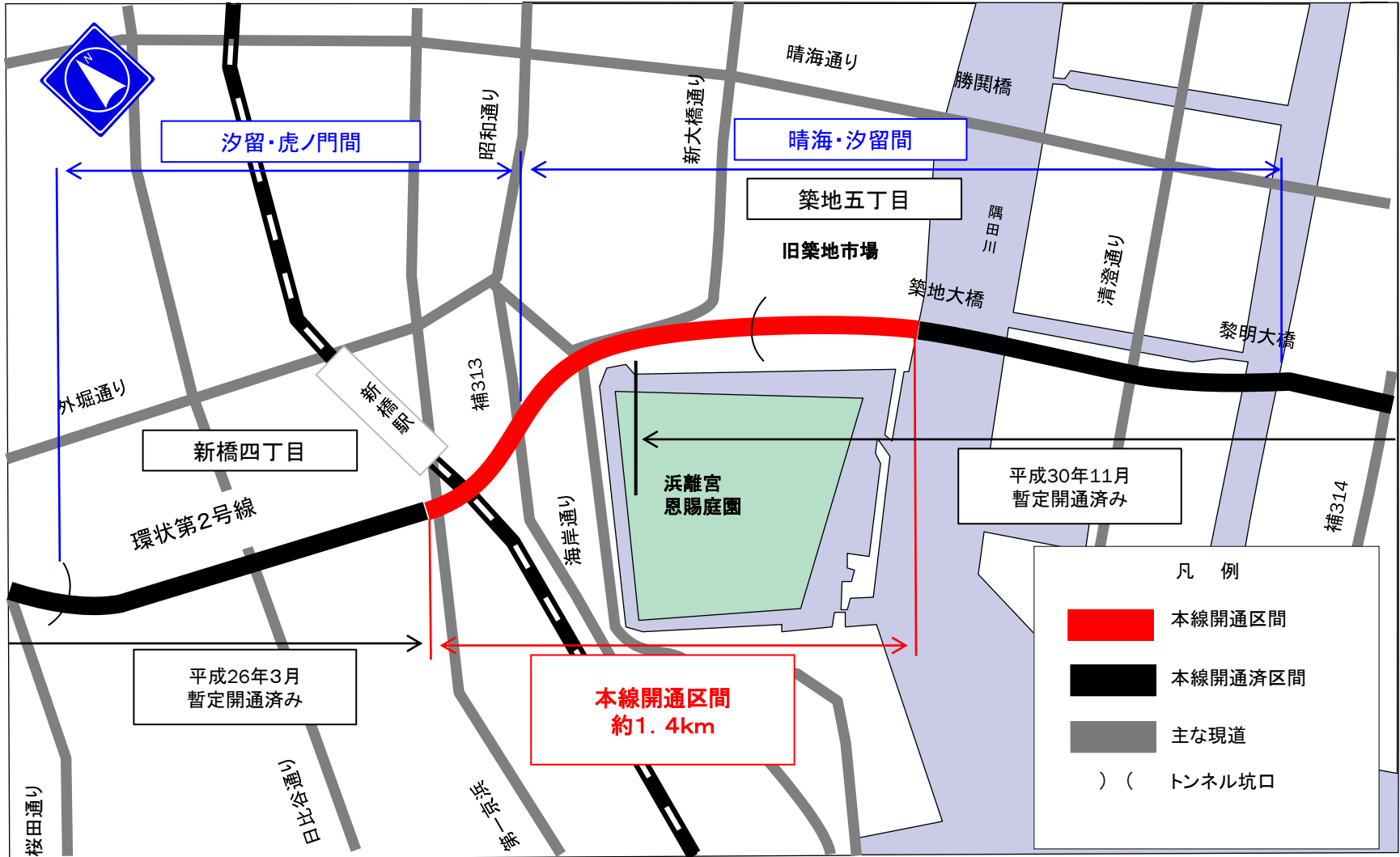


## 事業概要

応募No.	10		
事業主体	東京都	事業箇所	東京都中央区・港区
応募者名	東京都第一建設事務所		
ふりがな 事業名称	とうきょうとしけいかくどうろかんじょうだい2ごうせん(つきじ・しんばしかん)せいびじぎょう 東京都市計画道路環状第2号線(築地・新橋間)整備事業		
事業概要 (400字以内)	<p>環状第2号線は、江東区有明を起点とし、千代田区神田佐久間町を終点とする全長約14kmの都市計画道路であり、このうち築地・新橋間の約1.4kmが最後の未整備区間となっていた。本整備区間は、虎ノ門から続く地下トンネルの新橋ランプ付近から隅田川を渡る築地大橋までの区間であり、本線トンネル、掘割構造、地上部の道路及び側道で構成されている。事業中に、築地市場の閉場・豊洲新市場の開場や東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催等を迎える中で、地上部において、段階的に暫定道路を切り回しながら整備を進め、暫定的な開通・供用を行うことで、都心部と臨海部を結ぶアクセス機能を確保し、円滑な市場移転と大会運営を支えた。</p> <p>未開通であった本線トンネル約1.4kmの区間が令和4年12月18日に開通したことにより、環状第2号線の全線開通を果たした。さらに、令和6年度には側道を含む全ての整備が完了し、臨海部と都心部を結ぶ大動脈が完成した。</p>		
事業規模	事業延長(km)	約1.4km	
	幅員(m)	23.7m~42.0m	
	事業期間(和暦)	平成19年~令和4年	
	事業費(億円)	約1566億円 少数以下は四捨五入してください。	
受賞歴	有・無	令和3年度 土木学会技術賞 令和6年度 全建賞	※他のコンクール等での受賞歴の有無を記載してください。 ※有の場合、後述の【受賞歴・報道資料】に詳細を記載してください。
URL	<a href="https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/jimusho/ichiken">https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/jimusho/ichiken</a>		

# 事業位置図



# 都市計画図(用途地域図)



## 路線全体の進捗状況

### 環状第2号線(全線)

- ・東京都江東区有明(起点)  
～東京都千代田区神田佐久間町(終点)
- ・全長:約14.0km (内 本事業1.4km)

### 【環状第2号線(汐留・虎ノ門間、晴海・汐留間)・事業経緯】

- 昭和21年 3月:新橋～御徒町区間 都市計画決定(当初)  
 平成 5年 7月:有明～神田佐久間町区間 都市計画変更  
 (臨海部への延伸:起点位置を新橋から有明に変更)  
 平成10年12月:汐留～虎ノ門区間 都市計画変更(本線地下道路へ)  
 平成15年10月:汐留～虎ノ門区間 事業認可  
 平成17年 1月:汐留～虎ノ門区間 工事着手  
 平成19年10月:晴海～汐留区間 都市計画変更  
 (地下トンネル⇒橋梁・高架方式)  
 平成19年12月:晴海～汐留区間 事業認可  
 平成22年 9月:晴海～汐留区間 工事着手  
 令和 2年 3月:築地地区 地上部道路開通  
 令和 4年12月:築地・新橋間 本線トンネル開通  
 (環状第2号線全線開通)  
 令和 7年 3月:全ての整備完了

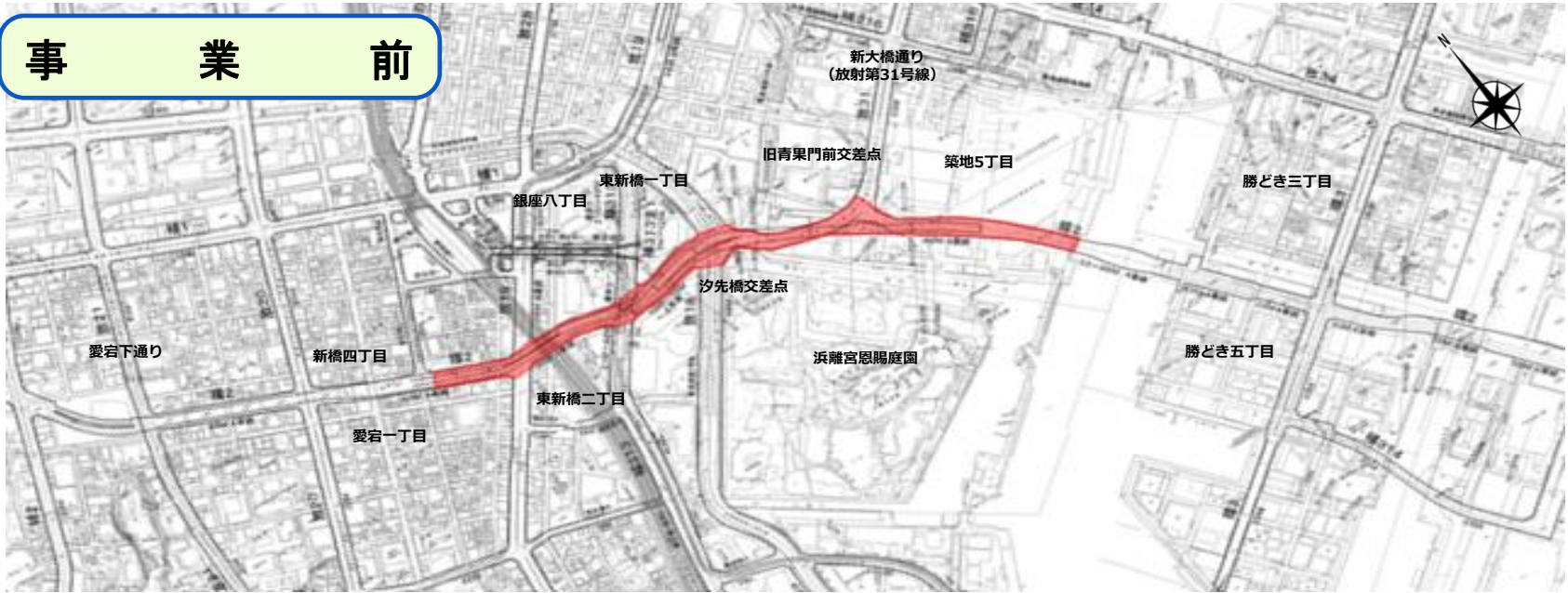


環状第2号線全体図

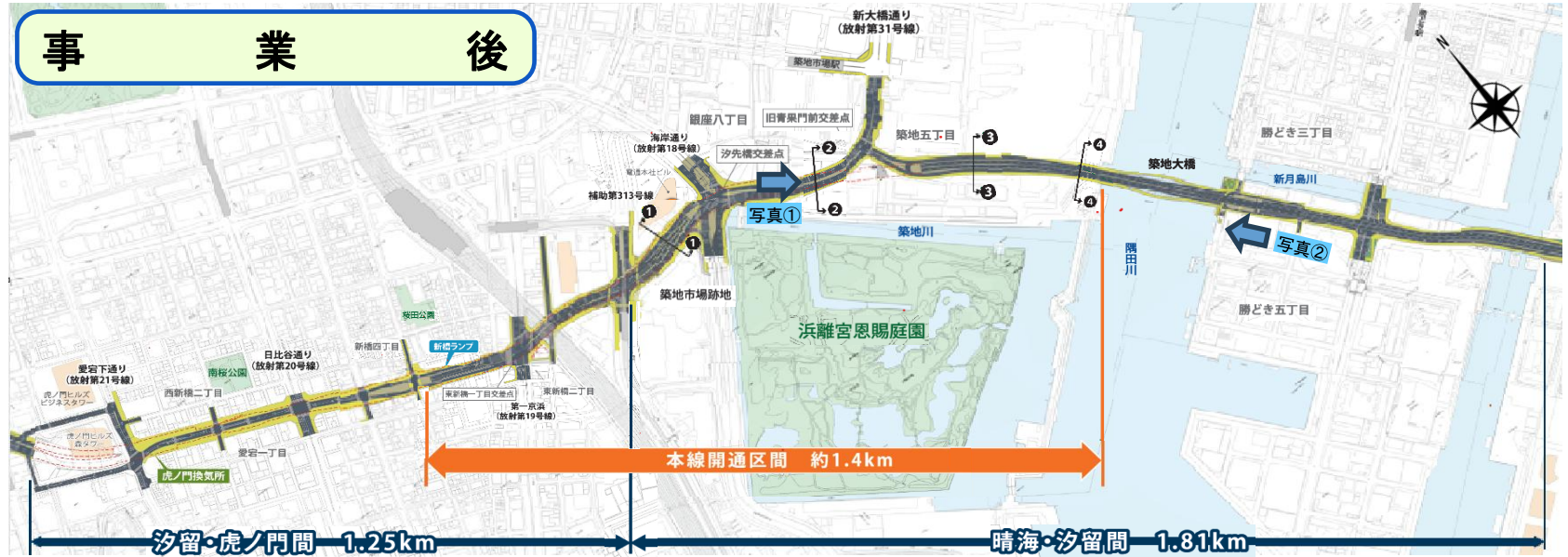
### 【路線概要】

環状第2号線は、首都東京の道路ネットワークを構成する環状方向の骨格幹線道路の一つである。その整備により臨海部と都心部を結ぶ交通・物流ネットワークの強化、並行する晴海通りの渋滞緩和による地域交通の円滑化、臨海部の避難ルート多重化による防災性の向上など、多面的に寄与する極めて重要な路線である。

事業前



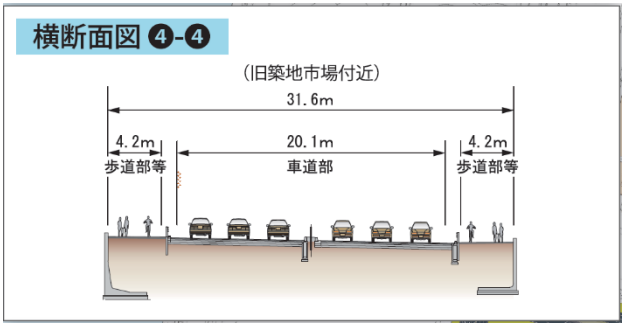
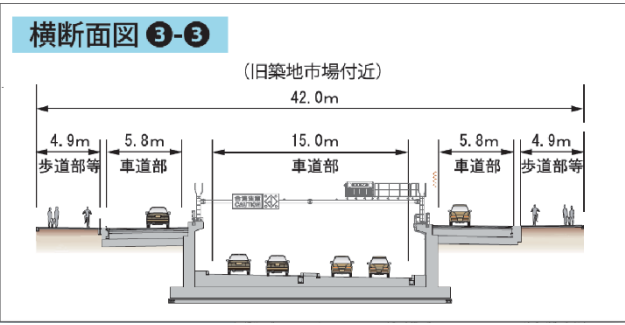
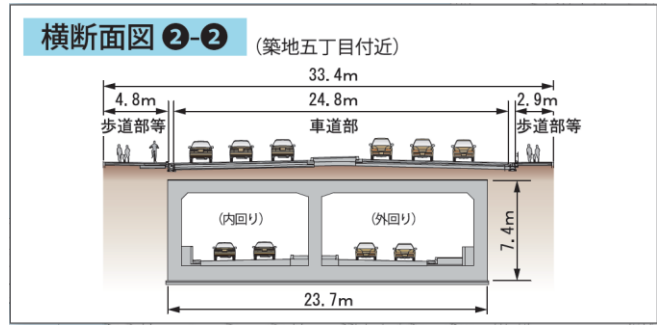
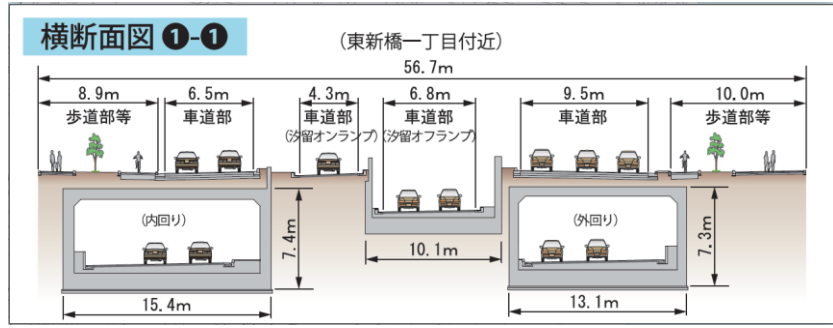
事業後



縦断図



横断図



# 事業前写真



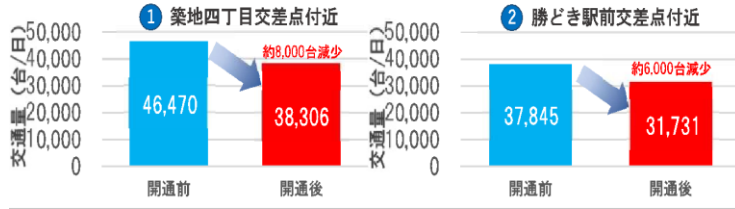
# 事業後写真



## 事業効果アピール資料①

並行する晴海通りの交通量が減少し渋滞が緩和！

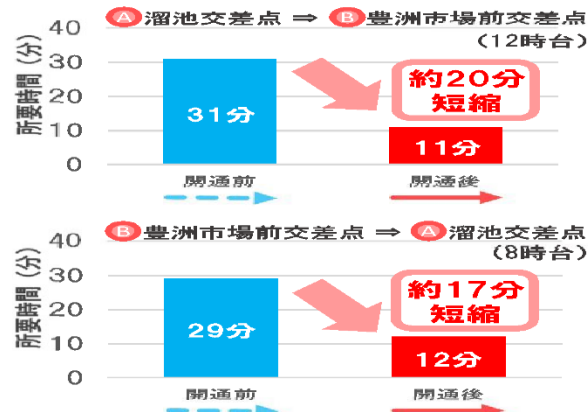
晴海通りの交通量が約2割減少！



晴海通りの渋滞が緩和！



溜池⇄豊洲の所要時間が短縮！



環状第2号線（築地・新橋間）本線開通から約6か月後の事業効果



交通量等【開通前】平成30年9月25日(火)7:00～平成30年9月26日(水)7:00  
調査日【開通後】令和5年6月15日(木)7:00～令和5年6月16日(金)7:00

事業効果アピール資料②

地域住民・事業者の方の声



交通開放時の様子（令和4年12月18日）  
 <汐先橋交差点近くのビルから勝どき方面を望む>



築地虎ノ門トンネル・築地側出入口の様子

本線開通区間の沿道にお住まいの方、周辺の事業者の方を対象にアンケート調査を実施しました（回答数170）。

Q 同じ目的地への到着時間が短縮したと感じますか？

**62%の方が到着時間の短縮を実感！**

到着時間が短縮した	50%
到着時間がやや短縮した	12%
到着時間が短縮していない	6%
到着時間があまり短縮していない	1%
到着時間が長くなった	1%
わからない	28%
無回答	3%

(地域住民の声)  
 ・有明・新橋間のアクセスが良くなったと思います。

Q 同じ目的地への定時性が向上したと感じますか？

**56%の方が交通の定時性向上を実感！**

定時性が向上した	38%
定時性がやや向上した	18%
定時性が向上していない	4%
定時性があまり向上していない	4%
定時性が悪くなった	1%
わからない	35%
無回答	1%

(地域住民の声)  
 ・東京BRTが定刻で運行されており便利です。

Q 本区間が臨海地区の避難ルートとなり、地域の防災性向上に寄与したと思えますか？

**52%の方が地域の防災性向上を実感！**

そう思う	31%
どちらかといえばそう思う	21%
そう思わない	7%
あまり思わない	3%
わからない	37%
無回答	1%

(消防署の声)  
 ・トンネル開通により、東西の移動が楽になり、活動時間の短縮に繋がっています。

その他の意見 主な内容

(地域住民の声)  
 ・環2のトンネルに向かう車がととも増え、晴海通りの渋滞が緩和されました。  
 ・歩道も早く整備されることを望みます。

(豊洲市場関係者の声)  
 ・都心部へのアクセスが良くなり、ストレスを感じない運転が出来るようになりました。  
 ・配送時間が短縮されました。

(バス会社の声)  
 ・晴海通りの渋滞が減少し、運転がとともスムーズに出来るようになりました。

(タクシー会社の声)  
 ・トンネルは信号がないため、乗車時間を短縮でき、営業の回転が早くなり、業務の効率が上がっています。  
 ・スムーズになったが、走行運賃が下がりました。

## 苦労や工夫等アピール資料①

（市場移転に伴う暫定道路整備）

- ・平成30年10月の築地市場から豊洲新市場への移転にあたっては、市場跡地を活用し、本線ルート迂回する形で往復二車線の暫定道路を整備・開通させることで、都心から豊洲方面へのアクセスを確保しつつ工事を進めた。
- ・豊洲新市場の開業に際しては、新大橋通りと豊洲方面を結ぶ道路の早期整備について、市場団体等から強い要望があり、工事期間の短縮が求められた。市場関係者の協力のもと、築地市場の営業や引越し・解体工事と並行して整備に着手し、場内道路を暫定道路の一部として活用するなど工夫を重ねた結果、将来の本線ルートを避け、築地市場南側の築地川沿いに暫定道路を整備した。

■ 本線開通直前までの「市場移転に伴う暫定迂回道路整備」

と「東京2020大会開催に向けた暫定道路整備」

（大会開催に向けた暫定道路整備）

- ・環状第2号線は東京2020大会において、晴海選手村と国立競技場(オリンピックスタジアム)などを結ぶ輸送路として位置付けられた。平成29年12月には、築地市場跡地の北側が大会関係車両の拠点となる車両基地として活用されることが決定し、それに伴い、車両基地へのアクセス道路の整備も必要となった。
- ・大会開催に向けては、新ルートの暫定道路と車両基地を大会前に完成させる必要があり、東京2020大会事務局や関係機関と調整を重ねた結果、令和2年3月28日に車両基地を完成。併せて、隅田川を渡る築地大橋と新大橋通りを接続する暫定道路も開通させた。



## 苦労や工夫等アピール資料②

（暫定道路を供用しながらの埋蔵文化財調査）

- ・本線トンネルが掘割構造になり地上部の副道と接続する約100mの区間は江戸時代の埋蔵文化財包蔵地に指定されていたため、市場閉鎖後の令和元年11月から令和2年7月まで発掘調査を実施した。
- ・令和4年の本線早期開通に向け、埋蔵文化財調査後の整備を見据えて全体工期を短縮するため、令和2年に交通開放予定の暫定道路を盛土構造から一部栈橋形式とし、その直下で埋蔵文化財の発掘調査を実施した。主な出土遺構は尾張藩蔵屋敷と海を隔てる石垣、明治初期の海軍時代の舟入板柵であった。

（地下水の汚染拡散防止対策下での地下支障物撤去及び埋蔵文化財調査）

- ・本整備区間は、地下水位が高く、軟弱地盤に加えて土壌汚染対策法の形質変更時要届出区域を含むため、支障物撤去や埋蔵文化財調査にあたり、土壌や地下水の汚染拡散防止対策を講じる必要があった。
- ・市場施設基礎等の支障物はオールケーシング工法で遮水し、松杭やコンクリートなどを約15,500m<sup>3</sup>撤去した。
- ・埋蔵文化財調査では、遺構保護のため止水しつつ掘削をする必要があり、親杭横矢板とウェルポイント工法の併用。吸い上げた地下水は、排除基準を満たしたうえで下水道に放流した。

### ■ 暫定道路を供用しながらの埋蔵文化財調査



仮栈橋下での埋蔵文化財調査状況



親杭横矢板とウェルポイント工法の実施状況



石垣の発掘状況

受賞歴・報道資料①

- 令和4年12月18日（日）  
NHK NEWS 「東京環状2号線が全線開通」
- 令和4年12月18日（日）  
日テレNEWS 「東京都心と臨海部結ぶ環状2号線が全線開通」
- 令和4年12月18日（日）  
FNNプライムオンライン

## 受賞歴・報道資料②

### ・令和3年度

#### 土木学会技術賞受賞

- 大都市部の大深度地下構造物構築における高品質確保のための施工上の工夫

東京都第一建設事務所環二工事課、大成建設(株)東京支店作業所

◎ 貢献された技術者のお名前 [PDF]

▶ 説明動画 (YouTube)



### ・令和6年度

#### 全建賞受賞



その他多数の報道機関に取り上げられました！