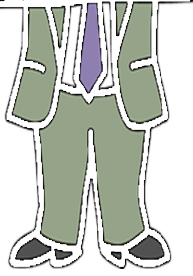


# 吉田喜一 教授の ものづくり 工学便り



環境にやさしい東京・荒川区の  
交通・物流(二) — 隅田川舟運  
・都電・自転車の街—

都立産業技術高専名誉教授

吉田喜一

都内で唯一都電の残る街

今回は都電です。都電荒川線は、荒川区南千住の三ノ輪橋から新宿区の早稲田までを結ぶ、東京都交通局の事業主体とする東京都電車(都電)の軌道路線です。

都電荒川線の歴史は、1911年(明治四十四年)に「大塚〜飛鳥山」間に開通した王子電気軌道から始まります。1942年(昭和十七年)には、陸上交通調整法により、市内路面交通事業(市内電車、路線バス)が東京市に統合され市電となります。系統は27系統(三ノ輪橋〜赤羽)と32系統

(荒川電車前〜早稲田)でした。1943年(昭和十八年)には都制が施行され、都電となりました。1955年(昭和

三十年)以後、都電は次々と廃止されました。都電荒川線(当時の27・32系統)も廃止対象になっていましたが、路線の大部分が一般道路を通らない専用軌道であること、他に代替輸送機関がないこと、そして沿線住民の存続に対する強い希望があり、1972年(昭和四十七年)十一月に27系統の一部(王子〜赤羽間)が廃止されただけにとどまり、三ノ輪橋〜早稲田間が存続されました。

1974年(昭和四十九年)には27系統と32系統を一つにし、「荒川線」と改名し、今日に至っています。利用客数は一日六万人を越え、都民・区民になくてはならない交通機関となっています。なお尾久橋通りの混雑緩和のため、東京都交通局は2008年(平成二十年)日暮里・舎人ライナー(日暮里駅〜見沼代親水公園駅)を開設しました。並行して走っている都営バスの路線を中量輸送機関に置き換えるように位置付けられたもの

です。当初は地下鉄7号線(現在の南北線)の一部として計画されていましたが、財政問題や採算性などから尾久橋通り上の新交通システムに変更されたとのこと



消費生活アドバイザー 佐藤 祐一郎

## 南千住・街の 「新たな魅力の創出」を考える

こんにちは。メガネのサトウ4代目です。当店のあるコツ通り周辺は、幼い頃の記憶では、今より商店街に活気はあつたけれども、昼間から酔客が出没したり、常磐線のガード下で寝ている人がいたりするような、いわゆる「山谷」の存在を感じさせる、少し独特な街であつたと思います。

時代が下り、南千住の街も大きく変貌を遂げたものです。日雇い労働者のネグラだった簡易旅館は、外国人旅行者(バックパッカー)向けの格安ホテルになり、駅前には再開発で面目を一新しました。事業所の跡地には大型マンションや商業施設が建設され、新たな賑わいが生まれました。その一方で、地域との関係が希薄な単身向けアパートが増えたり、新陳代謝の進まない商店街が衰退・住宅地化したりと、徐々に凡庸なベッドタウンの方向に変わり行く気がして寂しく思うこともあります。交通の便が良く、その割に地価の安い南千住には、単なるベッドタウンにするだけでは勿体ないような、「新た

な魅力」を生み出せる潜在能力があるように思います。魅力の創出には、他所にはないような軸が必要です。例えば、それは大学のような文教施設であったり、総合病院のような医療機関であったり(…女子医大第二病院を、セメントサイロ跡に誘致できなかったのは惜しいことでした。)というのが定石ですが、かつての宿場町だった南千住らしさを生かすならば、前に挙げた「格安ホテル」というのも良いかもしれません。折しも、東京オリンピック開催や、観光立国推進を受けて、宿泊ニーズはますます高まるものと思います。

それを後押しするために、区が案内看板・パンフレットや、無料公衆無線LAN、案内スタッフを整備したり、ドナウ広場に高速バスの乗降場や乗務員休憩所を用意し、羽田・成田の両空港や、東京ディズニーリゾートなどへの直通バス路線を誘致したりする(…南千住は首都高速インターに近く、好条件です。)のはいかがでしょうか。

宿泊者が周辺の飲食店・小売店を利用することで、地域に経済効果を与え、街に活気が生まれることから、区の税収にも好影響を与えるように思います。空港などへのダイレクトアクセスが実現し、住民もその恩恵を受けられるという点で、南千住の街の魅力が増すように思います。