

t-hatsu@tokyo-np.co.jp

# TOKYO 発



東京には都電荒川線という昔ながらの路面電車が走っている。一方、欧米での動きに乗り、次世代型路面電車(LRT)を建設しようという計画が、次々に登場。しかし、行き詰まって凍結される場合も多い。巨大都市東京で路面電車は成り立つのだろうか。

路面電車はお客さんと呼ばれる。排ガスがなく環境に優しい、段差がなくバリアフリー、といった長所は以前から知られる。最近では、街を歩く人を増やす「にぎわい効果」が強調される。

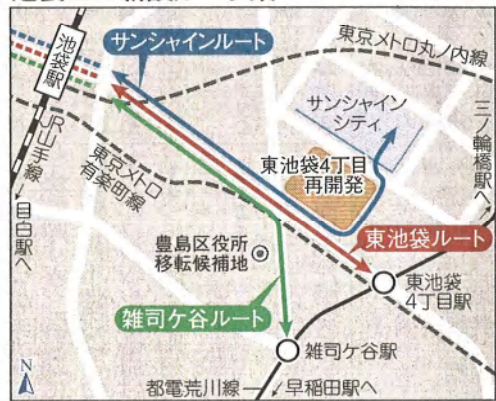
LRTは高速で床が低くて乗降がしやすく、形もスマートなのが特徴。富山市で昨年開通したLRTが成功を収め、宇都宮市や堺市ではLRTを担当する専門部署を設け、新設計画が進んでいる。

東京ではどうか。最も実現に近いのは池袋のLRT計画のようだ。推進の中心は地元商工業者などで作る「池袋の路面電車とまちづくりの会」。

「渋谷や新宿にないまちづくりをしたい」と事務局長の高村光朗さん。線路を敷く条件も整っている。池袋駅から東に向かって、幅の広い「グリーン大通り」が延びる。サンシャインシティに近い南池袋二丁目から荒川線の雑司ヶ谷駅までは、新しい道路(環状5-1号)が建設中。ここに約1キロの線路を敷設する費用は、三十八億円から四十八億円になると見込まれている。近くに豊島区役所が引っ越して来る構想もある。

## 夢は続くよ「池袋路面電車」

池袋LRT新設ルート案



① 将来は池袋から来たLRTが都電荒川線に乗り入れる構想も。周辺を視察する阿部等ライトレール社長(左)ら＝豊島区南池袋の雑司ヶ谷駅近くで

② 池袋駅(上方)から東池袋再開発地区を経由し、雑司ヶ谷駅(左下)へ延びるルートが有力＝本社へ「あさづる」から



豊島区も前向き。高野之夫区長や区議団は富山市を視察。まちづくりの会では、池袋-雑司ヶ谷を二押しプランとし、他のルートも考えている。東口の西武百貨店を貫通し、JRの線路真上に乗り場を設け、西口へと運行する案もある。

ただ肝心の荒川線との相互乗り入れが難関。地元が考える新型LRTは車体幅が広く床が低い。大正から昭和初期にできた荒川線を守るには路線の大改造が必要だ。「乗り入れは中期的課題」とまちづくりの会ではみている。

荒川線は専用軌道の部分が多く「車の邪魔にならない」として地元の要望で生き残った。両端は三ノ輪橋(荒川区)と早稲田(新宿区)で繁華街からは遠い。早稲田は地下鉄の駅とも離れる。

延伸の動きは数年前にも存在した。終点の早稲田からそのまま東進し、地下鉄江戸川橋駅方面へ延長する構想や三ノ輪橋から南千住方面に延ばす計画があった。いずれも具現化には至らず、新宿や浅草へ延ばすのも夢のままだ。

江東区で調査を行っていた亀戸-新木場間の貨物線転用

のLRT化は計画凍結中。JR新木場駅手前で、首都高湾岸線に並行する国道との平面交差が問題になった。大渋滞を起こすことが確実なのだ。需要予測の結果も芳しくなかった。

東京都交通局の両角幸範さんは「荒川線の収支は何とかなう状態を保っている状態。延伸には多額の費用が必要で、それに見合ったお客さんが見込めるか、交通渋滞を起こすおそれがないか。主にその二点が課題。今は交通局としては、延伸計画はありません」と話

### 走り出せるか東京のLRT

### 荒川線乗り入れカギ

計画がどこまで無理とされ、池袋に注目が集まる。池袋に拠点を置く交通コンサルティンクのベンチャー企業「ライトレール」を運営する阿部等さんは「ここで新しい技術を利用した最善の交通システムを実現したい。高速で高頻度の運行をして、需要を掘り起こす。池袋駅とサンシャインシティ、それに新たな再開発地区との間の人の流れは非常に多い。LRTの補助制度を活用すれば経営的にも自立可能」と話す。

困難を乗り越え、池袋が成功すれば、いったんあきらめた計画が復活し、東京中にLRTネットワークを構築できるかもしれない。阿部さんはそう期待している。

文・吉田薫/写真・嶋邦夫、安江実/紙面構成・高橋まち子



都電荒川線。後方に延ばせば高田馬場方面につながるが、新宿区西早稲田で(吉田薫撮影)