

第 50 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【部会②】

開催記録

1 開催概要

- 日 時：令和6年12月4日（水）10：00 ～ 11：30
- 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	・ 谷川 章雄氏（早稲田大学名誉教授）
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（東京大学名誉教授・ライト工業株式会社 R&D センター テクニカルオフィサー）
オブザーバー	・ 文化庁文化財第二課 史跡部門 ・ 港区 街づくり支援部 ・ 港区教育委員会事務局 教育推進部 図書文化財課 ・ 鉄道博物館 学芸部 ・ 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 ・ 独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 技術監理部 ・ JR 東日本コンサルタンツ株式会社 ・ 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・大規模プロジェクト推進部門 ・ 東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部 まちづくり部門 ・ 東日本旅客鉄道株式会社 建設工事部 ・ 京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 建設部 ・ 京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部 品川開発推進部
事務局	・ 京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 建設部
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②

- ・ 次第
- ・ 資料１：品川駅西口における各事業の施工計画を踏まえた歩行者動線の確保について
- ・ 資料２：第８橋梁に伴う南横仕切堤の確認調査について

2 議事要旨

2.1 部会②

(1) 開会

- 第 50 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会の部会②を開会する。(委員長)

(2) 品川駅西口における各事業の施工計画を踏まえた歩行者動線の確保について

- 資料 1 について説明する。(都建設)

<説明概要>

- 本年 2 月の委員会で報告した計画について、道路管理者、交通管理者と調整の上、計画を取りやめる判断をした。
 - 周辺環境の変化があり、令和 6 年 2 月にタクシー乗降場が閉鎖されたことにより国道の横断可能時間が伸び、1 回の青信号で渡れる人数が増えたこと、同年 4 月に交通量調査を実施したところ、令和元年と比較して歩行者量が約 4 割減少したことがその理由である。
- 歩行者量が 4 割減少した理由は何か。とても大きな変化だと思うが、いずれ回復するとみているのか。(老川委員)
 - ← 歩行者量の減少は、品川グースが閉鎖されたこと、コロナ禍の駅利用者減少が戻りきっていないことが要因と推察している。今後、開発が進めば新たな利用者が増えると考えている。(都建設)
- 計画の取りやめは文化財側としてはありがたいが、歩行者量が増えると改めて必要ということにはならないか。(委員長)
 - ← 歩行者量が増えてくる頃には新たな交通基盤が確保されるので、本件は不要と考えている。(都建設)
- 報告者からの要請により、本資料は非公開として扱う。(委員長)

(3) 第 8 橋梁に伴う南横仕切堤の確認調査について

- 資料 2 について説明する。(港区)

<説明概要>

- 今回の調査範囲は、想定する南横仕切堤の位置において南棟の躯体工事に伴い、山留の施工を予定している箇所、海側の SC 連壁の山留の範囲（調査範囲①）と、山側の鋼矢板の山留範囲（調査範囲②）となる。
- 隣接する山留範囲は以前の試掘で遺構がないことを既に報告しており、それに基づい

て山留を施工済みまたは施工予定であるが、南横仕切堤の部分だけが山留を打てずに残っている。

- 2022年にJRがほぼ同じ場所で掘削を行っているが、枕木を転用した構造物の一部が確認されたことや、隣接するJR線への影響により、掘削深度に限界があったため、T.P.±0m程度までしか確認できていない。

- 今回の調査目的は、T.P.±0m以深まで掘削して南横仕切堤の位置や残存状況を確認することである。

- 調査は矩形ライナープレートを設置して土層断面を観察・図化しながら掘削し、遺構が確認された段階で掘削を止め、その後の調査の可否や方法を現場で判断して進めたい。

- 第7橋梁で確認された南北横仕切堤は、築堤本体の一部と考える重要な遺構という判断をしており、同様の文化財的価値に基づいて第8橋梁においても確認調査を進めるものである。（委員長）

- 南横仕切堤が検出された場合、堤を残して周囲を掘るということであれば、図示範囲は堤の左右に余裕がないのではないかと。施工ステップを見ると、堤を壊して掘削を進めるようにも思える。（文化庁）

- ← 掘削範囲の余裕については、JR・京急と確認しながら設定する。（港区）

- ← あくまで確認調査なので、いきなり堤を割って掘削することはしない。（委員長）

- そうだと思うが、施工イメージのステップ1～5を見るとそのように理解できない。（文化庁）

- ← 施工ステップの記載方法を京急と調整する。（港区）

- ← 今回ライナープレートを使用するので、50cm毎に確認しながら掘り下げていく。遺構が検出された際には、堤を残しながら掘削を続けることはできない。（京急）

- 掘削して遺構が検出されたら、それ以上掘り進めるかどうか、その都度判断していくという調査方法である。状況に応じて進めるが、基本的には南横仕切堤の遺構は壊さないで進めることをこの場で確認しておく。（委員長）

- 図のA-A断面、B-B断面の位置を教えてください。（文化庁）

- ← A-A断面は南横仕切堤の長軸方向、B-B断面は同短軸方向の断面である。（港区）

（4）その他

- 前回委員会で、北棟の試掘結果を踏まえて3箇所の検出された遺構に関して、10月31日に周知の埋蔵文化財包蔵地に登載したことを報告した。本日中にインターネットにアップする予定である。（都教育）

（5）閉会

3 議事録

3.1 部会②

(1) 開会

(委員長) 次第に沿って進める。

(2) 品川駅西口における各事業の施工計画を踏まえた歩行者動線の確保について

(都建設) 資料 1 について説明する。本年 2 月に報告した計画について、続報として報告する。品川駅西口駅前広場内において、連立事業、北棟ビル、南棟ビルの各事業で施工を実施するが、駅前広場や品川駅西口の通行者・駅利用者、国道を横断する通行者に対する安全性・利便性確保のため、施工中の横断機能を確保する計画を報告していた。2 月の段階では構造物を設置するが、遺構への影響がある計画であった。その後、周辺環境の変化があり、令和 6 年 2 月にタクシー乗降場が閉鎖されたことにより国道の横断可能時間が伸び、1 回の青信号で渡れる人数が増えたことが確認された。また、同年 4 月に交通量調査を実施したところ、令和元年と比較して歩行者量が約 4 割減少したことが確認された。これらの変化を踏まえると、新たに構造物を設置しなくても歩行者流動を確保可能という判断ができるため、道路管理者、交通管理者と調整の上、計画を取りやめる判断をした。

(委員長) 質問、意見はあるか。

(老川委員) 構造物を設置しないということは良いが、歩行者量が 4 割減少した理由は何か。とても大きな変化だと思うが、いずれ回復するとみているのか。

(都建設) 歩行者量の減少は、品川グースが閉鎖されたこと、コロナ禍の駅利用者減少が戻りきっていないことが要因と推察している。今後、開発が進めば新たな利用者が増えると考えている。

(委員長) 構造物を設置するという話で進めてきたが、東海道の護岸と抵触する位置になると思っていた。計画の取りやめは文化財側としてはありがたいが、歩行者量が増えると改めて必要ということにはならないか。

(都建設) 歩行者量が増えてくる頃には新たな交通基盤が確保されるので、本件は不要と考えている。

(委員長) 報告者からの要請により、本資料は非公開として扱う。

(委員長) 他に何かなければ、次に進める。

(3) 第8橋梁に伴う南横仕切堤の確認調査について

- (港区) 資料2について説明する。今回の調査範囲は、想定する南横仕切堤の位置において南棟の躯体工事に伴い、山留の施工を予定している箇所、海側のSC連壁の山留の範囲(調査範囲①)と、山側の鋼矢板の山留範囲(調査範囲②)となる。隣接する山留範囲は、以前の試掘で遺構がないことを既にしており、それに基づいて山留を施工済みまたは施工予定であるが、南横仕切堤の部分だけが山留を打てずに残っている。2022年にJRがほぼ同じ場所で掘削を行っているが、枕木を転用した構造物の一部が確認されたことや、隣接するJR線への影響により、掘削深度に限界があったため、T.P.±0m程度の確認にとどまっていた。今回の調査目的は、T.P.±0m以深まで掘削して南横仕切堤の位置や残存状況を確認することである。調査は矩形ライナープレートを設置して土層断面を観察・図化しながら掘削し、遺構が確認された段階で掘削を止め、その後の調査の可否や方法を現場で判断して進めたい。参考として、4街区で確認された第7橋梁南横仕切堤の石垣遺構の写真を掲載した。北側は石積み、南側は土留めに関する板や杭が検出されるであろうと想定している。調査はJR、京急の状況を踏まえ、相談しながら進めていきたい。
- (委員長) 質問、意見はあるか。
- (委員長) 第7橋梁で確認された南北横仕切堤は、築堤本体の一部と考える重要な遺構という判断をしており、同様の文化財的価値に基づいて第8橋梁においても確認調査を進めるものである。線路のすぐそばであることや京急の高架下であることにより、トレンチを十分に掘り下げることができず、これまで下部の状況を把握できていなかった。今回はライナープレートを入れ、下部を含めて南横仕切堤の遺存状況がどうなっているかを把握する。
- (文化庁) 南横仕切堤が検出された場合、堤を残して周囲を掘るということであれば、図示範囲は堤の左右に余裕がないのではないかと。施工ステップを見ると、堤を壊して掘削を進めるようにも思える。また、図のA-A断面、B-B断面の位置を教えてください。
- (港区) A-A断面は南横仕切堤の長軸方向、B-B断面は同短軸方向の断面である。掘削範囲の余裕については、JR・京急と確認しながら設定する。
- (委員長) あくまで確認調査なので、いきなり堤を割って掘削することはしない。
- (文化庁) そうだと思うが、施工イメージのステップ1～5を見るとそのように理解できない。
- (港区) 施工ステップの記載方法を京急と調整する。
- (京急) 今回ライナープレートを使用するので、50cm毎に確認しながら掘り下げていく。遺構が検出された際には、堤を残しながら掘削を続けることはできない。シートパイルなどであれば堤を残して掘削すること

（委員長） はできるが、ライナープレートだとそれはできない。
掘削して遺構が検出されたら、それ以上掘り進めるかどうか、その都度判断していくという調査方法である。状況に応じて進めるが、基本的には南横仕切堤の遺構は壊さないで進めることをこの場で確認しておく。

（委員長） 他に何かなければ、次に進める。

（４） その他

（委員長） その他は何かあるか。

（都教育） 前回委員会で、北棟の試掘結果を踏まえて３箇所の検出された遺構に関して、10 月 31 日に周知の埋蔵文化財包蔵地に登載したことを報告した。内容は、近世と近代の旧東海道護岸である。本日中にインターネットにアップする予定である。

（委員長） 特になければ部会②を閉会する。

（５） 閉会

以 上