

# 第5回「池袋の路面電車とまちづくり」シンポジウム - 東京の都市再生から見た池袋LRT -

(総合司会：池袋の路面電車とまちづくりの会 事務局次長 富沢弘治)

10:30～10:35

開 会

来賓挨拶

豊島区長 高野之夫

10:35～10:45 (資料1～4ページ)

池袋LRT構想の現状と課題

豊島区都市整備部 都市計画課長 鈴木 達

10:45～10:55 (資料5～9ページ)

『池袋LRTの早期実現に関する要望書』の提出 及び  
バーチャル・リアリティによる合意形成支援について

池袋の路面電車とまちづくりの会 阿部 等

10:55～11:15 (資料10～13ページ)

LRT導入の支援制度について

国土交通省 都市・地域整備局 街路課 特定都市交通施設整備室長 藤崎 強

11:20～12:20 (資料14ページ)

対談「東京の都市再生から見た池袋LRT」

豊島区長 高野之夫

野口秀行事務所代表 野口秀行 (元日本政策投資銀行 地域政策センター 主任研究員)

閉 会

平成 17 年 10 月 22 日(土)

サンシャインシティ文化会館 5階特別ホール 501号室

主 催：池袋の路面電車とまちづくりの会

協 力：NPO法人 交通ビジネス研究会

後 援：豊島区、としま未来文化財団

## 池袋 L R T 構想の現状と課題

豊島区都市整備部 都市計画課長 鈴木 達

### 1. 建設計画関係

#### ・計画概要

平成 15 年度に、池袋副都心地区を活性化させる目的で、同地区内において展開が予定、又は望まれている事業を整理した「池袋副都心再生プラン」を策定した。その再生プランの一環に、池袋副都心の玄関口であるグリーン大通りへの L R T 導入計画があり、今後の検討の基礎資料とするため、L R T 導入に関する基本的な課題整理を行った。

#### ・導入目的

副都心地区としてのイメージアップを図る。（「存在感のある街のシンボル」、「全国初の L R T（新設）としての先進性」等）

池袋駅からサンシャインシティ・東池袋方面へのアクセスを改善する。（「来街者の回遊性向上」、「アクセス手段の多様化」等）

ユニバーサルデザイン装置として、高齢者・移動制約者の移動支援を図る。

#### ・ルート概要

次ページ

### 2. 都営荒川線との関係

都営荒川線との直通化は下記により短期実現が困難であり将来的な課題と考えられるため、L R T 単体での事業運営の形態として計画する。

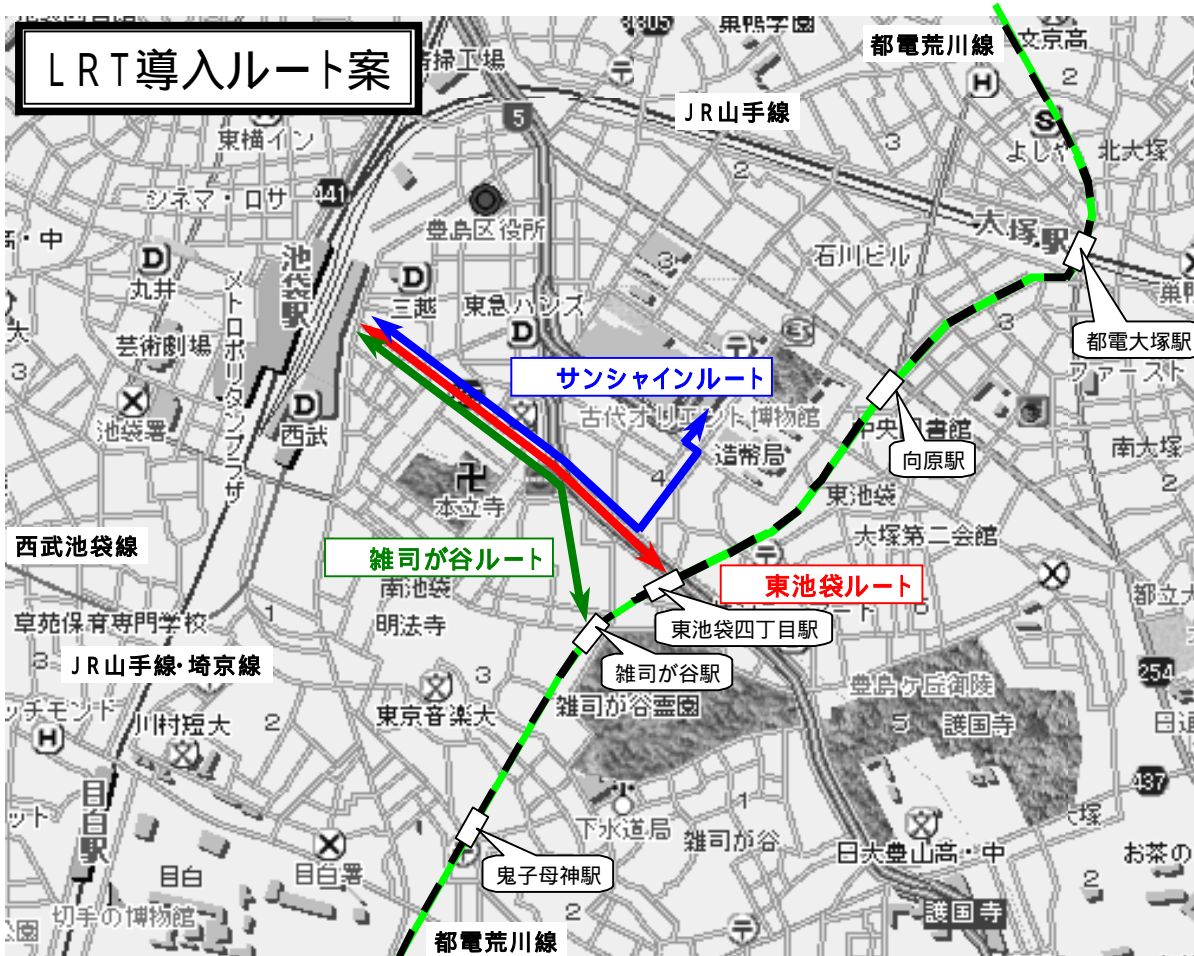
現在、都営荒川線で使用されている全ての車両が高床式車両であり、車両長、車両幅等、構造的な面の制約。

運行距離の延長に伴う、L R T の必要車両数の増大。

都営荒川線のダイヤに与える影響の調整。

### 3. 建設費内訳

工事種別の整備量を想定し、過去の整備事例や検討事例を参考に想定した建設費単価を乗じて事業費を算出した。サンシャインルートで、事業者が建設を行い、車両基地の用地取得を行う場合、総建設費は、48 億 2 千万円と想定した。



ルート	起点	終点	距離
東池袋ルート	池袋駅	東池袋四丁目	0.8km
雑司が谷ルート	"	雑司が谷	0.93km
サンシャインルート	"	サンシャインシティ	1 km

\* 短期的実現性、先進性等を考慮し、都営荒川線とは「当面」接続しない形態とした。

#### 4. 需要計画関係

LR Tの利用を主に「池袋駅からの鉄道端末手段」、「荒川線との乗り継ぎ利用」、「路線バスからの転換利用」に分類した上で、それぞれの需要属性の母数を既存資料から想定して、それに鉄道利用率や鉄道端末としてのマストラ（公共交通）利用率を乗じることで、LR Tの需要量を想定した。

##### ・需要密度（人/日）

ルート	需要密度
東池袋ルート	3,598人/日
雑司が谷ルート	2,880人/日
サンシャインルート	4,990人/日

\*開業時・最大時の区分は行っていない。

##### ・平均運賃（円/キロ）

100円（移動距離に関係なく、100円の定額）

#### 5. 収支見積もり

運営体制（15人～17人と想定）、経費単価（東京都交通局を参考に設定）、運賃（100円/人）等の試算条件を設定し、現行補助制度に基づき、事業者が建設・運営（車両基地の用地取得を含む）を行うケースを想定し、開業1年目の収支条件を試算した。事業者の開業1年目の収支は、280～383百万円/年と試算された。

ルート		東池袋	雑司が谷	サンシャイン
想定需要量	人/日	3598	2880	4990
総建設費	億円	47.8	48.3	48.2
建設費負担の内訳	国庫補助	4.6	4.8	4.8
	地方(区)	7.6	7.8	7.8
	事業者	35.6	35.7	35.7
事業者収入	運賃	131	105	182
	雑収入	5	4	7
	計	136	109	189
事業者の支出	人件費	176	187	165
	動力費	4	4	4
	修繕費	11	13	10
	その他経費	20	23	25
	支払利息	100	101	101
	諸税	36	36	36
	減価償却	128	128	128
	計	475	492	469
事業者の収支	百万円/年	339	383	280

## 6. 導入における課題

### ・財政的な課題

建設資金の調達方法（建設費：区負担7.6～7.8億円、事業者負担約36億円）

運営収支（2.8億円～3.8億円）に対する支援方策（官・民を含む）

### ・それ以外の課題

自動車交通への影響

（LRT敷設道路の車線数減少による混雑度悪化、周辺道路への影響）

車両基地の確保

（商業地区内で完結するため、用地確保の制約条件が多い）

運営体制の検討

（公設民営方式、PFI方式、民間による運営支援方式等）

需要の確保・精査

（短距離交通システムとしての利便性向上による需要の確保・精査）

区民合意の形成

（地元関係者・議会等への情報提供等、合意形成に向けた取り組み）

## 第5回「池袋の路面電車とまちづくり」シンポジウム

『池袋LRTの早期実現に関する要望書』の提出  
及び  
バーチャル・リアリティによる合意形成支援  
について

池袋の路面電車とまちづくりの会  
阿部 等

平成17年10月22日

『池袋LRTの早期実現に関する要望書』  
の提出

要望書本文は資料7ページに掲載  
関連資料を資料8・9ページに掲載

1

## 1. 第1期ルート of 絞込み

- 雑司ヶ谷ルート of 検討深度化
  - 東池袋交差点～雑司ヶ谷 of 生活道路は平成19年度開通予定
  - LRT走行空間 of 確保には、早急な関係機関との協議を要す
  - 南池袋地区 of 再開発に資し、また早稲田方面との結節により多くの利用池袋活性化に効果的

2

## 2. 採算性

- 現時点 of 試算では池袋LRTは継続的な財政負担を要す
  - 需要予測 of 見直し等により採算性を確保
- 民間企業 of 運営による早期実現 of 可能性が充分あり

3

## 3. 要望内容

- 池袋LRT of 早期実現を指し
- 雑司ヶ谷ルート of 検討を深度化し
- 以下5項目を踏まえて関係機関と鋭意協議

4

東池袋交差点～雑司ヶ谷 of 生活道路にLRT走行空間を確保

- 環状5 of 1号線 of 地下通過道路 of 出入口の位置等を工夫



5

できるだけ早期にLRTを運行開始

- 東池袋交差点～雑司ヶ谷 of 地下通過道路 of 工事手順を工夫



6

利便性の高い交通システム

- 都電荒川線との結節を考慮し、池袋と早稲田方面を短時間で結ぶ
- 高頻度運転

7

## 利便性の高い交通システム 車両と運転士の運用効率の高い 運営コストの低廉な交通システム

- 全線専用軌道化及び交差点優先信号により短時間で走行

8

## 継続的な財政負担を要さない 民間企業主体の事業運営

- 採算性を確保できるビジネスモデルを構築

9

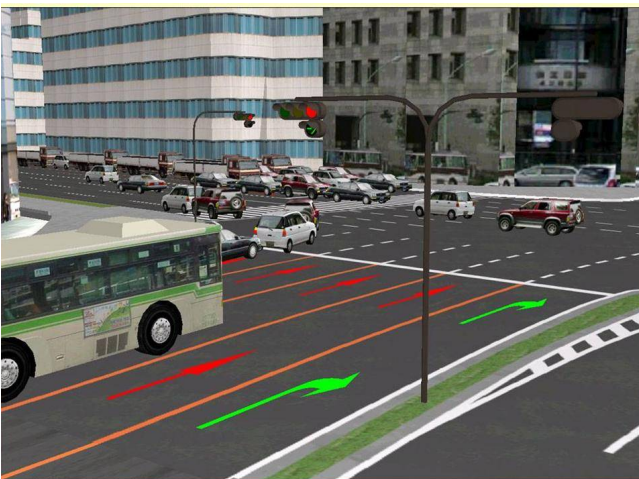
## バーチャル・リアリティによる 合意形成支援

10

## VRによる合意形成支援

- PC上で、現在の風景に将来の新規構造物や車両を重ね合せ
- 関係者への説明や合意形成に有効
- 一昔前には数千万円だったのが、2～3百万円で高品質の動画を作成可能
- 後半の対談中バックにデモを映写

11



平成 17 年 8 月

豊島区長  
高野 之夫 様

池袋の路面電車とまちづくりの会  
会長 宮田 和昌

## 池袋 L R T の早期実現に関する要望書

平素は、当会の活動にご理解を賜り、お礼申し上げます。

当会は、池袋活性化の起爆剤となり、また次世代の都市交通システムとして環境・省エネ・高齡化への対応にも効果的な L R T（近代的路面電車）の早期実現に向け、300 名余の会員により積極的に活動しております。具体的には、平成 15 年 11 月の設立以来、シンポジウム開催、会報発行、マスコミ対応、論文発表等をして参りました（関連資料を添付）。添付省略

これまでの活動を通じ、現在検討中の東池袋・雑司ヶ谷・サンシャインの 3 ルートのうち、以下の理由により、雑司ヶ谷ルート of 検討を深度化することが喫緊の課題だと考えます。

- ・東池袋交差点～雑司ヶ谷の生活道路は平成 19 年度開通予定で、L R T 走行空間を確保するには、早急な関係機関との協議を要する。
- ・雑司ヶ谷ルートは、南池袋地区の再開発に資し、また早稲田方面との結節により多くの利用を見込め、池袋活性化に効果的である。

また、現時点の試算では池袋 L R T は継続的な財政負担を要すとのことですが、需要予測の見直し等により採算性を確保でき、民間企業の運営による早期実現の可能性が充分あります。

つきましては、池袋 L R T の早期実現を目指して雑司ヶ谷ルート of 検討を深度化し、下記 5 項目を踏まえて関係機関との協議を鋭意お進め願いたく、ここに要望致します。

### 記

1. 環状 5 の 1 号線の地下通過道路の出入口の位置等を工夫し、東池袋交差点～雑司ヶ谷の生活道路に L R T 走行空間を確保すること。
2. 東池袋交差点～雑司ヶ谷の地下通過道路の工事手順を工夫し、できるだけ早期に L R T を運行開始すること。
3. 都電荒川線との結節を考慮し、池袋と早稲田方面を短時間で結べ、かつ高頻度運転される利便性の高い交通システムとすること。
4. 全線専用軌道化及び交差点優先信号により、短時間で走行できることとし、利便性が高く、かつ車両と運転士の運用効率の高い運営コストの低廉な交通システムとすること。
5. 採算性を確保できるビジネスモデルを構築し、継続的な財政負担を要さない民間企業主体の事業運営とすること。

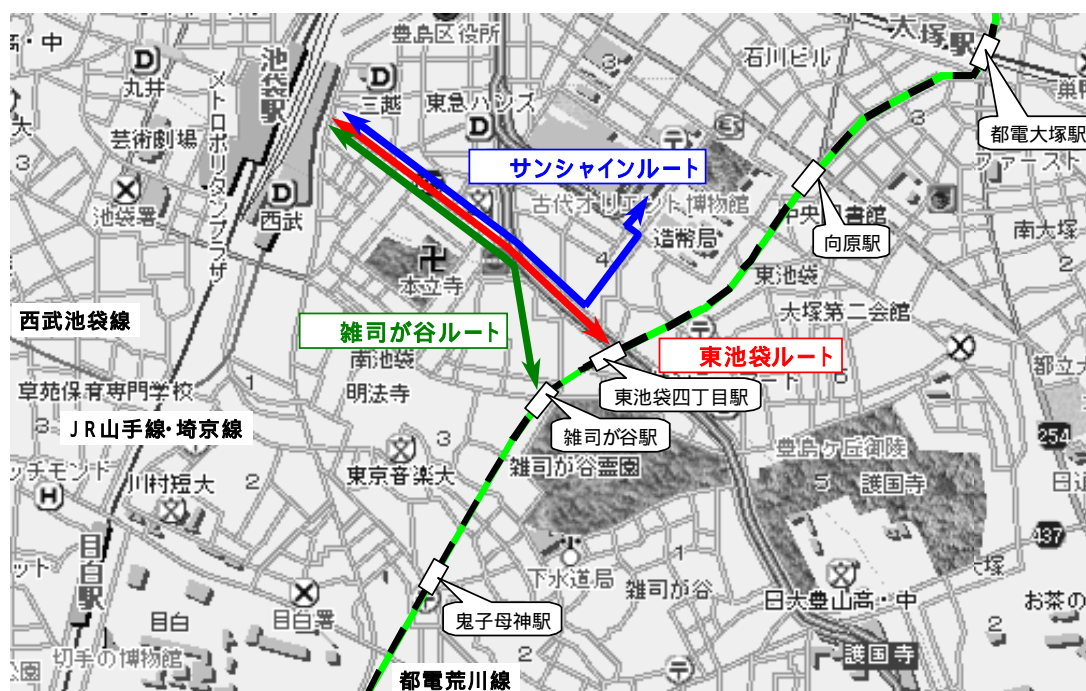
## 池袋における路面電車と街づくりに関する活動

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3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。

# LRT導入の支援制度について

平成17年10月22日

国土交通省 都市・地域整備局 街路課  
特定都市交通施設整備室長 藤崎 強

(レイアウトの関係で、一部No.が前後している箇所あり)

1

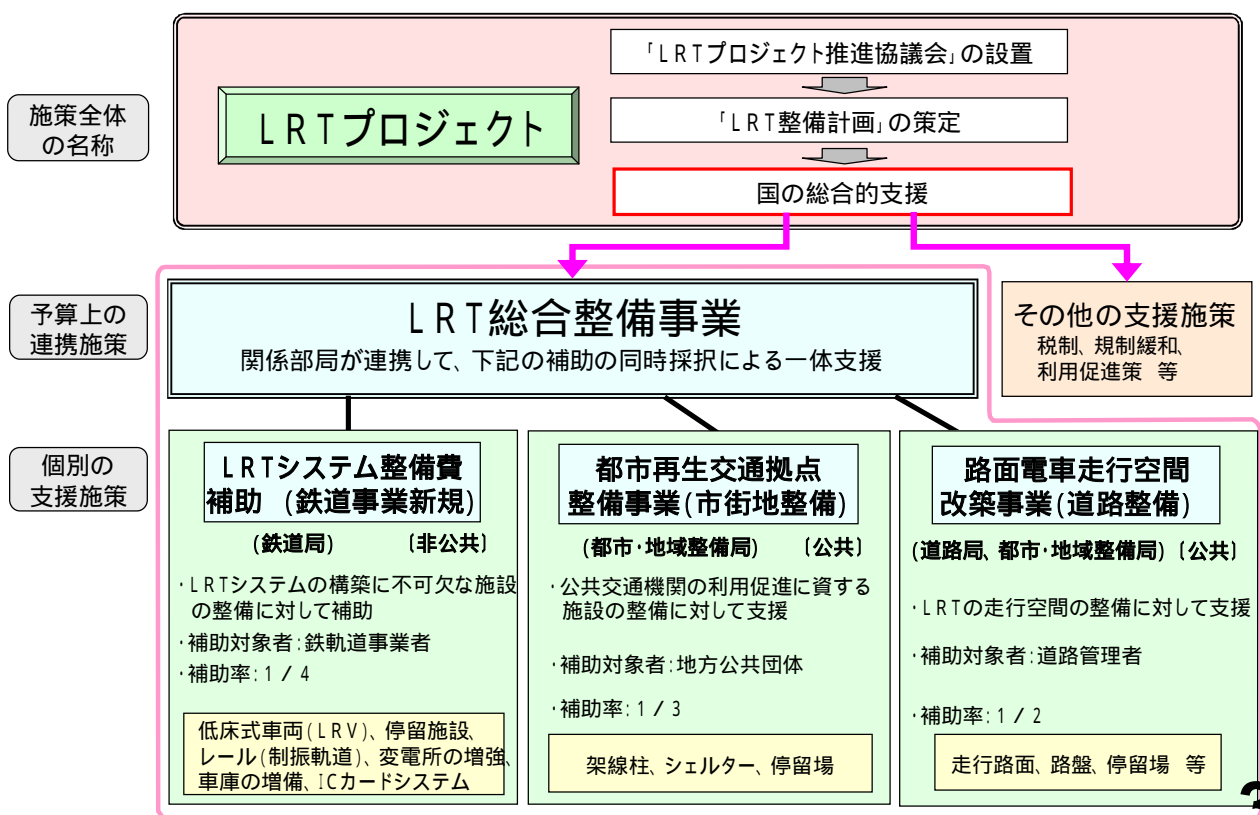
## 具体的な支援の内容

道路整備、市街地整備、鉄道整備の3分野の補助事業の同時採択等により、LRTの一体的・総合的な整備を支援する。

<分野毎の2005年度予算(国費)>  
道路整備費: 3兆1000億円  
市街地整備費: 3310億円  
鉄道整備費: 2060億円

2

## LRT整備に対する新たな支援施策の体系



3

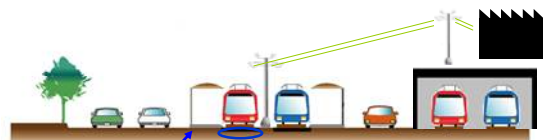
## 協議会で策定するLRT整備計画

- ・現状及び課題
  - ・整備の目的及び基本的方向
  - ・計画の実施による効果(利便性の水準等)
  - ・LRT整備事業の具体的内容、資金計画等
  - ・関連事業等の内容
  - ・収支採算性等
- などを、計画の内容として予定している

4

## 路面電車走行空間改築事業(道路整備による支援)

路面電車の新設・延伸や、停留所のバリアフリー化について、道路特定財源を用いて、道路管理者が道路事業の一部として走行路面の整備や停留場の拡幅等を行う。



走行路面、路盤、停留場

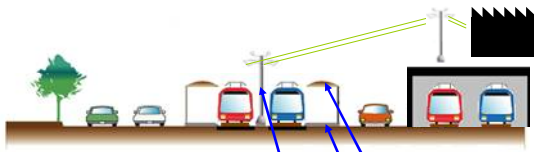
- ・LRTの走行空間の整備に対して支援 (補助率 国1/2、地方自治体1/2)

【補助対象者】道路管理者

5

都市再生交通拠点整備事業(市街地整備による支援)

公共交通機関の利用促進のため、路面電車の停留所、シェルター、架線柱の整備に対して、一般会計により補助する。



架線柱、シェルター、停留場  
 ・公共交通機関の利用促進に資する施設の整備に対して支援  
 (補助率 国1/3、地方自治体1/3)  
 【補助対象者】地方公共団体、鉄軌道事業者等

LRTシステム整備費補助(鉄道事業による支援)

速達性に優れ、バリアフリーや環境にも優しい利用者本位の交通体系の構築を促進する観点から、まちづくりと連携したLRTシステムの整備を推進するため、低床式車両その他LRTシステムの構築に不可欠な施設の整備に要した費用の一部を補助する。

低床式車両、停留施設、レール(制振軌道)、変電所の増強、車庫の増備、ICカードシステム

・LRTシステムの構築に不可欠な施設の整備に対して補助  
 (補助率 国1/4、地方自治体1/4)

【補助対象者】鉄軌道事業者



富山港線LRT化事業に対する支援(LRTプロジェクト)の概要

【事業概要】

北陸新幹線整備と富山駅周辺における鉄道の高架化の機会を捉え、JR富山港線(全長8km)をLRT化し、併せて新駅の設置、運行ダイヤの増発などのサービスレベルの向上を図ることにより、富山市北部地域と富山駅を結ぶ利便性の高い都市内公共交通機関として再生する。  
 (平成18年度春開業予定)

幹線鉄道等活性化事業  
 バスの乗り継ぎ円滑化



富山ライトレール線のイメージ図

連続立体交差事業・新幹線鉄道整備事業の補償費  
 JR線をLRT化するために必要な施設の整備  
 (電気・信号設備、停留場の切下げ、車両更新等)

LRTシステム整備費補助

車両の低床化(LRV)  
 新駅の整備  
 制振レールの導入  
 ICカードシステム

路面電車走行空間改築事業  
 走行路面・路盤の整備  
 停留場の整備



国の補助等の助成の手続き

- ・国の予算は4月から翌年3月の年度単位
- ・予算要求は、前年度8月末に実施(各省から財務省へ)
- ・自治体から国への要望は概算要求前の6月ごろに行うのが一般的
- ・自治体の予算は一般的に、9月頃に案づくり
- ・国の補助等を活用するには、前年の春に、事業に係る基本的な方針が、決まっていることが望ましい

LRT導入に係る検討状況

(検討熟度)

- ・全70事例のうち、55事例が提案～計画段階に止まる
- ・設計・実施段階の事例はわずか8事例のみ

設計段階) 宇都宮市、大津市、堺市、岡山市、長崎市

設計段階とは、ルート、建設費、収支分析等に加えて、1/2500平面・縦断設計等を既に行っている事例

実施段階) 富山市、高岡市(車両更新)、高知市(右折軌道の増設)

実施段階とは、すでに事業着手している事例

(検討状況)

- ・継続調査中が23事例と最も多い
- ・計画を検討したが中断・中止・凍結した事例も15事例
- ・計画提案を終えた時点で終了した事例も多い

最近10年間に於いて、全国で約70のLRT導入の計画・構想があるが、設計・実施段階に至ったのは数事例のみとなっている。  
LRT導入に向けては、以下のような課題があげられる。

- 自動車利用の抑制に対する住民合意形成
- ・既存道路の車線数が削減され、自動車が使いにくくなることに反対
  - ・車での来街者が減り、商店の売り上げが下がるので反対
- 自治体の財政負担に対する合意形成
- ・税金を投入してまで、LRTを整備することに反対
  - ・特に、沿線以外の住民や経済界の合意形成が課題
- バス事業者等の関係事業者との調整 等
- ・バス路線の再編が必要となるが、その調整が難航（事業者が別）

11

## 「まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイドンス」

LRT導入計画ガイドンスは、国土交通省都市・地域整備局都市交通調査室で作成したもの 平成17年10月13日発表  
[http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/lrt\\_guidance.html](http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/lrt_guidance.html)

12

## LRT導入計画・構想の事業推進上の問題点

代表事例の検討内容や事業の進め方等を客観的にみただけ、共通性の多い課題を整理

計画立案上の問題点

- 1) LRT導入の目的、必要性が明確でない
- 2) 提供すべき公共交通サービスを明確にしていない
- 3) LRTが最適な選択か否か？が見えない
- 4) スピードアップの工夫に乏しい
- 5) 需要予測が甘い
- 6) 需要を増やすための工夫に乏しい
- 7) 関係機関との調整・連携がない
- 8) コスト削減の創意工夫がなされていない

実現に向けた取り組みに関する問題点

- 9) 行政が総合力を発揮していない
- 10) 規制・助成が十分なものとなっていない
- 11) 市民意識の改革への取組が足りない

13

## ガイドンス策定の趣旨 ガイドンスの位置づけ

※国から地方公共団体に対する技術的助言を整理した計画立案時の手引き書

### ガイドンスの構成（目次）

- 第1章 LRT導入の背景と必要性
- 第2章 LRT導入計画のポイント
- 第3章 LRT導入の対象となる領域
- 第4章 まちづくりと一体となったLRT導入計画づくり
  - 4-1 導入計画づくりのフレームワーク
  - 4-2 まちづくりの目標設定
  - 4-3 施策パッケージの設定と評価
  - 4-4 都市交通施策・まちづくり施策・ソフト施策との統合
  - 4-5 LRT導入計画の検討
  - 4-6 整備効果の検討
  - 4-7 市民との協働
- 第5章 法手続と関係機関協議

14

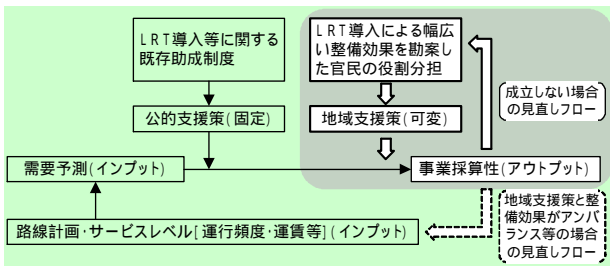
# 例示 < 柔軟な運営計画の検討 >

## - 運営施設（インフラ外）整備への官民連携による支援事例 -

支援方式	整備・運営フレーム	事例
公的主体等が整備したインフラを運行事業者との契約等により有償で貸し付けること等により、最終的には、整備に要する資本費の全部又は一部は運行事業者や利用者において負担する方式	（償還型上下分離方式） ・運営施設の整備・保有は第三セクターが行う。 ・運営は民間または第三セクター事業者が運営施設の保有主体に償還費用に基づく線路使用料を支払いながら行う。	中之島高速鉄道 西大阪高速鉄道 大阪外環状鉄道 等
公的主体自らの財源によりインフラを整備・保有し、運行事業者を確保した上で、これを一定の考え方に基つき運行事業者に対して貸し付ける方式	（公設型上下分離方式） ・運営施設の整備・保有は鉄道・運輸機構が行う。 ・運営は民間事業者が運営施設の保有主体に受益の範囲内での線路使用料を支払いながら行う。	整備新幹線
	・運営施設の整備・保有は自治体が行う。 ・運営は第三セクターが運営施設の保有主体に線路使用料を支払いながら行う。	青い森鉄道
	・運営施設の整備・保有は複数の自治体が参画する広域交通局が行う。 ・運営は広域交通局から運行委託された民間事業者が行う。	仏のLRT等
公的主体等は運行事業者に対し、インフラ整備費用を支援し、運行事業者はインフラの整備・保有から運営まで行う方式	・運営施設の整備・保有は地方自治体が全額支援し、運行事業者が行う。 ・運営は第三セクターが行う。	えちぜん鉄道等
	・運営施設の整備・保有は維持・修繕・改良等を含め、地方自治体が全額支援し、運行事業者が行う。 ・運営は第三セクターが行う。	富山港線

16

# 例示 < 柔軟な運営計画の検討 > - 運営計画の取り組み方 -



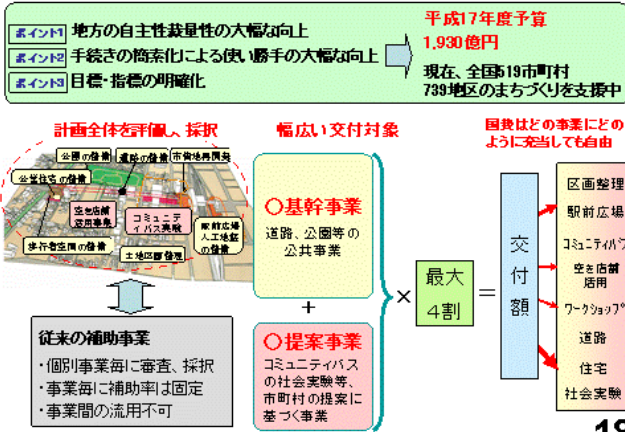
15

# まちづくり交付金の活用について

- 平成16年度からの新たな事業制度であり、全国都市再生の推進のために、地域の創意工夫を活かしたまちづくりを進めるもの。
- 平成18年度要求は、市町村等の提案を一層事業等に活かすことができるよう、中心市街地活性化に係る一定の要件を満たす地区について、提案事業の割合を現行の1割から2割に引き上げる
- 平成17年度国費1,930億円  
平成18年度要求国費2,600億円(1.35倍)

17

## まちづくり交付金の 特徴



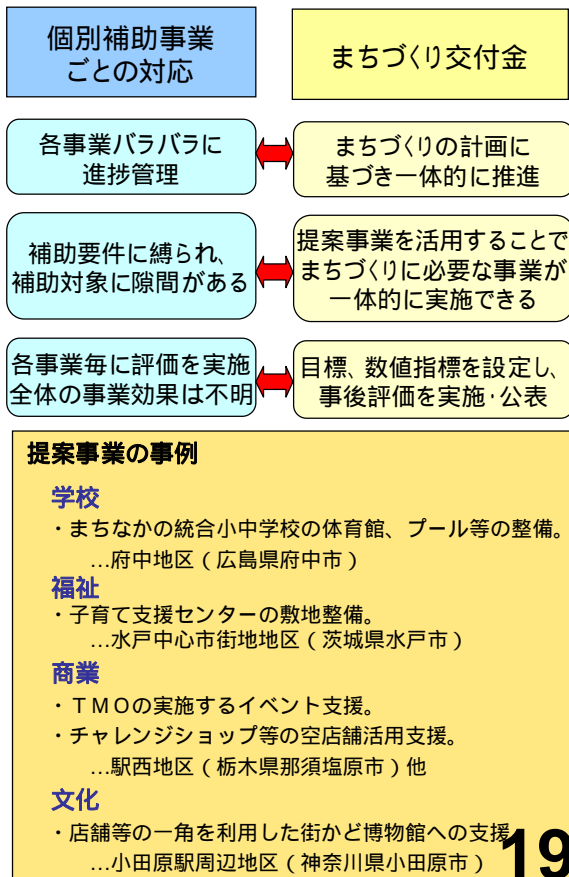
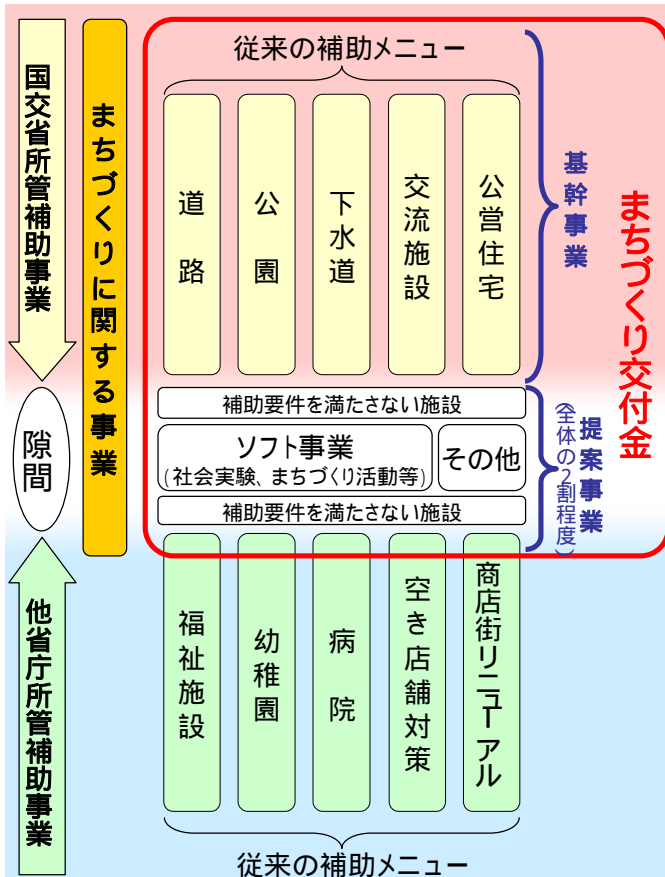
18

## 個性あふれるまちづくりの推進



20

# まちづくり交付金の活用メリット



19

## ゲストプロフィール

(UR都市機構HPより)



### 野口秀行 氏

野口秀行事務所代表

元 日本政策投資銀行 地域政策研究センター 主任研究員

1950 年	熊本県生まれ
1974 年	九州大学経済学部卒業 日本開発銀行(現・日本政策投資銀行)入行
1999 年	(株)日本インテリジェントトラストに出向。常務取締役開発総合研究所所長
2004 年	日本政策投資銀行に戻り、地域政策研究センターの主任研究員 都市・地域開発等の融資・審査・企画業務に従事し、民活プロジェクト等を数多く手掛ける
2005 年	個人事務所開設、パン・パシフィック・プロパティズ(株)顧問、(社)民間活力開発機構主席研究員に就任

#### 主な各種委員

(社)民間活力開発機構・専門委員・「まちづくり ITS 研究会」座長 / 都市基盤整備公団・都市整備フォーラム企画都市整備公団・千葉ニュータウン事業コンペ審査委員会副委員長 / (財)広域関東圏産業活性化センター「街づくり組織に関する調査委員会」委員

#### 主な著書

「都市の近未来像(共著)」、「まちづくりの近未来(共著)」、  
「まちづくりキーワード事典(分担執筆)」  
〔担当分:「まちづくりと経済」「コミュニティビジネスと地域通貨」「PFIとNPN」  
「都市と産業」「不動産の証券化とREIT」〕  
「2025年のわがまち(生き残るための都市戦略)(分担執筆)」などの他、機関紙や専門誌への論文・寄稿として、「地方財政の悪化と政策評価」「まちづくり三法と商業環境の変化」「経営戦略をもったまちづくり」など多数。

# 「LRTは再生の救世主」

## オーストリア関係者とシンポ

路面電車（LRT）を  
中心とした新しい交通シ  
ステムにオーストリアの  
技術を生かしてもらおう  
と、オーストリアから研  
究者らウィーン公共交通  
の担当者、それにレール  
などのメーカーの技術者  
らが来日、5月27日、豊  
島区が導入を検討してい  
るLRT構想に賛同する  
「池袋の路面電車とまち  
づくりの会」（宮田和昌  
会長）と在日オーストラ  
リア大使館商務部主催の  
シンポジウム「オース  
トリアのLRT及びそ  
の路盤技術の紹介」が開

催された。  
午前中は高野区長とオ  
ーストリア側の関係者  
が、グリーン大通り、都  
電荒川線などを視察し、  
豊島区の現状を確認。さ  
らにLRT導入による人  
に優しいまちづくりな  
ど、将来への可能性につ  
いて話し合った。午後の  
シンポジウムには会場  
に入りきれないほどの約  
140人が参加。クラーツ工  
科大のリースベルガー教  
授、ウィーン公共交通の  
フィッシュマイスター技  
術部長、高野区長、鈴木  
豊島区都市計画課長によ  
る講演と、パネルディスカ

# 池袋で「路面電車」シンポ

## オーストリア技術者ら参加



JR池袋駅東口に次世  
代型路面電車を導入する  
ことを目指している「池  
袋の路面電車とまちづく  
りの会」は二十七日、豊  
島区東池袋の豊島区民セ  
ンターでシンポジウムを  
開催した。

四回目の今回は、路面  
電車の長い歴史を持つオ  
ーストリアの大使館と共  
同で開催。オーストリア  
は路盤工事などで国際的  
にも強い競争力を持って  
おり、シンポジウムには  
同国の学者やメーカーの  
技術者らが参加した。  
この日午前中は、豊島  
区の高野之夫区長ととも  
に、オーストリアの関係  
者が路面電車候補地など  
を視察。午後からのパネ  
ルディスカッションで  
線と接続するほか、サン

シャイン60周辺を巡回す  
る案などが検討されてい  
る。



セッションが行われた。オ  
ーストリアの両氏は「L  
RTは全ての市民にとっ  
て有益ななければならない  
い。また全ての乗客にと  
って優しいシステムでな  
なければならない」と話し  
た。「LRTは都市再生  
の救世主になるのではな  
いか」と高野区長。

# 池袋、路面電車でGO!



どにも優しく、乳母車や車いすでもスムーズに乗り降りができる。建設費は地下鉄の20分の1程度。ヨーロッパなどでは、都心部商業活動の活性化や環境、省エネ、高齢化への対応からも注目されている。LRT事情に詳しい、NPO法人「交通ビジネス研究会」の阿部等氏

都市環境に優しい交通機関として注目される路面電車。2010年、東京に新たな路面電車が誕生する可能性が高くなった。場所は北部の玄関口、池袋。

現在、日本の路面電車は17都市18事業者があるが、都内では都電荒川線(早稲田―三ノ輪橋)が残るだけである。

池袋を走ることになる路面電車は従来のものとは異なり、LRT(ライト・レール・トランジット)と呼ばれるもの。騒音も、揺れも少ないのが特徴だ。バリアフリーを考慮にいたった低床式の車体設計で、高齢者な

によると、「現在、日本でも約50の都市でLRT導入を検討中」といふ。

「池袋の路面電車とまちづくりの会」(会員約300人)事務局長で、「高村紙業」の高村光朗・常務取締役によれば、池袋にLRT構想が持ち上がったのは3年前。渋谷、新宿に比べても沈滞気味で、最近では品川、臨海部の新都心にも押されがちな池袋の活性化の起爆剤として考えられたのだ。

03年9月には、全国の申請自治体の中から、豊島区と富山市が「全国都市再生モデル調査」対象事業とし

て選ばれ、国からLRT調査費の補助金が出ている。

実現は富山市が一步早く、第三セクターの「富山ライトレール」がJR西日本の富山港線を活用して、06年4月に市内7・6km間でLRT運行を始める予定だ。

一方、豊島区でも、5月下旬にLRT導入に実績のあるオーストリアの大学教授などを招いてシンポジウムを開催。雑司が谷ルートを実際に歩いて視察し、「人が多くて広い道路があり、実現の可能性が高い」との評価も得た。

## 早大生の「足」になる

富山市に先を越されてしまった池袋だが、小林俊史・豊島区議は、こう言う。

「池袋は新設線として第一号を目指します。LRTを東京で走らせることに意味があるのです」

高野之夫・豊島区長も、「路面電車は街の流れを変えるインパクトになる」と話している。

LRTが走るコースは現在、東池袋ルート(池袋駅東口―地下鉄有楽町線・東池袋駅間0・8km)、雑司が谷ルート(同東口―雑司が谷間0・93km)、サンシャインルート(同東口―サンシャインシティ間1・6km)の3案が挙がっている。

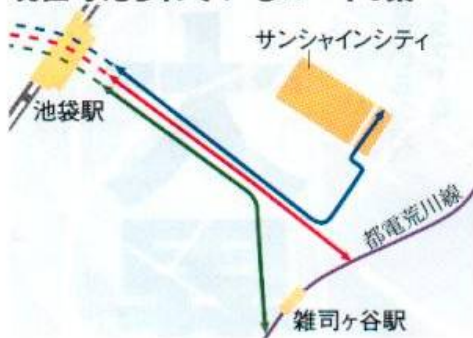
最有力なのが雑司が谷ルート。池袋駅東口から、金融機関などが林立する「グリーン大通り」を東池袋方向に直進、豊島岡女子学園のある交差点を右折して、都電荒川線の雑司ヶ谷駅に向かうルートだ。

豊島区・都市整備部都市計画課の試算によれば、雑司が谷ルートの建設費は約48億円で、用地買収はほぼ完了している。1日の乗降客は2880人、運賃は100円の想定で、「2010―12年には運行したい」との考えだ。経営母体は、区にするか、第三セクターにするか、これから詰めていくという。

都電荒川線の雑司ヶ谷から早稲田までは4駅で、わずか2km。今後、都電側と調整してLRTが早稲田まで延びれば、池袋―早稲田が一本でつながり、早大生の利用も急増するはずだ。

今後、大都市に新路面電車が根付くかどうか。池袋LRTが試金石となる。

## 現在考えられているルート3案



路面電車を復活して街ににぎわいを

# 富山で来春、新規開業

路面電車復活の兆しがある。富山市で来春、半世紀ぶりに新路線が開通、宇都宮市では5年後の新規開業を目指す。東京・池袋でも熱心な動きがある。欧米では人間中心の都市の設置、街復活の切り札になりつつある。日本でも新たな潮流になるだろうか。

（取材 健二郎）

JR富山駅北口の大通り。9月に訪れると、大型車機が舗装を掘り返していた。通りを中心に、軌道を敷設する工事である。

富山と岩瀬浜を結ぶ富山港線（8.7）に路面電車（トラム）を走らせ、富山駅へ進入する1・1号は道路上に新たに軌道の新設する。開業は来年4月下旬。距離は短いながらも、路面電車の新設は日本

注意...

今、日本では路面電車が減り続けているんだ

世界では最先端なんだよ



## 日本の路面電車

（数字は路線延長）

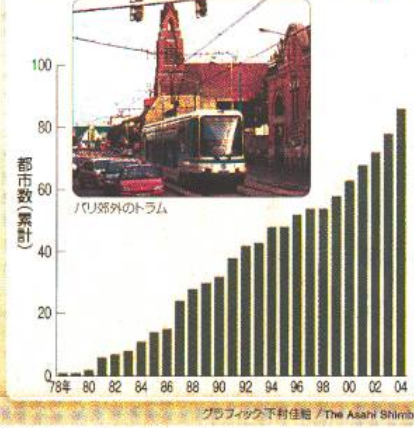


でも来年は富山で新しくできるのよ!

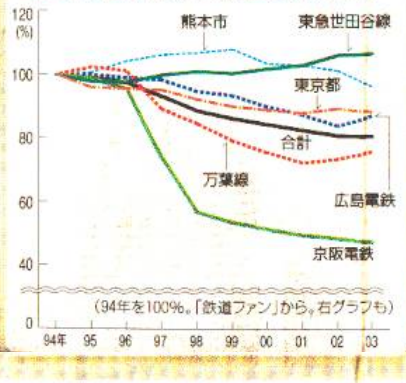
環境にやさしい乗り物よ!



### 世界の路面電車の新規開業都市数



### 主な路面電車の輸送量の変遷



## 5年後目指す宇都宮

「5年後にはLRTを走らせたい」と市長が明言するのは宇都宮市だ。路面電車都市の東西を結ぶLRT(新交通システム)計画は、昨年の知事選で争点になり、推進派の福田富一知事が当選、佐藤榮

隣の高岡市には路面電車の万葉線が健在。新型の低床車導入が話題になり、市民は路面電車に親近感をもつ。富山駅が高架になれば、路面電車の建設費58億円は市中心に国の補助などで賄い、第三セクタ

## be Report

1の富山ライトレールが運営する。当面年間2千〜3千万円の赤字の見込みだが、10年後の新幹線富山開業、南北線の増強には黒字に、というも

現在、富山発最終は午後9時台だが11時台に下げ、大幅に本数を増やす。沿線は工場があり、使いやすくなれば利用者が増える、と見ている。

富山が路面電車新時代のフロンティアになるかは、利用者の支持いかんだ。

一・宇都宮市長も推進派で、表現に向け政治環境は整って

市の東部の工業団地からJR宇都宮駅を挟み、市中心部まで15分、建設費360億円と見込まれる。路線は市の東

## 東京・池袋でも機運

東京・池袋でも、地元商店街を中心に路面電車導入の機運が盛り上がりつつある。

「池袋の路面電車とまちづくりの会」が2年前に結成され、研究会や路面電車先進国のヨーロッパ視察、会報発行などを重ねている。池袋駅東口の大通り(グリーンロード、豊島区道)から、現在開設工事中の環状1号(都道)を石所(南口)、都電と折衝している。

荒川線雑司が谷駅まで軌道を敷く、という1号線のプラン。建設費は40億円前後、ゆくゆくは都電へ乗り入れ、早稲田方面に延伸すれば、利用客の大幅増が見込まれる。

同会は豊島区に対し、工事の都道敷設可能な任務にすることを都に申し入れるよう要望し、それを受けて高野之夫区長は現在、都の表現を期待する。

### 欧米では新潮流に

欧米では80年代以降、純々と路面電車が復活している(グラフ右)。車への過度の依存から、中心街の空洞化など都市機能が衰退するなか、大気汚染防止、渋滞解消、バリアフリー、都市の風格の復活などの観点から見直されているのだ。ストラスブール(仏)、マンチェスター(英)、カールスルーエ(独)でめざましい効果をあげている。一方、日本では利用者が減り続け(グラフ左)、今春には岐阜市・名鉄線が廃止になった。

鉄道単体では黒字が難しいため、欧米の多くは、建設費だけでなく運営費にも国や市から多額の補助金が出ている。路面電車に詳しい映画監督の実相寺昭雄さんは言う。「公共交通のあり方について頭の切り替えが必要だ。幅広い街づくりの観点から、適切な公費負担の議論があてい。単なるノスタルジーではなく、時代の最先端の潮流として路面電車をとらえるべきだ。富山をきっかけに、日本でも新しい展開を期待したい」

信用乗車方式 多くの欧米の路面電車が採り入れている。乗車券を乗客が販売所で自ら購入、管理し、乗務員は運賃収受をしない。停車時間の短縮、複数車両の連結などを可能にし、普及の原動力になった。日本ではまだなじみが薄い。富山ではICカードを導入し、信用乗車の長所を生かしたいという。