

首都高都心環状線の大型車交通の
環状機能確保策について
＜中間とりまとめ＞

検討のプロセス(案)

第1回検討会

- 大型車交通の環状機能確保の必要性
- 東京高速道路(KK線)構造強化or別線整備の実施後のネットワーク

第2回検討会

<大型車交通の環状機能確保に向けた更なる検討>

- 実現可能性の観点から下記2案に絞って検討
 - ・東京高速道路(KK線)の構造強化の更なる検討
 - ・別線整備(地下案)に向けた導入空間の検討

<地元のまちづくり計画の状況>

- 有楽町、八重洲、銀座、京橋地区におけるまちづくり計画

第3回検討会 <中間とりまとめ>

<大型車交通の環状機能確保策の比較検討>

別線(地下)整備案の具体化に向けて、引き続き、関係機関との調整を進める。

<別線(地下)整備案のルート・構造形式の検討>

- 既設の八重洲線を最大限活用
- 外堀通りや東京高速道路(KK線)の下空間を利用
- 大規模更新を行う都心環状線(築地川区間)に接続

<東京高速道路(KK線)の交通機能>

- KK線の交通が別線に転換
- 自動車専用の道路としての役割は大きく低下

今後の予定

【大型車交通の環状機能確保】

関係機関との調整

(概算事業費・事業スキームの検討等)

都市計画手続き

有料事業許可、事業認可手続き

【KK線のあり方】

東京都が昨年10月に設置した「東京高速道路(KK線)の既存施設のあり方検討会」で別途検討

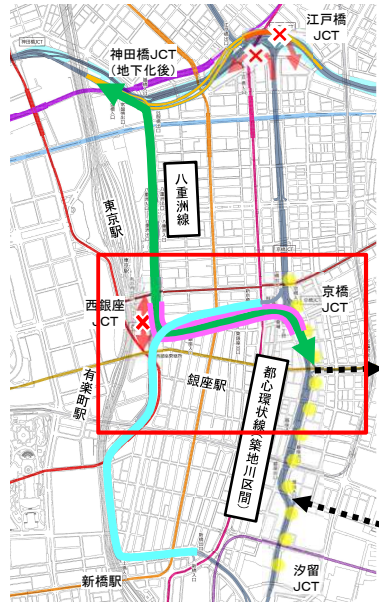
大型車交通の環状機能確保策の比較検討

	KK線の構造強化	別線(地下)の整備
概念図		
大型車の環状方向の交通機能	○ 八重洲線とKK線で確保	○ 八重洲線と別線で確保 (KK線の主たる交通機能が別線に転換)
事業の実現性	○ KK線下のテナントへの影響に加え、銀座地区の活気と賑わいへの影響が大きい。 ・ KK線拡幅のために歩道上に橋脚を新設する場合、街路の現況機能を確認するためには、用地取得(約2,000㎡)や堅牢建物(約20棟)の除却が必要 ・ 街路の歩道上に橋脚を新設せずにKK線を拡幅する場合、一体構造の建物(約160店舗が存在)も含め全面的な造り替えが想定	○ 既設八重洲線を活用しつつ、KK線の下の地下空間を通過させることで、八重洲線から都心環状線まで最短ルートでの接続が可能 (地下埋設物の移設等については、今後、関係機関との調整が必要) ○ 大規模更新事業(築地川区間)との連携が可能
事業期間	○ 約10～15年 (KK線下のテナント(約360店舗)の長期間の一時退去が必要となるなど、更なる長期化のリスクあり)	○ 約10～15年
都市高速道路ネットワークの拡張性	○ 新たな都心環状ルートは高速晴海線(計画)と接続しない。	○ 新たな都心環状ルートが高速晴海線(計画)と接続すると、江戸橋・箱崎JCT等の渋滞ポイントを避けて、都心と湾岸線の相互アクセスが可能
KK線の有効活用策の検討区間	○ 京橋～西銀座に限定 (KK線の京橋～西銀座は、八重洲線との接続が困難になるため不通となる。)	○ 全線(京橋～汐留)で検討可能 (KK線は、八重洲線との接続が困難となり、通過交通が別線に転換するため、自動車専用の道路としての役割が大きく低下)

➡ 別線(地下)整備案の具体化に向けて、引き続き、関係機関と調整を進める

別線(地下)整備案のルート・構造形式(概要)

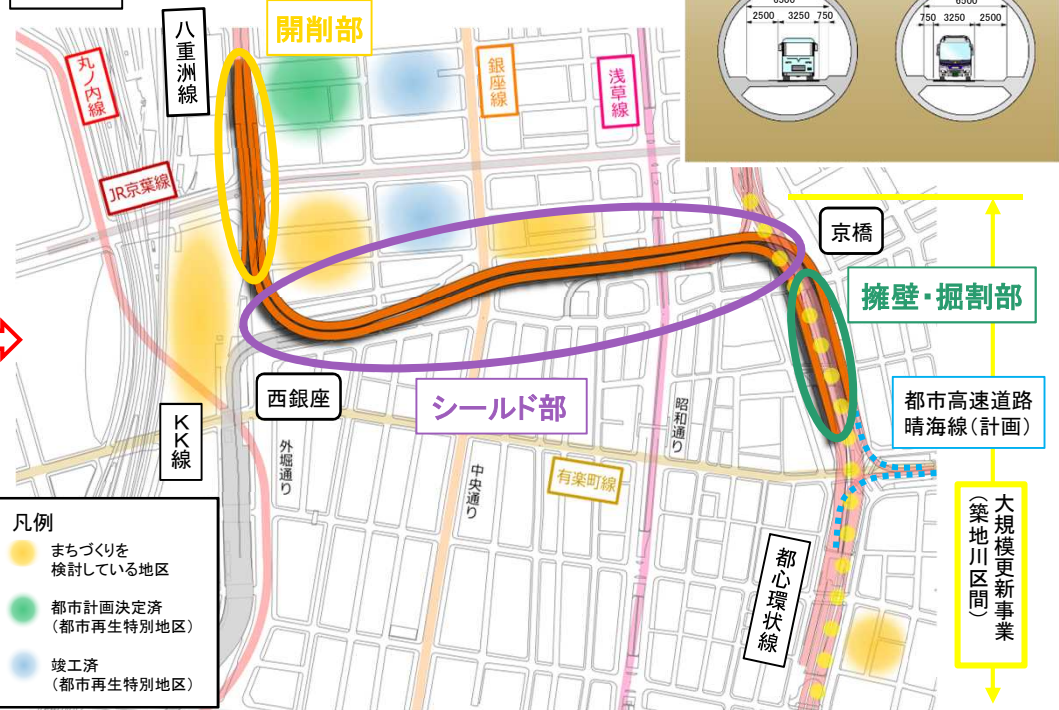
位置図



別線の整備により
大型車交通の環状機能を確保

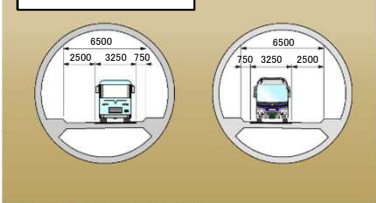
- 凡例
- 別線の整備(地下)
 - 大型車の通行ルート
 - 大規模更新事業区間
 - 高速晴海線(計画)
 - KK線
 - 接続が困難な箇所

平面図



- 凡例
- まちづくりを検討している地区
 - 都市計画決定済(都市再生特別地区)
 - 竣工済(都市再生特別地区)

標準断面図



<ルート・構造>

開削部

- 既設の八重洲線を最大限活用
- 出入口を確保

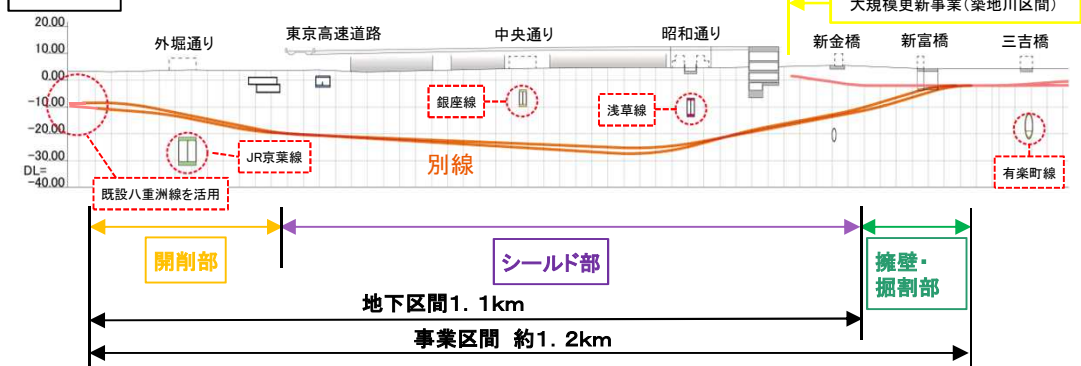
シールド部

- 八重洲線と都心環状線を最短ルートで接続
- 外堀通りやKK線の下空間を利用

擁壁・掘割部

- 大規模更新を行う都心環状線(築地川区間)に接続

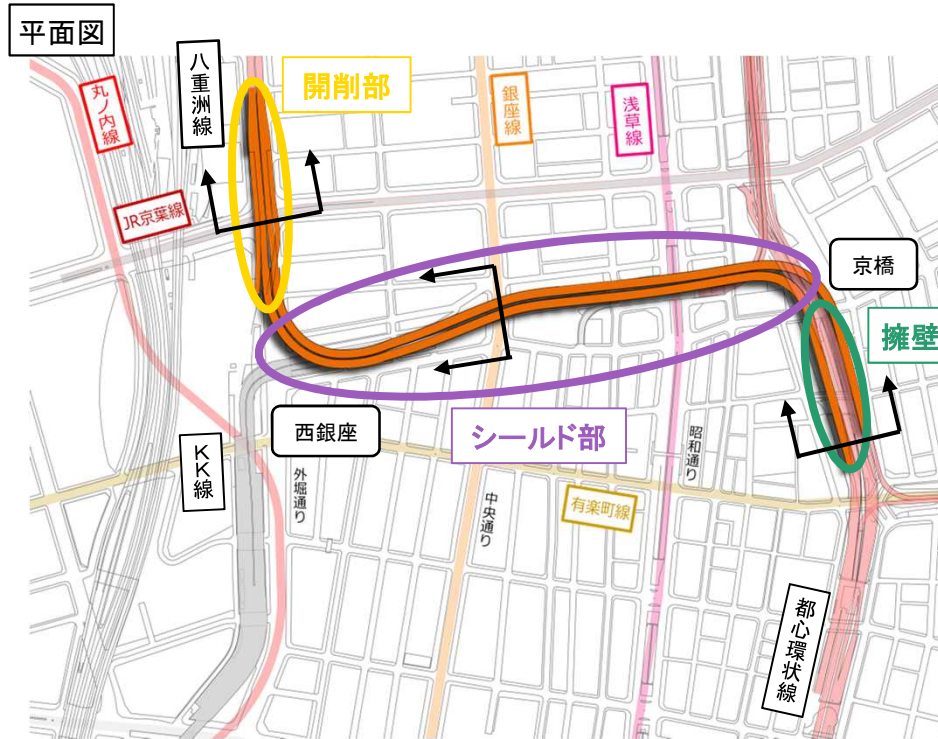
縦断面図



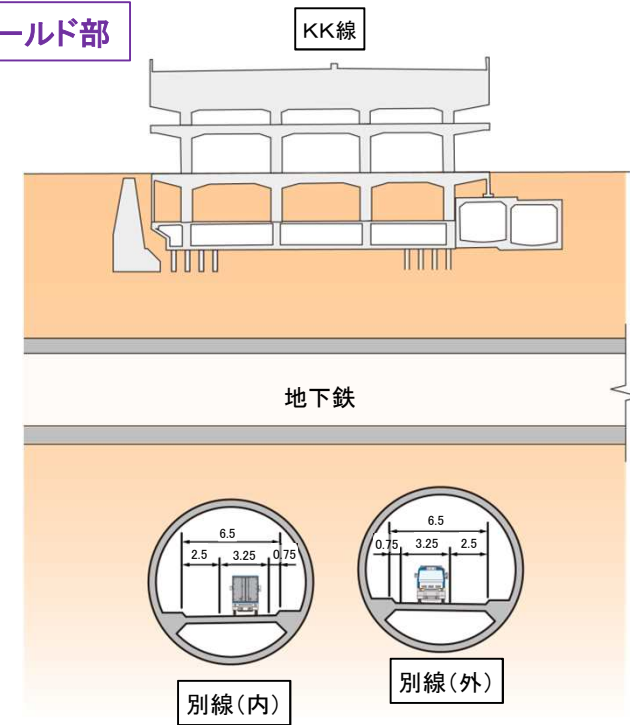
- 周辺のまちづくりや大規模更新事業(築地川区間)と連携
- 日本橋区間の地下化の工事工程に合わせて事業を実施

* 地下埋設物への影響や移設について、関係者調整が必要

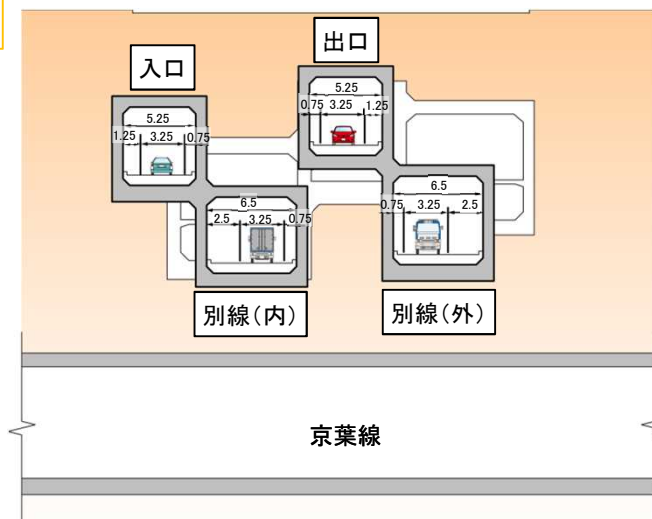
別線(地下)整備案のルート・構造形式(主要な断面)



シールド部



開削部



擁壁・掘割部

