

第17回 高輪築堤調査・保存等検討委員会

日時：2022年4月27日（水）15:30～

場所：JR 東日本現地会議室

次 第

(1) 開会

(2) 第16回委員会（4/6）の議事録確認 【資料1】

(3) 品川駅改良について 【資料2】

(4) 北横仕切堤について 【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。

第16回 高輪築堤調査・保存等検討委員会

開催記録（案）

1 開催概要

- 日時：令和4年4月6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 情報管理部 担当部長） ・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 品川駅周辺街づくり担当課 ・港区街づくり支援部 開発指導課 ・東京都 教育庁 地域教育支援部 管理課 ・東京都 交通局 建設工務部 計画改良課 ・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 総合企画本部 品川・大規模開発部 ・東日本旅客鉄道株式会社 事業創造本部
事務局 東日本旅客鉄道(株)	・東日本旅客鉄道株式会社 総合企画本部 品川・大規模開発部 ・東日本旅客鉄道株式会社 事業創造本部 他
サポート	・パシフィックコンサルタンツ(株)

- 当日配布資料
 - ・ 次第
 - ・ 資料1：第15回委員会（3/2）の議事録確認
 - ・ 資料2：調査の進捗について
 - ・ 資料3：京急連立の調査について
 - ・ 資料4：品川駅改良について

- ・ 資料5：「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について」
に関する事務局意見について
- ・ 資料6：北横仕切堤について

2 議事要旨

(1) 開会

(2) 第 15 回委員会 (3/2) の議事録確認

- 前回の議事録内容について、終了までに指摘がなければ確定とする。(委員長)
⇒ 了承する。(一同)

(3) 記録保存調査の進捗について

- 本日の報告は前回までの想定と異なる形で北横仕切堤が整理されている。前回までの東京都の北横仕切堤に関する資料について、追記や修正が必要になると考えられる。(JR)
- 今回の調査で、築堤拡幅部の石垣の張り出し部分は明治 32 年の 3 線化の時点で作られていたこと、その南側の石積みが北横仕切堤の石積みに付け足されたものであること、北横仕切堤の土留め構造が検出されたため南北横仕切堤はほぼ同じ構造であることが分かった。開業期の石垣に接続しているため、これは北横仕切堤で間違いはないだろう。(委員長)
- 築堤を 3 線化した時点で北横仕切堤は切断されているということになるが、北横仕切堤と築堤の接続部分が不明であるため検出する必要がある。北横仕切堤が西側(山側)に延びると思われる部分の確認が必要である。(委員長)
- 前回北横仕切堤と思っていたものは、現状では、北横仕切堤に類する新しいものと考えられる。(委員長)

(4) 京急連立の調査について

- 明治～大正頃の間知石積側溝が長い範囲で検出されたこと、複線化の盛土と明治 20 年頃の盛土の境目が長い範囲で確認されたことから、古い遺構が残っており、山側の築堤の遺構は非常に保存状態がよいと考えられる。(委員長)
- 資料の写真からもわかるように、複線化時の盛土の土質は必ずしも同じではない。恐らく工区毎に異なる土質の土を採用していたのではないかと考えられる。築堤の構築要素の多様性をうかがわせる。(委員長)

(5) 品川駅改良について

- 人工地盤を上から支える吊り橋のような構造にして杭を減らすことはできないのか？(港区)
← そのような工事の準備は行っていない。一般的に吊り構造は支柱や杭が大きくなり品川駅構内に設置できるところがなく、在来駅の改良だと難しい。(JR)

- 今までの駅改良計画があり、その内容を取りやめることはできない、という説明だが、計画通り進まないから難しいという整理ではなく、遺構の配慮を達成するために元々の計画内容自体を見直すことは不可能か？（老川委員）
 - ← 基本的に品川駅は限られた駅構内のスペースで改善しなければならないという制約が多く難しい。遺構の位置が南北と東西の動線が交差する位置であり、隘路となっている部分のため動線計画の見直しは難しく、この部分を除外した改良は想定できない。（JR）
 - そのように説明頂ければ、仕方がないのかと判断できる。（老川委員）
- P.7で比較する3案について、改札の変更が生じる、ホームが支障する、という説明だが、その難しさを示す検討が必要である。江戸城外堀跡のJR四ツ谷駅の整備ではバリアフリーのEV、ESの位置自体の検討を行っていたが、この資料だとEVを動かすことの可否自体がわからない。（委員長）
- 開発計画にあった駅ビルはなぜ見直しの内容に入っていないのか？杭の荷重などは、階数を減らせば少なくなるし、細くなると想定できる（委員長）
- コンコースを広げれば混雑が解消されるのはわかるが、現状の混雑状況や将来予測、狭くなることの影響度合いなど具体的な数値を示してもらいたい。（委員長）
- 北口の歩行者広場の検討について、P.13の①②の杭で図上では石垣に当たっているが実際は検出されていないということは、石垣位置の想定が間違っているか、見逃しているということになる。想定線に注記するなど資料全体の見直しが必要である。（委員長）
 - ← P.13の築堤の海側の範囲は実際に確認されている地点から位置を設定し、結んだラインとなっているが、確認しているわけではないので表現を検討する。その他の杭の工事結果も確認し、地中障害の記録は残っていない。もう少し幅広に確認する価値はあると思うが、石垣の想定位置は大きく変わらない。（JR）
 - ⑤の右側の杭が気になるので確認すること。内容として矛盾のないよう、資料は残すものとする。石垣ラインは推定なので点線表記などとする。（委員長）
 - ← 修正する。（JR）
- 開業当初から現代まで、このあたりにどのような施設があったのか、どういう使い方をしてきた場所なのかという資料は整理されているか？（古関委員）
 - ← 社内で整理した資料はある。（JR）
 - 何かの記録で石垣を撤去した記録があるかどうか？（古関委員）
 - ← 資料を確認する。（JR）
- この場所は築堤の南端部分であり微妙なところで、もともとの品川停車場はもう少し八ツ山寄り、ここは築堤が少しずつ幅を広げたりした範囲である。（小野田委員）
 - ← 文献によると第8橋梁が自由通路付近、よく見る錦絵も第8橋梁とすると、一般部のような築堤が明治5年にあった場所ではないかと考える。文献を再整理したい。（JR）

- 築堤の残存状況のデータが残っていれば、今後の見通しを立てるのに役立つので教えていただきたい。(委員長)
- 計画の見直しについて、将来推計を基にした通路幅員・改札設備・階段位置・EV 規模等の数値は把握しているが開示できていないのは確かである。この部分の第 1 ホーム・第 2 ホームは条件が厳しくぎりぎりの計画としている。資料のわかりやすさの修正は検討するが、方向性については本日まで判断いただきたい。(JR)
 - ← 資料がきちんと出ていないのに委員会の判断を求めるのは強引である。P.7 で EV の取りやめが無理なことは理解するが、移動の検討をしたのかという指摘については検討してもらいたい。もう少し細かい説明を受けた後、委員会の判断に進みたい。(委員長)
 - 委員長の意見はもっともであり、資料の修正は早急に進める。しかし、2016 年から 10 年近く工事を進めてきた状況であり、例えばメール等でその内容を頂いて委員会判断をするなどのご配慮を頂けないか？(JR)
 - ← 品川駅改良工事に当たり高輪築堤区域に杭を打つという話はずいぶん前に聞いた記憶があり、いずれこの部分に当たることがわかっていたはずである。時間切れで議論できないことは避ける必要があるので理解いただきたい。整理された資料が提示されることが前提で、資料を見て判断する以外の選択は難しい。日程調整ができれば臨時の委員会を対面で開催したい。(委員長)

(6) 事務局意見について

- 前回委員会で委員からとして提示された文書に対して、事務局からの意見ということで資料を提示したい。(事務局)
 - ← この場での回答を差し控える。次回、委員からとして回答する。(委員長)
 - ← 前回提示した文書は、あくまで専門家としての判断の資料である。そうした文書に対して事業者の意見を提示した背景を聞かせていただきたい。(委員長)

(7) その他(北横仕切堤について)

- これまで実施してきた遺構への配慮事項(計画変更など)をおさらいという形で提示したい。(事務局)
- 道路埋設物等と北横仕切堤の関係は、まだ発掘途中でしばらく時間をかけて整理していくことになる。南横仕切堤と同様に現地保存の可能性、難しければ移築の可否を検討する流れだと思うが、その前段階でこのような説明を聞いてよかった。(委員長)
- 事業を早く進めたい立場もわかるが、調査の現場にプレッシャーをかけないでほしい。(委員長)
 - ← 決して調査を急かせるわけではなく確実に調査することを大前提としている。そのうえで、この範囲は当初から記録保存調査の範囲に含まれており、先ほどの UR のご説明の内容を参考にして、現地保存の可否をゼロから議論するのではなく記録保存調査の

判断を頂いてすすめることを検討してもらいたい。(JR)

- 北横仕切堤は南横仕切堤と同様に調査を進めないと、後世で批判されることは明らかであり段取りを踏んで進めることが基本である。今回の発見は予測の外だったが北横仕切堤が残っていたと言えることとなり、大変重要な調査だった。こういう段取りを踏むための委員会を適宜開催し、品川駅改良の議題も一緒に扱うなら、なるべく対面で実施する進め方としたい。進め方は事務局に任せる。(委員長)
- 品川駅周辺の全体の開発計画について本委員会で一度も説明されていない。全体像を知らないと判断を誤る可能性があるので説明をお願いする。(委員長)
- 議事録と資料の公開について進んでいるようだが現状はどうか？(委員長)
← 第10回(昨年10月分)は先日HPにアップした。現在、11月~1月分の資料について作成者に公開可否の確認を行っている。(事務局)
- 今年度は報告書の作成に取り掛かる。港区と進めるが、そろそろ調査概報を出す話を前々回から述べている。2022年3月31日時点までの調査内容を概報としてまとめることが望ましい。できるだけわかりやすいものとしたい。(委員長)

(8) 閉会

議事要旨以上

3 議事録

3.1 開会

- (事務局) 第 16 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会を開会する。
- ・ オンライン・サテライトの説明
 - ・ 配布資料の確認
 - ・ 次第の説明

3.2 第 15 回委員会 (3/2) の議事録確認

※事務局より説明：資料 1 (第 15 回委員会 (3/2) の議事録確認)

- (委員長) 資料 1 にある通り、前回の委員会議事録内容に疑義がなければ確定としたい。よろしいか？本会議終了までに何かあれば指摘いただき、確定としたい。
- (一同) 了承する。

3.3 記録保存調査の進捗について

※港区より説明：資料 2 (記録保存調査の状況報告)

- (港区) 資料 2-1 の説明。2 街区が進行中でそれ以外の街区は終了している。また京急連立事業地区の間知石積側溝調査も予定通り 3/30 に終了している。調査の進捗に関しては資料 2-2 の通りである。資料 2-3 は本日確認いただいた区域である。D 区は 3 線化の石垣の調査を行っている。天端のバラストを除去したところ枕木の痕跡をいくつか確認した。おそらくは複線化に伴う枕木跡と想定している。山側 3 線化の石垣を構築した後の埋め立てた土から出土した遺物を掲載した。大型のものは、大八車の車輪のようなもの。河岸が近くにあったので荷物を運んだ後に、不要になったため廃棄したのかと推定している。資料 2-4 は張り出し部に特化した資料を作成した。この張り出し部が何なのかが課題であった。仕切堤を解体して張り出しを作り、胴木を残し、石垣を解体して国道側の水路を作ったと考えられる。今後は東京都と相談しながらこれまで仕切堤としていたものとの関係、築堤本体の接続部の問題、仕切堤と周辺の埋め立ての歴史的変遷と関係性を整理していきたい。
- (委員長) 何か質問あるか？

- (JR) 前回までの想定とは違う形で北横仕切堤が整理されている。東京都で整理された北横仕切堤に関する資料についても追記や修正が必要になると考えられる。当時の文献や地形図も確認しながら、必要な修正をしていただきたい。
- (委員長) 前回の視察の際、張り出し部は後で3線化石垣に接続させたものであると考えていたが、これを外して調査すると明治32年の3線化の時点で作られていたことが分かった。更に張り出し部を外してみると、その南側の石積が北横仕切堤の石積みに付け足したものであるということが分かった。一方、北横仕切堤の北側の土留めの部分が出てきたため、横仕切堤は南と北でほぼ同じ構造であることが分かった。開業期の石垣に接続している、これは北横仕切堤であることは間違いないだろう。一方で3線化の石垣を作った時点で北横仕切堤は切断されているということになる。問題は北横仕切堤と築堤の接続部分が完全に露出していない、長さがどのくらいか不明であるため、検出する必要がある。北横仕切堤の西側（山側）に延びると思われる部分の確認が必要である。これに対し、前回まで北横仕切堤と思っていたものは何だったのか。現状では北横仕切堤に類するもので、新しいものと考えられる。そのような変遷の中で捉える必要がある。
- (委員長) 質問・意見がなければ、次の議題に移る。

3.4 京急連立の調査について

※港区より説明：資料3（京急連立の調査について）

- (港区) 京急連立がどのような事業で、どのような工事が行われるかをまとめた資料である。港区に該当するのは八ツ山から5・6街区の出入り口付近までと考えている。1～3 工区とあるのは建設工事上の工区分けである。間知石積側溝が発見されているのが1 工区である。資料3-2に1 工区の調査状況を示す。間知石積側溝の調査が終了した。青い線が築堤の海側の石垣。前回の委員会で5・6街区については3線化を待たずに周囲の埋め立てが行われたと説明したが、海側からと陸側からの埋め立ての境目、盛土境を部分的に検出したものを図に反映している。明治9年の複線化の盛土とそれ以降の盛土境があることが、試掘9のあたりまで確認されている。その南側はJR用地にそれていくことを確認した。それより北は概ねJRと京急の用地境に境目があるということである。深さは不明だが、青い点線から国道側は少なくとも部分的な攪乱を受けていると考えている。今後京急工事でシートパイルを打つという話であるので、工事用の土留めと遺構との位置関係を確認する。明治20年頃の埋め立て土はどのように調査を行えばよいか未定。その中に遺構があるのかないのかなどを確認し、調査方法

を検討しなければならないと考えている。

(委員長)

質問・意見はあるか？

(委員長)

1つ目は、明治～大正頃の間知石積側溝が長い範囲で検出された。2つ目は、複線化の盛土と明治20年頃の盛土の境目が長い範囲で確認されている。ということは古い遺構が残っており、山側の築堤の遺構は非常に保存状態がよいと考えられる。資料の写真からもわかるように複線化の盛土の土質が必ずしも同じではない。恐らく工区に分かれていて、異なる土質の土を採用していたのではないだろうか。築堤の構築要素の多様性をうかがわせる。

(委員長)

意見がなければ次に進める。

3.5 品川駅改良について

※JRより説明：資料4（品川駅改良について）

(港区)

人工地盤は下から支えるものだが、吊り橋のような構造にして杭を減らすことはできないのか？築堤の外の杭で吊り構造のような形でできないのか。

(JR)

その様な工事の準備を行っていないが、一般的には吊り構造は支柱や杭が大きくなり品川駅構内に設置できる場所はない。高輪ゲートウェイのように新規に作るのであれば考えられるが、品川のような在来駅の改良では難しい。

(老川委員)

駅改良計画の見直しはできない、という説明だった。今までの計画があり、その内容を取りやめることはできないという説明だが、もともとの計画、例えば動線計画の位置自体を見直したり、遺構のことを考慮しながら、場所を変えたりという計画自体の見直しは不可能なのか？計画通り進まないから難しいという整理ではなく、目的を達成するための計画内容を見直すということは不可能なのか？

(JR)

どこまで見直せるかという意図だと思うが、基本的には品川駅は限られた駅構内で改善をしなければならないという制約が多く、難しい条件である。人の動きは南北と東西が交差しているので非常に厳しい。品川駅はホームが並行しているわけではなく第一ホーム・第二ホームが南側に寄って、少しずれて配置されている。ここが隘路になり、その位置に築堤ラインが位置する。品川駅の中で非常に厳しい箇所であり、この部分を外した改良をすることは想定できない。

(老川委員)

そういう説明をしていただければ理解ができる。仕方がないかなと判断ができる。

(委員長)

7ページの3案でよくわからない箇所がある。検討②については改札の変更が生じないということ。①と③はホームが支障するという事。

③は改札の変更が生じるということ。そういう説明だとすると、難しさを示す検討が必要だと思う。江戸城外堀跡の JR 四ツ谷駅の整備では、バリアフリーの EV、ES 位置自体の検討を行っていた。それに対して、この資料だと、EV を動かすことができないのかどうか、わからない。バリアフリーの EV をやめろというわけではない。他に移すことができないのか？ということが詰められていない気がする。そういう問題が 7 ページの資料ではよくわからない。もう一つ、コンコースを広げれば混雑が解消されるというのはよくわかるが、現状の混雑状況、将来の混雑状況の予測、狭くなるとどのくらいの影響になるのかという、具体的な数字を示してもらいたい。次に、開発計画にあった駅ビルはなぜ見直しの内容に入っていないのか？杭の荷重などは、階数を減らせば少なくなるし、細くなると想定できる。失礼ながらももう少しきちんと丁寧に検討して説明してもらいたい。もう 1 点、北口の歩行者広場について 17 ページの資料、オールケーシング工法では検出が無理で、TBH 工法では玉石が出てきたという記録のみ。13 ページを見ると①②の部分が図上では石垣に当たっているが実際は出てきていないということは、石垣の位置の想定が間違っているということもあり得る。もしくは工事で出土していることを見逃しているのかということになる。資料として矛盾が生じるので、想定線に注記するなどの配慮、資料全体の見直しが必要である。

(JR) 13 ページの部分については、海側範囲は実際に左右両端の位置が確認されている点から設定し、結んだラインとなっている。直線で引いているものなので、この線が合っているかどうかはもちろん確認していないので表現は検討したい。それ以外の杭でどこかなかったのか、探したが出てきていなかった。結果として地中障害の記録は残っていない。委員長の言う通り、もう少し幅広に確認する価値はあると思うが、冒頭で説明したとおり、右と左の位置を抑えているので想定位置は大きく変わらない。

(委員長) ⑤の右側の杭が気になるので確認すること。もし位置がずれているのだとすれば、正しい位置を知るためのデータとして活用ができる。内容として矛盾のないように、資料は残すものとする。また石垣ラインはあくまで推定であり、点線表記するなどの配慮が必要である。

(JR) 追加修正対応する。

(古関委員) 当初の開業から現代まで、このあたりに何があったのか、どういう使い方をしてきたかという資料は整理されているのか？今は山手線・京浜線が走っているところであるが。

(JR) 社内で整理した資料はある。粗々の資料のため、見ていて少し正確性に疑問が残る部分もある。

(古関委員) 何かの記録で石垣を撤去したという記録があるかどうか調べる必要がある。

- (JR) 社内資料を確認する。
- (小野田委員) ここは築堤の末端の南側の部分、微妙なところで、もともと品川停車場はもう少し八ツ山寄り。築堤が少しずつ幅を広げたりした範囲。資料を調べないとわからない。
- (JR) 文献によると第 8 橋梁が自由通路付近、よく見る錦絵も第 8 橋梁ではないかという推定からすると、一般部のような築堤が明治 5 年にはあったのではないかと考える。文献を再整理したい。
- (委員長) 築堤の残存状況のデータが残っていれば今後の見通しを立てるのに役立つので教えていただければ大変ありがたい。他に質問・意見はあるか？
- (JR) 先ほど委員長からご指摘のあった、設備計画の見直しについて、将来の利用状況の推計を基に、通路の幅員、改札の設備、階段の位置荷重、バリアフリー関係の EV 等の大きさの数値について、押さえているが開示できていないのは確かである。第 1 ホーム・第 2 ホームは本当に厳しく、ぎりぎりの計画としている。資料について誰にでもわかりやすくすることは再検討するが、よければ方向性について本日も判断いただきたい。
- (委員長) 資料がきちんと出てきていないのに委員会の判断を頂きたいというのは強引すぎる。7 ページ目の資料が、表と結論の文章に乖離がある。EV 取りやめではなく移動の検討はしたのかという点などである。取り止めが無理なことは理解している。もう少し細かい説明を受けた後、委員会の判断に進みたい。これは今まで通りである。
- (JR) 委員長の意見はもっともだが、繰り返すが、2016 年から 10 年がかりで工事を進めてきた状況をこの場で説明した。資料は早急にまとめるが、例えばメールとかで確認いただくご配慮を頂けないか？
- (委員長) 品川駅改良工事にあたり高輪築堤区域に杭を打つ、という話はずいぶん前に聞いた記憶がある。工事計画を実行してきた中で、いずれはこの部分に当たるということがわかっていたはずで、時間切れで議論ができないということは避ける必要がある。そこはご理解をいただきたい。きちんと整理された資料が提示されることを前提に、資料を見て判断をするという以外は難しい。日程調整ができれば臨時もしくはメール審議でも対応はできるが、議題がいくつもあるものをオンラインでやるというのは難しい。北横仕切堤の問題も喫緊であると聞いており、できれば対面で行いたい。
- (JR) 臨時開催に向け、委員皆様のご理解を頂きたい。
- (委員長) よろしければ次に進む。

3.6 事務局意見について

※JR より説明：資料 5（「5・6 街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について」に関する事務局意見について）

- (事務局) 前回提示された文書に対して、事務局からの意見ということで提示したい。資料の説明。
- (委員長) この件についてこの場で回答は差し控えたい。次回、委員からとして回答したい。
- (委員長) 前回提示した文書は、あくまで専門家としての学術的判断の資料である。そうした文書に対して事業者の意見を提示した背景を聞かせていただきたい。

3.7 その他（北横仕切堤について）

※UR より説明：資料 6（北横仕切堤について）

- (事務局) 当該箇所は、これまでに当委員会でも議論しており、工夫して築堤を残すなど取り組んできた場所でもある。これまでの遺構への配慮事項や計画の必要性などをおさらいという形で提示したい。本件もその後のスケジュールもあり、早めに方針整理をお願いしたい。UR から説明する。
- (UR) 開発地内の道路下の埋設管の見直しの状況、インフラの現状を説明したい。3 街区の方は、区画道路 2 号の下に第 7 橋梁部が位置するので、関係者間の協議を経て埋設管を極力線路側の区画道路 1 号に変更した。一方 2 街区については、第二東西連絡道路が区画道路 1 号の下を通っていて、埋設範囲の物理的制限があることや街区との位置関係があり、3 街区同様に線路側の区画道路 1 号に埋設管の多くを変更することはできなかったが、部分的に築堤から埋設管を離して施工できないかという検討・関係者協議を行い、埋設位置を西側に寄せる計画変更を完了している。ただし断面図④の位置が道路と築堤が最も重なっており埋設管も密な箇所であったため、ここだけは埋設管が築堤を避けることができなかったという説明をし、了承いただいている。資料 6-2 は北横仕切堤との関係を検討した資料である。再生水の管が太くなっているが、これは 3 街区の区画道路 2 号からの接続を取りやめたためである。ガス中圧管は供給ルートそのものを線路側の区画道路 1 号に変更することができ、そのスペースに水道が位置された。一方、水道が計画されていた位置に KDDI が新規の埋設を行うこととなった。一部埋設管の位置等は昨年 8 月の第 9 回委員会時点から変わっているが、埋設物の数は変わっておらず大幅な状況変化が無いので、記録

- (委員長) 保存の範囲については図示のとおり進めていただきたいと考えている。この件は今日現場でも確認したが、まだ発掘途中で整理されていない。遺構がどのように整理されて、それを開発の計画に重ねてみてどうなるかという議論になる。現場の状況からしばらく時間がかかると思った。事業を早く進めたい立場も分かるが、くれぐれも現場にプレッシャーをかけないでほしい。精密な調査を行うことが前提なので、少しでも早く終わるようにというプレッシャーはかけないようお願いする。南横仕切堤と同じように、現地保存ができないかどうかの議論、難しければ移築の可否を検討していく流れだと考える。前段階でこのような説明を聞いてよかった。
- (JR) 決して調査を急がせているわけではなく、確実に調査することを大前提としたい。北横仕切堤の全貌を表し把握したうえで、この範囲は当初から記録保存調査の範囲に含まれており、先ほどの UR のご説明の内容を参考にして、現地に残すことが可能かどうかをゼロから議論するのかではなく、記録保存調査のご判断を頂いて進めることをご検討してほしい。その判断を臨時委員会または Web などで早急にご判断していただけないかということが趣旨である。
- (委員長) 北横仕切堤の検討は、南横仕切堤の場合と同じようにしないと、なぜ北横仕切堤は簡略的な検討しかできなかったのかと後世批判されることが目に見えている。まず現地保存の可否、できない場合に移築はどうかという、段取りを踏みたいと考える。これが基本。今回の発見は予測していなかったのが驚いている。一方で北横仕切堤の接続部分が残っていたことは、よかった。大変重要な調査だったと理解してほしい。問題はそういう段取りを踏むための委員会を適宜開いて、品川駅改良の議題も一緒に行うのであればオンラインではなく対面で行うという進め方としたい。問題はスケジュールが調整できるかどうか。GW もある。4 月中だとあと 3 週間くらいしかない。可能かどうか、不安がある。臨時で、対面で行うのは事務局にまかせる。
- (委員長) その他何かあるか？
- (委員長) 1 点だけ申したい。品川駅周辺の全体の開発計画についてこの委員会では話が一度も出てきていない。全体像を知らないと判断を誤る可能性もある。分かる範囲で是非説明してほしい。それから、議事録と資料の公開については進んでいるという話だが、現状を報告してもらえないか？
- (事務局) 第 10 回 (昨年の 10 月分) は先日、HP にアップした。現在、それ以降の 11 月～1 月分の資料について作成者に公開可否の確認を行っている状況である。そのうち、関係皆様にも特に議事録の部分について公開前に確認していただくようにしたい。
- (委員長) 今年度は報告書の作成にかかっていく。港区と協議しながら進めるこ

とになるが、そろそろ概報を出すという話を前回、前々回に述べた。3月31日時点までの調査内容を概報としてまとめるというのが望ましいかと思う。できる限り分かりやすいものを出したいと考えている。ご了解いただくとともに相談への対応をお願いします。最後に行政からコメントを頂きたい。

(文化庁)

特にない。

(東京都)

連立事業の着手に併せてご議論をお願いしたい。

(東京都)

現場を見て感銘を受けた。一連の北横仕切堤については区と保存方針を検討している。前回までの議論も踏まえて、組み立てていきたい。

(港区)

今後ともよろしくお願いしたい。

(委員長)

以上で終了する。

3.8 閉会

(事務局)

第16回高輪築堤調査・保存等検討委員会を閉会する。

以上

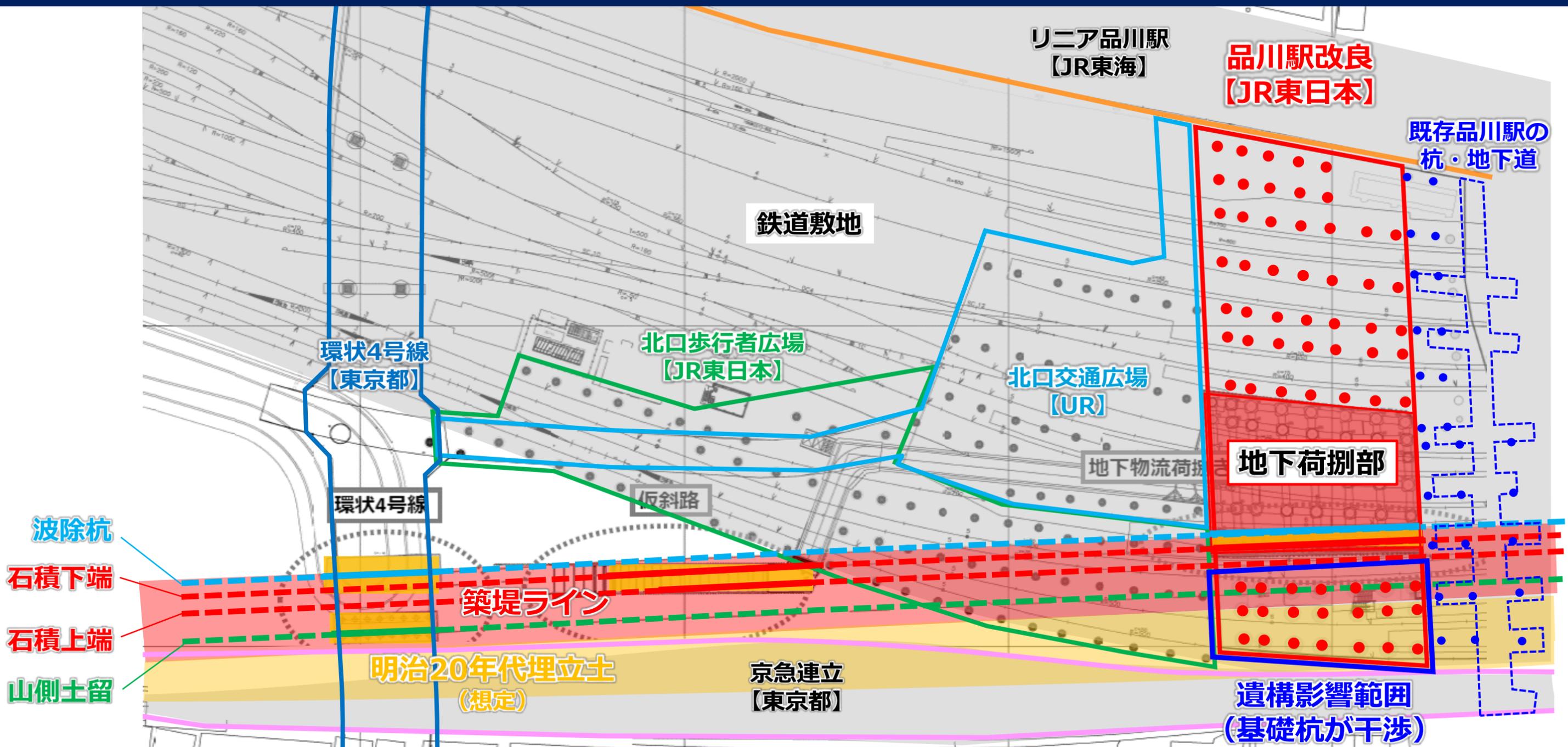
品川駅改良 基礎杭工事に伴う対応について

前回の高輪築堤調査・保存等検討委員会（4月6日）でのご意見・ご助言

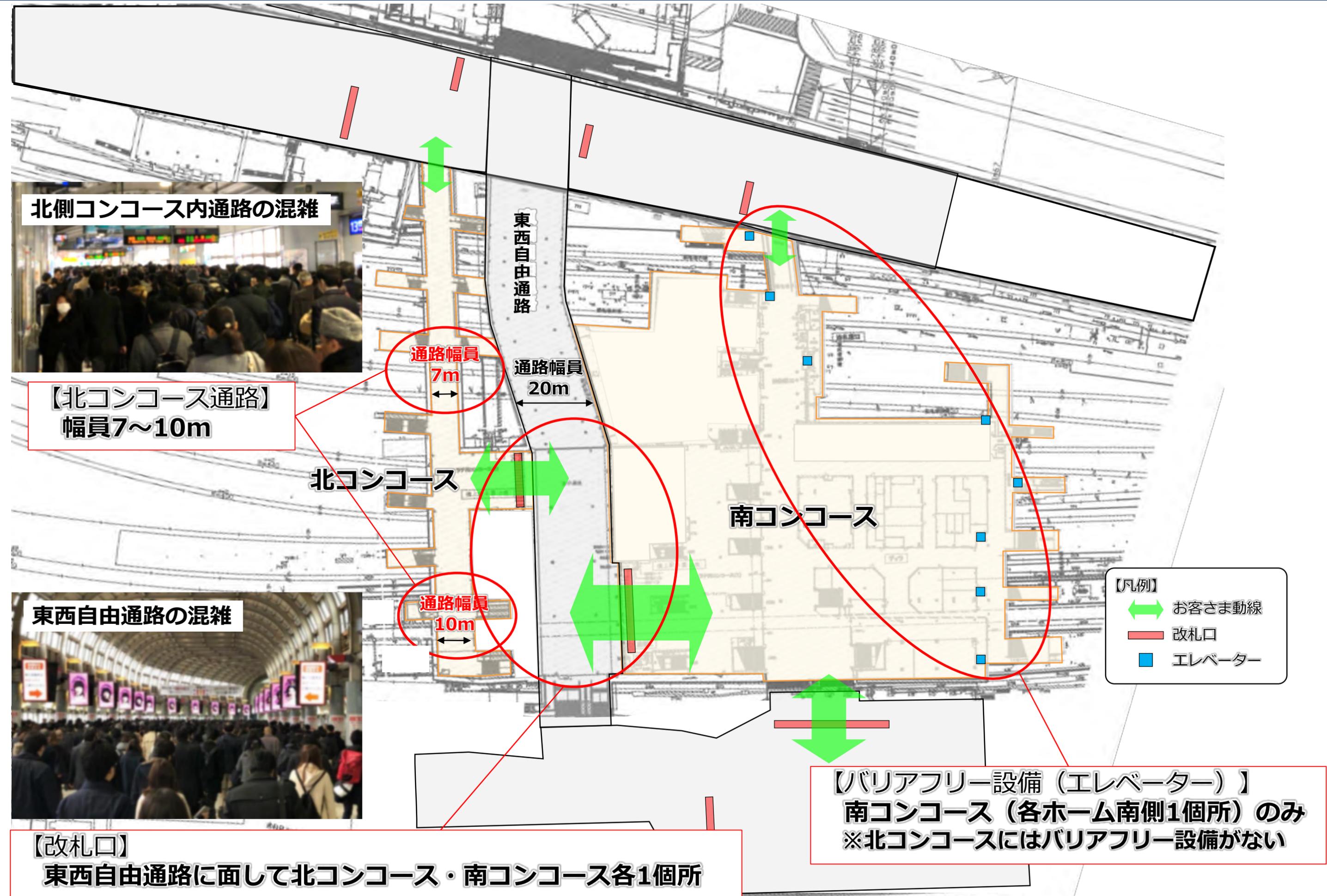
- ・元々の駅改良計画自体を見直すことはできないか
- ・エレベーター等の位置自体を動かすことに対する変更可否がわからない
- ・現状の混雑状況や将来予測、狭くなることの影響度合いなど具体的な数値を示してもらいたい
- ・コンコース上空に計画されている駅ビルの階数を減らすことで杭を細くできるのではないか

品川駅改良の基礎杭と遺構の位置関係

【前回の高輪築堤調査・保存等検討委員会（4月6日）資料より】



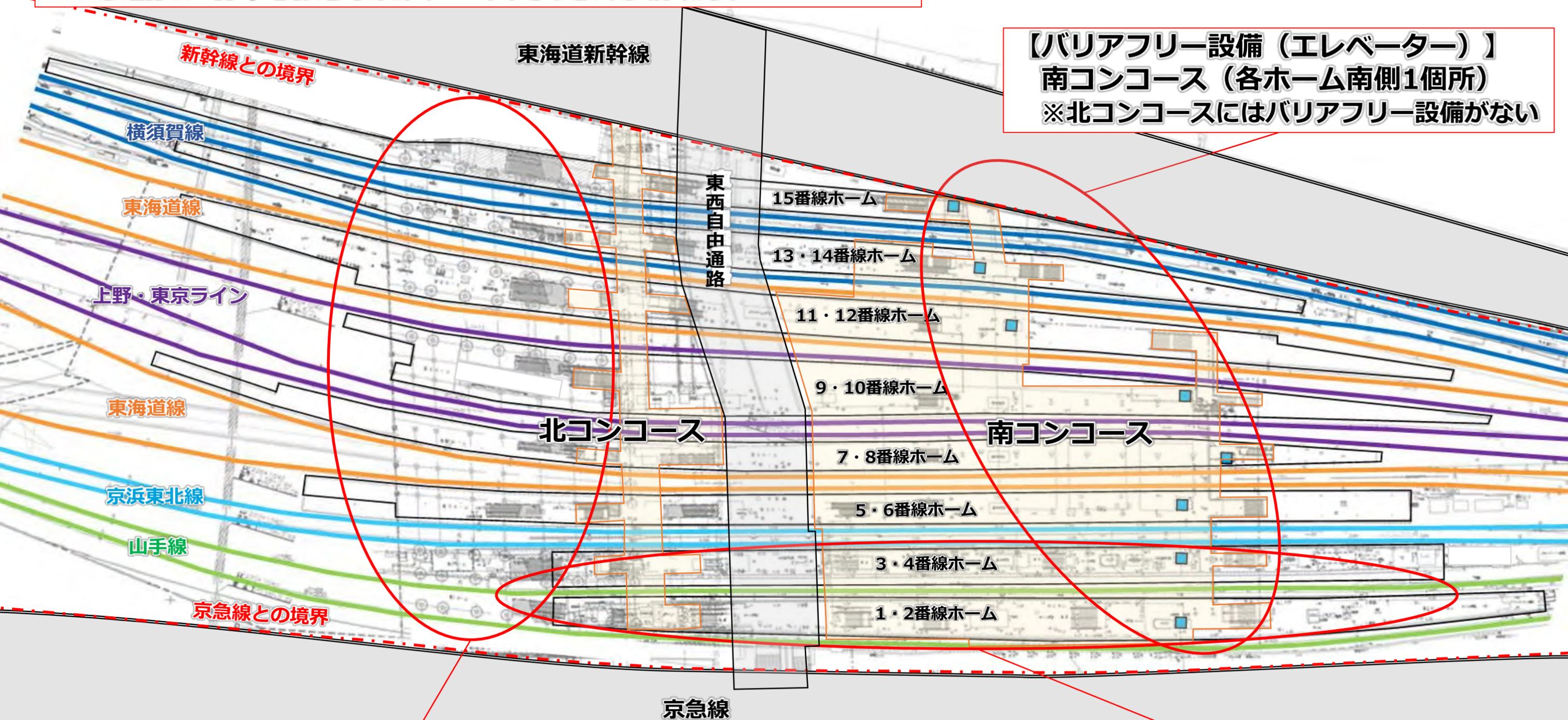
1. 品川駅コンコース（2階）平面図・施設配置図



1. 品川駅ホーム（1階）平面図・施設配置図

【品川駅の駅配置】

東海道新幹線と京急線に挟まれたエリアに全8ホーム・14線を配置
⇒駅構内における限られたスペースでの駅改良が必要



【バリアフリー設備（エレベーター）】
南コンコース（各ホーム南側1箇所）
※北コンコースにはバリアフリー設備がない

【駅改良に活用できるエリア】

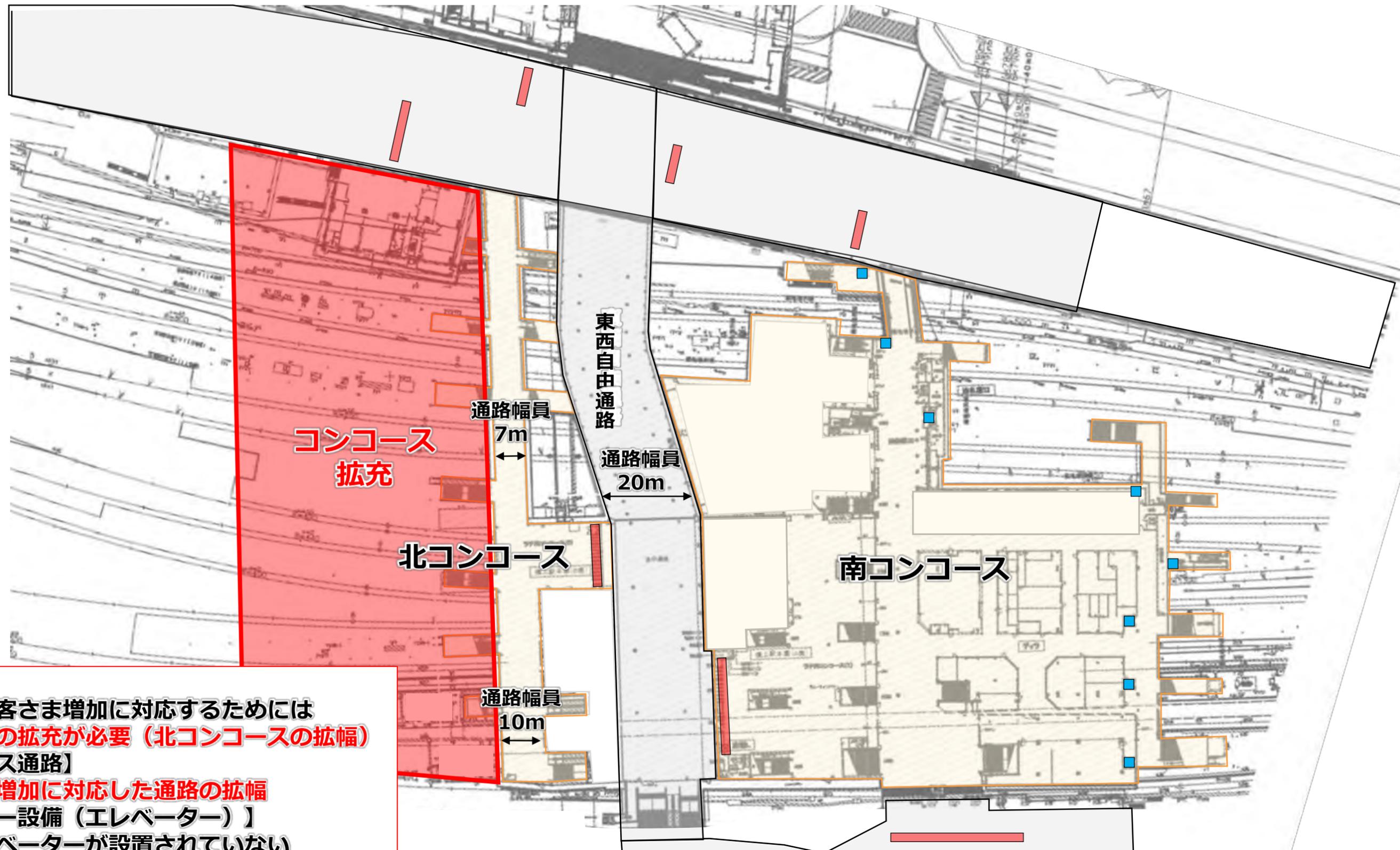
駅改良に活用できるエリアは東西自由通路の北側
（北コンコースの拡充）

【ご利用状況】

山手線・京浜東北線ホームは
品川駅においても特にご利用のお客さまが多い

1. 品川駅駅改良 施設配置の考え方

【コンコース（2階）平面図】



【混雑解消】

将来のお客さま増加に対応するためには
駅北側への拡充が必要（北コンコースの拡幅）

【北コンコース通路】

お客さま増加に対応した通路の拡幅

【バリアフリー設備（エレベーター）】

現在エレベーターが設置されていない

北コンコースへの新設

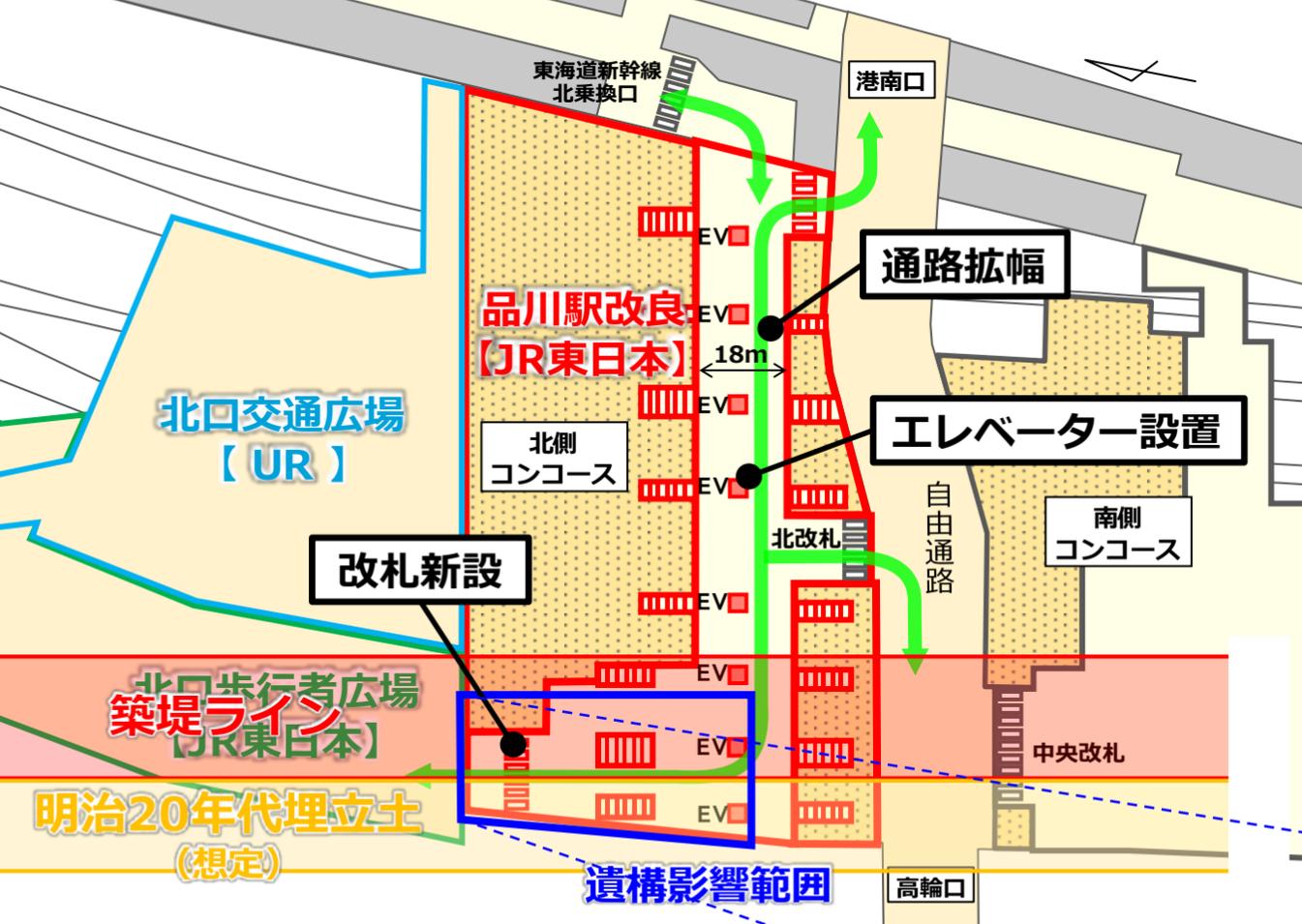
【改札口】

東西自由通路の混雑緩和のため自由通路に
面していない位置、且つ混雑箇所への新設

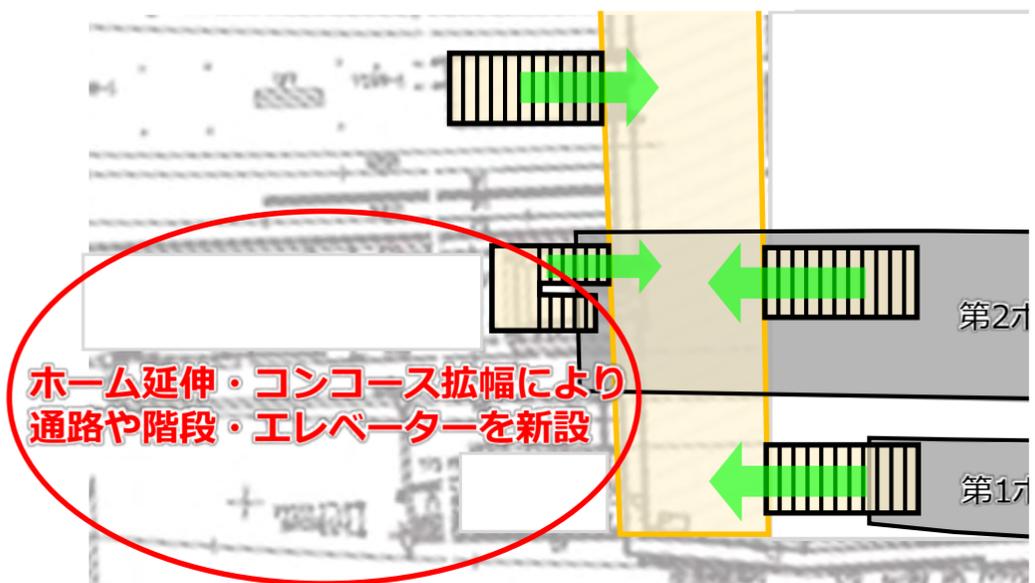
JR品川駅全体・自由通路や他社駅との位置関係より
課題解決に必要な駅改良計画・各施設配置及び規模
を決定

2. 品川駅改良計画見直しの可能性検証

○ 駅改良計画見直しの可能性検証

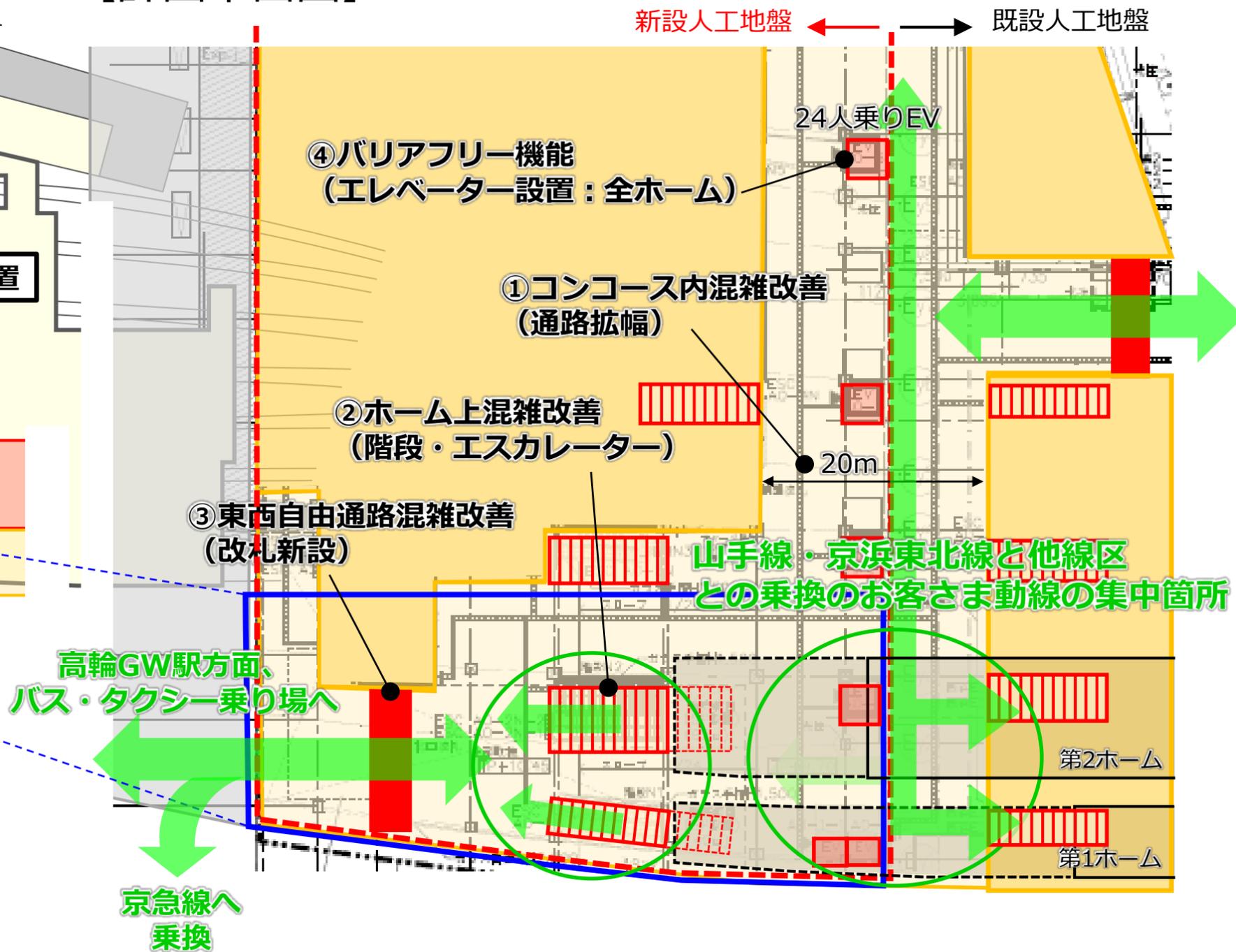


【現状平面図】



- ・現在の通路・階段ではお客さまの増加に対応できない
- ・エレベーターの新設スペースが必要
- ⇒ホーム延伸・コンコース拡幅することで対応

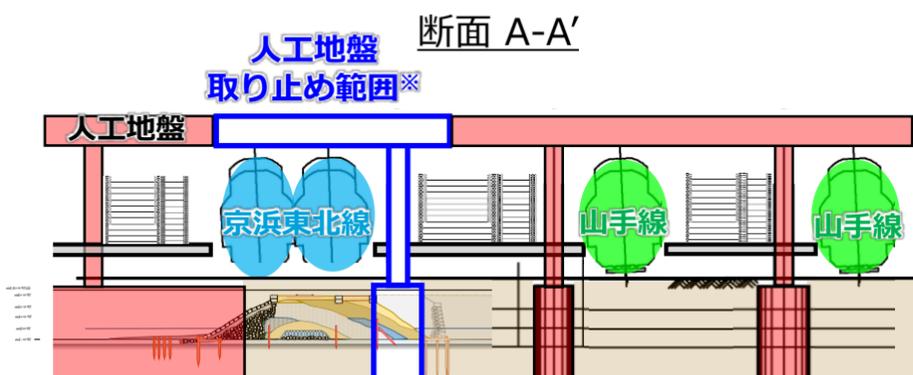
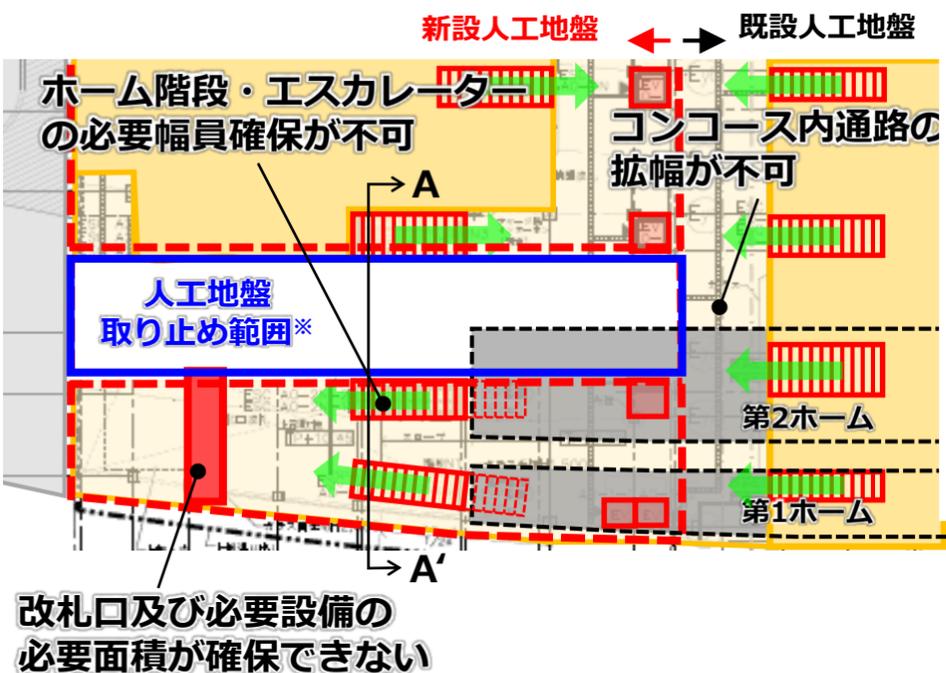
【計画平面図】



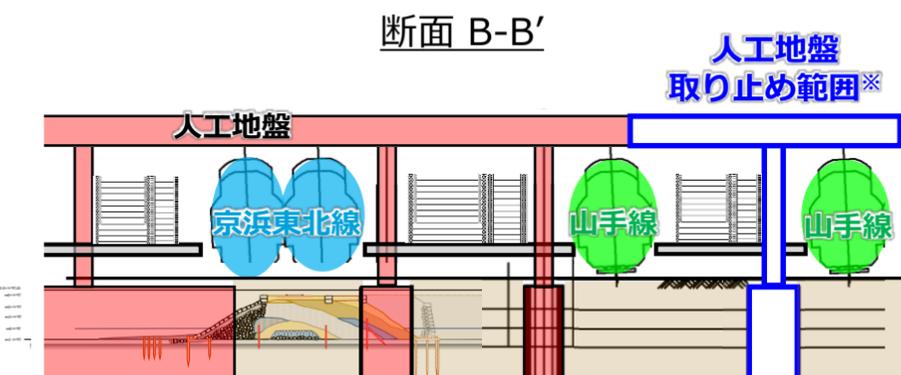
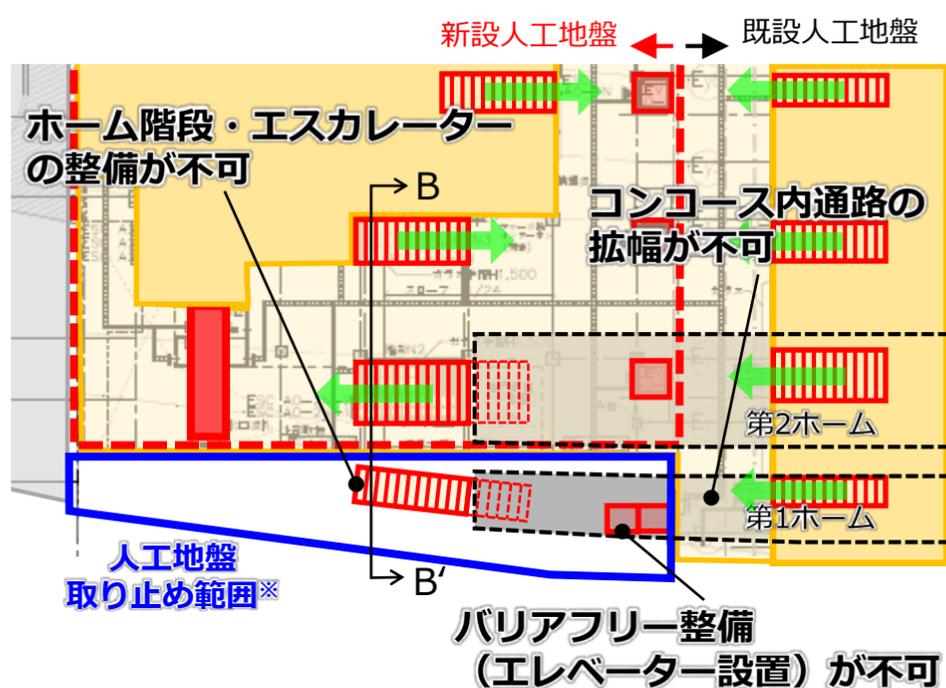
当該人工地盤はお客さま動線の集中箇所であり、当該箇所を除いた駅改良計画は成り立たない状況

○人工地盤範囲縮小の可能性検証

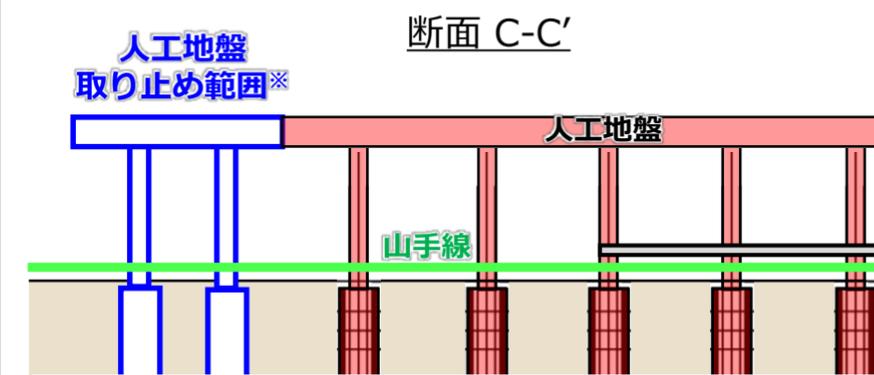
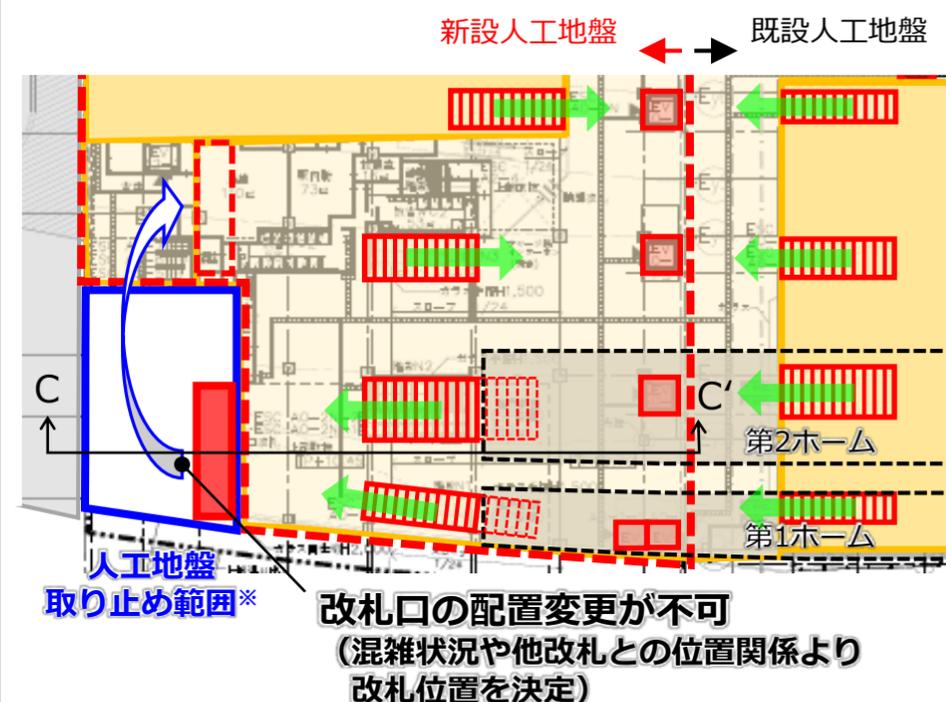
【検討パターン①】



【検討パターン②】



【検討パターン③】



※線路直上に一部のみ空間が出来る事は鉄道保安・メンテナンスの観点から望ましくない

遺構影響範囲の人工地盤を取り止め又は縮小した場合：

- ・コンコース内通路の必要幅員未確保
 - ・ホーム階段・エスカレーターの取り止め
 - ・改札取り止め・位置変更 ⇒ 東西自由通路の混雑未解消（安全レベル低下）
- ⇒ コンコース内通路・ホームの混雑未解消（安全レベル低下）

お客さまの混雑状況、他改札位置、他社線乗換を踏まえた配置計画のため変更不可

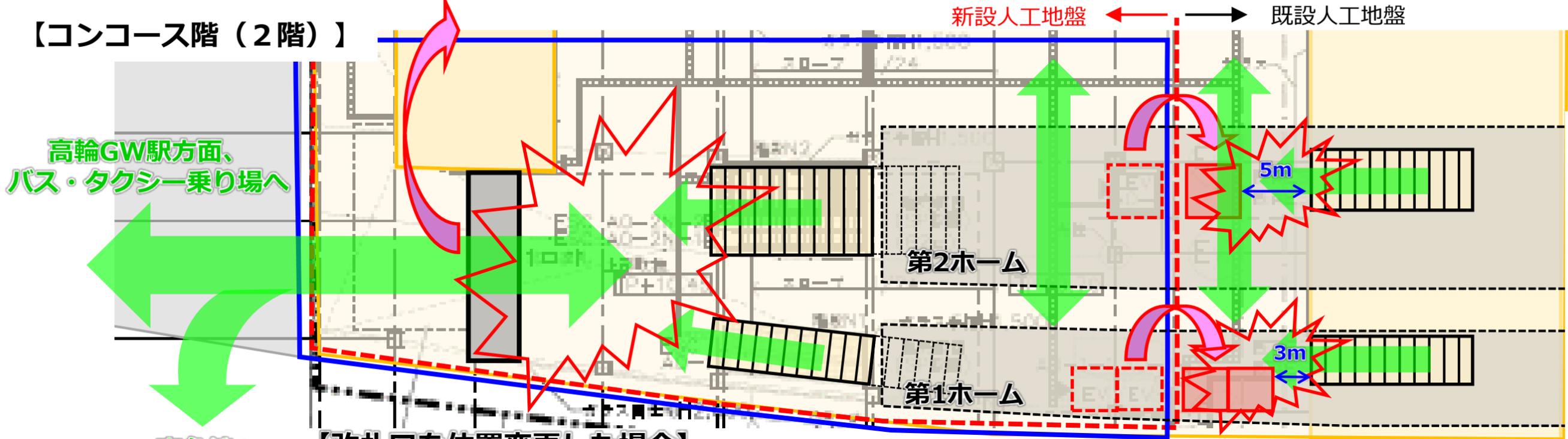
- ・エレベーター取り止め ⇒ 省令にて義務付けられたバリアフリールート未整備

➡ 駅改良計画の見直しはできない

2. 品川駅改良計画見直しの可能性検証

○各施設の位置変更の可能性検証

【コンコース階（2階）】

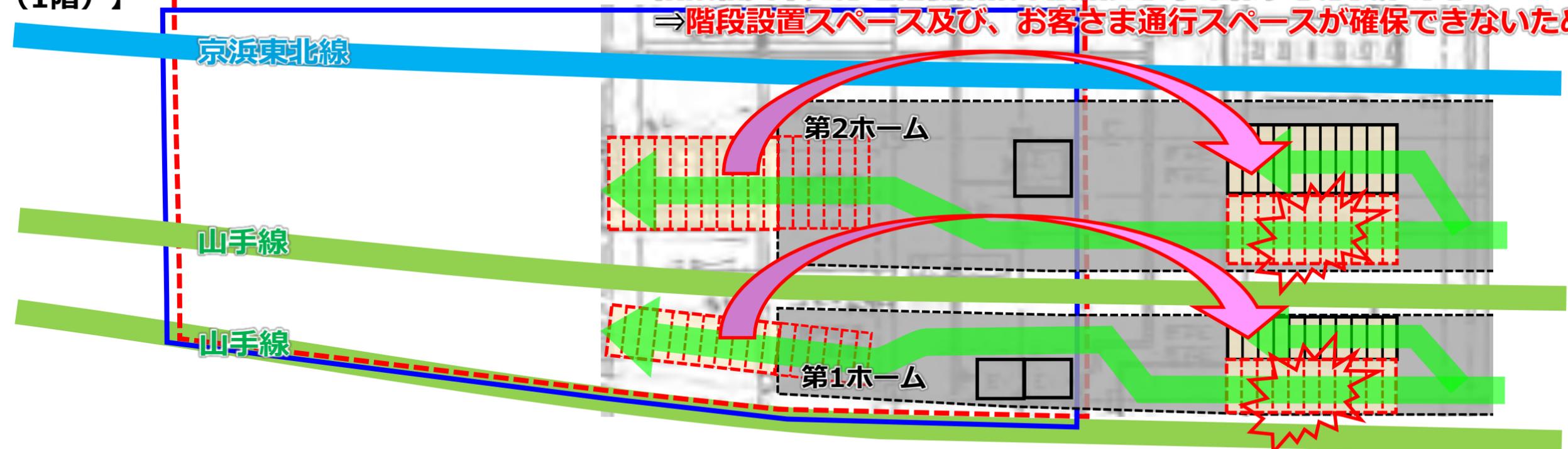


【改札口を位置変更した場合】
お客様の最も混雑する第1・第2ホーム
階段前への配置が必要

【エレベーターを位置変更した場合】
エレベーターと階段とのスペースが確保できなくなり、
お客さま錯綜・滞留が生じるため難しい

【階段・エスカレーターへの縮小・位置変更した場合】
階段幅員不足分を南側階段の拡幅により確保する必要がある
⇒階段設置スペース及び、お客さま通行スペースが確保できないため難しい

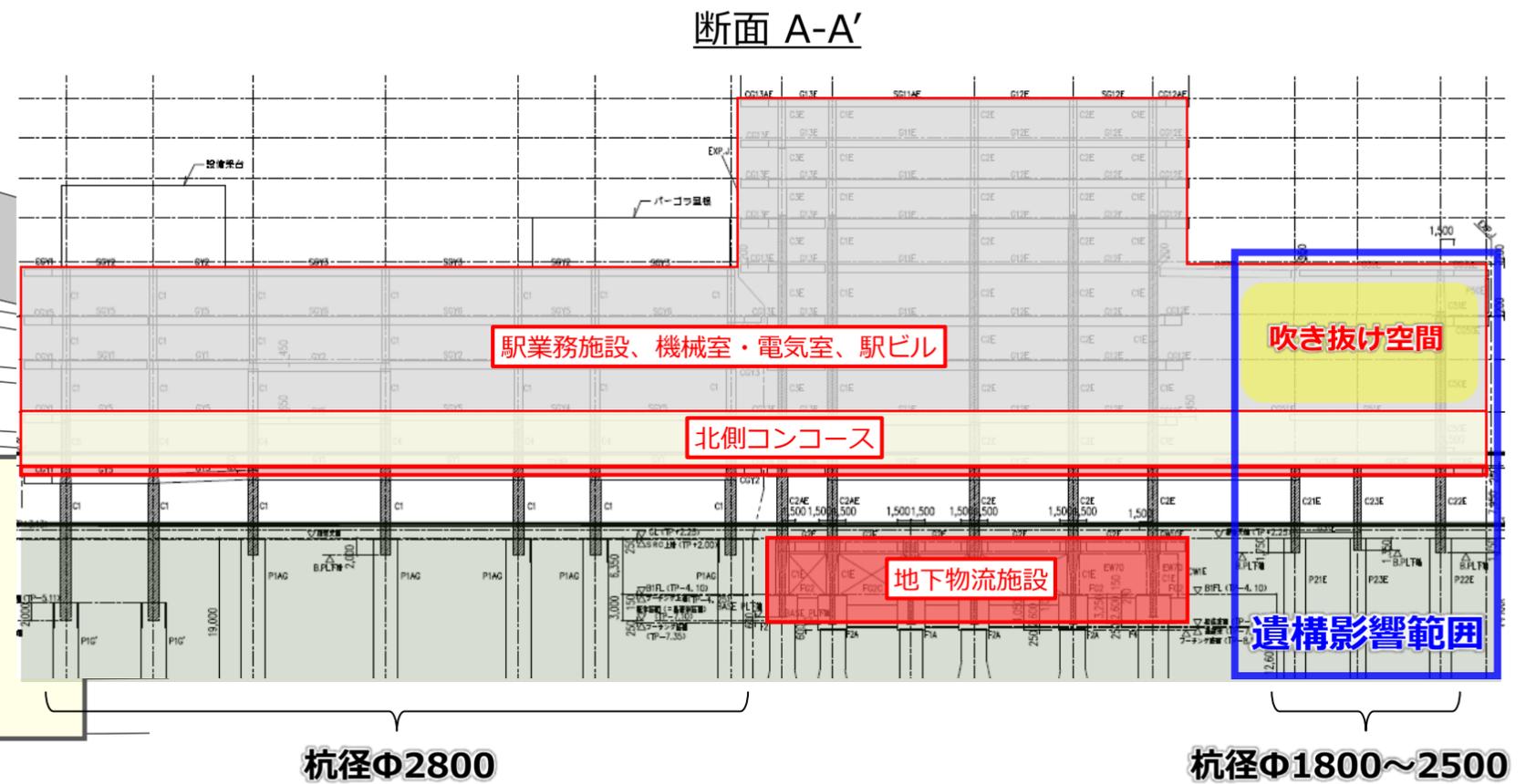
【ホーム階（1階）】



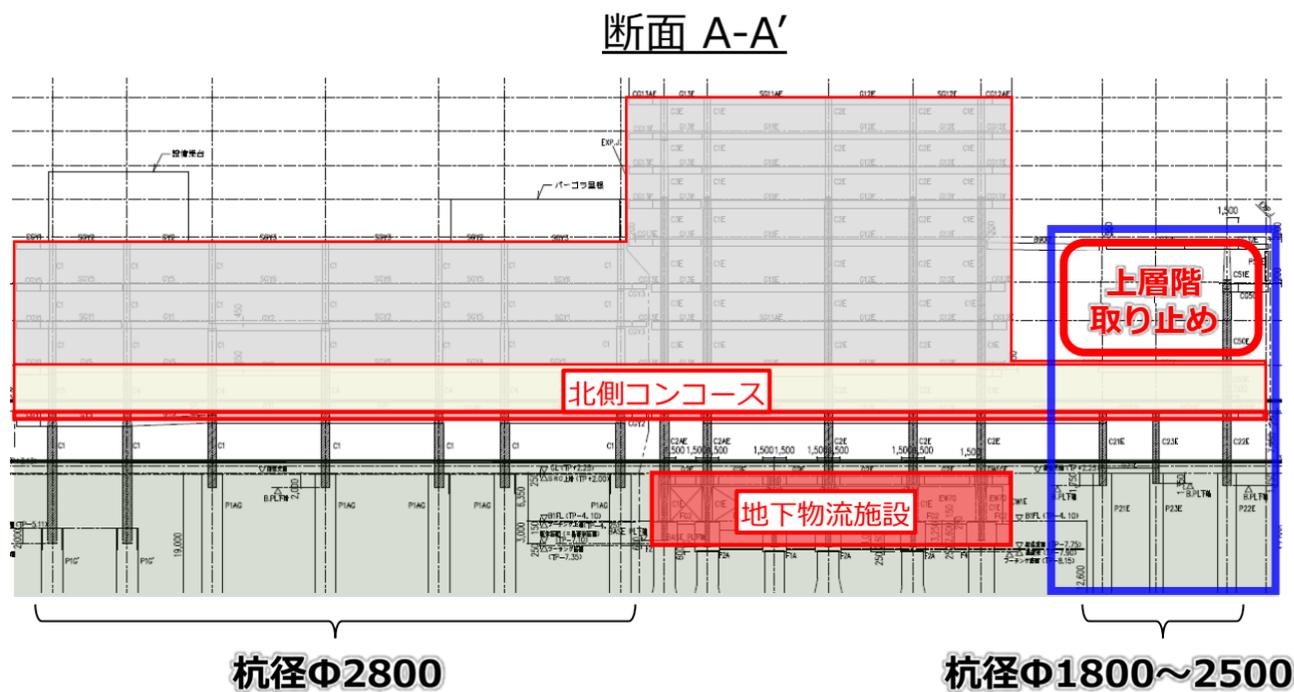
各施設の当該人工地盤部分以外への配置変更は成り立たない状況

品川駅改良計画見直しの可能性検証

縮小の検証



【当該部の上層階を取り止めた場合】



【当該人工地盤部分の上層階を取り止めた場合】

- ・ビル全体のフレームに対して基礎杭構造設計を実施している
 - ・当該箇所の上層階は吹き抜け空間となっており、現計画においてビル上載荷重が小さい（他箇所と比べ杭径も小さい）
- ⇒ **当該部の上層階を取り止めた場合でも杭径は変わらない**

【ビル全体の規模を縮小した場合】

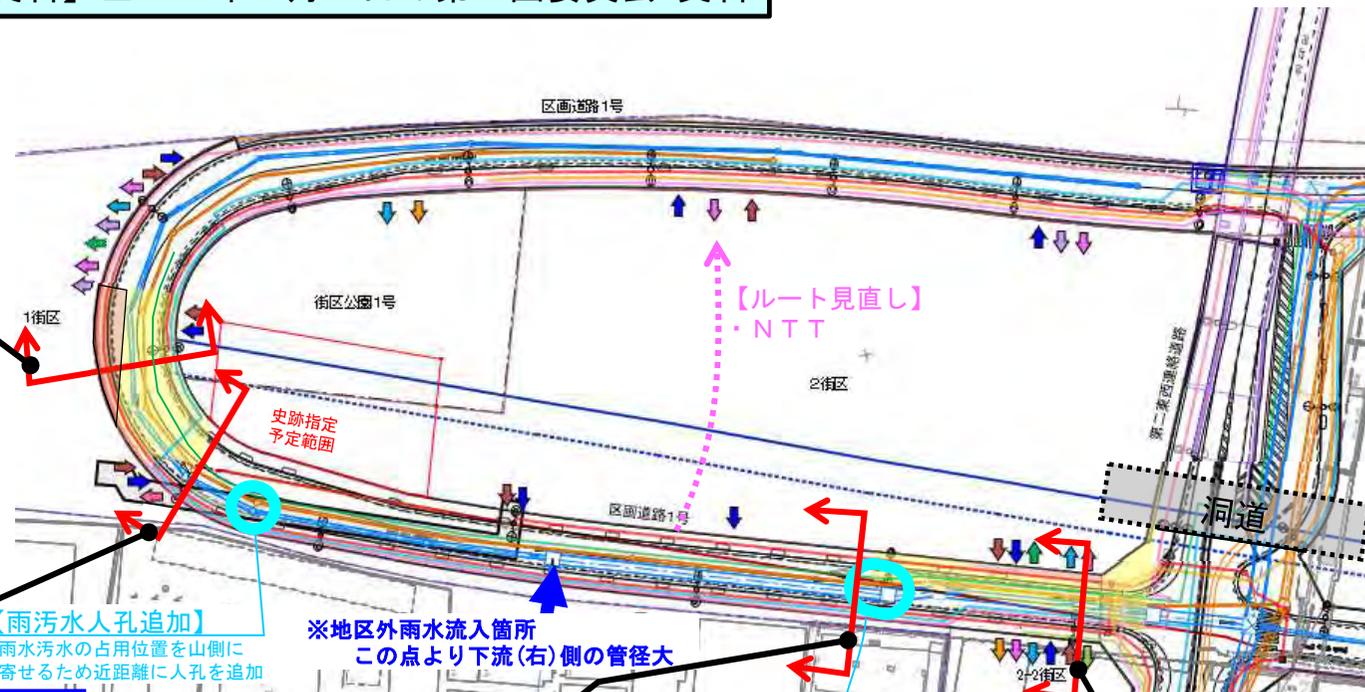
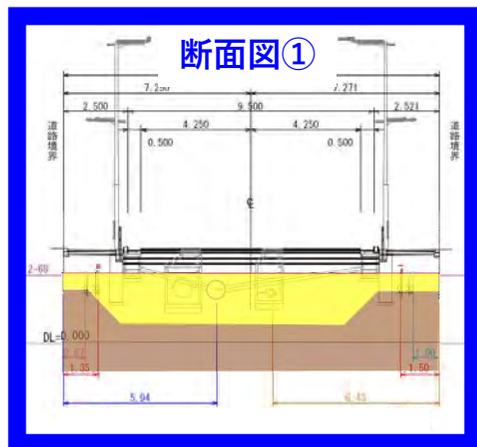
- ・駅業務施設や乗務員施設、機械室・電気室などは必要
 - ・ビル全体で上層階を縮小すれば杭径は小さくなる
- ※ただし、ビルを全て取り止めた場合（コンコース1層分のみ）であっても杭径 $\phi 2000$ 程度は必要（現北コンコースの杭径： $\phi 1800$ ）
- ⇒ **今回のような大規模駅改良計画において、商業施設との一体整備による投資回収は必須である**
- ・駅ビルを前提に2016年より工事を実施している
- ⇒ **ビル全体の取り止め・規模縮小は難しい**

道路内における築堤現地保存範囲最大化の検討（2街区周辺）

【見直し後の計画】

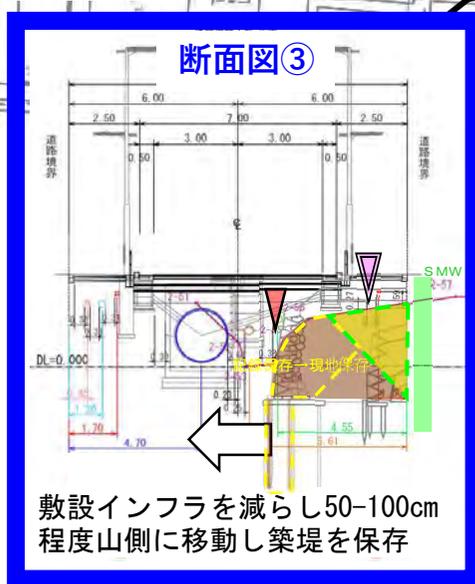
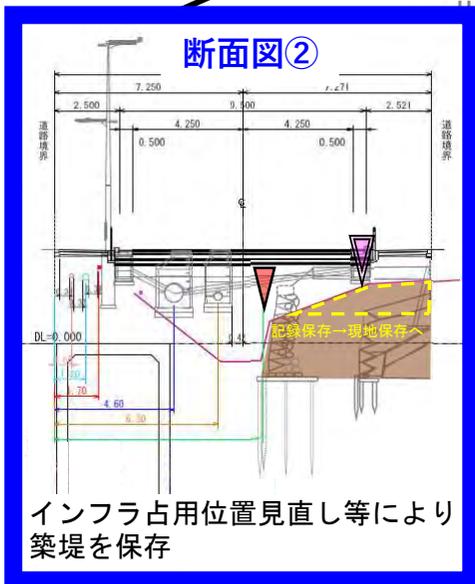
【再掲資料】 ■ 2021年8月16日の第9回委員会 資料

※詳細占用位置調整中

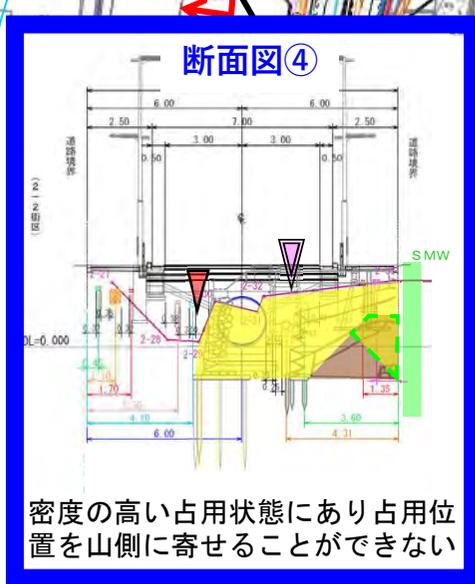


【雨污水人孔追加】
雨水汚水の占用位置を山側に寄せるため近距離に人孔を追加

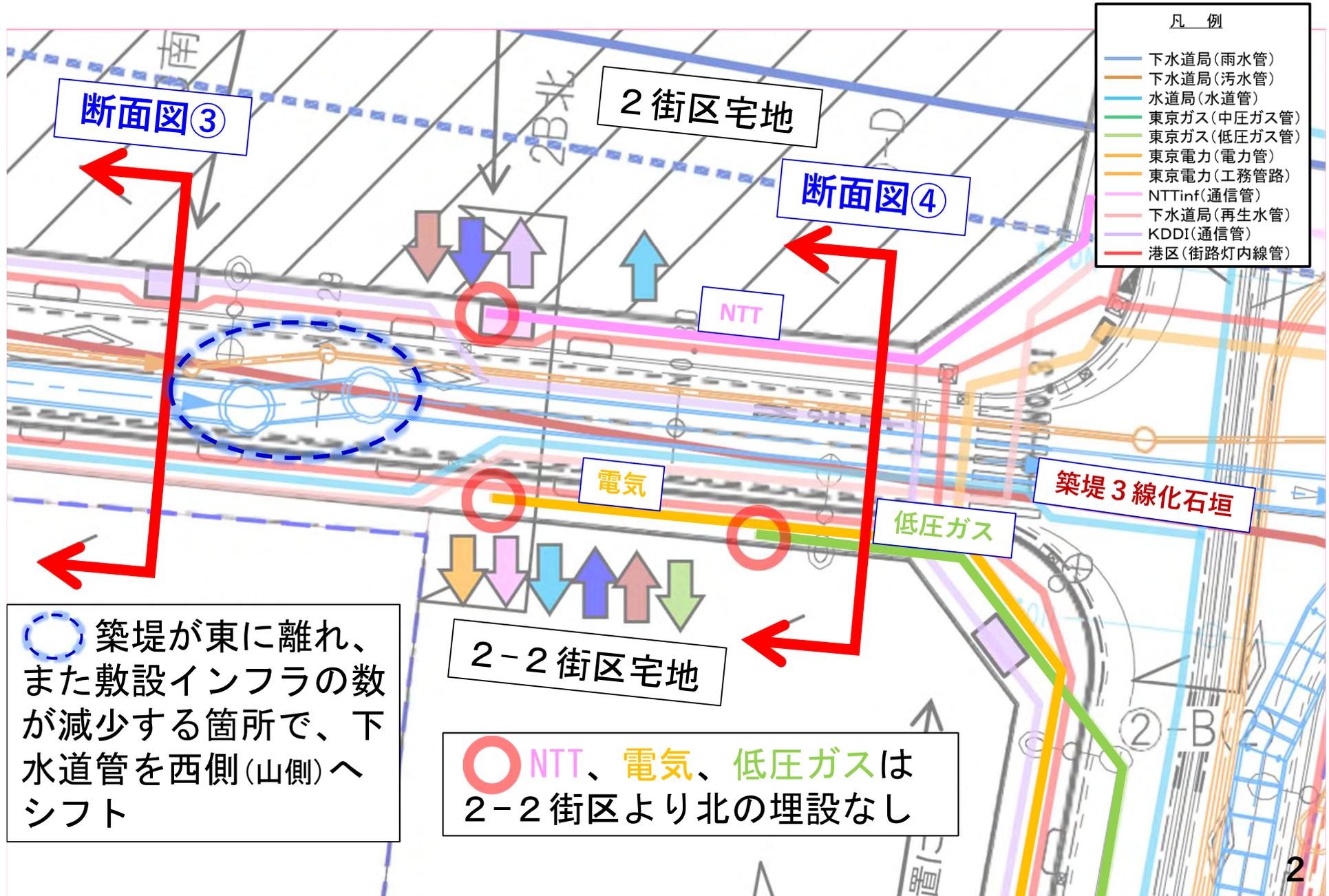
※地区外雨水流入箇所
この点より下流(右)側の管径大



【雨污水人孔追加】
雨水汚水の占用位置を山側に寄せるため近距離に人孔を追加

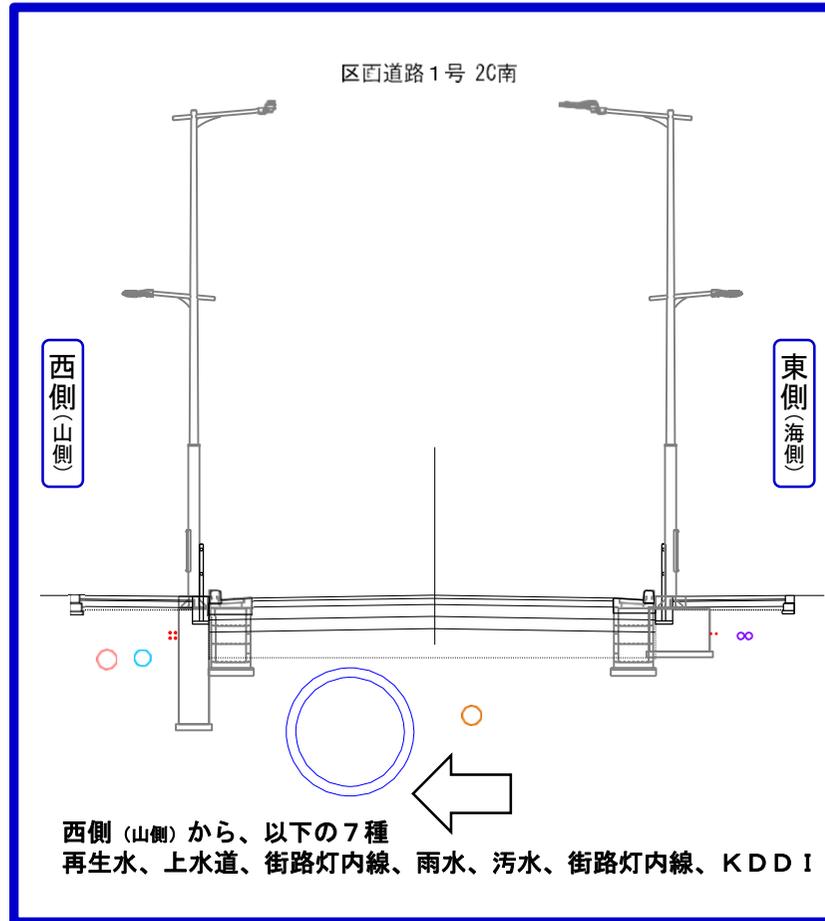


敷設インフラの移動について①

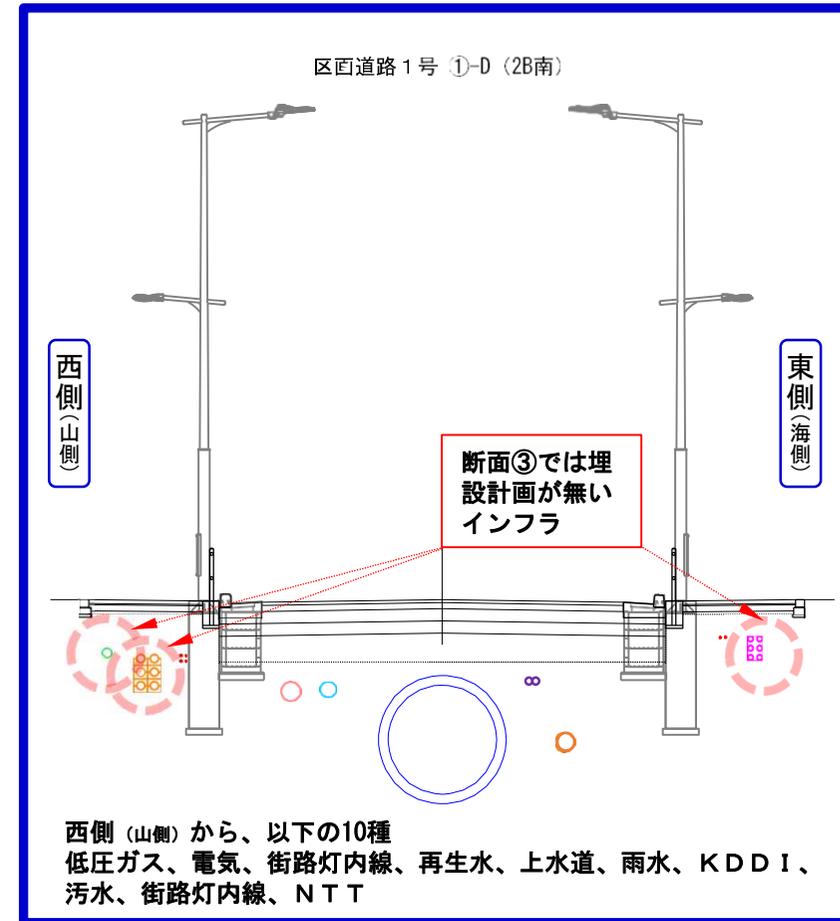


敷設インフラの移動について②

断面図③、④の比較を以下に示す（インフラの情報は最新時点に更新）。



断面図③



断面図④

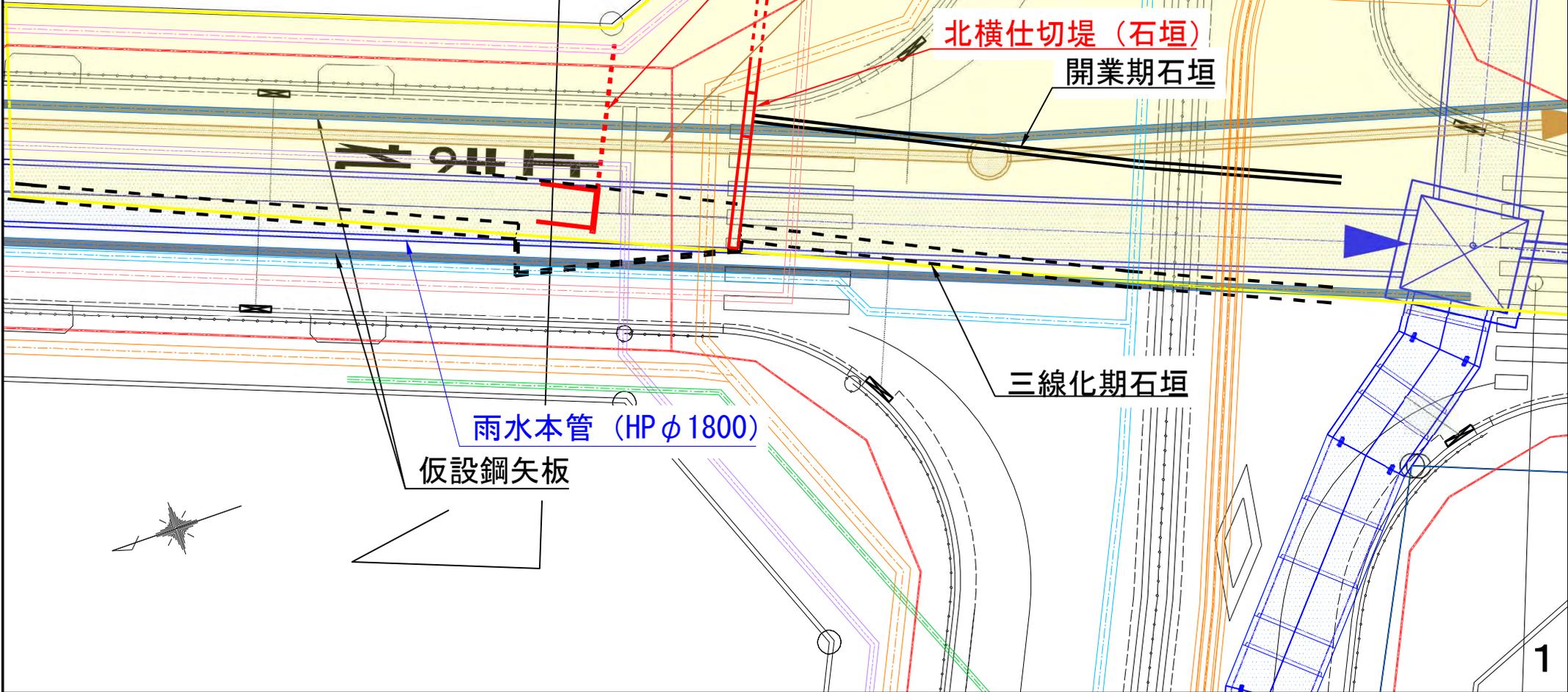
断面図④では10種のインフラが占用。一方、北側に位置する断面図③ではインフラが7種に減少。断面に余裕ができ、矢印のとおり雨水管・汚水管を西側(山側) (図面で左側) に寄せることが可能となっている。

北横仕切堤とインフラとの平面的な位置関係について

- 凡 例
- 下水道局(雨水管)
 - 下水道局(汚水管)
 - 水道局(水道管)
 - 東京ガス(中圧ガス管)
 - 東京ガス(低圧ガス管)
 - 東京電力(電力管)
 - 東京電力(工務管路)
 - NTTinf(通信管)
 - 下水道局(再生水管)
 - KDDI(通信管)
 - 港区(街路灯内線管)

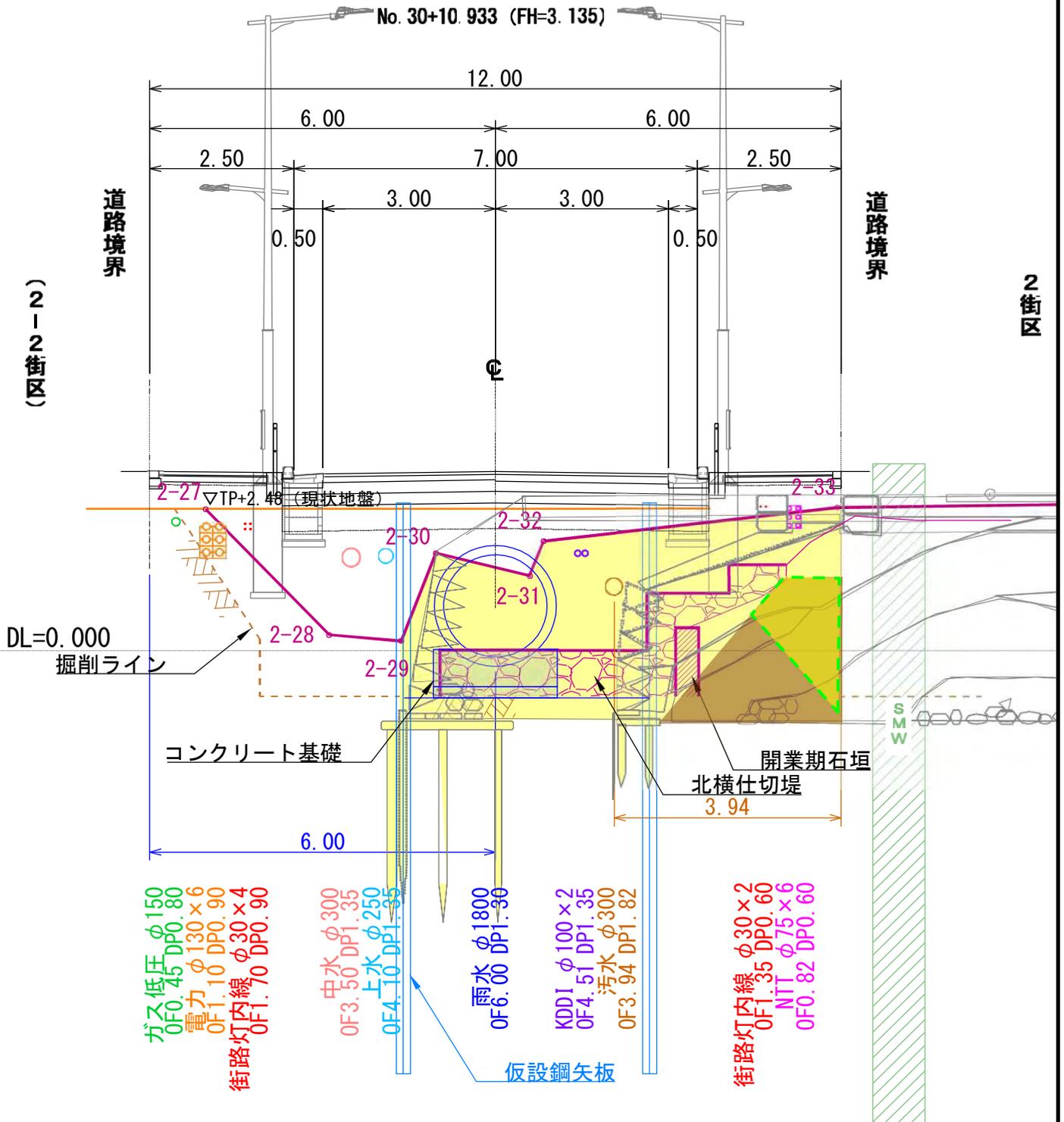
断面図④

道路内の築堤記録保存範囲



北横仕切堤とインフラとの断面的な位置関係について

断面図④



- 築堤天端ライン
- 築堤記録保存 (全部)