第２６回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【部会①】

日時：2023 年 1 月 11 日（水）
全体会･部会①･部会②　10:00～12:00（予定）
場所：ガーデンシティ PREMIUM 品川　ホール 5A

次　第

【部会①】

（１）　開会

（２）　第 24 回委員会（12/7）部会①の議事録確認　【資料１】

（３）　調査の進捗について　【資料２】

（４）　４－２街区について　【資料３】

（５）　その他

（６）　閉会

※　なお、資料のなかで個人に関する情報や事業の関係等で非公開である情報については、一部表現を修正しています。その他、写真・図について一部訂正や出典等の加筆・修正をしています。

資料１

第 24 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【部会①】

開 催 記 録

1 開催概要

- ■ 日　時：令和４年 12 月７日（水）10：00 ～ 12：00
- ■ 場　所：JR 東日本現地会議室
- ■ 出席者：

表　出席者一覧

委員長	・谷川　章雄氏（早稲田大学　人間科学学術院　教授）
委員	・老川　慶喜氏（立教大学名誉教授） ・小野田　滋氏（鉄道総合技術研究所　アドバイザー） ・古関　潤一氏（東京大学　社会基盤学専攻　教授）
オブザーバー	・文化庁文化財第二課　史跡部門 ・文化庁文化財第二課　埋蔵文化財部門 ・港区教育委員会事務局　教育推進部　図書文化財課 ・港区街づくり支援部 ・東京都　教育庁　地域教育支援部　管理課 ・東京都　建設局　道路建設部　鉄道関連事業課 ・独立行政法人都市再生機構　東日本都市再生本部　都心業務部 ・鉄道博物館　学芸部 ・東日本旅客鉄道株式会社　構造技術センター ・東日本旅客鉄道株式会社　グループ経営戦略本部　品川・大規模開発部門 ・東日本旅客鉄道株式会社　マーケティング本部 ・京浜急行電鉄株式会社　鉄道本部 ・京浜急行電鉄株式会社　生活事業創造本部
事務局 東日本旅客鉄道㈱	・東日本旅客鉄道株式会社　グループ経営戦略本部　品川・大規模開発部門 ・東日本旅客鉄道株式会社　マーケティング本部
サポート	・パシフィックコンサルタンツ株式会社

■　当日配布資料

部会①

- 次第
- 資料１：第 23 回委員会議事録案
- 資料 2-1：高輪築堤調査の進捗について
- 資料 2-2：高輪築堤跡埋蔵文化財調査の進捗について
- 資料 2-3：泉岳寺駅改良工事に伴う北横仕切堤の調査
- 資料 2-4：トレンチ位置図、土層断面図
- 資料３：地質調査結果（速報）

2 議事要旨

2.1 部会①

（1） 開会

- 第 24 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会の部会①を開会する。（事務局）

（2） 第 23 回委員会（11/9）の議事録確認

- 修正指摘なし。（委員一同）

（3） 調査の進捗について

- 資料 2-3 の左下写真番号は、④が⑤、⑤が⑥となるのではないか。（委員長）
  ← その通り、修正する。（港区）

- 東西の石垣ラインを示す赤色点線が南北の石垣ラインを示す紫色点線を貫いているが問題はないか。（委員長）
  ← 初期は双方がＬ字型にぶつかる形状だが、その後上部に継ぎ足される形で改変している状況と捉えてもらいたい。（港区）

- 東西の石垣は最初北横仕切堤と認識したが、その後の調査で北横仕切堤に類するものという位置づけとした。泉岳寺再開発の調査で南北の石垣が発見され、それが北横仕切堤本体にぶつかっていたと理解し、その後に東西の石垣ができたと考える。（委員長）

- 第７橋梁部は通船機能及び水面が残っていた場所で、東西と南北の石垣によって水面が狭くなるものの、荷揚場としての機能が残っていたと理解している。南北の石垣により車町の河岸がなくなったが、同等の役割を果たす河岸の様なものができて使われていたという理解が大事になる。（委員長）

- ④の写真は、文献上明治５年の高輪築堤工事の際に東海道の石垣を撤去して木製の土留め壁に付け替えたことを示すものと考えられる。従って、ここに東海道の石垣があって開業期の時期に付け替えた土留め壁と考えてよいだろう。土留めの構造はかなりしっかりしている。また、板材も良質であり、南北横仕切堤の土留め壁とよく似ている。護岸の付け替えと築堤の構築は一連のものという理解が重要であり、文化財的価値を慎重に解釈しなければならない。ただし一部で発見されたのみであるため、引き続き調査を進める必要がある。（委員長）

- 環状 ４ 号部は開業期及び複線化時の高輪築堤の一部が確認されているが今回のトレンチの位置はさらに山側となる。今回の最大の発見は山側の築堤の裾が発見されたことであり、この部分に明治９年頃の築堤の裾のラインが位置することになる。この陸側は水

域だった時期を経て明治 20～30 年頃に埋め立てられたこととなり、この位置には 3 線化時の石垣がない、という理解になる。埋め立てが行われ、その上部に 3 線化等の線路が敷かれたという理解がよい。ただし部分的な調査なので断言はできないが、現状はそのような所見となる。（委員長）

- 堆積した粘土は軟らかいのか。（JR）

← 埋め立てられた土はとても固く締め固められている。一方、灰色の堆積粘土はかなり軟らかい。（港区）

- 資料 2-4 のトレンチ 2 の写真で黄色と赤色の線の間の黒線は何か。（古関委員）

← 粘土層が必ずしも同一でなかったため、層で分けたものである。（港区）

- 堆積層は水平が想定されるが非常に傾きがある。埋め立て時の乱れと解釈するのか。（古関委員）

← 水面状態が常に満ちていたか、干潮時には干上がった状態だったかという状況の変化と考える。埋め立て時に表面を浚っていることも考えらえる。（委員長）

- 東西方向で 8m の位置に記載のある縦方向の黒線は何か。（古関委員）

← サンプルを採取した痕跡である。（港区）

→ 注釈を書いておくこと。（古関委員）（※ 資料公開時、注釈追記）

- 北横仕切堤にも南北に通船口があったが、資料 2-3 の赤色点線と黄色点線の間に位置するか。（東京都）

← 東西の石垣とは時期が違うという認識である。（港区）

- これまで杭は丸杭が多かった中で、資料 2-3 の写真にある角杭が用いられたのはなぜか。（東京都）

← 写真③で角杭が用いられており、これが写真⑦の位置まで伸びていると考える。（港区）

← 南北の石垣が丸杭で東西の石垣が角杭という違いと理解している。（委員長）

- 資料 2-3 の写真⑥について、石垣の後背にレンガの構造物があったと思うがこれは何か。（小野田委員）

← 不明である。（港区）

→ 写真に写る管は何か。管とレンガは関係ないか。（小野田委員）

← 管は新しく、お化けトンネル方面につながる。管とレンガは関係ない。（港区）

- 堆積層はヘドロであれば、定期的に浚渫などメンテナンスを行っていたのではないかと思う。（小野田委員）

← トレンチ 2 で西側に盛り上がる部分がある。京急側の調査でも同様の結果がある。街道筋側から海側に浚渫土を盛りなおした可能性も考えられる。堆積層の表面は人為的に改変していたのではないかと考えている。（港区）

（4） 地質調査結果について（速報）

- P8 の室内土質試験の④について同じ記号を割り付けると混乱するので有効応力条件の方は慣例に従い「´（ダッシュ）」を付けること。（古関委員）

- 締固め度の整理はまだできていないのか。（古関委員）
  ← まだできていない。（事務局）

- P3 の 1 街区の締固め度で局所的に 70%オーダーと記載がある。通常出ない数値なので、データをよく確認すること。同様に 2 街区部分も概ね 80%以上とあるがそれほど大きな数値ではなく、緩すぎる気がするので確認すること。（古関委員）
  ← 承知した。（事務局）

- P9 の「現在の鉄道基準」とは、何の軌道構造の基準であるかを記載すること。（古関委員）
  ← 承知した。（事務局）

- 3 街区の第 7 橋梁橋台部において、いずれ公開するために掘り起こした際には改めて FWD 試験を行って、埋め戻す前のデータと比較し、変化を確認して頂きたい。スレーキングの影響を判別する有効な指標の一つになると思う。（古関委員）
  ← 承知した。（事務局）

- これらの結果を考古学データと突き合わせて整理できるとよい。（委員長）

（5） その他

- 史跡指定範囲の周囲で、JR の工事だけでなく泉岳寺駅絡みの工事も含めた様々な工事が進んでいるため地下水位の変動が気になる。これらの開発工事に伴う地下水位の変動を確認することが最も重要であるため、データを共有してもらいたい。（古関委員）
  → 非常に重要な観点であるのでお願いする。（委員長）
  ← 承知した。（事務局）

（6） 閉会

- 部会①を終了し、部会②に進める。（委員長）

3 議事録

3.1 部会①

（1） 開会

（2） 第 23 回委員会（11/9）の議事録確認

（委員長）　議事録について修正等の指摘はあるか。

（委員長）　何か修正があれば本委員会が終了するまでに指摘してもらいたい。なければこれで議事録を確定する。

（3） 調査の進捗について

（港区）　資料２について説明する。

（委員長）　資料 2-3 左下にある写真の番号は④が⑤、⑤が⑥でよいのか。

（港区）　その通りである。修正してもらいたい。

（委員長）　東西の石垣のラインが赤色点線で表現してあり、紫色点線、南北の石垣を貫いているが問題はないか。

（港区）　L 字型にぶつかるものが初期状態で、その後、上に継ぎ足される形で改変していると捉えていただきたい。

（委員長）　南北が古く東西の方が新しいという説明があったが、南北の石垣を残したまま上に東西の石垣を伸ばしているという構造と理解する。

（委員長）　最初は北横仕切堤と認識していたが、その後の調査にて東西の石垣は北横仕切堤に類するものの位置づけとなった。泉岳寺再開発の調査で南北の石垣が存在し、それが北横仕切堤本体にぶつかっていたという理解をしており、そのあとに東西の石垣ができたと考えている。一方、第７橋梁の部分は通船が可能な形になっており、水面が残っていた場所である。東西と南北の石垣によって水面部分が狭くなっていくわけだが、荷揚げとして機能していたのではないか、と理解をしている。南北石垣ができたことにより車町の河岸がなくなったが、それと同等の役割を果たす河岸の様なものができて使われていたという理解が大事になってくると思う。④の写真について、ここに江戸時代の東海道の石垣があった。文献上、明治５年の高輪築堤工事の際、東海道の石垣を撤去して木製の土留め壁に付け替えたとあることを示すものであろうと考えられる。従って写真は開業期の時期のものであると考えてよいだろう。土留めの構造を見るとかなりしっかりしていて、板材も良質である。直感でいうと南北横仕切堤の土留めと非常によく似ている。護岸の付け替えと築堤の構築は一連のものという理解が重要であり、文化財的価値を慎重に解釈しなければならない。ただし今回一部

で発見されたのみであり、引き続き調査を進めていく必要がある。環状４号の部分は橋脚の調査を行っている。仮ベント部分も調査を行っており、海側の石垣から群杭が出てきた。環状４号は開業期および複線化の時期の高輪築堤が一部確認されており、今回のトレンチは、これまで実施した環状４号の部分よりも山側となる。今回、最も大きい発見は山側の築堤の裾が発見されたということである。この部分に明治 9 年頃の築堤の裾のラインが位置するということになる。その後、海だった時期があり、明治 20 年～30 年頃に埋め立てられた。そうなるとこの位置に３線化の石垣がないという理解になる。この位置では埋め立てた上に３線化等の線路が敷かれて活用されたと理解するのがよいかと思う。これも部分的な調査なので断言はできないがそのような所見となる。とりわけ大きな発見ではある。

（JR）　明治 20 年～30 年に堆積した粘土は軟らかいのか。

（港区）　埋め立てられた土はとても固く締め固まっている。

（JR）　灰色の堆積した粘土の方はどうか。

（港区）　かなり軟らかい。

（古関委員）　資料 2-4 のトレンチ 2 の写真で黄色と赤のラインの間に黒い線が入っているがこれは何か。

（港区）　粘土層が必ずしも同一ではないため、層で分けていることを示した。土質の違いである。

（古関委員）　堆積層は水平が想定されるが、非常に傾きがある。その後埋め立てたときに乱れたと解釈するのか。

（委員長）　水面の状態が常に満ちていたのか、干潮時には干上がった状態だったのか、そういった状況の変化でこのような形になったと考える。黄色の線が水平ではないのは、埋め立ての段階で少し表面を浚っているということも考えられる。

（古関委員）　東西方向で 8m の位置にある縦のラインがあるが、これはなにか。

（港区）　サンプルを採取した痕跡である。

（古関委員）　であれば注釈が必要である。（※ 資料公開時、注釈追記）

（東京都）　資料 2-3 で、北横仕切堤にも南北に通船口があったが、この赤色点線と黄色点線の間となるのか。もう一点、これまで丸杭が多かった中で角杭が用いられているのはなぜか。

（港区）　一つ目の質問だが、まずは時期が違うという認識である。二つ目の質問の角杭について、③の写真を見てもらうと角杭が用いられている。基本的に角杭が使われており、これが⑦の位置まで伸びていると考えている。⑦の写真の D が胴木となる。

（東京都）　E というのは胴木の下にあるという認識で良いのか。

（港区）　胴木を押さえている枕木であろうと推測している。

（委員長）　南北が丸杭で東西が角杭という違いで識別できると考えている。

（小野田委員）　資料 2-3⑥の写真について、石垣の後背にレンガの構造物があったと思うがこれは何か。

（港区）　これは何かわからない。

（小野田委員）　写真に写っている管は何か。

（港区）　新しいものでお化け道路の方につながっている。

（小野田委員）　管とレンガは関係ないか。

（港区）　管とレンガの関係ないものと考える。

（小野田委員）　トレンチの断面について、堆積層はヘドロなのか。そうであれば定期的にメンテナンスをしていたのではないかと思う。

（港区）　トレンチ２の方で、西側に盛り上がっている部分がある。京急側の調査でも同様の調査結果がある。街道筋側から海側に浚渫土を盛りなおしている可能性も考えられる。水平に堆積されているが、ある程度表面は人為的に改変していたのではないかと考えている。

（委員長）　他に何か質問や意見はあるか。

（委員長）　なければ次に進める。

（4）　地質調査結果について（速報）

（事務局）　資料３について説明する。

（委員長）　質問や意見はあるか。

（古関委員）　8 ページ目の室内土質試験の④について、同じ記号を割り付けると混乱が生まれるので、有効応力条件の方には慣例に従い「´（ダッシュ）」をつける必要がある。

（古関委員）　締固め度の整理はまだできていないのか。

（事務局）　できていない。

（古関委員）　3 ページ目の一街区の締固め度について、局所的に 70%オーダーと記載があるが、低すぎて普通は出ない数値である。密度試験と締固め試験において異なる土のデータを使用している可能性があるため、気を付けて確認してもらいたい。同様に 2 街区部分も概ね 80%以上となっている。数字だけ見ると 100%に近く良さそうに感じるが、それほど大きい数値ではなく、緩すぎる気がする。確認していただきたい。

（古関委員）　９ページ目の「現在の鉄道基準（70MN/m^3)」とは何の軌道構造の基準か。バラスト軌道であればそのように書いておく必要がある。（古関委員）　3 街区の第 7 橋梁橋台部において、いずれ公開するために掘り起こした際には改めて FWD 試験を行って、埋め戻す前のデータと比較し、変化を確認して頂きたい。割合的には多くないとは言えスレーキングする可能性のあるものが含まれているので、その影響度合いを判別することができる有効な指標の一つかと思う。

（事務局）　承知した。

（委員長）　これらの結果を考古学データと突き合わせて整理ができるとよい。

（委員長）　他になければ次に進める。

（5） その他

（委員長）　その他は何かあるか。

（古関委員）　史跡範囲である 2 街区と 3 街区の周囲で様々な工事をしているため、地下水位の変動が気になる。JR の工事だけでなく泉岳寺駅絡みの工事等も含めた開発工事に伴う地下水位の変動を確認するのが一番重要であるため、データの共有をしてもらいたい。

（委員長）　非常に重要な観点であるのでお願いしたい。

（委員長）　他になければ部会①を終了し、部会②に進める。

（6） 閉会

以上

高輪築堤調査状況について（報告）（2022年12月30日現在）

【資料2-1】

⑧第２東西連絡道路地区
→調査終了:2021/7/14

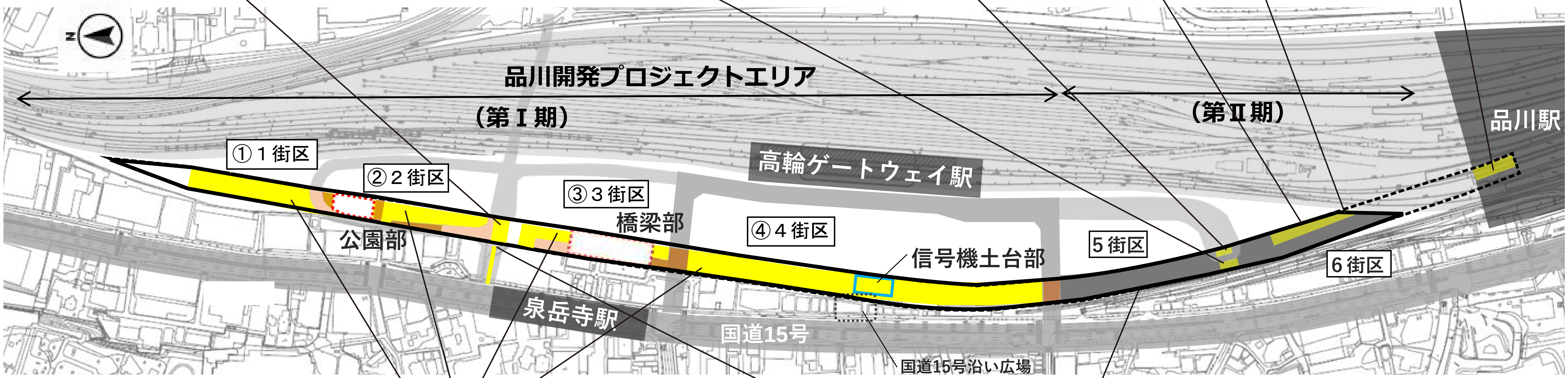
⑦環状4号線事業地区
（P10橋脚部）
→現地調査終了:2022/2/16

⑦環状4号線事業地区
（仮ベント部）
→現地調査終了:2021/10/28

⑩品川駅改良事業地区
（仮斜路部）
→調査終了:2022/9/30

⑪品川駅改良事業地区
（荷捌き部）
→現地調査終了:2022/9/30

⑨H31発見地点
→調査終了:2019/6/3



⑤泉岳寺駅改良事業地区
→西エリア調査終了（2022.11.11）

⑥京急連立事業地区
→Ⅰ工区トレンチ調査:７/25～9/5

①～④　１～４街区
→現地調査終了
- １街区:2022/1/14
- ２街区:2022/8/3
- ３街区:2021/11/5
- ４街区:2022/2/7

凡例
- 国指定史跡範囲（2021. 9. 17告示）
- 周知の埋蔵文化財包蔵地範囲
- 記録保存
- 現地保存（土中保存）
- 現地保存・一部記録保存（土中）

参考
【1～4街区の協定】
・協定締結：2021年4月27日
・変更協定締結（範囲変更）：2021年8月23日
・変更協定締結（期間延長）：2021年10月21日
・変更協定締結（期間再延長）：2022年2月28日
【環状４号線事業地区の協定】
・協定締結：2021年9月
・変更協定締結（範囲変更）：2021年10月11日
・変更協定締結（期間延長）：2022年1月25日

【京急連立事業地区（Ⅰ工区）】
・協定締結：2022年7月22日

【泉岳寺駅改良事業地区】
・協定締結：2022年7月6日

高輪築堤跡（港区№208）埋蔵文化財調査の進捗について

2022（令和4）.12.30現在

地　点	協定日	着手日	区割り	海側石垣 開業時石垣等	海側石垣 波除杭	築堤上面（バラスト）	築堤内部芯材	山側石垣 開業時石垣等	山側石垣 3線時石垣等	終了確認日	保存関係	調査特記内容	備　考
①1街区	2021/4/27 2021/8/23 （変更協定） 2021/10/21 （変更2回目） 2022/2/28 （変更3回目）	21/5/24	A～D （4区）	○	○	○	○	△	○	2022/1/14		・笠石？出土 ・芯材に瓦片を利用 ・芯材に破砕貝を利用（B区） ・築堤構築以前の遺構を確認（B･C区）	8/23の変更協定によってD区追加 記録保存調査終了
②2街区		21/6/21	A～E （5区）	○	○	○	○	○	○	2022/8/3	A区 （40m史跡指定2021/9/17告示）	・築堤上面のまくら木痕 ・双頭レール出土 ・芯材に土丹塊を利用（C区） ・開業時の北横仕切堤を確認（2E-2区） ・笠石？出土 ・まくら木付チェアー出土	2021/8/23の変更協定によって一部追加 2022/2/28の変更協定によって一部追加 記録保存調査終了
③3街区		21/5/24	A～D （4区）	○	○	× （上面削平）	○	○ （3A）	○	2021/11/5	D区 （第7橋台含む80m史跡指定2021/9/17告示）	・第7橋台（D区）	8/23の変更協定によって一部追加 記録保存調査終了
④4街区		21/5/17	A～I （9区）	○	○	× （上面削平）	○	○ （4A） △ （4B以南）	○ （4A）	2022/2/7	E区 （信号機跡含む30m移築保存）	・海側石垣上に張り出し部を確認（信号機跡か） ・B区山側で横仕切堤確認 ・まくら木付チェアー出土 ・チェアー単体での出土 ・十字組基礎×2（信号台部）	記録保存調査終了
⑤泉岳寺駅改良工事地区 （第7橋北横仕切堤）	2022/7/6	22/7/6	東･西 （2区）	／	／	／	／	／	／	西調査区：2022/11/11		・南北方向の石垣は、北横仕切堤よりも構築時期が古いことを確認。 ・国道側で土留め杭･板を確認。 ・東エリアの外（現況水路部分）で、石垣･枕木等を確認（北横仕切堤の一部か？） ・調査区北東隅で石積み確認	
⑥京急連立事業地区	2022/7/22 （Ⅰ工区トレンチ）			／	／		／					・3線化（明治32年）以前に周辺で埋立工事の可能性有 ・事業用地の一部で築堤の一部（複線化時盛土）を確認 ・第8橋梁の北横仕切堤を確認	間知石積側溝の調査終了（2022.3.30） Ⅰ工区（5街区）のトレンチ調査着手（現地調査：7/25～9/5）
⑥京急連立事業地区	Ⅲ工区			／								・明治初期の盛土層及び整地層を確認（旧品川停車場に伴うものか？）	
⑦環状4号線事業地区	2021/9/27 2021/10/11 （変更協定） 2022/1/25 （変更2回目）	21/9/27		／	○ （仮ベント部）	○	○	／	／	・2021/10/28（仮ベント部） ・2022/2/16（P10橋脚部）		・複線化の痕跡（？）を確認 ・4街区と類似した土留め材を検出	記録保存調査終了（2022.2.16）
⑧第2東西連絡道路地区	2020/9/1 2020/11/10 （変更協定）	20/9/1		○	○	× （上面削平）	○	○	○	2020/12/22		法面下追加調査2021/7/1～7/14（終了確認済）	記録保存調査終了
⑨H31発見地点		19/5/30	19/6/3	○	／	× （上面削平）	○	／	／	2019/6/3			記録保存調査終了
品川駅改良事業地区 ⑩仮斜路部	2021/2/26	21/4/19		○	○	／	／	／	／	2021/9/29			記録保存調査終了
品川駅改良事業地区 ⑪荷捌き部		21/3/1		○	○	／	／	／	／	2021/6/11			記録保存調査終了

《　凡例　》
○：残存確認
△：検出されず
×：削平等により取り除かれている
／：調査範囲外

《　成果の要点　》
・海側の石垣はほぼ開業期の姿で残っている
・山側の開業時の石垣は、第7橋台を挟む南北の横仕切堤の間で確認されているが、そのほかの地区では未検出である
・築堤とともに第7橋台及び信号機跡が確認されている
・築堤は4街区の信号機部で湾曲するが、その南北は直線的に伸びている
・山側は3線時に拡幅されている
・築堤構築の変遷と内部構造を確認中
・北横仕切堤の構築時期・方法等や、周辺の関連遺構との関係を調査中

泉岳寺駅改良工事に伴う北横仕切堤の調査（2023.1.6現在）

【資料2-3】

①裏込め石検出状況（2022. 11. 30）

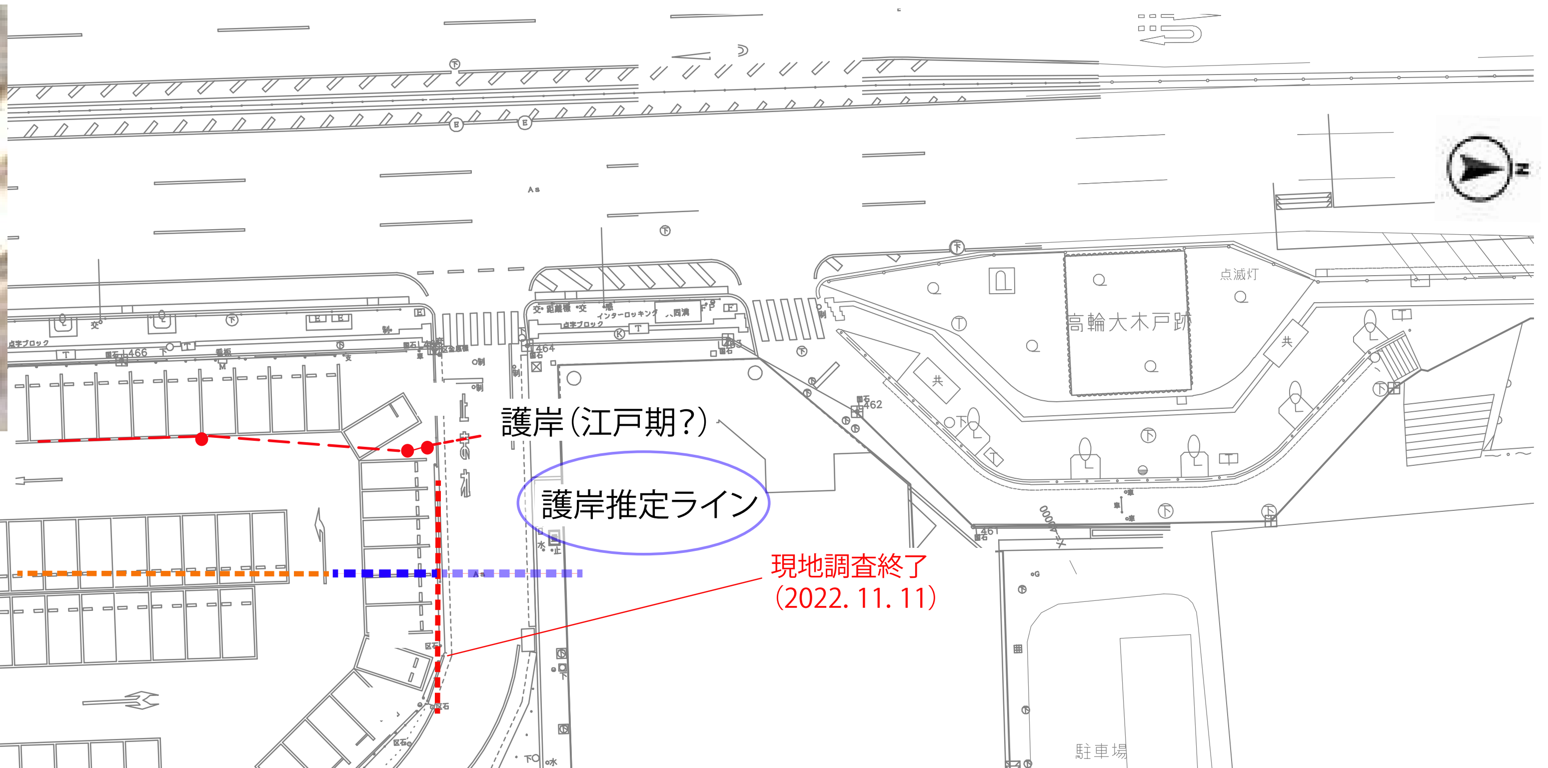
②石垣検出状況・1（2022. 12. 24）

③石垣検出状況・2（2022. 12. 24）

④石垣検出状況・3（2022. 12. 21）

⑤カルバート下石垣検出状況（2022. 12. 21）

⑧埋め桶？

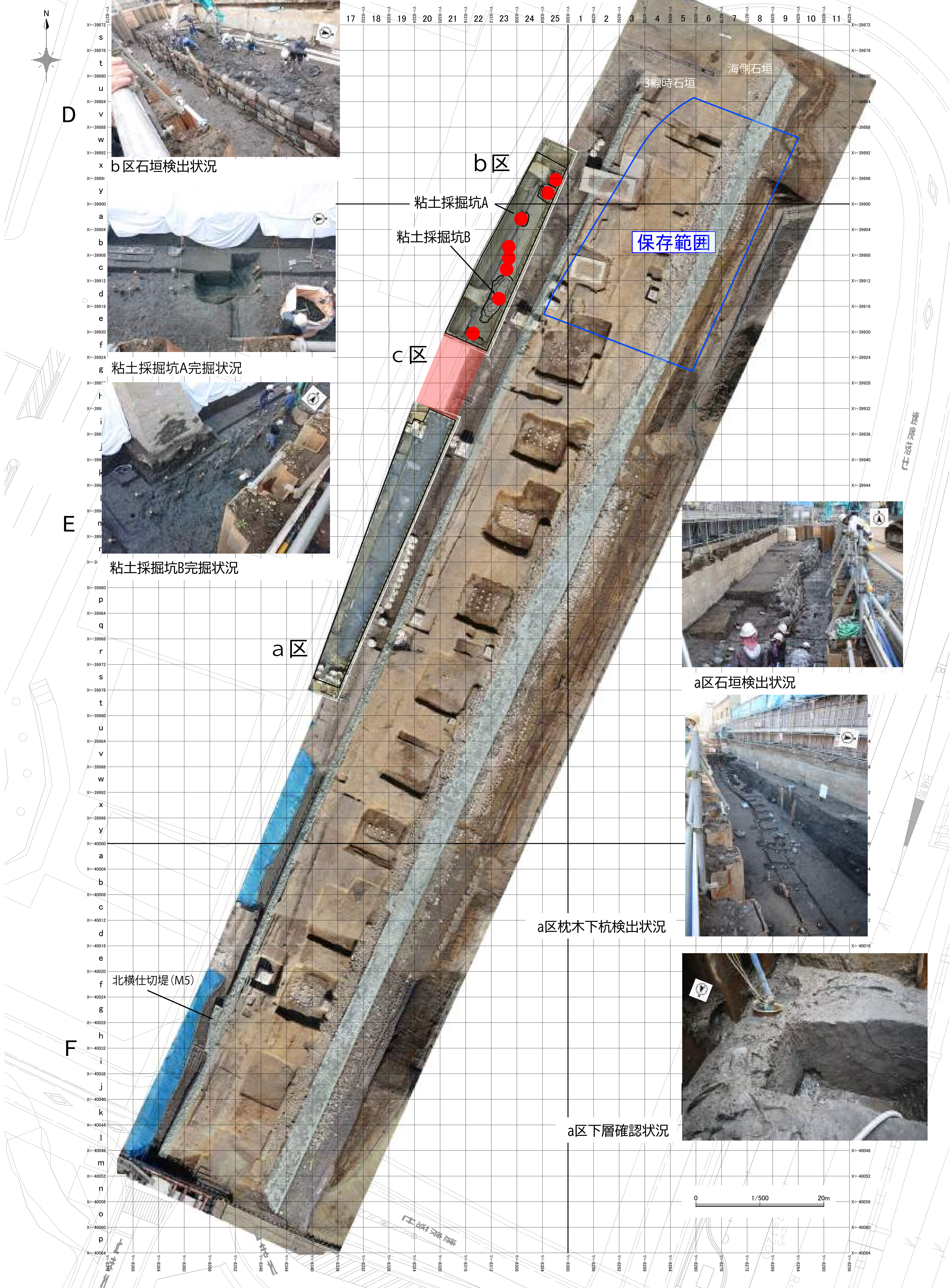


⑥カルバート北側石垣検出状況（2023. 1. 6）

⑦石垣部拡大（2022. 12. 21）

【参考】工事前のボックスカルバート周辺
上：南西から　　右：南東から

2街区護岸粘土採掘坑位置図



b区石垣検出状況

粘土採掘坑A完掘状況

粘土採掘坑B完掘状況

a区石垣検出状況

a区枕木下杭検出状況

a区下層確認状況

4-2街区試掘調査について

【資料3-1】

実施日：令和4（2022）年9月13日（火）…試掘坑A
同　　　14日（水）…試掘坑B
実施地点：下記図面のとおり
実施方法：4-C区西側に試掘坑を２基設定し、T.P.＋2.5m程度（隣接ビルの安全性に支障しない深さ）まで掘削の上、土層の観察を行った。

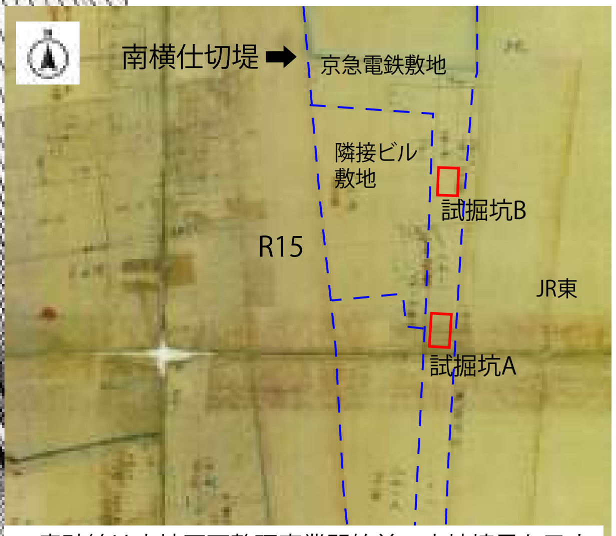
試掘坑A（北西から）

試掘坑A（北東から）

試掘坑B（北西から）

試掘坑B（南東から）

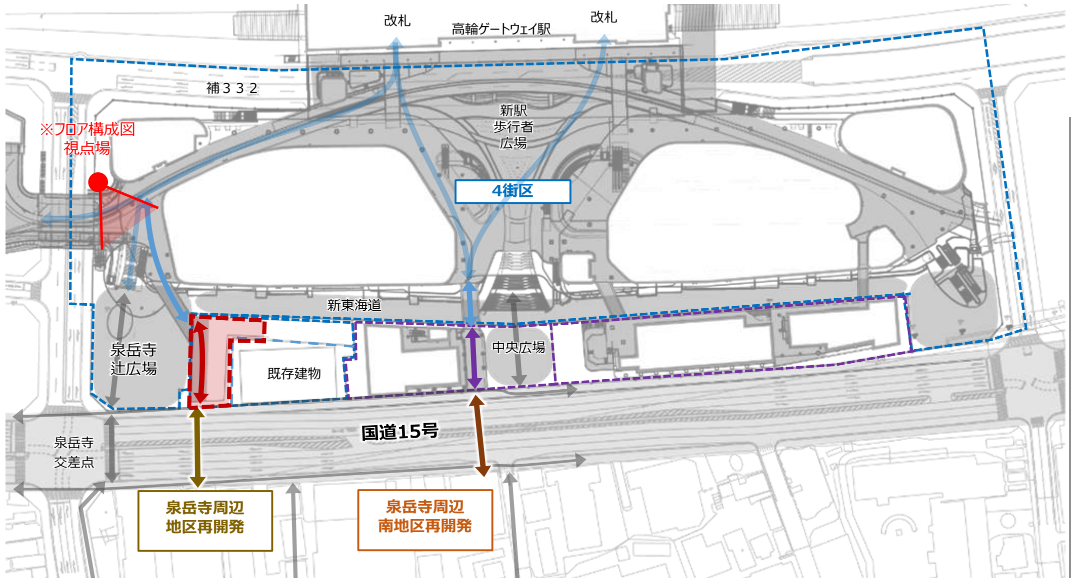
○部　南横仕切堤南側の築堤山側の状況
（2021年11月19日撮影、南から）



※青破線は土地区画整理事業開始前の土地境界を示す。

調査所見
- 試掘坑A・Bともに撹乱を受けている部分はあるが、撹乱が及んでいない部分において築堤本体と見られる土層を確認した。
- 確認された土層は複線化時の築堤に類似している。
- 明治20年の地図から、南横仕切堤の南側の一部は、鉄道用地が西に膨らむ部分があり、今回の試掘調査地点はその膨らんだ土地の一部だと考える。
- 旧公図（明治27年頃か？）では、仕切堤南側の膨らみから西側が陸地化しており、土地の形も明治20年の形を留めていないが、これは鉄道用地の一部が民有地に取り込まれたためと考えられる。
- 第7橋梁南横仕切堤の南側は、大半が調査範囲外となっていることから、築堤西側の拡幅の痕跡や築堤本体の鋼造については不明瞭な部分が多い。
- 築堤は旧JR東日本用地内におさまると考えていたが、場所によりJR東用地外にも存在する可能性がある。

□位置づけについて



□開発コンセプト

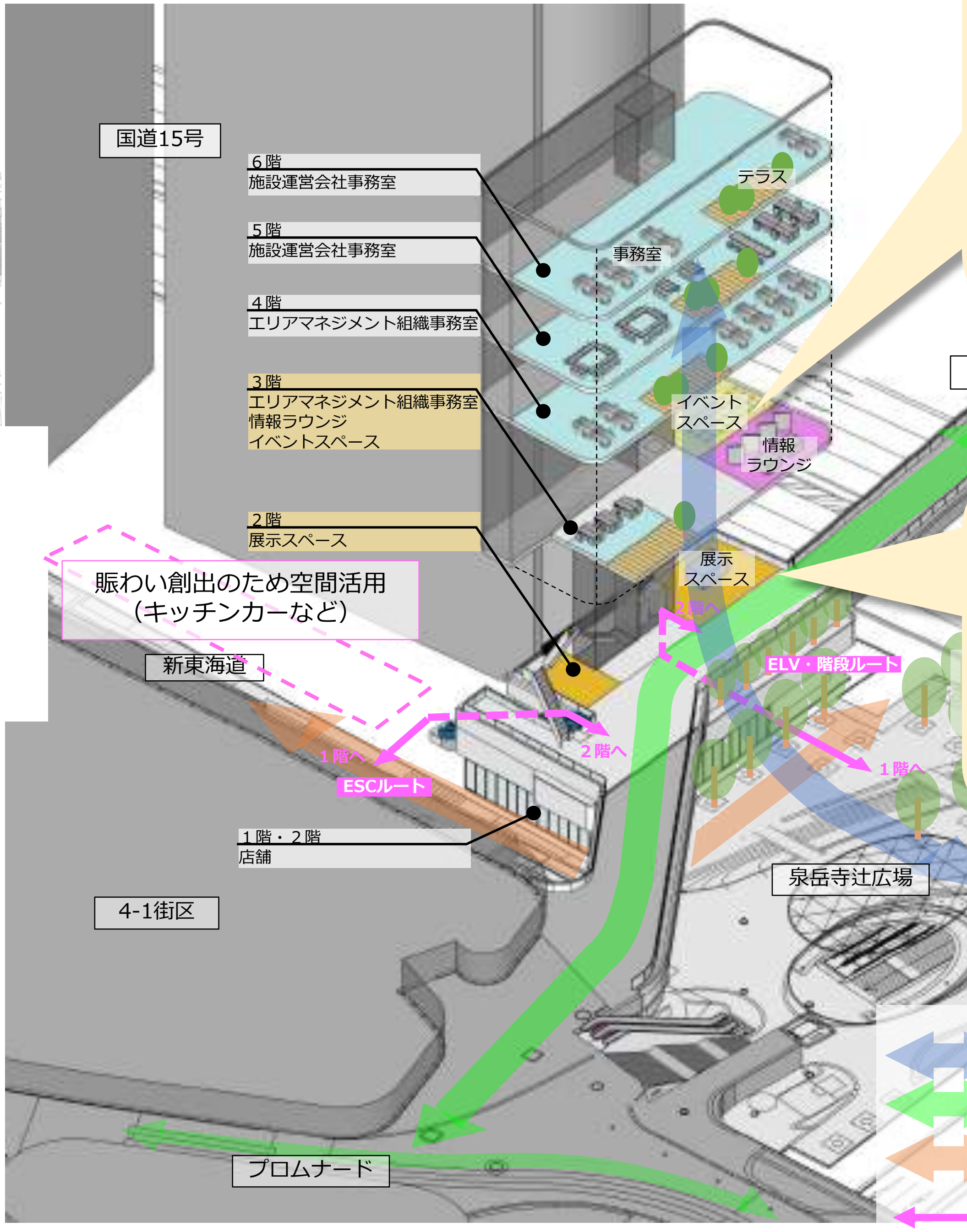
まちと駅や地域との結節点であることから**「開かれた」施設を計画**することで、まちと**地域の「つながり」を創出する建物を目指す**。また、泉岳寺辻広場や新東海道に面するため、それらの**広場との「一体的な賑わい」を生み出す施設を目指す**。

地域とつなぐ 地域に開かれた

広場と連続した 賑わいの創出

□フロア構成図

１階　　　：店舗
→新東海道、泉岳寺辻広場との賑わいの連続性を創出。
２・３・４階：エリアマネジメント組織拠点
→３階を中心に情報発信やイベントを行い地域とのつながりを形成。
５・６階　　：施設運営会社事務室
→広場側にテラスを設け、広場との視覚的なつながりを生み出す。



イベントスペース　イメージ

イメージ：Tokyo Yard Building（イベント時）

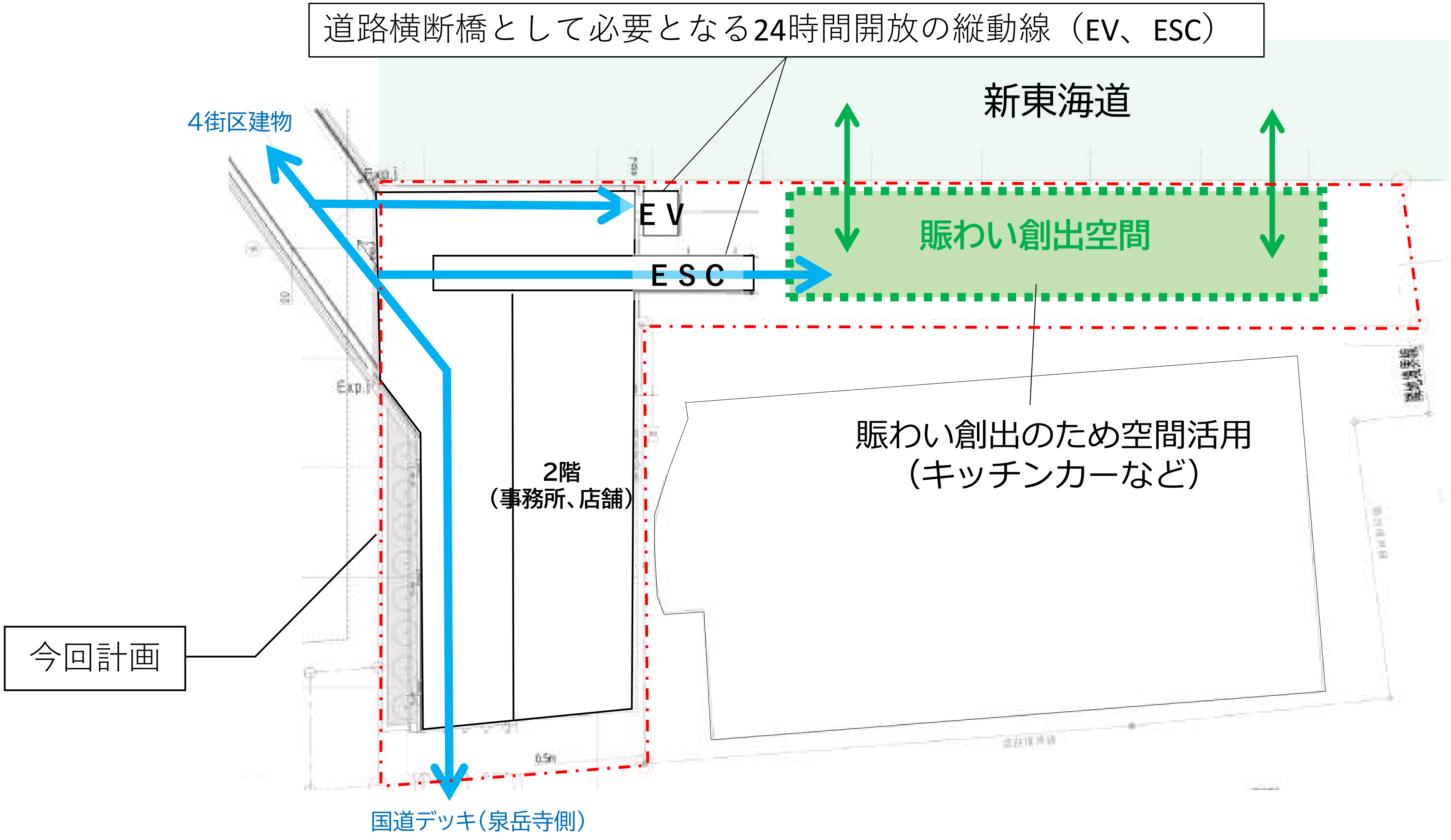
イベントが行えるスペースを２階からアクセスしやすい３階に設ける。また高輪側からイベントの活動が見えやすくなるよう15号側へイベントスペースを配置。

展示スペース　イメージ

イメージ：柏の葉アーバンデザインセンター

流動の多い２階にはまちの紹介やエリアマネジメントの活動等を展示するスペースを設け、地域の人々に向けた情報発信を行う。

1、建物計画について


道路横断橋として必要となる24時間開放の縦動線（EV、ESC）
新東海道
4街区建物
EV
ESC
賑わい創出空間
賑わい創出のため空間活用
（キッチンカーなど）
2階
（事務所、店舗）
今回計画
国道デッキ（泉岳寺側）

○国道15号横断デッキの上位計画による位置付け

東西をつなぎ、南北をつなぎ、周辺地域と街をつなぐ結節空間

～高輪エリアへの歩行者ネットワークや、視線のつながり・景観形成に配慮した地域の顔

～泉岳寺駅と街をつなげる玄関口

品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン

＜まちづくりの骨格＞

東西軸

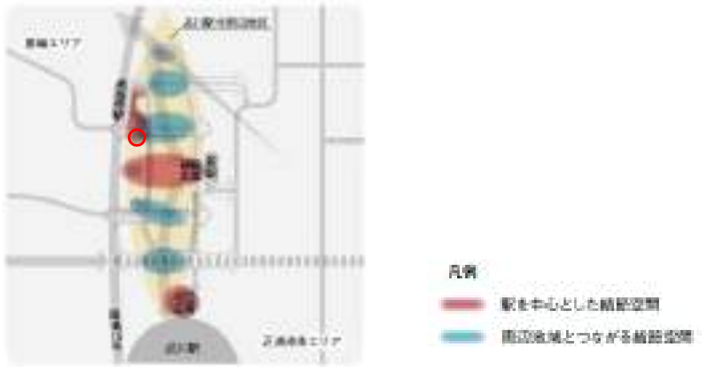
分断された東西をつなぐ
・視線の抜けを確保
・東西方向の歩行者ネットワーク

南北軸

南北をつなぐ骨格的な軸をつくる
・地上レベルで地区の南北をつなぐ骨格的な歩行者ネットワーク

結節空間

東西のつながりと南北の軸が交差する結節空間をつくる
・東西のつながりと南北の骨格的な軸が交差する場所において、周辺地域と街を機能的・空間的・視覚的につなぐ特徴的な結節空間をつくる。



＜まちづくりの方針＞～方針1　駅と街をつなぐ～

三田・高輪地区まちづくりガイドライン

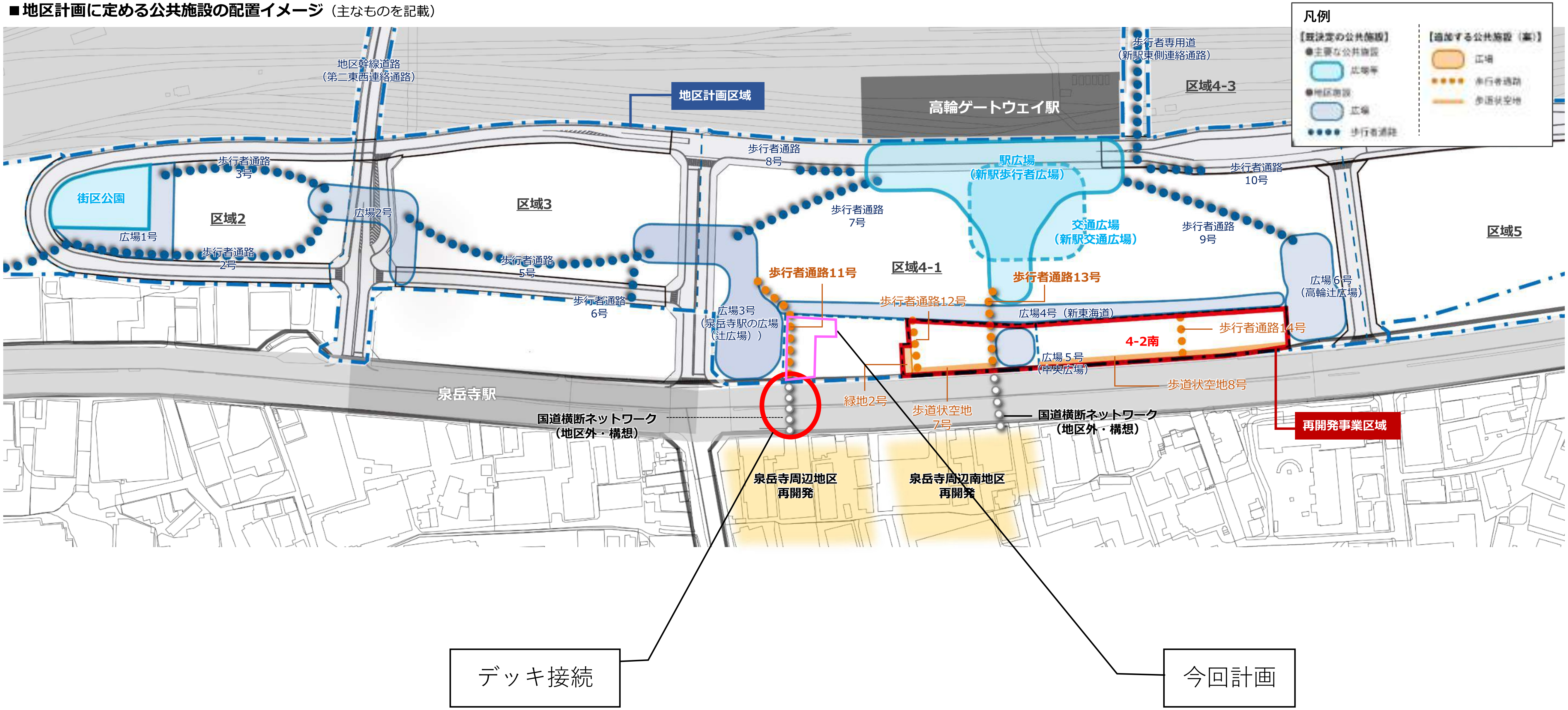
＜泉岳寺駅周辺エリアのまちづくりの方向性＞

デッキ接続

〇国道15号を横断する歩行者ネットワークの形成について

【参考】品川駅周辺地区地区計画に定める公共施設のイメージ

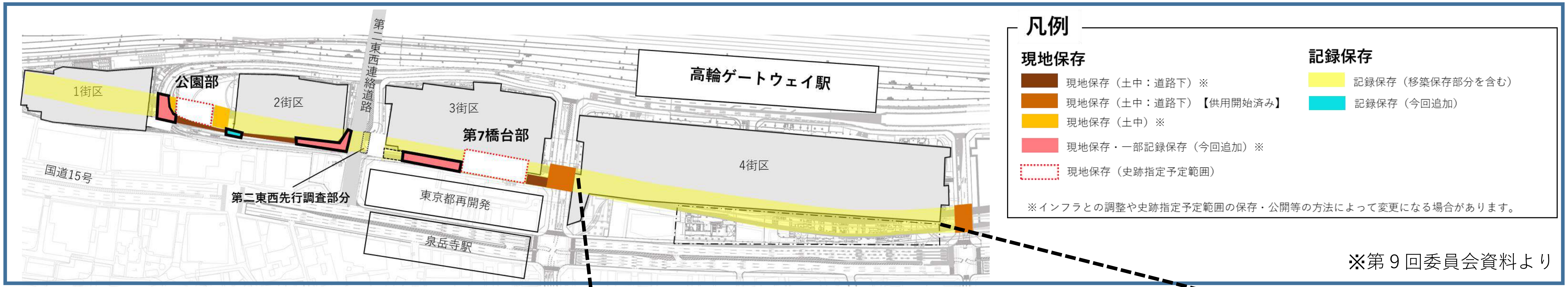
■地区計画に定める公共施設の配置イメージ（主なものを記載）



〇これまでの調査経緯

①2021年4月・8月

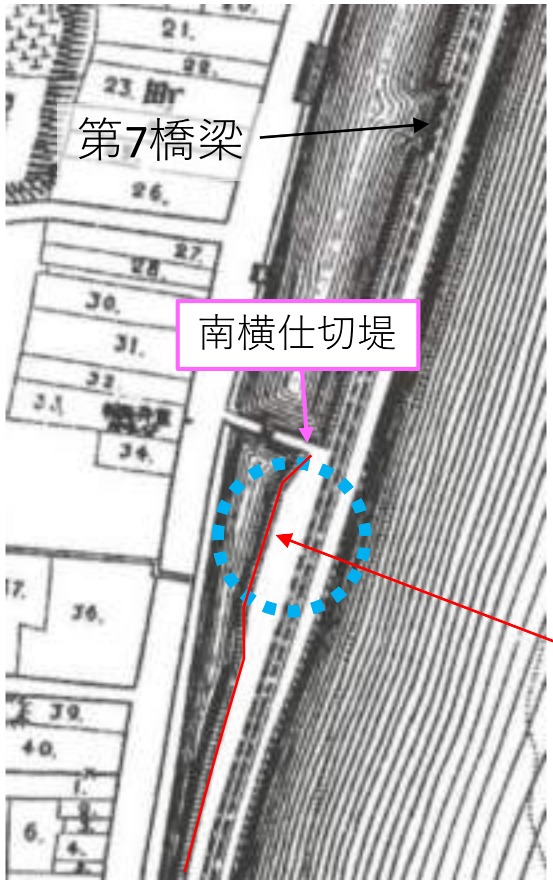
・第6回及び第9回高輪築堤調査・保存等検討委員会にて、「現地保存範囲、記録保存範囲等」を整理



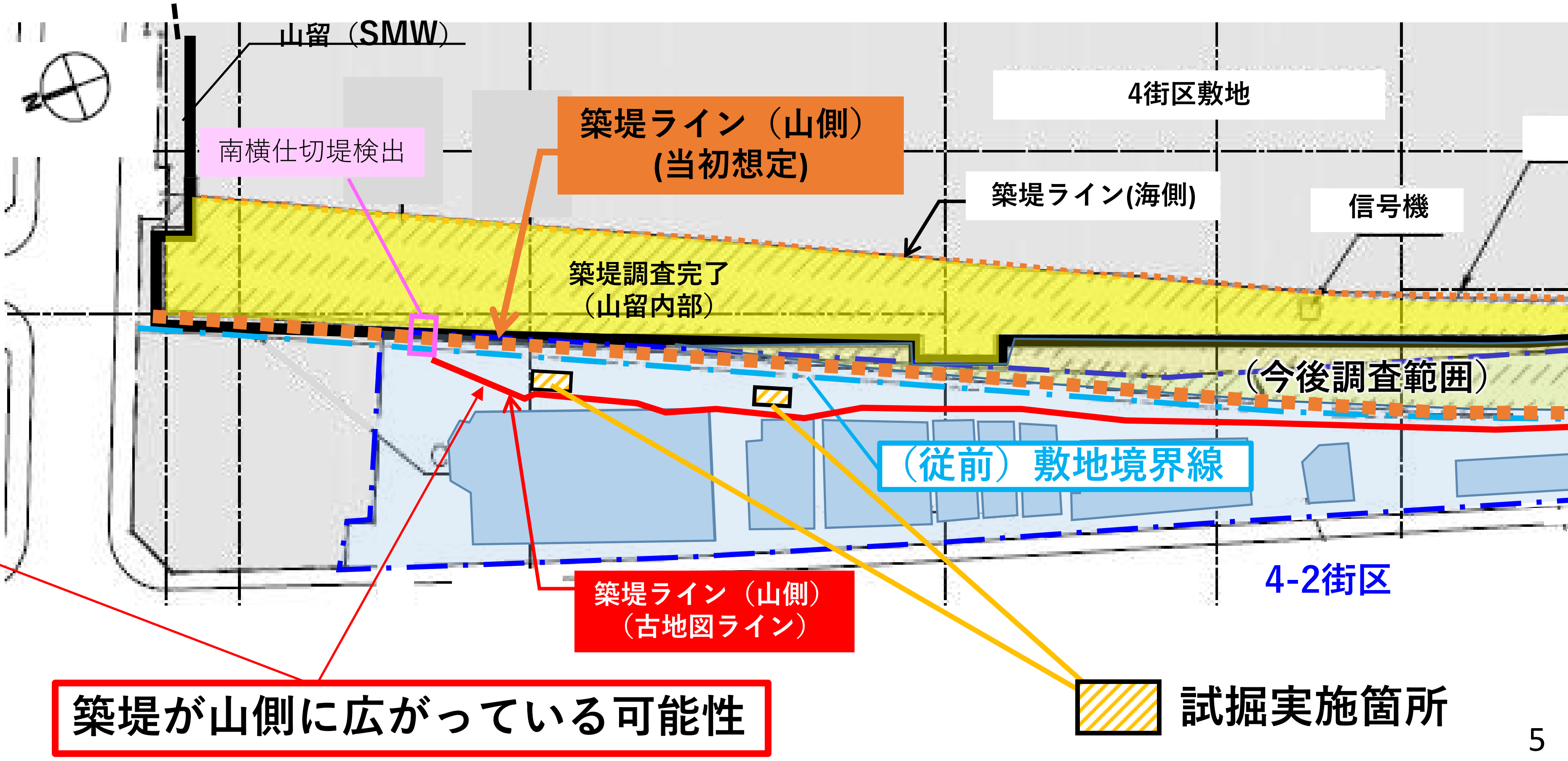
※第９回委員会資料より

②2022年9月

・港区と調整の上、試掘調査を実施



※明治20年地図



2、高輪築堤部について

【資料3-2】

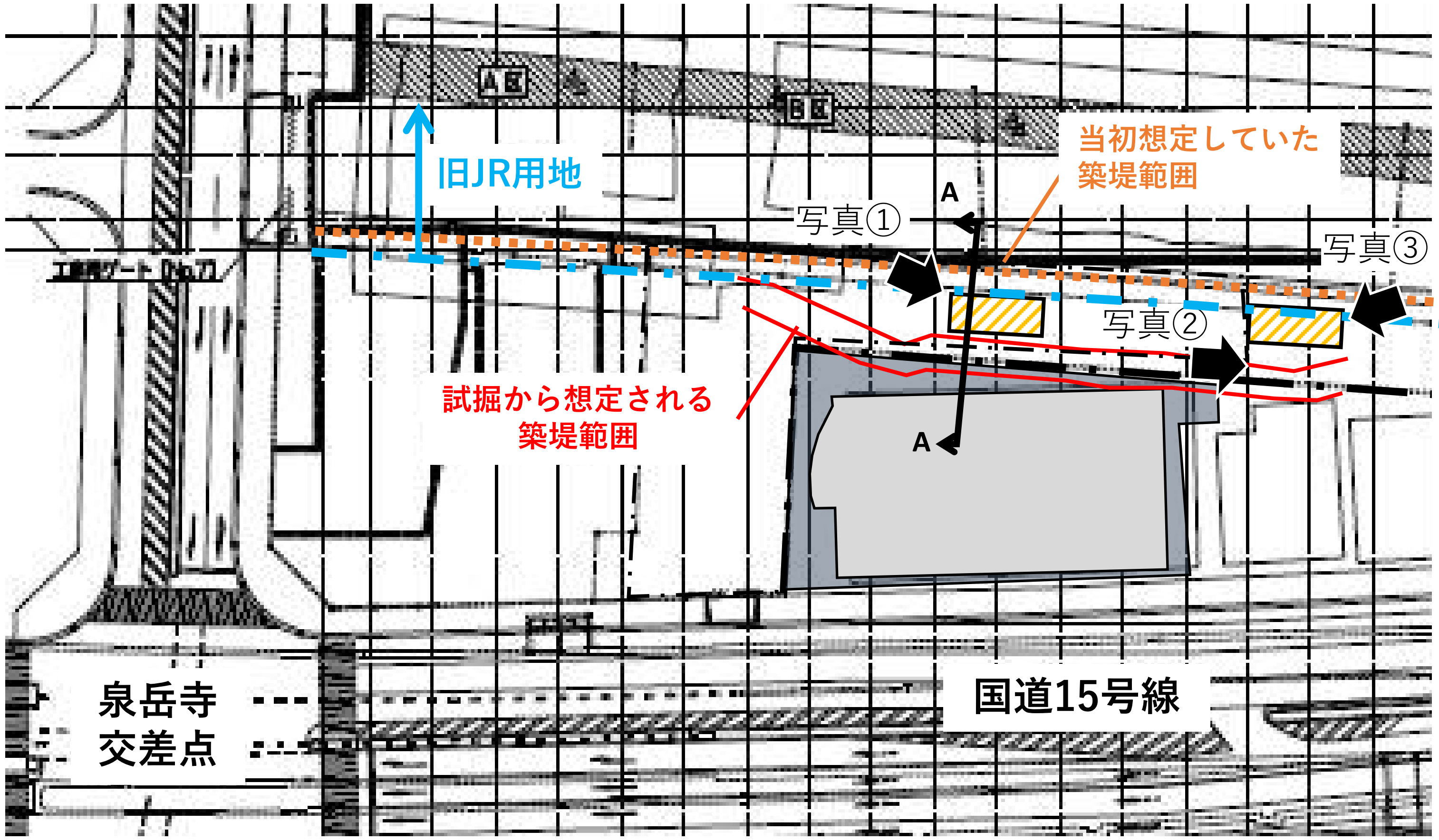
〇これまでの調査経緯

複線化の築堤面と概ね同じ位置（TP+約2.5m）

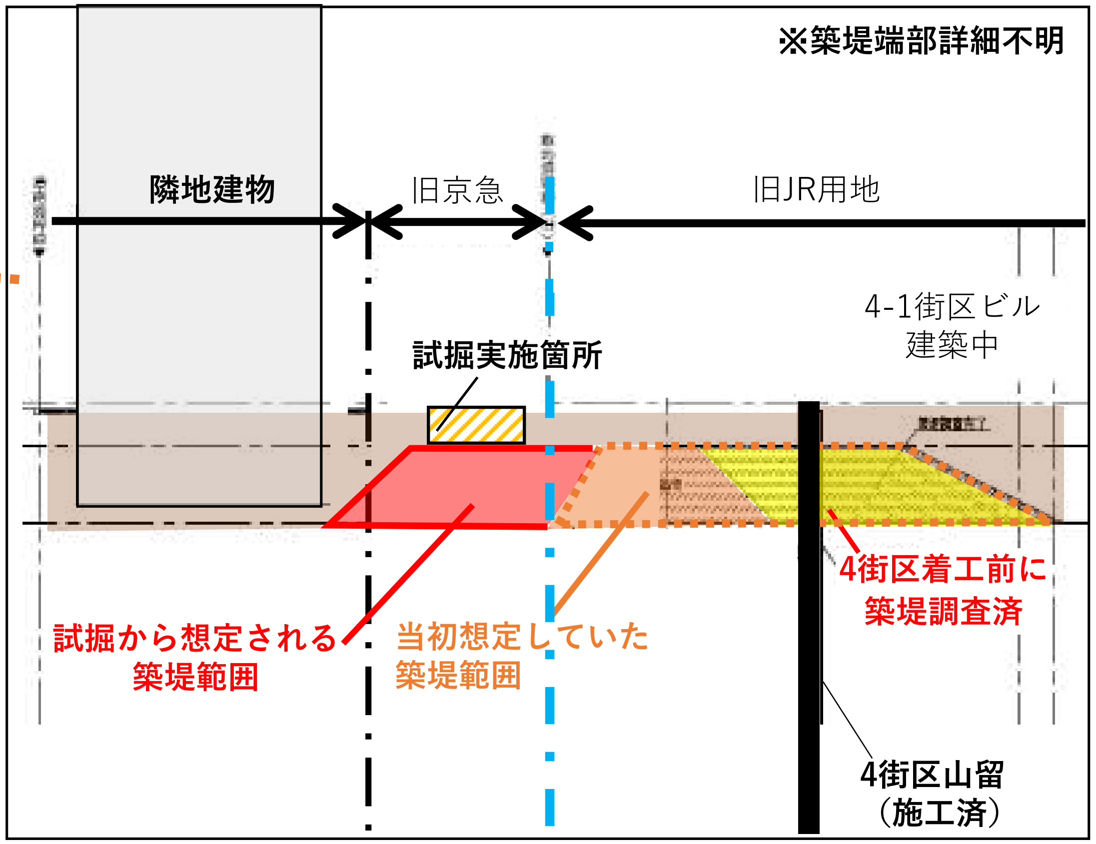
写真①

写真②

写真③



試掘実施箇所

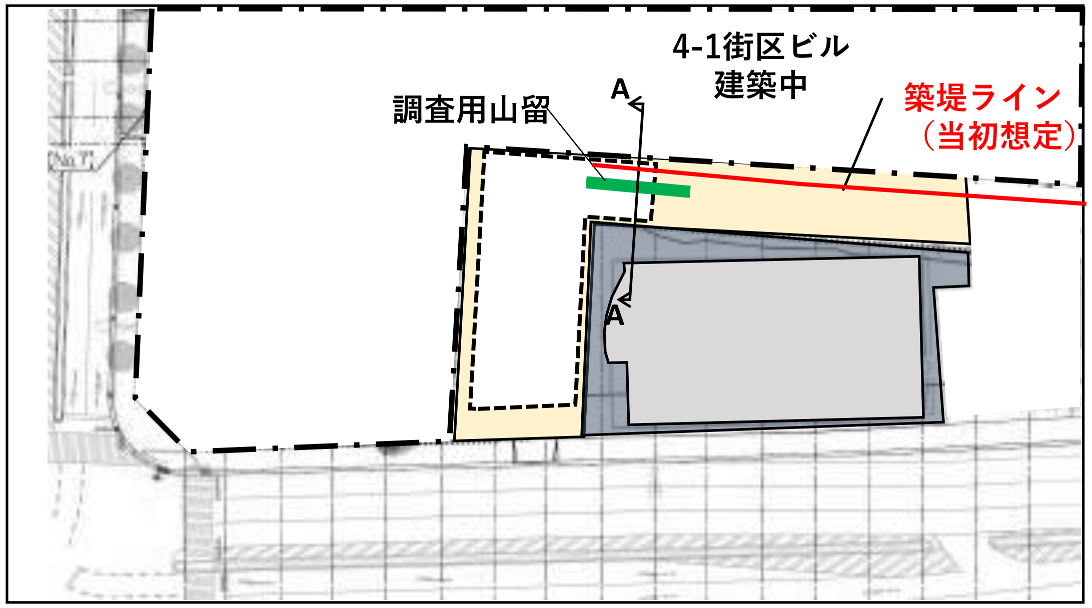


A － A断面イメージ

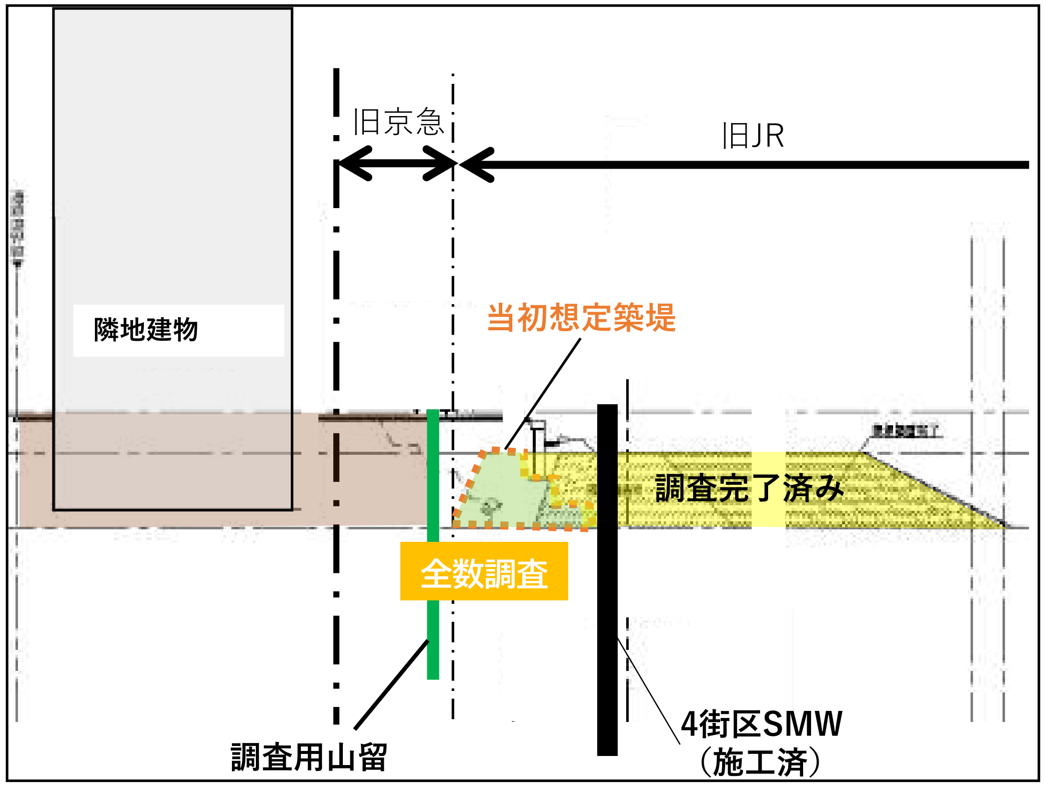
○調査方法（案）

【当初】従前ＪＲ敷地内にのみ築堤が存在

平面図

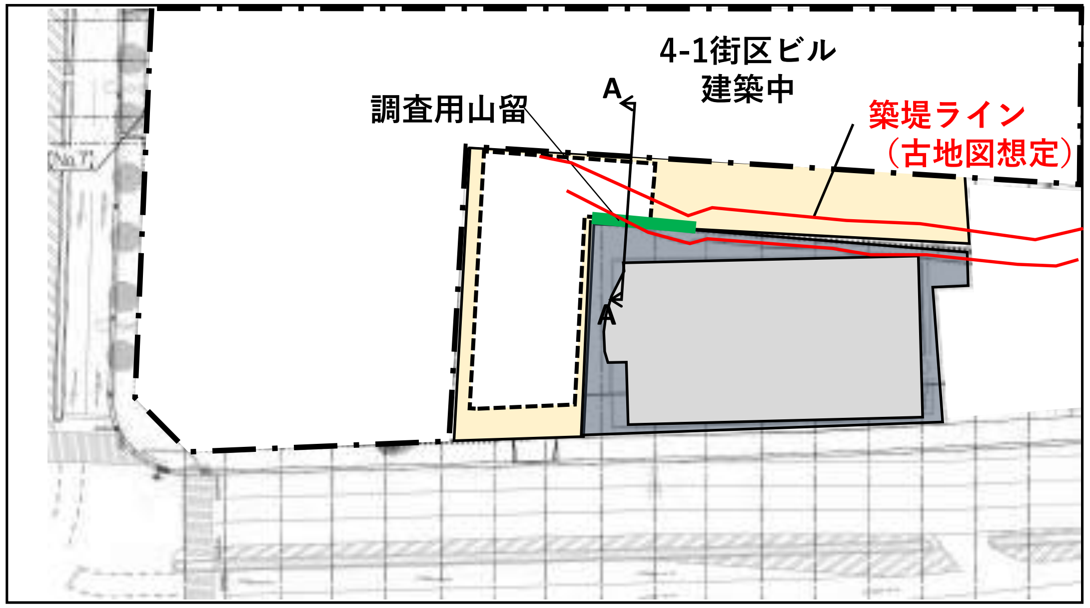


断面図

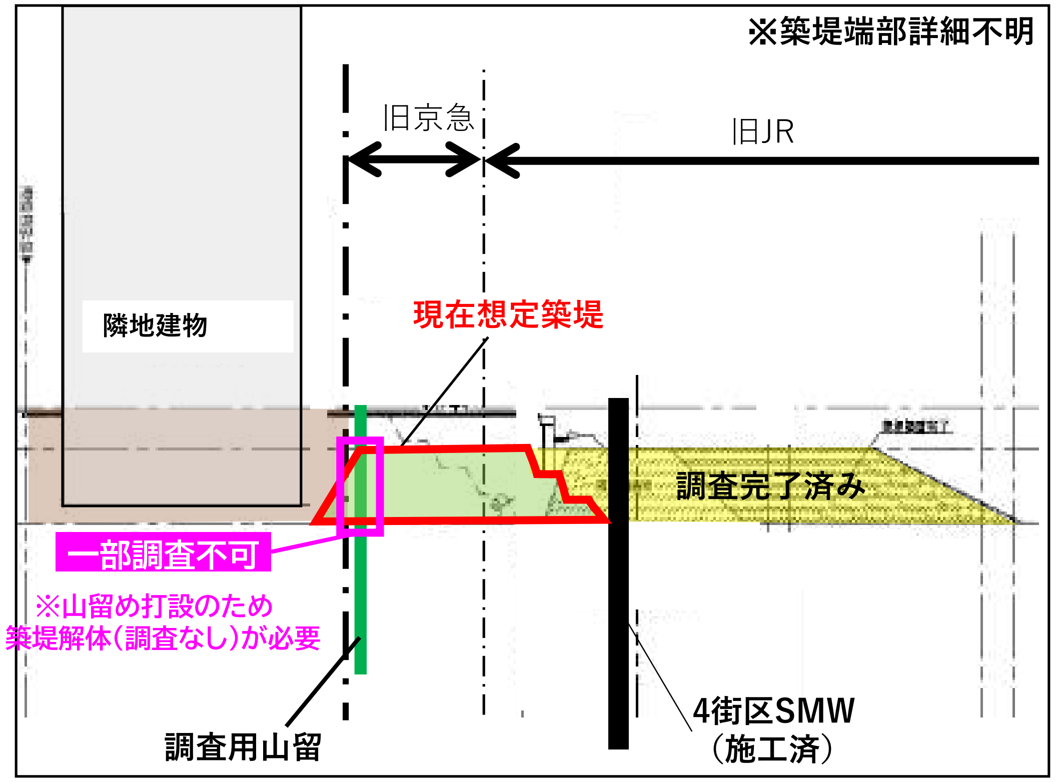


【今回】従前京急敷地に築堤が存在

平面図

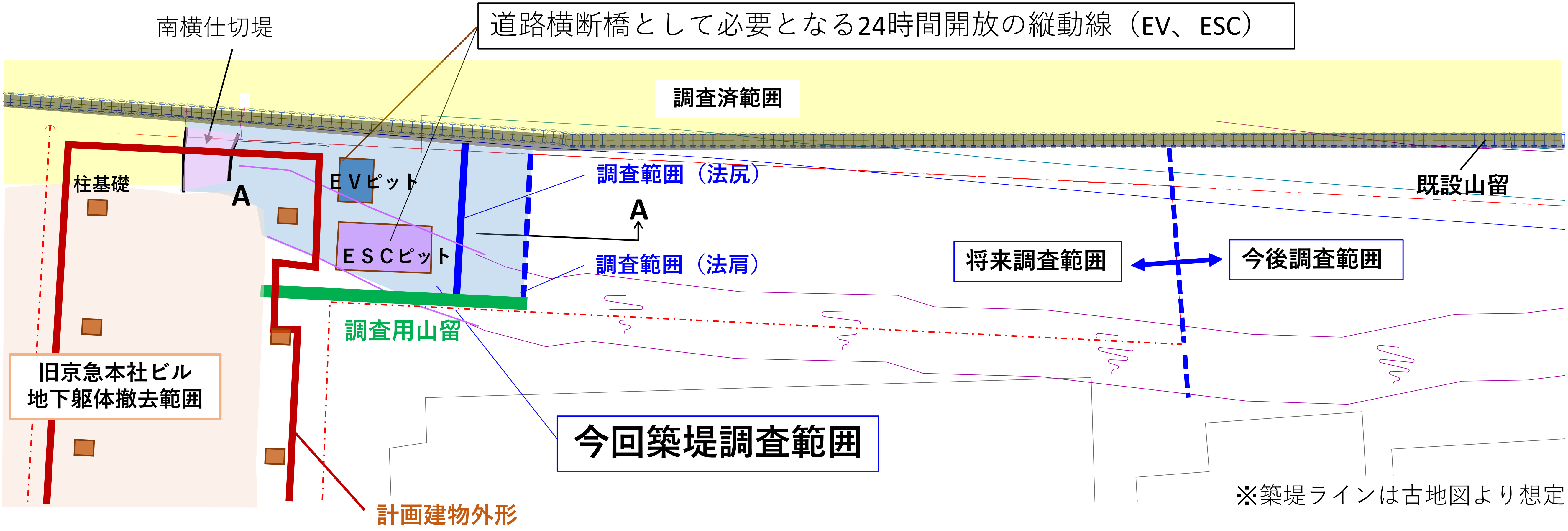


断面図　（近隣建物の構造安定性と調査の安全性を確保）



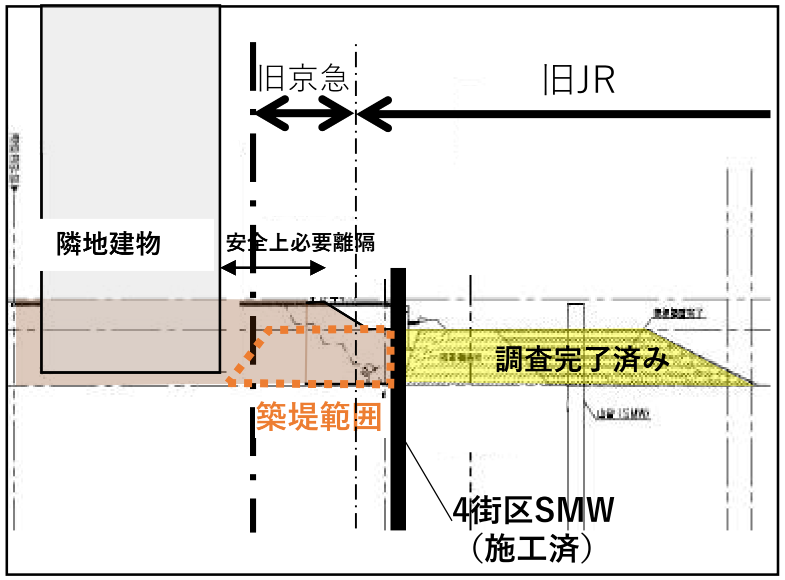
※これまで実施した道路脇調査と同様

〇調査方法（案）

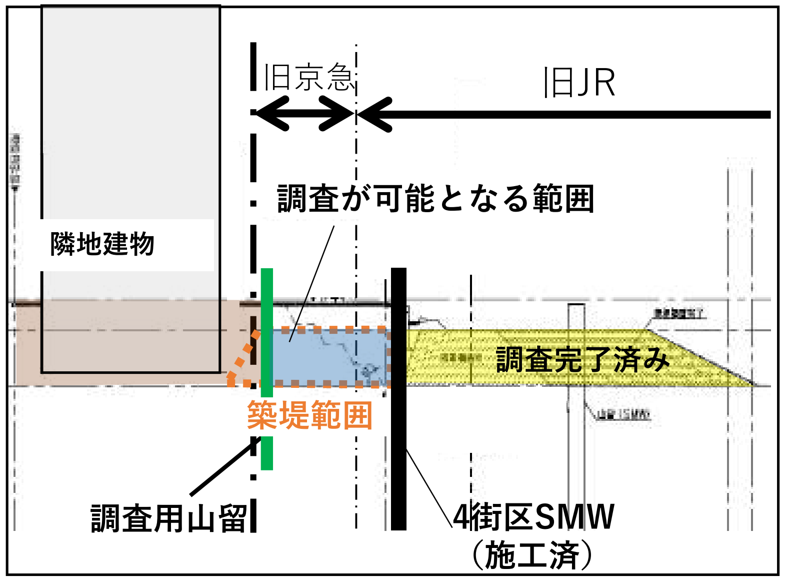


調査断面イメージ

〇山留を設置しない場合の調査
・安全離隔が必要となるため
これ以上の調査は難しい

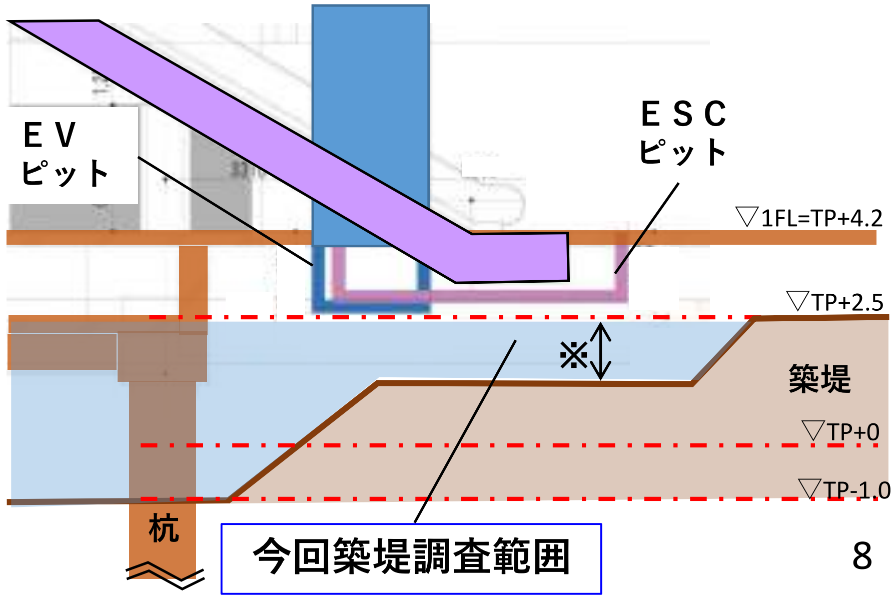


〇山留での調査
・敷地内の調査が可能

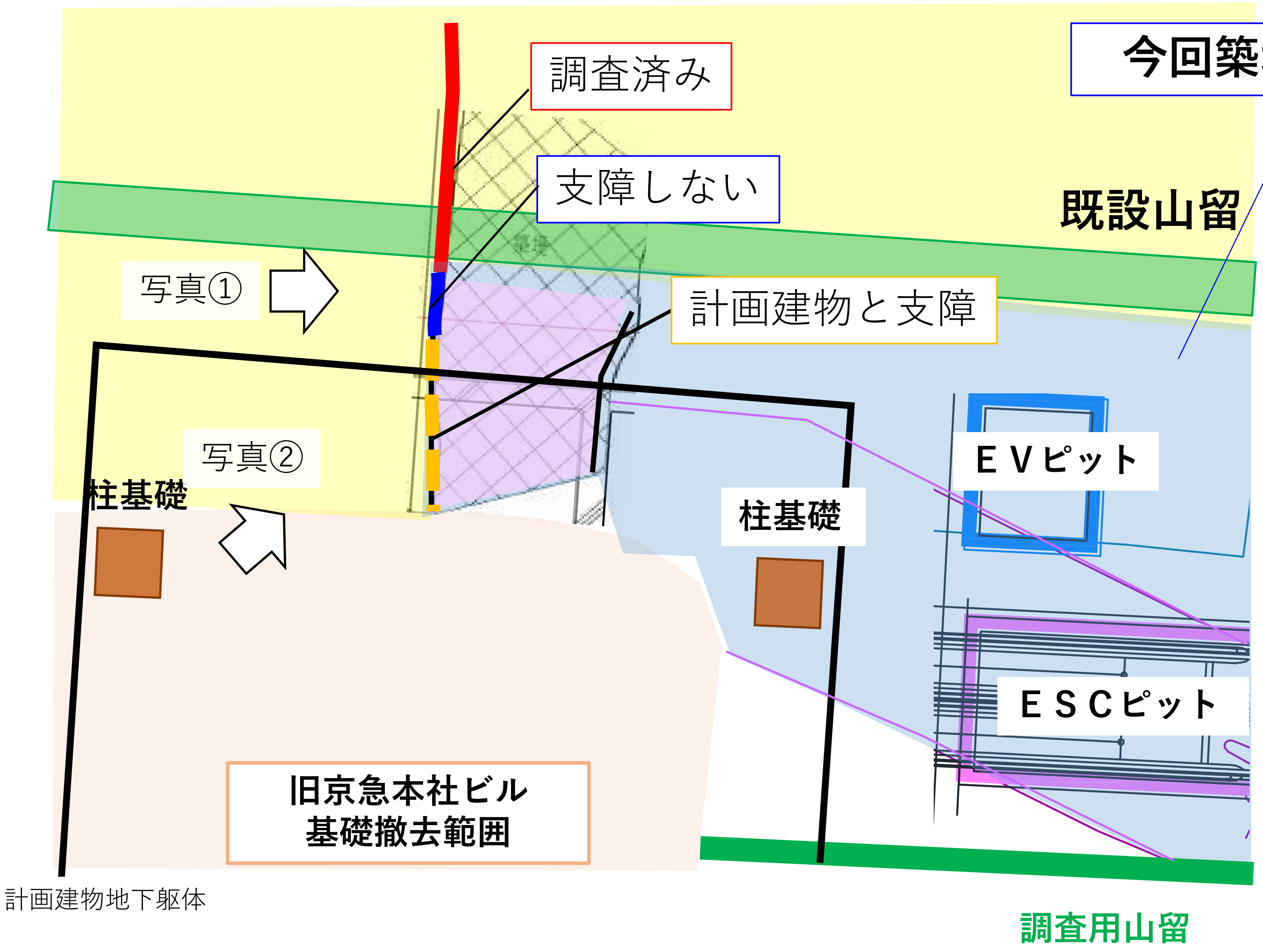


A-A断面調査イメージ

※ＥＶ・ＥＳＣピット下については
支持地盤の強度を確認しながら
必要最低限の範囲で調査を行う



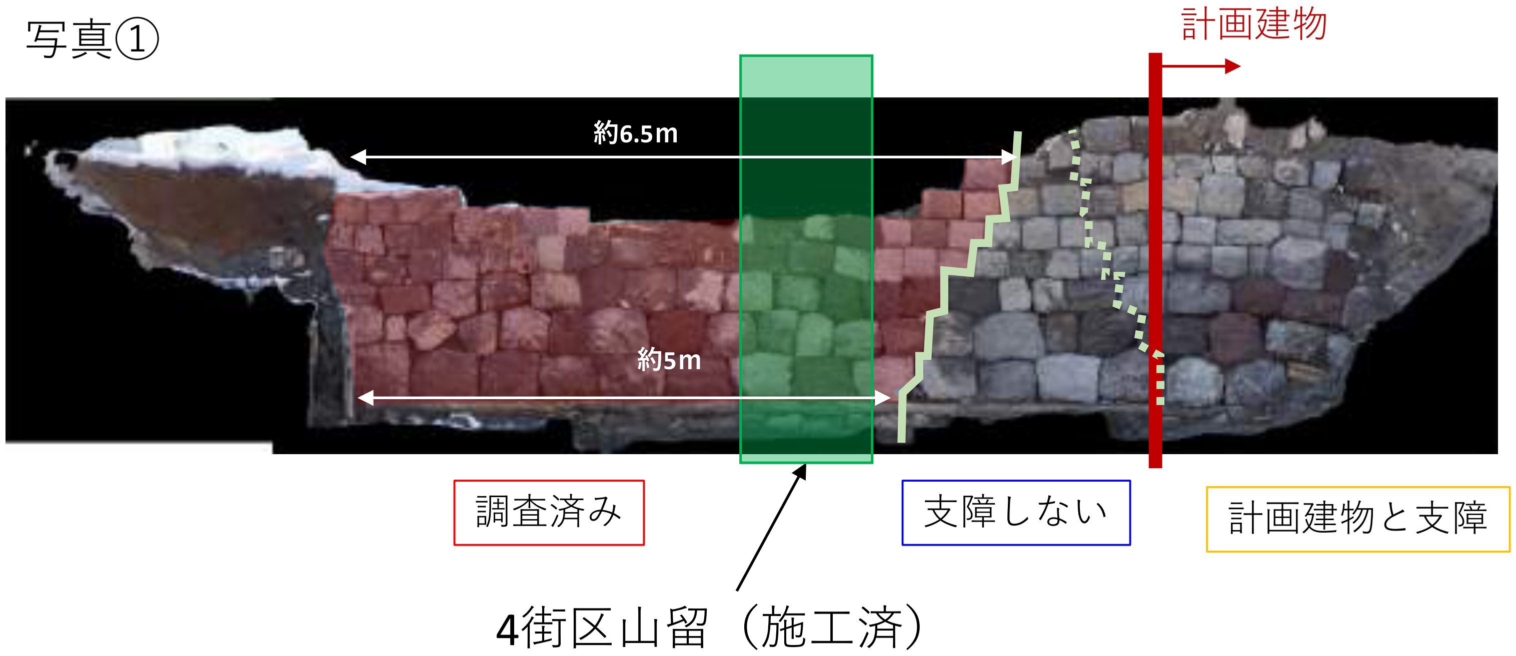
3、南横仕切堤について



スケジュール（案）

	2022年度	2023年度	2024年度
築堤関連	調査方針等調整	築堤調査（想定）	
建築工事			建築工事（約1年）

写真①



写真②