

第 69 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【部会②】

日時：2026 年 7 月 15 日（水）

全体会・部会①・部会②・部会③ 10:00～12:30（予定）

場所：JR 東日本現地会議室

次 第

【部会②】

（１） 開会

（２） 掘削時における山留変状抑制を目的とする北棟ビル(下部工)躯体施工について 【資料 1】

（３） 京急連立仮受け進捗に伴う既設構造物撤去・駅街区南棟（橋上駅舎）
躯体施工について 【資料 2】

（４） その他

（５） 閉会

第40回検討委員会(2024.02開催)【部会②】 資料2-1より引用

駅街区北棟(北側)における工事着手について

2024.2.7 JR東日本【資料2-1】

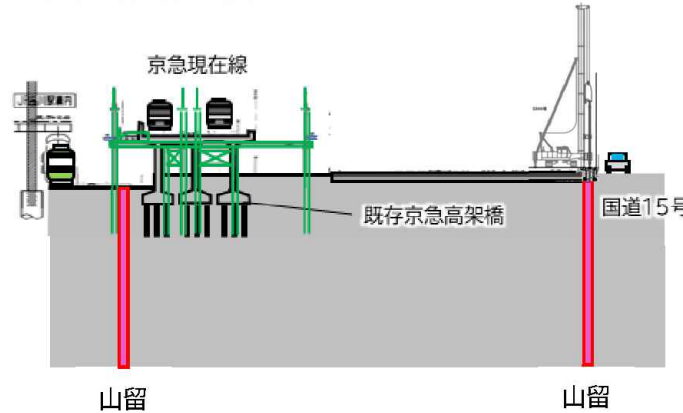
■北棟ビル工事における主な制約条件とその対策

- ・国道15号、京急線、JR線、歩行者の安全を確保した施工
⇒ 京急線の仮受け、基礎(構真柱)・上床板の施工後に掘削を行う「逆打ち工法」の採用
- ・国道15号、JR山手線に挟まれた狭隘な空間での施工
⇒ 山留、基礎(構真柱)の本設利用

■北棟施工ステップ

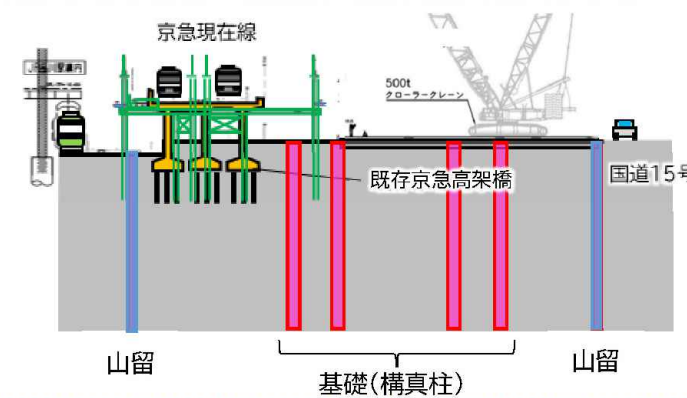
STEP1

- <京急連立>
・京急現在線を仮受
- <JR北棟>
・山留



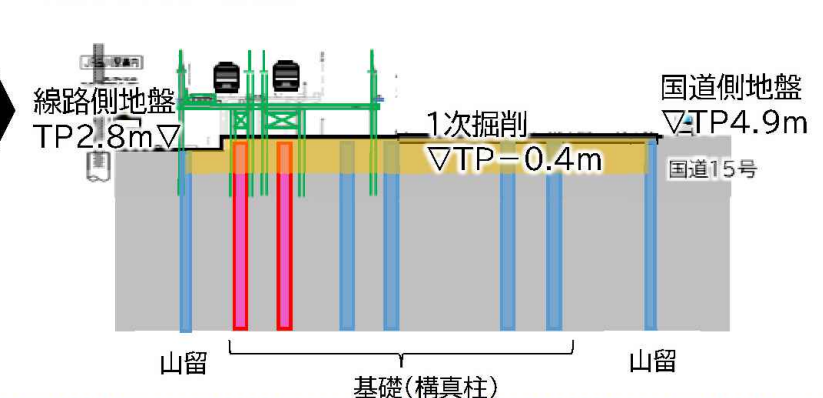
STEP2

- <京急連立>
・京急現在線を仮受
・既存京急線一部撤去・基礎(構真柱)(京急線の外側)
- <JR北棟>
・山留



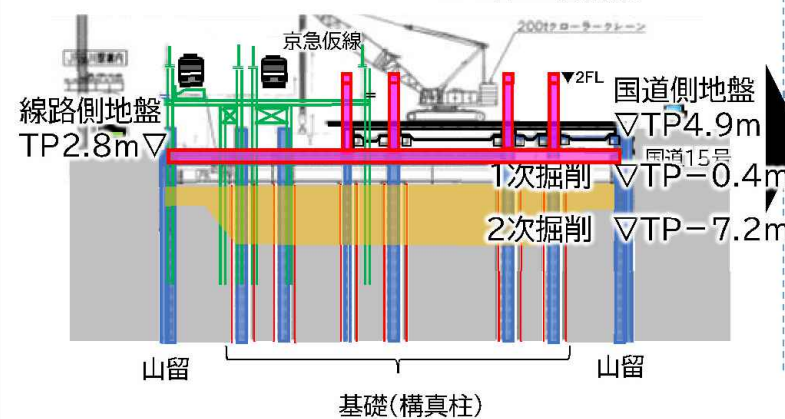
STEP3

- <京急連立>
・仮南行線切換
・既設高架橋一部撤去
- <JR北棟>
・基礎(構真柱)(京急線の内側)
・1次掘削



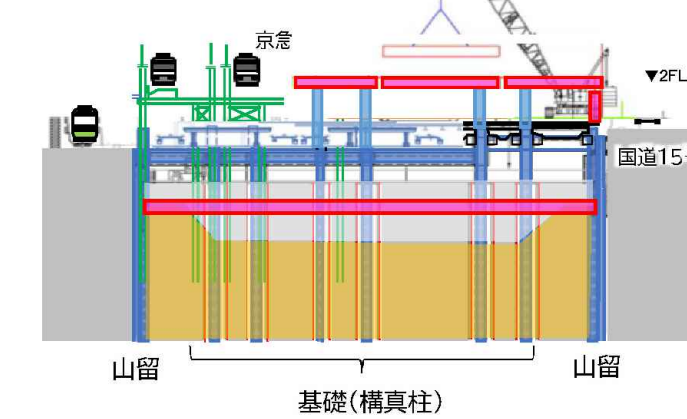
STEP4

- <京急連立>
・仮引上げ線切換
・既設高架橋一部撤去
- <JR北棟>
・F1躯体構築
・1～2次掘削
・2FL床上柱構築



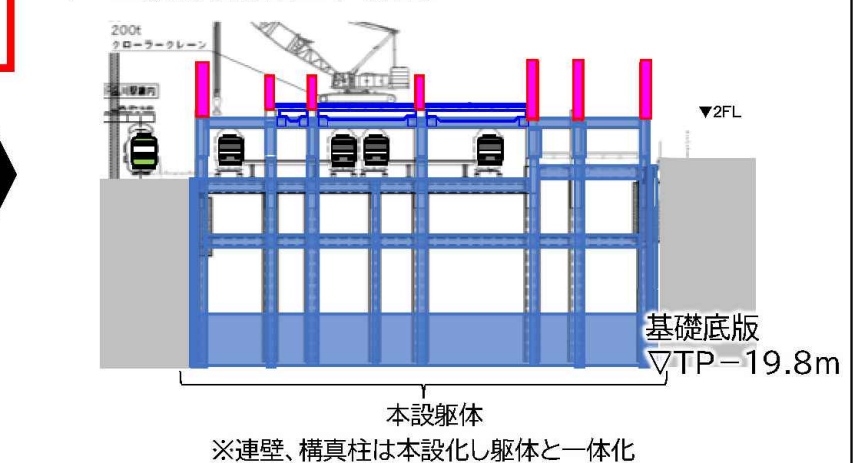
STEP5

- <京急連立>
・ホーム・駅構内構築(土木・建築)
- <JR北棟>
・3次掘削
・F1躯体構築
・2FL床上柱構築



STEP6

- <京急連立>
・既設高架橋撤去
・ホーム駅構内構築(土木・建築)
- <JR北棟>
・ビル上部工



- ・山留工事完了後に全面掘削(本調査)に着手する施工計画を検討したが、構真柱・上床版を先行施工する逆打ち工法でない場合、**山留の変状抑制が困難**となり、国道15号(埋設インフラ含む)および京急線・JR線の**安全確保が困難**である。
(山留の変状を抑制するため、構真柱を事前施工し、順次掘削のうえ、上床版を構築する必要がある。)

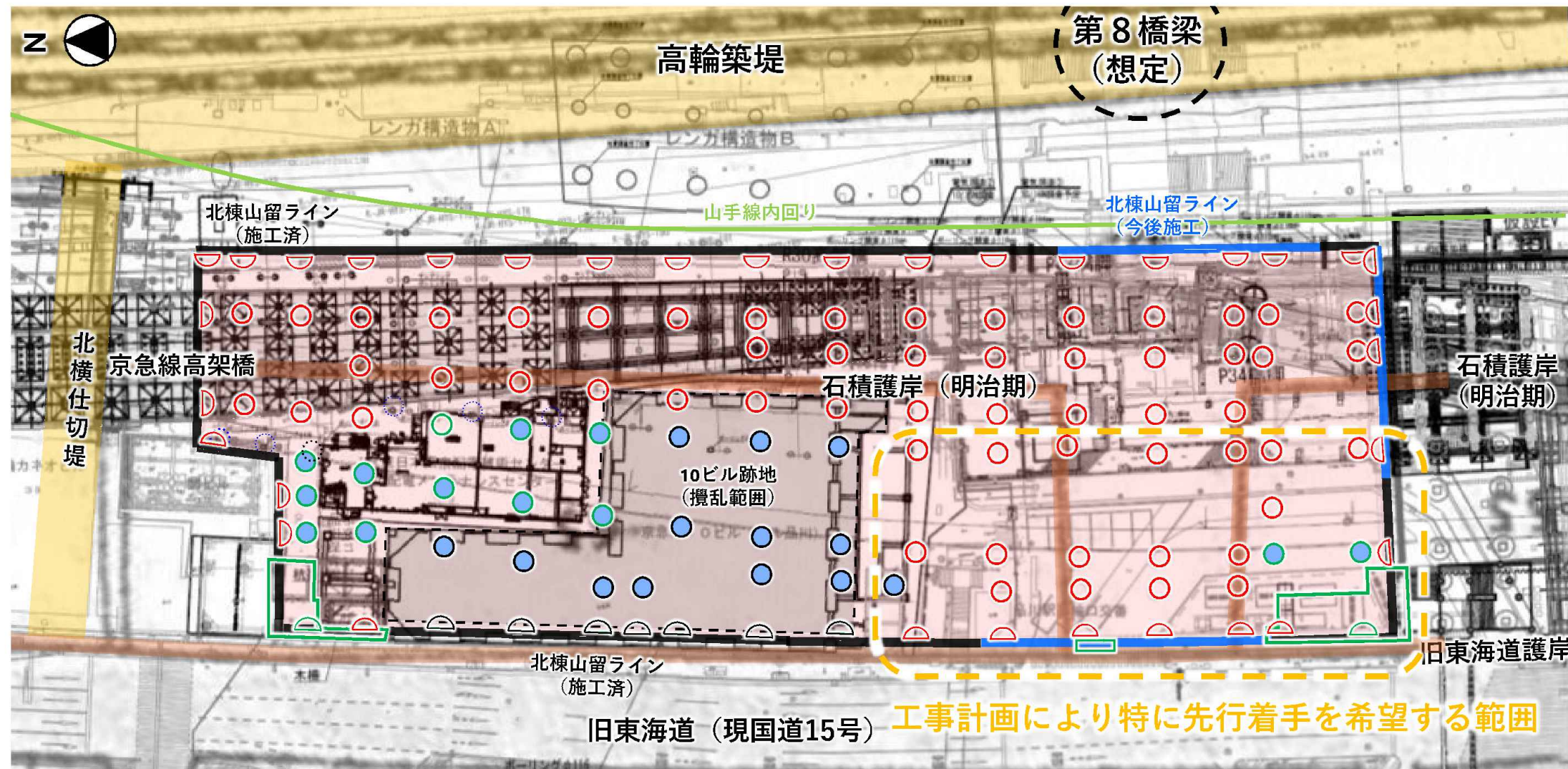
➡ 山留工事完了後に逆打ち工法での下部工躯体工事に着手したい。

■着手希望工事内容※1

- ・基礎(構真柱) 57本 杭径 $\phi=2.5\text{m}\sim 2.8\text{m}$ 掘削長 $L=32.2\text{m}\sim 34.2\text{m}$ (杭下端TP-28.3m $\sim$ TP-30.3m)
- ・連壁柱※2 35本 掘削径 $\phi=3.5\text{m}$ (円形または半円形での掘削) 掘削長:一次掘削面 $\sim$ TP-4.0m
- ・掘削 約210,000 m^3 ([国道側]TP+4.9m/[軌道側]TP+2.9m $\sim$ TP-19.8m)
- ・躯体構築 約8,400 m^3 (鉄骨鉄筋コンクリート造・地上2F・地下B3F)

➡ 連立事業との工事調整により施工条件が整った範囲から、構真柱・連壁柱建込→掘削→躯体構築を段階的に進めていきたい。

平面図



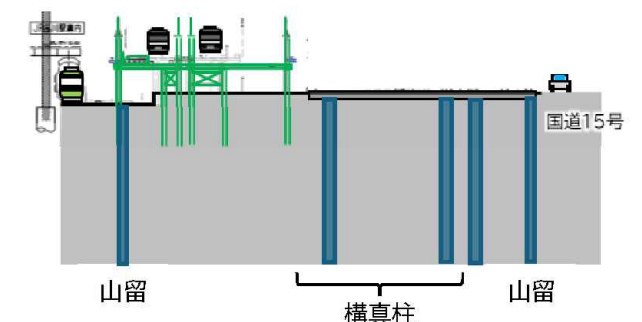
■ 山留(施工済)	○ 連壁柱(発掘調査済・今後施工)
■ 山留(委員会承認済・今後施工)	○ 連壁柱(攪乱範囲・今後施工)
● 構真柱(攪乱範囲・施工済)	○ 連壁柱(今回着手希望)
● 構真柱(発掘調査済・施工済)	□ 発掘調査済範囲
● 構真柱(発掘調査済・今後施工)	■ 護岸遺構(推定)
○ 構真柱(今回着手希望)	■ 掘削・躯体構築範囲(今回着手希望)

※1:数量等は現時点での計画であり、今後変更となる場合があります。

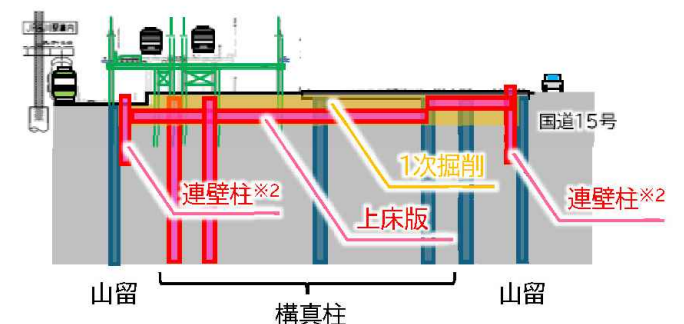
※2:連壁柱とは地中連続壁を建物柱としてそのまま利用するための構造であり、北棟ビルでは鉄骨鉄筋コンクリート造の柱型を予定。

施工ステップ(断面)図

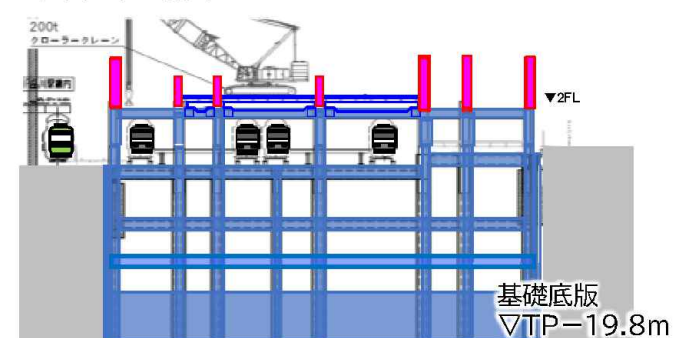
【現状】山留を順次施工中
構真柱は北側の一部範囲で施工済



残る構真柱・連壁柱を順次施工のうえで1次掘削後に上床版を構築

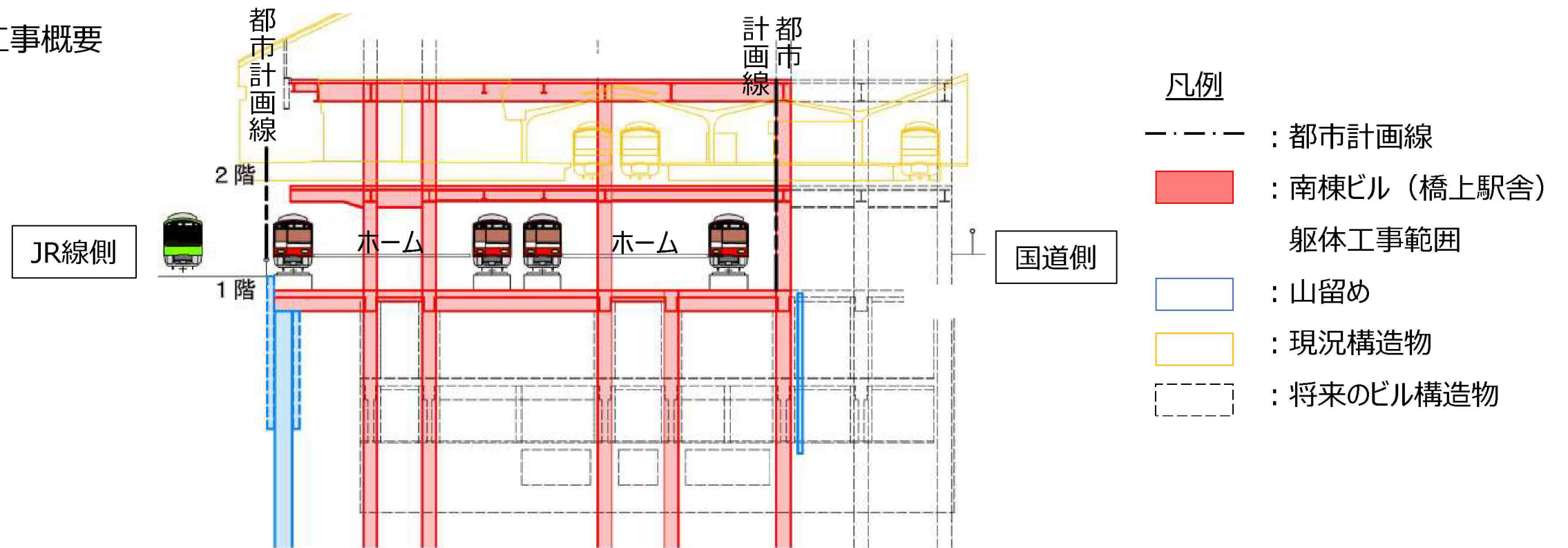


逆打ち工法により北棟ビルの下部工(直接基礎含む)を構築

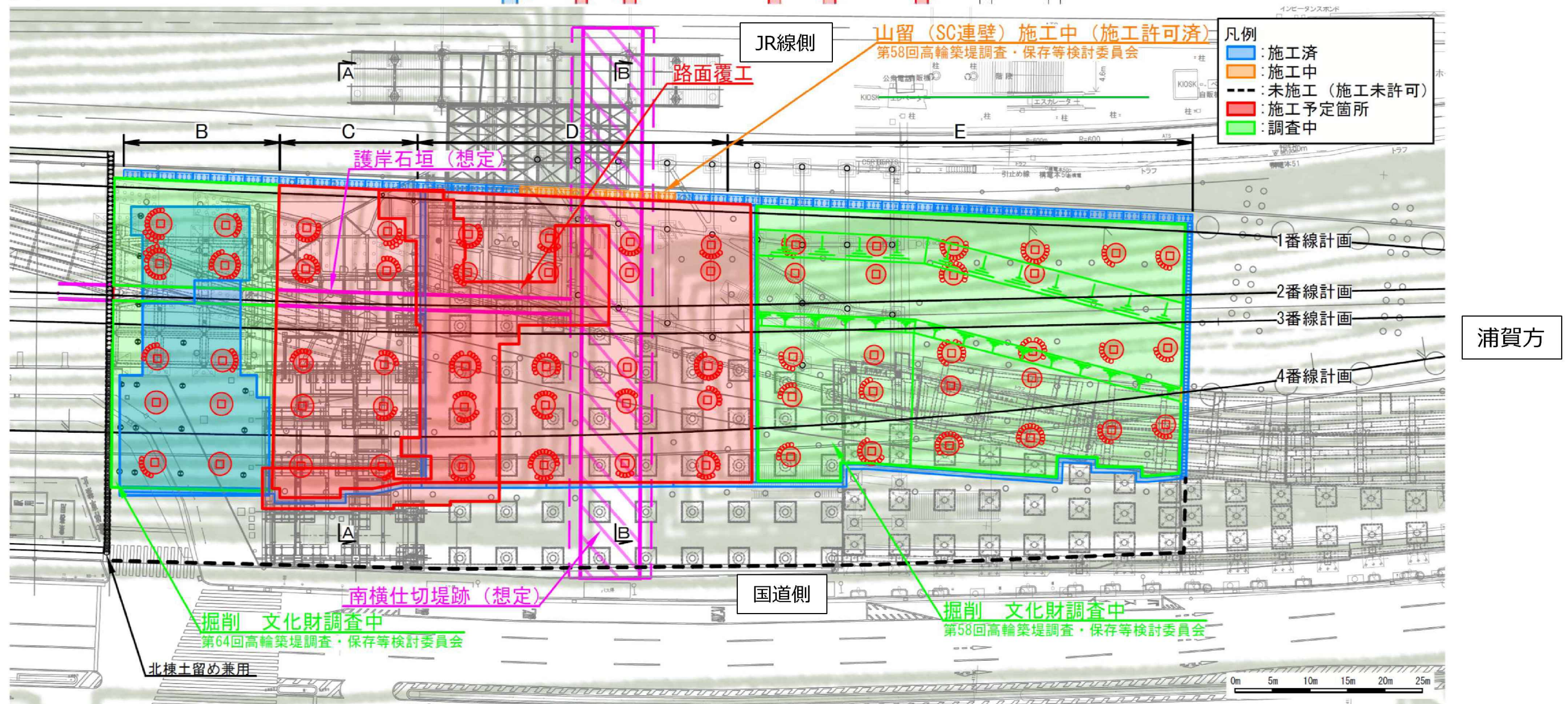


1. 南棟ビル（橋上駅舎）躯体工事概要

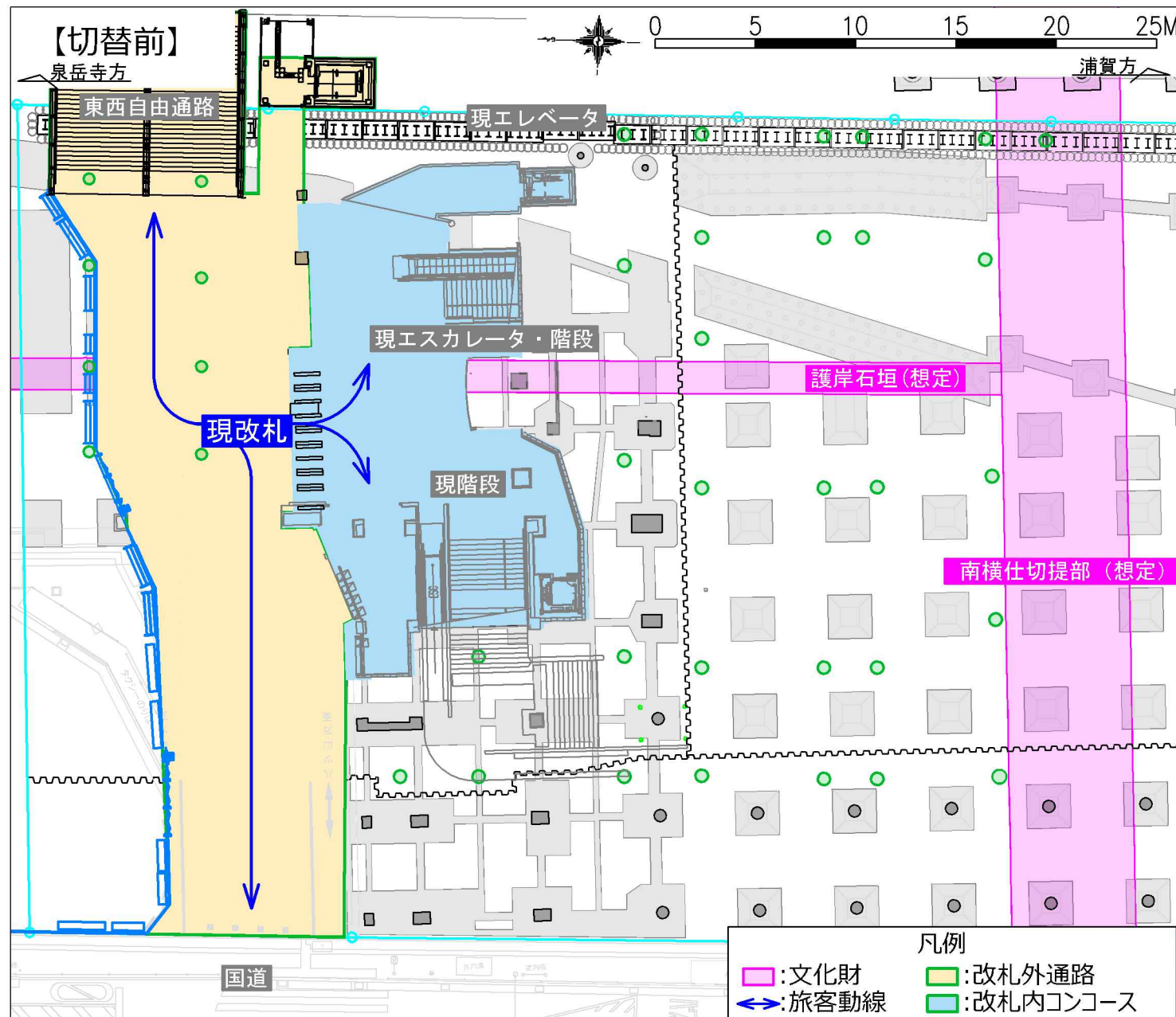
京急線連立事業と合わせ、
品川駅の駅舎躯体
（鉄道施設やコンコースが
収まるビル建物）を構築する。



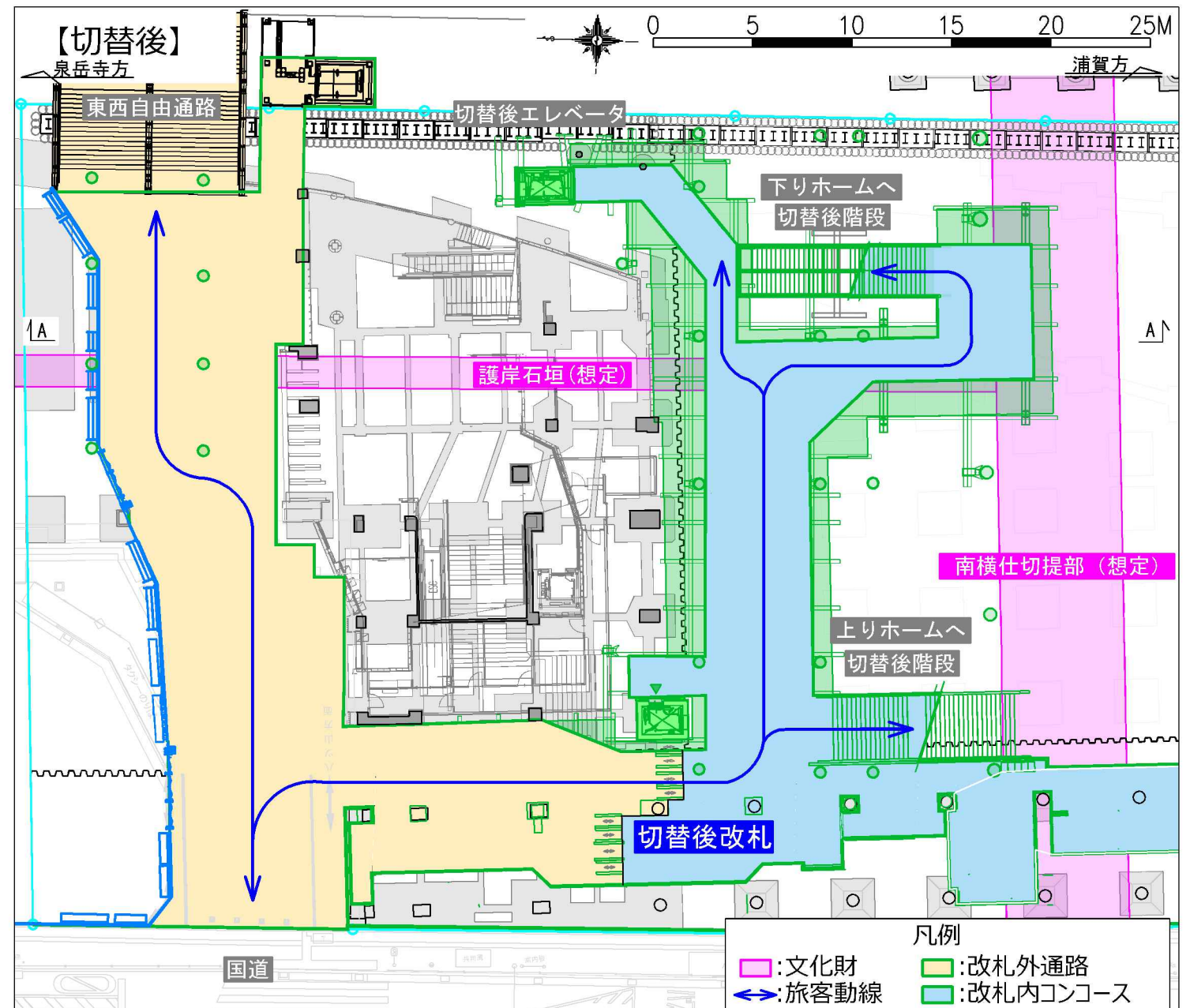
2. 平面図



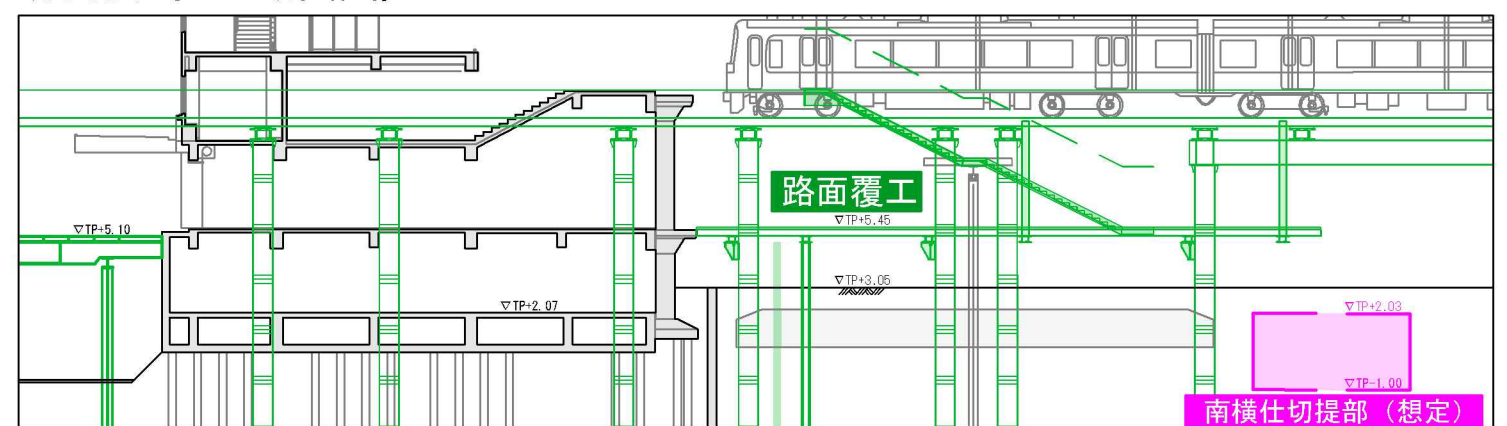
1. 旅客動線計画（平面図）



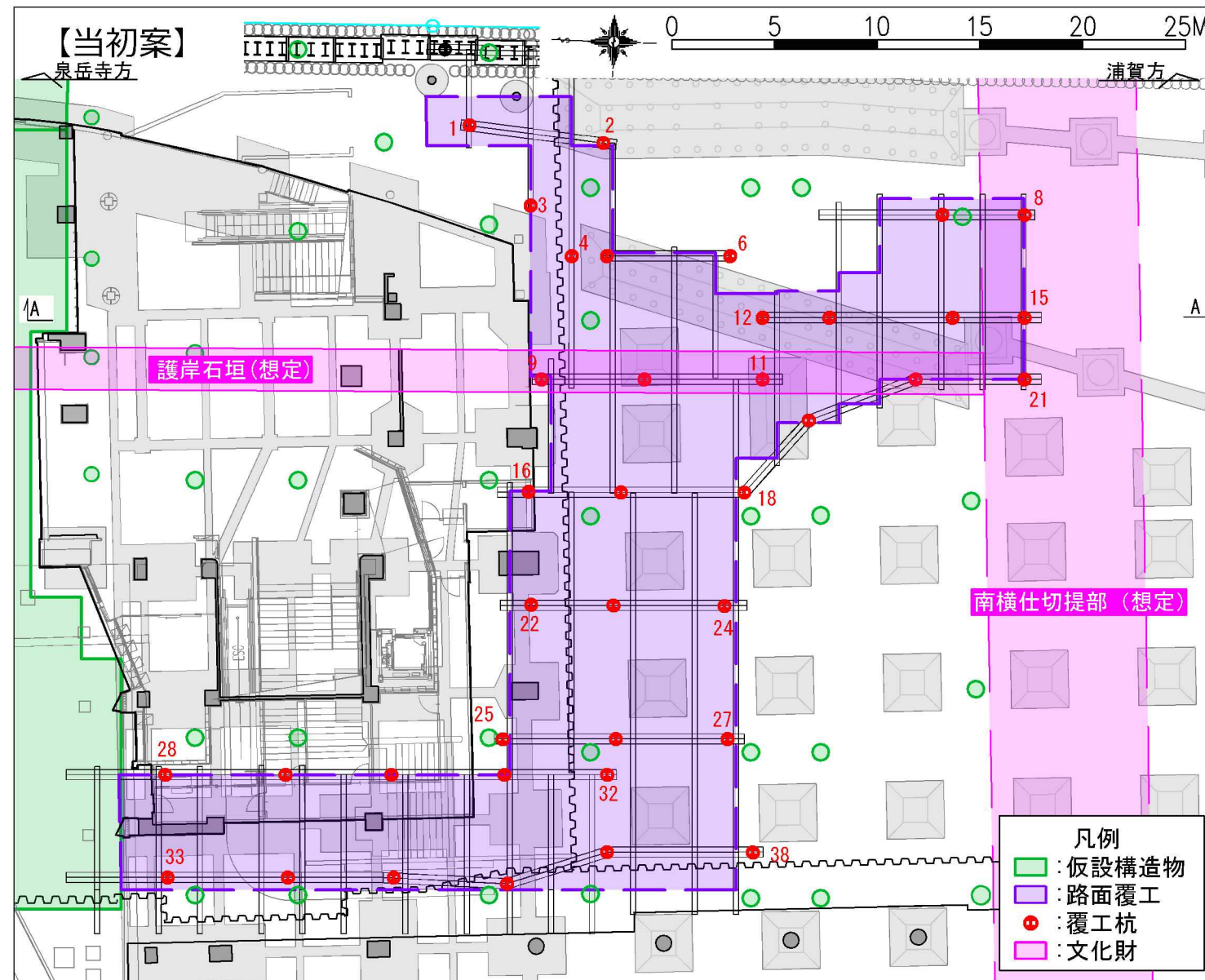
既設構造物撤去工事の進捗に伴い、路面覆工を施し
京急線品川駅高輪口改札を含めた、旅客動線の切替実施を計画



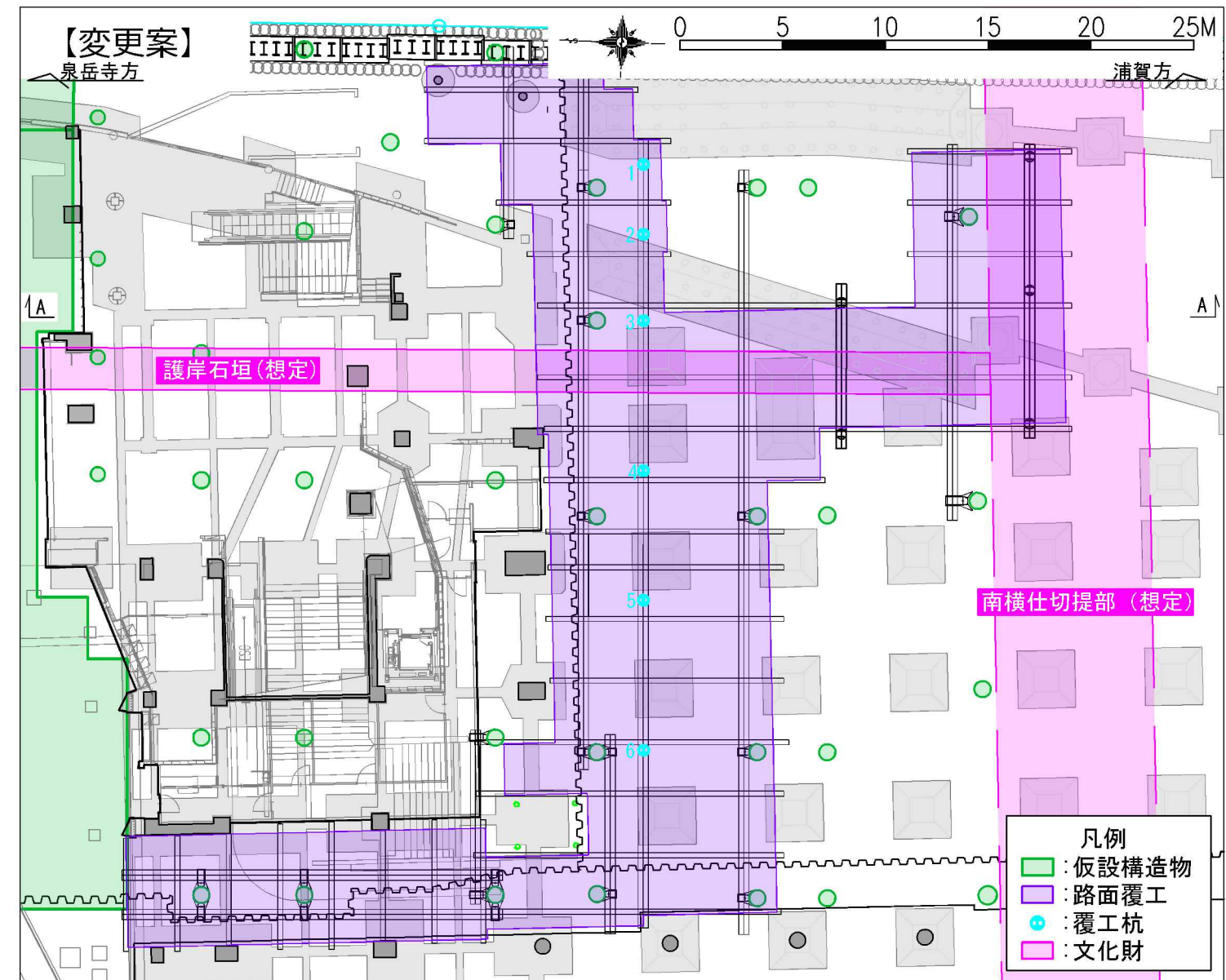
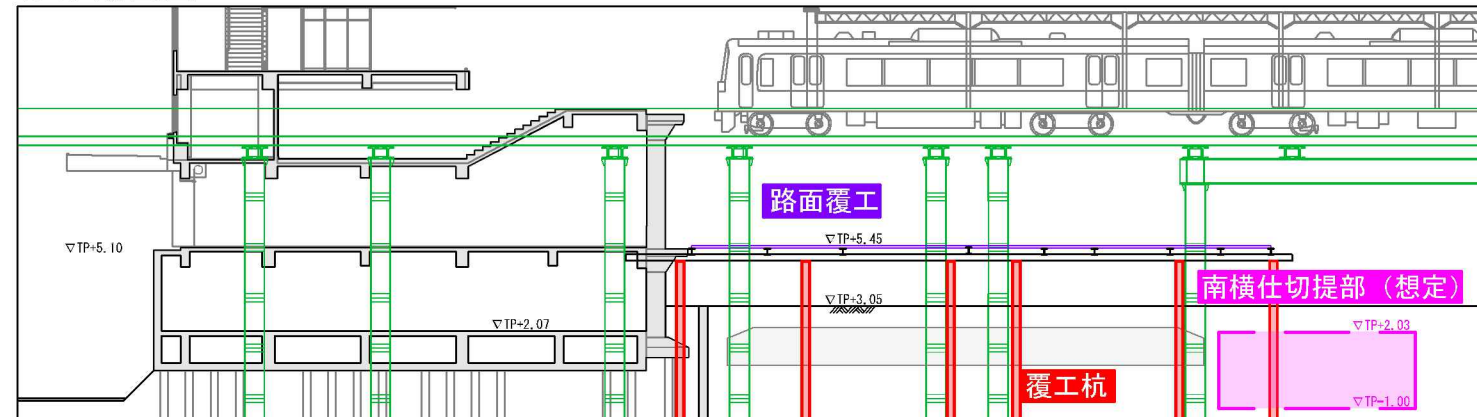
切替後（A-A断面図）



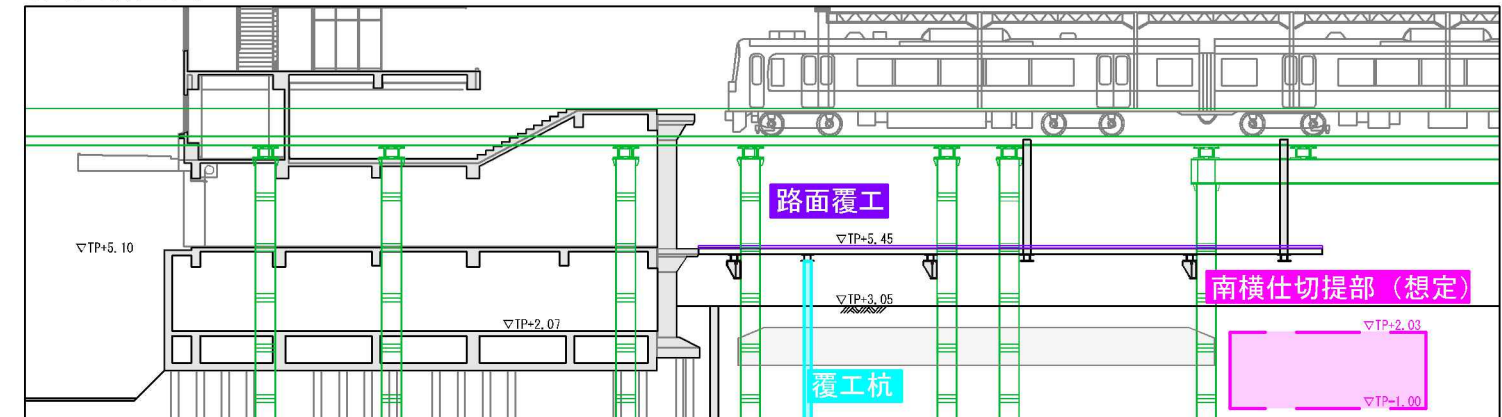
1. 路面覆工計画（平面図）



A-A 断面図

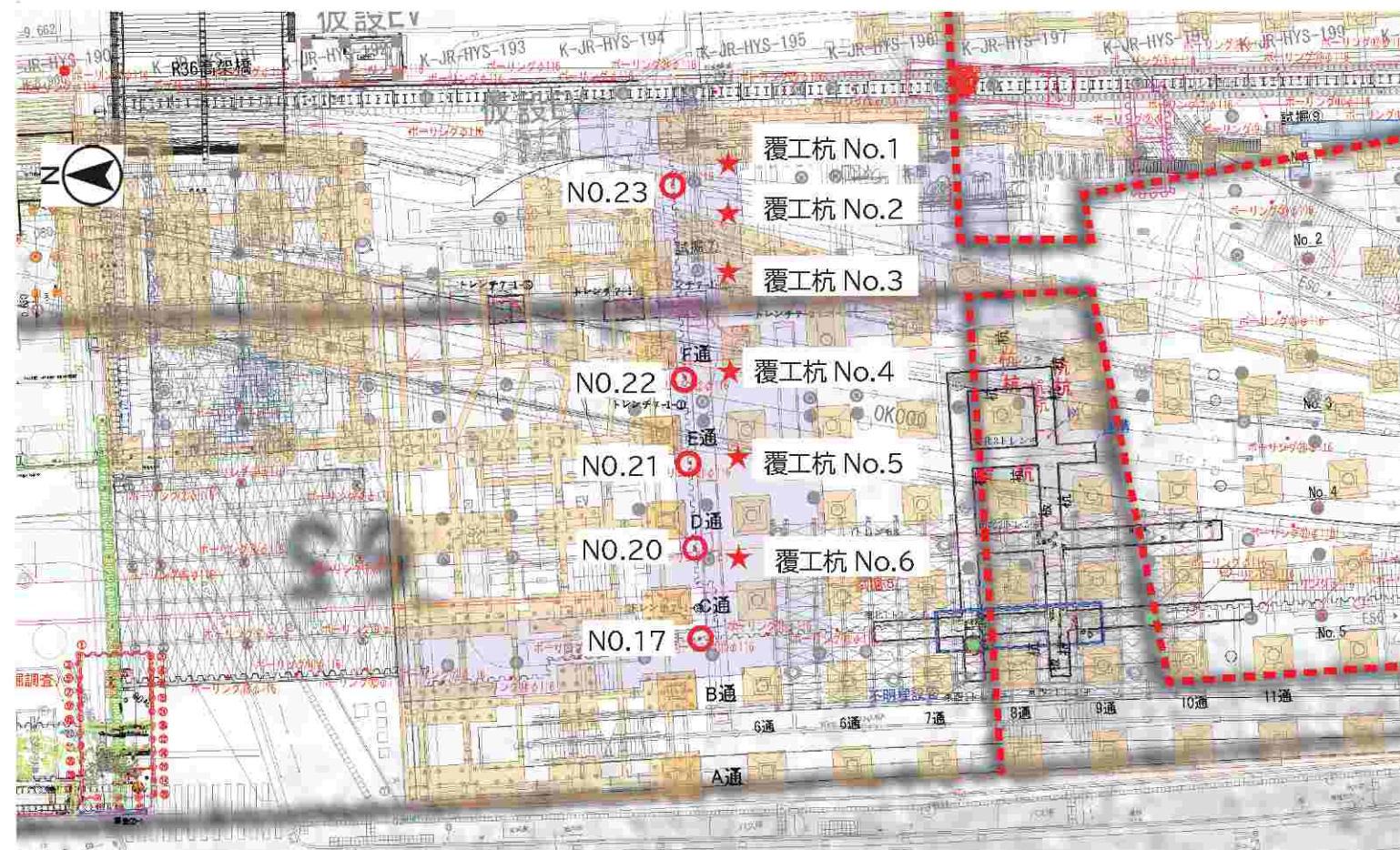


A-A 断面図



埋蔵文化財への影響を極力低減させるため、以下の通り路面覆工計画の見直しを行った。

- 既に構築済の仮設構造物に吊り柱を設け、路面覆工荷重を支える構造に変更し、覆工杭打設本数を削減（当初案：覆工杭38本⇒変更案：6本）
- 支持材を増設することで、想定されている遺構（南横仕切堤や護岸石垣）への覆工杭打設を回避（当初案：想定遺構部7本⇒変更案：想定遺構部0本）



【凡例】

- 覆工杭施工位置
- ★ 山留め施工に伴うボーリング調査位置
- 高輪築堤等（南横仕切堤含む）

【今回の調査について】

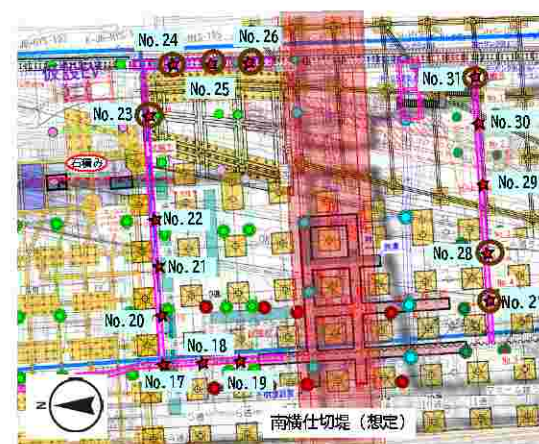
- ・ 覆工杭を打設する6本のうち、No.1～No.5は過去のボーリング調査成果と、既設物の脇に施工することから、遺構に支障する可能性は低いと判断。
- ・ 西側の1本（No.6）は、過去の調査データはあるものの、既設物から離隔があるため、遺構の存否を判断しにくかったことから、ボーリング調査を実施。
（コア観察日：2026年6月10日）

【調査の成果】

- ・ No.6のボーリングコア中からも、遺構構成材と見られる石片・木片は確認されなかった。
- ・ 硬質粘土層（基盤層）が確認されなかったことから、一帯が谷地形である可能性が考えられる。

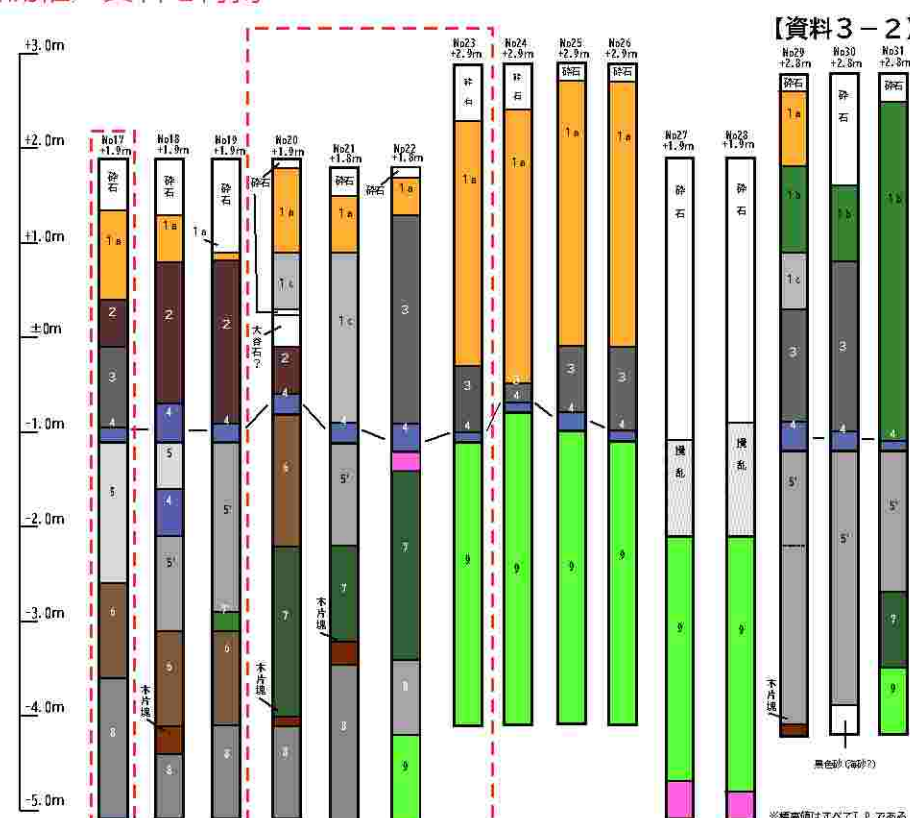
第45回検討委員会（2024年7月3日開催）資料を再掲

報告①
南棟山留め工事にかかるボーリング調査



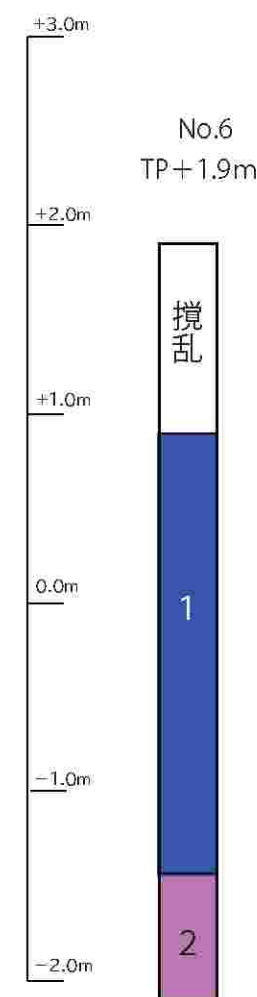
【調査方法】
・ 中110mmのコアサンプリングをGL-7.0mまで採取し、肉眼で観察を行った。
・ ボーリング調査は2024年5月27日～29日、6月12・13・17日に実施し、コア観察は6月18日に行った。

【調査所見】
・ 4層（貝が混じる黒褐色シルト層）を境に、上層は埋立土、下層は自然堆積層である。
・ 自然堆積層上面の検出レベルは地点により差があるが、北東部（No.23～26）では概ねTP-1.0m付近で確認されている。（1～4街区と似る）
・ 北西部の6本（No.17～22）のうち、No.17～21では硬質粘土層は確認されなかったが、No.22ではTP-4m付近で確認している。
・ 南東部のNo.31は、No.22と同じくらいのレベルで硬質粘土層を確認している。
→北西（No.17付近）から南東（No.29・30付近）にかけて、谷が入る？
・ 木片塊の検出レベルが深い（TP-3m以深）ことから、構造物とは考えにくい。



【凡例】

(1a) ローム土主体の埋立土	(4) 黒褐色シルト層（貝片混じる）	(7) オリーブ灰色粘土ブロック
(1b) オリーブ灰色粘土ブロック主体の埋立土	(5) 灰色シルト層	(8) 暗灰色粘土層（軟質）
(1c) 暗灰色シルト	(5') 灰色粘土層	(9) 灰色粘土層（硬質粘土層＝基盤層）
(2) 暗褐色土（有機質含む）	(6) 黒褐色土（有機質多い）	(10) 黒色粘土層（肥地に似る）
(3) 暗灰色粘土層（肥土）	(7') オリーブ灰色シルト層	

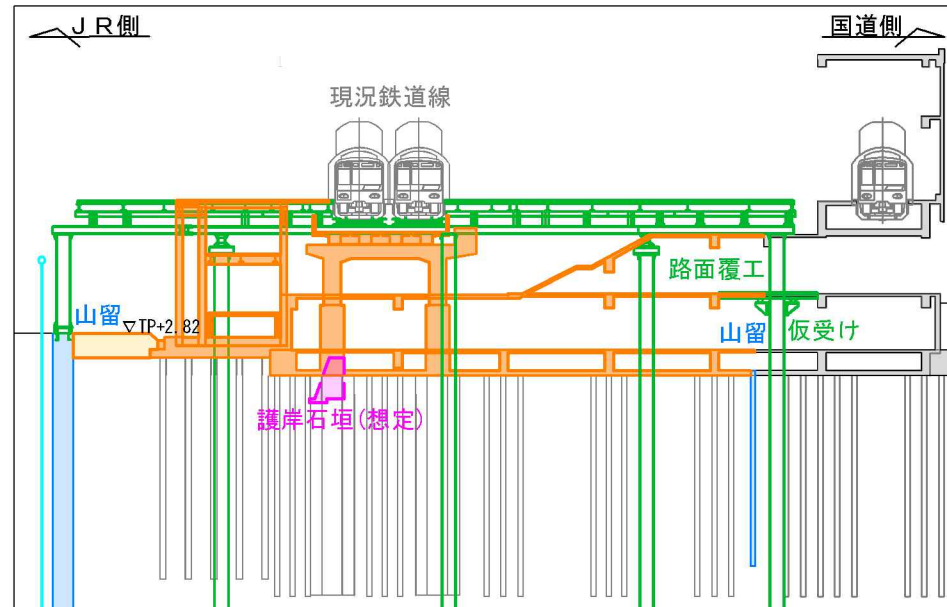


1. 暗灰色シルト層（貝が混じる）
2. 黒灰色粘土層（木片が混じる）

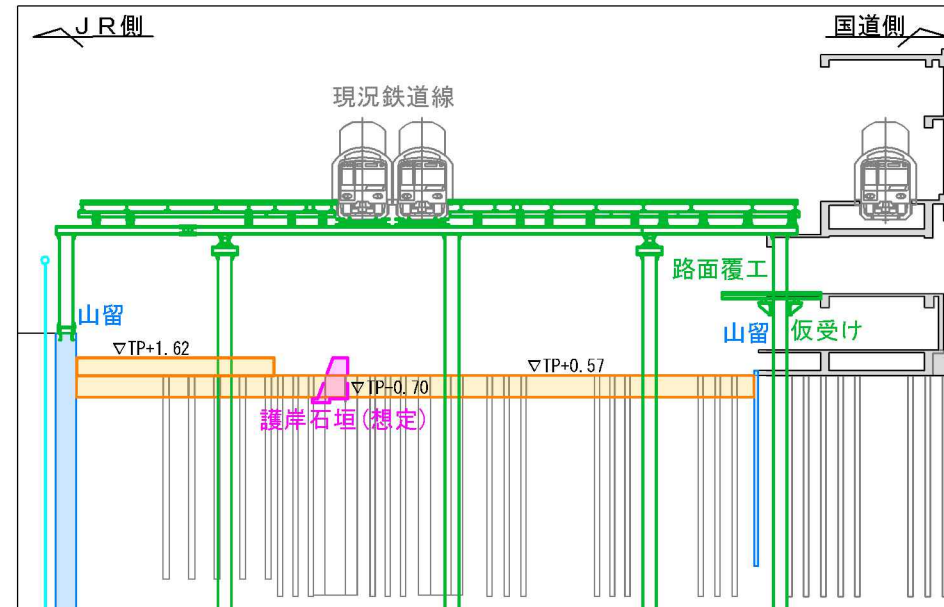


1. 施工ステップ（【Cブロック】AA断面図）

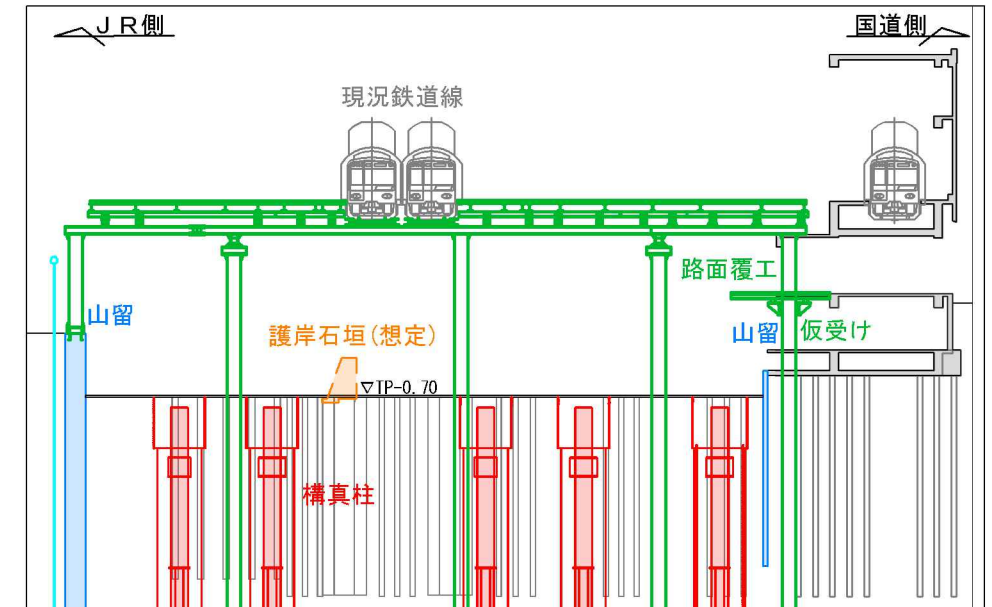
■STEP1：路面覆工設置、既設高架橋撤去



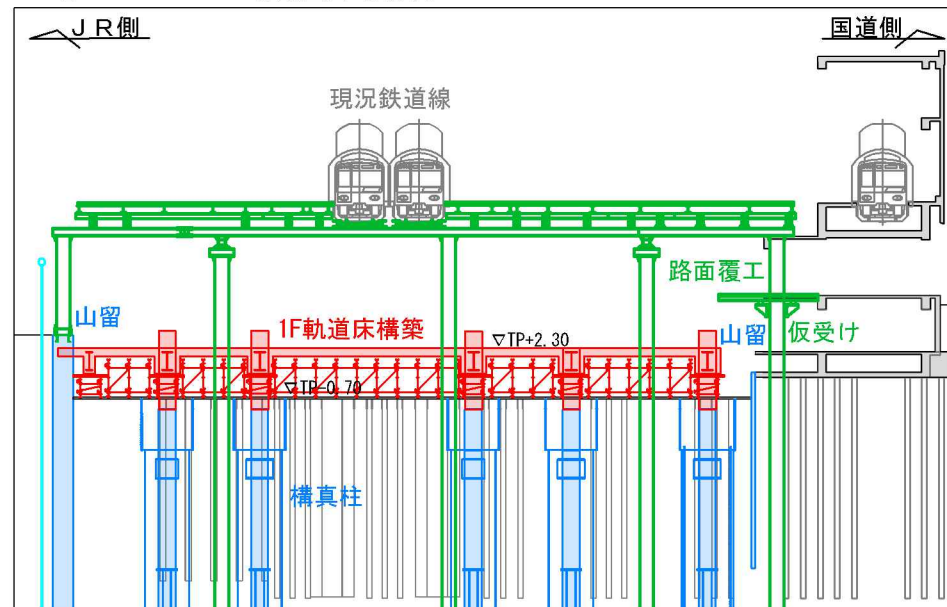
■STEP2：範囲掘削



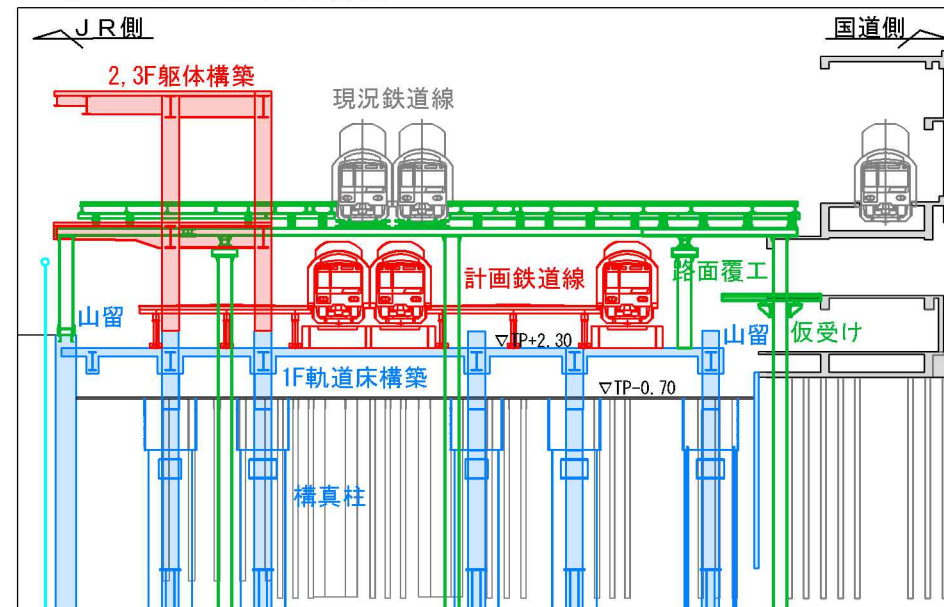
■STEP3：構真柱打設



■STEP4：1F軌道床構築



■STEP5：地平化切替

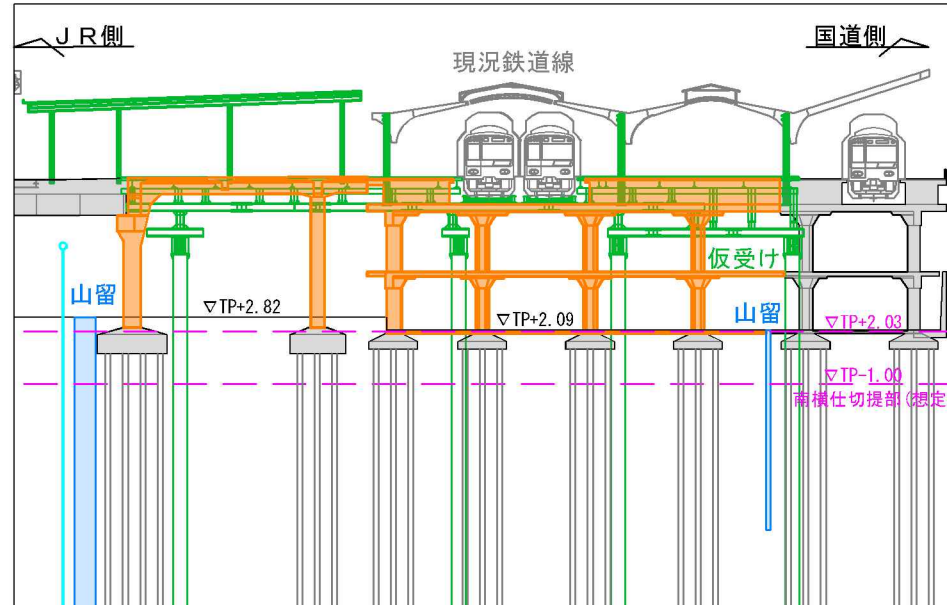


凡例

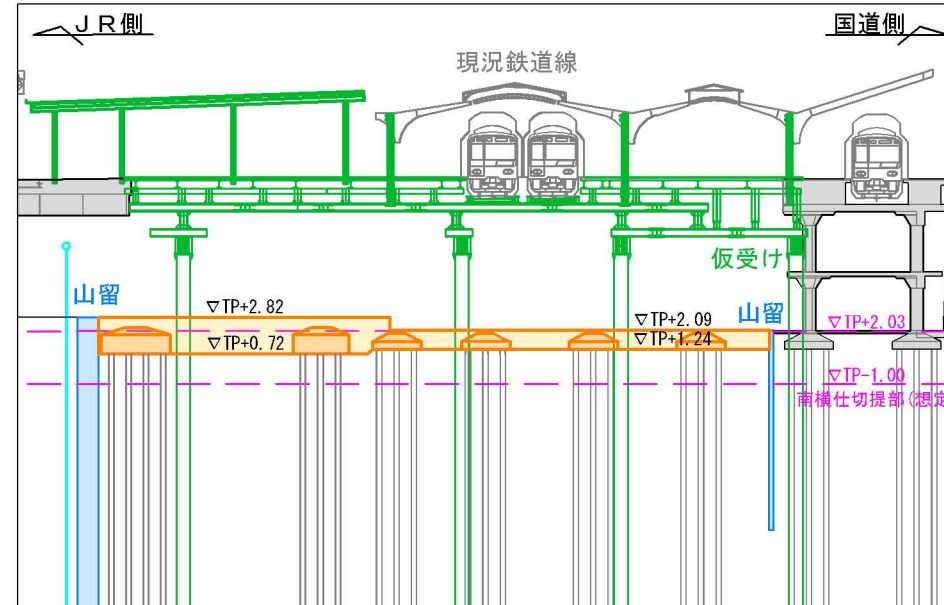
- ：撤去工・掘削工
- ：仮設工
- ：本設工（施工中）
- ：本設工（施工済）

1. 施工ステップ（【Dブロック】BB断面図）

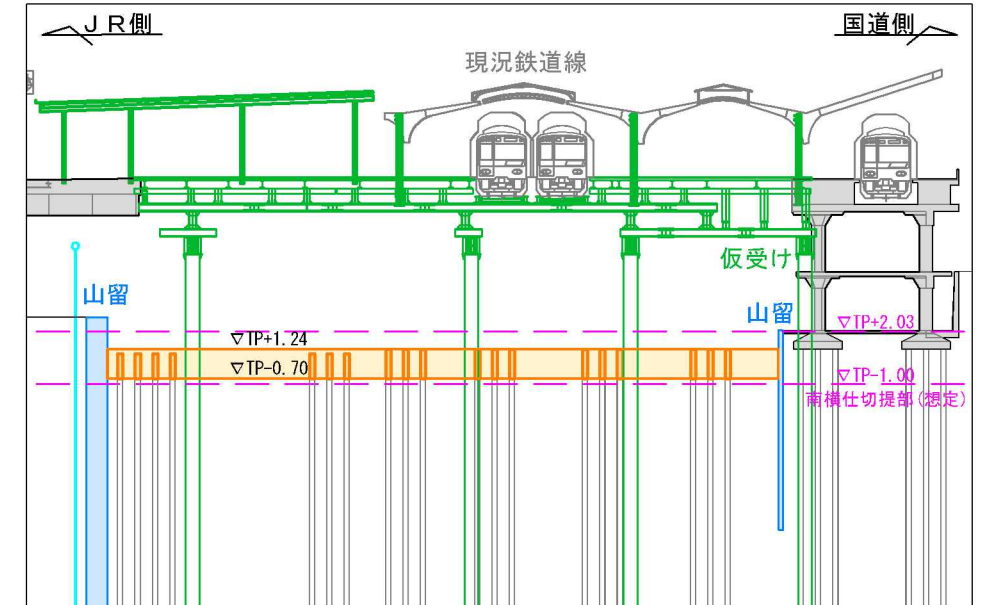
■STEP1：既設高架橋撤去



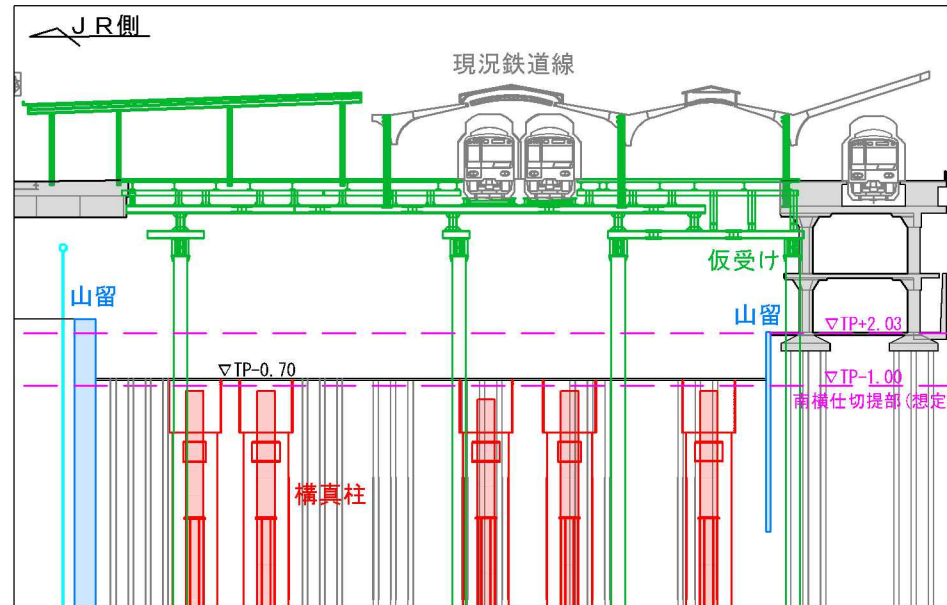
■STEP2：①範囲掘削・既設高架基礎撤去



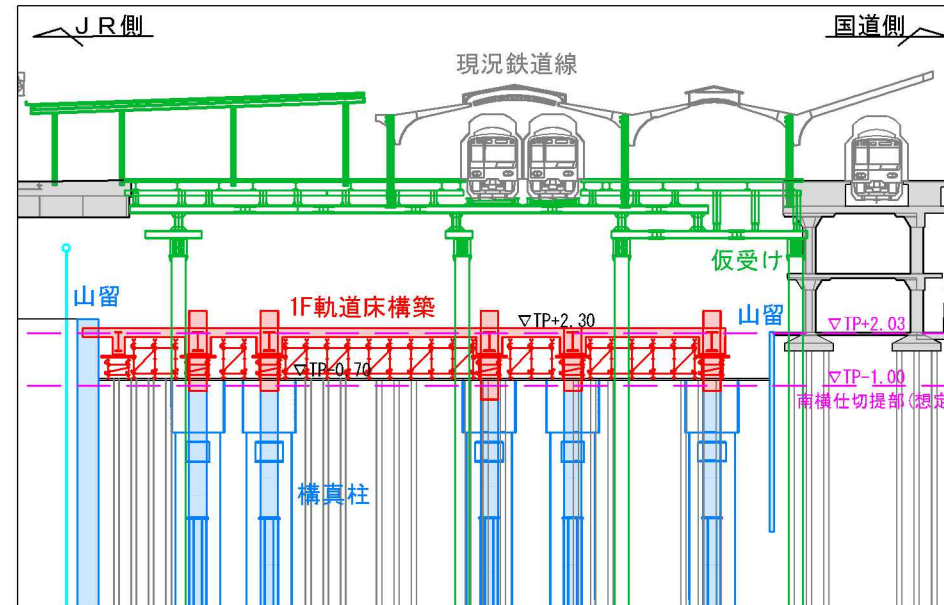
■STEP3：②範囲掘削



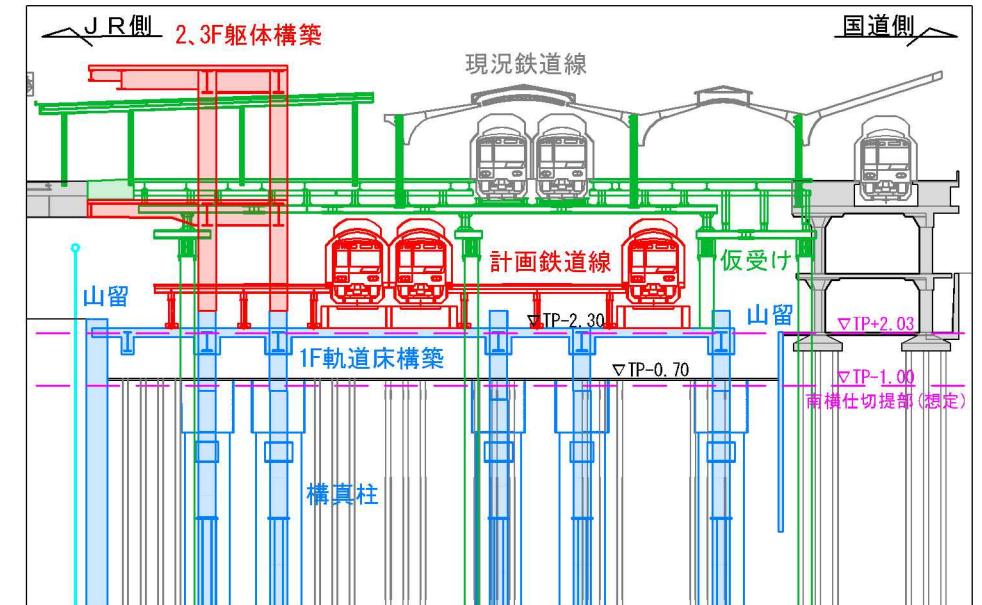
■STEP4：構真柱打設



■STEP5：1F軌道床構築



■STEP6：地平化切替



凡例

- ：撤去工・掘削工
- ：仮設工
- ：本設工（施工中）
- ：本設工（施工済）

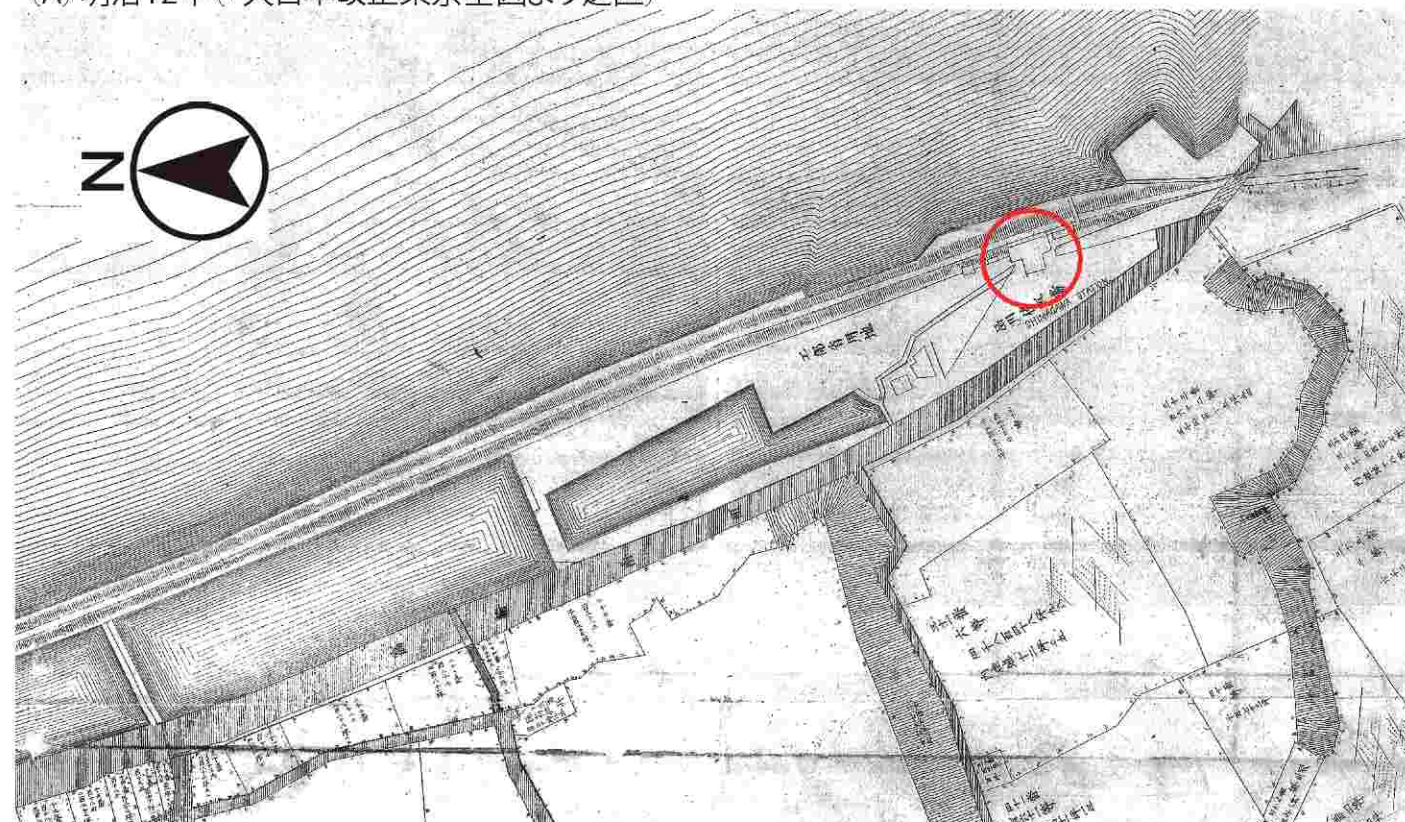
駅街区地区の今後の進め方について

第30回検討委員会(2023年4月5日開催)資料を転載・加筆(赤字及び赤下線)
 2026年7月15日 港区教育委員会事務局作成

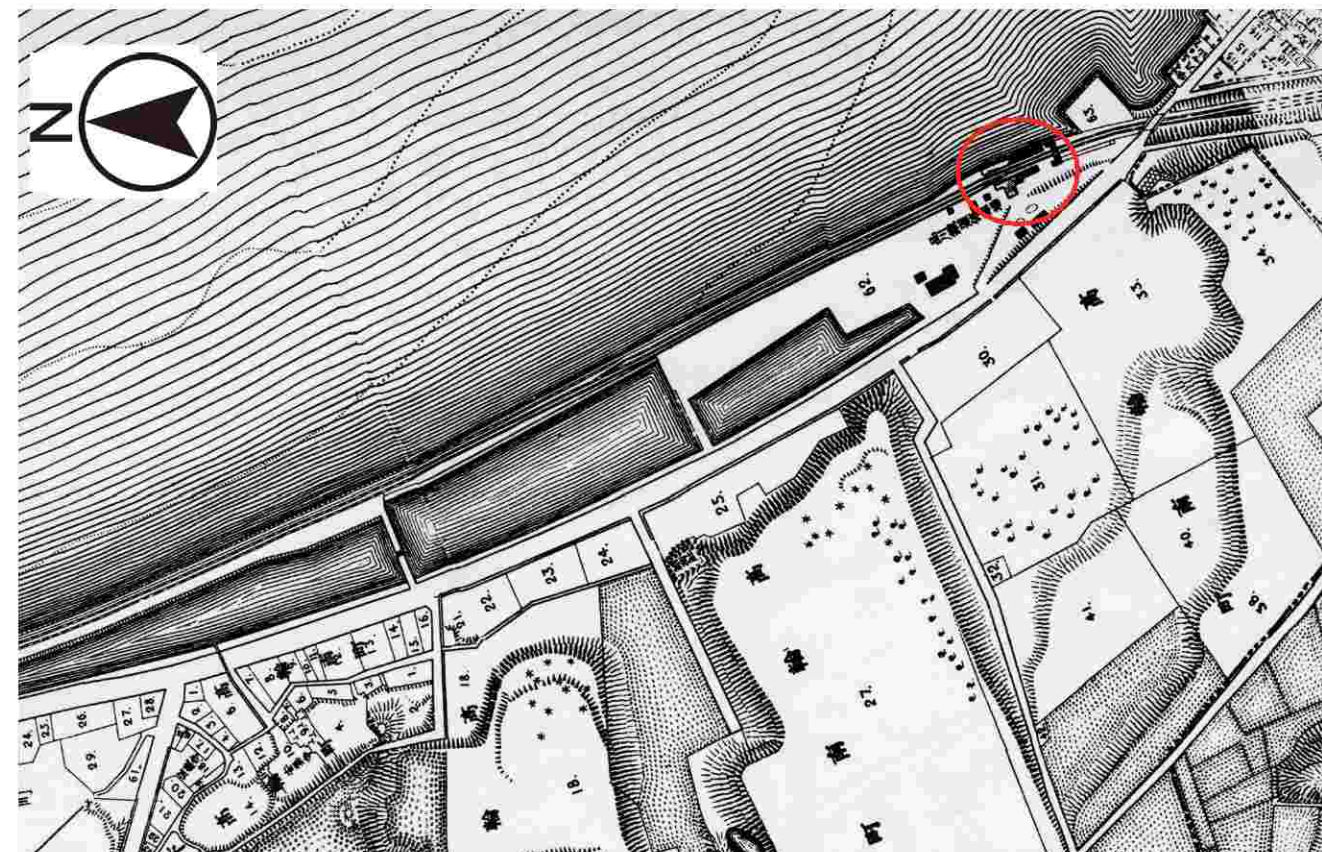
【資料2-7】

【資料3】

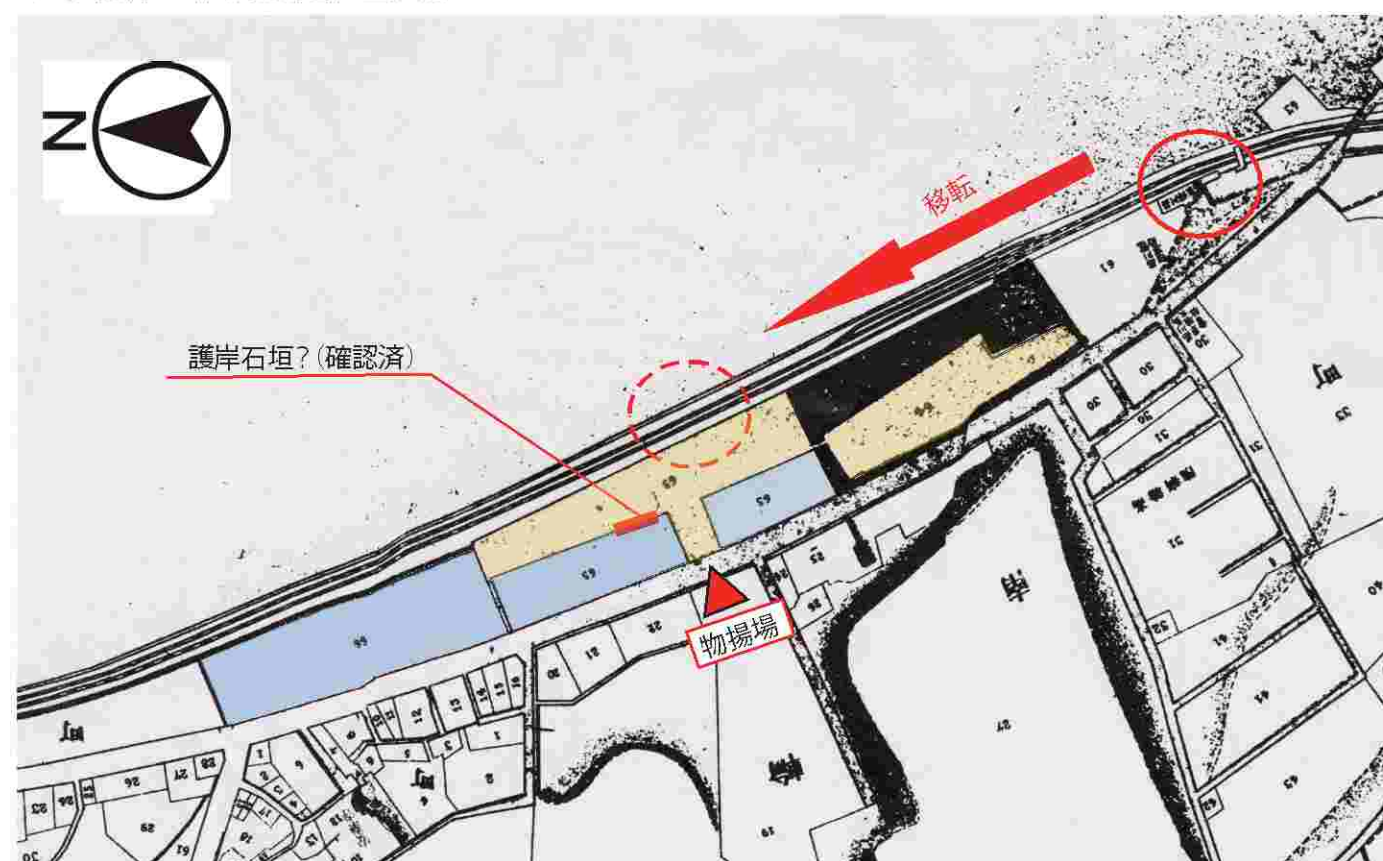
(A) 明治12年(「大日本改正東京全図より芝區」)



(B) 明治20年(内務省地理局「東京実測図」)



(C) 明治30年(東京芝区全図)」



- (A)
 - ・八ツ山橋の北に「品川停車場」あり。
 - ・第8 橋梁の南北仕切堤の間は水域は維持
 - ・南横仕切堤の南側に水溜あり。
- (B)
 - ・品川停車場の位置は変わらず
 - ・第8 橋梁の南北仕切堤の間は水域を維持
 - ・南横仕切堤の南側に水溜はあるが、(A)と比べると南横仕切堤の南側で水域が広がるか?
- (B)～(C)間
 - ・品川停車場の位置は変わらず
 - ・築堤と東海道の間の水域の埋立(水色範囲＝第1段階、物揚場維持のため)
- (C)
 - ・高輪築堤が3線に拡張される(明治32年)
 - ・品川停車場の位置は変わらず(明治34年、北へ移転)
 - ・築堤の東海道の間の水域の埋立(黄色範囲＝第2段階)

【駅街区地区およびその周辺で想定される遺構】

- ①高輪築堤跡(複線化以降の山側盛土等)
- ②第8 橋梁に伴う横仕切堤
- ③小規模な堤(2街区西側の調査で確認)
- ④粘土採掘坑(2街区西側及び泉岳寺駅改良事業に伴う調査で確認済)
- ⑤旧品川停車場に伴う整地層・盛土、水溜等
- ⑥埋立てに伴う石垣・土留め、水路・暗渠、建物・井戸・下水・道路等
- ⑦東海道の護岸(石垣、土留め等)
- ⑧明治護岸
- ⑨埋め立て以降の構造物(レンガ基礎、下水管・水路等)

試掘調査による
 確認が必要