



管理運営者、民間企業等ヒアリング（報告）

資料4

【 目 次 】

- 1 管理運営者ヒアリング
- 2 民間企業等ヒアリング

令和2（2020）年7月28日（火）

1. 施設概要

- 高架道路の躯体≒建物（ビル）の躯体
- ・構造：鉄筋コンクリート構造
- ・路面高：7.6m～8.8m
- ・幅員：12m(2車線)～33m(4車線+道路管理区域)
- ・舗装厚（基層+表層）：15～40cm
- ・活荷重：TL-20
- ・耐荷重：平均で約0.4 t/m²
- ・上部空間へのアクセス：ビル外7カ所、ビル内2カ所
- ・14のビルの屋上が13の橋梁で繋がり延長2kmの高架道路を構成（一体的な構造）

2. 施設の維持管理

- ・改修・補修等を、工事種別ごとに一定周期で実施
- ・道路及び建物の定期的な管理、点検を、24時間体制で常駐し実施
- ・専門機関によるコンクリート材料耐久性調査実施（2009年、2016年）
⇒永年に渡り計画的にメンテナンスされてきた施設であることから、今後も適切なメンテナンスを継続していくことにより、躯体は供用期間100年でも健全に供用することが可能
- ・耐震改修促進法に基づく、建物の耐震診断及び耐震補強工事実施（2006年度～現在 99%終了）
- ・道路橋示方書に基づく、橋梁の耐震補強（落橋防止システム設置）工事実施（1996～2014年度）

3. テナント概要 【2020年4月現在】

- ・契約テナント64社 ※サブテナント含め約380社
- ・ビル内就業者 推定6,000人
- ・一日の来街 推定10万～11万人 ・空室率 0.1%

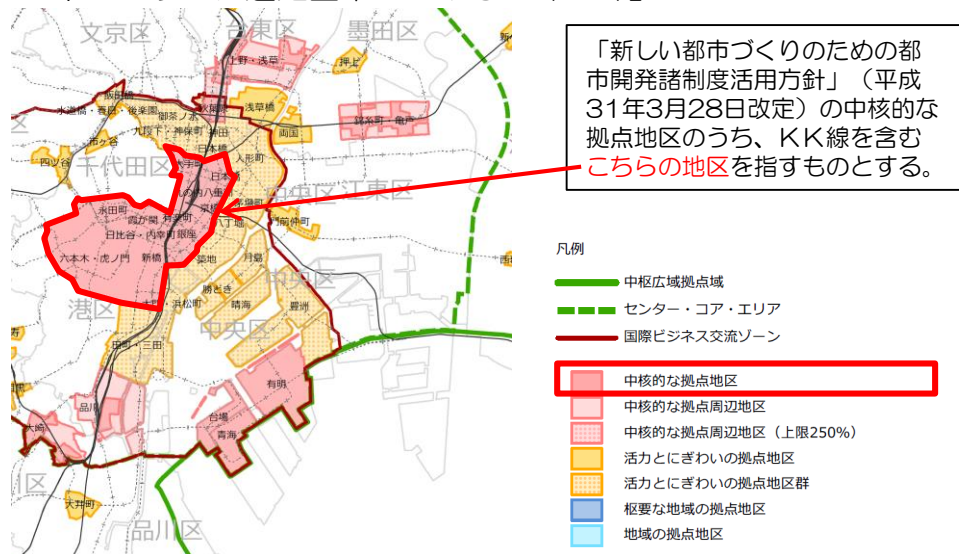
4. 主な意見

- ・施設の上部空間を用途転換する場合でも、施設所有者である管理運営者が引き続き責任をもって、上部空間と建物、橋梁を一体的に維持管理・運営していくことが必要である（管理運営者意見）
- ・テナントの営業継続はもとより、現在の施設が2kmにわたって一体的に有効活用され、街のにぎわいを途切れることなく保つことが重要である（管理運営者意見）
- ・管理運営者所有の道路が、新たなステップを踏み出すことを前向きに捉え、今後も引き続き銀座のまちづくりに貢献したい（管理運営者意見）
- ・土地所有者である東京都をはじめ、地元等、関係各方面とも協議、連携し、より良い方向に進めたい（管理運営者意見）
- ・公有地の上部で、公共性を持った運用がなされる必要がある（委員意見）
- ・公共性が高い「道路」という機能がなくなった際、公共性が高い機能は維持すべき（委員意見）

対象

- 民間企業（開発事業者7者）
都心部※において、過去10年間に都市再生特別地区または区域面積3ヘクタール超の再開発等促進区を定める地区計画を活用したまちづくりの都市計画決定実績がある企業、または国家戦略特区における都市再生プロジェクトにエンタープライズ実績のある企業
- 鉄道事業者
（隣接する鉄道高架下開発との連携検討のため）
- 地元まちづくり団体
（地元の開発に対する意向等を伺うため）

※ 本ヒアリング選定基準における「都心部」とは



出典：「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」（平成31年3月28日改定）
拠点地区位置図より抜粋

主な意見（民間企業・鉄道事業者）

都心部で都市開発を担う事業者としての経験等から、KK線施設を有効活用（保全）し、再整備することについてどのように考えるか

- 当該地区は、「緑」や「空地」が相対的に少なく、来街者や就業者の屋外における憩いの場・レストスペースが不足していることが課題
- 「車から人へ」が公共空間における世界的潮流である中、KK線が自動車機能から歩行者を中心とする機能へと転換することは、地区の価値向上に資する
- 都心の特徴あるエリアを連続的にネットワークし、また、我が国の商業・文化の中心地である銀座エリアに地続きで繋がり、地区の回遊性向上に資する先進的な歩行者空間が整備されることは、当該地区の活性化・魅力付けにも大きく資する
- 歩行者系機能やモビリティ機能を導入することは、エリア全体の価値向上に繋がり新しい都市の在り方を示すモデルとなるため、既存ストック活用のポテンシャルは非常に高い など

主な意見（民間企業・鉄道事業者）

近接地を将来開発する観点から、KK線の自動車専用の道路機能廃止後の再整備について、必要と思われる機能（導入用途）についてどのように考えるか

- 周辺エリアのまちづくりと一体となって更なるにぎわいを創出し、沿線各エリアの個性や魅力を強化する店舗・イベントスペースの導入
- 来街者・近隣就業者の休憩・交流の場として活用できるレストスペースの導入
- 線状かつ長い形状を活かして、新しい時代の都市に欠かすことのできないであろう次世代モビリティを想定して、その実装に向けた実験的運用の場としての活用
- 公園のような空地を確保することで、震災や水害といった自然災害時の一時避難場所、帰宅困難者の一時受け入れ場所として来街者の安全確保に貢献
- 広域的な回遊性の向上を実現し、周辺エリアが持つ商業・文化の中心地・先進地としての優位性を更に強化
- 施設導入にあたっては、都心3区の異なるまちの特性をつなぐ回遊性改善等、ワーカブルな工夫が重要と考えており、周辺地区のまち運営組織との連携による運営も必要
- 当該地区では各拠点において街の特性が強く、円滑な運営を行っていくためにはエリアマネジメント活動が必要
- 施設管理は建物所有者が道路に代わって行うのが合理的だが、ソフト面での運営については、エリアマネジメントの観点から、周辺施設・団体とも連携することで、より効果的な施設運営が可能 など

KK線の再整備について、御社ではどのような参画方法が考えられるか

- KK線に近接する民間所有の宅地とKK線敷地を一体的な敷地とした法定再開発を行うことによる再整備への参画
- 近接する民間所有の宅地における開発事業で都市再生特別地区制度や都市開発諸制度を活用する場合、いわゆる域外貢献としてKK線再整備費の一部を負担
- デベロッパーとしてのノウハウ提供のための人材協力
- エリアマネジメント活動への参画 など

近接地を将来開発する観点から、対象敷地の整備とKK線施設との関係について、どのようなことが考えられるか

※KK線に隣接する敷地を所有しており、KK線の用途転換に合わせた整備の可能性のある複数社回答

- KK線に近接する民間所有の宅地とKK線敷地を一体的な敷地とした法定再開発等を行うことにより、KK線再整備後の上部空間の一部を、当該再開発の施設建築物の一部として一体的に整備 など

KK線の保全

- KK線はこれまでの道路機能としての役割と同様、つながり・連続性が大事
- 全部を壊す、1ブロックまるまる壊して建替えるというのは、効果的ではなく望まない
- 周辺開発との一体整備のための一部改築はあると思う
- KK線の高架橋があることにすでに違和感はないし、存在することを活かしたほうがよいと考えている。なお、銀座全てがそう考えているとまでは言えない

地域の課題

- 地域の緑は不足しているため、四季を感じられるような緑地空間になることはありがたい

東京高速道路(株)について

- 永年イベントや消防団等、地域の活動に、人的にも熱心に参加していただいております、地域に溶け込んだ重要な存在である

KK線施設上部の歩行者系機能への再整備

- 高架上をまちの活性化のためのイベントで使えるとありがたい。過去、東京高速道路(株)に道路部分をイベントで貸してくれないかと何度か打診したことがある
- 一般企業や地方公共団体等の銀座通りでのイベント（販促、ティッシュやサンプル品の配布なども含め）のルールとしては、公共空間だからという理由で、まちとして全てお断りしている。KK線の上部利用についても、このルールに則った形が良いのではないか。実現するのであれば、東京高速道路(株)、東京都等とも協力しながら、仕組みを考えていきたい
- 容積率の移転などの手法を使うのであれば難しいかもしれないが、イメージとしては公園的なものが多いと思う。普通のビルの公開空地のような、持ち主しか活用（イベント等）ができないようなものにはしないほしい
- 24時間開放でもいいのではないか。セキュリティ上の課題はある（数寄屋橋公園でも、現状、夜に飲酒や寝泊りを行う者がいる等、同様の課題はある）が、普通の公開空地のような管理方法（夜だから閉鎖する等）がよいとは思わない。今後どう管理していくかは、議論が必要だろう
- 買い物帰りにふらっと立ち寄れるような、気持ちのいい空間にしてほしい