



都市地下空間活用研究会

Urban Underground Space Center of Japan

USJ NEWS LETTER

令和3(2021)年11月 No.10

第53回定例懇話会報告

去る10月27日、大手町の3×3ラボ・フューチャーにおいて第53回定例懇話会が開催されました。

日本橋川上空にかかる首都高速道路が景観へ与える影響については様々な論議が行われてきましたが、2020年4月都市計画事業認可が下り、神田橋ジャンクション～江戸橋ジャンクション間を地下ルートで整備する事業が正式にスタートしました。日本橋川周辺の再開発プロジェクトとの連携を図り、地下鉄や地下埋設物を避けながら地下化を進める難しい事業です。

今回は、このプロジェクトを実際に担当する首都高速道路株式会社更新・建設局 日本橋プロジェクト推進部長の草壁 郁郎(くさかべ いくお)様にお話を伺い、プロジェクトのこれまでの経緯、現在の計画、工事の流れなどについてご説明いただきました。以下に首都高速道路株式会社ホームページで公表されている資料をもとにご説明を振り返ります。



草壁 郁郎様

なお、感染状況が比較的落ち着いている状況の中、感染対策を施した実開催で実施し、終了後の意見交換会については残念ながら見送りとしました。

事業の背景

1963年12月、日本橋上空に首都高速道路が開通しました。翌年の東京オリンピックを控え完成した川の上を走る高速道路は、永く首都東京の重要な交通インフラとしての機能を担ってきました。日本橋の首都高を架けかえるきっかけになったのが、2001年3月に当時の扇千景国土交通大臣が「首都高の高架に覆われた日本橋の景観を一新する」と発言されたことです。これを受け、「東京都心における首都高速道路のあり方委員会」が設立されました。2005年12月に小泉首相(当時)が4人の有識者を招き、

日本橋上空に空を取り戻すことについて検討を依頼し、伊藤滋先生他の「日本橋川に空を取り戻す会(略称:日本橋みち会議)」が2006年9月提言書を取りまとめました。首都高としても、建設

事業の経緯

2017年11月
～2018年7月

「首都高日本橋地下化検討会」

国土交通省・東京都・中央区・首都高速道路株式会社

2019年2月

都市計画素案説明会

2019年10月

都市計画変更

2020年4月

都市計画事業認可

出典：首都高速道路(株)HP

「首都高速道路日本橋区間地下化事業」より

https://www.shutoko.jp/ss/nihonbashi-tikaka/pdf/nihonbashi_slide.pdf

から半世紀が経過し、老朽化が進みつつある首都高速道路について、再生の基本的な方針について検討するため、2012年4月に「首都高速の再生に関する有識者会議」を立ち上げました。その提言の中で、「都心環状線の高架橋を撤去し、地下化などを含めた再生を目指し、その具体化に向けた検討を進めるべき」とされました。これを踏まえ、2013年に「大規模更新事業計画」をまとめ、更新事業を進めることになり、2014年11月には、大規模更新事業の事業の許可を得ています。

一方、2016年5月には日本橋川沿いの3地区が国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加され、街づくりに合わせた首都高の更新が進むことになりました。そして2017年7月当時の石井啓一国土交通大臣と小池百合子東京都知事が「日本橋周辺のまちづくりと連携し、首都高の地下化に向けて取り組む」と発表しました。

その後2017年11月～2018年7月にかけて「首都高日本橋地下化検討会」で国土交通省、東京都、中央区、首都高速道路株式会社が地下化に向けた課題、対象区間及び地下ルート（案）、概算事業費・事業スキームなどの検討を進め、2019年10月に都市計画変更、2019年2月に都市計画素案説明会、2020年4月に都市計画事業認可に至りました。

事業の概要

首都高速道路日本橋区間地下化事業のコンセプトは、“START！”です。この国の道の起点である「日本橋エリア」からはじまる、安全・安心な未来の道へ。景観形成・都市再生をになう持続可能な交通インフラへのリニューアルを意味しています。事業の範囲は、都心環状線神田橋ジャンクションから江戸橋ジャンクションまでの約1.8kmになります。

ルートはまず神田橋ジャンクションからJR線までは、現在の高速道路八重洲線を活用しながら、地下に入っていきます。その後、日本橋川の下を横切り、江戸橋ジャンクション付近で地上に上が



出典：前掲と同じ

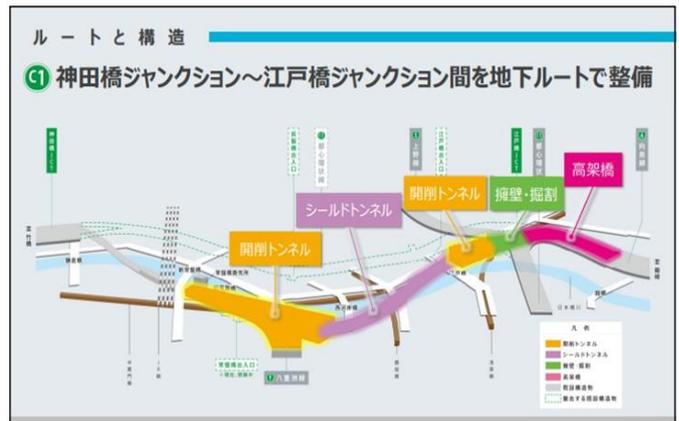
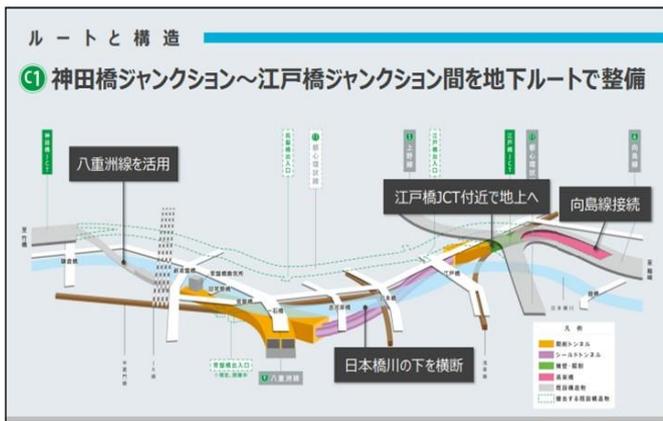


出典：前掲と同じ

り、現在の6号向島線と接続します。構造は図が示すように、黄色が開削トンネル、紫色がシールドトンネル、緑色が擁壁・掘削、赤色が高架橋となります。

本事業の地下ルート周辺には、複数の地下鉄や多数のインフラの地下埋設物があります。また、日本橋川には、現在の高速道路を支える橋脚・基礎が存在します。地下ルートはこれらの地下鉄や地下埋設物を避ける計画ですが、支障となる一部の地下埋設物については移設を行います。同じく支障となる一部の高速道路の橋脚・基礎は新たな橋脚・基礎を設置した上で撤去を行います。

また、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。周辺の再開発プロジェクトと一体となって地下化事業に取り組み、地域の魅力のさらなる向上に貢献します。



出典：前掲と同じ

工事の流れ

【PHASE 01 地下化に向けて】

まず、PHASE 01 では、地下化に向けた工事を行っていきます。図に示した地下埋設物の移設、出入口撤去工事です。まず現在の呉服橋交差点近辺の地下埋設物の移設を行い、更に出入口の撤去工事も実施していきます。PHASE02の河川内工事に先立ち、既設の河川内の橋脚を撤去して水位を下げておく必要があります。呉服橋出入口および江戸橋出入口部の橋脚も撤去します。



出典：前掲と同じ

【PHASE 02 地下を走る新しい首都高速道路へ】

次に、PHASE 02 です。地下に新しい首都高速道路を整備していきます。主に河川内工事やトンネル工事を行い、地下ルートの完成は 2035 年度を予定しています。開削トンネル工事は、地上から地盤を掘削し、空いたスペースにトンネルを構築する工事です。掘削部にある地上の道路に仮の路面を設置することで、掘削中であっても、地上の交通への影響を最小限に抑えます。

河川内工事では、地下ルート
の支障となる現在の都心
環状線の橋脚・基礎の撤去を
行います。まず、撤去の前に
新しい橋脚を別の位置に作り、
既設の橋脚を撤去し、橋
げたを受け替えます。

そして、シールドトンネル
工事です。工事は再開発事業
の進捗と合わせ、再開発事業
と相互に協力を図りながら、
工事の調整を行っていきま
す。



出典：前掲と同じ

【PHASE 03 日本橋川に青空を】

そして、地下ルートが完成
し、現在の都心環状線の交通
が地下ルートに移った後、最
後に、PHASE 03、赤線で示
した日本橋川上の高架橋を撤
去していきます。

事業の効果

地下化によって、2つの効果
が期待されています。

1つ目は、車道の幅が広くなり、車の走行性が向上すること。地下化後の車道は、今よりも路肩が広く確保でき(0.5mが0.75m~1.25mに)、ドライバーに空間的余裕が生まれます。万が一、車両が路肩に停止しても、後続車が通行できるなど、より安全で走りやすい道路となります。

2つ目が、江戸橋ジャンクション周辺で慢性的に発生している渋滞の緩和により、交通状況の改善が図られることです。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の連結路を廃止し、代わりに八重洲線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。



出典：前掲と同じ