

東京都市計画道路 都市高速道路
第 1 号線等の変更（素案）

- 首都高速都心環状線 新京橋連結路（地下）の新設 -



1

ただいまより、東京都市計画道路 都市高速道路 第 1 号線などの変更素案について、ご説明します。

本日の説明内容

1 首都高速都心環状線 新京橋連結路（地下）の新設

- ① 計画策定の経緯
- ② 整備計画（案）
- ③ 関連工事の内容
出入口改修、築地川区間の大規模更新
- ④ 工事工程イメージ

2 東京都市計画道路 都市高速道路第1号線等の変更（素案）

- ① 各路線の変更概要（素案）
第1号線、第4号線、第8号線、晴海線
- ② 今後の進め方

3 築地川区間と晴海線の計画見直しの方向性

2

本日まで説明する内容は、

1つ目として、首都高速都心環状線 新京橋連結路（地下）について

- ・ 計画策定の経緯
- ・ 整備計画の案
- ・ 出入口の改修や築地川区間の大規模更新などの関連工事の内容
- ・ 工事工程イメージ

の順でご説明します。

2つ目として、新京橋連結路を都市計画に定めるために作成した都市高速道路第1号線等の変更素案について

- ・ 各路線の変更概要の素案
- ・ 都市計画の変更手続などの今後の進め方

をご説明します。

最後に、築地川区間と晴海線の計画見直しの方向性をご説明します。

1 首都高速都心環状線 新京橋連結路（地下）の新設

① 計画策定の経緯

3

はじめに、首都高速都心環状線 新京橋連結路（地下）の計画策定の経緯をご説明します。

新京橋連結路（地下）の位置図

1 ① 計画策定の経緯



まず最初に、新京橋連結路の計画位置について、ご説明します。

左の図は首都高速道路の広域図、右の図は都心環状線の拡大図です。

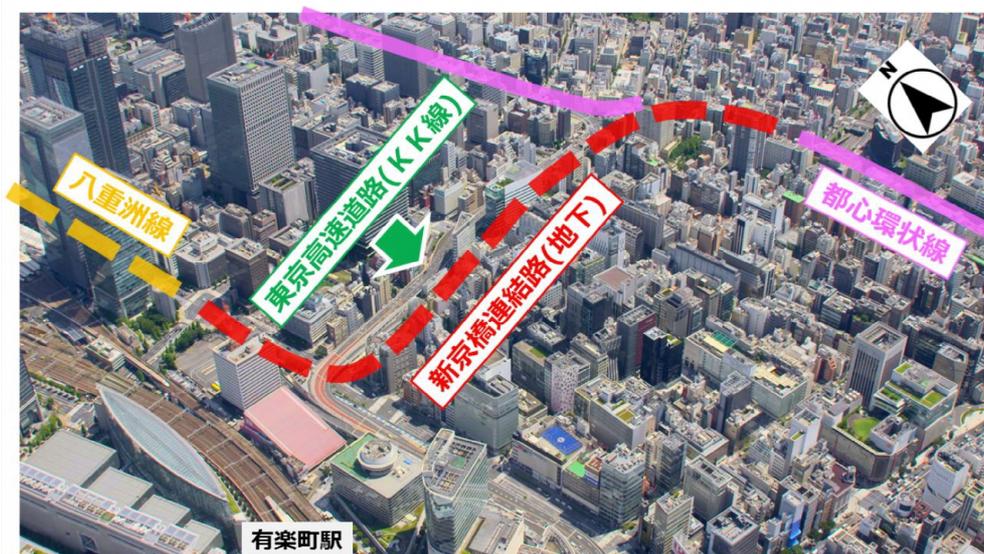
本日ご説明する新京橋連結路は、都心環状線と八重洲線を地下で結ぶ赤色の路線であり、八重洲線とともに、都心環状線の一部を形成する路線となります。

黒線の区間は、首都高速道路の老朽化対策として、大規模更新事業が行われる区間です。

神田橋ジャンクションから江戸橋ジャンクションまでの日本橋区間は、地下化工事中です。

新京橋連結路が接続する築地川区間は、銀座から京橋までの擁壁、掘割構造であり、今後、老朽化した擁壁の取替えなどを行う予定です。

なお、青丸で示す高速晴海線は、都市計画決定されているものの、未着手となっています。



こちらは、新京橋連結路の新設を計画している周辺の航空写真です。
 新京橋連結路は、都心環状線と八重洲線を地下で結ぶ、赤色で示す路線です。
 なお、緑矢印の下の高架道路は、東京高速道路（KK線）であり、新京橋連結路は、このKK線の地下を通過する計画です。

首都高の大規模更新事業

1 ① 計画策定の経緯



続いて、新京橋連結路の計画策定の経緯について、ご説明します。

首都高速道路株式会社では、構造物を安全な状態に保つため、日夜きめ細やかな点検を実施し、適切な補修に取り組んでいます。進行する構造物の高齢化や過酷な使用などにより、重大な損傷も発見されています。

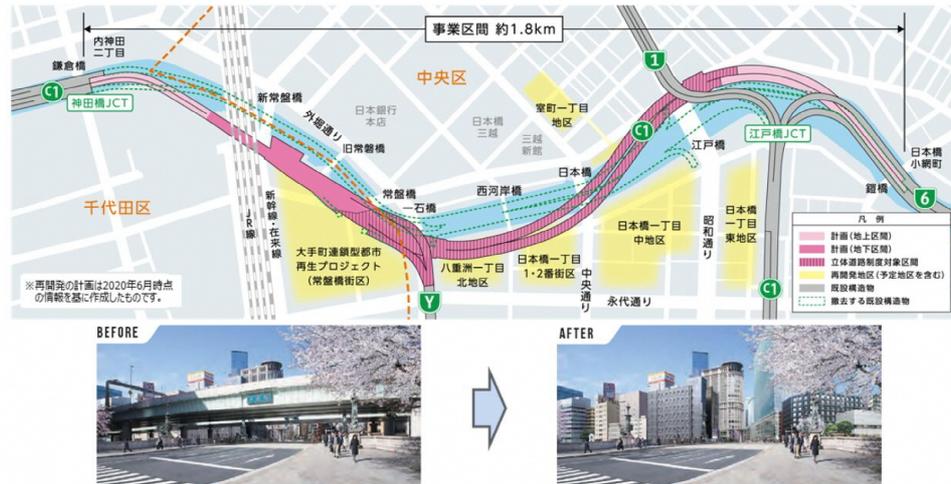
そこで、道路構造物を長期にわたって健全に保つため、構造上、維持管理上の問題や損傷状況などを精査しながら、首都高の大規模更新事業を進めています。

右の図は、大規模更新事業を行う5区間の位置を示しており、都心環状線では、竹橋から江戸橋までの日本橋区間と、銀座から京橋までの築地川区間がその対象となっています。

首都高日本橋区間地下化事業

1 ① 計画策定の経緯

2014年 首都高の大規模更新計画 策定
2016年 日本橋周辺のまちづくりの取組が国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加
⇒ まちづくりと連携して首都高を地下化し、日本橋川周辺の景観や環境を改善
2018年 首都高日本橋地下化検討会 とりまとめ
2020年 地下化工事に着手



日本橋周辺では、首都高が川の上空を通過しており、周辺景観に与える影響について様々な議論がされてきました。

このような状況の中、2014年に日本橋区間を含めた首都高の大規模更新計画が策定され、2016年には、日本橋周辺で検討が進むまちづくりの取組が、国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加されました。

この機会を捉え、まちづくりと連携して首都高を地下化することにより、日本橋川周辺の景観や環境の改善を図ることとしました。

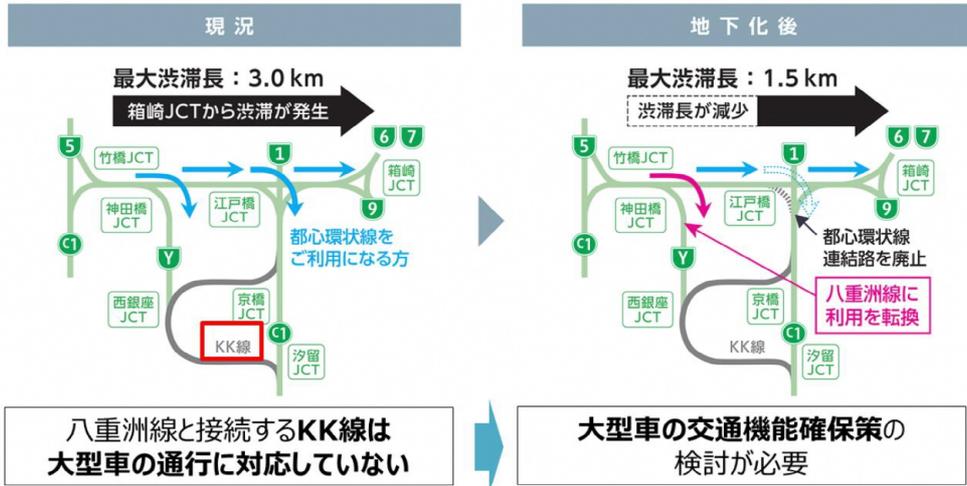
2018年、国、東京都、中央区、首都高速道路株式会社で構成される「首都高日本橋地下化検討会」において計画案をとりまとめ、2020年、日本橋区間の地下化工事に着手しました。

江戸橋JCTの構造の見直し

1 ① 計画策定の経緯

- 日本橋区間地下化に当たり、交通が集中する江戸橋JCT周辺の渋滞緩和を図る
- 江戸橋JCTの都心環状線連結路を廃止し、都心環状線を利用する車を八重洲線に転換

交通状況の変化(イメージ)



日本橋区間の地下化に当たっては、交通が集中する江戸橋ジャンクション周辺の渋滞緩和を図るため、江戸橋ジャンクションの都心環状線連結路を廃止し、都心環状線を利用する車を八重洲線に転換させることとしました。

これにより、箱崎ジャンクションを先頭とする渋滞の長さが半減するものと試算しています。

一方で、八重洲線と接続するKK線は、大型車の通行に対応していないことから、大型車の環状方向の交通機能確保策の検討が必要になり、国、東京都、中央区、首都高速道路株式会社に加え、KK線の管理者である東京高速道路株式会社で構成される「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」を設置しました。

大型車の交通機能確保の必要性

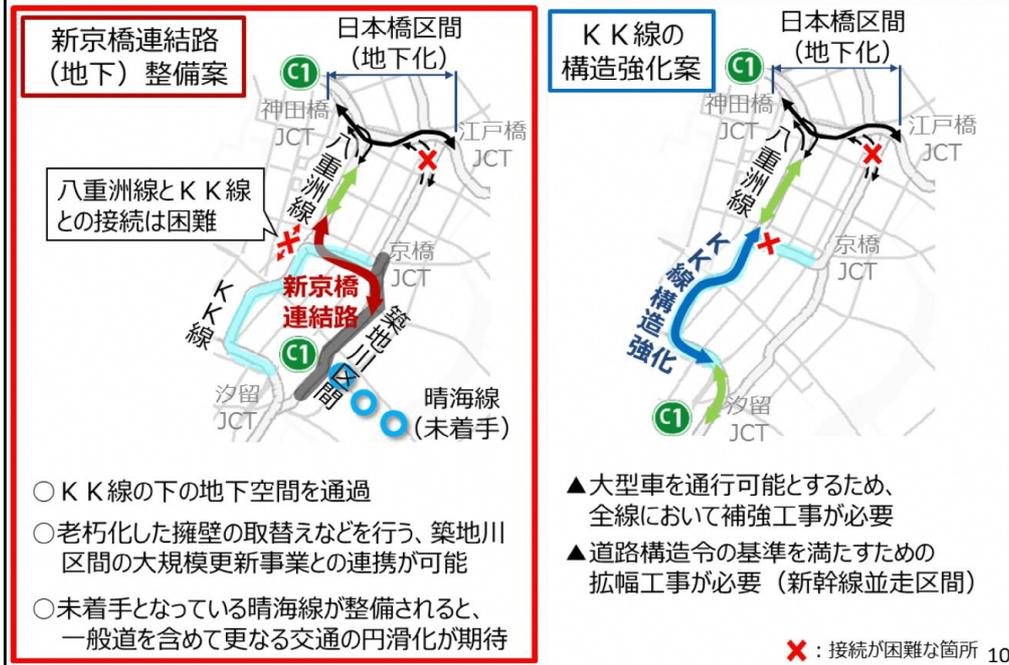
1 ① 計画策定の経緯

- 年間約200万台のバスが都心環状線を利用
都心環状線の内側には、銀座・皇居などの観光名所が存在
- 年間約1500万台の大型貨物が都心環状線を利用
都心環状線の内側には、丸の内や有楽町等の商業施設が集積



検討会では、まず、年間約200万台のバス及び約1500万台の大型貨物が都心環状線を利用している実態を踏まえ、大型車の環状方向の交通機能を確保する必要性を確認しました。

大型車の環状方向の交通機能確保策 ① 計画策定の経緯



次に、大型車の環状方向の交通機能確保策として、K K線の構造強化案を含めて検討した結果、新たな都心環状ルートとなる新京橋連結路を整備することとしました。その理由としては、

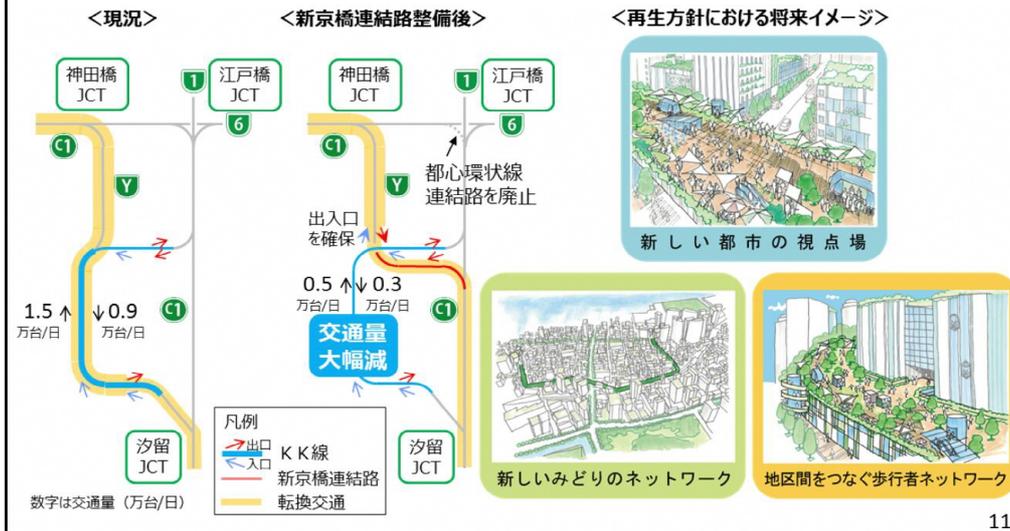
- ・新京橋連結路は、主にK K線の下の地下空間を通過し、
- ・老朽化した擁壁の取替えなどを行う、築地川区間の大規模更新事業との連携が可能であり、
- ・未着手となっている晴海線が整備されると、一般道を含めて更なる交通の円滑化が期待されます。

それに対し、K K線の構造強化案は、大型車を通行可能とするため、全線において補強工事が必要となり、さらに、道路構造令の基準を満たすための拡幅工事が、東海道新幹線と並走する区間で必要となるなど、大きな課題がある一方、新京橋連結路の整備案のような効果は期待できません。

KK線の再生方針

1 ① 計画策定の経緯

- KK線は、自動車専用の道路としての役割が大きく低下
- 有識者等からの提言を受け「東京高速道路（KK線）再生方針」を策定
- 再生方針を踏まえ、今後、歩行者系機能を有する空間として新たに都市計画を決定



KK線は、通過交通が新京橋連結路に転換するため、自動車専用の道路としての役割が大きく低下します。

このため、東京都は、有識者などから成る検討会を設置し、「KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生させるべき」との提言を受け、昨年3月、東京高速道路（KK線）再生方針を策定しました。

再生方針を踏まえ、今後、歩行者系機能を有する空間として新たに都市計画を決定します。

1 首都高速都心環状線 新京橋連結路（地下）の新設

②整備計画（案）

12

続いて、首都高速都心環状線 新京橋連結路（地下）の整備計画の案をご説明します。

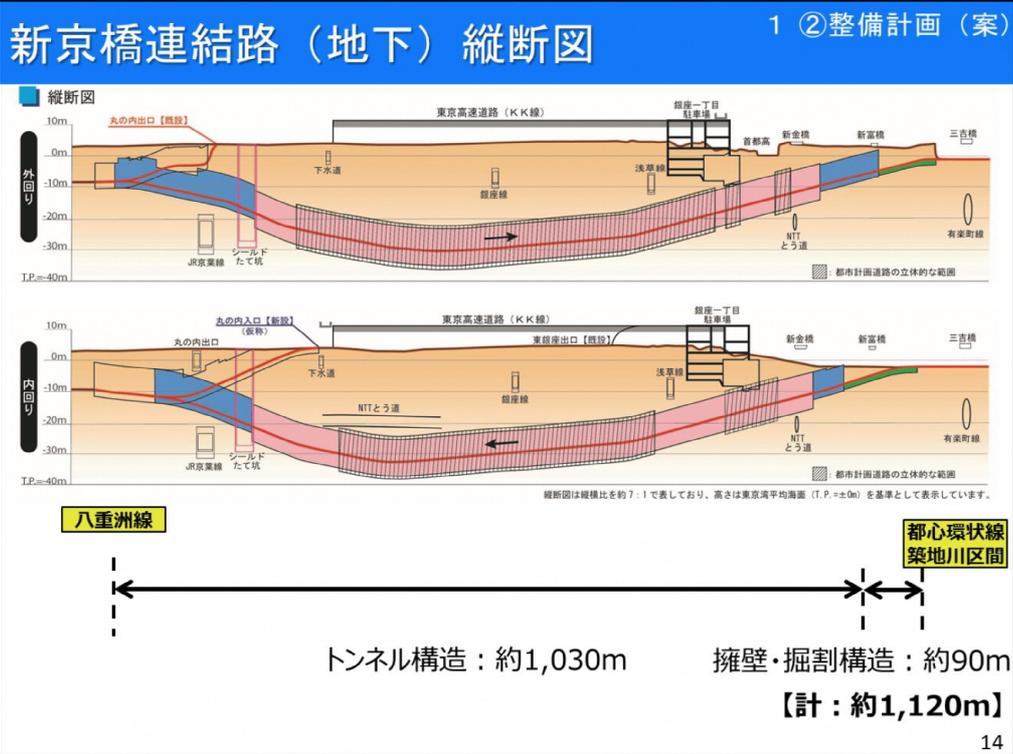


この図は、新京橋連結路の平面図です。

図面左側の八重洲線と右側の都心環状線築地川区間を地下で結ぶ、延長約1,120mの路線であり、車線数は片側1車線、往復2車線で計画します。

青色は地上から掘削して構築する開削トンネルの区間、ピンク色は地上からの掘削が不要なシールドトンネルの区間、緑色は擁壁、掘割部の区間を示しています。

なお、薄緑色は、新京橋連結路の整備に関連する工事の範囲であり、出入口の改修や築地川区間の擁壁の取替えなどを行います。



この図は、縦横比を約7対1とした新京橋連結路の縦断図です。
 延長約1,120mのうち、約1,030mがトンネル構造で、約90mが擁壁、掘割構造です。

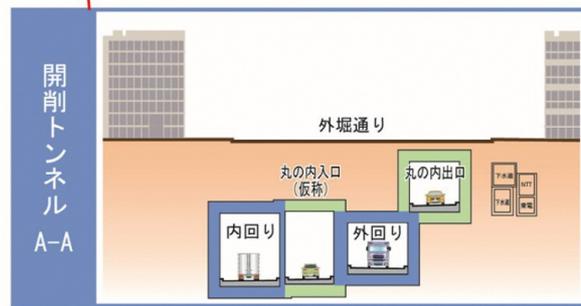
図面左側の八重洲線接続部から、JR京葉線を上越しし、外堀通り内に設置するシールドたて坑までの区間が開削トンネルです。

そこから先はシールドトンネルとなり、地下鉄銀座線と浅草線の下をくぐりながら地上に上がり、擁壁、掘割構造の築地川区間に接続します。

新京橋連結路（地下）横断図 A

1 ②整備計画（案）

【千代田区丸の内一丁目・中央区八重洲二丁目付近】



15

下の図は、八重洲線接続部の開削トンネルの横断図です。
既設の八重洲線を最大限活用しつつ、外堀通りの地下にトンネルを構築します。