

金沢 LRT だより

CONTENTS

巻頭言 谷内昭慶...1

[連載]

LRT に対する誤解かも 第 5 回

「縦割り行政の下では LRT は無理」 宇都宮浄人...2

金沢 LRT 講座 第 10 回

金沢都市圏には似合うかもしれないタイヤトラム

谷内昭慶...4

石川線を活かすための Q&A 善光 孝...3

会員の雑感...LRT 導入は社会的課題である
...LRT 導入は市民的課題である

毛利千香志...8, 9

活動報告ほか...10

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体系をいう。



金沢・LRT と暮らしを考える会

[巻頭言]

金沢での暮らしを考えるとき

金沢・LRT と暮らしを考える会代表 谷内昭慶

職につけることと生活を楽しむこと、休日に行くところがあること、子どもがいれば、教育環境が整っていること、高齢者なら病院や介護施設が近くにあるかどうかを確認しましょう。もちろん人によるでしょうが、最低限のことをまず考慮するはずで、とりわけ、移動手段は欠かせません。移動手段は都市の機能として、とても大切な要素だからです。

今の金沢の交通政策はバスを基幹とする公共交通ですが、需要に応えられないということで、金沢市は県と共に 70 年代のはじめから新交通を検討していましたが、平成 10 年でコストが合わないということから課題を先送りしました。一方、平成 14 年に富山市が LRT でまちづくりを提唱し、平成 18 年には実現しています。そのとき関連法律が改正され、国が導入を支援しました。そのため、以前と比べ、LRT の導入がしやすくなりましたが、金沢市は検討の再開もなく今に至っています。

山出保前市長は平成 23 年、6 期目の当選を決めて新交通システムに取り組む算段をしていたようですが、夢がなわず。後で聞いた話によると、退任後の講演で、新交通システムが構築できなかったことに言及されたそうです。

北陸新幹線開業においては二次交通（鉄道網とその運営）の充実ということが課題に挙がり、七尾線、のと線、並行在来線の活用がテーマとなりますが、金沢の市内はバスの増便で対応しようとしています。

しかし、金沢はバスでは十分な対応ができないと、ずっと言われ続けていました。現に、平成 7 年から自治体の行政職員でつくる新交通システム研究会に加わり、検討を続けているわけですが、毎回、年度末に国へ補助の仕方や増額を求めて、年度の活動を締めくくりに終始しているのが実態です。富山市は会員ではなかったのに LRT を実現しました（今は会員に）。

理想は北陸新幹線開業に間に合わせるようにして、新交通システムが構築できたらベストだったわけですが、今の金沢では実現できません。ところが、平成 18 年から富山市は LRT でまちづくりを着々と進めており、新しいまちづくりのモデルケースをめざしているのでしょう。国は期待もあって強力に後押しをしています。一方、金沢は駅に降りた観光客が駅でうろろうさせないようにバス網の行き先表示盤を設置することを今になって行おうとしています。金沢駅の分かりにくさはずっと前から指摘されていましたが、やっと実現する運びになりました。しかし、観光客は路線バスには乗りたがらないのです（ひとつの結論）。お隣の都市とは随分差がある取り組みになりましたね。



名所は観光客だけのものではなく、住民にこそ利用してもらおうものである。重要伝統的建造物群保存地区に指定されるということは、その価値を認め、現代においても日常的に活用してもらおうことが真の目的なのである。

LRT に対する誤解かも …… 「縦割り行政の下では LRT は無理」

宇都宮 浄人

関西大学教授
日本銀行時代に
金沢支店に勤務



LRT のような良い交通システムがあれば越したことはない。けれども、……そんな思いを抱く人が結構多いのではないのでしょうか。この連載では、けれどもの次に来る思いが、ひょっとすると誤解かもしれない、ということをお話しましょう。

LRT は、あれば越したことはない。けれども、今の縦割り行政の下では、そもそも LRT のような壮大な計画は無理、と感じている人はいませんか。

LRT は、単なる交通手段ではなく、まちづくりのツールとして位置づけられるものです。したがって、まちづくりのプランと一体で考えなければいけません。ところが、お役所では、都市計画の担当者が交通事業に無関心だったり、交通事業を担当する担当者は、都市計画よりも事業者の管理ばかりが関心事だったりします。さらに、道路交通をさばく警察は、渋滞解消や安全性が一番の関心事です。

しかし、民間企業においても、大きな事業を手掛けるときには、ある程度役割分担が必要になります。まちづくりと交通の一体化といっても、やはりそれぞれの専門性をもった部署が担当することになります。あとは、そうした部署がいかに力を合わせて共同のプロジェクトを仕上げていく仕掛けをつくっていくかということになります。

その点、LRT については、国土交通省の「LRT 総合整備事業」という、本省の道路局、都市局、鉄道局が一体となった事業メニューがあります。国庫補助もあれこれ合わせると総事業費の 5 割程度になるかなり手厚いものです。国は、従来の縦割りを脱するためのシンボル事業として、LRT を重点的に整備しようと躍起なのです。

地方自治体はまだ縦割りという印象があるかもしれませんが、新たな仕掛けをつくらうという動きは出ています。2011 年に閣議決定された「交通基本法」案は、まちづくりの視点を交通に求め、地方自治体は交通計画を定めることになっていました。法案は、政局にもまれて廃案になってしまいましたが、政権交代後も、政府は「交通政策基本法」として、基本法の検討を進めています。交通を総合的にみなければならないという考え方は、超党派で共有されてい

るのです。

むしろ、一般の市民が、それぞれの利益を行政の各部署に求める結果、「縦割り」になっているということはないのでしょうか。道路がほしい、自分に関係のない(と思っている)公共交通には関心が無い、自分が利用する道路は渋滞してほしくない等々。

そうした利害調整でぶれることがないようにするためにも、しっかりとした制度を築き上げることが必要です。制度を築くということは決して難しいことではありません。実際、市民活動の声が反映されて、「地域交通活性化・再生法」はできました。「交通基本法」案もそうした声の後押ししていました。そもそも、金沢市は、他都市に先がけて「金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例」を定めており、その点では先進的な都市なのです。

物事が進まないのを、行政のせいにはせずに、自分たちで声を出していけば、縦割りの制度は変わり、LRT の導入に向けた推進力になるでしょう。「交通政策基本法」は、準備中の法律として、すでに国会に提示されています。



シャンパンの都ランス市。電車の顔は、シャンパングラスの形である。フランスでは、国内交通基本法の制定と関連制度の整備により、各地で LRT が普及した。

北鉄
石川線を活かすための



当会は、北陸鉄道石川線を金沢市中心部まで延伸し、LRT化することを提案しています。



路面電車と都市の未来を考える会 RACDA 高岡
金沢・LRTと暮らしを考える会
善光 孝

Q.18 これまで鉄道を再生した事例はあるの？

赤字が続き、運営が困難になったり廃止が検討された鉄道を、見事に再生している地域が全国にいくつも見られます。お隣、富山県の万葉線と富山港線、和歌山県の貴志川線、三重県の北勢線、茨城県の湊線などが有名です。それぞれ運営方式を変え、財政支援のもと、以前の会社、新しい会社、行政、地域住民が一体となって鉄道存廃問題に取り組み、存続を図りました。存続後も、それぞれが協力をしあい、利便性の高い鉄道にし、お客さんも増え、沿線も活気が戻ってきています。

国や地域の行政の支援によって鉄道を運営するのは、先進諸国では当たり前の事であり、鉄道に“赤字”という考え方自体が存在しない所がほとんどです。日本も徐々にではありますが、諸外国の好例を見習い、その考え方を取り入れようとする地域が出てきております。

Q.19 石川線存続・延伸後の運営方法は？

地方の鉄道は現代社会において、独立して採算を取るといのは基本的に難しいのが現状です。そこで国が奨励している鉄道の運営方法として「上下分離」という方法があります。土地や線路などの設備、つまり、下の部分を自治体が管理し、電車を使った運行のみ（上の部分）を鉄道会社が運営するというものです。敷地や線路は、道路と同じ社会資本であるという考えに近いやり方です。この場合、電車の運行（上の部分）は、現在の鉄道会社でもかまいませんが、第三セクターや、別の会社で運営されるケースの方が多いようです。大手の運営会社から、小回りの利く小さい会社（分社化）にし、財政支援を加えて運営する方法。運営会社は変えずに、社会資本整備分の財政支援を行って運営する方法なども行われています。

どのような運営方法が良いかは、それぞれの地域や該当する鉄道線の状況や条件などによって変わってきます。いろいろな運営方式の中で、その地域や鉄道に最適と考えられる方法を選べば良いのです。



福井鉄道の電車

地元資本の主導で、赤字続きだった鉄道事業は再建されつつある。国や自治体からの財政支援を得て設備の更新が進み、今年春には低床の新型車両も導入された。新駅やパーク・アンド・ライドの駐車場の設置などにより利便性が向上、地元密着の営業努力が功を奏し、乗客数は増加に転じている。

金沢 LRT 講座

第 10 回

金沢都市圏には似合うかもしれないタイヤ ترام

LRT に使う車両の紹介とメリットについて

金沢・LRT と暮らしを考える会 谷内昭慶

これまでは、今ある社会資本を活かすことを中心に提案していた

私鉄といえば、北鉄の石川線と浅野川線が金沢市内に残っています。その施設と北陸新幹線の敦賀ルートの完成後に JR 北陸線が並行在来線となりますので、その結節を前提に LRT を構築しようと本会は提案していました。しかし、金沢市は運用費捻出の目処が立たない（全国的傾向）ということで、LRT 導入に躊躇しています。

本会が提案する LRT は前述したように、富山市で採用しているような鉄輪の車両編成を考えていました。それで、野町駅から香林坊までの延伸、あるいは金沢駅まで一挙に延伸し、それを一期工事として、西金沢駅～金沢駅間を LRT 路線として運営するとか、とりあえず、短期で実現しやすい一路線に LRT を導入し、住民に馴染んでもらうことを考えていました。ところが、平成 10 年当時の計画（県土木企業委員会）では、1 回の乗車料金を 450 円以上（当時の計画と本会の提案内容とは異なる）にしなければコスト面で成り立たないということから、LRT 構想そのものを一時棚上げにしたらしいのですが、現在もそのままになっています。

金沢市は昔から民間に委ねるところがあり、結局、今も、できれば民間の事業者を想定していることから、行政が事業主体になりたがらないのです。そうすると、国の補助も受けられないことから、建設も運用も目処が立たないことがわかっているので、検討が始まらないのでしょう。

そこで、今回、提案するタイヤ ترامという車両は鉄輪車両とは違う特徴があり、金沢都市圏に導入するのに一番合うのではないかと考えるようになりました。

タイヤ ترامの特長

ちょうど、トロリーバスと路面電車の中間的な車両です。最近知られるようになってるのがフランス製のトランスロール。日本では三井物産が扱っている車両です。

2009 年上海で 46 年ぶりに路面電車を復活させ、トランスロールを使っています。トランスロールは日本でも 2005 年に堺浜で運行実験をしましたが導入には至りませんでした。上海は 2007 年 10 月に導入を決定し、建設期間が全長 9.2km に停留所 15 カ所を約 2 年と速いスピードで完成しています。総工事費は約 120 億円ということから 1km 約 13 億円、1km 約 20 億円の普通の LRT より建設費が安いのです。

そもそもトランスロールはすでに昔からある技術で、日本では電車の仲間と位置づけていますが、欧州ではバス的一种と見ているところもあり、トロリーバスが 3 車両ほど連結した電車のようなスタイルをしていますし、低床でもありますから、一見すると外観は鉄輪車両と変わりません。ただ、敷設線から電力を供給し、車輪がゴムタイヤなので、そこが一番大きな違いです。ゴムタイヤということで上り坂に強いのですが、鉄輪よりタイヤの磨耗が激しく、頻繁に交換しなければならないということで、メンテナンスが高くつくと思われています。

そこで、提案。最新の技術を応用することで、新しいタイヤ ترامが作れるのではないかと考えました。

従来のタイヤ ترامは、路面にガイドと電力供給のためのレール 1 本を敷設します。日本では道路面からの電力供給が認められていないので、特区にするか、法律改正か、トロリーバスのように上空に架線を這わせるか、ということになりますが、燃料電池の普及で安価になるまで、クリーンディーゼルエンジンか蓄電池を搭載し、ハイブリッド方式の自走できる車両にします。タイヤはゴムのように弾力があって磨耗の少ない別の材質で

作することも可能（今は軍事用の技術）。

安全装置と運行方式は、日本の衛星運行による GPS とビーコンによる制御方式を使い、トヨタが開発を進めていた ITMS も使うことで、安全性と運行ダイヤを管理し、運転者への負荷を軽減します。

鉄輪だと、軌道のレールを 2 本路面に敷くため、地中深くコンクリートを施し土台を作りながら敷設していかねばならないので、お金と時間がかかります。車のようなタイヤにすると、ガイド用のレールを 1 本路面に浅く埋め込むだけです。それも最新技術を使うと、路面に一切敷設や加工を施さなくてもいいかもしれません。

タイヤトラムの可能性について

これからのまちづくりのキーワードは、安全・安心・健康です。教育、雇用はもちろん必要ですが、高齢者にとって、子どもにとって暮らしやすいということが大事になってきました。さらにいうと高齢者が元気に地域に存在感をもって暮らせる環境が必要です。その点、金沢は生涯教育が盛んで、ボランティア団体も多くあることから、経験や能力を活かせる場が多くあります。これは自慢できることではないでしょうか。そして、スポーツ振興が高まれば、より健康に寄与し、医療費削減に奏功することも証明されています。ですから、金沢都市圏の地理的条件を鑑み、文化的生活をしていくためにも、食文化と伝統工芸の相乗効果を狙った新しい商品開発も行い、日常的にエンターテインメントが楽しめる拠点の整備と金沢都市圏を網羅する公共交通網の整備が必要でしょう。

そこで、車のようなタイヤ仕様のタイヤトラムを使うことで、できるだけ早く新しい公共交通網を作り上げることです。

なお、金沢都市圏は新旧混在が特長で、民俗的視点でも珍しいことから、マイカーを否定せず、公共交通は路線バス、コミュニティバス、周遊バス、まちバス、シャトルバス、鉄道、タクシー、代行タクシー、自転車に、新たにタイヤトラムの LRT を加え、いかにも違う交通手段の混在を許し、それをソフトネットワーク化して運行するという、金沢独自の公共交通網を作り上げるのはどうでしょうか。

金沢方式の交通政策は、欧米のように規制に頼るのではなく、住民の自主性を重んじ、交通手段の選択を住民の意思に任せることから、淘汰されるのを待ちます。

工期が早くコスト安から、香林坊・片町から有松・



さまざまなトラム

上から、パドヴァのトランスロール、ナンシーの TVR、ラスベガスの CiViS。(出典:ウィキペディア(<http://ja.wikipedia.org/wiki/>))

写真にあるように車輪用の軌道はなく、案内軌条の1線が敷かれているだけである。案内軌条がないものもあり、連接バスに近い仕様車もある。金沢仕様は電力供給の架線のない、非接触充電システムを導入した最先端技術の交通システムを新たに開発した方がいいだろう。

三日市町経由の小松空港までのルートを敷設するのもいいでしょう。白山市市内及び内灘町町内の公共交通網も同じシステムで整備し、住宅地同士や中心市街地と住宅地を結ぶ公共交通網としても使えますので、順次金沢都市圏を新交通システムで充実させていけばいいと考えます。

高齢社会への対応を考えると、住宅街内そのものにも同じシステムを導入し、車のようなタイヤのトロッコ仕様車を走らせることも可能です。タイヤトラムのタイヤは慶応義塾大で研究・開発された最新技術の SIM ドライブを使います。ホイール内にモーターを組み込むことで各車輪が効率よく独立駆動し、車両空間は広くなることから、車両自体の小型化も可能になるので、走行空間が十分でない金沢でも導入が容易になるはずです。

交通機関を新旧混在型にすることで、乗り継ぎが発生します。実はそのトランジット（乗り継ぎ）が交流人口創出につながるのです。これを良しと認めない限り、この提案は受け入れられないでしょう。金沢駅から目的地まで乗り換えなしで運用するこれまでのバス運行は親切過ぎるサービスではないでしょうか。利用者がそれに慣れ切っているので、反対は多いと思いますが、逆に、乗り継ぎを楽しむというようにならないと交流人口増は望めないでしょう。だからこそ、公共交通網の充実を図る意義があるわけです。



小松空港のターミナルビル
鉄軌道は、空港へのアクセスとしても、速達性、定時性などの面で優れている。

暮らし一口メモ

「誘致問題」の大小を間違えていないか

金沢市で、名古屋競輪の場外車券売場の誘致をめぐる、賛成派と反対派が激しく争っている。賛成派の「地域経済とスポーツの振興」も、反対派の「治安の悪化と子供への悪影響」も、どちらの理由も現実的にどれほどの説得力があるのか、いまひとつわからない。少し大袈裟な話になっていはいはしないだろうか。あえていえば、この程度の問題については、ギャンブルとはなんぞや、という文化論・人間論も含めて、議論を楽しむくらいの余裕があってもいいと思う。

一方で、そんなに生易しく構えてはられない誘致問題がある。大いに大袈裟に論じられるべきは、野々市市が環状道路沿いに誘致しようとしている「コストコ」についてだ。これは、名古屋どころかアメリカからやってくる、広大な駐車場の確保を前提とした、「倉庫」のような会員制の巨大スーパーマーケットだ。大きなカートに大きな商品を詰め込んで、ベルトコンベア式のレジで精算する。いかにもアメリカ人好みの効率重視でドライな、非人間的な商法である。これが出現すれば、車社会をますます促進し、地域のおばちゃんが世間話を楽しむような地元のスーパーはいっそう淘汰されていくだろう。地域経済が活性化するかどうか、（利潤動機による撤退の突然ありうることも含めて）何の確証もない一方で、両親による大量のまとめ買いの消費行動が、子供の教育に与える良からぬ影響は確実だと思う。

ところが、この誘致問題については、誰も異を唱えない。むしろ好ましく受け止めている。ここに端なくも表れているのは、文化とか伝統とか、地産地消とか内発型の経済とかと口をいって、本音はアメリカ的な豊かな消費文明とやらいうものに、未だに憧れ続けている石川県人の平均的な姿なのではなからうか。「黒船」に期待し、「日本海側で初」を喜ぶ空疎な文化意識なのではなからうか。とすれば、日本的な湿っぽさを匂わす「いしかわ百万石物語」のキャッチコピーも、その心根において大いに怪しいものといわねばならない。コストコ問題こそ、TPP の問題とも絡めて、金沢都市圏の経済と文化の未来に大きな影響を及ぼす大問題として、住民同士でも議会でも、もっと真剣に議論すべきだ。（毛利）

ご寄付のお願い

当会は、2003年から何の後ろ盾もなく任意団体として活動を始めました。活動の資金はもっぱら会費と寄付に頼るだけなので、大きなことはほとんどできません。現状、行政の計画にないことを提案しているので、助成などの支援が受けられません。

本会の提案を行政の机の上に挙げるためにも多くの住民の声が必要です。合意形成、住民合意が阻んでいるからです。住民からの要望が少ないと判断されると行政は取り扱わなくともいいからです。しかし、議会でも質問が出されたことを考えると、当然、全市的検討を開始してもいい事案のはずですが、議論は平成10年で止まったままになっています。

* 寄付の郵便振替口座は、金沢コミュニティ基金 00760-3-93237
で入金できます。



イベント風景
北鉄が初めて行った石川線の「おでん電車」に参加しました。(3月9日夕方)

暮らし一口メモ

「金澤ふうライフ」とは何か

金沢市が、新幹線の開通後、都会の若手文化人ら「著名人」を呼んで、「金澤ふうライフ」を楽しんでもらう企画の検討を始めたらしい。それはどんなふうなライフなのか。おそらく、「金澤町家」に住んでもらい、伝統ふうの文化に親んでもらい、21世紀ふうの芸術にも接してもらい、冬には帰京してもらって結構だけれども、たまにはカニを食べに来てください、というようなライフなのだろうと思われる。

そんなふうなライフに無縁の者にとっては、どうぞおやりください、としかいいようがなく、その名称が都会ふうに洗練されているのか、田舎じみて野暮ったいのかと考えてみたくもない。が、あえてケチをつければ、「金澤」は「金沢」でいいし、「ふう」はなくていいし、「ライフ」は「生活」でいいのではないか。著名であれ無名であれ、住んでくれる人には、金沢での生活を楽しんでくださいな、何でも相談に乗りますから、と気取らずに声をかければいいのではなかろうか。心配なのは、「もてなし力の向上」とか「魅力の発信」とかと気張りすぎるのが裏目に出て、そんなふうな生活とか文化は「衛生的消費」の対象に過ぎないのではないかと、生活に根付いた文化の息吹が感じられないじゃないかと、「えんじょもん」に指摘されてしまう恥ずかしさを味わいはしないかと、ということである。(毛利)

会員の雑感...LRT 導入は社会的課題である

線路は邪魔物か

毛利千香志



待ち時間を楽しむ

イギリスに、「芸術とは限定である。絵の本質は額縁にあり」と述べた批評家がいる。この一文は自由論の本質を衝いている。人間は無制限の自由には耐えられない。何らかの枠組みがないと発散が収縮、またはその往復運動に陥る。

街にとっては、いわばレールが額縁のようなものだ。軌道、電車、そして駅は、大袈裟に言えば人間の本性に根差した産物なのだと思う。車内や待合室が見知らぬ人との会話の機会を生み、待ち時間の読書が、人生の座右の銘に出遭わせてくれるかもしれない。車両やホームが、若い男女にとって「絵」になる恋愛の舞台となり、鉄路とともに街に融け込む電車が、生き活きとした社交へと人を誘う。

クルマやバスではなかなかそうはいかない。確かにクルマはドア・トゥ・ドアの便利な乗り物で、例えば自宅のガレージから郊外のショッピングモールまで、好きな時間に移動ができる。バスも、例えば新興住宅街の形成に追随して、柔軟に路線を設定できる。それでもなお世界の諸都市が路面電車を復活させているのは、モータリゼーションによる拡散よりも「路面電車ルネッサンス」による凝縮を、すなわち「秩序ある自由」を望んだからにほかならない。

当たり前だが、鉄道の駅は固定されている。だからこそ駅を中心に人が集まる。大正 14 年、尾張町の平澤嘉太郎は、内灘砂丘の「浅電」の駅を起点に粟崎遊園を開き、「北陸の宝塚」と呼ばれる賑わいを演出した。クルマも娯楽も少なかったという時代背景は、その繁盛の半分しか説明していない。根源的にいえば、地域への「定住」が愛郷心を育むように、人間は、少なくとも成熟した大人は「空間の制約」を好むものである。だから、香林坊に「駅」ができれば、香林坊は大いに賑わうに違いない。古今東西、交通の拠点が栄え、その機能を失うにつれ寂れた例は枚挙に暇がない。

駅といえば、乗り換えを苦痛とみる風潮が地方にはある。確かに面倒ではあるが、寸暇を惜しむほど忙しい人ばかりなのだろうか。1 日 3 時間以上もテレビを見る人が地方にはたくさんいる。なのに、たかが 30 分以内の待ち時間もうなずきたいとはいえない。もちろん工夫は必要だ。仮に広坂の中央公園に電車とバスの総合ターミナルを造るなら、大都市の駅ナカのように、「大和」の地下の食品売場と一体で整備し、郊外行きのバスに乗る前に買い物を楽しめるようにすればよい。街中での滞在時間も商業販売高も増える。

道路が狭くなって大変だと警告する人もいる。しかし、

これまた「狭い」という制約を活かして凝縮した賑わいを醸成すればよいので、公共交通を重視するなら、都心部の国道は適正な広さだと思う。「狭い金沢、そんなに急いでどこへ行く」、そういえるような心の余裕も必要ではないか。

交通のあり方は「生き方」に通ず

日本でもようやく車社会に陰りが見え始めた。クルマの恩恵は、犯罪の誘発などの害悪とともに計り知れず大きい。だが、車社会ではクルマを失った途端、自由が不自由に逆転する。孤立を恐れる老人のやむなきマイカー運転がどんな悲劇を生んでいるのか。クルマそのものに魅力を感じず、維持費や駐車代を惜しむ若者の車離れも進んでいる。

ところが、地方にあっては未だ車社会を所与の前提とみなす雰囲気強い。ゆえに鉄軌道には冷淡だ。「都会の人はわざわざ駅まで歩いて行って電車に乗り、さらに乗り換えて、やっと目的地に着く。なんてかわいそうな人たちだ。そんな優越感を伴う自己正当化が語られがちなのである。

そこで参考になるのが、金沢市に劣らぬ車社会である富山市の「とやまレールライフ・プロジェクト」だ。そのウェブサイトの「かしこいクルマの使い方」欄を見ると

クルマで往復 20 分程度の移動に公共交通を使うと、1 日約 120kcal の消費が増え、365 日では脂肪分約 5kg のカロリーに相当し、健康維持とダイエットの効果が得られる。「環境にやさしい行動の CO₂ 削減量」の試算によると、「1 日 10 分だけクルマを控える」は、「TV を 1 日 60 分減らす」の約 45 倍の効果がある。クルマの 1 日当たりの維持費は約 2,000 円。それを伏せてアンケートをとると、回答額の平均は、クルマを使わない人がほぼ正確な 2,121 円、よく使う人は 1,160 円。この結果は、「人間は誰しも自分がやっていることは正しい」と思いこみたがる「自己正当化バイアス」の心理を示すものだ。「クルマでちょっと出掛けるとき」は、つい「ジャージやパジャマ」のまま。でも電車やバスに乗るには「パジャマにコート」は恥ずかしく、バッグや化粧品にも気を遣うようになる。

公共交通の利用促進には、このような具体例の紹介も含む教育・啓発のソフトの施策が肝要だ。LRT(新型路面電車)の導入にあたっては、ハードの問題はその気になれば解決できるが、市民のクルマ依存の意識が変わらねば、あえて実現する意味は乏しい。いや、LRT が人々の意識を変えてくれるに違いない。いずれにせよ、LRT そのもの、交通政策それ自体に囚われない総合的な取り組みが求められる。

LRT の導入は、行政のみならず市民一人ひとりにとっての課題である。このままクルマ依存を続けるか、それとも公共交通の利用を増やすか。この選択は、他のどこでもない、この街で、互いに協力しながらいかに良く暮らすか、その姿勢を問い、究極には各自の人生観を問う。LRT 導入論は、自由論から人生論にもわたる広範な知的営為を要するのであり、人間と社会のあり方についても堂々と議論を闘わさないといけない。財源論と技術論に終始するのは、「絵」になる都市に似合わぬ過剰な限定というものである。

街の姿を決めるのは誰か

毛利千香志



時代は変わっている

かつて金沢市はヨーロッパ型のコンパクトな街だった。1,200 ~ 1,500ha に 12 ~ 13 万人、1ha 当たり約 100 人が住んでいた。ところが、1968 年の都市計画法の改正以降、日本一の数ともいわれる民間主導の区画整理が行われ、結果、1 万 ha の土地に 100 万人が住める広大な市街地を有するに至った。今や全国でも稀にみる宅地の供給過剰に陥っている。市街地の人口密度は 1ha 当たり約 60 人にすぎない。

これらの数字が意味するのは、街の賑わいが薄れたこと、車なしの生活が難しくなったこと、である。また、街の魅力が「点」にしか表れないこと、点と点の間に青空駐車場が増えたこと、である。つまり、人々の普通の生活、街並みの普通の景観を、初めて訪れる人に対して自信たっぷりに見せられる状態とは、とてもいえないのである。

ところで、1968 年の地下鉄の建設計画においては、大量の交通をいかに捌くかが最大の事業目的であった。だが、時代は大きく変わった。新交通システムの代表選手となった LRT は、無秩序な民間投資と「私」優先の車社会の反省に立ち、官民協働による「公」主導のコンパクトな街の形成をめざして各地で導入されている。最終的には、地域のコミュニティの再生が目的なのだといってよい。

金沢の状況に即してみれば、新幹線の開業が「人・モノ・情報」の流動性を高める。それは街の活力の源になるだろうが、同時に、社会の「絆」を弱め、活力低下のきっかけともなりうる。新幹線を歓迎しつつ、その「対策」として、街の自律性と凝集性を高めねばならない。そのための公共政策が急務であり、それゆえの LRT 導入だという脈絡になる。LRT は「二次交通」ではなく、都市基盤なのである。

このような新たな認識が必要なのだが、相変わらず「金銭」と「技術」の平面でのみ LRT を論じる人が多い。財源がない、道路が狭い、荷捌きができなくなる、といった具合だ。これらはすべて、「官」の役割を過小評価し、都市の開発を「民」に委ねていた過去の「できない理由」である。

「金沢を、取り戻す。」

2007 年制定の「地域公共交通活性化再生法」は、軌道事業の「上下分離」方式を認めた。施設や車両の資産を自治体がもち、民間会社に貸して運営を担わせることで、公的資金の投入による LRT の整備を容易にしたのである。

それでも「できない理由」は囁かれ続ける。いったん

剥がした線路を再び敷くのに戸惑う市民もいる。ならば、LRT は LRT でも、鉄輪でなくゴムタイヤの方式を考えてみてもいいのではないか。導入費はさらに安いし、工期も短い。フランスのロール社が製造し、三井物産が輸入元となっている「トランスロール」は、すでに日本仕様が開発され、導入に手を挙げる自治体を待っている状態だという。

ただし、その場合、小回りが利く、坂道を登りやすいというタイヤトラムの利点を存分に活かすべきだ。旧市電の路線網を早急に復活させ、ついで金沢港、小松空港、医科大、金沢大、先端大などの運輸、医療、文教の拠点を結ぶ路線も設定すべきだろう。そのために、新交通システムの実験・整備の「特区」創設を政府に働きかけてもいい。税負担の軽減、規制の緩和などの優遇措置を設け、企業を誘致し投資を呼び込めば、地域経済の活性化にもつながる。電車が、さもなくばバスのままか。そんな思考の呪縛からも解かれる。鉄道、トラム、バス、タクシー、自転車、徒歩の間の、交通手段の「ベストミックス」を探ればいいのだ。

しかし、何もこのような大がかりなことをいわずとも、十数年も前から研究の蓄積があり、国の支援も整いつつある鉄輪の LRT を、満を持して導入すればいいだけの話だ。確かに、具体的に考えれば考えるほどハードルが高くなるように感じられはする。資金調達のために、例えば PFI (Private Finance Initiative) のスキームを考案するのは面倒であるし、交通税を創設するなら市民を説得するのはなお厄介である。道路密度の低い金沢市では、環状線ができたとはいえ、迂回路が混む可能性はある。通過交通の排除、路地裏の通行規制も一筋縄では進まないだろう。これらすべての課題に改善の目処が立っても、例えば、荷捌きができないとの一点を理由に計画がひっくり返るかもしれない。

このような難題を前に果敢になりえないのなら、新交通システムそのものを導入しなくてもよいと思う。大量輸送のみ考えれば、接続バスを都心軸に入れるという手もある。交通以外のあらゆる手段を使い、大きな投資をせずに人が溢れる街を甦らせることも不可能ではないだろう。ただ、交通基盤は、産業や文化のあらゆる市民活動の前提である。交通体系の確立において、もし LRT を諦めれば画竜点睛を欠くことになる。「歩けるまちづくり」の推進も中途半端に終わり、コミュニティの再生、ひいては愛郷心の醸成も未熟にとどまるだろう。というのも、LRT の導入は、「くらし」と「観光」を共に活かす総合的な都市政策なのだから。

市民の多くが望む都市像は、コンパクトで賑やかな、かつ、洗練された「美しい都市」なのだと思う。交通問題がその実現を妨げていると思う市民は、素直に行政に訴えればいいのだ。「さすがにもうそろそろ、あの十数年来の LRT の構想を実践に移してもらえませんか」と。

ただし、その国の政治がその国民の民度で決まると同様、街の相貌も、その市民の「公」意識のレベルに応じて美しくもなれば醜くもなる。だから、行政批判は自己批判と裏表だという認識が必要だ。先の訴えには、「私たちも精一杯協力しますから」と続かねばならないのである。

活動報告

(2013年1月以降)

[展示]

- 1月1日～9日、12日～25日、28日～31日
- 2月1日～18日、24日～28日
- 3月1日、4日～8日、11日～20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。

[展示予定]

4月22日～25日

* 25年度も毎月不定期ですが、無人の展示を行います。

[例会]

1月17日、2月16日、3月16日

* いずれも、1時～5時。

あいむ会議室(香林坊ラモーダ7階)にて。

[例会予定]

4月20日、5月18日

* いずれも、1時～5時。

あいむ会議室(香林坊ラモーダ7階)にて。

[勉強会]

1月5日、3月2日

* いずれも、あいむ会議室(香林坊ラモーダ7階)にて。

[勉強会予定]

24年度は毎月第一土曜日に本会主催の勉強会を行ってききましたが、今後は、要望に応じ随時開催します。

お知らせ

勉強会 & 出前講座、やります！

お求めに応じて随時出前講座(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。下記の問い合わせ先までお気軽にご連絡ください。

当会の提案、当誌の内容についてのご意見、ご感想も下記連絡先までお寄せください。

会員の募集

当会はLRTの導入を提唱するとともに、それと一体となったまちづくりのあり方についても考え、話し合っています。自由闊達な雰囲気、どなたでも気軽に参加できます。特別な知識は何も必要ありません。是非一緒に活動しませんか。(年会費は2,000円です)



もてなしドーム地下広場での展示の様子

編集後記

「金沢方式」が様々な分野で考案されている。例えば電線の地中化。文字通り地中に埋める手法にこだわらず、地区の実情に応じ、建物の軒下に這わすなどの工夫を取り入れ、迅速に景観の美化を進めている。公共交通もこれと同じく、独創的で先進的な金沢方式を編み出してはどうか。鉄輪のトラムを(金沢港と石川線をつなぐ都心軸と都心環状線の)幹線に、タイヤのトラムを郊外へ向かう長距離の主要路線にそれぞれ導入し、旧市街と新市街との結節点にはパーク・アンド・ライドの駐車場を整備し、そこを拠点に充実した路線バスの運行網をつくり、さらに末端にはコミュニティバスを巡らせる。そして、都心部は自転車と徒歩を主役にする。古い街路がそのまま残る「城下町金沢」だからこそ、このような様々な交通手段を組み合わせた独自の方式が可能になると思う。こうして生み出される市民同士の豊かな交流が「拠点」の魅力を増し、広域からも人を呼び、街を元気にするはずだ。(M)

金沢・LRTと暮らしを考える会 金沢 LRT だより 第10号

2013年4月3日発行(隔月刊)

* バックナンバーは下記 URL からご覧いただけます。

〒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

