

Tokyo Sky Corridor

～空中回廊の創造に向けて～

東京高速道路（K K線）の既存施設のあり方検討会
提言書（案） 概要版
2020年11月

Tokyo Sky Corridor

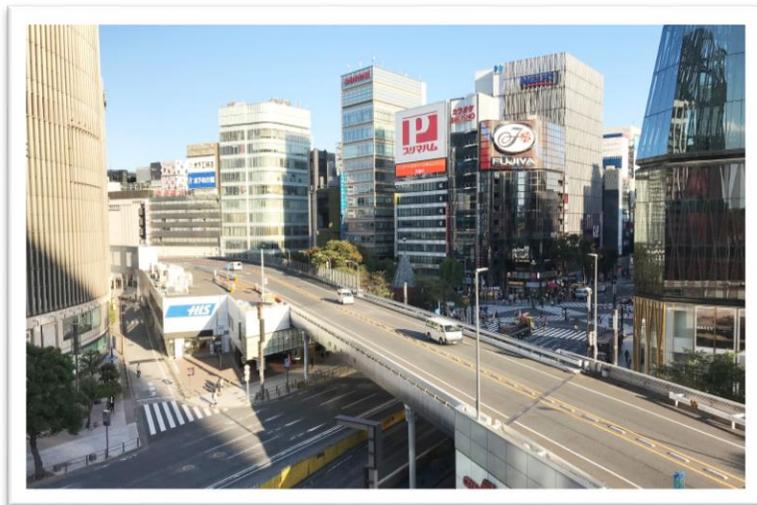
～空中回廊の創造に向けて～

ニューヨークのハイライン、パリのラ・クレ・ヴェルト・ルネ・デュモンなど、海外には、高架鉄道等の跡地が観光地や遊歩道等へと再生した事例があります。高架から眺める街には、地上を歩いて眺める景色にはない、あたかも別世界のような都市の魅力があふれています。

都心の高速道路として日本の成長を支えてきた東京高速道路は、銀座を取り囲み、八重洲・京橋、有楽町、新橋・汐留など、魅力的な街を回廊のように繋いでいます。この道路を、人中心の緑豊かな空間へと再生します。高架から銀座などの街を眺めながら、緑豊かな空間を歩く、憩う、安らぐ。海外のどの事例よりも魅力や可能性に満ちた、空中回廊が創造されるのです。

「Tokyo Sky Corridor (空中回廊)」には、都心の貴重な高架(空中)空間であり、魅力的な街並みを眺められる動線(回廊)が、新たな東京のシンボルとなる期待を込めています。

表紙のデザインは、お濠や高速道路という歴史を経て空中回廊へと再生する東京高速道路をイメージしたものです。



世界各地の高架上空間の活用事例



パリ



ニューヨーク



ソウル



ニューヨーク



ニューヨーク



パリ



ソウル



ニューヨーク



ニューヨーク



パリ



ニューヨーク



ニューヨーク

■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。

本検討会では、こうした歴史的文脈を踏まえ、KK線のあり方について全部撤去も含めて検討した結果、既存施設を保全し、高速道路から歩行者系機能等に転換して新たな公共性を提供する方向性を示した。

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、次の世代にバトタッチすることは、今を生きる我々の責務である。のべ6回にわたり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。



■既存施設のあり方の評価と活用方策の検討の流れ

既存施設の今後の活用のあり方を評価するにあたり、3通りの将来の形態×3通りの将来の機能の計9つのあり方について、6つの評価項目により比較評価した。



■ 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
憩いの場の創造

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

■ 将来像実現のための5つの整備・誘導の考え方

① 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との新たな（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



まちを眺めて楽しめる新しい都市の視点場となります



見る・見られる都市の魅力が生まれます

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、K K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



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り出されます

■ 将来像実現のための5つの整備・誘導の考え方

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
- 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



賑わいと交流の場としての公共的空間が創出されます



東京に新しい緑のネットワークが形成されます



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

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
- 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



周辺地域の魅力をさらに向上させる新しい施設となります

■ 将来像実現のための5つの整備・誘導の考え方

⑤ 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



周辺のまちづくりと連携した地域の価値向上が可能になります

■ おわりに

本検討会は、KK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、KK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。

2020年11月
東京高速道路（KK線）の既存施設のあり方検討会

具現化に向けた主な留意事項

- (1) 将来施設の公共性に関する法制度上の担保
- (2) 再生に向けた事業スキーム
- (3) 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
- (4) 首都高の大規模更新事業など関連事業との調整

「東京高速道路（KK線）の既存施設のあり方検討会」委員名簿

<学識経験者>（五十音順、敬称略）

伊藤 香織 東京理科大学教授
清水 哲夫 東京都立大学教授
下村 彰男 國學院大学教授
高井 典子 神奈川大学教授
出口 敦 東京大学大学院教授（座長）

<行政関係者>

千代田区 まちづくり担当部長
中央区 都市整備部長
港区 街づくり支援部長
東京都 財務局財産運用部長
都市整備局都市基盤部長
都市整備局まちづくり推進担当部長
国土交通省 都市局街路交通施設課街路事業調整官（オブザーバー）
国土交通省 道路局企画課道路経済調査室長（オブザーバー）