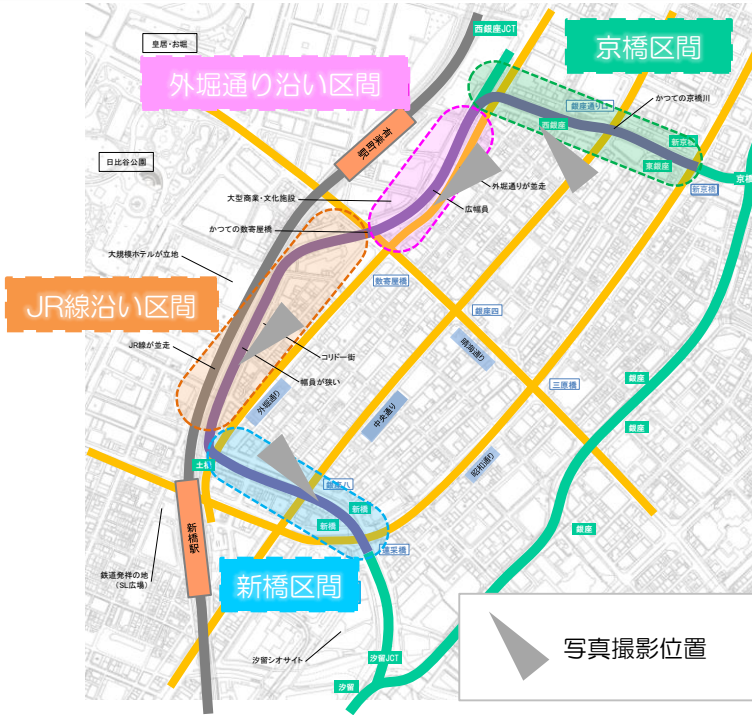


高架下の通行可能箇所 及び 縦動線



出典：『東京高速道路五十年のあゆみ この二十年』
東京高速道路株式会社 掲載の図を引用

評価項目と第1回検討会の意見ならびに上位計画との関係



評価項目	第1回検討会意見／上位計画	
ネットワーク	意見	<ul style="list-style-type: none"> ・3区に跨る立地を生かした広域的な街づくりへの展開。 ・銀座への玄関口という視点。 ・築地川アメニティ整備構想との連携・つながりも視野に入れた検討。 ・歩いて楽しい、『ウォーカブルシティ』という視点。 ・3区の区界にあるという特徴。 ・周辺とのつなぎ方。高さの解消は単にデザイン上の問題だけではなくて、いろいろ考えていく必要がある。 ・残す場合の弊害とポテンシャルの整理。 ・KK線による分断をどうつなぎ直していくか。 ・舟運とのネットワーク。
	上位計画	<p>東京都 都市づくりのグランドデザイン（2017） 戦略01 政策方針-1 ▶世界をリードする国際ビジネス交流都市を持続させる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路上空がまちと一体的に活用されている <p>東京都 都市づくりのグランドデザイン（2017） 戦略01 政策方針-3 ▶際立った個性が魅力を発揮する多様な地域をつくる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・それぞれの拠点を結びつける「地域軸」を形成する <p>東京都 都市づくりのグランドデザイン（2017） 戦略02 政策方針-6 ▶道路空間を再編（リメイク）し、ゆとりやにぎわいを生み出す</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路ネットワークの整備効果を活かし、道路空間を再編する <p>東京都 都市づくりのグランドデザイン（2017） 戦略03 政策方針-14 ▶都市インフラを将来も健全に使い続ける</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インフラの大規模更新と都市再生を一体的に進める <p>千代田区 都市計画マスタープラン（1998）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・銀座への近接性を活かした文化交流施設の機能連携や歩行空間整備 <p>中央区 築地川アメニティ整備構想（2019）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緑の量的拡大と質的向上、新たな人の流れを生み出す回遊動線、文化発信力の高いパブリックスペースの創出を検討する
防災	意見	—
	上位計画	<p>東京都 「未来の東京」戦略ビジョン（2019）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ビジョン08 災害の脅威から都民を守る強靱で美しい東京 ・ビジョン09 犯罪、事故、火災への対処、病気への備えなど、暮らしの安心が守られた東京

評価項目と第1回検討会の意見ならびに上位計画との関係



評価項目	第1回検討会意見／上位計画	
にぎわい・魅力・交流	意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ビジター、特に外国人から見た機能、彼らにどう見えるのか。 ・『空間的な広がり』から見た当事者=居住者、就業者、就学者、来訪者、など。 ・来街者や観光客の人の流れを作り出していくような観点。 ・歩いて楽しい、『ウォーカブルシティ』という視点。 ・道路の新しいビジネスモデル、道路空間の新しい利活用に役立つメッセージの発信。 ・新施設のコンセプトと階下の機能の一体的な検討。 ・地元が主体的に景観等を議論する銀座の文化。『銀座街づくり会議』の存在。 ・時代における先端のものを導入してきた銀座の地域性。 ・近世の歴史と近代の歴史が重層する立地。 ・銀座のまちができ、そこから築地と日比谷に西洋の文化がそれぞれ入っていった玄関口。 ・整備経緯の意味を伝えながら残していくことが重要。 ・一時は交通機能として重要であったことを踏まえた使い方の検討。
	上位計画	<p>東京都 都市づくりのグランドデザイン（2017） 戦略07 政策方針-27 ≫都市の歴史に支えられた伝統・文化が新たな魅力を生み出す</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちに出たくなる楽しい空間が増えている ・エリアマネジメントにより地域の価値を高める ・文化・芸術や賑わいの場を都市の中に生み出す <p>東京都 都市づくりのグランドデザイン（2017） 戦略07 政策方針-28 ≫選ばれ続ける観光都市をつくる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光を誰もが快適に楽しめるようにする <p>千代田区 都市計画マスタープランの改定に関する「中間のまとめ」（2019）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・豊かで活発な都市活動、グローバルな交流が生まれる経済・社会・環境・文化が調和した持続可能性の高い都心を形成 <p>千代田区 まちづくりグランドデザイン（2003）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・銀座や新橋・汐留との活力と交流の連携 <p>千代田区 都市計画マスタープラン（1998）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・銀座への近接性を活かした文化交流施設の機能連携や歩行空間整備 <p>千代田区景観形成マスタープラン（1998）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有楽町界限：JRや高速道路の高架下の空間については周辺のにぎわいに合わせる <p>千代田区 千代田区観光ビジョン（2006）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩いてこそ体感できる都市の魅力づくり ・江戸以来の歴史・文化をベースに未来を展望 <p>中央区 中央区基本計画（2018）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来像の実現に向けた基本的な方向性 歴史と伝統を継承し、多彩な魅力があふれる美しいまちを形成 ・基本政策6 魅力ある都市機能と地域の文化を世界に発信するまち ・基本政策7 多彩な産業が地域に活力を与え、多様な人が集いにぎわうまち <p>中央区 中央区観光振興ビジョン（2012）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歴史と未来が交差する「都市観光のまち」へ <p>中央区 築地川アメニティ整備構想（2019）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緑の量的拡大と質的向上、新しい人の流れを生む回遊動線、文化発信力の高いパブリックスペースの創出を検討する <p>中央区 銀座地区地区計画（2019）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際的かつ高次な都市機能を構築し、多様で賑わいのある都心商業空間の創出 <p>港区 第3次港区観光振興ビジョン（2018）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策3 観光資源の発掘・活用と観光ルートの創出 <p>港区 港区景観計画（2015）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本方針2 歴史や文化を伝える景観を守り、生かす ・基本方針4 地域の個性を生かした魅力ある街並みを育む <p>国 都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会中間とりまとめ報告書（2019）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成によって、都市の再生を実現する

評価項目と第1回検討会の意見ならびに上位計画との関係



評価項目	第1回検討会意見／上位計画	
環境	意見	<ul style="list-style-type: none"> • これからの緑は場所の記憶を伝えていく役割。 • 緑化を通じて上の階層を連続させる。 • 銀座のまちを囲むグリーンベルトの形成。 • 3区に跨る立地を生かした広域的な街づくりへの展開。 • 築地川アメニティ整備構想との連携・つながりも視野に入れた検討。 • 3区の区界にあるという特徴。 • 緑化を通じて上の階層を連続させる。 • どのように改修していくのか。新しい知恵が求められている。
	上位計画	<p>東京都 「未来の東京」戦略ビジョン（2019）</p> <ul style="list-style-type: none"> • ビジョン16 水と緑を一層豊かに、ゆとりと潤いのある東京 • ビジョン17 ゼロエミッション東京 <p>東京都 都市づくりのグランドデザイン（2017） 戦略01 政策方針-3 »際立った個性が魅力を発揮する多様な地域をつくる</p> <ul style="list-style-type: none"> • それぞれの拠点を結び付ける「地域軸」を形成する （水と緑のネットワークに着目し、景観の創出に向けた取組みを展開し、緑の骨格を成すネットワークを形成） <p>東京都 都市づくりのグランドデザイン（2017） 戦略06 政策方針-24 »あらゆる場所で緑を感じられる都市をつくる</p> <ul style="list-style-type: none"> • あらゆる場所に新たな緑を創出し、快適な都市空間を形成する • 緑のつながりの中で歩きながら潤いを感じている <p>東京都 緑の新戦略ガイドライン（2006）</p> <ul style="list-style-type: none"> • 東京の顔にふさわしい「広がり」、「つながり」、「都市景観」を重視した品格のある緑を充実させる <p>千代田区 ちよだ生物多様性推進プラン（2013）</p> <ul style="list-style-type: none"> • 皇居を中心とする豊かな生きもののネットワークが周辺地域に広がることを目標とする <p>中央区 中央区基本計画（2018）</p> <ul style="list-style-type: none"> • 基本政策5 水と緑あふれる豊かな環境を未来へつなぐ <p>中央区 中央区緑の基本計画（2019）</p> <ul style="list-style-type: none"> • みどりの将来イメージ 京橋地域 建物の屋上や壁面、高速道路の上部など、あらゆる空間を有効活用し、うるおいある都市の緑を創出 <p>中央区 中央区環境行動計画2018（2018）</p> <ul style="list-style-type: none"> • 基本目標3 自然共生社会 水とみどりにかこまれた豊かなまちづくり • 基本目標4 安全安心な社会 安心とやすらぎが実感できるまちづくり <p>中央区 築地川アメニティ整備構想（2019）</p> <ul style="list-style-type: none"> • 緑の量的拡大と質的向上、新たな人の流れを生み出す回遊動線、文化発信力の高いパブリックスペースの創出を検討する <p>港区 港区景観計画（2015）</p> <ul style="list-style-type: none"> • 基本方針1 水と緑のネットワークを強化し、潤いある景観形成を進める
景観	意見	<ul style="list-style-type: none"> • 高い視点場の提供。 • 残す場合の弊害とポテンシャルの整理。 • 来街者や外国人の視点から、この施設がどのように見えるのか考えるべき。
	上位計画	<p>東京都 都市づくりのグランドデザイン（2017） 戦略01 政策方針-3 »際立った個性が魅力を発揮する多様な地域をつくる</p> <ul style="list-style-type: none"> • それぞれの拠点を結び付ける「地域軸」を形成する （水と緑のネットワークに着目し、景観の創出に向けた取組みを展開し、緑の骨格を成すネットワークを形成） <p>千代田区景観形成マスタープラン（1998）</p> <ul style="list-style-type: none"> • 有楽町界限：JRや高速道路の高架下の空間については周辺のにぎわいに合わせる <p>中央区 銀座地区地区計画（2019）</p> <ul style="list-style-type: none"> • 魅力ある都市景観・街並みの形成 <p>港区 港区景観計画（2015）</p> <ul style="list-style-type: none"> • 基本方針2 歴史や文化を伝える景観を守り、生かす • 基本方針4 地域の個性を生かした魅力ある街並みを育む
コスト	意見	—
	上位計画	—

高架施設における国内外の類似事例概要 ~ハイライン(ニューヨーク)~

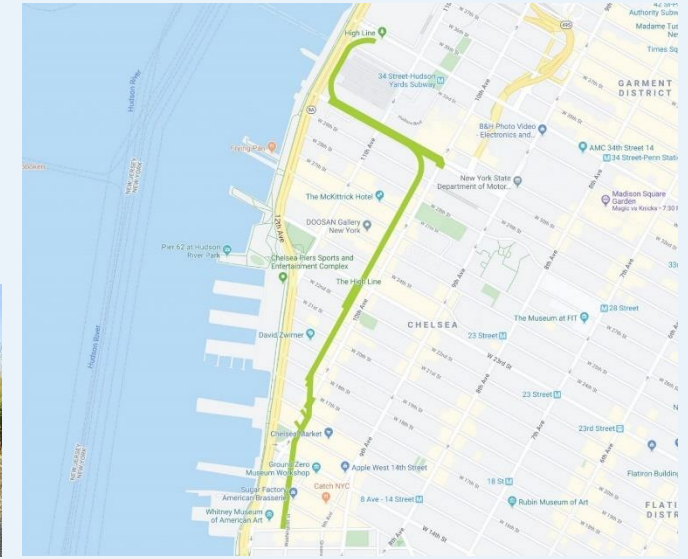
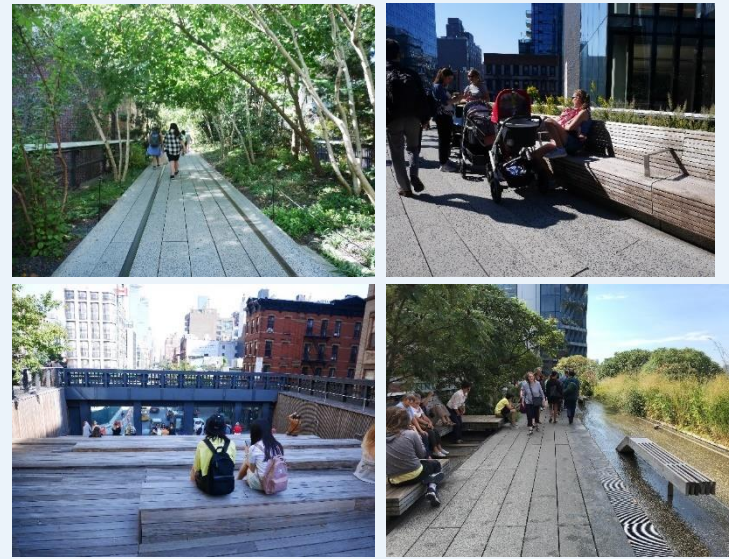
保全

貨物鉄道 ⇒ 公園・遊歩道

【再整備後の施設概要】

- 延長約2.3km、幅員約9~18m、高架高さ約5.5~9m
- 利用されず放置されていた高架施設を線状の公園として再生
- 放置期間中に自生した植生風景を踏まえた四季感のある植栽、多様な形態、配置のベンチによる快適な歩行空間、寛ぎ空間を整備
- レールや枕木など鉄道廃材を再利用したファニチャーや歴史紹介案内板など「土地の記憶」を継承する仕掛けを配置
- 眼下のストリートやハドソン川、周辺著名建築物などを上空から臨むことのできる視点場の設置
- アート（隣接建物壁面活用も含む）の配置
- 階段10箇所、スロープ1箇所、エレベーター5箇所で高架と地上を接続
- 沿線の容積率を高く見直す代わりに民間主導のエレベーター・広場等の整備を促進
- 地上から目に入る高架橋の部分の補修

【整備後の機能・空間構成状況】



出典：ウェブサイト『HIGH LINE』掲載のものを利用 <https://www.thehighline.org/visit/>

背景

- 1950年代、高速道路利用のトラック輸送が増加し、鉄道による貨物輸送が衰退
 - 貨物輸送として利用されたのは1980年が最後
- 時代の移り変わりにより、担っていた社会的機能（役割）の終焉

方法

- 高架施設を残置し有効活用
- 敷地の開発権を移転し周辺開発を促進

形成されたネットワーク

- 歩行者ネットワーク
- 緑のネットワーク

創出・付与された機能

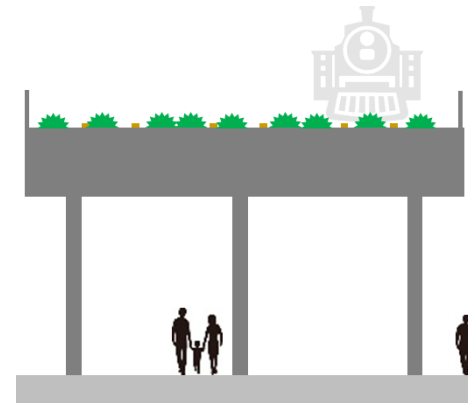
- 観光拠点機能
- 歩行者動線機能
- 休息機能
- 自然環境創出保全機能
- <高架下>・商業機能

解決された課題

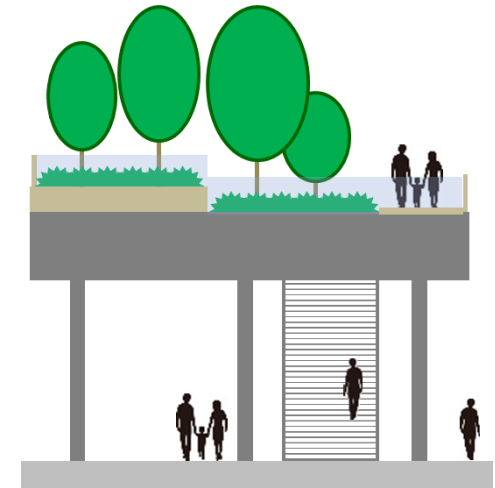
- 放置されていた高架施設を有効活用できた。
- 未活用であった敷地に対する開発権を移転することで有効活用できた。
- 緑を導入することで、都市内に潤いが生まれ、都市環境が改善された。
- 多くの来訪者を生み、地域経済の活性化、治安の回復につながった。
- 整備に合わせ周辺開発が促進されたことで更なる地域経済の活性化につながった。

効果

- 高架施設を残すことで都市を俯瞰できる新しい視点場が創出された。
- 高架施設を残すことで都市内をシームレスに歩くことのできる歩行機能が創出された。
- 高架施設を残すことで高架下のスペースを活用した商業施設等の新たな経済活動の場が創出された。
- 周辺の建物が再開発され、新しい賑わいが創出された。



出典：東京都撮影（現地看板）



出典：東京都撮影

<従前>

<再整備後>

整備時期	整備費	整備対象	所有者等	維持管理運営主体
<ul style="list-style-type: none"> • 2006年着工 • 第1区間：2009年供用開始 • 第2区間：2011年供用開始 • 第3区間：2014年供用開始 • SPUR区間※：2019年供用開始 ※ハドソンヤーズへの枝線 	<ul style="list-style-type: none"> • 2.22億\$（約240億円） ※1\$=108円換算 	<ul style="list-style-type: none"> • 表層既存施設撤去 • 遊歩道 （舗装、植栽、展望施設、水景施設、その他付帯施設） • 昇降施設 • 塗装塗り直し 	<ul style="list-style-type: none"> • 高架施設（通行権含む）：ニューヨーク市 • 高架下施設：民間 	<ul style="list-style-type: none"> • 高架公園の維持管理運営は Friends of the High Line • 維持管理費：約14億円

高架施設における国内外の類似事例概要 ~ソウル路7017(ソウル)~

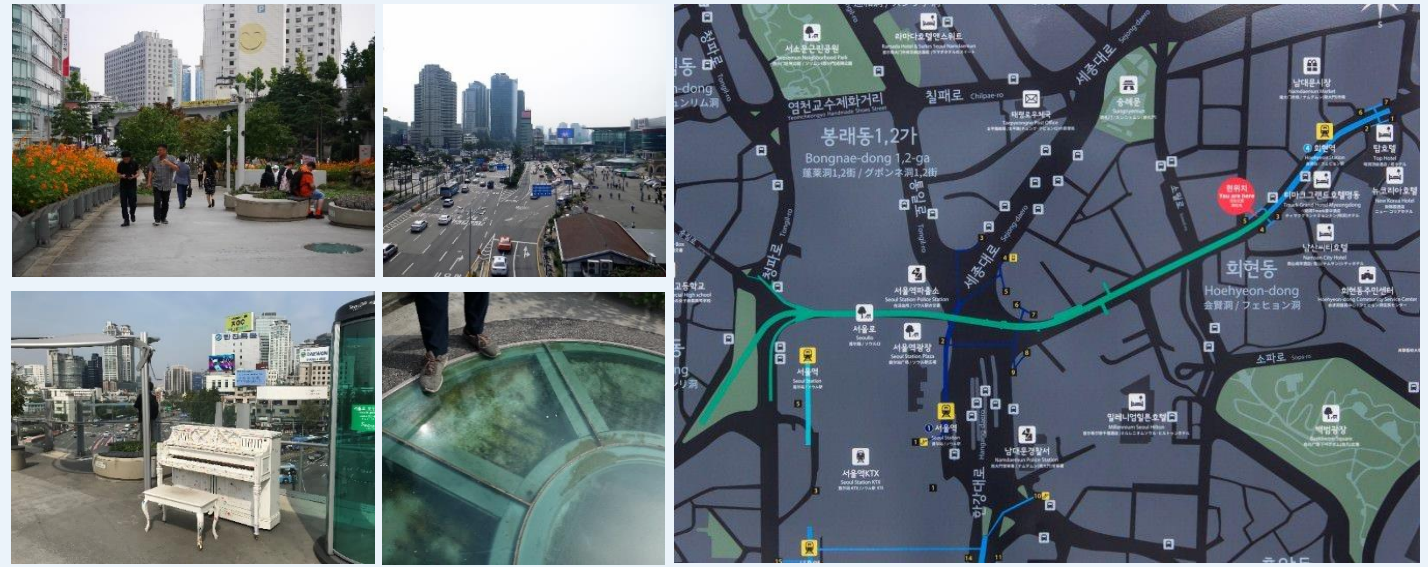
保全

道路 ⇒ 遊歩道・広場

【再整備後の施設概要】

- 延長約1.0km、幅員約10~16m、高架高さ約17m
- 鉄道により分断されていたソウル駅一帯の歩行者ネットワークを構築
- ソウル駅を拠点とした周辺観光施設への歩行者アクセス路として機能
- 中心市街地で最も多様な韓国産植物を配置
- カフェ、図書館、野外ステージなどの利便施設の他、ベンチを配置し、憩いと思憩の空間を整備
- ソウル中心部を眺望できる展望バルコニー、足元の電車や車を見下ろすことのできる強化ガラス床板を設置
- 高架下車庫と交通島を統合し広場を整備
- 階段4箇所、スロープ2箇所、エレベーター6箇所で高架と地上との接続
また、2箇所の隣接建物との接続

【整備後の機能・空間構成状況】



出典：ウェブサイト『KONEST』掲載のものを引用 https://www.konest.com/contents/spot_mise_detail.html?idi=17892

背景

- 2006年に深刻な安全問題が判明
 - 2008年よりソウル北部駅勢圏との連携代替橋梁を設置
 - 2014年には床板コンクリートの脱落など橋梁安全性に対する問題提起
 - 2015年に閉鎖
- 老朽化が顕著となり、担う社会的機能（役割）の継続が困難

方法

- 高架施設を残置し有効活用

形成されたネットワーク

- 歩行者ネットワーク
- 緑のネットワーク

創出・付与された機能

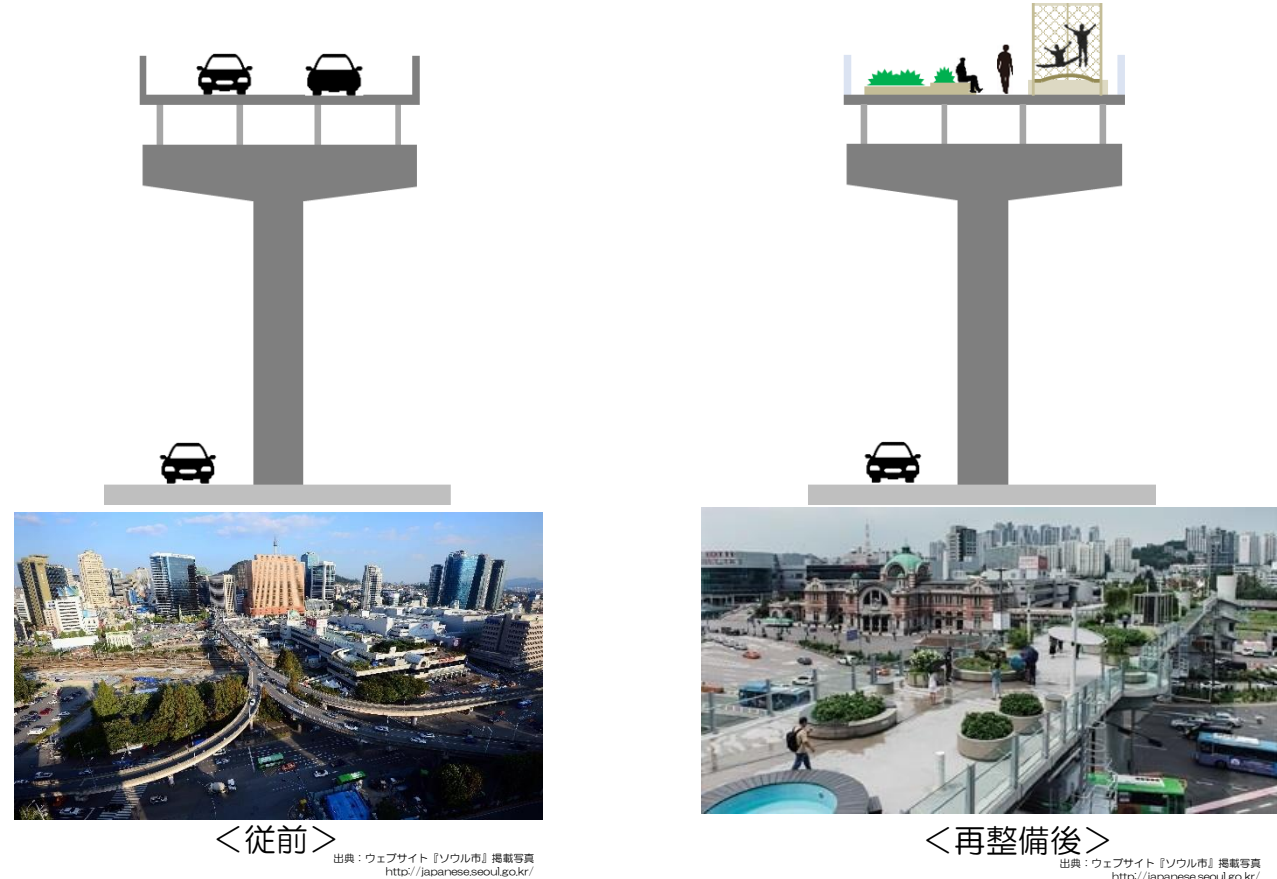
- 観光拠点機能
- 歩行者動線機能
- 休息機能
- 自然環境創出機能
- ＜高架下＞
- 広場機能

解決された課題

- 撤去することなく高架施設を有効活用できた。
- 緑を導入することで、都市内に潤いが生まれ、都市環境が改善された。
- 多くの来訪者を生み、地域経済の活性化、治安の回復につながった。
- 整備に合わせ駅と観光拠点がつながり、更なる地域経済の活性化につながった。

効果

- 高架施設を残すことで都市を俯瞰できる新しい視点場が創出された。
- 高架施設を残すことで都市内をシームレスに歩くことのできる歩行機能が創出された。
- 周辺の建物が再開発され、新しい賑わいが創出された。



＜従前＞

出典：ウェブサイト『ソウル市』掲載写真 <http://japanese.seoul.go.kr/>

＜再整備後＞

出典：ウェブサイト『ソウル市』掲載写真 <http://japanese.seoul.go.kr/>

整備時期	整備費	整備対象	所有者等	維持管理運営主体
<ul style="list-style-type: none"> • 2015年着工 • 2017年供用開始 	<ul style="list-style-type: none"> • 546億₩（約49億円） ※1₩=0.09円換算 	<ul style="list-style-type: none"> • 遊歩道（舗装、植栽、展望施設、ミスト装置、その他付帯施設） • 昇降施設 	<ul style="list-style-type: none"> • ソウル市 	<ul style="list-style-type: none"> • ソウル市（ソウル路運営団）

高架施設における国内外の類似事例概要 ～ラ・クレ・ヴェルト・ルネ・デュモン(パリ)～

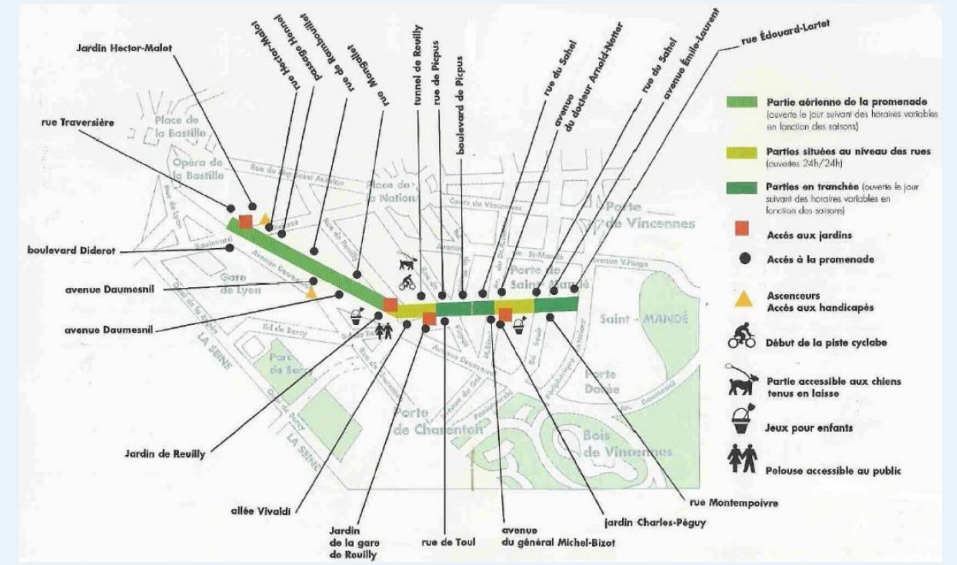
保全

旅客/貨物鉄道 ⇒ 公園・遊歩道

【再整備後の施設概要】

- 延長約4.5km(約1.5kmが高架)、高架部幅員約9~16m、高架高さ約10m
- 高架部分を緑道として再生、高架下空間もリニューアルし、ショップやアトリエ、ギャラリーが入居
- 地被、低木、高木を組み合わせたナチュラルな植栽やベンチを配置し快適な歩行空間、寛ぎ空間を整備
- 高架部分には利便施設等はほぼ無し
- 掘割部分、地上部分には遊具などの施設を配置
- 掘割部分、地上部分は緑道に沿った自転車専用道を設置(高架部分は無し)
- 高架橋部分から街並みを臨める(意図的な視点場の設置は行っていない)
- 高架部分について、階段9箇所、スロープ1箇所、エレベーター2箇所で高架と地上を接続
また、3箇所で隣接施設と接続

【整備後の機能・空間構成状況】



出典：ウェブサイト『maps-paris』掲載のものを引用 <https://maps-paris.com/promenade-plantee-map>

背景

- 地下鉄網の郊外延伸により利用機会が乏しくなり、1969年に運行廃止
- 時代の移り変わりにより、担っていた社会的機能(役割)の終焉

方法

- 高架施設を残置し有効活用
- 高架下空間もリニューアルし有効活用

形成されたネットワーク

- 歩行者ネットワーク
- 緑のネットワーク

創出・付与された機能

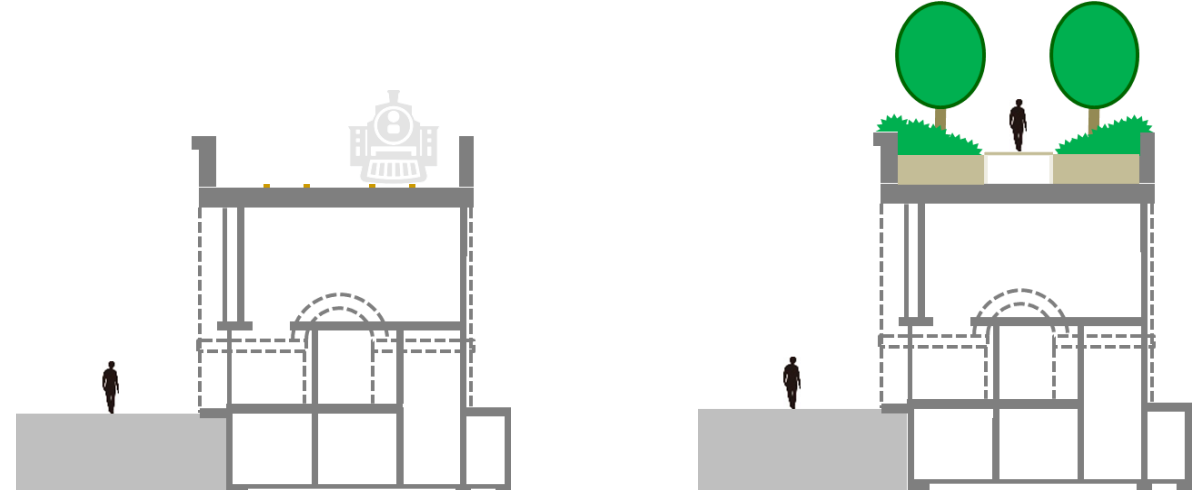
- 観光拠点機能・休息機能・歩行者動線(ジョギング・ランニング)機能
- 自然環境創出保全機能
- <高架下>・文化・商業機能

解決された課題

- 放置されていた高架施設を有効活用できた。
- 緑を導入することで、都市内に潤いが生まれ、都市環境が改善された。
- 多くの来訪者を生み、地域経済の活性化、治安の回復につながった。
- 特定テナントの導入促進策により、文化芸術の回復、更なる地域経済の活性化につながった。

効果

- 高架施設を残すことで都市を俯瞰できる新しい視点場が創出された。
- 高架施設を残すことで都市内をシームレスに歩くことのできる歩行機能が創出された。
- 高架施設を残すことで高架下のスペースを活用した商業施設等の新たな経済活動の場が創出された。



出典：ウェブサイト『PARIS unplugged』掲載写真 <https://www.paris-unplugged.fr/1984-bastille-de-la-gare-a-l-opera/>



出典：東京都撮影

<従前>

<再整備後>

整備時期	整備費	整備対象	所有者等	維持管理運営主体
<ul style="list-style-type: none"> 1988年事業開始 1994年一部供用開始 2000年事業完了 	不明	<ul style="list-style-type: none"> 遊歩道(舗装、植栽、水景施設、その他付帯施設) 高架下店舗施設 	<ul style="list-style-type: none"> 高架上緑道、高架下施設ともにパリ市 	<ul style="list-style-type: none"> 高架上緑道：パリ市 高架下施設：SEMAEST

高架施設における国内外の類似事例概要 ～東横線跡地整備事業（廃線区間）（横浜市）～

保全

旅客鉄道 ⇒ 遊歩道

【再整備後の施設概要】

- 延長約1.8km、幅員約7～10m
- 横浜都心部における回遊性の向上と地域を活性化するため、「遊歩道」として再生することを基本に検討及び整備中
- 2014年7月、東横線桜木町駅跡地を整備し桜木町駅西口広場の一部供用開始
- 2019年7月、桜木町駅から紅葉坂までの約140mの区間が供用開始
- 上部の整備内容や旧駅舎、高架下空間等の利活用について幅広く検討中

【整備後の機能・空間構成状況】



出典：「横浜市記者発表資料」掲載写真を抜粋
https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/doro/2019/touyokosenatoti/files/0003_20190710.pdf



東横線線跡地遊歩道
（横浜駅～桜木町駅）
延長約1.8km
幅員約7～10m

出典：「平成27年度第1回横浜市公共事業評価委員会東横線跡地整備事業（廃線区間）平成27年11月10日（火）横浜市」掲載資料より
https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/zaisei/kokyo/jigyohyoka/h27/h27-1linkai/files/0006_20180718.pdf

背景

- 2004年2月みなとみらい線開業に伴い、同線と直通運転を行う東急東横線の横浜駅から桜木町駅間が廃線
- 横浜市は、既存ストックの耐震補強や修繕業務を行いながら廃線跡の鉄道高架構造物を利活用し遊歩道とすることで安全安心なまちづくりを進めることが可能と判断
- 横浜市の進める「健康みちづくり推進事業」「横浜みどりアップ計画」を反映した「緑あふれる魅力的な歩行者空間」として整備
- 時代の移り変わりにより、担う社会的機能（役割）の変化

方法

- 高架施設を残置し有効活用

形成が見込まれるネットワーク

- 歩行者ネットワーク
- 緑のネットワーク

創出・付与が見込まれる機能

- 歩行者動線機能
- 休息機能
- 自然環境創出保全機能

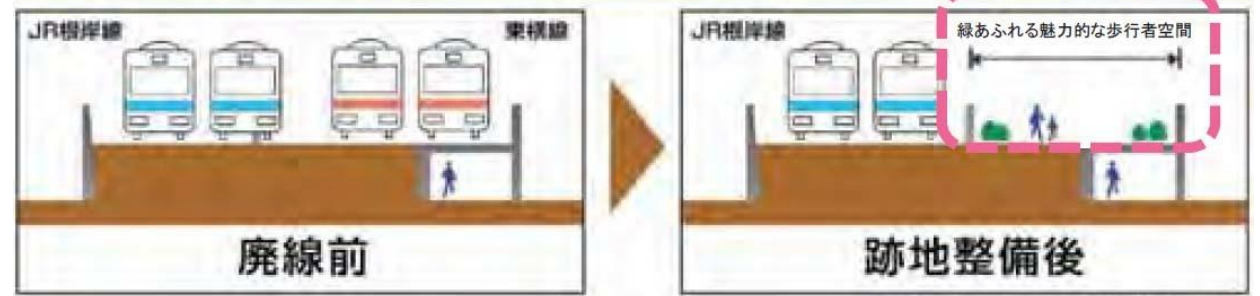
解決が見込まれる題

- 緑を導入することで、都市内に潤いが生まれ、都市環境が改善される。

見込まれる効果

- 生活習慣病予防に資する空間、散歩やランニング等を快適に行える環境が創出され、利用者の健康に関する効果が期待される。
- 横浜の資産となる緑環境づくり、通行利用する人にとって快適な空間が創出されるなどの環境面の効果が期待される。
- 地域をつなぐコミュニティ活動の場、新しい目的地が創出されることで人の交流や賑わいが活性化する効果が期待される。

国道16号沿いの断面のイメージ（一般的な箇所）



跡地整備後

幅員約7～10m、延長約1.8km

出典：「平成27年度第1回横浜市公共事業評価委員会東横線跡地整備事業（廃線区間）平成27年11月10日（火）横浜市」掲載資料より
https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/zaisei/kokyo/jigyohyoka/h27/h27-1linkai/files/0006_20180718.pdf



出典：「平成27年度第1回横浜市公共事業評価委員会東横線跡地整備事業（廃線区間）平成27年11月10日（火）横浜市」掲載写真を抜粋
https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/zaisei/kokyo/jigyohyoka/h27/h27-1linkai/files/0006_20180718.pdf



出典：「横浜市記者発表資料」掲載写真を抜粋
https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/doro/2019/touyokosenatoti/files/0003_20190710.pdf

<従前>

<再整備後>

整備時期	整備費（予算）	整備対象	所有者等	維持管理運営主体
<ul style="list-style-type: none"> • 2004年：整備開始 • 2019年7月：部分供用開始 • 現在整備中 	<ul style="list-style-type: none"> • 約90億円 	<ul style="list-style-type: none"> • 遊歩道（舗装、植栽、その他付帯施設） 	<ul style="list-style-type: none"> • 横浜市 	<ul style="list-style-type: none"> • 現在整備中のため未定



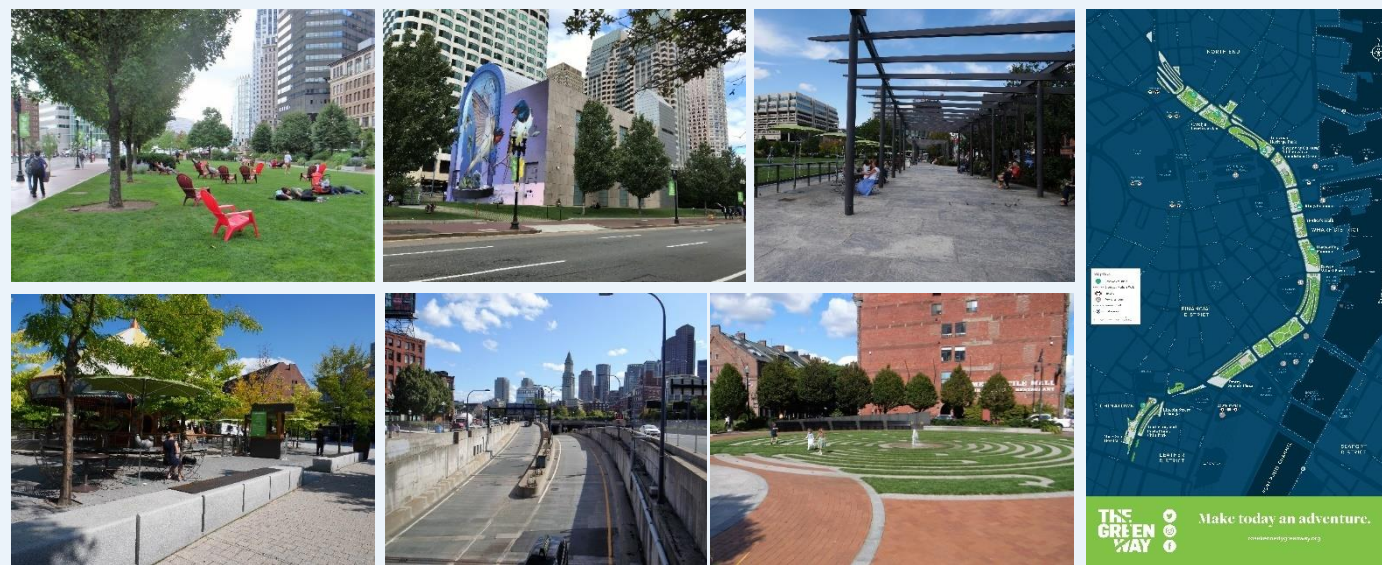
全部撤去
(地下化)

道路 ⇒ 公園・遊歩道・商業施設等

【再整備後の施設概要】

- ・延長約2.4km、幅員約35～50m
- ・ボストン都市部を南北に通過していた高架高速道路の地下化に伴い跡地を緑化空間として整備
- ・芝生や広場で構成されたオープンスペースと高木の緑陰がある遊歩道による快適な歩行空間、
- ・寛ぎ空間を整備
- ・マクロ的には連続した緑地であるが、比較的大きな道路の横断により空間は途切れる

【整備後の機能・空間構成状況】



出典：ウェブサイト『THE GREEN WAY』内のDOWNLOAD MAPを引用
https://www.rosekennedygreenway.org/wp-content/uploads/2019/09/Greenway_Map-1.jpg

背景

- ・交通事故の多発（連邦政府の定める基準が適用される前に建設、州間高速道路システムの安全要件を満たしていなかった）
 - ・想定を上回る交通量による慢性的な渋滞
 - ・施設によりダウンタウンから分断されていたエリアの活性化
- 時代の移り変わりにより、既存施設の担う社会的機能（役割）を代替施設に転換

方法

- ・高架施設を撤去し跡地を有効活用（高架道路を地下化し車線を増築）
- ・撤去後跡地を含めた広域で複数の大規模再開発を促進

形成されたネットワーク

- ・歩行者ネットワーク(全方向的)
- ・自動車ネットワーク（横断方向）
- ・物流ネットワーク
- ・緑のネットワーク

創出・付与された機能

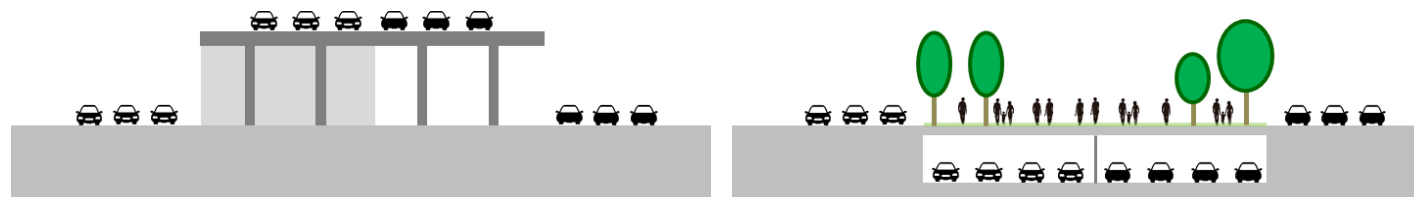
- ・観光拠点機能
- ・歩行者動線
- ・自動車動線（横断）
- ・休憩機能
- ・自然環境創出機能

解決された課題

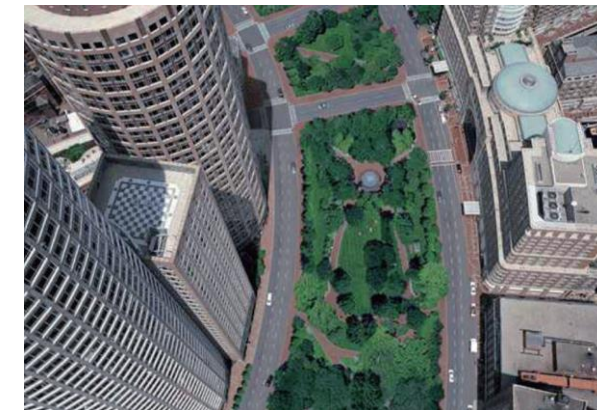
- ・高架道路の撤去(高速道路の地下化)により、都市環境の改善につながった。
- ・エリアダウンタウンとノースエンド、ウォーターフロント間の分断が解消された。
- ・緑を導入することで、都市内に潤いが生まれ、都市環境が改善された。
- ・多くの来訪者を生み、地域経済の活性化、治安の回復につながった。
- ・整備に合わせ周辺開発が促進されたことで更なる地域経済の活性化につながった。

効果

- ・ダウンタウンとノースエンド、ウォーターフロントを分断していた高架施設を撤去することで、心理的、物理的につなぎエリア間の往来（人的、物的）の促進につながった



出典：『歴史都市、ボストンの都市計画とビッグ・ディグ』（近代建築コラム 都市計画の効用vol.2）掲載写真



出典：『歴史都市、ボストンの都市計画とビッグ・ディグ』（近代建築コラム 都市計画の効用vol.2）掲載写真

<従前>

<再整備後>

整備時期	整備費	整備対象	所有者等	維持管理運営主体
<ul style="list-style-type: none"> ・1980年代：コンペの実施 ・2004年：高架施設撤去 ・2005年：跡地空間整備開始 ・2008年：公園完成 	※Big Digプロジェクトとして 146億\$（約1兆5,800億円） 1\$=108円換算 ※ローズ・ケネディ・グリーンウェイの整備費は含まれていない	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路地下化 ・橋の架け替え及び ・チャールズ川両岸の緑地整備 ・空港連絡トンネル整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・マサチューセッツ州 	<ul style="list-style-type: none"> ・ローズ・フィッチジェラルド・ケネディ・グリーンウェイ管理協会

高架施設における国内外の類似事例概要 ~清溪川(ソウル)~

全部撤去

貨物鉄道 ⇒ 河川・遊歩道

【再整備後の施設概要】

- 延長約5.8km、幅員約16m（河川部分）
- ソウル都心を貫通する清溪川を覆う高速道路（支線部分）を撤去し、道路整備前の清溪川を復元
- 掘割の河川沿いに遊歩道並びにベンチを配置し、快適な歩行空間、寛ぎ空間を整備
- 水生植物など河川環境にマッチしたナチュラルな植生を配置
- 洪水調整機能（橋下に排水口あり）を有しているため利便施設などは無し
- 地上部分から掘割部分は主に階段で接続

【整備後の機能・空間構成状況】



出典：『韓国まちづくり研究 清溪川再生プロジェクト』2009/1～2009/11 韓国まちづくり研究会掲載の図を引用
http://www.nup.or.jp/nui/user/media/document/investigation/h21/korea.pdf

背景

- 1991～1992年の精密安全診断により安全性に大きな問題があるとの指摘
- 都心の交通混雑、大気汚染や騒音公害などの都市環境の悪化の進行
- ソウルの歴史と文化の回復
- 清溪川周辺地域開発の活性化
- 老朽化が顕著となり、担う社会的機能（役割）の継続が困難
時代の移り変わりにより、担う社会的機能（役割）の変化

方法

- 環状道路から市庁舎に向かう高速道路の支線部分を撤去し跡地を有効活用（河川復元）

形成されたネットワーク

- 歩行者ネットワーク
- 緑のネットワーク
- 水（治水）のネットワーク

創出・付与された機能

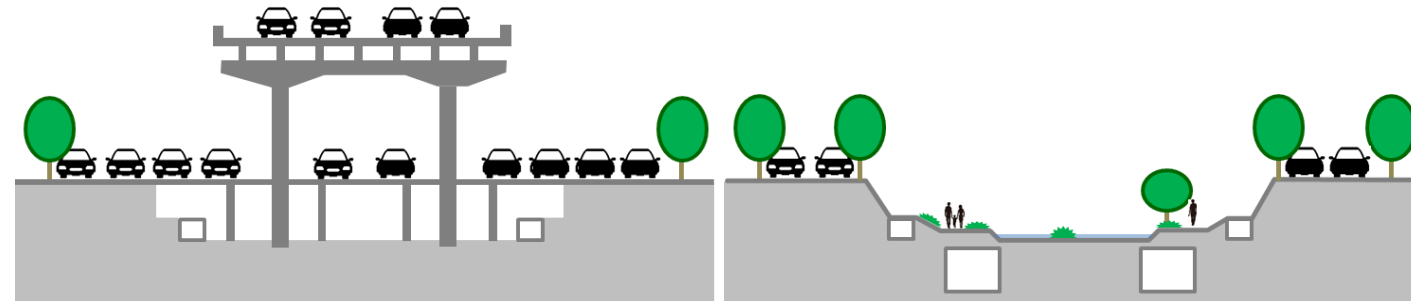
- 観光拠点機能
- 歩行者動線機能
- 休息機能
- 自然環境創出保全機能
- 洪水調整機能

解決された課題

- 高架施設の撤去と河川の復元により、都市環境の改善、歴史文化の回復がなされた。
- 緑を導入することで、都市内に潤いが生まれ、都市環境が改善された。
- 多くの来訪者を生み、地域経済の活性化、治安の回復につながった。
- 整備に合わせ周辺開発が促進されたことで、更なる地域経済の活性化につながった

効果

- 高架施設を撤去し従来の河川を復元することで、都市内にオープンスペースが生まれ、都市環境の改善につながった。



整備前の高架高速道路
出典：『首都高速の再生に関する有識者会議 提言書（参考資料集）』（国土交通省）掲載資料



復元された清溪川
出典：『首都高速の再生に関する有識者会議 提言書（参考資料集）』（国土交通省）掲載資料

<従前>

<再整備後>

整備時期	整備費	整備対象	所有者等	維持管理運営主体
<ul style="list-style-type: none"> • 2003年：高架施設撤去 河川復元工事開始 • 2005年：工事完了 	<ul style="list-style-type: none"> • 3867億₩（約348億円） ※1₩=0.09円換算 	<ul style="list-style-type: none"> • 覆蓋構造物と高架道路の解体 • 水路と川底の造成 • 維持用水の供給 • 22の橋梁建設 • 河川景観造成 	<ul style="list-style-type: none"> • ソウル市 	<ul style="list-style-type: none"> • ソウル市

高架施設における国内外の類似事例概要 ～東横フラワー緑道(横浜市)～

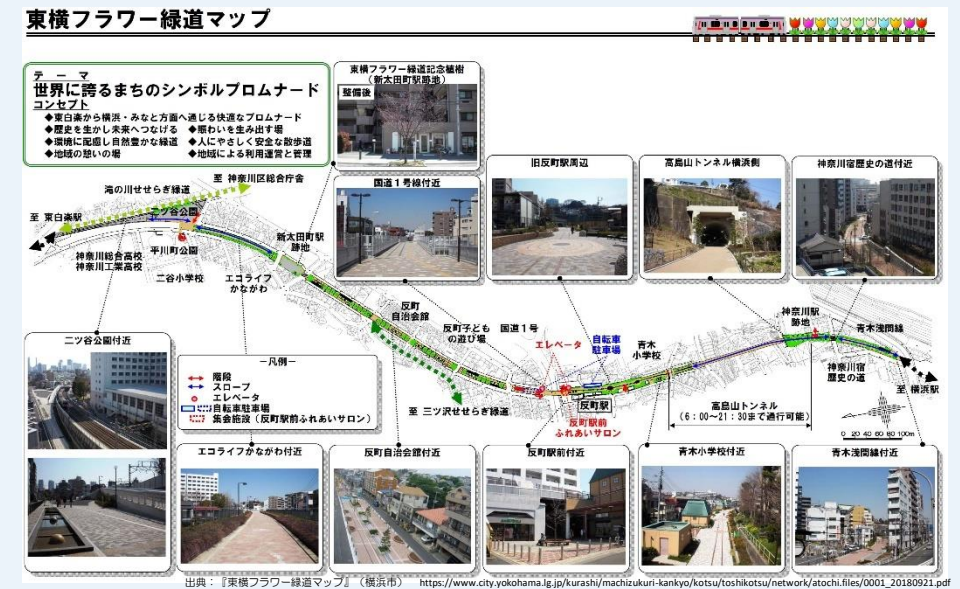
全部撤去

旅客鉄道 ⇒ 遊歩道

【再整備後の施設概要】

- 延長約1.4km、幅員約10～20m
- 地上線路跡地を緑道に整備
- 花壇や樹木、石碑、水飲み、ベンチを整備
- 木道舗装部分に線路をはめ込み土地の記憶を継承
- 反町駅付近の高架(陸橋)部分は階段とエレベーターが併設されバリアフリーを考慮

【整備後の機能・空間構成状況】



背景

- 2004年2月みなとみらい線開業に伴い、同線と直通運転を行う東急東横線の横浜駅、反町駅並びに横浜駅～東白楽駅間の線路が地下化
- 地下化後の地上線路跡地用途について横浜市が線路跡地に緑道を整備する方針決定
- 東横線地下化跡地整備検討会を立ち上げ、計画段階から多くの市民が参加し検討会案をまとめ、これをもとに設計が進捗
- 時代の移り変わりにより、担う社会的機能(役割)の変化

方法

- 高架施設を撤去し跡地を有効活用(緑道整備)

形成されたネットワーク

- 歩行者ネットワーク
- 緑のネットワーク

創出・付与された機能

- 歩行者動線機能 ・ 休息機能 ・ 自然環境創出保全機能

解決された課題

- 高架施設の撤去により、騒音の解消など都市環境が改善された。
- 緑を導入することで、都市内に潤いが生まれ、都市環境が改善された。

効果

- 高架施設を撤去し緑道を整備することで、都市内にオープンスペースが生まれ、周辺の緑道(三ツ沢せせらぎ緑道、滝の川せせらぎ緑道等)と連結することで都市環境の改善につながった。
- 沿道建物が緑道側に顔出しすることで、統一された景観が形成されつつある。
- 緑道運営管理委員会が結成され全体の環境維持管理を行い、3つの公園愛護会が生まれ、ごみ拾いや花壇の手入れを住民主導で実施している。



出典：『東横線地下化跡地散歩道づくり通信』(横浜市)
『東横フラワー緑道マップ』(横浜市)掲載写真を抜粋

出典：『東横線地下化跡地散歩道づくり通信』(横浜市)
『東横フラワー緑道マップ』(横浜市)掲載写真を抜粋

<従前>

<再整備後>

整備時期	整備費	整備対象	所有者等	維持管理運営主体
<ul style="list-style-type: none"> • 2005年：整備開始 • 2011年：全区間整備完了 	<ul style="list-style-type: none"> • 不明 	<ul style="list-style-type: none"> • 緑道(舗装、植栽、その他付帯施設) 	<ul style="list-style-type: none"> • 横浜市 	<ul style="list-style-type: none"> • 東横フラワー緑道運営管理委員会 • 東横フラワー緑道第一公園愛護会 • 東横フラワー緑道第二公園愛護会 • 東横フラワー緑道第三公園愛護会

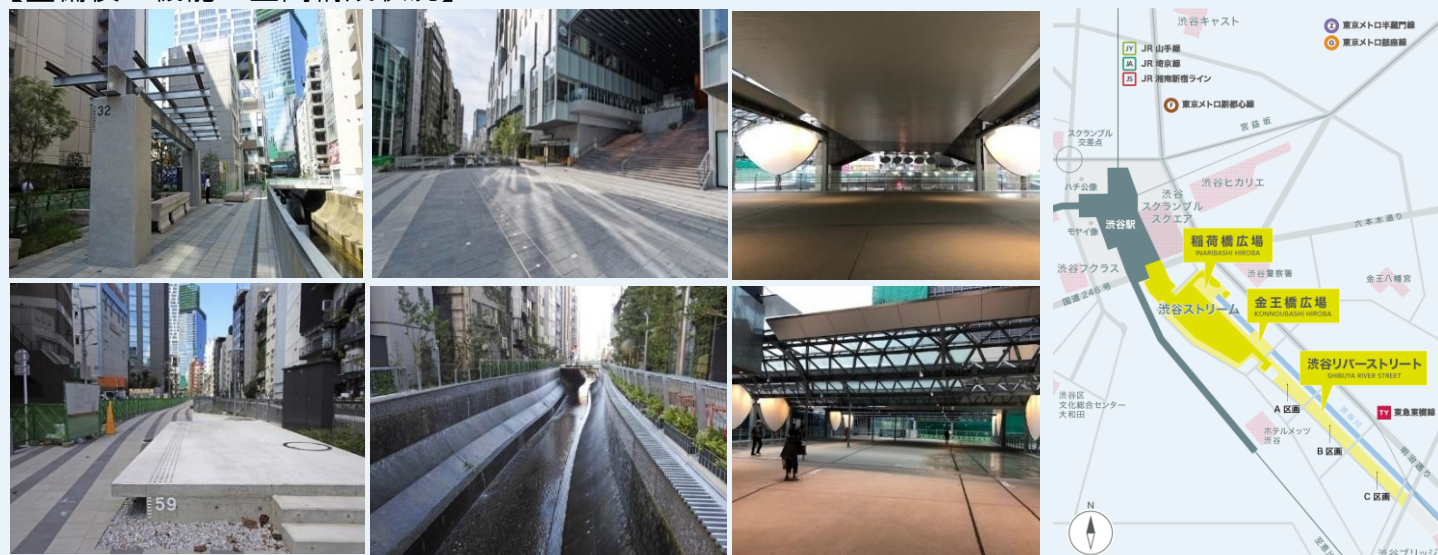
区間撤去

旅客駅・鉄道 ⇒ 複合施設・水辺空間・遊歩道

【再整備後の施設概要】

- 延長約0.6km、幅員約3～13.5m
- 東急東横線渋谷駅(高架駅)施設及び高架線路跡地を周辺敷地と併せ大規模複合施設、遊歩道として再整備
- 隣接する渋谷川および水辺空間の再生・整備
- 首都高速3号渋谷線、国道246号による街の分断を既存高架施設を活用したデッキにより解消し、渋谷駅南側方面への歩行者ネットワークを整備
- 河川上の一部に「にぎわい広場」(橋梁形式)を設置
- 緑の遊歩道の整備、環境護岸、高木の並木による緑と水のネットワークを形成
- 鉄道の記憶を残す遺構やモニュメントなどを配置

【整備後の機能・空間構成状況】



出典：右上下2枚/東京都撮影、その他/ウェブサイト『渋谷文化プロジェクト』（東急株式会社）<https://www.shibuyabunka.com/blog.php?id=1003> 掲載写真を抜粋
出典：ウェブサイト『渋谷ストリーム/渋谷ストリートホール』<http://stream-hall.jp/square/> 掲載図を引用

背景

- 渋谷駅周辺地区は2005年12月の都市再生緊急整備地域指定、「渋谷駅中心地区まちづくり指針2010(平成23年3月渋谷区策定)」等のまちづくり方針に基づき、渋谷駅街区土地区画整理事業及び鉄道改良事業と連結した再開発を実施
- 2013年3月に東横線と東京メトロ副都心線との相互直通運転により東横線渋谷駅(高架駅)及び渋谷駅～代官山駅間の線路が地下化
- 地下化後の高架駅施設及び高架線路跡地を周辺敷地と併せて再整備する計画が都市計画決定
- 時代の移り変わりにより、担う社会的機能(役割)の変化

方法

- 高架駅施設を撤去し高層複合施設を整備
- 高架駅施設の一部を有効活用(横断デッキ整備)
- 高架施設を撤去し跡地を有効活用(遊歩道整備)

形成されたネットワーク

- 歩行者ネットワーク
- 水と緑のネットワーク

創出・付与された機能

- 業務、商業、ホテル等の複合施設
- 歩行者動線機能
- 休息機能
- 自然環境創出保全機能
- 商業機能

解決された課題

- 既存高架施設活用のデッキ整備によりエリア(渋谷駅街区と渋谷駅南街区)間の分断が解消された。
- 緑を導入することで、都市内に潤いが生まれ、都市環境が改善された。
- 河川区域と一体的に整備することで、河川環境が改善された。
- 整備に合わせ周辺開発がされたことで、アクティビティを誘発する回遊性の高いネットワークの形成につながった。

効果

- 高架施設を撤去し隣接する河川空間再生とともに遊歩道を整備することで、都市内に水辺のオープンスペースが生まれ、都市環境、河川環境の改善、歩行者の回遊促進につながった。
- 整備に合わせ周辺開発が促進されたことで、更なる地域経済の活性化につながった。



出典：『渋谷文化プロジェクト』（東急株式会社）掲載写真を抜粋



出典：上/『渋谷文化プロジェクト』下/『渋谷駅周辺の開発』（東急株式会社）掲載写真を抜粋

＜従前＞

＜再整備後＞

整備時期	整備費	整備対象	所有者等	維持管理運営主体
<ul style="list-style-type: none"> 2015年：着工 2018年：竣工 	<ul style="list-style-type: none"> 渋谷駅南街区プロジェクトとして、約700億円 	<ul style="list-style-type: none"> 複合施設 遊歩道、広場 	<ul style="list-style-type: none"> 東京急行電鉄株式会社 渋谷区 	<ul style="list-style-type: none"> 東急ファシリティサービス株式会社 渋谷川広場運営連絡会

次世代型モビリティイメージ



コモン・マス



パーソナル



①拠点間を結ぶ乗合型自動運転バス



出典：Thinktogether社ホームページより

②拠点間を結ぶ乗合型自動運転バス



出典：ソフトバンク社ホームページより

③自由移動できる次世代型電動車いす



出典：WHILL社ホームページより

④自由移動できる電動立乗り二輪車



出典：(一社)次世代モビリティ協会ホームページより

⑤什器やイベント資材などを配送できる大型自動配送車



出典：Einride社ホームページより

⑥まとまった荷物を配送できる中型自動配送車



出典：nuro社ホームページより

⑦小型荷物を配送できる自動配送車



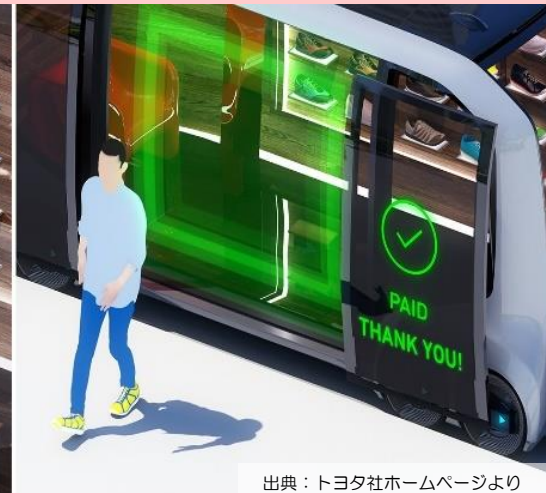
出典：Drone Future Aviation社ホームページより

⑧移動集合型マーケット



出典：トヨタ社ホームページより

⑨移動型無人ショップ



出典：トヨタ社ホームページより

⑩移動型パーソナルオフィス



出典：トヨタ社ホームページより

クルマ

モノ

サービス