

東京都 都市整備局 都市づくり政策部 土地利用計画課 街づくり推進担当 御中

「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）」への要望

2021 年 3 月 15 日付け「東京高速（KK 線）再生方針（案）」に対する銀座からの要望についてご検討くださり、さらにその内容をふまえて「中間まとめ」を公表いただきありがとうございます。また、東京都様におかれましては、銀座に対して丁寧に報告、協議にご協力くださり、大変ありがたいことと感謝申し上げます。

さて、KK 線の再整備については銀座でも期待が高まっており、日本の首都東京の魅力と快適性を規定する重要な事業であると考えます。そして KK 線の内のはすべて銀座エリアに面していることから、銀座街づくりに大きな影響をもたらすものとなります。そこで銀座は、本事業の持ちうる可能性を最大限に広げるべく、以下の通り要望いたします。

・歩行者ネットワークの構築

車両のための道路が張り巡らされた東京において、歩くことに特化した空間は非常に限定的です。KK 線の歩行者空間化には、歩行者が最も尊重される空間になることを期待します。そのため「将来像 1」では「次世代モビリティ」の提供が記載されていますが、歩行者の安全安心を第一優先として歩いて楽しいパブリックスペースの創出という観点でご検討くださいますようお願いいたします。

・整備および管理運営主体について

KK 線再整備は単なる用途の変更に留まらない、様々な可能性を持つ計画です。東京都所有の旧河川上空の土地利用の公共性を新しいかたちで再構築していく機会です。そうであれば、この大規模かつ世界的な注目を集める起爆剤となりうる計画の設計においては、既存の KK 社による運営スキームに加え、周辺地域および銀座が一体となり公共性を支えていくべきであると考えます。運用体制については「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」とするとの記載がありますが、ハードの再整備からその後の運営管理については、東京高速道路株式会社（以下；KK 社）とともに、引き続き東京都様に関与していただきたくお願いいたします。また、KK 線の下部の商業空間は、従来通りに商売を継続が出来、今まで以上の負担（例えば賃料など）がかかることにならないよう、東京都様にはご配慮をお願いしたいと考えます。

ご承知の通り、先例でもあるニューヨークのハイラインはもともと荒廃した高架線路でした。再整備から多くの人々を惹きつける現在の姿までの背景には、国際的なコンペティションで設計デザイナー、ランドスケープデザイナーを選定するなど、世界的な注目を集める仕掛けづくりとともに、多くの市民を巻き込み、主体性を引き出しながら市民参加を促してきたプロセスがあります。緑空間においては、「将来像 2」で「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」として示されている通り、地域の魅力や価値を高めるばかりか、環境問題や人々の快適性という世界規模のテーマに対する都市の姿勢を示すものと考えます。

「中間まとめ」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空間としての役割を担っていく」との記述からは、市民のための社会的意義と機能を持つ事業であることが読み取れます。この精神が永続的に受け継がれていくこと、公共の場としての位置付けが担保され、かつ運用も広がりを持って維持されるような仕組みの構築に、都が積極的に関与されることを強く要望いたします。また、周辺開発事業者の協力も見込まれていますが、その関係がうやむやになることがないよう、東京都が適切に関わっていく必要があると考えます。

KK 社や周辺地域、周辺開発事業者、そして銀座とともに議論する場を設けることを、土地の所有者としての東京都が中心となってまとめたうえで、デザインや設計、運営管理の一切を KK 社に任せるのではなく、話題性を高めながら画期的かつ魅力的な公共空間を創造し続けることができるようサポートをお願いいたします。

・周辺開発の高層化について

今後銀座周辺で進められる開発の多くは KK 線と接続するなど、再整備を意識した計画になると予測します。地区計画「銀座ルール」において高さを規制する銀座では、超高層の街並みを歓迎しておりません。ルールの違う地域での開発ではあるものの、銀座から見て KK 線の外側に超高層ビルが壁のように連なる風景は望みません。銀座周辺地区の開発においては KK 線との関係に加え、銀座の街並みの考え方もご理解いただき、議論の場を設けるなど、コミュニケーションと街並みの双方の関係性を再構築する環境整備をお願いいたします。

・縦動線の整備について

「中間まとめ」において縦動線の概ねの位置を示されています。敷地制限等、様々な制約があることは理解しますが、動線の検討は銀座街づくりの考えをふまえて進めていただきますようお願いいたします。また「整備主体が関係者と検討・調整して」いくとの記載がありますが、動線計画は銀座内の回遊性に加え、他地区との関係構築、連携といった意味でも重要な位置づけと考えます。取りまとめには東京都様にも主体的に関わっていただきたくお願いいたします。

・上部空間の整備について

同様に、上部空間の整備内容に関しても、整備区間 2 km の沿道既存市街地との連携を重視いただき、KK 線に接する多彩で多様な銀座や沿道他地区の人々の営みと街づくりの考え方をふまえ、協議・検討を進めていただきますようお願いいたします。

「中間まとめ」では、3つの主要道路との交差点付近の視点場及び既存高架道路構造物の幅員による歩行者空間と滞留空間への分類が大きくなされています。幅員に限らず既存構造躯体の技術的観点から設計上の制約がある事理解しておりますが、元来土木スケールで設計されている構造物を街の公共空間として人に開放・再生するため、特に人の営みが高密に発展している銀座地区では、KK線と街との接点および境界線の構想に、人を中心としたヒューマンスケールの街との連携をぜひ取り入れていただきたくお願いいたします。

・その他

KK線再整備に伴う周辺地域の高層ビル化によって、建物高さが抑えられている銀座がヘリコプター等飛行物の航路として使われる懸念があります。銀座上空をヘリコプターが飛ぶのは絶対反対です。KK線再整備後も、歩行者が開放感のある都市空間を感じられるよう、対策を検討していただきたくお願いいたします。

また、今回の再整備はKK線上部空間の歩行者系ネットワーク化が主題ですが、本来、歩行者系ネットワークは地上レベルに整えられることが望ましいことは言うまでもありません。今後、KK線の足元空間においても、銀座内の街並みや回遊動線、そして上部空間の歩行者空間と連携した魅力的な歩行環境が生み出されるよう、継続的に検討していただきたくお願いいたします。



上記の課題や要望の検討のためにも、地元と行政が一つになって迅速に協議をする会議体の基盤形成が基本であると考えます。東京都様が中心となり、会議体や仕組みを構築すること、そしてKK線の未来に責任を持って関わり、持続的に取りまとめをなされますよう、強く要望する次第でございます。

全銀座会会長、一般社団法人銀座通連合会会長 遠藤彬

全銀座会代表幹事、一般社団法人銀座通連合会理事長 齋藤充

全銀座会街づくり委員長、一般社団法人銀座通連合会副理事長 東條幹雄

以上

2022年3月11日