

第1章 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

1.1 特例的環境影響評価の実施者（都市計画を定める者）

1.2 事業予定者

第2章 対象事業の名称及び種類

第3章 対象事業の内容の概略

3.1 事業の目的

3.2 事業の内容

第1章 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

1.1 特例的環境影響評価の実施者（都市計画を定める者）

名称：東京都
代表者：東京都知事 小池百合子
所在地：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

1.2 事業予定者

名称：首都高速道路株式会社
代表者：宮田 年耕
所在地：東京都千代田区霞が関一丁目4番1号

第2章 対象事業の名称及び種類

名称：首都高速都心環状線の地下化（神田橋 JCT～江戸橋 JCT）
種類：道路の改築

第3章 対象事業の内容の概略

本事業は、千代田区大手町二丁目（現在の神田橋 JCT）を起点とし、JR線の下から地下式となり、その後、日本橋川を横断し、中央区日本橋小網町で地上に上がり、高速6号向島線（江戸橋 JCT）と接続する、延長約1.8kmの事業です。

なお、地下化後は、この区間の現在の都心環状線を撤去します。事業計画の概要を表3-1に示します。

表 3-1 事業計画の概要

| 項目 | 計画の概要 |
|---------|--|
| 都市計画道路名 | 東京都市計画道路 都市高速道路第4号線 東京都市計画道路 都市高速道路第4号線分岐線 東京都市計画道路 都市高速道路第6号線 |
| 延長及び区間 | 延長：約1.8km 起点：東京都千代田区大手町二丁目 終点：東京都中央区日本橋小網町 |
| 通過地域 | 東京都千代田区、中央区 |
| 道路規格 | 第2種第2級 ^{注1)} |
| 車線数 | 往復4車線 |
| 道路幅員 | 8.5m（標準） |
| 設計速度 | 60km/時 |
| 道路構造 | 現在) 嵩上式 変更) 地下式、嵩上式、地表式 |

注1) 第2種第2級とは、「道路構造令」（昭和45年10月29日政令第320号）で定められた道路の区分です。

3.1 事業の目的

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 3.1-1 に、地下ルート案の平面図は図 3.1-1 に示すとおりです。

表 3.1-1 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 | 首都高大規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 3.1-1 平面図（地下ルート案）

3.2 事業の内容

(1) 計画道路の概要

計画道路の位置は図 3.2-1 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。

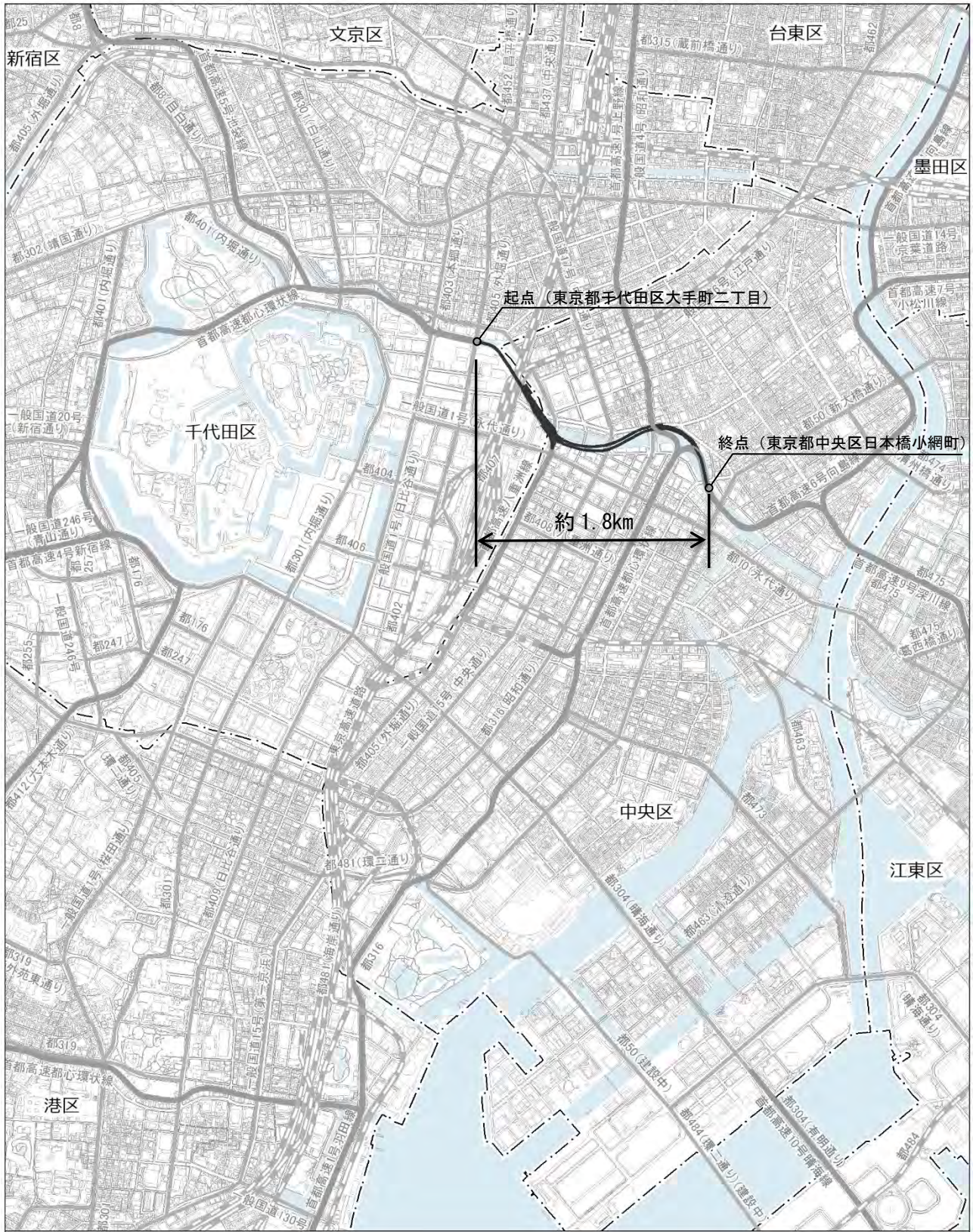
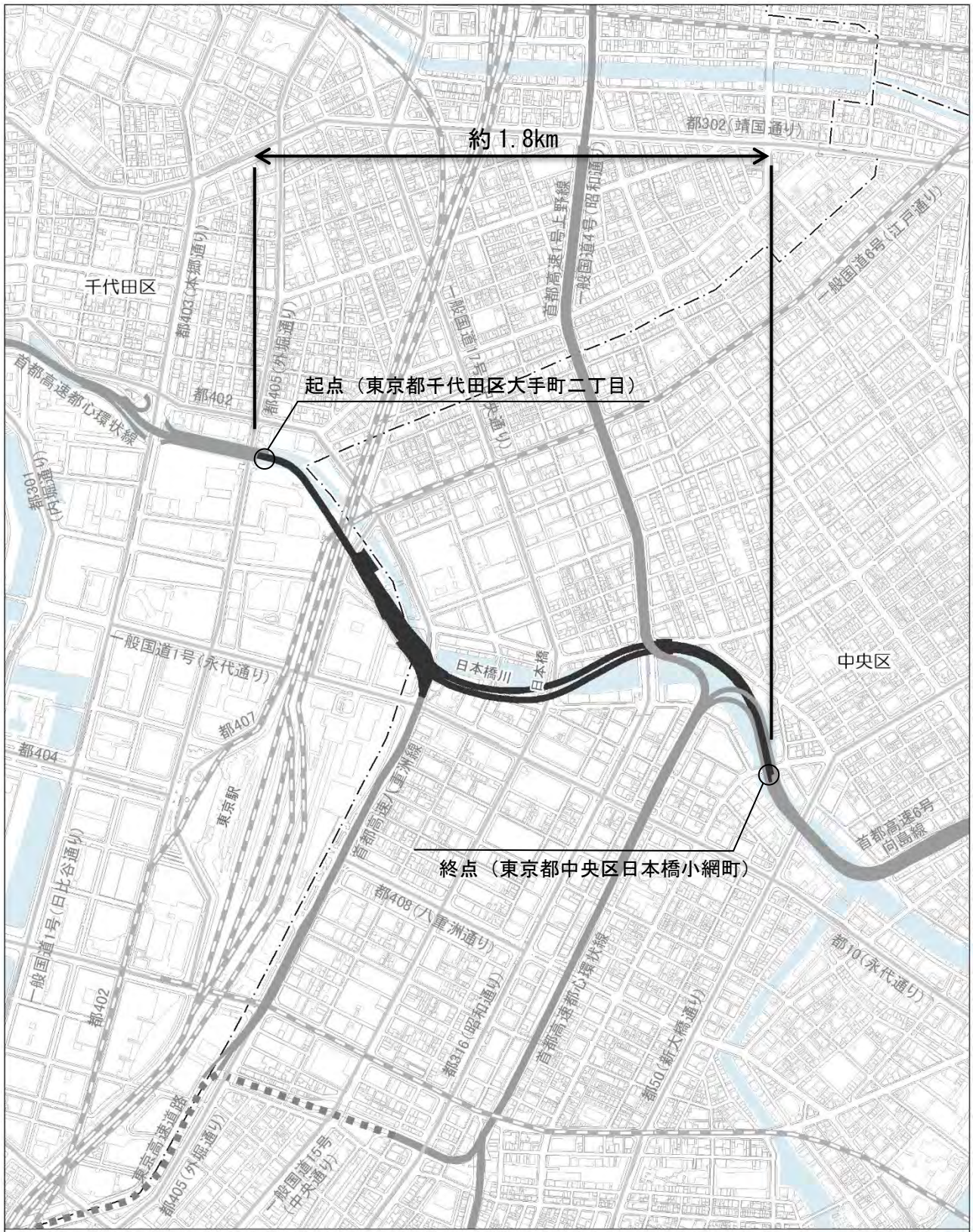


図 3.2-1 (1) 計画道路位置図



凡例
 ■ 計画道路
 - - - 区界

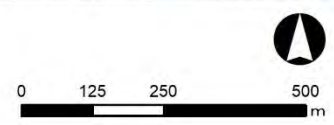


図 3.2-1 (2) 計画道路位置図

(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。

道路構造の種類区分は表 3.2-1、図 3.2-2 に、断面構成は図 3.2-3 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 3.2-4 に示します。

表 3.2-1 道路構造の種類区分

| 道路構造の種類区分 | 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） | 嵩上式及び地下式の区間以外の区間 | 約 0.4km |
| | 計 | 約 1.8km |

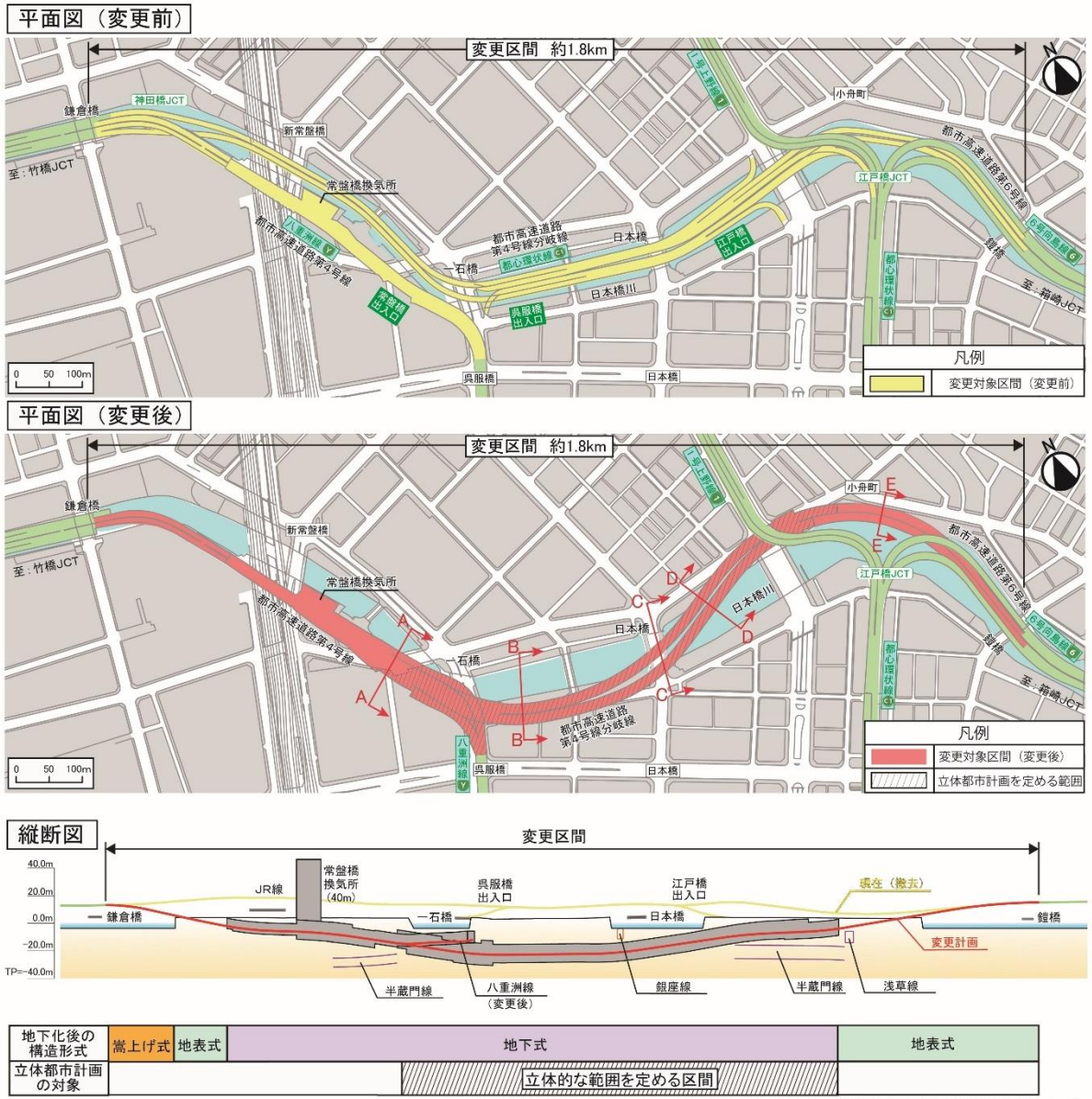


図 3.2-2 平面模式図及び縦断面模式図

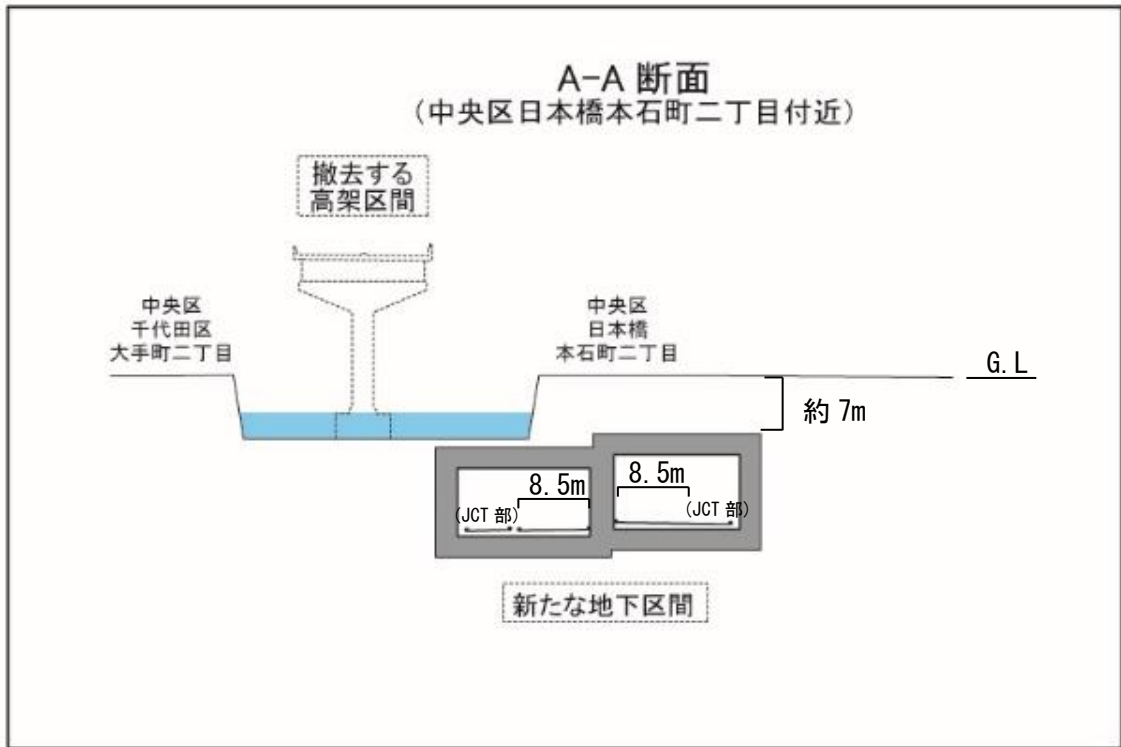


図 3.2-3 (1) 断面図 (A-A 断面)

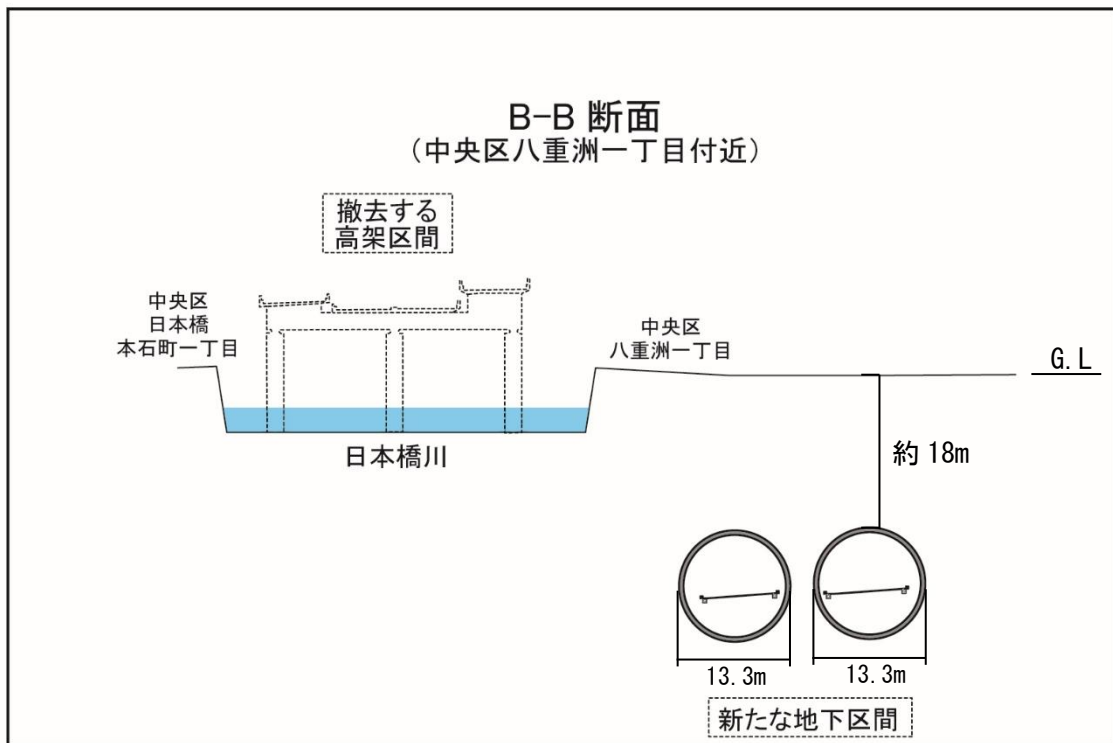


図 3.2-3 (2) 断面図 (B-B 断面)

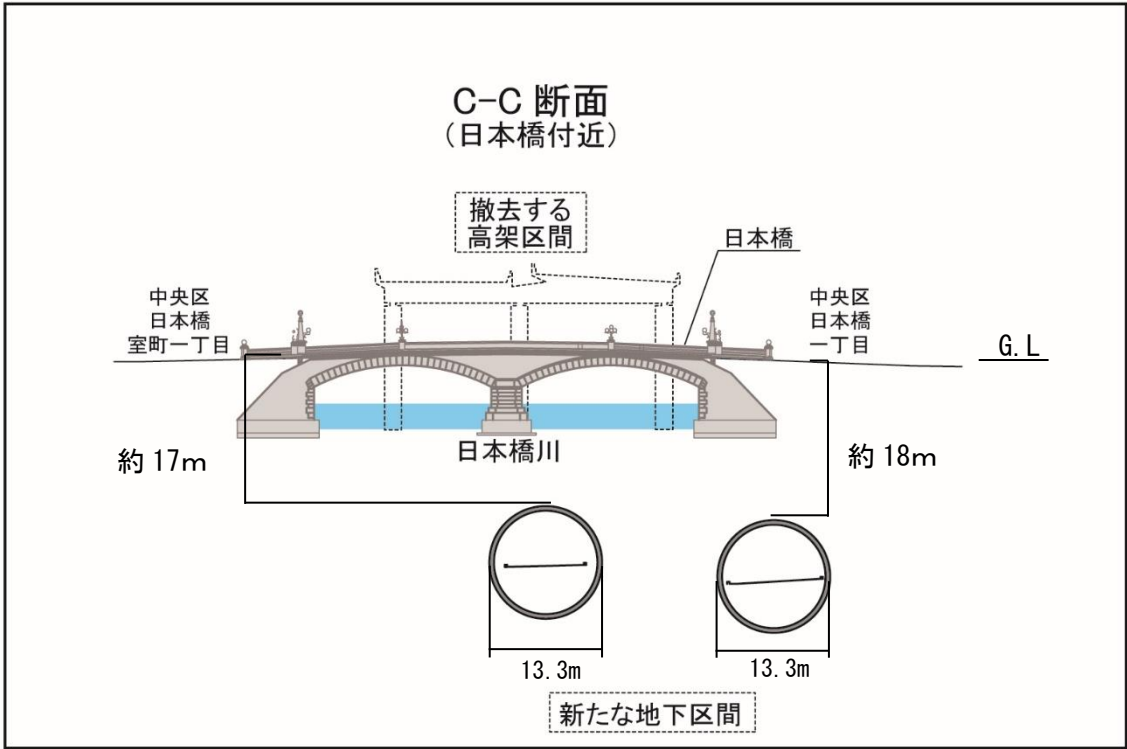


図 3.2-3 (3) 断面図 (C-C 断面)

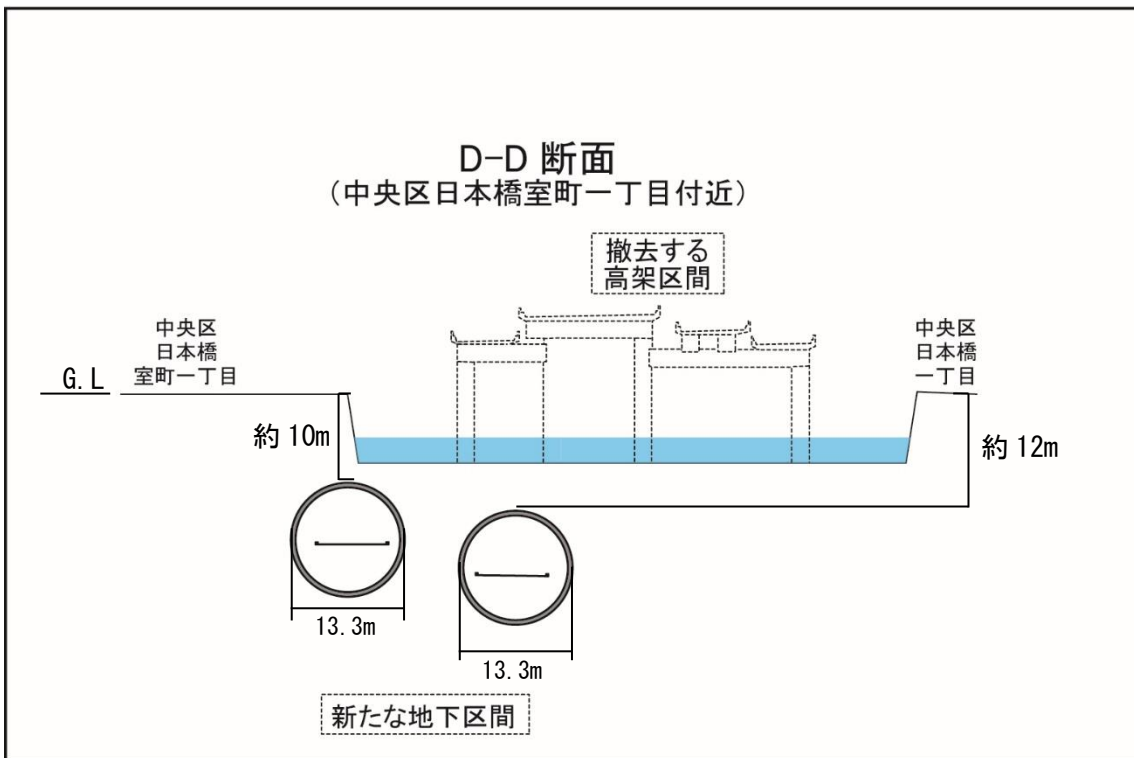


図 3.2-3 (4) 断面図 (D-D 断面)

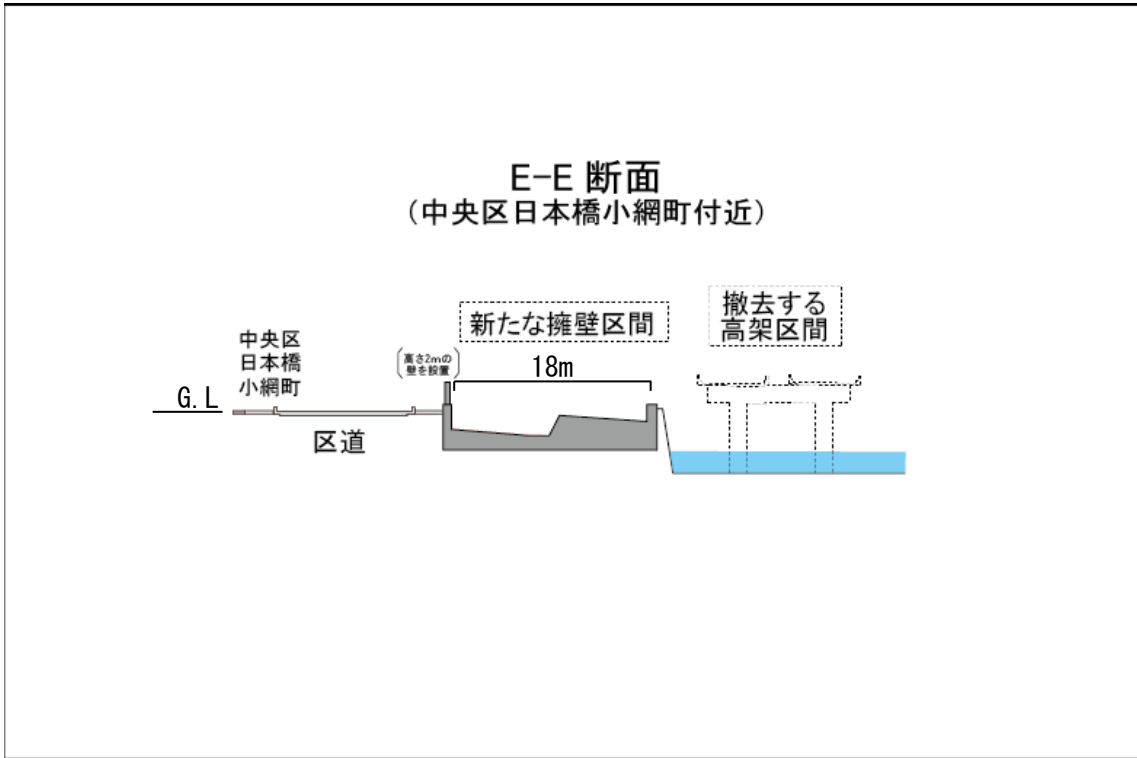


図 3.2-3 (5) 断面図 (E-E 断面)

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 3.2-4 日本橋周辺の事業完了後のイメージ

