

2022年度 基盤部会

- 杜とまちの回遊性向上を実現するための戦略の視点として、3つの視点(①歩行者優先のわかりやすい都市空間(ゾーニング)、②居心地が良く歩きたくなる都市機能の導入、③歩行者優先のわかりやすい都市空間(歩行者ネットワーク)を確認
- 戦略を具体化する検討の方向性として、交通戦略検討から行うことを確認

2022年9月29日
第2回基盤整備推進部会

【検討テーマ】
上野地区ウォーカブルまちづくりの戦略検討

1. 歩行者優先のわかりやすい都市空間の創出
(ゾーニング・歩行者ネットワーク)
2. 居心地が良く歩きたくなる都市機能の導入

<主なご意見>

- ① 上野版ウォーカブルの再定義
- ② 広域な視点の追加
- ③ 将来の新交通ネットワークの検討
- ④ 空間ごとのアクティビティ検討

2022年12月13日
第3回基盤整備推進部会

【検討テーマ】
上野地区ウォーカブルまちづくり実現のための交通戦略検討

1. 上野地区における広域交通ネットワークの現況確認
2. 上野駅前交通環境調査報告[速報・概要版]

<主なご意見>

- ① 上野版ウォーカブルの目標共有
- ② 上野版ウォーカブル実現のための手法検討
- ③ 交通環境調査の分析検討

現況を踏まえた将来構想検討

(人と交通のあり方検討)の方向性を確認

【戦略の視点1】 歩行者優先のわかりやすい都市空間の創出（ゾーニング）

➡ 歩行者中心の都市空間の実現に向けた安全・安心な環境整備

[エリアをゾーニングし役割を分担]

- ①杜 = 歩行者優先エリア
- ②まち = ひと中心の歩車共存エリア
- ③杜まち = 杜とまちをつなぐエリア

具体的取組み(案)

- ・杜の駐車機能のまち側への集約化
- ・歩行者中心の駅前広場や道路空間の整備
- ・エリア防災力の向上に資する基盤整備



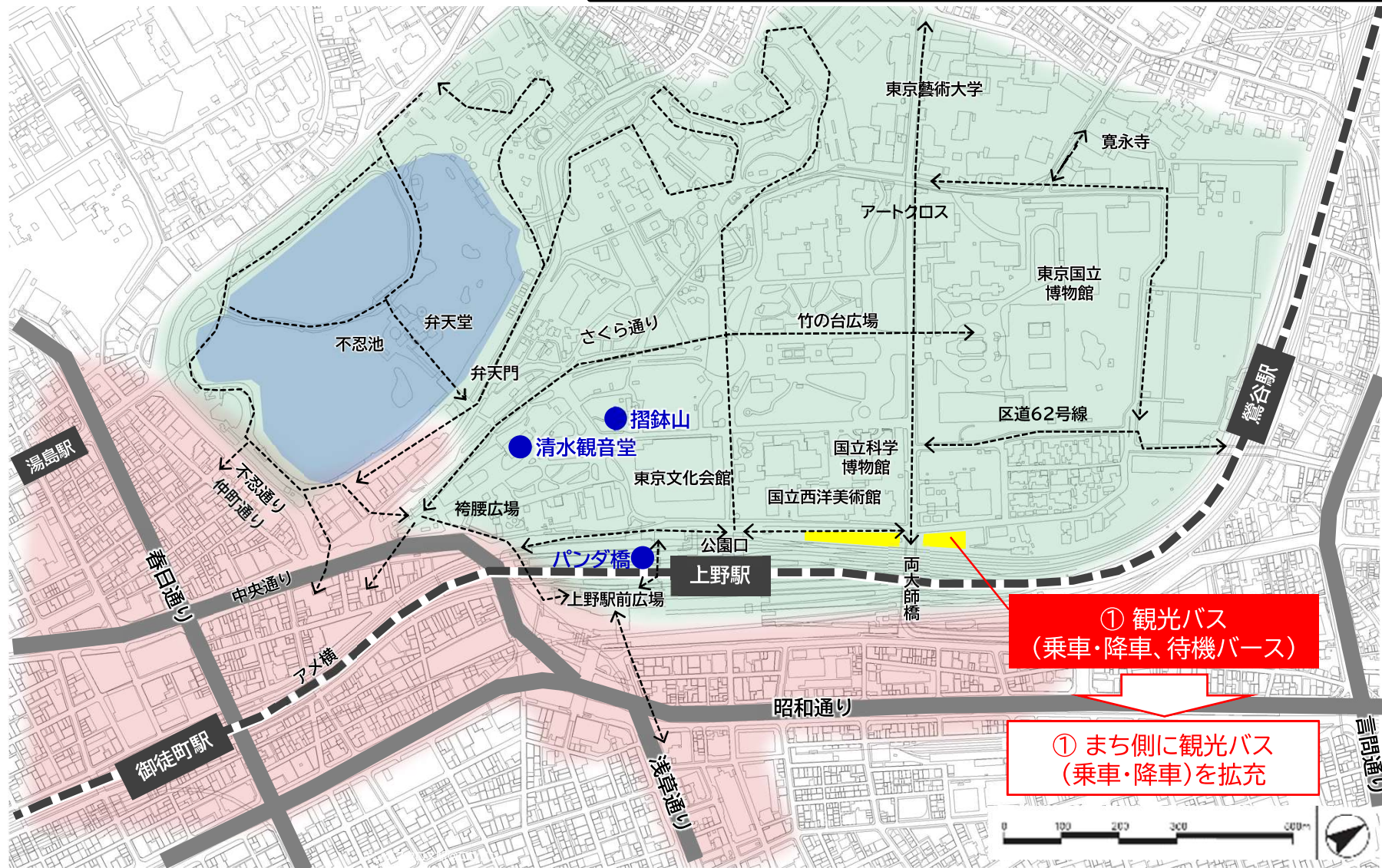
【戦略の視点2】 居心地が良く歩きたくなる都市機能の導入

[回遊性向上に資する機能の導入]

- ①交通機能の再編と拡充
- ②上野版ターゲット10+の構築

具体的取組み(案)

- ・観光バス乗降場の拡充、乗降分離による歩行の促進
- ・歩行アシストとなる二次交通の導入
- ・眺望スポット(パンダ橋、摺鉢山、清水観音堂など)、休憩スポットの整備



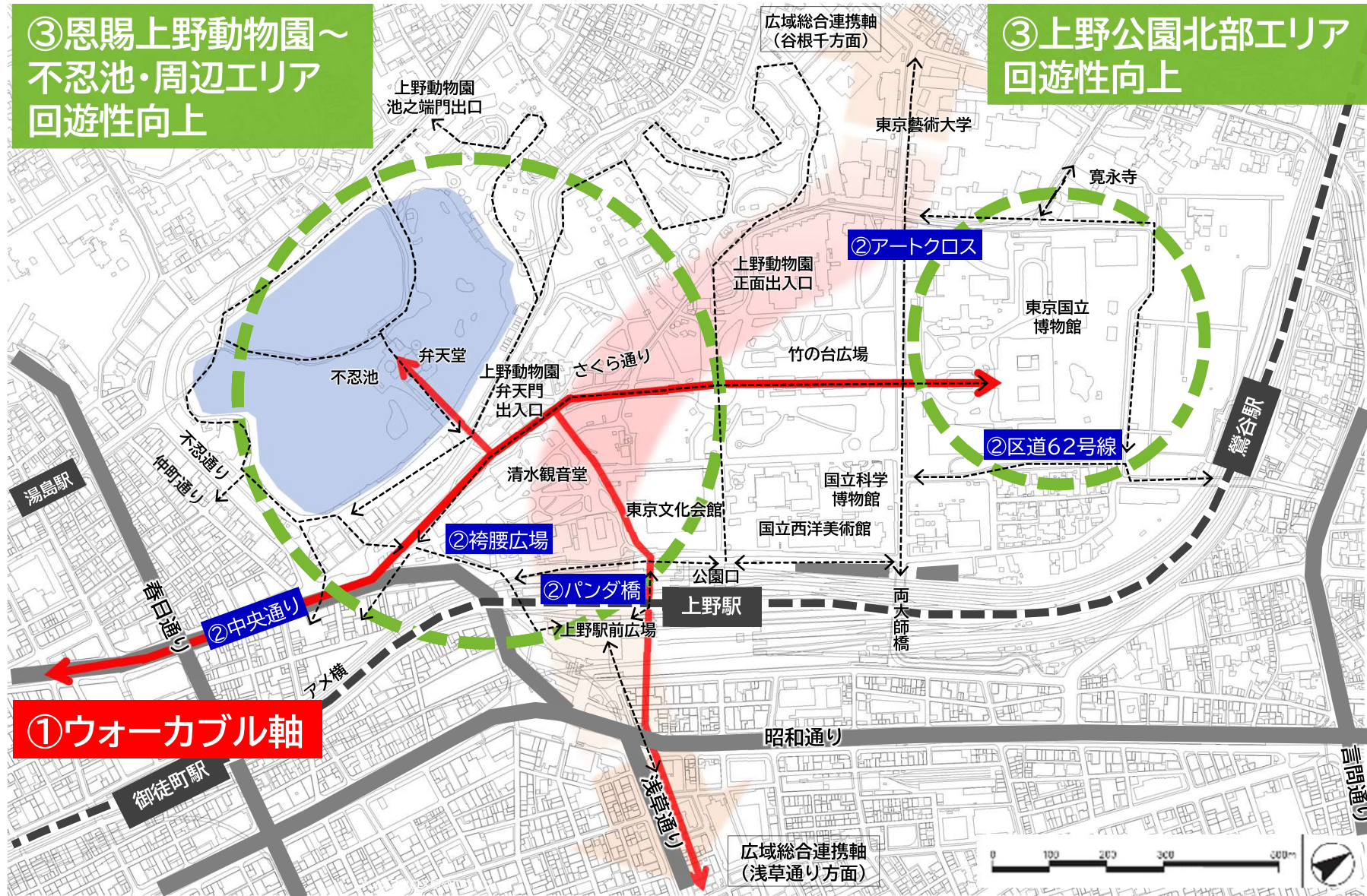
【戦略の視点3】 歩行者優先のわかりやすい都市空間の創出（歩行者ネットワーク）

[回遊性の高い歩行者ネットワークの設定]

- ① 杜とまちをわかりやすくつなぐ
- ② 杜と周辺地域の結節点を強化する
- ③ 主要回遊エリアを設定する

具体的取組み(案)

- ・さくら通りなどをウォークブル軸に設定
- ・各結節点の活用に伴う空間整備(ウォークブル短期施策)
- ・回遊性向上エリアにおける地域資源と連携した空間整備



上野の位置づけを確認したうえで将来の方向性を検討する

都市計画の位置づけ

- 上野駅周辺では、広域的な交流・連携や災害に強いまちを支える道路ネットワークとして都市計画道路が整備・計画されるとともに、現状や将来の需要に基づく都市施設として都市計画駐車場が整備されている

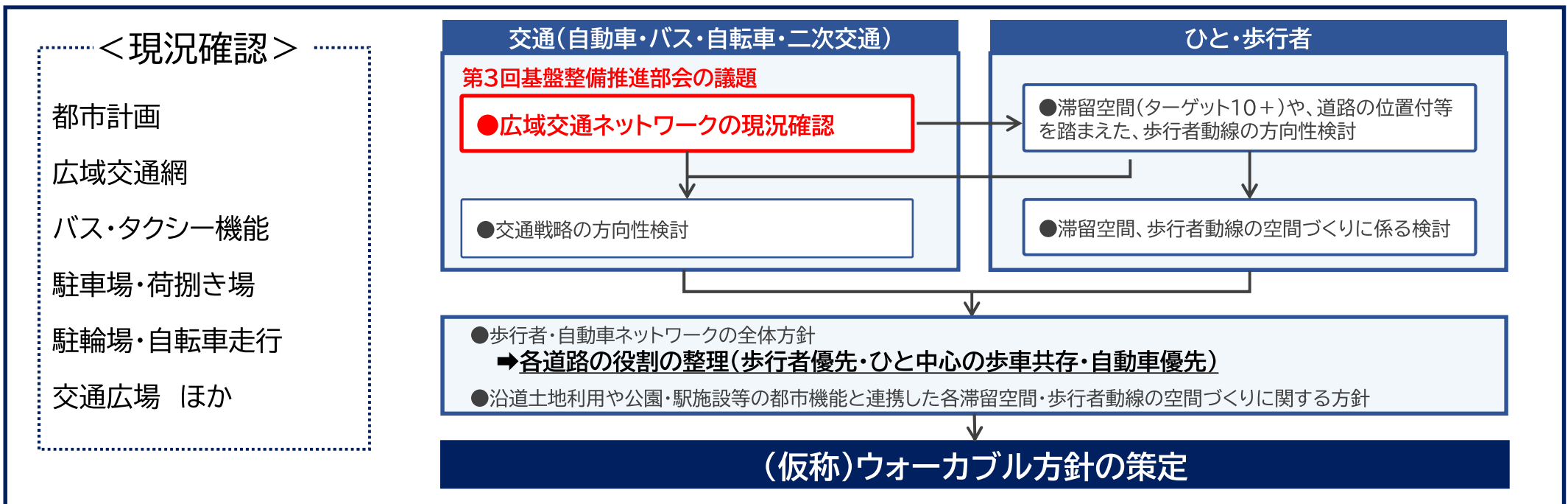
中核的な拠点〔都市づくりのランドデザイン(H29)〕

- 上野は「道路・交通ネットワークの高い結節性を持ち、広域的な観点から、高度な都市機能が集積する拠点」に位置づけられている

歩行者優先、ひと中心の歩車共存のエリアゾーニングの設定

- 杜、駅とまちを歩行者がスムーズに移動・回遊するうえで、道路や鉄道等による歩行者動線の分断が従来課題
- アフターコロナを見据え、屋外空間の使い方の重要性が見直される中で、都市機能(土地利用)と連携した公共空間のあり方が問われている
- 将来のエリアゾーニングを設定するうえで、広域的なネットワークの位置づけを含む構想が必要

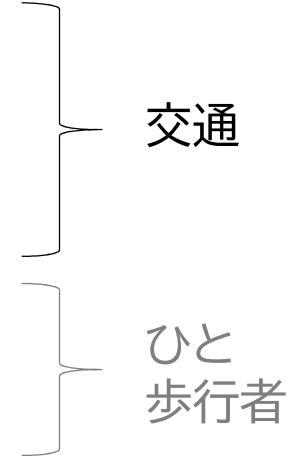
現況確認と基盤整備推進部会の進め方



今後の進め方

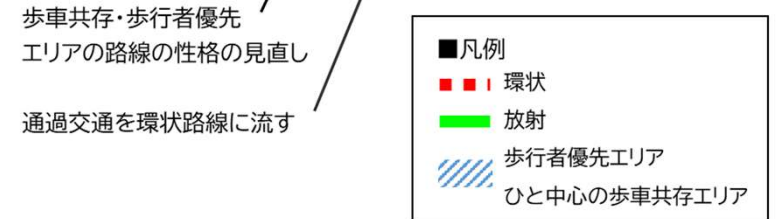
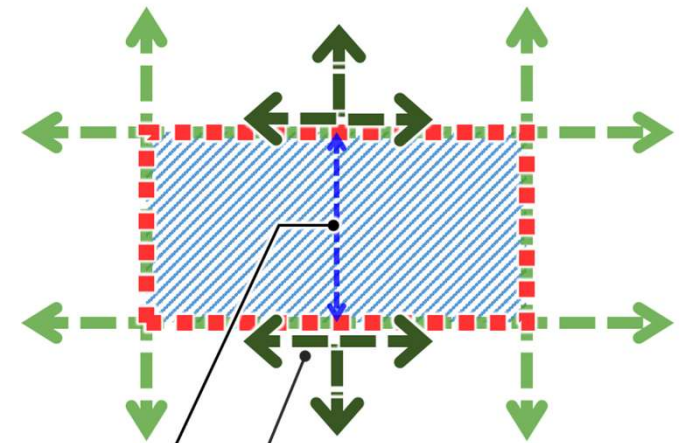
<整理にあたっての視点>

- ①新たな視点の広域交通ネットワークのあり方
- ②駐車場・荷捌き施設の出入口とアクセスルートの確保
- ③公共交通や自転車ネットワーク等の二次交通のあり方
- ④沿道施設の機能との連携・一体化
- ⑤ひと・歩行者のための空間(ターゲット10+)とそのつなぎ方



将来像を検討しながら各道路の路線ごとの性格分け
(自動車優先・ひと優先の歩車共存・歩行者優先)

■将来イメージ



基盤整備推進部会における主なご意見について

第2回基盤整備推進部会(令和4年9月29日開催)の主なご意見

(ウォークブルまちづくりについて)

- 浅草方面から谷中方面まで繋がる広域総合連携軸を意識してウォークブル軸を検討した方が良い。
- なぜその場所を歩くかだけでなく、沿道のあり方や使用者・利用者のアクティビティも合わせて議論すべき。場所ごとに性質やコンセプトが異なるのではないか。

(交通機能について)

- エリアに必要な自動車交通機能(広域ルート、駐車場アクセスルート等)と歩きやすさとのバランスなども視野に検討する必要がある。広域図を参照しながら交通機能の役割分担についても議論した方が良い。
- 自転車について、シェアサイクル等の今後その拡充が想定される機能についても考慮し、そのアクセスルートや自転車で上野を回るときの視点を入れると良い。

(「ターゲット10+」戦略案等について)

- 今あるコンテンツを活かしていくことが大事かもしれない。その意味では、休憩する・憩う場所をつくることが重要だと思う。

第3回基盤整備推進部会(令和4年12月13日開催)の主なご意見

(上野版ウォークブルの目標共有)

- 沿道のまちをどのようにしていくのかあわせて議論をした方が良い。その方が交通機能の議論を行う動機にもなる。

(上野版ウォークブル実現のための手法検討)

- 各道路で具体的なイメージを考えていくことが必要。大きな方向性として上野で何をやりたいのか表現していくことを次年度以降整理していく必要がある。
- 交通検討に際しては、これまで培われた一定の考え方やプロセスがあり、これに沿って検討、議論すべき。

(交通調査の分析検討)

- ウォークブルを検討する際は、上野駅周辺だけではなく、不忍池の周辺や御徒町駅周辺も含めて交通調査をした方が良い。
- コロナ前からコロナ後に交通状況がどのように変化していくか推測は難しい。今回の調査の結果をどのように生かしていくか議論が必要。