



## 第3回検討会資料

資料3

### 【目次】

- 1 検討経過及び今後の検討内容
- 2 KK線の既存施設のあり方の評価について
- 3 KK線の既存施設の有効活用策について

令和2（2020）年6月8日（月）



## <第1回>

【令和元年10月10日（木）】

～ KK線周辺の現状と課題について ～

赤文字：変更箇所

首都高都心環状線の大型車交通の環状機能確保策～中間とりまとめ～（令和2年3月10日公表）



KK線全線で有効活用策の検討が可能

## <第2回>

【令和2年5月22日（火）】

～ KK線の既存施設のあり方の評価について ～ 【書面開催】  
～ 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】

～ KK線の既存施設の有効活用策について その1～  
～ 有効活用策について（民間企業ヒアリング：非公開） ～

## <第4回>

～ 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～

## <第5回>

～ 既存施設の有効活用策（中間のまとめ案）取りまとめ ～

——— 提言（中間のまとめ）公表 ———

## <第6回>

～ 既存施設の有効活用策について取りまとめ ～

>>>>> 既存施設の有効活用策について都に提言 <<<<<



### 第1回検討会：KK線周辺の現状・検討の進め方について意見交換

- ・既存施設を残す前提としての議論ではなく、撤去することも排除せず、評価の視点、考え方を整理し、共有すること **【評価の主旨】**
- ・意見で出た評価における主なキーワード（歴史性、広域的な視点、視点場、目標年次など）
- ・国内外事例を用いて幅広く整理すること

### 第2回検討会：既存施設のあり方を評価（評価の視点・考え方の整理）

- ・首都高都心環状線の大型車交通の環状機能確保策～中間とりまとめ～  
：「KK線全線で有効活用策の検討が可能」 **【評価の対象が決定】**
- ・本検討会では、「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つの組み合わせを比較評価
- ・9つの組み合わせについて、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

**【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」  
※「歩行者系機能」と「歩行者系機能+モビリティ機能」

- ・管理運営者（東京高速道路株式会社）にヒアリング（目的：既存施設等の把握）

### 第3回検討会：有効活用策の基本的な考え方について その1

- ・東京の価値を向上させるKK線のあり方（案）、目指すべき将来像（案）
- ・目指すべき将来像（案）を実現するための整備・誘導方針項目（案）
- ・民間企業にヒアリング（目的：周辺のまちづくり動向等の把握、実現性等の検討）

### 第4回検討会：有効活用策の基本的な考え方について その2 活用方策の具体化に向けた管理・運営について

### 第5回検討会：有効活用策取りまとめ（中間のまとめ（案）の確認）

提言（中間のまとめ）

第6回検討会

既存施設の有効活用策について取りまとめ（最終提言（案）の確認）

既存施設の有効活用策について都に提言

## 2 KK線の既存施設のあり方の評価について

### 活用方策検討に向けた方向性



○ 評価結果を踏まえ、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

#### 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

- 「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

- 「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



## KK線に求められる役割の転換

【果たしてきた役割】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、3つの機能、6つの評価項目）

【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

## 東京の価値を向上させるKK線のあり方（案）

～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”した国際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新たな公共空間

## 目指すべき将来像（案）

- |      |                                |
|------|--------------------------------|
| 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         |

## 目指すべき将来像1 (案)

### 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、歩行者中心の公共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連携している
- 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が構築され、都心を訪れる誰もが地上・高架施設・周辺建物間をスムーズに往来している



公共空間でのにぎわい・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 (案) を実現するための整備・誘導方針項目 (案)】

◆歩行者系ネットワークの方針 ◆オープンスペース（公共空間）の方針 ◆高架施設利活用の方針

目指すべき将来像2 (案)

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

- 都心の貴重なオープンスペース（公共空間）に質の高いみどりや、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、国際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
- 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 (案) を実現するための整備・誘導方針項目 (案)】

◆オープンスペース（公共空間）の方針 ◆みどりの方針 ◆高架施設利活用の方針

## 目指すべき将来像3 (案)



### 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
- 時代の先端を走っていた高架自動車道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 (案) を実現するための整備・誘導方針項目 (案)】

◆みどりの方針 ◆高架施設利活用の方針 ◆エリアマネジメントの方針



### 3 KK線の既存施設の有効活用策について

## 目指すべき将来像（案）を実現するための整備・誘導方針項目（案）



- 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に、整備・誘導方針項目（案）を設定

