

東京高速道路（KK線）再生方針

～ Tokyo Sky Corridor の実現に向けて ～

2021（令和3）年3月

東京都

1	はじめに	3
2	東京高速道路及び周辺の現状	
(1)	東京高速道路（KK線）の概要	5
(2)	東京高速道路（KK線）の位置	7
(3)	KK線周辺の交通基盤	8
(4)	KK線周辺の開発の状況	11
3	再生方針	
(1)	KK線の再生・活用の目標	13
(2)	目指すべき将来像	14
(3)	5つの整備・誘導方針	15
(4)	高架施設の位置付けの考え方	23
(5)	事業スキームの考え方	24
(6)	今後の進め方	26

1 はじめに

1 はじめに

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。

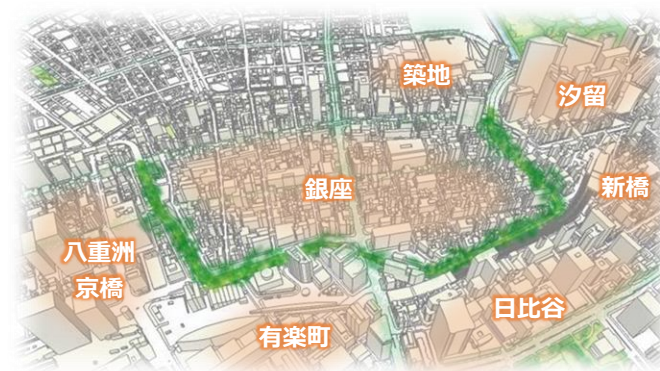
これにより、東京高速道路（K K線）は、通過交通が新たな都心環状ルートに転換し、自動車専用の道路としての役割が大きく低下することから、K K線全線を対象に有効活用策の検討が可能となりました。

こうした中、2019（令和元）年10月には、有識者等から成る「東京高速道路（K K線）の既存施設のあり方検討会」（以下「検討会」という。）を設置し、検討を進めてきました。2020（令和2）年11月、東京の新たな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する「Tokyo Sky Corridor ～空中回廊の創造に向けて～」として提言書が取りまとめられました。

本方針は、検討会から提言された、K K線の再生・活用の目標、目指すべき将来像、整備・誘導方針を都の方針として定め、あわせて再生に向けて高架施設の位置付けや事業スキームの考え方、今後の進め方を示すものです。



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

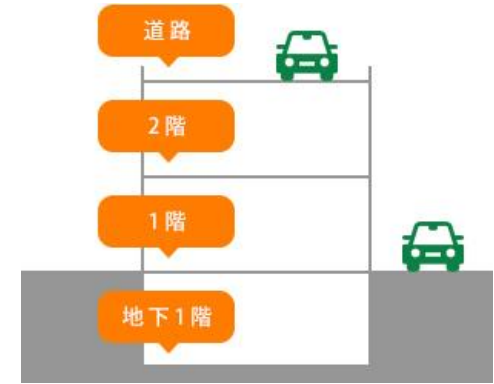
2 東京高速道路及び周辺の現状

2 東京高速道路及び周辺の現状

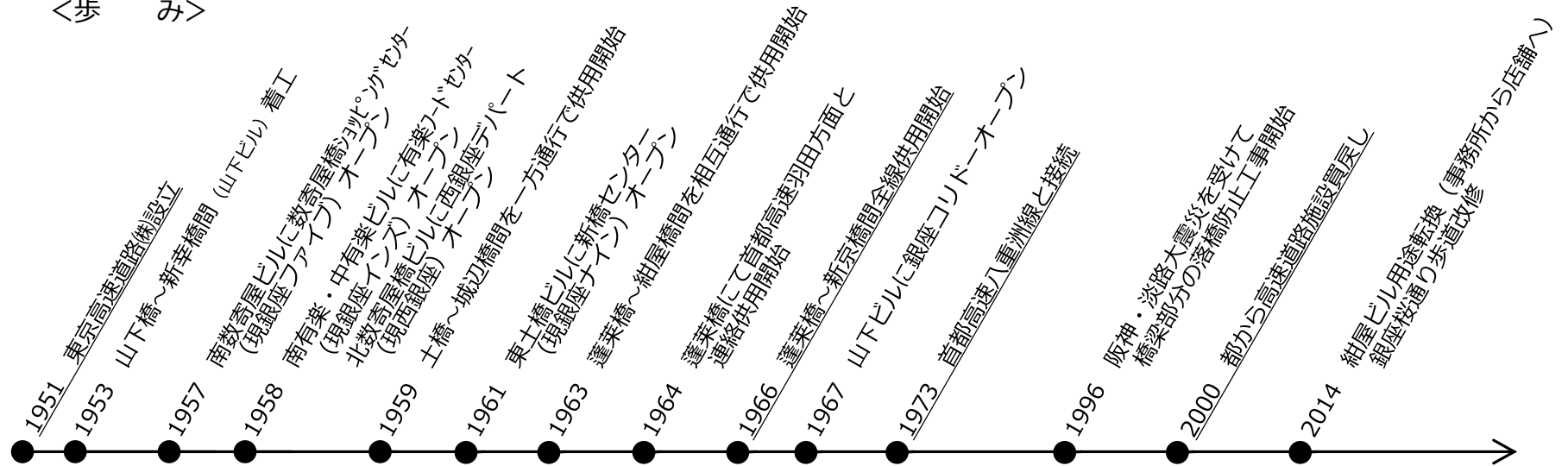
(1) 東京高速道路（KK線）の概要

＜設 立＞ 戦後、日本が経済成長を遂げるためには道路網の整備が不可欠であると考えた財界人23名が発起人となって、銀座の復興と飽和点に達した自動車交通量の緩和を目的とし、1951(昭和26)年12月に東京高速道路(株)が設立されました。

＜道路整備＞ 銀座周辺の外堀、汐留川、京橋川を埋め立てて日本最初の高架による無料自動車道路を建設し、その建設費と運営費をビル賃貸収益で回収するという運営の仕組みは、今日のPFI（Private Finance Initiative）の先駆けともいえる画期的なアイデアでした。
1952(昭和27)年8月、当時の運輸・建設両省から、東京高速道路(株)が道路運送法（昭和26年法律第183号）に基づく自動車道事業（一般自動車道）免許を取得し、1953(昭和28)年8月に山下ビルから工事を開始し、1966(昭和41)年2月に西京橋～新京橋間が竣工、13年の歳月をかけて全長2 km余となる自動車専用の道路が完成しました。



＜歩 み＞



2 東京高速道路及び周辺の現状

(1) 東京高速道路（KK線）の概要

KK線は、銀座地区を取り囲むように建ち並ぶ全14棟の建物の屋上部分に位置しており、東京高速道路株式会社が所有しています。道路運送法上の「自動車専用道路」で「一般自動車道」（屋上部分を無償で供用）であり、路下室部分は自動車道事業の財源確保のため、店舗等に貸付け（不動産賃貸事業）を行っています。 ※①～⑭の写真は全て銀座側から撮影

▲写真撮影方向

一凡例一

- ① 高架下通行可能箇所（写真番号と対応）
- ヶ所 ビル毎の2階までの階段・エスカレーター数
- ➡ KK線への入口・出口
- ➡ 管理用昇降口

出典：『東京高速道路五十年のあゆみ この二十年』
東京高速道路株式会社 掲載の図を引用

2 東京高速道路及び周辺の現状

(2) 東京高速道路（KK線）の位置

KK線は、全長約2kmの自動車専用の道路であり、千代田区、中央区、港区の境界に位置しています。

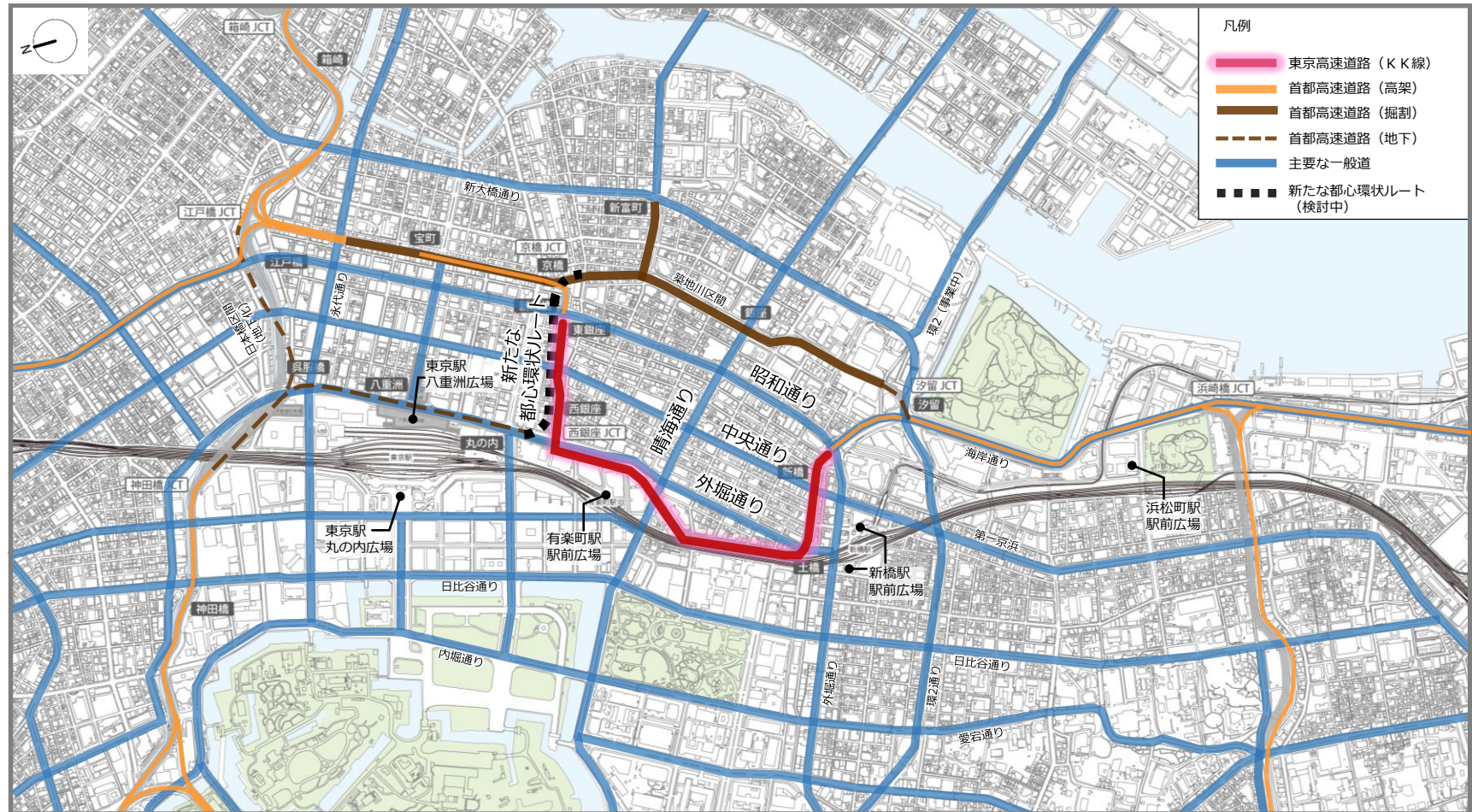


東京高速道路（KK線） 出典：首都高ドライブマップ一部加工
東京高速道路HPから

2 東京高速道路及び周辺の現状

(3) K K線周辺の交通基盤<道路>

K K線周辺では、東西に晴海通り、南北に昭和通り、中央通り（銀座通り）、外堀通りが幹線道路網を形成しています。このうち昭和通りは、立体交差が連続する交通処理能力の高い道路となっています。首都高都心環状線では、日本橋区間と築地川区間において大規模更新が行われる予定であり、このうち日本橋区間（神田橋JCT～江戸橋JCT）では、周辺の開発と連携した地下化事業に着手したところです。また、地下化に伴い必要となる大型車の環状方向の交通機能確保策として、新たな都心環状ルートとなるトンネルをK K線の下に整備する方向で検討を進めています。



2 東京高速道路及び周辺の現状

(3) K K線周辺の交通基盤<歩行者ネットワーク>

【地 上】

K K線周辺では、震災復興区画整理等により街路が基盤の目状に整えられ、特に東西方向は車道と分離された歩行者空間が整備されています。

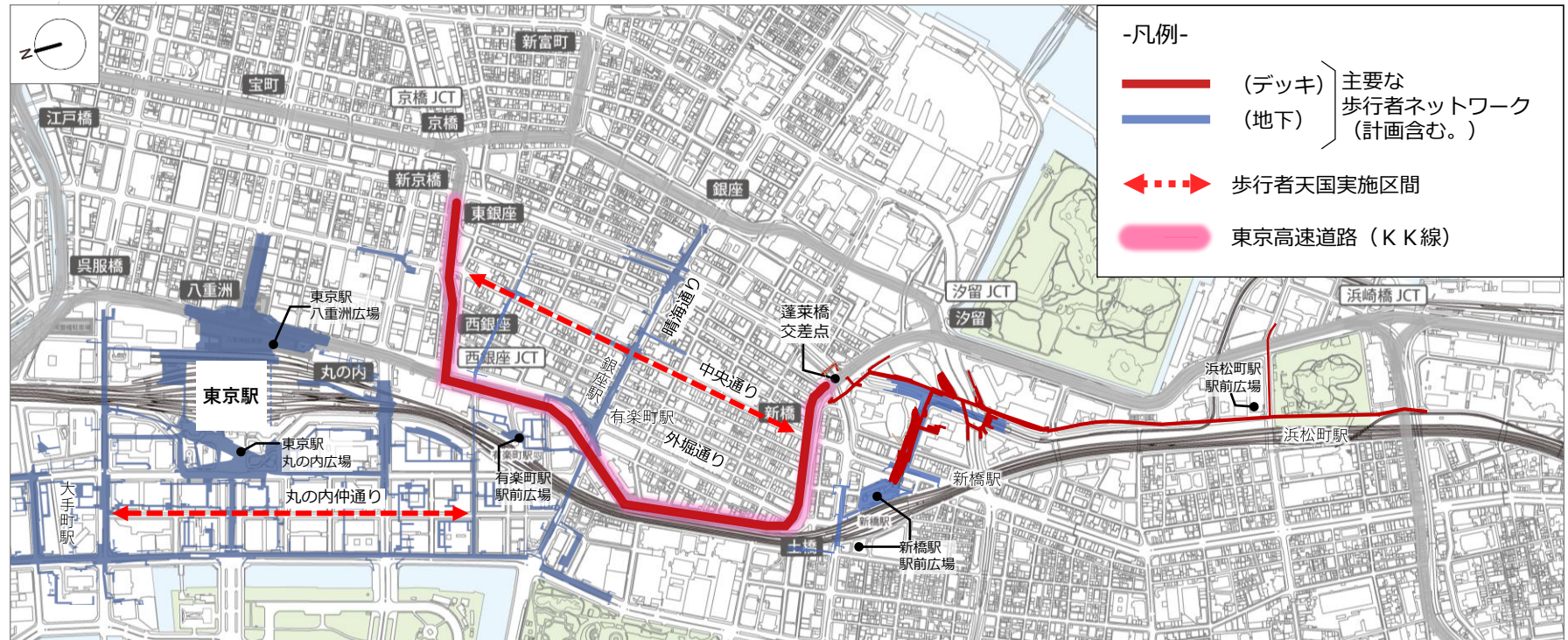
中央通り（銀座通り）のうちK K線に囲まれた区間や、丸の内仲通りにおいて歩行者天国が実施されています。

【地 下】

銀座駅や大手町駅を中心に、地下鉄駅を相互に連絡する広域的な歩行者ネットワークが地下レベルで形成されています。

【デッキ】

K K線の端部（蓬莱橋交差点付近）や新橋駅から汐留地区を經由し、浜松町や竹芝方面にまで伸びる広域的な歩行者ネットワークがデッキレベルで形成されています。



※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。

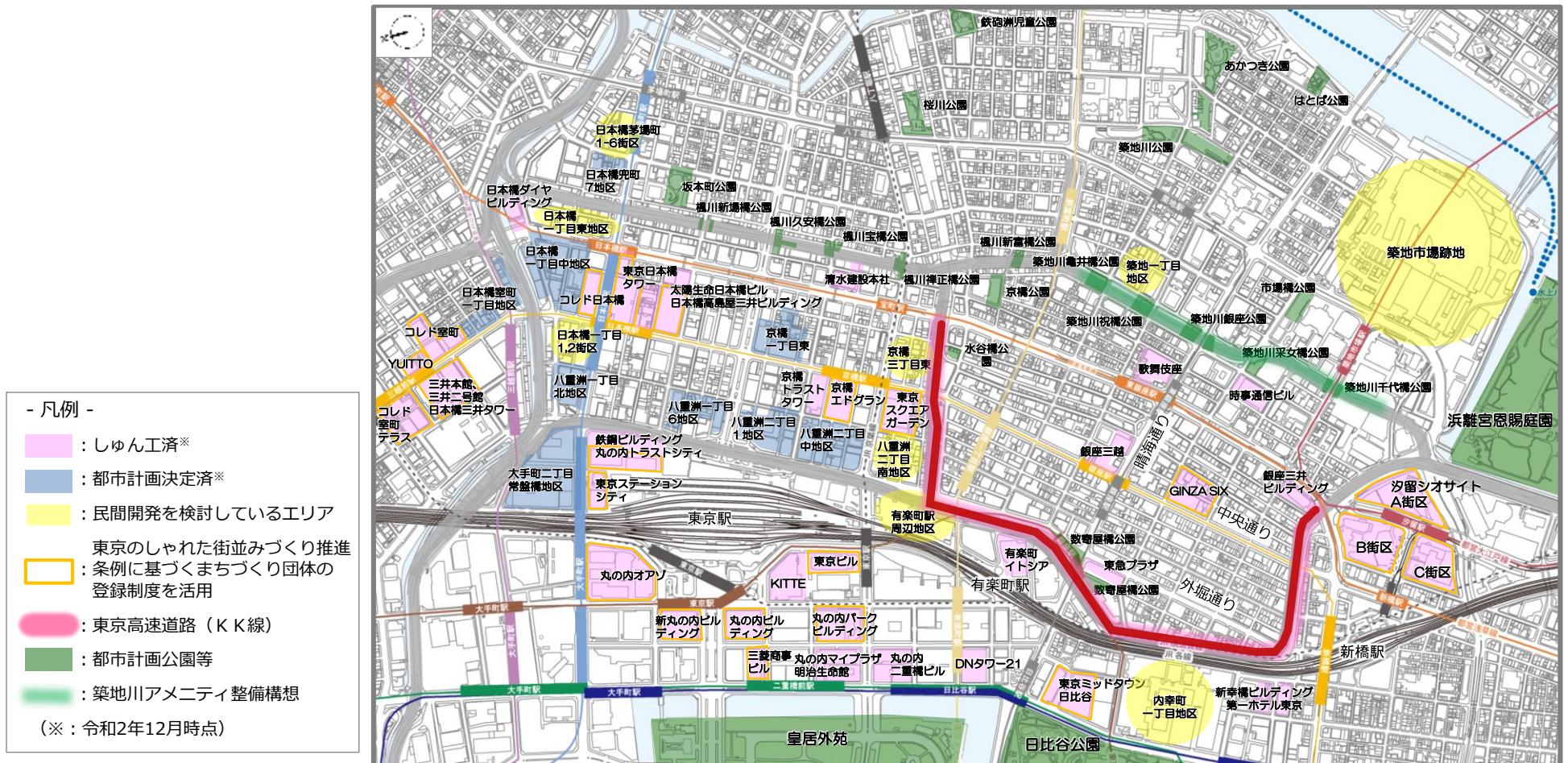
※主要な歩行者ネットワーク(地下・デッキ)はBizXaaSMap,及びMarunouchi.comを参考に三菱地所設計作成

2 東京高速道路及び周辺の現状

(4) K K線周辺の開発の状況

銀座、日本橋、京橋、丸の内等では、都市再生プロジェクト等の開発が進められ、みどりや広場等の公開空地が整備されています。

都市再生プロジェクト等により生み出された公開空地等を活用して、まちの活性化に資する活動を行うため、「東京のしゃれた街並みづくり推進条例（平成15年東京都条例第30号）」における「まちづくり団体の登録制度」を活用したにぎわい創出活動が行われています。



※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。