

東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針

～ Tokyo Sky Corridor の実現に向けて ～

2023（令和5）年3月

東京都

1 はじめに	3
適用する都市計画の手法について	4
2 歩行者系ネットワークの形成	6
3 整備内容	
(1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor)	9
(2) 縦動線 (階段及びエレベーター等)	13
4 整備主体等	
(1) 整備主体	15
(2) 整備の進め方	16
(3) 周辺まちづくりとの連携等	18
5 管理運営	
(1) 管理運営 (スキーム、利活用等)	20
(2) 安全、防災	22

1 はじめに

1 はじめに

日本橋周辺の首都高地下化に伴い必要となる大型車交通の環状機能の確保策については、2020（令和2）年3月に開催された「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」において、新たな都心環状ルート（新京橋連結路）の整備案を具体化する方向性が示されました。これにより、東京高速道路（KK線）は、通過交通が「新京橋連結路」に転換し、自動車専用の道路としての役割が大きく低下することから、KK線全線を対象に有効活用策の検討が可能となりました。

こうした中、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。

この再生方針を踏まえ、都は、関係者と検討・調整を進め、2022（令和4）年3月には歩行者系ネットワークの形成、KK線上部空間（Tokyo Sky Corridor）の整備内容や整備主体等の考え方を「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）」として取りまとめました。

このたび、更に関係者と検討・調整を進め、中間まとめを更新するとともに、必要項目を追加し、「東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針」を取りまとめました。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。「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。

KK線の再生に当たっては、植栽、アート等の導入や視点場の工夫、日本の文化や有楽町、銀座、新橋など沿道地域の多様な個性をアピールするなどにより、世界から注目される観光拠点を目指します。



現在の東京高速道路（数寄屋橋交差点部）



東京高速道路の位置図

K K線は現在、東京都市計画道路都市高速道路第8号線（自動車専用道路）として都市計画決定されています。

自動車専用の道路から歩行者中心の公共的空間として再生する際には、広域的な回遊性を高め、にぎわいや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としての役割を担っていくことが求められます。

さらに、K K線の再生を実現するためには、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が基本となりますが、以下のような周辺まちづくりとの連携の観点も重要となります。

- K K線周辺の建築物等に縦方向の動線（階段及びエレベーター等）を配置し、デッキでK K線上部空間（Tokyo Sky Corridor）とつなぐなど、一体的な整備を誘導できること。
- K K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。
- 民間事業者等の創意工夫をいかした優良なプロジェクトの誘導や再開発の誘発により、東京都心の都市機能の増進を図ることができること。

こうしたことから、広域的なプロジェクトであるK K線再生を民間の活力や創意工夫をいかしながら都が円滑に推進していくため、K K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。さらに、歩行者中心の公共的空間を主要な公共施設等として位置付ける方向で検討・調整を進めます。

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（17ページを参照）。

2 歩行者系ネットワークの形成

2 歩行者系ネットワークの形成

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。

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。

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。

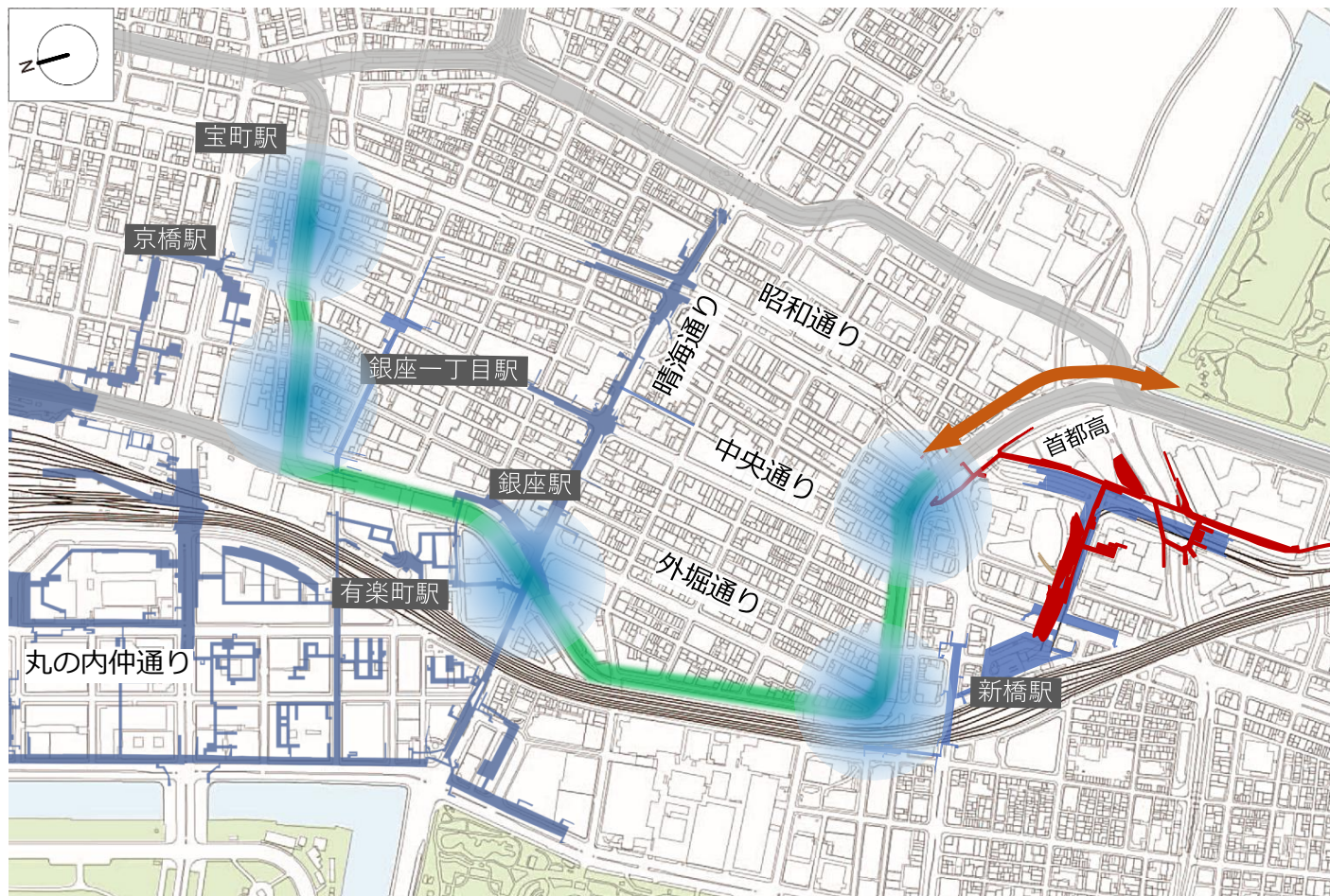
縦方向の動線は、主要な道路や地下の歩行者空間、駅からのアクセスなどを勘案し配置します。その際、周辺まちづくりの街区内の地下歩行者ネットワークと接続する縦方向の動線の確保などについても、関係者で検討・調整していきます。

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。

さらに、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、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。

2 歩行者系ネットワークの形成

歩行者系ネットワークのイメージを示します。



凡例

- KK線上部空間 (Tokyo Sky Corridor)
 - 縦方向の動線
 - デッキ
 - 地下 (計画*含む)
 - 首都高施設の有効活用 (KK線再生と連携した空間形成を検討)
- 歩行者空間

*計画は都市計画決定されているもの

※この地図は、国土地理院発行の基盤地図情報を使用したものである。

※主要な歩行者ネットワーク(地下・デッキ)はBiZxaaSMap,及びMarunouchi.comを参考に三菱地所設計作成

3 整備内容

3 整備内容

(1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor)

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5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。

また、全長約2kmの高架施設 (既存のKK線施設) の形態 (壁面線など) をいかすことで、KK線上部空間の連続性と規模を確保するとともに、既存の街並みの継承も図ります。

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部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。

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。

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。

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。

想定するサービス機能	
物販	ワゴンカー等
飲食	キッチンカー、ファニチャー等
休憩	ベンチ、シェード等
情報発信	案内板、広告板、バナーフラッグ等
次世代モビリティ	走行空間、停留所、発着所、乗降用施設等
公衆衛生	トイレ、手洗い場等
管理	管理室、倉庫等

3 整備内容 (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor)

歩行者空間や滞留空間等のおおむねの位置を示します。

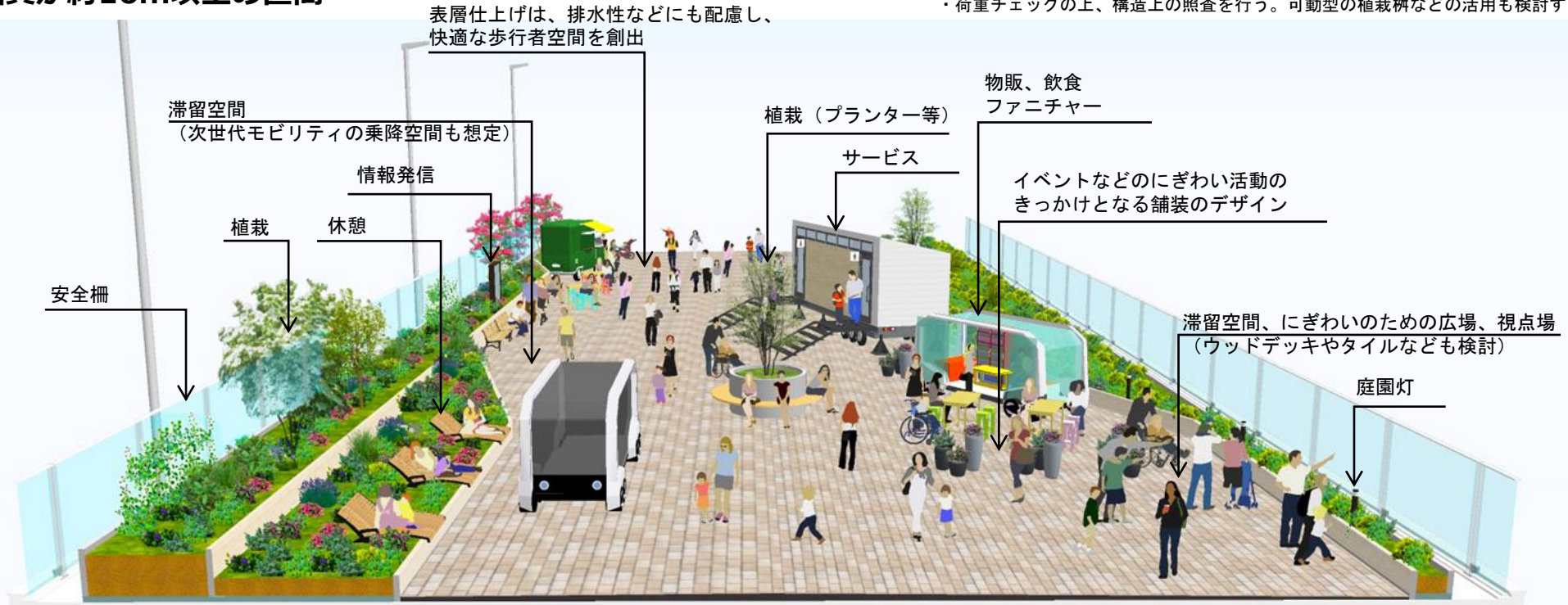


※この地図は、国土地理院発行の基盤地図情報を使用したものである。図中の数値は現況幅員を示したものの。

3 整備内容 (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor)

整備内容の例

幅員が約16m以上の区間



・荷重チェックの上、構造上の照査を行う。可動型の植栽樹などの活用も検討する。

海外の事例



ハイライン (ニューヨーク) 【貨物鉄道跡⇒公園・遊歩道】

ソウル路7017 (ソウル) 【高架道路跡⇒遊歩道・広場】

3 整備内容 (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor)

整備内容の例 幅員約12mの区間

表層仕上げは、排水性などにも配慮し、
快適な歩行者空間を創出
(ウッドデッキやタイルなども検討)

・荷重チェックの上、構造上の照査を行う。可動型の植栽樹などの活用も検討する。



海外の事例



ソウル路7017 (ソウル) 【高架道路跡⇒遊歩道・広場】



ハイライン (ニューヨーク) 【貨物鉄道跡⇒公園・遊歩道】



ラ・クレルネ・デュモン (パリ) 【旅客/貨物鉄道跡⇒公園・遊歩道】



3 整備内容

(2) 縦動線（階段及びエレベーター等）

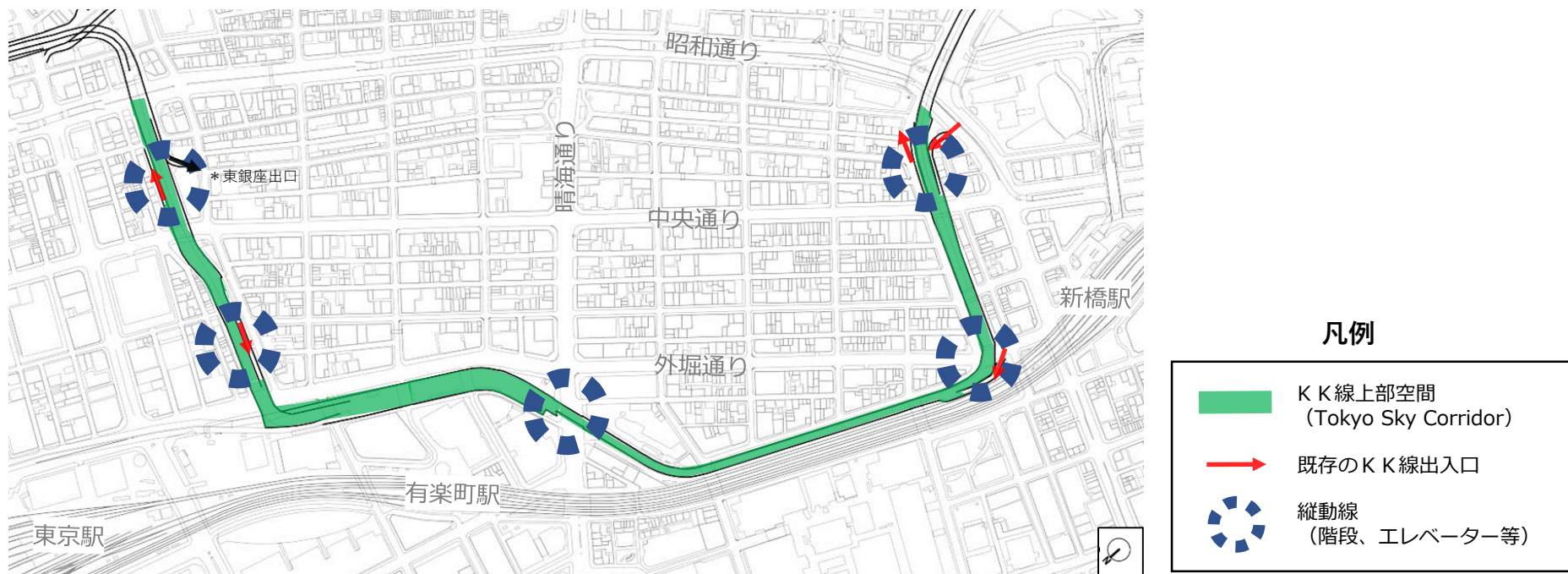
地上とK K線上部空間（Tokyo Sky Corridor）をつなぐ縦動線（階段及びエレベーター等）は、主要な道路や地下の歩行者空間、駅からのアクセスなどを勘案し、既存のK K線出入口（スロープ）や隣接する公共用地等に設置することを基本とします。整備の際には、視認性やデザイン性にも配慮し、ユニバーサルデザインをいかした整備を図ります。加えて、周辺まちづくりの街区内で縦動線を確保する際は、吹き抜けなどの開放性や分かりやすさなどについても配慮し、まちからK K線上部空間へ人々を引き込む空間形成を目指します。

公共用地等に設置する場合は、今後、縦動線の整備主体が関係者と検討・調整していきます。

既存のK K線出入口を活用する場合には、2か所程度の維持管理用車両の通路を確保することとし、縦動線と維持管理用車両通路との併設も可能とします。

下図に縦動線のおおむねの位置を示します。

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K K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。



※この地図は、国土地理院発行の基盤地図情報を使用したものである。

*東銀座出口は、高速道路出口の機能を確保

4 整備主体等

4 整備主体等

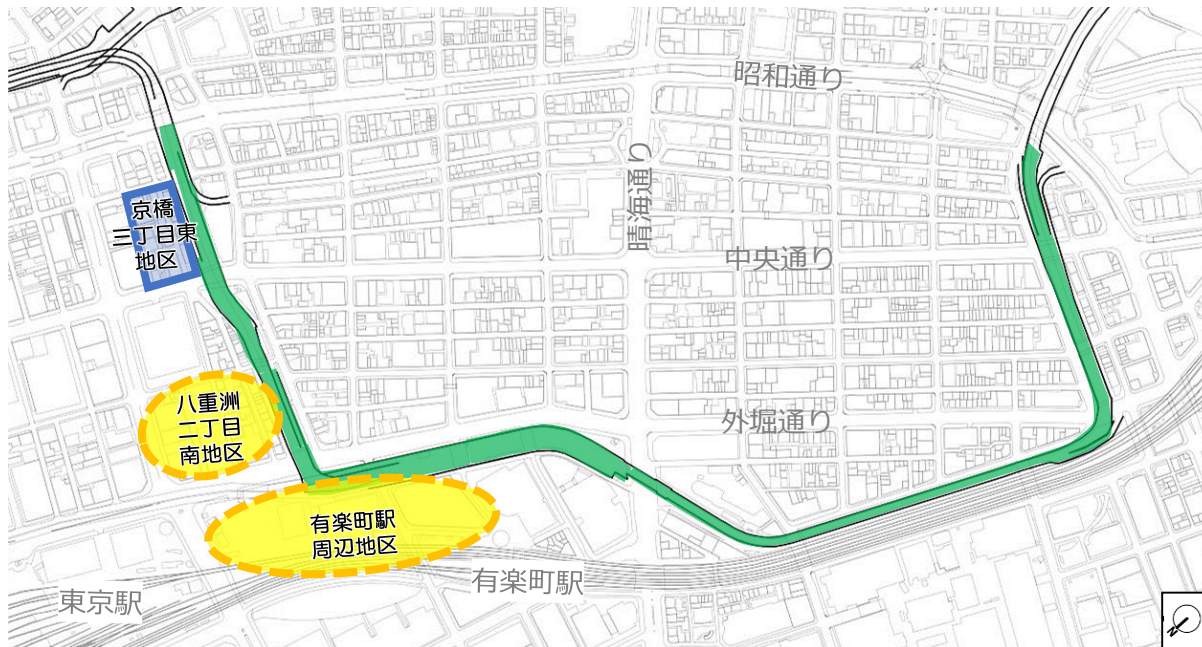
(1) 整備主体

K K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。

一部区間については、K K線周辺におけるまちづくりと連携し、開発事業主体が整備することも可能とします。

周辺まちづくりとの連携においては、K K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。また、周辺まちづくりとの一体的な整備などについても検討・調整していきます。

下図に示す3か所以外の新たなまちづくりとの連携についても、今後検討・調整を進めていきます。






※この地図は、国土地理院発行の基盤地図情報を使用したものである。
※上部空間（整備内容の例に基づく）の整備費見込み額（縦動線（階段、エレベーター等）を含む）：約140億円

京橋三丁目東地区
イメージパース



※第23回 東京都都市再生分科会資料より抜粋

凡例

-  K K線上部空間（Tokyo Sky Corridor）
-  周辺まちづくりとの連携が想定される箇所
・令和5年3月時点の想定
-  連携が具体化しているまちづくりの箇所

4 整備主体等

(2) 整備の進め方

K K線上部空間（Tokyo Sky Corridor）は、首都高八重洲線通行止め※後、K K線を廃止して2020年代中頃に整備に着手し、全区間の整備完了については2030年代から2040年代を目標時期とします。

K K線は約2kmの延長があり、再生に当たっては関係者との様々な調整や事業費の確保などが必要です。また、周辺まちづくりと連携する区間については、まちづくりの事業に合わせた整備となることが想定されます。

このため、全区間を一度に整備することは難しいことから、都市空間の価値や魅力の早期向上に向け、整備主体である東京高速道路株式会社による整備や周辺まちづくりと連携した段階的整備等による一部区間の早期開放を図っていきます。

また、整備後においても、K K線上部空間の高質化（グレードアップ等）を行う等更なる魅力向上を図っていきます。

K K線の再生は、3区にまたがる広域的な事業であり、全線の供用開始まで長期を要する事業であることから、今後、整備主体である東京高速道路株式会社と東京都・地元3区で継続的に検討・調整していきます。また、首都高八重洲線通行止めや周辺まちづくりの動向等を勘案し、東京都としても関係者と連携しながら具体的な整備等の時期について調整していきます。

K K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、K K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。また、地元3区との連携や、検討段階から地域団体等の意見聴取を行い、約2 kmに渡る各地域の特性をいかします。

※ 首都高日本橋区間の地下化工事に当たっては、首都高八重洲線の通行止めを前提として検討しています。

4 整備主体等

(2) 整備の進め方

【凡例】 ● → : 都市計画等手続 ● : 都市計画決定

		～2021年度	2022年度	2023年度～
Tokyo Sky Corridor 方針・整備		<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;">自動車専用の道路</div> <div style="margin-right: 10px;">● 八重洲線通行止</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #c8e6c9; margin-right: 10px;">Tokyo Sky Corridor整備</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">全区間の整備完了 (2030年代から 2040年代)</div> </div> <p>● 再生方針 (2021.3) ● 事業化に向けた方針 (2023.3)</p>		
Tokyo Sky Corridor 情報発信・イベント等		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #c8e6c9; display: flex; justify-content: space-between;"> ● K K線上部空間を活用したイベント 情報発信・イベント等 </div>		
都市 計 画	再開発等促進区を 定める地区計画	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">有楽町・銀座・新橋周辺地区 (方針等)</div> <div style="margin-right: 10px;">● → ●</div> <div style="margin-right: 10px;">(主要な公共施設等)</div> <div style="margin-right: 10px;">● → ●</div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">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</div> </div>		
	都市再生特別地区	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">京橋三丁目東地区</div> <div style="margin-right: 10px;">● → ●</div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">周辺のまちづくりの進捗に応じて検討・調整</div> </div>		
	都市高速道路	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">新京橋連絡路 (新たな都心環状ルート) 高速8号線の廃止</div> <div style="margin-right: 10px;">● → ●</div> </div>		

4 整備主体等

(3) 周辺まちづくりとの連携等

周辺まちづくりとの連携においては、K K線上部空間（Tokyo Sky Corridor）と周辺建物とのデッキレベルでの接続や一体的開発が考えられます。

その際、デザインや案内サイン等について、K K線上部空間との統一感や一体性の確保を図ることを基本とします。

周辺建物との接続については地区計画等で担保することを基本とし、道路などの公共空間とのアクセスや開放時間等の公共性などまちづくりの観点から、整備主体が関係者と検討・調整していきます。また、K K線上部空間との接続は、一体感のある空間形成に向け、ゆとりある幅員の確保などについて検討・調整していきます。

周辺建物との一体的開発については、K K線上部空間の連続性の確保や地上部レベルでの壁面の連続性にも配慮する等、既存の形態をいかした空間形成を行うとともに、都市計画の主要な公共施設としての機能の確保について、開発事業主体が関係者と検討・調整していきます。

また、K K線沿道は、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K K線沿道及びK K線上部空間の屋外広告物の在り方や取扱いについて、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。

5 管理運営

5 管理運営

(1) 管理運営（スキーム、利活用等）

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。

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。

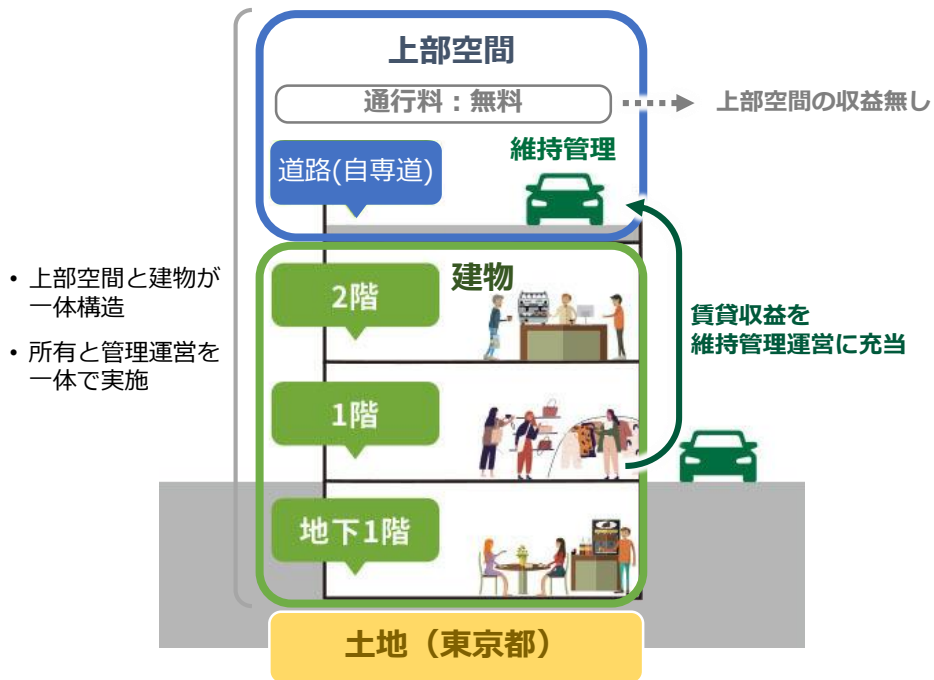
KK線上部空間（Tokyo Sky Corridor）については、歩行者空間として開放後も施設のグレードアップを行うなど、更なる魅力向上を図っていきます。今後、KK線上部空間において収益事業を行い、にぎわいに資するイベントや施設のグレードアップのためにその収益を充当することなどについて、東京高速道路株式会社が関係者と検討・調整していきます。

KK線周辺のまちづくりと一体的な整備を行う場合等においては、KK線上部空間の一体的な管理や利活用を参考に、開発事業主体と東京高速道路株式会社で適切に検討・調整していきます。

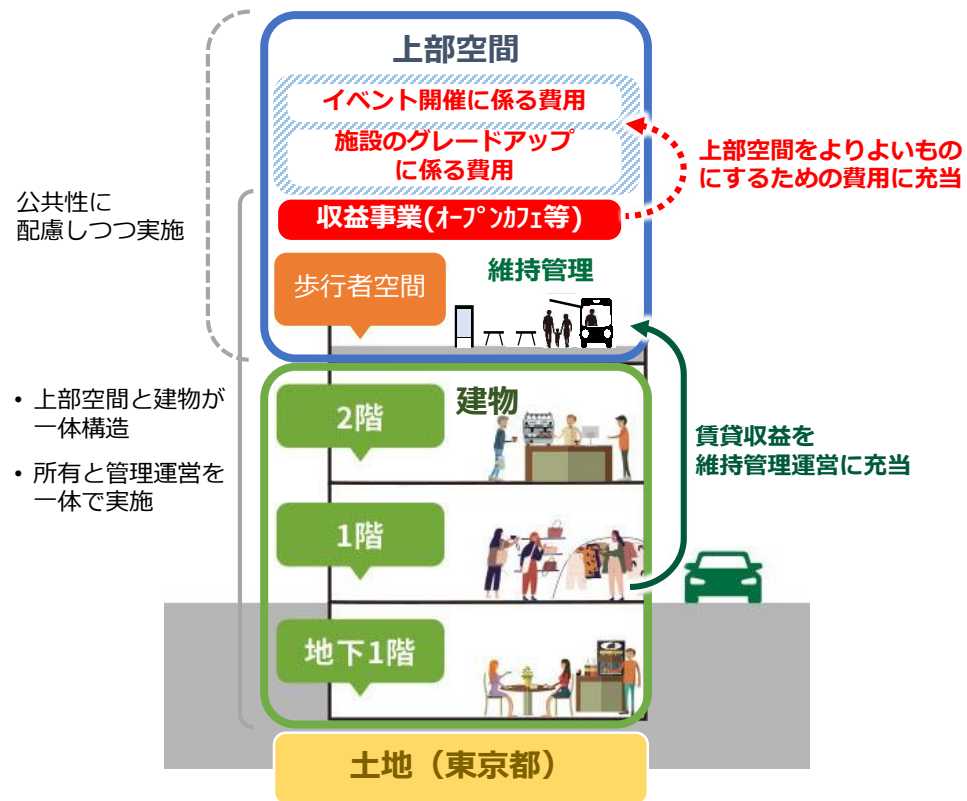
5 管理運営

(1) 管理運営（スキーム、利活用等）

現行の管理運営スキーム



再生後の管理運営スキーム（イメージ）



※施設構造図は東京高速道路株式会社HPを出典として加工
 ※周辺建物との一体的開発の場合を除く

5 管理運営

(2) 安全、防災

K K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。

K K線上部空間（Tokyo Sky Corridor）における開放時間を含めた利用のルールについては、施設管理や安全管理上の観点から、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。

また、K K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。さらに、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。