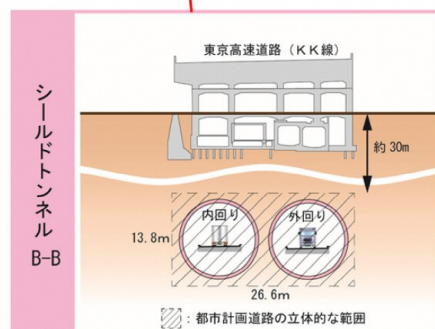
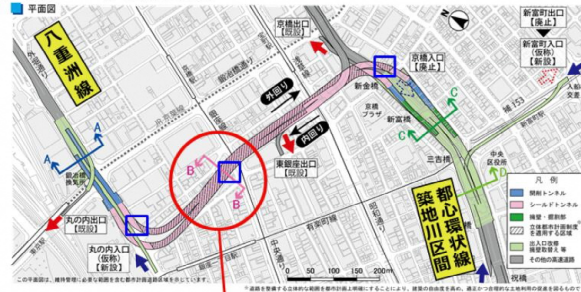


新京橋連結路（地下）横断図B

1 ②整備計画（案）

【中央区京橋三丁目・銀座一丁目付近】



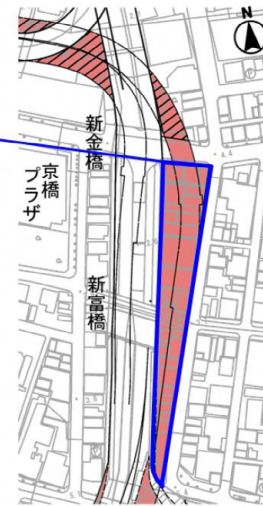
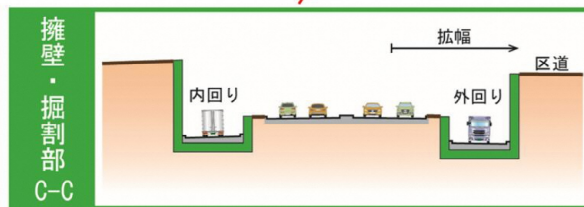
16

下の図は、シールドトンネルの横断図です。

中央通りとの交差点付近では、地上からトンネルの上端までの深さは約 30m です。

主に、都有地に位置する KK 線の下の地下空間を通過しますが、青枠の範囲では私有地を通過するため、都市計画決定後に用地補償説明会を開催し、区分地上権を設定する上での補償内容などのご説明を行います。

1 ②整備計画（案）

[illegible]

新富地区付近の計画図（素案）

17

築地川区間の東側の青枠の範囲を拡幅するため、都市計画決定後に用地補償説明会を開催し、土地をお譲りいただく上での補償内容などのご説明を行います。

道路管理施設（鍛冶橋換気所）

1 ②整備計画（案）

【千代田区丸の内一丁目付近】



この平面図は、維持管理に必要な範囲を含む都市計画道路区域を示しています。



現在の鍛冶橋換気塔

○設置する設備

トンネル換気設備、電気設備、避難通路 等



トンネル換気設備（イメージ）

18

続いて、新京橋連結路に関連する道路管理施設について、ご説明します。

まず、千代田区丸の内一丁目付近の道路管理施設です。

現在の鍛冶橋換気所を改築し、トンネル換気設備、電気設備、避難通路などを設置します。

換気塔は、現況と同程度の高さでの建て替えを予定しています。

道路管理施設（新富地区）

1 ②整備計画（案）

【中央区新富一丁目・二丁目付近】



○設置する設備

排水設備、電気設備、
避難通路及びその加圧設備、維持管理基地



電気設備（イメージ）



維持管理基地（イメージ）



加圧設備（イメージ）

加圧ファン

19

続いて、中央区新富一丁目・二丁目付近に新たに設置する道路管理施設です。
排水設備、電気設備、避難通路及びその加圧設備、維持管理基地などを設置します。

1 首都高速都心環状線 新京橋連結路（地下）の新設

③ 関連工事の内容

20

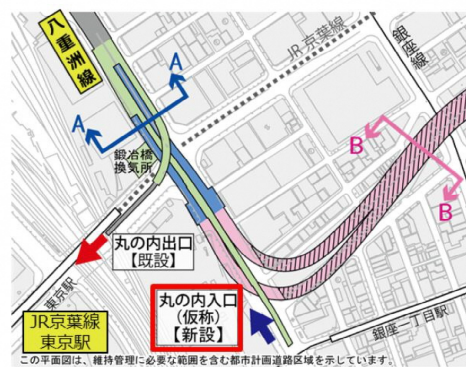
続いて、新京橋連結路の整備と関連する工事の内容について、ご説明します。

丸の内入口（仮称）の新設

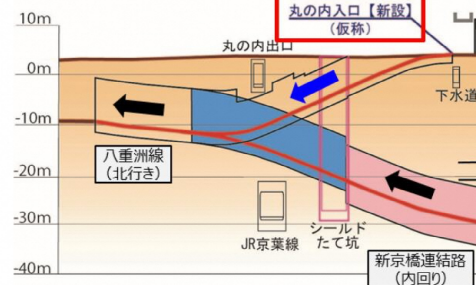
1 ③関連工事の内容

■ 平面図

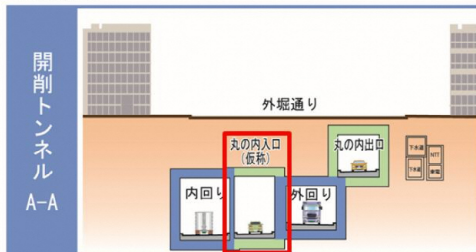
【千代田区丸の内一丁目・中央区八重洲二丁目付近】



■ 縦断図



■ 横断図



21

最初に、仮称、丸の内入口についてご説明します。

この入口は、八重洲線の北行きの入口で、外堀通り内に新設します。

既設の丸の内出口とともに、日本橋区間の地下化に伴い廃止された江戸橋出入口の機能や、今後廃止されるK K線の土橋入口、新橋出入口の機能を受け持ちます。

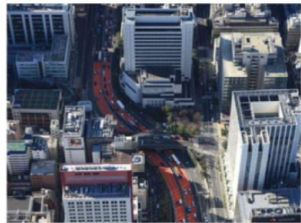
築地川区間の大規模更新（概要）

1 ③関連工事の内容

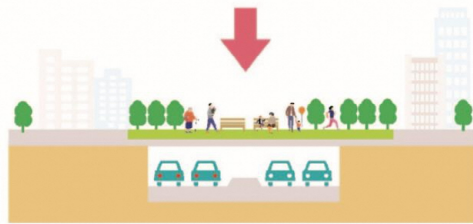
- 老朽化した擁壁の取替えなどを実施
- 急カーブの解消など、周辺のまちづくりと連携した更新計画を検討中
- 晴海線との接続形態や分合流部の付加車線設置を検討中



擁壁のコンクリート剥離・鉄筋腐食



銀座S字カーブ



上部空間の活用イメージ

22

続いて、築地川区間の大規模更新についてご説明します。

築地川区間では、老朽化した擁壁の取替えなどを行う大規模更新を予定しており、急カーブの解消や道路上部空間の活用など、周辺のまちづくりと連携した更新計画を検討しています。

また、晴海線との接続を見据え、その接続形態や分合流部の付加車線の設置について検討しています。

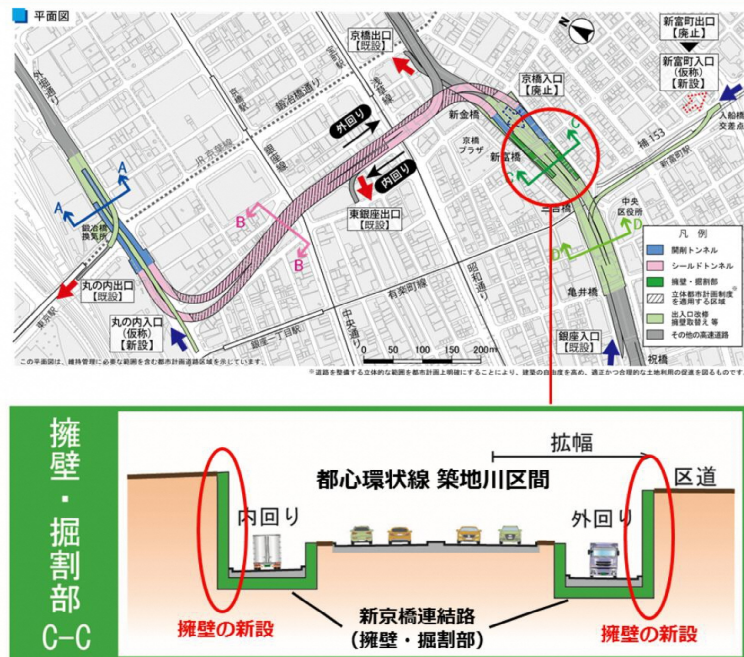


築地川区間のうち、新金橋から亀井橋までの区間については、新京橋連結路の整備と同時に、老朽化した擁壁を更新します。

あわせて、この区間を跨ぐ橋の架替えにより、曲線部の線形改良や車道内橋脚の撤去を行い、走行安全性の向上を図ります。

また、京橋入口は、新京橋連結路の導入空間を確保するため、廃止します。
その代替として、新富町出口を廃止し、京橋入口と同じ、外回りの入口に改修します。

築地川区間の大規模更新（横断図C）¹ ③関連工事の内容

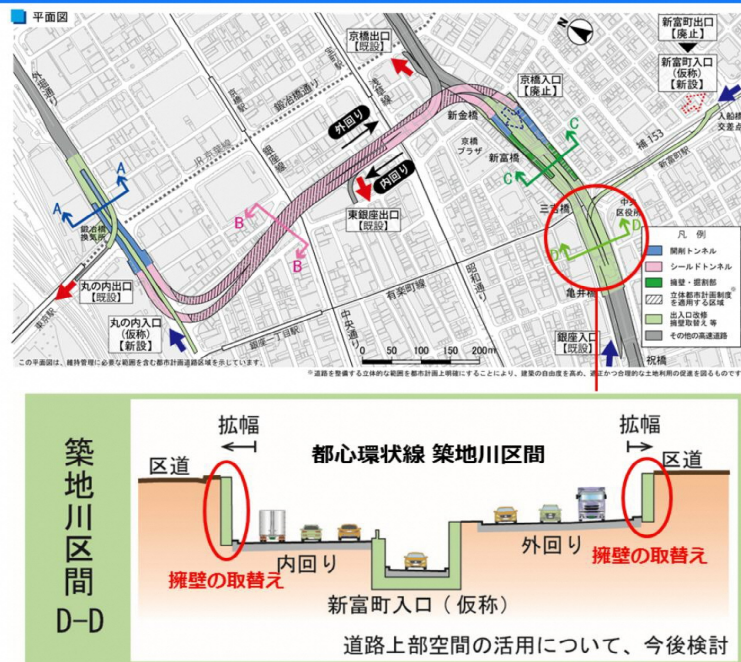


24

この図は、先ほどご説明した、新京橋連絡路の擁壁、掘割部の横断図であり、築地川区間との接続部です。

新京橋連絡路の擁壁を新設することで、築地川区間の老朽化した擁壁が更新されることとなります。

築地川区間の大規模更新（横断図D）¹ ③関連工事の内容



25

この図は、築地川区間の三吉橋から亀井橋までの横断図です。

この区間は、新京橋連結路のすり付けや新大塚出口の入口化とあわせ、老朽化した擁壁の取替えを行うとともに、付加車線などの空間を確保します。

1 首都高速都心環状線 新京橋連結路（地下）の新設

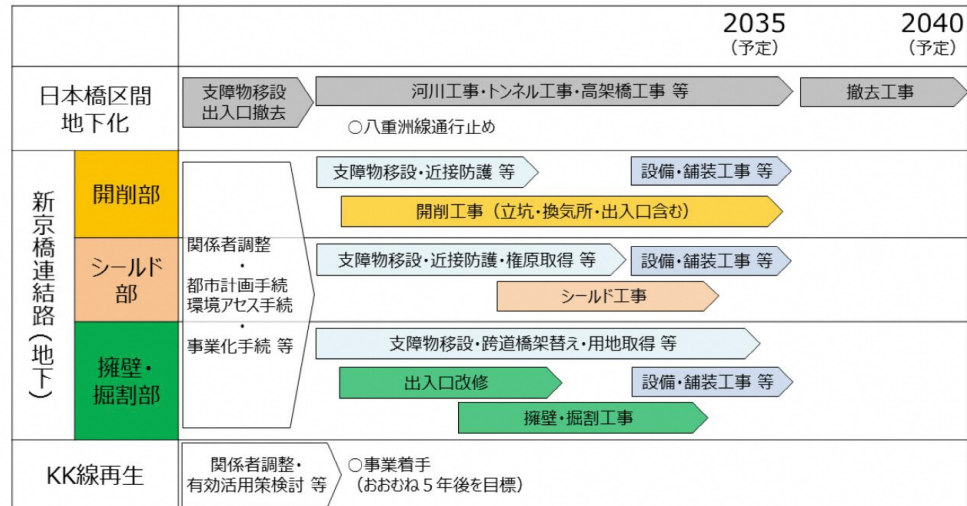
④ 工事工程イメージ

26

続いて、首都高速都心環状線 新京橋連結路（地下）の工事工程のイメージをご説明します。

1 ④ 工事工程イメージ

- 日本橋区間地下化（2035予定）の工事工程と合わせて事業を実施
- KK線の再生（歩行者空間化）は、おおむね5年後の事業着手を目標



27

新京橋連結路は、日本橋区間地下化の工事工程と合わせて事業を実施する必要があり、2035年度の開通を目標としています。

今後、周辺のまちづくりや築地川区間の大規模更新事業と連携し、工事工程の詳細を検討していきます。

なお、日本橋区間の地下化工事に当たっては、八重洲線の通行止めが必要となります。八重洲線が通行止めになると、KK線は、自動車専用の道路としての役割が大きく低下することから、KK線の再生（歩行者空間化）は、おおむね5年後の事業着手を目標としています。

ここまでの、首都高速都心環状線 新京橋連結路（地下）についてのご説明でした。

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 都市高速道路の変更概要(素案)

〔 第1号線、第4号線、第8号線、晴海線 〕

28

続いて、東京都市計画道路 都市高速道路第1号線等の変更素案について、路線ごとにその概要をご説明します。

2 ① 都市高速道路の変更概要（変更対象路線）



まず最初に、都市計画変更の対象となる都市高速道路の4路線について、概要をご説明します。

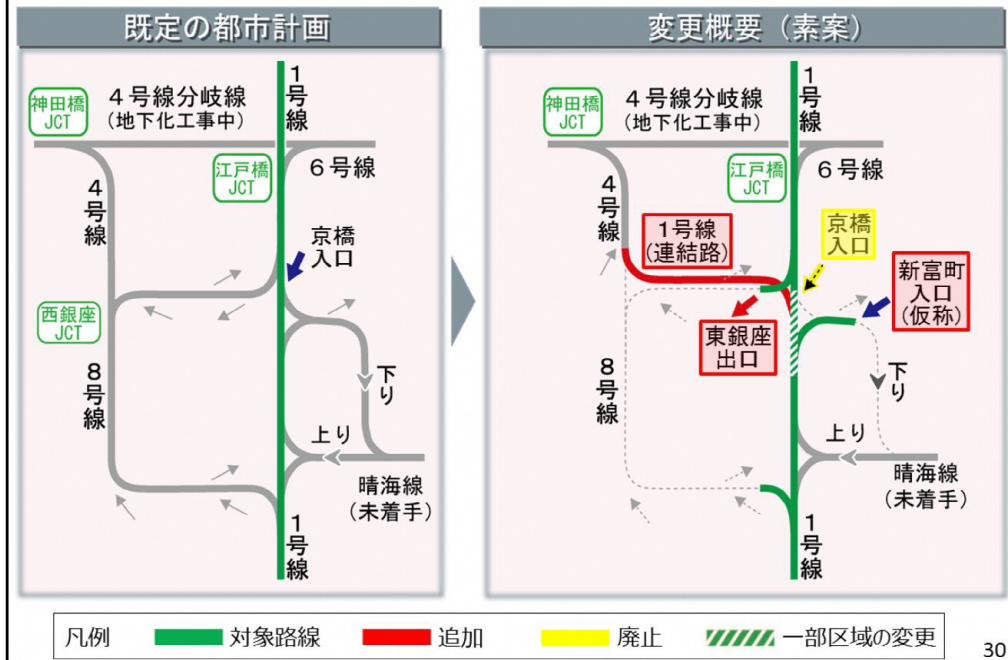
ピンクで示す第1号線は、大田区羽田の神奈川県境を起点とし、台東区北上野に至る路線であり、浜崎橋ジャンクションから江戸橋ジャンクションまでの区間は、都心環状線の東側を構成しています。

オレンジで示す第4号線は、世田谷区北烏山の外かく環状線接続部を起点とし、西銀座ジャンクションでKK線と接続する路線であり、三宅坂ジャンクションから神田橋ジャンクションまでの区間は、都心環状線の北側を構成し、神田橋ジャンクションから西銀座ジャンクションまでの区間は、八重洲線です。

緑で示す第8号線は、汐留ジャンクションを起点とし、西銀座ジャンクションを経由して、京橋ジャンクションに至る路線であり、その大部分はKK線です。

青で示す晴海線は、東雲ジャンクションを起点とし、築地付近で第1号線と接続する路線であり、東雲ジャンクションから晴海出入口までの区間は、暫定2車線で開通しており、その他の区間は未着手となっています。

2 ① 都市高速道路第 1 号線の変更概要（素案）



それではまず、都市高速道路第 1 号線の変更概要について、ご説明します。

左の図は、既定の都市計画を示しており、右の図は、赤が追加、黄色が廃止、緑の斜線部が一部区域を変更する区間を示しています。

赤線で示す新京橋連結路は、第 1 号線に付属する連結路として都市計画に定めます。

また、第 1 号線である築地川区間のうち、新京橋連結路の整備と同時に更新する新金橋から亀井橋までの区間については、道路管理施設の設置や線形改良、付加車線などの空間確保のため、一部区域を変更します。

出入口は、京橋入口を廃止し、（仮称）新富町入口を設置するとともに、東銀座出口を第 8 号線から編入します。