

第4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】

＜清水委員＞

- 中央区からの提案にある、KK線と首都高都心環状線との接続部の有効活用について、歩行側に行き過ぎると広域交通の流動性が落ちる懸念がある。
- ➔ <中央区>
- 現在検討されている別線の地下化により、都心環状線からKK線に行っていたルートは、ほかの使い道があるのではないかと考えている。首都高速道路の事情も考慮しながら、築地川アメニティ整備構想に通じるように考えていきたい。
- ➔ <出口座長>
- 接続部は厳密にいうと検討会の検討対象範囲外になる。
- 地元区として、具体的にどう解こうとしているのか。
- ➔ <中央区>
- 首都高速道路の別線がどのような形で整備されていくのかがもう少し具体的になると、活用方法が見えてくる。地元のにぎわい創出、緑化といった形で貢献できると良い。

＜伊藤委員＞

- 各区ともKK線を、広域的な水と緑のネットワーク、歩行者ネットワークという視点で位置付けて、見ていることが分かった。
- KK線の上部活用について、どう上に上がらせるかが重要な課題。KK線に接する区道などの区有地を使うことは検討可能か。
- ➔ <出口座長>
- 関連して、沿線で開発が行われる際に、KK線の上部と繋ぎ、縦動線を形成することも考えられる。区のお考えや、積極的に取り組んでいくような方向はあるか。
- ➔ <千代田区>
- 区道の活用は十分検討に値する。道路法等の規制を、どう解決していくかが課題。
- 沿線の開発との接続は、事業者が異なるなど様々な課題はあるが、そういった調整がスムーズにできるのであれば、積極的に取り組んでいくべき。
- ➔ <中央区>
- KK線と交差する晴海通り、中央通り、昭和通りは、重要なポイントになる。数寄屋橋公園などの公園・公共施設を使って、下から上に動線を繋ぐことも考えている。
- 沿線の開発も縦動線の一つとして考えられる。今後検討していきたい。

➔ <港区>

- 既存のネットワークとしては、KK線の南端の汐留地区で、地下、地上、デッキレベルと3層の歩行者ネットワークが既に組み上がっている。新橋駅周辺でも、同じように、地下、地上、デッキレベルの歩行者ネットワークの構築を検討しているところ。
- KK線が地上よりも高いレベルで歩行者ネットワークの一部に入ることになれば、新橋、汐留とKK線をどのような形をつないでいくかが課題になる。新橋の100万人の歩行者をさばくため、KK線へも複数のレベルのネットワークで繋いでいきたい。

<出口座長>

- 中央区ではかなり具体的な調査や構想を練っているが、この検討会との関係性について、どのように考えているか。

➔ <中央区>

- 当初検討会の対象範囲と同じ範囲でプロムナード化を考えていたが、検討会の中で、既に同じような方向性が示されている。区では、検討会で示された考え方を拾いながら、銀座周辺で広範囲に検討していきたい。

<千代田区>

- 有楽町周辺では夜間人口がほとんど無い。区が事業を率先して推進していくためには、区内で夜間人口（居住）があるその他のエリア（神田、麹町など）の区民に、KK線の方に行ってみたいと思ってもらうことが必要。そのための、エリアマネジメント等の管理・運営を十分検討しておくことが必要。

➔ <下村委員>

- KK線のエリアマネジメントで難しい点は、区界にあることと、管理を民間と共同で行おうとしていること。特定の民間での管理を考えたときに、原資も考慮すると、本当にエリアマネジメントという話ができるのか。方針として掲げる際、二重三重に管理・運営のあり方と組織との関係を考えておいたほうが良い。
- 例えば、それぞれの区との協議会を設定しながら、そこで共通のイベントを打っていく場所にするなども考えられる。
- 千代田区では、周辺にエリアマネジメントの組織だけでも3つほどある。既存の組織との関係をどうするかも課題。

➔ <出口座長>

- KK線はこれまで3区の区境である意識が強かったが、3区の区民の交流の場にもなり得る。エリアマネジメントの方針の中で、3区の交流の場・空間になることを意識したマネジメントに取り組む、どのような記載を検討すること。

➔ <高井委員> ※

- KK線が3区の区界にあるという考え方を反転させて、3区が交流する空間として位置付ける、という考え方に大いに共感する。

- 観光の視点からいうと、これからの潮流は「どうやって他所から人を引っ張ってくるのか？」ではなく、「そこに住む人々が楽しんでいる空間だからこそ、他所の人も訪れなくなる」という方向転換が加速していくと思われる。コロナ影響下での「マイクロツーリズム」との親和性もある。それぞれ性質の異なる3区の結節点として、多様な人々がそこで楽しんでおり、そのことが場所の魅力となって他所の人も惹きつけていく、という考え方を関係者で共有していきたい。

<下村委員>

- KK線の上部を、どういう形で周辺と繋ぎ、かつある種の独立性を維持するのか、大きな課題と認識している。ハイラインなどでは、上空に周辺とは異なった別世界があることが、魅力になっていると思う。
- 方針レベルで周辺とどのくらい繋いで離すかという話と、実態として周りとの関係、KK線の端・境界部分をどう処理するのか、検討会でディテールをイメージし、もう少し踏み込んで方針に記載する必要がある。例えば、周辺の区道からの写真を見ると、下手なデザインにすると周辺は裏街のようになってしまう恐れがある。また、首都高のつなぎの部分（KK線の両端）をどう処理するかも検討が必要。

➔ <伊藤委員>

- 上に別世界が広がっているという世界感は重要。
- カフェや店舗が出すぎると、結局、地上と変わらなくなってしまう。ハイラインなどではほとんど店舗がなく、一店屋台が出ている程度。
- 本施設は公共的な利用であり、周辺には商業が整備されているため、商業施設をあまり上部に出さない方針が良いのではないかと。公共性という概念を尊重し、商業利用に関して一定の考え方があったほうが良い。

➔ <清水委員>

- 利活用については、区民を含めたこの施設を利用する方々がどう使いたいかという意見が、もう少しあった方が良い。そのため、あまり公共空間として縛りすぎない方が良い。
- 確かにハイラインは周りとは割と隔絶された空間で、出入りもあまりない。また、両端には大きな商業空間があるが、途中にはあまりメジャーな商業空間がない。一方で今回検討しているKK線は、周辺の色々なところに商業機能があるため、一方的に閉ざされた空間にしてしまうのは良くない。
- 片やハイラインを意識しながらも、あの位置だからこそ出来る、違う使い方や空間のあり方も、考えられるのではないかと。

➔ <出口座長>

- 誰しもが楽しめる空間であるし、都心の中のオアシス的な空間としてほかの地上部とは違うクオリティを持った空間としてあり続けなければいけないということが各委員の背後にある考え方。

- 上部空間の管理、マネジメント、利活用については、非常に高度な判断が必要になる。例えば都市公園のように、特定の範囲内であれば商業施設を建ててもいいという基準を、今の時点で作るべきではない。
- 状況に応じて柔軟に対応しながらも、高度なマネジメントをきちんと出来るような、上空マネジメントが必要。
- 利活用やアクセスのあり方について、事務局で検討すること。

➔ **<高井委員> ※**

- どのように他施設、あるいは地上とつなぐのかは、「上部空間の別世界性」を担保しつつ、アクセスを考える面でも重要。

<港区>

- マネジメントの面で、防災の視点を何か取り入れてほしい。地元と長期間活動を行うためには、一番有効なキーワードになる。
- この場所は江戸時代低湿地で、大きな水害が起きた場合には警戒エリアになる。KK線の構造物は100年供用可能なため、いわば都心の中の人工地形のようなもの。直線的に長い形態も、避難には非常に有効。

⇒ **<事務局>**

- 整備・誘導方針のエリアマネジメントの方針の中で、防災に触れている。書き込める内容があればもう少し書いていきたい。合わせて、地元区さんの防災の対策が今どのような形で進んでいるのかなど、勉強しなければならない内容もあるため、引き続き事務局で検討してまいりたい。

➔ **<出口座長>**

- 避難の問題、備蓄の問題、一時的な待機場所など、防災と言ってもいくつか意味合いがあり非常に幅広い。防災を因数分解して、各区の防災計画とどう整合がとれるか、どう補え合えるか精査した上で、KK線にふさわしい防災機能を想定すること。

➔ **<下村委員>**

- 通常の緑地は、周辺の人を受け入れる避難場所として位置付けることが多いが、KK線周辺の場合は、広い誘致圏からこの土地の方でない人がかなり来ている。その人たちをどう避難させるかという視点も必要。
- 構造物として地震への耐性がありここに留まることができるのか、むしろ誘導してどこかに避難してもらう側面が必要なのか。

⇒ **<事務局>**

- KK線は視認性が良いため、KK線に行けば避難ルートが分かるといったサイン計画なども含め、様々検討していきたい。公共性の担保という意味でも、何かしら都市計画として整合がとれるような方法を考えていきたい。実際に実行できるかは、提言をいただいた後に、都市計画上のチェックも必要になる。

- 帰宅困難者対策は、東京都、地元区、民間事業者と連携をしながら計画が出来ている。KK線がどのような形で寄与できるか、整理していきたい。

➔ **<高井委員> ※**

- 観光地における防災の知識や実践を取り入れることが重要。区民や都民はもちろんだが、特に地域外からの来街者に対して、多言語標記も含め、避難ルートや方法をわかりやすく示す必要がある。
- 防災は、「アクセスの良さ」VS「異空間としての切り離し」の対立軸にどう折り合いをつけていくのか、という課題とも関連する。上部空間へのアクセスを限定的にすると、災害時、数少ない出口ルートに、大量の人々が一斉に殺到することも想定される。
- ハイラインでどのような対策が講じられているのかなども、参考になるだろう。

<清水委員>

- 次世代型モビリティは提言の中でどの程度詳細に記載するのか、イメージを共有したい。可能性が大きいがゆえに、今の段階でどこまで書くのかが気になっている。

⇒ **<事務局>**

- 車両の種類や形状などを今の段階で特定することは到底出来ないが、少なくとも、次世代型モビリティが走行可能な空間は確保しておき、具体的には今後の技術開発の動向を踏まえて検討していく必要がある、ということは記載したい。

➔ **<清水委員>**

- 将来、具体的な計画を考えたときに、空間として受け止められる整理をしておく程度だと思う。
- 高速のモビリティは入りようも無いし、入れるべきではない。基本的には低速なものになるだろう。
- モビリティ群をどこかに留めて、そこでサービスをするということも考えられる。動く空間だけではなくて、留めておくことが出来る空間も重要。近未来では、モビリティに商業機能、オフィス機能などを持たせて、一時期に滞留させることもあり得るかもしれない。このエリアでは観光客も多く、いわゆる定住人口と業務人口以外の変動が大きい。このエリアでは観光客も多く、いわゆる定住人口と業務人口以外の変動が大きい。このエリアでは観光客も多く、いわゆる定住人口と業務人口以外の変動が大きい。幅員が狭い区間では難しいが、33mの区間であれば実現可能だろう。

<下村委員>

- どういう場になるかという、テーマ性、イメージ戦略が重要。
- 次世代型モビリティについて、イメージ付けにどれくらい寄与させるかの整理が必要。
- 新しい技術を上手く組み合わせながら、イメージ作りをしていくことも重要。例えば、KK線の歴史をARで見せる博物館機能なども考えられる。昨日、高輪ゲートウェイ駅で消毒にロボットを使った話があったが、新技術導入でのイメージ付けもあり得る。

➔ <出口座長>

- 検討会からの提言書には、きちんとテーマ性は持たせようという位までは、書いても良いと思う。この上部空間は公共空間になるため、何でもありということではなくイメージを大事にし、テーマ性を持った空間であるということは、この検討会の中で共有して、打ち出していきたい。今後実際に整備構想、整備計画を策定していく段階で、具体的にどういうテーマをどういうゾーンに持たせていくのか、きちんとうたい込んでもらいたい。次のステップにバトンタッチしていく部分は、明確に出していきたい。

➔ <高井委員> ※

- 第1回検討会でKK線の歴史をレクチャーいただき、現在あるKK線の位置や形状は、江戸から東京へ変遷・発展してきた街の記憶をとどめるものだと思った。
- 東京の新たな魅力を創出し価値を向上させることを目標として、新たな公共施設を一からつくるのではなく、既存施設を生かすのだということを考えると、テーマの中にはKK線の歴史的要素が入ってくるのが望ましい。

<五十嵐委員>

- 上部利用については、公共的空間といっても直接公共で管理するわけではないため、どこかで歯止めは必要。利用について一定の制限を行い、その中でエリアマネジメントなどを行っていくことが必要。
- 現在は、東京都所有の土地の上で施設管理者が商業系のテナントを経営し賃料を払っているため、賃料の水準にも大きく関わる問題。公共的と言える以上の利用の仕方になれば、施設管理者が自前で行うことになる。実際に計画していく際には、配慮が必要。

<谷崎委員>

- KK線の上部利用について、必要性や都市空間としての意義はよく分かるが、これを都民に打って出たときの大義、社会的意義がまだ薄い。
- 例えば、新型コロナウイルス感染症のことも踏まえて、新しい日常にも資する都市空間であるということを、今後の提言の中で記載が必要。

➔ <高井委員> ※

- 公共空間としての大義や社会的意義の点から考えても、施設や場所の歴史を踏まえたテーマ性が土台にあったうえで、都民や来街者が楽しみ寛ぎ交わる空間として新生KK線を位置付けることによって、社会資本としての意味が明確になる。
- 歴史性を広くとらえれば、そのうえに「自然」「テクノロジー」「移動」などの下位テーマを設定出来るので、縛られ過ぎるリスクもない。
- 近年は、民間の開発による物件であっても、その土地の歴史を踏まえたものが増えてきている。「なぜ、これがここに?」「なぜ、これがこんなふう?」を説明できること、その必然性が、施設のストーリーを形作り、結果として魅力ある空間や施設になる。

<吉野委員>

- 提言書にどこまで記載するかは、我々事務局側でも課題として捉えている。
- 出口座長から次のステップにバトンタッチできるような提言に、という話があったが、委員の皆様で共有のイメージを持つことが非常に重要と感じた。各区とも協力して、イメージを持てるようなものを整理した上で、提言書にはここまで書くという整理をしていきたい。

<田村委員>

- 首都高の日本橋の地下化、都心環状線の機能確保の委員会の事務局をしている。今日、広域交通の機能を確保・維持しながらKK線の境界部のあり方を検討していく、という話をいただいたので、首都高、東京都、関係区と連携しながら、交通処理の検討を進めていきたい。

<出口座長>

- 過去2回は書面会議だったが、非常に熱心な意見のやり取りをさせていただいたおかげで、ある程度まとめる方向性が見えてきた。
- 今後の進め方について、第5回目の検討会の後、中間まとめ、第6回検討会、都に提言となっているが、重複した議論をすることになるのではないか。後2回会を重ねるのであれば、それぞれの回でどのような議論をするのか、明確にさせていただく必要がある。

⇒ <事務局>

- これまで概ねの材料はお示し出来ており、今日の議論を踏まえると中間のまとめと提言は大きな違いはないため、第5回で提言書の案を示し、第6回でその案をまとめるという進め方に変更したい。

➔ <出口座長>

- この提言が絵に描いた餅にならないように、具体的な整備方法や誘導策について、制度を含めて裏付けを取っておく必要がある。
- 今回の提言や検討の中に時間軸の話が無い。非常に大きな事業のため、今後の道筋をどうつけていくのか問われることになるだろう。検討会として、時間軸、今後の工程がどうなっていくのかイメージを持っておきたい。この提言が絵に描いた餅にならないことの裏付けを検討することにも繋がる。

※：後日意見聴取

以上