

# 台東区の特性・まちづくりの方針

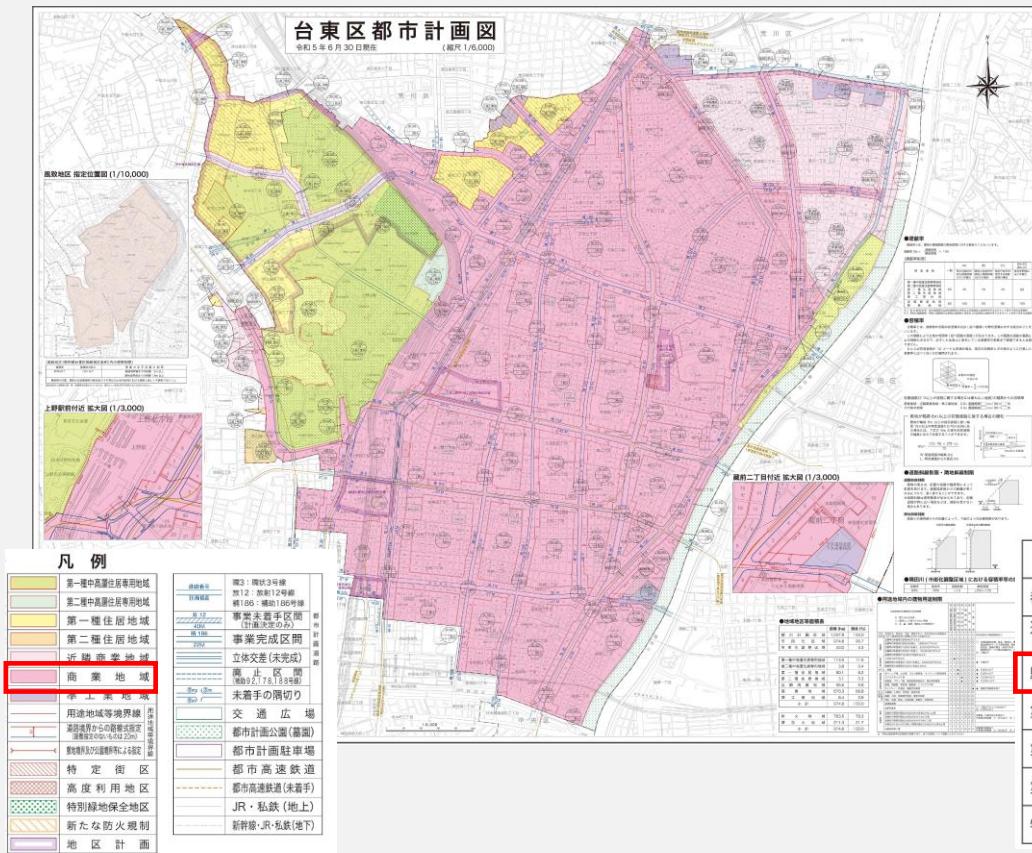
## 1-1. 区の特性：都市計画（用途地域・駐車場整備地区）

### (1) 用途地域

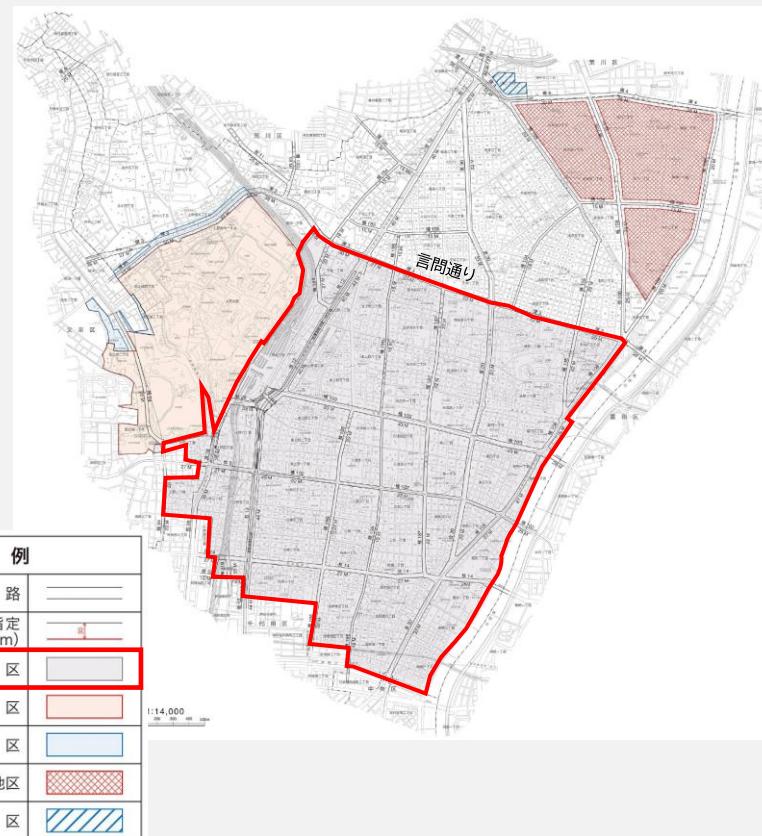
- 区のお大半が商業地域となっている。
- 指定容積率は商業地域で400～700%となっている。

### (2) 駐車場整備地区

- 区の中中部から南部にかけて駐車場整備地区となっている。



図：台東区都市計画図

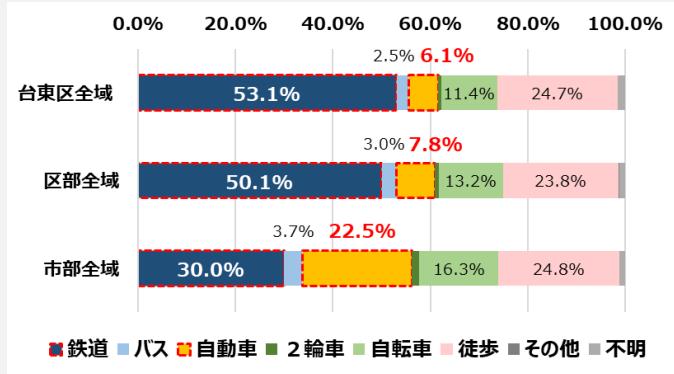


図：台東区の駐車場整備地区及び特別用途地区

# 1-2. 区の特徴：交通手段

## (1) 自動車・公共交通機関の分担率

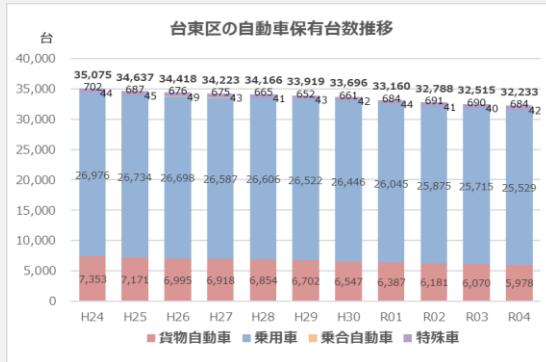
- 台東区全域における交通機関分担率（自動車分担率、鉄道やバスの公共交通機関の利用率等）の整理を行った。
- 台東区全域の交通機関分担率は、区部全域と比較して、**自動車の分担率が低く、公共交通機関のうち、鉄道の分担率が高くなっている。**



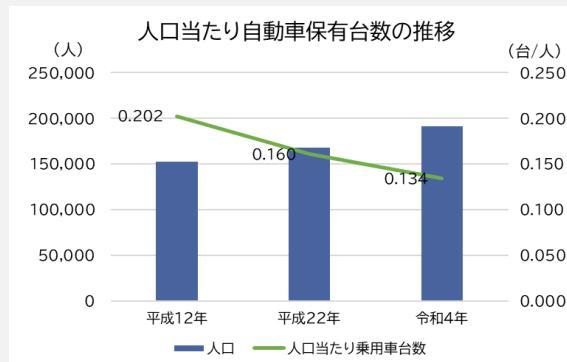
図：台東区全域および市部全域・区部全域における交通機関分担率  
出典：平成30年 東京都市圏パーソントリップ調査

## (2) 区の人口・自動車保有台数の推移

- 区内の人口は、平成12年度から増加傾向にある一方で、区内の自動車保有台数（乗用車）は近年、微減している。なお、一人あたりの自動車保有台数は減少傾向にある。



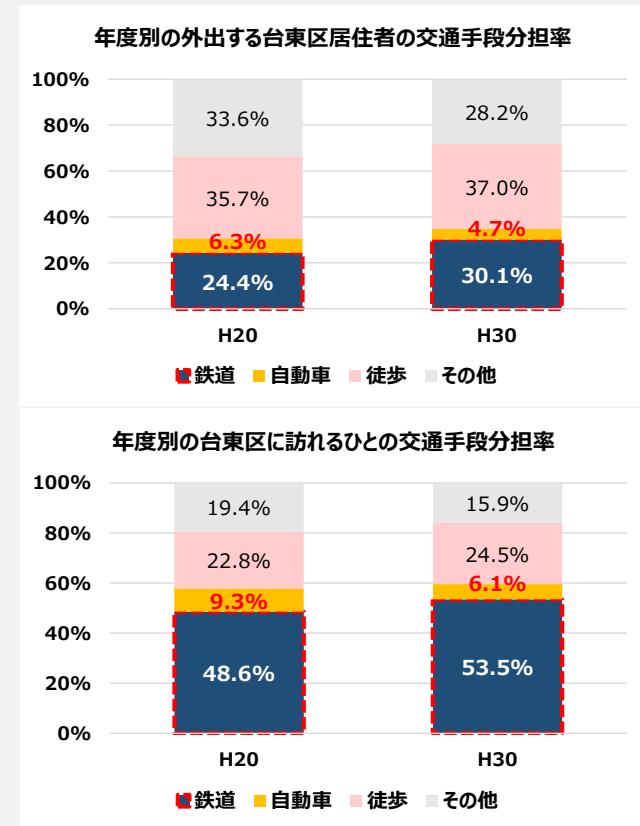
図：台東区の自動車保有台数推移  
（「東京都の統計」より作成）



図：台東区の人口及び一人あたりの自動車保有台数の推移  
出典：台東区「住民基本台帳」、「東京都の統計」  
※住民基本台帳人口は、外国人を含まないものを使用。

## (3) 台東区の居住者および台東区への来訪者の交通手段

- 交通手段分担率の推移をみると、台東区居住者の交通手段は、平成20年度から平成30年度にかけて、**鉄道の分担率が5.7%増加**（24.4%⇒30.1%）し、**自動車の分担率が1.6%減少**している。
- 台東区への来訪者の交通手段は、平成20年度から平成30年度にかけて、**鉄道の分担率が4.9%増加**（48.6%⇒53.5%）し、**自動車の分担率が3.2%減少**している。

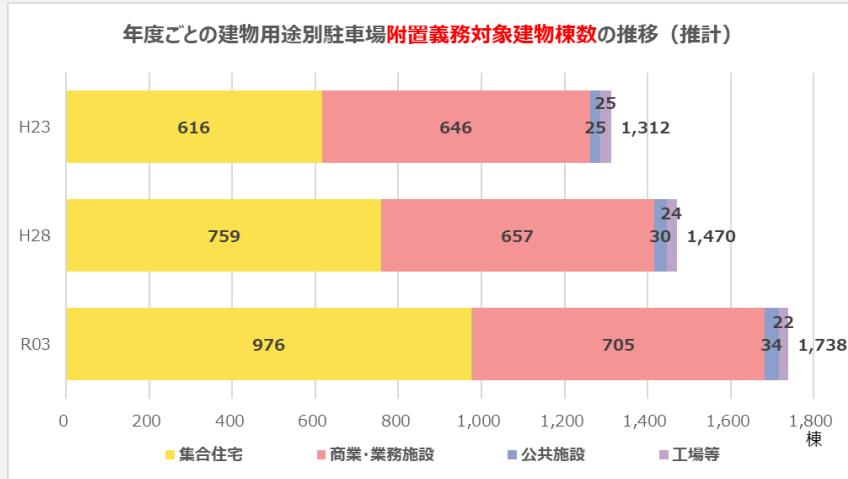


図：台東区の居住者および台東区への来訪者の交通手段分担率の変化  
出典：平成20年・平成30年 東京都市圏パーソントリップ調査

# 1-3. 区の特徴：土地利用

## (1) 建物用途別における附置義務駐車場対象建物などの推移

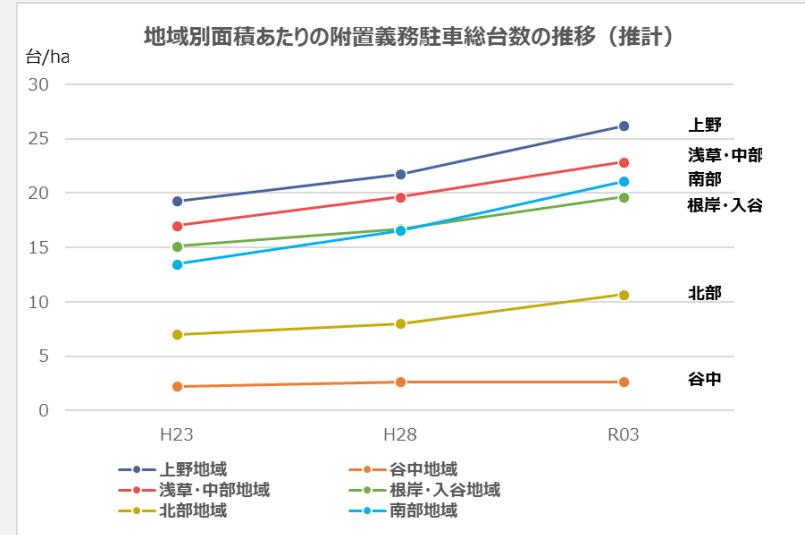
- 区内における東京都駐車場条例（以下「都条例」という。）の附置義務駐車場の整備対象規模となる建物棟数は、建物用途別にみると平成23年度から令和3年度にかけて「**集合住宅**」が約**1.6倍に増加**（616棟⇒976棟）、「**商業・業務施設**」が約1.1倍に増加（646棟⇒705棟）している。



※東京都土地利用現況調査より推計

## (2) 地域別の面積（1ha）あたりの附置義務駐車場の台数推移

- 地域別に面積（1ha）あたりの附置義務駐車場台数の推移をみると、**谷中地区を除いた全地区で増加傾向**にあり、令和3年度では上野地域が最も多く、浅草・中部地域、南部地域の順に多くなっている。



※東京都土地利用現況調査より推計

### (参考) 既存の分譲マンションにおける駐車場の緩和認定制度について

- 分譲マンションは、居住者の高齢化や立地、交通アクセス、自動車保有に対する意識の変化等により、駐車施設の利用実態は様々である。また、機械式駐車場においては、使用されていない状況でも安全対策の強化や保守点検の実施は必要となるため、維持管理費用の負担が大きいことが懸念されている。

⇒マンション居住者の利用実態に応じた附置義務駐車施設の緩和認定制度の基準を定める。

### ・緩和認定基準（案）の概要

#### (1) 対象建築物

延べ面積が10,000㎡以下の既存の分譲マンション

※延べ面積が10,000㎡を超える場合は、東京都が所管

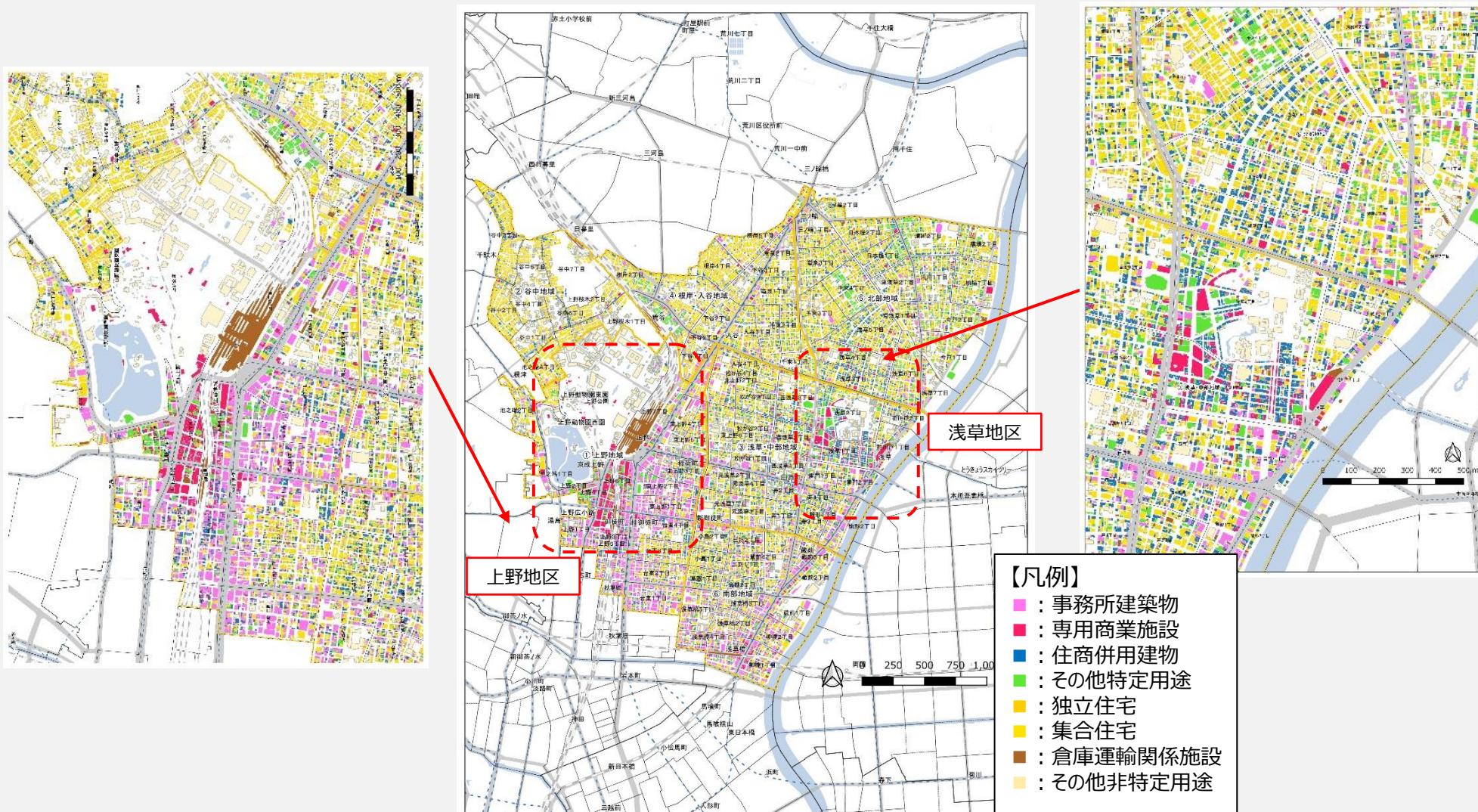
#### (2) 認定基準

- ① 既存駐車施設の利用実績が、基準台数を上回っていないこと
- ② 駐車場管理運営計画において適切な駐車施設が確保されること
- ③ 管理組合によって駐車場が適正に管理されること
- ④ 分譲マンション以外の部分については、原則、東京都駐車場条例で定める規定通りの駐車台数が確保されていること

# 1-3. 区の特徴：土地利用

## (3) 建物の用途別立地状況

・建物の用途別立地状況（主用途）をみると、拠点エリア（上野・浅草）等の一部エリアにおいて専用商業施設が目立つが、**区全域で住宅用途が多い**。また、住商併用建物も全域に点在し、浅草地区周辺で特に多くなっている。



※令和3年度 東京都土地利用現況調査より作成

## 1-4. 区の特徴：駐車場の立地状況

### 駐車場の立地など

- 区内では、月極駐車場のほか、時間貸し駐車場としてコインパーキング等も多数立地している。  
また、時間貸し駐車場においては収容台数5台未満の小規模な駐車場の立地が多い。



図：台東区における時間貸し駐車場の分布

出典：s-park（道路整備保全公社の都内時間貸し駐車場検索サイト）

表：台東区全域における時間貸し駐車場の規模別分布

時間貸し駐車場	箇所数	構成比	合計収容台数
5台未満	490箇所	63.5%	1,282台
5台以上	282箇所	36.5%	4,247台
合計	772箇所	100%	5,529台

- 近年、本区における駐車場整備地区では、マンション建設による市街地更新がみられるほか、更新前の土地活用とみられるコインパーキング整備が顕著である。



図：商店街に立地するマンション

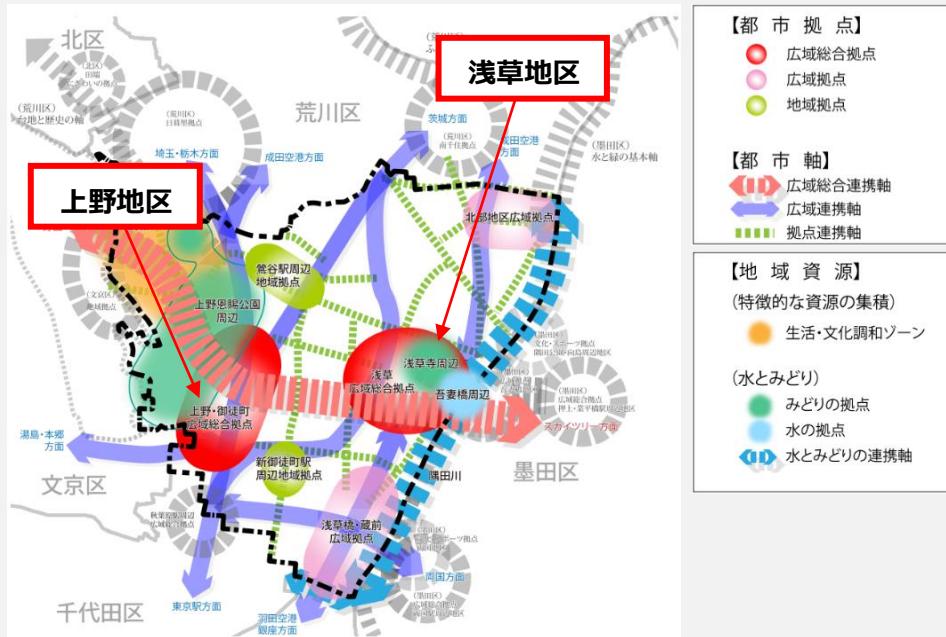


図：商店街に立地するコインパーキング

## 2-1. まちづくりの方針：台東区都市計画マスタープラン

### 台東区都市計画マスタープラン（平成31年3月策定）

- 本マスタープランは、都市計画法に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として策定されたものである。台東区基本構想に基づき、まちづくりの将来像およびその実現に向けた基本的な考え方や取組の方向性を示している。
- 多くの来街者が訪れる地域・拠点周辺では、**歩行者の回遊性向上を図るための歩車分離、オープンスペースの確保等を推進**するほか、駅周辺や歩行者中心のまちづくりを進める地域では、**駐車場の地域ルールを導入による適正な配置や荷捌き時間帯の区分、路外駐車場の活用等を推進**する。
- 上野地区および浅草地区は、「広域総合拠点」として位置づけられており、「拠点周辺における歩行者の回遊性向上」のため、「安全な歩行者空間の整備**を図る。



図：都市構造図

出典：台東区都市計画マスタープラン（平成31年3月）

表：台東区都市計画マスタープランにおけるまちづくりの方向性

地区名	道路・交通まちづくり方針における方向性	記載箇所
共通	○歩行者の多い道路は、自動車交通の再編とあわせて、歩行者空間の拡充など、地域特性やまちづくりにあわせた活用を検討する。 ○交通機能への影響が少ない路地などでは、人や生活中心の活用により、地域の賑わい創出を図る。	(1) 道路空間の整備・保全・活用 ③まちづくりにあわせた道路空間の活用
	○生活道路は、歩道の設置、通過交通の抑制・速度低減に資する機能の導入により、安全で快適な歩行者・自転車中心の空間として整備する。	(2) 歩いて暮らせる道路整備 ①安全な歩行者空間の整備
	○駅や公共施設などの拠点施設を結ぶ主要な道路は、歩行者空間の拡充などにより、ゆとりある歩行者ネットワークの充実を図る。 ○浅草通りや中央通りなどまちの骨格となる通りにおいては、まちの個性を活かした緑化、修景、ストリートファニチャーの設置などの景観誘導や快適性の向上を図る。	(2) 歩いて暮らせる道路整備 ②歩行者ネットワークの充実
	○多くの来街者が訪れる地域・拠点周辺では、歩行者の回遊性向上を図るための歩車分離、オープンスペースの確保等により、歩行者中心の空間整備を推進する。 ○駅周辺や歩行者中心のまちづくりを進める地域では、駐車場の地域ルールを導入による適正な配置や荷捌き時間帯の区分、路外駐車場の活用等を推進する。 ○居住者と観光客ともに安全な交通環境づくりのため、観光バスの乗降スペース・駐車場の整備や観光バス予約システムの運用を図る。	(2) 歩いて暮らせる道路整備 ③拠点周辺における歩行者の安全性・回遊性の向上
	○生活道路は、歩道の設置、通過交通の抑制・速度低減に資する機能の導入により、安全で快適な歩行者・自転車中心の空間として整備する。	(2) 歩いて暮らせる道路整備 ①安全な歩行者空間の整備
	○駅周辺では、道路・公園の地下及び上空空間や建物との一体的利用等の立体的な活用の促進を図り、バリアフリー化や歩行者の安全性・快適性が確保された歩行者空間・駅前広場等の整備などにより交通結節機能の強化を図る。	(3) 人々の生活や交流を支える公共交通の充実 ②交通結節機能の充実
	○上野駅及び駅周辺では、道路等の地下・上空空間の再編等により、安全な歩行者空間の整備を図り、上野恩賜公園と周辺地域との回遊性を強化する。	(2) 歩いて暮らせる道路整備 ③拠点周辺における歩行者の安全性・回遊性の向上
上野地区	○上野駅及び駅周辺については、鉄道事業者、関係団体等との連携により、来街者にわかりやすい交通結節機能の再編を行う。	(3) 人々の生活や交流を支える公共交通の充実 ②交通結節機能の充実
浅草地区	○浅草駅及び駅周辺については、鉄道事業者、関係機関等との連携により、ターミナル機能の向上を図る。また、各交通機関を相互に結ぶ動線整備、バリアフリー化、交通広場の整備など、国際観光都市にふさわしい環境整備を推進する。	(3) 人々の生活や交流を支える公共交通の充実 ②交通結節機能の充実

## 2-2. まちづくりの方針：台東区まちづくり誘導方針・各地区のまちづくり等

### (1) 台東区まちづくり誘導方針（令和5年3月策定）

- 本方針は、前項のマスタープランを上位計画とし、ハード・ソフトの視点の両面から、まちづくり誘導のため区が今後取り組むべき事業や、活用・検討すべき制度の在り方を示す方針である。本区における課題整理をふまえ、まちづくり誘導のための基本方針として下記3点を掲げている。

- ①パブリックスペース等の利活用
- ②地域特性に応じた土地利用の誘導・市街地環境の向上
- ③多様な主体によるまちづくりの推進

- また、都条例の対象規模となる建築計画により、商業エリアや商店街等の賑わいの連続性が分断される懸念や、都条例の対象規模以下の建物についても、駐車場が附置されている例が散見されていることを鑑み、**都条例に基づく附置義務駐車場の地域ルール活用**や、**都条例の対象規模以外の建物に対する駐車場配置のルール化のための仕組み**を検討することを示している。

取り組みの例・イメージ

#### 銀座地区駐車場地域ルール（中央区）

▶狭小敷地や間口の狭いビルが多い地域のため、東京都駐車場条例に沿って附置義務駐車場をつくると、通りが駐車場の入口だらけになってしまい、通りのにぎわいの連続性が失われる。そこで、敷地規模 500m<sup>2</sup> 以上の建築物は、都条例に規定する附置義務台数の 1.2 倍の台数を確保（集約駐車場）し、敷地規模 500m<sup>2</sup> 未満の建築物では、附置義務台数を集約駐車場内に確保する（隔地駐車場）ことが可能とした。なお、隔地駐車場とする場合は協力を支払い、その協力は区が基金として管理し、銀座の交通環境改善のために使用。

**集約駐車場とは？**

この要綱により追加された駐車施設（附置義務の0.2倍分）及び附置された、荷さばき駐車施設及び身体障害者対応駐車施設を指します。

これらの駐車施設は、事業区域500m<sup>2</sup>未満の隔地駐車先として適切に維持管理をしていただくと共に、荷さばき駐車施設、身体障害者対応駐車施設については、周辺建物との共同利用に協力しなければなりません。

銀座地区駐車場ルールの概要  
(中央区「銀座地区駐車施設の地域ルール」より)

図：駐車場附置義務の緩和、駐車場・出入口の適正配置による賑わいの連続性確保等  
出典：台東区まちづくり誘導方針（令和5年3月）

### (2) 上野地区のまちづくり

#### ①上野地区まちづくりビジョン（令和2年3月策定）

- 本ビジョンでは、国・都・区における上位計画の内容をふまえ、2040年代頃の上野地区の将来像と取組みの方向性が掲げられている。上野地区全体を、主に「杜（もり）」（上野恩賜公園一帯）と「まち」（杜以外の市街地）に分けて整理している。
- 両エリア間の交流の活性化や相乗効果を生み出せるような取組みを行うことにより、杜とまちが一体となって発展していくことが将来像として掲げられており、まち側の取組みの方向性のひとつとして、**道路空間の活用や荷捌きの集約を例とした都市空間の形成**が掲げられている。

◆将来の変化に対応した、しなやかな都市空間の形成

**まち4 積み重ねた歴史が息づくまちの景観形成と賑わいのルールづくり**

【まち4-①】まち全体の理念を共有するまちづくり憲章の策定  
【まち4-②】まちの賑わいを創出するエリア特性をふまえたルールづくり

- ・建物の更新ルールづくりとまちなかにおけるオープンスペースの創出
- ・景観形成ルールづくり（中央通り・学問のみち等）
- ・道路空間活用のルールづくり

（例：中央通りにおける歩行者天国等の実施検討、アメ横及び周辺地域での商業の集積を活かした適正な道路利用（荷捌きの集約・道路活用）

かつての中央通りにおける歩行者天国の様子



図：ビジョンに基づく取組み（まち側）の方向性（抜粋）  
出典：上野地区まちづくりビジョン（令和2年3月）

## 2-2. まちづくりの方針：台東区まちづくり誘導方針・各地区のまちづくり等

### ②上野地区における交通ネットワークの現況と今後の方向性

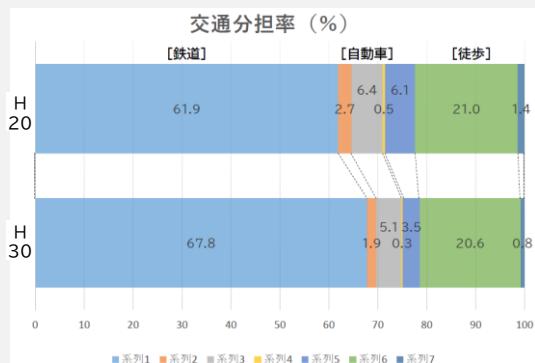
- まちづくりビジョンの実現に向けて「上野地区まちづくりビジョン推進会議」が開催されており、そのなかで本地区の都市基盤整備の方向性や取組内容等についても検討が進められている。
- 本地区の交通分担率は、平成20年と平成30年を比較すると、鉄道の分担率が高く増加傾向にある一方で、自動車の分担率は減少傾向にある。
- そのため、当面は下記の取組を推進することとしている。

#### ①公共交通利用者が快適に移動できる歩行者空間の拡充

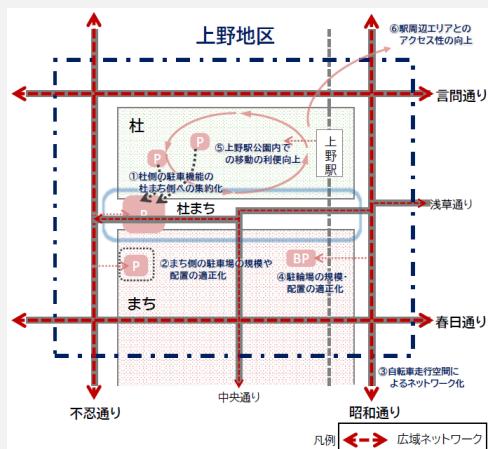
- 将来的な歩行者ネットワークと連動した**駐車施設出入口の設置位置制限**
- 附置義務駐車場の隔地・集約駐車場の設定** 等

#### ②路線ごとの性格を踏まえ、連携して自動車交通を抑制

- さらに、上記の方針を踏まえた本地区における駐車場のあり方として、**駐車場地域ルールを策定**し、杜側の駐車機能を杜まち側に集約するとともに、まち側の駐車場の規模・配置の適正化を図る考え方が示されている。



図：本地区における交通分担率  
(平成20年・平成30年PT調査の比較)



図：本地区における新たな交通ネットワークのイメージ

出典：第4回上野地区まちづくりビジョン推進会議\_資料3 (令和6年1月)

### ③区による取組例：上野広小路ヒロバ化社会実験

- ウォークラブルなまちづくりに向けた取組の一環として、「上野広小路ヒロバ化実験」を令和5年11月・令和6年10月(共に日曜日の1日間)に実施した。
- 本取組は、上野まちづくり協議会と本区の連携のもと、中央通り路上を「杜(上野公園)とまちの回遊性向上」に資する屋外空間として活用し、歩行者が道路上で滞在できる仕掛けやキッチンカーの出店、音楽演奏などのイベントを実施した公民連携による社会実験である。



図：社会実験のチラシ・実施の様子等 (左：令和5年11月、右：令和6年10月)

## 2-2. まちづくりの方針：台東区まちづくり誘導方針・各地区のまちづくり等

### (3) 浅草地区のまちづくり

#### ①浅草地区まちづくりビジョン（策定中）

- 浅草地区では平成19年6月に「浅草地域まちづくり総合ビジョン」が策定されたが、本地区を取り巻く社会経済状況が大きく変化したことから、令和4年9月に「浅草地区まちづくりビジョン策定委員会」が立ち上げられ、新たなまちづくりビジョンの策定に向けた検討・議論が行われている。
- これまでの検討において、まちの現状・課題および将来イメージ等の整理が行われている。その一つとして、「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るようになるウォーカブルなまちなかの形成」が掲げられている。



図：浅草地区の将来イメージ

出典：第1回浅草地区まちづくりビジョン策定委員会  
(部会合同開催) 資料2 (令和4年9月)

#### ②浅草地区における基盤整備の現況と今後の方向性

- 前述の策定委員会においては、本地区における基盤整備の現況整理と今後の方向性についての検討が行われており、周辺地域とつながる広がりある浅草の形成に向けて、本地区の東（浅草駅・雷門周辺）と西（TX浅草駅・六区ブロードウェイ周辺）にまちの拠点进行を設け、地区内外の回遊の起点とする方向性が示されている。
- 東の回遊拠点検討エリアに期待される機能として、下記の4点が掲げられている。

- ①回遊・滞留空間の充実
- ②水辺につながる空間の充実
- ③交通結節機能の充実
- ④防災性の向上

- 上記のうち「回遊・滞留空間の充実」については、平日・休日ともに浅草駅・雷門・仲見世・浅草寺に人通りが集中し、混雑の緩和が課題となっている。そのため、**エリア内の主要な通り（雷門通り・馬道通り・並木通り等）において歩行者空間を拡充**させることで、エリア内の安全で快適な散策が可能となるほか、浅草駅を結節点とする歩行者ネットワークが強化され、回遊性の向上が期待される。



図：本地区における歩行者空間拡充のイメージ・先行事例  
出典：第4回浅草地区まちづくりビジョン策定委員会  
資料4 (令和6年2月)

## 2-2. まちづくりの方針：台東区まちづくり誘導方針・各地区のまちづくり等

### ③区による取組例：浅草パーケード

- ウォーカブルなまちづくりに向けた取組の一環として、「台東区 雷門通り歩道一部空間拡幅（パークレット）実験 浅草パーケード」を、令和6年3月7日（木）～令和6年3月13日（水）に実施した。
- 本取組みは、雷門通りにおいて回遊性の向上や安全で居心地の良い空間の創出に向け、歩道の一部を拡幅し、パークレットを設置した社会実験である。



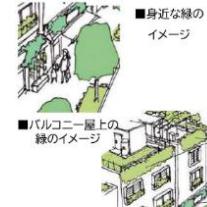
図：社会実験実施の様子（令和6年3月）

### (4) 区内の商店街等における景観まちづくり協定（区条例）

- 区内のかっぱ橋本通りでは、「東京都台東区景観条例第30条」を根拠法令とした『かっぱ橋本通り公西会“かっぱの皿の乾かない環境づくり”のための景観協定』が策定されている。
- 本景観協定では、かっぱ橋本通りにおける景観形成基準の内容や方針、イメージが記載されており、景観形成基準の一つである「賑わい」についても、建物の一階部分を店舗とすることや、駐車場の植栽によって目隠しすることなどが定められている。

#### 『かっぱ橋本通り公西会“かっぱの皿の乾かない環境づくり”のための景観協定』概要

- 根拠法令：東京都台東区景観条例第30条
- 協定区域：台東区西浅草二丁目22～27番  
西浅草三丁目1～7番
- 区域面積：かっぱ橋本通り公西会  
（幅員11m・約303m）の  
歩車道部分及び両側沿道  
に面する建物 約1ha
- 協定締結者数：101人
- 用途地域：商業地域
- 協定の有効期間：10年間  
（廃止の意思がなければ自動的に  
10年間 延長）
- 協定認定年月日：平成21年11月16日
- 認定番号：第6号
- 景観形成基準の内容  
景観形成基準の方針  
(1) 水と緑にあふれた、自分たちの手が楽しんでつくり育てる環境づくり  
「かっぱ」のイメージにふさわしい水と緑にあふれる環境づくりを目標とし、雨水を活かした四季折々の季節感を楽しめ、商店街や周辺住民の人々や来訪者が楽しんで景観づくりに参加できる商店街を目指します。  
(2) 上野から浅草へつづく通景づくり  
上野から浅草への主動線として、歩きやすい歩行空間の確保と「東京スカイツリー」への通景を大切にしたい商店街を目指します。  
(3) 賑わいがあり、歩いて楽しい「人」が主役のみちづくり  
通りから人の気配が感じられる店前空間と店舗外や「かっぱ」に関連した物事が街いっぱいにあふれる、歩いて楽しいまち空間を目指します。
- 景観形成基準目（抜粋）  
(1) まちなみの骨格をつくる事項  
① 緑化 - 協定区域内全域で緑化を推進する -  
・日よけや店前空間に緑を設置する  
・空き地などは緑のポケットパークとして活用する  
・歩道内の植栽樹は周辺住民が自主的に管理する  
・窓やバルコニー、屋上、壁面に植栽プランターを設置する  
・その他、商店街のアーチや民地内の独立看板等も積極的に緑化に努める  
② 雨水利用 - 協定区域内全域で雨水の積極的な利用を推進する -  
・空き空間に雨水タンク等を設置する  
・かっぱ橋本通り側から1m以内に壁種のある店舗は、壁面雨水タンクを設置する  
・緑のポケットパーク（かっぱ広場）では水と緑に親しめる憩いの場を設置する  
・店舗空間に余裕のあるところには、雨水を利用できる水栓や地上タンクを設置する  
③ 通景 - 協定区域内全域で東京スカイツリーへの通景を確保し、来街者を引き込むビューポイントを創る -  
固定アーケード・大型の突出型袖看板  
・「固定のアーケード」や「大型の突出型袖看板等」は原則として設置しない  
ビューポイントとしてのしつらえ  
・屋根上などに設置する大面積の壁面広告物は原則として設置しない（建物名は除く）



図：『かっぱ橋本通り公西会“かっぱの皿の乾かない環境づくり”のための景観協定』概要（平成21年11月）