

北部地区まちづくり推進調査について

1 調査対象区域

2 北部地区の現況調査・整理

- (1) 台東区都市計画マスタープランにおける位置付け
- (2) 土地利用・建物状況等
- (3) 防災・防犯
- (4) 景観・みどり
- (5) 道路・交通
- (6) 産業・商業
- (7) 北部小包集中局跡地

3 簡易宿所転換促進に向けた調査

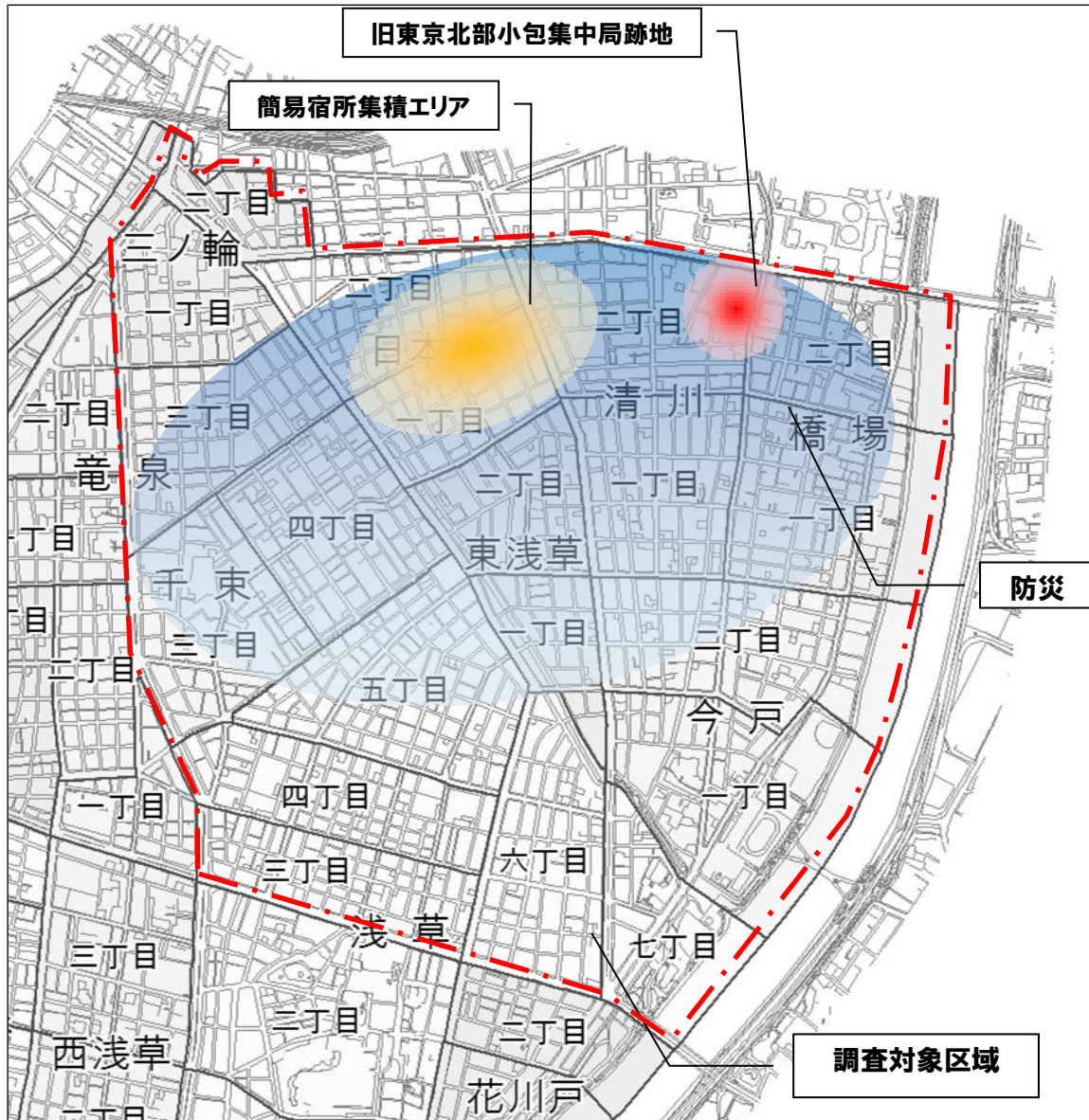
- (1) 目的
- (2) 北部地区の簡易宿所の現況
- (3) 台東区旅行者アンケート調査
- (4) 北部地区宿泊施設ヒアリング調査
- (5) 北部地区モニターツアー調査
- (6) アンケート、ヒアリング、モニターツアー調査結果のまとめ

4 空港連絡バス・高速バス等導入の可能性調査等

- (1) 高速バス等の利用状況
- (2) 空港連絡バス等事業者アンケート
- (3) 空港連絡バス等事業者ヒアリング
- (4) その他交通機関導入の課題整理

1 調査対象区域

■調査対象区域図



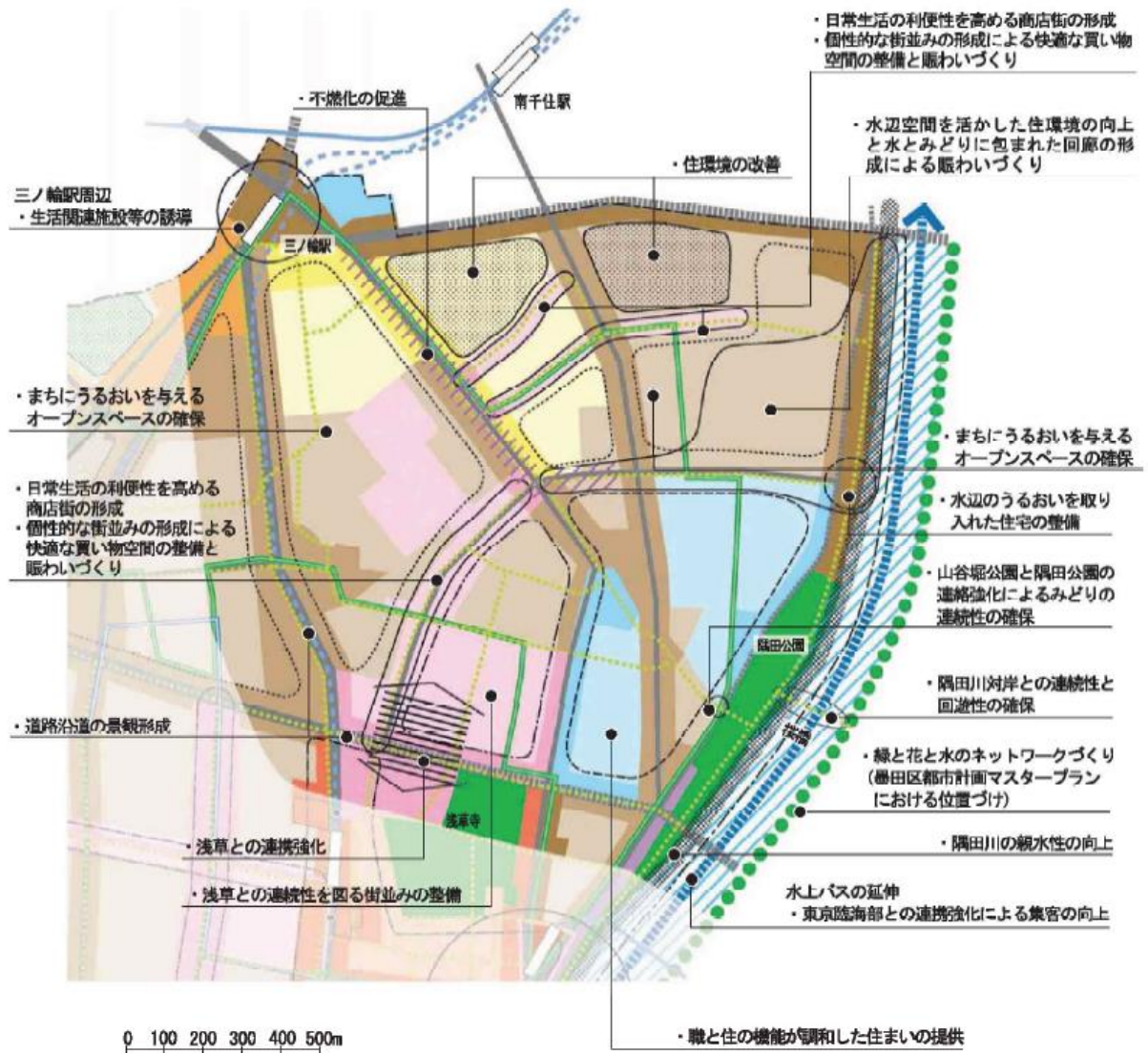
2 北部地区の現況調査・整理

(1) 台東区都市計画マスタープランにおける位置付け

○将来都市構造：「北部生活圏」に該当

○地域整備の方針：「人びとが交流し住み続けられる便利なまち」

■都市計画マスタープラン北部地域整備方針図



| 土地利用 | 高さ | 土地利用 | | | | | | 道路・交通 |
|------|----|------|----------|----------|-----------|-------|--------|-----------------|
| | | 商業地 | 商業・業務複合地 | 店舗・住宅複合地 | 事務所・住宅複合地 | 複合市街地 | 住宅地(1) | |
| 中・高層 | | | | | | | | 都市計画道路（整備済） |
| 中層 | | | | | | | | 都市計画道路（事業中・未整備） |
| 中・低層 | | | | | | | | 鉄道 |
| 低層 | | | | | | | | 地下鉄 |
| | | | | | | | | 駅 |
| | | | | | | | | 北めぐりん |
| | | | | | | | | 歩行者ネットワーク |

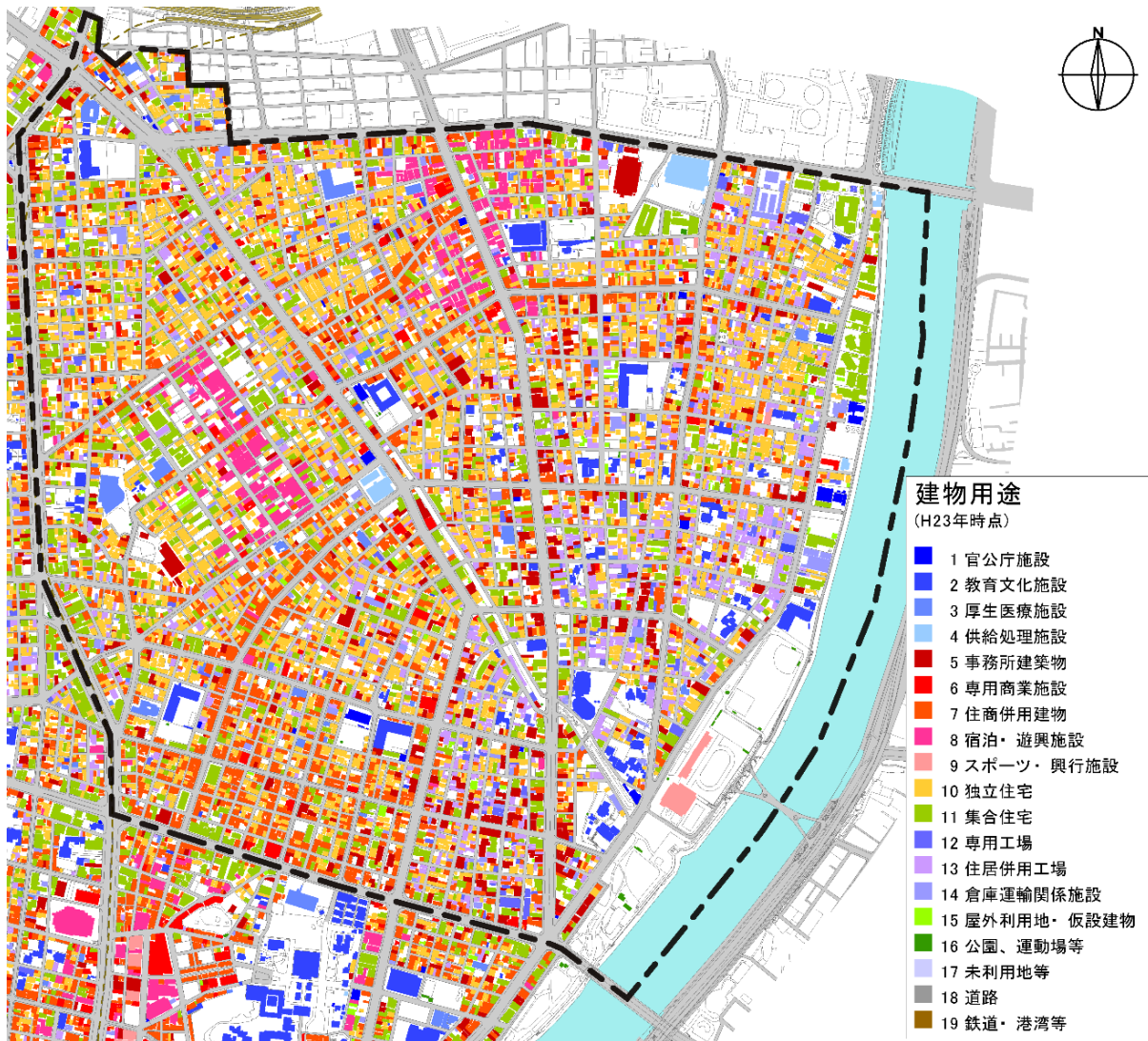
出典：台東区「平成 18 年 都市計画マスタープラン」

(2) 土地利用・建物状況等

Point

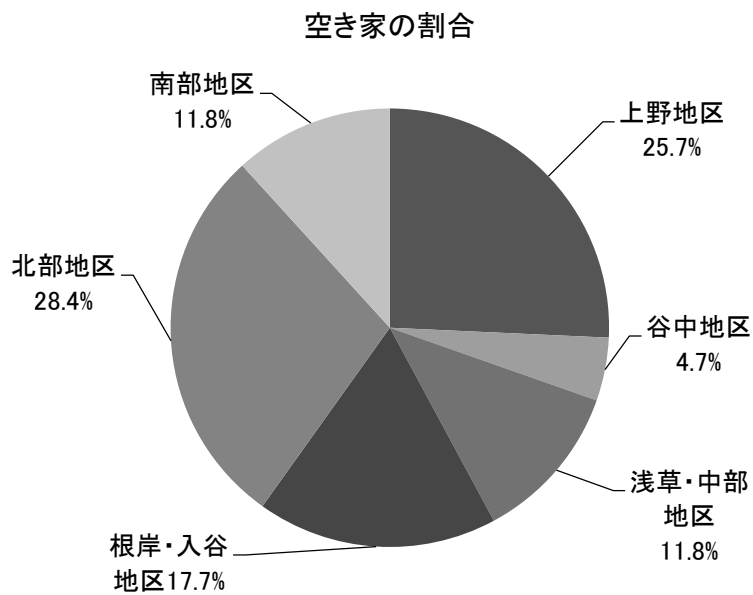
- 建物は、大半が住宅として利用されている。
- 空き家件数は、区内各地区と比較して最も多い。
- 地価は区内各地と比較しても低い。

■建物用途



出典:台東区「平成 23 年度 台東区土地利用現況」一部加筆

■台東区における地域別空き家の割合(平成29年8月現在)



■空き家の老朽危険度(平成29年8月現在)

| ランク | 空き家総数 | 地 域 | | | | | | | | | | | | |
|-----|-------|------|-----|-----|----|-------|----|-------|----|-----|-----|-----|----|-----|
| | | 上野 | | 谷中 | | 浅草・中部 | | 根岸・入谷 | | 北部 | | 南部 | | |
| 計 | 451 | 100% | 116 | 26% | 21 | 5% | 53 | 12% | 80 | 18% | 128 | 28% | 53 | 12% |
| A | 139 | 100% | 44 | 32% | 1 | 1% | 19 | 14% | 24 | 17% | 38 | 27% | 13 | 9% |
| B | 241 | 100% | 56 | 23% | 16 | 7% | 28 | 12% | 44 | 18% | 69 | 29% | 28 | 12% |
| C | 64 | 100% | 16 | 25% | 4 | 6% | 6 | 9% | 11 | 17% | 15 | 23% | 12 | 19% |
| D | 7 | 100% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 1 | 14% | 6 | 86% | 0 | 0% |

出典:「台東区調べ」

■台東区内の地価の比較

網掛け：北部地区内(地価：万円/㎡)

| 順位 | 住所 | 地価 | 順位 | 住所 | 地価 | 順位 | 住所 | 地価 |
|----|------------|-------|----|------------|------|----|------------|------|
| 1 | 上野4-5-5 | 860.0 | 25 | 元浅草1-6-12 | 92.0 | 49 | 竜泉3-13-6 | 62.8 |
| 2 | 上野6-14-7 | 775.0 | 26 | 雷門1-5-1 | 91.9 | 50 | 台東4-18-4 | 61.8 |
| 3 | 上野4-7-2 | 472.0 | 27 | 三筋2-24-8 | 87.5 | 51 | 谷中6-2-19 | 61.3 |
| 4 | 台東4-33-3 | 294.0 | 28 | 台東1-14-9 | 86.2 | 52 | 小島1-18-5 | 60.9 |
| 5 | 東上野2-18-6 | 250.0 | 29 | 北上野2-32-9 | 83.8 | 53 | 浅草橋3-4-4 | 60.8 |
| 6 | 浅草1-1-2 | 245.0 | 30 | 西浅草3-9-3 | 83.2 | 54 | 寿4-6-1 | 59.5 |
| 7 | 上野6-8-4 | 213.0 | 31 | 三ノ輪1-28-10 | 82.7 | 55 | 浅草2-14-13 | 58.3 |
| 7 | 上野5-15-13 | 213.0 | 32 | 上野5-7-4 | 80.8 | 56 | 浅草7-2-7 | 58.1 |
| 9 | 浅草橋1-18-10 | 209.0 | 33 | 浅草橋3-27-9 | 78.2 | 57 | 台東2-22-13 | 57.1 |
| 10 | 上野2-12-16 | 168.0 | 34 | 浅草2-34-11 | 77.0 | 58 | 入谷2-24-6 | 56.3 |
| 11 | 上野2-11-2 | 165.0 | 35 | 東上野3-14-7 | 76.4 | 59 | 柳橋2-21-13 | 55.3 |
| 12 | 上野7-6-10 | 147.0 | 36 | 雷門1-2-11 | 76.1 | 60 | 松が谷3-11-3 | 54.3 |
| 13 | 池之端1-4-28 | 145.0 | 37 | 上野桜木1-1-5 | 72.8 | 61 | 北上野2-4-6 | 54.1 |
| 14 | 東上野3-33-9 | 144.0 | 38 | 浅草橋1-27-4 | 72.7 | 62 | 寿1-14-8 | 52.0 |
| 15 | 浅草1-29-6 | 143.0 | 39 | 柳橋1-6-2 | 72.3 | 63 | 根岸5-11-4 | 49.7 |
| 16 | 上野7-2-8 | 117.0 | 40 | 谷中2-8-14 | 70.2 | 64 | 竜泉1-15-2 | 49.3 |
| 17 | 台東2丁目55番1外 | 110.0 | 41 | 谷中3-13-8 | 69.6 | 65 | 蔵前3-19-2 | 48.1 |
| 18 | 上野1-12-6 | 109.0 | 42 | 根岸3-6-3 | 68.5 | 66 | 根岸4-10-10 | 47.6 |
| 19 | 西浅草2-13-10 | 105.0 | 43 | 三筋1-1-14 | 65.7 | 67 | 浅草5-37-6 | 46.3 |
| 20 | 蔵前2-4-5 | 104.0 | 43 | 池之端4-26-10 | 65.7 | 68 | 三ノ輪1-5-1 | 46.1 |
| 20 | 上野3-19-4 | 104.0 | 45 | 西浅草3-29-19 | 65.6 | 69 | 今戸1-4-4 | 41.0 |
| 22 | 駒形1-4-15 | 99.0 | 46 | 下谷3-14-4 | 65.2 | 70 | 東浅草2-17-16 | 36.5 |
| 23 | 東上野1-7-13 | 98.0 | 47 | 西浅草3-4-2 | 64.6 | 71 | 清川2-2-6 | 35.1 |
| 24 | 下谷1-4-10 | 95.8 | 48 | 東上野6-15-15 | 62.9 | 72 | 日本堤2-25-19 | 31.8 |

出典：平成29年公示地価・東京都基準地価

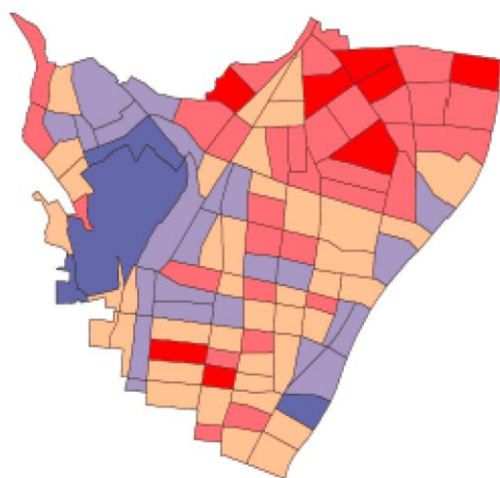
(3) 防災・防犯

Point

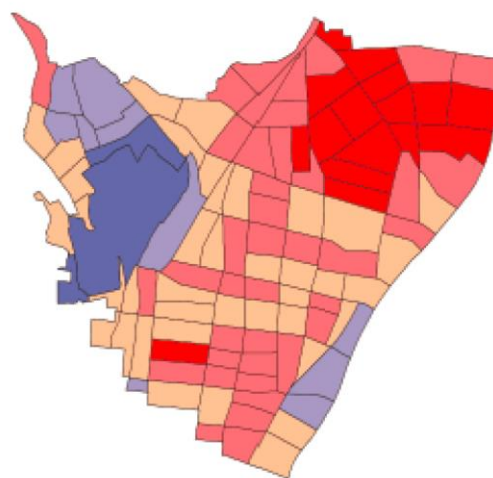
- 区内各地区と比較しても建物倒壊危険度、火災危険度が高い。
- 年間の犯罪件数は、低い。

■ 地域危険度

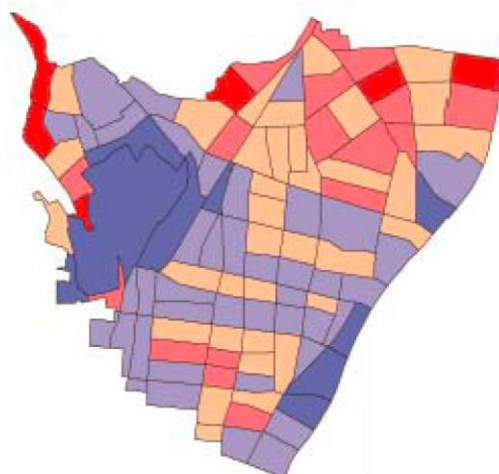
総合危険度



建物倒壊危険度



火災危険度

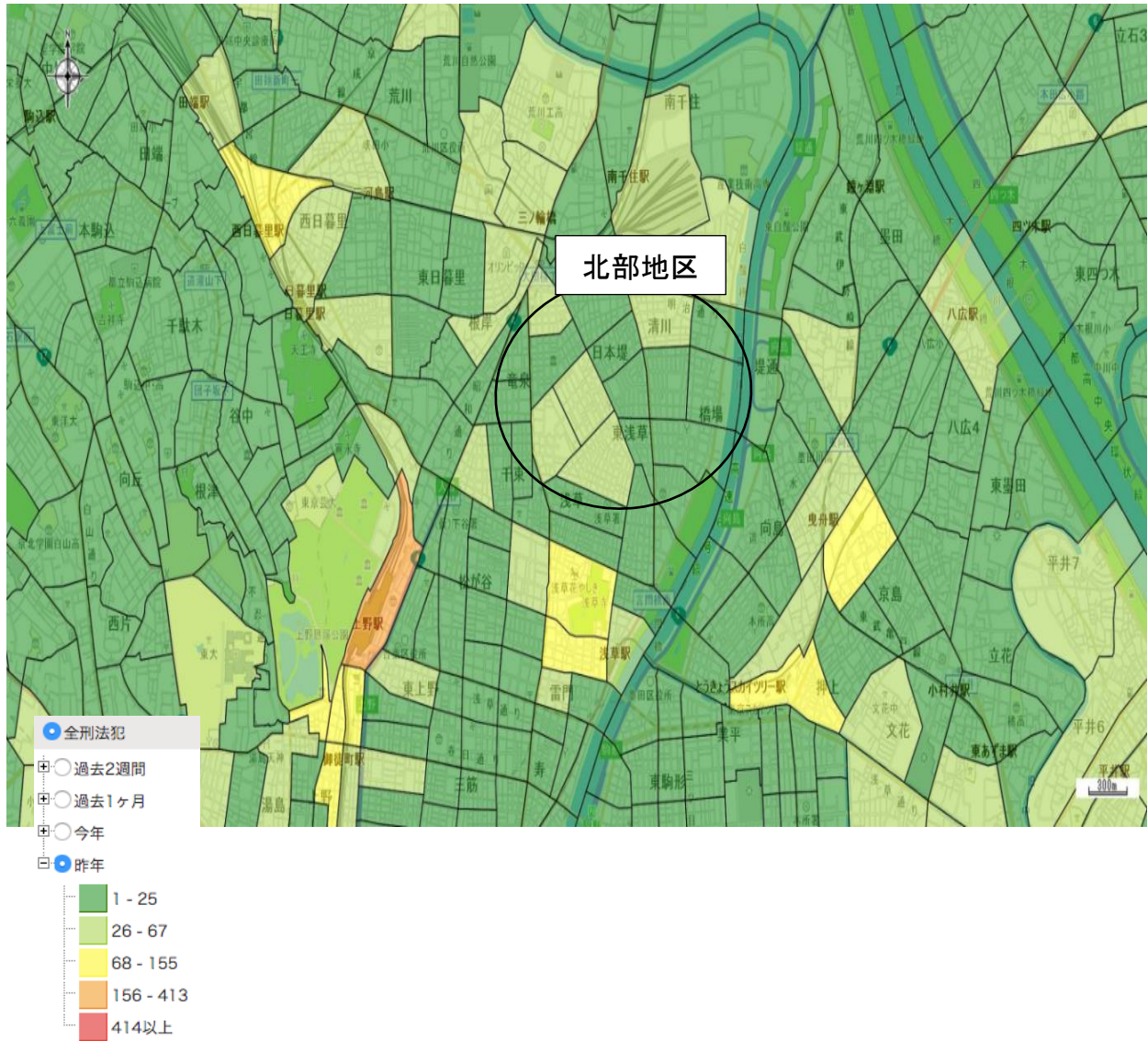


危険度ランク



出典:台東区「平成 28 年 都市計画マスタープランフォローアップ調査」

■ 警視庁による平成 29 年の犯罪情報マップ



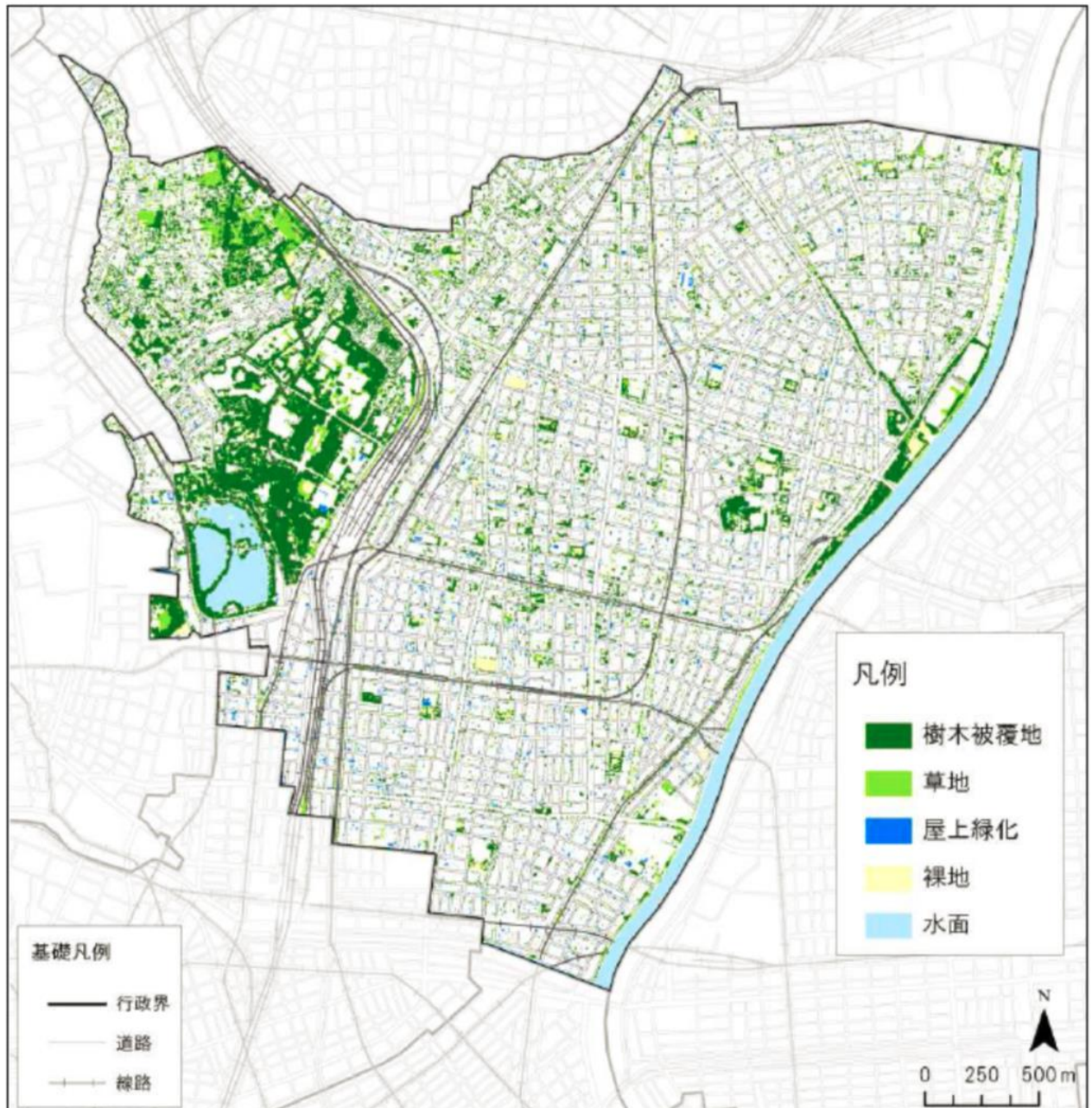
出典: 警視庁「事件事故発生マップ」一部加筆

(4) 景観・みどり

Point

隅田川に面し、隅田公園から山谷堀公園、土手通りにかけて、みどりの軸が形成されている。

■緑被地の分布



出典:台東区「平成 24 台東区緑の基本計画」

(5) 道路・交通

Point

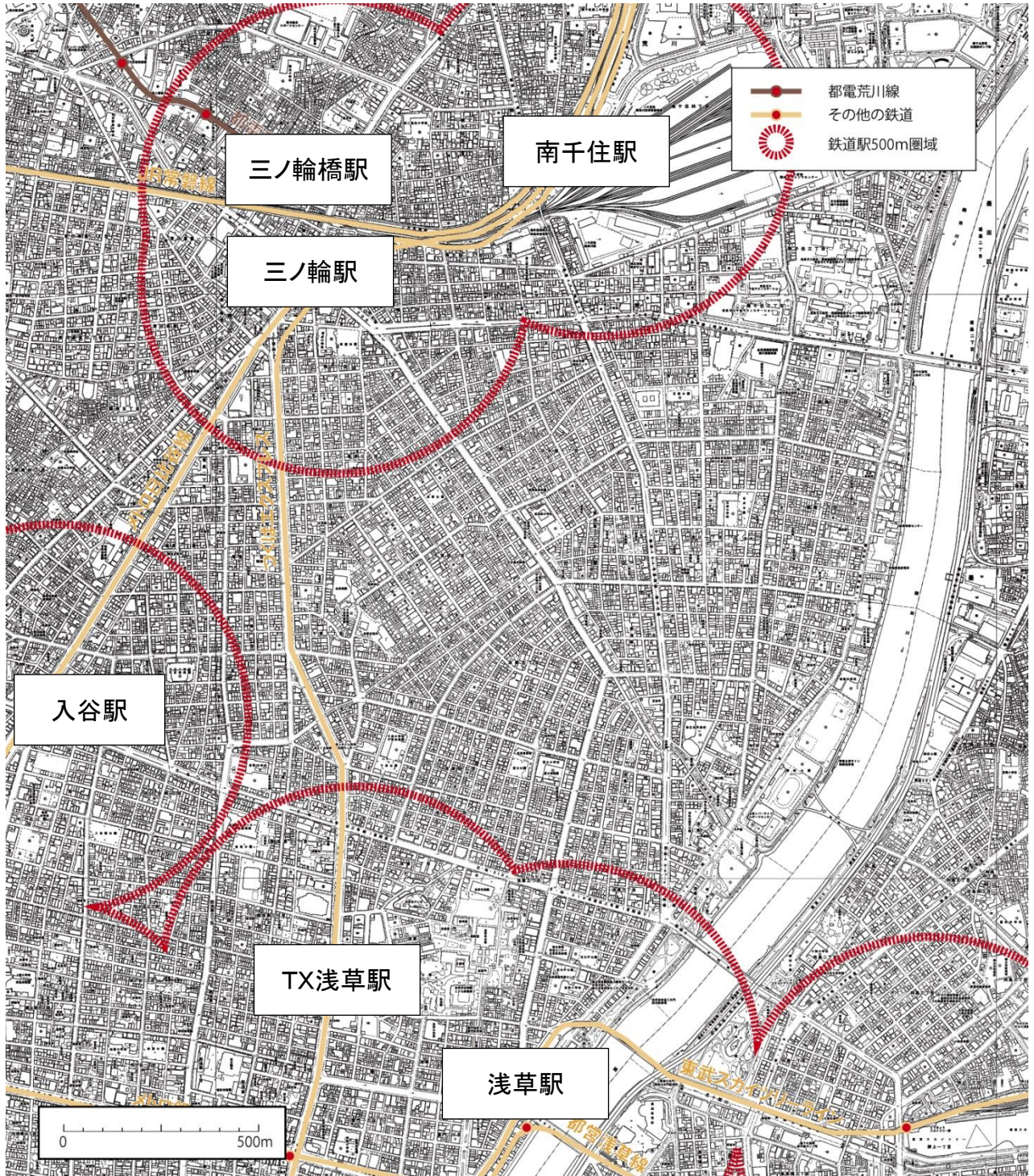
浅草や上野などの観光地、都心からの距離が近い位置にあるが、鉄道施設(駅)から離れたエリアとなっている。

■ 浅草、上野及び都心までの距離



出典:「台東区調べ」

■北部地区の鉄道網の状況



出典:「台東区調べ」

(6) 産業・商業

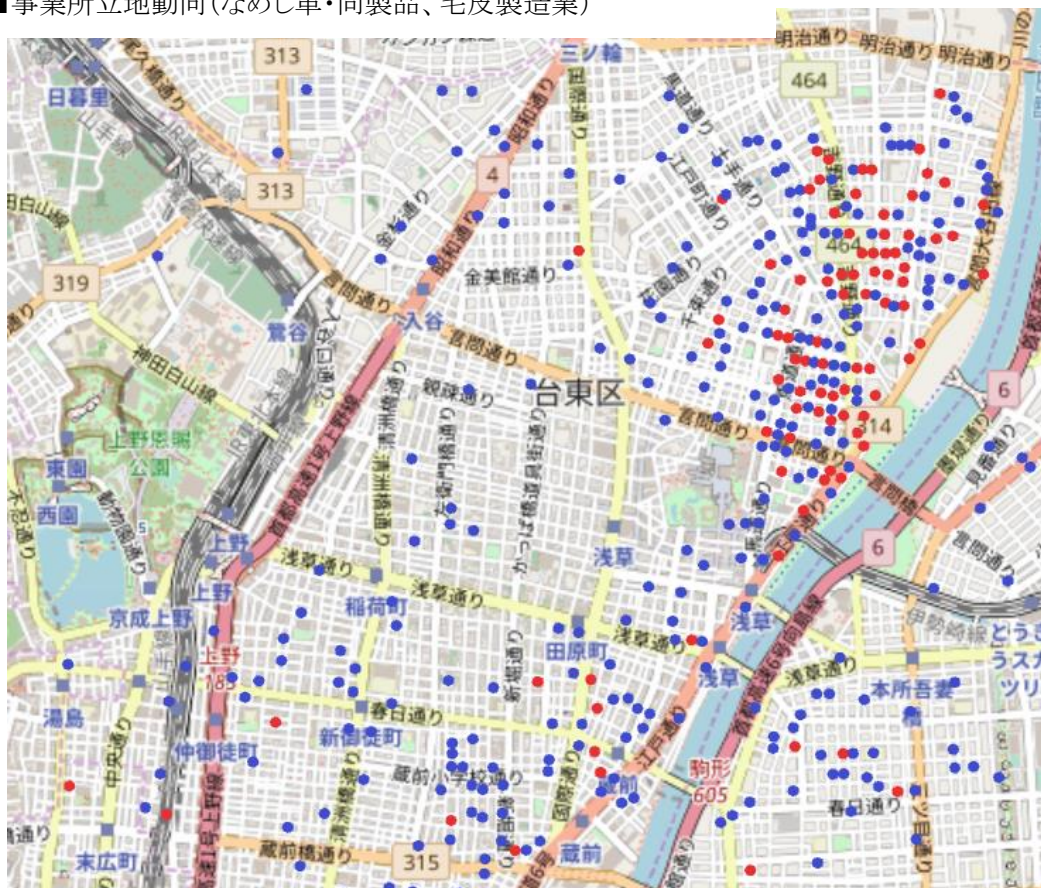
| | |
|-------|---|
| Point | <p>○北部地区の今戸・橋場地区は、皮革製品製造を中心とする産業集積地となっている。</p> <p>○北部地区の商店街の空き店舗数は、区内の近隣型商店街全体の約1/4を占める。</p> <p>○人口1万人あたりの飲食店数は、他地区と比較して低い方である。また、大手飲食店検索サイトへの登録割合は、区内各地区と比較して最も低い。</p> |
|-------|---|

■台東区産業分布マップ



出典：台東区「平成29年台東区産業振興計画」
一部加筆

■事業所立地動向(なめし革・同製品、毛皮製造業)



■近隣型商店街の空き店舗実態



| | 地方橋通り共栄会 | いろは会商店街振興組合 | 日の出会商店街 | 浅草北部ことぶき商店会 | アサヒ商店街振興組合 | 千束通商店街振興組合 | 合計 |
|------|----------|-------------|---------|-------------|------------|------------|----|
| 北部地区 | 0 | 3 | 6 | 1 | 7 | 4 | 21 |

※近隣型商店街とは、上野、浅草地区や専門店街など、観光客等の広域圏からの来街者を主な客層とする商店街を除いた商店街として36商店街を挙げている。

出典:「台東区調べ」

■飲食店数

| 地区 | 飲食店営業許可対象 (H29年3月末時点) | | 大手飲食店検索サイト | | | |
|---------|--------------------------|---------------|------------|-------|-------|-------|
| | | | ぐるなび | | 食べログ | |
| | 飲食店数 | 人口1万人あたりの飲食店数 | 飲食店数 | 割合 | 飲食店数 | 割合 |
| 上野地区 | 2,594 | 1093.7 | 1,600 | 61.7% | 2,092 | 80.6% |
| 浅草・中部地区 | 2,008 | 449.5 | 1,491 | 74.3% | 1,931 | 96.2% |
| 南部地区 | 689 | 254.7 | 470 | 68.2% | 567 | 82.3% |
| 根岸・入谷地区 | 575 | 162.5 | 398 | 69.2% | 351 | 61.0% |
| 谷中地区 | 216 | 178.9 | 56 | 25.9% | 194 | 89.8% |
| 北部地区 | 912 | 179.1 | 200 | 21.9% | 296 | 32.5% |

| | | | | | | |
|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 全体 | 6,082 | 313.8 | 4,215 | 69.3% | 5,431 | 89.3% |
|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|

出典:「台東区調べ」

■台東区飲食店分布図

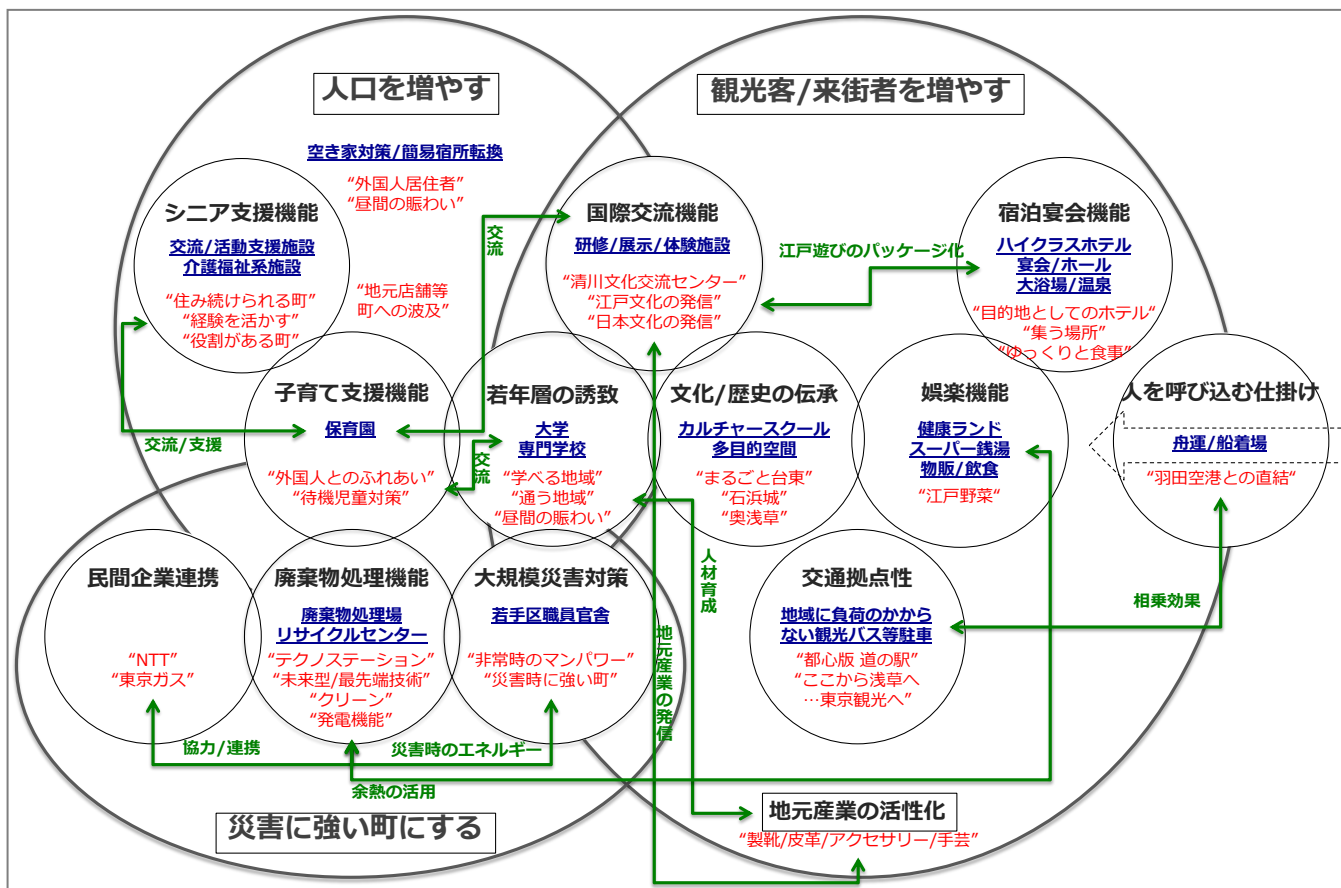


出典:「台東区調べ」台東区「平成 29 年 3 月末時点 飲食店営業許可数」

(7) 北部小包集中局跡地

| | |
|-------|---|
| Point | <p>○旧東京北部小包集中局跡地の活用については、地域協議会より意見書が提出されている。</p> <p>○意見書では、本用地周辺地域において、「にぎわいのあるまちづくり」が望まれている。</p> <p>○跡地の活用については、周辺地域のみならず、区全体の活性化につながる有効的な活用が望まれている。</p> |
|-------|---|

■協議会意見取りまとめ図



出典:台東区「平成29年 旧東京北部小包集中局跡地活用に関する意見書」

3 簡易宿所転換促進に向けた調査

(1) 目的

北部地区の簡易宿所について、ビジネス・観光客を主として受け入れる宿泊施設等への転換の促進を図るとともに、北部地区のまちづくりの参考とするために調査を実施した。

(2) 北部地区の簡易宿所等の現況

| | |
|-------|----------------------------------|
| Point | 平成13年以降、観光客等の受入に積極的な簡易宿所等が増えている。 |
|-------|----------------------------------|

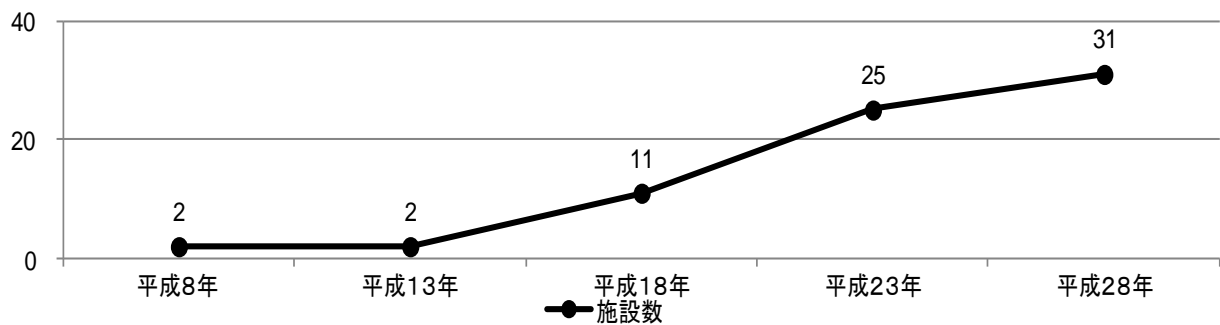
■北部地区の宿泊施設の施設数、定員、客室

| | 施設 | | 定員 | | 客室 | |
|----------------------|-----|--------|-------|--------|-------|--------|
| | 施設数 | 割合 | 定員数 | 割合 | 客室数 | 割合 |
| 簡易宿所等※1 | 126 | 100.0% | 6,730 | 100.0% | 4,161 | 100.0% |
| うち観光客等受入に積極的な簡易宿所等※2 | 31 | 24.6% | 1,668 | 24.8% | 1,355 | 32.6% |

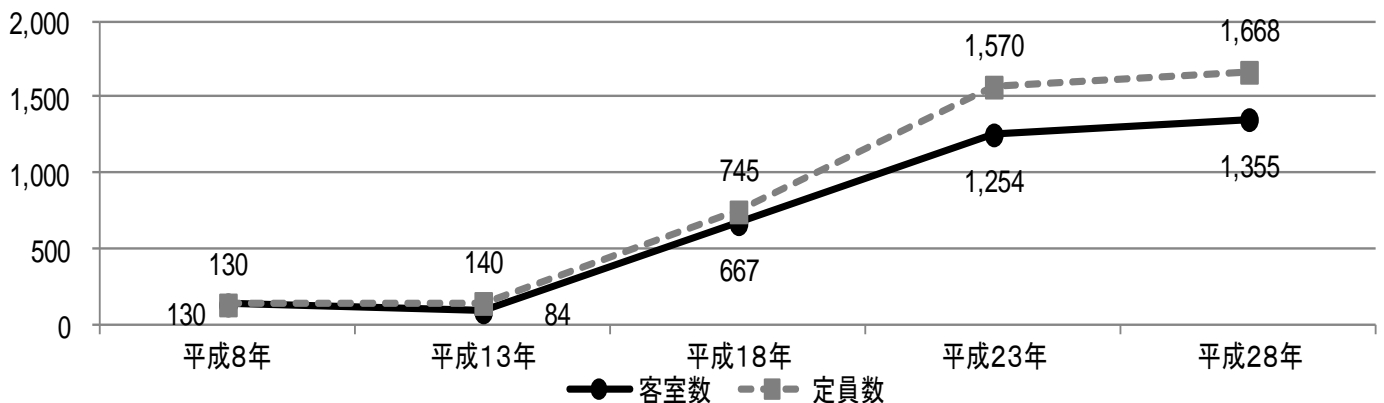
※1 台東区北部地域簡易宿所転換助成制度対象区域の宿泊施設

※2 旅館業法に基づく簡易宿所等の許可施設数 126 のうち、「全国安い宿情報」のほか旅行情報誌に掲載されている簡易宿所等は 31 である。

■主に観光客等を受け入れる宿泊施設数 (※)平成 14 年サッカー日韓W杯



■主に観光客等を受け入れる宿泊施設の客室数、定員数



出典:「台東区調べ」

(3) 台東区旅行者アンケート調査

① 調査概要

ア. 調査目的

台東区を訪れる外国人、並びに日本人の旅行・宿泊実態、並びに宿泊施設に対するニーズや利用実態等を把握することを目的として実施した。

イ. 調査対象

観光地点を来訪、又は主に北部地区の宿泊施設を利用した旅行者

ウ. 調査方法

- 街頭調査: 浅草文化観光センター周辺で 3 回実施
- 留置調査: 台東区内の宿泊施設 17 ヶ所で留置調査
- 有効回答数 351: 日本人旅行者 59 外国人旅行者 292)

エ. 調査項目

- 属性(居住地、性別、年代) ○旅行形態
- 旅行実態(訪問目的、宿泊エリアとその選択理由、宿泊施設選びの重視ポイントなど)

オ. その他

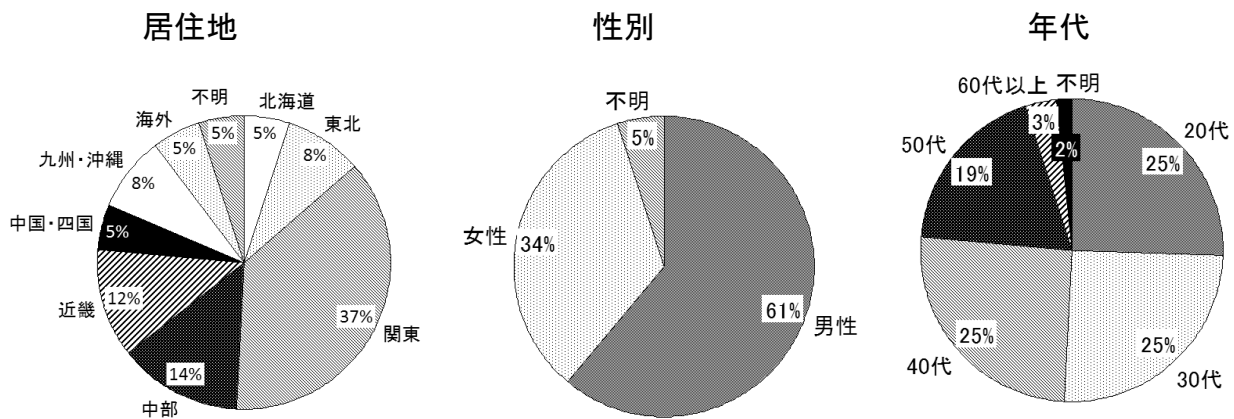
今回の調査において、外国人旅行客にエリアを認識してもらうため、北部地区を含む浅草、上野、東京スカイツリー周辺、両国などのエリアを「オールド東京エリア」と定義した。

②主な調査結果

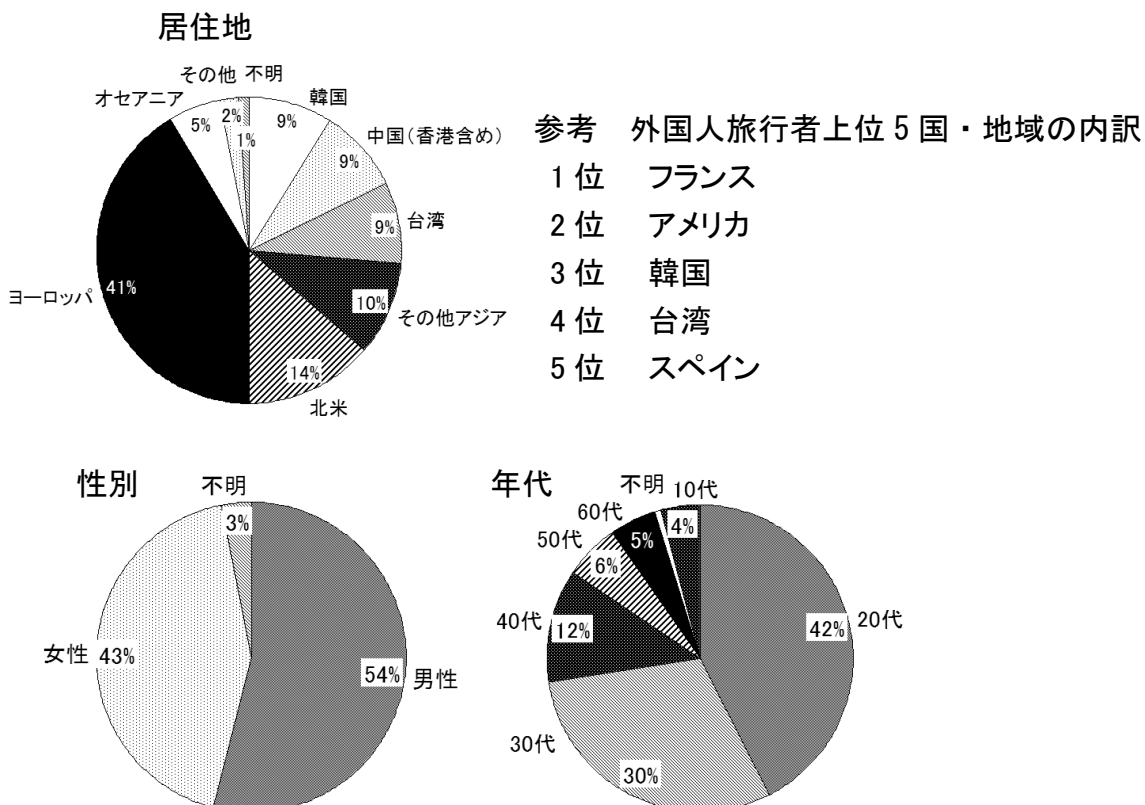
ア. 旅行者の属性

| | |
|-------|--|
| Point | <p>○日本人旅行者の半数は、20～30代の若年層で、次に40～50代の層が4割強を占めた。</p> <p>○外国人旅行者は、ヨーロッパからの旅行者が外国人全体の41%、次にアジアからの旅行者が37%、両地域で8割強を占めた。国別に見ると、フランス、アメリカが多い。</p> <p>○外国人旅行者の男女比に大きな差はなく、年齢層については、39歳以下の若年層が全体の76%を占めた。なかでも20代が高い比率を占めている。</p> |
|-------|--|

■日本人旅行者属性(N=59)



■外国人旅行者属性(N=292)

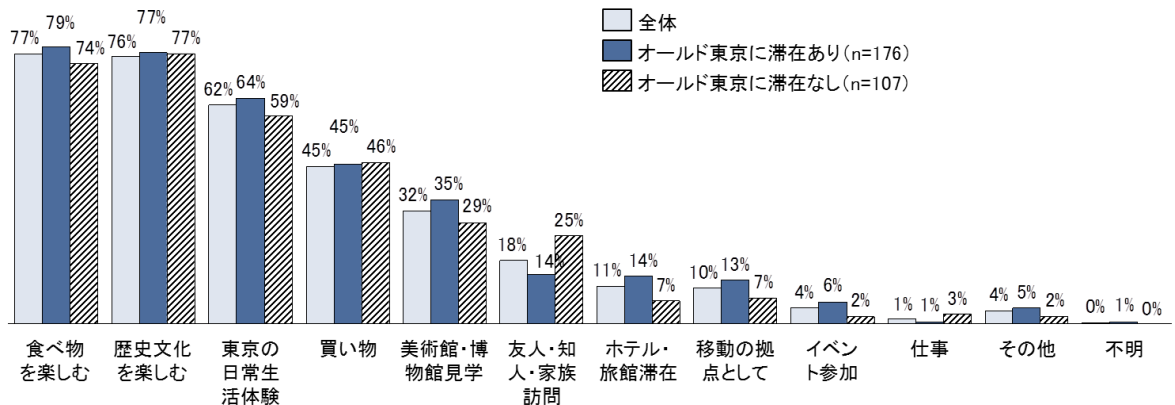


イ. 東京への訪問目的

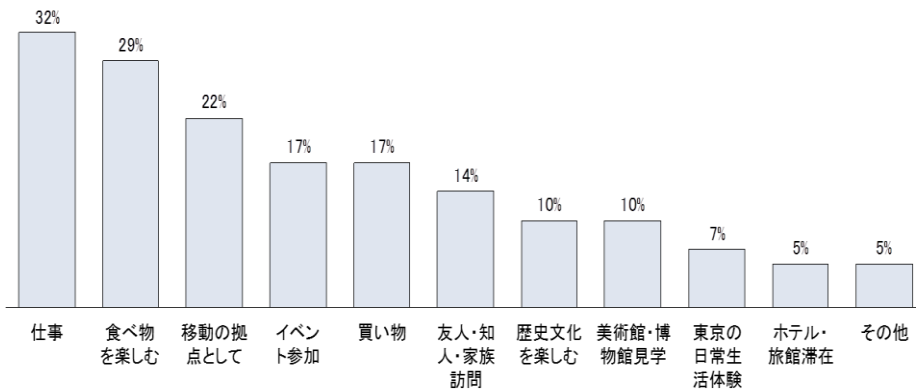
| | |
|-------|---|
| Point | <p>○東京訪問の目的について、日本人旅行者はビジネスが主であるが、外国人旅行者は、国籍を問わず食べ物や歴史・文化を楽しむが主である。</p> <p>○北米やヨーロッパ等からの旅行者は、上記に加え、「東京の日常生活体験」を目的としている。</p> |
|-------|---|

■東京への訪問目的(複数回答)

外国人 (N=292, MT=341.4%)



日本人 (N=59, MT=167.8%)



■地域別東京への訪問目的(複数回答)

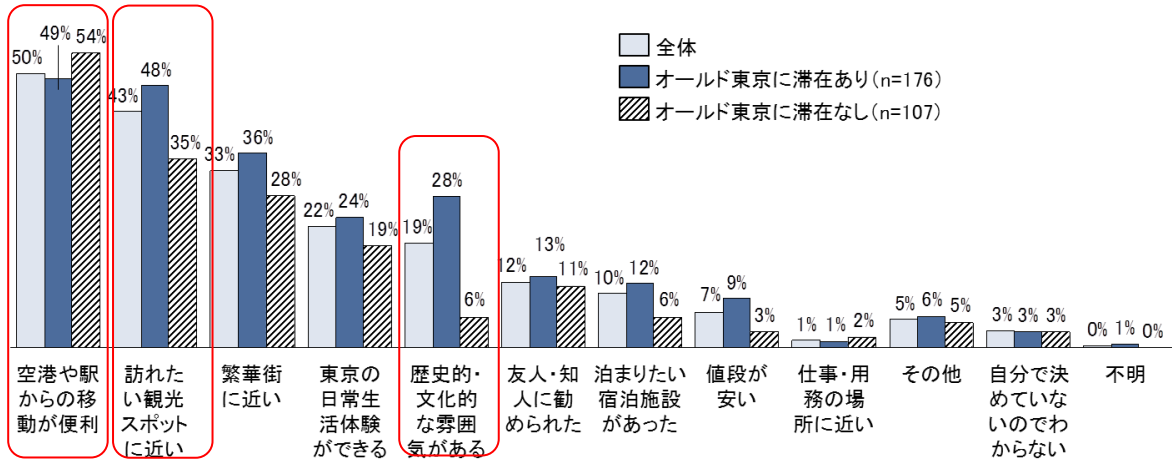
| | 合計 | 食べ物を楽しむ | 歴史文化を楽しむ | 東京の日常生活体験 | 買い物 | 美術館・博物館・見学 | 友人・知人・家族訪問 | ホテル・旅館滞在 | 移動の拠点として | イベント参加 | 仕事 | その他 | 不明 |
|------------|-----|---------|----------|-----------|-------|------------|------------|----------|----------|--------|------|------|------|
| 全体 | 292 | 77.1% | 76.0% | 62.3% | 44.9% | 32.3% | 18.2% | 10.6% | 10.3% | 4.5% | 1.4% | 3.8% | 0.3% |
| アジア(日本人除く) | 106 | 75.5% | 67.0% | 48.1% | 51.9% | 28.3% | 17.0% | 3.8% | 9.4% | 5.7% | 0.0% | 3.8% | 0.0% |
| 北米 | 40 | 70.0% | 67.5% | 62.5% | 35.0% | 25.0% | 27.5% | 7.5% | 10.0% | 0.0% | 2.5% | 5.0% | 2.5% |
| ヨーロッパ | 121 | 81.8% | 89.3% | 72.7% | 43.8% | 39.7% | 16.5% | 18.2% | 9.9% | 5.8% | 2.5% | 3.3% | 0.0% |
| その他 | 22 | 68.2% | 63.6% | 72.7% | 36.4% | 27.3% | 13.6% | 9.1% | 18.2% | 0.0% | 0.0% | 4.5% | 0.0% |
| 不明 | 3 | 100.0% | 66.7% | 66.7% | 33.3% | 0.0% | 33.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |

ウ. 宿泊エリアの選択理由

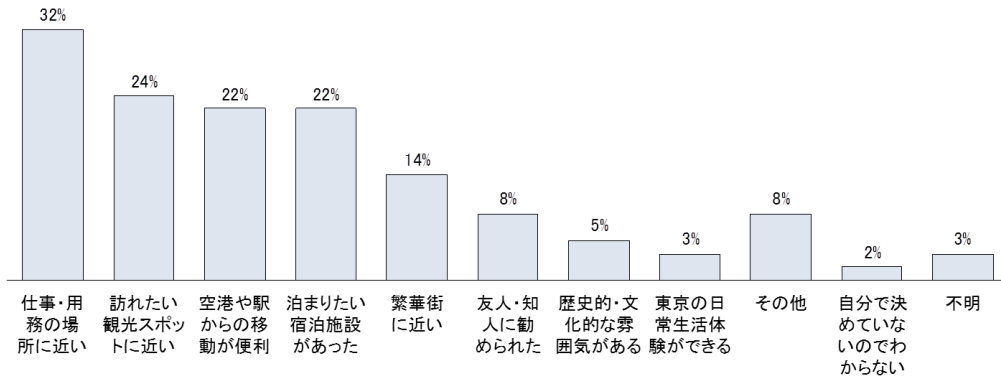
Point オールド東京エリアに宿泊した外国人旅行者は、宿泊エリアを選択するに当たり、駅やターミナル、観光地スポットへの近さのほか、歴史的・文化的な雰囲気があることを重視する傾向がある。

■ 宿泊エリアを選択した理由(複数回答)

外国人 (N=292, MT=206.2%)



日本人 (N=59, MT=144.1%)



■ 地域別宿泊エリアを選択した理由(複数回答)

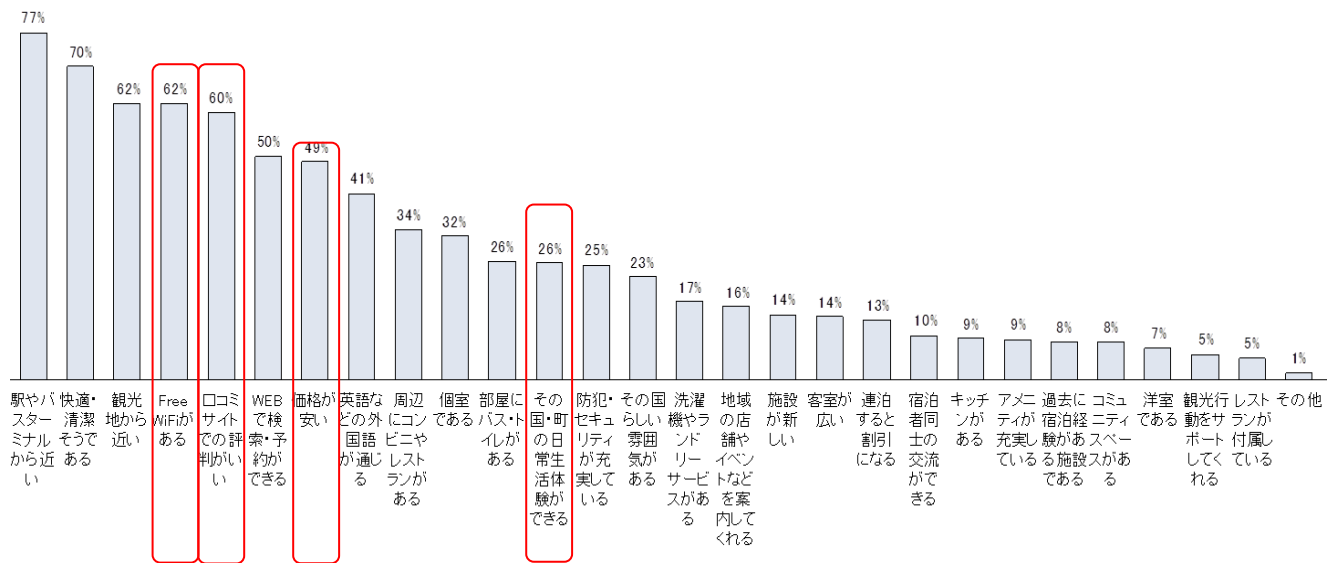
| | 合計 | 空港や駅からの移動が便利 | 訪れたい観光スポットに近い | 繁華街に近い | 東京の日常生活体験ができる | 歴史的・文化的な雰囲気がある | 友人・知人に勧められた | 泊まりたい宿泊施設があった | 値段が安い | 仕事・用務の場所に近い | その他 | 自分で決めていないのでわからない | 不明 |
|-------|-----|--------------|---------------|--------|---------------|----------------|-------------|---------------|-------|-------------|------|------------------|------|
| 全体 | 292 | 50.3% | 43.5% | 32.5% | 22.3% | 19.2% | 12.0% | 9.9% | 0.1% | 1.4% | 5.1% | 3.1% | 0.3% |
| アジア | 106 | 50.0% | 52.8% | 34.9% | 16.0% | 19.8% | 10.4% | 10.4% | 1.9% | 0.9% | 2.8% | 1.9% | 0.0% |
| 北米 | 40 | 50.0% | 35.0% | 30.0% | 35.0% | 10.0% | 17.5% | 12.5% | 17.5% | 2.5% | 5.0% | 2.5% | 2.5% |
| ヨーロッパ | 121 | 47.9% | 38.0% | 30.6% | 25.6% | 24.0% | 12.4% | 9.9% | 8.3% | 0.8% | 6.6% | 4.1% | 0.0% |
| その他 | 22 | 59.1% | 40.9% | 40.9% | 9.1% | 9.1% | 9.1% | 4.5% | 0.0% | 4.5% | 9.1% | 4.5% | 0.0% |
| 不明 | 3 | 100.0% | 66.7% | 0.0% | 33.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |

エ. 宿泊施設を選ぶ際に重視したポイント

| | |
|-------|--|
| Point | <p>○外国人旅行者は、「駅やバスターミナルから近い」を重視するとともに宿泊施設の「快適・清潔そう」を挙げ、滞在の快適さを求める様子が窺える</p> <p>○外国人旅行者と日本人旅行者では、「Free Wi-Fi」「日常生活体験」「口コミサイトでの評判」「価格が安い」で大きな差がある</p> |
|-------|--|

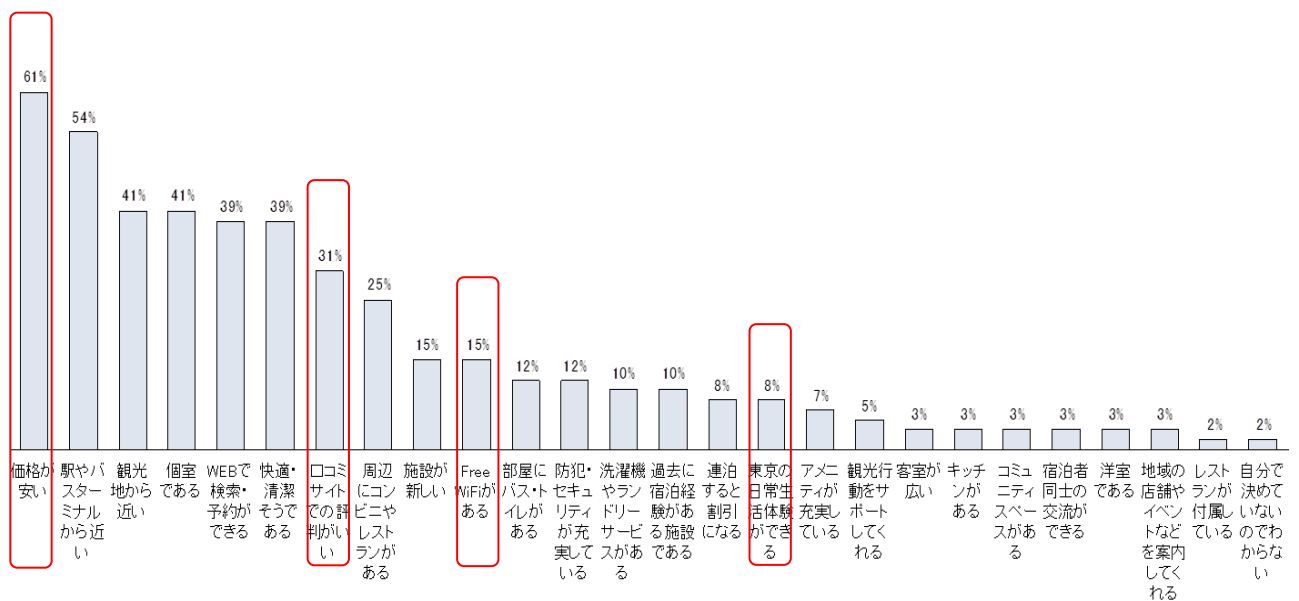
■ 今回の日本滞在における宿泊施設選びで重視したポイント(複数回答)

外国人 (N=292, MT=775.7%)



■ 今回の東京滞在における宿泊施設選びで重視したポイント(複数回答)

日本人 (N=59, MT=459.3%)



| | |
|-------|--|
| Point | <p>オールド東京エリアに滞在した外国人旅行者は「価格が安い」「周辺にコンビニ等がある」「その国らしい雰囲気」「宿泊者同士の交流」を重視しており、安くて便利な上に、日本ならではの雰囲気の中で、宿泊者同士の交流を求めている傾向がある。</p> |
|-------|--|

■オールド東京エリア滞在有無別・地域別 今回の日本滞在における宿泊施設選びで重視したポイント(複数回答)

| 外国人 | 全体 | オールド東京に滞在有無 | | 地域別 | | | | |
|---|-------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | あり | なし | アジア | 北米 | ヨーロッパ | その他 | 不明 |
| n | 292 | 176 | 107 | 106 | 40 | 121 | 22 | 3 |
| 駅やバスターミナルから近いこと | 77.4% | 77.8% | 77.6% | 68.9% | 82.5% | 84.3% | 77.3% | 33.3% |
| 快適・清潔そうであること | 69.9% | 72.2% | 67.3% | 71.7% | 70.0% | 70.2% | 59.1% | 66.7% |
| 観光地から近いこと | 61.6% | 62.5% | 57.9% | 67.0% | 57.5% | 57.9% | 68.2% | 33.3% |
| Free WiFiがあること | 61.6% | 63.6% | 60.7% | 50.0% | 72.5% | 71.1% | 54.5% | 0.0% |
| 口コミサイトでの評判がいいこと | 59.6% | 61.4% | 56.1% | 55.7% | 62.5% | 65.3% | 50.0% | 0.0% |
| WEBで検索・予約ができること | 49.7% | 51.1% | 46.7% | 41.5% | 62.5% | 55.4% | 40.9% | 0.0% |
| 価格が安いこと | 48.6% | 54.5% | 40.2% | 35.8% | 60.0% | 54.5% | 54.5% | 66.7% |
| 英語などの外国語が通じること | 41.4% | 41.5% | 43.0% | 34.9% | 45.0% | 47.9% | 36.4% | 0.0% |
| 周辺にコンビニやレストランがあること | 33.6% | 36.4% | 29.0% | 29.2% | 42.5% | 33.9% | 36.4% | 33.3% |
| 個室であること | 32.2% | 34.1% | 29.9% | 23.6% | 27.5% | 43.0% | 22.7% | 33.3% |
| 部屋にバス・トイレがあること | 26.4% | 22.7% | 33.6% | 29.2% | 15.0% | 26.4% | 36.4% | 0.0% |
| その国・町の日常生活体験ができること | 26.0% | 26.7% | 25.2% | 22.6% | 47.5% | 24.8% | 13.6% | 0.0% |
| 防犯・セキュリティが充実していること | 25.3% | 27.8% | 21.5% | 21.7% | 37.5% | 24.0% | 31.8% | 0.0% |
| その国らしい雰囲気があること | 22.9% | 26.7% | 17.8% | 11.3% | 30.0% | 30.6% | 27.3% | 0.0% |
| 洗濯機やランドリーサービスがあること | 17.5% | 19.9% | 15.0% | 9.4% | 25.0% | 24.0% | 9.1% | 0.0% |
| 地域の店舗やイベントなどを案内してくれること | 16.4% | 19.9% | 10.3% | 15.1% | 27.5% | 14.0% | 18.2% | 0.0% |
| 施設が新しいこと | 14.4% | 12.5% | 17.8% | 19.8% | 12.5% | 9.1% | 22.7% | 0.0% |
| 客室が広いこと | 14.0% | 10.8% | 20.6% | 10.4% | 15.0% | 14.9% | 22.7% | 33.3% |
| 連泊すると割引になること | 13.4% | 9.7% | 17.8% | 16.0% | 20.0% | 9.9% | 4.5% | 33.3% |
| 宿泊者同士の交流ができること | 9.6% | 13.6% | 3.7% | 6.6% | 15.0% | 10.7% | 9.1% | 0.0% |
| キッチンがあること | 9.2% | 11.9% | 5.6% | 3.8% | 10.0% | 14.0% | 9.1% | 0.0% |
| アメニティが充実していること | 8.9% | 7.4% | 12.1% | 8.5% | 15.0% | 8.3% | 4.5% | 0.0% |
| くつろげるコミュニティスペースがあること | 8.2% | 9.1% | 7.5% | 6.6% | 7.5% | 9.1% | 13.6% | 0.0% |
| 過去に宿泊経験がある施設であること | 8.2% | 8.0% | 9.3% | 8.5% | 5.0% | 9.9% | 0.0% | 33.3% |
| 洋室であること | 6.8% | 6.8% | 7.5% | 5.7% | 5.0% | 7.4% | 13.6% | 0.0% |
| 鉄道やホテル予約、荷物配送、タクシー手配などの観光行動をサポートしてくれること | 5.5% | 5.7% | 4.7% | 8.5% | 2.5% | 4.1% | 4.5% | 0.0% |
| レストランが付属していること | 4.8% | 3.4% | 7.5% | 5.7% | 2.5% | 3.3% | 13.6% | 0.0% |
| その他 | 1.4% | 0.6% | 2.8% | 2.8% | 2.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 不明 | 1.0% | 1.7% | 0.0% | 0.9% | 0.0% | 1.7% | 0.0% | 0.0% |

○アジアからの旅行者の重視ポイント

「観光地から近いこと」「部屋にバス・トイレがある」「施設が新しいこと」

○欧米からの旅行者の重視ポイント

「駅やバスターミナルから近い」「Free Wi-Fi がある」「Web で検索・予約ができる」「価格が安い」「その国らしい雰囲気がある」「洗濯機やランドリーサービスがある」

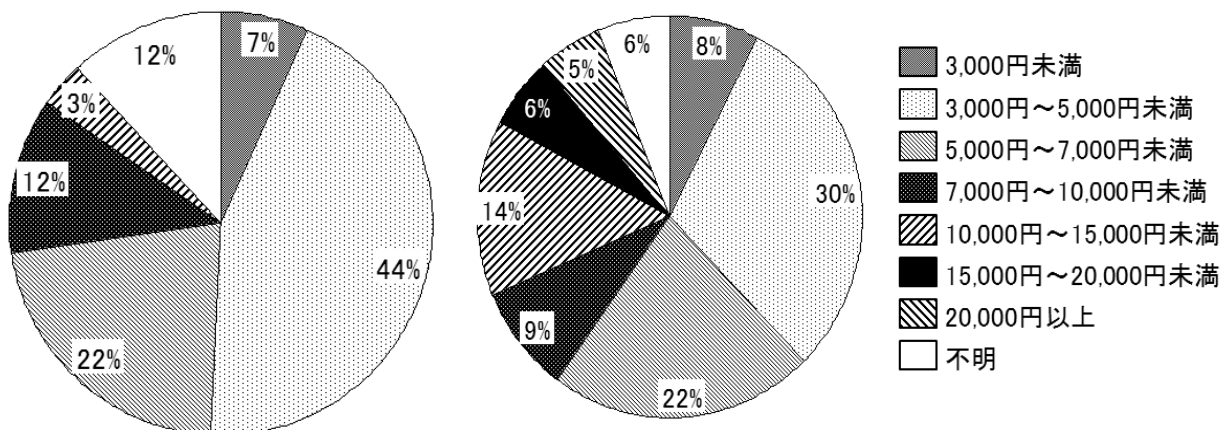
オ. オールド東京エリアに3泊以上連泊する場合の宿泊予算について

| | |
|-------|---|
| Point | <p>○今後オールド東京エリアに連泊する際の日本人旅行者の宿泊予算は 5,000 円未満が半数、外国人旅行者は、7,000 円未満が半数以上である。</p> <p>○地域別では、アジアからの旅行者については 1 泊あたり 10,000～15,000 円未満の割合が高く、欧米からの旅行者は、3,000～5,000 円未満の割合が最も多い。</p> |
|-------|---|

■今後オールド東京エリアに連泊する際の一人1泊あたりの宿泊予算

日本人 (N=59)

外国人 (N=292)



■地域別 今後オールド東京エリアに連泊する際の一人1泊あたりの宿泊予算

| | 合計 | 3,000円未満 | 3,000円～5,000円未満 | 5,000円～7,000円未満 | 7,000円～10,000円未満 | 10,000円～15,000円未満 | 15,000円～20,000円未満 | 20,000円以上 | 不明 |
|------------|-----|----------|-----------------|-----------------|------------------|-------------------|-------------------|-----------|-------|
| 全体 | 292 | 7.5% | 30.1% | 22.3% | 8.6% | 14.4% | 5.8% | 5.1% | 6.2% |
| アジア(日本人除く) | 106 | 7.5% | 19.8% | 18.9% | 14.2% | 21.7% | 6.6% | 3.8% | 7.5% |
| 北米 | 40 | 5.0% | 32.5% | 30.0% | 5.0% | 10.0% | 7.5% | 5.0% | 5.0% |
| ヨーロッパ | 121 | 8.3% | 41.3% | 22.3% | 6.6% | 8.3% | 4.1% | 5.0% | 4.1% |
| その他 | 22 | 9.1% | 13.6% | 27.3% | 0.0% | 22.7% | 4.5% | 13.6% | 9.1% |
| 不明 | 3 | 0.0% | 33.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 0.0% | 33.3% |

(4) 北部地区宿泊施設ヒアリング調査

① 調査概要

ア. 調査目的

台東区北部地区の簡易宿所事業者の方を対象に、宿泊者等の来街者の動向や市場環境とその近年の変化等の定性的把握、今後の北部地区のまちづくりの参考とすることを目的に実施した。

イ. 対象施設数

北部地区の簡易宿所 8か所

ウ. 主な調査内容

- 台東区北部地区の特性・魅力
- 施設の顧客特性・利用者ニーズ
- 他の宿泊施設との競合状況
- 今後の営業・取組方針
 - ・地区全体に期待すること
 - ・施設に関すること など

② 調査結果

| | |
|-------|---|
| Point | 【宿泊施設に関すること】 ○ <u>宿泊客の7割から8割が外国人旅行者で、フランスをはじめ、ヨーロッパからの旅行者が多いが、近年はアジアからの旅行者も増えている。</u> ○ 外国人旅行者の増加傾向は鈍化している。要因は、他地区にも簡易宿所等開業や民泊の影響を受けていることによると推測 ○ <u>日本人は、ビジネスやコンサート等の目的特化型で、一人旅が多い。外国人は観光が主流で、域内はあまり散策せず、都内周遊の拠点として機能</u> ○ <u>競合は区内他エリア(浅草中心部、蔵前、日暮里)のドミトリーや民泊、安価なビジネスホテル。今後、宿泊施設の供給過多になるリスクを懸念</u> ○ 民泊との差別化は営業許可を受けているという「安全・安心」の担保 |
| | 【まちづくりに関すること】 ○ 清潔感やマナーの向上の推進について ○ まちの成り立ちは古く、積み重ねられた歴史、観光地でない昔ながらの雰囲気がある。 ○ <u>ここに来ないと経験・体験できないアイコンが必要(生活体験等)</u> ○ <u>まちの魅力の創出や、地区全体の魅力の伝え方。まち巡りができればリピーターにつながる。</u> ○ <u>この地区で新しい取り組みを行いたい若者や外国人旅行者に寛容でありながら、住民が普通に暮らせるまち</u> ○ まちづくりを推進するためには、宿泊事業者以外との連携が必要 |

(5) 北部地区モニターツアー調査

① 調査概要

ア. 調査目的

北部地区の宿泊施設への宿泊や旅行を実体験することで、来街者の視点からの宿泊施設や北部地区の現況を把握し、簡易宿所の転換促進、今後の北部地区のまちづくりの参考とすることを目的に実施した。

イ. 内容

北部地区の簡易宿所に2泊3日で宿泊するとともに、まち巡りを実施

ウ. 参加人数等

11名(男性3名、女性8名)※外国人1名

エ. 調査方法

宿泊体験後にツアー参加者によるグループインタビューを実施

- 利用した宿泊施設について
- まちに関する印象、魅力、課題

② 調査結果

| 項目 | 意見 |
|----------------|---|
| 利用した宿泊施設について | 【好意的な印象】 <ul style="list-style-type: none">○ 個室があること、和室の個室は、畳、布団で日本文化的であり機能的○ スタッフのホスピタリティが非常に好印象 【残念な印象】 <ul style="list-style-type: none">○ トイレ、洗面所が男女共同なのは、女性は使いづらい○ 施設のセキュリティ面 |
| まちに関する印象、魅力、課題 | 【好意的な印象】 <ul style="list-style-type: none">○ 外国人旅行者から見れば、静かで安全なまち○ 江戸、日本文化の雰囲気を感じる。○ 地域住民が来街者に優しいまち○ まちには、個性的で魅力的なお店が点在している。 【残念な印象】 <ul style="list-style-type: none">○ 女性が夜に出歩くのは心配であり、まち歩きにトイレが使えるところがない。(コンビニなどが使えない)○ 来街者が楽しめる仕掛けなど、安価な宿泊施設以外の魅力が必要○ 場所が分かりにくい等、来街者へのPRが弱い。○ 地域の人と旅行者との交流する機会や場所があるとまちの活性化につながるのではないか。 |

(6) アンケート、ヒアリング、モニターツアー調査結果のまとめ

| | |
|--------------|---|
| Point | <p>○北部地区の宿泊施設の魅力は、価格が低く、宿泊するには十分な機能、民泊よりも安全安心でホスピタリティが高く、都心へのアクセスが良いことである。</p> <p>○一方、民泊等の動向によっては、必ずしも北部地区の宿泊施設を選択する理由がなくなり、他地区に需要が流れる可能性がある。</p> <p>○そこで、宿泊機能と合わせて、地域が持っている日本的な魅力を活かし、わざわざ訪れたいくなる、街を歩きたいくなるような仕掛けが必要である。</p> <p>○今後の必要な取組みとして、「まちとしてのブランド」「宿泊地に相応しい機能を備えたポジションの確立」「都内移動の交通ハブだけでなく、成田空港等のゲートウェイとの交通結節を設けることで他地区との差別化を図る」などが考えられる。</p> |
|--------------|---|

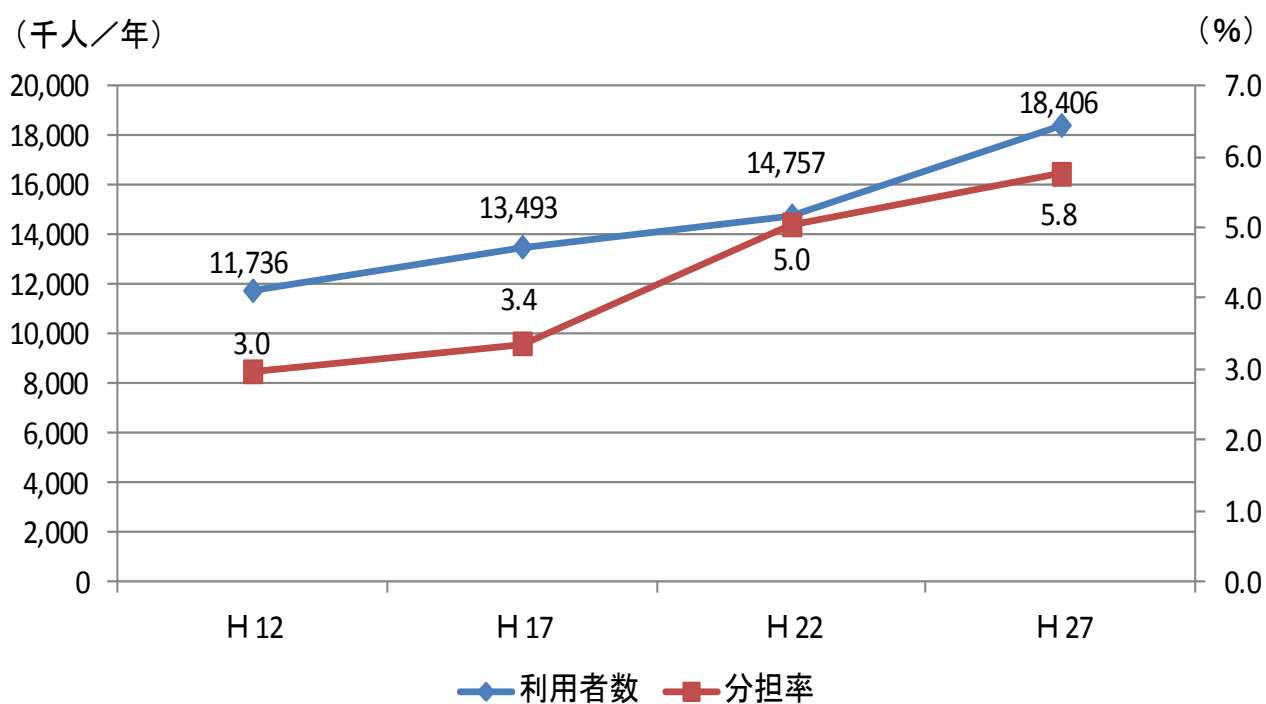
4 空港連絡バス・高速バス等導入の可能性調査等

(1) 高速バス等の利用状況

| | |
|--------------|--|
| Point | <ul style="list-style-type: none"> ○ 空港連絡バス等(※)の利用は近年、増加傾向にある。 ○ 成田空港アクセスの交通手段では、近年、空港連絡バスの分担率(全交通手段に対する空港連絡バス利用の割合)が増加している。 |
|--------------|--|

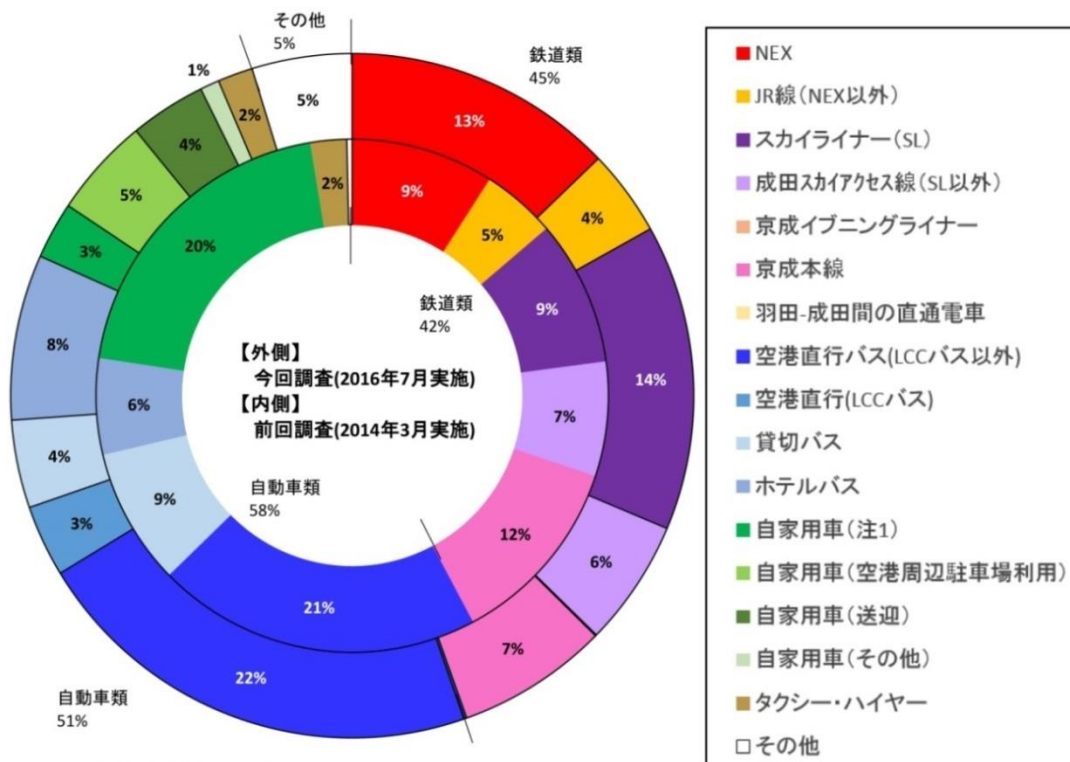
※ 空港連絡バス・高速バスは空港連絡バス等とする

■ 東京都と他都道府県間(東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県を除く)の移動における高速バス等の利用状況



出典: 国土交通省「各年次の貨物・旅客地域流動調査 旅客地域流動調査」

■成田空港出発客の空港アクセス交通の分担率



注1)自家用車について

- ・2014年調査では、空港外駐車場利用、送迎、その他を含む分担率を示します。
- ・2016年調査では、空港内駐車場利用のみの分担率を示します。

注2)構成比は四捨五入しているため、合計値が合致しない場合があります。

出典: :成田空港「2016年度 成田国際空港アクセス交通実態調査の結果について」

(2) 空港連絡バス等事業者アンケート

①調査概要

ア.調査目的

北部地区は外国人観光客等の来街者が多く訪れる地区であり、更なる来街者の増加による地区の活性化を図る観点から、北部地区に訪れる方のための手段として、空港連絡バス等の経由地としての可能性について調査する。

イ. 調査対象

東京 23 区内を起点・終点または経由する空港連絡バス等の事業者

ウ. 調査内容

- 空港連絡バス・高速バスの運行状況
- 外国人の利用状況
- 北部地区へのバス停設置の可能性
- 北部地区にバス停を設置する場合の条件

②調査結果

| | |
|-------|--|
| Point | ○空港連絡バス等事業者を対象にアンケート調査を行ったところ、北部地区と成田空港を結ぶ空港連絡バス(3事業者)、北部地区と地方を結ぶ高速バス(1事業者)の運行の可能性があるとの回答があった。 |
|-------|--|

■バス事業者アンケート調査の配布事業者数と回答事業者数

| | |
|--------|------|
| 配布事業者数 | 36 |
| 回答事業者数 | 20 |
| 回答率(%) | 55.6 |

■回答があったバス事業者の空港連絡バス等の運行状況

| 種別 | 事業者数 |
|----------------------------|------|
| 成田空港と東京を結ぶ高速バスを運行しているバス事業者 | 5 |
| 羽田空港と東京を結ぶ高速バスを運行しているバス事業者 | 5 |
| 茨城空港と東京を結ぶ高速バスを運行しているバス事業者 | 1 |
| 地方と東京を結ぶ高速バスを運行しているバス事業者 | 18 |

■北部地区へ空港連絡バス等の運行・バス停設置の可能性があると回答した事業者

- 北部地区と成田空港を路線の可能性があると回答:3事業者
- 関東と関西を結ぶ高速バスの路線の可能性があると回答:1事業者

(3) 空港連絡バス等事業者ヒアリング

① 調査概要

ア. 調査目的

上記アンケートにおいて北部地区への空港連絡バス等の運行の可能性があると回答した事業者を中心に、意向や諸条件を整理するためにヒアリングを実施した。

イ. 調査対象

可能性があると回答した事業者を主に5事業者

② 調査内容及び結果

| 項目 | 事業者からの意見 |
|--------------------------|---|
| 空港連絡バス等の利用状況について | 【近年の空港連絡バス等の利用状況】 ○ <u>国内LCCが就航したこと等の要因から成田・羽田空港の利用者数は増加。中でも空港連絡バスの利用者数は増加している。</u> ○ 地方大都市と東京を結ぶ高速バスのニーズも高いが、増便ができない状況で利用者数が大幅に増えない状況である。 ○ <u>鉄道の便が悪いことや乗換が多い等で、バスの方が鉄道に比べて利便性が高い地域で便数が増えている。</u> |
| 北部地区での空港連絡バス等の運行の可能性について | ○ 空港連絡バス等の利用が増加していること、東京都内の高速バスのターミナル等が飽和状態であることから、事業者は新規の路線及び発着所を探している。 |
| バス停設置の条件 | ○ 乗客の滞留スペースや利便施設(待合施設、トイレ、バス停の上屋等)、バスの待機バースの設置が求められている。 ○ <u>近年、空港連絡バス等の高速バス停を新設する場合に、警視庁からの指導で路上設置は認められていない。</u> |
| 北部地区の高速バスの拠点化について | ○ <u>空港連絡バスの路線運行、高速バスの地方都市への路線運行、観光地への高速バスツアーの発着場所として拠点化を図るイメージはある。</u> ○ 複数バス事業者が運行するバスターミナルでは、運営、管理の仕組みづくりが必要となる。 |

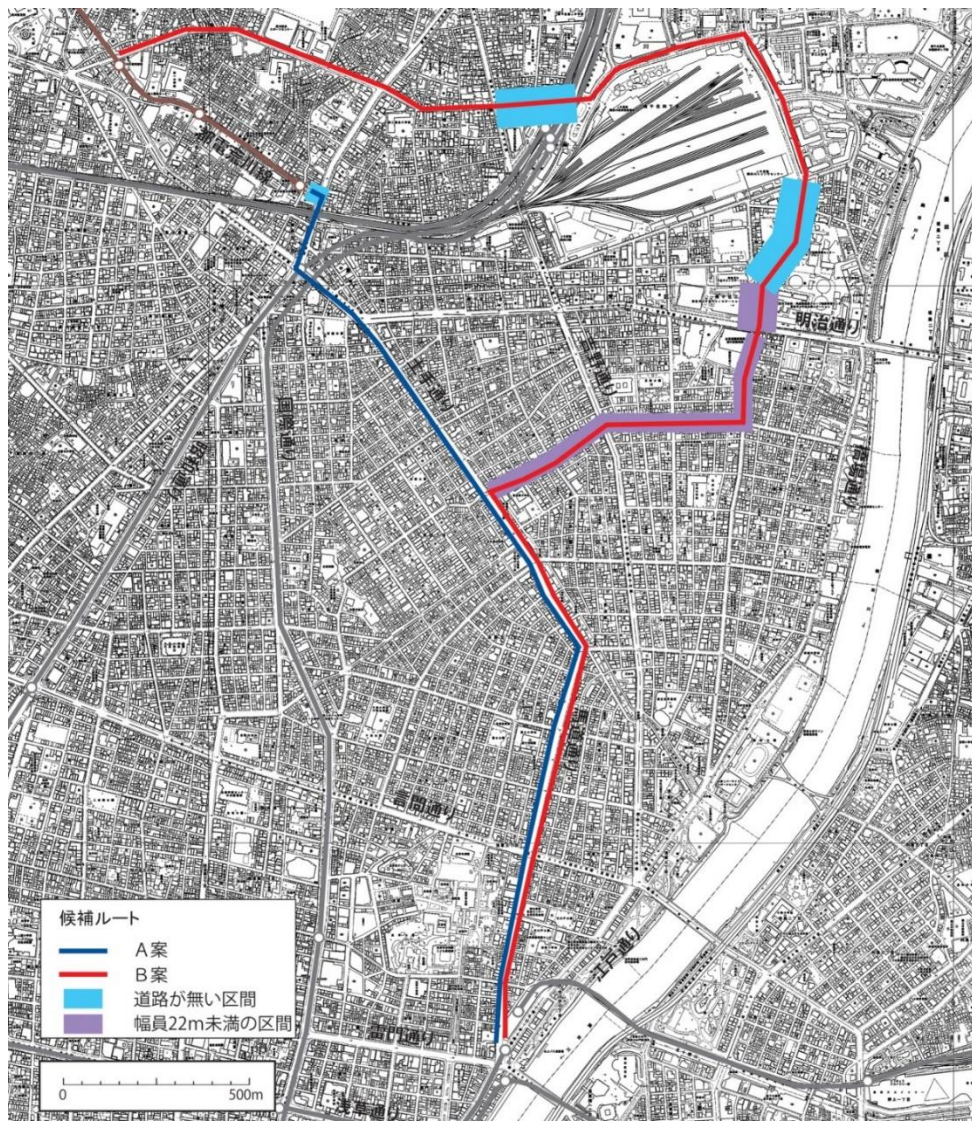
(4) その他交通機関導入の課題整理

① 都電荒川線延伸について

ア. 調査対象路線

平成11年度、台東区及び東京都が実施した「都電荒川線の台東区への延伸に関する検討調査」及び「荒川線利用活性化調査」の中から、南千住から浅草へのルート及び北部地区のほぼ中心を通る土手通りと馬道通りから浅草へのルート案を再確認した。

■ 北部地区想定路線



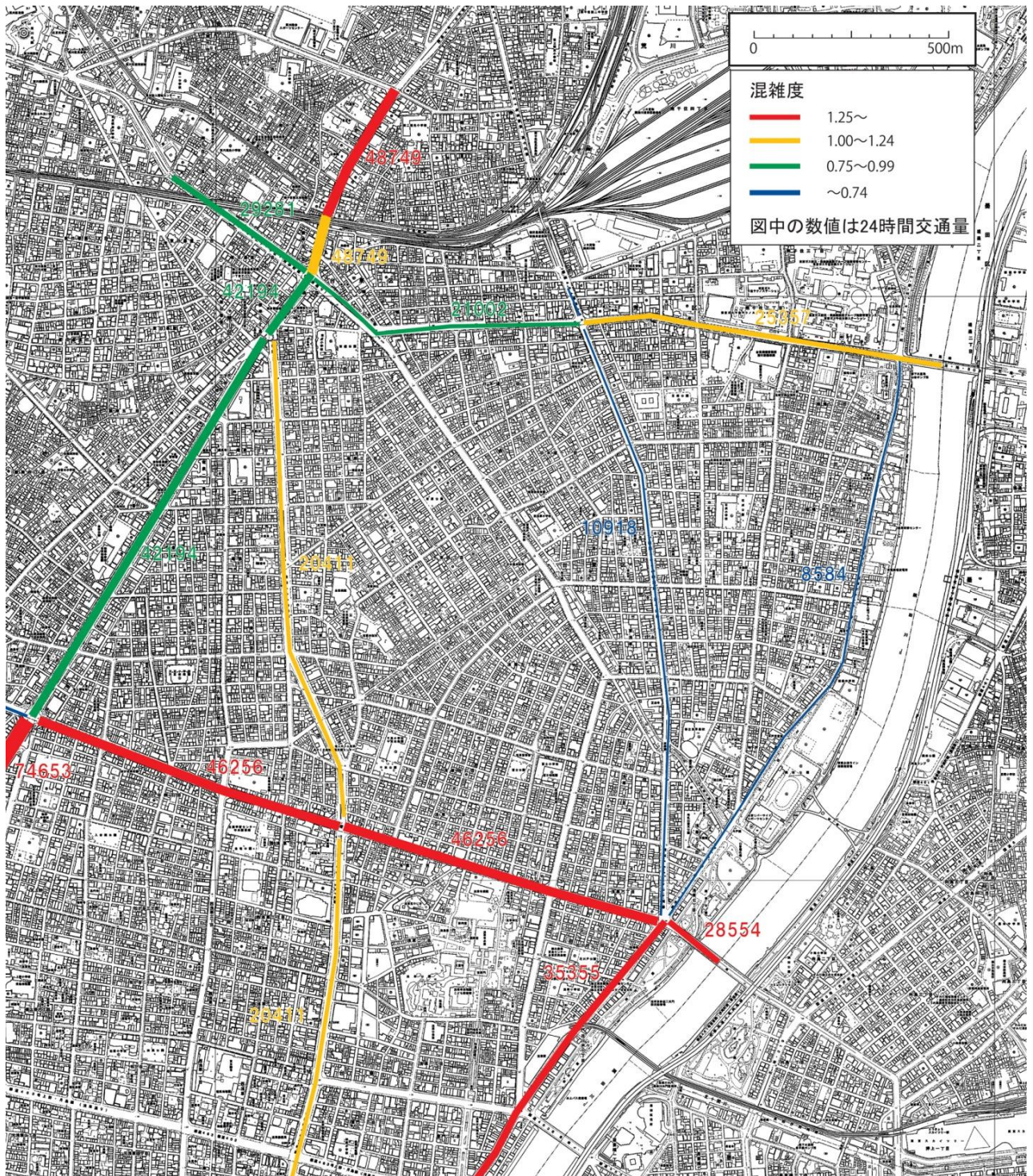
| ルート案 | 延長 |
|------|-------|
| A案 | 2.6km |
| B案 | 5.3km |

■商店街の位置と土手通り



出典: 台東区ホームページ

■北部地区の道路交通の状況(平成 27 年道路交通センサス)



出典:平成 27 年道路交通センサス

イ. 導入にあたっての主な課題

○事業採算性の確保

2021年度開業を目指している宇都宮市のLRT(Light rail transit)では、キロ当たりの整備費が約30億円と算出されている。導入にあたっては、需要を見定めて、事業採算性が確保できるかたちで具体化を図ることが求められる。

■宇都宮LRT(優先整備区間:宇都宮駅東側)の整備費

| | |
|----------|------------|
| 整備費 | 458 億円 |
| 路線延長 | 15km |
| キロあたり整備費 | 30.5 億円/km |

資料:宇都宮市ホームページ

※LRT(Light rail transit)は、次世代の軌道系交通システムのこと、次世代型路面電車とも呼ばれる。超低床車両、駅間が長い区間での高速運転、シボル性のある車両等の特徴を持っている

○導入空間の確保

- ・想定路線ともに民地の活用が想定されるため、周辺を含めた都市整備やまちづくりと合わせて進める必要がある。
- ・道路へ導入する区間においても、幅員の狭い道路の区間もあることから、線路の敷設、電停の設置についての検討

○道路交通への影響緩和

- ・北部地区には、道路交通混雑が激しい区間があることから、導入により更なる交通混雑が発生する可能性がある。
- ・交通シミュレーション等を通じて、地区交通計画、整備を行う必要がある。

○他の公共交通機関への影響

- ・都営バスや台東区循環バスめぐりんと役割分担・連携の方法の検討を行う必要がある。
- ・浅草駅以南の延伸をする場合、上野、秋葉原、銀座方面へは、既にメトロ銀座線が運行されており、また、押上方面へは都営浅草線が運行されており、重複することとなる。

②LRTについて

ア. LRTとは

LRT(Light rail transit)は、次世代型路面電車であり、新技術導入により小型軽量化した車両を使用し、輸送力としてはバスと地下鉄の中間に位置する交通システムである。路面電車と比較して、以下のような特徴が挙げられる。

■富山ライトレールの写真



イ. 導入課題にあたっての主な課題

○都電荒川線の延伸に関する車両・設備等の更新

- ・LRTの導入については、都電荒川線の延伸に関連して検討する必要がある。都電荒川線とLRTの車両・プラットホームの構造は異なっており、都電荒川線全体のプラットホーム等の設備の再整備、車両も入れ替えが必要で有り、多大な費用が必要となる。
- ・北部地区等に単独でLRTを新設する場合には、費用負担や整備主体と運行主体の役割分担について整理する必要がある。

○新技術の活用

- ・架線設置の必要が無い、超低床電池駆動路面電車が開発されている。
- ・LRTの導入を行う場合、新技術の活用について、検討する必要がある。

■超低床電池駆動路面電車の写真



③BRTについて

ア. BRTとは

○BRT (bus rapid transit)とは、バスを基盤とした大量輸送システムである。世界各国、我が国でも、BRTを定量的に定義する指標はない。

○BRT の特徴は以下のとおりである

- ・バス専用道／バス専用レーン
- ・連節バス
- ・PTPS (公共車両優先システム)
- ・プラットホーム
- ・駅式の運賃収受システム 等

○BRTは、LRT (路面電車)に比べて、軌道を必要としないことから、道路を利用でき、かつ柔軟な路線配置や運行が可能となるメリットがある。

■新潟BRTの写真



イ. 導入課題にあたっての課題

○BRTの特徴である速達性の確保

・拠点間の距離が短いと、(例えば、浅草～北部地区～三ノ輪橋等の区間 2.6 キロ) BRTのメリットである速達性が生かされない可能性がある。

・BRTは、離れた拠点間を結び、通常の路線バスよりも高い走行性、速達性が発揮される交通システムであるから、北部地区へ導入を図る場合には、区間を検討する必要がある。

○導入空間の確保

・BRTは、原則4車線道路に導入すべきであり、可能であれば、バス専用レーンを設置し、運用することが望まれる。

・停留所の確保が必要となり、導入可能な道路を検討し、ルートを設定

○きめ細かな停留所による地域のカバー

・BRTはバスなので、鉄道とは異なり、短い区間で停留所を設置することができる。

- ・停留所設置については、地域特性やまちづくりを踏まえて、適正な位置に停留所を配置することが可能となる。

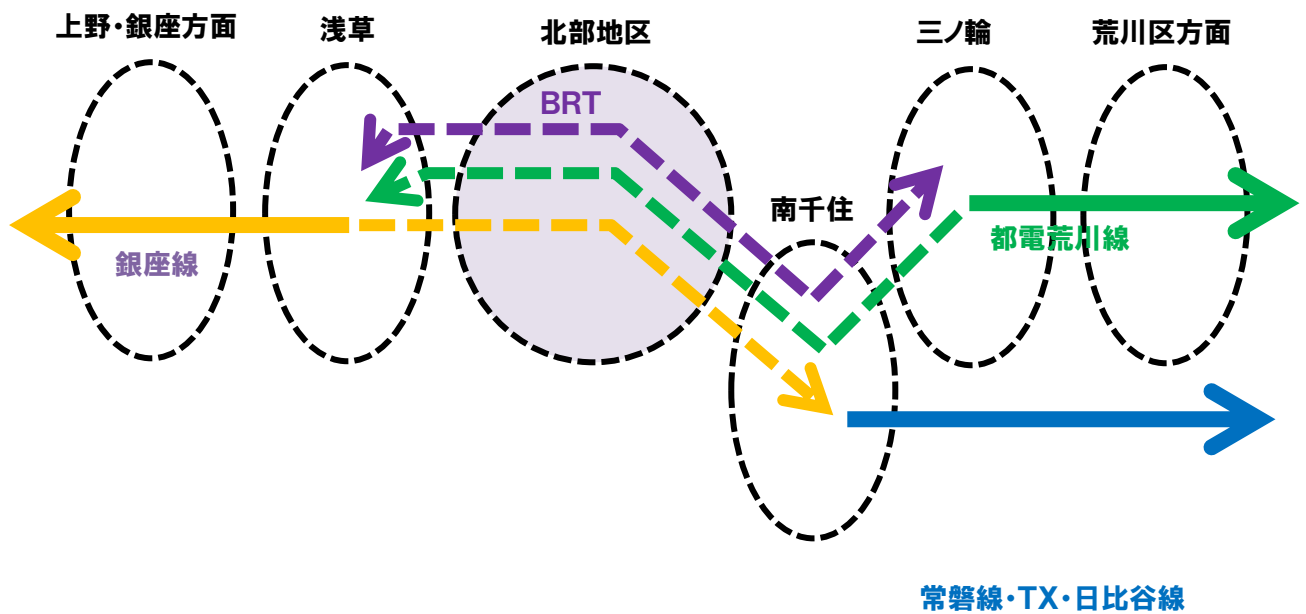
○シンボル性

- ・鉄道や路面電車(LRT)に比べ、見た目のシンボル性が低い。
- ・シンボル性を高めるためには、地域と連携したサポーター制度やイベント等を実施する必要がある。

○行政と運行事業者の役割分担

- ・費用など、行政と運行事業者の役割分担の明確化
- ・他自治体のように、自治体が基盤を整備し、運行事業者が運行に関する責任を持つ等の仕組み・体制作りが必要

■導入区間に関する他の公共交通機関との比較



■公共交通機関の比較

| 公共交通機関 | メリット | デメリット |
|--------------------------|---|---|
| <p>○都電荒川線延伸 ○LRT</p> | <p>○道路上を運行することから乗降しやすい。 ○北部地区内に多くの電停(駅)を設置できる。 ○シンボル性が高い。</p> | <p>○整備費が高い。 ○道路への影響、特に導入空間の確保が難しい。</p> |
| <p>地下鉄 (銀座線延伸)</p> | <p>○速達性、定時性が高い。 ○上野、銀座方面へのアクセス向上(乗り換えなし)</p> | <p>○整備費が高い。 ○地区内に多くの駅を設置することが難しい。(2駅程度) ※浅草駅から南千住駅間を想定</p> |
| <p>BRT</p> | <p>○道路上を運行することから乗降しやすい。 ○鉄道や路面電車と比較し、導入費用が低い。 ○北部地区内に多くの停留所を設置できる。 ○既存の道路空間を活用することから導入しやすい。</p> | <p>○シンボル性が低い。 ○道路交通の状況により、速達性、定時性が確保できなくなる可能性がある。 ○他の交通機関との乗り換える必要性</p> |