

浅草と東京スカイツリーを結ぶ  
交通システムについての提案

平成 21 年 7 月 15 日

協同組合 浅草商店連合会

交通システム委員会

## はじめに

本年2月末に「東京スカイツリー交通システム検討会」が開かれました。ここで提起された、浅草と、2011年内竣工2012年春の開業に向けて順調に工事が進む東京スカイツリー（以下 新タワー）とを結ぶ交通システムに関して、当委員会として検討を行ってきた結果を踏まえここに提案としてまとめご報告します。

本提案の基本的な考え方は以下のようです。

1. すぐにでも実現可能な施策として既存の交通システムの有効利用の提案
2. 台東-墨田地域の連携の象徴としての新交通システムの提案
3. 少し未来に向けての新交通システムの具体的検討の提案

なお本提案は、協同組合浅草商店連合会の一委員会からのものでありますので、あえて墨田区内のことについての言及は避けましたが、墨田区内の各商店街との協調と協力の元で広域の回遊性を考えていかなければ、より良い成果は得られないであろうことは自明の理であります。

## 1. すぐにでも実現可能な施策として既存の交通システムの有効利用の提案

新タワーと浅草地域の間には、現在、東武鉄道伊勢崎線・都営地下鉄浅草線・都営バス3路線（上23/都08/上26）の各交通機関が通っています。これらの交通機関はそれぞれ大量の人員を輸送する能力を有しており、来街者の搬送能力としては、需要に応じたダイヤ改正などで対応可能と考えられます。これらの中で特に、新タワー直下の業平橋駅からわずか一駅で直接結んでいる東武鉄道に着目しました。

浅草駅の構造上の制約から、この区間の普通列車は6両編成での運行ですが、1両あたりの定員（乗車率100%として：通勤ラッシュの半分以下の混雑度）は140名ですので、1列車あたりでは140名×6両＝840人以上の搬送能力があり、現在の10～20分に1本のダイヤでも一時間あたりで2,520人～5,040人の輸送力（片道）があることとなります。

この輸送力と新タワー直下に駅を持つという利便性を考えれば、浅草と新タワー間の基幹交通システムとして、まずは東武鉄道を考えるべきでしょう。

次ページ資料のように減少傾向にある浅草駅の乗降客数を増やし、浅草-業平橋駅間の乗車率を上げるよう協力体制を作ることを考えてみることは重要だと考えます。

東武鉄道は私鉄であり、公共的な事業とはいうものの一民間企業ですから、会社として営業利益を求めねばなりません。浅草地域の事業者が東武鉄道（鉄道事業部）とタイアップしたキャンペーン展開を図り、浅草-業平橋区間の乗客が増加すれば、東武鉄道株式会社にとって同区間の営業的重要性が増し、路線の存続や浅草駅ビルの改修など将来の設備投資に向けて株主に対して説明ができる成果となるはずです。

東武浅草駅は、「浅草雷門駅」として昭和6年（1931年）5月25日に開業しました。また同年11月1日に浅草駅ビル（東武ビル）が完成し、同日に「浅草松屋」がオープンしたという歴史があります。

つまりは新タワーが竣工する予定の2011年初冬は浅草駅並びに浅草松屋の開業80周年の節目にあたり、駅ビル開業記念日の2011年11月1日から一年間の80周年記念期間を考えれば、新タワーの開業がちょうどその期間の真ん中に迎えられることとなります。

この巡り合わせも好材料として利用できるはずです。

## 駅情報(乗降人員)

### アイコンの説明

エスカレーター
 エレベーター
 車イス対応トイレ(個室)
 ハンドル形電動車イス利用可能駅

※乗降人数は、平成19年度1日平均。

伊勢崎線 | 亀戸線 | 大師線 | 日光線 | 宇都宮線 | 鬼怒川線 | 佐野線 | 小泉線 | 相生線 |  
 野田線 | 東上本線 | 越生線

### 伊勢崎線

駅名	開設年月日	乗降人員(人)	所在地	電話番号	駅構内施設
浅草	昭6.5.25	56,289	東京都台東区花川戸1-4-1	03-3841-0603	
業平橋	明35.4.1	71,143	東京都墨田区押上1-1-4	03-3622-8191	  
押上	平15.3.19	-	東京都墨田区押上1-1-65	03-3621-4025	   
曳舟	明35.4.1	19,995	東京都墨田区東向島2-26-6	03-3611-3518	   
東向島	明35.4.1	16,867	東京都墨田区東向島4-29-7	03-3612-8836	  
鐘ヶ淵	明35.4.1	12,834	東京都墨田区墨田5-50-2	03-3611-3750	  
堀切	明35.4.1	2,876	東京都足立区千住曙町34-1	03-3881-4483	
牛田	昭7.9.1	22,873	東京都足立区千住曙町1-1	03-3881-4436	  
北千住	明32.8.27	452,249	東京都足立区千住旭町42-1	03-3881-4121	   
小菅	大13.10.1	5,455	東京都足立区足立2-46-11	03-3849-6080	  
五反野	大13.10.1	35,647	東京都足立区足立3-34-6	03-3848-4170	   
梅島	大13.10.1	30,323	東京都足立区梅田7-37-1	03-3886-4289	   
西新井	明32.8.27	58,180	東京都足立区西新井柴町2-1-1	03-3889-6515	  
竹ノ塚	明33.3.21	82,167	東京都足立区竹の塚6-6-1	03-3899-1424	   
谷塚	大14.10.1	36,578	埼玉県草加市谷塚町東地総田耕地552-2	048-922-3832	   
草加	明32.8.27	79,956	埼玉県草加市高砂2-5-25	048-927-0065	   
松原団地	昭37.12.1	55,164	埼玉県草加市松原1-1-1	048-942-6110	   
新田	明32.12.20	31,720	埼玉県草加市金明町道下263-2	048-935-9721	   
蒲生	明32.12.20	16,942	埼玉県越谷市蒲生寿町16-17	048-986-2336	   
新越谷	昭49.7.23	128,247	埼玉県越谷市南越谷1-11-4	048-965-3778	   
越谷	大9.4.17	45,950	埼玉県越谷市弥生町4-11	048-965-3370	   
北越谷	明32.8.27	51,783	埼玉県越谷市大沢3-4-23	048-976-2819	   
大袋	大15.10.1	18,612	埼玉県越谷市大字袋山1200	048-975-7818	
せんげん台	昭42.4.15	62,320	埼玉県越谷市千間台東1-62-1	048-975-1847	   
武里	明32.12.20	17,431	埼玉県春日部市大塚450	048-735-0855	   
二ノ割	大15.10.1	18,591	埼玉県春日部市一ノ割1-1-1	048-733-2043	  
春日部	明32.8.27	71,502	埼玉県春日部市柏壁1-10-1	048-761-4136	   
北春日部	昭41.9.1	10,114	埼玉県春日部市梅田本町	048-752-6633	  

平成19年度の各駅の1日あたりの乗降客数/東武鉄道株式会社ホームページより

## 2. 台東-墨田地域の連携の象徴としての新交通システムの提案

台東区により検討されたように、交通システムを新設するとすれば、新タワー開業までに間に合い、また需要の変化にもある程度柔軟に対応できるものとして、循環バス路線の新設が現実的です。

大型観光バス・自家用車・人力車などで既に飽和状態の雷門前を避け、新タワーとの連絡が不便であるつくばエクスプレスとの連絡の便を図るという理由から、言問通り-国際通り-浅草通りを通り新タワーと結ぶ循環路線を提案します。さらに、この路線の【左回りコース】と【右回りコース】のそれぞれに性格の異なる2路線を提案します。

### 【左回りコース】

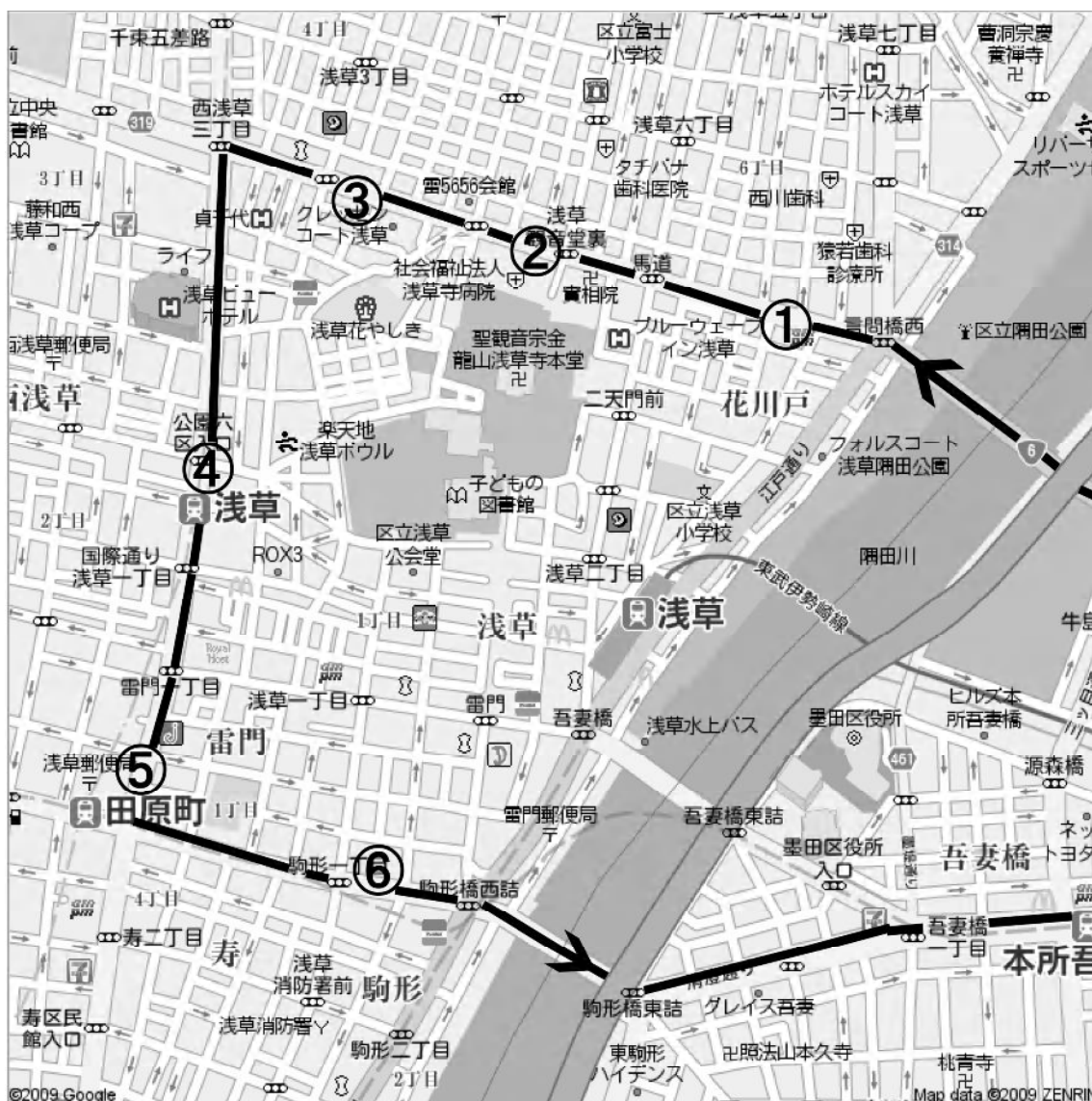
この循環方向では全ての交差点を左折のみで通過できるため、右折が必要な場合に較べある程度の定時性が確保できると考えられます。つまりは必要な移動時間がある程度予想できるので、目的を持って乗ろうとする乗客（来街者だけでなく地域住民も含めて）の期待にも応えることができるのではないのでしょうか。

そこでこの循環方向には既に台東区内で成功を収めている「めぐりん」の新たな一路線を設けることを提案します。「タワーめぐりん」と仮に呼ばせていただきますが、これは地域通勤者を持たない墨田区との連携を図り、新タワー誘致にあたっての条件である「台東-墨田エリアの連携」の象徴となすことにもできると考えます。

また既存の東西・南・北めぐりんとの接続を図り、広く台東区内への回遊利便性を確保することが重要です。その点で乗り換えポイントを設けることは肝要です。これにより広域な観光行動の誘発が望めるかもしれません。

ただしこの左回りの循環方向では、新タワー直下東西道路西側の端に当たる言問通り（都道環状3号線）東武橋交差点の右折禁止の規制の為、タワービルへの乗り入れができません。

【左回りコース】タワーめぐりん（仮称）停留所案



停留所案 / 至近のめぐりん (停留所番号) 停留所名

- ① 都営バス 隅田公園 / 北めぐりん (3) 隅田公園
- ② 都営バス 浅草二丁目 (馬道観音裏) / 北めぐりん (35) 浅草寺北
- ③ 都営バス 浅草三丁目 (浅草観音) / 無し
- ④ 東西めぐりん (25) つくばエクスプレス浅草駅 / 同じ
- ⑤ 都営バス 浅草一丁目 / 南めぐりん (15) 田原町駅または(16) 菊水通り
- ⑥ 雷門2丁目 6-2 ノットビル前 (現況駐車帯) / 東西めぐりん (29) 都営浅草駅

## 【右回りコース】

一方でこの路線を右に循環するコースは、通過する全ての交差点で右折が必要となり定時性の確保は難しくなります。

しかしながら先に述べたタワー直下の東武橋交差点を左折しタワービルへ進入することができるという利点があり、観光客にとっては魅力的でしょう。

そこでこの右回りコースには、特に目的を持たずに乗る観光客を対象にとらえ、娯楽性の高いバスを用い、いわゆる観光行動の一つとして利用される路線の新設を提案します。

娯楽性の高いバスとしては、パンダバス・2階建てバス・スカイバスなどがありますが、ユニークなものとしてはクラシック・トロリー（路面電車風バス）が挙げられます。

こうしたバスを保有する観光バス事業者（例えば「株式会社日の丸リムジン」など）を誘致することで右回りコースは実現できると考えます。

なお右回りコースでは、台東区内最大の宿泊施設でもある「浅草ビューホテル」に寄ることが可能であることにも注目しておくべきだと考えます。

またこの循環方向であれば吾妻橋から国際通りへと雷門通りを通過することも、それほど他の交通機関の障害にならないかもしれません。



株式会社 日の丸リムジン 所有のクラシック・トロリー

### 3. 少し未来に向けての新交通システムの具体的な検討の提案

以上の 2 つの提案は、新タワー開業に間に合わせる事ができるものですが、一方で遠い将来までも存在し続けていく新タワーと同じように、未来に向けて新しい交通システムの具体的な検討を、時間をかけて行っていく意味はあるものと考えます。

日本の都市交通 においては、環境や市民に優しい都市交通システムとして、軌道系の中量輸送システム（いわゆる LRT：ライトレールトランジット 軽量軌道交通 など）への関心が高まっています。

また新技術も開発され軌道系に不可欠とされてきた架線の不要な LRT も提案されています。（川崎重工業・産業技術総合研究所による）

浅草地域の将来に向けて、LRT に着目し、意義・路線・事業主体・車両基地などの具体的課題を検証し実現が可能かどうかを、別部会を設け検討していくことを提案します

このチームのメンバーの人選に関しましては、当委員会にお任せ願いたいと考えますが、基本的に浅草地域の LRT に関して造詣の深い方に加えて、LRT を専門的に研究している大学の研究室にお声をおかけしてみたいと考えます。

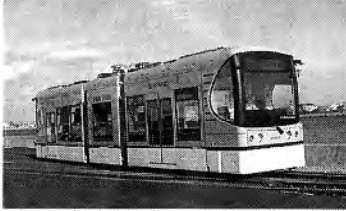


低床電池駆動路面電車（LRV）「SWIMO」（川崎重工業）

リチウムイオン電池との主な性能比較

	リチウムイオン電池	ニッケル水素電池(従来)	ニッケル水素電池(今回)
高速充放電	○	△	◎
容量	◎	△	○
可燃性材料使用の有無	○	×	×

川重のギガセルを搭載した路面電車



川重のギガセルを搭載した路面電車。新開発の電池は、直径103mm(約100万分の1)の炭素繊維の表面をニッケル化合物でメッキ、多数束ねたものを電極に採用。充電時の膨張にも耐えられるようになり、急速充電を1000回繰り返しても性能はほとんど落ちないという。従来は充電速度を上げすぎると電極に使っている板状や薄膜状のニッケル化合物が膨張・収縮してはがれるなど劣化。蓄電容量や寿命が低下するため、充電に時間をかける必要があった。

新開発の電池は、直径103mm(約100万分の1)の炭素繊維の表面をニッケル化合物でメッキ、多数束ねたものを電極に採用。充電時の膨張にも耐えられるようになり、急速充電を1000回繰り返しても性能はほとんど落ちないという。従来は充電速度を上げすぎると電極に使っている板状や薄膜状のニッケル化合物が膨張・収縮してはがれるなど劣化。蓄電容量や寿命が低下するため、充電に時間をかける必要があった。

## 川重・産総研

# 大型電池、10秒で充電

## 電車やバス向け5年後実用化

川崎重工業は独立行政法人・産業技術総合研究所と共同で、充電時間が10秒以内で済むニッケル水素蓄電池を開発した。極細の炭素繊維を特殊処理した電極を使うなど従来と構造を一新、充電時間は従来の6分の1だという。電車やバスなど大型の車両向けに、5年後の実用化を目指す。

新開発の電池は、直径103mm(約100万分の1)の炭素繊維の表面をニッケル化合物でメッキ、多数束ねたものを電極に採用。充電時の膨張にも耐えられるようになり、急速充電を1000回繰り返しても性能はほとんど落ちないという。

川重は2005年に、約10分で充電可能なニッケル水素電池「ギガセル」を開発。試作車両も製作し、架線のない電車などへの採用を国内の自治体や海外に働きかけている。今後は新電池の提案も強化。駅に停止する際、オークリフトなどへの応用に充電して長距離を移動できる架線不要の電車やバス、充電のための中断時間がほぼ不要となるフットライトなどへの応用を目指す。