

令和元（2019）年 10 月 10 日（木）16 時から 18 時
@都庁第二本庁舎 31 階 特別会議室 21

第 1 回東京高速道路（KK 線）の既存施設のあり方検討会（議事要旨）

【各委員からの主なご意見】

<千代田区>

- KK 線は 3 区に跨る立地。構造強化案、別線案のどちらかになるかは未定だが、街づくりの展開のチャンスになる。広域的な街づくりに展開できるような議論が出来れば良いと考える。

<中央区>

- 銀座は戦前から歩いて楽しいをテーマにし、また、そのテーマにこだわり続けている街。
- ヒューマンスケールな街割りを活かし、インフラについて、時代時代における先端のものを導入している。KK 線もそうである。
- KK 線の今後のあり方を議論する際、『ウォークアブルシティ』という視点を持つことが重要である。地元も期待している。
- 銀座には、「銀座まちづくり会議」という地元組織があり、地元の方々が主体的にまちづくりに関する議論を行っている。
- 本検討会において（民間企業等の）ヒアリングが予定されているが、銀座の地元の方々の意見も参考にしてほしい。
- 9月に中央区にて首都高都心環状線築地川区間のアメニティ整備構想を発表した。掘割部分に蓋をして上部空間を緑化し、緑のアメニティ空間を整備する構想を掲げている。（KK 線既存施設の整備と）築地川区間を合わせると、銀座の街を取り囲むグリーンベルトが構築できるのではないかと考えている。

<港区>

- 新橋駅の西口東口それぞれで街づくりが検討されており、駅前広場の機能強化が図られている。
- 本検討会においては、新橋とのつながり、銀座への玄関口という視点で議論が出来れば良いと考えている。
- KK 線は元来銀座地区の交通緩和という目的（機能）を持っている。その機能がなくなった際の影響について考えていく必要がある。

<高井委員>

- 街は時代とともに姿を変えということに改めて認識。今の時代で考えると疑問に感じる埋め立てたという事実だが、当時としては正しいことをされたという考え方もある。
- まちづくり当事者が誰なのかを『空間的な広がり』と『時間的な広がり』から考えるべきである。
- 『空間的な広がり』から考えると、住んでいる人、働きに来る人に加え、学びに来る人、日帰りで訪れる人など外部の人も含めて当事者であると考えなければならない。
- 『時間的な広がり』から考えると、江戸時代から発展してきたという経緯を踏まえ、昔、今（現在）、そして将来の人が当事者となる。
- これらの視点からKK線のあり方に対する【思想】を本検討会の中で見出せると良い。

<伊藤委員>

- 世界的に見てもこれだけ街中、街の中心に高架道路がある事例は稀有。
- 景観上邪魔であるという考え方もあるが、世界的には高架（既存施設）を（残し）利用するという考え方が出てきている。
- （既存施設を残し利用する、ということの）弊害とポテンシャルをそれぞれ分析していく必要がある。既存施設を残し現在とは別のかたちで活用する場合に何を解消し、どんな可能性があるのかを整理することで、（あり方の方向性を）判断しやすくなるのではないかと考える。
- 世界の他の都市（における類似事例）が、どのような可能性を見出しているのかを検証することも踏まえて、客観的な視点で議論をしたい。
- 現実的な問題（高架下の店舗等の存在）はあるが、「高架があること（高架の存在）」について、俯瞰して検討する必要があると考える。

➔ <座長>

- 形態からくる特徴、課題、可能性を客観的に整理してみる必要がある。
- 「地域を分断している」と考えるか、「高い視点場となり得る」と考えるか、更に「リニアな形態を何らかのかたちで活用できる」など。

<清水委員>

- 銀座エリアは地元が熱心であるとともに、ビジターが多いエリアである。ビジター、特に外国人から見てどういう機能があるか、どう見えているのかについて、観光の立場から考えて頂きたい。
- 自動車交通に与える影響については、KK線だけを通る車もあると思うので、やめる決断をする際には、昭和通りなど南北方向への影響を確認する必要がある。ただし、自動車道として使うべきだ、ということを行っているのではない。
- 都の水上交通（舟運）に関する検討も行っており、KK線と水上交通を合わせて広域的に検討されるとビジターに新しい体験を提供できるのではないかと考える。

- 本検討は何年後を見据えているのかを定義すべきである。今後、交通分野は大きなイノベーションが起き、今までない交通モード（例：Eスクーター）が発生する。それらを導入する、という考え方もあり得ると思う。一方、10～15年後にはそれらは新しい考え方ではなくなる。
- KK線は当時としては画期的で、これまで重要なリンクとして役立ってきた施設であり、レガシーに相当する。景観上も迷惑をかけていない。高架の存在をネガティブなものとして捉えるのではなく、残すことを意識し、新しい使い方を模索していく必要があるのではないかと考える。
- 高架下に商業施設があり店舗が入っているが、未来永劫同じ店舗であるとは限らない。（高架上の機能を）新しいコンセプトで整備した際、それに見合った新しい店舗や機能が入るといった考えがあっても良いのではないか。
- 中央区からの紹介の通り、掘割の上空利用など道路の上の使い方について、新しい考えが出てきている。（KK線についても）料金収入以外の新しい使い方、仕組みを見出し、発信できると面白い。

➔ <座長>

- 高架下の施設に関する議論も重要な項目。
- 新しい道路空間のあり方のモデルとしての役割を担う施設としての視点、客観的課題といった評価の視点を整理していくことが重要である。

<下村委員>

- ポテンシャルの高い場所、施設である一方、難しい場所、施設でもある。
- ポテンシャルとして考えられるのは以下の通り。
 - ▶ 象徴性。
 - ▶ 首都高整備より前、五輪前に交通施設として整備されていたという先駆性。
 - ▶ 当時より管理費用をテナント賃貸から捻出するシステムを組み込んでいたという先駆性。

これらを都民に伝えていくことが大事である。

- ▶ 歴史的な経緯からも重要な場所。
- ▶ 江戸時代との重ね図によると、南町の奉行所や、白魚河岸など重要な施設があった場所であること。

このように、場所の記憶を伝えていく役割もある。

- ▶ 高い位置からの視点場という意味での景観的な面白さ
 - ▶ 数寄屋橋交差点を上から眺められる、新幹線と一緒に動ける（同じ目線に立てる。）
- こうした特徴を生かすことも求められる。

○ 難しさとしては以下の通り

- ▶ 三区の境界に位置しており、各区ともに（都市計画的に）十分な位置づけがなされていない。
- ▶ 高さがあるため、人をスムーズに上げられるのか、ということが課題になる。
- ▶ 緑化をする場合、人工地盤上の緑化になるが、地上からの連続的なつながりをどう考えるのか、豊島区役所やアクロス福岡などの事例を踏まえた検討が必要。
- ▶ 上下（地上空中）、周辺と連続的につないでいくのか、孤立（独立）したモニュメントとするのか、（この施設を）どう位置づけるのかを議論すべきである。

➔ <座長>

- 近世～近代～現代の歴史が重層的に重なっているヘソとなる場所。これらの場所の記憶を意識し、どう捉えるかが重要。
- 高さがあることについて、どう捉えていくか。上空ネットワーク機能として捉えるのかについて、国内外の事例も参考にしながら、幅広く整理してもらえると良い。

<財務局>

- 土地所有者の立場で参画している。
- 今後の議論によって、土地の賃貸借契約の形態などの調整が出てくると考えている。
- あり方の提案に対して、実務的に実現可能か、など意見をさせて頂ければと思う。

➔ <座長>

- 法制度上の課題、他の機能を入れるときの課題について洗い出していきたい。

<都市整備局都市基盤部>

- 交通と街がどのように融合していくか楽しみである。

➔ <座長>

- 自動車通行のみならず歩行者交通も含めて、地区内交通網のあり方や将来像を描くことも重要。
- これまでは需要が先にあり、需要追随型で交通を検討していたが、新たなあり方によって、どのような交通が生まれるのか、といった視点で議論を行う。

<都市整備局まちづくり推進担当>

- 都有地の活用であるが、従前の対象地とは形状、状況が全く異なっており、国の方々、地元区との調整が必要となってくる。連携させて頂きたい。

<出口座長>

- はじめに、次回第2回以降のタイトルが「有効活用」となっているが、既存施設を残すことを前提として議論を進めていくのかを確認したい。

⇒ 既存施設を撤去することを排除していない。幅広い意見を求めていく。（事務局）

- 次回はいきなり具体的な活用方針案（例えば、A案、B案、C案など）を比較検討するのではなく、まずは（KK線のあり方についての）評価の視点、考え方を整理し、皆で共有することが重要である。

具体的には、

- ① 時間軸の考え方。近世～近代～現代といった歴史の中での地域、施設のあり方を踏まえ、今後の未来にどう生かしていくのかという視点。
 - ② また、地域の広がりを踏まえた広域的な視点。
 - ③ 施設の特徴、課題、可能性について、「形態」「機能」「ネットワーク」という視点での整理も必要であると考え。「形態」とは、平面的にリニアであることと高い視点場を持つ高架という特徴があることも含む。
 - ④ 将来どのくらい先を見据えて議論するのかを設定すること。2025年なのか2030年なのか、それより先なのか。これはモビリティの発展との関係があるためである。
 - ⑤ 将来像を考えるにあたり、国内外の事例を参照することとする。
 - ⑥ 検討条件として、「モデル（になること）」として検討をしていく必要があると考える。
- 今後の進め方について、「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」の動向が重要となるが、スケジュールをどう考えればよいか。
 - ⇒ 同検討会の次回開催が未定であるが、同検討会での方針が出た後、本検討会の第2回を開催することとしたい。（事務局）