

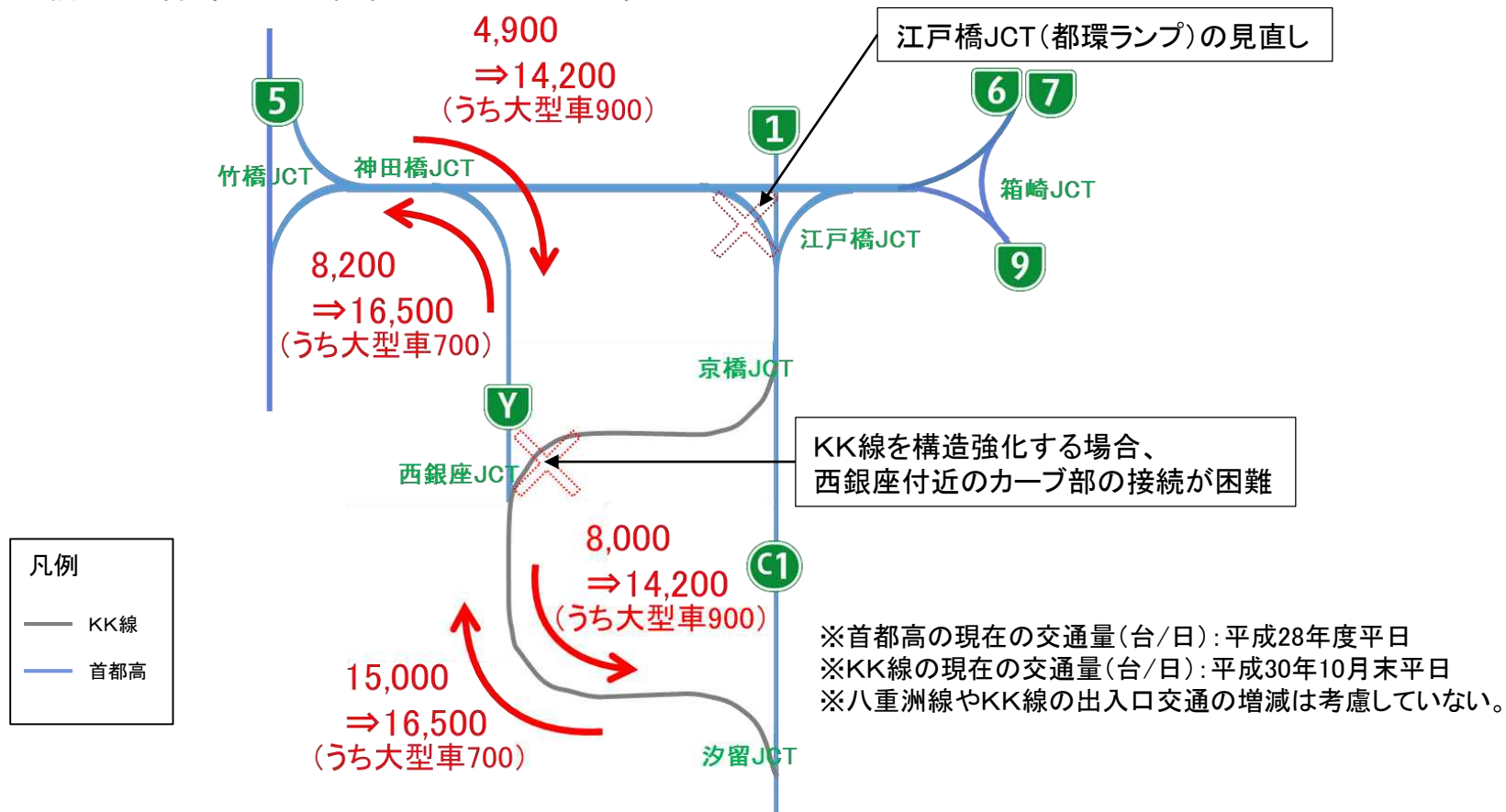
# 大型車交通の環状機能確保に向けた 更なる検討について

# ①東京高速道路(KK線)の 構造強化の更なる検討について

# 東京高速道路(KK線) 大型車交通の増加による課題

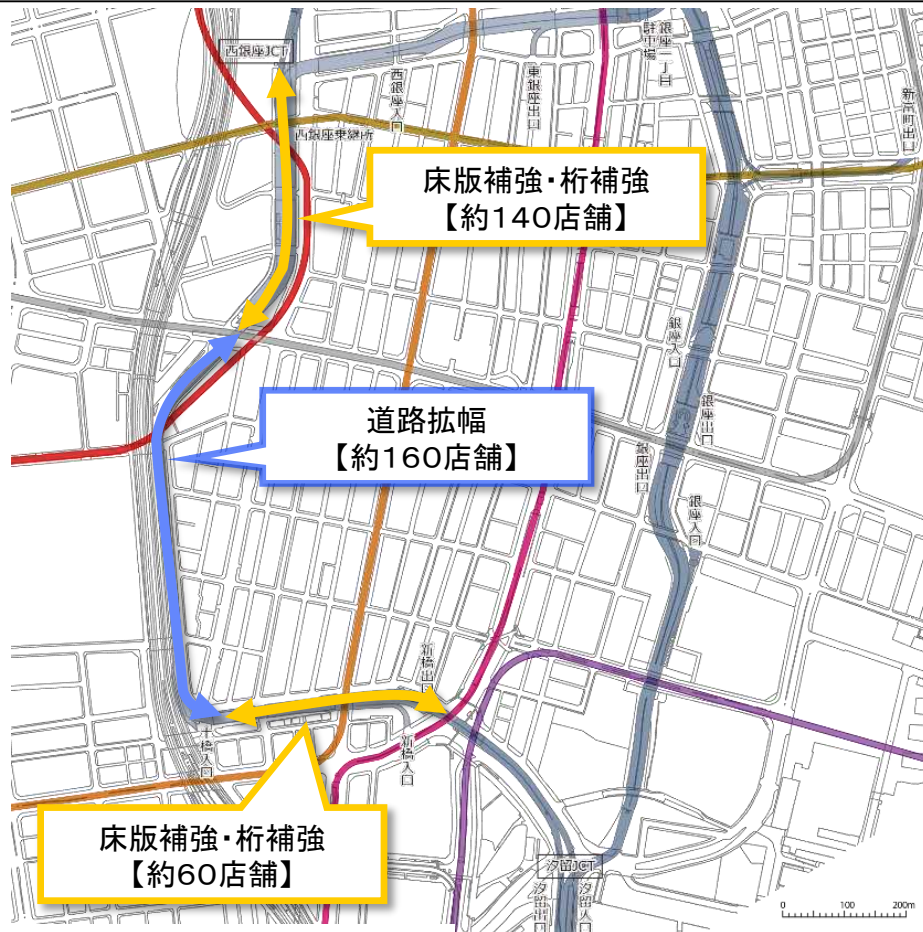
- 首都高八重洲線の供用開始時(昭和48年)、KK線は相当の交通量が予想されたことから、KK線の道路構造及び幅員構成ならびに八重洲線の道路環境等から交通の安全と円滑を図るため、交通及び道路の実態に即応した交通規制(大型車規制)が実施された。
- KK線の交通量は、首都高日本橋地下化の江戸橋JCT見直しにより、八重洲線を介して、1日約8千台の増加が見込まれる(大型車は約2千台増加)。
- 大型車がKK線を通行することになった場合、舗装やジョイントなどの補修の頻度が増加し、維持補修に係る費用も増加

## ○ 江戸橋JCT(都環ランプ)見直しによる交通量変化



# 東京高速道路(KK線) 構造強化による課題

- KK線の全線において、大型車の通行を可能とするには、耐荷重(25t)確保のための構造の補強(床版補強、桁補強)が必要
- KK線の下に入居しているテナントの入込客数は1日約10万人と見込まれ、補強工事中のテナント(約360店舗)への影響が課題
- 構造強化に要する費用に加え、構造強化完了後の維持補修費用の増加や工事中のテナントからの収入の減少が課題



【 】内はKK線下に存在する店舗数

床版補強の例



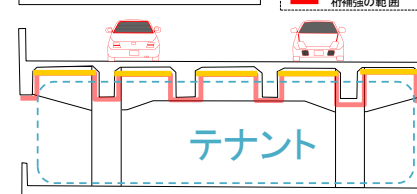
床版に炭素繊維シートを貼り付け

桁補強の例



桁に炭素繊維シートを貼り付け

KK線の構造の補強イメージ



※断面図:東京高速道路株式会社関係資料より

施工状況

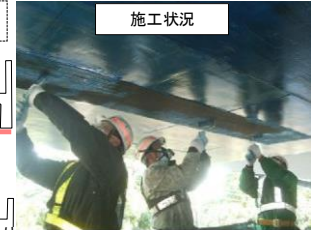


写真 KK線の状況



# 東京高速道路(KK線)の拡幅による課題①

- KK線のJR並走区間の直線部において、大型車の通行を可能とするためには、道路構造令を満たした幅員の確保(路肩、中央帯の拡幅)が必要(図1)
- これに伴い、KK線の拡幅部を支える橋脚が商業施設前面の歩道上に新設され、歩道の有効幅員が減少するなど、銀座地区の活気と賑わいに不可欠な歩行者空間への影響が課題
- 街路の現況機能を確保するためには、用地取得や堅牢建物の除却が必要

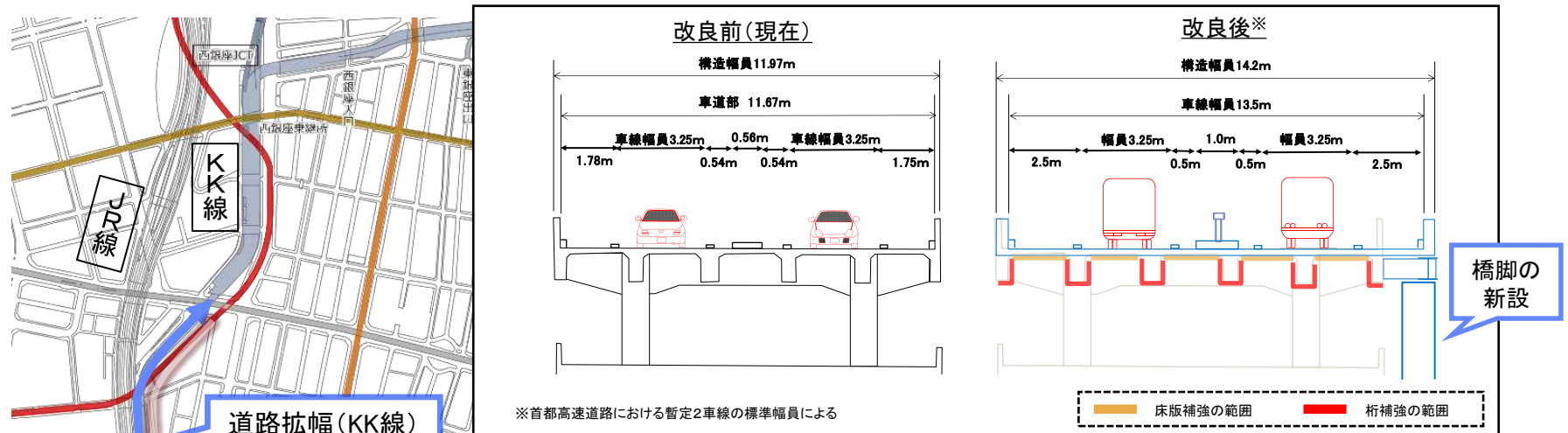


図1 KK線の断面図(路肩、中央帯の拡幅)



図2 KK線(JR並走区間)の状況

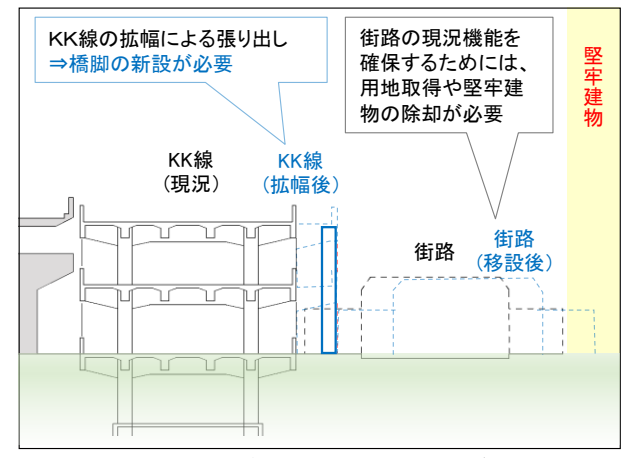


図3 KK線の拡幅による影響

## 東京高速道路(KK線)の拡幅による課題②

- 街路の歩道上に橋脚を新設せずにKK線の拡幅と構造強化を行うためには、KK線と一体構造の建物も含めた全面的な造り替えが想定される(図1)
- KK線の拡幅が必要な区間の商業施設は主にコリドー通りに面しており、連続した商業空間が賑わいや魅力の形成に貢献しているが、KK線を造り替える場合には相当の年数が必要と想定され、その間テナント(約160店舗)は一時的な退去が必要

※大規模更新事業が進められている首都高1号羽田線東品川・鮫洲埋立部(図2)では約10年

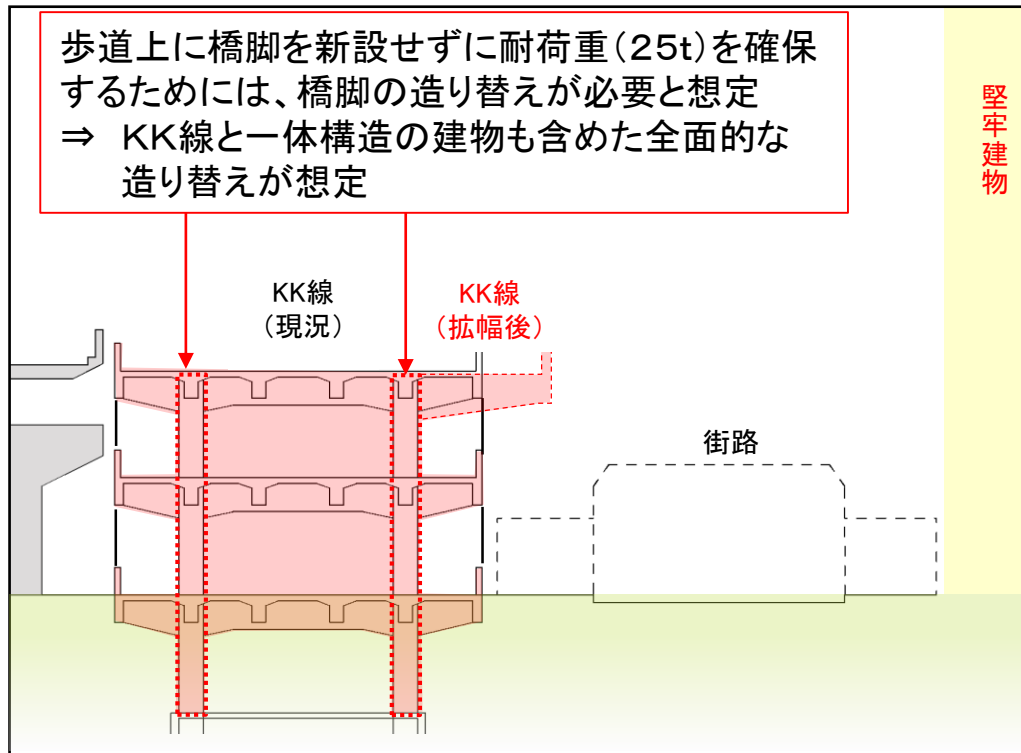


図1 KK線における大型車対応のための造り替えイメージ

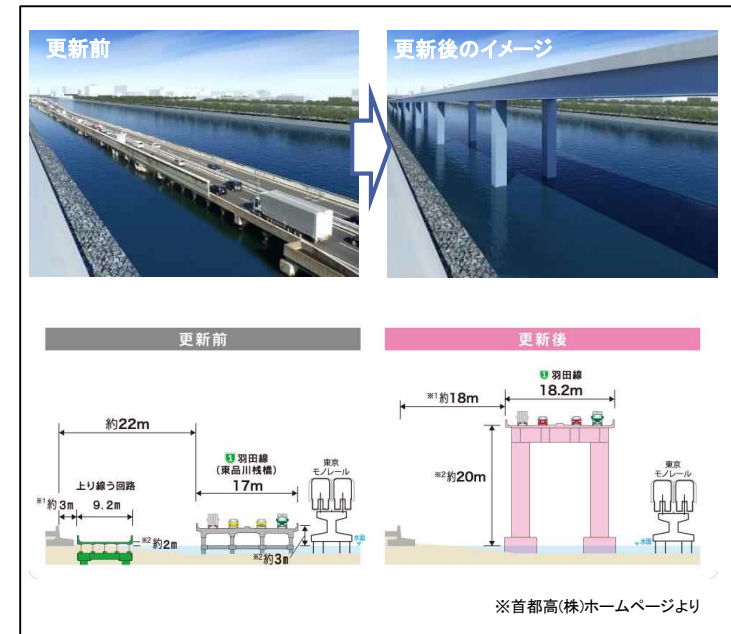
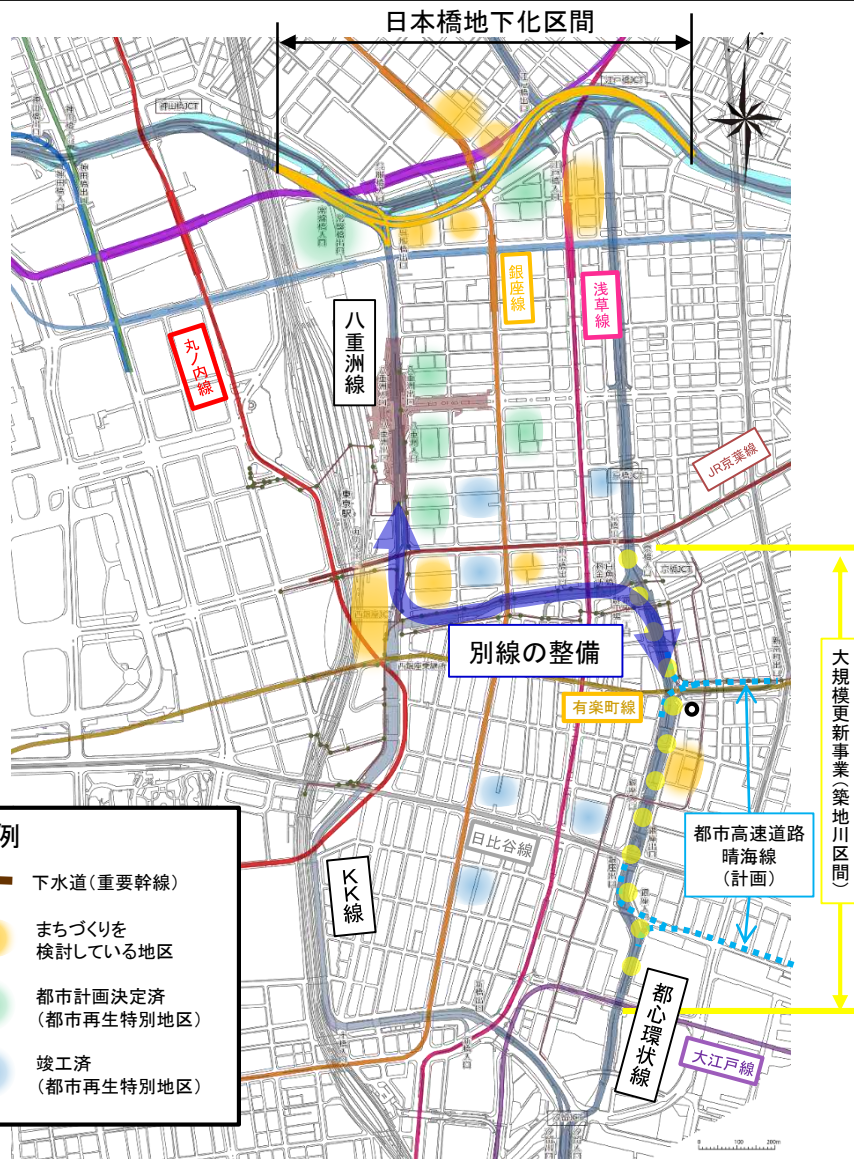


図2 大規模更新(首都高1号羽田線東品川栈橋・鮫洲埋立部)の例

## ②別線整備(地下)に向けた 導入空間の検討について

# 別線整備(地下)に向けた課題について



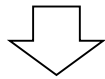
- 1 電力:送電・配電等の電力施設が多数埋設  
⇒機能確保を考慮した防護や移設場所の確保が必要
- 2 下水道:自然流下の下水道管(大口径の重要幹線含む)が多数埋設  
⇒流下能力を考慮した移設場所の検討が必要
- 3 通信:幹線含む管路が多数埋設  
⇒機能確保を考慮した防護や移設場所の確保が必要
- 4 水道:重要幹線などの管路が多数埋設  
⇒水の輸送能力を考慮した移設場所の確保が必要
- 5 JR、地下鉄:施工時の影響等について検討が必要
- 6 大規模更新事業(築地川区間)、都市高速道路晴海線:計画の整合性の確認が必要
- 7 都市再生プロジェクト:事業者と計画の調整が必要

図示した管路のほか、水道、下水道の管路や、電力、通信、ガス等の各種インフラ施設(幹線を含む)が、道路下に縦断・横断的に輻輳して埋設されている

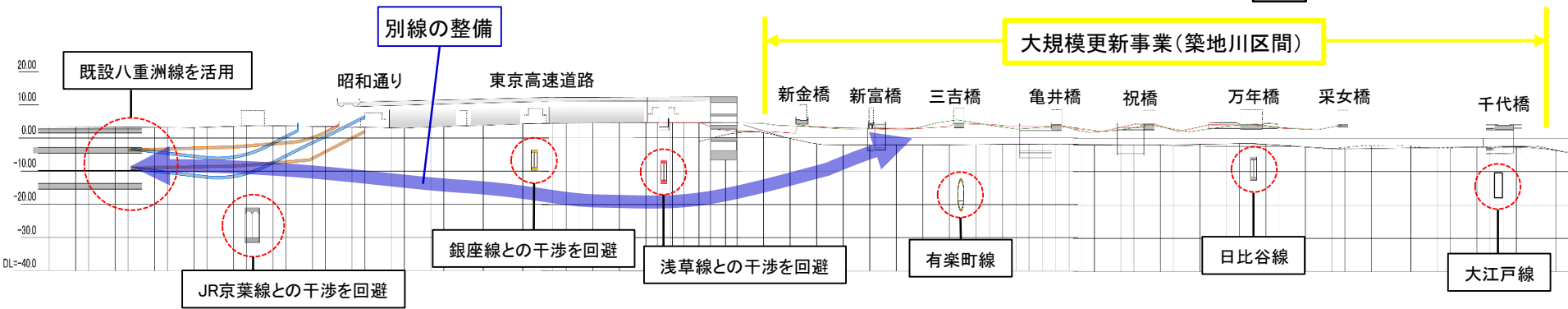
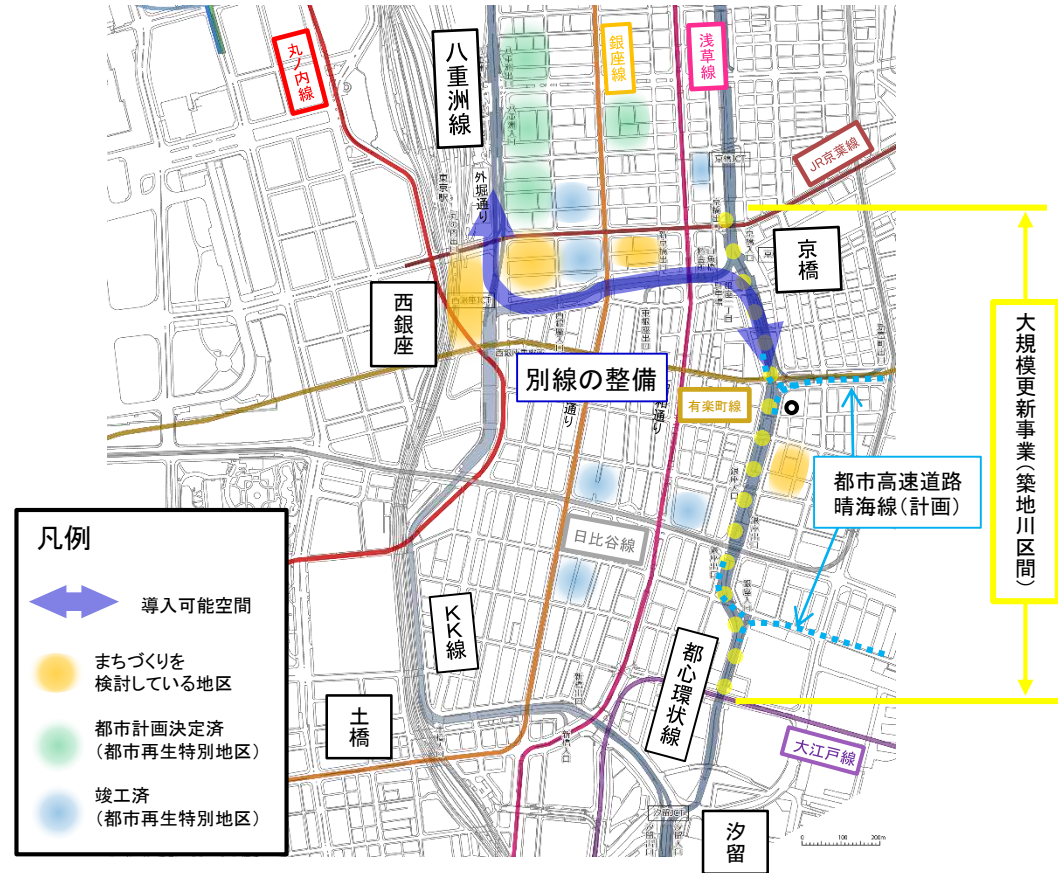


# 別線整備(地下)に向けたルート案の考え方

- 別線整備(地下)ルート案の考え方
  - ・八重洲線と都心環状線を最短ルートでつなぐ
  - ・既設の八重洲線を最大限活用
  - ・外堀通りやKK線の下空間を利用

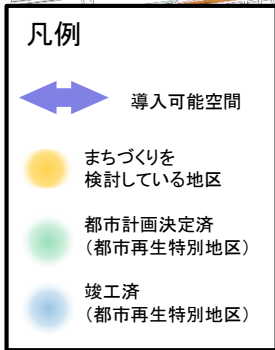
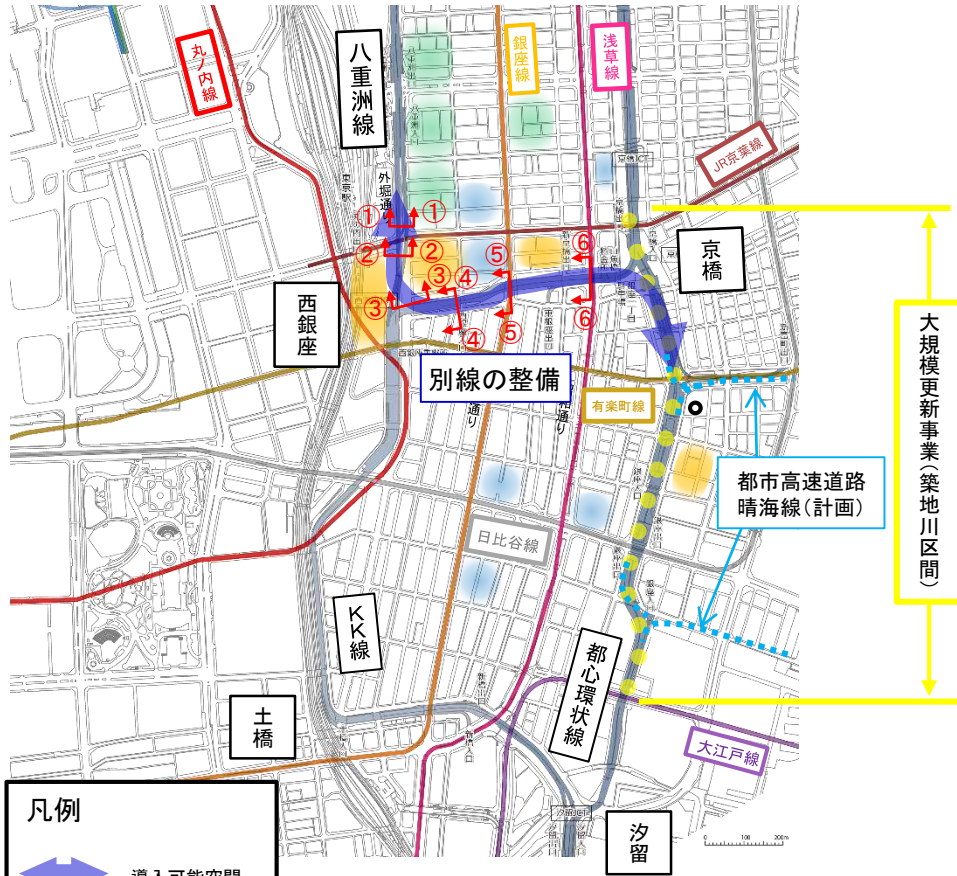


- 検討内容
  - ・JR、地下鉄、各種インフラ施設の埋設位置の把握と導入空間の検討
  - ・JR、地下鉄、各種インフラ施設と近接、干渉する場合の影響・移設検討
  - ・都市再生プロジェクトとの連携
  - ・都市高速道路晴海線、大規模更新事業(築地川区間)の計画との整合



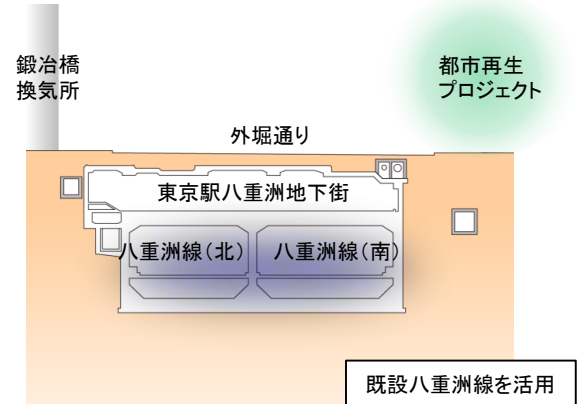
\* 地下埋設物と近接、干渉する場合は影響・移設検討が必要

# 別線整備(地下)に向けた導入空間の検討①

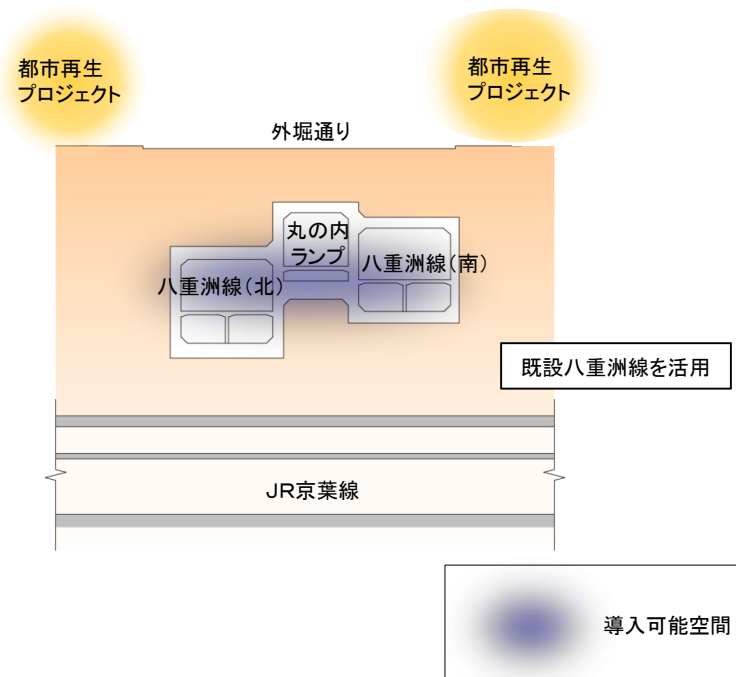


\* 地下埋設物と近接、干渉する場合は影響・移設検討が必要

## ①-①断面 既設八重洲線(東京駅地下街)

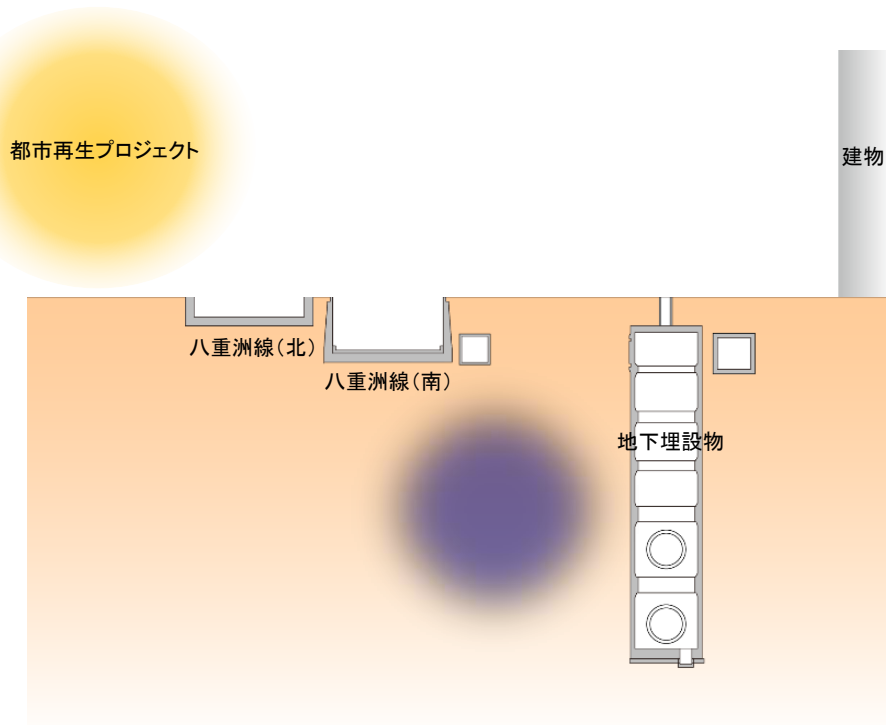


## ②-②断面 既設八重洲線(鍛冶橋交差点付近)

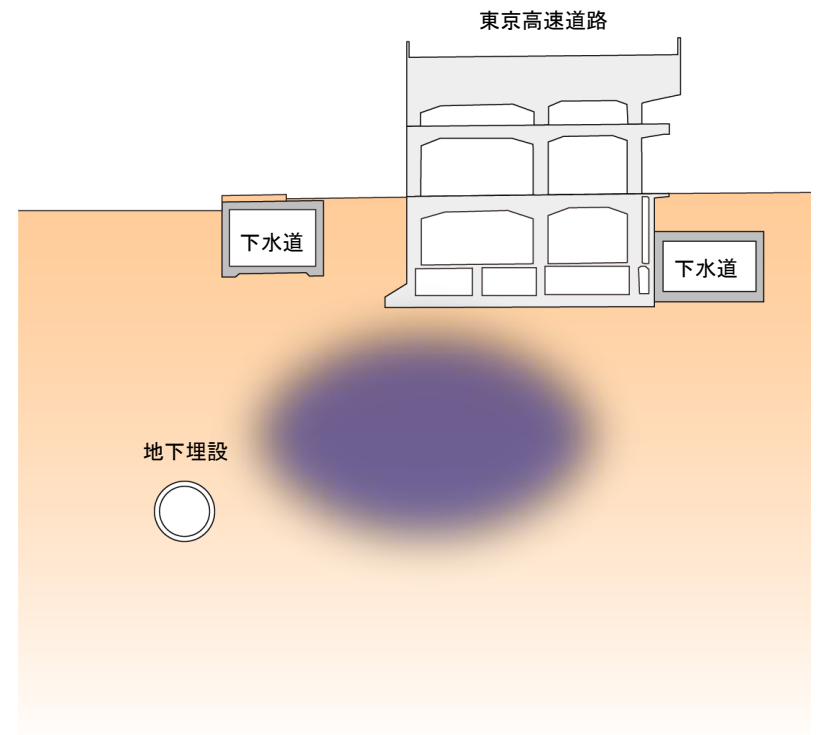


## 別線整備(地下)に向けた導入空間の検討②

③-③断面 (西銀座JCT付近)



④-④断面 (西銀座入口付近)

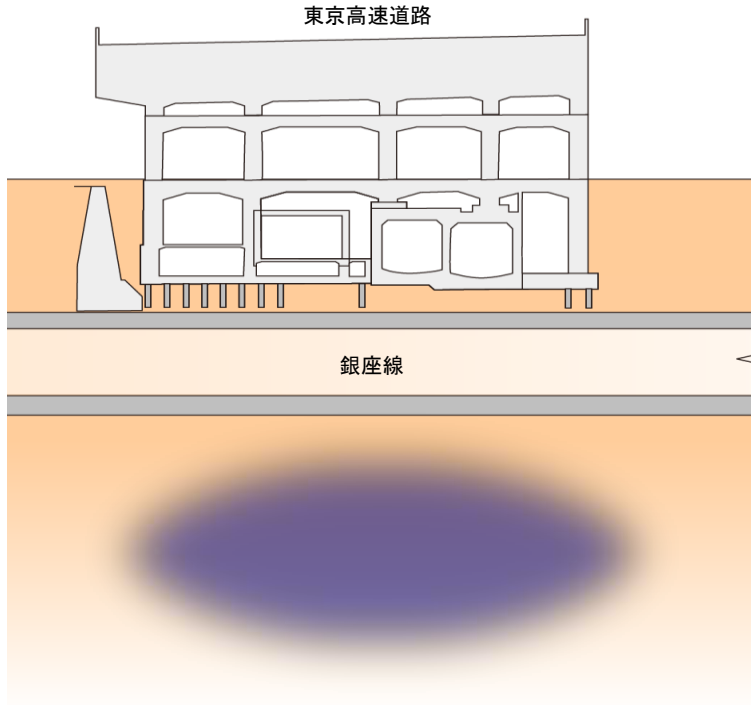


\* 地下埋設物と近接、干渉する場合は影響・移設検討が必要

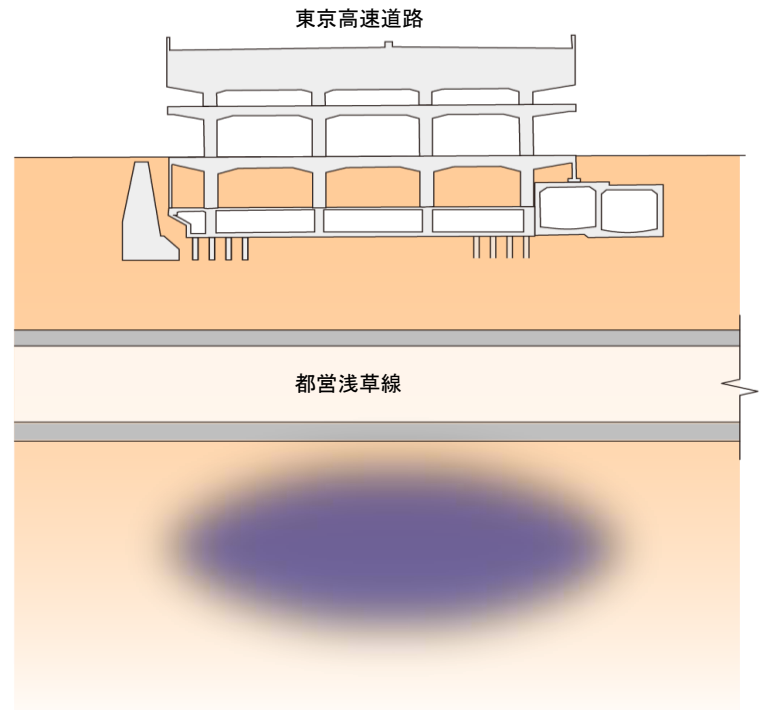


# 別線整備(地下)に向けた導入空間の検討③

⑤-⑤断面 (銀座線との近接)



⑥-⑥断面 (都営浅草線との近接)



\* 地下埋設物と近接、干渉する場合は影響・移設検討が必要



# 東京高速道路(KK線)構造強化と 別線整備(地下)の検討状況まとめ

# 東京高速道路(KK線)構造強化と別線整備(地下)の検討状況まとめ

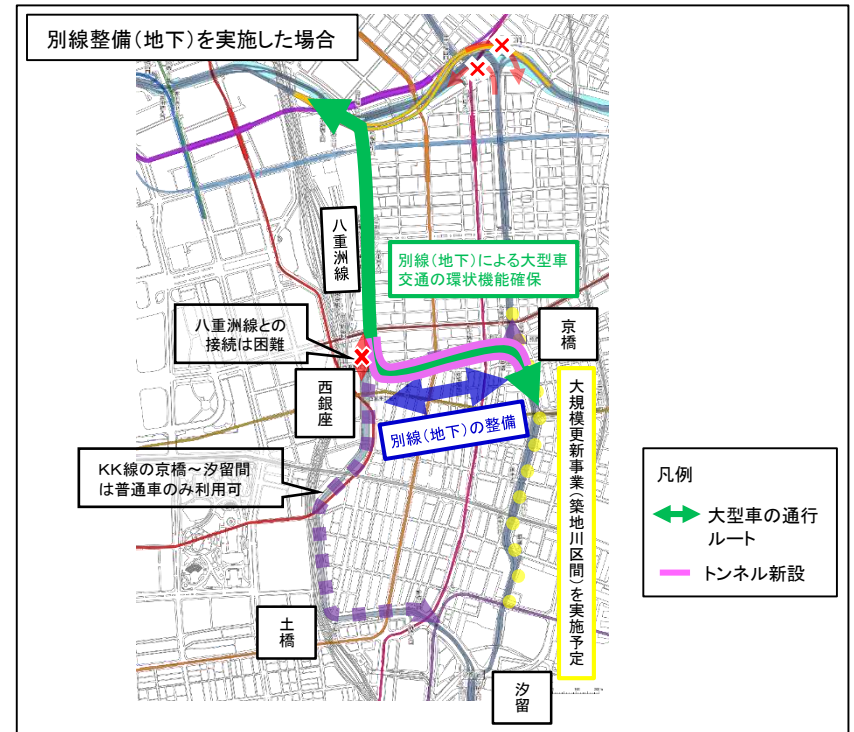
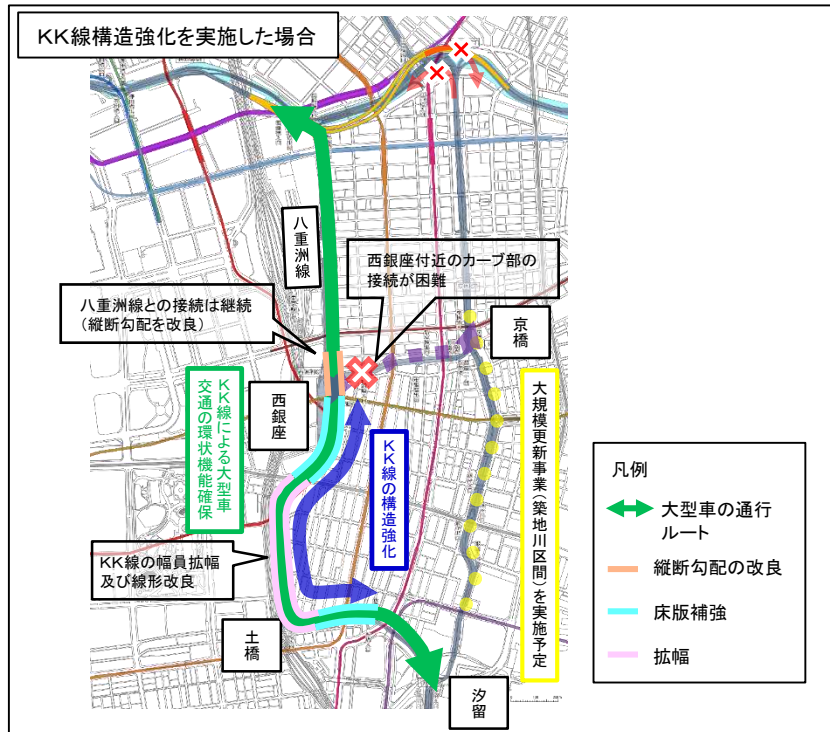
## <KK線の構造強化の場合>

○大型車交通の増加や構造強化に伴うテナントへの影響に加え、連続した商業空間の形成や安全で快適な歩行者空間の確保など、銀座地区の活気と賑わいへの影響が大きな課題

## <別線整備(地下)の場合>

○既設八重洲線を活用しつつ、KK線の下を通過させることで、都心環状線に接続する最短ルート of 導入空間を確保することが可能

○地下埋設物と近接、干渉する場合の影響・移設、及び、大規模更新事業(築地川区間)等の計画との整合については引き続き検討



○周辺のまちづくりと連携した事業スキームの可能性について検討

○KK線の既存施設のあり方については、その交通機能上の役割や周辺のまちづくりの動向も踏まえ、別途検討