

東京都 同時発表

令和 2 年 3 月 10 日
道路局企画課
高速道路課

首都高都心環状線の大型車交通の環状機能確保策 ～中間とりまとめ～

首都高都心環状線における大型車交通の環状機能確保について検討を行ってきた「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」において、今般、中間とりまとめを行いました。

首都高日本橋区間の地下化に伴う、首都高都心環状線における大型車交通の環状機能確保について、東京高速道路（KK線）の構造強化及び別線整備のそれぞれの課題について整理を行い、最適な対策案を検討することを目的として「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」を2018年12月に設置し、これまで3回にわたる検討を経て、今般、中間とりまとめを行いました。

※第3回検討会については、昨今の新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から、会議の開催に代えて書面により関係者の意見聴取を行いました。

中間とりまとめにおいては、首都高都心環状線における大型車交通の環状機能確保策として、

・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ことを関係者間で確認しました。

これまでの会議資料等については、以下、国土交通省HPに掲載しております。

<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/shutoko-kino-kakuho/index.html>

問い合わせ先：国土交通省 代表 TEL 03-5253-8111
道路局企画課道路経済調査室 室長 田村（内線：37611）
（企画課直通） TEL 03-5253-8487、FAX 03-5253-1618
高速道路課 課長補佐 森田（内線：38304）
（高速道路課直通） TEL 03-5253-8500、FAX 03-5253-1619
首都高速道路株式会社 計画・環境部 事業計画課
TEL 03-3539-9375

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)の下の空間を利用
- 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

【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

今後の予定

【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

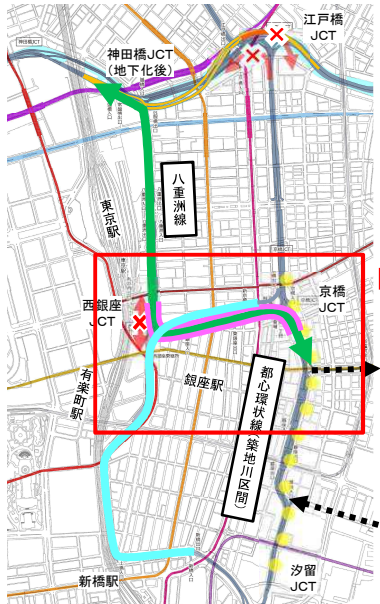
大型車交通の環状機能確保策の比較検討

	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

別線(地下)整備案のルート・構造形式(概要)

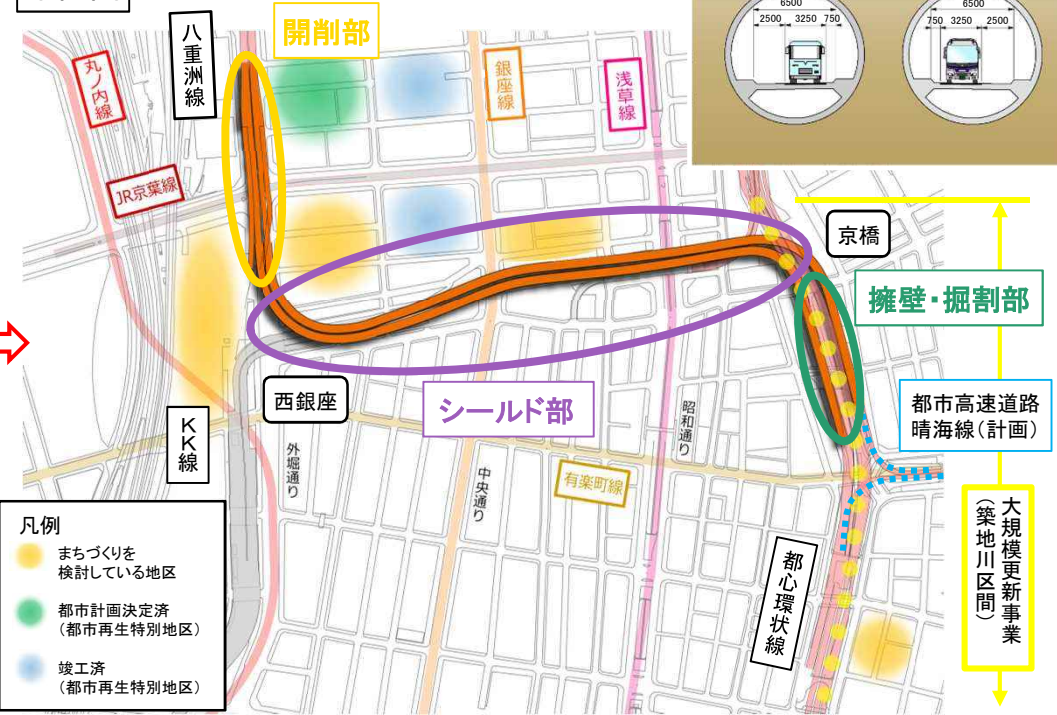
位置図



別線の整備により
大型車交通の環状機能を確保

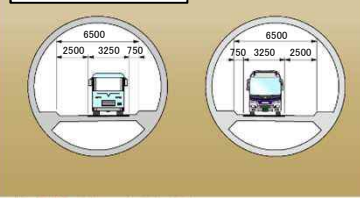
- 凡例
- 別線の整備(地下)
 - 大型車の通行ルート
 - 大規模更新事業区間
 - 高速晴海線(計画)
 - KK線
 - 接続が困難な箇所

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

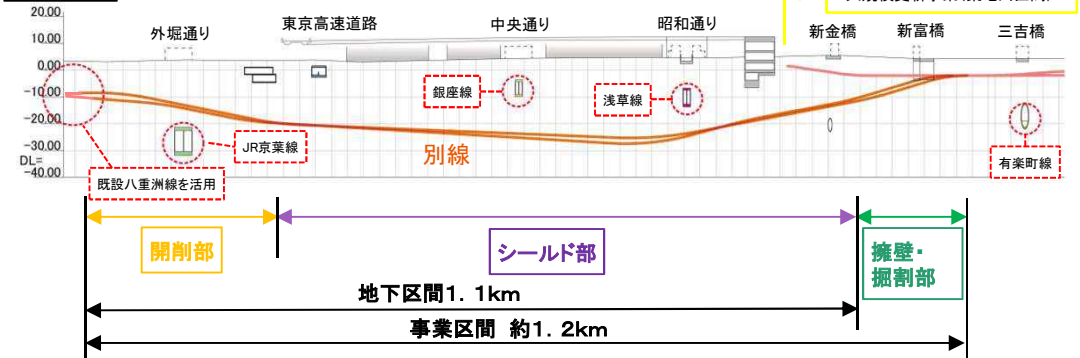
シールド部

- 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)

