

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）

～ Tokyo Sky Corridor の実現に向けて ～

2022（令和4）年2月

東京都

- 1 はじめに**
適用する都市計画の手法について
- 2 歩行者系ネットワークの形成**
- 3 整備内容**
 - (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor)
 - (2) 縦動線 (階段及びエレベーター等)
- 4 整備主体等**
 - (1) 整備主体
 - (2) 整備の進め方
 - (3) 管理運営スキーム

1 はじめに

1 はじめに

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の確保策については、2020（令和2）年3月に開催された「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、新たな都心環状ルート（新京橋連結路）の整備案を具体化する方向性が示されました。これにより、東京高速道路（KK線）は、通過交通が「新京橋連結路」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。

こうした中、都は、2019（令和元）年10月に有識者等から成る「東京高速道路（KK線）の既存施設のあり方検討会」を設置し、この検討会から提言されたKK線の再生・活用の目標などを都の方針として定め、あわせて再生に向けた高架施設の位置付けなどを示す「東京高速道路（KK線）再生方針 ～Tokyo Sky Corridorの実現に向けて～」を2021（令和3）年3月に策定しました。

この再生方針を踏まえ、都は、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・調整を進めています。

このたび、周辺まちづくりに合わせ、歩行者系ネットワークの形成、KK線上部空間（Tokyo Sky Corridor）の整備内容や整備主体等の考え方を「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）」として取りまとめました。

今後、更に関係者と調整を進め、令和4年度を目途に「東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針」を策定する予定です。



現在の東京高速道路（数寄屋橋交差点部）



東京高速道路の位置図

K K線は現在、東京都市計画道路都市高速道路第8号線（自動車専用道路）として都市計画決定されています。

自動車専用の道路から歩行者中心の公共的空間として再生する際には、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的空間としての役割を担っていくことが求められます。

さらに、K K線の再生を実現するためには、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が基本となりますが、以下のような周辺まちづくりとの連携の観点も重要となります。

- K K線周辺の建築物等に縦方向の動線（階段及びエレベーター等）を配置し、デッキでK K線上部空間（Tokyo Sky Corridor）とつなぐなど、一体的な整備を誘導できること。
- K K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。
- 民間事業者等の創意工夫をいかした優良なプロジェクトの誘導、再開発の誘発により、東京都心の都市機能の増進を図ることができること。

こうしたことから、広域的なプロジェクトであるK K線再生を民間の活力や創意工夫をいかしながら都が円滑に推進していくため、K K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づける方向で検討・調整を進めます。

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。

2 歩行者系ネットワークの形成

2 歩行者系ネットワークの形成

K K線の再生にあたっては、K K線上部空間（Tokyo Sky Corridor）と地上等とを縦方向の動線（階段、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。

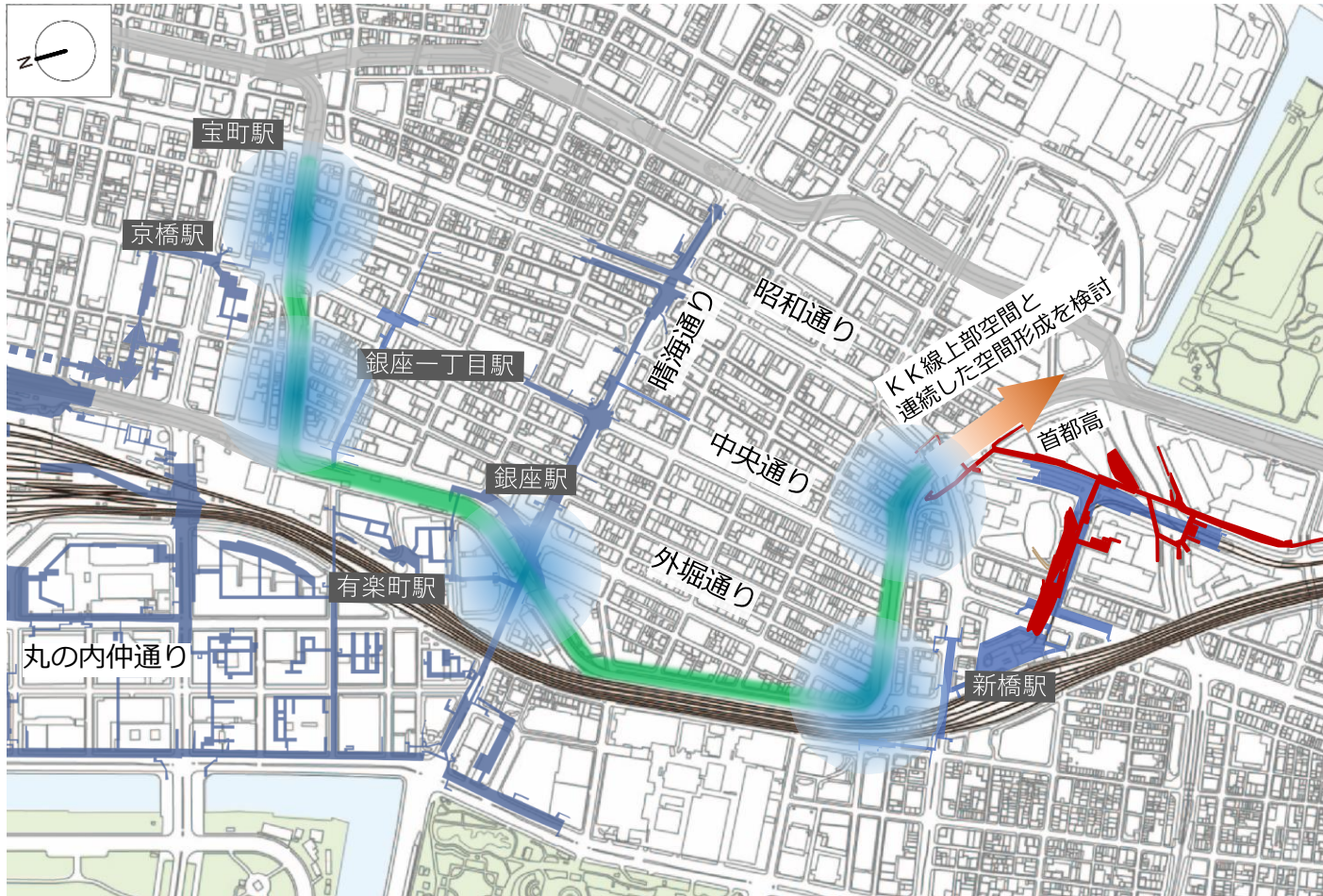
K K線上部空間（Tokyo Sky Corridor）は、広域的な回遊性を高め、にぎわいと交流を促進するため全長約2kmの連続性を確保するとともに、周辺まちづくりと連携し、回遊性向上にも資する歩行者空間をデッキレベルで整備します。また、汐留側の歩行者デッキとの接続についても調整していきます。また、隣接する既存建物との接続については、まちづくりの観点から調整していきます。

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。

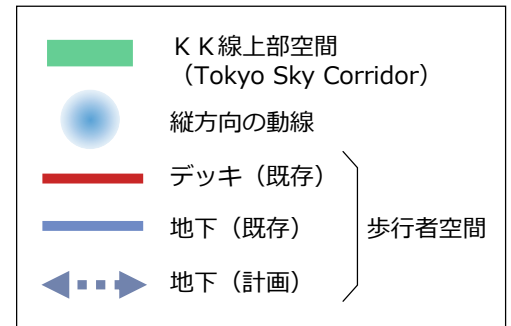
なお、汐留JCT付近等の首都高速道路の施設については、K K線再生の事業化に向けた取組と連携し、高速道路施設の有効活用策について別途検討します。その際、広域的な回遊性を高める観点から、歩行者中心の公共的空間に再生されるK K線上部空間（Tokyo Sky Corridor）と連続した空間形成を検討します。

2 歩行者系ネットワークの形成

歩行者系ネットワークのイメージを示します。



凡例



※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。

※主要な歩行者ネットワーク(地下・デッキ)はBiZxaaSMap,及びMarunouchi.comを参考に三菱地所設計作成

3 整備内容

3 整備内容

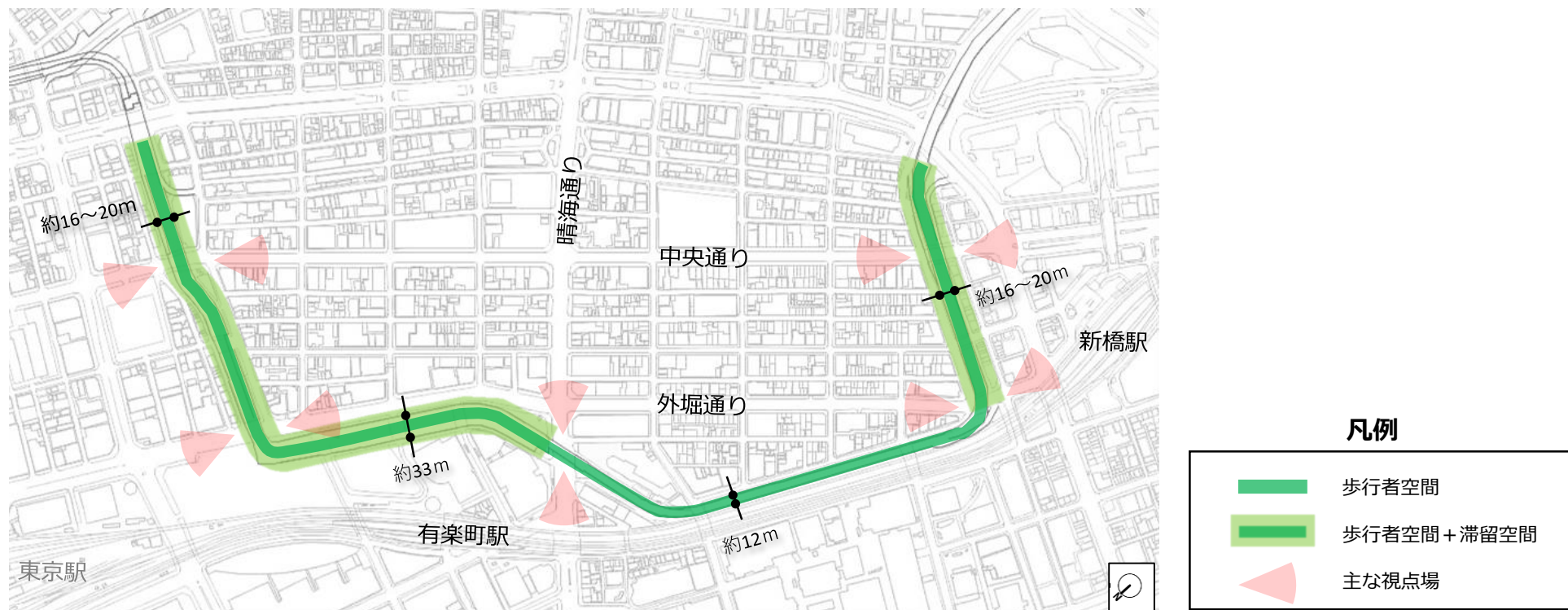
(1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor)

広場空間や憩い・滞留空間を連絡する歩行者系ネットワークの形成、周辺エリアのまとまったみどりや緑豊かな通りと一体となった重層的なみどりのネットワークの整備など、再生方針で示された5つの整備・誘導方針を踏まえ、現在自動車専用の道路として供用されている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、滞留空間としての設えも施し、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。

歩行者空間や滞留空間等の概ねの位置を示します。



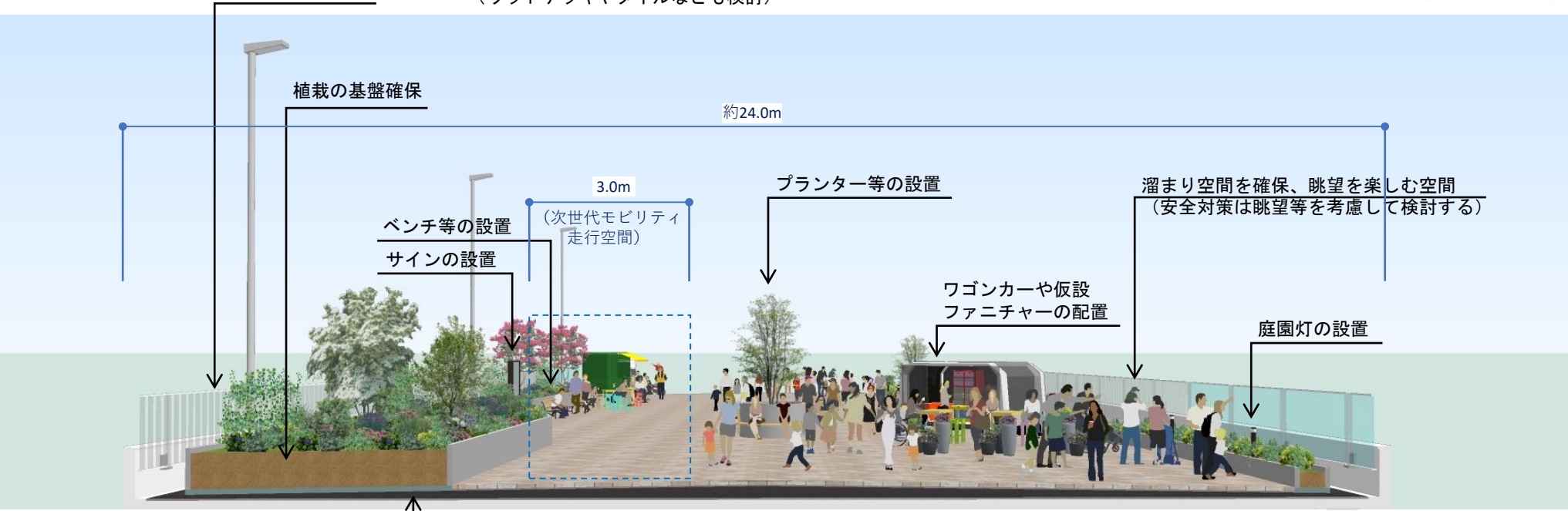
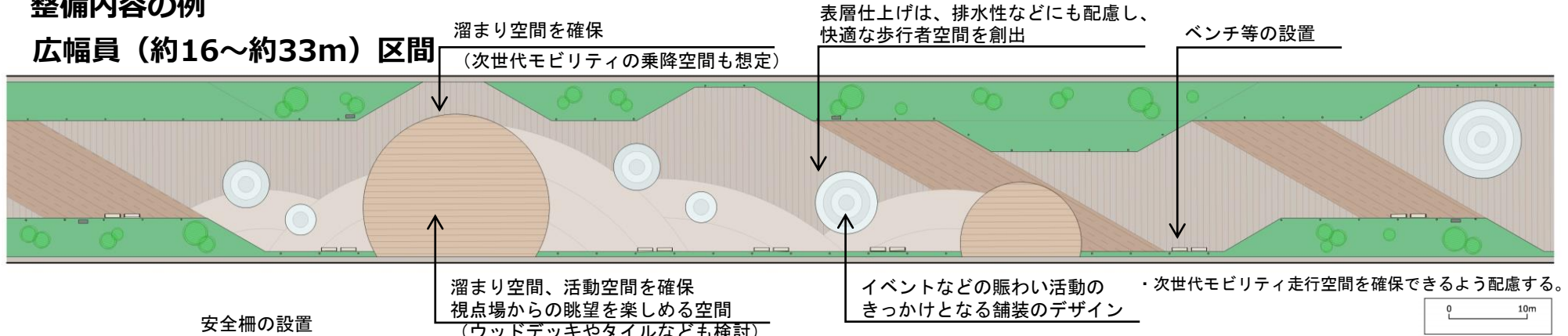
※この地図は、国土地理院発行の基盤地図情報を使用したものである。

3 整備内容

(1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor)

整備内容の例

広幅員 (約16~約33m) 区間

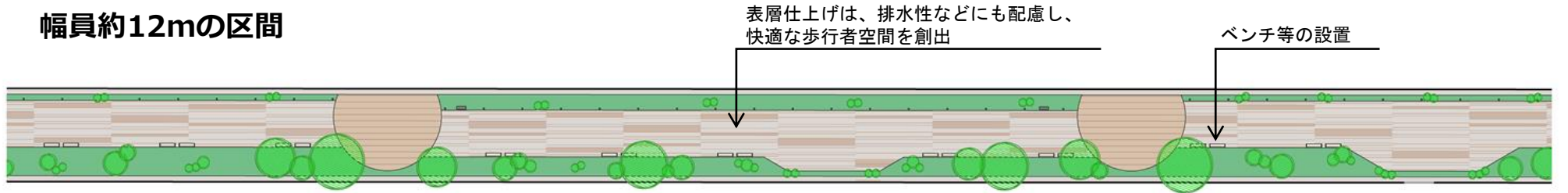


床版上面補強を実施し舗装設置、排水基盤を確保

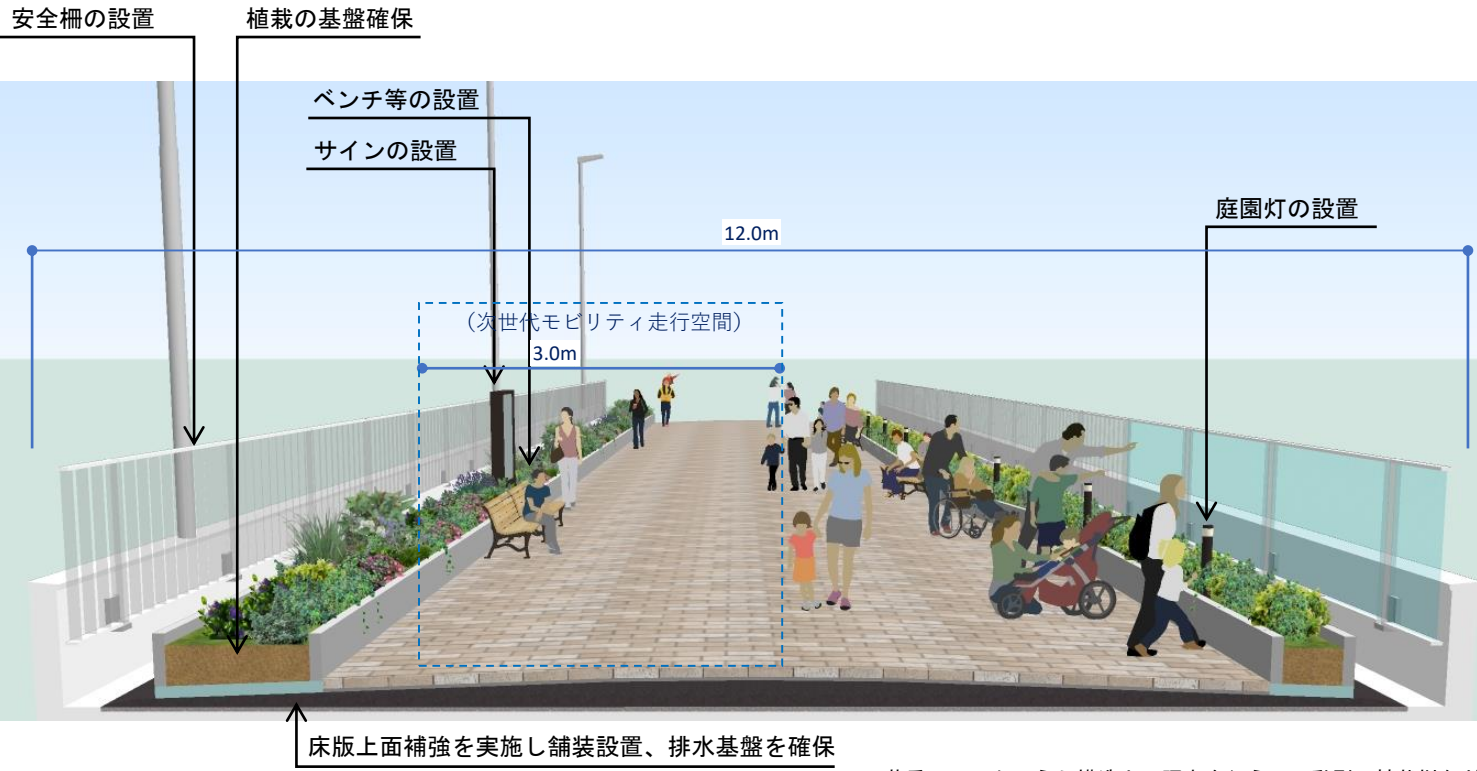
- ・荷重チェックのうえ構造上の照査を行う。可動型の植栽樹などの活用も検討する。
- ・排水方法ならびに表層下の構造については躯体所有者との調整が必要となる。
- ・周辺まちづくりと一体的な整備を行う場合は、別途検討・調整する。

3 整備内容 (1) 上部空間 (Tokyo Sky Corridor)

整備内容の例 幅員約12mの区間



・次世代モビリティ走行空間を確保できるように配慮する。



- ・荷重チェックのうえ構造上の照査を行う。可動型の植栽樹などの活用も検討する。
- ・排水方法ならびに表層下の構造については躯体所有者との調整が必要となる。
- ・周辺まちづくりと一体的な整備を行う場合は、別途検討・調整する。

3 整備内容

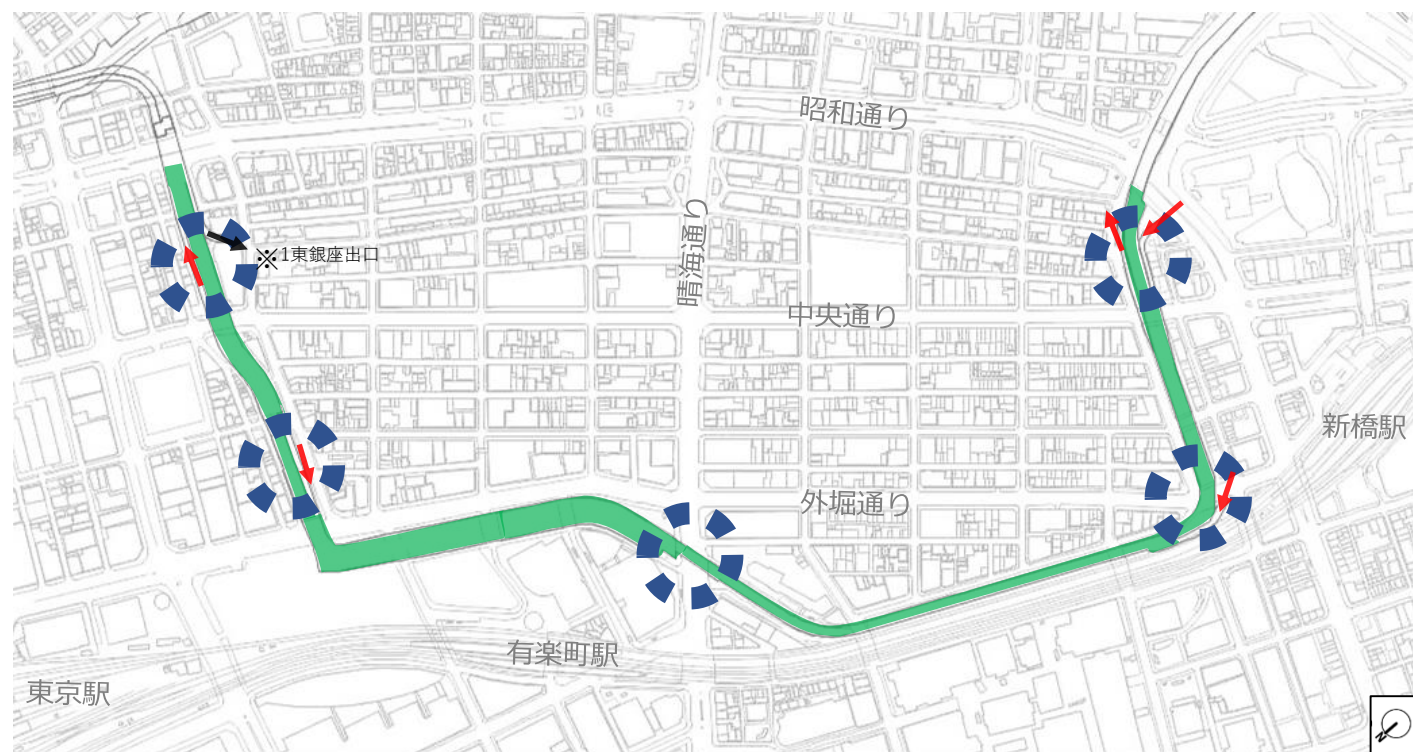
(2) 縦動線（階段及びエレベーター等）

地上とK K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K K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生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K K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。

公共用地等に設置する場合は、今後、整備主体が関係者と検討・調整していきます。

既存のK K線出入口を活用する場合には、2箇所程度の維持管理用車両の通路を確保することとし、縦動線（階段及びエレベーター等）と維持管理用車両通路との併設も可能とします。

縦動線（階段及びエレベーター等）の概ねの位置を示します。



凡例

■ K K線上部空間
(Tokyo Sky Corridor)

→ 既存のK K線出入口

○ 縦動線
(階段及びエレベーター等)

※1東銀座出口は、高速道路出口の機能を確保

4 整備主体等

4 整備主体等

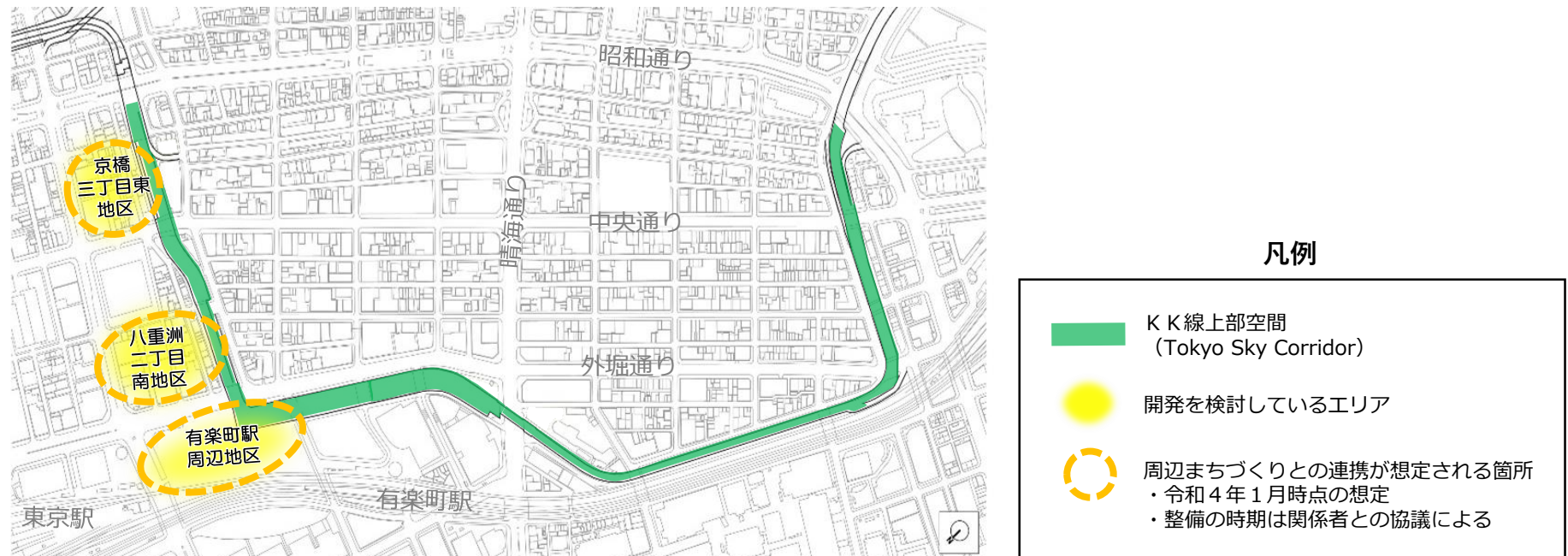
(1) 整備主体

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。

周辺まちづくりとの連携においては、K K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、周辺まちづくりと一体的な整備などについても検討・調整していきます。

下記に示す3箇所以外の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。



※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（階段及びエレベーター等）を含む）：約140億円

4 整備主体等

(2) 整備の進め方

K K線上部空間（Tokyo Sky Corridor）の全区間の整備完了については、2030年代から2040年代を目標時期とします。

K K線は約2kmの延長があり、再生にあたっては関係者との様々な調整や事業費の確保などが必要です。また、周辺まちづくりと連携する区間については、まちづくりの事業に合わせた整備となることが想定されます。

このため、全区間を一度に整備することは難しいことから、都市空間の価値や魅力の早期向上に向け、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きます。

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。

4 整備主体等

(3) 管理運営スキーム

K K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、賑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。

K K線周辺のまちづくりと一体的な整備を行う場合等においては、関係者間で適切な管理運営方法の調整を図っていきます。

