

第 30 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【部会①】

日時：2023 年 4 月 5 日（水）

部会①・部会② 10:00～12:00（予定）

場所：JR 東日本現地会議室

次 第

【部会①】

(1)開会

(2)第 28 回委員会（3/1）部会①の議事録確認 【資料 1】

(3)第 29 回委員会（3/15）部会①の議事確認 【資料 2】

(4)調査の進捗について 【資料 3】

(5)4 - 2 街区について 【資料 4】

(6)その他 【資料 5】

(7)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。

第 28 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【部会①】

資料 1

開催記録

1 開催概要

- 日 時：令和 5 年 3 月 1 日（水）10：00 ～ 12：00
- 場 所：TKP ガーデンシティ PREMIUM 品川 ホール 5A
- 出席者：

表 出席者一覧

委員長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 谷川 章雄氏（早稲田大学 人間科学学術院 教授）
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 文化庁文化財第二課 史跡部門 ・ 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 ・ 東京都 交通局 建設工務部 計画改良課 ・ 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(株) 京浜急行電鉄(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 他
サポート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 27 回委員会（2/1）部会①議事録案
- ・ 資料 2：調査の進捗について
- ・ 資料 3：4-2 街区について
- ・ 資料 3 参考資料：4A・B 区断面、等

2 議事要旨

2.1 部会①

(1) 開会

- 第 28 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 27 回委員会 (2/1) 部会①の議事録確認

- 本委員会終了までに指摘がなければ議事録を確定する。(委員長)

(3) 調査の進捗について

- 資料 2 について説明する。(港区)
- 2 街区は保護措置を受けて記録保存方針を決定し、この調査が終了したという報告である。(委員長)
- 今回の報告は交通局の工事箇所であり、高輪築堤構築時に東海道の護岸の石を転用して造ったという文献資料を裏付ける土留めは、造りが丁寧で非常によく残っている。この土留めの裏側を見るためにトレンチを設けたところ、さらに土留めが出てきた。東海道の護岸石垣より古いものであると思われ、中世のものである可能性もあるが、実物を見て判断したい。この江戸期よりも古い土留めは今後確認する必要がある。(委員長)
- 石垣を外して作られた土留めは高輪築堤に関連するものであり、これが高輪大木戸との位置を合わせて設置されているため、高輪大木戸との関係性も示すものと考えている。さらに東海道護岸の変遷を示すものとして、この護岸の調査は必要になると考える。全体を捉えたうえで保護措置について本委員会で検討する必要があると考える。(委員長)
- 東海道の護岸が発見された例は他にあるか。(小野田委員)
 - ← 品川宿から石垣護岸が発見されている。(委員長)
 - その規模はどのくらいか。(老川委員)
 - ← 10m くらいと記憶している。(委員長)
- 仮にこの土留めが単独の工事で発見されたとしたら、史跡高輪大木戸に関連する遺構として扱われるのか。それを担当する部署等はあるのか。(古関委員)
 - ← 通常は港区や東京都の判断となる。今回は本委員会が既に立ち上がっているため本委員会の議題としている。(委員長)
 - 今回の土留めは高輪築堤というより東海道に関連するものであると思うが、担当部署があった場合、その判断を聞かずして進めるのは越権行為ではないか。(古関委員)
 - ← 本委員会には港区や東京都も出席しており、行政の判断と乖離するものではないと

いう認識である。(委員長)

- 土留めの保護措置について本委員会で検討することとしたい。問題としては発見された土留めが一部であることである。全体を把握するための調査を進めてもらいたい。(委員長)
- 保護措置の判断を進めるにあたり下水の切り回し等もあるため、交通局から現状の工事スケジュールを説明してもらおう。(委員長)
 - ← 現在下水幹線の切り回しを行っており、2本の下水幹線が今回の調査箇所に戻ってくるが、細い方の渋谷川幹線は調査箇所の付近まで完成済みである。太い方の高輪幹線は渋谷川幹線の仮切替が完成次第、工事に取り掛かることができる。海側については昨年3月の委員会で説明した通り受け口が完成しており、早急に結論を頂かないと交通局の工事のほか周辺事業者の工事にも影響が出る。下水幹線は湧水期である5月末までに切り替えたく、早期に結論をいただきたい。(東京都)
 - ← 北横仕切堤の保護措置協議では、下水切り回し位置がこの場所しかないこと、その下に駅構造物を作らざるを得ないことから現地保存はできないという結論を頂いており、今回も同様に扱っていただきたい。(東京都)
- 早急に結論が必要ということで、本件に特化した臨時委員会を開催してもらいたい。オンライン開催の形で3月15日11時から1時間程度であれば可能であることを委員間で確認した。部会①の臨時会としての開催を事務局であるJRに検討してもらいたい。(委員長)
- 保護措置の考え方は、遺構の状態が不明なため現時点の発言は差し控える。選択肢は現地保存、移築保存、記録保存である。臨時会で議論したい。(委員長)

(4) 4-2 街区について

- 資料3について説明する。(事務局・港区)
- 遺構を調査して杭を打つか、遺構を出来るだけ残して杭を打つか、2つの案を提案された。何が想定できるか整理したい。明治20年の地形図では西側に築堤が膨らんでいるが、4街区の調査では相当する層が西側に広がっていないため、明治20年の地形図の信憑性も含めて考える必要がある。(委員長)
- 遺構を出来るだけ残して杭を打つ案は、調査を行わず施工することとなるため、適切な判断となるか懸念がある。事前にトレンチで遺構の有無を確認して施工を進めている京急連立箇所と対応が異なるため整合が取れない。(委員長)
- 調査して杭を打つ案は、打設する4本の杭に対して設定の調査範囲が広すぎる気がするため、もう少し狭められないか。東京都や港区の判断も必要だが狭める工夫を検討してもらいたい。(委員長)
 - ← 調査範囲は杭とピットをカバーするために法面を切る必要があるため最小でもこの程度必要となる。(事務局)

- 山留を設置すると調査範囲を狭められるか。(委員長)
- ← 山留の設置は前回提示した計画図となるが、その場合に山留の設置範囲は調査せずに打ち込むこととなる。(事務局)
- それは問題だが、調査範囲が広いことも課題である。行政の考えは。(委員長)
- ← 直感的には狭めることができれば狭めてもらいたい。(文化庁)
- ← 想定される遺構がわからずボーリング調査だけで状況を判断することは難しいが、掘る範囲をピットの範囲程度まで狭められないか検討してもらいたい。(東京都)
- ← 都と同様の認識である。(港区)
- なるべく調査範囲を狭めて調査を行うという形で文化財行政と詰めて、具体の調査手法を検討してもらいたい。(委員長)

- ハツ山橋梁部で採用されている深礎で観察しながら問題がなければそのまま杭とする施工方法で調査できないか。調査範囲を狭められる。(古関委員)
- ← 検討したが深礎の最小φが 1200mm であり、この場所は地下水位も高いため薬液注入が必要となる可能性がある。どの方法がベストかももう少し検討する。(事務局)

- 遺構を残しつつ実態がわかるようにするための調査を行政と詰め、その結果を 4 月の委員会で示していただきたい。(委員長)
- ← 了解した。(事務局)

(5) その他

- 交通局の調査箇所の土留めは現在現場で見ることができる。委員会終了後に時間があれば参加してもらいたい。(港区)

(6) 閉会

- 部会①を終了し、部会②に進める。(委員長)

以上

3 議事録

3.1 部会①

(1) 開会

- (事務局) 次第を説明する。
(事務局) 進行を委員長にお願いする。

(2) 第27回委員会(2/1)部会①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いただきたい。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) 質問や意見はあるか。
(委員長) 2街区は保護措置を受けて記録保存という方針を決定し、これに関する調査が終了したということである。今回の交通局部分の調査結果であるが、明治5年に高輪築堤を作った段階で、東海道の護岸の石を築堤に転用し、護岸の崩壊を防ぐために土留めを作ったという文献資料の記録がある。石垣を外してしまったことによって崩れないよう、土留めを行ったことがわかっている。これらを全体的に出してみたところ、非常によく残っており、造りが丁寧であった。今回の発見はその裏側を見るために新たにトレンチを設けたところ、奥からさらに土留めが出てきた。東海道の石垣の整備よりも古いものであると思われる。中世の可能性もあるが実物を見て判断したい。従って、江戸期よりも古い土留めに関しては今後確認をする必要がある。明治5年の段階で、東海道の石垣を外して土留めを作ったということから、高輪築堤に関連する遺構と考えることができる。また、高輪大木戸との関係性を示している。さらに、東海道の護岸の変遷を示す可能性もあるものとして、この調査は重要であろうと考えている。全体を捉えたうえで保護措置を本委員会で検討する必要があると考える。
- (小野田委員) 東海道の護岸が発見された例はあるのか。
(委員長) 品川宿の場所から護岸が発見されている。非常に立派な石垣である。
(老川委員) 規模はどのくらいなのか。
(委員長) 確認された長さはどのくらいか。
(港区) 13m程度である。

- (老川委員) 品川宿で発見されたものはどのくらいか。
- (委員長) 10m くらいであったと記憶している。
- (古関委員) 仮にこれが単独の工事で発見されたとしたら、史跡高輪大木戸に関連するものとしてアクションがあるのか。どこか担当するところがあるのか。
- (委員長) 通常の発掘調査で確認された場合、港区や東京都の判断となる。ここに関しては本委員会が既に立ち上がっているので、この委員会での議題としている。
- (港区) 過去に、もう少し南側の区の施設の場所で石垣を確認している。それ自体はすでに解体して、一部の石垣を移築している。単に壊すだけではない対応はとっている。
- (古関委員) 委員長がおっしゃるように、築堤に関連して修築を行ったということであれば関連性が理解できるが、今回の遺構は高輪築堤というより、やはり東海道に関連するものであると思う。質問の意図としては、今回のような遺構への判断をする際、仮に東海道に関連する部署や担当があれば、その判断を聞かずして進めるのは越権行為ではないかという心配である。
- (委員長) 本委員会には港区や東京都も出席しており、行政の判断と乖離した形にはならないと考える。
- (委員長) それでは、保護措置について本委員会で検討することとしたい。
- (委員長) もう一つの問題としては、山側で発見された土留めが一部であることである。全体を把握するための調査を進めていただきたい。保護措置の判断についてどのように進めるか、下水の切り回しなどもあるので、交通局から現状の工事のスケジュールを教えていただきたい。
- (東京都) 現在下水幹線の切り回しを行っている。下水幹線 2 本が、今回の調査箇所の方に回ってくる形であるが、そのうちの細い方が渋谷川幹線で調査箇所の付近まで完成している。太い方は高輪幹線で渋谷川幹線の仮切替が出来上がり次第、水を流した段階ではじめて工事に取りかかることができる。山側については以上である。海側については、昨年 3 月の委員会で説明させていただいたが、受け口はこの時点で出来上がっている。早急に結論をいただかないと、交通局の工事のほか周辺事業者の工事に影響がある。下水幹線は湯水期である 5 月末までに切り替えたいので、早期に結論をいただきたい。北横仕切堤の保護措置の協議では、下水切り回しの位置がここしかないこと、その下には駅を拡幅するための構造物を作らざるを得ないことから、現地保存はできないという結論をいただいている。今回についても同様に扱っていただきたい。
- (委員長) 早急に結論が必要ということで、事務局の対応が可能であればこの件に特化したオンライン開催の形で、臨時の検討委員会を開催していた

だきたい。私も本件を知ったのが一昨日である。15日の11時から1時間程度であれば、調整がつけられるという話を委員間では確認した。事務局には本日伝えたため検討していただきたい。部会①の臨時会となる。

(委員長) 保護措置の考え方について、遺構の状態が不明なため現時点の発言は差し控える。選択肢は、現地保存、移築保存、記録保存である。臨時会で議論ができるようにしたい。

(委員長) 他になければ次に進める。

(4) 4-2 街区について

(事務局) 資料3について説明する。

(港区) 資料3の参考資料について説明する。

(委員長) 遺構を調査して杭を打つか、遺構を出来るだけ残して杭を打つか、JRから案を二ついただいた。何が想定されるか整理しておきたい。明治20年の地形図では西側に築堤が膨らんでいるが、4街区の調査では相当すると思われる層が西側に広がっていない。従って、明治20年の地形図の信憑性ということも含めて、考える必要がある。いずれにせよ調査をしてみないとわからないので検討が必要である。

(委員長) JRから提示された②案の場合、調査を行わないで杭を打設することになるかと思う。適切な判断であるのか懸念している。事前にトレンチで遺構の有無を確認して、施工を進めている京急連立の部分と、対応が異なるため整合が取れない。①案の方は調査の範囲が広すぎる気がする。もう少し狭めることができるのではないかと思われる。東京都や港区の判断も必要だが、調査範囲をできるだけ狭める工夫を検討していただきたい。4本の杭を打つためにかなり広い範囲を調査することになる。

(事務局) 調査範囲の考え方だが、杭とピットをカバーできるように調査するとすると、法面を切る関係で、最小でもこの程度の範囲となる。

(委員長) 山留を打つと調査範囲を狭められるか。

(事務局) 山留を打つ案は前回提示したものとなる。山留を施工する際には調査をせずに打ち込む範囲ができることになる。

(委員長) その点は問題だが、範囲が広すぎることに課題があると思う。行政はどう考えるか。

(文化庁) 直感的には、狭めることができれば狭めていただきたい。

(東京都) 現地保存は少しでも多い方がよいという考えだが、港区の報告を見ると想定される遺構がわからないため、ボーリング調査だけで状況を判断することは難しい。ただし、掘る範囲をピットの範囲程度までに狭められないか検討いただきたい。

(港区) 港区も都と同様の理解である。

(委員長) 内容が細かくなってきているので、方針としてはなるべく調査範囲を狭めて調査を行うという形で文化財行政と詰めて、具体的な調査を検討していただきたい。

(古関委員) ハツ山橋梁部で使っている深礎を観察しながら構築していき、問題がなければ杭にするという施工方法はできないか。深礎で打って問題なければ、そのままその部分に杭を打つ。この方法であれば、調査範囲を狭めることは可能である。

(事務局) その方法も検討したいが、深礎だと最小φが1200mmとなる。また、水位が高いため薬液注入が必要となる可能性がある。どの方法がベストかももう少し検討させていただきたい。

(委員長) 遺構を残しつつ、実態がわかるようにするための調査を行政と詰め、その結果を4月の委員会で示していただきたい。

(事務局) 了解した。

(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。

(港区) 交通局の調査箇所の上留は現場で見ることができるので、この委員会終了後に時間があれば参加していただきたい。

(6) 閉会

(委員長) 他になければ部会①を終了し、部会②に進める。

以上

第 29 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【部会①】

資料 2

開催記録

1 開催概要

- 日時：令和 5 年 3 月 15 日（水）11：00 ～ 12：00
- 開催方法：オンライン方式（事務局：JR 東日本新宿本社ビル）
- 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 ・ 東京都 交通局 建設工務部 計画改良課 ・ 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
事務局 東日本旅客鉄道(株)	・ 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
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：調査概要
- ・ 資料 2：泉岳寺駅改良事業における護岸遺構の出土について

2 議事要旨

2.1 部会①

(1) 開会

- 第 29 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【部会①】を開会する。(事務局)

(2) 調査概要

- 調査の結果、2号遺構は連続しており裏込石が残っているようであり、おそらく大木戸側に繋がっていたと考えられる。1号遺構は良い状態で残っている。改めて連続性が確認できた。(委員長)
- 1号遺構は、構造が明治5年の高輪築堤の木製の土留めとよく似ているため、高輪築堤の構築段階で東海道の石垣を外した際に新たに作った木製の土留めであると理解する。一方、2号遺構は造りが異なり、1号遺構より古いものと考えられる。(委員長)
- 2号遺構が古いことに関連して同位体で年代測定することは考えるか。(古関委員)
 - ← 今後、木材の年代測定とともに2号遺構の裏側の調査を進める必要があると思う。(委員長)

(3) 泉岳寺駅改良事業における護岸遺構の出土について

- 図2に示す100mmと200mmの厚さの床版のようなものが下水幹線の基礎部分であれば、土留板柵は部分的に残せるのではないか。(古関委員)
 - ← 可能性もあるが、地下鉄の躯体を造る際に掘ることになる。(東京都)
 - 地下鉄を拡幅する際の土留め位置が図面からわからない。今回は図2の下水の工事との関係を議論すれば良いということか。(古関委員)
 - ← 今回の出土遺構が本線側の拡幅で掘らざるを得ない場所にある。(東京都)
 - 今日の議論は下水工事との関連で判断すれば良いのか、拡幅工事に係ることも含めて判断すれば良いのか、どちらか。(古関委員)
 - ← 下水工事の関係と駅の改良工事の関係、両方になる。(東京都)
 - 改良工事における土留めと1号遺構、2号遺構の位置関係を示す図が必要である。(古関委員)
- 下水道幹線との位置関係から施工時に支障になるというまとめ方だが、むしろ泉岳寺駅の拡張の方で重なるという話か。(委員長)
 - ← 下水工事、駅改良工事も支障してくる。(東京都)
 - 資料の修正をお願いしたい。(委員長)
- この遺構の文化財的価値の評価について確認する。1点目、明治5年の高輪築堤構築の際に東海道の石垣の石を外して木製の土留めを設置したのが1号遺構である。1号遺構は高輪築堤の関連遺構として非常に重要である。造り自体も高輪築堤の土留めと似てい

ることから関連遺構である。もう 1 点、2号遺構は東海道の護岸のため国の史跡として指定されている高輪大木戸とのつながりがある。この 2 点において、これら遺構の文化財的価値は非常に高いと判断したい。(委員長)

- 築堤を造成して明治 5 年の鉄道開業を急いでいた明治政府の意図が伺える。そのような意味がある。(老川委員)
- 陸側と高輪築堤の関係は重要であり、波からどのように防護しながら築造したかという観点も重要である。記録を残しておく必要があり、一部は何らかの形で保存することも必要かと思う。(小野田委員)
- 2号遺構は築堤と何か関連があるのか。(事務局)
 - ← 掘ってみないとわかりかねるが、東海道の護岸の一部であることは間違いない。2号遺構の方が 1号遺構よりも古いという考え方が出てくれば、築堤とは関係ない。しかし一方で東海道の護岸であるということから、大木戸との繋がりから言えば重要である。(委員長)
- 交通局には次回修正資料を提示してもらいたい。現地保存が困難という判断は伺った通りであるが、文化財的価値を正しく評価する必要がある。できる限り良好な形での移築の検討をお願いしたい。記録保存の中で移築を視野に入れた調査を行うこととなるが、きちんとした調査をお願いする。以上を当委員会の最終的な考え方とする。(委員長)
 - ← 承知した。資料は修正し次回提示する。移築保存について検討する。(東京都)
- 北横仕切堤も移築保存を検討してもらっている。今回の議論を踏まえ、関連して展示が可能か検討する必要もある。木材は劣化の速度もかなり違うため、保存を視野に入れながらきちんと調査が進められるよう教育庁としても調整していく。(東京都)

(4) その他

- 文化財行政から意見をいただく。(委員長)
 - ← 議論に感謝する。(文化庁)
 - ← 引き続きお願いする。(東京都)
 - ← 引き続きお願いする。(港区)

(5) 閉会

- 本日はこれで閉会とする。(事務局)

3 議事録

3.1 部会①

(1) 開会

(事務局) 第29回 高輪築堤調査・保存等検討委員会を開会する。

- ・ 配布資料の確認
- ・ オンラインの説明
- ・ 進行の確認

(事務局) 進行を委員長にお願いする。

(2) 調査概要

(委員長) 本日は臨時会ということでお忙しい中ありがとうございます。今日は泉岳寺駅の改良工事の場所に出てきた東海道の護岸の保護措置について検討議論したい。

(港区) 資料2について説明する。

(委員長) 質問や意見はあるか。

(委員長) 3/1の委員会の段階では2号遺構は一部トレンチの部分でしか確認されていなかった。連続性があるかどうかの一つ大きな問題だった。その調査の結果2号遺構は連続しているだろう。一部攪乱で壊されているようだが、裏込めの石が残っているようである。おそらく北側、すなわち大木戸側に繋がっていたのだろうと考えられる。一方、1号遺構は良い状態で残っている。改めて連続性が確認できた。

(委員長) 他に何か意見があるか。

(委員長) 補足すると、1号遺構は明治5年の段階で東海道の石垣を外して、新たに高輪築堤の構築段階で作った木製の土留めであると理解している。改めて遺構を見ると、造りが高輪築堤の木製の土留めと非常に似ている。例えば板の厚み、また手前に胴木を敷いて矢板を裏で留めている点などである。分かりかねるが、枕木自体が長く伸びていて、裏側は杭でとめているのではないかと思われる。枕木が立派である。一方、2号遺構は造りが少し異なるようであり、時期的には古いものである可能性があると思っている。今回調査した範囲では裏側から遺物が出ていない。まだはっきりしないところがあるように思う。1号遺構より2号遺構の方が古いものであると思われる。

(古関委員) 2号遺構の方が古いことに関連して、同位体で年代計測することは考えているのか。

(委員長) 今後2号遺構の裏側の調査を少し進める必要があり、木材の年代測定を行う必要はあると思っている。調査の概要に関してはご報告をいた

（委員長） だいたこととする。
他になければ次に進める。

（3） 泉岳寺駅改良事業における護岸遺構の出土について

（東京都） 資料 2 について説明する。

（委員長） 質問や意見はあるか。

（古関委員） 写真③と写真④を見ると、高輪幹線の長方形の躯体の下が分厚いコンクリートがあるが、これは何か。人孔の下だけが分厚いのか。

（東京都） 人孔の躯体で、下床版だけが分厚くなっている。

（古関委員） 人孔以外の部分は、図 2 で示す「高 2 路線」と同様の断面の躯体になるのか。

（東京都） おっしゃる通りである。他の部分は図 2 に示す躯体の形状となる。

（古関委員） では、青い塗りつぶしの下に、100mmと 200mmの厚さの床版のようなものがあるが、これは何か。

（東京都） 下水幹線の基礎部分になる。

（古関委員） であれば、これが打てればその下にある赤く表示されている土留板柵は部分的にでも残せるように思う。残せない理由は何か。

（東京都） 幹線を入れる際に、位置関係を現地で確認してみないと分からない部分もあり、かわせる可能性もあるが、この部分は下を掘ってしまう。

（古関委員） それはなぜか。

（東京都） この下に地下鉄の躯体を造る。その際に掘ることとなる。

（古関委員） 図 5 は東西方向の断面かと思うが、地下鉄を拡幅する際の土留め位置はどこになるのか。

（東京都） 図 3 をご覧いただきたい。護岸と下水幹線の位置関係を示している。地下鉄の躯体、拡幅部分は図の No2 と書いてあるあたりであり、土留めラインは左側のほぼ黒の点線ラインまでくる。駅の本線の躯体は薄くでている高輪泉岳寺と書かれた下のあたりが側壁のラインになる。ここに沿った形で土留めができてくる。

（古関委員） そのような図面を提出いただいていないのは、今回は図 2 の下水の工事との関係を議論すれば良いということか。

（東京都） 今回その部分についてきちんと提示できていないが、図 3 で今回出てきた遺構は、ピンクのラインがクランクになっている部分に出ている。本線側の拡幅のため、この部分まで掘らざるを得ない状況にある。拡幅のラインが図 5 に示す形になる。既設の躯体がある上で、ホーム拡幅をする。その範囲内に遺構が出土した。この部分は下水工事のためでなく、ホームの躯体の拡幅工事のために掘らざるを得ないため、残すことができない。

（古関委員） 今日の議論は下水工事との関連で判断すれば良いのか、ホーム拡幅工事に係ることも含めて判断すれば良いのか。どちらか。

- (東京都) 両方である。下水工事の関係と駅の改良工事の関係、両方になる。
- (古関委員) 駅の改良工事も関係するのであれば、土留めと1号遺構、2号遺構との位置関係を示す図がないのは整理不足ではないか。
- (委員長) P1の右下に、高輪幹線の直下の部分がかかわせるのかというところが、下水道幹線との位置関係の中で、施工時に支障になるといったまとめ方がされている。今の話からは、そうではなくむしろ泉岳寺駅拡張工事の方で重なるという話か。
- (東京都) 下水幹線の直下で支障になると記しているが、高さ関係で当たる可能性がある。そのため支障になると記している。また、地下鉄の躯体は遺構の下に造るため、ここは掘らざるを得ない。地下鉄の躯体の関係からも残すことができない。
- (委員長) 資料が分かりづらい。古関委員からのご指摘があったように、資料をもう少しまとめていただいた方が良いと思う。しかしながら、結論として、高輪幹線の下水道の工事に支障があると同時に、地下鉄の駅のホーム幅にも支障があるということなのか。改めてご発言いただきたい。
- (東京都) 下水工事、駅改良工事も支障してくる。
- (委員長) 資料2はそのようなことが分かるよう、今の説明がわかるような資料に修正をお願いしたい。改めて、この遺構の文化財的価値の評価について確認したい。東海道の石垣を明治5年の高輪築堤構築の際に石の再利用のために外し、新たに木製の土留めを設置したのが1号遺構である。1号遺構は高輪築堤の土留めと似ていることから関連遺構として非常に重要であると思う。2号遺構は東海道の護岸のため、国の史跡として指定されている高輪大木戸とのつながりがある。この2点において文化財的価値は非常に高いと判断したいと思う。先生方はいかがか。
- (老川委員) 護岸の石を剥がして、築堤に用いたのは何故なのか。築堤の造成を急いでいた、あるいは石が不足してきたのか。東海道の高輪の護岸の石を外せば、当然困ることであつたであろう。文献資料を見ないと何とも言えないが、築堤を造成して明治5年の鉄道開業を急いでいた明治政府の意図が伺える。そのような意味があるように感じた。
- (小野田委員) 陸側と高輪築堤の関係は重要である。離れと垂直(高さ)関係が大切かと思う。波を受けている状態の時に施工したものだと思う。波に対しどのような防護をやっていったのかなども重要だろう。下水幹線との位置の関係を示す図2を見ると、上がだいぶ凸凹しているのが気になる。どのような意味を持っているのかも含め、具体的な構造が分かると良い。仮にいずれ壊されてしまうのであれば、記録を残しておく必要はある。一部は何らかの形で保存することも、今後のためには必要かと思う。
- (事務局) 2号遺構は高輪築堤と何か関連があるのか。

- (委員長) 掘ってみないと分かりかねるが、完全に露出しているわけではない。連続していることは確かだが、いずれにしても東海道の護岸の一部であることは間違いない。高輪築堤の構築とどのような関係にあるのかという部分は、2号遺構の方が1号遺構より古いのではないかという考え方も出てくる。2号遺構は古いものであるが、築堤とは関係ない。しかし、一方では大木戸との繋がりから言えば、東海道の護岸であるということは重要である。築堤よりは史跡の大木戸との関係もあるだろう。しかし、今後の調査を進めてみないと、まだ分からない。現状ではそのような見通しが立てられると思っている。
- (事務局) 2号遺構は高輪築堤よりも大木戸との関連といった位置づけか。
- (委員長) 現段階ではまだわからない。
- (委員長) 交通局には次回修正した資料をお示しいただきたい。いずれにせよ、下水幹線のルート変更が難しい、ホームの変更も難しいことから、現地で遺構を保存することが大変難しいという判断は伺った通りである。一方でこの遺構の文化財的価値については、正しく評価していく必要がある。現状でも評価が非常に高いと考えられる。一部でも可能な限り、移築ができればと思う。その検討をお願いしたい。いかがか。
- (小野田委員) 賛成する。
- (委員長) 東京都にはできる限り良好な形で移築をご検討いただくようお願いしたい。あわせて重要な遺構であり、きちんとした調査を是非行っていただきたい。記録保存する中で移築を視野に入れた形で行われることになるかと思うが、調査自体をきちんとお願いしたい。これを当委員会の最終的な考え方としたい。
- (東京都) 移築保存については検討させていただく。資料については修正し次回お示ししたい。
- (委員長) 文化財行政から何かご意見あればいただきたい。
- (東京都) 従前の北横仕切堤についても移築保存を検討していただいている。今回の議論を踏まえ、こちらについても関連して展示が可能か検討する必要もある。あわせて石ではなく木のため劣化のスピードもかなり違うと思われる。保存を視野に入れながらきちんと調査が進められるよう、東京都としても調整していく。引き続きよろしくをお願いしたい。

(4) その他

- (委員長) その他なにかあるか。
- (委員長) 他になければ文化財行政からコメントがあれば、いただく。
- (文化庁) ご議論ありがとうございました。
- (東京都) 引き続きよろしくをお願いしたい。
- (港区) 引き続きよろしくをお願いしたい。
- (委員長) これで終了する。

(5) 閉会

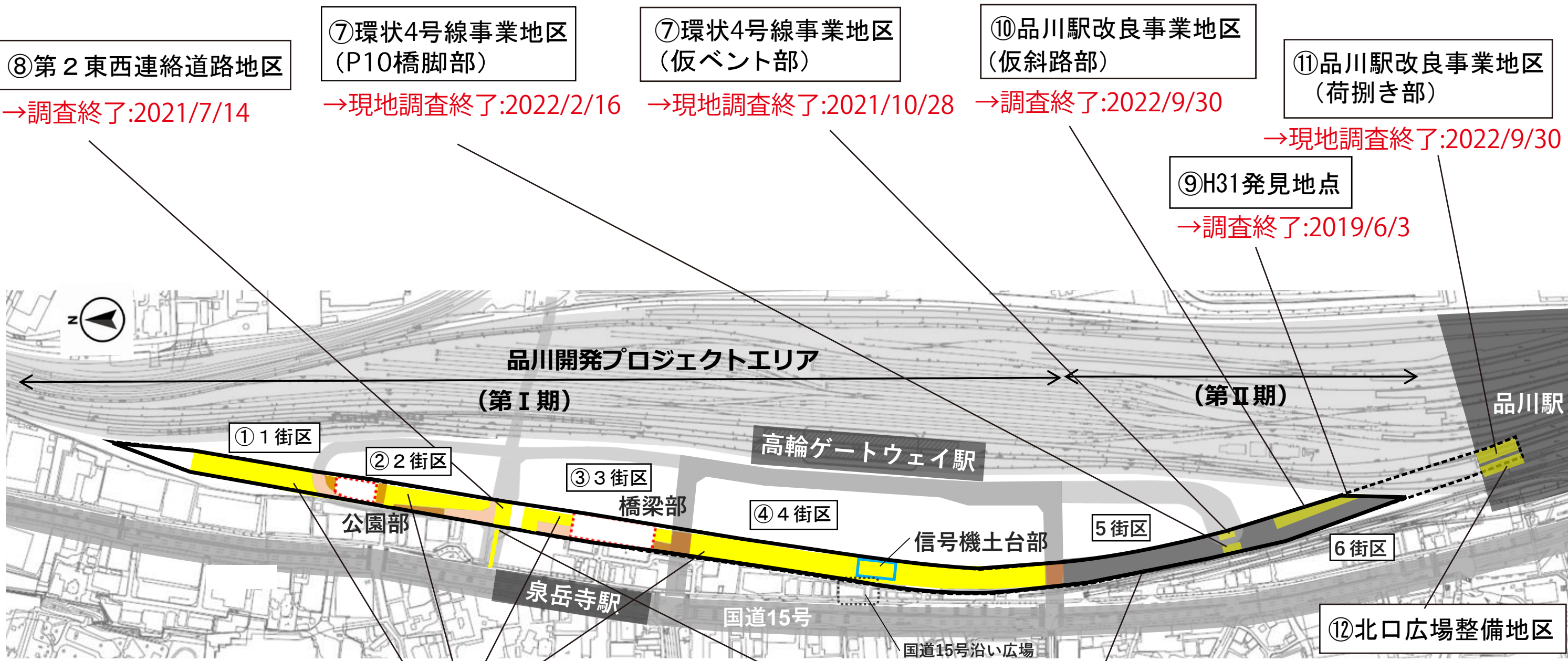
(事務局)

本日はお忙しい中貴重なご意見をありがとうございました。閉会とする。

以上

高輪築堤調査状況について（報告）（2023年4月1日現在）

【資料3-1】



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

- 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)

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

⑤泉岳寺駅改良事業地区
→西エリア調査終了(2022.11.11)
→東エリア調査終了(2023.2.21)

⑥京急連立事業地区
→I工区トレンチ調査:7/25~9/5

- 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
 - ・変更協定締結(期間延長):2023年3月27日
 - 【北口広場整備地区】
 - ・協定締結:2022年12月16日

高輪築堤跡(港区No.208)埋蔵文化財調査の進捗について

2023(令和5).4.1現在

地 点	協定日	着手日	区割り	海側石垣		築堤上面 (バラスト)	築堤内部 芯材	山側石垣		終了確認日	保存関係	調査特記内容	備 考
				開業時 石垣等	波除杭			開業時 石垣等	3線時 石垣等				
①1街区		21/5/24	A~D (4区)	○	○	○	○	△	○	2022/1/14		・笠石?出土 ・芯材に瓦片を利用 ・破砕貝を利用(B区) ・築以前の遺構を確認(B・C区)	・芯材に ・築堤構 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	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)	21/6/21	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 ・双頭しール出土 ・材に土丹塊を利用(C区) ・兼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-出土	・芯 ・開 ・ 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)	○	○	×	○	○	○	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)	○	○	×	○	○	○	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-出土 ・チェア-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 2023/3/27 (変更協定)	22/7/6	東・西 (2区)	/	/	/	/	/	/	西エリア:2022/11/11 東エリア:2023/2/21		・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 ・西側(国道15号近接)の土留め杭・杭が連続して残存していることを確認	
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	間知石横側溝の調査終了(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)
	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?) ・水溜まわりの土羽を一部確認	
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	/	/	○	○	/	/	/	・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	/	○	○	×	○	○	○	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	○	/	×	○	/	/	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 ⑪荷捌き部	2021/2/26	21/4/19	○	○	/	/	/	/	2021/9/29			記録保存調査終了
			21/3/1	○	○	/	/	/	/	2021/6/11			記録保存調査終了
⑫北口広場整備地区	2022/12/16	23/2/1	/	/	/	/	/	/	/			開業期海側石垣以西の構造物(石垣、土留め等)の残存確認中 東から堆積する盛土を確認	
《 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 ・山側は3線時に拡張されている ・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									

泉岳寺駅改良事業に伴う埋蔵文化財調査 2023. 4. 1現在



①調査区全景 (2023. 3. 22)



③の一部拡大



④ピット掘削後



⑤土取り坑?



②1・2号遺構全景 (2023. 3. 29)



⑥水路石垣 (追加分) 検出状況 1 (2023. 3. 27)



⑦水路石垣 (追加分) 検出状況 2 (2023. 3. 27)



③2号遺構全景 (2023. 3. 29)



⑧水路石垣 (追加分) 桐木検出状況 (2023. 3. 28)



取り上げ後の桐木※木樋の転用? (2023. 3. 29)

区道241号線

3月追加調査

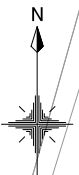
0 10m



2街区遺構配置図

4

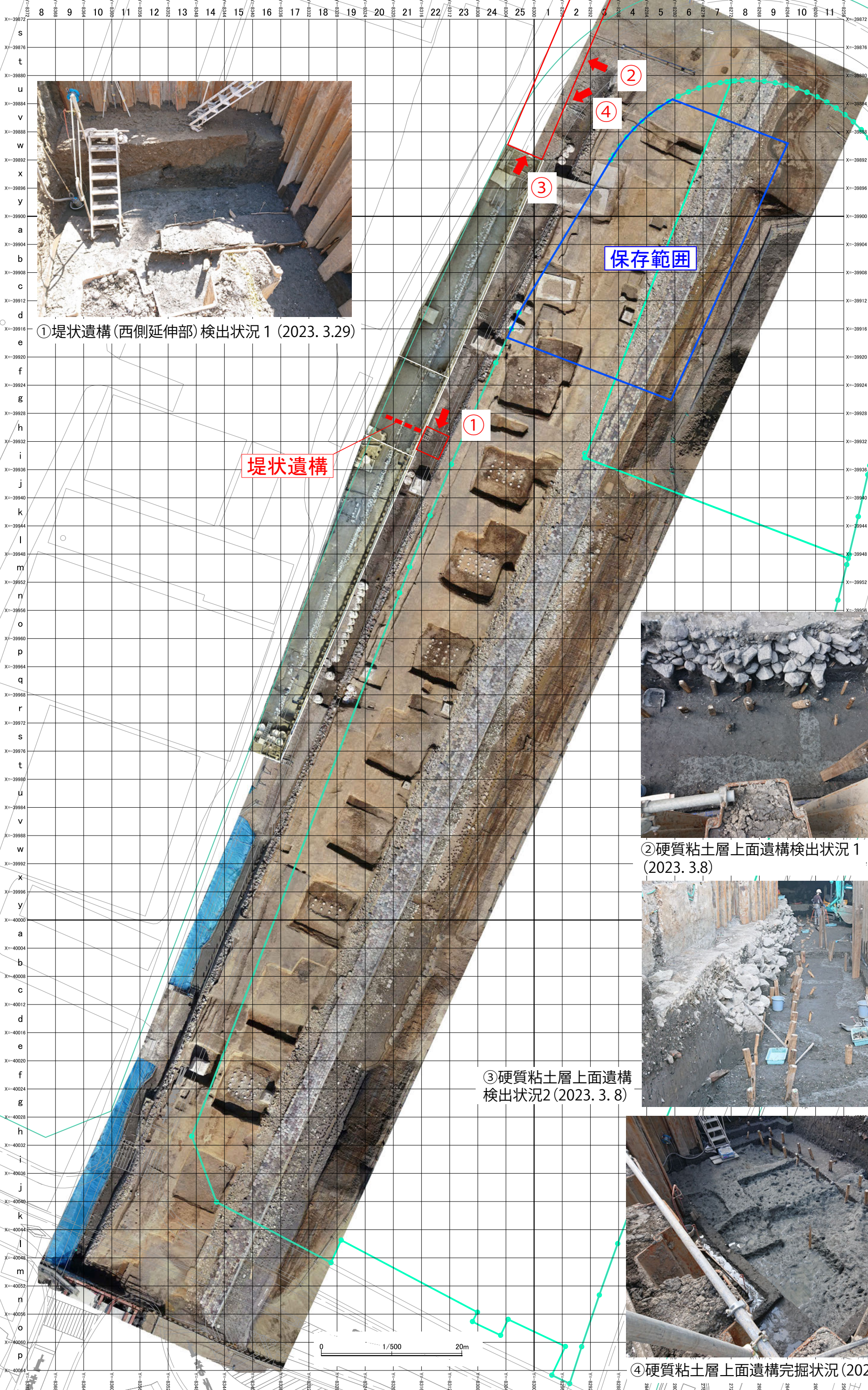
5



D

E

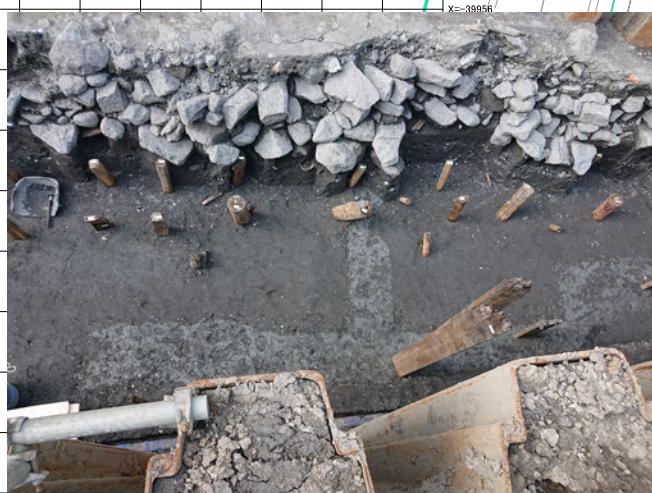
F



①堤状遺構(西側延伸部) 検出状況 1 (2023. 3.29)

堤状遺構

保存範囲



②硬質粘土層上面遺構検出状況 1 (2023. 3.8)



③硬質粘土層上面遺構 検出状況2 (2023. 3. 8)



④硬質粘土層上面遺構完掘状況 (2023. 3. 15)

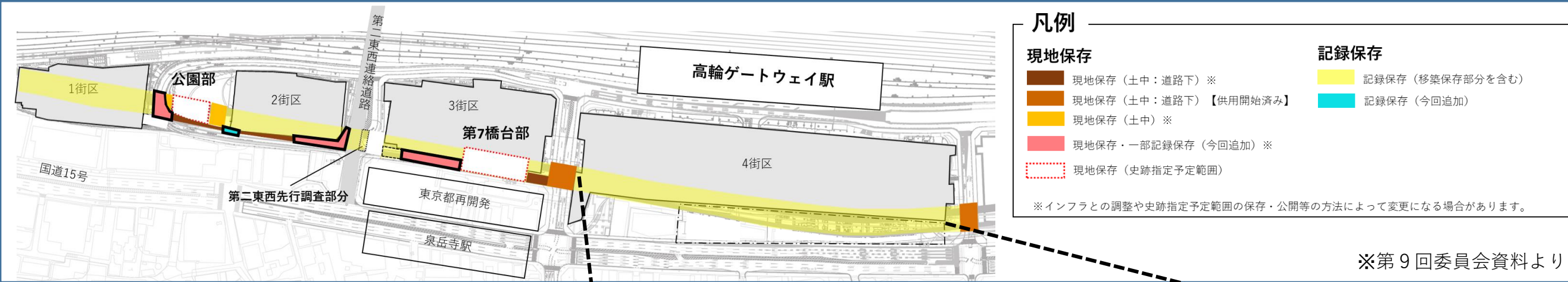
透視落下

4-2街区について

○これまでの調査経緯

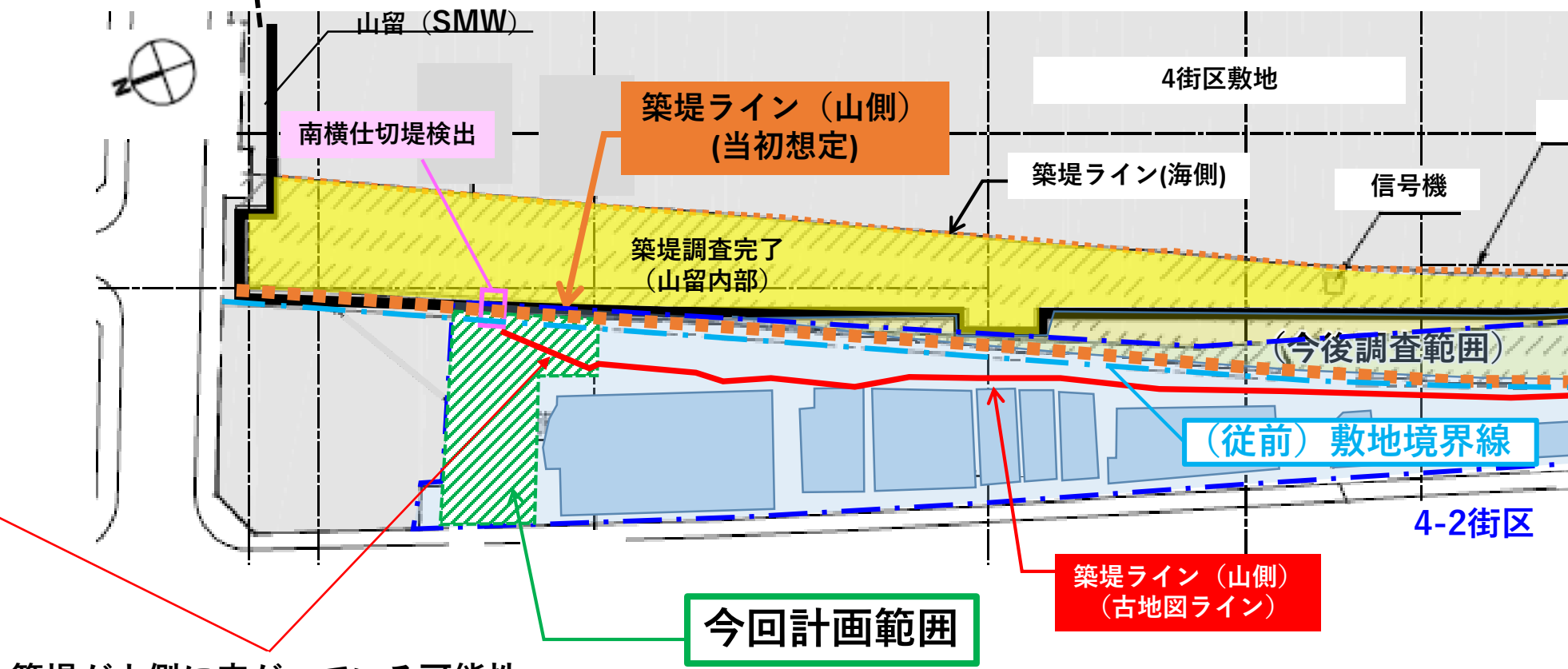
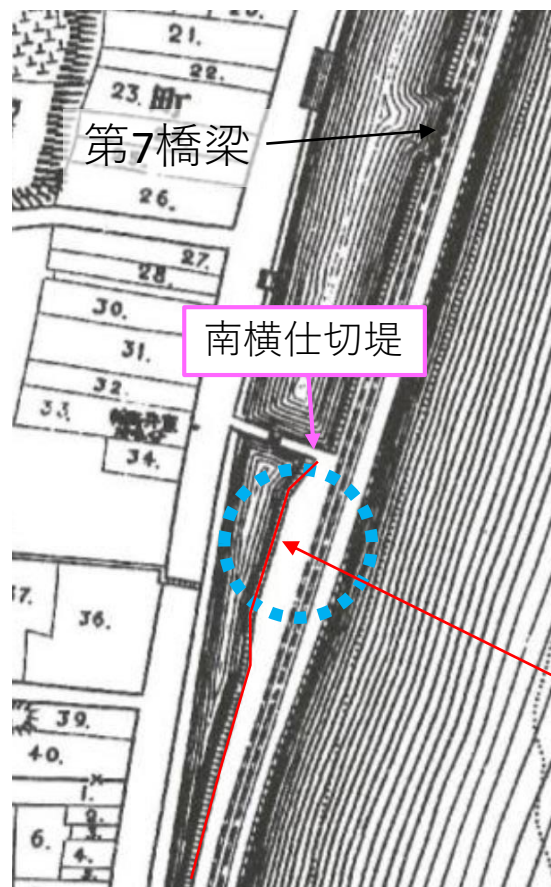
①2021年4月・8月

・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



②2022年9月

・港区と調整の上、試掘調査を実施

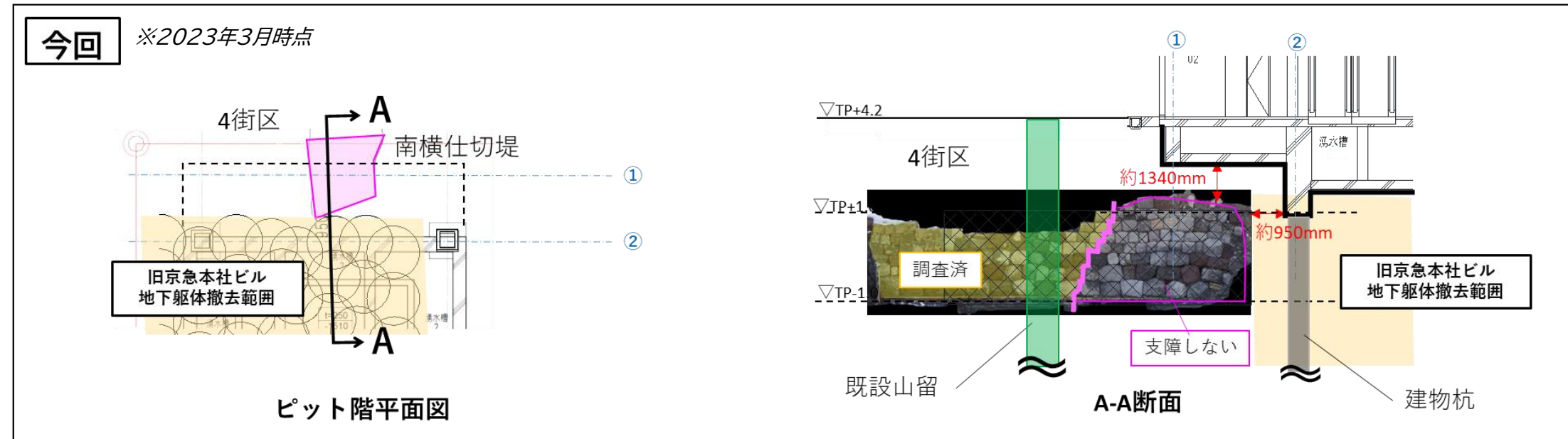
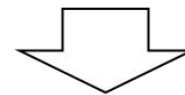
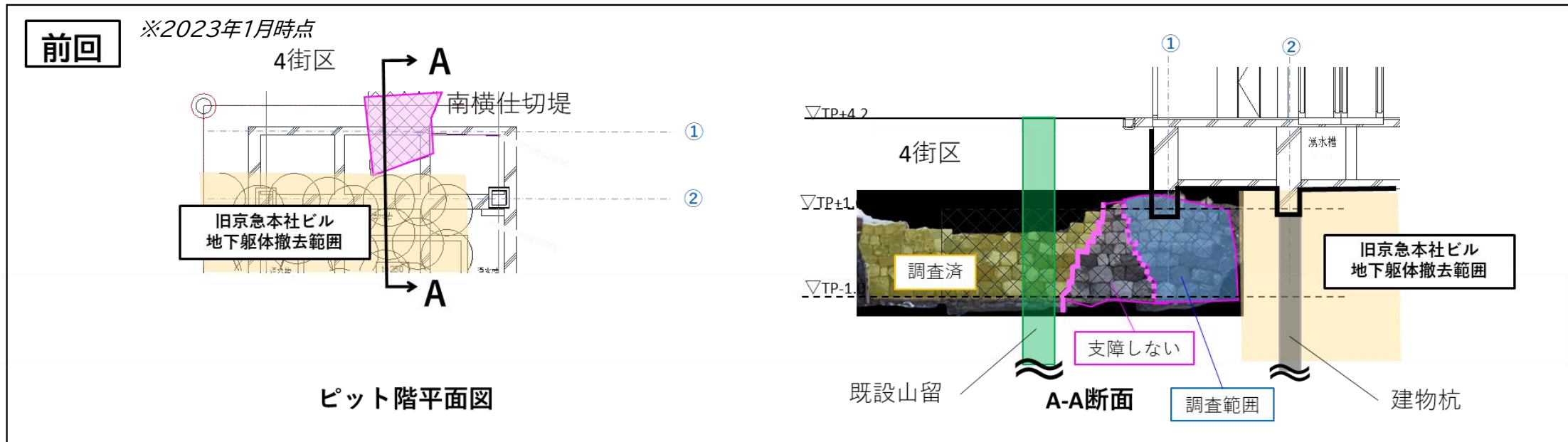


築堤が山側に広がっている可能性

建物計画について

2023年3月1日 第28回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料より

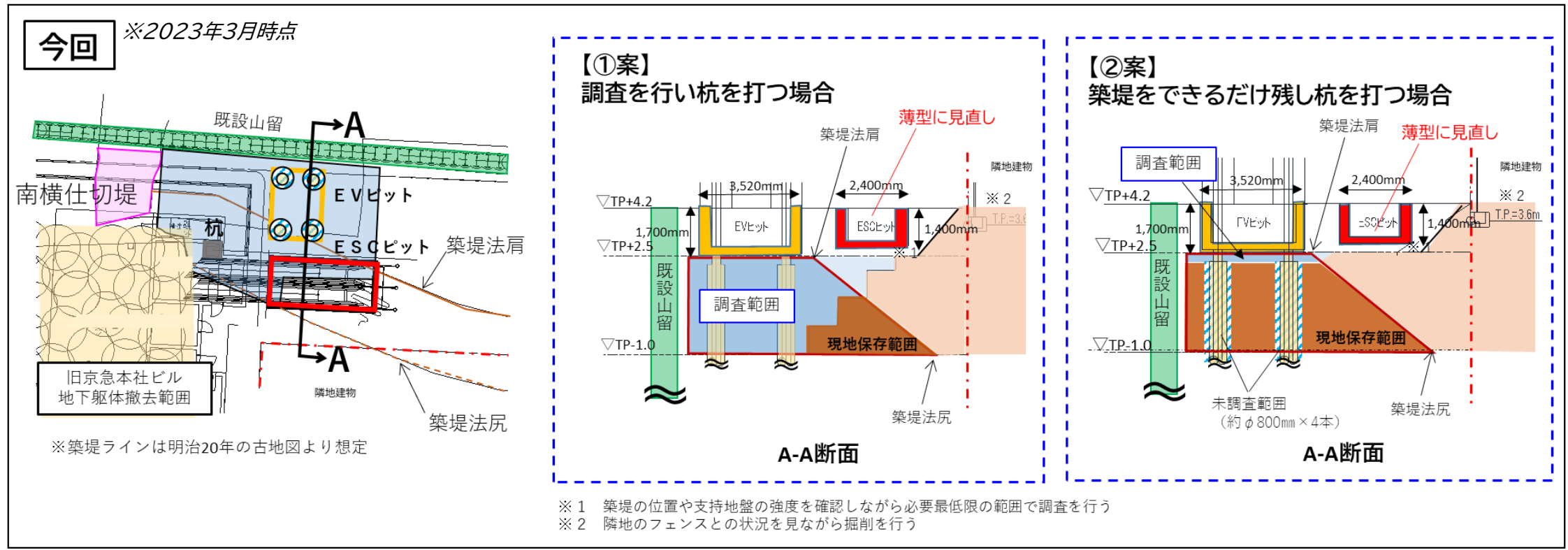
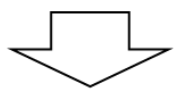
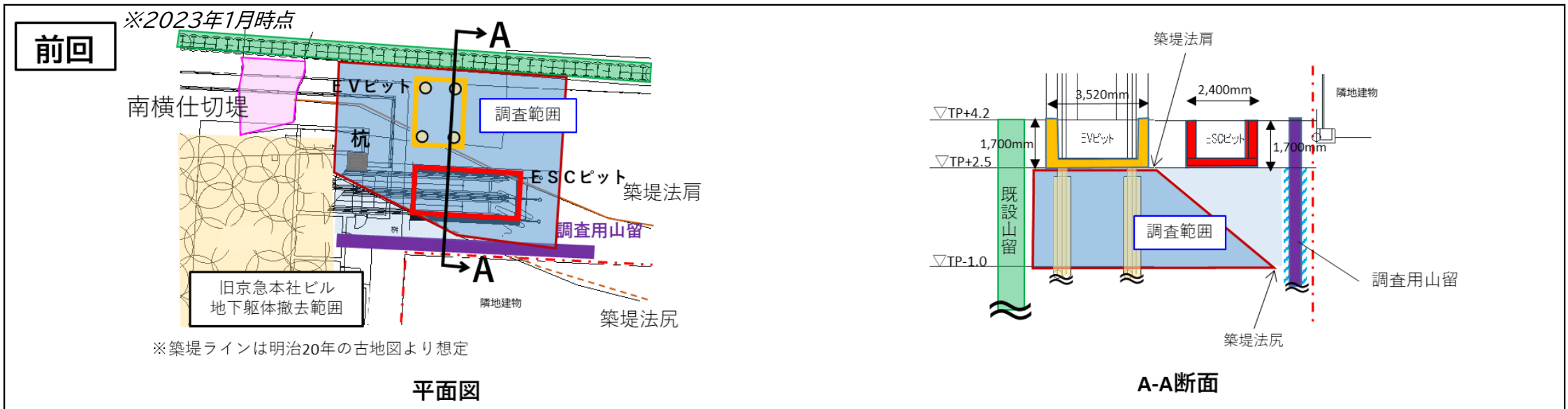
①建物計画(地下躯体)を深度化し、「南横仕切堤」に支障しないよう計画とする



建物計画について

2023年3月1日 第28回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料より

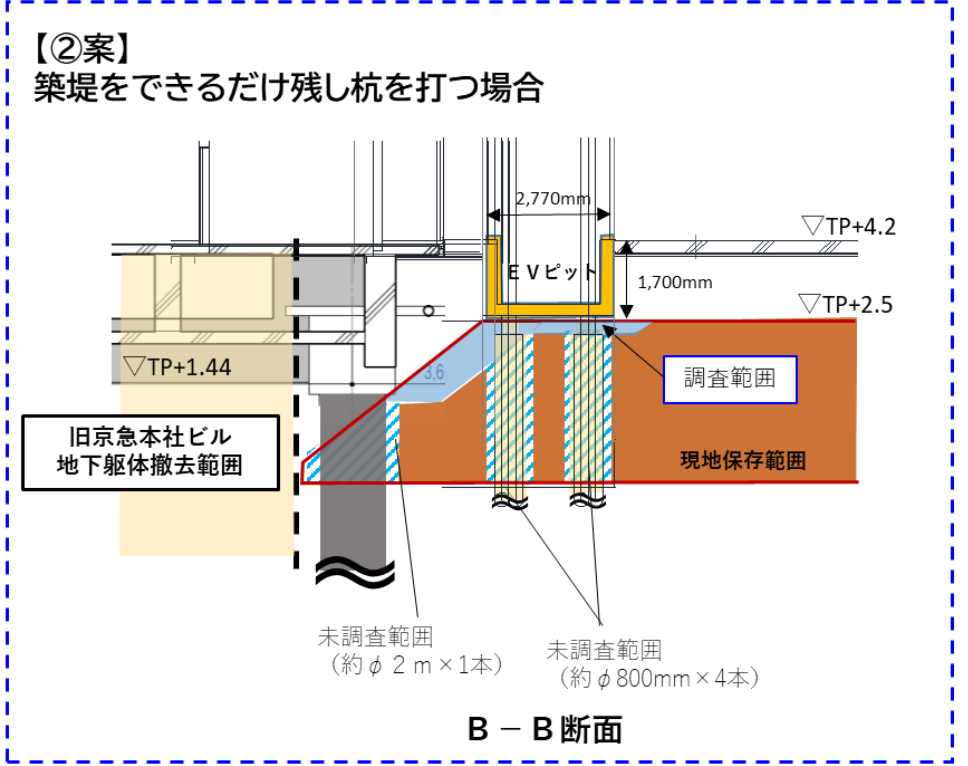
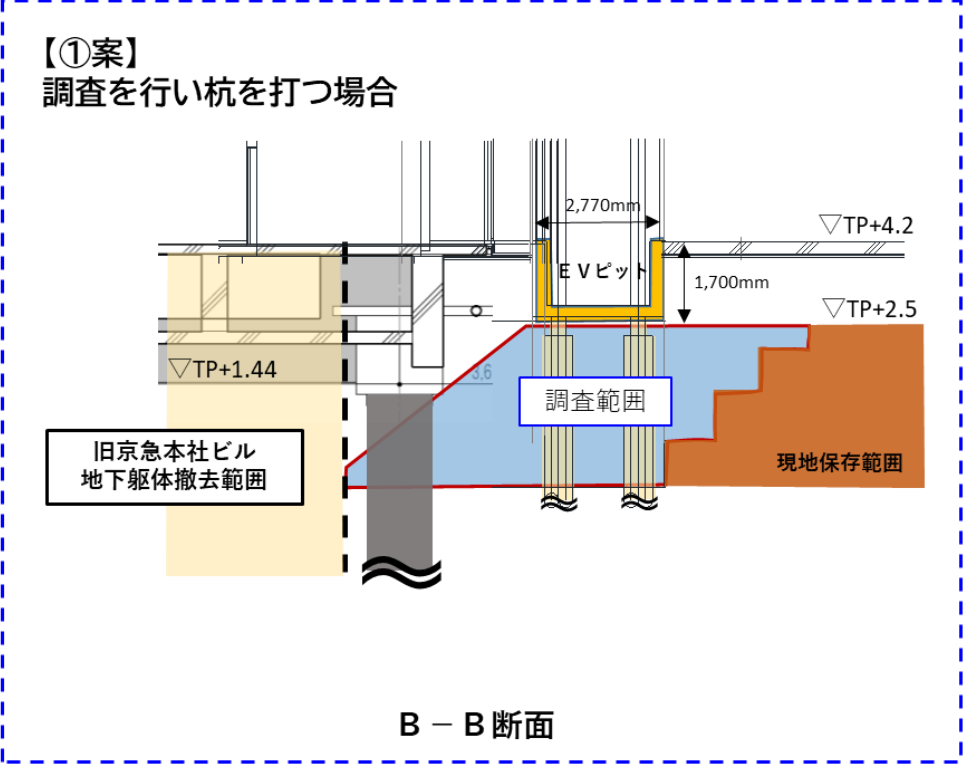
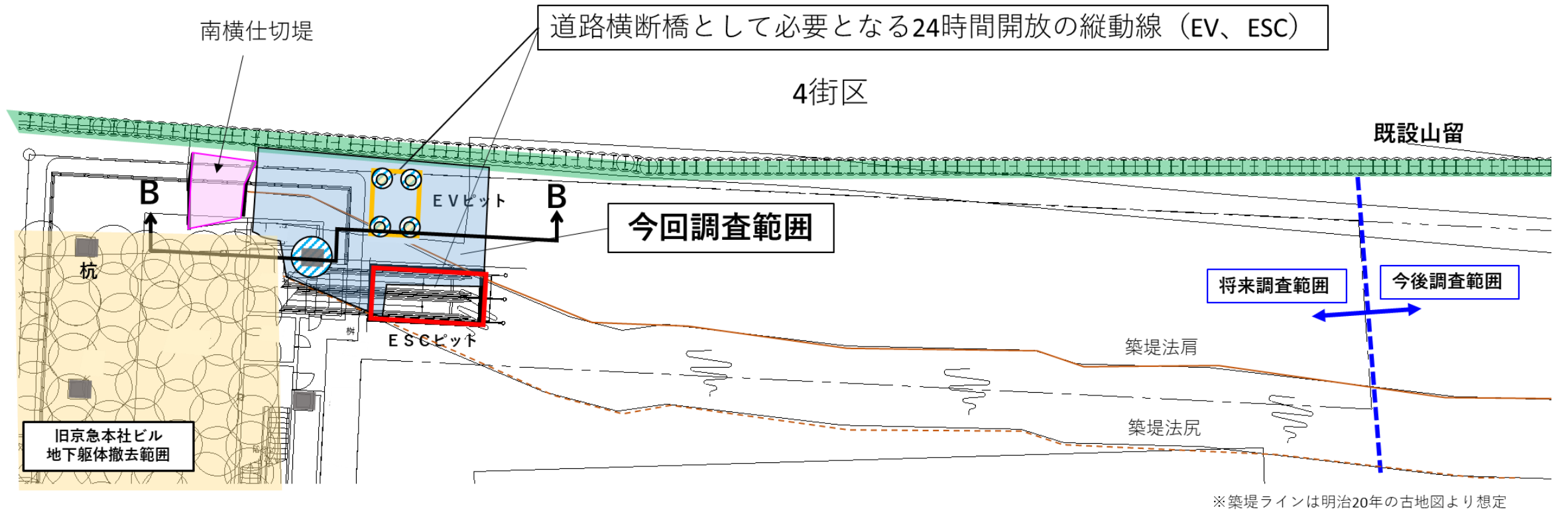
②ESCピットの荷重条件を見直し薄型にすること等で、「調査用山留設置」を取止め、調査範囲を縮小する



4-2街区について

調査範囲(案)について

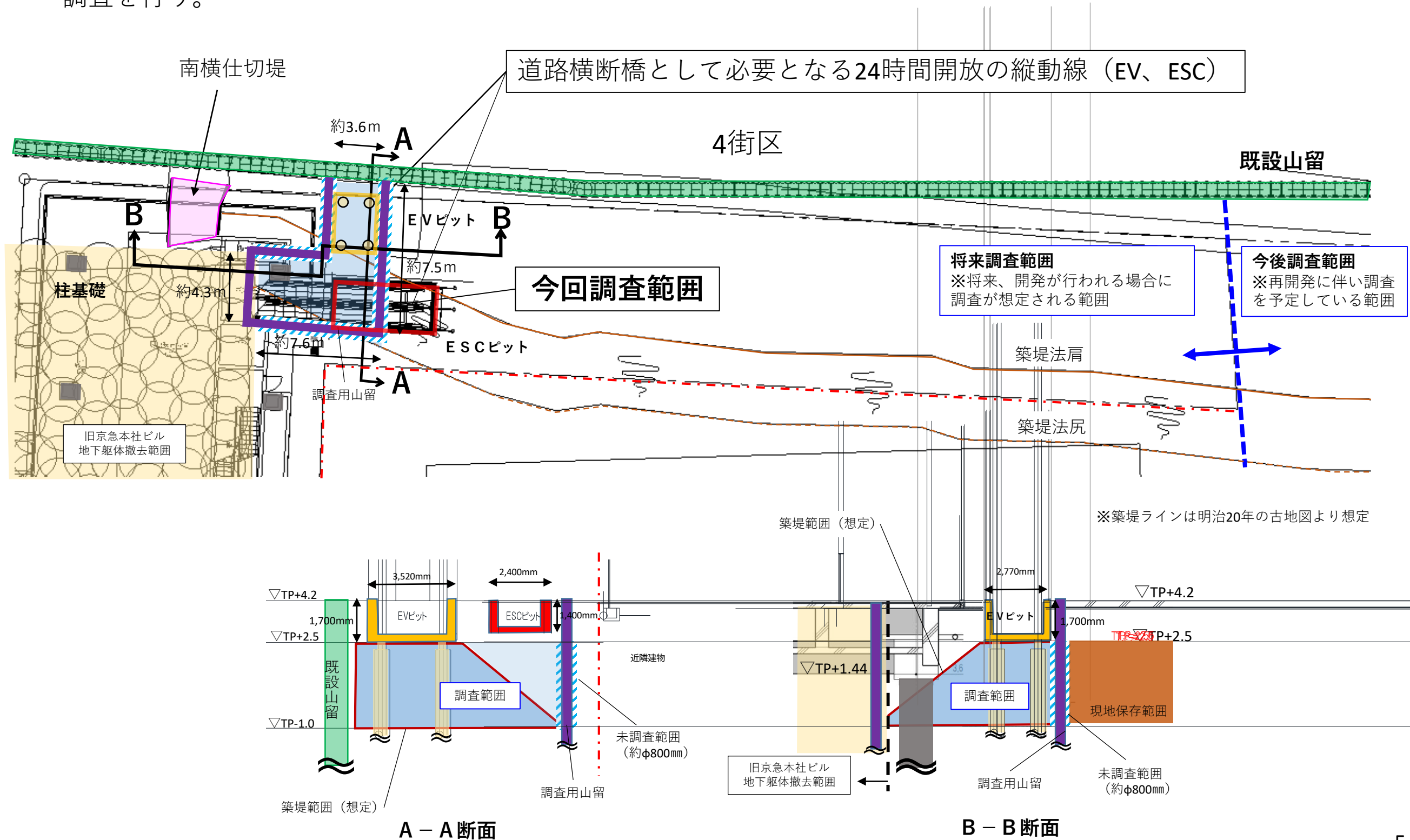
2023年3月1日 第28回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料より



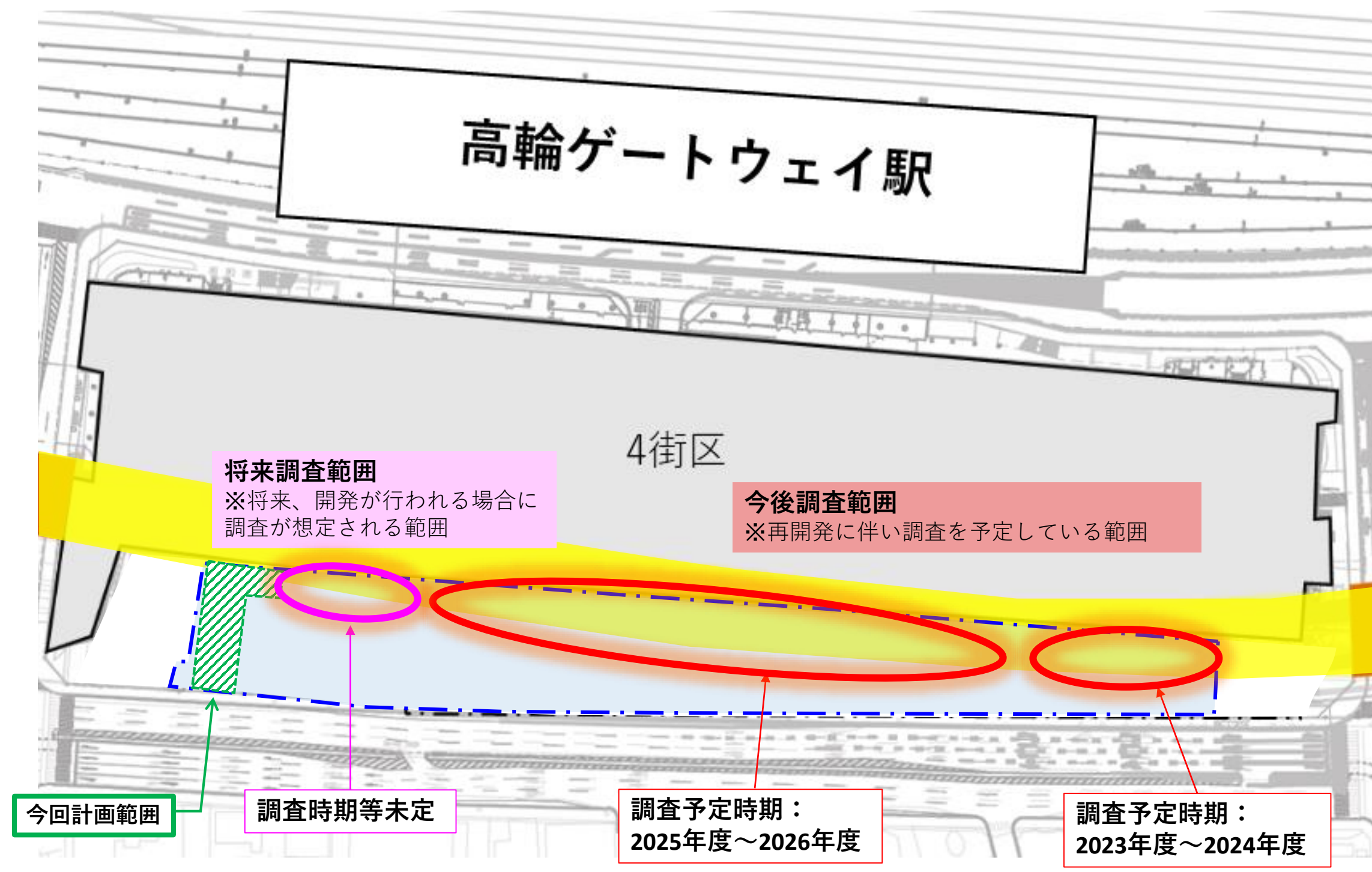
○築堤調査範囲について

2023年3月1日開催の「第28回高輪築堤調査・保存等検討委員会」での調査方針を受け、港区教育委員会の指導により、以下のような調査方法とする。

- ・東西方向の土層堆積状況を把握しつつ、築堤の現地保存範囲を大きくするために、調査用山留を設置した上で調査を行う。



【参考】



泉岳寺駅改良事業における護岸遺構の出土について

(保護措置の検討)

令和5年3月15日

東京都交通局 建設工務部

§ 1. 護岸遺構と下水幹線との位置関係

北横仕切堤本調査において、江戸期護岸を取り外した際に設置した明治5年修築土留板柵が南北方向で連続的に出土した。その後、土留板柵から国道側に約2.8mの位置に、新たに土留板・杭が部分的に出土した(令和5年2月27日)。

本調査は下水幹線切替のために設置した土留め内で実施しており、図-1、図-2及び写真-1に、出土した護岸遺構と新設する下水幹線との位置関係を示す。

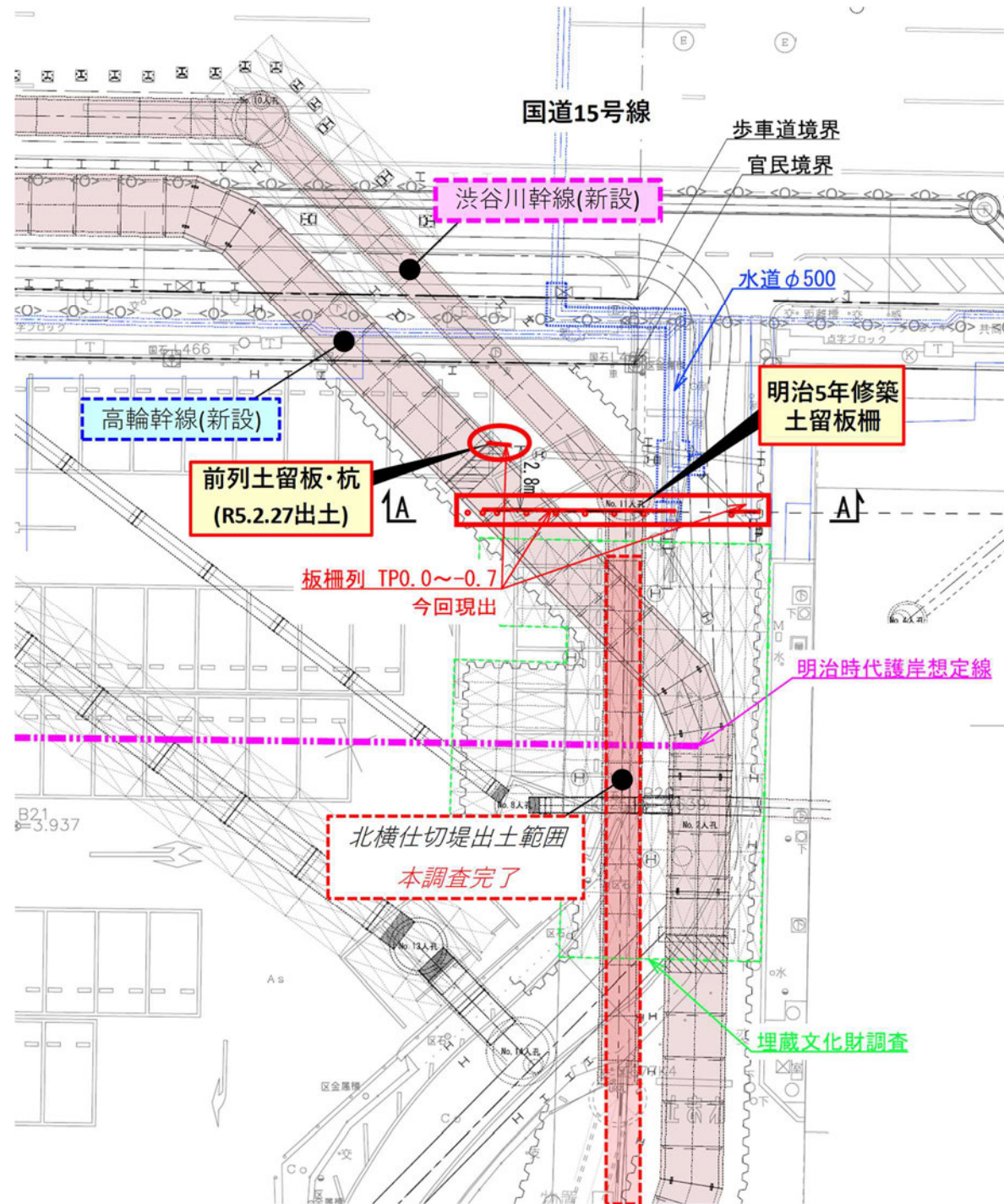


図-1 護岸遺構と下水幹線との位置関係(平面図)

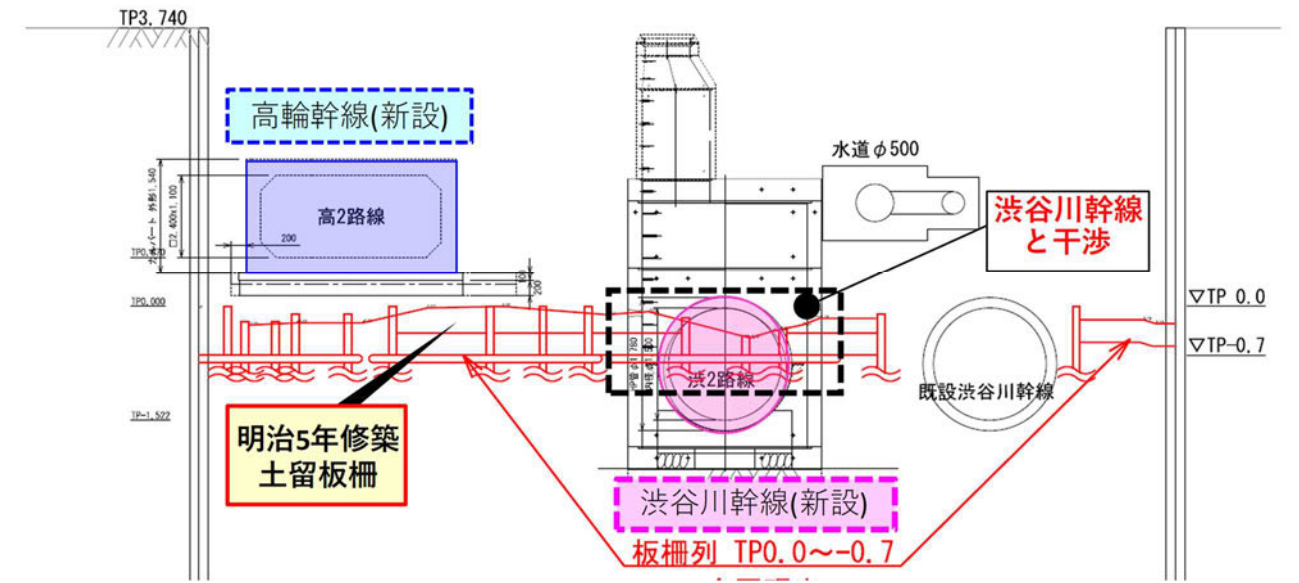


図-2 護岸遺構と下水幹線との位置関係(断面図)



写真-1 護岸遺構の出土状況

- ①明治5年修築土留板柵と前列土留板・杭は新設する高輪幹線及び渋谷川幹線と平面的に干渉している。
- ②渋谷川幹線と明治5年修築土留板柵は断面的に干渉している。

§ 2. 護岸遺構と地下鉄施設との位置関係

本事業では、下水幹線切替後に駅拡幅を行うため、再開発事業範囲(東側)に地下鉄施設を新設する。なお、新設する地下鉄施設は、今後打設する土留め内を掘削した後に躯体を構築する開削工法により施工する。

図-3 に出土した護岸遺構と地下鉄施設との位置関係を平面図で示す。図-4、図-5 には A-A 断面、B-B 断面の護岸遺構と地下鉄施設との位置関係を示す。

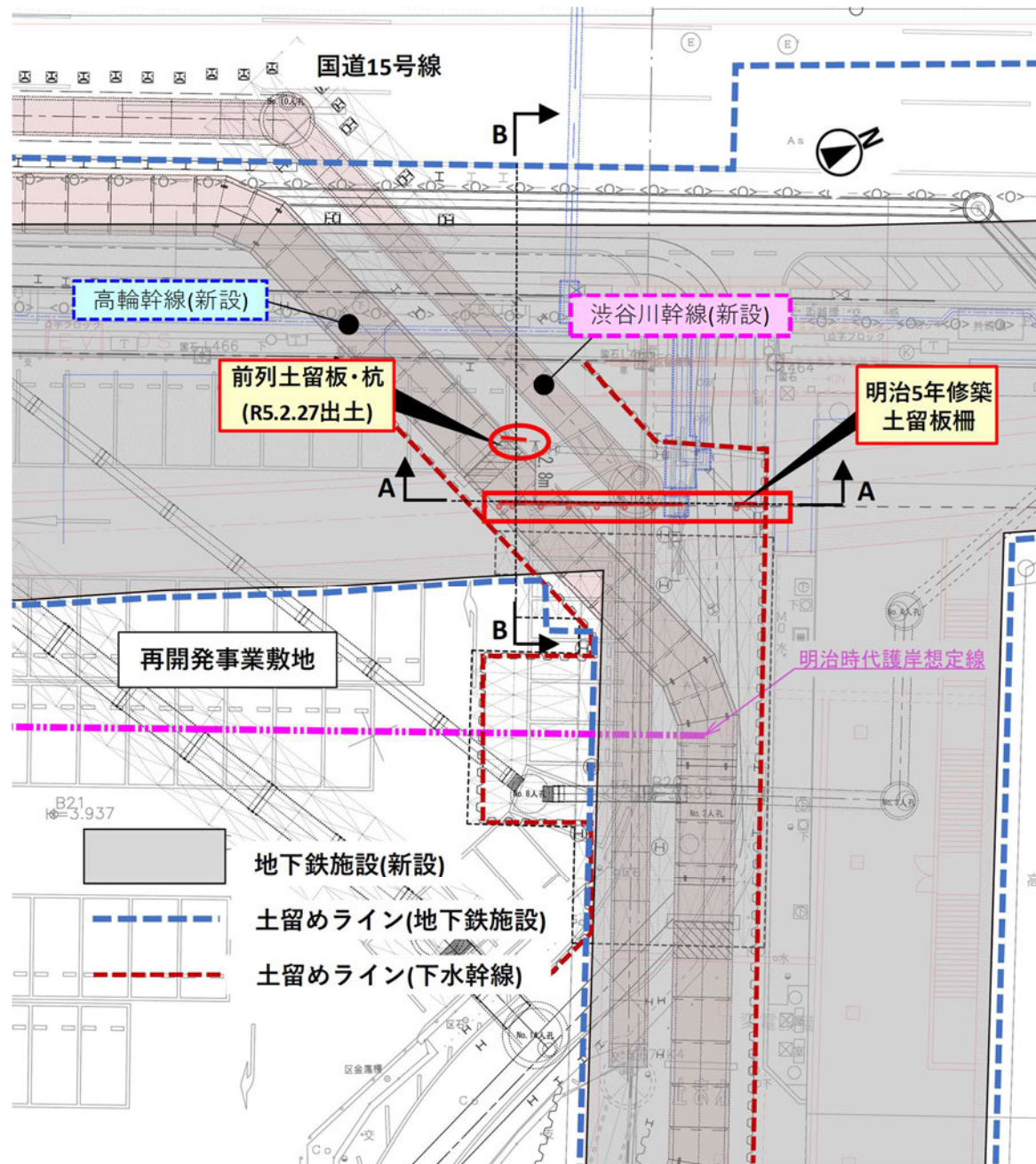


図-3 護岸遺構と地下鉄施設(新設)との位置関係(平面図)

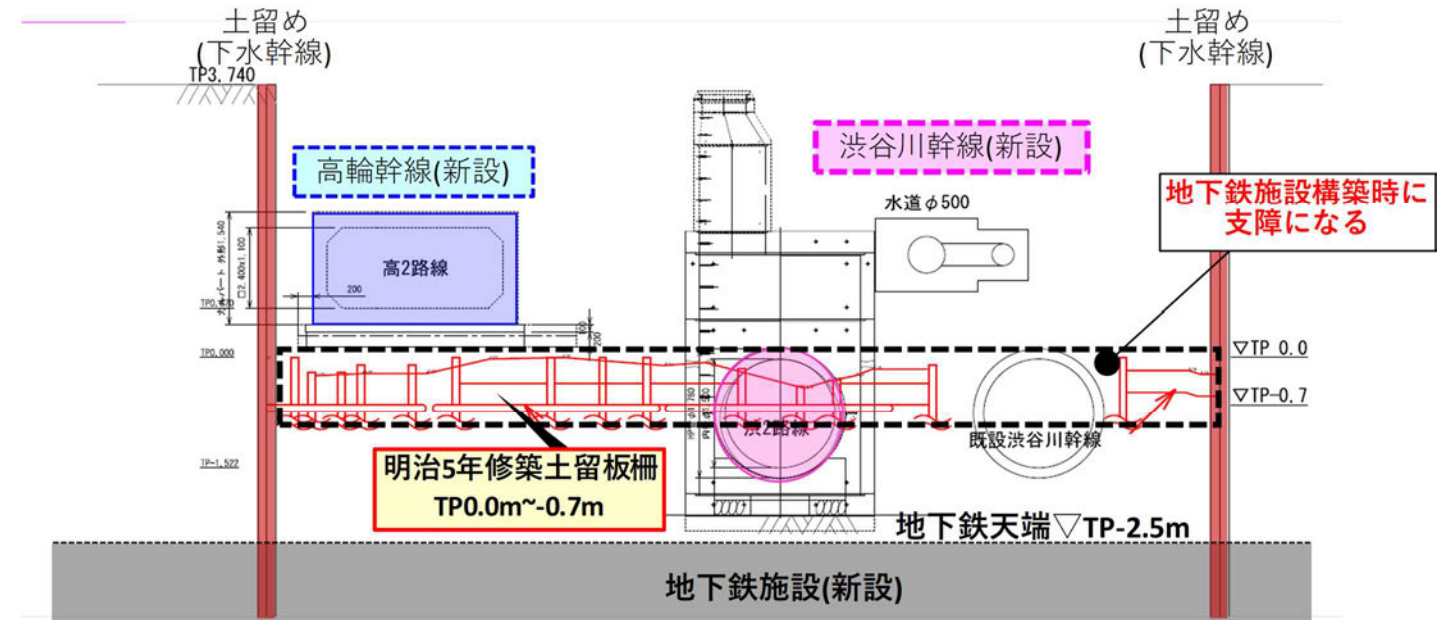


図-4 護岸遺構と地下鉄施設(新設)との位置関係(A-A 断面)

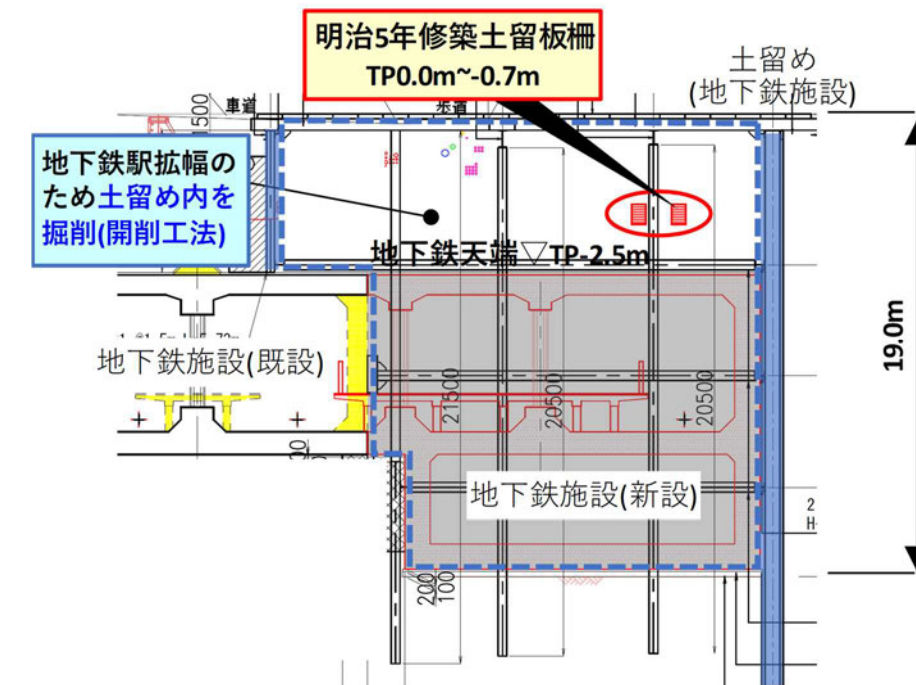


図-5 護岸遺構と地下鉄施設(新設)との位置関係(B-B 断面)

- ①明治5年修築土留板柵と前列土留板・杭は新設する地下鉄施設と平面的に干渉している。
- ②A-A 断面より、新設する地下鉄施設は明治5年修築土留板柵より深い位置にある(地下鉄天端 TP-2.5m)。
- ③B-B 断面より、地下鉄拡幅のため土留め内を掘削して新たに地下鉄施設を構築するため、明治5年修築土留板柵と前列土留板・杭は施工時に支障になる。

§ 3. 護岸遺構における保護措置の検討

1. 下水幹線について

第15回調査・保存等検討委員会(令和4年3月15日)の会議資料を図-6に示す。高輪幹線、渋谷川幹線は種々のルート選定条件を満たす限られたスペースに計画されており、現状の**下水幹線ルートの変更は不可能である**。

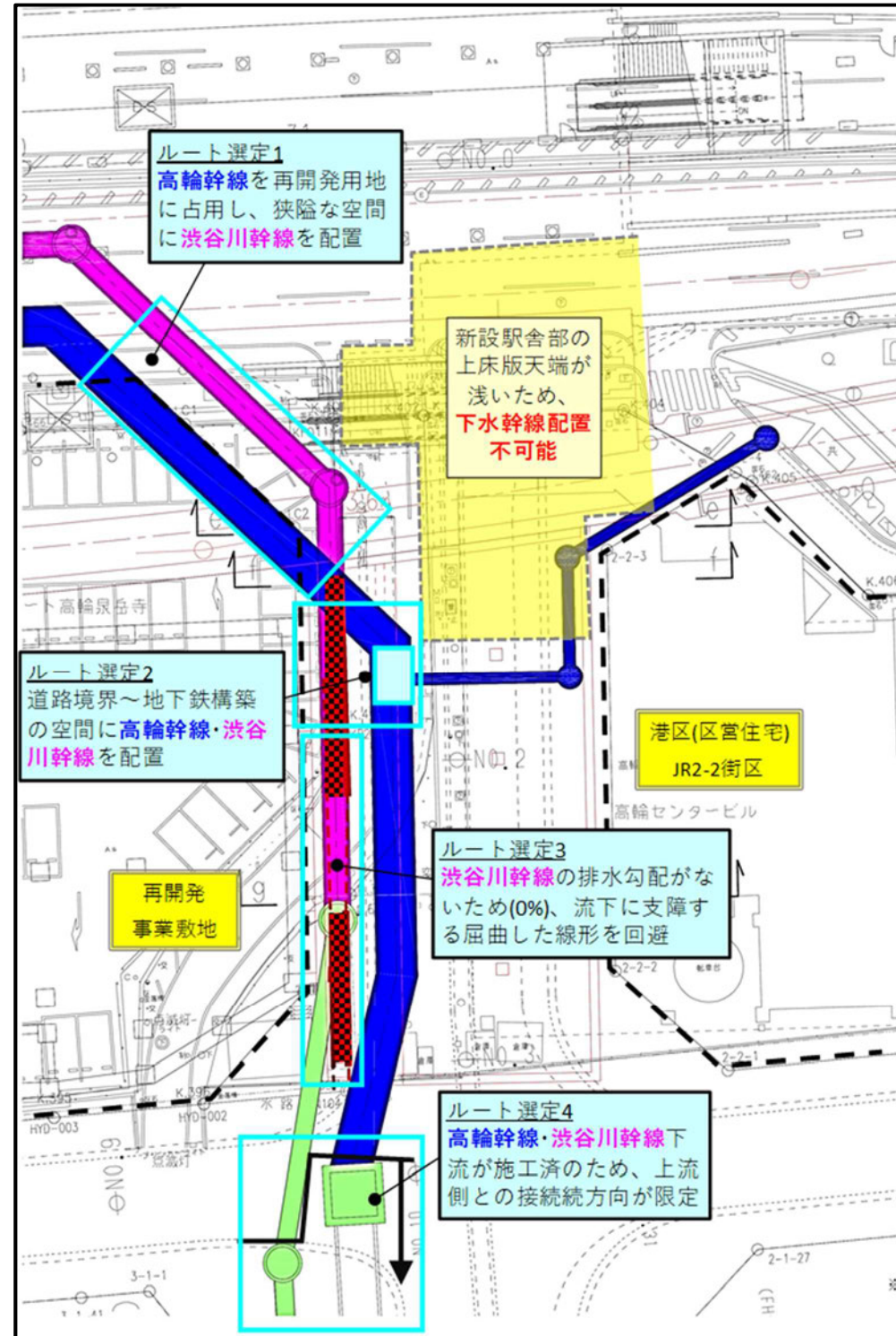


図-6 泉岳寺駅改良事業下水幹線ルート選定根拠図

※「泉岳寺駅改良事業における北横仕切堤の出土について」(第15回調査・保存等検討委員会; R4.3.15)より抜粋

2. 地下鉄施設について

第13回調査・保存等検討委員会(令和4年1月17日)の会議資料を図-7、図-8に示す。

本事業は、①慢性的なホーム混雑の発生、②周辺の大規模開発に伴う将来的な乗降客数の大幅な増加により、泉岳寺駅の抜本的な改良が急務となり、**ホーム幅員を現状の5mから10mに拡幅**する必要が生じたため、都施行の第二種再開発事業と一体的に空間整備を行い、駅空間の拡張が実現した。

今回の**護岸遺構出土範囲は駅拡幅範囲に含まれる**が、**ホーム拡幅は本事業を成立させるうえで不可欠**であり、拡幅時には**土留め内を掘削した後に地下鉄施設を構築**(開削工法)することになる。

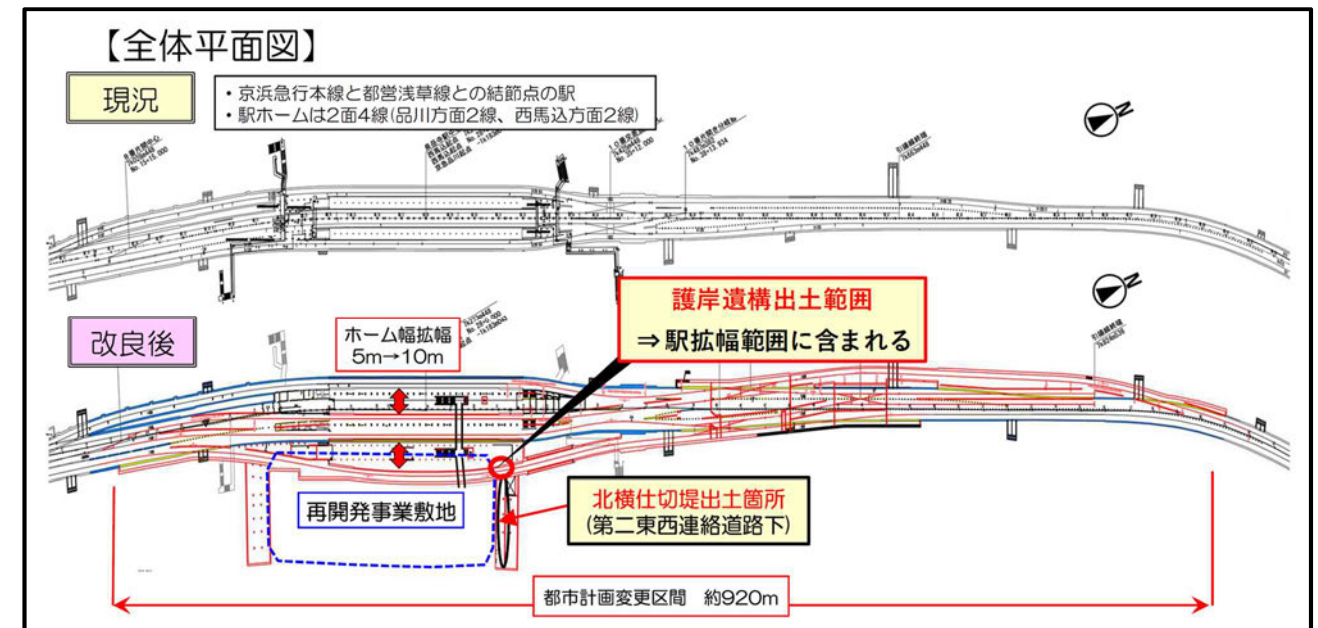


図-7 泉岳寺駅改良事業概要図(一部加筆)

※「泉岳寺駅改良事業における北横仕切堤の出土について」(第13回調査・保存等検討委員会; 2022.1.17)より抜粋

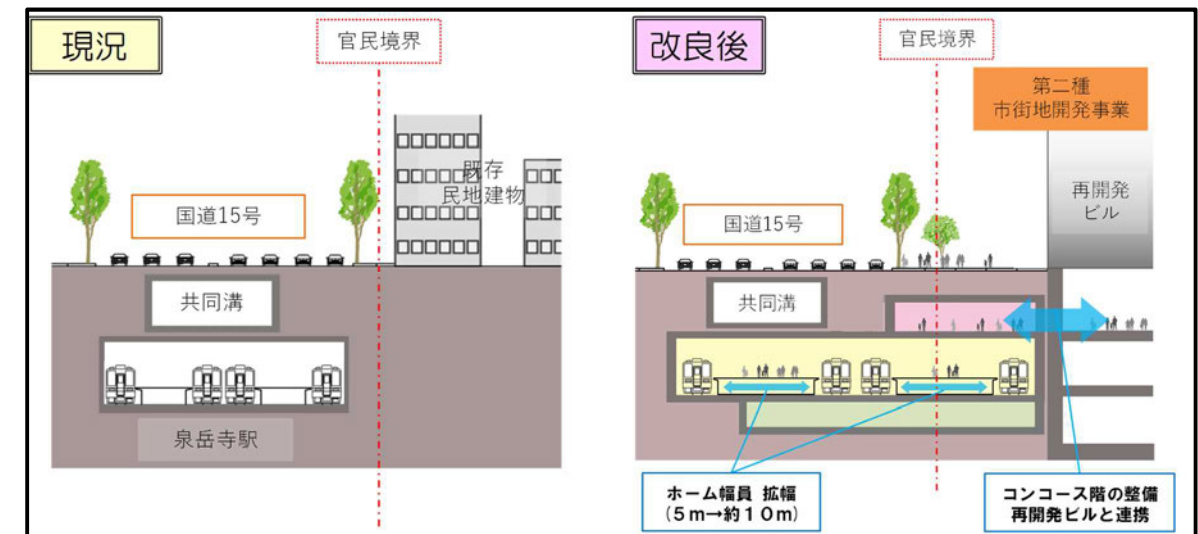


図-8 泉岳寺駅改良ホーム拡幅・コンコース空間整備概要図

※「泉岳寺駅改良事業における北横仕切堤の出土について」(第13回調査・保存等検討委員会; R4.1.17)より抜粋

以上より、本事業における下水ルートの変更、地下鉄施設の計画変更は不可能であり、護岸遺構の現地保存はできない。

§ 4. 下水切替工事の進捗状況(令和5年3月上旬)

