

# 首都高速都心環状線の地下化 (神田橋JCT～江戸橋JCT)

特例的環境影響評価書案のあらまし



東京都

ひと・まち・くらしをネットワーク  
首都高速道路株式会社

# 都市計画変更案の概要

## 都市計画変更案の内容

本事業は、首都高速都心環状線の地下化（神田橋 JCT～江戸橋 JCT）により、現在の高上式から地下式に構造を変更し、それに伴い、現在の都市計画区域等を変更するものです。

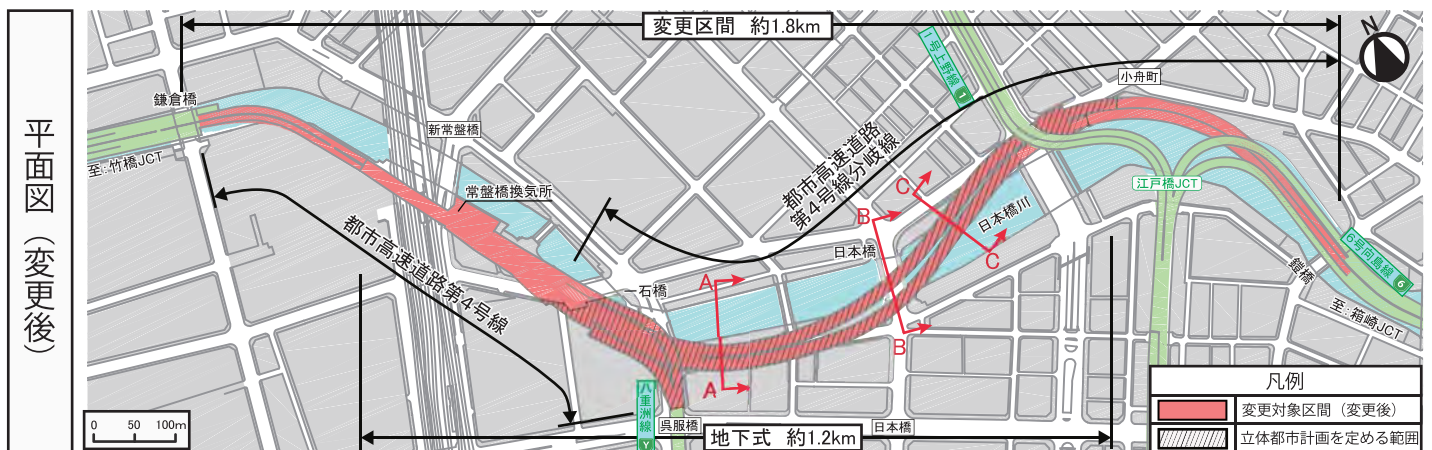
項目	計画の概要	項目	計画の概要
都市計画道路名	東京都計画道路 都市高速道路第4号線	通過地域	東京都千代田区、中央区
	東京都計画道路 都市高速道路第4号線分岐線	道路規格	第2種第2級注)
	東京都計画道路 都市高速道路第6号線	車線数	往復4車線
		道路幅員	8.5m (標準)
延長及び区間	延長：約1.8km 起点：東京都千代田区大手町二丁目 終点：東京都中央区日本橋小網町	設計速度	60km/時
		道路構造	現在) 嵩上式 変更) 地下式、嵩上式、地表式

注) 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。

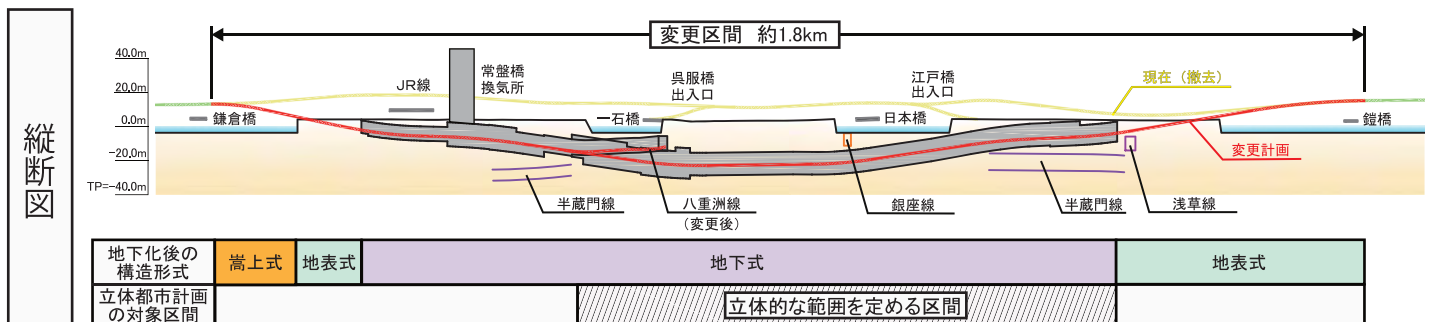


## 都市計画変更案の概要図

### 平面図及び縦断面図



国土地理院長の承認 (平 24 関公第 269 号) を得て作成した東京都地形図 (S=1:2500) を使用 (31 都市基交第 223 号) して作成したものである。無断複製を禁ずる。(承認番号) 31 都市基街都第 20 号 (令和元年 5 月 7 日)



※縦断面図は縦横比を約 2.5 : 1 で表しており、高さは東京湾の平均的な海面高さ (TP+0.0m) を基準として表示しています。  
※立体都市計画を定めることにより、都市計画の範囲が立体的な範囲に限定され、適正かつ合理的な土地利用を図ることができます。

## ▶ 地下化の背景と目的 ◀

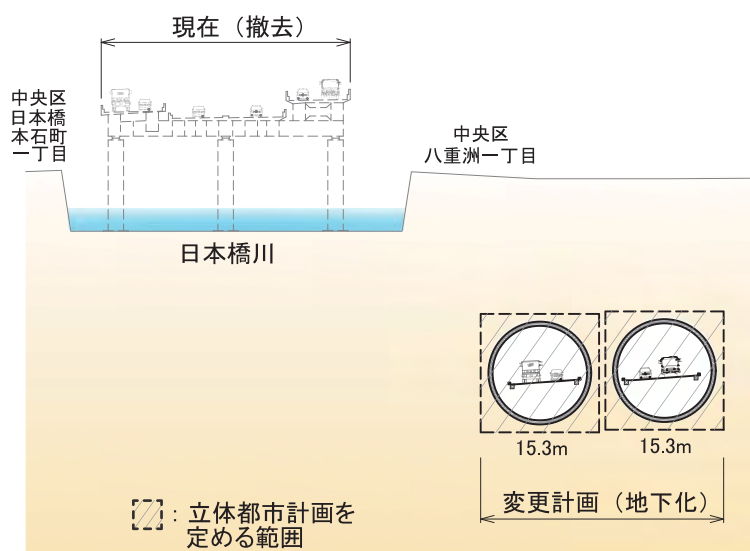
- ◆現在の首都高速都心環状線（神田橋 JCT ～江戸橋 JCT）は、昭和 39 年の東京オリンピックの開催に向け、日本橋川の上部空間を利用し、建設しました。
- ◆開通から 50 年以上が経過し、過酷な使用状況にあることから、コンクリート床版のひび割れや鋼桁の疲労き裂などの損傷が多数発生しており、長期的な安全性を確保するため、構造物の更新（造り替え）が必要となっています。
- ◆一方、日本橋川周辺において国家戦略特区の都市再生プロジェクトが立ち上がり、まちづくりの機運が高まっています。
- ◆この機会を捉え、構造物の長期的な安全性の確保とともに、国際金融拠点にふさわしい品格のある都市景観の形成、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みます。

現在の日本橋

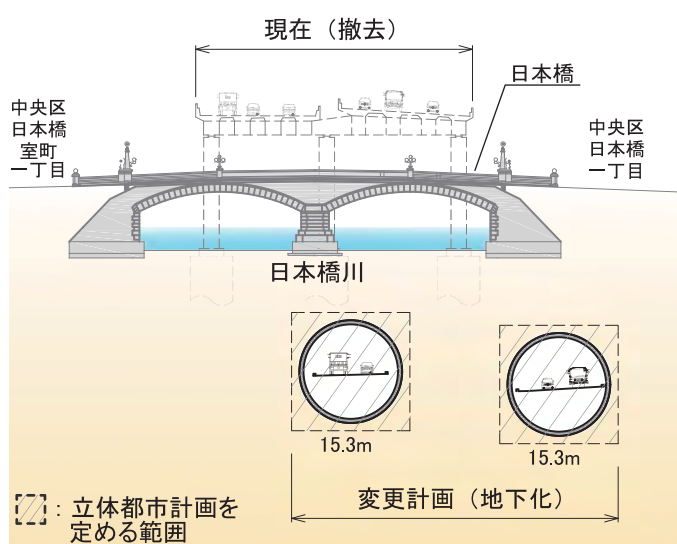


## 横断図

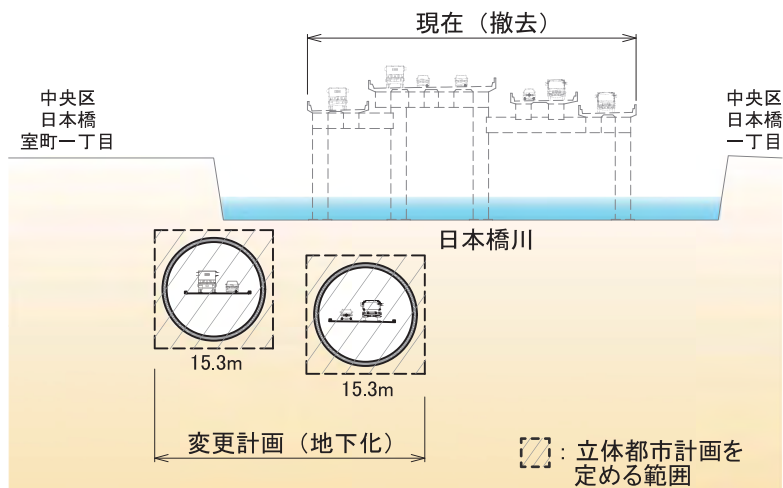
A-A 断面  
(中央区八重洲一丁目付近)



B-B 断面  
(日本橋付近)



C-C 断面  
(中央区日本橋室町一丁目付近)



※周辺の再開発の計画は反映しておりません。