

**第3回東京高速道路（KK線）の既存施設のあり方検討会（主な意見）****【検討経過及び今後の検討内容について】**

- 第2回検討会の管理運営者（東京高速道路株）へのヒアリングでは、管理運営者として、創設時から公共的機能の維持管理に独特の事業スキームにより公共負担を軽減した手法で多大な貢献をしてきたことや、今後の再整備と再整備後においても主要なステークホルダーとなることを理解できた。第3回検討会の資料にもヒアリングを受けて共通理解した点を反映させた記載があるべきではないか。東京高速道路株は再整備とその後のマネジメントに中心的役割を果たす組織であることは間違いない。
- 今後の将来像をまとめるとして、その将来像に向けて整備する際の整備手法や費用負担についても今後検討すべきではないか。

**【KK線に求められる役割の転換、東京の価値を向上させるKK線のあり方（案）について】**

- これまでKK線は都市高速道路網の一環として機能しており、その高い公共性を踏まえて都は公共用地である都有地を貸付け、これを支援してきた。今回、KK線の自動車専用の道路としての役割が低下することを踏まえ、新たに求められる役割を整理しているが、単に「東京の新たな魅力を創出するためKK線上部空間を歩行者中心の公共空間として再生」するだけでは都心の貴重な都有地を活用する必然性が見えづらく、説得力を欠く議論になりかねない。このため、既存施設のあり方については、資料に記載された評価や将来像の視点だけでなく、都心の一等地に公共空間を必要とする理由や、都市施設としての明確な位置付け、また各種行政計画等に照らして本活用策が周辺地域のまちづくりの課題解決に資する取組みであることを明示する必要があるものとする。このような、課題の洗い出しと課題解決のための目標設定についても、検討会の場で丁寧に議論していただき、都有地を活用して行うだけの公共性を有する取組みであることを整理する必要がある。
- 土地は東京都の所有であり、公共性の高い用途として遊歩道は理想的な再生オプションだと思う。
- 小さな子供や高齢者にとって、ジョガーや次世代型モビリティは危険な存在にもなり得ることに留意すべき。
- 「“人とみどりが共存・共栄”した国際都市のシンボルとなるグリーンインフラの形成」について、終わりなき開発や発展ではなく、持続可能性を前提とした、一種抑制的な都市のあり方が今求められているなかで、今回のKK線の施設を活用した都市の価値向上を謳

うのであれば、「高度成熟都市」を修正候補のひとつとして提案する。都の上位計画である「都市づくりのグランドデザイン」における都市づくりの目標として、持続可能性を前提としつつ、まちの価値を高めていくといった意味合いを込めた「活力とゆとりのある高度成熟都市」という表現から引用している。

- 地上にある遊歩道と同様、24時間アクセスできる公共空間という位置付けになるのか。

### 【目指すべき将来像（案）について】

- 「高架道路の形態をいかした」を、「都心の自動車専用の道路空間が、連続した歩行者中心の…」というように、ある程度の距離が連続していることを強調した方がよい。
- 「地上、高架、周辺ビルを臨機応変に行き来する」利用を期待するため、方針として敢えて入れておいた方が、目指すネットワーク機能の方向を提示できる。
- この施設が有する潜在的魅力をいかす上で、周辺との連続性を適度に調整し、空間の「異化」についてもっと配慮すべきでないか。
- 歩行者ネットワークで、高架の上まで上げる動線をどう考えるか。既存施設内に追加するのか、外に新設するのか、周辺の建物を活用するのか。
- 歩行者について、歩行者ネットワーク＝移動が強調されているが、公共空間としてのKK線を考えるのであれば、移動だけでなく滞留できる場所の創出が不可欠。
- 公共空間は、大人数が賑やかに過ごす非日常の空間というだけでなく、一人でも居心地の良い日常の空間であることにも大きな意味がある。with/post コロナでは、ますます重要になる。多様な過ごし方を許容する真の公共空間を目指すべき。
- モビリティ機能を入れることが must ではないので、敢えて将来像として縛るのは違和感がある。例えば「地域の短・中・長距離移動のニーズに対応する交通サービスが提供されている」くらいの表現がいいのではないか。鉄道・バス・舟運などの他の公共交通との連携も大事であると考えられ、「周囲の公共交通等モビリティサービスと高度に連携し、地域の主要交通軸として機能する」といった趣旨の像も加えられないか。
- 「周辺の多様な交通モードとも連携」となっているが、連携からもう少し踏み込んで「高い接続性が確保されている」といったニュアンスがいいのではないか。
- より広域の環境ネットワークを構築する視点から、みどりのネットワークだけでなく、緑と水のネットワークについて言及すると良いのではないか。
- 元運河・河川地区だった歴史もあるので、みどりだけではなく、みずを加えても良いのではないか。
- 将来像2の1点目について、「オープンスペース（公共空間）に質の高いみどりや、かつての川の記憶を継承した水の潤いを感じられる空間が整備され、居心地の良い多様な滞留空

間として誰もが憩い楽しんでいる」に変更した方が、各委員から意見として上がっている「水」の要素を入れ込むことができ、良いのではないか。

- 江戸城の堀だったことも、記憶として継承すべきではないか。
- 将来像2の2点目・3点目について、2点目はみどりのネットワークとグリーンインフラの大きく2つの要素の話が入っていること、3点目は一体感のある空間というのは他の将来像に比べて分かりづらいことから「〇周辺エリアのまとまったみどりや緑豊かな通りとの連続したみどりのネットワークが整備されている 〇みどりのネットワークや沿道の建築物と連携した緑豊かな空間が創出され、環境に配慮した国際都市のシンボルとなるグリーンインフラが形成されている」の方が分かりやすいのではないか。
- 時代の先端を走っていた高架自動車道だったという記憶をレガシーとして取り入れたい。
- 高架下店舗の話が抜けていると思われるが、将来像としては具体的に書いたほうが良いのではないか。
- 例えば3点目「時代の最先端を走っていた」→「地域の歴史の一端を担ってきた」、「地域の歴史的なモニュメントである」など、「歴史」についてもっと幅広く認識している表現とした方がよい。地域の価値や魅力を考える上で、地域の歴史の重要性が高まっており、少なくとも地域の近世からの歴史を伝える場としての活用が重要であり、高架自動車はその歴史の一時代を伝える重要なメディアとして位置付けることが重要ではないか。

#### 【目指すべき将来像（案）を実現するための整備・誘導方針項目（案）について】

- 「方針2」は、「方針1」や「方針3」と比べて取り扱う空間や対象がぼやけている気がするが、主として「滞留空間や機能」を論じるのか？ 対象は公共空間だけなのか？
- 「エリアマネジメントの方針」とあるが、エリアマネジメントは、管理体制の構築や、にぎわいの創出の方策のひとつである。「にぎわいづくりの方針」などの題名としてはいかがか。
- 方針として「地域の歴史の継承・伝達」といった項目が入った方が良いのではないか。具体的な整備や運用に関しては、AR（Augmented Reality：拡張現実）の活用なども含め様々な考えることができ、当該地域、周辺地域の歴史を、少し視点の高い異化された空間から伝えて行く（見せていく）ことも検討することを方針としてもよいのではないか。