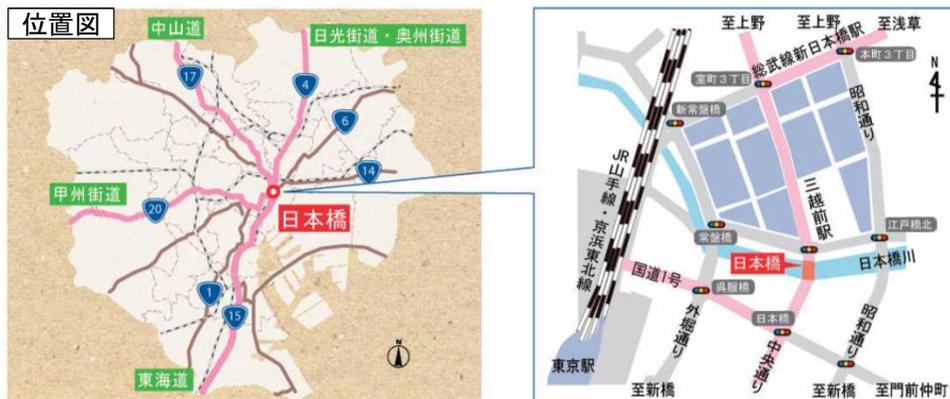


首都高日本橋地下化の検討経緯

日本橋の概要

- ・1603年(慶長8年) 江戸幕府開府とともに日本橋が架橋
- ・1604年(慶長9年) 旧五街道の起点(東海道・中山道・日光街道・奥州街道・甲州街道)
- ・1911年(明治44年) 現在の石造りの日本橋(20代目)に改架(平成11年に重要文化財に指定)
- ・1963年(昭和38年) 日本橋上空に首都高が開通



橋名	日本橋(にほんばし)
架設年次	明治44年
橋長	49.091m
幅員	27.273m
構造形式	石造二連アーチ橋 下部 重力式橋台及び 重力式橋脚 基礎 杭基礎(松丸太)



(出典)：「昭和31年の日本橋」/中央区立京橋図書館

昭和31年



現在(20代目)(平成23年時点)

これまでの経緯

H14.4 東京都心における首都高速道路のあり方委員会 提言書とりまとめ

⇒ 国土交通大臣の指摘を踏まえ、日本橋地区における首都高速道路の再構築案を提示

H18.9 日本橋川に空を取り戻す会 提言書とりまとめ

⇒ 総理大臣の指摘を踏まえ、民間が先導して街づくりを行い、公共はこれを受けて首都高の地下化を行うという、方式を提案

H24.9 首都高速の再生に関する有識者会議 提言書とりまとめ

⇒ 【将来像の方向性】老朽化する首都高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す検討の提案

H26.11 首都高大規模更新事業の事業許可(竹橋～江戸橋間を含む)

⇒ 竹橋～江戸橋間の更新計画が位置づけられる

H28.5 国家戦略特区の都市再生プロジェクトに日本橋川周辺の3地区が追加

H29.7 石井国交大臣、小池都知事「日本橋周辺の首都高速の地下化に向けて取り組む」旨発表

「東京都心における首都高速道路のあり方委員会」について

- 平成13年3月に扇千景国土交通大臣(当時)より
 - ・「日本橋は首都・東京の顔であり、国として取り組むべき課題である」
 - ・「首都高の高架に覆われた日本橋の景観を一新する」
- との発言を受け、翌4月に設立

平成13年4月 「東京都心における首都高速道路のあり方委員会」設立

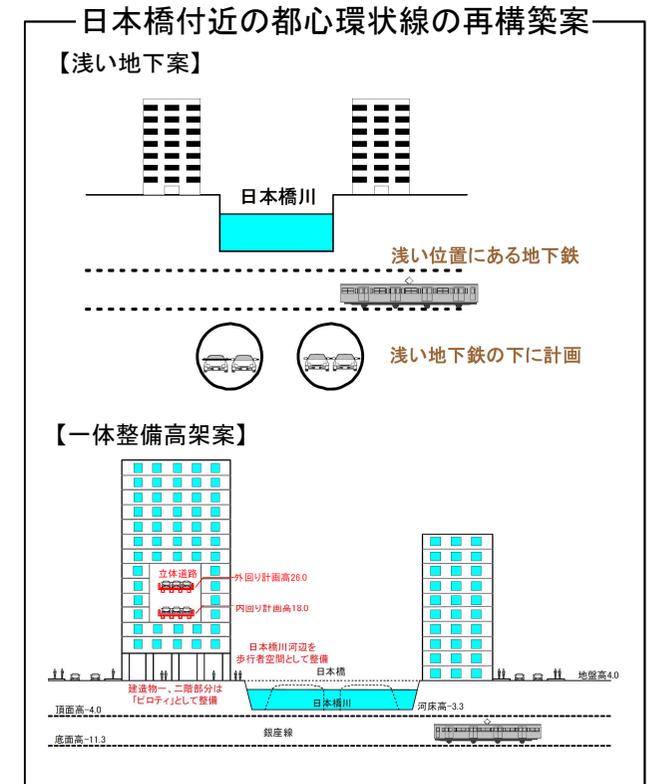
東京都心における首都高速道路の将来ビジョンとその実現のための諸方策を検討

- 〔委員〕
- ◎中村 英夫 (武蔵工業大学教授)
 - ・黒川 洸 (一般財団法人計量計画研究所理事長)
 - ・残間 里江子 (プロデューサー)
 - ・篠原 修 (東京大学教授)
 - ・森地 茂 (東京大学教授)
 - ・森野 美徳 (ジャーナリスト)
- ◎委員長
※所属・役職は当時のもの

平成14年4月 提言とりまとめ

日本橋地区における首都高の再構築について複数案の検討を実施

- ・ 一体整備案がより適切であると考えているが、他の案も含めより深く検討が進められることを望む
- ・ 一体整備案については、線状かつ大規模な開発となるため、官と民が協力して実施すべきものであり民間活力導入に向けた新たな制度についての検討が必要である



「日本橋川に空を取り戻す会」について

- 平成17年12月に小泉総理(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。これを受け、平成18年2月に設立

平成18年2月 日本橋川に空を取り戻す会(略称:日本橋みち会議)設立

日本橋川に空を取り戻すとともに、潤いと品格あふれる首都東京の再生に向けた検討を進めるにあたり、有識者の方々の御助言を賜る

委員

- ・伊藤 滋 (早稲田大学特命教授)
- ・奥田 碩 (社団法人日本経済団体連合会会長)
- ・中村 英夫 (武蔵工業大学学長)
- ・三浦 朱門 (日本芸術院院長)

日本橋地域から始まる新たな街づくりにむけて
(提言)

平成18年9月

日本橋川に空を取り戻す会

伊藤 滋
奥田 碩
中村 英夫
三浦 朱門

平成18年9月 提言書とりまとめ

日本橋プロジェクトの意義

- ① 効率優先の街づくりの数十年
- ② これからの街づくり～品格のある上級な街へ～
- ③ 地震災害に対する安全性の向上
- ④ 全国の街づくりの起点

⇒ 民間が先導して街づくりを行い、公共はこれを受けて整備を行うという、新方式を提案



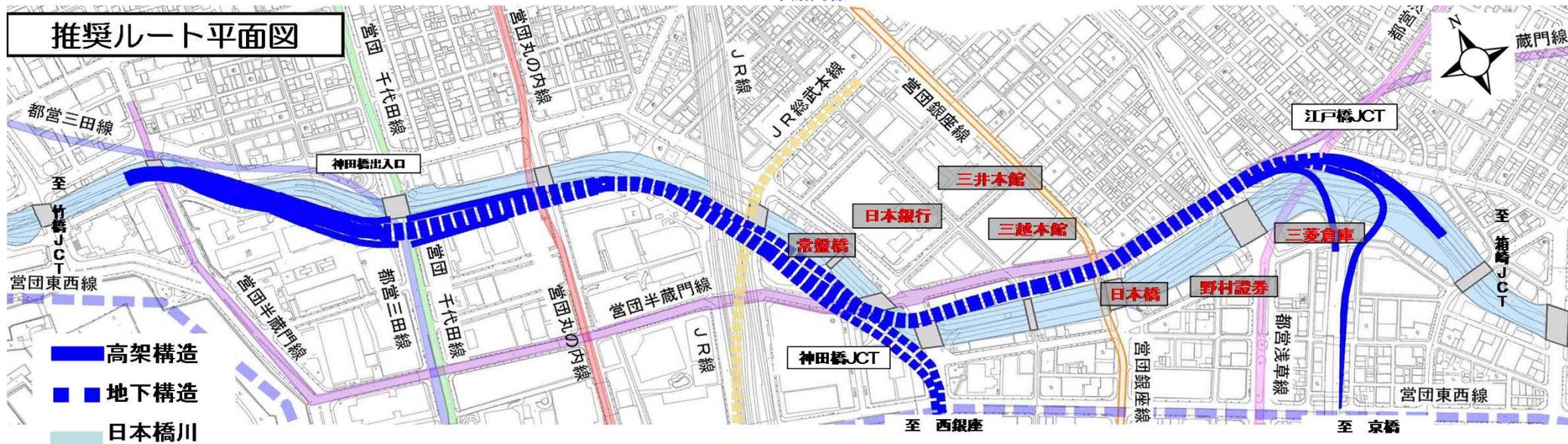
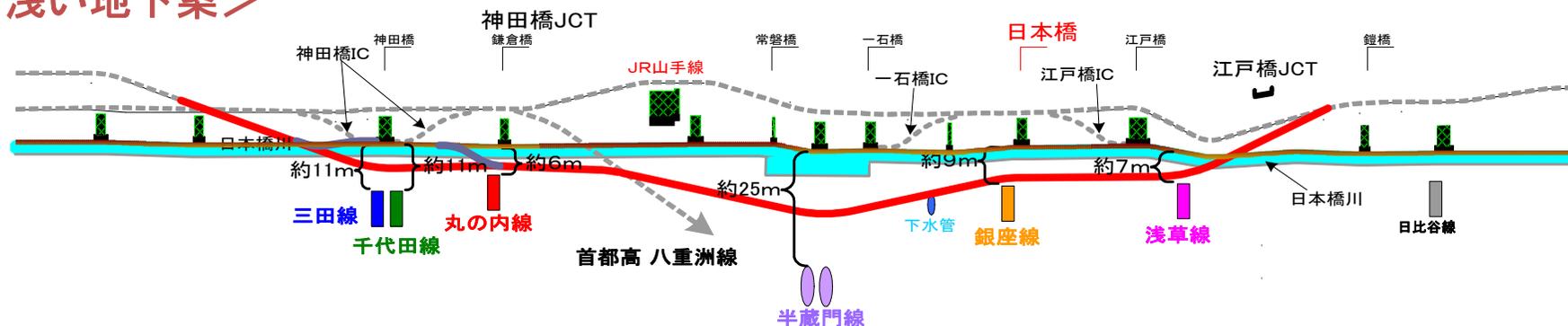
青空を取り戻した日本橋地域の将来図(提言書より)

「日本橋川に空を取り戻す会」 提言書(平成18年9月) 概要① (提言書より抜粋・加工)

＜首都高速道路の移設空間について＞

- ・縦断線形は、交通の安全性と円滑さを考慮し、移設空間として、浅い地下案を推奨する。
- ・平面線形は、周辺再開発事業や歴史的建造物、高速道路の接続等を考慮し、大手町地区では南側(右岸)を、日本橋地区では北側(左岸)を通る南－北ルートを推奨する

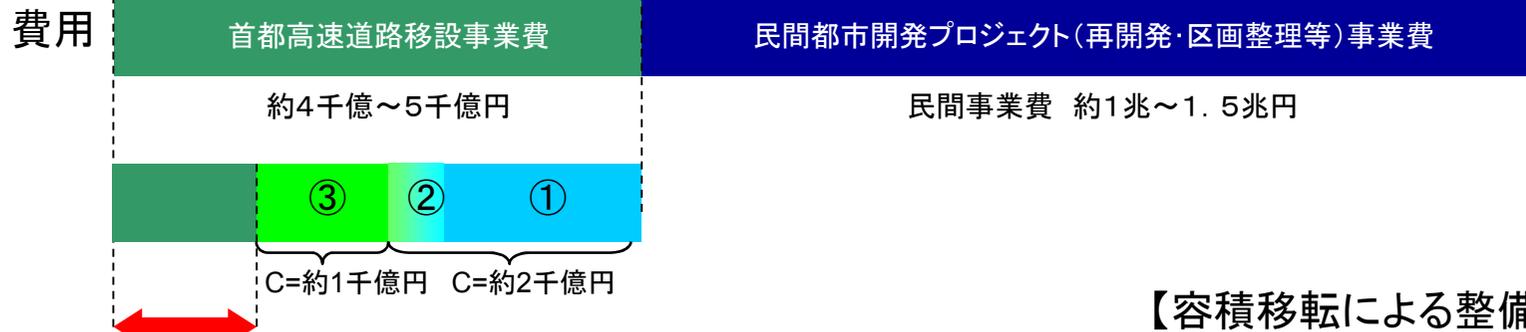
＜浅い地下案＞



「日本橋川に空を取り戻す会」 提言書(平成18年9月) 概要② (提言書より抜粋・加工)

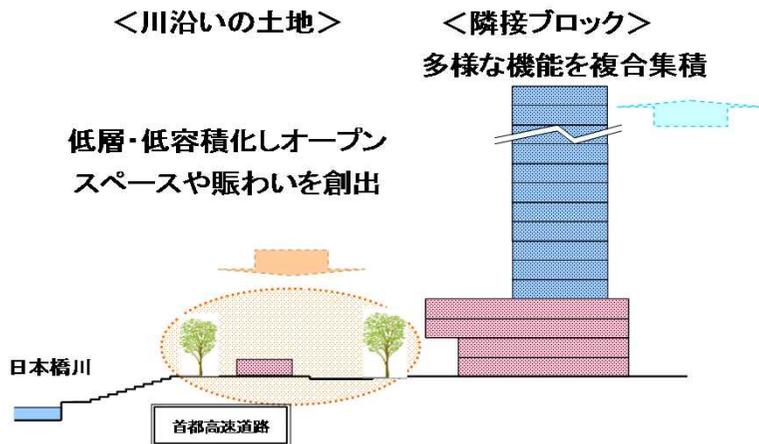
- ・首都高速道路の移設に要する費用約4千～5千億円については、
 - ①街の高質化に伴い、地域が受ける受益の一定割合を還元する。
 - ②設計及び施工段階での様々な工夫^(※)などにより、コスト縮減に努める。
 - ③いずれ必要と想定される首都高速道路の大規模再構築費も勘案する。
- ・以上により、地域全体の高質化のために追加で必要となる事業費は、約1千～2千億円と試算される。

(※)既存建造物の活用や親水護岸との一体整備等

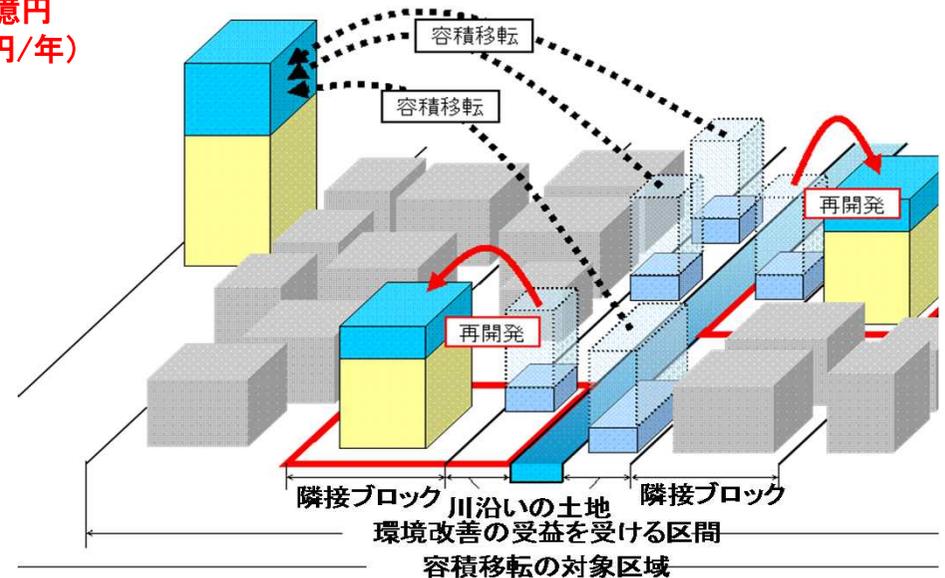


地域全体の高質化のために追加で必要となる事業費:約1千～2千億円
(10年プロジェクトと仮定すると、年間事業費は約100億円/年～200億円/年)

【整備の方針案】



【容積移転による整備イメージ】



「首都高速の再生に関する有識者会議」について

平成24年4月 「首都高速の再生に関する有識者会議」設立

東京オリンピックにあわせ緊急的に整備されてから、既に半世紀近くが経過し、老朽化が進みつつある首都高速について、再生の基本的な方針や進め方について検討

委員

- 石田 東生 (筑波大学大学院システム情報工学研究科教授)
 - ・岸井 隆幸 (日本大学理工学部教授)
 - ・竹内 健蔵 (東京女子大学現代教養学部教授)
 - ・菅家 功 (日本労働組合総連合会副事務局長)
 - ・高野 秀夫 (東京商工会議所常任理事)
 - ・根本 勝則 (日本経済団体連合会産業政策本部長)
 - ・猪瀬 直樹 (作家)
 - 岩見 隆夫 (政治評論家)
 - ・木村 眞 (国際ロータリー第2750地区環境保全委員長)
 - ・コシノ ジュンコ (ファッションデザイナー) ◎座長
 - ◎三宅 久之 (政治評論家) ◎副座長
- ※所属・役職は当時のもの

平成24年9月 提言書とりまとめ



<提言のポイント>

- 老朽化した首都高速都心環状線は、高架橋を撤去し、地下化などを含めた再生を目指す
- 首都・東京の道路ネットワーク、首都直下型地震への対応という観点から、国家プロジェクトとして再生を行う
- 民間の活力を生かし、単なる高速道路の整備に終わらない、世界都市・東京を発信する

「首都高速の再生に関する有識者会議 提言書」(平成24年9月) 概要①

＜再生の基本方針＞

人と環境に優しく、安全で魅力ある「世界都市・東京」の創造に世代を超えて貢献していくためにも、民間の活力を取り入れ、単なる老朽化した首都高速の更新にとどまらない「世界都市・東京」にふさわしい再生が必要

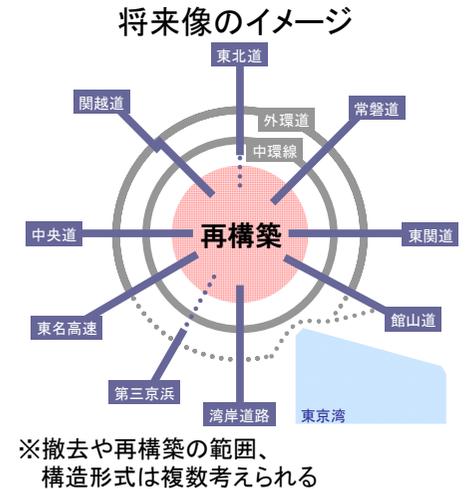
＜再生の将来像＞

【将来像の方向性】

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

【計画の具体化に向けた留意点】

- ① 撤去や再構築の範囲などには、様々なバリエーションが考えられ、首都・東京の生活や経済に大きな影響を与えることが想定されることから、計画の具体化にあたっては、環境や渋滞への影響も含めて詳細な分析・検討を実施すべき
- ② 再構築にあたっては、都心部の土地利用の高度化が進んでいることや、首都直下型地震への対応を考慮して、用地買収のいらぬ大深度地下の活用についても検討すべき



＜再生の今後の進め方＞

- ① 国は主導して、地方公共団体や首都高速会社と連携し、国家プロジェクトとして、計画の具体化に取り組むべき
- ② 再生については、環状道路ネットワークの形成に併せて行われることになるが、これを待つことなく、直ちに再生計画の具体化に取り組むべき
- ③ 計画の具体化にあたっては、住民、道路利用者など幅広い主体と情報を共有し、理解を深めながら進めるべき
また、都市再生プロジェクトとの連携については、民間のアイデアも積極的に取り入れるべき
- ④ 必要な事業費の負担については、計画の具体像に応じて、決定すべきであるが、厳しい財政状況の中では、税金に極力頼らず、料金収入を中心とした対応を検討するべき
- ⑤ 比較的条件が整っている築地川区間などをモデルケースとして、再生のあり方、費用などについて直ちに検討を進めるべき

「首都高速の再生に関する有識者会議 提言書」(平成24年9月) 概要②

【比較評価の進め方】

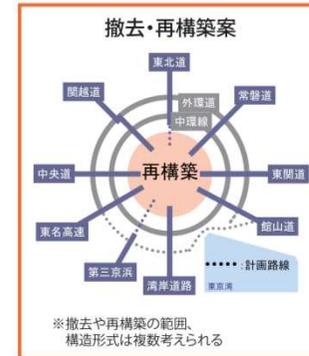
将来像として、

○都心環状線の高架橋を撤去するとともに代替路線を再構築する案を設定し、参考として、

○都心環状線の高架橋を撤去し代替路線を再構築しない案

○現状のままで更新する案

と比較



【評価のとりまとめ】

評価の視点	撤去・再構築案	(参考) 単純撤去案	(参考) 単純更新案
1) 交通面での効果や影響	<ul style="list-style-type: none"> 再構築の案にもよるが、現状より円滑な交通が確保される可能性大。ただし、IC減少の場合は、アクセス機能が低下 	<ul style="list-style-type: none"> 都心部の一般道への負荷への対応が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 現状より円滑な交通が確保される可能性あり
2) 都市環境面での効果や影響	<ul style="list-style-type: none"> 改善効果が期待されるが、IC部等での環境改変への対応が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 改善効果が期待されるが、一般道の交通量調整の取組が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 現状からの改善なし
3) 直下型地震を含めた地震への対応	<ul style="list-style-type: none"> 放射道路との接続を確保すればネットワーク機能は現状と同等 地下化した場合は、単純更新案より耐力が高まる 	<ul style="list-style-type: none"> ネットワーク機能は現状より悪化 	<ul style="list-style-type: none"> ネットワーク機能は現状と同じ
4) 事業性(コストを中心に)	<ul style="list-style-type: none"> 撤去費+再構築費 	<ul style="list-style-type: none"> 撤去費 	<ul style="list-style-type: none"> 更新費
5) 都市再生プロジェクトとの連携	<ul style="list-style-type: none"> 連携の可能性あり 	<ul style="list-style-type: none"> 一部、連携の可能性あり 	<ul style="list-style-type: none"> 連携の可能性は小さい

首都高速道路の更新計画(平成26年11月事業許可)

区分	路線	対象箇所	延長	供用年度	事業費(税込) (用地費含む)	事業年度
大規模更新	1号羽田線	東品川栈橋・ 鮫洲埋立部	1.7km	S38	912億円	H26～38
		高速大師橋	0.3km	S43	244億円	H27～35
	3号渋谷線	池尻～三軒茶屋	1.5km	S46	648億円	H27～39
	都心環状線	竹橋～江戸橋 (日本橋区間)	2.9km	S39	1,412億円	H27～40
		銀座～新富町 (築地川区間)	1.2km	S37	559億円	H27～40
	小計	8km	—	3,775億円		
大規模修繕	3号渋谷線、4号新宿線 他		55km	—	2,487億円	H26～36
合計			63km	—	6,262億円	



都心環状線(竹橋～江戸橋)の概要



- 桁下が日本橋川であり、維持管理に船が必要となるため制約が多い (特に緊急時の応急対応が困難)
- 鋼桁の接続部(切欠き部)を中心に、構造物全体に疲労き裂が発生 また、コンクリート床版に亀甲状のひび割れが発生

【構造概要】

供用年:昭和39年(1964年)

【供用後約50年】

※日本橋上空は昭和38年(1963年)に供用

構造形式:上部工 鋼桁
下部工 RC杭+鋼橋脚

延長:約2,900m

幅員構成:3.25m×4車線

【鋼桁の接続部(切欠き部)】



【支承部の疲労き裂】



【コンクリート床版の亀甲状ひび割れ】



【桁下の状況】



き裂の進展を抑制するため応急補修を実施済

日本橋川

国家戦略特区の動き



「日本橋周辺の首都高速の地下化に向けて取り組む」旨発表

○ 平成29年7月21日に石井国土交通大臣、小池東京都知事により「日本橋周辺のまちづくりと連携し、首都高速道路の地下化に向けて取り組む」旨、発表

日本橋周辺のまちづくりと連携し、 首都高速道路の地下化に向けて取り組みます。

首都高速道路（以下、「首都高」という）は、我が国の経済活動を支える重要な基盤施設として高度経済成長期以来これまで大きな役割を担ってきましたが、建設から長い年月が経ち老朽化が進んでいます。一方、整備に急を要したことから、日本橋周辺では首都高が川の上空を通過しており、周辺景観に与える影響について様々な議論がされてきました。

このような状況の中、平成26年にこの区間も含めた首都高の大規模更新計画が策定されるとともに、平成28年には日本橋周辺で検討が進むまちづくりの取り組みが、国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加されました。

この機会を捉え、民間の発意によるまちづくりの展開と連携して首都高を地下化することにより、国際金融都市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、沿道環境の改善など様々な効果が期待されます。

また、中央区から、国・都に対し、首都高の地下化への申し入れがされるなど、地元の機運も高まっています。

これらのことから、国、東京都、首都高速道路（株）は共同で、日本橋周辺のまちづくりと連携して首都高の地下化に向けて取り組んでいくこととし、今後、関係者で計画案（線形や構造、対象区間など）について検討していきます。

問い合わせ先：国土交通省 代表 TEL 03-5253-8111
道路局企画課道路経済調査室 室長 沓掛（内線：37611）
（企画課直通） TEL 03-5253-8487、FAX 03-5253-1618
高速道路課 課長補佐 久保（内線：38304）
（高速道路課直通） TEL 03-5253-8500、FAX 03-5253-1619
首都高速道路株式会社 計画・環境部 都市環境創造課
TEL 03-3539-9390

日本橋周辺

