

東京スカイツリーに係る国土交通省関係施策について

平成24年5月21日

○地区の概要

- 1)位置: 東京都墨田区押上一丁目他
- 2)面積: 土地区画整理事業区域 約6.4ha



位置図



○主な経緯

- 2003年 3月 東京メトロ半蔵門線延伸、東武伊勢崎線と相互直通運転開始
- 2004年10月 まちづくり協議会(準備組合)設立
- 2004年12月 墨田区長・地元代表者より「新タワー誘致に対する要請書」受領
- 2005年 3月 都市計画決定(区画整理、駅前広場、街路)
- 2005年 3月 NHK、在京民放5社が新タワー候補地に選定
- 2005年12月 土地区画整理組合設立認可(12/16)
- 2006年 3月 新タワーの建設地に決定(3/31)
- 2006年 9月 まちづくりランドデザイン策定
- 2008年 3月 都市計画決定(準工300%⇒商業500%、地区計画の決定等)
- 2008年 5月 環境影響評価書提出
- 2008年 6月 新タワー名称決定「東京スカイツリー」
- 2008年 7月 着工
- 2012年 5月22日 開業



○施設計画

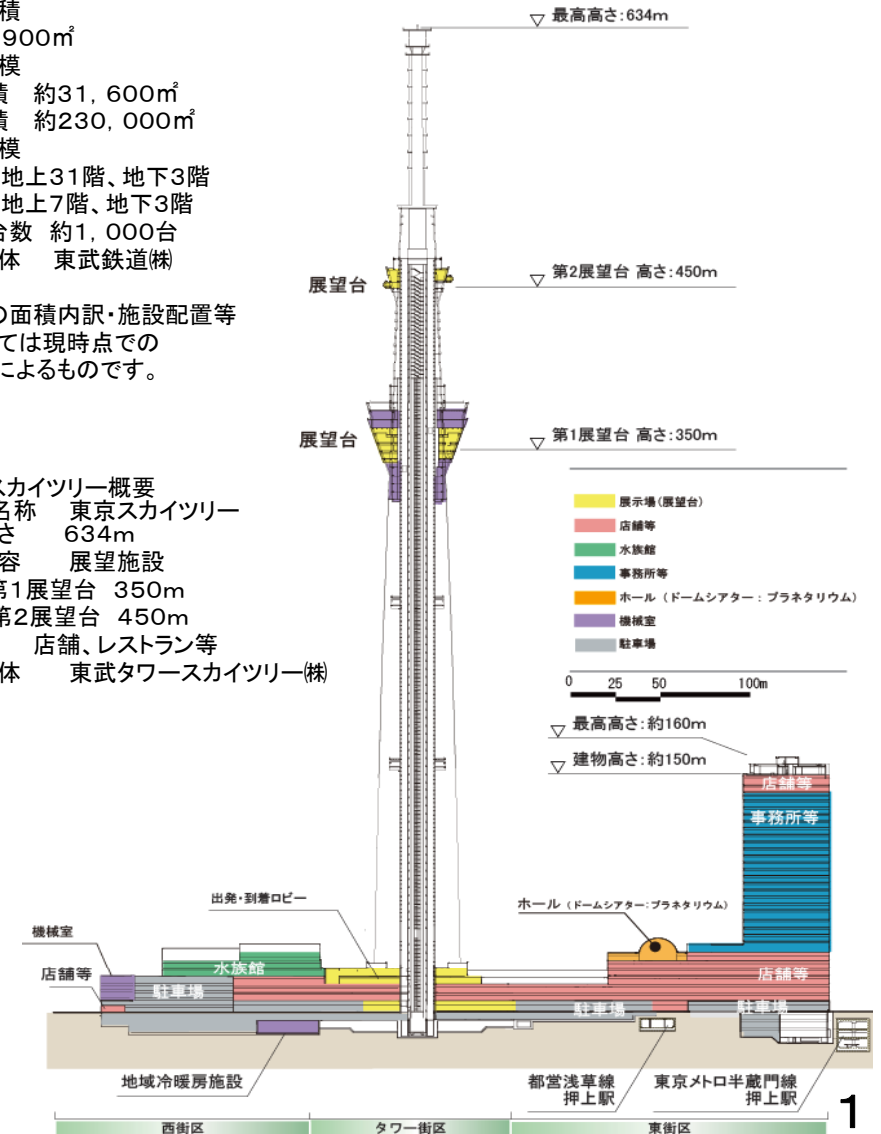
■複合街区施設概要

- ・所在地 東京都墨田区押上一丁目1番2号他
- ・敷地面積 約36,900㎡
- ・施設規模 建築面積 約31,600㎡ 延床面積 約230,000㎡
- ・建物規模 東街区 地上31階、地下3階 西街区 地上7階、地下3階
- ・駐車台数 約1,000台
- ・事業主体 東武鉄道株

※記載の面積内訳・施設配置等については現時点での計画によるものです。

■東京スカイツリー概要

- ・タワー名称 東京スカイツリー
- ・最高高さ 634m
- ・施設内容 展望施設 第1展望台 350m 第2展望台 450m 店舗、レストラン等
- ・事業主体 東武タワースカイツリー(株)



1. 相互直通運転に伴う用地の創出(P. 3)

東武伊勢崎線・東京メトロ半蔵門線の相互直通運転の開始により業平橋周辺の車両折り返し施設が不要になった。その跡地を活用することができるようになり、タワーの建設の基本的条件が整備。

2. 周辺地区の土地区画整理事業(P. 4)

従前、車両折り返し施設(旧東武鉄道貨物ヤード)、生コンクリート工場等であった地区について、駅前広場、幹線道路等の都市基盤の整備と街区の再編を実施。

3. 周辺市街地の整備(P. 5～6)

スカイツリーの整備にあわせ、地域防災施設、観光産業プラザ、川沿いの橋・デッキ及び駐輪場等の関連施設を整備。

4. 先導的な省エネルギー対策(P. 7)

高効率機器等を使用した地域冷暖房システムや自然エネルギーの活用等、周辺地域における省CO2に関する取り組みを支援。

5. アクセス改善(P. 8～10)

全国からのアクセス改善を図るため、東京駅、羽田空港からの直通バス等が運行されるほか、タワー周辺を巡回するバス路線に電気バスを導入。

6. 開業を契機にした観光施策(P. 11)

東京スカイツリー周辺地域を対象に、訪日外国人の受入環境の整備や、広域で連携した外国人誘客の取組を実施。

7. 関連技術の海外へのアピール(P. 12)

我が国建設事業者の海外展開を支援する観点から、東京スカイツリーを素材として、我が国の高度な技術を紹介。

1. 相互直通運転に伴う用地の創出

- 平成15年に東京メトロ半蔵門線の押上延伸等に伴い、東武伊勢崎線・東京メトロ半蔵門線の相互直通運転が開始。
- これにより、業平橋駅(現 とうきょうスカイツリー駅)周辺の車両折り返し施設が不要となり、まとまった用地が創出された。

東京メトロ半蔵門線延伸事業

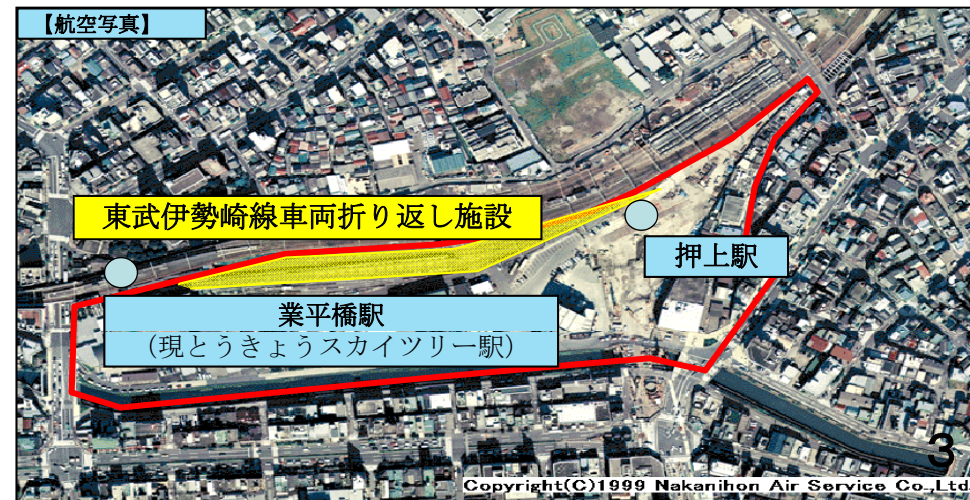
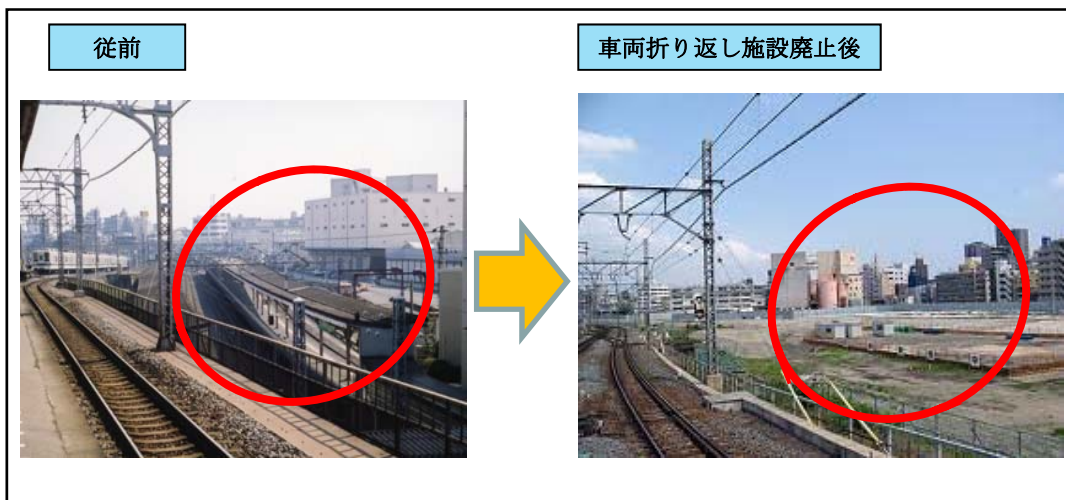
事業主体:東京メトロ(旧帝都高速度交通営団)
施行区間:水天宮前～押上
施工期間:平成5年～平成14年度 総事業費:1,941億円(国費:311億円)

- ※1 地下高速鉄道整備事業費補助を活用
- ※2 半蔵門線延伸は運輸政策審議会第7号答申(昭和60年)において早急に整備することが適当である路線

東武鉄道伊勢崎線直通化事業

事業主体:東武鉄道
施行区間:曳舟～押上
施工期間:平成7年～平成14年度 総事業費:843億円

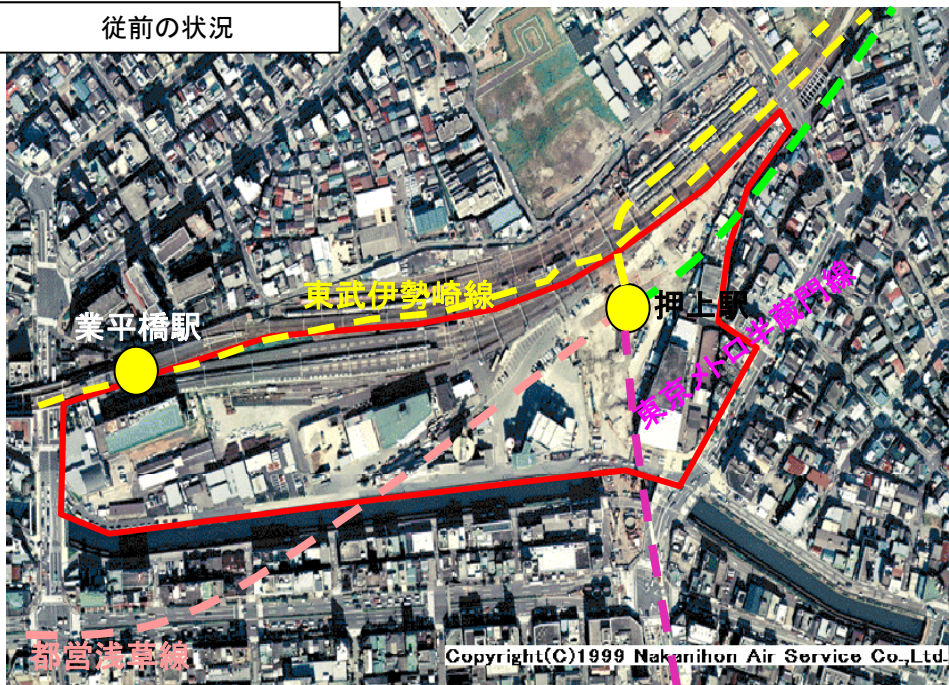
- ※「特定都市鉄道整備積立金制度*」を活用
- * 工事に要する費用の一部を事業開始時に運賃に上乗せして、その増収分を非課税で積立して工事費に充当するとともに供用開始後は当該積立金を取り崩し、利用者に還元する制度



押上・業平橋駅周辺地区土地区画整理事業

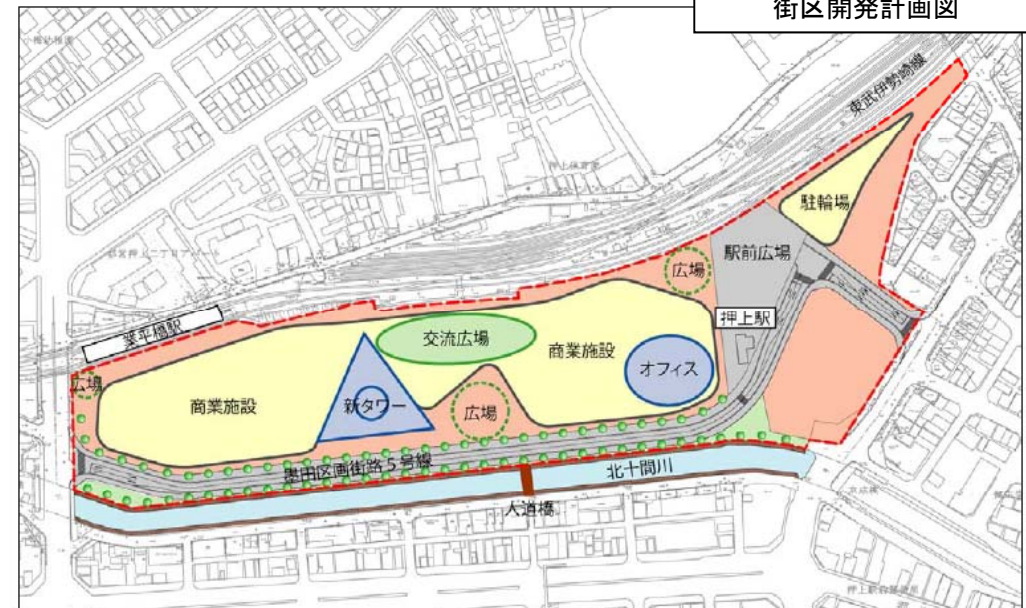
従前、車両折り返し施設(旧東武鉄道貨物ヤード)、生コンクリート工場等であった地区について、駅前広場、幹線道路等の都市基盤の整備と街区の再編を実施。

従前の状況



- ◆事業の主体: 押上・業平橋駅周辺土地区画整理組合
- ◆施行面積: 約6.4ha
- ◆施行期間: 平成17年度～平成24年度
- ◆総事業費: 100億円(国費: 約46億円)

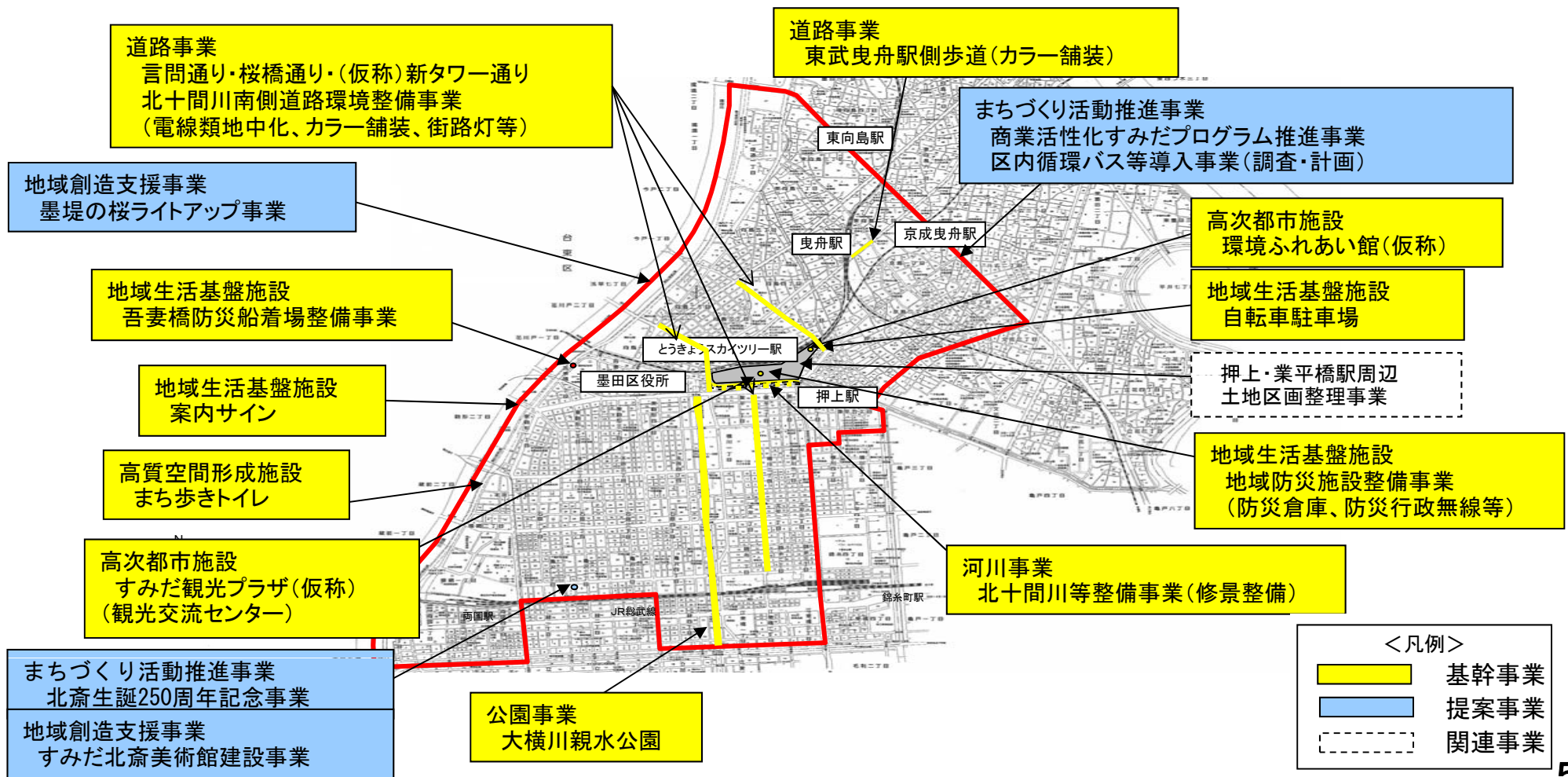
街区開発計画図



すみだ中央地区都市再生整備計画(墨田区作成)

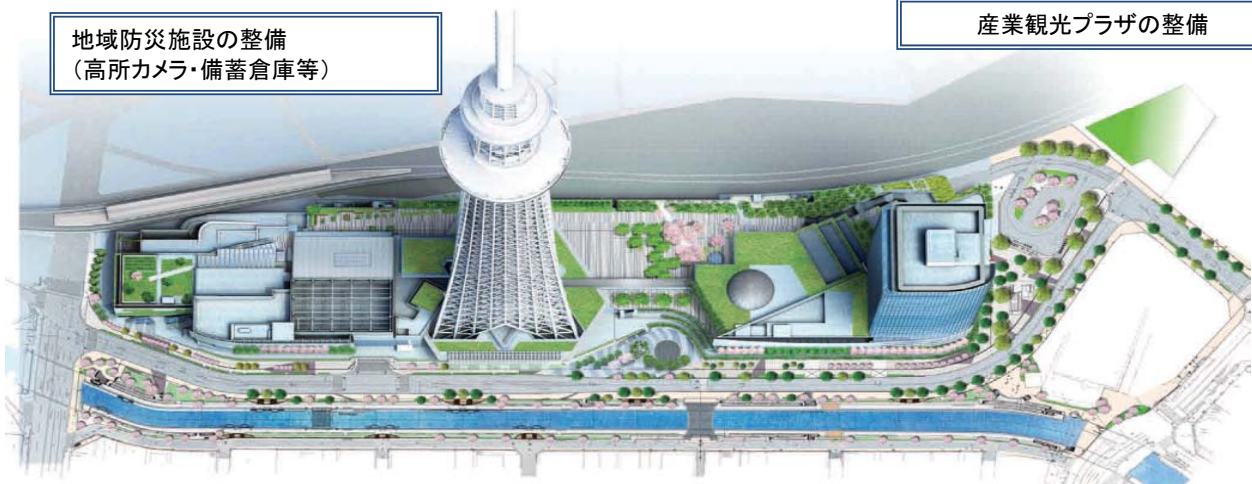
押上駅周辺は、鉄道4線が乗り入れているにもかかわらず賑わいに欠けており、点在する歴史的観光資源や河川空間が活かされていない状況であったため、東京スカイツリー建設にあわせ、本事業において、安全安心で環境にやさしい観光拠点の整備を図る。

- 交付期間:平成20年度～平成26年度 ◆交付対象事業費:約92億円(国費:約36億円)
- 事業内容:周辺道路の美装化、河川修景整備、観光交流センター・地域防災施設・駐輪場等の整備等



3-②. 周辺市街地の整備 (東京スカイツリーを中心とした周辺市街地の整備に対する支援)

《周辺市街地整備の一例》



地域防災施設の整備
(高所カメラ・備蓄倉庫等)

産業観光プラザの整備



駐輪場の整備

北十間川沿いの人道橋・デッキ等の整備



4. 先導的な省エネルギー対策(住宅・建築物省CO₂先導事業)

省CO₂の実現性に優れたリーディングプロジェクトとなる住宅・建築物プロジェクトを広く民間等から提案を募り、支援を行うことにより、住宅・建築物における省CO₂対策の強力な推進を図る。

採択事例：東京スカイツリー周辺(業平橋押上地区)開発省CO₂推進事業

○ 提案内容

高さ634mの東京スカイツリーを中心とした大規模複合施設と、街区及び周辺地域に熱供給を行う地域冷暖房施設が連携して実施するプロジェクト。地域冷暖房システムを導入しエネルギーマネジメントを行うとともに、雨水の利用、屋上緑化、高機能外壁ならびに高効率照明などに取り組む。また省CO₂の取り組みを、来訪者や社会に向けて情報発信する。

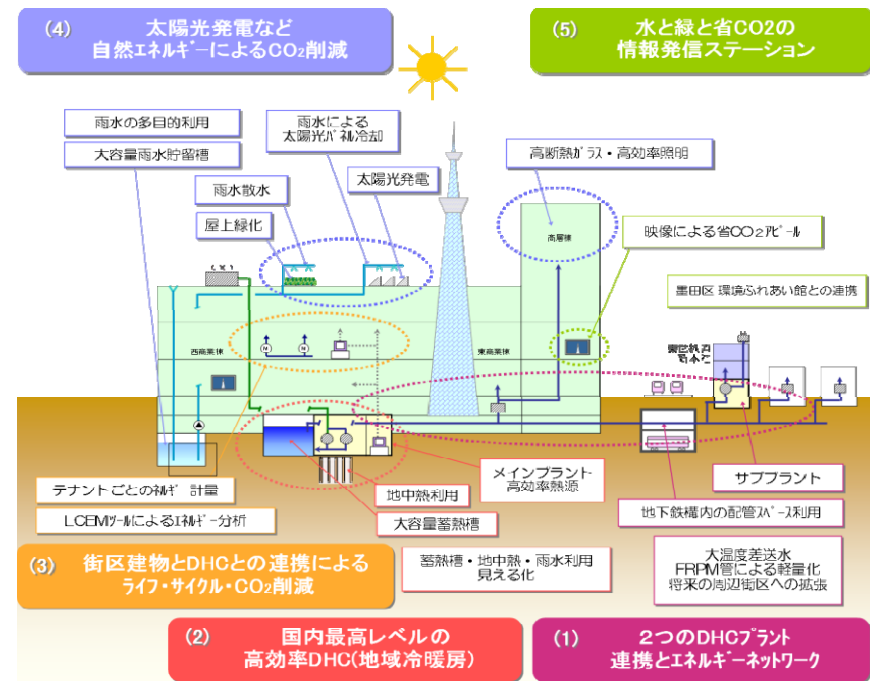
○ 事業期間

平成20年度～平成23年度

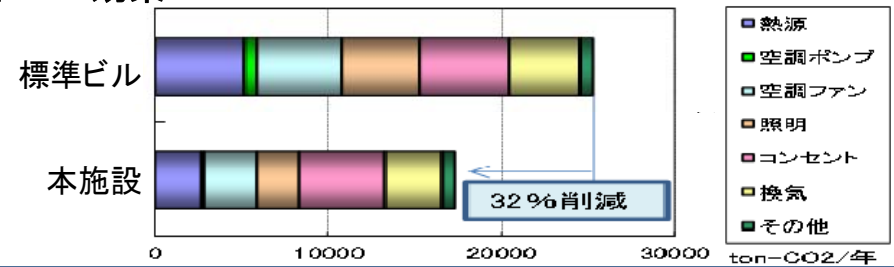
○ 評価委員会による概評

- ・複数プラントの連携、地中熱利用、高効率機器等を使用した地域冷暖房システムや自然エネルギーの活用によって、ライフサイクルCO₂の大幅な削減を実現しようとしている点が評価される。
- ・提案案件はシンボル性が高く、さらに墨田区との連携とも相まって、来訪者に省CO₂技術とその効果をアピールでき、大きな普及啓発効果が期待できる。
- ・地下鉄という既存インフラ空間の有効利用、街区需要家と地域冷暖房とが連携したマネジメントシステム等の試みを展開している点も評価できる。

○ 取り組みイメージ



○ 省CO₂効果



5-①. アクセス改善(東京スカイツリー開業に伴うバス路線について)

主要拠点からの直通バスの運行

「座ったまま乗り換えなし、荷物が多くても快適に目的地までお送りする」というバスの利点を活かし、海外や全国からの利便性を高めるとともに、公共交通機関により周辺渋滞の緩和に寄与できるものとして、東京スカイツリータウン®内から4路線が運行開始予定
※4路線とも2012年5月22日運行開始予定

1. スカイツリーシャトル®東京駅線 : 東武バスセントラル(株)、ジェイアールバス関東(株)
2. スカイツリーシャトル®羽田空港線 : 東武バスセントラル(株)、京浜急行バス(株)
3. スカイツリーシャトル®東京ディズニーリゾート®線 : 東武バスセントラル(株)、京成バス(株)
4. スカイツリーシャトル®上野・浅草線 : 東武バスセントラル(株)



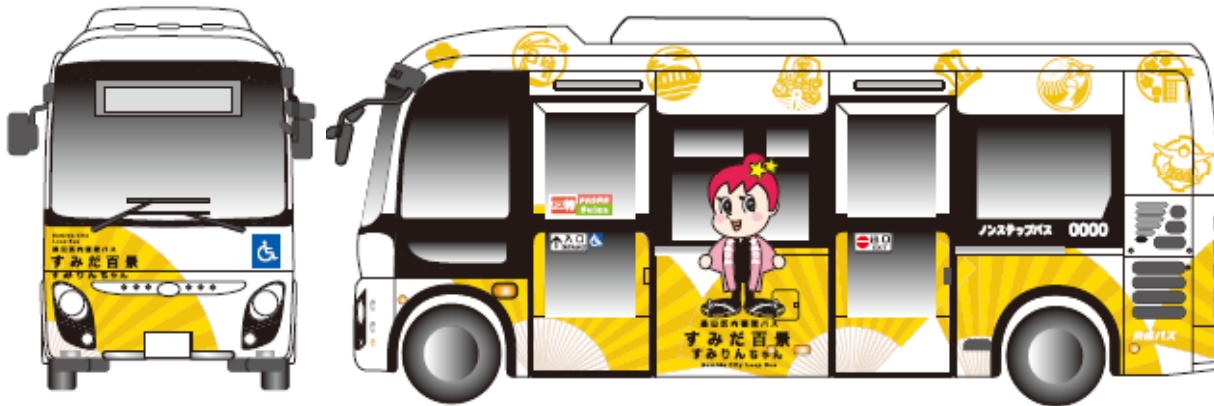
その他事業者の取り組み

- ・東京都交通局にて、「東京→夢の下町」と称した観光路線バスを運行するなど各社、付近のバス停を使用する予定
- ・日の丸自動車興業では、スカイバスにより「東京スカイツリー・浅草間コース」を運行中。
- ・江東区では、平成25年からの運行を目指し、水陸両用バスによるスカイツリーの観光コースを検討中。

5-②. アクセス改善(墨田区内循環バス「すみだ百景 すみりんちゃん」)

- 京成バス(株)は、平成24年5月のスカイツリー開業にあわせ、その周辺を巡回する新規バス路線を開設(3月20日運行開始)。
- 平成24年3月3日に京成バス(株)及び墨田区による発表会を開催(奥田副大臣が出席)。
- 国土交通省の新規事業により電気バスの導入を支援(「観光地における公共交通のグリーン化促進事業」)

導入車両(日野「ポンチョ」特別仕様)



電気バス運行路線(北西部ルート)の概要

- 押上駅を起点とする循環コミュニティバス路線(1周約8km、所要約45分、52便/日(15分毎))
- 電気バスは、うち8回/日程度を運行。



- 路線設定にあたり、東京スカイツリー以外にも、区内の観光資源(隅田川七福神、向島料亭街等)を結ぶ路線を設定。
- その他にも、観光振興に係る多くの工夫を実施。
 - ・ バス停名に観光地の名称を使用
 - ・ 4ヶ国語による車内モニター表示
 - ・ スマートフォン、車内無線通信を活用した観光案内
 - ・ 天窗等を設置し、車内からのスカイツリー等の視認性を向上。

6. 開業を契機にした観光施策(東京スカイツリー周辺における観光施策)

受入環境整備事業

戦略拠点・地方拠点を選定し、地域の受入環境整備水準の把握・評価を行い、訪日外国人旅行者の受入環境の向上に資する事業を実施している。

【例】

- 平成24年3月には、**押上・業平橋(東京スカイツリー周辺)**を、戦略拠点に選定し、国が墨田区等と連携して**受入環境の向上に資する事業を実施予定**。
- 今年度の戦略拠点・地方拠点における事業の詳細については、6月開催の検討会にて決定する予定。



多言語ガイドブック



多言語マップ

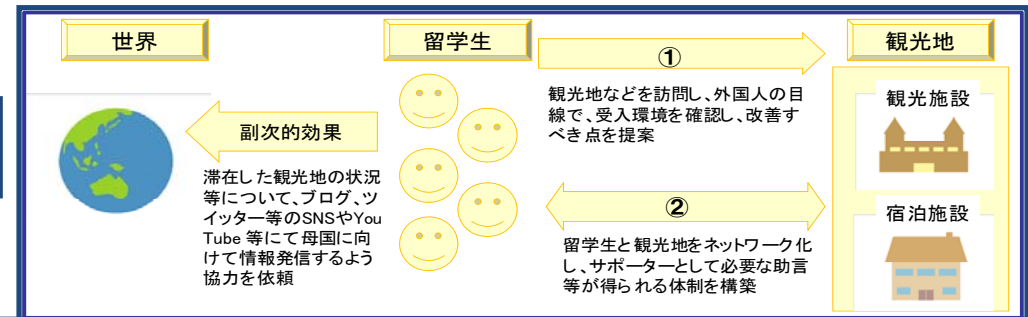


案内・誘導サイン

受入環境整備サポーター派遣事業

日本在住の留学生等を受入環境整備サポーターとして、戦略拠点・地方拠点など全国の観光地へ派遣することで、受入環境整備が遅れている部分を外国人の目線から明確にし、外国人旅行者の増加に向けた改善策の提案や情報発信をしてもらうことで、受入環境整備を促進する。

- **東京スカイツリー周辺地域を含む東京都内の観光地へ、12名の留学生を派遣。**(2011年10月23日)



ビジット・ジャパン事業

日本の新名所として「東京スカイツリー」を活用した広告展開や旅行会社の招請を展開する予定。

- (例) ■ **韓国市場において、東京スカイツリーを取り上げた番組制作を予定。**

また、「ビジット・ジャパン地方連携事業」の枠組を利用し、周辺自治体とともに、東京スカイツリーを核とした広域プロモーションを展開。

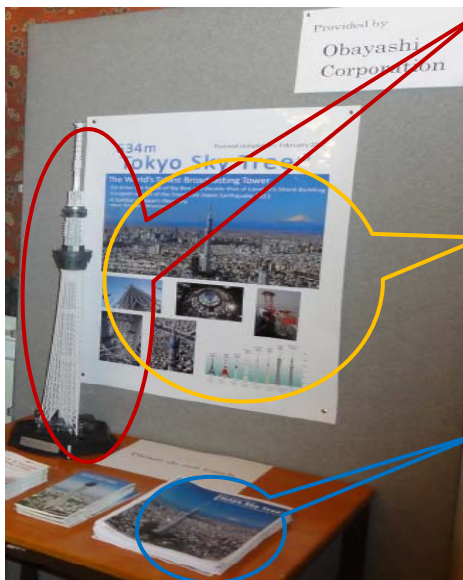
- (例) ■ **香港誘客強化事業において、東京スカイツリーを核とした周辺の下町観光に加え、東京からのショートトリップとして温泉や自然に恵まれた栃木県及び街歩きを中心とした横浜市の広域を目的地とした観光ルートのプロモーションを実施する予定。**
また、羽田空港から各方面への鉄道アクセスの利便性もPR。

海外でのPRの事例

2012年3月11日に在ロンドン日本大使館で開催された「復興支援レセプション※」において東京スカイツリーに使われている耐震・制震技術などのPRを実施

※日英の政府・企業関係者など約400名が参加

※同レセプション終了後、JETROロンドン事務所、大使館1階ギャラリーにおいても模型を展示



東京スカイツリーの模型を展示

東京スカイツリーのパネルを掲示

東京スカイツリーのパンフレットを配布

復興レセプションの様子

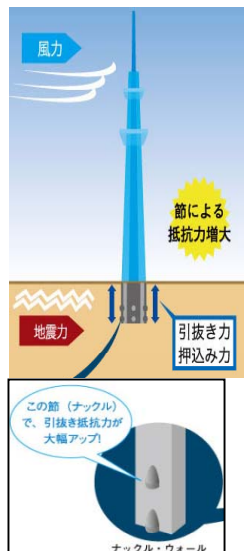
この他にも、東京スカイツリーにおいて用いられた技術を含め、我が国建設企業が有する高度な技術を紹介するパンフレットを作成し、海外の発注者等に対して広くPRする予定

＜東京スカイツリーにおいて用いられている技術の例＞

①耐震技術:

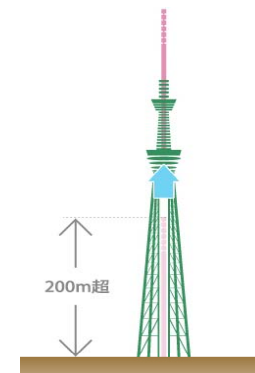
ナックル・ウォール(節付き壁杭※)を採用することで耐震性を強化

※地震や強風などによる揺れに対して、横方向だけでなく縦方向にも抵抗力を強化することが可能



②リフトアップ工法:

タワー最上部に設置するアンテナ用の鉄塔(ゲイン塔)を、タワーの空洞内の地上において組み立て、ワイヤーで引き上げながら鉄骨を継ぎ足していく工法



安全性の確保
品質の向上
大幅な工期短縮

③制震技術:タワー中心部の鉄筋コンクリート状の円筒(心柱※)と外周部を構造的に分離し、心柱部分を「重り」として機能させることでタワーの揺れを軽減

※法隆寺などの五重塔の技術を応用したもの

④現代の「匠の技」:このような技術・工法は、資材同士を鋭角的に溶接する際の特殊技量等、職人の専門技術が支えている。