

## 第3回策定委員会 資料4

---

基盤整備部会の検討状況について

2023年8月2日  
台東区都市づくり部



# 1. 基盤整備部会の説明内容について



## 1 - 1. 取組みの方向性について

# 1-1. 取組みの方向性について

- 論点5・6について、検討が必要と考えられる内容について整理した。

## 論点5 交通結節点の整備

### 交通結節点について

乗換え利便性  
向上

まち-水辺-駅の  
つながり創出

複数のバリアフ  
リールート確保

駅周辺の滞留空間の  
確保

バス・タクシー等  
の乗降場等検討

交通結節点の防災力の  
向上

自転車・バイク  
駐車場確保

ウォーカブルな  
空間との結節

わかりやすい  
サインの検討

## 論点6 多様な交通手段による 周辺地域との回遊性向上

新技術の導入や  
多様な主体の連携に  
よる効果的な  
交通サービスの展開

地域における次世代型  
モビリティのあり方検討

## 1 - 2. 交通結節点について

# 1-2-1. 都市計画マスタープランでの位置づけ

## 道路・交通まちづくり方針

### (交通結節機能の充実について)

- 浅草駅（東武線・銀座線・浅草線）は、乗り換え利便性の向上等による**交通結節機能強化**が求められている。
- 浅草駅及び駅周辺は、鉄道事業者、関係機関等との連携により、**ターミナル機能の向上**を図る。
- 舟運の充実・活用**も求められている。

- 各交通機関を相互に結ぶ**動線整備**、**バリアフリー化**、**交通広場の整備**など、**国際観光都市にふさわしい環境整備**
- 道路・公園の地下及び上空空間や建物との一体的利用等の**立体的な活用の促進**によるバリアフリー化や、**歩行者空間・駅前広場等の整備**による交通結節機能の強化





# 1-2-2. 現ビジョンでの未了プロジェクト

## 【現ビジョンでの未了プロジェクト】

### ① 駅の結節機能及び駅周辺を含めた整備

地域全体の交通流動や歩行者動線、交通結節機能の整備は、浅草駅周辺のハード整備と連動することから、引き続き、鉄道事業者をはじめとする関係者間の協議を進めていく。

### ② 都市機能再生整備ゾーン 街並み整備

地域全体の景観に対する意識をより一層醸成するとともに、都市機能のあり方を検討する地区においては、機能更新との相乗効果をもたらすような街並み整備を誘導していく。

#### ○交通結節点の再整備

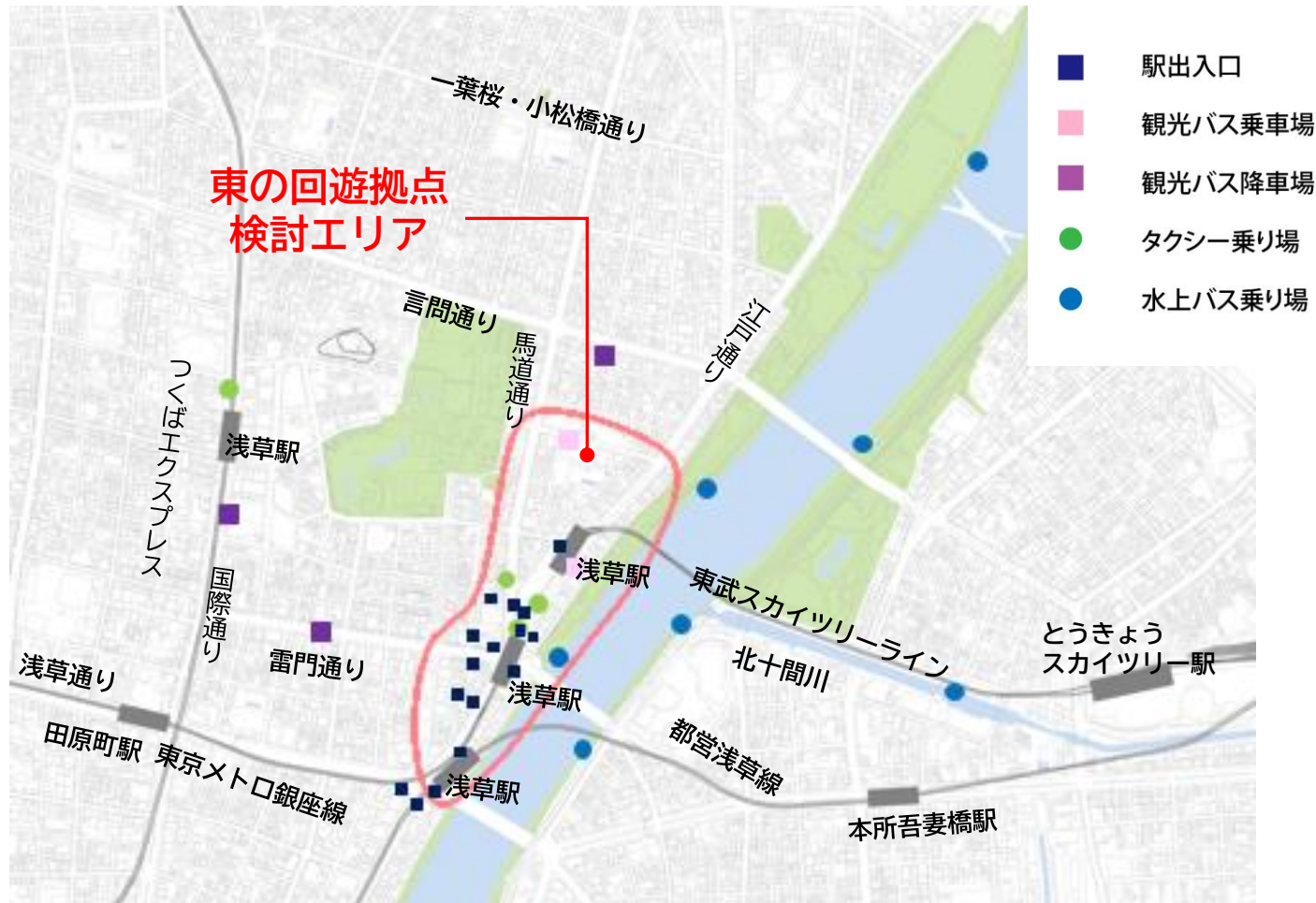
- ・浅草の玄関口に相応しく、鉄道各線、バス、水上バス等の交通機関との交通結節機能の再構築を誘導し、利便性と安全性を高めた交通拠点の整備を推進する。
- ・花川戸地区全体の都市機能のあり方の調査・検討に併せ、東武線浅草駅及び周辺地域の一体的な土地利用の更新など、都市計画手法を活用して効率的な土地利用を誘導する。
- ・馬道通り、雷門通り、江戸通り、つくばエクスプレス、大江戸線との交通流動、隅田川への歩行動線のあり方について検討する。

#### ○賑わいの街並み整備の誘導・推進

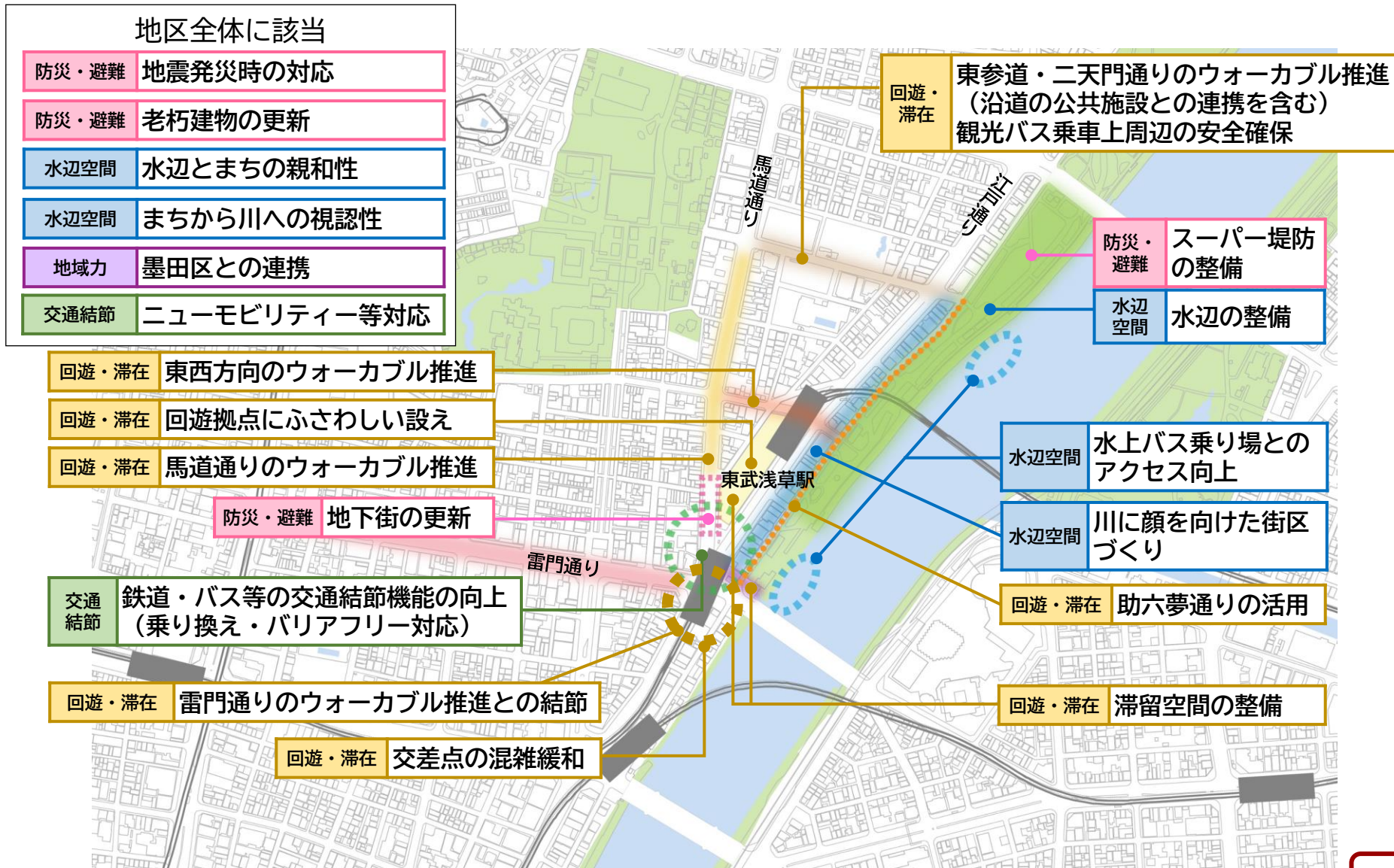
- ・浅草地域におけるそれぞれの地区の特性を活かした都市景観を誘導し、江戸、明治、大正、昭和の時代を体感する浅草に相応しい街並みづくりを推進する。地上だけでなく、タワー展望台から見渡した景観についても考慮する。
- ・浅草らしさの街並み整備は、地域住民等の合意の下、地区計画や景観地区指定などの手法を活用する。
- ・商店街等が行う、賑わいの街並み整備を支援する。
- ・浅草の玄関口である東武線浅草駅周辺を含む花川戸地区全体の都市機能のあり方を検討し、街並み整備を地域住民の発意と合意の下で進めていく。

# 1-2-3. 重点的に検討するエリア

- 東西の回遊の拠点として、整備の検討を進めていくべき範囲を、鉄道駅出入口、公共施設配置なども勘案し、以下のように設定する。
- 基盤整備部会では、東の回遊拠点検討エリアについて重点的に検討していく。



# 1-2-4. 東の回遊拠点検討エリアの検討項目





# 1-2-4. 東の回遊拠点検討エリアの検討項目

分野	検討項目	内容
回遊・滞在	回遊拠点にふさわしい設え	・国際観光都市浅草の回遊拠点にふさわしい象徴となる設えが必要
	滞留空間の整備	・類似した特徴を持つ他の鉄道駅と比較して駅周辺の滞留空間が少ない
	雷門通りのウォーカブル推進との結節	・雷門から東武浅草駅にかけての混雑 ・西側や水辺への来訪者の誘導
	馬道通りのウォーカブル推進	・吾妻橋交差点付近の混雑
	東参道・二天門通りのウォーカブル推進、観光バス乗車場周辺の安全確保	・二天門から水辺への来訪者の誘導 ・観光バス乗車機能の確保や交通安全性の向上
	東西方向のウォーカブル推進	・馬道通りから水辺への来訪者の誘導
	助六夢通りの活用	・川側の通りに向いている店舗があまり無く、まちと公園をつなぐまち並みづくりが必要
交通結節	鉄道・バス等の交通結節機能の向上（乗り換え・バリアフリー対応）	・交通機関の乗降場が分散 ・バリアフリー動線による乗換えは道路横断が必要
	ニューモビリティ等対応	・回遊促進や地域活性化等のため、新たな移動手段や環境にやさしく手軽な交通手段の導入が期待されている

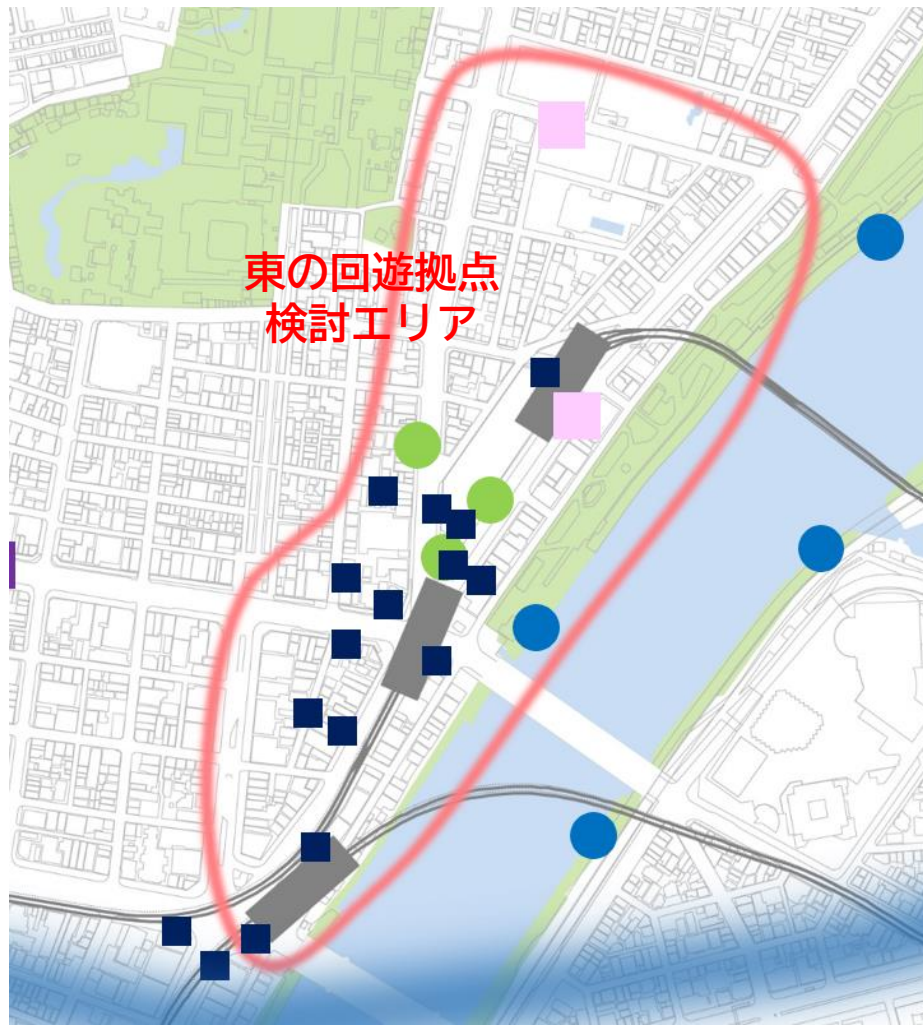
# 1-2-4. 東の回遊拠点検討エリアの検討項目

分野	検討項目	内容
防災・避難	スーパー堤防の整備	・隅田川の防災性確保に向けたスーパー堤防整備
	地震発災時の対応	・観光客等の避難や帰宅困難者の対策が必要
	老朽建物の更新	・地区全体的に建物倒壊の危険度が高い。東武浅草駅周辺は旧耐震基準の可能性が高い建物が多い
	地下街の更新	・地下街の躯体、設備の老朽化が進み、防災性等が課題
水辺空間	水辺の整備	・隅田川の魅力向上に向けた親水性の充実が必要
	水辺とまちの親和性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公園と水辺側の段差によって視覚的分断が生じている</li> </ul> 

# 1-2-4. 東の回遊拠点検討エリアの検討項目

分野	検討項目	内容
水辺空間	まちから川への視認性	<ul style="list-style-type: none"> <li>• まちから隅田川への見通しが分断されている</li> </ul> 
	川に顔を向けた街区づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 川側に正面性のある建物が少なく、一体性に乏しい</li> </ul> 
	水上バス乗り場とのアクセス向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 江戸通りや助六夢通りによってまちと水上バス乗り場が分断されている</li> </ul>
地域力	墨田区との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 浅草地区と東京ミズマチ・東京スカイツリーの往来が見られ、連携による両区の魅力向上が期待される</li> </ul>

# 1-2-5. 東の回遊拠点の目標像



## 東の回遊の拠点

### 目標像

- 国際観光都市浅草の回遊拠点にふさわしい空間
- 「まち」「水辺」「駅」が行き来しやすく、より便利で回遊性を高める空間
- 発災時に安全が確保できる空間





## 1-3. その他論点5・6で今後求められる取組みについて

# 1-3-1. わかりやすいサインによる案内

## 【現況・特性】

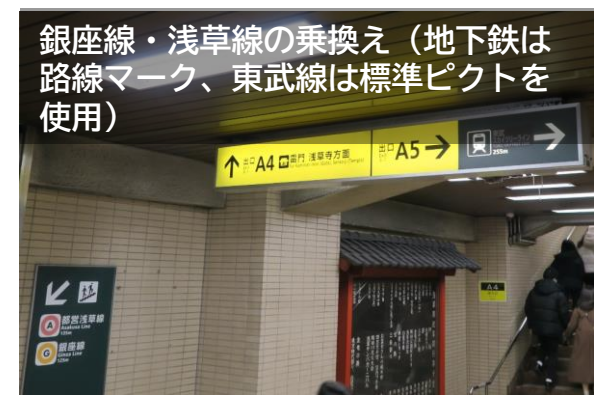
- 駅や交通事業者ごとにサインが整備され、標準ピクトや路線マークの使用等、表示形式がそれぞれで異なる。



標準ピクト



路線マーク



# 1-3-1. わかりやすいサインによる案内

## 【課題】

- サインの表示形式が異なるため、乗り換え動線がわかりにくい。

## 【取り組み案】

- 鉄道駅の利用者等へのわかりやすい案内に向けて、乗換ルート上の案内サインやまちなかを含めた案内のあり方について、検討する。

ターミナル全体でサインを統一（統一後のサインイメージ例）

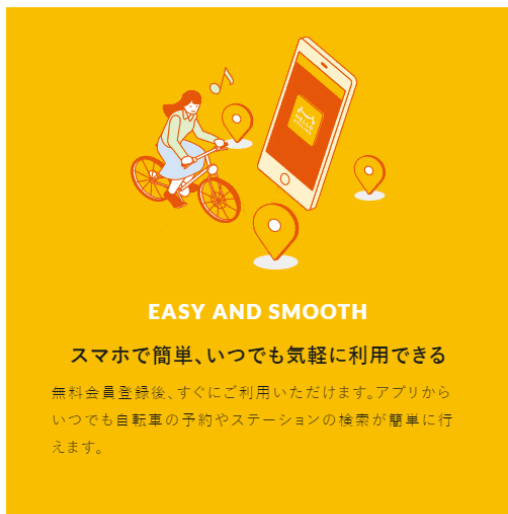


事業者間の連携によるサイン統一（出典：新宿ターミナル基本ルール）

# 1-3-2. 次世代モビリティの効果的な活用・周辺への回遊促進

## 【現況・特性】

- OpenStreet社等と協定を締結し、シェアサイクルの社会実験を実施中
  - HELLO CYCLINGのサイクルポートであれば区内外を問わず、自転車の貸出・返却が可能
  - 地区内の区有施設では、隅田公園自転車駐車場、つくばエクスプレス浅草駅南自転車駐車場、花川戸公園にポートを設置



サイクルポート（出典：HELLO CYCLINGホームページ）

HELLO CYCLINGの特徴（出典：HELLO CYCLINGホームページ）



## 1-3-2. 次世代モビリティの効果的な活用・周辺への回遊促進

### 【課題】

- 多様な移動支援サービスの展開によって周辺への回遊を促す必要がある。
- 歩行者の過密な地区内は安全性確保のため、電動キックボード等のあり方は検討が必要

### 【取組み案】

- 安全性確保のための次世代モビリティのあり方を検討



複数事業者の連携によるシェアサイクルの利用・普及促進（出典：京都市サイクルサイトホームページ）



バス停とシェアサイクルポートを近接させ、利活用を促進している事例  
（出典：回遊性を向上させるモビリティネットワーク（国土交通省））



シェアリングサービスを展開しているパーソナルモビリティ（藤沢市、出典：carviewホームページ）



都心で運行されるグリーンスローモビリティ（豊島区）

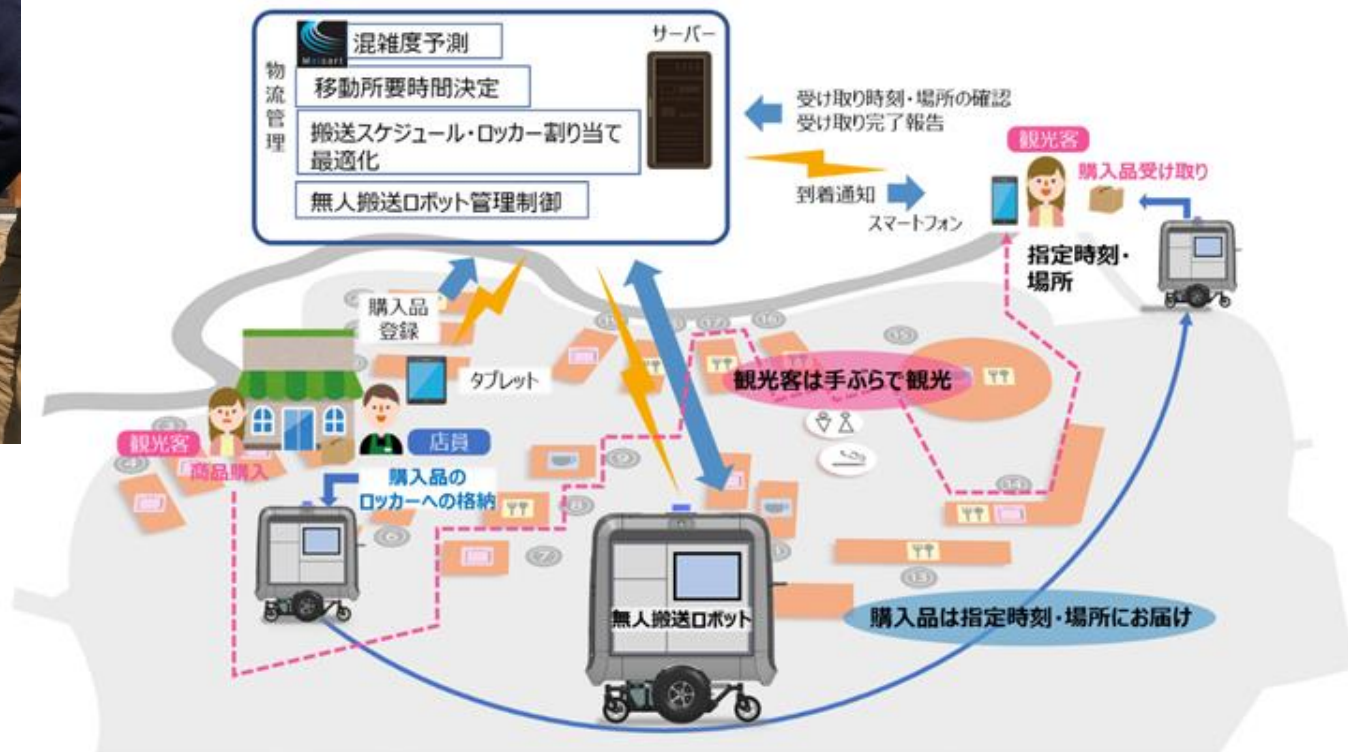


新モビリティ運転の安全講習会の詳細（出典：LUUPホームページ）

## 1-3-2. 次世代モビリティの効果的な活用・周辺への回遊促進

### 【取組み案】

- 最新技術を活用した回遊支援サービスの導入等、地区内外の回遊性の向上を検討する。



手ぶら観光を支援する無人搬送ロボットの実験例（出典：三菱電機ホームページ）

# 1-3-3. 総合的な交通情報、観光サービス提供

## 【取組み案】

- 観光サービス提供等による来訪促進やピーク時の分散や回遊の効率化を図るため、MaaSサービスの導入を検討する。

・バスをセットにしたお得なデジタルフリーバスのほか、PHV カーシェアリングやシェアサイクル、EVバス等の環境にやさしいモビリティと  
・文化・観光施設等の拝観・入場チケット、アクティビティ等の体験プログラムを  
スマートフォンから簡単に検索、購入いただくことができるサービスです。



鉄道、カーシェアリング、低公害バス等のモビリティ利用や、歴史・文化施設などのチケット購入等をWEB上でできる環境配慮型・観光MaaS (出典：東武鉄道ホームページ)





## 2. 基盤整備部会におけるご意見について

## 2. 基盤整備部会におけるご意見について

### 将来イメージについて

- ・浅草の受入れ範囲を広くとらえるならば、スカイツリーやその周辺もまちの玄関口になるのではないかと。
- ・単純に受入れ範囲を広げるという発想ではなく、中央の集中を周囲に広げたり、地区の住民のウォーカビリティの向上等、回遊の質を高めるという考え方が重要。
- ・20年後の各エリアが目指す姿が住宅地か商業地か、居住地や従業地としてどのように変化していくかによって、目指すべき基盤整備のスペックが変わってくる。

### 東の回遊の拠点形成について

- ・ウォーカブル推進に向けて、具体的な取組みを整理できると良い。
- ・つくばエクスプレス浅草駅も地区の拠点となるかは、利用属性や将来的な沿線需要等を踏まえて整理したほうが良いだろう。
- ・まちから隅田川側への視線の抜けは重要だが、対岸から浅草側を見た際の景観にも配慮できると良い。
- ・地震発生時の対応だけでなく、水害等への対応も視野に入れた方が良い。
- ・水上交通も含めた東の拠点としては、吾妻橋・二天門の船着場と隅田川の繋がりも重要。
- ・拠点としての言葉の表現には、水辺のつながり等、多義的な意味をもつ。上野から押上のスケールでは、杜・まち・川が隣接する世界的に見ても貴重な関係性にあり、これらの連続性を意識できると良い。

### 論点5・6の取組みについて

- ・浅草では観光需要も多いため、記載内容の集約だけではなく、地上の案内や出口の位置等の浅草らしいサインのわかりやすさを検討する必要がある。
- ・歩行者に優しい回遊環境の創出に向けては、駅・まち・水辺を一体で捉えていく考え方も必要ではないか。
- ・浅草では歩行者も多く、ウォーカブルに支障のないモビリティを受けれていく必要がある。20年後にどのような移動手段のニーズがあるのかを予測することは難しく、環境や時代に合わせて適した交通手段を選択して導入できるような示し方が望ましい。

### 3. 次回の基盤整備部会の議論について

### 3. 次回の基盤整備部会の議論について

- 次回の基盤整備部会では、赤枠に示す下記の内容について議論する。

論点5・6：基盤整備の方向性

(東の回遊拠点検討エリアの目指すまちの機能イメージ)

論点7：普段から安心して過ごせるまちづくり

論点8：国際観光拠点にふさわしい防災機能の確保

論点9：隅田公園と一体となった水辺空間づくり

論点10：舟運を活かした活動の展開

論点11：柔軟で持続可能なまちづくり

まち・水辺・交通を  
どのようにつないでいくか

