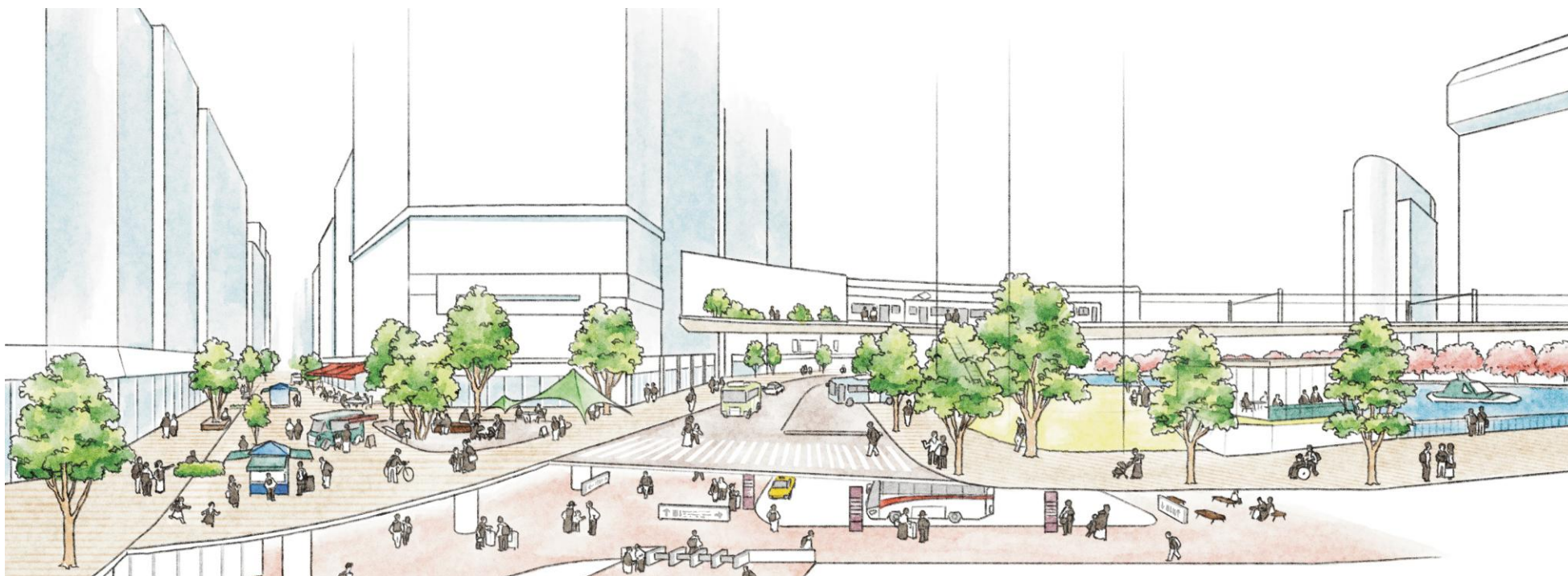
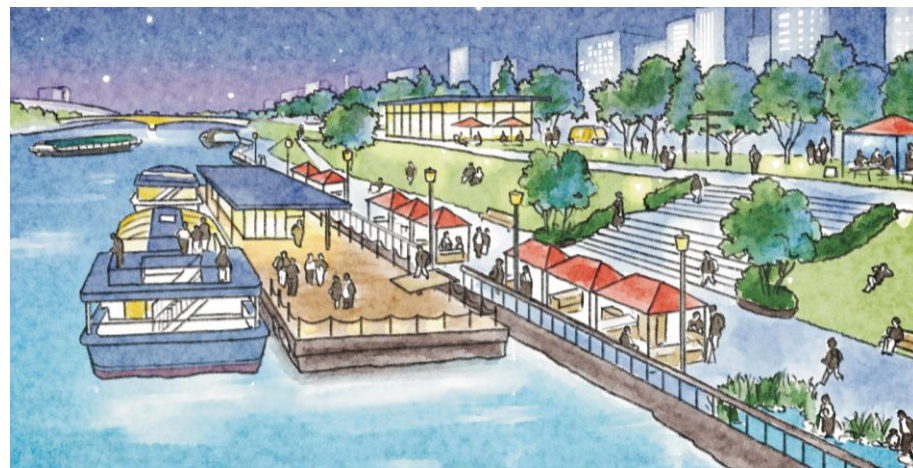




浅草駅・隅田川周辺のまちづくり

第1回 新たな回遊拠点の創出プログラムの 推進に向けた協議会

新たな回遊拠点の創出プログラムの推進方法について



1 浅草未来図案について

2 浅草駅・隅田川周辺の現況について

3 協議会の進め方について

1

浅草未来図案について

浅草未来図案は、浅草の多彩な地域資源を活かした魅力あるまちづくりを推進するため、概ね20年後のまちの姿と、その実現に向けた具体的な取組の方向性を示したものとして、令和7年度末に策定いたしました。

住む人・商いをする人・訪れる人それぞれの価値観やニーズが多様化する時代における、新たなまちづくりの姿を提示するものとして、関係者と議論してきた内容をまとめています。



1

浅草未来図案について

空間として大きく再編される場所、現状の空間を維持しつつ魅力を増やしていく場所の中でも、まち全体に好影響が広がり、波及効果が最大化されていくことを狙いとして、5つのプログラムを設定しています。

3

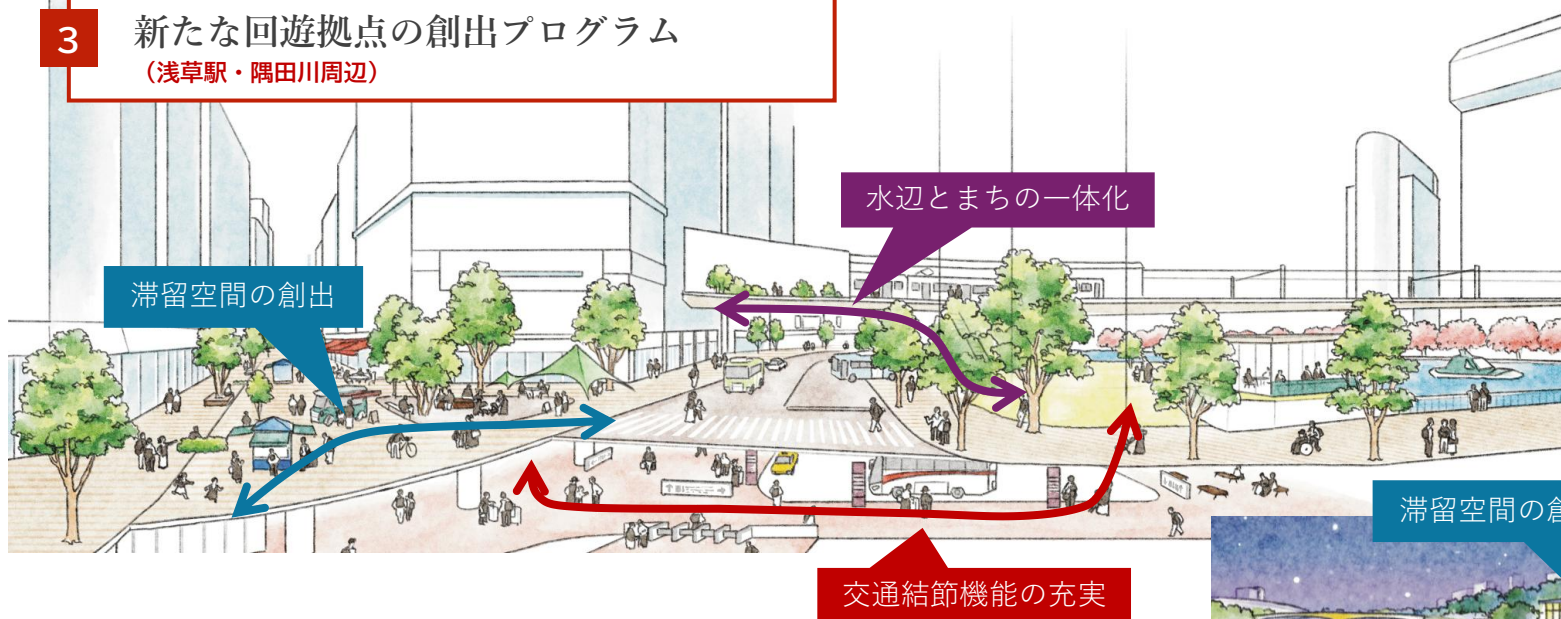
新たな回遊拠点の創出プログラム

(浅草駅・隅田川周辺)



3

新たな回遊拠点の創出プログラム (浅草駅・隅田川周辺)



- ・新しい地下空間は、様々な公共交通が利用しやすい交通結節点として機能しています。
- ・まちと水辺が一体的になり、魅力的な都市空間を形成しています。
- ・通りが人中心の空間へと生まれ変わり、新たな回遊の拠点が広がっています。



- ・親水空間が整備され、水上バスの利用促進が図られています。
- ・昼も夜も、心地よい滞留空間となっています。

1 浅草未来図案について

2 浅草駅・隅田川周辺の現況について

3 協議会の進め方について

浅草駅・隅田川周辺の現況について

①. 滞留空間の創出

浅草駅前の滞留空間は、東京都内の主要駅に比べて小さい傾向となっています。



特に休日は、駅前の歩道空間に滞留する人や信号待ちをする人が溢れるほか、交差点における乱横断が目立ちます。

【参考：他駅の駅前空間】

- | | | |
|--------------------|-----------------------|--------------|
| ・同区内のターミナル駅である上野駅 | 約13,380m ² | 【浅草駅の約12.7倍】 |
| ・乗降客数が同程度の駅である錦糸町駅 | 約 5,180m ² | 【浅草駅の約 4.9倍】 |
| ・外国人観光客が多い駅である原宿駅 | 約 1,840m ² | 【浅草駅の約 1.8倍】 |

出典 浅草地区まちづくり基礎調査（令和2年度）

浅草駅・隅田川周辺の現況について

①. 滞留空間の創出

災害時において来街者の避難等の利用が想定される空間



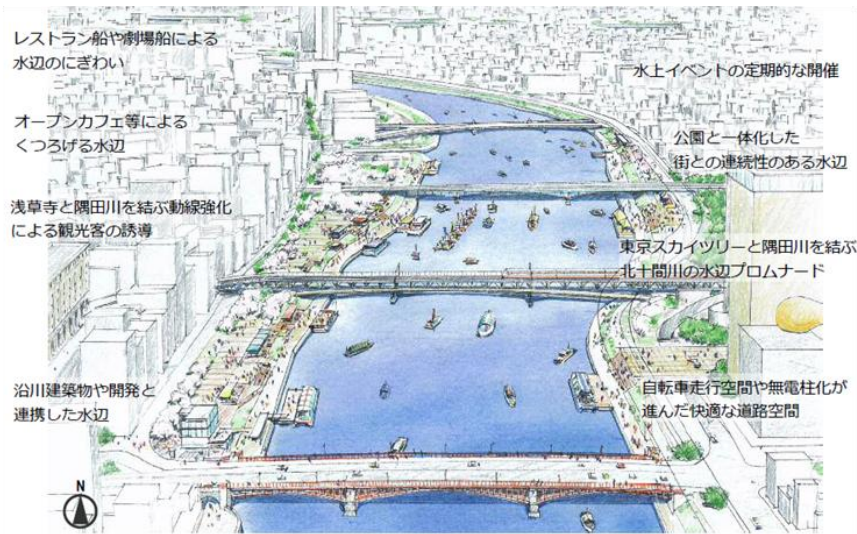
•地区周辺の大規模な公共空地は隅田公園一帯に限られており、地区内に滞留空間等を充実していくことが重要である

台東区帰宅困難者用支援施設マップを基に作成

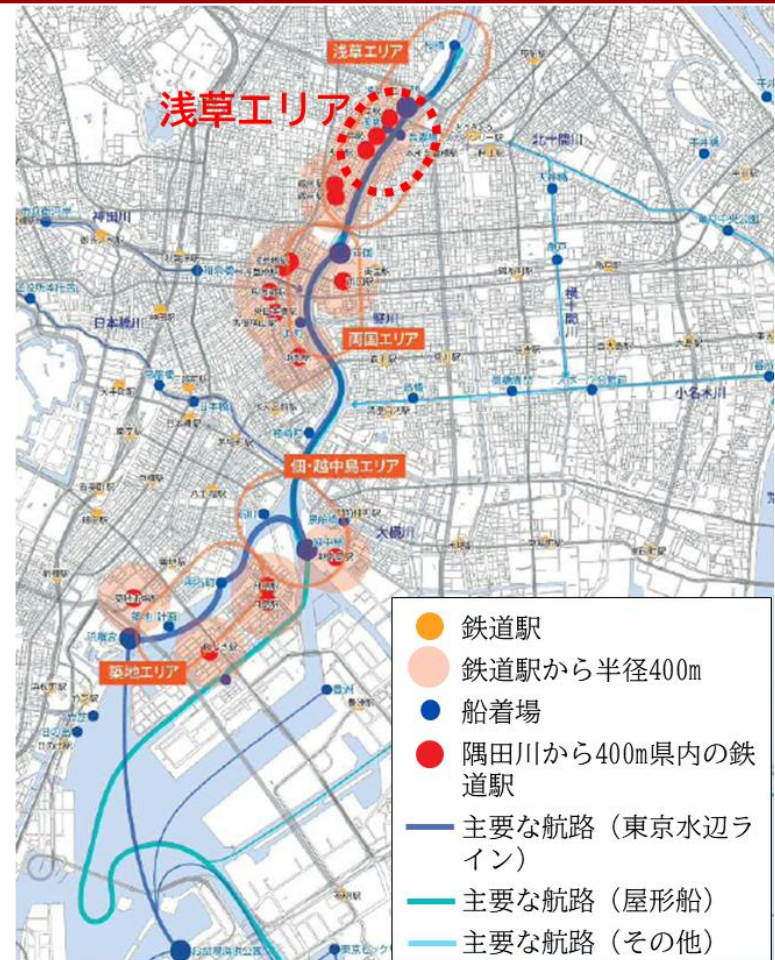
②. 水辺とまちの一体化

隅田川等における新たな水辺整備のあり方
(東京都)

- 東京都が隅田川の水辺整備のあり方をまとめている
- 浅草は、複数の鉄道駅が集積している。交通結節機能や来訪者の多さを踏まえると、舟運利用の乗換え点としてのポテンシャルが非常に高い



隅田川における浅草エリアの施策展開イメージ
(隅田川等における新たな水辺整備のあり方、東京都 H26.2)



隅田川の水陸交通結節に関するポテンシャル
(隅田川等における新たな水辺整備のあり方、東京都 H26.2)

②. 水辺とまちの一体化

まちと水辺空間の一体感の不足

- ・2012年に隅田川親水テラスが完成したが、隅田公園は水辺側と園路側の高低差によって視覚的分断が生じ、公園と水辺の一体性が感じにくい状況である



多くの人が佇む水辺空間



水辺との一体感が感じにくい隅田公園

- ・江戸通りの沿道には建物が立ち並んでおり、まち・駅側から水辺へのつながりを感じにくい状況である



横断箇所が限られ、沿道に建物が立ち並ぶ江戸通り



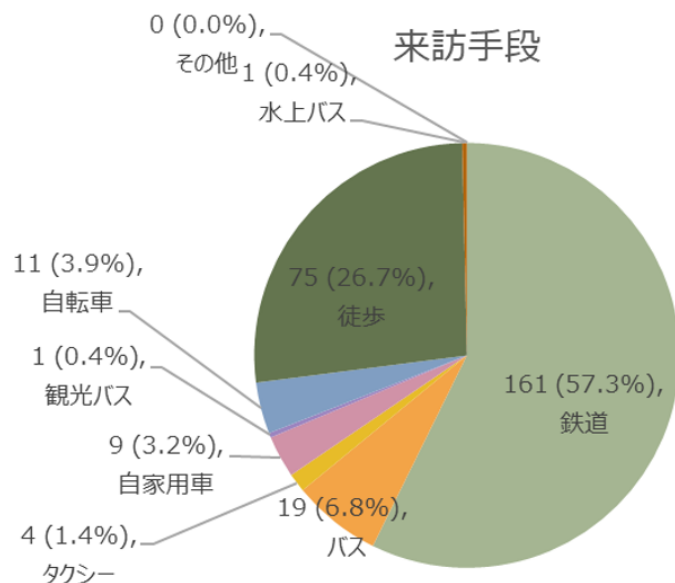
まちの活動のしみ出しの少なさ

③. 交通結節機能の充実

来訪者の状況

- ・浅草地区への来訪者は5割以上が鉄道利用となっている。
- ・地域からの意見として、利便性の高い乗換え動線や案内、まちや水辺と駅のつながりの創出が上がっている。

来訪者アンケート調査：来訪時の交通手段



(出典：令和7年度 雷門通り社会実験アンケート調査)

各部会・策定委員会における乗換えに対する主な意見

まちとのつながり	・ 駅から水辺までのつながりが弱い。「駅」と「まち」と「水辺」で一体的に考えて、交通結節の取組みの方向性を示せると良い ・ 移動円滑化された経路を複数確保する必要がある。
サイン・案内	・ サインの表示形式が統一されておらず、乗り換え動線がわかりにくい。
乗換え動線について	・ 各駅内のバリアフリー化は計画的に進められているが、大きな荷物を階段で運ぶ来街者も多くみられる。来街者向けや、駅間の乗換えに伴う利便性の高いバリアフリー動線の整備が必要。 ・ 地上の乗り換え動線は日常的に混雑している。

令和8年5月23日より、銀座線において都営浅草線との乗換エレベーター及び新たな地上ゆきエレベーターが整備され、銀座線及び都営浅草線については、地下構内でのバリアフリー動線の整備が図られている。

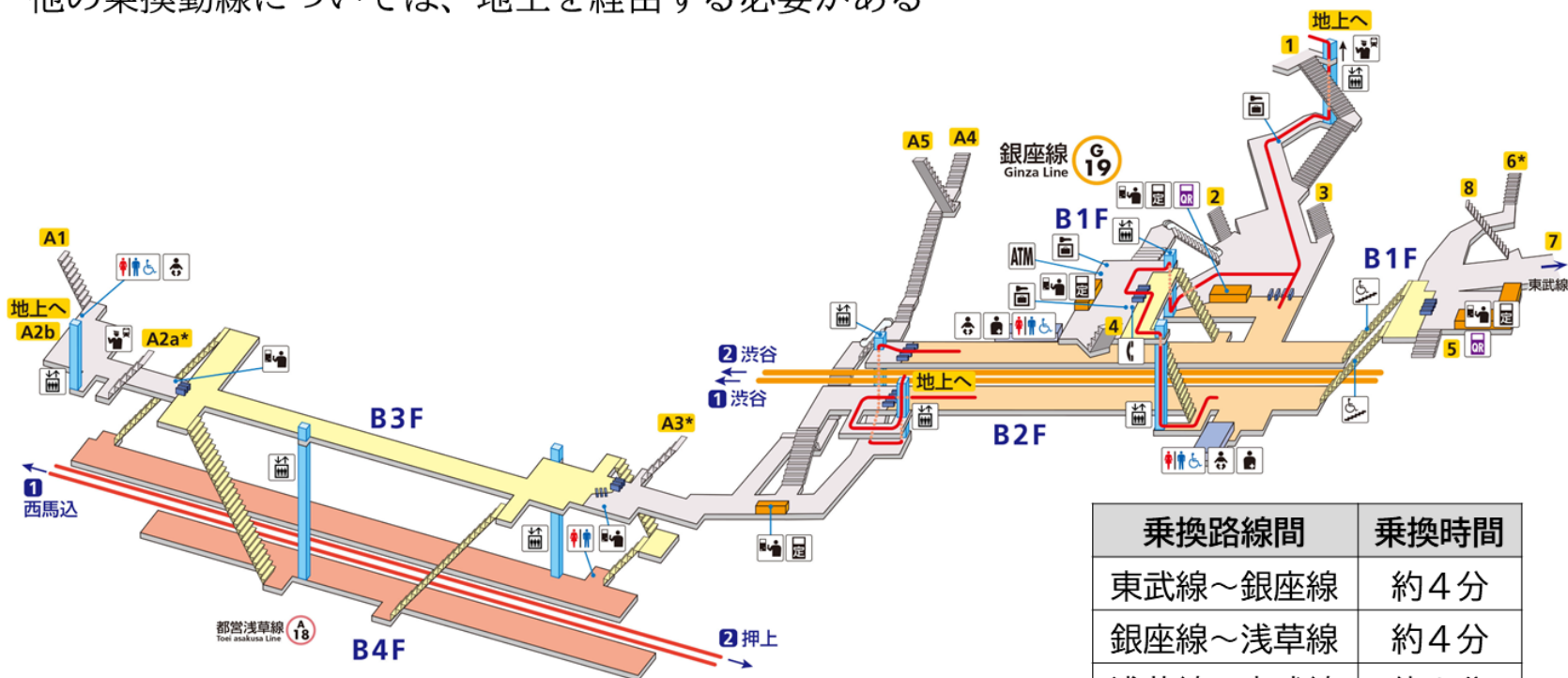
2

浅草駅・隅田川周辺の現況について

③. 交通結節機能の充実

東武線・銀座線・浅草線の現状

- 3駅で16ヶ所の出入口（新設工事中を含む）があり、駅ごとに複数の出入り口が設置されている
- 乗換時のバリアフリー動線について、銀座線～浅草線の乗換エレベーター及び新たな地上行きエレベーターが整備され、地下構内におけるバリアフリー動線が確保された。なお、その他の乗換動線については、地上を経由する必要がある



乗換路線間	乗換時間
東武線～銀座線	約4分
銀座線～浅草線	約4分
浅草線～東武線	約9分

東京メトロホームページ、浅草駅構内立体図を基に作成

1 浅草未来図案について

2 浅草駅・隅田川周辺の現況について

3 協議会の進め方について

3

協議会の進め方について

協議会の目的

本協議会では、「新たな回遊拠点の創出プログラム」のありたい姿を実現するための基盤整備について、関係事業者が一体となって議論を重ね、方向性を定めることを目的として検討を行います。

まずは、2年後の令和10年（2028年）の浅草寺創建1400年のまちの節目の時期を、本協議会の一つの目標地点として定めて、検討を進めていきます。

【組織体メンバー】

- 学識経験者（岸井隆幸先生、清水哲夫先生、加藤孝明先生）
- 台東区 ※事務局
- 東武鉄道(株) ※事務局
- 東京地下鉄(株)
- 東京都交通局（総務部、建設工務部、自動車部）
- 東京都公園協会（水辺事業部）
- 国土交通省関東地方整備局東京国道事務所
- 東京都都市整備局（都市づくり政策部、都市基盤部）
- 東京都建設局（河川部）
- 東京都墨田区（都市計画部）

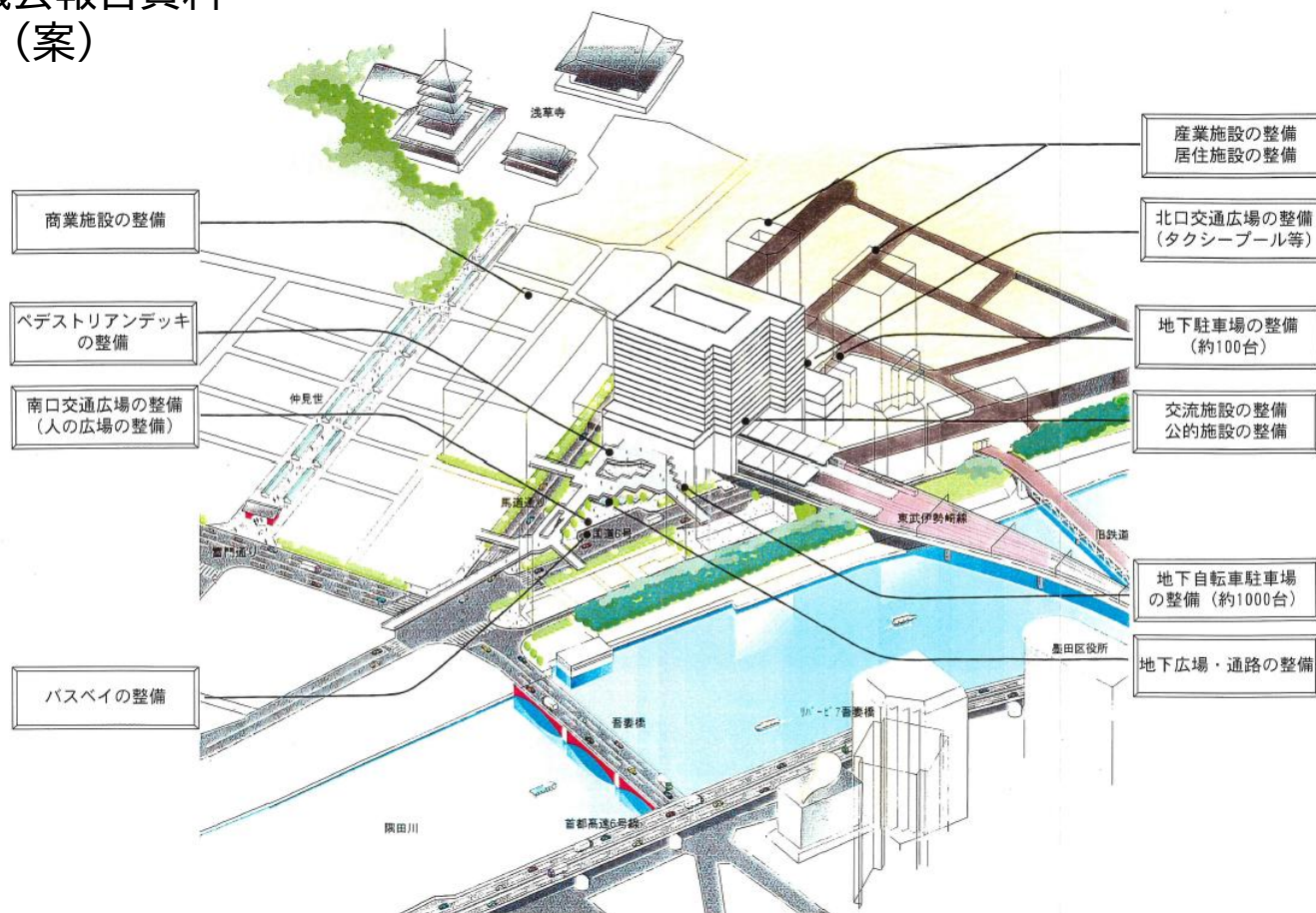
オブザーバー：国土交通省都市局（まちづくり推進課、街路交通施設課）、UR都市機構

3

協議会の進め方について

協議会の検討にあたっては、現在の浅草駅・隅田川周辺のまちの実情や社会情勢を踏まえながら、過去に行った検討も参考にしつつ、まちのありたい姿の実現を目指していきます。

平成11年度 議会報告資料
まちづくり構想（案）



3

協議会の進め方について

- ・協議会は年に4～5回開催することを想定し、進めていきます。
- ・各協議会終了後、協議会での議論や意見などを地域の皆様に共有し、ご意見を伺いながら検討を進めていきます。
- ・一つの目標地点である浅草寺創建1400年においては、地域内外の皆様に対して、浅草駅・隅田川周辺のまちづくりのご関心を高めるきっかけとなる取り組みを、地域の皆様とともに考えていきたいと思ひます。

進行イメージ

浅草寺創建
1400年

2028
頃

東武浅草駅開業・隅田公園開園
震災復興100周年

2030
頃

計画見直し
予定

2038
頃

台東区
100周年

2047
頃

- ・公共空間利活用に向けた社会実験
- ・浅草3駅周辺を中心とした都市基盤整備の検討
(交通結節拠点機能・駅前広場・道路空間・地下空間・バリアフリー・防災機能・河川整備・まちと水辺をつなぐ基盤強化等)
- ・観光などに資する舟運ネットワークの検討

- ・社会実験も踏まえた、浅草3駅周辺を中心とした都市基盤整備方針の作成
- ・水辺空間が目的地となるイベントの充実
- ・防災船着場の平常時利用拡大

- ・浅草3駅周辺を中心とした都市基盤整備の実現
- ・まちづくりにあわせた東武浅草駅の更新
- ・舟運ネットワークの形成・上下流との舟運の拠点化
- ・エリアマネジメントによる、水辺を中心とした公共空間の維持管理