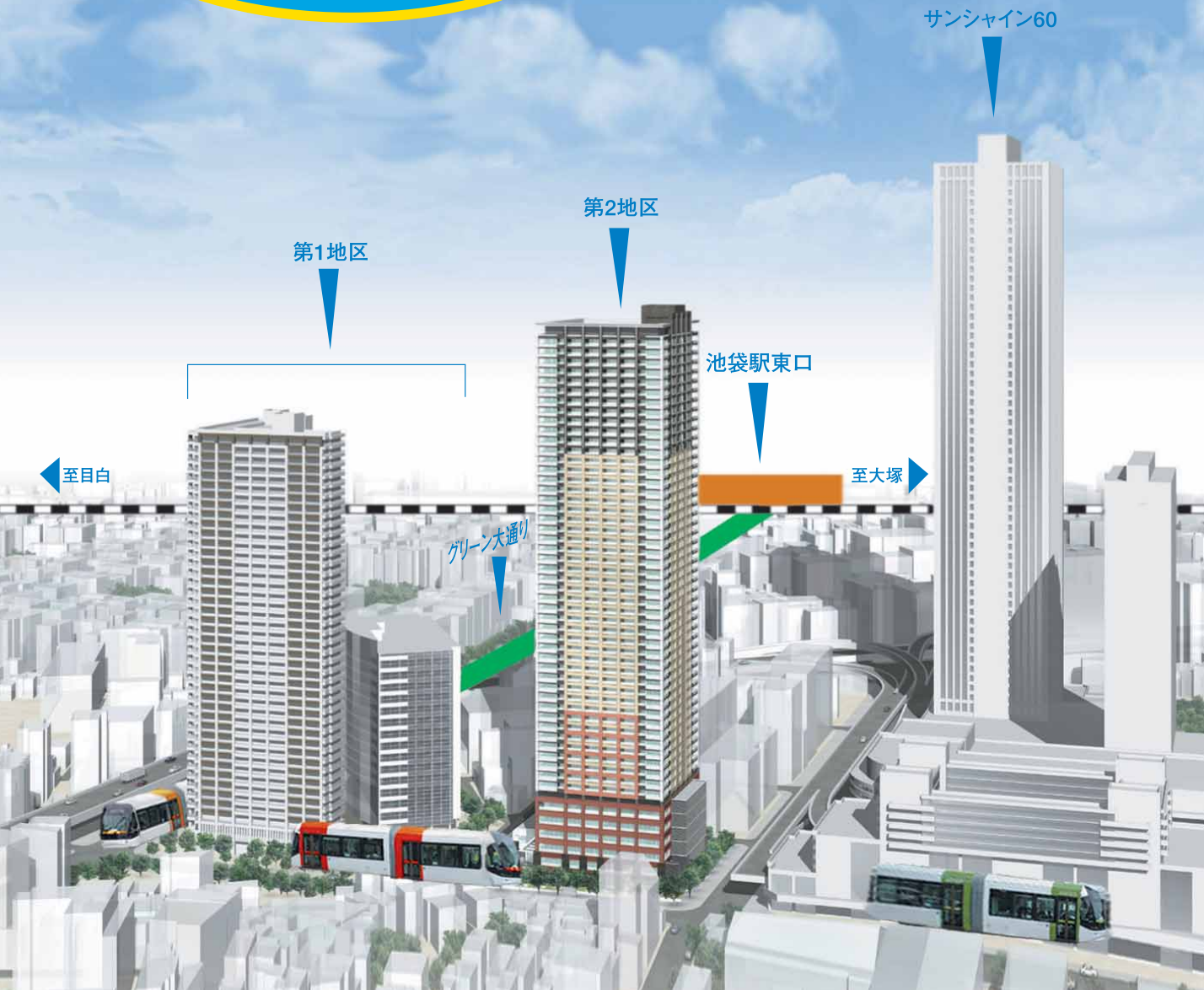


iとらむ

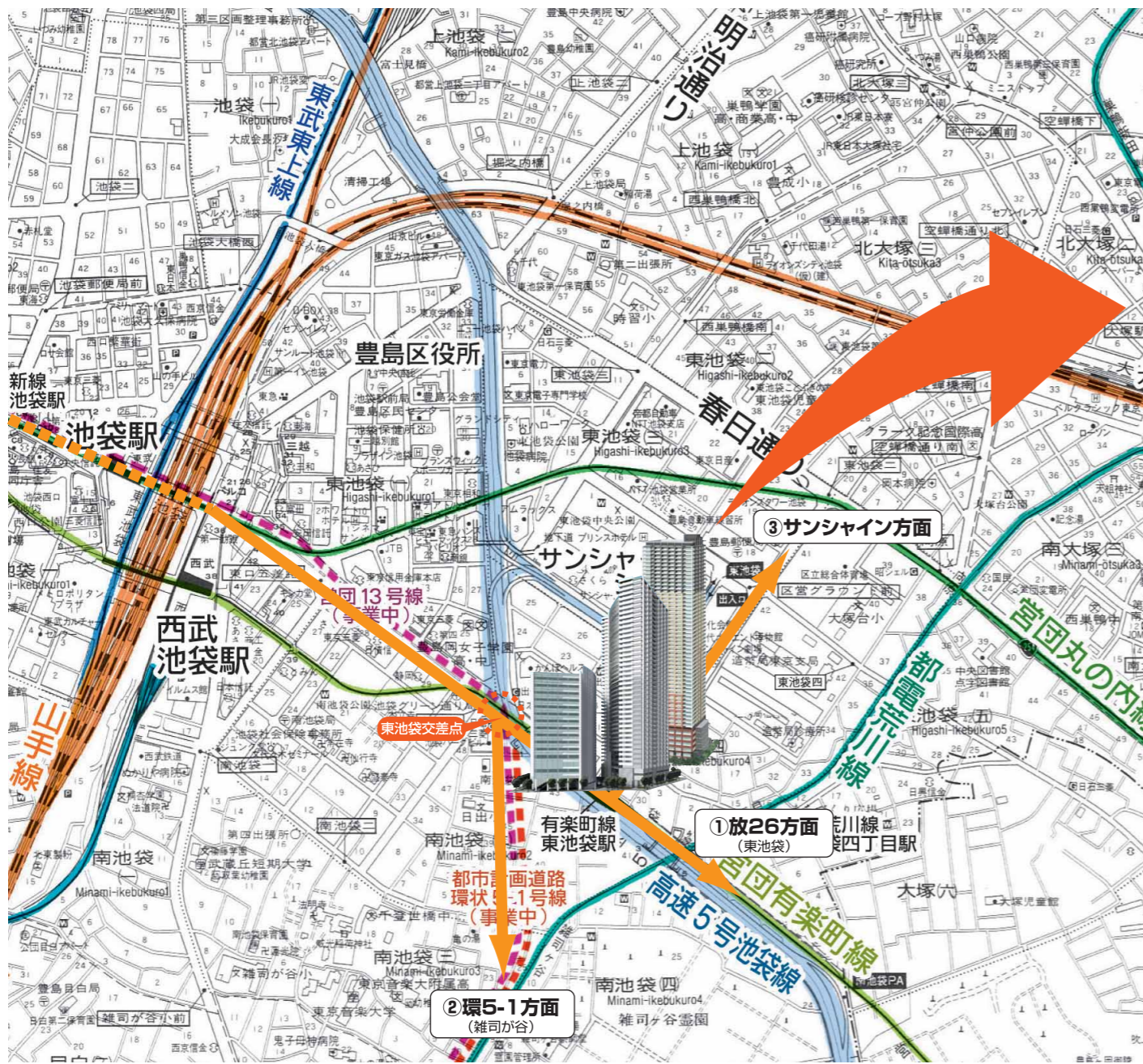
「iとらむ」…「とらむ」は新型路面電車のこと。「i」はikebukuroに人と環境に優しい「愛=i」のあるまちづくりを願う、この会の理念を表しています。



Contents ▶▶▶▶▶ 目次

- 東池袋4丁目再開発の全貌とLRT…2.3
- シンポジウムのご報告…4.5
- iとらむ寄席…6 Voice、Q&A…7
- INFORMATION…8

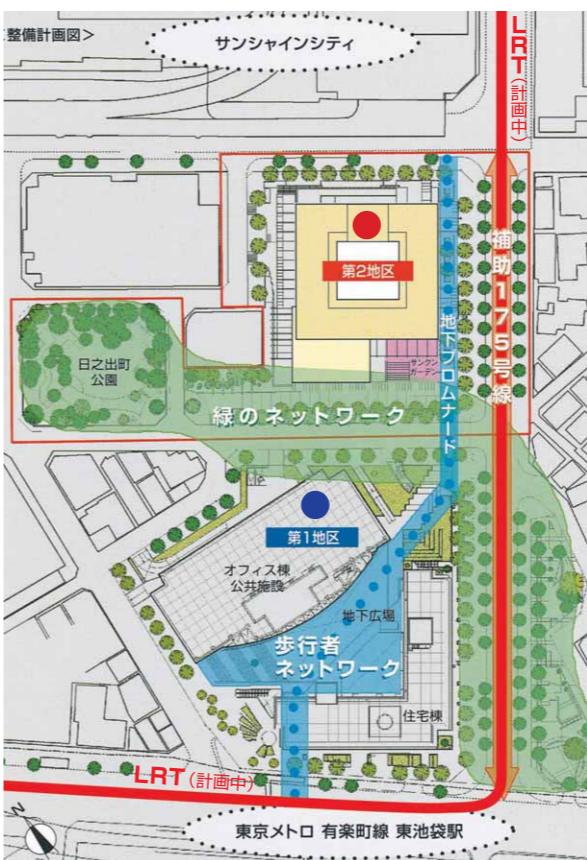
表紙:東池袋4丁目再開発地域の完成予想図(護国寺方面から池袋駅東口方面を望む)
提供:独立行政法人都市再生機構(再開発の第2地区)
※これは基本設計図を元にしてイメージとして表現したもので、今後変更される場合があります。



東池袋4丁目地区 再開発の全貌とLRT

池袋駅東口を出て約700mの地に広がるこの地域は、地下鉄有楽町線東池袋駅やサンシャインシティに隣接し、総面積2.7haの敷地を擁します。

平成初頭に話が進み、副都心池袋再生のリーディング・プロジェクトとして計画されてきました。既に第1地区の2棟は建物自体はほとんど立ち上がり、来年の完成を目指して内装の段階に入っています。この2棟の完成と入れ替わりに今度は第2地区の1棟の建築が始まる予定です。



現在既に18m幅の道路が開通しています。これを18mに拡張します。

現在は12m幅の道路です。これを18mに拡張します。

新たに18m幅の道路を造ります。

※これは基本設計図を元にしてイメージとして表現したもので、今後変更される場合があります。

です。(平成18年6月現在)

平成22年度には3棟すべてが揃い、18m幅の道路(補助175号線)と、地下通路の整備(東池袋駅からサンシャインシティの間)も行われます。

私たち「池袋の路面電車とまちづくりの会」では、池袋駅東口を起点に3路線のLRT計画を持っていますが、そのうちの1路線は、その補助175号線を通りサンシャインに入るルートです。

この池袋再生の鍵となる再開発地域およびサンシャインシティと池袋駅とを結ぶ身近な足として、地域発展に、そして池袋再生に貢献したいと考えています。

第2地区

建物は、主に住宅用で、中央に吹き抜けのある特徴的なデザインで計画されています。また、隣接の日之出町公園の改修をはじめとして、地域全体で緑豊かなオープンスペースのある「緑のプロムナード」を形成し、防災性とアメニティーの向上を計ります。

- 平成19年度着工
- 平成22年度完成予定
- 住宅(一部事務所)
- 52階建て(約610戸)

第1地区

ライズシティ池袋

住宅棟
(エアライズタワー)

業務棟には5階までの低層部に区の公益施設、6階~14階の高層部には(株)日立プラントテクノロジー本社が入ります。住宅棟は、一般に販売された分はすでに完売しており完成前から注目を浴びています。

- 現在建築中
- 平成19年完成予定
- 業務棟 15階建て
- 住宅棟 42階建て(約550戸)

●株日立プラントテクノロジー

関連4社/部門が統合して今年4月1日に誕生した新会社です。来年本社機能を現在の内神田から移転してきます。「お客様、社会とともに成長する」「新しい時代にもって挑戦する」「高い倫理観にもとづき社会的責任を果たす」という経営理念は、まさに新たな時代を迎えようとしている池袋にとって願ってもないパートナーです!

●豊島区公益施設

図書館、劇場、会議室などが造られます。劇場は客席数約300席規模で、演劇を中心とした舞台芸術の創造・発信と文化芸術の担い手の育成を担います。図書館と共に新たなまちの魅力とにぎわいを生み出す拠点となるものです。



業務棟
(ライズアリーナビル)

事務所

豊島区
公益施設

店舗

◀◀◀◀ LRTはこんなに便利



LRTは、以下のような優れた特徴を持っています。地域の皆様の足として無くてはならない存在になる事でしょう。

- ①「水平方向のエレベーター」と言われるようにスムーズで手軽な移動が可能
- ②乗降時に段差がなく高齢者や車いすでも利用しやすい
- ③排ガスが出ないのでこれからの環境を考えるには最適
- ④専用軌道を走るので時刻表通りの運行がしやすい

●再開発完成後のこの地域の想定人口

- 業務棟(日立プラントテクノロジー本社) 社員数2,500人 + 来訪者
- 住宅棟(第1、第2地区 計約1,160戸) 一世帯平均2.5人と想定して約3,000人
- サンシャインシティへの来場者 年間2,700万人(平日7万人、休日10万人)

平日でも一日におよ
80,000人

第5回「池袋の路面電車とまちづくり」シンポジウム

—東京の都市再生から見た池袋LRT—

(豊島区文化創造都市宣言記念事業)

平成17年10月22日、第3回総会が行われました。その後引き続き東京の都市再生の視点から池袋LRT実現に資すべく第5回シンポジウムを開催しました。地元関係者を中心に約100名の参加を得、池袋LRT実現に向けてさらなる地歩を進めることができました。



《プログラム》

①池袋LRT構想の現状と課題

豊島区都市整備部 都市計画課長 鈴木 達

②『池袋LRTの早期実現に関する要望書』の提出及びバーチャル・リアリティによる合意形成支援について

池袋の路面電車とまちづくりの会 阿部 等

③LRT導入の支援制度について

国土交通省都市・地域整備局
特定都市交通施設整備室長 藤崎 強

④対談「東京の都市再生から見た池袋LRT」

豊島区長 高野之夫
野口秀行事務所代表 野口秀行(元日本政策投資銀行 主任研究員)
日本政策投資銀行にて地域開発等の多数の案件に従事。2005年に個人事務所を開設。

- 主催：池袋の路面電車とまちづくりの会
- 協力：NPO法人 交通ビジネス研究会
- 後援：豊島区、(財)としま未来文化財団
- 日時：2005年10月22日(土)
- 場所：サンシャインシティ文化会館5階特別ホール501号室

1 池袋LRT構想の現状と課題

豊島区が策定した計画についてご報告いただきました。

- 平成15年度に、池袋副都心再生プランの一環としてグリーン大通りLRT導入計画を盛込んだのがはじまり。
- 導入目的は、池袋のイメージアップ・池袋駅東地区のアクセス改善・高齢者等の移動支援。
- 導入ルート案は東池袋・雑司ヶ谷・サンシャインの3つ、都電との直通化は将来の課題とする。
- 3ルート案それぞれの建設費は48億円前後、需要予測は1日当たり約3,000～5,000人。
- 収支試算では2.8～3.8億円/年の赤字で、継続的な財政支援が必要。
- それ以外の課題は、自動車交通への影響・車両基地確保・運営体制・需要の確保と精査・合意形成。

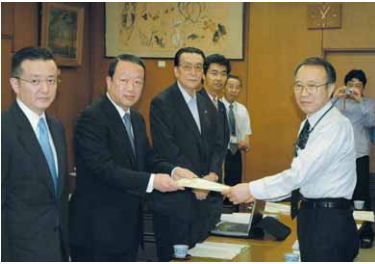
※この試算に対し、当会では独自に調査研究を重ねています。需要は他の都市の実例から類推しても、また利便性の向上により大幅に上方修正できると考えています。建設・運営コストは最新技術の活用や、様々な工夫さらに国の補助金制度の利用によりもっと抑えることができると考えています。



鈴木課長

2 「池袋LRTの早期実現に関する要望書」の提出

及び バーチャル・リアリティーによる合意形成支援について



8月16日要望書提出、区長応接室において
(説明者阿部等さん 左から4番目)

平成17年8月16日、当会から高野区長に「要望書」を提出しました。雑司ヶ谷地区では環状5の1号線の整備計画が着々と進んでおり、LRTの走行空間を確保すること

が早急に必要となってきました。そのため、計画実現に向けた要望を5項目にまとめました。

バーチャル・リアリティーとは？

パソコン上で現在の風景に将来の新規構造物や車両を重ね合わせ、完成時を視覚的にイメージしやすいようにするソフトのことです。関係者への説明や合意形成に非常に有効な方法です。シンポジウム当日でもLRT完成後の池袋駅前の様子を表した動画が披露されました。

池袋LRTの早期実現に関する要望書

これまでの活動を通じ、現在検討中の東池袋・雑司ヶ谷・サンシャインの3ルートのうち、以下の理由により、雑司ヶ谷ルートの検討を深度化すること
 ・東池袋交差点～雑司ヶ谷の生活道路は平成19年度開通予定で、LRT走行空間を確保するには、早急な関係機関との協議を要する。
 ・雑司ヶ谷ルートは、南池袋地区の再開発に資し、また早稲田方面との結節により多くの利用を見込め、池袋活性化に効果的である。
 また、現時点の試算では池袋LRTは継続的な財政負担を要するとのことで、需要予測の見直し等により採算性を確保でき、民間企業の運営による早期実現の可能性が充分あります。
 つきましては、池袋LRTの早期実現を目指して雑司ヶ谷ルートの検討を深度化し、下記5項目を踏まえて関係機関との協議を鋭意お進め願いたく、ここに要望致します。

記

- 1.環状5の1号線の地下通過道路の出入口の位置等を工夫し、東池袋交差点～雑司ヶ谷の生活道路にLRT走行空間を確保すること。
- 2.東池袋交差点～雑司ヶ谷の地下通過道路の工事手順を工夫し、できるだけ早期にLRTを運行開始すること。
- 3.都電荒川線との結節を考慮し、池袋と早稲田方面を短時間で結べ、かつ高頻度運転される利便性の高い交通システムとすること。
- 4.全線専用軌道化及び交差点優先信号により、短時間で走行できることとし、利便性が高く、かつ車両と運転士の運用効率の高い運営コストの低い交通システムとすること。
- 5.採算性を確保できるビジネスモデルを構築し、継続的な財政負担を要さない民間企業主体の事業運営とすること。

※詳しい位置関係などはP3を参照

3 LRT導入の支援制度について

LRT導入に対する国からの財政的な支援制度についてご説明を頂きました。



藤崎室長

欧州各国で次々とLRTの新設が相次ぐ中、日本にもLRTを積極的に導入したいという国(国土交通省)の方針により、様々な支援制度が用意されています。

- LRT導入の補助制度は大きく3つ(※)あり、同時採択等により国・地方が一体的・総合的に支援する用意がある。
- 設備投資に対し国・地方が一定割合(1/2、1/3ずつ等)を補助するので、事業者負担は軽減される。
- 国交省はLRT普及のため、計画立案手引き書である「まちづくりと一体になったLRT導入計画ガイダンス」を発表(国交省のホームページに掲載)した。
- 全国70事例のLRT計画の多くは、自動車利用抑制・自治体財政負担・バス会社等との調整が課題。

※路面電車走行空間改築事業・都市再生交通拠点整備事業・LRTシステム整備費補助

4 対談「東京の都市再生から見た池袋LRT」

池袋LRTをテーマに、約1時間にわたりそれぞれの思いを語り合いました。

- サンシャインを建設する際に新交通システム導入を検討したが、首都高を越えられず断念した。
- “文化”や“環境”をキーワードに池袋再生を進めるのに、LRTはそのキーとなる。
- 鉄道事業を採算性の観点から見る必要はなく、欧米では行政による財政支援を前提としている。
- 学生は終日利用してくれるありがたい顧客層で、成功した鉄道事業者は沿線に大学を誘致している。
- LRTの走る池袋をえがいたバーチャル・リアリティのデモは素晴らしい出来栄だった。
- 「まちづくり交付金」は確かに使い勝手が良く、池袋でも活用を検討すべき。
- LRT導入に当っては、民間活力の活用を考えるべき。
- 資金調達するのに、マンション管理費を区が銀行より高金利で預かり投資財源とするのも一法。



高野豊島区長



野口事務所代表



作：逢井亭登来夢
 ●ご隠居さん・奥様在住 (81) ●奥様・大塚出身 (70)
 ●若旦那・池袋在住 (42)

四

新車両登場

若旦那「こんにちは」

隠居「随分と鼻の頭見せなかつたな。進んでいるのか？」

若旦那「新聞見ましたか？この前DMVって言う車両が載ってましたけど」

隠居「見たよ、DMVってのは線路でも走るし道路でも走れるっていう、まるで水陸両用車みたいな奴だ」

若旦那「Dual Mode Vehicleの略でDMV。マイクロバスを改良することにより格段に車両への投資額が減る事になり、軌道だけでなく走れない電車と違い柔軟にまちづくりに対応できるものです」

隠居「どんどん早く決めて、俺の目の黒いうちに早く路面電車と孫の顔を見せてくれ」

若旦那「孫の顔は、自分の息子に頼んでください。……東池4丁目再開発ビルがどんなに進んでいるし、南池袋の再開発地域の環状5の1も着々と進んでいます。そろそろ車両を決めなければと思っています」

隠居「車両を決めるのはまだ早い！まだ待つ方が良いと思うな。最終的には、運営する主体が決まってまちが望んでいるLR Tが走る事がいいと思うぞ」

若旦那「LR Tは高額だし、採算性を考えれば投資額は少ない方がよい。DMVは開発中だけど新型の車両です。一番に手を挙げましょう。ご隠居がどう言おうと絶対に待てません」

隠居「DMVは、クルマを運転できない人や、身障者への対応ができ、人に優しいと言っていたLR Tと遜色ない車両なのか？」

若旦那「まちづくりを第一に考えている会社としては、最良の車両です。今こそ手を挙げるべきで待てません」

卵が先かニワトリが先か

隠居「待てない？そうなる俺だって言いたくない事も言わなきゃならないよ」

若旦那「何ですか？言ってくださいよ」

隠居「一昨年の暮れの30日の夕方、お前さんなんて言ってきた？20万円ばかり用立ててください。財布から銀行のカード、印鑑まで全部盗られちゃって年が越せない、七草までには返すからって」

若旦那「ええ、だからあの金は返しました」

隠居「当たり前だ、返してもらわなきゃ困るんだよ。だれも貸した返したなんて話をしてるんじゃないよ、お前さんと家とは先々代からの仲だ。年が明けて、毎年七草までに挨拶に来るだろ、その年に限って顔を見せない、心配するじゃないか。七草過ぎて、ボクとして顔を出して「どうしたんだ」って言ったら「銀行で本人確認がどうのこうの手続きが遅れて金が出なくて敷居が高くて上がれませんでした」って言ったよな、その時私なんて言った？「遊んでいる小袋銭を貸したんだ。困った時はお互いさまだ。いつになったらいいよ」

そー言ったよ、覚えてるかい……ええ……あのとき待てないって言ったかい？俺は「待つ」と言ったんだよ、それに比べれば、路面電車の車両の話くらい待てるだろ」

若旦那「金の話とまちづくりの話を一緒にされては困りますよ。まちづくりは公共の話、お金は個人的なことです」

隠居「DMVだ、LR Tだって車両のことを言ったって、事業を運営していく主体が決まらないと進まないじゃないか」

若旦那「事業主体が決まるという事は、事業プランを考えてスタートするだろうと考えられますから、プランの要になる車両について想定している事になります。だからこそ、今から車両を検証していかないとダメなんです」

隠居「事業主体になる会社が、ある程度自由に車両などを選択できるようにしておいた方がよい、わし達はまちとして理想とする車両の導入を望んでいくべきだと思う。もしかししたら、事業主体からスゴイ提案が出てくるかもしれない。だから待ってて言っているんだ」

奥様「この人は、昔から理想ばかり高いんだから」

若旦那「だから奥様を選んだわけですね」

奥様「やっぱりそう思うでしょ」

隠居「……(汗)」

若旦那「……(汗)」

Column

新車両いろいろ

DMVとは、線路と道路の両方を走れるように鉄道車輪と自動車タイヤの両方を持った車両です。現在、JR北海道がマイクロバス(新車500万円)を改造して開発中で、今年度中の営業開始を目指しています。連結運転や車内段差の解消など改良は望まれますが、低コストの車両として全国から注目されています。この他にも、誘導用レールが1本でタイヤ走行するトランスロー(遊園地のゴーカーの原理)、電気を架線から取らず充電式バッテリーや燃料電池を使う架線レス車両など、様々な方法が考えられています。今までの固定観念に捕らわれない柔軟な考え方が必要です。

Voice ▶▶▶▶▶

粕谷 一希 さん

評論家



「二十一世紀としまの街づくりの要」

池袋からサンシャインを経て雑司ヶ谷に至る路面電車構想は、高野区政の要であり、21世紀としまの街づくりの要である。この構想は街づくりであると同時に、文化行政、環境行政そして交通行政の核でなければならない。かつて戦前の池袋からは神保町に至る17番線の都電が走っていた。本の街池袋の性格はそんなところから形成されたのかもしれない。やがて戦後の高度成長期、クルマ社会の到来と共に、路面電車はあっさり廃止されてしまった。それ以後、軌道交通は、地下へ、地下へと突き進んだ。道路交通は日本全国に道路網を完成させたが、工事は絶えることなく、都会人のストレスは増すばかりだ。路面電車は老人と子供にやさしい、牧歌的な乗り物だ。そこでは閑かて豊かな時間が流れている。それは単なるノスタルジーではなく、21世紀型都市交通の理想型なのである。ドイツあたりでは自動車会社が、この路面電車の製造に乗り出しているという。まさに過去へのノスタルジーではなく、未来型のスマートな夢なのだ。

池袋は副都心といわれながら、単なる通過駅になってしまう可能性がある。路面電車は単に池袋東口の住民の問題ではなく、としま再生の突破口であることを多くの方々にご理解いただきたい。池袋が個性的な繁華街として、都市環境先進区として未来を語りかける東京観光の目玉となることを私も心から願っている。

島 正範 さん

RACDA(路面電車と都市の未来を考える会)高岡 会長



池袋と高岡とでは、新設と存続、都会と地方というようにLRTについての環境は180°違うように思われます。しかしLRTは、単なる交通機関としてだけではなく福祉や環境の充実など、「誰もが暮らしやすいまちづくり」のためとの目的については共通だと思います。あくまでも生活者である市民の視点から、自らが活用、支える気持ちや行動を忘れることなく(自戒も含めジオラマや遊びにならないように)地道に活動を続けられることを祈っています。遠くでも太いご縁のまちから。<両都市は高速バスが直通運行、またドラえもん・オバQ作者の藤子不二雄氏は高岡出身でプロ漫画家登竜門の豊島区トキワ荘へ上京。>

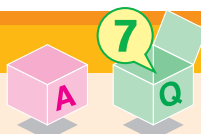
松川 翔 さん

早稲田大学人間科学部4年



私は大胆に予想します。「近い将来、池袋LRT上の各駅が早大生の新たな遊び場・ベッドタウンの拠点になる」なぜなら、早大生には「地下鉄早稲田駅→高田馬場駅→池袋駅という通学スタイル」が長年固定観念として根付いていますが、池袋LRTの開通により「都営荒川線と池袋LRTを利用した新たな池袋駅への通学スタイル(人の流れ)」が確立されると考えられるからです。池袋LRTが開通すれば、池袋がより一層商業都市として盛り上がっていくことは間違いないでしょう。池袋LRTの各駅が早大生で賑やかになり、また地元の方々はもちろん、遊びに来た人々のたくさんの笑顔が見られるのを心待ちにしています。

Q&A ▶▶▶▶▶



**LRTが走る高齢社会の「池袋」って、
どういうイメージ?**

A 2007年問題とは、団塊の世代が退職を迎え、セカンドステージに向かう社会が始まること前提です。まさにLRTが走る近未来の「池袋」は団塊世代の自由時間に対応する「まち」なのかもしれません。吉田拓郎や小田和正が10年後には70歳手前と考えると、かなりアクティブな高齢社会の到来を予想できます。学習・運動・消費に勤労と全てに意欲的な熟年者が多くなる「まち」に最も必要とされるのは、「移動手段」ではないでしょうか?どこへでもストレスなく行かれ、いろんな人や刺激に出会える。それを可能にする快適な移動手段として、新しい交通システムが望まれる。こそLRTが活躍する「池袋」の時代です。



**LRTは本当に誰にでも優しい
乗り物なの?**



A LRTのLはLight(軽い)で、普通の鉄道(Heavy重い)の対語です。重量の違いと軽い設備でつくれるという意味もあります。優しい乗り物であるためには、ユニバーサルデザインの視点による、車両、乗り降り、輸送システム、街なみなど、そのつくり方が大切です。乗り場と車両の段差が無い、運行時の振動が少ない、電車内が狭くない、走行や乗り降りに時間がかかりすぎない、空気を汚さない、などの夢をかなえる新しい交通のつくり方で、私たちのホスピタリティー(人を迎える気持ち)を表すシンボルにしたいのです。



INFORMATION

活動報告

平成17年8月～

平成
17年

8月16日

●**豊島区長への要望書提出** (本誌4ページ)

池袋LRTの早期実現に関する要望書を、豊島区長に提出しました。

10月22日

●**第3回総会・親睦会**

●**第5回シンポジウム開催** (本誌4～5ページ)

—東京の都市再生から見た池袋LRT—

国土交通省の担当室長から、国のLRT支援制度の詳細をお聞きするなど有意義でした。

11月9日、12月8日

●**豊島区自民党区議団と懇談**

2回にわたり、当会の活動目的と状況を説明し懇談しました。



要望書提出 (区長応接室)

3月25日

●**東京12チャンネル「出役!アド街ック天国」で
当会の活動が放映されました**

テーマ:「都電荒川線スペシャル」

5月12日、13日

●**富山ライトレール、高岡市万葉線視察**

日本初の本格的LRTである富山ライトレールと、再生の歩みを進める万葉線を視察しました。(詳細は次号でご紹介予定です)

平成
18年



「出役!アド街ック天国」から

募集

池袋LRT実現に向けたビジネスプランを募集 (7月15日に延伸)

- 一般・学生に区分し、副賞として賞金総額30万円以上
- LRTそのもの、まちづくりへの貢献、地域との連携その他、池袋LRT実現に結び付くものなら何でも良い
- A4で2ページ以内をinfo@lrt.co.jpに送付
- 募集締切り7月15日に延伸、7月末までに入賞者発表、8月26日に入賞者プレゼンテーション
- 詳しくは<http://www.lrt.co.jp>

お知らせ

次回総会とシンポジウムのお知らせ

平成18年8月26日(土) 14:00～

場所:サンシャインシティ文化会館5階501号室

第4回総会及びビジネスプランの優秀作の発表会を行います。



富山ライトレール視察 (富山駅にて)

入会のご案内

入会方法・年会費

会員募集

- 1.個人会員(個人的にご入会の場合) 年会費3,000円
 - 2.法人・団体会員(会社・学校・病院・町会・商店会・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。)
- 別紙申込書にご記入の上、下記にファクシミリ、または郵便でお送りください。

お問い合わせ

(財)としま未来文化財団 (旧(財)豊島区街づくり公社) 未来文化課タウンデザインセクション
 〒170-0013 東京都豊島区東池袋1-20-10 担当:武田、井上 TEL:03-3981-4732 FAX:03-5992-6099
 「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:go-go@i-tram.com ホームページもご覧下さい <http://www.i-tram.com>

編集後記

日の出小学校は、僕の母校である。僕は入学した当時から「日の出小学校は道路ができるから無くなるんだよ」と聞かされていた。そして四十数年経ってようやく「環5の1」の工事が始まった。南は千登世橋から都電荒川線に沿って北上し、雑司が谷の駅からすし左折し川越街道へ抜けていく。池袋を南北に縦断する幅30mの道は、大きな経済効果をもたらさそう。昔から池袋は、駅の百貨店が中心に発展している街だと言われている。幼少の頃、「まちに奥行きを創り、人が巡回できるようなまちを創らなくてはいけない」と明治生まれの爺さんたちが言っていたことを覚えている。

今、「環5の1」の沿道である南池袋2丁目ゾーンに、隣のサンシャイン地域に並ぶビッグな開発が進もうとしている。池袋駅周辺と同等のまちが登場するのだ。池袋は奥行きのあるまちへと変貌するだろう。これがどのような賑わいをもたらすのか、この時期に聞くわしてしまつた我々の責任は重大である。

「人にやさしい環境にやさしいまち」全国として海外から来る方々をおもてなしのできるまち「いろいろの思いが交差する中、「このまちに生まれて良かった」と子どもたちが心から思えるようなまちになることを、一番に願っている。

記: 富沢弘治