

# 東京高速道路(KK線)の再生について

# 東京高速道路(KK線)の既存施設のあり方検討会 提言書 (2020年11月)

## 活用方策の提言

**KK線の既存施設を保全し、  
新たな用途(歩行者系機能等※)への  
転換に向けて検討する**

※「歩行者系機能」と「歩行者系機能+モビリティ機能」

## ■ KK線に求められる公共的役割の転換

果たしてきた公共的役割

都市高速道路網の一環として機能  
(通行料無料の自動車専用の道路)

求められる公共的役割

広域的な回遊性を高め、にぎわい、魅力を創出し、  
交流を促進する歩行者系機能

## ■ 目指すべき将来像

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

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

既存ストックをいかした地域の価値や魅力の向上

## 委員名簿

＜学識経験者＞ 五十音順、敬称略  
伊藤 香織 東京理科大学教授  
清水 哲夫 東京都立大学教授  
下村 彰男 國學院大學教授  
高井 典子 神奈川大学教授  
出口 敦 東京大学大学院教授  
(座長)

＜行政関係者＞  
千代田区、中央区、港区  
東京都(事務局)  
国土交通省(オブザーバー)



## ■ KK線の再生・活用の目標

**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**

“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

“地域の魅力”を向上させるための開放的な  
憩いの場の創造

目標年次：2030年～2040年代

## 具現化に向けた主な留意事項

- (1) 将来施設の公共性に関する法制度上の担保
- (2) 再生に向けた事業スキーム
- (3) 広域的な回遊性を高める観点からの、  
周辺歩行者ネットワークの接続の仕方
- (4) 首都高の大規模更新事業など関連事業との調整

# 東京高速道路(KK線)再生方針 (2021年3月、東京都)

- 東京高速道路(KK線)の既存施設のあり方検討会の提言を踏まえて、都の方針として位置づけ
- KK線の再生に向けて、高架施設の位置付けや事業スキームの考え方などを提示

## ■再生方針の概要

### ○都の方針として位置付ける提言内容

- ・ KK線の再生・活用の目標
- ・ 目指すべき将来像、整備・誘導方針

### ○高架施設の位置付けの考え方

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

### ○事業スキームの考え方

民間活力をいかして整備・管理

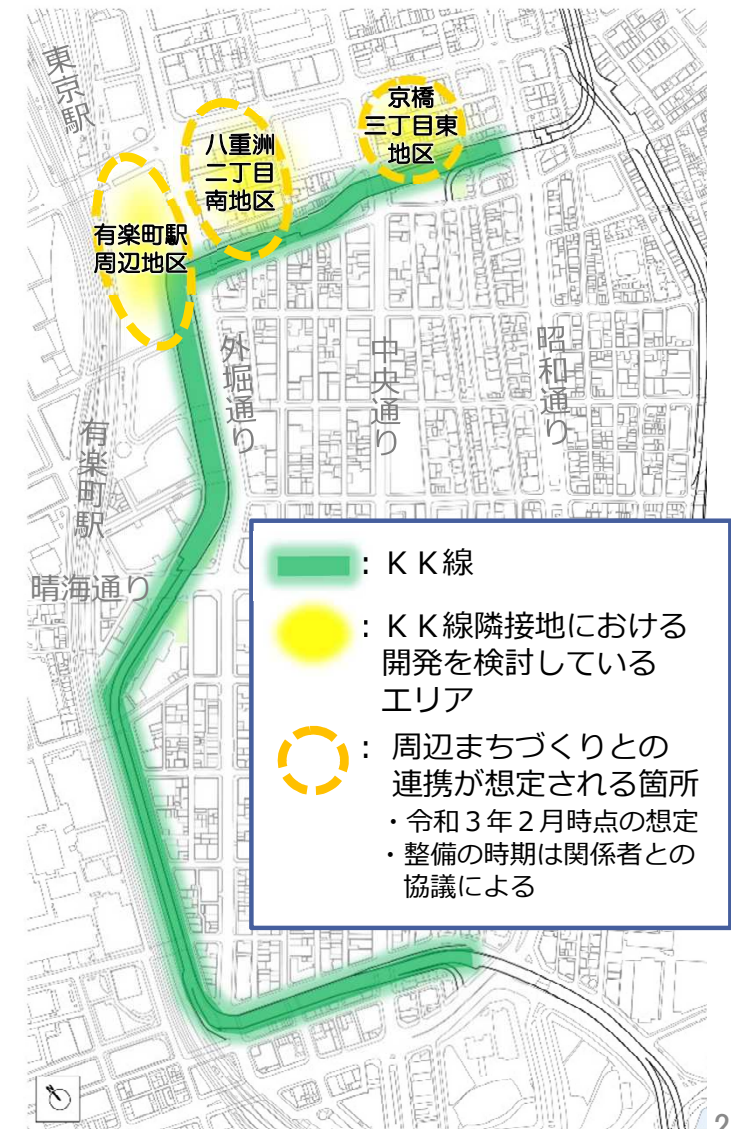
整備主体等：施設所有者が自ら、又は周辺まちづくりとの連携も想定

管理運営スキーム：現行の誰もが無料で利用できるスキームの継承を想定

### ○今後の進め方

- ・ 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
- ・ 全区間の整備完了は、2030年代～2040年代を目標
- ・ 段階的整備等による一部区間の早期開放を図る

## ■周辺まちづくりとの連携





# 東京高速道路(KK線)接続部の首都高施設のあり方

- KK線東銀座出口は、KK線再生後も首都高からのアクセスが可能  
⇒ 出口の機能を確保
- KK線の他の出入口は、KK線再生後は首都高との行き来ができなくなる。  
⇒ KK線再生と連携し、汐留JCT付近等のKK線接続部(首都高施設)の有効活用策について、今後検討



## <京橋JCT付近>



### KK線東銀座出口の機能を確保

- ・既存施設を活用可能
- ・大型車の通行を可能とするための構造改良を検討

## <汐留JCT付近>



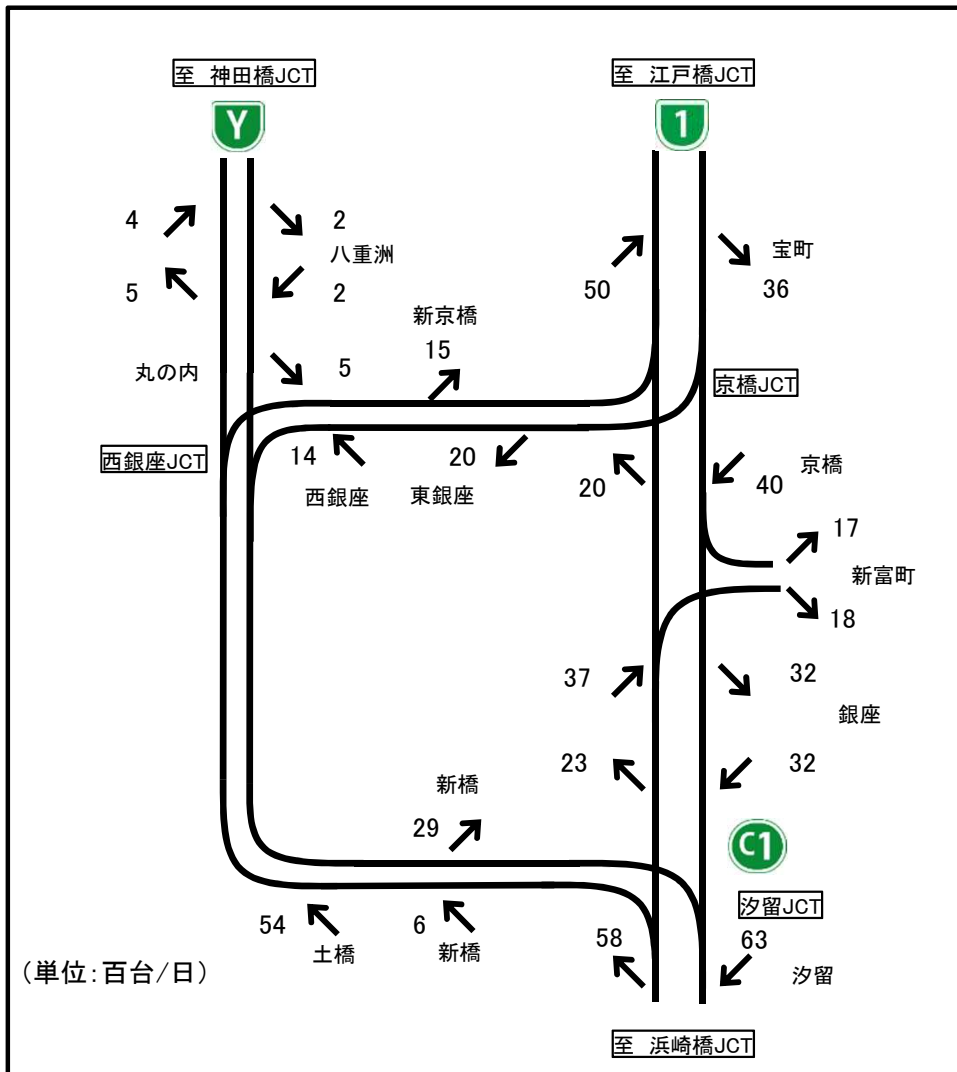
### KK線再生との連携

- ・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線と連続した空間形成を検討

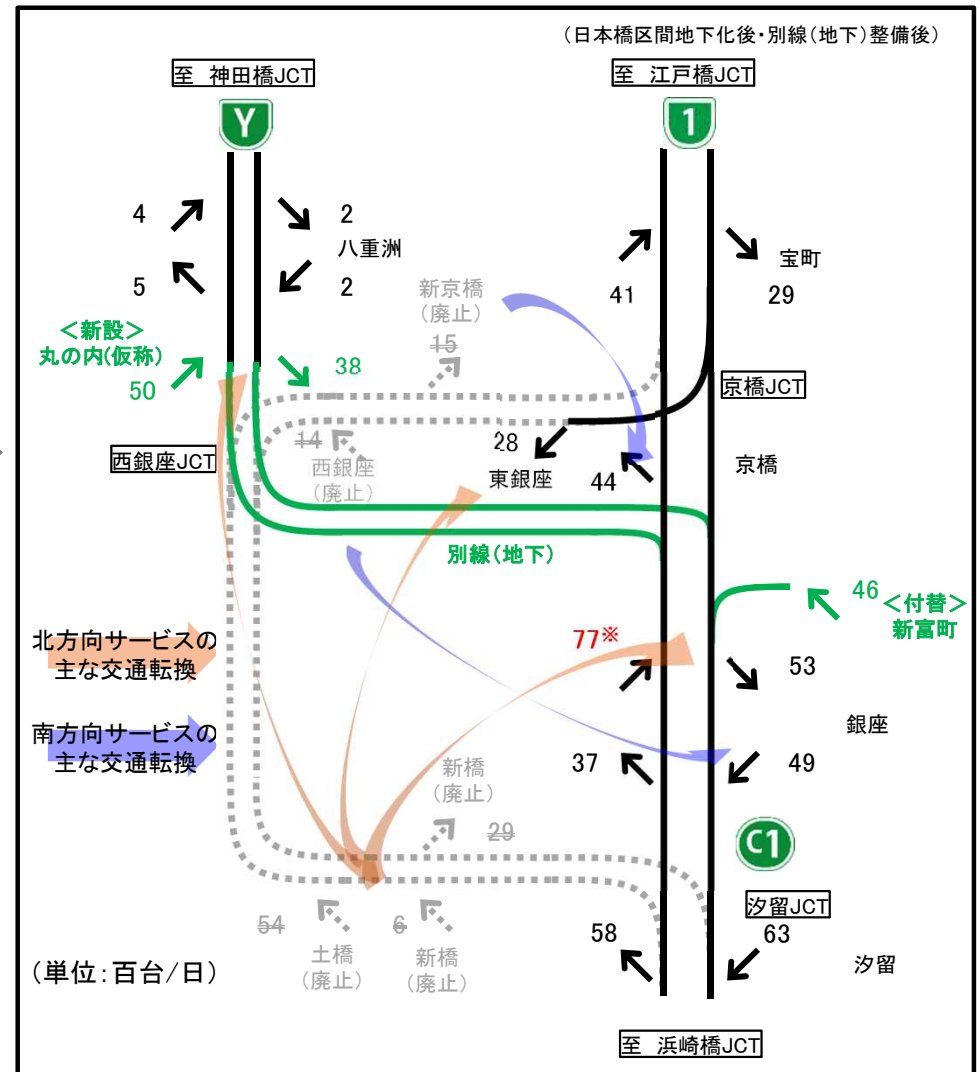
# <参考> 首都高出入口の交通量の変化

- KK線出入口の廃止等に伴い、銀座などの首都高出入口の利用が増加。  
⇒ KK線東銀座出口の機能を確保しつつ、交通負荷軽減について、引き続き検討

現況



KK線再生後(KK線東銀座出口の機能確保)



※街路交通への影響を確認し、必要に応じて直近交差点の信号対応等を検討