

京都大学教授  
藤井 聡 氏に聞く

# 「歩行者優先」を実現する 都市インフラは何か

## クルマの流入抑制と都市内投資のすすめ

どんなプロジェクトも課題を明確にしないと着手できません。LRT (Light Rail Transit) に関する本質的課題は、1つに、「既存の道路インフラの高度活用」にほかならない「道路空間の再配分」、2つに、都市内、特に中心市街地へのまとまったインフラ投資であるといえます。「走行空間」と「コスト」という二大課題をこのように積極的に解さない限り、事業に挑む強い「意思」は生まれません。



藤井 聡 Fujii Satoshi

京都大学大学院教授。第二次安倍内閣内閣官房参与。1968年、奈良県生まれ。京都大学土木工学科卒業。東京工業大学助教授、教授を経て現職。実践的な公共政策論を多分野にわたり展開している。著書に『公共事業が日本を救う』（文春新書）、『超インフラ論』（PHP 新書）など多数。新著は『「スーパー新幹線」が日本を救う』（文春新書）。平成23年度「責任と誇りを持てるまち金沢像」懇話会の委員を務めた。

### ●車線削減は「世紀の愚策」か

— 京都市の繁華街の幹線道路、幅員 22 m の四条通で、約 1.1 km にわたって片側 2 車線を 1 車線に削減し、歩道を拡幅しました。クルマ優先の日本の街路のあり方からみて画期的な事業ですが、どのような意図があったのでしょうか。

**藤井** 都市交通政策において、四条通でのように自動車よりも歩行者や公共交通を大切にしようという考え方は、昔からずっと語られてきた。その考え方を実現したわけです。少し大げさにいうと、都市交通計画の思想、交通まちづくりの思想の一つの小さな具体的な形であると思います。

われわれ大学の人間も、まちづくりに取り組む人、行政や議会の人、このような考え方についてみんなが同意していった。結果として様々な課題を乗り越えることができたのです。

— 課題といえば、沿線で業務に関わる人などから反発もあったのではないのでしょうか。

**藤井** 現状に基づいて様々な商いが成立していますので、それが変わることに対する不安はいろいろな方が表明されました。典型的なのは駐車場の業者、物流の業者。それから非常に反発が大きかったのはタクシー業界の方々です。目抜き通りでタクシーが十分に拾えないのは、タクシービジネスにとって大きな痛手になると懸念されたのです。

——一部のマスコミはこの事業について「世紀の愚策」ではないかという批判的な意見を取り上げたようですね。迷惑と感じたクルマのドライバーが多かったということでしょうか。

**藤井** ドライバーのみに限った話ではないと思います。工事を始めた当初、ちょうど春の観光シーズンと重なったこともあって、激しい渋滞が起きた。それを見て多くの市民が不満を感じたわけです。タクシーの乗客もバスの利用者もです。こういう不満の声に着目して「世紀の愚策か」と報道されたのが去年の6月頃。かなり大きな反発があったのは事実です。

工事が半年くらいかかり、その間は混雑してネガティブなイメージが付きまどっていた。「デメリットばかりでメリットがない」と市民やメディアの目に映ったのです。行政の目には、そののちにメリットがあることがわかっていただけですけども。

実際、歩道が完成してから潮目が変わった。「広くていいじゃないか」と体感して知ったのですね。不満が完全に解消したわけではないとしても、メリットを多くの市民が理解していった。

結局、大きな混雑をしたのは当初だけです。その後、バス停の位置を調整したりして適切な対応をとった。あるいは、「この道を通ると混雑しますよ」というようなアナウンスメントを京都市も警察も広範に行った。その結果、「ここは混雑する」という認識が京都のドライバーに共有され、交通量が大きく減りました。その結果、バスの所要時間はほぼ一緒、場合によっては前よりも速く動ける時もあるくらいになってきたのです。これが去年の12月の状況です。

●「合意」の成立に向けて

——関係者の様々な努力があったわけですね。

**藤井** はい。決定的だったのが、年明けの京都市長

選挙です。野党側は現職の最大のアキレス腱がこの四条通問題にあるとみて、そこを徹底的に攻めようとした。ところが、実際にはあまり混雑していない。歩道が広がって良くなったのが現状で、かなり攻め立てたにもかかわらず、現市長が大差で勝利を収めた。この結果を通して、四条通の問題は政治的な壁も大きく乗り越える恰好になったのです。

ですから今は、一部のタクシードライバーの方たちの不満はあるのかもしれませんが、京都全体としてはかなり広いコンセンサスが得られている状況だと思います。

——他の都市でも都心での歩行者優先という問題意識はあっても、合意の形成が難しく、なかなか具体的な形に結実しません。

**藤井** 最終的にオーソライズされるためには、政治的な合意に結びつけていくことが非常に大事です。社会的な合意と政治的な合意は100%重なるわけではなく、乖離はあるけれども、両者は互いに影響を及ぼしながら進んでいくものです。社会的な合意が一定水準の高まれば、最終的に政治的な合意に結びつくでしょうし、政治的な合意が成立すれば社会的な合意も得やすくなって、両者の乖離は埋まっていきます。

——歩道の拡幅は、一般的に言えば「道路空間を再配分する」ということです。クルマよりも歩行者と公共交通に多くの空間を配分して、都心の道路という貴重なインフラをより有効に活用していこうという取り組みですね。

**藤井** それが基本的な思想です。その思想の具現化に向けて様々な調整を行政が図って、最終的に政治的にも社会的にも承されていったわけです。

●歴史か人気か

——京都も金沢も都心の道路密度は低いですが、も



歩道拡幅前の四条通



歩道拡幅後の四条通

とも自動車のためのために造った道路ではない。ですので、過度に自動車に遠慮する必要はないわけですね。道の数や幅は歴史的に決まっています、それがその都市のクルマの流入量の大枠を決めるというふうに基本的には考えるべきではないかと思えます。

**藤井** 本来はそうですね。

——実際は逆転していて、クルマにとって街が不便で窮屈なので、町家を壊して駐車場を造ったり、路面の公共交通機関に冷淡になったりしています。都心に限定していえば、道の少なさ、狭さは都市の発展にとってマイナス要因でしかないと思われています。どうして日本の都市交通の世界ではいまだに発想が逆さまになったままなのでしょう。

**藤井** いろいろな言い方ができますが、基本的にはプラグマティズムの概念が共有されていないからです。簡単にいえば目的実現のために臨機応変の対応がとれていないということです。

現代の日本は、現実求められることに合わせて状況を変えていくことがどんどん下手になっている。臨機応変性が低減しているのです。

都市交通の場合でも、いわゆる既得権よりも理を重視する議論がなかなか通らない。当然、世の中、理だけで動いているわけではない。さはさりながら、明らかに都心部は人や物の密度が高く、自動車にそぐわない。歩行者と公共交通を重視する方向に舵を切っていくべきは、理屈上、明白なことです。

——高度成長期にモータリゼーションが一気に進み、それが駐車場の濫立や景観の劣化をはじめ、都市の諸問題を生んだ。なのに状況を改めようとしないうちにプラグマティズムの欠如が現れているわけですね。

**藤井** はい。人間の意志の力と、意志とは無関係に自ずから然らしむ自然の方向が乖離する状況があります。そのときに意志のほうを優先する力が日本においては脆弱です。これを政治の不在と呼ぶわけです。

さらにいうと、「改革」を唱え、意志の力を誇示するポーズをとるのがポピュリストの政治家です。威勢のいい言葉を吐けば、大衆人気という「自然な力」を政治的に得られることを彼らは知っているのです。しかし、本当に理のある意志を通したければ、ポピュラーでないことを言わなければならない局面がある。その典型がこの道路空間の再配分の問題です。

——「改革」の理念を、市民の生活や生業を無視して独善的に語れば、もちろん反発を買います。一方で、歴史的にみて良いと思える理念なら、民意に迎合することなく頑張って実現しようという覚悟が必要です。

**藤井** 歩行者の側も自動車の側も、今の道路空間が「最高だ！」とは思っていないとしても、「別に今のま



四条通のタクシーベイ

までいい」と思っているのが実態。そんな状況の中で、その再配分は歩行者にとって良く、ドライバーにとって悪くなるような施策です。いざ実践に移そうとすると、便利になる歩行者はそんなプラスは大して嬉しいと思わない、損をするドライバーは反発する。すると、社会全体としてはネガティブな意見に傾いて、その意見に基づいて事態が動かなくなる。こうしたことが日本中の街で起こっている。

この事態を乗り越えようとするには意志の力が必要であって、京都ではその力が働いて道路空間が現実に変ったのだと僕は思います。

### ●グラデュアルに理想に近づく

——金沢市は、「新しい交通システム」を導入し、それを「集約型都市への転換」の梃子にしたい考えです。「新しい交通システム」にしろ「集約型都市」にしろ、都心へのクルマの流入を抑えようとする強い意志をもたない限り、構想倒れに終わります。

**藤井** 京都でもクルマの流入抑制はまだ十分にできていない。理想を高くもつことは重要です。一方で現実の政治ではグラデュアリズム（漸進主義）がやはり必要です。理想に基づいて徐々に改善していかねばならない。そのためにも「金沢においてまず何をなすか」というアジェンダを明確に設定する必要があります。

自動車を完全に排除するのは極端だとしても、まずは、例えばどこかの区間、いずれの曜日の特定の時間というように決めて実行すればいい。あるいは、京都が行ったように一部区間の車線を半分だけ削減すればいい。状況の中ではオール・オア・ナッシングでなく、グラデュアル（徐々に）にしか物事は進みません。無理をすると反発を招いて元の本阿弥になってしまう。ベクトルを合わせて持続的な意志をもって、まず一步を

踏み出すことが大事です。

—クルマの流入抑制という、マイカーを敵視するかのようと思われるがちですが、マイカーは地方都市にとって重要な移動手段です。公共交通優先という思想を堅持しつつ、過度なクルマ依存をグラデュアルに改めていくことが大事なのですね。

**藤井** 一点突破では失敗します。重要なのは、思想を語り続け、思想から攻めていくことだと思います。京都の場合は、まず大学に「歩くまち・京都」の理念があり、専門家が共有していた。その理念に賛同した市長が誕生し、少しずつ実績を積み重ねてきた。

そしてその理念が、『『歩くまち・京都』憲章』に掲げられ、学校教育から道路空間の整備に至るまで様々な施策として展開された。そうして初めて四条通の歩道拡幅に結びついたわけです。

また、京都の人は京都の伝統と文化に誇りをもっています。モータリゼーションに代表される近代化によって「京都らしさ」が失われることを、潜在的には多く

の人が残念に思っている。そんな京都人のプライドを刺激して、「クルマを乗り回す」ことから「歩く」ことへと意識の転換を図っています。

そして、思想とともに大事なのが「工学的な真実」です。といっても別に難しいことではない。都心は密度が高いので、クルマは交通手段として適性が低い。歩行者と公共交通のほうが適性が高い。これは圧倒的な真実です。この真実に基づいて考えを進め、少しずつ理解者を増やしていったのです。

—各都市で事情は違いますが、よほどの特殊条件でない限り、工夫次第で都心の道路空間を再配分することは不可能ではないと思います。これについては専門家が科学的に計算してくれるはずですよ。

### ●「歩くまち・京都」憲章とは

—一方で、LRT や BRT を導入するには「意識改革」が必要と唱えられています。この点について、京都では『『歩くまち・京都』憲章』を制定した意義が大きかったのですか。

**藤井** そう思います。「憲章」は条例の上位に位置する基本理念、地方自治における憲法のようなものですから。法的な拘束力はありませんが、その理念に基づいて条例がつくられます。市民憲章ですから、私たち市民は、「歩いて楽しい暮らし」を実現するために「行政とともに道路空間を変えていくのだ」という決意を、曲がりなりにも表明したわけです。

こうして理念を明言したことで、憲章の趣旨から外れる行政がやりにくくなり、市民も理念に基づく施策に合意しやすくなったのです。

—こうした取り組みは、モビリティ・マネジメント、つまり、「ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策」（土木学会）の一環なのですね。

**藤井** はい。その結果、京都ではバスや地下鉄の利用者が増えています。逆に自動車の利用者は減ってきています。

—ご紹介いただいたデータによると、過去 10 年の間に、自動車分担率が 28.3% から 24.3% へと 4.0% 縮減したそうですね。

**藤井** その背景にはいろいろな要因があると思いますが、関西のどの都市よりも大きな削減量になっていることからみて、憲章の理念に基づく様々なプロモーションや公的マーケティングを継続的に行ってきたことが、草の根的に影響しているのは間違いありません。「クルマ利用はほどほどに」という趣旨で、ラジオ番組やホームページを通じてメッセージを送ったり、公共

### 「歩くまち・京都」憲章

わたしたちの京都は、千二百年を超える悠久の歴史を積み重ねながら、趣あるまち並みや自然景観、伝統、文化などを守り育ててきました。そして、だれもが安心して快適に歩くことができるまちをつくりあげてきました。しかし、クルマを中心とする生活が急激に進展する時代の中で、こうしたまちの魅力が損なわれています。

京都にふさわしい移動の方法は、自分の力で、また時に人の助けを借りながら、“歩くこと”を中心としたものに違いありません。行き交う人々こそがまちの賑わいと活力の重要な源泉であり、歩くことこそは健康や環境にも望ましいものです。

このような認識のもと、世界の範となる「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進するため、ここに「歩くまち・京都」憲章を定めます。

わたしたちの京都では、市民一人ひとり、

- 1 健康で、人と環境にやさしい、歩いて楽しい暮らしを大切にします。

そして、市民と行政が一体となって、

- 1 だれもが歩いて出かけたくなる道路空間と公共交通を整え、賑わいあるまちを創ります。
- 1 京都を訪れるすべての人が、歩く魅力を満喫できるようにします。

(平成 22 年 1 月 23 日制定)

交通マップや時刻表を配ったり、さらに、アンケートを通して住民とコミュニケーションを図ったりと、地道な活動を続けてきた成果といえます。

### ●メリットを説明できるか

—京都と違い、公共交通網が未発達な地方都市では、システムやハードの充実も課題です。都心と郊外各地を結ぶバスを15分くらいの間隔で運行したり、乗り継ぎ運賃の割引率を高めたりして、公共交通が「より使える」ようにすべきです。パーク&ライド駐車場の整備や交差点の改良なども必要です。そして、それらと組み合わせて、モビリティ・マネジメントというソフトの施策をとことん徹底して行わないといけないと思います。

**藤井** そうですね。「あまりクルマを使うのは良くない」という常識の形成、あるいは社会的規範の創出が必要です。そのためには道徳心に訴えることも必要ですが、道路空間がその理念に基づいて実際に創られねばならない。心の中にあるものと目に見えるものとは互いに呼応しながら高め合っていくものですから。形而「上」から形而「下」まで、ソフトからハードまで、歩行者優先という思想の下で社会的に望ましい方向に施策全体を徐々に変化させていく。それが今、京都で起こっていることだと思います。

そう考えると、すごい話ですね。

—都心へのクルマの流入抑制は社会全体の課題です。一人一人が社会との関わりの中で受け止めることが大事です。とすると、一過性の呼びかけではダメですね。

**藤井** 10年とか、そういうオーダーでやるのが絶対に必要だと思います。その場合、市長を中心とした行政が「歩くまち・京都」というような公共交通中心のまちづくりの理念に賛成していることが大前提です。

繰り返しますが、思想の共有が大事です。思想といっても実利と無関係ではありません。各主体が「よくよく考えれば、長期的にはわれわれの実利につながる」という確信をもてるような考え方の体系、これが思想です。みんなが「歩いて暮らせるまちづくり」をすると、まちなかの商店はお客さんが増える。交通事業者も同じ。道路管理者は渋滞がなくなってありがたい。行政も法人税などが増収になる。そして、市民は安全で賑やかな道路空間を楽しめるわけです。

こうした状態に到達するには、それぞれが幾ばくかの短期的コストを払う必要があります。だからこそ、そのコストを上回る利益が将来に得られることを信ずるに足るような理念が語られなければならないのです。

—ただ、メリットとデメリットを各主体がばらば



横安江町商店街のトランジットモール

らに計算して、利害が対立することもあります。

**藤井** メリットとデメリットは次元が異なる場合が多い。お金は損する、しかし生活が豊かになるとか、利便性は低くなる、けれどもお金が儲かるとかですね。でも、時間軸で考えて、現在、すでに得ているものが少し毀損しても、将来、違う状況の下でより良いものが得られると多くの人が確信、あるいは納得できれば、世の中、動いていくでしょう。

まちづくりとはそういうものだと思います。

—その際、様々な関係者全員の意見が一致しないと動けないというものでもありませんね。

**藤井** おおよその合意で進んでいって、理解してくださらない方にも付いてきてもらうしかない。重要なポイントは、「事後的にはこういうメリットがありますよ」と説得し、信じてもらうことです。

ただ、なかには損だけする人もいるでしょう。でも、市民全体にとっての福利厚生が高まり、そして著しい不合理が関係者に生じないという前提の下であれば、政治は動くと思いますね。

### ●経済が文化を育てる

—都心へのクルマの流入は抑制しない、かつ、郊外のロードサイドに大都市や海外の資本の大型店を張り付けていく。このような従来型のまちづくりへの疑念が少しずつ共有されてきています。現状のままでは、損得でいっても、長期的にみて地方都市は損をするのではないのでしょうか。

**藤井** マクロ経済的にいって重要なのが、その地域の人々の所得と自治体の税収です。もちろん、その地域の法人が、そこで作った物をよそで売ったり、お客さんと呼んだりして収入を増やすことは大事です。しかし、より重要なのは、その地域の人々の所得なので

す。これがその街が潤うためのリソース（源泉）になっているからです。

そのリソースを皆、手に入れたい。金沢市民に物を買ってもらって商売をしたいわけです。金沢の人だけではない。金沢以外の人も金沢で利益を得ようと狙っている。結局、金沢以外の人に商売の機会を取られれば取られるほど、金沢市民の所得は減っていきます。

だから、ある時点での金沢市民の所得が次の時点にもまた金沢市民の所得になっていくようにしておかねばならない。そうすれば、金沢の法人がよそから稼いでくる分と合わせ、地域経済が持続的に発展していきます。逆に、どれだけよそから稼いでも、金沢市民の所得が東京などの法人に奪われてしまえば、金沢の経済は衰退します。

——とすれば、中心市街地を元気にしていく主体はあくまで地元資本でなければなりませんね。

**藤井** はい。しかし、クルマに過度に依存する都市では、必然的に人々がまちなかよりも郊外に活動の場を求める傾向が強くなります。その状態を放置すれば、まちなかが寂れ、大資本や外資が投資した郊外の大型店が賑わうようになります。その街のお金は、外国も含め、よその地に流れていくわけです。

われわれが京都の事例で分析したところ、地元の商店街で1万円を使えば、5千3百円くらいが地元の所得になって京都市内にとどまります。しかし、大型ショッピングセンターで1万円を使っても、地元には2千円くらいしか残らない。つまり、大型ショッピングセンターでお金を使うと、市民の所得の約8割がよその地域に流れ、商店街で使えば約半分以上が地元に残るわけです。

金沢も、市民が大型ショッピングセンターでお金を使えば使うほど貧乏になっていく。だから、まちづくりにおいては、可能な限りまちなかの商店街や地元の

人々が働くお店でお金を使うようにする施策が大事です。地元の商店街を優遇し、地元のお店を増やしていくことが、金沢市の中長期的な活性化戦略として最も効果的なのです。

——大都市の資本や外資も、活性化のきっかけとして活用してもいいのではないのでしょうか。

**藤井** 活用すればいいと思いますし、よその人を呼び込むために外資の力を借りればいい。けれども、それらは劇薬であることに注意すべきです。誘致して、幾ばくかの雇用を地域に生んでも、結局、所得を大きく抜かれていくというデメリットが大きい。その地域以外の法人を活用するにしても、そのことを理解しなければ危険です。これまで日本の行政は、そのリスクに対してあまりに無頓着だったと僕は思います。

——石川県でも、例えば駅前の商店街をこつこつと復興させていくよりも、郊外の広い土地にクルマ利用を前提に大型ショッピングセンターを誘致するほうを安易に選択するのが普通です。

**藤井** 資本家に資本を投下させるだけでなく、地方の政府が資本を投下して回収していく必要がある。資本家と政府との競争なのです。政府が中心市街地や駅前に投資しないと、資本家に市民の利益をどんどん奪われていきます。グローバルな大企業だけが豊かになって、地方都市は衰弱する以外になくなってしまふ。「シャッター街」というすさんだ状態に追い込まれていく。

——とりわけ街の顔である都心の魅力を高めることが重要ですね。金沢も何百年にわたって城下町に投資し続けてきたからこそ、現在の姿があるのですから。

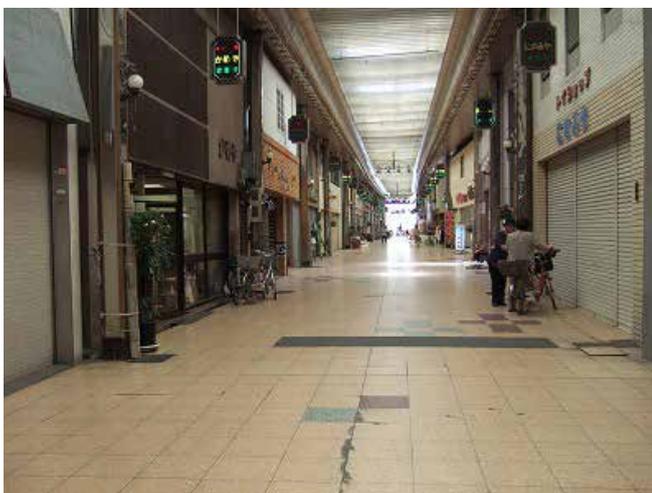
**藤井** 金沢にはお金が豊かにあったから、加賀百万石の文化が発展してきた。工芸品や和菓子、あるいは広く学問や産業を含め、厚い文化資本を残すことができたのです。お金がなければ文化育成のために資金を投入できず、文化の力が衰弱していくのは避けられません。

——次世代に郷土の文化を継承するためにも、地産地消をはじめ、地域の内需を活性化する取り組みが極めて大事なのですね。

### ●低金利を活かす

——としますと、LRT という投資案件についても、地域経済の発展を目的に置いて論じねばなりません。

**藤井** 現在、新幹線を大阪まで延伸するという都市間交通の議論が進んでいます。そんな状況を踏まえると、都市内交通の議論を本格化しないといけない稀有なタイミングに金沢は置かれているのではないのでしょうか。このタイミングを活かさないと極めて不合理



シャッター街

であり、「愚か」とすらいえる。だから、議論を十分行った上で、LRT への投資を進めていくのは非常に有効だと思います。

実際、他都市の事例をみても、理論的にいって安全率をかけても十分にペイされる可能性が非常に高い。ペイといっても、必ずしも料金収入ですべて賄えるという意味ではない。地域の人々の所得が増え、税収が増えて、投資に見合う便益を得られる可能性が極めて高いということです。

——大きい投資ですから、そのような可能性を追求していかねばなりません。

**藤井** さらに現在、その可能性をより 100% に近づけるであろうと思われる事情がある。マイナス金利です。仮に金利が 4% なら、10 年で 1.4 倍、30 年で 3 倍に借金の額が膨らんでいく。4% の時代なら、30 年かけてゆっくり償還すれば、3 倍払わないといけない。100 億円なら 300 億円です。しかし、0% の時代なら、10 年借りても 30 年借りても 100 億円のままでいいのです。

この低金利の状況を活用して長期的な投資をしっかりと進めていくことが、さらに合理性の高い取り組みだと思いますね。

### ● LRT への投資は賛沢か

——宇都宮市は約 458 億円を投資して、LRT の第 1 期区間約 15km の建設に取りかかろうとしています。合理的な便益計算に基づいてのことでしょう。一方で、そんな大きな支出をすれば「子孫にツケを残す」という意見もあります。

**藤井** 借金といっても住宅ローンのようなものです。マンションの家賃を子供たちのために払うのと似たような話です。

そもそも交通インフラは子孫たちも使うのですから、応分の負担をしてもらうのは当然です。それに、繰り返しますが、今なら金利がゼロなので、子孫にツケ回しをしないで済みます。ところが、子孫が自分たちの代に造ろうと思えば、高い金利を払わないといけないわけで、いま造っておいてあげたほうが子孫にとってお得なのです。

——あるいは「福祉を優先せよ」という声も聞かれます。しかし LRT については、交通インフラですから、様々な交流の機会を増やす最も基礎的な社会資本といえますね。

**藤井** 交通基盤の整備は「公共の福祉」そのものです。

——われわれ現在の市民だけでなく将来の市民の福祉を全体的、長期的に増進しようというわけですね。ただ、空間軸でいうと、都心への大きな投資は郊外と



国道 157 号の将来？

の間で不公平を生むと指摘する人もいます。

**藤井** 郊外へも必要な投資はすべきです。しかし、都心への投資を不平等だからといって止める理由はないと思います。都市間の競争に打ち勝つために、まずは都心への投資を優先していくという姿勢は金沢の繁栄のために僕は重要だと思います。もちろん過剰な投資は問題ですが、これまで過小な投資しか行われてこなかったことが問題なのではないでしょうか。

LRT の建設については、民間投資の可能性もあります。交通事業者が名乗りを上げるのも一つの方法です。あるいは市民が SPC（共同出資会社）を創って財政投融資を受け、ゼロ金利で投資を行い回収していく。法律が変わって、国の補助金も増えた。残りは地元の会社や金融機関に出資や融資で協力してもらえばいい。

——金額は大きいですが、これまで都市内の交通インフラへの投資が少なすぎたことのツケともいえます。それが自動車依存を促し、都市の拡散を招いてきた一つの大きな要因です。だから、「地方創生」も追い風として、この絶好の投資機会を逃すべきではないと思います。

**藤井** そうですね。新幹線も通ったし、金利も低いし、金沢においては特に、いま LRT に投資しない理由はほとんどないと思います。

——その意味で、「LRT を導入してはどうか」という提案は、何も特別に賛沢なものではないですね。

**藤井** 極めて平凡な提案です。

### ● LRT か BRT か

——財源の問題はとても大事です。でも、その賢明な使い方について真剣に考えないで、安易に「LRT より BRT のほうが安価でいい」というのはどうかと思います。よくあるのは、財政が厳しいなか、地方都市に

大きな公共投資を行っても採算がとれないので非効率、自動運転の可能性も出てきたし、LRT に比べてあまり遜色ないので、レールにこだわらずにバスの改善を重ねていけば十分、という中央目線の意見です。でも、金沢ほどの都市のメインストリートに、バスよりいいものが走っていて不思議はないと思います。

**藤井** BRT にするのは、僕はもったいないと思いませんね。BRT といっても自動車の車線を削減することに変わりはない。せつかく道路空間を占有するのですから、その空間をより高度利用するために、可能ならば、輸送力や快適性などの点からみて総合的に高機能な LRT のほうが望ましいと思います。

—金沢市は今年、専門家の委員会で「新しい交通システム」の機種を決めます。LRT と BRT が有力と思いますが、あるいは、まず BRT を導入して、様子を見て LRT の建設について改めて判断するという妥協案に落ち着くかもしれません。

**藤井** 財源についての配慮を高めるなら BRT ということになるのでしょうか。仮に後で LRT にするのなら、二重投資になりかねないですね。いきなり LRT ということにリスクを感じておられるのかもしれませんが、そこは行政判断です。

もし京都で同じような状況があったとしたら、たぶん LRT の議論になるのではないかなと僕は思いますね。

新潟も BRT という議論になっているようですが。

—昨年、いわゆる BRT をすでに導入しています。バス路線の再編を行い、乗り換えを前提に都心部のバスの定時性を高めようと努力している点は、金沢でも大変参考になります。ただ、肝心の専用走行路はまだ確保していません。

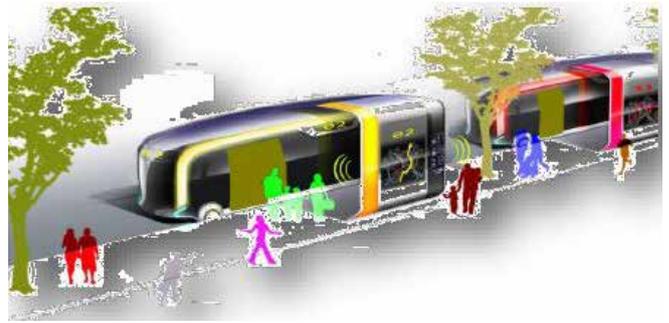
**藤井** 普通の連節バスということですね。

—金沢市の想定する「新しい交通システム」としての BRT でなく、その前段階の「基幹バス」に当たるのではないかと思います。

### ●強い意志をもつ

—「新潟モデル」のほかに ICT を使った「東京モデル」の BRT もあって、同じ BRT でもそちらならいいという意見が金沢にもあります。でも、移動手段のイノベーションが主な目的ならともかく、「地域経済を發展させ、文化資本の蓄積を図る」という大きな目標に照らしてみれば、レールという不動の存在が際立つ LRT に比べて BRT の力不足は否めません。

**藤井** 新幹線が開通する前から、金沢や富山では駅前に官民の様々な投資が先行してなされてきました。それと同様、LRT への投資も期待効果が大きく、公共交通に対する市民の意識を変容させる効果は極めて大



「東京モデル」の BRT (出典：内閣府の資料)

きいと思います。

—LRT の新規建設は簡単ではありません。しっかり説明を行い、粘り強く合意の形成を図り、グラデュアルに進めていくしかない。とともに、合理性を担保しつつ、「思想」や「理念」を堂々と語るべきです。

**藤井** そうですね。京都の四条通も大変でしたが、市長を中心に行政が頑張った。「実現するのだ」という強い意志をもって取り組めば、本当に実現する可能性は大きいと思います。

—「クルマ対 LRT」という単純な図式を語り、クルマは邪魔、電車は邪魔と言ひ合うのは生産的ではありません。おっしゃる通り、オール・オア・ナッシングの思考では事業は進みません。都心へのクルマの流入を抑制することは重要ですが、排除するのではなく、新しい共存の形を模索すると考えるべきですね。

**藤井** はい。街の風景は、その街の人々の「自画像」そのものです。クルマの流入を抑制することは、調和のとれた良質な街並みを創るためにも非常に有効です。

—京都や金沢のような古都や歴史都市の道路空間には、ハイテクのバスよりも、落ち着きと賑わいを共に演出する(無架線の) LRT が似合いそうです。

**藤井** 先進諸外国では、過剰なモータリゼーションが都市の活力を奪い、都市住民の暮らしの豊かさを蝕んでいるという認識が急速に広まりました。そして、いくつもの都市で LRT の路線が道路上に造られてきた。その結果、まちなかが歩行者で賑わい、路面電車がより多くの人に利用されていくという好循環を生んでいます。

わが国でも多くの都市で LRT がまちづくりの切り札になりうるのではないのでしょうか。

(2016年5月9日、京都にて)

- 取材・編集責任……………毛利千香志
- 発行年月……………2016年6月
- お問い合わせ先……………金沢・LRTと暮らしを考える会  
<http://kanazawa-lrt.com/>