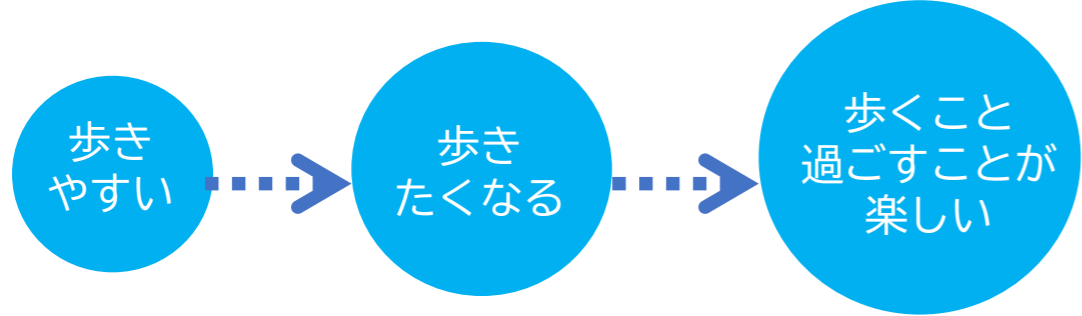


課題解決のための論点について

1. ウォーカブルな空間づくり (論点1)

1-1. ウォーカブルとは

「歩く」の「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、「歩きやすい」「歩きたくなる」「歩くこと過ぐすことが楽しい」という語感をもつ



1-2. ウォーカブルな空間づくり推進の社会的背景

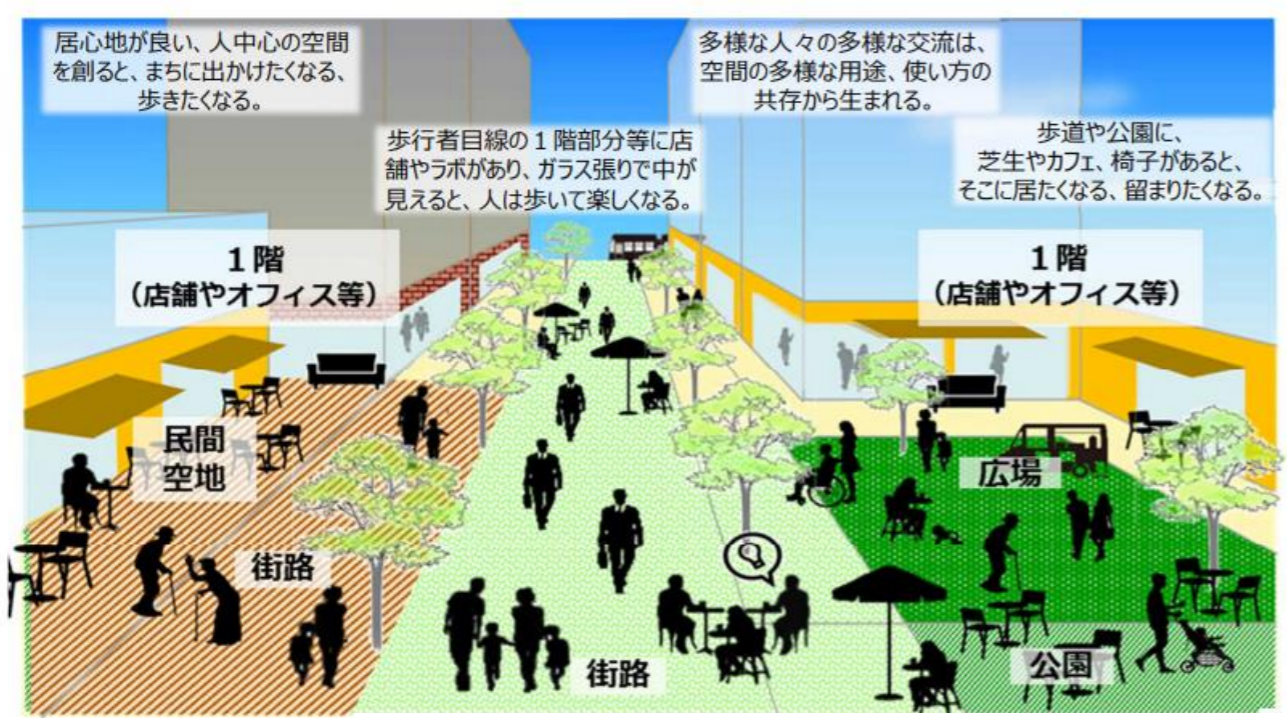
- ・世界中の多くの都市で、まちの主役が車から人にならわっている
- ・コロナ禍をきっかけに、暮らし方が大きく変わっている
- ・道路等の空間を地域資源と捉え、多様な人々の出会い・交流の場を生み出し、人中心の豊かな生活の実現を目指す機運が、多くの都市で高まっている など

1-3. ウォーカブルな空間づくりによる効果

混雑・密集状態の緩和、回遊性・まちの魅力の向上、滞留時間と行動範囲の広がり、経済の活性化、交通安全の確保（交通事故減少）、健康増進、温室効果ガスの削減 など

【ウォーカブル空間（居心地が良く歩きたくなるまちなか）のイメージ】

Walkable 歩きたくなる **Eye level** まちに開かれた1階 **Diversity** 多様な人の多様な用途、使い方 **Open** 開かれた空間が心地よい



出典：ストリートデザインガイドライン（国土交通省HPより）

1-4. 検討に必要な切り口

- 物理的条件
 - ・道路の構造（道路本来の通行機能確保など）
 - ・災害時の対応（緊急車両の通行）
 - ・活用空間のネットワーク化（回遊性の向上）
- まちの魅力向上
 - ・まちの課題の解決（回遊・滞在、交通結節、防災避難などの課題への対応）
- 交通環境の改善
 - ・交通量、交通規制、バス停、タクシープール など
- 沿道と連携した賑わいの創出
 - ・沿道建物1階の用途・土地利用、空間を有効に活用できる担い手 など

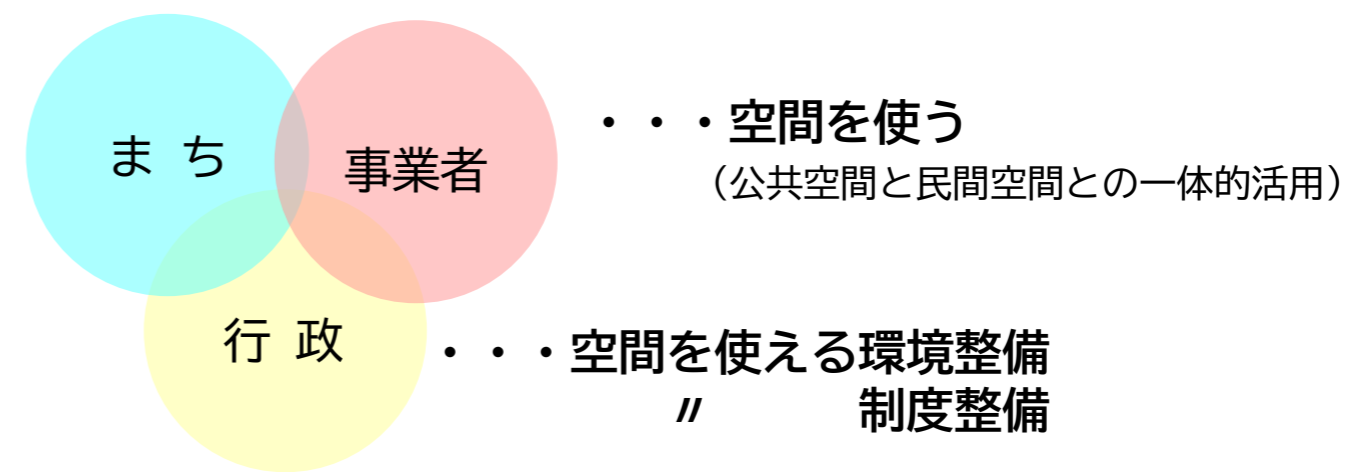
【参考】ウォーカブルな空間づくりの要素

- 一般的に必要な要素
 - 空間：道路、公園、広場、公共空間と一体活用できる民間空地 など
 - 人材：エリアマネジメントを担う主体
- より快適な空間を演出できる要素
 - 沿道建物：1階の店舗やオフィス
 - 設え：バリアフリー、ベンチ、テーブル、広告、芝生などの緑、喫煙所 など
 - 活動：イベント、アート など

1-5. 公民連携

ウォーカブルな空間づくりにあたって、地域にかかわる多様な主体間で、共通の目標に向けて連携して取り組んでいく必要がある。

地域にかかわる多様な主体とは、まちに住む人・働く人、交通関係をはじめとした事業者、警察・国・都・台東区などの行政であるが、主な役割分担としては、行政が主に空間を使える環境や制度を整え、まちや事業者は空間を使う形となる。



2. 浅草地区におけるウォーカブルな空間づくり

2-1. 効果と具体的なイメージ

○ウォーカブルな空間づくりにより、期待される主な効果

- ・混雑、密集の緩和、人の集中の分散（ウォーカブルな空間でつなぐことでの回遊性向上）
- ・通行しやすい空間の確保
- ・交通環境の向上
- ・まちと隅田川のつながりの強化

○ウォーカブルな空間づくりのイメージ

- ・現在、特に人が集中している道路から、ウォーカブルな空間づくりを通して、にぎわいを広げ、それを他の道路とネットワーク化していくことで、地域内の回遊を創出する。
- ・空間づくりにあたっては、地域の新しい取組を引き出し、公民連携で取り組んでいく。

2-2. 検討候補道路等

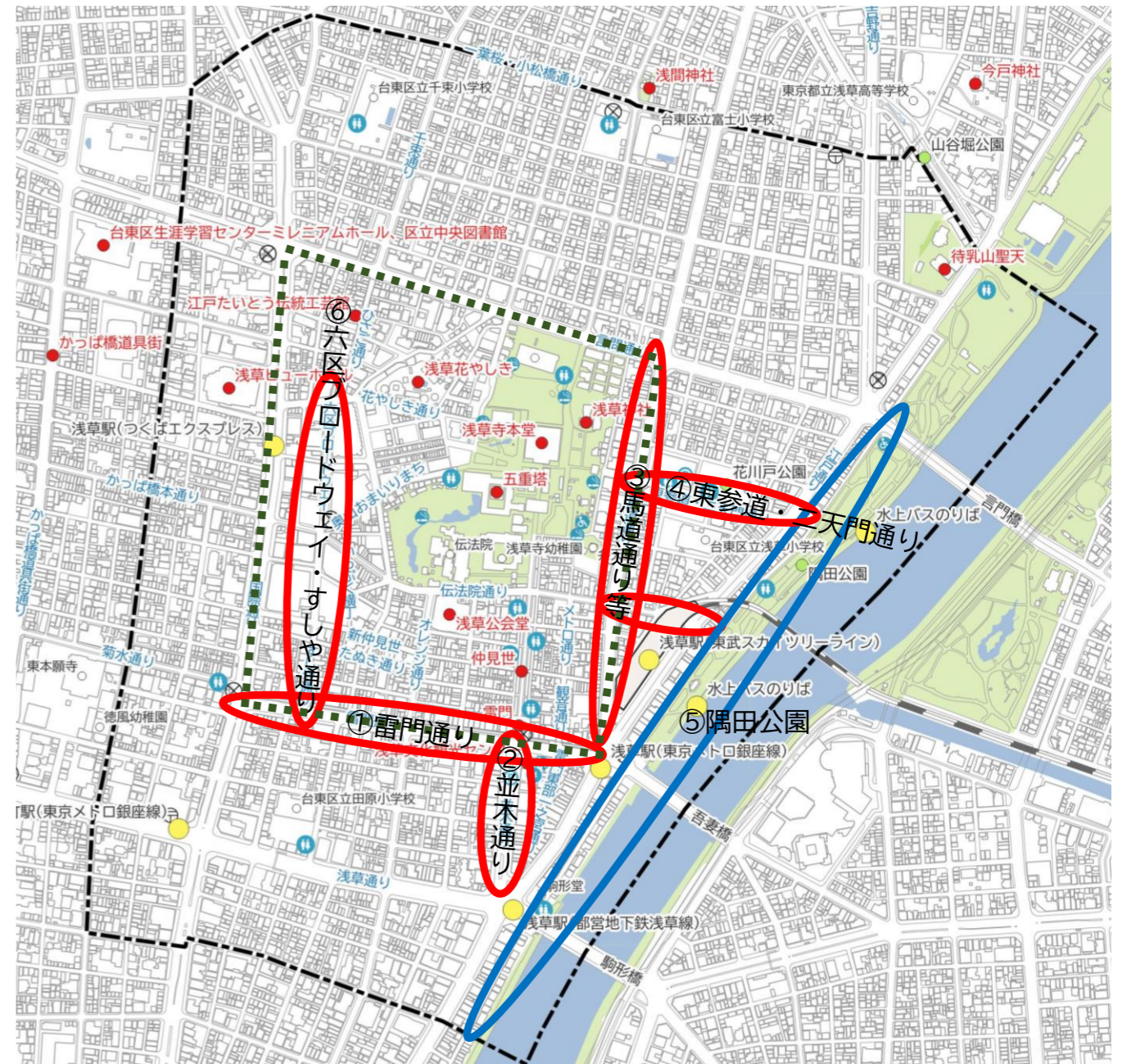
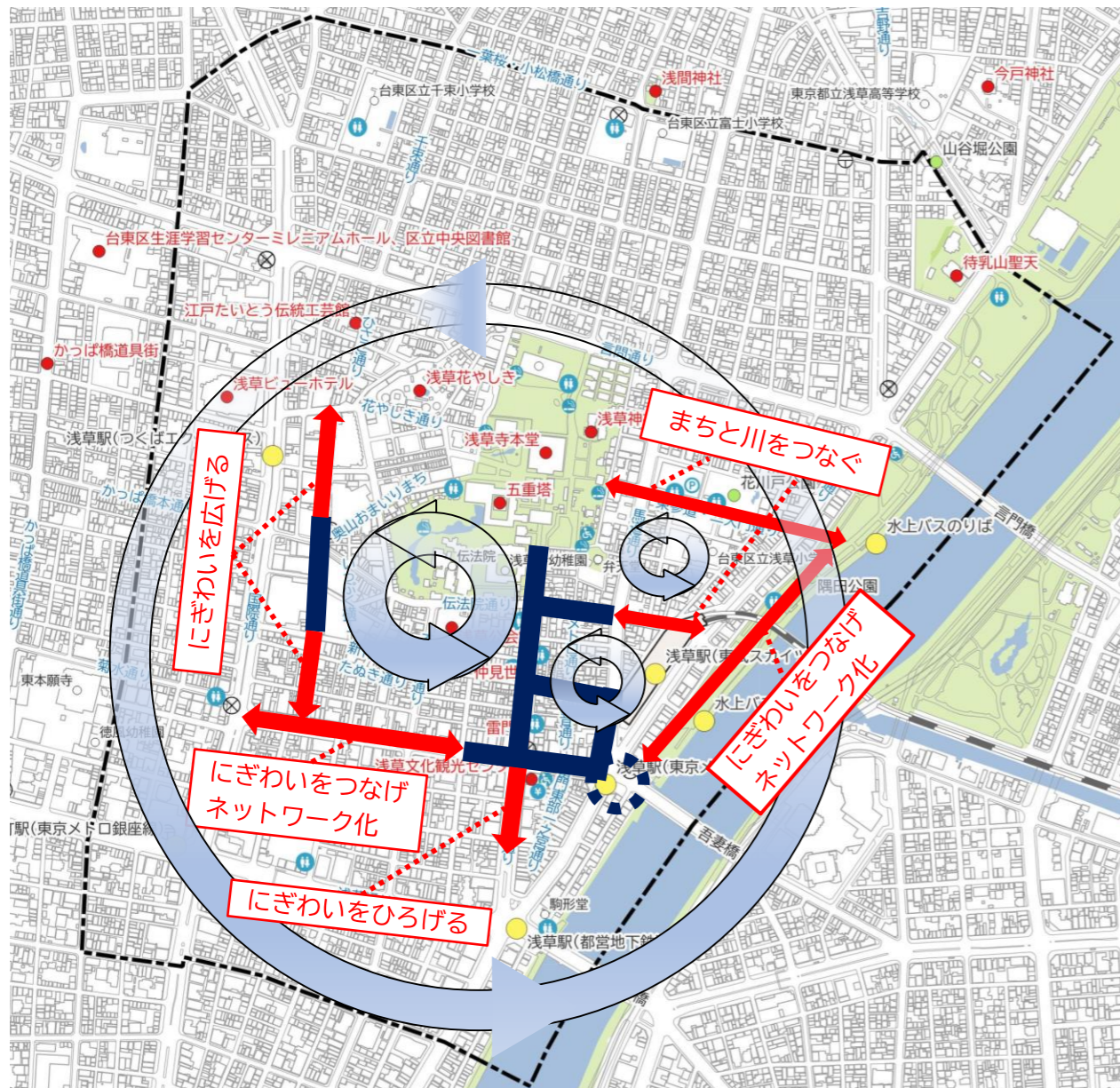
「1-4 検討に必要な切り口」や「2-1 効果と具体的なイメージ」をもとに、ウォーカブルな空間づくりを検討をしていく候補となる道路などを下図のとおり選定した。

- (①雷門通り、②並木通り、③馬道通り等、④東参道・二天門通り、⑤隅田公園)

また、すでに「国家戦略特区」の事業認定を受け、道路空間を活用している六区ブロードウェイについては、その効果を広げるとともに、ウォーカブルな空間をネットワーク化するため、南側に対象を広げ、⑥六区ブロードウェイ・すしや通りとして、検討していく。

- (将来的には で囲まれた範囲全体の歩行者空間化の可能性を検討していく)

※ 検討にあたっては、道路の「交通環境の維持」を前提に十分留意して進めていく。



特に人が集中している道路
 回遊の創出

2-3. 雷門通りのイメージ (案)

地区の回遊の要となる重要な目抜き通り



名称：特別区道台第78号線
 通称名：雷門通り
 管理者：台東区
 幅員：車道16m前後 相互通行片側2車線
 歩道5.5m前後
 合計27~28m前後
 特徴：一部アーケード 地下鉄出入口
 シンボルロード
 植栽 防護柵 パーキングメーター
 バス停・人力車乗り場
 回遊：雷門から東側は歩行者密
 北側歩道の歩行者多い
 滞留：雷門から東側で非常に多い
 休日は店舗の行列・バス待ち多い
 柵に座る人見受けられる
 雷門周辺の写真撮影・スマホ操作多い
 人力車営業あり

雷門通りにおける「ウォークブル」のイメージ (案)

目抜き通りとしての都市機能と歩行者空間の充実(案)

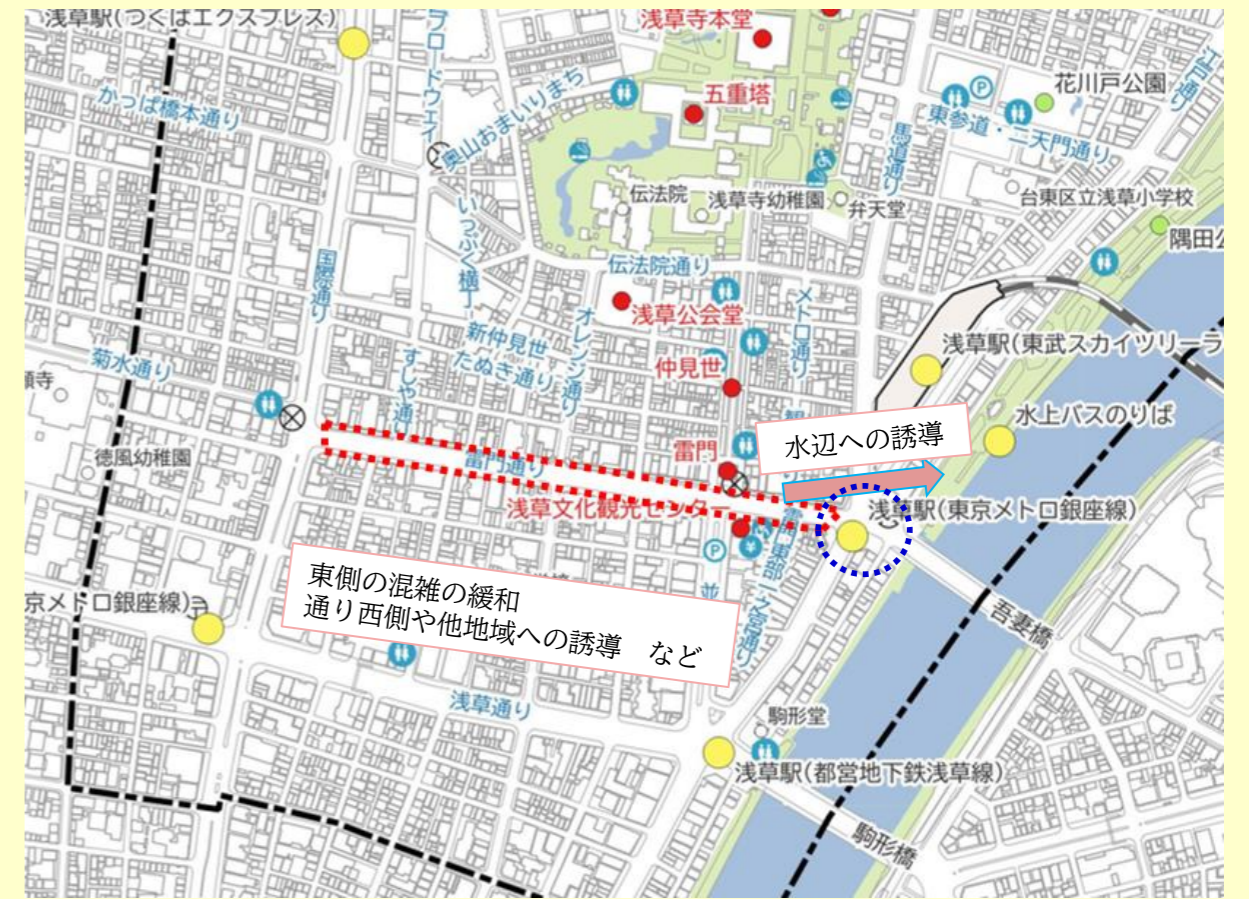
まちの魅力向上	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者空間・滞留空間の拡大による過密の回避や憩いの空間・時間の創出 他地域への回遊の中心軸 水辺との繋がりの強化 店先などと連携したまちなみづくり 有事の際の避難軸・緊急車両の通行 など
交通環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者空間への転換による過密な歩行環境の改善 歩行者移動の円滑化 路上駐輪対策 交差点の信号待ち混雑等の改善 公共交通優先の車道
沿道と連携した賑わいの創出	<ul style="list-style-type: none"> 沿道の商店街などとの連携 滞留空間の社会実験による道路空間の活用検証 沿道と連携した多様な空間活用 沿道低層部と一体的な空間活用促進 沿道の景観形成 活用の担い手によるまちづくり促進

【イメージ (案)】 目抜き通りにふさわしい景観の形成



北側歩道幅と幅部分の活用
 活用可能な民有地とあわせた空間づくり
 沿道の店舗と連携した空間活用
 一般車両を制限し公共交通を優先イベントへの活用などフレキシブルに使える空間づくり

取組方針 (案)



- 道路空間の再編により歩行空間の拡大と滞留空間を創出し、おもてなしの空間・時間を提供
- 歩道の幅や、公共交通優先の車道
- 沿道の方などと協力して、空間を最大限に活用
- 雷門より東側の歩道の混雑緩和
- 雷門より西側や他地域への誘導を促進
- 雷門や浅草文化観光センターなど、沿道の魅力を最大限に発揮できる空間づくり
- 駅周辺の、浅草を象徴する空間の整備
- まちから水辺へのスムーズな誘導
- 地区の回遊の要となる東西軸の一つとして、優先的にウォークブルの空間づくりを検討
- 目抜き通りにふさわしい景観の誘導

2-4. 六区ブロードウェイ・すしや通りのイメージ (案)

浅草の魅力と賑わいにあふれた興業街



- ①名称：特別区道浅第297, 293線
通称名：六区ブロードウェイ
管理者：台東区
幅員：11m~12m
特徴：国家戦略特区
地区計画によるまちづくり
歩道なし
商店街舗装
- ②名称：特別区道浅第297号線
通り名：すしや通り
管理者：台東区
幅員：8m
特徴：アーケード
歩道なし
商店街舗装
コロナ占用の実績あり
回遊：休日北端に人流増
人力車の回遊ルート
滞留：休日はオープンカフェでくつろぐ人
イベントを眺める人多い
まると日本前空地を有効に活用

六区ブロードウェイ・すしや通りにおける「ウォーカーブル」のイメージ (案)

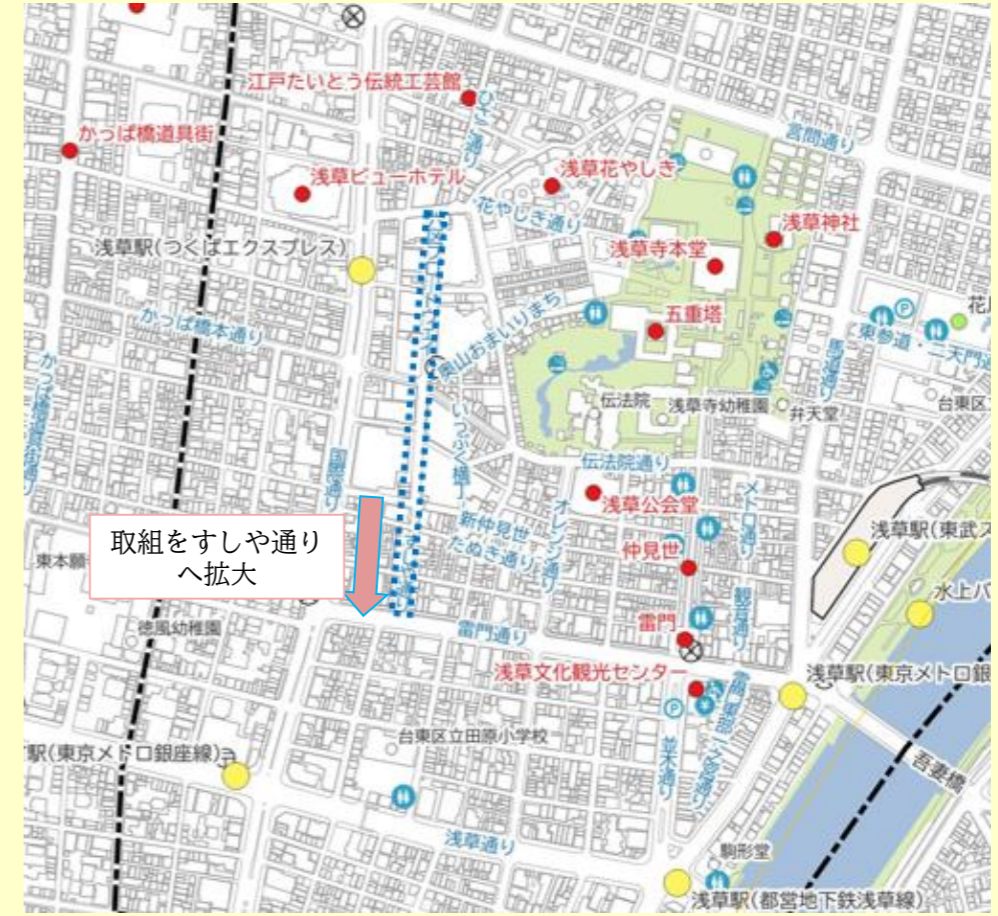
国家戦略特区による道路活用のさらなる拡充(案)

まちの魅力向上	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者空間のすしや通りへの拡大による過密の低減、憩いの空間・時間の拡大 ・制度の移行による、ウォーカーブルな空間の維持 ・空間の再構築の検討 ・有事の際の避難軸
交通環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者空間の拡充 ・雷門通りとの結節 ・放置自転車対策の強化
沿道と連携した賑わいの創出	<ul style="list-style-type: none"> ・浅草六区エリアマネジメント協会や沿道商店街等との連携 ・沿道と連携した多様な空間活用 ・沿道低層部と一体的な空間活用促進 ・沿道の景観形成 ・エリアマネジメント協会による更なるまちづくり促進の支援



道路上に屋外広告

取組方針 (案)



- 国家戦略特区の取組みを、すしや通りや他の路線へ拡大
- 国家戦略特区の「ほこみち」へのスムーズな制度移行
- 六区ブロードウェイのエリアマネジメント協会の取組みの充実
- 六区ブロードウェイの活動を支えているエリアマネジメント協会の組織力の強化
- 現在の取組の拡充につながる空間構造・デザイン再編の検討
- 沿道の店舗など協力して、空間を最大限に活用
- 国際通り、かっぱ橋通り、かっぱ橋道具街通りなど、西側の個性ある通りとの連携
- 地区計画によるまちづくりと連携した通りに相応しい景観の誘導

2-5. 参考になる取組み事例

(1) 大阪市（御堂筋となんば駅前）

沿道と街路を一体化させたビジョンに基づく
魅力ある景観と賑わいづくりの推進

大阪市では、車中心から人中心への転換を目指す「御堂筋未来ビジョン」を策定（H30）
2037年の御堂筋完成100周年を記念し、通りのフルモール化を目指した取組を実施中



もともと車道を含む道路を
すべて歩道にする計画！



なんばひろば改造計画

車道を含む幅員約44m
延長約3kmの御堂筋から
車を排除し、歩行者空間
にするための段階的な
取り組みなどを実施中

大阪市
御堂筋未来ビジョン より

(2) 京都府京都市（四条通）

歩くことが楽しくなるまちづくり
「歩いて楽しいまち」

幹線道路の車線数を減らして歩道を拡幅し、歩行者や公共交通優先の空間を創出

「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」歩道拡幅事業



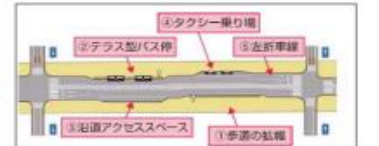
- 【取組データ】
- ・事業主体:京都市
 - ・路線名称:四条通
 - ・路線幅員:22m(4車線→2車線)
 - ・取組延長:1,120m
 - ・取組期間:平成18年～平成27年



【取組推進に寄与した最大の要因】

- 地元からの要望
- 京都市における位置付けの明確化と体制強化
- 関係者との緊密な意見交換・合意形成

- 【取組概要】
- ①用地買収を行わずに街路空間を再構築して、歩道を拡幅(3.5m→6.5m)
 - ②街路空間を交通結節点(ターミナル)として考え、路線バスと鉄道との乗継利便性や、沿道商業施設へのアクセス機能を向上(バス停の集約16箇所→4箇所、バス停の集約16箇所→4箇所、タクシー乗場の設置2箇所)



(整備前) 混雑するバス停付近の様子



(整備後) バス停



(整備前) 駐停車車両の影響で中央車線でも歩道が狭まっている様子



(整備後) 広がった歩道

人と公共交通優先の理念のもと、片側2車線を1車線に減少させ、歩道を拡幅。沿道は、バス停の集約、物流車両の停車スペース・タクシー乗り場を設置

京都市四条通拡幅事業HP、国土交通省 官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集より

3. 公民連携のまちづくり

3-1 公民連携のまちづくりとは

公（行政等）と民（まち・事業者など）が連携し行う、エリアの価値を高める取組みのこと。現在、様々な分野で連携が進んでいるが、公共空間の活用での公民連携について、国土交通省のまちづくりポータルサイトには3つのキーワードと効果が示されている。

キーワード

- (1) 地域独自の課題を発見し解決する
- (2) 公民にかかわらず、まちの空間資源を使いこなす
- (3) 人間中心の視点で居心地よい環境をつくる

効果

- (1) 新たな事業や雇用の創出
- (2) 来街者や滞在時間の増加
- (3) 資産価値の維持・向上

出典：国土交通省
「官民連携まちづくりポータルサイト」

そのため、まちの課題や将来像をみんなで共有し、まち・事業者・行政等それぞれの役割を確認し、理解しあえる機会を設けながら、まちづくりを進める「公民の連携」が重要。

公民連携・役割分担による将来ビジョンの推進

公共主体

- 社会基盤整備・維持管理
- 制度整備
- 情報発信

公民連携

- 空間再編に関する機運醸成

民間主体

- 高質な維持管理
- 体制づくり・制度活用
- 情報発信

主な役割

まちの魅力向上、賑わい・交流の場を創出には、地元の方々や沿道店舗と連携・協力し、公共空間を一体的に活用することが重要。



道路空間 壁面後退部 沿道ビル店舗
出典：御堂筋将来ビジョン（大阪市）

道路空間の活用例

○パークレット、テーブル・イス、ベンチなど



パークレット（新宿区）



ベンチ（千代田区）

○沿道店舗等による軒先及び歩行者空間の利用



軒先利用（世田谷区）



歩行者空間利用（港区）

○キッチンカー、マルシェ、芝生、屋台、祭り、芸術活動など



イベント（千代田区）



マルシェ（港区）

○外部組織による活動



コミックシェルター（品川区）



地域のお祭り（台東区）

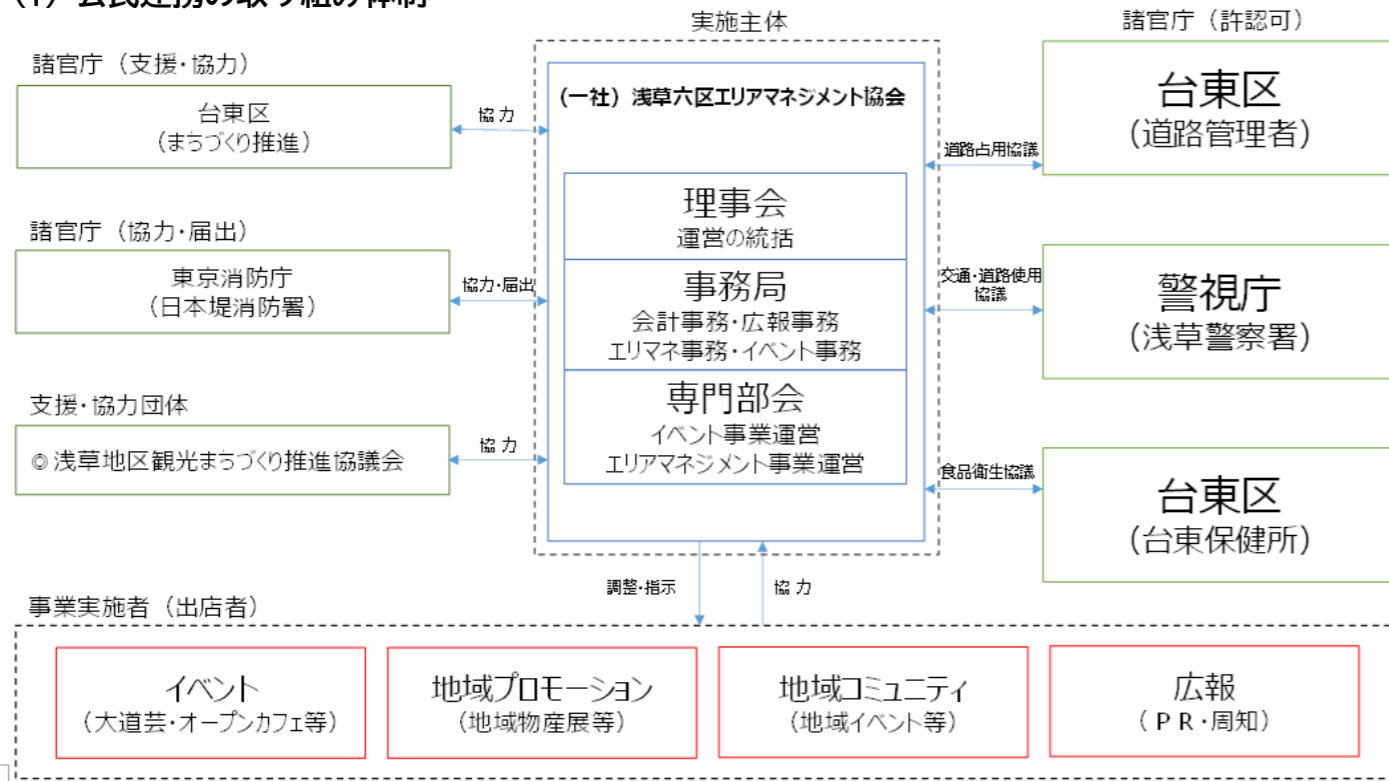
出典：歩行者中心の道路空間の活用マニュアル（東京都）

3-2 台東区の公民連携のまちづくり

・・・六区ブロードウェイの取組み

六区ブロードウェイは、2019年9月国家戦略特区に指定され、公民で連携しながら、道路空間を活用し、まちづくりに取り組んでいる。

(1) 公民連携の取組み体制



(2) 取組みの方法

六区ブロードウェイ商店街振興組合が中心となり、2017年4月まちづくり組織である「(一社) 浅草六区エリアマネジメント協会」を設立。台東区、浅草警察等と協力し道路空間の活用のための社会実験を実施し国家戦略特区の指定を受けるなど、公民連携の取組を実施中。

(3) 実際の活動

大きく、まちづくりのための公益活動と、公益活動の原資を生み出すための収益活動の二つに分類される活動を実施している。(ただしコロナの状況に応じ内容・規模は変更)

公益活動

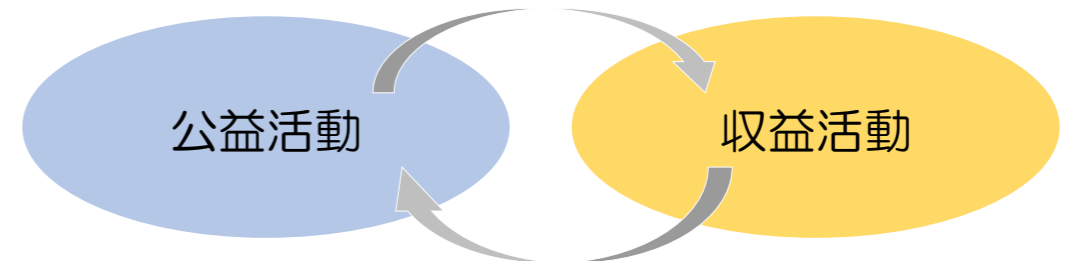
- 清掃活動
- 放置自転車対策
- 防災活動
- 雪かき
- など

収益活動

- オープンカフェ・キッチンカー
- マルシェ (物産展)
- 地方のお祭りの誘致
- 道路への広告設置
- など

(4) 取組みの効果

まちの美化、路上放置自転車の減少などの直接的な効果のほか、沿道の関係者のコミュニケーションの増加、来街者の増加などによる賑わいの創出、等の効果が出ている。台東区は、エリアマネジメント団体が、路上の屋外広告の設置により、広告収入を得られる仕組みづくりの支援や、関係者との協議の支援などを行い、連携を深めている。



道路清掃



オープンカフェ



放置自転車の整理、マナー札貼付



キッチンカー



駐輪場案内、徐行・手押しをお願い



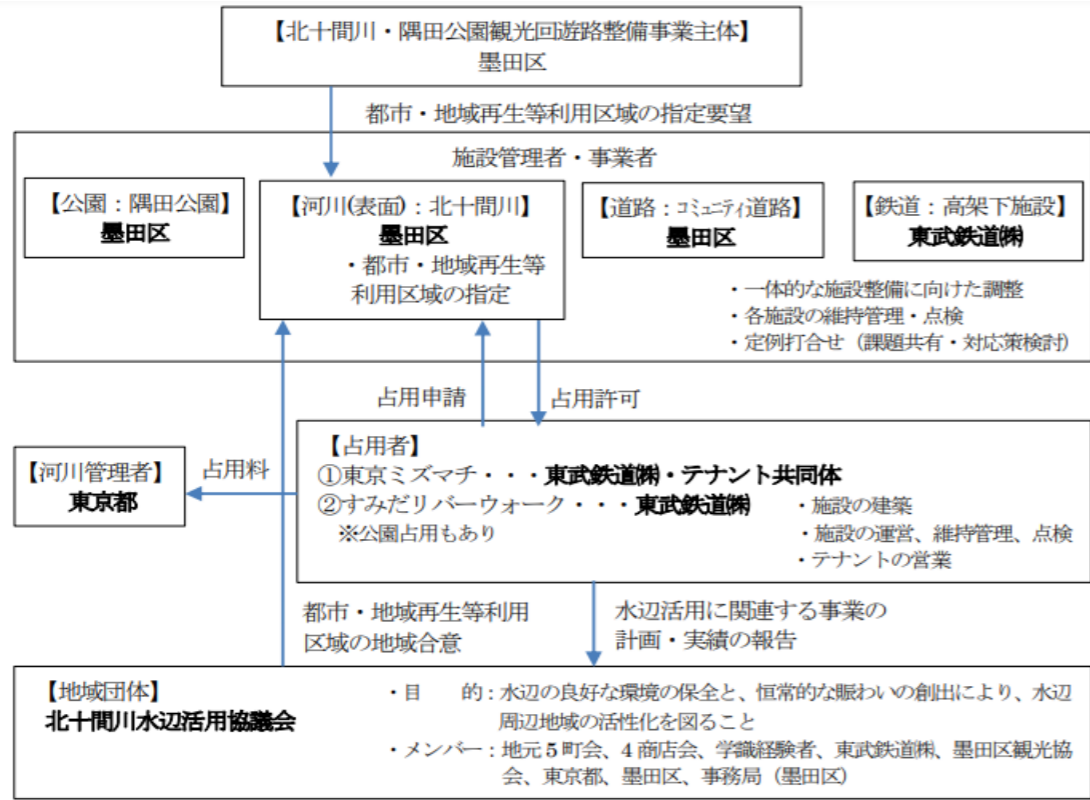
イベント

3-3 周辺地区の公民連携のまちづくり

・・・墨田区かわまちづくりの取り組み

墨田区の北十間川を中心としたエリアは、公民連携により、「水辺」「公園」「道路」「鉄道高架下」が隣接する立地を活かした一体的な空間づくりを実施している。

(1) 公民連携の取り組み体制



出典：かわまち大賞の概要

(2) 取り組みの方法

公共空間の活用について、ワークショップを開催し、地元住民、企業、行政のほか、周辺に関わる団体・個人等、様々な立場の人々による活発な議論のもと、活用方針を取りまとめた。

また賑わい創出と管理運営の両面から施策やルール等を議論し、一体的な空間づくりを実現。



出典：北十間川プレス（北十間川水辺活用協議会事務局）より作成

(3) 取り組みの効果

行政や民間による施設を整備するにあたって、エリアの将来像を共有することから始め、将来像を実現する一体的な整備に向けた統一的なデザインを議論し、整備が行われた。

また、空間の利活用を考えたバード整備を行うことで回遊性の向上と賑わいが創出し、地域活性化が図られている。



出典：北十間川プレス（北十間川水辺活用協議会事務局）より作成



出典：かわまち大賞の概要

【参考】他地区の事例

①大田区と京急電鉄の公民連携

両者のまちづくり方針と相互価値提供

【大田区】

- ・大田区都市計画マスタープラン（2022年3月改定）において、将来都市像を『「暮らす・働く・訪れる」大田区らしい多彩な景色が人々を惹きつける』と設定
- ・区民や事業者などと協働しながら、新しい生活様式への対応や、持続可能な社会基盤の構築に取り組んでいる。

【京急電鉄】

- ・京急沿線エリアマネジメント構想「COCOONプロジェクト」として、エリアに応じた地域連携（ローカライズ）と、MaaS・モビリティ整備（共通基盤整備）を同時に進める。
- ・まちの個性磨き上げと移動環境の改善を通じ、京急沿線のエリア価値を高めていくことを目指す。

【本協定に基づく公民連携まちづくり】

重なる部分が多い両者まちづくり方針に沿って、地域と共同で駅を中心に「働く、暮らす、楽しむ」が充実する魅力ある拠点とコミュニティづくりに取り組むことや駅・駅周辺に求められる都市基盤施設等の検討推進を通じて、地域ポテンシャルを活かした大田区の実現を目指す。

取組事例



京急電鉄、大田区、日本工学院専門学校、モビマルが産官学連携でフードトラックやシェアスペース、モビリティステーション、地域イベントスペースなどを運営する交流拠点「COCOONひろば平和島」



地域情報/MaaSサイト「COCOONおた」イメージ

出典：京浜急行電鉄株式会社HP

②大阪府堺市と鉄道事業者4社の公民連携

ICTを活用した公民連携



取組事例

ピアッツァの意味は、イタリア語で「広場」

ピアッツァは、街の情報をユーザーさん同士で安心・安全に交換し合うことのできる情報交換SNSアプリです♪



大阪府堺市と、阪堺電気軌道株式会社・南海電気鉄道株式会社・泉北高速鉄道株式会社・西日本旅客鉄道株式会社、および地域SNSアプリ「ピアッツァ」を運営するPIAZZA株式会社は、デジタルでの情報交流プラットフォームによる地域の魅力の発掘・発信、鉄道沿線イベント情報発信等により、地域コミュニティの活性化を目指すため、連携協定を締結している。

出典：堺市HP

③新宿ターミナル協議会

協議会の概要

新宿駅及びその周辺部を対象として、利用者本位のターミナル実現に向け、多様な関係者が連携して、利便性の向上に取り組むことを目的に、「新宿ターミナル協議会」を設置

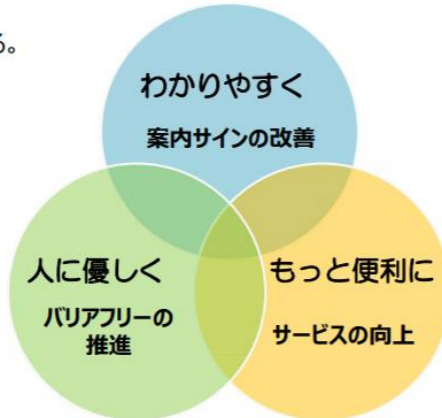
基本理念

国際都市新宿を更なる賑わいのある成熟した都市としていくため、今後の開発等を見据えつつ、2020年のオリンピック・パラリンピックの開催に向け、できることから実施する。

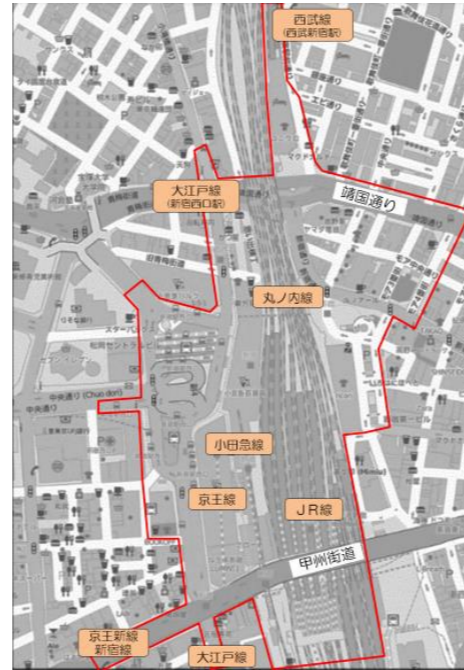
第一歩として、誰もがわかりやすく使いやすいターミナルの実現を目指す。
(案内サインの改善、バリアフリーの推進、サービスの向上に一体となって取り組む)

コンセプト

『わかりやすく、人に優しく、もっと便利なターミナル』



取組事例



■吊下げサインの変更 (整備前)



(整備後)



(整備前)



(整備後)



■案内サインの整備を実施 (平成29年10月～)

(例)



整備前



整備後

その他、利便性向上に向けた取組として乗換経路のバリアフリー化等も実施



点字ブロック整備

新規EV設置



※EV本体にも二言語で案内

■図解サインの変更

(整備前)



表記(結節空間や路線マーク)の統一

(整備後)



地上、地下の2種類の地図を用意(フロアごとに位置の把握が可能) 現在地表記(日英二言語表記)

■新宿ターミナルマップの配布

- 日英中韓の四言語表記のマップを作成・配布
 - ・日英版 平成29年9月～
 - ・中韓版 平成31年8月～



新宿ターミナルマップ

■QRコードの設置

- 配布用マップに接続するQRコードを各図解サインに設置(令和3年7月～)



図解サイン(左)に設置したQRコード(右)

■新宿駅での利用実態調査

- 地図、吊下げサインや案内サインの満足度や、ターミナルマップの認知度についてアンケート調査を実施(令和3年8月1日～8月2日)



利用調査実施の様子

出典：新宿ターミナル協議会HP

【浅草各駅の状況】

