

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体系をいう。

## CONTENTS

巻頭言 谷内昭慶...1

## [ 特別企画 ]

金沢にも LRT を導入しよう！

編集部が疑問にお答えします!! ...2

## [ 特別寄稿 ]

高岡における万葉線の延伸について 善光 孝...9

## [ 連載 ]

金沢 LRT 講座 第 12 回

金沢の魅力アップと定住促進に LRT を 谷内昭慶...10

会員の雑感 LRT 導入は商業振興策である  
LRT 導入は観光振興策である

毛利千香志...12, 13

活動報告ほか...14



金沢・LRT と暮らしを考える会

## [ 巻頭言 ]

## 富士山がついに世界遺産に...からみえるもの

金沢・LRT と暮らしを考える会会長 谷内昭慶

2013年6月22日、長年の夢だった富士山が、45kmも離れた三保の松原も含む最良の形で世界文化遺産に認定されました。

はじめの頃は自然(遺産)を目指したということですが、切口を変え、文化という人の生業、営みで訴えることで実現したわけです。

視点を変えれば、認められるという点では、LRT政策も単なる交通対策で考えていたのでは、それこそ贅沢なものとして見られても仕方ないでしょう。

私たちは「環境保全」と「暮らし方」、そして、「持続可能なまちづくり」、「低炭素社会形成」を目指すには何が必要かという視点から、LRTを提案し続けています。

国鉄が民営化し、採算のとれないところの鉄道の廃止がはじまり、バスを代替させましたが、結局、バスの利用も次第に減り、減便させられ、特に高齢者は外出を控えるようになりました。

過疎が進めばお店も撤退し、ますます不便になり、過疎化そのものが加速します。結論は、バスは鉄道の代替にならないのです。金沢では中心市街地に居て、買い物困難者になるわけですから深刻です。

結局、鉄道、すなわち軌道系の交通機関があるところは、投資もしやすいのですが、バスでは効果は小さいというわけです。

多くの住民は移動手段は大切だと考えています。その移動手段が限定され、マイカーに頼らざるを得ない状況に追い込まれると、人口増加はまちによほどの魅力がない限り見込め

ませんし、過疎が進む傾向になることがわかっています。公共交通網が充実した東京や大阪などの大都市を見れば、一目瞭然です。

人口増があるから公共交通網を充実させるという視点。人口減少にあるので、便利な公共交通網を構築し、持続可能なまちづくりを目指すという視点の、どちらを選択した方がいいのでしょうか。多くの方はケース・バイ・ケースだと言うかもしれませんが、これは、まちをどうしたいのかというビジョンにかかわります。かといって、果たして自治体はマイカーを持っている人たちだけに来て欲しい、定住して欲しいといえるのでしょうか。

金沢では、街なかに建物を建てる際、駐車場の附置義務があったのですが、今はありません。マイカー重視から公共交通利用促進をすでに表明しています。

県でも白山を世界遺産にという声があります。しかし、世界文化遺産に登録された富士山を抱える自治体に、早くも多くの課題が吹き出てきましたね。世界の財産ということで、世界の人々に代わって日本が住民が富士山の環境保全と活用に取り組んでいかなければならないのです。また、遺産とは、単なる保存ではなく活かすことも含まれています。



世界文化遺産に登録された富士山

白山はいつになったら世界遺産に登録されるだろうか。住民の想いが実現のパワーになるということではLRTも同じ。行政の意欲もさることながら住民からの熱望が多数必要である。

特別企画

# 金沢にも

まちづくりのツール

# LRTを導入しよう!

市電の廃止後、公共交通をずっとバスに頼ってきた金沢。  
本当にいつまでもこのままでいいの？

編集部が  
疑問にお答えします!!



## Q.1 LRTとは何ですか？

ライト・レール・トランジット (Light Rail Transit) の略で、「次世代型路面電車を基幹として、バスとの結節機能やパーク&ライド駐車場を備えたトータルな交通システム」のことです。

なお、車両そのものは LRV (Light Rail Vehicle) といい、低床、低騒音、高速で、完全バリアフリーです。昔の市電のような古くさい車両とは姿形はまったく違います。丸みを帯びた斬新なデザインで、魅力のある都市景観を演出します。また、バスよりも乗り場やルートがわかりやすく、ランドマーク効果もあります。

なお、架線のないバッテリートラムが開発中ですが、仮に架線が必要になっても、かつてのような蜘蛛の巣状にはなりません。景観上、ほとんど気にならない程度です。

\*パーク&ライド

マイカーで郊外の駅やバス停まで行き、駐車場に車を止め、電車やバスに乗り換えて目的地に向かうシステム。

## Q.2 他都市の導入の状況はどうなっていますか？

世界では、LRT が都市交通の主演です。1978 年にカナダのエドモントンで最初に開業し、以後、新設された都市だけでも世界で 130 を超えます。日本でも、宇都宮 (具体的に計画中) 札幌 (2015 年開業予定) 岡山、京都、東京 (銀座) をはじめ、多くの都市で導入が検討されています。

とくに北陸では、2001 年に高岡の万葉線、2006 年に富山港線、2009 年に富山市内の環状線 (一部新設) が LRT 化されました (富大への延伸構想あり)。また、2013 年 4 月に福井~武生間の福武線 (福井鉄道) に LRV が導入されています。富山では駅の高架化に合わせ、富山港線 (富山ライトレール) と環状線 (富山地鉄) を連結する予定です。

富山も福井も、LRT の導入とともに未来志向のまちづくりを急ピッチで進めているのです。



福井鉄道の LRV (FUKURAM)



富山市内環状線の LRV (セントラム)

### Q.3 金沢ではどんなルートが想定されますか？

まずは、いわゆる都心軸、すなわち金沢港～金沢駅～武蔵ヶ辻～香林坊～野町駅（～有松～三日市）の都市幹線（7.5km ないし 13km）について、香林坊～兼六園下～橋場町～武蔵ヶ辻（2.5km）の都心環状線です。

また、石川線と浅野川線の LRT 化、さらにその延伸も考えられます。LRT は、乗り継ぎ抵抗が少なくなるよう、できるだけ長い路線がよいのです。

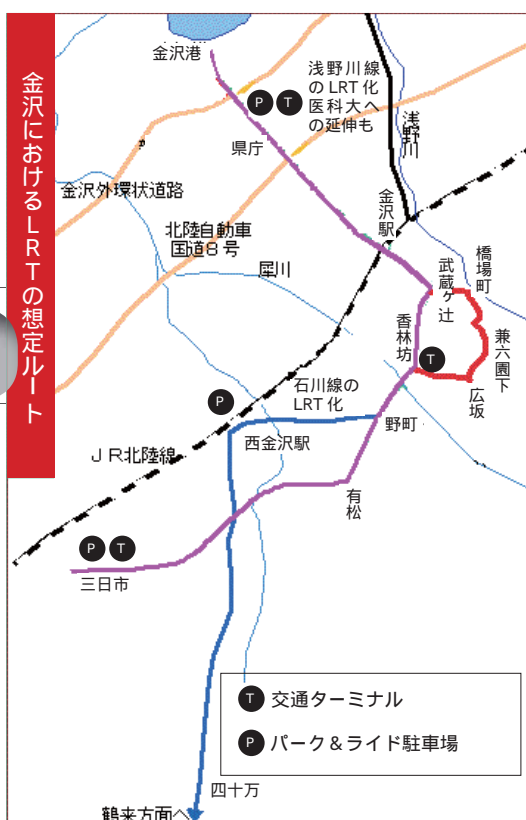
### Q.4 なぜ都心軸に LRT が必要なのですか？

LRT はコンパクトなまちづくりを促します。バスと違って鉄軌道の路線は、簡単に改廃されないことから、その沿線に都市の諸機能が集積されやすいのです。そして、その集積は都市の軸（背骨）となるべきところが望ましく、金沢では都心軸が当たります。

実は、スプロール化（無秩序な開発）を防ぐために金沢市が昭和 50 年代以降に進めてきた市街地の拡大は、都心軸に幹線交通（新交通システム）を通すこととセットで考えられていました。ところが、それが整備されないため、市街地の拡大と都市機能の集積という“車の両輪”のうち、前者が急速に進む一方で、後者はあまり進んでいません。つまり、金沢の場合、とくに都市経営の観点からみて、集約型の都市構造をめざすのが、LRT を導入することの本質的な目的なのです。

#### \* コンパクトシティ

住宅、事務所、店舗、病院、公共機関や文化施設が集約された都市の形態のこと。まちがコンパクトになることで、マイカーに依存せず、徒歩や公共交通機関で主要施設間を移動できます。そして、CO<sub>2</sub> 排出量の削減、インフラ（道路や水道）維持費の抑制、中心市街地の活性化などの効果が期待できます。



### Q.5 LRTは昔の市電とどう違うのですか？

1967年に市内電車が廃止になったのは、交通渋滞と交通事業の合理化が原因でした。半世紀近く経って LRT が注目されているのは、全国の地方都市と同じように車社会で分散した都市構造や悪化した都市環境を改善する必要性に迫られているからです。

すなわち、昔の市電は単なる市民の足であったのに対し、LRT は、まちづくりの新たなきっかけとして導入するものなのです。

このように旧市電と LRT は役割が違うことから、路線も異なってきます。LRT は旧市電のように都市内のみを走るのではなく、都市圏を貫通するルートがメインになります。その意味で LRT は、昔の市電を復活させるものではないのです。

### Q.6 LRTによって都市はどう変わりますか？

LRT は人の往来を活発にしますので、その整備は沿線への投資を誘発します。

たとえば、官民の投資による、いろいろな施設の立地が想定されます。駅西エリアには、コンベンションなどのための国際会議場、ツエーゲンやミリオンスタースの本拠地やコンサート会場としての「金沢ドーム」、フェリーや客船を迎える「金沢ポートタワー」などが考えられます。旧市街では繁華街が活性化するとともに、ライブハウス、演芸場、屋台村、朝市などの賑わい施設がつけられるかもしれません。投資が投資を呼び込み、「まち」は成長していくのです。

また、LRT は都心に用いない車の通行、すなわち通過交通（現在は全交通量の半分以上）を排除するので、街に賑わいとともに落ち着きも取り戻します。その結果、生活のクオリティを向上させ、沿線に居住を促します。



## Q.7 金沢の街が直面している交通問題は何なのか？

金沢の街は以前のように渋滞がひどいわけではありません。街に車が溢れていることが問題なのです。

その結果、金沢らしい街の落ち着きが失われ、環境の悪化も招いています。とくに商店街や観光地では路地にまで車が横行し、本来は歩いて楽しいはずの道路空間を危険で不快な空間にしています。たとえば、せっかくのオープンカフェも十分には楽しめません。

また、「みち」が触れ合いの場でなくなり、コミュニティが崩壊し、ついには来街者が減ってシャッター街化が進んでいきます。金沢市の中心部を出入りする人の動きは、約 30 年間で 26% も減っているのです。

都市の魅力とは中心市街地の魅力です。その魅力を高めるには、車を減らし、人を集める（郊外から呼び戻す）仕掛けが必要になっています。つまり、自動車の分担率を下げ、かつ来街者が増えるよう、公共交通機関を強化しなければなりません。そこで、日頃はマイカーを使う人が「乗ってみたい」と思うほど快適で便利な交通システムが求められ、LRT の登場となったのです。

とくに金沢の旧市街地は道路が狭いため、もともと輸送量の大きい公共交通機関の役割は大きく、LRT の有用性は富山や福井よりはるかに高いといえます。

### 輸送機関別二酸化炭素排出量

(1 人を 1km 輸送する場合。単位: g-CO<sub>2</sub> / 人 km)

自動車	173
バス	45 (自動車の 1 / 4)
鉄道	17 (自動車の 1 / 10)

### 金沢市中心部の流出入トリップ(人の動き)

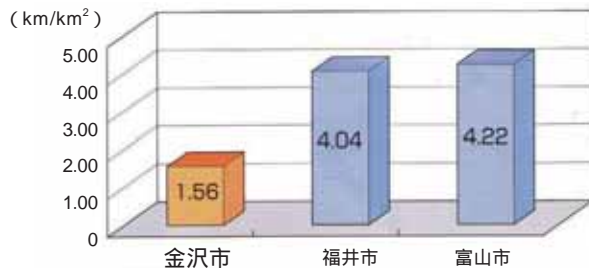
年次 (PT 調査)	回数 (千トリップ/日)	対 1974 年の 比率 (%)
1974 年	254	(100)
1984 年	234	(92)
1995 年	202	(80)
2007 年	189	(74)

### 金沢市中心部流出入の交通手段(分担率)

手段	現況 (2007 年 PT 調査)
徒歩	8%
自転車	9%
バイク	2%
自動車	57%
バス	19%
鉄道	5%

\* 中心部...東西は兼六園 ~ JR 線、南北は犀川 ~ 浅野川の区域 (2km 四方)

### 幅員 20m 以上 (4 車線以上) の道路密度



(出典) 新金沢交通戦略 (概要版) (2008 年)

\* 都市計画の標準は 4km/km<sup>2</sup> (500m メッシュ)

## Q.8 LRT の導入で街は本当に活性化するのはですか？

マイカーでの来街には、渋滞がある、駐車場を探すのが面倒、駐車料金が気になって長居できない、車が溢れて買い物環境が悪い、飲酒できない、といった欠点があります。

金沢の中心部の交通機関別「私事平均滞在時間」をみると、自動車が 93 分、バスが 118 分、鉄道が 172 分となっています (2007 年の PT 調査)。また、パーク＆ライドを利用すると、マイカーでそのまま乗り入れるよりも滞在時間が 50 分延びることがわかっています。

また、マイカー依存の人でも、バスは乗らないけれども電車なら乗るとい現象もみられます (レールバイアス効果)。LRT の導入によって来街者の滞在時間を長くし、新たな客層を開拓することで、商店街は活性化します。LRT はマイカーやバスよりも確実に誘客効果が高いのです。

### 富山市内環状線の活性化効果

電車の利用者数	LRT 化により休日: 20%、平日: 30% の増加 (高齢者の社会参加)
買い物目的の回数	自動車利用の 4 回 / 月に比べ、11 回 / 月 (外出機会の増加)
ついでに買い物または飲食する回数	電車利用者の 30% (運転や駐車料金を気にしなくてよい)

## Q.9 バスではなぜ不十分なのですか？

バスはモビリティ（移動利便性）が低く、マイカーからの転換が進まないからです。つまり、需要が喚起されないため、まちづくりのインセンティブ（誘因）が弱いのです。

いわゆる交通弱者（観光客を含む）だけのための利便性向上ならば、バス専用レーンや案内システムの充実、コミュニティバスの運行といった現行の施策の延長で対応することも不可能ではないでしょう。しかし、自由に自動車を使える、いわば交通強者に、公共交通を利用して街なかに出てきてもらうには、バスではサービス水準に限界があります。通勤時のパーク＆ライドも、現状では規模が小さく（約400台）、十分とはいえません。

また、「周遊バス」や「まちバス」は路線バスの代わりになっているだけで、それらの利用者がいくら増えても、来街者自体が増えるわけではありません。

一方、LRTのモビリティはバスよりはるかに優れており、また、公共交通の再編が行われる結果、バス路線の多くがLRTに集約され、運行の効率が良くなります。たとえば、金沢駅～香林坊間のバスの数珠つなぎは解消されます。ただし、LRTとバスとの乗り継ぎが生じますので、交通ターミナルを設けるなどの工夫が求められます。

### バスとLRTの比較

モビリティ	バス	LRT
定時性・速達性	時刻表は目安 渋滞や天候に左右されやすい	時刻表どおり 専用軌道のため安定的に運行
乗りこぼし	輸送量が小さいので、 ラッシュ時は乗り切れないことも	中量輸送機関なので、 乗りこぼしはない
快適性・バリアフリー	乗り心地がよくない 乗降がスムーズでない	揺れが少なく、急停車もない ホームからの段差がない

## Q.10 地下鉄やモノレールではなぜダメなのですか？

金沢でも市電の廃止（1967年）後、地下鉄やモノレールの建設が叫ばれました。しかし、具体的に検討されることはありませんでした。その理由は次のとおりです。

建設コストが膨大で、非現実的であること。（地下鉄：200億円/km、モノレール：100億円/km）

地下や高架への階段があり、使いにくいこと。

地下や高架を走るので、街から自動車（通過交通）を減らせないこと。すなわち、地下鉄もモノレールも交通混雑を回避するものであり、それを解消するものではないということ。

なお、地下と高架を走るガイドウェイバスの導入が検討されましたが、同様の理由で断念しています。

## Q.11 自動車に慣れた市民はLRTを利用しないのではないですか？

Q.7で述べたように、LRTはマイカー利用者ができるだけ多く乗り換えてはじめて導入する意義があります。そこで、マイカーからの転換を促すため、次のような工夫をあわせて行うことが大事です。

### 1. パーク＆ライドを充実する

市街地の外縁に数百台規模の無料駐車場を数多く設置し、利用者にはLRTやバスの運賃を割引にします。

### 2. マイカーより速く走れるようにする

電車優先信号とし、電停以外は交差点も止まらないようにします。朝夕は3分間隔で運行し、乗車券を回収せず、すべてのドアから乗り降りを可能にし、停車時間を短くします。ただし、抜き打ちの検札を行います（罰金は高額）。

### 3. 運賃は時間制とし、その間は何回乗ってもよいようにする

1時間券、1日券などの切符を販売し、業務活動での利用を促します。

### 4. 商店街の路地へのマイカー進入を規制する

昇降式の車止めなどで、許可車両以外は入れなくします。

なお、国道157号本線をトランジットモール（公共交通と歩行者だけのショッピングモール）にするのは、車での来街自体を抑制してしまうので適当ではありません。（車の通行量の少ない休日の運用はありえます。）LRTは交通の選択肢を増やすものであり、車と共存するものなのです。

## Q.12 車の邪魔をせずに走行空間を確保できるのですか？

LRT は道路の中央車線を走行するのが一般的ですが、金沢の場合、国道 157 号の武蔵ヶ辻～野町の区間では道路幅員が 22m しかなく、電停箇所および右折車線のある交差点で走行空間が足りなくなります(25m くらいが必要)。

そこで、歩道側の車線を走行することにします。すると、車道幅員が最も狭い片町スクランブル交差点でも何とか空間を確保することができます。かえって、電停が歩道上となるので横断の必要がなく、身近で安全ですし、迷惑駐車もなくなります。また、現在のバス専用レーンをバスに代わって電車が走行すると思えば抵抗感も少なく、車への影響は今とほとんど変わりません。

ただし、歩道側を走るため、客待ちタクシーや荷捌き車に不都合が生じます。したがって、所によって停車帯を設けるなどの工夫が必要になります。

片町スクランブル交差点の断面図 (計画) (単位 : m)



バス専用レーンへの理解  
片町～武蔵交差点の休日導入実験  
(2011年9月)では、マイカー利用者へのアンケートで570人のうち約7割が導入に賛同しています。

- \* 武蔵ヶ辻～香林坊間の 5 交差点はすべて車道幅員が 16.0m 以上あるので、複線とすることは十分に可能です。
- \* 野町(石川線との合流点)以南は総幅員が 19m あるいは 20m しかなく、単線(中央車線)が現実的であろうかと思われます。

## Q.13 採算はとれるのですか？

公共交通はガスや水道と同じく生活に不可欠な公益事業なので、自治体が責任をもつものです。そして、その事業においては質の高いサービスを提供することが重要なのであり、そもそも採算を求めるものではないと考えるのが世界の常識です。

一方、日本では、大都市における私鉄経営の成功体験などもあり、鉄道事業は単体で採算が合うものとの常識がつくられ、その整備を民間に任せてきました。

しかし、わが国もようやく独立採算の考え方を見直し、2007 年、「地域公共交通活性化・再生法」を成立させ、自治体が公共交通を整備しやすくなりました。「上下分離」方式が可能になったのです。「下」は施設・車両の整備や保有(公設)、「上」は交通システムの運行(民営)のことです。

上下分離のスキームが整ったことで、事業の収支からインフラ外の初期建設コストを除外できるようになりました。そのため、採算性は決して困難な課題ではなくなっています。富山の市内環状線はこの公設民営方式の導入により実現しました。また、札幌市も同法に基づいて路面電車の環状線化を進めています。

### 上下分離のメリット

市が施設を保有し、維持管理するので、長期的に安定した運行が確保できる。  
国の補助制度が活用できる。  
北鉄は、固定資産税、減価償却費の増大を避けられる。

## Q.14 公共交通の公益性とは何ですか？

「都市の装置」としての公共交通には、次のような公益性があります。

公平なモビリティ(移動環境)の提供

人生 85 年とすれば、20 歳未満と 70 歳以上の 35 年、40%の時間は電車やバスが必要です。

自動車利用がもたらす弊害の軽減(渋滞、騒音、排気ガスの低減)

集約型都市構造への誘導(中心市街地の活性化(固定資産税等の増収)、行政コストの抑制)

このような公益性があるので、市が事業主体となって LRT を建設し、維持管理をしてもまったく不思議ではないのです。民間の交通事業者(北陸鉄道)には、これまでに培ったノウハウを生かして、運行サービスを担ってもらいます。

## Q.15 建設コストが高いのではないですか？

建設コストとはインフラのほか、軌道、車両、電気設備、基地、電停などです。そのうち軌道の整備は、条件にもよりますが、一般的に1km当たり約20億円といわれています。車両は1編成(2両)で約2億円です。

仮に金沢港～野町駅間(7.5km)の整備であれば、金沢駅の部分は地下(約500mのトンネル)を通ることを考慮し、また、車両を20編成とすると、250～300億円くらいと想定されます。

これに対して便益は、これまで述べてきたように、中心市街地の活性化、自然環境の改善、魅力的な都市景観の創出、ビジネス活動への刺激、市民の社会参加の促進などと多岐にわたり、大きなものがあります。このようにLRTの建設費は、まちづくりのための投資と考えれば、決して高くはありません。

なお、国土交通省の「LRT総合整備事業」などによる補助制度を利用すれば、建設費の半分近くは国費で賄えます。また、技術革新や量産による低廉化や補助率アップなどにより、事業者の負担は今後さらに軽減されていくものと思われます。

各事業の建設費は？

たとえば、21世紀美術館：約113億円、辰巳ダム：約240億円、金沢港大水深岸壁(整備中)：二百数十億円です。

## Q.16 金沢駅の地下をトンネルで貫通できるのですか？

駅ビル、コンコース、東西の広場の地下には障害物は一切なく、トンネルをつくることは可能です。駅周辺の一連の整備事業において、新交通システムを通すことになって対応できるように、あらかじめ空間を確保しているからです。

36m道路(リファール側)と50m道路(パークビル側)をまっすぐにつなぐことは、都市経営の観点からみて、大変に重要なことです。

## Q.17 十数年前に導入を断念したのではないですか？

断念したのではなく、成立する条件がクリアできるまで判断を見合わせることにしたのです。条件とは次のとおりです。

条件1：国道157号が拡幅されること

条件2：迂回路が整備され、国道157号の交通混雑が緩和されること

条件3：上下分離や交通税など公的支援ができる新制度がつけられること

1の拡幅は武蔵ヶ辻～香林坊が完成し(2009年)、唯一残っている広小路～野町(約400m)も、2013年度から用地買収を行う予定です。

2の交通混雑については、山側環状の開通(2006年)、御影大橋～元車交差点の拡幅(2006年)、上堤町～三社間の道路整備(2010年)などで、渋滞はほとんどなくなりました。

3についても、Q.13、Q.14で述べたとおり公的支援が可能になっています。十数年前は、運行費だけでなく、軌道や車両などのインフラ外の整備費も料金収入で賄わなくてはならなかったため、運賃=400～500円/1乗車の試算となり、事業として成立しませんでした。そのような難点も克服されたわけです。

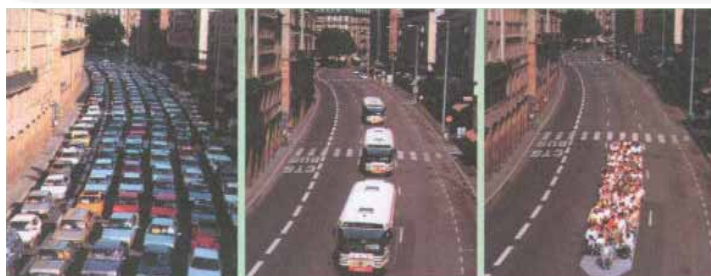
中心部の交通量の変化(2007年PT調査)

2007年の交通量は、1995年と対比すると、

犀川断面(示野中橋～桜橋)で5%減少、

浅野川断面(磯部大橋～浅野川大橋)で17%減少

しています。山側環状道路の供用により、都心を通っていた車両が環状道路へ移行したと考えられます。(供用直前の2006年との対比では20～30%減少したのではないかと推測されます。)



\* 同じ輸送量でも、車(左)からバス(中)に、さらにLRT(右)に変えると、空間が効率的に使えます。道路の狭い金沢ならなおさらです。



## まとめ ～いつやるの？ 今でしょ!!～

Q.4 で述べたように、都市経営の観点からみれば、すでに金沢に LRT が導入されていても不思議ではありませんが、採算性などの課題があったため実現していません。

しかし、今日、そのようなテクニカルな問題は決して克服できないものではなくなっています。加えて、都市をめぐる環境の変化や新幹線開業などの社会情勢を考えますと、今が LRT を導入する絶好のタイミングなのです。

**LRT は必要で有効、かつ可能です マイカー依存、バス頼みから脱却しよう！**

1. 社会的要請が強まっている

悪化した都市環境を改善するためのきっかけ（コミュニティの再生）(Q.7)

ラブロ周辺再開発と連携した交通環境の改善（歩行者中心の道路空間）

新幹線開業に伴う二次交通の強化（首都圏からの移住促進や本社機能移転の受け皿づくり）

海の玄関口へのアクセスの整備（大型客船の寄港増加など）

人口の都心回帰（中心市街地の人口流出：2009 年から下げ止まり）

2. 課題の克服が困難ではなくなった

走行空間の確保（Q.12）

採算性の確保（Q.13）

3. 整備効果が実証された

例：富山市内環状線（Q.8）

4. 国の認識がポジティブになった

「上下分離」方式を可能にした（2007 年法整備）(Q.13)

まちづくりの視点を交通に求める（「交通政策基本法」を国会に提示。なおフランスでは 1982 年制定）

財源を確保し、重点的整備を図る（道路事業費を公共交通整備に回す）

\* 全国の多くの都市で検討が進んでいるのも、このように国の後押しが強くなったからでもあります。

\* この問答集は情報が十分でないなかで作成したところもあり、的確でない箇所もあるかもしれません。お気づきの点は遠慮なくご指摘いただき、また、何なりとご意見をお聞かせいただければ幸いです。（編集部）







特別寄稿

# 高岡における 万葉線の延伸について

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

もう10年くらい前になるでしょうか、高岡の市民団体、ラクダ高岡で地域の鉄道網をさらに便利に！と題し、路面電車の万葉線の延伸などのアイデアを発表しました。その後、特別に話が盛り上がることもなく年月が経ちました。

そこで私は、2012年(平成24年)3月、万葉線を高岡駅前から今の海岸へ向かう路線の他に、北西側の学園街に向かう延伸案を具体的に考えてみました。路線と駅の位置を決め、運行計画を立て、建設費を算出。さらに需要予測を立て、収支を計算しました。

この作業の中で需要予測算出の参考にと、沿線になる3高校を訪ね、学生さんの通学方法、利用交通機関などをお聞きし、高校生さん方には私の作成した事業案のような電車が あったら、利用するかどうかもお聞き取りました。この時、3高校の先生にも事業案をお見せしました。あつたらいいですねえ……と。

その後、2013年(平成25年)1月、『市内3高校、高岡市に万葉線の延伸を要望！』との新聞記事が出ました。それを見て、一つ花火を上げてみようかと、さっそく3高校の校長先生方と相談。万葉線延伸フォーラムを開催しようという話が進みました。

そして、5月11日、「地域公共交通フォーラム・万葉線延伸を考える」を開催。まずは、関西大学の宇都宮浄人先生に『まちづくりとLRT』と題して基調講演をいただき、次に私が『万葉線、昭和通り延伸の試案について』として延伸案を発表。最後に、県立大学の小林一也先生のコーディネートで、宇都宮先生、高岡商業高校校長、金屋町まちづくり協議会会長、高校生さん4名による討論会を行い、他2校の校長先生、京都大学の松原先生、ひたちなか海浜鉄道社長などを交え、活発に討論をしました。

今、高岡は新幹線開業を2年後に控えていますが、新幹線駅が現駅(中心市街地)から1.5km離れた所に設置されます。このまま何もせずにいれば、高岡中心地の衰退は加速するばかりです。延伸案の途中には、伝統的建造物保存地区に指定された所もあり、また、工場、商業施設、そして終点近くには3つの高校があり、地域の活性化に、その存在価値は大きいものと考えられます。

今年度、高校生さん方が自由研究で延伸を調査・研究されており、今後、その成果発表なども考えております。

高岡軌道 昭和通線 路線図



駅名	区間料程	走行時分	交換	単複
波岡	はおか	0.3	1	I
高商前	たかしょうまえ	0.2	1	I
美幸町	みゆきちょう	0.3	○	I
横田本町	よこたほんまち	0.4	2	I
昭和町	しやうわまち	0.2	○	I
金屋町	かなやまち	0.3	1	I
二丁町	にちやうまち	0.3	1	I
木舟町山町筋	きふねまちやまちようすじ	0.1	1	○
片原信号所	かたはらしんごうじよ	0.2	1	I
末広町	すえひろちやう	0.4	2	I
高岡駅前	たかおかえきまえ		○	
計2.7軒 計13分				

# 金沢 LRT 講座

第 12 回

## 金沢の魅力アップと定住促進に LRT を

都市間競争に勝つために

金沢・LRT と暮らしを考える会 谷内昭慶

### LRT 導入で民間の投資を促す

現状の日本列島は、昭和 40 年、50 年代の好景気に造りあげられた街並みです。それが老朽化に伴う更新時期にきています。財政難を理由にメンテナンスもままならない状況だと行政は言うかもしれませんが、一方で新しい日本を造っていかねばならない、という課題があります。

まちづくりの前提はまちをどういうふうにしていくかというビジョンにかかわりますが、ビジョンを明確に打ち出している自治体は少ないでしょう。日本自身がビジョンを持ってはいけなくなっているとさえ言われているくらいですから。(戦後事情により)

確かなのは、人口減少と若者が少なくなっていくということです。そうした状況において、持続可能なまちをどうやっていくかということが自治体の課題で、これに応えるために何が必要かということに尽きるでしょう。

どんな自治体においても共通に必要なものとして、安全と安心は欠かせません。仕事と社会保障も必要です。場合によっては子どもの教育環境や高齢者の医療や憩いの場を求められるかもしれません。

いずれにしても、上記の要望を満たすには、どんな社会的制度が、装置が必要かということになります。これまで多くの自治体は道路建設を進めてきました。しかし、今は道路だけでなく福祉や教育、医療を充実して欲しいという要望に行政は応えなければと奮闘しています。そこに図書館建設など、箱物に対する要望も一部の有力者から拳がってきます。

不思議なことに、公共交通網の充実さはほど要求の対象になっていないのが金沢市です。つまり、マイカーがあるからそれでいいということなのでしょう。マイカーが使えないときはバス、タクシー、代行があるから、ほとんど不満はないということかもしれません。

実際、私自身、普段は自転車をよく利用しますが、必要に応じマイカーを使い、バス停も近くにあって、家から歩いて 50 分ほどで中心市街地に着きますから、それほど不便を感じることはありません。道路はちゃんとメンテナンスが行き届いていますし、それなりに快適だと思っています。

ですから、金沢都市圏が「この先、新交通はやりません」と宣言をしてくれた方が、私の中ではすっきりするぐらいです。

ただ、私のように恵まれた人たちだけが住民ではありませんね。このまま公共交通を不十分なままにしておけば、金沢の中心市街地は過疎やドーナツ化現象に苦しむただの地方都市になってしまうあと危惧しています。金沢の魅力を理解しているので、実にもったいないと思っているからです。また、車椅子生活では自立した外出がしづらいのも気になっています。(バリアフリーの環境都市を宣言しているのに)

インフラは道路建設だけでなく、公共交通網をどんなものにするかということが大事です。情報インフラにおいても、高速通信網の充実や IT 事業、オーダーメイドに特化した小規模工場 (IT を駆使する現代の職人たち) の設置など、関連事業として必要なものになるでしょう。小売店などのサービス業のほか、芸能やエンターテイメント、加工業、農業なども住民の職場として提供できることが、都市であり続けるためには大切な要件です。

住民にとって住み良い、子育てがしやすい、高齢者にやさしいまちという価値も含め、これからの地方自治は都市間競争にさらされることになります。

中心市街地に人を呼び戻したいとか、新しい住宅街（JT跡地）を造るといっても不便で魅力がないなら住みたいとは思わないでしょう。LRTが駅間を結んでいる、住宅街の出入り口にLRTの電停があるというだけで、安心が生まれ、需要が生まれます。商圈は人が集まりやすいところにしか広がりません。交流人口も単にA点からB点への移動をスムーズにするだけではその間のエリアも含め減少します。あえて乗り換え地点や待ち時間を設けることで滞留がおこり、そのエリアで交流人口が増えます。そして、自然と人はお店に足を向かわせるでしょう。

この演出や効果を路線バスでは得られないので、私たちはLRTを提案しているのです。ガラスドーム地下広場で展示していると、未だに香林坊に行くバスは？と聞かれます。LRTなら迷いませんね。

目的地が明確で10分間隔の運用で運賃が安いということから、まちバスとシャトルバスの連携運用は観光客だけでなく住民にも大人気です。とにかく分かりやすいという点が大きな魅力で、複雑になっている路線バスにそれを求めるには無理があります。だからこそ、上記要件を満たしてくれるLRTが必要だと考えます。

#### LRT導入で金沢らしさを演出する（社会資本整備の一環）

LRTはバスと違って長期の投資に適しています。だからこそ、民間にとっては先が予想できることが重要です。その意味では、今、コンビニが街中に増殖していますが、彼らは綿密なマーケティングによって事業展開しています。もしコンビニが撤退するようなら、街としての魅力がなくなったと判断されたということになりますね。つまり、人が減少しているということの意味します。

金沢の中心市街地は住民の買い物に不便が生じ、何とか109の1階にマルエーが小規模販売店を出店し改善を図りましたが、繁華街に住人がいなくなるということもありえます。しかし、まちはやはり地元民で支えてこそです。減少を放置すれば、もちろん、落ちぶれていくので問題は深刻です。

そこで、公共交通網の必要性、重要性が出てくるわけです。

今の金沢都市圏では出歩くには、あまりにもコストが高くつき、公共交通網の不備で、一部を除き、思うように市街地を歩き廻ることができません。自転車は条件付きで使われるかもしれませんが、ほとんどタクシーかマイカーを使うことになります。

日曜祝日は、金沢の中心市街地の道路環境で、駐車場に入るために待機するマイカーの列で一車線がふさがれ、道路環境はさらに悪化します。

大事なことは、いかにして住民が憩う快適さを演出できるか。これが自治体が恒久的に行っていく使命ではないかと思えますし、地域にとって必要なことなら、原則、民間ではできないことをするというのが行政のやるべきことだと思えます。

公共交通には、鉄道を再評価し、新しい交通網に再構築（LRT化）してこそその利用促進だと考えます。バス利用の現状で促進できるでしょうか。答はもう出ていますね。

首長の決断と議会の理解しか、決定権はないので、早期の決断をお願いしたい。



いつの間にかバリアフリーを言わなくなった金沢  
いつの間にか環境都市と言わなくなった金沢  
いったいどこに向かっているのか、金沢は。



## 「交流拠点都市」が LRT を呼んでいる

毛利千香志



## 公共交通の抜本的再編を！

LRT（新型路面電車）の新規建設にあたってまず悩むのは、ルートを選定である。幸い金沢の場合、その心配はない。旧市街がコンパクトな上に、都心軸が定まっているからだ。

まずは、金沢港から県庁を経て、金沢駅の地下を通り、武蔵、香林坊、片町、そして野町駅へとつなぐ幹線、ついで、武蔵から橋場町、兼六園下を経て香林坊を結ぶ都心環状線が想定される。相対的にいって前者は都市機能を、後者は観光の便を、それぞれ飛躍的に高める。

都市経営上、幹線の建設が優先する。しかも、全線を一気に開業するのがよい。例えば「香林坊止まり」の暫定措置は効率的でない。というのも、LRT の導入は公共交通全体の再編と関わっているからだ。都心軸は LRT の輸送力を最大限に生かし、バス路線は極力集約しなければならない。途中で区切ると LRT とバスが中途半端に混在し、混雑する。また、延伸するたびに再編するのは、経済危機にあたって小出しの財政出動が逆に歳出増を招くのと同様、得策でない。

クルマに頼らずとも支障なく快適に暮らせる街。その実現を目的とするのは LRT もバスも同じで、両者は補完関係にある。再編後のバスは、LRT ルートの要所、すなわち金沢駅、武蔵、兼六園下、香林坊を発着点に、郊外に向かって放射状に路線を延ばす。路線数も本数も必要に応じて増やし、それでも不便な地区にはコミュニティバスを巡らせる。このように LRT とバスがネットワークを組むことで、市の隅々まで公共交通が行き渡る。関係者の辛抱強い努力にもかかわらず下げ止まらなかったバスの利用者数も、向上くに違いない。

ネットワークによる相乗効果は、「IR いしかわ鉄道」と LRT との結節によっても発揮される。むろん、パーク・アンド・ライドによってマイカーとの円滑な連携も図らねばならない。

こうして公共交通が人の流れをつくり、中心街を回遊する人が増えれば、懸案である商店街の活性化も進むであろう。

## 中心市街の本格的再生を！

かつて香林坊が金沢駅前を優に凌いで賑わったのは、都市圏交通の中核機能を担っていたからである。郊外に向かう人はわざわざ一つ手前の南町のバス停まで歩き、座席を確保したものだ。このような都心本来の拠点性を取り戻すためにも、LRT とバスの総合ターミナルを香林坊に置くのがよいと思う。

香林坊が乗降客で賑わえば、片町界隈にも活気が出る。折良く「ラプロ」の再開発が始まる。その再開発ビルの中に

LRT の電停を組み込むことが、片町活性化の最大の切り札となるに違いない。人の流れが 2 割ないし 3 割増しになると予測されれば、再開発ビルへのテナント誘致も捗る。その主導権を地元資本が握るためにも、民間の有志が計画の立案段階から LRT プロジェクトに参画すべきであろう。

ともあれ、片町の再開発にあたって LRT のもつ将来性を考慮しない手はない。中心市街地の空洞化に悩む日本の各都市は、世界の潮流に習い、いまや公共交通の再編と商店街の再興は切っても切れぬテーマであると認識している。イベント依存の集客構造を変えるには、打つべき手は限られているからだ。マイカーの便をさらに高めるため道路を拡張し、駐車場を増やすか、さもなければ、路面に電車を走らせ、道路を歩行者中心の魅力ある公共空間に変えるか、である。

車依存を是認する前者の選択はもはや時代遅れだ。LRT の導入前は、「車で直接来店する客が減るから」「電車は邪魔だから」と商店主らが反対する。導入後は、来街者が回遊し、賑わいが生まれ、街での滞在時間とともに商店の売上げが増える。これが、LRT 導入都市がたどる世界共通の経緯である。軌道の敷設によって車の交通量を減らす代わりに人の通行量を増やし、歩行者の道路横断を促すことで実質的に店舗密度を高める。そうやって都心再生を果たしたわけだ。道の狭い金沢の商店街にとっては「渡りに船」の方策なのである。

ところで、金沢を取り巻く商業環境はどうなっているか。目立つのは郊外のロードサイドにひしめく全国展開のチェーン店であり、「ファスト風土化」の平凡な見本が当地なのである。データをみると、2007 年の人口 1 万人あたりの大規模小売店舗数は、2004 年に比べ、全国平均が 8.0% 増なのに対し石川県は 61.2% 増で、ダントツ全国 1 位の増加率である（経産省：平成 21 年版我が国の商業）。流通業の規制緩和と自動車交通のための道路投資は、都会の商業資本に広く門戸を開き、片や旧市街の地元商店街はシャッター通りと化しつつある。さらに、野々市に「コストコ」が、小矢部にアウトレットモールが、車社会の恩恵を受けるべく進出する。新幹線の開通もまた、地元および隣県からの客を減らしかねない。

とすれば、中心市街地はもっと危機感を鮮明にしていいるのではなからうか。流通環境の激変に主要施設の郊外移転が重なって、立地を選べぬ地場の商店街が衰退しないほうがおかしい。もはや個店の魅力アップくらいで切り抜かれるほど状況は易しくない。そろそろ積極姿勢に転じ、「政策には政策を、投資には投資を」と、堂々と要求してもいいのではないか。すなわち、都心への重点投資による、LRT 幹線の早期着工を働きかけるのである。さもないと、現に残る、祖先が営々と築き上げてきた「集積のメリット」さえも失いかねない。

新幹線の終着駅効果は、中心商店街へもそれなりに波及するだろう。しかし、この「それなりに」が曲者だ。たぶん、その効果の程を見極めている時間的余裕はないだろう。遅かれ早かれ、宿年の懸案にして喫緊の課題である公共交通の抜本的再編に活路を見出すほか手はなくなる。そうと予感しつつ、「時にあらず」と黙っていると、「さては時ぞ」と声を上げて、「時すでに遅し」になりかねないのである。

## 「交流拠点都市」が LRT を呼んでいる

毛利千香志



## 都市回遊のツールが必要

金沢の LRT は観光資源でもある。金沢港を発し、石川線に乗り入れ鶴来に向かう幹線の電車は、動くレストランにもなる。日本海の海の幸、白山麓の山の幸を提供すれば喜ばれよう。

金沢城を巡る環状線は、「由緒ある石川門を背景に走る、洗練された未来的な電車」が新旧調和の都市景観の美を演出し、「富士山と新幹線」に匹敵する、日本を象徴する「絵」として海外に紹介されよう。金沢駅で加賀友禅の着物を借り、橋場町の電停を起点に東山界隈をそぞろ歩きしながら伝統芸に触れる体験観光も、世界の注目を集めること間違いない。

今日の観光にあっては、いかに地域全体を回遊してもらうか、その仕掛けづくりの着想が問われる。各スポットの魅力の「発掘」や「発信」も大切だが、その間の移動そのものの魅力の「創造」を怠ってはならない。文化の香りが排気ガスの臭いで消されては、せっかくの魅力が半減し、旅の快楽が移動の不快感で減殺される。とすれば、移動手段の基幹としての LRT の優位性は明らかだ。例えばクルーズ船の客は、港から直接、市内を縦貫して白山比咩神社へ参拝に行くことも、市内を循環して兼六園の散策に赴くことも簡単にできる。

バスと違って LRT は、速達性、定時性に優れ、旅の予定を組みやすい。また、レールバイアス効果といって、電車とバスとでは電車が選好されやすい。バスは、いわば「LRT の二次交通」として位置づけ直せばよいのである。

誘客にとって案外、効果的なのは、LRT の電停がインターネットの地図上に大きなアイコンで描かれるということだ。ウェブで店舗を検索すると、最寄りの駅から「徒歩何分」と表示される。例えば片町の飲食店は現在、「金沢駅からバス 9 分、香林坊バス停から徒歩 5 分」などと案内されている。もし片町に電停があれば、その案内は、例えば「片町電停から徒歩 2 分」となり、遠方の人に「近い」という印象を与える。

さらに、公共交通の再編の結果、車の排気ガスや騒音が目立って減れば、金沢市が計画するフルマラソンもずっと魅力的な観光行事になりうる。旧市街の風情ある街並みを、きれいな空気を吸いながら駆け抜けるコースが、世界の市民ランナーの憧れの的になるだろう。移動手段の快適さに加え、移動中の景観の美しさもまた観光の不可欠の要素なのである。

## 都市政策のヴィジョンが必須

金沢の旧市街は、市販の旅行本に載っていない場所に魅力が潜んでいる。錯綜した小路や曲折した坂道、それらに接す

る昭和以前の趣きを残す住宅街。そこから漂う生活の匂い。地に足の着いた交流をしたいなら、バスで点から点を回るのでなく、名所旧跡を見物した後はそのまま付近の路地裏を辿り、街歩きを楽しむのがよい。迷っても遠くに行く心配がないのは、徒歩での移動を前提とした城下町の街区ならではの。

金沢の観光の強みはここにある。世界遺産も国宝もなくはない。そもそも金沢は、戦前から観光都市を名乗ってきたわけではない。一昔前まで、勾配に統一感のある、鉛色の空にも映える黒瓦の屋根の家並みが、旅行本によく写真付きで紹介されていた。しかし、これは戦後に現れた光景であり、戦前はまだ板葺きに石を置いた江戸期の屋根が珍しくなかったのである。なぜ「黒瓦の屋根」が金沢の伝統の象徴のように受け止められたのか。それは、戦災を免れた歴史的な街区や街路が、街の景観を面として保全していたからである。そして、その内側を彷徨えば、「謡が空から降ってきた」からである。

本来、点在する名所旧跡のみでなく、このような落ち着きのある日常空間と、そこに仄見える華やかな別世界とが織りなす、いわば鄙びた都<sup>みやこ</sup>の原風景が、「北陸の古都」金沢に人を誘ったのではないか。この原点に返り、伝統が息づく古き良き街並みを復元する努力を、足元から始めるべきだと思う。

ドイツのミュンヘン市は第二次大戦後、空爆による破壊からの復興の過程で、戦前の地図や写真をもとに、歴史的建造物のみならず旧市街の街並みすべてを忠実に復元した。ミュンヘンに限らず、欧州の古い都市の多くがそうした。進取の気性がなかったからでも、時代に背を向けたからでもない。故郷の街に誇りを抱くがゆえに、市民の責任として、祖先と子孫に対する自らの義務を果たしたまでである。モータリゼーションの時代を迎え、街の顔たる都心部がクルマによって荒らされると、今度は一旦廃止した路面電車をいち早く復活させたのも欧州の諸都市だ。これまた故郷への愛着ゆえである。

このように、街並みを「歴史の作品」として表現し、個々の建築物には周囲との統一感、連続性を保たせ、そして、その有機的な関係性を野放図な開発から守る、これが「歴史都市」の使命であり、そこに住む者の責務である。都市全体が舞台であり、市民生活があたかも演劇の一齣であるかのような街。「城下町金沢」が、この理念に沿って時間をかけて着実に進むなら、街そのものがいずれ生きた観光資源となろう。LRT の整備が沿線の修景と共になされねばならない所以である。言い換えれば、観光固有の政策などないのであって、月並みな誘客（「おもてなし」の差異化をめぐる地域間競争）なら止めたほうが、むしろ金沢の独自性を際立たせるだろう。

結局、街も人も拡散し、旅の主流が団体から個人に移るなか、真に必要なものは、金沢の個性を踏まえた明確な都市像の提示である。それなくしては商業も観光も方向性を見失う。市民が車で通過する商店街に観光客は寄らず、駐車場の拡充を観光客に自慢する市民はいない。その意味で、商業と観光、それぞれの誘客は、市民の生活を媒介として融合されねばならない。「交流拠点都市」はその内実において、いわば「生活文化都市」でなければ、御仕着せの皮相な交流のみ喧しい、真の愛郷心の根づかぬ空虚な拠点にしかならないのである。



活動報告

(2013 年 6 月以降)

[ 展示 ]

6 月 3 日 ~ 6 日、7 月 3 日 ~ 9 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 ]

8 月 12 日 ~ 22 日、8 月 27 日 ~ 9 月 5 日

\* 平成 20 年 8 月から、毎月不定期ですが、無人の展示を行っています。

[ 例会 ]

6 月 15 日、7 月 20 日

\* いずれも、午後 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 ]

8 月 17 日、9 月 21 日

\* いずれも、午後 1 時 ~ 5 時。  
あいむ会議室 (香林坊ラモーダ 7 階) にて。

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)

編集後記

サッカーのコンフェデ杯の決勝、ブラジル対スペイン戦のさなか、リオデジャネイロのスタジアムに向け 5 千の市民がデモ行進したそうです。ワールドカップ向けの施設の建設より福祉や教育に予算を回せ、公共交通を改善せよ、政治改革を進めよなどと要求したとのこと。テレビに映った男性が、「国が変わろうとしている時にサッカーを見ている場合ではない」と話していましたが、常識的な発言です。ブラジルと金沢を同列に論じるのは無茶ですが、金沢市民の筆者はこう言いたくなりました。「マラソンも水泳も結構だが、市民生活のことを考えれば、公共交通の再構築のほうが優先順位が高いのではないかと。この種の議論の優先度が低い金沢は恵まれているのでしょうか。でも、スポーツへの熱狂にかけては金沢市民など足元にも及ばないブラジル人の、冷静なバランス感覚には見習うべきものがあると思った次第です。(M)

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



恒例の展示 (25 年度も不定期に開催 / もてなしドーム地下広場)

金沢・LRT と暮らしを考える会会報  
金沢 LRT だより 第 12 号

2013 年 7 月 24 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://yadpwp.com/>  
E-mail : [yadp@pro.email.ne.jp](mailto:yadp@pro.email.ne.jp)

