

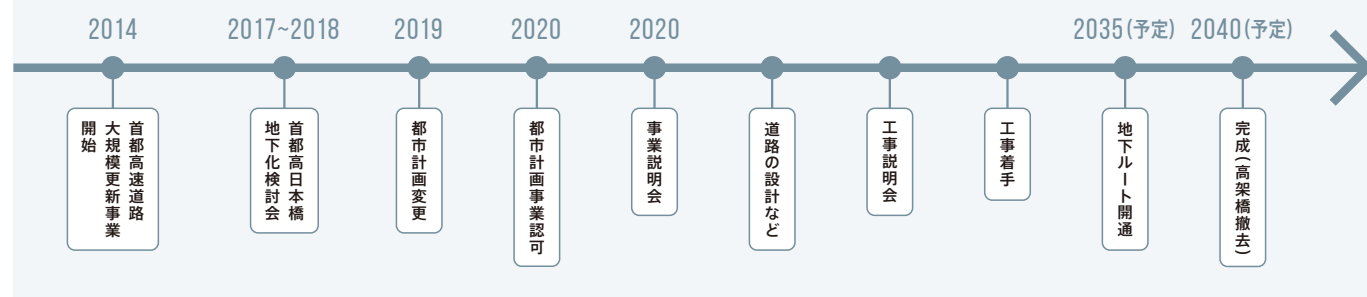


長期の安全・安心を確保する「更新事業」

道路構造物を長期にわたり健全に保ち、ご利用のお客様に安全・安心な道路を提供し続けるために、構造上・維持管理上の問題や損傷状況を細かくチェックしながら、首都高速道路の更新・修繕事業を進めています。



日本橋区間地下化事業の流れ



事業や工事内容について、ホームページで詳細情報を公開中

- 事業概要をムービーで紹介
- 工事の進捗状況を随時更新
- 工事の手順や技術を図解
- 地域の皆さまとの交流イベントを記録
- 社員が現場を案内するYouTube動画を公開

事業に関するコンテンツが盛りだくさん！

首都高 日本橋

<https://www.shutoko.jp/ss/nihonbashi-tikaka/>



お問い合わせ先



ひと・まち・くらしをネットワーク
首都高速道路株式会社

更新・建設局 調査・環境課

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町2-2-1 KANDA SQUARE 17F
電話03-6803-3771 / 受付時間(平日)10:00~17:00

発行: 2025年4月

SHUTOKO
RENEWAL
PROJECT

100年先の未来へ。
守り、残す。
For the next 100 years

未来へ繋ぐ
みちとまち

MOVE!

まちづくりとともに
地下化工事本格化

SHUTOKO RENEWAL PROJECT
首都高日本橋区間地下化事業



再開発の計画は現時点の情報を基に作成したイメージです。



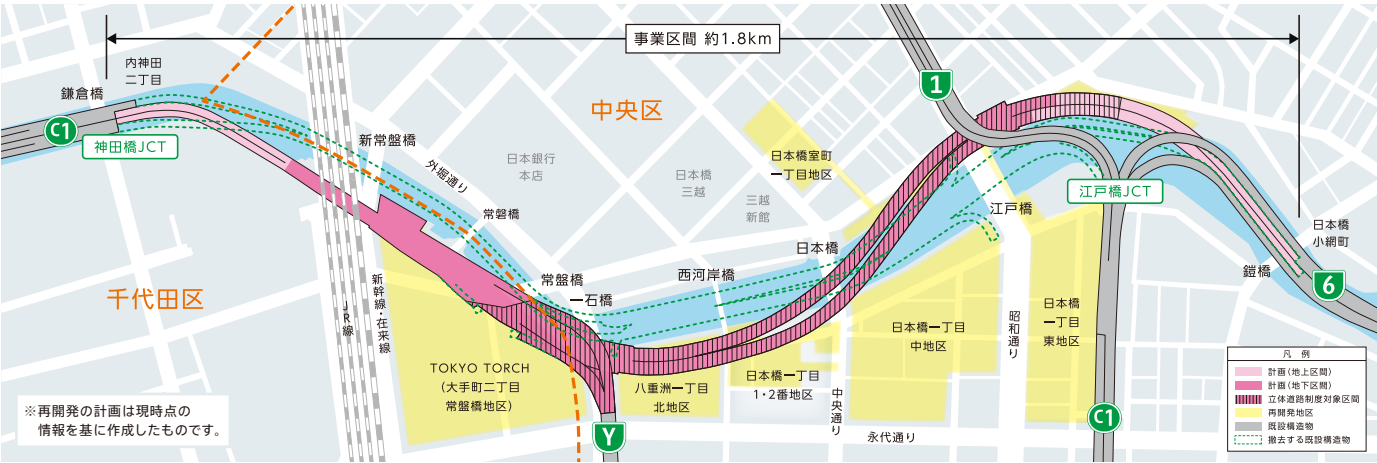
ひと・まち・くらしをネットワーク
首都高速道路株式会社

100年先の未来へバトンを繋ぐ
新しいまちづくりとともに首都高日本橋区間地下化

新しい日本橋の「まち」へ

日本橋川周辺は、国家戦略特区の都市再生プロジェクトに位置付けられ、多くの再開発計画が立ち上がり、新しいまちづくりが始まろうとしています。首都高速道路株式会社は「立体道路制度」を活用し、建物の地下にトンネルを整備することで、これらのまちづくりと一体となって地下化事業に取り組みます。本事業により、日本橋川周辺の景観や環境の改善が図られ、新しい日本橋の「まち」へ生まれ変わり、地域の魅力のさらなる向上に貢献します。

日本橋川周辺のまちづくり



再開発の計画は現時点の情報を基に作成したイメージです。



再開発の計画は現時点の情報を基に作成したイメージです。

立体道路制度とは？

立体道路制度は、道路として利用する範囲を立体的に定めることで、道路敷地の上下空間に建物の建設を可能とするものです。地下化事業では、立体道路制度の活用により、道路トンネルの上部にも建物の建設を可能とすることで、敷地の有効活用を図っています。



安全・安心な新しい「道」へ

日本橋川上空の首都高速道路は、都心部の渋滞解消のために、1964年の東京オリンピックを翌年に控えた1963年に開通しました。開通から60年以上が経過しており、構造物の高齢化に加え、1日あたり約10万台の自動車が走行する過酷な使用状況にあるため、構造物の損傷が激しく、更新が必要となっています。都心部の交通を支える首都高速道路を、次世代へつなぐ、安全・安心な道にするため、新たに地下ルートを整備する地下化事業に取り組んでいます。

事業概要

路線名	都心環状線	設計速度	60km/時、50km/時（ジャンクション部 40km/時）
事業区間	東京都千代田区内神田二丁目～ 東京都中央区日本橋小網町	出入口の廃止	3箇所（常盤橋、呉服橋、江戸橋）
延長	約1.8km	換気所	常盤橋換気所（改築）
道路の区分	第2種第2級（自動車専用道路）	道路構造	トンネル構造 約1.1km 高架構造 約0.4km 擁壁構造 約0.3km
車線数	往復4車線		

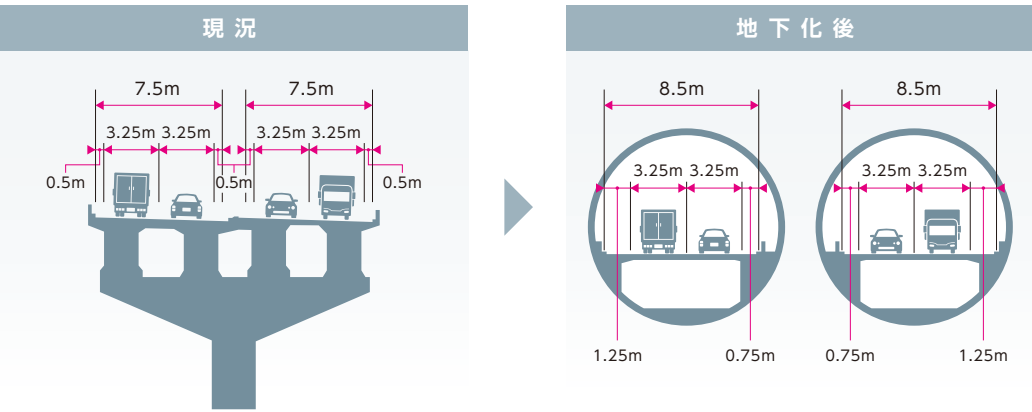


整備効果

● 開通後は、車の走行性が向上します

地下ルートの開通後の車道については、今よりも路肩が広く確保できるため、走行するドライバーの空間的余裕が生まれます。また、万が一、車両が路肩に停止していても通行できるなど、車の走行性が向上します。

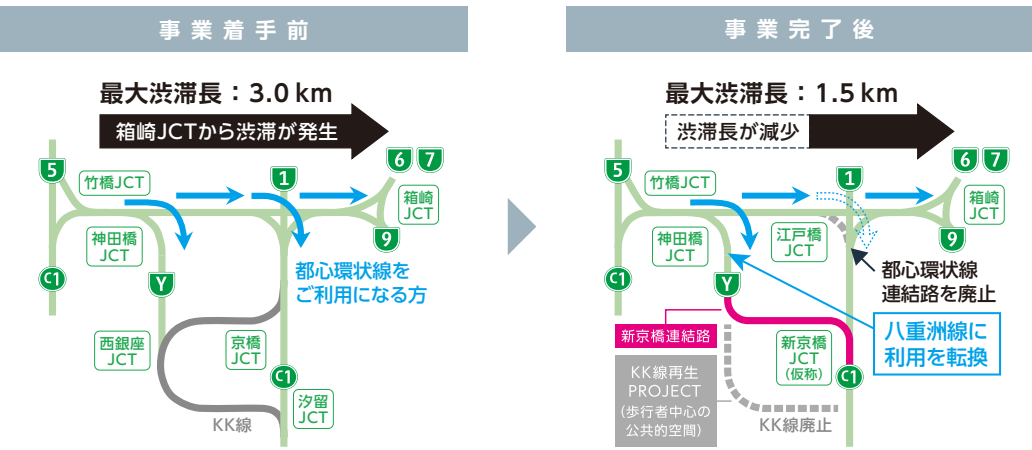
標準断面図



● 開通後は、江戸橋ジャンクション周辺の交通状況が改善します

地下ルートの開通後は江戸橋ジャンクションの都心環状線連絡路を廃止します。代わりに新たな都心環状ルートとして、八重洲線と新たに整備する新京橋連絡路をご利用いただくことで、江戸橋ジャンクションの渋滞が緩和されます。

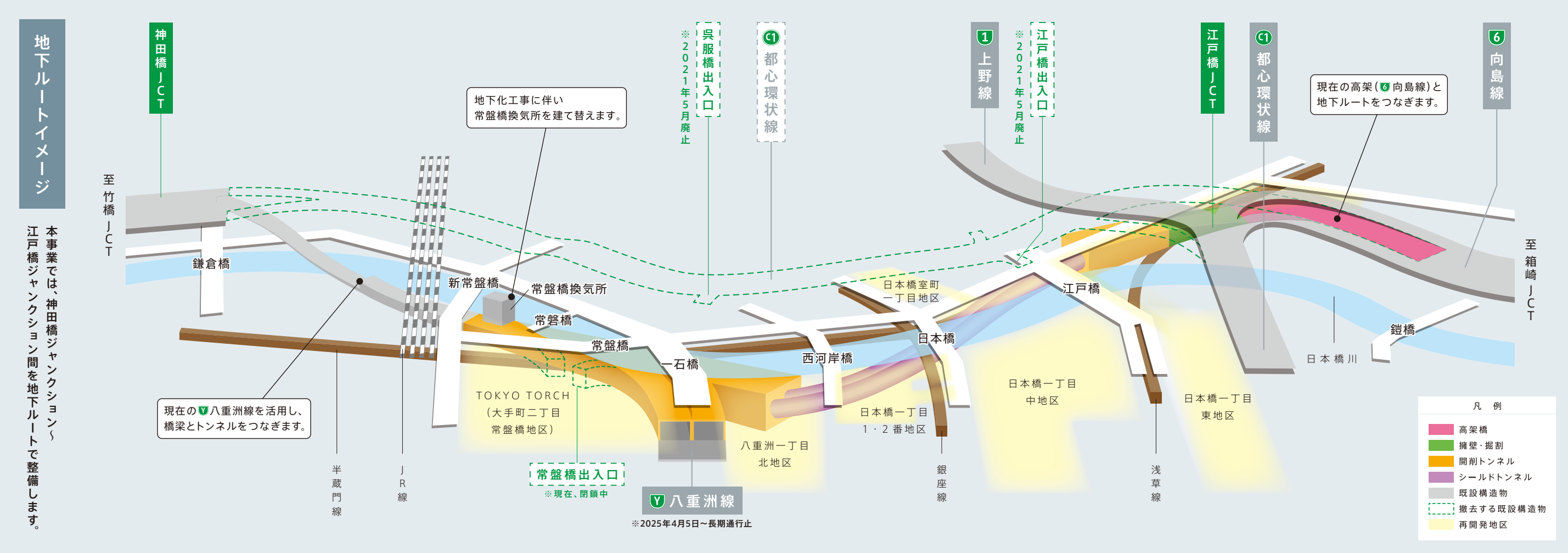
交通状況の変化（イメージ）



新京橋連絡路
についてはこちら

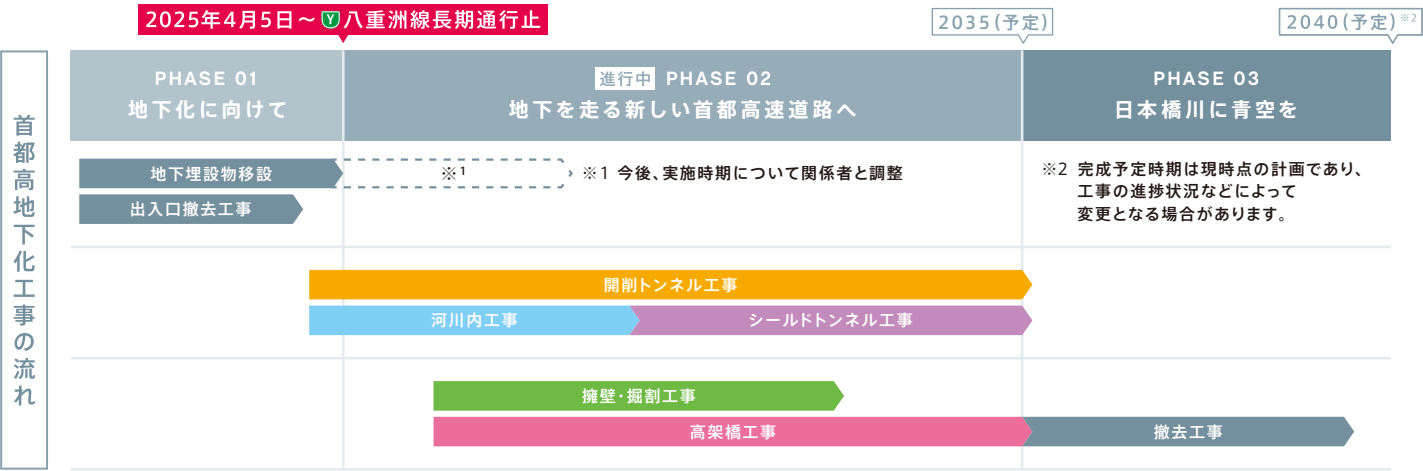


難工事に技術力で挑む
わずか1.8kmの区間に、日本の道路建設技術が集結



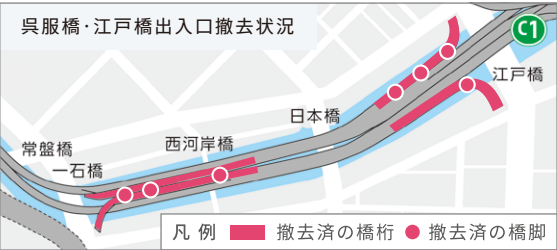
事業のスケジュール

地下化事業の工程は、「PHASE 01 地下化に向けて」、「PHASE 02 地下を走る新しい首都高速道路へ」、「PHASE 03 日本橋川に青空を」の3つのフェーズに分けて行います。2024年3月に出入口撤去工事が完了し、2025年4月5日よりV八重洲線の長期通行止めを行い、PHASE 02に移行しました。地下ルートの完成は2035年度を予定し、高架橋の撤去工事は2040年度を予定しています。



PHASE 01 地下化に向けて

地下ルートの整備工事は、日本橋川内で実施します。その工事に先立ち、日本橋川内の橋脚を撤去して川の水位を下げる必要があったため、2021年5月に廃止となった呉服橋出入口と江戸橋出入口の撤去工事を進めてきました。そして2024年3月、呉服橋出入口と江戸橋出入口の撤去が完了。地下化の準備が整いました。



首都高では、これまで培ってきた知見や経験と、高度な技術を複合的につなぎながら、戦略的に3つのエリアの工事に対し同時にアプローチしていきます。いずれの工区も地下鉄や上下水道管、ガス管、電線などのライフラインと調整しながら地下化を進める難しい工事です。ここでは、その技術の一部を紹介します。

詳細は
ホームページで
公開！

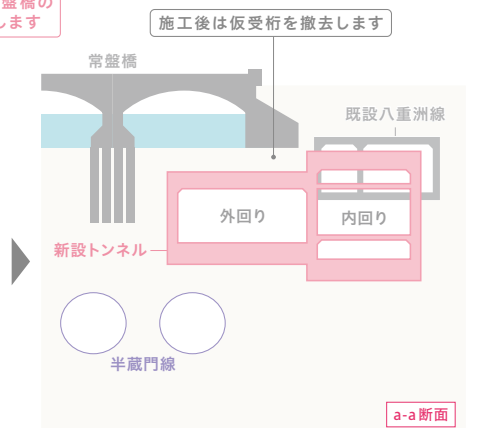
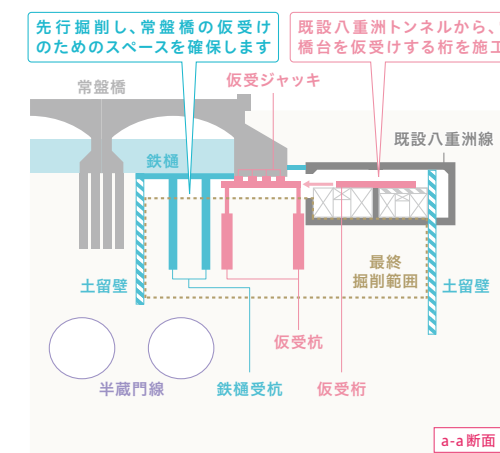
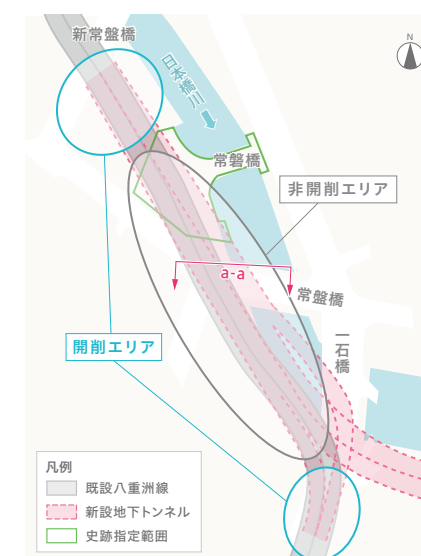
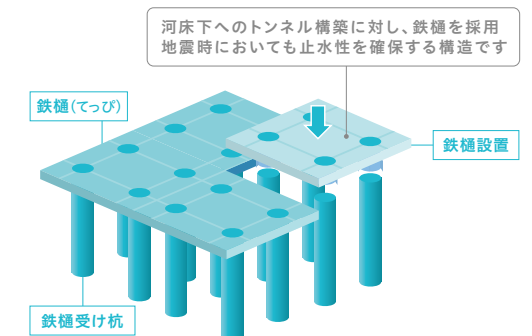


- シールドマシンと呼ばれる円筒形の機械で、モグラのように地中を掘進しながらトンネルを構築します。
- 複数の地下鉄や地下埋設物などがある中で、針の穴に糸を通すように、シールドマシンを精緻にコントロールしながら掘り進め、日本橋川の下にトンネルを構築します。



歴史の流れ、日本橋川の流れを止めずに掘削！

- 史跡・文化財等の保護の観点から、大部分を地上から掘らず、既設八重洲トンネルの中から地中を掘り広げる「非開削工法」によって、新たなトンネルを構築します。
- 日本橋川直下にトンネルを構築する部分では、川底に鋼製の床（鉄樋）を敷設し、川の流れを止めずに既設八重洲トンネルからの掘削・トンネル工事を行います。



① 都心環状線の交通を止めることなく新しいルートに切り替え！

- 交通機能を維持したまま橋梁の架け替えを実施するため、河川上空にう回路を設置し、交通を段階的に切り替えながら更新工事を実施します。
- 新設橋梁を既設橋梁上で組み立て、新設橋梁から既設橋梁を吊り下げて撤去する工法で橋梁の架け替え工事を実施します。河川内にベント（仮受け台）を設置しないことで、河川への影響を極力低減させるとともに、本線の交通規制が最小となる施工方法を計画しています。

