

① 高速都心環状線（築地川区間）の大規模更新事業

① 高速都心環状線（築地川区間）は、老朽化した擁壁の取替えなどを行う大規模更新事業の対象区間となっています。このうち一部区間については、新京橋連結路の整備にあわせて着手し、擁壁の更新、跨道橋の架替えに伴う線形改良、同方向車道間の橋脚撤去により、走行性の向上を図ります。また、残る区間についても、急カーブの解消や道路上部空間の活用など、周辺まちづくりと連携した更新を検討しています。



擁壁の更新



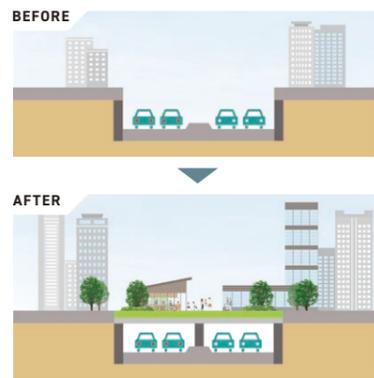
擁壁の損傷状況
(コンクリート剥離・鉄筋腐食)

跨道橋の架替え



同方向車道間の橋脚を撤去

上部空間の活用(イメージ※)



※具体的な上部空間の活用や工事等の計画は現在検討中です。

お問い合わせ先

計画について

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二丁目2番地1号
TEL 03(6803)3771

東京都
建設局 道路建設部 計画課

〒163-8001 東京都新宿区西新宿二丁目8番地1号 都庁第二庁舎7階北側
TEL 03(5320)5359

用地について

首都高速道路株式会社
更新・建設局 用地管理課

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町二丁目2番地1号
TEL 03(6803)3722

新京橋連結路

新たな都心環状ルートへの整備



新京橋連結路の概要

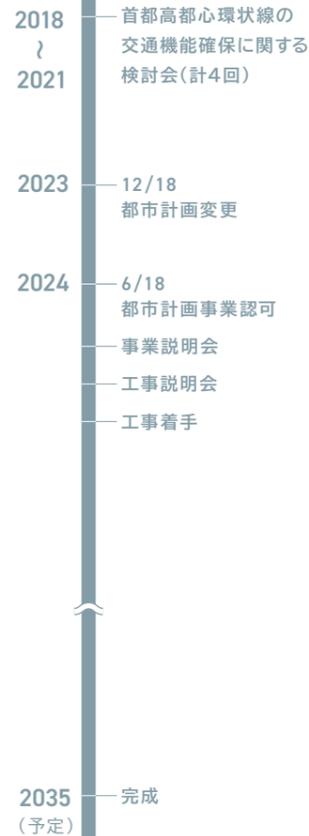
新京橋連結路は、**C1** 高速都心環状線(築地川区間)と **Y** 高速八重洲線を結ぶ約1.1kmの路線です。事業実施中の日本橋区間地下化に伴い、交通が集中する江戸橋JCT周辺の渋滞緩和を図るため、現在の大型車通行ルートである江戸橋JCTの**C1** 高速都心環状線連結路を廃止することから、その代替機能を確保するための新たな都心環状ルートとして整備します。本路線の整備に合わせ、**C1** 高速都心環状線(築地川区間)においては大規模更新事業を実施し、**Y** 高速八重洲線においては、日本橋区間地下化に伴い廃止された江戸橋入口等の代替となる丸の内入口(仮称)の整備を行います。



事業概要

事業区間：東京都中央区新富二丁目～ 東京都中央区八重洲二丁目	車線数：往復2車線 設計速度：40km/h	出入口の新設：丸の内入口(仮称) ：新富町入口(仮称)
延長：約1.1km	道路構造：トンネル構造 約1.0km 擁壁構造 約0.1km	出入口の廃止：京橋入口・新富町出口
道路の区分：第2種第2級(道路構造令) A規格ランプ		換気所：鍛冶橋換気所(改築)

事業の流れ



新京橋連結路の整備効果

1 大型車交通の環状機能確保

大型車交通の環状機能を確保しない場合、**C1** 高速都心環状線の利便性は大きく低下し、大型車が一般道路へ転換し、一般道路への交通負荷が増大することから、新京橋連結路を整備することで、大型車交通の環状機能を確保します。

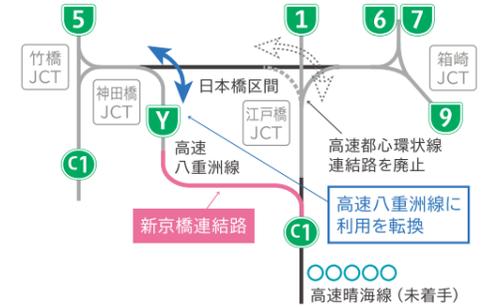
2 渋滞緩和

新京橋連結路の整備により、**C1** 高速都心環状線連結路の利用を **Y** 高速八重洲線に転換することで、神田橋JCT～江戸橋JCT間の通行台数が減少(約20%)し、渋滞長の減少が期待されます。

新京橋連結路整備後

最大渋滞長: 3.0km → 1.5km (外回り)

渋滞長が減少



3 走行安全性の向上 【大規模更新と連携】

裏表紙参照

C1 高速都心環状線の築地川区間では、老朽化した擁壁の取り替えなどを行う大規模更新を予定しており、新京橋連結路の整備と連携して更新事業を実施することで、構造物の更新を図るとともに、同方向車道間橋脚撤去による線形改良により走行安全性が向上します。



同方向車道間橋脚(新富橋)

4 その他の効果等

① 交通の円滑化

未着手となっている高速晴海線の延伸によるネットワークの進展などにより、一般道路も含めて更なる交通の円滑化が期待されます。

② 東京高速道路(KK線) 再生・活用により得られる間接的な効果

新京橋連結路の整備により、KK線の有効活用策の検討が可能となり、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生・活用することとなっています。

- 広域的な歩行者ネットワークの構築
- 大規模なみどりのネットワークの構築
- 既存ストックを活かした地域の価値や魅力の向上

③ 日本橋区間地下化(橋梁撤去)により得られる間接的な効果

日本橋区間の地下化、現在の橋梁撤去により地域の魅力的なまちづくりに貢献します。

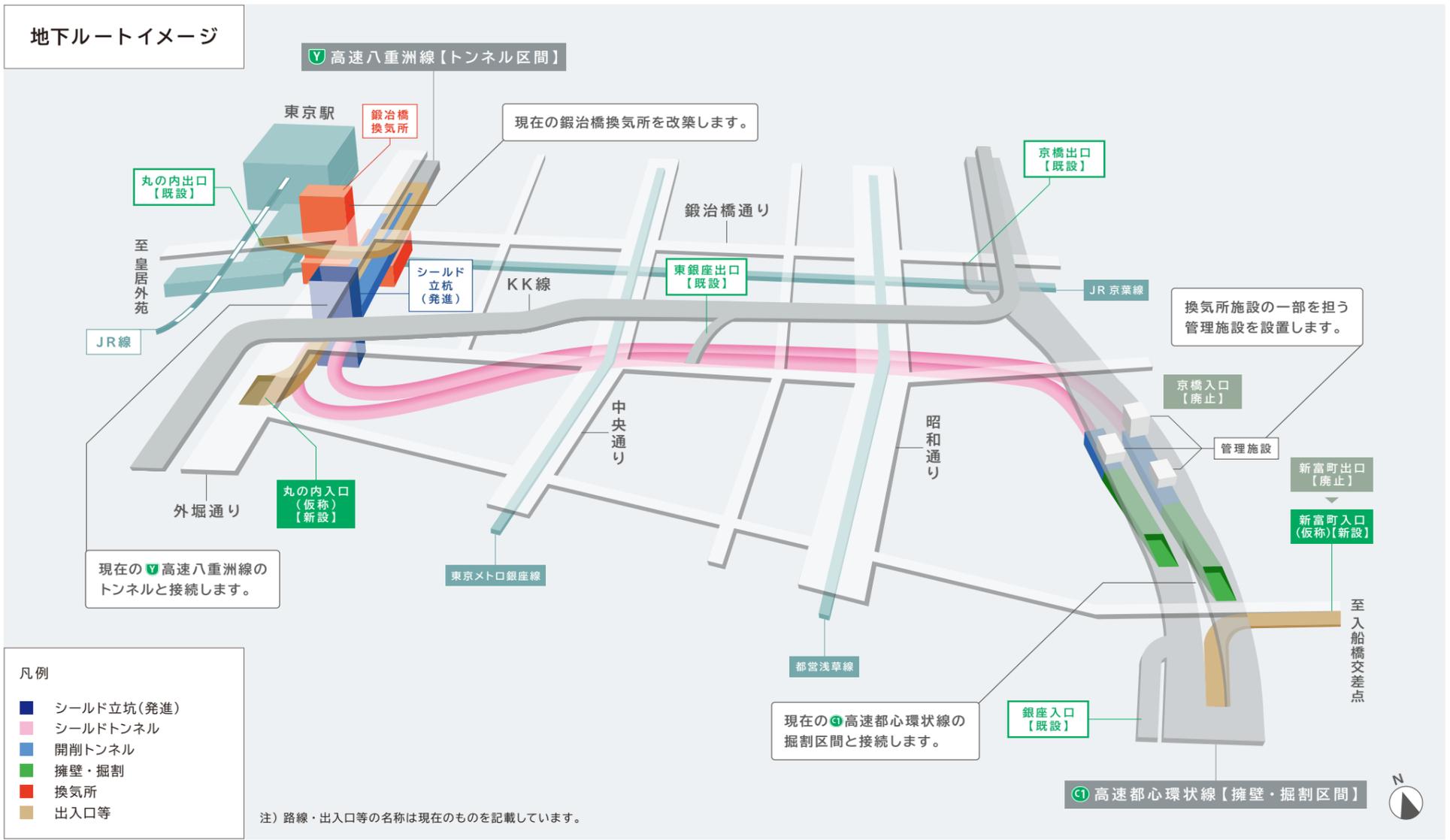
- オープンスペースの創出
- 日照の確保
- 景観の改善



KK線の再生・活用のイメージ図
出典：東京都「東京高速道路(KK線)再生方針」

整備の概要

主に東京高速道路（KK線）の地下空間を活用し、
 ④ 高速八重洲線と④ 高速都心環状線（築地川区間）を結ぶ地下トンネルを構築します。



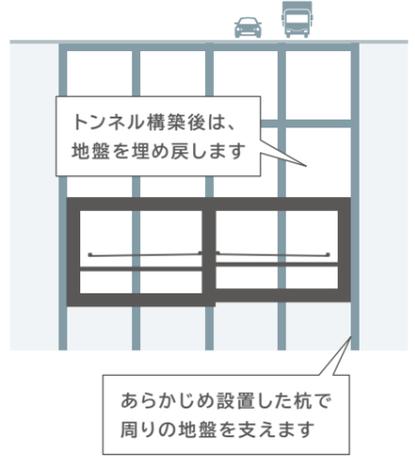
工事の流れ 日本橋区間地下化事業と合わせて事業を実施する必要があるため、2035年度の開通を予定しています。



※完成予定時期は現時点の計画であり、工事の進捗状況などによって変更になる場合があります。

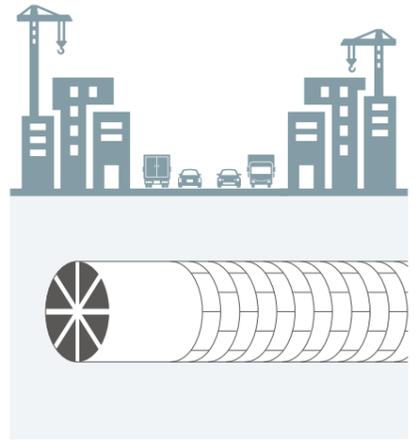
開削トンネル

- 開削トンネルの区間では、地上から地盤を掘削し、トンネルを構築します。
- 掘削中は、仮の路面を設置することで、地上の交通への影響を最小限に抑えます。



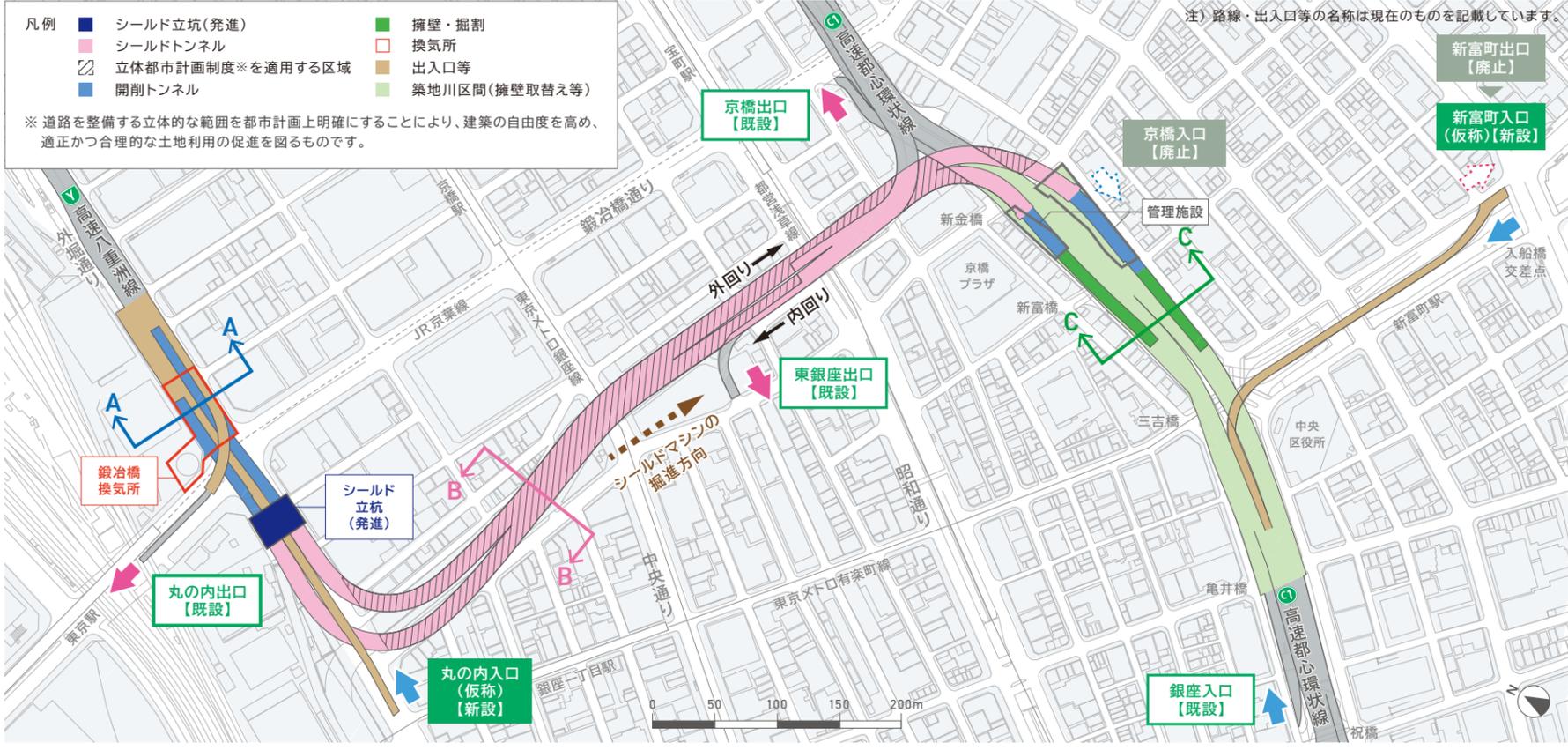
シールドトンネル

- シールドトンネルの区間では、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削しながらトンネルを構築します。
- シールドトンネルの区間は、地上からの掘削が必要ないため、地上の交通等への影響が抑えられます。



整備計画図

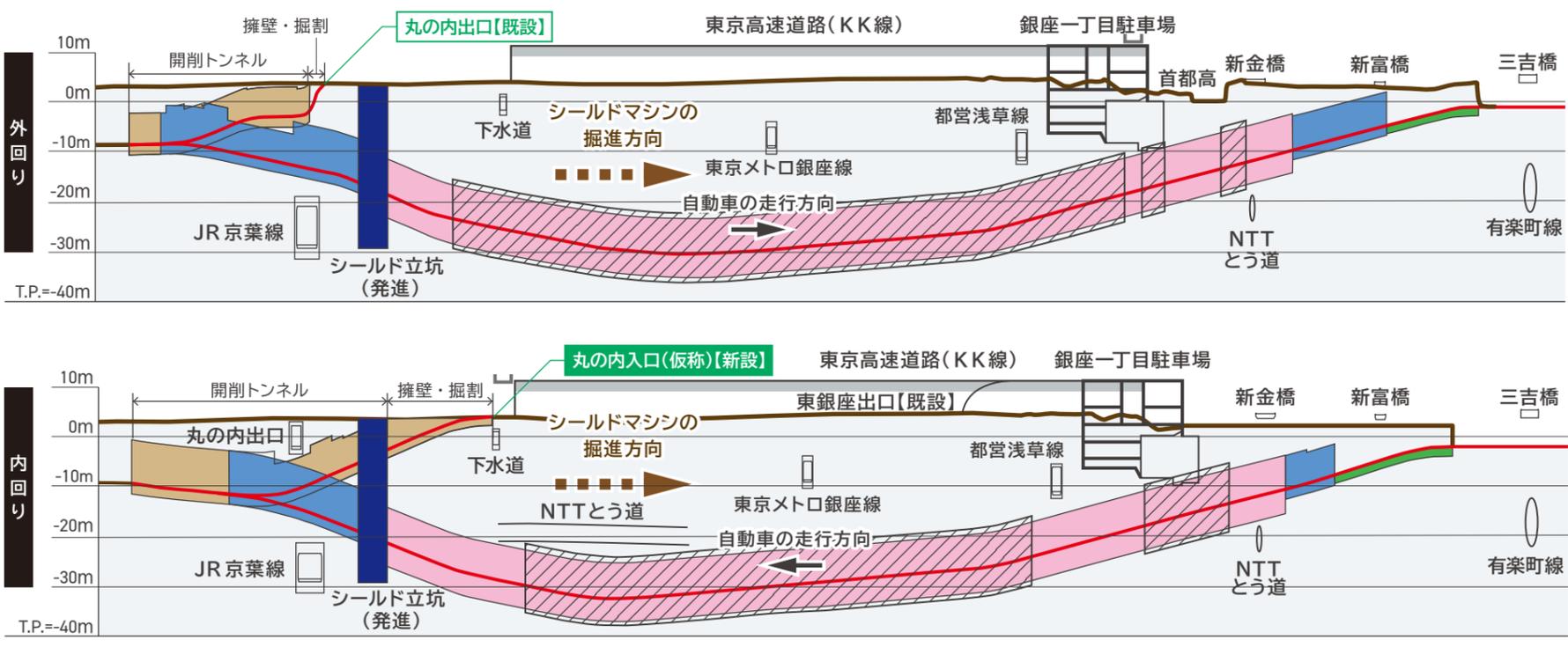
平面模式図



○この地図は、国土地理院長の承認(平29国関公第444号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2,500)を使用(5都市基交第1778号)して作成したものです。無断複製を禁じます。
 ○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。

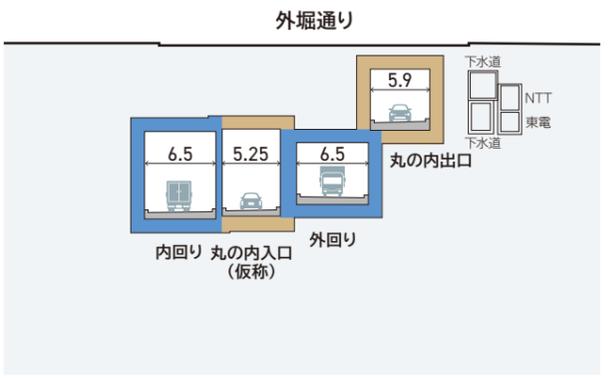
縦断模式図

縦断図は縦横比を約7:1で表しており、高さは東京湾平均海面(T.P.=±0m)を基準として表示しています。

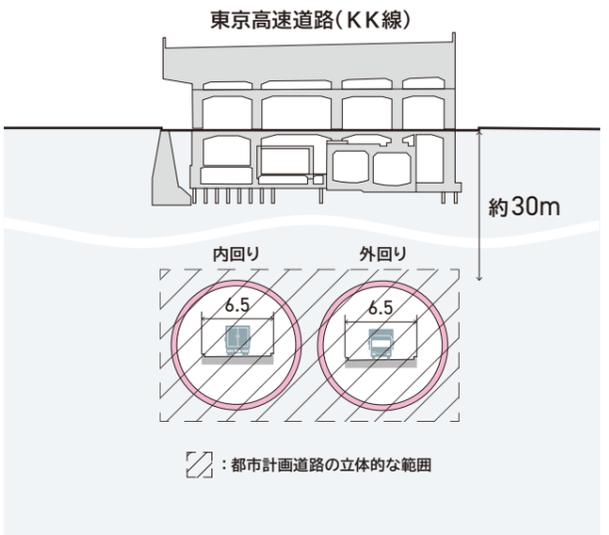


横断模式図

開削トンネル A-A 横断模式図



シールドトンネル B-B 横断模式図



擁壁・掘削 C-C 横断模式図

