

第2回東京高速道路（KK線）の既存施設のあり方検討会（主な意見）

【評価について】

- 施設の内部と上部にある程度の一体感があると、施設としてより魅力的になるだろう。
- 地上と高架の行き来のスムーズさがネットワーク上も重要である。
- 「周辺の開発計画との連携が保全の場合のネットワーク機能をより高める」といったような評価があった方がよい。
 - ▶ ご指摘を踏まえ、資料5の評価に反映する。
- 本施設は都心部ネットワークの主要骨格であり、隣接街区との接続、地上部との垂直接続は機能上重要である。実現化に向けて精緻な検討が必要である。
- KK線は異なる性質のまちを横断しており、それぞれの場所性を考えると、KK線が障壁になっている箇所や雰囲気が悪くしている箇所もあるのではないか。そのため、具体的評価では、部分撤去案などより柔軟な評価が必要ではないか。
 - ▶ 今回の評価は、既存施設のあり方の評価により、活用方策の検討の方向性を整理するためのものである。具体的な内容については、事業計画の中で検討されるものと考えている。

【機能について】

- 歩行者系を基軸として、必要に応じてモビリティを入れるという対応でよい。
- 全長約2kmは自動車には短すぎ、歩行者には長すぎる。スケール感として、新たなモビリティとの組み合わせは重要である。
 - ▶ 「歩行者系機能＋モビリティ機能」については、委員のご意見をいただきながら、効果的に導入できるか検討していく。

【形態について】

- 歩行者にせよ、モビリティにせよ、都心部に立体的なネットワークを組み込むことは重要で、KK線の利用価値、存在意義は高い。昭和28年8月に着工し、昭和39年8月に羽田方面と接続して前のオリンピックに合わせて供用開始された、いわば歴史的構造物でもある。様々な面から保全を基軸に考えるべき。
- 取りまとめ案において、『「区間撤去」についても効果的なものを検討対象とする』と記載されているが、具体案の明示がない現段階では、『「区間撤去」の可能性についても検討する』という表現の方が妥当ではないか。
 - ▶ ご指摘を踏まえ、資料5の方向性に反映する。

【その他】

- 土地利用については、都有地であることから、公共性を持った利活用がなされることが重要である。
- 公共性が高い機能は維持すべき。
- KK線は上部構造を含めて東京高速道路(株)の所有なので、東京高速道路(株)の意思は重視する必要がある。
- JR線沿い区間では、KK線とJR線で東西方向の動線が少ないので再整備に合わせて東西方向の動線が確保できるとよい。
- 首都都心部の高密度区域において、立体構築物の撤去・新たな構築は極めて困難である。
- 各交通機関との接続を意識すべき。
- 今日的な意味では、with コロナ、post コロナ時代に向けた視点も考慮したほうがよいのではないか。