

■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。

今般、日本橋周辺の首都高速道路の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。

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。

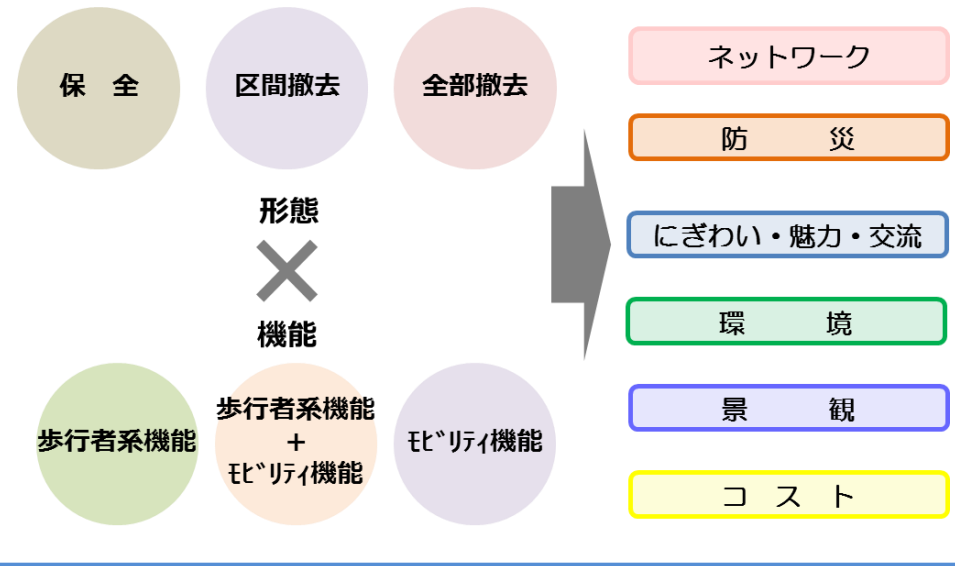
検討会を開催して得られた知見を、ここに提言書としてまとめる。



出典：（左図）首都高ドライブマップ一部加工
（上図）東京高速道路HPより

■既存施設のあり方の評価

3つの形態と3つの機能の9つの組み合わせについて、6つの評価項目で比較評価した



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」

用途転換後の管理運営

用途転換後の施設は、歩行者系機能等へと転換後も、公共性の観点から、これまでの高架施設上部（高速道路）を無料で使える管理運営スキームを継承し、維持

■ K K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)



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

■ 東京の価値を向上させる K K線のあり方 <目標>

東京の新たな魅力を創出するため、
K K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出

目標年次： 2030年～2040年代

■ 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づけられ、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

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

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

■ 将来像実現のための整備・誘導の考え方

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

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

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



■ 将来像実現のための整備・誘導の考え方

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

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

■ おわりに

本検討会は、K K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、K K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】

- 将来施設の公共性に関する法制度上の担保
- 再生に向けた事業スキーム
- 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
- 首都高の大規模更新事業など関連事業との調整



出典：国立国会図書館HP



出典：google map より切出し



出典：広島広域環境情報サイトひろたび



出典：中央区観光協会HP



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