

あり方評価の比較



○ 「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（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、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（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、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（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、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（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、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（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、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（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、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>

## あり方評価の比較



### 【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>



## あり方評価の比較



### 【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>

## あり方評価の比較



### 【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>



## あり方評価の比較



### 【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>

# KK線の既存施設のあり方の評価について（報告）

## あり方評価の比較



### 【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>

あり方評価の比較



○ 「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

形態 機能	保 全	区 間 撤 去	全 部 撤 去
歩行者系機能			
歩行者系機能 + モビリティ機能			
モビリティ機能			