

都市整備局・住宅政策本部業務体験発表会
(令和4年度)
概要書

所 属	
発表テーマ	東京高速道路（KK線）の再生に向けた取組 ～Tokyo Sky Corridor（トウキョウ スカイコリドー）の実現に向けて～
発表者氏名	
発表の概要	<p>KK線は、銀座を取り囲むように走る全長約2kmの自動車専用の道路である。</p> <p>首都高速道路日本橋区間の地下化に伴う新京橋連結路（地下）の整備に伴い、KK線は自動車専用の道路としての役割が大きく低下する。</p> <p>そこで考えられたのが、歩行者中心の公共的空間・空中回廊「Tokyo Sky Corridor（トウキョウ スカイコリドー）」としての再生・活用である。都は、「KK線再生方針」等を策定し、誰もが楽しめる、人を中心とした新たなまちを目指している。</p> <p>本発表では、本事業の概要や取組状況等について紹介する。</p>

東京高速道路（KK線）の再生に向けた取組
～Tokyo Sky Corridor（トウキョウ スカイコリドー）の実現に向けて～

1 東京高速道路（KK線）とは

（1）概要

東京高速道路（KK線）は、東京高速道路株式会社が銀座周辺の外堀、汐留川、京橋川を埋め立てて建設し、管理・運営している全長約2kmの高架による無料の自動車専用の道路である（図1）。

東京高速道路株式会社は、戦後、日本が経済成長を遂げていくには道路網の整備が不可欠であると考えた財界人が発起人となって、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て、昭和26年に設立された。

「株式会社（Kabushiki Kaisha）線」の頭文字をとって、KK線とも呼ばれている。首都高速道路とも接続しており、都市高速道路網の一環として公共的な役割を担っている。



図1 東京高速道路の位置



現在の東京高速道路（数寄屋橋交差点付近）

(2) 管理運営スキーム

高架道路の下部の全 14 棟のビルは、貸室スペースとして、店舗、オフィス、駐車場等に利用されている(図2)。

無料の自動車道路を実現するために、道路の建設費と運営費をビル賃貸収益で回収する仕組みとなっている(図3)。

- ・ 高架施設と建物が一体構造
- ・ 所有と管理運営を一体で実施



図3 現行の管理運営スキーム



図2 14棟のビルの位置

2 KK線の再生の経緯

(1) 通過交通の転換

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確保策を検討するため、平成30年12月、国、都、首都高速道路株式会社等による「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」が設置され、令和2年3月、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た（図4）。

これにより、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った。



図4 新京橋連結路（地下）の新設

(2) 再生の提言

こうした中、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」が設置され、令和2年11月、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する「Tokyo Sky Corridor ～空中回廊の創造に向けて～」として提言書が取りまとめられた。

(3) 都による検討

都は、この提言を受け、令和3年3月に、KK線の再生・活用の目標、目指すべき将来像などを示す「東京高速道路（KK線）再生方針～Tokyo Sky Corridorの実現に向けて～」を策定した。その後、令和4年3月に、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示す「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）」を策定した。

3 KK線再生について

(1) 「東京高速道路（KK線）再生方針～Tokyo Sky Corridorの実現に向けて～」の概要

本方針では、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つの将来像を定めた。

また、この3つの将来像を実現するための5つの整備・誘導方針を示した。

ア KK線の再生・活用の目標

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

- ・ “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

イ 目指すべき将来像

- ・ 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
- ・ 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
- ・ 既存ストックをいかした地域の価値や魅力の向上

ウ 5つの整備・誘導方針

①高架施設の特徴をいかす

- ・ 全長約2 km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
- ・ 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 など

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2 km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
- ・ 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
- ・ 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 など

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
- ・ 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
- ・ 既存施設の構造に配慮した植栽を計画 など

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
- ・ 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 など

⑤周辺まちづくり等との連携

- ・ 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 など

<整備・誘導方針のイメージ>



地区間をつなぐ歩行者ネットワークが創出されます。



地上や周辺施設と重層したネットワークが創出されます。



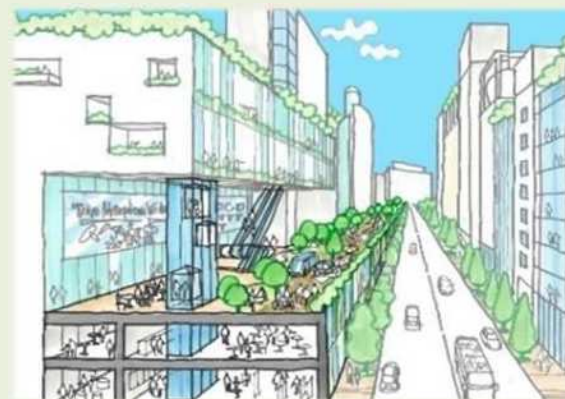
みどりと潤いを感じる憩いの空間で過ごすことができます。



東京に新しいみどりのネットワークが形成されます。



まちを眺めて楽しめる新しい都市の視点場となります。



周辺のまちづくりと連携した地域の価値向上が可能です。

(2) 「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）」の概要

東京高速道路（KK線）の再生方針を踏まえ、事業化に向け、歩行者系ネットワークの形成、KK線上部空間の整備内容や整備主体等の考え方を中間まとめとして取りまとめた。

今後、更に関係者と調整を進め、令和4年度末を目途に「東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針」を策定する予定である。

ア 適用する都市計画

KK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る。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、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、さらに、周辺まちづくりとの連携の観点も重要となる。

こうしたことから、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にし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「再開発等促進区を定める地区計画」を定めた。今後は、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とともに、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・調整を進める。

イ 歩行者系ネットワークの形成

KK線上部空間（Tokyo Sky Corridor）と地上等とを縦方向の動線（階段、エレベーター等）でつなぐことにより、重層的な歩行者ネットワークを形成していく（図5）。

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する。

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て配置する。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、関係者で調整していく。

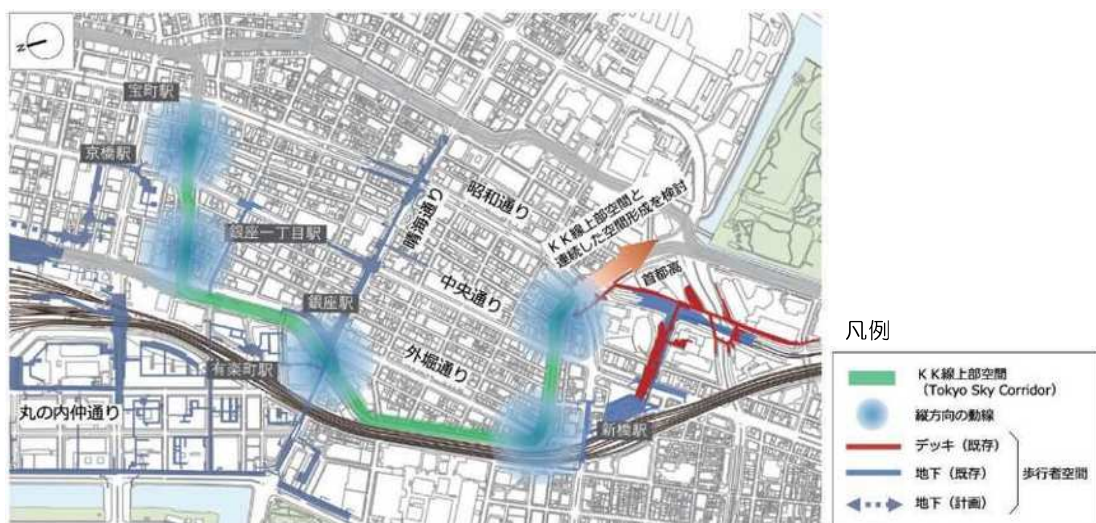


図5 歩行者系ネットワークのイメージ

ウ 整備内容

① 上部空間 (Tokyo Sky Corridor)

- ・ 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) を全線にわたって緑豊かな歩行者空間に整備する (図6)。
- ・ 広幅員 (約16m~約33m) の区間は、滞留空間としてのしつらえも施し、晴海通り等主要な道路との交差点付近に視点場を設定し、整備する (図7)。
- ・ 幅員が約12mの区間は、歩行者の通行空間を確保するとともに、ベンチや植栽等を適宜配置する。



図6 歩行者空間や滞留空間等のおおむねの位置

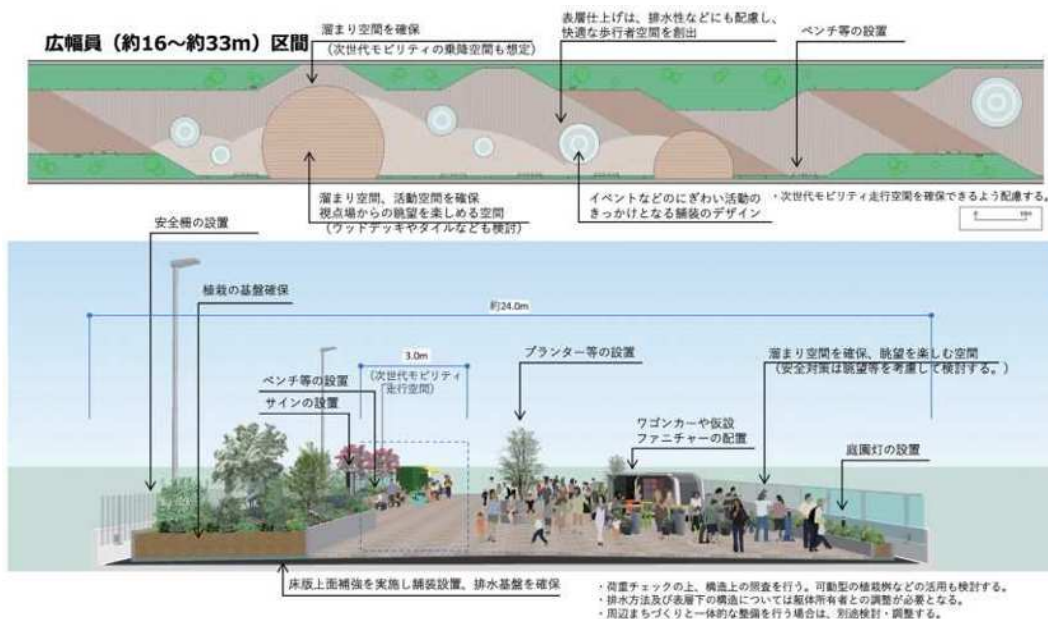


図7 上部空間の整備内容の例

②縦動線（階段及びエレベーター等）

- ・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、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、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る。
- ・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KK線上部空間（Tokyo Sky Corridor）へ人々を引き込む空間形成を目指す。
- ・既存のKK線出入口を活用する場合は、2か所程度の維持管理用車両の通路を確保し、縦動線（階段及びエレベーター等）と維持管理用車両通路との併設も可能とする。

エ 整備主体等

①整備主体

- ・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する。
なお、一部区間については、KK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する。

②周辺まちづくりの連携

- ・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する。
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・調整していく（図8）。



図8 周辺まちづくりとの連携が想定される箇所

(3) 整備の進め方

ア スケジュール

- ・ K K線上部空間 (Tokyo Sky Corridor) の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ているが、約2 k mの延長があるK K線の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、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く。
- ・ 今後、首都高速道路日本橋区間地下化事業に伴う八重洲線通行止めや周辺まちづくりの動向等を勘案し、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く。

イ 管理運営スキーム

- ・ K K線を再生する際にも賃貸収入を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する。
- ・ K K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、関係者間で適切な管理運営方法の調整を図っていく。
- ・ 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、関係者と検討・調整を進めていく。

4 おわりに

今後、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、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等段階的に都市計画手続を進める。

今年の春には、K K線を歩いて楽しめるイベントを実施する予定であり、多くの方にウォークアブルな都市空間の魅力を体感していただきたい。