

**「東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針（案）」に対する意見募集で寄せられた御意見及び都の考え方**

< 意見募集の概要 > 【募集期間】 令和5年2月9日（木曜日）から令和5年3月10日（金曜日）までの30日間

【意見総数】 18通（個人9通、法人・団体9通）

※ご意見の該当する箇所につきましては、ご意見などの内容を踏まえ、一部整理しています。

No.	意見の概要	都の考え方
<b>1 はじめに 適用する都市計画の手法について</b>		
1	<p>KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間（「Tokyo Sky Corridor」）として再生・活用し、東京の新たな価値や魅力を創出する方針に大いに賛同する。</p> <p>今般の事業化方針の策定により、Tokyo Sky Corridorの具体的実現と、連携した周辺を含むまちづくりの進展に期待する。</p> <p>都心内の「空中レベル」を体感できる連続した都市空間・遊歩道は、東京の貴重なレガシーとして世界に誇れる空間となると思料する。</p>	<p>1 はじめには、次の通り記載しています。</p> <p>（P.3）</p> <p>「東京高速道路（KK線）再生方針」に示したKK線の再生・活用の目標、目指すべき将来像、5つの整備・誘導方針等に加え、本方針により、KK線再生に向け取り組んでいきます。」</p>
2	<p>本再生方針を踏まえ、KK線と日比谷地区等の周辺街区が、公民連携した街づくりを行うことで、KK線を含む周辺エリアの価値向上につながり、ひいては首都・東京の魅力向上・国際競争力強化につながると考えております。</p>	<p>「東京高速道路（KK線）再生方針」（2021（令和3）年3月 東京都）3 再生方針（1）KK線の再生・活用の目標では、次のとおり記載しています。</p> <p>（P.13）</p> <p>「KK線の高架施設等の既存ストックをいかし、東京の新たな価値や魅力を創出するため、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生・活用することを目指し、3つの将来像を定めました。」</p>
3	<p>本方針（案）の対象たる「Tokyo Sky Corridorの実現」は都心の貴重な公有地を活用する事業（以下「スカイコリドー」といいます。）であり、注目度が高く周辺地区への影響も極めて大きいことから、単に東京高速道路の躯体を歩道化するだけでなく、整備から運営まで柔軟な発想で検討し、都市計画決定にあたっては法の枠内で可能な限り柔軟な対応をとるべきと考えます。具体的には①周辺地域および周辺施設との連携②運営者の選定、が重要です。</p>	<p>1 はじめに 適用する都市計画の手法については、次の通り記載しています。</p> <p>（P.4）</p> <p>「広域的なプロジェクトであるKK線再生を民間の活力や創意工夫をいかながら都が円滑に推進していくため、KK線全線を含めた区域に京橋三丁目東地区を加えて、2023（令和5）年1月に「有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画（再開発等促進区を定める地区計画）」を定めました。今後、周辺のまちづくりの熟度に応じて区域を拡大する方向で検討・調整を進めます。</p> <p>引き続き関連する都市高速道路や連携する周辺まちづくりの計画と調整を図りながら、段階</p>

No.	意見の概要	都の考え方
		<p>的に都市計画手続を進めます。]</p> <p>5 管理運営 (1) 管理運営(スキーム、利活用等)では、次の通り記載しています、(P.20)</p> <p>「KK線の再生後においても建物の賃貸収入を維持管理運営に充当する現行の管理運営スキームを継承することとし、現在の施設所有者である東京高速道路株式会社が管理することを基本とします。</p> <p>今後、にぎわいの創出や交流の促進に資するイベントなどが可能となる利活用の仕組み・ルールについても、引き続き関係者と検討・調整を進めていきます。]</p>
4	<p>京橋町会では、京橋区間(城辺橋～白魚橋)については幅員も狭いことから、いつの日か、京橋と銀座を隔てている高架施設が撤去され、江戸・東京400年の歴史を踏まえた「水と緑と光のあふれる文化の薫り高い公共空間」が誕生することが、悲願となっています。戦後、東京都の財政難により下町の河岸地は、ことごとく売却され、豊かな水辺空間が街から失われていった歴史的経緯があります。これを深い教訓とし、東京都が所有する京橋川の土地につきましては、公有地として担保し、「都市計画公園」の適用を行ない、将来、老朽化した高架施を撤去し、(仮称：京橋川歴史公園)が実現できる道筋を整えていただきたく意見を提出いたします。</p>	<p>1. はじめにでは、次の通り記載しています。(P.3)</p> <p>「都は、2019(令和元)年10月に有識者等から成る「東京高速道路(KK線)の既存施設のあり方検討会」を設置し、この検討会から提言されたKK線の再生・活用の目標などを都の方針として定め、あわせて再生に向けた高架施設の位置付けなどを示す「東京高速道路(KK線)再生方針～Tokyo Sky Corridorの実現に向けて～」を2021(令和3)年3月に策定しました。」</p>
5	<p>整備主体が東京高速道路である場合、少なくとも、大根河岸から～中央通り～京橋3丁目地区のKK線は不用ですので、高架は撤去すべきです。</p> <p>理由①歴史の尊重：京橋があったエリアであり、「京橋に青空を取り戻す」運動が、KK線が設けられてきたときから半世紀にわたり展開されてきました。京橋の擬宝珠も残っており、散在している擬宝珠をもとの場所に移設し、「京橋」や京橋川を再生する地元町会の運動が連綿として続いています。令和3年7月3日には、「京橋一之部連合町会」で請願書を提出しています。</p> <p>理由② 2016年に大根河岸は、都市緑化機構主催の「おもてなしの庭」大賞を受賞し、2000万円の賞金が付与され、NPO京橋川再生の会、町会、中央区の、第一生命の協力のもとに、江戸の河岸地を再生いたしました。魚河岸と並び、江戸の遺産を継承する極めて歴史的意義のある「河岸地」です。したがって、ゆめゆめ、大根河岸を蚕食し、縦動線などを導入することは、慎まれますよう、意見書を提出します。</p> <p>理由③ 京橋3丁目東は、竹河岸のあった場所で、中央区からも、認定されています。従って、この区間の高架は、歴史を損うものですので、整備方針に示された「歴史文化」を尊重し、高架は撤去してください。</p>	<p>「本方針は、Tokyo Sky Corridorの実現に向け、東京都や東京高速道路株式会社、連携するまちづくり等の関係者の取組の基本的な考え方を示すものです。</p> <p>「東京高速道路(KK線)再生方針」に示したKK線の再生・活用の目標、目指すべき将来像、5つの整備・誘導方針等に加え、本方針により、KK線再生に向け取り組んでいきます。」</p>
6	<p>高速道路上を緑化して遊歩道にするより、いずれ高速道路も古くなっていくので、またその時にお金が掛かることを考えると地面上に元々京橋にあって散り散りになっている擬宝珠(ぎぼし)を取り戻したりして、公園にした方が、空も見えて空気もよくなるような気がいたします。</p>	<p>なお、「東京高速道路(KK線)再生方針」(2021(令和3)年3月 東京都) 3 再生方針(1) KK線の再生・活用の目標では、次の通り記載しています。</p>
7	<p>京橋区間については、銀座と京橋を分断する東京高速道路(KK線)を撤去し、江戸・東京400年の歴史を踏まえた、水と緑と光あふれる文化の薫り高い空間を創造していただきたくお願い申し上げます。</p>	
8	<p>中央通りの京橋上空に被さるKK線の部分については、下には中央通りだけが存在することから、撤去が簡単</p>	

No.	意見の概要	都の考え方
	<p>であるので、撤去し、青空を京橋に戻し、江戸開府から 400 年の歴史をアピールしていただきたい。</p> <p>東京の文化において京橋は江戸慶長期からの 400 年以上の歴史を有する数少ない文化財である。東京において、これ以上古い歴史を語れるものはそうは存在しないのである。京都に行くときの最初の橋ということで、京橋と呼ばれたとも言われている。京橋の親柱 3 本が中央通り沿いにあるが、これらは指定・登録文化財である。親柱があるということは京橋という橋が中央通りに存在するのである。ほんの 50 年ほど前に、東京高速道路 KK 線が造られる前までは、中央通りは、日本橋方面から、青空の下で、京橋をわたり、銀座に一本でつながっていたのである。現在は、KK 線が、まさにその上を走っているのだから、京橋はその下になり、暗いガード下に存在し、京橋と銀座の間は断絶している状態である。これは、第 1 回東京オリンピックが開催された時に交通渋滞緩和のために高速道路が造られた時からのことである。今回、日本橋で高速道路が地下化されることから、高速道路は撤去され、青空が戻るのだから、京橋でも、中央通りの上空に被さる KK 線の部分だけは、撤去して中央通りを青空の下でつなげて頂きたい。というのは、中央通りにかかっている KK 線の部分だけの下には、他の部分とは違い、店舗施設などはなく、中央通りしか存在しないので、KK 線の中でもこの部分だけは、撤去は簡単であるからということ、もう一つには、高速道路地下化で自動車が渡る意味がなくなり、他の部分と違って、必要性がなくなるからである。</p> <p>郷土資料館にある「御府内備考巻之一」（文政年間）の書に、江戸開府以前に常盤橋は存在していたが、京橋は江戸の開府時に、平川を整備し、造られた橋とあり、まず、最初に整備された町民のまちが京橋であり、この京橋から、北に川を堀り開いていき、日本橋、江戸橋が造られていったことが書かれている。京橋には京橋川が流れ、その後、周囲に、竹河岸、大根河岸などの河岸ができ、他の河岸とともに江戸のまちの商業を支えた。今でも、京橋川の堀の痕跡は京橋消防署の近辺にも残存する。他の場所とは違って、江戸水網都市 400 年の歴史がここに見られるのであり、京橋は江戸・東京の発祥の起点として重要であることがわかる。</p> <p>江戸期のまちをつくる折に最初に整備され、架けられた橋である京橋を、KK 線ができる前のように、戻すことが、東京都と中央区に期待される。今しておかないと、折角ここまで、震災、戦災をくぐり抜け、何とか残存してきた貴重な 400 年の文化史跡が、見えないまま、解らなくなり忘れられ、消失の一途を辿っていくことが予測されるからである。今から始めて作り出すものには、この 400 年を埋めることはできない。京橋を渡り、日本橋へと歩くことで、京橋から川の整備と架橋を繰り返しながら、江戸のまちが造成されていった様子が体感することができるようになる。ぜひ、この京橋が築いてきた歴史を大切に、次の世代に継承していただきたい。</p>	<p>(P.13)</p> <p>「KK 線の高架施設等の既存ストックをいかし、東京の新たな価値や魅力を創出するため、KK 線上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生・活用することを目指す。」</p>
9	<p>不要になった高速道路を沢山の税金を投入して、維持しなくていく理由を知りたいです。</p> <p>日本の高度成長期に自然をどんどん壊し、建てられた建物が日本全国に負の遺産としてあります。小池知事が子どもたちの明るい未来を考えているとしたら、このような負の遺産を思いきって片付け、「緑（自然）を取り戻す勇気」こそ、本当に子どもたちの明るい未来を考えていることではないのでしょうか？</p> <p>今こそ、東京都がリーダーシップをとって、日本をよい方向へ導いてください。</p>	
<p><b>2 歩行者系ネットワークの形成</b></p>		
10	<p>KK 線と汐留川高速道路上部の蓋の緑化合わせて環状緑地にして下さい。1周 4~5Km になると思います。皇居 1周 5km ですよね。都心の別なジョギングコース、散歩コースが出来るとと思います。</p> <p>再開発は中央区だけでなく、千代田区、港区ともしっかり連携して下さい。環状にすることで、築地、浜離宮へのアクセスも良くなります。新橋駅、汐留駅の地下、デッキと接続すると、築地方面へのアクセスも良好になります。</p>	<p>2. 歩行者系ネットワークの形成では、次の通り記載しています。</p> <p>(P.6)</p> <p>「KK 線上部空間は、広域的な回遊性を高め、にぎわいと交流を促進するため全長約 2km</p>

No.	意見の概要	都の考え方
11	<p>スカイコリドーは有楽町、銀座、新橋、汐留と非常に個性ある地域をつなぐルートとなるのですから、これらの地域へのアクセスの負荷を低減して歩行者の異動をスムーズにすべきであり、現在の東京高速道路の躯体に新たなデッキや通路をプラスして施設を追加整備することも選択肢とすべきです。</p> <p>たとえば、周辺地域のうち本邦を代表する商業地である銀座へのアクセスは特に重視すべきです。外堀通り上にペDESTリアンデッキを架橋すれば、銀座へのアクセスがスムーズになるとともに、外堀通り上に新たな空間が創出されることになるのでスカイコリドーの可能性が飛躍的に広がると思われます。</p>	<p>の連続性を確保するとともに、周辺まちづくりと連携し、回遊性向上にも資する歩行者空間をデッキレベルで整備します。さらに、汐留側の歩行者デッキとの接続についても検討・調整していきます。</p> <p>また、周辺建物との接続については、歩行者系ネットワークの形成などの観点から検討・調整していきます。</p>
12	<p>築地市場跡地で大規模な再開発が動き出そうとしているのに、スカイコリドーと市場跡地との連携が十分ではありません。東京都は築地市場跡地の開発に関し「交通結節点」「周辺地域の歩行者ネットワークとのつながりも考慮」「次世代モビリティの活用」といった方向性を打ち出しているため、スカイコリドーの汐留JCTと市場跡地を物理的に繋げることも検討すべきです。</p>	<p>縦方向の動線は、主要な道路や地下の歩行者空間、駅からのアクセスなどを勘案し配置します。その際、周辺まちづくりの街区内の地下歩行者ネットワークと接続する縦方向の動線の確保などについても、関係者で検討・調整していきます。</p> <p>なお、汐留JCT付近等の首都高速道路の施設については、KK線再生の事業化に向けた取組と連携し、高速道路施設の有効活用策について別途検討します。その際、広域的な回遊性を高める観点から、歩行者中心の公共的空間に再生されるKK線上部空間と連続した空間形成を検討します。」</p>
13	<p>もし環状に出来るのなら、動く歩道若しくは座ったまま低速移動できる乗り物があると便利です。</p>	<p>2. 歩行者系ネットワークの形成では、次の通り記載しています。</p> <p>(P.6)</p> <p>「今後の技術革新を見据え、歩行者との安全・安心な共存を前提とし、地域のニーズに対応した次世代モビリティが走行可能な空間をKK線上部空間に確保します。」</p> <p>3. 整備内容 (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor) では、次の通り記載しています。</p> <p>(P.9)</p> <p>「次世代モビリティは、地域のニーズを踏まえながら、KK線上部空間における歩行者の移動をサポートする機能や、遊覧など移動を楽しむ機能などを中心に検討していきます。」</p>
14	<p>スカイコリドーが誕生すれば人の流れが大きく変わることになる結果、たとえば東京高速道路下区画や周辺ビルでは不利益を被る店舗や事業者も出てきます。動線の在り方はじめスカイコリドーの形状や利用方法、都市計</p>	<p>1. はじめにでは、次の通り記載しています。</p> <p>(P.4)</p>

No.	意見の概要	都の考え方
	画決定にあたってはルート周辺の店舗や事業者、周辺まちづくりのステークホルダーの要望や意見も十分反映させるべきです。	<p>「引き続き関連する都市高速道路や連携する周辺まちづくりの計画と調整を図りながら、段階的に都市計画手続を進めます。」</p> <p>5 管理運営 (1) 管理運営(スキーム、利活用等)では、次の通り記載しています、(P.20)</p> <p>「今後、にぎわいの創出や交流の促進に資するイベントなどが可能となる利活用の仕組み・ルールについても、引き続き関係者と検討・調整を進めていきます。」</p>
<b>3 整備内容 (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor)</b>		
15	近隣に住むものとして、KK線上部空間が歩行者中心の公共的空間として植栽やアート等により再生され、東京の新たなにぎわいや魅力を創出する場となることに非常に期待しています。	3. 整備内容 (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor) では、次の通り記載しています。(P.9)
16	<p>「2歩行者系ネットワークの形成」にて「KK線上部空間は、広域的な回遊性を高め、にぎわいと交流を促進するため全長2kmの連続性を確保する」とあるように、上部空間の整備においては回遊性や賑わいの向上に向けて、連続する2kmの空間を如何に利用者が歩いて楽しい空間、滞留・交流できる空間とするかが重要と考えます。</p> <p>p.10の方針図およびp.11~12のイメージ図では、幅員16m以上の範囲は滞留空間や物販、飲食、ファニーチャー等が示されている一方、幅員12mの晴海通り~新橋駅周辺までの600m以上にわたる区間は、幅員16m以上の区間と比べて空間のメリハリがなく、人々の活動を生み出す仕掛けも少なく見受けられます。</p> <p>当該区間においても、例えば眺望点や飲食・休憩スペース、情報発信など、回遊の核となるようなスポットを一定区間おきに配置し、滞留空間や人々の目的地となるような場づくりを行うなどして、2km全体の空間の回遊性を促進し、にぎわいが分断されない空間構成が望ましいと考えます</p>	<p>「KK線上部空間には、誰もが楽しめる、居心地の良い空間形成に向け、植栽や各種サービス機能を適宜整備するとともに、アート等の導入も検討します。植栽や各種サービス機能等については、建築基準法での取扱いや耐荷重の条件などを踏まえ、今後、具体的な整備内容について関係者間で検討・調整を進めていきます。」</p>
17	安全柵は強化ガラスやアクリル板等の透明な視界を邪魔しない物を使用して欲しい。スマホ等の撮影に有効である。	4. 整備主体等 (2) 整備の進め方では、次の通り記載しています。(P.16)
18	上部空間遊歩道部分に日陰が出来る部分を作って欲しい。樹木でも良いし、将来設置されるであろう屋外広告物、看板等を利用して良いと思う。理由は、真夏に日陰が無い状態で長時間歩く事は、熱中症の危険があると有ると思われる為。	「KK線の再生に当たっては、イベントを活用するなど、計画段階から広く情報発信(積極的なPR活動)を行うとともに、KK線上部空間の設計・デザイン等の検討に各種専門家などの人材も起用し、高質な空間形成を目指します。」
19	<p>もともと銀座の地元関係者からは、「高速道路の役割が終わったら川に戻して欲しい」といった意見が出ていましたし、インズやギンザファイブなどのテナントがいて解体が難しいことを踏まえ、「全体を川に戻すのが難しいとしても、高架下のテナントがいない箇所、例えば、外堀通りや中央通りとKK線の交差する箇所は切断し、その箇所だけでいいから空を取り戻したい」との意見も多く寄せられていたことと思います。</p> <p>しかし、「屋上の2km全部が一続きになっていることを重視しており、切断は考えていない」というお話を伺いました。</p> <p>そうだとした場合、中央通りや外堀通りといった大きな通りとKK線が交差している箇所につきましては、中央通りや外堀通りの歩行者から見える部分のデザインや照明に最大限のご配慮をお願いします。</p> <p>「4」とも関係することですが、この「中央通りや外堀通りの歩行者から見える部分のデザインや照明」を世</p>	

No.	意見の概要	都の考え方
	<p>界各国でご活躍の照明デザイナーさんをお願いして、この地にふさわしいデザインにするのも、本プロジェクトの趣旨に合致するのではないかと思います。</p>	
20	<p>既存建物 14 ビルの屋上に各 1 箇所ずつ合計 14 箇所、公衆衛生トイレを設置して欲しい。 理由 移動する歩行者空間が長いと開業した場合、多数の来場者が予想される為。いちいち下階の既存館内トイレを利用するのは手間が掛かるし不便である。</p>	
21	<p>「歩いて楽しい街」を目指す銀座の回遊性を強化する再整備を期待します。また、様々なバリアを持つ方々に十分配慮され、誰に対しても開かれた人中心の空間を基本にお考え下さいますようお願いいたします。方針案では次世代モビリティが示されていますが、モビリティそのものが急速に多様化している今、未来の姿は想像もつきません。歩行者が安全・快適に歩けることを前提に、環境負荷、デザイン性等への十分な配慮に加えて、移り変わる時代や街並みと呼応しながら、豊かな空間に育つ包容力のある発想と人中心の場づくりが求められます。</p>	<p>3. 整備内容 (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor) では、次の通り記載しています。 (P.9) 「KK線の再生に当たっては、広場空間や憩い・滞留空間を連絡する歩行者系ネットワークの形成、周辺エリアのまとまったみどりや緑豊かな通りと一体となった重層的なみどりのネットワークの整備など、再生方針で示された五つの整備・誘導方針を踏まえ、現在自動車専用の道路として供用されているKK線上部空間 (Tokyo Sky Corridor) を緑豊かな歩行者空間に整備します。」</p>
22	<p>モビリティのあり方が多様化する中で、電動キックボードをはじめとする新しいモビリティによる新たな課題は予想が付きません。今の交通課題も将来的にどのように位置づけられるのかはわかりません。その中で、現状の交通課題としては路上の違法駐輪が挙げられます。KK線の上部空間においては、その時々交通課題解決に向けて柔軟に対応できる空間形成をご検討くださいますようお願いいたします。</p>	<p>2. 歩行者系ネットワークの形成では、次の通り記載しています。 (P.6) 「今後の技術革新を見据え、歩行者との安全・安心な共存を前提とし、地域のニーズに対応した次世代モビリティが走行可能な空間をKK線上部空間に確保します。」</p> <p>3. 整備内容 (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor) では、次の通り記載しています。 (P.9) 「次世代モビリティは、地域のニーズを踏まえながら、KK線上部空間における歩行者の移動をサポートする機能や、遊覧など移動を楽しむ機能などを中心に検討していきます。」</p>
23	<p>毎日新聞 2023 年(令和 5 年)2 月 14 日(火)21 面によると「歩行者用の空間には物販スペースやオープンカフェを作る」とあるので、このスペースの賑わいづくりの一つの方策として遊歩道に四輪自転車の駐輪スペースを設けてください。 提案主旨:「高齢者の四輪車の運転は自動車から自転車へ」をコンセプトとして、運転免許の自主返納をお考えいただく空間として活用する。</p>	<p>3. 整備内容 (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor) では、次の通り記載しています。 (P.9) 「KK線の再生に当たっては、広場空間や憩い・滞留空間を連絡する歩行者系ネットワーク</p>

No.	意見の概要	都の考え方
	<p>駐輪スペース:エレベーター付近か、次世代モビリティ機器が一時駐車するスペースの付近            速度制限:次世代モビリティ機器の速度に準じる。補助電源を装着しない、ということにして低速を実現する。            駐輪スペースの整備による効果：物販スペースで購入した品物を自転車の荷台に乗せて家に持って帰ることができるのであれば、重い荷物を両手に下げるといった心配をしないで済む。この心配を解消することで「買い物」「お茶する」などを楽しめる。また、この楽しみを考える市民(区民等)は、スーパーマーケットなどの日常の買い物にも四輪自転車は活用できるということで高齢者の運転免許の自主返納が増える可能性が高まることが期待される。そして区民に、徒歩より四輪自転車のほうが「空中回廊」を中心に北の丸公園などの散歩を楽しめるからお出かけの範囲が広がり且つ便利、という気づきを与える効果がある。近場のお出かけは自動車より四輪自転車のほうがエコ且つ健康的であり、四輪自転車は倒れにくいから安全ということで受け入れられやすいのではないだろうか。</p> <p>その他：転倒の危険が少ない四輪自転車以外の一輪車・二輪車・三輪車の走行並びに転がして歩くのは禁止。持って歩くのは可(スポーツ用の軽量型・折りたたみ式自転車や一輪車は持てるからです)。</p>	<p>の形成、周辺エリアのまとまったみどりや緑豊かな通りと一体となった重層的なみどりのネットワークの整備など、再生方針で示された五つの整備・誘導方針を踏まえ、現在自動車専用の道路として供用されているKK線上部空間(Tokyo Sky Corridor)を緑豊かな歩行者空間に整備します。」</p> <p>「KK線上部空間には、誰もが楽しめる、居心地の良い空間形成に向け、植栽や各種サービス機能を適宜整備するとともに、アート等の導入も検討します。植栽や各種サービス機能等については、建築基準法での取扱いや耐荷重の条件などを踏まえ、今後、具体的な整備内容について関係者間で検討・調整を進めていきます。」</p>
24	<p>銀座では、自転車放置禁止区域に指定されているのは1丁目だけです。2～8丁目は、「自転車駐輪場が少ない」という理由で、自転車放置禁止区域に指定されておられません。そのため、銀座に多くの違法駐輪があるにもかかわらず、なかなか強制撤去できず、景観だけでなく歩行者の安全性の観点から大きな課題になっております。</p> <p>そこで、KK線屋上の広大なエリアの一画に、自転車駐輪場を設けていただければ、自転車放置禁止区域の指定も可能になり、大変ありがたいと考えております。KK線屋上を歩行者専用にしたというお考えもよくわかるのですが、地域課題の解決にも寄り添ったプランにして頂けると、地域としては本当にありがたいのです。</p> <p>なお、駐輪場の件については、松屋通りやマロニエ通りなどに自転車駐輪場を設ける案を耳にすることがあります。ですが、既存の通りはどこもブランド集積地であるために、自転車駐輪場を設置すると経済的なデメリットがあまりに大きく(ブランドが入居しなくなってしまう可能性が高いのです)、その通りの方々に負担が皺寄せされるため利害対立が大きく、意見がまとまらないのです。</p> <p>このような事情で、KK線屋上に駐輪場を設けてほしいとお願いするのは勝手な言い分だと存じますが、2kmに続く幅20～30mの広大な空間ですし、ブランド集積地のような商業地ではないことから、敷地の一部を自転車駐輪場としていただけないものかとお願いする次第です。我儘を申し上げますが、ご検討をお願い致します。</p>	
25	<p>オリンピックスタジアムの設立で国営の神宮テニスコートが13面以上無くなり事務所になってしまいました。日比谷公園の再開発で都営テニスコートも無くなると聞いています。現在のKK線料金所の横幅の広いところ若しくは汐留川高速道路上部に屋内テニスコートが出来ると嬉しいです。都営コートをお願いします。</p>	<p>3. 整備内容 (1) 上部空間(Tokyo Sky Corridor)では、次の通り記載しています。(P9)</p> <p>「KK線の再生に当たっては、広場空間や憩い・滞留空間を連絡する歩行者系ネットワークの形成、周辺エリアのまとまったみどりや緑豊かな通りと一体となった重層的なみどりのネットワークの整備など、再生方針で示された五つの整備・誘導方針を踏まえ、現在自動車専用の道路として供用されているKK線上部空間(Tokyo Sky Corridor)を緑豊かな歩行者空間に整備します。」</p>

No.	意見の概要	都の考え方
		<p>本方針は、東京高速道路（KK線）を対象としています。</p>
26	<p>KK線は、外堀を埋め立てた区間は、幅員 33mですが、京橋川を埋め立てた区間は、出入り口エリアを除き、16mです。16mと33mでは幅員が2倍も異なります。33mの外堀区間に関しては、意見はあえて申しませんが、16m区間は、このように多様な施設をいれるゆとりはありません。</p> <p>繰り返し、意見書をだしてきましたが、16mと33mは、異なりますので、計画は再考すべきです。</p>	<p>3. 整備内容 (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor) では、次の通り記載しています。(P.9)</p> <p>「高架施設の異なる幅員をいかしたメリハリのある空間形成に向け、幅員が約 16m 以上の区間は、歩行者の通行空間に加え、にぎわいのための広場などの滞留空間を確保するとともに、晴海通り等主要な道路との交差点付近にまちを眺めることができる視点場を整備します。幅員が約 12m の区間は、歩行者の通行空間を確保します。</p> <p>KK線上部空間には、誰もが楽しめる、居心地の良い空間形成に向け、植栽や各種サービス機能を適宜整備するとともに、アート等の導入も検討します。植栽や各種サービス機能等については、建築基準法での取扱いや耐荷重の条件などを踏まえ、今後、具体的な整備内容について関係者間で検討・調整を進めていきます。」</p>
<p><b>3 整備内容 (2) 縦動線 (階段及びエレベーター等)</b></p>		
27	<p>KK線の再生による、歩行者系ネットワークの形成に賛同いたします。</p> <p>日比谷地区の「内幸町一丁目北特定街区」(以下、「当街区」)においても、日比谷公園から周辺のみち(銀座方面・KK線・浜離宮等)へとつながるグリーンインフラの形成や、銀座・新橋方面につながる大規模広場空間の整備、公園とまちが連携した歩行者回遊ネットワークの形成を計画しております。</p> <p>一方で、当街区と銀座地区とは南北 300m に渡り JR 高架で分断されておりますので、当街区中央部に整備する大規模広場と銀座地区をつなぐ地上レベルの東西軸の形成、および本東西軸と KK 線が交わる位置への縦動線の追加についてご検討いただけますと幸いです。</p> <p>その結果、銀座地区～KK線～日比谷地区～日比谷公園につながる、「重層的なみどりのネットワークの整備」を実現できると考えております。また、現時点で視点場や滞留空間の確保が具体化していない KK 線の幅員 12m 区間においても、「高架施設の異なる幅員をいかしたメリハリのある空間形成」、「まちから KK 線上部空間へ人々を引き込む空間形成」等、歩行者の利用動機付けや体験価値向上に資することができると考えます。</p>	<p>3 整備内容 (2) 縦動線 (階段及びエレベーター等) では、次の通り記載しています。(P.13)</p> <p>「地上と KK 線上部空間 (Tokyo Sky Corridor) をつなぐ縦動線 (階段及びエレベーター等) は、主要な道路や地下の歩行者空間、駅からのアクセスなどを勘案し、既存の KK 線出入口 (スロープ) や隣接する公共用地等に設置することを基本とします。」</p> <p>「また、更なる利便性の向上等の観点から、縦動線の追加については、開放時間を KK 線上部空間と合わせるなど、公共性を考慮しながら、整備主体が関係者と検討・調整していきます。」</p>
28	<p>方針案に提示されている「縦動線」は 5 か所ありますが、今後大規模な開発が予定されている内幸町エリアとの接続ポイントが増設されるよう期待します。</p> <p>具体的には、中央区と千代田区をむすぶ“みゆき通り”と“国会通り”との接続部からもアクセス可能となる「縦動線」の設置をご検討いただきたいと思います。</p> <p>その縦動線増設により、さらなる重層的な歩行者ネットワークが形成され、首都東京に相応しい世界から注目</p>	



No.	意見の概要	都の考え方
	<p>されるウォークアブルなエリアが誕生するものと思います。</p> <p>なお、今後の事業内容の検討においては、当社等の近隣民間事業者との連携のために意見交換の場を設けていただけることを期待いたします。</p>	
29	<p>弊社は中間まとめ（2022年3月策定）の意見募集の際にも、KK線上部空間と近隣街区のアクセス性の向上させるための縦動線の増設や、コリドー街やみゆき通りとのアクセス強化について意見を提出しました。本方針（案）のp.13には中間まとめから変わらず縦動線が5か所示されていますが、コリドー街周辺やみゆき通りとのアクセスポイントがなく、まちとKK線上部空間の分断が懸念されます。</p> <p>例えば、渋谷区の宮下公園は下部が商業施設、上部が公園の二層構造になっていますが、全長300m超の細長い公園区域に対して両端部と中央部に地上・施設内部・公園を接続する昇降機能があることで、来街者が複数のアクセスポイントからストレスなく容易に縦移動できるウォークアブルな空間構成となっており、常に上部空間が人でにぎわい、居心地の良い空間となっています。KK線の晴海通り～新橋駅周辺までの区間においても、50～200mの間隔でみゆき通りとの交差点を含む3～4か所にアクセスポイントを設けることで、回遊性の向上や賑わいのある空間形成が可能となると考えます。</p> <p>加えて、縦動線は公共用地等に設置することを基本としつつ、周辺まちづくりの街区内に確保することも言及されていますが、鉄道高架に隣接する有楽町駅～新橋駅間の一部区間などは隣接街区からの接続が難しい場所でもあるため、例えばKK線高架下から上部空間にアクセスできる建物内部の縦動線を設けるなど、場所ごとの特性を踏まえた縦動線の配置について検討されることを期待します。その際、まちからの視認性にも配慮が必要と考えます。</p>	
30	<p>方針案では5か所の縦動線が示されています。下部・上部空間ともに、既存構造躯体の技術的観点から設計上の制約があることは理解しておりますが、数と配置の適正については、利便性および安全面への配慮を最優先として慎重にご検討をお願いします。</p>	
31	<p>周辺地域のうち本邦を代表する商業地である銀座へのアクセスは特に重視すべきですが、スカイコリドーの縦動線計画（13頁）では①銀座への動線が外堀通りによって分断されている②京橋寄りの縦動線は銀座の「はずれ」につながるだけで使い勝手がよくない、といった問題があります。</p>	
32	<p>本件は、単に現在の銀座に影響を与えるだけでなく、銀座の今後50年の価値を左右する重大なプロジェクトだと受け止めております。</p> <p>そこで、かねてより、屋上と建物内の縦の動線を作って欲しいと要望をお伝えしてきたのですが、ご回答は「既存不適格の建物であり、構造に手を加えて建物内に縦動線を設けることはできない」というものでした。</p> <p>しかし、使い勝手の悪い状態をあと50年も強いられるというのでは、とても日本各地や世界からお客様をお招きして、長きにわたって愛される施設にすることなどできないのではないのでしょうか。誰も来訪しなくなったKK線跡にぐるりと取り囲まれた街の姿を想像すると、自分たちの子供世代に対する申し訳なさに胸が痛みます。</p> <p>銀座の価値をこの先50年にわたって左右するというプロジェクトの重大性に鑑みれば、建物内の縦動線確保は、特例措置を受けてでも実施しなければならないことだと思えます。政治家の方々などにも、この問題の重大性をご説明し、味方になっていただいて、世界に誇れる素晴らしいKK線跡の施設を創り上げていただきたく、どうかご尽力いただけますようお願い申し上げます。</p> <p>「屋上のトイレについても、正式な建築物は設置できないので、可動式のもの置いて、配管だけ行う」といったお話がありました。こちらも同様で、せっかく日本各地や世界中からお客様に来訪いただいても、仮設トイレでは不興を買うばかりではないでしょうか。率直なところ、程なくこういった状況が知られるようになって、誰も訪</p>	<p>3 整備内容 （2）縦動線（階段及びエレベーター等）では、次の通り記載しています。</p> <p>（P.13）</p> <p>「地上とKK線上部空間（Tokyo Sky Corridor）をつなぐ縦動線（階段及びエレベーター等）は、主要な道路や地下の歩行者空間、駅からのアクセスなどを勘案し、既存のKK線出入口（スロープ）や隣接する公共用地等に設置することを基本とします。」</p> <p>「また、更なる利便性の向上等の観点から、縦動線の追加については、開放時間をKK線上部空間と合わせるなど、公共性を考慮しながら、整備主体が関係者と検討・調整していきます。」</p>

No.	意見の概要	都の考え方
	<p>れなくなってしまうのではと心配になります。</p> <p>建物内に縦動線を設けさえすれば、建物内の綺麗なトイレをご使用いただけるのですから、そういった意味でも、どうか縦動線を設けるべく各所に働きかけていただけますようお願い致します</p>	<p>3. 整備内容 (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor) では、次の通り記載しています。</p> <p>(P.9)</p> <p>「KK線上部空間には、誰もが楽しめる、居心地の良い空間形成に向け、植栽や各種サービス機能を適宜整備するとともに、アート等の導入も検討します。植栽や各種サービス機能等については、建築基準法での取扱いや耐荷重の条件などを踏まえ、今後、具体的な整備内容について関係者間で検討・調整を進めていきます。」</p>
33	<p>KK線上部空間の安全・防災方針について賛同いたします。</p> <p>当街区においても、震災時の帰宅困難者支援機能の整備や、大規模広場を活用した一時滞留スペースの確保等、高度防災都市づくりを計画しております。</p> <p>一方で、前述の通り、当街区と銀座地区とはJR高架によって分断されており、南北300m程のKK線幅員12m区間においても、縦導線整備の検討が具体化していないため、震災時における縦横の避難経路確保が課題と認識しております。</p> <p>KK線単体のみならず、広域のまち全体における防災力を向上させるため、当街区中央部と銀座地区をつなぐ東西軸、および本東西軸とKK線幅員12m区間が交わる位置への縦導線確保について、ご検討いただけますと幸いです。</p>	<p>3 整備内容 (2) 縦動線 (階段及びエレベーター等) では、次の通り記載しています。</p> <p>(P.13)</p> <p>「地上とKK線上部空間 (Tokyo Sky Corridor) をつなぐ縦動線 (階段及びエレベーター等) は、主要な道路や地下の歩行者空間、駅からのアクセスなどを勘案し、既存のKK線出入口 (スロープ) や隣接する公共用地等に設置することを基本とします。</p> <p>5 管理運営 (2) 安全、防災では、以下の通り記載しています。</p> <p>(P.22)</p> <p>「定期的な防災訓練等、地域の防災力向上にも資する活動の実施について、東京高速道路株式会社が地元区やまちづくり団体等の関係者と検討・調整していきます。」</p>
34	<p>今回の再整備はKK線上部空間の歩行者系ネットワーク化が主題ですが、本来、歩行者系ネットワークは地上レベルに整えられることが望ましいことは言うまでもありません。下部空間においても銀座らしい街並み景観や回遊動線、そして上部空間の歩行者空間と連携した魅力的な歩行環境が生み出されるよう継続的な検討をお願いします。</p>	<p>2. 歩行者系ネットワークの形成では、次の通り記載しています。</p> <p>(P.6)</p> <p>「KK線の再生に当たっては、KK線上部空間 (Tokyo Sky Corridor) と地上等とを縦方向の動線 (階段及びエレベーター等) でつなぐことにより、重層的な歩行者系ネットワークを形成していきます。」</p> <p>3 整備内容 (2) 縦動線 (階段及びエレベ</p>

No.	意見の概要	都の考え方
		<p>ーター等)では、次の通り記載しています。 (P.13) 「地上とK K線上部空間(Tokyo Sky Corridor)をつなぐ縦動線(階段及びエレベーター等)は、主要な道路や地下の歩行者空間、駅からのアクセスなどを勘案し、既存のK K線出入口(スロープ)や隣接する公共用地等に設置することを基本とします。整備の際には、視認性やデザイン性にも配慮し、ユニバーサルデザインをいかした整備を図ります。加えて、周辺まちづくりの街区内で縦動線を確保する際は、吹き抜けなどの開放性や分かりやすさなどについても配慮し、まちからK K線上部空間へ人々を引き込む空間形成を目指します。」</p> <p>5 管理運営 (1) 管理運営(スキーム、利活用等)では、次の通り記載しています。 (P.20) 「今後、にぎわいの創出や交流の促進に資するイベントなどが可能となる利活用の仕組み・ルールについても、引き続き関係者と検討・調整を進めていきます。」</p>
35	<p>公共用地(公園、緑地等)は、都市を支える基本的都市施設です。KK線(民間の会社)のために、公共施設の空間を損うことは、都市計画の本来の主旨に反します。KK線がその安全性を確保する場合は、公共施設を蚕食、もしくは犠牲にすることなく、自らの収益の中で確保すべきです。</p>	<p>「東京高速道路(K K線)再生方針」(2021(令和3)年3月 東京都) 3 再生方針 (1) KK線の再生・活用の目標では、次の通り記載しています。 (P.13)</p>
36	<p>公共施設を管理するのは、自治体であり、民間の会社が、公共施設への設置を検討、調整することは、公共の役を放棄するもので、極めて無責任です。</p>	<p>「KK線の高架施設等の既存ストックをいかし、東京の新たな価値や魅力を創出するため、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生・活用することを目指し、3つの将来像を定めました。」</p> <p>3 整備内容 (2) 縦動線(階段及びエレベーター等)では、次の通り記載しています。 (P.13) 「地上とK K線上部空間(Tokyo Sky Corridor)をつなぐ縦動線(階段及びエレベーター等)は、主要な道路や地下の歩行者空間、駅</p>

No.	意見の概要	都の考え方
		からのアクセスなどを勘案し、既存のKK線出入口（スロープ）や隣接する公共用地等に設置することを基本とします。」
<b>4 整備主体等 (1) 整備主体</b>		
37	<p>内幸町一丁目再開発と連携して JR 線上部空間をデッキレベルで継がないで欲しい。日比谷公園、帝国ホテルとも連絡出来るし、将来、築地市場跡地再開発とも継がるので双方に大きなメリットがあると思う。</p>	<p>4. 整備主体等 (1) 整備主体では、次の通り記載しています。 (P.15) 周辺まちづくりとの連携においては、KK線上部空間 (Tokyo Sky Corridor) と周辺まちづくりとのデッキレベルでの接続についても調整し、上部空間への接続部分については周辺まちづくりでの整備を基本とします。」</p> <p>本方針に記載している以外でも、新たなまちづくりの中で歩行者ネットワークが検討されれば、検討・調整が可能となります。</p>
38	<p>上部空間には、創造性あるチャレンジを受け止める包容力と、公共の場としての位置づけ、そして広がりを持って維持される仕組みの構築が求められます。 地域の意見をしっかりと受け止める場、公共性のあるものとして多くの市民の意見を取り入れる仕組み、そのうえで主体性のあるマスターアーキテクトのコンペティションの実施、積極的な情報発信など、隣接地区の未来に希望と意欲を持つ方々を呼び込み積極的にかかわり続けられる仕掛けを検討くださいますようお願いいたします。</p>	<p>4. 整備主体等 (1) 整備主体では、次の通り記載しています。 (P.15) 「KK線を再生する際にも現行の管理運営スキームを継承することを前提として、現在の施設所有者である東京高速道路株式会社を整備することを基本とします。」</p> <p>4. 整備主体等 (2) 整備の進め方では、次の通り記載しています。 (P.16) 「KK線の再生に当たっては、イベントを活用するなど、計画段階から広く情報発信 (積極的な PR 活動) を行うとともに、KK線上部空間の設計・デザイン等の検討に各種専門家などの人材も起用し、高質な空間形成を目指します。」</p> <p>3. 整備内容 (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor) では、次の通り記載しています。 (P.9)</p>

No.	意見の概要	都の考え方
		<p>「KK線上部空間には、誰もが楽しめる、居心地の良い空間形成に向け、植栽や各種サービス機能を適宜整備するとともに、アート等の導入も検討します。植栽や各種サービス機能等については、建築基準法での取扱いや耐荷重の条件などを踏まえ、今後、具体的な整備内容について関係者間で検討・調整を進めていきます。」</p> <p>5 管理運営 (1) 管理運営(スキーム、利活用等)では、次の通り記載しています、(P.20)</p> <p>「今後、にぎわいの創出や交流の促進に資するイベントなどが可能となる利活用の仕組み・ルールについても、引き続き関係者と検討・調整を進めていきます。」</p>
<b>4 整備主体等 (2) 整備の進め方</b>		
39	<p>上部空間を活用したイベントなどによる情報発信についても期待したい。</p>	<p>4. 整備主体等 (2) 整備の進め方では、次の通り記載しています。(P.16)</p> <p>「KK線の再生に当たっては、イベントを活用するなど、計画段階から広く情報発信(積極的なPR活動)を行うとともに、KK線上部空間の設計・デザイン等の検討に各種専門家などの人材も起用し、高質な空間形成を目指します。」</p>
<b>4 整備主体等 (3) 周辺まちづくりとの連携等</b>		
40	<p>KK線上部空間において、日差し強い日の日除けや雨が強い日の雨避けが必要だと感じております。参考事例としてのニューヨークハイラインにおいても、ハイラインに接続する建物の一部がハイライン上部空間に一部オーバーハングしている写真を拝見しております。</p> <p>本方針 P19 記載の周辺のまちづくりとの連携(周辺建物とのデッキレベルでの接続や一体的開発)における上部空間整備の際に、日除け・雨避けへの対応としてオーバーハングを可能とすることもご検討願います。</p>	<p>3. 整備内容 (1) 上部空間(Tokyo Sky Corridor)では、次の通り記載しています。(P.9)</p> <p>「KK線上部空間には、誰もが楽しめる、居心地の良い空間形成に向け、植栽や各種サービス機能を適宜整備します。植栽や各種サービス機能については、建築基準法での取扱いや耐荷重の条件などを踏まえ、今後、具体的な整備内容について関係者間で検討・調整を進めていきます。」</p>

No.	意見の概要	都の考え方
		さらに、周辺まちづくりや既存施設との連携についても、必要に応じて関係者間で検討・調整を進めていきます」
41	<p>KK 線屋上や壁面に広告を設置することに反対します。反対する理由は2つです。</p> <p>1 つ目は、KK 線屋上に来訪される方々の気持ちに反するからです。今後、KK 線屋上には、日本各地や世界中の方々が、日常の雑念から解放されたいという気持ちで来訪することと思います。しかし、そこに広告が立ち並んでいて、果たして癒されるでしょうか。NY のハイラインにも様々な植栽がありますが、広告らしきものは見当たりません。また、小田急の下北線路街も非常に配慮の行き届いた雰囲気の良いところですが、広告は一切ありません。これは、散策される方々が広告を求めているに、重きを置いているからではないでしょうか。</p> <p>2 つ目は、ビルの屋上広告にはセンスのよいものが少ないからです。銀座でも、屋上広告の設置段階で何らかの審査がされているのだと思いますが、ビル屋上には、食品や家電などの大手メーカーや保険会社など、自社の商品やブランド名を強く打ち出すものが並んでおり、その大半が街との調和を無視して、銀座の品位を損なっています。先般、「KK 線上の広告を事前審査して銀座の街にふさわしくないものとならないように配慮したい」というご説明をいただきましたが、審査したからといって街の品位にふさわしいものになり難いことは、銀座の街でいけば実証済です。</p> <p>ご承知の通り、センスのよくない広告を一つでも設置すると、その施設ばかりか街全体の価値が下がって集客に影響し、よいテナントが入らなくなり、結果として当該施設ばかりか近隣の価値（賃料）も低下しかねません。回り道に感じられるかもしれませんが、収入を増やしたいのであれば、安易に広告収入に頼るのではなく、テナントの協力を得て外壁のファサードや内装のセンスを良くすることで、建物全体の価値を上げる努力をすべきです。中長期的に見れば、広告で稼ぐより、遥かに高い効果が得ることができます。</p> <p>以上の理由から広告の設置に強く反対します。</p>	<p>4 整備主体等 (3) 周辺まちづくりとの連携等では、次の通り記載しています、 (P.18)</p> <p>「KK 線沿線は、現在、東京都屋外広告物条例により広告物が規制されています。都市高速道路から歩行者空間への位置付けの変更に伴う KK 線沿線や、KK 線上部空間の屋外広告物の在り方や取扱いについては、良好な公共的空間を確保する観点から、関係者間で検討・調整していきます。」</p>
<b>5 管理運営 (1) 管理運営 (スキーム、利活用等)</b>		
42	<p>「KK 線周辺の複数の再開発事業による段階的な整備に応じて、民間事業者等の提案による施設整備にフレキシブルに対応できること」について賛同いたします。</p> <p>当街区では、デジタルの力で東京のポテンシャルを引き出す「スマート東京」の実現に向け、先端技術等を活用した分野横断的なサービスの都市実装をめざしています。</p> <p>この取組を KK 線にも波及させることで、「3 整備内容」に記載の「次世代モビリティ」や「情報発信」をはじめ、管理運営段階においても、「拡張現実 (AR) やプロジェクションマッピングなどのデジタル技術を活用した地域の歴史や魅力をいかす工夫」を実現できると考えております。このようなデジタル技術の活用が、ひいては「広域的な回遊性を高め、にぎわい、魅力を創出し、交流を促進するなど、誰もが利用できる公共的空間」づくりに寄与すると考えます。</p> <p>そのため、KK 線上部空間において、AI 等を活用した複数分野でのサービス展開の提供や、周辺のエリアマネジメント等との連携が可能となるような ICT 環境基盤の整備についてもご検討いただけますと幸いです。</p>	<p>5 管理運営 (1) 管理運営 (スキーム、利活用等) では、次の通り記載しています、 (P.20)</p> <p>「また、若い世代を含めた多世代の交流を促進するイベントの実施や、拡張技術 (AR) やプロジェクションマッピングなど、デジタル技術などを活用した地域の歴史や魅力をいかす工夫などについて、東京高速道路株式会社が地元区やまちづくり団体等の関係者と検討・調整していきます。」</p> <p>「今後、にぎわいの創出や交流の促進に資するイベントなどが可能となる利活用の仕組み・ルールについても、引き続き関係者と検討・調整を進めていきます。」</p>
43	当地区においても整備主体・管理運営主体となる東京高速道路株式会社とまちづくり・マネジメントの面で積	5 管理運営 (1) 管理運営 (スキーム、利

No.	意見の概要	都の考え方
	極的に連携してまいりたい。	
44	ウォーカーブルなまちづくりの実現に向けて、引き続き、周辺の民間事業者や地元関係者と連携し、意見交換の場を設けて頂きますようお願い致します。	活用等)では、次の通り記載しています、 (P.20)
45	KK線は、行政区分も性質も異なる複数の地域に隣接しています。複数の地域がKK線の公共性と共有の資産であるという認識を持ちながら協力してかわり、ともに成長を目指す関係性をベースに、KK線を介してそれぞれの街の個性が育ち、独自性のあるエリアとして発展していくことが理想です。銀座は、銀座で行う様々なイベントがKK線上部空間まで広がることを望みますが、KK線を取り囲む地域は銀座だけではないので、KK線上部空間の公共性を近隣エリアとどのように共存しながら担保していくのか、その仕組みづくりが重要だと考えます。幅広く意見を集めながらご検討をお願いいたします。	「KK線の再生後においても建物の賃貸収入を維持管理運営に充当する現行の管理運営スキームを継承することとし、現在の施設所有者である東京高速道路株式会社が管理することを基本とします。 今後、にぎわいの創出や交流の促進に資するイベントなどが可能となる利活用の仕組み・ルールについても、引き続き関係者と検討・調整を進めていきます。」
46	今回の事業化に向けた方針(案)において、整備・維持管理主体は現状のスキームを基本とするとの記載がありますが、収益力の程度により施設運営レベルが左右されるのは好ましくないと考えます。公共的な役割を担うことも踏まえ、より良い運営が維持されるよう、行政側での指導・支援が欠かせないものと思いますので、長期的な視点も踏まえた検討がなされることを期待します。	「KK線上部空間(Tokyo Sky Corridor)については、歩行者空間として開放後も、施設のグレードアップを行うなど、更なる魅力向上を図っていきます。今後、KK線上部空間において収益事業を行い、にぎわいに資するイベントや施設のグレードアップのために、その収益を充当することなどについて、東京高速道路株式会社が関係者と検討・調整してまいります。」
47	整備主体を東京高速道路株式会社としている点はひとまず措くとしても、「維持管理運営」まで東京高速株式会社に委託することを前提とするのは適切かどうか疑問です。特に運営に関してはノウハウや受注意欲をもった事業者があまたいと思われる中で、コンペによって運営事業者を選ばなければ、時代に対応したすぐれたアイデアを掬いとるとはできません。1社との随意契約では管理運営の費用が高止まりする恐れがあります。また、スカイコリドーの土地は所有地であり(21頁)、東京高速道路の施設の利用権原は定期借地権であるはずで、施設の運営業者の決定まで競争性を排除することは、公平性の観点からも疑問なしとしません。	
48	銀座は4年間に亘り、地域を上げてネズミの駆除を行って参りました。その成果が出て、現在はネズミの生息数を大きく下げることに成功しております。しかしネズミは繁殖力が極めて高く、餌と住環境があれば、すぐにまた鼠算式が増えてしまいます。 KK線屋上の植栽には大賛成ですが、土があるとネズミはそこに巣を作ります(昭和通りや区道の植栽にも、ネズミが巣を作ってしまったことがありました)ので、対策をお願い致します。具体的には、土のあるところに金網を張る、土の表面を硬い粘土のような素材で覆うなどです(※1)。また、施設完成後は定期的に生息調査を実施して頂きますよう、お願い致します。 KK線屋上に飲食店を設置する計画があるようですが、ゴミをビニール袋のまま回収場所に出すと、ネズミはビニール袋を簡単に食いちぎり、中の僅かな食品を食べて繁殖します。ゴミ袋は蓋つきポリバケツに入れることを徹底(※2)し、袋のまま外に置かれていることのないようお願い致します。 ※1・・・中央区環境土木部 水とみどりの課にお願いし、丁寧にご対応いただきました。 ※2・・・銀座では23町会全体で、4年前より「ゴミ出しルール」として、「ゴミ袋は蓋つきポリバケツに入れること」をルール化し、ネズミの餌となるゴミを街から無くすことを徹底いたしました。また、併せて中央区に多額の支援をいただきながら、23町会全体でネズミ駆除業者にネズミ駆除の実施を依頼。この「餌を無くす」「駆除する」の2本柱を継続することで、ネズミの生息数の引き下げに成功しました。	
49	KK線上に遊歩道として緑化されることが考えられますが、本当にゴーサインが出ているのであれば、今でも区の係員や町会員、企業、NPOの会員が毎月日を変えて清掃をしています。 KK線線上に植えられた落ち葉やゴミが飛んでくることを思うと区の清掃予算をキチンと取っていただき、下を走る車や歩く人たちや店舗にも迷惑が掛からないようにしていただきたいです。	

No.	意見の概要	都の考え方
50	<p>KK線の通る京橋の中央通りにおいて、地域の歴史や魅力を活かすには、江戸・東京の400年の歴史のある京橋の実物を再現することが優先されるべきではないだろうか。</p> <p>中央通りと鍛冶橋通りとの交差点の信号に「京橋」と書いてあるので、次世代に、間違った場所に京橋が存在したと思込ませてしまう恐れがある。本物の京橋がKK線の下に折角存在するのであるから、我々の世代で、実物をもってその位置を明らかにしておく必要がある。</p> <p>観光の視点からも、東京の歴史的面白さを伝える意味で、京橋は実物が見られた方がよい。観光客にとって、中央通り、京橋を歩くと、コリドーの断面が両側に見えることになれば、再現された京橋と対比でき、江戸時代に京橋が果たした意味、又、昭和の時代に高速道路KK線が果たした意味が実物で見識る事ができるようになるので、プロジェクトマップより、リアルに歴史が伝えられ、はるかに効果的である。</p> <p>明るくなった中央通りが、日本橋から銀座、新橋まで、一本につながれば、商業において繁栄することとなるし、人の流れも、上から下からと、さらに交じり合い、江戸からの歴史文化が見え隠れする中にさらに現代が混じり込むことで、文化的にも江戸・東京の下町として新しく生まれ変わることになる。このようなものは、外国を真似たものではなく、世界中どこを見まわしてもここにしか見られないもので、日本の東京、中央区だからこそ創り得る、エネルギーで面白いメガシティ東京の創造となる。</p>	<p>1 はじめには、次の通り記載しています。 (P.3) 「本方針は、Tokyo Sky Corridorの実現に向け、東京都や東京高速道路株式会社、連携するまちづくり等の関係者の取組の基本的な考え方を示すものです。」</p> <p>5 管理運営 (1) 管理運営(スキーム、利活用等)では、次の通り記載しています、 (P.20) 「また、若い世代を含めた多世代の交流を促進するイベントの実施や、拡張技術(A R)やプロジェクトマップなど、デジタル技術などを活用した地域の歴史や魅力をいかす工夫などについて、東京高速道路株式会社が地元区やまちづくり団体等の関係者と検討・調整していきます。」</p>
<p><b>5 管理運営 (2) 安全、防災</b></p>		
51	<p>都市計画施設(都市高速道路)の廃止に伴い、上部空間は建築的な観点からも安全・安心な設計にすることが求められると考えます。例えば、建築基準法では二方向避難や、居室から階段までの歩行距離を一定距離以下(30mまたは50mを基準とする)にする規定があり、また東京都建築安全条例では、屋上広場は特別避難階段に避難上有効に通ずることが規定されています。KK線上部においても安全性の観点より、災害や事故、その他様々なリスクで上部空間から地上部に速やかに避難することが求められる場合に備え、適切な間隔で施設内部や地上部とのアクセスが確保されるべきと考えます。</p>	<p>5 管理運営 (2) 安全、防災では、次の通り記載しています。 (P.22) 「KK線上部空間からの避難を安全に行うため、管理主体である東京高速道路株式会社において、避難経路及び避難空間の確保とともに、適切な避難誘導を行うよう計画していきます。」</p>
52	<p>銀座の防災機能強化へのご協力をお願いいたします。銀座および周辺には、大勢の来街者が避難できるような広場がありません。一時滞在として上部空間を開放できるようにし、帰宅困難者用の備蓄品や応急手当等の資機材置き場、滞在するための簡易テントやアメニティの備蓄等のご検討をお願いいたします。</p> <p>また、以前から銀座地区の消防団では訓練場所および資機材置き場の確保に苦慮しております。銀座の安心安全を下支えする消防団活動をぜひご理解いただき、必要に応じてご協力をお願いいたします。</p>	<p>5 管理運営 (2) 安全、防災では、次の通り記載しています。 (P.22) 「定期的な防災訓練等、地域の防災力向上にも資する活動の実施について、東京高速道路株式会社が地元区やまちづくり団体等の関係者と検討・調整していきます」</p>
53	<p>KK線の高架構造物は、耐震補強が行なわれているとはいえ、今後老朽化がすすんでいきます。高架施設の改築時期・方法などは、東京都の御方針には、今回も明記されませんでした。重要な都市計画ですので、明記が必要であることを、再度、意見として申し上げます。</p>	<p>5 管理運営 (2) 安全、防災では、次の通り記載しています。 (P.22) 「KK線の既存施設については、施設所有者</p>



No.	意見の概要	都の考え方
		<p>である東京高速道路株式会社により、耐震改修促進法に基づく耐震診断及び耐震補強工事や落橋防止対策を実施済みであり、定期的な点検・調査、改修、補修等を計画的に実施しています。今後も、東京高速道路株式会社が適切な維持管理や点検等を実施するなど、引き続き適切に対応していきます。」</p>
54	<p>再生方針で示されている五つの方針に、「非常時における生命の安全性の確保」が欠落しています。これまで、何回も意見書を提出してきました。行政としての最小限の責務です。意見を反映してください。 スカイ・コリドーという逃げ場のない空間で、わずかな縦動線では、首都直下型地震などの非常時に、人命の安全性を担保することは不可能です。 危険な都市構造物を作り出す計画は、「公」（おおやけ）が、行なうものではありません。</p>	<p>5 管理運営 （2）安全、防災では、次の通り記載しています。 (P.22) 「KK線の既存施設については、施設所有者である東京高速道路株式会社により、耐震改修促進法に基づく耐震診断及び耐震補強工事や落橋防止対策を実施済みであり、定期的な点検・調査、改修、補修等を計画的に実施しています。今後も、東京高速道路株式会社が適切な維持管理や点検等を実施するなど、引き続き適切に対応していきます。」</p>
55	<p>非常時の避難等は、公共が基本的責務をおうべきもので、民間の協力は当然ですが、最初から、すべてを民間に委ねる管理運営は、危険な狭い、高密な高架空間における市民の命を守る原則に反します。</p>	<p>5 管理運営 （2）安全、防災では、次の通り記載しています。 (P.22) 「KK線上部空間からの避難を安全に行うため、管理主体である東京高速道路株式会社において、避難経路及び避難空間の確保とともに、適切な避難誘導を行うよう計画していきます。」</p>
56	<p>首都直下型地震が起きた時に、この高速道路の上にいる人々はどのようにして逃げるのでしょうか？ ハイラインやソウル7017の成功例を掲載しておりますが、東京と全く危機管理の条件が違うと思います。 なぜ、これを掲載しているのか？専門家の意見を聞きたいです。</p>	<p>5 管理運営 （2）安全、防災では、次の通り記載しています。 (P.22) 「KK線の既存施設については、施設所有者である東京高速道路株式会社により、耐震改修促進法に基づく耐震診断及び耐震補強工事や落橋防止対策を実施済みであり、定期的な点検・調査、改修、補修等を計画的に実施しています。今後も、東京高速道路株式会社が適切な維持管理や点検等を実施するなど、引き続き適切に対応していきます。 KK線上部空間からの避難を安全に行うため、管理主体である東京高速道路株式会社において、避難経路及び避難空間の確保とともに、適切な避難誘導を行うよう計画していきます。」</p>

No.	意見の概要	都の考え方
		3. 整備内容 (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor) では、参考となる海外の事例を示しています。
<b>その他</b>		
57	<p>KK 線の外壁は、例えば外堀り通りのインズや桜通り沿いなど、大変地味な壁面が続いています。現在の外観は、高速道路の壁面として仕方ないとしても、今後は、世界中からお客様をお迎えするスポットにふさわしい「見せる（魅せる）ファサード」としていただければと存じます。</p> <p>例えば、チューリッヒの高架下は、下記の写真のような外観となっています。  <a href="https://crea.bunshun.jp/articles/-/21294?device=smartphone">https://crea.bunshun.jp/articles/-/21294?device=smartphone</a>  これに限らず様々な案が考えられると思いますので、ぜひご検討をお願いいたします。</p>	<p>4. 整備主体等 (1) 整備主体では、次の通り記載しています。  (P.15)  「KK 線を再生する際にも現行の管理運営スキームを継承することを前提として、現在の施設所有者である東京高速道路株式会社が整備することを基本とします。」</p>
58	<p>関係することですが、KK 線下の商業施設の内装もリニューアル工事をするとともに、そうしたハード面だけでなく、ソフト面（テナント）の入れ替えも実施して頂ければと存じます。既存テナントという権利者がいることは承知していますが、どのような商業施設でも、プロジェクトに見合ったテナントに入れ替えることで、魅力的な商業施設づくりに取り組んでいるのです。</p> <p>今般、小田急さんのアテンドで下北線路街を視察しましたが、「出会う」「まじわる」「うまれる」をコンセプトに、地域と一体となって、素晴らしい街づくりをされていると感じました。一方、下北線路街と同じような長さや幅を有する KK 線には、残念ながら、現時点ではそうした強いコンセプトやメッセージを感じることができずにあります。ぜひ、建物内のテナントと屋上が一体となって、世界に誇れる素敵な街づくりを目指して頂きたいと思えます。</p>	<p>5 管理運営 (1) 管理運営（スキーム、利活用等）では、次の通り記載しています、  (P.20)  「KK 線の再生後においても建物の賃貸収入を維持管理運営に充当する現行の管理運営スキームを継承することとし、現在の施設所有者である東京高速道路株式会社が管理することを基本とします。</p> <p>いただいた御意見については、参考として現在の施設所有者である東京高速道路株式会社に伝えます。</p>
59	<p>銀座から KK 線越しに見える風景が巨大な超高層ビルの壁の連続になることは望みません。隣接する開発が KK 線および銀座との関係に配慮された計画になるよう周辺環境との連続性を意識していただきますようお願いいたします。</p>	<p>いただいた御意見については、参考とさせていただきます。</p>
60	<p>昔、京橋区には京橋川があり大根河岸と竹河岸がありました。</p> <p>現在、京橋大根河岸通りと京橋竹河岸通りの通り名の銅板が中央通りを挟み東西の道路に設置されています。</p> <p>都市開発にともない、竹河岸通りはなくなる可能性があります。</p> <p>京橋の歴史文化を残すためにも、京橋竹河岸通りの銅板をどこかに残していただけないでしょうか？</p>	<p>当該の銅板は現在区道内に設置されているため、頂いた御意見については道路管理者に伝えます。</p>
61	<p>「京橋川再生の会」は京橋三丁目町会の中で、「京橋を活性化させる会」が、研究機関とともに 2010 年に立ち上げたまちづくりを目的とした特定非営利活動法人 NPO である。</p> <p>京橋三丁目は説明文中にある KK 線周辺であり、KK 線の北側で東西に走る部分は、まさに京橋川が流れていたところであり、この NPO はそこのまちづくり団体である。</p> <p>これまでの説明会において、高速道路 KK 線再生の事業化に関しては KK 線周辺におけるまちづくりと連携してあり方を検討するという説明がされてきている。</p>	<p>「東京高速道路（KK 線）再生方針（案）」及び「東京高速道路（KK 線）再生の事業化に向けた方針（中間まとめ）（案）」に対し頂いたご意見については、都の考え方を都のホームページで公表しています。</p> <p>東京高速道路（KK 線）を含む地域の地区計</p>

No.	意見の概要	都の考え方
	<p>開発計画のある場所では、開発事業団体とそこに連携する地域住民との検討はされてきてはいるが、京橋三丁目の西側もまさにこのKK線に接した町であり、さらには、KK線の真下が京橋川であるにもかかわらず、これまで、スカイコリドールのあり方についての相談は、「京橋川再生の会」にきたことはない。スカイコリドールの足元には、江戸期から、青物市場が開かれていた大根河岸広場も存在するが、関東大震災以降に築地に市場が移転した後も、京橋のまちで、獅子舞や桜を愛でる会や餅つきなど、日本に伝わる四季折々の祭りをを行いながら、大切に守ってきたものである。近年、2020オリンピック・パラリンピックを前に都市緑化機構と第一生命による「2016年度おもてなしの庭企画」募集で京橋川再生の会が大賞を獲得し、「京橋大根河岸おもてなしの庭」として整備され、京橋の人達にとって、また、観光客、買い物客、ビジネスマンにとっても、一服できるかけがえのない場所となっている。</p> <p>これまでの説明会において、京橋川再生の会では、KK線周辺のまちづくり団体として、質問、意見、意見書もその都度提出してきた。が、これまでは検言寸がされたかどうか解らず、全く、反映されてこないままであった。KK線の保全を選んでいる根拠も大雑把であり、学識者による判定の評価に○△◎があったが、明確な根拠によるものではなかった。説明会で、シミュレーションはしなくてはわからないという意見も出ていたが、その後の説明会には何も反映されてこなかった。意見が出た以上、検討方法を示し、保全、部分撤去、撤去の場合のシミュレーション、経済効果など、決定の根拠について合理的、科学的に説明されるべきであると考えている。一つの答えありきで、一応、意見を言わせて、パブリックコメントは済ませたということで、元々決まっていた内容で進めていくのであれば、この進め方は形式だけのものであり、お互い労力の無駄であり、意味がないものになってしまうのではあるまいか。</p> <p>ぜひ、まちづくりの意見を反映するような方法を取り入れていただきたい。</p>	<p>画の決定に際し頂いたご意見については、法に基づき適切に処理しています。</p>