

都市整備局・住宅政策本部業務体験発表会
(令和6年度)
概要書

発表テーマ	泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業における埋蔵文化財調査と新築工事着工について
発表の概要	<p>第二市街地整備事務所では、土地区画整理事業や市街地再開発事業等の手法を用いた駅周辺のまちづくりに取り組んでおり、国際交流拠点としての一翼を担う「泉岳寺駅地区」(港区高輪二丁目の一部)においては、泉岳寺駅の駅改良に合わせ、鉄道施設や幹線道路の整備と一体となったまちづくりを行う第二種市街地再開発事業を推進している。</p> <p>本発表では、泉岳寺駅地区内に存在した旧東海道の荷揚場「車町河岸(くるまちょうかし)」と、その海側対岸に位置するJR用地内で発掘された高輪築堤跡(日本初の海上内の鉄道敷)との関係性を調査するために実施された3年に及ぶ埋蔵文化財調査の状況と、埋蔵文化財調査に起因する事業期間の延伸に伴う権利者対応、令和6年11月1日に着工した特定施設建築物の概要等について報告する。</p> <ol style="list-style-type: none">1 地区の概要<ul style="list-style-type: none">・品川駅・田町駅周辺地域の概要・泉岳寺駅地区の概要・隣接する品川駅北周辺地区の概要2 埋蔵文化財調査について<ul style="list-style-type: none">・高輪築堤跡の発見と史跡指定、現地保存の経緯・当地区における埋蔵文化財調査の概要・埋蔵文化財調査の規模拡大と事業期間の延伸・高輪築堤第7橋梁の現地保存に伴う区画道路2号の計画変更・権利者対応について3 施設建築物の新築工事について<ul style="list-style-type: none">・施設建築物の概要・着工に至るまでの経緯・建築工事の着工4 エリアマネジメントについて

泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業における埋蔵文化財調査と新築工事着工について

1 地区の概要

1-1 品川駅・田町駅周辺地域の概要

泉岳寺駅地区（以下「当地区」という。）がある品川駅・田町駅周辺地域は、これまで、東京の南側の玄関口として成長を続けており、今後も、羽田空港の国際路線の強化やリニア中央新幹線の開業等により、地域のポテンシャルがより高まっていくものと予測されている。

さらに、平成 23(2011)年度には、特定都市再生緊急整備地域及びアジアヘッドクォーター特区として指定され、平成 26(2014)年度には、国家戦略特区として区域指定されていることから、民間活力を生かした開発が一層進んでいくことが見込まれている。

東京都は、これらの状況を踏まえ、令和元(2019)年度に、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020」を策定・公表し、現在、ガイドラインに掲げる将来像「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」の実現を目指し、取り組んでいる。（図 1 参照）



図 1 「品川駅・田町駅周辺 まちづくりガイドライン 2020」より引用・加筆



写真 1 再開発前の泉岳寺駅地区 (平成 28(2016)年)



写真 2 事業着手後の泉岳寺駅地区 (令和 5(2023)年)

1-2 泉岳寺駅地区の概要

品川駅・田町駅周辺地域の中央に位置する泉岳寺駅は、羽田空港にアクセスする「京浜急行線」と都心部や成田空港にアクセスする「都営浅草線」が接続する駅として、地域を広域的に結節する機能を担っており、空港利用への需要の増大に伴って、その重要性は高まっている。

加えて、泉岳寺駅の周辺では、JR東日本の品川車両基地跡地などを中心に、国際交流拠点としての開発が進んでいることから、今後、泉岳寺駅の利用者が更に増加するものと見込まれている。泉岳寺駅利用者の増加に伴い、乗降客の安全性・利便性の確保を図るためには、泉岳寺駅全体の改良が必要となる。しかし、現状の国道15号下の地下空間だけではホームの幅が困難であり、隣接する民有地を含めたまちづくりと一体となった整備が不可欠となっている。

そこで東京都は、国際交流拠点としての一翼を担う当地区において、こうした広域的・根幹的な都市施設である鉄道施設や幹線道路などの都市基盤と一体的なまちづくりを進めていくため、平成31(2019)年から「第二種市街地再開発事業^{※1}」を実施している。(図2、図3参照)

※1…事業の公共性・緊急性が極めて高く、主に地方公共団体等が施行できる市街地再開発事業

1-3 隣接する品川駅北周辺地区の概要

当地区の東側に隣接する品川駅北周辺地区は、都市再生機構により土地区画整理事業が、JR東日本により建築工事が進められている。(図4、表1参照)

前述の品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020では、当地区を含む品川駅北周辺地区を優先整備地区の1つとして位置付けており、「先行的にまちづくりを進めることとし、品川

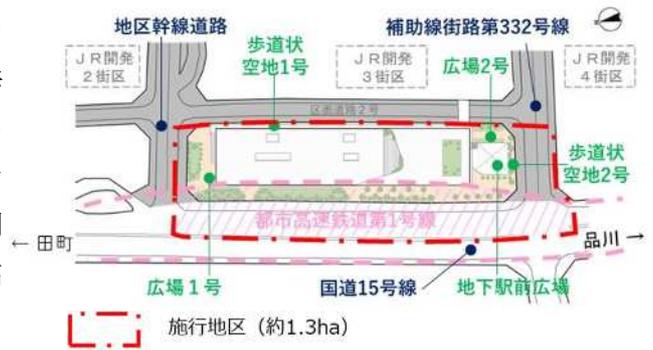


図2 施行区域と主な公共施設等

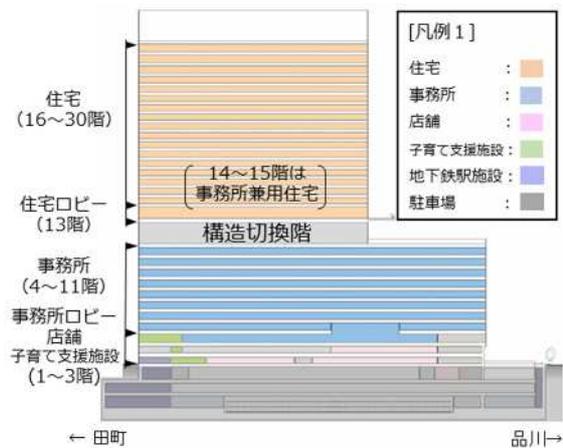


図3 断面イメージ



図4 品川駅北周辺地区の開発イメージ

表1 品川駅北周辺地区土地区画整理事業の諸元

面積	約15.5ヘクタール
施行者	独立行政法人都市再生機構
事業期間	平成28年度から令和15年度 (清算期間含む)
まちびらき	4街区(複合棟I): 令和7 (2025)年3月予定
	1~3街区: 令和7(2025)年度 中予定

駅と高輪ゲートウェイ駅周辺に国際的なビジネス機能とこれを支えるカンファレンス、業務、商業、宿泊、居住、研究などの機能を備えた、先端技術と国際文化等の交流する国際的な拠点（国際交流拠点）の形成を誘導する」としている。

また、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020」に示されたまちづくりの方向性を具体化するため、開発事業者であるJR東日本等で構成される委員会が、令和3(2021)年に改定した「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン 2021」では、3つの「まちづくりの骨格」と7つの「まちづくりの方針」を定めることにより、パブリックスペース等における街並み形成やにぎわい形成、都市基盤施設の整備の考え方が示されている。(図5参照)

2 埋蔵文化財調査について

当地区は、一部が文化財保護法に規定する周知の埋蔵文化財包蔵地（港区 No. 119 遺跡及び港区 No. 128 遺跡）に該当している。(図6参照)

これらの埋蔵文化財包蔵地は、平成 27(2015)年に港区職員防災待機寮の跡地の試掘調査で旧東海道の江戸湾の石積護岸と推測されるものが発掘され、港区 No. 119 遺跡として登録された。さらに令和元(2019)年に前述の品川駅北周辺地区において高輪築堤(写真3参照)が発掘されたことに伴い、品川駅北周辺地区との間にあった開水路の擁壁となっている石垣も、高輪築堤の線路3線幅と同時期に作られ文化財的価値があるということで、令和3(2021)年に港区No.218遺跡として登録された。

東京都は市街地再開発事業の実施に当たり、港区教育委員会と協議し、埋蔵文化財の試掘調査や、試掘調査の結果を踏まえた本調査を実施することとなったが、当初の想定より調査規模が拡大し、事業計画に大きな影響が出ることとなった。

以下に、その状況を説明する。



図5 「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン 2021」より引用・加筆



図6 埋蔵文化財包蔵地(赤色ハッチ部)



写真3 高輪築堤第7橋梁



図7 三代歌川広重「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」出典：港区立郷土歴史館所蔵

2-1 高輪築堤跡の発見と史跡指定、現地保存の経緯

(1) 高輪築堤跡について

品川駅北周辺地区では、JR東日本による駅改良工事中の令和元(2019)年に「高輪築堤」が発掘されている。高輪築堤は明治5(1872)年に日本初の鉄道が新橋・横浜間に開業した際、高輪海岸沿いの海上に鉄道を走らせるために敷設された鉄道敷である。(写真3、図7、図8、図9参照)

この鉄道の起点である「旧新橋停車場跡」は、文化財保護法に基づき既に国の史跡に指定されていたが、高輪築堤は日本の交通の近代化や当時の土木技術等の歴史を知る上で重要な遺跡とされ、「旧新橋停車場跡」に追加する形で、令和3(2021)年9月に「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」として国の史跡に指定されている。



図8 嘉永2(1849)年の古地図に加筆



図9 明治14年(1881年)の古地図に加筆

(2) 高輪築堤の現地保存の経緯

国指定となった史跡は、「現状変更の制限(文化財保護法第125条第1項)^{※2}」及び「史跡の維持と修復(文化財保護法第31条第1項ほか)^{※3}」の制限を受ける。このことから、品川駅改良工事中に高輪築堤を発掘したJR東日本は、高輪築堤調査・保存等検討委員会を設置し検討した結果、当該史跡のうち2か所を現地保存することとし、既に進捗していた建物計画の大幅な変更を行っている。

※2…史跡の歴史的価値を損なわないよう、史跡の土地や建造物に対する変更や改修は制限される。

※3…史跡指定により史跡指定地の適切な管理による遺構の保護が求められる。遺構の劣化を防ぐため、日常的な管理と保全活動及び、損傷や劣化した場合は元の状態に戻す修復等を行う必要がある。

2-2 当地区における埋蔵文化財調査の概要

(1) 埋蔵文化財調査の対象について

当地区の事業計画当初に把握されていた埋蔵文化財は、江戸時代^{※4}の護岸と明治時代^{※4}の護岸のみであった。しかし、令和4(2022)年6月に、船着護岸、水路石垣及び北横仕切堤が調査対象として加わり、現地の発掘調査が進んだ令和5(2023)年3月には船着護岸の延長部や、明治時代以降と推測される建築物・工作物の遺構、板柵土留施設などの存在が確認・想定がな

され、調査が必要となった。その後さらに、令和5(2023)年4月以降に、水路石垣下部の胴木・枕木・木杭及び土取り穴、板柵土留め施設と北側の土留め施設との関係、車町河岸遺構が調査対象に加わった。加えて、これらの遺構と、史跡指定された高輪築堤跡との関連を調べるよう求められたため、協議や発掘調査に時間を要することとなった。(図10参照)

※4…調査前に推測されていた護岸が設置されたとされる年代

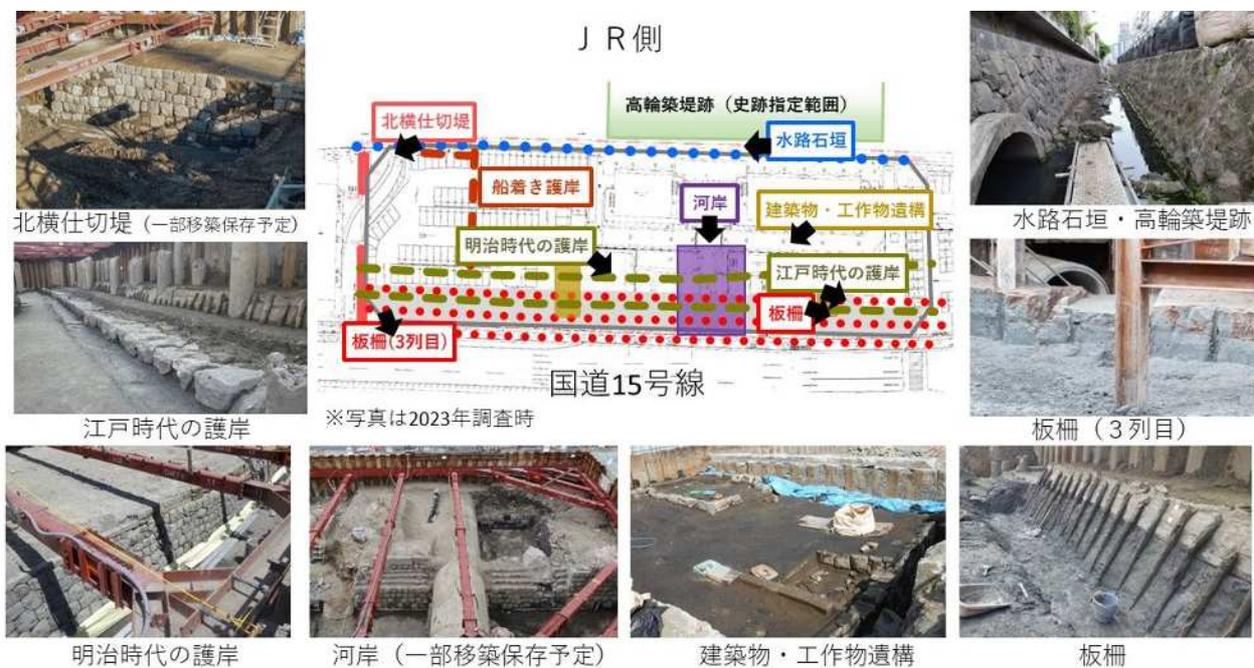


図10 当地区において発掘された埋蔵文化財

(2) 埋蔵文化財調査の体制について

当地区の埋蔵文化財調査を進めるに当たっては、東京都教育庁と市街地再開発事業の施行者である都市整備局が、調査方法や保存方法について協議を行い、調査方針を決定している。文化財を守る立場にある教育委員会と、事業を着実に進めていく立場にある都市整備局という異なる立場であることから、協議を幾度も重ねる必要があった。

(図11参照)

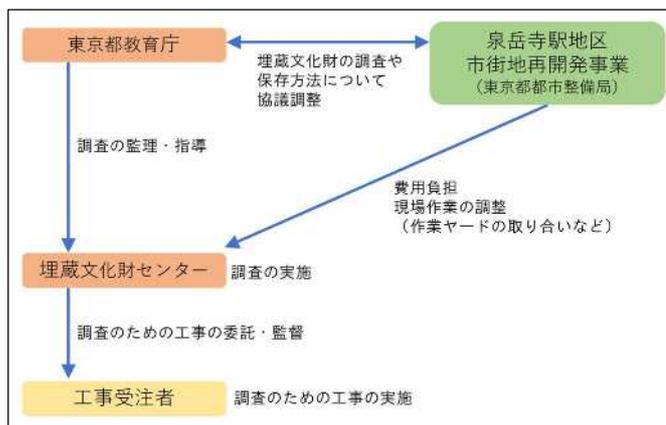


図11 当地区における埋蔵文化財調査の体制

実際の調査は、協議結果を踏まえて、教育庁の外郭団体である東京都埋蔵文化財センターと都市整備局が協定を締結し実施している。都市整備局は、協定に基づき調査費用を負担すると同時に、調査と附帯工事の進捗管理を行う立場にあり、第二市街地整備事務所は、効率的かつ着実に調査が行われるよう、隔週の打合せや周辺事業者との調整を行うこととなった。

(3) 埋蔵文化財調査の詳細

① 調査方法及び期間について

当地区における埋蔵文化財は、再開発ビルの建築に当たり現地保存が不可能であることから、「記録保存※5」をすることになった。埋蔵文化財調査の協議を開始した令和3(2021)年度時点は、8か月かけて敷地全体を同時に発掘調査することを想定していたが、実際には、発掘調査を大きく南エリアと北エリアに分け、鋼矢板を打設して深度5mほど掘削する全面調査と、溝を掘って部分的に調査するトレンチ調査を行った。(図12参照)

北エリアは、交通局による下水道管の切替工事(及びそれに伴う北横仕切堤調査)の完了後に発掘調査に着手したため、各エリアについて一部期間は重複するが、最終的に南エリアに15か月、北エリアに13か月の調査期間を要した。(図13参照)

※5…遺跡は現地保存が原則だが、それが困難な場合には発掘調査を実施し、滅失する遺跡に代わって調査の記録を保存し、後世へ伝える方法がとられている。



図12 発掘調査のエリア分け

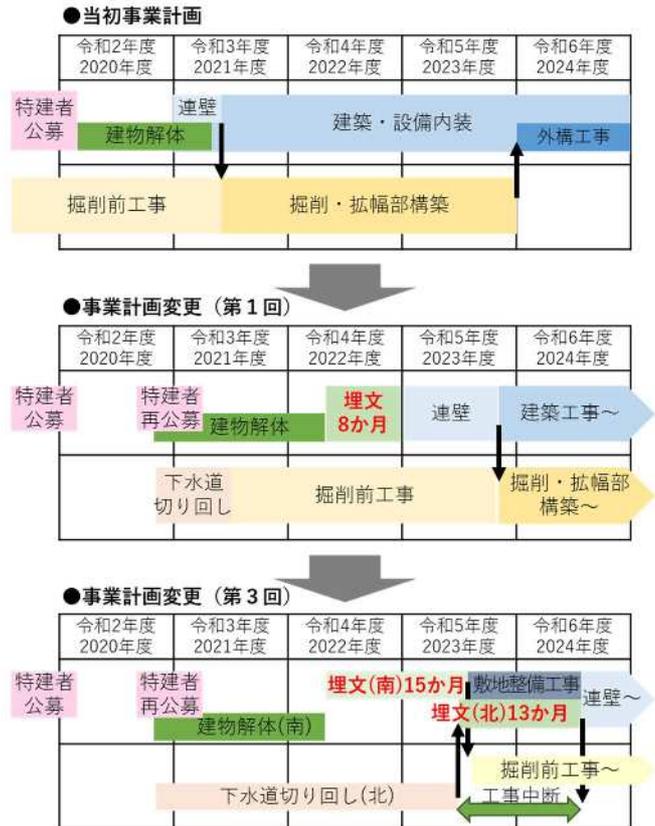


図13 事業期間の延伸状況
(埋蔵文化財調査は「埋文」と略称で記載)

② 発掘調査の進め方

- ・仮囲いで安全対策工事を行った後、既存建物の基礎等の解体後の空洞を、重機が走れるよう砂による埋め戻しを実施。
- ・発掘調査のためにGL-5m程度の掘削をすることから、調査時に土砂崩れが起きないように鋼矢板を打設。打設に当たり、支障となる建物基礎や地下室などの既存構造物を事前に特殊な重機でくり抜く必要があり、これら大掛かりな付帯工事を実施。
- ・鋼矢板打設後、調査面の深さまで遺構等を損壊しないよう慎重に掘削すると同時に、支障となる既存建物の基礎や地下室の解体・撤去を実施。
- ・掘削が進むにつれて、鋼矢板を支える切梁を設置。(写真4参照)
- ・掘削完了後、護岸等の調査を行い、調査後は調査範囲を全て埋戻して調査完了。



写真4 埋蔵文化財調査の様子

③ 発掘された埋蔵文化財について

東京都埋蔵文化財センター報「たまのよこやま」137号（令和6（2024）年6月28日発行）から引用し、発掘された埋蔵文化財についてご報告する。

今回調査した港区No.119遺跡及びNo.218遺跡は、JR高輪ゲートウェイ駅の北西500mに位置する。絵図・文献等によれば、江戸時代は旧東海道に沿う海岸部の「荷上場」で、寛永16（1639）年以降は芝車町（通称「高輪牛町」）として、京都の牛持人足の牛小屋が軒を連ねていた。明治時代は国指定史跡「高輪築堤第7橋梁」の陸側対岸で、「車町河岸」と記されている。明治以降に旧東海道から高輪築堤間の埋め立てが進み、最終的に敷地境の水路石垣が築かれている。その後、昭和以降は宅地へと変わっていくが、ごく最近まで水路として名残をとどめていた。

また、今回の調査で、埋め立てに伴う過程が明らかにされてきている。

No.119遺跡では、江戸時代の東海道の石積護岸・杭列跡、土取り穴等、明治時代埋め立ての石積護岸・船着き護岸（荷上場）・建物跡・井戸跡等が、No.218遺跡では、明治時代以降の水路石垣が検出されている。東海道の石積護岸は、調査区の南北175mに渡って検出され、本来は8から10段ほどの高さがあったと想定されているが、1段のみや既に取り外されていた場所もあり、取り外された石積は高輪築堤の工事に転用されたとも言われている。

発掘された遺跡のある場所は、江戸の玄関口である「高輪大木戸跡」（国指定史跡）の南側に位置し、陸路と海路の結節点に当たる。写真5は、江戸時代に整備された東海道の石積護岸の検出状況で、「荷上場」付近と推定され、根石を含めて3段の布積みによる護岸が残されていた。背面盛り土内には構築時の土留板柵も見つかっている。護岸の積石（間知石）の多くは安山岩で、石の小面は一辺約60cm～70cm、控え長は約80cm～100cm、重さの平均は300kgで、500kgを超えるものもある。



写真5 江戸時代の石積護岸河岸



写真6 明治時代の石積護岸（左）と護岸下の枕木・杭岸（右）

写真6は明治時代の護岸で、杭・枕木・胴木の基礎構造の上に間知石の布積みにより構築されている。石積は最大10段で、高さは2.5m～3.5mあり、おおむね2段目から3段目付近が当時の海水面に当たる。

車町河岸遺構は、江戸時代の旧東海道、高輪大木戸跡と一連の遺構で、河岸の範囲は隅角石に挟まれた約20mで、北側には4段の雁木（階段状の石積）、南側には石畳を傾斜させた荷上場の車路（スロープ）が設けられ、船着場として機能していたようである。明治5（1872）年の

新橋・横浜間の鉄道開業後、高輪築堤第7橋梁の水運と陸運をつなぐ遺構として高く評価されており、有識者や文化財行政（文化庁、東京都教育庁、港区教育委員会）から江戸時代の護岸と併せて現地に保存するよう求められていたが、再開発ビルの建築に支障となることから、将来の敷地内に遺構の一部を移築し保存していく方向で協議を進めている。（図14参照）



図14 高輪築堤第7橋梁と車町河岸

2-3 埋蔵文化財調査の規模拡大と事業期間の延伸

高輪築堤の発掘を契機に、当地区における埋蔵文化財調査が大掛かりになったことは以上のとおりであるが、これに伴い、事業計画にどのような影響があったかを時系列で報告する。

(1) 令和元(2019)年度（特定建築者公募時点）

令和2(2020)年1月から、当地区において「特定建築者（以下「特建者」という。）」の募集を開始した。特建者とは、市街地再開発事業で整備する再開発ビルを、施行者に代わり民間事業者等のノウハウや資金力を生かして建築させる制度である。ところが、都が当初設定した事業期間や事業費では事業実施が困難ということで応募者が出なかった。理由の一つに、当時は埋蔵文化財調査を建築工事と並行して実施する想定だったことが挙げられる。

(2) 令和2(2020)年度（特定建築者再公募時点）

令和2(2020)年12月の特建者再公募に合わせ、埋蔵文化財調査の実施期間として8か月を加え、全体で3年の事業施行期間延伸等の事業計画変更を行った。これにより、令和3(2021)年6月に特建者として東急不動産(株)と京浜急行電鉄(株)が選定された。

また、特建者再公募と並行し、従前権利者から用地及び建物の取得を行った。このうち、もともと更地だった4か所で試掘調査を行ったところ、江戸時代の護岸と明治時代の護岸の存在と、およその深さを確認することができた。（図15参照）

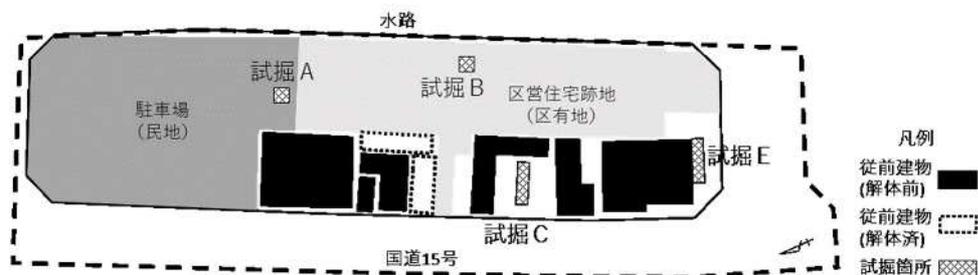


図15 令和2年度の状況図

(3) 令和3(2021)年度（高輪築堤発掘が周知された頃）

令和2(2020)年度の試掘結果に基づき、都市整備局は文化財行政（文化庁、東京都教育庁及び港区教育委員会）と協議を開始した。折しも、隣接するJR用地で高輪築堤が発掘され、その調査・保存について活発に議論されている時期であったため、当地区についても、高輪築堤

との関係性を調査するよう指導がなされた。このため、令和3(2021)年9月に都市整備局と東京都埋蔵文化財センターが協定を締結し、まずは高輪築堤の対岸に位置する水路石垣と明治時代護岸の間の状況を調べるトレンチ調査を実施することになった。

また、敷地北エリアでは、令和3(2021)年3月から東京都交通局により、拡幅する駅施設の支障となる下水道管の切替工事も同時並行で進んでおり、細長い敷地内でのヤード取り合いの調整をしていたが、交通局ヤード内で「北横仕切堤」が発掘されたことにより工事が中断。この時点での埋蔵文化財調査完了予定時期は令和5(2023)年8月末であった。(図16参照)

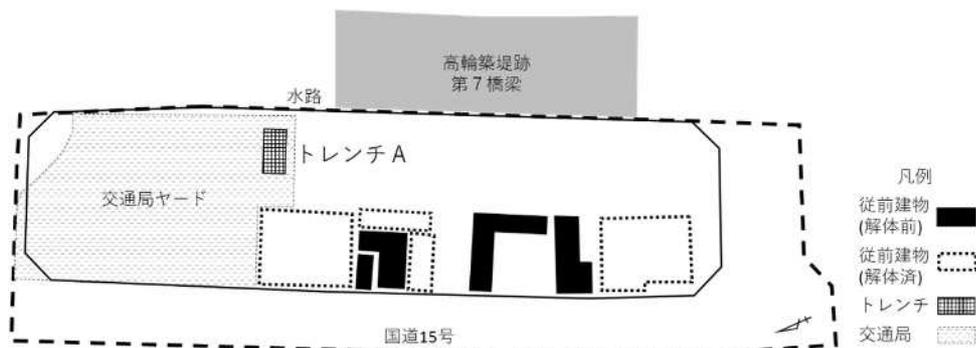


図16 令和3年度の状況図

(4) 令和4(2022)年度から令和5(2023)年度

令和4(2022)年6月に従前建物が全て解体されたため、同年8月から令和5(2023)年9月まで敷地南エリアの2区及び3区において江戸時代の護岸と明治時代の護岸の本格的な調査を開始した。護岸はGL-5mの深さまでであったため、鋼矢板を打設する大規模な調査となった。また、2区及び3区では3か所で汚染土を掘削除去しながら調査を実施した。(図17参照)

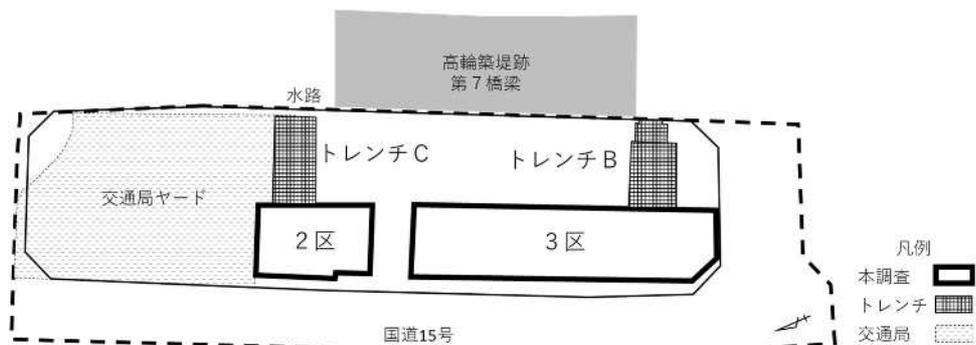


図17 令和4年度から令和5年度の状況図

(5) 令和5(2023)年度から令和6(2024)年度

令和5(2023)年10月から敷地北エリアの1-1区及び1-2区と、高輪築堤の対岸陸側に位置する水路工区の石垣の調査を開始した。この期間は狭い敷地内で、特建者による敷地整備工事と、交通局による掘削前工事、JR東日本による地域冷暖房の洞道施工に向けた準備工事を行う必要があったため、ヤード調整をしながらの調査となったが、工程管理を徹底し、令和6(2024)年10月に無事完了した。(図18参照)

しかしながら、当初は8か月の予定で始まった調査は、調査範囲が徐々に拡大したため、最終的にはトータルで約3年の期間を要することとなった。

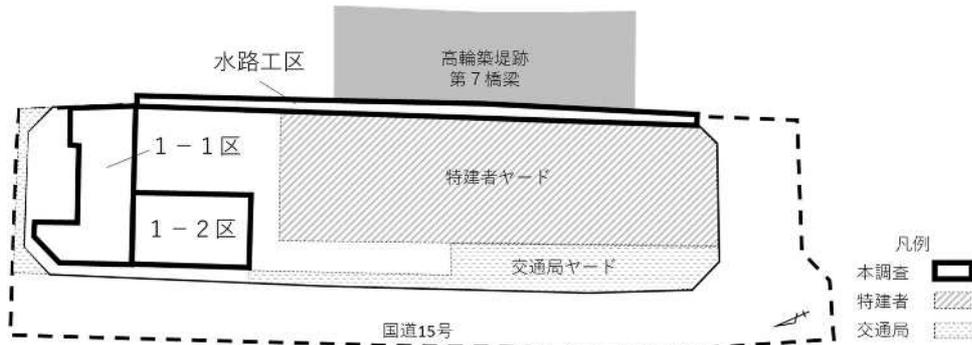


図 18 令和5年度から令和6年度の状況図

(6) 事業期間の延伸

以上のとおり、高輪築堤跡の発掘に伴い当地区の埋蔵文化財調査の必要性が高まり、当初想定していた調査の規模が拡大したため、これまでに2回の事業期間の延伸を行っている。(表2参照)

表 2 事業期間の延伸の状況

	告示	事業完了時期と延伸理由	
当初	平成31年2月	平成37(2025)年3月31日	—
第1回変更	令和2年11月	令和10(2028)年3月31日 ※3年延伸	・特定建築者の再公募 ・解体工事・埋蔵文化財調査・建築工事の工期の確保
第2回変更	令和4年9月	※事業完了時期の変更なし	
第3回変更	令和6年10月	令和15(2033)年3月31日 ※5年延伸	・新たな埋文発見による下水道切り回しの遅れ ・埋蔵文化財調査の規模拡大による建築工事の同時施工不能 ・交通局工事範囲での埋蔵文化財調査期間の追加

2-4 高輪築堤第7橋梁の現地保存に伴う区画道路2号の計画変更

令和3(2021)年9月に史跡指定された高輪築堤第7橋梁は、JR東日本が設置した高輪築堤跡保存活用計画等策定・検討委員会において保存活用計画の検討が行われた。この中で、第7橋梁の上部に計画されていた区画道路2号(幅員12mの2車線道路)については、「可能な限り遺構への車両荷重影響を低減できる案を検討する」よう委員会より提言が出されたため、都市再生機構及びJR東日本が第7橋梁の現地保存と区画道路2号の計画変更について検討を進めている。

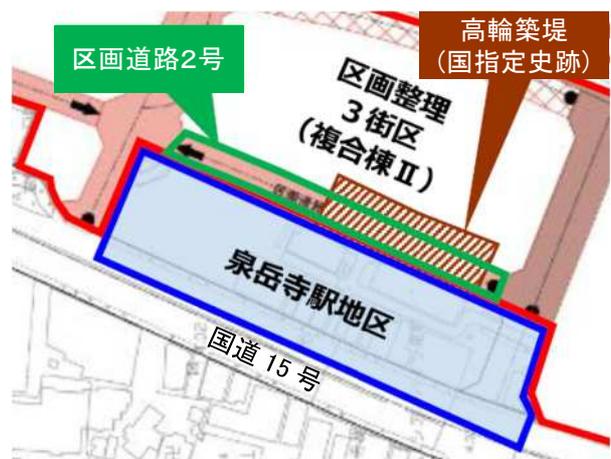


図 19 高輪築堤と区画道路2号位置図

一方、当地区にとって、区画道路2号は地区東側の接道であり、駐車用出入口を設ける重要な道路のため、再開発事業への影響が最小限となるよう、都市再生機構及びJR東日本との協議を続けている。(図19参照)

2-5 権利者対応について

埋蔵文化財調査等の影響により、当地区の事業期間について2回見直しを行ったが、見直しに際しては、再開発事業に御協力いただいている権利者の方々に御理解いただくことが不可欠である。このため、次のような方法で権利者等への対応に努めている。

(1) 地区事務所の開設

地区事務所は、地元・権利者等の現地窓口として開設しており、問合せや相談の受付などを行い、個別・専門的な相談内容については市街地整備部や第二市街地整備事務所の各担当が各種専門家と連携し回答を行っている。また、現場の事業用地管理、測量及び関係機関調整なども行っており、必要に応じて調査や現場立会いをし、関係する事業者等との調整を図りながら事業の円滑化に努めている。(写真7参照)



写真7 地区事務所外観

(2) 説明会の開催

東京都等から、事業推進に関わる重要な事項を権利者や借家人にお伝えする際に説明会を開催している。

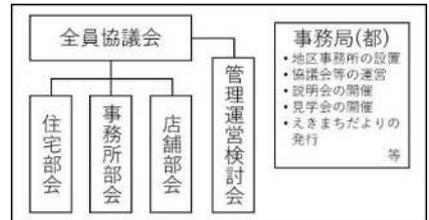


図20 協議会等の体系図 (令和6年度の場合)

(3) 協議会等の開催

今年度の当地区は、図20の体系で権利者と協議会等を開催している。説明会とは異なり、各会議の長である権利者の代表が招集し、権利者・東京都・特建者の3者が協力し、会議運営を行っている。



写真8 遺跡見学会 (令和6年7月開催)

(4) 個別相談会の開催

説明会や協議会等の全体の間では聴きづらい権利者等の個別の意向を把握するため開催している。

(5) 見学会の開催

事業への理解を深める場として、これまでに、埋蔵文化財の発掘現場の見学会や先進事例の見学会を開催している。(写真8参照)



図21 えきまちだより

(6) えきまちだよりの発行

権利者・借家人の方々に向けた広報誌として、平成28年度から年3回から4回の頻度で発行している。(図21参照)

3 施設建築物の新築工事について

3-1 施設建築物の概要

泉岳寺駅地区で整備する施設建築物は、住宅、事務所、商業等から成る複合用途の建物で、地下3階、地上20階建、延べ面積約11万2300㎡、高さ約145mとなっている。(図22、表3参照)

今回の建物の特殊性として、泉岳寺駅の改良工事と一体的に整備をすることが挙げられる。現在、幅5mのホームを、幅10mに拡幅するため、国道15号の幅員で収まらない駅施設の一部を当地区の建築敷地に整備するため、建築敷地の一部に区分地上権を設定し、敷地内に地下鉄施設が入り込む計画となっている。(図23参照)

このことから、駅改良工事を担う東京都交通局との調整が事業を進める上で大きなカギとなっており、定例会議等を開催しながら円滑な事業推進に努めている。



図22 建物イメージパース

表3 施設建築物の概要

項目	内容
構造	鉄骨造、鉄筋コンクリート造 鉄骨鉄筋コンクリート造
階数	地上30階 地下3階
高さ	約145m
敷地面積	約8,490㎡
建築面積	約5,400㎡
延べ面積 (容積対象)	約112,300㎡ (約84,900㎡)
建ぺい率	約65%
容積率	約1,000%

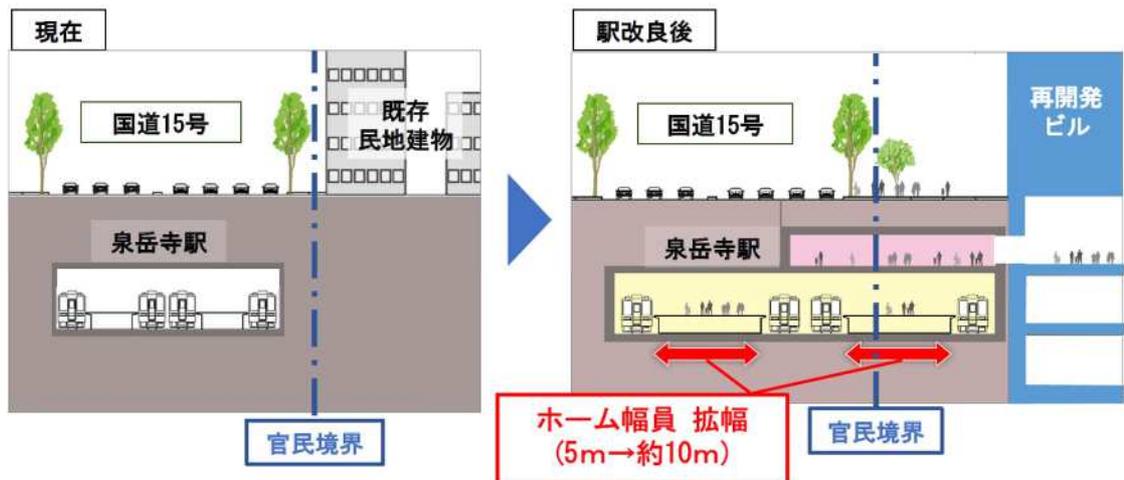


図23 泉岳寺駅改良イメージ

3-2 着工に至るまでの経緯

第二種市街地再開発事業では、再開発ビルに入居を希望する権利者の土地・建物を施行者である東京都が買い取る。そして、これら従前建物については、建築工事を担う特建者に敷地を引き渡すまでに解体撤去する必要がある。

令和2(2020)年に従前建物の売買契約を完了したため、同年8月から東京都の発注で建物の地上部の解体工事を行った。杭等の地中部分の撤去については、埋蔵文化財調査により一部先行撤去を行ったほか、新築地下部分の掘削と並行して撤去を行う予定であるが、泉岳寺駅施設と共有する地中のコンクリート連続壁に支障となる杭は、建築工事着工前に撤去を完了させている。(建築工事とは別に特定建築者と協定を締結し令和6年10月に完了)



図24 従前建物配置イメージ

3-3 建築工事の着工

令和6年度については、高輪築堤の対岸陸側に位置する水路石垣の解体や、前述の地中障害物の撤去工事、埋蔵文化財調査などを並行して進めた。夏場のゲリラ豪雨による埋蔵文化財調査の遅れなどで工程管理に苦労したが、このほど、特建者と施工協定を締結し、工事施工者を鹿島建設株式会社として、令和6(2024)年11月1日に新築工事を着工するに至った。現在山留工事を行っており、今年春頃から地中連続壁工事、夏から本格的に掘削工事に入る予定となっている。(写真9、写真10、写真11参照)



写真9 起工式の様子
(令和6(2024)年11月8日)



写真10 全員協議会会長 光和ビルディング北村社長の玉串拝礼



写真11 建築工事着工後の現場の様子(令和6(2024)年11月)

4 エリアマネジメントについて

当地区を含む品川駅・田町駅周辺地域では、地域の関係者が、まちづくりやエリアマネジメント、地域の付加価値向上の一環として、地域の防災力向上を目的とした「都市再生安全確保計画」を策定し、広域連携連絡会で連携を図りながら、安全安心やにぎわい連携、スマートシティに関するワーキンググループ等の活動を行っている。主な活動範囲は図 25 の青枠内としながら、周辺地域とも広く連携を図っている。

当地区の再開発全員協議会は、昨年度に正会員として加入し、権利者の代表 3 名が、再開発ビルのしゅん工後を見据えて、各種活動に参加している。



図 25 「品川駅・田町駅周辺地域 都市再生安全確保計画」の範囲（図中青枠内）

表 3 広域連携連絡会の会員一覧

会員種別	団体/法人名
正会員	東日本旅客鉄道株式会社
	品川駅北周辺地区市街地再開発準備組合
	株式会社NTTドコモ
	泉岳寺駅地区再開発全員協議会
賛助会員	品川シーズンテラス株式会社
	東京ガスネットワーク株式会社
	東日本電信電話株式会社
	株式会社えきまちエナジークリエイト
協力会員	東京電力パワーグリッド株式会社
	税理士法人ハンズ 青山事務所
特別会員	東京都 下水道局
	東京都 交通局

※高輪ゲートウェイ駅周辺地区広域連携連絡会第 2 回定時総会資料より抜粋

5 おわりに

当地区では、隣接する JR 用地において高輪築堤が発見されたことに伴い、埋蔵文化財調査の意義が高まり、発掘された護岸の石を敷地内に移築保存する検討も進められている。現場の管理を行う第二市街地整備事務所の職員としては、埋蔵文化財調査の範囲が徐々に拡大することで、事業期間が大幅に延伸し、その都度権利者の方々にその説明を行うという気が気でない日々を送ってきたが、今年度は無事終了し、施設建築物の新築工事に引き継いだことは大きな節目であった。この文化財の保存・活用により、地域の歴史・風土を残した愛着の持てる再開発ビルとなるよう、事業完了まで着実に事業推進に取り組んでいく。