

## 新京橋連結路の周辺状況



### 老朽化の状況(日本橋区間)

【コンクリート床板の亀甲状ひび割れ】



### 老朽化の状況(築地川区間)

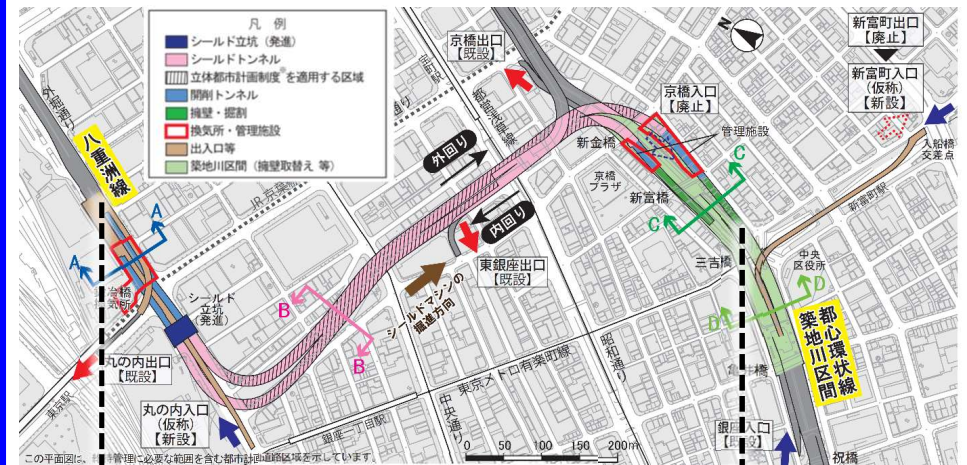
【擁壁のコンクリート剥離及び、鉄筋腐食】



写真提供：首都高速道路株式会社

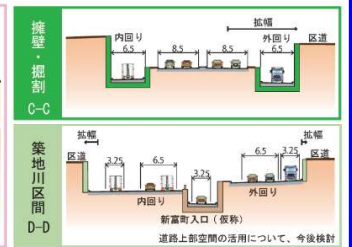
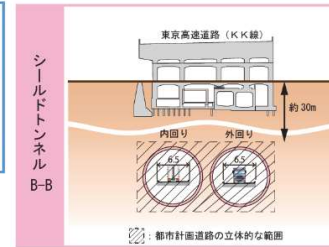
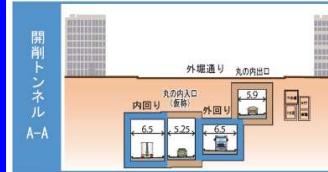
- 首都高日本橋区間は、構造物の損傷が激しく、老朽化対策として更新事業が必要なため、周辺のまちづくりと連携して地下化を推進。地下化にあたっては、渋滞緩和を図るため、江戸橋JCTの都心環状線連結路を廃止し、八重洲線に利用を転換
- 八重洲線と接続する東京高速道路(KK線)は、大型車の通行に対応していないことから、大型車の環状方向の交通機能確保策が必要
- そのため、老朽化対策を行う築地川区間の大規模更新事業との連携が可能であることや、晴海線整備によるネットワークの進展などにより更なる交通の円滑化が期待されることから、新たな都心環状ルートとなる新京橋連結路を整備

## 整備計画(案)



### 新京橋連結路(地下)

延長 約1,120m・往復2車線

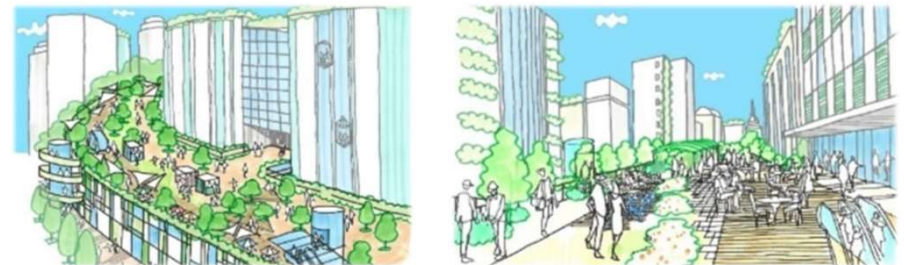


- 事業費については、首都高、民間プロジェクト、地方自治体で分担(首都高の負担には、大規模更新事業(築地川区間)に係る費用も含む)

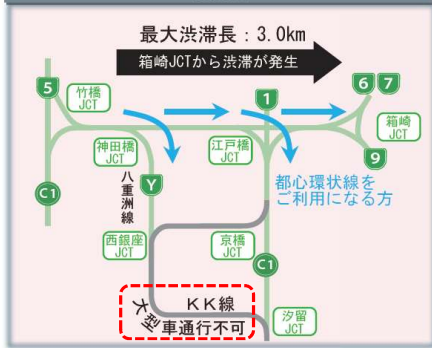
## 【参考】東京高速道路(KK線)の再生

- 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
- 歩行者の通行空間に加え、にぎわいのため滞留空間等を整備

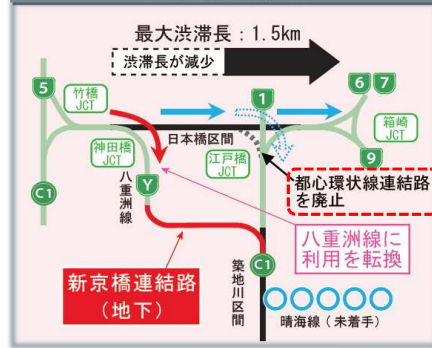
<KK線の再生・活用のイメージ>



### 現況



### 連結路整備後



- ・本事業は更新事業である日本橋区間地下化に伴い廃止となる江戸橋JCTの都心環状線連結路の代替機能の確保と築地川区間の老朽化対策等を目的としている
- ・大規模更新事業と連携した走行安全性の確保や、KK線の再生・活用など、まちづくりの観点からも様々な効果が期待される

## 1. 課題

### ① 東京高速道路(KK線)は大型車通行不可

- ・KK線は大型車の通行に対応していないため、神田橋～京橋間の大型車交通の環状機能が無くなった場合、埼玉方面から銀座方面へ向かう大型車は都心環状線を大きく迂回する必要
- ・KK線の大型車対応を図る場合は、耐荷重確保のための構造の補強や、道路構造令を満たすための拡幅や線形改良を行う必要があり、工事中のテナントや地域の活気やにぎわいへの影響が課題

### ② 都心環状線江戸橋JCT周辺の渋滞

- ・江戸橋JCTは、4方向からの交通集中に加え、分合流が連続して発生するなど構造的にも複雑
- ・箱崎JCTを先頭に速度低下が発生し、神田橋JCTまで渋滞(最大渋滞長:3.0km)



図2 都心環状線の流入交通量



図1 埼玉、5号線方面から銀座方面へのアクセス



図3 ピーク時(18時)渋滞状況

出典「首都高日本橋地下化検討会 配布資料」

### ③ 建設後50年以上が経過した構造物の老朽化等(都心環状線築地川区間)

- ・建設後50年以上が経過しており、コンクリートの剥離、鉄筋腐食が顕著
- ・古い基準で建設されているため、強度が不足しており、巨大地震時には擁壁が損傷し、第三者被害発生の可能性
- ・車道内橋脚が存在するなど、走行安全性に課題



図4 擁壁のコンクリート剥離及び、鉄筋腐食



図5 車道内橋脚(都心環状線内回り)

写真提供：首都高道路株式会社

## 2. 整備効果

### 効果1 大型車交通の環状機能確保

- ・新京橋連結路の整備により都心環状線の大型車交通の環状機能を確保  
大型車交通の環状機能を確保しない場合、都心環状線の利便性は大きく低下  
〔都心環状線(外回り)竹橋JCT→宝町 2.6km〕  
〔都心環状線(内回り)竹橋JCT→宝町 10.8km〕 8.2kmの増加
- ・その結果、大型車(貨物・バス)が街路へ転換し、街路への交通負荷が増大する可能性。  
〔江戸橋JCT連結路を利用する一日約2千台の大型車に影響〕

### 効果2 渋滞緩和等

- ・神田橋～江戸橋間の通行台数の減少(約▲20%)により、渋滞長が減少。  
〔箱崎JCTを起点とする最大渋滞長〕  
〔現況:3.0km ⇒ 将来:1.5km〕
- ・高速晴海線の整備によるネットワークの進展などにより一般道も含めて更なる交通の円滑化が期待。

### 効果3 走行安全性の向上【大規模更新と連携】

- ・老朽化に伴う築地川区間の大規模更新事業と連携して事業を実施することで、構造物の更新を図るとともに、車道内橋脚撤去による線形改良で走行安全性を向上  
〔当該区間の事故発生率は、首都高の平均値と比較して3.1倍の発生率〕

### 効果4 その他間接的な効果等

- ①KK線の再生・活用により得られる効果
  - ・広域的な歩行者系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
- ②日本橋区間地下化(橋梁撤去)により得られる効果
  - ・オープンスペースの創出
  - ・日照の確保
  - ・景観の改善
- 日本橋区間地下化による波及効果
  - ・来訪者の宿泊など近隣地域での消費増加  
便益:9,700億円～1兆7,000億円
  - ・当該地域の不動産価値の向上  
便益:8,200億円～1兆4,000億円



出典「東京圏国家戦略特別区域会議 配布資料」



### ②日本橋区間地下化(橋梁撤去)により得られる効果

- ・オープンスペースの創出
- ・日照の確保
- ・景観の改善

### ○日本橋区間地下化による波及効果

- ・来訪者の宿泊など近隣地域での消費増加  
便益:9,700億円～1兆7,000億円
- ・当該地域の不動産価値の向上  
便益:8,200億円～1兆4,000億円

出典「日本橋川の空を取り戻す会 提言書」



出典「東京圏国家戦略特別区域会議 配布資料」