

日本橋周辺の首都高地下化について

資料 4

<目的>

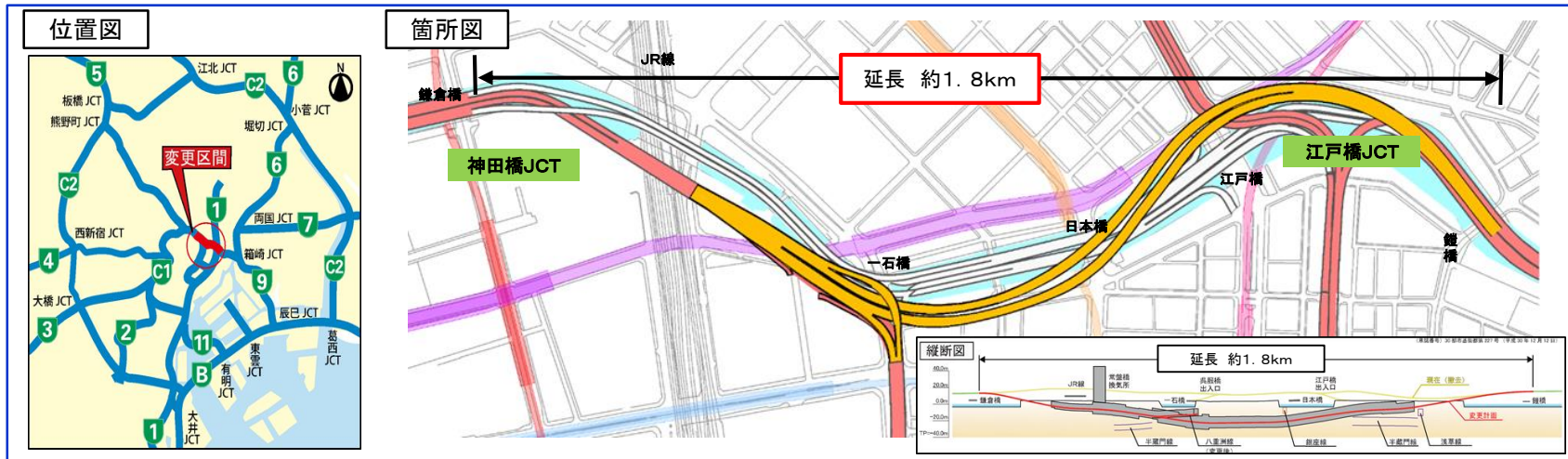
- 日本橋周辺のまちづくりと連携した首都高の地下化は、品格ある都市景観の形成、歴史、文化、水辺を活かした都市の顔づくりなど、東京の価値の向上につながる。
- 2014年に老朽化が進む首都高の大規模更新計画が策定され、2016年には国家戦略特区の都市再生プロジェクトに日本橋周辺の3地区が追加された機会を捉え、国、都、首都高株は共同で、首都高地下化に向けて取り組むこととした。

<経緯>

- 2014年 6月 首都高の大規模更新計画策定
- 2016年 5月 日本橋周辺のまちづくりの取組が
国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加
- 2017年 7月 「日本橋周辺の首都高の地下化に向けて取り組む」旨を発表
- 2019年10月 首都高日本橋地下化 都市計画決定
- 2020年 3月 事業許可
- 2020年 4月 都市計画事業認可



※周辺の再開発の計画は反映していません

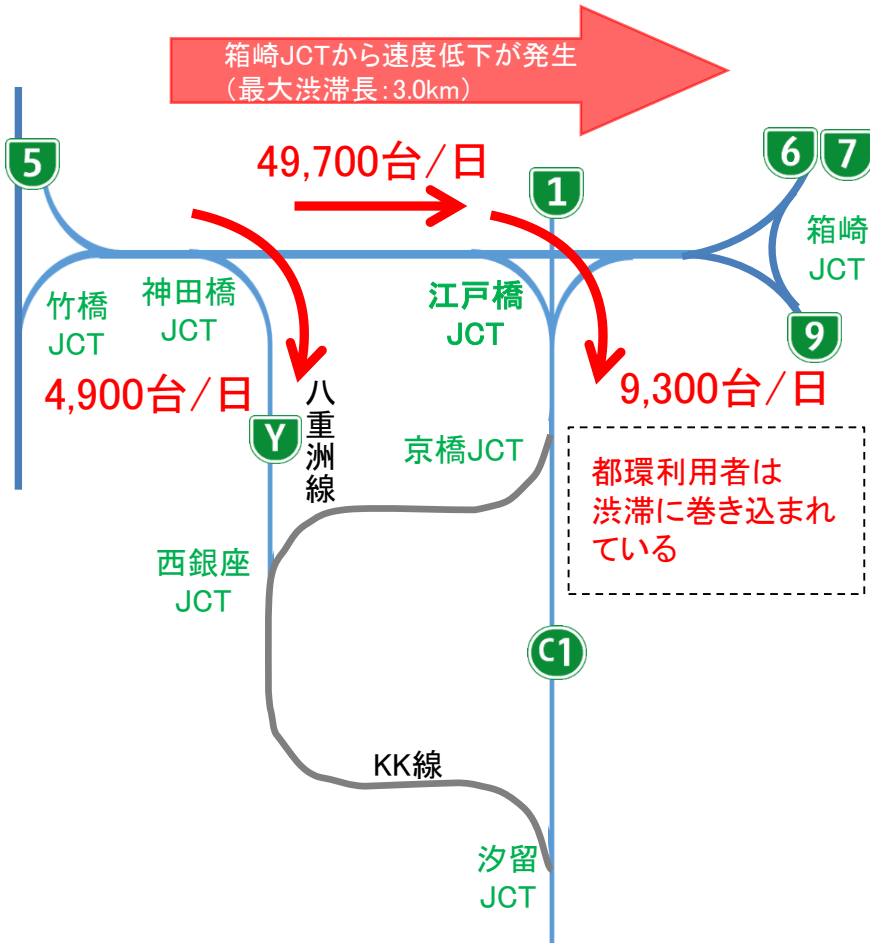


日本橋周辺の首都高地下化に伴う江戸橋JCT構造の見直し

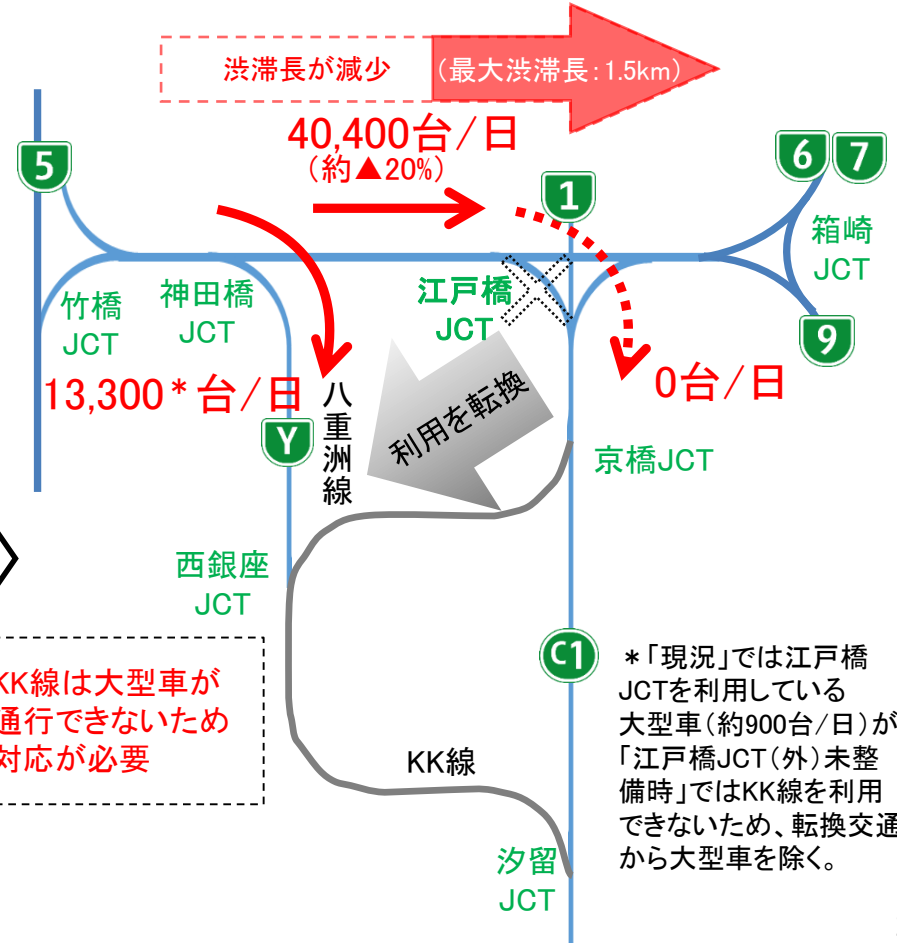
出典：「首都高日本橋地下化検討会」資料より

- 江戸橋JCTは、4方向からの交通集中に加え、分合流が連続して発生するなど構造的にも複雑
 - 箱崎JCTを先頭に速度低下が発生し、神田橋JCTまで渋滞が伸びている。
- ⇒ 首都高日本橋地下化に当たっては、江戸橋JCTの都心環状線連結路をなくすことで、都心環状線を利用する車を八重洲線に転換させ、江戸橋JCT周辺における交通の円滑化を図る。

<現況(渋滞時)>



<江戸橋JCT(都環連結路外回り)未整備時>



八重洲線の有効活用

首都高都心環状線の交通機能確保の必要性

出典：「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」資料より

- 八重洲線とつながる東京高速道路(KK線)は、大型車の通行に対応していない。
（耐荷重、路肩・中央帯の幅員、曲線半径が不足）
- ⇒ 大型車の環状方向の交通機能確保策として、KK線を構造強化する案と、別線を地下で整備する案の2案に絞って検討
- 2案いずれの整備によっても、KK線と八重洲線との接続が困難となる箇所が生じる。

<大型車の環状方向の交通機能確保策>



【凡例】

- KK線
- 首都高

※KK線は普通車のみ利用可

大型車交通の環状機能確保策の比較検討

出典：「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」資料より

	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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 八重洲線とKK線で確保 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 約10～15年
都市高速道路ネットワークの拡張性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 新たな都心環状ルートは高速晴海線(計画)と接続しない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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

東京高速道路(KK線)の交通機能の変化①

出典：「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」資料より

- 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
 - 地域のニーズなどを踏まえ、現在自動車専用となっているKK線において新たな機能創出の検討も可能となる。
- ⇒ 引き続き、周辺のまちづくりの動向を踏まえ、KK線の既存施設のあり方について検討を進める。

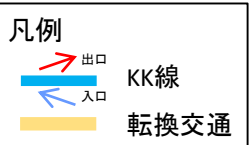
<現況>

- 都心環状線のバイパス
- 土橋入口と新橋出口の利用が多い



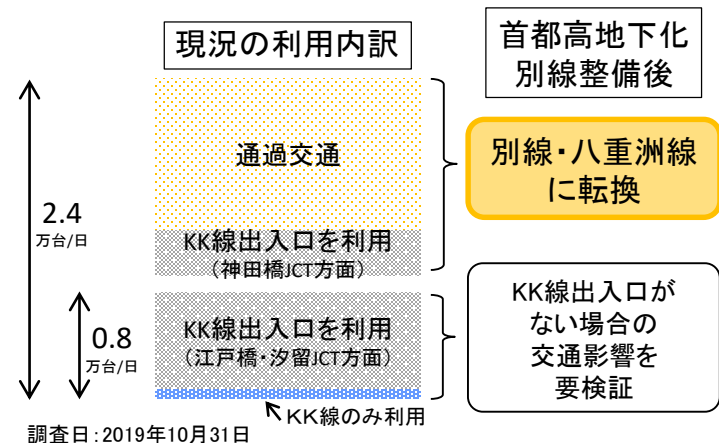
<首都高地下化・別線整備後>

- 通過交通は別線に転換
- 土橋入口・新橋出口と同方向の出入口を確保



数字は交通量(万台/日)

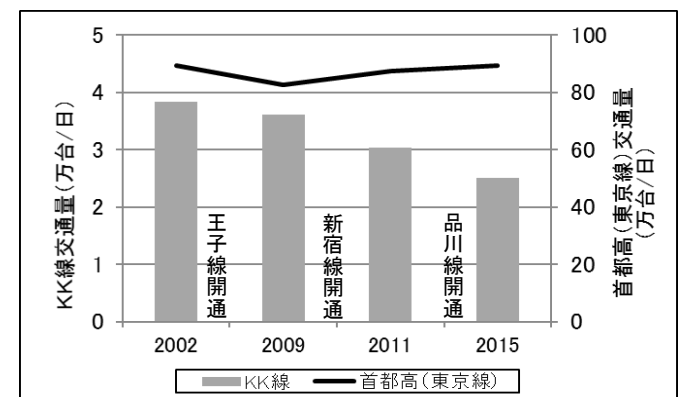
<KK線の自動車交通処理機能の変化>



調査日：2019年10月31日

<参考> KK線の交通量の推移

・首都高中央環状線の開通とともに減少(2002年の約2/3)



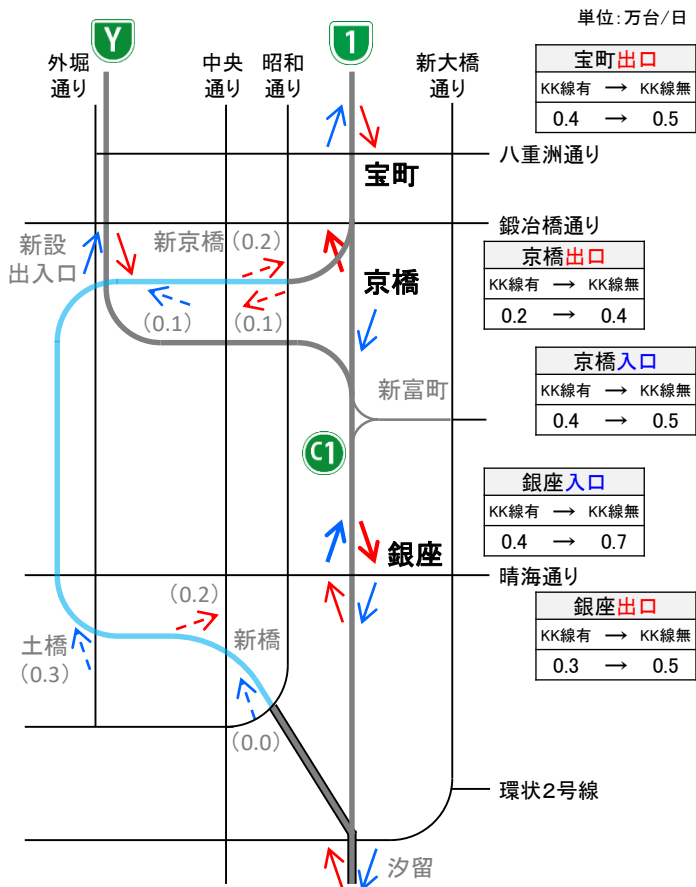
データ出所 KK線：東京高速道路㈱調べ
首都高(東京線)：首都高速道路交通起終点調査

東京高速道路(KK線)の交通機能の変化②

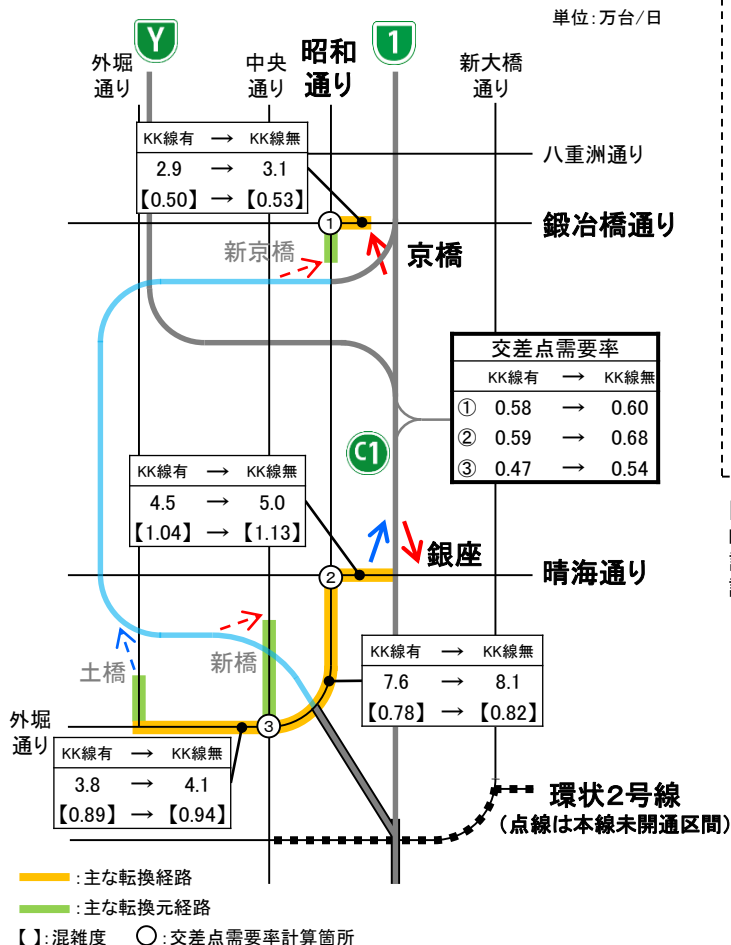
出典：「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」資料より

- KK線の出入口がない場合、銀座などの首都高出入口に交通が転換し、昭和通りや晴海通りなどで交通量増加
⇒ 道路交通状況を示す一般的な指標である混雑度は1.25未満、交差点需要率は0.9未満
- 環状2号線など道路ネットワークの充実も図られることから、KK線の出入口がない場合でも、一般道の交通処理は可能と考えられる。
⇒ KK線の自動車交通処理機能をなくした場合の交通影響について、関係機関との協議を進める。

＜首都高出入口の交通量の変化＞



＜一般道の交通量の変化＞



＜参考＞
道路交通状況を示す指標

■混雑度
道路の交通量と、その道路で処理可能な交通量(交通容量)の比(交通量/交通容量)
1.25を超えると、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態とされている。

■交差点需要率
交差点の幾何構造、信号現示(青・赤の現示される時間)、流入交通量(直進、右折、左折別)を元に算出
数値が大きいくほど渋滞の原因となりやすく、実測による研究から、一般に0.9を上回ると交通処理ができないとされている。

【算出方法】
KK線の出入口がない場合の主な転換経路を設定し、現況交通量に上乗せして交通影響を試算
KK線: 2019年10月31日調査
首都高: 補正区間交通流図(2018年度平日平均)
一般道: 平成27年度道路交通センサス (鍛冶橋通りは2019年11月13日調査)

凡例

- 出口 (青矢印)
- 入口 (赤矢印)
- KK線 (青・赤矢印)
- 首都高 (黒矢印)
- 一般道 (黒矢印)

(): KK線の出入口があるときの交通量(万台/日)

○: 交差点需要率計算箇所