

第 1 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会

日時：2020年9月18日(金)9:30～12:00

場所：第1部,第3部 JR 東日本現地会議室

第2部 現地

次 第

○第1部

- (1) 開会
- (2) 委員会概要・設置要綱【資料1、資料2】

○第2部（現地）

- (3) 現地検出状況の確認（2街区（一部）、3街区）

○第3部

- (4) 検出調査の結果および評価について【資料3】
- (5) 今後の調査スケジュール【資料4】
- (6) 4街区検出調査着手について【資料5】
- (7) 品川駅改良工事に伴う調査着手について【資料6】
- (8) その他
- (9) 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。

委員会概要（案）

- 委員会名：高輪築堤調査・保存等検討委員会

- 主催：東日本旅客鉄道株式会社

- 参画委員（五十音順）（案）

- ・老川 慶喜 氏（立教大学 名誉教授：近代経済史・鉄道史）
- ・小野田 滋 氏（鉄道総合技術研究所 情報管理部 担当部長：土木工学・鉄道技術史）
- ・古関 潤一 氏（東京大学 社会基盤学専攻 教授：土質力学・地盤工学）
- ・谷川 章雄 氏（早稲田大学 人間科学学術院 教授：考古学・史跡）

上記参画委員の他、適任者がいる場合は委員会において委員の承認を受け、委員に追加することができる

- オブザーバー

- ・港区教育委員会事務局 教育推進部 図書文化財課
- ・東京都 教育庁 地域教育支援部 管理課
- ・鉄道博物館 学芸部
- ・東京都 建設局 道路建設部 道路橋梁課
- ・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
- ・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

上記オブザーバーの他、適任者がいる場合は委員会において委員の承認を受け、オブザーバーに追加することができる

- 事務局

- ・東日本旅客鉄道株式会社
- ・パシフィックコンサルタンツ株式会社 ※委員会運営等の支援

- 会議は原則として非公開とする。

- 委員会設置の目的・検討内容等は次項の委員会設置要綱（案）に示す。

高輪築堤調査・保存等検討委員会 設置要綱（案）

（名称）

第1条 本委員会の名称は、「高輪築堤調査・保存等検討委員会」（以下「委員会」という。）とする。

（目的）

第2条 委員会は、品川駅北周辺地区土地区画整理事業区域等において発見された高輪築堤その他文化財に関し、文化財及び鉄道構造物の観点から、調査方法及び保存方法等について検討し、必要な助言を行うことを目的とする。なお、本委員会で扱う調査とは、検出調査及び内部構造調査を示すものとし、保存とは、現位置保存・移築保存・記録保存を示すものとする。

（所掌事項）

第3条 委員会は、高輪築堤等に関し、以下の事項について検討し、必要な助言を行うものとする。

- （1）調査の方法について
- （2）調査の結果を踏まえた保存方法等について

（組織）

第4条 委員会の委員は、考古学、鉄道史、近代史、土質力学等の専門家（学識経験者等、別表1）で構成する。

2. オブザーバー（別表1）は委員会に参加し、意見を述べることができる。
3. 委員長は、委員の中から互選、あるいは互選がない場合は、事務局が推薦するものとし、いずれも委員の承認を受けることとする。
4. 副委員長は、必要に応じて委員長が任命するものとする。
5. 委員会には、必要に応じて作業部会を置くことができる。
6. 作業部会は、委員会の構成員（委員及びオブザーバー）のほか、専門的見地から委員以外のもの（以下「関係者」という。）の出席を求めることができる。また、調査方法及び保存方法等について、委員会の意向を踏まえた詳細な検討を行い、必要に応じて検討結果を委員会に報告することができる組織とする。
7. 委員会の構成員（委員及びオブザーバー）として適任者がいる場合は、委員会において委員の承認を受けて、構成員に追加することができる。

（会議）

第5条 委員会は委員長が招集し、委員長が議長として会議を総括する。

2. 委員長は、必要に応じて関係者の出席を求めることができる。

（任期）

第6条 委員の任期は2年間とする。ただし、2年を超えて委員会が継続する場合は、再任を妨げない。

2. 委員が何らかの事由により欠けた場合は、委員会の意向を確認したうえで事務局が

委員を選定することができる。

(事務局)

第7条 委員会の事務局は東日本旅客鉄道株式会社 本社 総合企画本部 品川・大規模開発部に置くものとする。

(守秘義務)

第8条 構成員及び関係者は、この委員会で知り得た情報を事務局の許可なく第三者に漏えいしてはならない。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会に関し必要な事項は、委員会において定めるものとする。

(別表1) 検討体制名簿 (案)

委員長	谷川 章雄	早稲田大学 人間科学学術院 教授
委員	老川 慶喜	立教大学名誉教授
委員	小野田 滋	鉄道総合技術研究所 情報管理部 担当部長
委員	古関 潤一	東京大学 社会基盤学専攻 教授

オブザーバー	港区教育委員会事務局 教育推進部 図書文化財課
オブザーバー	東京都 教育庁 地域教育支援部 管理課
オブザーバー	鉄道博物館 学芸部
オブザーバー	東京都 建設局 道路建設部 道路橋梁課
オブザーバー	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
オブザーバー	東日本旅客鉄道株式会社 構造技術センター
オブザーバー	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
オブザーバー	東日本旅客鉄道株式会社 事業創造本部

高輪築堤調査・保存等検討委員会について

■委員会検討事項

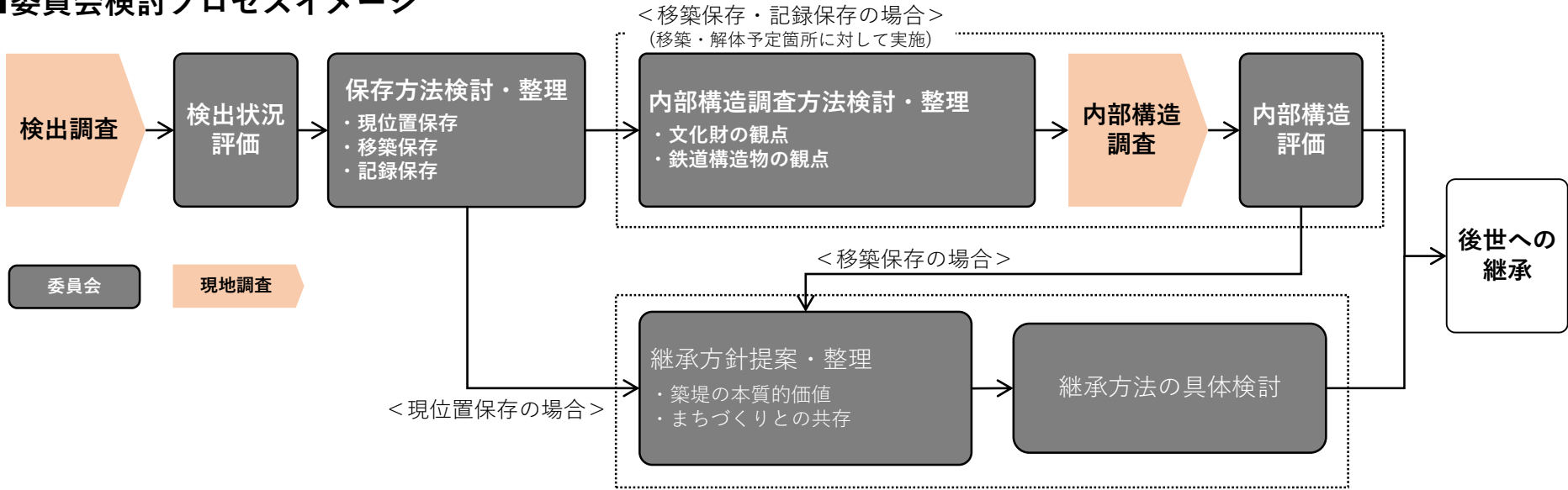
調査に関すること

- ・調査方法（検出調査・内部構造調査）
- ・上記調査結果を踏まえた高輪築堤の評価

保存等に関すること

- ・保存方法（現位置保存・移築保存・記録保存）
- ・後世への継承方法

■委員会検討プロセスイメージ



■委員会スケジュールイメージ

時期	議題	開催頻度
2020年度 ↓ 2024年度	<ul style="list-style-type: none"> ○調査方法 ○調査結果を踏まえた遺構の評価 ○保存方法等 <p style="text-align: center;">調査</p>	<p>1回/1カ月～ 1回/2カ月程度</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ○後世への継承方法 <p style="text-align: center;">保存等</p>	<p>検討状況を踏まえ 今後整理</p>

【参考】埋蔵文化財 保存の考え方

保存

現位置保存

- 現状のまま**土の中で保存**
- 出土状況・出土品を**見える状態で保存**

- ・ 文化財保護法による文化財指定
- ・ 現地での**公開による活用**

移築保存

- やむなく解体する遺構の移築・出土品の保存

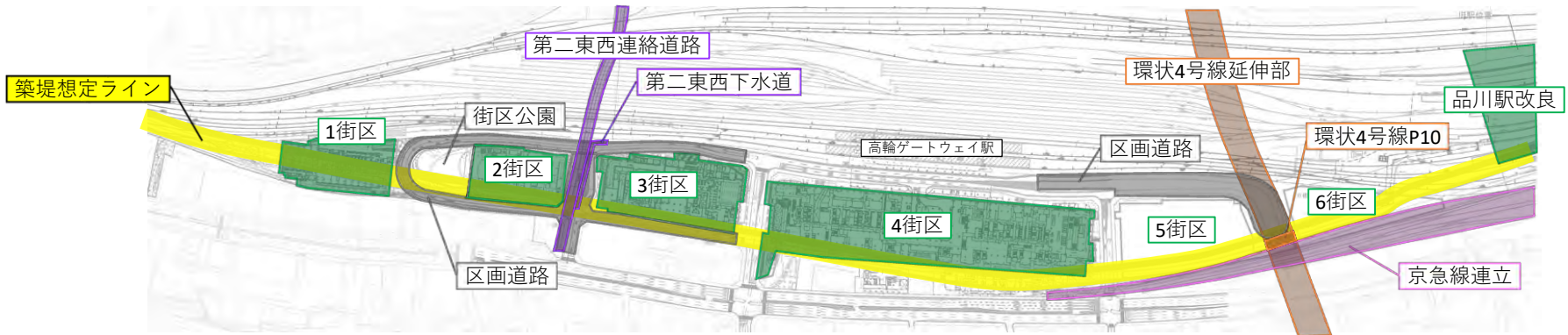
- ・ **遺構の移設**による公開活用
- ・ **出土品の展示**による公開活用

記録保存

- やむなく解体する部分の調査を実施し、記録

- ・ 報告による学術研究等への活用

事業主体	プロジェクト	2020年度				2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度以降
		I	II	III	IV								
			▼現在						▼2024年度 まちびらき (1~4街区)			▼2027年 京急線地平化 環状4号線延伸部 (一部) 供用開始	
東京都	環状4号線延伸部					環状4号線工事							
	京急線連立					地平化工事							
UR	第二東西連絡道路	下水道工事・道路工事											
	区画道路					道路工事							
JR	1街区					本体工事							
	2街区					本体工事							
	3街区					本体工事							
	4街区					本体工事							
	5街区	周辺工事にてヤード使用											本体工事
	6街区	周辺工事にてヤード使用											本体工事
	品川駅改良	本体工事											



計画のあらまし

環状第4号線は、港区高輪三丁目から江東区新砂三丁目に至る延長約28.8kmの都市計画道路であり、都市の骨格を形成する区部環状方向の幹線道路の一つとして放射方向の幹線道路と連絡し、都心に集中する交通を分散化するなど重要な役割を担っています。

また、品川駅周辺地区は、本格的に国際化が進む羽田空港と近接し、2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催や2027年のリニア中央新幹線の開業（予定）も見据え、更なる拠点性の強化が期待されています。

このため、東京都は、平成26年9月に「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」を策定し、その中で拠点性を高める道路ネットワークの1つとして、環状第4号線を整備・延伸することとしました。

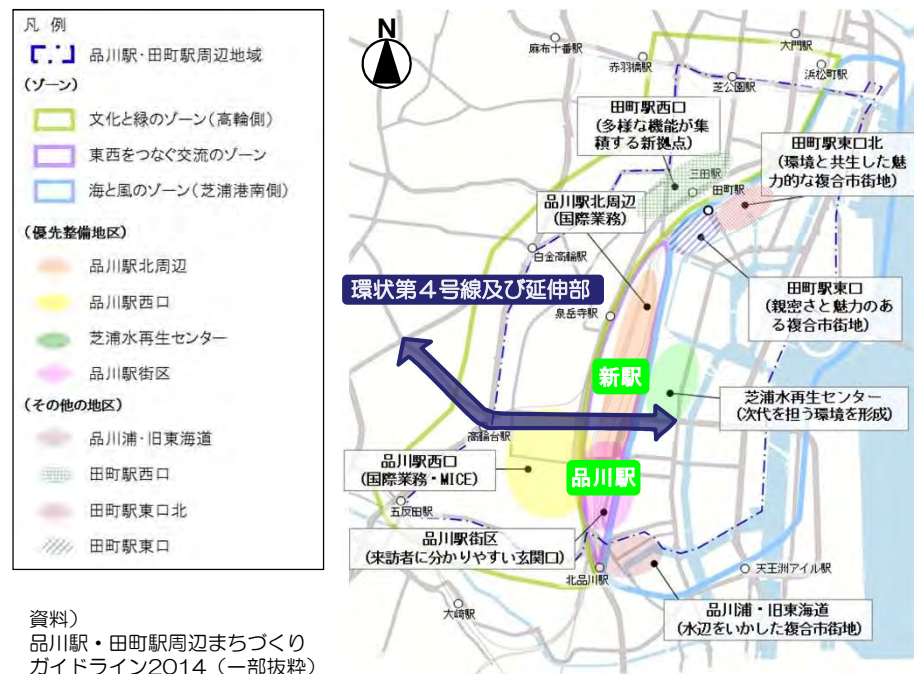
■環状第4号線全体図



■品川駅・田町駅周辺のまちづくり

品川駅・田町駅周辺地域は、「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」とする将来像を掲げ、地区別に将来イメージを設定しています。

環状第4号線及びその延伸部は、地域内外とのビジネス、観光などの多様な交流を促進させる架け橋（東西交流軸）として重要な役割を担います。



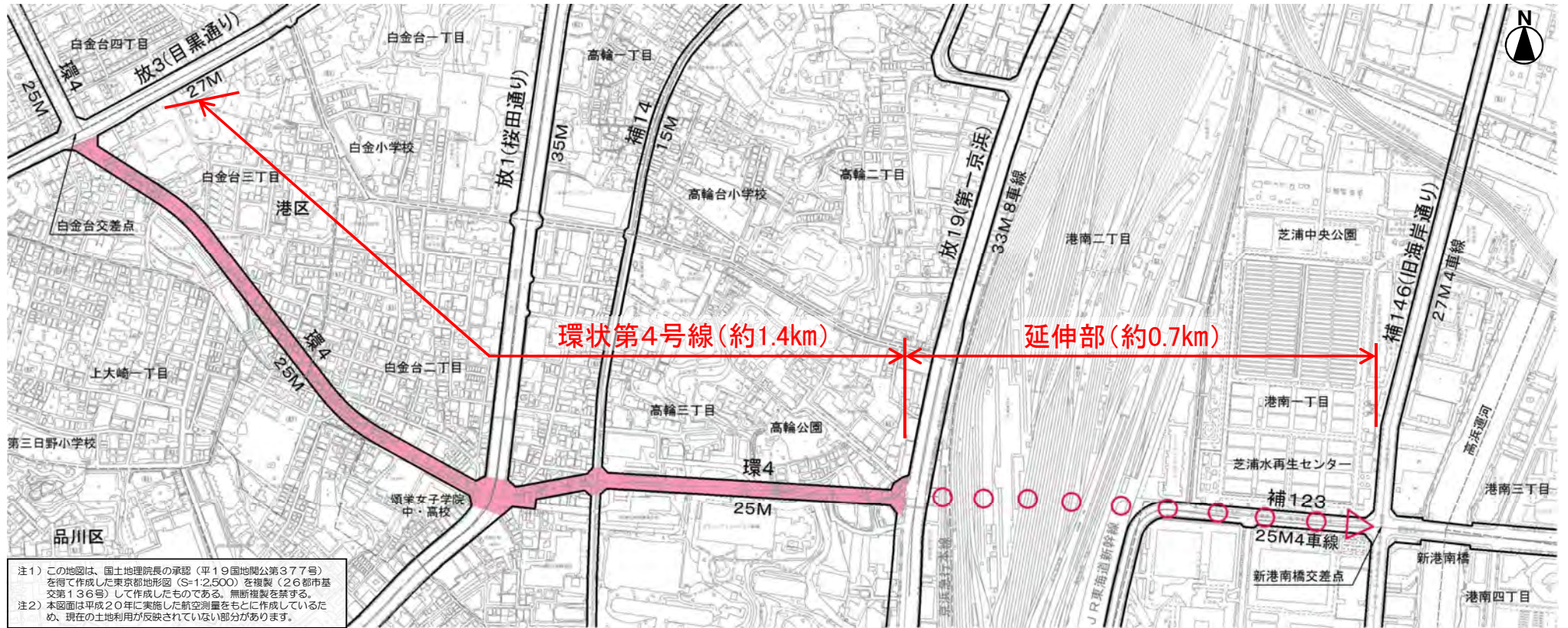
■位置図



計画道路の位置図

■平面図

※本図面は現在の道路計画等を示したものであり、今後、環境調査の結果等を踏まえ、変更を含め検討してまいります。



注1) この地図は、国土地理院長の承認(平19国地関公第377号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2,500)を複製(26都市基交第136号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。
 注2) 本図面は平成20年に実施した航空測量をもとに作成しているため、現在の土地利用が反映されていない部分があります。

■整備事例(外苑西通り)



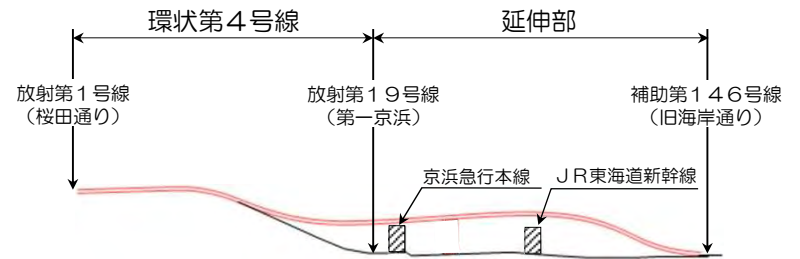
白金台交差点付近



白金台四丁目付近

※写真は整備済区間の事例であり、今後、道路構造などの詳細については、関係機関と調整し検討していきます。

■道路構造の縦断イメージ(桜田通りから旧海岸通り)

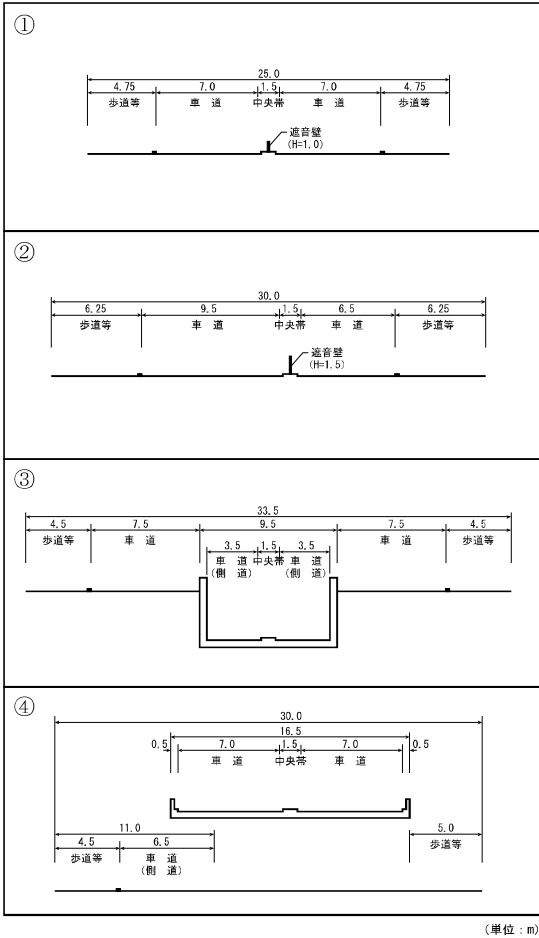


資料) 品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014 (一部抜粋)

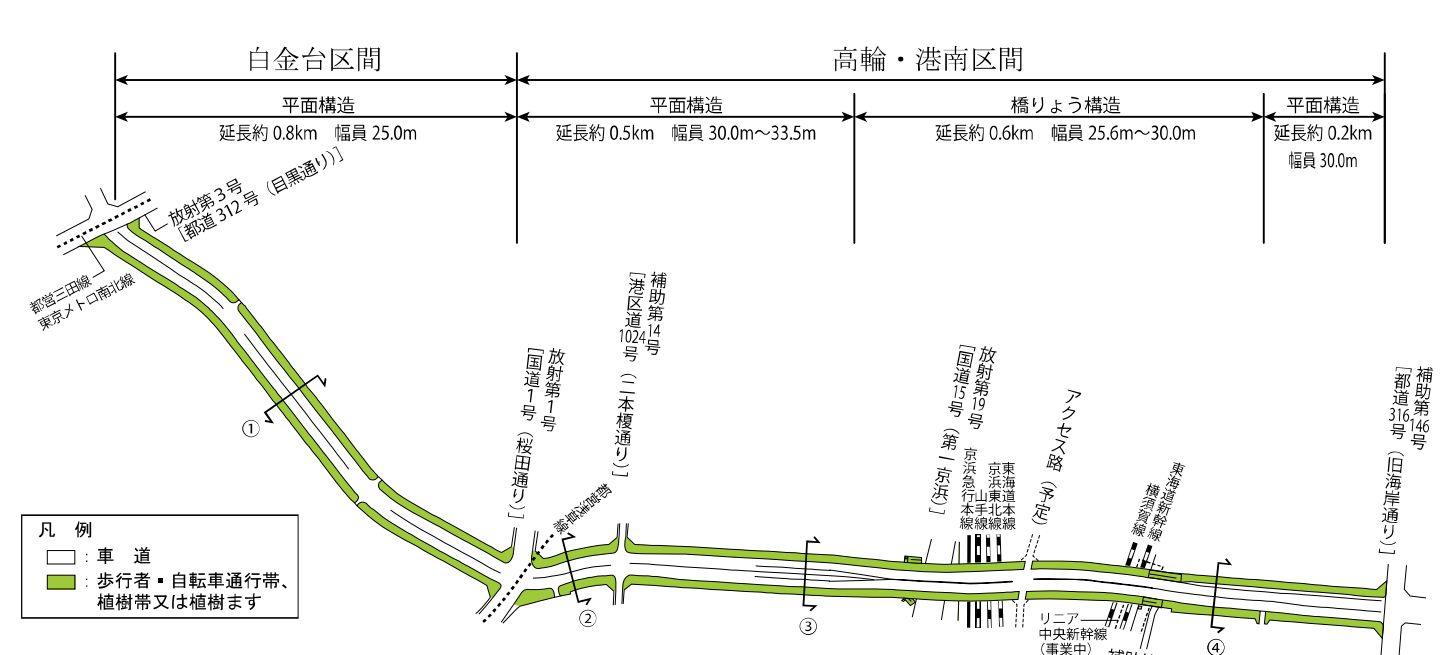
※本イメージ図は道路構造を例示したものであり、今後、環境調査の結果等を踏まえ、変更となる場合があります。



断面図

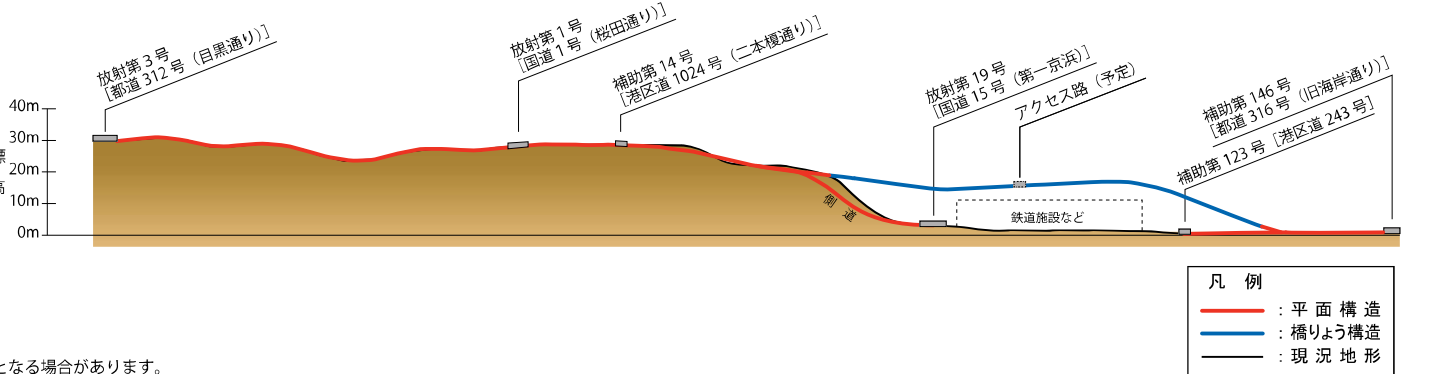


平面図



凡例
 □ : 車道
 ■ : 歩行者・自転車通行帯、植樹帯又は植樹ます

縦断面図



注1) 幅員構成や整備形態については、今後関係機関との調整により、変更となる場合があります。
 注2) 平面構造と橋りょう構造との取付部は、平面構造に含めています。

図 6.2-2 対象事業の概要

京浜急行本線

(泉岳寺駅～新馬場駅間)

連続立体交差事業について

東 京 都
港 川 区
品 川 区
京浜急行電鉄株式会社

事業のあらまし

京浜急行本線の連続立体交差事業は、泉岳寺駅から新馬場駅までの約1.7 kmの区間について鉄道を高架化し、道路と鉄道を連続的に立体交差化するものです。

この事業の実施により、補助第149号線などの3か所の踏切が除却され、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上が図られます。さらに、鉄道により分断されていた地域の一体化や、本事業に合わせた駅前広場などの整備の推進により、安全で快適なまちづくりが実現されます。

本事業につきまして、皆様の御理解と御協力をお願いいたします。



踏切の状況
(補助第149号線・品川第一踏切道)

事業の概要

1 京浜急行本線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業

- ① 区 間 港区高輪二丁目～品川区北品川二丁目
- ② 延 長 事業区間約1.7km
- ③ 構造形式 地下式、地表式、高架式（かさあげ嵩上式）
- ④ 駅 施 設 品川駅 ホーム延長：約221m ホーム幅員：約5m～12m
北品川駅 ホーム延長：約113m ホーム幅員：約2m～5m
- ⑤ 都市計画の変更 平成30年12月21日
- ⑥ 都市計画事業認可 令和2年4月1日

立体化により除却される踏切（3か所）

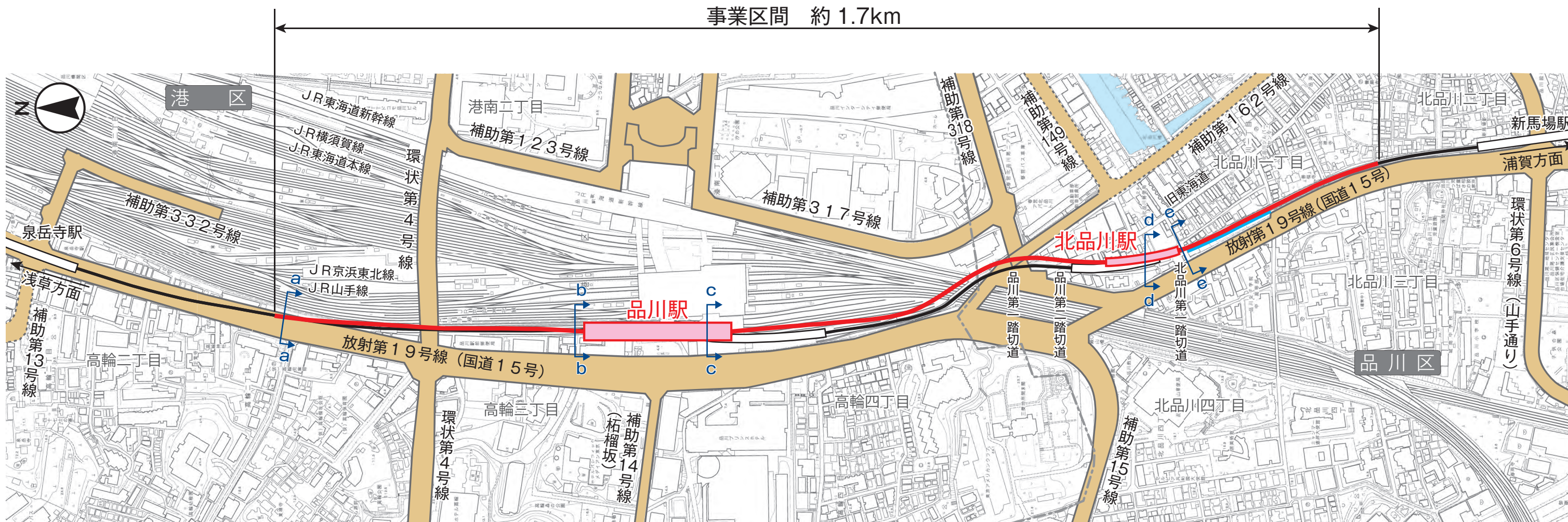
踏切道の名称	道路名称	踏切道の現況幅員	備 考
品川第一踏切道	特別区道 幹線一級4号	24.4m	補助第149号線
品川第二踏切道	特別区道 準幹線30号	8.0m	(大型車の通行禁止)
北品川第一踏切道	特別区道Ⅲ-1号	7.4m	

交差する都市計画道路（立体化予定区間）

都市計画道路名	計 画 幅 員	現 況 幅 員	備 考
補助第149号線	18.0m	18.0m	
環状第4号線	25.6～28.6m	—	

連続立体交差事業の概要図

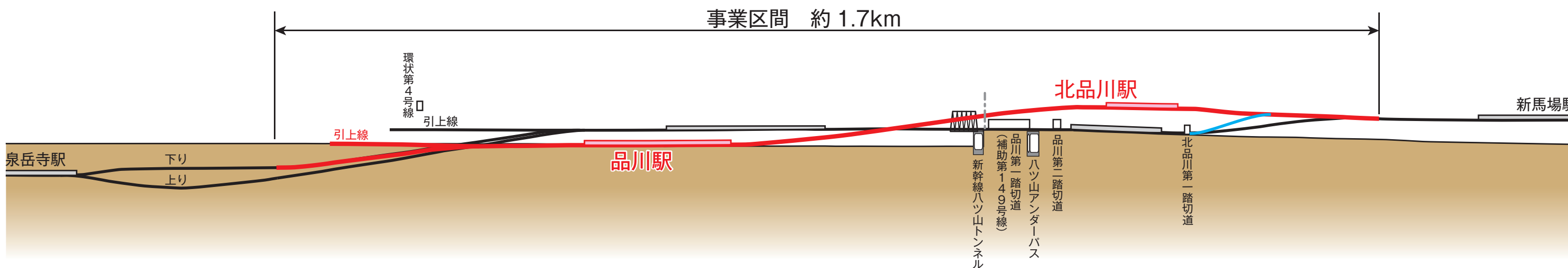
● 平面図



※この地図は、国土地理院長の承認(平24関公第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2,500)を使用(2都市基交第326号)して作成したものです。無断複製を禁じます。この図面は平成24年に実施した航空測量をもとに作成しているため、現在の土地利用が反映されていない場合もあります。

凡例			
	鉄道(現況)		都市計画道路(事業中・完了)
	鉄道(事業区間)		都市計画道路(計画)
	保守用斜路		区境

● 縦断図

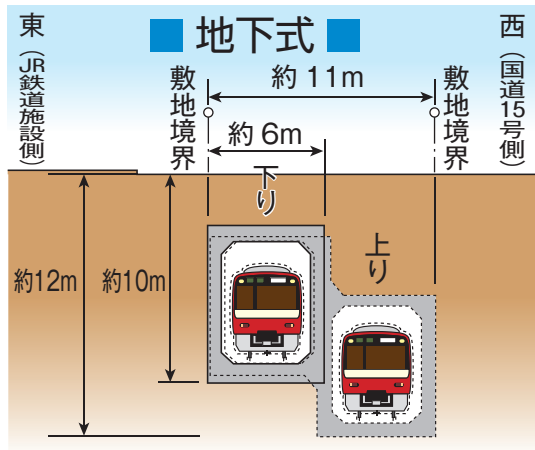


連続立体交差事業の概要図

標準横断図 (泉岳寺側から新馬場方面を見た図です。)

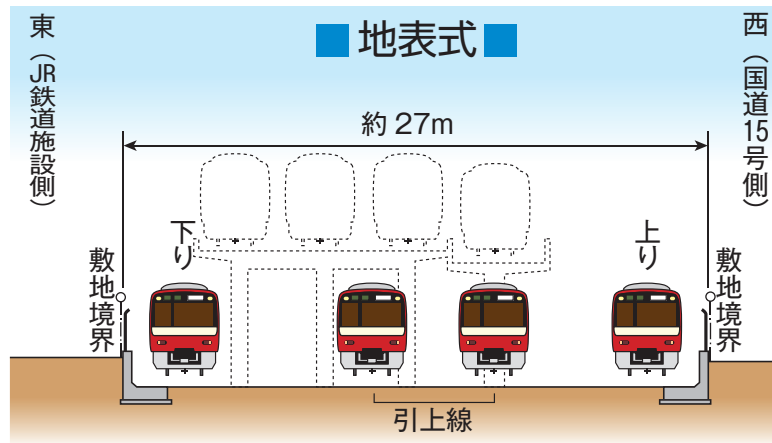
一般部

a-a 断面



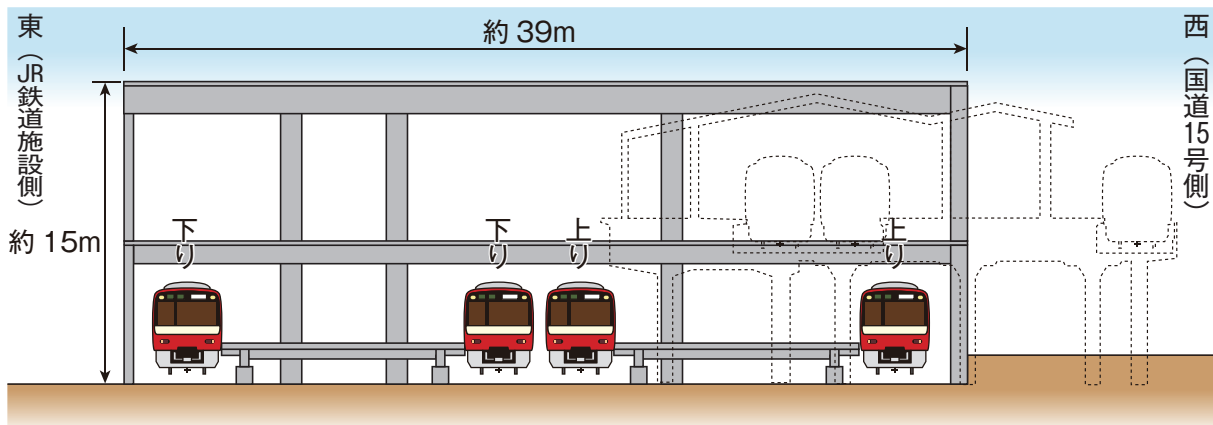
一般部

b-b 断面



品川駅部

c-c 断面

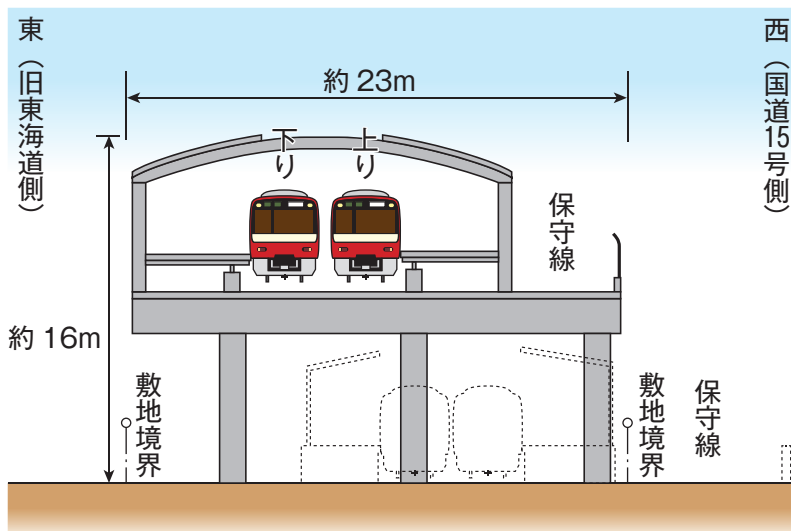


凡例

- : 現況
- : 計画

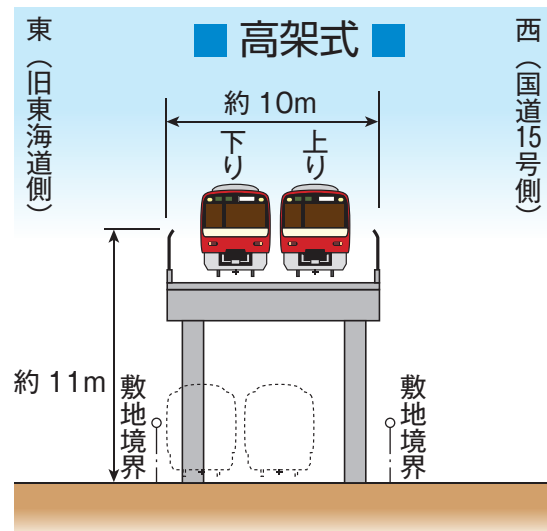
北品川駅部

d-d 断面



一般部

e-e 断面



工事着手までの流れ

都市計画の流れ

都市計画素案の説明会
(平成29年1月開催)

都市計画案の作成

都市計画案の説明会
(平成29年12月開催)

関係区市町村
の住民及び
利害関係人の
意見書

都市計画審議会
(平成30年11月)

都市計画決定
(平成30年12月)

用地測量等説明会
(平成31年2月)

都市計画事業認可
(令和2年4月)

用地補償説明会^(※)

工事説明会

工事着手

環境影響評価の流れ

調査計画書の作成
(平成29年1月提出)

都民等の意見書

環境影響評価書案の作成
(平成29年11月提出)

環境影響評価書案の説明会
(平成29年12月開催)

都民等の意見書

評価書案に係る見解書の作成
(平成30年4月提出)

都民の意見を聴く会
(平成30年6月開催)

環境影響評価書の作成

環境影響評価書の提出
(平成30年11月)

※新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から、説明会に代えて、資料やアンケートを投函し、ご意見・ご質問を郵便にて頂きます。

経緯と今後の予定

- 2012 平成24年1月**
「特定都市再生緊急整備地域(品川駅・田町駅周辺約184ha)」を指定
- 2014 平成26年9月**
東京都が「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」を策定
- 2016 平成28年4月**
・国家戦略特別区域 区域計画の認定
・品川駅周辺地区地区計画の都市計画決定
・品川駅周辺土地区画整理事業の都市計画決定
・補助線街路第332号線の都市計画決定
- 平成28年7月**
特定都市再生緊急整備地域(品川駅・田町駅周辺)整備計画を作成
- 2018 平成30年12月**
・環状第4号線の都市計画変更
・都市高速鉄道第1号線分岐線・京浜急行電鉄湘南線の都市計画変更
・品川駅周辺土地区画整理事業の都市計画変更
- 2019 平成31年4月**
・国家戦略特別区域 区域計画の変更認定
・品川駅周辺地区地区計画の都市計画変更
・補助線街路第332号線の都市計画変更
- 2020 令和2年2月**
・補助線街路第334号線(品川駅北口駅前広場)の都市計画決定
・補助線街路第332号線の都市計画変更
・品川駅周辺土地区画整理事業の都市計画変更
- 令和2年3月**
・高輪ゲートウェイ駅の暫定開業
・コの字道路開通
- 令和3年7~9月** 東京オリンピック・パラリンピック(予定)
- 令和6年** 高輪ゲートウェイ駅周辺まちびらき(予定)
- 2027 令和9年** リニア中央新幹線(品川~名古屋)開業(予定)

品川駅北周辺地区 土地区画整理事業

平成28年7月
事業計画認可

令和元年8月
第1回事業計画変更認可

令和2年8月
第2回事業計画変更認可

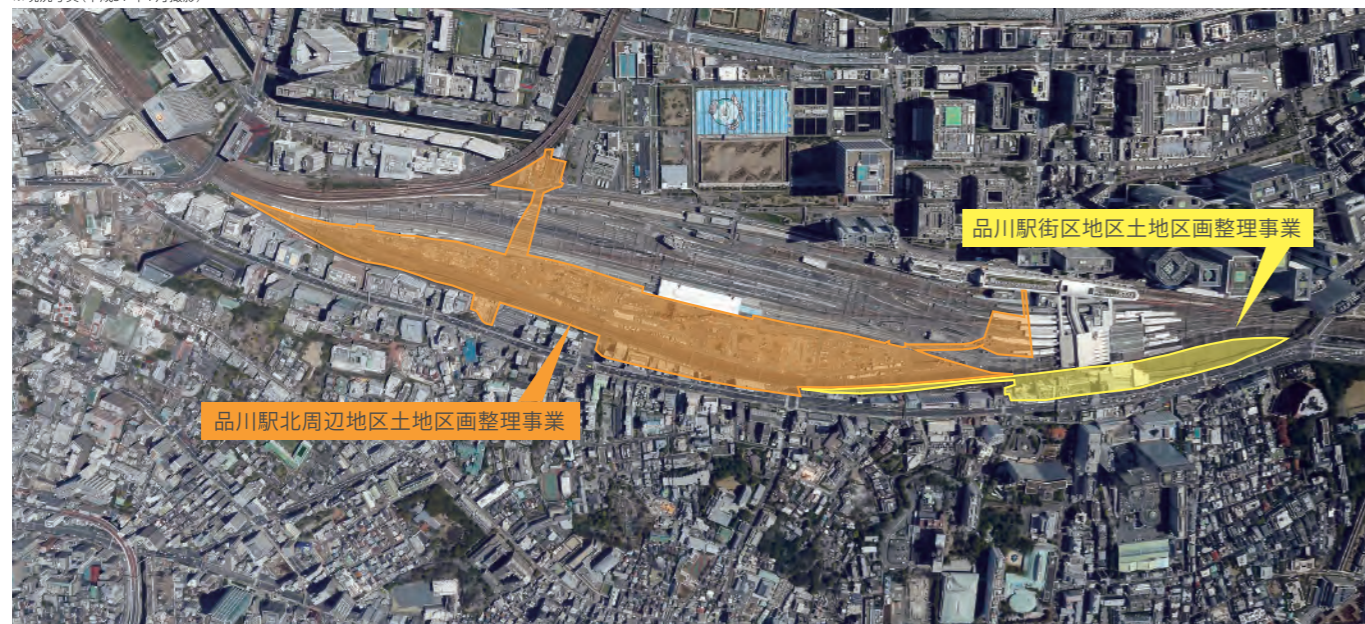
令和10年度
換地処分(予定)

品川駅街区地区 土地区画整理事業

平成31年4月
事業計画認可

令和14年度
換地処分(予定)

※現況写真(平成31年4月撮影)



品川駅周辺土地区画整理事業

国際交流拠点・品川にふさわしい複合市街地の形成

背景・計画のポイント

- 広域交通整備の進展
(羽田空港の国際化、リニア中央新幹線の開業等)
- 東京中心部の地域構造の変化
(都心及び周辺での機能集積、ターミナル周辺の再編等)

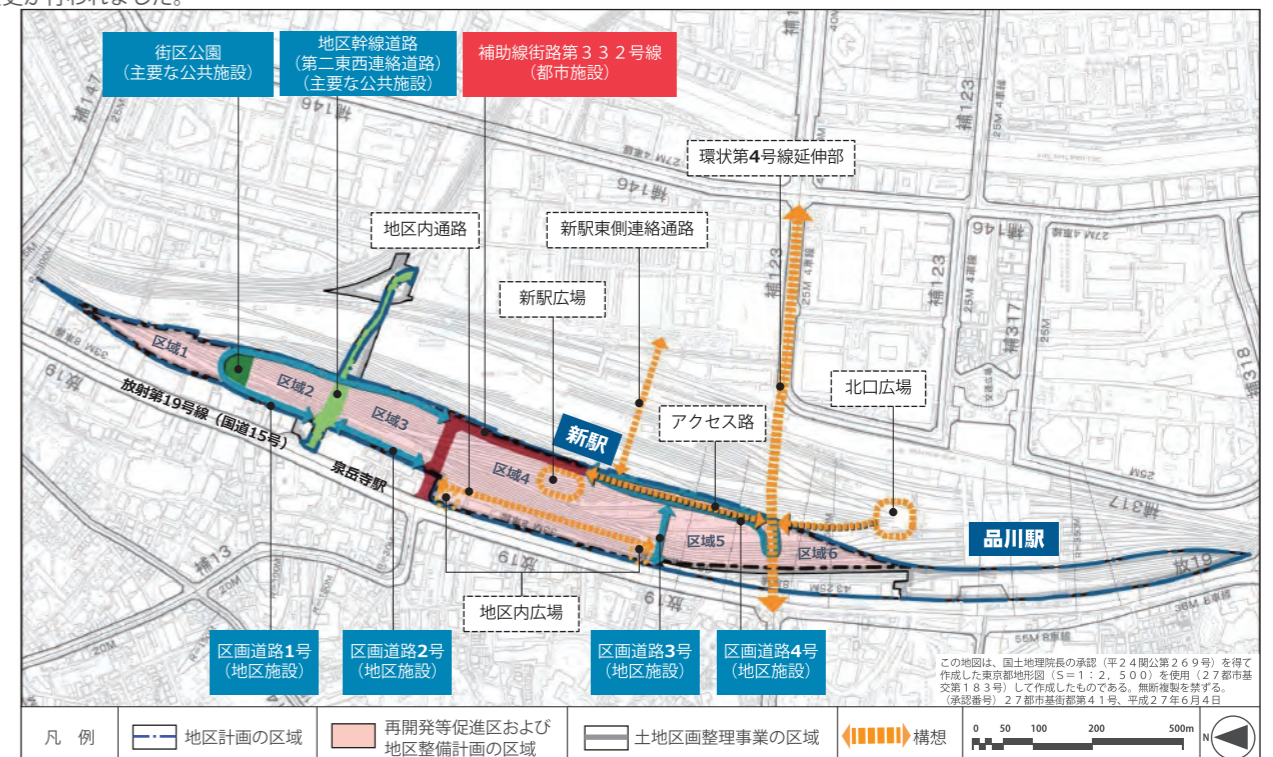
大規模な土地利用転換や広域的な交通結節点の形成等により、「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」の形成を目指します。「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020」では、段階的な計画の実現のため4つの優先整備地区が設定されており、品川駅北周辺地区及び、品川駅街区地区が含まれています。



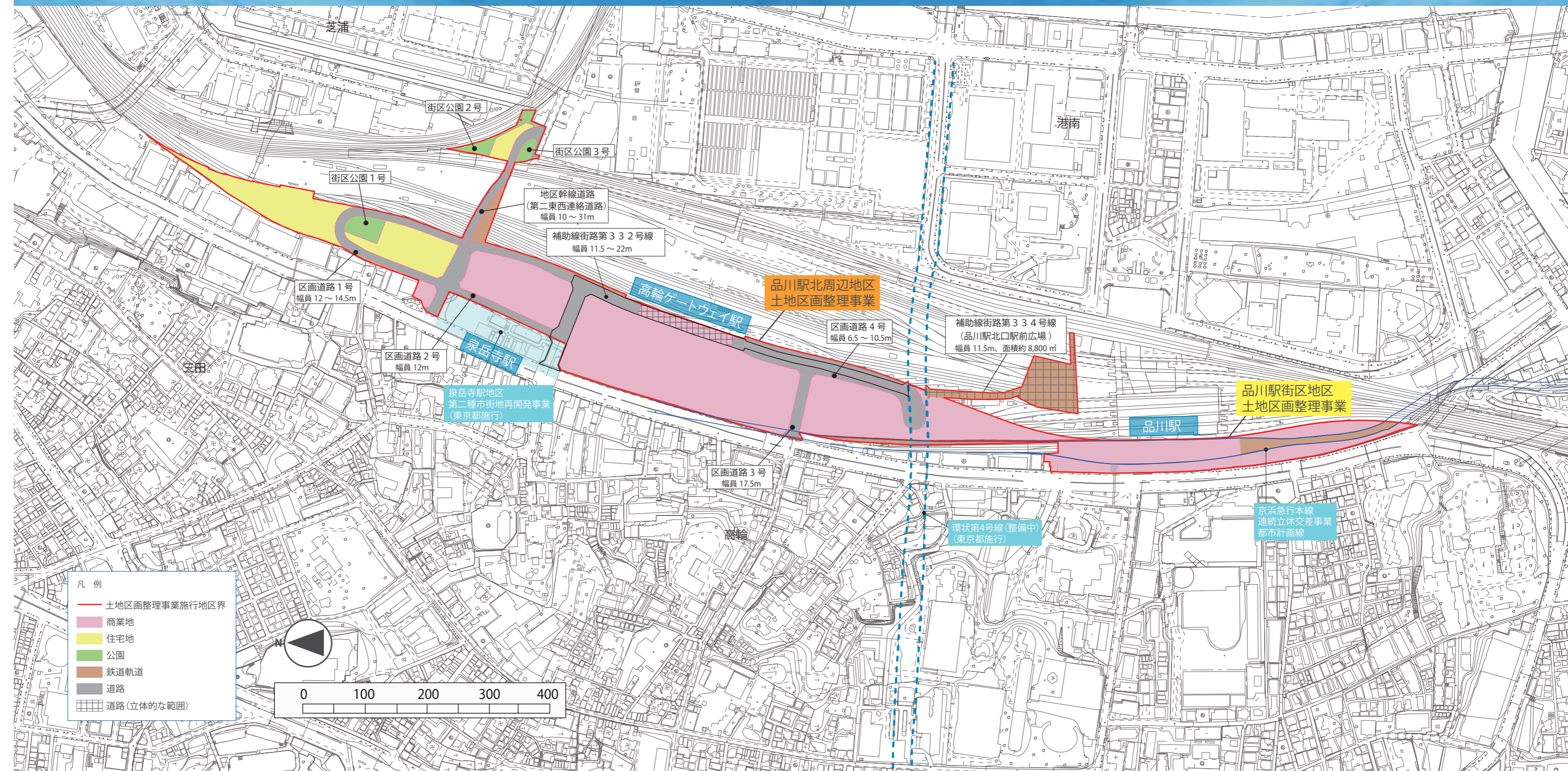
※出典:品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020(東京都)▶

都市計画の概要(国家戦略特別区域 区域計画)

- 国際交流拠点・品川にふさわしい都市基盤を整備するため、平成28年4月に、地区計画、土地区画整理事業及び都市計画道路の都市計画が一体的に決定されました。
- その後、平成30年12月、京浜急行本線連続立体交差事業の都市計画決定に合わせて、土地区画整理事業の都市計画変更が行われ、平成31年4月に新駅東側連絡通路を含めた地区計画の都市計画変更、一部を立体道路化する補助線街路第332号線の都市計画変更が行われています。また令和2年2月には補助線街路第334号線(品川駅北口駅前広場)の都市計画決定、補助線街路第332号線及び土地区画整理事業の都市計画変更が行われました。



※出典:国家戦略特別区域会議 東京圏国家戦略特別区域会議 第6回東京都市再生分科会(平成27年8月31日開催)資料4 都市計画(素案)品川駅周辺



この地図は東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2500分の1地形図を利用して作成したものである。(承認番号)31都市基交著第139号

品川駅北周辺地区土地区画整理事業

- 高輪ゲートウェイ駅へ接続する補助線街路第332号線や、環状第4号線と品川駅を接続する補助線街路第334号線(品川駅北口駅前広場)、地区幹線道路(第二東西連絡道路)等を整備します。
- 高輪ゲートウェイ駅周辺は国際競争力強化に資する業務・商業機能等、地区北側には都心居住を支える都市型集合住宅等が計画されています。
- また、国際交流拠点の形成と連携し、周辺地域と調和した土地利用を図るため、土地区画整理事業の地区内の国道15号沿道における集約的な高層化を誘導します。

面積等 約15.5ha

事業費 約722億円

施行者 独立行政法人都市再生機構

事業期間 平成28年度～令和15年度
(清算期間含む)

品川駅街区地区土地区画整理事業

- 京浜急行電鉄品川駅の地平等による利便性の高い駅への再編並びに複合機能の集積を目的として、敷地の整序を行います。
- 公共施設等の整備については、放射第19号線(国道15号)の一部の整備及び環状第4号線の延伸に必要な用地の確保を行います。
- 歩行者ネットワークの強化のため、自由通路の空間確保・整備を行います。

面積等 約2.9ha

事業費 約288億円

施行者 独立行政法人都市再生機構

事業期間 平成31年度～令和19年度
(清算期間含む)

「築堤」は、明治5年に日本最初の鉄道を〈新橋～横浜間〉に開業した際、海上に構築した軌道の遺構です。JR東日本は、この地域に相応しい新たな国際交流拠点と位置付ける品川のまちづくりの中で、近代日本初期 産業革命の象徴である鉄道遺構の継承に取り組んでいきます。



当時の様子(大木戸門付近)



発掘された築堤

築堤継承の考え方

- 1、この場所の歴史・風土とともに築堤の価値を継承するため、**調査・保存(現位置、移築、記録)**を行います。
- 2、築堤の歴史・文化的価値を伝えるため多くの人の目に触れられる**公開・展示**を行います。
- 3、学識者等からのご意見を頂きながら、鉄道博物館と連携した**調査研究**を行い、当時の鉄道技術、土木技術を学術的な見地からまとめます。
- 4、大木戸門や泉岳寺等の周辺とも連携して、歴史的資産を地域に開き、歴史を**学べるプログラム**を実施します。

品川駅のお乗り換え利便性向上と混雑緩和及びバリアフリールート of 拡充に取り組みます

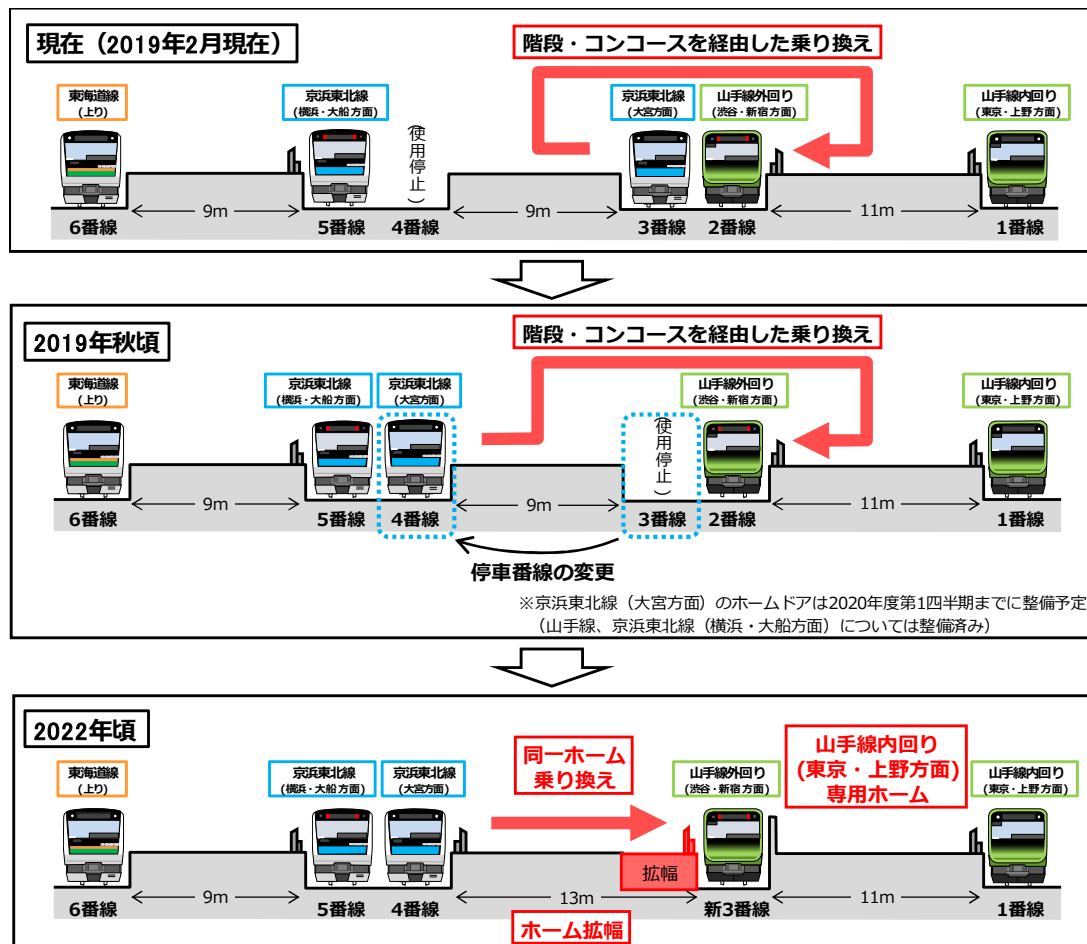
品川駅は、JR東日本管内で乗車人員が5番目のターミナル駅で、通勤・通学時間帯には北側コンコース・自由通路が混雑しており、また山手線外回り(渋谷・新宿方面)と京浜東北線(大宮方面)をお乗り換えいただく際はホームが別のため、階段・コンコースを経由するお乗り換えが必要となっています。

今後、同駅周辺の開発やお乗り換えのお客さまの増加が見込まれることから、お乗り換えの利便性の向上やコンコース・自由通路の混雑緩和などの取り組みを実施し、より快適で安心してご利用いただける駅づくりを目指します。

1. 京浜東北線(大宮方面)から山手線外回り(渋谷・新宿方面)へ同じホームでお乗り換えいただけるようになります。(2022年頃)

- (1) 京浜東北線の線路の切換工事を実施し、京浜東北線(大宮方面)の停車番線を3番線から4番線に変更を行います。(2019年秋頃)
- (2) 3・4番線のホームの拡幅(9m→13m)を行い、京浜東北線(大宮方面)と山手線外回り(渋谷・新宿方面)が同じホーム上でお乗り換えいただけるようになります。(2022年頃)
- (3) 1番線のホームを山手線内回り(東京・上野方面)の専用ホームとします。(2022年頃)

山手線・京浜東北線のホーム改良ステップ図



北側コンコースのイメージ図

イメージ①:改札(新設)



イメージ②:コンコース内の通路



※現時点でのイメージであり、実際と異なる場合があります。

高輪築堤試掘・残存確認調査の結果について

1. 調査の結果については別表「調査結果一覧表」のとおりである。

2. 遺構の概要

石 垣：海手側石垣 創業期のもの。最下段のみ切り石を使い、上部は方形の平石を石貼り状に布積み。最大で16段確認。石垣の土台は胴木と杭で押さえる。裏込め残存（石垣の直下は雑石、さらに内側は土丹塊を積み上げる）

山手側石垣 3線化に伴う拡張期の間知石の谷積み確認（明治32年）。その直下に複線化（明治9年時）の石垣か。またその内側に創業期の石垣を確認。

築堤上部バラスト：創業期の軌道に伴うバラスト残存（黄褐色の砂礫層）。

波除杭：創業期工事項目中の「波除杭」に該当すると考えられる海手側石垣に対応するもの。
内容不明ながら列状の杭として遺存する。

3. 各工区の残存状況

(1) 1・2街区（トレンチ1～3及び2街区残存確認調査）

海手側石垣：すべてで残存確認。TP+1m前後まで残り、それより上部は取り除かれており、裏込めが残る

築堤上面：基本的に初期バラスト層が残る。

山手側石垣：残存確認。

残存状況：良好

(2) 第2東西連絡道路部

海手側石垣：残存状況良好。TP+2.5m前後まで残る。

波除杭：確認

築堤上面：基本的に初期バラスト層が残る。

山手側石垣：残存確認。創業期の石垣確認（布積み）。3線化の石垣直下に複線化時の石垣ありか？

残存状況：良好

(3) 3街区（トレンチ4及び3街区残存確認調査）

・第7橋台の北側（A工区）

海手側石垣：すべてで残存確認。TP+1m前後まで残り、それより上部は取り除かれており、裏込めが残る

波除杭：今後の確認調査の必要性あり。

築堤上面：GLから1.5mほど上部削平されている。

山手側石垣：調査範囲外。

残存状況：良好

・第7橋台部（B工区）

残存状況：良好。山手側に橋台拡張跡確認。橋台間石敷き確認。海手側埋め立て土留め確認。

・第7橋台の南側（C工区）

海手側石垣：すべてで残存確認。

TP+1m前後まで残り、それより上部は取り除かれており、裏込めが残る。

築堤上面：GLから1.5mほど上部削平されている。

山手側石垣：調査範囲外。

残存状況：良好

(4) 6街区（品川駅物流地下通路地区）

海手側石垣のみ確認

築堤内部に土留め遺構を確認。築堤の土台遺構か？ 残存状況：良好



トレンチ 1 海手側石垣



南壁土層断面 (バラスト確認)



トレンチ 2 山手側石垣



北壁土層断面 (バラスト確認)



2街区築堤残存確認調査 海手側石垣



トレンチ 3 山手側石垣



第2東西連絡道路地区山手側石垣



第2東西連絡道路地区 海手側石垣



波除杭



3街区 第7橋台北側 海手側石垣



3街区 第7橋台南側 海手側石垣



3街区 第7橋台 海手側



3街区 第7橋台 北側橋台（右手初期橋台、左手山手側橋台拡張）



3街区 第7橋台 北側橋台全景

検出調査結果一覧表

地 点	街区	海手側石垣			築堤上面 (バラスト含 み)	山手側石垣		残存状況	備 考
		石垣(上部高さ)	土台木等	波除杭		石垣(上部高さ)	土台木等		
トレンチ1	1街区	○(TP+1.2m)	未確認	調外	○	調外	調外	◎	
トレンチ2	2街区	○(TP+1.2m)	未確認	調外	○	○(TP+0.9m)	未確認	◎	両石垣間12.6m(上部)
トレンチ3	2街区	○(TP+0.9m)	○	調外	○	○(TP+1.4m)	○	◎	
2街区築堤残存確認調査	2街区	○	○	調外	○	調外	調外	◎	
第2東西連絡道路部		○	○	○	○	○	未確認	◎	創業期及び複線化の石垣の確認 か創業期両石垣の下場長さ約16 m
3街区第7橋台の北側(A工区)	3街区	○	○	未確認	×(上面削平さ れている)	調外	調外	○	
トレンチ4(第7橋台;B工区)	3街区	○(TP+2.5m)	○(根石)	未確認	○	調外	調外	◎	(橋台山手側拡張跡確認)。海手 側に築堤埋立時の土留め遺構確 認
3街区第7橋台の南側(C工区)	3街区	○	○	○	×(上面削平さ れている)	調外	調外	○	
品川駅物流地下通路地区	6街区	○(TP+0.85m)	○	△	調外	調外	調外	○	築堤内部土留め遺構か?
<p>《 凡例 》 調外: 調査範囲外 石垣: 残存の高さ ○: 残存確認 △: 関連遺構と思われるもの確認 × 削平等取り除かれているもの 残存状況 ◎: 築堤は石垣の上部が取り除かれているものの、築堤上部のバラストが遺存し、基本的に良好に残っている状況 ○: 築堤は石垣の上部が取り除かれており、築堤上部が削平されているが基本的によく残っている状況</p>									

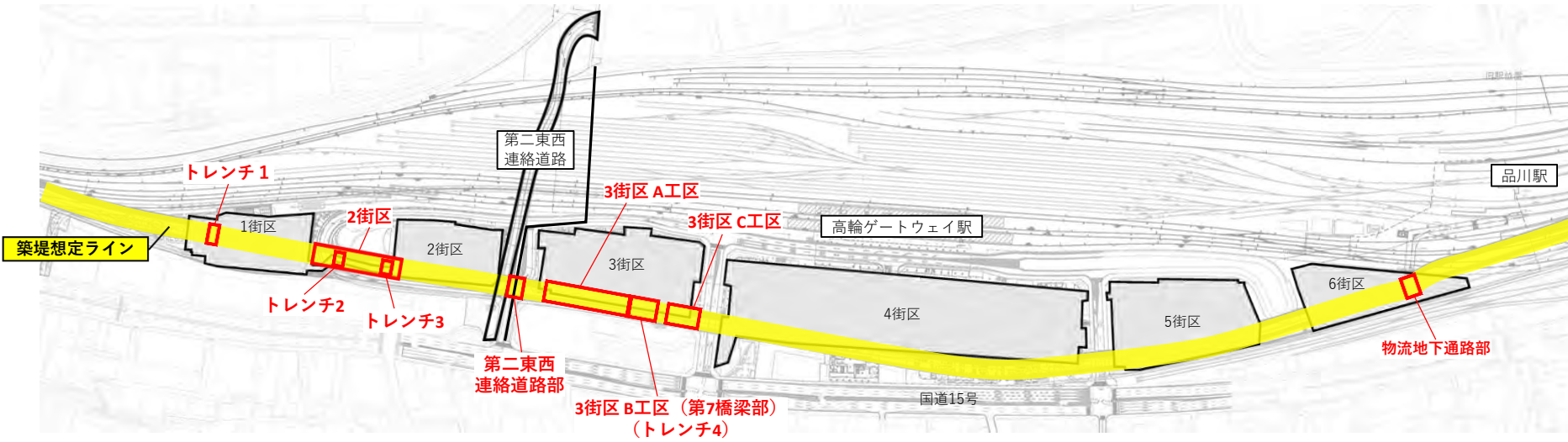
築堤観察表

大成エンジニアリング株式会社

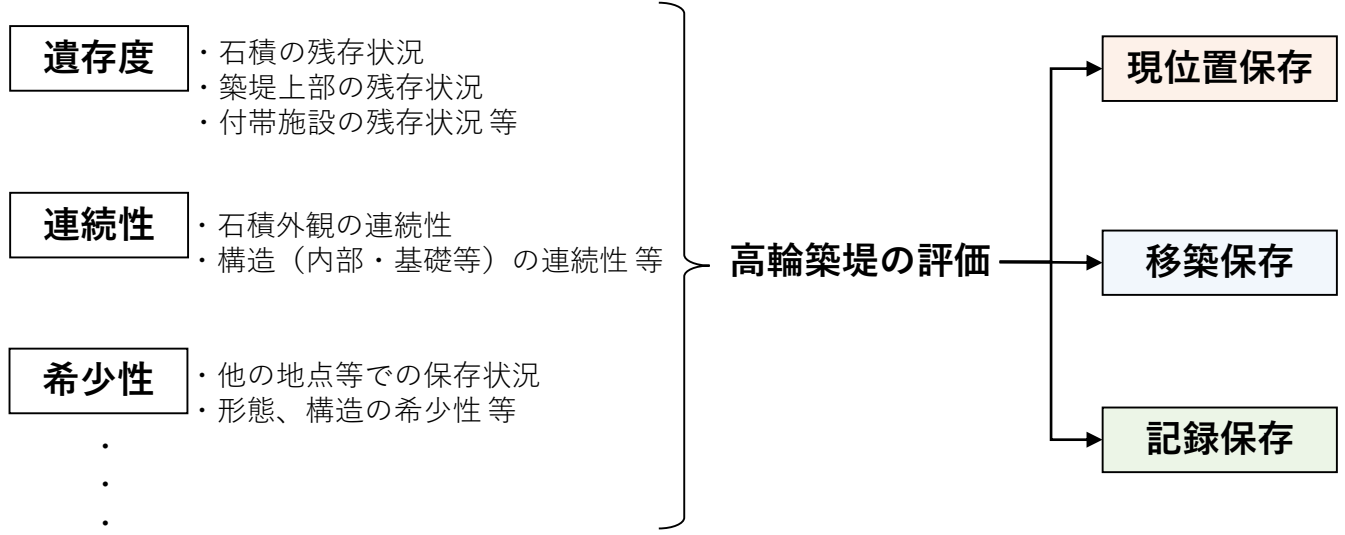
		2街区	3街区					第7橋台の南側 C工区
			第7橋台の北側 A工区		第7橋台 B工区		第7橋台の南側 C工区	
			南	北	橋台南	橋台北		
石	大きさ	50cm角、70cm角 安山岩主体 最下段:90cm×30cm 火山礫凝灰岩	40×45cm ほぼ安山岩	30×40cm、50cm角 安山岩主体 最下段:90cm×30cm 火山礫凝灰岩	海側から7m 90×30cm、30×30cm 7m以降 75×30cm、30×30cm 長方形切石	海側から7m 90×30cm、30×30cm 7m以降 75×30cm、30×30cm 長方形切石	40×30cm ほぼ安山岩	上段:45cm角 下段:50~60cm角 ほぼ安山岩 最下段:90×30cm ほぼ火山礫凝灰岩
	組み方	布積み 北側:石垣間隔ややあり、水平乱れる	布積み 石密接、列にレベル差なく水平、目地に小礫	布積み 列ごとのレベル差ほぼ無し	布積み 目地:セメント :モルタルカ	布積み 目地:セメント :モルタルカ	布積み 石密接、列にレベル差なく水平	北側:布積み、目地に隙間多い、やや乱雑に積む 南側:布積み、隙間なく密接、列レベル差なし
	残存段数	11段 天端1段 50cm角 中段9段 最下段1段	10段 天端1段 中段8段 最下段1段	10段 中段9段 最下段1段	8~11段 最下段:切石にモルタルを塗り付ける	8~11段 最下段:切石にモルタルを塗り付ける	17段 天端1段 中段16段 橋台部手前で段数増	6段
裏込め	大きさ	長軸10~40cm 短軸10~30cm 割石主体	長軸10~40cm 短軸10~30cm 割石主体	長軸10~40cm 短軸10~30cm 割石主体	未確認	未確認	未確認	長軸20~30cm 短軸5~10cm 割石主体
	石種		割石:安山岩、火山礫凝灰岩、砂岩、花崗岩 円礫:斑レイ岩ほか	割石:安山岩、火山礫凝灰岩、砂岩、花崗岩 円礫:斑レイ岩ほか	未確認	未確認	未確認	割石:安山岩主体 火山礫凝灰岩 円礫:斑レイ岩ほか
	密度	80~90% 割石90% 円・垂円礫10%	90% 表層に割石・円礫など火成岩、内側に軟質砂岩(凝灰岩) 小礫20%前後	90% 表層に割石・円礫など火成岩、内側に軟質砂岩(凝灰岩) 小礫20%前後	未確認	未確認	未確認	90% 表層に割石・円礫など火成岩、内側に軟質砂岩(凝灰岩) 小礫20%前後
胴木	長さ	未確認	長550×幅13×厚10cm >	長490×幅13×厚10cm >	橋台部 長250×幅12×厚15cm > 築堤部 長90×幅12×厚10cm >	未確認	未確認	長500>×幅12~13×厚20cm>
	樹種	未確認	—	—	—	未確認	未確認	—
	継ぎ目	未確認	相欠きカ	相欠きカ	相欠きカ	未確認	未確認	相欠きカ
杭	直径	未確認	φ20~25cm 頭部欠損	φ20~25cm 頭部状況未確認	φ20cm	未確認	未確認	φ20~25cm 頭生き
	樹種	未確認	—	—	—	未確認	未確認	—
	ピッチ	未確認	80~100cm	70~110cm	80~90cm	未確認	未確認	80~100cm
波よけ杭	位置	未確認	海側法尻より3.6mと1.8mの位置	未確認	—	—	未確認	海側法尻より3.3mの間に6列以上
	直径	未確認	3.6m: φ20cm 1.8m: φ15~20cm	未確認	未確認	未確認	未確認	φ15~20cm
	樹種	未確認	—	未確認	未確認	未確認	未確認	—
	ピッチ	未確認	未確認	未確認	未確認	未確認	未確認	50~60cm
バラスト	残存状況	層厚30cm 良好 φ3cm円礫主体 砂礫層	攪乱	攪乱	攪乱	攪乱	攪乱	攪乱

備考				海側から7mの位置で、切石の調整、寸法が変化。拡張の場所と推定石量45cm角乱雑、7列残存	海側から7mの位置で、切石の調整、寸法が変化。拡張の場所と推定石量45cm角乱雑、7列残存		海側法尻より4mの位置に50×18×9の角木が築堤と直交し5本配置。1間・半間のピッチ
----	--	--	--	---	---	--	---

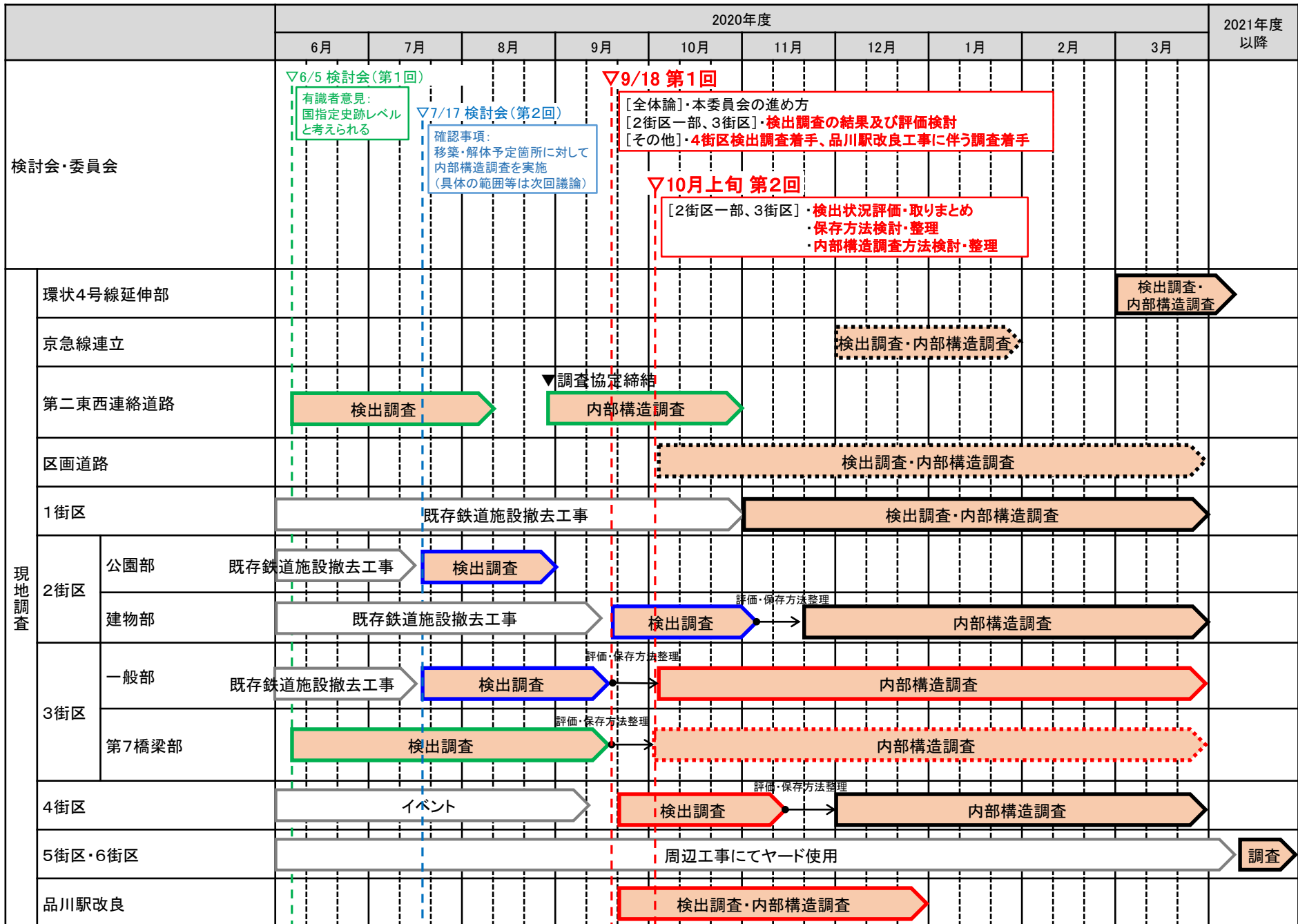
○調査実施位置図



○調査結果評価における指標イメージ

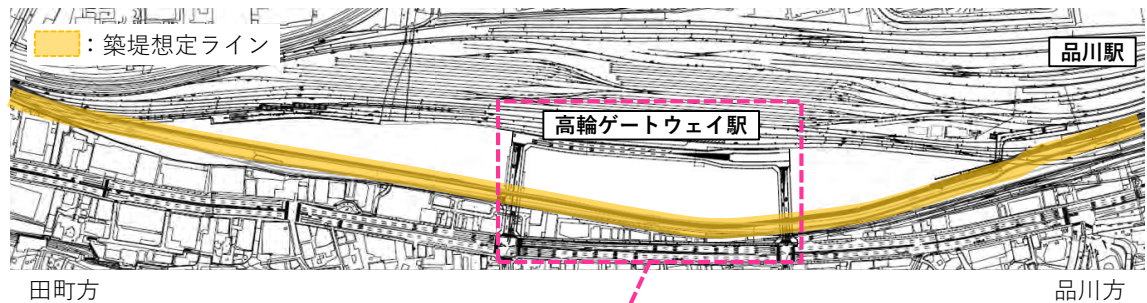


今後の調査スケジュール

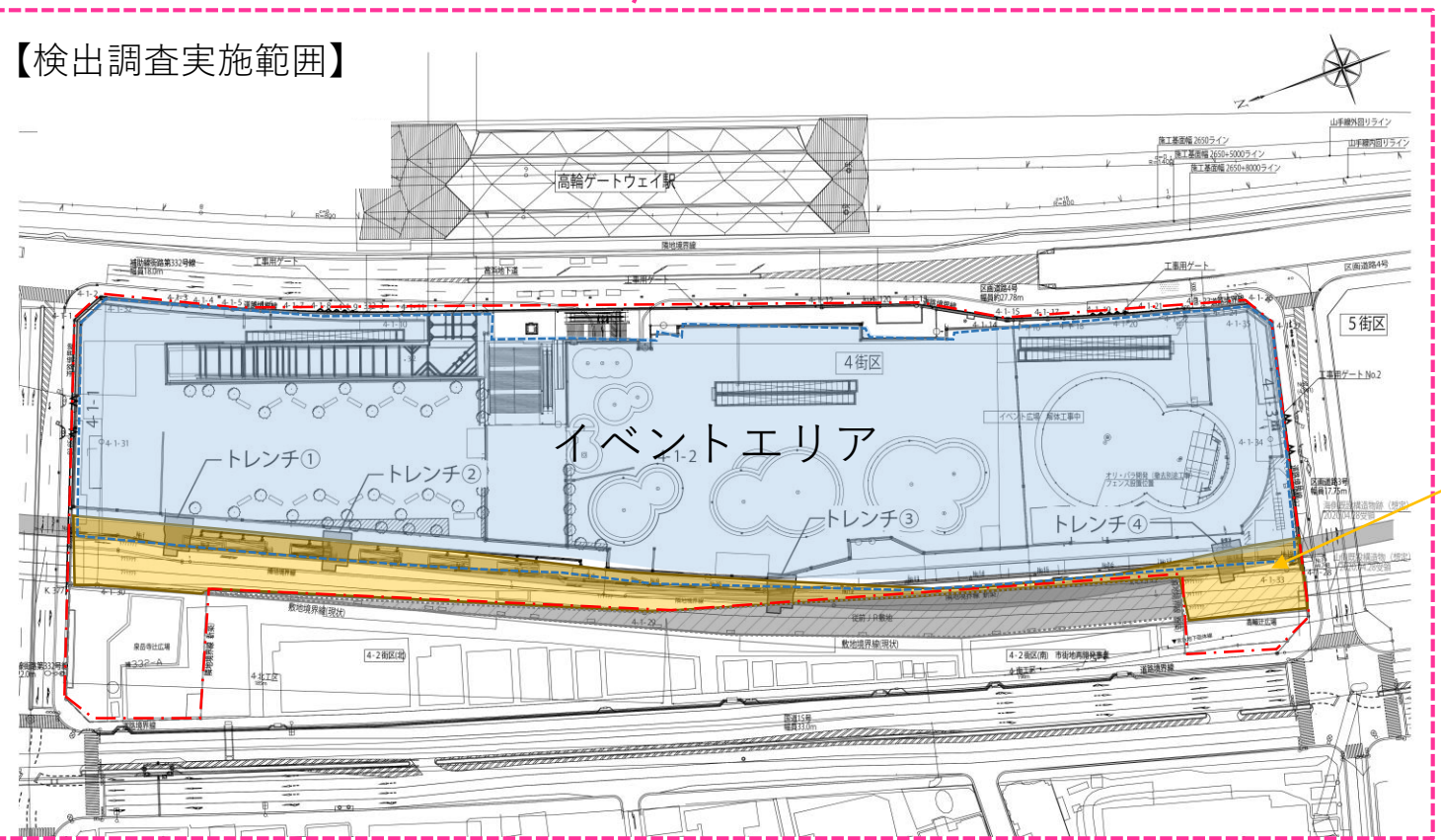


4街区検出調査着手について

4街区敷地内の検出調査に着手する。



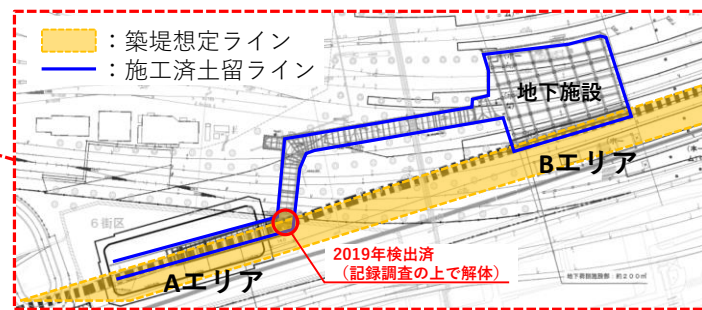
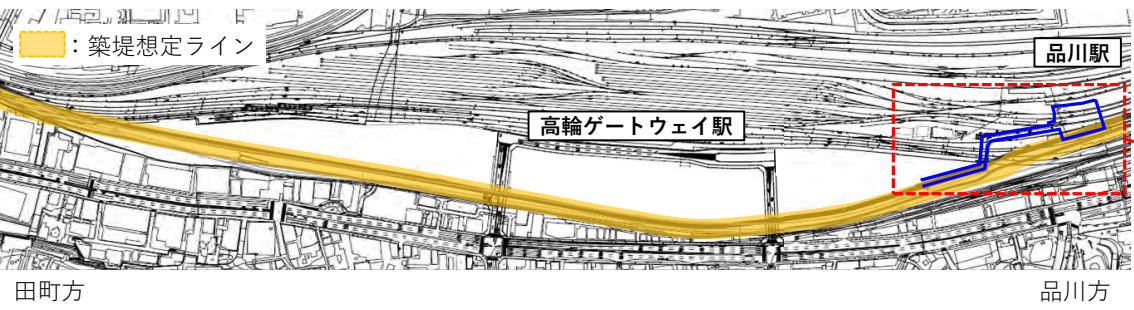
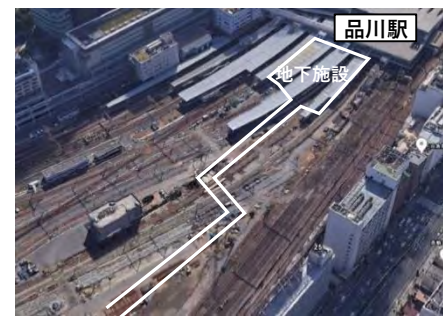
【検出調査実施範囲】



検出調査実施範囲

品川駅改良工事に伴う調査着手について

- ・品川駅改良工事の地下施設工事に於いて線路下・線路脇の掘削を行うにあたり、施工済土留の内側から築堤の出現が想定される
- ・鉄道保安・安全上から段階的な掘削が必要
⇒築堤出現高さによっては調査・記録保存も段階的に実施



Aエリア (地下斜路部) 平面図

断面図

イメージ写真

Bエリア (地下荷捌部) 平面図

断面図

イメージ写真