

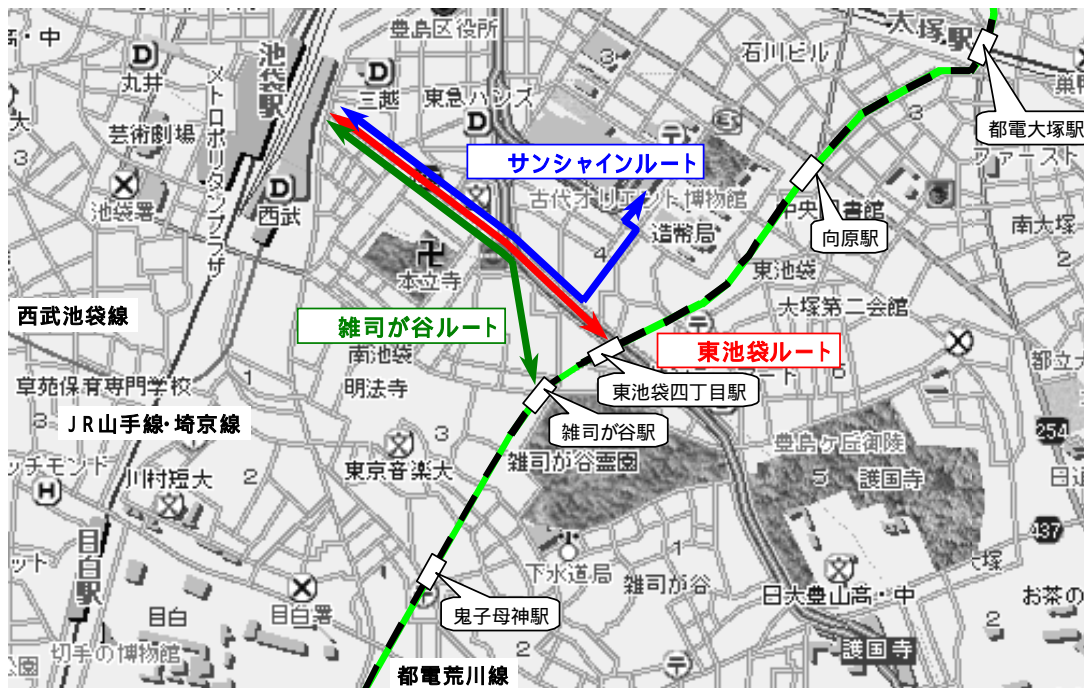
池袋における路面電車と街づくりに関する活動

池袋の路面電車とまちづくりの会 小林俊史、k-brains@xa2.so-net.ne.jp
NPO法人 交通ビジネス研究会 阿部 等、hit-abe@nifty.com
財団法人 としま未来文化財団 吉田克己、mimizuku@t.toshima.ne.jp

1. 池袋でのLRT構想

(1) 3つの導入ルート案

豊島区では、他の副都心や新都心に押され気味の池袋を活性化するための起爆剤としてLRTの導入を検討している。平成15年度から始まった検討の中では、下図に示す 東池袋、 雑司ヶ谷(建設中の道路である環状5の1号線を経由)、 サンシャイン(工事中の東池袋4丁目再開発地区を経由)の3ルートが提案されている。



(2) 現時点での収支見積り

現時点では以下のように試算され、既存の補助制度以上の財政出動なしには事業が成立しない。

- ・ 建設・車両購入等の初期投資は 38～48 億円
- ・ 3ルートの需要は、 東池袋 3,598 人/日、 雑司ヶ谷 2,880 人/日、 サンシャイン 4,990 人/日
- ・ 民設民営では、事業者は1年目に2.4～3.8億円の赤字で、継続的な財政負担を要す
- ・ 公設民営でも、事業者は1年目に0.2～1.2億円の赤字で、初期投資及び継続的な財政負担を要す

2. オーストリア大使館と共催のシンポジウム

平成17年5月27日に、オーストリア大使館商務部と「池袋の路面電車とまちづくりの会」が共催、交通ビジネス研究会が協力、豊島区と「としま未来文化財団」が後援で、オーストリアのLRT及びその路盤技術の紹介を主眼に、池袋LRT構想の実現に資すべくシンポジウムを開催した。オーストリア関係者を含めて約150名の参加を得、池袋LRTへの注目の高さを印象付けた。

(1) 現地視察

オーストリア及び池袋の関係者約30名で、池袋駅 <徒歩> 雑司ヶ谷駅 <都電> 早稲田 <都電>

東池袋四丁目 <マイクロバス> サンシャインルート of 行程により現地を視察した。オーストリアの専門家から以下の意見を受けた。

- ・これだけの人の多さと L R T を通せる空間（広幅員道路）があることから、実現可能性は高い
- ・ L R T により池袋の魅力が高められる、区長を筆頭に夢を持って取り組むべき
- ・都電と連携した池袋と早稲田方面との結節を考慮すべき

(2) シンポジウム第一部

豊島区の鈴木都市計画課長と高野区長が池袋 L R T 構想を説明し、グラーツ工科大学のリースベルガー教授とウィーン公共交通のフィッシュマイスター技術部長がウィーンの路面電車やその技術を紹介した後、4名によるパネルディスカッションを行い、以下のような紹介・議論がされた。

- ・ウィーンには路面電車が 200km 以上あり、地下鉄・バスと合せて公共交通のみで便利に移動できる
- ・オーストリアの軌道技術は制振・騒音防止に優れ、池袋のような人口密集地域に好適

(3) シンポジウム第二部

オーストリアの路盤・レール・制振材料等のメーカー 5 社が技術プレゼンテーションを行い、ヨーロッパの L R T におけるシェア 80% を誇る最先端技術の紹介を受けた。L R T と言うと車両に目が行きがちだが、それを支える“縁の下の力持ち”の重要性を認識できた。

(4) ワークショップ

現地視察及びシンポジウムを受けた上で、オーストリア及び池袋の関係者約 40 名で交通計画及び技術に関する意見交換を行い、以下の議論がされた。

- ・ L R T は、利用者・区民にとって便利なもの、役立つものでなければいけない
- ・他の公共交通との乗継ぎ利便性・共通運賃といったハード・ソフトのネットワーク形成が重要
- ・制振軌道の有効性を理解するには、試験敷設して沿線の人に経験してもらうのが良い

3. 雑司ヶ谷ルートをメインとした実現に向けた検討

(1) 第 1 期ルートの絞込み

環状 5 の 1 号線は、生活道路・地下通過道路・地下鉄の 3 層構造となり、東池袋交差点～雑司ヶ谷の生活道路は平成 18 年度に開通の予定である。一方、東池袋 4 丁目再開発地区の完成は平成 22 年度以降の見込みであり、早期実現の点からサンシャインルートは優先順位が下がる。また、早稲田方面との結節を考慮して東池袋ルートより雑司ヶ谷ルートを優先することで関係者間の議論を進めている。

(2) 採算性確保策と事業主体

現時点での試算は、独自の車両基地の保有、比較的高価な車両の導入、利便性（運転間隔・所要時間）のあまり高くない前提、早稲田方面の需要を含まない控えめな需要予測に基づいており、それらを見直すことにより採算性を確保できるビジネスモデルを構築すべきである。

財政状況が厳しいなか多額の税金投入は見込めず、またサービス業は、本来は官でなく民が担うべきである。採算性を確保できるビジネスモデルを構築できれば、民間企業による早期実現が可能となる。

(3) 道路工事計画との整合性

環状 5 の 1 号線の道路空間の使い分け及びこれから数年の工事手順について、今まさに関係者で議論がされている。雑司ヶ谷ルート L R T 計画と道路計画との整合性をうまく取らねば、最悪の場合は L R T 走行空間を確保できなくなりかねない。また、工事手順との整合性をうまく取ることにより、地下通過道路及び地下鉄の開通を待たずに L R T を早期に実現し、池袋の街づくりに貢献したいものである。