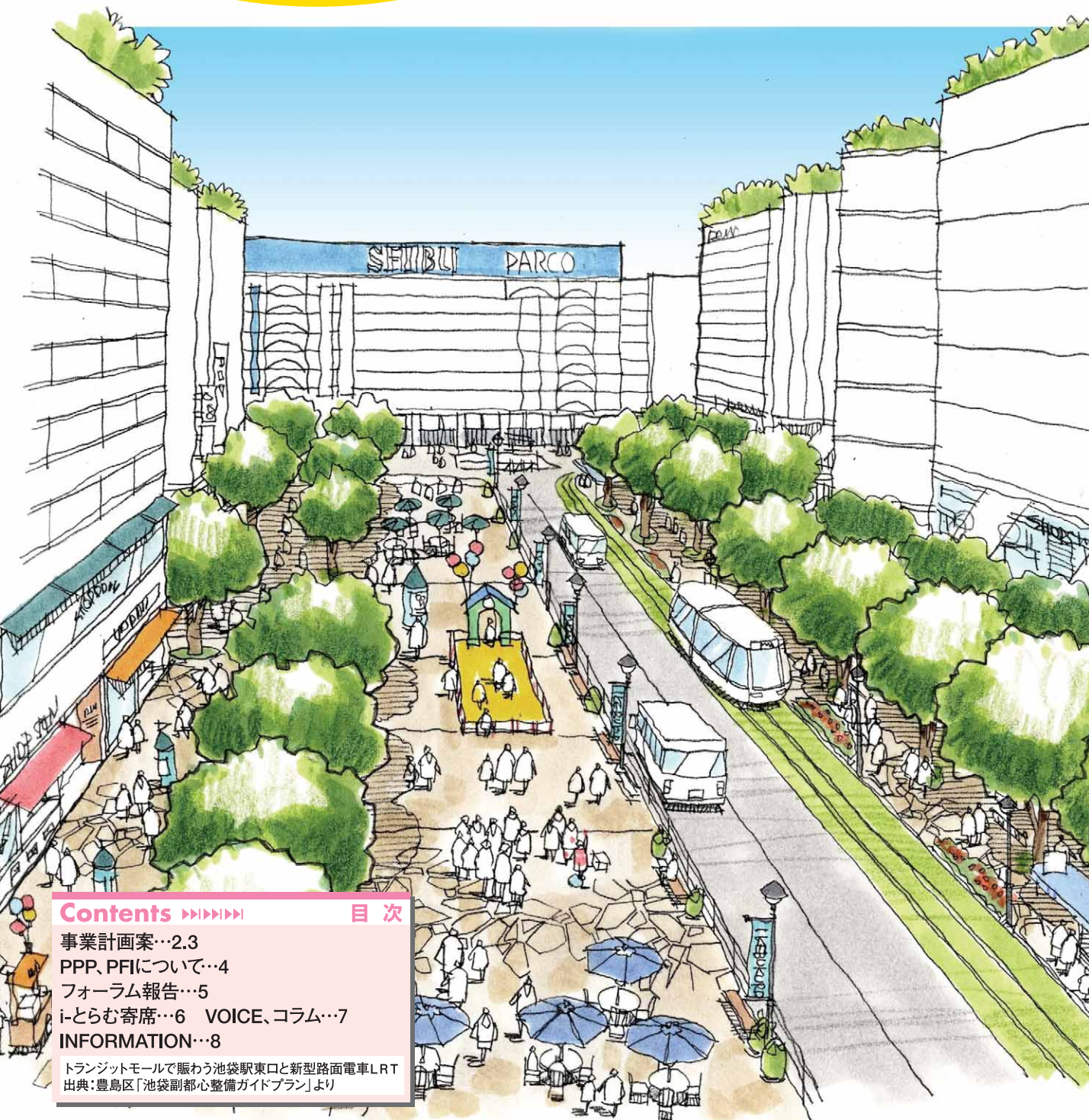


iとらむ

「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

- 事業計画案…2.3
- PPP、PFIについて…4
- フォーラム報告…5
- iとらむ寄席…6 VOICE、コラム…7
- INFORMATION…8

トランジットモールで賑わう池袋駅東口と新型路面電車LRT
出典：豊島区「池袋副都心整備ガイドプラン」より

儲かりまっか？ ぼちぼちでんな！

1 出発点

池袋にLRTを走らせるにあたり運行事業者の収支バランスが重要です。もし、慢性的な赤字となる場合には、区民の理解は得られにくいと思われます。そのため、実際の運行事業会社の損益がどうなるのかを予想してみました。この試算は、平成21年3月に豊高区が「新たな地域公共交通システムについて」としてまとめた中の「池袋LRT整備構想策定調査」として出された調査書の最後にある「検討ケース各案の事業性のまとめ」を出発点としています。

区が調査書で示している3路線案それぞれの事業者負担見積りのうち、当会ではLRT東口回遊線を構想していることから、調査書がLRT東口回遊線の概算建設費として試算している5億円を運行事業者が負担する初期費用として認識し、これを出発点としました。

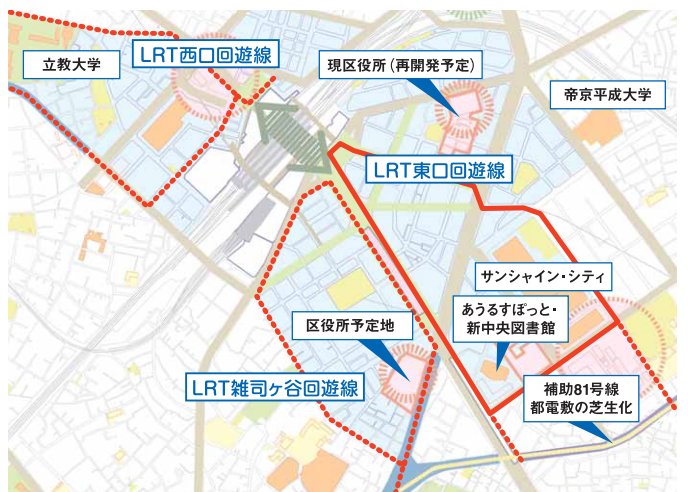
2 損益計算の考え方

行政がこうした事業の採算性を試算する場合には、需要予測という方法をとるようですが、収入の将来予測には不確定要素がありすぎるため、当会では、需要予測から入るのではなく、費用予測を固めて、その場合乗客数が何人であれば採算がとれるのかを試算しました。

3 事業計画の前提

左ページの表は、以下のような前提

- 条件があります。
- 運行事業者は線路、電気施設、信号施設などの施設を豊高区から借り受けて事業を遂行する、いわゆる上下分離方式を採用するものとする。
- 路線はLRT東口回遊線である。
- 運行本数は一日あたり186本（ピーク時5分間隔、早朝深夜10分間隔）。
- この運行に必要な要員を15名（運転手、事務員、保守要員、役員）と見積もる。
- 資本金は1億2500万円とする。
- 当初の取得設備として、架線レス方式の車両4編成、運賃収入管理のためのICカードシステム、その他の設備及び設置諸経費とし、その合計を5億円と見積もる。
- この資金調達は借り入れにより賄い、当初5年据え置き、金利年2・8%、25年返済とする。
- 施設使用料は豊高区への支払いである。
- 動力費は31円/車キロを原単位とした。
- 修繕費車両関連費は新型LRTであることを考慮し、通常想定される
- 原価77円/車キロの30%増の100円/車キロを原単位とした。
- バッテリー交換費は車両を川崎重工のSWIMOとした場合を想定している。



4 損益計算予測の解説

- 人件費は給料と法定福利費の合計額で、一人当たり平均年700万円と見積もる。
 - その他の経費は人件費全体に対して35%相当額と見積もる。
 - 減価償却方法は定額法とした。
 - 償却期間を迎えた車両等の更新はみていない。
 - 開業後の人件費、経費、および収入の変動率は0%とした。
- ア、開業前費用

《収益モデル》

経過年数	-3	-2	-1	1	2	3	4	5	10	15	20	25
費用	施設使用料	—	—	—				300万				
	動力費	—	—	—				400万				
	修繕費車両関連費	—	—	—				1400万				
	バッテリー交換費	—	—	—				700万				
	人件費	500万	500万	5200万				1億0500万				
	その他の経費	500万	500万	1800万				3700万				
	減価償却費	—	—	—				2800万(18年後に終了)				
支払利息	—	—	700万	1400万	1400万	1400万	1400万	1400万	1100万	700万	400万	—
費用合計	1000万	1000万	7700万	2億1200万	2億1200万	2億1200万	2億1200万	2億1200万	2億0900万	2億0500万	1億7400万	1億7000万

〈収益モデル1 乗客数一日5300人の場合〉												
運賃収入	—	—	—						1億9100万			
雑収入	—	—	—						1900万			
収益合計	—	—	—						2億1000万			
費用合計	1000万	1000万	7700万	2億1200万	2億1200万	2億1200万	2億1200万	2億1200万	2億0900万	2億0500万	1億7400万	1億7000万
税引前利益	▲1000万	▲1000万	▲7700万	▲200万	▲200万	▲200万	▲200万	▲200万	100万	500万	3600万	4000万
法人税等	0万	0万	0万	0万	0万	0万	0万	0万	0万	200万	1400万	1600万
単年度損益	▲1000万	▲1000万	▲7700万	▲200万	▲200万	▲200万	▲200万	▲200万	100万	300万	2200万	2400万
累積損益	▲1000万	▲2000万	▲9700万	▲9900万	▲1億0100万	▲1億0300万	▲1億0500万	▲1億0700万	▲1億0900万	▲9700万	▲4400万	7100万

〈収益モデル2 乗客数一日6500人の場合〉												
運賃収入	—	—	—						2億3700万			
雑収入	—	—	—						2300万			
収益合計	—	—	—						2億6000万			
費用合計	1000万	1000万	7700万	2億1200万	2億1200万	2億1200万	2億1200万	2億1200万	2億0900万	2億0500万	1億7400万	1億7000万
税引前利益	▲1000万	▲1000万	▲7700万	4800万	4800万	4800万	4800万	4800万	5100万	5500万	8600万	9000万
法人税等	0万	0万	0万	0万	0万	1100万	1900万	1900万	2000万	2200万	3400万	3600万
単年度損益	▲1000万	▲1000万	▲7700万	4800万	4800万	3700万	2900万	2900万	3100万	3300万	5200万	5400万
累積損益	▲1000万	▲2000万	▲9700万	▲4900万	▲100万	3600万	6500万	9300万	2億4200万	4億0200万	6億0600万	8億7100万

運行業者は軌道法、都市計画法などに定められた各種手続きのため、通常であれば、開業前に4～5年の準備期間が予想されます。直前の年度には試験運転や運転手の免許取得のための訓練期間も必要です。費用予測では開業前3年間の費用として、人件費、諸経費、支払利息について、9700万円としました。

イ、開業後の費用

費用の変化項目がそれほど多くないモデルです。法定の大修繕は4年に一度ですが、この費用を初年度から引き当て計上しています。開業後6年間は金利もほぼ一定なので、費用合計額は2億1200万円。その後は支払利息が徐々に減り、19年目以降は償却が済み、費用合計額は1億7000万円台に下がります。ただ実際には車両等の新規取得等が発生するはずですが、ウ、運賃収入および雑収入

運賃収入の前提は一人1回の乗車で100円とします。雑収入は広告収入その他で、運賃収入の10%と見積もりました。

エ、損益分岐点乗客数

費用総額が年2億1200万円の場合、損益分岐点乗客数は1日当たり5300人となります(212,000,000÷100円×1人÷365日÷5300人)。ただ、それでは勢いのある会社として生き残る地域に貢献することは困難でしょう。

乗客数が6500人に達した場合には開業初年度から黒字を計上し、税引後利益も数千万円に達し、新規投資や結果的に町のイメージアップにつながる投資も可能になるレベルと思われる。

5 運行事業の黒字可能性と池袋の活性化

池袋のポテンシャルからすれば、繁華街を回遊するLRTが必要最低限である1日5300人の乗降客を集めるのは運行事業者の努力によりそれほど困難ではないと思われます。しかし、より以上に大事なことは、池袋LRTがまちの活性化の核を担うということです。このためには運賃収入以外の雑収入で地元と結びついた効果的なアイデアでまちの活性化を図り、増収に結び付けることが期待されます。

またこの東口回遊線は短区間なことに批判もありますが、この路線は区道が90%以上を占めており道路違いなど他者の諸権利と競合しないという事情があります。これをまず大成功させることによって、他地区のLRTの導入環境を整える意味があります。

東口回遊線をまず成功させ、今大きく変貌を遂げた西口にもLRT西口回遊線を作ってゆきたいと夢見ています。

応募!

三日月(副大臣)の笑顔が満月に 公民連携PPPを成長戦略に!

平成22年6月、政府の新成長戦略において、国家戦略プロジェクトの一つとして「公共施設の民間開放と民間資金活用事業の推進」が組み込まれた。国交省の成長戦略会議が提言したPPP(Public Private Partnership)活用拡大のことである。その後、さっそく国交省では全国に向けて、PPP/PFIの新たな手法による制度改善の提案募集を9月〜11月に行った。本会はこの機を好機到来と考え、豊島区と連携し、池袋LRT実現への環境整備について提案書を作り応募した。

●国土交通省副大臣を訪問

本会事務局では、この新成長戦略でのPPPの推進についての情報を得た直後、6月17日には江端貴子衆議院議



LRT模型を囲んで(向かって左から2人目が三日月氏)

員を通じて三日月大造国土交通省副大臣(当時)を訪問し懇談することができた。三日月副大臣は国会での超党派のLRT推進議員連盟で事務局長代行を務めてきた方でもあり、東京でのLRT交通の実現が今後の都市政策の重要な鍵になると述べられた。また、池袋LRTの回遊ルートは十分に地域発展の原動力になると大いに期待され、われわれ事務局メンバーと一緒に池袋の地図を囲んで将来像など熱く語り合っていた。

●国土交通省都市・地域整備局の方を招いての勉強会を開催

さらに8月30日には、国土交通省都市・地域整備局街路事業調整官の英直彦氏を講師として、本会の専門部会合

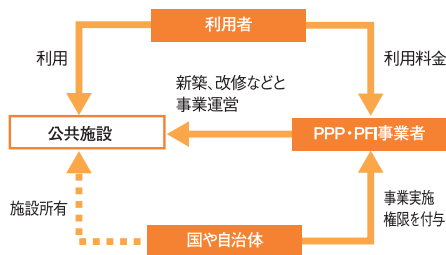
同会議を行った。「LRT推進策の取り組みについて」と題したこの会議では、全国での取り組み事例や進捗状況を伺い、公民連携事業の課題や事業を取り巻く制度緩和の可能性など説明をうけた。そして池袋LRT実現への具体的課題を克服するような制度面からの支援策を国交省に提案するよう助言をいただいた。

●PPP/PFI

国土交通省は世界的にも普及が進んでいる独立採算型のPPP/PFIが導入できないかを模索している。海外でのインフラ整備を見据えたノウハウの形成が特に重要な分野として、空港、港湾、鉄道、道路、下水道の五つを重点対象として、そのための制度改正を提言しているところである。

今回、豊島区が提案したのは右表の項目である。池袋LRTの事業が区財政の負担を減らし、独立採算型を目指すことを前提に、LRTを敷設するグリーン大通りを含むルート一体の面的な公共施設管理と運営に関する事業権を一定期間民間に付与することができ、道路の一体的な管理とそれによるさ

【新設・改築案件】



新たなPPP/PFI提案(豊島区)

☆公共施設の整備・管理・運営に関する事業権を一定期間付与する

- ① LRT軌道の整備、運行・運営
- ② 道路の改築及び維持管理
- ③ グリーン大通りのLRT通行とトランジットモール化
- ④ 道路上における商業活動
- ⑤ グリーン大通り周辺道路での違法駐車を取り締まり
- ⑥ LRT軌道の整備に伴う道路占用物の設備更新
- ⑦ 道路占用物の占用料徴収

さまざまな収入の機会の創出を検討することは、新しい公民連携による公共財の整備と維持管理の独立採算型モデルを可能にする。
私たちは、このような池袋LRTの実現に向けた公民連携への提案を通じて、将来につながるまちづくりと同時に維持コストにも寄与するモデルを作りたいと願っている。

●PPP/PFIとは...

PPPはパブリック・プライベート・パートナーシップでいわゆる公民連携のこと。PFIはプライベート・ファイナンス・イニシアチブで民間資金を活用した社会資本整備のことをいう。そもそも国がこの手法に注目しているのは、高度成長期に拡大した国内インフラの今後の更新投資を、税財政に負担をかけない形で乗り切ること、また海外でのインフラ整備に向けた日本企業の育成を図ることの二点がある。

平成22年9月4日実施

フォーラム報告

「LRTの導入による都市の再生を考えるフォーラム」
富山市の取り組みの足取りを辿り、明日の交通まちづくりを考える

全国のLRT構想は約60の都市で計画中であるが、残念ながら富山ライトレール以降、現段階で実現に至らない。住民合意、道路管理者合意、建設費用確保など立ちはだかる問題が多いためである。富山は国内有数の自動車中心の地方都市でありながら、なぜLRT実現に結びつけることができたのかが注目されている。今回、富山で実際に計画に関わった方々を招いて、その秘密について迫るフォーラムが豊島区大塚で開催された。高野区長をはじめ本会事務局メンバーもこれに参加した。

主催者はNPO「交通まちづくりの広場」。まちづくりや交通に関する有識者、専門家で構成される団体であり、毎月「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会」を主催する。平成22年12月に開催された第4回大会（東京大学

に引き続き、池袋LRT構想の実現を意識して豊島区での開催を決めたという。

プログラムは第一部：徹底検証「富山ライトレール」の足跡 第二部：LRTと都市の再生を実現させる市民フォーラムの二部構成。

● 出席者及びテーマ ●

第一部

徹底検証

「富山ライトレール」の足跡

望月 明彦 国土交通省 都市・地域整備局

宮沢 功 CORO環境デザイン研究所

室 哲雄 富山市都市整備部

●コーディネーター

宇都宮 浄人 エコノミスト

第二部

LRTと都市の再生を

実現させる市民フォーラム

原田 昇 東京大学 大学院工学系研究科

松田 暢夫 新潟市都市政策部

市川 嘉一 日本経済新聞社産業地域研究所

●コーディネーター

百武 ひろ子 プロセスデザイン研究所

LRT事業を担当した富山市役所の室哲雄氏（富山市都市整備部）は、北陸新幹線建設計画のなかで富山駅の高架化を必要とする検討にあたり、JR富山港線の廃線計画が浮上したことを明かした。その際、市は①土地の買収を行ってでも赤字のJR線を残す②LRT化する③バス化するの3案を検討しLRT化に踏み切ったという。JR西日本、富山地鉄の事業者の協力、市長をはじめとする担当者による住民説明会は200回を超え、住民の合意、賛成を味方にしたことをもとに「森市長のリーダーシップと熱心な3人の担当者（川バカモノと形容されたフォー

ラムゲストの3名）の情熱が欠かせなかった」と語った。

当時運輸省より出向し副市長として参画していた望月明彦氏（国土交通省都市・地域整備局）は「成功は鉄道を公共交通として地域に残したいという強い要望に加え、高齢化、少子化の進む都市をいかにコンパクトに、効率のよい都市に再生させるかという市長のまちづくりのコンセプトに合致した」と語った。

東京大学大学院工学系研究科原田昇教授からは「地方都市は住民のほとんどが自動車を利用している。もし、後からLRTを導入するのであれば、自動車利用者にもメリットがあるような施策が必要だろうか」との提案があった。





井戸端サミット iとらむ 池袋と銀座 ガチンコ対決編

作:逢斗亭登来夢



銀座の挑戦!? 挑発!?

「隠居」「都心に路面電車復活へ、銀座へ晴海に整備計画…」ときたぞ。二〇二〇年代前半の開業を目指すと書いてある。池袋にも路面電車の話があったような記憶があるが、最近聞かないね？」

若旦那「嫌味ですね。活動してますよ。池袋は二〇〇三年からですから、足かけ八年です」

「隠居」「ほ〜。しかし銀座で話が出ると新聞やテレビの扱いも随分とちがうな…銀座へ晴海LR Tに中央区長は『住民ニーズに応え、環境と観光にも配慮した交通機関を導入したい』てな事を言っている」

若旦那「定番の決まり文句ですね…一九九〇年代後半から比べると中央区の人口は、

臨海部を中心に高層マンションが続々と建設され、2011年には約1.6倍になったと言いますから、交通機関が足りません。バスの輸送量ではまかないきれないようですし、都営地下鉄大江戸線勝どき駅も、芋を洗っているような状況です」

「隠居」「それが、晴海地区住民の通勤・通学アクセスの利便、住民ニーズってことか」

若旦那「定時運行と大量輸送で、次から次にLR Tがくれば、快適に通勤・通学が出来ますからね。銀座という場所柄、観光にも配慮をという事でしょう。そもそも晴海は交通機関が手薄という事もあり、また築地市場の再開発に力を入れている事もありますから、それに伴った事業と考えた方が、素直だと思いますね。」

「隠居」「まあそうだろうな。晴海は一九四〇年日本万国博覧会が開催される予定だった場所だ。それが戦争によりとん挫し、二〇一六年のオリンピック誘致にも落選した。オリンピックを誘致する時のテーマは『世界一コンパクトで高密度な大会』。オリンピックがなくても、LR Tは晴海、築地の再開発を成功させるための救世主になる事は間違いない」

「隠居」「地下鉄銀座駅の周辺から築地地区を経由し、晴海に向かうルート。晴海通りや工事中の環状二号线を通るんだな。」

若旦那「環状二号線の完成が二〇一五年の予定、今の整備イメージ図にはLR T軌道は載っていないものの幅員は、十分ありますね」

「隠居」「環状二号线は、東京オリンピックを目指していた石原都知事の肝いりだったんじゃない？もつと池袋は目指すところをPRしないとな」

若旦那「そうですね。池袋は『駅袋』と呼ばれています。世界第二位の乗降客が駅から出てこないという事です。そのお客様をというのが池袋の長い間のテーマです。去年『池袋らしさって何だろう』というアンケートの中で『池袋に欲しいもの何?』という質問をしました。結果、1位公園が九〇件特に緑の多い公園でした。そして2位に路面電車四一件でした。この答えには、共通のキーワードが隠されています。一つは環境に優しいという事。二つ目はおもてなしの心です。この回答をくれた来街者の方は『駅から出て池袋を楽しみたい』と思っている方々です。まさにこの二つのキーワードこそ、『駅袋』脱却のキーワードなのです。まちづくりとして、公園と、路面電車を作ることは、住民だけでなく高齢者の皆さんや観光客が、安心して安全に憩える場所として池袋を認知してくれる事になると思います」

一位か!? 二位か!?

奥様「銀座の記事は勢いあるわ。池袋は、都内新設トップの座を明け渡すのかしら?」

「隠居」「まあ、トップになるかどうかは政治力って言うのも否定できないんじゃないのか?」

奥様「それじゃ、八百長じゃないの。そんなことだったら、応援しないわ」

「隠居」「相撲だって、自首しなきゃわからないだろ。調査委員会はお手上げた」

若旦那「今騒ぎになってるからって、LR Tの話に相撲の話は少し無理がありませんか」

「隠居」「この前から、女房は春場所中止で機嫌が悪いんだ。勘弁してくれ」

若旦那「それにしても、銀座LR Tの話が大きく取り上げられ、池袋のLR Tにも追い風になるとおもいますヨ」

「隠居」「バカ! だめ! だめ!、お前みたい奴の事をなんていうか知っているか? 襟を立てた仕分け人ってんだ。池袋が先か銀座が先かっていう時に『1位になる理由は何があるんでしょうか? 2位じゃダメなんですか?』なんて言っちゃうんだよ。」

奥様「そうよ、私も『お前が世界で一番好きだ』って言われたからこの人と一緒になったんだからね。」

「隠居」「随分古い話を持ち出したね。半世紀以上前の話じゃね〜か。やめとけよ。」

奥様「だから、二番じゃダメなのよ。もし『お前が世界で二番目に好きだから一緒になってくれ』って言われたら、ぶん殴っていたんだから」

若旦那「なるほど説得力がある。やっぱり一位にならないとだめですね」

※二〇一〇年にまとめたアンケート。NPO法人セブアー池袋まちづくりと池袋西口駅前名店街が主催、立教大学協力。高瀬西帆歴長と有志一七名がメンバー。

Voice ▶▶▶▶▶

田中 広子さん



女優 南長崎在住
中央図書館やサンシャインは池袋駅から近いように思えますが、子どもと一緒にのときにはその往復距離は結構なものです。帰りに寝てしまっただけ抱っこになったらどうしようなんて、駅ナカで我慢してしまう時もあります。

雨の日などはお年寄りやヒールを履いた女性も「今日は歩きたくないなあ」ってありますよね。車は駐車時間も気になるし、LRTはまさに私にとって望んでいた便利なものだと思います。揺れも少ないようなのでベビーカーや車いすでも安心できるのもいいですね。気になるのは運賃。気軽に乗れる庶民的な値段で!が希望です^^。池袋駅周辺の車の通行量が減ってのびのび安全に歩ける広場になるのなら、それもととても待ち遠しいです。

平賀 達也さん



ランドスケープ・アーキテクト 高田在住
区庁舎の移転計画で設計に携わる中、池袋駅と新庁舎をつなぐグリーン大通りの環境性能に注目しています。池袋上空に降った雨は、多様な樹種で構成されたこの並木道を抜けて、雑司ヶ谷霊園の森へとつながり、そして神田川へと流れてゆきます。かつての根津山がそうであったように、グリーン大通りは、都市の中に水循環や生態系を回復できるポテンシャルを持っているのです。環境に負荷の少ないLRTの整備を契機に、車による高速移動を目的とした交通基盤から、緑による光合成や蒸散効果の最大化を目的とした環境基盤へとシフトしてみたいかがでしょうか。

豊島から発進される意志のあるメッセージが、子供たちの未来に向けた大きな希望となることを期待しています。

Column ▶▶▶▶▶



宇都宮 浄人
Utsunomiya Kiyohito

エコノミスト。近著に「LRT 一次世代型路面電車とまちづくり」成山堂書店(共著)がある。

池袋を回遊する路面電車の計画は、需要面から見ると、数ある日本の路面電車計画の中で、最も恵まれているのではないかと。もしバリアフリーの路面電車が走れば、さらに新しい顧客として中高齢の人を街に呼び込むことになるだろう。一見若者が多い東京もあと20年もたないうちに、日本で最も激しい高齢化が待っている。

にもかかわらず、路面電車計画の実現にあたっては、まずもって建設財源という問題に直面する。欧米の路面電車では、基本的に公共事業として公的資金が全面的に導入されるが、日本の場合、公共交通に対して全面的な公費を投じることにコンセンサスができていない。自治体も、財政難に直面しているという現状がある。そうした中で、公共事業の進め方で現在注目を集めている手法が、PPP(Public-Private Partnerships、官民連携)と言われる



PPPという選択肢

池袋に出かけると、その人の多さに驚く。サンシャインに向かう道は文字通り人があふれている。お歳を召した人には歩きにくいだろう。

手法であり、建設時の財源や運営など、公的部門が民間部門と提携して社会資本の整備や公益事業を運営しようというものである。イギリスでは、PPPは教育施設や医療施設のほか、交通インフラにも活用されており、新たに整備される路面電車の多くも、PPPのスキームが活用された。具体的にはイギリスの新しい路面電車の第一号となったマンチェスターのメトロリンクの開業時やバーミンガムのミッドランズ・メトロは資金は全面的に公的資金で、民間事業者が運営に携わった。ロンドン郊外のクロイドン・トラムリンクやマンチェスターの第二期の延長にあたっては、PPPの手法のうち、事業資金として民間資金も導入されるPFI(Private Finance Initiative)の事例として注目された。

このように考えたとき、PPP方式は、池袋の路面電車計画で利用できるだろうか。路面電車は、それがまちづくりの一つのツールになるという点では、すぐれて公的なものであるし、実際に路面電車を通すとすると、初期コストとしての建設コストのほか、道路交通や住民、商店街との調整もある。もともと、最初に述べたとおり、需要面、つまり運行採算という面でみれば、池袋の路面電車は間違いなく優等生である。

そうであれば、公的な事業として策定しつつ、資金と運行面で民間を取り込み、公と民のリスクの負担を明示したPPPは一つの方法になるように思われる。イギリスでの経験と蓄積を活かさない手はない。

INFORMATION

活動報告

平成21年12月～

平成
21
年

- 12月5日 ●「第4回 人と環境にやさしい交通をめざす全国大会」in東京に参加
- 12月6日 ●「第7回 ふくし祭り」参加 バリアフリー模型を展示
- 第7回総会開催

- 4月26日 ●専門部会開催 事業計画を説明

6月17日 ●国土交通省 三日月大造副大臣を訪問
池袋の地図を囲んでLRT実現を熱く語り合いました。LRT推進議員連盟事務局長代行として活躍する三日月大造氏の副大臣室にはLRTの模型もしっかり飾られていました。

8月30日 ●事務局・専門部会 公開研究会
テーマ「これからの池袋LRTプロジェクトを考える」
国土交通省から都市・地域整備局の英直彦さん(街路事業調整官)を講師にお招きし、国の成長戦略に見るLRT推進策とPPP/PFI事業手法の活用について意見交換を行いました。(関連記事 本誌4頁)

平成
22
年

- 9月4日 ●「LRT導入による都市の再生を考えるフォーラム」
交通まちづくりの広場 主催 当会共催(関連記事 本誌5頁)

- 11月1日 ●ランドビジョン2010懇談会に参加

11月10日 ●事務局・専門部会 合同会議
テーマ「新たなPPP/PFI事業を考える」
豊島区都市整備部の鮎川傑参事と(財)交通計画協会、(株)トーニチコンサルタントの方とともに国土交通省の制度提案に向け提案書の検討を行いました。事務局会議は発会から数えて50回目の開催となりました。

- 11月27日 ●「第5回 人と環境にやさしい交通をめざす全国大会」in岡山に参加

- 12月10日 ●第8回総会開催



全国大会が東京で催されたので多くの事務局員が参加できました



ふくし祭りでのメンバー手づくりの模型です。車両(左)とホーム(右)の段差と隙間にご注目!



三日月副大臣を囲んで。向かって一番左が江端栄謙、左から3番目が三日月副大臣、一番右が豊島区都市整備部鮎川参事

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。
「郵貯銀行 口座記号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

3月11日の東日本大震災の日、首都東京の交通もマヒし、池袋の駅には帰宅難民があふれた。現地地の惨状はまさに未曾有のもので、大惨事となった。被災者の方々は心よりお見舞い申し上げます。

今回の震災は一過性のものにとどまらず、福島第一原発の六つの原子炉が被害を受け、冷却用の電力を失ったことで原子力が暴走し、今後私たちの生活と意識に大きな影を落とすことになるだろう。こうした中でのもちづくりの考えが求められる。

先日、新庁舎を含む南池袋二丁目A地区開発事業の説明会があった。9月から新庁舎工事に着手するという。今後A地区開発だけではなくB、C地区開発も期待される。池袋東口側の街並みは区がランドビジョン2008で示したように、どんどん変わって行く。東池袋4丁目再開発がすでに完成し、さらに造幣局土地の開発や環5の1道路 都電荒川線沿いの新道(補助81号線)の新設が計画され、その沿道の再開発も期待される。将来ここは東池袋1・3・4丁目と南池袋1・2丁目と目がひとつの面となり、東京ドーム20個分あるいは東京ディズニーランドの約2倍に相当する大きな商業地区になる予定だという。

池袋の再開発はこれまで都心の各地区に対して遅れており、昭和53年のサンシャインシティ以来目立ったものがなかった。しかし、残り物には福があるというのが、巨大な池袋駅とサンシャインシティとの新区庁舎区域のトライアングルゾーンはその周囲に住宅地を配したコンパクトシティとして生まれ変わる可能性が大きくなった。これらを結び池袋のLRTの必要性がますます高まってきているのである。

海拔20メートル、30メートルの東京地図を見ると、豊島区の池袋周辺ははっきりと周囲から浮き出ている。たとえ大きな地震や津波が来ても、もともと地盤も固く、東京の中では有数の安心安全のまちといえる。ここに世界最先端のコンパクトシティを作っていくことは未来に対しての責任である。このまちを結ぶことになるのは、今計画しているLRTだと確信している。

記・富沢弘治