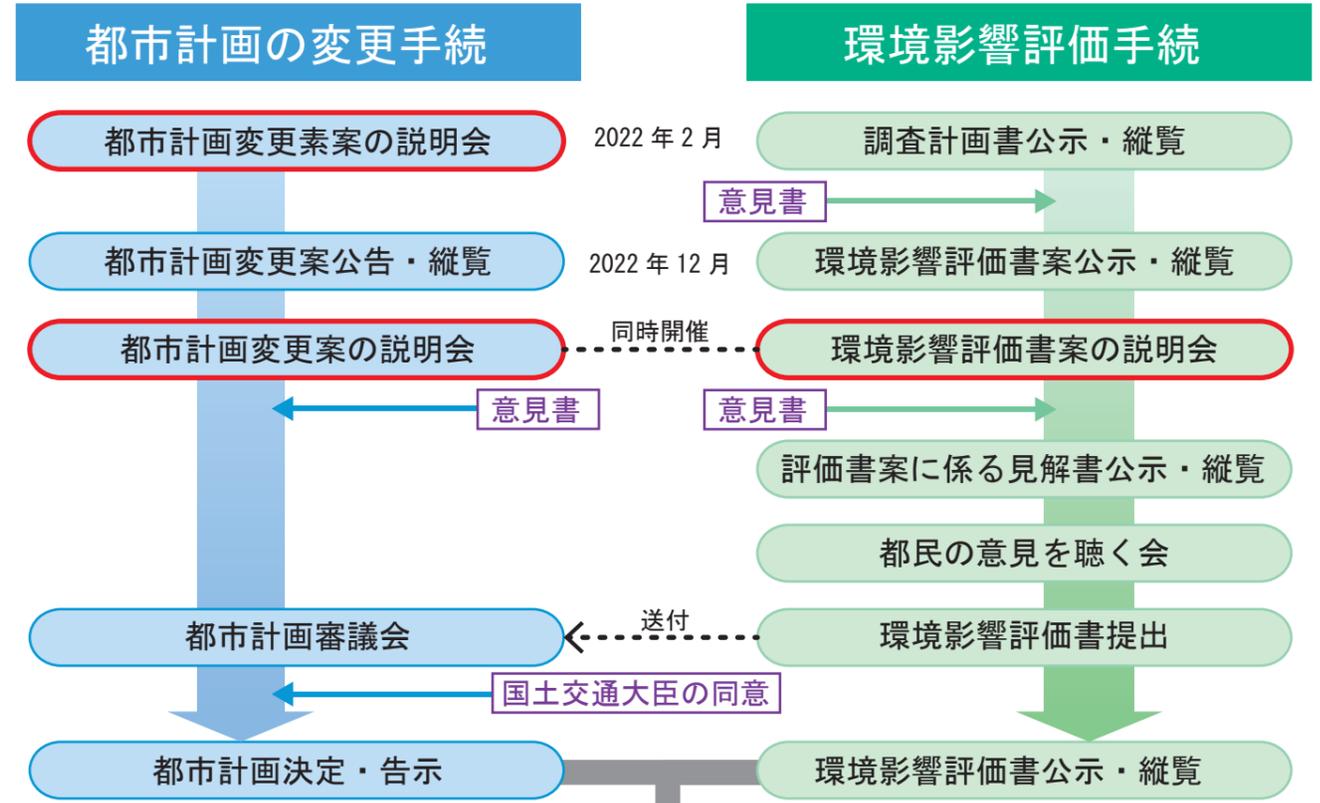


# 東京都市計画道路 都市高速道路第1号線等の 変更案 及び 環境影響評価書案のあらまし

- 首都高速都心環状線 新京橋連結路（地下）の新設 -



## 事業の流れ



説明会を開催します。

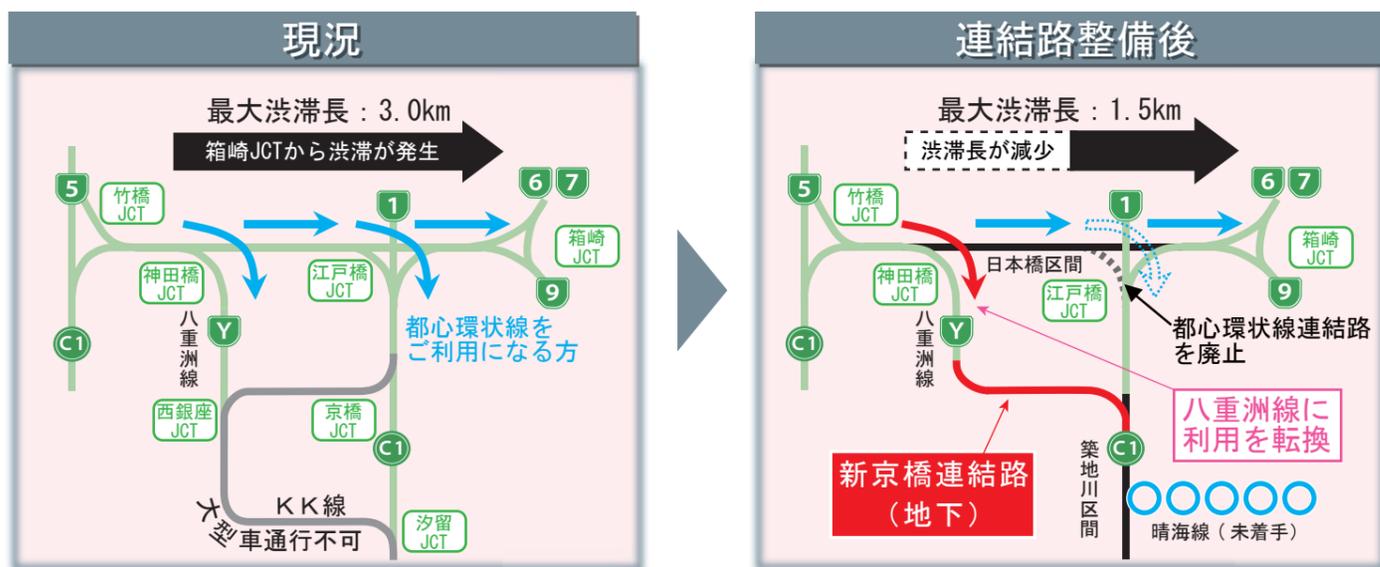
お問合せ先	(都市計画に関すること)	東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課 〒163-8001 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号 都庁第二本庁舎11階南側	TEL: 03-5388-3294
	(事業に関すること)	東京都 建設局 道路建設部 計画課 〒163-8001 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号 都庁第二本庁舎7階北側	TEL: 03-5320-5359
		首都高速道路株式会社 計画・環境部 都市環境創造課 〒100-8930 東京都千代田区霞が関一丁目4番1号	TEL: 03-3539-9390



# 新京橋連結路（地下）の計画策定の経緯

首都高速道路日本橋区間は、構造物の損傷が激しく、更新が必要なため、周辺のまちづくりと連携して地下化することにより、日本橋川周辺の景観や環境の改善を図ることとしました。地下化に当たっては、交通が集中する江戸橋 JCT 周辺の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、都心環状線を利用する車を八重洲線に転換させることとしました。

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、国と「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」を設置し、KK線の構造強化を含めて大型車の交通機能確保策を検討しました。その結果、老朽化した擁壁の取替えなど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、一般道も含めて更なる交通の円滑化が期待されることなどから、新たな都心環状ルートとなる新京橋連結路（地下）を整備することとしました。



2014年 11月	首都高速道路の更新計画 事業許可
2017年 7月	「日本橋周辺の首都高速道路の地下化に向けて取り組む」旨を発表（国土交通大臣、東京都知事）
2018年 7月	「首都高日本橋地下化検討会」とりまとめ
2020年 11月	首都高速道路日本橋区間地下化事業 工事着手
2021年 3月	「東京高速道路（KK線）再生方針」策定
7月	「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」とりまとめ

## 東京高速道路（KK線）の再生・活用

東京高速道路（KK線）は、通過交通が新京橋連結路（地下）に転換し、自動車専用の道路としての役割が大きく低下します。このため、東京都は、有識者等から成る検討会を設置し、「KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生させるべき」との提言を受け、「東京高速道路（KK線）再生方針」を策定しました。

再生方針を踏まえ、今後、歩行者系機能を有する空間として新たに都市計画を決定します。

### 再生方針における将来イメージ



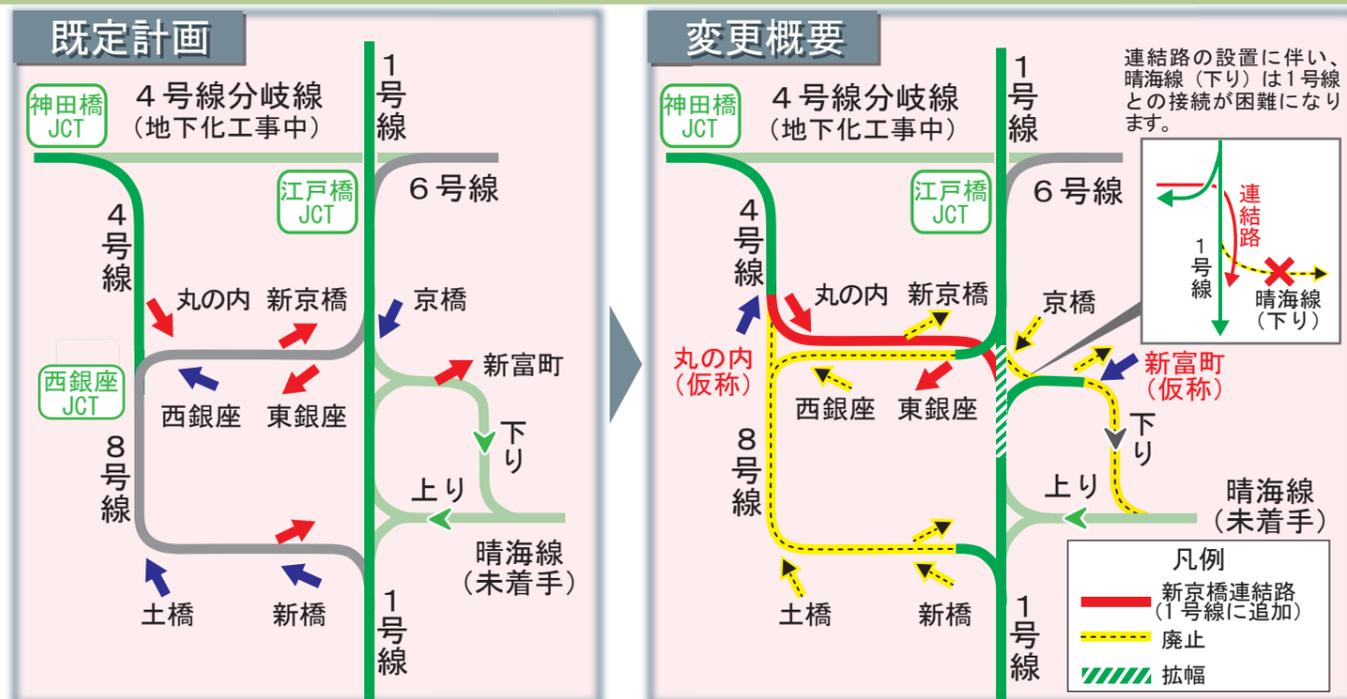
## 都市高速道路の変更概要

路線名	変更事項	
第1号線	連結路の設置	延長約 1,120m(中央区新富二丁目～八重洲二丁目) 地下式、2車線、一部区域で立体的な範囲を設定
	一部区域の変更	中央区銀座一・二・三丁目、築地一丁目、新富一・二丁目(築地川区間)等
	出入口の設置	新富町入口(仮称) <sup>注1</sup> 、東銀座出口(第8号線から編入)
	入口の廃止	京橋入口
第4号線	換気所・管理施設の設置	鍛冶橋換気所 <sup>注2</sup> 、管理施設(中央区新富一丁目)
	終点位置・延長の変更	中央区八重洲二丁目付近→八重洲二丁目、約 21,380m→約 20,150m
	一部区域の変更	中央区八重洲二丁目、千代田区丸の内一丁目(丸の内出口改修に伴い)
	一部車線の数の変更	神田橋 JCT 以南を4車線から2車線(連結路)に変更
第8号線	入口の設置	丸の内入口(仮称)
	廃止 <sup>注3</sup>	
晴海線	終点位置・延長の変更	中央区築地一丁目→築地一丁目、約 5,130m→約 4,550m(下り線の一部廃止)
	出口の廃止	新富町出口

注1：新富町入口の設置とあわせ、補助線第153号線（補153）について、立体交差計画（入船橋交差点付近）の廃止等の変更を行います。

注2：鍛冶橋換気所については、第4号線から削除し、第1号線に追加します。

注3：首都高速道路の区間については、第1号線に編入します。

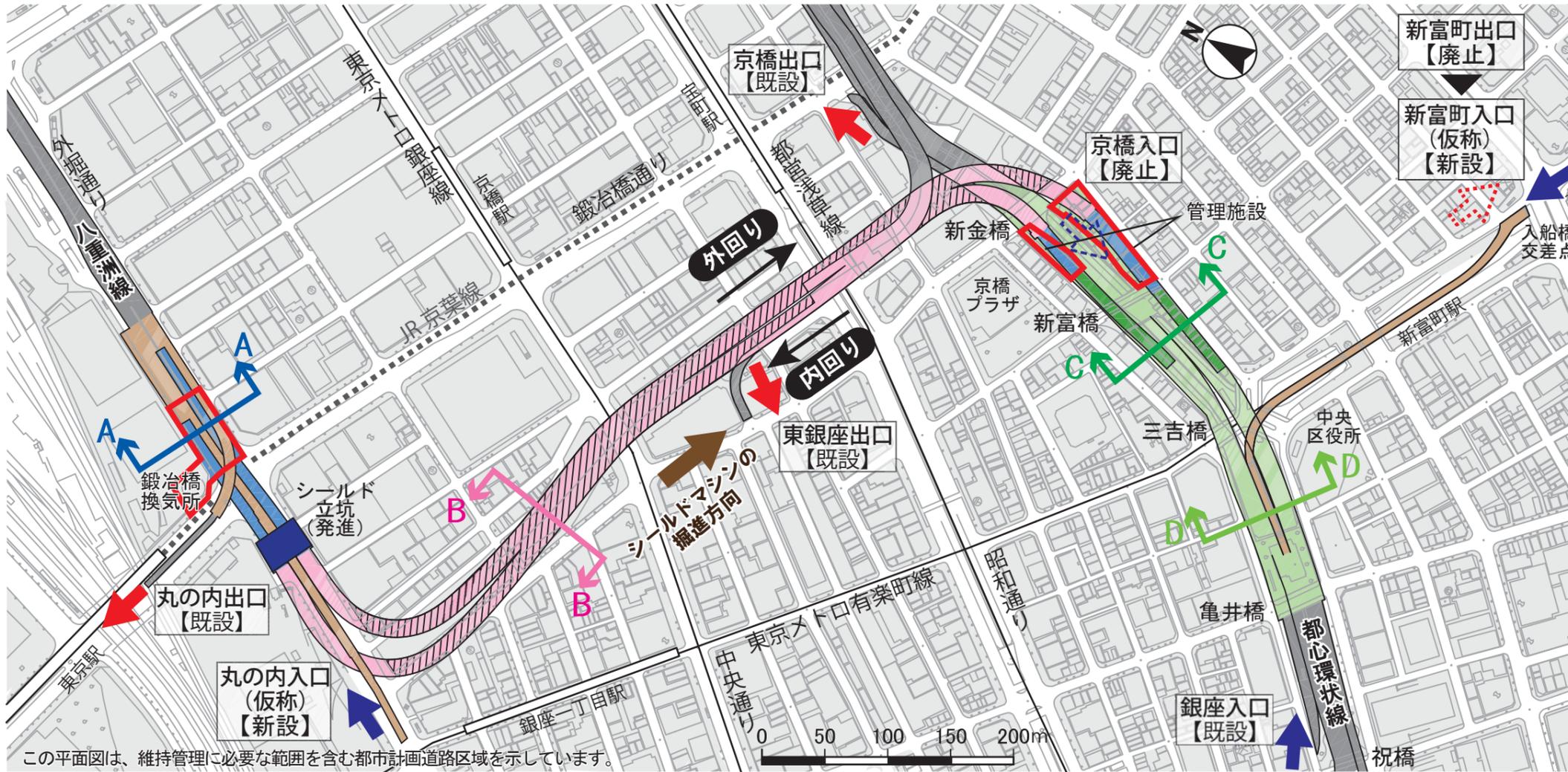


← 出口 → 入口 追加、変更又は廃止する出入口を記載

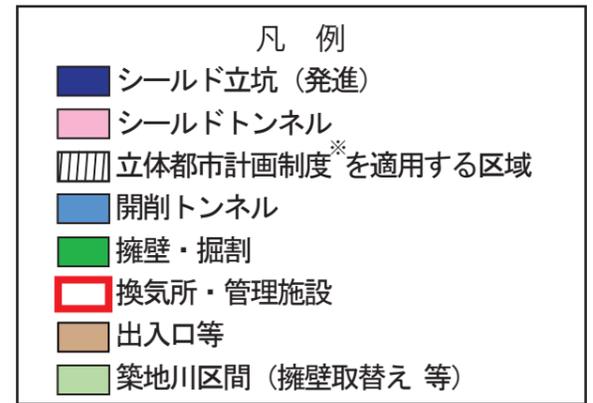
# 新京橋連結路（地下）の整備計画（案）

平面図に用いている地図は、国土院院長の承認（平24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（3都市基交第417号）して作成したものです。無断複製を禁じます。（承認番号）3都市基街都第140号、令和3年7月21日

## 平面模式図

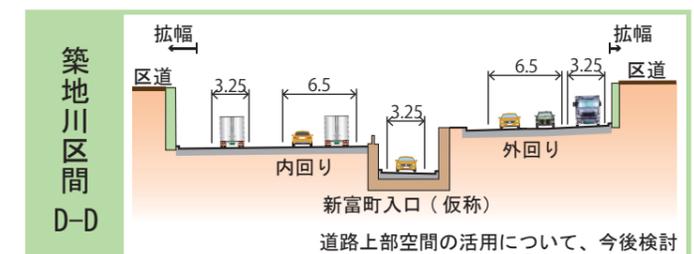
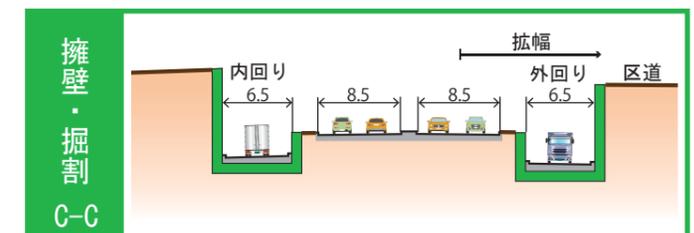
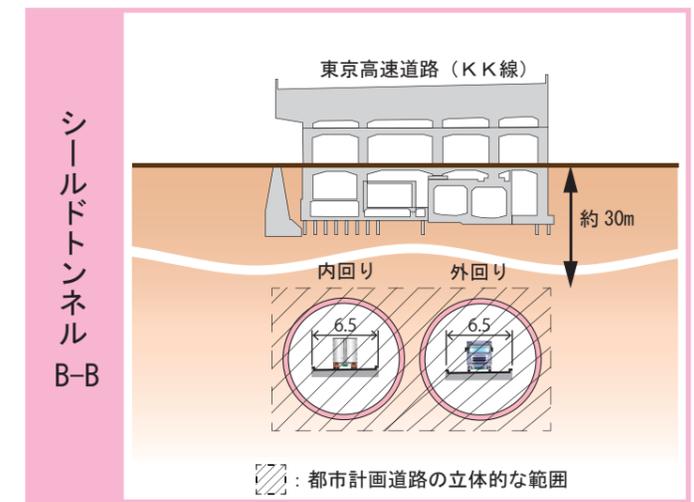
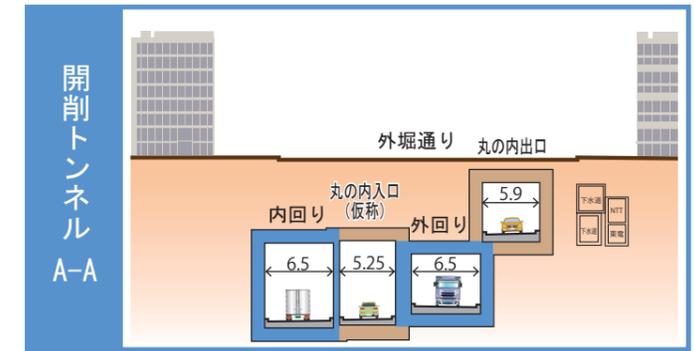


この平面図は、維持管理に必要な範囲を含む都市計画道路区域を示しています。

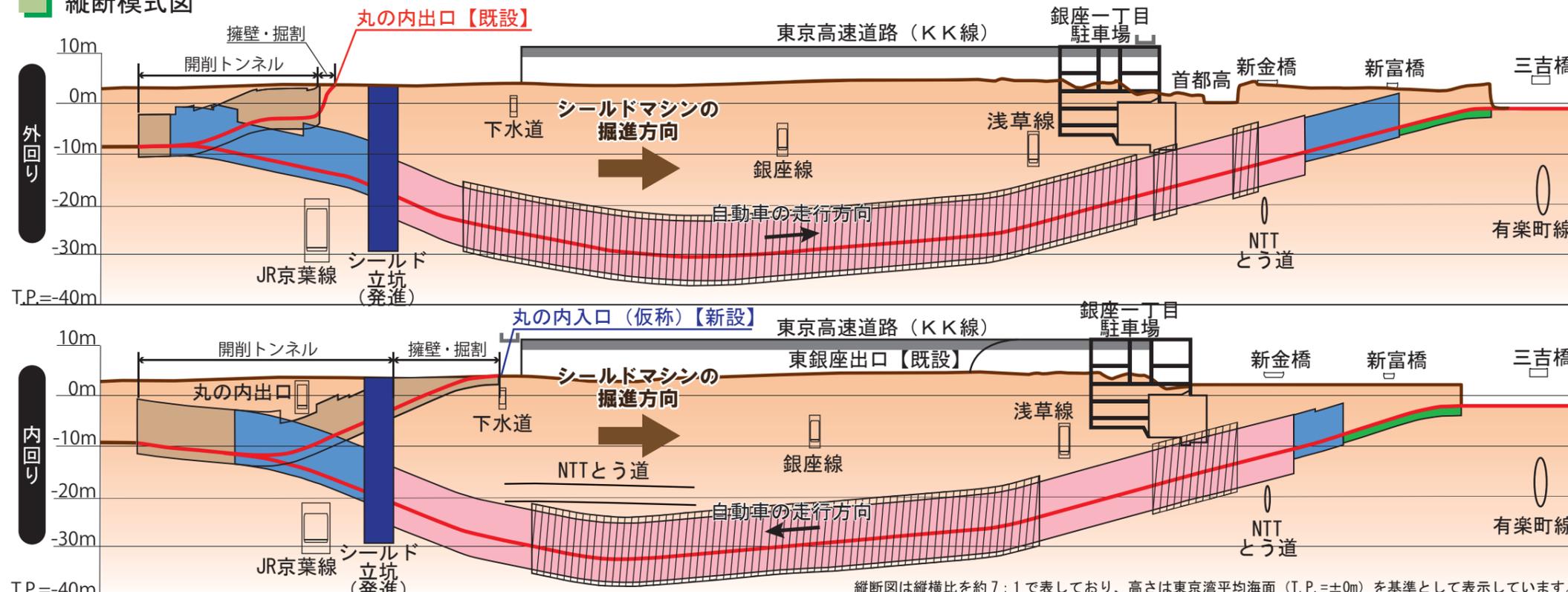


※ 道路を整備する立体的な範囲を都市計画に明確にすることにより、建築の自由度を高め、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るものです。

## 横断模式図



## 縦断模式図



縦断図は縦横比を約7:1で表しており、高さは東京湾平均海面（T.P.=±0m）を基準として表示しています。

# 築地川区間の大規模更新

築地川区間では、老朽化した擁壁の取替えなどを行う大規模更新を予定しており、急カーブの解消や道路上部空間の活用など、周辺のまちづくりと連携した更新計画を検討しています。また、晴海線との接続を見据え、その接続形態や分合流部の付加車線の設置について検討しています。

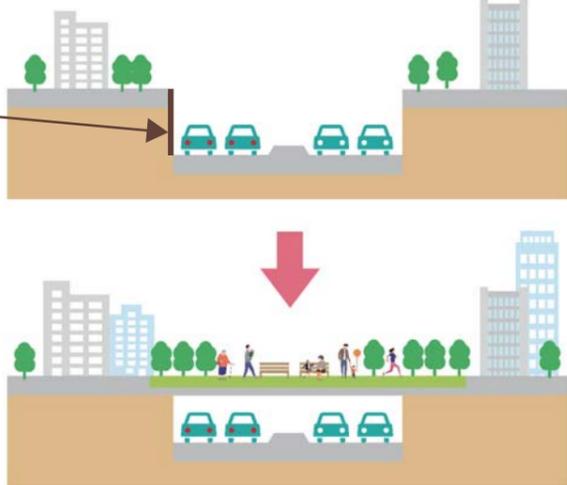
築地川区間のうち、新金橋～亀井橋間については、新京橋連絡路（地下）の整備や新富町出口の入口化と同時に擁壁を更新し、あわせて、跨道橋の架替えにより、線形改良や車道内橋脚の撤去を行い、走行安全性の向上を図ります。



擁壁のコンクリート剥離・鉄筋腐食



車道内橋脚（新富橋）



上部空間の活用イメージ

# 晴海線の延伸計画

晴海線は、都心と臨海部との連携を強化するとともに、臨海部の交通分散や利便性向上に寄与する路線として1993年に都市計画決定され、これまでに晴海～東雲 JCT 間が開通しています。未着手となっている築地～晴海間については、新京橋連絡路（地下）と連続したネットワークを形成することで、首都高速道路の中でも特に交通が集中する江戸橋・箱崎 JCT などの渋滞ポイントを避けて、都心と湾岸線の相互アクセスを可能にするなど、高い整備効果が見込まれます。



## 江戸橋・箱崎 JCT 付近の交通状況

**首都高の渋滞発生時間ランキング**  
 上り：ワースト2位  
 下り：ワースト3位  
 2018年度平日

**首都高の事故件数ランキング**  
 下り：ワースト1位  
 2018年度

**晴海線延伸の効果**  
 江戸橋・箱崎 JCT を避けて都心と湾岸線の相互アクセスが可能

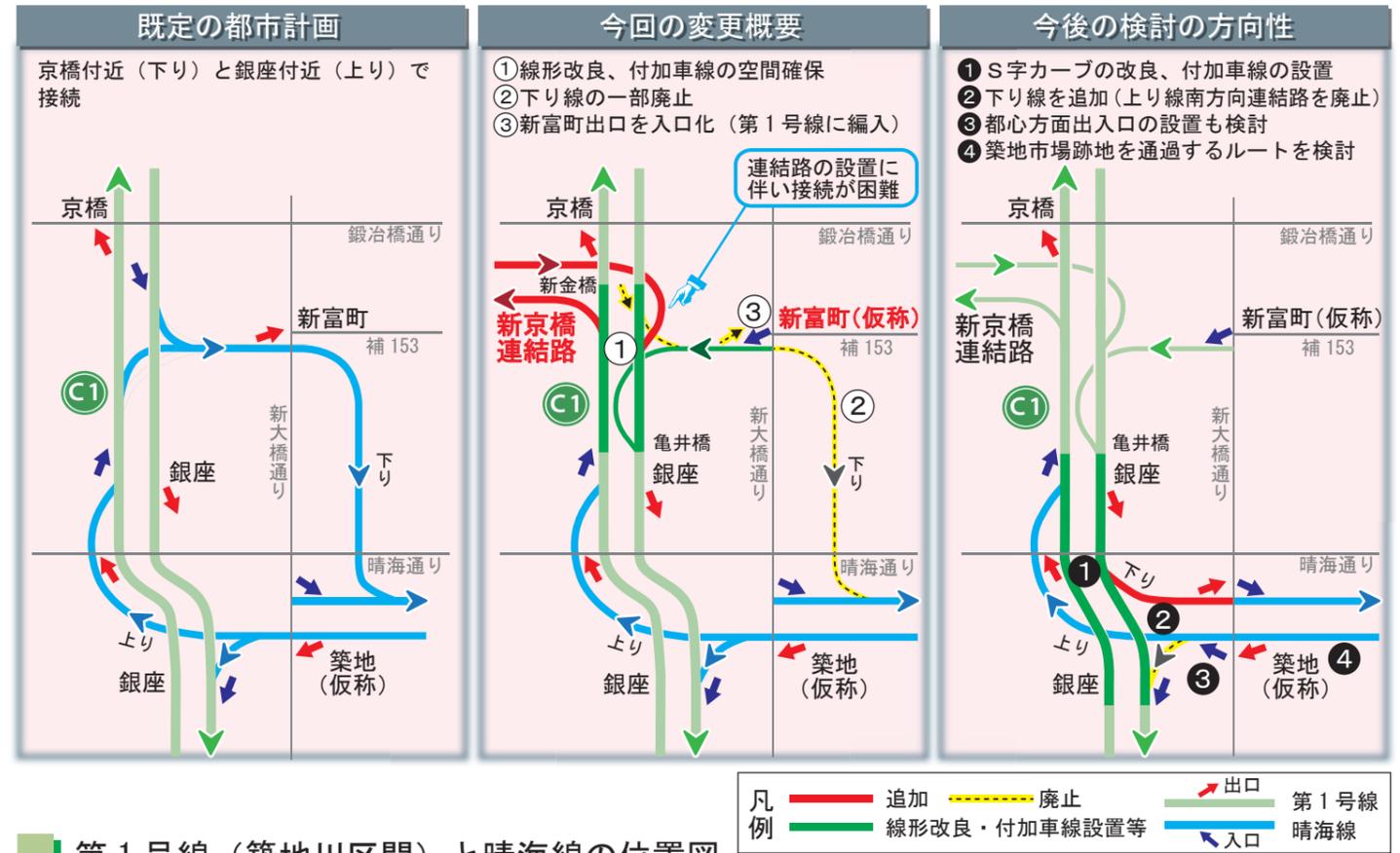
- 凡例
- 主要渋滞箇所
  - 大規模更新区間
  - 晴海線延伸部（未着手）

# 築地川区間と晴海線の計画見直しの方向性

新京橋連絡路（地下）の設置に伴い、晴海線は第1号線（築地川区間）と京橋付近での接続が困難になるとともに、京橋入口の廃止に伴い新富町出口を入口化するため、今回の変更では、晴海線のうち自動車専用道路として機能しなくなる下り線の一部を廃止します。

今後、周辺のまちづくりと連携し、築地川区間と晴海線の都市計画を見直します。その検討の方向性としては、S字カーブを改良する銀座付近に接続位置を集約し、築地川区間の北側のみとの行き来が可能な接続形態とします。あわせて、築地川区間の分合流部において付加車線を設置します。

## 第1号線（築地川区間）と晴海線の接続形態



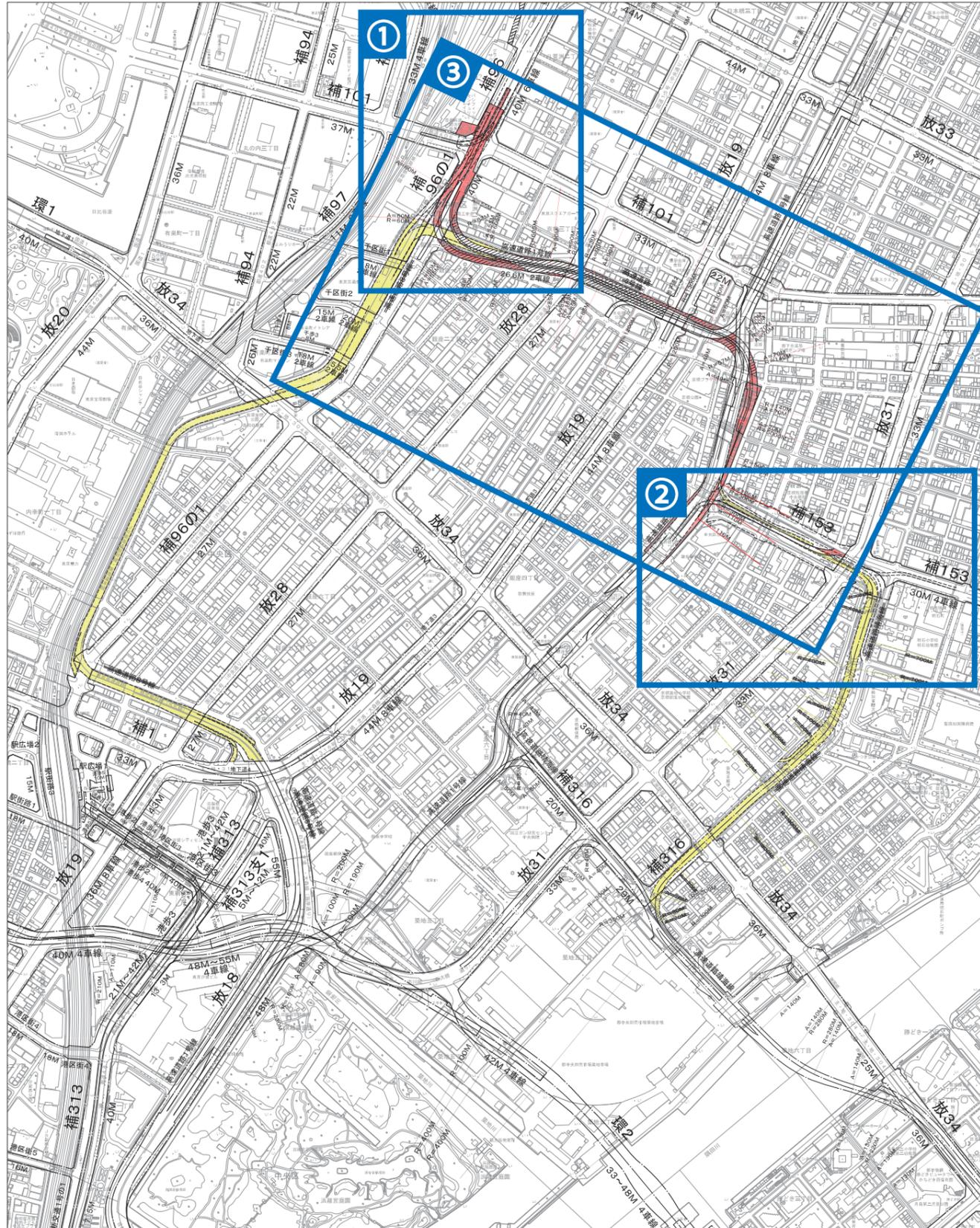
## 第1号線（築地川区間）と晴海線の位置図



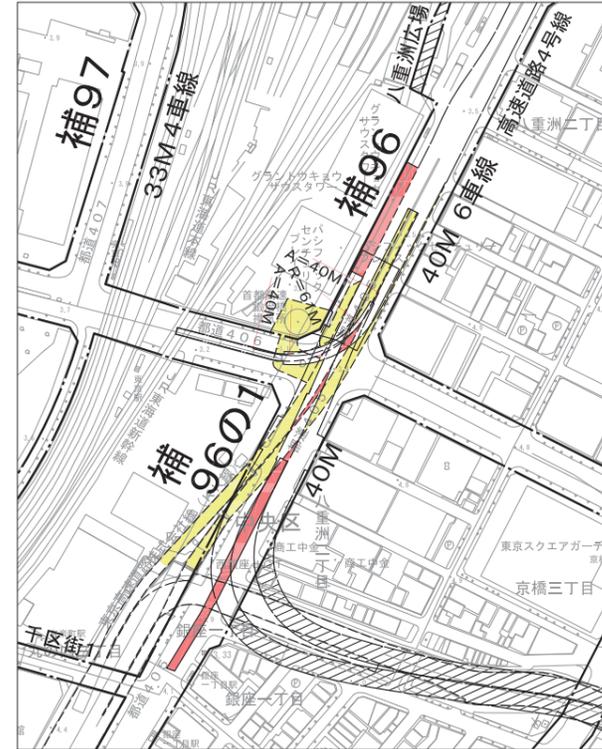
# 都市計画変更案の計画概要図

平面図に用いている地図は、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=1:2,500）を使用（3 都市基字第 417 号）して作成したものです。無断複製を禁じます。（承認番号）3 都市基街都第 140 号、令和 3 年 7 月 21 日

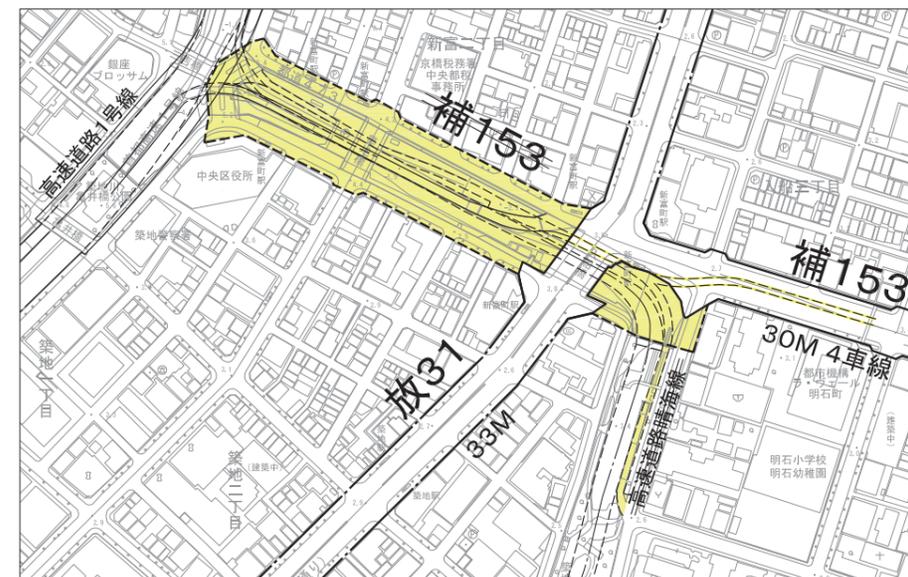
## 都市高速道路第 1 号線、第 8 号線（廃止）及び晴海線



## 都市高速道路第 4 号線 (①の範囲)

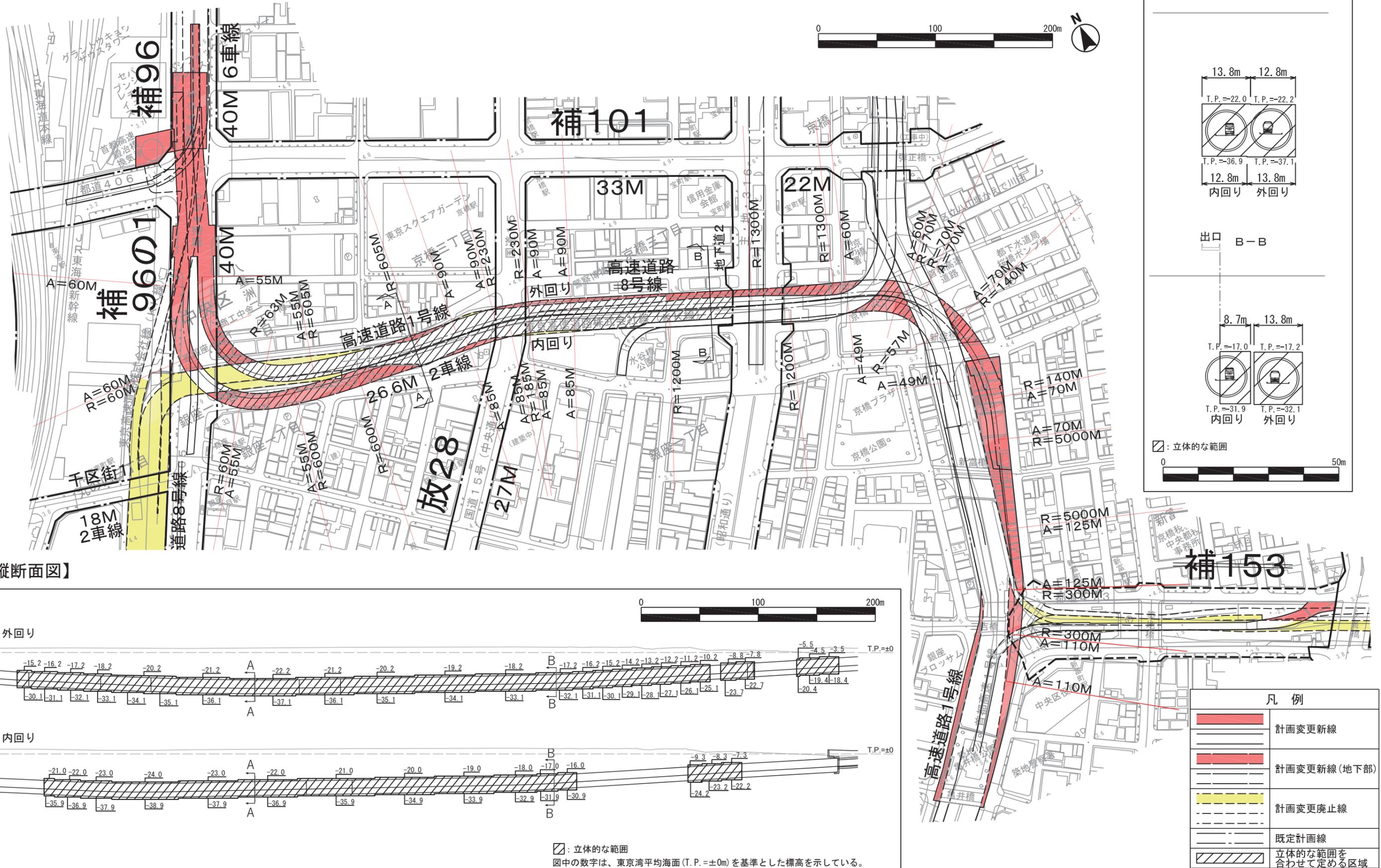


## 幹線街路補助線街路第153号線 (②の範囲)

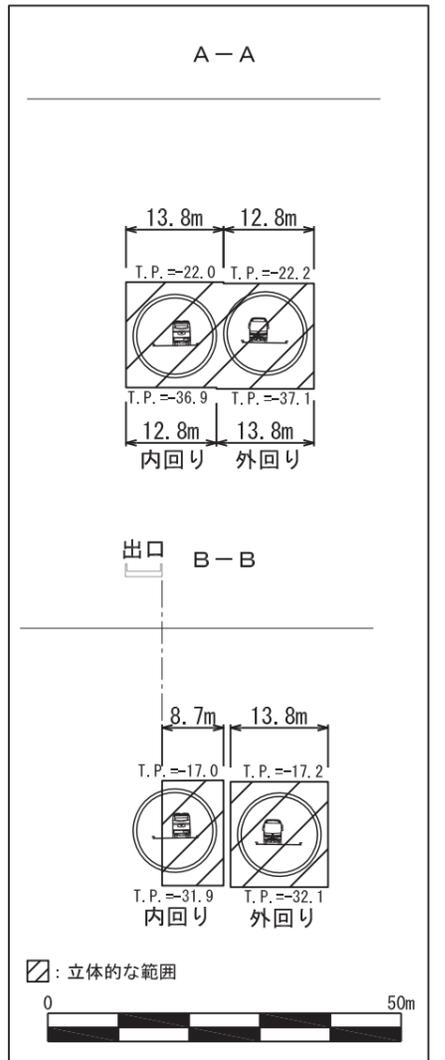


凡 例			
	計画変更新線		計画変更廃止線
	計画変更新線(地下部)		既定計画線
			立体的な範囲を合わせて定める区域

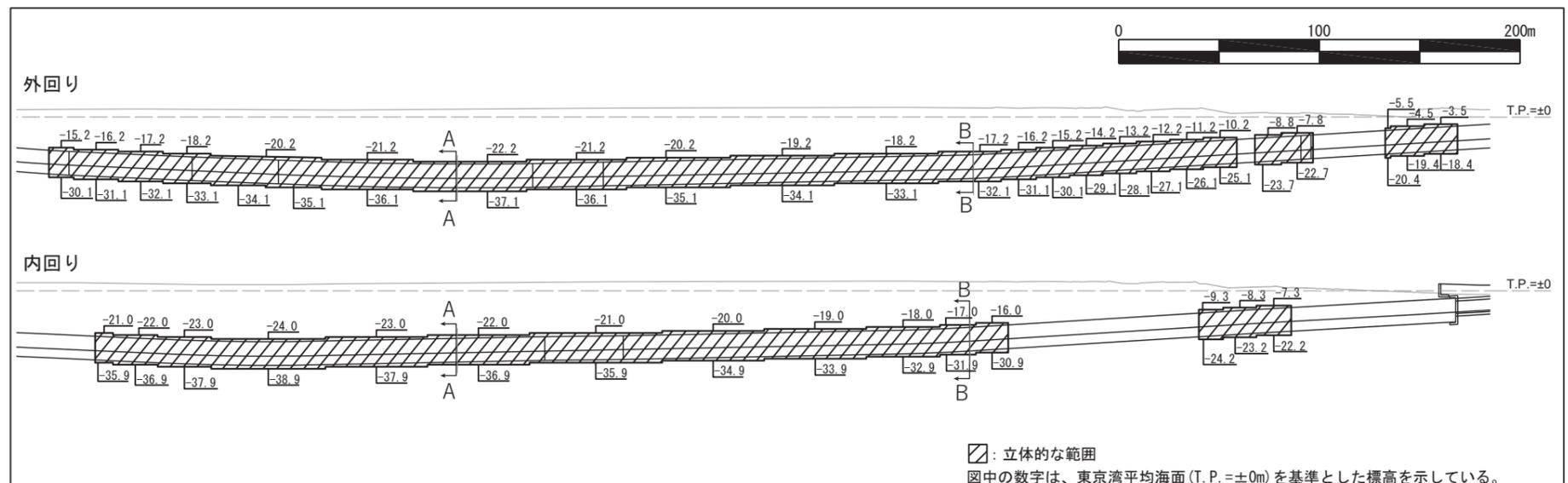
## 都市高速道路第 1 号線等 拡大図 (③の範囲)



【横断面図】

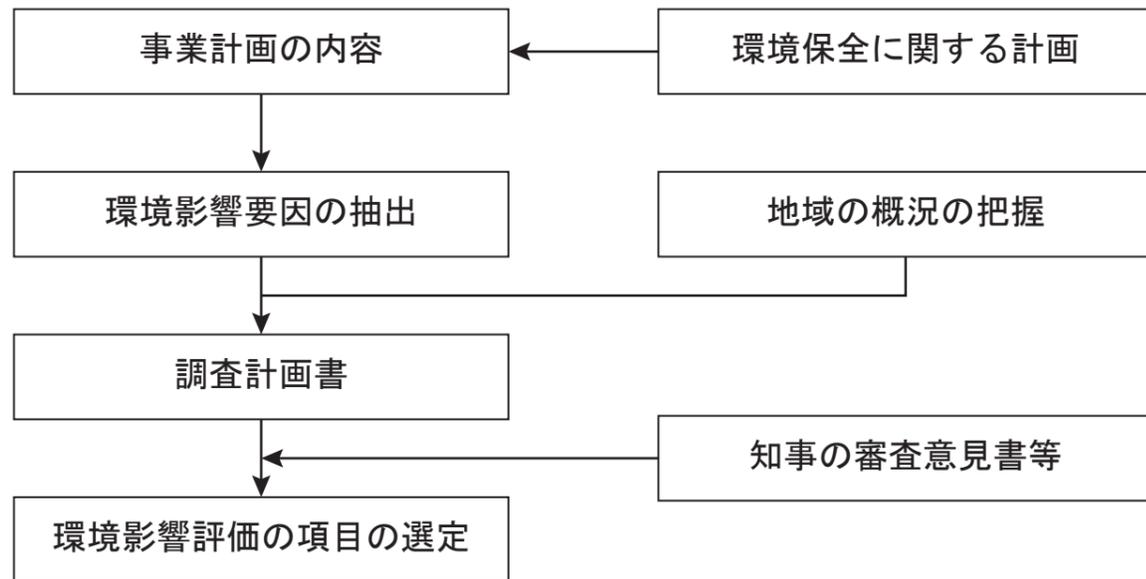


【縦断面図】



凡例	
	計画変更新線
	計画変更新線 (地下部)
	計画変更廃止線
	既定計画線
	立体的な範囲を合わせて定める区域

環境影響評価を行う項目は、下図に示す手順に従い、対象事業の事業計画の内容から環境影響要因を抽出し、地域の概況から把握した環境の地域特性との関係を検討し、調査計画書に示した上で、さらに、調査計画書に対する知事の審査意見書等を勘案して選定しました。



<選定した環境影響評価の項目（8項目）>

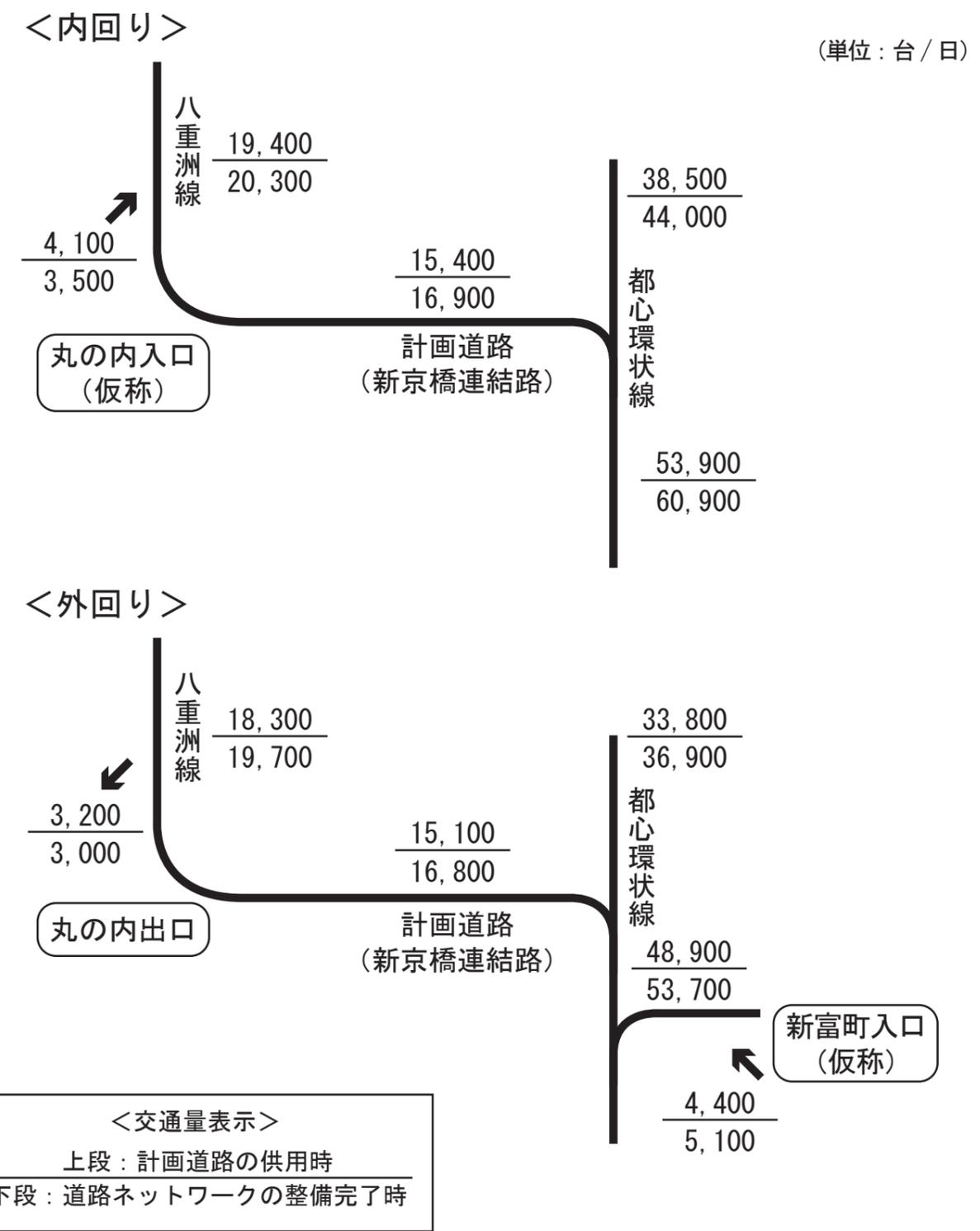
環境影響評価の項目		大気汚染	悪臭	騒音・振動	水質汚濁	土壌汚染	地盤	地形・地質	水循環	生物・生態系	日影	電波障害	風環境	景観	史跡・文化財	自然との触れ合い活動の場	廃棄物	温室効果ガス
工事の施行中	施設の建設						○		○						○	○	○	
	建設機械の稼働	○		○														
	工事用車両の走行	○		○														
工事の完了後	施設の存在						○		○					○		○		
	自動車の走行	○		○														
	換気所の存在及び供用	○		○										○				

工事期間

工事期間は工事着手から約12年間、供用開始は令和17年度を予定しています。

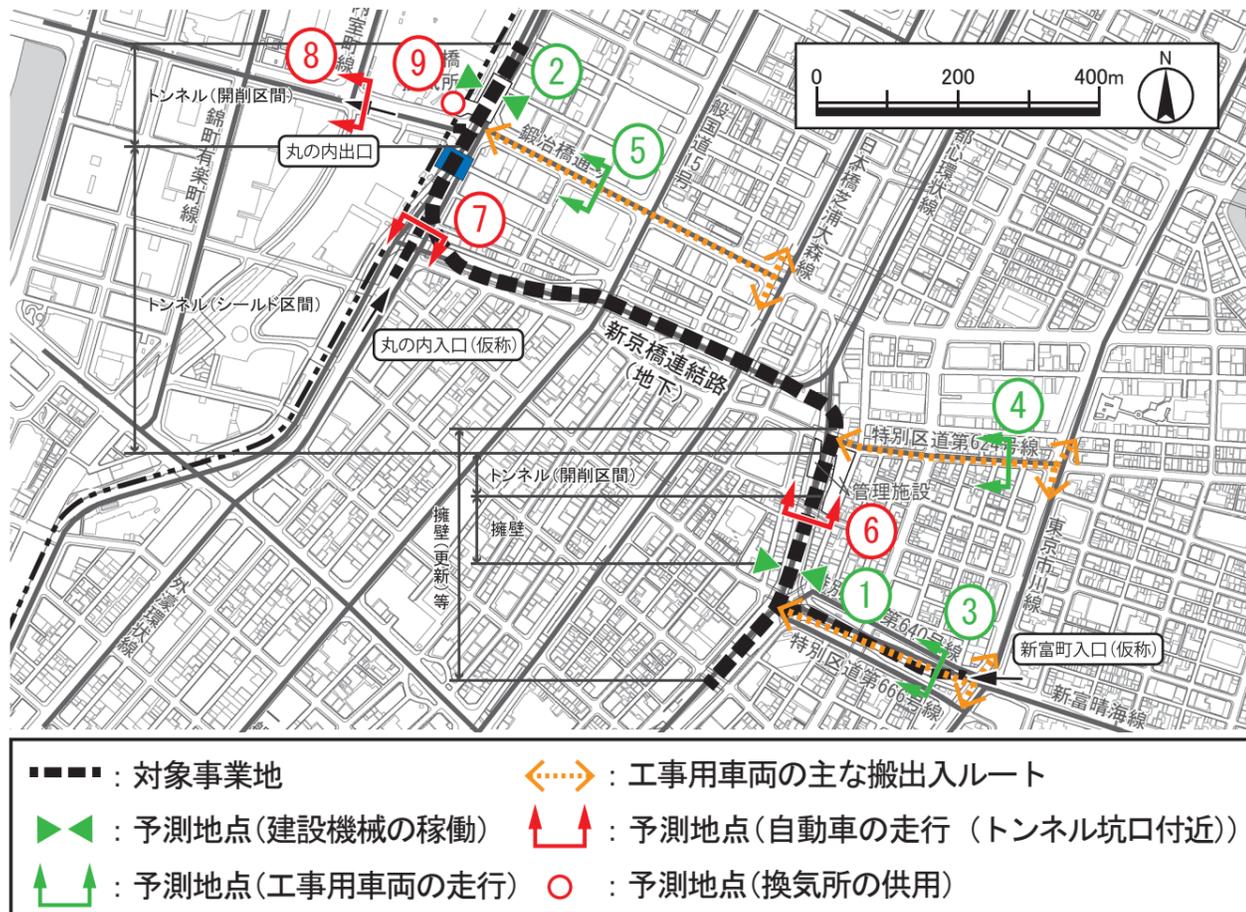
計画交通量

計画交通量の推計時点は、計画道路（新京橋連結路）の供用時と、道路ネットワークの整備完了時としました。



注) 図中の交通量は、端数処理のため合計等が合わない場合があります。

予測地点



工事の施行中

建設機械の稼働 (①②)

二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) の大気中における最大着地濃度は0.055ppm、浮遊粒子状物質 (SPM) の大気中における最大着地濃度は0.043mg/m<sup>3</sup>と予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく「環境基準<sup>注)</sup>」を満足します。

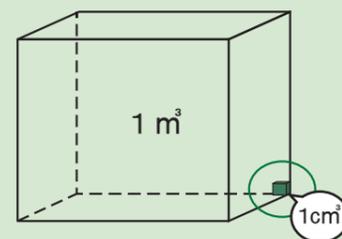
工事用車両の走行 (③④⑤)

二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) の大気中における濃度の最大値は0.039ppm、浮遊粒子状物質 (SPM) の大気中における濃度の最大値は0.035mg/m<sup>3</sup>と予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく「環境基準<sup>注)</sup>」を満足します。

注) 工事の完了後の表中に記載のとおりです。

用語の説明

ppm :  
微量に含まれている物質の割合を表す単位で、1 m<sup>3</sup>の空气中に 1 cm<sup>3</sup>の物質が存在する場合の濃度が 1 ppm となります。



工事の完了後

自動車の走行 (⑥⑦⑧)

二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) の大気中における濃度の最大値は0.042ppm、浮遊粒子状物質 (SPM) の大気中における濃度の最大値は0.035mg/m<sup>3</sup>と予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく「環境基準 (表中に記載)」を満足します。

換気所の供用 (⑨)

二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) の大気中における最大着地濃度は0.039ppm、浮遊粒子状物質 (SPM) の大気中における最大着地濃度は0.035mg/m<sup>3</sup>と予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく「環境基準 (表中に記載)」を満足します。

<二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) の予測結果 [日平均値の年間98%値]> (単位 : ppm)

予測地点	計画道路(新京橋連結路)の供用時		道路ネットワークの整備完了時		評価の指標(環境基準)	
	西側/北側	東側/南側	西側/北側	東側/南側		
自動車の走行	⑥	0.041	0.041	0.041	0.042	1時間値の1日平均値が0.04~0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下
	⑦	0.039	0.039	0.039	0.039	
	⑧	0.040	0.040	0.039	0.040	
換気所の供用	⑨	0.039		0.039		

<浮遊粒子状物質 (SPM) の予測結果 [日平均値の2%除外値]> (単位 : mg/m<sup>3</sup>)

予測地点	計画道路(新京橋連結路)の供用時		道路ネットワークの整備完了時		評価の指標(環境基準)	
	西側/北側	東側/南側	西側/北側	東側/南側		
自動車の走行	⑥	0.035	0.035	0.035	0.035	1時間値の1日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> 以下
	⑦	0.035	0.035	0.035	0.035	
	⑧	0.035	0.035	0.035	0.035	
換気所の供用	⑨	0.035		0.035		

用語の説明

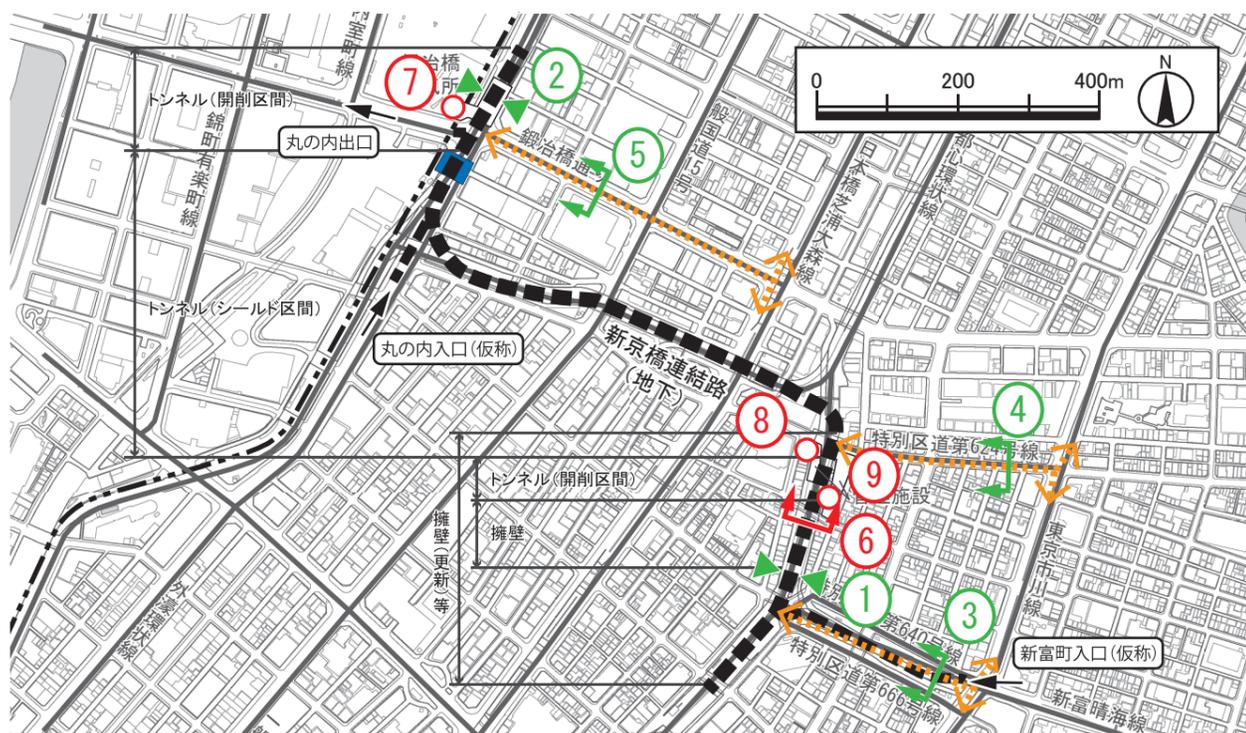
日平均値の年間98%値 :

1年間の測定により得られた1日平均値のうち、低い方から98%に相当する値

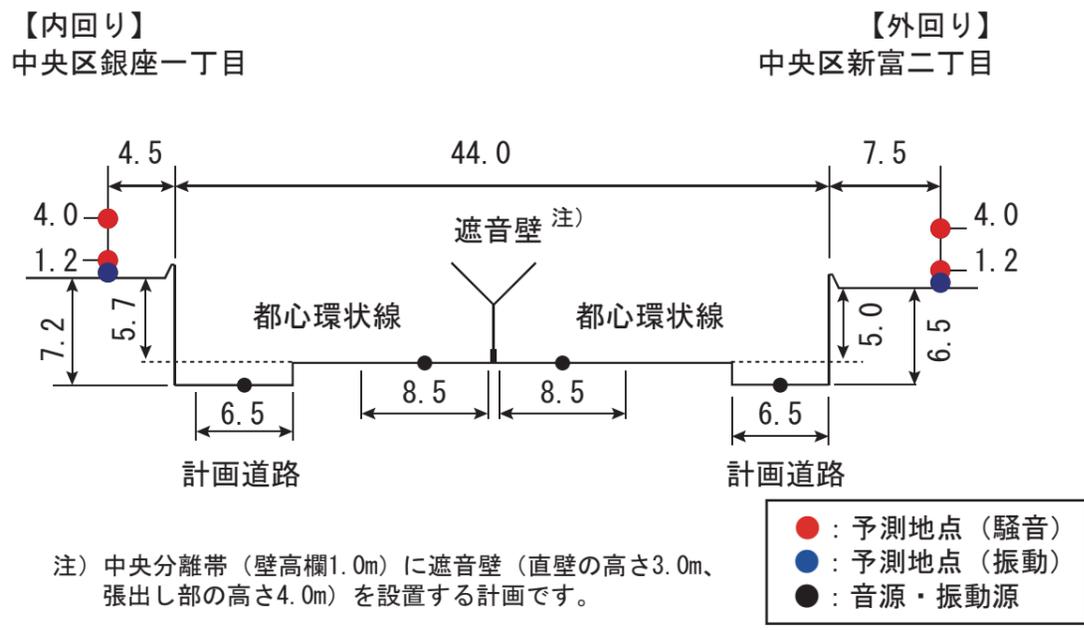
日平均値の2%除外値 :

1年間の測定により得られた1日平均値のうち、高い方から2%の範囲内にあるものを除外した後の最高値

予測地点



<予測地点⑥>



工事の施行中

建設機械の稼働 (①②)

騒音レベルの最大値は72dB、振動レベルの最大値は64dBと予測し、評価の指標とした騒音規制法及び振動規制法に基づく「規制基準(騒音: 85dB以下、振動75dB以下)」、環境確保条例に基づく「勧告基準(騒音: 80dB以下、振動70dB以下)」を満足します。

工事用車両の走行 (③④⑤)

騒音レベルの最大値は昼間67dB、夜間65dB、振動レベルの最大値は昼間43dB、夜間42dBと予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく「環境基準(騒音: 昼間70dB以下・夜間65dB以下)」、環境確保条例に基づく「規制基準(振動: 昼間65dB以下・夜間60dB以下)」、騒音規制法及び振動規制法に基づく「要請限度(騒音: 昼間75dB以下・夜間70dB以下、振動: 昼間70dB・夜間65dB以下)」を満足します。

用語の説明

デシベル (dB) : 騒音や振動の大きさを表す

騒音の目安 単位: dB

80	地下鉄の車内・航空機の機内
70	バスの車内・コーヒーショップの店内
60	銀行の窓口・博物館の館内
50	美術館の館内・書店の店内
40	図書館の中
30	ホテルの室内・戸建住宅地(夜間)

出典: 全国環境研協議会 騒音小委員会資料より作成

振動の目安 単位: dB

70	大勢の人に感じる程度のもので、戸障子がわずかに動くくらい
60	静止している人や、特に地震に注意深い人だけに感じる程度
50	人体に感じないで、地震計に記録される程度
40	

出典: 環境省「逐条解説 振動規制法」より作成

工事の完了後

自動車の走行 (⑥)

騒音レベルの最大値は昼間62dB、夜間59dB、振動レベルの最大値は昼間41dB、夜間41dBと予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく「環境基準（表中に記載）」、環境確保条例に基づく「規制基準（騒音：昼間70dB・夜間65dB、振動：昼間65dB・夜間60dB）」、騒音規制法及び振動規制法に基づく「要請限度（騒音：昼間75dB以下・夜間70dB以下、振動：昼間70dB・夜間65dB以下）」を満足します。

換気所の供用 (⑦⑧⑨)

騒音レベルは50dB、振動レベルは30dB未満と予測し、評価の指標とした環境確保条例に定められた基準「条例基準（表中に記載）」を満足します。

低周波音圧レベルはL<sub>50</sub>で69~77dB、L<sub>G5</sub>で70~78dBと予測し、評価の指標とした『道路環境影響評価の技術手法』に示されている一般環境中に存在する低周波音圧レベルなどの「参考値（表中に記載）」を満足します。

<騒音レベル (L<sub>Aeq</sub>) の予測結果> (単位：dB)

予測地点				計画道路 (新京橋連結路) の供用時		道路ネットワーク の整備完了時		評価の指標 <sup>注)</sup>
				昼間	夜間	昼間	夜間	
自動車の走行	⑥	西側	1.2m	56	53	57	54	(環境基準) 昼間：70以下 夜間：65以下
			4.0m	62	59	62	59	
		東側	1.2m	55	53	56	54	
			4.0m	59	57	60	58	
換気所の供用	⑦			44		(条例基準) 50以下		
	⑧			47				
	⑨			50				

注) 表中の評価の指標は、各種基準等のうち、最も厳しい最小値を記載しています。

用語の説明

L<sub>Aeq</sub> : 時間的に騒音レベルが変動している場合に、測定時間内に受けたエネルギーを時間平均した値

L<sub>10</sub> : 時間的に変動しているレベル値を読み取り、値の大きい順に並び変えたとき、高い方から10%に相当する値

<振動レベル (L<sub>10</sub>) の予測結果> (単位：dB)

予測地点			計画道路 (新京橋連結路) の供用時		道路ネットワーク の整備完了時		評価の指標 <sup>注)</sup>
			昼間	夜間	昼間	夜間	
自動車の走行	⑥	西側	41	41	41	41	(規制基準) 昼間：65以下 夜間：60以下
		東側	40	40	41	40	
換気所の供用	⑦		30未満				(条例基準) 昼間：65以下 夜間：60以下
	⑧		30未満				
	⑨		30未満				

注) 表中の評価の指標は、各種基準等のうち、最小値を記載しています。

<低周波音圧レベル (L<sub>50</sub>、L<sub>G5</sub>) の予測結果> (単位：dB)

予測地点		50%時間率 音圧レベル (L <sub>50</sub> )	G特性5%時間率 音圧レベル (L <sub>G5</sub> )	評価の指標 (参考値)
換気所の供用	⑦	69~77	70~78	50%時間率 音圧レベル (L <sub>50</sub> ) : 90以下 G特性5%時間率 音圧レベル (L <sub>G5</sub> ) : 100以下
	⑧	69~77	70~78	
	⑨	69~77	70~78	

用語の説明

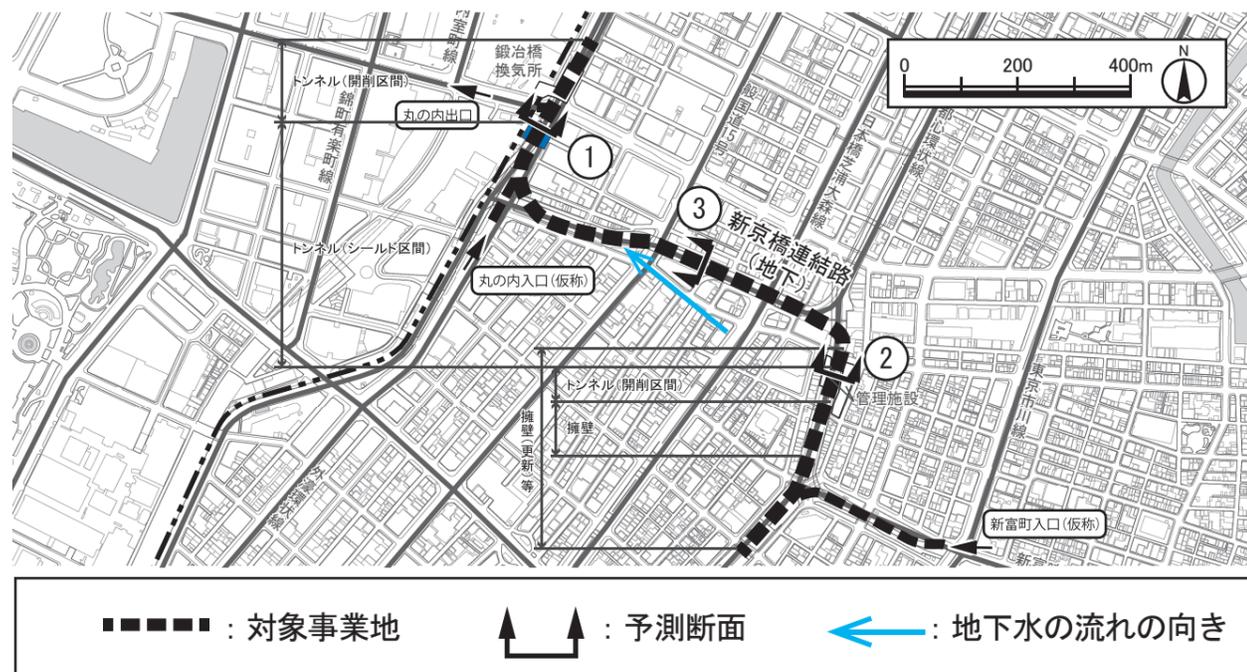
50%時間率音圧レベル (L<sub>50</sub>) : 一般環境中に存在する低周波音圧レベル

1~80Hzの音圧を小さい値から順番に並べ、累積頻度曲線図を描き、小さい方から50%に当たる値

G特性5%時間率音圧レベル (L<sub>G5</sub>) : ISO7196に規定されたG特性低周波音レベル

1~20Hzの人体感覚を評価するための周波数補正を行った値を大きい値から順番に並べ、累積頻度曲線図を描き、大きい方から5%にあたる値

予測地点



工事の完了後

開削区間（①②）について、圧密沈下量は0～2mmと予測し、許容最大沈下量である20mm以下となっています。また、地下水位の変化量は-0.29～+0.27mと予測され、おおむね季節変動の範囲内となっています。

シールド区間（③）について、掘削工事等の範囲の大部分は難透水層である粘性土層に位置しています。また、地下水はシールド区間とほぼ平行に流動していると考えられるため、地下水の流動阻害はほとんど発生しません。さらに、シールドトンネルは遮水性の高い構造物となるため、地下水湧出を抑止することにより、地下水位に与える影響は小さいと予測します。

以上のことから、評価の指標とした「地盤沈下又は地盤の変形により周辺の建築物等に影響を及ぼさないこと」及び「地下水の水位、流況に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。

<シールドトンネルのイメージ（中央環状品川線大橋ジャンクション）>

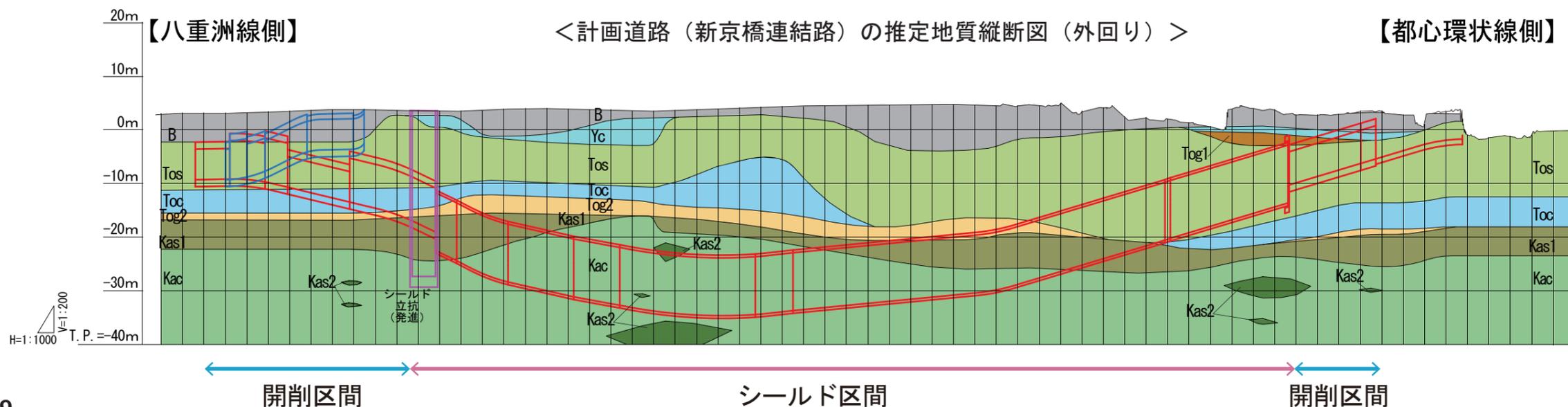


工事の施行中

開削区間（①②）について、圧密沈下量は0～7mmと予測し、許容最大沈下量である20mm以下となっています。また、地下水位の変化量は-1.23～-0.14mと予測され、おおむね季節変動の範囲内となっています。

シールド区間（③）について、掘削工事等の範囲の大部分は難透水層である粘性土層に位置しています。また、地下水はシールド区間とほぼ平行に流動していると考えられるため、地下水の流動阻害はほとんど発生しません。なお、シールドトンネル工法は掘削後すぐに遮水性の高いセグメントを組み立てる工法です。

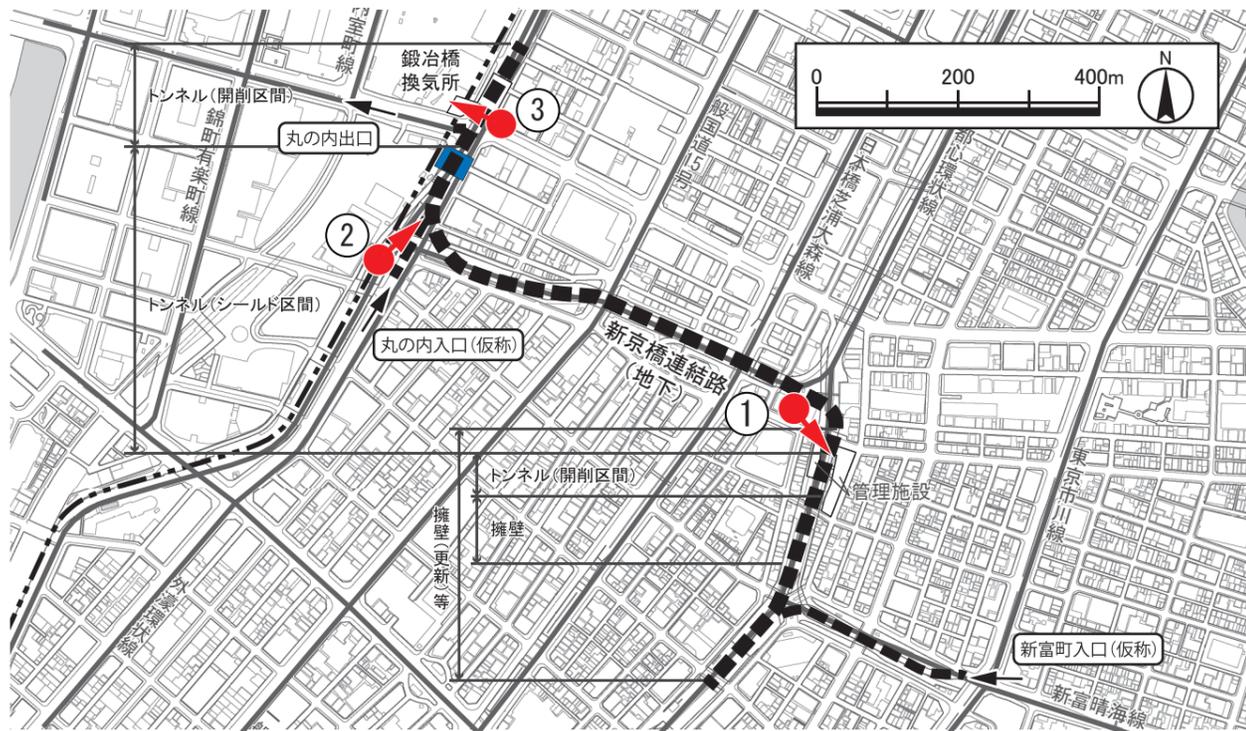
以上のことから、評価の指標とした「地盤沈下又は地盤の変形により周辺の建築物等に影響を及ぼさないこと」及び「地下水の水位、流況に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。



時代	地質名	記号
現世	埋土	B
第四紀	完新世 有楽町層 (沖積層)	粘性土層 Yc
	更新世 東京層群 (洪積層)	第1礫質土層 Tog1
		砂質土層 Tos
		粘性土層 Toc
	第2礫質土層 (東京礫層) Tog2	
	上総層群 (洪積層)	第1砂質土層 Kas1
粘性土層 Kac		
	第2砂質土層 Kas2	

計画道路：トンネル構造  
 関連工事：出入口

予測地点



■■■■ : 対象事業地    ● : 予測地点(矢印は、現地写真の撮影方向を示す)

工事の完了後

新金橋付近（①）では、一部のビル等の建築物が改変され、既設の京橋入口が廃止されるとともに、新たに管理施設が出現しますが、管理施設の高さは、周辺の建築物より低くすることで、人工物の多い周辺の街並みと一体となった景観となります。

有楽橋交差点付近（②）では、新たに丸の内入口が出現しますが、地上の構造物は、擁壁構造及び表示板等の道路附属施設のみとすることで、人工物の多い周辺の街並みと一体となった景観となります。

鍛冶橋交差点付近（③）では、鍛冶橋換気所は現況でも存在する換気所であり、周辺の建物群と一体的な景観として認識されていることや、現在と同じ場所に、現況以下の高さ及び幅での造り替えを予定しています。

いずれの地点でも、眺望の変化の程度は小さいと予測します。また、周辺の主要な景観構成要素である、近代建築、大規模構造物、橋りょう等は改変されず、地域景観の特性に変化は生じません。

以上のことから、評価の指標とした「景観の連続性に配慮しながら、快適性や個性（地域の特性）の創出を工夫すること」及び「地域のシンボルとなる建物については、周辺景観との調和を図りつつ、地域の景観を先導する新たな空間を形成するよう工夫すること」を満足します。

<①新金橋付近>



<②有楽橋交差点付近>



<③鍛冶橋交差点付近>



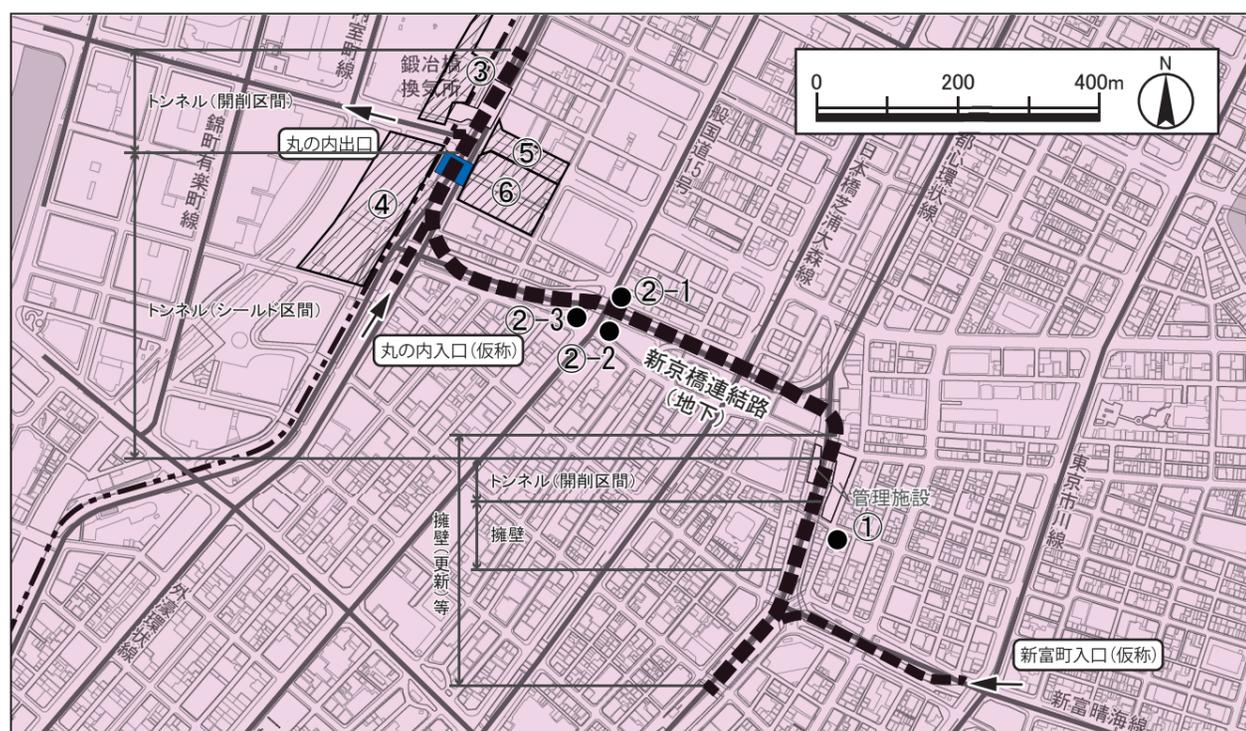
### 工事の施行中

擁壁構造の区間の沿道に位置する国登録の文化財の大野屋總本店店舗（①）や、トンネル構造のシールド区間の沿道に位置する中央区指定文化財の京橋の親柱（②）は、直接改変はありません。

また、対象事業地内や沿道の埋蔵文化財包蔵地（③～⑥）は、関係機関との協議に基づき事前に適切な対応を図り、影響の低減に努めます。

以上のことから、評価の指標とした「文化財等の保存及び管理に支障が生じないこと」を満足します。

＜指定・登録文化財及び埋蔵文化財包蔵地位置図＞  
（対象事業地内及び沿道）



予測地点に用いている地図は、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=1:2,500)を使用(3都市基交第417号)して作成したものです。無断複製を禁じます。

指定・登録文化財	①	大野屋總本店店舗	■■■■ : 対象事業地 ● : 指定・登録文化財 ▨ : 埋蔵文化財包蔵地 ■ : 江戸遺跡の範囲内
	②	京橋の親柱	
埋蔵文化財包蔵地	③	丸の内一丁目遺跡	
	④	丸の内三丁目遺跡	
	⑤	中央区No. 8遺跡	
	⑥	八重洲二丁目(第二次)遺跡	

### 工事の施行中

対象事業地内に存在する楓川新富橋公園及び築地川亀井橋公園は、対象事業の実施に伴い一時撤去しますが、当該公園の近傍にはそれぞれ代替となる新金橋児童遊園、京橋公園及び築地川祝橋公園が存在します。ウォーキングコースの京橋コース（銀座・新川・新富）は、対象事業の実施に伴いコースの一部である三吉橋を一時撤去しますが、当該跨道橋の近傍には代替となる築地橋が存在します。

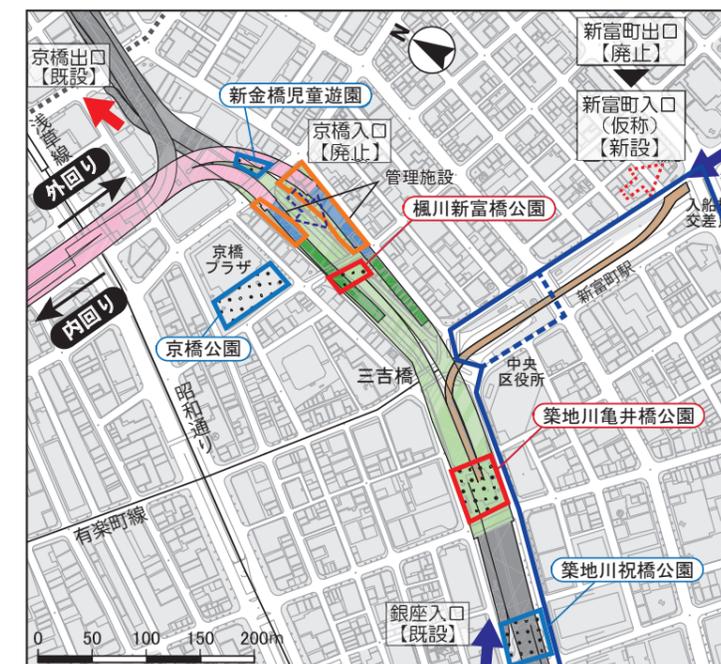
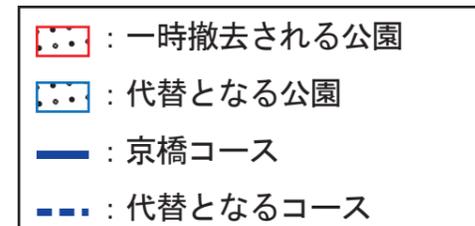
以上のことから、評価の指標とした「自然との触れ合い活動の場の持つ機能に著しい影響を及ぼさないこと」等を満足します。

### 工事の完了後

楓川新富橋公園及び築地川亀井橋公園は、同位置に同規模の復旧を行います。京橋コース（銀座・新川・新富）は、三吉橋の架け替えにより、工事の完了後も現況と同様のコースが維持されます。

以上のことから、評価の指標とした「自然との触れ合い活動の場の消滅又は改変を生じさせないこと」等を満足します。

＜公園及びウォーキングコース位置図＞  
（対象事業地内及び沿道）



予測地点に用いている地図は、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=1:2,500)を使用(3都市基交第417号)して作成したものです。無断複製を禁じます。

### 環境影響の予測・評価【廃棄物】

建設廃棄物（建設汚泥を除く）は約130,000t、建設汚泥は約255,900 m<sup>3</sup>、建設発生土は約278,100 m<sup>3</sup>と予測します。廃棄物ごとの再利用・再資源化は東京都建設リサイクル推進計画の達成基準値を上回るよう努め、関係法令等を遵守し適切に処理します。

以上のことから、評価の指標とした各種関係法令等に定められる事業者の責務を果たすと考えます。

## 大気汚染

### <工事の施行中>

- ・ 工種・作業内容等を踏まえ、工事施工ヤードに仮囲い等を設置します。
- ・ 最新の排出ガス対策型建設機械の使用に努め、排出ガス規制適合車等を使用します。
- ・ 工事の平準化や、運行ルート分散等により、車両等の極端な集中を回避し、影響の低減に努めます。
- ・ アイドリングストップの厳守とともに過積載の防止や走行速度の遵守を指導します。

### <工事の完了後>

- ・ トンネル内空気を換気所頭頂部から上空高く吹き上げ拡散させます。

## 騒音・振動

### <工事の施行中>

- ・ 工種・作業内容等を踏まえ、工事施工ヤードに仮囲い等を設置します。
- ・ 低騒音・低振動型建設機械の使用、低騒音・低振動工法への変更等、適切な工事方法を検討します。
- ・ 工事の平準化や、運行ルート分散等により、車両等の極端な集中を回避し、影響の低減に努めます。
- ・ アイドリングストップの厳守とともに過積載の防止や走行速度の遵守を指導します。

### <工事の完了後>

- ・ 都心環状線の中央分離帯に遮音壁及び排水性舗装を採用し、騒音の低減に努めます。
- ・ 換気所には、消音装置を配置し、騒音の低減に努めます。

## 地盤/水循環

### <工事の施行中>

- ・ 開削トンネルの工事では、遮水性の高い土留壁、止水のための地盤改良等の採用により、地盤の安定性向上及び地下水湧出の防止対策を行い、地下水位のモニタリングによる適切な施工管理を行います。
- ・ シールドトンネルの工事では、掘削に伴う土砂排出量の管理や掘削回転量の調整、掘削面からの地下水湧出などに十分留意し、工事の影響を常にモニタリングしながら適切な施工管理を行います。

### <工事の完了後>

- ・ 開削トンネル、シールドトンネル共に、遮水性の高い構造物とすることで地下水湧出を抑止します。

## 景観

### <工事の完了後>

- ・ 管理施設の建物の高さを周辺の建築物よりも低くします。また、丸の内入口（仮称）の地上に出現する構造物を擁壁構造及び表示板等の道路附属施設のみとします。さらに、鍛冶橋換気所を現在と同じ場所に現況以下の高さ及び幅で造り替え、景観の確保に努めます。
- ・ 換気所、管理施設、道路附属施設の色彩、意匠、外構等については、地域の景観づくりに寄与するよう、今後詳細な検討を行い景観に配慮します。

## 史跡・文化財

### <工事の施行中>

- ・ シールドトンネルの工事では、掘削に伴う土砂排出量の管理や掘削回転量の調整、掘削面からの地下水湧出などに十分留意し、工事の影響を常にモニタリングしながら適切な施工管理を行います。
- ・ 文化財等管理者、教育委員会からの指示及び関係機関との協議に基づき事前に適切な対応を図ります。
- ・ 新たな埋蔵文化財等を確認した場合は、文化財保護法に基づき関係機関と協議し適切な対応を図ります。

## 自然との触れ合い活動の場

### <工事の施行中>

- ・ 公園の一時撤去・復旧にあたっては、効率的な工事方法を検討し、影響の低減に努めます。
- ・ 代替となる近隣の公園やウォーキングコースへの案内等を設置する等、歩行者への迂回を促します。

### <工事の完了後>

- ・ 公園の復旧にあたっては、中央区の計画・構想等に基づき、地域の要望に配慮しながら、中央区との調整を行い、公園の魅力向上や利便性の確保に努めます。

## 廃棄物

### <工事の施行中>

- ・ 「東京都建設リサイクル推進計画」に定める再資源化率等を目標とし、建設廃棄物及び建設発生土の再生利用に努めます。
- ・ 再資源化が困難な廃棄物は、関係法令に示される方針に基づき適正処理します。
- ・ 関連するガイドライン等に基づく建設発生土の再生利用、建設汚泥の発生抑制、再生利用、適正処理に努めます。
- ・ 計画・設計段階における廃棄物等の発生抑制の検討、余剰材を発生させない施工計画を検討します。
- ・ シールド区間において排出される砂質土に対する余剰泥水等の処理のため、対象事業地外の施工ヤードの確保等に努め、建設資材として有効利用に努めます。
- ・ 道路の躯体や路盤材等に再生材を活用することに努めます。