

# 金沢 LRT だより

## LRTとは...

- ・ Light Rail Transit (ライト・レール・トランジット) の略。
- ・ 路面電車と郊外鉄道を結ぶ電車を中心とする都市の装置、
- ・ まちのシンボルとして都市計画と連携した、
- ・ 多様な交通モードを統合する次世代公共交通基盤。

## CONTENTS

発刊の辞...1

### [連載]

まちづくりの思想 第1回

「まちづくり」は可能なのか? 藤井 聡...8

金沢 LRT 講座 第1回

金沢の現状は、過去からの負の遺産なのだろうか?

谷内昭慶...2

石川線を活かすための Q&A 善光 孝...5

コラム 金沢の公共交通と暮らしを考える

第1回 金沢の印象 松原光也...6

会員の雑感 毛利千香志...10

活動報告...12



金沢・LRT と暮らしを考える会

## 発刊の辞

金沢・LRT と暮らしを考える会代表 谷内昭慶

近年、中心市街地の空洞化・無秩序な市域の拡大が止まらない全国の各都市において、「まちづくり」が喫緊の課題になっています。そして、その解決のために欠かせない装置として、公共交通の役割が見直されています。

わが金沢においても事情は同じです。いや、むしろ金沢市においてこそ、内外から多くの人が集う、魅力にあふれたまちづくりが他都市以上に求められており、そのための交通基盤の抜本的な改善が急務です。

なぜなら、金沢市は過去から受け継がれた文化的な雰囲気を誇る歴史と伝統がある街だからです。さらに、繊細な職人技による工芸の伝統を活かし、クラフト創造都市の称号を得るのみならず、有形・無形の文化遺産に彩られる「文化的景観」を世界遺産に登録するべく努力しているからです。そのような街に自家用車やバスが渋滞をつくっては、看板倒れになります。

また、金沢を訪れる人たちの多くは、日頃の喧騒や倦怠を一時忘れ、美しく静かで、かつ活気のある城下町の雰囲気を堪能することを期待しています。北陸新幹線が開通すれば、無機質な大都市にはない独特の都市文化を満喫しようと金沢を訪れる首都圏の人は少なくないでしょう。交通の混雑と不便によって、そのような方々の期待を裏切っては、それぞれ金沢の名が廃れるのではないかと少々心配するところです。

当「金沢・LRT と暮らしを考える会」は2003年9月に設立し、まちづくりを念頭に「交通と環境」をテーマに活動しています。

07年度は5回にわたり、金沢駅もてなしドーム地下広場で、

市民討議「かなざわ都市圏の近未来交通を考えよう」を開催し、LRTの全体構想を発表しました。09年度は石川県文教会館で、「シンポジウム『交通と環境』/公共交通進化論」を開催し、本会の第二弾構想「石川線の延伸とLRT化」をテーマに発表し、同時に専門家を招いての基調講演、市民との討議を行いました。08年6月からは、期間は不定期ですが、もてなしドーム地下広場にて、今日までほぼ毎月、市民向けの情報提供として無人の展示を行っています。

そして、このたび、より本会の活動を理解してもらおうと定期的に会報を発行することにしました。本会の活動自体、経済的な後ろ盾がなく、財政的には厳しいのでありますが、可能な限り続けていく所存です。

本会報を手にとられた皆様には、どうか、本会の活動にご理解、ご賛同を賜り、できればご寄付をいただければ望外の幸せです。何卒、ご協力のほど、お願い申し上げます。

なお、本会ではLRTとまちづくりについての出前講座を行っています。お気軽にお声をかけてください。



狭い通りの商店街を活性化させるLRT(ドイツ・フライブルク)

# 金沢 LRT 講座

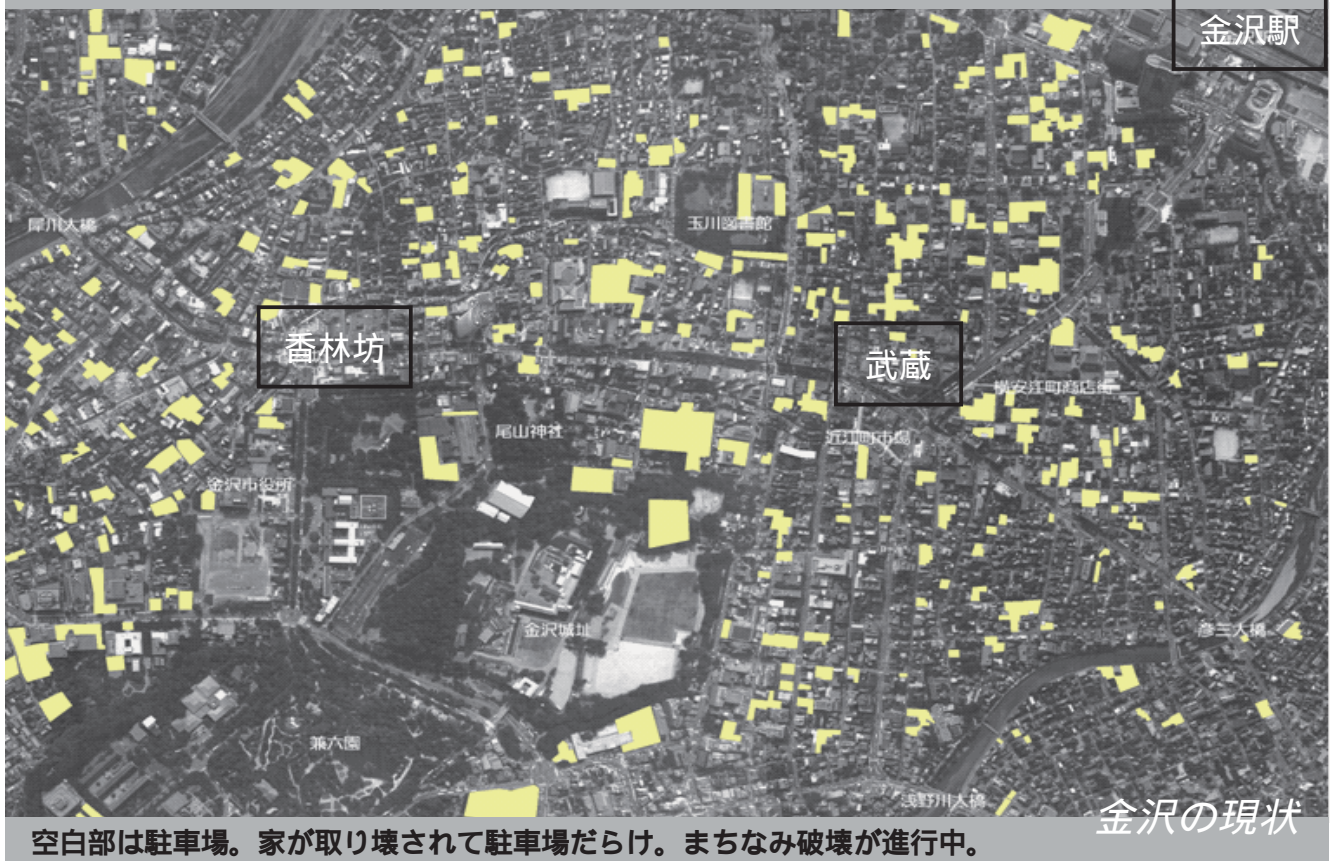
第 1 回

## 金沢の現状は、過去からの負の遺産なのだろうか？

旧市街地は土地利用どころか、「100 円駐車場」に変貌している

金沢・LRT と暮らしを考える会 谷内昭慶

### 古都かなざわのまちなみ……このままで大丈夫？



航空写真にみるように古い家屋がこわれ、空き地がコインパーキング（100 円駐車場）に変貌しています。ここは旧市街地です。市街地というものは、人々が行き交う場所で、住居はもちろん商店街やオフィスがあり、いわゆる交流人口の活発なエリアでもあります。ところが、金沢の旧市街地は、まさに虫食い状態になっていて、長い間、土地利用が止まったままになっています。

これはまちづくりのビジョンが示されていないということの表れではないかと思われます。地権者が安心して土地活用ができるように、民間力を上げるためにも行政からのビジョン提示は、とても大事なことでないでしょうか。

一方、片町のメイン道路、国道 157 号沿線はタクシーの駐車場で、双方向四車線のうち二車線が道路の体をなしていません。これでは、狭い道路がさらに狭くなることから、渋滞の原因にもなっています。また、このルー

トはバスが停車するような構造になっていないため、バスが停車するたびに後続の車が渋滞します。これでは、バス増便も不可能な状況になっています。さらに荷捌きの車が停車します。そうすると、いつも二車線が使えない状況が続き、慢性的渋滞を引き起こします。道路空間の有効利用もうまくっていないのです。

こうした問題を解決しなければ、新幹線開業に伴う二次交通の整備は間に合いません。バスのためにバスが渋滞し、他の車の渋滞の原因になっている現状を放置しては、とても文化的なまちとはいえないでしょう。

金沢も、脱マイカーというか、マイカーを適切に誘導する政策を打ち出してもいい時期にきているのではないのでしょうか。1987年4月に金沢経済同友会が30周年記念に出版した本『金沢から“カナザワ”へ その、したたかな明日への営みのために』の中にも、交通政策の重要性がいっの一番に指摘されています。

また、NHK金沢局に赴任してきた石平光男氏が、1979年7月に出版した『金沢という町 百万石の光と影』、80年10月に出した『新・金沢という町』という2度にわたって書かれた著書にも、金沢の負の部分に対して警告、助言があって、まちづくりへの議論のなさが指摘されています。当時の金沢の状況を憂い、市民がもっと議論を尽くしてほしいと、わざわざ後者の著書あとがきにしたためておられるぐらいです。

悲しいかな、それから今日に至るまで、いつも決まりきった立場の人たちだけで話し合っているだけで、まちづくりへの議論が全体的に行われてきませんでした。

つまり、そんな昔に現在の金沢の状況が予見されるほど、実に、問題は何も解決されていないということなのです。それくらい、課題は依然として残っていて、先送りされてきたということではないのでしょうか。

先だって、世界遺産登録をめざす金沢に世界各国の学生が集い、金沢の学生たちと一緒に金沢市内を歩き、マッピング作業などを行うワークショップがありました。その「歴史遺産を活かしたこれからのまちづくりを考える 城下町金沢国際ワークショップ」の最終日、今年6月18日に、金沢での体験を踏まえ発表された指導教官の一人、南アフリカ・ケープタウン大学、建築都市計画学科のファビオ・デスチーニ教授（世界遺産登録に参画している）は、何度も「私の見方は間違っているかもしれませんが、……」とあえて恐縮しながらも、金沢のまちなみ、まちづくりについて指摘されました。

「金沢市は文化遺産としている遺物をあまりにパラバラな状態にしており、また、金沢は人口減少になっていくのに、こんな状態を放置しては人口密度が下がり、コストがかかるまちとなり、持続可能なまちとはいえない。行政がもっと指導して新しいコンセプトのもとで、まちづくりを再構築する必要がある」という指摘です。

“おもてなし”が大事だと言っている金沢市民が、どうして外部の人からの心遣いに応えることができないのか、とても不思議に思います。

私たちはこうした金沢の現状を憂い、暮らしを最優先のまちづくりの観点からLRTの導入を提案しています。金沢のような地形と人口密度の状況を見ると、LRTの役割は交通政策のみならず、たとえば、観光、環境、まちの活性化、福祉、医療、教育、スポーツ振興、文化活動に至るまで波及効果があるでしょう。LRTは多くの地域課題に役立ててくれると確信しています。詳しくは今後の当誌で紹介していきます。



金沢の都心部。慢性的な交通渋滞のため、まちの魅力を著しく損ねているばかりか、まずもって市民が楽しく歩ける道ではない。そろそろマイカーの乗り入れ規制の強化について本格的に検討すべきではないだろうか。

## あなただったら、 どの道路状況を好みますか？



通勤風景として上の写真を見てください。

まず、左側の写真では、道路が車で埋まっています。そこにいるドライバーが全員、もし、バスで移動すれば、中央の写真のように、道路に大幅に余裕が生まれます。さらに、バスを路面電車に代えると、右の写真のように、道路空間が見違えるように広がります。もちろん、広がったところは、歩行者や自転車のためのスペースです。

これでおわかりのように、路面電車は空間利用の優等生なのです。

道路の有効利用の観点から、道路はいったい誰のものなのか、考えてみてください。上の写真のように、人がどのように道路を利用するか注目してみれば、答えは明白です。マイカーやバスから路面電車に交通手段を変えていくことで、道路は本当に人のものになるのではないのでしょうか。

ちなみに、下の写真は、フランスのストラスブール市において、路面電車を導入した前後の道路の様子を比較したものです。



北鉄  
石川線を活かすための



当会は、北陸鉄道石川線をLRT化し、金沢市中心部の香林坊まで延伸させることを提案しています。



金沢・LRTと暮らしを考える会  
善光 孝

## Q.1 LRT(エル・アール・ティ)って何のこと？

北鉄石川線の活用についての質問にお答えする前に、まずはLRTとは何かという基本的なお話から始めたいと思います。

LRTという表記は、

Light.....ライト(軽い・軽快・あっさり)

Rail.....レール(線路・軌条)

Transit.....トランジット(通行・運送・交通)

の頭文字をとったものです。

LRTとは、段差が無い或少なくて乗り降りしやすく、加減速の良い高性能車両を使い、低騒音で道路上だけでなく専用の路線も走るなど、最新の技術を導入し、利便性を高めた路面電車(軽鉄道)システム(体系)のことですが、しっかりとした定義はありません。また、LRTとは、近代的な床の低い車両のみを指すものではなく、いろいろな利便性を向上させたシステム(しくみ)全体を指します。

日本では一般的に、次世代型路面電車とか次世代型軽快電車などと呼ばれています。平成19年に赤字のJR富山港線を引き継ぎ開業した、富山ライトレールが日本初といわれていますが、広島電鉄・宮島線・市内線、京阪電鉄・大津線、東急電鉄・世田谷線なども、LRTと呼ばれることもあります。普通の鉄道線、道路上のほか、地下、街、郊外と、どこでも走ることができて、誰でも気軽に、いつでもサッと乗ることが出来る、小回りの利く鉄道 ということです。

近年、LRTは多くの先進諸外国の都市で増え続けています。それは今の「クルマ社会」の中にあっても、非常に便利な乗り物である証拠なのでしょう。路面電車や軽鉄道は、時代遅れの過去の乗り物といわれましたが、

これが最新式のLRTとして再生され、これからの時代に合った新しい都市交通システムとして再評価されているからです。

石川線にLRTを導入しようというアイデアの背景には、このようなLRTに対する世界の高い評価があるのです。



市街地の道路上を走る、日本で初めてのLRTといわれる富山ライトレール。

## 金沢の公共交通と暮らしを考える

### 第1回 金沢の印象

京都大学大学院工学研究科  
低炭素都市圏政策ユニット特定助教  
金沢・LRT と暮らしを考える会会員  
松原光也

金沢は良くも悪くも歴史と文化の都市という印象です。京都に住んでいる人間が何を言うのかと思われそうですが、加賀百万石の伝統を重んじ、歴史・文化政策を重視している度合いは京都をしのいでいると思っています。京都も古都として京文化を大切にしているものの、あまりにも歴史が長すぎて、平安、室町、桃山、江戸など、どの時代を前面に推しているか不明瞭なところがあります。その点、金沢は前田藩を強く出すことで、訪れた人の印象を高めることができるという利点があります。逆に欠点は手厚い歴史・文化政策と生活基盤を整備する都市政策との間に乖離があって、現在の暮らしが不便になっていることです。保全と開発は相反するものと考えられがちですが、両者の調和が大切です。乖離の主な原因となっているのが、公共施設の郊外移転、過度な道路整備、バスにかたよった交通政策の3つと考えられます。ここではその3点について考えていきたいと思います。

第1に公共施設の郊外移転は自動車による移動を増やすだけでなく、中心市街地のにぎわいを失うことにつながります。県庁、大学が郊外に移転し、公務員や学生がまちなかで飲食や買物をする機会が減りました。毎年、竪町、片町付近に行きますが、年々衰退していているという実感があります。よく高度経済成長の絶頂期と比べてにぎわいがなくなったという人もいますが、それは時代背景など条件があまりにも違いすぎます。それでも、バブル経済崩壊が一段落した2000年以降で比較しても落ち込みは激しいように思います。金沢市は他の都市と比較して郊外の大型店舗の立地を条例の制定などで懸命に抑えてきました。竪町商店街もできるだけ集客力の高い店舗を表通りに配置するなど全国的にみても進んだ取り組みを行なっています。ところが、公共施設の郊外移転はそれ以上に大きな打撃となっているはずで、そのことが商業施設の郊外化を助長しますし、病院も郊外に移転してしまえば、中心市街地で生活することができず、まちなかは寂れるばかりです。中心市街地は金沢の顔であるとともに、税収のよりどころでもあり、市全体の衰退につながってしまいます。

第2に過度な道路整備は自動車でしか移動できないまちとなり、中心市街地の衰退と相互に助長しあって、景観や住環境の悪化、コミュニティの崩壊につながるおそれがあります。自動車は非常に便利ですので、市民の要望に応じて道路整備ばかりを進めていくことになります。自動車の利用が増えると電車やバスの利用者が減り、交通事業者はもうからないので本数などのサービスを落とさざるをえません。そうすると公共交通はますます不便になり、さらに利用者が減少するという悪循環に陥ります。北陸鉄道に経営努力を求めたところで、これだけ自動車が使いやすい環境を整えてしまえば事業者だけでなんとかなるものではありません。自動車を使いやすいようにするために道を広く



どちらの道が金沢に似合うだろうか。左：長町武家屋敷跡の街路 右：県庁前的大通り

すると、風情のあるまちなみはどこでもある街路になってしまい、情緒のある建物をゆっくり散策していても自動車が通ったり、違法駐車があると台無しです。店に駐車場があると便利ですが、そうすると店と店の間隔は広がり、歩いていても面白味がなくなり、やがて店がつぶれると駐車場となって、そのうちまちなかは駐車場や空き地だらけになってしまいます。

観光客だけでなく、住民にとっても自動車病は気付かないうちにまちや人を蝕んでいきます。家の前から自動車に乗れると便利ですが、家の前を自動車が通るとことは子供が家の前で事故にあう確率が高いということです。最近はお年寄りが身内を轢いた、学校付近で送迎している自動車が子供の列に突っ込んだというニュースをよく耳にしませんか？ さらに、家の前を自動車が通りますので、井戸端会議もできず、子供が外で遊べない状況になっています。「みち」が触れ合いの場としての機能を失うと地域のつながりが薄れ、やがてコミュニティの崩壊につながるようになります。地域で行事や祭、生活サービスまでもが維持できなくなるため、歴史や文化をはぐくむことができなくなってしまいます。金沢が歴史・文化都市と暮らしやすい都市の両立を目指すなら、歩行者空間を重視した「こまち」や、それらを組み合わせた「こまちなみ」を大切にされた道路整備を進めてほしいものです。

第3にバスにかたよった交通政策では都市の構造として重大な欠点が根本的に解決できないということです。過度なクルマ社会に危機感を感じて世界中の都市が人と環境にやさしい交通やまちを目指して様々な取り組みを行なっています。金沢でもバスを便利にして公共交通の利用者を増やそうと、オムニバスタウンの指定で助成を受け、バス優先レーンの設置やバスロケーションシステムの整備、バス停まで自動車で行ってバスに乗り換えるパーク・アンド・バスライド、まちなかの住宅地や商業施設、病院をまわるコミュニティバス「ふらっとバス」の運行など、全国的に先進的な取り組みを実施してきました。これらはどれも素晴らしいものなのですが、バスの利用者の減少をとめることができいていません。

その原因はバスだけを便利にしても自動車の利便性との差がますます広がっていること、バスが便利になってもバス停の近くに住もうと思ってもらえていないこと、そして、金沢特有の状況として、鉄道とバスの本来の役割が逆転していることなどが考えられます。市民の生活はある特定の路線だけではなく、バスや鉄道も含め様々な路線を利用するため、そのうち一つでも欠けていたり、不便だったりすると公共交通は利用されません。バスだけでなく、鉄道も、さらにはタクシー、自転車、徒歩による移動も含めて総合的に便利にしていかなければうまくいきません。そして、人々の移動は周辺部から中心部に行くほど多く集まり、交通量は増えていきます。公共交通の利便性の高い都市の中心部には輸送量の大きい鉄道や路面電車が整備されているのですが、金沢の場合は逆になっています。多くの人が途中(金沢駅、野町駅)まで鉄道で来ているのに、そこから中心部(香林坊、武蔵が辻)へ行くのには、輸送量が小さく、快適性も劣るバスに乗り換えなければなりません。これでは最初から自動車で行ったほうが便利となるのも仕方ありません。ここまで話せばもうお気付きのかたもいらっしゃるでしょう。これまであげた問題を解決し、歩いて楽しいまち、子供が「みち」で遊べるまち、中心部ににぎわいがあふれるまち、歴史と文化を存分に味わえるまちを目指すために強力な味方となってくれるのがLRT(Light Rail Transit)なのです。昔の路面電車を復活させるというよりも、まちの将来のために新しい交通手段として、まちづくりの新たなきっかけとして導入していくものです。

金沢では公共施設が郊外に移転していったとはいえ、まだ会社や商業施設は全国の地方都市の中ではまちなかに残っているほうです。かつて市電が走っていたエリアに、市内で働いている人の半数が現在も働きに来ています。今、LRTをつくれれば、働きに来ていたり買物に来る人が非常に便利になります。逆につくらなければ、会社や商業施設まで郊外に出てしまいかねません。

最後に金沢の歴史を振り返ってみましょう。加賀百万石で栄えた江戸時代の末期、金沢は江戸・大坂・京に次ぐ日本第4位の都市でした。しかし、明治維新で職を失った武家層が農村に移り、県庁も美川に移転した結果、その順位を落として平成の大合併前でも人口で20位台に低迷しています。それでも衰退が進む地方都市の中ではまだコンパクトにまとまっている市街地が残っている都市でした。LRTはそうした都市にふさわしいまちの装置として機能します。金沢の将来はこのままだとますます都市機能を失い空洞化していきいかねません。そうならないためにも、様々な取り組みや事例を紹介していきたいと思います。そろそろ金沢にもLRTはいかがでしょうか。



空き店舗が目立つ野町商店街

## まちづくりの思想

連載第 1 回

# 「まちづくり」は可能なのか？

近年とみに、人々の「まちづくり」に対する関心が高まっている。裏を返せば、それほど現在のまちが痛んでいるということだ。街に賑わいを取り戻すのは決して容易なことではないのである。しかし、人々がまちの現状に危機感を抱き、そして、ふるさとの再生を痛切に願うなら、そこに小さくない希望が生まれよう。

藤井 聡 京都大学教授

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。専門は土木計画学、交通工学、公共政策のための心理学。著書に『公共事業が日本を救う』『列島強靱化論』（ともに文藝春秋）ほか多数。平成 23 年度「責任と誇りを持てるまち金沢像」懇話会の委員に就任。

「まちづくり」は、今全国で切実に求められている。

その背景には、全国各地の「まち」が疲弊していったという現状がある。

今、30代や40代以上の方々なら、慣れ親しんだ自分の生まれ育った街や、よく遊びに行った街、中学や高校、大学で通った街々が、例えば1980年代や90年代には、今よりももっと「元気」だったのに、今となっては、本当に疲弊してしまって、かつての街の賑わいがなくなってしまったという思いをお持ちの方は少なくないのではないかと思います。

そして、そんな悲しい街の代表的な姿が「シャッター街」だ。

昔はたくさんの人々が集う商店街だったのに、人通りは少なくなってしまう、多くのお店が店をたたんでシャッターを閉めたままになってしまう、そして、そんなシャッターを閉め切ったままの店が徐々に増え、今や、半数以上、場合によっては、大半の店がシャッターを閉めたままになってしまった。そんな商店街の通りが「シャッター街」と呼ばれるものだ。

筆者の故郷でも、ご多分に漏れず「シャッター街」化しつつあるところが至る所にあるし、筆者が今住んでいる地域の商店街も、そんな街に近づきつつあるところがある。そんなシャッター街に赴けば、あるいはそれを今思い出すだけでも、何とも言えず切ない、哀しい気持ちになってしまう。

この切ない気持ちは、昔からの友人や、親戚、家族が、大怪我をしたり重い病気をしたりして、昔とは変わり果てた姿になったのを目にした時の気持ちに、とても似ているように思うのは、おそらく筆者だけではないだろう。

だから、今、多くの街々で、「まちづくり」が求められているのだろうと思う。

家族が重い病気になったのを見れば、誰だって、何とか元通りの健康な姿に戻りたいと思うだろう。それと同じように、かつていつも通った街、色々な思い出が宿るその街が、もう一度かつての賑わいを取り戻して欲しい、かつての、あの良く見知ったあの姿を取り戻して欲しいと、多くの人々が全国の街々で願っているのである。そして、

そうした思いがそれぞれの街で重なり合い、それぞれの街の願いが全国的な潮流となり、「まちづくり」という言葉が今、現代日本において重要な言葉となり果せてきたのだらうと思う。

言うならば、生まれ育った「故郷」、あるいは「ふるさと」を思う日本中の人々の思い、さらに言うなら、「故郷」「ふるさと」を失いつつある日本民族の悲痛なこころの叫びが、「まちづくり」の運動に繋がってきているのである。

とはいえ、そうやって日本に生まれきた「まちづくり」の潮流が、日本全国のまちまちを瞬く間に変えてしまう程に、巨大なものかと言えば、残念ながら、少なくとも現時点では決してそうではないように思う。

やはり、大多数のシャッター街では店を閉める人が増え続けているし、シャッター街になってしまう商店街は日に日に増えていってしまっている。さらには、今はまだシャッター街にまでは至っていないものの、その予備軍化しつつある商店街は、もっとたくさんある。テナントがもう入らずに、「テナント募集」という看板／張り紙が貼られたシャッターが1枚、2枚でもあれば、もうそこは既に、シャッター街の予備軍だ。

さらには、「シャッター街予備軍の予備軍」まで含めれば、その数は、もっと多数に上るだろう。その傾向は、「テナントの質の低下」という形になって現れる。



日本の多くの都市にみられるシャッター街の風景



かつては、高級品を取り扱うお店が並んでいた商店街でも、徐々に、高級品を扱わなくなって、より廉価な商品を扱う店、例えば、100円ショップなどがその代表例であるが、そういう店が徐々に増えていっている商店街も多いことだろうと思う。そういう流れが見え始めた街は、間違いなく、シャッター街予備軍になりつつあるのである。

つまり、日本全国には、「シャッター街化」を哀しみ、それを何とか回避しようとする流れが近年生まれ、その流れが徐々に大きなものになっていっているとしても、それは、「シャッター街化」を押しとどめる程には、大きなものにはなっていない、というのが実情なのである。

というよりむしろ、実態は、因果の方向は、逆に考えた方が適当だとも言えるだろう。すなわち、全国で「シャッター街化」が大きく進行しつつある中で、その流れに対する反作用として、日本中の人々がそれを哀しみ、何とかしたいという願いが生まれ、それが、「まちづくり」の潮流を生んだのである。言うならば、シャッター街化にたいする、日本民族側のささやかな「摩擦抵抗」が、まちづくりの流れなのである。

そうであるとするなら、シャッター街化の流れなるものは、どうしようもない、仕方のないことなのだろうか、それは、さながら、人間が誰もが年をとり、老い、あげくに死んでいくことが運命であるように、シャッター街化の流れも、それぞれの街の老いを意味するものであって、不可避のものなのであるだろうか。

この問いは重大な意味を持つ。

もし、シャッター街化が、絶対に止められるものではなく、かつ、それぞれの街に、一切の希望もない状況であり、どれだけ努力をしてお店を開いても、客が一人も来ることが絶対にないということが予め確定しているとするなら、じたばたしても仕方がないということになるだろう。そもそも、何をやってもお客が来ないことが確定している状況であるなら、お店を続ける努力なんて何の意味もない。

しかし逆に、そこに何らかの希望が、仮にそれが僅かなものであったとしても存在しているとするなら、そこには「まちづくり」の余地が生まれることとなる。

仮に、一人しか客が来ないということが分かっていたとしても、その客のために何らかの商売を続けることは、全く無意味という訳ではない。無論、顧客が一人しか来ないのなら、それは極めて厳しい状況であることは間違いなくとも、それでもなお、そのまちを改善せんとする努力の意義は、決して「皆無」という訳ではなからう。

そうである以上、日本中のほとんど全ての「シャッター街化」が進行しつつある街々において、「まちづくり」を展開する意義は残されていると考える事ができるのである。

日本において、まちづくりは「可能」なのだ。

そうであるとするなら、後は、「それは如何にして可能なのか」を考えねばなるまい。

本連載では、そんな「希望」に向けたまちづくりのあり方について、一つ一つ、考えていきたいと思う。

#### ◆本の紹介

### 『国力とは何か 経済ナショナリズムの理論と政策』

中野剛志著

講談社現代新書 / 2011年7月

東日本大震災によって凶らずも炙り出されたのは、国家の存在です。10万人の自衛隊の方々が人命救助の最前線に立たれたこと、また、被災地への政権の対応の遅れが批判され続けていることからみても、それは明白です。欧米諸国においても、リーマン・ショックのような危機に臨んでは国家が前面に立って指揮をとっています。

つまり、現在、世界で進んでいるのは、国境なきグローバル化でも「官から民へ」の構造改革路線でもないのです。というより、昔から、「グローバル化による国家の退場」などは現実には行われていなかったのです。原発事故を受けて各国政府が自国民に日本からの脱出を呼びかけたことが、それを象徴的に表しています。また現在のわが国の場合、デフレ不況が長引き、いくら民間の活力なるものに期待をかけても、なかなか経済は活性化しません。ここでも国家の役割は重大です。

しかし、政府が暴走する危険は無視できません。それを抑えるには国民社会の成熟が不可欠です。といっても、国家の役割をさらに縮小させ、「地域主権」や個人主義をより推進するのが成熟の姿ではありません。政府と個人を媒介する「中間組織」、そして「ネイションという共同体」の復興こそが成熟への道を示します。現下の危機を乗り越えるにはその、今となっては困難に満ちた道を進むしかないのです。

本書が説く「国力」や「経済ナショナリズム」の考え方は、国民の「常識」を明快な論理によって述べたものです。大新聞やテレビがこぞって財政破綻を喧伝し増税を急がせるのは、要するに「ステイト」(政府)を重視し、「ネイション」(国民)を軽視するからです。そのような国家観なき経済学イデオロギーの「異常」に気付くためにも、本書の一読をお勧めします。

(毛利)



会員の雑感

## 「金沢」から「カナザワ」へ？

毛利千香志

先日、たまたま古本屋で見つけた本に勇気づけられた。『金沢から“カナザワ”へ』と題するその本に、将来の金沢市の都市交通の構想が実に説得的に論じられていたからである。

金沢経済同友会が創立 30 周年を記念して編集した同書の発行年は、昭和 62 年である。そのため、時代の制約があって、導入を検討する新交通システムとしては、当会が提唱する LRT ではなく、より高価につく小型地下鉄が想定されている。しかし、金沢らしいまちづくりの観点から交通政策を提起する姿勢には大いに共感できる。なぜ金沢都市圏に新交通システムが必要なのか、あるいは、金沢市が自家用車の流入を抑制しなければならないのはなぜなのか、「金沢」という街の個性に強くこだわって語られているからである。

特に印象深かったのは、浅香年木氏の論述である。ご自身の文章を引き、次のように述べている。

「城下町の伝統を顔とし、車社会に対応すべくもない近代の道路網を骨格とする金沢の場合、街なかの空洞化は早くに予測できた。……車時代を迎えて、金沢が選ぶべきであった道はただ一つ、旧市街に自家用車を乗り入れさせない踏ん切りであったはずである。路面電車をもっていた金沢の旧市街の半径は、せいぜい 3 キロ。人の移動に自家用車を不可欠とする広さではなかった。郊外との境に充分な駐車空間を確保する思い切りさえあれば、車の氾濫から旧市街を守ることは可能だったはずであり、事実、そうした声も聞かれたのだが、いかんせん、先見を活かす気骨を欠き、機会を失した。なしくずしに『中央』の再開をまねて、金沢の顔を損ね、路面電車を見捨てても、結局、金沢は車社会に順応できなかった。……金沢は、歯痒いほどに先見を活かせぬ街である。人がらしく生きるために欠かせぬ歴史遺産と環境を、車の洪水から見事に守り抜いているヨーロッパの都市と、金沢の違いは、先見の有無ではない。先見を活かす気骨の有無であり、根は、祖先から子孫へ託された歴史遺産と環境に寄せる思い入れの差にある。」

また浅香氏は、「香林坊や武蔵ヶ辻の佇まいは、もはや金沢ではない。そこにあるのは、個性を喪失した近代日本の空疎な都市景観の典型である。……ルネサンスの舞台が、街の個性として生き続けるヨーロッパの都市と、前近代をもたないアメリカの都市文明を、より没个性的に後追いつける日本の都市。その気弱な追随者としての金沢。」と、厳しい評価を下している。

さらに同氏は、「金沢学」の再生を願い、こう述べる。「いまの金沢は、本音を押し殺した懇話に興じつつも、本格的な論争の展開を許さない街である。批判を毛嫌いする『言い甲斐のない街』に、骨太な理論は育たない。」

いずれも正論であり、愛郷心ゆえの叱咤であると思う。

浅香氏の問題意識は、強かれ弱かれ、同書の執

筆者たちに共通している。例えば、冒頭の鼎談で福光博という方が、「伝統の街並みを残して、都市交通体系をどうスムーズに確立していけばいいのか、これから取り組むべき最大の課題」と発言し、八田恒平という方は、「秀れた才能が居つく最高の条件は、生活環境なんですから、福光さんがおっしゃった交通問題は、今後の中都市の一番のテーマ」であると応えている。

ここに論じられているのは、単なる都市問題、単なる交通問題ではない。他のどこでもない、金沢らしいまちづくりのあり方と、それに見合った交通インフラの整備についてである。

交通インフラというと、様々な交通体系を客観的に比較し、その技術的な長短、財源や採算などがまず検討される。しかし、そのような技術的、経済的な議論に終始するならば、交通政策の大胆な展開などはほぼ期待できないだろう。上述の引用文にみられるように、それこそ“学都”にふさわしく文明論をも交えて“金沢らしさ”を問うこと、それが交通政策論の大前提になければならないのではなかろうか。

逆にいえば、“金沢らしさ”について市民の間におおよその同意が形成されるならば、どんな大がかりな新交通システムの導入であれ、実現に向けて大きく前進するに違いない。例えば、財源については、同書の提言のとおり、「金沢を日本一美しいまちにするために、そこに住むあるいは働く人々が資金を出し合う、という考え」に基づき、「市内の企業の職員のサラリーの約 1%」を建設費に当てる「交通税」を導入してもよいだろう。そもそも、執筆者の一人、澁谷亮治氏が紹介するように、「公共交通機関は、公共サービスを提供する社会的な企業であるべきで、採算はとれなくてもよい、人々はサービスの対価として運賃を支払い、欠損は市民全員の税金で補填するのは当たり前である」といった「交通先進国」の発想に倣えばよいのである。

もちろん、“金沢らしさ”が自明のものとは思われない。「日本一美しいまち」の内実も不明である。とって、外向けの観光案内にあるような美辞麗句をもって自賛しているわけにいかないのはいまでもない。要は、市民一人ひと



りが、自らの暮らす金沢というまちが全国に誇れるものは何なのか、日々の生活・生業の実践の場において問うことが大事なのである。それが、交通政策のみならず、まちづくり全般を進めるための第一歩なのではないか。

\*

さて、同書が出版されたのは、今からほぼ四半世紀前である。この間、少なくとも交通政策について、同書の指摘や提言がほとんど活かされてこなかったのは残念である。一方、執筆者たちが心配していたように、モータリゼーションによる市街地の荒廃はさらに進み、自家用車の流入抑制による市街地の再生はほとんど進んでいない。金沢の交通状況は、四半世紀前と根本的には何も変わっていないのである。

にもかかわらず、現在、(新幹線を一次交通とみなした場合の二次交通の議論はされているものの、)政官界、経済界、言論界も含め、金沢市民の間で公共交通についての問題意識は乏しいように見える。そのため、同書の執筆者たちの憂いが示すように、まだしも公共交通の利用率が高かったかつての人々の危機感のほうが、かえって切迫性を帯びていると思えるほどである。この問題意識の乏しさ、これこそが「金沢」の真の危機なのではなかろうか。これからの四半世紀において、仮にこれまでの四半世紀と同様、交通政策の抜本的な改善に着手しなければ、もはや“古都”を名乗る資格の最後の一片までも自ら放棄してしまうことになるだろう。浅香氏が述べるように、「もはや金沢ではない」景観が無惨に放置され、さらに拡大してしまうだろう。

思うに、まことに皮肉なことであるが、同書のタイトルが、いわば予言のように実現してしまったのではないだ

うか。つまり、「金沢」が「カナザワ」に変わってしまったのではなかろうか。国際化の時代の中で独自の光彩を放つ世界的な中都市をめざした同書編纂の意図とは異なり、「遺産の喰いつぶし」(鼎談・福光発言)のおかげで伝統から遊離し、その地にその市があることを意味するに過ぎない地図上の記号としての「カナザワ」が、この21世紀初頭に登場したとって過言ではないのである。

そうであるならば、私たち市民は、まずは同書に記されている問題意識を甦らせるべきである。そして、住民の視点からみた本来の一次交通である市内の公共交通のあり方について、立場の相違や利害の対立に拘らず、孫子の代を見据えて活発な議論を展開しなければならない。少なくとも、路面電車の復活(LRTの導入)など夢物語に過ぎないと一笑に付してみせるのを習慣とする虚無的な風潮を放っておくわけにはいかない。もし、論争が激しくなり、地域住民のみならず政財官界も巻き込んで収拾がつかなくなるのを恐れ、予め議論をすら封じようとするならば、その時こそ、金沢市民の心の中にはもう「遺産」はないのだと断じざるをえない。あとは、熾烈な都市間競争を尻目に、後の世など考えず、気楽に“パンとサーカス”を楽しんでいるしかないだろう。

しかし、その前に、私たちは、「本格的な論争の展開を許さない街」、あるいは「言い甲斐のない街」と指弾された状況を脱する努力をしなければならない。そのためにも、新交通システムの導入という難題に正々堂々と取り組まんとした先達の、同書の随所にみられる「気概」に学ぶべきだと思うのである。



## LRT—口×モ

### 路面電車なのに架線がない!!

#### ～バッテリートラムの挑戦～

LRTなど、次世代の鉄道に求められている新しい技術の一つとして、バッテリー搭載による無架線走行が挙げられます。これには、数キロ毎に充電設備を設置して短時間充電を繰り返して走行するシステムや、架線のある既存の電化区間を走行しながら充電し、架線のない新設区間や比較的距離の長い既存の非電化区間に直通するバッテリーハイブリッドのシステムがあります。この技術を活用することにより、路面軌道線のある都市空間から架線をなくすることができ、都市景観に配慮したLRT整備ができるほか、電化設備のない低コストでの鉄道建設や電力回生による運行コスト低減も可能です。

この技術はすでに実用段階に入っています。

## 活動報告

(2011年6月以降)

### [ 展示 ]

6月6日～13日、19日～23日

7月11日～14日、18日～26日

8月8日～18日、24日～27日、29日～9月8日

\* 金沢駅もてなしドーム地下広場にて毎月、不定期に開催。原則、無人。

### [ 勉強会 ]

6月17日 白山市・館畑公民館にて(鶴来地区/出前講座)

6月22日 白山市・鶴来公民館にて(同上)

8月23日 白山市・蔵山公民館にて(同上)

### [ 例会 ]

6月4日

7月2日

8月6日

9月3日(終了後、北鉄石川線のビール電車に乗車。)

\* 原則、毎月第一土曜日午後1時～5時。あいむ会議室にて。

## お知らせ

### 出前講座、やります！

当会では、LRTに関する勉強会を行っています。日程、場所、費用などについてご相談に応じますので、下記の問い合わせ先まで気軽にご連絡ください。



毎月恒例のもてなしドーム地下での展示活動



白山市の公民館における勉強会



9月3日に乗った石川線のビール電車

### 編集後記

本会は金沢都市圏にLRTを走らせることを構想し提案していますが、鉄道ファンの同好会では決してありません。様々な人が集まる都市において公共交通は社会基盤の最たるものであり、その抜本的改善が商工業、観光、福祉、教育、環境などのあらゆる施策を大きく展開させる前提条件になると深く確信し、それ故に真剣に活動しております。本誌発行もその一環です。お読みいただき、金沢の「まちづくり」を共に考えていただければ幸いです。(M)

金沢・LRTと暮らしを考える会会報  
金沢LRTだより第1号  
2011年9月12日発行(隔月刊)

〒920-1161 金沢市鈴見台4-2-22  
TEL: 076-264-3098  
URL: <http://kanazwalrt.konjiki.jp/>  
E-mail: [yadp@pro.email.ne.jp](mailto:yadp@pro.email.ne.jp)

