

第5回検討会資料

資料6

【目次】

- 1 検討経過及び今後の検討内容
- 2 KK線の既存施設の有効活用策について その3

令和2（2020）年9月24日（木）

プロセス

<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（金）】
～ 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>

【令和2年7月28日（火）】
～ 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>

【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）～
～ KK線の既存施設の有効活用策について その3～

<第6回>

～ 既存施設の有効活用策について取りまとめ（案）～

>>>>> 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

検討の方向性：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」

※「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）
⇒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。

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：有効活用策の基本的な考え方について その3

第5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（素案）の確認）

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

施設の位置付けの考え方

- KK線の高架施設について、公共性を担保するため、都市計画の位置付け、周辺まちづくりとの連携などによる位置付け、管理運営の位置付けについて整理した。
- 都市計画、地区計画、協定などにより、KK線再生後の施設の公共性と管理運営者による運営内容の公益性を担保することが考えられる。

	想定される制度	位置付けの考え方（想定）
都市計画での施設の位置付け	都市計画法の都市施設に定める	既定の都市高速道路（都決定：自動車専用道路）を廃止し、歩行者系機能を有する都市施設を新たに定める
周辺まちづくりとの連携などによる位置付け	既決定の地区計画に盛り込む	縦動線の確保や周辺のまちづくりとの連携について、必要に応じて、既定の地区計画に位置付け
管理運営の位置付け	KK線の管理運営者と行政の間で、施設の管理運営に関する協定などを締結する	管理（施設管理、日常管理等）、運営（イベント、広告物、店舗営業等）について協定などを締結する

2 KK線の既存施設の有効活用策について その3

都市計画での施設の位置付け

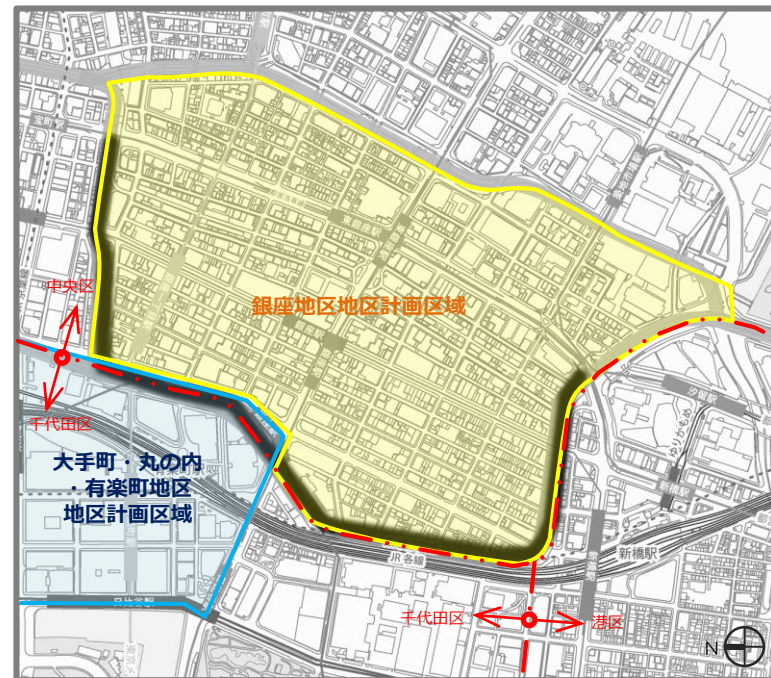
都市計画の種別	現状	公物管理法を適用		公物管理法を適用しない		
	道路 「自動車専用道路」	道路 「特殊街路」 ※歩行者専用道など	公園、緑地 「近隣公園、緑道」	その他交通施設 「通路、交通広場」	広場	地区施設
都市計画運用指針の定義	専ら自動車の交通の用に供する道路	専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路 (歩行者専用道)	主として、自然環境の中で、休息、鑑賞、散歩、遊戯、運動等のレクリエーション及び大震災火災等の災害時の避難等の用に供することを目的とする公共空地 (公園)	公共的な通行の用に供する施設であつて道路とすることが適切でないもの(通路)	主として、歩行者等の休息、鑑賞、交流等の用に供することを目的とする公共空地	主として区域内の居住者等の利用に供される道路、公園、緑地、広場、その他の公共空地等
事例	首都高	東京駅丸の内地下広場、汐留地下歩道、東急東横線廃線跡地(横浜市)	宮下公園	東京駅、新宿駅、渋谷駅、秋葉原駅	臨海副都心中央 札幌駅前通地下広場	東急東横線廃線跡地 (渋谷ストリーム)
施設管理の根拠法	道路運送法 (一般自動車道免許) 道路法は非適用	道路法	都市公園法	なし (条例や協定等による担保を想定)		
管理者	東京高速道路(株)	道路管理者	公園管理者	施設管理者		
運営の自由度 (店舗・広告・イベント)	-	道路法の規制あり (国家戦略道路占用の活用は可能)	広告は不可	公物管理法の規制は受けない。		
モビリティの導入可能性	-	モビリティの通行を想定した特殊街路の位置付けがない。	原則不可	-		
特記事項	-	大丸有や汐留では、道路管理者とエリマネ団体の協定により管理	立体都市計画の適用は可能だが、公園の上部空間には都市公園法の制限が及ぶ。	-	-	都市計画事業による整備はできない。




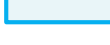
2 KK線の既存施設の有効活用策について その3

周辺まちづくりと連携するための位置付け

- KK線の多くは、既決定の地区計画区域内に位置している。縦動線の確保や周辺のまちづくりとの連携について、既決定の地区計画に盛り込むことが考えられる。（隣接開発が行われる場合には、都市再生特別地区等を活用することも考えられる）
- 以下に、KK線を区域内に含む地区計画を例示する。

地区計画	概要
銀座地区地区計画 (中央区決定)	<ul style="list-style-type: none"> ・街並み誘導型地区計画 前面道路の幅員に応じて建築物等の高さの最高限度や壁面の位置の制限などを定め、統一的な街並みを形成 ・高度利用型地区計画 公共施設や公共交通機関が十分に整備されている地域において、敷地内に歩道状空地などの一定の空間を確保しつつ、特定の用途の建築物にかかる容積率を緩和することで、都市機能の更新を図る
大手町・丸の内・有楽町地区地区計画 (千代田区・中央区決定)	一般型の地区計画であり、大街区により構成されている地区特性に基づき、街区に応じて、建物高さや壁面後退を定め、街区を中心に街並みを形成



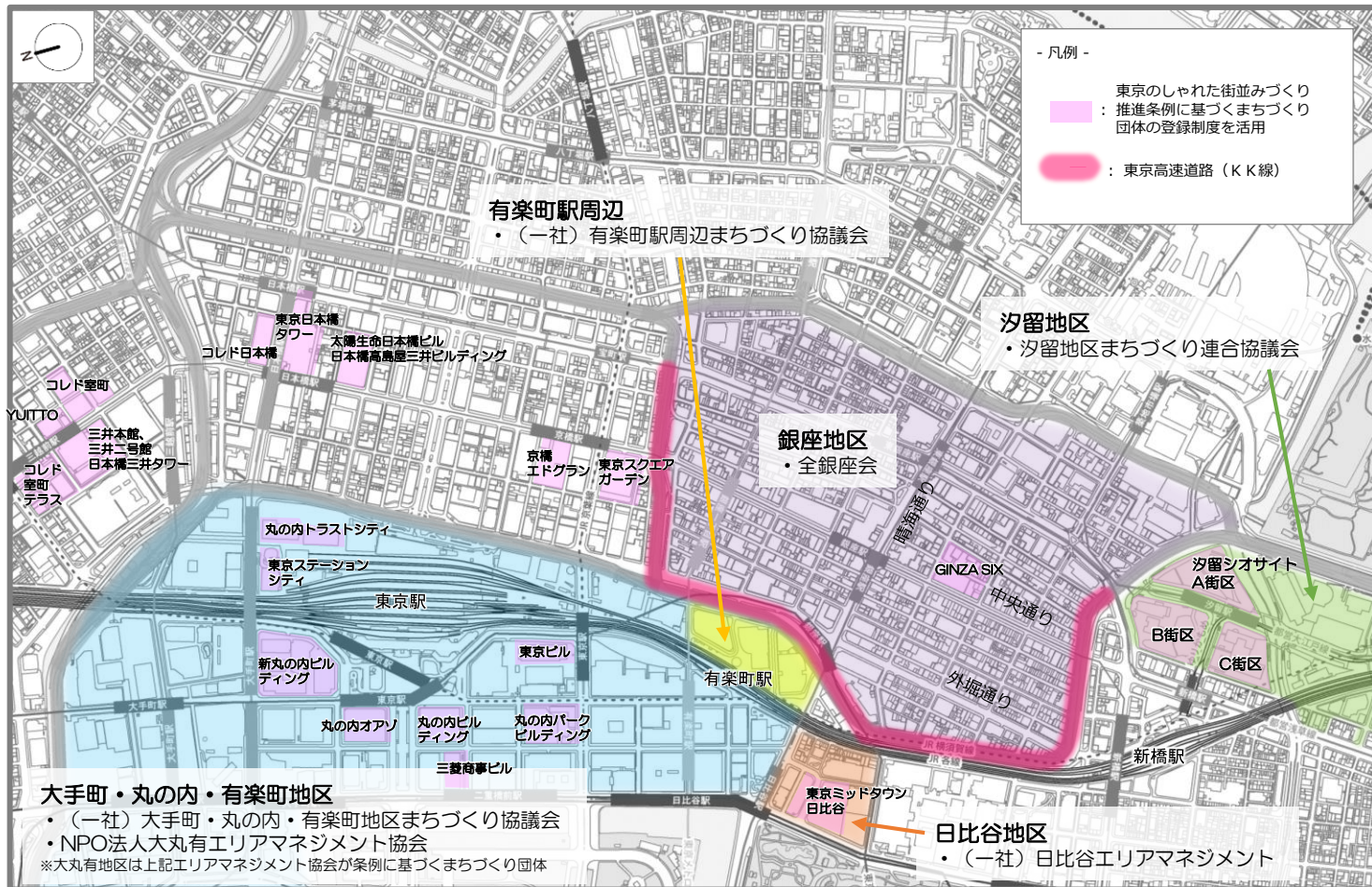
凡例	
	KK線
	区界
	銀座地区地区計画区域
	大手町・丸の内・有楽町地区地区計画区域

※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 KK線の既存施設の有効活用策について その3

管理運営の位置付け

- KK線の隣接エリアでは多くのまちづくり団体が活動中であり、周辺では、東京のしゃれた街並みづくり推進条例の登録まちづくり団体の活動も活発である。
- KK線を管理運営する東京高速道路株式会社は、都市施設である高速道路の管理運営を行いつつ、全銀座会や有楽町周辺まちづくり協議会の主要メンバーとして、地域交流や防災訓練等のまちづくり活動に取り組んでいる実績を有する団体である。

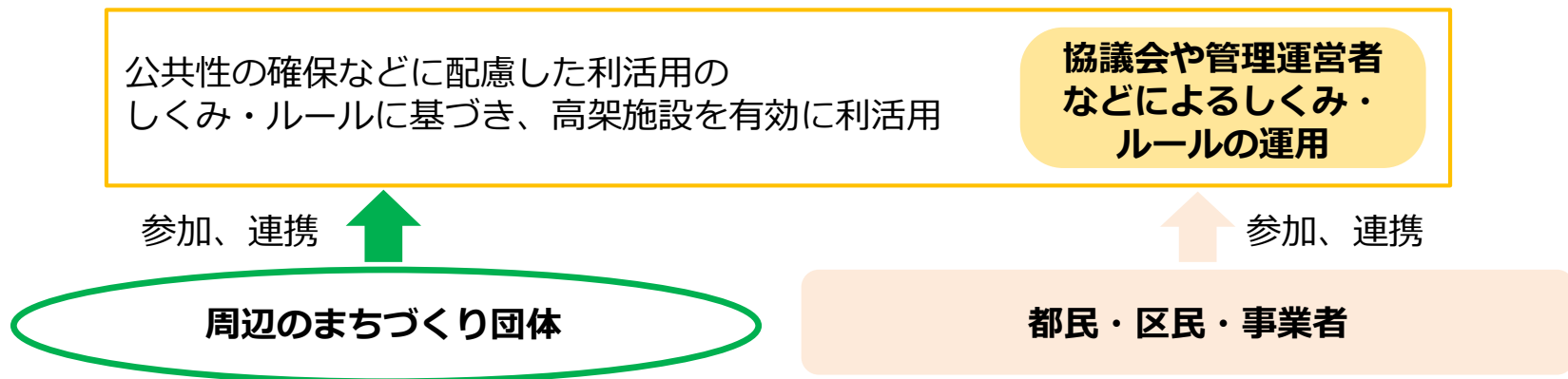


※この地図は、国土地理院発行の基盤地図情報を使用したものである。

管理運営の位置付け

- 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、KK線の高架施設の利活用について、周辺のまちづくり団体との連携や区民の参加などにより、まちの魅力・にぎわい形成を促進していくことが考えられる。その際、公共性の確保などに配慮した高架施設の利活用のしくみ・ルール（例：行政との管理運営協定など）を作成し、適切に運用することが重要である。

高架施設の利活用（イメージ）



周辺のまちづくり団体との連携例

- ・ イベント、PR等の共催
- ・ 地元のイベントの開催場所の提供
- ・ 地元のPR（広告の活用、アンテナショップの設置等）
- ・ 防災活動（防災訓練の共催等）



有楽町ウィンターイルミネーション
【出典】有楽町駅周辺まちづくり協議会HP



帰宅困難者支援訓練
【出典】銀座街づくり会議HP



エリアマネジメント組織による花の植え付け作業
【出典】大手町・丸の内・有楽町まちづくりガイドライン
緑環境デザインマニュアル2013

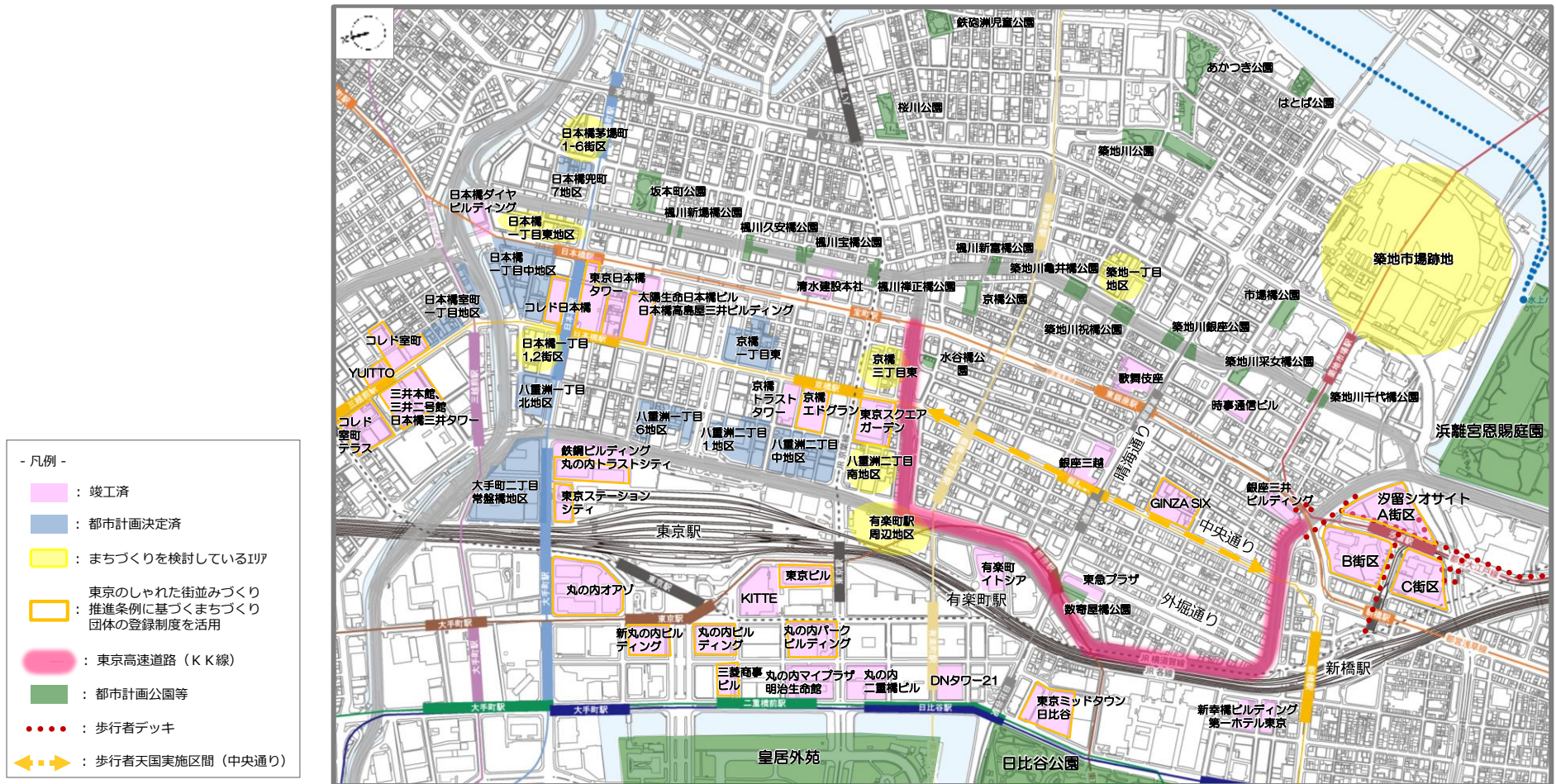


観光おもてなしスタッフ（観光ボランティア）
【出典】中央区観光協会HP

2 KK線の既存施設の有効活用策について その3

広域的かつ重層的な歩行者系ネットワークの考え方

- 広域的な回遊性を高めるため、既設の歩行者デッキなど、周辺の歩行者ネットワーク等との接続に配慮が必要（都心環状線との接続部については、首都高速道路の広域交通機能を踏まえ、その有効活用策も含めて別途検討が必要）
- 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・公園などの連続性に配慮して配置することが考えられる。
- 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の形成に配慮し、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することが考えられる。



※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。

2 KK線の既存施設の有効活用策について その3

広域的かつ重層的な歩行者系ネットワークの考え方

- KK線は全長約2 kmに渡るため、既存の施設の状況や、幅員に応じて、多様なアクセス方法を計画することが考えられる。

階段もしくは階段+エレベータ



ハイライン



出典：Google Earth

ハイライン



ラ・クル・ヴェルト・ルネ・デュモン



出典：Google Earth

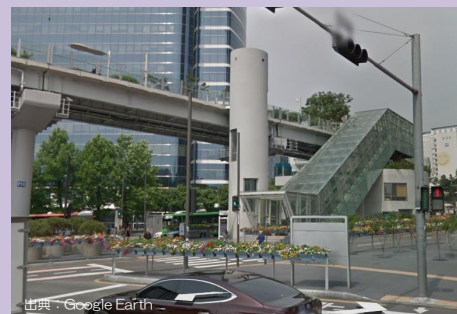
ラ・クル・ヴェルト・ルネ・デュモン



出典：Google Earth

ソウル路

エレベータやエスカレータ



出典：Google Earth

ソウル路



出典：Google Earth

ラ・クル・ヴェルト・ルネ・デュモン

デッキによる接続



出典：Google Earth

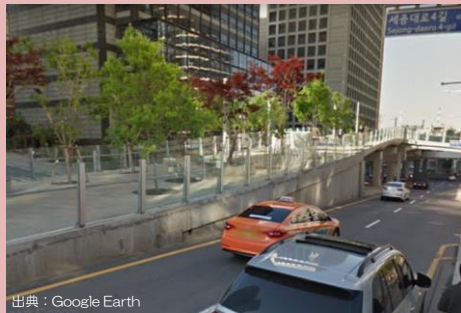
ソウル路



出典：Google Earth

ソウル路

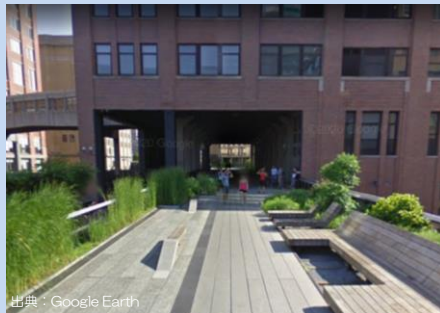
既存スロープの利用



出典：Google Earth

ソウル路

隣接する建物とのつながり



出典：Google Earth

ハイライン



出典：Google Earth

ハイライン

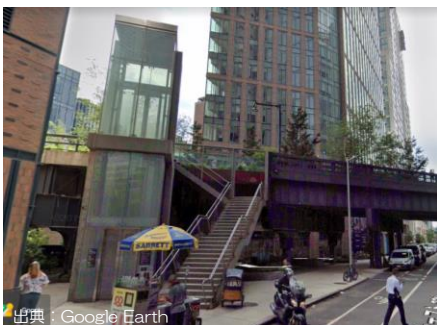


出典：Google Earth

ラ・クル・ヴェルト・ルネ・デュモン

広域的かつ重層的な歩行者系ネットワークの考え方

■ 事例：ハイライン（ニューヨーク）



アクセス施設の実際



- スロープ
- ハドソンヤーズと接続
- 階段
- 階段
- 階段
- 隣接建物と接続
- 階段・エレベーター
- エレベーター
- ホイトニー美術館と接続
- 階段・エレベーター
- 階段・エレベーター
- 階段
- 階段
- 階段・エレベーター
- 階段

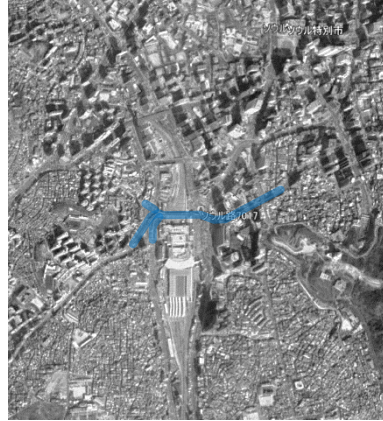
400m

出典：Google earthから切り出した図面上に現地確認結果を表示することで作成

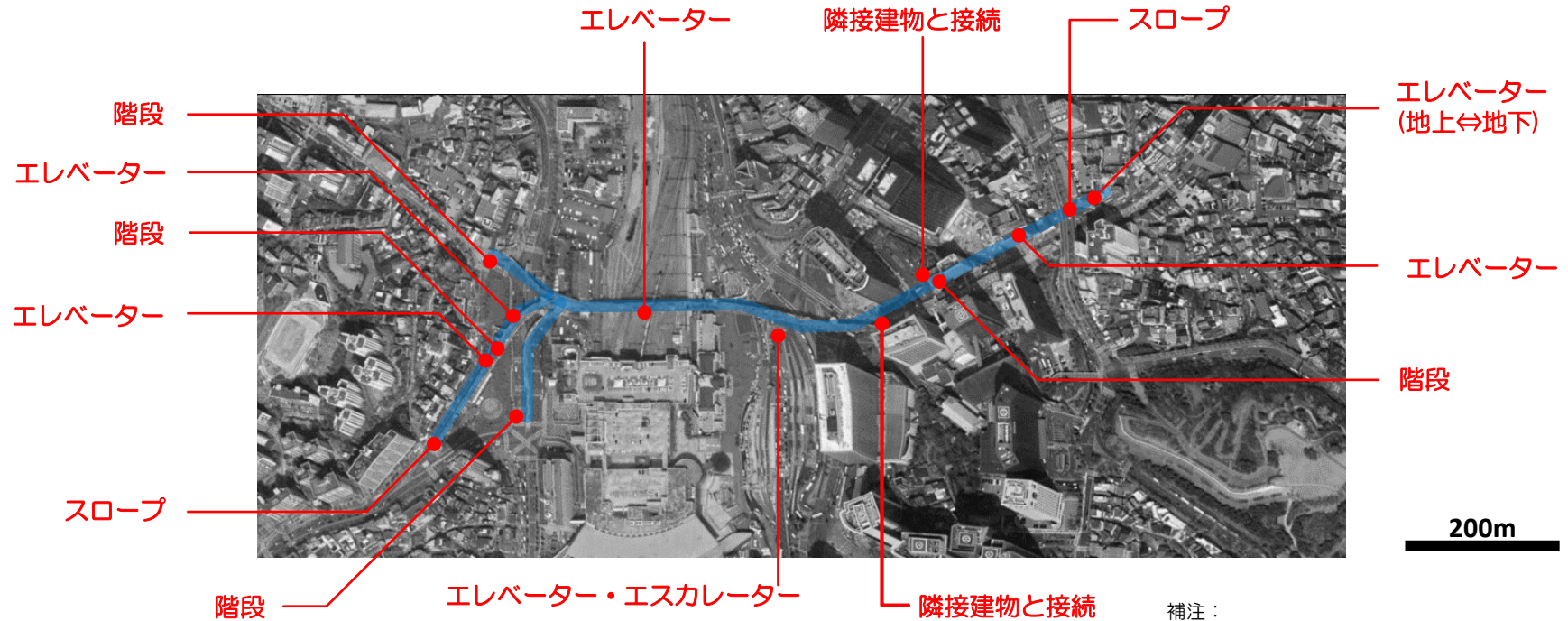
補注：既存施設の利用か新規設置施設かは場所により不明のため表現せず

広域的かつ重層的な歩行者系ネットワークの考え方

■ 事例：ソウル路（ソウル）



アクセス施設の実例



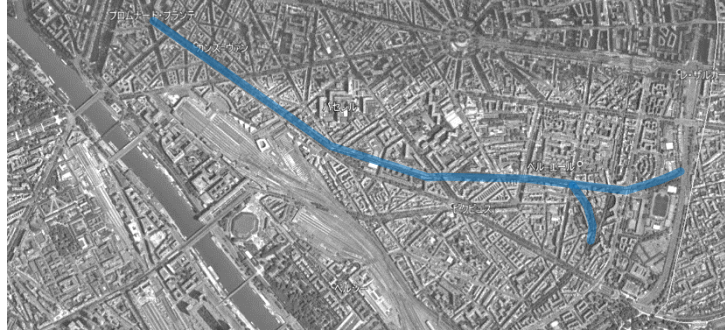
出典：Google earthから切り出した図面上に現地確認結果を表示することで作成

補注：既存施設の利用か新規設置施設かは場所により不明のため表現せず

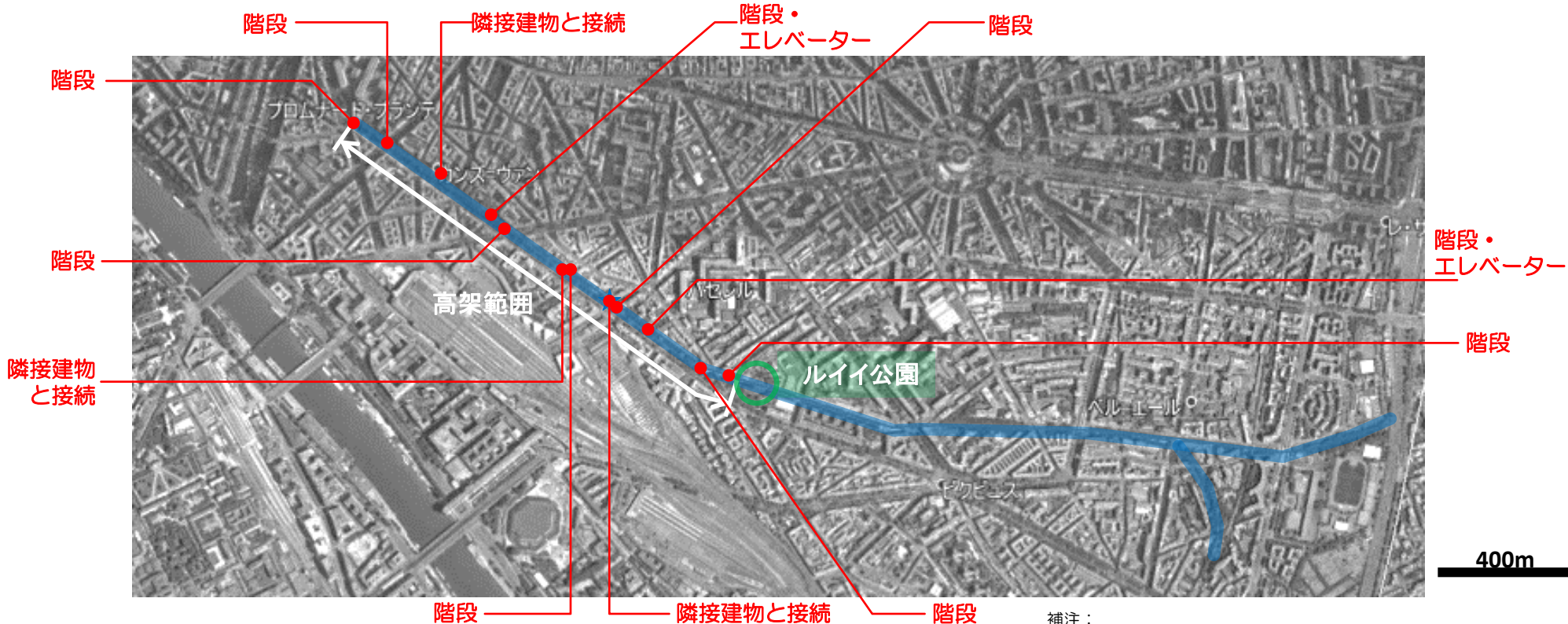
広域かつ重層的な歩行者系ネットワークの考え方

■ 事例：ラ・クレ・ヴェルト・ルネ・デュモン (パリ)

アクセス施設の実際



出典：Google Earth



補注：
 出典：Google earthから切り出した図面上に現地確認結果を表示することで作成
 既存施設の利用か新規設置施設かは場所により不明のため表現せず