

**東京高速道路（KK線）を2025年4月上旬に廃止（東銀座出口を除く）します
～自動車専用の道路から歩行者中心の公共的空間へ転換～**

東京高速道路株式会社（本社：東京都中央区、取締役社長：加藤 浩）は、東京都の「東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針」に基づき、東京高速道路（KK線）（以下「KK線」）の再生事業を推進するため、2025年4月上旬にKK線を廃止（東銀座出口を除く）いたします。

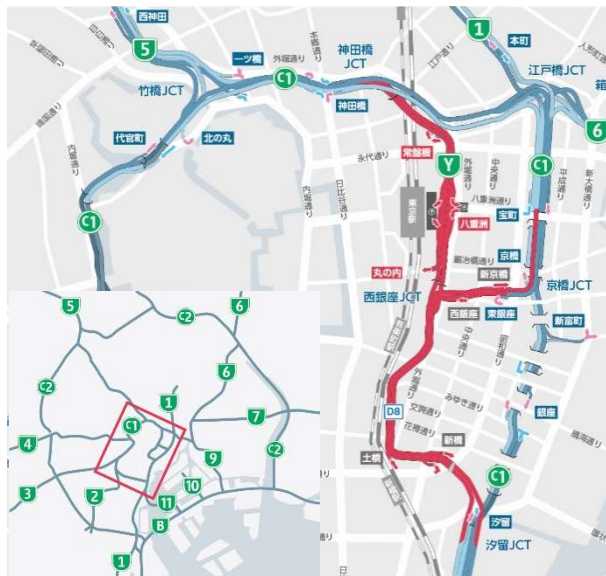
KK線は、1966年の全線供用開始以来、都市高速道路網の一環としての役割を果たしてきましたが、首都高速道路の日本橋区間地下化事業に伴い、新たな都心環状ルート「新京橋連結路（地下）」の整備が決定し、その役割が大きく低下することから、東銀座出口を除き廃止することが決定しました。

また、KK線が接続している首都高速八重洲線においても、日本橋区間地下化事業に伴いKK線の廃止と合わせて長期通行止め（2035年度まで）となります。

廃止・通行止め日時等の詳細については、あらためてお知らせいたします。（2025年1月頃予定）

なお、廃止後のKK線は、東京都の方針に基づき、「自動車専用の道路」から既存施設を活用した「歩行者中心の公共的空間」に生まれ変わります。約60年の長きにわたり、自動車専用の道路として多くの皆さまにご利用いただき誠にありがとうございました。

廃止・長期通行止め位置図



【2025.4 月上旬で廃止となる区間】

D8 東京高速道路（KK線）（北行き・南行き）

- ・新橋出入口、土橋入口、西銀座入口、新京橋出口
- ・京橋 JCT～汐留 JCT

【2025.4 月上旬～2035 年度通行止め区間】

V 高速八重洲線（北行き・南行き）

- ・神田橋 JCT～西銀座 JCT
- ・八重洲出入口、丸の内出口

※東銀座出口、汐留出入口は、KK線廃止・長期通行止め開始後もご利用頂けます。



V 高速八重洲線長期通行止めに関する最新情報については、下記の HP よりご確認ください。

長期通行止めに関する特設ページ URL : <https://www.shutoko.jp/ss/nihonbashi-tikaka/news/yaesurouteclosed/>

お問い合わせ先

東京高速道路株式会社 道路施設部

TEL03-3562-0890

■東京高速道路株式会社 取締役社長 加藤 浩のコメント

東京高速道路（KK 線）は、2025 年 4 月上旬を以て自動車専用の道路としての役割を終えることとなりました。長きにわたり、KK 線をご利用頂いた皆様、近隣はじめご支援頂いた皆様には、心より感謝申し上げます。

このたび東京高速道路（KK 線）を、歩行者中心の公共的空間として再生することとなりましたが、道路下の商業施設等はこれまで通り営業しておりますので、引き続きご愛顧のほどお願い申し上げます。

当社は、創業以来の事業スキームを継承しつつ、既存ストックを活用した先駆的な事業へのチャレンジを通じて、社会的使命を果たしてまいります。自動車専用の道路から歩行者中心の公共的空間に生まれ変わる東京高速道路（KK 線）の新しい姿にご期待頂ければと存じます。

■東京高速道路株式会社について

東京高速道路株式会社は、戦後、日本が経済成長を遂げていく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 名が発起人となり、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に、1951（昭和 26）年に設立された民間企業です。当社による道路建設は、「道路下を賃貸スペースとし、その賃貸収益を道路の建設費と維持管理費に充て、無料で一般に供用する」という、今日の PFI（Private Finance Initiative）の先駆けともいえる、当時としては画期的な事業スキームによって実現したものです。日本初の民間活力による無料の自動車専用の道路「東京高速道路（KK 線）」は、銀座周辺の外堀、汐留川、京橋川の一部を埋め立て、完成までに 13 年の歳月をかけて、1966（昭和 41）年に全線の供用を開始されました。以後、約 60 年にわたり、都市高速道路網の一環としての公共的な役割を担う全長 2km 余の無料の自動車専用の道路と、道路と一体構造をなす 14 棟の賃貸スペースを管理運営し、現在に至っています。

■東京高速道路（KK 線）の歩み

- 1952 年 一般自動車道事業免許取得
- 1953 年 山下橋～新幸橋間（山下ビル）着工
- 1959 年 土橋～城辺橋間を一方通行で供用開始
都市高速道路第 8 号線として都市計画決定
（首都高速道路公団設立）
- 1963 年 蓬莱橋～紺屋橋間を相互通行で供用開始
- 1964 年 蓬莱橋にて首都高速道路羽田方面と連絡供用開始
- 1966 年 新京橋で首都高速道路と接続
蓬莱橋～新京橋間全線を相互通行で供用開始
- 1973 年 首都高速八重洲線と接続、首都高速道路との乗継所設置
- 2011 年 特定緊急輸送道路に指定
- 2017 年 国土交通省より道路路線番号「D8」付与
- 2023 年 都市高速道路第 8 号線の廃止決定



着工前の外堀
山下ビルから新橋方面
(1952/昭和 27 年)



躯体工事中の北数寄屋ビル
(1957/昭和 32 年)



一方通行供用後の城辺橋出口
(1960/昭和 35 年)



現在の東京高速道路（KK 線）
土橋カーブと東海道新幹線



現在の東京高速道路（KK 線）
北数寄屋ビルと外堀通り

■東京高速道路（KK線）の再生に至った経緯

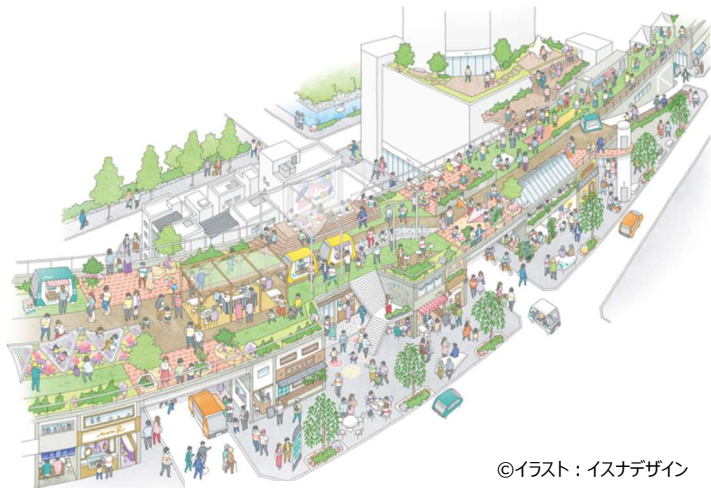
首都高速道路の日本橋区間地下化事業に伴い、新京橋連結路（地下）を整備することが決定し、自動車専用の道路としてのKK線の役割が大きく低下することから、KK線既存施設の有効活用策が検討され、KK線は自動車専用の道路から歩行者中心の公共的空間に転換することが決まりました。

東京高速道路（KK線）廃止に至るまでの検討経緯は以下の通りです。

- 2018年 国土交通省「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」設置
日本橋区間地下化に伴う大型車交通の環状機能確保策として、別線（新京橋連結路）の整備を決定。
これに伴い役割が大きく低下する東京高速道路（KK線）既存施設のあり方について、別途、検討する方針が示された。
- 2019年 東京都「東京高速道路（KK線）の既存施設のあり方検討会」設置
学識経験者及び行政関係者による検討会が、KK線既存施設の有効活用策について検討し、KK線の既存ストックを活用しつつ、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間に再生することを2020年に東京都に提言。
- 2021年 東京都「東京高速道路（KK線）再生方針」策定
あり方検討会の提言を受け、KK線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、今後の進め方が取りまとめられた。
- 2022年 東京都「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）」策定
再生方針に基づいた整備内容や整備主体、維持管理の考え方が取りまとめられ、当社がKK線再生の整備・管理運営主体として位置づけられた。
- 2023年 1月 有楽町・銀座・新橋周辺地区 地区計画（再開発等促進区）の都市計画決定
東京高速道路（KK線）と京橋三丁目東地区再開発エリアを再開発等促進区として都市計画決定
3月 東京都「東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針」策定
KK線再生の実現に向け、関係者の取組の基本的な考え方が示された。
12月 都市高速道路第8号線（KK線）廃止、東銀座出口を都市高速道路第1号線に編入する都市計画決定
東京高速道路（KK線）の上部空間を「主要な公共施設（広場）」とする都市計画決定

■東京高速道路（KK線）の再生

東京の新たな価値や魅力を創出するため、歩行者中心の空間へ再生し、世界から注目される観光拠点を目指します。東京高速道路（KK線）廃止後、調査、整備に着手し、全区間の整備完了の目標時期 2030年代から2040年代としています。都市空間の価値や魅力向上の実現に向け、段階的な整備により一部区間の早期開放を目指します。



©イラスト：イスナデザイン

※この図はKK線再生に向けた検討内容をイメージ化したものです。

【東京高速道路株式会社 WEB ページ】

<https://www.tokyo-kousoku.jp/>



【KK線再生プロジェクト紹介 WEB ページ】

<https://www.kk-saisei.com/>



東京高速道路（KK線）再生事業に関するお問い合わせ先：

東京高速道路株式会社 プロジェクト推進室 [e-mail : kksen@tokyo-kousoku.co.jp](mailto:kksen@tokyo-kousoku.co.jp)