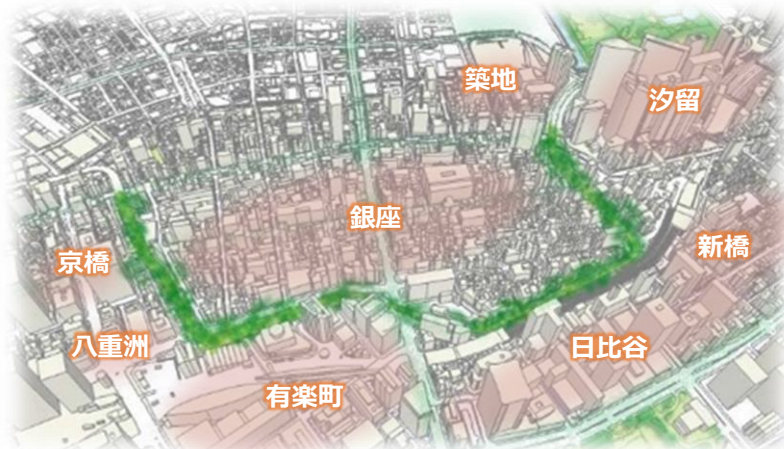


1 東京高速道路（KK線）再生の概要

- 銀座を取り囲むように走る全長約2 kmの高架の自動車専用道路（KK線）は、首都高速道路の新たな都心環状ルート（新京橋連結路）の整備により、その役割が大きく低下するため、歩行者中心の公共的な空間「Tokyo Sky Corridor」として再生
- 再生に当たっては、植栽、アート等の導入やまちを眺めることができる視点場の工夫、日本の文化や有楽町、銀座、新橋など沿道地域の多様な個性をアピールするなどにより、**世界から注目される観光拠点**を目指す

東京高速道路の位置図



現在の東京高速道路（数寄屋橋交差点部）



新京橋連結路の整備



2 目標と目指すべき将来像

K K線の再生・活用の目標

～東京の新たな価値や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・活用

～

“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
“地域の価値や魅力”を向上させるための開放的な憩いの場の創造

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
- 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
- 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

K K線再生のイメージ



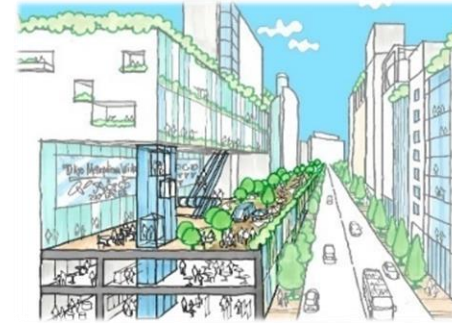
まちを眺めて楽しめる
新しい都市の視点場となります



地区間をつなぐ歩行者ネットワーク
が創出されます

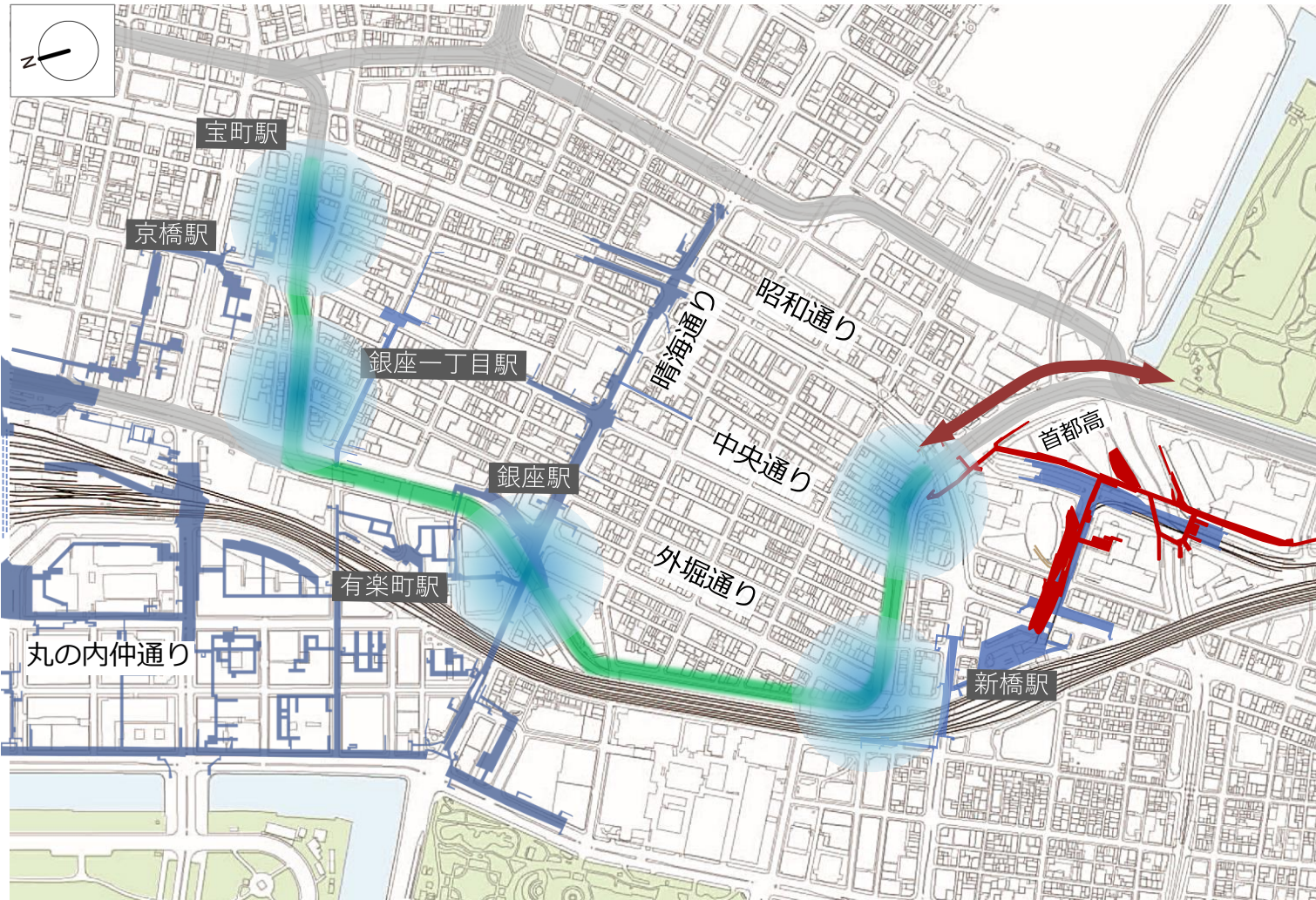


東京に新しいみどりのネットワーク
が形成されます








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

3 歩行者系ネットワークの形成



凡例

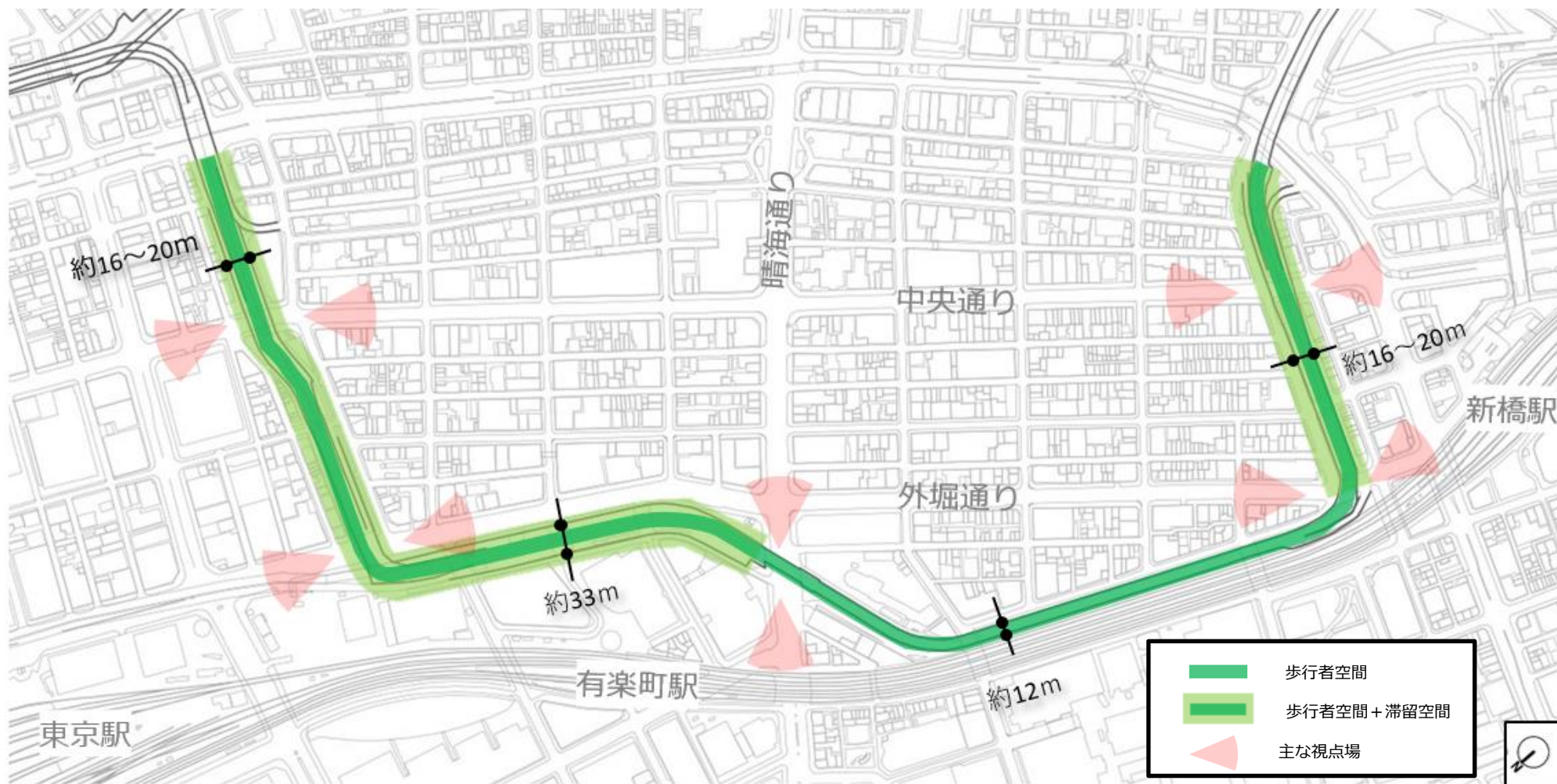
	K K線上部空間 (Tokyo Sky Corridor)	
	縦方向の動線	
	デッキ	} 歩行者空間
	地下 (計画*含む)	
	首都高施設の有効活用 (KK線再生と連携した空間形成を検討)	
* 計画は都市計画決定されているもの		

4 整備内容 上部空間 (Tokyo Sky Corridor)

歩行者空間、滞留空間

- 幅員が約16m以上の区間は、歩行者の通行空間に加え、にぎわいのための広場などの滞留空間を確保するとともに、晴海通り等主要な道路との交差点付近にまちを眺めることができる視点場を整備するなど、異なる幅員をいかしたメリハリのある空間を形成します。

歩行者空間、滞留空間等のおおむねの位置



※ 図中の数値は現況幅員を示したものの。

4 整備内容 上部空間（Tokyo Sky Corridor）

- 植栽や各種サービス機能を適宜整備するとともに、アート等の導入も検討し、誰もが楽しめる居心地の良い空間を形成します。
- 次世代モビリティは、地域のニーズを踏まえながら、K K線上部空間における歩行者の移動をサポートする機能や遊覧など移動を楽しむ機能などを中心に検討していきます。

想定するサービス機能	
物販	ワゴンカー等
飲食	キッチンカー、ファニチャー等
休憩	ベンチ、シェード等
情報発信	案内板、広告板、バナーフラッグ等
次世代モビリティ	走行空間、停留所、発着所、乗降用施設等
公衆衛生	トイレ、手洗い場等
管理	管理室、倉庫等



整備内容の例（幅員が約16m以上の区間）

5 整備内容 縦動線（階段及びエレベーター等）

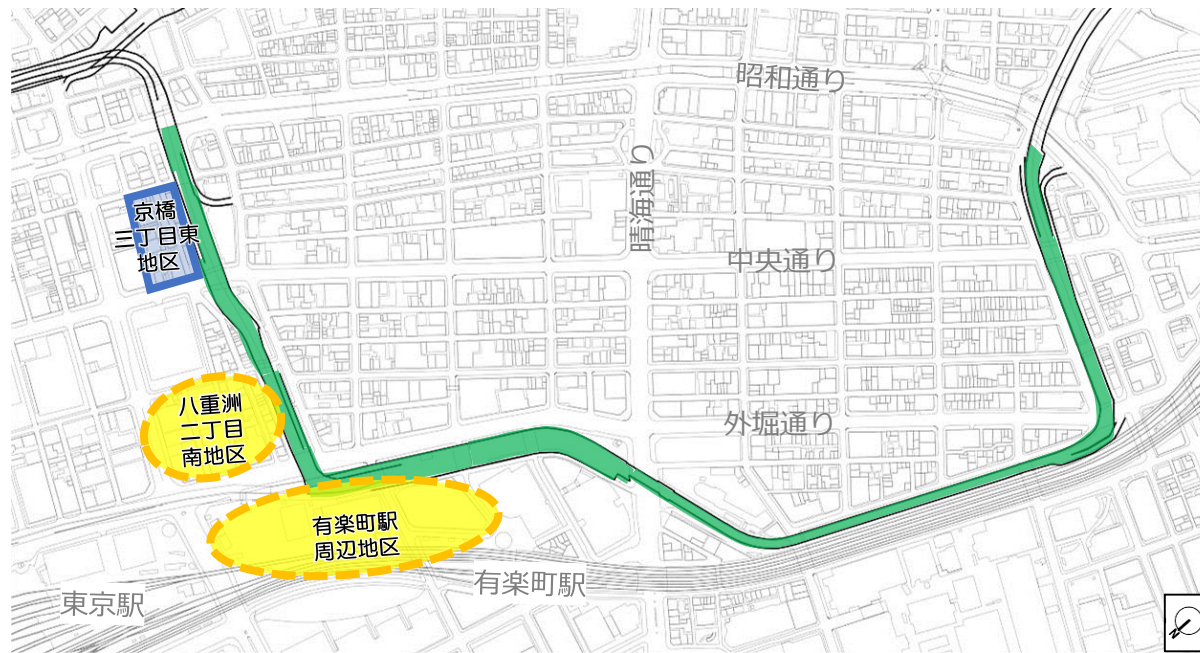
縦動線のおおむねの位置



※更なる利便性の向上等の観点から、縦動線の追加について検討・調整

6 整備主体

- K K線を再生する際にも現行の管理運営スキームを継承することを前提として、現在の施設所有者である東京高速道路株式会社が整備することを基本とします。
- 一部区間については、K K線周辺におけるまちづくりと連携し、開発事業主体が整備することも可能とします。






※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。

※上部空間（整備内容の例に基づく）の整備費見込み額（縦動線（階段、エレベーター等）を含む）：約140億円

京橋三丁目東地区
イメージパース



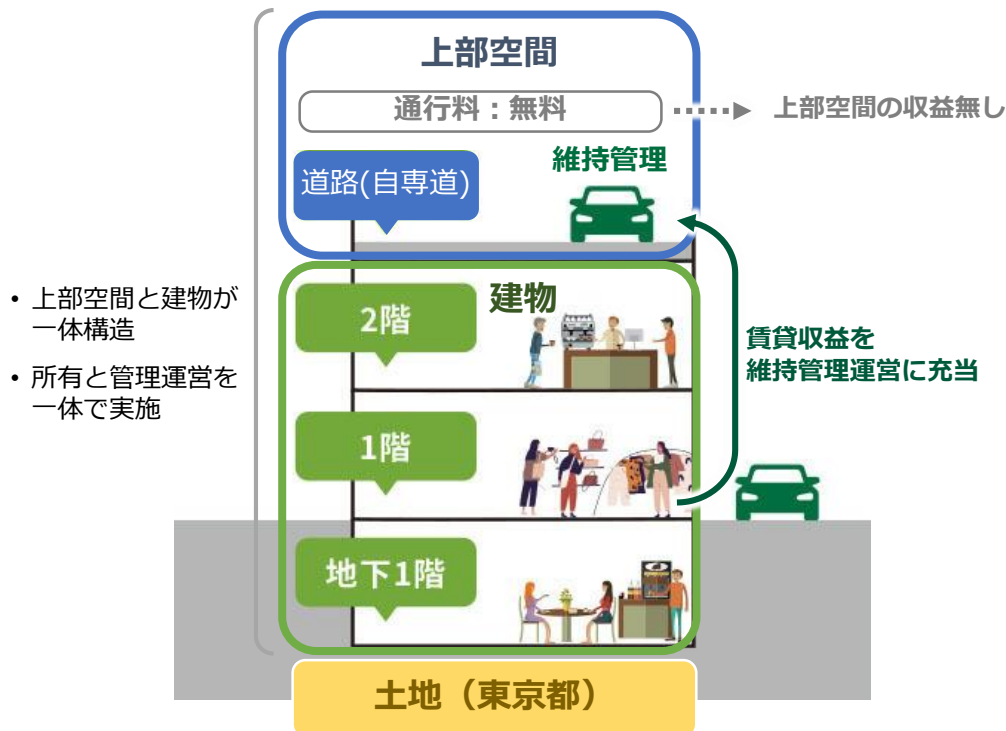
凡例

-  K K線上部空間（Tokyo Sky Corridor）
-  周辺まちづくりとの連携が想定される箇所
・令和5年3月時点の想定
-  連携が具体化しているまちづくりの箇所

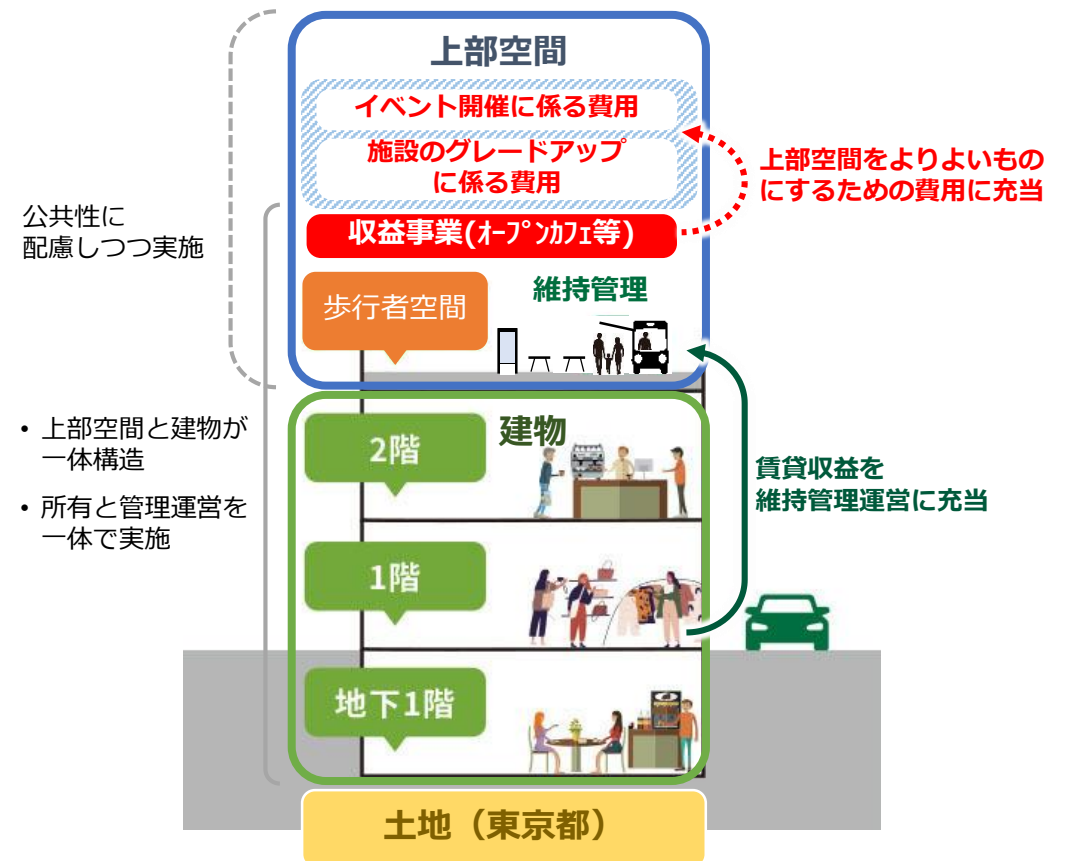
7 管理運営（スキーム、利活用等）

- K K線の再生後においても建物の賃貸収入を維持管理運営に充当する現行の管理運営スキームを継承し、現在の施設所有者である東京高速道路株式会社が管理することを基本とします。
- にぎわいの創出や交流の促進に資するイベントなどが可能となる利活用の仕組み・ルールについて、関係者と検討・調整を進めていきます。
- K K線上部空間において収益事業を行い、にぎわいに資するイベントや施設のグレードアップのためにその収益を充当することなどについて、東京高速道路株式会社が関係者と検討・調整していきます。

現行の管理運営スキーム



再生後の管理運営スキーム（イメージ）



8 スケジュール

- K K線の都市計画については、令和5年12月、これまでの道路としての位置付けを廃止し、再開発等促進区を定める地区計画「有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画」における主要な公共施設（広場）として位置付けた。
- 2020年代中頃に整備に着手し、全区間の整備完了の目標時期を2030年代から40年代としていますが、都市空間の価値や魅力の早期創出に向け、周辺まちづくりと連携した段階的整備等による一部区間の早期開放を図っていく。

【凡例】 ● → : 都市計画等手続 ● : 都市計画決定

