

基盤整備推進部会の検討状況について

■ 上野まちづくりビジョン(R2.3)に位置付けられた取組みと具体の取組例

歩行者優先のわかりやすい都市空間の創出

具体の取組み例

- ・ 注力する回遊動線と公共空間の明確化(ターゲット10+)
- ・ 各結節点の活用に伴う空間整備(ウォーカブル短期施策)

世界中の人々を迎え入れるおもてなし機能の強化

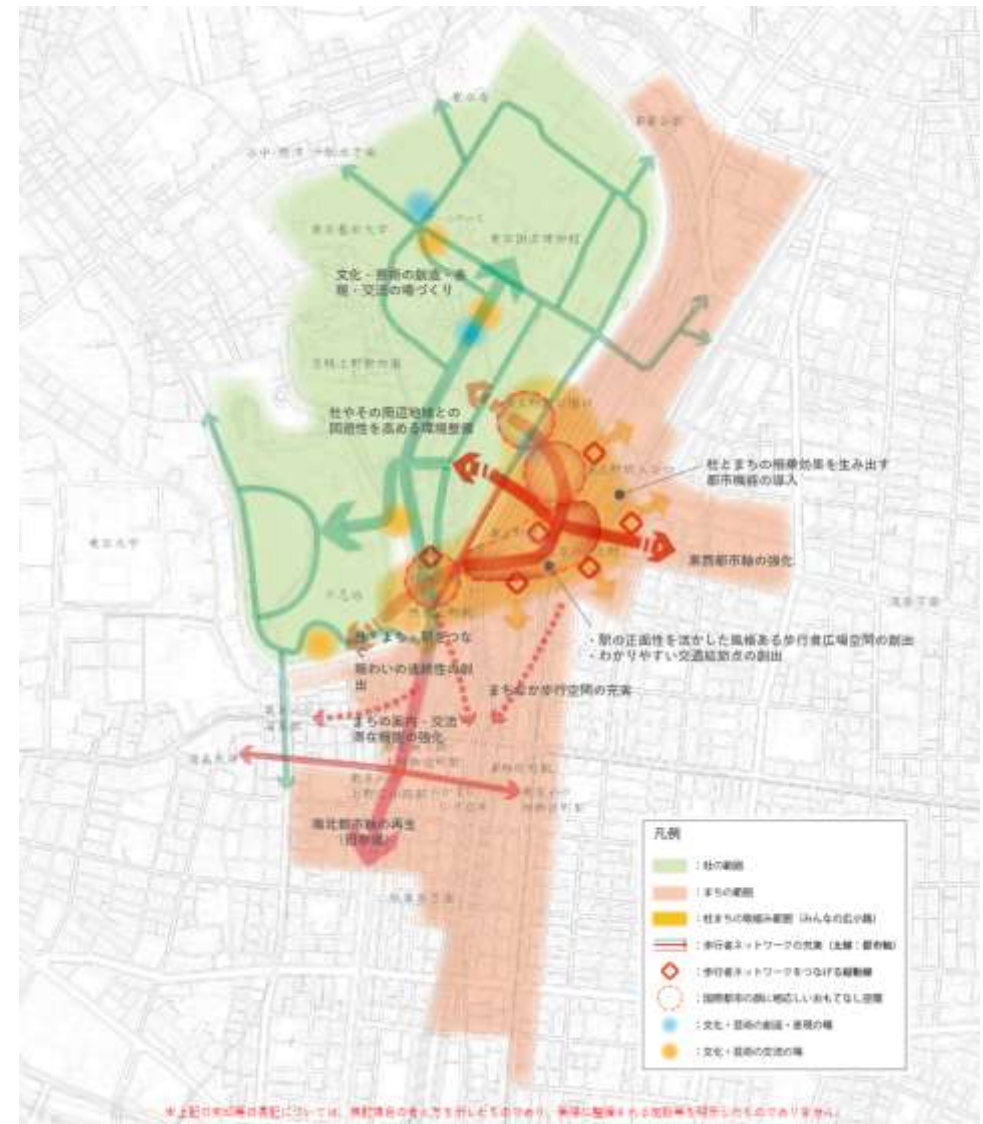
具体の取組み例

- ・ 観光バス乗降場の拡充、乗降分離によるまちの回遊促進
- ・ 観光客等の歩行アシストとなる二次交通の導入

国際都市の顔に相応しい駅前空間の創出

具体の取組み例

- ・ 歩行者中心の駅前広場や道路空間の整備
- ・ 杜の駐車機能のまち側への集約化



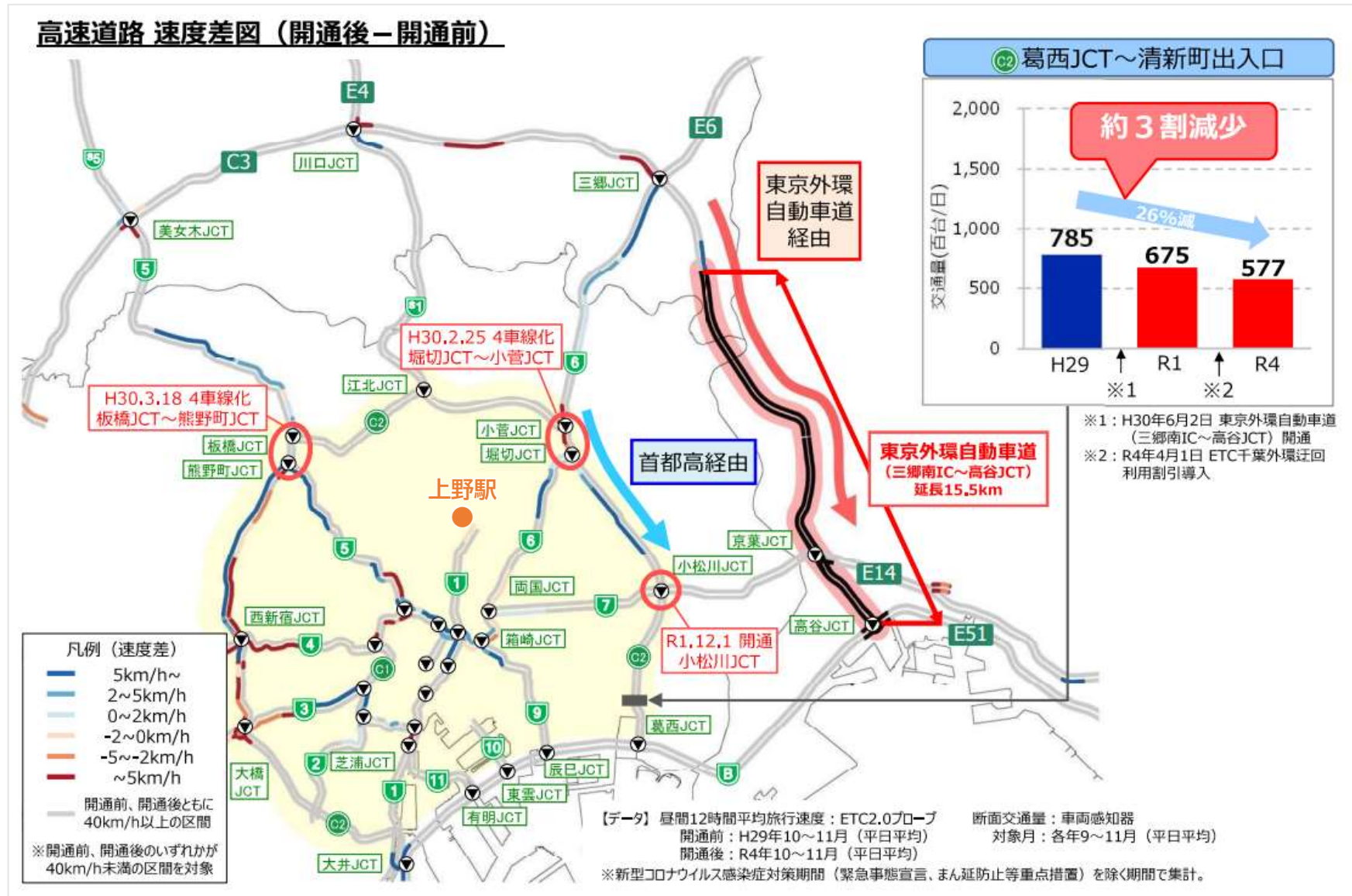
上野駅前の都市基盤整備の具体化には
エリアにおける「人・車の移動・交通の全体像(=交通戦略)」が必要

1. 新たな交通ネットワークの考え方 ～現況の交通状況・交通分担率の把握～

■ 東京外郭道路の整備状況

- 3環状の整備が進み、交通転換等により、中央環状線内側(中央環状線含む)の渋滞損失時間が開通前と比較して約3割減少する等、広域に渡って交通環境が向上

(参考)東京外かく環状道路(千葉区間)開通5年後の整備効果 (国土交通省 R5.6)



1. 新たな交通ネットワークの考え方 ~現況の交通状況・交通分担率の把握~

■ 上野地区広域における交通状況

- 上野地区においては、道路網が密で交差点が多く、渋滞発生の一因になる可能性がある

(参考)令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果WEBマップ



1. 新たな交通ネットワークの考え方 ～現況の交通状況・交通分担率の把握～

■ 上野駅周辺における道路別交通量(実測値のみ)

- 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査によると、上野地区における自動車交通量は減少傾向にある。



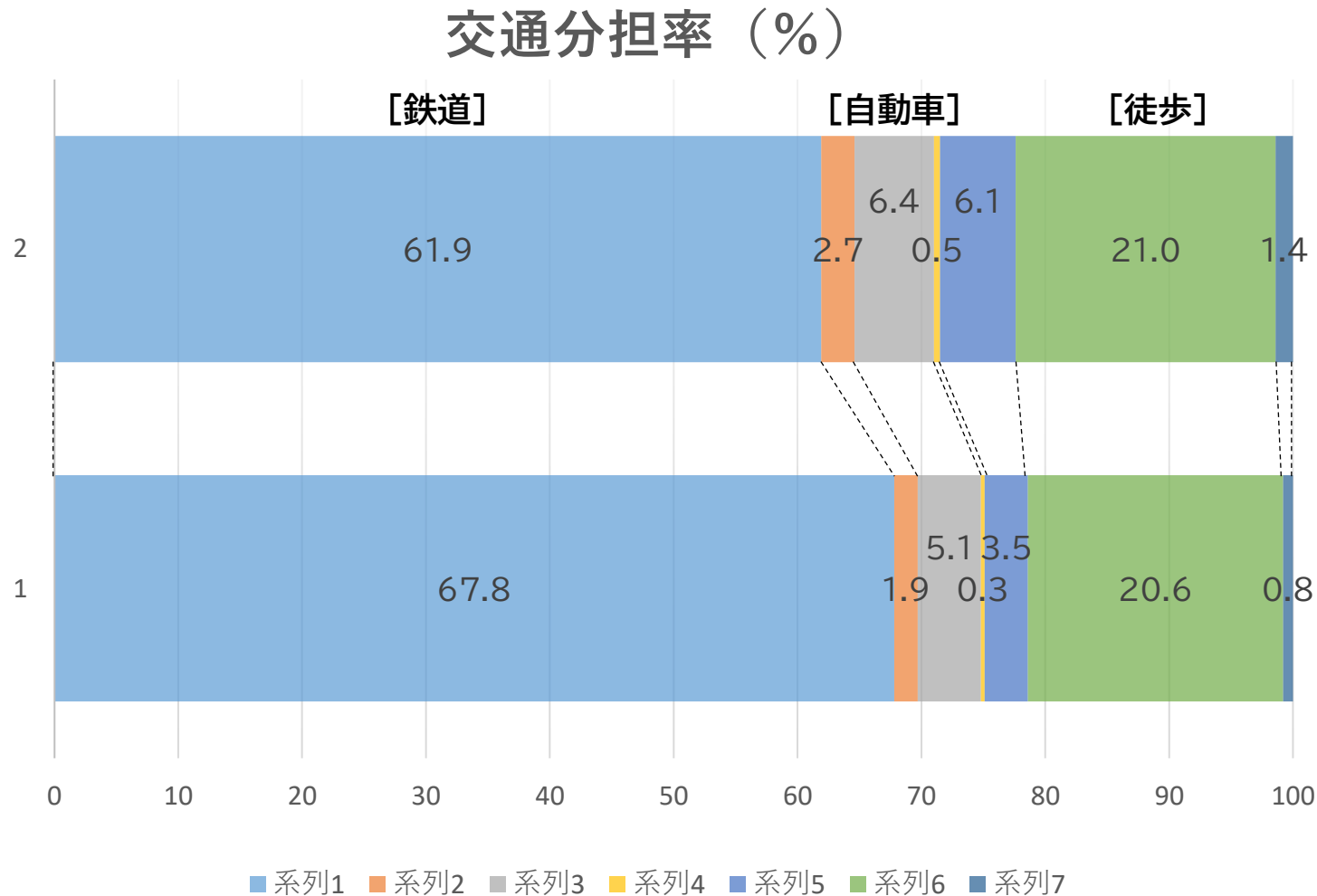
※1 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果WEBマップ を基に作成

※2 全国道路・街路交通情勢調査における「一般交通量調査箇所別基本表及び時間帯別交通量表」を基に推移グラフを作成

1. 新たな交通ネットワークの考え方 ～現況の交通状況・交通分担率の把握～

■ 上野地区における交通分担率

- H20およびH30のPT調査によると、上野駅周辺においては、鉄道分担率が約60%以上と突出して高く、増加傾向にある。
- 自動車の交通分担率は約5%～6%と低く、減少傾向にある。



(参考)分析の対象範囲:
H30年およびH20年 PT調査ゾーン確認
マップ 小ゾーン[03231]



小ゾーン名:03231
上野公園、池之端1丁目、池之端2丁目、池之端3丁目、池之端4丁目、上野1丁目、上野2丁目、上野3丁目、上野4丁目、上野5丁目、上野6丁目、上野7丁目、秋葉原

図: 上野地区における交通分担率(H20、H30比較)

1. 新たな交通ネットワークの考え方 ～上野地区の方針～

[現状確認]

1

環状道路の整備等により、近年、上野地区の自動車交通量、自動車分担率が減少傾向
公共交通利用者、公共交通分担率が増加傾向

➡限られた空間の活用、地球環境問題の解決、等の面から、望ましい傾向にある

[今後の方針]

2

自動車交通量、自動車分担率の減少および公共交通利用者、公共交通分担率の増加を促進

[当面の具体的な取組み]

3

公共交通利用者が快適に移動できる歩行者空間の拡充（例：上野駅公園口周辺整備等）
区道、都道、国道について路線ごとの性格を踏まえ、連携して自動車交通を抑制

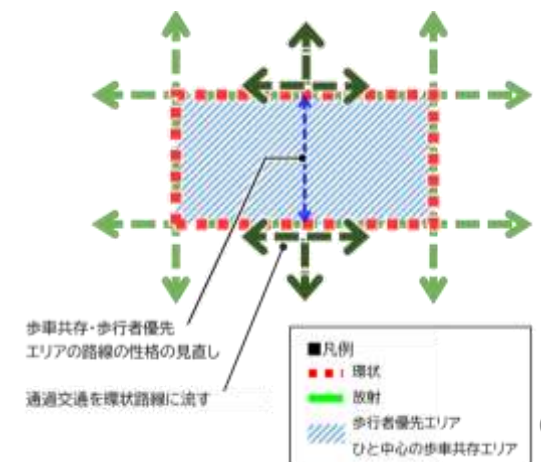
➡歩行者空間の拡充に向けた具体的な取組みを推進

（駐車場の誘導方針の例）

- ・将来的な歩行者ネットワークと連動した駐車施設出入り口の設置位置の制限
- ・附置義務駐車場の隔地・集約駐車場の設定
- ・現状の駐車場調査結果に基づく上野地区の実情にあった駐車場の原単位の設定



歩行者優先に整備された事例
[上野駅公園口周辺整備]



2. 上野地区における駐車場のあり方、自転車・二次交通のあり方

■ 基盤部会における論点

1 上野地区における 新たな交通ネットワークの考え方

上野地区に必要な交通機能を確認しながら、各道路の性格分けと機能分担
自動車交通量、自動車分担率の減少および公共交通利用者、公共交通分担率の増加の促進

上野地区に必要な交通機能

2 歩行者の快適性と自動車の利便性に配慮した まちの駐車場のあり方とは

上野地区での”駐車場地域ルール”策定

- ① 杜側の駐車機能の杜まち側への集約化
- ② まち側の駐車場の規模・配置の適正化

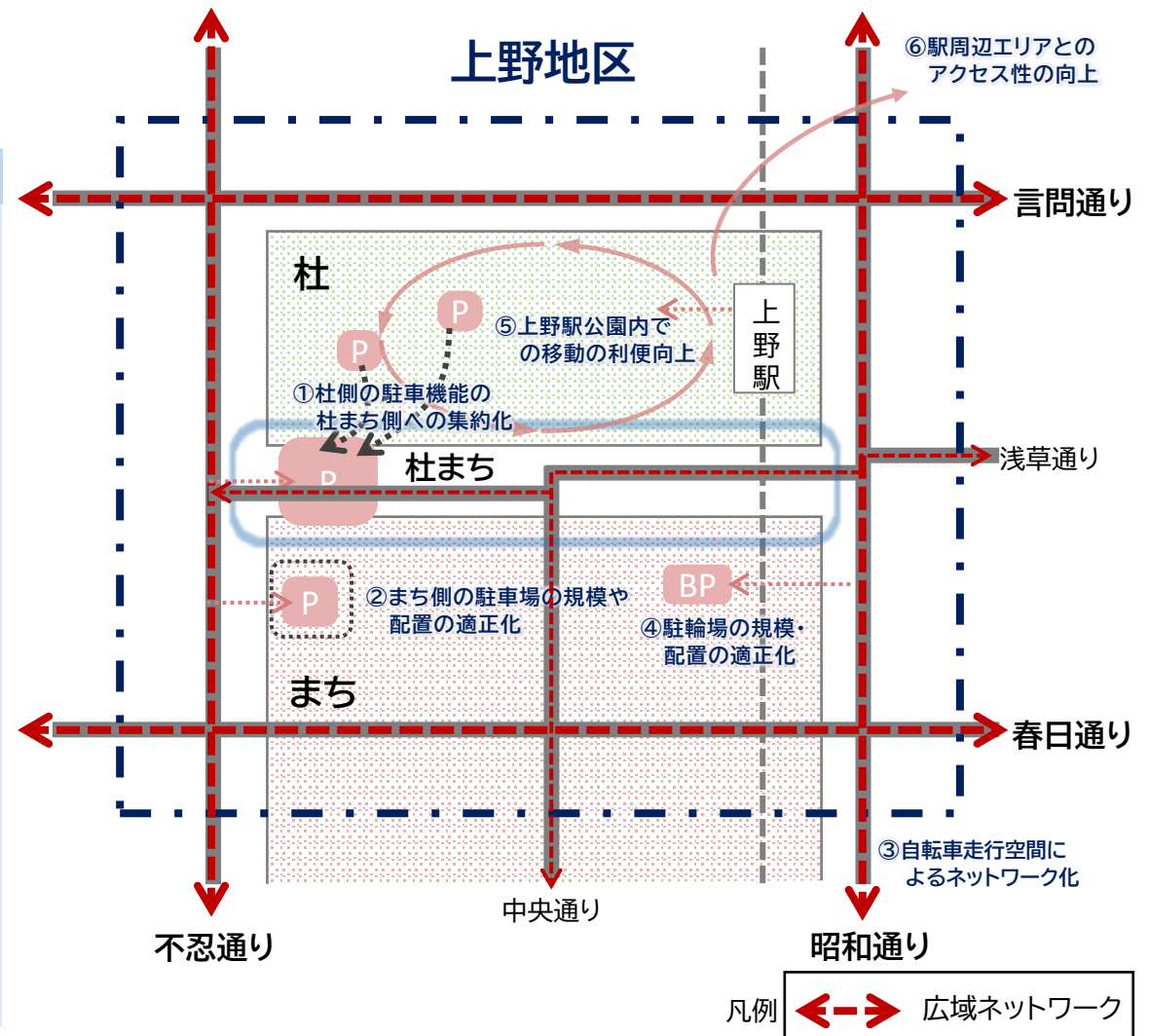
3 これからのエリア内外の移動の利便性を高める 自転車・二次交通のあり方とは

自転車:安全かつ便利な自転車ネットワーク形成

- ③ 自転車走行空間によるネットワーク化
- ④ 駐輪場の規模・配置の適正化

二次交通:駅を起点とした公園や周辺へのアクセス向上

- ⑤ 上野公園内での移動の利便向上
- ⑥ 駅周辺エリアとのアクセス性の向上



基盤整備推進部会における主なご意見について

第4回(令和5年8月24日開催)、第5回(令和5年12月21日開催) 基盤整備推進部会の主なご意見

(基盤推進部会での検討テーマについて【全体】)

- 本部会で議論すべき内容は、上野まちづくりビジョンに掲げる「2040年代頃の上野」の姿を見据えて、どのような基盤整備が適切か・可能かということであり、長期的な視点が重要。短期的なウォークアブル化だけがゴールではない。
- これまでは現況調査や実験実施に注力しているが、これからは、それらの結果を踏まえて中長期的な将来像を見据えた議論をしていく必要があり、大事なフェーズに入る。

(交通ネットワークの考え方について)

- 自動車の分担率について、自家用車は減っているが、観光バスは増加傾向にあり、「自動車」の中身(内訳)を確認した上で議論できると良い。
- 現状の交差点の影響については理解したが、将来交通量推計に基づく影響についても検討してもらいたい。

(駐車場再編に関する検討について)

- 杜まち側への駐車場集約を検討する際には、生活者も含めた利用者の目的地を把握する必要があり、その上で駐車場の立地や出入り口の配置を検討すべきである。
- 現状の駐車台数を前提とするか、あるいは将来的な需要の変化を前提に検討するかは、整理が必要。ロードマップ等を引きながら検討を進められると良い。

(自転車ネットワークに関する検討について)

- 上野駅周辺は、通勤・通学以外の一般利用のための駐輪場が少なく、利用しづらい印象である。

(二次交通導入に関する検討)

- 上野公園では利用者の年齢層が高いことが予想されるため、その点も踏まえてモビリティを検討してもらいたい。