

第5章 現状と課題

本章では、各地区の遺構の保存や見学、整備に関する現地の状況と、史跡全体の保存管理体制や利活用の状況を整理し、常盤橋門跡の保存活用整備の課題を明らかにする。なお、現況の整理にあたっては、要素ごとに現状と問題点のまとめを行った（112ページ～115ページ参照）。

第1節 保存管理の現状と課題

保存管理については、史跡指定地内と史跡指定地外では文化財保護法上の位置づけや、管理の状況が異なるため、史跡指定地内と史跡指定地外に分けて現状と問題点を整理し課題を抽出した。

1 現状

(1) 史跡指定地内

各地区の現状と問題点は以下の通りである。なお、地区の現状と問題点をまとめるにあたって、要素ごとの現状と問題点の整理を行った。

1) 常盤橋門枅形跡

常盤橋門枅形跡には、見学対象となる文化財・文化資源や視点場が多く所在する。外からの目線においても、千代田区道104号線を隔てた東京駅八重洲口一帯から最もみられる場所に位置しており、多くの見学者にとって史跡への入口となる。

常盤橋門枅形跡においては、地上に見えている枅形門石垣を中心とする遺構の保存と未調査の部分も含めた地下遺構の保存の2つを行ってきた。

前者の地上に見えている遺構の内、南北に分かれる枅形門石垣については、石垣が脆弱であるため、近年、約20～30年に一度の頻度で修理工事が必要な状況が生じている。昭和44年の首都高速道路八重洲線建設時に解体された部分の石垣内部構造が、栗石構造から山砂に置換されたことや、基礎が地形杭と土台木の在来構造からコンクリート土台に変更されていること、首都高速道路のスラブ上にヒューム管を立て、その上にコンクリート土台が設置されていることなどが考えられる。最新の修理工事となった平成24年度からの工事でも、こうした状況を克服するには至っていないため、石垣の孕み出しやズレ等の状況は今後も発生するものと予想される。発生のきっかけとなり得る事象としては、地震等の自然災害の他に、上下の揺れを伴う工事や車両等による振動が挙げられるが、現在及び将来の近隣都市施設の状況から影響は避けられないものと考えられる。

石垣以外の地上遺構についても、石垣と連続する雁木や土破等は同様の振動に対する懸念がある。また、遺構が土によって構築されている部分については、日本橋川が越水した場合の被害についての想定も必要である。

後者の地下遺構については、令和元年に南西角の地下遺構が発見されるなど、まだ不明な部分が多い。現状では十分に全体を把握できていないため、今後も継続的な調査等が必要である。こうした状況の中でも区道部分等では工事が発生する可能性があり、不時出土等への対応が必要である。

2) 常盤橋

史跡見学に加えて一般の通用も想定される。地上に見える石橋本体の他に石橋の構造補強部や近世の常盤橋（木橋）の遺構が水面下に所在することが確認されている。また、橋の下部に日本橋川が含まれるため、河川との関係に配慮が必要となる。

常盤橋は令和2年度に修理工事が完了したが、現時点では、今後の継続管理のルールが設定されていない。

現在は健全な状態だが、将来、生じうる自然災害や河川工事での変状について想定が必要である。同様の想定は、常磐橋内に内包される近世の地下遺構等や日本橋川左岸の橋詰遺構についても必要である。

設置物の管理においては、区境をまたぐ位置にあるため個々に管理者が異なる場合がある。

(2) 史跡指定地外

1) 史跡指定地外の遺構の現状

史跡指定地外は、現状では文化財保護法に基づく史跡としての保存管理が適用されていないが、桁形門南西角と常磐橋左岸橋詰には地下遺構の存在が確認されている。このうち桁形門南西角については埋蔵文化財包蔵地として登録され、令和2年度から周知している。

また、地下遺構等は確認されていない桁形門北西角も桁形門本来の姿を体感させる上では欠かすことのできない場所であることから、条件が整った段階で調査対象とする。



図5-1 視点場からみる常磐橋と日銀本店本館

2) その他計画対象地内の現状

常磐橋プロジェクトで史跡指定地と共に都市公園として整備されることが予定されている範囲は現在 JFE 商事ビルが存在する。日本橋川に面した北東部分は、常磐橋を側面から一望することが出来る場所で、視点場としての開放に最適であるため、公園整備にあたっては景観保全に十分に配慮する必要がある。

その他計画対象地内には、震災復興橋梁・常盤橋及びその橋詰遺構等の関連する文化財が含まれる。これらの遺構の保存管理は史跡そのものと同一ではないが、それぞれに対応する法令等に遵じて適切に保存が図られなければならない。ただし、常盤橋門跡と密接な関連を持つ遺構が新たに発見された場合には、史跡と一体の保存管理を行う必要がある。

また、史跡の活用の観点においては、この地区全域が史跡見学の動線または視点場としての機能を有する。このため、清掃・浚渫等の美観管理については管理者間の協力が必要である。

2 課題

(1) 桁形門石垣の保存管理方法の検討

現存する桁形門石垣は昭和44年の首都高速道路八重洲線建設の際の解体により脆弱な構造となっており、首都高速道路地下化工事も予定されていることから、その保存対策を含めた保存管理方法について検討が必要である。

(2) 常磐橋の保存管理方法の検討

日常的な維持管理および定期点検の方法について検討が必要である。また、今回の修理工事の成果を踏まえた維持修繕の基準についても今後、検討を行う必要がある。

(3) 地下遺構の分布および状況把握

現状では史跡内外の本質的価値を構成する遺構の把握が充分ではないため、遺構の分布および状態を把握するための発掘調査を計画的・継続的に実施していく必要がある。また、史跡の来歴や近世近代を通じた遺構の機能や修繕の履歴を明らかにするために、文献資料の調査も引き続き行っていく必要がある。

(4) 史跡指定地外の遺構の保存

追加指定地区で確認されている遺構については、史跡への追加指定を行うために調整を図っていく必要がある。

その他、史跡指定地外で本質的価値を構成する遺構が発見された場合の保存対策についても、検討が必要である。

(5) 史跡の景観と環境の保全

史跡内外の景観や歴史的風致の保全、清掃等の美観管理、日本橋川の水質や水辺景観の保全等、史跡周辺の環境と景観の保全について検討が必要である。

第2節 活用の現状と課題

活用については、活用の種類ごとに現状と課題を整理した。

1 現状

(1) 史跡の利活用の現状

常盤橋門跡は、常磐橋と枡形石垣の修理工事のために約9年間封鎖した状態となっていた。現在、修理工事に伴って発生した史跡の旧材や復元のための試験施工に用いたモックアップ等が多数所在しており、活用の機会を待っている状態である。修理工事以前に設置していた文化財サインについても、修理工事に伴って撤去したままになっている。

こうした状況から封鎖前と比較しても史跡と公園の活用が充分に見られない。



図5-2 試験施工に用いたモックアップ

(2) 史跡価値の公開および普及活動の現状

現在、枡形石垣の全体像や調査研究の成果を見学できる施設は、枡形門石垣のみである。古写真や文書、出土遺物等の関連資料についても、所有者・管理者がそれぞれ異なっており、すべてを一覧できる環境は整えられていない。

常磐橋については、常磐橋が創建当時の全体形を復元したものとして見学対象となる。ただし、個々の意匠や構造、または歴史について可視化された説明表示は未設置の状況である。

調査研究においては、近年では枡形門石垣・常磐橋の修理工事や、千代田区道部分をはじめとする周辺の開発工事に伴う試掘調査等の中で一定の成果が挙げられている。しかし、その成果を発信し周知を行うための刊行物等は配備されていない。

(3) 立地特性および周辺の文化財・文化資源の活用の現状

常盤橋門跡は大手町地区と日本橋地区の境に位置し、東京駅にも近接する場所に立地する。また、周辺には江戸城跡の関連文化財や近代の国指定重要文化財建造物が集積するなど、東京の文化観光の拠点となり得る条件を備えている。千代田区都市計画マスタープランでも、内濠や日



図5-3 重要文化財東京駅丸の内本屋

千代田区観光協会「VISIT CHIYODA」より(2023年1月)
<https://visit-chiyoda.tokyo/app/spot/detail/1>

本橋川から連続する歩行空間と史跡を一体的に整備し、自然と歴史が体感できる空間の構築が課題となっている。

2 課題

(1) 利活用のための環境整備の検討

常磐橋と枅形石垣の修理工事のために、約9年間封鎖した状態が続いていた史跡常盤橋門跡を全面的に公開し、利活用できる環境を整えていく必要がある。

(2) 史跡価値の発信と普及活動の推進

調査成果に基づいた常盤橋門跡の価値や特色を分かりやすく示すための展示手法の検討や、調査成果をはじめとする史跡価値の発信機能の強化が必要である。また、常盤橋門跡の価値を広めるための普及活用事業を推進していく必要がある。

(3) 関連文化財・文化資源と連携した活用事業の検討

江戸・東京の文化観光資源としての活用を図っていくために、江戸城跡や江戸城外堀跡をはじめとする江戸城関連史跡や、周辺の重要文化財建造物など関連文化財や文化資源と連携した活用方策について検討する必要がある。

(4) 立地特性を活かした活用事業の検討

東京駅に近く、内外からの集客を見込める都心部に位置する立地特性を活かし、多くの人が楽しみながら歴史文化に触れ学べるような活用事業を検討していく必要がある。

第3節 整備の現状と課題

整備については整備実施が検討される要素ごとに現状と課題を整理した。

1 現状

(1) 本質的価値を構成する遺構の現状

常磐橋は修理工事によって創建当初の姿となったが、現存する枅形門の遺構は、本来の姿の約半分程度のみが遺存している状況である。このため、現状では枅形門全体の規模や形態を体感することは難しい。日本橋川（外堀）の土塁についても現状では全く確認することが出来ない。

(2) 見学のための施設等の現状

活用の現状でも述べたように、史跡の全体像や調査研究成果を見学できる展示施設が設置されていないため、史跡価値の公開や周知が充分に行えない状況となっている。

史跡見学の上では、現地展示が未整備である。修理工事以前に設置していた文化財サインについても、修理工事に伴って撤去したままになっており、整備後の現地の状況に合わせた再設置が必要である。

(3) 利便施設の現状

見学や学習のみでなく、広く憩いや観光拠点として常盤橋跡を活用するための利便施設は、現在は未整備の状況である。照明については、公園施設としての照明のみが設置されており、石垣のライトアップなど、史跡を充分に活用した整備が行われていない。江戸城関連遺構のライトアップについては、日比谷濠、馬場先濠等で先行す

る事例があり、夜間も人流の絶えない場所ではいたずら防止などの効果も期待されている。

また、常磐橋跡に親水空間としての機能を付加する親水テラスや、水上からの関連文化財・文化資源の見学、観光を可能とする常磐橋防災船着き場の整備活用も現状では成されていない。

(4) 植栽・景観等の現状

枅形門跡内は9年におよぶ常盤橋門石垣と常磐橋の修理工事の影響で、地表面に凹凸が出来、雨水が滞水するため現在は仮整備としてアスファルトで舗装されている。史跡として相応しい景観とは言い難い現状である。

公園内の植物は、桜をはじめとして公園の利用者に親しまれてきたものもあるが、史跡本来の姿に即した樹種の選択や配置の検討は行われていない。将来の根はりを想定した地下遺構への影響に関する検討も必要である。

また、将来、上空を通過する首都高速都心環状線が除却されることが予定されているため、これまではあまり検討されてこなかった上部からの視点への配慮が必要な状況が生じることとなる。防災船着場の整備・活用が可能になれば、水上からの見学も可能となるため、周辺護岸や水上からの景観にも配慮が必要である。



図5-4 江戸城石垣ライトアップ

環境省皇居外苑管理事務所 HP より (2023年1月)

http://61.125.139.30/garden/kokyogaien/topics/post_240.html



図5-5 首都高速道路都心環状線

2 課題

(1) 枅形門全体の規模と形態の顕在化

枅形門の遺構を保存しながらその規模や形態を体感できる整備を行い、常盤橋門跡と常磐橋から成る史跡のすがたを顕在化させる必要がある。

(2) 史跡の本質的価値を示す展示解説の検討

史跡の本質的価値を理解することが出来る史料や、調査及び修理工事の成果を展示解説するための施設（展示施設、解説板等）及び、解説ツール（パンフレット、モバイルアプリ等）について検討が必要である。

(3) 幅広い活用が可能な施設整備の検討

常盤橋門跡が憩いや文化交流、江戸城関連遺跡や歴史的橋梁群の拠点として、幅広く利用できるように施設整備について検討が必要である。

(4) 史跡にふさわしい植栽および景観整備の検討

史跡周辺の緑化については、歴史的な植生に配慮した樹種の選択や緑化位置等の基準設定が必要である。史跡に相応しい舗装や史跡を眺望できる視点場のための景観整備、水辺からの景観整備についても検討が必要である。

第4節 管理・利活用体制の現状と課題

1 現状

(1) 保存管理の体制の現状

1) 管理体制の現状

史跡の保存管理は、千代田区文化財所管課が窓口となって行っている。文化財保護法の定める現状変更許可に関わる協議・申請は、千代田区文化財所管課が申請者と協議を行ったのちに、文化庁長官または千代田区教育委員会の審査を経て可否が決定される。

また、公園施設については千代田区公園管理所管課が都市公園法等の法令に基づいて管理を行っている。その他の施設については、占用許可または使用許可の手続きによって公園内に設置されている。

史跡指定範囲内の各要素について、現状の管理の体制は下記の通りである。

2) 調査研究体制の現状

史跡の管理を行う千代田区の調査研究部局としては、千代田区立日比谷図書文化館文化財事務室（千代田区地域振興部文化振興課文化財係）が設置されている。同事務室は常盤橋門跡を専門とする部局ではなく、区内全域のあらゆる文化財を対象とする調査研究部局で、千代田区が設置する文化財の調査研究部局としては唯一のものである。令和4年度現在の専門職員の配置状況は、正規職員7名（歴史民俗3、美術1、史跡埋文3）、非常勤職員（歴史民俗1、史跡埋文2）となっている。

常盤橋門跡に関する調査研究成果を掲載することができる逐次刊行物としては、同事務室が年に一回刊行している「文化財調査研究紀要」がある。同誌は常盤橋門跡を専門とする刊行物ではなく、区内文化財全般を対象としたもので、常盤橋門跡に関する調査報告または研究報告は、令和3年度に南西角石垣の試掘調査報告が掲載された1例のみにとどまる。同様に、管理者以外の研究者、研究機関の調査研究についても、近年は江戸城跡や江戸城外堀跡に比べて事例が乏しい状況である。

(2) 利活用体制の現状

1) 管理者による利活用

平成23年（2011）の東日本大震災以降、順次実施した修理工事のため常盤橋門跡は約9年間封鎖した状態が続いていた。このため、管理者である千代田区は史跡の積極的な普及活用等を実施することが出来ていなかった。封鎖以前には公園として一般に広く開放していたが、平成18年頃からゴミの散乱などが問題化している状況であった。

また、見学に資するガイドマップ等も令和4年度現在では配備されておらず、同事務室が無償頒布している「江戸城外堀跡ガイドマップ」に関連史跡として取り上げられているにとどまっている。

2) 市民団体等の利活用

平成23年（2011）の封鎖以前の史跡及び公園の保存管理においては、市民団体が大きく貢献してきた経緯がある。平成18年（2006）頃から始動した常盤橋プロジェクトは、NPO 法人大丸有エリアマネジメント協会や日本橋地域ルネッサンス100年計画委員会などの後援を受けながら、公園内外の清掃活動に取り組んできた。この活動がもととなって発足した常盤橋フォーラムは史跡の保存とPR活動を活動目的とした団体で、「常盤橋公園桜まつり」や「常盤橋フォーラム講座」などのイベントを開催するなど、官民や有識者を巻き込んだ活動を行っている。

活用に関する利活用の中では、近年、水上観光の活発化が顕著である。現在、日本橋川で水上観光を実施し

ている団体は、NPO 法人、一般社団法人、民間企業など多数が存在しており、そうした観光においても常盤橋門跡は目的地の一つとして人気を博している。一方、地上からの史跡見学は、公園開放以降も目立った動きはなく、水上からのアプローチに比べてやや低調である。



図5-6 日本橋川のクルーズ船

2 体制の課題

(1) 史跡の保存活用を担う専門職員による対応

史跡の保存活用を継続的に実施するために、管理者である千代田区において、今後も継続的に必要な専門知識(歴史学、考古学、建築学等)を有する職員による体制が必要である。

(2) 民間との連携体制の検討

史跡がより市民に親しまれる場となるために、清掃等の維持管理や活用事業、史跡のPR活動等において、市民団体やその他の民間団体と連携した体制整備について検討が必要である。

(3) 関連する自治体・民間の文化財管理者

関連する文化財・文化資源を含めた総合的な活用が可能となるよう、東京都及び中央区との連携体制の構築について検討が必要である。

また、周辺の文化財や博物館・美術館を巻き込んだ活用事業が展開できるよう連絡をとりあうことも必要である。

表5-1 史跡指定地内の各要素の現状と問題点 1

	要素	現状と問題点
本質的価値を構成する要素	杵形石垣遺存部 ・ 渡櫓門東側石垣 ・ 渡櫓門北側雁木および土破法面 ・ 冠木門脇雁木 ・ 杵形虎口南側石垣および土破法面 ・ 杵形虎口内法の平場	【現状】 ・ 杵形石垣は、昭和44年（1969）の首都高速道路八重洲線の建設に伴って西側約3分の2が開削され、現在は杵形東側のみ石垣が遺存している。 ・ 冠木門と渡櫓門の痕跡は残されていない。 ・ 現在確認できる石垣は近世や近代以降に幾度も積み直しが行われた。 【問題点】 ・ 首都高速道路地下化事業が史跡の保存に影響を与える可能性がある。 ・ 石垣の修復や改修に関する履歴が把握されていない。 ・ 土手については豪雨や、日本橋川の越水時の被害についても想定が必要である。
	杵形石垣再構築部	【現状】 ・ 昭和44年（1969）の首都高速道路八重洲線工事の際に開削され、再構築された石垣である。 ・ 再構築時に、内部の割栗石などが山砂に置き換えられていることが判明した。 ・ 工事に際して基礎である胴木が取り払われて、コンクリート基礎の上に石垣が積まれたことが判明した。首都高速道路のスラブ上にヒューム管を立て、その上にコンクリート土台が設置されている箇所があった。 【問題点】 ・ 脆弱な構造となっており、首都高速道路地下化事業や地震等災害で影響を受ける可能性が大きい。
	杵形石垣消失部 ・ 杵形石垣西半部	【現状】 ・ 明治以後の開発等で消失した部分。現状では遺構の表示等を行われていない。 【問題点】 ・ 杵形遺構の全体像を示すことができない。地下遺構の把握が不十分である。
	護岸石垣及び土塁	【現状】 ・ 護岸石垣は日本橋川水面下の部分や隅角部など一部に江戸時代の石垣が残る。土塁は地上部は消滅した。 【問題点】 ・ 調査が実施されていないため、遺構の状況が不明である。
	櫓門、冠木門、大番所	【現状・問題点】 ・ 杵形を構成する重要な要素であるが、遺構が消滅しており、その姿を示すことが出来ない。
	杵形門周辺地下遺構	【現状】 ・ 史跡指定地外で南西隅角部石垣基底部が発見されており、これに続く遺構が史跡内から発見される可能性がある。 ・ 基底部発見箇所は常盤橋公園に接する歩道であり通行量が多く、地下には公共下水道等が存在する。 【問題点】 ・ 遺構の広がりについて確認調査が行なわれておらず、遺構の範囲が把握されていない。 ・ 歩道や地下埋設物のメンテナンスが史跡の保存に影響を与える可能性がある。
	常盤橋石橋本体 ・ 石橋本体（輪石、壁石、銘標石、水切石、中詰構造、高欄等） ・ 木質系基礎構造（木杭、捨土台、十露盤木等）	【現状】 ・ 明治10年（1877）架橋後、関東大震災後の復興、戦後の復旧などで部材等数替えや取り替えが行われている。 ・ 平成23年（2011）の東日本大震災でも大きな被害を受け、復旧及び一部創建当時の復元を実施した（日建連表彰第2回土木特別賞受賞）。 ・ 高欄の一部は中央区側の都道405号線（外堀通り）の歩道に飛び出しており、道路区域から除外されている。 【問題点】 ・ 定期点検などの維持管理体制について検討を行う必要がある。 ・ 歴史的建造物としての価値の周知が不十分である。 ・ 首都高速道路地下化事業で景観が改善することが予想されることから、常盤橋への眺望点や視点場の設定を常盤橋プロジェクトと連携して検討する必要がある。
	常盤橋周辺地下遺構 ・ 江戸時代橋台遺構 ・ 明治時代橋台遺構	【現状】 ・ 明治期橋台石垣内部に江戸時代の木橋の橋脚や橋台石垣の一部が残っている。 ・ 左岸橋台遺構は中央区側の都道405号線（外堀通り）歩道に位置する。 【問題点】 ・ 首都高速道路地下化事業が史跡の保存に影響を与える可能性がある。 ・ 都道道路区域と史跡指定範囲が重複しており、管理区分が複雑な状況にある。

表5-2 史跡指定地内の各要素の現状と問題点 2

要素	現状と問題点
本質的価値に準ずる価値を構成する要素	【現状】 ・戦争中に金属供出のため撤去されたが、昭和30年（1955）に再建された。現在も史跡指定地南端の区道に面した位置にある。 【問題点】 ・近代の文化資源であることが周知されていない。 ・消失した外堀護岸の土塁の跡に位置している。
	【現状】 ・石垣災害復旧時に取り外され内神田収蔵庫に保管されている。 【問題点】 ・近代の文化資源であることが周知されていない。 ・再設置し、適切に維持管理する必要がある。
	【現状】 ・石垣災害復旧時に取り外され、保管されている。 【問題点】 ・近代の文化資源であることが周知されていない。 ・再設置し、適切に維持管理する必要がある。
	【現状】 ・日本橋川の水を取水するために設置された。現在は使われていない。 【問題点】 ・歴史的な土木遺産の一つであるが、調査がほとんど行われておらず、価値が周知されていない。
その他の要素	史跡の見学または公園の存置に関わる要素 ・史跡案内板、遺構解説 ・園路、ベンチ、転落防止柵、ボラード ・パーゴラ、噴水 ・電気設備、給排水設備 ・公園樹木等 【現状】 ・常盤橋（石橋）修理工事に伴い、資材置き場等とするため、公園は一時閉ざされ、公園施設も撤去された。仮整備後に行われる本整備で再整備が予定されている。 ・柵形内は仮整備でアスファルト舗装されている。 ・昭和8年（1933）開園当時にはパーゴラと噴水が公園施設として存在したが、区道104号線の拡張により噴水（大半が史跡指定地外）は全てが、パーゴラは一部が撤去された。 【問題点】 ・史跡の保存と景観及び利活用に考慮した施設整備が必要である
	その他の都市施設等の要素 【道路】 ・首都高速道路八重洲線（地下） ・首都高速道路都心環状線 ・区道 104 号線歩道 ・都道 405 号線歩道 【現状】 ・日本橋川上を走る首都高速道路都心環状線の地下化事業により、現在地下を通っている首都高速道路八重洲線が拡張される予定である。 ・区道104号線歩道は常盤橋公園に接する歩道であり通行量が多い。 ・都道405線歩道部分は中央区に位置し、都道であるため管理は東京都が行っている。 【問題点】 ・首都高速道路地下化事業が史跡の保存に影響を与える可能性がある。 ・地下化により景観が改善することが予想されることから、史跡への眺望点や視点場の設定を検討する必要がある ・区道、都道のメンテナンスが史跡の保存に影響を与える可能性がある。 ・都道405線歩道部分は、史跡管理者千代田区、所在地中央区、道路管理者東京都と管理区分が複雑になっている。 【現状】 ・史跡指定地西端にある築山付近に東京メトロ半蔵門線の換気口がある。 ・その他、左にあげたような施設の配管が史跡指定地内地下を通っている。 【問題点】 ・構造物等のメンテナンスが史跡の保存に影響を与える可能性がある。

表5-3 史跡指定地内の各要素の現状と問題点 3

その他の要素	<p>【河川関連施設】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・常盤橋防災船着場（一部） ・左岸橋台周辺部親水テラス ・日本橋川高潮防潮堤、防潮板 	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防災船着場の一部が史跡内に存在する。 ・日本橋川の親水空間として整備された親水テラスはが、常盤橋（石橋）の橋台下に存在する。 ・親水テラス周辺に高潮防潮堤、防潮板が設置されている。 <p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設のメンテナンスが史跡の保存に影響を与える必要がある。 ・親水テラスは・親水空間として史跡と一体的な活用が図られていない。
--------	--	---

表5-4 史跡指定地外の各要素の現状と問題点

	要素	現状と問題点
本質的価値を構成する要素	枅形石垣南西隅石垣基底部	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区道104号線の地下にある。東京メトロ半蔵門線鉄道構造物がさらに深く地下に設置されている。なお、遺構は公共下水道工事の際に発見され、下水道管は遺構を迂回するルートに変更された。 ・周知の埋蔵文化財包蔵地に登録されている。 <p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・常盤橋門枅形を構成する遺構であり、史跡指定地内の遺構と一体のものであるが史跡指定地外であり、史跡として文化財保護法上の保護対象となっていない。
	常盤橋構造補強部分 常盤橋左岸橋台遺構	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・常盤橋構造補強部分は常盤橋（石橋）の下部にあり、石橋部分と一体的な構造となっている。 ・左岸橋台遺構は都道405号線（外堀通り）の地下に存在する。 <p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・常盤橋構造補強部分は常盤橋（石橋）と一体のものであるが、史跡指定地外であり、史跡として文化財保護法上の保護対象となっていない。 ・首都高速道路地下化事業、日本橋川の河川改修、浚渫、都道405号線（外堀通り）のメンテナンス工事等、遺構の保存に影響を及ぼす開発、工事等が想定される。
	江戸城外堀沿い土塁跡	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・江戸城外堀の右岸（千代田区側）には堀に沿って土塁が存在した。現在は地上部分が消滅している。 <p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土塁の基底部は存在している可能性があるが、調査が実施されていないため状況が不明である。
	江戸城外堀跡および護岸	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・左岸（中央区側）護岸は埋立てられているが、護岸石垣など遺構は残存している可能性がある。右岸（千代田区側）部分的に江戸時代の石垣が残存している。 <p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都高速道路地下化事業や、河川改修等により遺構に影響を受ける可能性がある。 ・遺構の把握が充分ではない。
本質的価値に準ずる価値を構成する要素	震災復興橋梁常盤橋	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在も日本橋川の右岸と左岸を結ぶ橋として機能している ・千代田区景観まちづくり重要物件である。また、土木学会選奨土木遺産である。 <p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・文化財・文化資源であることが十分に認識されていない。 ・今後予想される修理等に際して、文化財・文化資源としての取扱い方針が定められていない。 ・他の震災復興橋や常盤橋（石橋）との活用連携が成されていない。

その他の要素	<p>その他の都市施設等の要素</p> <p>【道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都高速道路八重洲線（地下） ・首都高速道路都心環状線 ・区道 104 号線歩道 	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本橋川上を走る首都高速道路都心環状線の地下化事業により、現在地下を通っている首都高速道路八重洲線が拡幅される予定である。 ・区道104号線歩道は常盤橋公園に接する歩道であり通行量が多い。地下に枡形石垣南西隅の基底部遺構が存在する。 <p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都高速道路地下化事業が本質的価値を構成する要素の保存に影響を与える可能性がある。 ・地下化により景観が改善することが予想されることから、史跡への眺望点や視点場の設定を検討する必要がある。 ・区道のメンテナンスが史跡の保存に影響を与える可能性がある。
	<p>【地下構造物及び配管等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京メトロ半蔵門線構造物 ・公共下水道施設 ・NTT シールド洞道等 	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京メトロ半蔵門線鉄道構造物は常盤橋門枡形虎口南西隅石垣基底部の地下を通っている。 <p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・メンテナンス工事等により常盤橋門枡形虎口南西隅石垣基底部の遺構に影響を受ける可能性がある。
	<p>【河川関連施設】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・常盤橋防災船着場 ・日本橋川高潮防潮堤、防潮板 	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防災船着場が存在する。 ・高潮防潮堤、防潮板が設置されている。 <p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設のメンテナンスが史跡の保存に影響を与える必要がある。 ・防災船着場は歴史的橋梁など、関連文化財の見学・ネットワーク化の推進に有用であるが、関係機関との協議、調整が必要である。
	<p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JFEビル ・道路、通路 ・自転車・バイク置き場 ・放置自転車集積所 	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JFEビルは解体予定である。 ・地区内に区道が存在するが、廃道となる予定である。 ・JFEビル北側が通路となっており、通路内に自転車・バイク置き場、放置自転車集積所存在する。 <p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の建築物や工作物を適切に除去し、枡形地区と一体的な活用が図れるよう検討が必要であるが、事業主体者が特区の開発事業者であり、計画策定に向けた協議や調整が必要である