

第5回東京高速道路（KK線）の既存施設のあり方検討会（議事要旨）

【各委員からの主なご意見】

＜下村委員＞

- 高架施設の利活用（イメージ）について、もう少し図を分かりやすくした方がよい。

➔ ＜千代田区＞

- KK線自体は東京高速道路株の所有であり、整備された後も所有者が管理し続けることが、まず基本にあると思う。千代田区でも、様々なエリアマネジメント団体に活動していただいているが、公共空間、道路などを、区で高質な管理がしきれない際に、周辺の団体、民間事業者を巻き込んで活用していただくため、アイデアを出しながら進めてきている。KK線は、管理者、所有者がいることが前提になるので、周辺の団体などが入ってきて管理する形ではなくて良い。

➔ ＜伊藤委員＞

- 積極的にまちづくり団体、都民・区民・事業者に参加していただいたほうが良いということ、そのためにも行政との協定などが必要と分かるように記載すること。

➔ ＜出口座長＞

- ある1社がこの長い距離にわたっての空間を管理し、公共性を担保し、なおかつ色々なまちづくり団体とチャンネルを持ちながら、上でいろいろなイベントを展開していくのは、ものすごく大変なことなので、それをサポートする仕組みが必要となる。市民、都民、周辺のまちづくり団体の力を借りながら進めてくのが、現実的。決して強く締め付けをするということではないと思うが、KK線を、東京都民の、あるいは東京都を代表するシンボル施設としてうまく利活用していくための仕組みが、必ず必要になる。具体的には、当事者が確定して、協議をしながら、進めていただくことになると思う。

＜清水委員＞

- 歩行者ネットワークについて、ハイライン（ニューヨーク）、ソウル、パリの事例について、機能的な位置付けや、事業スタイルとして、相対的にどれがKK線と近いのか、どういう側面が参考になるか、整理されると良い。
- 階段の位置は、この道（空間）の使われ方、周りのビルの状況、どのぐらい人が滞在しているのかなども、関係があると思う。

➔ ＜出口座長＞

- アクセスの縦動線を付ける位置の考え方については、当然、周辺条件によって違ってくると思う。等間隔に付ければ良いというものではなく、需要があるところに付けなけれ

ばならない。また、(避難に要する距離など)安全性上のチェックも必要。縦動線を付けていく条件や観点が、いくつかあると思うので、整理して、補足説明すること。海外の事例についても、動線設置の考え方が分かれば、補足すること。

➔ **<伊藤委員>**

- KK線が海外の事例と異なるのは、高架下が建築になっていることである。KK線の場合、施設内の縦動線を使える可能性がある。
- シームレスに縦動線がつながっていく部分がどこかにある良い。パリの事例では、公園の地上につながっていたと思う。ゆるい段差を登っていくといつの間にか高架上になる、テラスを途中で介しながら登る、という場所もあり得ると思う。
- 海外事例にはなくとも、色々な可能性があるので、これしかバリエーションがないように見えないようにすること。

<高井委員>

- この提言を読む人の中には専門家でない都民の人がいるということを考えると、少し分かりづらいのではないか。
- 完成していない施設について、どんなものができるのか、何となく感覚で分かるためには、海外の事例を上手く活用した方がよい。提言書における海外事例の位置付けについて、ハード面だけではなく、運営面や、その施設ができたことで市民の生活がどう変わったか、分かるものがあると良い。

➔ **<清水委員>**

- (施設のイメージを共有するため、) 提言書表紙の「Tokyo Sky Corridor」について、これが何を意味しているか、目指す姿の説明文が必要ではないか。

<中央区>

- 目指すべき将来像について、歩行者及びみどりのネットワークの構築、地域の価値や魅力の向上というところで、中央区も同じ方向を向いており、是非実現していただきたい。
- 中央区では今年度、銀座地区外周の緑のプロムナード化に向けた検討を行っており、KK線と築地川アメニティ整備構想との連携や、縦動線の考え方などを整理したいと考えている。この提言を踏まえ、中央区の考えを取りまとめ、公表させていただくことも考えているので、その際にはお目通しいただきたい。

➔ **<出口座長>**

- 是非、地元区としてもこれを引き継いでいただくような取り組みを進めていただきたい。

<港区>

- 港区は、新橋駅周辺でKK線が接しているが、現在この周辺で街づくりが予定されているところではなく、港区として土地があるわけでもない。前回もご紹介させていただいたとおり、ガイドラインとしては、新橋駅周辺において西口、東口の再編と併せて、銀座地区とのつながりというところをうたっている。
- 今考えられる、KK線に一番近いエントランスは、土橋の出入口、汐留地区に近い終端の新橋の出入口のスロープの活用になる。そこに至るまでには都道を通ることになるので、今後計画が具体化していくときには、都道の道路管理者の協力を仰ぎながら連携を図っていききたい。

<小川委員>

- 国では「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成に向けて、支援制度の拡充を図っている。KK線再生は国が目指す方向性と共通している。

<国交省道路局>

- 次回の提言を踏まえて、隣接する首都高の交通機能のあり方について、首都高、東京都、地元区と連携しながら検討していききたい。

<五十嵐委員>

- 提言書素案の段階で、公共性の担保について言及していただいていることは大変ありがたい。
- 一部の人だけが占有するようなことでは公共性とは言えない。また、一般の公共空間で、利益追求のようなことを行うのであれば、使用料などの話に及んでしまう。誰がどのような条件で、どう使っていくのか、誰もが平等に使えるよう、地域の方の意見も聞きながら、利用をコントロールし、ルール化していくことが肝になるだろう。
- 提言書の中でそういった議論がしっかり載せられていると、賃料水準の設定などに取り組んでいけると思う。財産運用部門としても、今後、議論が深まる中で、しっかりと提言の内容を踏まえながら検討してまいりたい。

<吉野委員>

- まずは、この提言を都民が見るという目線で、もう少し分かりやすくしていききたい。
- 「おわりに」に記載している留意事項については、今後も引き続き、地元区、国の方々、今の管理者の東京高速道路(株)と、協議、調整をお願いしたい。

<下村委員>

- KK線と日比谷側との繋がりをつくるのが、JRを挟んでいるがゆえに難しく、課題と感じている。JR下は、「OKUROJI」という店舗が整備された。日比谷側では大規模な再開発が計画されており、日比谷公園も再整備を進めようとしている。日比谷か

らKK線が繋がればとても良いと思う。JR上を越えるのは難しいまでも、下を越えてつないでいくなど、何か提言書で示唆できないか。

➔ <千代田区>

- 内幸町1丁目の街区は、建物の更新時期を迎えており、地権者でまとまって開発を行うため、区に将来像を議論するための勉強会を開催してほしいという依頼があった。これまで2回ほど勉強会を開催し、少しずつ議論をしているところ。
- JR線、新幹線があるため、上空で繋ぐのは難しいと思うが、区の間としても、下で銀座と日比谷を繋ぐのは、出来れば実現したいと考えており、JRやKK線から話をいただけるとありがたい。
- 現状、OKUROJI両サイドの、北側と南側の道路でしか銀座方向と繋がっていないため、真ん中がちょっと掘割になっている。日比谷公園がブリッジで広がってくるような構想もあるため、そとうまく繋がってより回遊性が高まると良い。

➔ <出口座長>

- KK線がそれぞれのゾーンごとに周辺とつながっていくことが望ましい。その際、課題となる場所に、日比谷エリアがあることを共有した。提言書でどこまで踏み込むか別として、今後KK線を生かしていく上では非常に重要である。地域とのつながりを持つための、ボトルネックになっているところかもしれない。

以上