

## 第24回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【部会②】

日時：2022年12月7日（水）

全体会・部会①・部会② 10:00～12:00(予定)

場所：JR 東日本現地会議室

### 次 第

#### 【部会②】

- (1) 開会
- (2) 第23回委員会（11/9）の議事録確認 【資料1】
- (3) 旧電留線部における試掘調査の結果について 【資料2】
- (4) 京急連立事業の計画について 【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23回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【部会②】

# 開催記録（案）

### 1 開催概要

- 日時：令和4年11月9日（水）09：00～11：00（全体会～部会①②）
- 場所：JR東日本現地会議室
- 出席者：

表 出席者一覧

|                  |   |
|------------------|---|
| 委員長              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・谷川 章雄氏（早稲田大学 人間科学学術院 教授）</li> </ul>   |
| 委員               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・老川 慶喜氏（立教大学名誉教授）</li> <li>・小野田 滋氏（鉄道総合技術研究所 アドバイザー）</li> <li>・古関 潤一氏（東京大学 社会基盤学専攻 教授）</li> </ul>  |
| オブザーバー           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・文化庁文化財第二課 史跡部門</li> <li>・文化庁文化財第二課 埋蔵文化財部門</li> <li>・港区教育委員会事務局 教育推進部 図書文化財課</li> <li>・港区街づくり支援部</li> <li>・東京都 教育庁 地域教育支援部 管理課</li> <li>・東京都 交通局 建設工務部 計画改良課</li> <li>・東京都 建設局 道路建設部 鉄道関連事業課</li> <li>・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</li> <li>・東日本旅客鉄道株式会社 構造技術センター</li> <li>・東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模開発部門</li> <li>・東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部</li> <li>・京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 建設部</li> <li>・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</li> </ul> |
| 事務局<br>京浜急行電鉄(株) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 建設部</li> </ul>  |
| サポート             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・パシフィックコンサルタンツ株式会社</li> </ul>  |

■ 当日配布資料

部会②

- ・ 次第
- ・ 資料 1：懇談会の振り返り
- ・ 資料 2：連立事業等による掘削範囲図
- ・ 資料 3：京急連立事業（3 工区）に伴う文化財調査について
- ・ 別紙：第 8 橋梁に伴う南横仕切堤の有無確認試掘調査について（速報）
- ・ 資料 4：橋上駅舎躯体工事及び山留工事について

## 2 議事要旨

---

### 2.1 部会②

#### (1) 懇談会振り返り

- 資料 1 のフロー図が国史跡と直接関係ない遺構は自動的に記録保存となる流れと認識される。(老川委員)
  - ← 記録保存とするかどうかは保護措置の決定の部分で判断するので誤解のない書き方に修正する。(都建局)
  - 基本的には従来通りのやり方で進めるということによいと思う。(委員長)

#### (2) 連立事業等における掘削範囲について

- 質問、意見等がなければ次に進む。(委員長)

#### (3) 埋蔵文化財調査の進捗について

- 第 8 橋梁の南横仕切堤の位置について、説明の範囲と重ね図に用いた明治 20 年の表記の位置がずれているが、重ね方がおかしいという理解でよいか。(古関委員)
  - ← その通りである。(港区)
- 旧品川停車場は整地層がかなり明確に出てきたが、一部土手のようなものが見受けられ整地層の上に構築されたものが何らかの形で残っているのではないかと推測される。(委員長)
- 水溜は確実にある。護岸構造は 1 か所しか調査していないので明確には言えない。今後明らかにしていきたい。(委員長)
- 南横仕切堤は今後北側に石積みがあるかどうかの確認が作業として必要になる。(委員長)

#### (4) 橋上駅舎躯体工事および山留めについて (及び埋蔵文化財調査の写真データ)

- 平面図の重ねに対して築堤、横仕切堤、第 8 橋梁の位置を図示し凡例を示してもらいたい。また横仕切堤は想定という表現で統一したほうがよい。(古関委員)
- 山留工事の箇所は南横仕切堤と重なる場所なのでどう扱うか問題が出てくる。開発の状況と調査成果を念頭に置き、保護措置に関する検討を速やかに進めたい。(委員長)

#### (5) その他

- 山留工事は工事を進めて何か検出されたら止めるという理解でよいか。(都建局)

- ← 先行したいという話は聞いているが、都と区で相談し判断してもらいたい。どうい  
う遺構が想定されるか説明を聞いておらず、この場で判断はできない。(委員長)
- その他なければ文化財行政からコメントをいただく。(委員長)
  - ← 部会が成立でき何よりであり、引き続き慎重な議論をお願いする。(文化庁)
  - ← 本委員会の開催に感謝する。行政もスムーズな調整に協力したい。(都教育)
  - ← 区で「高輪築堤跡から考える日本の鉄道」と題したシンポジウムと展示会を開催し、  
委員長、老川委員はじめ委員会の皆様にご協力いただいた。非常に関心が高く、盛況の  
中に終了した。関係者の皆さんに御礼申し上げます。引き続き関係皆様と調整していき  
たい。(港区)

### 3 議事録

#### 3.1 部会②

##### (1) 懇談会振り返り

- (事務局) 部会②を開会する。事務局を京急電鉄が務める。
- ・ 配布資料の確認
  - ・ 次第の説明
- (事務局) 進行を谷川委員長にお願いする。
- (委員長) それでは懇談会の振り返りということで資料の説明をお願いします。
- (都建局) 資料 1 について説明する。
- (委員長) 質問や意見があるか。
- (老川委員) フロー図について国史跡と直接関係がない遺構が発見された場合は、記録保存となるのか。
- (都建局) 黄色と紫と別れて同様の色のまま最後まで矢印で示されているが、黄色なら現地保存、紫なら記録保存を表しているのではなく、其々の遺構にそって発見届の提出や、保護措置の指導・勧告、埋蔵地の登載等のプロセスを経て遺構ごとに保護措置の設定に移る。それぞれ対して現地保存か、記録保存か適切な判断・決定がなされるものと考えている。
- (老川委員) 下から 2 段目は判断が入るとのことか。
- (委員長) 基本的には従来通りのやり方で進めるということでしょうか。
- (委員長) 他になければ次に進む。

##### (2) 連立事業等における掘削範囲について

- (都建局) 資料 2 について説明する。
- (委員長) 質問や意見はあるか。
- (委員長) なければ次に進む。

##### (3) 埋蔵文化財調査の進捗について

- (港区) 資料 3 について説明する。
- (委員長) 質問や意見はあるか。
- (古関委員) 南横仕切堤の位置について、資料 3 の重ね図では池の方に掛かっている。用いた明治 20 年の表記の位置がずれているが、地図の誤差の問題と考えてよいか。地図の問題か重ね方がおかしかったということか。
- (港区) その通りである。
- (古関委員) 出てきたものがより正しい。

(委員長) 旧品川駐車場の整地層がかなり明確に出てきたこと、一部土手の様なものが見受けられるので、整地層の上に構築された遺構が何らかの形で残っているのではないかと推測される。水溜の中の堆積物が明確につかまえたので水溜は確実にあるということが確認された。護岸の構造は 1 か所しか開けてないので何とも言えないが、常識的には石垣ではなく木の土留めかと思う。水溜があることは間違いない。何らかの形の護岸はあるものとする。南横仕切堤の南側は北仕切堤と同様に木の土留めがあったはずだが、調査でそれらしいものが発見され、東西方向で長さも比較的長く確認されたので一部ではないと思う。連続して土留めが続いている可能性は十分に高い。したがって横仕切堤は今後北側に石積みがあるかどうかの確認が作業としては必要になってくる。

(委員長) 他になければ次に進む。

#### (4) 橋上駅舎躯体工事および山留めについて

(京急) 資料 4 について説明する。

(委員長) 質問や意見はあるか。

(古関委員) 1 枚目下段平面図について、背景地図を見るに本堤は現山手線より東側にあると想定されるという理解でよいか。平面図の重ねについて、築堤はどこにあるのか凡例で示してもらいたい。併せて北南横仕切堤と第 8 橋梁の位置も示してもらいたい。また南横仕切堤は資料 1 の段階では想定となっている。想定という表現で統一したほうがよい。

(委員長) 紫で示されているのは線路の位置。三線化まで含めるともう少し幅が広がる。他になければ、埋蔵文化財調査の資料をデータで提示してもらおう。

(港区) 追加データ資料（別紙資料）について説明する。

(委員長) 質問や意見はあるか。

(古関委員) しつこいですが、これに出ている別紙 1 の推定位置が他の資料で使われている紫の範囲で、今後南にずれるとの理解でよろしいか。

(港区) その通り。

(事務局) 場所について補足する。資料 3 の⑦の図上下側になる。北側、京急の真下で掘削できる深さの限界があるので安全に試掘の方を注意して港区様と調査を進める。

(委員長) 今回は部会②の初回であり、計画および進行中の調査について説明を受けた。先行して行いたい山留工事については南に延長すると南横仕切堤と重なる場所になる。南横仕切堤が確認できたとなると、どうするか問題が出てくるだろう。開発の計画状況と文化財調査の成果を念頭に置いて、今後の保護措置に関する議論を速やかに進めていきたい。よろしく願いたい。

(委員長) 今日のところはこのあたりでよいかと思う。

## (5) その他

(委員長) その他は何かあるか。

(都建局) 山留工事の確認ですが資料 4 にあったが、山留工事等は工事を進めさせてもらい、杭とか何か当たればその都度出てきたら止めるということによろしいか。

(委員長) 工事を先行させることが可能なのか検討していく必要がある。先行させたいという話は聞いているが、都と区で相談して判断してもらいたい。影響範囲の幅が 1.2m もあるが、その部分に関してどういう遺構が想定されるのか全く聞いていない。この場では判断はできない。都と区で相談していただく事になると思う。

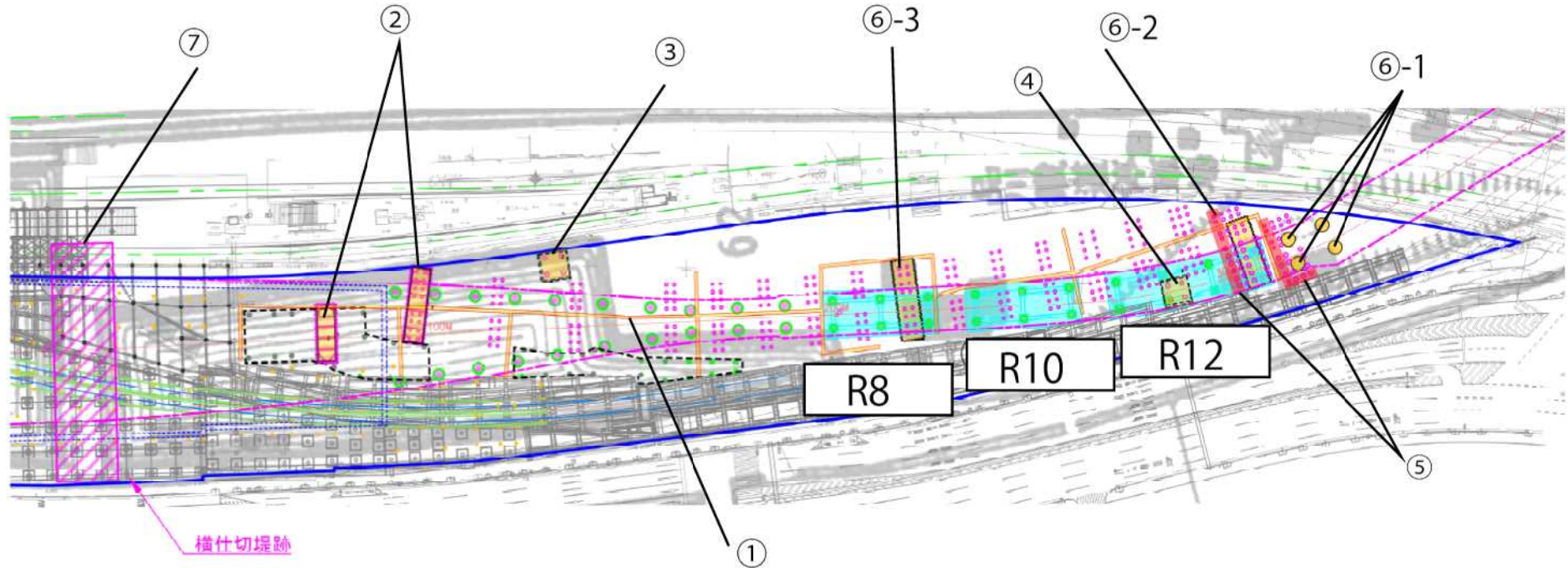
以上



京急連立事業(3工区)に伴う文化財調査について

※下図:内務省地理局「東京実測図」(明治20年)

2022. 11. 30時点 港区教育委員会作成



| 地点    | 調査原因              | 調査目的              | 調査の方法  | 掘削底面標高    | 実施状況  | 備考                  |
|-------|-------------------|-------------------|--|-----------|---|---------------------|
| ①     | 排水設備敷設            | 整地層及び盛土層の残存状況確認   | 排水管敷設範囲(L=360m×W=1.2m×D=1.1)を重機で掘削し、土層堆積状況等を記録   | T.P.+1.2m | 現地調査終了(2022.8.18~2022.9.27)                     |                     |
| ②     | 架設構台基礎等           | 護岸石垣の有無確認         | 設定したトレンチ内を重機及び人力で掘削の上、遺構の確認及び土層堆積状況等を記録          | T.P.-1m+α | 現地調査終了(2022.9.12~2022.10.12)                    |                     |
| ③     | タワークレーン設置(JC900)  | "                 | 脚部分を機械で掘削(掘削時立会)<br>フーチング範囲(5500mm四方×D=700mm)は試掘 | T.P.-2m+α | 2022.11.3~2022.11.16                            |                     |
| ④     | タワークレーン設置(JCL540) | 旧品川停車場に伴う遺構の有無確認  | "  | "         | 調整中   |                     |
| ⑤     | 架設構台基礎            | "                 | 構台基礎部分をポーリング調査(φ65mm×21本)                        | "         | 2022.10.5~2022.10.20                            |                     |
| ⑥-1   | R14橋脚設置ほか         | 旧品川停車場の遺構の有無確認    | 脚部分を人力で掘削(φ3500mm×4本)、遺構(石垣等)の有無確認               | T.P.-1m+α | 2022.3.23~2022.4.25                             | R4.6.8実施の懇談会において報告済 |
| ⑥-2・3 | "                 | "                 | 設定したトレンチ内を重機及び人力で掘削、遺構(石垣等)及び土層堆積状況等を確認          | "         | 2022.3.17~2022.4.5                              |                     |
| ⑦     | 南棟建設              | 第8橋梁に伴う南横仕切堤の有無確認 | 設定したトレンチ内を重機及び人力で掘削                              | "         | 2022.5月18日~2022.8.1(JR用地内)<br>2022.8.22~(京急用地内) |                     |

# 調査地点① 排水設備工に伴う調査

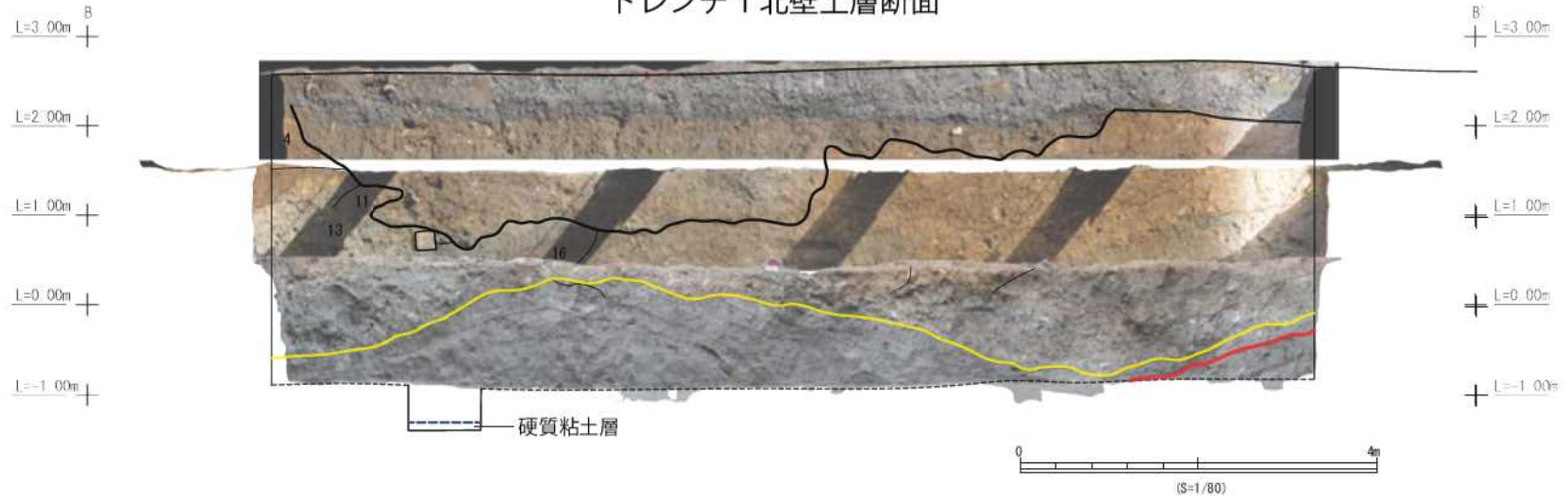


調査位置図(S=1/1200)

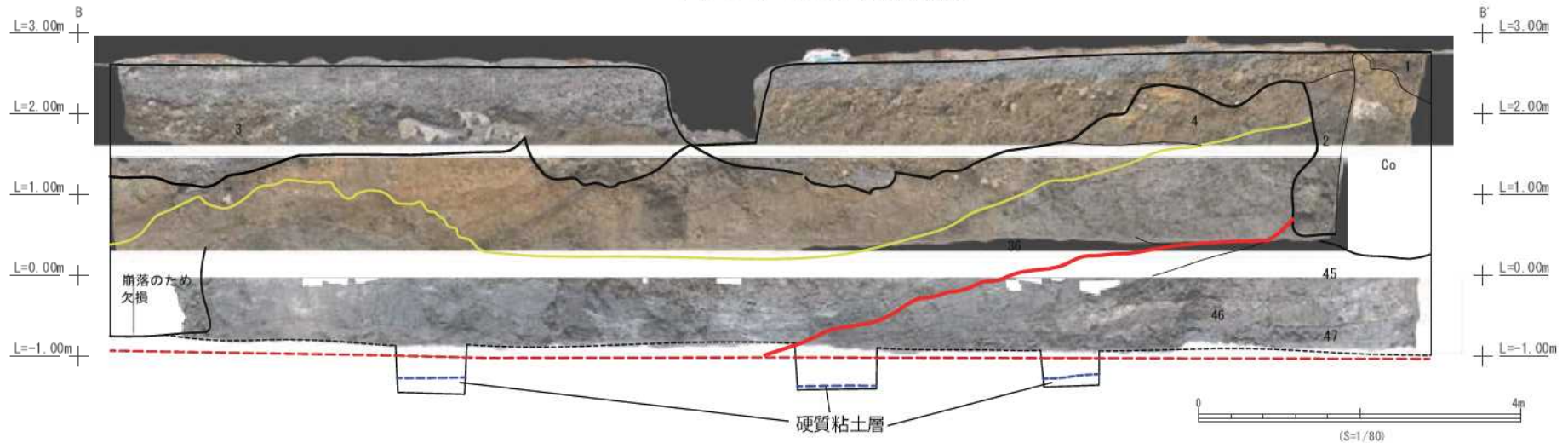


調査地点② 仮設構台基礎等工事に伴う調査

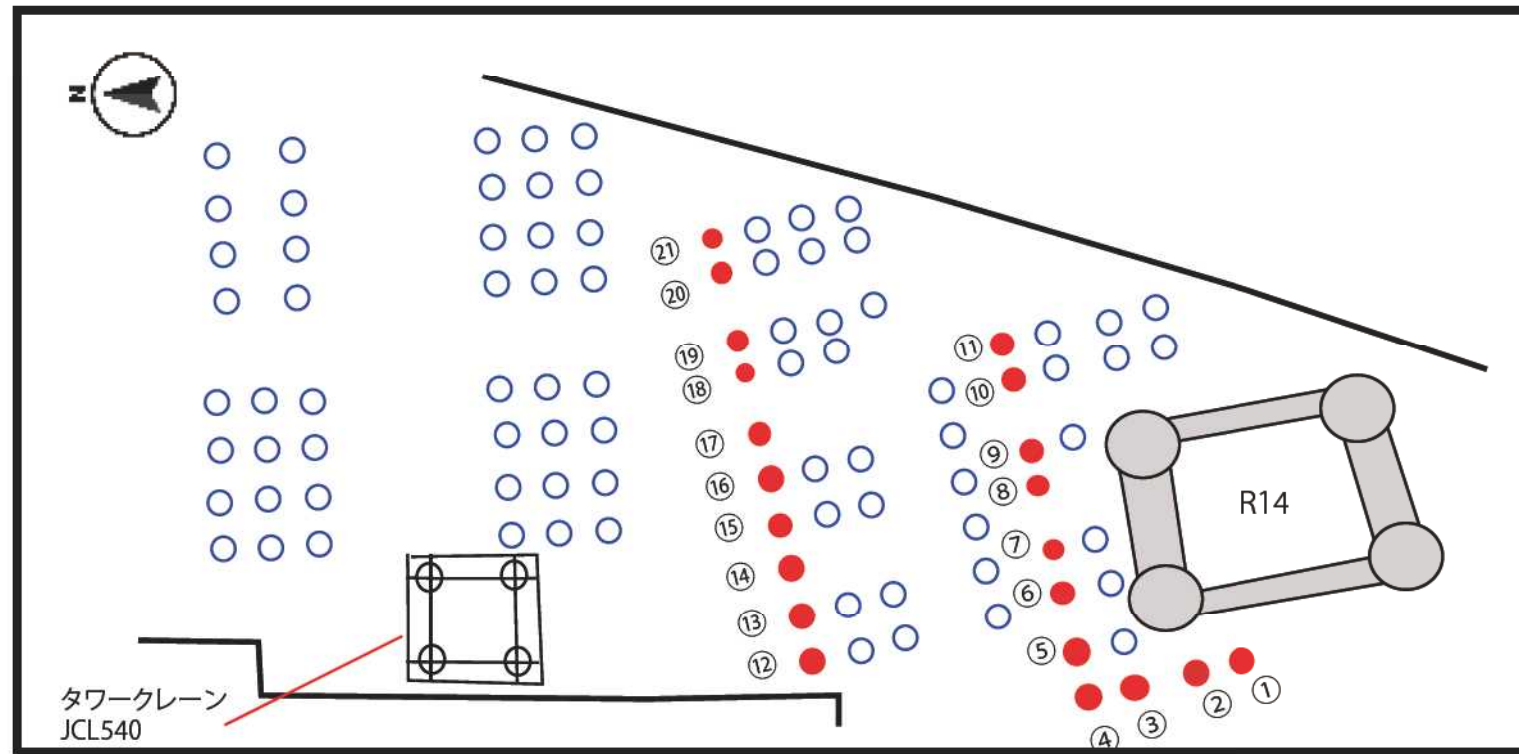
トレンチ 1 北壁土層断面



トレンチ 2 北壁土層断面



## 調査地点⑤ 架設構台基礎工事に伴う調査



調査位置図

|            | ①   | ②    | ③    | ④     | ⑤    | ⑥    | ⑦     | ⑧     | ⑨    | ⑩     | ⑪     | ⑫    | ⑬    | ⑭    | ⑮     | ⑯    | ⑰     | ⑱    | ⑲     | ⑳    | ㉑    |
|------------|---|------|------|-------|------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|------|------|-------|------|-------|------|-------|------|------|
| 灰色バラスト     | ×   | ×    | ○    | ×     | ×    | ×    | ×     | ×     | ×    | ×     | ○     | ○    | ○    | ○    | ○     | ○    | ○     | ○    | ○     | ○    | ○    |
| 検出標高(T.P.) | -   | -    | +2.3 | -     | -    | -    | -     | -     | -    | -     | +2.3  | +2.3 | +2.3 | +2.3 | +2.3  | +2.3 | +2.3  | +2.3 | +2.3  | +2.3 | +2.3 |
| 黄褐色バラスト    | ○   | ○    | ○    | ○     | ○    | ○    | ○     | ○     | ○    | ○     | ×     | ○    | ×    | ×    | ×     | ○    | ×     | ×    | ×     | ×    | ×    |
| 検出標高(T.P.) | +2.3  | +2.1 | +1.9 | +2.6  | +2.3 | +2.3 | +2.3  | +2.3  | +2.3 | +2.3  | -     | +2.0 | -    | -    | -     | +1.5 | -     | -    | -     | -    | -    |
| 盛土         | ○   | ○    | ○    | ○     | ○    | ○    | ○     | ○     | ○    | ○     | ○     | ○    | ○    | ○    | ○     | ○    | ○     | ○    | ○     | ○    | ○    |
| 検出標高(T.P.) | +1.3  | +1.3 | +1.3 | +1.75 | +0.8 | +1.1 | +1.3  | +1.85 | +1.8 | +1.6  | +1.52 | +1.4 | +1.3 | +1.7 | +1.65 | +1.3 | +1.65 | +1.6 | +1.3  | +1.3 | +1.3 |
| 黒色砂層(海砂)   | ×   | ×    | ×    | ×     | ○    | ○    | ×     | ×     | ×    | ×     | ×     | ○    | ○    | ○    | ○     | ×    | ×     | ×    | ×     | /    | ×    |
| 検出標高(T.P.) | -   | -    | -    | -     | -0.3 | +0.2 | -     | -     | -    | -     | -     | +0.9 | +0.5 | +0.5 | +0.5  | -    | -     | -    | -     | -    | -    |
| 暗灰色粘土層(澱み) | ×   | ×    | ×    | ×     | ×    | ○    | ○     | ○     | ○    | ○     | ○     | ×    | ×    | ×    | ×     | ○    | ○     | ○    | ○     | /    | ○    |
| 検出標高(T.P.) | -   | -    | -    | -     | -    | -0.5 | +0.1  | +0.3  | +0.2 | -0.35 | -0.15 | -    | -    | -    | -     | +0.2 | +0.15 | +0.1 | -0.05 | -    | -0.2 |
| 硬質粘土層      | ○   | ○    | ○    | △     | △    | ○    | ○     | ○     | ○    | ○     | ○     | ○    | ○    | ○    | ○     | ○    | ○     | ○    | ○     | /    | ○    |
| 検出標高(T.P.) | -1.7  | -1.9 | -1.9 | -0.7  | -1.2 | -1.7 | -1.35 | -0.86 | -1.1 | -1.24 | -0.3  | -1.7 | -1.6 | -1.9 | -1.9  | -1.7 | -1.5  | -1.6 | -1.8  | -    | -1.3 |
| 備考         |   |      |      | 土質異なる |      |      |       |       |      |       |       |      |      |      |       |      |       |      |       |      | 攪乱?  |
| 【凡例】       | GL ≒ T.P. + 2.6m<br>灰色バラスト:電留線跡解体後のバラスト      黄褐色バラスト:電留線跡解体前に敷設されていたバラスト<br>盛土層:高輪海岸埋立に伴う層      黒色砂層:海砂のような層。遺物を多量に含む。<br>暗灰色粘土層(澱み):長期間水中で堆積したとみられる層      硬質粘土層:高輪築堤の基盤層 |      |      |       |      |      |       |       |      |       |       |      |      |      |       |      |       |      |       |      |      |



## 【まとめ】

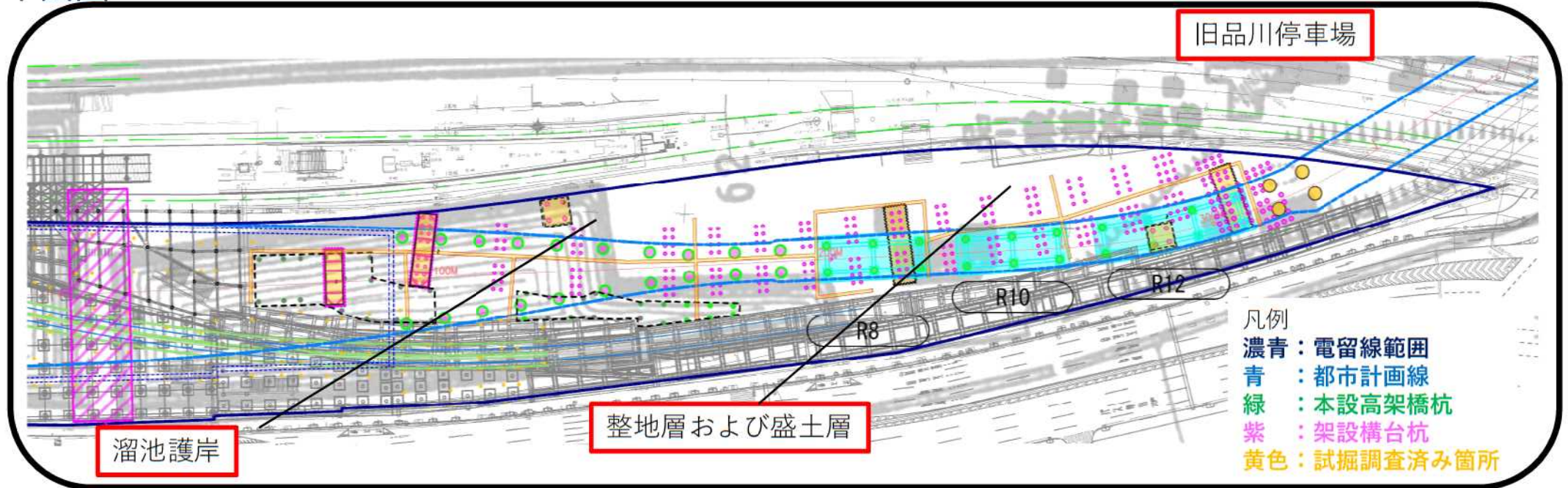
※2022.11.30時点

| 地点    | 調査原因              | 調査目的              | 調査の方法  | 掘削底面標高    | 調査の成果  | 備考                       |
|-------|-------------------|-------------------|--|-----------|--|--------------------------|
| ①     | 排水設備敷設            | 整地層及び盛土層の残存状況確認   | 排水管敷設範囲(L=360m×W=1.2m×D=1.1)を重機で掘削し、土層堆積状況等を記録 | T.P.+1.2m | 位置によっては攪乱著しいが、南東部隅で遺構(土壘状の高まり)と見られるものを確認した。それ以外のエリアでは、地点⑥-2・3で確認された整地層は確認されなかったものの、盛土層の残存を確認した。  |                          |
| ②     | 架設構台基礎等           | 護岸石垣の有無確認         | 設定したトレンチ内を重機及び人力で掘削の上、遺構の確認及び土層堆積状況等を記録        | T.P.-1m+α | 石垣やそれに伴う遺構(枕木等)は確認されなかったが、東から西に落ちる盛土の端部を確認した。旧品川停車場側の西端部と考えられる。  |                          |
| ③     | タワークレーン設置(JC900)  | 〃                 | 脚部分を機械で掘削(掘削時立会)フーチング範囲(5500mm四方×D=700mm)は試掘   | T.P.-2m+α | T.P.-6mを超えても硬質粘土層が確認されず、木片(杭の残片?)が確認されることから、当該地点はすでに攪乱を受けていると考えられる。(ポーリングコアの観察からも、非常に締まりのない土層が続いており、周辺とは土質が全く異なることを確認している。)  | 成果を踏まえ、フーチング範囲の試掘は実施しない。 |
| ④     | タワークレーン設置(JCL540) | 旧品川停車場に伴う遺構の有無確認  | 〃  | 〃         | (未実施)  |                          |
| ⑤     | 架設構台基礎            | 〃                 | 構台基礎部分をボーリング調査(φ65mm×21本)                      | 〃         | 「黒色砂層(海砂)が確認された地点」と「水面下で堆積した粘土層(澱みの層)が確認された地点」の位置関係から、(1)調査地点①～④は長らく陸地だった、(2)調査地点⑤・⑥・⑫～⑮は海砂が堆積する、浜辺のような環境だった、(3)⑥～⑪、⑯～⑲、㉑は水の動きがなく、泥が滞留するような環境だった、(4)㉒は他の地点と堆積土が全く異なることから、攪乱を受けている可能性がある、 | 旧地形の復元(盛土、切土等の範囲等)が課題。   |
| ⑥-1   | R14橋脚設置ほか         | 旧品川停車場の遺構の有無確認    | 脚部分を人力で掘削(φ3500mm×4本)、遺構(石垣等)の有無確認             | T.P.-1m+α | 上部は攪乱されていたが、盛土層を確認。盛土層の下から多量の遺物(幕末期頃)を確認したことから、幕末以降に盛土されたことを確認。  |                          |
| ⑥-2・3 | 〃                 | 〃                 | 設定したトレンチ内を重機及び人力で掘削、遺構(石垣等)及び土層堆積状況等を確認        | 〃         | 盛土層と、その上面で整地層を確認。土層観察により、盛土作業と整地作業は時期差なく行われたことを確認。整地層上面で遺構確認作業を行ったが、遺構は確認されず。  |                          |
| ⑦     | 南棟建設              | 第8橋梁に伴う南横仕切堤の有無確認 | 設定したトレンチ内を重機及び人力で掘削                            | 〃         | (継続中)  |                          |

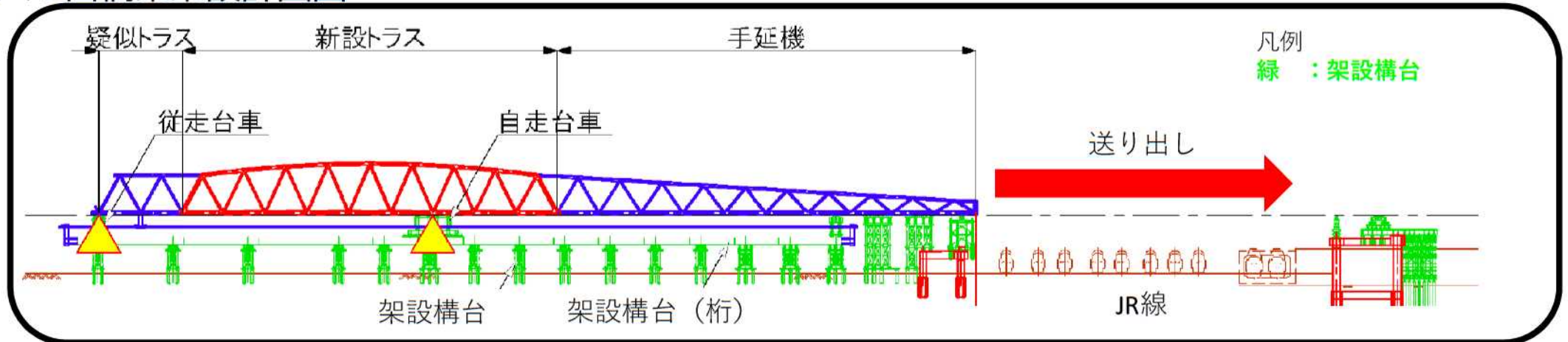


想定される遺構：整地層，盛土層および溜池護岸  
※整地層および盛土層は，電留線部全体に面的に広がるもの。

平面図



八ツ山橋梁架設計画図



資料6

2021年7月16日 第8回委員会資料

## 京急連立及び環状第4号線事業について

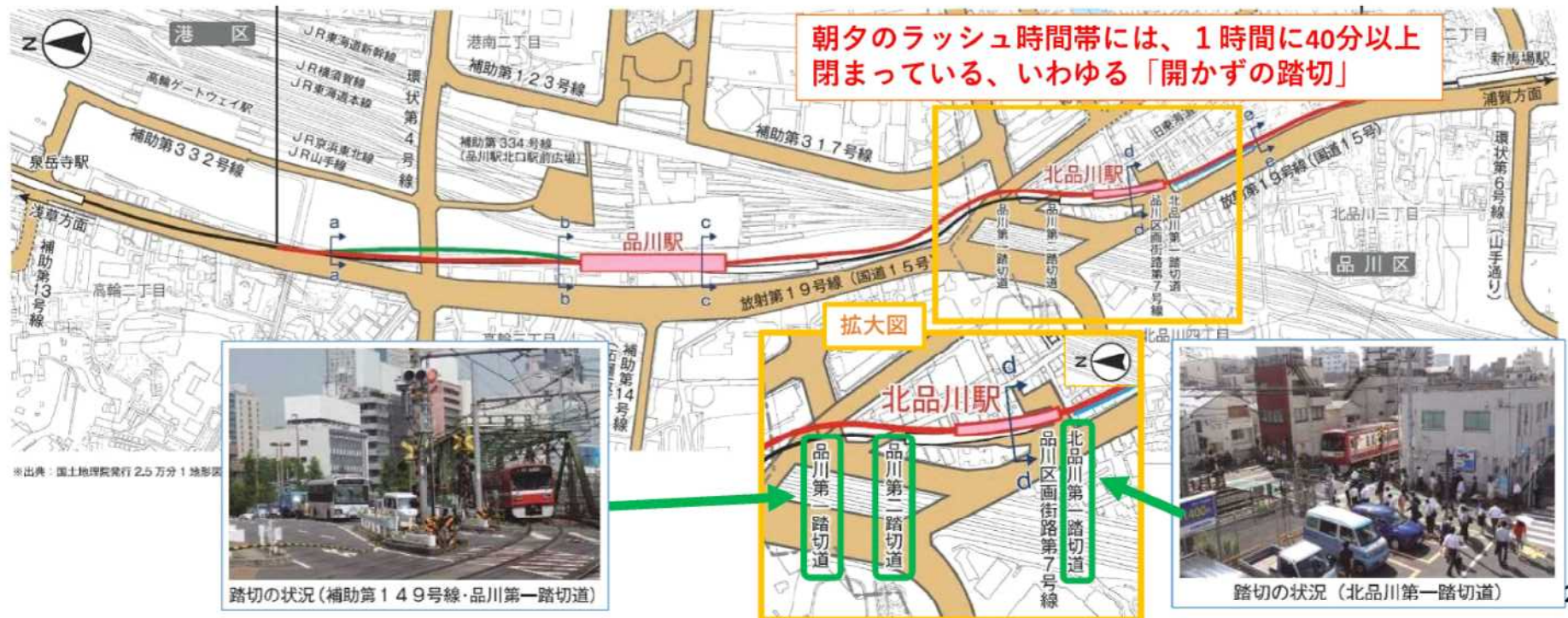
---

東京都建設局



# 1. 品川駅周辺整備における京急連立及び環状第4号線の重要性 京急連立事業の目的・効果

- 北品川駅周辺において、3か所の「開かずの踏切」が除却  
 ⇒交通渋滞や歩行者の踏切待ちが解消 <交通の円滑化>  
 円滑な緊急車両の通行・救護活動が可能となり、防災性が向上
- 踏切事故がなくなり、道路と鉄道それぞれの安全性が向上 <安全性の向上>
- これまで鉄道により分断されていた地域の一体化が図られ、新たな魅力あるまちづくりが推進される <地域の発展>

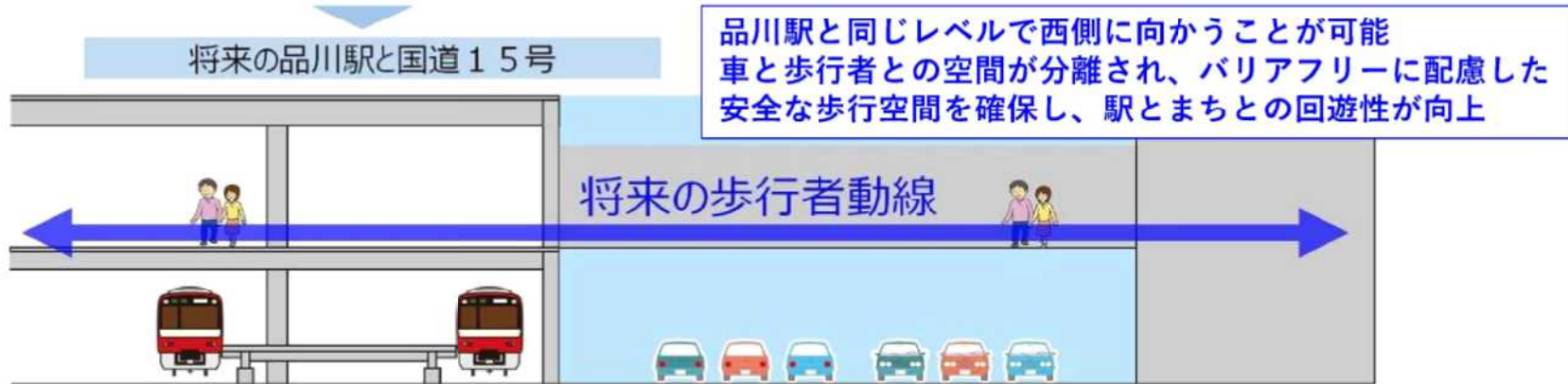




# 1. 品川駅周辺整備における京急連立及び環状第4号線の重要性 品川駅における京急連立の計画

- 連立事業にて京急線品川駅の地平化後、東西自由通路が**西側に延伸予定**
  - 品川駅の東西がデッキレベルで繋がり、バリアフリーに配慮した歩行者ネットワークが形成
- ⇒品川駅の早急な地平化が必要

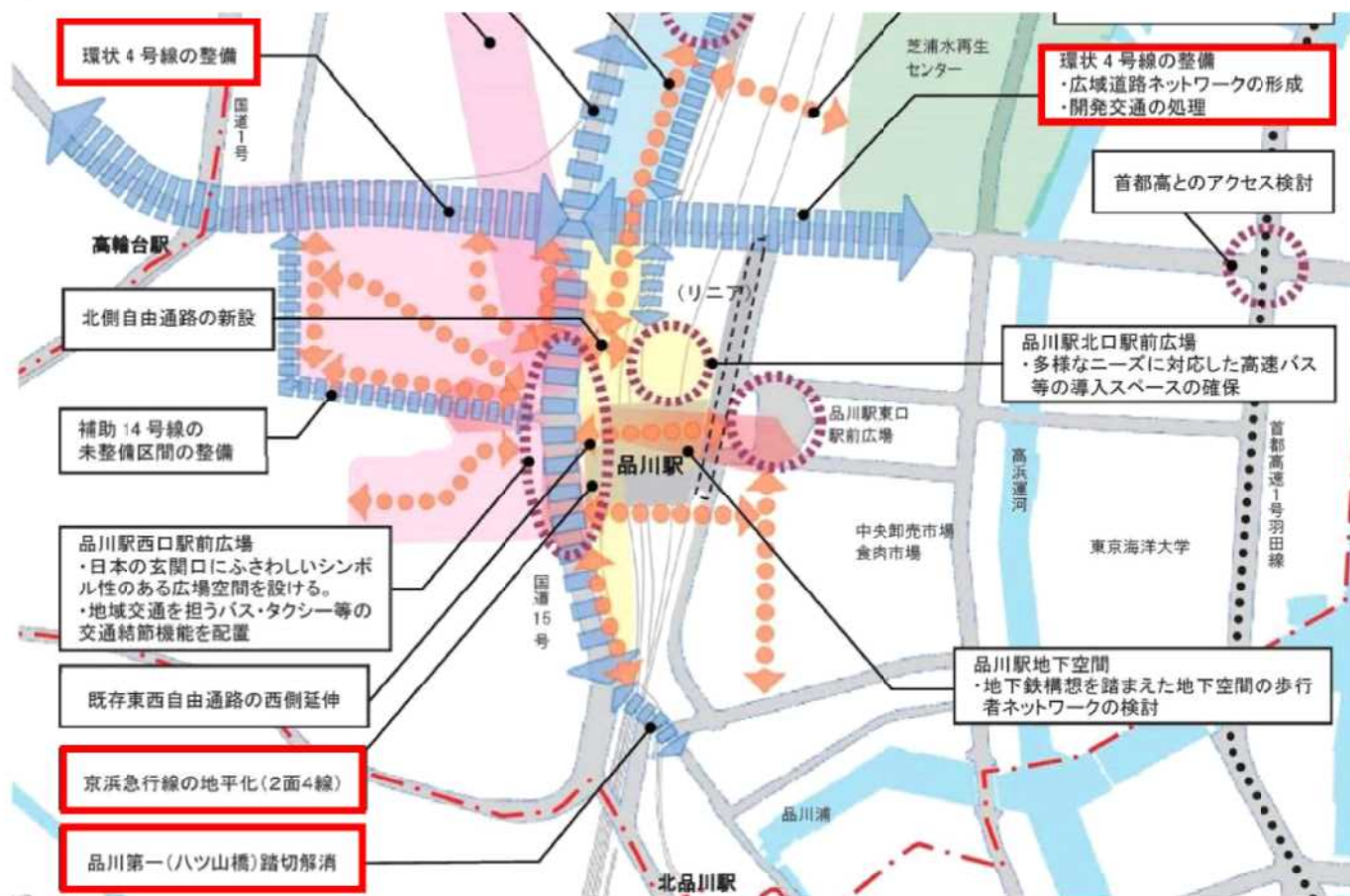
東 現在の品川駅と国道15号 西



1. 品川駅周辺整備における京急連立及び環状第4号線の重要性

品川駅周辺整備の全体像

- 「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」の実現に向けた品川駅周辺の機能強化のため、様々な基盤・開発計画が進行
- 全ての事業が密接に関連し、目標時期に向けて一体的に進行



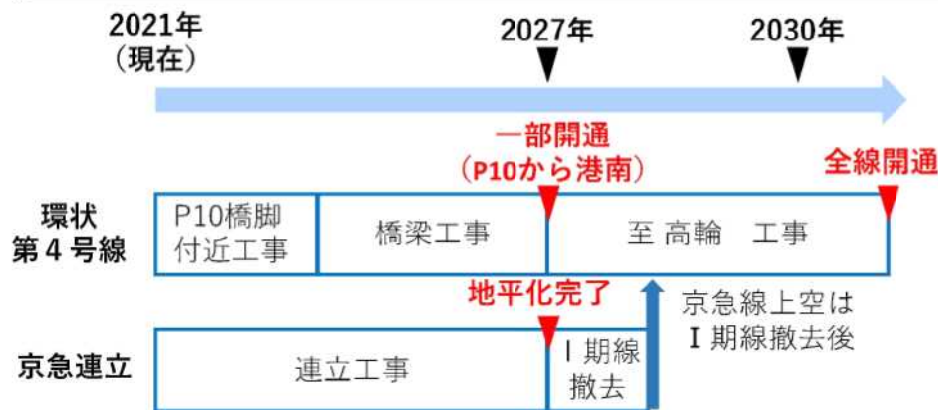
品川駅・田町駅まちづくりガイドライン2020  
「品川駅・田町駅周辺の都市基盤の在り方」



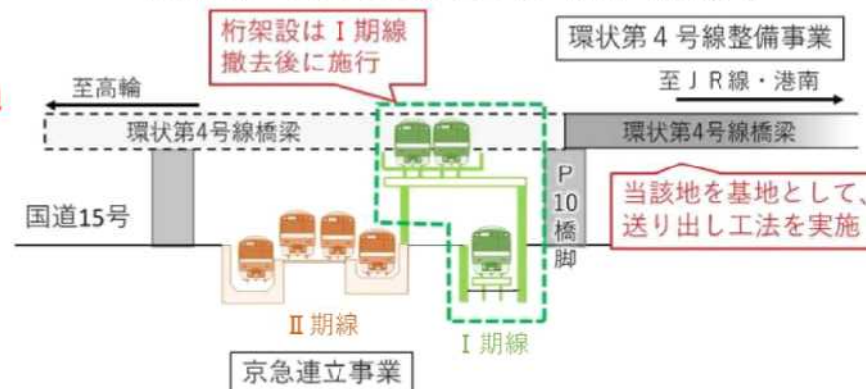
1. 品川駅周辺整備における京急連立及び環状第4号線の重要性

# 京急連立及び環状第4号線と品川駅周辺整備の関係性

- 京急連立及び環状第4号線は、品川駅周辺の機能強化を支える重要な都市基盤
- 目標時期に向けて一体的に進行⇒綿密な施工計画の調整が必要



【環状第4号線と京急連立の施工順序(縦断)】

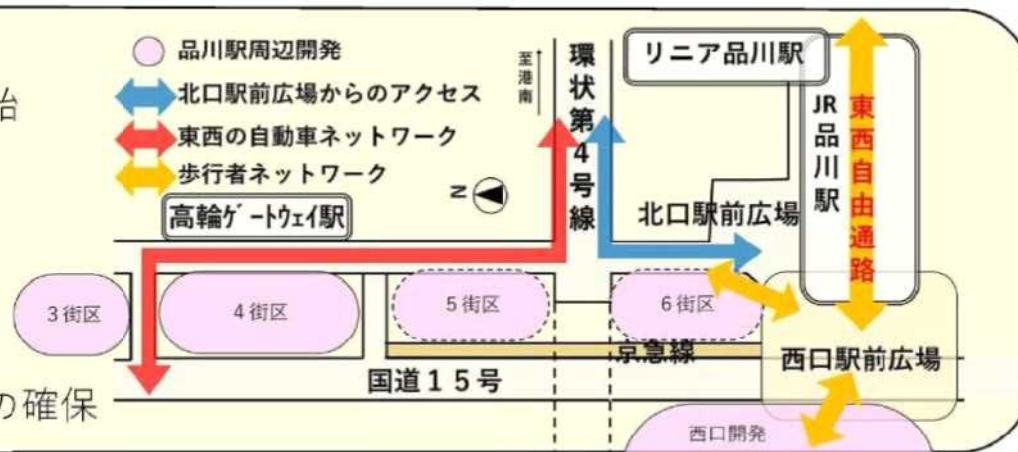


**環状第4号線一部開通**

- ・北口駅前広場からのアクセス供用開始
- ・東西の自動車ネットワーク確保

**京急線地平化完了**

- ・品川駅東西自由通路の延伸
- ・西口駅前広場の機能確保
- ・デッキレベルの歩行者ネットワークの確保



2021年7月16日 第8回委員会資料

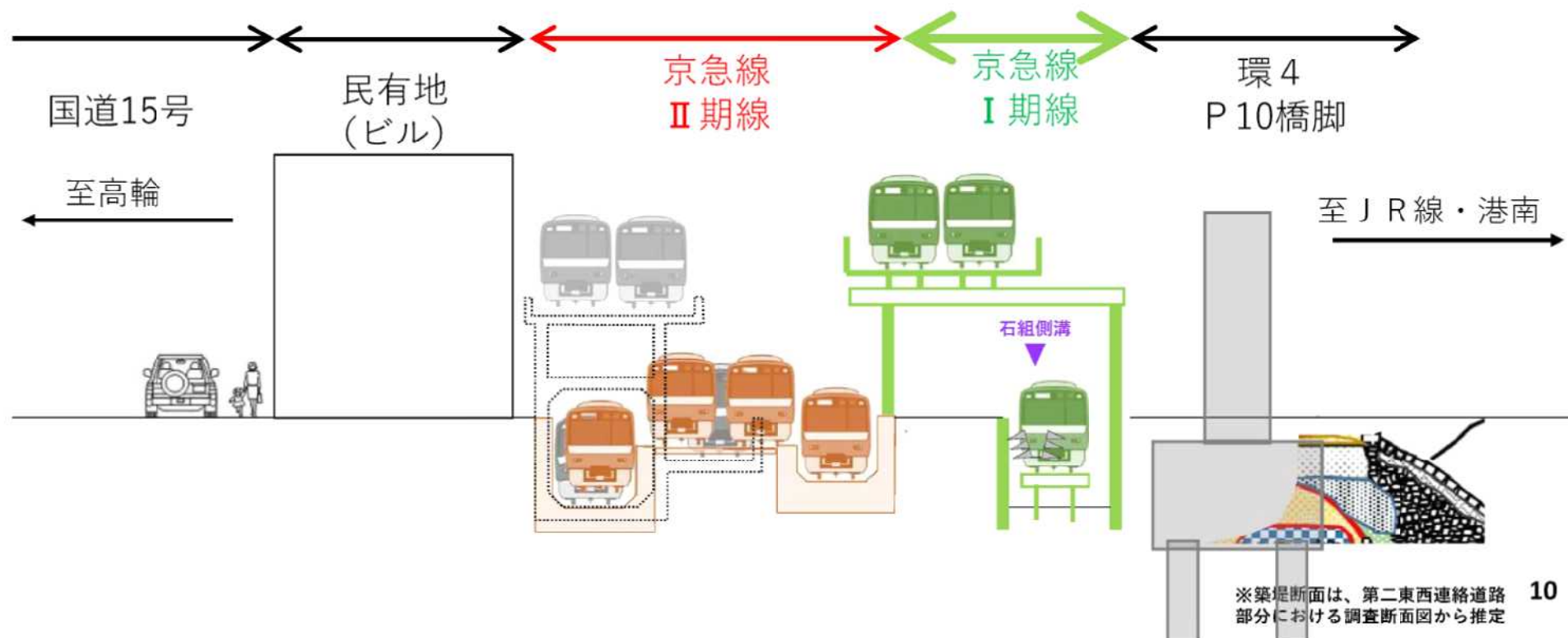
## 3. 京急連立事業の計画内容

## 京急連立事業の計画 (1)

- 現在線を運行しながら、同位置に将来線を地平化して築造する
- 工事期間中の運行には、工事範囲・期間に合わせた走行空間が必要  
⇒工事中の列車運行を可能とするため、段階的に運行範囲を変更（Ⅰ期・Ⅱ期線）

## 【環状第4号線と京急連立の縦断イメージ】

※Ⅰ期線築造位置は立体的に利用するなど  
最小限の範囲としている



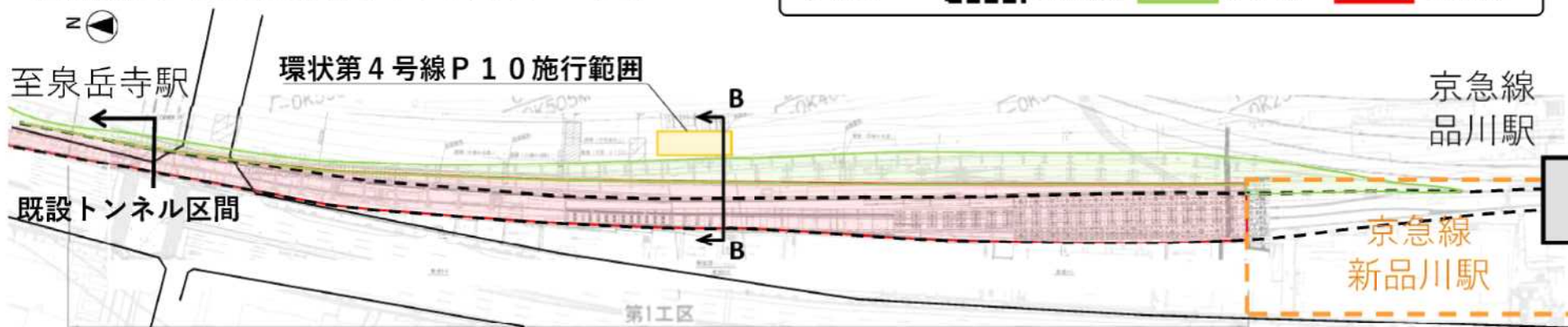


3. 京急連立事業の計画内容

京急連立事業の計画 (2)

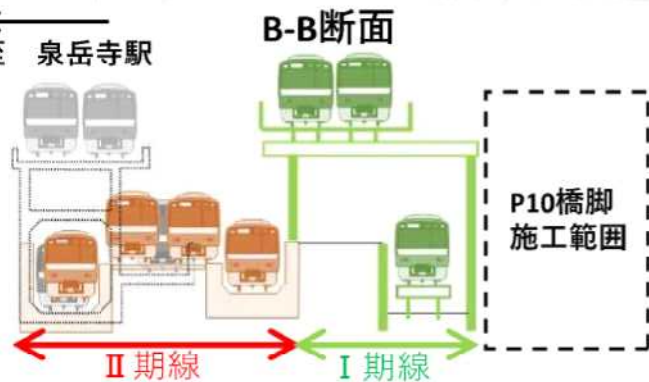
○品川駅と泉岳寺駅の間が、施工範囲となり、また、泉岳寺駅付近では、既設トンネルを再利用するため、現在の位置からの大幅な振替は不可

【環状第4号線と京急連立の平面イメージ】

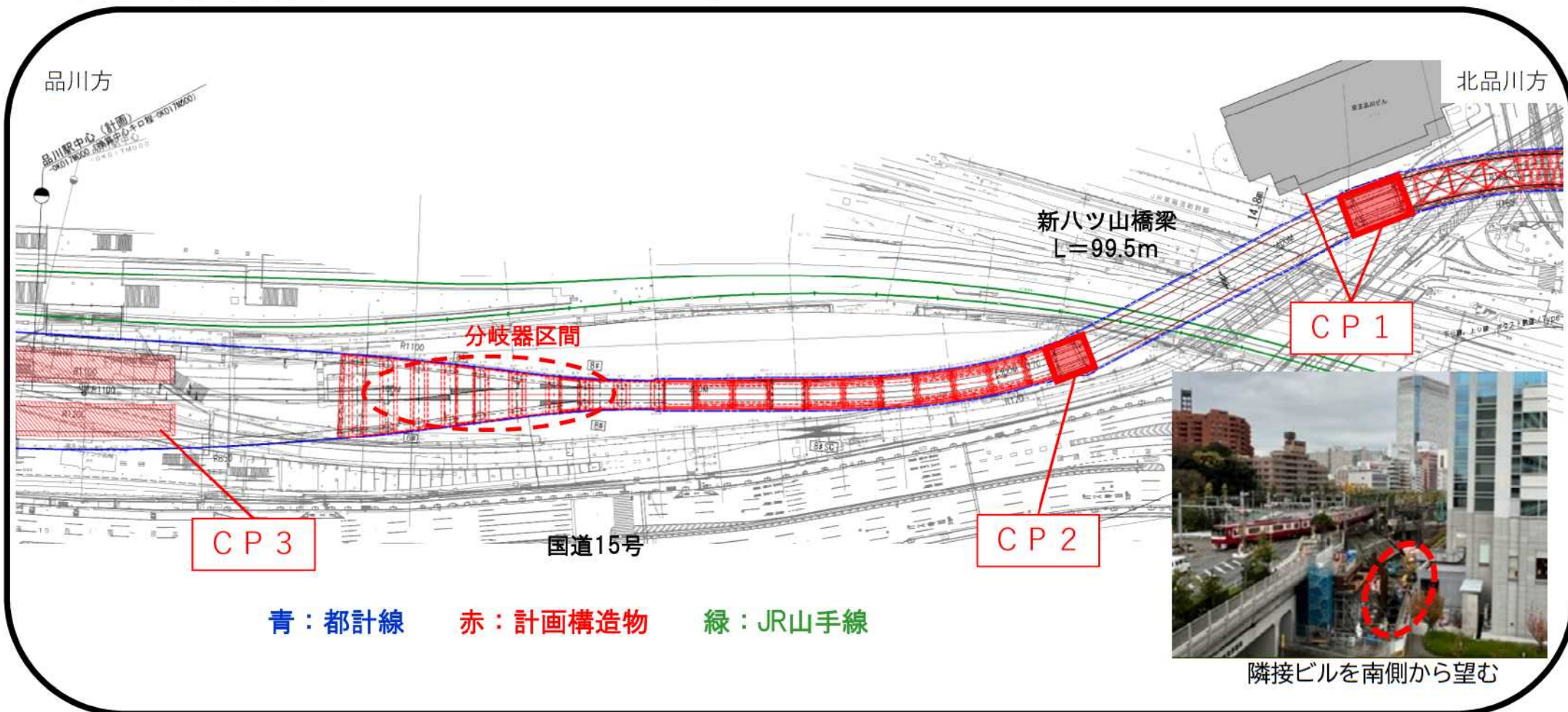


【工事工程】

← 至 泉岳寺駅



## 1. 平面の計画条件(コントロールポイント CP)



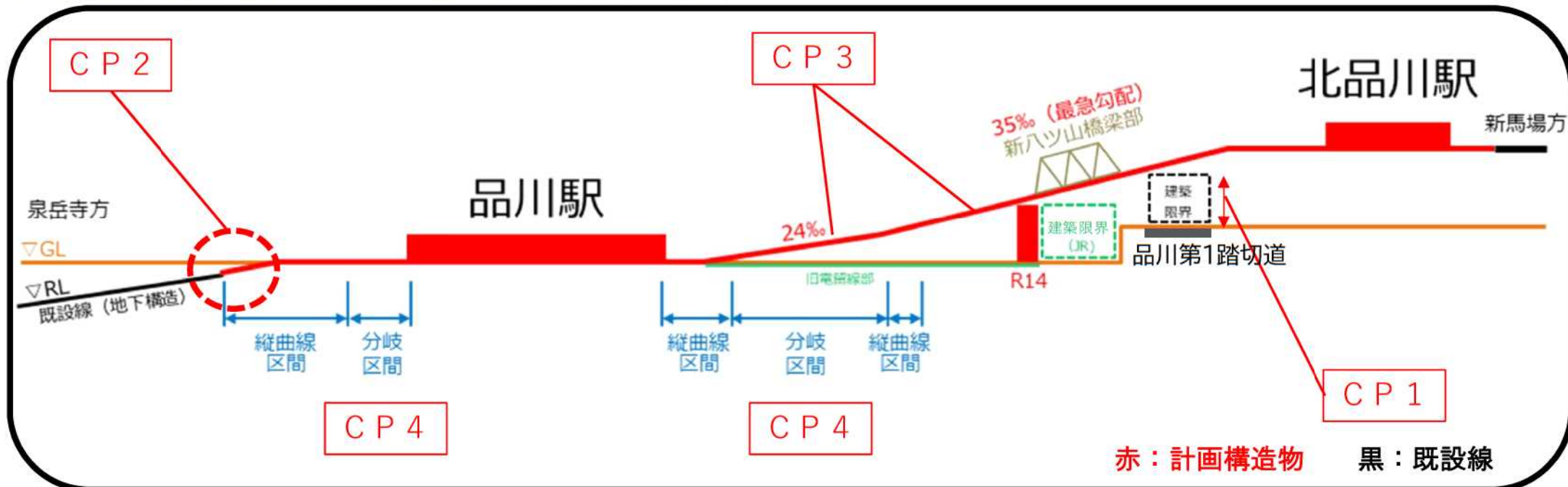
CP1: 京急既設線と隣接ビルとの間に新八ツ山橋梁の橋台設置が必要

CP2: 既設線に支障せず、可能な限り橋長を短くした橋台配置が必要

CP3: JR山手線に支障せず、2面4線配置を可能とした配置



## 2. 縦断の計画条件(コントロールポイント CP)



CP1: 品川第1踏切道除却(高架化)に伴う交差道路部の空頭確保

CP2: (泉岳寺方・地下構造)既設線への擦り付けが必要

CP3: 鉄道敷設基準の最急こう配(上限)を適用した縦断線形(一般部35% 分岐部24%)

CP4: 分岐区間の縦曲線は鉄道敷設基準上配置不可

## 3. 検討の結果

以上の平面・縦断の計画条件(鉄道設計の基準)から、現計画線形の変更は不可能