

日本橋区間地下化事業の概要

栗林 伶二

首都高速道路の日本橋区間地下化事業は、高速都心環状線の神田橋 JCT ~ 江戸橋 JCT の約 1.8 km 区間の更新事業であり、周辺まちづくりと一体となって日本橋川沿いの都心環状線を地下化し、高架橋を撤去する事業である。2020 年 3 月に国土交通大臣から事業許可がなされ、同年 4 月に東京都知事から都市計画事業認可を取得し、首都高速道路(株)が事業者として着手した事業である。本稿では、日本橋区間地下化事業の概要について報告する。

キーワード：地下化、再開発、トンネル

1. はじめに

高速都心環状線の神田橋 JCT ~ 江戸橋 JCT は、1964 年の東京オリンピック前に建設され、1963 年の開通から半世紀以上が経過している。この区間は、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、コンクリート床版の亀甲状のひび割れや鋼桁の切欠き部の疲労き裂等の重大な損傷が多数発生していることから、構造物の更新が必要になっている。このような状況を踏まえ、2014 年に大規模更新(高架での造り替え)として事業化した。

その後、2016 年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たことにより、日本橋周辺のまちづくりの機運も高まってきた。この機会を捉え、2017 年 7 月、国土交通大臣と東

京都知事より、民間のまちづくりと連携しながら日本橋周辺の首都高速の地下化に向けて取り組むことが発表され、2017 年 11 月 ~ 2018 年 7 月に国、東京都、中央区、首都高速道路(株)で「首都高日本橋地下化検討会」が行われ、地下ルート案、事業スキーム等について議論された。その検討案を基に関係機関との協議・調整を進め、2019 年 10 月の都市計画決定を経て、2020 年 4 月に首都高速道路(株)が都市計画事業認可を取得した。

2. 周辺再開発と地下ルートイメージ

日本橋区間地下化事業の地下ルートイメージは図-1 で示す通り、神田橋 JCT から既設の八重洲線を活用して地下に入り、約 1.1 km 区間を開削トンネル及びシールドトンネル、江戸橋 JCT 付近で擁壁・掘削

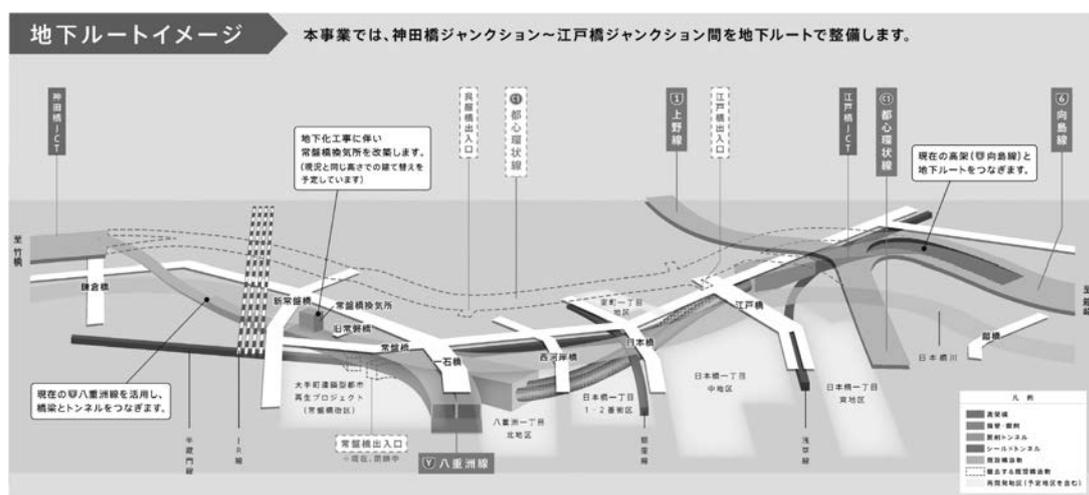
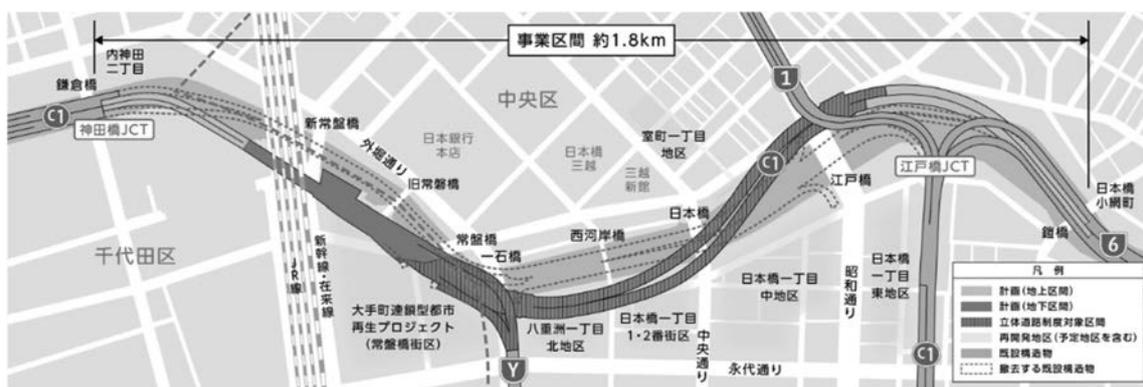
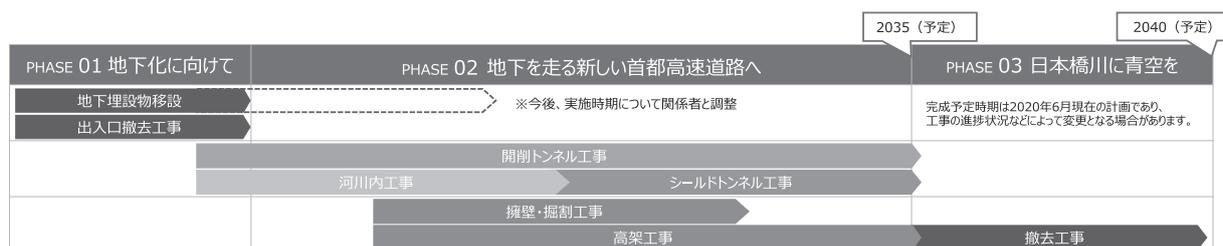


図-1 地下ルートイメージ



※再開発計画は現時点の情報を基に作成したものです。

図一 日本橋川周辺のまちづくり



図一 3 工事の流れ

【BEFORE】



【AFTER】



※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。

図一 4 日本橋川上の景観

構造及び高架橋を構築し既設の高架（6号向島線）に接続するものであり、周辺再開発事業と工程調整を行いながらの施工となる。

現在、日本橋川周辺では図一 2 で示す通り、日本橋川沿い5地区及び常盤橋地区で再開発事業が実施・計画されており、各事業と連携、調整が必要となっている。

3. 日本橋区間地下化事業の工事の流れ

地下化事業は、図一 3 の工事の流れのとおり、本体施工に向けた準備工事である「地下埋設物移設」と「呉服橋・江戸橋出入口の撤去工事」から工事着手し、2035年度（予定）の地下ルート開通、2040年度の完成（高架橋撤去）に向けて進めていく予定である（図一 4）。

4. おわりに

本事業においては2020年11月に「地下埋設物移設」のうち企業者工事に着手、「呉服橋・江戸橋出入口の撤去工事」に関しては工事契約を締結し、出入口廃止に向けて調整を開始したところである。

JICMA

【筆者紹介】

栗林 侑二（くりばやし れいじ）
首都高速道路(株)
更新・建設局 日本橋プロジェクト調整課

