

池袋の路面電車と
まちづくりの会 会報

iとらむ

「iとらむ」…「とらむ」は新型路面電車のこと。「i」はikebukuroに人と環境に優しい
「愛=i」のあるまちづくりをと願う、この会の理念を表しています。

創刊号

2004年4月

発行/池袋の路面電車とまちづくりの会

〒171-0022 東京都豊島区南池袋2-22-1

電話03-3971-6111

<http://www.ikebukuro-21.jp/>



表紙絵／水野良太郎
イラスト／吉田孝(創造システム)
デザイン／宮野岳人(アドクリエイション)

もくじ

iとらむ座談「LRTが走るまち 夢と創造を語り合う」…2
iとらむ寄席「井戸端サミット豊島百年の大計を考える」…4
LRTってなに…5 Route…6 Voice…7
INFORMATION…8

LRTが走るまち 夢と創造を語る

いとらむ座談会



司会／高村光朗氏 池袋の路面電車とまちづくりの会 事務局長
 出席／高野之夫氏 豊島区長
 岡芹初江氏 (株) 岡芹事務所 代表取締役
 宮田和昌氏 池袋の路面電車とまちづくりの会 会長
 ※発言順



「まちを変え、流れを作る。素敵な路面電車が、いろいろな思いを実現」 (高野氏)

高村 なぜ、池袋のまちづくりに路面電車（LRT）導入を考えたのでしょうか？

高野 5年前、区長に就任した当初から、池袋は東京北部の玄関口、あるいは副都心と呼ばれているけど、何かほかの都市に遅れをとっているのではないかとの問題意識を持っていました。その頃、ちょうど東京都から都電荒川線活性化計画のなかで「都電を池袋駅につなげたらどうなるか」という調査書が出まして、それによると二十四億円できるといふ。地下鉄100メートル掘るぐらいのお金でできるの？ってそれなら…とも思いましたが、今さら高床式の鉄の車輪を駅前につなげても池袋の活性化にはなるはずがないとすぐあきらめました。それから1〜2年経つ

て、LRTを知ったのです。

宮田 私もその頃、都電が駅前に入ると王子を始めとした北区ともつながる。こちらも出て行けると。そうなれば人の流れが広がるなあ。とは思っていましたが。そもそも私の元の店は大塚にありまして、都電が池袋に引かれるというので親父が根津山を買ったらいいのです。それで池袋に来たのです。当時は17番線なんて言っていた。

高野 そう17番線ね。でも都電が来たので宮田さんも移ってきたなんて知らなかったな。

宮田 それはそうと、その後サンシャインができて盛り上がった後の池袋の地盤沈下とか人の減り方、街の変貌振りは否めない実感しています。

高野 岡芹さんはサンシャインができるよきの様子を知ってるよね。

岡芹 私はちょうど昭和30年頃から池袋に来まして、まだあそこには巣鴨拘置所がありました。拘置所は移転するなんて話も聞いていたものですから家を買っ



高村光朗氏

たんですけど、お客様からは「何であんな怖いところに移るの？」って言われた記憶があります(笑)。

それから周辺の町会が一致団結して将来の街の為になるものに払い下げてほしい、なんて運動もずいぶんしました。

高村 それで、サンシャインになったのですね。

岡芹 そうです。けれど、その後も街の人たちがいろんなことを試みて、進歩はしましたけれども、サンシャイン一つだけではできなかったけれど、それを街につながるものがない。それで池袋は今ひとつ活性化できていないのではないかと。という声は地元でもよく聞かれています。

高野 地下道を作ったという計画も何回か出されていたけれど、人の導線は当初からの課題だったんだよね。

岡芹 何となく池袋はそれぞれへの人の流れが切れている感じがします。

高野 サンシャインもできて25年経って、今、年間三千万人の人が来訪しているということだけ



高野之夫氏

ど、街なかではそんな実感がありませんか？

宮田 実感ないなあ。

高野 お台場で年間三千五百〜四千万人だそうす。比べて池袋に三千万人来ている。この数字を感じていますか？ 逆に司会の高村さんに聞いちゃおう。

高村 ないですね。来ているのはデパートとサンシャインということですか。

高野 そんなだよなあ。このへんがね。今度の路面電車と街づくりの会のポイントになるのではないかと感じているんですよ。

高村 はい。私も勉強してみましたが、実際にヨーロッパではLRTの導入によって、街並みが変わり、目的地へ直接行ってしまう人よりも、街を歩く人が増えてくるのが実感されていると聞いています。

宮田 街なかでは人の流れも川の水のように通り過ぎて行くように見えて、本当に街を歩いてもらっていない感じがするね。

高村 街なかの通りの問題はどうか？
岡芹 何だか、若い人の店が多くなって、ゆっくり見れる専門店が少なくなったわね。
宮田 中高年齢層も楽しめる街というのは、意外に少ないよね。これからは高齢社会なんだから、そういう視点も必要だと思う。
高野 誰でも楽しめる街、それが

「でも、誰かが強い思いを持って立ち上がらなければ始まらないのですよね」(岡芹氏)

がユニバーサルデザインなんですよ。
宮田 前から言われているのは1階の銀行街ね。午後からはもう人が通らなくなっちゃう。高村 最近、西口や南口の方では通りにカフエができていますね。
高野 さっきも話が出たけど、サンシャインのところに拘置所が残っていたら、今の池袋の発展はなかったらどううね。世界一のビルを池袋に…と、その当時の先輩達はたいへんな思いで活性化のきっかけを作ってくれたんだ。
岡芹 それは、たいへんな苦労があったでしょうね。でも、誰かが強い思いを持って立ち上がらなければ始まらないのですよね。失敗しなければそれで良い



宮田和昌氏

というのではなく、軌道修正しながら、目指したものを作っていく、その姿勢が大切じゃないかしら。
高野 高村さんは3代目？
高村 そうです
高野 先輩達が作ってくれたものをどう活かしていくか？これに取り組むのがわれわれ後輩の使命ということか。
高村 路面電車の構想も東口だけに留まらず、将来は西口や都電への乗り入れなど大きなスケールでも考えたいと思っています。
宮田 特に若い人たちの発想に期待していますよ。これから何十年かの将来への展開だからね。
高野 逆に激励されちゃったね(笑)
高村 お時間も少なくなってきました。あと、お気づきの点がありましたら：
岡芹 路面電車についてですが、私はあまり重々しい「電車」という感じのものでなく、気軽に乗れて、買い物も楽しめる明るく

くやわらかなデザインのもので望んでいます。道もそれほど広いわけではないので、乗ったり降りたりが簡単にできる乗り物ができればいいなと思います。
高村 区長のおっしゃったユニバーサルデザインとも通じますね。
宮田 この会を始めてみて、路面電車のことだけでなく、交通やまちづくりに知識のある方が多いこと、その方々が池袋に愛着があり、将来像に期待している方が多いことに驚きました。個人的には私も、外国へ行った際には必ずその都市の電車に乗ってみたいです、元来、乗り物にはそういう魅力があると感じています。いろんな人の智慧を集めて、池袋に世界一の素敵な路面電車を作りたいですね。
高野 皆さんの街づくりへのエネルギーが、LRTだけでなく豊島区全体の気運となれば、すばらしい街づくりが豊島区中で生まれてくると大いに期待しています。
高村 今日、皆様の話を伺い、日本も地方自治の活性化で地元住民、地域の工夫が大きくまちを変えるときが来ている実感を持りました。そのキーワードがLRTですね。お忙しい中ありがとうございました。

井戸端サミット としま百年の大計を考える



●ご隠居さん・巣鴨在住(79) ●奥様(ご隠居の妻)・大塚出身(68) ●若旦那・池袋在住(39)
*注釈 登場人物は間違えなく、絶対、どう考えても架空です

次世代型路面電車(LRT)と 道路・再開発の状況

ご隠居 「おいおいなんだ、このまえ小耳に挟んだんだが、また池袋のど真ん中にチンチン電車走らせるってほんとうか？」

若旦那 「なに？チンチンデンジャ？何言っているんですかポケちゃったんですか？」

ご隠居 「チンチン電車だ！路面を走りながら『チンチン』って言うあれだよ。昭和41年に巣鴨車庫が無くなる前、お前さんと乗ったろ。池袋駅前にも昭和44年まであっただろ、お前さんが鼻水垂らして走り回ってた頃だ、覚えてないのか？」

若旦那 「覚えてない…。路面電車だね！」

ご隠居 「そうとも言う」

若旦那 「なるほど、ご隠居さんが言いたいのは、今検討されているLRTの事ですね」

ご隠居 「何だって、エルアル何だ、なんじゃそりゃ！」

若旦那 「いやだなくご隠居に時代遅れって言われたくないな」

ご隠居 「LRTは、今ヨーロッパをはじめ日本でも注目されている交通システムですよ。」

若旦那 「いやだなくご隠居に時代遅れって言われたくないな」

かつこいいですよ。これが、まちにも広がりができる。低床だし、騒音も少ない、加減性能もいい…」

ご隠居 「明治通りの渋滞はどうするんだ。車は、どんどん集まるぞ」

若旦那 「交通の総合的な政策がかんがえられているのですよ。まずグリーン大通りが都道から区道になった。明治通りの池袋駅前通過交通がまず問題だけ。環5の一号線の地下4車線の整備で解決。それに、東池袋4丁目再開発で補助175号線の整備している。これらもまちづくりを考え、LRTを通す大きなチャンスになっているんですよ」

ご隠居 「へー伊達や酔狂で言っているわけじゃないってことか」

「池袋・豊島区」 まちの現状

ご隠居 「でも池袋は、東京でも有数な乗降者数を誇り大繁華街の一つだぞ、そんな池袋に力を入れてどうするんだ」

若旦那 「それだ！乗降者数。なんと池袋の乗降者数は減っているんですよ。要は、魅力がないって事ですよ」

ご隠居 「なに言っているんだ。池袋は、なんでもあるぞ。百貨

店もあれば、芸術劇場、大学、銀行、映画館、区役所、都内有数の歓楽街の一つだと思っぞ。そうそうそれに墓地まである。それと〜う〜ん〜ボチ・ボチやめるか？…(笑)」

若旦那 「ん？(…汗)そうです。車券場、馬券場を除けばなんでも有るんですよ」

ご隠居 「なくて良いものだってある」

若旦那 「そうそう…うん何でも有るんですよ、あるからこそ個性がない。何処のまちへ行ってもある店は同じなんですよ、どこへいっても同じなら新しいまちにいきますよ」

ご隠居 「うん、まあそれが人の性というものじゃ」

若旦那 「まちづくりに理念、思い入れ、こだわりがないような気がします。だから継続性がない」

ご隠居 「まあ、俺んちは巣鴨だからな、関係ないな。そんな金使って、ほかの主要駅や町はどうするんだ」

若旦那 「ご隠居、関係ないなんてそんな冷たいこと言わないでくださいよ。乗降者数の減少は、池袋だけじゃないですよ。豊島区内の駅、大塚・巣鴨・駒込・目白とどこも乗降者数は減っているんですよ」

ご隠居 「そいつは初耳だ」

若旦那 「ご隠居さんの話は、マンションの管理組合が管理費を何に当てるかに似ていますね」

ご隠居 「なに？」

若旦那 「マンションのエレベーターを改修するとき、1階の人が使わないからと言って管理費の出費に反対する事が有りますよね。あれですよ」

ご隠居 「それで？」

若旦那 「結果的にエレベーターを改修すると、マンションのグランド自体が高くなり入居者も集まる」

ご隠居 「だから、どうした？」

若旦那 「判っているくせに、とほけないでくださいよ。それともホントに呆けているんですか？」

ご隠居 「俺はわかってる。ただ、婆さんにわかるように俺は聞いているんだ」

奥様 「失礼しちゃうわね。わかるわよ。池袋にLRTを走らせる事が、池袋だけじゃなく豊島区内、近隣に良い影響が出てくるっていいのよね。若旦那が言いたいのは、これが成功すれば近隣のまちにも走らせる事が出来るんじゃないかってことですよ」

若旦那 「さすが、奥様飲み込みが良い。お見込みの通りでございます」

いたぞ。

昔、婆さんとよく出かけたものだな。婆さん。おいおい。聞いているのか？」

奥様「聞いているよ、思い出してたんだよ…あのころを」

ご隠居「おいおい、余計なことを思い出すんじゃないぞ…婆さん（汗）」

若旦那「なににな」

奥様「路面電車がことのほか好きだったね。爺さん、手つないでよく出かけたね。都電で」

ご隠居「余計なこといな。ところで都電とつなぐことはできないのか？」

若旦那「LRTと都電じゃ床の高さが全然違うから乗り入れは難しいですよ。」

「だいたい都電じゃ、ご隠居や奥さまは乗りにくいでしょ。」

その点、LRTは階段が無いし、騒音が少ないし、揺れも少ない…

ただ、これが成功すれば将来、都電のほうからLRTにするから乗り入れをしてくださって来るかもしれないですよ」

ご隠居「ん…なるほど、まだ俺にはわからん事がいっぱい有る。たとえばじゃ…」

若旦那「いや、残念。書く場所がなくなっちゃったよ。また緑と命があつたらまた会いましょう」

ご隠居「こら、まだ俺はくたばらないぞ」

(つづく)



LRT ってなに？

日本における
実現化第一号か！
池袋にLRT導入整備

学生時代を含め四十年以上、最低月に二、三回は池袋のまちを訪れる。学生時代は、特に東口から都電を乗り継いだりしてあちらこちらを徘徊した。

その都電が車優先の近視眼的都市交通政策により撤去され、洪水のように流れていく車の群を見ながら、排気ガスを浴びて横断歩道の信号が青になるのを待っていると、(肺がんに)なって長生きはできないなあ)と思うと背筋がゾクゾクしてくる。

その池袋において、一昨年グリーン大通りに次世代型ハイテク低床式路面電車(LRT)を導入整備するという計画案がそれに呼応して【池袋の路面電車とまちづくりの会】がバリアフリー、都市再生のまちづくりを推進していくという話を聞き、豊島区民は幸福だなあ。それに比べて自分が住む一〇〇万人の政令指定都市〇〇〇〇市は…と考え込んでしまった。

耳馴れない「LRT」という交通のシステムは、一九七八年にカナダのエドモントン市に登場した新しい都市公共交通システムである。

① 都市内公共交通の決め手である面交通を形成しやすく、ネットワーク化ができる。

② 建設費は、地下鉄やモノレール、新交通システム(例ゆりかもめ)に比べきわめて安い。一km当り三十億~四十億円。

③ 排気ガスは出さず、環境公害は少なく、しかも安全性が高い。

④ エネルギー消費の節約ができる。

⑤ 低床車両により、高齢者や車椅子利用者、ハンディキャップを持った人たちの乗降りが容易にできる。

⑥ 停留所の間隔を短縮できる。

⑦ 最新の技術による高速性や専用軌道により定時性が確保できる。

⑧ 道路面だけでなく地下化や高架も可能である。

⑨ 需要に応じて車両を連結することができ、輸送量の増加が図られる。

⑩ 市街地内の回遊性が高まり、中心市街地の活性化(トランジットモール)が図られる。

等々があげられる。近年日本においては、熊本、広島、岡山、鹿児島、長崎、高岡、函

館など路面電車の走るまちで一部低床車の導入が図られているが、本格的な都市公共交通システムとしての導入は皆無である。

首都圏でもいくつかの都市がLRTの導入整備について構想等を発表しているが、いずれもシャボン玉のようにはかなく割れたり頓挫しかかっている。

その原因は市民との《協働》が抜けているからである。

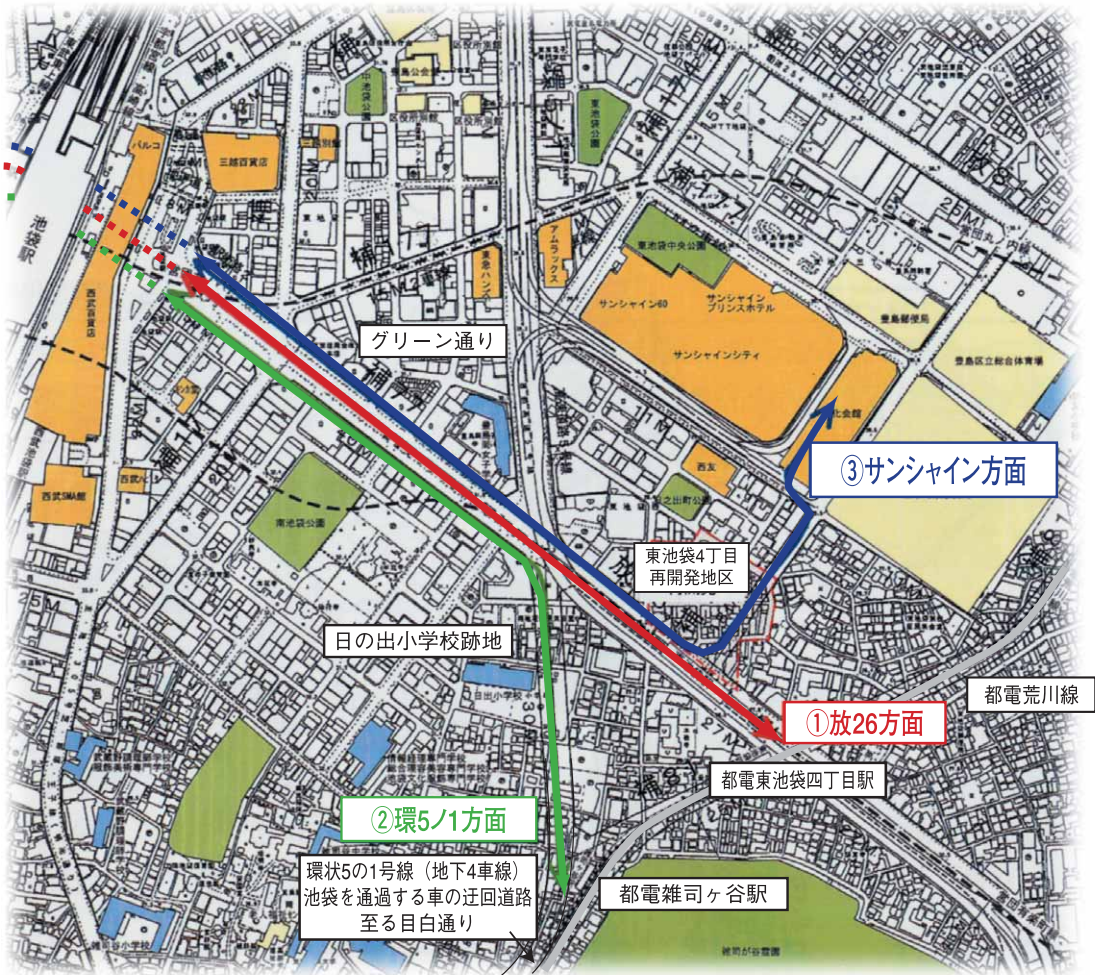
豊島区におけるLRT導入は、日本における最初のサステナブル(持続可能)な都市づくりの具体的第一歩になるのは間違いない。

田中義政(エッセイスト・日本路面電車同好会会員)



ストラスブール (フランス)

現在考えられているルート3案



路面電車の他の都市での取り組み

路面電車に対する国の働き

現在日本の路面電車は広島市や鹿児島市をはじめ十九都市二十路線あります。

欧米では一九七八年のカナダのエドモントンで路面電車の復活(新設)を皮切りに八〇、九〇年代に毎年のように路面電車が新設されており、これまでに六十都市以上で新設(復活)されており、都市人口も十五万人から百万都市まで様々です。

これらの動きを意識しながら、日本でも既存の路面電車の支援団体が連携しており、情報交換を活性化させております。昨年(二〇〇三年六月)には東京(全国)路面電車ネットワークを発足させました。全国では既存の二十路線と北海道から沖縄県までの新設予定の都市(構想段階もいれて)四十都市を加えた構想があります。中には、政令指定都市を射程に入れないながら東西の交通軸の整備を掲げる大阪・堺市や、観光都市の移動手段として「復活新設」を目指す京都市など、行政主導あるいは、商工会議所主導の都市もあります。また、既存に敷設されている都市でも、路線の延長(豊橋市、岡山市)や新型低床車両の導入(富山・高岡市・鹿児島市)など施設の近代化に努めております。昨年9月、池袋のLRT計画が、内閣官房の「全国都市再生モデル調査」対象事業として選ばれ、LRT実施のための調査費に対して国の補助が出る事が決まりました。LRTでは全部で7、8件の申請があつたが選ばれたのは富山市と池袋の2都市だけ。数ある申請の中から選ばれたということは、それだけ実現の可能性が高いと国が判断し現れでしょう。また、つくりや都市再生の観点、あるいは都市間競争の切り札からも自治体や市民の欧米視察や他の都市への見学も盛んです。

路面電車の運行のもとになる法律は軌道法(大正一〇年)および同施行令(昭和二八年)に基づきます。

しかしこの法律はいわゆるナンセン電車のための法律であつて「池袋の路面電車とまちづくりの会」が提唱する路面電車に比べ、半世紀も遅れている法律であります。特に、最高速度40km制限や車両長30m制限その他において21世紀の技術からすると問題ない点を「規制」してあります。そのため広島や大津市での新型電車では特例を用いてやりくりする始末であります。

ただし、地下鉄や都市モノレールの建設費に比べ規模はるかに小さい路面電車が都市再生や環境重視社会の観点から見直されているのは、時代の流れです。特にバリアフリーや乗換えの手間を省く意味においても既存の路面電車を見直し、近代化や乗り換えしやすさへの国の関与が高まりました。

例えば二〇〇一年に道路構造令が改正されました。ここではクルマを中心とした道路の整備から路面電車や歩行者自転車空間を独立に位置付けて整備すると改正されました。

その他、路面電車の補助制度には、現行でも電停、架線柱や駅前広場の乗り入れ等が実施されており、国は、法律改正はやりたいたが作つても実施する都市(交通機関)がなければ、困るというものです。自治体の要請があれば、法改正は難しくないと認識です。まさに、「報告書やシンポジウムではなく実物」が本音です。是非、成功例をつくり全国に「池袋モデル」を広げ都市再生の切り札にしたいものです。

鈴木一夫(全国鉄道利用者会議)

まちづくりは「夢」がある方がいい。話題になってるLRTも池袋東口の一部だけではなく、池袋西口にも大塚にもと範囲を広げて考えて欲しい。「よさこい祭り」で実感しましたが、祭りは地元西口の一体感を生んだと思います。LRTもまちの一体感を生むものだと期待してます。この事業は一部の人だけでは成しえませんが、ちゃんとした目的を持って、まちの人達が触れあって、初めてまちづくりになり「夢」が実現するのだと思います。最近の池袋は防犯の問題が多くなっていますが、LRTがまちを走り、街並みを塗りかえ「家族連れが安心して歩けるまち」を創造してくれる事を願います。



齊木勝好氏
(池袋西口商店街連合会会長)

「品格のあるまち」「誇りの持てるまち」「綺麗なまち」
今、池袋に求められるまちづくりの理念ともなる言葉です。あえて池袋東口で言えば、グリーン大通りには国内外の高級ブランドや大手企業のアンテナショップを誘致し、グリーン大通りの左側奥はサンシャインと都市計画、右側奥は学校跡地あたりに観光や文化の拠点を設け、商業デルタ地帯を創造しては如何なものだろうか。商業と言うと文化の乱れを連想されると思うが、商業の発信は文化だと捉えると、きちんとした商業の発信が、こころ豊かな文化を創るのだと思う。未来の路面電車(LRT)は、そんなまちづくりのきっかけになって欲しいと思います。



服部洋司氏
(池袋東口美観商店街会長)

観光とは、本来その国の文化を見てもらうことですから“豊島らしさ”を全面に打ち出すことこそ観光事業の最大の武器だと考えております。“豊島らしさ”とは何か？ その中でLRTは大きなプロジェクトとなる事と期待してます。路面電車がお客を呼べるか？ どこへつながらるか？ どのように利用されるか？ が問題です。一過性のイベントとならないように、中期・長期プロジェクトとして、まち全体が関心を持ち一つの方向に向けて取り組むことが大事だと思います。私達は自らの発意で新しい“豊島らしさ”を創造し、多くの方々に豊島区へ来ていただく努力を続けていかなくてはなりません。

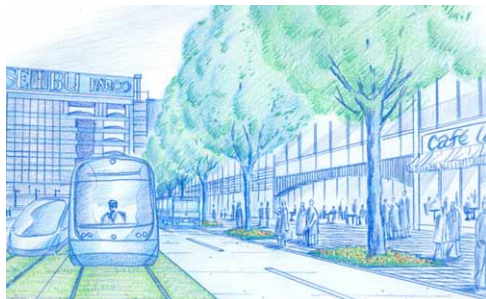


岡本重史氏
(豊島区観光協会会長)

話題のグリーン大通りは商業地であると同時に本校生徒の通学路でもある。それゆえ教育環境も視野に入れたまちづくりをお願いしたい。路面電車はあくまで交通手段であるから、人が行きたくするような施設をつないでこそ効果が発揮されるのではないかな。例えば近隣の開発の中で、図書館や学術的なシンポジウムができる多目的ホールなど文化施設を充実させることによって文化と商業が融合した魅力ある街並みが形成されるだろう。人がにぎわうといっても原宿メイン通りの再現を目指すものではないことを付言したい。ぜひ、健全で品格のあるまちづくりを期待したい。



二木謙一氏
(豊島岡女子学園校長)



LRTイメージスケッチ(車輛などはあくまでも架空です)



広島市



カールスルーエ(ドイツ)

INFORMATION



入会のご案内

入会方法

別紙申込書にご記入上、下記にファクシミリ、または郵便でお送りください。
〒170-0013東京都豊島区東池袋1-39-2 街づくり公社ビル4F
財団法人 豊島区街づくり公社 事業推進課 FAX:03-5992-6099

年会費

- 個人会員(個人的にご入会の場合)
年会費 3,000円
- 法人・団体会員(会社・学校・病院・町会・商店街・任意団体などでご入会の場合)
年会費 10,000円
また別途、賛助会員もお受けしております。年会費 一口10,000円
(一口以上からお受けしております。)

お振込み先

口座名 池袋の路面電車とまちづくりの会 会長 宮田和昌
東京信用金庫 本店 普通口座 4014278
巢鴨信用金庫 東池袋支店 普通口座 3101646

ホームページのご案内

- 池袋21世紀会議 <http://www.ikebukuro-21.jp/>
(小会議室にLRTに関する掲示板があります)
- 法政大学黒川教授のページ<http://www.lgoweb.tv>
- 豊島区の発表した都市再生プラン
<http://www.city.toshima.tokyo.jp/seisaku/plan/2003/saiseiplan-1.html>

直接当会が運営するサイトはまだございませんが、以下のホームページに当会の活動や池袋のLRT計画に関する情報などが載せられています。

Q & A

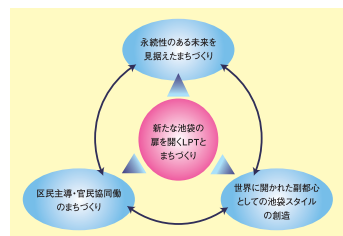
皆様の質問にお答えいたします。LRTの事、当会の事など、どしどしお寄せ下さい。次号以降、順次ご紹介とご回答させていただきます。(ご紹介できない場合もございますので予めご了承下さい)

Q1: この会の目的は?

- A1: ●区民の立場から「文化の風薫る」池袋のまちづくりをめざす。
●人と環境に優しい、新しい商業と居住の都市空間をめざす。
●路面電車の活用を中心とした21世紀のモデルとなる公共交通システムと賑わいあるまちを創造する。

Q2: 年間の活動予定は

- A2: ●路面電車を中心とする新しい都市交通システムの調査研究、企画立案、アンケート、シンポジウム等の実施
●上記成果の区民への啓蒙啓発活動、イベント等の企画実行、広報、宣伝活動
●成果の実現に向けて、行政、関係機関への働きかけ
●路面電車の延伸の推進、国内外の路面電車の走る都市とのネットワークの形成
●国内外への視察旅行の企画、立案、募集
●その他、本会の目的達成に必要な活動



- 当会への質問、ご意見は以下までお寄せ下さい

「池袋の路面電車とまちづくりの会」事務局 担当: 高村 TEL:03-3971-6111 e-mail: gogotoshimalrt@yahoo.co.jp

(財)豊島区街づくり公社 担当: 矢部、湯本 TEL:03-5992-3329 FAX:03-5992-6099 e-mail: info@mimizuku.toshima.tokyo.jp

編集後記

会報発刊は私たちにとって、この「まち」は何を目指しているのか? 何が必要で何が不要か? 「まち」を改めて考える機会になりました。会報を手にとった皆様が一昨日も自分が生活し活動している「まち」を客観的に見つめるきっかけになれば幸いです。

既存会員からはヨーロッパのLRTがキーワードとなった「まちづくり」を視察に行こうという声があり、視察旅行も計画致しております。

本会報を読まれ、「この会に携わって行こう」というガッツのある区民でなくても結構です。国籍(※注)も問いません。法人の方も勿論結構です。ご参加お待ちしております。

「iとらむ」創刊にあたり表紙の絵、タイトルロゴ、記事、取材、紙面構成など大勢の方々からご支援いただき、寝る間も惜しみ手弁当で活躍頂き頭の下がる思いでした。また高野区長を始め取材にご協力頂いた皆様にはお忙しい中お時間を頂き有難うございました。

今後とも宜しくお願いいたします。
編集者一同

協力/ (株)豊島新聞社

(財)豊島区街づくり公社

(株)アドクリエーション

(※注) 会の使用言語は日本語です。

