

＜いただいたご質問の要旨とそれに対する回答＞

1. 都市計画の変更素案に関すること

Q 都市計画決定までの期間は？

A 都市計画の変更手続とあわせて東京都環境影響評価条例に基づく事業段階環境影響評価の手続を行う場合、一般的に都市計画決定まで3年程度の期間を要します。

新京橋連結路（地下）は、日本橋区間の老朽化した高架道路を地下トンネルに切り替えるために不可欠な道路であるため、手続をできるだけスムーズに進められるように検討します。

Q ・計画が中止になることはないのか？ ・この計画は決定したものなのか？

A 新京橋連結路（地下）の整備は、日本橋区間の地下化に伴い必要となる都心環状線の大型車の交通機能確保や、交通が集中する江戸橋 JCT の渋滞緩和に寄与するものです。

都市計画の変更素案は、都市計画の変更案の作成に当たり、都市計画の変更内容を地域の皆様幅広く知ってもらい、様々な意見を聴くために取りまとめたものです。

皆様からいただいたご意見を参考にさせていただきながら、今後、都市計画の変更案を作成し、公告・縦覧を行うとともに、改めて説明会を開催します。

Q 既存の路線を強化して使う案に賛成。

A 日本橋区間の地下化に伴い必要となる大型車の環状方向の交通機能確保策については、国とともに「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、東京高速道路（KK線）の構造強化案を含めて検討しました。

KK線の構造強化案は、大型車を通行可能とするため、全線において補強工事が必要となり、さらに、道路構造令の基準を満たすための拡幅工事が、東海道新幹線と並走する区間で必要となるなど、大きな課題があります。一方、新京橋連結路の整備案では、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との連携が可能であり、未着手となっている晴海線が整備されると、一般道も含めて更なる交通の円滑化が期待されます。

Q 片側 1 車線では渋滞になる可能性があり、地下構造物で作り直しが困難であることを考慮すると、片側 2 車線を担保した計画、構造にしたほうが良いのではないか。

A 新京橋連結路（地下）は、既設の江戸橋 J C T の都心環状線連結路の機能を代替する路線であり、道路構造の技術的基準に照らすと、片側 1 車線での交通処理が可能です。

なお、事故発生時等の非常時にはトンネル内で緊急車両等の大型車がすれ違える幅員を確保するとともに、故障車両等の退避スペースとして非常駐車帯相当の路肩幅を確保しています。

Q ・銀座・京橋エリアの出口が不足するのではないか？
・新富町出口を入口化すると入船橋交差点の交通処理が現状より悪化するのではないか？
・京橋入口に設置している横断歩道は、信号がなく危険。京橋入口の撤去は賛成。

A 新京橋連結路(地下)の設置やKK線の廃止等の影響を考慮して、出入口配置を計画しています。

具体的には、現況で利用者の比較的多いKK線土橋入口・新橋出口と同じ北方向のサービスを確保するため、丸の内入口（仮称）を新設し、既設の丸の内出口を改築するとともに、KK線東銀座出口を維持します。また、利用者の比較的多い京橋入口は、新京橋連結路（地下）の導入空間を確保するため廃止し、京橋入口と同じ南方向のサービスとして、既設の新富町出口を入口化する計画としています。その際、入船橋交差点では円滑な交通が確保されるものと見込んでいますが、引き続き、交通管理者と協議を進めていきます。

Q 明石町に計画されている補 153 の出口は整備しないのか？

A 補助線街路第 153 号線（補 153）の既定の都市計画では、三吉橋東側から新大橋通りと交差する入船橋交差点の下をくぐり、明石町付近に至る立体交差が計画されています。新富町出口の入口化に伴い、この立体交差計画の要否を検討したところ、平面交差点で円滑な交通が確保されるものと見込まれることから、その廃止を検討します。

Q 築地川区間に付加車線を設置することで、側道が狭くなるのではないか？

A 築地川区間の側道である区道の設えについては、中央区と首都高速道路株式会社で検討しています。

Q ・都心環状線と晴海線の接続はどのようになるのか？
・S字カーブ付近も拡幅するのか？

A 新京橋連結路（地下）の設置に伴い、晴海線は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。

具体的な整備形態については、今後検討していきます。

Q 高速晴海線の下り線一部が廃止されるとのことだが、既設のボックスカルバートの取扱いはどうするのか？

A ボックスカルバートの活用策等については、今後検討されることとなります。

Q ・8号線を全部廃止せず一部を1号線に付け替える理由を教えてください。
・汐留JCT側のKK線に接続する首都高施設の取扱いはどうするのか？

A KK線接続部の首都高施設については、KK線再生の事業化に向けた取組と連携し、高速道路施設の有効活用策について別途検討することとしています。

汐留JCT付近の首都高施設については、広域的な回遊性を高める観点から、歩行者中心の公共的空間に再生されるKK線と連続した空間形成について検討していきます。

京橋JCT付近のKK線東銀座出口は、KK線再生後も首都高からのアクセスが可能なことから、既存の出口を維持します。

2. 事業に関すること

Q トンネルの完成時期はいつ頃か？ 今後の詳細なスケジュールを教えてください。

A 新京橋連結路（地下）は、日本橋区間地下化の工事工程と合わせて事業を実施する必要があり、トンネルの完成時期は、日本橋区間のトンネルと同じ2035年度を目標としています。

Q 新富地区の用地取得はいつ頃を予定しているのか？

A 用地取得の時期は未定ですが、都市計画決定後の事業の手順としては、事業者となる首都高速道路株式会社と東京都が事業説明会を開催し、地域の皆様へ事業の内容についてご説明いたします。あわせて、用地補償説明会を開催し、地権者の皆様へ用地取得に係る手続やスケジュールなどについて、ご説明いたします。

Q 江戸橋 JCT の連結路が撤去された後、新京橋連結路が完成するまでの間は都心環状線は通行止めになるのか？

A 日本橋区間の地下化は、都心環状線の交通機能を確保しながら行うこととしています。江戸橋 JCT の都心環状線連結路の廃止は、日本橋区間の地下化及び新京橋連結路（地下）の整備後となります。

Q KK線再生の着工時期はいつ頃か？

A KK線の再生（歩行者空間化）は、おおむね5年後の事業着手を目標としています。今後、日本橋区間の地下化工事に伴う八重洲線通行止めや周辺まちづくりの動向等を勘案し、関係者と連携しながら具体的な整備等の時期について調整していきます。

- Q ・外環の陥没事故のようなことは起きないか？
・元々は川が流れていたが、地盤は大丈夫なのか？

A 新京橋連結路（地下）のうち、KK線の直下での施工となる区間については、地上からの掘削が不要なシールド工法でトンネルを構築します。

シールド工法は、道路だけでなく鉄道や下水道など、都市のインフラ整備に幅広く活用されており、都内の既成市街地においても、数多くの施工実績があります。

既往調査では、トンネル付近は比較的安定した地盤であることが想定されますが、建物等に損傷等が生じることのないよう、周辺の地盤条件等を適切に確認することが非常に重要と認識しています。

今後、設計や施工の段階で必要となる地下水や地質などの事前調査とその調査方法、事前対策の必要性等を十分に検討します。

- Q ・工事で地盤沈下が発生した場合は、補償されるのか？
・シールド工事を行うことによる周辺建物への影響はどう考えているのか？地盤沈下や空洞が生じる恐れはないか？
・地下に新たな道路を建設するのは断固、反対です。理由は昔、海で埋め立てられた場所なので地盤沈下が考えられ、周辺の建物の価値も下がるのではないかと不安です。周辺の建物の価値に関してはどのようなお考えですか？

A 工事の着手に先立ち、その周辺地域において事前に家屋調査を実施します。

工事を行う際には、建物等に損傷等が生じることのないよう、細心の注意を払いますが、万が一、工事等に起因する地盤変状により建物等に損害等が生じたと認められる場合には、補償させていただきます。

- Q 工事による騒音はどの程度が見込まれるか？

A 東京都環境影響評価条例に基づき、今後、新京橋連結路（地下）の整備に伴う環境への影響について、予測、評価を行います。

- Q 高速道路内における事故対策は？

A 速度超過による事故等の防止のため、カラー舗装や注意喚起板等の安全対策の実施について、今後、交通管理者と協議の上、実施していきます。

Q トンネルにおける火災時の安全対策はどの様に考えているのか？

A トンネル構造物の耐火性については、首都高の他路線のトンネルで既に実績のある耐火構造の採用を含め、最新の知見に基づき、火災に対して安全な構造とするよう検討します。

また、「道路トンネル非常用施設設置基準（国土交通省）」等に基づき、消火栓、水噴霧設備等の消火設備や排煙設備等を設置して安全対策を講じるとともに、トンネル内で火災等が発生した場合にトンネル内利用者がトンネル外に安全に避難できるよう、トンネル内に車両走行空間とは分離した避難通路を確保する計画です。この避難通路を通して地上部まで安全に避難が可能です。

Q 外堀通り上に作業ヤードを設置するのか？

A 外堀通りでは、地上からの掘削が必要な開削トンネルや換気所、シールド立坑等を構築するため、作業ヤードの設置が想定されますが、具体的な施工方法は、事業実施段階で検討します。

Q シールドトンネルは、どの方向から掘進するのか？

A 外堀通り上にシールド立坑を設置し、築地川区間方面に向かって掘進を行う予定ですが、具体的な施工方法は、事業実施段階で検討します。

Q 新京橋連結路（地下）の事業費を教えてください。また、誰が負担するのか。

A 新京橋連結路（地下）の概算事業費は、約 1,100 億円です。日本橋区間地下化と同様、関係者が協力し、地元のまちづくりや大規模更新事業と連携して事業を実施することとしており、首都高速道路株式会社と東京都が共同で整備を行うことを想定しています。

Q 築地川区間の更新の範囲は？

A 築地川区間の大規模更新の範囲は、銀座から京橋間の延長約 1.5 kmの区間であり、老朽化した擁壁の取替えなどを行う予定としています。それとあわせて、急カーブの解消等による走行安全性の向上とともに、道路上部空間の活用など周辺まちづくりと連携した更新計画を検討しています。

このうち、新金橋から亀井橋までの区間については、新京橋連結路（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ます。あわせて、線形改良や車道内橋脚の撤去により走行安全性の向上を図ります。

Q 新京橋連結路（地下）の掘割区間と区道の間には転落防止柵のようなものは設置されるのか？

A フェンス等の設置を行うなど、適切な安全対策を講じます。

Q 新富復興稲荷社はどうなるのか。新富地区の住人にとっては守り神なのでしっかり対応いただきたい。

A 土地をお譲りいただくに当たっては、その土地にある建物や工作物等を高速道路事業用地外に移転していただくこととなりますが、地元の皆様のご意見・ご要望も踏まえながら対応を検討します。

Q トンネルの掘削に伴い、建物に線形が掛かる場合、実際に建物は現存のまま維持されるのか、それとも取壊しを余儀なくされるのか？

A 立体都市計画制度を適用する区域において、トンネルが私有地の地下を通過する箇所では、トンネル及びその上下左右の一定の範囲について、区分地上権を設定させていただく予定です。

また、トンネルが通過する範囲に建物の基礎等が存在することが明らかになった場合には、その状況に応じて適切に補償します。

3. 首都高速道路日本橋区間の地下化に関すること

Q 日本橋区間が地下化されるのはいつ頃か？

A 2035年度に既存の高架橋のルートを地下化し、2040年度に高架橋を撤去することを目標に事業を進めています。

Q 日本橋区間の地下化の事業費は？

A 日本橋区間の地下化に要する概算事業費は、約 3,200 億円を見込んでいます。

Q 日本橋区間の地下化を止めることはできないのか？

A 日本橋周辺では首都高速道路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、2014年にこの区間も含めた首都高速道路の大規模更新計画が策定されるとともに、2016年には日本橋周辺で検討が進むまちづくりの取組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速道路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、首都高速道路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、国や首都高速道路株式会社と共同で、日本橋周辺のまちづくりと連携して首都高速道路の地下化に向けて取り組むこととし、「首都高日本橋地下化検討会」で取りまとめられた計画案をもとに、2019年に都市計画を変更しました。

現在、首都高速道路株式会社では、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、地下化に向けて整備を進めています。