

第5章 対象事業の目的及び内容

5.1 目的

5.2 事業の内容

5.3 施工計画と計画交通量

5.4 環境保全に関する計画等への配慮の内容

第5章 対象事業の目的及び内容

5.1 目的

現在の首都高速都心環状線（神田橋 JCT～江戸橋 JCT）は、昭和 39 年の東京オリンピックに向け、日本橋川の上部空間を利用し、建設しました。

開通から 50 年以上が経過し、過酷な使用状況にあることから、コンクリート床版のひび割れや鋼桁の疲労き裂などの損傷が多数発生しており、長期的な安全性を確保するため、構造物の更新（造り替え）が必要となっています。

一方、日本橋川周辺において国家戦略特区の都市再生プロジェクトが立ち上がり、まちづくりの機運が高まっています。

この機会を捉え、構造物の長期的な安全性の確保とともに、国際金融拠点にふさわしい品格のある都市景観の形成、歴史や文化を踏まえた日本橋の顔づくりに向け、現在の都心環状線の交通機能を確保しつつ、まちづくりと連携しながら、地下化に向けて取り組むものです。

これまでの経緯は表 5.1-1 に、地下ルート案の平面図は図 5.1-1 に示すとおりです。

表 5.1-1 これまでの経緯

昭和 38 年 12 月	都心環状線（呉服橋～江戸橋）開通
昭和 39 年 8 月	都心環状線（神田橋～呉服橋）開通
昭和 39 年 10 月	第 18 回オリンピック競技大会（東京オリンピック）開催
平成 14 年 4 月	東京都心における首都高速道路のあり方委員会 提言書とりまとめ
平成 18 年 9 月	日本橋川に空を取り戻す会 提言書とりまとめ
平成 24 年 9 月	首都高速の再生に関する有識者会議 提言書とりまとめ
平成 26 年 11 月	首都高大规模更新事業の事業化
平成 28 年 5 月	日本橋川沿いの 3 地区を国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加
平成 29 年 7 月	国土交通大臣、東京都知事「日本橋周辺の首都高速の地下化に向けて取り組む」旨発表
平成 29 年 11 月 ～平成 30 年 7 月	首都高日本橋地下化検討会（第 1 回～第 3 回）



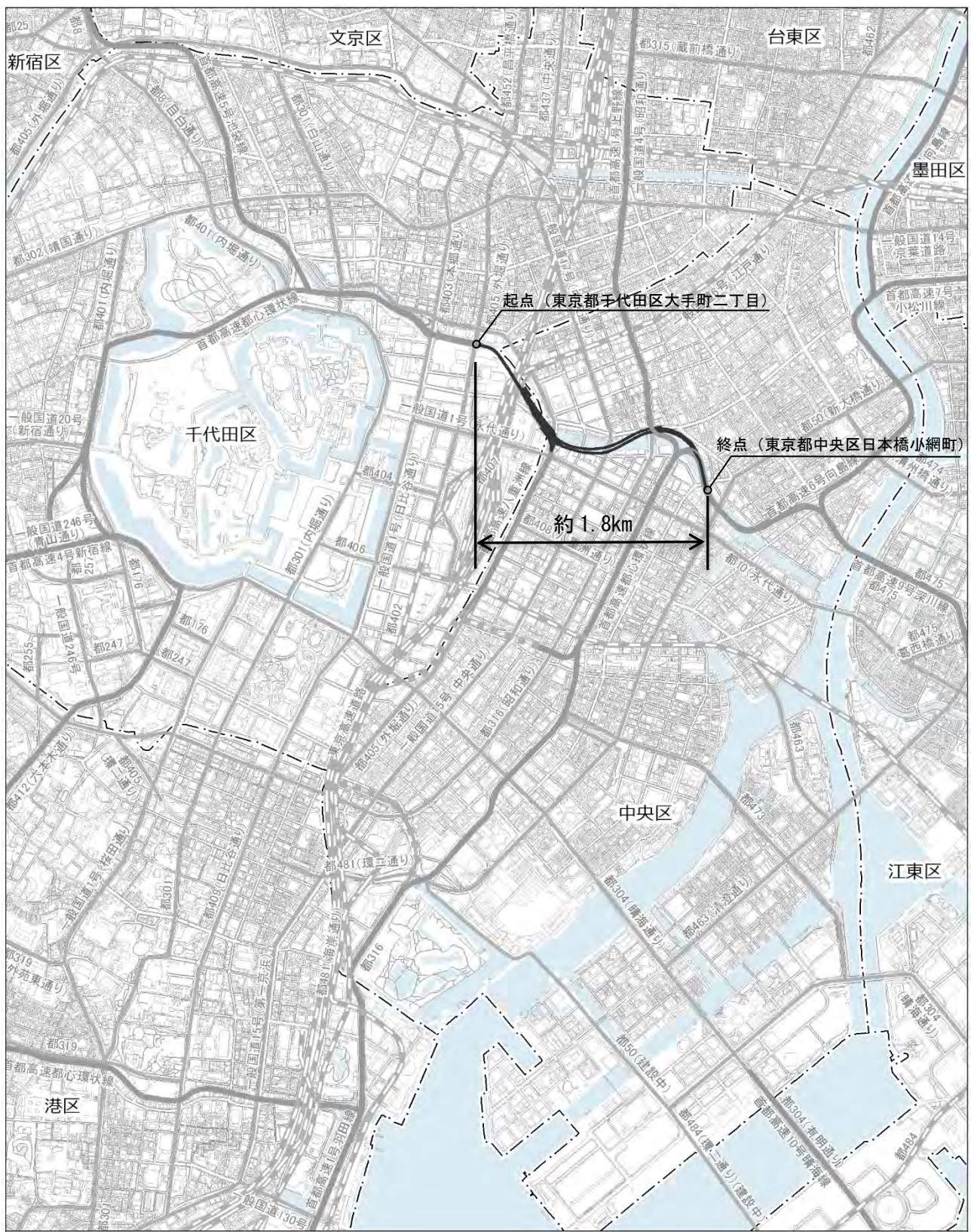
図 5.1-1 平面図（地下ルート案）

5.2 事業の内容

(1) 計画道路の概要

計画道路の位置は図 5.2-1 に示すとおりです。

計画道路の延長は、約 1.8km であり、既設の高架道路の更新に伴う地下移設です。



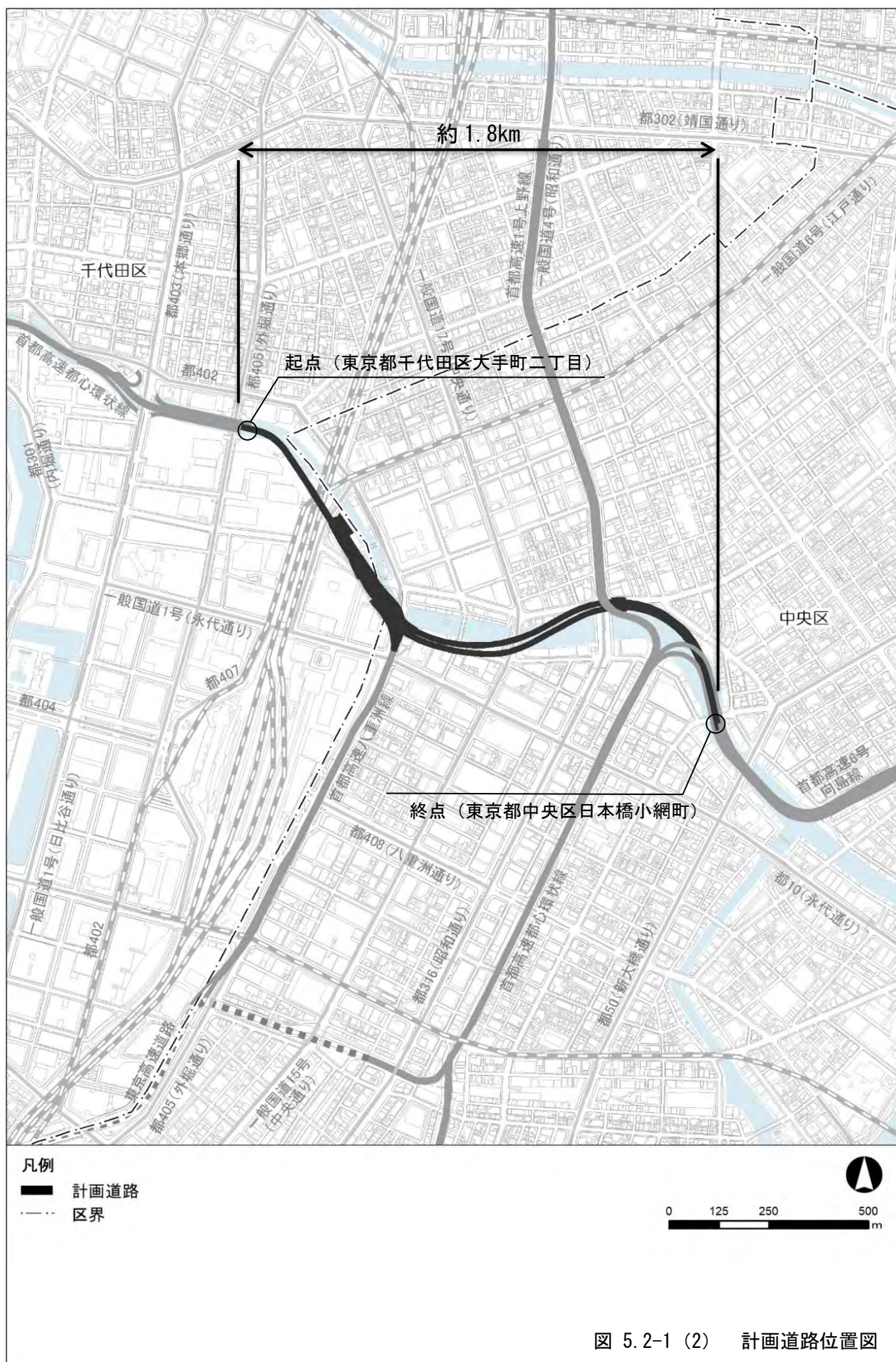
凡例

— 計画道路
- - - 区界



0 250 500 1,000 m

図 5.2-1 (1) 計画道路位置図



(2) 計画道路の構造

計画道路は、大部分の区間に地下式（トンネル構造）を採用しており、一部区間で嵩上式（高架構造）及び地表式（高架構造、擁壁構造）を計画しています。また、地下式の区間にある、現在の常盤橋換気所を建て替える計画です。

地下式（トンネル構造）は、車からの排出ガスが沿道に与える影響を最小限に抑え、また、騒音や振動をトンネル外部へほとんど伝えない、環境へ配慮した構造です。

道路構造の種類の区分は表 5.2-1、図 5.2-2 に、断面構成は図 5.2-3 に示します。

また、現在の日本橋周辺の事業完了後のイメージを図 5.2-4 に示します。

表 5.2-1 道路構造の種類の区分

道路構造の種類の区分	区分の内容	延長
地下式 （トンネル構造）	道路が 350m 以上連続して地下にある区間	約 1.2km
嵩上式 （高架構造）	道路面が地表面より概ね 5m 以上高い区間が 350m 以上連続している区間	約 0.2km
地表式 （高架構造、擁壁構造）	嵩上式および地下式の区間以外の区間	約 0.4km
計		約 1.8km

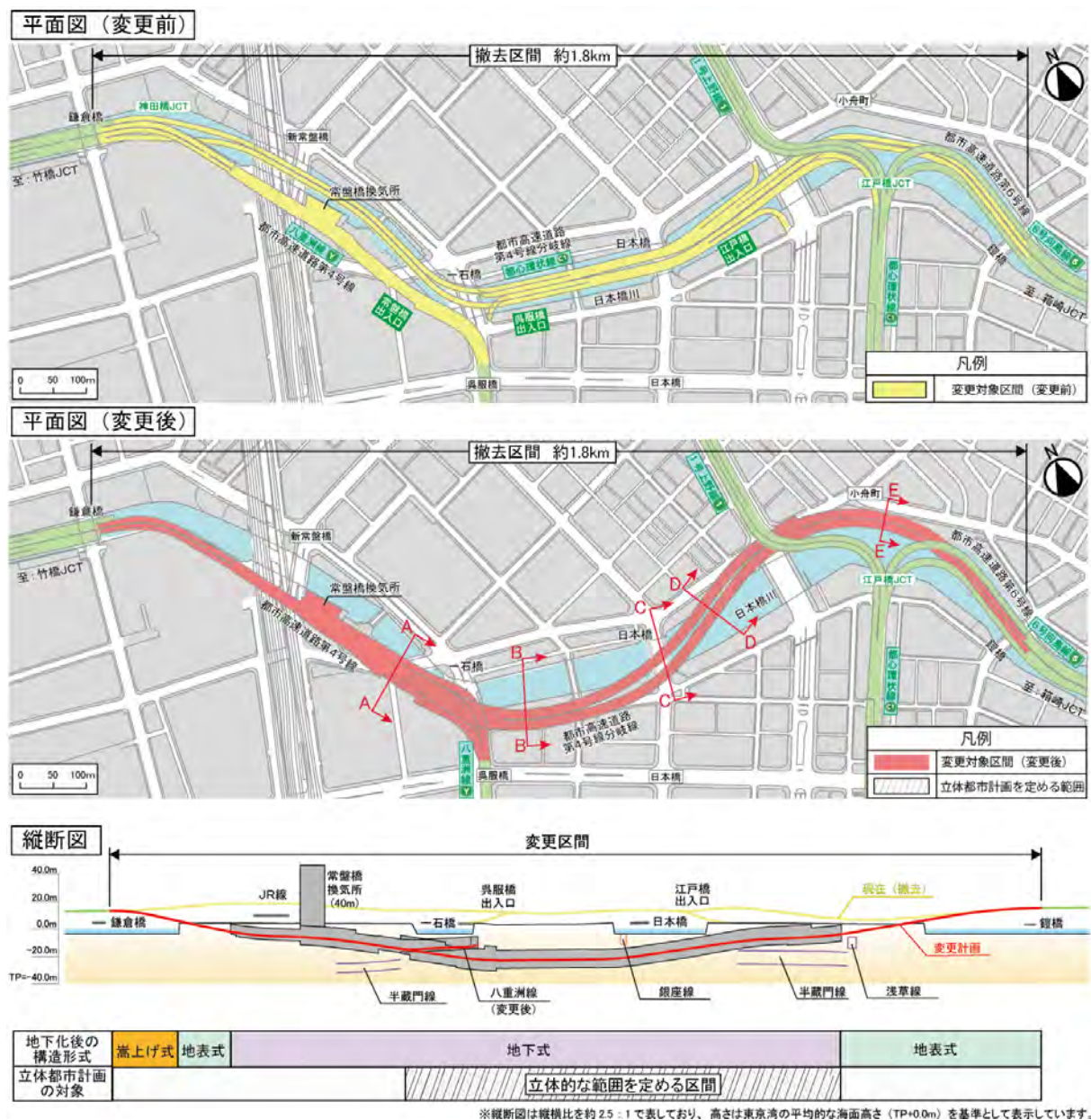


図 5.2-2 平面模式図及び縦断模式図

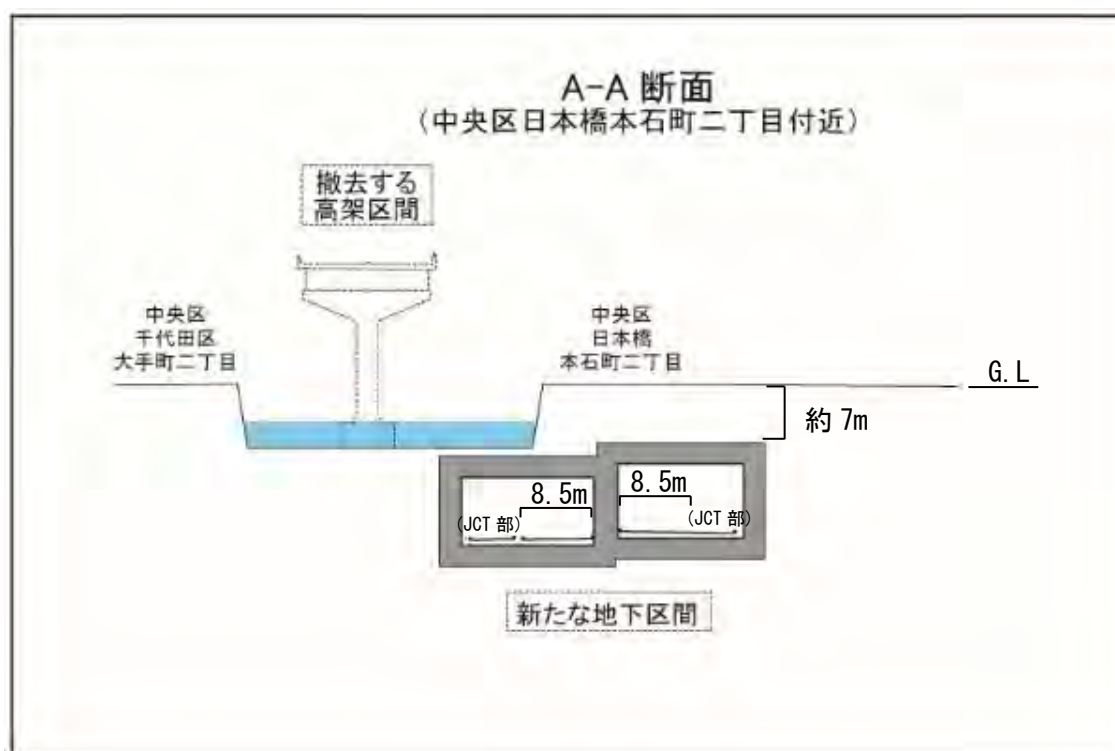


図 5.2-3 (1) 断面図 (A-A 断面)

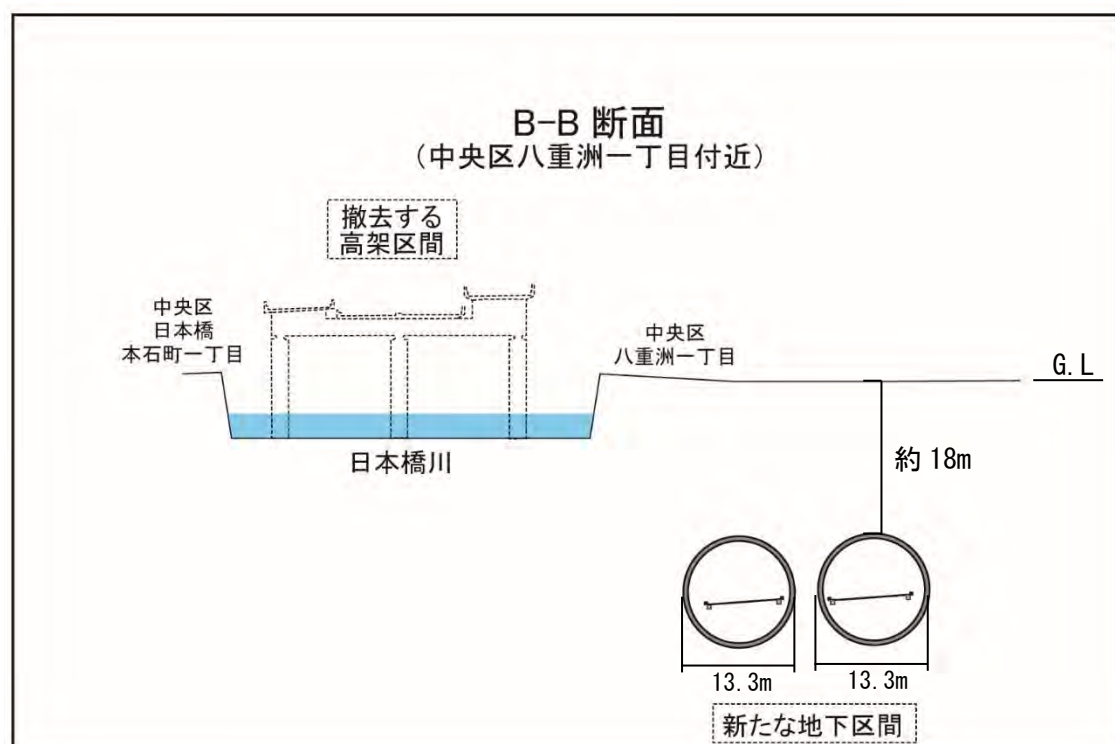


図 5.2-3 (2) 断面図 (B-B 断面)

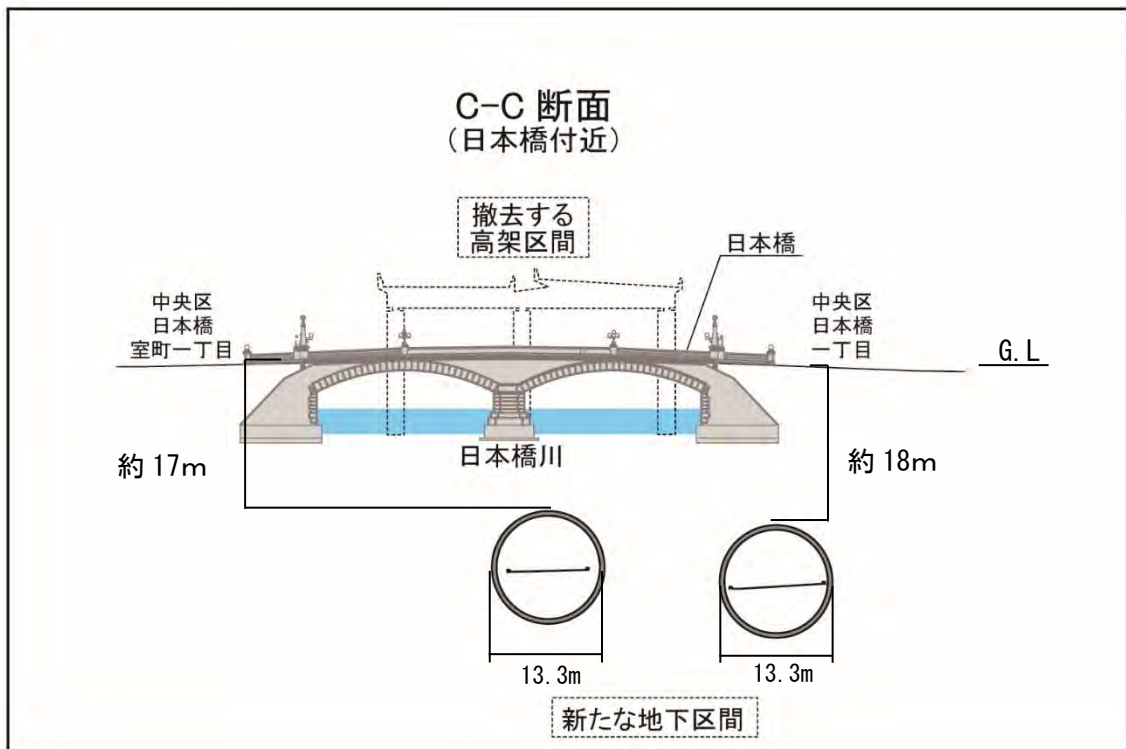


図 5.2-3 (3) 断面図 (C-C 断面)

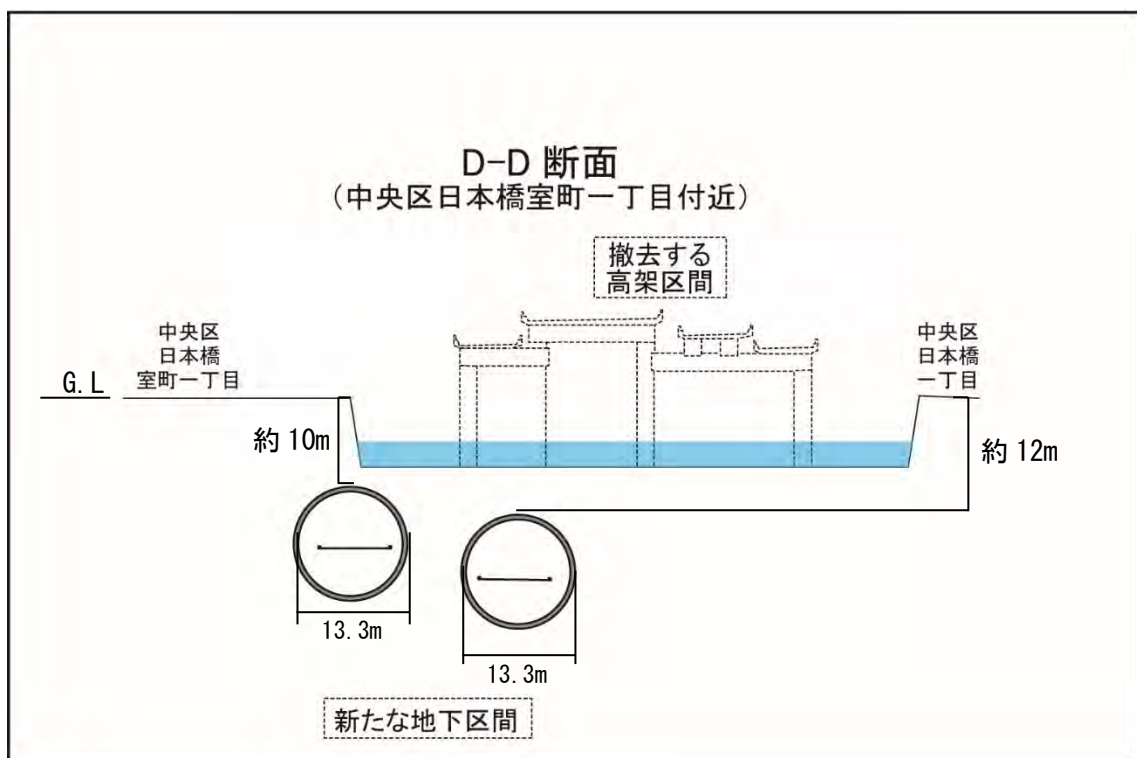


図 5.2-3 (4) 断面図 (D-D 断面)

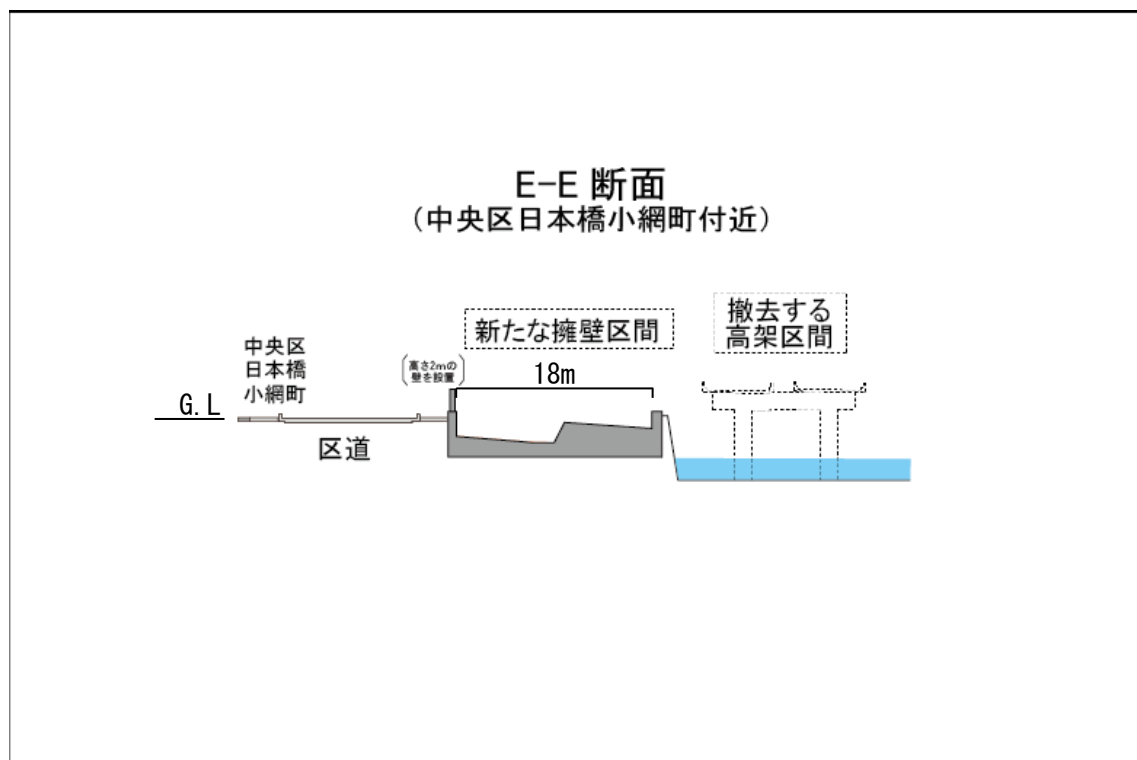


図 5.2-3 (5) 断面図 (E-E 断面)

現在のイメージ



地下化後のイメージ



注1) 周辺の再開発の計画は反映しておりません。

図 5.2-4 日本橋周辺の事業完了後のイメージ

5.3 施工計画と計画交通量

5.3.1 施工計画

(1) 概要

本事業の工事は、トンネル、擁壁、高架、換気所及び高架（撤去）の5種類から構成されます（表 5.3-1）。事業区間の延長約 1.8km のうち、地下化の工事区間は延長約 1.4km であり、そのうち、トンネル区間が延長約 1.0km、擁壁区間が延長約 0.2km、高架区間が延長約 0.2km となっています。また、地下化後の高架区間の撤去が延長約 1.8km となっています。

表 5.3-1 主な工事区分の概要

道路構造の種類		工事区分	延長	主な工種
更新	地下式	トンネル	約 1.0km	立坑構築工、シールド掘進工、床版工、土留工・固結工、薬液注入工法、パイプルーフ工、掘削・支保工・覆工工、トンネル構築工、埋め戻し工、舗装工・設備工
	地表式	擁壁	約 0.2km	土留工・固結工、掘削・支保工・覆工工、擁壁構築工、舗装工・設備工
		高架	約 0.2km	基礎杭工、土留工、掘削・支保工、橋脚構築工、橋桁架設工、床版工、舗装工・設備工
	換気所		—	構造物こわし工、換気所構築工、換気設備工
撤去	嵩上式	高架（撤去）	約 1.8km	基礎杭撤去工、橋脚撤去工、橋桁撤去工、高欄・床版こわし工、舗装こわし工、設備撤去工

注 1) 工事区分は、道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）（国土交通省 国土技術政策総合研究所、独立行政法人 土木研究所、平成 25 年 3 月）を基に設定。

(2) 施工方法

ア. トンネル

a. シールド区間

本事業のトンネルの区間の大部分はシールド区間で計画しています。

シールド区間の施工手順は、シールドマシンの発進、到達を行うための立坑をあらかじめ施工し、その後、発進立坑内部へ搬入、組み立てたシールドマシンを、発進立坑から到達地点へ向かって前面の土砂を掘削し地中に押し進めながら、鋼製あるいは鉄筋コンクリート製のセグメントと呼ばれる部材を組立て、トンネルの躯体を構築する方法です。

なお、この施工方法は、地表面には影響がほとんどなく、安全に工事が進められることから、都市内の工事でも多用されています。

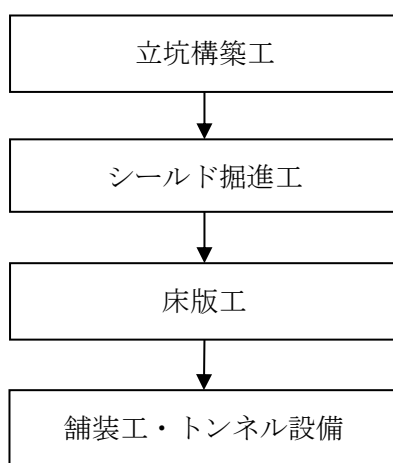


図 5.3-2 トンネル（シールド区間）の施工順序

b. 開削区間

開削区間の施工手順は、地上から土留壁を地中に設置し、これによって土が崩れることを防ぎながら、地上部から順次掘削していきます。そして所定の位置に構造物を構築した後、埋め戻す方法です。

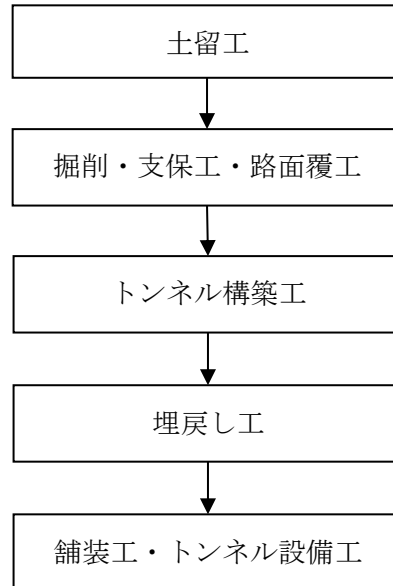


図 5.3-3 トンネル（開削区間）の施工順序

c. 非開削区間（函体推進工法）

非開削区間は、地上部の開削が困難な個所であり、函体推進工法で施工します。

本工法では、立坑を構築し、立坑等から薬液注入工、パイプルーフ工、支保工を実施したうえで、既設道路の撤去、構造物の構築を行います。

なお、この工法は、常盤橋門史跡での採用を予定しています。

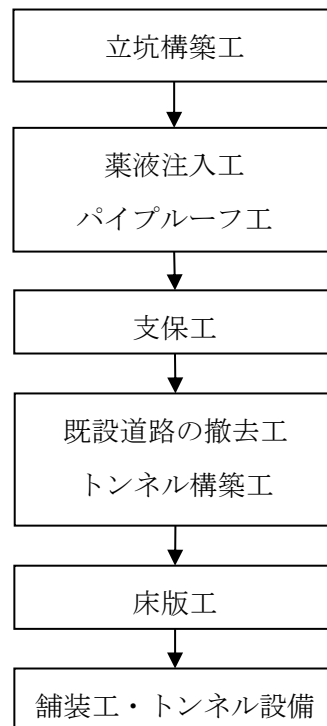


図 5.3-4 トンネル（非開削区間）の施工順序

イ．擁壁区間

擁壁区間の施工順序は、地上から土留壁を地中に設置し、これによって土が崩れることを防ぎながら、地上部から順次掘削し、擁壁を構築します。擁壁の構築後、舗装工、設備工を施工する方法です。

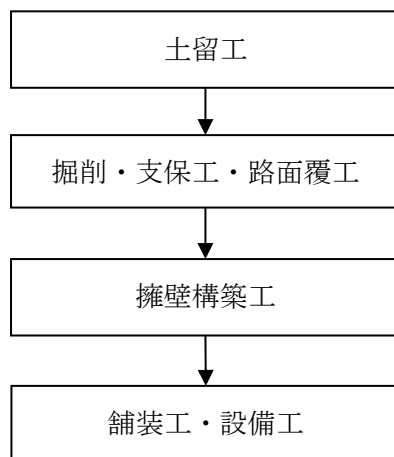


図 5.3-5 擁壁区間の施工順序

ウ．高架区間

高架区間の施工順序としては、最初に橋台・橋脚の基礎杭を施工し、土留め、掘削を行った後、橋台・橋脚の躯体を構築します。躯体完成後、橋桁を架設し、床版を施工した後に舗装・設備工を施工する方法です。

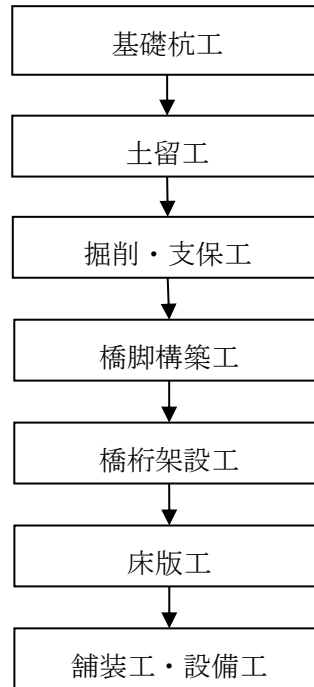


図 5.3-6 高架区間の施工順序

エ. 換気所

換気所は現在の常盤橋換気所を建て替える予定です。

その施工順序は、既設の換気所の撤去後に構造物を構築した後、換気所内に必要な設備を搬入し、設置する方法です。

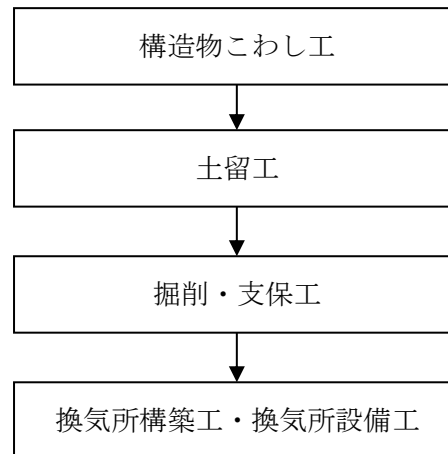


図 5.3-7 換気所の施工順序

オ．高架（撤去）

高架（撤去）の施工手順は、まず上部工の撤去として、高欄・床版の撤去を行い、その後、桁の切断・撤去を行います。

上部工の撤去終了後、下部工の撤去として、橋脚及び基礎杭の撤去を行います。

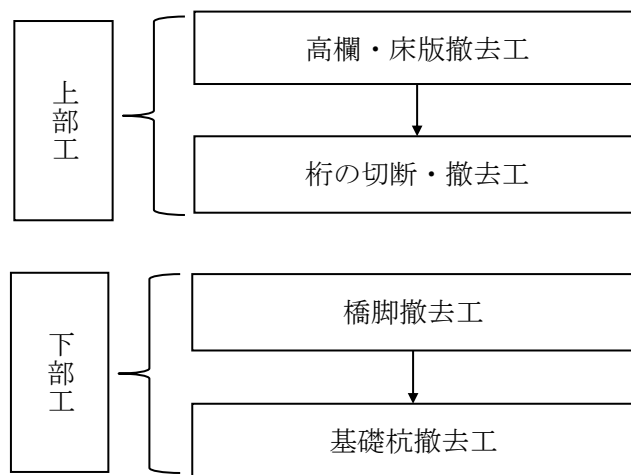


図 5.3-8 高架（撤去）の施工順序

(3) 工種及び作業内容と作業工程

工事区分ごとの作業内容及び主な建設機械は、表 5.3-2 に示すとおりです。

また、作業工程を、表 5.3-3 に示します。

表 5.3-2(1) 作業内容及び主な建設機械（トンネル）

工 種		作業内容		建設機械（規格）	稼働 台数	同時稼働 台数
シールド 区間	橋脚撤去工	既設橋脚の仮受		油圧式鋼管圧入引抜機 (1,000mm 980/3, 530KN)	1	1
		既設橋脚の撤去		油圧式鋼管圧入引抜機 (1,000mm 980/3, 530KN)	1	3
				ラフテレーンクレーン (25t 吊)	2	
	立坑構築工	杭打ち		等厚式ソイルセメント連続壁機 (壁厚 550～850mm 深度 60m)	1	1
		掘削		バックホウ (0.6 m³)	1	3
				小型バックホウ (0.06 m³)	1	
				クラムシェル (0.4 m³)	1	
		仮設	取付	ラフテレーンクレーン (25t 吊)	1	1
			撤去	ラフテレーンクレーン (25t 吊)	2	2
		コンクリート打設		コンクリートポンプ車 (90～110 m³/h)	2	4
				コンクリートミキサー車 (4.4 m³)	2	
	埋戻し工	埋戻し		バックホウ (0.6 m³)	1	2
				ブルドーザー (15t 級)	1	
開削 区間	土留工	杭打ち		等厚式ソイルセメント連続壁機 (壁厚 550～850mm 深度 60m)	1	1
	掘削・支保工・ 路面覆工	掘削		バックホウ (0.6 m³)	1	3
				小型バックホウ (0.06 m³)	1	
				クラムシェル (0.4 m³)	1	
		仮設	取付	ラフテレーンクレーン (25t 吊)	1	1
			撤去	ラフテレーンクレーン (25t 吊)	1	1
	トンネル構築 工	コンクリート打設		コンクリートポンプ車 (90～110 m³/h)	2	4
				コンクリートミキサー車 (4.4 m³)	2	
非開 削区 間	立坑構築工	掘削		バックホウ (0.6 m³)	2	4
				小型バックホウ (0.06 m³)	2	
		仮設	取付	ラフテレーンクレーン (25t 吊)	2	2
			仮設	ラフテレーンクレーン (25t 吊)	2	2

表 5.3-2 (2) 作業内容及び主な建設機械（擁壁）

工 種		作業内容	建設機械（規格）	稼働 台数	同時稼働 台数
擁壁 区間	土留工	杭打ち	等厚式ソイルセメント連続壁機 (壁厚 550～850mm 深度 60m)	1	1
	掘削・支保工・ 路面覆工	掘削	バックホウ (0.6 m ³)	2	6
			小型バックホウ (0.06 m ³)	2	
			クラムシエル (0.4 m ³)	2	
	擁壁構築工	コンクリート打設	コンクリートポンプ車 (90～110 m ³ h)	2	4
			コンクリートミキサー車 (4.4 m ³)	2	
	舗装工	路盤敷均し、転圧 (基層)	アスファルトフィニッシャー (2.4～6.0m)	1	3
			タイヤローラー (8～20t)	1	
			ロードローラー (10～20t)	1	
		路盤敷均し、転圧 (表層)	アスファルトフィニッシャー (2.4～6.0m)	1	3
			タイヤローラー (8～20t)	1	
			ロードローラー (10～20t)	1	

表 5.3-2 (3) 作業内容及び主な建設機械（高架）

工 種		作業内容	建設機械（規格）	稼働 台数	同時稼働 台数
高架 区間	鋼管矢板圧入 工	杭打ち	油圧式鋼管圧入引抜機 (1,000mm 980/3, 530KN)	1	2
			ラフテレーンクレーン (50t 吊)	1	
	橋脚構築工	鉄筋組立、型枠設 置	ラフテレーンクレーン (20t 型)	1	3
			トラッククレーン (100t 吊)	1	
			トラッククレーン (45t 吊)	1	
	橋桁架設工	桁仮設	トラッククレーン (160t 吊)	1	1
	付帯工	排水施設、 中央帯等設置	ラフテレーンクレーン (25t 吊)	2	2
	舗装工	路盤敷均し、 転圧 (基層)	アスファルトフィニッシャー (2.4～6.0m)	1	3
			タイヤローラー (8～20t)	1	
			ロードローラー (10～20t)	1	
		路盤敷均し、 転圧 (表層)	アスファルトフィニッシャー (2.4～6.0m)	1	3
			タイヤローラー (8～20t)	1	
			ロードローラー (10～20t)	1	

表 5.3-2 (4) 作業内容及び主な建設機械（換気所）

工 種		作業内容	建設機械（規格）	稼働 台数	同時稼働 台数
換 気 所	換気所解体工	解体作業	バックホウ（0.6 m ³ ）	2	2
	換気所構築工	コンクリート打設	コンクリートポンプ車（90～110 m ³ h）	2	4
			コンクリートミキサー車（4.4 m ³ ）	2	
	換気所設備工	設備工事	ラフテレーンクレーン（25t 型）	3	4
			タワークレーン（30t・m）	1	

表 5.3-2 (5) 作業内容及び主な建設機械（高架（撤去））

工 種		作業内容	建設機械（規格）	稼働 台数	同時稼働 台数
高 架 （ 撤 去 ）	橋梁撤去工	既設橋脚の撤去	トラッククレーン（160t 吊）	4	4

表 5.3-3 作業工程

	1 年 目	2 年 目	3 年 目	4 年 目	5 年 目	6 年 目	7 年 目	8 年 目	9 年 目	1 0 年 目	1 1 年 目	1 2 年 目	1 3 年 目	1 4 年 目	1 5 年 目	1 6 年 目	1 7 年 目	1 8 年 目	1 9 年 目	2 0 年 目
トンネル																				
高架																				
擁壁																				
換気所																				

(4) 掘削土等の処分計画

事業の実施に伴い発生する土砂については、「資源の有効な利用の促進に関する法律」（平成 3 年 4 月 26 日法律第 48 号 改正：平成 26 年 6 月 13 日法律第 69 号）や「建設副産物適正処理推進要綱」（平成 10 年 12 月 建設省 改正：平成 14 年 5 月 30 日）等に従い、できる限り埋め戻し材等として本事業内での利用に努めるとともに、本事業で発生する土砂に関する情報提供あるいは土砂を必要とする他の公共事業等の情報収集に努めるなど、再利用の促進に努めます。また、それ以外の掘削土砂については、環境への影響を十分に考慮し、運搬・処分等に関する許可業者に委託し、その実施状況に係る管理を徹底するなど、関係法令を遵守し、適切に対処します。

なお、含水率が高く産業廃棄物として取り扱われる場合には、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和 45 年 12 月 25 日法律第 137 号 改正：平成 29 年 6 月 16 日法律第 61 号）に基づいて、運搬・処分等に関する許可業者に委託し、マニフェスト（管理票）による管理を徹底するなど収集、運搬及び処分等の規定を遵守して適切に対応します。

(5) 工事用車両

工事用車両（搬入搬出車両）は大別すると、掘削土の搬出用等のダンプトラック、鋼材等の資材搬入のトレーラ、トラック及びコンクリート搬入のトラックミキサです。工事用車両の延べ台数は、工事の最盛期（133 箇月目、137 箇月目）に 1 日最大約 319 台程度（トンネル工事：ダンプトラック 299 台、コンクリートミキサー車 20 台）と想定されます。

工事用車両の走行経路は昭和通り、外堀通りの主要な幹線道路を予定しています。なお、事業の実施段階では、公安委員会、道路管理者等の関係機関と協議を行い、交通安全等に配慮します。

図 5.3-9 に想定される工事用車両の走行台数、図 5.3-10 に想定される主な工事用車両の走行ルートを示します。

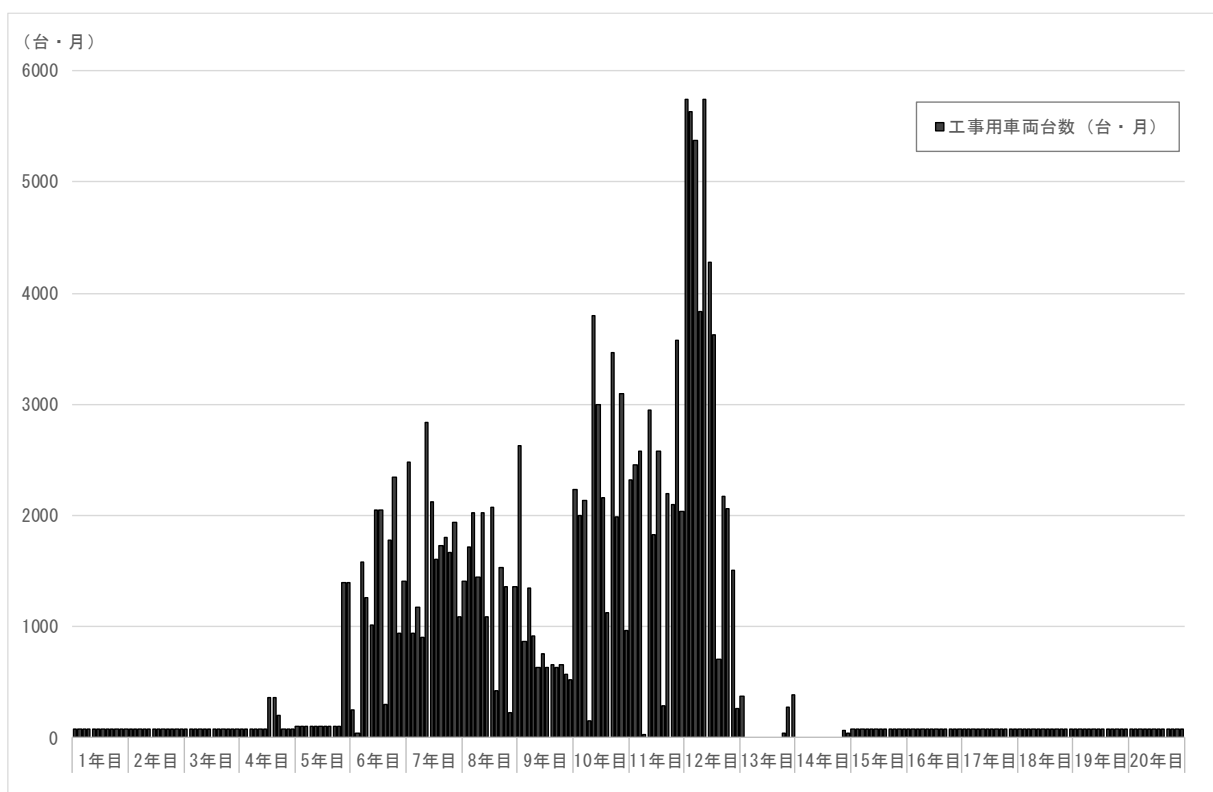
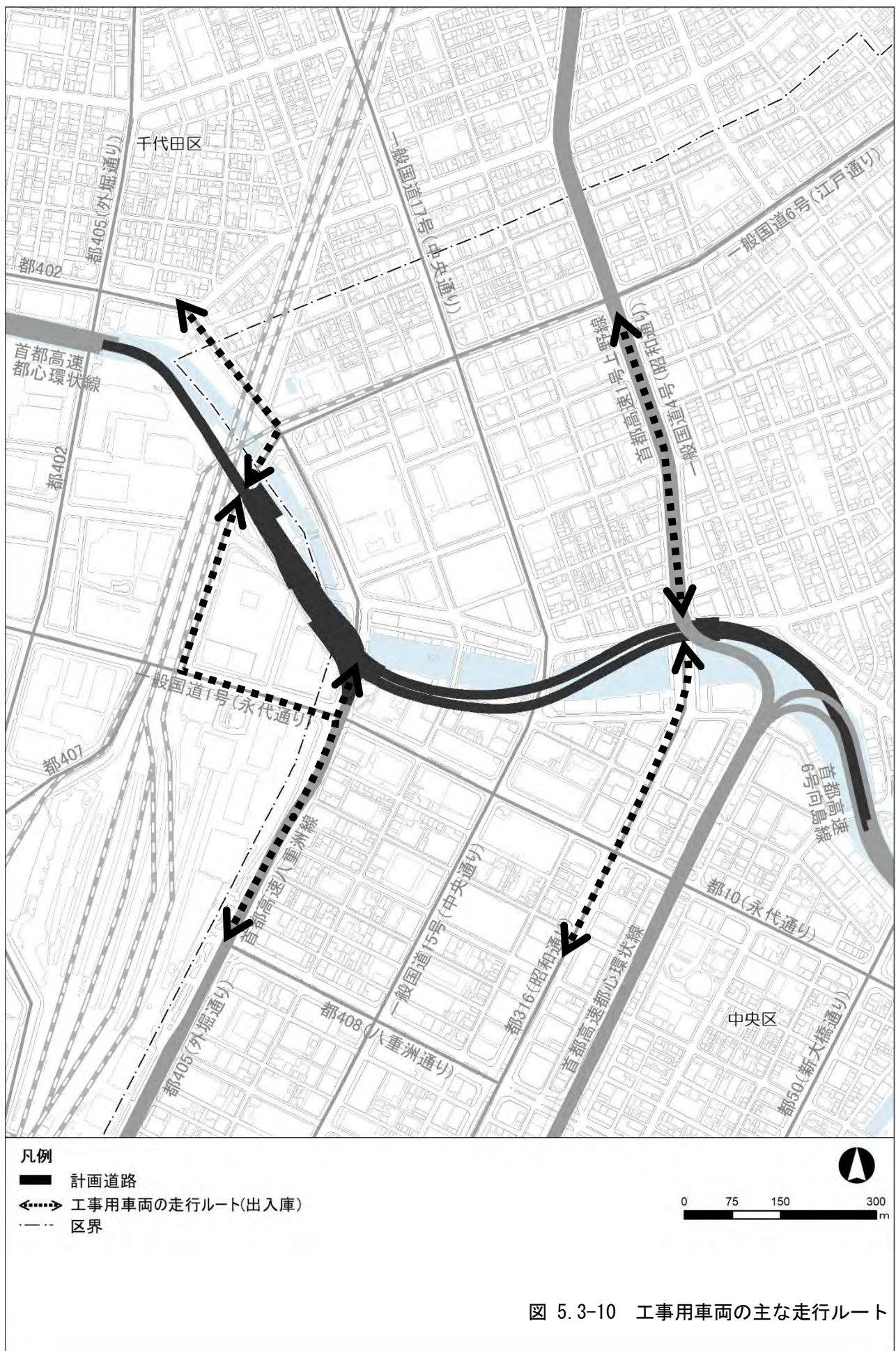


図 5.3-9 想定される工事用車両の月別走行台数



5.3.2 計画交通量

計画交通量は、現況再現と地下化時のネットワーク（図 5.3-9）を各々推計し、地下化時－現況再現の差分を、現況の交通量に上乗せした値を用いました。

その計画交通量を表 5.3-4 に示します。

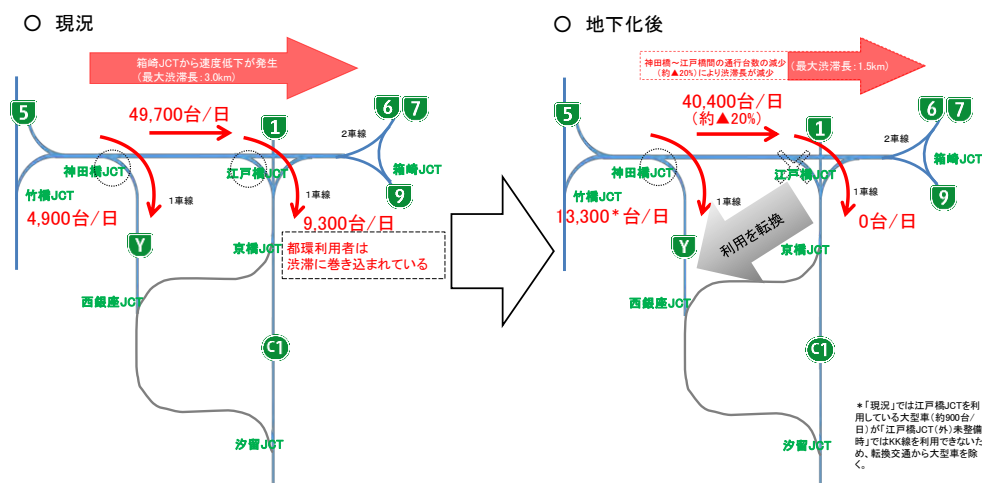


図 5.3-9(1) 地下化後のネットワークの変化（外回り）

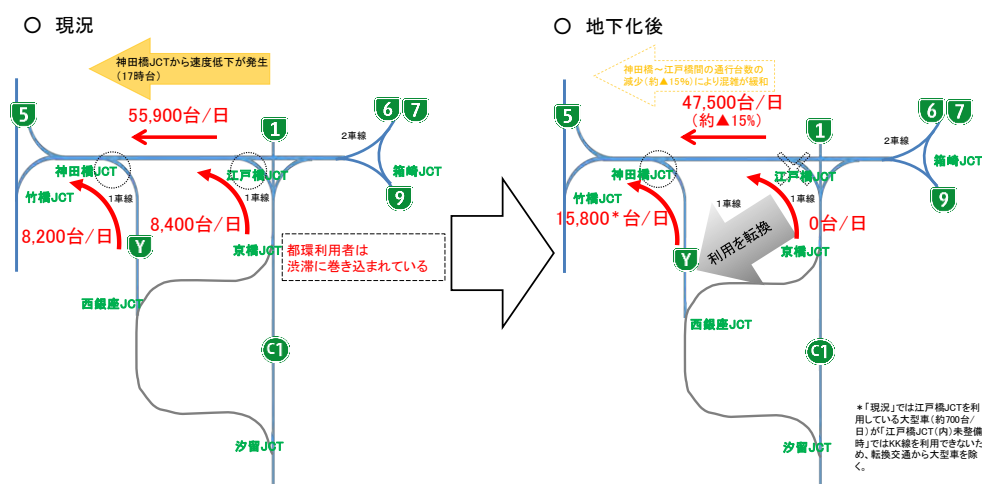


図 5.3-9(2) 地下化後のネットワークの変化（内回り）

表 5.3-4 計画交通量

路線	計画交通量（台／日）	
	都心環状線	
	外回り（上り）	内回り（下り）
都心環状線（西側坑口）	53,700	63,300
都心環状線（東側坑口）	40,400	47,500
1号上野線	21,200	14,000
6号向島線	25,000	28,000

5.4 環境保全に関する計画等への配慮の内容

環境保全に関する計画等の調査対象地域は、事業区域の千代田区、中央区の2区とした。

調査対象地域において定められている環境保全に関する計画等及び対象事業及び関連事業の環境保全に関する計画等に配慮した事項を表 5.4-1 に示します。

表 5.4-1(1) 環境保全に関する計画等に配慮した事項（東京都）

計画等の名称	計画等の内容	配慮した事項
東京の都市づくりビジョン（改定）－魅力とにぎわいを備えた環境先進都市の創造－ （平成 21 年 7 月）	・低炭素型都市への転換 ・美しい都市空間の再生	・排出ガス対策型建設機械、低燃費型建設機械を積極的に採用する。 ・工事用車両運転者に対し、過積載の防止や制限速度の遵守などについて指導する。 ・工事従事者に対して工事用車両、工事用船舶及び建設機械の省燃費運転を指導するとともに、無駄なアイドリングの禁止を徹底する。 ・既設の高架道路を撤去し、日本橋川の水辺と都市景観が一体となった景観形成を行う。
2020 年の東京～大震災を乗り越え、日本の再生を牽引する～ （平成 23 年 12 月）	・低炭素で高効率な自立・分散型エネルギー社会を創出	・排出ガス対策型建設機械、低燃費型建設機械を積極的に採用する。 ・工事用車両運転者に対し、過積載の防止や制限速度の遵守などについて指導する。 ・工事従事者に対して工事用車両、工事用船舶及び建設機械の省燃費運転を指導するとともに、無駄なアイドリングの禁止を徹底する。
東京都長期ビジョン～「世界一の都市・東京」の実現を目指して～ （平成 26 年 12 月）	・水と緑に囲まれ、環境と調和した都市の実現	・排出ガス対策型建設機械、低燃費型建設機械を積極的に採用する。 ・工事用車両運転者に対し、過積載の防止や制限速度の遵守などについて指導する。 ・工事従事者に対して工事用車両、工事用船舶及び建設機械の省燃費運転を指導するとともに、無駄なアイドリングの禁止を徹底する。 ・建設発生土及び建設廃棄物の再利用及び処分に当たっては、関連法令及び条例、並びにガイドライン等の目標・施策等に基づき、適切な処理・処分を行う。

表 5.4-1 (2) 環境保全に関する計画等に配慮した事項（東京都）

計画等の名称	計画等の内容	配慮した事項
東京都環境基本計画 (平成 28 年 3 月)	・快適な大気環境等の確保（大気質環境の更なる向上、自動車騒音対策、生活騒音・振動対策）	・排出ガス対策型建設機械、低燃費型建設機械を積極的に採用する。 ・工事中の工事用車両について、最新規制適合車の使用に努め、車両走行ルート の限定、速度制限の遵守を徹底し、大気汚染、道路交通騒音・振動の低減に努める。 ・工事従事者に対して工事用車両、工事用船舶及び建設機械の省燃費運転を指導するとともに、無駄なアイドリングの禁止を徹底する。 ・工事施行箇所及び工事量の集中を避ける工事工程を計画する。
	・廃棄物の適正処理	・建設発生土及び建設廃棄物の再利用及び処分に当たっては、関連法令及び条例、並びにガイドライン等の目標・施策等に基づき、適切な処理・処分を行う。
	・環境の確保に関する配慮の指針（水辺環境の向上、暑さ対策、景観形成、歴史的・文化的遺産の保全・再生）	・既設の高架道路を撤去し、日本橋川の水辺と都市景観が一体となった景観形成を行う。
東京都自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画 (平成 25 年 8 月)	・単体対策、交通量対策、交通流対策、局地汚染対策の推進、普及啓発活動の推進等を展開	・工事用車両の集中を避ける工事工程を計画する。 ・工事用車両運転者に対し、過積載の防止や制限速度の遵守などについて指導する。 ・工事従事者に対して工事用車両の省燃費運転を指導するとともに、無駄なアイドリングの禁止を徹底する。

表 5.4-1(3) 環境保全に関する計画等に配慮した事項（東京都）

計画等の名称	計画等の内容	配慮した事項
都市づくりの ランドデザイン (平成 29 年 9 月)	・貴重な緑を守り、活発な都市活動と豊かな生態系を両立する。 ・水辺に顔を向けたまちづくりを推進する。	・既設の高架道路を撤去する際は、河川への浮遊物質の移流拡散を防止するために、汚濁防止膜を設置する。 ・既設の高架道路を撤去し、日本橋川の水辺と都市景観が一体となった景観形成を行う。
東京都景観計画 (平成 30 年 8 月)	・都民、事業者等との連携による首都にふさわしい景観の形成	・既設の高架道路を撤去し、日本橋川の水辺と都市景観が一体となった景観形成を行う。
東京都資源循環・ 廃棄物処理計画 (平成 28 年 3 月)	・適性処理の促進	・建設発生土及び建設廃棄物の再利用及び処分に当たっては、関連法令及び条例、並びにガイドライン等の目標・施策等に基づき、適切な処理・処分を行う。
東京都 建設リサイクル 推進計画 (平成 28 年 4 月)	・建設泥土改良土の利用促進	・工事発注者をはじめとした関係者に利用を促していく。そのほか、広域的な工事間利用を推進するルールづくりや不適正事案に対する取締りなどの規制に取り組む。
東京都建設リサイクル ガイドライン (平成 30 年 4 月)	・長期使用（建築物や工作物の長期使用に努める） ・発生抑制	・建設発生土及び建設廃棄物の再利用及び処分に当たっては、関連法令及び条例、並びにガイドライン等の目標・施策等に基づき、適切な処理・処分を行う。
東京都気候変動対策方針 (平成 30 年 2 月)	・都市づくりでの CO2 削減をルール化 ・自動車交通での CO2 削減を加速	・アイドリングストップの周知・啓発に努める。 ・排出ガス対策型建設機械、低燃費型建設機械を積極的に採用する。 ・工事用車両運転者に対し、過積載の防止や制限速度の遵守などについて指導する。 ・工事従事者に対して工事用車両、工事用船舶及び建設機械の省燃費運転を指導するとともに、無駄なアイドリングの禁止を徹底する。

表 5.4-1(4) 環境保全に関する計画等に配慮した事項（千代田区）

計画等の名称	計画等の内容	配慮した事項
第4次千代田区一般廃棄物処理基本計画 (平成29年12月)	- 方針1：ごみの発生そのものを抑制し、地球環境保全に向けた取り組みを行います - 方針2：排出されるごみは可能な限り再使用・再生利用します - 方針3：区民・事業者・行政の協働による取り組みを推進します	建設発生土及び建設廃棄物の再利用及び処分に当たっては、関連法令及び条例、並びにガイドライン等の目標・施策等に基づき、適切な処理・処分を行う。
景観形成マスタープラン (平成10年1月)	格調高いオフィス街のまとまった街並み形成を進め、内濠及び日本橋川の水面を都心のうまい空間として保全・活用を図る	既設の高架道路を撤去し、日本橋川の水辺と都市景観が一体となった景観形成を行う。
ちよだ生物多様性プラン (平成25年3月)	皇居を中心とする豊かな生きもののネットワークが周辺地域に広がるとともに、だれもが生物多様性の重要性を理解し、行動している社会	- 河川への浮遊物質の移流拡散を防止するために、汚濁防止膜を設置する。 - 過剰な速度での施工を避けた工事計画とする。
環境モデル都市第2期行動計画 (平成26年3月)	千代田区は、わが国の政治・経済の中心であり高度な業務機能が集積している。また、今後も都市機能の更新に伴う業務床面積の増加が見込まれており、さらなる地球温暖化対策が求められている。そのような中で、環境モデル都市として先進的かつ先導的に地球温暖化対策に取り組むことは、情報を発信する都市としても大きな影響力がある。	計画道路の地下化と合わせて、江戸橋JCTの都心環状線連結路を整備しないことで、江戸橋JCTへの負荷が軽減され、温室効果ガスであるCO2の削減につながる。
ちよだみらいプロジェクト - 千代田区第3次基本計画2015 - (平成27年3月)	- 二酸化炭素削減を目指す(地球温暖化対策) - 景観を守り育て、都心千代田の魅力を高める	- 計画道路の地下化と合わせて、江戸橋JCTの都心環状線連結路を整備しないことで、江戸橋JCTへの負荷が軽減され、温室効果ガスであるCO2の削減につながる。 - 排出ガス対策型建設機械、低燃費型建設機械を積極的に採用する。 - 工事中の工事用車両について、最新規制適合車の使用に努め、車両走行ルートへの限定、速度制限の遵守を徹底し、大気汚染の低減に努める。 - 工事従事者に対して工事用車両、工事用船舶及び建設機械の省燃費運転を指導するとともに、無駄なアイドリングの禁止を徹底する。 - 既設の高架道路を撤去し、日本橋川の水辺と都市景観が一体となった景観形成を行う。

表 5.4-1(5) 環境保全に関する計画等に配慮した事項（中央区）

計画等の名称	計画等の内容	配慮した事項
中央区環境行動計画 2018 (平成 30 年 3 月)	・ 清らかな水と豊かな緑に恵まれ、本区に関わるすべての人々が、うるおいと安らぎを感じることで、できる地球環境にやさしいまちを次の世代に引き継いでいくことは、私たちに課せられた大きな責務であることから、「水とみどりにかこまれ地球にやさしく未来につなぐまち中央区」を望ましい環境像として掲げました。	・ 既設の高架道路を撤去し、日本橋川の水辺と都市景観が一体となった景観形成を行う。 ・ 計画道路の地下化と合わせて、江戸橋 JCT の都心環状線連結路を整備しないことで、江戸橋 JCT への負荷が軽減され、温室効果ガスである CO2 の削減につながる。
東京都心・臨海地域 (日本橋周辺地区) 整備計画 (平成 28 年 7 月)	・ 歩車道含めた空間の再整備や敷地内空地、地下歩道のネットワーク化を推進し、安全で快適な歩行者空間を確保するとともに、大都市における環境再生のモデルとして日本橋川の再生を検討し、日本橋川の沿川において、水辺環境を活かした街並みの形成を図る。	・ 既設の高架道路を撤去し、日本橋川の水辺と都市景観が一体となった景観形成を行う。 ・ 地域のシンボルである、日本橋上空の高架道路を撤去し、開放的な空間を形成する。
大手町・丸の内・有楽町地区 まちづくりガイド ライン2014 (平成26年5月)	・ 低炭素都市の実現 ・ 自然共生都市の実現	・ 計画道路の地下化と合わせて、江戸橋 JCT の都心環状線連結路を整備しないことで、江戸橋 JCT への負荷が軽減され、温室効果ガスである CO2 の削減につながる。 ・ 既設の高架道路を撤去し、日本橋川の水辺と都市景観が一体となった景観形成を行う。

