



**東京高速道路（K K線）の既存施設のあり方検討会**

**提言書 資料編 2020年11月**



## 1 検討会設置の背景

- (1) 日本橋周辺の首都高地下化について . . . . . 4
- (2) 日本橋周辺の首都高地下化に伴う江戸橋 JCT の構造の見直し . . . . . 5
- (3) 首都高都心環状線の交通機能確保の必要性 . . . . . 6
- (4) 大型車交通の環状機能確保策の比較検討 . . . . . 7
- (5) 東京高速道路（KK線）の交通機能の変化 . . . . . 8

## 2 既存施設のあり方の評価

- (1) 検討会委員の意見と都・関係区、国の上位計画 . . . . . 11
- (2) 既存施設のあり方の考え方 . . . . . 15
- (3) 既存施設のあり方の評価方針 . . . . . 26
- (4) 既存施設のあり方の評価結果 . . . . . 27

## 3 実現に向けたまちづくり方策のケーススタディ

- (1) 区間撤去の可能性について . . . . . 36
- (2) 次世代型モビリティの考え方 . . . . . 37
- (3) みどりの考え方 . . . . . 42
- (4) 水の考え方 . . . . . 44
- (5) 地域の歴史や魅力をいかす取組 . . . . . 45
- (6) 広域的かつ重層的な歩行者系ネットワークの考え方 . . . . . 47
- (7) 施設の位置付けの考え方 . . . . . 51
- (8) 都市計画での施設の位置付け . . . . . 52
- (9) 周辺まちづくりと連携するための位置付け . . . . . 53
- (10) 施設の整備手法 . . . . . 54
- (11) 管理運営の位置付け . . . . . 55

# 1 検討会設置の背景

# 1 検討会設置の背景

## (1) 日本橋周辺の首都高地下化について

### <目的>

日本橋周辺のまちづくりと連携した首都高の地下化は、品格ある都市景観の形成、歴史、文化、水辺を活かした都市の顔づくりなど、東京の価値の向上につながる。

2014年に老朽化が進む首都高の大規模更新計画が策定され、2016年には国家戦略特区の都市再生プロジェクトに日本橋周辺の3地区が追加された機会を捉え、国、都、首都高(株)は共同で、首都高地下化に向けて取り組むこととした。

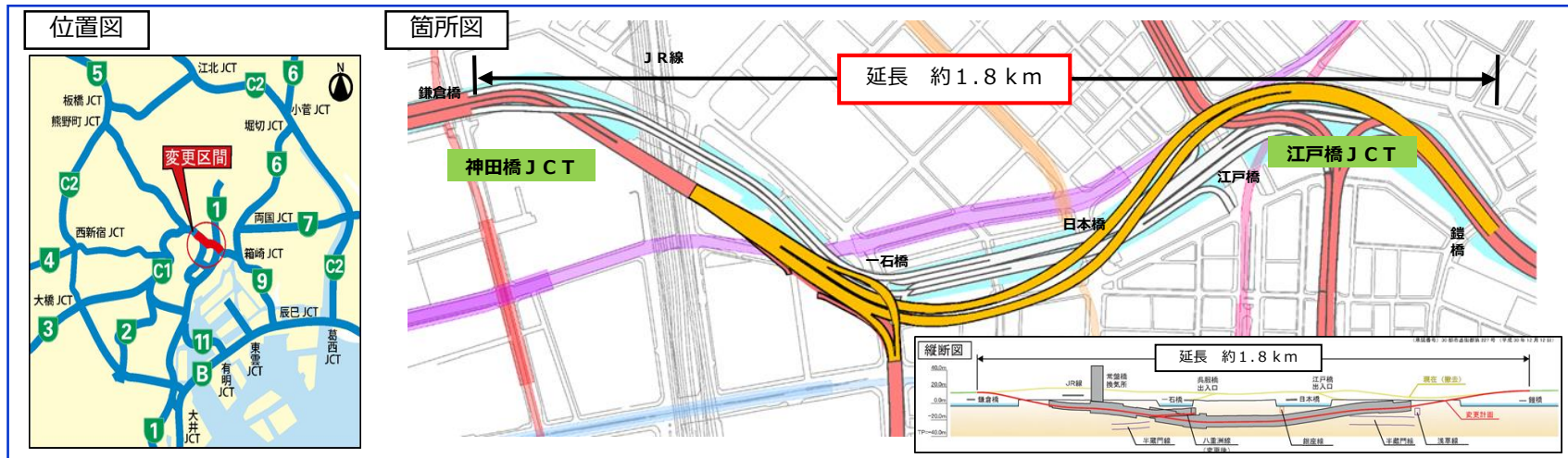


### <経緯>

- 2014年 6月 首都高の大規模更新計画策定
- 2016年 5月 日本橋周辺のまちづくりの取組が  
国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加
- 2017年 7月 「日本橋周辺の首都高の地下化に向けて取り組む」旨を発表
- 2019年10月 都市計画決定
- 2020年 3月 事業許可
- 2020年 4月 都市計画事業認可



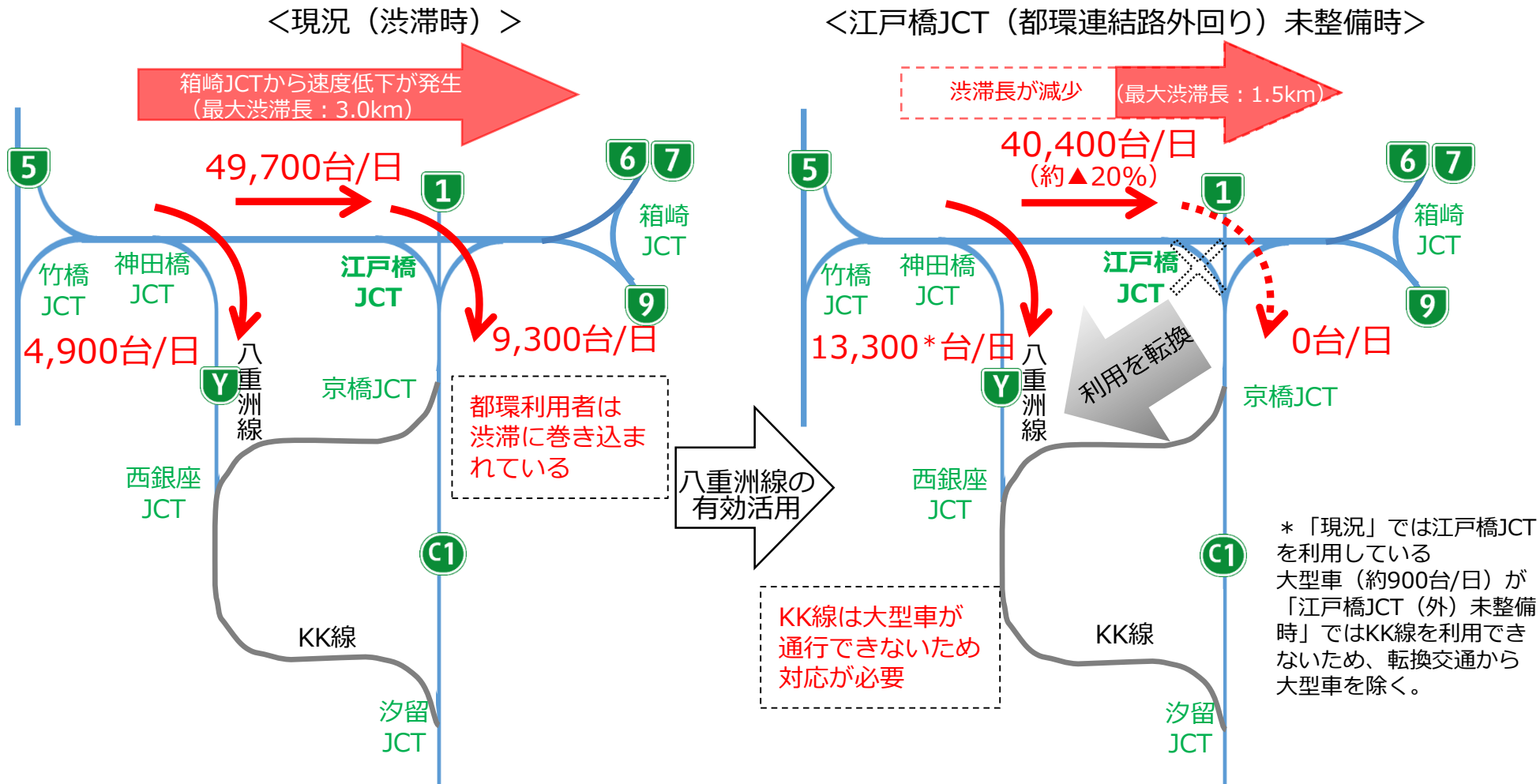
※周辺の再開発の計画は反映しておりません



# 1 検討会設置の背景

## (2) 日本橋周辺の首都高地下化に伴う江戸橋JCTの構造の見直し

- 江戸橋JCTは、4方向からの交通集中に加え、分合流が連続して発生するなど構造的にも複雑
- 箱崎JCTを先頭に速度低下が発生し、神田橋JCTまで渋滞が伸びている。
  - ⇒ 首都高日本橋地下化に当たっては、江戸橋JCTの都心環状線連結路をなくすことで、都心環状線を利用する車を八重洲線に転換させ、江戸橋JCT周辺における交通の円滑化を図る。

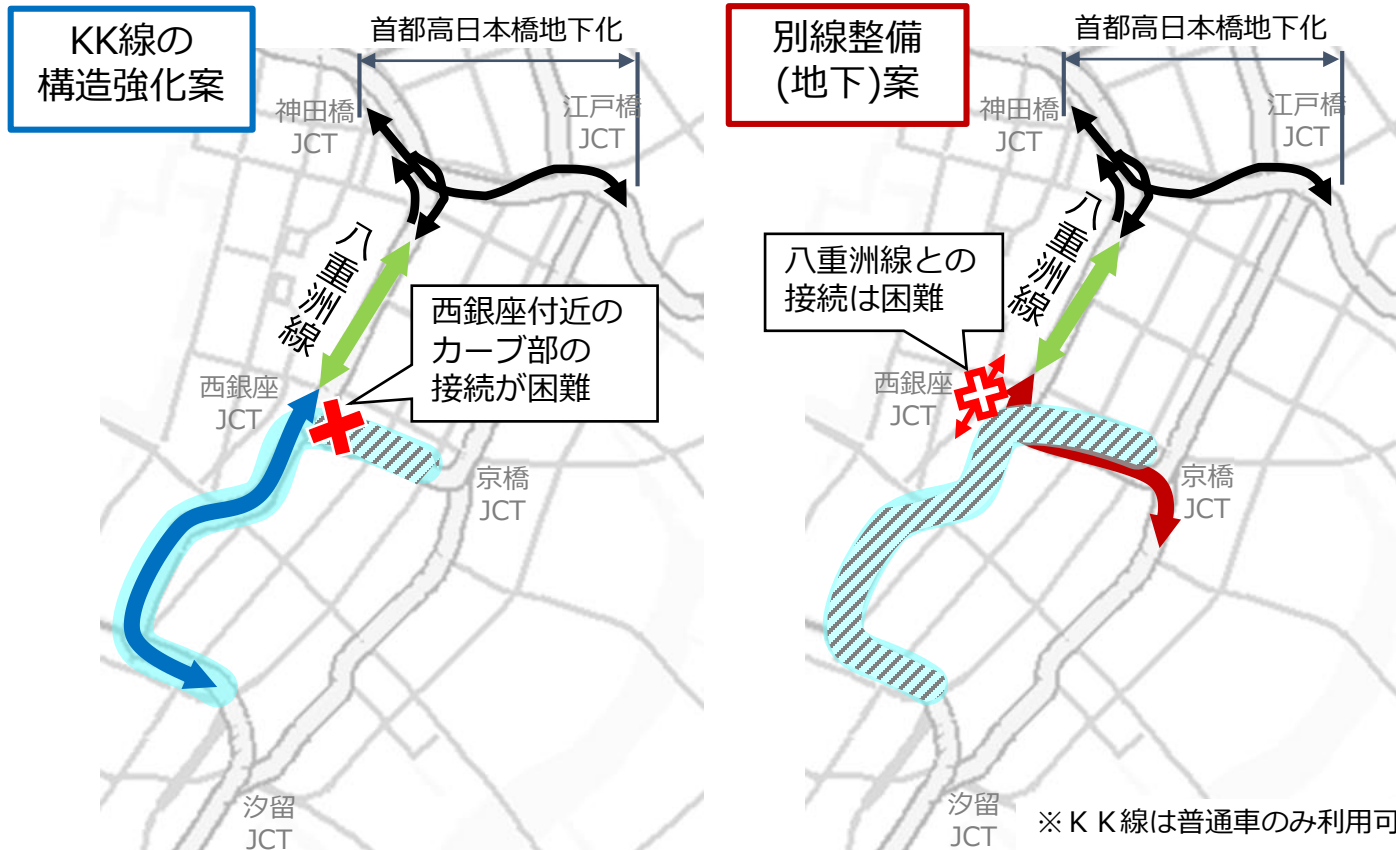


# 1 検討会設置の背景

## (3) 首都高都心環状線の交通機能確保の必要性

- 八重洲線とつながる東京高速道路（KK線）は、大型車の通行に対応していない。  
（耐荷重、路肩・中央帯の幅員、曲線半径が不足）  
⇒ 大型車の環状方向の交通機能確保策として、KK線を構造強化する案と別線を地下で整備する案の2案に絞って検討
- 2案いずれの整備によっても、KK線と八重洲線との接続が困難となる箇所が生じる。

### <大型車の環状方向の交通機能確保策>



〔首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会 メンバー※〕

- 国土交通省道路局長（座長）
- 国土交通省都市局長
- 国土交通省住宅局長
- 東京都技監（都市整備局長兼務）
- 中央区副区長
- 首都高速道路（株）代表取締役専務執行役員
- 東京高速道路（株）取締役社長

※第3回検討会時点

【凡例】

- KK線
- 既存施設のあり方に関する検討区間
- 首都高

※KK線は普通車のみ利用可

# 1 検討会設置の背景

## （4）大型車交通の環状機能確保策の比較検討

|                  | KK線の構造強化  | 別線（地下）の整備  |
|------------------|---|--|
| 概念図              |   |  |
| 大型車の環状方向の交通機能    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 八重洲線とKK線で確保</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 八重洲線と別線で確保（KK線の主たる交通機能が別線に転換）</li> </ul>  |
| 事業の実現性           | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ KK線下のテナントへの影響に加え、銀座地区の活気と賑わいへの影響が大きい。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ KK線拡幅のために歩道上に橋脚を新設する場合、街路の現況機能を確認するためには、用地取得（約2,000㎡）や堅牢建物（約20棟）の除却が必要</li> <li>・ 街路の歩道上に橋脚を新設せずにKK線を拡幅する場合、一体構造の建物（約160店舗が存在）も含め全般的な造り替えが想定</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 既設八重洲線を活用しつつ、KK線の下の地下空間を通過させることで、八重洲線から都心環状線まで最短ルートでの接続が可能（地下埋設物の移設等については、今後、関係機関との調整が必要）</li> <li>○ 大規模更新事業（築地川区間）との連携が可能</li> </ul> |
| 事業期間             | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 約10～15年（KK線下のテナント（約360店舗）の長期間の一時退去が必要となるなど、更なる長期化のリスクあり）</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 約10～15年</li> </ul>  |
| 都市高速道路ネットワークの拡張性 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 新たな都心環状ルートは高速晴海線（計画）と接続しない。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 新たな都心環状ルートが高速晴海線（計画）と接続すると、江戸橋・箱崎JCT等の渋滞ポイントを避けて、都心と湾岸線の相互アクセスが可能</li> </ul>  |
| KK線の有効活用策の検討区間   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 京橋～西銀座に限定（KK線の京橋～西銀座は、八重洲線との接続が困難になるため不通となる。）</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 全線（京橋～汐留）で検討可能（KK線は、八重洲線との接続が困難となり、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）</li> </ul>  |

⇒ **別線（地下）整備案の具体化に向けて、引き続き、関係機関と調整を進める**



# 1 検討会設置の背景

## (5) 東京高速道路（KK線）の交通機能の変化①

- KK線は八重洲線との接続が困難となり、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、現在自動車専用となっているKK線において新たな機能創出の検討も可能となる。
  - ⇒ 引き続き、周辺のまちづくりの動向を踏まえ、KK線の既存施設のあり方について検討を進める。

### <現況>

- 都心環状線のバypass
- 土橋入口と新橋出口の利用が多い



### <首都高地下化・別線整備後>

- 通過交通は別線に転換
- 土橋入口・新橋出口と同方向の出入口を確保

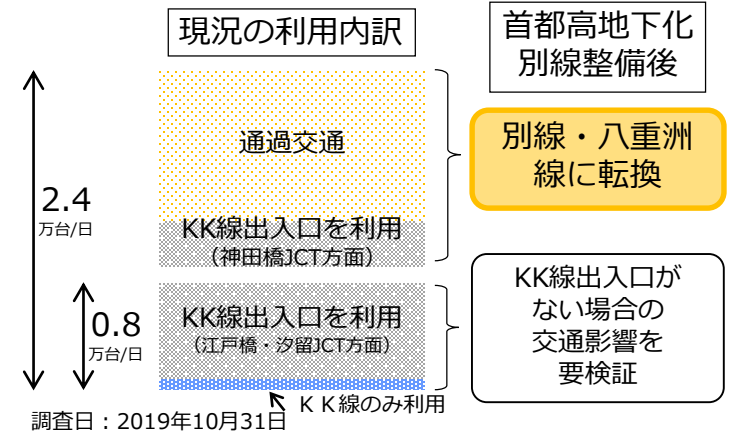


凡例

- 出口 KK線
- ← 入口
- 転換交通

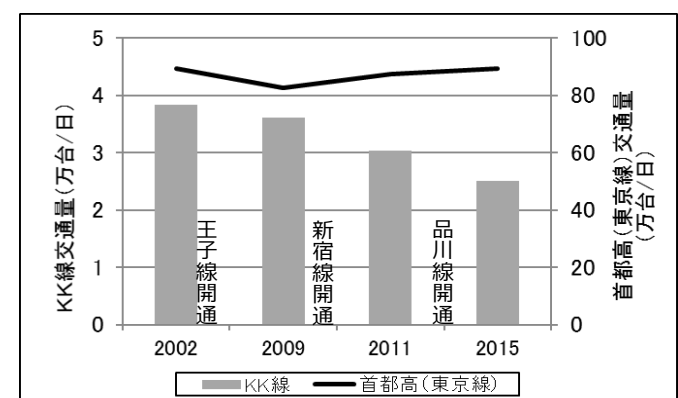
数字は交通量（万台/日）

### <KK線の自動車交通処理機能の変化>



### <参考> KK線の交通量の推移

・首都高中央環状線の開通とともに減少（2002年の約2/3）



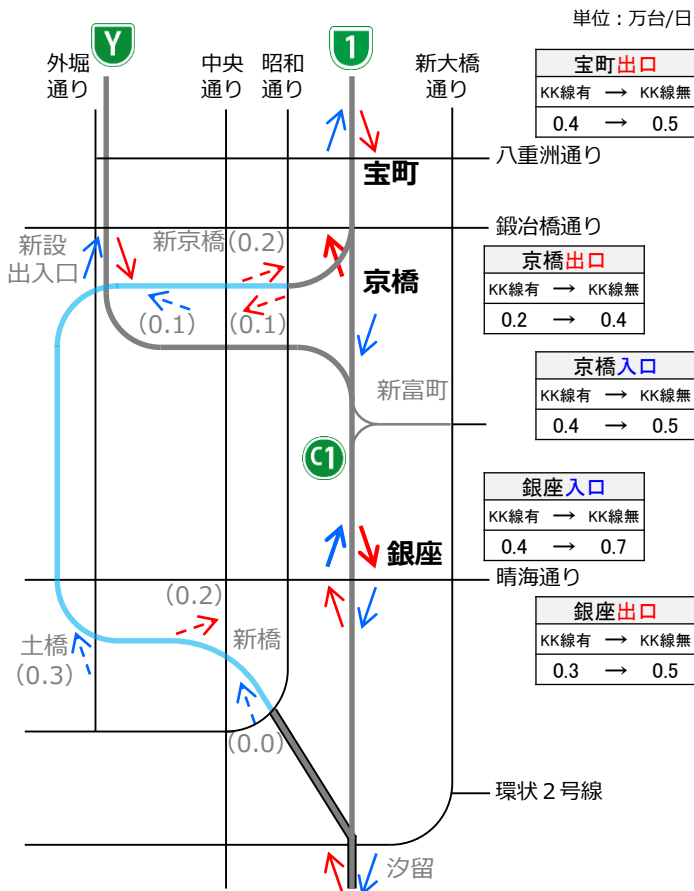
データ出所 KK線：東京高速道路(株)調べ  
首都高(東京線)：首都高速道路交通起終点調査

# 1 検討会設置の背景

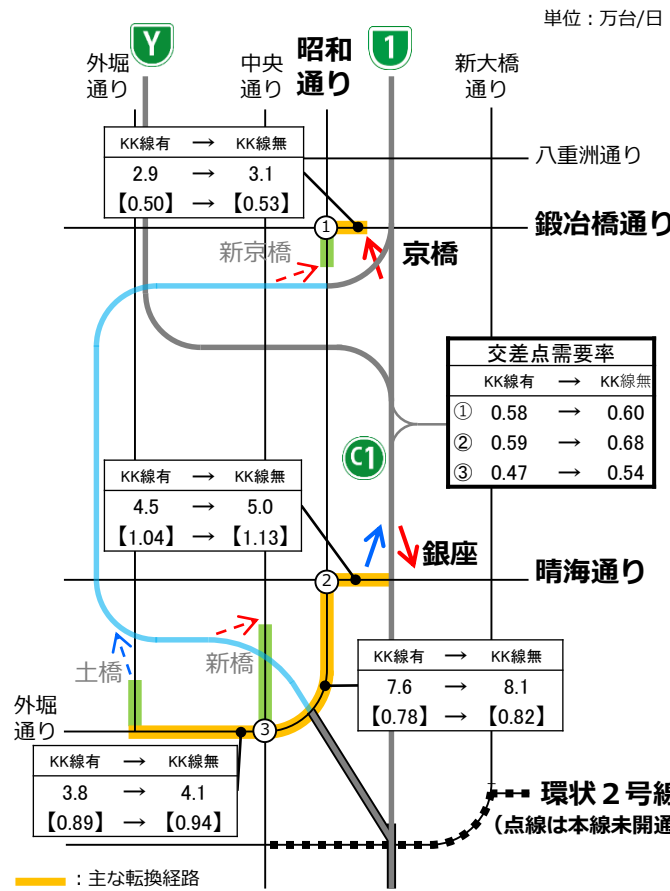
## (5) 東京高速道路（KK線）の交通機能の変化②

- KK線の出入口がない場合、銀座などの首都高出入口に交通が転換し、昭和通りや晴海通りなどで交通量増加  
⇒ 道路交通状況を示す一般的な指標である混雑度は1.25未満、交差点需要率は0.9未満
- 環状2号線など道路ネットワークの充実も図られることから、KK線の出入口がない場合でも、一般道の交通処理は可能と考えられる。  
⇒ KK線の自動車交通処理機能をなくした場合の交通影響について、関係機関との協議を進める。

＜首都高出入口の交通量の変化＞

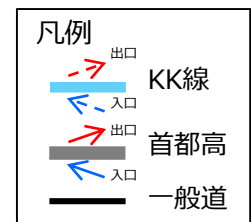


＜一般道の交通量の変化＞



＜参考＞  
**道路交通状況を示す指標**  
**■混雑度**  
 道路の交通量と、その道路で処理可能な交通量（交通容量）の比（交通量/交通容量）  
 1.25を超えると、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性が高い状態とされている。  
**■交差点需要率**  
 交差点の幾何構造、信号現示（青・赤の現示される時間）、流入交通量（直進、右折、左折別）を元に算出  
 数値が大きいほど渋滞の原因となりやすく、実測による研究から、一般に0.9を上回ると交通処理ができないとされている。

【算出方法】  
 KK線の出入口がない場合の主な転換経路を設定し、現況交通量に上乗せして交通影響を試算  
 KK線：2019年10月31日調査  
 首都高：補正区間交通流図（2018年度平日平均）  
 一般道：平成27年度道路交通センサス（鍛冶橋通りは2019年11月13日調査）



（ ）：KK線の出入口があるときの交通量(万台/日)

【】：混雑度 ○：交差点需要率計算箇所

出典：「第3回首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」資料

## 2 既存施設のあり方の評価

## 2 既存施設のあり方の評価

### （1）検討会委員の意見と都・関係区、国の上位計画

| 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"> <li>・3区に跨る立地を生かした広域的な街づくりへの展開。</li> <li>・銀座への玄関口という視点。</li> <li>・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。</li> <li>・歩いて楽しい、『ウォーカブルシティ』という視点。</li> <li>・3区の区界にあるという特徴。</li> <li>・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。</li> <li>・残す場合の弊害とポテンシャルの整理。</li> <li>・KK線による分断をどうつなぎ直していくか。</li> <li>・舟運とのネットワーク。</li> </ul>  |
|        | 上位計画          | <p>東京都 都市づくりのグランドデザイン（2017）<br/> <b>戦略01 政策方針-1</b> ※世界をリードする国際ビジネス交流都市を持続させる<br/>         ・道路上空がまちと一体的に活用されている</p> <p>東京都 都市づくりのグランドデザイン（2017）<br/> <b>戦略01 政策方針-3</b> ※際立った個性が魅力を発揮する多様な地域をつくる<br/>         ・それぞれの拠点を結びつける「地域軸」を形成する</p> <p>東京都 都市づくりのグランドデザイン（2017）<br/> <b>戦略02 政策方針-6</b> ※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<br/>         ・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> <p>東京都 都市づくりのグランドデザイン（2017）<br/> <b>戦略03 政策方針-14</b> ※都市インフラを将来も健全に使い続ける<br/>         ・インフラの大規模更新と都市再生を一体的に進める</p> <p>千代田区 都市計画マスタープラン（1998）<br/>         ・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> <p>中央区 築地川アメニティ整備構想（2019）<br/>         ・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> |
| 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"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>  |

## 2 既存施設のあり方の評価

### （1）検討会委員の意見と都・関係区、国の上位計画

| 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"> <li>・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。</li> <li>・『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。</li> <li>・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。</li> <li>・歩いて楽しい、『ウォーカブルシティ』という視点。</li> <li>・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。</li> <li>・新施設のコンセプトと階下の機能の一体的な検討。</li> <li>・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。</li> <li>・時代における先端のものを導入してきた銀座の地域性。</li> <li>・近世の歴史と近代の歴史が重層する立地。</li> <li>・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。</li> <li>・整備経緯の意味を伝えながら残していくことが重要。</li> <li>・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。</li> </ul>  |
|            | 上位計画          | <p><b>東京都 都市づくりのグランドデザイン（2017）</b><br/> <b>戦略07 政策方針-27</b> ≫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"> <li>・まちに出たくなる楽しい空間が増えている</li> <li>・エリアマネジメントにより地域の価値を高める</li> <li>・文化・芸術や賑わいの場を都市の中に生み出す</li> </ul> <p><b>東京都 都市づくりのグランドデザイン（2017）</b><br/> <b>戦略07 政策方針-28</b> ≫選ばれ続ける観光都市をつくる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光を誰もが快適に楽しめるようにする</li> </ul> <p><b>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）</b><br/>     ・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> <p><b>千代田区 まちづくりグランドデザイン（2003）</b><br/>     ・銀座や新橋・汐留との活力と交流の連携</p> <p><b>千代田区 都市計画マスタープラン（1998）</b><br/>     ・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> <p><b>千代田区景観形成マスタープラン（1998）</b><br/>     ・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> <p><b>千代田区 千代田区観光ビジョン（2006）</b><br/>     ・歩いてこそ体感できる都市の魅力づくり<br/>     ・江戸以来の歴史・文化をベースに未来を展望</p> |

## 2 既存施設のあり方の評価

### (1) 検討会委員の意見と都・関係区、国の上位計画

| 評価項目       | 第1回検討会意見／上位計画 |  |
|------------|---------------|--|
| にぎわい・魅力・交流 | 上位計画          | <p><b>中央区 中央区基本計画（2018）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <p><b>中央区 中央区観光振興ビジョン（2012）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歴史と未来が交差する「都市観光のまち」へ</li> </ul> <p><b>中央区 築地川アメニティ整備構想（2019）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p><b>中央区 銀座地区地区計画（2019）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p><b>港区 第3次港区観光振興ビジョン（2018）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施策3 観光資源の発掘・活用と観光ルートの創出</li> </ul> <p><b>港区 港区景観計画（2015）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本方針2 歴史や文化を伝える景観を守り、生かす</li> <li>・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</li> </ul> <p><b>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）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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</li> </ul> |
| 環境         | 意見            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・これからの緑は場所の記憶を伝えていく役割。</li> <li>・緑化を通じて上の階層を連続させる。</li> <li>・銀座のまちを囲むグリーンベルトの形成。</li> <li>・3区に跨る立地を生かした広域的な街づくりへの展開。</li> <li>・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。</li> <li>・3区の区界にあるという特徴。</li> <li>・緑化を通じて上の階層を連続させる。</li> <li>・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。</li> </ul>   |
|            | 上位計画          | <p><b>東京都 「未来の東京」戦略ビジョン（2019）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・ビジョン17 ゼロエミッション東京</li> </ul> <p><b>東京都 都市づくりのグランドデザイン（2017）</b></p> <p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・それぞれの拠点を結び付ける「地域軸」を形成する<br/>（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）</li> </ul> <p><b>東京都 都市づくりのグランドデザイン（2017）</b></p> <p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・緑のつながりの中で歩きながら潤いを感じている</li> </ul> <p><b>東京都 緑の新戦略ガイドライン（2006）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>   |

## 2 既存施設のあり方の評価

### （1）検討会委員の意見と都・関係区、国の上位計画

| 評価項目 | 第1回検討会意見／上位計画 |   |
|------|---------------|---|
| 環境   | 上位計画          | <p><b>千代田区 ちよだ生物多様性推進プラン（2013）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p><b>中央区 中央区基本計画（2018）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基本政策5 水と緑あふれる豊かな環境を未来へつなぐ</li> </ul> <p><b>中央区 中央区緑の基本計画（2019）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>みどりの将来イメージ 京橋地域<br/>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</li> </ul> <p><b>中央区 中央区環境行動計画2018（2018）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul> <p><b>中央区 築地川アメニティ整備構想（2019）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p><b>港区 港区景観計画（2015）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> |
| 景観   | 意見            | <ul style="list-style-type: none"> <li>高い視点場の提供。</li> <li>残す場合の弊害とポテンシャルの整理。</li> <li>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。</li> </ul>   |
| 景観   | 上位計画          | <p><b>東京都 都市づくりのグランドデザイン（2017）</b></p> <p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>それぞれの拠点を結び付ける「地域軸」を形成する<br/>（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）</li> </ul> <p><b>千代田区景観形成マスタープラン（1998）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p><b>中央区 銀座地区地区計画（2019）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>魅力ある都市景観・街並みの形成</li> </ul> <p><b>港区 港区景観計画（2015）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基本方針2 歴史や文化を伝える景観を守り、生かす</li> <li>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</li> </ul>  |
| コスト  | 意見            | —   |
| コスト  | 上位計画          | —   |

## 2 既存施設のあり方の評価 (2) 既存施設のあり方の考え方

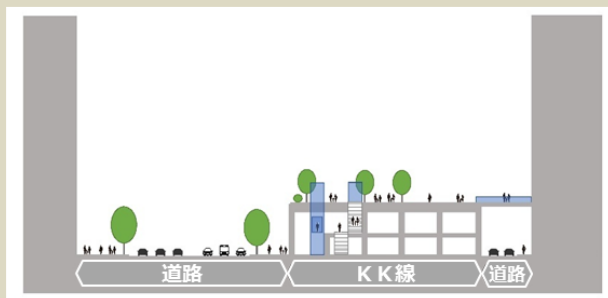
### ① 形態について

3つの形態についての概念図を以下に示す。

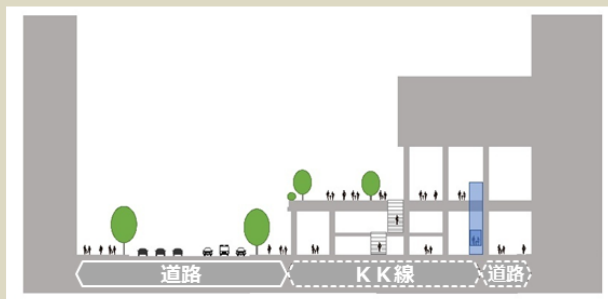
- ・ KK線の高架施設は、高架道路（自動車専用）と路下の施設（店舗等）で構成
- ・ 土地は東京都、施設（建物）は東京高速道路株式会社が所有
- ・ 検討会での意見や国内外の類似事例を踏まえ、3つの形態に着目して評価※

### 形態イメージ

#### ① 保全

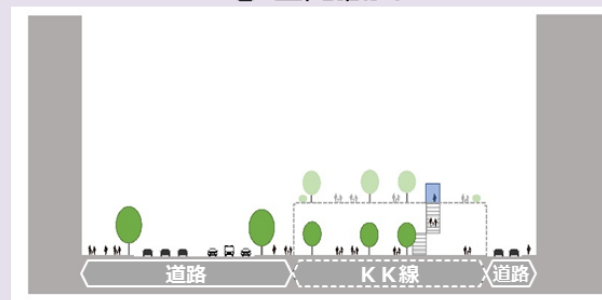


部分改築（隣接街区の建物との接続など）含む



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

※ 特に「保全」においては、KK線の物理的な形状が存置されることのバリエーションが存在するが、隣接街区との接続などにより部分的な改築が生じる場合や、隣接街区の建替えと連動した改築を含めることにより、高架上と高架下の利用形状が存置されることから、「保全」の中に入れて議論することとした。



## 2 既存施設のあり方の評価

### (2) 既存施設のあり方の考え方

既存施設の3つの形態について、国内外の類似事例を以下に示す。

| No. | 事例名称                   | 所在地              | 延長                         | 幅員       | 高架高さ    | 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<br>(アメリカ) | 約2.3km                     | 約9~18m   | 約5.5~9m | 貨物鉄道    | 公園・遊歩道                                 |
| 2   | ソウル路7017               | ソウル<br>(韓国)      | 約1.0km                     | 約10~16m  | 約17m    | 道路      | 遊歩道・広場                                 |
| 3   | ラ・クレ・ヴェルト<br>・ルネ・デュモン  | パリ<br>(フランス)     | 約4.5km<br>(高架部は<br>約1.5km) | 約9~16m   | 約10m    | 旅客/貨物鉄道 | 公園・遊歩道<br>高架下：商業施設<br>・アトリエ<br>地 下：駐車場 |
| 4   | 東横線跡地整備事業              | 横浜市<br>(日本)      | 約1.8km                     | 約7~10m   | (資料なし)  | 旅客鉄道    | 遊歩道<br>(部分供用開始)                        |
| 5   | ローズ・ケネディ<br>・グリーンウェイ   | ボストン<br>(アメリカ)   | 約2.4km                     | 約35~50m  | (撤去)    | 道路      | 公園・遊歩道<br>・商業施設等                       |
| 6   | 清溪川                    | ソウル<br>(韓国)      | 約5.8km                     | 約16m     | (撤去)    | 道路      | 河川・遊歩道                                 |
| 7   | 東横フラワー緑道               | 横浜市<br>(日本)      | 約1.4km                     | 約10~20m  | (撤去)    | 旅客鉄道    | 遊歩道                                    |
| 8   | 渋谷ストリーム<br>渋谷リバー 스트リート | 渋谷区<br>(日本)      | 約0.6 km                    | 約3~13.5m | (撤去)    | 旅客駅・鉄道  | 複合施設・水辺空間<br>・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**」

# 2 既存施設のあり方の評価

## (2) 既存施設のあり方の考え方 (事例No.1:ハイライン)

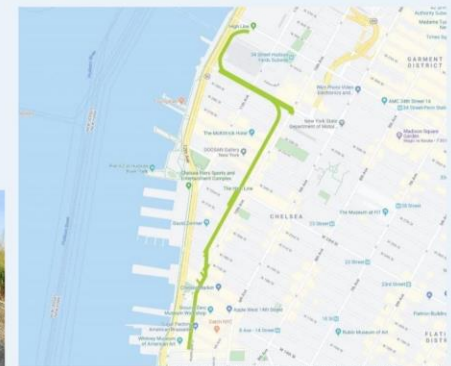
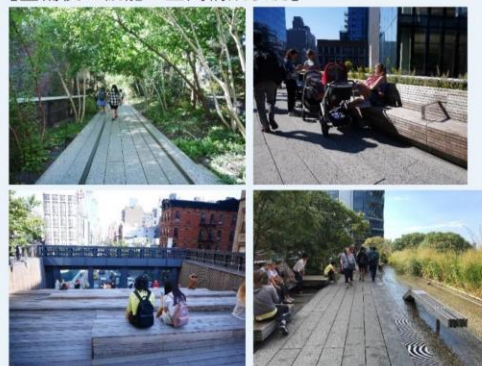
保全

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】



### 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

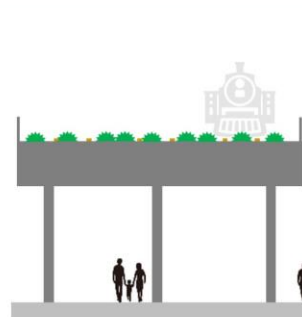
- ・観光拠点機能
- ・歩行者動線機能
- ・休息機能
- ・自然環境創出保全機能
- <高架下>・商業機能

### 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：東京経済新聞 (西田隆雄)



出典：東京経済新聞

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

## 2 既存施設のあり方の評価 (2) 既存施設のあり方の考え方 (事例No.2:ソウル路7017)

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、憩いと思いの空間を整備
- ・ 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箇所を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】



### 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につながり、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。



| 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"> <li>・ 2015年着工</li> <li>・ 2017年供用開始</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 546億₩ (約49億円)</li> <li>※1₩=0.09円換算</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 遊歩道 (舗装、植栽、展望施設、ミスト装置、その他付帯施設)</li> <li>・ 昇降施設</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ソウル市</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ソウル市 (ソウル路運営団)</li> </ul> |

## 2 既存施設のあり方の評価

### (2) 既存施設のあり方の考え方（事例No.3:ラ・クレ・ヴェルト・ルネ・デュモン） 資料編 19

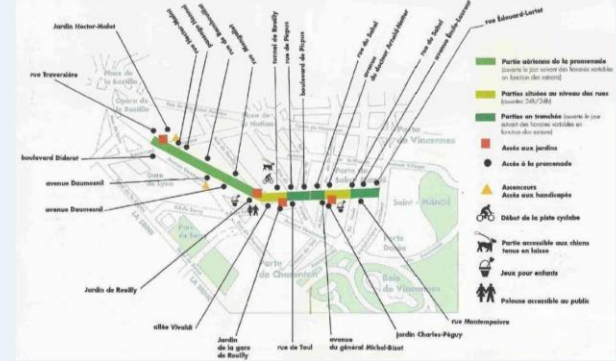
安全

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 [maize-couril] 掲載のものを利用 <http://map.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

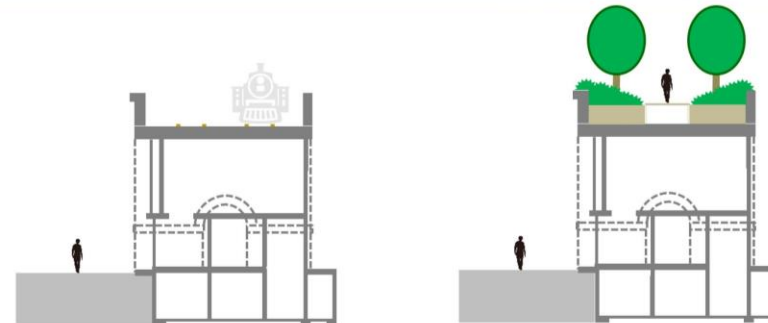
- ・観光拠点機能・休息機能・歩行者動線（ジョギング・ランニング）機能
- ・自然環境創出保全機能
- ＜高架下＞・文化・商業機能

#### 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 Unclasse] 掲載写真 <https://www.paris-unclasse.fr/1984-bastille-de-la-gare-a-toona/>



出典：東京経済新聞

＜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"> <li>・1988年事業開始</li> <li>・1994年一部供用開始</li> <li>・2000年事業完了</li> </ul> | 不明  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・遊歩道（舗装、植栽、水景施設、その他付帯施設）</li> <li>・高架下店舗施設</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・高架上緑道、高架下施設ともにパリ市</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・高架上緑道：パリ市</li> <li>・高架下施設：SEMAEST</li> </ul> |

## 2 既存施設のあり方の評価

### (2) 既存施設のあり方の考え方（事例No.4:東横線跡地整備事業（廃線区間））

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】



**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「健康まちづくり推進事業」「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**

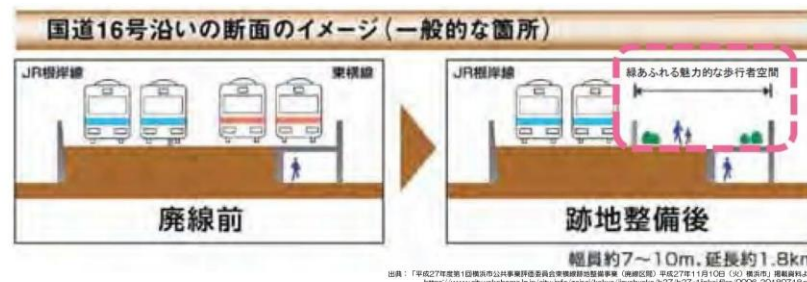
- ・ 歩行者動線機能
- ・ 休息機能
- ・ 自然環境創出保全機能

**解決が見込まれる課題**

- ・ 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。



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（水）横浜市）議案資料No.9  
https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/zaisei/kokyo/isechiroka/h27/h27-11inkai/0006\_20180718.pdf



出典：「横浜市総合見直し資料」掲載写真左掲  
https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/doro/2019/taukosenrensti/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"> <li>・ 2004年：整備開始</li> <li>・ 2019年7月：部分供用開始</li> <li>・ 現在整備中</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 約90億円</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 遊歩道（舗装、植栽、その他付帯施設）</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 横浜市</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在整備中のため未定</li> </ul> |

## 2 既存施設のあり方の評価

### (2) 既存施設のあり方の考え方（事例No.5:ローズ・ケネディ・グリーンウェイ）

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」(DOWNLOAD MAP)参照  
[http://www.rooseveltgreenway.org/wp-content/uploads/2015/09/Greenway\\_Map-1.jpg](http://www.rooseveltgreenway.org/wp-content/uploads/2015/09/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）
- ・休息機能
- ・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。

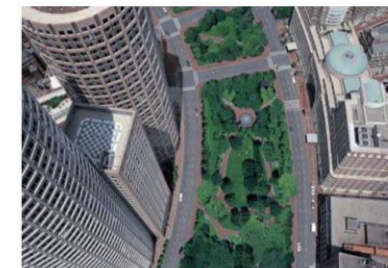
#### 効果

- ・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 都市計画の発展②) 掲載写真

<従前>



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 都市計画の発展②) 掲載写真

<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"> <li>・1980年代：コンペの実施</li> <li>・2004年：高架施設撤去</li> <li>・2005年：跡地空間整備開始</li> <li>・2008年：公園完成</li> </ul> | ※Big Digプロジェクトとして<br>146億\$（約1兆5,800億円）<br>1\$=108円換算<br>※ローズ・ケネディ・グリーンウェイ<br>の整備費は含まれていない | <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路地下化</li> <li>・橋の架け替え及び<br/>                         チャールズ川兩岸の緑地整備</li> <li>・空港連絡トンネル整備</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・マサチューセッツ州</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> |

## 2 既存施設のあり方の評価

### (2) 既存施設のあり方の考え方 (事例No.6:清溪川)

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
- ・ 掘削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
- ・ 地上部分から掘削部分は主に階段で接続

#### 【整備後の機能・空間構成状況】



#### 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

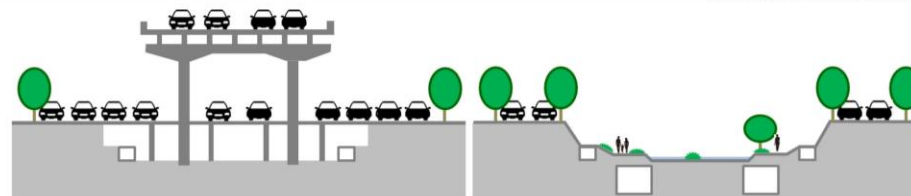
- ・ 観光拠点機能
- ・ 歩行者動線機能
- ・ 休息機能
- ・ 自然環境創出保全機能
- ・ 洪水調整機能

#### 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。



出典: 『都市再生の再生に関する有識者会議 提言書 (参考資料編)』 (国土交通省) 掲載資料



出典: 『都市再生の再生に関する有識者会議 提言書 (参考資料編)』 (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"> <li>・ 2003年: 高架施設撤去 河川復元工事開始</li> <li>・ 2005年: 工事完了</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 3867億₩ (約348億円)</li> <li>※1₩=0.09円換算</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 覆蓋構造物と高架道路の解体</li> <li>・ 水路と川底の造成</li> <li>・ 維持用水の供給</li> <li>・ 22の橋梁建設</li> <li>・ 河川景観造成</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ソウル市</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ソウル市</li> </ul> |

## 2 既存施設のあり方の評価

### (2) 既存施設のあり方の考え方（事例No.7:東横フラワー緑道）

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、溝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、こみ拾いや花壇の手入れを住民主導で実施している。



< 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"> <li>・2005年：整備開始</li> <li>・2011年：全区間整備完了</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・不明</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・緑道（舗装、植栽、その他付帯施設）</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・横浜市</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・東横フラワー緑道運営管理委員会</li> <li>・東横フラワー緑道第一公園愛護会</li> <li>・東横フラワー緑道第二公園愛護会</li> <li>・東横フラワー緑道第三公園愛護会</li> </ul> |



## 2 既存施設のあり方の評価

### (2) 既存施設のあり方の考え方（事例No.8:渋谷ストリーム・渋谷リバー 스트リート）

#### 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：右より上段、東京駅前側、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.tokaiden.co.jp/shibuya/01-001> 掲載写真等

出典：「ウェブサイト『渋谷ストリーム（渋谷ストリートホーム）』 <http://00www.hall.jp/entry/> 掲載写真等

#### 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）掲載写真等



出典：上『渋谷文化プロジェクト』下『渋谷駅周辺地区の再開発』（東急株式会社）掲載写真等

<従前>

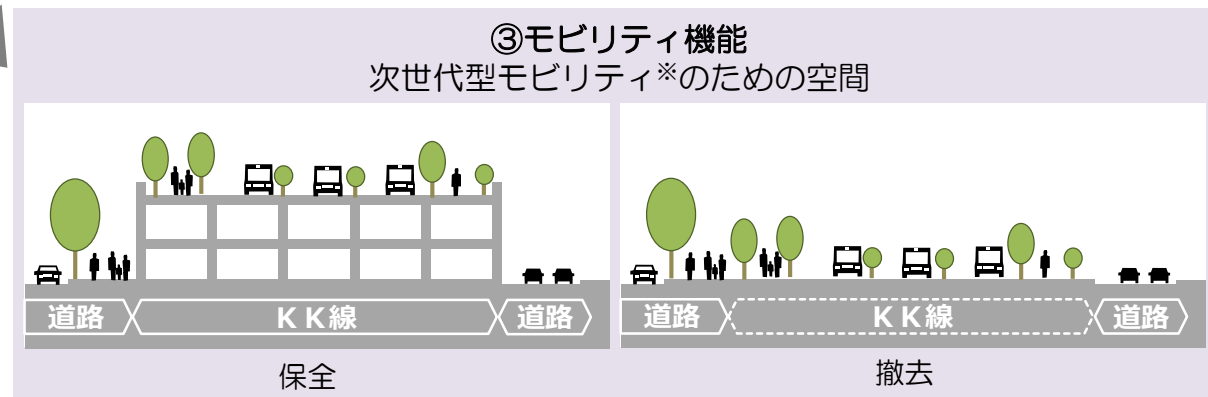
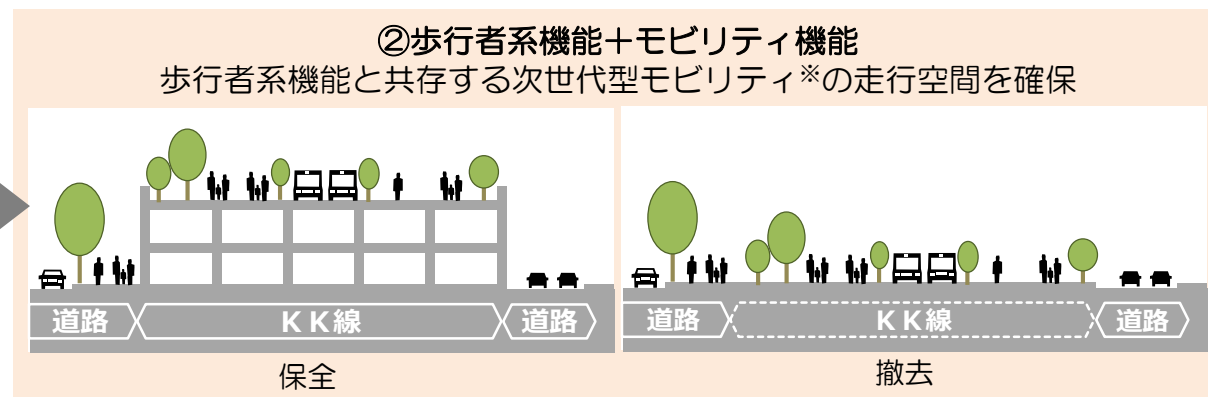
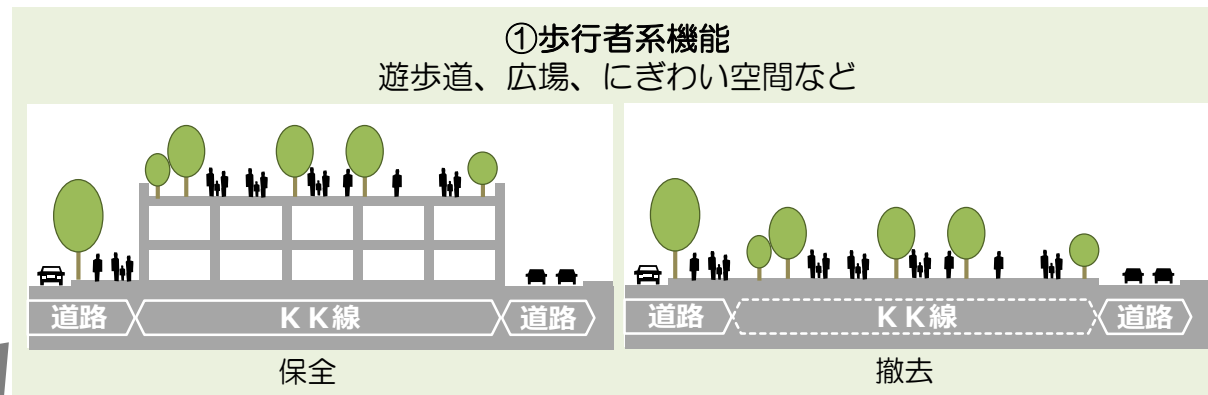
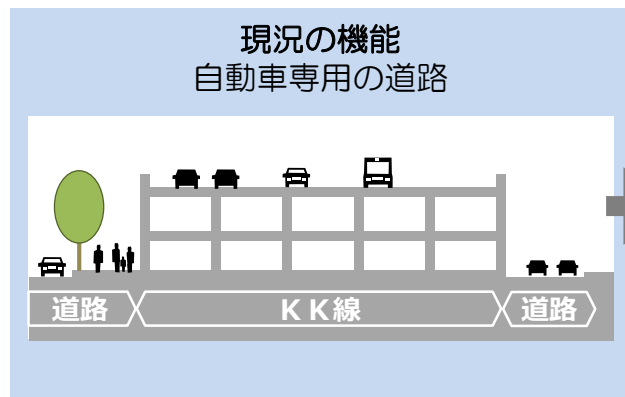
<再整備後>

| 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"> <li>・2015年：着工</li> <li>・2018年：竣工</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋谷駅南街区プロジェクトとして、約700億円</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・複合施設</li> <li>・遊歩道、広場</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・東京急行電鉄株式会社</li> <li>・渋谷区</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・東急ファシリティサービス株式会社</li> <li>・渋谷川広場運営連絡会</li> </ul> |

## 2 既存施設のあり方の評価 (2) 既存施設のあり方の考え方

### ②機能について

3つの機能についての概念図を以下に示す。



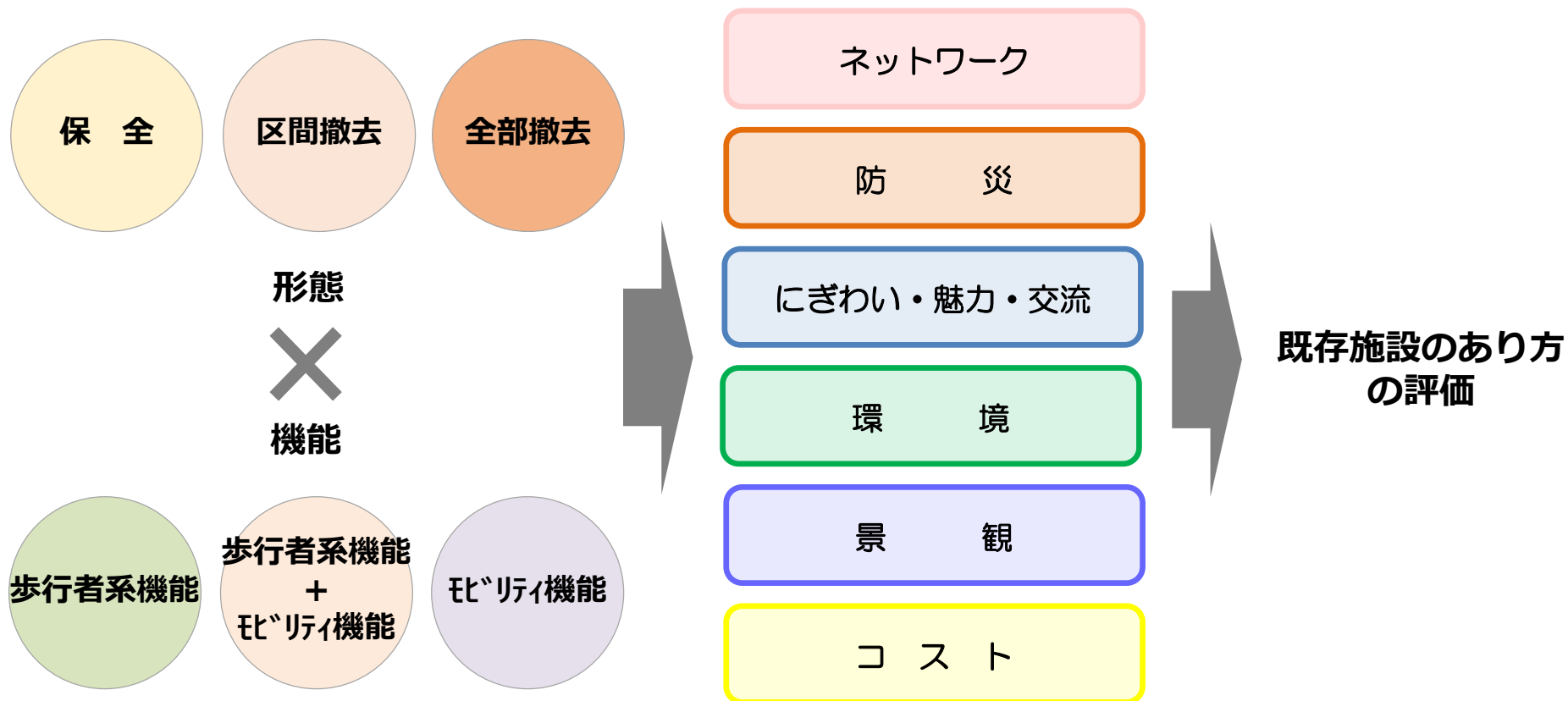
\* 次世代型モビリティのイメージ  
(p.37参照)

## 2 既存施設のあり方の評価

### (3) 既存施設のあり方の評価方針

3つの「形態」と3つの「機能」の組合せによる合計9つのパターンについて、2章で確認した6つの評価項目で相対評価を行うことで、既存施設のあり方を評価することとした。

相対評価のため、高い評価を◎、普通の評価を○、やや低い評価を△として整理した。  
次ページ以降にその評価結果を示す。



## 2 既存施設のあり方の評価

### (4) 既存施設のあり方の評価結果

#### 【1】 ネットワーク（歩行者・モビリティ）

※ネットワークは、「NW」と表示

| 機能形態      | 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（新築含む）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となり、NWの機能をより高める</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、<u>連続性を欠く</u></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、<u>連続性を欠く</u></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、<u>連続性を欠く</u></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、<u>連続性を欠く</u></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（新築含む）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となり、NWの機能をより高める、<u>同レベル（高さ）での移動は制約あり</u></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、<u>人の流れを拡充</u></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、<u>隣接街区との移動の制約が解消・充実</u></li> </ul>   |
| モビリティ系機能+ | <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（新築含む）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となり、NWの機能をより高める</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、<u>連続性を欠く</u></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、<u>連続性を欠く</u></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、<u>連続性を欠く</u></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、<u>連続性を欠く</u></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（新築含む）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となり、NWの機能をより高める、<u>同レベル（高さ）での移動は制約あり</u></li> <li>●移動手段等が拡充、<u>連続性を欠く</u></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、<u>人の流れを拡充</u></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、<u>隣接街区との移動の制約が解消・充実</u></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、<u>移動（通過）のための空間になる</u></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（新築含む）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となり、NWの機能をより高める</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、<u>移動（通過）のための空間になる、連続性を欠く</u></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、<u>連続性を欠く</u></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（新築含む）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となり、NWの機能をより高める、<u>同レベル（高さ）での移動は制約あり</u></li> <li>●移動手段等が拡充、<u>連続性を欠く</u></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、<u>移動（通過）のための空間になり、歩行者NWの連続性を欠く</u></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、<u>既存道路の横断が必要</u></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、<u>隣接街区との移動の制約が解消・充実は見込めない</u></li> <li>●移動手段等が拡充</li> </ul> |

## 2 既存施設のあり方の評価

### (4) 既存施設のあり方の評価結果

## 【2】 防 災

| 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、連続性・一体性は劣る</li> <li>●浸水対策として、立体的な避難が可能だが連続性は劣る</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、連続性・一体性は劣る</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、連続性は劣る</li> <li>●浸水対策として、立体的な避難が可能だが連続性は劣る</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、連続性は劣る</li> <li>●浸水対策として、立体的な避難が可能だが連続性は劣る</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 既存施設のあり方の評価

### (4) 既存施設のあり方の評価結果

### [3] にぎわい・魅力・交流

| 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> |
| 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>● 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 既存施設のあり方の評価

### (4) 既存施設のあり方の評価結果

#### 【4】 環境

| 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 既存施設のあり方の評価

### (4) 既存施設のあり方の評価結果

#### 【5】 景 観

| 機能形態           | 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 既存施設のあり方の評価

### (4) 既存施設のあり方の評価結果

#### 【6】 コスト

| 機能形態           | 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・広場の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・広場の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・広場の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・広場の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・広場の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・広場の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・広場の空間・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・広場の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・広場の空間・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・広場の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・広場の空間・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・広場の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> |
| 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 既存施設のあり方の評価

### (4) 既存施設のあり方の評価結果

「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した。

