

コロナ禍を踏まえた
浅草地区まちづくりのあり方検討

報告書

令和4年3月

台東区

目次

序章 検討概要	序-1
序.1 検討の目的	序-2
序.2 検討概要	序-2
序.3 対象範囲	序-3
1. 今後のまちづくりの視点の抽出	1-1
1.1 資料の収集と整理	1-2
1.1.1 収集・整理した資料の一覧	1-3
1.1.2 資料収集整理結果の総括	1-5
1.2 今後のまちづくりの視点の抽出	1-6
1.2.1 社会の動向やそれに伴う課題を示すキーワードの導出.....	1-6
1.2.2 コロナ禍を踏まえた今後のまちづくりにおいて重要となる視点.....	1-11
1.2.3 各視点（キーワード）に関する浅草地区の特性を踏まえた考察.....	1-12
2. 浅草地区における今後のまちのあり方検討	2-1
2.1 新ビジョン検討の素材となる論点（案）の整理.....	2-2
2.1.1 浅草地区における課題の照合	2-2
2.1.2 ヒアリング結果の整理	2-4
2.1.3 新ビジョン検討の素材となる論点（案）の整理.....	2-9
2.1.4 新ビジョン検討の素材となる将来像（案）の検討.....	2-15
2.2 新ビジョン検討の素材となる課題解決のヒント（案）の提示及び実施事例の収集....	2-21
2.2.1 課題解決のヒント（案）の提示	2-21
2.2.2 実施事例の収集	2-22

序章 検討概要

序.1 検討の目的

浅草地区において台東区都市計画マスタープラン等に示された魅力あるまちづくりを進めるために、令和2年度に実施した「浅草地区まちづくり基礎調査（令和3年3月）」（以下、過年度基礎調査）の結果をもとに、近年の社会環境の変化や新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた今後のまちづくりの方向性を検討し、当地区における今後のまちづくりの方針を示す「（仮称）浅草地区まちづくりビジョン」（以下、「新ビジョン」）の策定に必要な論点等の検討を行うことを目的とする。

序.2 検討概要

1. 今後のまちづくりの視点の抽出

(1) 資料収集、整理

近年の社会環境の変化や新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた今後のまちづくり（道路や駅前広場など、まちの要素となるハード面に関するもののほか、観光や産業など、ソフト面に関するものを含む）のあり方について、国や東京都等で検討された各種公表資料及びデータ等を収集し、整理した。

(2) 今後のまちづくりの視点の抽出

(1)の結果を踏まえ、最近の社会環境の変化、またそれに伴う課題を抽出するとともに、コロナ禍を踏まえた今後のまちづくりにおいて重要となるトピック、キーワード、視点を抽出し、項目毎に体系的に整理した。

2. 浅草地区における今後のまちのあり方検討

(1) 新ビジョン検討の素材となる論点（案）の整理

1.の結果を踏まえ、過年度基礎調査において抽出・整理した浅草地区における課題について照合し、浅草地区における今後のまちのあり方について、論点（案）の整理を行った。整理にあたっては、関係機関へのヒアリング結果も踏まえ、次年度以降の新ビジョン策定委員会での検討素材となる論点について、複数の案を提示した。

(2) 新ビジョン検討の素材となる課題解決のヒント（案）の提示及び実施事例の収集

(1)の結果を踏まえ、次年度以降の新ビジョン策定委員会での検討素材となる課題解決のヒント（ハード面、ソフト面の双方）について、複数の案を提示した。また、提示した課題解決のヒント（案）について、国内外における実施事例を整理した。

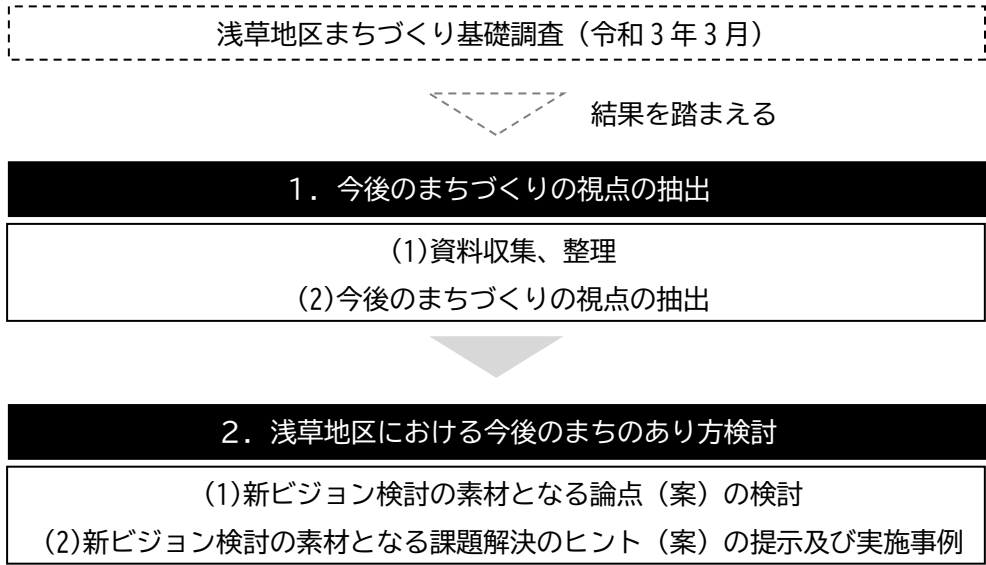


図 1 検討フロー

序.3 対象範囲

本検討の対象範囲は図2に示す範囲である。

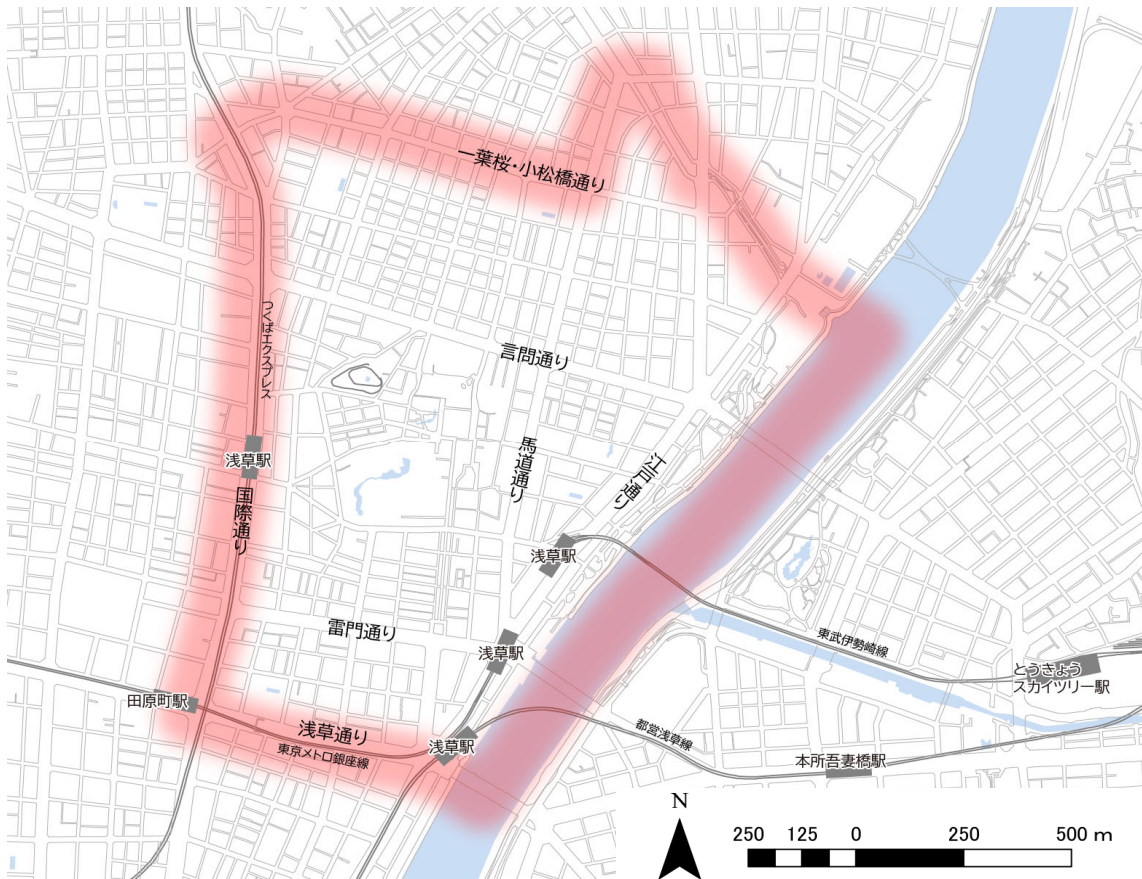


図 2 検討対象範囲

1. 今後のまちづくりの視点の抽出

新型コロナウイルス感染症が招いた災難や危機的状況、経済的・社会的影響について、本報告書では「コロナ禍」と表現することとする。（参考：NHK 放送文化研究所）

1.1 資料の収集と整理

近年の社会環境の変化や新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた今後のまちづくり（道路や駅前広場など、まちの要素となるハード面に関するもののほか、観光や産業など、ソフト面に関するものを含む）のあり方について、国や東京都等で検討された各種公表資料及びデータ等を収集し、整理する。

公表資料の収集にあたっては、令和2年度及び3年度の国土交通省都市局において主に取り組まれているテーマを中心に、まちづくりや観光、産業などに関する主だったものや、検討会の開催状況を確認し、本件に関連の深い公表資料を収集した。

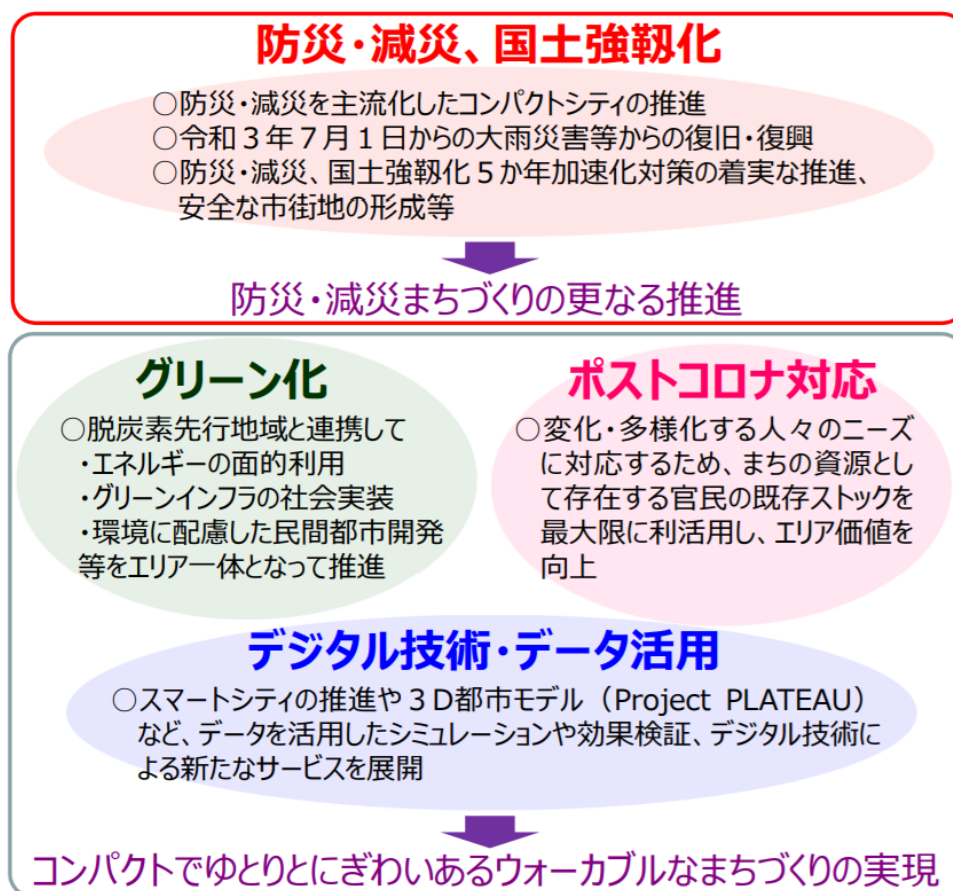


図 1-1 国土交通省都市局 令和4年度概算要求の基本方針

出典：令和4年度 都市局関係予算概算要求概要（国土交通省）

1.1.1 収集・整理した資料の一覧

収集・整理した資料及びその公表元、公表時期、関係性、読み取れるトピックについて、次ページに一覧表で示す。収集・整理した資料は、令和 3 年度に公表された最新の各種検討資料を中心に選定するが、コロナ禍以前から検討されていたがコロナ禍によってその動きが加速あるいは重要性を増すこととなった提言など、関連が深い資料も併せて選定し、17 の公表資料を収集・整理した。なお、区の観光及び産業の方針（案）は、後述の検討において整合を図る。

一覧表は、資料の公表時期の順に整理しており、左端の列に公表元である検討会等の名称を示し、表の中間に資料公表時期に合わせて資料名をプロットしている。右端列では、各資料から読み取れるトピックを整理している。また、新型コロナウイルス感染症拡大により東京都に緊急事態宣言が発令された時期についても併せて示している。

表 1-1 収集資料一覧

公表元		検討会等の開始時期 →:踏まえる ●:内容整理を行った資料																													資料から読み取れるトピック			
		公表された成果物																																
		2019.01以前	2019年											2020年											2021年									
実施主体	懇談会・検討会等の名称																															・・・		
国	都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会【事務局】国土交通省 都市局																																●「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生（中間とりまとめ）（2019.06）	多様性（ダイバーシティ）/コンパクトシティ/イノベーションによる付加価値創出や生産性向上/国際競争力・ブランド力の向上/人間中心のまちづくり/ウォーカブル・アイルレベル/多様な主体の連携/エリアマネジメント/多様な人材・企業の交流するまち/オープンイノベーション
都	「Society5.0」社会実装モデルのあり方検討会【事務局：東京都】																																●スマート東京（東京版Society5.0）の実現に向けたデータプラットフォーム構築の基本方針（2020.02）	バリアフリー・ユニバーサルデザイン/多様性（ダイバーシティ）/防災・減災まちづくり/5G/Society5.0/AI/ビッグデータの活用/デジタルトランスフォーメーション（DX）/スマートシティ/自動運転/MaaS/キャッシュレス決済/駅まちづくり/観光コンテンツの高付加価値化/多様な主体の連携/担い手・人材の確保・育成
国	今後の市街地整備のあり方に関する検討会【事務局】国土交通省 都市局																																●『「空間」・「機能」確保のための開発』から『「価値」・「持続性」を高める複合的更新』へ～市街地整備2.0～（2020.03）	多様性（ダイバーシティ）/多様な働き方・価値観・ライフスタイル/防災・減災まちづくり/持続可能なまちづくり/コンパクトシティ/都市アセットの活用/柔軟性のあるまちづくり/リノベーションによる付加価値創出や生産性向上/国際競争力・ブランド力の向上/多様な主体の連携/エリアマネジメント
国	国土交通省都市局																																●「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」（論点整理）（2020.08）	多様な働き方・価値観・ライフスタイル/職住近接・テレワーク/防災・減災まちづくり/感染症対策/グリーンインフラ/コンパクトシティ/都市アセットの活用/柔軟性のあるまちづくり/ビッグデータの活用/スマートシティ/ニューモビリティ/過密の回避/駅まちづくり/国際競争力・ブランド力の向上/ウォーカブル・アイルレベル/ゆとりある空間/身近なオープンスペース・公園等へのニーズ/多様な人材・企業の交流するまち
国	デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会【事務局】国土交通省 都市局																																●ニューノーマルに対応した新たな都市政策はいかにあるべきか（中間とりまとめ報告）（2021.04）	多様な働き方・価値観・ライフスタイル/都市アセットの活用/AI/ビッグデータの活用/人間中心のまちづくり/多様な主体の連携/多様な人材・企業の交流するまち
国	国土交通省 都市局 水管理・国土保全局 住宅局																																●水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン（2021.05）	防災・減災まちづくり/持続可能なまちづくり/担い手・人材の確保・育成
国	都市再生有識者懇談会【事務局】内閣府地方創生推進事務局																																●新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした今後の都市再生のあり方（2021.06）	職住近接・テレワーク/感染症対策/カーボンニュートラル/グリーンインフラ/持続可能なまちづくり/コンパクトシティ/柔軟性のあるまちづくり/オンラインとリアルとの融合・併用/ビッグデータの活用/デジタルトランスフォーメーション（DX）/スマートシティ/自動運転/国際競争力・ブランド力の向上/多様な主体の連携/エリアマネジメント/多様な人材・企業の交流するまち
国	上質なインバウンド観光サービス創出に向けた観光戦略検討委員会【事務局】国土交通省観光庁																																●上質なインバウンド観光サービス創出に向けて報告書（2021.06）	多様性（ダイバーシティ）/新たな旅行スタイル（長期滞在型観光、ワーケーション、マイクロツーリズム）/富裕層向けサービス/過密の回避/国際競争力・ブランド力の向上/情報発信・シティブロモーション/本質に触れられる体験/観光コンテンツの高付加価値化/担い手・人材の確保・育成
国	国土交通省観光庁・国際世界観光機関（UNWTO）駐日事務所																																●自治体・観光関連事業者等における観光危機管理推進のための手引書（2021.06）	多言語・多文化対応/防災・減災まちづくり/感染症対策/観光危機管理（避難誘導・帰宅困難者対策など）/レジリエンスの向上/持続可能な観光/国際競争力・ブランド力の向上/多様な主体の連携
国	観光庁																																●令和3年度版観光白書（2021.06）	新たな旅行スタイル（長期滞在型観光、ワーケーション、マイクロツーリズム）/コト消費/感染症対策/バーチャルツアー（仮想旅行）/デジタルトランスフォーメーション（DX）/観光コンテンツの高付加価値化
国	スマートかつ強靭な地域経済社会の実現に向けた研究会【事務局】経済産業省																																●スマートかつ強靭な地域経済社会の実現にむけた研究会取りまとめ（2021.06）	多様な働き方・価値観・ライフスタイル/職住近接・テレワーク/多様性（ダイバーシティ）/デジタルトランスフォーメーション（DX）/オンラインとリアルとの融合・併用/イノベーションによる付加価値創出や生産性向上/本質に触れられる体験/持続可能なまちづくり/オープンイノベーション
国	総務省																																●令和3年度版情報通信白書（2021.07）	デジタルバイド/職住近接・テレワーク/感染症対策/レジリエンスの向上/SDGs/持続可能なまちづくり/5G/デジタルトランスフォーメーション（DX）/イノベーションによる付加価値創出や生産性向上/インターネットショッピング
国	国土交通省																																●グリーン社会の実現に向けた「国土交通グリーンチャレンジ」（2021.07）	バリアフリー・ユニバーサルデザイン/防災・減災まちづくり/カーボンニュートラル/グリーンインフラ/持続可能なまちづくり/ビッグデータの活用/デジタルトランスフォーメーション（DX）/スマートシティ/ニューモビリティ/MaaS/ウォーカブル・アイルレベル/かわまちづくり/多様な主体の連携
民間	東京商工会議所																																●コロナ禍からの復活に向けた、東京の観光振興に関する重点要望（2021.07）	ユニバーサルツーリズム/新たな旅行スタイル（長期滞在型観光、ワーケーション、マイクロツーリズムなど）/感染症対策/観光危機管理（避難誘導・帰宅困難者対策など）/持続可能な観光/ニューモビリティ/MaaS/スマートツーリズム/時間分散（早朝・夜間）/国際競争力・ブランド力の向上/情報発信・シティブロモーション/かわまちづくり/担い手・人材の確保・育成/シビックプライド
国	駅まちデザイン検討会【事務局】国土交通省 都市局																																●駅まちデザインの手引き（2021.09）	バリアフリー・ユニバーサルデザイン/コンパクトシティ/都市アセットの活用/マルチユース/デジタルトランスフォーメーション（DX）/駅まちづくり/ウォーカブル・アイルレベル/多様な主体の連携
都	東京の観光振興を考える有識者会議【事務局】東京都産業労働局																																●PRIME 観光都市・東京 東京都観光産業振興実行プラン素案（2021.11）	バリアフリー・ユニバーサルデザイン/ユニバーサルツーリズム/新たな旅行スタイル（長期滞在型観光、ワーケーション、マイクロツーリズムなど）/富裕層向けサービス/感染症対策/SDGs/持続可能な観光/オンラインとリアルとの融合・併用/デジタルトランスフォーメーション（DX）/MaaS/デジタルマーケティング/時間分散（早朝・夜間）/情報発信・シティブロモーション/担い手・人材の確保・育成/シビックプライド
都	東京都における地域公共交通の在り方検討会【事務局】東京都都市整備局																																●東京における地域公共交通の基本方針（中間とりまとめ）（2021.12）	バリアフリー・ユニバーサルデザイン/カーボンニュートラル/持続可能なまちづくり/ニューモビリティ/MaaS/シェアリングエコノミー/駅まちづくり/人間中心のまちづくり/多様な主体の連携

※台東区観光課による「台東区の観光復活に向けた方針(案)」及び台東区産業振興課による「台東区産業振興推進方針(案)」については、後述するまちづくりの方針(案)及び解決策(案)の検討において整合性を図るものとする。

第1回緊急事態宣言 (2020年4月7日～5月25日)
 第2回緊急事態宣言 (2021年1月8日～3月21日)
 第3回緊急事態宣言 (2021年4月25日～6月20日)
 第4回緊急事態宣言 (2021年7月12日～9月30日)

1.1.2 資料収集整理結果の総括

1.1.1 に示した資料収集・整理した結果の総括及び考察を示す。

■資料収集整理結果の全体の総括及び考察

●まちづくり全般に関する内容について

- “居心地が良く歩きたくなるまちなか”や“コンパクトシティ”、“スマートシティ”などといったまちづくりのあり方に関する検討はコロナ禍以前より行われていた。
- コロナ禍により、テレワーク等の新たな働き方の普及や過密回避志向の高まりなどに代表されるライフスタイルや価値観の変化がもたらされた。
- この影響により、都市におけるオープンスペースやゆとりある空間等の価値の再認識等がなされ、前述のコロナ禍以前から議論されていたまちづくりのあり方については、引き続きその取組を推進していくべきとの提言が資料の多くで出されている。

●観光や産業等に関する内容について

- 観光や各種産業に関しては、コロナ禍で発出された緊急事態宣言等の社会活動に関する規制や、それに伴うライフスタイルや価値観の変化等により、経済的な影響を大きく受けている。
- 観光面に関しては、コロナ禍以前は活況を呈していたものの、コロナ禍以降は外国人観光客による消費がほぼ皆無となった上、国内においても観光地への足が遠のいている状況である。こうした状況を踏まえて、コロナ禍及びコロナ収束後における観光の新たなあり方が模索されている。具体的には、混雑回避やより快適な回遊行動を支援するスマートツーリズムの推進や、観光需要が回復した際に訪れる先として選ばれる都市となるためのシティプロモーション、新たな観光コンテンツの創出などである。
- 産業面に関しては、コロナ禍以前よりスマートフォンの普及によってインターネット利用が拡大していたところであったが、コロナ禍によりこうしたデジタル化の進展に拍車がかかっている。コロナ禍以前から広まりつつあったキャッシュレス決済やインターネットショッピング等に加え、オンラインツールを用いたコミュニケーションや体験等、デジタル技術を活用した新たな消費やコミュニケーションのスタイルも登場しており、今後もこの動きは加速すると考えられている。こうした中、Society5.0 やスマートシティといった考え方のもと、都市においてもデジタル化を推進し、都市の利便性や効率性の向上を推進すべきであると考えられている。

●全体を通じて

- コロナ禍を通じて、感染症などのリスクに対する経済や都市の脆弱性が広く認識されるなかにおいて、持続可能な形で経済を回復させ、都市のレジリエンスを高める「サステナブル・リカバリー」によりSDGsの実現に寄与することが期待されている。
- 価値観の多様化が加速する中、暮らし方、働き方、観光等それぞれの面で、様々なニーズに対応できるサービスのイノベーションや都市アセットの柔軟な利活用の必要性が高まっている。
- 以上で述べた、いずれの分野に関する議論においても“公民連携”といった言葉に代表されるような、多様な主体が連携した取組の重要性が述べられている。

1.2 今後のまちづくりの視点の抽出

1.1 の結果を踏まえ、最近の社会環境の変化、またそれに伴う課題を示すキーワードを整理し、今後のまちづくりにおいて重要となる視点を体系的に整理する。また、各視点（キーワード）毎に、まちづくりに必要な考え方を考察し、浅草地区の特性を踏まえた課題を整理する。

1.2.1 社会の動向やそれに伴う課題を示すキーワードの導出

1.1 における各資料の整理において抽出された重要トピックを整理し、社会の動向やそれに伴う課題を示すキーワードを導き出す。

表 1-2 社会の動向やそれに伴う課題を示すキーワード (1/2)

トピック	キーワード
<ul style="list-style-type: none"> 多様性（ダイバーシティ^{※1}） バリアフリー^{※2}・ユニバーサルデザイン^{※3} ユニバーサルツーリズム^{※4} 多言語・多文化対応 デジタルデバイス^{※5} 	(1)多様な属性への配慮
<ul style="list-style-type: none"> 多様な働き方・価値観・ライフスタイル 職住近接・テレワーク 新たな旅行スタイル （長期滞在型観光、ワーケーション^{※6}、 マイクロツーリズム^{※7}） コト消費^{※8} 富裕層向けサービス 	(2)多様な価値観の広がり
<ul style="list-style-type: none"> 防災・減災まちづくり 感染症対策 観光危機管理（避難誘導・帰宅困難者対策など） レジリエンス^{※9}の向上 	(3)自然災害の激甚化や 感染症などのリスクへの 対応
<ul style="list-style-type: none"> SDGs カーボンニュートラル^{※10} グリーンインフラ^{※11} 持続可能なまちづくり 持続可能な観光 	(4)環境負荷軽減・持続可能な 発展
<ul style="list-style-type: none"> コンパクトシティ^{※12} 都市アセットの利活用 柔軟性のあるまちづくり リノベーション^{※13} マルチユース^{※14} 	(5)人口減少時代の都市基盤の 維持・高質化
<ul style="list-style-type: none"> オンライン^{※15}とリアル^{※15}の融合・併用 5G^{※16} バーチャルツアー^{※17}（仮想旅行） 	(6)オンラインとリアル ^{※15} の 融合・双方向化

表 1-3 社会の動向やそれに伴う課題を示すキーワード (2/2)

トピック	キーワード
<ul style="list-style-type: none"> • シェアリングエコノミー※18 • キャッシュレス決済※19 • インターネットショッピング※20 • スマートツーリズム※21 • デジタルマーケティング※22 	(7)デジタル化で広がる 新たな経済・消費の スタイル
<ul style="list-style-type: none"> • Society5.0※23 • AI※24 • ビッグデータ※25の活用 • デジタルトランスフォーメーション (DX) ※26 • イノベーション※27による付加価値創出や生産性向上 	(8)Society5.0の推進
<ul style="list-style-type: none"> • スマートシティ※28 • ニューモビリティ※29 • 自動運転 • MaaS※30 	(9)都市・移動の技術革新
<ul style="list-style-type: none"> • 過密の回避 • 駅まちづくり • 時間分散 (早朝・夜間) 	(10)混雑緩和・交通利便性の 向上
<ul style="list-style-type: none"> • 国際競争力・ブランド力の向上 • 情報発信・シティプロモーション • 本質に触れられる体験 • 観光コンテンツの高付加価値化 	(11)付加価値・独創性による ブランド力向上
<ul style="list-style-type: none"> • 人間中心のまちづくり • ウォークアブル※31・アイレベル※32 • 多様な人材・企業の交流するまち • ゆとりある空間 • 身近なオープンスペース・公園等へのニーズ • かわまちづくり 	(12)居心地が良く 歩きたくなるまちなかの 創出
<ul style="list-style-type: none"> • 多様な主体の連携 • エリアマネジメント※33 • オープンイノベーション※34 • シビックプライド※35 • 担い手・人材の確保・育成 	(13)多様な主体の連携や 人材育成

(参考)各用語の定義

前ページまでに掲載したトピックの中の一部の用語について、その用語の定義や概念等について補足的情報を以下に整理する。

※1:ダイバーシティ

直訳すると多様性を意味し、集団において年齢、性別、人種、宗教、趣味嗜好などさまざまな属性の人が集まった状態のことを指す。

※2:バリアフリー

障壁となるものを取り除き、生活しやすくすることを意味し、最近では物理的なバリアや、社会的、制度的、心理的なバリアも含めた全ての人にとって日常生活の中で存在するあらゆる障壁を除去することを意味する言葉としても使われている。

※3:ユニバーサルデザイン

「ユニバーサル」とは「すべてに共通の」、「普遍的な」という意味を持ち、ユニバーサルデザインは「すべての人のためのデザイン」「みんなにやさしいデザイン」を意味する。

※4:ユニバーサルツーリズム

ユニバーサルツーリズムとは、すべての人が楽しめるよう創られた旅行であり、高齢や障がい等の有無にかかわらず、誰もが気兼ねなく参加できる旅行を目指すものである。

※5:デジタルデバイド

IT（情報技術）を利用できる層とできない層との間で生じる情報格差が、機会や待遇の差、最終的には貧富の格差にまでつながるという考え方。

※6:ワーケーション

「ワーク (work)」と「バケーション (vacation)」を合わせた言葉で、旅行や帰省中の一部の時間を仕事に当てるといった働き方を指す。

※7:マイクロツーリズム

新型コロナの流行をきっかけに感染防止の観点で広がった、自宅から 1~2 時間程度の移動圏内の「地元」で観光する近距離旅行の形態のこと。

※8:コト消費

旅行や演劇鑑賞など、所有では得られない体験や経験に価値を見出す消費傾向のこと。

※9:レジリエンス

「弾力性」「回復力」「しなやかさ」を表す言葉であり、トラブルや困難な状況の際に、逆境をはねのけて回復することとして使われる。

※10:カーボンニュートラル

温室効果ガス排出量と吸収量を均衡させ、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすること。

※11:グリーンインフラ

自然環境が有する機能を社会における様々な課題解決に活用しようとする考え方のこと。

※12:コンパクトシティ

一般的に、高密度で近接した開発形態、公共交通機関でつながった市街地、地域サービスや職場までの移動の容易さ、という特徴を有した集約型都市構造を指し、人口減少・少子高齢化社会にあっても持続可能な成長を実現する都市空間形成の具体策の一つとして提唱されている。

※13:リノベーション

建物を建て替えるのではなく、既存の建物に大規模な改修工事を行い、用途や機能を変更して性能を向上させたり付加価値を与えることを指す。

※14:マルチユース

ひとつの素材（＝ワンソース one source）を複数の用途（＝マルチユース multi use）に用いるという意味で使われる言葉。まちづくりの場面では、ニーズに応じた建築物やインフラの使い方の見直しにより、それらが多目的に利用されることを指す。

※15:オンライン

インターネットに接続された状態のことを指す。

※16:5G

「高速大容量」「高信頼・低遅延通信」「多数同時接続」という3つの特徴がある「第5世代移動通信システム」のことで、日本では2020年春から商用サービスがスタートし、次世代の通信インフラとして社会に大きな技術革新をもたらすといわれている。

※17:バーチャルツアー

VR技術や動画、オンラインゲームを通じて体験できる旅行のことを指す。

※18:シェアリングエコノミー

個人が保有する遊休資産（スキルのような無形のものも含む）の貸出しを仲介するサービス。

※19:キャッシュレス決済

クレジットカード・デビットカード・交通系の電子マネー、バーコードやQRコードを介したコード決済、そして銀行振込や口座引落など、現金以外で支払う決済手段全般のこと。

※20:インターネットショッピング

インターネットを通じて商品を購入できるサービスのこと。オンラインショッピング、ネットショッピングと同義。

※21:スマートツーリズム

デジタル技術を活用して、これからの消費者の観光ニーズを満たす観光サービスを提供するツーリズムを指し、こうしたサービスの提供により、地域への誘客拡大、滞在長期化や消費促進、及びそれによる地域の各主体（住民、行政組織や事業者、地域環境・文化等）の持続的な価値獲得や創出を目指す。

※22:デジタルマーケティング

インターネットやIT技術などを活用したマーケティング手法のこと。Webやメールだけではなく、リアルな店舗での行動、購買をビックデータ技術やAIなどを活用して顧客の嗜好や行動を分析し、隠れたニーズやトレンドまで考慮するデジタルマーケティングが行われている。

※23:Society5.0

狩猟社会(Society 1.0)、農耕社会(Society 2.0)、工業社会(Society 3.0)、情報社会(Society 4.0)に続く、新たな社会を指し、サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会。

※24:AI

人工知能(Artificial Intelligence)の略称。人間の知的ふるまいの一部を、ソフトウェアを用いて人工的に再現したもので、近年のAI事例のほとんどは、ディープ・ラーニングと自然言語処理に大きく依存している。

※25:ビッグデータ

様々な種類・形式が含まれるデータ群であり、日々膨大に生成・記録される時系列性・リアルタイム性のあるようなものを指すことが多い。今までは管理しきれないため見過ごされてきたデータ群を記録・保管し、即座に解析することで、ビジネスや社会に有用な知見を得たり、これまでにないような新たな仕組みやシステムを産み出す可能性が高まるとされている。

※26:デジタルトランスフォーメーション(DX)

2004年にスウェーデンのウメオ大学のエリック・ストルターマン教授によって提唱された概念であり、「進化したデジタル技術を浸透させることで人々の生活をより良いものへと変革すること」を意味する。

※27:イノベーション

モノや仕組み、サービス、組織、ビジネスモデルなどに新たな考え方や技術を取り入れて新たな価値を生み出し、社会にインパクトのある革新や刷新、変革をもたらすこと。

※28:スマートシティ

ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント(計画、整備、管理・運営等)の高度化により、都市や地域の抱える諸課題の解決を行い、また新たな価値を創出し続ける、持続可能な都市や地域であり、Society 5.0の先行的な実現の場のこと。

※29:ニューモビリティ

IoTやAIを活用したMaaS等、技術革新による新たな交通サービスのこと。

※30:MaaS

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

※31:ウォークブル

「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、文字通り「歩きやすい」「歩きたくなる」「歩くのが楽しい」といった意味を持つ。それまでの車中心だった都市から、歩くことが中心の都市へシフトするための都市戦略用語として使われる。

※32:アイレベル

街路、公園、広場、民間空地、沿道建物の低層部等、まちなかにおいて歩行者の目線に入る範囲を指し、1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで中が見えると、歩いて楽しくなるなど、まちに開かれた1階を意味する。

※33:エリアマネジメント

特定のエリアを単位に、民間が主体となって、まちづくりや地域経営(マネジメント)を積極的に行おうという取組のこと。

※34:オープンイノベーション

組織内部だけでなく、組織外部の産学官などの持つ技術やアイデア、知識などの資源を活用することでイノベーションを創出し、新たな価値を創造すること。

※35:シビックプライド

都市に対する誇りや愛着のことで、都市をより良い場所にするために自分自身が関わっているという当事者意識に基づく自負心のこと。

1.2.2 コロナ禍を踏まえた今後のまちづくりにおいて重要となる視点

1.2.1で導き出したキーワードをさらに体系的に整理し、コロナ禍を踏まえた今後のまちづくりにおいて重要となる視点として、「①多様性への対応」、「②社会的リスク・要請への対応」、「③デジタル化を軸にした新たな価値の創出」、「④ニューノーマル時代に対応した都市環境形成」、「⑤多様な主体によるまちづくり」の5視点を抽出した。なお、5視点のうち、「③デジタル化を軸にした新たな価値の創出」と「④ニューノーマル時代に対応した都市環境形成」は特に密接に関係しており、不可分である場合もあると考えられる。



赤文字：視点、赤ハッチ：キーワード、黒・オレンジ文字：資料から抽出したトピック（オレンジは新型コロナ禍を契機に特に関心やニーズが高まっていると考えられるもの）

図 1-2 コロナ禍を踏まえた今後のまちづくりにおいて重要となる視点

1.2.3 各視点（キーワード）に関する浅草地区の特性を踏まえた考察

1.2.2 で体系的な整理を行った各視点（キーワード）について、収集・整理した公表資料の内容、また浅草地区に関連するデータ等を踏まえ、今後のまちづくりに必要な考え方について考察する。（浅草地区など限定した記載以外は、一般論としてまちづくりに重要な考察を記載する）。また考察した結果から導き出される、浅草地区のまちづくりにおける課題について下線で示す。

① 多様性への対応

(1) 多様な属性への配慮

- 性別、年齢、障害、国籍、学歴などの属性にかかわらず、それぞれの個を尊重し、認め合い、良いところを活かすこととして「多様性」や「ダイバーシティ」という言葉・概念が広がりを見せている。「誰一人取り残さない」SDGs の理念と併せ、世界共通の価値観となっている。
- 区内には、幅広い年齢層の方々が居住（図 1-3）しており、また、総人口に占める外国人人口の割合が台東区は東京 23 区内でも上位であり、多様な国籍の外国人が居住（図 1-4）している。
- 浅草地区には、日本人のみならず、外国人も多く訪れる（図 1-5、図 1-6）ことから、来街者の属性は非常に幅広いものであると考えられる。高齢者、障害者等に対する配慮として都市整備などのハード面、人的対応やコンテンツなどのソフト面の両面からバリアフリー化やユニバーサルデザインを推進することはもとより、外国から訪れる人に対しての配慮として、多言語や多文化（食の多様性への対応等）への対応力の強化も求められる。

→多様な居住者や来訪者を想定したバリアフリー・ユニバーサルデザインの推進及び多言語・多文化に対応した観光客受け入れ対応が必要

- また、デジタル化が進む近年において、デジタルツールをうまく使いこなせる人とそうではない人の間に生じるデジタルデバイド（情報格差）が問題となりつつある。今後は、デジタル化による利便性の向上や付加価値の創出を推進する一方で、デジタルツールをうまく使いこなせない人への配慮も重要な視点となると考えられる。

→デジタルデバイドにも配慮したデジタル化の推進が必要

■区内総人口における年齢階層別割合は45～49歳、外国人人口においては25～29歳の割合が最も高い

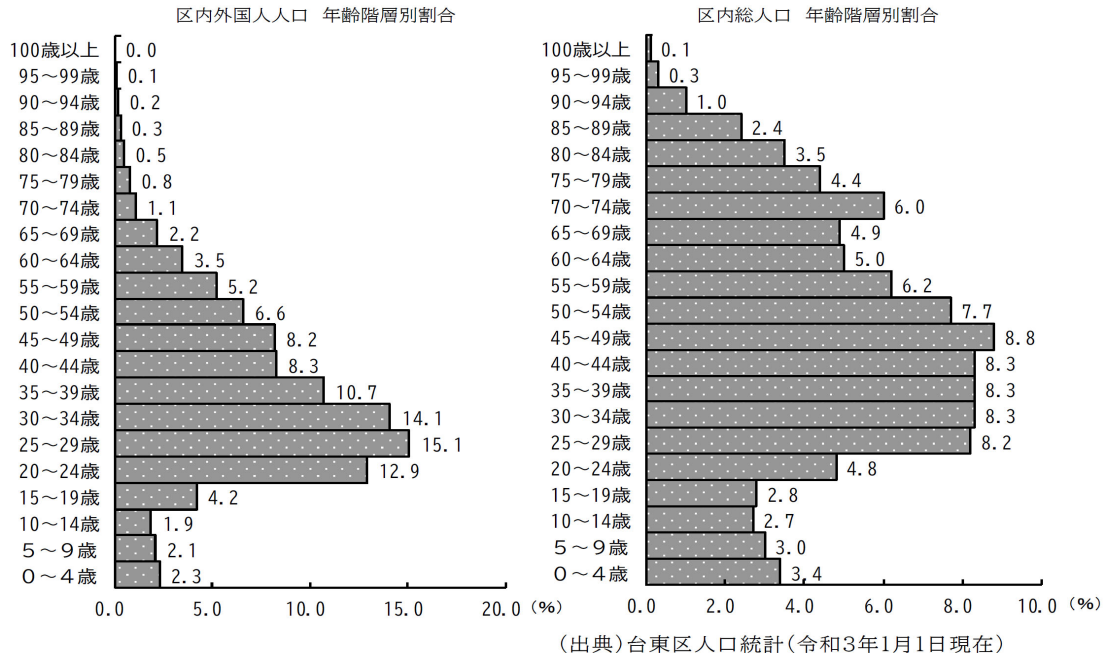


図 1-3 区内在住の年齢階層別構成比

出典：台東区多文化共生推進プラン（案）（台東区）

■区内在住の国籍・地域別人口は中国及び韓国で約 65%を占める

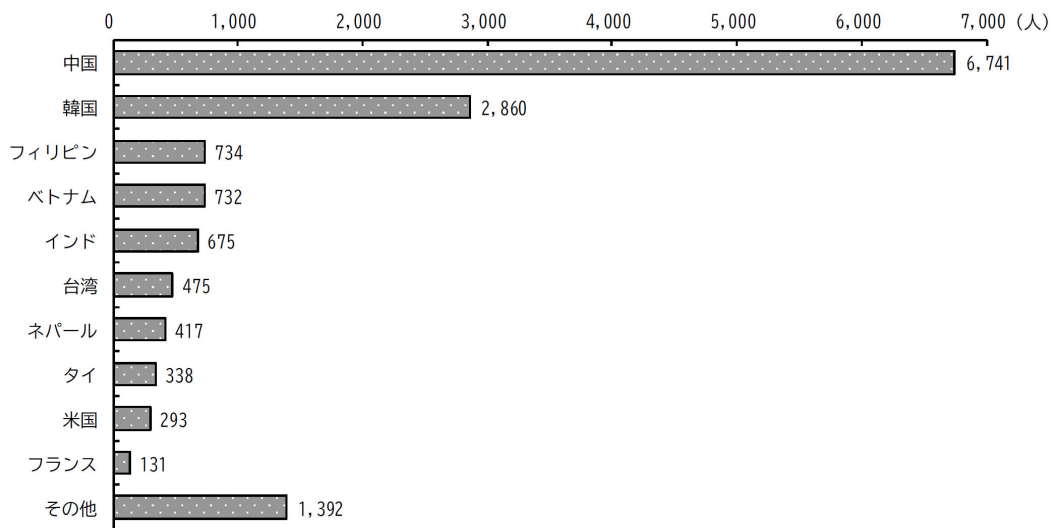


図 1-4 区内国籍・地域別外国人人口

出典：台東区多文化共生推進プラン（案）（台東区）

■平成30年には観光客全体の1/5弱を外国人観光客が占める

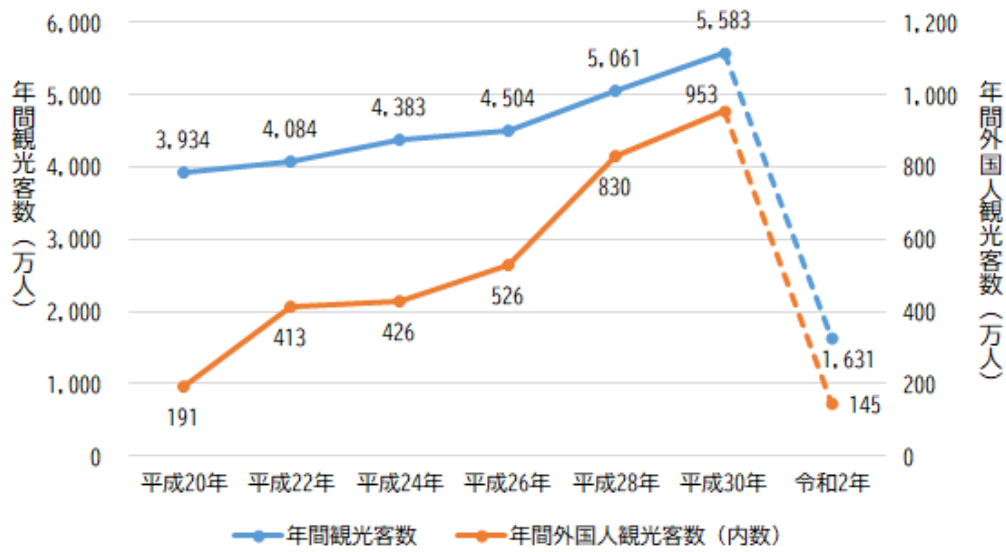


図 1-5 台東区における年間観光客数及び外国人観光客数の推移

出典：令和2年度台東区観光統計分析（台東区）

■東アジア及び欧州を中心に様々な国から観光客が訪れている

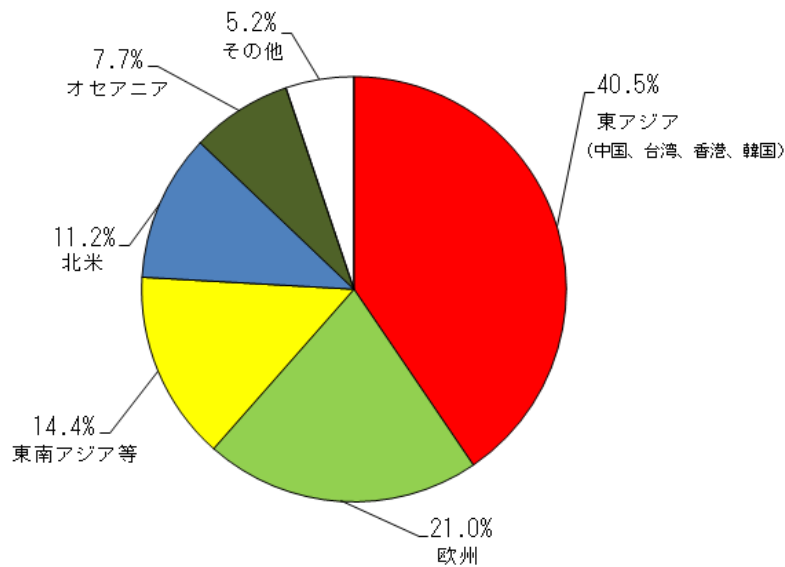


図 1-6 外国人観光客の地域別割合

出典：平成30年度台東区観光統計・マーケティング調査（台東区）

(2) 多様な価値観の広がり

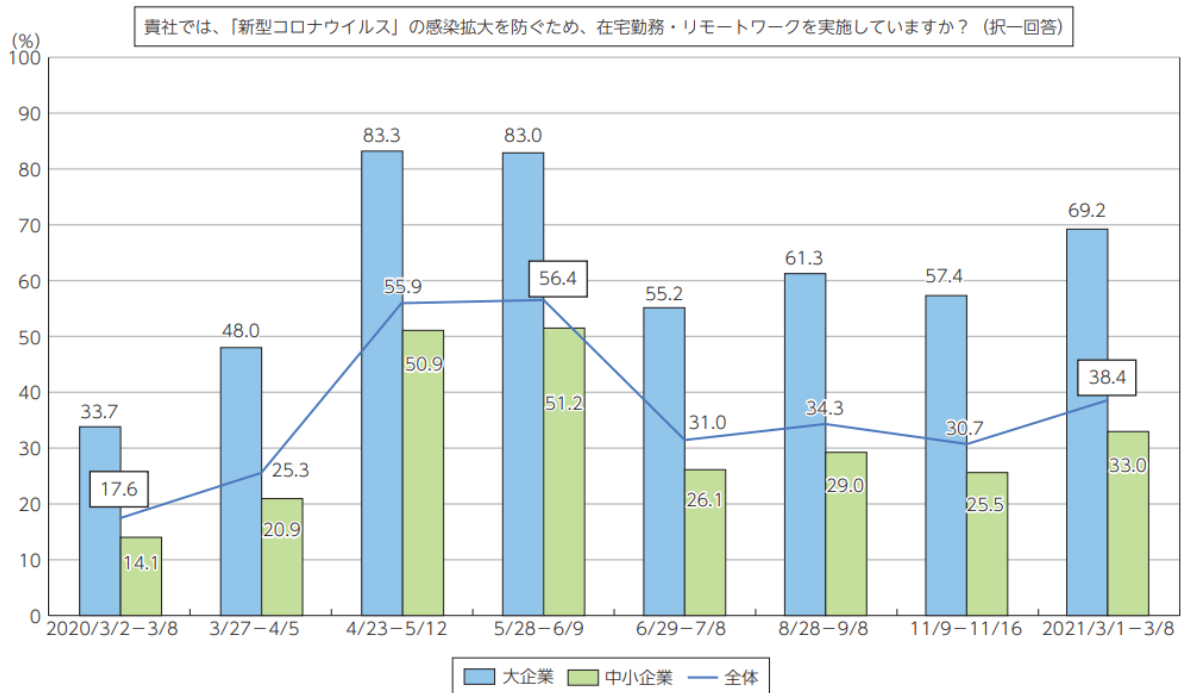
- コロナ禍により、在宅勤務やテレワークなどの働き方の導入が進められた（図 1-7）結果、多様な働き方やライフスタイルが広がりを見せている。またそれに伴い、価値観の多様化も広がっている。

→ライフスタイルの変化に対応した都市機能の拡充が必要

- コロナ禍により、旅行のスタイルも多様化しつつある。長期滞在型観光（同じ場所に長く滞在し、日常生活を通じて現地の人や文化、慣習に触れる旅行）や、観光地やリゾート地でテレワークを活用し、働きながら休暇をとる過ごし方（ワーケーション）（図 1-8）、居住地の近くを観光するマイクロツーリズム（図 1-9）などである。
- コロナ禍により打撃を受けた観光業においては、その回復の第一歩として、富裕層をターゲットとした観光に力を入れるという考え方が提唱されている。富裕層旅行者は、特に、旅行先ならではの体験を志向するという調査結果（図 1-10）もあり、そこでしかできない体験を提供するコト消費への注目が集まっている。

→来訪者層や観光行動の多様化に対応したコンテンツの拡充が必要

■在宅勤務・リモートワークの定着が進んでいる

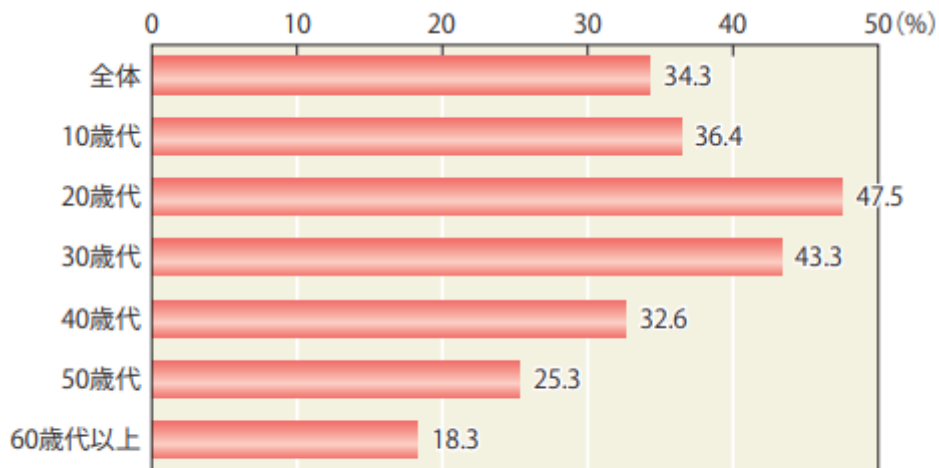


（出典）東京商工リサーチ「新型コロナウイルスに関するアンケート」調査（第2～6、8、10、14回）を基に総務省作成

図 1-7 企業のテレワーク実施率

出典：令和3年版情報通信白書（総務省）

■20～30年代を中心にワーケーションに興味を持つ人が多い



資料：内閣府「第2回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」

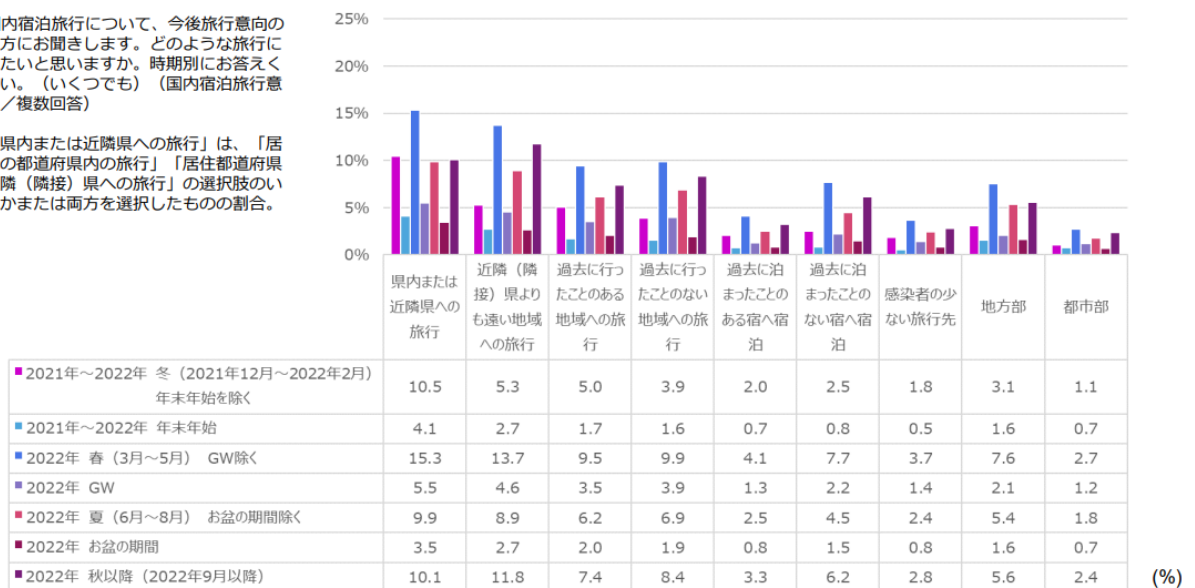
図 1-8 年代別ワーケーション実施希望

出典：令和3年版観光白書（国土交通省）

■2021年11月に実施された「旅行の行先」についての調査によると、2022年夏までは「県内または近隣県へ」を希望する割合が遠方への旅行を期待する割合よりも優勢である

Q.国内宿泊旅行について、今後旅行意向のある方にお聞きします。どのような旅行に行きたいと思いませんか。時期別にお答えください。（いくつでも）（国内宿泊旅行意向者／複数回答）

※「県内または近隣県への旅行」は、「居住地の都道府県内の旅行」「居住地都道府県の近隣（隣接）県への旅行」の選択肢のいずれかまたは両方を選択したものの割合。



（N= 1,470）今後のレジャー計画に関する設問において、現時点で国内宿泊旅行について「新型コロナ感染症に関係なく、もともと行きたいと思わない・機会がない」を選択した者を除いたものを母数とみなし、各項目への回答をこれで除した値を%表記した。

図 1-9 希望する旅行スタイル

出典：株式会社リクルート「じゃらんリサーチセンター」による「新型コロナウイルス感染症の旅行市場への影響」第10回調査報告書

■外国人の日本旅行で期待される体験として、城や神社仏閣観光の他、伝統文化体験、和食、祭、精神鍛錬（座禅など）等が挙げられている

Q.日本に旅行に行った際に、体験してみたいことはありますか。あてはまるものを全てお選びください。（複数回答）

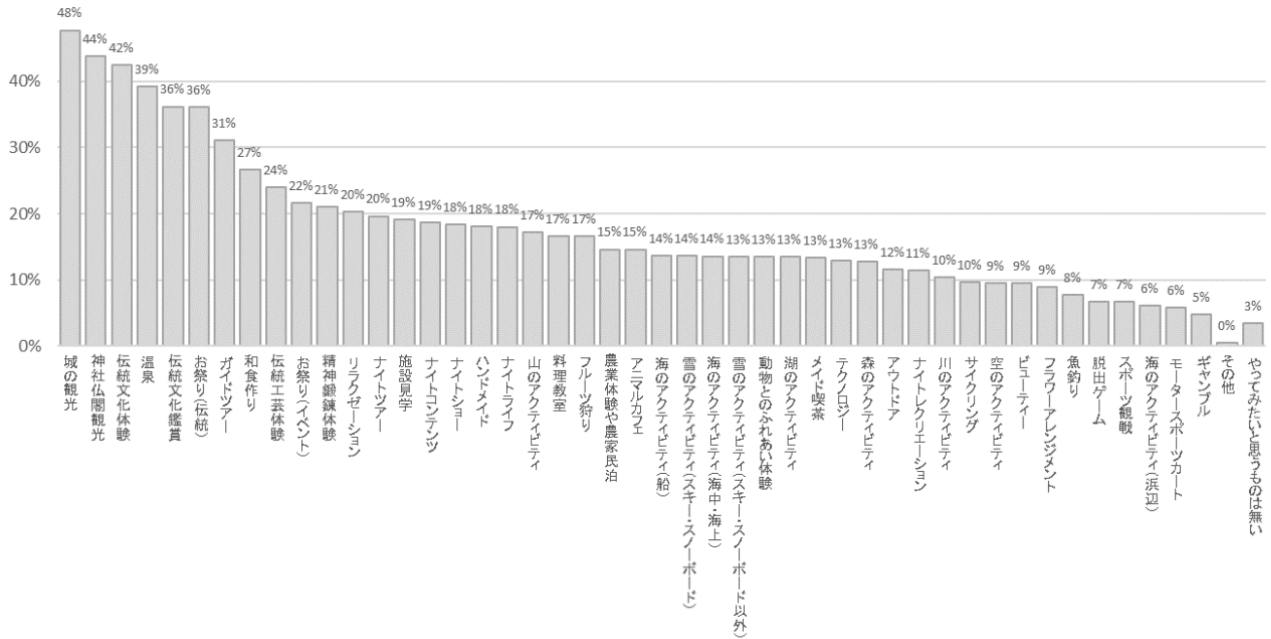


図 1-10 今後日本で体験したいコンテンツ

出典：「体験型観光コンテンツ市場の概観」世界のコト消費と海外旅行者の意識・実態の調査結果（観光庁）
JNTO 訪日プロモーション対象 20 カ国・地域「コト消費」をより重視する層に対する WEB アンケート調査
（各国・地域 480 人以上、合計 9,921 人、2018 年調査）

② 社会的リスク・要請への対応

(3) 自然災害の激甚化や感染症などのリスクへの対応

- 地球温暖化による気候変動により自然災害の激甚化が予想され、浅草地区では大雨による浸水の恐れがある（図 1-11）ほか、首都圏では今後高確率で巨大地震が起こることが予想されている（図 1-12）等、自然災害への対応が求められている。災害発生時の被害を可能な限り低減し、早期復旧・復興が可能となるよう、事前の対策を進めていく必要がある。
- また、コロナ禍に代表されるような感染症の蔓延下における避難行動の想定や、テロなどの人為的な危機への対応等、今後想定される新たなリスクを含めて都市のレジリエンスを高めるためには日ごろからの地域の意識向上が重要となる。

→都市のレジリエンス向上に向けてハード・ソフト一体的な対策が必要

- 特に浅草地区のように多くの観光客・来街者を集める地域では、普段から避難訓練ができ、土地勘もある地域住民だけでなく、土地勘もなく、場合によっては日本語が使用できない来街者等の発災時の安全を確保する観光危機管理の強化のため、災害発生時に来街者を支援できる地域の体制づくりが必要である。

→観光客も含めた危機管理体制の構築が必要

■浅草地区の大部分は浸水の危険性を有している

（想定最大規模の降雨（荒川流域の72時間総雨量632mm）の場合の浸水想定区域及び浸水深）

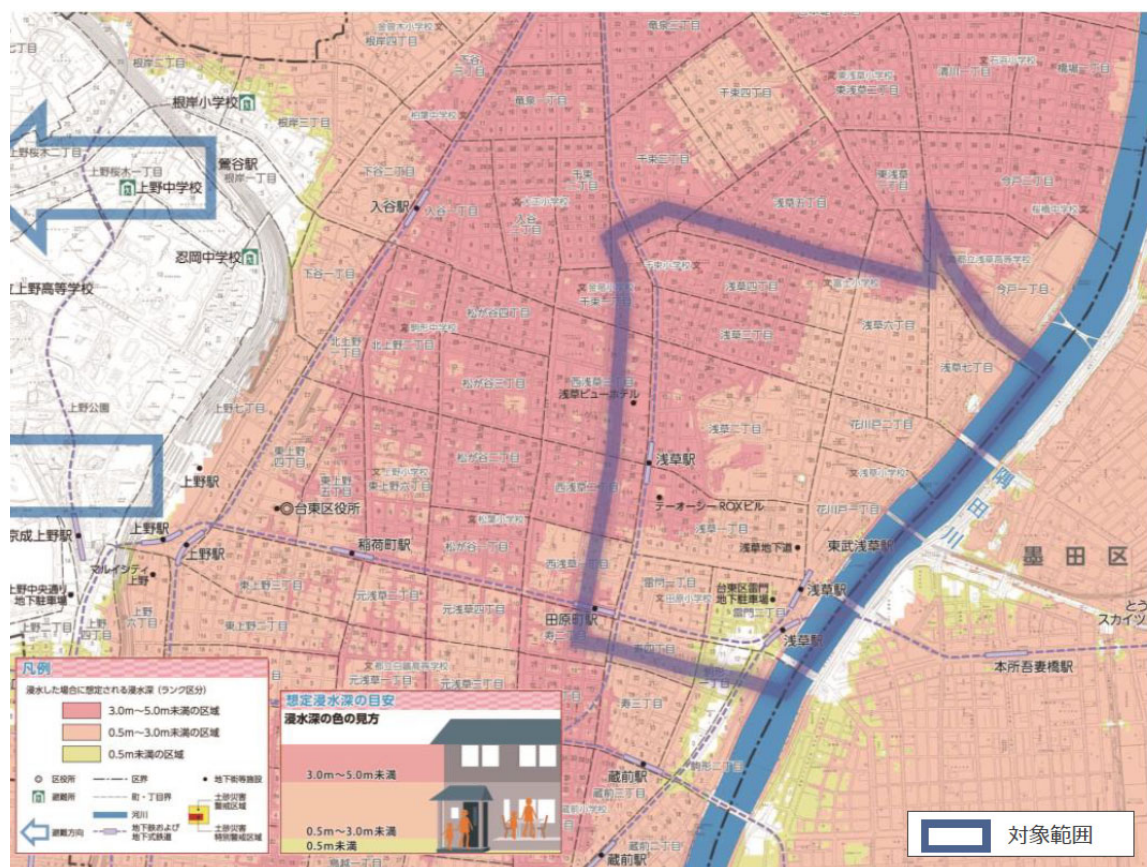


図 1-11 浅草地区周辺の洪水浸水想定

出典：令和2年度浅草地区まちづくり基礎調査報告書（台東区）

（資料：「台東区荒川水害ハザードマップ」（令和3年1月））

■東京 23 区は今後 30 年間で震度 6 弱以上の揺れに見舞われる確率が非常に高い

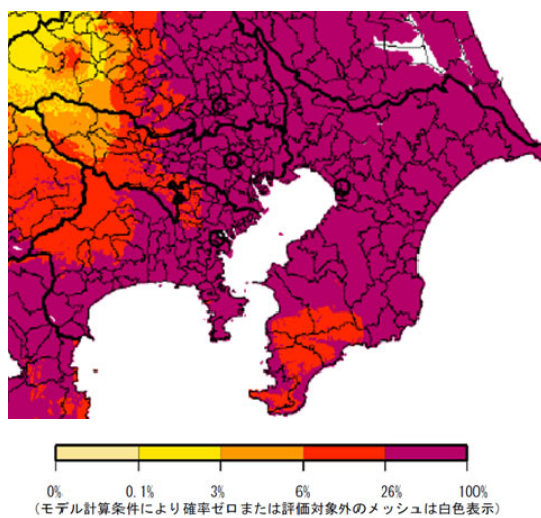


図 1-12 今後 30 年間に震度 6 弱以上の揺れに見舞われる確率

出典：全国地震動予測地図 2020 版（政府地震調査研究推進本部）

(4) 環境負荷軽減・持続可能な発展

- 国連による SDGs の提唱、菅前総理大臣により「2050 年カーボンニュートラル」宣言が出されるなど、脱炭素社会への取組が加速しつつあり、グリーンインフラ（図 1-13）等を活用した持続可能なまちづくりや持続可能な観光の必要性が指摘されている。
- 都市における脱炭素化に向けた取組としては、都市のコンパクト化、エネルギーの効率的利用、道路交通流対策（ビッグデータ等の分析）、公共交通や自転車の利用促進、都心のヒートアイランドの緩和に資する緑化やグリーンインフラの活用、居心地が良く歩きたくなる魅力的な都市空間の形成等が挙げられている。

→持続可能な社会の形成に資するグリーンインフラの社会実装や公共交通の利用促進等が必要

■持続可能な社会の形成に資するグリーンインフラの考え方

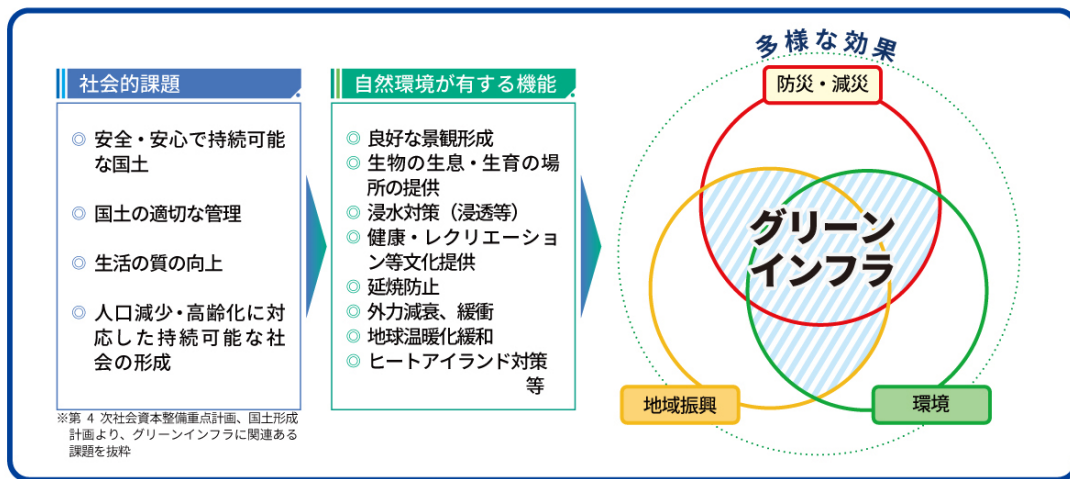


図 1-13 グリーンインフラの考え方

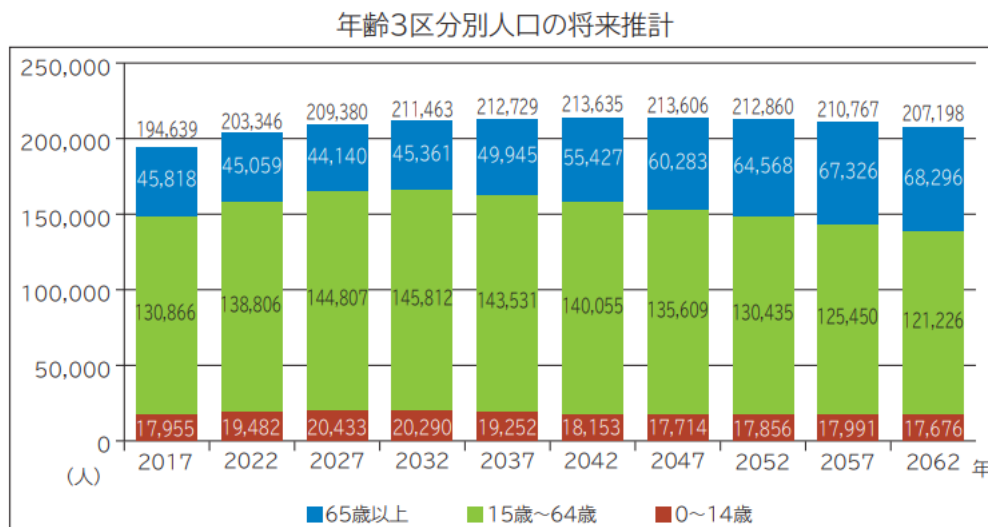
出典：国土交通省グリーンインフラポータルサイト

(5) 人口減少時代の都市基盤の維持・高質化

- 人口減少・少子高齢化社会が進展する社会（図 1-14）においては、効率的に都市基盤を維持し、その質を高めながら更新を図るために、機能更新型の市街地整備や都市アセットの利活用が必要である。
- 区内居住者へのアンケート結果（台東区都市計画マスタープラン）によれば、「安全・安心な都市」に次いで、「医療・福祉施設や教育施設、子育て環境が充実した都市」を望む意見があり、多様な人々が共生する暮らしやすく、住み続けたいまちづくりが望まれる。
- また、まちづくりの手法として、開発に伴う規制や要件の緩和、空間の複合的用途での活用（マルチユース）、試行・仮設的な取組などによる柔軟性のあるまちづくりの推進や、新しい基盤整備を伴わないリノベーション手法の活用等が注目されている。
- 次項で示すオンラインとリアル融合・双方向化の進展と併せ、デジタルツイン、メタバースといった仮想空間上で社会課題の解決に向けた検証を行う取組が始まっており、シミュレーション技術の進展により、より柔軟に社会基盤整備やまちづくりの検討が行えるようになることが期待されている。

→都市アセットを活用した効率的で柔軟性のあるまちづくりの推進が必要

■台東区においても将来的には人口が減少することが予測されている



出典：台東区基本構想策定にともなう人口推計調査

図 1-14 台東区における年齢3区分別人口の将来推計

出典：台東区都市計画マスタープラン（台東区）

③ デジタル化を軸にした新たな価値の創出

(6) オンラインとリアルの融合・双方向化

- コロナ禍によりデジタル化が加速したことにより、Zoom 等のオンライン会議システム等に代表されるオンラインによるコミュニケーションや、オンラインで仮想的に旅行が楽しめるバーチャルツアーなど、デジタル技術を活用することで、リアルな場に行かずともコミュニケーションや観光を楽しむことができるような新しい様々なサービスが広まりを見せている。
- また、こうしたサービスを今後利用してみたいと考える人が若年層を中心に一定数存在しており（図 1-15）、今後更なる普及が予想される。
- このようなオンラインとリアルの融合・双方向化は 5G（第 5 世代移動通信システム。高速・大容量・多接続・低遅延が特徴）の整備が今後進められることにより、今後より加速的に広まると考えられる。

→デジタル技術を活用した観光資源の魅力発信が必要

■全体の 25%以上の人々がオンラインツアーを利用したいと回答 若年層では特に意向が高い

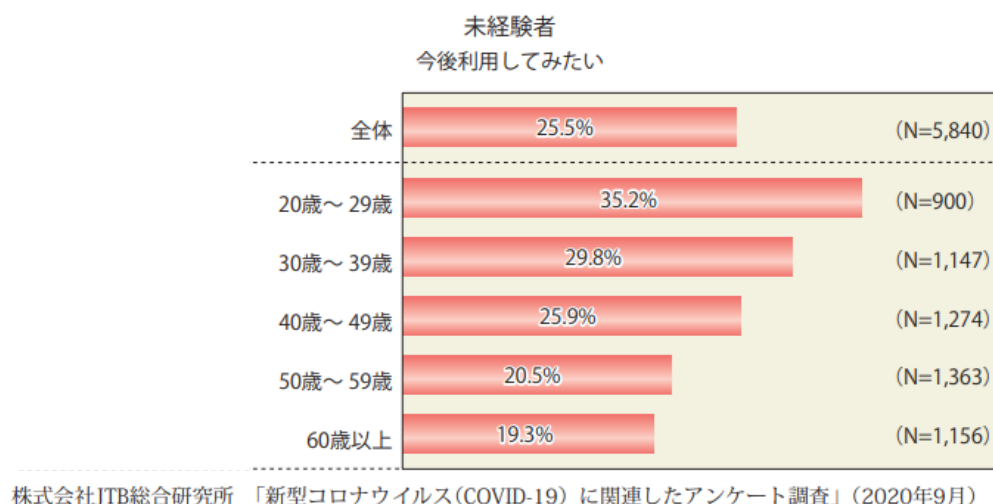


図 1-15 オンラインツアーに対する意向

出典：令和3年版観光白書（国土交通省）

(7) デジタル化で広がる新たな経済・消費のスタイル

- コロナ禍以前から広まりつつあった新たな経済・消費のスタイルが、コロナ禍により、加速的に広がっている。非接触で決済ができるキャッシュレス決済がその代表例であり（図 1-16）、他にもEコマース（インターネットショッピング等）（図 1-17）やサブスクリプション（図 1-18）などが広がっている。また、サブスクリプション型のサービスが広まることにより、“所有”ではなく“共有”するシェアリングエコノミーも浸透している（図 1-19）。
- コロナ禍における3密の回避とも相まって、既に日常生活においても、飲食店や美術館、博物館、映画館など多くの施設で事前予約システムが導入されているが、非日常である観光分野でも、スマートツーリズム（デジタル技術を活用して観光客のニーズに最適な情報の提供をするとともに、リアルタイムの混雑状況等のデータに基づき快適な観光ルートを提案する等の支援をすること）の活用推進が広がっている。

→デジタル技術を活用した快適な生活や回遊・滞在の支援が必要

■台東区においてもキャッシュレス対応店舗が増加している

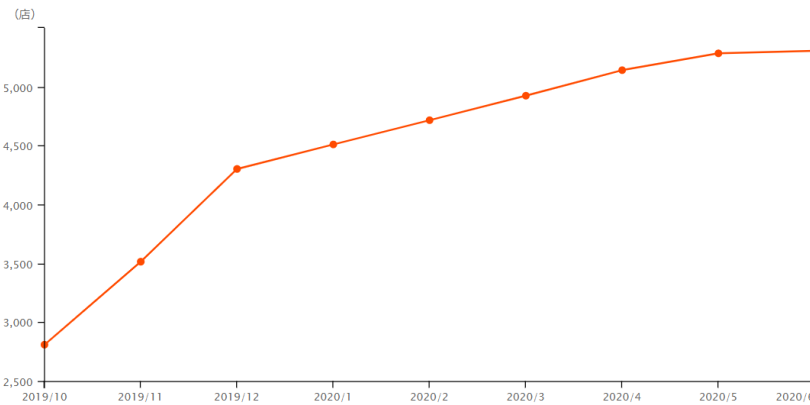


図 1-16 キャッシュレス加盟店舗数の推移（台東区）

※RESAS 地域経済分析システム（経済産業省、内閣官房（まち・ひと・しごと創生本部事務局））にて消費マップ>キャッシュレス加盟店舗数（ポイント還元事業）とし、台東区における 2019/10/1～2020/6/30 の経済産業省ポイント還元事業での登録店舗数の推移（月別）を表示したもの。データの出典は経済産業省（キャッシュレス・ポイント還元事業 補助金事務局）による。

■コロナ禍においてネットショッピングを利用する世帯の割合が増加している

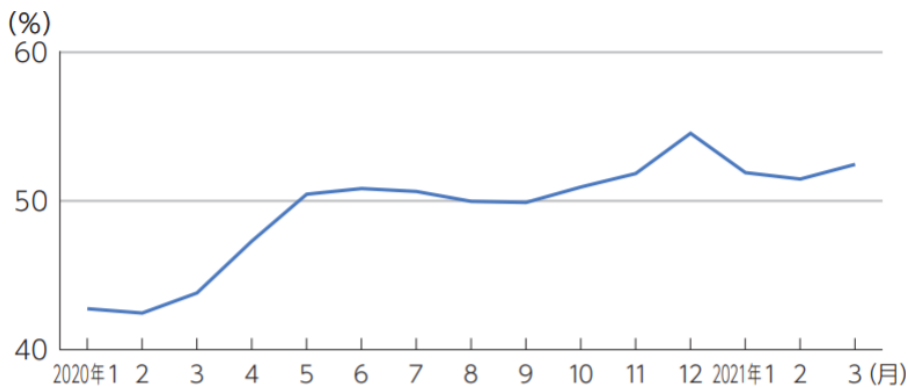


図 1-17 ネットショッピング利用世帯の割合

出典：令和3年版情報通信白書（総務省）

■有料動画配信サービスの利用経験者は年々増加している

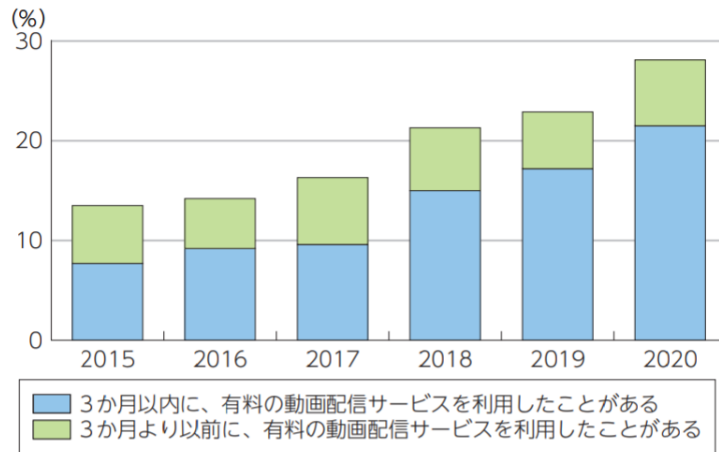


図 1-18 有料動画配信サービスの利用率

出典：令和3年版情報通信白書（総務省）

■シェアサイクルのポート設置が進んでいる



図 1-19 シェアサイクルポート設置箇所

出典：hello cycling ステーションマップ

(8) Society5.0の推進

- 平成 28 年に閣議決定された第 5 次科学技術基本計画において「Society5.0（サイバー空間とフィジカル空間を高度に融合させたシステムにより経済発展と社会的課題の解決を両立する人間中心の社会）」の概念（図 1-20）が提唱されたことを皮切りに、AI やビッグデータの活用により、イノベーションを起こし付加価値創出や生産性向上を目指すデジタルトランスフォーメーション（DX）の動きが加速している。こうした動きは、コロナ禍によるデジタル化の進展に伴い更に加速度を増している。

→デジタル技術を活用したデータ分析によるまちづくり戦略の展開が必要

■Society5.0の推進が目指されている



図 1-20 Society5.0のイメージ

出典：内閣府ホームページ

(9) 都市・移動の技術革新

- ICT 技術などの技術革新により実現される新たな都市のあり方として、スマートシティ（ICT 等の新技術を活用しつつ、マネジメントの高度化により、都市や地域の抱える課題の解決及び新たな価値の創造を行う持続可能な都市）やニューモビリティ（電気自動車や自動運転車、その他技術革新により生み出される新たな移動手段）、MaaS などが挙げられ、これらの導入が推進されている。
- こうした技術革新による新たな都市や交通のあり方は、健康増進や災害対策、利便性の向上、治安維持・向上、過密の回避等、都市における諸課題の解決だけでなく、付加価値の創出につながるかとされている（図 1-21、図 1-22）。
- スマートシティの切り口は地域の実情によって多種多様だが、地域のまちづくりに導入する施策として、交通・モビリティや観光・地域活性化に関する課題解決への新技術の活用が特に多く取り込まれており、混雑や観光による活性化が課題となる浅草地区でも、これらの取組が期待される。（参考：スマートシティ官民連携プラットフォーム（国土交通省））

→新たなモビリティや移動の総合的なマネジメント手段の導入が必要

■新たな都市のあり方 “スマートシティ”

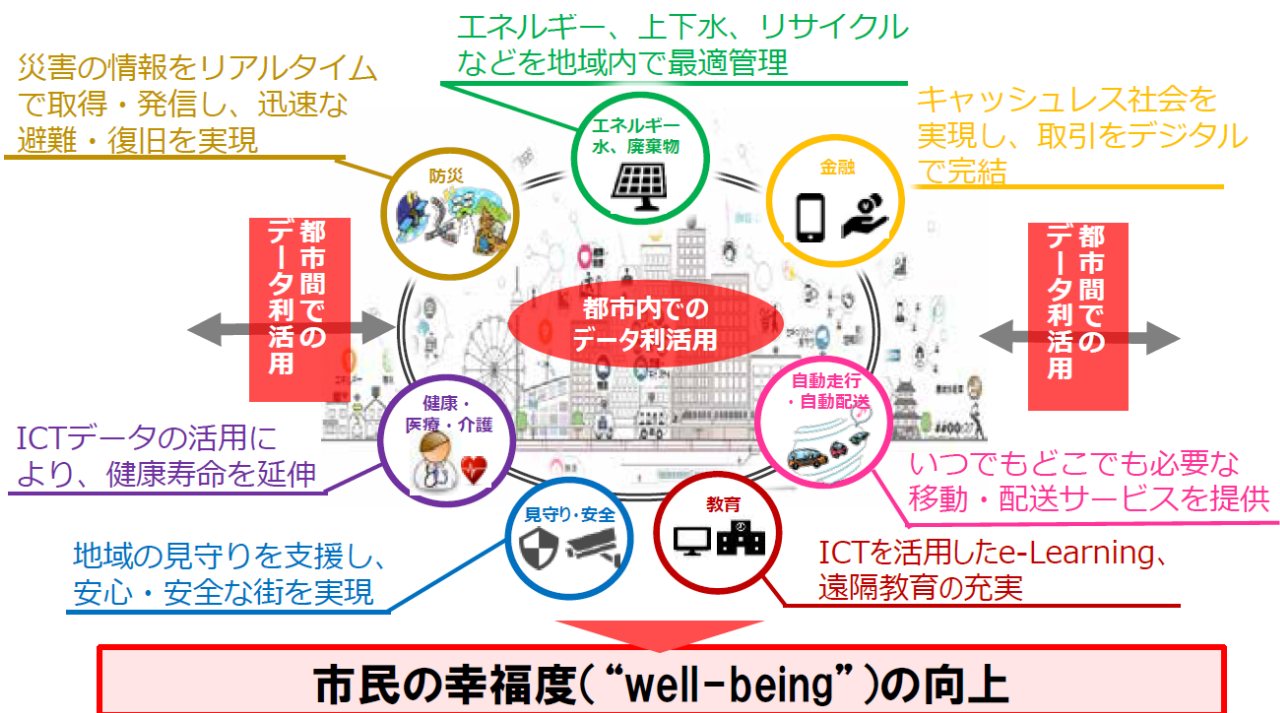


図 1-21 スマートシティの概要

出典：スマートシティガイドブック（概要版）

（内閣府・総務省・経済産業省・国土交通省 スマートシティ官民連携プラットフォーム）

■新たな交通サービス “MaaS”



図 1-22 MaaS の概要

出典：国土交通省ホームページ

④ ニューノーマル時代に対応した都市環境形成

(10) 混雑緩和・交通利便性の向上

- コロナ禍においては過密を避けることが最重要課題であり、過密を回避する志向は今後も続くと考えられる。また、コロナ禍の収束後にはインバウンドが回復すると考えられており（図1-23）、地域の方々の暮らしと生活を守りながら、観光振興との調和を図る受入環境の整備が求められる。

→区民の生活向上を意識した観光基盤づくりが必要

- コロナ禍等の社会変化等に対応した「新しい観光」のあり方として、観光時間の分散化を図るため、夜間や早朝における観光行動の誘導が挙げられている。コロナ収束後には観光地の混雑が予想されることから、ナイトタイムエコノミー※や朝活といった“時間を分散させる”手段の拡充は重要なトピックであると考えられる。

※ナイトタイムエコノミーとは、夜間（一般には、日没から日の出まで）の経済活動のこと。

夜間の様々な活動を通じて、地域の魅力や文化を発信し、消費拡大などにつなげる考え方。

（出典：JTB 総合研究所ホームページ）

→夜間・早朝の活動を促す観光コンテンツの拡充が必要

- 多くの人が行き来する駅周辺での混雑の緩和や利便性の向上に向けて、駅と駅周辺を一体的に整備し、都市に更なる付加価値を創出する「駅まちづくり」の概念も重要トピックの一つである。浅草駅前とは類似した特徴を持つ近隣の主要駅と比較しても歩行者の滞留空間が小さく（過年度基礎調査 3.1.2(9)より）、駅まちづくりの必要性は高いと考えられる。

→駅及び駅周辺を一体的に整備する駅まちづくりの推進が必要

■2023年には2019年と同程度まで航空旅客輸送が回復する予想であり

インバウンドの回復が期待できるため、観光地では混雑が予想される

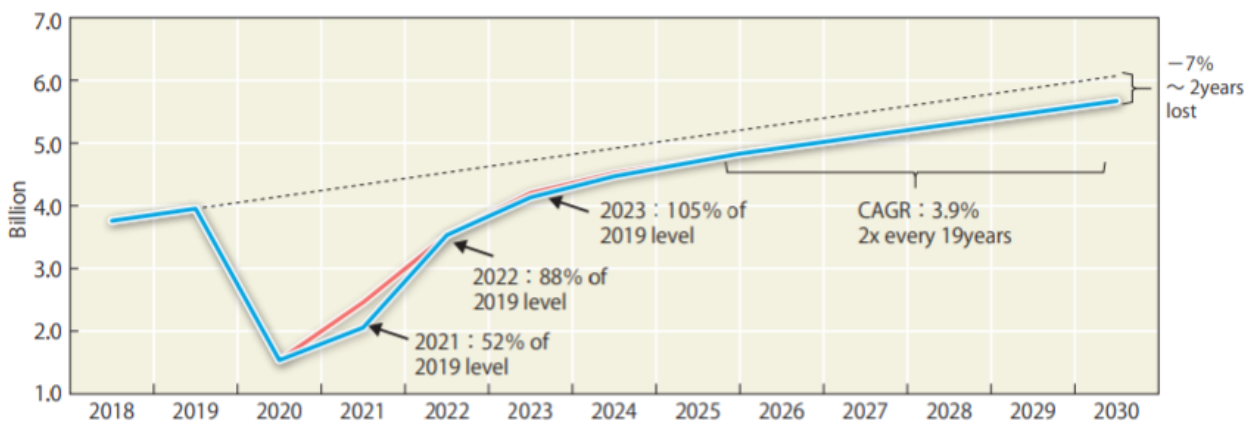


図 1-23 世界の航空旅客輸送の見通し

出典：令和3年版観光白書（国土交通省）

(11) 付加価値・独創性によるブランド力向上

- コロナ禍によりオンラインで済む用事はオンラインで済ませるといった生活スタイルが定着する中で、あえて行ってみたいと思わせるための付加価値・独創性の強化が重要になっている。“選ばれる”都市となるためには、情報発信やシティプロモーションを行うことが重要であり、その手法についても、デジタル技術の活用等により、話題性や新規性のある取組として展開することが望まれる。
- コロナ収束後に旅行したい国・地域として日本が第1位に選ばれており（図 1-24）、富裕層向け旅行雑誌が行った読者投票ランキングにおいて「世界で最も魅力的な都市」としても東京が第1位に選ばれているなど（図 1-25）、コロナ収束後に訪れたい都市として東京への期待は高いと言える。地域の魅力の磨き上げと併せ、他都市にはない付加価値や独創性を突き詰めていくことで、国際競争力やブランド力を向上させることが重要である。

→国内外からの来訪者への訴求力ある魅力発信が必要

- 浅草地区においては、コロナ禍以降、以前ほどの流動人口まで回復していない状況であるが（図 1-26、図 1-27）、観光地としてコロナ禍の後に再び活性化していくためには、観光コンテンツの高付加価値化が必要である。特に、富裕層旅行者を中心に、その地域でしか出会えない“本質”に触れられる体験を志向する傾向がある。

→浅草地区でしか体験できないコンテンツの拡充が必要

■海外におけるコロナ収束後に旅行したい国・地域として日本はアジア・欧米豪のいずれでも高い

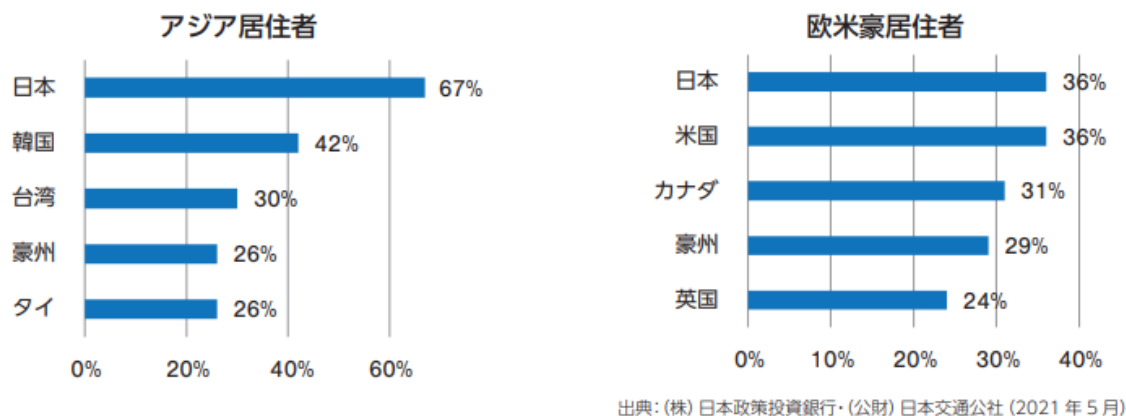


図 1-24 コロナ収束後に旅行したい国・地域

出典：PRIME 観光都市・東京 東京都観光産業振興実行プラン
～観光産業の復活と持続的な成長に向けて～（東京都）

■富裕層向け旅行雑誌が実施した読者投票において

「世界で最も魅力的な都市のランキング」第1位に東京が選ばれた

米国版ランキング
The Best Cities in the World
(Best Big Cities 部門) (米国を除く)

1位 (6位)	東京 (日本)
2位	大阪 (日本)
3位 (1位)	京都 (日本)
4位 (3位)	シンガポール
5位	イスタンブール (トルコ)
6位	メリダ (メキシコ)
7位	マラケシュ (モロッコ)
8位 (7位)	ポルト (ポルトガル)
9位	バンコク (タイ)
10位	ソウル (韓国)

※ () 内は 2020 年の順位、- は昨年ランク外

英国版ランキング
Top 20 CITIES in the World
(英国を除く)

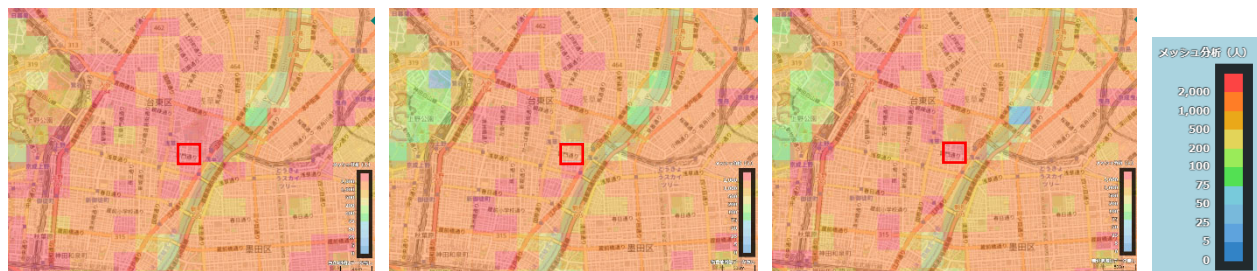
1位 (15位)	東京 (日本)
2位	大阪 (日本)
3位 (4位)	京都 (日本)
4位 (9位)	シンガポール
5位 (1位)	サン・ミゲル・デ・アジェンデ (メキシコ)
6位	イスタンブール (トルコ)
7位 (3位)	メリダ (メキシコ)
8位	マラケシュ (モロッコ)
9位 (18位)	ポルト (ポルトガル)
10位	アスペン (アメリカ合衆国)

出典：Condé Nast Traveler (コンデ・ナスト・トラベラー) 誌

図 1-25 読者投票ランキング「Readers' Choice Awards 2021」上位10都市

出典：PRIME 観光都市・東京 東京都観光産業振興実行プラン
～観光産業の復活と持続的な成長に向けて～ (東京都)

■コロナ禍以降、流動人口はまだあまり戻ってきていない



2019年5月 (コロナ禍前)

2020年5月 (緊急事態宣言)

2021年5月

図 1-26 流動人口メッシュ (休日) ※

※RESAS 地域経済分析システム (経済産業省、内閣官房 (まち・ひと・しごと創生本部事務局)) にてまちづくりマップ>流動人口メッシュ>250m メッシュ表示 (透過率 50%) とし、各年の5月・休日のデータを表示したもの。データの出典は「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO.,LTD.による。

「混雑統計®」データは、NTT ドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ (緯度経度情報) であり、個人を特定する情報は含まれない。

「流動人口」とは、ある地点に滞留している人の合計値をいう。

■コロナ禍以前の約5～6割程度の流動人口で推移

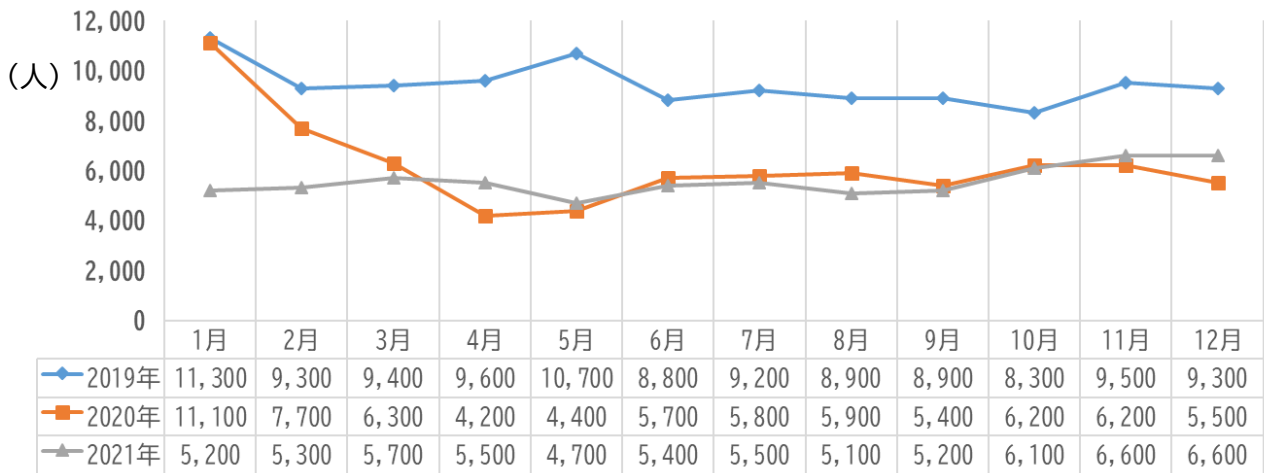


図 1-27 雷門前メッシュ（図 1-26 地図上赤枠）（250m）の流動人口月別推移（休日）

※RESAS 地域経済分析システム（経済産業省、内閣官房（まち・ひと・しごと創生本部事務局））にてまちづくりマップ>流動人口メッシュ>250mメッシュ表示とし、雷門前のメッシュ（図 1-26 地図上赤枠）を指定し、休日のデータについて月別の流動人口データを抽出したもの。データの出典は「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.による。

(12) 居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出

- コロナ禍により、身近なオープンスペースや公園などの価値を再認識した人が多く、こうした空間へのニーズが高まっている（図 1-28）。
- コロナ禍が起こる以前より公民が連携したウォークブルな空間づくりや人間中心の居心地の良いまちづくり、川とまちを一体的に整備活用し水辺空間を豊かにするかわまちづくりなどは注目を集めていたが、上記のニーズの高まりにより、ゆとりある空間を創出する手法・考え方としてより重要度を増している。
- 公民のパブリック空間の利活用やエリアマネジメント活動との連携などにより、居心地の良い都市空間への転換を図ることで、イノベーションの創出に資する高度で多様な人材の出会い・交流が生まれ、新たな価値の創造や地域における課題の解決などが期待される（図 1-29）。

→利用者にかかれたゆとりある空間や居心地の良い水辺空間の創出が必要

■コロナ禍により公園利用者数の増加がみられるなどオープンスペースへの需要の高まりが伺える
3月の公園利用者数は前年比で増加



図 1-28 コロナ禍前との公園利用者数の比較（都立狭山公園、都立武蔵国分寺公園、都立野川公園）
出典：国土交通省「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」（論点整理）

■居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出が多様な人材の交流の契機となる

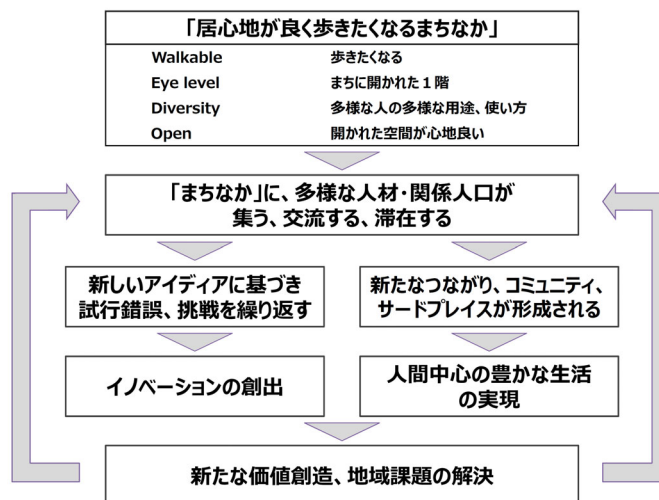


図 1-29 居心地が良く歩きたくなるまちなかのイメージ

出典：「居心地が良くなる歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生
（都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会）

⑤ 多様な主体によるまちづくり

(13) 多様な主体の連携や人材育成

- 魅力的な都市空間の形成や、人口減少時代の都市基盤の維持・高質化、その他上記に挙げた様々なキーワード、視点を実現していくにあたって、いわゆる公民連携やエリアマネジメントという言葉で表されるように、行政、民間事業者、地元組織、DMO など、様々な主体が連携することが重要とされている。
- デジタル化の進展や多様な人・企業の交流を契機として、各主体が連携しそれぞれの役割を果たすことで、新しいアイデアやビジネスを創出するオープンイノベーションにつながる事が期待される。
- また、地域に対する理解を深め、愛着や誇りを持つシビックプライドを醸成し、ここまで挙げた様々なまちづくりを担う担い手や人材を確保・育成することも重要課題である。

→地域の力を活かした取組の強化が必要

2. 浅草地区における今後のまちのあり方検討

2.1 新ビジョン検討の素材となる論点（案）の整理

1章の結果を踏まえ、過年度基礎調査において抽出・整理した浅草地区における課題について照合し、浅草地区における今後のまちのあり方について、論点（案）の検討を行う。検討にあたっては、昨年度及び今年度を実施した地元組織や交通事業者等へのヒアリング結果を踏まえ、次年度以降の新ビジョン策定委員会での検討素材となる論点について、複数の案を提示する。

2.1.1 浅草地区における課題の照合

1.2.3の考察において下線で示した内容から、5つの視点やキーワードを踏まえた浅草地区のまちづくりに向けた課題を以下に整理した。これらはコロナ禍前からの課題も多く含むが、コロナ禍を契機に重要性が増していたり、課題解決に向けた取組が加速していると考えられるものである。

表 2-1 コロナ禍を踏まえた浅草地区のまちづくりに向けた課題

視点	キーワード	コロナ禍を踏まえた浅草地区のまちづくりに向けた課題
① 多様性への対応	(1)多様な属性への配慮	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進（ハード・ソフト） 多言語・多文化に対応した観光客受け入れ対応 デジタルデバイスにも配慮したデジタル化の推進
	(2)多様な価値観の広がり	<ul style="list-style-type: none"> ライフスタイルの変化に対応した都市機能の拡充 来訪者層や観光行動の多様化に対応したコンテンツの拡充
② 社会的リスク・要請への対応	(3)自然災害の激甚化や感染症などのリスクへの対応	<ul style="list-style-type: none"> 都市のレジリエンス向上に向けたハード・ソフト一体的な対策 観光客も含めた危機管理体制の構築
	(4)環境負荷軽減・持続可能な発展	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な社会の形成に資するグリーンインフラの社会実装 持続可能な社会の形成に資する公共交通の利用促進
	(5)人口減少時代の都市基盤の維持・高質化	<ul style="list-style-type: none"> 都市アセットを活用した効率的で柔軟性のあるまちづくりの推進
③ デジタル化を軸にした新たな価値の創出	(6)オンラインとリアルの融合・双方向化	<ul style="list-style-type: none"> デジタル技術を活用した観光資源の魅力発信
	(7)デジタル化で広がる新たな経済・消費のスタイル	<ul style="list-style-type: none"> デジタル技術を活用した快適な生活や回遊・滞在の支援
	(8)Society5.0の推進	<ul style="list-style-type: none"> デジタル技術を活用したデータ分析によるまちづくり戦略の展開
	(9)都市・移動の技術革新	<ul style="list-style-type: none"> 新たなモビリティや移動の総合的なマネジメント手段の導入
④ ニューノーマル時代に対応した都市環境形成	(10)混雑緩和・交通利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 区民の生活向上を意識した観光基盤づくり 夜間・早朝の活動を促す観光コンテンツの拡充 駅及び駅周辺を一体的に整備する駅まちづくりの推進
	(11)付加価値・独創性によるブランド力の向上	<ul style="list-style-type: none"> 国内外からの来訪者への訴求力のある魅力発信 浅草地区でしか体験できないコンテンツの拡充
	(12)居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出	<ul style="list-style-type: none"> 利用者に開かれたゆとりある空間の創出 居心地の良い水辺空間の創出
⑤ 多様な主体によるまちづくり	(13)多様な主体の連携や人材育成	<ul style="list-style-type: none"> 地域の力を活かした取組の強化

以上を踏まえ、過年度基礎調査において設定された5分野（「回遊・滞在」、「交通結節」、「防災・避難」、「水辺空間」、「地域力」）に課題を整理し、改めて浅草地区における分野毎の課題として以下に示す。

表 2-2 浅草地区における課題の照合結果

分野	浅草地区のまちづくりに向けた課題
回遊・滞在	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の一部エリアへの集中回避 ・利用者に開かれたゆとりある空間の創出 （歩行者サービス水準の向上、駅前滞留空間の確保） ・国内外からの来訪者への訴求力ある魅力発信 ・来訪者層や観光行動の多様化に対応した、浅草地区でしか体験できないコンテンツの拡充 ・デジタル技術を活用した観光資源の魅力発信 ・平均消費額の増加 ・平均滞在時間の増加 ・来街者の来訪時間の分散（夜間・早朝の活動を促す観光コンテンツの拡充） ・区民の生活向上を意識した観光基盤づくり ・観光客向けトイレ環境の整備 ・案内機能の充実 ・多様な居住者や来訪者を想定したバリアフリー・ユニバーサルデザインの推進 （ソフト面：人的対応・コンテンツ） ・多言語・多文化に対応した観光客受け入れ対応 ・デジタル技術を活用した快適な生活や回遊・滞在の支援 ・歴史や文化を感じるより魅力的な景観の創出
交通結節	<ul style="list-style-type: none"> ・駅及び駅周辺を一体的に整備する駅まちづくりの推進 ・多様な居住者や来訪者を想定したバリアフリー・ユニバーサルデザインの推進 （ハード面） ・鉄道間の乗換利便性の向上 ・観光バス乗降場、タクシー乗車場の容量・利用状況の改善 ・観光バス・自転車等公共駐車場の容量、利用状況の改善 ・放置自転車・放置バイク対策 ・点在する交通機関の乗降場所のネットワーク化 ・自転車駐車場の活用の促進 ・持続可能な社会の形成に資する公共交通の利用促進 ・新たなモビリティや移動の総合的なマネジメント手段の導入
防災・避難	<ul style="list-style-type: none"> ・地域のさらなる防災性の向上 （都市のレジリエンス向上に向けたハード・ソフト一体的な対策） ・避難空間の確保 ・観光客も含めた危機管理体制の構築 （帰宅困難者への対応・発災時の適切な避難誘導）
水辺空間	<ul style="list-style-type: none"> ・水辺空間への円滑な誘導 ・居心地の良い水辺空間の創出 ・船着場の柔軟な運用
地域力	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍による社会的変化への対応 （ライフスタイルの変化に対応した都市機能の拡充） ・デジタルデバイスにも配慮したデジタル化の推進 ・デジタル技術を活用したデータ分析によるまちづくり戦略の展開 ・都市アセットを活用した効率的で柔軟性のあるまちづくりの推進 ・持続可能な社会の形成に資するグリーンインフラの社会実装 ・地域の力を活かした取組の強化

黒字：過年度基礎調査で整理された分野別課題（一部文言の修正及び並び替えを行っている）

赤字：過年度基礎調査で整理された分野別課題に無い内容

2.1.2 ヒアリング結果の整理

過年度基礎調査及び今年度実施した関係機関へのヒアリング結果を5分野毎に整理する。

表 2-3 ヒアリング実施先関係機関

ヒアリング実施先		
地元組織	観光関係組織	浅草観光連盟
	浅草商店連合会	浅草商店連合会
交通管理者	所管警察署	浅草警察署
交通事業者等	鉄道事業者	東京都交通局
		東京地下鉄株式会社
		首都圏新都市鉄道株式会社
		東武鉄道株式会社
	バス事業者	東京都交通局
		東都観光バス株式会社
		帝産観光バス株式会社
		日の丸自動車興業株式会社
		西武観光バス株式会社
		株式会社はとバス
		東京バス株式会社
		東京ヤサカ観光バス株式会社
	タクシー関係団体	東京タクシーセンター
	舟運事業者	東京ウォータータクシー
		公益財団法人 東京都公園協会

(1) 回遊・滞在

■まちの回遊・滞在

- 観光客の滞在時間が短くなっているのは実感している。
- 雷門～仲見世～浅草寺周辺の限られたエリアに回遊が集中しているように思う。
- かつば橋道具街も観光スポットのひとつであるため、浅草地区との回遊が生まれるとよい。
- 浅草地区だけでなく、その周辺も含めた広域的なエリアまでの回遊を見据えて検討すべき。
- 新たな観光の目的地となるような場所を作り、観光客の回遊を促す必要がある。
- 浅草地区は、店舗の閉店時間が比較的早く、夜間は静寂している印象である。ナイトタイムエコノミー対応の検討も必要であると感じる。
- 職住一体となった生活の息遣いが見えるところも観光地浅草の特徴であり、今の若者や外国人にも新鮮に感じたり、喜んでもらえると思う。
- 浅草地区内の回遊を広げていくためには、水辺空間を有効活用することも重要である。二天門船着場や桜橋船着場などが活用されていけばいいと思う。
- 新型コロナウイルス感染症の影響により、来街者が大幅に減少し、店舗の売り上げも大きく低迷している。
- ハード整備はできないが、ソフト面は自分達がやらなければならない。ハード・ソフトと一体となってまちづくりを進めていきたい。
- 上野や浅草橋との連携も視野に今後検討できると良い。
- 観光マップのほか、ホームページや SNS なども観光客のためのものとなっていけば、滞在時間が長くなることにつながると思う。

■観光客へのサービス

- 誰もが常に情報を得やすい状況を整えるために、さらなる Wi-Fi 環境の充実が必要である。
- まちの無料 Wi-Fi の利用箇所やコインロッカーの設置箇所についての問い合わせが、駅利用者からあるが、情報がないため案内に苦慮している。
- バリアフリー化の対応や、多言語に対応した案内表示が必要。
- スーツケースを携行したまま観光をすることは、回遊性が抑制されてしまう要因にもなるため、大型のスーツケースに対応したコインロッカー整備等の対策が必要と感じる。
- 観光客が利用しやすいトイレが不足している。例えば、既存公共施設等のトイレの利用ができるようにしてほしい。
- 駅周辺の観光案内や、駅の乗換えの問い合わせに対して、近年英語圏以外からの利用者も増えているため、英語案内の強化はしているものの、それだけでは困難な場合がある。
- ある程度遠い距離から来る人がお土産を購入する。そう考えると観光バスの停車する場所が課題になるのではないかな。
- 台東区の「たいとう愛」サイト内でまちの良さや魅力を伝える発信力が必要。
- 東洋館、演芸ホール、木馬館に代表されるような大衆芸能を絶やさないことが重要である。
- 観光客からバス利用について聞かれることがあるが、バス停が多く案内に苦慮している。

(2) 交通結節

■交通管理

- 大型トラックが荷捌きをできる場所がない。
- 幹線道路（雷門通り、浅草通りなど）において、歩行者の乱横断が見られ、接触事故も多い。
- 西浅草三丁目交差点は自動車同士の事故や右左折時の巻き込み事故が多い。
- 自転車の事故も多い地域である。
- 浅草六区地区の駐輪場は、地下や2階以上のフロアにあり使い勝手が悪い。
- 通行止めに伴う苦情はある。行事が多く車両規制も多いことから、地元の声として少々疲弊している感覚はある。
- 回遊性を高めるために新たに歩行者優先策を検討する場合、路線バスのルート変更やパーキングメーターの撤去等の課題がある。
- パーキングメーターの利用状況としては、荷下ろしや地元の利用よりも観光目的での利用が多い印象である。
- 放置自転車対策を含め、きれいでゴミのないクリーンなまちづくりに向けた取組が重要。

■鉄道

- 駅施設が老朽化しており、将来的な対応について検討が必要である。
- 駅前広場が整備されておらず、他の交通モードとの結節機能が不足している。
- 他路線への乗換え時、乗換え距離が長いことや、地上を介しての乗換えとなることなどから、乗換え抵抗がある。
- 観光客の多い浅草駅では、他駅と比較しても、新型コロナウイルスの影響による乗降客数の減少が大きい。
- 複数路線の駅名に‘浅草’という名前がついているため、目的外の路線への誤入場が多い。
- 駅や駅周辺には、コインロッカーや手荷物預かり所が限られており、荷物を預けられる場所を問われた際の案内に苦慮している。具体的には、大型荷物対応のコインロッカーとキャッシュレス対応の有無が良く問われる。
- 英語での案内は強化しているが、近年英語圏以外からの利用者が増えており、その際の案内が困難なケースがある。
- ベビーカー利用者や荷物を抱えた人が利用しやすい交通結節点整備が必要。

■路線バス

- 交通広場等がなく、バス停が広範囲に分散されているので、問い合わせ時の案内には苦慮することがある。
- 観光目的の利用より日常的な利用が多い認識であり、足立区方面、日暮里方面からの利用者が多い。また、路線バス同士の乗換え利用も多い。
- 鉄道の空白地帯である北部地域を運行ルートとする路線バス系統は、通勤・通学時間帯に満席状態で浅草駅に到着することが多い。
- バスターミナルが整備されることが望ましいが、現状では困難であろうと考えている。
- 歩行者の往来が多い箇所バス停では、歩行者、バス待ち客、自転車が錯綜し、利用者から苦情を受けることがある。

■観光バス

- 利用は、修学旅行や訪日団体が多い。
- 立ち寄り時間は、散策のみで1時間～2時間、食事込みで2時間～4時間程度である。
- 繁忙期は駐車場が満車の日が多く、駐車場の確保に苦慮している。
- 複数台での利用の際に同一の乗降場に対応できないケースがある。
- 乗降場所が異なるため、添乗員が居ない際のオペレーションが難しい。
- 観光バスの駐車予約、料金の前払い、駐車票・予約票の受渡し他、必要となる業務が多く、旅行会社は負担を感じている。
- 新型コロナウイルスの影響により、観光バスの稼働率が激減している。

■タクシー

- 乗り場ごとに待機できる空間が限られているが、実際の発車台数とは見合っていないため、待機場所確保に苦慮している。
- 浅草地区には、交通広場が無いため、降車場所が漠然としている。
- 車いす使用車の乗降の際には、十分な乗降スペースと時間が必要であるため、路上での乗降には課題がある。
- 乗り場の利用は、朝の通勤客が多く、行先は東京駅方面が多い。
- 浅草から押上方面に向かうお客様も多い。

(3) 防災・避難

■避難誘導

- 外国人観光客に対しての適切な避難誘導の案内や情報提供などの整備が必要である。
- 災害発生時に誰もがすぐに情報を取得できるようなデジタルサイネージや、外部と連絡を取り合うことができる通信環境の整備が必要である。
- 発災時の混乱の中で、来街者が適切な避難行動をとることは難しい。

(4) 水辺空間

■舟運

- 舟運の利用実態として、コロナ禍前においては、平日や朝は外国人が多く、土日は日本人が多かった。
- 船上からの景観を楽しみながらの観光や休日のレジャー等の利用が多い。
- コロナ禍については、地域の方のニーズも増えている。
- コロナ禍の変化として、家族のみで船をチャーターするなど、これまでとは違った利用形態も増えている。
- 二天門船着場の認知度が低い。
- 二天門船着場への案内サイン等情報が少なく、位置がわかりにくい。
- 浅草寺周辺と水辺空間との実際の距離と距離感の差異がある。
- 船着場の一般開放時間の延長を望む声もある。
- どの船着場でどんな船に乗れるのかの情報が統合されていない。エリア全体として、舟運の情報を発信することが望ましい。
- 各船着場の空き状況が一元システム化されておらず煩雑な運用となっている。
- 二天門船着場の運用が今よりも柔軟になることが望ましい。
- 舟運に関する、観光案内所での告知、現地サイン、インターネット上の地図など魅力発信のための情報が十分でない。
- 二天門船着場は防災船着場であるが、地域の方々の認識が低いと感じる。利用してもらうことで認知度を上げていきたい。

■水辺空間の利活用

- 浅草エリアには、水辺に近接する観光地としての圧倒的な魅力がある。
- 使い勝手がよく、にぎわいある水辺空間とするべきである。
- まちから川が見えず、親しみがわきにくい。
- 隅田公園含め、地域周辺の明るさや安全性に向けた取組が重要である。

(5) 地域力

- コロナ禍を経験したまちづくりを考えていく必要がある。
- 浅草の良いところを残しつつ、若い世代への対応を真剣に考えなくてはならない。
- 古くからの店が無くなり、新しい店舗が入っている。浅草の文化、観光、産業、伝統工芸など地域に根差した店舗が入り、古き良きまちを残しながらお祭などで集客していければと思う。
- 国際観光都市とあるが、住みやすいまちであることも重要。観光に特化しすぎず、ある程度は地元の中で経済がまわるように、取組を進めていくのが良いのではないか。
- コミュニティの結びつきが、谷中、上野、浅草ともつながると良い。

2.1.3 新ビジョン検討の素材となる論点（案）の整理

2.1.1において照合した課題や2.1.2において整理したヒアリング結果、及び過年度基礎調査において設定された各分野の検討の方向性を踏まえて、改めて分野毎に浅草地区の現状と課題を整理し、新ビジョン検討の素材となる論点（案）を整理する。

(1) 回遊・滞在

<検討の方向性：にぎわいをひろげる取組>

現 状

- 言問通り・国際通り・雷門通り・馬道通りの幹線道路で囲われた内側の浅草寺周辺エリアは、多くの路線で昼間の車両通行が規制されており、観光の中心エリアとして歩行者中心のネットワークが構築されている。
- 仲見世付近や吾妻橋交差点付近に歩行者が集中し、歩行者サービス水準が低下している。また、浅草駅周辺は都内の他駅と比較しても駅利用者数に見合った滞留空間が確保されていない。
- 昼間の時間帯の浅草寺周辺に来街者が集中している。仲見世は夕方には閉店する店舗が多く、夜間や早朝における観光の情報や周辺エリアの魅力が十分に伝わっていないことから、滞在時間や消費額が伸びていないと考えられる。

課 題

- 人間中心のまちづくりにむけて、観光客の過度な増加等による地域の生活や環境に与える負の影響（オーバーツーリズム）を緩和しつつ、滞在時間や消費額を向上させるため、歩行者の滞留空間やゆとりある歩行者サービス水準を確保するとともに、浅草寺周辺エリア以外への回遊や夜間・早朝の活動を促す必要がある。
- 浅草のみならず日本を発信する国際観光拠点として、国内外の多様な人に対して、デジタル技術の活用を含め、訴求力のある魅力発信を行い、訪れたいと思うような動機づけをする必要がある。

→論点1：ウォーカブルな空間づくり **keyword:居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出**

道路空間の再配分（歩行者専用化・トランジットモール化・歩道の拡幅、広場の創出）や建物の更新に合わせたオープンスペースの確保等により、歩行者にとって快適に回遊・滞在できる人間中心のまちづくりの実現を目指す。

→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

keyword:多様な価値観の広がり／付加価値・独創性によるブランド力向上

既存の観光プロモーションに加え、デジタルツールを活用した情報発信や、フィルムコミッションによる新たな観光スポットの創出により来訪者の回遊を促し、にぎわいのひろがりにつなげる。

また、富裕層・教育旅行などのターゲット設定や、夜間や早朝の活動・日本文化体験などのテーマ設定を行い、多様性のある観光行動に対応する情報発信や招致活動を展開する。

<検討の方向性：おもてなし環境の整備>

現状

- これまでに、トイレ環境の充実や free Wi-Fi の整備、観光案内板の設置等、観光客の受入環境整備を進めている。
- まち歩きマップや観光ボランティアガイドなどにより来訪者の回遊を促している。
- たいとうマップバリアフリーマップやたいとう福祉マップなどにより、バリアフリー情報の発信を行っているが、個別のニーズに対応したユニバーサル対応ツアー等は十分に行われていない。
- 景観条例・計画に基づく協議、景観まちづくり協定、地区計画の活用や無電柱化の推進などにより、歩いて楽しいまちなみづくりを進めている。
- 浅草六区地区では国家戦略特区に基づく道路占用の規制緩和を活用し、エリアマネジメント団体が中心となってオープンカフェをはじめとしたおもてなしの取組を行っている。

課題

- これまでの成果を活かしつつ、民間事業者の協力を得て、トイレ環境や案内機能のさらなる充実等を進める必要がある。
- デジタル技術の進展を踏まえ、リアルタイムの混雑情報の提供といった次世代の観光支援サービスの導入を検討するなど、利便性・快適性を高めることが望まれる。
- バリアフリー・ユニバーサルデザインに関するサービスや情報発信、コンテンツ等を充実し、高齢者、障害者をはじめ、宗教や文化面、食事等で配慮が必要な人など、多様な来訪者が安心して回遊・滞在を楽しめるようにする必要がある。
- 引き続き、浅草地区らしい歴史や文化を感じるまちなみづくりにより、地域の方々が誇れる魅力向上を図るとともに、夜間の景観形成等の取組により、さらなる来訪者の回遊につなげる必要がある。
- エリアマネジメント団体等を中心に実施する浅草六区地区等でのおもてなしの取組について、文化的活動や催事との連携などにより更なる付加価値の向上を図り、集客拠点として浅草寺周辺からの回遊を促進し、滞在時間の延長や消費額の増加につなげることが望まれる。

→論点3：観光行動を支えるサービス環境の向上

**keyword: 多様な属性への配慮／デジタル化で広がる新たな経済・消費のスタイル／
混雑緩和・交通利便性の向上／付加価値・独創性によるブランド力向上**

地域の生活と観光振興の調和を図りながら、来訪者層や観光行動の多様化に対応した、受入環境の充実を図る。さらに、デジタル技術の進展を注視し、リアルタイムデータや AI 等の最新技術を活用した多様なニーズに応じた観光サービスを検討することで、来街者の新たな回遊の創出や快適な滞在の実現を目指す。

→論点4：歴史や文化を感じる魅力的な景観の創出 **keyword: 付加価値・独創性によるブランド力向上**

これまでのまちなみ形成に加え、夜間の回遊を促す取組や道路における文化的活動など、「その時・その場所だけ」で出会える浅草地区ならではの景観を創出する。

(2) 交通結節

<検討の方向性：だれもが使いやすい交通の仕組み>

現 状

- 吾妻橋交差点周辺に鉄道駅の出入口をはじめ、タクシー乗り場、観光バス乗り場、水上バス乗り場、レンタサイクル拠点、人力車など多様な交通機能が集中している。
- 鉄道駅のバリアフリー化が進み、全ての駅でホームから地上までのバリアフリールートが確保されたが、乗換の最短経路はバリアフリー化されておらず課題が残っている。
- 駅周辺に滞留空間やロータリーがなく、既存の道路空間を使って路線バスやタクシーなどの乗降が行われているため、混雑時には歩道上で歩行者、バス待ち客、自転車の錯そうが起こっていたり、タクシーの待機スペースが確保できない状況が発生している。
- 観光バス乗降場や駐車場の整備が行われ、予約システムと合わせて運用されているが、繁忙期には容量の不足も指摘されていた。なお、コロナ禍においては稼働率が大きく下がっている。
- 路線バスやめぐりんでのバスロケーションシステムの運用、シャトルバスの運行、下町周遊きっぷなど公共交通の利便性向上、利用促進のための取組が実施されている一方、それぞれの交通手段が独立しており、来街者のニーズに応じた交通手段を適切に判断することが難しい。
- 地区内でのシェアサイクルの導入が進む一方、つくばエクスプレス浅草駅周辺は区内で最も自転車放置台数が多く、令和2年度については都内で5位となっている。(東京都民安全推進本部調査結果より)

課 題

- 吾妻橋交差点周辺では、交通機能の集中している状況を活かし、乗換えの利便性向上や更なるバリアフリー化の推進、滞留空間の確保等により、地域住民や来街者、交通事業者等の利便性を高める駅まちづくりを進める必要がある。
- コロナ収束後の稼働状況に応じて、観光バス駐車場の収容台数を確保する必要がある。
- デジタル技術の活用による各交通手段間のシームレスな情報提供やサービス提供を行う他、観光地の周遊の楽しさを付加するような新たなモビリティの導入などにより、多様な交通手段を柔軟に選択できるよう促すことで、混雑を緩和し、環境負荷の少ない形で回遊範囲の拡大につなげる必要がある。
- 駅周辺の放置自転車対策を引き続き実施し、歩行者のための空間を確保する必要がある。

→論点5：交通結節点の整備 **keyword:多様な属性への配慮／混雑緩和・交通利便性の向上**

吾妻橋交差点周辺を中心に、公有地・民間敷地の連携により空間を確保して駅周辺の交通機能の拡充・再編を図るとともに、バリアフリー・ユニバーサルデザインの視点から、高齢者、障害者、外国人を含め多様な利用者が安心して移動できる拠点づくりを目指す。

→論点6：多様な交通手段による周辺地域との回遊性向上

keyword:環境負荷軽減・持続可能な発展／都市・移動の技術革新

観光 MaaS や新モビリティなどのトレンドも意識しつつ、来街者が自分のニーズに合わせた交通手段を選択して柔軟に周辺地域を回遊できる仕組みやサービスの導入を目指す。

(3) 防災・避難

<検討の方向性：防災力の向上>

現 状

- 地震時の建物倒壊危険度の高いエリアがある。(浅草3丁目・4丁目)
- 特定緊急輸送道路である江戸通りなど、耐震化の必要がある沿道建築物が存在する。
- 台東区無電柱化推進計画において、優先整備路線に位置付けた路線が存在する。
- 荒川氾濫時には地区内のほぼすべての範囲で浸水が想定される。
- 隅田公園一帯は地震・火災時の避難場所に指定されており、災害時に人材や資機材を運ぶ拠点として二天門防災船着場が設置されている。
- 隅田公園はスーパー堤防整備事業の事業中地区となっており、背後の再開発事業等のまちづくりと一体的に整備を行うこととなっている。隅田川では親しみやすい水辺環境を早期に提供するため、先行してテラスを整備し、地震に対する安全性を高めるとともに、散策路として開放している。
- 地区内の公共施設を帰宅困難者用支援施設として指定し、備蓄の確保などを行っている。
- 災害発生時の混乱防止を目的として、浅草観光連盟との共催で帰宅困難者対応訓練を毎年実施している。

課 題

- 耐震改修の促進や無電柱化の推進、災害時に活用できるオープンスペースの確保、隅田公園地区のスーパー堤防整備事業の具体化等、地域住民を守る多様な取組により、災害に強いまちづくりを進める必要がある。
- 水害時には地区外への避難が原則となることを踏まえ、地域住民等への日常的な防災意識の啓発が必要である。
- 感染症対策も踏まえた帰宅困難者対策や、外国人も含めた来街者の避難支援体制の充実に向けて、公民連携による取組が必要である。

→論点7：普段から安心して過ごせるまちづくり

keyword:自然災害の激甚化や感染症などのリスクへの対応

耐震改修、市街地の機能更新などの着実なハード整備と、日常的な防災意識の向上、備蓄の充実などのソフト対策の両面から、総合的に地域の防災力を高めていく。

→論点8：国際観光拠点にふさわしい防災機能の確保

keyword:自然災害の激甚化や感染症などのリスクへの対応

国内外から多くの来訪者が訪れるまちとして、公民が連携して様々な災害のリスクに対し柔軟に対応できるように、来街者の誘導や支援、情報提供等の体制を構築することで、「安全・安心な観光地」としての地域イメージの向上につなげる。

(4) 水辺空間

<検討の方向性：水辺を生かした魅力づくり>

現 状

- 隅田川テラスが連続的に整備され、隅田公園の園路と合わせて安全な歩行者空間が形成されているが、浅草寺周辺と比べると人通りは少ない。桜の名所であり春には多くの人が訪れる。スカイツリーの良好なビューポイントでもある。
- 都内初の民間事業者による河川敷地を利用したオープンカフェとして、二天門船着場付近で河川占用許可により、隅田川に面するカフェ営業がされている。オープンテラス、マルシェなどの空間利活用イベントも展開されている。
- 隅田公園はスーパー堤防整備事業の事業中地区となっており、背後の再開発事業等のまちづくりと一体的に整備を行うこととなっている。
- 水上バス乗り場、駐輪場やシェアサイクルポートなどがあり、浅草駅と隣接し交通結節点の一部としての役割を有している。
- 東武鉄道の線路沿いにすみだりパーウォーク及び東京ミズマチ、小梅橋船着場がオープンし、隅田公園、隅田川と北十間川、スカイツリー間の新たな歩行者動線が生まれている。

課 題

- 公園に対するニーズは多様化しており、地域住民等が憩える公園機能の充実が求められる。
- オープンカフェ事業に際し設置した隅田公園オープンカフェ協議会等を中心に、公民連携で更なる水辺のにぎわいづくりや景観づくりを進め、浅草寺周辺の来街者の回遊を促すとともに、地域住民等にとっても居心地の良い場所を創出する必要がある。
- スーパー堤防整備事業等の機会を活用し、公民が連携して公園の機能を充実するとともに、まちからの回遊を促す動線の創出が求められる。
- 区内の回遊やスカイツリー方面からの移動とあわせて気軽なクルーズを楽しむなど、利便性や認知度を高め、舟運を活性化していくことが望まれる。

→論点9：隅田公園と一体となった水辺空間づくり

keyword:居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出

地域住民等の多様なニーズに対応し、居心地が良く快適な隅田公園の機能充実を図る。また、浅草駅や浅草寺周辺からの回遊を促すとともに、スカイツリー方面からも足を伸ばしてもらうため、公園の利活用を推進し、川と市街地とのつながりを強化することにより、訪れたい魅力ある水辺空間の形成を目指す。

→論点10：舟運を活かした活動の展開

keyword:居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出

船着場の利活用の推進を図り、案内誘導やプロモーションを充実させることで、浅草ならではの交通手段として舟運を活性化し、まちの楽しみ方に付加価値を持たせることを目指す。

(5) 地域力

<検討の方向性：地域力の創造>

現 状

- 浅草地区のまちづくりに関しては、浅草地区観光まちづくり推進協議会をはじめ、地域の事業者等と区が連携し、活性化に向けた取組を重ねてきている。
- コロナ禍において、多くの店舗で売上げが大きく落ち込んでおり、コロナ禍が長引くと事業縮小や廃業等を検討する店舗も増えてくることが想定される。
- 国家戦略道路占用事業を展開する浅草六区地区では、コロナ禍においても感染症対策に配慮してオープンカフェを軸に多様なイベントを展開し、youtube 配信等の情報発信も実施している。
- キャッシュレス決済に対応する店舗が増えている。
- 浅草観光連盟が展開する 365ASAKUSA では、WEB サイト、SNS、スマホアプリが連動して、即時性のある情報発信を多言語対応で実現している。

課 題

- 今後コロナ禍が収束に向かった後も、その他の感染症や地震など様々なリスクが存在することを前提とした新たな観光まちづくりのあり方やビジネス等の多様な機能の導入を検討していくため、公民連携により試行的な取組を重ねながら地域力を高めていく必要がある。
- 既存の都市アセットの利活用を基本としつつ、老朽化した施設の建替えや営業形態の変更など土地利用の転換に際しては、暮らしやすく住み続けたい住環境や自然環境への配慮とあわせて、これからのまちづくりに必要な機能を導入していくことが望まれる。
- コロナ禍において大きく進んだデジタル化の流れを捉え、各商店をはじめ、地区が一体となってデジタル技術の導入を進め、観光の DX 化を図ることが望まれる。
- デジタル技術を活用して来街者に関する様々なデータを抽出・分析することで、取組の効果を見極め、戦略的にまちづくりへの投資を行うことが望まれる。
- 寺社や老舗といった古くからの地域力に加え、新しい価値観で参入する業態が共存することで生まれる浅草地区の魅力を将来につなげていくための人材育成が必要である。

→論点 11：柔軟で持続可能なまちづくり

keyword: 多様な属性への配慮／環境負荷低減・持続可能な発展／

人口減少時代の都市基盤の維持・高質化／society5.0 の推進

コロナ禍やデジタル化の進展、人口減少社会など、様々な変化が起き課題が山積する中においても柔軟な対応力・適応力を磨き、古くからの魅力と新しい魅力が共存・融合することで持続可能で活気あるまちであり続けることを目指す。

→論点 12：公民連携のまちづくり **keyword: 多様な主体の連携や人材の育成**

民間事業者や地域組織、観光事業者等、浅草地区に関わる様々な主体の連携を継続・強化するとともに、まちづくりをけん引する次世代の担い手の育成を支援することにより、地域のシビックプライドを育み、新たな価値を創造し続けるまちとなることを目指す。

2.1.4 新ビジョン検討の素材となる将来像（案）の検討

これまで検討した、浅草地区の課題及び新ビジョン検討の素材となる論点（案）を踏まえ、分野毎の「浅草地区の目指すべき状態」を以下に示す。枠内の記載は、過年度基礎調査 5.1.4 で示された分野別のテーマをベースに、今年度の検討を踏まえて内容の見直しを行ったものである。

(1) 各分野における浅草地区の目指すべき状態

■回遊・滞在

- 歩行者空間の創出・拡充やゆとりある都市空間の創出により、多くの人が「歩きたい」と思うウォーカブルな空間が形成されている。
- 幅広い対象に対して積極的な周知活動を行うことにより、浅草地区ひいては日本文化の魅力を多くの人に伝えるプロモーションが出来ており、浅草地区に訪れたいと思う人が増加している。
- 浅草地区ならではのまちなみの形成や空間の活用を促進することにより、浅草地区を訪れる人に楽しさを提供する、にぎわいを感じられるまちなみが形成されている。
- デジタル技術を活用した様々な情報発信やサービスの提供により、浅草地区を訪れる様々な人が快適にまちなかを回遊し、浅草地区を堪能することが出来ている。



都市空間を有効に活用して、浅草地区の多様な魅力を感じながら
ゆったりと地域をめぐりたくなるウォーカブルなまちなかの形成

■交通結節

- 交通結節点におけるバリアフリー化の推進や周辺建物と一体となった整備により、誰もが使いやすく利便性の高い交通結節点が形成されている。
- 交通結節点を中心に新たなモビリティや交通・観光サービスなど多様な交通手段が提供され、浅草地区を訪れる人が快適にまちなかを回遊出来ている。



全ての人の移動が快適で便利になり、周辺地域を行き来しなくなる
交通結節機能の円滑化と交通手段の多様化

■防災・避難

- 建築物の耐震化推進や堤防等のハード整備に加えて、防災情報の発信や備蓄品の充実等のソフト的な取組により災害時に備え、普段から安心して過ごせるまちが形成されている。
- 一時滞在施設の充実や災害時の体制構築により、地域住民だけでなく来街者の安全を確保する仕組みが構築され、国際観光拠点にふさわしい防災機能が確保されている。



暮らす人も、訪れる人も安全・安心に過ごせる防災まちづくり

■水辺空間

- 公民連携の取組やスーパー堤防と連携した整備により、隅田公園と市街地の一体感が向上し、魅力的な水辺空間が形成されている。
- 舟運利用の仕組みや船着き場の充実により、多くの人がこれまで以上に気軽に舟を利用でき、水辺のにぎわいや魅力がより一層向上している。



暮らす人も、訪れる人も気軽に足を延ばしたくなる
居心地のいい水辺空間の形成

■地域力

- デジタル技術の活用や多様な機能導入により、感染症や災害をはじめとしたリスクに対する高いレジリエンス（適応力）が醸成されているほか、新たな価値や魅力を創造するイノベーションが創出されている。
- 子どもへの地域教育や地域の人々に対する普及啓発によりまちづくりに対する関心度が高まっており、シビックプライドの醸成やまちづくりプレイヤーの育成、公民が連携したまちづくりの取組が進んでいる。



地域の新しい取組を引き出し、
地域と共に考えるコロナ禍を踏まえたまちづくり

(2) 浅草地区の将来像（案）

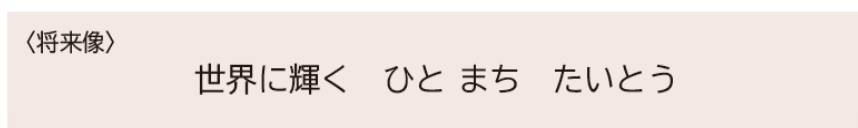
(1) の分野毎の目指すべき状態を総括する地域の将来像（案）の設定にあたり、必要となる構成要素について検討した。なお、検討にあたっては過年度基礎調査 5.1.4 において設定された「中核となるテーマ（案）」及び上位計画における将来像も踏まえて整理した。

過年度基礎調査における「中核となるテーマ（案）」

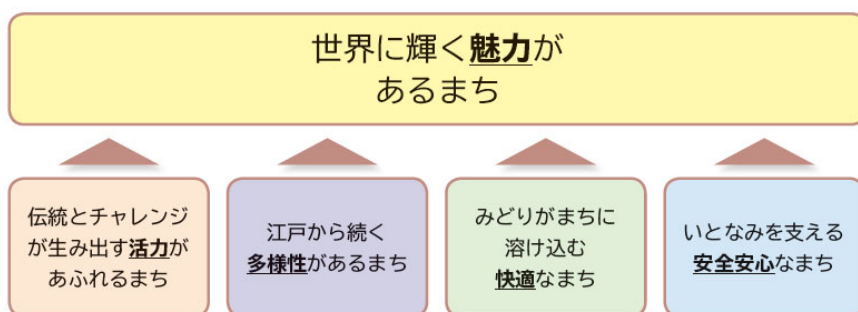
- テーマ1：めぐりたくなるまちづくり
- テーマ2：国際観光拠点にふさわしい多様性のあるまちづくり

台東区都市計画マスタープランにおける将来像と将来イメージ

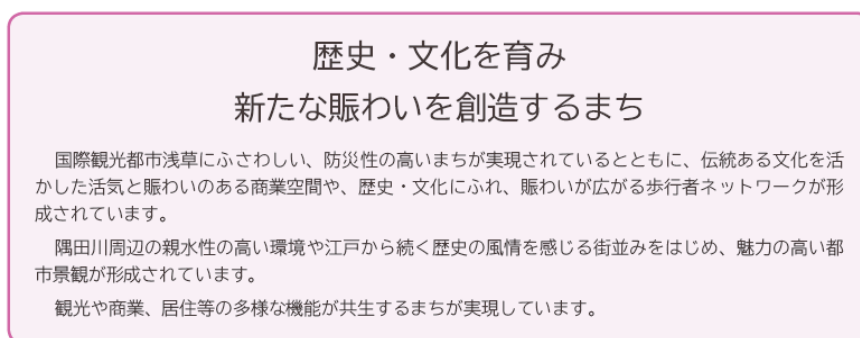
■台東区のまちづくりの将来像



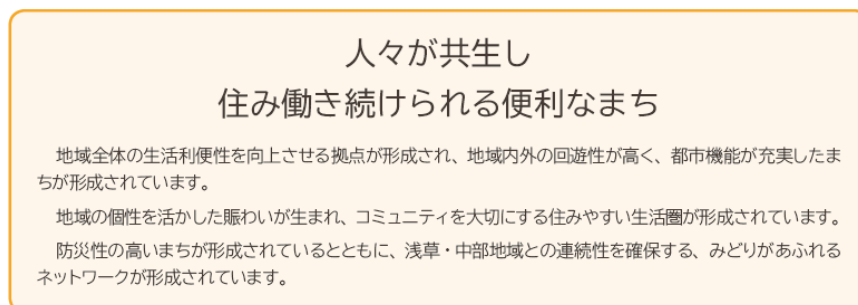
■台東区のまちづくりの将来イメージ



■浅草・中部地域の将来像



■北部地域の将来像



これらを踏まえて、以下に将来像（案）の設定に必要な構成要素を整理した。なお、浅草地区の将来像は、今後、新ビジョン策定委員会において、検討していくものとする。

誰もが楽しく快適に回遊

回遊・滞在（主に回遊）、交通結節の目指すべき状態を表現。また、過年度中核テーマ1の要素や、北部地区の将来像（解説）を取り込むことも意図

世界に輝く魅力

地域力の目指すべき状態を表現。また、過年度中核テーマ2及び都市計画マスタープランにおける将来像・将来イメージとの関係性にも配慮

おもてなし

回遊・滞在（主に滞在）、交通結節、防災力、水辺空間の目指すべき状態を表現。また、日本文化のイメージを表す代表的な言葉として採用

惹きつけ続ける

主に地域力における「イノベーション」、「プレイヤーの育成」により、目指すべき状態が継続するイメージを表現

変化

新型コロナウイルス感染症や近年急速に進展するデジタル化による社会のあり方や暮らし方・ライフスタイルの変化を意図

多様性

上記変化に伴って新たに生まれる様々な価値観やライフスタイル、近年重視されているダイバーシティの考え方等を意図

新たな魅力

ウォークアブルなまちなかやデジタル技術を活用した新たなコンテンツ、公民が連携した新たな価値創造等、浅草地区が従来保有している魅力に加えて近年の社会情勢を踏まえて獲得していくべき新たな価値や魅力を総括して表現。都市計画マスタープランにおける浅草・中部地域の将来像や過年度中核テーマ1も含有するイメージ

国際観光拠点

過年度中核テーマ2や浅草・中部地域の将来像（解説）を踏まえて採用。ブランド化や国際競争力を高めるといった意味合いも含有

これまでの検討を整理し、以下に示す。なお、以下の内容は現段階での検討案であり、今後、新ビジョン策定委員会において、学識経験者、地元関係者、交通事業者などの意見を踏まえ、検討していくものとする。

新ビジョン検討の素材となる目指すべき姿（案）

回遊・滞在	都市空間を有効に活用して、浅草地区の多様な魅力を感じながらゆったりと地域をめぐりたくなるウォーカブルなまちなかの形成
交通結節	全ての人の移動が快適で便利になり、周辺地域を行き来したくなる交通結節機能の円滑化と交通手段の多様化
防災・避難	暮らす人も、訪れる人も安全・安心に過ごせる防災まちづくり
水辺空間	暮らす人も、訪れる人も気軽に足を延ばしたくなる居心地のいい水辺空間の形成
地域力	地域の新しい取組を引き出し、地域と共に考えるコロナ禍を踏まえたまちづくり

検討の方向性と新ビジョン検討の素材となる論点（案）

回遊・滞在	にぎわいをひろげる取組	論点1	ウォーカブルな空間づくり
		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
	おもてなし環境の整備	論点3	観光行動を支えるサービス環境の向上
		論点4	歴史や文化を感じる魅力的な景観の創出
交通結節	だれもが使いやすい交通の仕組み	論点5	交通結節点の整備
		論点6	多様な交通手段による周辺地域との回遊性向上
防災・避難	防災力の向上	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
水辺空間	水辺を活かした魅力づくり	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
地域力	地域力の創造	論点11	柔軟で持続可能なまちづくり
		論点12	公民連携のまちづくり

周辺エリアとの関係を踏まえた浅草地区の目指すべき姿のイメージ（案）を以下に図示する。

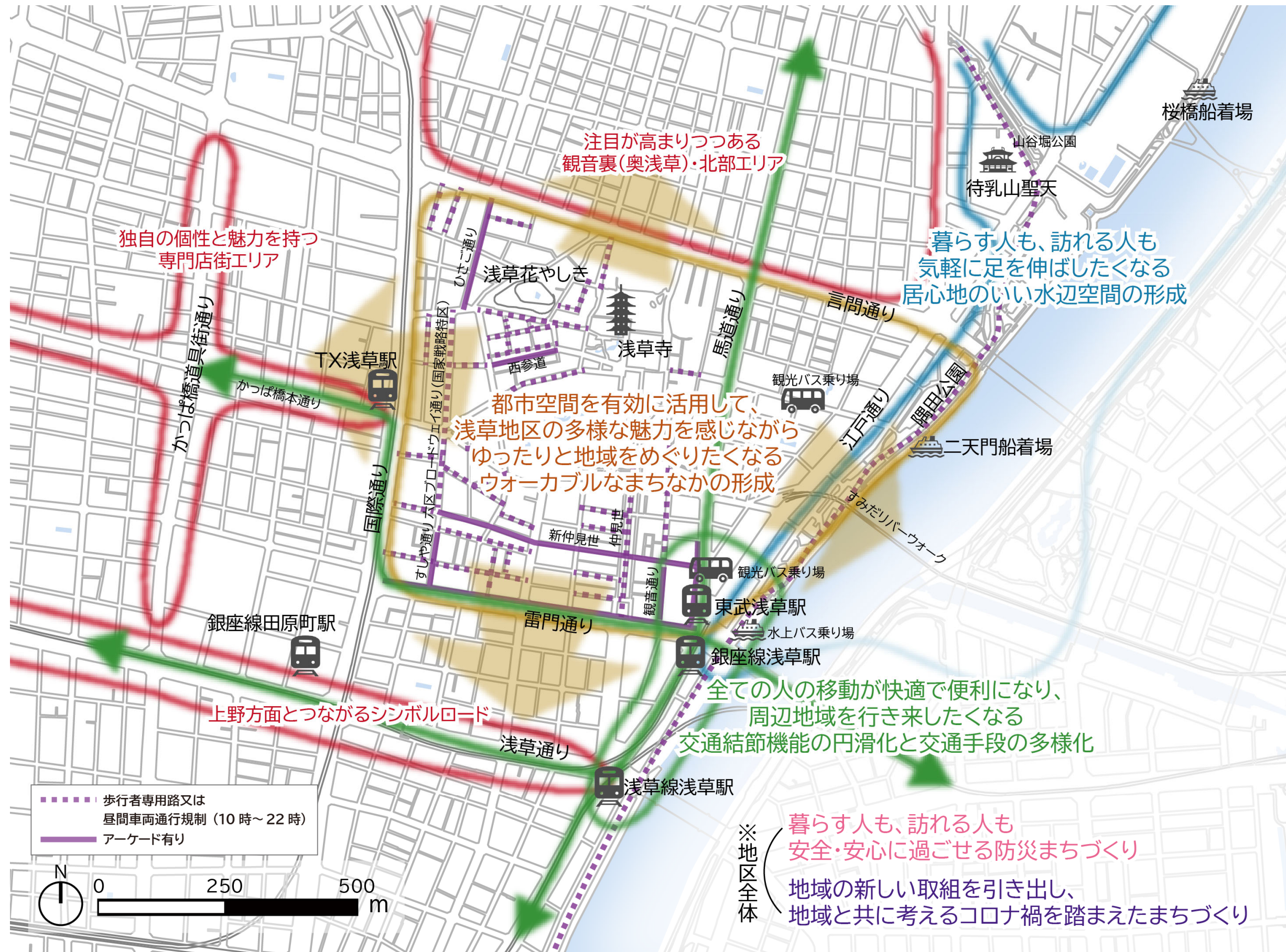


図 2-1 周辺エリアとの関係を踏まえた浅草地区の目指すべき姿のイメージ（案）

2.2 新ビジョン検討の素材となる課題解決のヒント（案）の提示及び実施事例の収集

2.2.1 課題解決のヒント（案）の提示

検討した論点（案）に基づき、これまでのビジョンにおける取組内容の継続性も勘案し、課題解決のヒント（案）を提示する。なお、以下の内容は現段階での検討案であり、今後、新ビジョン策定委員会において、学識経験者、地元関係者、交通事業者などの意見を踏まえ、検討していくものとする。

表 2-4 論点（案）及び課題解決のヒント（案）一覧

分野	検討の方向性	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	論点1：ウォークブルな空間づくり					
		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				●
		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					
		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	●			●	
	おもてなし環境の整備	論点3：観光行動を支えるサービス環境の向上					
		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			●	●
		論点4：歴史や文化を感じる魅力的な景観の創出					
		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				●		
交通結節	だれもが使いやすい交通の仕組み	論点5：交通結節点の整備					
		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				●
		論点6：多様な交通手段による周辺地域との回遊性向上					
		シェアサイクルの推進、新モビリティの導入	s			●	●
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	論点7：普段から安心して過ごせるまちづくり					
		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		●		
		論点8：国際観光拠点にふさわしい防災機能の確保					
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	論点9：隅田公園と一体となった水辺空間づくり					
		公園機能の充実	h/s	●			●
		公民連携の空間利活用推進	s				●
		景観計画やガイドラインを活用した景観誘導	s				●
		論点10：舟運を活かした活動の展開					
		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	論点11：柔軟で持続可能なまちづくり					
		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	●		●	●
		論点12：公民連携のまちづくり					
		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」はいずれの項目にも該当。

2.2.2 実施事例の収集

課題解決のヒント（案）の実現に向けた検討に際し、参考となる事例を、新ビジョン検討の素材となる論点（案）別に収集し、浅草での導入イメージを示す。

(1) ウォーカブルな空間づくり

・車道のフルモータル化に向けた取組例（大阪市御堂筋）

概要	大阪市では、車中心から人中心のストリートへの転換を目指す「御堂筋将来ビジョン」を策定（平成30年）し、2037年を目標に御堂筋のフルモータル化を目指した段階的な取組を実施している。
<p>● 将来ビジョン実現に向けては、都心部全体の交通ネットワークの再編をはじめ、歩行者と多様なモビリティが安全に共存できる仕組みづくりなど、様々な分野において段階的に取組む必要があります。特に、都心部全体に与える交通影響が大きいことから、まずは側道を活用した空間再編を行うことで、段階的に人中心の空間を広げていくこととします。</p> <p>● 御堂筋の地域特性やこれまでのモデル整備、社会実験の結果をふまえ、まずは千日前通から道頓堀川区間を先行して側道の歩行者空間化を進めるとし、社会実験や整備後の検証を繰り返しながら、順次北側に向けて取組を進めていくこととします。</p> <p>● 人中心～フルモータル化に向けては、御堂筋完成100周年（2037年）をターゲットイヤーとして、都心部全体の交通ネットワークの再編や人と多様なモビリティが安全に共存できる空間・仕組みづくりに関する検討を進めるとともに、交通・にぎわい創出社会実験等を通じて機運醸成を図りながらビジョンの実現をめざします。</p>	<div data-bbox="574 515 1356 1142"> <p>将来ビジョン 人中心～フルモータル化</p> <p>▶ 長期目標 御堂筋完成100周年(2037年)をターゲットイヤーとして設定</p>  <p>▶ 【人中心～フルモータル化に向けた主な取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 側道歩行者空間化に向けた主な取組みの継続・発展 ● 都心部全体の交通ネットワークの再編 ● 人と多様なモビリティが安全に共存できる空間・仕組みづくり…など <p>※取組みの進捗状況により、目標年次を変更することがあります。</p> </div> <div data-bbox="574 604 941 772"> <p>ファーストステップ 側道歩行者空間化</p> <p>▶ 短・中期目標 短期目標:千日前通から道頓堀川区間は東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年 中期目標:道頓堀川以北は2025日本万国博覧会が開催される2025年</p>  <p>▶ 【側道歩行者空間化に向けた主な取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 社会実験などによる交通や荷捌きへの影響の検証 ● 交通や荷捌き、自転車の通行や駐輪のあり方、空間の利活用法などを地元関係者と議論する場を設置 ● 持続可能な公民連携体制づくり…など </div> <div data-bbox="191 873 558 1108"> <p>現況</p>  </div>
出典	御堂筋 将来ビジョン 概要版
取組の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験と効果検証を繰り返しながら、段階的に側道の歩行者空間化（自転車通行環境を含む）を実施 ・道路法第48条の20第1項の規定に基づき、御堂筋を歩行者利便増進道路（ほこみち）に指定（令和3年）。 ・道路の維持管理活動に協力する「道路協力団体」の指定（得られた収益を道路管理に還元することにより、道路上での収益活動が可能）。 ⇒民間団体が主体となり、「御堂筋チャレンジ」として広がった歩道空間の利活用を推進（オープンカフェ、デジタルサイネージ、シェアサイクルポートなど）。 ・効果検証として、交通量調査、アンケート調査等の他、AIカメラによる人流データ検証などを実施。
浅草での導入イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・特に歩行者サービス水準が不足している箇所について、歩行者空間の拡充可能性を検討することが考えられる。 ・バスやタクシー、人力車等の乗降拠点でもあり、鉄道駅の出入口も隣接しているような交通結節点では、一般自動車を排除してトランジットモータル化することで、歩行者のための空間確保と合わせて、多様な交通手段が選択できるような交通結節機能を強化することも考えられる。 ・検討にあたっては、交通処理やにぎわい創出効果、地域への影響等の面から実現可能性を検証する社会実験が必要であり、地域の協力を得た長期的な公民連携の体制づくりが不可欠である。
参考	<p>https://www.city.osaka.lg.jp/shisei/category/3054-1-2-10-8-0-0-0-0-0-0.html</p> <p>https://www.facebook.com/midosuji.challenge/</p>

(2) 浅草・日本の魅力を支える観光プロモーションの推進

- ・インスタグラムを活用した双方向型のプロモーションの例（東京都）

概要	観光公式サイトからインスタグラムの共通のタグで投稿を募集し、キャンペーン中に集まった写真で、ガイド写真集を作成・配布する。
 <p data-bbox="371 674 1246 741">東京都とInstagramによる共同キャンペーン「#MY TOKYO IS _____」。 渡辺直美さん出演のイベント映像とTOKYO SCENERY GUIDEを公開中！</p> <div data-bbox="199 779 802 1171"> <p data-bbox="292 813 722 842">『TOKYO SCENERY GUIDE』冊子版</p> <p data-bbox="355 853 643 875">フォトフレーム付きで好評配布中！</p>  </div> <div data-bbox="826 779 1433 1171"> <p data-bbox="922 813 1337 842">ストーリーで使える限定スタンプ</p> <p data-bbox="994 853 1265 909">Instagramストーリーで使える 東京都内限定スタンプも登場中！</p>  <p data-bbox="1010 1122 1249 1144">※東京都内において表示されます</p> </div>	
出典：東京の観光公式サイト TokyoTokyo キャンペーンページ	
取組の特徴	
<ul style="list-style-type: none"> ・インスタグラムで公式アカウントのフォロー及び#MYTOKYOIS 及び#TokyoTokyo のハッシュタグを付けた写真の投稿を募集。同時にオンラインイベントや、応募作品を活用した写真集（WEB版、本）の配布、限定スタンプ配布など様々な企画を組み合わせ、参加意欲を持たせる工夫がされている。 ・#MYTOKYOIS のハッシュタグには 3.3 万件の投稿が集まっている。 ・フォロワー数の多いインスタグラマー（インフルエンサー）と連携してプロモーションすることで、単独サイトによるプロモーションよりも多くの人にアプローチすることが可能。例えば、サイト内で紹介されている浅草寺の写真は写真家「hiro_510」氏によるものであり、フォロワー数は 13.7 万人となっている。（※本事例内のフォロワー数、投稿数等は 2022 年 3 月現在） 	
浅草での導入イメージ	
<ul style="list-style-type: none"> ・画像によるプロモーションの観点では、台東区公式観光情報サイト「TAITO おでかけナビ」の写真ギャラリーは、大きなサイズで見たりダウンロードするためには申請が必要である。 ・台東区公式のインスタグラムである「たいとう愛」では、コロナ禍において、区内飲食店等の感染対策の取組紹介や台東区にゆかりある著名人による多数の応援メッセージを公開したほか、アンバサダーの起用やロケ地紹介など、新たな魅力の発信を行っている。 ・今後さらに浅草にゆかりのある芸能人などとのコラボレーションなどアカウントの知名度を高め、フォロワーを増やすとともに、多様なインフルエンサーの参画を得て、運営側が撮影・投稿しなくても魅力的な写真や動画（ストーリー）が自動的に集まってくるような仕組みとすることで、サイトの魅力を高めつつ、担い手の負担を軽減することが考えられる。 	
参考	https://tokyotokyo.jp/ja/campaign/mytokyois/ https://www.instagram.com/explore/tags/mytokyois/

(3) 観光行動を支えるサービス環境の向上

・インタラクティブ（双方向性・参加型）なデジタルマップの例（Stroly）

概要	既存のイラストマップに位置情報を与えてWEB化するサービス。地域の魅力を凝縮したイラストマップをスマート化し、スポット情報を画面上で表示したりスタンプラリーを実施するなど、双方向型のプラットフォームとすることができる。
----	---

●位置情報系の機能

- 独自の緯度経度連動技術で縮尺は無視したイラストにも対応可能
- GPSと連動し、利用者の現在地共有を可能にします。

●情報表示機能

- スポット情報表示機能
 - 多言語登録可能
 - 写真埋込
 - 音声ガイド埋込
 - SNS埋込
- イベント情報表示機能

●コミュニケーション機能

- チャット機能
- バーチャルガイド機能（オプション）
- スタンプラリー機能（オプション）

●データ機能

- 利用された位置をヒートマップ化
- アクセス数
- 言語別の利用者比率
- 時間帯別のアクセス比率

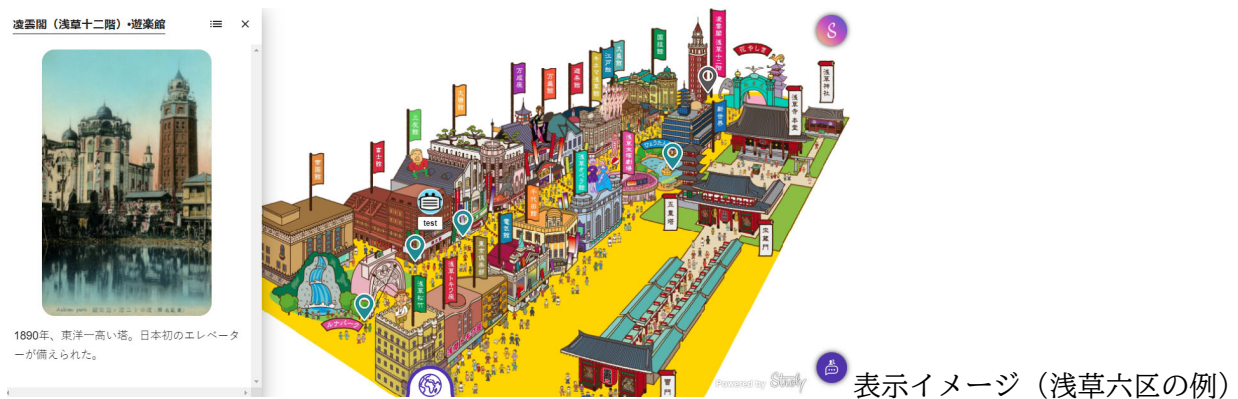
スポット情報内には画像や動画を埋込可能



5

Stroly

出典：Stroly 説明資料（WEB ページより申請することでダウンロード可能）



表示イメージ（浅草六区の例）

取組の特徴

- ・既存のイラストマップ（紙）を有効活用し、スマート化することができる。
- ・QRコードからアクセスでき、アプリが不要なため、利用側のハードルが低い。
- ・位置情報と紐づけたスポット情報、イベント情報等を掲載できる。
- ・チャット、バーチャルガイド、スタンプラリーなどコミュニケーション機能を付加することで、利用者がインタラクティブに楽しめるツールとなる。
- ・現在地共有モードを利用してアクセスした人の軌跡や平均移動距離、アクセス時間帯、アクセススポットなどのデータを取得できる。

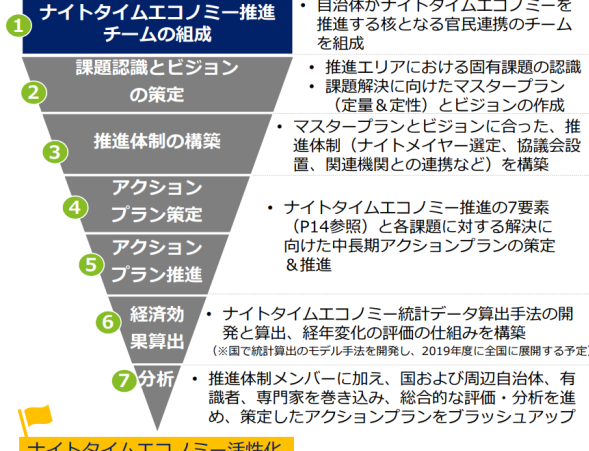
浅草での導入イメージ

- ・浅草地区でも既に多くのイラストマップが掲載されているが、双方向性のある活用には至っていないと考えられ、マップのデジタル化と併せ、街なかのサイネージにQRコードを掲載する、スタンプラリー機能を活用して参加者へのインセンティブを与えるなど、アクセスを誘発するための仕掛けを導入することが考えられる。

参考 <https://stroly.com/search/#keyword=%E6%B5%85%E8%8D%89>

・ ナイトタイムエコノミーの充実の例

概要 ナイトタイムエコノミー推進に向けたナレッジ集（観光庁 平成 31 年）では、訪日外国人旅行者について、海外での旅行に比べ日本でのナイトタイムコンテンツの体験が少なく満足度も低い状況を示した上で、ナイトタイムエコノミー推進に向けた方策を示している。



1 ナイトタイムエコノミー推進チームの組成
 ・自治体がナイトタイムエコノミーを推進する核となる官民連携のチームを組成

2 課題認識とビジョンの策定
 ・推進エリアにおける固有課題の認識
 ・課題解決に向けたマスタープラン（定量&定性）とビジョンの作成

3 推進体制の構築
 ・マスタープランとビジョンに合った、推進体制（ナイトメイヤー選定、協議会設置、関連機関との連携など）を構築

4 アクションプラン策定
 ・ナイトタイムエコノミー推進の7要素（P14参照）と各課題に対する解決に向けた中長期アクションプランの策定 & 推進

5 アクションプラン推進

6 経済効果算出
 ・ナイトタイムエコノミー統計データ算出手法の開発と算出、経年変化の評価の仕組みを構築
 （※国で統計算出のモデル手法を開発し、2019年度に全国に展開する予定）

7 分析
 ・推進体制メンバーに加え、国および周辺自治体、有識者、専門家を巻き込み、総合的な評価・分析を進め、策定したアクションプランをブラッシュアップ

ナイトタイムエコノミー活性化

観点	説明	具体例
日本固有性	日本固有の文化を感じることができる	ポップカルチャー 日本食
地域との交流	日本の地域住民や従業員との交流ができる	おまつり ツアー・クルーズ
親近感	自国にも存在するコンテンツで親しみを感じることができる	バー・パブ カフェ
最先端	最先端テクノロジーや建築などを体験できる	アトラクション 最先端建築

ナイトタイムエコノミー推進のアプローチ方法

訪日外国人の求める観点

Thames Dinner Cruise

【特徴】

- ロンドンの歴史的な建物が立ち並ぶテムズ川沿いを、クルーズ船に乗って周遊するツアー
- ロンドンの夜景と豪華なイギリス料理を楽しみながら、ピアノの生演奏も聴くことができる

【我が国への展開に向けたポイント】

- 日本でも既に訪日外国人にも人気の屋形船クルーズなどがあり、川の夜間活用はされているが、**超富裕層顧客に特化したクルーズを企画し消費単価を上げるなどの施策が考えられる**
- 大阪道頓堀のとんぼりリバークルーズのようなミニクルーズにて回転率を高めれば、より多くの外国人受入が可能である

東京バブクロール

【特徴】

- スタッフがグループを取り仕切り、友達同士、初対面同士、旅行者が共にバーを巡りながら一晩の交流をはかる
- 参加者は**訪日外国人が7割以上**である
- 1人で参加**する観光客が多い

【他の地域への展開に向けたポイント】

- 日本にある老舗のバー・居酒屋や商店街にある個店などの周遊ツアーを夜間開催し、**既存施設の活性化を促進**する
- 各都市の歴史や文化等を説明**する
- 外から賑わいが見える店づくりを検討する
- バイリンガルスタッフや携帯翻訳機の利用などによる**多言語対応**を行う

東京バブクロール（六本木）

【特徴】

- スタッフがグループを取り仕切り、友達同士、初対面同士、旅行者が共にバーを巡りながら一晩の交流をはかる
- 参加者は**訪日外国人が7割以上**である
- 1人で参加**する観光客が多い

【他の地域への展開に向けたポイント】

- 日本にある老舗のバー・居酒屋や商店街にある個店などの周遊ツアーを夜間開催し、**既存施設の活性化を促進**する
- 各都市の歴史や文化等を説明**する
- 外から賑わいが見える店づくりを検討する
- バイリンガルスタッフや携帯翻訳機の利用などによる**多言語対応**を行う

ロンドンの事例

六本木の事例

出典：ナイトタイムエコノミー推進に向けたナレッジ集

取組の特徴

- ・ ナイトタイムエコノミーを推進している海外の都市では、芸術や音楽、文化的背景のある歴史的建造物などの文化的価値にも焦点が当てられており、それらの保護や育成がナイトタイムエコノミーの推進と一体的に取り組まれている。
- ・ 海外で人気のコンテンツとして、①エンターテインメントショー、ライブ、バー、②グルメ・ショッピング、③美術館、博物館の夜間活用、④自然資源の夜間活用、⑤公民連携したまち全体のイベントが挙げられる。
- ・ ナイトタイムエコノミーの推進にあたり検討すべき課題の要素は、①コンテンツの拡充、②場の整備、③交通アクセス、④安全安心の確保、⑤プロモーション、⑥推進体制、⑦労働、⑧夜間統計の整備が挙げられる。

※浅草での取組は最先端観光コンテンツインキュベーター事業

《夜間帯を活用した観光コンテンツの造成》ナレッジ集①事業成果報告書 に記載有

浅草での導入イメージ

- ・ 浅草寺や隅田川橋梁群のライトアップ、ナイトクルーズや、演芸ホールでの夜間の興行など一部のコンテンツは現在もあるが、観光関連の施設は夕方には閉店することが多く、夜間に楽しめるイメージが乏しい。一方、浅草地区内の宿泊施設が増加している状況にあり、今後の展開ニーズとポテンシャルが大きい。
- ・ 富裕層向けに付加価値を持たせたナイトクルーズや道路占用許可を活用した夜間のオープンカフェなど、現在の取組からの展開や、地区全体でのプロモーションを充実していくことが考えられる。

参考

<https://www.mlit.go.jp/common/001279567.pdf>
<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001335945.pdf> （浅草の取組は p10）

・朝観光による時間分散の例

概要	京都市では、株式会社ぐるなびとの地域活性化包括連携協定に基づいた連携により、観光客が集中する日中以外の朝と夜に楽しめるコンテンツ情報を発信することで、宿泊観光を推進するとともに、混雑の集中緩和と観光の時間帯の分散化を図っている。
----	--



京都を旅するなら、朝がおすすめ。朝なら、これまで気づかなかった魅力や、京都人だけが知る素顔のまちなちに出会えます。人気観光スポットが混雑知らずでスムーズに楽しめることもおすすめの理由。静かな雰囲気の中、ゆっくりと京都を味わえます。あなたも早起きして朝観光に出かけませんか？

朝から楽しむモデルコース ▼ 朝の街案内 ▼ 季節の朝観光 ▼ 京で食べる朝ごはん ▼
 定番朝観光スポット ▼ 京都人が勧める朝観光 ▼

朝から楽しむモデルコース

定番の観光スポットを少し外れて、特別な京都に出会うことができる朝からランチまでのモデルコースを紹介します。

1 一乗寺周辺の美しい自然と隠れた名所を堪能 NEW

京都朝観光ホームページ
 出典：旅ぐるなび 京都朝観光ホームページ

取組の特徴

- ・株式会社ぐるなびとの地域活性化包括連携協定に基づき、同社が運営する旅情報サイト「ぐるたび」内に特設サイトとして、2014年12月に「京都朝観光」、続いて2018年6月に「京都夜観光」を開設。
- ・「京都朝観光」サイトでは、朝ごはんの特集や朝だから体験できること、月替わりで楽しめる1ヶ月ごとの朝観光のモデルプランなどを掲載。
- ・また、「京の冬の旅」、「京の夏の旅」等の京都市及び観光協会が実施する事業において、朝観光、夜観光をテーマにした観光プランを造成。・民間事業者の朝観光の取組とも連携を実施。
- ・新たなコンテンツも創出されており、例えば世界遺産の二条城では、7・8月の早朝7時に開門し、非公開の部屋で限定40食の朝粥を提供したところ大好評を博している。また、京都の朝を特集した雑誌や書籍が発行されるなど、民間への波及が広がっている。

浅草での導入イメージ

- ・事業者と連携した朝限定イベントや、隅田川テラスにおける朝ヨガなど、朝の時間を活用した観光コンテンツやイベントの造成が考えられる。
- ・朝の時間帯の観光や活動の促進に向けた情報発信が必要である。
- ・観光連盟や商店連合会などと連携し、時間分散に協力するとインセンティブを受けられるようなキャンペーン実施が考えられる。

参考	https://gurutabi.gnavi.co.jp/area/kyoto/kyotoshi/asakanko.html https://www.mlit.go.jp/common/001293018.pdf
----	--

(4) 歴史や文化を支える魅力的な景観の創出

・プロジェクションマッピングの例

概要	夜間景観の演出手法として各地でプロジェクションマッピングの活用が進んでいる。これを踏まえ国土交通省より「プロジェクションマッピング実施マニュアル(平成30年3月)」が示されている。
----	--



京都・高台寺「百鬼夜行3Dプロジェクションマッピング」
31,398 回視聴・2015/10/21

京都 高台寺の例
高台寺では、夜間特別拝観として定期的にプロジェクションマッピングを実施。

出典：SankeiNews チャンネル



09 「ジダイノテ Hands of New Age」 01iIMAGE / Noguchi Kazunobu
4,365 回視聴・2021/12/09

神宮外苑（絵画館）の例

2021年12月9日～12日に実施された、プロジェクションマッピング世界大会の作品投影の対象として、重要文化財である明治神宮外苑の聖徳記念絵画館が使われた。

出典：【TOKYO LIGHTS 公式】プロジェクションマッピング一般投票

取組の特徴

- ・プロジェクションマッピングは、テーマパークや公園等の敷地内において、その来訪者に向けて表示されるものについては、屋外広告物法に基づく手続きは必要ない。
- ・まちなかの建物などに投影し、公衆に向けて表示されるものについては、手続きが必要となることがあるが、まちの活性化等に資するイベントのため、公益性があり期間限定で表示されるプロジェクションマッピングについては、屋外広告物条例の適用がされない場合がある。
- ・道路交通法及び都道府県公安委員会規則による禁止行為である「信号機又は道路標識等の効用を妨げるような工作物又は物件を設置すること」「車両の運転者の目をげん惑するような光をみだりに道路上に投射すること」に当たらないように留意が必要であるが、道路を挟んで高所から高所へ表示し、禁止行為に該当しないものは実施が可能である。
- ・投影機が道路にはみ出さず、道路を挟んだ向かいの建物等へ表示する場合には、道路管理者への手続きを行う必要はない。(プロジェクションマッピング実施マニュアル(平成30年3月)による)

浅草での導入イメージ

- ・私有地では、規制が少なく取り組みやすいと考えられる。
- ・まちづくりの一環として公共空間を活用するのであれば、雷門通り等におけるウォークアブルな空間づくりを目指す交通規制の社会実験等にあわせ、浅草文化観光センターへのプロジェクションマッピングを行い、夜間の道路空間を広場的に活用する可能性を検証すること等も考えられる。

参考	https://www.mlit.go.jp/toshi/townscape/toueikoukoku.html https://www.youtube.com/watch?v=vHeQvMNsug (SankeiNews) https://tokyolights.jp/
----	--

(5) 交通結節点の整備

・交通ターミナル整備（バスタ）の例（横須賀市追浜駅）

概要 追浜駅前では、国土交通省と横須賀市が連携し、駅周辺の分散するバス停を駅前に集約し、タクシーバスや障害者等用乗降場と合わせて整備することにより、交通結節機能の強化を図る「地域密着型バスタ」プロジェクトが検討されている。（令和3年4月事業化）

集約型公共交通ターミナルによりみち・えき・まちが一体となった新たな未来空間の創出

人中心の空間づくりの推進

動線・施設配置の最適化
待合環境の改善
バリアフリー化
賑わい空間の創出

モータルコネクトの強化

バスタの集約・ターミナル化
新たなモビリティへの対応
災害時の輸送確保
他の交通モード・拠点との連携

官民連携の推進

PPP/PPFの活用
まちづくりとの連携
道路空間の立体的な活用
イベントの実施

ICT等を活用した交通マネジメントの高度化(平常時・災害時)

MaaS等への対応
ETC2.0アダプターの活用
各種情報収集・活用(災害時の情報提供等)

地域の活性化

地域の実情に即した公共交通ネットワークの充実や賢く公共交通を使う取組により、人・物の流れや地域の活性化等をより一層促進。

災害対応の強化

災害時の鉄道等の代替交通機関としてのバスタの機能を強化し、災害時の人流を確保。

生産性の向上

ドライバー不足が進行するバスタの運行効率化を促進するとともに、バスタの利用促進により都市部の渋滞損失を削減。

バスタプロジェクトのコンセプト
出典：交通拠点の機能強化に関する
計画ガイドライン（国土交通省）

追浜駅の周辺状況

・駅前空間の空間的制約により、必要な機能のすべてを駅前だけで受け持つことが難しいため、周辺の民間事業者と分担し機能を確保します

現在の機能

バス乗降機能、タクシー乗降機能、市街地拠点機能(商業施設)、一般車送迎・駐車機能、駐輪機能、交流機能(公共施設)



新たな機能

新たなモビリティサービス、防災機能、回遊機能、安全・円滑な通行機能

駅前空間での機能分担(案)

- 交通ターミナル(バス・タクシー)
- 商業施設
- 多目的スペース(災害時寄附場等)
- 公共施設(子育て支援施設等)
- 一般車乗降場(障害者専用)等

再開発ゾーンでの機能分担(案)

- 一般車乗降場
- 駐輪場
- 次世代モビリティ拠点(将来)
- 商業施設
- 公共施設(図書館等)
- まち再生の拠点(連絡型事業)等

※現在の想定であり、今後の調整にて変更の可能性があり
・交通結節点の整備を契機として、道路・河川・まちづくり・民間の各分野が連携、総力を挙げて、追浜駅周辺のまちづくりに参画します

施設配置計画(案)

■立面イメージ



■平面イメージ(交通ターミナル)



主体	事業区分
国	交通ターミナル、一般車乗降場、歩行者デッキ等
市	公共施設、多目的スペース、駐輪場、歩行者デッキ等
民	駅前・再開発ビル(商業施設、住居施設、駐輪場)、歩行者デッキ等

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

追浜駅周辺の
施設配置計画
出典：第5回追浜駅
交通結節点事業
計画検討会資料

取組の特徴

- ・令和2年5月の道路法改正で「特定車両停留施設」が新たに道路付属物として位置づけられ、道路管理者がバス、タクシー等の停留施設を設置し、コンセッション制度により民間事業者のノウハウを生かして管理運営を行う事業手法が整えられた。
- ・この制度を活かして検討が進むバスタプロジェクトのうち、追浜駅は「地域密着型バスタ」として、交通モード相互の乗換時の利便性向上・にぎわい創出等を目的として交通拠点整備を行う。
- ・駅前広場の整備とあわせ、駅前交差点改良、道路拡幅といった交通の円滑化を図るとともに、公共施設再編や再開発事業と連携し、公民連携による都市基盤整備に取り組む。

浅草での導入イメージ

- ・吾妻橋交差点周辺における交通結節機能の強化が課題となっており、公有地・民間敷地の連携により空間を確保して駅周辺の交通機能の拡充・再編を図る場合、立体道路制度や特定車両停留施設の枠組みを活用することも考えられる。
- ・また、隣接する隅田公園の機能充実やスーパー堤防整備事業とも一体的に検討し、歩行者動線をつなげることにより、雷門・浅草寺周辺の回遊動線が東側に広がり、水辺のにぎわいづくりに寄与することが期待できる。

参考 <https://www.ktr.mlit.go.jp/yokohama/yokokoku00500.html>
<https://www.mlit.go.jp/road/busterminal/>

(6) 多様な交通手段による周辺地域との回遊性向上

・新たなモビリティの普及に向けた検討状況

概要	<p>小型電動モビリティ、電動アシスト自転車、電動車いす、電動キックボードといった様々なモビリティが登場してきており、シニア層の自動車に代わる移動手段や、環境にやさしく手軽な交通手段として社会課題解決や地域の活性化の観点から普及が期待されている。</p>		
<p>多様なモビリティの普及に係る現状と方向性</p>			
<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化が進む中、シニア層を中心とした交通の安全と生活に必要な移動手段の確保を両立することが求められており、多様なモビリティへの期待が高まっている。また、移動しやすい環境ができることで、積極的な外出機運が高まり、健康面・QOLの向上にも資するものと考えられる。 ● 多様なモビリティは、都市や地方が抱える様々な移動課題への対応、新たなビジネスの創出などといった観点からもポテンシャルを有する。 ● 今後、モビリティの種類ごとに、①安全性の向上、②社会的受容性の向上、③コストの削減の観点から、具体的な普及促進策を推進していく。 			
<p><モビリティの今後の可能性></p>			
<p>小型電動モビリティ</p>  <p>(今後の可能性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 安全かつ近距離移動に適したモビリティとして、ラストワンマイル向けの移動手段としての普及が進む可能性あり。環境負荷が小さい点も魅力。 	<p>電動アシスト自転車</p>  <p>(今後の可能性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● こぎ出しがスムーズでふらつきが少ないという安全性、重い荷物等も楽に運べるという機能性及び外出距離の延伸や回数増加という健康面の理解が深まれば、自動車の代替手段として普及する可能性あり。 	<p>電動車いす</p>  <p>(今後の可能性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 要介護者による利用が一般的と認識されているが、足腰の不自由な高齢者の潜在需要は大きい。空港、ショッピングセンター等でのシェアリングサービス等屋内外で普及が進む可能性あり。 	<p>電動キックボード</p>  <p>(今後の可能性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 手軽な交通手段としてシェアリングサービス等で普及する潜在力を有する。他の交通主体との調和等が図られ、歩行者の安全確保等の課題が解決されれば、ラストワンマイル問題を解決する可能性あり。
<p><今後の普及促進策></p>			
<p>「安全性の向上」</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 小型電動モビリティについては、走行エリアを限定しない安全基準を整備すべく国土交通省において検討を実施。「スマートモビリティチャレンジ」を活用し、横展開を推進。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 電動アシスト自転車については、各地で講習会や試乗会を開催。 ● 電動車いすについては、事故防止の観点から安全対策を推進。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 電動キックボードについては、サンドボックス制度を通じた実証データや海外事例を参考に、ユーザーや歩行者の安全確保やルール等の今後のあり方について検討を継続。 	
<p>「社会的受容性の向上」</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 各モビリティにおいて、潜在的ユーザーや歩行者など他の交通主体からの認知向上を図るため、各地で体験試乗会等を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 小型電動モビリティについては、観光地や在宅医療、配送など新たなユースケース創出のための支援を検討。 ● 電動アシスト自転車については、高齢者の認知・理解を深めるため、一定期間試乗できるような支援を検討。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 電動車いすについては、利用場所拡大を目指し、社会的受容性向上のための支援（空港等でのシェアリングサービス実証）を検討。 	
<p>「コストの削減」</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 小型電動モビリティについては、シェアリングサービスによるユーザー負担の低減や、購入支援を検討。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 電動車いすについては、高齢者の移動手段として広く普及することを通じたコストの低減を期待。 		
<p>出典：多様なモビリティ普及推進会議 とりまとめ（令和元年12月）</p>			
<p>取組の特徴</p>			
<ul style="list-style-type: none"> ・電動モビリティの普及を踏まえた新たな交通ルールとして、① 歩道通行車（6～10km/h以下）、② 小型低速車（15～20km/h以下）、③ 既存の原動機付自転車等（15～20km/h超）の3類型に分け、最高速度制限や運転免許・年齢制限、通行場所、ヘルメットの着用要否等について定めることとしている。（多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会報告書 令和3年12月） ・電動キックボードは一般的には原動機付自転車の扱いとなるが、一定の要件を満たすものについて、定められた区域内で普通自転車専用通行帯や自転車道の通行を可能とするなど規制の特例措置が設けられた。（電動キックボードに係る産業競争力強化法に基づく特例措置について（通達）令和3年4月）台東区も警視庁が実施する特例電動キックボードの実証実験の対象範囲となっている。 			
<p>浅草での導入イメージ</p>			
<ul style="list-style-type: none"> ・浅草地区では電動アシスト自転車のシェアサイクルとしてHELLO CYCLINGステーションが随所に設置され、利用可能である。一方、TX浅草駅周辺を中心に放置自転車対策が課題となっている。新しいモビリティの導入に際しては、貸出拠点の確保や駐車対策を十分に検討する必要がある。 ・電動車いすは特に高齢者層の移動支援として有効性が高いと考えられ、地区内で気軽にレンタルできる環境整備が期待される。 ・電動キックボード等の活用は浅草地区と周辺エリアとの回遊手段として期待されるが、浅草寺周辺等、特に多くの歩行者で混雑するエリアは歩車分離されていない道路も多く、歩行者中心の環境を確保する必要が高いため、導入には利用ルール・交通規制等の検討及び周知徹底が重要となる。 			
参考	<p>https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/mobility/pdf/20191202_report_02.pdf https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/houkokusyo.pdf https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/doro/dendosukuta.html</p>		

・エリアマネジメントと一体で取り組まれる MaaS の事例（大丸有）

概要	MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する。
----	--

大丸有版MaaS事業

多種多様なモビリティ及び、目的地となる商業店舗やワークスペースなどが多数存在する大丸有地区において、交通手段を含めた人の一連の行動データを連携させ、エリアサービスと一貫したハーフマイル移動の支援を行うとともに、情報提供により誘発される行動変容について分析し、さらに魅力的なラストハーフマイルエリアを目指す。

大丸有版MaaS事業	取組イメージ										
多様なモビリティ及び、目的地となる商業店舗やワークスペースなどが多数存在する大丸有地区において、交通手段を含めた人の一連の行動データを連携させ、エリアサービスと一貫したハーフマイル移動の支援を行うとともに、情報提供により誘発される行動変容について分析し、さらに魅力的なラストハーフマイルエリアを目指す。	MaaSを通じて提供するサービスのイメージ										
地域課題	事業概要										
<ul style="list-style-type: none"> 「大手町・丸の内・有楽町地区スマートシティ推進計画」において、スマートシティ化により最適化するべき課題を「区域の発展的課題」として定めている。ここで求める日常・非日常におけるエリアのポテンシャルの拡大・レジリエンスの増強を多様なモビリティサービス提供を軸に解決する。 現在は、エリア内外の交通事業者の運行データ、混雑データや移動者の移動実態のデータを統合的に把握する手段がなく発展的課題解決のために、それらを踏まえた情報案内、施策分析・評価のできるツールが必要。 	<table border="1"> <tr> <td>サービス開始時期</td> <td>2021年12月予定</td> </tr> <tr> <td>エリア</td> <td>大手町・丸の内・有楽町地区（大丸有地区）</td> </tr> <tr> <td>MaaSシステム</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 交通情報の統合データ基盤の構築 交通情報を可視化する案内ダッシュボードの構築 エリア運営ツールとしての評価・分析ダッシュボードの構築 実証実験アプリ(既存)のMaaSアプリ機能の付加 </td> </tr> <tr> <td>交通サービス</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> エリア内循環バス パーソナルモビリティ 鉄道等 </td> </tr> <tr> <td>交通以外のサービス</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 大丸有エリアで構築を進めている「大丸有版都市OS」と連携し、エリア内の情報についても連携を行う予定 </td> </tr> </table>	サービス開始時期	2021年12月予定	エリア	大手町・丸の内・有楽町地区（大丸有地区）	MaaSシステム	<ul style="list-style-type: none"> 交通情報の統合データ基盤の構築 交通情報を可視化する案内ダッシュボードの構築 エリア運営ツールとしての評価・分析ダッシュボードの構築 実証実験アプリ(既存)のMaaSアプリ機能の付加 	交通サービス	<ul style="list-style-type: none"> エリア内循環バス パーソナルモビリティ 鉄道等 	交通以外のサービス	<ul style="list-style-type: none"> 大丸有エリアで構築を進めている「大丸有版都市OS」と連携し、エリア内の情報についても連携を行う予定
サービス開始時期	2021年12月予定										
エリア	大手町・丸の内・有楽町地区（大丸有地区）										
MaaSシステム	<ul style="list-style-type: none"> 交通情報の統合データ基盤の構築 交通情報を可視化する案内ダッシュボードの構築 エリア運営ツールとしての評価・分析ダッシュボードの構築 実証実験アプリ(既存)のMaaSアプリ機能の付加 										
交通サービス	<ul style="list-style-type: none"> エリア内循環バス パーソナルモビリティ 鉄道等 										
交通以外のサービス	<ul style="list-style-type: none"> 大丸有エリアで構築を進めている「大丸有版都市OS」と連携し、エリア内の情報についても連携を行う予定 										
事業目的	今後の方向性										
<ul style="list-style-type: none"> 大丸有エリアにおける交通データ（運行データや移動実態データ）を統合する交通情報の統合データ基盤の導入とモビリティ情報の提供を行う MaaSアプリにより、上記モビリティ情報に加え、周辺エリアの情報を提供するサービスと一貫したハーフマイル移動の支援を行う 誘発される行動変容について分析するツール(評価・分析ダッシュボード)を整備し、分析結果を踏まえたリアルなまちへのフィードバックにより、大丸有エリアにおいての魅力的なラストハーフマイルエリアの実現を目指す 	<ul style="list-style-type: none"> 本事業の成果を踏まえながら、MaaSに特化した評価・分析ダッシュボードと、従来より大丸有スマートシティを目指す「エリアマネ・運営ツール」とのダッシュボード間の連携・標準化の知見を得ることで、大丸有エリアで目指すエリアマネDXを持続的に継続していく。 交通データのほか、施設データなどの他分野のデータを利活用し、エリアの個人・企業向けサービスやエリアマネジメントを高度化するエリア管理者向けサービスの構築を進める 										

出典：令和3年度 日本版 MaaS 推進・支援事業 選定結果

取組の特徴

- ・大丸有地区では、公民連携によるスマートシティ化の一環として MaaS に取り組んでいる。
- ・取組を推進するための組織が多層に構築され、エリアマネジメントの中でモビリティの課題解決を進めることで、最先端のビジネス街としてのブランディングを図っており、有識者や専門技術を持つ企業を巻き込んだ事業が展開されている。
- ・エリア内循環バスやパーソナルモビリティの充実と合わせて、物理的な出会いや交流等、人と人のインタラクションの機会が豊富に生まれる仕掛けをつくり出し、オンライン空間が発展した時代においても、来街する価値のある街にすることを目指している。
- ・利用者、来街者への情報提供サービスを行うと同時に多様な行動データを独自に抽出し、エリアマネジメントのための分析に活用していく枠組みを構築しようとしている。

浅草での導入イメージ

- ・都市型、観光地の MaaS として、様々な交通手段を統合した目的地への移動方法の提案や、各観光スポットの混雑情報提供、キャッシュレスによる一括決済等のニーズはあると考えられる。
- ・現時点では地区内を統合して交通関連情報収集・提供を行うプラットフォームは構築されておらず、地区のスマートシティ化や DX の全体の戦略の中で、どのような情報提供やサービスが連携可能かを関係事業者が持ち寄って検討することが必要である。
- ・人力車の予約～混雑予測に基づくルート提案～決済までの一括化など、単独の交通モードにおけるサービスの高度化などは、比較的取り組みやすいと考えられる。

参考

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/>
<https://www.mobilitychallenge.go.jp/introduction/>
<https://www.tokyo-omy-council.jp/topics/smartcity/>

(7) 普段から安心して過ごせるまちづくり

- ・建物やインフラの機能更新により災害対策とグリーンインフラの推進を図っている例（二子玉川）

概要	民間の再開発の機会を捉え、公民が連携して災害へのレジリエンスを高めるとともに、持続可能なまちづくりへの配慮としてグリーンインフラの推進を行っている。また、竣工後も継続してエリアマネジメントの中で環境や防災に関する活動が行われている。
----	--

国土交通省

都市開発によるグリーンインフラの推進

二子玉川ライズと二子玉川公園の例

- 民間再開発事業と都市公園整備の連携により新たな投資や人材を呼び込む魅力ある都市空間を形成
 - ・ 民間再開発事業において、屋上緑化、みどりの広場、遊歩道を整備
 - ・ 水害対策にも資する都市公園を整備し、周辺の生態系ネットワークにも配慮した取組を実施

民間都市開発（二子玉川ライズ）



屋上緑化、みどりの広場、遊歩道の整備



出典：グリーンインフラの事例（令和元年7月）



ZONE1
四季折々の変化が楽しめる花緑の丘や、崖線の地層を模した階段広場などで構成されています。

ZONE2
食べられる緑で構成された地域参加型の食育庭園「菜園広場」や、国分寺崖線へつながるゲートゾーンがあります。

ZONE3
国分寺崖線を一望できるデッキテラスや、崖線とのつながりを体感できる斜面緑地で構成されています。

ZONE4
多摩川流域の生態系を学べるビオトープ「めだかの池」、多摩川を一望する階段状の「青空デッキ」、多摩川の水と緑と光を堪能できる「原っぱ広場」があります。

二子玉川ライズの
ランドスケープに関するコンセプト
出典：二子玉川ライズ
エコミュージアム解説ページ

取組の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 開発に伴う屋上緑化等により、オープンスペースを確保するとともに、多摩川や国分寺崖線など、周辺の自然環境をつなぐ緑の空間を作ることで、生態系ネットワークにも配慮している。 ・ 開発に合わせて生まれたエリアマネジメント組織により、環境学習をはじめとした多様なイベントを実施しており、マイタイムライン作成等、防災の啓発に関する取組も充実している。 ・ 併設する二子玉川公園では、豪雨対策として、雨水貯留槽や浸透ます等により公園に降った雨の川への流出抑制を図っているほか、震災時の時系列での利用の変化を想定し、炊き出しや給水などの拠点となるための機能を充実させている。（世田谷区立二子玉川公園基本設計より）
-------	---

浅草での導入イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画マスタープランでは、まちづくりの進捗や建物の更新にあわせたスーパー堤防の整備により、広域的な防災性向上を図ることとしており、隅田川に面するエリアでの建物更新の際には、災害への対策とあわせ、環境負荷低減・持続可能性の観点からグリーンインフラ推進についても検討することが考えられる。 ・ 東武浅草駅周辺や花川戸地区に緑の空間が生まれると、浅草寺周辺の緑と隅田公園の緑の連続性に寄与し、生態系や歩行者の快適性の観点からも望ましい。
------------	---

参考	https://www.mlit.go.jp/common/001297376.pdf http://hakone-ueki.com/sub2/ https://www.city.setagaya.lg.jp/mokuji/kusei/012/015/001/001/d00019688.html
----	---

- ・災害に関する情報をわかりやすくまちなかに発信している例

概要 国土交通省が進める「まるごとまちごとハザードマップ」では、生活空間である「まちなか」に水防災に関わる浸水深や避難行動に関わる情報を標示することで、日常時から防災への意識を高めている。

多発する浸水被害への対応を図るため、まるごとまちごとハザードマップの全国的な取組を推進する。

1. 実施に係る検討・作業等の流れの具体・詳細化

事前調査段階から設置、維持管理・活用の各段階の具体的な流れや留意点を具体・詳細化

各検討・作業における関係機関の役割分担が把握できるフロー図を記載

関係機関の役割分担	単独実施	分担実施	共同実施
単独実施	該当する関係機関がそれぞれ単独で実施する項目		
分担実施		市町村が管理者等と連携・協力して実施する項目	
共同実施			関係機関が共同で実施する項目

3. JISZ8210(案内用図記号)の改正に伴う図記号の変更

JISZ8210(案内用図記号)の改正に伴い洪水の図記号を変更

2. 水防法改正に伴い内水・高潮を追加

内水と高潮の図記号を新たに追加 (内水は、洪水と同様)

内水・高潮標識が追加となる

各種浸水想定区域

4. 取組の蓄積を事例集にとりまとめ新たに追加

住民との連携、視認性や地域特性に配慮した標識の設置事例、活用事例等の先進事例を追加

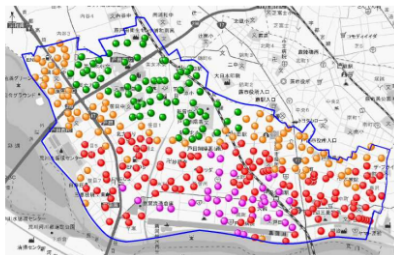
取組事例集

出典：まるごとまちごとハザードマップ実施の手引き（第2版）の概要（平成29年6月）

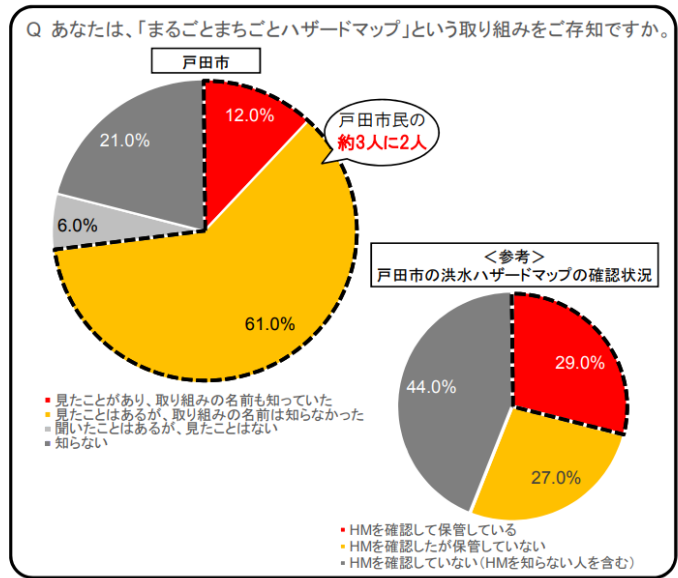
④まち全体に浸水リスク等を伝えることができる

- ・戸田市では、標識を浸水想定区域全体に数多く設置しており、**認知度は73%と高く、住民の約3人に2人は「まるまち」を知っていることが分かりました。**
- ・なお、洪水ハザードマップを確認して、保管している人は約3人に1人(約29%)という状況でした。
- ⇒ **標識を浸水区域内全体に設置することで、まち全体に浸水リスク等を伝えることができます。**

戸田市における標識設置状況



戸田市における設置標識例



出典：まるごとまちごとハザードマップのすすめ（平成31年4月）

取組の特徴

- ・地域に身近な電柱等に水害情報を面的に掲示することで、無意識に目に入り、認知度を高めやすい。
- ・実際の高さをテープ等で掲示することで、浸水深を感覚的に理解できる。
- ・シンプルで統一されたピクトグラムにより、外国人などでも啓発の趣旨が理解しやすい。
- ・地域との協働で設置したり、学校での防災学習等に取り入れている例もみられる。

浅草での導入イメージ

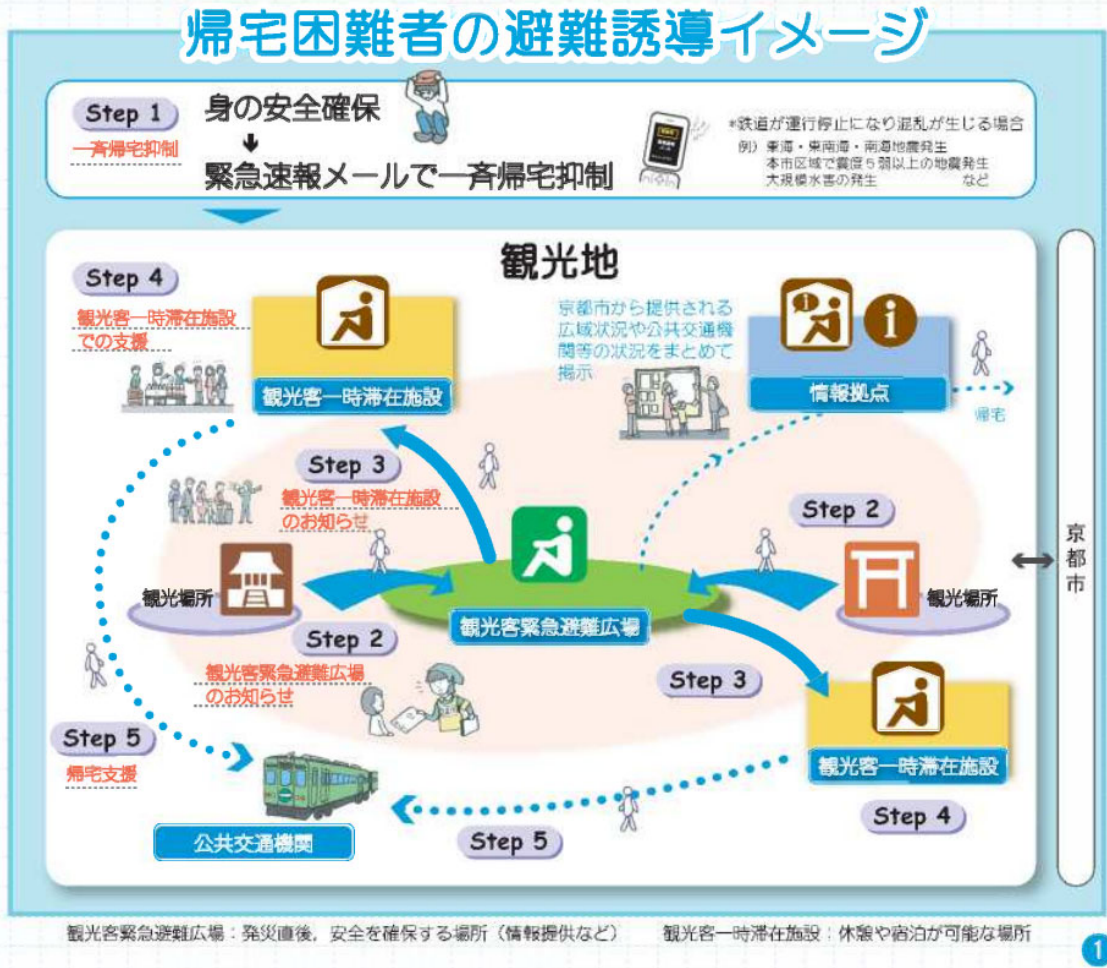
- ・現在も都営線の各駅等では、駅へのハザードマップの掲示などを実施している。
- ・地域の防災活動や学校教育と連携して設置を進めることも考えられる。
- ・QRコード等を活用した読み上げ対応や多言語対応、区の防災関連ページへのリンクの掲示なども考えられる。

参考 <https://www.mlit.go.jp/river/bousai/main/marumachi/>

(8) 国際観光拠点にふさわしい防災機能の確保

・観光地における帰宅困難者対策の事例（京都市）

概要	京都市では、観光客に特化した帰宅困難者対策を推進するため「京都市帰宅困難者観光地対策協議会」を設置し、「帰宅困難観光客避難誘導計画」を策定している。
----	--



出典：帰宅困難観光客避難誘導計画（概要版）（平成 25 年 12 月）

取組の特徴

- ・地域の商店街などの事業者や寺院・神社、旅館等の観光関連団体の関係者が初期対応の中心となるなど、京都観光ならではの「おもてなし」の力を発揮した取組を推進している。
- ・ピーク時（11月の紅葉シーズンの連休）の「清水・祇園地域」と「嵯峨・嵐山地域」の観光客の実測を基に、帰宅困難者の発生数量を推計している。
- ・災害発生後の対応を時間の流れに基づく5つのステップに区分し、一連の流れで帰宅困難者を誘導・支援できる仕組みとしている。
- ・観光地における対策とターミナル周辺における対策、大規模事業所における対策の3つの帰宅困難者対策を連携した総合的な取組となっている。
- ・100を超えるホテルや旅館が観光客一時滞在施設として発災後12時間後～3日の受け入れを行うこととなっている。（清水・祇園地域で最大29,000人を想定）

浅草での導入イメージ

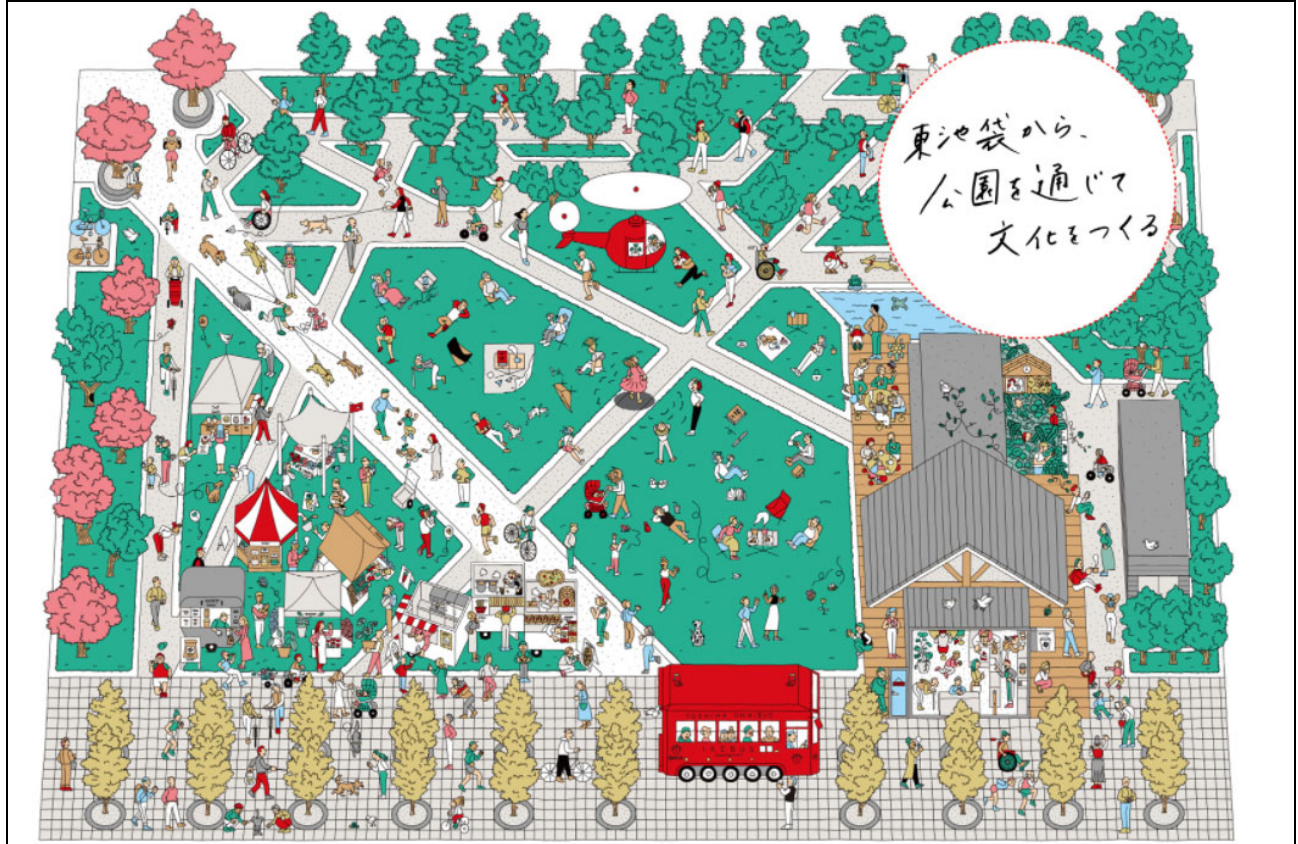
- ・浅草地区では帰宅困難者及び外国人観光客対応訓練が継続的に実施されているが、発災時に観光客や地域の事業者等がどのように行動すればいいのか、より分かりやすく情報発信し、日ごろから共有する必要がある。
- ・発災時の情報発信拠点として、民間が保有するまちなかのデジタルサイネージなども活用し、帰宅困難者が同じ情報を共有できる仕組みを整えることが望ましい。
- ・外国語対応も含め、観光客一時受入に対応する民間施設を増やしていくことが期待される。

参考 <https://www.city.kyoto.lg.jp/gyoza/page/0000076886.html>

(9) 隅田公園と一体となった水辺空間づくり

・公園における公民連携の空間利活用の例（豊島区東池袋）

概要	P-PFI 制度を活用して 2020 年に開園した「としまみどりの防災公園(愛称 IKE・SUNPARK)」は、防災公園としての機能と、日常の多様なにぎわいの場の創出の両立を目指し、指定管理者による運営が行われている。
----	---



出典：イケ・サンパークウェブサイト

取組の特徴

- ・ P-PFI 制度を活用して整備され、民間事業者が指定管理者として公園の運営を行っている。
- ・ 一時避難場所・ヘリポート、物資集積拠点となる芝生広場を有し、非常用トイレや深井戸等の防災機能を備えている。
- ・ ファーマーズマーケットやカフェ、地域コミュニティを彩る小さな店舗（コトポート）を取り入れ、防災とにぎわいの両立を目指している。
- ・ デザイン性の高いコミュニティバスが乗り入れ、楽しめるモビリティとしてまちなか（池袋駅周辺等）との移動の利便性を確保している。
- ・ 隣接してユニバーサルデザインに配慮した遊具を配した「としまキッズパーク」が整備されている。

浅草での導入イメージ

- ・ 隅田公園では民間事業者による河川敷地を利用したオープンカフェとして、二天門船着き場付近で隅田川に面するカフェ営業がされているが、観光の中心部から若干離れており、観光客を呼び込む求心力としては高いとは言えない。
- ・ 浅草寺周辺から水辺への人の流れやにぎわいを創出するためには、隅田公園自体の魅力を高めることが必須であり、民間活力の導入も想定し、物販や飲食、体験（アクティビティ）を含めた多様な機能を持たせることが期待される。スーパー堤防整備事業の具体化の機会等を捉えて機能充実に向けた検討を行うことが考えられる。
- ・ 災害時には隅田公園が避難場所や船を活用した輸送の拠点となるため、公園を利活用する民間事業者の災害時の役割や行動についても併せて検討することが望ましい。

参考	https://ikesunpark.jp/
----	---

(10) 舟運を活かした活動の展開

・水辺の活性化に向けた取組の例 (TOKYO FUNECTION)

概要	舟運活性化コンソーシアム TOKYO2021は、水辺に関わる様々な主体が連携し、ユーザー目線でイノベーションを起こしていくことを目的に2021年9月に設立され、「TOKYO FUNECTION」活動として情報発信や連携協働のファシリテーション、事業創出の支援を実施している。
----	---

<p>情報発信</p> <p>舟運活性化にむけて、ユーザーの行動変容を促す情報を発信します</p>	<p>舟運の分野での連携協働のファシリテーション</p> <p>地域、業界、立場に関係なく、実現するためのつながりをつくっていく</p>	<p>舟を活用した事業創出の伴走支援</p> <p>面白いアイデアを、事業者様と一っしょに次々と実現していきます</p>
---	--	--



出典：
TOKYO FUNECTION
ウェブページ

実施報告

2021.12.12
開催しました!

北十間川エリアの地域課題を
いっしょに解決しよう!

プラボー!

PLASTIC BOATING
Tokyo

2021.12.12日
ミズマチ 小梅橋船着場 発着

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

14 気候変動
17 海の豊かさ
ひも、つながる。
墨田区



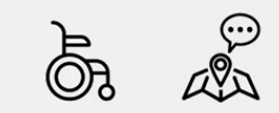

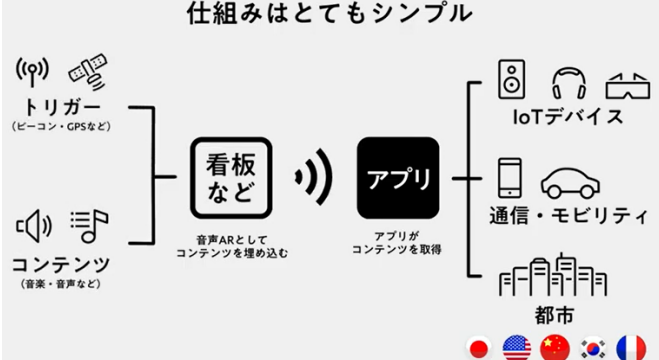
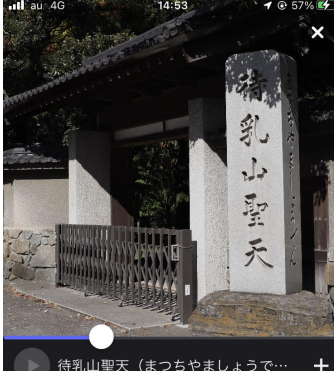

- 地域の課題のひとつ
北十間川～隅田川のプラスチックごみ
～東京湾～太平洋へ
『海洋プラスチック汚染』
- 北十間川の衛生環境と美観の保持
隅田公園、北十間川を訪れる方に
快適な水辺環境を提供
- 地元の活性化、継続的な賑わいの創出
- 水辺空間の利活用促進

出典：
墨田区
WEB ページ

取組の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・「ユーザー目線の舟運活性化」「フェアな水辺利用」「ビジョンドリブな舟運活性化」「実践的な舟運活性化」「創造的連携協働」の理念を掲げて、水辺に関する情報発信や多様な事業の創出に向けて取り組んでいる。 ・北十間川（ミズマチ）に新しく作られた小梅橋を活用し、水辺環境の改善と利活用促進につながるイベントを実施している。
浅草での導入イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・二天門船着場を拠点として、「移動」や「クルーズ」だけではなく、「環境」や「学習」も含めた多様な活動を創出し、ユーザー目線の舟運活性化を図ることが望まれる。 ・船着場の利便性や認知度を高め、一般利用を促進するとともに、水辺ならではの体験ができるような企画をつくることができると、付加価値が生まれ、隅田公園への来訪動機につながる。
参考	<p>https://tokyofunction.com/</p> <p>https://www.city.sumida.lg.jp/bunka_kanko/annai/koume-start.html</p>

(11) 柔軟で持続可能なまちづくり

デジタル技術を活用した音声 AR サービスの例 (SARF)

概要	avex が提供する音声 AR サービスのスマートフォンアプリ。美術館の音声ガイドのようなシステムをビーコンを用いてまちなかに実装するもの。			
<p>利便性</p>  <p>ルート案内 (音声ガイド) メニューの多言語化</p>	<p>エンタメ性</p>  <p>聖地巡礼 ショーコンテンツの多言語化 (スマートスタジアム)</p>	<p>その他</p>  <p>場所にメッセージを残す (お店のロコミなど) 危険な場所の音声マッピング</p>	<p>歩きスマホにならない (目をスマホに奪われず、ハンズフリーなので安全)</p>  <p>外国人 子供</p>	
<p>仕組みはとてもシンプル</p> 			<p>アプリでの浅草に関する情報提供のイメージ</p>	
<p>土地・場所 (例：渋谷の街にビーコンを設置)</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・レイヤー4：国、自治体 ・レイヤー3：地域 ・レイヤー2：個人 (2B) ・レイヤー1：個人 (2C、民生化) ・レイヤー0：現実社会 	<p>音声ARコンテンツ</p> <ul style="list-style-type: none"> 昼の音声観光ガイド/夜の音声観光ガイド 有事の際の緊急速報をリアルタイム配信 複数のビーコンを用いたスタンプラリー、肝試し お店のメニューの多言語化/お店の紹介 お店の感想 (食べログの音声AR版) お店の看板など 	<p>待乳山聖天 (まつちやましようでん)</p> <p>浅草駅から隅田川に沿って10分ほど歩くと見えてくる「待乳山聖天 (まつちやましようでん)」。</p> <p>駅前から少し離れた落ち着いた雰囲気のお寺です。</p> <p>本殿の彫り物には2本の大根の装飾があり、これは「無病息災ゆめ達成」と「子孫繁栄」の願いを込めた装飾とされている。</p> <p>出典：SARF ウェブページ</p>		
<p>取組の特徴</p>				
<ul style="list-style-type: none"> ・Wi-Fi やビーコン等と連携し、観光音声ガイドを多言語で提供するシステム。(現在、浅草に5つの音スポットが設置されている) 案内サインと異なり内容の可変性が高く、個別のコンテンツに合わせて柔軟に設置・撤去が可能である。 ・同じシステムを活用し、リアルな街をバーチャル・フィールド化し、「宝探し」や「スタンプラリー」、「RPG ゲーム」、リアルな位置情報と連動して地理や歴史の知識を提供する「教育コンテンツ」、仮想音声によって過去の世界を疑似体験できる「音声タイムスリップ体験」などの体験コンテンツを構築することができる。 ・音声や振動を用いて視覚障害者や聴覚障害者等への情報提供を行うバリアフリーのツールとして活用することも可能。 				
<p>浅草での導入イメージ</p>				
<ul style="list-style-type: none"> ・地域にゆかりのある芸能人や声優、パフォーマーなどの協力による音声案内により、エンターテインメント性を付加した観光音声ガイドを導入することで回遊の促進につなげることが考えられる。 ・浅草を舞台にした作品の聖地巡礼に対応した現地案内コンテンツを構築することが考えられる。 ・人力車での案内先に合わせてビーコンを設置し、俤夫の技量によらず多言語による音声ガイドを提供できるようにすることが考えられる。 ・浅草六区地区で展開する TOMODACHI STREET や大道芸パフォーマーと連携し、日によって変化のあるスポットについて、リアルタイムの音声案内情報を提供することが考えられる。 				
参考	<p>https://sarf.jp/</p>			

デジタル技術を活用した混雑情報配信サービスの例（VACAN）

概要	センサーやカメラなどを用いて、人やモノの混雑・空きデータを取得・解析してリアルタイムの情報を配信するサービス。密を避けるコロナ禍において、需要が高まっている。
----	---

VACAN Mapsとは？

VACAN Mapsは、地図型の画面で施設・店舗の混雑状況や空き状況を可視化できるサイトです。施設・店舗から発信した混雑情報をインターネット上で処理し、お客様のスマホやPCから確認できるようにします。

行政で活用する際は、避難所や投票所の混雑状況を住民に提供したり、繁忙期の窓口の混雑緩和に役立てたり。お店では、お客様に現在の混み具合を伝えて来店タイミングを図っていただいたり、周辺のお店で一斉導入いただいでお客様の分散を図ったりしてご活用いただけます。

VACAN AISとは？

AIカメラを天井等に設置し、あらゆる店舗・施設の混雑状況を自動で可視化。画像データをAIにより解析し、その場にいる人数を算出します。カメラの設置場所によっては待ち時間の算出も可能です。

可視化した混雑状況はスマートフォンやデジタルサイネージに表示。店舗・施設を利用される方の利便性を大きく向上させるとともに、過密状況を避け安心な利用のサポートにも役立ちます。



 <p>観光</p> <p>人流データを解析して混雑予測情報を提供。アプリ上の案内と運動し、回遊を促進。</p>	 <p>スマートシティ</p> <p>オフィスや店舗など様々な場所の混み具合や人流を解析し、サービス向上や都市の運営に活用。</p>	 <p>交通</p> <p>道路上の車や人の流れを解析。それらデータをアプリ等に接続してMaaSの文脈で活用。</p>	 <p>防災</p> <p>災害時の避難所の位置や混み具合を地図とともに配信。避難先の分散とともに防災業務を効率化。</p>
--	--	--	--

出典：VACAN ウェブページ

取組の特徴

- ・施設のリアルタイムの混雑状況を可視化し発信することで、利用者が来訪のタイミングや行先を柔軟に判断できる。
- ・導入側は、人手配信の場合、「空・やや混雑・満」といったボタンを操作するだけで、混雑情報が発信される。避難所や投票所、観光スポットなどでの導入実績が多い。
- ・AIカメラによる混雑把握では、自動で空間の混雑状況を分析・発信できる。レストラン街やフードコート、大浴場、イベント会場などでの導入実績が多いが、屋外空間での導入も行われている。

浅草での導入イメージ

- ・人手配信システム（VACAN Maps）による避難所や投票所での混雑情報発信など、自治体での導入実績も多く、比較的導入の検討がしやすいと考えられる。
- ・AIカメラによる混雑分析システム（VACAN AIS）は、雷門前や浅草六区など、人が集まり滞在することの多い屋外空間を対象に分析、発信することが考えられる。時系列的な変化を継続的に把握することで、歩行者中心のまちづくりの進展による、にぎわいづくりの効果を把握することができる。

参考 <https://corp.vacan.com/>

(12) 公民連携のまちづくり

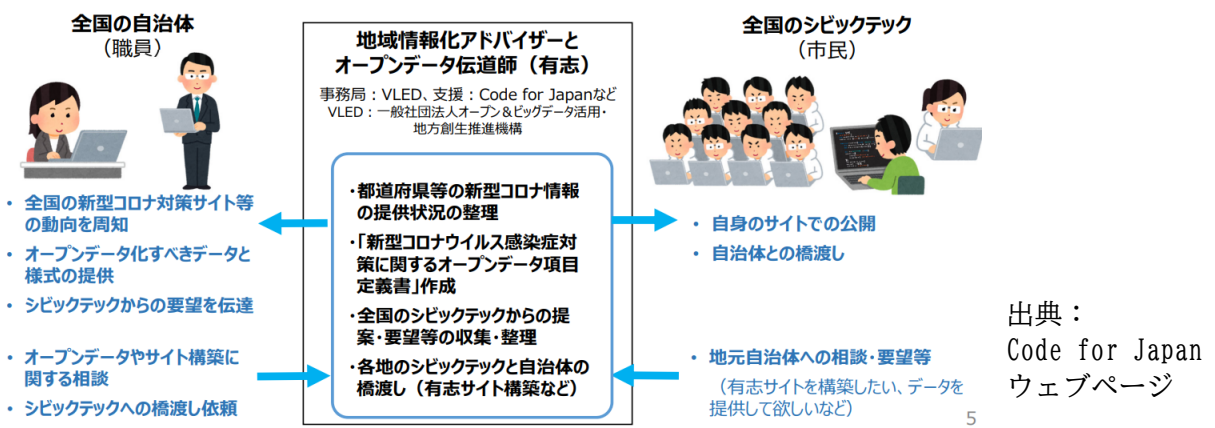
・市民が主体となった地域課題解決組織の例 (Code for X)

概要	Code for JAPAN は市民が主体となり、地域課題解決に取り組むコミュニティ作り支援や、テクノロジーを活用したアクションを創発する活動を支援していく非営利団体。全国各地で活動する Code for X が展開され、パートナーシップを結んでいる。
-----------	--

 <p>行政職員向け ICT体験型セミナー</p> <p>行政職員向け ICT体験型セミナー</p> <p>それほど大きな投資を必要とせずとも便利に使えるICTを体験する研修です</p>	 <p>新型コロナウイルス感染症対策のためのデータ公開支援</p> <p>自治体における新型コロナウイルス感染症対策を加速するためのオープンデータの標準的なフォーマットを公開しています</p>	 <p>データアカデミー</p> <p>自治体内のデータを利活用するためのプロセスを体験する研修です</p>
---	---	--

自治体とシビックテックとの連携強化

- 各地での新型コロナウイルス感染症対策サイト等の公開を契機に、自治体によるオープンデータの一層の推進と、自治体と**シビックテック**（市民がテクノロジーを活用して社会課題の解決を目指す取り組み）との連携強化の必要性が明らかになった。
- 現在、相互の連携は、個別の人脈に依存していることが多い。そこで、全国の「**地域情報化アドバイザー**」（総務省）と「**オープンデータ伝道師**」（内閣官房IT総合戦略室）が、自治体とシビックテックをつなぐ役割を果たし、シビックテックの活動支援と、自治体のオープンデータ等の取組の一層の推進を支援する。



取組の特徴

- シビックテクノロジーを通じて、技術者と市民、NPO、企業、行政等の協働により社会の具体的な課題解決を実現することを目指しており、趣旨に賛同する様々な技術者等が活動に参画している。
- 東京都公式の新型コロナウイルス感染症対策サイトの開発成果（ソースコード、オープンデータ項目定義書）を広く公開し、各自治体による開発を支援する取組が注目されている。
- 各地域で課題解決に挑戦する有志の活動「Code for X」をブリケードと呼び、パートナーシップを結んでいる。都内区部では9区がブリケードネットワークに参加している。

浅草での導入イメージ

- 区民等の有する IT 技術や、コミュニティ活動のマネジメント能力を区が取組にも活用していく枠組みとして、「Code for X」を台東区で立ち上げることが考えられる。
- 他自治体の例を参考に、近隣住民が評価する民泊マップ（大田区）、シンポジウムなどのリアルタイム字幕表示（練馬区）、住環境報告アプリ（柏市）など、IT 技術を活用した地域課題解決の取組を展開することが考えられる。区は活動に賛同し、区で保有する情報を提供する（オープンデータ化）などの支援、連携をすることにより、多様な活動の展開が期待される。

参考	https://www.code4japan.org/
-----------	---