



第2章

## 台東区の現況

---

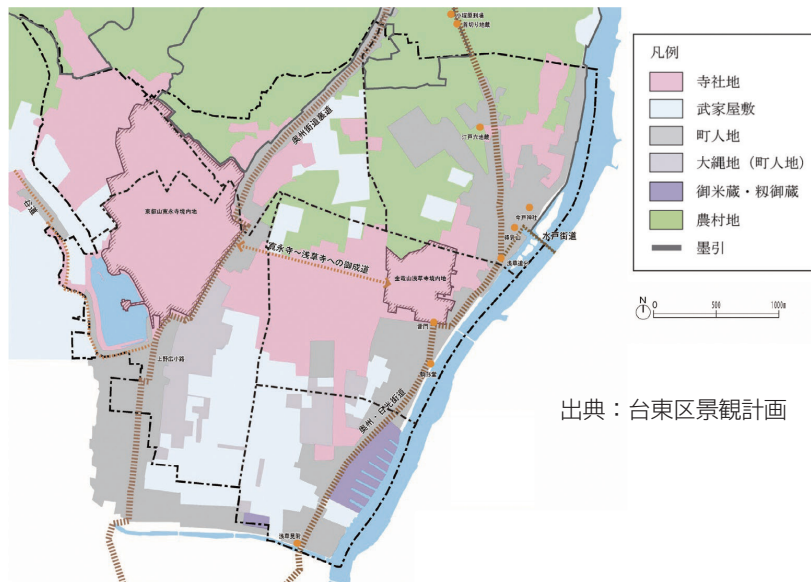
- 1 まちの成り立ち・変遷
- 2 ひとの動向
- 3 まちの動向
- 4 広域的な位置付け

# 1 まちの成り立ち・変遷

## (1) 江戸期まで

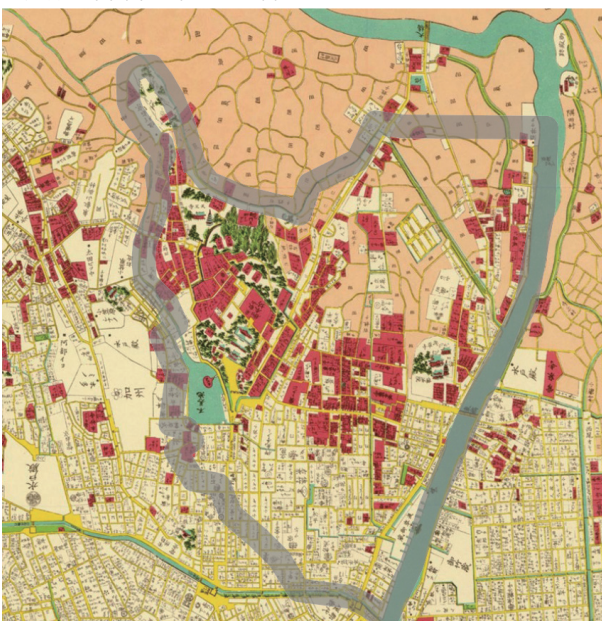
- 上野台地では一万年以上前から人が生活していたが、低地部は東京湾に面した湿地であり、市街地が形成されたのは江戸期以降である。
- 江戸城下の都市部と郊外部の境界部分にあたり、都市性と自然性を併せ持つ市街地を形成してきた。南部には武家屋敷が、北部には主に町人地や寺社地が配された。
- 徳川家康が五街道を整備し、奥州街道、日光街道などの街道沿いが栄えた。
- 武士や町人など多様な人々の交流によりまちが発展し、繁華街などが形成されてきた。また度重なる大火や地震により被災しても、そのたびに再生した。

江戸期の町割による都市構造



出典：台東区景観計画

江戸期の台東区（1859年）



出典：江戸圖 安政（国際日本文化研究センター所蔵）に区境の情報を加筆

下谷広小路（1857年）

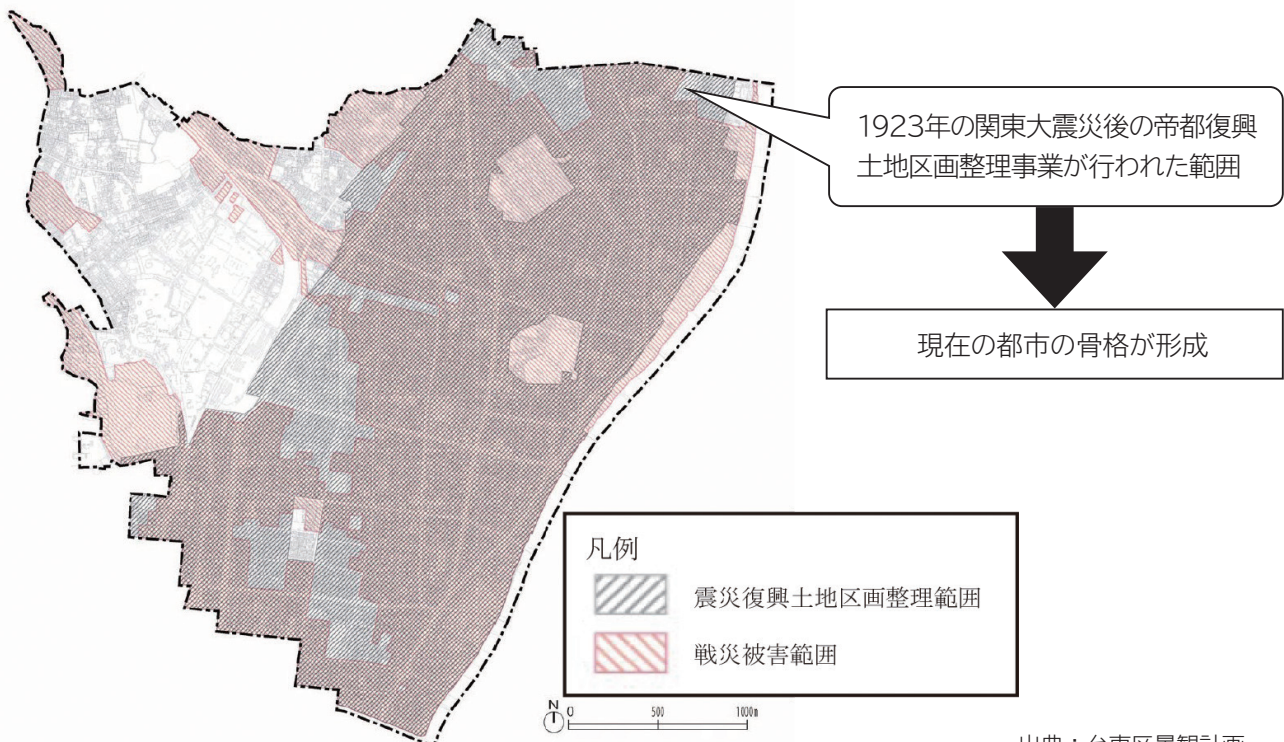


出典：東都下谷繪圖（国際日本文化研究センター所蔵）

## (2) 明治期以降

- 明治6年（1873年）、日本初の都市公園地の一つとして上野公園が開園した。明治10年（1877年）の第1回内国勸業博覧会（政府主催）を皮切りに各種勸業博覧会が開催され、新しい文化、芸術、産業などを発信する場として発展した。
- 明治16年（1883年）、上野～熊谷間の鉄道路線（現在のJR高崎線）が開業し、上野駅は東日本に向かう鉄道の起点となった。明治24年（1891年）には、大宮から分岐した路線が青森まで延伸し（現在のJR東北本線など）、上野駅は北の玄関口として発展した。
- 関東大震災後の帝都復興土地区画整理事業により、江戸期の町割を活かしながら延焼遮断帯として道路や公園などの都市基盤施設が整備され、その骨格が現在も活かされている。震災により古い街並みの大半は失われたが、北西部は被害を免れた地区があり、当時の風情を残している。
- 昭和2年（1927年）、上野～浅草間に東洋初の地下鉄（現在の銀座線）が開業し、昭和6年（1931年）に東武鉄道浅草雷門駅が、昭和8年（1933年）に京成電鉄上野公園駅が開業した。
- 昭和6年（1931年）、震災復興事業の一環として日本初の河川公園となる隅田公園が開園した。園内には様々な木が植えられ、現在では桜の名所として多くの人々に親しまれている。
- 昭和44年（1969年）、首都高速1号上野線は、本町出入口から入谷出入口間が開通した。
- 昭和60年（1985年）、東北・上越新幹線の上野駅が開業し、その後北陸新幹線も乗り入れるなど、東日本各地との結節が強化された。
- 平成12年（2000年）、都営地下鉄大江戸線が開通し、平成17年（2005年）にはつくばエクスプレスが開業した。
- 第二次世界大戦による戦災からの復興や経済成長によりまちの姿は大きく変化した。歴史や伝統的文化を活かしながら個性的なまちが培われ、現在にも息づいている。

震災復興土地区画整理施行地区、戦災被害範囲重ね図



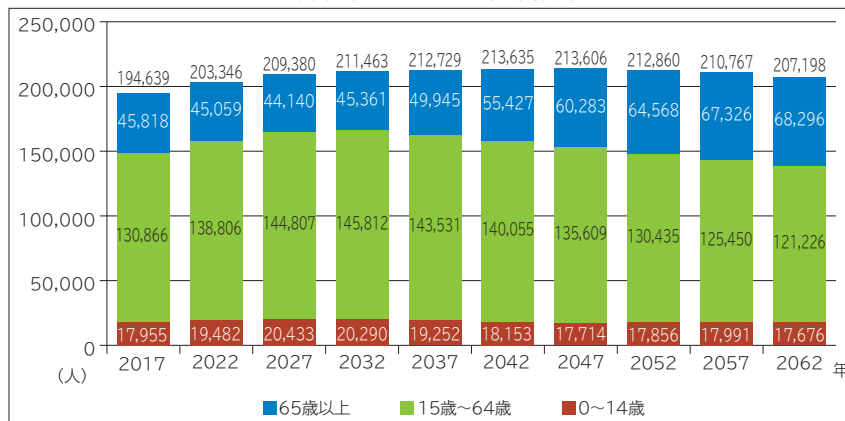
出典：台東区景観計画

## 2 ひとの動向

### (1) 住む人・働く人・訪れる人の動向

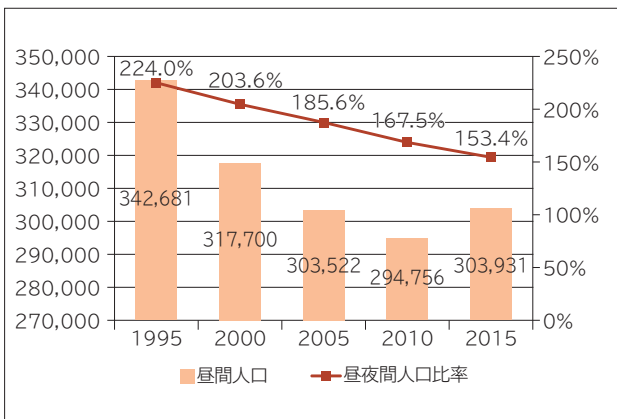
- 人口は2040年代まで増加傾向であり、それ以降は少子高齢化が進む見込みである。
- 昼間人口は減少傾向であり、区内に在住し就業する人の割合も減少している。
- 台東区へ通勤・通学で訪れる人は減少し、観光・買物等で訪れる人が増加している。
- 外国人観光客が大きく増加しているため、全体の観光客数は年々増加している。

年齢3区分別人口の将来推計



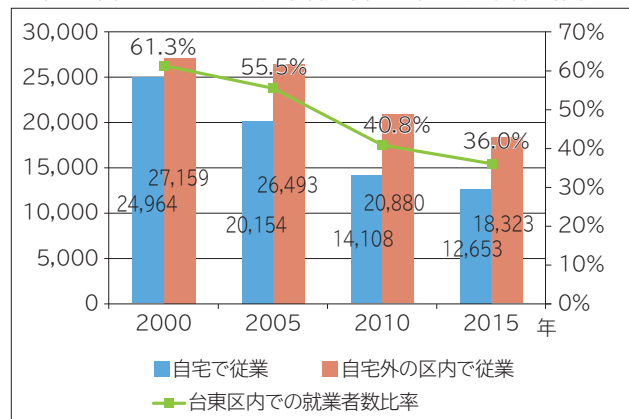
出典：台東区基本構想策定にともなう人口推計調査

昼間人口・昼夜間人口比率の推移



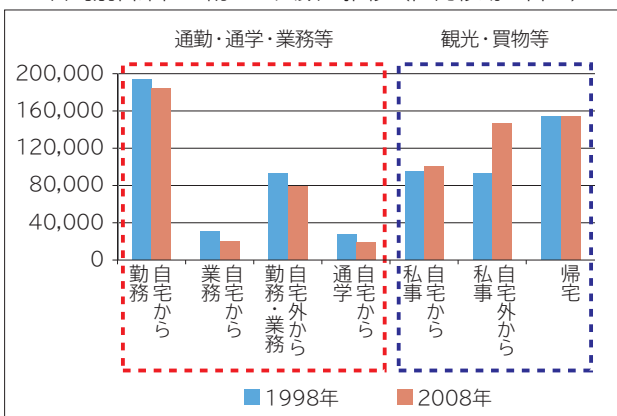
出典：国勢調査より作成

区内常住の15歳以上就業者に占める区内就業者の推移



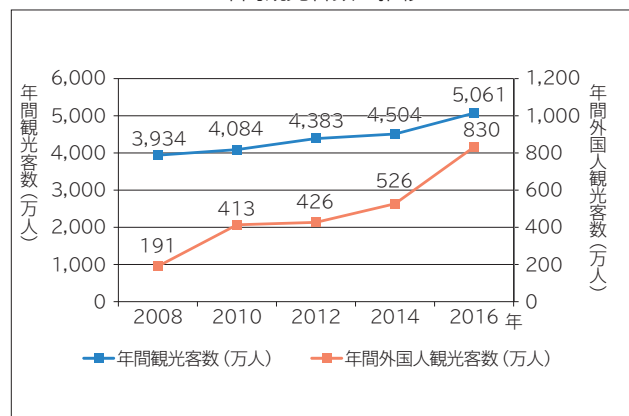
出典：国勢調査より作成

目的別台東区へ訪れる人数の推移（区内移動を含む）



出典：都市圏パーソントリップ調査より作成

年間観光客数の推移

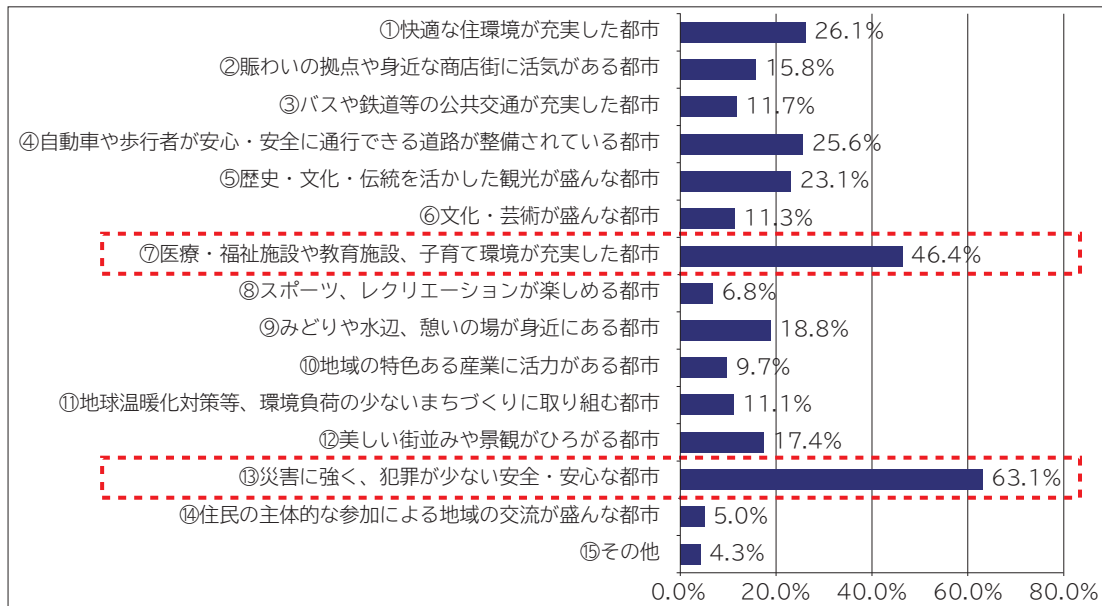


出典：台東区観光統計・マーケティング調査より作成

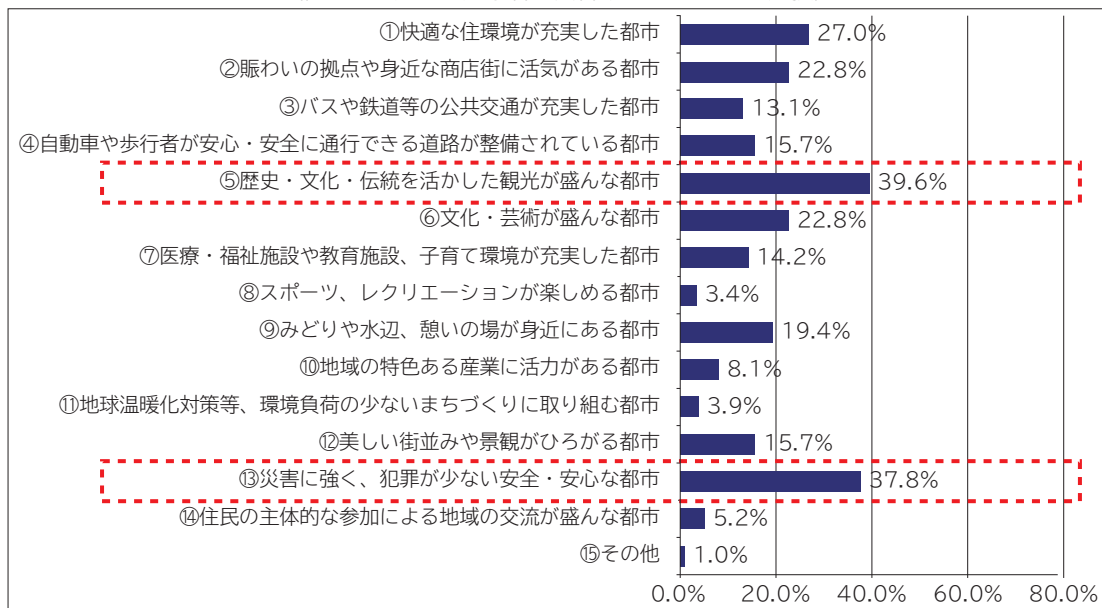
## (2) まちに対する人々の意識

- 区内居住者及び区内への通勤・通学者を対象とした、台東区のまちづくりの方向性に関するアンケート調査において、区内居住者・区内への通勤・通学者ともに「災害に強く犯罪が少ない安全・安心な都市」と回答した人が多かった。
- 同アンケートにおいて区内居住者については、「医療・福祉施設や教育施設、子育て環境が充実した都市」、区内への通勤・通学者については「歴史・文化・伝統を活かした観光が盛んな都市」と回答した人が多かった。

台東区の将来都市像に関する調査結果  
 (質問項目：台東区のまちづくりは今後どのような方向に発展するのが望ましいか)  
 (区内居住者/回答数：575 / 3つ選択)



台東区の将来都市像に関する調査結果  
 (質問項目：台東区のまちづくりは今後どのような方向に発展するのが望ましいか)  
 (区内への通勤・通学者/回答数：381 / 3つ選択)

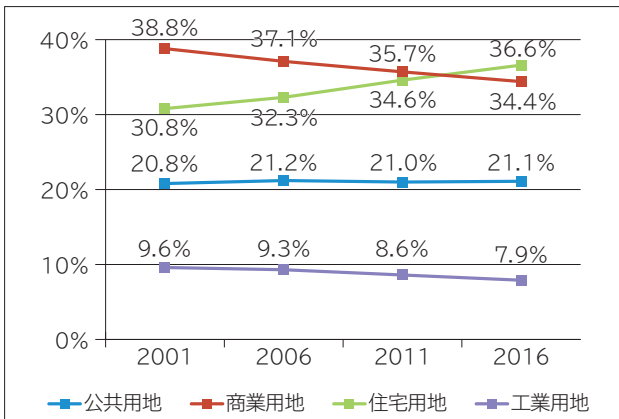


# 3 まちの動向

## (1) 土地利用

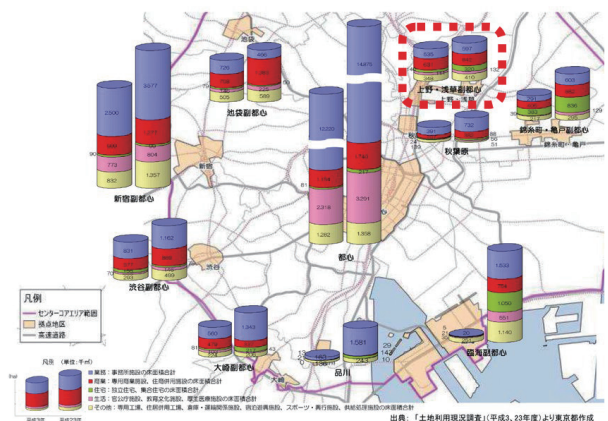
- 土地利用比率は、住宅用地が増加する一方、商業用地が減少しており、平成28年度（2016年度）調査では、住宅用地が商業用地を上回った。
- 上野・浅草は都内の他の拠点に比べ、商業・業務等の床面積の増加が少なく、機能集積度が低い。

土地利用比率の推移



出典：東京都土地利用現況調査より作成

都内における拠点の機能集積の推移

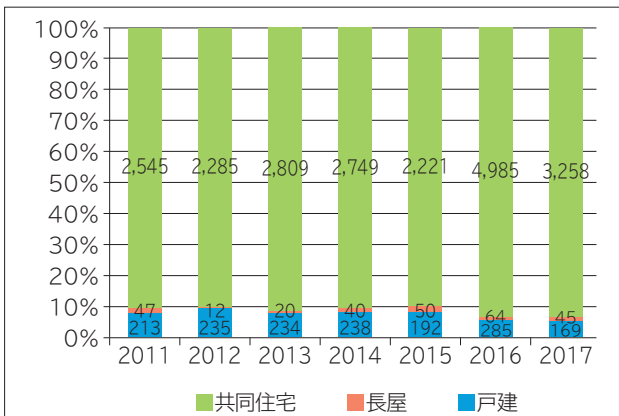


出典：東京都都市計画審議会第1回都市づくり調査特別委員会資料（2015年）

## (2) 生活・住宅

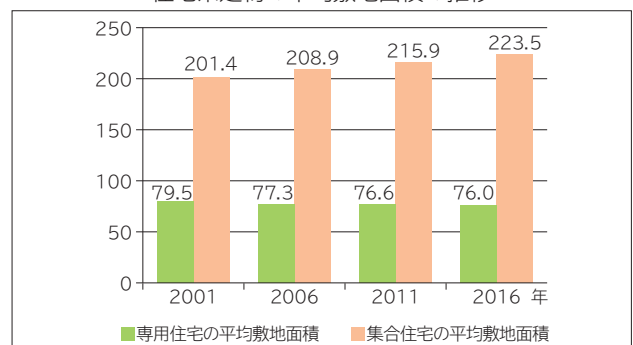
- 近年の住宅供給は、主に共同住宅によるものである。
- 専用住宅は平均敷地面積が減少傾向にあるが、平均階数はわずかながら増加している。
- 一方、集合住宅は平均敷地面積、平均階数ともに増加傾向にある。

建て方別住宅戸数の割合推移

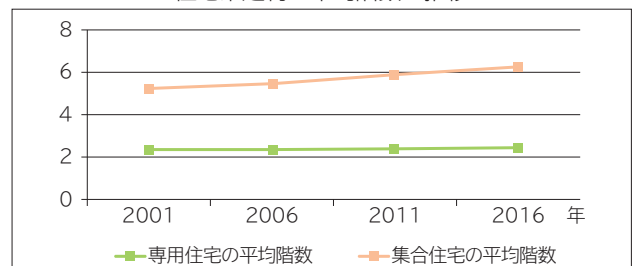


出典：住宅着工統計調査より作成

住宅系建物の平均敷地面積の推移



住宅系建物の平均階数の推移



出典：東京都土地利用現況調査より作成

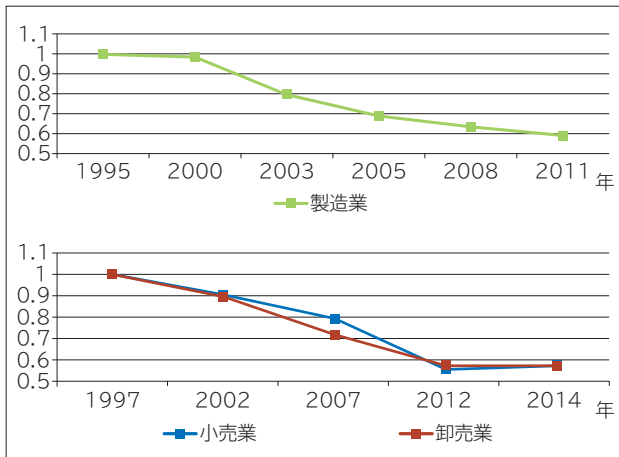
### (3) 文化・産業・観光

- 上野や浅草を中心に、区内各地に多様かつ多くの文化資源が分布している。
- 事業所数は、減少傾向にある。
- 事業所を業種別にみると、卸売業、宿泊業・飲食サービス業、小売業、製造業が多い。
- 宿泊施設の客室数は、年々増加している。

区内文化資源マップ

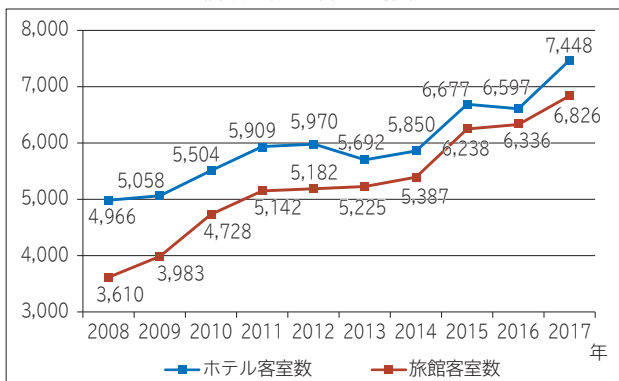


事業所数の推移（上：製造業／下：小売業・卸売業）



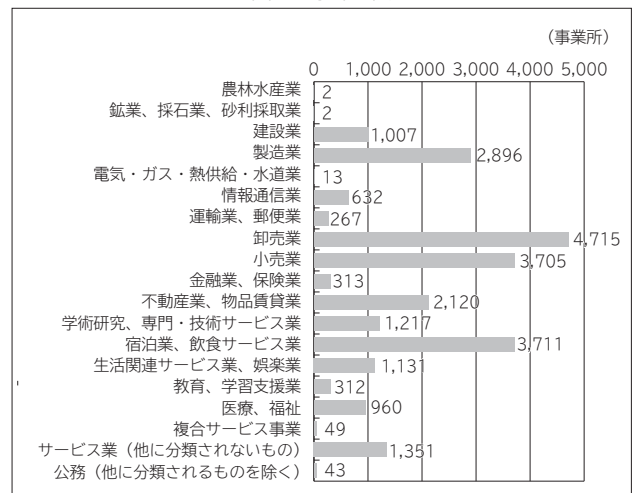
出典：(仮称)台東区産業振興計画策定のための実態調査報告書より作成

宿泊施設の客室数推移



出典：東京都福祉・衛生統計年報より作成

業種別事業所数



出典：平成26年度経済センサスより作成

### 3 まちの動向

#### (4) みどり・環境

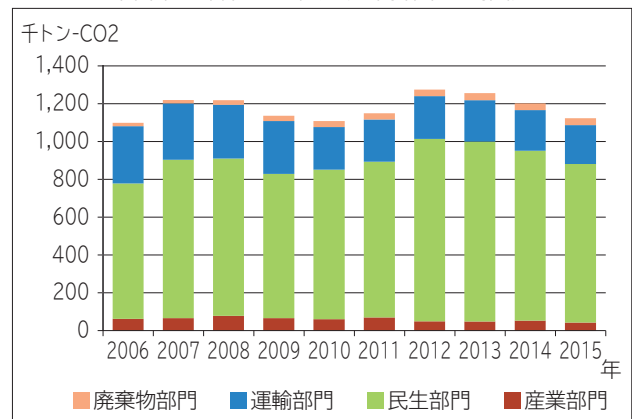
- 上野恩賜公園や浅草寺周辺、隅田公園等にまとまったみどりがあるが、市街地におけるみどりの分布は少ない。
- 近年、二酸化炭素排出量は減少傾向にあり、特に民生部門が減少している。

台東区の緑被地分布



出典：台東区緑の実態調査（2019年（平成31年））

台東区の部門別二酸化炭素排出量の推移

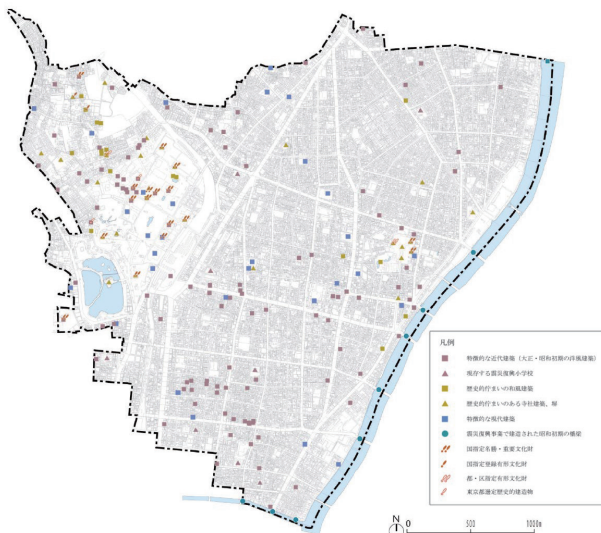


出典：オール東京62市区町村共同事業「みどり東京・温暖化防止プロジェクト」より作成

#### (5) 景観

- 多様な景観資源が区内の各地に分布している。
- 国立西洋美術館が世界文化遺産に登録され、その周辺は緩衝地帯（バッファゾーン）に位置付けられている。

歴史的建造物分布図



出典：台東区景観計画

国立西洋美術館



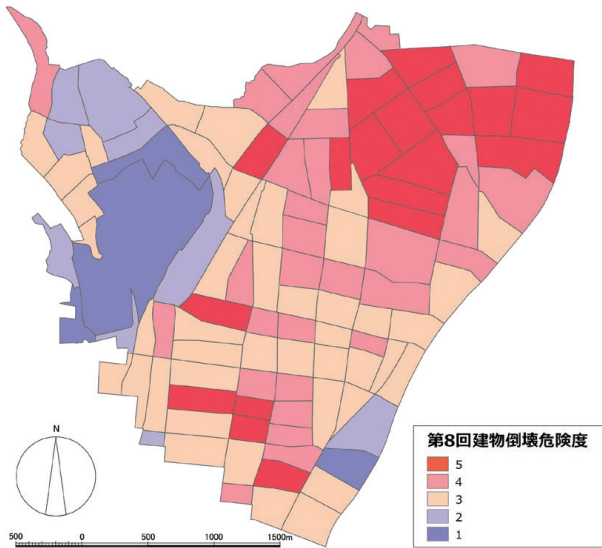
©国立西洋美術館



## (6) 防災

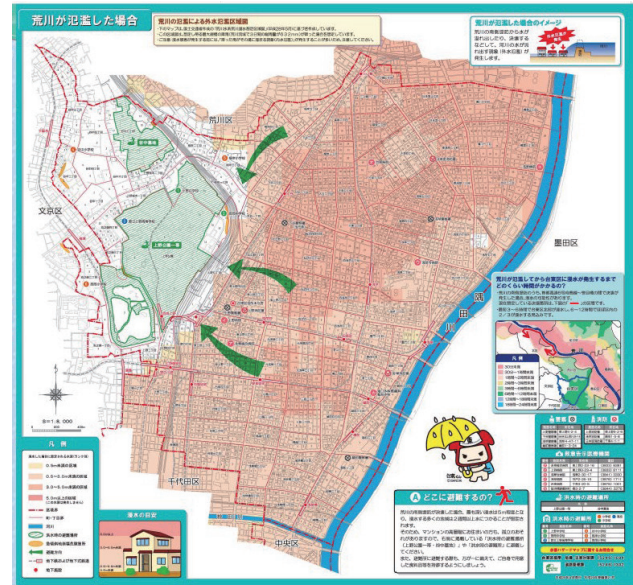
- 区の北部地域を中心に、建物倒壊危険度が高く、南部にも一部高い地区がある。
- 荒川の氾濫や神田川の高潮等による水害の可能性がある。

建物倒壊危険度



出典：地震に関する地域危険度調査（第8回）より作成

台東区水害ハザードマップ（荒川が氾濫した場合）



## (7) 道路・交通

- 都市計画道路の整備率は80%を超えている。
- 全体的に交通利便性が高いが、区北部を中心に鉄道の利用圏域外の地域がある。

都市計画道路の整備状況

進捗状況	延長	割合
事業完了	33,239m	80.6%
事業中	1,170m	2.8%
未着手（現道あり）	6,321m	15.3%
未着手（現道なし）	504m	1.2%
合計	41,234m	100%

出典：台東区都市づくりのための基礎資料（平成26年（2014年））

鉄道・バス利用圏図



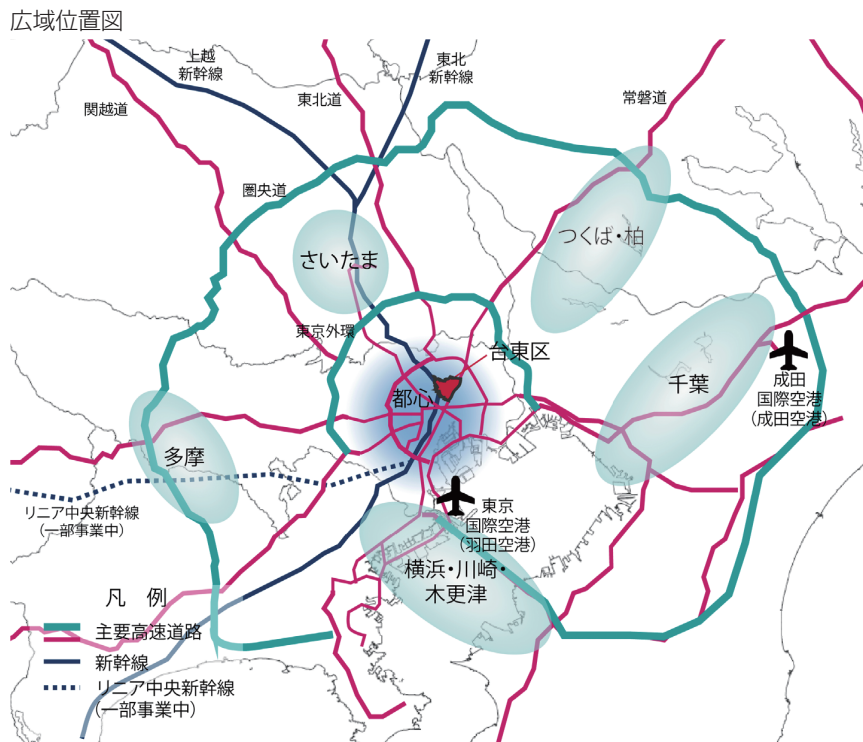
出典：台東区都市づくりのための基礎資料（平成26年（2014年））

# 4 広域的な位置付け

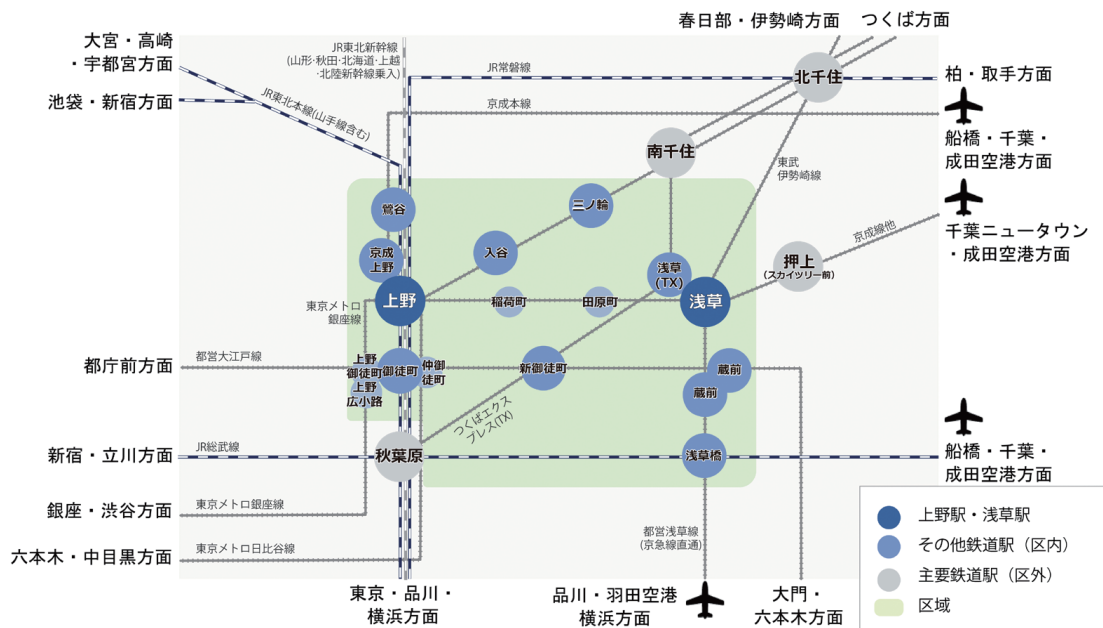
## (1) 広域ネットワーク

台東区は、古くから交通の要衝として、特に近代以降は、上野が東京の「北の玄関口」として東北、上信越方面の一大ターミナルとして発展してきた。

現在は、成田国際空港（成田空港）、東京国際空港（羽田空港）を結ぶ鉄道や新幹線等の広域交通ネットワークにより、世界・日本各地をはじめ、さいたまや横浜、千葉、つくばなどの広域的な拠点とも直結している。また、都心へのアクセス性にも優れているなど交通利便性が高い。



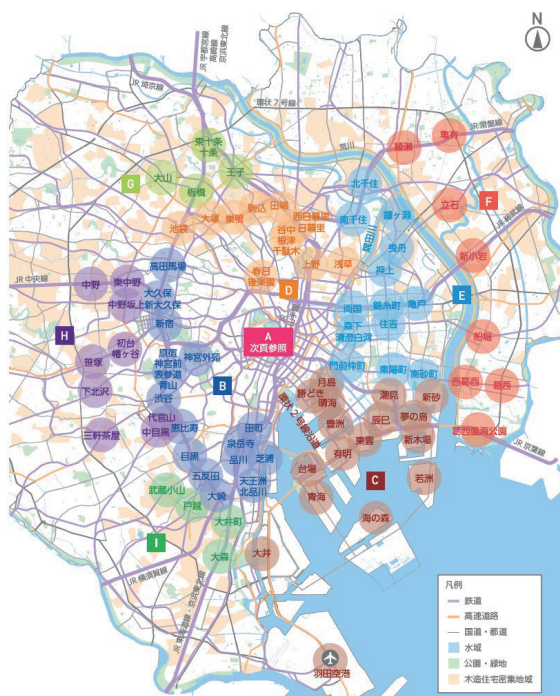
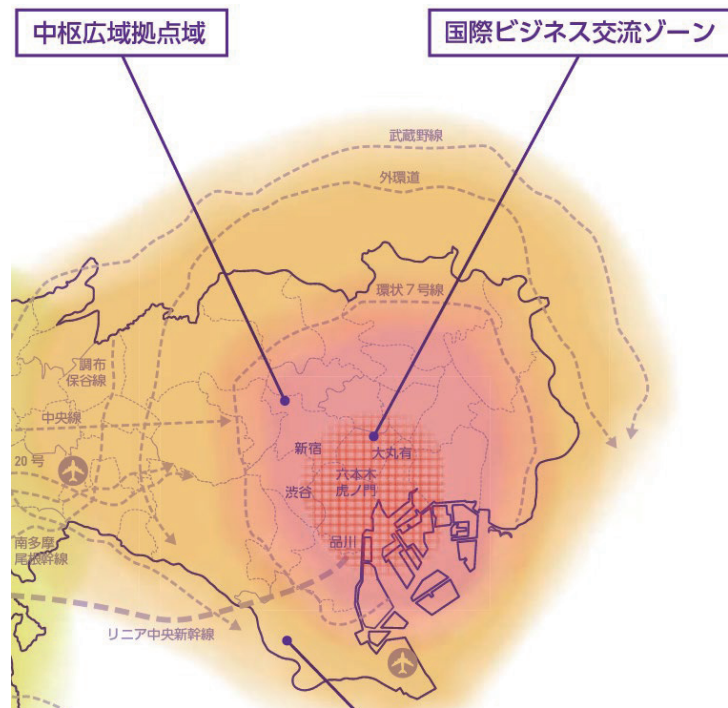
広域ネットワーク図



## (2) 東京都都市づくりのグランドデザインでの位置付け

2040年代の目指すべき東京の都市の姿を示している、東京都の「都市づくりのグランドデザイン」において、国際的なビジネス・交流機能を担う拠点が集積する「国際ビジネス交流ゾーン」が区部中心部に設定されている。このゾーンに隣接する台東区においても、これらの機能と連携した都市機能集積、拠点形成を図る必要がある。

都市づくりのグランドデザインにおける地域区分と台東区内の拠点・地域



### 上野・浅草

●上野の美術館や博物館の集積、上野恩賜公園や上野動物園、浅草寺を中心に、歴史・伝統を感じさせる街並みや、隅田川などの地域資源を生かし、芸術・文化・観光の拠点が形成されています。

●交通結節機能の強化や歩行者空間の整備が進み、商業・業務、公共・公益施設などが高度に集積するとともに、文化・観光施設との連携により、国内外から多くの人が集まり、交流が生まれる拠点が形成されています。

●駅と船着場との交通結節機能が強化され、隅田川の水辺空間と浅草寺周辺のにぎわい空間が結び付き、交流が活発になっています。

### 谷中・根津・千駄木(谷根千)

●谷中霊園や多くの寺社の縁、落ち着いた居住空間が継承されながら、地域の防災性が向上し、住宅地と観光地の調和した、伝統文化が育まれる魅力的な地域が形成されています。

出典：都市づくりのグランドデザイン（2017年、東京都）

## 4 広域的な位置付け

### (3) 隣接区のまちづくり

台東区は、千代田区、中央区、文京区、荒川区、墨田区にそれぞれ接しており、行政区域を超えたまちの一体性・連続性に配慮したまちづくりが必要である。

例えば、上野・御徒町は秋葉原駅周辺（千代田区）や湯島・本郷（文京区）、浅草は押上・業平橋（墨田区）、浅草橋・蔵前は両国（墨田区）や日本橋（中央区）、谷中は根津・千駄木（文京区）と隣接している。また北東部地域は、荒川区の拠点である南千住と近接している。

このようなことから、台東区のみまちづくりにおいては、隣接区におけるまちづくりの方向と整合を図りつつ、隣接地域との相乗効果をまちづくりに活かしていく必要がある。

隣接区におけるまちづくりの方向性

