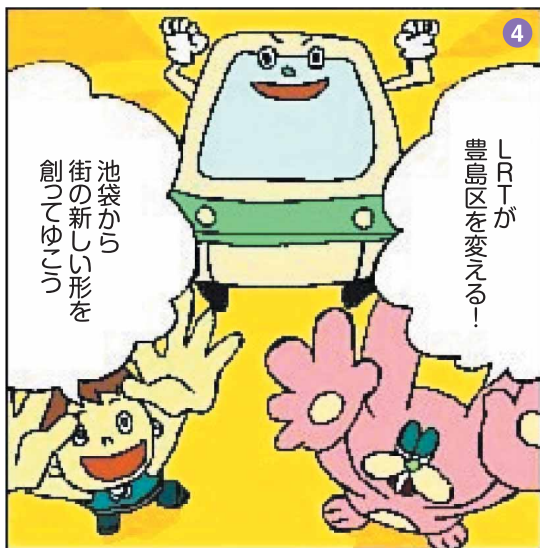


iとらむ

「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。

マンガで
解説

好きな人がきつと一緒に乗ってくれる！



Contents ▶▶▶▶▶

目次

- バーチャルディベート…2.3
- 講演のご報告…4
- 豊島区観光協会顧問会議…5
- iとらむ寄席…6 VOICE、コラム…7
- INFORMATION…8

表紙マンガ:フルヤマイ <http://furuya.ojaru.jp/>

つづきは4ページで

今、路面電車が新しい都市交通機関、LRTとして注目されています。この30年間、日本では路面電車の廃止が進みましたが、世界では110を越える新しいLRTが誕生しています。大都市でもパリで路面電車が復活し、ローマが新たな路線を開業させ、地下鉄を補完し地域のまちづくりに貢献しています。LRTの特性といえは、騒音が小さく、連結運転ができて高速、乗換え・乗継ぎが便利で、バリアフリーも実現された利便性の高い交通システムであるところでしょう。改めてLRTが人に優しい交通として注目される理由を考えると、まず、

Q&A

バーチャルデイベート
「池袋の路面電車」——是か非か

平成15年夏に初めて池袋LRT構想を打ち上げた後、これまで多くの賛否両論が寄せられています。賛成意見も沢山ありますが、特に反対意見にお答えする中でわれわれの考え方が見えてくると考え、仮想的な反対意見に回答するバーチャルデイベートを実施し、皆さんにお聞きいただきました。

紙面の都合で、討論のニュアンスが伝えられないのが残念ですが、割愛したQ7(都電との乗り入れ)、Q9(LRTシステムとは)、Q10(カタカナ語の意味)、Q14(バスではダメ?)、Q16(観光の目玉?)も含めて全体をホームページに載せていますので、是非こちらもご覧下さい。



齡化社会に対応できる簡単移動性の実現、駅前への放置自動車の解決、です。どれも困難な問題ですが、世界の先進都市事情を研究してみたらLRT(ライト・レール・トランジット)の成功事例が続々と出てきたのです。

Q3 LRTは池袋をどう変えるの?

A ① 駅前の通過滞留自動車を減らす。② 安心して歩いて楽しめる街の実現。③ LRT区域内での快適な移動を保証する。④ 地球にも人にも負荷をかけない都市環境を実現する。

「池袋のまちづくり」の将来をそんな風にイメージしています。LRTによつてそれが実現できると信じています。

Q4 それをわざわざ池袋でやる意味は?

A 池袋は交通の要衝として毎日270万人ほどの人が行きかうターミナルとして一定の力を持っています。しかし、われわれ豊島人、池袋人はこの街の活気と自由な雰囲気の魅力を伝えることに本当に成功しているとはいえません。

他の街のまねをして競争することはない。それよりも、将来も色褪せない池袋の個性を生かした魅力ある街を作っていくかなくてはならないと考えます。

昔から池袋には「自由」な「何でもあり」といった雰囲気があって、その歴史的事実もあります。そういった池袋の自由な雰囲気を街づくりの核として高めてゆきたいという思いがあります。

Q5 よくわからないけど、それで、路線計画は?

A 最初に、池袋東口の繁華街を回る単線の2・1kmの環状線LRTを考えています。距離は短いですが、経済性、効率性、実現性は非常に有力と考えます。また、現代の都市が失ってしまった祝祭性もあり、ユニークなものになっていると思います。

Q6 しかし、これじゃあ距離が短すぎだ。公共交通として違和感がある。

A 確かに短いですが、池袋の大きさや公共交通という観点からみても、この路線の潜在利用者は1日に数十万人規模でいると思われれます。今後の開発によつても増えるでしょうから、十分な必要性があると考えています。回遊線が成功し認知された後には、都電への乗り入れは大きな実現性の高い目標になりますし、池袋西口方面、更には雑司ヶ谷、大塚、など区内の他地域への発展も充分可能です。

Q8 豊島区民全体にとってメリットはあるのか?

Q2 具体的に池袋を変える問題意識とは?

A ポイントは、駅周辺を回遊性のある街に変える、本格化する高

Q1 (反対意見、以下同) LRTを池袋に通らせるなんて、何のために?

A (賛成意見、以下同) 私たちは、「池袋のまちづくり」を目的に活動してきました。単なる路面電車ファンの集まりではないので、池袋駅前に路面電車が走ればそれでもいいというものではないのです。今までの池袋がともすれば持っていた負のイメージを良いものに変えていかなければならない、そういう問題意識を持っています。

Q12

20億円といえは大きな事業だ。決して安くはない。

ずです。事業として行なえば、区費の負担は少し余計に見ても20億円以内となるはずです。

期投資金額の3分の2程度は補助金が見込めます。この、国の補助適合対象事業として行なえば、区費の負担は少し余計に見ても20億円以内となるはずです。

LRTは環境の面からも望まれており、国のCO₂削減対策やコンパクトシティ構想の目玉ともなっていて、初期投資金額の3分の2程度は補助金が見込めます。この、国の補助適合対象事業として行なえば、区費の負担は少し余計に見ても20億円以内となるはずです。

A

これまで様々な試算が公表されました。それによると、単線のLRT建設コストは1kmあたり約25億円、ランニングコストは1km約6500万円と推定されています。回遊線は2・1kmですから、建設費で約53億円、ランニングコストで約1億4千万円と予測できます。

Q11

しかし、お金がかかりすぎる。

LRT東口回遊線の区域内には、日本でも有数の商業施設、ビジネス地区、教育施設、観光エリア、官庁施設などが密集しており、豊島区民の往来の最も多いと思われる地域です。多くの区民が関係するこの区域をLRTによって将来もいろんな楽しみ方ができる街にします。それは区民の誇りになりますし、実際に便利になり豊島区のシンボルとなります。

岡山では21編成で3・6億円の経費がかかり、それに対する収入は広告費収入(0・6億円)まで含めて4・2億円ということでした。われわれの会では実は赤字になるとは考えてはいません。実際にこの地域の移動人口を考えると、サンシャインシティ、中央図書館、あうるすぽっとがあり、学校や奥の住宅街もあり、それに新庁舎なども出ます。その潜在需要は凄いものだと思います。

岡山では21編成で3・6億円の経費がかかり、それに対する収入は広告費収入(0・6億円)まで含めて4・2億円ということでした。われわれの会では実は赤字になるとは考えてはいません。実際にこの地域の移動人口を考えると、サンシャインシティ、中央図書館、あうるすぽっとがあり、学校や奥の住宅街もあり、それに新庁舎なども出ます。その潜在需要は凄いものだと思います。

A

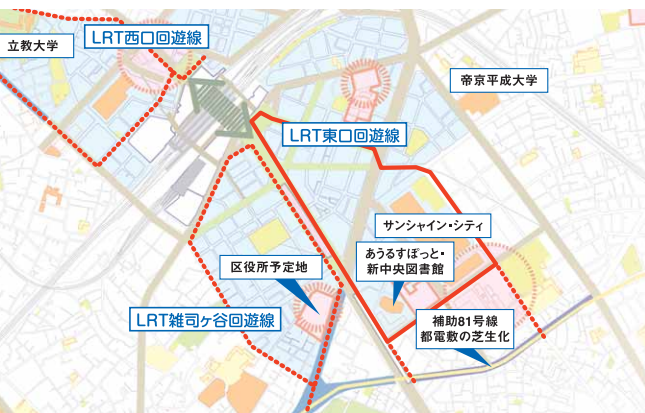
前述のように運営の1年間の必要経費は1億4千万円と試算されています。これは視察した岡山市の例とも一致します。

Q13

採算性も疑問だ。毎年、赤字を垂れ流すような公共施設はもういらない。

確かに区費を20億円近くかける事業というのは小さいとは言えませんが、しかしメリットもまた大きいです。この東口回遊線の周辺面積は70万㎡ほどあります。LRTを核とした70万㎡の劇的な変化、発展に對しての20億円です。

LRTは単なる公共交通としてではなく文化施設、公共財とも考えられ、このようなユニークな移動装置が生まれることで、街の発展に対する波及効果はもっと大きくなると考えています。



A

確かに自動車を全て排除することは無理でしょう。車には車のいいところがあり、LRTにはLRT

Q15

車両規制や周辺ビルの荷降しなど、繁華街から自動車を排除するのは無理。商業活動を阻害する。

車のない歩きやすい未来志向の繁華街ということでは全国的な話題にもなると思われれます。テレビ、映画のロケにも使われるでしょうし、関東近郊の若者のリーズナブルなデートスポットとしても知られるようになると思います。適切な営業努力をすれば必ずや安定した黒字経営が可能と考えます。

後、20年後の池袋の未来像を真剣に考えているのです。

LRTは、あるべき池袋像にふさわしいものだと思われていますが、私たちがこれからは生きて暮らしていく豊島区、池袋をどう作っていくかは、今の時代の大人、私たちの世代の責任と感して真剣に取り組んでいきます。

後、20年後の池袋の未来像を真剣に考えているのです。

LRTは、あるべき池袋像にふさわしいものだと思われていますが、私たちがこれからは生きて暮らしていく豊島区、池袋をどう作っていくかは、今の時代の大人、私たちの世代の責任と感して真剣に取り組んでいきます。

A

街全体で工夫し協力すれば、LRTが商業活動を妨げる原因とはならないはず。

Q17

いろいろ聞いてきたけど、そんなに何もかもうまくいく話とはやっぱり思えない。あなたたちも、区民の税金がかかる話はあるべく慎重にしなければいけないということはお肝に銘じてほしい。そして新しいものを作るときにはその過程を良く区民に説明する努力をしなければ、あなたたちが言う本当のまことくりなんてできない。

のいいところがあるからです。ヨーロッパの都市では、中心部へは一般車入りを禁止する一方、域内の関係者は通行許可証などを発行するなどの方法が取られています。

荷さばき用の車両スペースは既に池袋でも見受けられるようになりましたが、歩道に車2台分くらいスペースを設けるなど細かな工夫がされています。車両規制により一般車両用のレーンが不要になれば、荷さばき用スペースも生み出せます。

講演

LRTをめぐる最近の動き

● 宇都宮 浄人
うつのみや じやうじん

表紙からのつづき

クルマに頼りすぎることは、

環境・渋滞・事故など、社会全体に負荷を与えている点です。ある試算では、日本の自動車社会に与えている負荷は32兆円にもなるそうです。東京都の総生産額の3分の1以上です。

一方、LRTは、そうした問題を解決することに加え、①ゆとりある中量輸送力(ミディアム・キャパシティ)、



profile

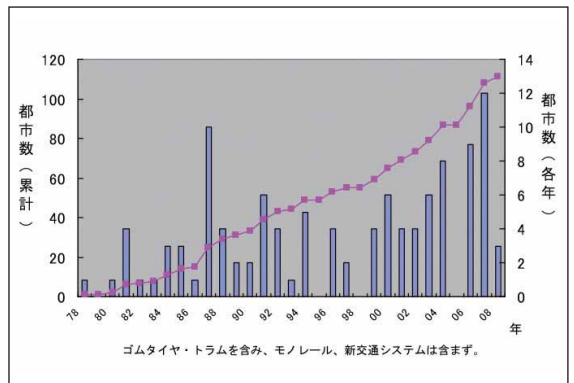
エコノミスト。1960年兵庫県西宮市生まれ。1984年京都大学経済学部卒業。現在日本銀行に勤務。主な著書に、『路面電車ルネッサンス』(新潮社、第29回交通図書賞受賞)、『世界のLRT』(JTBパブリッシング)など。

②乗降りの容易さ(アクセシビリティ)、③高頻度(フリークエンシー)、④柔軟性(フレキシビリティ)、⑤コストの安さ(インエクスペンシブ)、⑥街の環境改善と魅力創出(アメニティ)という効果をもっています。これらの英語の頭文字を取ると「MAFFIA」になります。

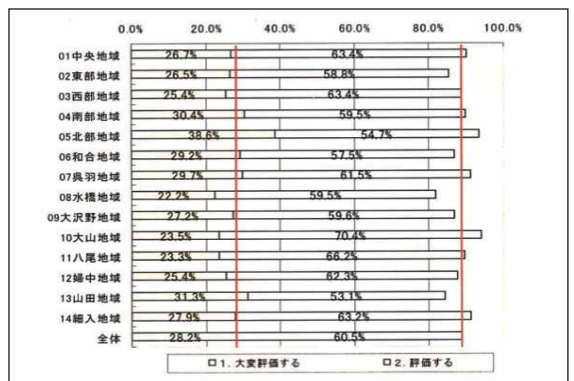
海外の事例をみると、路面電車が復活した街は、中心市街地の活気がよみがえりました。海外でも、自動車のお客が減るのでLRTに反対する商店主もいましたが、結果は逆でした。むしろLRTで来るお客のほうが、街でゆとり買い物をします。フランスのストラスブールでは、LRTができて中心部での買い物回数は4割増えたそうです。日本においても、富山では2006年に旧JRRの路線を引き継いで開業したLRTの利用者が、以前のJRR



パリに復活したトラム



1978年以降の世界の新設LRT



富山ライトレールに対する市民の評価

に比べて2倍以上に増えました。富山市民の富山ライトレールに対する評価は、沿線だけではなく、広域合併で富山市となった山間部も含めてきわめて高いものです。LRTは街のランドマークになり、まちづくりのツールとして非常に有効だというのは、今や常識なのです。

しかし、日本の場合、渋滞問題や財源問題に対する誤解など、建設までにいくつかの課題があります。本当は、LRTに人が乗るほうが渋滞せず、駐車場や道路にかかるお金のごく一部でLRTはできます。LRTは、道路や下水道と同じ公共財と言っているのです。多くの人にその点をわかってほしいと思います。

池袋であれば、LRTの運行はおつりが来るでしょう。しかも、今まで池袋駅のターミナルで買い物していたお年寄りも、LRTがあればサンシャインの方まで買い物に来るに違いありません。

幸い、国の考え方は大きく変化しています。国土交通省は支援のメニューを整え、手を上げてくれる街を待っています。各地でLRT計画を検討する都市が増えています。国会でもこうした動きを支援する議員連盟ができています。

あとは実践です。計画的に進めれば、池袋のLRTは十分実現可能です。そうなたら、私も池袋の近くに住みたいと思います。

他団体交流報告

豊島区観光協会 顧問会議（平成20年10月16日）

「LRTとコミュニティバス」
観光資源？住民利便？

豊島区観光協会（齊木勝好会長）は顧問会議（年二回開催）で、注目のまちづくりを議題に取り上げた。

平成20年10月16日、豊島区が導入に向け検証調査を始めたLRTとコミュニティバスについて、豊島区内の多業種の重鎮にご意見を頂いた。（当会事務局も4名出席）参加者皆様の高い関心と深い見識に敬意をもって此処に報告する。

【顧問のご意見から】

近年、EU、米では路面電車を廃絶して道路を自動車に使った反省からLRTが活発に導入されている。米サンタモニカは、池袋が目指すトランジットモールが成功し、シャッター通りだった商店街を復活させた。

LRTの観光資源としての貢献は副次的と考えるのが妥当である。来街者の利便性だけでなく、街に住む人に根付く物でないと、継続と成長はない。成長が無ければ税の負担を少なくすることは出来ない。事例の多いコミュニティバスも同じ事がいえる。いずれにしても、中小の交通手段は採算を取るのが難しい。不採算部分をどこが負担するかというコンセンサスをとらなければならぬ。

21世紀の交通のテーマは、「ストレ



スの少ない、シームレスな交通手段」。

LRTとコミュニティバス双方で豊島区にビジョンある街づくりをしなればならない。それには、回遊プラン

の1周は短い、西武東武を突き抜けるような思い切ったプランが必要ではないか。

【観光協会役員のご意見から】

何十億の費用対効果は？赤字にならないのか？すでに都電が走っているのにLRTが観光の目玉になるのか？プランで

はLRTが狭い道路を走るが、平気なのか？安心安全な街づくりに逆行している、コンセプトが分からない…など疑問が出た。

また、「高齢者や人に優しい」というのが、池袋駅を降りてLRTに乗るまでにどのくらいの距離をどのように行くのか？バリアフリーの駅が完成する大塚からLRTを導入すべき！という要望。

LRTは、コスト財源の問題はあるものの、覚悟してやるべきである。また、公共の交通機関として考えるのではなく、広告費と考えたら良い。池袋は商業都市である、生活者主権でなく、来街者が主権を持つても良いのではな

【まとめ】

LRT、コミュニティバスともに、

特段反対は無かったが、池袋をどの様な街と見ているかによって意見の相違があった。それはLRTが住民の為か、来街者の為かという問いにも表れる。当会は、池袋の街づくりに「おもてなし」の心をというコンセプトを持っている。それは、来街者へのアピールと街に生活する人の心構えである。齊木会長は、顧問会議の最後を次の言葉で締めくくった。『税金を使うのに住民を無視して使うことは出来ない。住民と商店街と企業と一緒に活動しなければ出来ない』まさに、的を射た言葉である。LRTとコミュニティバスは、対立するものでなく違う役割を担うものであり、それぞれ生活者にも優しいものでなければならぬ。最後にコミュニティバスには来街者向けのサービスも願いたい。

（記…逢牛亭登来夢）

参加者名簿

敬称略

名誉会長	豊島区長	高野之夫
名誉顧問	(財)日本交通文化振興	財団会長 竹内哲夫
顧問	立教大学	総長 大橋英五
顧問	(株)サンシャインシティ	代表取締役社長 島田勝久
顧問	(株)アムラックストヨタ	代表取締役社長 小笠原幹雄
顧問	法明寺	住職 近江正典
顧問	東京信用金庫 理事長 半澤進	代理 金澤克夫
会長	(株)新光商事	代表取締役社長 齊木勝好
合計 53名		



井戸端サミット

iとらむ

LRTとバス対決

作:逢井亭登来夢 友情出演:建さん

寄席

7

この文章は、ノンフィクションです。

ご隠居マニフェスト

ご隠居「おい、池袋にコミュニティバスが走るんだってなあ。良かったじゃないか。ホツとしただろ。」

若旦那「?何にホツとするんですか?」

ご隠居「何が?単純なことだ。お前はLRTを通していい。しかしだ、大赤字になることは確実、何十億かけて廃線にも金がかかる、そんなことでは、目も当てられない。そこでだ。赤字は赤字でも、止めるときの損失が少ないバスをLRTの代替で走らせれば良いじゃないか。それは、おれが走らせる。お前、これで忙しい中ボランティアをやらなくても良くなったじゃないか。うれしいだろ?なっ!どうだ?」

若旦那「……」

ご隠居「あれ?おかしいな。『これで仕事に邁進できるぞ?』って大喜びかと思っただが……」

若旦那「もともとコミュニティバスとLRTは、まったく役割と目的が違います。」

ご隠居「人が乗って目的地へ着くんだから大体同じようなものだ。」

若旦那「何度説明したらわかるのか。」

ご隠居「じゃ、耳の垢をかつぼじって俺のコミュニティバス・マニフェストを聞け。第一に、検討中の回遊線を作らせる。第二に、低床バス車両を導入して乗り降りも簡単にする。第三に、50人程度乗車できるバスとする。第四に、定時運行出来るようにバス専用道路、優先信号とする。第五に環境問題に配慮して最新鋭の電気バスを導入する。……どうだ、こうすれば、LRTを走らせなくてもバスでお前らの目標は達成できるだろ。だいたい、税金を使うんだから、安いほうが良いに決まっている。」

刺客参上

若旦那「ご隠居、我々の刺客をご紹介しましょう。建さんです。」

建さん「初めまして、お噂は聞いております。まず、マニフェスト第一はバス回遊線でしたね。LRT回遊線を少

し直せば、将来都電荒川線と直通することもできます。荒川線の1日の利用者数5万5千人を池袋は、切り離して良いのですか?」

ご隠居「都電との直通運転が可能か?」

建さん「第二に、低床バスを利用してもわかるとおりバリアフリーのレベルは、LRTほど高くありません。車両のドアを停留所のホームにつける事が難しいですし、走行中の居住性(席が狭い、揺れなど)でLRTには劣ります。」

若旦那「とくに、車椅子利用者のバス

乗り降りは、人の手を借りなければならぬので、時間もかかります。これは運転間隔が短い路線では、ダイヤ乱れの原因になりやすい。それを車椅子利用者は肌で知っているから、遠慮してバスに乗らなくなる。」

建さん「第三の50人乗りのバスですが、乗客が多く見込まれる池袋駅からサン

シャインシティの回遊線では、一台あたりの輸送量が不足します。乗客を運びきるにはその分、運転手を多く確保しなければならず、人件費がかかります。ランニングコストの高さ、収益性の

低さから高額な運賃となりかねません。

第四の定時走行ですが、多くの乗客を待たせずに乗せるには、乗降に時間のかかるバスでは、団子運転とならざるを得ず、無理です。実際、目黒通りを走る東急バスは、バスレーンと優先信号

があっても、ラッシュアワーは団子運

転になってしまっています。最後ですが、環境は、CO₂だけではありません、車両の寿命が短く、ゴムタイヤで走るバスは、維持にかかる資源やエネルギー量は大変なものです。廃棄物のことまで考えますと、頑丈な鉄輪式の電車に比べて、環境負荷は高いと言えます。また、芝生軌道も出来なくなります。」

ご隠居「語ったね。」

若旦那「刺客ですから。」

建さん「池袋は、鉄道駅の1日の乗降客数が271万人と世界第2位で、日本でも有数の繁華街です。そこに輸送力の小さい『バスで十分』というのは、街を卑下していると思います。自信を持つべきです。初期投資を抑えるということは、サービスを抑えることです。『おもてなしの心』をもった池袋の人たちにとって納得できるものが出来るでしょうか?」

若旦那「今、地域の商業者は敏感に池袋の地盤沈下を感じています。新東京タワーの隣接商業地や、地域活性化の著しい地域に比べ客単価が落ちているなど、景況感に大きな差が出ています。池袋は何とかなければなりません。……ご隠居黙っちゃいましたね。」

ご隠居「うーん、落語だろ?どうするこの展開。納得しちまったよ。落ちないし、終わらないよ。」

若旦那「刺客は強いということですよご隠居。」

Voice ▶▶▶▶▶

入谷 薫さん

カフェlamp店長

池袋の中心地を路面電車が走るらしい。実はそんなこと、全然知らなかった。もう5年間も、この土地でカフェをやっているのに。

池袋って、雑多な中にもものすごく粋な何かを隠し持っている場所だと思う。ちょっとした文化史跡も多くて、大通りから一本路地に入れば、セピア色にかりりと風景が変わる。

そんな街に、路面電車は走る。何を乗せて? たぶん、いや絶対に、乗せているのはお客さんだけではないはず。池袋に根付く、新しく懐かしいカルチャーを纏った新しい風も、運んでくれるに違いない。この路面電車が開通したら、きっと、池袋がもっと好きになる。



須田 綾子さん

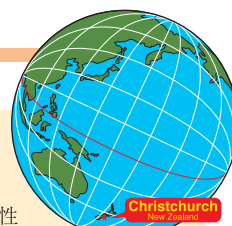
studiorange代表兼ラジオ@としまプロデューサー

LRTは区民や区にいらっしゃった方の事を考えてルートが調べられています。池袋は行きたいところが山ほどあるのに駅から目的地までが遠かったり、不便さが否めませんでした。LRTが通る事で区民の皆様始め、池袋にいらっしゃった方々がどれだけ便利になるか計り知れません。また、豊島区の交通事情や環境に配慮してコミュニティバスではなくLRTという電車を通す事が街や地球全体の事を考えていて今後に大期待です。

私共のスタジオもお客様が沢山いらっしゃるので豊島区が盛り上がる事は商店街や街の方にとっても大きなメリットになる事でしょう。



Column ▶▶▶▶▶



クライストチャーチに見る、2.5km回遊路線の新設例

路面電車を活用したまちづくりについて、海外では短い路線でまちの回遊性を高め、集客に成功している都市もありません。今回は毛色が変わったところで、南半球はニュージーランド・クライストチャーチ市と、その極めてユニークな観光トラム路線をご紹介します。

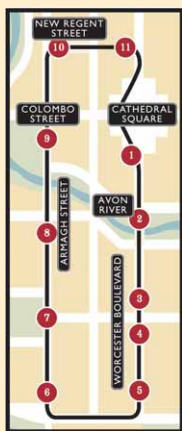
クライストチャーチ市は人口約38万、行政区域としては東京23区より2回り小さい面積を持つ、ニュージーランド第2の商業都市です。都心部まで広大な公園が置かれ、「ガーデンシティ（庭園都市）」とも呼ばれています。

トラムは現在「クライストチャーチ・トラムウェイ・リミテッド」という純民間企業が運営する「ウッド・シーニック線」1路線だけが、運行されています。

この路線は、市中心部を走る全長わずか2.5kmの環状線、しかも単線片周りというもの。この部分は池袋の現構想に似ていて、我々としても興味深いものがあります。

クライストチャーチ市ではかつて、全長160kmに及ぶトラム路線網と200両のトラムを有し、1879年から運行をしていましたが、1954年に一旦全廃され、路線バスに転換されていきました。

しかし、およそ半世紀後の1990年にトラム再建が開始されたときには、これに反対する動きは、議会・警察・市民の間ではほとんどなかったといえます。狙いは「トラム・レクリエーション」



クライストチャーチ路線図

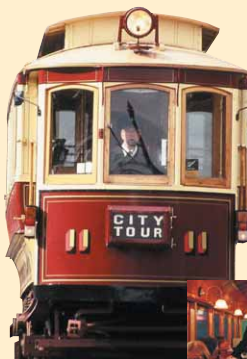
であり、今度は純粋に観光客用のアトラクションとして、その5年後の1995年、ついにトラムはクライストチャーチに帰って来たのです。

車両は最新のLRVではなく、アンティークとして保存されていた、タイプもバラバラな7両を職員がコツコツ修理したもので、それぞれにニックネームが付けられています。うち1両は「トラムウェイ・レストラン」なる食堂車（!）で、移り行く美しい窓の景色を眺めながらカクテルや本格的なディナーが楽しめます。

運転間隔は、夏期8分間隔、冬期12分間隔で、短い環状線をノロノロ25分もかけて1周します。ワンマン運転ではなく、運転士の他に車掌が乗務しています。

気になる料金システムは、2日間乗り降り自由のバスと、クライストチャーチ市民向けの年間パスの2種類があり、乗客は1回の乗車ごとに料金を支払うことはありません。これで、運転士、車掌などスタッフの給料と、トラム修理費など全て運賃からまかなっているとのこと。こんなやりかたもあるんですね。

かくしてトラム再建の狙いは達成され、トラム・レクリエーションはニュージーランド中で知られることとなりました。ウッド・シーニック線は今やクライストチャーチ市の観光名所として重要なパートであり、地域住民からは、プラス3kmの路線延伸計画も完全に支持されているとのこと、今後も楽しみな路線です。（記：藤村建一郎）



アンティークな外見のトラムには、本格的なディナーも楽しめる車両がある



INFORMATION

活動報告

平成20年10月～

10月16日

●豊島区観光協会の顧問会議にメンバー出席 詳細は本文5ページ参照
協会では豊島区全体の観光について考えています。今回は池袋を取り巻く交通手段として、LRTとコミュニティーバスについて取り上げられました。

11月10日

●自民党区議団との意見交換会に出席

会の方針や活動内容を説明し意見交換をおこないました。

11月24日

●第6回総会

●第8回シンポジウム開催(パネェルディベートと宇都宮氏の講演) 詳細は本文2～3と4ページ

12月6日

●第3回「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会in横浜」に参加

車との共存を考え、LRTも含めた新しい交通機関を模索しています。



宇都宮氏の講演から フランスのLRT

平成
20年

1月23日

●駅前滞留者対策訓練に参加 (鉄道、デパート、警察、消防、豊島区、東京都、地元商店会、携帯各社、医療機関、電気ガス水道通信など47団体の共催)

大災害が発生した事を想定し、池袋駅構内に滞留する何万人もの人々を安全な場所に誘導するための大規模避難訓練でした。豊島区からの要請を受けて当会からも3名が参加しました。池袋の駅構内の規模の大きさを実感したと同時に、地上に専用軌道で走るLRTは災害時にも避難にあわてる事が少ないと感じました。

4月27日～5月8日

●「学校の森」植樹祭に当会メンバーがボランティア参加

一人あたりの公園面積が23区で最下位の豊島区が、「グリーンとしま」を再生しようとはじめたイベントの第1弾。区立小中学生約1万人十保護者、区役所職員、地域ボランティア等で総勢10,523名が約1万本の苗木を一緒に植樹しました。LRTは軌道に芝生を敷く事も可能で、地域の緑地面積を増やす事に貢献できそうです。

平成
21年

5月21日

●豊島区策定の「池袋副都心・グランドビジョン2009推進懇談会」に出席

「新庁舎の整備」「新たな地域公共交通システム」「池袋駅・駅周辺整備」の3項目が議題として取り上げられました。

7月4日

●雑誌「東洋経済」に記事が掲載されました

※事務局会議12回開催



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。
「郵貯銀行 口座番号00130-5 口座番号482246 加入者 池袋の路面電車とまちづくりの会」※赤色用紙をご利用ください

お問い合わせ

(財)としま未来文化財団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

日本の童謡「まちぼうけ」の元になった「守株」。中国の韓非子の話である。農夫が農作業をしていないと走ってきた兎が木の株に衝突して死んでしまう。なんの努力もせず、に逸羽手にした農夫は喜び、その後農作物を切作らず、毎日毎日木の株を見守って過ごす。そのうち土地も荒れ、誰も見向きもしない土地になってしまふ。

スガモプリズは、昭和53年サンシャインシティに生まれ変わる。西武鉄道創立者、衆議院議長 堤康次郎氏は、池袋地区区画整理に伴い、常任顧問弁護士 中嶋忠三郎氏とともに池袋の近代的開発計画を検討する。東武鉄道社長 根津嘉一郎氏の最大の根拠地、津山を西武鉄道が開発することを機に、堤康次郎氏は「池袋地区の開発には、単嶋拘置所の移転が必要」という方針を決め活動する。法務省出身の中嶋忠三郎氏は大津刑務所の例に倣い、様々な経緯の中、単嶋拘置所は西武社とせず多くの会社とともに払い下げることとし、池袋副都心の鍵となるサンシャインシティ開発に繋がる。その後池袋にサンシャインシティを越える開発は無。

今、日本には周知の問題がある。「少子高齢化」と「人口減少」である。日本の年齢構成も激変しているが、それ以外にもない社会福祉サービスの激変も周知である。経済市場、社会制度全般に影響が及ぶと、これは異論の挟む余地も無い。もちろん交通も変革を迎える。

日本も数十年後には、路面電車を中心としたまちづくりに変わつてくることは、想像に難くない。今、豊島区のリダーたちは、その将来像と人のかかわりを考える総合的な判断をしなければならない。

最後に月刊「力通巻70号、小田島建夫氏の「新交通システムを考える」の最後の文章を頂き、編集後記とさせて頂いた。目的の便利さや採算性や会社温存のためにのみ新交通システム建設に反対するのは勝手だが、そんな近視眼的な人物に政治家になどなられたら、将来の日本に大きな禍根を残すことになる。決してLRTを政治の道具などにはならない。」

(記:逢中亭登来夢)