

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

- 池袋副都心交通戦略…2.3
- LRT沿道地域計画最新情報…4
- シンポジウム報告…5
- iとらむ寄席…6 VOICE、コラム…7
- INFORMATION…8

表紙の車両イラスト提供:保多 喬さん(本誌7ページVOICE参照)



次世代型路面電車

バスと電車の
iとらむ

LRT

デザイン決定!!

メインカラー

桜色

か?



車両のデザインを担当した保多喬(やすた・たかし)さんにデザインコンセプトについて伺ってみました。

●デザインコンセプト

【カラーリング】ソメイヨシノが豊島区発祥であるという点から、桜色をメインカラーに設定した。

【外装】

コンセプトは「点から線へ」。先進的な印象を与えるシヤールフォルムの外装

【ロゴ】

ロゴのモチーフは池袋のシンボルである「フクロ

【インテリア】

インテリアデザインにおいて最も力を入れたのは、車内をいかに広く見せるかという点である。「文化の風薫るまち」のコンセプトを反映したモダンな木製のフロアリングとベンチに、近未来的な印象を与えるク

に引いた一本のラインは、街に点在するスポットを線でつなぐというLRTの特性を表している。

「ウー」と、「池袋の路面電車」とまちづくりの会の理念である「愛=i」あるまちづくりから「愛ハート」を連想し、デザインした。

なお、今後池袋のコミュニティバスや公共施設をこのロゴマークで統一することを前提としてデザインしたため、カラーリングと下の文字を変更することによって、様々なバリエーションが可能になっていく。



池袋副都心交通戦略について

豊島区は平成23年9月「池袋副都心交通戦略」を発表しました。人が主役となるまちづくりを見据えた、自動車に過度に依存しない、人と環境にやさしい都市を実現する姿をまとめたものです。

全体は数十ページにも及ぶものですが、ここではその概要を説明していきます。

交通戦略の基本方針

この交通戦略では、基本方針として次の4点を掲げています。

基本方針①

歩行者を優先する交通環境の創出
～来街者や地域の生活者にとって、安全、安心な交通環境を確保します～

- ①歩行者を優先する道路の形成
- ・鉄道で来街する人がまちなかに出やすいように、駅からまちなかに連続する安心して通行できる歩行者のための道路空間を確保します。

②安全で快適な歩行区域の形成

・商業や業務施設が集積する駅周辺街区では、来街者や地域の生活者が安心して買物をしたり憩うことのできる安全で快適な区域を創出します。

基本方針②

回遊性の向上
～誰もが気軽に訪れ楽しむことのできる歩行者・公共交通ネットワークを形成します～

①歩行者ネットワークの形成

・主要施設間をアクセスしやすいように、歩行者を優先する道路と拠点性の高いエリア周辺や繁華街周辺を結ぶ歩行者のネットワークを形成します。

②副都心内の移動を支援する公共交通の充実

・高齢者や障がいのある方をはじめとする来街者・生活者の移動の負担を軽減し、まちなかに出やすい環境とするため、副都心内の移動を支援する公共交通を充実します。

基本方針③

交流を育む拠点性の向上
～池袋駅東西駅前広場を池袋副都心の玄関口として魅力的な空間にします～

①歩行者のたまり空間の創出

・様々な目的をもつ来街者が、待ち合わせや鉄道の待ち時間を楽しく過ごすような空間として、駅前に歩行者のたまり空間を確保します。

②バス等の結節機能の向上

・駅周辺における路線バスやタクシー等の公共交通機関の施設配置を見直し、はじめて来街する人にもわかりやすいように利便性を高めます。

基本方針④

東西の交通軸の形成
～池袋を象徴する美しい街並みを創出していくための仕掛けづくりを行います～

①魅力ある公共交通システムによる交通軸の構築

・「池袋の都市軸」形成を先導し、来街者にとって視覚的・空間的にわかりやすく、魅力ある公共交通システムを導入します。

②新たな都市空間の創出

・魅力ある公共交通システムの導入に併せ、商業や来街を活性化するため、歩行空間と公共交通の走行空間並びに沿道施設が調和した空間を創出します。

③池袋東口・西口の一体化

・駅東西間の活発な交流（行き来）を促進するため、池袋駅東口・西口の連絡機能を強化し、副都心としての一体性を生み出します。

これらを元に池袋の駅周辺の将来像を考えてみたいと思います。

池袋駅周辺の道路の使い方を見直すには今がチャンス

現在池袋の外周では、都市計画道路の環5の1号線、補助81号線などの整備が進んでいます。池袋東口は駅前を幹線道路が通っているため通過車両が多く、駅からまちなかに出にくい構造になっていますが、これらの道路の整備により池袋駅前の通過車両を外周の幹線道路（目白通り、川越街道など）へ誘導する事が可能になります。（図1）道路の整備が進むことにより生み出される駅前の空間を歩行者と公共交通に割り当て、同時に、新庁舎の建設や造幣局周辺の開発構想、区役所現庁舎跡の再開発計画などのまちづくりにより、駅からまちなかへ人の流れを生み出し、住む人、訪れる人にとって楽しい街の実現を目指します。

将来像を実現するための影響と対策

これらを実現していく上でどのような影響が出るでしょうか。ここでは、関係者が連携し、対応して行かなければならない主な対策を示します。

●荷さばきについて（商業者、物流業者など）



歩行者を優先する道路や駅前の街区等では、荷さばきが制約されますが、これからは道路上で歩行者と荷さばきが競合しないように、歩行者の安全性を確保しつつ、特定の区間や時間帯だけ荷さばきの業務を可能とする等の取組みを行います。

【対策例1】荷さばき車専用スペースの確保

【対策例2】道路上での荷さばき可能時間帯の設定

●駅前広場について（バス、タクシー事業者など）



駅前広場は駅利用者や歩行者のための空間を提供することによって、バス・タクシー等の待合スペースの確保は難しくなりますが、バス停等の集約化を行い、利用者にとって利用しやすい環境をつくる等の取組みを行います。

【対策例1】タクシープールの隔地配置

【対策例2】バス停留所の駅前への集約化

●自動車利用について（来街者、住民など）



迂回路となる道路では自動車が増加して、渋滞が発生しやすくなりますが、自動車での来街を少しでも控えてもらえるように、公共交通を利用しやすくする等の取組みを行います。

豊島区はこの交通戦略を、広域的な道路ネットワークが形成される平成31年度を一つの区切りとして進行管理することとしています。

現在池袋東口では、平成26年度の完成に向け新庁舎の建設が着々と進んでいます。

現庁舎移転後の跡地活用の検討会も活発に活動されています。

造幣局周辺の開発構想も、地元と協力して進めることで話が進みつつあるようです。

池袋と大塚地区を新たに結ぶ都電荒川線沿いの補助81号も進行中です。(本誌4頁参照)

このように、東口一帯は今後10年間で飛躍的に変貌を遂げる要素にあふれています。そしてこれらの拠点をつなぐための公共機関の必要性も挙げられています。

私たち「池袋の路面電車とまちづくりの会」では、路面電車を通すことだけを目的とするのではなく、駅前空間を車から歩行者に開放し、広くまちなかにたくさんの方々が回遊してもらえるような街を目指しています。

今後の10年

性も維持できる等の取組みを行います。

【対策例1】 自転車利用のルールの周知

【対策例2】 適切な駐輪施設の配置



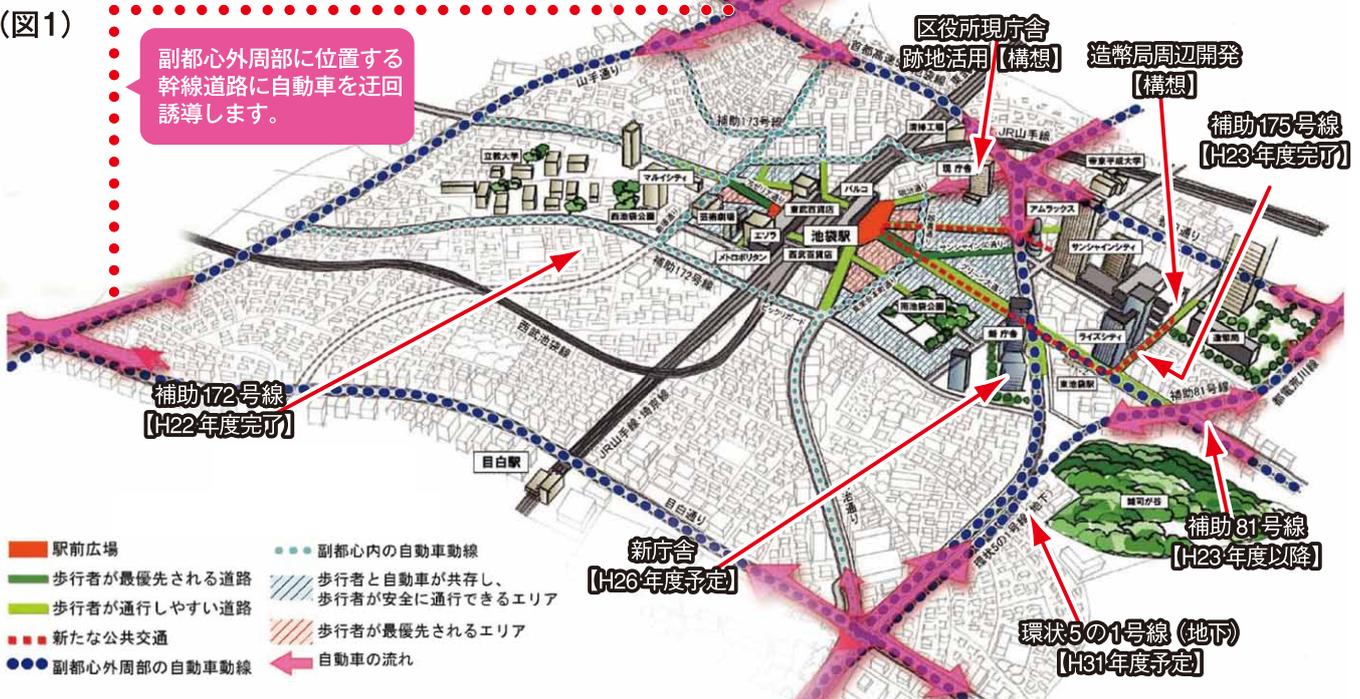
※都心部縁辺部に立地する駐車場

●自転車利用について(来街者、住民など)

駅前広場や歩行者を優先する道路等では自転車の利用が制限されるようになりますが、自転車利用のルール化と併せて、駐輪施設の適切な配置等によって双方の安全性を向上し、自転車の利便

●将来の池袋副都心はこうしたい! まちなかに人通りや賑わいを呼び戻し、自動車に過度に依存しない人と環境にやさしい都市の交通環境イメージを示します。

(図1)



副都心内を回遊する新たな交通機関(LRT等)のイメージ

基本方針2.4に対応

池袋副都心では、大型店舗や文化施設が広い範囲に点在していることから、高齢者や障害者の方にとっては、移動の負担が大きくなっています。移動しやすくしていくため新たな公共交通(LRT等)を導入していきます。

交流を育む駅前広場のイメージ(東口)

基本方針3に対応

池袋駅を出ようとすると、駅前の道路によって分断され、駅からまちなかに出にくくなっています。池袋副都心の玄関口に相応しい駅前広場としてくことで、賑わいや人と人との交流を育み、まちの魅力を向上させていきます。

歩行者を最優先する道路空間イメージ

基本方針1に対応

駅周辺の大通りは、少し離れると人通りが少なく、活気が感じられません。グリーン大通りやアゼリア通りは、街路樹等により、自然を感じることができるようにし、魅力と活気で溢れるシンボルロードとしていきます。

着々と進んでいます!

LR T沿道地域計画最新情報

— 新区庁舎後の再開発の目玉 —

サンシャインシティの東側、東池袋4丁目・5丁目地区は、造幣局敷地の有効利用計画と都電沿線の道幅25メートルの補助81号線の整備計画があり、今後、まちの大きな変化が期待できる地域である。池袋LR T東口回遊線の開通が、この地域の発展に相乗的な効果をもたらすことは間違いなく、まちづくり計画の最新の情報を取材した。

1 補助81号線沿道地区

・事業期間

平成17年11月に都の都市計画道路事業認可があり、現在、道路用地取得は約8割程度まで進んでいる。事業期間は平成27年度末までが予定されており、この間、道路本体工事に加え、下水道工事と都電の軌道工事も行われる。

・地区計画

補助81号線沿道地区全域が、近隣商業地域、建蔽率80%、指定容積率40

0%、防火地域、高度地区指定なし、日影規制なし、に見直されている。

・防災道路

この地域は、老朽木造密集住宅地域であり、防火・防災のために道路の拡張が必要だが、平成23年11月に道幅6メートルの防災道路BC路線先行区域工事が完成し、約100メートルの間ではあるが、これまでとは全く異なる景観も現われている。

・一体開発誘発型街路事業

通常の街路事業と異なり、東京都で初めての道路整備と沿道の建替えを連携して進める「一体開発誘発型街路事

業」として行われている。その最初の成果が平成22年7月に坂下通り北側に、敷地900㎡弱の10階建て・56戸の共同建て替えマンションとして竣工している。

2 造幣局敷地有効活用による都市再生事業計画

・有効活用の可能性の検討

平成19年に豊島区が造幣局に敷地の活用検討を申し入れたことから、同年、国の独立行政法人整理合理化計画で、区の意向を踏まえての有効活用検討が閣議決定され、平成20年には独立行政法人造幣局の中期計画でも、両者協議の可能性についての検討方針が示された。

・地域と区一体の運動

造幣局の可能性検討方針を受け、平成20年6月に「東池袋まちづくり懇談会」が、豊島区、日本郵政(株)、造幣局、(株)サンシャインシティ、UR都市機構が参加して発足。以降、議会でも豊島副都心開発調査特別委員会報告が定期的になされ、「東池袋まちづくり協議会」も発足するなど、活動が活発化する。

・造幣局の移転も含めた有効利用の検討

平成23年3月11日に発生した東日本大震災を踏まえ、防災公園の創出による防災対策の強化を早急に進めるべく、平成23年5月に区から造幣局に「造幣局東京支局の有効活用について」の再度の要望書が出された。これを契機として、今後は造幣局による具体的な検討と並行して、周辺との機能連携を踏まえた事業フレーム等について、段階的な合意形成を経て事業化を目指す段階となっている。

・東池袋まちづくり構想案

平成23年12月15日、豊島副都心開発調査特別委員会に提出された区の東池袋まちづくり構想案では、造幣局の敷地約3.3ヘクタールに市街地・広場・防災公園が整備される計画となっている。防災公園は平常時には区民の憩いの場として、また災害時には、近隣の木造住宅密集地域からの避難先や池袋駅で発生する帰宅困難者の受け入れ、災害時用ヘリポートの設置など、これまで豊島区に不足していた災害対応機能の強化を図る整備構想としている。

東池袋4丁目・5丁目地域は、上記の再開発計画が進むにもかかわらず、現在この地域へのアクセスは貧弱で、区民でも場所が想像できない人もいるかもしれない。LR T東口回遊線の必要性は、新区庁舎、環5の1の完成時期と合わせ、ますます高まっている。

パネルディスカッション

第9回シンポジウム実施(平成23年12月14日)

シブヤ大学×ブクロLRT

楽しめるTOKYOの街に向けて 住む人・訪れる人にとって楽しい街とは



パネラー
左京泰明さん(シブヤ大学学長)・高野之夫さん(豊島区長)・高村光朗(本会事務局長)

ヤインシティなど家族連れでシヨッピンが楽しめる街というイメージです。ベビーカーで歩き回れる街になると、池袋はさらに人気の街になるような気がしています。

シブヤ大学は、街なかの公園やカフェなど、いろいろな場所を教室に見立てて、渋谷で活動する人たちが出会い、伝えあう講座です。学費無料、教室も持たないNPOによる「教室」ですが、年間約1300の講座は平均3倍の倍率で1万6000人を超える参加者があります。

見えるまちづくりと 見えないまちづくりの組み合わせ

「渋谷に関わるすべての人を対象に」が私たちのコンセプトです。これは言わば「見えないまちづくり」になっていると感じています。私たちの「教室」の会話を通じて、街に住む人を知る、街に来る人を知る、そして街を知るこ



左京 泰明 さきょう やすあき

1979年生まれ。早稲田大学卒。体育会ラグビー部4年次は主将。卒業後、住友商事に入社するも、自らの道を歩むべく2005年に退社。その後NPO法人グリーンバード副代表を経て、現在シブヤ大学学長を務める。

とができていないのでしょうか。渋谷は駅前や駅自体の大型開発の動向が目立っていますが、このような「見えるまちづくり」とそれを使う人々の意識や価値観という「見えないまちづくり」が同時進行で組み合わせられて、両面で発展していくことが大切だと考えています。

観光客向けの場所はウケない

外国人向けの東京のガイドブック「ロンリープラネット」や「タイム」などには「東京で行くべきスポット」がリストアップされています。

私たちは目にする機会があまりありませんが、その一位はどこだと思いきや、浅草や東京タワーかと思いきや、実際は「セントラルフィッシュマーケット」と記載されている「築地」です。

「ああこれねえ」と思えるような地元が気がつかないくらい自然体で楽し

んでいる何かこそが魅力なのです。そうした意味で、住む人と訪れる人にとっての楽しい街とは決して別物ではないと思います。

街を面白くするのは普段の私たちが楽しんでいるものをどう活かせるかを知ることなのでしょう。そのために街がどう捉えられているかに積極的に取り組む必要があると思います。

高村 池袋のLRTは、まさに来街者へのおもてなしという意識です。けれども私たち地元も楽しめるものこそが魅力になるといってお話に一層勇気づけられました。私たち自身もまちづくりを楽しみながら池袋LRTがかなえるこの街の魅力づくりを進めていきます。

高野 今年秋には、WHOセーフコミュニティの豊島区の認証式を兼ねてアジア国際会議が開催されます。世界のお客様を迎える世界都市としてふさわしい要素「安心・安全」がこの地域のコンセプトであることをアピールしていきます。

私たちの街の魅力をどう伝えていくか、また再び訪れたいと思わせるような未来像を描けるかが問われています。その要素は住む人の中にあるという指摘に同感です。

池袋に関わるすべての人、そして世界の人々と交流し、皆さんとともにその解を求めていきましょう。

池袋…ベビーカーで来たい街

左京 私は渋谷が中心の生活になりがちですが、池袋にも最近生まれた小さい子どもと一緒に来ています。サンシ



日本の轍は踏まない

ご隠居「マーライオンの口から出ている水は舐めてきたか？」

若旦那「舐めたら Fine\$1000 じゃないですかね。でも真水だって言っています。シンガポールは、人も雰囲気も明るく、気候も良かったです」

ご隠居「マリナー・ベイ・サンズはどうだった？」

若旦那「屋上のプールからの景色にはびっくりしましたよ。天国に一番近い楽園って感じですね。一生に一回は見ておいた方が…」

ご隠居「冥土の土産になるか？」

奥様「天国に一番近いところなら見てお

いた方がいいわ。貴方は地獄に行くかもしれないから見ておかないと」

ご隠居「そうかもしれない」

若旦那「あれ！素直ですね」

ご隠居「お前さんが、シンガポールに出掛けた後、リー・クアンユー元首相が『日本は移民を望まず、そのため人口減少の代償を払っており、若年人口の減少で、自動車やコンピューターなどの売上が落ちている。それは日本が選択した結果であり、同じ決断をする余裕はシンガポールにはない』と言った事が報道され、またリー・シェンロン首相も『辰年の今年に、多くの子供が生まれるよう望む』とリーダーが発言した。どんな国だか興味がわいたね」

若旦那「確かに日本だったら波紋を呼ぶ発言ですね」

交通システム

若旦那「シンガポールは、国民一人当たりのGDPが日本を抜いています。景気も良いが日本より物価が高い」

ご隠居「円高なのにそう感じるか！」

若旦那「タクシーは日本より安かったですけどね。まさに足でした」

ご隠居「ありゃ？交通戦略でも見に行つたかと思えば、タクシーか！」

若旦那「感じたのは、良いものをすぐ取り入れる姿勢です。例えば、普通道

路を走っていると道路上にERP (Electronic Road Pricing) という表示がある。そこから先の地域に入ると料金を取られるシステムです」

ご隠居「日本のエトセトラと同じか！」

若旦那「エトセトラって？」

ご隠居「知らないのか？ほれ、高速道の料金所でピツツというやつ」

若旦那「ETCですね」

ご隠居「イー・テー・シーと書いて、昔からエトセトラって読むんだ」

若旦那「日本では、2001年に導入され、最近やっと浸透してきました。でもシンガポールは、1998年に導入し全車両に車載器を無料配布したそうです。搭載率100%です。結果、市街地の渋滞緩和、環境対策とすぐ解決していくわけです」

ご隠居「ほ！ERP車載器無料配布とは大盤振舞いだ！LRTはどうだった？」

若旦那「シンガポール中心部に入つて、まず目についたのがMRT (Mass Rapid

Transit) という地下鉄です。郊外へいくと地上を走ります。その2駅から夫々2つの回遊LRT (Light Rapid Transit) が高架を走っていました」

ご隠居「高架か、池袋とは全く違うね」

若旦那「そうですね繁華街を走る私どものLRTとは目的が違います。でも走っているのが三菱重工製のクリスタルムーバーときた。定員は105人で、うち着席定員18人です。無人で走っています。住宅地を走る、住民の足です。」

ご隠居「ふーん、決断と実行の間隔がないほど、スピードのある国だな。税金も相当高いんだろうな」

若旦那「聞いて腰を抜かしちゃだめですよ！落ちて聞いてください。所得税20%、法人税17%、消費税7%、メイト税(固定) などがあるが、配当金課税、住民税、相続税もない。それでも決断すると、即実行する。これがうらやましいところですよ」

ご隠居「うーん」

若旦那「活力を生み出すのは、地域外から人や財を入れ、地域で取引し、地域から出る人や財を少なくするとおっしゃる人がいますが、まさにシンガポールはそれを実践しています…でもやっぱり日本が良いです」

ご隠居「なんでだ…!!」

若旦那「マリナー・ベイ・サンズにウオシュレットが無かったんです」

ご隠居「じゃ…おれの家に入つてけ」



ERPは道路上部に設置されています

Voice ▶▶▶▶▶▶

やすた たかし
保多 喬さん

プロダクトデザイナー 要町在勤
何かを成し遂げようとするとき
必要となってくるものが「軸」です。
私は、池袋のまちづくりにとって、
LRT が強固な「軸」になるのでは
ないかと期待しています。歩行者
優先ゾーンとなったグリーン大通り
を走る 100 パーセント低床車型の LRT は、ユニバーサル
デザインのまちづくりの考え方を象徴するものになるで
しょう。

また、LRT はデザインの面から見てもまだまだポテンシ
ヤルを秘めているように感じます。このポテンシャルを引き
出すためには、多分野のデザイナーが共通のゴールを共有
しなければなりません。かつてのトキワ荘がそうであった
ように、LRT を通してクリエイターのパワーを東京・池袋
の街から発信できるようになったらいいですね。

さだゆき
定行 まり子さん

日本女子大学・教授
子どもの頃の記憶を辿ると、様々な場面
が思い浮かびます。その中に、鮮明に蘇
る乃木坂上を走る都電の場面があります。
今では南池袋に住んで、荒川線を毎日眺
めながら、懐かしい乃木坂の風景を思い起
します。

8年前にドイツ・ドレスデン工科大学で研修する機会を持った折には、
街中を縦横無尽に走るトラムの魅力にとりつかれ、トラムに乗らない日はな
いというほどに、ドレスデンの街の隅々まで回りました。それはとても豊か
な時間でした。学生やお年寄り、ベビーカーを押しながら子ども連れが、
安全に安心して気軽に乗れるのがトラムです。

豊島の LRT の構想を通して、線路内外には緑地を配し、LRT と自転
車にシフトした環境配慮型の街づくりが可能になるのではないのでしょうか。
池袋を拠点に、LRT が広がっていったら、どんなにか素晴らしいことであ
ろう。子どもたちは、LRT の走る街を、きっと誇りに思うと確信しています。



Column ▶▶▶▶▶▶



札幌市市民まちづくり局提供

ザベリオン化、
新型の超低床式車
両の導入と古く
なった電停、軌道
のリニューアルな
ど、将来の LRT
化を見越した内容
になっています。
※バスのように道路の
歩道側を走り、歩道に
設けた停留場から乗
り降りする方式

国内のトラム LRT 最新事情
全国約70もの都市が、何らかの構想を
持っているものの、法的枠組み整備の後
れや、議会の短期収益確保重視の傾向か
ら、しびれをさらし熱意を失ってしま
う自治体や市民団体も見受けられる昨今
ですが、工期が短くまちづくりとの連動
で費用対効果が高いトラム/LRT の利
点は、依然として失われたわけではあり
ません。それどころか少子高齢化や大気
汚染、省エネの問題などで、時代の要請は
ますます大きくなってきているのです。
紙幅が限られ全てを掲載できないの
ですが、ここ最近で、意気盛んな都市を
いくつか、この欄でとりあげてみるこ
とにしましょう。

〔東京都中央区(銀座・晴海)〕：去年調
査費がついたということで新聞やTV
などメディアで大々的に取り上げられ
ました。その後は、BRT[※]としてスタ
ートしLRT化する方式が有力とのこと
ですが、具体的なルートはまだ定まっ
ておらず、まちづくりのアウトライ
ン作りから進めていくといった状
況のようです。
※バス高速輸送システム

〔福井〕：福井鉄道とえちぜん鉄
道が相互乗り入れの準備中で、これ
に対応した、長さ30m、幅2・65m
と国内最大級の超低床車を目下設
計中。本格的LRTの条件を徐々に揃
えつつあります。

〔広島〕：車両や軌道などのハード
面だけでなく、ソフト面からのアプ
ローチとして、一部の車両で「全
扉乗降実験」を今年2月～3月に行
いました。交通ICカードを持つてさ
えいれば、通常の鉄道のようにど
のドアからも自由に乗り降りでき
るといふ、実際に利用者本位のシ
ステムとなっています。日本でも
富山(現状では朝ラッシュ時のみ実
施)や広島を契機に、この方式が普
及・定着すると良いですね。

〔鹿児島〕：路線の芝生軌道化を一
挙に進め、まちの景観に大きなイン
パクトを与えた鹿児島市電からウ
ォーターフロント地区に新路線構
想、とのニュースがありました。従来
から超低床車は走っていますが、今
年は市電100周年記念として、シ
ティガイドが同乗したレトロ口風
デザインの観光電車を走らせると
のこと。日本最南端のトラムであ
る鹿児島市電も、ますます頑張っ
ています。
(藤村建一郎)

INFORMATION

活動報告

平成23年9月～

9月4日～11日

●豊島区セーフコミュニティ認証支援北欧ツアーに参加
WHOセーフコミュニティ国際会議開会式参加と北欧の街づくり視察。訪問したストックホルム(スウェーデン)、ベルゲン(ノルウェー)ともにLRTが走る街で、ベルゲンでは全員で実際に乗車し乗り降りのし易さ、移動のし易さなどを実体験して参りました。またストックホルムでは自転車の為の自転車道が整備されており交通戦略の完成度に驚かされました。(当会から3名が自費で参加)



ベルゲン(ノルウェー)のLRT。すぐ横がバスターミナルで、バギーが乗り降りしやすいようでした

10月31日

●東京新聞取材

池袋駅東口の交通戦略について取材を受けました。

平成23年

11月9日

●豊島区議会への予算要望

当会の活動内容を説明し予算要望を行いました。



ストックホルム(スウェーデン)中心部のLRT

12月14日

●第9回総会開催

●第9回シンポジウム開催

総会後のシンポジウムでは、シブヤ大学の左京さんを招いて、街づくりについての意見交換を行いました。(本誌5ページ)

過去の活動は
ホームページをご覧ください。



<http://www.i-tram.com>

池袋の路面電車 検索



豊島区がセーフコミュニティの世界認証を受けることが決定しました。認証式は11月に予定されています。安心、安全な街である、ということは、交通戦略も大きなポイントの一つになります。LRTも安心安全な街に貢献できればと思います。

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

公益財団法人としま未来文化財団みらい文化課タウンデザインセッション

〒170-0013 東京都豊島区東池袋1-20-10 担当:島田 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

編集後記

今年には豊島区は賑やかだ。区政80周年記念イベントの数々、WHOによるセーフコミュニティの認証決定、長年の懸念だった新庁舎の着工、韓国との友好条約締結10周年記念行事、など、乗降客数国内第2位(世界第2位)の池袋を抱えるだけあり、内外からの注目も大きいことを実感する。

本誌コラムで紹介した藤村氏のレポートのあるように、池袋以外でもLRTに対する取り組みは日本国中で盛んになってきているが、コラムには続きがある。「いくつかが国内の動きを見て参りましたが、共通しているのは首長の強いリーダーシップや既存交通事業者の高い戦略性のもと、既存の窮屈な枠組みの中でも、息の長い取り組みを熱意を持って着実に続けてきたということだと思えます。」

そして最後に藤村氏からもう一言。「我が池袋も、もちろん負けてはいられません。先日ある地方都市で、「池袋の人口とマンパワーがあれば、何だっつてできそうな気がする。正直言つて、池袋がうらやましい」と言われました。それくらい、地方は苦勞してきたということです。読者の皆さん、これからも池袋の構想に対する益々の応援を、どうかよろしくお願いたします。」