

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
〈とりまとめ(案)〉

大型車交通の環状機能確保策の比較検討

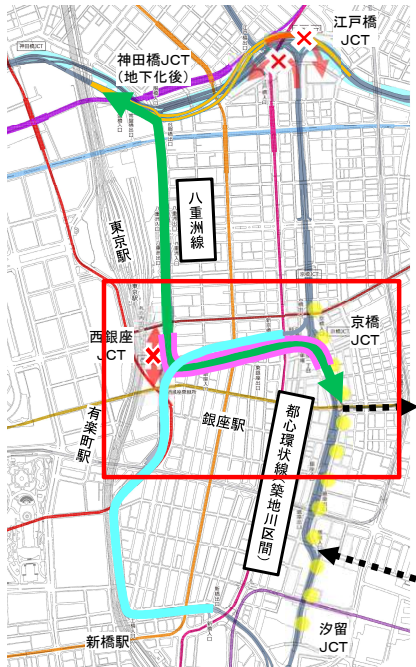
R2.3
第3回検討会資料

	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保するためには、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線の下で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)

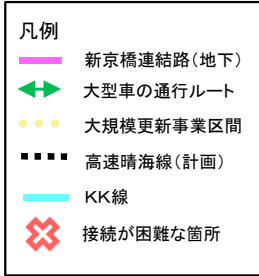
➡ 別線(地下)整備案の具体化に向けて、引き続き、関係機関と調整を進める

新京橋連結路(地下)のルート・構造形式(概要)

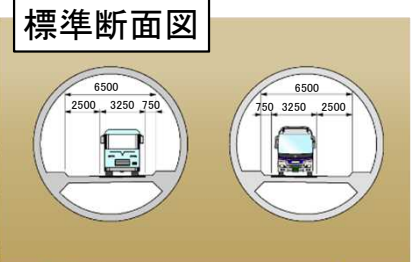
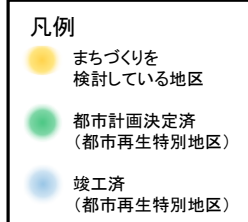
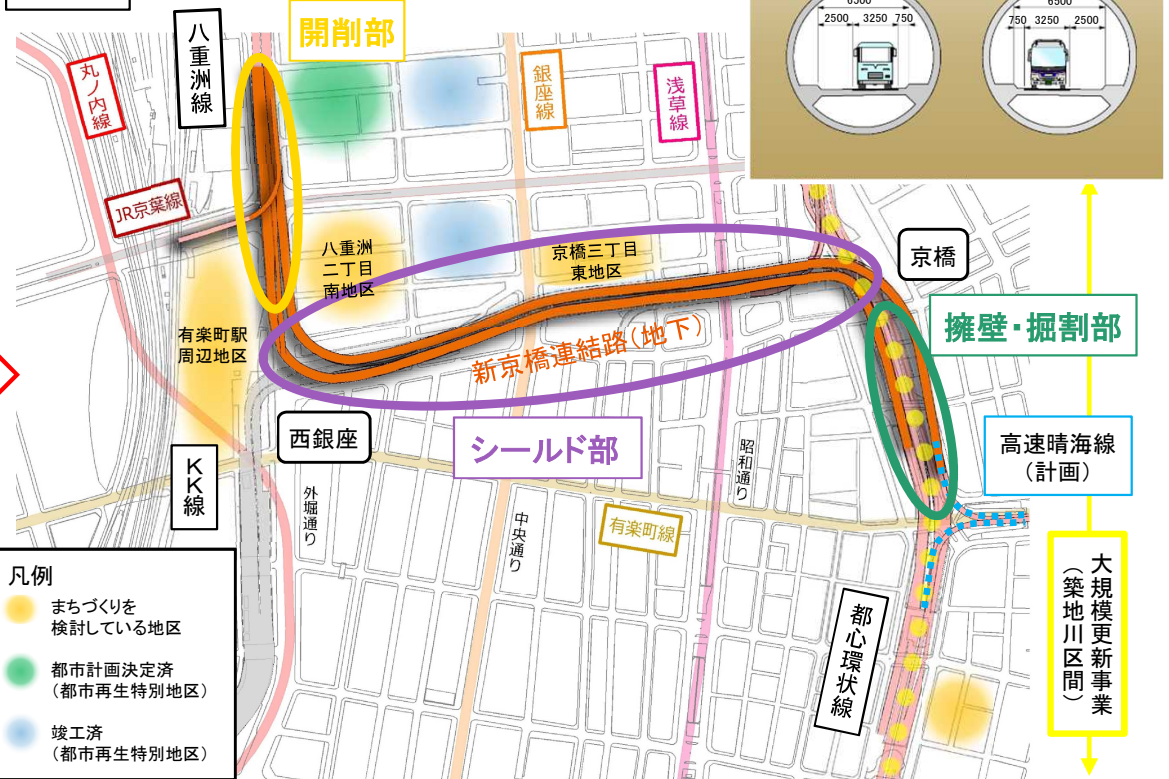
位置図



新京橋連結路(地下)の整備により
大型車交通の環状機能を確保



平面図



<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

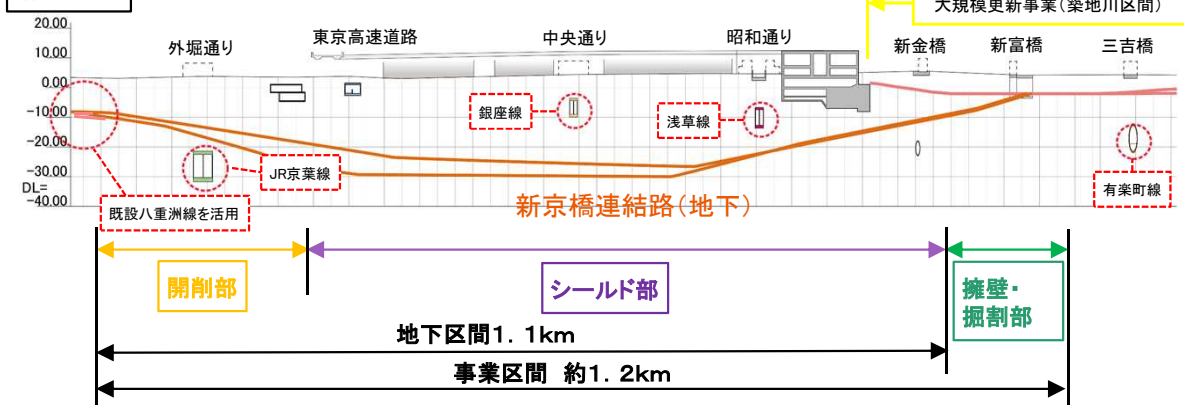
シールド部

- ・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線の下を利用

擁壁・掘削部

- ・大規模更新を行う都心環状線(築地川区間)に接続

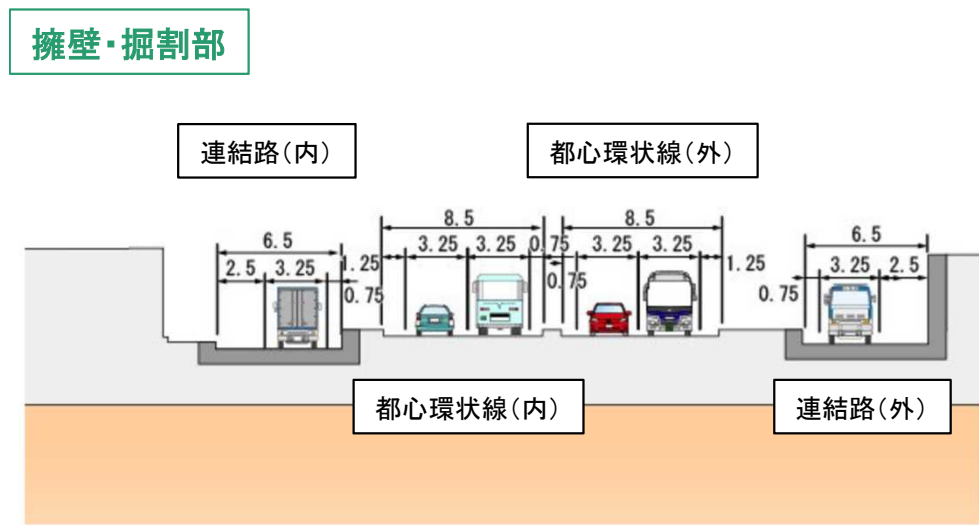
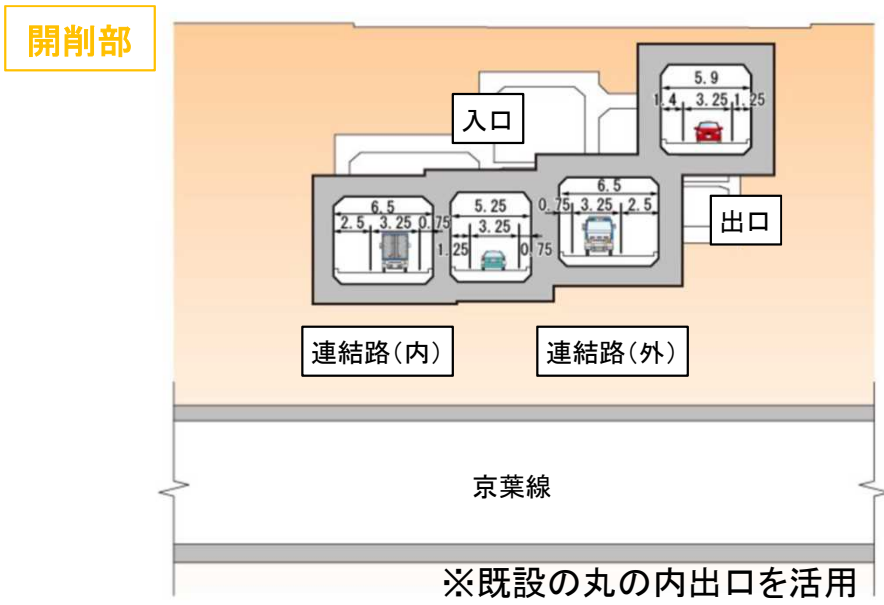
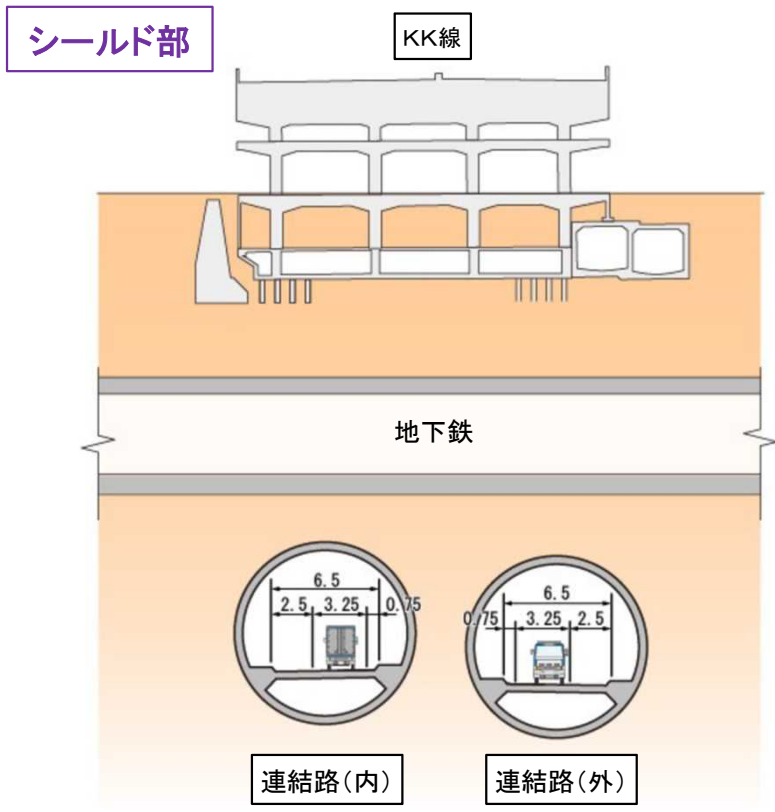
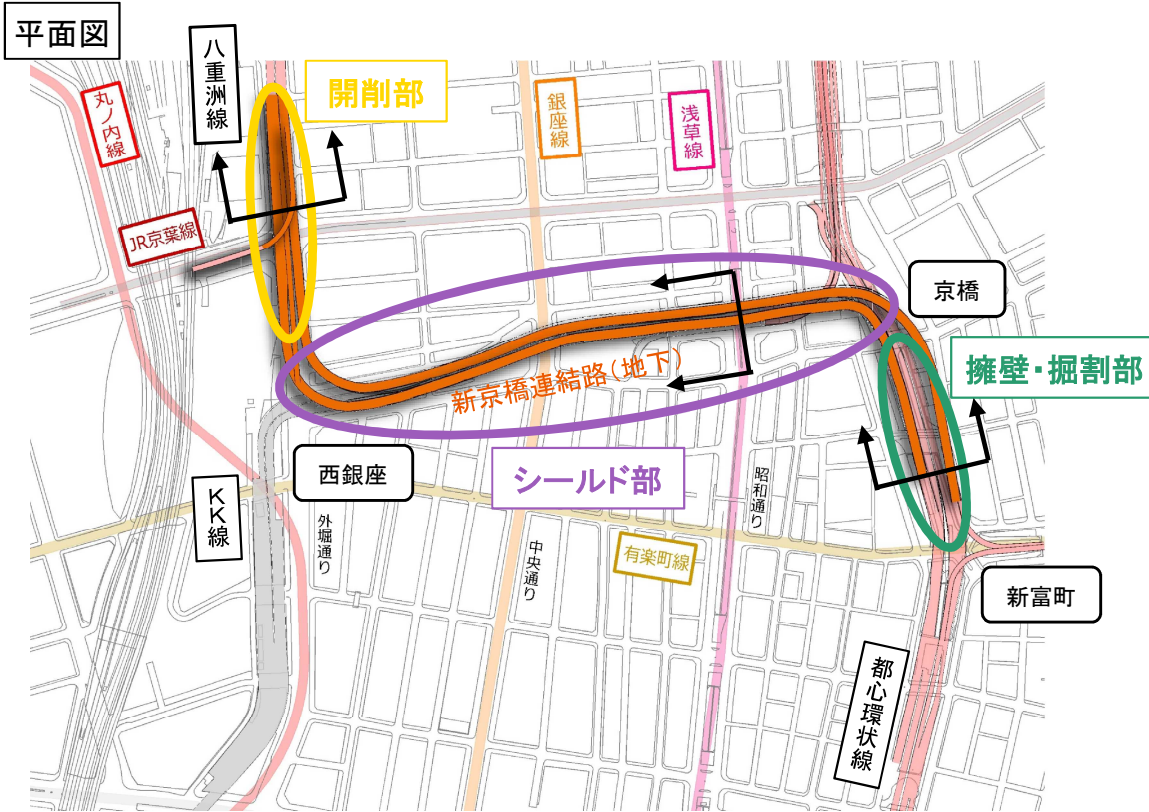
縦断面図



○ 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

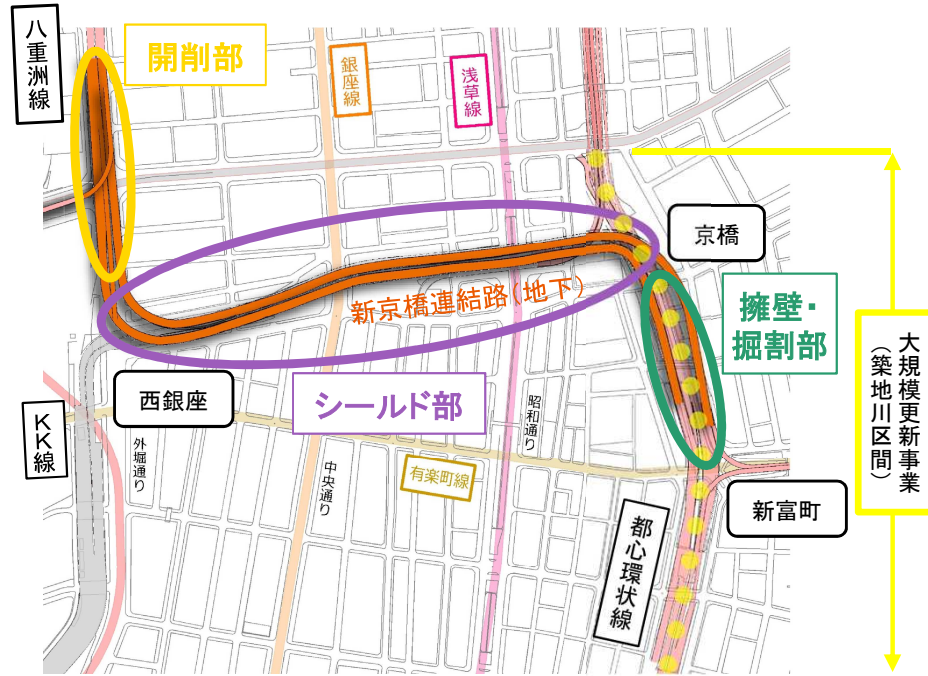
* 地下埋設物への影響や移設について、関係者調整が必要

新京橋連結路(地下)のルート・構造形式(主要な断面)



新京橋連結路(地下)と都心環状線の接続部の整備概要

平面図



<都心環状線接続部の導入空間確保>

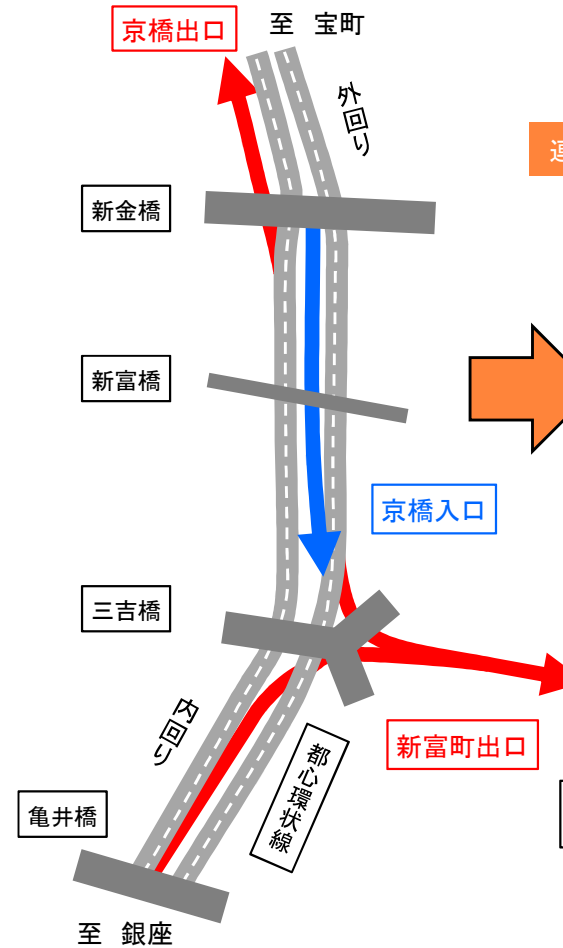
出入口改修

- ・京橋入口(外回り)を廃止・撤去
- ・代替として、新富町出口(内回り)を廃止して入口化
- ※出口交通は近傍の京橋出口と銀座出口で代替

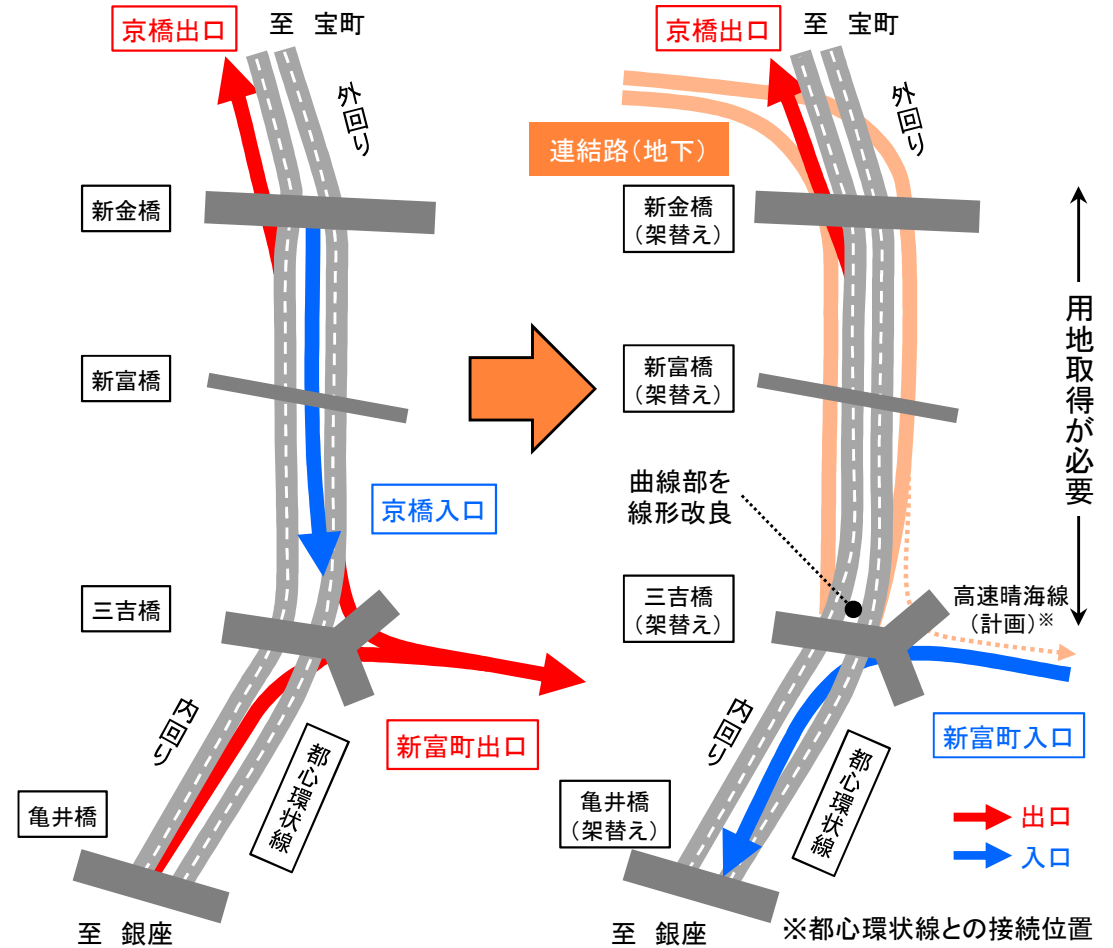
跨道橋架替え

- ・車道内橋脚を撤去(新富橋／亀井橋)
- ※大規模更新事業(築地川区間)で実施
- ※跨道橋の老朽化対策と連携

<現況>



<新京橋連結路(地下)整備後>



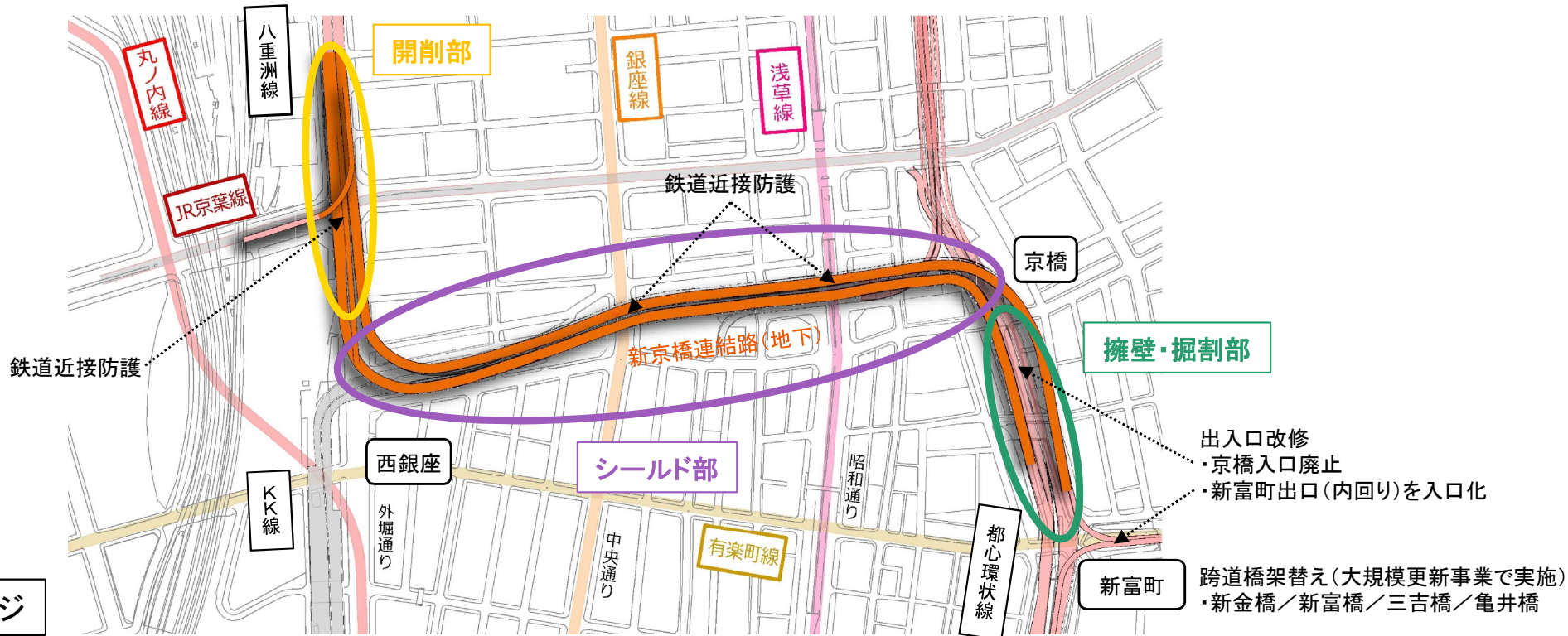
京橋入口合流・新富町出口分流付近



車道内橋脚(新富橋)

新京橋連結路(地下)の工事工程イメージ

平面図



工程イメージ

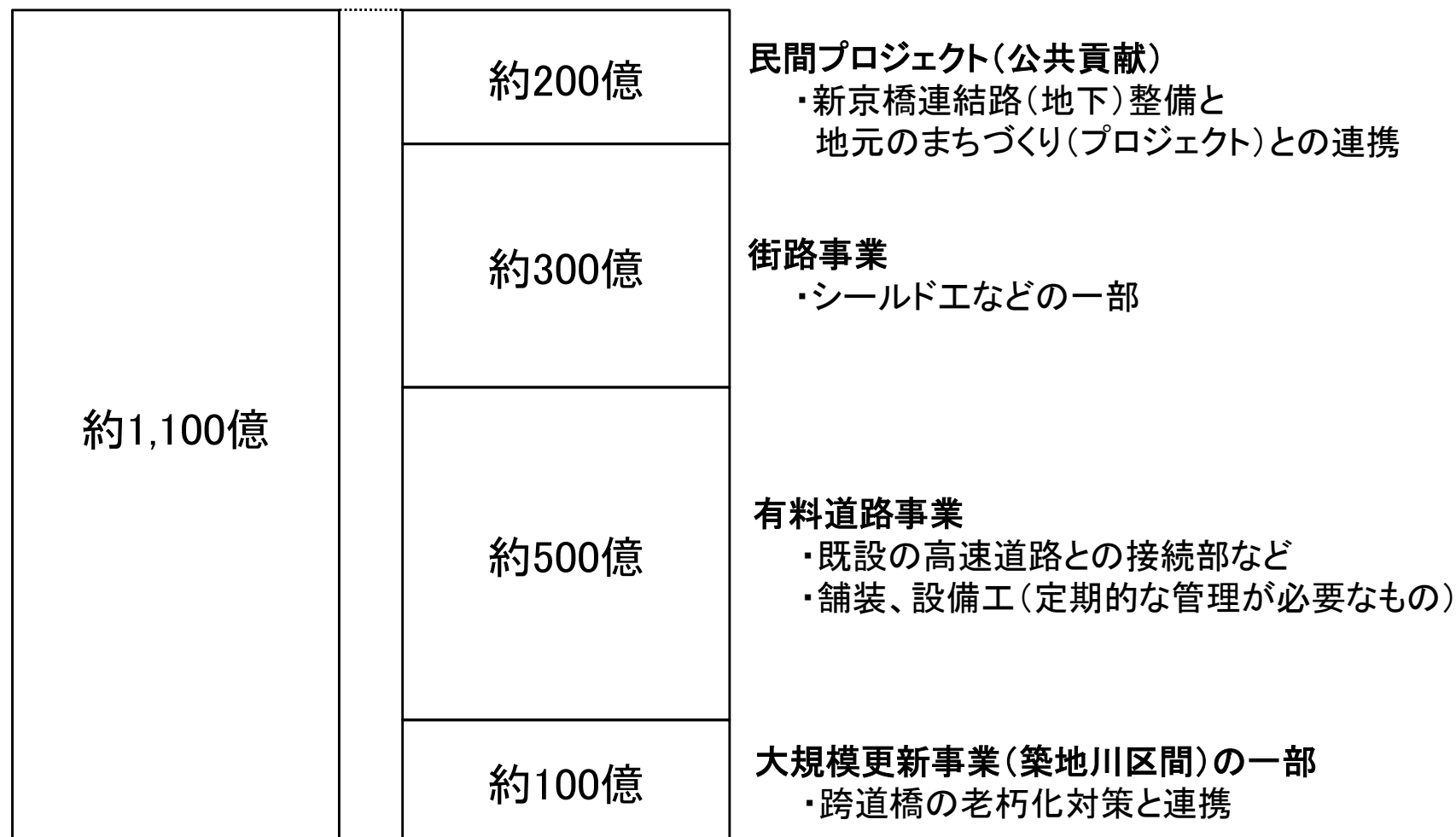
		2035(予定)		2040(予定)	
日本橋区間地下化		支障物移設 出入口撤去工事	河川工事・トンネル工事・高架橋工事等 ○八重洲線通行止め		撤去工事
新京橋連結路(地下)	開削部	関係者調整 ・ 都市計画手続 環境アセス手続 ・ 事業化手続等	支障物移設・近接防護等		設備・舗装工事等
	シールド部		開削工事(立坑・換気所・出入口含む)		
	擁壁・掘削部		支障物移設・近接防護・権原取得等		設備・舗装工事等
			シールド工事		
			支障物移設・跨道橋架替え・用地取得等		
			出入口改修		設備・舗装工事等
			擁壁・掘削工事		
KK線再生		関係者調整・ 有効活用策検討等	○事業着手 (おおむね5年後を目標)		

○周辺のまちづくりや大規模更新事業(築地川区間)と連携

○日本橋区間地下化の工事工程に合わせて事業を実施

新京橋連結路(地下)の事業スキーム(案) 〈基本的な考え方〉

- 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
- 首都高速道路株と東京都が共同で整備を行う合併施行方式を想定
 - ・日本橋区間地下化に伴い必要となる大型車交通の環状機能の確保とともに、交通が集中する江戸橋JCTの渋滞緩和に寄与
 - ・高速晴海線の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。



概算事業費

事業スキーム

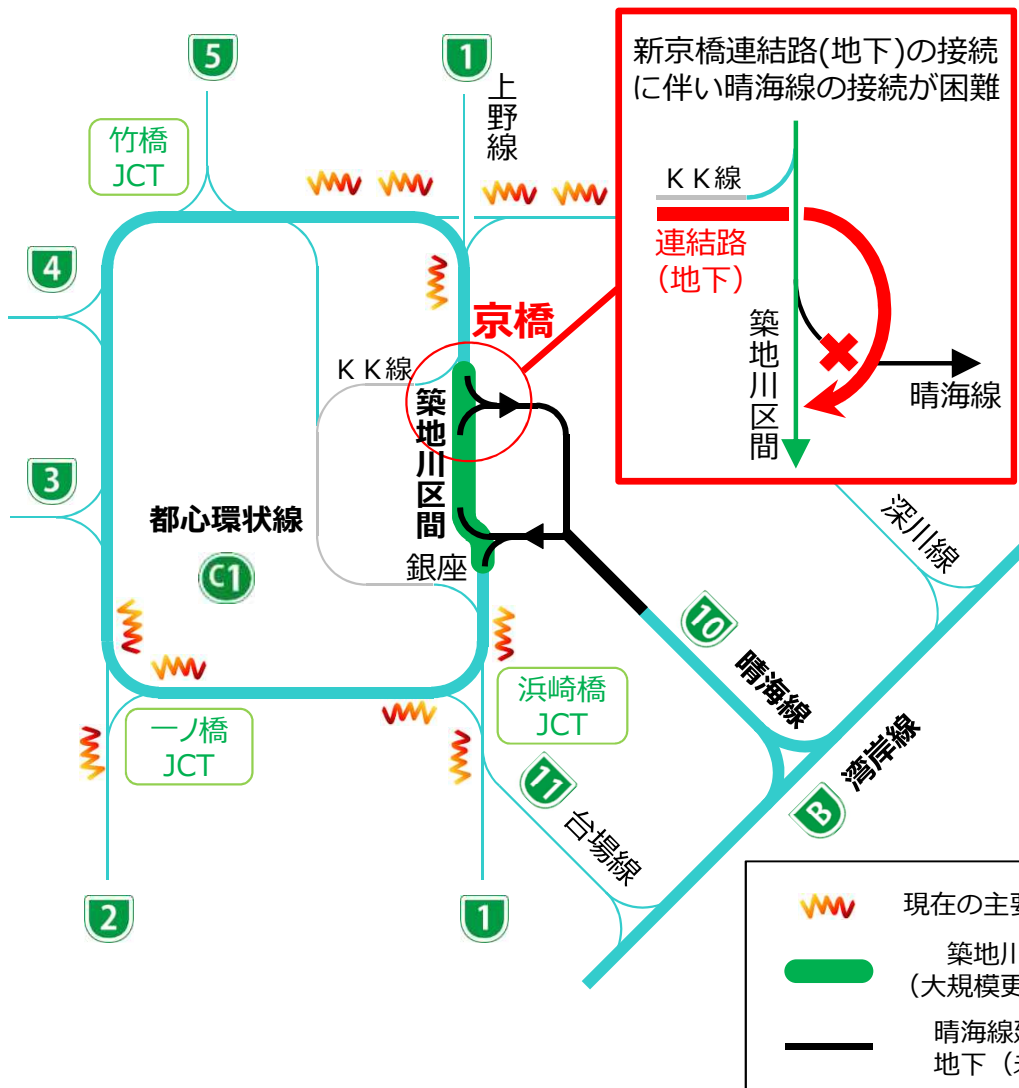


まちづくりの進捗や工事工程に合わせ、関係者が協力し、上記を負担

都心環状線と晴海線の接続位置の見直し

- 都心環状線と晴海線は、築地川区間(京橋付近・銀座付近)において接続する計画。
- 京橋付近では、新京橋連結路(地下)の接続に伴い、晴海線の接続が困難になる。
 - ⇒ 都心環状線と晴海線との接続位置を銀座付近に見直す必要がある。
 - ⇒ 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。

＜日本橋区間地下化前のネットワーク＞

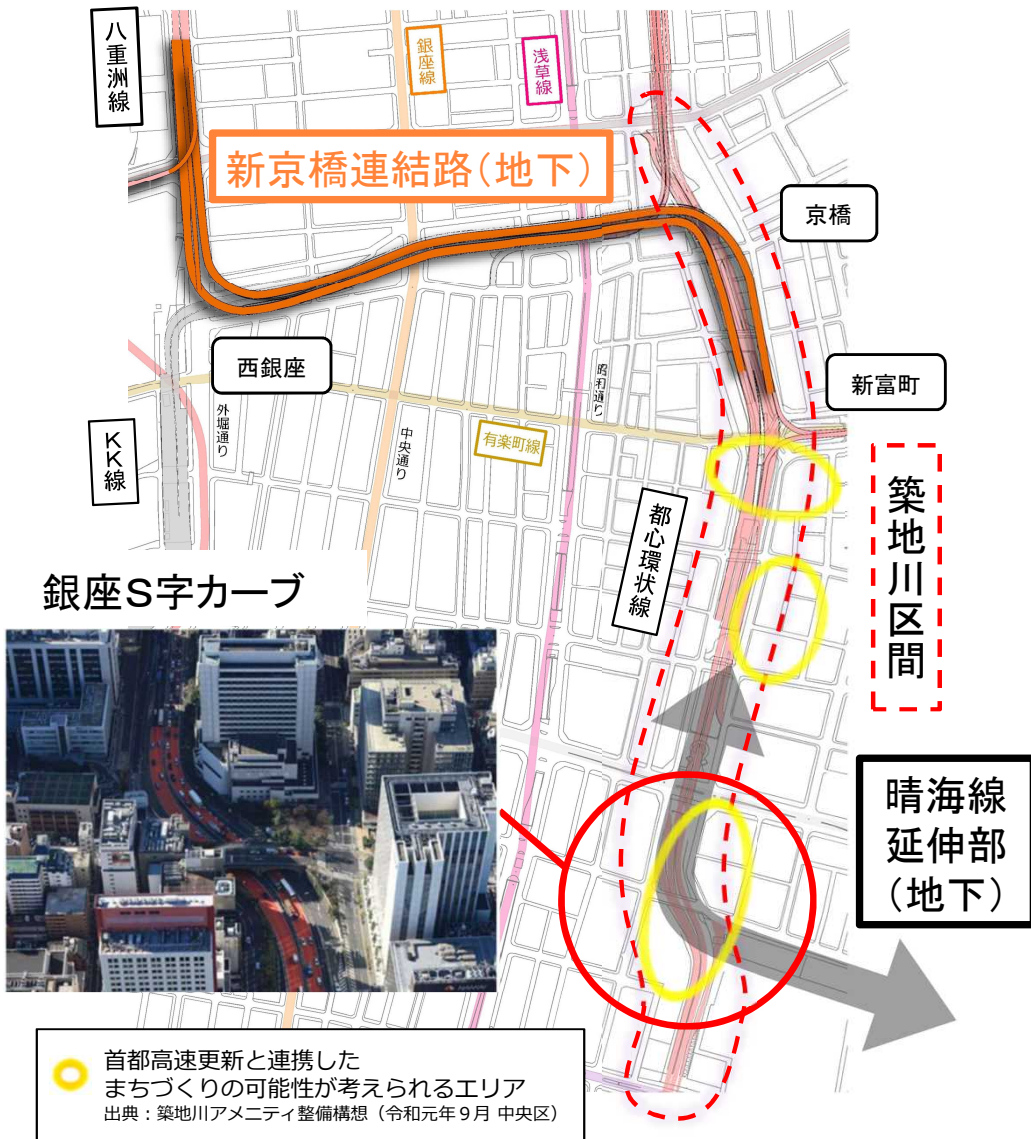


＜新京橋連結路(地下)整備に伴うネットワークの変更イメージ＞

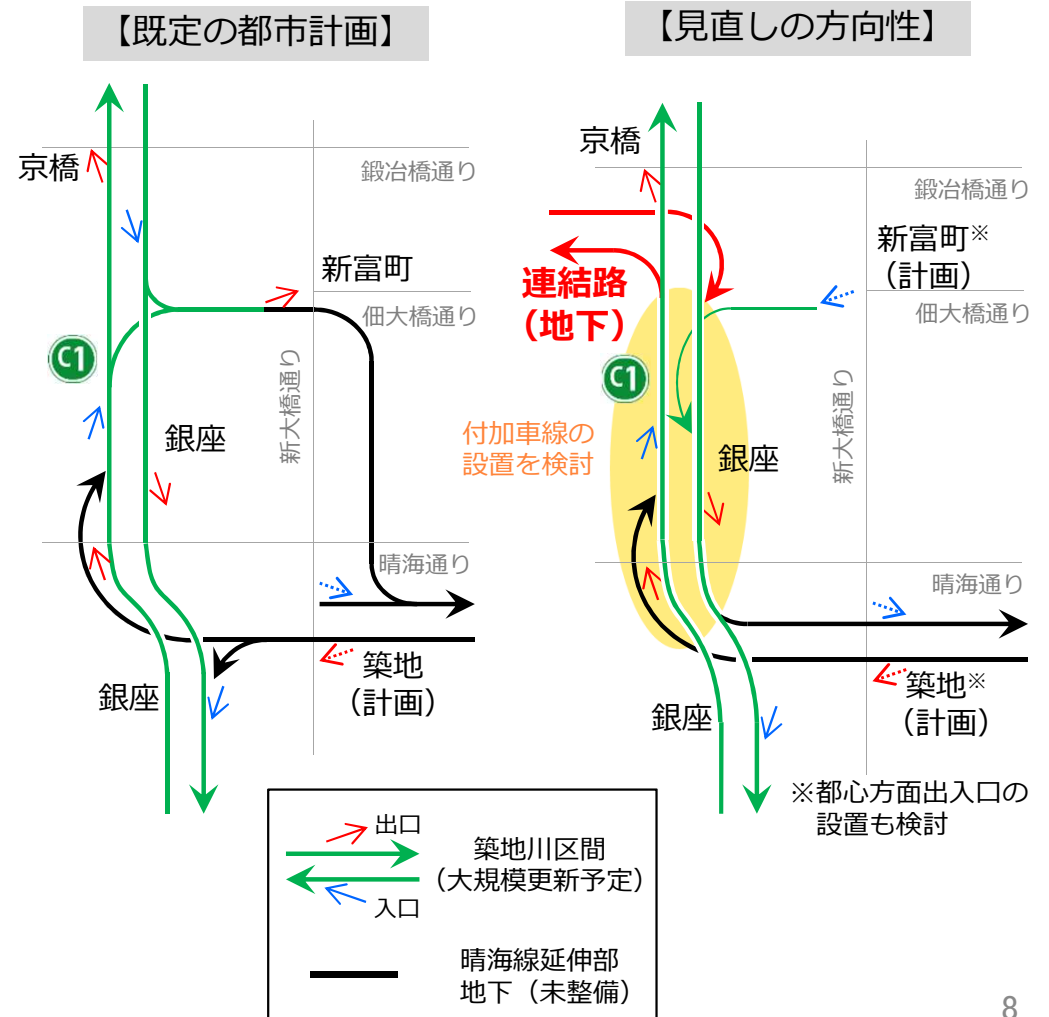


都心環状線(築地川区間)の大規模更新事業

- 都心環状線(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事業を実施予定。
- 大規模更新とあわせ、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中。
- 今後、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等について検討。



＜築地川区間と新京橋連結路(地下)・晴海線との接続＞



検討のプロセス(案)

中間とりまとめ

日本橋区間地下化に伴う大型車交通の環状機能確保策として
別線(地下)整備案を具体化

【東京高速道路(KK線)】

自動車専用の道路としての役割が大きく低下

- 工事工程の検討・調整
- 事業費積算(類似工事等の実単価)

都心環状線(築地川区間)
との接続検討

既存施設のあり方検討会 提言
歩行者中心の公共的空間として再生

第4回検討会

概算事業費:約1,100億円
事業スキーム

- 出入口を改修
- 車道内橋脚を撤去
大規模更新事業で実施

KK線東銀座出口の機能を確保

都心環状線と晴海線との接続位置
を銀座付近に見直す必要

KK線接続部の首都高施設の
あり方について検討が必要

交通機能確保検討会【終了】

引き続き別途検討

今後の予定

【新京橋連結路(地下)】*

関係機関と調整の継続

都市計画手続、環境アセス手続

有料事業許可、事業認可手続

※都心環状線の接続部を含む。

【都心環状線(築地川区間)】*

晴海線との接続を見据え
大規模更新事業の内容について
引き続き検討

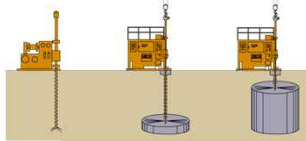
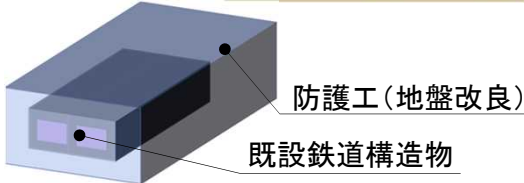

- 銀座S字カーブの線形改良
- 晴海線の接続形態
- 分合流部の付加車線の設置
など

※周辺まちづくりと連携

【KK線接続部(首都高施設)】

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検討

＜参考＞新京橋連結路(地下)の概算事業費 内訳

項目		算出根拠	類似工事	金額(億円) (税込)
用地・補償費	用地・補償費	令和元年度路線価より地区別単価を算出 「建築コスト情報*」より単位床面積当たりの建築コスト実績値を算出 *2019年10月 建設物価調査会	既設鉄道構造物防護工(イメージ) 高圧噴射攪拌工 	130
	関連工	既設構造物防護工【横浜北線工事】 既設鉄道構造物(類似工事より算出) 地下埋移設(類似工事より算出)	 防護工(地盤改良) 既設鉄道構造物	250
本 体 工	開削工	実績単価積み上げ	 シールド工(品川線大橋JCT)	200
	シールド工	施工規模(延長約900m)類似工事 【品川線大橋連結路シールドトンネル工事】		330
	擁壁・掘割工	実績単価積み上げ		10
	設備工	換気設備、防災施設等【新宿線設備工】 舗装工(実績単価積み上げ)		170
出入口改修		実績単価積み上げ		10

【 】：首都高類似工事実績

合計 1,100