



Tokyo Sky Corridor

～空中回廊の創造に向けて～

東京高速道路（KK線）の既存施設のあり方検討会

提言書

2020年11月

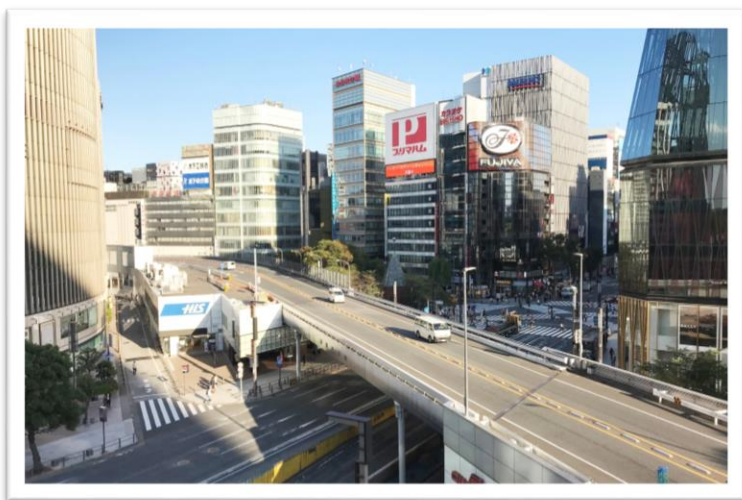
Tokyo Sky Corridor

～空中回廊の創造に向けて～

ニューヨークのハイライン、パリのラ・クレ・ヴェルト・ルネ・デュモンなど、海外には高架鉄道等の跡地が観光地や遊歩道へと再生した事例があります。高架からの眺めは、地上から見る景色にはない、あたかも別世界の中を歩くように街の眺めを楽しむことができる魅力にあふれています。

都心の高速道路として日本の成長を支えてきた東京高速道路は、銀座を取り囲むように位置し、その外側には八重洲・京橋、有楽町、新橋・汐留など、個性的で多様な機能を持つ拠点が立地しています。この道路が人中心の緑豊かな空間に再生されると、東京都心の魅力的な街並みを回廊のようにつなぐこととなります。魅力や可能性に満ちた空中回廊は、国際競争力の向上にも資する、東京の新たな魅力を創出します。

「Tokyo Sky Corridor (空中回廊)」には、都心の希少な高架(空中)空間が魅力的な街並みを眺められる交流軸(回廊)として再生され、東京に住まい、東京を訪れる誰もが憩い、安らぐことができる、東京の新たなシンボルになる期待を込めています。



世界各地の高架上空間の活用事例



パリ



ニューヨーク



ソウル



ニューヨーク



ニューヨーク



パリ



ソウル



ニューヨーク



ニューヨーク



パリ



ニューヨーク



ニューヨーク

はじめに

東京高速道路（KK線）は、戦後、銀座の復興と自動車交通量の緩和を目的として、外堀、汐留川、京橋川を埋め立てて建設され、東京高速道路株式会社がその建設費と運営費をビル賃貸収益で回収する仕組みにより、通行料無料の自動車専用の道路という公共的役割を担ってきた。

本検討会では、こうした歴史的文脈を踏まえ、KK線のあり方について全部撤去も含めて検討した結果、既存施設を保全し、高速道路から歩行者系機能等に転換して新たな公共性を提供する方向性を示した。また、検討会開催期間は、緊急事態措置等期間とも重なり、快適な都市空間とは何かを問い直す貴重な機会ともなった。

400年以上前に舟運のためにつくられた運河は、モータリゼーションの進展に伴い高速道路に転じた。先人から受け継いだストックを、時代の要請に応じて東京の価値を向上させる空間へと再生し、次の世代にバトンタッチすることは、今を生きる我々の責務である。のべ6回にわたり検討会を開催して得られた知見を、ここに提言書としてまとめる。



2020（令和2）年11月

東京高速道路（KK線）の既存施設のあり方検討会

はじめに	4
1 検討対象及び周辺の現状	
（1）東京高速道路（KK線）の概要	8
（2）KK線周辺の交通基盤	11
（3）KK線周辺のまちづくりの状況	14
2 既存施設のあり方の評価	
（1）評価の考え方	17
（2）目標年次の考え方	18
（3）既存施設のあり方の考え方	19
（4）既存施設のあり方の評価結果	20
（5）用途転換後の管理運営	21
3 活用方策の基本的な考え方	
（1）東京の価値を向上させるKK線のあり方	24
（2）目指すべき将来像	26
（3）将来像実現のための5つの整備・誘導の考え方	29
4 おわりに	35

1 検討対象及び周辺の現状

本検討会は、国、東京都、中央区、首都高速道路株式会社、東京高速道路株式会社で構成される「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」において別途検討を進めることとされた、東京高速道路（KK線）の既存施設のあり方について学識経験者等の見解を聴取し、検討を行うことを目的として設置された。

検討会における検討事項は、①KK線の既存施設のあり方に関する事、②その他上記に関連した必要な事項である。

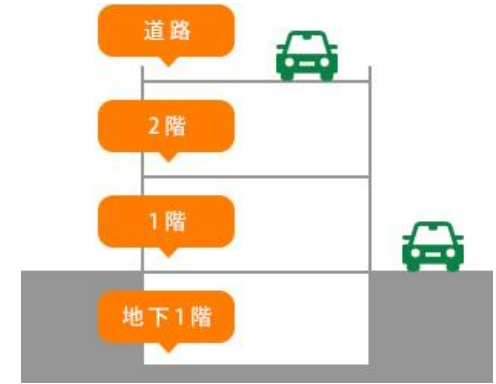
本章では、検討対象施設及びKK線周辺の現状について整理する。

1 検討対象及び周辺の現状

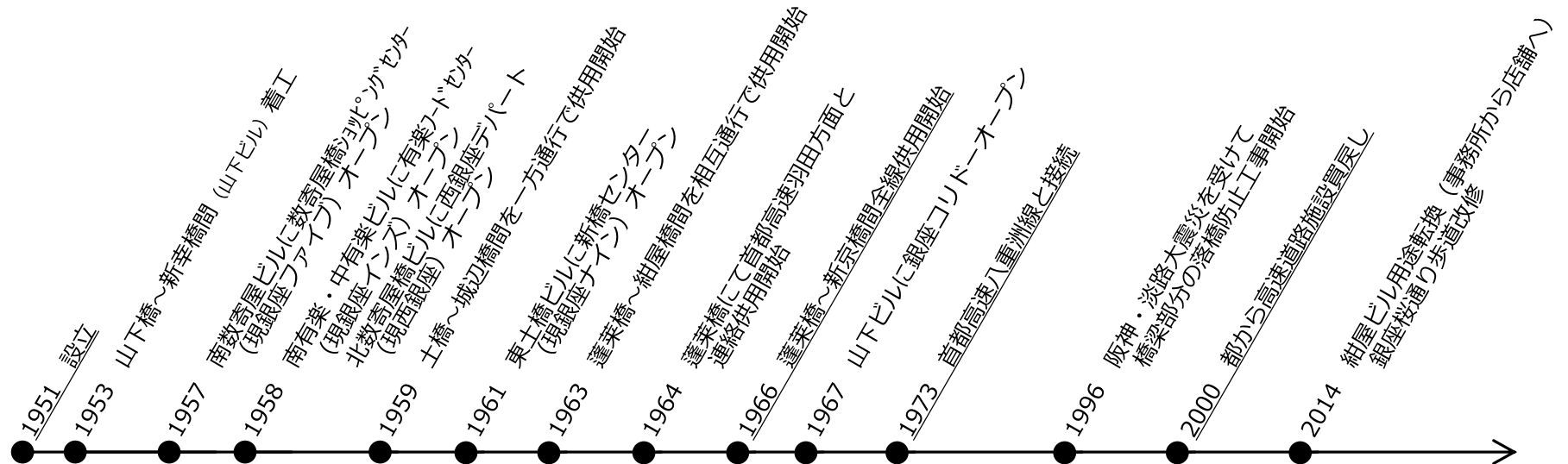
(1) 東京高速道路（KK線）の概要

<設立> 戦後、日本が経済成長を遂げるためには道路網の整備が不可欠であると考えた財界人23名が発起人となって、銀座の復興と飽和点に達した自動車交通量の緩和を目的とし、1951(昭和26)年12月に設立

<道路整備> 銀座周辺の外堀、汐留川、京橋川を埋め立てて日本最初の高架による無料自動車道路を建設し、その建設費と運営費をビル賃貸収益で回収するという運営の仕組みは、今日のPFI（Private Finance Initiative）の先駆けともいえる画期的なアイデア
 1952(昭和27)年8月、当時の運輸・建設両省から、道路運送法に基づく自動車道事業（一般自動車道）免許を取得し、1953(昭和28)年8月に山下ビルから工事を開始
 1966(昭和41)年2月に西京橋～新京橋間が竣工
 13年の歳月をかけて全長2 km余となる自動車専用の道路が完成



<歩み>



1 検討対象及び周辺の現状

(1) 東京高速道路（KK線）の概要

KK線は、銀座地区を取り囲むように建ち並ぶ全14棟の建物の屋上部分に位置しており、東京高速道路株式会社が所有している。道路運送法上の「自動車専用道路」で「一般自動車道」（屋上部分が無償で供用）であり、路下室部分は自動車道事業の財源確保のため、店舗等に貸付け（不動産賃貸事業）を行っている。



1 検討対象及び周辺の現状

(1) 東京高速道路（KK線）の概要

KK線は、全長約2kmの自動車専用の道路であり、千代田区、中央区、港区の境界に位置している。



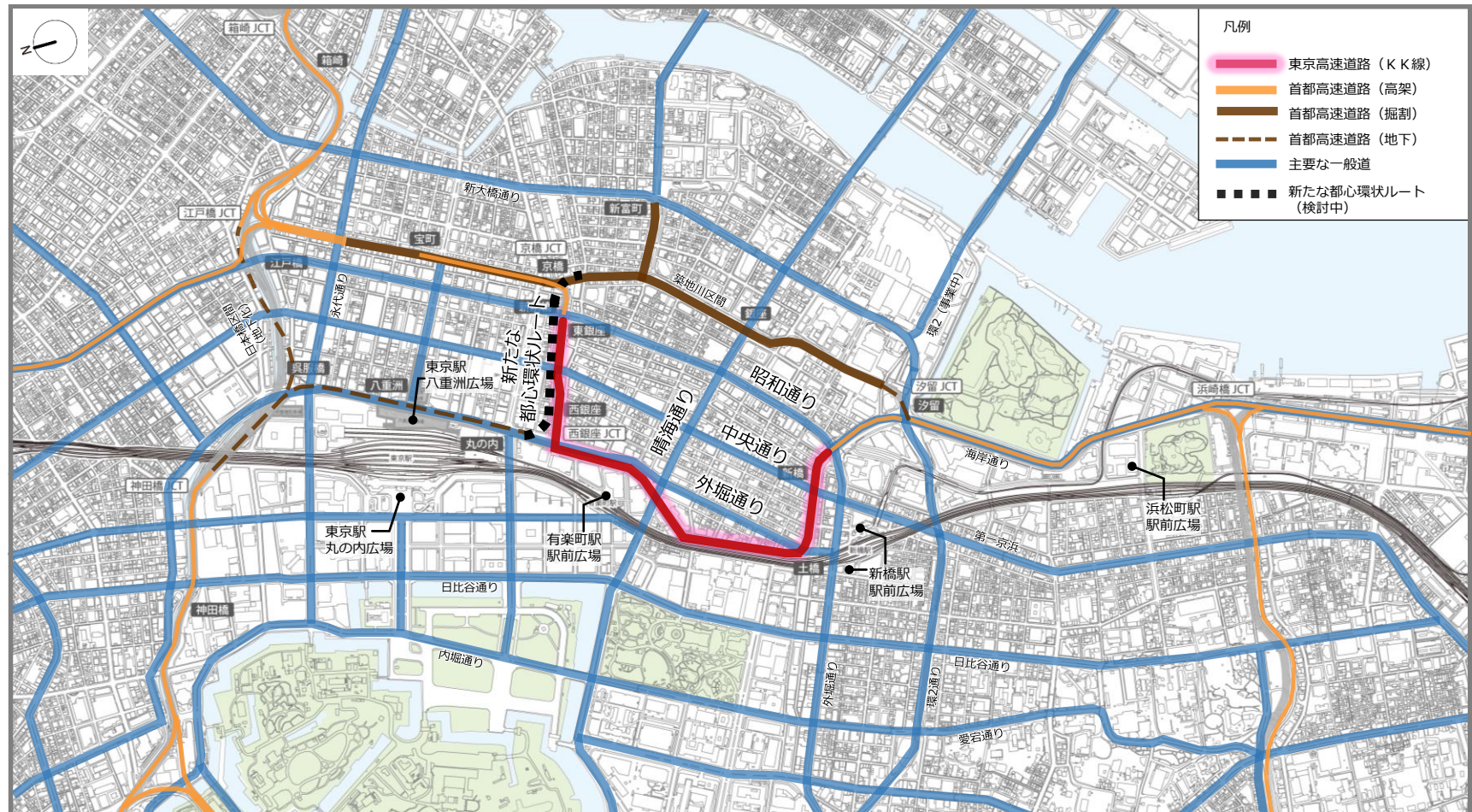
東京高速道路（KK線） 出典：首都高ドライブマップ一部加工 東京高速道路HPより

1 検討対象及び周辺の現状

(2) K K線周辺の交通基盤<道路>

KK線周辺では、東西に晴海通り、南北に昭和通り、中央通り（銀座通り）、外堀通りが幹線道路網を形成している。このうち昭和通りは、立体交差が連続する交通処理能力の高い道路となっている。

首都高都心環状線では、日本橋区間と築地川区間において大規模更新が行われる予定であり、このうち日本橋区間（神田橋JCT～江戸橋JCT）では、周辺のまちづくりと連携した地下化事業に着手したところである。また、地下化に伴い必要となる大型車の環状方向の交通機能確保策として、新たな都心環状ルートとなるトンネルをKK線の下に整備する方向で検討を進めている。

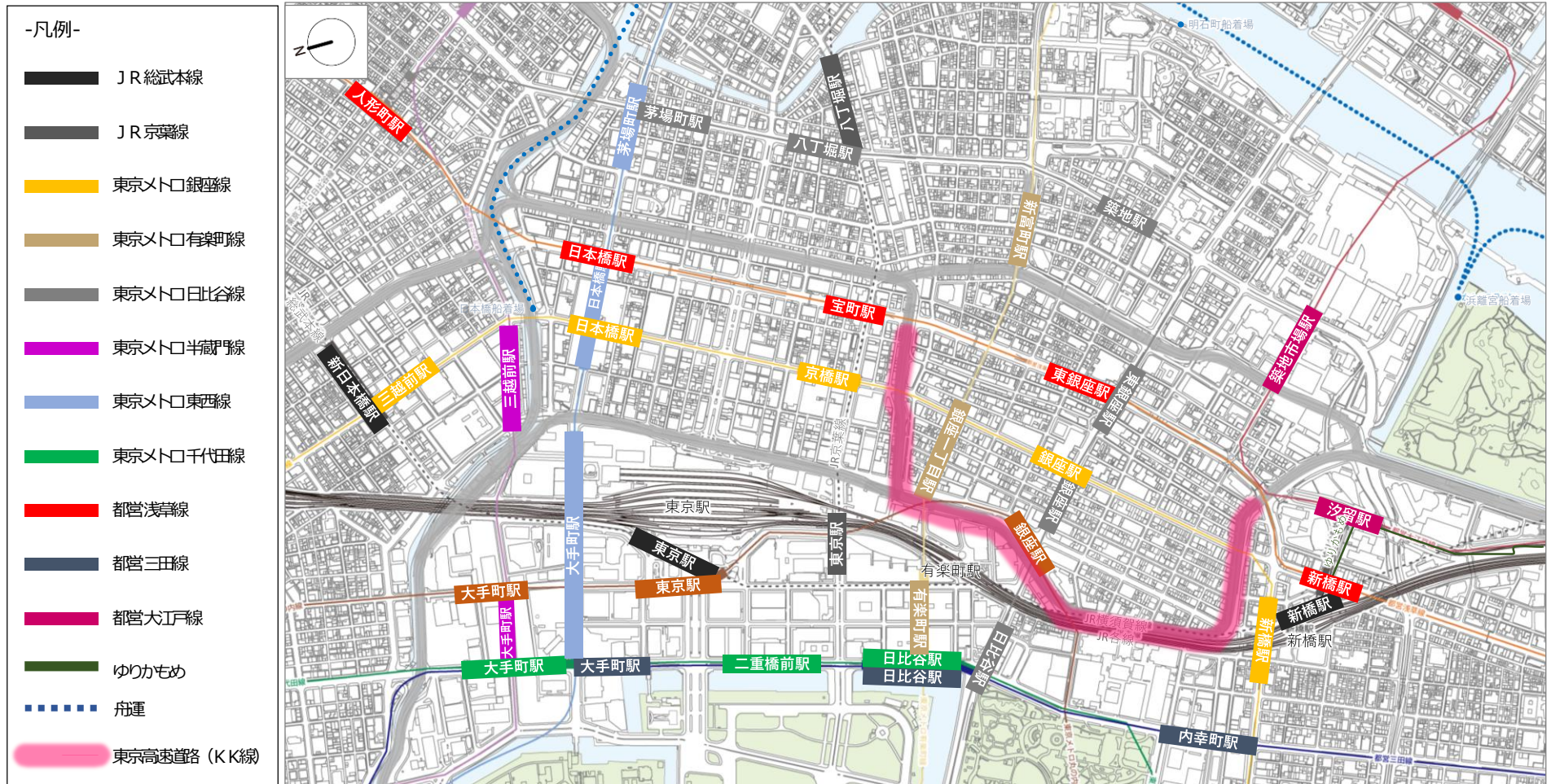


※この地図は、国土地理院発行の基盤地図情報を使用したものである。

1 検討対象及び周辺の現状

(2) K K線周辺の交通基盤<鉄道等>

KK線周辺では、JR、東京メトロ、都営地下鉄、ゆりかもめなどが高密度な鉄道網を形成している。都心と臨海地域とのアクセス利便性の向上を図るため、BRT（Bus Rapid Transit）の東京駅・銀座方面への延伸構想や都心部・臨海地域地下鉄構想が示されている。浜離宮恩賜庭園や日本橋のたもとには舟運の船着場があり、浅草や臨海部に向かう船も出ている。



※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。

1 検討対象及び周辺の現状

（2）KK線周辺の交通基盤<歩行者ネットワーク>

【地上】

KK線周辺では、震災復興区画整理などにより街路が基盤の目状に整えられ、特に東西方向は車道と分離された歩行者空間が整備されている。

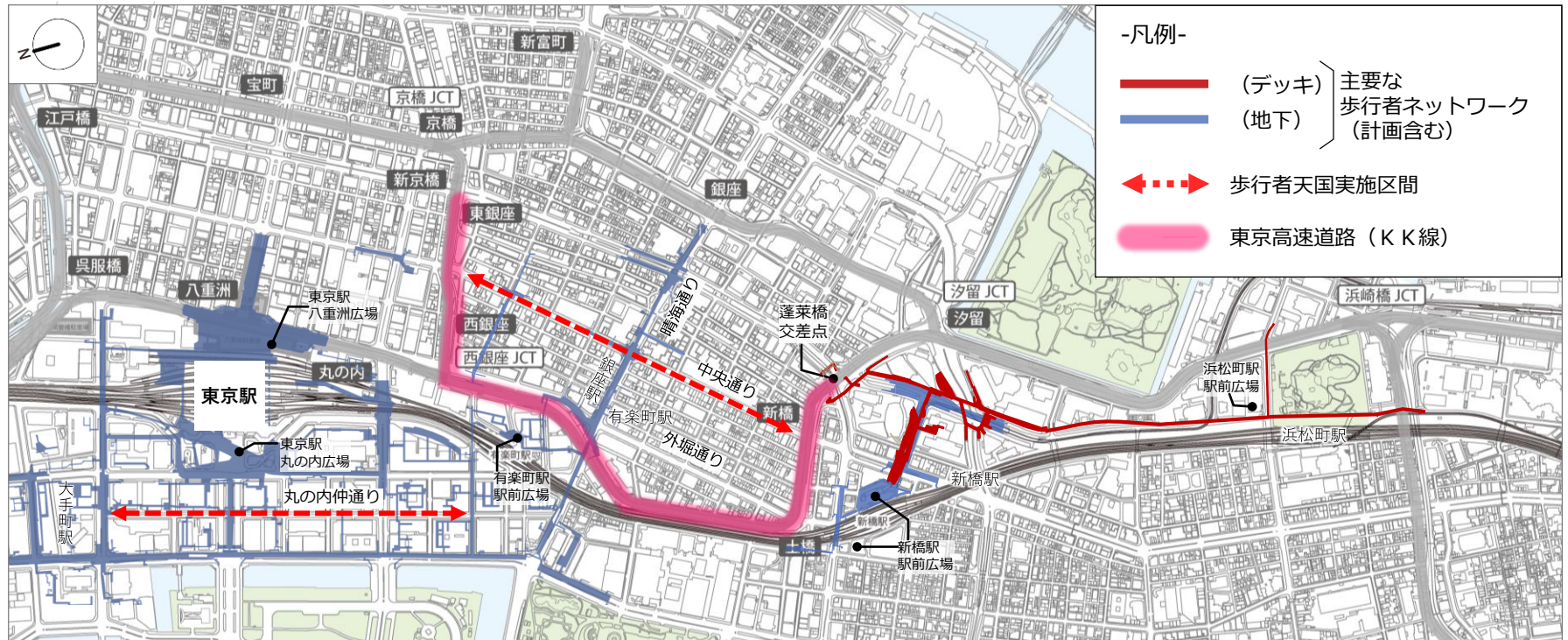
中央通り（銀座通り）のうちKK線に囲まれた区間と、丸の内仲通りにおいて歩行者天国が実施されている。

【地下】

銀座駅や大手町駅を中心に、地下鉄駅を相互に連絡する広域的な歩行者ネットワークが地下レベルで形成されている。

【デッキ】

KK線の端部（蓬莱橋交差点付近）や新橋駅から汐留地区を經由し、浜松町や竹芝方面にまで伸びる広域的な歩行者ネットワークが デッキレベルで形成される。



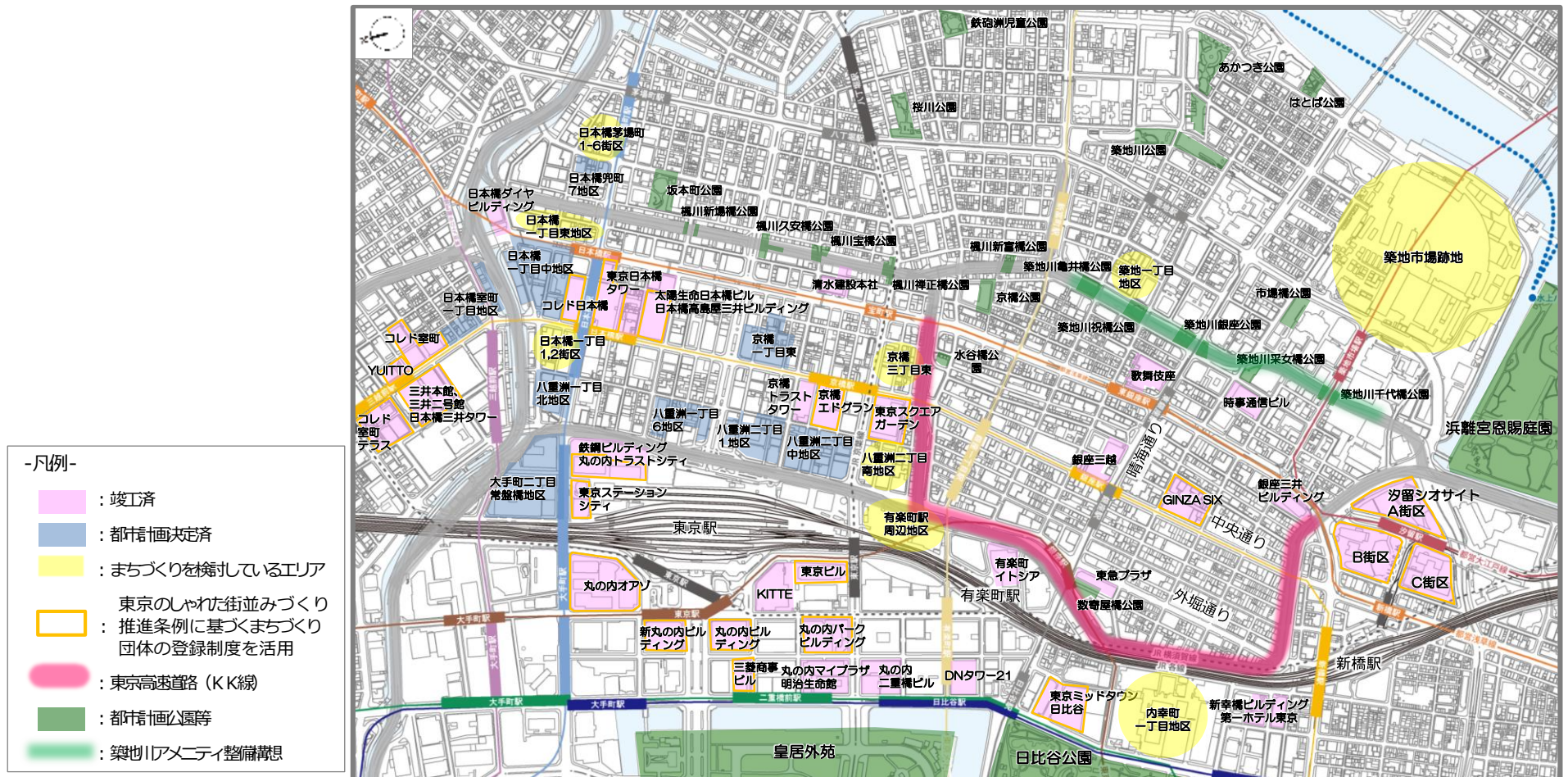
※この地図は、国土地理院発行の基盤地図情報を使用したものである。

※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

1 検討対象及び周辺の現状

(3) KK線周辺のまちづくりの状況

銀座、日本橋、京橋、丸の内などでは、都市再生プロジェクト等の開発が進められ、みどりや広場などの公開空地が整備されている。
 都市再生プロジェクト等により生み出された公開空地等を活用して、まちの活性化に資する活動を行うため、「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」における「まちづくり団体の登録制度」を活用したにぎわい創出活動が行われている。



※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。

2 既存施設のあり方の評価

前章では、検討対象であるKK線及び周辺の現状について整理した。

本章では、「3つの形態（保全、区間撤去、全部撤去）」と「3つの機能（歩行者系、歩行者系+モビリティ、モビリティ）」の9つの組合せを比較評価し、それぞれについて、委員意見や上位計画などから精査した6つの評価項目（ネットワーク、防災、にぎわい・魅力・交流、環境、景観、コスト）で評価する考え方を整理している。

評価の結果、検討の方向性として、「公共的空間（広場や通路、緑地）やにぎわいの創出に資する整備を前提に、「KK線の既存施設を保全し、新たな用途（歩行者系機能等※）転換に向けて検討」することとされた。

※「歩行者系機能」と「歩行者系機能+モビリティ機能」

2 既存施設のあり方の評価

（1）評価の考え方

既存施設のあり方を検討し、その内容を評価するにあたっては、幅広い可能性を否定することなく、かつ客観性を担保した評価を重視することが検討会の中で共有された。

KK線の現状とその背景を把握した結果、検討会で出された主な意見をもとに整理した4項目、【ネットワーク】、【にぎわい・魅力・交流】、【環境】、【景観】に、上位計画（まちづくり）のキーワード【防災】と、実現性【コスト】の観点で評価項目を精査し、6つの評価項目により既存施設のあり方を評価することとした。（参考資料P11～14参照）

評価項目

ネットワーク

にぎわい・魅力・交流

環 境

景 観

追加評価項目

防 災

コ ス ト

（2）目標年次の考え方

評価にあたり、本検討の目指すべき将来像の目標年次を定めることとする。

東京都の上位計画と日本橋周辺の首都高速道路の地下化の動向を踏まえ、目標年次を2030～2040年代と設定した。

都 の 上 位 計 画

<都市づくりのグランドデザイン（2017.9）>

～2040年代の目指すべき東京の都市の姿～

<「未来の東京」戦略ビジョン（2019.12）>

～目指す2040年代の東京の姿「ビジョン」～

～2030年に向けた「戦略」と「推進プロジェクト」～

日本橋周辺の首都高速道路の地下化
（着手後、完成まで15年～20年を想定）

目指すべき将来像の目標年次： 2030年～2040年代

2 既存施設のあり方の評価

（3）既存施設のあり方の考え方

既存施設のあり方を検討する際は、できる限り活用の可能性を幅広く捉えて比較評価することが重要である。そのためには、様々な可能性を一つ一つ検討するのではなく、活用方策をモデル化することで、可能性に漏れを防ぐことが可能になる。

本検討会では、委員からの意見、上位計画及び国内外の類似事例を踏まえ、①施設の活用の物理的な「形態」と、②施設を活用する際に果たす「機能」、の2点に着目することとした。

①形態については、既存施設の物理的形狀が存置される場合を「保全」、除却する場合を「撤去」とした。ただし線的に長い施設であることを考慮し、撤去においては「全部撤去」と「区間撤去」に区分して、3つの形態を定義した。

②機能については、現状の自動車専用道の延長として、次世代型モビリティを含めた車両等による移動のための施設として活用する場合を「モビリティ機能」とし、歩行者のための機能に転換する場合を「歩行者系機能」とした。また今後の社会背景の変化を想定し、その2つが融合したケースとして、「歩行者系機能+モビリティ機能」を加えた3つの機能を定義した。

これにより3つの形態と3つの機能の組合せにより、活用方策を幅広く比較評価することとした。（詳細は参考資料P15～26参照）

比較評価における「形態」・「機能」の考え方（定義）

「形態」について

- 「既存施設の存置の仕方」を「形態」と定義、ただし「撤去」についても形態のひとつとして検討
- 検討会での意見や国内外の類似事例を踏まえ、3つの形態に着目して評価

3つの形態のいずれでも、
公共的な空間
(広場や通路、緑地)や
にぎわいの創出に
資する整備を前提に
機能を設定し評価

「機能」について

- 検討会での意見やKK線の既存施設の特徴などを踏まえ、現在の自動車専用の機能から、次の3つの機能転換に着目して評価

保 全

区間撤去

全部撤去

歩行者系機能

歩行者系機能
+
モビリティ機能

モビリティ機能

2 既存施設のあり方の評価

(4) 既存施設のあり方の評価結果

評価結果（参考資料P27～33参照）を踏まえ、活用方策検討の方向性について「機能」と「形態」の組み合わせの対象を整理した。

評価結果（総括）

形態	「保全」は、評価項目全般で将来的な可能性も含めて概ね高い評価、「全部撤去」は、「ネットワーク」「防災」「景観」で高い評価、「区間撤去」は、「にぎわい・魅力・交流」「景観」で高い評価
機能	「歩行者系機能」は、評価項目全般で将来的な可能性も含めて概ね高い評価、「モビリティ機能」は、「にぎわい・魅力・交流」「環境」でやや低い評価、「歩行者系機能＋モビリティ機能」は、評価項目全般で他の機能の中間的評価

活用方策検討の方向性

KK線の既存施設を保全し、新たな用途（歩行者系機能等※）転換に向けて検討

※「歩行者系機能」と「歩行者系機能＋モビリティ機能」

検討する上での考慮する点

形態	<ul style="list-style-type: none">「保全」を検討の中心とすることを基本としつつ、地区特性や施設状況※を考慮し、ネットワーク性も見据え、「区間撤去」の可能性についても検討する ※ KK線の全長約2kmの幅員は、区間によって異なる
機能	<ul style="list-style-type: none">「歩行者系機能」を検討の中心としながらも、「歩行者系機能＋モビリティ機能」についても効果的に導入できるかあわせて検討する次世代型モビリティについては、めざましい技術革新を想定しながら検討する

2 既存施設のあり方の評価 (5) 用途転換後の管理運営

用途転換後の管理運営について、現行の管理スキームを参考にしながら整理した。

現行の管理スキーム

- 建物は東京高速道路(株)が所有（土地は東京都が所有）
- 高架施設（自動車専用の道路）と建物は、一体の構造（所有も同一）
- 東京高速道路(株)は、高架施設（自動車専用の道路）と建物を、一体で管理運営
- 管理運営においては、交通管理室を設置し、独自の体制により、安全かつ円滑な通行を確保している。また、中央監視室において、各ビルの電気、空調等を24時間体制で集中管理
- 東京高速道路(株)は、建物の賃貸収入を、高架施設の管理運営費に充当して、管理運営を実施
- 東京高速道路(株)は、高架施設を無料で供用

用途転換後の管理運営のイメージ

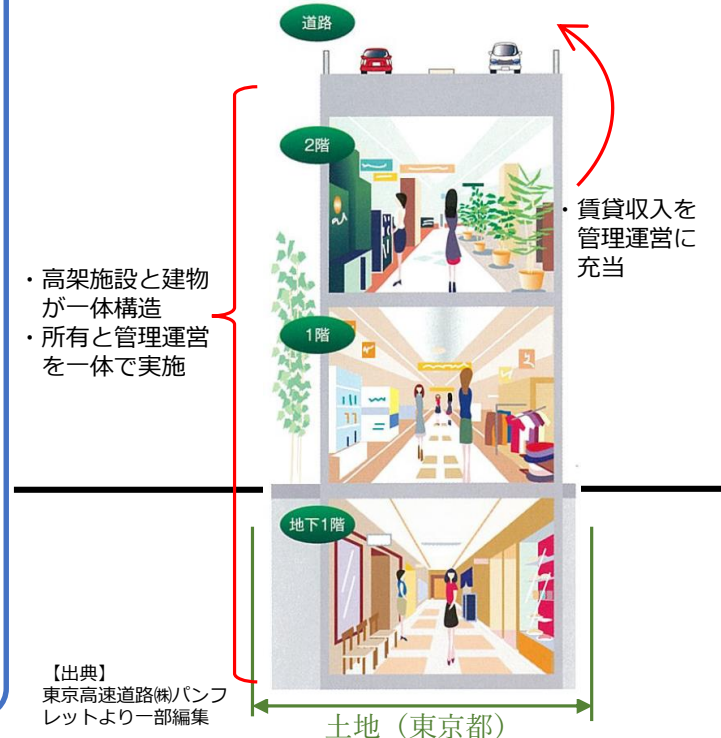
現施設の管理運営スキームと公共性の関係

- 戦後のモータリゼーションの到来による銀座周辺の交通混雑緩和という公共的役割を担うために、東京高速道路(株)は自動車専用の道路を建物と一体構造で整備した。
- また、その両端を首都高と接続し、これまで都市高速道路網の一環として公共的役割を果たしてきた。
- 自動車専用の道路下の建物の賃貸収入を施設（自動車専用の道路）の管理運営費に充当するスキームを採用することで、民間施設であるにも関わらず、施設を無料で一般に供用している。

用途転換後の施設の管理運営と公共性の関係

- KK線は、広域的な回遊性を高め、にぎわい、魅力を創出し、交流を促進する歩行者系機能等へと用途転換することで、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る。
- 公共性の観点から、用途転換後の施設は、歩行者系機能等へと転換後も、これまでの高架施設を無料で使える管理運営スキームを同様に継承し、維持されることが望まれる。

高架施設（自動車専用の道路） （東京高速道路(株)）



3 活用方策の基本的な考え方

前章までで、活用方策検討の方向性として、「公共的空間（広場や通路、緑地）やにぎわいの創出に資する整備を前提に、KK線の既存施設を保全し、新たな用途（歩行者系機能等）転換に向けて検討」することとされた。

こうした評価結果のほか、既存施設等の把握を目的として、管理運営者（東京高速道路株式会社）に対してヒアリングを行ったところ、検討会として「公有地上部であり、公共性を備えた運用が必要。「道路」機能に代わる、公共性が高い機能は維持すべき」であるなどの知見が得られた。

本章では、KK線に求められる公共的役割の転換について、改めて整理した。その上で、東京の価値を向上させるKK線のあり方（目標）と目指すべき3つの将来像、将来像を実現するための5つの整備・誘導の考え方について整理している。

3 活用方策の基本的な考え方

(1) 東京の価値を向上させるKK線のあり方

KK線は、戦後、銀座の復興と自動車交通量の緩和を目的として、外堀、汐留川、京橋川を埋め立てて建設され、東京高速道路株式会社がその建設費と運営費をビル賃貸収益で回収する仕組みにより、通行料無料の自動車専用の道路という公共的役割を担ってきた。

また、首都高とともに都市高速道路網の一環として機能してきたが、今般、日本橋周辺の首都高地下化に伴う新たな都心環状ルートの検討を踏まえると、KK線は首都高八重洲線との接続が困難となり、交通量が大幅に減少するため、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線全線で有効活用策の検討が可能となった。

KK線は、都内随一のにぎわいを誇る銀座を取り囲み、その外側には八重洲・京橋や有楽町、新橋・汐留など、个性的で多様な機能を持つ拠点が立地している。

都や区の上位計画においては、「拠点を結びつける「地域軸」を形成」、「銀座や新橋・汐留との活力と交流の連携」、「新たな人の流れを生み出す回遊動線」など、これらの拠点を繋ぐ重要性が示されており、KK線の用途転換により、これらの拠点の広域的な回遊性を高め、拠点間の交流を促進することなどが可能となり、KK線の公共的役割が発揮される。

本検討会では、公共的空間やにぎわいの創出に資する整備を前提に3つの機能を設定し、都や区の上位計画等を踏まえて設定した6つの評価項目を用いて、既存施設のあり方を評価した。

その結果を踏まえ、既存施設を「保全」して、「歩行者系機能」や「歩行者系機能＋モビリティ機能」の新たな用途の転換に向けて検討することとした。

KK線に求められる公共的役割の転換

【果たしてきた公共的役割】都市高速道路網の一環として機能（通行料無料の自動車専用の道路）

日本橋周辺の首都高地下化に伴う新たな都心環状ルートの検討を踏まえると、KK線の自動車専用の道路としての役割は大きく低下

↳ 既存施設のあり方を評価

3つの形態（「保全」、「区間撤去」、「全部撤去」）

3つの機能（「歩行者系機能」、「歩行者系機能＋モビリティ機能」、「モビリティ機能」）

6つの評価項目（「ネットワーク」、「防災」、「にぎわい・魅力・交流」、「環境」、「景観」、「コスト」）

【評価結果】KK線の既存施設を保全し、新たな用途（歩行者系機能等）転換に向けて検討

【求められる公共的役割】広域的な回遊性を高め、にぎわい、魅力を創出し、交流を促進する歩行者系機能

3 活用方策の基本的な考え方

(1) 東京の価値を向上させるKK線のあり方

都心において約2kmにわたり連続するKK線の高架道路の形態は、東京都心の活発な都市活動を俯瞰できるなど希少性のある空間を有しており、皇居・日比谷公園・浜離宮恩賜庭園などの大規模なみどりとも近接している。

また、KK線は銀座地区を取り囲むように位置し、連続した商業空間が地域のにぎわいと魅力の形成に貢献している。KK線は、時代の先端をはしり続けてきた銀座地区とともに、歴史を重ねてきた。

こうした既存施設の形態や立地等の特徴を踏まえ、人が輝く東京を世界に発信し東京の価値を向上させる観点から、KK線の高架施設は、東京の新たな魅力を創出する歩行者中心の公共的空間として再生させるべきである。

このため、KK線の高架施設とともに、建物又は高架施設下を含めて既存ストックを「いかす」ことを基軸として、目標である「東京の価値を向上させるKK線のあり方」を実現することを目指し、3つの将来像を定めることとした。

東京の価値を向上させるKK線のあり方 <目標>

～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的空間として再生～

“車中心から人中心へ”の転換による、開放的な歩行者ネットワークの創出
“人とみどりが共存・共栄”した高度成熟都市のシンボルとなるグリーンインフラの形成
“地域の魅力”を向上させるための開放的な憩いの場の創造

目指すべき将来像

将来像1 高架道路の形態をいかした広域的な歩行者系ネットワークの構築

将来像2 連続する屋外空間をいかした大規模なみどりのネットワークの構築

将来像3 既存ストックをいかした地域の価値や魅力の向上

3 活用方策の基本的な考え方 (2) 目指すべき将来像

将来像1 高架道路の形態をいかした広域的な歩行者系ネットワークの構築

- 都心の自動車専用の道路空間が、連続した歩行者中心の公共的空間に生まれ変わり、都心のにぎわいと交流を促進している
- 高架上では、地域のニーズに対応する交通サービス（次世代型モビリティ等）が提供され、周辺の多様な交通モードとも高い接続性が確保されている
- 重層的かつユニバーサルデザインの歩行者ネットワークの一部として位置付けられ、都心を訪れる誰もが地上・高架施設・周辺建物間を無理なく往来している



公共的空間でのにぎわい・交流



地区間をつなぐ歩行者ネットワーク



重層的な歩行者ネットワーク

【目指すべき将来像1を実現するための整備・誘導の考え方】

- ① 高架施設の特徴（形態）をいかす
- ② 歩行者系ネットワークの形成
- ③ 地域の歴史や魅力をいかす
- ④ 地域の歴史や魅力をいかす

3 活用方策の基本的な考え方 (2) 目指すべき将来像

将来像2 連続する屋外空間をいかした大規模なみどりのネットワークの構築

- オープンスペース（公共的空間）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
- 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
- 沿道の建築物と連携した一体感のある緑豊かな空間が形成され、環境に配慮した高度成熟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



みどりと潤いを感じる憩いの空間



緑豊かなネットワーク



一体感のある空間

【目指すべき将来像2を実現するための整備・誘導の考え方】

- ① 高架施設の特徴（形態）をいかす
- ③ みどりとオープンスペースの形成
- ④ 地域の歴史や魅力をいかす

3 活用方策の基本的な考え方 (2) 目指すべき将来像

将来像3 既存ストックをいかした地域の価値や魅力の向上

- 市街地を俯瞰する視点場が整備され、歩いて、見て、楽しむことができ、地域の新たな魅力を創出している
- 高層ビル、高架施設、既成市街地が織りなす、見る・見られるの関係による特色ある都市景観を楽しむことができる
- 地域の歴史の一端を担ってきた高架自動車をレガシーとして引き継いだ高架施設が、高架下や周囲の施設との新たな関係を創り出し、新たな人の流れやにぎわい・交流を誘発している



まちを俯瞰して楽しめる視点場の魅力



見る・見られる魅力



地域の新たな魅力

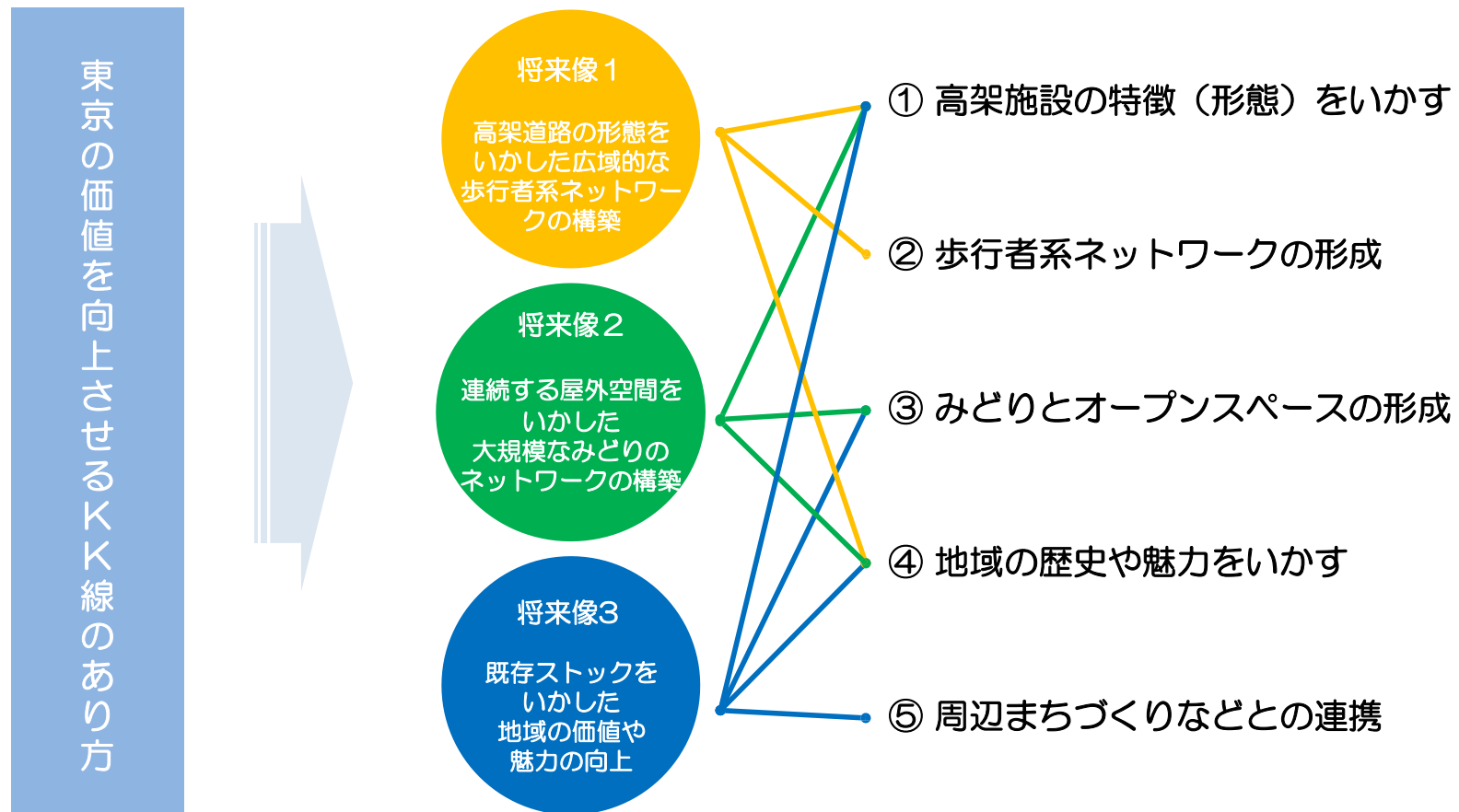
【目指すべき将来像3を実現するための整備・誘導の考え方】

- ① 高架施設の特徴（形態）をいかす
- ③ みどりとオープンスペースの形成
- ④ 地域の歴史や魅力をいかす
- ⑤ 周辺まちづくりなどとの連携

3 活用方策の基本的な考え方

（3）将来像実現のための5つの整備・誘導の考え方

東京の価値を向上させるKK線のあり方・目指すべき将来像を実現するための、5つの整備・誘導の考え方を設定した。



3 活用方策の基本的な考え方

（3）将来像実現のための5つの整備・誘導の考え方

① 高架施設の特徴（形態）をいかす

- 全長約2kmの線的で連続性のある空間を車中心から人中心の公共的空間として整備
- 高架施設の異なる幅員をいかしたメリハリのある空間（使い方）を創出
- 高架施設と地上のみならず、高架施設と周辺高層ビルとの新たな（見る・見られる）関係をいかした空間を整備
- 高架施設と地上及び周辺施設とを無理なくつなぐ施設・設備等を整備
- 新たな視点場・眺望の場から広場や通りを楽しめる空間を整備
- 高架施設の特徴をいかし、地域防災力の向上に資する施設・設備等を整備
- 既存施設内の店舗等に配慮した空間を整備



② 歩行者系ネットワークの形成

- 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、周辺の歩行者ネットワーク等との接続に配慮
- 今後の技術革新を見据え、地域のニーズに対応した次世代型モビリティが走行可能な空間を確保
- 地上、地下、高架施設をつなぐ上下移動の空間（縦動線）は、上部空間の独立性や安全性に配慮しつつ、駅などの交通結節点や主要な街路・公園などとの連続性に配慮して配置
- 縦動線の整備に当たっては、重層的かつユニバーサルデザインの歩行者ネットワークを形成するため、KK線の出入口を含む既存施設の活用にとどまらず、周辺のまちづくりとも連携
- 周辺施設やロケーションに応じたメリハリのある歩行者空間を整備
- 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を形成



（3）将来像実現のための5つの整備・誘導の考え方

③ みどりとオープンスペースの形成

- 都心の貴重なオープンスペース（公共的空間）を緑豊かな空間として整備
- 周辺エリアのまとまったみどり（皇居、日比谷公園、浜離宮恩賜庭園）や緑豊かな通り（川端緑道、行幸通り、仲通り等）と一体となった重層的なみどりのネットワークを整備
- 誰もが楽しめる（憩う、安らぐ、留まる、活動する等）居心地の良い多様なオープンスペースを整備
- みどりとオープンスペースは、利用内容に応じたメリハリのある空間として整備
- 既存施設の構造に配慮した植栽を計画
- イベント空間の整備に当たっては、イベント利用のないときは、憩い、滞在できる空間として利用可能となるような可変的な空間整備も有効
- オープンスペースには、夜間も安全・安心に利用可能な機能を配置（ただし、セキュリティ上可能な範囲で）
- 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を整備
- 周辺建物と一体感のあるみどりやオープンスペースを整備
- 新しい日常に資する都市空間として、開放的なみどりの空間を創出



④ 地域の歴史や魅力をいかす

- 地域資源（歴史、文化、にぎわい等）を歩いて、見て、楽しめる新たな魅力を演出
- 「銀座に架かる橋 カラーリペイントプロジェクト」のような、場所の「記憶」を演出する取組や仕掛けを推進
- 地域の歴史の一端を担ってきた高架施設、その下部の建物や周辺の施設（数寄屋橋公園、商業施設等）の魅力をいかせる整備
- 周辺のまちづくりの動向も踏まえながら、地域の歴史や魅力をいかせる整備
- 新たな地域資源となる高架遊歩道整備を契機としたにぎわいや交流を創出



出典：国立国会図書館HP



出典：広島広域環境情報サイトひろたび

⑤ 周辺まちづくりなどとの連携

- 周辺のまちづくりの動向も見据え連携し、民間の活力をいかして整備
- 高架施設の管理運営においては、公共性の担保に配慮しつつ、地域の価値の向上に資する活動を工夫
- これまで行われてきた地域のイベント等とも連携しながら計画的な活動を推進
- 平常時からの定期的な防災訓練や発災時の一時避難など、地域の防災力向上にも資する活動を実施



出典：有楽町駅周辺まちづくり協議会HP



出典：銀座街づくり会議HP

4 おわりに

本検討会は、KK線再生の基本的な方向性として、既存ストックを活用しつつ、車中心から人中心の公共的空間に再整備するとともに、現行の管理運営スキームを継承して、周辺のまちづくりと連携することを提言する。

この提言により、先人が築いた社会貢献の仕組みを時代の要請にあわせて後世に継承することを望む。

また、本提言の実現に向けた以下の主な留意事項については、実現に向けたまちづくり方策のケーススタディ（みどり、次世代型モビリティ等）などを参考に検討を深めていただきたい。その際には、地元区、国、施設所有者である東京高速道路株式会社などの関係者間で十分に議論していただきたい。おわりに、KK線が首都東京を象徴する空間に生まれ変わることを望む。

【具体化に向けた主な留意事項】

（1）将来施設の公共性に関する法制度上の担保

- ・現在の位置付けに代わる施設の公共性の担保方法（都市計画など）

（2）再生に向けた事業スキーム

- ・事業主体や事業手法（民間活力をいかした整備手法など）

（3）広域的な回遊性を高める観点からの、周辺歩行者ネットワークの接続の仕方

- ・周辺の歩行者デッキ・地下通路などとの効果的な接続方法や首都高の広域交通機能を踏まえたKK線端部のあり方

（4）首都高の大規模更新事業など関連事業との調整

- ・首都高の大規模更新事業や周辺のまちづくり等との計画・工程などの調整

【参考】

「東京高速道路（KK線）の既存施設のあり方検討会」委員名簿

<学識経験者>

伊藤 香織 東京理科大学教授
清水 哲夫 東京都立大学教授
下村 彰男 國學院大學教授
高井 典子 神奈川大学教授
出口 敦 東京大学大学院教授（座長）
（五十音順、敬称略）

<行政関係者>

千代田区 まちづくり担当部長
中央区 都市整備部長
港区 街づくり支援部長
東京都 財務局財産運用部長
都市整備局都市基盤部長
都市整備局まちづくり推進担当部長
国土交通省 都市局街路交通施設課街路事業調整官（オブザーバー）
国土交通省 道路局企画課道路経済調査室長（オブザーバー）

【参考】

「東京高速道路（KK線）の既存施設のあり方検討会」検討経緯

<第1回> 令和元年10月10日（木）

- 検討会設置の背景
- 検討会の進め方
- KK線周辺の歴史的経緯
- 上位計画
- KK線周辺の現状

<第2回> 令和2年5月22日（金）：書面開催

- 検討会の進め方（変更）
- KK線の既存施設のあり方の評価について
- 現状のKK線の管理運営について
（管理運営者ヒアリング：非公開）

<第3回> 令和2年6月8日（月）：書面開催

- 検討経過及び今後の検討内容
- KK線の既存施設のあり方の評価について
- KK線の既存施設の有効活用策について
- KK線の既存施設の有効活用策について
（民間企業ヒアリング：非公開）

<第4回> 令和2年7月28日（火）

- 検討経過及び今後の検討内容
- KK線の既存施設の有効活用策について その2
- 活用方策の具体化に向けた管理・運営について
- 提言書の構成（案）

<第5回> 令和2年9月24日（木）

- 既存施設の有効活用策について取りまとめ（素案）
- 検討経過及び今後の検討内容
- KK線の既存施設の有効活用策について その3

<第6回> 令和2年11月9日（月）

- 既存施設の有効活用策について取りまとめ（案）

