

◆ 東京高速道路位置



◆ 東京高速道路について

- 東京高速道路株式会社は、財界人が発起人となって、銀座の自動車交通量緩和を目的とし、1951年に設立
- 高架による自動車専用道路（通行料無料）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運営
- 全長 2 km 余の自動車専用道路は、都市高速道路網の一環としての公共的な役割を担っている
- 屋上を道路として活用した地上 2 階・地下 1 階（一部地下 2 階）のビルは、全 14 棟、400 余の店舗、オフィス、駐車場等に利用されている

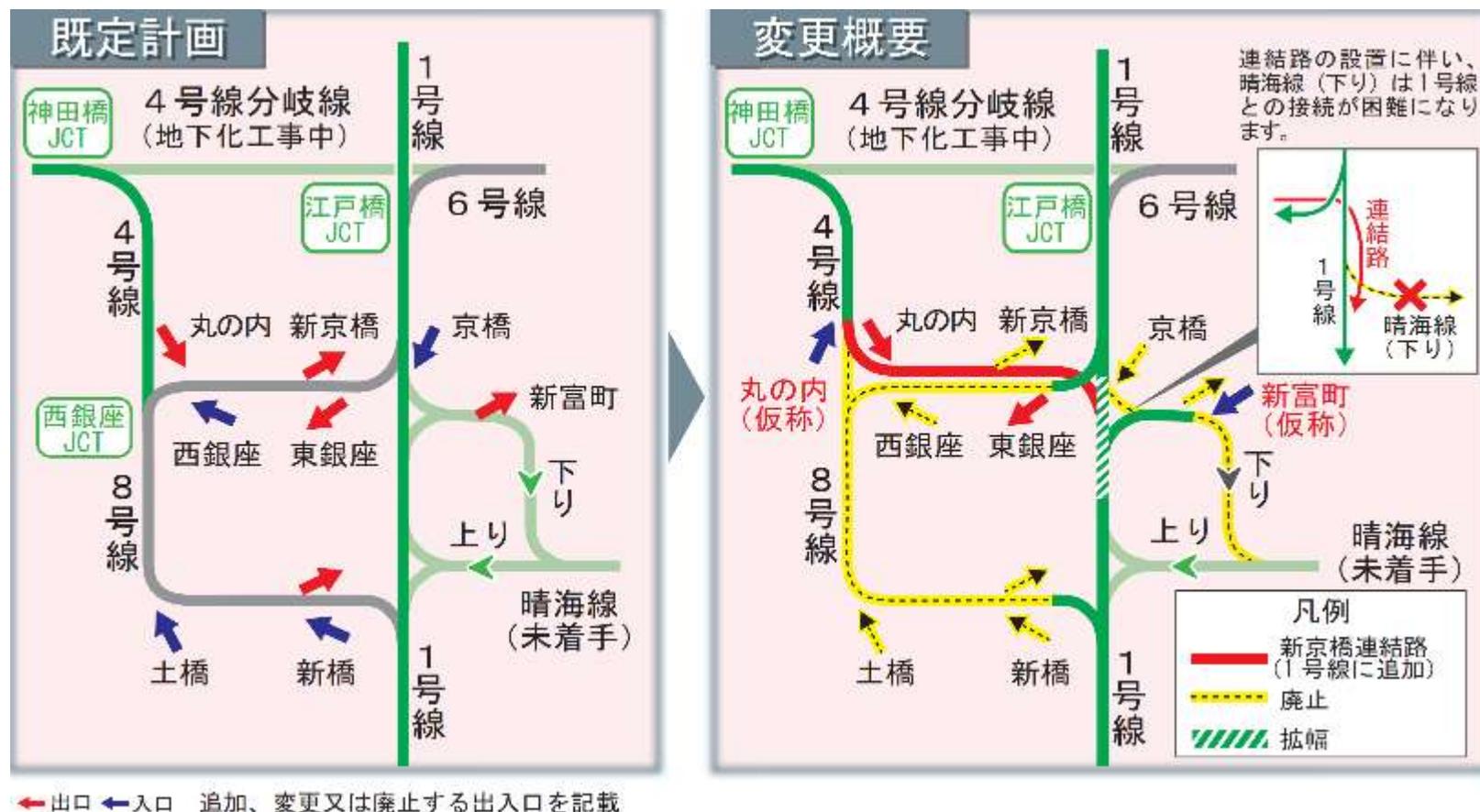


引用：東京高速道路株式会社HP

2. 東京高速道路（KK線）再生の概要

◆ 新京橋連結路（地下）の整備

- KK線は、首都高速道路の新たな都心環状ルートとなる新京橋連結路（地下）の整備により、通過交通が当該連結路に転換し、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、歩行者中心の公共的空間「Tokyo Sky Corridor」として再生・活用することとなった。



2. 東京高速道路（KK線）再生の概要

◆ 検討の経緯

- 2018年12月「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」設置
国、首都高速道路株式会社、都は、**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**
- 2019年10月「東京高速道路（KK線）の既存施設のあり方検討会」設置
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
- 2020年11月「Tokyo Sky Corridor ～空中回廊の創造に向けて～」提言書取りまとめ
東京の新たな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することを検討会が提言
- 2021年3月「東京高速道路（KK線）再生方針～ Tokyo Sky Corridorの実現に向けて～」策定
検討会から提言された、KK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として取りまとめ
- 2022年3月「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）～ Tokyo Sky Corridorの実現に向けて～」策定
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線上部空間の整備内容や整備主体等の考え方**を取りまとめ
- 2023年3月「東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針～ Tokyo Sky Corridorの実現に向けて～」策定
事業化に向けた方針（中間まとめ）の内容を更新するとともに、周辺まちづくりとの連携や管理運営等必要な項目を加え、Tokyo Sky Corridorの実現に向け、関係者の取組の基本的な考え方を取りまとめ

2. 東京高速道路（KK線）再生の概要

◆ 目標と目指すべき将来像

KK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、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～
“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

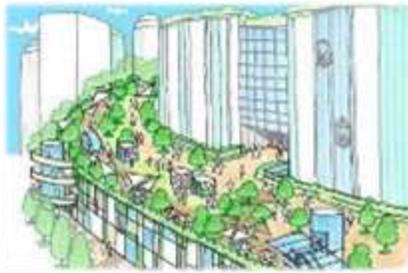
目指すべき将来像

- | | |
|------|--------------------------------|
| 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 |

KK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

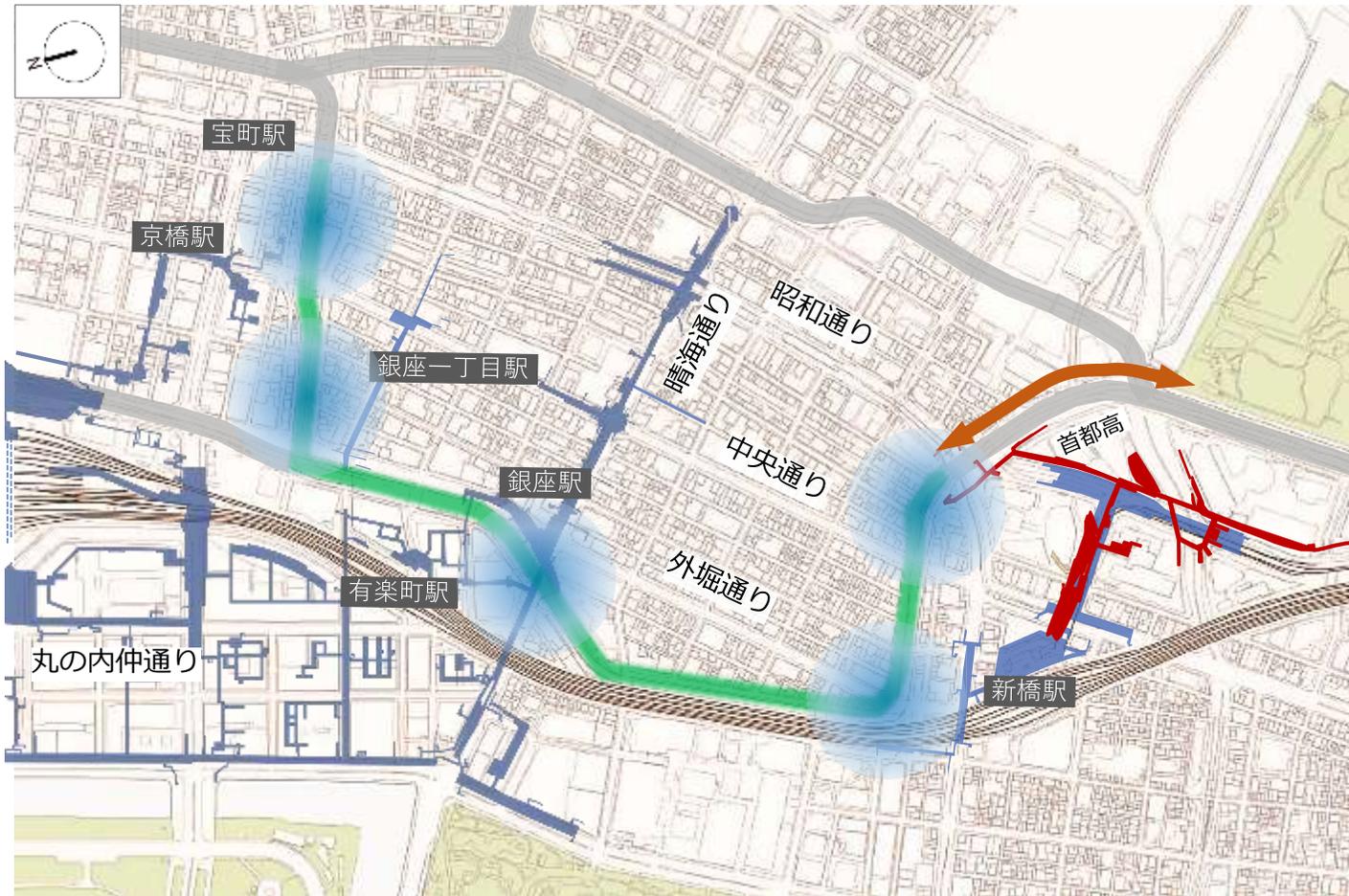


周辺のまちづくりと連携した
地域の価値向上が可能になります

2. 東京高速道路（KK線）再生の概要

◆ 歩行者系ネットワークの形成

- ・ KK線上部空間（Tokyo Sky Corridor）と地上等とを縦方向の動線（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。



凡例

- KK線上部空間 (Tokyo Sky Corridor)
 - 縦方向の動線
 - デッキ
 - 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)
- 歩行者空間
- *計画は都市計画決定されているもの

※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（KK線）再生の概要

◆ 整備内容 上部空間（Tokyo Sky Corridor）

- 異なる幅員をいかしたメリハリのある空間形成を図ります。
- 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、KK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。



整備内容の例（幅員が約16m以上の区間）

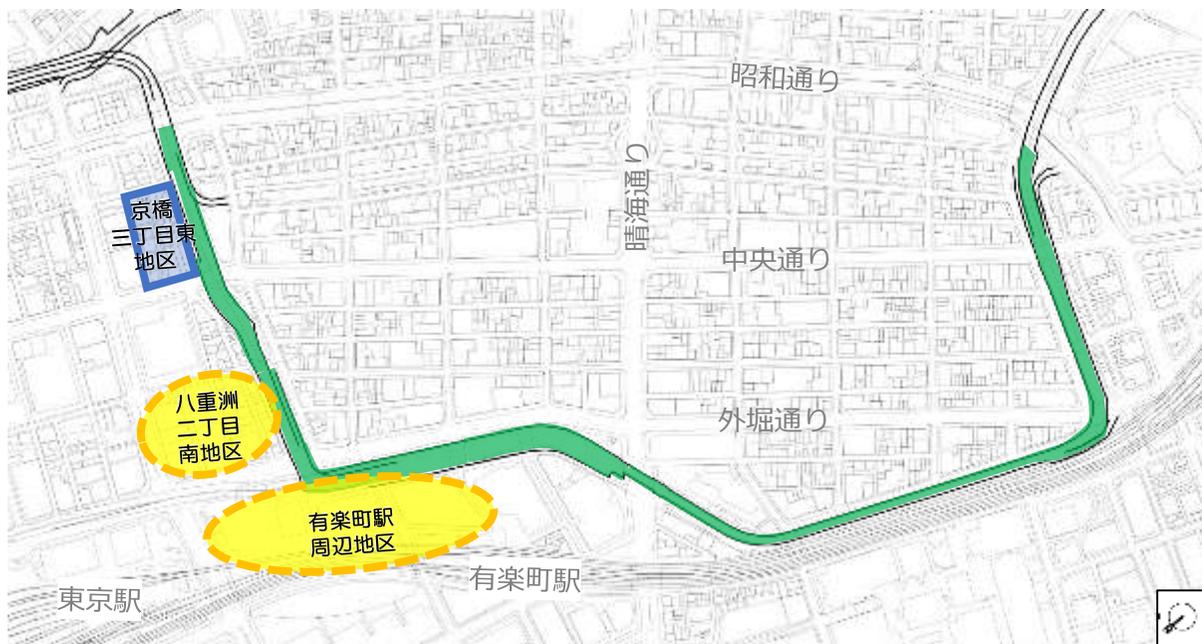
想定するサービス機能	
物販	ワゴンカー等
飲食	キッチンカー、ファニチャー等
休憩	ベンチ、シェード等
情報発信	案内板、広告板、バナーフラッグ等
次世代モビリティ	走行空間、停留所、発着所、乗降用施設等
公衆衛生	トイレ、手洗い場等
管理	管理室、倉庫等

出典：「東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針」

2. 東京高速道路（KK線）再生の概要

◆ 整備主体

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。



京橋三丁目東地区
イメージパース



※第23回 東京都都市再生分科会資料より抜粋

凡例

	KK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

※この地図は、国土地理院発行の基礎地図情報を使用したものである。

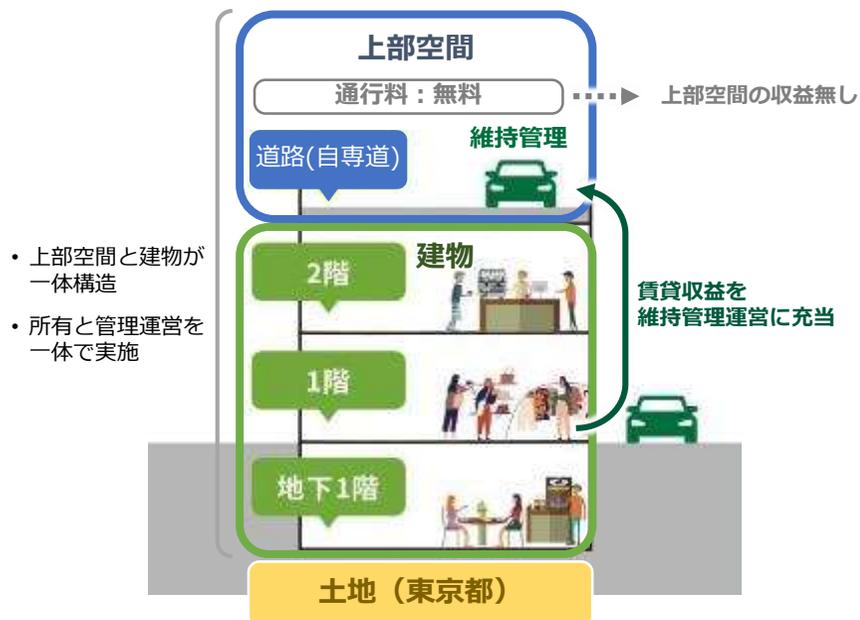
※上部空間（整備内容の例に基づく）の整備費見込み額（縦動線（階段、エレベーター等）を含む）：約140億円

2. 東京高速道路（KK線）再生の概要

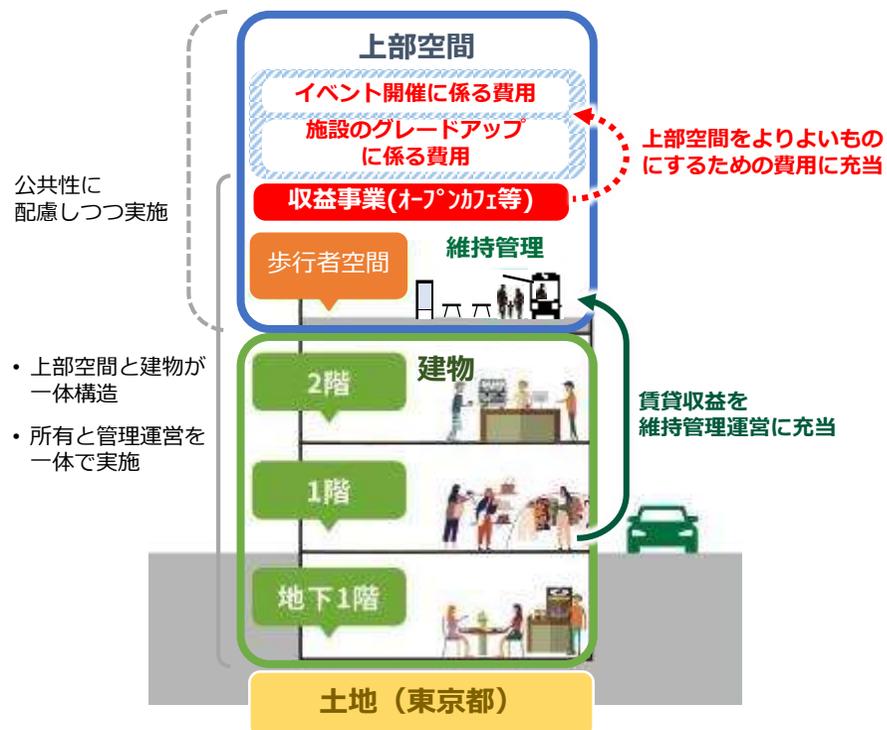
◆ 管理運営スキーム、利活用等

- ・ KK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。
- ・ 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、関係者と検討・調整を進めていきます。
- ・ KK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）



2. 東京高速道路（KK線）再生の概要

◆ スケジュール

- ・ KK線は、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たが、令和5年12月、再開発等促進区を定める地区計画「有楽町・銀座・新橋周辺地区計画」における主要な公共施設（広場）として位置付けられた。
- ・ 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きます。

【凡例】 ●→ : 都市計画等手続 ● : 都市計画決定

