

「東京高速道路（KK線）再生方針（案）」に対する意見公募で寄せられた御意見及び都の考え方

<パブリックコメントの概要> 【募集期間】令和3年2月16日（火曜日）から令和3年3月17日（水曜日）までの30日間
 【意見総数】16通（個人10通、法人6通）
 【意見の提出方法】メール12通、手紙4通

No.	意見の概要	都の考え方
「5つの整備・誘導方針」について		
1	防災 銀座・有楽町・日比谷は洪水時に0.5m～3m浸水すると予想されている。 東京高速道路（KK線）の建物の耐震性はもちろん、水害時に避難できるよう、非常食を備蓄できるように倉庫と避難所を設置することを提案する。	整備・誘導方針では、次のとおり記載しています。 （P.16） ・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 具体的な整備内容等については、今後、検討・調整してまいります。いただいた御意見については、参考にさせていただきます。
2	銀座地域は主に商業施設や観光に来られる方が多くいらっしゃいますが、観光客は主に銀座通りなどの中心部に来られます。 緑地は近くに浜離宮も日比谷公園もあり不足感はありません。 このベルトラインは外堀通りを中心にして、観光客よりも日常的に利用される方が多いかと思いません。 ・汐留にはゆりかもめやBRTもありますが、アクセスがよくないこと、 ・八重洲口への交通手段が少ないこと、 ・近くのランステから皇居までランニングする人がいる。 ・レンタル自転車は銀座にポートがない（美観上置きたくない） などを考えると、複合的ですが、 ①健康・スポーツ:ランニングなどのスポーツ（と更衣室）、 ②新しさ:さまざまな次世代モビリティの試用、 ③移動手段:電動キックスケーターや自転車の専用エリア にしていただくのがよいかと思いません。	整備・誘導方針では、次のとおり記載しています。 （P.17） ・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モビリティが走行可能な空間を確保 具体的な整備内容等については、今後、検討・調整してまいります。いただいた御意見については、参考にさせていただきます。
3	モビリティ 現在、慶應義塾大学病院にて実証実験されている自動運転システムは、地図情報を記憶した自動運転、衝突回避機能を搭載したパーソナルモビリティが、センサー群で探知した周囲の状況を解析しながら運行し、出発時に設定した目的地へ搭乗者自身は操作することなく乗っているだけで移動することができる。モビリティはこの街を誰もが楽しめる足となる。	
4	新しい技術を取り込む街並み 銀座はいつの時代も最先端を走り続けてきました。「地域のニーズに対応する交通サービス（次世代モビリティ等）」については、技術はもちろんのこと、デザインにおいても人にやさしく、かつ最先端で、乗ること自体が特別な体験になるようなKK線ならではの乗り物を期待します。	

5	<p>以下は、あくまでも歩行者の往来中心であることを前提に提案しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・未来型モビリティ、そして古くから愛されている自転車が通行出来る通路をきちんと色分けしてもらうけて欲しい。歩行者の導線と交わることの無いよう視覚的ゾーニングをする。 ・KK線再生（東京スカイコリドー）を通じて日本橋川沿い、浜離宮公園、皇居方面へ未来型モビリティ・自転車でアクセスし、ツーリングを楽しめる様な専用レーンをもうけて欲しい。都市・緑・水辺を気軽に体感できるハブの様な役割をはたせると良い。 ・特に中央区に住む住人が自転車で気軽に足を伸ばせる場所であって欲しい。 	
6	<p>首都高につながる形態を活かす。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車駐車区域 首都高残存部に接続する処に、地域内駐車場に替わる大規模駐車場とする。 ・モビリティ乗り換え拠点 乗降者の地域モビリティへの乗り換えと、荷捌き拠点にする。 ・KKライン上の連続的な歩行とスモールモビリティルートを確保。 地上の大通り接続拠点に、バギー・車いす・スモールモビリティなどが人と同乗できる、大型エレベーターを設置して、KK上と通りとの連続性を高める。 <p>*目的と期待効果： 大規模ビル付置駐車場が少ない銀座・京橋を、歩きやすく寛ぎ易くするために、首都高接続部分を自動車の駐車・乗り換えエリアにして、域内の自動車・貨物通行を削減し、地上から、回廊への接続性を高めて、利用促進をする。</p>	
7	<p>モビリティのイノベーションを生む場</p> <p>モビリティについても提言書において触れられてはいますが、KK線においては公共交通のモビリティというよりも多様なパーソナルモビリティを用意することによって、老若男女、障害のあるなしに関わらず、誰もが自分の好きなペースで街歩きを楽しめる設えが必要だと思います。そして、多様な新しいモビリティ技術がKK線上で体験でき、安全性が認められたものは、そのまま下の交通にも利用できるようにするなど、KK線が未来モビリティのイノベーションが生まれる場所にすることに価値があるかと思っています。</p>	
8	<p>バリアフリー</p> <p>バリアフリーを徹底的に進めるため「段差ゼロ」目指す。全ての段差無くしスロープに変える。「体の不自由な人」との差を完全に無くすことを提案する。</p> <p>さらにオストメイトまで完全対応された多目的トイレを設置することを提案する。</p> <p>授乳室も完備し子育て世代の家庭が安心して楽しめる空間を作ることを提案する。</p>	<p>整備・誘導方針では、次のとおり記載しています。 (P.17)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、駅等の交通結節点や主要な街路・公園等との連続性に配慮して配置
9	<p>ユニバーサルデザイン</p> <p>誰にとっても過ごしやすく、快適で、いつ来ても自分らしくふるまえる場所になるように、施設そのものへのアクセス方法はもちろんのこと、施設内も多様な視点から考えつくされた計画になるようお願いいたします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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、KK線の出入口を含む既存施設の活用にとどまらず、周辺の開発とも連携
10	<p>歩行者系ネットワークの形成</p> <p>緑と空の回廊から、地上要所へ、大型・小型のエレベーター・エスカレーターを、主要道路・通りに接して設ける。</p> <p>公共交通駅・駐車場乗降場を降りた人は、歩行か低速スモールモビリティに乗り換えて、一緒に、回</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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

	<p>廊・地上通りを巡る。</p> <p>*回廊には、非常用大規模電源を設置し、停電時・災害時の稼働を可能にする。また、回廊両端には、斜路にて車両の上下を可能にする。</p>	<p>ワークを形成</p> <p>具体的な整備内容等については、今後、検討・調整してまいります。いただいた御意見については、参考にさせていただきます。</p>
11	<p>新しい公共交通システムへの対応</p> <p>BRT (Bus Rapid Transit) の東京駅・銀座方面への延伸構想ならびに都心部・臨海地域地下鉄構想については再生方針(案)にも記載されています。関係各所と連携し、快適でスムーズな接続を図ること、そして将来を見据えた総合的な計画になるようお願いいたします。</p>	
12	<p>みどりとオープンスペース</p> <p>JR 路線側を緑で覆いながら、大きめのイベントができ、自由に座り込める広い緑地へ</p> <p>有楽町駅周辺・八重洲二丁目南地区に接する地域の施設・店舗と連動できる、中小の緑の休息所に。飲食店と連携した緑の中のオープン・テーブル、オープンカフェなど</p> <p>*回廊には、非常用大規模電源を設置し、停電時・災害時の稼働を可能にする。また、回廊両端には、斜路にて車両の上下を可能にする。</p>	<p>整備・誘導方針では、次のとおり記載しています。</p> <p>(P.18、19)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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 <p>具体的な整備内容等については、今後、検討・調整してまいります。いただいた御意見については、参考にさせていただきます。</p> <p>なお、No.12について、再生方針(案)の(5)事業スキームの考え方(管理運営スキーム)では、次のとおり記載しています。</p>
13	<p>KK線について、目指すべき将来像に示された3つの案のうち「将来像2」の緑の遊歩道を希望します。築地市場跡地なども含めて、都心になるべく多くの緑を増やして欲しいと思います。緑があれば、そこに憩う人々が増えて、結果的に経済効果も上がると思われま。</p> <p>また、緑の維持管理にはNYのハイラインの方式を参考に、ボランティアの力を使うことをご検討ください。経費の節減だけでなく、大勢の人に有意義な余暇の機会を提供できるので、意義が大きいと思います。運営のノウハウはハイラインに学べば良いと思います。</p> <p>さらには、維持管理費用も部分的に寄付に頼る方式を導入することをご検討ください。協賛企業だけではなく、市民会員も含めると良いと思います。自分がその一部を「支えている」という気持ちは重要です。維持管理会員に相応のメリットがあれば、新しい寄付の文化が育つかも知れません。これが先行事例となり、他の公共事業にも応用できるようになれば素晴らしいと思います。</p> <p>KK線の事例を成功させることができれば、日本各地の同様のリユースの先行事例となります。憩いの場であると同時に、維持管理にまで関わることでできる緑の空間は、今後の私たちの暮らしの中で金銭に換算できない豊かさをもたらしてくれるものと確信します。</p>	
14	<p>高架施設の整備に当たっては、民間活力の導入が必須となると考えますが、高架施設全体の機能性のバランスやネットワーク性が重要となるため、高架施設全体をマネジメント及びコントロールする組織体等が必要になると考えます。</p>	
15	<p>公共空間としての通り</p> <p>広場の少ない銀座では、通りこそが広場に代わる貴重な公共空間です。KK線が銀座通りや並木通りなどの既存の通りと異なる点として、グランドレベルではないこと、低層部に商業空間を有していること、さらに時代に合わせてその姿と使い方が変化したことが挙げられます。KK線再整備にあたってはこれらの特徴が十分に生かされ、歩く場所、イベントを行う場所に留まらない、これまでの概念を超えた新しい公共空間の創出を期待します。そのためには、地面という2次元の広がりだけではなく、グランドレベルや周辺の建物・施設との関係を意識した立体的な空間形成の検討が必要であると考えます。</p>	

16	<p>なりわいを支える街中の緑空間 皇居・日比谷公園・浜離宮恩賜庭園をつなぐ緑空間となることに期待します。また銀座には、街中で季節を感じながら、ちょっと一息つけるような空間が必要です。人々が街中で過ごす時間を長くし、街の回遊性を高めるような小休憩できる公共空間の創出を求めています。</p>	<p>(P.25)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・KK線の高架施設を歩行者中心の公共的空間として再生する際にも、誰もが無料で利用できるように管理運営スキームを継承することを想定し、民間活力をいかした管理運営について、引き続き検討・調整を進めていきます。
17	<p>憩いの場 緑 高速道路の桜 高速道路の上に桜並木を並べ、日本らしさを外国人にアピールすることを提案する。 高速道路産の野菜 商業施設などのビルの上で野菜を作り、直売所を設置することを提案する。</p>	
18	<p>憩いの場 水のせせらぎ 熱中症対策&遊び 家族の思い出に残るような遊び場の創造=安全な遊び場とすることを提案する。</p>	
19	<p>商業施設 商業施設のお店ではなく公園のお店をテーマにすることで、公園という外の空間を最大限に生かしつつ、コミュニティを活性化することができる。さらに、食べ歩きを可能とすることで、観光を楽しむことができる。さらに休日はフリーマーケットを開催することを提案する。</p>	
20	<p>スポーツ スポーツができる空間を作ることを提案する。オフィス街でココロとカラダをリフレッシュできるコミュニティを創造する。 新たなコミュニティが期待できる。有料&制限時間を決めることで治安悪化を防ぐ。</p>	
21	<p>イベントスペース 多目的に活用するこのスペースでは、講演会やコンサート、地域の小・中・高等学校の子どもたちが発表会等に利用できるようにすることを提案する。</p>	
22	<p>次世代への余白の場とする ・常に新たな提言を求める場所 イベント空間 ・ただ歩く場所ではなく常に新たな提言ができる場所とする</p>	
23	<p>安全安心な街へ いつも安全で、安心な街を目指して、環境安全活動には積極的に取り組んできました。どのような時間でも危険がなく、かつ、人々の行動を抑制することのない、快適で開かれていて居心地の良い公共空間となることを望みます。</p>	
24	<p>高架施設については、不審者対策、防犯の意味も兼ねて、目的性を持った施設整備をすることを提案します。公共空間においてもある程度の利用の意味合いを定めることで、違法な利用等を抑制することができると思います。</p>	

25	<p>KK線を活用した新たな歩行者空間（ハイライン）は、銀座および周辺地区の人の流れを一変させる可能性を秘めている。今後、ハイライン周辺で都市再開発事業が行われる場合は、既存の高架部分を活かしつつ、路下室部分については既存の建物にこだわらず、大胆な視点で整備を進め、新たな都市の景観や魅力、にぎわいを創出する必要があると考える。</p> <p>特に、外堀通りを挟んで有楽町地区と銀座地区が接する一帯は人流のかなめとなる区間であり、ハイライン、JR有楽町駅、銀座地区のそれぞれの利用客がスムーズかつ活発に往来できるよう、既存の路下室部分は取り壊しも含めてゼロベースで見直し、周辺ビルとの一体整備や、外堀通り上のペDESTリアンデッキ設置などを検討すべきである。再開発事業と連携した新たな都市の景観・魅力づくりという観点では、現在の再生方針（案）は「周辺のまちづくりの動向も見据えて連携し、民間の活力をいかして整備」といった抽象的な記述しかない。22ページのコラム（No.9）にも書かれているように、「周辺のまちづくりと緊密に連携しながら民間の活力をいかし、周囲の施設とのデッキ接続や、隣接する建物の開発に合わせた一体的整備などを積極的に進め、都市の新たな景観や魅力、にぎわいを最大限引き出す」といった趣旨を、本文に明記してほしい。</p>	<p>整備・誘導方針では、次のとおり記載しています。（P.19）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>周辺まちづくりとの連携については、今後、検討・調整してまいります。</p>
26	<p>歴史をつなぐという挑戦</p> <p>銀座は伝統と革新、つまり歴史の積層を感じさせるものと最先端が混在、共存する街です。そのことが銀座の街の魅力を高め、幅広い世代、国々の方に親しまれてきました。既存施設を生かす計画に賛同するとともに、川から自動車専用道路、そして歩行者空間として姿を変えた歴史が感じられたり、誰もが知ることができる場所が施設内に創出されることを期待します。再生方針でも「高架施設の特徴（形態）をいかす」に明言されていますが、具体案については地元の意見を取り入れながら計画を進めていただきたくお願いいたします。</p>	<p>整備・誘導方針では、次のとおり記載しています。（P.19）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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
27	<p>歴史</p> <p>専用のガイドアプリを作成することを提案する。</p> <p>AR技術を使い、カメラを街に向けると過去の街を写す。音声ガイドが始まり今と昔の風情を同時に楽しむことができる。外国人観光客なども対象に多言語化し、より多くの人々に街を知ってもらう機会を作ることができる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的な整備内容等については、今後、検討・調整してまいります。いただいた御意見については、参考にさせていただきます。
28	<p>歴史の展示について</p> <p>各入り口に、歴史の展示をしたらいかがでしょうか。縄文から現在に至る現地の地形図、KK線建設の歴史（川があった時代の数寄屋橋写真等々）等。</p>	
29	<p>芸術文化の発展と発信</p> <p>もともと銀座は、新しい文化が生まれ、発信されていく人々の出発の場所でした。社会文化的な価値が経済発展を支える街でありたいと、文化活動へのアクションを続けています。しかしながら社会情勢の変化や地価の高騰により、今の銀座は創造する場所ではなく完成されたものを消費する街になっています。そのため、創造と発信の循環を再構築する場としての機能をKK線再整備に求めています。新しい文化がいつも創出される人々の挑戦の場には、一定期間開放されるような広い空間と交流の機会を生む仕掛けが必要です。銀座は人が夢見る舞台であり、世界に羽ばたく人々を支援し、育てていくことも街の重要な役割と考えています。発表の場とも創造の場ともなるステージ兼スタジオのような設えとともに、新しい文化創造空間として開かれていて、かつ経済的な負担が少ない制作スペースなどの充実は、未来のKK線と銀座の価値創造に大きく寄与すると考えます。これまでの銀座の地道な活動をぜひご理解いただき、街の文化活動がより一層活発になるような場の創造をお願いいたします。</p>	

30	<p>わざわざ来たくなる、個性的な専門店の連なり</p> <p>街に来る目的は、従来型の消費からより一層多様になっていくと予測しています。そうであれば、商業やビジネス、住居といった用途の境を曖昧にして、多様な人々のそれぞれのライフスタイルを受け入れられる街づくりが銀座にも、そしてKK線にも求められます。KK線には、買い物や飲食などの目的を固定せず人・街・近隣地区同士が新しい関係性を築ける場としての機能も期待します。そのきっかけとなるような新たな活動が起きたり、何かをはじめようとする人の挑戦を受け入れられたりするような場としての可能性も検討していただきたいと考えます。また、そのような多様な空間や店舗の連なりが歩く人たちの体験を発見に満ちたものにするような空間創出を求めています。</p>	
31	<p>多様な人々を受け入れ、交流を促す</p> <p>予測のつかない世の中ではありますが、今後ますます人々の移動は自由でフラットになると予想しています。そのため今後はより一層、多様な人々を受け入れられる寛容さが都市には求められていると考えます。世界中の人がこの場所に来たいと思う、需要動機となるような楽しみや豊かな文化環境の整備と周辺環境と連携した観光案内機能、そして異文化交流を促し、相互理解を深める場所となることを期待します。</p>	
32	<p>地域の歴史や魅力</p> <p>有楽町・日比谷：劇場に集い・楽しむ場 銀座-京橋 '銀ぶら' 一流の商品やサービス、アートを担う個店・人を歩き・訪ね、社交するまち。 東京駅・八重洲の交通要所に接し、フォーラムや会議などの集まり</p>	
33	<p>海外事例について</p> <p>大成功と言われているニューヨークのハイラインを訪れたことがあります。入り口が少なく不便であること、場所によっては殺風景なところもあったこと、など負の点も散見されました。海外事例については成功した点や良い面だけでなく、良くない点や改善点は何かの視点からも、現地視察やネット情報など参考にさせていただきたいと思えます。</p>	<p>具体的な整備内容等については、今後、検討・調整してまいります。いただいた御意見については、参考にさせていただきます。</p> <p>なお、No.42について、再生方針（案）の目指すべき将来像では、次のとおり記載しています。</p>
34	<p>名称について</p> <p>「Tokyo Sky Corridor」は名称として決定済みなのですか。できれば公募により決定すべきと思えます。名称はニューヨークのハイラインのように、シンプルな単語あるいは造語とし、サブタイトルとして、ネーミングライツを導入し管理運営費に充てるということも考えられます。</p>	<p>(P.14)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
35	<p>入場者の把握について</p> <p>治安や災害時の安全確保のため各入り口には、入場者を自動的にカウントする仕組み、防犯カメラ、自動体温測定機器、を導入すべきと思えます。</p> <p>あまりに入場者数が多すぎるような時間帯については、ハイラインのように入場制限することも考えられます。</p>	
36	<p>自転車の扱いと駐輪対策</p> <p>歩道上の自転車走行や違法駐輪は以前から銀座の大きな課題です。自転車は禁止として歩行者空間とするか、あるいは時間を区切るという方法もあるかもしれませんが、混在しないように歩行者にとって快適な空間を求めます。また、施設へのお客様が周辺に駐輪しないように、かつ周辺の違法駐輪が少しでも減るように、入口付近に駐輪場を設けるなど駐輪対策をお願いいたします。</p>	

37	<p>騒音抑制のためスピーカー類の設置・利用禁止 本計画では「みどりのある居心地のよい憩い空間」を目指していると理解しています。 ・「東京高速道路（KK線）再生方針（案）」の目指すべき将来像 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。 その実現のため、スピーカー類の設置・利用を禁止して頂けないでしょうか。スピーカーを通した大音量・人工的な音や音楽・不要不急のアナウンスなどは感情を乱し、憩いを奪うものです。 例として、日比谷公園では野外音楽堂から響く重低音で、公園全体が全く寛げない空間になってしまう事が多々あります。 音響的な居心地のよさは、音を足すのではなく引く事によって実現するものと思います。 本計画ではいつ訪れても居心地のよい憩い音響空間を提供して頂けるとありがたいです。</p>	
38	<p>喫煙所の隔離 もし喫煙所を設ける場合は、屋外開放型は避け、密閉型で煙の漏れない形での設置をお願いできませんでしょうか。 現在首都高の上に小さな公園がいくつかありますが(築地川亀井橋公園など)、いずれも喫煙者が押し寄せ、公園全体がタバコの煙に包まれてひどい悪臭で近寄れない状況です。 タバコの煙が流れてくる状況では憩いどころではないので、これらの公園の喫煙実態調査を踏まえて計画して頂けないでしょうか。</p>	
39	<p>KK線の再整備によって新たな賑わい、商業施設、公園等空間が整備されると、施設への来訪者によって新たな交通渋滞等が発生すると予想されます。そのため交通渋滞、違法駐車等を抑止するため、KK線再整備エリア周辺に施設利用者を対象にした駐車場の整備が必要と考えます。そのため、アクセス方法や行政等で管理をしている駐車場の民間開放についても検討課題に加えていく必要があると考えます。駐車場収益についても、KK線の高架施設を歩行者中心の公共的空間として再生する際の維持管理費等に充当することで、より円滑に整備が促進すると考えます。</p>	
40	<p>エコ&SDGs 街の至る所にソーラーパネルや風力タービン、バイオマス発電を設置し、消費する電力を可能な限り発電しプラスマイナス「ゼロ」を目指す、ZEB（Net Zero Energy Building）を目標に持続可能な建物を作ることを提案する。</p>	
41	<p>脱炭素取り組みについて 自然との共生の象徴として、景観を損なわないよう配慮しながら太陽光発電パネルを設置し、照明や次世代モビリティ等には再生エネルギーを100%利用とすべきと考えます。またイベント開催や出店において使用する熱源、電源もCO2を出さないもの以外は使用禁止とすべき。</p>	
42	<p>企業文化と環境問題への取り組み 皇居・日比谷公園・浜離宮恩賜庭園の間に位置することからも、生物多様性の実現が期待されます。さまざまな生物が生息できる環境を整備し、そこを通じて大人も子どもも学び合える場の創出を求めます。また、LEED（Leadership in Energy and Environment Design：エネルギーと環境設計におけるリーダーシップ）などの総合的な環境性能評価の認証枠組みを念頭に置き、再生方針どおりグリーンインフラとしての機能をしっかりと確保し、銀座が目指す持続可能な開発への貢献を具現化する場を実現していくことを要望します。</p>	

43	<p>開発に求められる銀座らしさ</p> <p>銀座は人がつくる街として、大きな規模の計画であっても人の目線にたつてその計画を想像し、銀座街づくりを進めてきました。K K線の再整備は、超高層ビルが高さを競う複数の商業地とビジネス街にまたがる計画であり、目指す街の姿が銀座とは本質的に異なるエリアを繋ぐ開発になると考えます。人のサイズでものごとを考えるとという銀座の基本的な考えをご理解いただき、人が中心の街と街並みの形成にご協力いただきますようお願いいたします。</p>	
44	<p>・ K K線の再開発について、将来的にエリアの延伸を含め、拡張していくことを視野に入れた計画にすることを提案します。</p>	
45	<p>「人+自然+新技術の融合による未来都市の実験場」としての活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人々のライフスタイル(働く場所や住む場所との関連、インスタレーション可能) ・ 自然の実験場 植生の実験など ・ 都市歴史の展示場 ・ モビリティ 都市環境技術 セキュリティーなどの実験場 	
46	<p>都心の新たな可能性を切り開く</p> <p>エリアマネジメント 区界 都心の人工的な姿への挑戦 隣接街区への波及 など</p>	
47	<p>短期的なアクションを通じたプロセスデザイン</p> <p>これまでハードを整備していくプロセスがメインでしたが、この予測不能な時代においては、使い方を限定したハードづくりよりも、多様なソフトを実験しながら柔軟に将来のハードの姿を形づくっていくタクティカルアーバニズムの手法がより重要になると思います。K K線においても、通常ハード整備の手続きで10年後の完成を目指すのではなく、今年から周辺の街にとって賑わい創出となるような使い方を短期間でも色々と実証実験をしていく必要があると思います。</p> <p>最先端のコンテンツが集うクリエイティブなコミュニティ</p> <p>モビリティのイノベーションを生む一つの手法として、K K線をモビリティ特区として、様々な規制が緩和され、多様な実験が行われる場にすることが考えられます。そうすることによって、世界中のスタートアップがK K線周辺に集まり、ある一定基準を満たしたものについては、メンバーシップ費を払ってその実験場を使えるようにするなどすると、スタートアップ側は東京のど真ん中でデータが取れ、都民はK K線で最先端のモビリティを体験でき、周辺デベロッパーはスタートアップのテナントが入り、東京都はそのメンバーシップ費を使ってK K線の運営・維持管理ができる、そしてこれまで初めて海外ブランドを取り入れてきた最先端であり続ける銀座という街にとってもクリエイティブなコミュニティができる、といった感じで多方面にとってプラスに働く施策になり得ると思っています。</p> <p>世界のスタートアップが集う場</p> <p>日本から世界に羽ばたくスタートアップを育てるより、世界のスタートアップが集まる都市をつくることの方が大きな相乗効果を生むと思います。</p> <p>経済的合理性だけでないスキーム</p> <p>事業スキームとして周辺開発と連携して整備するとありますが、容積率に頼らないスキームがコロナ以降は特に重要だと思っておりますので、上記の最先端のコンテンツが集うクリエイティブなコミュニティの</p>	

	<p>様な考え方が必要だと思えます。</p> <p>文化やライフスタイルを育むプレイスメイキング こういったプレイスメイキングはハード整備では行えず、10年後の街づくりの完成を目指して今年からソフト政策を積み上げて、新しい文化やライフスタイルを築き上げることが大事かと思えます。</p>	
「今後の進め方」について		
48	<p>銀座の街との協議体制の確立 今後のKK線の再生事業の実施にあたっては、計画・設計から維持・管理・運営にわたって、継続的に銀座の街と協議しながら進めることを基本とし、そのための場、体制の構築を強く望みます。銀座の街も、単に要望を一方的に伝えるのではなく、責任をもって主体的に関与していきたいと考えています。</p>	<p>今後の進め方では、では、次のとおり記載しています。 (P.26) ・本再生方針を踏まえ、今後、首都高の大規模更新事業の進捗や周辺まちづくりの動向等を勘案しつつ、事業スキームや整備内容等について検討の深度化を図り、関係者と調整しながら、事業化に向けた方針を取りまとめていきます。 いただいた御意見については、参考にさせていただきます。</p>
49	<p>地元および多くの人々の意見をきくためにシンポジウムを開催し、「東京高速道路（KK線）再生方針（案）」の見直しを行うことを提案いたします。 この再生案は、東京都が、有識者等からなる「東京高速道路（KK線）の既存施設のあり方検討会」を設置され、この検討会から出された提言書「Tokyo Sky Corridor~空中回廊の創造に向けて~」において、発出された内容を踏まえて、東京都の方針として定めると、記載されております。 しかしながら、検討会は、一部の学識経験者と行政のみから構成されており、地元で営々と商いをを行い、地道なまちづくり活動を展開してきたものが、全く含まれておりません。このことが、現実と著しく乖離した再生案となっていることに起因していると、深い遺憾の念を表します。地元を無視し、トップダウン型の意思決定は、パブリック・コメントという、一見、民主的手続きで解消されるものではありません。このような方式は、前世紀の遺物であり、世界を先導する東京都におかれましては、決して踏襲されるべきではありません。新しい時代にふさわしい革新的チャレンジを行っていただきたく、意見として提出いたします。</p>	
その他		
50	<p>再生案で東京高速道路の既存建物は撤去せず、そのまま再使用するの方針なので、建物脇を通る側道部分に、1本足の片持ち支柱を建設し、現状浜松町まで来ている東京モノレールを、有楽町、銀座方面へ延伸したらどうか。KK線の上空スペースが空いているのを活用しない手はない。支柱を立てるのに側道部分を利用する（既存建物に手をつけなくて済む。） 空いているKK線の上空を活用する。（建物の改造・撤去やトンネルを掘る必要がないので、コストパフォーマンスが良好。）まして、羽田空港から直通で有楽町、銀座方面へ行けるのは、魅力的。周辺には、3つの再開発予定がある。（1.有楽町駅周辺地区、2.八重洲2丁目南地区、3.京橋3丁目東地区等の再開発）利便性を拡大するのに、有効性が大きいと思われる。</p>	<p>本再生方針（案）は、KK線の再生についての方針（案）であり、再生・活用の目標として、東京の新たな価値や魅力を創出するため、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生・活用することとしています。 なお、東京圏における鉄道ネットワークの整備については、国の交通政策審議会答申第198号において、具体的なプロジェクトが示されており、その実現に向けて関係者間で取組を進めております。</p>

都心の有料道路を緑化して歩行者に開放する意図は素晴らしいのだが、残念ながら歩行者ネットワークとしてほとんど機能しないと思う。歩行者は立体交差を嫌がるからである。都内の歩道橋は交通の激しい場所でも、引率つきの通学児童以外には全く利用されていない。

とくに高齢者は、開かずの踏切であっても跨線橋を利用せず待ってる人が多い。すぐ遮断器が下りて危険なことが分かっているのに、登り降りしたくないのである。エレベーター付きでも、利用を見かけることはまず無い。登り降りの行程を想像した時点で面倒になってしまうのだろう。利用実績のある立体交差は、2階が改札の駅入口や、バスロータリーで横断歩道がないデッキなどに限られる。

よほど魅力的なコンテンツがない限り、歩行者（とりわけ高齢者）は高架まで登ってくれないが、登らずに銀座の繁華街を歩ける。そして銀座の客層は高齢者が多い。また、すでに日比谷から東銀座まで、地下鉄から有名ビル直結で冷房つきの地下通路がある。有楽町駅前には交通会館のテラスがあるし、数寄屋橋公園もある。

あまりに利用されないと、荒れてしまって地域のお荷物となり、KK線の解体話になってテナントが追い出されかねない。解体しようにも、ガード上に接続してしまったビルの費用負担でこじれて、荒れたまま放置もありうる。現状で不満ないのだから、デメリットの大きい方向にいじる必要はない。

銀座は緑化面積が少ない課題はあるのだが、高架上の緑化は沿道の歩行者に効果がほとんど感じられず、高架まで登る気が起きない。例として東京ビッグサイトと東京国際フォーラムを比較すると、木の本数は前者のほうが多いが、利用者が緑を感じるのには圧倒的に後者である。ビッグサイトはデッキ上に歩行者動線があるので、緑が全然見えない。ビッグサイトが五輪会場としてIOCにダメ出しされ、幕張メッセに変更された理由は明らかにされていないが、景観の酷さが大きな理由であろう。立体交差は歩行者に嫌われるが、車にはメリットが大きい。コロナ大不況で新宿三井ビルが売却される事態になっており、日本橋区間地下化の前提であるビル再開発が事実上白紙になった。日本橋川の親水空間化は水害想定が甘いのではという懸念もある。西銀座の地下化は不況前でさえメドが立っていなかった。地下化が急がれるほど傷んでいるわけでもない。首都高の値上げ幅には驚愕の声が上がっている。銀座の飲食店にとっても、タクシーで帰るのを諦める人が増えると大打撃である。終電も繰り上がるので、営業時間短縮が恒久化する。ここまでしてスクラップビルドする必要があるとはとても思えない。誰にもメリットがない。既存の首都高を大事に使うべきである。

かりに西銀座地下化のメドが立ったとしても、KK線は自動車専用道として活用したほうが上手くいくと思う。KK線を中央通りのバイパスにして、銀座通りを基本2車線にして歩道拡幅できるか検討してほしい。さらに、数寄屋橋から新京橋までバイパスを通すことで、晴海通りの歩道拡幅できるかも検討してほしい。両ルートは相互進入不可とすることで、昭和通りからの流入過多を防げるのではないか。大型車が入れない欠点も、そのまま昭和通りからの大型車流入を防ぐ利点にできる。

KK線が最も近い外堀通りは、夜に酔客目当てのタクシーで混雑する。タクシー会社にとってドル箱で、多くの人の生活がかかっているから、4車線以上必要である。銀座通りは歩行者天国が定着しており、ビルの搬入口は反対側の通りにある。歩道拡幅のためのインフラがすでに整っていると見える。繁華街の交通量減少により、高齢ドライバーの暴走事故対策にもなる。緑化で緩衝帯を作って安全性と美観を高めることもできる。銀座通りの緑化は、銀座の緑化を強く印象づける。

銀座はかつてない苦境にある。インバウンドバブルが去って見えてきたのは、巨大資本の超高層ビルがテナントを囲い込んで、銀座が空洞化の危機にあることだ。銀座通りの魅力をさらに高めないと、銀座全体が沈んでしまいかねない。銀座は全国の商店街の目標とされてきた場所であり、銀座ブランドの維持は日本全体の活力にもかかわる。KK線沿線が銀座ブランドに貢献して、他の面で顔を立ててもら

本再生方針（案）では、再生・活用の目標として、東京の新たな価値や魅力を創出するため、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生・活用することとしています。

なお、都は、2018（平成30）年12月、国や首都高速道路株式会社とともに、日本橋周辺の首都高地下化に伴い必要となる大型車交通の環状機能確保策を検討するため、「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」を設置し、2020（令和2）年3月、新たな都心環状ルートとなる別線整備案の具体化に向けて調整を進めることを確認しました。

これにより、東京高速道路（KK線）は、通過交通が新たな都心環状ルートに転換し、自動車専用の道路としての役割が大きく低下することから、KK線全線を対象に有効活用策の検討が可能となりました。

	<p>う関係が、銀座の土地柄であれば可能だろう。</p>	
52	<p>私の案としましては、従来の高架を残したまま再生を図るのではなく、逆に、これらの高架を撤去して、かつて終戦直後まで存在しその後埋め立てられた外堀や水路（汐留川、京橋川、桜川、楓川、三十三間堀など）を復元するというものです。堀や水路の周辺は木々を植えてかつての「水の都」と言われた江戸の風景を再現し、市民の憩いの場とするものです。堀や水路には舟運を復活させます。桜川を復活させれば東京湾から船を乗り入れられます。また、将来、(SF映画のようですが)、空飛ぶ車が実用化され、普及すれば、復元された外堀や水路の上空を、これらの未来の交通手段の通路として利用できます。現在、高架の下にある店舗がなくなると、その移転料を払ったり、賃貸料が取れなくなるという経済的損失が懸念されますが、その代わりに、船舶や、空飛ぶ車の通行料で収入を得るといった利点が考えられます。</p>	<p>本再生方針（案）では、再生・活用の目標として、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・活用することとしています。なお、整備・誘導方針では、次のとおり記載しています。（P.18）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
53	<p>「東京高速道路（K K線）再生方針（案）」に掲げられている「目標」は、民間施設である上部空間の保全・活用のみに焦点をあてたものであり、建築と高速道路がよってたつ、地盤としての、かつての汐留川・外濠・京橋川により構成されてきた都市構造の本質的意味の考察と展望が描かれておりません。</p> <p>「江戸・東京 400 年」の時間軸を背景とする歴史的経緯を踏まえた、懐の深い、文化の薫り高い目標を再考すべきと考えます。</p> <p>なかでも、将来の都市構造の根幹となる空間は、「公共的空間」という曖昧な定義は不適切であると考えます。本提案には、地盤が公有であることが、考察されておりません。「公」と「私」の役割を明らかにしたうえで、その融合を目指すヴィジョンの再構築と戦略プランが必須と考えます。</p> <p>東京高速道路の 50 年の歴史を、「レガシー」と捉えての、東京都からの提案となっていますが、先祖以来、私どもが育んできた、400 年の歴史に光をあてていただき、" さすが、TOKYO!"と世界から、感嘆される、新しいヴィジョンを創り出していくことを意見として提出いたします。私どもの思い描く目標は、次の通りです。</p> <p>「江戸・東京 400 年の歴史を踏まえた、水と緑と光のあふれる文化の薫り高い空間の創造」へ</p> <p>日本橋川：保全・再生の長年にわたる運動をふまえて、都心環状線の都市計画が決定され日本橋周辺の首都高は、地下化されることになりました。</p> <p>京橋川：今回の提案では、京橋川の再生には、一言も触れておられません。都心環状線の新しい計画により当該区域の K K線の地下には、新たな都心環状ルートが整備される計画となっており、有楽町地区、新橋地区の K K線とは、異なった状況にあります。京橋地区は、江戸以来の河岸や護岸、商店・歌舞伎発祥の地等が保全されており、江戸の歴史文化を今日に伝える、ほとんど唯一の地域となっています。また、京橋川の河川軸は、かつての白魚河岸、桜川を経て、亀島川に至り、東京港と連続する河川で、ヒートアイランドの緩和に資することのできる環境軸ともなっています。</p> <p>外濠・汐留川：ショッピングセンターや飲食店が K K線の下部に展開されており、本提言に示されるように、空中回廊が実現すれば、新しい歩行者系空間となっていくことが予想されます。都市計画手法としては、「立体公園制度」等の導入により可能であると考えます。</p> <p>築地川：首都高の老朽化に伴い、改築が計画されており、掘割の上部を活用した、「築地川アメニティ構想」が中央区と首都高から提案されています。</p> <p>このように当該地域の再生は、江戸期以来の河川・運河を基盤として進められております。今回の東京都の御提案は、歴史的文脈の異なる地区に対して均一的対応を行っておられ、江戸以来の地域固有の文化を消し去るものであり、長期的にみて、賢明な判断とは、いいがたいと存じます。</p> <p>J Rに併行して走る八重洲～有楽町～新橋に至る K K線は、本提案に示されたように、空中回廊とし</p>	

	<p>て、立体公園制度等の導入などにより「公的空間」として整備することは、選択肢の一つとして可能性があるのではないかと考えます。</p> <p>しかしながら、高架施設は、(株)東京高速道路が所有する民間の施設であり、公共空間として維持活用していくためには、多くの都民の参加が可能となる新しい仕組みの創出が必要です。</p> <p>なかでも、人工地盤上の緑化、水施設の導入は、維持管理などに多額の費用を要します。(株)東京高速道路と東京都は借地契約を結んでおられ、2019年4月には、契約が20年間更新され年間10億3千万円の借地料を、東京都に支払っておられると伺っています(ヒアリング先:東京都財務局)。</p> <p>立体公園制度等が導入され、税の投入により、高質の整備が行われた場合には、借地料の透明性を持った、見直しが必要と存じます。</p> <p>地盤は公有地であり、その資産から生じる収入を、KK線の全線に関わる地域に還元していただき、良質の社会資本整備を行っていく、公明正大で、ガラス張りの仕組みを創っていく必要があると存じます。</p>	
54	<p>京橋川地区：水と緑と光があふれる美しい川の再生</p> <p>日本橋川が、この度、長年の地元と市民の願いがかない、首都高が地下化され青空が戻ってくるように、京都に至る最初の橋がかかる由緒ある京橋川にも、「水と緑と光があふれる美しい川」を取り戻していくことが、私たちの世代に課せられた役割であると考えます。銀座と京橋を隔てる城壁の撤去は、地元の悲願です。</p> <p>KK線の地下には、新たな都心環状ルートが整備される計画と伺っており、かつての京橋川は下水道幹線ともなっていることから、抜本的インフラ整備の一環として、地上部に京橋川を再生することは、時宜を得た選択ではないかと存じます。</p> <p>京橋地区では、他の地区と異なり、周辺地域の再開発がこれから動いていくという段階にあり、KK線およびその地盤としての京橋川のヴィジョンは、地域の未来を左右する極めて重要なものとなっております。</p> <p>京橋地区の地上部に川を再生する可能性と意義</p> <p>土地が公有地であること。</p> <p>かつての河岸が小広場として、多数、存在していること。</p> <p>将来、桜川・築地川・亀島川・東京湾等への水のネットワークを形成していくことのできるポテンシャルを有していること。</p> <p>水源は、一つの可能性としてJR東京駅から排出される地下水は、現在、日量1600m³であるが、捨てる場所がなく、立会川に誘導され排水されていること。この活用を視野にいれることができること。</p> <p>周辺地域の再開発と連動し、容積率のボーナス等を活用し、質の高い都市空間の形成に寄与することができること。</p> <p>首都直下地震等の大災害時に、安全な避難地、非常用・用水の確保等、防災に大きな貢献ができること。</p> <p>高速道路の上の限定された空間ではなく、地域に開かれた空間であるため、ゆとりと風格のある空間構成が可能となること</p>	