

## 第 62 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【全体会】

日時：2025 年 12 月 3 日（水）

全体会・部会②・部会③ 10:00～12:00（予定）

場所：TKP ガーデンシティ PREMIUM 品川 ホール 5A

### 次 第

#### 【全体会】

(1)開会

(2)5・6 街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について (4) 【資料 1】

(3)前回までに頂いたご意見等に係わる事業者説明（J R 東日本） 【資料 2】

(4)高輪築堤と開発計画の位置関係等について 【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。

## 5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について (4)

2025年10月1日の第60回高輪築堤調査・保存等検討委員会では、9月3日の同委員会において提示した、委員見解「5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置(3)」を受けたJR見解「『5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置(3)』に対する当社の見解」が示された。このJR見解について、10月1日の同委員会において委員から質問・意見が出されたため、11月5日の同委員会において「『5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置(3)』に対する当社の見解(2)」が追加された。

本文書は、10月1日および11月5日のJR見解に対する委員の見解をとりまとめたものである。

### 1. 文化財的価値について

文化財的価値の評価について、これまでの委員見解をまとめると以下ようになる。

- ①高輪築堤跡の遺構は日本の近代化土木遺産を代表する遺跡として、わが国の近代史、鉄道史、土木史、産業史上重要な位置を占めている。また、東京や高輪の地域史を考える上でも貴重な遺跡である。
- ②国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に指定された、2街区の築堤部及び3街区の第7橋梁橋台部・築堤部と一連のものであり、国指定史跡にふさわしい文化財的価値を有していると評価できる。
- ③高輪築堤跡の文化財的価値の判断基準は、「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」という観点に基づいている。
- ④5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、1～4街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有するとともに、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。高輪築堤跡の構造の多様性は構築方法の違いや構築時の工区を示すものである。また、第8橋梁及びそれにとまなう南北横仕切堤が含まれ、旧品川停車場につながる部分にあたる点も重要である。
- ⑤6街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、4街区で検出された信号機跡と類似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である。

### 2. 保護措置について

保護措置については、以下のとおりである。

- ①保護措置は上記のような文化財的価値の評価に基づいて判断する。とくに、高輪築堤跡全体が「希少性」の高い遺構であり、その中でも信号機跡はきわめて「希少性」が高い。高輪築堤跡の遺構は「連続性」を有し、「遺存度」はきわめて良好である。鉄道開業時から複線化、3線化さらに周辺の埋め立てを経て現在に至る、日本の鉄道発展の「歴史的重層性」がうかがわれるという評価を前提とする。
- ②保護措置は「現地保存」「移築保存」「記録保存」に分かれるが、遺跡の価値は「現地保存」によって維持されるものである。「移築保存」「記録保存」の際に発掘調査が行われるが、考古学では発掘調査は遺跡を破壊する行為の一種とされている。埋蔵文化財行政では、原則として遺跡を現状のまま後世に保存する「現地保存」の措置をとり、やむを得ずそうした措置をとることができない場合、発掘調査等によって埋蔵文化財の記録を作成する「記録保存」が行われる。したがって、保護措置についての協議は、遺跡の全面的な「現地保存」を検討することを出発点としたが、冒頭で述べたように、次の段階の協議として部分的な「現地保存」の検討を行う。
- ③1～4街区の保護措置については、3街区第7橋梁橋台部約20mとそれにつながる南北の築堤部各約30m、合わせて約80m、及び4街区の信号機跡を含む築堤跡の可能な限り長い区間の遺構を「現地保存」することを要望した。残念ながら後者は実現できず、信号機跡を含む築堤跡約30mを「移築保存」することになった。すなわち、1～4街区で「現地保存」された築堤部は、第7橋梁橋台部につながる南北約30mずつ、2街区の公園部分の約40mであり、高輪築堤の海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部の遺構が「現地保存」されたとは言い難い。また、JR見解（2025. 8. 6）では、1～4街区の「高輪築堤の保存・継承」の一つとして「高輪築堤の記憶・連続性を表現するランドスケープ」をあげているが、これは保護措置における「記録保存」の成果の活用位置づけられるものである。
- ④このように1～4街区の保護措置において、4街区の信号機跡を含む築堤跡の可能な限り長い区間の遺構の「現地保存」が実現できなかったことを踏まえ、5・6街区においては、わが国最初期の信号機跡と推定される信号機跡、及び海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部100m以上の区間の「現地保存」を要望する。海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部の長さの根拠は、4街区の高輪築堤跡の景観に拠っている。
- ⑤上記の遺構は、国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」と一連のものであり、国指定史跡にふさわしい文化財的価値を有している。したがって、「現地保存」した後に、国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に追加指定されることが必要になると考え

る。なお、『「史跡旧新橋停車場及び高輪築堤跡」における高輪築堤跡保存活用計画書』には、「計画対象範囲内における追加指定」として、「計画対象範囲内において遺構を土中保存している箇所や、遺構が確認されていない箇所等における高輪築堤跡及び関連する遺構については、遺構の遺存状況と周辺の開発状況等に応じて条件が整った場合、史跡の追加指定について、行政機関と協議を行う。」と明記されている。

⑥1～4街区の保護措置については、2021年12月8日の第12回高輪築堤調査・保存等検討委員会で取り上げた、4街区の第7橋梁南横仕切堤跡の「移築保存」が検討課題となっている。ここではその後の検討経緯について説明を求めるとともに、改めて第7橋梁南横仕切堤跡の「移築保存」について協議することにした。

⑦2025年4月9日の第54回高輪築堤調査・保存等検討委員会に提出されたJR見解には「まちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立へ向けて」という文言があるが、ここでいう「両立」とはどのようなあり方を示すものなのか、委員と見解を共有する必要がある。

上記の「1.文化財的価値について」「2.保護措置について」は、9月3日の委員見解「5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置(3)」で示したものであるが、「2.保護措置について」のうち④及び⑥に関するJR見解について述べることにする。

#### 【④信号機跡及び築堤部100m以上の区間の「現地保存」について】

(1)10月1日JR見解では、以下のように述べられている。

- ・現地保存の要望に対し、「文化財的価値に鑑み現地保存の可能性について検討を行った」。
- ・信号機跡を「現地保存した場合、6街区建物の建築計画が大きく棄損し、また、5・6街区間の地下車路計画が確保できない等により、開発計画が成立」しない。
- ・築堤部100m以上の区間の現地保存については、『5街区建物部』『6街区建物部』において可能性を検討したが、「前例のない大深度の建築計画となる等により開発計画が成立」しない。

10月1日の高輪築堤調査・保存等検討委員会において、このJR見解に対して委員から質問・意見が出され、委員見解に対してゼロ回答という認識であるが、全体があいまいで具体性を欠いており、根拠にもとづく説明としては不十分と言わざるを得ないことが指摘された。

(2)これを受けて11月5日JR見解では、以下のように述べられている。

- ・「築堤部100m以上の区間の『現地保存』の要望」に対し、『5街区建物部』『6街区建物部』において100m以上の現地保存を行った場合の影響について検討を実施した。

- ・5街区建物部において築堤部100m以上の区間を現地保存した場合、「開発計画として、2～3千億円程度の価値が棄損するとともに、車両動線上安全面に課題がある建物となる。
- ・6街区建物部において築堤部100m以上の区間を現地保存した場合、「開発計画として、価値の棄損が膨大」である。
- ・6街区南部では、「費用増を前提として歩行者デッキの構造計画等を変更することにより、」第8橋梁北横仕切堤「を含む範囲の遺構への影響を最小化」する。
- ・5・6街区間における信号機跡の現地保存については、「詳細な構造検討や協議等が必要であり、時間と費用を要する。」

こうしたJR見解について、以下のような問題点を指摘する。

- ・10月1日JR見解では、現地保存の要望に対し、「文化財的価値に鑑み現地保存の可能性を検討」したとされるが、開発計画には具体的な文化財的価値を考慮した検討プロセスが説明されていない。文化財的価値について委員見解を出発点にしたにもかかわらず、現地保存を要望した委員見解に対して、なぜこのような結論に至ったのか理解できない。
- ・11月5日の同委員会において、老川委員が指摘したように、現地保存した場合の遺跡の価値を評価した上で開発計画を検討する必要がある。すなわち、現地保存することによって、まちづくりに対して新たな価値を創造することができると思う。
- ・11月5日JR見解では6街区南部についての言及があるが、これは9月3日の委員見解における保護措置では触れていないため、築堤部100m以上の区間および信号機跡の保護措置とは別に協議することにしたい。

上記のようなJR見解の問題点について説明を求めるとともに、以下のような点を要望する。

- ・9月3日の委員見解では、5・6街区全体で築堤部100m以上の区間の現地保存を要望したが、10月1日・11月5日JR見解では5街区での築堤部100m以上の区間の現地保存、6街区での築堤部100m以上の区間、5・6街区間の現地保存が個々に検討されており、加えてさらに5・6街区全体すなわち5・6街区にまたがることも含めた、築堤部100m以上の区間の現地保存を前提にした、具体的な開発計画を検討すること。
- ・5・6街区の開発計画は「基本計画段階」のようであるが、その具体的な内容は4月9日JR見解において提示されたものか。また、「基本計画」策定の経過について説明を求める。
- ・5・6街区における記録保存調査・試掘調査・確認調査で検出された、高輪築堤跡の位

置やレベルと開発計画の平面・断面の関係を詳細に図示し、開発計画が遺構の構成要素に与える影響を示すこと。

- ・11月5日の高輪築堤調査・保存等検討委員会において、古関委員が指摘したように、5・6街区間の現地保存については今後さらに検討を行うこと。
- ・築堤部100m以上の区間、及び信号機跡を現地保存した場合、開発計画にどのような影響があるのか、あるいは何をクリアすれば現地保存が可能なのか説明すること。

**【⑥4街区第7橋梁南横仕切堤跡の「移築保存」について】**

- ・10月1日・11月5日JR見解では「今後も関係行政等と連携のうえ検討してまいります」とあるが、4街区第7橋梁南横仕切堤跡の「移築保存」に関するこれまでの検討経過及び今後の見通しについて説明を求める。

なお、10月1日・11月5日JR見解で言及されている、本委員会の「保護措置に係る助言のとりまとめ」にあたっては、従来通り、JR及び委員が互いの見解を受け止めて論点を明確にした上で、根拠にもとづく合理的な説明を行い、議論を尽くすことが必要である。

以上、2025年10月1日・11月5日の第60・61回高輪築堤調査・保存等検討委員会において示されたJR見解に対する委員見解を提示する。

**基本計画** 第54回委員会(2025年4月)  
1~6街区全体のまちづくりを早期に完成させ、『国際交流拠点・品川』の早期実現に貢献

「地球益」の実現を目指し「国際イノベーション拠点」を形成するため重点的に取り組む三本柱

**人財・叡智**  
~其才が輝く都心部~

**医療**  
~健康寿命100歳社会~

**水素・GX**  
~水素都市モデルの創発~

参考資料 1-1

**6街区南部における現地保存の検討** 第54回委員会(2025年4月)  
特殊な構造架構の採用等、大幅な費用増を伴う計画変更

・第8橋梁部北横仕切堤を含む6街区南部の現地保存(約110m)を実現

参考資料 1-2

**全面的な現地保存の検討** 第58回委員会(2025年8月)  
地下掘削可能検討範囲は建築敷地範囲の約51%

・大深度の掘削を前提にした建築計画の実現は困難

参考資料 1-3

**5・6街区間における現地保存の検討** 第54回委員会(2025年4月) 第61回委員会(2025年11月)  
地下車路と設備洞道が高輪築堤(信号機跡含む)と全面的に重複

・築堤の現地保存が困難(第54回)

同一構造物とするシミュレーションを実施するも課題多数

・成立性の検証にあたっては、事例も少ないなかで、詳細な構造検討や協議等が必要であり、時間と費用を要する(第61回)

参考資料 1-4

**5街区建物部における100m以上の現地保存の検討** 第61回委員会(2025年11月)  
大規模機械式駐車場が配置できず、平面駐車場を地下深くに整備せざるを得ない

・約2,000億~3,000億程度の価値棄損  
・1~6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けた「三本柱(人財叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難  
・車両動線上で交錯部が生じるため安全面に課題

非公表資料

参考資料 1-5

**6街区建物部における100m以上の現地保存の検討** 第61回委員会(2025年11月)  
建物コア、コアに付随する機能、車両動線等スペースの確保が出来ず、建築計画が成立しない

・価値の毀損が膨大  
・1~6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けた「三本柱(人財叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難

非公表資料

参考資料 1-6

**5街区建物部(50m)・5・6街区間(50m)における現地保存の検討** 第62回委員会(2025年12月)  
線路直下での地下車路設置に伴い、大規模掘削による膨大な事業費の増加(+約600億円)と工期の長期化(+約8年)

・約2,000億~3,000億程度の価値棄損  
・1~6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けた「三本柱(人財叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難  
・車両動線上で交錯部が生じるため安全面に課題

非公表資料

資料 2-1-1

**6街区建物部(50m)・5・6街区間(50m)における現地保存の検討** 第62回委員会(2025年12月)  
線路直下での地下車路設置に伴い、大規模掘削による膨大な事業費の増加(+約1,000億円)と工期の長期化(+約10年)

・約2,000億~3,000億程度の価値棄損  
・1~6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けた「三本柱(人財叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難  
・車両動線上で交錯部が生じるため安全面に課題

非公表資料

資料 2-1-2

現地保存の実現

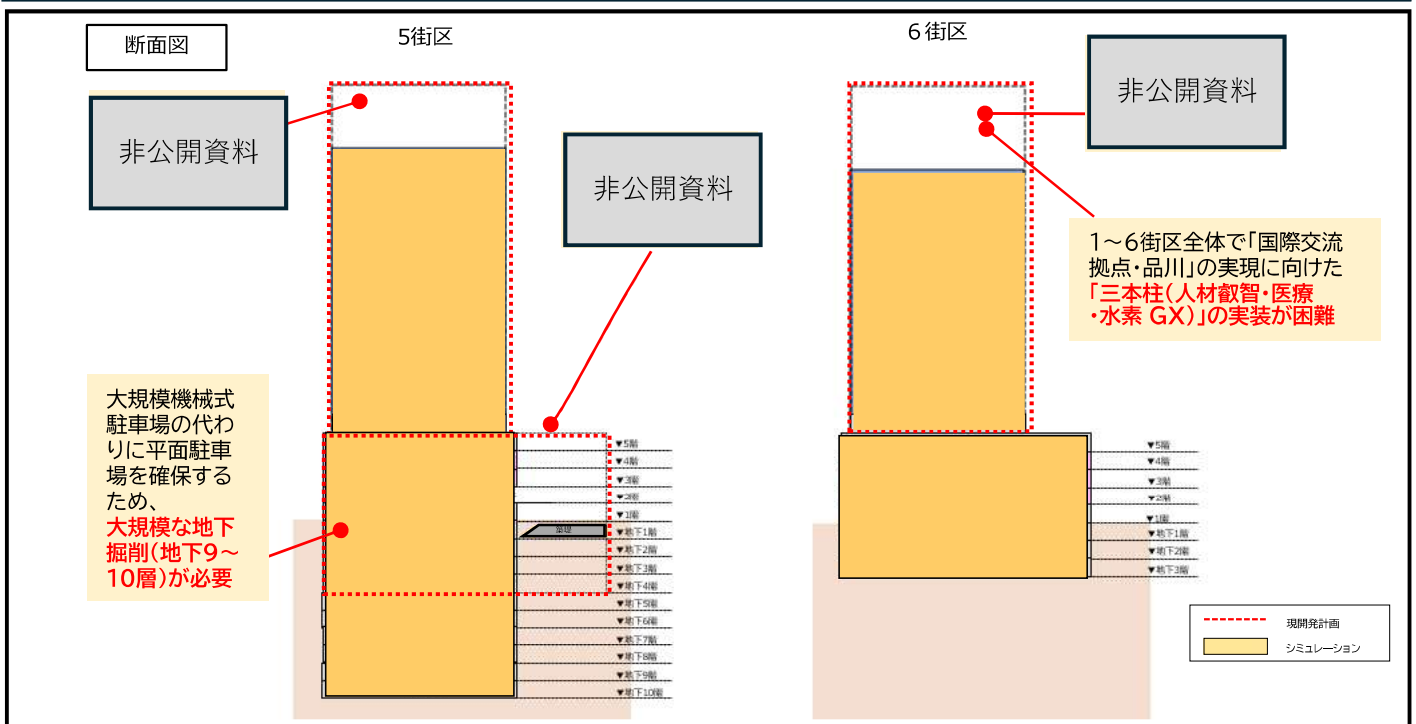
全面的現地保存

信号機跡の現地保存

海上築堤の鉄道らしい連続性を有する築堤部 100m以上の現地保存

5街区建物部(50m)と5・6街区間(50m)において、築堤部100m以上を現地保存をした場合の開発計画

# 非公開資料

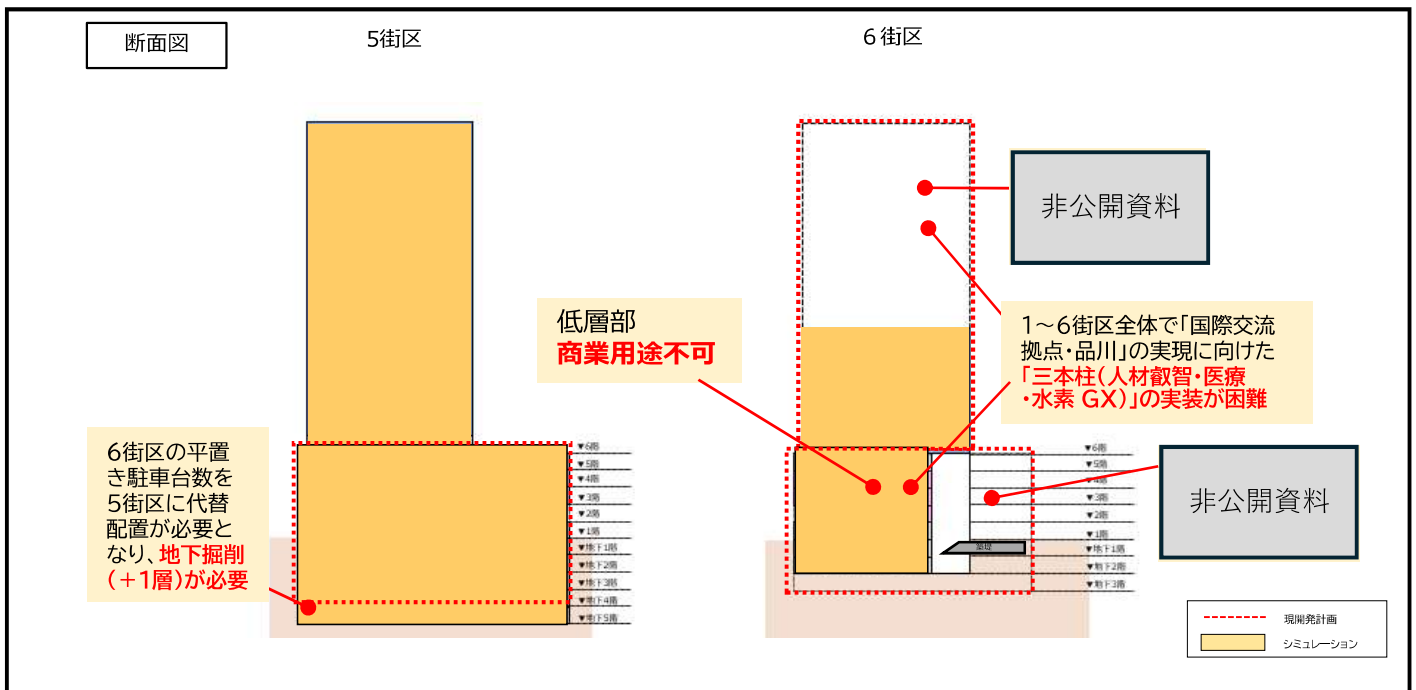


## 開発計画への影響

- ・線路直下における地下車路設置に伴う大規模掘削や、開発計画として約2,000～3,000億円程度の価値棄損
- ・1～6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難
- ・車両動線上で交錯部が生じ、安全面に課題のある建築計画

6街区建物部(50m)と5・6街区間(50m)において、築堤部100m以上を現地保存をした場合の開発計画

# 非公開資料



## 開発計画への影響

- ・線路直下における地下車路設置に伴う大規模掘削や、開発計画として約2,000~3,000億円程度の価値棄損
- ・1~6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難
- ・車両動線上で交錯部が生じ、安全面に課題のある建築計画

# 国際交流拠点・品川の実現に向けた、品川周辺エリアのまちづくり

(2025.2.18開催 第14回「国際交流拠点・品川」における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議資料より抜粋・一部加筆)

品川まちづくり  
(2025.3.27まちびらき)



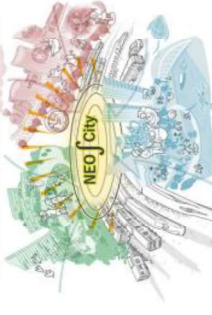
車両基地再編(2009～)



基盤整備事業

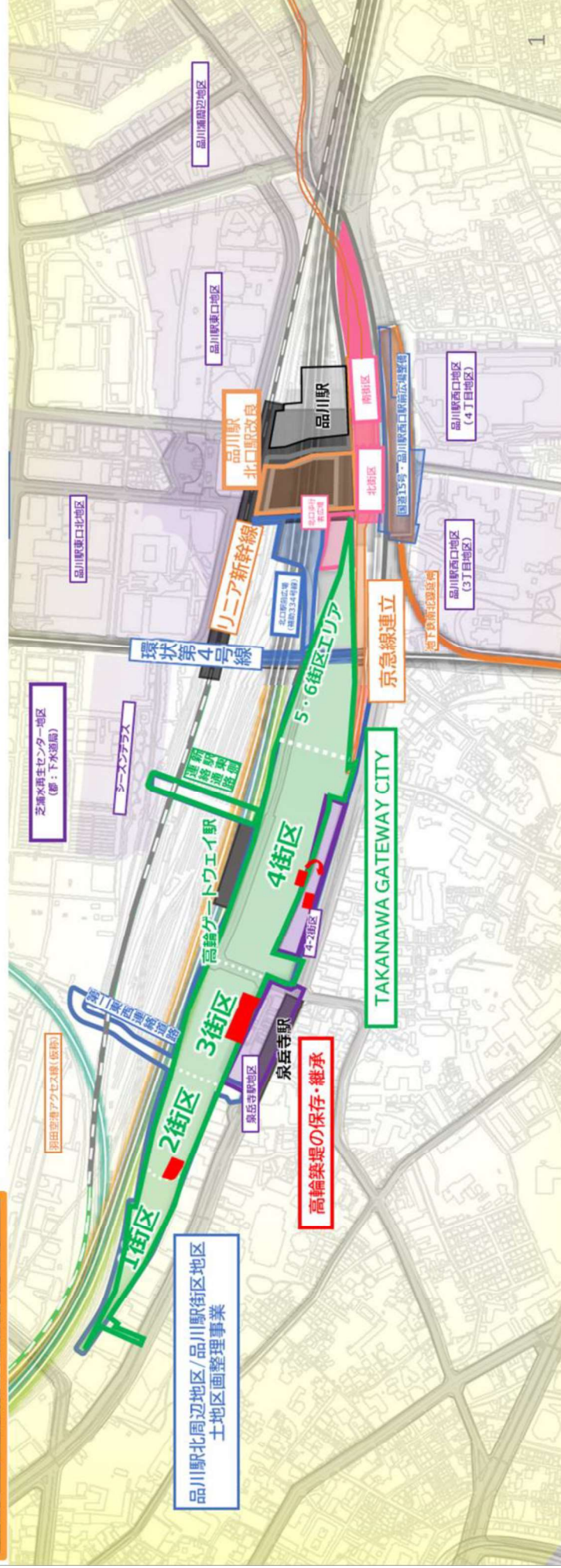


## 国際交流拠点・品川 の実現



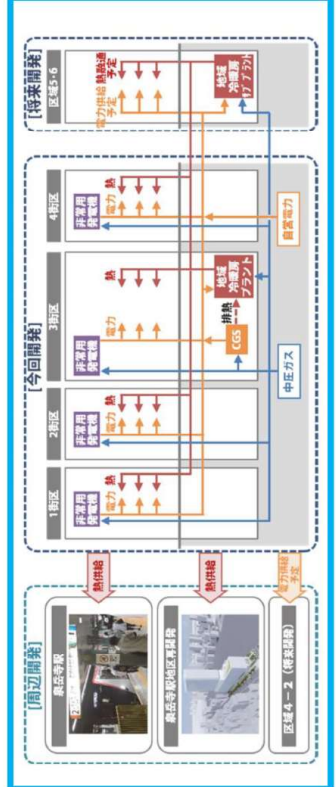
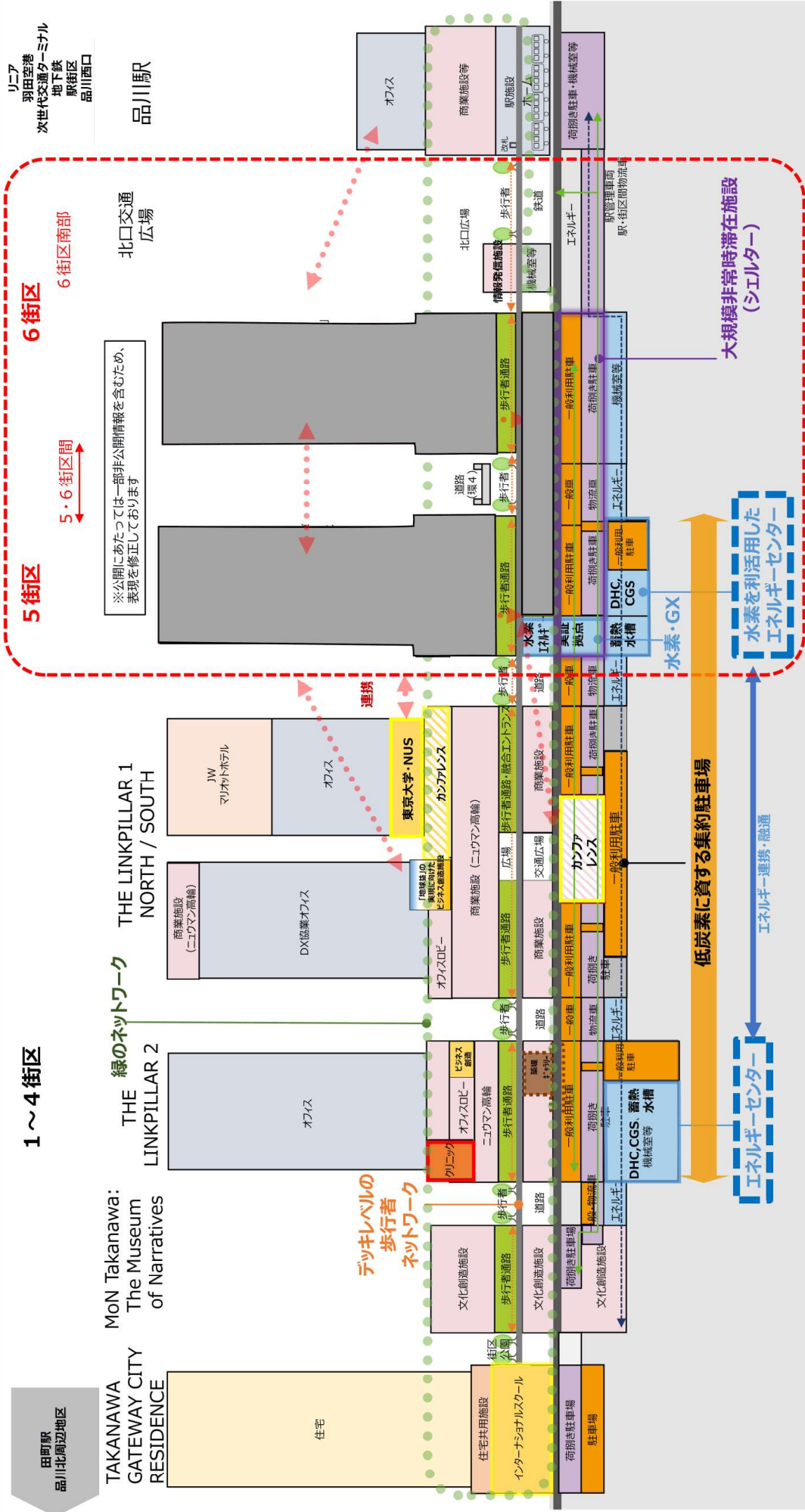
出典：品川駅 えきまちガイドライン創製編 2023

高輪築堤の保存・継承

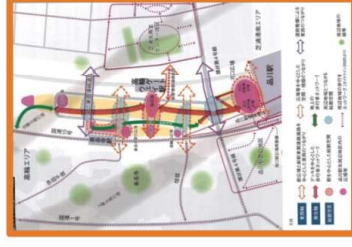




# TAKANAWA GATEWAY CITY(1~6街区)・品川駅の開発計画案について【別紙4-2】



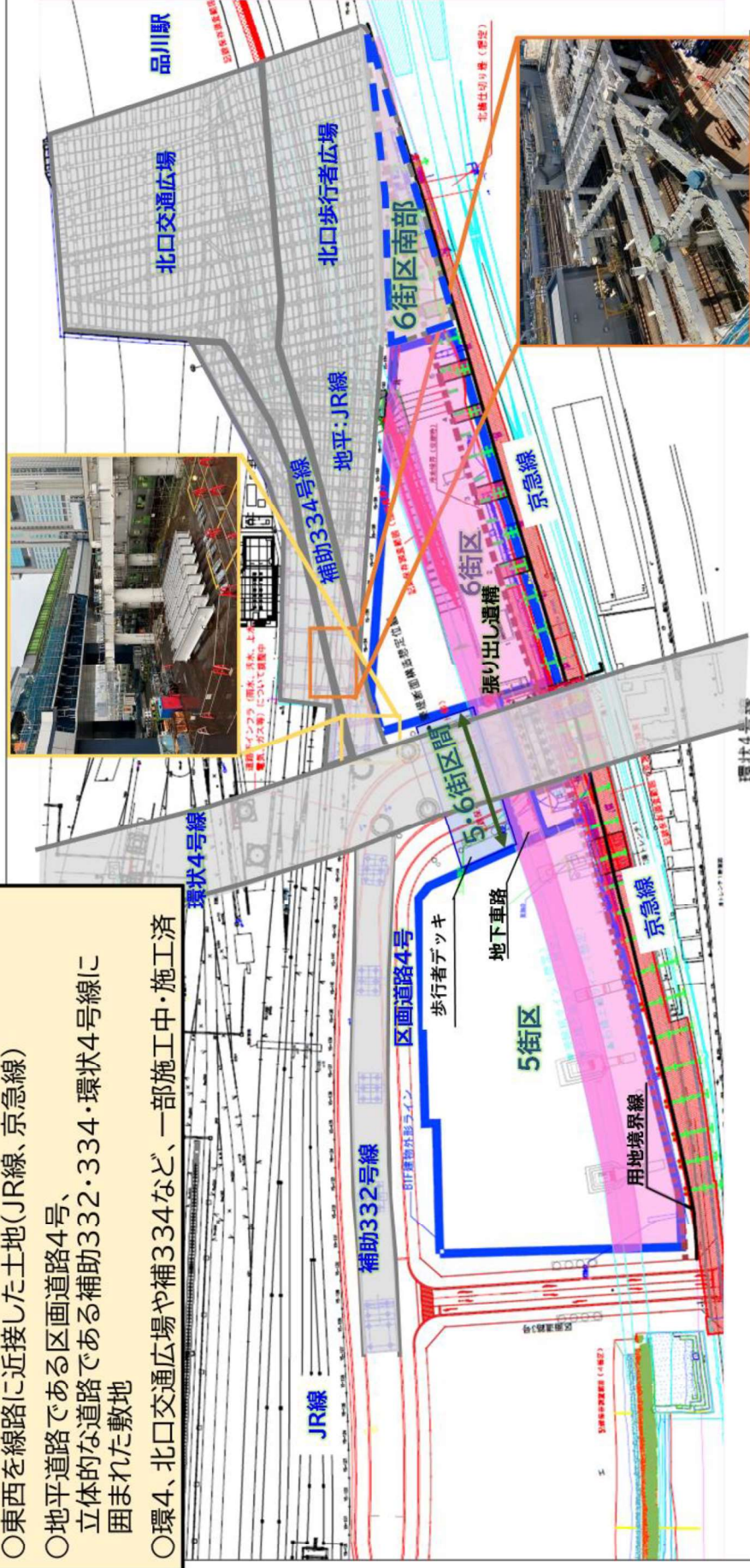
※5・6街区は事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続を踏まえたものではありません



TAKANAWA GATEWAY CITY (5・6街区)開発計画策定の前提となる現況・制約条件等 【別紙4-3】

【基盤上の制約等】

- 東西を線路に近接した土地(JR線、京急線)
- 地平道路である区画道路4号、立体的な道路である補助332・334・環状4号線に囲まれた敷地
- 環4、北口交通広場や補334など、一部施工中・施工済



【高輪築堤との関係】

- 開発計画部における築堤部面積の割合
- ・開発計画部面積:約19,300㎡
- ・開発計画部内築堤部面積:約10,100㎡ (約56%)
- 張り出し遺構が6街区計画建物北端部及び地下車路と重複
- 既に一部環4・京急連立等の公共事業に伴う記録保存調査等を実施



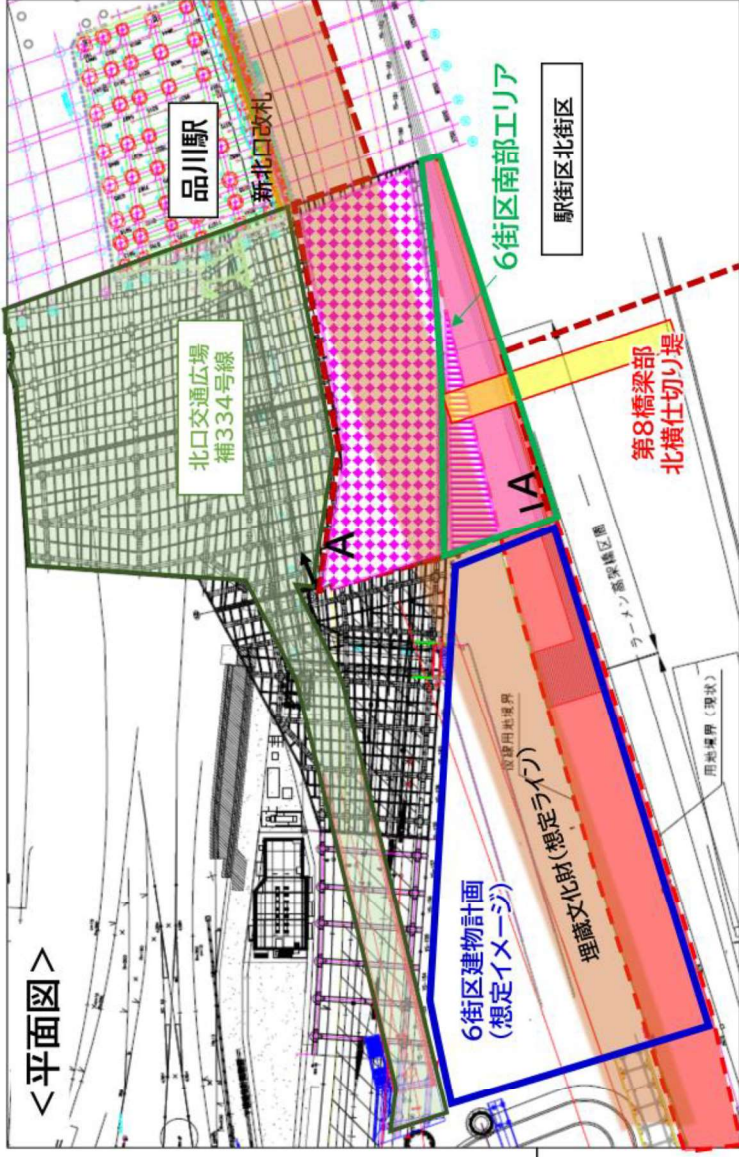
【取扱注意】  
本資料は無断複製  
・複写を禁じます

6街区南部における計画見直しを含めた現地保存の検討

【別紙5】

6街区南部の当社開発エリア内において、第8橋梁部北横仕切堤を含む範囲を現地保存するよう、歩行者デッキの構造計画等を変更

6街区南部の第8橋梁部北横仕切堤を含む範囲の現地保存(約115m)

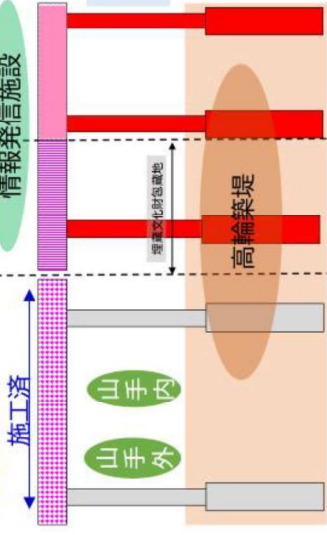


<平面図>

見直し①

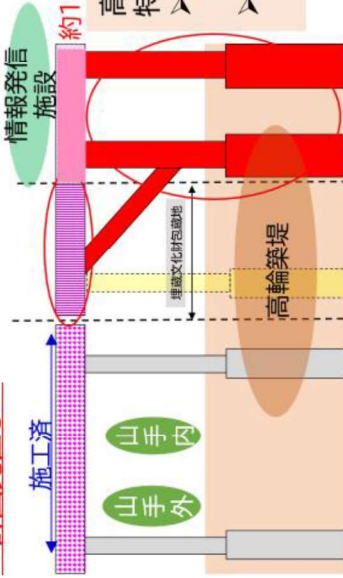
○デッキ部断面イメージ(A-A断面)

<当初計画>



合理的な経済設計により高輪築堤部も含めて杭打設予定

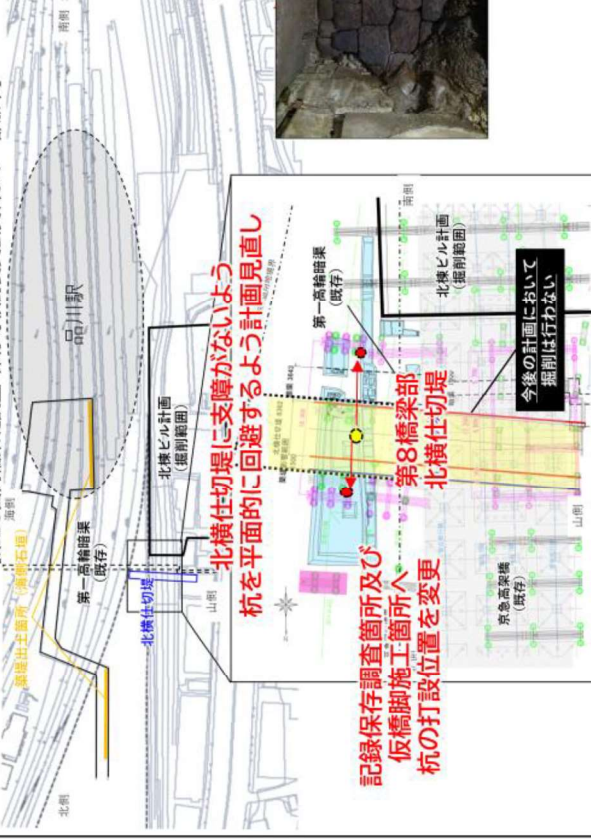
<計画見直し>



高輪築堤への支障を避けるため、特殊な構造架構  
 > 同規模建物に比べ杭・基礎・鉄骨サイズアップ  
 > 情報発信施設の整備範囲の見直し

見直し②

○第8橋梁部の北横仕切堤の検討結果(支障回避)について  
 【第23回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料より一部加筆】



今後の計画において掘削は行わない

5・6街区における開発計画の見直しを含めた現地保存の検討について

【資料1-2】

【立地・基盤等】

- 西側：京急線連立事業施行中(東京都)
- 東側：5街区 区画道路4号及び補助332号線工事中(UR都市機構)  
6街区 2階レベル以上に補助334号線工事中(UR都市機構)
- 品川駅北周辺地区土地区画整理事業施行中(UR都市機構)
  - ・区画道路4号
  - ・補助332号線・補助334号線
- 環状4号線工事中(東京都)

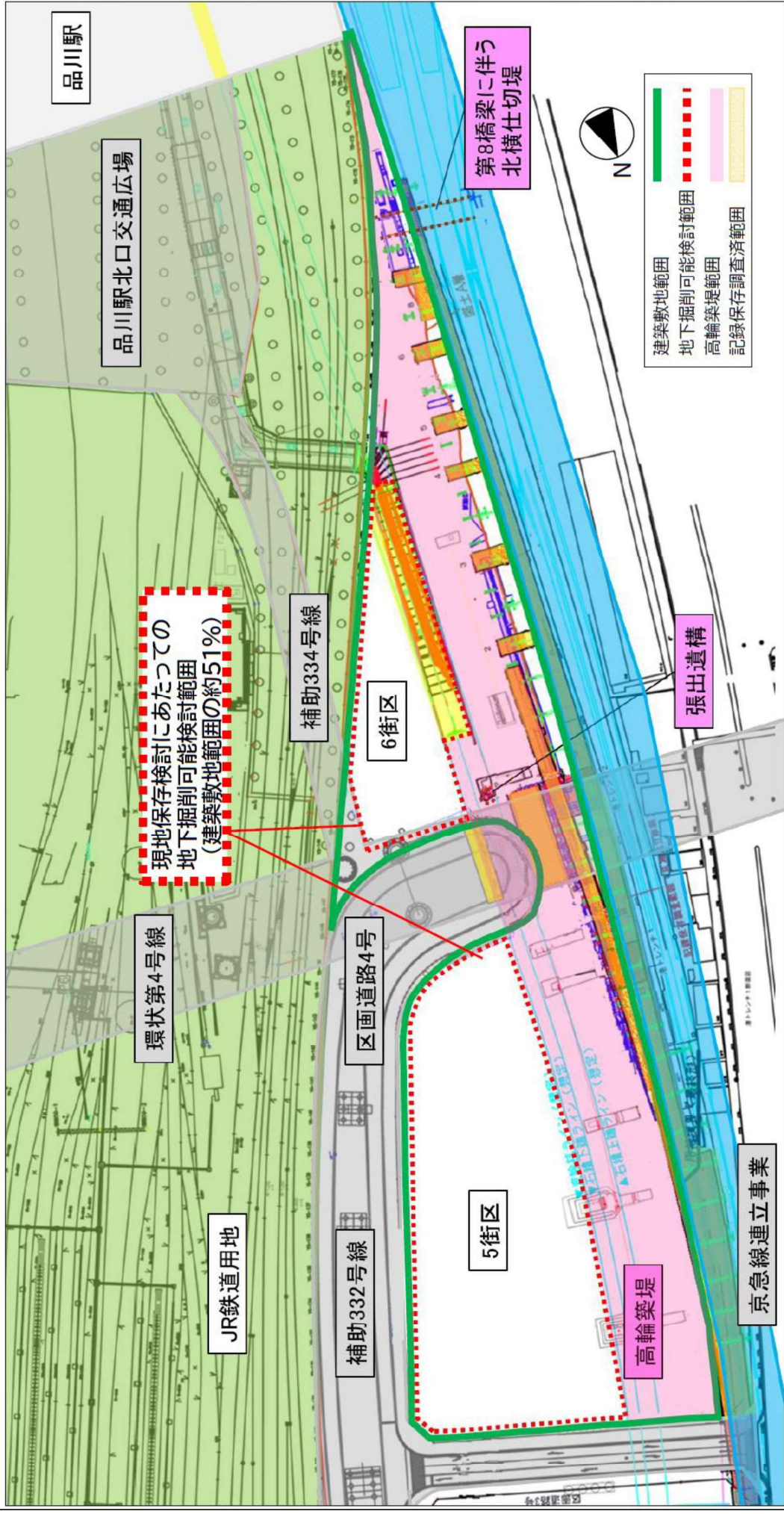
【高輪築堤】

- 確認調査状況に基づき、高輪築堤想定ライン(波除杭想定ライン)を設定
- 一部 記録保存調査実施済

第57回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料 文化財的価値(抜粋)

・5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、1～4街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有すとともに、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。高輪築堤跡の構造の多様性は構築方法の違いや構築時の工区を示すものである。また、第8橋梁及びそれにとまなう南北横仕切堤が含まれ、旧品川停車場につながる部分にあたる点も重要である。

・6街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、4街区で検出された信号機跡と類似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である。








5・6街区における開発計画の見直しを含めた現地保存の検討について

【資料1-3】

【現地保存を行う開発計画の考え方】

・地下掘削可能な範囲(約51%)において、5街区6街区建物地階に必要な以下の機能を確保

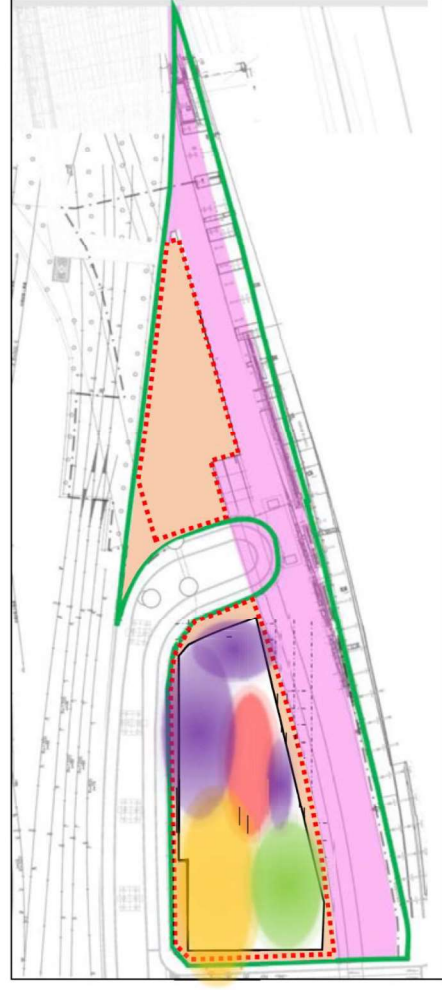
-  :建物コア(建物を成立させる縦動線・設備シャフト等)
-  :建物コアに付随する必要な機能(車寄せや荷捌き等)
-  :一般駐車場、駐輪場
-  :車路
-  :機械室、設備室

一般的な建築計画では採りえない  
前例のない大深度の建築計画

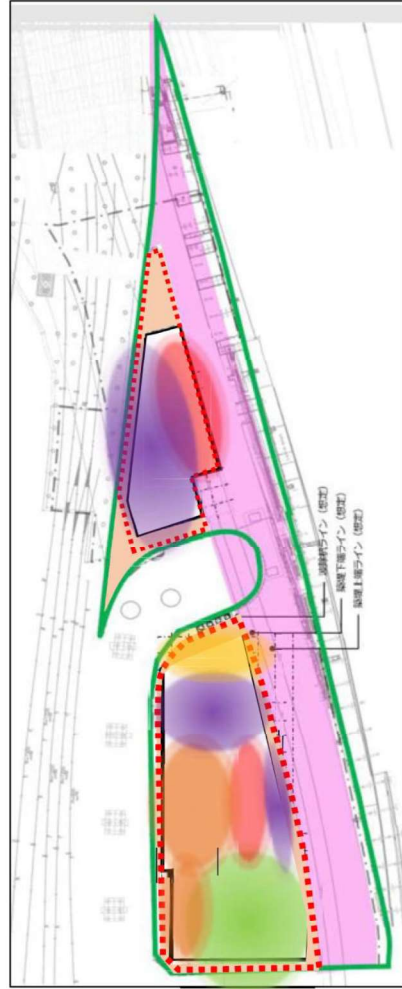
1階平面図



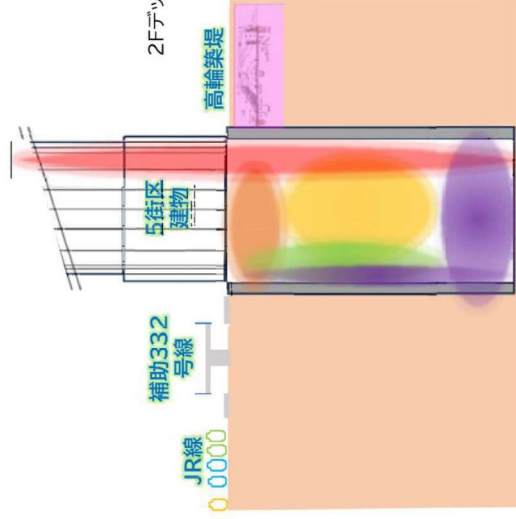
地下X階平面図



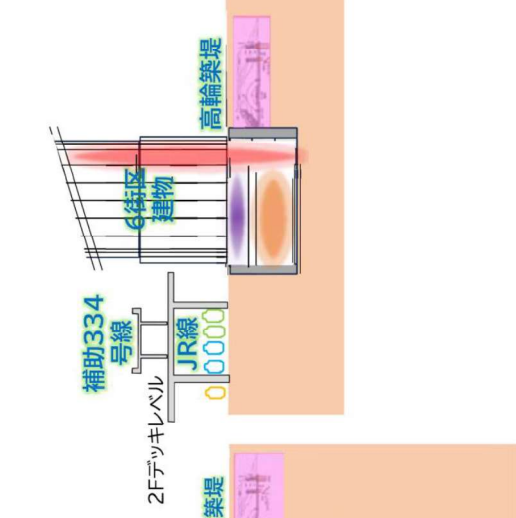
地下2階平面図



5街区断面イメージ



6街区断面イメージ



 :建築敷地範囲  
 :地下掘削可能検討範囲  
 :高輪築堤範囲

5・6街区における開発計画の見直しを含めた現地保存の検討について

【資料1-4】

● 検討結果(とりまとめ)

① 開発計画の実現困難性

(更なる具体的な検討を行う場合には、  
詳細な構造・施工計画及び関係行政等との協議が必要)

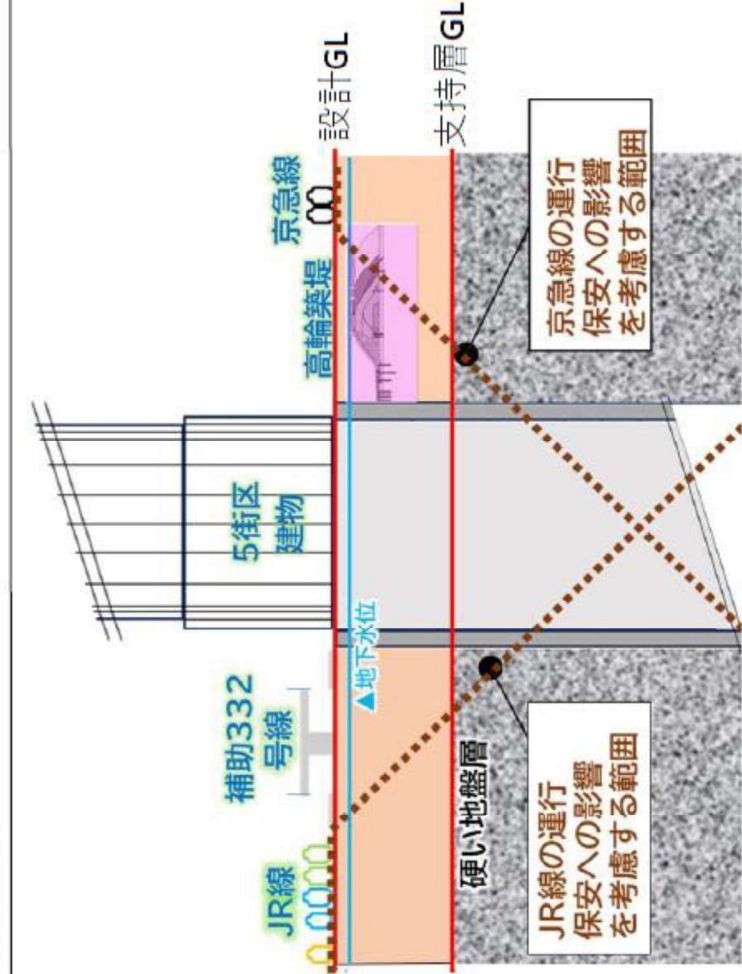
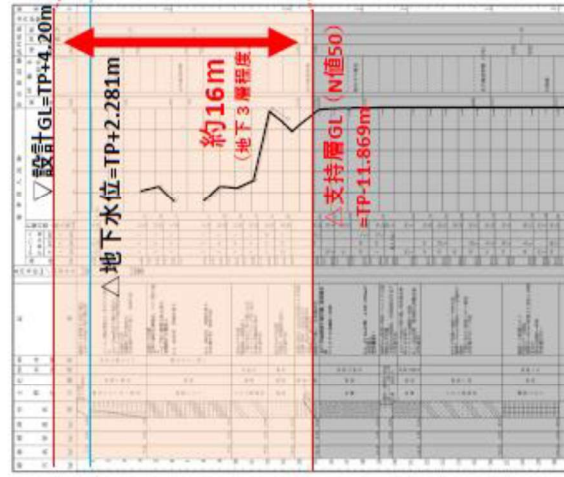
- ・ 構造・施工上の困難性
  - 前例のない大深度での地下連続壁及び建物本体の構造・施工
  - 支持層以深の硬い地盤における大規模地下掘削
  - 高地下水位における大規模地下掘削
  - 鉄道近接位置における大規模地下掘削
  - 近接位置での大規模地下掘削に伴う高輪築堤への影響
- ・ 計画・協議面での課題
  - 地下多層駐車場における安全性の確保

② 膨大な事業費の増加ならびに工期の長期化

➡ ①②より開発計画の見直しによる現地保存の実現は困難

- 支持層以深の硬い地盤における大規模地下掘削
- 高地下水位における大規模地下掘削
- 鉄道近接位置における大規模地下掘削

5街区建物付近地質柱状図



○ 大深度での地下連続壁及び建物本体の構造・施工  
(事例) [地中連壁] 首都高速中央環状新宿線要町換気所/安藤ハザマ(土木)



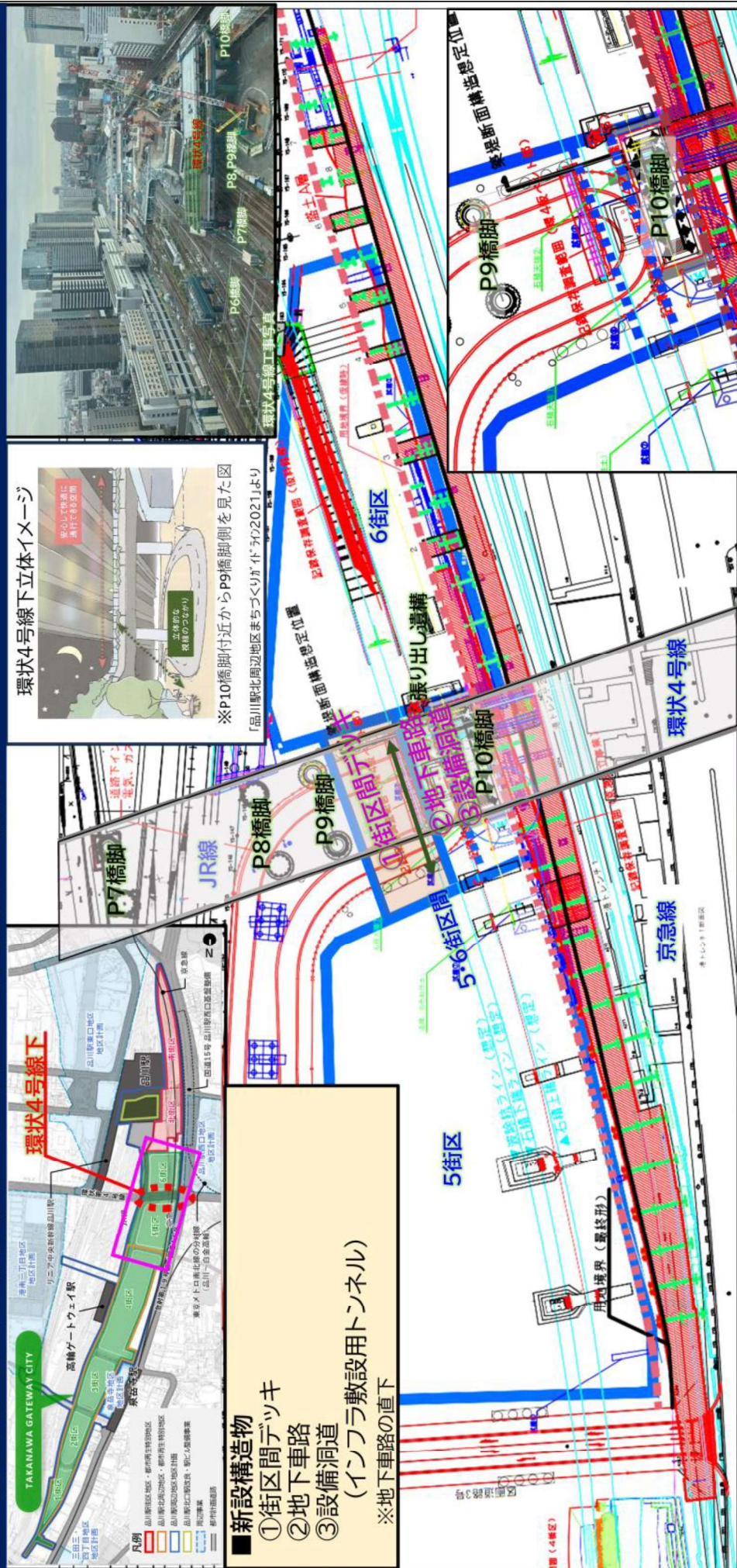
RC連壁 施工状況 路下鋼製連壁 施工状況

出典: 安藤ハザマ/土木研究所/建設部/東京圏/ [URL: http://www.adhzm.co.jp/solution/s\\_tunnel/detail\\_t6/](http://www.adhzm.co.jp/solution/s_tunnel/detail_t6/)

構造概要図

# 5・6街区間における計画見直しを含めた現地地保存の検討

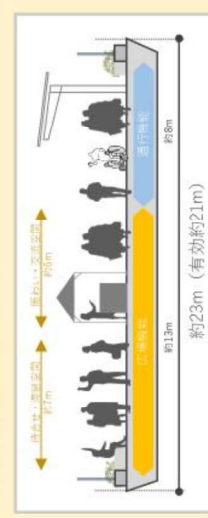
【別紙6-12】



- 新設構造物**
- ①街区間デッキ
  - ②地下車路
  - ③設備洞道
- (インフラ敷設用トンネル)  
※地下車路の直下



- ①街区間デッキ**
- ・上位計画に示されている歩行者ネットワーク
  - ・通行機能と広場機能を確保
  - ・5～6街区間デッキの全長は約40m
  - ※3～4街区間の約24mより長大
  - ※中間橋脚は設置しない



デッキ上イメージ(幅員は3～4街区)

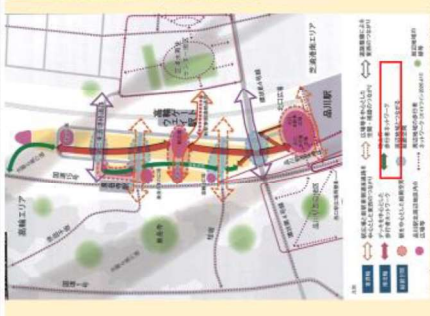


- ②地下車路**
- ・港区低炭素まちづくり計画に基づく集約駐車場施設
  - ・一般車両(B1階)、物流車両(B2階)の二層構造
  - ・一般車両は2～6街区間、物流車両は2～品川駅地下物流スペース間を接続

- ③設備洞道(インフラ敷設用トンネル)**
- ・脱炭素社会実現に向けたエネルギー・マナビメントの構築
  - ・地下車路直下に設置

**■環状4号線下の特徴**

- ・上空を環状4号線が通過→高さに制約
- ・線路(JR・京急)に挟まれているのに加え、環状4号線の柱・基礎が複数あることから狭隘



**【取扱注意】**  
本資料は無断複製・複写を禁じます

※事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

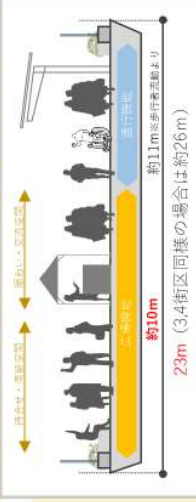
# 5・6街区間における計画見直しを含めた現地保存の検討

## 【別紙6-13】

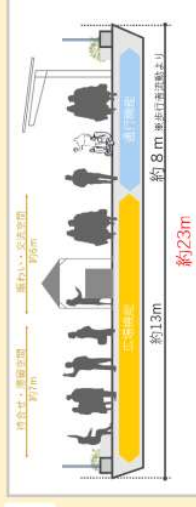
### ■現地の特徴及び課題:

- ①デッキや地下車路等の計画の前提
- ・3・4街区間と同様の規模・機能を確保
- ・デッキについては、3・4街区間と同様の機能を確保する場合は幅員26mとなるが、構造条件を加味し幅員23mで必要な機能を確保(今後協議)
- ・環4から地上への縦動線の有効幅員3mを、P9橋脚西側に先行確保(都市計画決定済)

5・6街区間デッキ



【参考】3・4街区間デッキ  
(※都市計画提案協議資料より)

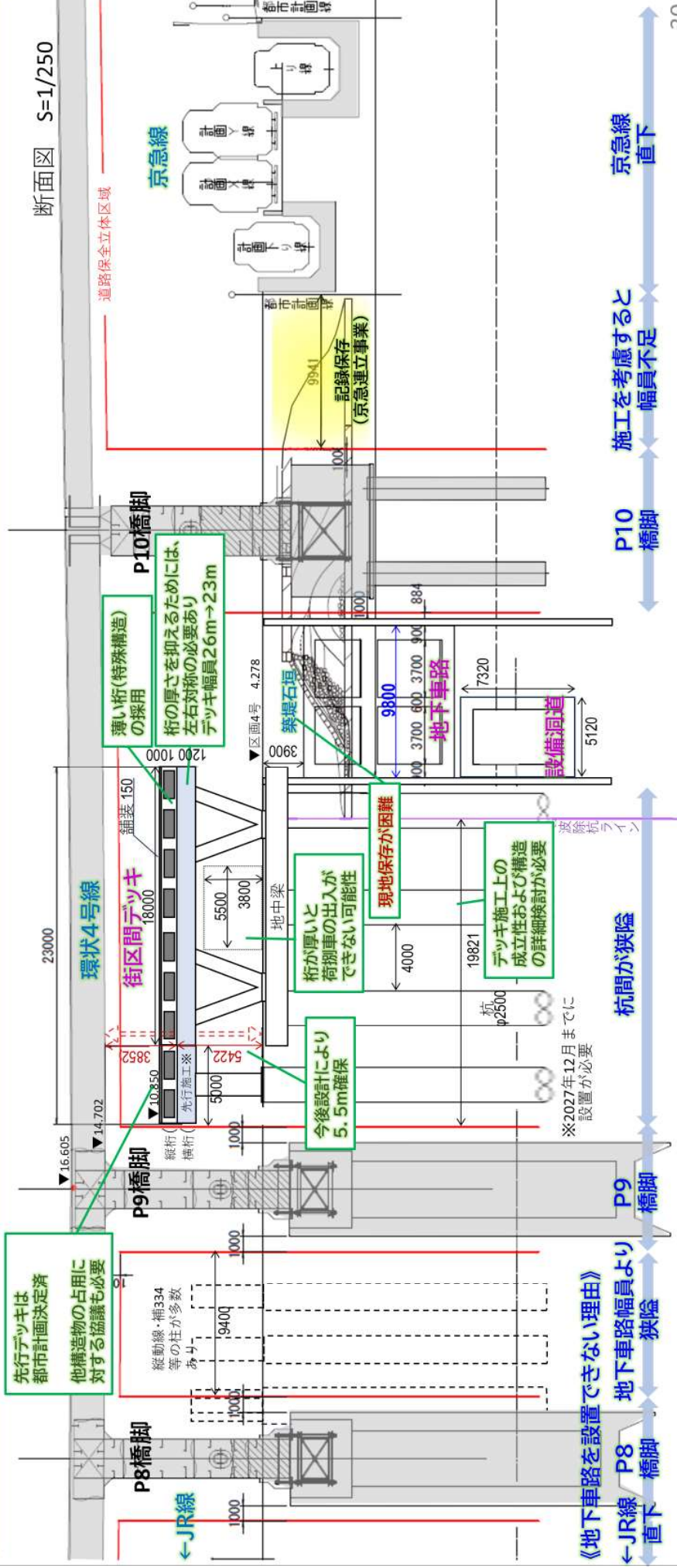


### ②高さ方向や構造的な制約条件

- ・環状4号線はTP16.605、デッキはTP10.850、地上(区画道路4号)TP4.278、道路空頭5.5m(港区の過去指導による)
- ・デッキの縦桁の特殊構造採用(※3~4街区間デッキはスパン24mで厚さ1.8m→5~6街区間デッキはスパン40mで厚さ1.0m)
- ・デッキの横桁の厚さを抑えるためには、左右対称とする必要がある

### 【取扱注意】

本資料は無断複製・複写を禁じます

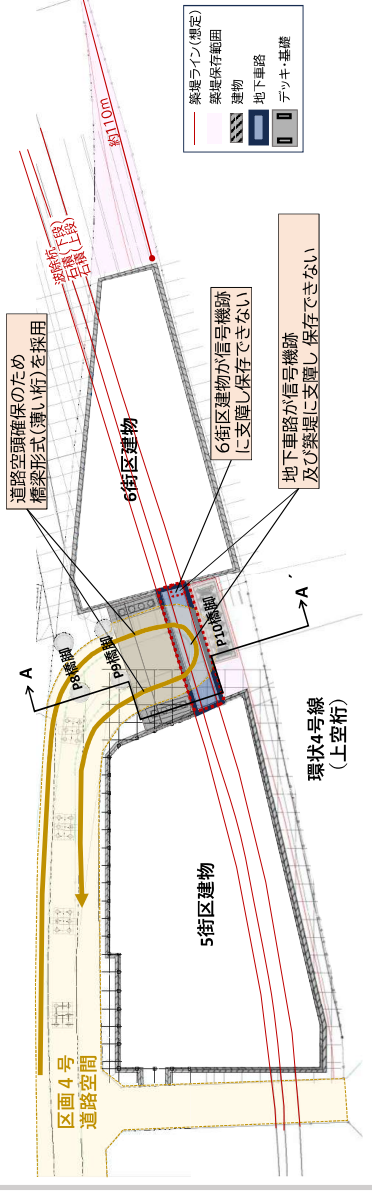


※事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

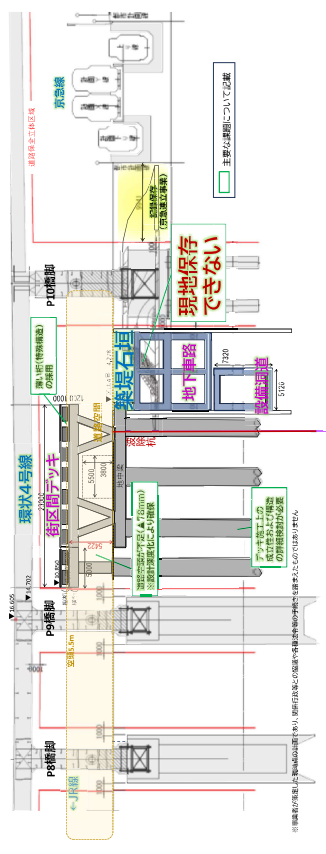
「5・6街区間」における、わが国最初期の信号機跡と推定される信号機跡と推定される信号機跡と推定される信号機跡と推定される信号機跡と推定される信号機跡を踏まえた開発計画を検討(シミュレーション) 別紙1-6

現計画では、5・6街区間において地下車路と設備洞道が高輪築堤(信号機跡含む)と全面的に重なっており、築堤の現地保存が困難

平面イメージ



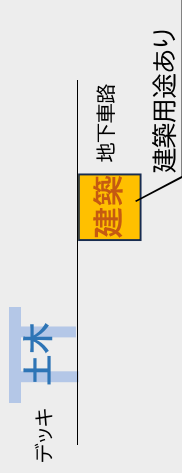
AA' 断面イメージ



※令和7年4月9日第54回委員会資料【別紙6-13】を一部編集・加筆

5・6街区間における構造物の計画について、**街区間デッキ・地下車路・設備洞道を同一構造物とするシミュレーションを実施中**  
**同一構造物として整備する場合、設計等の基準から一体の建築構造物になる**

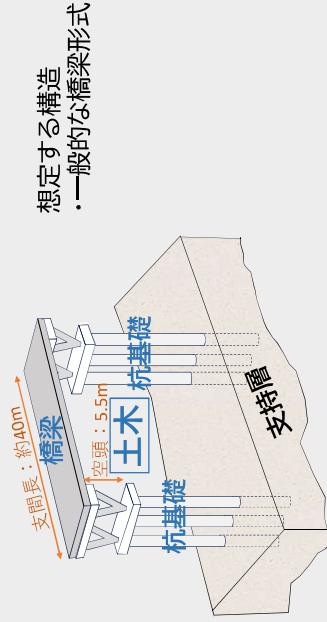
《現計画及び類似の構造物(1～4街区)の取り扱い》



変更

構造の特殊性

《現計画の街区間デッキ構造イメージ》



変更

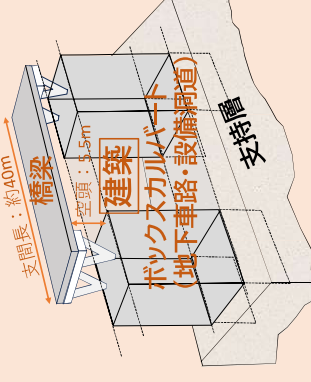
《同一構造物化》



今回検討ケース

建築法令適合等への認証に関する行政協議等が必要となる  
 ※建築構造物が土木構造物を支える構造事例が見当たらず適用・認定にハードルがある

《一体構造物のイメージ》



想定する構造  
 ・街区間デッキ桁を橋脚で支え、下部は地下車路・設備洞道のボックスカルバートにて支持  
 ・ボックスカルバートは強固な地盤上に場所打ち(直接基礎)

一般建築物とは大きく異なる特殊な構造

別紙1-7  
 「5・6街区間」における、わが国最初期の信号機跡と推定される信号機跡の「現地保存」のご要望を踏まえた  
 開発計画を検討(シミュレーション)

5・6街区間において対応が必要となる与件等

- ①道路上空に街区間デッキを設置
  - 下部の道路空間を阻害しない構造
  - ⇒ **道路空間確保のため、長大スパン(約40m)と桁厚低減(1m程度)を両立させる必要がある**
- ②一体的な建築構造物として整備
  - 建築構造設計・照査への対応
  - ・ 建築物として個別与件について**建築行政への確認が必要**(長期間化)
  - ・ 構造検証にあり場合により追加の設計計算等が必要(長期間化)
  - 部材等の仕様変更や追加への対応
  - ・ 特殊材料は性能評価の**特別な手続が必要**(大臣認定、委員会等)

建築基準法(抜粋)

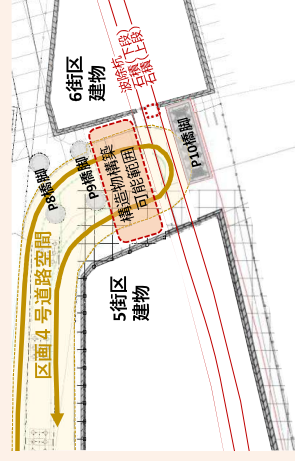
**第37条(建築材料の品質)**  
 建築物の基礎、主要構造部その他安全上、防火上又は衛生上重要である政令で定める部分に使用する木材、鋼材、コンクリートその他の建築材料として国土交通大臣が定めるもの(指定建築材料)は、次の各号のいずれかに該当するものでなければならぬ。

- 一 その品質が、指定建築材料ごとに国土交通大臣の指定する日本産業規格又は日本農林規格に適合するもの
- 二 前号に掲げるもののほか、指定建築材料ごとに国土交通大臣が定める安全上、防火上又は衛生上必要な品質に関する技術的基準に適合するものであることについて国土交通大臣の認定を受けたもの

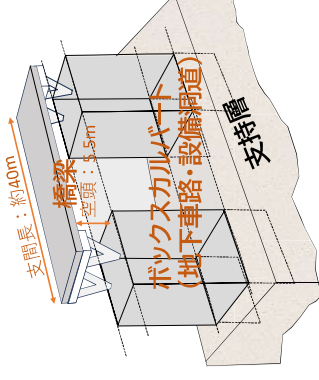
**第38条(特殊の構造方法又は建築材料)**  
 この章の規定及びこれに基づく命令の規定は、その予想しない特殊の構造方法又は建築材料を用いる建築物については、国土交通大臣がその構造方法又は建築材料がこれらの規定に適合するものと同等以上の効力があると認められる場合には、適用しない。

③環状4号線の橋脚(設置済)と築堤との間に構造物を整備

- 環状4号線のP9橋脚と築堤(波除杭)の空間に構造物を配置
- ⇒ 一体構造物は、地下部分の必要内空寸法・部材厚の確保が必要
- ⇒ **暫定デッキと一体構造物を地下に配置する**にあたり構造物及び施工寸法についての検討が必要



一体の建築構造物



①②共通

- 建築基準へ対応する部材や仕様等への対応
- ・ 材料に制約があることによる補強材の追加
- ・ 耐火被覆、桁カバナー等の部材が増加
- ⇒ **躯体厚さが増し、桁下道路空頭がさらに不足する恐れ**

①②③共通

- 「橋梁」「ボックスカルバート」「同一構造物」のそれぞれについて要求性能を満足させる必要がある
- ⇒ **構造検証等に要する時間・費用の増**

5・6街区間における「同一構造物案」の成立については、確認を得るために詳細な構造検討や協議等が必要

(1) 海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部100m以上の区間の「現地保存」のご要望を踏まえた開発計画を検討(シミュレーション) 別紙1-2

### ①5街区建物部

# 非公開資料

5街区建物部において、築堤部100m以上を現地保存をした場合に想定される開発計画への課題を検証した  
想定される課題

事業性

■ 「建物コア」及び「建物コアに付随する機能」の規模が小さくなり、高層部(収益床)が一部整備できない。  
築堤部100m以上の現地保存により、低層部(収益床)が一部整備できない。  
⇒ 1～2千億規模の価値の棄損

工事費  
工期

■ 「大規模機械式駐車場」が配置できないため、地下「平面駐車場」で必要台数の整備が必要  
⇒ 1千億規模の工事費の増

⇒ 開発計画として、2千億～3千億程度の価値棄損

安全面

■ 「上下フロアを繋ぐ車路スロープ」の位置が限定されるため、動線上で交錯部が生じる

(1) 海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部100m以上の区間の「現地保存」のご要望を踏まえた開発計画を検討(シミュレーション) 別紙1-3

## ②6街区建物部

# 非公開資料

6街区建物部において、築堤部100m以上を現地保存をした場合に想定される開発計画への課題を検証した

### 想定される課題

- 「建物コア」及び「建物コアに付随する機能」の規模が小さくなり、全ての高層部(収益床)と一部の低層部(収益床)が整備できない。  
築堤部100m以上の現地保存により、低層部(収益床)が一部整備できない。
- 「上下フロアを繋ぐ車路スロープ」が配置出来ず、地下に駐車場・荷捌きスペースが配置できず1階スペースで駐車場・荷捌きスペースの確保が必要となる。

事業性

建物価値

⇒ 開発計画として、価値の棄損が膨大