

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

視察のご報告…2.3

ビジネスプランコンテストのご報告…4.5

iとらむ寄席…6 Voice、Q&A…7

INFORMATION…8



都電雑司ヶ谷駅(右)と道路計画地を走るLRT(イメージ図)

<環状5の1号線計画地周辺の今の姿です>



1 道路計画地は準備OKです。この道にLRTを通します。



2 都電雑司ヶ谷駅までまっすぐに道ができます。



3 (旧)日の出小学校は半分が道路になりました。



4 計画地は都電雑司ヶ谷駅に隣接します。



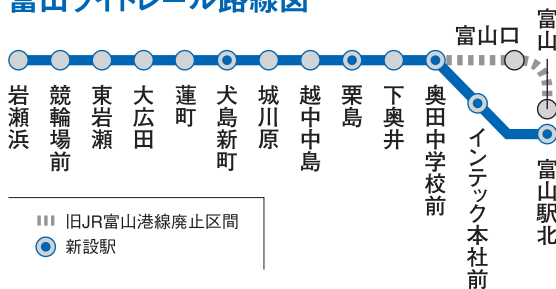
富山ライトレール視察旅行

行程

- 5月10日** 東京→富山(飛行機)／富山ライトレール試乗、車両基地見学／富山→高岡(電車)
高岡の路面電車視察、RACDA高岡との懇親会／高岡→富山／富山(泊)
- 11日** 富山→東京(電車)



富山ライトレール路線図



2006年4月29日開業後から今も自治体を始めとする多くの視察が絶えないが、我々池袋の路面電車とまちづくりの会有志は、開業間もない2006年5月12日に先陣を切って視察を行いました。構想3年で開業を実現した森市長の強いリーダーシップと現場のご尽力に池袋LRV実現のヒントを見つけることが目的でした。

視察行程は一泊二日という短いものでしたが、様々な仕事を持っているメンバーにとっては精一杯でした。

1日目朝8:40羽田発→富山行きANA883便にて富山入りをし、その足で富山駅周辺を新幹線が開業後の駅周辺の変貌を想像しつつ視察しました。富山駅は将来線路が高架化されて南北が繋がる計画ですが、池袋にとっても東西が繋がることは街がひとつになるための絶対条件であると痛感しました。

まずは体験と、岩瀬浜まで試乗しました。乗車中も車内はお年寄りがたくさん利用しており、気軽に利用できる地元民の足として定着するにはあまり時間はかからないであろうと実感しました。

岩瀬浜駅ではホームがバス乗り場と一体化しており、乗客の乗換えがスムーズに行える構造になっていました。バス路線を多く抱える池袋にLRV導入を考えた場合大変興味深いポイントになると思います。

次に城川原に移動し、富山ライトレール本社と車両基地を見学しました。本社では大場経営

企画部長さんをご対応下さり、数多くの質問に丁寧にお答えいただきました。車両基地にて車両の内部から天井部、床下まで細部にわたり最新のLRVを見学しました。これが将来自分達の街に走っている光景を想像しながら熱心に見学しました。

本社を後にした一行は開業にあたり新たに併用軌道を敷設した奥田中学校前に移動し、JR時代の名残の軌道跡と新たに敷設された軌道の分岐点を見学しました。見学途中地元テレビの取材を受け当日の夕方ニュースに映るといふハプニングもあり、取材を受けたメンバーはライトレールを視察した感想や、地元での実現への熱い思いを語っていました。一行は隣町の高岡へ移動し、やはり最新のLRVが走る万葉線の試乗を行いました。

他の地方と同様厳しい経営状況でしたが、地元住民、鉄道会社、自治体が力を合わせた結果今も健在です。夜はその牽引力もなった万葉線の愛好団体であるRACDA高岡の皆様との懇親会を設け、活発な意見交換が夜遅くまで繰り広げられました。今回の視察旅行では地方の頑張りを目の当たりにしました。池袋はというと、実現のための条件は決して悪くありません。池袋のトップも富山に負けないリーダーシップをお持ちです。我々に悩む理由はありません。皆様のご理解、ご協力をいただきつつ実現に向けて活動を進めていく使命を改めて確信しました。



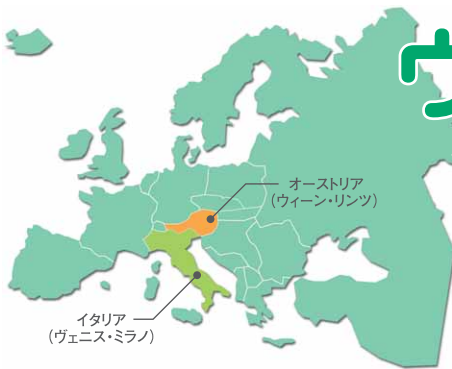
岩瀬浜駅におけるバスとの結節の様子



池袋の実現に向けた一歩にしたいです

(岡)

ウィーンの都市交通



行程

- 9月5日 東京→ウィーン(飛行機)／ウィーン(泊)
- 6日 ウィーン市内視察／ウィーン(泊)
- 7日 ウィーン→リンツ(鉄道)／リンツのLRT視察／リンツ→ウィーン(鉄道)／ウィーン(泊)
- 8日 ウィーン→ヴェニス(鉄道)／ヴェニス(泊)
- 9日 ヴェニス市内視察／ヴェニス(泊)
- 10日 ヴェニス→ミラノ(バス)／ミラノ→東京／機内(泊)
- 11日 東京着

ウィーン市の交通網



音楽の都、オーストリアの首都ウィーンを旅する。ウィーン市はまた都市交通関係者の間では、意欲的な、ある意味で理想的な都市交通の街として知られている。そして大河が大好きな私は、この街を育んだ大河ドナウ河にも惹かれるものがある。そこで、ウィーン市で自由時間のあった一日、朝日に輝く美しい青きドナウを一目見るために、また、最新のLRTを体験するために、ラッシュ前の午前6時半ころ、ドナウ河畔の「Nobdof」を目指し、町の中心部の停留所からトラムに乗り込んだ。

ノブドルフは終点なので、私はポルシェ社製の路面から19センチメートルの最新超低床車両にただ座っていればよい。ウィーンの街、ハプスブルグ家の帝都は見飽きることがない。しかし、窓外を眺めていると、どうも様子がおかしい。トラムは山に向かって進んでいるようなのである。ドナウ河が市の高台にあるはずはないが、途中で降りる決心もつかず、最後まで行ってしまった。案の定、やはり終点は山の麓だった。

間違っただけにしても、このまま同じトラムで戻るなんて情けないことはできない。ドナウ河に向かって進むのだ。私は今どこにいるの

か、まず、それを誰かに聞かなければならない。オーストリアの言葉はドイツ語だ。日本語もまともにしゃべれない私に、ドイツ語ができるはずもない。しかし、なにかしゃべらなければドナウ河には行けない。

地図を手に、バス待ち中のタバコを吸っている女の娘(推定19歳、同じく推定体重110kg)に、恐る恐る英語らしき言葉で聞いてみる。女の娘は私と同じくらい下手な英語で一生懸命に教えてくれた。彼女の親切さにこの街の良さを知る。彼女が示した居場所はやはりドナウ河とはまったく反対側の山であった。ホテルの前のLRT停留所は行き先の異なるものが同じ線路上を走っていたらしい。

今いる山の麓は「Newaldweg」だった。合っていたのは最初の一字しかない。人は外見ではわからないのに、女の娘は外見で判断し、外見でわかるはずのLRTの行き先プレートはきちんと見られない。そんな自分が悲しい。

その彼女は適切なアドバイスをくれた。指示に従って地下鉄に乗る。何しろ手元の5ユーロの共通交通切符1枚で用が足りるのだから気が楽だ。それに、ウィーンの交通システムには信用乗車制度が取り入れられていて、駅には改札がない。駅舎に入ってそのままホームまで行けるのである。知らない街で道に迷っている私にとって、いちいち切符を買ったり、自動改札で迷ったりしなくてすんだことは、とてもありがたかった。

トラムと地下鉄は速度が違い、車体の幅が違う。ドナウ河は市はずれにあるため、途中からは通勤客たちがほとんど降りて行く。そして、行き先に自信がなくなってきたころ、電車は地上に戻り、ドナウ河が見えてきた。迷いながらたどり着いて見る朝焼けの青きドナウ河は感動ものだった。河川敷はよく整備さ

れ、市民の憩いの場だった。帰りは別のルートで帰る。しかしまた迷い、国鉄と連絡するウィーン南駅の「Stubaihof」という駅にたどり着く。ここは大きな駅で、ドイツ語がクラクラする。仕方ないので、地上に出る。そこからは街の中心部の王宮のドーム屋根が見え、それらしいバスに乗ったが、やはりあてはずっぽうなので、うまく行かない。私はここで一番確実な最後の手段を選択した。徒歩である。犬も歩けばLRTに当たる。幸運にも、王宮に向かって100メートル歩いたら、なんと前日観光した「ベルヴェデーレ宮殿」が現れ、その横には今朝間違えてしまった「Nobdof」行きトラムが走っていたのだ。一件落着である。私はこのドナウ河を探す彷徨で、図らずもウィーンの都市交通網の便利さを知った。翻ってわが町を振り返り、「迷いたくなる街、池袋」そんなフレーズが思わず浮かんできたものだ。



このポルシェ社製の新型車両に順次入替中です



商店街のど真ん中を人ざりざり走っていました



最後尾(右側)は運転台が無く座席になっています

溝

平成18年8月26日
—第6回—

池袋の路面電車とまちづくりシンポジウム

池袋LRTビジネス コンテスト開催

「デパートが駐車場を手放すとき」



池袋駅の東西には大規模デパートが存在し、利用者のために莫大な費用を投じて駐車場を確保している。(図1)
その駐車場は利便性を求め駅周辺に設置されている。



岡本 眞治 電機メーカー勤務

図1



・ 駐車場利用のため駅周辺に車が流入している。
・ 駐車場待ちの車が渋滞し車線を塞いでしまい駅周辺の慢性的な交通渋滞の

ショッピングは、池袋に経済効果をもたらすが、それと同時に問題も生んでいる。

その数約3千台分。
週末ともなるとこれらがフルに4〜5回転しており、実に1万2千〜1万5千台の車が池袋駅を目指して集まってくる。

原因となっている。

・ 駐車待ちの車はエンジンを止めないため、排気ガスを排出し続けている。

デパートは駐車場のために無駄な負担をしている。

- ・ 駐車場維持にコストが発生している。
- ・ 駐車場自体は利益を生まない不動産。売り場にすれば相当の利益を生むはず。
- ・ 利益を生まない誘導員、管理員などの人件費。
- ・ 離れた駐車場と売り場間のシャトルバス運行費。

なぜデパートはそこまでして駐車場をデパートのそばに置きたいのか？

答えは簡単。遠いと不便だから。
ならば、遠くても不便でなければよいではないか。LRTを使ってデパート（池袋駅）から離れた場所に移してみよう。
候補地はサンシャイン付近、及び雑司が谷付近（図2）
デパートと駐車場をT-Linkでつなげば利用者の利便性を損なうことはない。

デパートからは共通の専用カードがそのまま利用できる。

駐車場が近い利便性は何か。それは荷物や小さな子供を車まで運ぶことである。

LRTにカートを載せて自分の車まで行けるようすれば問題は解決する。デパート共通にすれば各社の負担も手間も省力化できる。

図2



こんなメリットが期待できる

- ① 池袋駅周辺の車の流入が抑えられ、交通量が削減される。
- ② 駐車場がなくなるので駐車場待ちの列も無くなる。従って車線も本来の機能を取り戻す。当然排気ガスの排出量も減り、歩行者へ与える影響が軽減される。
- ③ 駐車場へのコスト負担が軽減され、さらに大きなスペースが確保できることで、集客規模の増大も期待できる。
- ④ 駐車場を売り場として利用することができ、売上げの拡大が図れる。

LRTの料金は利用者無料

LRTの料金は直接利用者が負担するのではなく、駐車場を利用して利益を得ることのできる、デパートに負担してもらうことにより利用者は無料でLRTに乗ることができる。

優秀賞

「Ikebukuro Academic City Park Project」 池袋学園都市公園プロジェクト

●ターゲット詳細

学生（主に早稲田大学生）

●プロモーションの具体的内容

私達（播野、松川）が考えたプロモーション戦略は3つあります。この3つのプロモーション戦略をコラボレーションすることによって、より確実な地域活性化を狙うだけでなく、池袋を副都心という一面ではなく新しい学園都市として改革できるのではないかと考えています。そして、学園都市としてのブランド化を目指し、学生が関心を持ちいつかは住ん

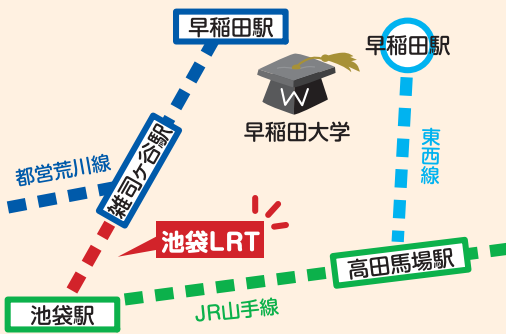


松川 翔（左）、播野 貴也（右） 早稲田大学 人間学部 健康福祉科学科4年

でみたいような都市に改革します。

戦略1 学生の流れを変える

地域活性化を実現させるためには、まず路面電車の利用者を増やす必要があります。現状として早稲田大学生の多くが、帰宅の際に早稲田駅、高田馬場駅を利用して



戦略1:学生の流れを変える

そこで初めに注目したのが池袋を經由して帰宅する学生です。高田馬場を經由して池袋に行くよりも料金も安く都営荒川線の早稲田駅が西早稲田キャンパスに実はかなり近いことが事実としてありますが多くの学生がこの事実気付いてい

ません。

そこで、「荒川線の早稲田駅→路面電車→池袋駅」という通学経路が、大学生にとって魅力的な交通手段であることを早稲田大学生にさまざまな媒体を通じてアピールする必要があります。

戦略2 地域密着

雑司が谷駅周辺の空きスペースを利用してシンボルとなるような駅ビルを建設します。そして、ライトレールや道路の開通によって地価が高騰することを予想

し、若者に需要のある施設やチェーン店にテナントの勧誘をします。

戦略3 ブランディング

学園都市自体のブランディング化をします。路面電車ができることによって、路面電車を中心として、町のブランディング化を行う必要があります。路線ごとにイメージカラーやロゴマーク、買物袋等（サンプル有）を作成して、地域の連帯感を高め、学生たちにとってオシャレで魅力的な地域づくりをします。

入賞

燃料電池LRT×環境・文化先進都市“池袋”

椿 高範、渋谷 政文、森 哲也<東京ガス有志によるLRT研究会>

環境にやさしく、架線が不要で景観に優れた燃料電池LRTを池袋に走らせ、地域のステータス向上と活性化を図り、池袋を環境文化先進都市とする。

切符DEく〜ぽん

伊藤 陽介、櫻井 康彰 東京大学 工学系研究科 技術経営戦略学専攻 修士1年

カード大の切符に沿線店舗の広告・クーポンを掲載し、池袋の活性化・LRTへの乗客呼び込み・6,000万円/年の広告収入売上げを図る。

LRTと次世代レンタサイクルによる池袋活性化

柳 幸治、藤田 祥嗣 早稲田大学 アジア太平洋研究科 MBAプログラム修士1年

通勤・通学顧客と来訪顧客をターゲットにLRTとレンタサイクルを組み合わせたサービスを提供し、池袋の活性化と放置自転車減少を図る。

安全で空気のキレイな街に!池袋癒しタウン化計画

竹内 健太 早稲田大学 政治経済学部 経済学科4年

池袋と東池袋の間は自動車とバスの走行を制限してLRT・徒歩・地下鉄で移動することとし、安全で空気のキレイな先進的な環境都市・池袋をつくる。

●審査員●

- 高野 之夫 豊島区長
- 宮田 和昌 池袋の路面電車とまちづくりの会 会長
- 上門 周二 池袋の路面電車とまちづくりの会 専門部長
- 岡芹 初江 池袋の路面電車とまちづくりの会 会計監査
- 境 義博 池袋の路面電車とまちづくりの会 ((株)サンシャインシティ業務室長)
- 望月 治男 (財)としま未来文化財団 常務理事事務局長
- 瀧田 聡 NPO法人交通ビジネス研究会 監事
- 阿部 等 (株)ライトレール 代表取締役社長



井戸端サミット

iとらむ

その時、歴史が動いた

作：逢井亭登来夢

この記事は、ノンフィクションです。

寄席

伍

池袋く護国寺間 市電・影の功労者 俠客清水次郎長

♪旅ゆけばく駿河の道に茶の香りく♪

若旦那「朝から広沢虎造ですか」

奥様「何度も何度も同じもの聞いてよく飽きないわね」

若旦那「戦前、池袋に走った市電は覚えてますよね？」

「ご隠居」お前は朝から路面電車の話か？…覚えてますよね？どの口が言ってるんだ？何を隠そう俺が走らせたんだからな。」

若旦那「また吹きましたね」

「ご隠居」歴史の本の紐を解いてバラバラにしてやろう。そもそも護国寺から池袋駅に延伸しようと豊島区議会で市電延長

委員会が設置されたのが昭和12年だ。そして完成が昭和14年4月1日だ。約二年だぞ。」

若旦那「早いですね」

「ご隠居」昭和12年7月7日、何があったか知っているか？」

若旦那「うん…七夕！」

「ご隠居」盧溝橋事件だ！戦だよ戦」

若旦那「日中戦争の発端となる」

「ご隠居」戦だ！路面電車を延ばそうという委員会発足はいいが、すぐに問題が起こる。東京市の交通局から線路にする鉄が無いから駄目だったんだ。今は、区に金が無いと言ってるが、当時は鉄が無いからな。…どうしてくれる」

若旦那「鉄は弥生時代にはあった、と教わったけど」

「ご隠居」…何を言っちゃっているんだ？戦で刀とか槍を使うのだろ。それで鉄が無いんだ…こつちは命懸けだ。食いが下がった。俺は大塚車庫の市電の事務所に雨が降ろうと槍が降ろうと台風だろうが洪水だろうが毎日通った。そのうちその担当者者と仲良くなり、二代目広沢虎造がお互い好きだとわかり一緒に寄席へ出かけるようになった」

若旦那「また、浪曲の話ですか」

「ご隠居」そうだ、その時歴史が動いた。石松三十石船を聞き終わった時、その市電担当者が言った。『次郎長…』」

若旦那「浪曲と何の関係が？」

「ご隠居」次郎長は、鯨鉾長兵衛の仇討ち

で、代官竹垣三郎兵衛と保下田の久六を斬ったな」

若旦那「あゝそうですか」

「ご隠居」その刀をすっかり浄め、讃岐の金毘羅さまへ奉納するのを次郎長に頼まれたのが石松だった。三十石船に乗ったのはその代参の帰り道だ。…明治初期から社会的事業をしていた次郎長は、晩年おちように清水港で「末広亭」という旅館をやらせていた。その常連だったのが、日露戦争の旅順港閉塞作戦で軍神となった広瀬武夫海軍中佐。よく広瀬中佐と次郎長は夜遅くまで話をしていたそうだった。

戦後、広瀬中佐の銅像は戦犯銅像として撤去され今だ行方不明だが、昭和12年どこにあったと思う。」

若旦那「さゝ、だいぶ話がそれたと思いますが」

「ご隠居」オタク文化花開く秋葉原の近く、万世橋だ！そう、市の担当者が思い出した」

若旦那「なにを思い出したんですか」

「ご隠居」線路だよ。軍神広瀬中佐の銅像そばに線路があるってね。線路さえあれば池袋に持つて来て延伸できる」

若旦那「古い線路ですか」

「ご隠居」確かに線路はあった。だが問題があった」

奥様「風の中の昴く、砂の中の銀河く」

若旦那「……」

「ご隠居」線路を池袋まで運ばないとならぬ。でも運ぶ費用もない。線路は重い。」

そう重さとの戦いが始まった。」

若旦那「戦いが始まったって、まさか自分で運んだって言うんじゃ無いでしょうね」

「ご隠居」やっと話がかみあったな。そう俺が運んだ。」

若旦那「あつーやっぱり自分で運んだんですか。苦労したんですね。線路の重さでそんなに背が低くなっちゃってしまっ」

奥様「そのおかげで徴兵検査に落ちて今も元氣心」

若旦那「線路様様ですね」

「ご隠居」うるさい、もう帰れ」



「池袋護国寺間市電延長起工式々場」での池袋の有志

お祝いの席は炙ったすめ鳥を3つの木箱に入れた質素なものだった

Voice ▶▶▶▶▶

植村 泰一 さん

東京音楽大学名誉教授・顧問

この所、年金と共に地球温暖化の議論が話題を独占しているようです。そのような時、LRTの計画はまさにタイムリーなアイデアのように思われます。しかも高齢者や障害者にも優しい低床式となればなお更のことです。ここは更にもう一步進めて、設備投資のコストならぬ、設備や運転のためのCO₂コストも計算してみる必要があります。運転のための電力も太陽熱、風力などのクリーンなものでなければなりません。またこの電車の運転区域はフライブルグのように自動車の乗り入れを禁止して、クリーンで安全かつ人間的な環境に整備してほしいと思います。地球と人類を救う21世紀の都市計画の最先端を行く豊島区に万歳!



鈴木 一夫 さん

NPO法人交通ビジネス研究会 理事長

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の成立を受けてこの法律の特徴は軌道法での上下分離（施設と運行の別会社での運行）が可能となったことや地方債での起債も認める等、国が地域交通に関心を持ち支援をしていく姿勢を示した事です。また市民・住民との協議に基づく経営を国も側面から支援するという枠組みもうたっており住民の合意形成を図る方法は池袋LRT計画においても有効と思います。池袋のLRT計画が国の法制度を動かしていることは間違いのない事実です。



クルト・イー・シーベル さん

日本ゲッツナー(株)代表取締役社長

私自身が路面電車やLRT社会の中で育ってきたので、日本における路面電車ルネッサンスに関われることは大変幸せなことです。ルネッサンス実現には、総合的な公共交通機関システムへの貢献、利用者のための利便性と親切さ、また環境に対するやさしさが求められます。この点について、当社は既にヨーロッパで200件以上の制振軌道システムを導入し、LRT路線沿いに居住している皆様から高い評価を得ており、池袋へもいつでも提案できる準備があります。私達は池袋のLRTプロジェクトの成功を願っております。


<http://www.getzner.co.jp>

小田島 雄志 さん

東京大学名誉教授・豊島区芸術顧問

夢、路面電車の

20世紀の夢は、スピードアップすることだった。1950年ごろ、大学生だった僕が佐世保の実家に帰るには東京から27時間半かかった。博多までがちょうど24時間。やがて新幹線ができて、今では東京から九州まで日帰りできるようになった。食事も、七輪でパタパタやらずに、電子レンジでチンすればすむようになった。

21世紀になると、早いのは便利だけど、なんだか味気ない、という空気が生まれた。ゆっくり楽しみながら旅や食事をしたい、という願望である。高野区長から初めて路面電車の構想をうかがったとき、これは21世紀の夢だと思った。車窓を流れる景色を味わい、隣席の乗客と会話を楽しむ——「今日はこちらへ?」「あうるすぽっとに芝居を見に行きます」——なんてすてきではないか。路面電車の夢を語る区長を、僕はロマンティストと呼ぶことにした。

そう言えば路面電車のこんな夢もあった。僕が結婚したころ、巷には「うたごえ喫茶」なるものがはやっていた。ある朝、まだ眠っていた妻が突然、「ラララーラララーラ……」と歌い出した。寝言ならぬ寝歌である。そしてパッと目を開けると、夢か、とつぶやいた。どんな夢?と聞くと、チンチン電車に乗ったらそれが「うたごえ都電」で、すわった客は一曲歌わなければならない、というので、ロシア民謡の「ともしび」を歌ったの……とのこと。「うたごえ都電」の夢は実現できませんかね、高野区長さん。



Q&A ▶▶▶▶▶

8



路面電車が環境にやさしいというのはなぜ? その技術はどこまで進んでいるの? *

路面電車は、自動車に比べて①輸送能力が優れていること、②二酸化炭素(CO₂)の排出が極端に少ないこと(自動車の9分の1)から、環境効果を伴う次世代型の乗り物と期待されています。自動車の電気駆動の技術も進んでいます。路面電車も技術開発が進み、国内企業等が、ハイブリッドカーや家電などに使われているリチウムイオン電池やニッケル水素電池による駆動で架線のいらぬ路面電車(LRV)の開発計画を発表しています。

路面電車は国際的にも課題となっている運輸部門のCO₂削減に貢献する快適な都市型公共交通のモデルなのです。

INFORMATION

活動報告

平成18年7月～

7月15日

●ビジネスプランコンテスト募集締切、書類選考により入賞を決定

20組21通の応募がありました。厳選な書類審査により6作品の入賞を決定しました。

8月26日

●第4回総会・親睦会

●第6回シンポジウム開催 (本誌2～3ページ)

一池袋ビジネスプランコンテスト

入賞6作品(一般の部2、学生の部4)のプレゼンテーションを行い、最優秀賞(副賞10万円)1作品、優秀賞(副賞8万円)1作品、入賞(副賞各3万円)4作品を決定しました。

9月

●豊島区の「区民活動支援事業補助制度」に応募

平成19年度の当会事業として実施予定です。

平成18年

9月5日～11日

●豊島区観光協会主催ヨーロッパ視察団に参加 (本誌5ページ)

ウィーン(オーストリア)とヴェニス(イタリア)を訪問しました。当会から4名が自費で参加。途中でリンツ(オーストリア)、ミラノ(イタリア)のLRTも視察しました。

9月20日

●日刊工業新聞に掲載されました

8月9日に取材の為に会議を行いビジコンの告知をしたところ、当日の様子が大きく紹介されました。

10月31日

●区長との座談会

ビジネスプランコンテストの入賞者を交えて開催しました。

入賞者の様々なアイデアを聞き取りある会でした。



2月

●商店建築 2月号に記事掲載

(「TOKYO DIGEST 12 池袋」の中で将来の計画として紹介)

平成19年

6月

●商店建築 6月号に再度記事掲載 ※2月号の取材をきっかけに6月号で1ページ特集が組まれました

(「LRTが街を変えるーライト・レール・トランジットの可能性」の中で紹介)

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 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

この7月、東池袋に豊島区の新中央図書館がオープンしました。初めの一週間の来館者が2万4千人という盛況振りで、サンシャインの隣という立地から、普段着の方に加え、ビジネスマンや学生、研究者風の壮年など多様な姿が目立ちました。

いつのまにか慣れてしまっているようですが、今でも270万人の乗降のある池袋駅と乗客の賑わいは、やはり池袋はあらゆる人が集まれる国内屈指の都心だと実感します。

昨年は、国内外の都市での「路面電車とまちづくり」を進める方々と交流しましたが、お互いに話し合うほど、この取り組みが交通としてだけでなく環境や福祉、景観さらには、これからの生活スタイルの「暮らしかた」に関わる共通の目的を持っていることに改めて気づきました。

LRTさつぽろの会では、都市を家に例えて、駅「玄関」、都心「茶の間」、地域「個部屋」と表現しています。家族も来客も顔を合わせ、会話が弾み、時には智慧も生まれる場。「茶の間の楽しさ」の復活こそ、21世紀の国際都市の再生だということです。

「池袋だからこそ実現してほしい」視察中にも何度となく伺ったこのメッセージは、私たちに大いに奮い立たせるものでした。

(小林俊史)