

「東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針（中間まとめ）（案）」に対する意見募集で寄せられた御意見及び都の考え方

< 意見募集の概要 > 【募集期間】 令和4年2月10日（木曜日）から令和4年3月11日（金曜日）までの30日間
 【意見総数】 10通（個人4通、法人・団体6通）
 ※ご意見の該当する箇所につきましては、ご意見などの内容を踏まえ、一部整理しています。

No.	意見の概要	都の考え方
1 はじめに 適用する都市計画の手法について		
1	区境の開発が微妙にならない様に、港区と中央区、一緒になって開発をお願いします。	適用する都市計画の手法については、次のとおり記載しています。
2	<p>今後の都市計画につきましては、「再開発等促進区を定める地区計画」を定めると記載されております。検討にあたっては、地元や、広い知見を有しておられる方々をいれた委員会を立ち上げていただき、意見交換会を開催していただくことを、お願い申し上げます。</p> <p>地区計画の前提として、旧京橋川跡地は、「都市計画公園」として計画していただきたく、お願い申し上げます。</p>	<p>(P.4)</p> <p>広域的なプロジェクトであるKK線再生を民間の活力や創意工夫をいかながら都が円滑に推進していくため、KK線全線を含めた区域に「再開発等促進区を定める地区計画」を定めるとともに、周辺のまちづくりの熟度に応じて区域を拡大する方向で検討・調整を進めます。さらに、歩行者中心の公共的空間を主要な公共施設等として位置付ける方向で検討・調整を進めます。</p> <p>都市計画の具体的な内容については、引き続き検討・調整を進め、関連する都市高速道路や連携する周辺まちづくりの計画と調整を図りながら、段階的に都市計画手続を進めます。</p>
2 歩行者系ネットワークの形成		
3	<p>内幸町一丁目再開発も近々計画されているので、この再開発計画とも連携されたら如何かなと思います。</p> <p>高架構造ならJR線を跨ぐ形になる為、新幹線の特別高圧線や在来線の高圧線、線路施設の上空占有の問題等をクリアしなければなりません。一体化出来れば分断化を解消する事が出来、帝国ホテルやその先にある日比谷公園とも連携する事が可能です。上空占有が駄目な場合、地下構造で継ないだら如何でしょうか？</p>	<p>2 歩行者系ネットワークの形成では、次のとおり記載しています。</p> <p>(P.6)</p> <p>KK線の再生に当たっては、KK線上部空間（Tokyo Sky Corridor）と地上等を縦方向の動線（階段及びエレベーター等）でつなぐことにより、重層的な歩行者系ネットワークを形成していきます。</p>
4	<p>築地跡地方面へのアクセスや、新橋東口再開発へのアクセスのし易さも考慮して下さい。</p> <p>出来れば、デッキだけでなく、エレベーターは、汐留の地下道や新橋の地下道にも繋げて下さい。</p> <p>雨が降ってきた場合、スカイデッキから地下に移動出来ます。</p>	<p>KK線上部空間（Tokyo Sky Corridor）は、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、周辺まちづくりと連携し、回遊性向上にも資する歩行</p>
5	7ページのイメージを見ますと、有楽町駅とのネットワークがほとんどないと感じます。有楽町駅を起点とした回遊性を高めるためには、有楽町駅から東京交通会館、KK線、マロニエ通りに至る空間をデッキレベルで連結することが最善の方法と思います。	

No.	意見の概要	都の考え方
6	<p>本再生方針を踏まえ、KK線と日比谷地区等の周辺街区が、公民連携した街づくりを行うことで、KK線を含む周辺エリアの価値向上につながり、ひいては首都・東京の魅力向上・国際競争力強化につながると考えております。</p>	<p>者空間をデッキレベルで整備します。さらに、汐留側の歩行者デッキとの接続についても調整していきます。</p> <p>また、隣接する既存建物との接続については、まちづくりの観点から調整していきます。</p>
7	<p>KK線の再生による、歩行者系ネットワークの形成に賛同いたします。また、環境負荷低減の観点から、自動車専用道路を歩行者中心の空間へ再生していく、という考え方に共感いたします。</p> <p>日比谷地区の「内幸町一丁目北特定街区」（以下、「当街区」）においても、「駅・まち・公園一体の都市基盤整備による、まちへ開かれた街区の形成」を整備方針として掲げており、日比谷公園から周辺のまち（銀座方面・KK線・浜離宮等）へとつながるグリーンインフラの形成や、銀座・新橋方面につながる大規模広場空間の整備、公園とまちが連携した歩行者回遊ネットワークの形成を計画しております。</p> <p>一方で、当街区と銀座地区とは南北400mに渡りJR高架で分断されております。ついては、当街区中央部に整備する大規模広場と銀座地区をつなぐ地上レベルの東西軸の形成、および本東西軸とKK線が交わる位置への縦動線の追加についてご検討いただけますと幸いです。その結果、銀座地区～KK線～日比谷地区～日比谷公園につながる、みどりと歩行者ネットワークの一体的な連続性を実現できると考えております。</p>	<p>縦方向の動線は、主要な道路や地下の歩行者空間、駅からのアクセスなどを勘案し配置します。その際、周辺まちづくりの街区内の地下歩行者ネットワークと接続する縦方向の動線の確保などについても、関係者で調整していきます。</p> <p>なお、汐留JCT付近等の首都高速道路の施設については、KK線再生の事業化に向けた取組と連携し、高速道路施設の有効活用策について別途検討します。その際、広域的な回遊性を高める観点から、歩行者中心の公共的空間に再生されるKK線上部空間（Tokyo Sky Corridor）と連続した空間形成を検討します。</p>
8	<p>汐留のデッキに繋げて貰えるのは嬉しいです。</p> <p>出来れば、築地川の高速度路上の緑地化と一緒にし、環状緑地にして欲しいです。</p> <p>環状にすると約4Km程度だと思いますが、散歩や軽いジョギングに良さそうです。</p>	
9	<p>『銀座・築地周辺みどりのプロムナード構想』でも課題として指摘されていますが、「汐留JCT」「京橋JCT」周辺の周辺まちづくりとの連続性をとくによりしくお願いいたします。</p> <p>「汐留JCT」は、整備区間をさらに伸ばして、「Tokyo Sky Corridor」を浜離宮庭園近くまでさらなる延伸をお願いします。</p> <p>そうすることにより、銀座から、湾岸部にまで足を延ばせ、歩行者の回遊性がさらに高まります。</p> <p>この延伸は、浜離宮、竹芝干潟、そして、これから、東京の中心となる国際交流拠点『築地市場跡地』へと繋がります。その付近からは、首都高の上部空間を覆って歩行空間を生み出す『築地川アメニティ整備構想』ともつながり、それは、「京橋JCT」へと戻るという周回性をもつ緑の空間を生み出すこととなります。</p>	<p>また、本方針に記載している以外でも、新たなまちづくりの中で歩行者ネットワークや縦方向の動線が検討されれば、検討・調整が可能となります。</p>
10	<p>「京橋JCT」の少し先には、東京都の下水道局の土地があり、さらに先に進めば、中央区の『本の森ちゅうおう』という中央図書館の位置づけの大きな図書館へとつながります。</p> <p>周辺のそれら施設へつなぎ、歩行者ネットワークを大きく形成するようにお願いします。</p>	
<p>3 整備内容 (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor)</p>		
11	<p>P9の12m幅の直線コースは、新幹線や在来線と平行になっている部分です。</p> <p>車で走行した時も、新幹線と一緒にすると楽しい珍しい直線道路です。</p> <p>これが見えるように歩ける（少し高くするとか）、若しくは休憩所・喫茶店があると良いと思います。</p>	<p>3 整備内容 (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor) では、次のとおり記載しています。</p> <p>(P.9)</p>
12	<p>KK線が生まれ変わったスカイコリドーは必ずや人目を引くため大きな話題になることは確かです。ただし、一過性の話題で終わらせないためには、リニューアル後も引き続き人々に来訪のきっかけとなってもらえるような明快な理由・目的が必要です。始点・中間点・終点に目的性の高い名所があること（NYハイラインで言えば、ミートパッキングディストリクトとヴィッセルが結ばれている。）や高架上の随所に次に記載のよ</p>	<p>KK線上部空間 (Tokyo Sky Corridor) を全線にわたって緑豊かな歩行者空間に整備します。広幅員（約16～約33m）の区間は、滞留空間としてのしつらえも施し、晴海通り等主要な道路との交差</p>

No.	意見の概要	都の考え方
	<p>うな仕立てが必要と思われます。</p> <p>KK線周辺は築年数の経過した中小規模ビルも多く、建物の集約・建替えによる空地率が向上した地区とは異なり一面空が抜けるよう解放感はそのままで多くありません。そうした解放感ある景観がのぞめないKK線に敢えて上らせてかつ歩かせる(全長2km)には、(パリやソウル、NYの例も研究されていらっしゃるが)余程に魅力的な空間であったり、目新しい別の価値創造が必要です。</p> <p>詳細は今後の検討でしょうが、例えば、誰もが見たがる観光名所とまでに昇華した明快で分かり易いアートコリドー空間、逆に、自然やアートに溢れた普段の生活とは違う秘密基地的な空間、銀座中心部にはない静粛さや居心地の良さを持ったまり空間、または歴史的にも芸術家や文化を「育てて発信してきた」銀座ならではの感(日本の美学や独自性)が色濃く出ている箇所等があることで、KK線が歩いていて楽しい名所となると思います。</p> <p>現状では汐留・浜離宮方面へ歩いて行く理由が薄く、何か名所が必要だと考えます。汐留のデッキとの連携だけでなく、KK線が新橋や築地のまちづくりとの連携も見据え、回遊性の向上に資することを期待します</p> <p>コリドー街が高級感のある銀座にありながら若者にも気軽に親しまれる所以は、地上部のお店のテラスや通りのオープンさにあるとも思います。その良さを生かして、買ったものを持ってKK線に上り、地上部の喧騒から少しだけ離れ、落ち着いて語らえる空間として利用するなど、店舗連携を前提に、KK線の全長の中でもコリドー街上部(約12m幅員)だからこそできる顔づくりがあると思いますし、多世代の交流促進に寄与することができる場所として期待します。</p>	<p>部付近に視点場を設定し、整備します。幅員が約12mの区間は、歩行者の通行空間を確保するとともに、ベンチや植栽等を適宜配置します。</p> <p>また、4 整備主体等 (1) 整備主体では、次のとおり記載しています。 (P.14)</p> <p>KK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。</p> <p>3 整備内容(1) 上部空間(Tokyo Sky Corridor) P.10、11には、整備内容の例を示しています。</p>
13	<p>上部空間の整備内容に関しても、整備区間2kmの沿道既存市街地との連携を重視いただき、KK線に接する多彩で多様な銀座や沿道他地区の人々の営みと街づくりの考え方をふまえ、協議・検討を進めていただきますようお願いいたします。</p> <p>「中間まとめ」では、3つの主要道路との交差部付近の視点場及び既存高架道路構造物の幅員による歩行者空間と滞留空間への分類が大きくなされています。幅員に限らず既存構造躯体の技術的観点から設計上の制約がある事理解しておりますが、元来土木スケールで設計されている構造物を街の公共空間として人に開放・再生するため、特に人の営みが高密度に発展している銀座地区では、KK線と街との接点および境界線の構想に、人を中心としたヒューマンスケールの街との連携をぜひ取り入れていただきたくお願いいたします。</p>	
14	<p>上部空間は、広幅員(約16~約33m)区間と、12m区間に分けられています。しかし、16mの幅員(京橋エリア)は、33mの約半分しかなく「広幅員」ではありません。まず、この重要な基本的間違いを、必ず修正してください。10頁のイメージ図は、33m区間で可能なものであり、16m区間では、このような整備は不可能です。</p>	
15	<p>整備まで時間がかかるのであれば、いっその事、車道停止後に、土を入れて、都市農園とすることを提案します。</p> <p>その農地を、中央区民などに貸し出して、農作物を育てる機会を提供いただければ幸いです。</p> <p>これは、本格整備後も、広幅員の箇所においては、単なる滞留空間とするよりは、土を入れた都市農園としていただけることを要望いたします。</p> <p>農作業が、環境への意識の高まりを生み出すものと考えます。都市にいながらの農作業は、都会のひとや子ども達に多くのことを教えてくれるはずで。</p>	

No.	意見の概要	都の考え方
16	<p>次世代モビリティという言葉からイメージする「モビリティ」が人により異なる（車椅子・自転車・キックボード等の何に近いものを想像するかまちまち）なかで、次世代モビリティが必然であるとまで多くの賛同を得られるかに疑問があります。KK線を地上通行よりもスムーズに移動できるバイパス機能と位置付けるのであれば外部からの乗り入れ可能なスピーディなモビリティを想定するでしょうし、KK線内のバリアフリー機能と位置づけるのであれば散策目的でのスローモビリティが想像できます。そうした位置づけ議論は更に必要とは思いますが、以下は、外部乗り入れがあることを想定して具申するものです。</p> <p>今回KK線の幅員のうち3m幅は次世代モビリティの走行区間として確保されていますが、この次世代モビリティがKK線を下りて周辺街区まで含めた広範囲で利用/貸出できるものにすべきと考えます。それによって更に既存の街にアクセスしやすくなり、例えば京橋から内幸町、その先の日比谷公園まで、はたまた築地から八重洲までなど、お年寄りや子供、障がいのある人でも楽に移動でき、まさにウォーカブルな東京が実現していくことを期待します。（徒歩だけでは動ける範囲に限界があるため）</p> <p>同時にその次世代モビリティが人流として一定方向に滞留しやすい場合、逆方向に戻す移動をしてくれる利用者は半額にする等、位置情報やICTを活用しつつ仕組みも工夫して整えることで、更に次世代モビリティを借りる人も増え（財源も増え）、ますますエコでウォーカブルな東京が実現していくと考えます。</p>	<p>3 整備内容 (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor) では、次のとおり記載しています。 (P.9)</p> <p>KK線上部空間 (Tokyo Sky Corridor) を全線にわたって緑豊かな歩行者空間に整備します。広幅員 (約16～約33m) の区間は、滞留空間としてのしつらえも施し、晴海通り等主要な道路との交差点付近に視点場を設定し、整備します。幅員が約12mの区間は、歩行者の通行空間を確保するとともに、ベンチや植栽等を適宜配置します。</p> <p>3 整備内容 (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor) P.10、11には、整備内容の例を示しています。次世代モビリティ走行空間を確保できるよう配慮することとしています。</p>
17	<p>車両のための道路が張り巡らされた東京において、歩くことに特化した空間は非常に限定的です。KK線の歩行者空間化には、歩行者が最も尊重される空間になることを期待します。そのため「将来像1」では「次世代モビリティ」の提供が記載されていますが、歩行者の安全安心を第一優先として歩いて楽しいパブリックスペースの創出という観点でご検討くださいますようお願いいたします。</p>	
<p>3 整備内容 (2) 縦動線 (階段及びエレベーター等)</p>		
18	<p>地上とKK線上部空間をつなぐ縦導線(階段及びエレベーター等)を5か所想定されていますが、全長2kmの区間のうち半分以上の長さのある外堀通りに沿った区間の縦導線は晴海通りの1か所しか想定されていませんので、途中で降りたいと思っても次の縦導線の場所まで長い距離を歩かなければならず大変不便です。また、来場者が多くなった場合に縦導線が大変混雑することも予想されます。</p> <p>銀座を囲むような区間であるにもかかわらず、縦導線が銀座1丁目と銀座8丁目の銀座の外縁部に4か所も想定されるなど少し偏った印象があり、これでは銀座の中心部に向かってのアクセスが良いとは言えません。外堀通りに沿った区間には少なくともあと2か所の縦導線の増設を検討すべきだと思います。</p>	<p>3 整備内容 (2) 縦動線 (階段及びエレベーター等) では、次のとおり記載しています。 (P.12)</p> <p>地上とKK線上部空間 (Tokyo Sky Corridor) をつなぐ縦動線 (階段及びエレベーター等) は、既存のKK線出入口 (スロープ) や隣接する公共用地等に設置することを基本とし、視認性やデザイン性にも配慮し、ユニバーサルデザインをいかした整備を図ります。加えて、周辺まちづくりの街区内で縦動線を確保する際は、吹き抜けなどの開放性や分かりやすさなどについても配慮し、まちからKK線上部空間 (Tokyo Sky Corridor) へ人々を引き込む空間形成を目指します。</p>
19	<p>7、12 ページ目にて、縦導線の箇所についての記載がありますがコリドー通り沿いにもう一か所、縦動線の設置するのを提案します。</p> <p>様々な飲食店が並んでいる通りにアクセスしやすい環境を創出することで多くの方々の来場、利便性向上、エリアの活性化にもつながると考えます。</p>	
20	<p>KK線および周辺エリア全体の魅力の最大化のためには、高架上部と周辺地域(高架下部施設、グラウンドレベルの各通りおよび周辺施設)が相互に魅力を高め合う関係を築けることが肝要です。そのためには高架上部とグラウンドレベルの上下のアクセスポイントを現状想定よりも格段に増やし視認性を向上させる必要があります。一度上がったら下りられなさそうな印象では、特に土地勘のない観光客などは警戒して利用できませんし、誰もが普段使いできることを重視し、好きなところで上り下りできることが分かるような (隣の上下アクセスポイントが視認できるような) 位置関係が理想です。</p>	<p>また、2 歩行者系ネットワークの形成では、次のとおり記載しています。 (P.6)</p>

No.	意見の概要	都の考え方
21	<p>現状のコリドー街周辺計画では、晴海通りから土橋交差点までの約 650m という区間が顕著ですが、上下のアクセスポイントがないため、街から分断されたバイパス機能となってしまう印象を受けます。</p> <p>逆に、若者がにぎやかに集うコリドー街、周辺銀座エリアの各通り、KK 線とが連携できれば、多世代の交流促進に寄与することが期待できる場所ではないかと考えます。</p> <p>そのためには、最低でも 200m 程度の間隔を目安に、コリドー街には 2-3 か所のアクセスポイントが必要と考えます。</p> <p>※（参考）NY ハイラインは、2-3 ブロック（1 ブロック 100m 程度として計 200-300m）ごとに一か所昇降施設（階段、ELV）が設置</p> <p>特にみゆき通りとクロスする上下へのアクセスポイントは更に重要性が増すと考えます。</p> <p>日比谷公園の再整備計画、内幸町計画、築地市場跡地開発と進む中で、それらを繋ぐみゆき通りと KK 線が連携することで、これらの計画同士の連携も高まり、それぞれの計画が有機的につながりを持つこととなります。</p>	<p>縦方向の動線は、主要な道路や地下の歩行者空間、駅からのアクセスなどを勘案し配置します。その際、周辺まちづくりの街区内の地下歩行者ネットワークと接続する縦方向の動線の確保などについても、関係者で調整していきます。</p> <p>また、4 整備主体等（1）整備主体では、次のとおり記載しています。（P.14）</p> <p>新たなまちづくりとの連携についても、今後検討・調整を進めていきます。</p>
22	<p>「中間まとめ」において縦動線の概ねの位置を示されています。敷地制限等、様々な制約があることは理解しますが、動線の検討は銀座街づくりの考えをふまえて進めていただきますようお願いいたします。また「整備主体が関係者と検討・調整して」いくとの記載がありますが、動線計画は銀座内の回遊性に加え、他地区との関係構築、連携といった意味でも重要な位置づけと考えます。取りまとめには東京都様にも主体的に関わっていただきたくお願いいたします。</p>	
<p>4 整備主体等（1）整備主体</p>		
23	<p>東京高速道路株式会社が施設所有者であるものの、検討にあたっては、公募都民や学識経験者を入れた開かれたありかた検討会の場を作っていただけますようお願いいたします。</p>	<p>4 整備主体等（1）整備主体では、次のとおり記載しています。（P.14）</p>
24	<p>東京都及び中央区が買いとって、整備をするという手法も検討されてはいかがでしょうか。</p>	
25	<p>KK 線整備は、周辺まちづくりとの調整（4 頁）、連携（14 頁）を行うとされており、14 頁には、開発を検討しているエリアとして「京橋三丁目東地区」、「八重洲二丁目南地区」、「有楽町駅周辺地区」が図示されています。</p> <p>また、整備については、「一部区間については、KK 線周辺におけるまちづくりと連携し、開発事業者が整備することも可能とします」（14 頁 3 行目）と記載されています。</p> <p>この 3 地区は、私どもは地元であり、それぞれの地区に対して、どのような調整・連携を、東京都は想定されているのか、極めて重要な案件であるため、御教示いただきたく、お願い申し上げます。</p>	<p>KK 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。</p> <p>一部区間については、KK 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。</p> <p>周辺まちづくりとの連携においては、KK 線上部空間（Tokyo Sky Corridor）と周辺まちづくりとのデッキレベルでの接続についても調整し、上部空間への接続部分については周辺まちづくりでの整備を基本とします。また、周辺まちづくりとの一体的な整備などについても検討・調整していきます。</p> <p>また、2 歩行者系ネットワークの形成では、</p>

No.	意見の概要	都の考え方
		<p>次のとおり記載しています。 (P.6) 周辺まちづくりの街区内の地下歩行者ネットワークと接続する縦方向の動線の確保などについても、関係者で調整していきます。</p> <p>また、3 整備内容 (2) 縦動線(階段及びエレベーター等)では、次のとおり記載しています。 (P.12) 周辺まちづくりの街区内で縦動線を確保する際は、吹き抜けなどの開放性や分かりやすさなどについても配慮し、まちからKK線上部空間(Tokyo Sky Corridor)へ人々を引き込む空間形成を目指します。</p>
4 整備主体等 (3) 管理運営スキーム		
26	<p>10 ページにて、ワゴンカーの仮設という箇所を拝見しました。 こちらで飲食の販売を実施する場合、コリドー通りにある飲食店で実施したいと考えます。 期間ごとに店舗を変えることが可能だった場合、定期的に店舗を変えて常に新しいモノを提供できる環境を創出することができます。 一部は固定の店舗で Tokyo Sky Corridor の名物店舗に仕上げられるようにしていきたいと考えます。 銀座エリアとしての一体感を高めて、歴史・伝統のある銀座を外に向けて発信します。</p>	<p>4 整備主体等 (3) 管理運営スキームでは、次のとおり記載しています。 (P.16) KK線を再生する際にも賃貸収入を管理運営に充当する現行の管理運営スキームを継承することとし、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。 今後、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・ルールについても、引き続き関係者と検討・調整を進めていきます。</p>
27	<p>「KK線周辺の複数の再開発事業による段階的な整備に応じて、民間事業者等の提案による施設整備にフレキシブルに対応できること」について賛同いたします。 「内幸町一丁目北特定街区」では、デジタルの力で東京のポテンシャルを引き出す「スマート東京」の実現に向け、先端技術等を活用した分野横断的なサービスの都市実装をめざしています。この取組をKK線にも波及させ、「3 整備内容」に記載のある「次世代モビリティ」や「サイン」等においてデジタル技術を活用することで、「広域的な回遊性を高め、にぎわい、魅力を創出し、交流を促進するなど、誰もが利用できる公共的空間」づくりを実現できると考えております。 そのため、KK線上部空間(Tokyo Sky Corridor)において、AI等を活用した複数分野でのサービス展開の提供や、周辺のエリアマネジメント等との連携が可能となるようなICT環境基盤の整備についてもご検討いただけますと幸いです。</p>	
28	<p>千代田区の資料等(東京都のあり方検討会で行われた地元区ヒアリング(千代田区)、内幸町まちづくりガイドライン)にもありますように、コリドー街のJRを挟んだ西側に内幸町計画があり、同計画では日比谷公園との連携・緑のネットワーク強化を図る方針です。 内幸町計画の事業者の一員として、他の権利者とも連携し、コリドー(KK線)運営者、JR高架下施設(オクロジ等)運営者等との連携・協議が必要と考えております。</p>	

No.	意見の概要	都の考え方
29	<p>KK 線再整備は単なる用途の変更に留まらない、様々な可能性を持つ計画です。東京都所有の旧河川上空の土地利用の公共性を新しいかたちで再構築していく機会です。そうであれば、この大規模かつ世界的な注目を集める起爆剤となりうる計画の設計においては、既存の KK 社による運営スキームに加え、周辺地域および銀座が一体となり公共性を支えていくべきであると考えます。運用体制については「現行の管理運営スキームを継承することとし、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」とするとの記載がございますが、ハードの再整備からその後の運営管理については、東京高速道路株式会社（以下；KK 社）とともに、引き続き東京都様に関与していただきたくお願いいたします。また、KK 線の下部の商業空間は、従来通りに商売を継続が出来、今まで以上の負担（例えば賃料など）がかかることにならないよう、東京都様にはご配慮をお願いしたいと考えます。</p> <p>ご承知の通り、先例でもあるニューヨークのハイラインはもともと荒廃した高架線路でした。再整備から多くの人々を惹きつける現在の姿までの背景には、国際的なコンペティションで設計デザイナー、ランドスケープデザイナーを選定するなど、世界的な注目を集める仕掛けづくりとともに、多くの市民を巻き込み、主体性を引き出しながら市民参加を促してきたプロセスがあります。緑空間においては、「将来像 2」で「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」として示されている通り、地域の魅力や価値を高めるばかりか、環境問題や人々の快適性という世界規模のテーマに対する都市の姿勢を示すものと考えます。</p> <p>「中間まとめ」には、「広域的な回遊性を高め、にぎわい、魅力を創出し、交流を促進するなど、誰もが利用できる公共空間としての役割を担っていく」との記述からは、市民のための社会的意義と機能を持つ事業であることが読み取れます。この精神が永続的に受け継がれていくこと、公共の場としての位置付けが担保され、かつ運用も広がりを持って維持されるような仕組みの構築に、都が積極的に関与されることを強く要望いたします。また、周辺開発事業者の協力も見込まれていますが、その関係がうやむやにならないよう、東京都が適切に関わっていく必要があると考えます。</p> <p>KK 社や周辺地域、周辺開発事業者、そして銀座とともに議論する場を設けることを、土地の所有者としての東京都が中心となってまとめたいと、デザインや設計、運営管理の一切を KK 社に任せるのではなく、話題性を高めながら画期的かつ魅力的な公共空間を創造し続けることができるようサポートをお願いいたします。</p>	
その他		
30	<p>4 ページ目の適用する都市計画の手法についてのところでにぎわい、魅力の創出、交流を促進するという箇所と民間事業社等の創意工夫をいかした優良なプロジェクトの誘導という箇所があります。</p> <p>そこで、先駆けて銀座コリドー通りでイルミネーションの展開をするのはどうでしょうか？</p> <p>Tokyo Sky Corridor というネーミングと同じように Ginza Corridor と同じく回廊のネーミングがついています。</p> <p>並行した位置には全長約 600m の通りに様々な飲食店があります。</p> <p>先駆けとしてコリドー通りにて年間通じて利用可能なイルミネーションの展開をして来る Tokyo Sky Corridor の完成時に同様のイルミネーションを設置することで銀座という日本の中心に光のコリドー（The Corridor of Light）を創ることで日本を代表する観光地の 1 つに育て上げたいと考えます。</p> <p>Corridor の名の付く 2 つが連携してオリジナルのイルミネーションを展開することで広く認知を深め、常に利用されている方々に対してのプレミアム感を高めて</p>	<p>4 整備主体等 （3）管理運営スキームでは、次のとおり記載しています。</p> <p>(P.16)</p> <p>KK 線を再生する際にも賃貸収入を管理運営に充当する現行の管理運営スキームを継承することとし、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。</p> <p>今後、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・ルールについても、引き続き関係者と検討・調整を進めていきます。</p>

No.	意見の概要	都の考え方
	<p>継続的に「訪れると楽しい」、「いつも何かが発見出来る」という印象に創りあげていきます。</p> <p>また、コリドー通りにて展開することで特に若い人たちへの銀座デビューの足掛かり的なストリートに持ち上げます。</p>	
31	<p>今後銀座周辺で進められる開発の多くはKK線と接続するなど、再整備を意識した計画になると予測します。地区計画「銀座ルール」において高さを規制する銀座では、超高層の街並みを歓迎しておりません。ルールの違う地域での開発ではあるものの、銀座から見てKK線の外側に超高層ビルが壁のように連なる風景は望みません。銀座周辺地区の開発においてはKK線との関係に加え、銀座の街並みの考え方もご理解いただき、議論の場を設けるなど、コミュニケーションと街並みの双方の関係性を再構築する環境整備をお願いいたします。</p>	<p>頂いた御意見については、参考にさせていただきます。</p>
32	<p>KK線再整備に伴う周辺地域の高層ビル化によって、建物高さが抑えられている銀座がヘリコプター等飛行物の航路として使われる懸念があります。銀座上空をヘリコプターが飛ぶのは絶対反対です。KK線再整備後も、歩行者が開放感のある都市空間を感じられるよう、対策を検討していただきたくお願いいたします。</p> <p>また、今回の再整備はKK線上部空間の歩行者系ネットワーク化が主題ですが、本来、歩行者系ネットワークは地上レベルに整えられることが望ましいことは言うまでもありません。今後、KK線の足元空間においても、銀座内の街並みや回遊動線、そして上部空間の歩行者空間と連携した魅力的な歩行環境が生み出されるよう、継続的に検討していただきたくお願いいたします。</p>	
33	<p>地元中央区との綿密な協議・調整のもと実施されることを、お願いします。本中間のまとめ作成に当たっても、『銀座・築地周辺みどりのプロムナード構想』（令和3年7月）https://www.city.chuo.lg.jp/kankyo/keikaku/promenade.files/promenade.pdfを策定している中央区の意見を取り入れられるようお願いいたします。</p> <p>特に、中央区では、令和4年度予算において、関連予算300万円を計上し、都市基盤事業の実現に向けた検討を行う予定であり、関連して、検討をすすめればありがたいです。</p>	<p>引き続き関係者と調整しながら、東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針について、検討・調整を進めていきます。</p>
34	<p>課題や要望の検討のためにも、地元と行政が一つになって迅速に協議をする会議体の基盤形成が基本であると考えます。東京都様が中心となり、会議体や仕組みを構築すること、そしてKK線の未来に責任を持って関わり、持続的に取りまとめをなされますよう、強く要望する次第でございます。</p>	<p>4 整備主体等 （1）整備主体では、次のとおり記載しています。 (P.14)</p> <p>KK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。</p> <p>4 整備主体等 （2）整備主体では、次のとおり記載しています。 (P.15)</p> <p>今後、首都高速道路日本橋区間地下化事業に伴う八重洲線通行止めや周辺まちづくりの動向等を勘案し、東京都としても関係者と連携しながら具体的な整備等の時期について調整していきます。</p>

No.	意見の概要	都の考え方
		<p>4 整備主体等 (3) 管理運営スキームでは、次のとおり記載しています。 (P.16)</p> <p>KK線を再生する際にも賃貸収入を管理運営に充当する現行の管理運営スキームを継承することとし、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。</p> <p>今後、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・ルールについても、引き続き関係者と検討・調整を進めていきます。</p>
35	<p>KK線再生の整備完了は2030～2040年代と記載されています。1953年(昭和28年)の着工ですので、この時点で、築77～87年となります。老朽化は著しいものがあり、将来は撤去せざるを得ない高架施設です。</p> <p>京橋区間につきましては、私どもは、一日も早く、銀座と京橋を隔てる壁を撤去していただきたいとの要望書を提出しておりますので、無駄な投資は行わず、高架施設を速やかに撤去し、隣接するまちづくりと連携した「水と緑と光り溢れる公共空間」の実現を行うべきと考えます。</p> <p>京橋エリアについては、以下の理由から、高架施設は、早急な撤去が望ましいと存じます。</p> <p>①コロナが収束しない中で、過密な空間となること。</p> <p>②首都直下地震など甚大な災害に対して、非常時の避難など、人命上、危険性をはらんだ空間となること</p> <p>③京橋地区は、ホームレスの問題に、町会をあげて取り組んでおります。屋上空間につきましては、夜間・早朝は人の眼が届かず、治安に大きな不安と問題を抱える空間が出現することになります。</p>	<p>「東京高速道路(KK線)再生方針」(2021(令和3)年3月 東京都)3 再生方針 (1) KK線の再生・活用の目標(P.13)では、</p> <p>KK線の高架施設等の既存ストックをいかし、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・活用することを目指すとしています。</p> <p>2 歩行者系ネットワークの形成では、次のとおり記載しています。</p>
36	<p>— 京橋のもつ歴史文化性 —</p> <p>1964年度の前東京オリンピック以来、銀座と京橋を分断するように、このKK線東京高速道路が中央通りの上に出来てしまい、京橋の辺りは暗くなり、歴史的な江戸・東京の玄関口であった京橋という名の橋が見えない状態になってしまっていることを憂えております。私のまわりには、多くの同意見の方々がおられます。</p> <p>京橋は、江戸期慶長期(1596年～1615年)に、江戸のまちをつくるために最初に平川を整備して出来たまちと書かれています※。故に400年以上の歴史を持っているわけです。京橋は江戸から京都に向かう玄関口であったのでその名がつけられたと言われています。京橋川にかかる京橋の欄干には幕府が造った御普請橋の印である擬宝珠がつけられており、これを持つ橋は日本橋、京橋、新橋と3つしかないのです。日本橋、京橋は擬宝珠内と呼ばれました。今でも欄干は残されています。このような東京の歴史を知った人たちも減ってしまいましたが、このような東京のルーツを知りたいと思う人達は多く、毎日のように何人もの人たちが大根河岸の広場に訪れてきます。時々、遠く地方からの方々もおられます。私はそういう人たちを見て、やはり、東京の人たち、また、日本の人たちは自分のルーツ、東京のルーツを探しているのだと感じるのです。京橋は地元の私たちにとって大事であると同時に、東京の人たちにとっても、日本の人たちにとっても、他の場所にはない江戸・東京の最初の歴史をもつ場所として貴重であります。※出所・林 衡【1826-9】「御府内備考卷之一」有山閣</p> <p>— Tokyo Sky Corridor は中央通りの手前までにしていただきたい。 —</p>	<p>(P.6)</p> <p>KK線上部空間(Tokyo Sky Corridor)は、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、周辺まちづくりと連携し、回遊性向上にも資する歩行者空間をデッキレベルで整備します。</p> <p>(参考)</p> <p>KK線東銀座出口については、国、都、首都高速道路株式会社等で構成する「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」において、KK線再生後も首都高からのアクセスが可能であり、出口機能を確保することとされています。</p>

No.	意見の概要	都の考え方
	<p>1964年東京オリンピック以来これまで、東京の交通事情により、致し方なく高速道路が中央通り上を通ったため、京橋は日本橋と同様に太陽の光があたらなくなり、ガード下のように暗くなってしまいました。それ故、街は断絶し、銀座にきた人々も、高速道路手前で帰ってしまう状態になったので、京橋の上空の高速道路がなくなることを、日本橋同様に京橋でも願って参りました。この度、高速道路KK線が地下化されることになりました。この東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針案は全線をTokyo Sky Corridorに換えるという中間案となっていますが、（参照；p.3はじめに,p.4適用する都市計画の手法について）中央通り上にかかる場所に関しては、外していただきたいのです。他の場所とは違って、下には建物はなく、中央通りしかないのですから、上の高速道路部分を取り外しても、問題ないと思われれます。上空が明るくなり、人々が通り易くなり、歴史文化的にも京橋という歴史が見えるようになるので、よいと考えます。Tokyo Sky Corridorは新橋方面より有楽町を右折し、中央通りの手前までで止めて、地上部に下していただきたいと考えます。（参照；p.14,図中の中央通りから東の部分に関してはSky Corridorの形はやめて地上部に下す。）又、首都高速道路の東銀座出口も（参照；p12, 図の中の※）KK線の出口まで登る前に地上に出していただきたいと考えます。</p> <p>一 人の流れ『東京中央スーパー大通り』の創出 一</p> <p>中央通り上の高速道路を撤去することで、以下のような、大きな人の流れを生み出すことが考えられます。これまで、新橋から銀座までの商業空間となって、人の流れは、京橋手前で遮断されているのですが、京橋上の高速道路をどけることで、自然に人の流れが北方向に起きてきます。人の流れは、銀座から京橋を越えて延長され、京橋の骨董店、美術商店、各種道具店、着物小物店や古くから伝わる菓子店、各種レストランなどが集まるまちに流れ込んでいきます。京橋は再びこの現代に栄えることとなります。また、ここ数年間に2021年オリンピックに向けて都市計画、地区計画事業により、美しい街並みが八重洲に向かって出来上がってきましたが、コロナ禍もあり、今はまだ、やや閑散としたホテルや商業空間であります。ここにも、銀座からの人の足が延びてくることとなります。この流れは次に八重洲のビジネス街に入ると、地方からの観光客とまじりあい、さまざまなレストラン、本屋、デパートなどに流れていきます。その次に流れ込む先は、高速道路の地下化が実現し、悲願の太陽が照る日本橋です。ここを渡ると、多くの老舗が待つ日本橋のまちに到達します。そこでは、江戸・東京のおいしい文化を味わうことができます。これで新橋～銀座～京橋～八重洲～日本橋の一大商業空間、『東京中央スーパー大通り』が一気に完成されることとなります。（参照 p.6～p.7,歩行者系ネットワークの形成を見ると、新橋～有楽町まではよいのですが、全線をSky Corridorでつなげると、KK線上部だけに歩行者ネットワークがまとめられてしまい、中央通りの歩行者系ネットワークが断ち切られてしまいます。）</p> <p>一 行って嬉しい、買って嬉しい、売って嬉しい経済効果の創出 一</p> <p>Sky Corridorを中央通りの手前までにする場合、KK線の管理整備は中央通りの部分に関しては不要となり、中央通り上の高速道路の撤去費用だけとなります。</p> <p>また、この中央大通りには多くのショップと人との関係性が生じるため、経済効果が大きい上がるようになります。街全体が、それぞれにおいて管理主体となり、整備にあたります。この中央通り商業空間のよいところは新橋、銀座、京橋、東京駅、日本橋とすべてが大きな駅であり、そのどこからもつながっているのです、どこの最寄りの駅からも、どこの街角からも出入りが自由なところです。それぞれのまちが古い歴史ある店もありながら、新しい店も出店しているため、東京の古いものから新しいものまで、外国の各国のものまであらゆるものを得ることができる大通りとなり、途中で疲れたらカフェで、レストランで世界各国の食事、喫茶をと</p>	

No.	意見の概要	都の考え方
	<p>ることができるという、それは楽しい大通りとなるわけです。そこここでイベントが行われるので、行って嬉しい、買って嬉しい、売って嬉しい空間となります。これほどの大きな商業空間はどこを探してもないので、世界にも有名になり、観光客も必ずやここには立ち寄ることになります。世界の一流業界はここに店舗を開きたいと思い、集まってくるが、このように長い通りがあればいくらでも受け入れることができます。</p> <p>さらに中央通り以東にも、周囲に緑の空間を作ること考える時には、計画される新しいまちづくりと連携した空地として整備し、管理することが可能です。そうすることで、自然が都市の中に入ることになり、都市としても蘇ります。(参照；p4,5 行目、周辺まちづくりとの連携の観点及び、p.14～15 整備主体等) この緑は他の近隣の再開発事業で、至る所に生み出される緑とつながり、明るい光のもとに人々のたまりをつくるとともに、休息と憩いをもたらすことになるでしょう。ぜひ、東京のさらなる発展のために、この中央通りの上にかかる高速道路は撤去して、京橋に太陽の光を再び照らし、緑あふれる都市に再生してください。</p> <p>以上の内容に関して、この度は、言わなくてはいけないことであると思い、申し上げます。フランスのパリを訪れると、その発祥の地としてシテ島、サンルイ島が継承され、今でも、境界を通過する時にはその場所がわかるようになっていて、気づかされます。こういう街の一つ一つの姿勢は、観光都市東京の観点から見たときに重要なポイントになるのだと考えます。中央区、東京都とされましても、区民から、都民から、はたまた、日本の国民から歴史ある江戸・東京を任され、期待されています。</p> <p>このことに関しましては、KK 線高速道路地下化という今回の機会を捉えて、普通の場所とは違う江戸・東京で最初に開かれて、400 年もの歴史をもつ京橋がここにはあるということに誇りをもって頂き、その今後に関しても、責任をもって対処して下さることを切に願うところであります。東京の歴史文化が段々と都市に埋没して消失してしまう中、これまで、先祖たちの努力によって何とかギリギリのところまで、残されてきた、江戸・東京の重要な歴史文化財の一つが、今回継承されていくことになるか、はたや、どこか他のまちの一部と同様の形にされてしまうことで、消失してしまう一途を歩まされていくことにするか、の重大な決断の時を今迎えていると考えるからです。</p> <p>そして、大正期の奉祝祭や関東大震災の帝都復興祭にも京橋の門が飾られ、東京下町の玄関口としてパレードが行われ、祝われたことに思いをはせる時、江戸期以降、地元庶民にとって、又、都民にとっても下町の大切な京橋であるということをお汲み頂き、ここを蘇らせることは、観光の意味においても、ルーツ探しにおいても、大切なことであると考えます。同時に、ここを蘇らせることは、新橋～銀座～京橋～八重洲～日本橋へと、中央通りがさらに長く延長され、世界に名を馳せるような一大商業空間『東京中央スーパー大通り』を東京の中心に創出することとなり、必ずや、東京の経済を再び活性化させ、都市を大きく蘇らせるものと確信しております。依って、ここにパブリックコメントとして、提出させていただきたいと存じます。</p>	