



Corporate
Profile

会社案内



01 | 会社紹介



東京高速道路株式会社は、
不動産賃貸事業、
自動車道事業の運営と、
既存施設の上部を歩行者中心の
公共的空間に再生する事業
「Roof Park Project」に取り組む
民間企業です。

 **東京高速道路株式会社**

東京都心部を走る全長2km余の自動車専用の道路と、道路下にある賃貸スペース
(14棟のビル)を管理運営してきました。

当社は、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12月に設立された、70年以上の歴史を持つ会社です。銀座地区における交通緩和に寄与するとともに、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余の自動車専用の道路と、道路と一体構造の14棟の賃貸スペースを管理運営してきた会社です。

日本初の民間活力による自動車専用の道路を無料で一般に供用した会社です。

民間企業である当社による自動車専用の道路の建設は、「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。1952(昭和27)年8月、当時の運輸・建設両省から、道路運送法に基づく自動車道事業(一般自動車道)免許を取得し、翌1953(昭和28)年8月に建設に着工。銀座周辺の外堀、汐留川、京橋川の一部を埋め立てて建設した、日本初の民間活力による無料の自動車専用の道路は、13年の歳月をかけて完成し、1966(昭和41)年7月に蓬莱橋から新京橋間の全線供用を開始しました。

「車から人へ」。新たな道を未来に繋げる第二の創業期を迎えます。

全線供用から55年を経た2021(令和3)年3月、東京都の「東京高速道路(KK線)再生方針」により、東京高速道路は、現在の自動車道から歩行者中心の公共的空間に転換するという方針が示されました。更に、2022(令和4)年3月、東京都の「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)」において、施設所有者である当社を整備、管理運営主体とすることを基本とする方針が示されました。これを受けて、当社は、都市計画提案に向けた検討、手続きを開始し、2023年12月、都市高速道路第8号線(KK線)の廃止、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)」とする都市計画が決定されました。2025年4月のKK線廃止後、施設上部の用途が自動車道から遊歩道へと生まれ変わっても、当社は「不動産賃貸事業の収益により一般供用する事業会社」としての使命を担い、進化し続けます。

CHANGE! 川から自動車道、そして遊歩道へ。



1958(昭和33)年、建設前の土橋から新橋方面の様子



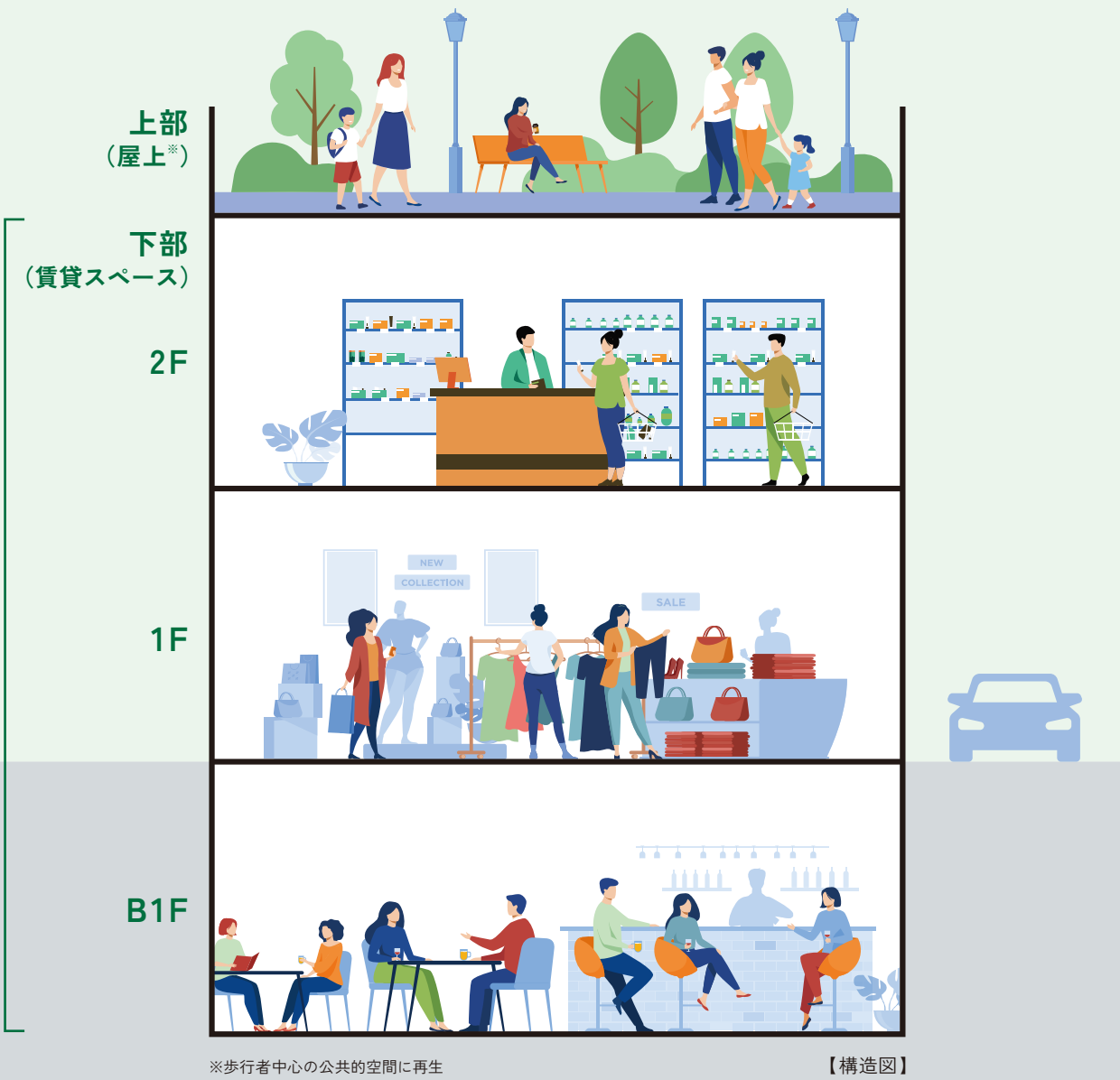
1963(昭和38)年に竣工した西土橋ビルを土橋方面からみた様子(KK線廃止前)



2023(令和5)年に開催した「銀座スカイウォーク」の様子

高架施設の下部が賃貸スペースというユニークな施設です。

当社の施設は、千代田区、中央区、港区の区境に位置しています。
鉄筋コンクリート造りの14棟の賃貸スペースの上部（屋上）と13の橋梁が繋がる2km余のユニークな構造です。当社では、14棟の賃貸スペースを「ビル」と称していますが、14のビル名は、埋め立てた河川に架かっていた橋名にちなんで名付けたものです。



上部（屋上）の概要

施設上部（屋上）は、歩行者中心の公共的空間への整備を予定しており、2030年代から2040年代の全区間整備完了を目指しています。

都市計画上の位置付け	主要な公共施設（広場）
種類・名称	広場
面積	約30,000㎡



上部（屋上）から見える景色

ビルの概要

所在地	東京都中央区銀座（1丁目から8丁目まで全14ビル）	
竣工	1954（昭和29）年 ～ 1966（昭和41）年	
構造	鉄筋コンクリート	
階数	地上2階、地下1階（一部地下2階）	
建物面積（延床面積）	約97,500㎡	
主要用途	ショッピングセンター、オフィス、駐車場等	



高架施設下部には14棟の賃貸スペース

ビル名	延床面積	用途
東新橋ビル（銀座ナイン3号館）	約6,900㎡	店舗、飲食等
西新橋ビル（銀座ナイン2号館）	約5,500㎡	店舗、飲食等
東土橋ビル（銀座ナイン1号館）	約3,200㎡	店舗、飲食等
西土橋ビル	約4,600㎡	オフィス、店舗、飲食等
山下ビル（銀座コリドー等）	約9,500㎡	オフィス、店舗、飲食等
南数寄屋ビル（銀座ファイブ）	約6,700㎡	店舗、飲食等
北数寄屋ビル（NISHIGINZA等）	約14,700㎡	店舗、飲食等
南有楽ビル（銀座インズ1）	約7,200㎡	店舗、飲食等
中有楽ビル（銀座インズ2等）	約8,800㎡	店舗、飲食等
北有楽ビル（銀座インズ3等）	約6,900㎡	店舗、飲食、駐車場等
紺屋ビル	約6,200㎡	オフィス、飲食、駐車場等
西京橋ビル	約7,300㎡	オフィス、飲食、駐車場等
東京橋ビル	約7,400㎡	オフィス、店舗、駐車場等
新京橋ビル	約2,600㎡	オフィス等



日本を代表する商業地、銀座に立地

道路（東銀座出口）の概要

路線延長	121.427m、道路運送法に基づく一般自動車道（自動車専用の道路）、通行料無料 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（2023年12月）
起点と終点	起点：東京都中央区銀座一丁目（新京橋） 終点：東京都中央区銀座一丁目（東銀座出口）

★ 最終ページのイラストマップも併せてご覧ください。

03 | KK 線再生に向けた取り組み

KK線を歩行者中心の公共的空間に再生するプロジェクトを推進しています。

クルマのための場所から、
人がワクワクして楽しめる場所へ。

東京高速道路（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」へと再生されることとなりました。



©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。

東京の新たな価値や魅力を創出し、世界に注目される観光拠点を目指します。全区間の整備完了の目標時期を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ています。

先行実証実験をスタートしています。

東京高速道路（KK線）は、2025年4月に廃止（東銀座出口を除く）され、以降は歩行者中心の公共的空間への整備に向け、新しいフェーズに入りました。

今後は、ウォークアブルなまちづくりに向けた取り組みを推進するにあたり、KK線再生に向けたまちづくりの基本的な考え方や、計画・整備段階における東京都と協業の連携内容や利活用の在り方等について取りまとめた「東京高速道路（KK線）再生に向けた利活用方針」を公表しました。一部区間の供用開始までは、この方針に基づき、沿道の地域、様々な人々、企業等、多岐にわたる主体との対話や試行等を行う「先行実証実験」を行っていきます。

■ 先行実証実験の進め方のイメージ



※東京高速道路（KK線） 再生に向けた利活用方針（2025年4月発表）より抜粋

KK 線再生に向けた取り組み「Roof Park Project」

Roof Park Project は、既存施設上部の整備だけでなく下部の商業施設や周辺のまちとの連携も一緒に考えるプロジェクトです。

66年にわたる自動車専用の道路としての役割を終え、新たに人中心の公共的空間に再生する節目を祝う「KK線リボンセレモニー」において、KK線を再生するプロジェクトの名称を発表しました。

KK線の既存施設は商業施設の「上」に道路があるという特徴があります。KK線再生は、施設の上部を車から人への空間に再生するという取り組みですが、プロジェクト名称は上部空間に限定する名称ではないものにしたい。そんな発想から、下に空間があることを前提とした「屋根＝Roof」という言葉にこのプロジェクトが大切にしたい思いを込めました。屋根に上り、いつもと違うひらけた景色を目にしたときのワクワク感を、いつ訪れても感じられる、楽しく、みんなに愛される空間を目指します。

プロジェクトコンセプトは「みんなでゆっくりつくる未来」

速さや効率を求める時代から人が歩く速さやヒューマンスケールを考える時代へ、
プロジェクトが実現したいまちづくりのあり方を「ゆっくり」という言葉に込めました。

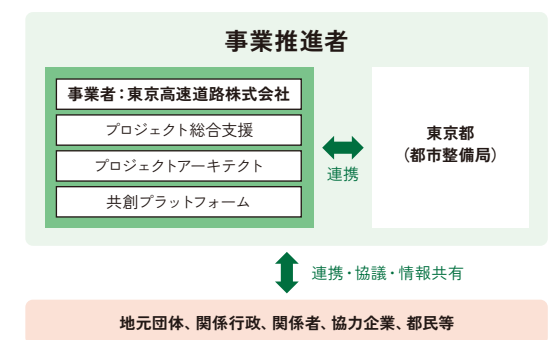
近年、車からウォークアブルの時代に移りつつある中で、KK線の既存施設を活用して車のための空間を人のための空間に再生する意義を考えたとき、スピードや効率を優先したプロセスで進めてよいのかという問いかけから始まりました。

まちは、そこに関わる人々によって長い年月をかけてゆっくりつくられ、KK線も60年以上の歴史を積み重ねて今に至っています。そんなKK線の既存施設を活用した今回の開発は、様々な人と関わり、会話し、解像度の高い計画、デザイン、実行というプロセスを踏んで丁寧に進めること、そして、供用開始後も完成形はなく様々な人の手垢をつけてつくっていくことで愛着をもって進化し続ける、そんなまちづくりの理想を「ゆっくりつくる」と表現しています。

事業推進体制のイメージ

KK 線の再生は、計画・整備段階から周辺地域、多様な人々、様々な技術やアイデアを有する企業や専門家等の多岐にわたる主体との連携・協働による「共創」のまちづくりを進めます。

これまでにない新しい公共的空間の仕組みを企画・検討していくため、KK線再生の事業デザインに関する企画、実装を提案する機能として、共創プラットフォームを組成し、事業者だけでなく、多領域の専門家を交えて議論することにより、新たな価値を創出するためのプラットフォームとして、多くの人に様々な形で関わって頂ける体制で事業を推進します。



Roof Park Project

「Roof Park Project」については、プロジェクトサイトで詳しくご紹介しています。同サイトでは、プロジェクトに関する情報や活動状況だけでなく、様々な視点、分野から、多くの人にプロジェクトに関わって頂き、一緒に考えるためのプラットフォームです。是非、覗いてみてください。

プロジェクト
専用サイト
<https://roofpark.com/>



04 | 不動産賃貸事業

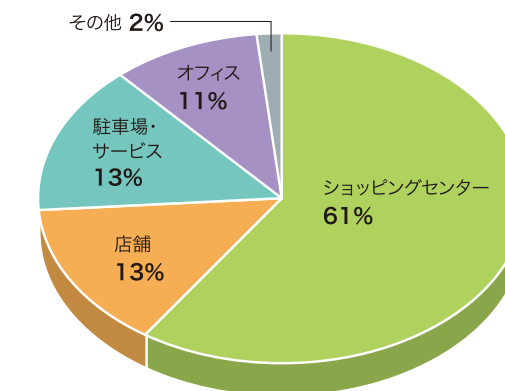


14棟のビルには380を超える店舗、オフィス等が入居しています。

当社は、銀座一丁目から八丁目にわたる、高架施設と一体構造となった14棟のビルを管理運営しています。

ビルには380余の店舗、オフィス、駐車場等が入居し、総延床面積約10万㎡の大規模商業エリアを形成しています。銀座を訪れる多くのお客様にご利用頂けるよう「銀座ナイン」、「銀座コリドー」、「銀座ファイブ」、「NISHIGINZA」、「銀座インズ」などのショッピングセンターをはじめとするテナントの皆様と協力し、地域の発展や賑わいの創出に資する、安全で快適な環境と魅力ある空間づくりに努めています。

■ 貸付総面積と用途割合 (2025年4月1日現在)



貸付総面積 / 89,000㎡ (27,000坪)



様々な店舗が入り賑わう山下ビル



人気店が並ぶ紺屋ビルと銀座桜通り歩道



銀座駐車場



新橋方向から眺めた西土橋ビル

安全で快適なビル環境の提供に努めています。

安全で快適なビル環境を提供するため、ビル設備の点検整備、補修、更新等を計画的に行い、適切に維持管理しています。また、24時間体制で運転状況の監視及びトラブル等緊急時の対応を行うと共に各ビルを巡回監視し、防犯、防災に努める等、常時対応できるよう態勢を整えています。



中央監視室での24時間集中管理



設備の保守点検



警備員による巡回パトロール

05 | 自動車道事業



東京高速道路の廃止後も「東銀座出口」の管理を続けてまいります。

KK線は、東銀座出口を除き、2025年4月5日（土）20時を以って廃止いたしましたが、当社は、これからも東銀座出口（自動車専用の道路部分）の管理を続けてまいります。廃止した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。

詳しくは、Roof Park Project サイトをご覧ください。

安心・安全な自動車専用の道路「東銀座出口」の運営・維持管理に努めます。

自動車道事業では、安心・安全が第一です。安心・安全に東銀座出口（自動車専用の道路部分）をご通行いただけるよう、道路運送法の道路として必要な点検を定期的に実施し、適宜、補修・更新を行ってまいります。

※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。



2025年4月5日20時廃止

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 | 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 |
| 1953年 | 山下橋～新幸橋間（山下ビル）着工 | 2011年 | 特定緊急輸送道路に指定 |
| 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） | 2017年 | 国土交通省より道路路線番号「D8」付与 |
| 1963年 | 蓬莱橋～紺屋橋間を相互通行で供用開始 | 2023年 | 都市高速道路 第8号線の廃止決定 |
| 1964年 | 蓬莱橋にて首都高速道路羽田方面と連絡供用開始 | 2025年 | 4月5日（土）20時 東京高速道路（KK線）廃止 ※東銀座出口除く |
| 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 | | |



1952（昭和27）年
着工前の外堀の様子 山下ビルから新橋方面



1960（昭和35）年
一方通行供用後の城辺橋出口の様子



2023（令和5）年
廃止前の東京高速道路（KK線）と北数寄屋ビル



2025（令和7）年
東京高速道路（KK線）閉鎖直後の西銀座入口の様子

©TOKYO PHOTOGRAPHIC RESEARCH

06 | 会社概要

社名	東京高速道路株式会社	
所在地	〒104-0061 東京都中央区銀座一丁目3番先 TEL：03-3562-0841（代表） FAX：03-3561-4515 URL：https://www.tokyo-kousoku.jp/	
設立	1951年 12月13日	
資本金	2億7千万円	
代表者	取締役社長 加藤 浩	
売上高	38億3千8百万円（2024年度）	
従業員数	57名	
事業内容	不動産賃貸事業、自動車道事業（一般自動車道）	
取得免許	自動車道事業免許	
主要取引銀行	株式会社みずほ銀行、株式会社三菱 UFJ 銀行、株式会社三井住友銀行	
主要株主	三菱地所株式会社、大成建設株式会社、株式会社みずほ銀行、株式会社高島屋、ヒューリック株式会社	
子会社	銀座駐車場株式会社	
加盟団体	一般社団法人東京ビルディング協会 一般社団法人日本ショッピングセンター協会 一般社団法人銀座通連合会、西銀座通会 一般社団法人有楽町駅周辺まちづくり協議会	

2025年7月1日現在

地域活動への参加

銀座地域の各種団体に所属し、団体が主催する様々な活動の運営に協力、参加しています。



クリーンデー（清掃）活動



銀座八丁神社めぐり



ゆかたで銀座ら



銀座会

07 | 沿革

東京高速道路株式会社の歩み	主な出来事
12月 資本金3,000万円で設立	1951年
8月 難波橋～紺屋橋間 一般自動車道事業経営免許取得	1952年
8月 山下橋～新幸橋間（山下ビル）着工	1953年
	1957年
6月 土橋～城辺橋間を一方通行で供用開始	1958年
8月 都市高速道路第8号線として都市計画決定	
9月 銀座駐車場株式会社設立	1959年
11月 難波橋～蓬莱橋間 一般自動車道事業路線延長免許取得	1960年
	1961年
	1962年
12月 蓬莱橋～紺屋橋間を相互通行で供用開始	1963年
2月 紺屋橋～新京橋間 一般自動車道事業路線延長免許取得	
8月 蓬莱橋にて首都高速羽田方面と連絡供用開始	1964年
7月 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	1966年
	1967年
2月 首都高速八重洲線と接続 首都高速との乗継所設置	1973年
	1995年
5月 阪神・淡路大震災を受けて橋梁部分の落橋防止工事開始（2015年3月完了）	1996年
5月 東京高速道路 企業理念（経営理念、経営指針、行動指針）制定	2001年
12月 創立50周年 / 社史発行	2002年
11月 カラーリペイント（橋梁塗装）コンテスト実施（2013年8月全13橋の塗装完了）	2005年
4月 西土橋ビルの店舗化推進	2006年
7月 建物部分の耐震補強工事開始（2021年7月完了）	2011年
9月 特定緊急輸送道路に指定	2013年
10月 紺屋ビルの店舗化推進、銀座桜通り歩道改修	2017年
2月 国土交通省より道路路線番号「D8」付与	2018年
	2019年
	2021年
	2022年
12月 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	2023年
	2024年
5月 東京高速道路（KK線）上でのイベント「GINZA SKY WALK 2024」を開催	
4月 東京高速道路（KK線）再生に向けた利活用方針を公表 東京高速道路（KK線）を廃止（東銀座出口を除く） 事業の交代式「KK線リボーンセレモニー」を開催、プロジェクト名称を発表 高速道路上を歩く“未来の歩行者空間”を体感するイベント「Roof Park Fes & Walk」を開催 東京高速道路（KK線）の上部空間整備に向けた先行実証実験を開始	2025年

08 | 銀座・東京高速道路イラストマップ

