



## 第2回検討会資料

資料5

### 【目次】

- 1 検討会の進め方（変更）
- 2 KK線の既存施設のあり方の評価について

令和2（2020）年5月22日（金）



<議事予定>

赤文字：変更箇所

## <第1回>

【令和元年10月10日（木）】

～ KK線周辺の現状と課題について ～

首都高都心環状線の大型車交通の環状機能確保策～中間とりまとめ～（令和2年3月10日公表）

↓  
KK線全線で有効活用策の検討が可能

## <第2回>

～ KK線の既存施設の~~有効活用策について（その1）~~あり方の評価について ～

～ 現状のKK線の管理運営について（管理運営者ヒアリング：非公開） ～

## <第3回>

～ KK線の既存施設の有効活用策について~~（その2）~~ ～

～ 有効活用策について（民間企業ヒアリング：非公開） ～

## <第4回>

～ 既存施設の有効活用策（中間のまとめ案）取りまとめ ～

————— 提言（中間のまとめ）公表 —————

## <第5回>

～ 既存施設の有効活用策について取りまとめ ～

>>>>> 既存施設の有効活用策について都に提言 <<<<<

## 2 KK線の既存施設のあり方の評価について

### 評価方法



- 第1回検討会での意見を踏まえ、評価項目を抽出
- 機能確保検討会の議論※も考慮し、「形態」と「機能」に着目し、マトリクス分析で比較評価

評価結果を踏まえ、活用方策検討の方向性を整理

### 比較評価における「形態」・「機能」の考え方（定義）

#### 「形態」について

- 「既存施設の存置の仕方」を「形態」と定義、ただし「撤去」についても形態のひとつとして検討
- 検討会での意見や国内外の類似事例を踏まえ、3つの形態に着目して評価

3つの形態のいずれでも、  
公共的な空間  
(広場や通路、緑地)や  
にぎわいの創出に  
資する整備を前提に  
機能を設定し評価

#### 「機能」について

- 検討会での意見やKK線の既存施設の特徴などを踏まえ、現在の自動車専用の機能から、次の3つの機能転換に着目して評価

保 全

区間撤去

全部撤去

歩行者系機能

歩行者系機能  
+  
EV機能

EV機能

※KK線は、通過交通が別線に転換するため、自動車専用の道路としての役割が大きく低下、地域のニーズなどを踏まえ、全線で新たな機能創出の検討が可能

## 2 KK線の既存施設のあり方の評価について

### 評価項目



○ 評価項目は、第1回検討会で出された主な意見をもとに整理（資料6：pp.12-14参照）

ネットワーク

にぎわい・魅力・交流

環 境

景 観

○ 上位計画（まちづくり）キーワード

（ ネットワーク 防 災 にぎわい・魅力・交流 環 境 景 観 ）

及び実現性（コスト）の観点で評価項目を精査し、追加（資料6：pp.1-14参照）

### 追加評価項目

防 災

コ ス ト

## 2 KK線の既存施設のあり方の評価について

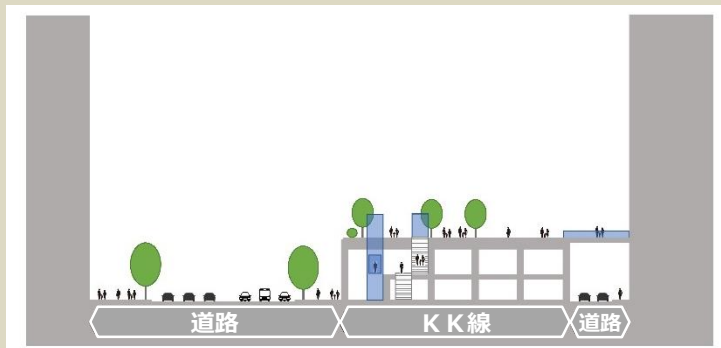
### 形態からみた評価の考え方



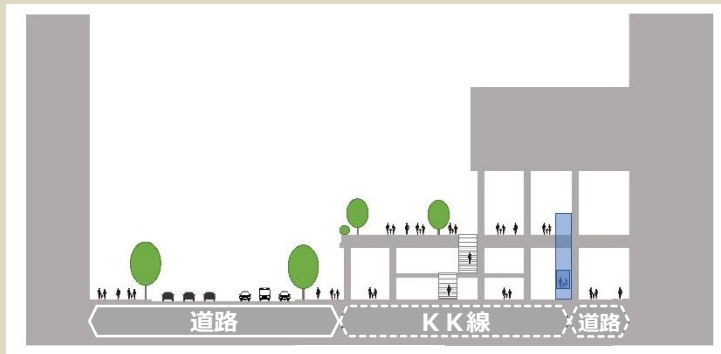
- KK線の高架施設は、高架道路（自動車専用）と路下の施設（店舗等）で構成
- 土地は東京都、施設（建物）は東京高速道路株式会社が所有
- 検討会での意見や国内外の類似事例を踏まえ、3つの形態に着目して評価

#### 形態イメージ

##### ① 保全

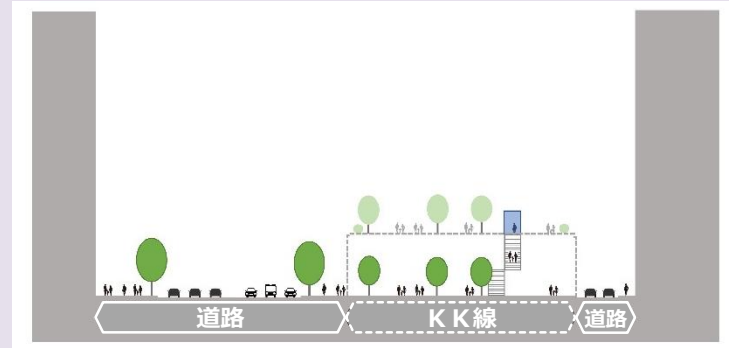


部分改築（隣接街区の建物との接続など）含む



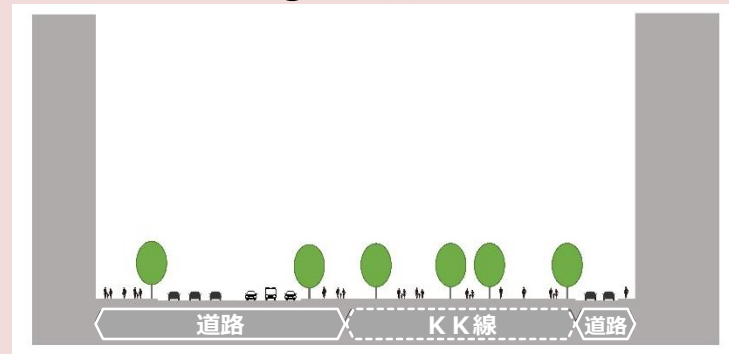
隣接街区の建替えと連動した改築含む

##### ② 区間撤去



単独建物の撤去ではなく、まとまった区間での撤去を想定

##### ③ 全部撤去



既存施設をすべて撤去し更地化

## 2 KK線の既存施設のあり方の評価について

### 区間撤去における「区間」の考え方



- KK線は、銀座地区を取り囲むように建ち並ぶ全14棟のビルの屋上部分に位置(全長約2km)
- 区間については、KK線の構造を目安として分割  
(資料6：p.11参照)

#### 京橋区間

L = 約 500m  
W = 約 16~20m

#### 外堀通り沿い区間

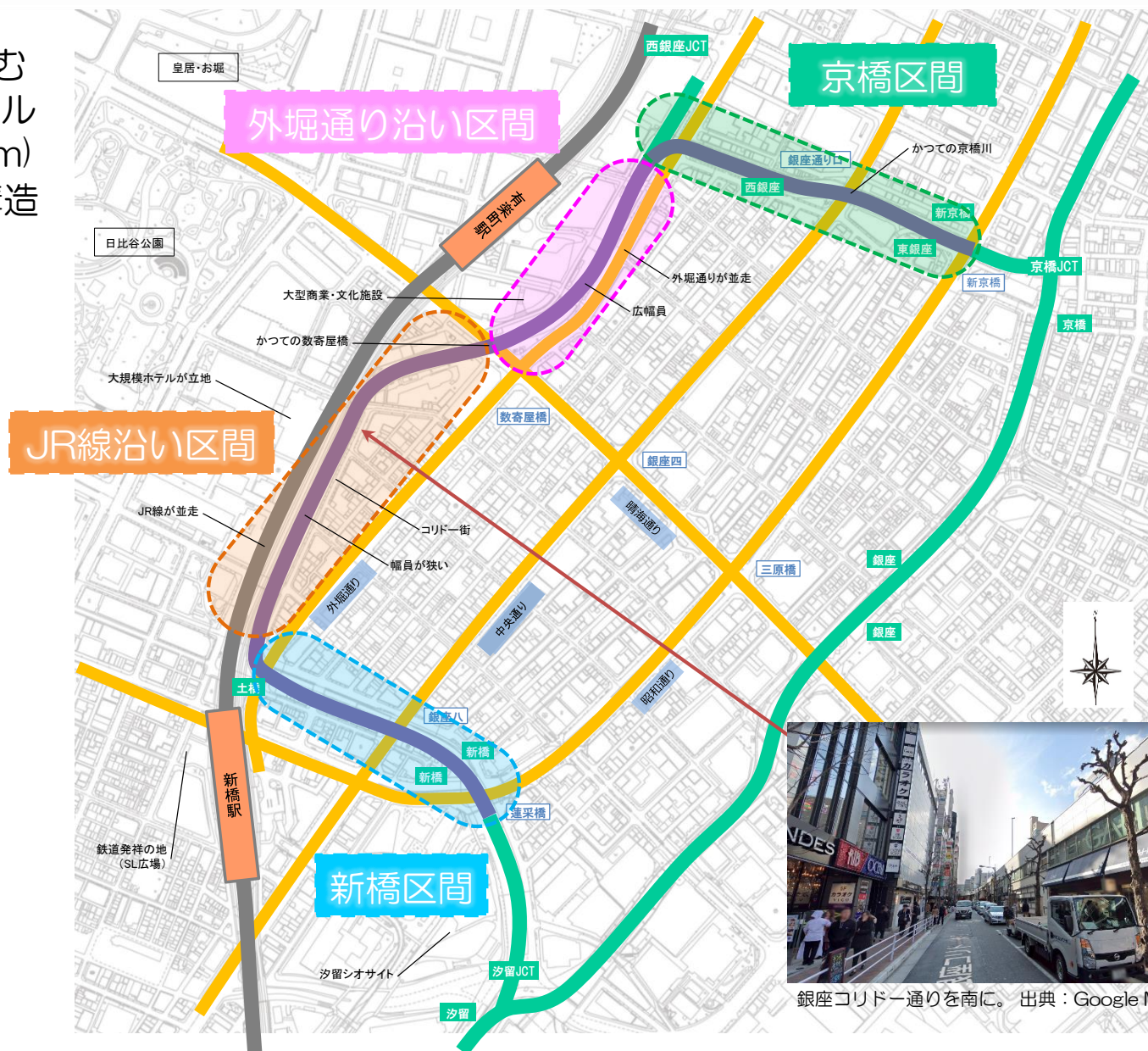
L = 約 450m  
W = 約 33m

#### JR線沿い区間

L = 約 650m  
W = 約 12m

#### 新橋区間

L = 約 420m  
W = 約 16~20m



銀座コリドー通りを南に。出典：Google Mapより

## 2 KK線の既存施設のあり方の評価について

### 国内外の類似事例一覧



(資料6：pp.15-22参照)

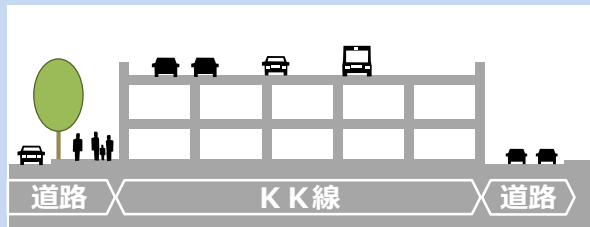
No.	事例名称	所在地	延長	従前の使われ方	再整備後の使われ方
1	ハイライン	ニューヨーク (アメリカ)	約2.3km	貨物鉄道	公園・遊歩道
2	ソウル路7017	ソウル (韓国)	約1.0km	道路	遊歩道・広場
3	ラ・クレ・ヴェルト ・ルネ・デュモン	パリ (フランス)	約4.5km (高架部は 約1.5km)	旅客/貨物鉄道	公園・遊歩道 高架下：商業施設 ・アトリエ 地下：駐車場
4	東横線跡地整備事業	横浜市 (日本)	約1.8km	旅客鉄道	遊歩道
5	ローズ・ケネディ ・グリーンウェイ	ボストン (アメリカ)	約2.4km	道路	公園・遊歩道 ・商業施設等
6	清溪川	ソウル (韓国)	約5.8km	道路	河川・遊歩道
7	東横フラワー緑道	横浜市 (日本)	約1.4km	旅客鉄道	遊歩道
8	渋谷ストリーム 渋谷リバー 스트リート	渋谷区 (日本)	約0.6km	旅客駅・鉄道	複合施設・水辺空間 ・遊歩道

※No.1～4は「**保全事例**」、No.5～7は「**全部撤去事例**」、No.8は「**区間撤去事例**」

### 機能からみた評価の考え方

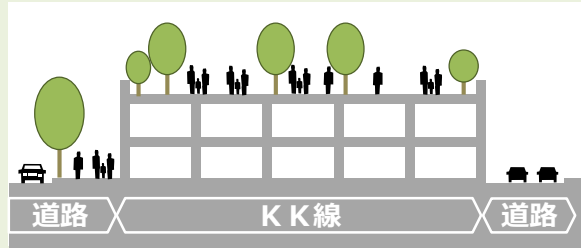


現況の機能  
自動車専用の道路

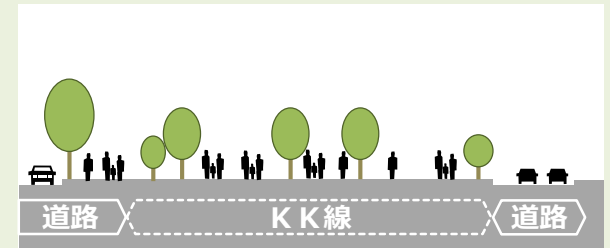


#### ①歩行者系機能

遊歩道、広場、にぎわい空間など



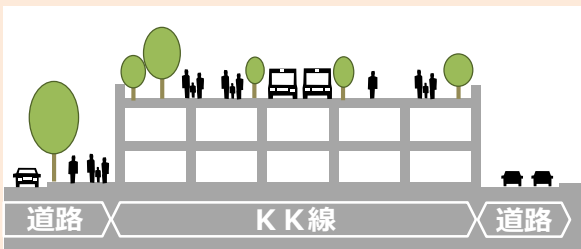
保全



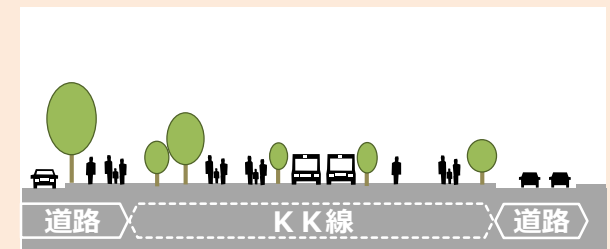
撤去

#### ②歩行者系機能+モビリティ機能

歩行者系機能と共存する次世代型モビリティ※の走行空間を確保



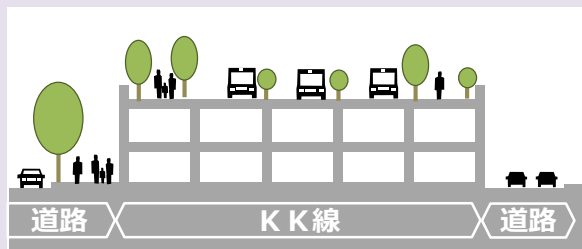
保全



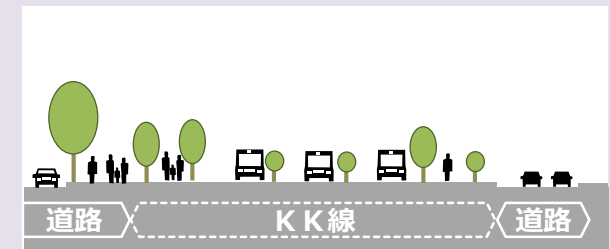
撤去

#### ③モビリティ機能

次世代型モビリティ※のための空間



保全



撤去

※ 次世代型モビリティのイメージ  
(資料6：p.23参照)



## 2 KK線の既存施設のあり方の評価について

### あり方評価の比較 (案)



○ 「形態」と「機能」の9つの組み合わせについて、6つの評価項目で評価  
 <凡例 (評価)> ◎：高い評価、○：普通の評価、△：やや低い評価 (ネットワークは、「NW」と表示)

#### 【1】 ネットワーク (歩行者・モビリティ)

形態 機能	保 全	区間撤去	全部撤去
歩行者系機能	<p>【人の流れ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●高架上に人の流れを創出</li> <li>●地上部の既存の歩行者NWと重層的な人の流れを創出</li> <li>●既存施設の内部を経由するルート創出による内外部の一体感ある人の流れを創出</li> </ul> <p>【シームレス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●高架上にシームレスでバリアフリーの歩行者NWを形成</li> <li>●地上部にシームレスでバリアフリーの歩行者NWを形成するが、既存道路の横断歩道の経路が必要</li> </ul> <p>【接続性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●隣接建物とのデッキ接続等による新たな縦動線の整備により、周辺の様々な場所から場所への移動が可能</li> </ul>	<p>【人の流れ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●高架上に人の流れを創出、連続性を欠く</li> <li>●地上部の既存の歩行者NWと重層的な人の流れを創出、連続性を欠く</li> <li>●既存施設の内部を経由するルート創出による内外部の一体感ある人の流れを創出、連続性を欠く</li> </ul> <p>【シームレス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●高架上にシームレスでバリアフリーの歩行者NWを形成、連続性を欠く</li> <li>●地上部にシームレスでバリアフリーの歩行者NWを形成するが、既存道路の横断歩道の経路が必要</li> </ul> <p>【接続性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●隣接建物とのデッキ接続等による新たな縦動線の整備により、周辺の様々な場所から場所への移動が可能、同レベル(高さ)での移動は制約あり</li> </ul>	<p>【人の流れ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●地上部で既存の歩行者NWと新たな歩行者NWが一体的に創出され、人の流れを拡充</li> </ul> <p>【シームレス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●地上部にシームレスでバリアフリーの歩行者NWを形成するが、既存道路の横断歩道の経路が必要</li> </ul> <p>【接続性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●地上部の既存道路(歩道)との歩行者NWを形成し、隣接街区との移動の制約が解消・充実</li> </ul>
歩行者系機能+ モビリティ機能	<p>【人の流れ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●高架上に歩行者と共存した次世代型モビリティによる人の流れを創出</li> <li>●地上部の既存の歩行者NWと重層的な人の流れを創出</li> <li>●既存施設の内部を経由するルート創出による内外部の一体感ある人の流れを創出</li> </ul> <p>【シームレス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●高架上にシームレスでバリアフリーの歩行者と次世代型モビリティNWを形成</li> <li>●地上部にシームレスでバリアフリーの歩行者NWを形成するが、既存道路の横断歩道の経路が必要</li> </ul> <p>【接続性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●隣接建物とのデッキ接続等による新たな縦動線の整備により、周辺の様々な場所から場所への移動が可能</li> <li>●移動手段等が拡充</li> </ul>	<p>【人の流れ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●高架上に歩行者と共存した次世代型モビリティによる人の流れを創出、連続性を欠く</li> <li>●地上部の既存の歩行者NWと重層的な人の流れを創出、連続性を欠く</li> <li>●既存施設の内部を経由するルート創出による内外部の一体感ある人の流れを創出、連続性を欠く</li> </ul> <p>【シームレス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●高架上にシームレスでバリアフリーの歩行者と次世代型モビリティNWを形成、連続性を欠く</li> <li>●地上部にシームレスでバリアフリーの歩行者NWを形成するが、既存道路の横断歩道の経路が必要</li> </ul> <p>【接続性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●隣接建物とのデッキ接続等による新たな縦動線の整備により、周辺の様々な場所から場所への移動が可能、同レベル(高さ)での移動は制約あり</li> <li>●移動手段等が拡充、連続性を欠く</li> </ul>	<p>【人の流れ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●地上部で既存の歩行者NWと新たな歩行者と共存した次世代型モビリティによるNWが一体的に創出され、人の流れを拡充</li> </ul> <p>【シームレス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●地上部にシームレスでバリアフリーの歩行者NWと新たな歩行者と共存した次世代型モビリティによるNWを形成するが、既存道路の横断歩道の経路が必要</li> </ul> <p>【接続性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●地上部の既存道路(歩道)との歩行者NWを形成し、隣接街区との移動の制約が解消・充実</li> </ul>
モビリティ機能	<p>【人の流れ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●高架上に次世代型モビリティによる人の流れを創出するが、移動(通過)のための空間になる</li> </ul> <p>【シームレス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●高架上にシームレスの次世代型モビリティNWを形成</li> <li>●地上部にシームレスでバリアフリーの歩行者NWを形成するが、既存道路の横断歩道の経路が必要</li> </ul> <p>【接続性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●隣接建物とのデッキ接続等による新たな縦動線の整備により、部分的な接続が可能</li> <li>●移動手段等が拡充</li> </ul>	<p>【人の流れ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●高架上に次世代型モビリティによる人の流れを創出するが、移動(通過)のための空間になる、連続性を欠く</li> </ul> <p>【シームレス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●高架上にシームレスの次世代型モビリティNWを形成、連続性を欠く</li> <li>●地上部にシームレスでバリアフリーの歩行者NWを形成するが、既存道路の横断歩道の経路が必要</li> </ul> <p>【接続性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●隣接建物とのデッキ接続等による新たな縦動線の整備により、部分的な接続が可能、同レベル(高さ)での移動は制約あり</li> <li>●移動手段等が拡充、連続性を欠く</li> </ul>	<p>【人の流れ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●地上部で次世代型モビリティによる人の流れを創出するが、移動(通過)のための空間になり、歩行者NWの連続性を欠く</li> </ul> <p>【シームレス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●地上部にシームレスの次世代型モビリティNWを形成するが、既存道路の横断が必要</li> </ul> <p>【接続性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●地上部の既存道路(歩道)との歩行者NW形成による、隣接街区との移動の制約が解消・充実は見込めない</li> <li>●移動手段等が拡充</li> </ul>

## 2 KK線の既存施設のあり方の評価について

### あり方評価の比較 (案)

#### 【2】 防 災

形態機能	保 全	区間撤去	全部撤去
歩行者系機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>●高架上に新たな避難空間（一時避難場所等）や既存施設内に備蓄倉庫整備等が可能（既存施設は安全（耐震改修済）が確認されているが増築する場合は構造上の検証が必要）</li> <li>●高架上に隣接建物とのデッキ接続等による新たな避難ルート形成や避難ルートの複数化・重層化が可能</li> <li>●浸水対策として、立体的な避難が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●高架上に新たな避難空間（一時避難場所等）や既存施設内に備蓄倉庫整備等、地上部に周辺（道路や空地等）と一体的に新たな避難空間や備蓄倉庫整備等が可能（既存施設は安全（耐震改修済）が確認されているが増築する場合は構造上の検証が必要）</li> <li>●高架上に隣接建物とのデッキ接続等による新たな避難ルート形成や避難ルートの複数化・重層化、地上部に周辺（道路や空地等）と一体的な新たな避難ルート形成や避難ルートの複数化が可能だが、<u>連続性・一体性は劣る</u></li> <li>●浸水対策として、立体的な避難が可能だが<u>連続性は劣る</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地上部に周辺（道路や空地等）と一体的に新たな避難空間（一時避難場所等）や備蓄倉庫整備等が可能</li> <li>●地上部に周辺（道路や空地等）と一体的な新たな避難ルート形成や避難ルートの複数化が可能</li> </ul>
歩行者系機能＋モビリティ機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>●高架上に新たな避難空間（一時避難場所等）や既存施設内に備蓄倉庫整備等が可能（既存施設は安全（耐震改修済）が確認されているが増築する場合は構造上の検証が必要）</li> <li>●高架上に隣接建物とのデッキ接続等による新たな避難ルート形成や避難ルートの複数化・重層化が可能</li> <li>●高架上に次世代型モビリティを活用した新たな防災対応が可能</li> <li>●浸水対策として、立体的な避難が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●高架上に新たな避難空間（一時避難場所等）や既存施設内に備蓄倉庫整備等、地上部に周辺（道路や空地等）と一体的に新たな避難空間や備蓄倉庫整備等が可能（既存施設は安全（耐震改修済）が確認されているが増築する場合は構造上の検証が必要）</li> <li>●高架上に隣接建物とのデッキ接続等による新たな避難ルート形成や避難ルートの複数化・重層化、地上部に周辺（道路や空地等）と一体的な新たな避難ルート形成や避難ルートの複数化が可能だが、<u>連続性・一体性は劣る</u></li> <li>●高架上と地上部に次世代型モビリティを活用した新たな防災対応が可能だが、<u>連続性は劣る</u></li> <li>●浸水対策として、立体的な避難が可能だが<u>連続性は劣る</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地上部に周辺（道路や空地等）と一体的に新たな避難空間（一時避難場所等）や備蓄倉庫整備等が可能</li> <li>●地上部に周辺（道路や空地等）と一体的な新たな避難ルート形成や避難ルートの複数化が可能</li> <li>●地上部に次世代型モビリティを活用した新たな防災対応が可能</li> </ul>
モビリティ機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>●高架上に新たな避難空間（一時避難場所等）や既存施設内に備蓄倉庫整備等が可能（既存施設は安全（耐震改修済）が確認されているが増築する場合は構造上の検証が必要）</li> <li>●高架上に隣接建物とのデッキ接続等による新たな避難ルート形成や避難ルートの複数化・重層化が可能（歩行者系機能導入時よりは歩行者の避難ルート空間は量的制約あり）</li> <li>●高架上に次世代型モビリティを活用した新たな防災対応が可能</li> <li>●浸水対策として、立体的な避難が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●高架上に新たな避難空間（一時避難場所等）や既存施設内に備蓄倉庫整備等、地上部に周辺（道路や空地等）と一体的に新たな避難空間や備蓄倉庫整備等が可能（既存施設は安全（耐震改修済）が確認されているが増築する場合は構造上の検証が必要）</li> <li>●高架上に隣接建物とのデッキ接続等による新たな避難ルート形成や避難ルートの複数化・重層化、地上部に周辺（道路や空地等）と一体的な新たな避難ルート形成や避難ルートの複数化が可能（歩行者系機能導入時よりは歩行者の避難ルート空間は量的制約あり）</li> <li>●高架上と地上部に次世代型モビリティを活用した新たな防災対応が可能だが、<u>連続性は劣る</u></li> <li>●浸水対策として、立体的な避難が可能だが<u>連続性は劣る</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地上部に周辺（道路や空地等）と一体的に新たな避難空間（一時避難場所等）や備蓄倉庫整備等が可能</li> <li>●地上部に周辺（道路や空地等）と一体的な新たな避難ルート形成や避難ルートの複数化が可能（歩行者系機能導入時よりは歩行者の避難ルート空間は量的制約あり）</li> <li>●地上部に次世代型モビリティを活用した新たな防災対応が可能</li> </ul>

## 2 KK線の既存施設のあり方の評価について

### あり方評価の比較（案）



### 【3】 にぎわい・魅力・交流

形態 機能	保 全	区間撤去	全部撤去
歩行者系機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高架上の新たな歩行者NWが新たな人の流れを創出し、特色のある先駆的な都市空間を創出</li> <li>● 高架上の新たな先駆的な都市空間に多数の利用者が訪れ、滞在時間の長期化による、新たなにぎわいや交流を創出</li> <li>● 高架上の新たなにぎわいが地上部のにぎわいと相まって、メリハリのあるにぎわいを形成</li> <li>● 江戸時代は舟運NW、戦後は自動車交通NW、これからは人中心の歩行者NWという地区の重要な交通NWの観点で歴史性を継承</li> <li>● 既存施設を活用した歴史的の魅力や店舗継続による文化的魅力を継承</li> <li>● 高架上の集客効果や滞在時間の長期化による階下の施設（店舗等）への波及効果を発揮</li> <li>● 隣接街区との施設（建物）整備を誘発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高架上の新たな歩行者NW、地上部において既存の歩行者NWと新たな歩行者NWが歩行者NWを充実させ、新たな人の流れを創出し、特色のある都市空間を創出</li> <li>● 高架上と地上部の新たな都市空間に多数の利用者が訪れ、滞在時間の長期化による、新たなにぎわいや交流を創出</li> <li>● 高架上と地上部の新たなにぎわいがメリハリのあるにぎわいを形成</li> <li>● 江戸時代は舟運NW、戦後は自動車交通NW、これからは人中心の歩行者NWという地区の重要な交通NWの観点で歴史性を継承</li> <li>● 部分的に既存施設を活用した歴史的の魅力や店舗継続による文化的魅力の継承が可能であり、撤去部分についても、水面の復元や路面の着色・植栽等、別の形で「場所の記憶」を表現することは可能</li> <li>● 保全区間では高架上部の、撤去区間では地上部の集客効果や滞在時間の長期化による階下の施設や周辺施設（店舗等）への波及効果を発揮</li> <li>● 保全区間では隣接街区との施設（建物）整備を、撤去区間では周辺空間（道路、公開空地等）との一体的な整備を誘発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地上部において既存の歩行者NWと新たな歩行者NWが歩行者NWをさらに充実させ、新たな人の流れを創出し、特色のある都市空間を創出</li> <li>● 地上部の新たな都市空間に多数の利用者が訪れ、滞在時間の長期化による、新たなにぎわいや交流を創出</li> <li>● 地上部のにぎわいと交流が拡大</li> <li>● 江戸時代は舟運NW、戦後は自動車交通NW、これからは人中心の歩行者NWという地区の重要な交通NWの観点で歴史性を継承するが、既設道路により断続的な空間となる</li> <li>● 更地化により、建物による地形地物の視覚的歴史性・文化性・個性は損なわれるが、水面の復元や路面の着色・植栽等、別の形で「場所の記憶」を表現することは可能</li> <li>● 地上部の集客効果や滞在時間の長期化による周辺施設（店舗等）への波及効果を発揮</li> <li>● 地上部の周辺の空間（道路、公開空地等）との一体的な整備を誘発</li> </ul>
歩行者系機能＋モビリティ機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高架上の歩行者と共存した次世代型モビリティによる新たなNWが新たな人の流れを創出し、特色のある先駆的な都市空間を創出</li> <li>● 高架上の新たな先駆的な都市空間に多数の利用者が訪れ、滞在時間の長期化による、新たなにぎわいや交流を創出</li> <li>● 高架上の新たなにぎわいが地上部のにぎわいと相まって、メリハリのあるにぎわいを形成</li> <li>● 江戸時代は舟運NW、戦後は自動車交通NW、これからは人中心の歩行者NWという地区の重要な交通NWの観点で歴史性を継承</li> <li>● 既存施設を活用した歴史的の魅力や店舗継続による文化的魅力を継承</li> <li>● 高架上の集客効果や滞在時間の長期化による階下の施設（店舗等）への波及効果を発揮</li> <li>● 隣接街区との施設（建物）整備を誘発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高架上と地上部に歩行者と共存した次世代型モビリティによる新たなNWが新たな人の流れを創出し、特色のある都市空間を創出</li> <li>● 高架上と地上部の新たな都市空間に多数の利用者が訪れ、滞在時間の長期化による、新たなにぎわいや交流を創出</li> <li>● 高架上と地上部の新たなにぎわいがメリハリのあるにぎわいを形成</li> <li>● 江戸時代は舟運NW、戦後は自動車交通NW、これからは人中心の歩行者NWという地区の重要な交通NWの観点で歴史性を継承</li> <li>● 部分的に既存施設を活用した歴史的の魅力や店舗継続による文化的魅力の継承が可能であり、撤去部分についても、水面の復元や路面の着色・植栽等、別の形で「場所の記憶」を表現することは可能</li> <li>● 保全区間では高架上部の、撤去区間では地上部の集客効果や滞在時間の長期化による階下の施設や周辺施設（店舗等）への波及効果を発揮</li> <li>● 保全区間では隣接街区との施設（建物）整備を、撤去区間では周辺空間（道路、公開空地等）との一体的な整備を誘発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地上部に既存の歩行者NWと新たな歩行者と次世代型モビリティによるNWが歩行者NWを充実させ、新たな人の流れを創出し、特色のある都市空間を創出</li> <li>● 地上部の新たな都市空間に多数の利用者が訪れ、滞在時間の長期化による、新たなにぎわいや交流を創出</li> <li>● 地上部のにぎわいと交流が拡大</li> <li>● 更地化により、建物による地形地物の視覚的歴史性・文化性・個性は損なわれるが、水面の復元や路面の着色・植栽等、別の形で「場所の記憶」を表現することは可能</li> <li>● 地上部の集客効果や滞在時間の長期化による周辺施設（店舗等）への波及効果を発揮</li> <li>● 地上部の周辺の空間（道路、公開空地等）との一体的な整備を誘発</li> </ul>
モビリティ機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高架上に新たな次世代型モビリティNWを形成し、先駆的な都市空間を創出</li> <li>● 移動（通過）空間となり、にぎわいや交流の創出は期待できない</li> <li>● 江戸時代は舟運NW、戦後は自動車交通NW、これからは次世代型モビリティによる車両交通NWという地区の重要な交通NWの観点で歴史性を継承</li> <li>● 部分的に既存施設を活用した歴史的の魅力や店舗継続による文化的魅力の継承が可能であり、撤去部分についても、水面の復元や路面の着色・植栽等、別の形で「場所の記憶」を表現することは可能</li> <li>● 保全区間では高架上部の、撤去区間では地上部の集客効果による階下の施設や周辺施設（店舗等）への波及効果を発揮</li> <li>● 保全区間では隣接街区との施設（建物）整備を、撤去区間では周辺空間（道路、公開空地等）との一体的な整備を誘発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高架上に新たな次世代型モビリティNWを形成し先駆的な都市空間を創出</li> <li>● 移動（通過）空間となり、にぎわいや交流の創出は期待できない</li> <li>● 江戸時代は舟運NW、戦後は自動車交通NW、これからは次世代型モビリティによる車両交通NWという地区の重要な交通NWの観点で歴史性を継承</li> <li>● 部分的に既存施設を活用した歴史的の魅力や店舗継続による文化的魅力の継承が可能であり、撤去部分についても、水面の復元や路面の着色・植栽等、別の形で「場所の記憶」を表現することは可能</li> <li>● 保全区間では高架上部の、撤去区間では地上部の集客効果による階下の施設や周辺施設（店舗等）への波及効果を発揮</li> <li>● 保全区間では隣接街区との施設（建物）整備を、撤去区間では周辺空間（道路、公開空地等）との一体的な整備を誘発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地上部に既存の車両NWと新たな次世代型モビリティNWによる新たな車両NWが創出される</li> <li>● 移動（通過）空間となり、にぎわいや交流の創出は期待できない</li> <li>● 江戸時代は舟運NW、戦後は自動車交通NW、これからは次世代型モビリティによる車両交通NWという地区の重要な交通NWの観点で歴史性を継承</li> <li>● 更地化により、建物による地形地物の視覚的歴史性・文化性・個性は損なわれるが、水面の復元や路面の着色・植栽等、別の形で「場所の記憶」を表現することは可能</li> <li>● 地上部の集客効果による周辺施設（店舗等）への波及効果を発揮</li> <li>● 地上部の周辺の空間（道路、公開空地等）との一体的な整備を誘発</li> </ul>

## 2 KK線の既存施設のあり方の評価について

### あり方評価の比較 (案)

#### 【4】 環境

形態機能	保 全	区間撤去	全部撤去
歩行者系機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ストック活用により、CO<sub>2</sub>排出、廃棄物発生抑制に大きく寄与</li> <li>●高架施設（上部、壁面など）に、新たな都市のみどり（緑地等）として、連続した緑化による量的拡大や質的向上が可能（既存施設は安全（耐震改修済）が確認されているが植栽に係る加重等の構造上の検証が必要）</li> <li>●地上部の周辺の緑地空間と連携し、人が感じ、触れ合えるメリハリと連続性のあるみどりのNWを形成</li> <li>●ヒートアイランド対策や都市の生物多様性のNWづくりに寄与</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ストック活用部分では、CO<sub>2</sub>排出、廃棄物発生抑制に大きく寄与</li> <li>●高架施設（上部、壁面など）と地上部に、新たな都市のみどり（緑地等）として、連続した緑化による量的拡大や質的向上が可能（既存施設は安全（耐震改修済）が確認されているが植栽に係る加重等の構造上の検証が必要）</li> <li>●周辺の緑地空間と連携し、人が感じ、触れ合えるメリハリのあるみどりのNWを形成、部分的に一体的なみどりNWも形成</li> <li>●ヒートアイランド対策や都市の生物多様性のNWづくりに寄与</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●大規模な撤去に伴う、CO<sub>2</sub>排出、廃棄物発生等の環境負荷大</li> <li>●地上部に、新たな都市のみどり（緑地等）として、連続した緑化による量的拡大や質的向上が可能</li> <li>●周辺の緑地空間と連携し、人が感じ、触れ合える一体的なみどりのNWを形成</li> <li>●ヒートアイランド対策や都市の生物多様性のNWづくりに寄与</li> </ul>
歩行者系機能+モビリティ機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ストック活用により、CO<sub>2</sub>排出、廃棄物発生抑制に大きく寄与</li> <li>●高架施設（上部、壁面など）に、新たな都市のみどり（緑地等）として、連続した緑化による量的拡大や質的向上が可能（既存施設は安全（耐震改修済）が確認されているが植栽に係る加重等の構造上の検証が必要）</li> <li>●地上部の周辺の緑地空間と連携し、人が感じ、触れ合えるメリハリと連続性のあるみどりのNWを形成</li> <li>●ヒートアイランド対策や都市の生物多様性のNWづくりに寄与</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ストック活用部分では、CO<sub>2</sub>排出、廃棄物発生抑制に大きく寄与</li> <li>●高架施設（上部、壁面など）と地上部に、新たな都市のみどり（緑地等）として、連続した緑化による量的拡大や質的向上が可能（既存施設は安全（耐震改修済）が確認されているが植栽に係る加重等の構造上の検証が必要）</li> <li>●地上部の周辺の緑地空間と連携し、人が感じ、触れ合えるメリハリのあるみどりのNWを形成、部分的に地上部のみどりとの一体的なみどりのNWを形成</li> <li>●ヒートアイランド対策や都市の生物多様性のNWづくりに寄与</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●大規模な撤去に伴う、CO<sub>2</sub>排出、廃棄物発生等の環境負荷大</li> <li>●地上部に、新たな都市のみどり（緑地等）として、連続した緑化による量的拡大や質的向上が可能</li> <li>●周辺の緑地空間と連携し、人が感じ、触れ合える一体的なみどりのNWを形成</li> <li>●ヒートアイランド対策や都市の生物多様性のNWづくりに寄与</li> </ul>
モビリティ機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ストック活用により、CO<sub>2</sub>排出、廃棄物発生抑制に大きく寄与</li> <li>●高架施設（上部、壁面など）に、新たな都市のみどり（緑地等）として、連続した緑化による量的拡大が可能（既存施設は安全（耐震改修済）が確認されているが植栽に係る加重等の構造上の検証が必要）</li> <li>●地上部の周辺の緑地空間と連携し、連続性のあるみどりのNWを形成</li> <li>●移動（通過）空間のため、人が感じ、触れ合えるみどりのNW形成は困難</li> <li>●ヒートアイランド対策や都市の生物多様性のNWづくりの寄与度は低い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ストック活用部分では、CO<sub>2</sub>排出、廃棄物発生抑制に大きく寄与</li> <li>●高架施設（上部、壁面など）と地上部に、新たな都市のみどり（緑地等）として、連続した緑化による量的拡大が可能（既存施設は安全（耐震改修済）が確認されているが植栽に係る加重等の構造上の検証が必要）</li> <li>●地上部の周辺の緑地空間と連携し、連続性のあるみどりのNWを形成</li> <li>●移動（通過）空間のため、人が感じ、触れ合えるみどりのNW形成は困難</li> <li>●ヒートアイランド対策や都市の生物多様性のNWづくりの寄与度は低い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●大規模な撤去に伴う、CO<sub>2</sub>排出、廃棄物発生等の環境負荷大</li> <li>●地上部に、新たな都市のみどり（緑地等）として、連続した緑化による量的拡大が可能</li> <li>●周辺の緑地空間と連携し、一体的なみどりのNWを形成</li> <li>●移動（通過）空間のため、人が感じ、触れ合えるみどりのNW形成は困難</li> <li>●ヒートアイランド対策や都市の生物多様性のNWづくりの寄与度は低い</li> </ul>

## 2 KK線の既存施設のあり方の評価について

### あり方評価の比較（案）

#### 【5】景観

形態機能	保 全	区間撤去	全部撤去
歩行者系機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>●周辺の街並み等を見渡せる高い視点場が連続する空間を創出</li> <li>●高架上の新たな視点場の創出とともに、高架上での人の活動や緑化等が見られる景観として周辺建物等にも新たな視点場が創出</li> <li>●周辺地上レベルからの見え方には概ね変化はないが、緑化等による景観は向上</li> <li>●周辺に比べて低層建築物であるため、圧迫感は少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●保全区間では周辺の街並み等を見渡せる高い視点場を創出</li> <li>●高架上と地上部の新たな空間での人の活動や緑化等が見られる景観として周辺建物等にも新たな視点場が創出</li> <li>●周辺地上レベルからの見え方は、保全区間では概ね変化はないが、撤去区間では、施設跡の空間の広がり、視線の抜けによる新たな景観を創出</li> <li>●保存区間は、周辺に比べて低層建築物であるため、圧迫感は少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●周辺地上レベルからの見え方は、施設跡の空間の広がり、視線の抜け（中央通り（銀座通り）、数寄屋橋交差点等）による新たな景観を創出</li> <li>●地上部の新たな空間での人の活動や緑化等が見られる景観として周辺建物等に新たな視点場が創出</li> <li>●JR線沿い区間では、鉄道高架が現われるため、地上部で魅力的な景観の創出は期待できない</li> </ul>
歩行者系機能＋モビリティ機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>●周辺の街並み等を見渡せる高い視点場が連続する空間を創出</li> <li>●高架上の新たな視点場の創出とともに、高架上での人の活動や次世代型モビリティの動き、緑化等が見られる景観として周辺建物等にも新たな視点場が創出</li> <li>●周辺地上レベルからの見え方には概ね変化はないが、緑化等による景観は向上</li> <li>●周辺に比べて低層建築物であるため、圧迫感は少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●保全区間では周辺の街並み等を見渡せる高い視点場を創出</li> <li>●高架上と地上部の新たな空間での人の活動や次世代型モビリティの動き、緑化等が見られる景観として周辺建物等にも新たな視点場が創出</li> <li>●周辺地上レベルからの見え方は、保全区間では概ね変化はないが、撤去区間では、施設跡の空間の広がり、視線の抜けによる新たな景観を創出</li> <li>●保存区間は、周辺に比べて低層建築物であるため、圧迫感は少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●周辺地上レベルからの見え方は、施設跡の空間の広がり、視線の抜け（中央通り（銀座通り）、数寄屋橋交差点等）による新たな景観を創出</li> <li>●地上部の新たな空間での人の活動や次世代型モビリティの動き、緑化等が見られる景観として周辺建物等に新たな視点場が創出</li> <li>●JR線沿い区間では、鉄道高架が現われるため、地上部で魅力的な景観の創出は期待できない</li> </ul>
モビリティ機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>●周辺の街並み等を見渡せる高い視点場が連続する空間を創出するが、移動（通過）空間のため、時間的制約あり</li> <li>●高架上の新たな視点場の創出とともに、高架上での人の活動や次世代型モビリティの動き、緑化等が見られる景観として周辺建物等にも新たな視点場が創出</li> <li>●周辺地上レベルからの見え方には概ね変化はないが、緑化等による景観は向上</li> <li>●周辺に比べて低層建築物であるため、圧迫感は少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●保全区間では周辺の街並み等を見渡せる高い視点場を創出するが、移動（通過）空間のため、時間的制約あり</li> <li>●高架上と地上部の新たな空間での人の活動や次世代型モビリティの動き、緑化等が見られる景観として周辺建物等にも新たな視点場が創出</li> <li>●周辺地上レベルからの見え方は、保全区間では概ね変化はないが、撤去区間では、施設跡の空間の広がり、視線の抜けによる新たな景観を創出</li> <li>●保存区間は、周辺に比べて低層建築物であるため、圧迫感は少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●周辺地上レベルからの見え方は、施設跡の空間の広がり、視線の抜け（中央通り（銀座通り）、数寄屋橋交差点等）による新たな景観を創出するが、移動（通過）空間のため、時間的制約あり</li> <li>●地上部の新たな空間での人の活動や次世代型モビリティの動き、緑化等が見られる景観として周辺建物等に新たな視点場が創出</li> <li>●JR線沿い区間では、鉄道高架が現われるため、地上部で魅力的な景観の創出は期待できない</li> </ul>

## 2 KK線の既存施設のあり方の評価について

### あり方評価の比較（案）

#### 【6】 コスト

※ 主に施設管理者（KK社）及び土地所有者（都）の一般的なコスト負担を評価対象とする。（今後の契約体系の変更等は見込んでいない。）  
各コスト項目において3つの形態で比較し、大・中・小で表示

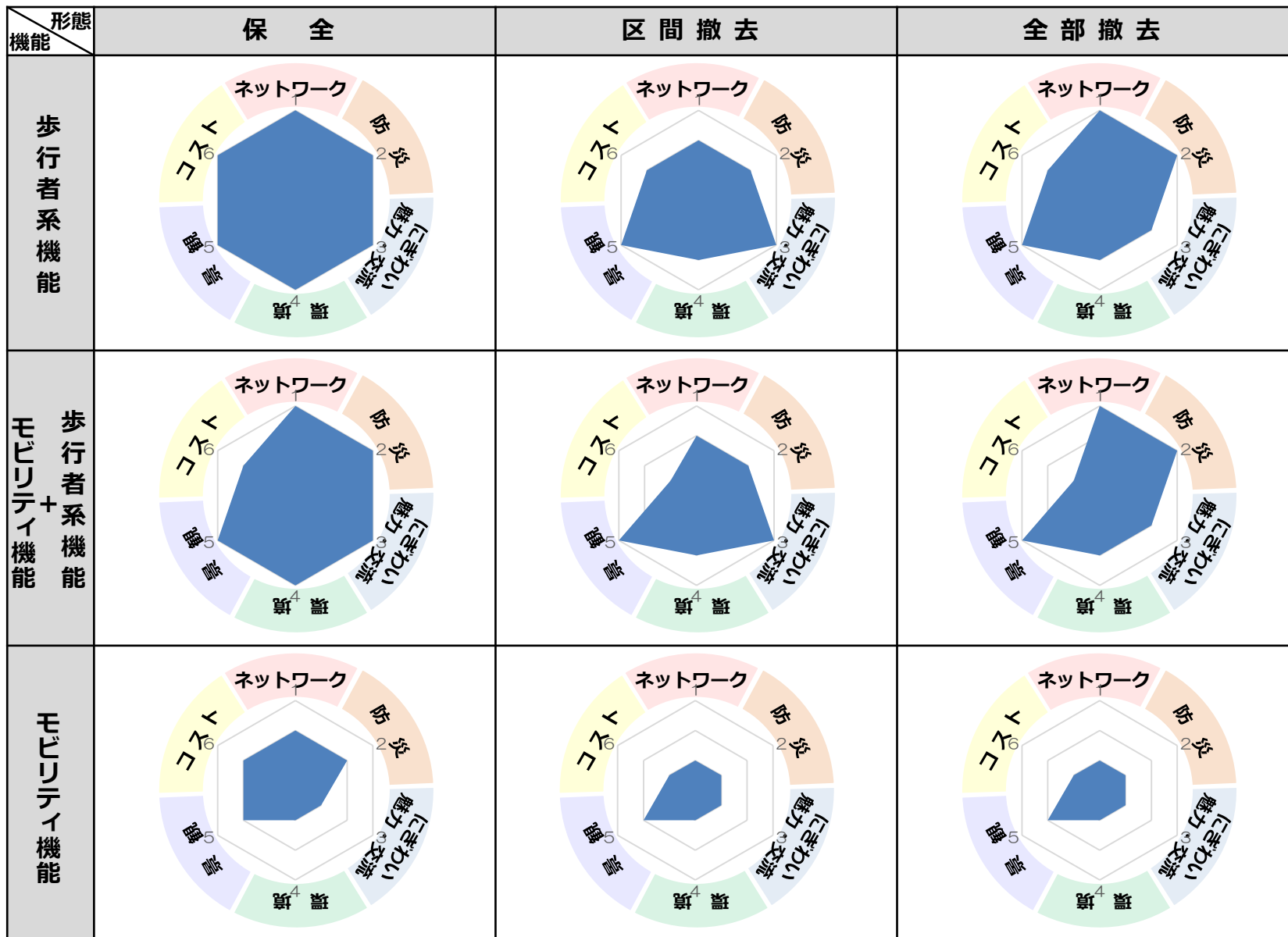
形態	保 全	区間撤去	全部撤去
歩行者系機能	<p>【イニシャルコスト：施設管理者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●遊歩道・広場的空間等の機能転換整備費と縦移動空間整備費（大）</li> <li>●周辺との連携整備による整備費の負担減の可能性（中）</li> <li>●高架施設の撤去費・廃棄物処分費（極小）</li> <li>●既存テナントに対する移転補償費（無）</li> </ul> <p>【ランニングコスト：施設管理者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●遊歩道・広場的空間等の日常の維持管理費（中）</li> <li>●建物の日常の維持管理費（中）</li> <li>●既存施設の老朽化に応じた修繕・改修費（中）</li> </ul>	<p>【イニシャルコスト：施設管理者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●遊歩道・広場的空間等の機能転換整備費と保全区間の縦移動空間整備費（大）</li> <li>●周辺との連携整備による整備費の負担減の可能性（中）</li> <li>●撤去区間の高架施設の撤去延長に応じて撤去費・廃棄物処分費（中）</li> <li>●撤去区間の既存テナントに対する移転補償費（中）</li> </ul> <p>【ランニングコスト：施設管理者・土地所有者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●遊歩道・広場的空間等の日常の維持管理費（中）</li> <li>●保全区間の建物の日常の維持管理費（中）</li> <li>●保全区間の既存施設の老朽化に応じた修繕・改修費（中）</li> </ul>	<p>【イニシャルコスト：土地所有者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●遊歩道・広場的空間等の機能転換整備費（中）</li> <li>●周辺との連携整備による整備費の負担減の可能性（小）</li> <li>●高架施設の撤去費・廃棄物処分費（大）</li> <li>●既存テナントに対する移転補償費（大）</li> </ul> <p>【ランニングコスト：土地所有者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●遊歩道・広場的空間等の日常の維持管理費（中）</li> <li>●建物の日常の維持管理費（極小）</li> <li>●既存施設の老朽化に応じた修繕・改修費（無）</li> </ul>
歩行者系機能＋モビリティ機能	<p>【イニシャルコスト：施設管理者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●遊歩道・広場的空間・次世代型モビリティ施設等の機能転換整備費と縦移動空間整備費（大）</li> <li>●周辺との連携整備による整備費の負担減の可能性（中）</li> <li>●高架施設の撤去費・廃棄物処分費（極小）</li> <li>●既存テナントに対する移転補償費（無）</li> </ul> <p>【ランニングコスト：施設管理者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●遊歩道・広場的空間等の日常の維持管理費（中）</li> <li>●次世代型モビリティ施設の日常の維持管理費（中）</li> <li>●建物の日常の維持管理費（中）</li> <li>●既存施設の老朽化に応じた修繕・改修費（中）</li> </ul>	<p>【イニシャルコスト：施設管理者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●遊歩道・広場的空間・次世代型モビリティ施設等の機能転換整備費と保全区間の縦移動空間整備費（大）</li> <li>●周辺との連携整備による整備費の負担減の可能性（中）</li> <li>●撤去区間の高架施設の撤去延長に応じて撤去費・廃棄物処分費（中）</li> <li>●撤去区間の既存テナントに対する移転補償費（中）</li> </ul> <p>【ランニングコスト：施設管理者・土地所有者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●遊歩道・広場的空間等の日常の維持管理費（中）</li> <li>●次世代型モビリティ施設の日常の維持管理費（中）</li> <li>●保全区間の建物の日常の維持管理費（中）</li> <li>●保全区間の既存施設の老朽化に応じた修繕・改修費（中）</li> </ul>	<p>【イニシャルコスト：土地所有者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●遊歩道・広場的空間・次世代型モビリティ施設等の機能転換整備費（大～中）</li> <li>●周辺との連携整備による整備費の負担減の可能性（小）</li> <li>●高架施設の撤去費・廃棄物処分費（大）</li> <li>●既存テナントに対する移転補償費（大）</li> </ul> <p>【ランニングコスト：土地所有者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●遊歩道・広場的空間等の日常の維持管理費（中）</li> <li>●次世代型モビリティ施設の日常の維持管理費（中）</li> <li>●建物の日常の維持管理費（極小）</li> <li>●既存施設の老朽化に応じた修繕・改修費（無）</li> </ul>
モビリティ機能	<p>【イニシャルコスト：施設管理者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●次世代型モビリティ施設等の機能転換整備費と縦移動空間整備費（大）</li> <li>●周辺との連携整備による整備費の負担減の可能性（中）</li> <li>●高架施設の撤去費・廃棄物処分費（極小）</li> <li>●既存テナントに対する移転補償費（無）</li> </ul> <p>【ランニングコスト：施設管理者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●次世代型モビリティ施設等の日常の維持管理費（中）</li> <li>●建物の日常の維持管理費（中）</li> <li>●既存施設の老朽化に応じた修繕・改修費（中）</li> </ul>	<p>【イニシャルコスト：施設管理者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●次世代型モビリティ施設等の機能転換整備費と保全区間の縦移動空間整備費（大）</li> <li>●周辺との連携整備による整備費の負担減の可能性（中）</li> <li>●撤去区間の高架施設の撤去延長に応じて撤去費・廃棄物処分費（中）</li> <li>●撤去区間の既存テナントに対する移転補償費（中）</li> </ul> <p>【ランニングコスト：施設管理者・土地所有者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●次世代型モビリティ施設等の日常の維持管理費（中）</li> <li>●保全区間の建物の日常の維持管理費（中）</li> <li>●保全区間の既存施設の老朽化に応じた修繕・改修費（中）</li> </ul>	<p>【イニシャルコスト：土地所有者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●次世代型モビリティ施設等の機能転換整備費（大～中）</li> <li>●周辺との連携整備による整備費の負担減の可能性（小）</li> <li>●高架施設の撤去費・廃棄物処分費（大）</li> <li>●既存テナントに対する移転補償費（大）</li> </ul> <p>【ランニングコスト：土地所有者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●次世代型モビリティ施設等の日常の維持管理費（中）</li> <li>●建物の日常の維持管理費（極小）</li> <li>●既存施設の老朽化に応じた修繕・改修費（無）</li> </ul>

## 2 KK線の既存施設のあり方の評価について

### あり方評価の比較 (案)



○ 「形態」と「機能」の9つの組み合わせについて、6つの評価項目をレーダーチャートで整理



## 2 KK線の既存施設のあり方の評価について

### 活用方策検討に向けた方向性（取りまとめ案）



○ 評価結果を踏まえ、活用方策検討の方向性について「機能」と「形態」の組み合わせの対象を整理

#### 評価結果（総括）

形態	「保全」は、評価項目全般で将来的な可能性も含めて概ね高い評価、「全部撤去」は、「ネットワーク」「防災」「景観」で高い評価、「区間撤去」は、「にぎわい・魅力・交流」「景観」で高い評価
機能	「歩行者系機能」は、評価項目全般で将来的な可能性も含めて概ね高い評価、「モビリティ機能」は、「にぎわい・魅力・交流」「環境」でやや低い評価、「歩行者系機能＋モビリティ機能」は、評価項目全般で他の機能の中間的評価

#### 活用方策検討の方向性 (案)

KK線の既存施設を保全し、新たな用途（歩行者系機能等※）転換に向けて検討

※「歩行者系機能」と「歩行者系機能＋モビリティ機能」

#### 検討する上での考慮する点

形態	<ul style="list-style-type: none"><li>「保全」を検討の中心とすることを基本としつつ、地区特性や施設状況※を考慮し、ネットワーク性も見据え、「区間撤去」についても効果的なものを検討対象とする</li></ul> ※ KK線の全長約2kmの幅員は、区間によって異なる
機能	<ul style="list-style-type: none"><li>「歩行者系機能」を検討の中心としながらも、「歩行者系機能＋モビリティ機能」についても効果的に導入できるかあわせて検討する</li><li>次世代型モビリティについては、めざましい技術革新を想定しながら検討する</li></ul>





- 本検討の目指すべき将来像の目標年次を設定

## 都 の 上 位 計 画

<都市づくりのグランドデザイン（2017.9）>

～2040年代の目指すべき東京の都市の姿～

<「未来の東京」戦略ビジョン（2019.12）>

～目指す2040年代の東京の姿「ビジョン」～

～2030年に向けた「戦略」と「推進プロジェクト」～

日本橋周辺の首都高速道路の地下化  
(着手後、完成まで15年～20年を想定)

目指すべき将来像の目標年次： 2030年～2040年代