

池袋の路面電車とまちづくりの会

第3回 池袋21世紀会議
池袋LRTを考える公開懇談会

日時：2005年2月26日（土）14：00～

場所：自由学園 明日館講堂

【宮田会長】皆様方のご意見を伺って、ご協力を願い、早く実現するようにしていきたいと思えます。

【高村事務局長】東京タワーもいいのですが、まちづくりの基本的なことを考えないと、活性化にならないのではないかと。池袋副都心は、日本全国どこへ行っても知られています。池袋のまちづくりは豊島区全体で考えていく。LRTは東口だから東口だけで話せばいいという意識ではなく、ご意見をいただければと思っております。

【高野区長】この会に来ますと、若さがあふれていてエネルギーを感じます。

今、池袋の中では東急ハズからトヨタ・アマックス、そしてサンシャインというような形で頑張ってもらっています。どのくらい人を集めているのか、内部資料ですけれども、ナンジャタウンが何人、どこが何人という表をもらいました。25年前、サンシャインができた当初は、年間2700万人くらいのお客さんが来たそうです。2700万というと、1日平均7万5000人くらいで、それがバブルの絶頂のときには3000万を超えています。それから少し下がって、また上がりつつあります。年間2700万人というこれだけの集客力は、今あるとしたら恐らく六本木ヒルズくらいのものでしょうか。25年間頑張ってきたこの集客力のことは、大変高く評価をすべきだと思います。

そもそも、2年前に路面電車の話が出たときから、街の考え方が変わってきたと思えます。お手元の「街全体をキャンパスに！」で、これからこの10年間、豊島区全体のまちづくりの姿が見えてきました。その中心になるのが、サンシャインを中心にした池袋副都心です。文化行政等々も、皆さんに非常に浸透してきています。先日、富沢さんと私と、ウルトラマン監督の実相寺さんと青山前副知事と文芸座の永田さんと対談をやらせてもらいました。路面電車も一つの文化です。街全体がそういうムードになってきている、こういうときが千載一遇のチャンスです。今、こういう事業を一つずつ作り上げていかないと、豊島区のまちづくりは後退してしまいます。

東口の駅前の交番をつくるときに、ふくろうの交番をつくろうと子供たちが考えてくれたのが、警視庁でだめでした。そこで警視庁に、本当に池袋の中心になるような交番にしてもらいたいと言ったんです。シンボルなのだからと色について何度も交渉しました。本来なら色も皆さんで決めて、それで街全体の中でこういうことが必要だよと。そこで、みんなのまちづくりの意識が変わってくると思えます。街全体を変えていかなければいけない、一つずつ積極的に地元の声を出していくことだと思えます。タワーが無くても、路面電車を早く通してしまえば私は勝ちだと思います。

黒川教授は、「街を変えるにはこれしかない」「路面電車から一度降りて外へ出る方法では、池袋は再生しない」どうしてかといえば「今、池袋は完全に通過地点になっていて、横浜にもストレートで行ってしまう。」と。270万の乗降客があるといっても、降りずにみんな通過してしまう。そういうことを考えると、やはり駅に直結して、そして西にも東にも行けるようにする。いきなり駅まで入れてしまって、それで2階からつなげて立教大学

までやればいいと。そういう一体化をやったら、本当に街が変わりますよというお話を聞きました。それから、池辺晋一郎さんという作曲家の方ですが、路面電車にはものすごい、少年のようなあこがれを持っています。「区長、みんなの声を集結して、距離はいいから、路面電車が走るだけで池袋は間違いなく変わる」と言われました。目で見えるものから街を変えていかなければだめだという、そんな意見も聞きました。

文化と都市再生ということをテーマにして、僕も皆さんの意向を踏まえながら、行政のほうもまず我々職員が変わらないと街は変わらないよというような形でやっていきたいと思っています。「財政難だからできません」これだけはやめると。どう工夫をすれば、これはだめですよというのを変えられるか。それが今、我々に求められているもので、区民の期待に応えるにはそれしかない。それから東口駅前に宮城県のアンテナショップができます。これは家賃が1億、1カ月1000万だそうです。そこに宮城県の浅野知事も来まして、いろいろとお話をしたら、5月からオープンすると。今、宮城県が元気になるためには、この豊島区の池袋に場所を持ちたい。この前、日経(NIKKEI プラス1)の「全国に行きたい街、訪れたい商店街」で、巣鴨の地蔵通りがナンバーワンになりました。2番が横浜の元町です。全国で訪れたい街のナンバーワンの巣鴨地蔵通りは頑張っているし、また染井銀座商店街は、桜のお酒を。お酒も駒込のブランドとして発売したらものすごい人気だという話もあります。やはりそれぞれの地域が頑張ってやっていく。

いずれにしろ私は、路面電車が走れば間違いなく変わると思います。

【上妻】池袋が元気がならないと豊島は元気がならないというお話がありましたが、巣鴨や大塚の人は「うちのほうには関係がないんだ」というのが本音です。確かに、池袋に人が集まり周辺に流れてくれば、間接的なメリットが出てくる。しかし、説得力としては弱い。しかし、LRTに関して聞くと、大手を振って大反対という方はいません。ただ、路面電車でもいいのかという意見はあります。住民の足を考えた場合に、他の都市では小型バスが出ています。確かに路面電車は、起爆剤にはなります。豊島は交通の不便なところが多い。駅前の放置自転車も駅に行くのにほかの交通手段がないのということもあります。バスのように簡単な方法で走らせられれば、どんどん豊島区中に張りめぐらすことができます。最初は起爆剤になっても、その後続いてくれなければそれだけで終わってしまう。

【中村】弊社は地方出身者が多いので、池袋に対する意見を聞いてみました。「限られた、観光とショッピングスポットしかない」「池袋に住みたいか」という話をしたら、「別に」「デートはどこへ行きたい？」と聞くと、「六本木、お台場」です。池袋はしません。(笑)先だって私、新幹線から見て、大宮駅に驚きました。車窓から見ると、田舎のイメージが一掃しているのです。活気があって、まさにエンターテインメントがあると感じました。例えば池袋からJRの駅から両サイド500メートル、池袋をこういうイメージに変えてみたらどうなの、という発想をキャンバスにして、車窓から見る池袋のイメージをつくり上げたらどうでしょうか。

ＬＲＴの駅の利用方法というのもどうでしょうか。「どこへ行きたい?」「六本木に行きたい」「汐留に行きたい」。そこにはそれぞれブランドがあります。原宿なんかも、ブランドの街です。クリスマスはイルミネーションで若者が集まってきます。また、原宿の通りは20代から50代、60代の人まで年齢層の幅が広いのです。お店のコンセプトを地域ぐるみで考えているのでしょうか。年齢フリーで、エリアゾーン分けみたいなことを考えてみる。ここのＬＲＴ駅で降りれば10代から20代ゾーン、ここで降りたら30代から50代ゾーン、ここで降りたら60代以上のゾーンみたいな区分けを考えれば、年齢層を問わずあそこに行けば何でもあると、楽しめるような考え方を持たれるのはいかがでしょうか。

【阿部】今日は池袋でＬＲＴを実現する参考の為、岐阜の路面電車のお話をいたします。

今、全国で20弱の路面電車がある中で、岐阜の路面電車はこの3月末をもって廃止の予定になっています。これからＬＲＴをどんどん活用して、「環境の時代」「高齢化社会への対応」と言われている中で、21世紀最後の日本における路面電車の廃止になるのではないかと思います。今まで経営体が、ものすごい累積赤字で手放すことに決まっています。実を言うと我々交通ビジネス研究会は、黒字経営は十分可能だと考えています。ビジネスプランをまとめて、我々が事業会社を立ち上げて請け負いますという提案をしました。

現在は、100円の収入を上げるのに250円のコストがかかっています。ただ線路を引いて、電車が走ってくるだけでは全く世の中に存在価値がないのです。車の運転ができない高校生しか使いません。1日1万人の利用者のうちの半数の5000人が通学定期です。とにかく不便で不便で仕方ない。地元の皆さんの生活に何の役にも立っていない。皆さんの生地元の商店街にとってはお客様を運んでくれるものではない。ですから岐阜が池袋の反面教師になればということで、こういう話をしているのですが、とにかくみんなが使う気になる利便性の高いものを走らせて初めて価値が出てきます。

岐阜の中心部に柳ヶ瀬という商店街があります。10年前、20年前を知っている方から見ればびっくりするくらい本当に人が歩いていないのです。平日の昼間もガラガラで、週末も「えっ、今日は本当に土曜なの?」「日曜なの?」という感じです。それから「あれ? このお店も今日お休みなのか」「このお店もお休みなのか」と思うと、実は閉店してしまったお店が、たくさんある状況です。昔はすごく栄えていたのですが、お客様は車で郊外のほうに行ってしまう。私が路面電車の経営者であれば、地元商店街の一店一店を回って、うちと提携しませんかと。お買い物をした人に駐車場の駐車券を差し上げる代わりに、路面電車の券をどうぞお渡してくださいとか、そういう提携をします。

池袋で路面電車をやるのであれば、いわゆる営業的な努力というか、売り上げを上げるための工夫なり、足で稼ぐ部分も含めた取り組みもしなければいけないし、それをすれば十分売上を上げられます。それから基本的なサービスである、スピードと待たずに乗れること。池袋駅の3階レベルに入り、東武、西武を突き抜けて、ＪＲの駅の真上で電車の乗り降りができるようにすべきだと思います。私は某鉄道会社に勤める立場で、工事費がどの

ぐらいかかるとか想像がつくけれど、上を通したほうが絶対に得です。西武、東武をくり抜くような形で線路を突き抜けることは、建築構造上、柱の補強をすればできる話です。

そういうことで岐阜を反面教師にして、とにかくスピードが速く、待たずに乗れるように運行本数を多くする。それから駅前と言わずに、便利な駅中まで入り込む。路面電車を黒字経営させていくポイントだと思っています。

岐阜は去年、市長も存続断念をしたのですが、最初地元の市や町で路面電車の資産を買い取ろうと検討していました。そして他の鉄道会社に運営委託をする。毎年の赤字は、税金で補てんしようとしてきたのですが、市議会で「市民の何人に1人が路面電車を使っているの？」調べてみたら80人に1人しか使っていない。「地元の商店街に運んできてくれるの？」全然運んできていない。「なぜ一部の市民のために税金を投入するんだ」と否定された経緯があります。

先ほど池袋の路面電車は積極的な反対はないという話でしたけれども、岐阜も路面電車を積極的になくすべきだという意見は一切ありません。例えば火葬場や場外馬券売り場、ごみ焼却場、が自分の家の近くに来るのであれば、反対にもあるでしょうが、路面電車はそういうことはありません。

今、日本の法制度、運輸政策の中で路面電車を運営していこうと思うと、ものすごく恵まれた環境でできるのです。というのは、路面電車の場合は土地を買う必要も無いし、地代を払わなくていいのです。その上に線路を引いて、架線、信号設備は自己投資しなければなりませんが、都心の一等地で、土地の経費負担はしなくていいのです。霞ヶ関の人たちも、カッコいい路面電車が世界中で走っていますから日本でもと思っています。中心市街地の活性化にも役立つし、ヨーロッパ、アメリカに実際の成功例もたくさんある為、国交省も道路局系も鉄道局系も都市局系も、日本で広めたいということで、支援制度、補助金も充実しています。ちゃんとサービスを提供して、コストをかけずに創意工夫すれば、成功します。

【高野区長】サンシャインからいろいろ資料をもらったら、今、ナンジャタウンが年間200万人だそうです。そして展望台が55万人、水族館が110万人と言っていました。そういうトータルの中で年間2700万人という形でありますけれども、トヨタさんは年間どのぐらいですか。

【橋本館長】アムラックスは170万です。当初は280万でちょっと減ってきて、ちょっと戻ってきて、10年間で平均200万です。

【田中】先ほどの新幹線からの風景ですが、さいたま新都心はイベントがないと全くだめです。つまり半分以上が官公庁です。月曜日から金曜日までは何千人か人がいますが、夜の賑わいはありません。1回来れば終わりです。今、さいたま市内に大きなショッピングセンターが5つあります。若い人の品ぞろえで、高齢者とかそういう人のお店はない。

それで中高年は都心に出て行きますが、交通が不便で行けませんね。

コンサルは、あれができれば5万5000人の雇用が創出されて、ここへ来れば国の役人が何千人来て飲み屋も盛んになると言うわけですね。実際にオープンしてみたら、国家公務員の人たちは、その食堂のレストランに東京から来ている。で、周辺の店より例えば生ビール1杯が、安いわけですよ。せいぜい使える小遣いが2000円とか2500円であれば、その割引きの中で飲んで、そのまま京浜東北線で東京にみんな帰ってしまうわけです。

上田知事は「田中さんLRTのほうがいいじゃないか」と言っていますが、地下鉄が来れば町が発展すると信じている人が非常に多いわけです。

【長谷部】LRTは、荒川線と一体になった交通モールの中に入った上で生きると思います。あとは、路面にぴったりやる状態にした場合、一番の問題としては、耐久性があるだろうとは思っています。

地べたにぴったり張りついて走るLRTだけがLRTなのか、東急さんの世田谷線の車をどうするかという話になると思います。東急世田谷線はご承知のとおりホームがありません。そうすると、荒川線と同じ状態でホーム・ホーム・池袋の駅前ですね。これは……東西にまっすぐ……なんて本当に……東口の駅の歩道にぱっと降りられるようなホームが欲しい。

【小林】中村さんの車窓から見る街の景色が楽しいか楽しくないかという視点は、大切です。より具体的に窓から何が見えるかとか、それからそれが走ったときにどういうふうになるかとか。駅の中でどういうふうに乗るんだとか、ホームでどういうふうに乗っていくか。それから乗った後にどこに到着して、その場所でどういうふうに楽しめるのかとか、もう少し核心に触れていかないと人の心はつかめないという気がします。

それから上妻さんがおっしゃったように、ほかの地区から見ると何かもう一つアピールがないような気がするというのは、まさにこのLRTを使って駅からどういうふうに乗って、それからどういうところを見ながら楽しんで、またショッピングはどういうふうに変わっていったか、お店とのかかわりはこうあって、というようなことが一つ一つ具体的に例を出していったほうが良いような気がします。

グリーン大通りに、LRTが敷かれることによって空間としての広がりからいろいろなことができると思います。この前のオープンカフェのように空間を使って人だまりができていたり、道路の景観が変わってきたり、それからLRTが走っていない時間帯の夜とか、グリーン大通りと駅前の広場とのかかわり合いとか、その広場で何ができるかとか、いろいろなことが考えられると思います。そういうものにも期待して、LRTに臨んでいるのですが、そういったことをこの会で積極的にいろいろな意見を出して、それを集めていって、エッセンスが集まってくると、じゃあLRTの路線はこっちではなくてこっちのほうがいいのか、もっと景観はこっちのほうが楽しめるのではないかと、もっと空間はこっちのほうが広がりができるのではないかという話になっていくという気がしました。

【渡邊】ヨーロッパでは車の乗り入れを減らして、排ガスなどを減らすということが目的でLRTが走っています。今、まさに車をシャットアウトしていくことによって、空間ができて街並みが変わり、カフェができることがあると思います。豊島区にLRTを走らせたいというのは、街並みの景観とかまちづくりの一環ということがあるけれども、ヨーロッパなどのとらえ方だと、そろそろ自動車に乗るのをやめようよ、自動車に乗らないために、路面電車を通していこうということなのです。豊島区の場合にも何かそういう大きな目的がないと、何かやっている人たちはいつも同じメンバーで、今日もこういう形で皆さん、お顔ぶれがそろっている。LRTをなぜ誘致するのかを、もっと幅広く区民に知っていただく機会をつくっていかないと、時間がたつほどトーンダウンしてきていると感じています。私の周りの人でも、電車が走っているのに何でわざわざ金をかけて路面電車を敷くんだと、高齢者の多くは特にこういうイメージを持っていらっしゃいます。排ガスだとかいろいろなことを配慮して、車はもうそろそろやめて、車に代わる乗り物をつくろうよと。要するにまちづくりも、そういうことを考える時期に来ているのではと思いました

【藤村】フランスではLRTを引くときに、行政側がものすごく宣伝をします。パビリオンなんかを作ったりして。日本は状況や補助は恵まれています、路面電車にとって政策的な部分が弱いと思います。僕が最初に池袋にトラムを通すという話を伺ったとき、池袋からトラムを通して荒川線に乗り入れるとなると、早稲田のほうも昔から印刷屋が多いですし、王子では、昔から紙をやっています。コンテンツ産業というのは、これから日本では生き残りのために発展させなければいけないという中で、荒川線は割とそういうコンテンツ産業に従事する若い人が働いている沿線です。図書館もできるという話ですし、あと映画館の話もありますよね。ちょっと知的なイメージが湧きます。池袋に行けば本屋さんもたくさんあって新刊がそろいます。文化みたいなものにアクセスできる、現物が見られます。そういったイメージで、高級住宅地の人が集めたり、結構若い人も来やすいのではないのでしょうか。その辺の、池袋のまちづくりのアイデンティティーをいろいろ煮詰めていけたら面白いと思います。

【平井】住民の理解を得られないとむだだろうというお話ですが、できて便利だと思ってもらえることが一番大事だと思います。LRTの競合相手は自転車でしょう。自転車は1万円で買えますし、駐輪は実質ただです。200円のバス代を払うことを思うと1日400円かかるので、何日で元がとれるかを考えると、自転車はひと月で捨ててもいい。雨が降った日のバスを見てみるとわかりますが、超満員になっています。ですから、雨が降った日だけでも乗ってもらって、バスよりもっと便利なものをつくらないと乗らないと思います。

自転車に乗っていた人に乗車してもらうというのが、採算化に一番の近道だと思うので、阿部さんがおっしゃったような駅の2階・3階をぶち抜いて、全く濡れることなく電車に乗りかえられるというのが、約束だろうと思います。今のバスの大きなデメリットは、乗り場には屋根があるけれども、降りたところ全く屋根がない。バスは狭い出口から傘をさ

すと周りの迷惑になる。晴れは、自転車のほうが便利です。だから根本的に自転車より便利なものをつくらない限り、自転車の問題というのは絶対に解決しないと思うのです。やはり200円以下、ひと月1万円にまさるものをつくらない限りは、なかなか勝ち目はない。そのためには、今のバスの一番の欠点はターミナルが終着になっていて、特に朝になるとあそこにバスがどんどんたまってきます。間の悪いバスに乗ると、駅から一番遠いところに停ってしまって、たくさん濡れる。その点、さっき言ったように駅の上を通過して東西に通り返れば、駅に滞留する時間は極めて短くなりますから、そういう点でもそこまで踏み込んでスタートしないと、つくったけどだれも使わないものになってしまう。1回使って便利だという話が伝われば、皆使います。少なくともスイッチバックではなく、駅前にループを描いて戻るようにしなければと思います。

それともう1つは、東京の路面電車に対するイメージが皆さん非常に悪い。特にお年を召している方にです。東京の路面電車は、昔、街路が狭かったということで、大阪や京都に比べると路面電車が桁違いに小さいのです。荒川線は実際にはそこまでなくてもいいような規格でつくれることはつくれるけれども、現実に都電の一部になってしまったこともあって、小さい規格を今、引きずっています。だから、乗ってもひざとひざがぶつかるぐらいの椅子です。そういう点で荒川線を引きずり込む場合は、多分、荒川線の改造から考えないと、新しくできる電車が昔のおじいさんのイメージと同じものになっているおそれがあります。その辺は技術的な問題ですから、解決の余地は多分にあると思います。やはり駅前に来る人は豊島区だけではなくて板橋区の人でも練馬区の人も多いので、そういう人に納得してもらえるものをつくれれば、お客はどんどん増えてくるのかなと。

【富沢事務局次長】路面電車、映画、モンパルナス、これらは街をよくしたいという事業です。池袋には、世界中からたくさんの方が来てくれます。池袋に来て、文化を感じ、暮らして、楽しんでもらえる街になってくれたらと思います。その人たちを、受け入れる準備をしないと、他の地域から遅れます。「おもてなし」をする玄関にあるのが路面電車です。路面電車を見て、「人にやさしく、環境に留意している街だ」と一目でわかるものを走らせたい。路面電車がただ人を運ぶだけではなく、池袋、豊島区全体の文化を盛り上げていくものとして必要なのです。

【溝口】グリーン大通りを広場のような公園にしたいです。戦後車社会になって個人個人が豊かになり、路面電車を駆逐した。それは公私の公に私が勝っていったのだと思います。しかし、人が集まる町中では、一人一人が孤立して「私」がぶつかり合うと楽しくありません。路面電車というのは公私の「公」を非常に象徴していると思います。今は成熟社会、高齢化社会です。住んでいる人たちが楽しめる街、文化的で豊かな街。ユニバーサルデザインだとか、それは公私の「公」を取り戻したいという精神的な揺り戻しです。だから、象徴として、池袋が先駆けて公私の「公」を取り戻すまちづくりをするのです。そのために路面電車をぜひ導入してほしいです。

【中村】大胆な発想ですが、後樂園のラクーアが東池袋にあったらどうなのか。私は、もう一つ違うエンターテインメントを育てたらという発想を強調したいのです。

【渡邊】国交省の実験で池袋東口グリーン大通りオープンカフェをやりました。当日、音大の学生さんが来て音楽やジャズをやりました。会社員が仕事を終わって、珈琲を持ち演奏を聞いて「毎週やってもらいたいよ」という声が多かったですね。富沢さんが言った「おもてなし」には、小さな努力が大事です。池袋に行くとか何かやっているとか、ほっとするとか、忘れていたものを取り戻すというようなことをオープンカフェで感じました。

【高村事務局長】先ほど原宿の街の中には60代からそれこそ10代、20代の幅広い層がいるというお話がありました。実は池袋もそういう街なのです。今、池袋の街を歩くと歓楽街的な店舗が並んでいます、実はそれだけではもったいない街です。

鹿児島天文館も路面電車が走っている街です。山形屋というデパートと三越があります。池袋もデパートで主な購買力というのが享受されていると思いますが、鹿児島の場合はデパートにも確かに人はたくさんいました。特に焼酎売り場には。(笑)しかし、街なかの商店一軒一軒も賑わっている。池袋もLRTをつくることによって街にそういった店舗が増えてくるような気がします。池袋は非常に便利なので1カ所に行けば買い物が終わってしまうという方もありますが、街としては面白くありません。LRTを導入し車社会と決別するような形で改善していけたらと思います。

【富沢事務局次長】各青年部ともまたみんなで力を合わせて豊島区のことを考えていきたいと思います。ありがとうございました。