

4. 必要機能（広場、駐輪・駐車場、バスターミナル等）の検討

本章では、既往調査やこれまでの委員会・部会等の議論に基づき、現在不足している機能や新規・拡充が必要な機能を提示し、その規模等について検討した。また、地域から不足が指摘されている施設等については、他の観光地の先進事例等も併せて調査した。

4-1. 現在不足する機能や新規整備・拡充が必要な機能の整理

4-1-1. 既往調査結果の整理

不足する機能や新規・拡充が必要な機能の整理において、以下の既往調査結果を対象に整理を行った。

表 4-1-1 整理対象とした既往調査結果

調査名称	調査概要
浅草地区来訪者 WEB アンケート調査	目的：浅草地区への来訪実態や観光動向、まちづくりの考え等を把握 方法：携帯キャリアによる WEB 形式アンケート 時期：令和4年11月7日 対象：過去2年間に浅草地区周辺に来訪実績がある方（有効回答数：1,327件）
浅草地区の滞留状況 実測調査	目的：滞留行動の傾向・特性を把握 方法：屋外の来訪者の滞留状況について、調査員が実測しマッピング 時期：平日 令和4年11月2日（水）晴れ、休日 令和4年10月23日（日）晴れ 対象：①雷門通り ②浅草六区通り ③伝法院通り ④すしや通り ⑤馬道通り ⑥六区ブロードウェイ ⑦並木通り ⑧東参道・二天門通り ⑨隅田公園
歩行者交通量調査	目的：浅草地区内の歩行者交通の量及び特性を把握 時期：平成30年11月
交通結節機能の 状況調査	目的：東武浅草駅・つくばエクスプレス浅草駅周辺における交通結節機能の状況把握 時期：令和4年度
交通車両による 混雑状況把握	令和3年度版道路交通センサスデータによる把握
台東区駐車場 利用実績調査 (観光バス乗降場)	観光バス乗降場の利用実績の把握（平成30年～令和6年）
貨物用駐車場 整備状況	路外駐車場（公共・民間）の整備状況の整理

(1) 浅草地区来訪者 WEB アンケート調査

浅草地区への来訪実態や観光動向、まちづくりの考え等を把握し、空間・機能に係る意向を抽出した。

1) まちの良いところ・残念なところ

まちの良いところとして、「景観・まちなみ」「店舗や施設の魅力」の評価が高い一方で、残念なところとして「人の多さ」「座ったり休憩できる空間が多い／少ない」が挙げられている。これより、来訪者の滞留・休憩に資する空間が不足する点がうかがえる。

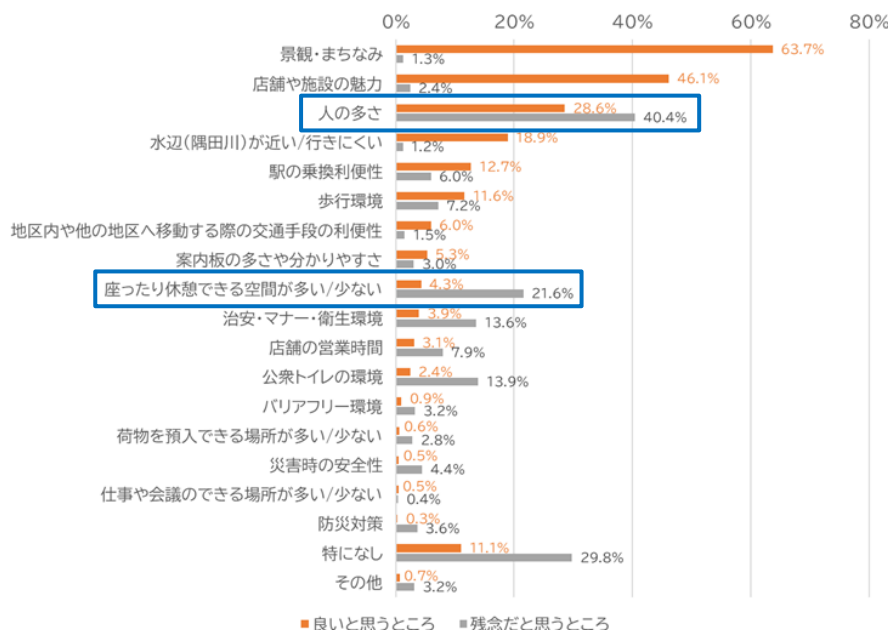


図 4-1-1 「浅草のまちの良いと思うところ・残念だと思うところ」の意向

出典：浅草地区まちづくりビジョン策定委員会資料（令和4年度）

2) 主な来訪場所

来訪場所は「浅草寺・浅草寺境内」「仲見世・雷門」に集中しており、地区の中でも観光の名所となる場所に来訪者が集中し、混雑のしやすさにつながっている点がうかがえる。

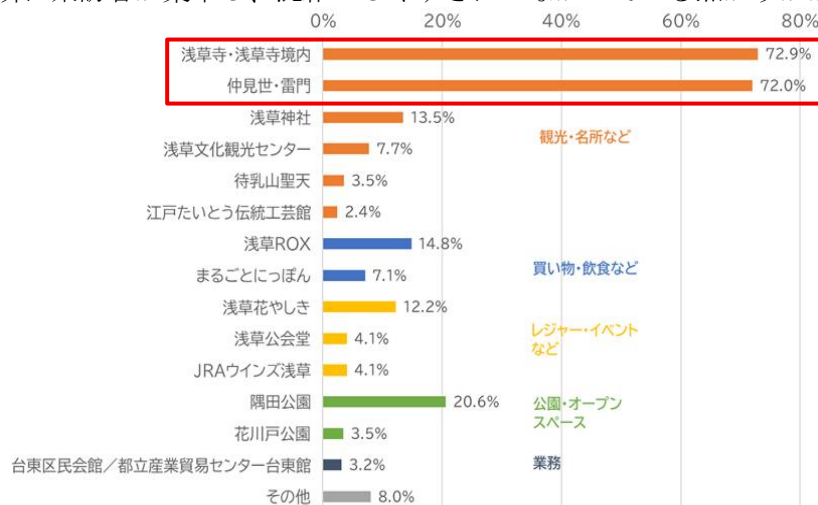


図 4-1-2 「主な来訪場所」の意向

出典：浅草地区まちづくりビジョン策定委員会資料（令和4年度）

(2) 浅草地区の滞留状況実測調査

浅草地区のさまざまな箇所を対象に実測調査を行い、来訪者や滞留者の行動特性が分析された。主な調査結果は以下のとおりである。

- ・滞留者の行動を「立ち」「座る」「その他」に分類すると、隅田公園と東参道・二天門通りを除き、いずれも「立ち」の割合が高くなっている。
- ・隅田公園は「座り」の割合が高く、東参道・二天門通りは、人力車で移動している人が多くなっている。
- ・伝法院通りでは「飲食」、吾妻橋付近では「写真撮影」など、通りによってアクティビティに違いが見られる。
- ・滞留が多い通りでは、活動が制限されることから、一時的な「立ち」「座る」が多くなる傾向が見られた。

表 4-1-2 滞留状況実測調査の結果概要

対象	通りの現況	特徴的なアクティビティ		求められる機能のイメージ
		平日	休日	
①雷門通り	雷門付近は特に混雑しており、活動が制限されている	バス待ち、スマホ操作	店に並び、バス待ち	歩行・滞留空間の確保
②浅草六区通り	滞留行動があり、ゆとりもあるが、周囲と比較して歩行者が少ない	飲食	飲食	滞留空間の確保、 通りへの歩行者の誘導、 六区ブロードウェイ・伝法院通りとの連携
③伝法院通り	店への行列や食べ歩きなどにより、特に休日は混雑している	店に並び、飲食、 写真撮影	店に並び、飲食	歩行空間の確保
④すしや通り	休日は沿道店舗のイベントで留まる人がみられるが、周囲の通りと比較して歩行者が少ない	スマホ操作、店に並び	イベントを眺める	通りへの歩行者の誘導、 六区ブロードウェイとの連携
⑤馬道通り	浅草駅付近は待ち合わせやバス待ち等で立ち止まる人が多い	スマホ操作、店に並び	会話、スマホ操作	歩行・滞留空間の確保
⑥六区ブロードウェイ	平日は、滞留できる場所が限られている。休日は、北側のオープンカフェに滞留が多い	スマホ操作、店に並び	飲食、イベントを眺める	滞留空間のさらなる増設 エリアマネジメントの取組みの推進
⑦並木通り	平日休日ともに他の通りに比べて滞留・歩行者が少ない	バス待ち、スマホ操作	店に並び、バス待ち	通りへの歩行者の誘導、 南方への動線としての強化
⑧東参道・二天門通り	平日休日ともに他の通りに比べて滞留・歩行者が少ない	店を眺める、 人力車に乗る	店を眺める、写真撮影	通りへの歩行者の誘導 隅田公園への動線としての強化
⑨隅田公園	川沿いでくつろいだり、公園で遊んだり飲食する人が多い	飲食、写真撮影	公園で遊ぶ、写真撮影	滞留空間の充実、 安全に遊べる空間の維持・管理

出典：浅草地区まちづくりビジョン策定委員会資料（令和4年度）

平日
11月2日 (水)
晴れ・最高気温24℃

【六区ブロードウェイ】
 平日は滞留する場所が限定される



【六区ブロードウェイ】
 平日は、北側における人の滞留
 及びアクティビティが少ない

【仲見世×伝法院通り】
 写真撮影やスマホ操作等の
 滞留のみみられる



【隅田公園北側】
 遊具で遊ぶほか、シートを広げて
 飲食する子どもが見られる

【東武浅草駅前】
 平日は駅前広場前の歩
 道まであふれる滞留は
 見られない

【浅草六区通り】
 歩行空間にゆとりがあり、
 滞留（立ち・座り）が多い



【伝法院通り】
 座れる場所が限定的で、人気の店舗
 付近などでの食べ歩き行動のみみられる



【隅田公園テラス】
 座って滞留する人が多い

【吾妻橋橋詰】
 写真撮影や人力車利用等の多様
 な滞留が見られる
 水辺は防潮堤側や川側の柵の周
 辺でくつろぐ人が多い



【雷門通り西側】
 平日は滞留行動が少な
 く、バス待ちが目立つ



【雷門通り東側】
 スマホ操作や、人力車の客引き
 がみられる

【雷門、文化観光センター前】
 写真撮影している人が目立つ



滞留者の行動・姿勢
 △立ち ○座る □その他

特徴的なアクティビティ
 ■ 飲食 ■ 会話 ■ 写真撮影 ■ スマホ操作 ■ 地図や案内を見る ■ 店などを眺める ■ 店に並ぶ ■ バス待ち ■ 人力車に乗る ■ イベントを眺める ■ 公園で遊ぶ ■ 特筆事項なし ■ その他

※「特筆事項なし」は特徴的なアクティビティを行っていない、一時的にその場に立ったり座ったりしている人を指す

休日
10月23日(日)
晴れ・最高気温23℃

【六区ブロードウェイ】
まるごとっぽん前はテーブル周辺での滞留が多く、エリアマネジメントの取り組み成果が見られる



【六区ブロードウェイ】
平日よりも滞留が増加する



【伝法院通り】
平日休日の人出の差が少なく、食べ歩き行動が多い

【東参道・二天門通り】
起終点において、人力車の滞留が見られるが、他路線と比べ滞留が少ない

【隅田公園北側】
休日は公園で遊ぶ親子連れや子どもが増加する



【浅草六区通り】
飲食による滞留が見られる

【浅草公会堂前】
休日は座って休憩している人が多い

【東武浅草駅前】
駅前三角広場前の歩道空間にも滞留する人があふれている



【隅田公園テラス】
テラス周辺に座る人が多い。特徴的なアクティビティはみられず、川を眺めるなどくつろいでいる



【駅前五差路】
信号待ち空間が限られ、乱横断が目立つ



【雷門通り西側】
休日は店の行列やバス待ちの列が多く発生する



【雷門前】
写真撮影や待ち合わせの滞留で歩道まで混雑している



【雷門通り東側】
歩道は、人力車の客引きや店舗の行列等、多様な滞留行動が混在している



【雷門通り東側】
店舗の行列で歩道の幅員が狭くなる箇所がある



【吾妻橋橋詰】
写真撮影や人力車の解説スポットになっている



滞留者の行動・姿勢
△立ち ○座る □その他

特徴的なアクティビティ

■飲食 ■会話 ■写真撮影 ■スマホ操作 ■地図や案内を見る ■店などを眺める ■店に並ぶ ■バス待ち ■人力車に乗る ■イベントを眺める ■公園で遊ぶ ■特筆事項なし ■その他

※「特筆事項なし」は特徴的なアクティビティを行っていない、一時的にその場に立ったり座ったりしている人を指す

0 100 200 m

(3) 浅草地区における歩行者の集中状況

浅草地区内において、歩行者は特定の場所に集中しており、平日・休日とも、特に仲見世から吾妻橋交差点区間に人が集中している状況がうかがえる。

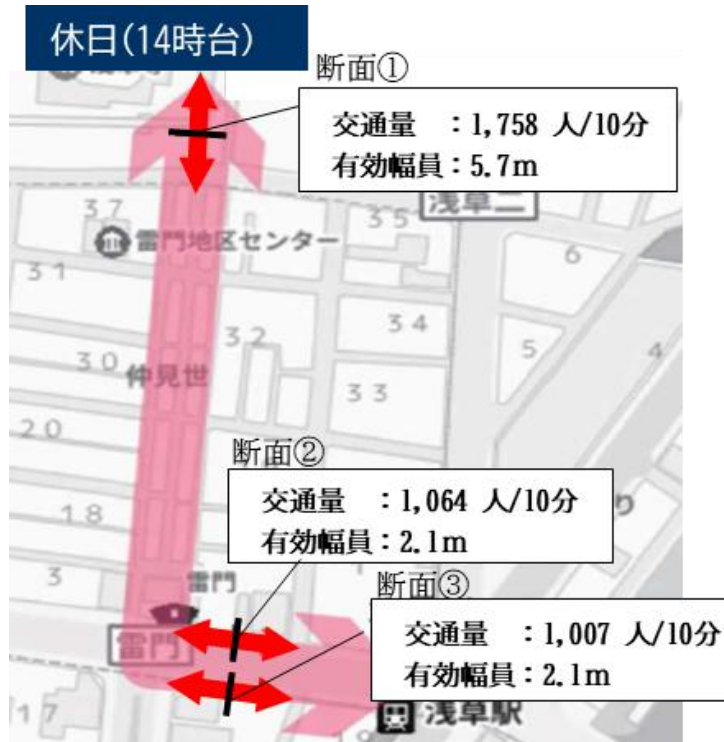


図 4-1-3 歩行者の集中状況 (平成 30 年 10 月調査)

出典：浅草地区まちづくりビジョン策定委員会資料 (令和 4 年度)

※10~11 時台、13~14 時台、16~17 時台、19~21 時台の計 9 時間帯において、各時間帯の 10 分間計測値の合計値 (従って延べ 90 分間の歩行者交通量)

また、歩行者へのサービス水準の観点では、仲見世や雷門通りなど、多くの観光客が集まる場所において移動に制約が出ている状況が確認できる。



【流動係数】

- 断面① (仲見世 北側) : 30.8 (人/m・分)
- 断面② (雷門通り北側) : 50.7 (人/m・分)
- 断面③ (雷門通り南側) : 48.0 (人/m・分)

「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」によるサービス水準						
	A	B	C	D	E	
流動係数 (人/m・分)	~27	27~51	51~71	71~87	87~100	
歩行状況	自由歩行	やや制約	やや困難	困難	ほとんど不可能	
「歩行者の空間」(JOHN J FRUIN)によるサービス水準						
	A	B	C	D	E	F
流動係数 (人/m・分)	~20	20~30	30~45	45~60	60~80	80~
歩行状況	自由歩行	正常歩行可能	自由度は制限 衝突率大	追い抜き衝突 回避が困難	すべての人は 通常の歩行速度で 歩けない	足りず
適用対象	ピークや空間的 制約のない 公共建築や広場	交通ターミナルや あまり厳しくない程度 のピークが時々 生じる建物	面積が制約されてお り きびしいピークの 生じるような 交通ターミナル・ 公共建築、あるいは オープンスペース	最も混雑する 公共空間	スポーツスタジアムや 鉄道駅施設において、 短時間に大量の人間が 混雑しようとする時	歩行路の設計に 適用すべきでない

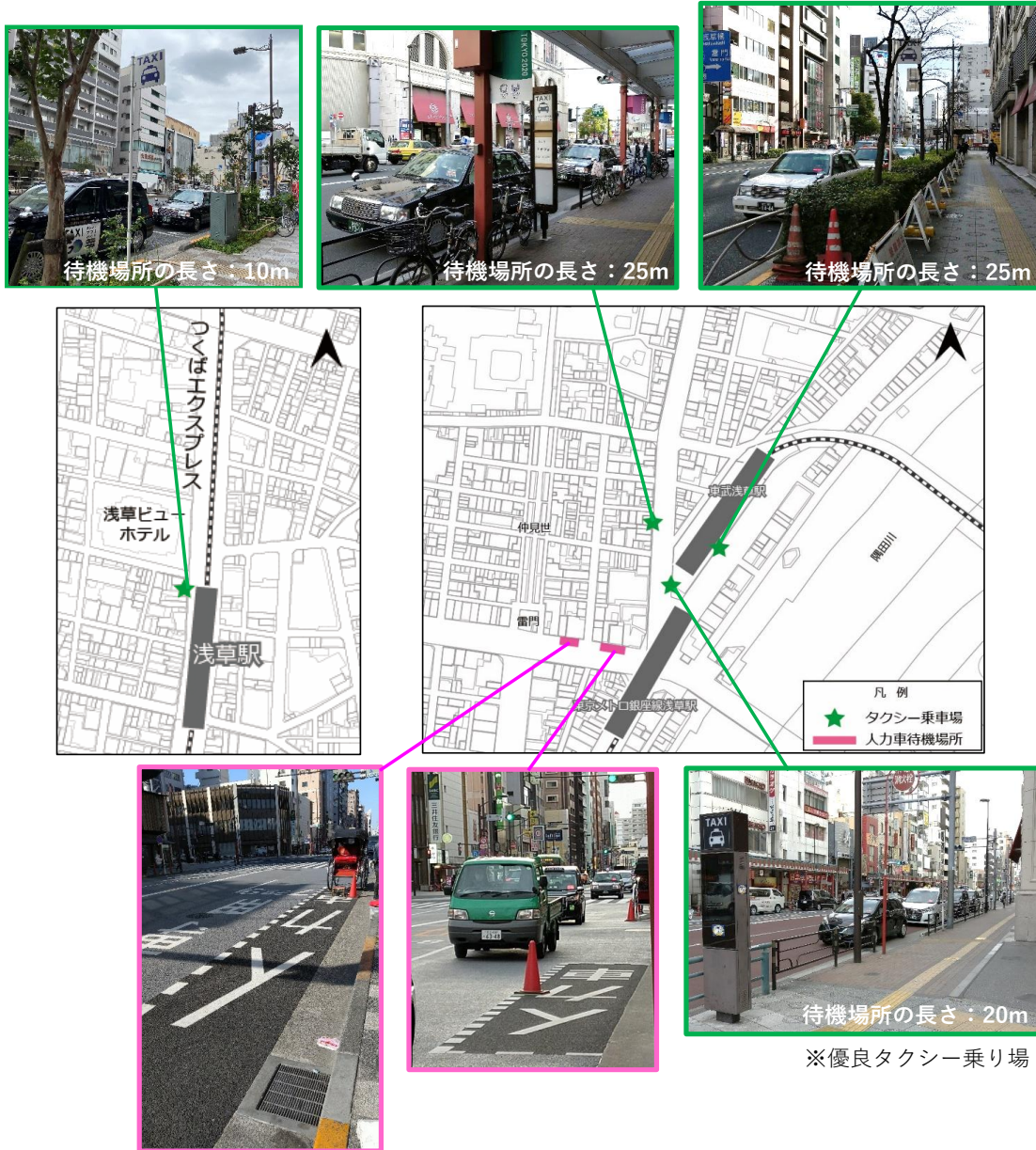
図 4-1-4 歩行者へのサービス水準の観点における整理

出典：浅草地区まちづくりビジョン策定委員会資料（令和4年度）

※有効幅員は、アーケードの柱のほか、バス待ち・客引き等を考慮し、歩行通行上支障のない歩道幅を設定

(4) 浅草駅周辺における交通結節機能の状況

路線バスのほか、タクシーや人力車の待機場所の多くが路上に整備されており、交通結節機能が不足している状況である。また、駅周辺の放置自転車台数が多く、特につくばエクスプレス浅草駅周辺の放置台数は、都内上位5駅に含まれている状況にある。



(上段：自転車台数 下段：バイク台数)

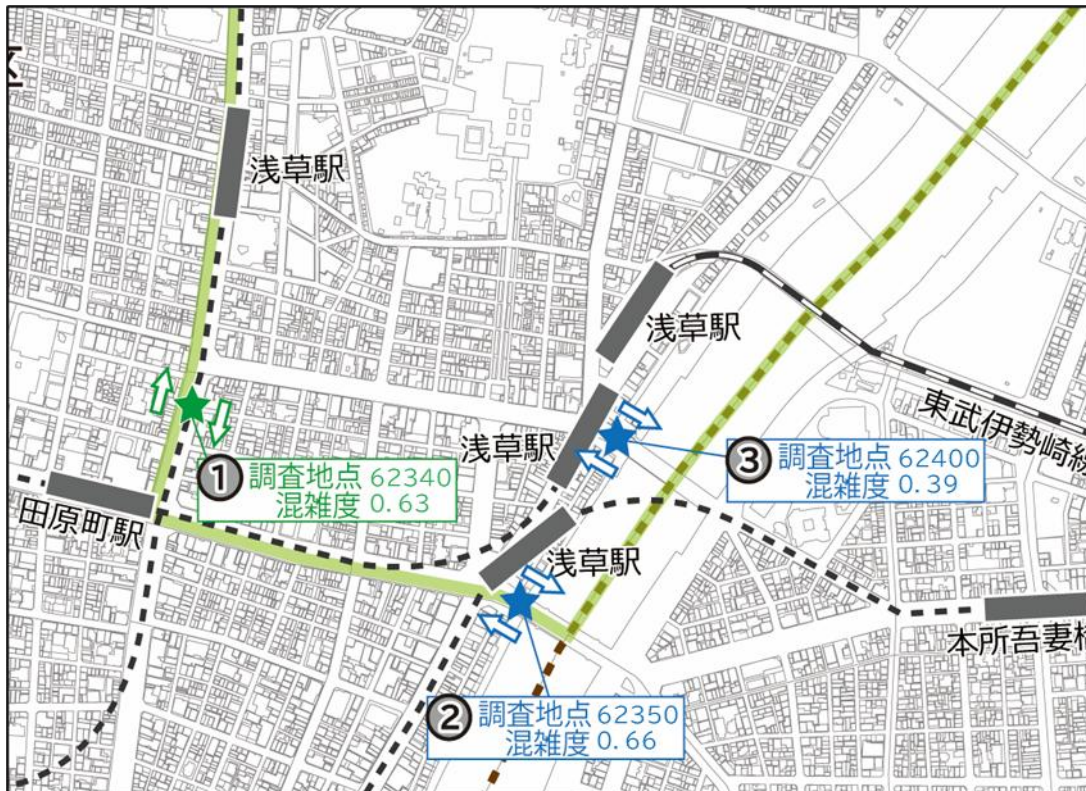
駅名	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)
浅草駅	92	151	139
	11	11	14
つくばエクスプレス浅草駅	158	187	218
	5	15	13

図 4-1-5 交通結節機能の状況及び駅周辺の自転車台数・バイク台数の状況

出典：浅草地区まちづくりビジョン策定委員会資料（令和4年度）
 自転車・バイク台数データ：駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）

(5) 浅草駅周辺における交通車両による混雑状況

令和3年度版道路交通センサスデータによれば、国際通り、浅草通り、吾妻橋交差点等、浅草駅周辺で道路交通上主要箇所となる場所では、混雑度は低い状況であり、車両が円滑に走行できる環境にあるといえる。



区域 内外	No	調査地点	通称道路名（路線名）	交通量(上下双方向計)		混雑度
				12時間計	24時間計	
調査 範囲内	①	62340	国際通り（都道462号）	12,432	—	0.63
	②	62350	浅草通り（都道463号）	12,440	—	0.66
	③	62400	吾妻橋（都道463号）	5,063	—	0.39

混雑度	定義
1.00未満	昼間12時間を通じて、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.00~1.25	昼間12時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)ある。 何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい。
1.25~1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の 高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

図 4-1-6 浅草駅周辺における交通車両の混雑状況

出典：令和3年度版道路交通センサスデータ

(6) 浅草地区における観光バス乗降場の利用状況

観光バス乗降場は、浅草地区内で分散配置となっている。利用実績は、コロナ禍を経て大きく落ち込む時期があったものの、収束するにつれ、利用台数が従来の傾向にまで戻りつつある。

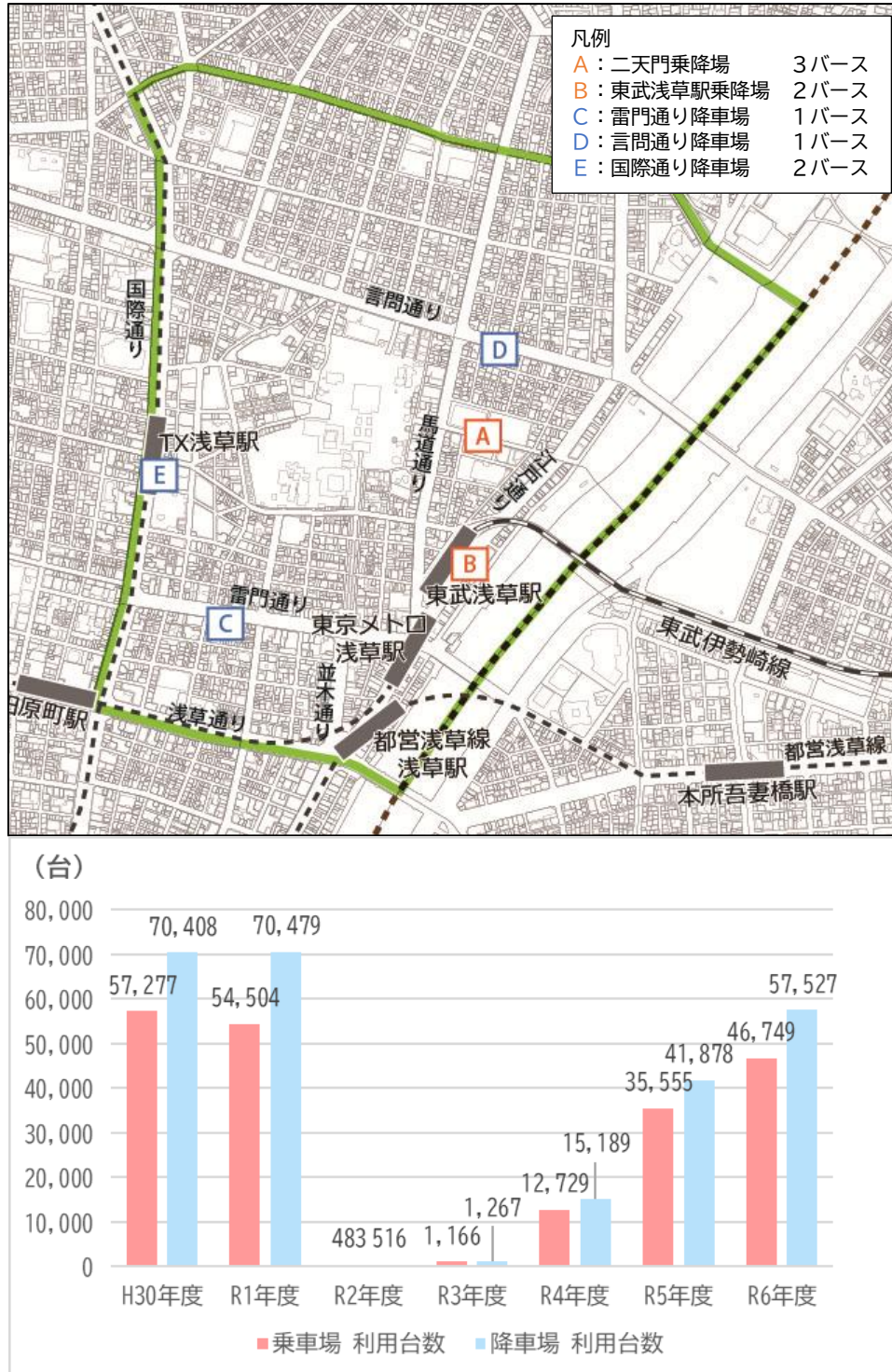


図 4-1-7 浅草駅周辺における観光バス乗降場の位置と利用実績 (平成 30 年～令和 6 年)

出典：浅草地区まちづくりビジョン策定委員会資料 (令和 4 年度)

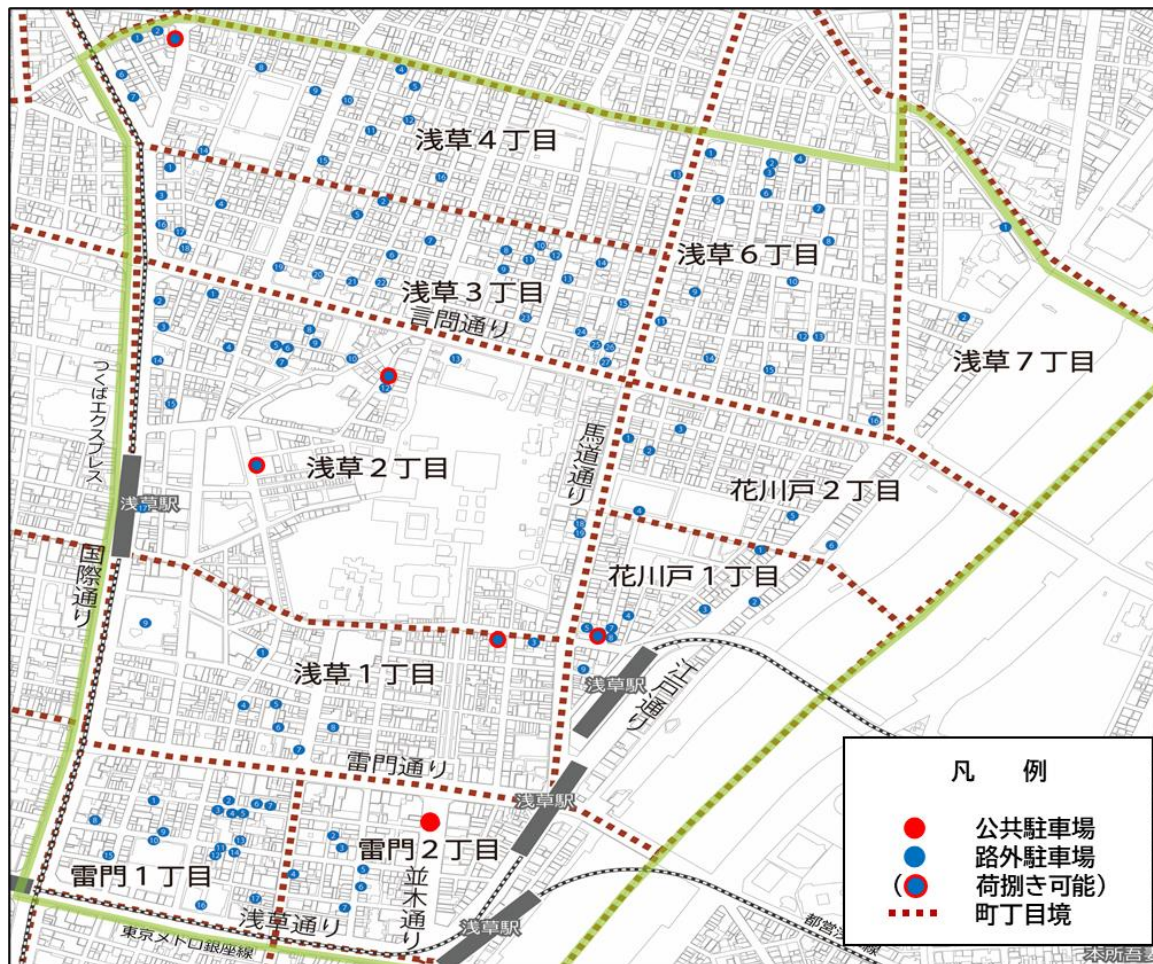
観光バス乗降場：台東区駐車場利用実績資料

※乗車場：二天門乗車場、東武浅草駅乗車場の合計値

降車場：雷門通り降車場、国際通り降車場(令和 3 年度集計なし)、言問通り降車場の合計値

(7) 浅草地区における貨物用駐車場の状況

浅草地区内における路外駐車場（公共・民間）の整備状況は下図のとおりとなっており、一部、荷捌き可能な駐車場の分布も見られる。



町丁目	個所数	収容台数(台)
浅草1丁目	9	135
浅草2丁目	19	180
浅草3丁目	27	111
浅草4丁目	16	75
浅草6丁目	16	71
浅草7丁目	2	25
花川戸1丁目	9	126
花川戸2丁目	6	32
雷門1丁目	17	95
雷門2丁目	7	238
合計	128	1088

図 4-1-8 浅草地区内における路外駐車場（公共・民間）の整備状況

出典：浅草地区まちづくりビジョン策定委員会資料（令和4年度）

(8) 浅草地区における駐輪場の状況

本検討では、隅田公園自転車駐輪場（地下1階）及び自転車置場（平置き）を対象とする。

自転車駐輪場の収容台数は、定期利用：796台、一日利用：390台、シェアサイクル：16台となっている。このうち、定期利用・一日利用は利用率が判明しており、いずれも収容台数以上の需要が発生している状況にある。また、定期利用についてはキャンセル待ちの利用者が存在しており、現状の利用率以上のニーズが見込まれる。

加えて、自転車置場でも募集台数に対して応募が上回っているため、その需要を加味する方針とする。

表 4-1-3 隅田公園自転車駐輪場・置場の諸元

(8) 自転車駐輪場等

施設名称	所在地	敷地		建物			備考
		面積 (㎡)	所有	床面積 (㎡)	構造及び施設内容		
1. 鶯谷自転車駐輪場	根岸1-5地先	1,286.40	都	1,286.40	平置き	収容台数 670台	(昭)60.4.1 開設
2. 御徒町自転車駐輪場	台東4-8地先	292.00	国	292.00	平置き	収容台数 209台	(昭)61.5.1 開設
3. 日暮里駅西口自転車置場	谷中7-15地先	149.98	区	149.98	平置き	収容台数 180台	(昭)64.1.5 開設
4. 三ノ輪自転車駐輪場	三ノ輪1-27-11	163.66	区	163.66	RC造地上1階	収容台数 252台	(平)6.7.1 開設
5. 三ノ輪自転車置場	三ノ輪2-15地先	71.00	区	71.00	平置き	収容台数 150台	(平)6.7.1 開設
6. 隅田公園自転車駐輪場	花川戸1-1	1,400.00	区	1,400.00	RC造地下1階	収容台数 1,202台	(平)6.10.1 開設
7. 隅田公園自転車置場	花川戸1-1	73.75	区	73.75	平置き	収容台数 40台	(平)14.11.1 開設
8. 入谷自転車駐輪場	入谷1-17	212.75	区	631.06	RC造地下1階、S造地上1~3階	収容台数 350台	(平)7.3.1 開設
9. 御徒町駅南口自転車駐輪場	上野5-21	359.33	区	359.33	平置き	収容台数 260台	(平)9.7.1 開設
10. 新御徒町駅自転車駐輪場	小島2-21地先	990.00	区	990.00	RC造地下1階	収容台数 662台	(平)12.12.12 開設
11. 蔵前自転車駐輪場	蔵前3-13-11	124.39	区	124.39	平置き	収容台数 162台	(平)13.4.1 開設
12. 駒形自転車駐輪場	駒形1-1-5	39.62	区	39.62	平置き	収容台数 30台	(平)13.4.1 開設
13. 麻橋自転車置場	駒形2-1地先	55.14	都	55.14	平置き	収容台数 78台	(平)13.4.1 開設
14. 上野駅中央口前自転車置場	上野7-1地先	252.80	国	252.80	平置き	収容台数 124台	(平)14.11.1 開設
15. 上野駅浅草口前自転車置場	上野7-3地先	41.00	国	41.00	平置き	収容台数 20台	(平)14.11.1 開設
16. 上野駅地下鉄本社前自転車置場	東上野3-19地先	29.00	国	29.00	平置き	収容台数 17台	(平)15.4.1 開設
17. 池之端自転車置場	池之端1-1	66.94	区	66.94	平置き	収容台数 41台	(平)16.10.1 開設
18. 仲御徒町駅自転車駐輪場	東上野1-14地先	767.73	国	657.11	RC造地下1階	収容台数 380台	(平)17.3.18 開設
19. 上野駅南自転車駐輪場	上野6-7地先	213.00	国	213.00	平置き	収容台数 105台	(平)17.4.1 開設
20. 上野駅南自転車置場	上野6-7地先	170.00	国	170.00	平置き	収容台数 65台	(平)17.4.1 開設
21. つばエクスプレス浅草駅北自転車駐輪場	浅草2-13地先	888.96	区	828.44	RC造地下1階	収容台数 300台	(平)18.1.23 開設
22. つばエクスプレス浅草駅南自転車駐輪場	浅草1-25地先	1,301.30	区	1,175.14	RC造地下1階	収容台数 480台	(平)18.5.1 開設
23. 不忍池自転車駐輪場	上野公園2-1地先	46.36	都	46.36	平置き	収容台数 85台	(平)19.10.1 開設
24. 上野公園通り原動機付自転車駐輪場	上野公園1-50地先	73.00	区	73.00	平置き	収容台数 23台	(平)19.10.1 開設
25. 上野駅西自転車置場	上野6-16地先	96.40	国	96.40	平置き	収容台数 42台	(平)21.4.1 開設
26. 上野駅東自転車置場	東上野3-18地先	23.50	国	23.50	平置き	収容台数 12台	(平)21.4.1 開設
27. 入谷駅南自転車等駐輪場	北上野1-15地先	343.00	国	343.00	平置き	収容台数 126台(自転車) 22台(バイク)	(平)21.4.1 開設 (平)21.7.15 開設
28. 御徒町南口駅前広場自転車駐輪場	上野3-26地先	916.31	区	596.50	平置き	収容台数 200台	(平)24.11.1 開設
29. 稲荷町自転車駐輪場	東上野5-1地先 東上野3-33地先	130.32	都	130.32	平置き	収容台数 70台	(平)26.3.25 開設

交通対策課

4-1-2. 過去の委員会・部会等における議論

『浅草未来図案-まちづくりビジョン-』（令和8年3月策定予定）の検討組織として組成された「浅草地区まちづくりビジョン策定委員会」、及びその検討部会である「まちづくり部会」「基盤整備部会」で議論された内容を整理し、まちづくりと基盤整備の両面の観点から、不足する機能や新規・拡充が必要な機能の整理を行った。

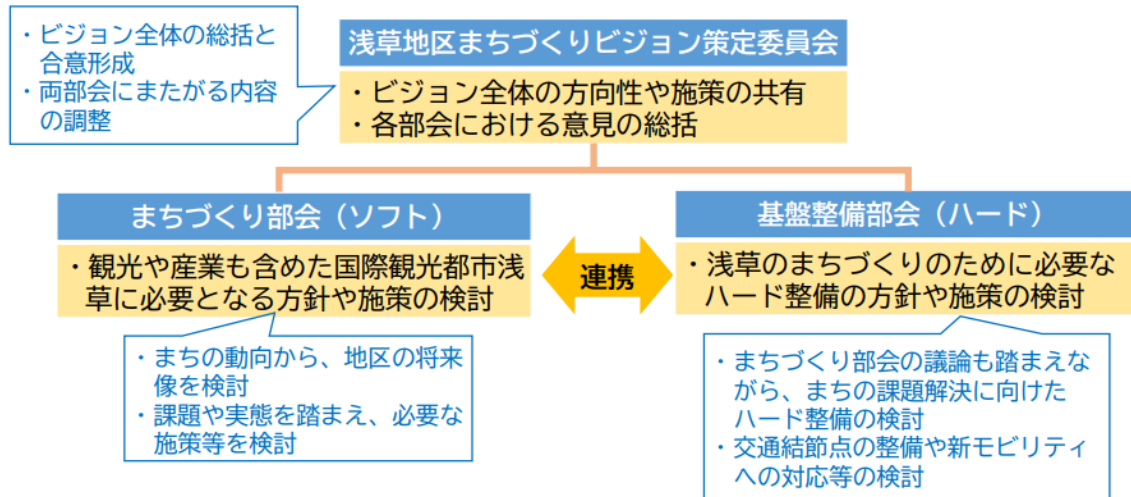


図 4-1-9 委員会・検討部会の関係性

次ページ以降に、検討部会及び策定委員会の開催経緯を示すとともに、意見の整理・抽出対象を明示した。

4-1-3. まとめ

前項までの整理を基に、既往調査やこれまでの委員会・部会等の議論に基づいた、現在不足している機能や新規・拡充が必要な機能を整理すると以下のとおりである。

表 4-1-4 既往調査や過去の委員会・部会等の議論結果による必要機能の洗い出し (1/2)

カテゴリ	概要
浅草のまちに不足する機能	<p>移動のアクセシビリティと駅間接続</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道3駅（東武・メトロ・都営）間のバリアフリー動線の不足、および特にメトロ・都営地下鉄間の不便な地下乗り換え動線の解消。 ・大きな荷物を持つ観光客や高齢者、ベビーカー利用者に配慮した、地上のバリアフリー・ユニバーサルデザインの欠如。 <p>滞留・休憩環境と公共空間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちなかに、座って休める公的空間や広場が圧倒的に不足しており、浅草寺や隅田公園といった特定の場所に滞留が集中。 ・家族連れが安心して半日過ごせるような遊び場や店舗、くつろげる空間（墨田区側のミズマチ等との比較）の不足。 <p>周辺エリアへの回遊を促す「目的意識」と情報</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な通り（仲見世等）以外のエリア（奥浅草、西浅草、南部エリア等）へ人を惹きつけるための明確なPRポイントや、目的地となるコンテンツの不足。 ・分散したバス停の場所や目的地への行き方の分かりにくさ、および統一されたデザインによる案内サイン（デジタル・アナログ併用）の未整備。 <p>キャパシティ管理と来訪者支援機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トイレ・ゴミ箱・喫煙所の数と質の不足。 ・大型手荷物の一時預かり・配送拠点の不足。
浅草のまちで新規整備・拡充が必要な機能	<p>ウォークアブルな空間とシンボル拠点の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・雷門通りの歩行者専用化・拡幅、並木通りの滞留空間創出、および言問通り等の広幅員道路を活用した一時的なマルシェ化による南北分断の解消。 ・雷門地下駐車場の出入口再編による地上部の有効活用、および「凌雲閣（浅草十二階）」の復元的な活用による西側の回遊拠点整備。 <p>水辺・舟運ネットワークの広域連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防災船着場の観光活用に加え、築地市場跡地、羽田空港、東京駅方面、両国等と結ばれる多目的な水上交通ネットワークの拡充。 ・水辺におけるオープンカフェや自分の船を横付けできるような、多様なニーズに対応した便民施設の整備。 <p>文化・産業の継承・育成拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東武浅草駅ビルの更新に合わせた大規模ホールや江戸東京博物館のサテライト機能の導入、および什宝の収蔵・公開拠点の整備。 ・若手クリエイターや地場産業がチャレンジできる店舗・アトリエ空間（デザイナーズビレッジ卒業生支援等）の確保。 <p>次世代型・防災インフラの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多機能「スーパートイレ」、アバター案内、デジタルサイネージ（スマートポール）等のデジタル技術の導入、およびドローン停留所等の次世代モビリティへの対応。 ・水上バスによる大量避難機能の確保や、地下駐車場・飲食店を一時滞在施設として開放する「観光防災」機能の強化。 <p>自転車インフラの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平坦な地形を活かした自転車道の整備と、水上バスと連携した「船・自転車連携」による広域的な移手段の確保。

表 4-1-5 既往調査や過去の委員会・部会等の議論結果による必要機能の洗い出し (2/2)

カテゴリ	概要
ハード整備の中でまちづくりや利活用の観点で配慮が必要な事項	<p>観光・生活・地域経済の好循環</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光客によるゴミ・喫煙・騒音対策、および通学路や住宅街（奥浅草等）への流入に伴うストレスへの配慮（「浅草ルール」の策定と共有）。 ・「地元への回帰」を目指し、稼いだお金が地元へ落ち、地域経済が循環するような施策の重視。 <p>景観維持と土地利用の高度な誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マンション化による商店街の連続性分断を防ぐ「1階店舗誘導ルール」の策定、および歴史的価値のある建物の「コンテクスト（文脈）を引き継ぐ」更新手法の追求。 ・東武浅草駅ビル等の再開発における、歴史的な佇まい（ファサード）を想起させるデザインの継承。 <p>持続可能なコミュニティと体制の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新規出店者や新住民が町会・商店街活動（行事協力等）に参画し、既存コミュニティとつながるための「ひとづくり」の推進。

これまでの整理を踏まえ、必要とされる機能の中で基盤整備検討の対象とすべき内容を一覧形式にて整理した。その結果は次ページに示すとおりである。

表 4-1-6 浅草駅周辺に必要な都市機能等

機能		対象箇所	機能の有無		想定整備主体			議論の要否		協議会での議論の方向性
大項目	小項目		有	無	公共 主導	公民 連携	民間 主導	必要	不要	
都市基盤										
鉄道駅	東武浅草駅	東武浅草駅周辺	●			●		●		【要議論】 駅位置のあり方を議論対象とし、中のコンテンツや機能等は対象外
	メトロ浅草駅	東武浅草駅周辺	●			●		●		【対象】 東武浅草駅の駅位置検討とあわせ、交通結節機能の強化に向けた再整備の可能性を検討
	都営浅草駅	東武浅草駅周辺	●			●		●		【対象】 東武浅草駅の駅位置検討とあわせ、交通結節機能の強化に向けた再整備の可能性を検討
駅前広場	バス乗降場	東武浅草駅周辺	●		●			●		【要議論】 馬道通り・江戸通りにある現状機能を担保できる面積を確保
	タクシー乗降場	東武浅草駅周辺	●		●			●		
	自家用車乗降場	東武浅草駅周辺		●	—	—	—		●	【対象外】 現状、必要機能として整備されていないため確保不要
	環境空間(広場)	東武浅草駅周辺		●	●			●		【要議論】 交通空間に付随する環境空間は一体的かつ充実した面積を確保
滞留広場	—	東武浅草駅周辺	●		●			●		【要議論】 歩行者の滞留に資する溜まり空間は、各場所の状況に応じ、可能な限り確保
歩行者空間 (地下通路等を含む)	—	馬道通り	●		●			●		【要議論】 街路空間の性質に応じた、幅員再編の方向性を検討
		江戸通り	●※		●※				●※	【適宜議論】 駅前広場等、接続する機能との取り扱い・関係性については要配慮(※)
		伝法院通り	●		●			●		【要議論】 街路空間の性質に応じた、幅員再編の方向性を検討
		雷門通り	●		●				●※	【適宜議論】 滞留空間等、接続する機能との取り扱い・関係性については要配慮(※)
		並木通り	●		●				●※	【適宜議論】 滞留空間等、接続する機能との取り扱い・関係性については要配慮(※)
		東参道・二天門通り	●		●				●※	【適宜議論】 東武浅草駅と接続する機能がある場合、取り扱い・関係性については要配慮(※)
公共駐輪場	—	東武浅草駅周辺	●		●			●		【要議論】 隅田公園自転車駐輪場を対象に、必要台数のあり方を検討
		TX浅草駅周辺	●		●				●	【対象外】 本協議会では検討の範囲外
公共駐車場	雷門地下駐車場	並木通り地下	●		●				●	【対象外】 本協議会では検討の範囲外
観光バス ターミナル	二天門乗降場	東参道・二天門通り	●		●				●	【要議論】 現状の分散配置を維持し、東武浅草駅乗降場を駅舎内に取り込む方向性、もしくは地区内の観光バス乗降場を集約し設置する可能性について検討
	東武浅草駅乗降場	東武浅草駅周辺	●		●			●		
	雷門通り降車場	雷門通り	●		●				●	
	言問通り降車場	言問通り	●		●				●	
	国際通り降車場	国際通り	●		●				●	
公園及び スーパー堤防等	—	隅田川・隅田公園 周辺・助六夢通り		●	●			●		【要議論】 江戸通りに支障させない影響範囲の中で、スーパー堤防等として確保できる規模及び形状を検討/堤頭で隅田公園リニューアル整備を検討
個別施設										
アメニティ機能	トイレ	浅草地区全域	●			●			●	【適宜議論】 協議会でのテーマには設定しないが、先進事例調査結果は随時共有
	ゴミ箱	浅草地区全域	●			●			●	【適宜議論】 協議会でのテーマには設定しないが、先進事例調査結果は随時共有
	喫煙所	浅草地区全域	●			●			●	【適宜議論】 協議会でのテーマには設定しないが、先進事例調査結果は随時共有
観光支援	荷物一時預かり所	浅草地区全域		●		●			●	【適宜議論】 協議会でのテーマには設定しないが、先進事例調査結果は随時共有
	サテライト機能	民間施設内		●			●		●	【対象外】 主に民間施設内で位置づけるものと判断
産業支援	若手アトリエ店舗	民間施設内		●			●		●	【対象外】 主に民間施設内で位置づけるものと判断
デジタル・次世代技術	—	浅草地区全域		●		●			●	【適宜議論】 協議会でのテーマには設定しないが、先進事例調査結果は随時共有