

3 再生方針

3 再生方針

(1) K K線の再生・活用の目標

都心において約2 kmにわたり連続するK K線の高架道路の形態は、東京都心の活発な都市活動を俯瞰^{ふかん}できるなど、希少性のある空間を有しています。また、皇居・日比谷公園・浜離宮恩賜庭園等の大規模なみどりとも近接しています。

さらに、K K線は銀座地区を取り囲むように位置し、連続した商業空間が地域のにぎわいと魅力の形成に貢献してきました。

こうした既存施設の形態や立地等の特徴を踏まえ、都市づくりのグランドデザインや「未来の東京」戦略ビジョン等に表示、「活力とゆとりのある高度成熟都市」や「高度な都市機能を維持・更新し、人が集い、憩う東京」等の実現に向けて、K K線の高架施設を新たな価値や魅力を創出する歩行者中心の公共的空間として再生・活用することが必要です。

K K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、K K線上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生・活用することを目指し、3つの将来像を定めました。

K K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、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～

“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

3 再生方針

(2) 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

- 都心の自動車専用の道路空間が、連続した歩行者中心の公共的空間に生まれ変わり、都心のにぎわいと交流を促進している。
- 高架上では、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）が提供され、周辺の多様な交通モードとも高い接続性が確保されている。
- 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の一部として位置付けられ、都心を訪れる誰もが地上・高架施設・周辺建物間を無理なく往来している。

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

- 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。
- 周辺エリアのまとまったみどりや緑豊かな通りとの連続したみどりのネットワークが整備されている。
- 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。

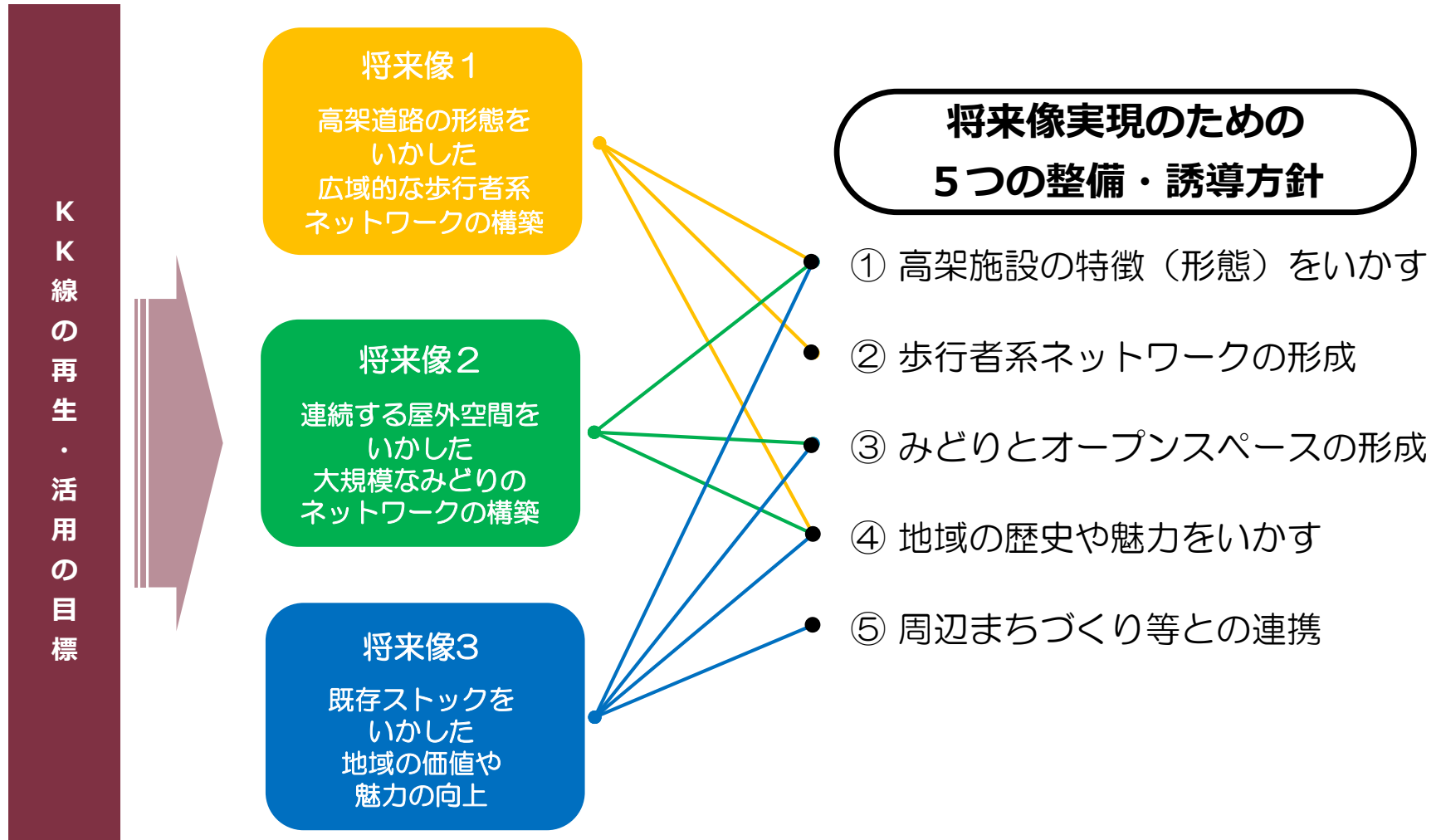
将来像3 既存ストックをいかした地域の価値や魅力の向上

- 市街地を俯瞰^{ふかん}する視点場が整備され、歩いて、見て、楽しむことができ、地域の新たな魅力を創出している。
- 高層ビル、高架施設、既成市街地が織りなす、見る・見られるの関係による特色ある都市景観を楽しむことができる。
- 地域の歴史の一端を担ってきた高架自動車道をレガシーとして引き継いだ高架施設が、高架下や周囲の施設との新たな関係を創り出し、新たな人の流れやにぎわい・交流を誘発している。

3 再生方針

(3) 5つの整備・誘導方針

3つの将来像を実現するための5つの整備・誘導方針を示します。



3 再生方針

(3) 5つの整備・誘導方針

① 高架施設の特徴（形態）をいかす

- 全長約2kmの線的で連続性のある空間を車中心から人中心の公共的空間として整備
- 高架施設の異なる幅員をいかしたメリハリのある空間（使い方）を創出
- 高架施設と地上のみならず、高架施設と周辺高層ビルの新たな（見る・見られる）関係をいかした空間を整備
- 高架施設と地上及び周辺施設とを無理なくつなぐ施設・設備等を整備
- 新たな視点場・眺望の場から広場や通りを楽しめる空間を整備
- 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
- 既存施設内の店舗等に配慮した空間を整備

コラム
(No.1)

<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。



見る・見られる都市の魅力が生まれます。

3 再生方針

(3) 5つの整備・誘導方針

② 歩行者系ネットワークの形成

- ・ 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、周辺の歩行者ネットワーク等との接続に配慮
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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ワークを形成

コラム
(No.2)

コラム
(No.3)

<イメージ>



地区間をつなぐ歩行者ネットワークが創出されます。



地上や周辺施設と重層したネットワークが創り出されます。

3 再生方針

(3) 5つの整備・誘導方針

③ みどりとオープンスペースの形成

- 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
- 既存施設の構造に配慮した植栽を計画
- 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
- 新しい日常に資する都市空間として、開放的なみどりの空間を創出

コラム
(No.4)

コラム
(No.5)

コラム
(No.6)

<イメージ>



東京に新しいみどりのネットワークが形成されます。



みどりと潤いを感じる憩いの空間で過ごすことができます。



にぎわいと交流の場としての公共的空間が創出されます。

3 再生方針

(3) 5つの整備・誘導方針

④ 地域の歴史や魅力をいかす

- ・ 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
- ・ 周辺のまちづくりの動向も踏まえながら、地域の歴史や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

コラム
(No.7)

<イメージ>



周辺地域の魅力を更に向上させる新しい施設となります。

⑤ 周辺まちづくり等との連携

- ・ 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
- ・ 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
- ・ これまで行われてきた地域のイベント等とも連携しながら計画的な活動を推進
- ・ 平常時からの定期的な防災訓練や発災時の一時避難等、地域の防災力向上にも資する活動を実施

コラム
(No.8)

コラム
(No.9)

<イメージ>



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。

3 再生方針 ＜コラム＞

コラム（No.1）：海外の事例

海外にも、鉄道や高架道路の施設を再生・活用している事例があります。以下の写真のとおり、いずれの事例も、既存の施設を再生・活用することで、日々の憩い空間、まちのにぎわいづくり、そして地域の観光振興に役立っています。



ラ・クレ・ヴェルト・ルネ・デュモン（パリ）【旅客/貨物鉄道 ⇒ 公園・遊歩道】



ハイレイン（ニューヨーク）【貨物鉄道 ⇒ 公園・遊歩道】



ソウル路7017（ソウル）【高架道路 ⇒ 遊歩道・広場】

コラム（No.2）：縦動線

階段やエレベーター、既存の車路スロープ等を利用することにより、高架上の空間にアクセスすることが可能になります。デッキで隣接建物と接続することも可能です。（コラムNo.9参照）



高架上への階段
（ニューヨーク）



階段とエレベーター
（ソウル）



既存の車路スロープを活用
（ソウル）

コラム（No.3）：次世代モビリティ

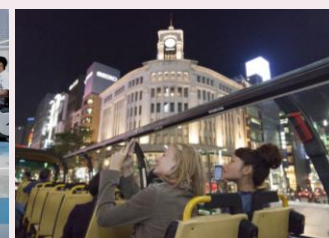
技術革新が進むことで都市の屋外でも様々な可能性が広がります。新しい技術を利用した移動手段（次世代モビリティ）は、バリアフリーにエリア内を移動できるだけでなく、様々なサービスを様々な場所と時間で提供できる手段となります。そうした人と技術の触れ合う歩行者空間を目指すことが考えられます。



拠点間を結ぶ自動運転シャトル※1



バリアフリーな移動手段※2



都心の観光手段※3



場所/時間が自由なショップや
パーソナル空間の提供※4



新しい技術の実証実験の場として活用できる空間※左5, 右6



3 再生方針 ＜コラム＞

コラム（No.4）：高架施設上の緑

高架施設上部では、^く躯体の荷重条件や風の影響等を考慮して、植栽内容を検討することが必要です。屋上緑化の技術を利用すれば、荷重条件を踏まえた様々な緑のしつらえが可能になります。



平均240kg/m²の事例※7-1



平均300kg/m²の事例※7-2



平均450kg/m²の事例※7-3

既存施設と類似した新しい屋上緑化の事例では、グランドカバー（地被植物）や低木等を用いて、憩いの空間が工夫されています。



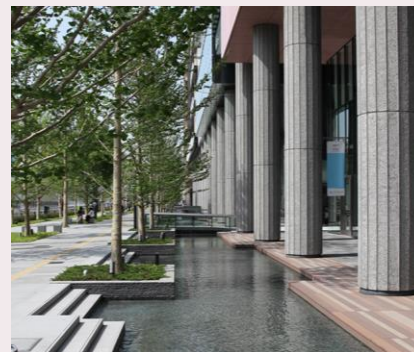
宮下公園（渋谷区）



東京ポートシティ竹芝（港区）

コラム（No.5）：水景施設のイメージ

KK線の特徴から、高架上に導入可能な水景施設は、小規模な水面や噴水等が想定されます。その場合は、防水性を始めとする高架下への影響や風の影響、水質の維持等を考慮して、内容を検討することが必要です。施設に見合った水面を設けながら、休息＋遊び＋暑熱対策等の機能が備えられることで、人々の記憶に残る空間をつくることが可能になります。



グランフロント大阪※8



ロンドン市庁舎※9

また、直接的に水景施設を設置するのではなく、舗装等のデザインや記念碑の設置等により、かつて濠や川があった記憶を表現している例も見られます。（コラムNo.7参照）

コラム（No.6）：高架施設上のオープンスペースの海外事例

海外の高架上空間を再生・活用した事例においても、高架施設上部に施設の特徴をうまく利用した魅力的なみどりの空間が設置されています。



ニューヨーク



ソウル



パリ

3 再生方針 ＜コラム＞

コラム（No.7）：地域の歴史や魅力をいかす工夫

場所の歴史を伝えるために、かつての運河の様子をパイプメントのデザインで再現するような事例がありますが、既にKK線では往時の浮世絵をもとに橋のペイントをデザインする取組が行われています。また、最新の拡張技術（AR）やプロジェクションマッピングを利用して、昔の風景や暮らしを体験したり楽しむことで、地域の魅力を高めることが考えられます。



舗装で運河の流れを表現した事例※10



KK線で実施されるカラーリペイントプロジェクト※11



スマートグラスを活用することで現況の景色に江戸城の姿を重ね合わせる※12



プロジェクションマッピングによる歩行空間演出※13

コラム（No.8）：地域の活動との連携

高架上の緑の維持管理・育成への参加や観光ボランティア活動、地域が普段から実施している防災訓練等の場として、高架上の空間を活用することができます。さらには、高架上でイベントや日常的にぎわいの創出が可能になります。



みどりを市民参加で守り育てる活動等が可能になります。※14



エリアが一体となって行う防災訓練活動の場になります。※15



エリアの魅力をいかした日常的な憩いの場になります。※16



観光案内や環境教育のボランティア活動の場として活用できます。※17,下18

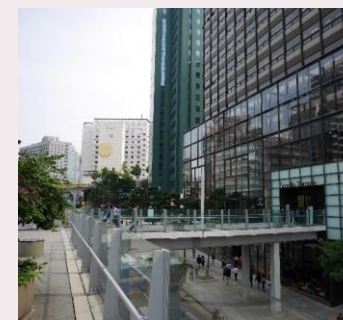


周辺のまちづくりと連携した季節のイベントが可能になります。※19

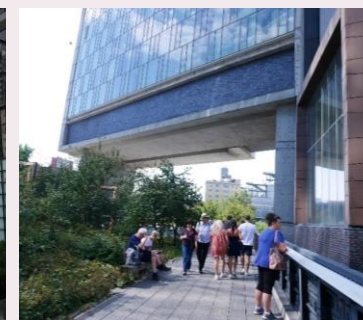


コラム（No.9）：隣接する民間開発との連携

海外の類似事例では、高架上の空間と周囲の建物や公園がデッキで接続するなど、周辺から、スムーズに行き来ができるように整備されています。また、高架施設に隣接する建物の開発に合わせて、一体的に整備する例もあります。こうした隣接する民間開発との連携によって、魅力を更に高めることが可能になります。



隣接建物とのデッキ接続の事例（ソウル）



建物との一体開発の事例（ニューヨーク）

3 再生方針

(4) 高架施設の位置付けの考え方

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、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。

自動車専用の道路に代わる施設の公共性を担保するため、今後、高架施設については、歩行者系機能を有する空間として都市計画を新たに決定します。

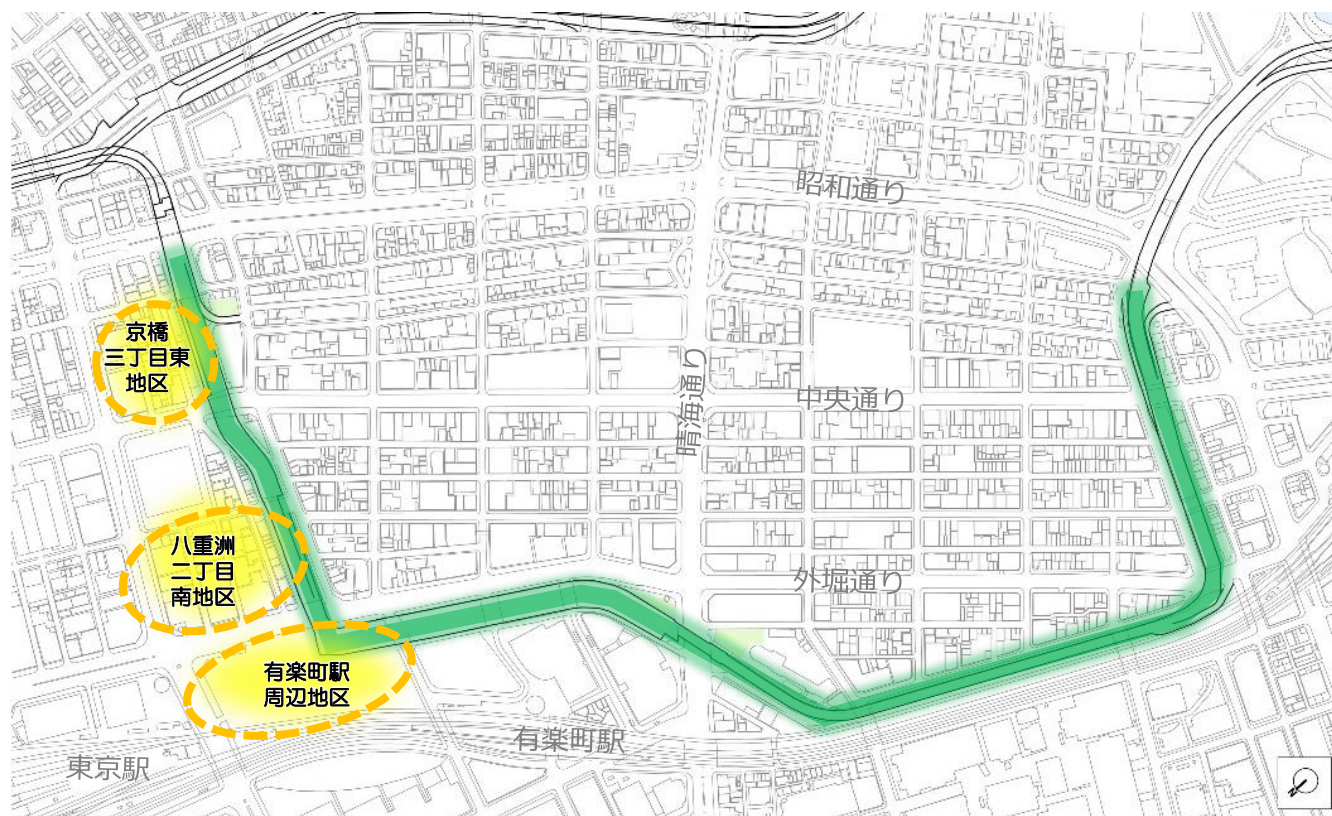
都市計画の具体的な種類や内容等について、引き続き検討・調整を進めていきます。

3 再生方針

(5) 事業スキームの考え方（整備主体等）

K K線の高架施設の整備については、施設所有者が自ら、又はK K線隣接地における周辺まちづくりと連携して行うなど、民間活力をいかして整備を進めることを想定しています。

今後の周辺まちづくりの動向等も勘案しながら、整備主体等について、引き続き検討・調整を進めていきます。



— : K K線

● : K K線隣接地における開発を検討しているエリア

○ : 周辺まちづくりとの連携が想定される箇所
・ 令和3年2月時点の想定
・ 整備の時期は関係者との協議による。

※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。

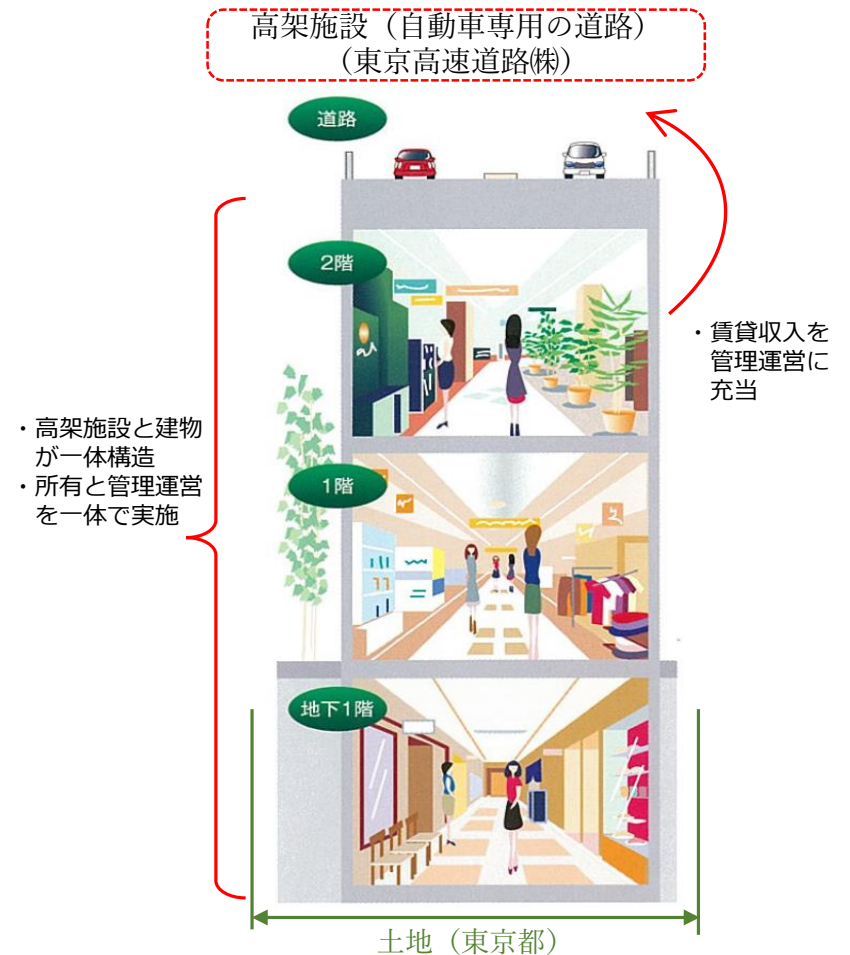
3 再生方針

(5) 事業スキームの考え方（管理運営スキーム）

K K線は、その両端を首都高と接続し、都市高速道路網の一環として公共的役割を果たしています。自動車専用の道路下の建物の賃貸収入を施設の管理運営費に充当することで、無料で一般に供用しています。

K K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。

現行の管理運営スキーム



【出典】東京高速道路株パンフレットから一部編集

3 再生方針

(6) 今後の進め方

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。

その後、都市計画決定等の必要な手続を経て、事業化を進めていきます。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ていますが、都市空間の価値や魅力の早期向上に向けて、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。

- ※ 1 : 【東京：丸の内仲通り】自動運転バス実証実験 試乗会 実施報告レポート
- ※ 2 : WHILL社ホームページ
- ※ 3 : スカイバス東京ホームページ
- ※ 4 : トヨタ社ホームページ
- ※ 5 : 一般社団法人次世代モビリティ協会ホームページ
- ※ 6 : Drone Future Aviation社ホームページ
- ※ 7 : 公益財団法人都市緑化機構 屋上・壁面緑化技術コンクール 受賞一覧ホームページ
7-1 : 第18回 江東区立有明西学園、7-2 : 第14回 農大アカデミアセンター屋上緑化、7-3 : 第17回 GINZA SIX
- ※ 8 : グランフロント大阪ホームページ
- ※ 9 : Geograph Britain and Ireland
- ※ 10 : Wienerbergerホームページ
- ※ 11 : 国立国会図書館ホームページ
- ※ 12 : 日経情報ストラテジー2017年1月号
- ※ 13 : 広島広域環境情報サイトひろたび
- ※ 14 : 大手町・丸の内・有楽町まちづくりガイドライン緑環境デザインマニュアル2013
- ※ 15 : 銀座まちづくり会議ホームページ
- ※ 16 : エコッツエリア協会ホームページ
- ※ 17 : 中央区観光協会ホームページ 「観光おもてなしスタッフ」
- ※ 18 : ハイラインホームページ
- ※ 19 : 有楽町駅周辺まちづくり協議会ホームページ