

# ビジョン策定に向けた調査の結果

## 1. 令和4年度に実施した調査の報告

ビジョン策定に向け、コロナ禍の影響を受け、人流がどのように変化したか確認するために、3つの調査を実施した。

### 調査の概要

	来訪者webアンケート調査	デジタル人流データ分析調査	滞留状況の実測調査
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する	ビッグデータから、来訪者の動向を可視化し、訪れる地点や主要な動線等を把握する	滞留行動の傾向・特性を把握する <b>※対象地点における通行以外の行動を滞留行動として定義</b>
実施方法	携帯キャリアによるweb形式アンケート ※NTTコミュニケーションズ株式会社のキャリア利用	携帯アプリの位置情報等によるデータを活用 ※株式会社Agoopのデジタル人流データを利用	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 <b>※下記対象における滞留者の性別、年代、アクティビティ、日本人・外国人の分類を調査員が目視で確認</b>
対象	過去2年間に浅草地区周辺に来訪実績がある者 (有効回答：1,327件) <b>※浅草地区内の居住者除く</b> <b>※外国人は対象外</b>	デジタル人流データより、徒歩で浅草地区内を回遊したと想定される来訪者 <b>※デジタル人流データに、外国人は含まれていない</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>雷門通り</li> <li>伝法院通り</li> <li>六区ブロードウェイ</li> <li>馬道通り</li> <li>東参道・二天門通り</li> <li>隅田公園</li> <li>浅草六区通り</li> <li>すしや通り</li> <li>並木通り</li> </ul>
実施時期	令和4年11月7日	①令和元年5月(コロナ前) ②令和4年5月 ※2週間分のデータを取得 ・第1週：1日～7日 ・第4週：25日～31日	平日：令和4年11月2日(水) 休日：令和4年10月23日(日) ※両日とも晴れ ※各日とも日中1時間ごとに6回調査
	アンケート画面イメージ	分析イメージ図	調査の様子
			

## 2. 来訪者webアンケート調査結果

### 調査概要

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する
方法	携帯キャリアによるweb形式アンケート ※NTTコミュニケーションズ株式会社のキャリア利用
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者(有効回答：1,327件) ※浅草地区内の居住者は除く、外国人は対象外

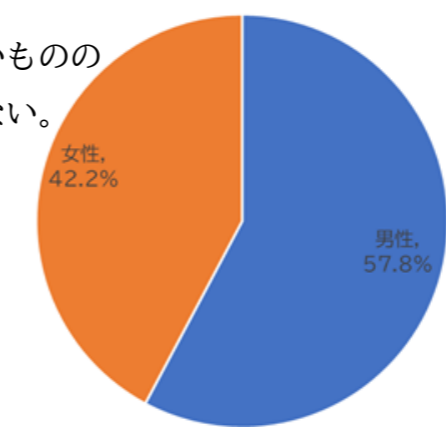
### (1) 主な調査結果

- ・主な来訪目的は「観光」と「飲食」が多い
- ・来訪頻度は年1、2回以下と高くはない
- ・来訪時の交通手段は電車が多く、地区内の移動は徒歩が多い
- ・滞在時間がのびれば消費がのびる
- ・スマホでまちの情報を収集する人が増えた
- ・まちの良いところは、「景観・まちなみ」や「店舗の魅力」  
まちの残念なところは、「人の多さ」や「休憩する空間が少ない」
- ・人の多さは「良いところ」とも「残念なところ」とも受け取られている
- ・来訪場所は、浅草寺・仲見世・雷門に集中

### 回答者の属性

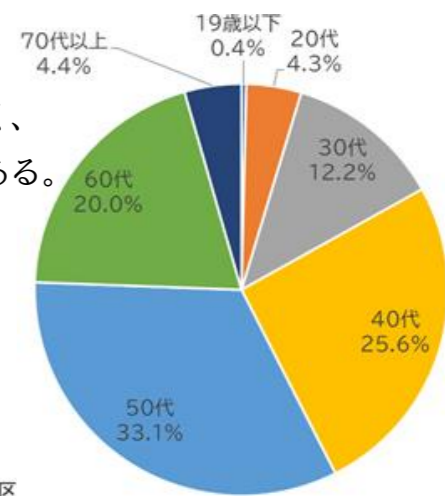
#### 【性別】

男性がやや多いものの大きな偏りはない。



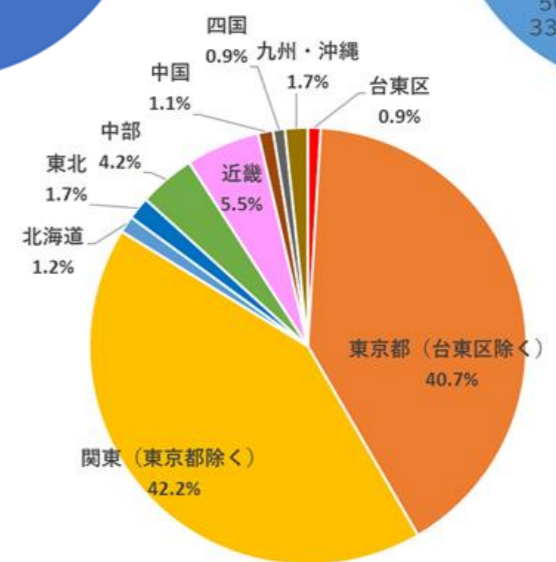
#### 【年代】

40～60代が多く、50代が最多である。



#### 【居住地】

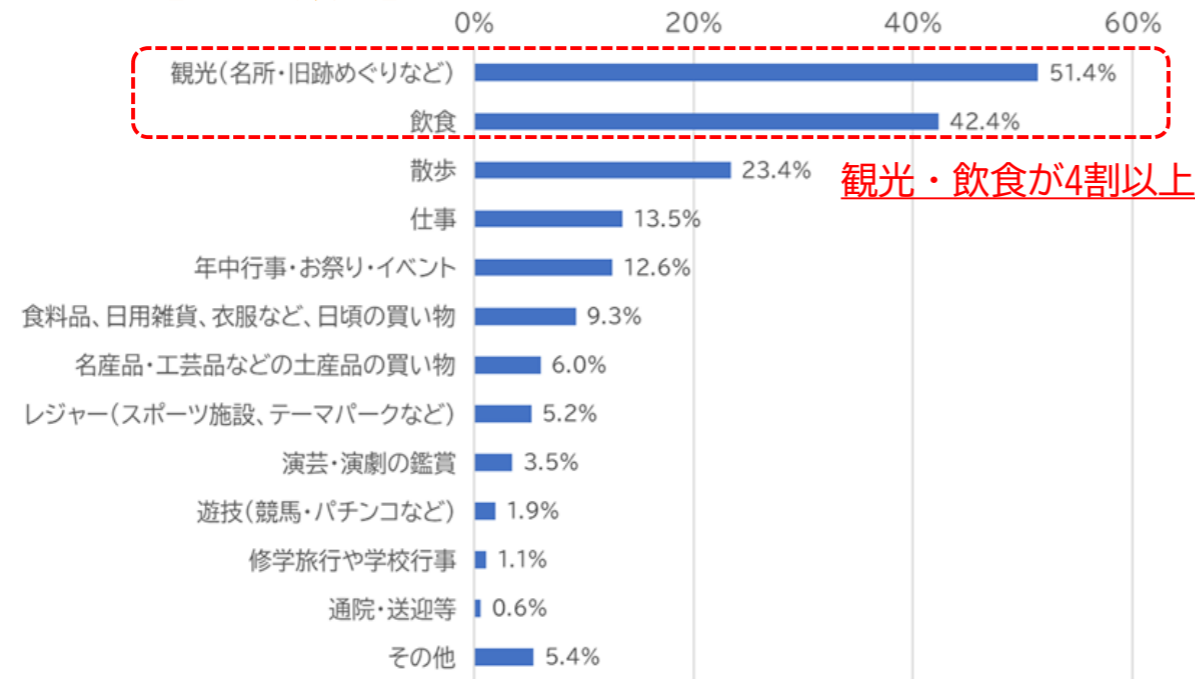
都内居住者が約4割、関東居住者も含めると8割を超えている。



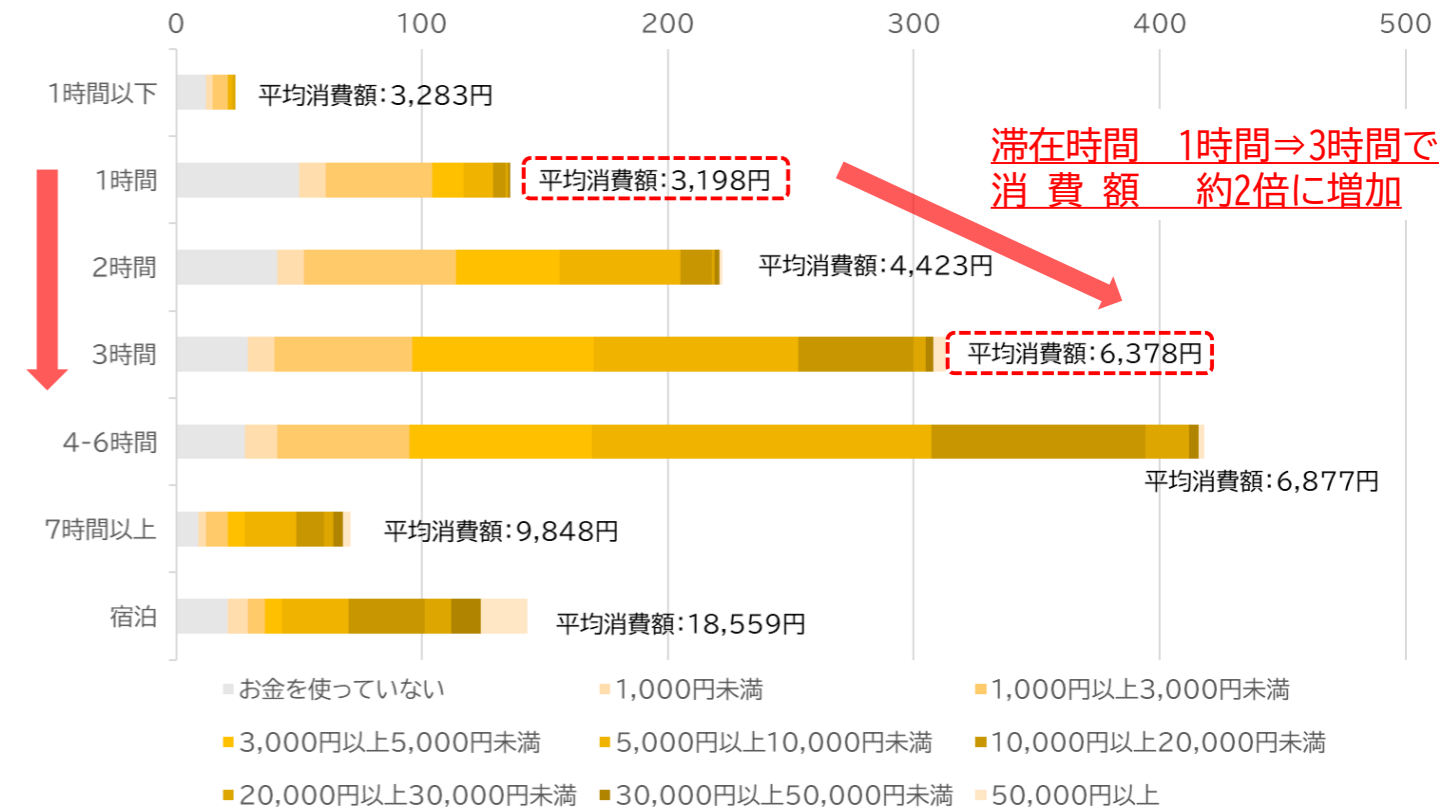
## 2. 来訪者webアンケート調査結果

### (1) 主な調査結果

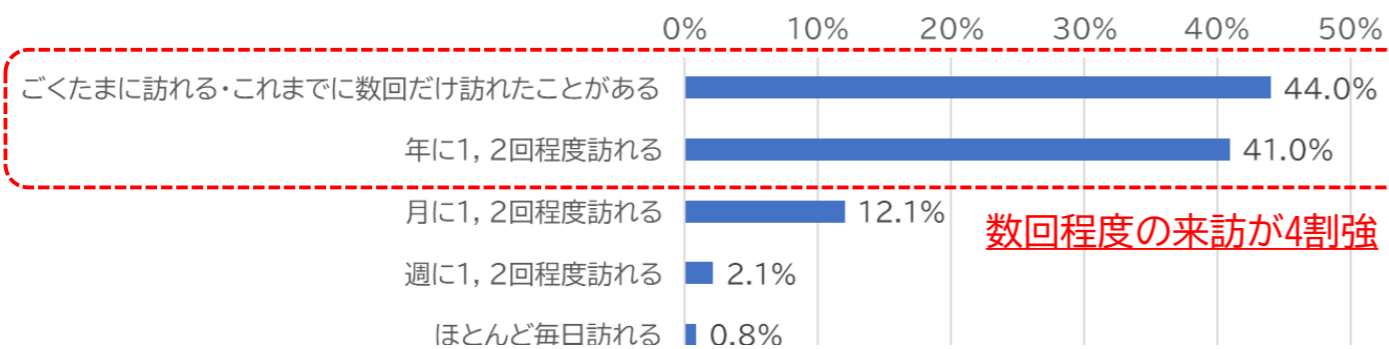
#### ■来訪目的は「観光」と「飲食」が多い



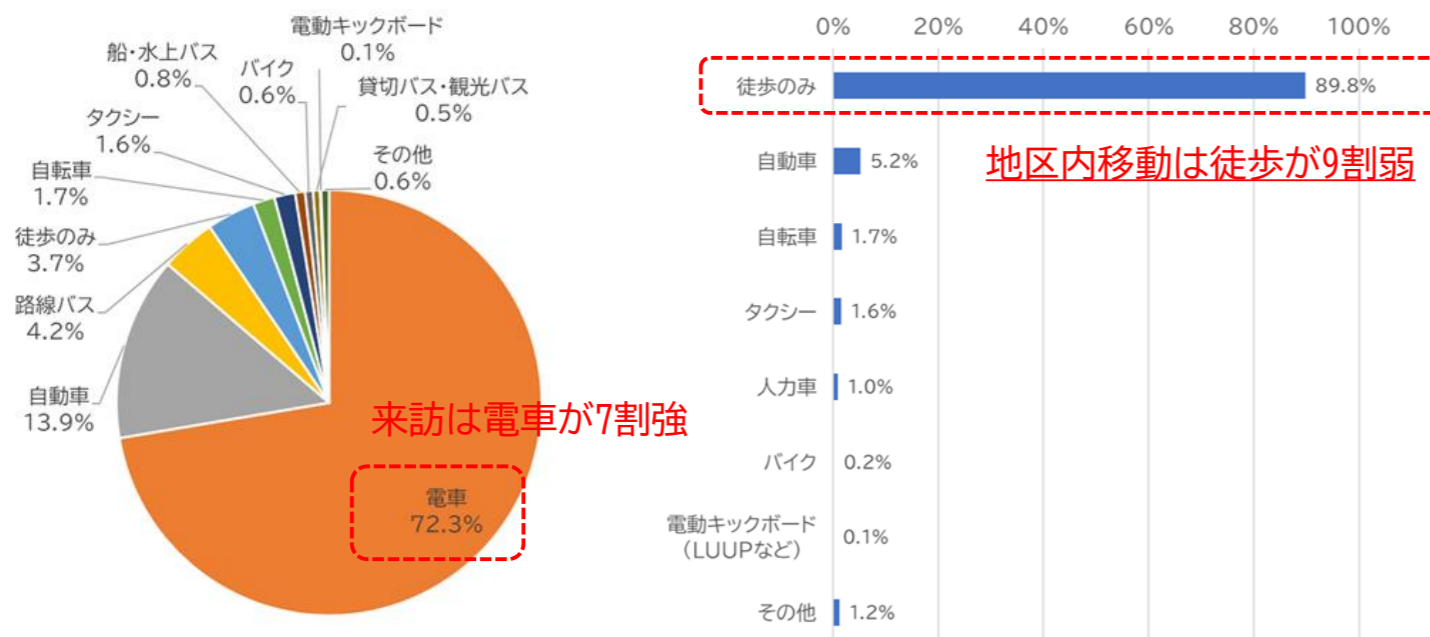
#### ■滞在時間がのびれば消費がのびる



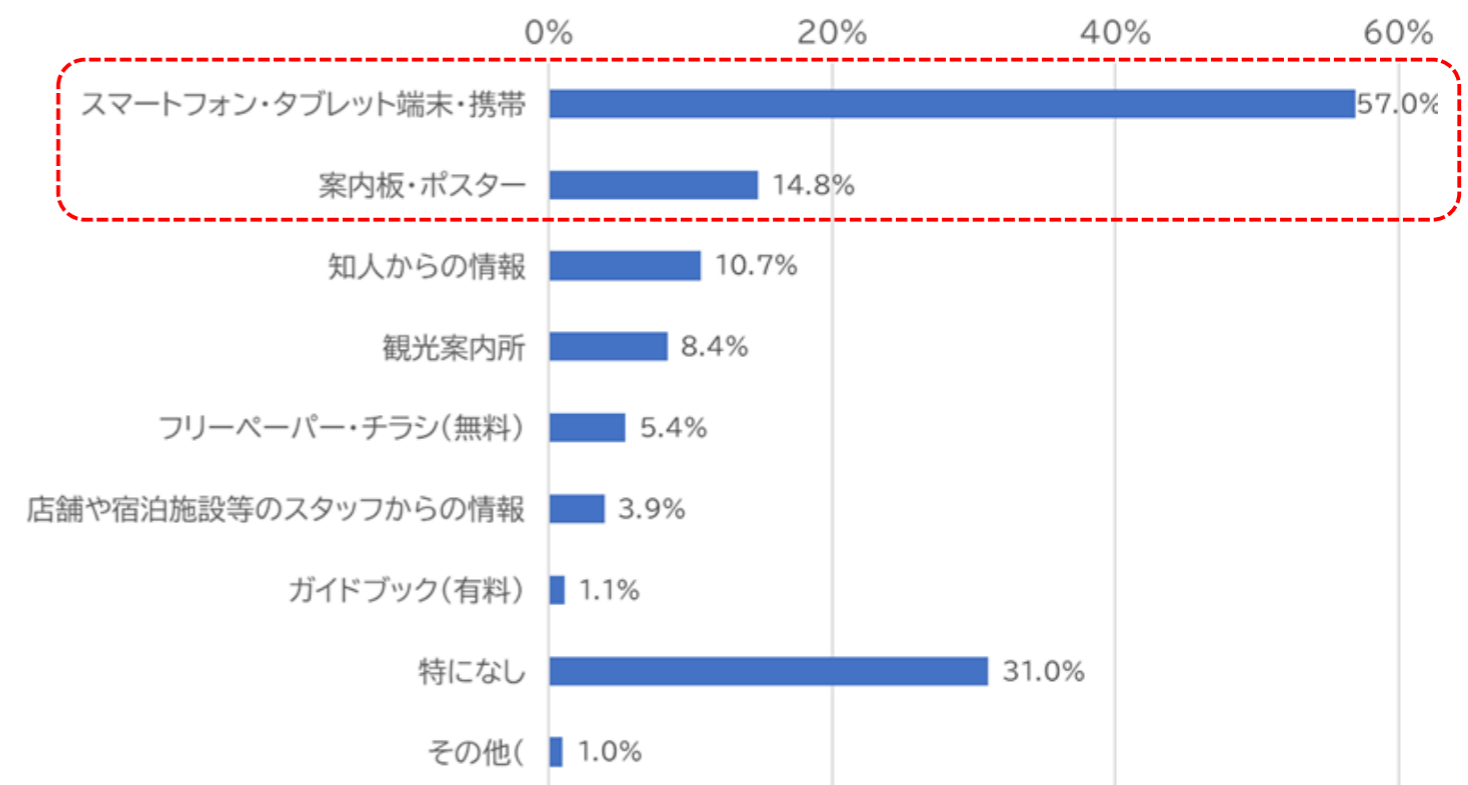
#### ■来訪頻度は高くない



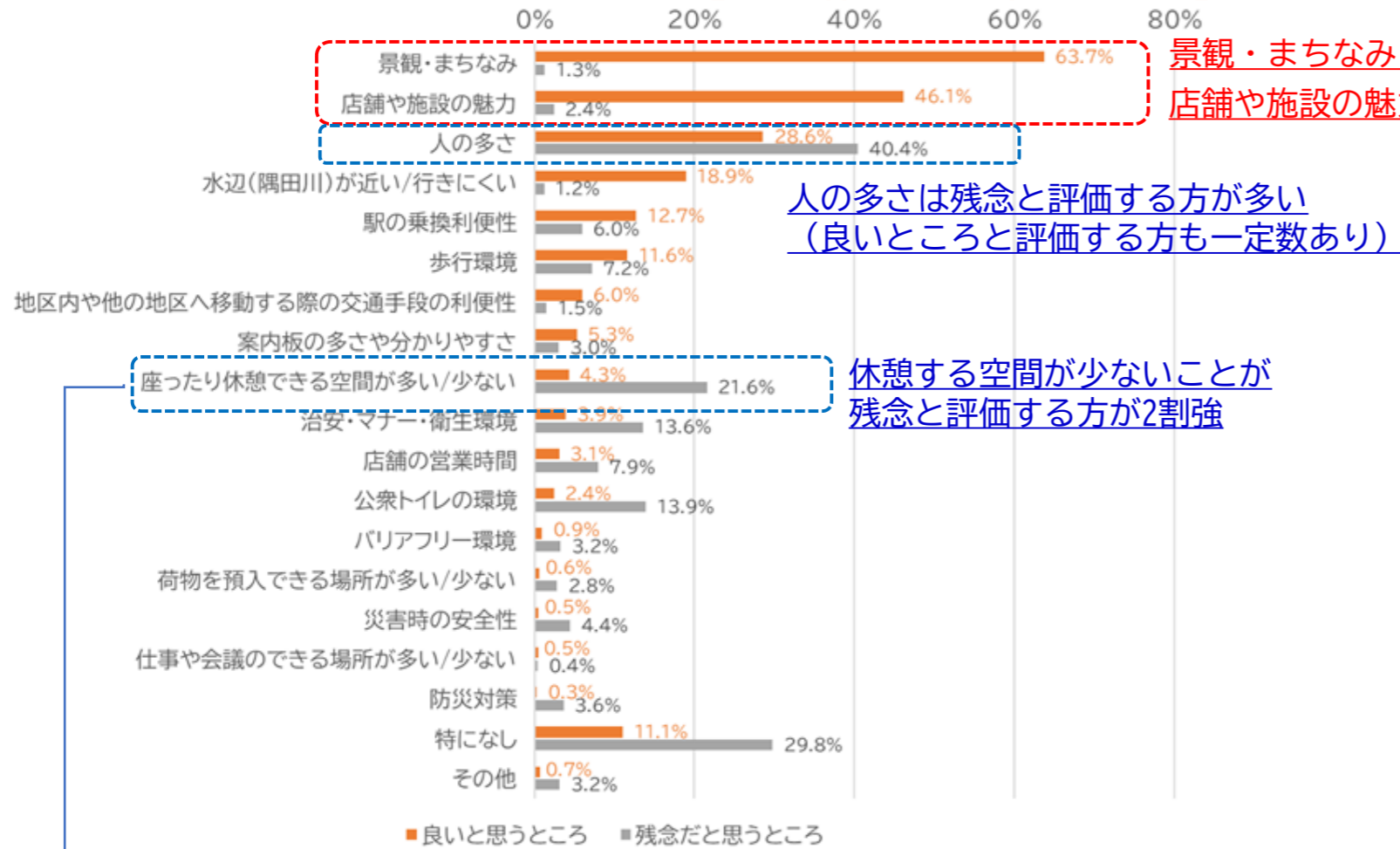
#### ■来訪時の交通手段は電車が多く、地区内の移動は徒歩が多い



#### ■スマホでまちの情報を収集する人が多い

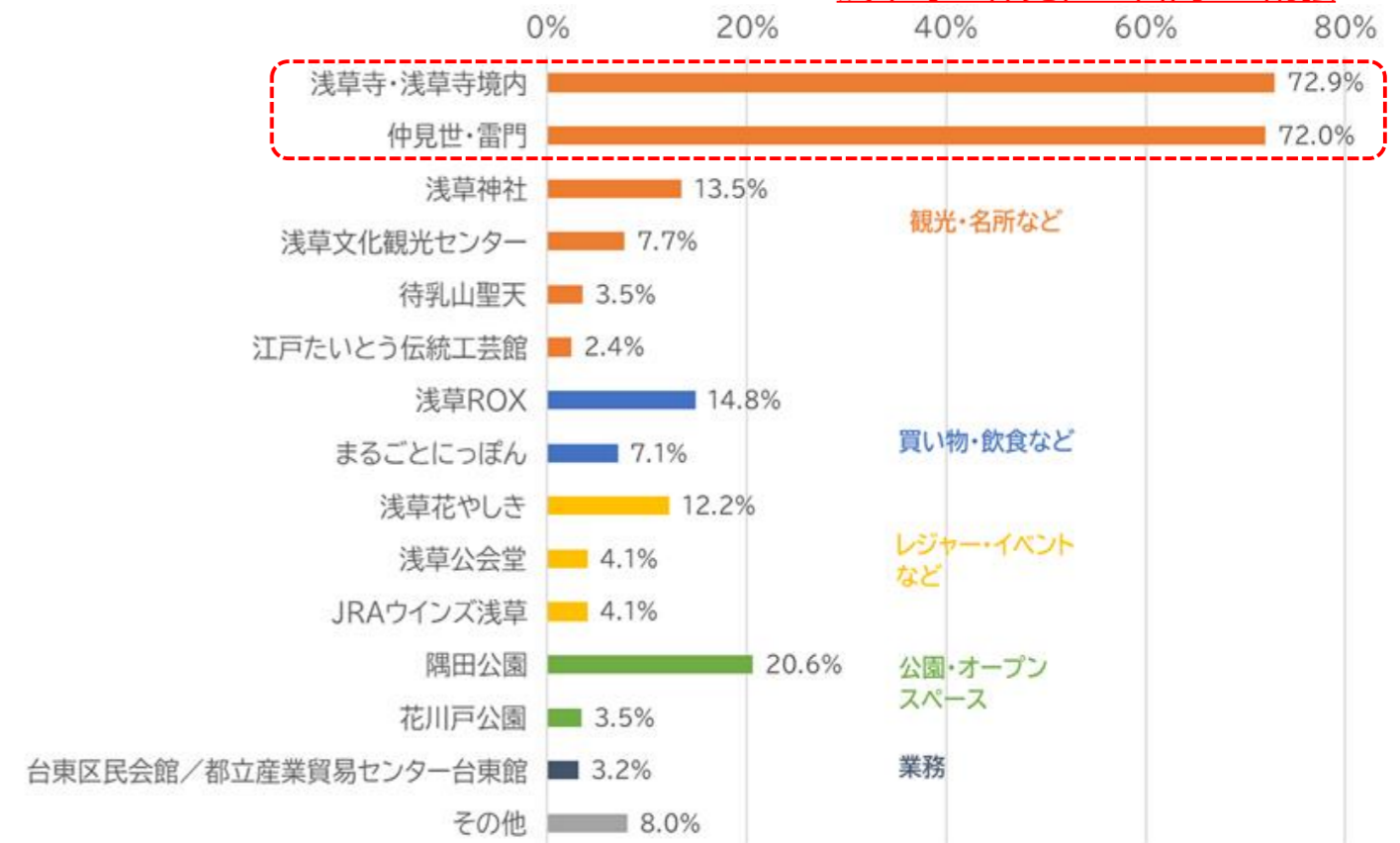


- まちの良いところは、「景観・まちなみ」や「店舗の魅力」
- まちの残念なところは、「人の多さ」や「休憩する空間が少ない」



■ 来訪場所は浅草寺・仲見世・雷門に集中

浅草寺・仲見世・雷門が7割強



【雷門前】



写真撮影や待ち合わせの人が多く  
滞留できる空間が少ない

【伝法院通り】



座る場所や休憩する場所が限定的で  
食べ歩きが目立つ

### 【参考】平成28年度台東区観光統計・マーケティング調査との比較

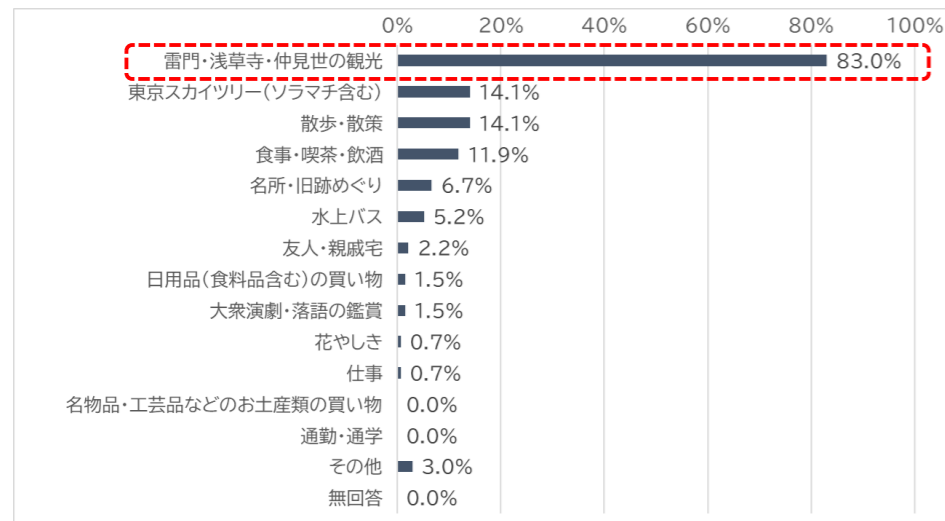
※平成28年度台東区観光統計・マーケティング調査においても来訪者アンケートを実施しているが、調査方法（浅草寺での対面式聞き取り）やサンプル数、設問の選択肢、回答者の属性等が異なるため、単純比較はできない。あくまで参考値であることに留意して、変化を確認する。

#### 来訪目的及び来訪場所

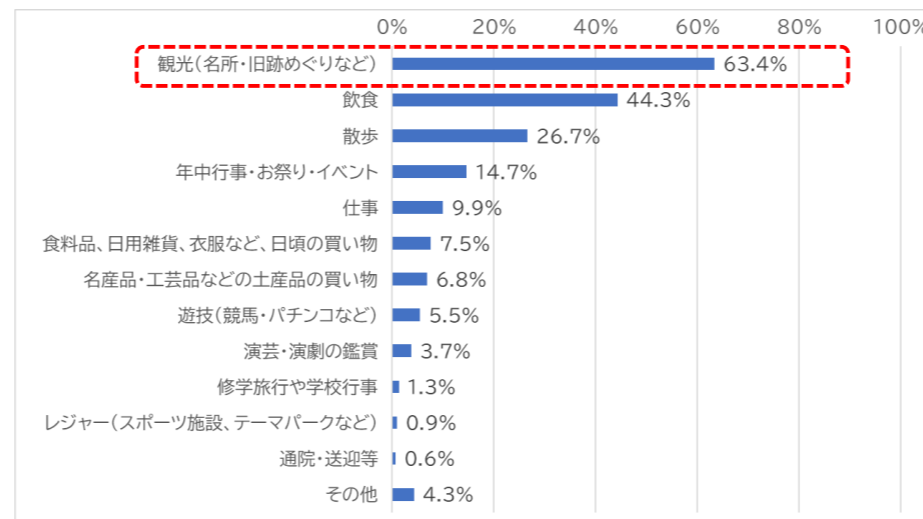
### ■来訪目的が「観光」が多いことや、「雷門・浅草寺・仲見世」に訪れた人が多い傾向は、変化していない

※28年度調査では、「来訪目的」の選択肢に今回調査での「来訪目的」に相当する項目と、「訪れた場所」に相当する項目の両方が含まれている。

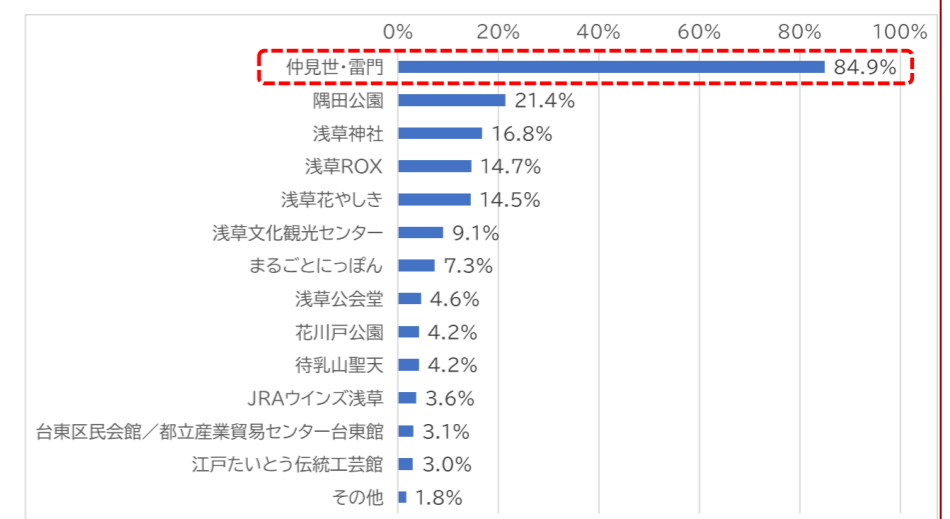
来訪目的（複数回答）：28年度調査(n=135)



来訪目的（複数回答）：今回調査(n=968)



来訪場所（複数回答）：今回調査(n=968)

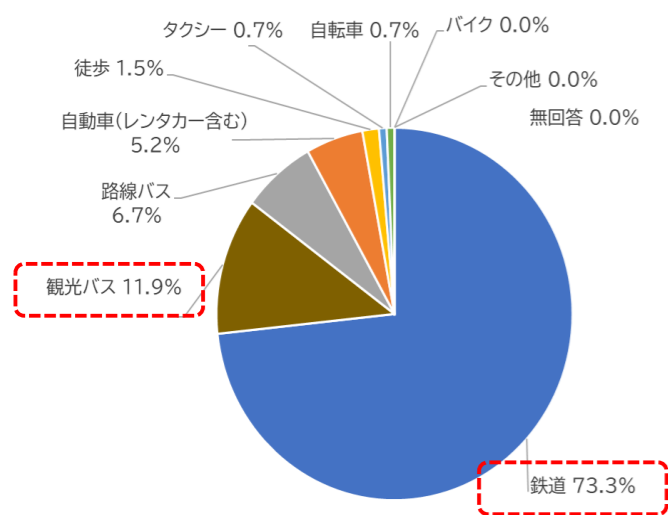


※選択肢には、今回調査での「訪れた場所」に相当する項目を含む

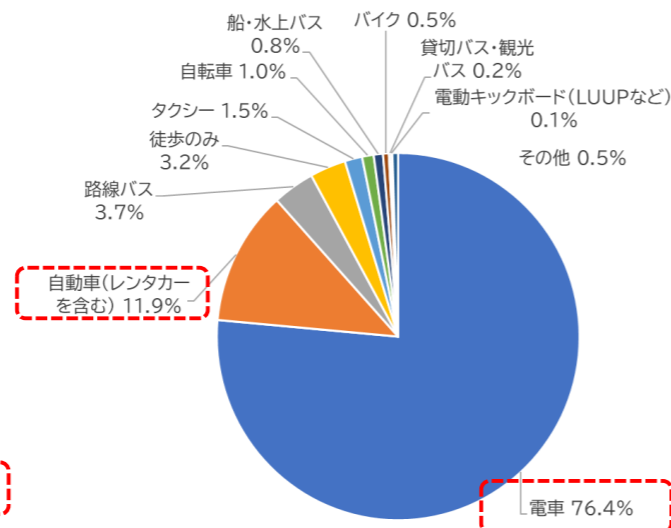
#### 来訪の交通手段

### ■来訪の交通手段は「電車」が多い傾向は、変化していない ■次いで多い手段は「観光バス」から「自動車」となっている

来訪で利用した交通手段：28年度調査(n=135)



来訪時の主な交通手段：今回調査(n=968)

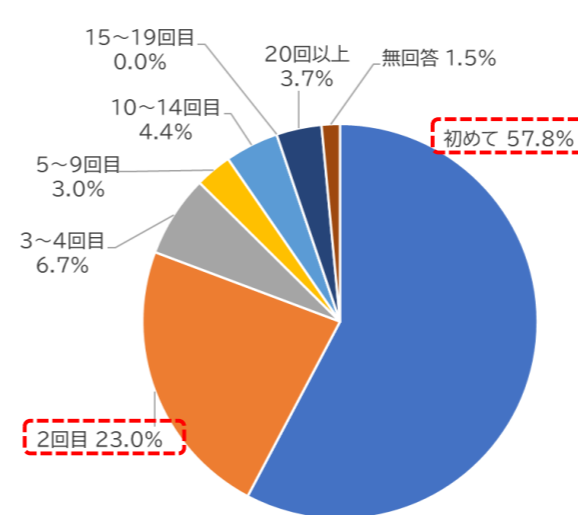


#### 来訪頻度

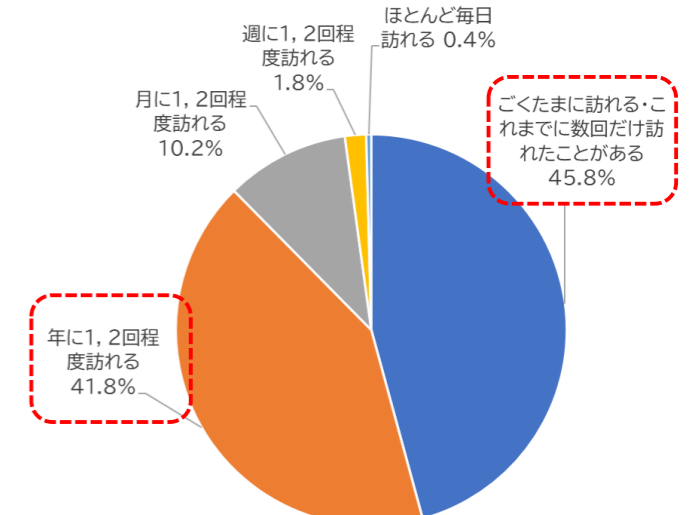
### ■訪れた回数が比較的少ない人が多い傾向は、変化していない

※28年度調査では「最近1年間で浅草地域及び台東区を訪れた回数」を、今回調査では、「どのくらいの頻度で浅草地区を訪れるか」を聞いている。

地区来訪回数：28年度調査(n=135)



来訪頻度：今回調査(n=968)



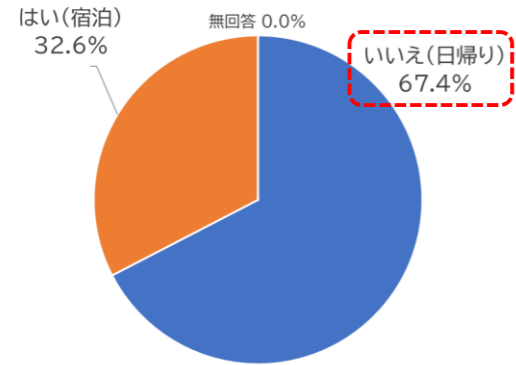
※今回調査のグラフは、「浅草地区滞在中に訪れた場所」で「浅草寺・浅草寺境内」と回答した人のみを抜き出して作成。28年度調査のグラフは、当時の調査結果をもとに作成。

### 【参考】平成28年度台東区観光統計・マーケティング調査との比較

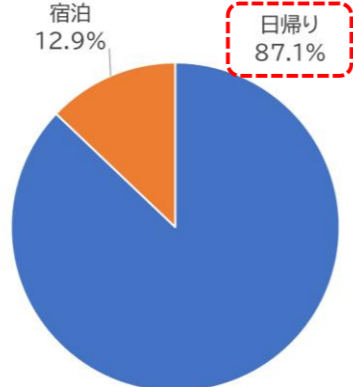
#### 宿泊の有無

■「日帰り」が多い傾向に変化はないが、今回調査の方が割合が増加

宿泊の有無：H28年度調査(n=135)



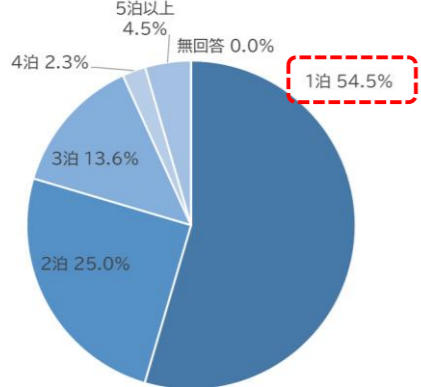
宿泊の有無：今回調査(n=968)



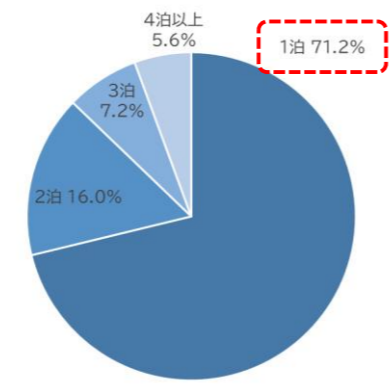
#### 宿泊日数

■「1泊」が多い傾向に変化はないが、今回調査の方が割合が増加

宿泊日数：28年度調査(n=44)



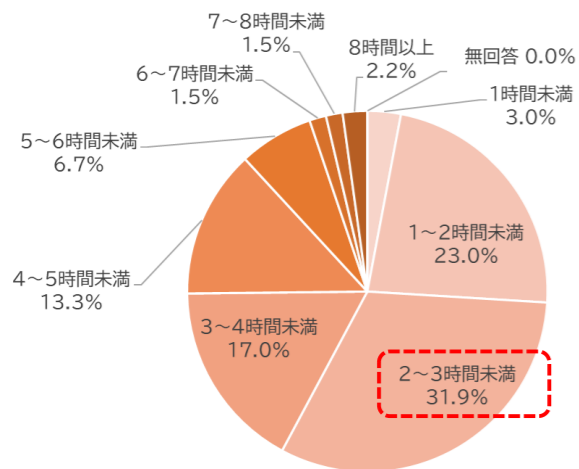
宿泊日数：今回調査(n=125)



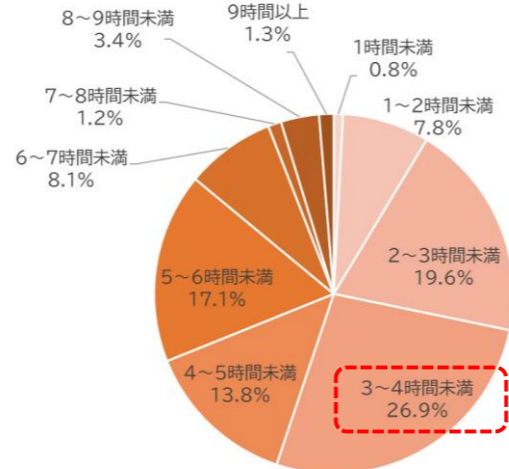
#### 滞在時間

■28年度調査は「2～3時間未満」、今回調査は「3～4時間未満」が多い

滞在時間：28年度調査(n=135)



滞在時間(日帰りの場合)：今回調査(n=843)



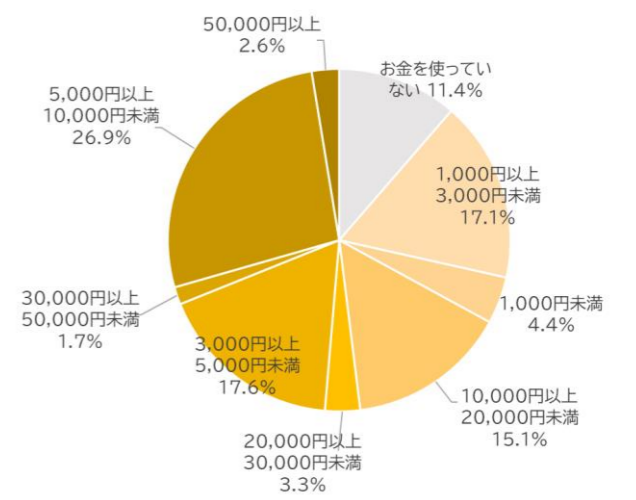
#### 平均消費額

■28年度調査は区内全地区の結果ではあるが、平均消費額は約1,400円増加

消費額：28年度調査

	H28年度調査		H26年度調査
	26年度との差		
飲食	850億円	-141億円	991億円
買物	900億円	+81億円	819億円
入場料等	308億円	+14億円	294億円
その他	25億円	-116億円	141億円
宿泊	589億円	+182億円	407億円
観光消費額 台東区合計	2,672億円	+20億円	2,652億円
台東区観光客数	5,061万人	+557万人	4,504万人
1人あたりの消費額	5,279円	-609円	5,888円

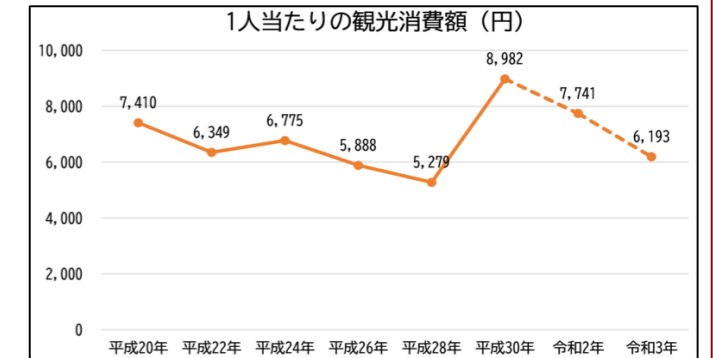
消費額：今回調査



#### ※滞在時間(中央値)と平均消費額の比較

	H26年度調査	H28年度調査	今回調査	H28年度との差
滞在時間	3時間00分	2時間10分	3時間00分	+50分
平均消費額	5,888円	5,279円	6,712円	+1,433円

#### ※台東区全体の一人当たりの観光消費額の推移



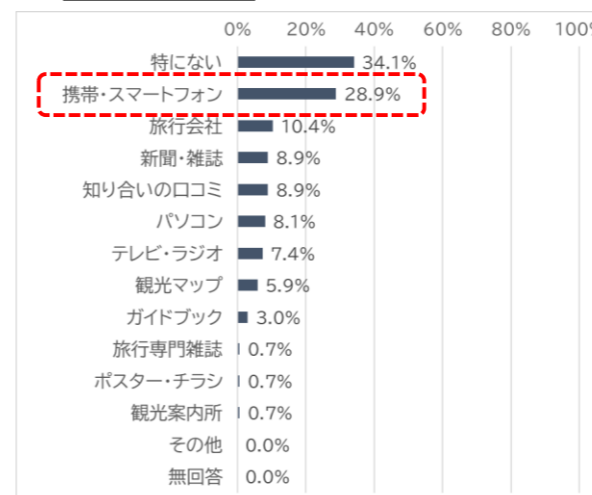
出典：令和3年度台東区観光統計分析

#### 役立つ情報源

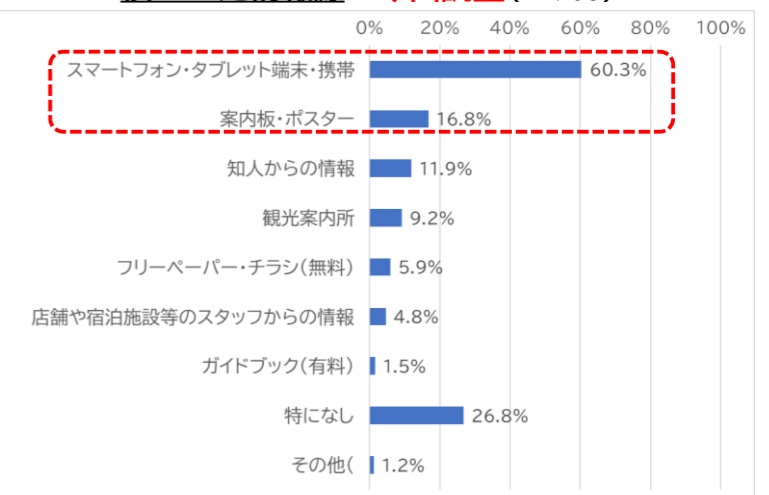
■スマートフォン等が多い傾向に変化はないが、今回調査の方が割合増加

■今回調査では、ポスターや観光案内所の割合が増加

情報の入手先：28年度調査(n=135)



役立つ情報源：今回調査(n=968)



※今回調査のグラフは、「浅草地区滞在中に訪れた場所」で「浅草寺・浅草寺境内」と回答した人のみを抜き出して作成。28年度調査のグラフは、当時の調査結果をもとに作成。

### 3. デジタル人流データ分析調査

#### 調査概要

目的	ビッグデータから、来訪者の動向を可視化し、訪れる地点や主要な動線等を把握する
方法	携帯アプリの位置情報等によるデータを活用 ※株式会社Agoopのデジタル人流データを利用
時期	①2019年5月（コロナ前） ②2022年5月※各2週間分のデータを取得 （第1週：1日～7日、第4週：25日～31日）
対象	デジタル人流データより、徒歩で浅草地区内を回遊したと想定される来訪者 ※デジタル人流データに、外国人は含まれていない
主な分析条件	・推定速度は、秒速2m（時速7.2km）以下 ・1日当たりの歩行者通行量の平均値を算出し、10mメッシュで集計、表示 ・位置情報のほか、年齢・性別・推定居住地等の属性を紐づけ



【仲見世】

歩行者が集中するほか  
写真撮影による滞留が多い



【雷門通り】

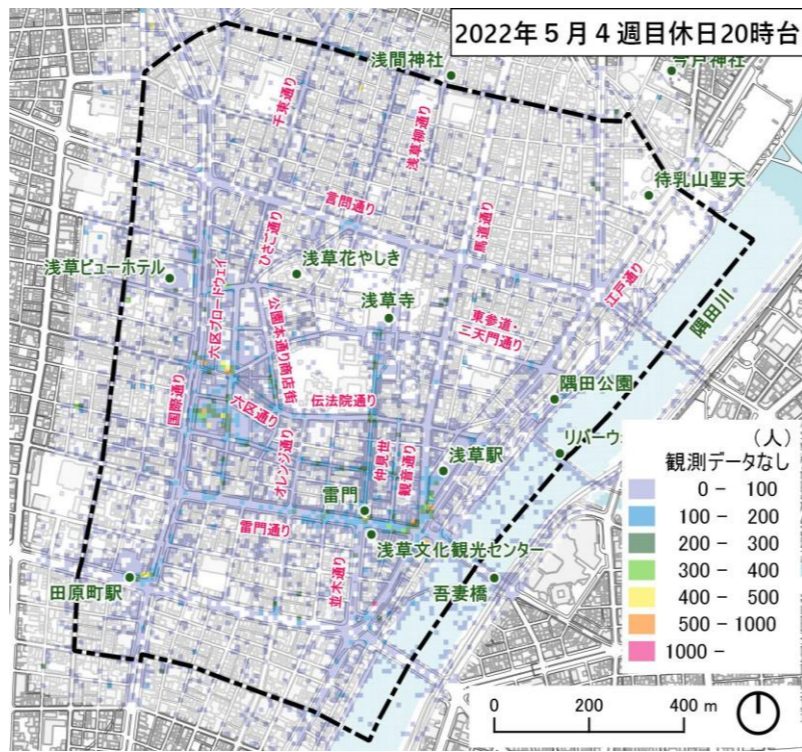
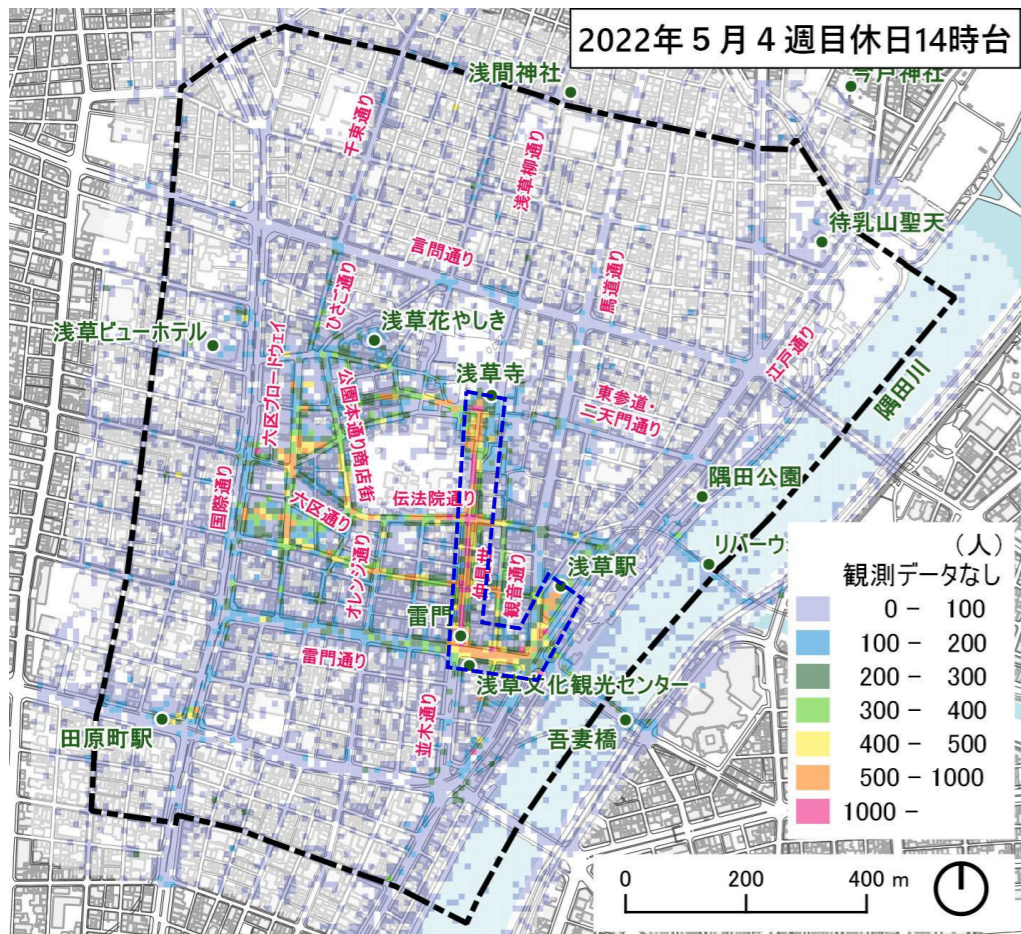
歩行者が集中するほか、人力車の客引き、店舗行列及びバス待ちする方が多く、歩行者の通行に制約がある

#### (1) 主な調査結果

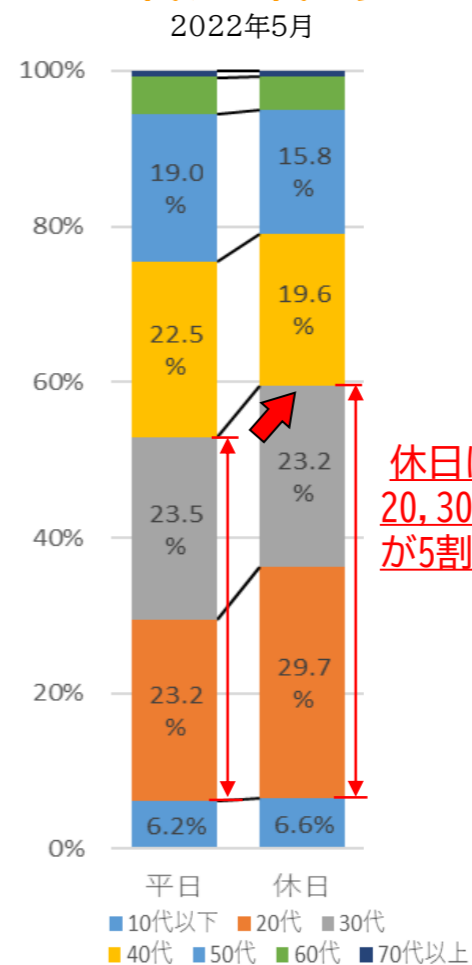
- ・ 特定の場所・時間に人が集中
- ・ 他地区との往来は、上野・東京スカイツリー周辺が多い
- ・ 浅草地区から墨田区側へ行く人が多い

#### ■ 特定の場所・時間に人が集中

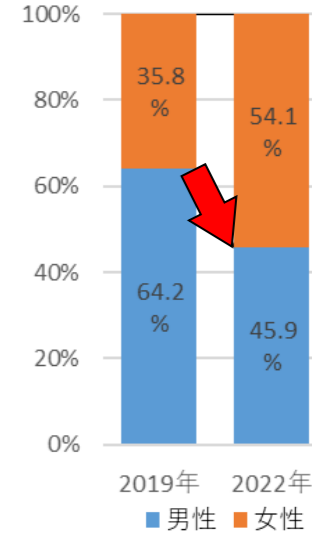
浅草寺・仲見世・駅周辺に人が多い



#### ■ 休日は特に20代、30代が多い



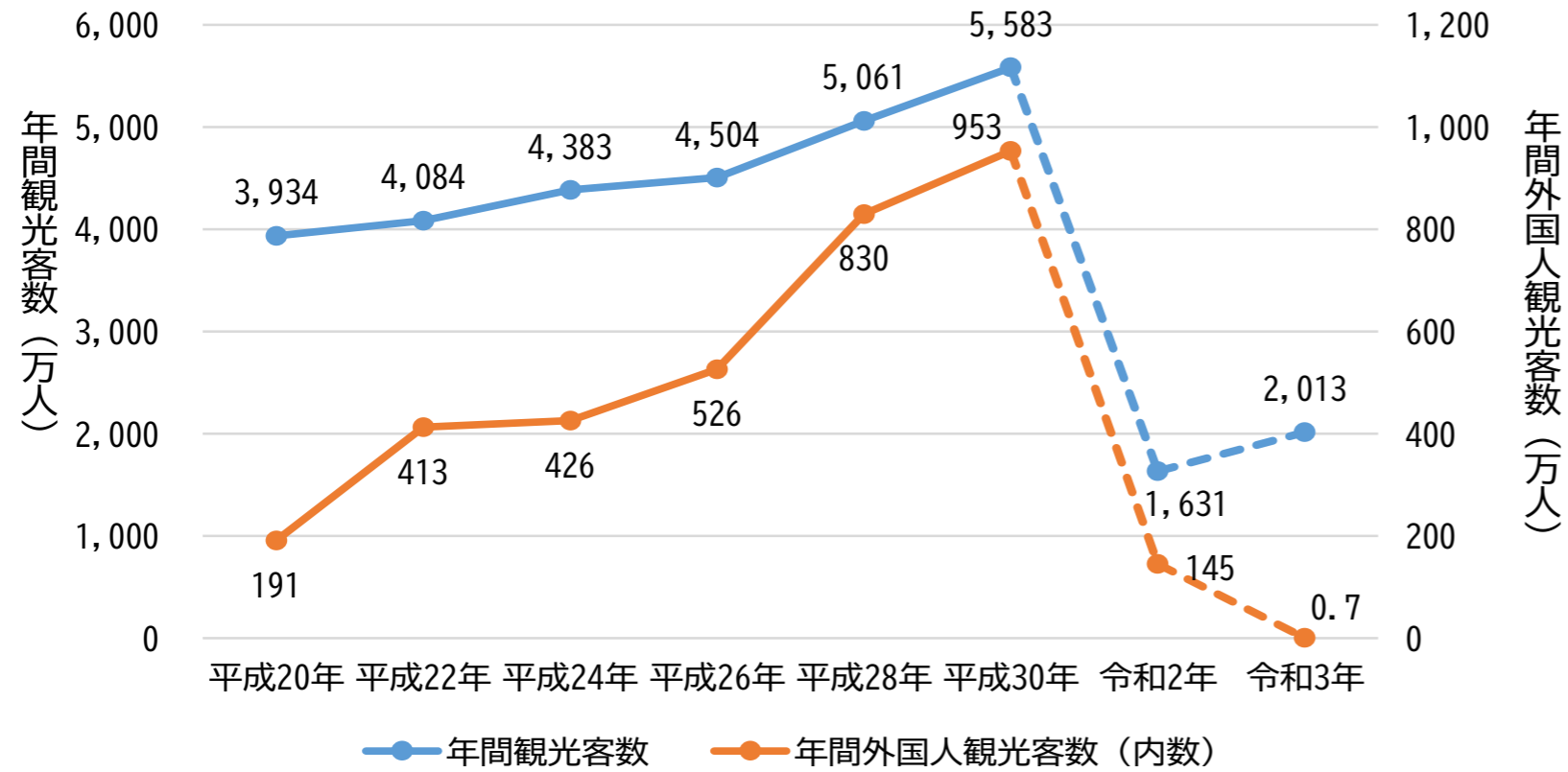
#### ■ 女性来訪者の割合が増えた コロナ禍前と比べ女性の割合が約1.5倍に増加



### 【参考】観光客数の推移

#### 台東区全体の年間観光客数

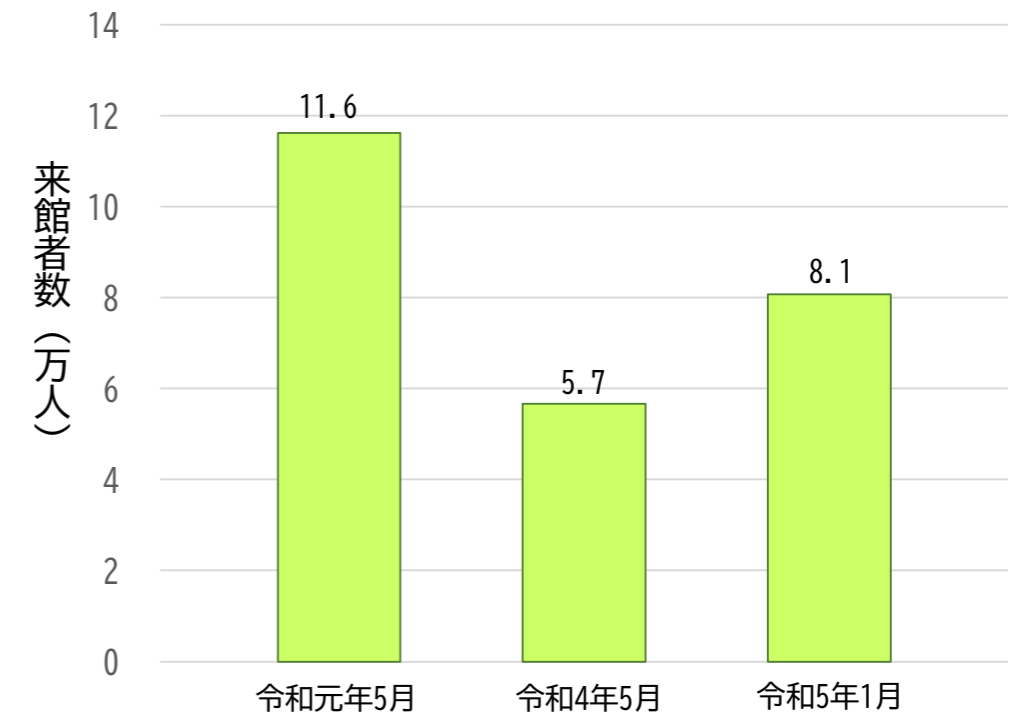
- 平成30年まで増加傾向にあったが、コロナ禍により大きく減少
- 令和3年に若干回復がみられたが、外国人観光客数は回復がみられなかった



出典：令和3年度台東区観光統計分析

#### 浅草文化観光センターの来館者数

- 令和5年1月時点で来館者数は回復傾向



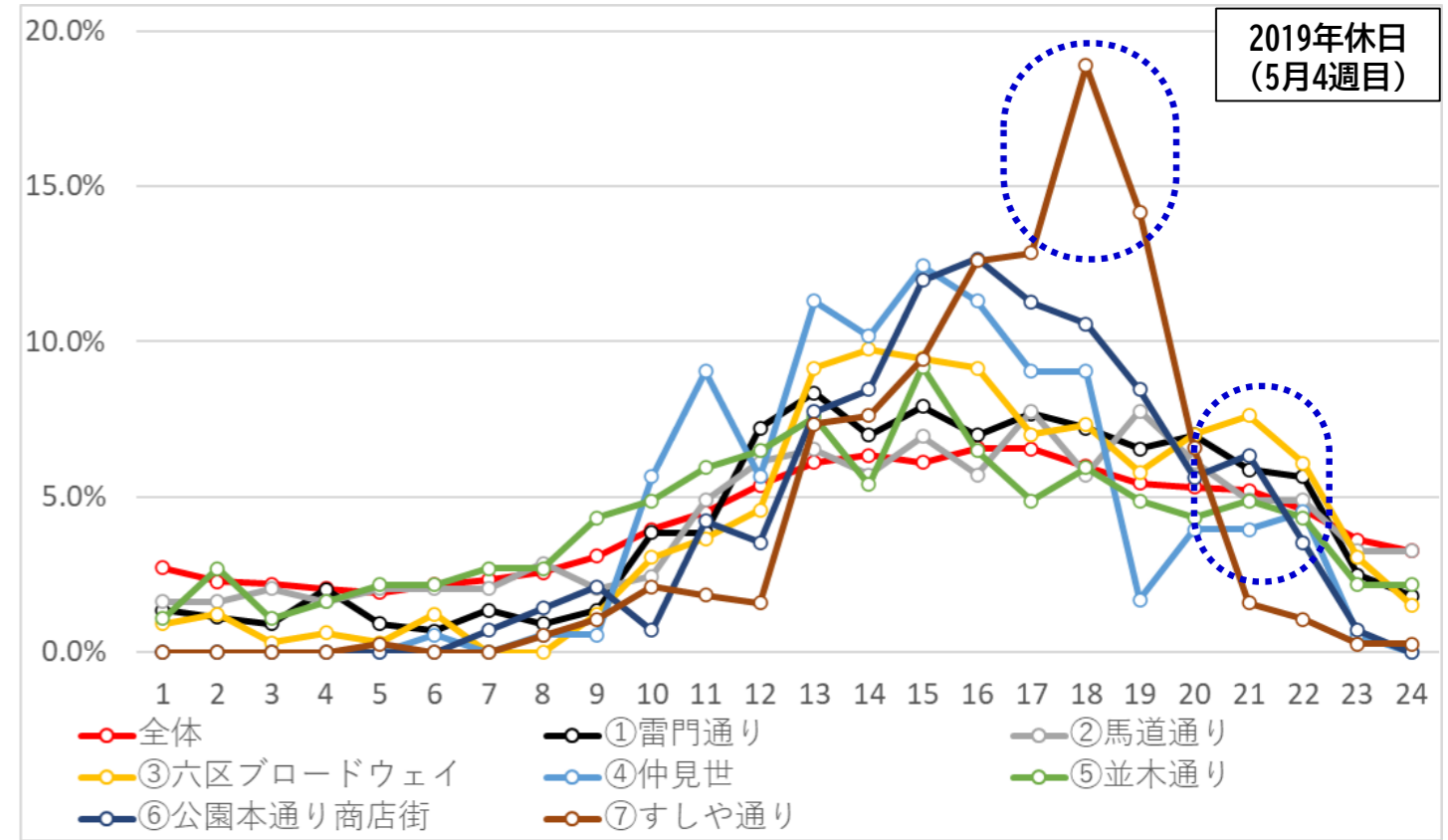
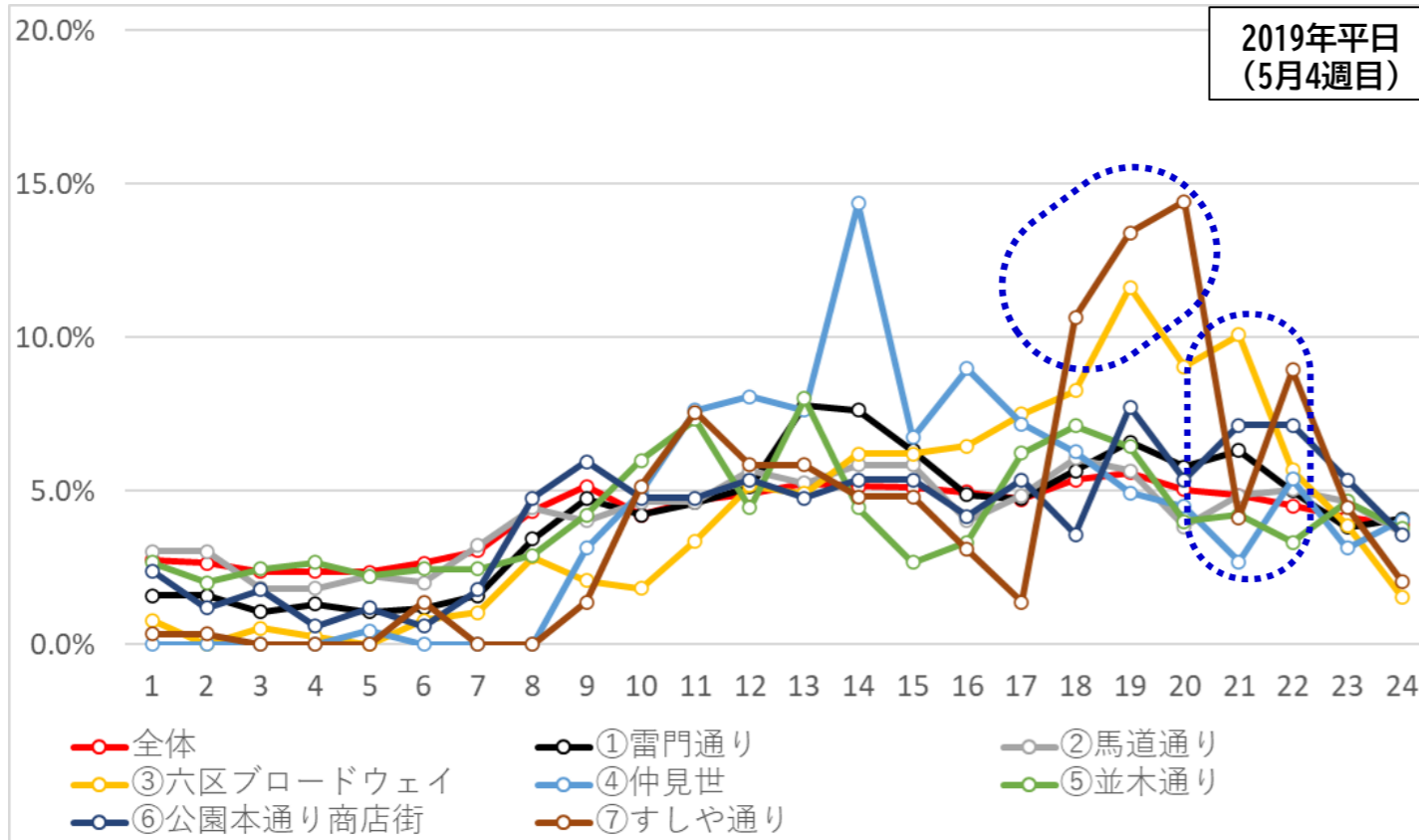
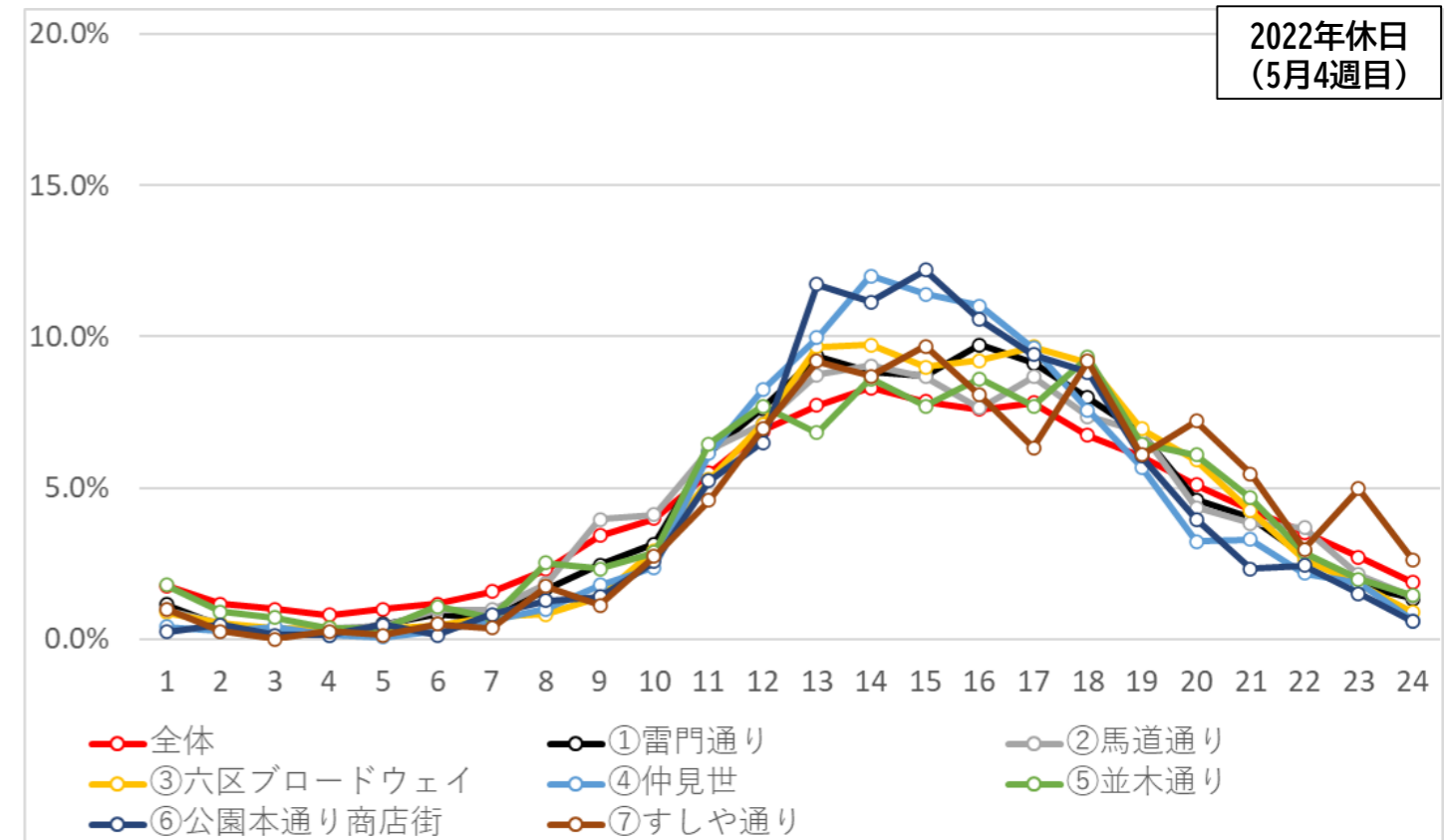
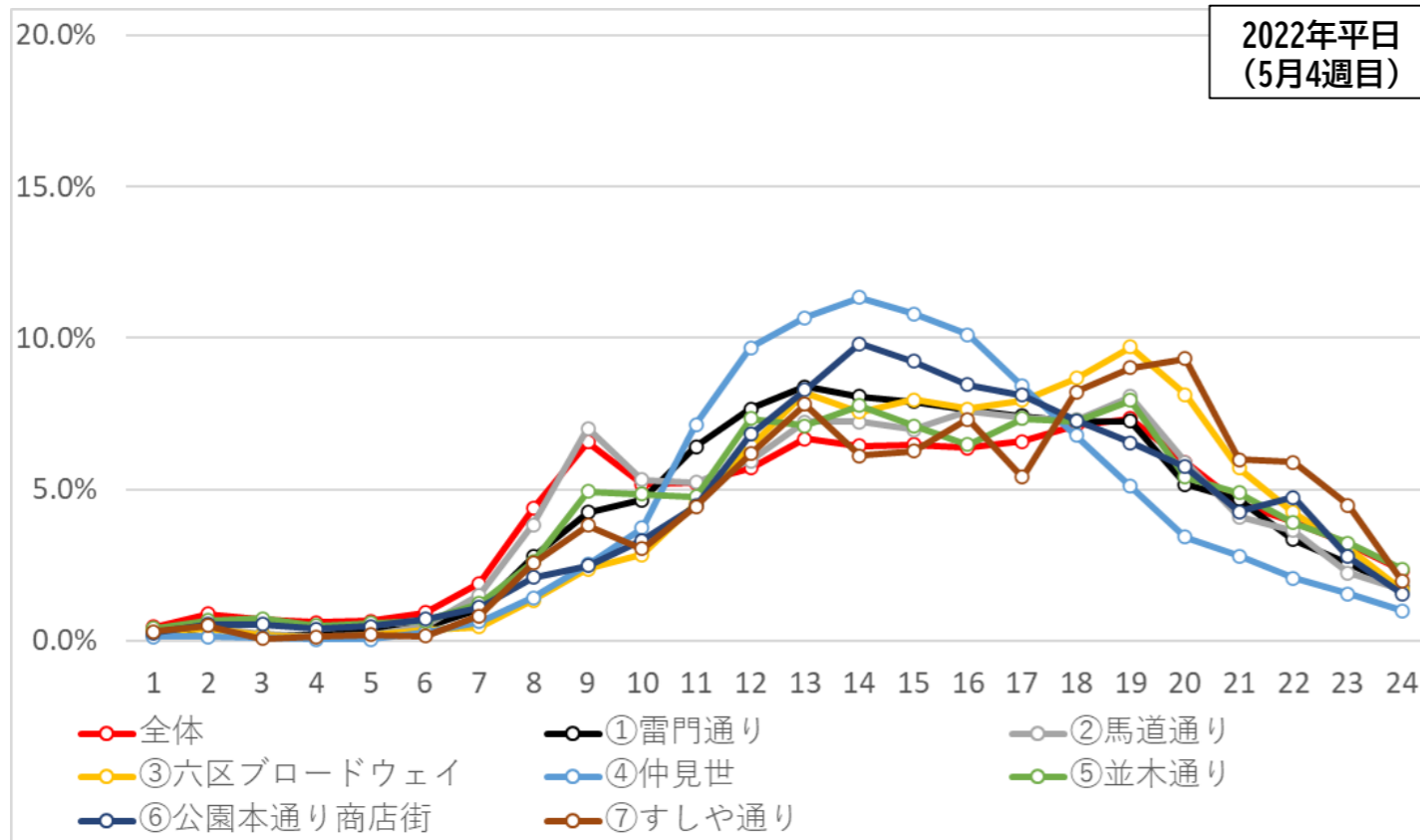
出典：浅草文化観光センター来館者数データより作成

### 【参考】男性来訪者の時間帯別の推移

男性の時間帯別の分担率推移（24時間合計数を100%とした場合の割合） 対象：雷門通り、馬道通り、六区ブロードウェイ、仲見世、並木通り、公園本通り商店街、すしや通り

■2022年は平日・休日ともに、すしや通りで18～20時台の割合が減少

■同様に、六区ブロードウェイ、公園本通り商店街、仲見世、雷門通りでは21～22時台の割合が減少







## 4. 滞留状況の実測調査

### 調査概要

#### 目的

滞留行動の傾向・特性を把握する  
 ※対象地点における通行以外の行動を滞留行動として定義

#### 時期

平日: 令和4年11月 2日(水) 晴れ・最高気温24℃  
 休日: 令和4年10月23日(日) 晴れ・最高気温23℃

#### 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  
 ※下記対象における滞留者の性別、年代、アクティビティ、日本人・外国人の分類を調査員が目視で確認  
 ※各日とも日中1時間ごとに6回調査

#### 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



### 【参考】調査のイメージ

#### ①実測調査の様子



#### ②滞留行動(アクティビティ)等を把握 滞留行動の例:

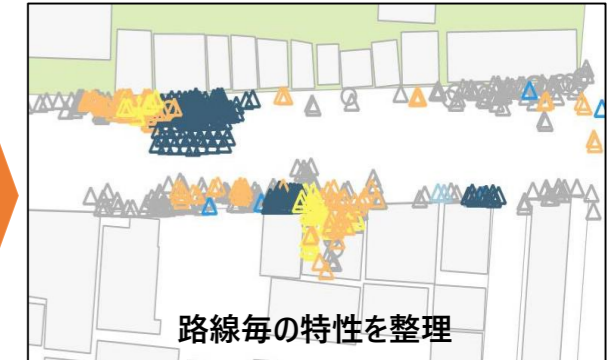


立ち(店に並ぶ) 座る(飲食)



立ち(写真撮影)

#### ③マッピング



路線毎の特性を整理

### (1) 主な調査結果

#### 行動

- ・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」の割合が高い
- ・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い
- ・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ある
- ・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」が多くなる傾向がある

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	店に並ぶ、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	店に並ぶ、飲食、写真撮影	店に並ぶ、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、店に並ぶ	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、店に並ぶ	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、店に並ぶ	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	店に並ぶ、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

### (2) 調査結果図及び状況

**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



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】  
休日はイベントを眺める人も多い



【六区ブロードウェイ】  
平日よりも滞留が増加する

【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



【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



【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



【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

【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

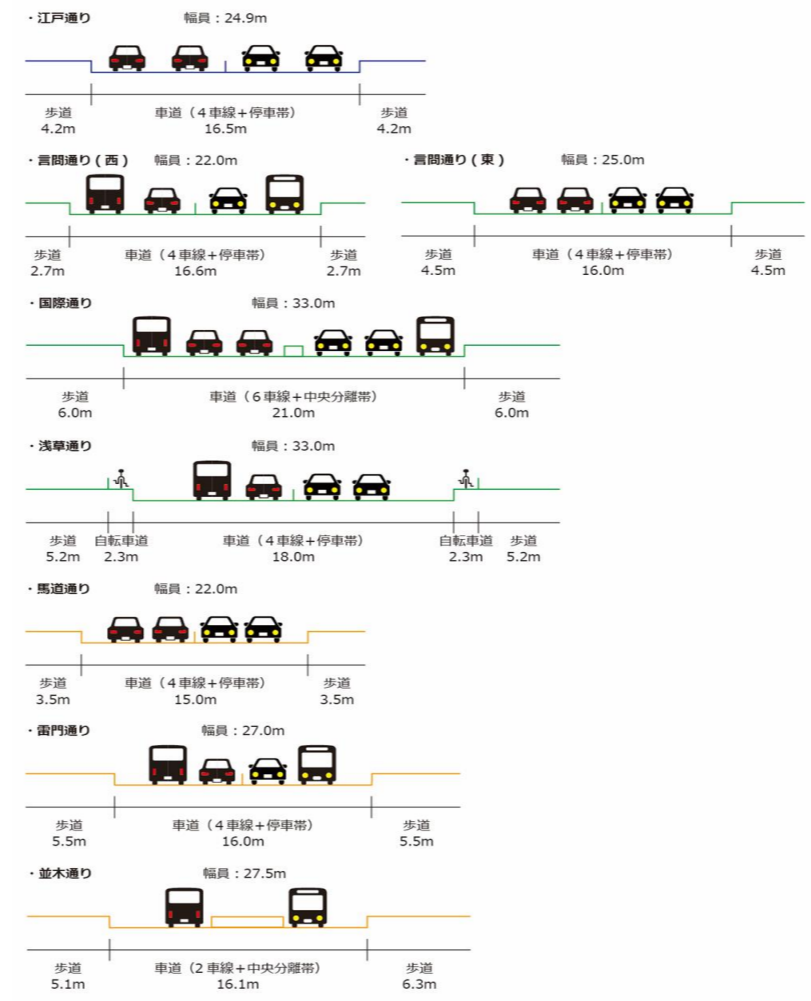
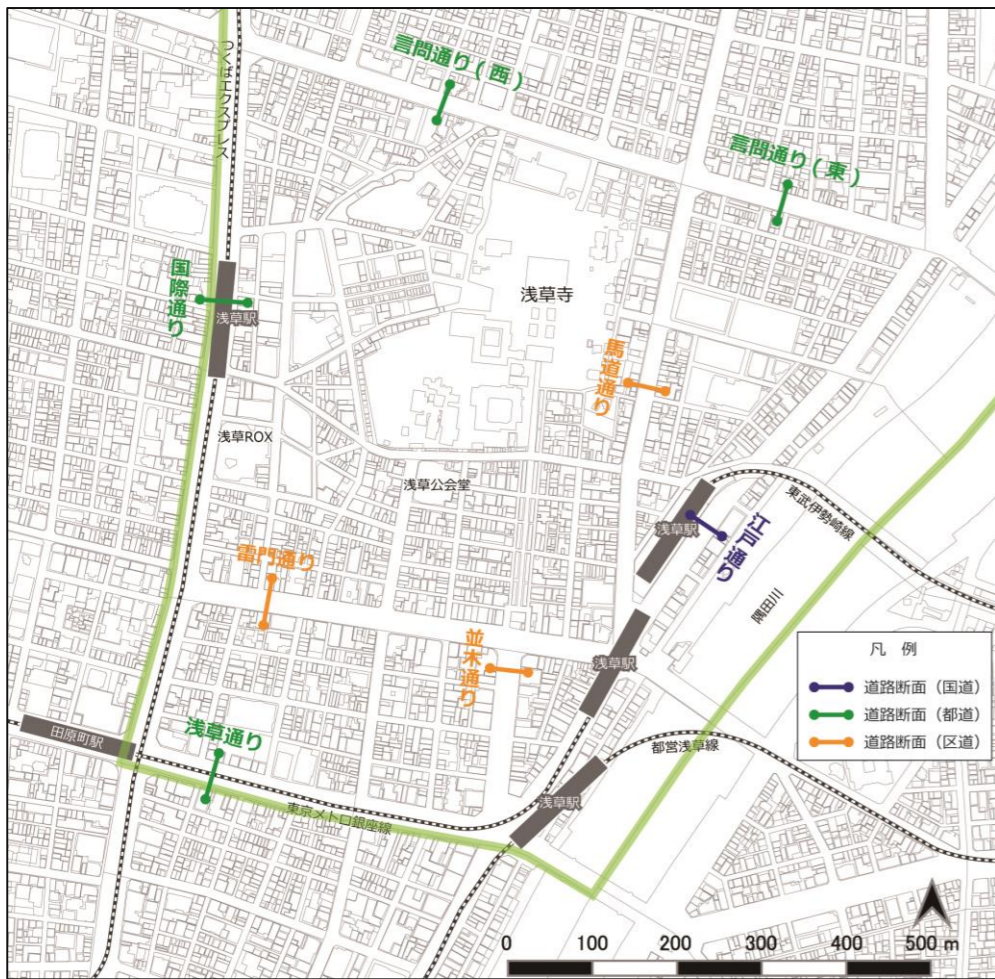
特徴的なアクティビティ

■ 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

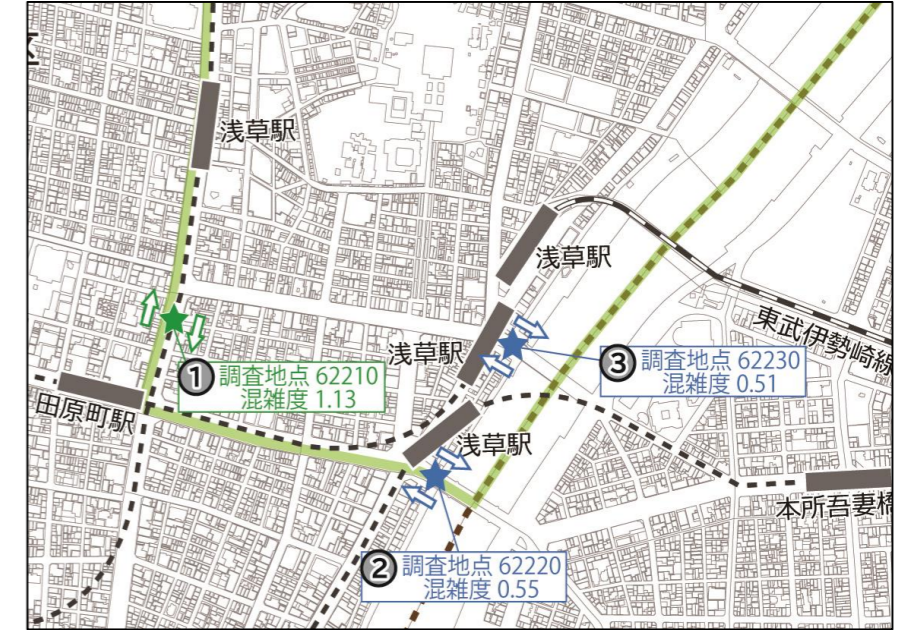
※「特筆事項なし」は特徴的なアクティビティを行っていない、一時的にその場に立ったり座ったりしている人を指す

## 5. まち・交通の現況

### ■主要な道路網が形成されている



### ■交通車両による目立った混雑は見られない



区域内外	No	調査地点	通称道路名(路線名)	交通量(上下双方方向)		混雑度
				12時間計	24時間計	
調査範囲内	①	62210	国際通り(都道462号)	15,008	-	1.13
	②	62220	浅草通り(都道463号)	14,115	-	0.55
	③	62230	吾妻橋(都道463号)	6,749	-	0.51

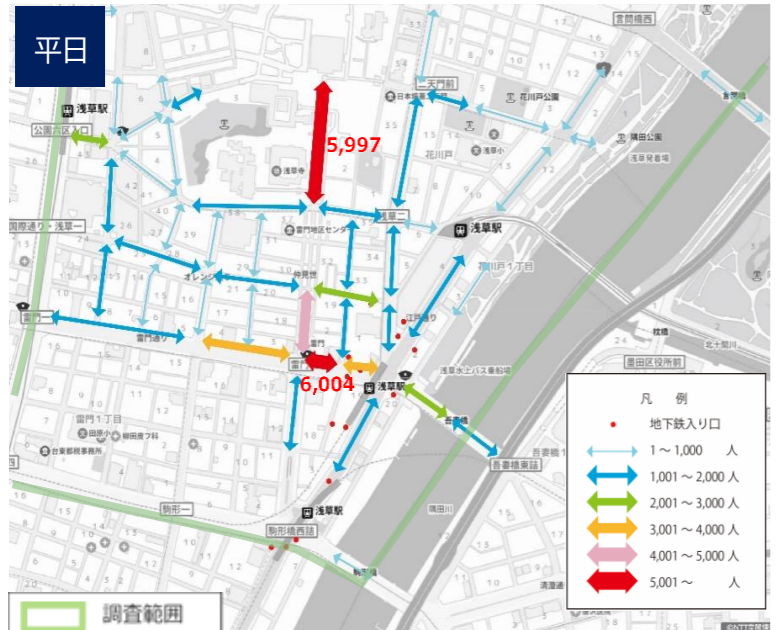
  

混雑度	定義
1.00未満	昼間12時間を通じて、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.00~1.25	昼間12時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい。
1.25~1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

道路交通センサス(平成27年度)

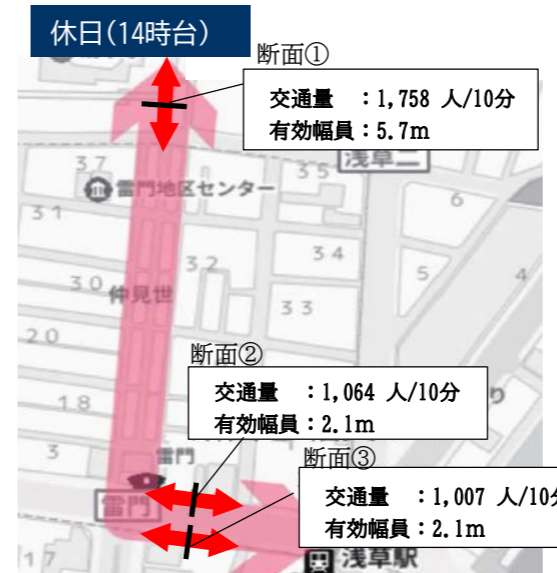
### ■歩行者は特定の場所に集中

平休日ともに、仲見世から吾妻橋交差点区間に人が集中



※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)

### ■歩行者へのサービス水準に制約



【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	ずり足
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を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退場しようとする時	歩行路の設計に適用すべきでない

※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

歩行者交通量調査(平成30年11月)

### ■ 駅前の歩行空間が小さい

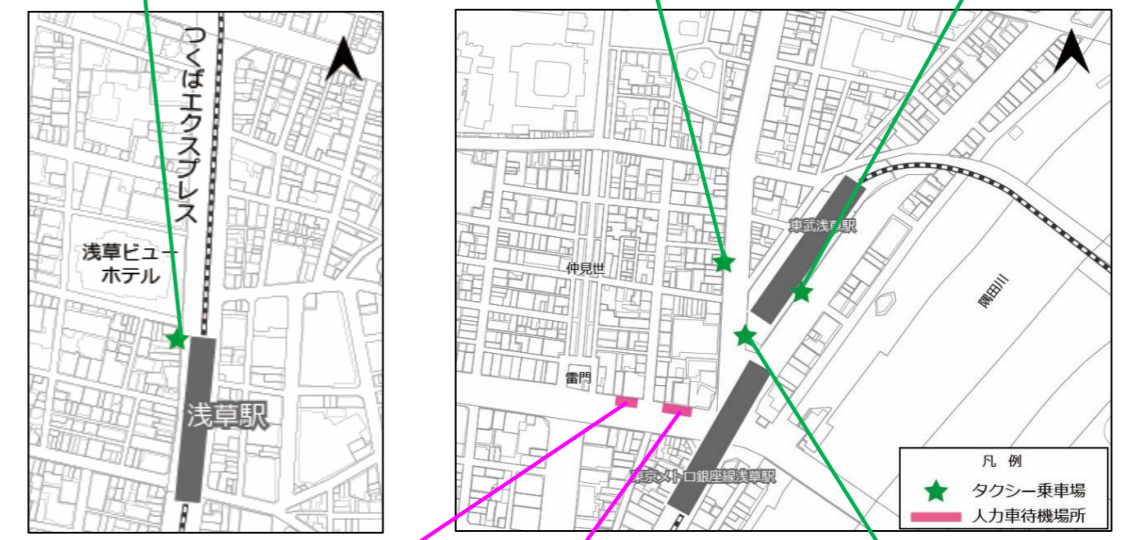
【参考：他駅の駅前空間】

- ・ 同区内のターミナル駅である上野駅 約13,380㎡ 【浅草駅の約12.7倍】
- ・ 乗降客数が同程度の駅である錦糸町駅 約 5,180㎡ 【浅草駅の約 4.9倍】
- ・ 外国人観光客が多い駅である原宿駅 約 1,840㎡ 【浅草駅の約 1.8倍】



特に休日は、駅前の歩道空間に滞留する人や信号待ちをする人が溢れるほか、交差点における乱横断が目立つ

### ■ 交通結節機能が不足



※優良タクシー乗り場

路線バスの他、タクシーや人力車の待機場所は路上に整備されている

### ■ 駅周辺の放置自転車台数が多い

特にTX浅草駅周辺の放置台数は、都内上位10駅に含まれている

(上段：自転車台数 下段：バイク台数)

駅名	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)
浅草駅	158	155	135
	19	6	10
つくばエクスプレス浅草駅	234	242	233
	17	13	10

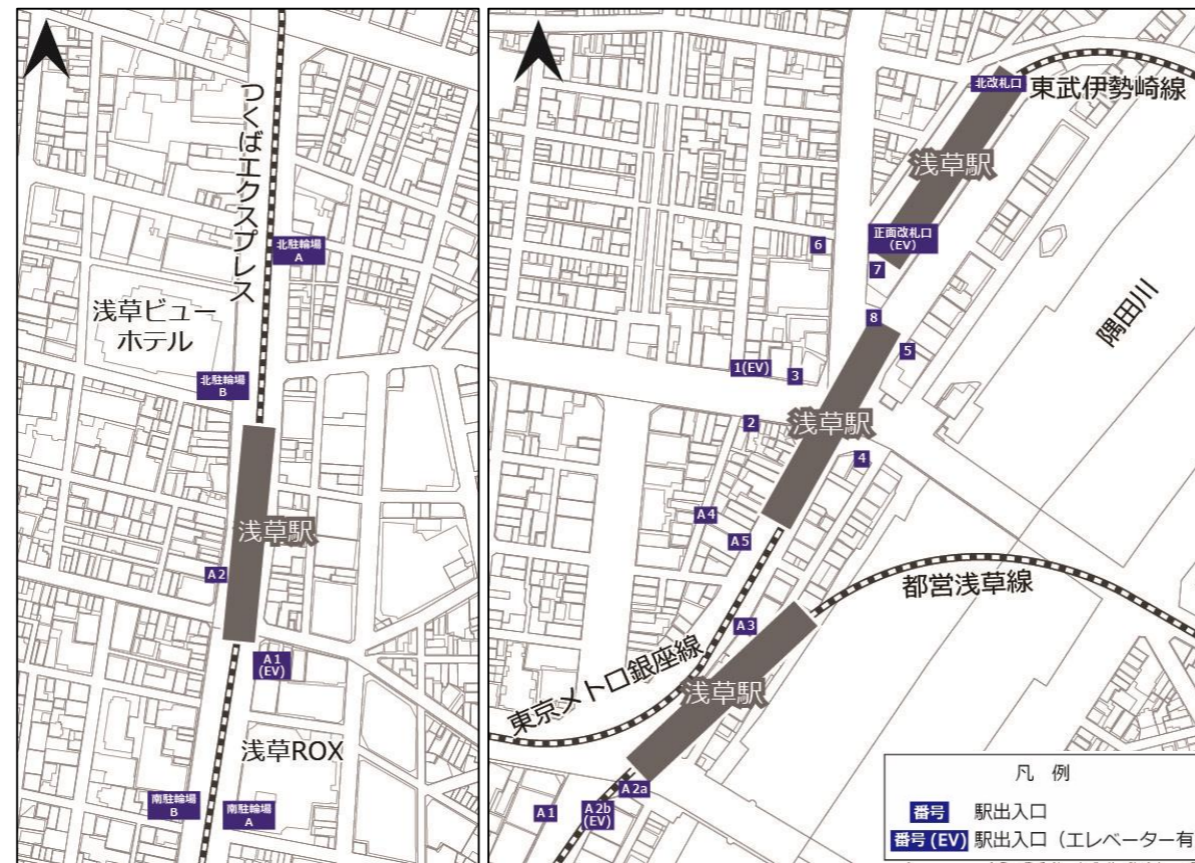
出典：駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）

### ■鉄道4路線の駅が別構内で配置

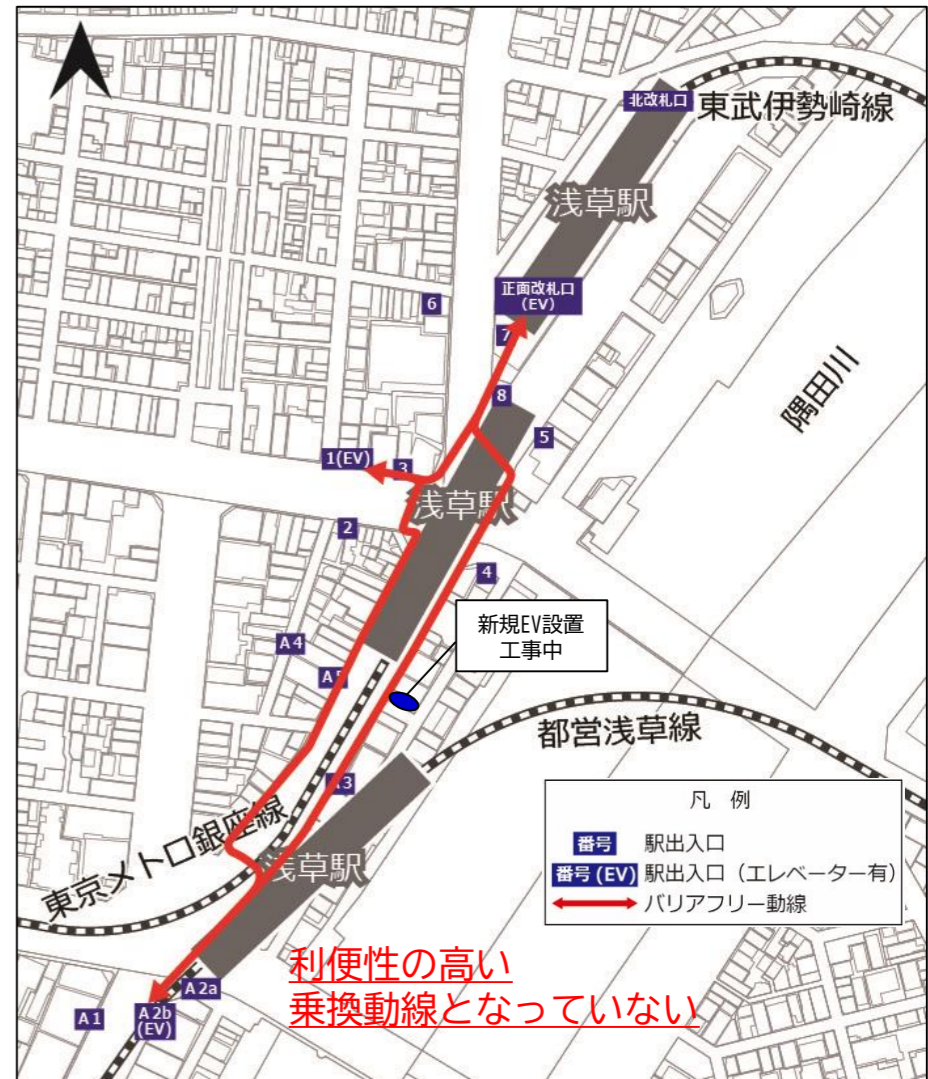
#### 駅の位置



#### 駅出入口



#### バリアフリー動線



- 銀座線浅草駅：昭和2年に東洋最初の地下鉄駅として開業。4駅の中で最も利用者が多い。始発(終着)駅であり、渋谷駅(上り)へ運行している。
- 東武浅草駅：昭和6年に地上駅として開業。松屋浅草店が併設する。平成24年に耐震補強及び外壁リニューアルを実施。始発(終着駅)であり、館林及び日光方面(下り)へ運行している。
- 浅草線浅草駅：昭和35年に開業し、大田区西馬込駅と墨田区押上駅を結び、押上家期から京成線と相互直通運行がされている。
- TX浅草駅：平成17年に開業し、千代田区秋葉原駅と茨城県つくば駅を結び運行している。

#### 駅構造及び運行状況

路線	駅構造	1日の運行本数(平日)	運行時間(平日)
銀座線	地下(改札B1階、ホームB2階)	上り：293本 下り：289本	05:01~24:14 —
東武線	地上(改札及びホーム：駅ビル2階)	上り：165本 下り：167本	— 04:58~24:09
浅草線	地下(改札B3階、ホームB4階)	上り：250本 下り：250本	05:03~24:26 05:03~24:23
TX	地下(改札B1階、ホームB4階)	上り：224本 下り：225本	05:18~24:07 05:13~24:12

#### 乗降客数の変化

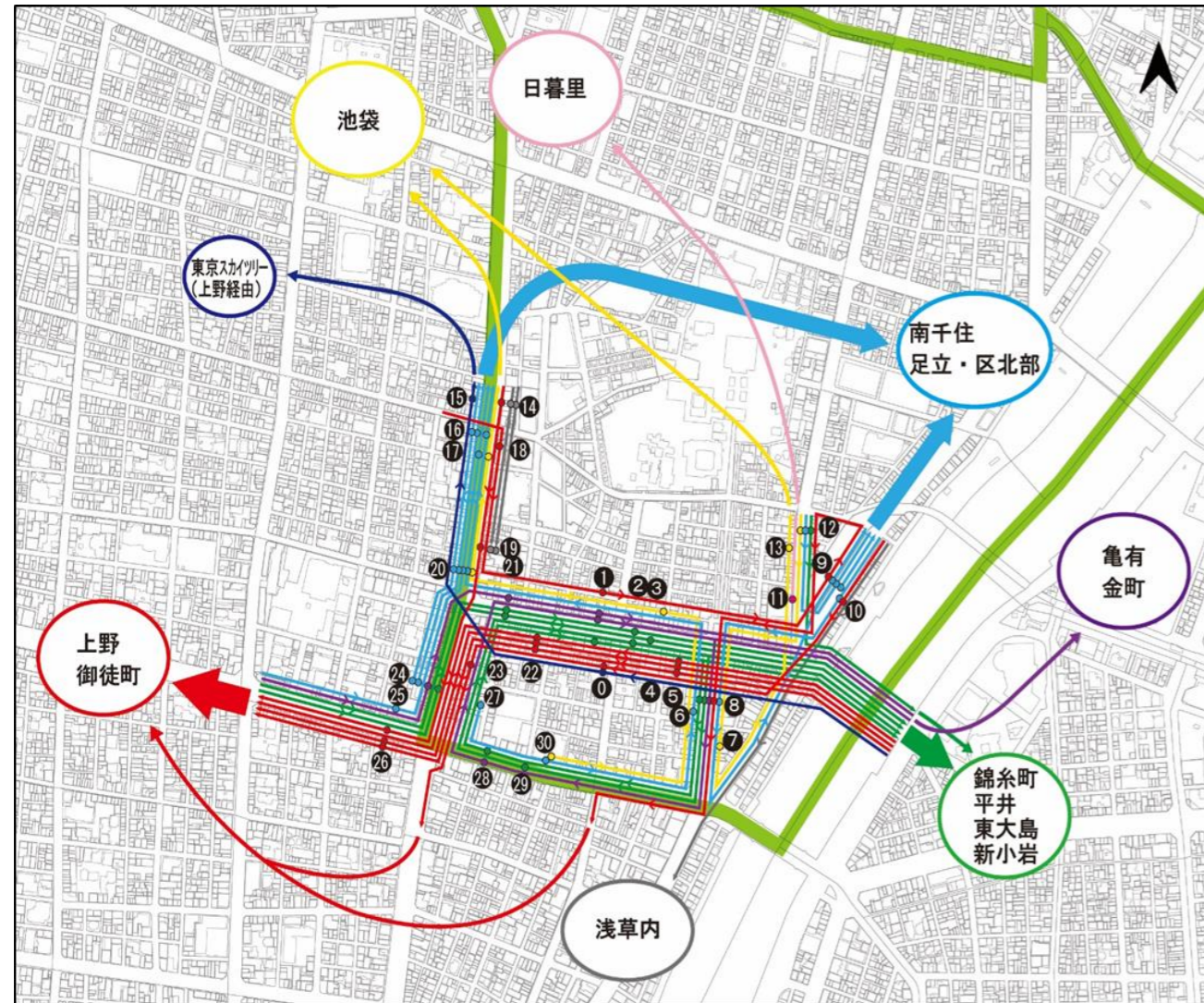
令和元年度時点では、銀座線が1日約10万人と最も多く、江戸通り沿いの3路線と合わせると、20万人を超える。コロナ禍により減少したが、回復傾向にある。(人/日)

	令和元年度(2019年度)	令和2年度(2020年度)	令和3年度(2021年度)	令和3年度(2021年度) 【参考】他駅乗降客数
銀座線	108,434	57,513	63,485	渋谷駅：131,457 上野広小路駅：15,535
浅草線	55,671	29,467	33,309	浅草橋駅：39,826 押上駅：159,170
東武線	45,422	27,140	28,993	スカイツリー駅：10,415 押上駅：83,859
TX	(11,640)	(6,719)	(7,451)	秋葉原駅：(44,876) 新御徒町駅：(17,090)

※TXは乗車のみ

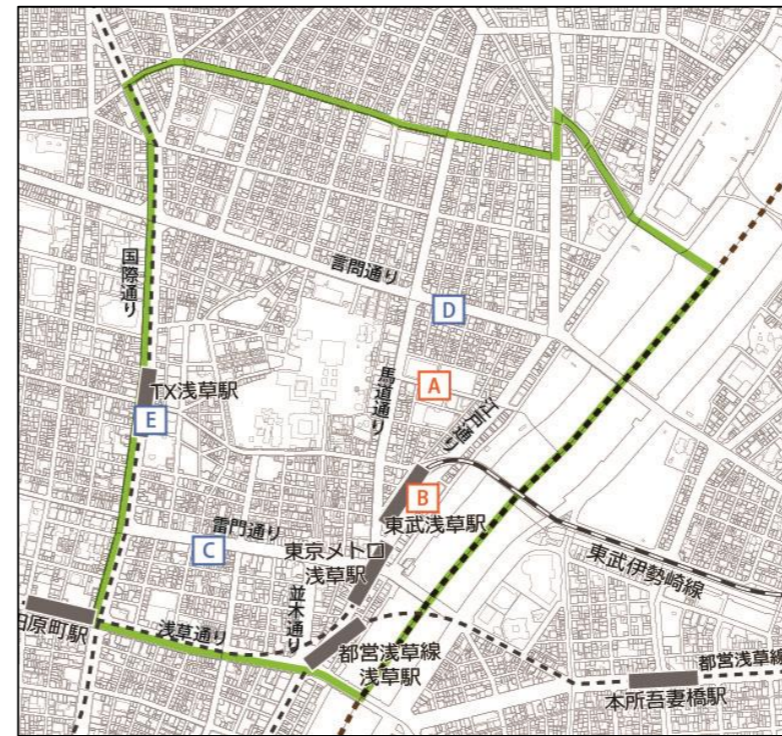
■バス停が数多く存在

バス停（めぐりん含む）の位置



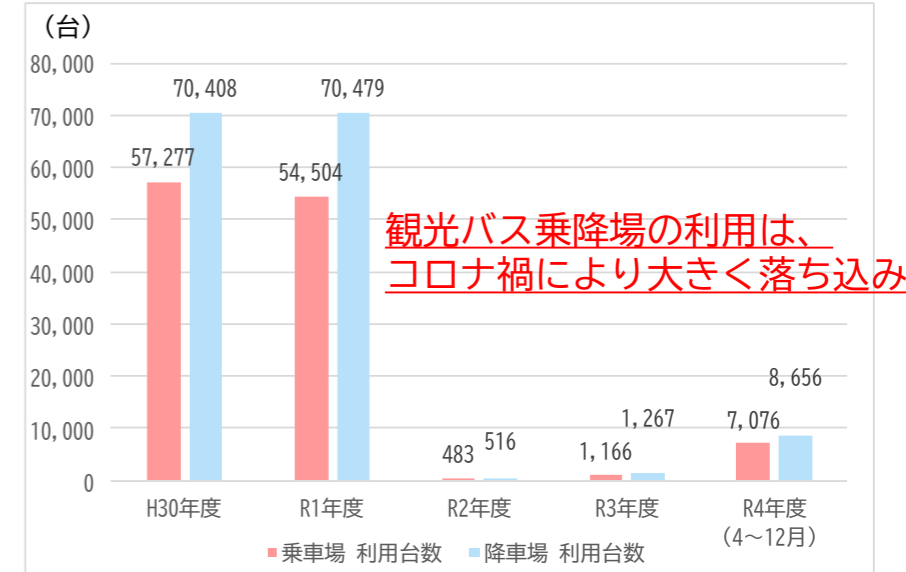
■観光バス乗降場は分散した配置

観光バス乗降場の位置

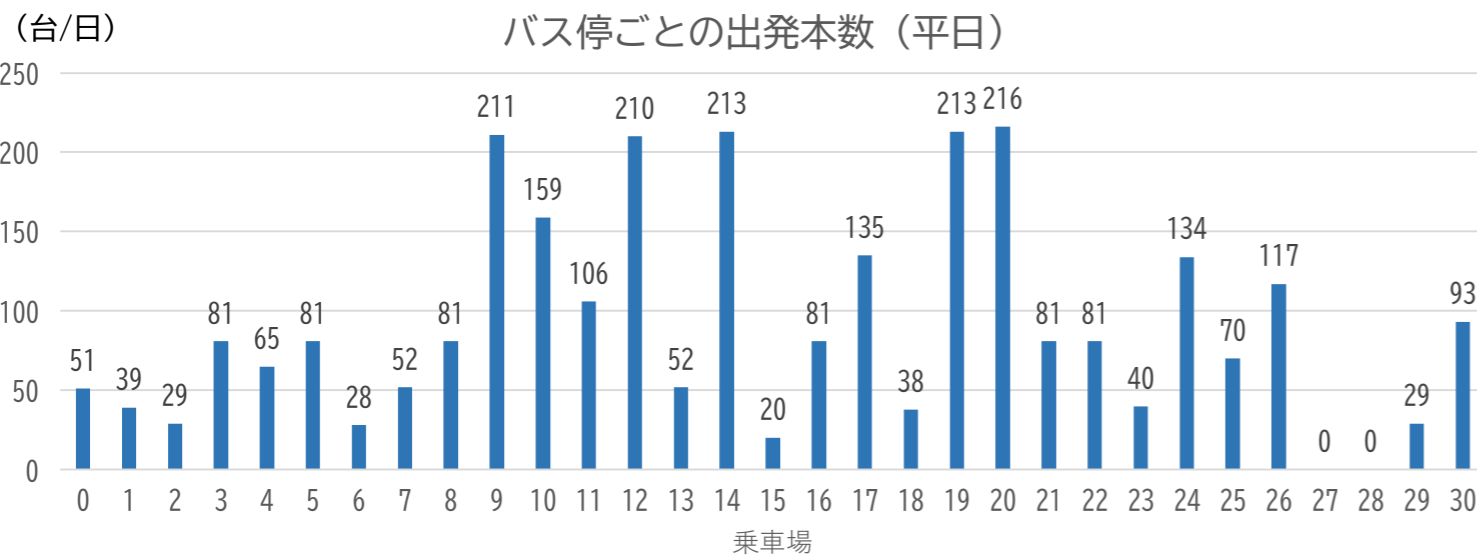


	番号	乗降場名	バス数
乗車場	A	二天門乗車場	3バス
	B	東武浅草駅乗車場	2バス
降車場	C	雷門通り降車場	1バス
	D	言問通り降車場	1バス
	E	国際通り降車場	2バス

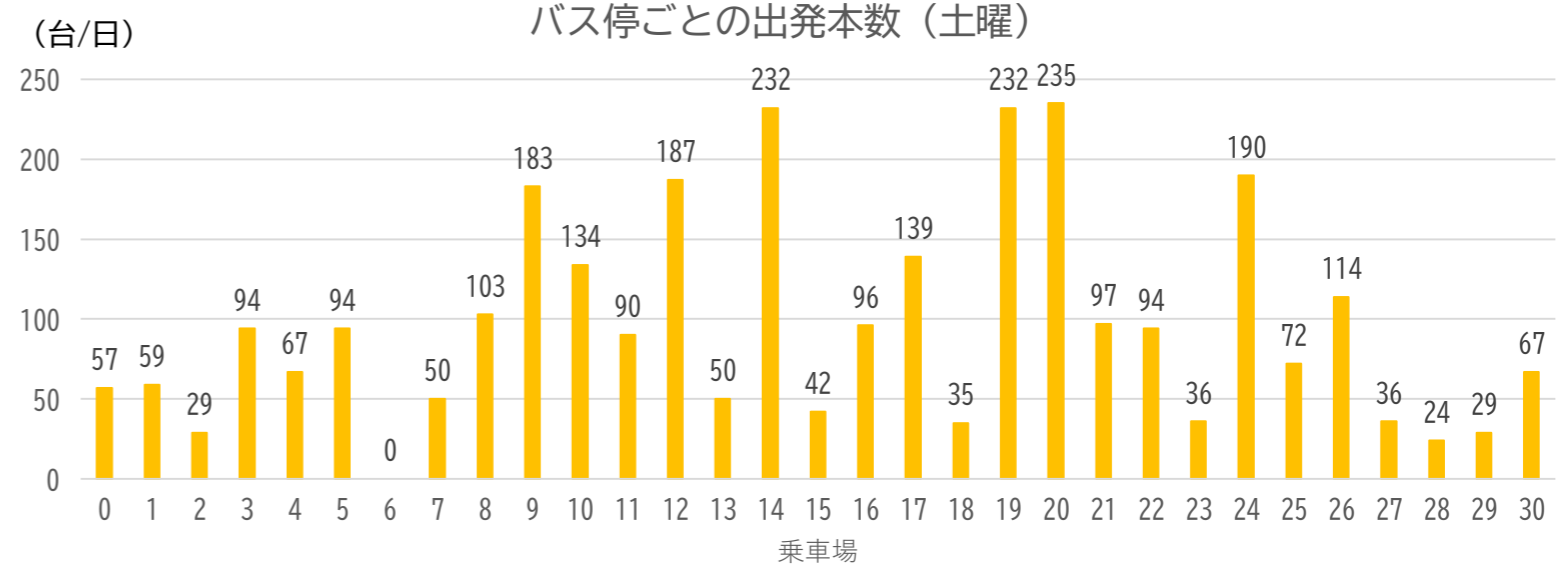
観光バス乗降場の利用実績



バス停ごとの出発本数



特に江戸通り(⑨、⑩)、馬道通り(⑫)、国際通り(⑭、⑰、⑳、㉔)の発着が多い

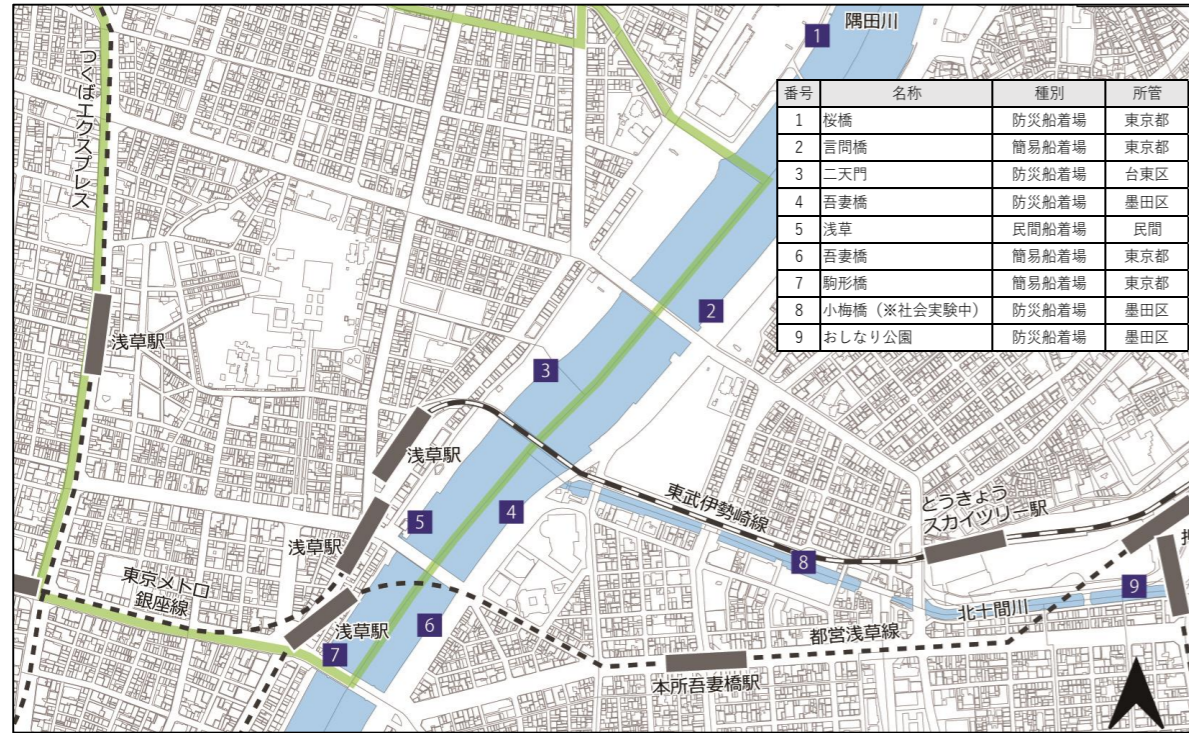


出典：各路線時刻表より作成



### ■地区周辺に多数の船着場が整備されている

#### 船着場の位置



### ■船着場を含めた水辺整備のあり方を検討

#### 東京都及び関係区等により、水辺のオープンスペースを活かした水辺のあり方を検討

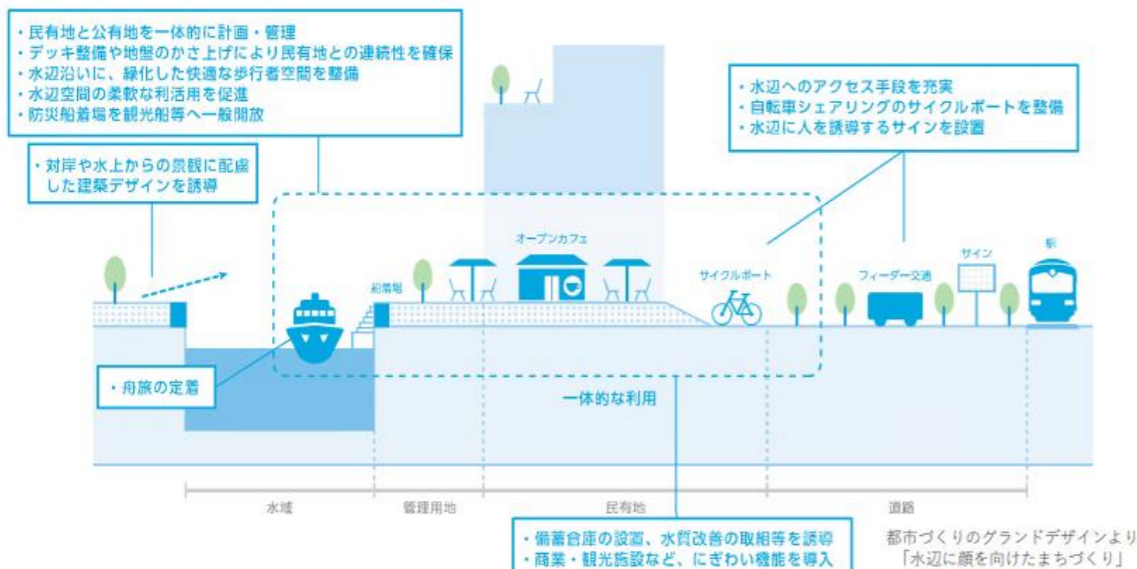
「未来の東京」に向けた水辺整備のあり方

#### 新たな事業展開・連携

#### 水辺の拠点を結ぶネットワーク

#### 水辺の拠点を結ぶネットワークを構築するための事業連携

- 方策1：水辺の拠点を中心に「水辺に顔を向けたまちづくり」を展開
- 方策2：隅田川や荒川等の特徴を活かした人や自転車、船等の多様な交通結節機能を強化
- 方策3：公共・民間それぞれの事業でネットワークを活用

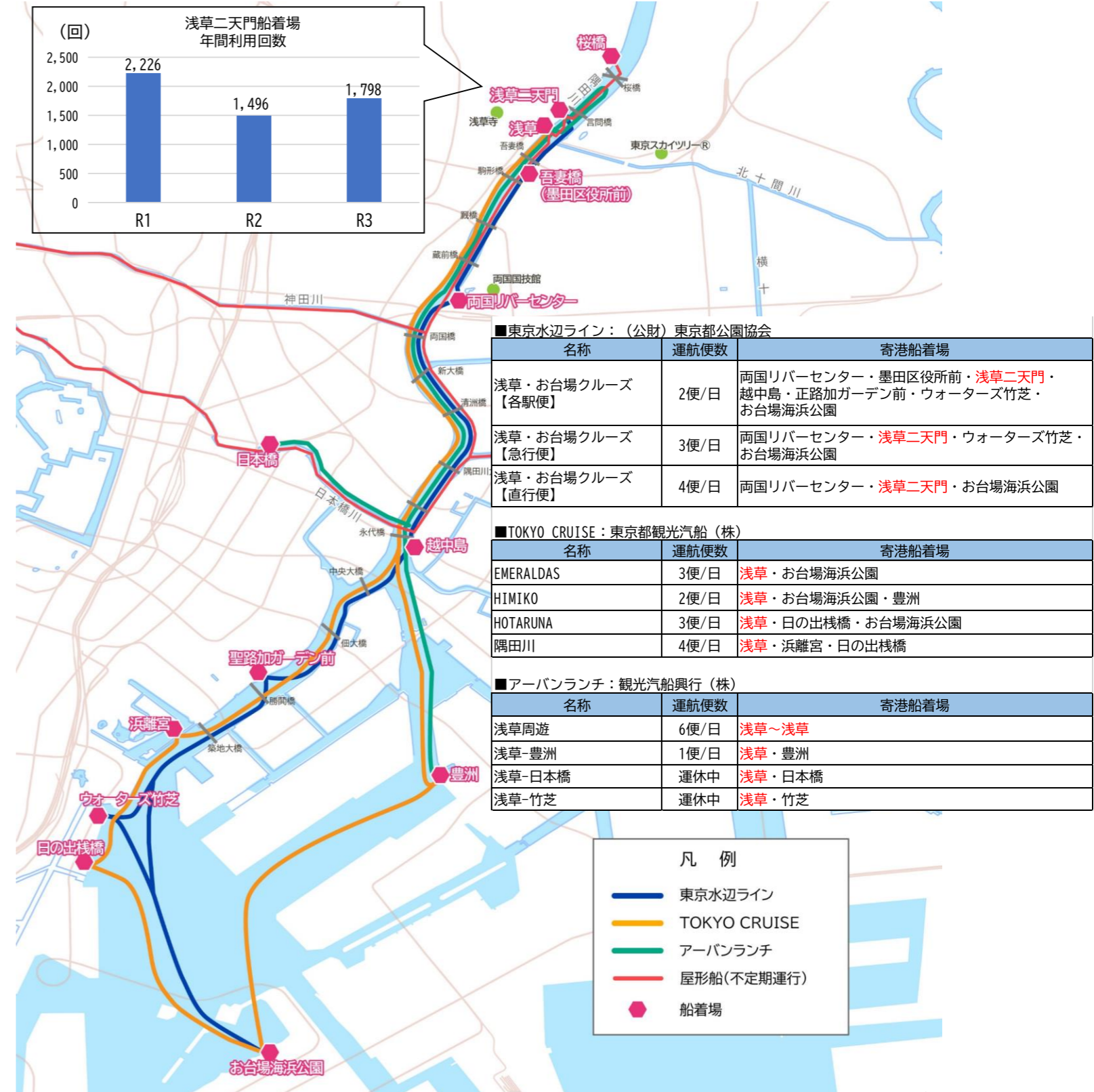


出典：未来の東京に向けた水辺整備のあり方検討会資料（東京都）

### ■東京港周辺までの舟運ルートをもっている

令和2年にウォーターズ竹芝、両国リバーセンターが開業  
今後、築地地区まちづくりにおいて、舟運ネットワークを活用・強化する方針

#### 舟運ルート



出典：各運航事業者HPより作成

6. 課題解決のための論点について～「論点1：ウォーカブルな空間づくり」「論点12：公民連携のまちづくり」について～

調査の結果、過年度調査の論点や課題解決のためのヒントを継続し検討することが必要と確認

ビジョン検討の素材となる論点等（案）【3年度までのまとめ】

**今回調査で再確認した課題**

- 特定の場所に人が集中
- 日中の限られた時間に人が集中
- 人通りに対し、滞留できる場所が限定的
- 座ったり休憩できる空間が少ないと思っている人が多い
- コロナ禍により日本人来訪者は平日休日ともに減少  
※外国人来訪者は今回確認していない
- 来訪頻度は高くはない
- 都内・近県からの来訪者多い

**その他**

- 歩行者空間の重要性向上
- (範囲内に) 鉄道4駅と恵まれた交通環境
- 鉄道間の乗換え利便性は高くはない
- 築年数の古い駅あり
- 駅前空間が狭小
- 駅前放置自転車が多い
- 路線バス・めぐりん・観光バス等のバス停が分散
- タクシー・人力車乗り場あり
- 船着き場あり

**今回調査で確認した状況**

- 地区内の移動は徒歩
- 人の多さは良いところとも残念なところとも思われている
- 多くの人が、良いところは景観・まちなみと考えている
- 滞在時間がのびれば消費がのびる
- スカイツリー・浅草橋方面との行き来が増えた
- 浅草の後スカイツリー方面へ行く人が非常に増えた
- 隅田公園はコロナ前と比較し人流に大きな変化はなかった
- 30代以下の来訪者が多い
- 女性来訪者の割合が増えた
- 六区ブロードウェイの路上オープンカフェは多くの方に利用されている
- スマホでまちの情報を収集する人が増えた
- 舟運活性化の取組み・水辺空間の重要性向上
- 公共駐車場1か所  
公共駐輪場3か所あり

課題解決等のための  
主な考え方

**空間による解決**

- ・空間的人の分散
- ・歩行の円滑化
- ・憩いの屋外空間整備
- ・滞留空間創出
- ・多様なニーズへの対応
- ・安全と両立した景観整備

**おもてなしによる解決**

- ・時間的人の分散
- ・居心地の良い時間づくり
- ・楽しめる時間づくり
- ・多様なニーズへの対応

基礎調査の結果	新ビジョン検討の素材となる論点（案）及び課題解決のヒント（案）	ハード・ソフト	まちづくりの視点					
			多様性	社会リスク	デジタル	NN対応都市		
回遊・滞在	にぎわいをひろげる取組	<b>論点1：ウォーカブルな空間づくり</b>						
		歩行者専用化・トランジットモール化	h		●	●		
		歩道の拡幅整備	h			●	●	
		滞留空間・広場等のオープンスペースの創出	h	●		●		
	スクランブル交差点化	h			●	●		
	おもてなし環境の整備	<b>論点2：浅草・日本の魅力を伝える観光プロモーションの推進</b>						
		webコンテンツや広報誌の充実	s			●		
		フィルムコミッションによる周知活動の推進	s	●		●	●	
		多様な観光客を招致する取組みの推進	s	●			●	
		<b>論点3：観光行動を支えるサービス環境の向上</b>						
		受入環境の整備	h/s	●				
		観光バリアフリー情報の発信	s	●		●		
誘導案内サインや観光マップの充実、更新		s	●					
デジタル技術を活用した観光行動の支援	s			●	●			
交通結節	だれもが使いやすい交通の仕組み	<b>論点4：歴史や文化を感じる魅力的な景観の創出</b>						
		無電柱化の推進	h		●		●	
		景観計画やガイドラインを活用した景観誘導	s			●	●	
		エリアマネジメントによる道路空間の活用	s			●	●	
	商店街環境整備の支援	h/s			●	●		
	<b>論点5：交通結節の整備</b>							
	利便性の高いバリアフリー動線の整備	h	●					
	観光バス等の待機場所機能改善	h				●		
	放置自転車対策の推進	s				●		
	<b>論点6：多様な交通手段による周辺地域との回遊性向上</b>							
	総合的な交通情報、観光サービス提供等、統合化の推進	s			●			
	交通事業者と連携した回遊行動を促すサービスの提供	s				●		
防災・避難	防災力の向上	<b>論点7：自然が心安い憩いの場づくり</b>						
		建物の更新に合わせた旧耐震施設更新	h		●			
		建物の更新に合わせたオープンスペースの確保	h		●			
		スーパー堤防整備	h		●			
	無電柱化の推進	h		●		●		
	建築物の耐震化の促進	s		●				
	日常的な防災意識や備えの充実	s		●				
	<b>論点8：国際観光拠点にふさわしい防災機能の確保</b>							
	一時滞在施設の充実	s		●				
	地域と連携した来街者避難体制の構築	s	●	●	●			
	水辺空間	水辺を活かした魅力づくり	<b>論点9：隅田公園と一体となった水辺空間づくり</b>					
			公園機能の充実	h/s	●			●
公民連携の空間活用推進			s				●	
景観計画やガイドラインを活用した景観誘導			s				●	
<b>論点10：舟運を活かした活動の展開</b>								
船着場の一般利用の促進、利用案内の充実	s			●	●			
東京都と連携した舟運活性化の取組み	s	●			●			
地域力	地域力の創造	<b>論点11：柔軟で持続可能なまちづくり</b>						
		建物の更新に合わせた多様な機能導入	h	●	●			
		子育て世代などあらゆる世代を支える環境整備	s	●	●		●	
		デジタル技術を活用したサービスの構築	s			●	●	
体験型コンテンツの充実	s	●		●	●			
<b>論点12：公民連携のまちづくり</b>								
事業者等と連携した企画実施	s	●			●			
事業者向けの各種相談、セミナー等啓発支援	s	●			●			
学校教育等と連携した子供へのシビックプライドの醸成	s	●			●			
エリアマネジメント団体及びまちづくりプレイヤーの育成	s	●			●			

※ 視点「多様な主体によるまちづくり」は、いずれの項目（案）にも該当。