



◎巻頭インタビュー

京都大学教授
内閣官房参与

藤井 聡 氏に聞く

北陸の「新幹線時代」に向けて 「新幹線とナショナリズム」、そして「LRTと地域愛着」

いよいよ北陸にも新幹線がやってきます。われわれはその潜在力を最大限に活かし、まちづくりを強力に進め、地域間格差を是正し、もって故郷の発展と国家の強靱化に寄与しなければなりません。そのためにこそ、新幹線との親和性の高い軌道系の交通基盤の整備が求められるのです。



藤井 聡 Fujii Satoshi

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』（ともに文春新書）、『救国のレジリエンス』（講談社）など多数。平成23年度「責任と誇りを持てるまち金沢像」懇話会の委員を務める。2012年12月、第2次安倍内閣の内閣官房参与（防災・減災ニューディール担当）に就任。

CONTENTS

巻頭インタビュー 藤井 聡…1

[連載]

■金沢LRT講座 第13回
新幹線効果の維持はビジョンの共有にあり
谷内昭慶…8

◆会員の雑感
「交流拠点都市」がLRTを呼んでいる⑤・完
「金沢らしいLRT」とは何か
毛利千香志…10, 11

◆会員のつぶやき…7
「2020年以後」のわが街は？

◆活動報告ほか…12

■格差の歴史

——地方の時代と言われ続けていますが、肝心の地方はかなり疲弊していますね。

藤井 いま日本全体がデフレですが、デフレの影響を最も強く受けているのは地方です。大都市よりもデフレのレバレッジが利くような恰好でさらに激しく消耗しているのです。

昭和期まで遡ると、地方はもっと豊かだったんです。実際、データをみても東京一極集中はここまで激しく進んでいなかった。さらに振り返ってみると、戦前にはより豊かな人口が地方都市に存在し、地域産業もそれなりにしっかり残っていました。地産地消的な織物であったり、農産品であったり。しかし、戦後、一貫してグローバル化が進んできて、このような産業において輸入攻勢が激しくなってくると、泥をかぶったのは地方です。

さらに遡ると、明治時代に何が起こったか。江戸時代には江戸一極集中は今日の東京一極集中ほどは進んでいませんでした。函館から鹿児島まで、大きな街が全国に分布していたのです。金沢は百万石の街であって、日本海側の都市も北前船の物流でかなり発展していました。

その当時は今日のような国土軸という概念は特になく、あったとすれば五街道と北前船の物流航路です。日本列島に一本の太い軸だけが通っているのではな

かった。したがって、江戸や京都、大阪や名古屋などの、今日いうところの太平洋ベルトの地域だけでなく、それ以外の地域もかなり裕福で、地域間格差は少なかったのです。

ところが、明治期になると国土軸という概念が出てきた。これはまさに東海道線のことで、これを延長する形で太平洋側に東北線、山陽線の鉄道を通していったのです。東海道線を軸にして、そこに対するアクセスの鉄道を敷くことをメインにするという発想だったわけです。日本海側にも軸を引いてはいたのですが、太平洋側との接続をより重視していました。

北陸についていえば、明治政府は、ヨーロッパにつながるシベリア鉄道への通過駅として、連絡船の出る敦賀を重視し、太平洋側からの鉄道を早い時期に通しました。しかし、太平洋側はベルト全体に鉄道が整備された一方、日本海側は当初、敦賀だけにピンポイントで届くにとどまった。ここに大きな格差が生じる要因ができたのです。

したがって、様々な開発の時期もやはり太平洋ベルト側のほうが早く、日本海側は後手に回ることになります。この手の開発投資は、時間の先後、タイミングが決定的な意味をもちます。数十年先に投資された所は、そこで数十年分の開発が進み、投資されなかった所の富、人口や資源を吸収することができるんです。ですから、インフラを造っていくタイミングがずれることで、格差は大きく拡大していくのです。

——現在に続く歴史的な社会構造をみる視点が大事なのですね。

藤井 はい。明治以降一貫して地域間格差が拡大し、太平洋ベルトへの集中、さらには東京への一極集中が進んできた。その歴史全体を通して、地方の都市は徹底的に衰退していった。その象徴がシャッター街と呼ばれるような状況なのです。

■ 新幹線をつなぐことの意味

——ご著書の『新幹線とナショナリズム』でも強調されておられますが、日本海側の衰退を止めるためにも北陸新幹線の果たす役割は大きいですね。

藤井 そうです。この本にも書きましたが、日本海側の新幹線計画は昭和 40 年代にすでに作られているんです。歴史を顧みても、早くそれを造らなければいけなかった。ところが長い間、棚晒しにされてきた。確かに政府は少しずつ造ってきてはいるのですが、少しずつであって、速度が非常に遅い。そのせいで、日本海側と太平洋側の格差がさらに広がってしまったともいえるわけです。

で、「新幹線が出来ると経済効果があるのかなのか」という議論は、僕にとってはかなり不毛な議論なのです。なぜかというと、トータルに考えて、絶対的にといてもいいほど効果が出てくるのは間違いないからです。それは、東海道新幹線が通ったことで太平洋ベルトがさらに発展し、九州新幹線が通ったことで熊本などの都市がかなり発展している事実をみても明らかです。ですから、新幹線が通るということは、巨大な成長のポテンシャルをそれぞれの地域にもたらすことは明々白々である、ということがいえます。

——逆にいえば、新幹線の開通する都市にとっては、その受け入れ方が問われますね。

藤井 その通りです。まず、この機会を最大に活用していく上で最も大事なことの一つは、北陸新幹線の関西までの開通の早期実現を、我が事として考えることだと思います。

東京とつながったことでお腹が一杯になってしまって、次のディッシュに向かわないというようなことがあると、これは非常に大きな機会損失をもたらします。機会損失とは何かというと、例えば、いま努力をすると 300 の利益が出るかもしれないのに、100 の利益が出たからといって努力を止めてしまうと、100 で終わってしまう。ということは、300 の利益と比較すると 200 の損失を生んでいることになるんです。僕は、それくらいの損はあるだろうと思います。

そもそもなぜ関西とつなぐ必要があるのか、つながないと、なぜそんなに巨大な機会損失が生じるのかというと、北陸からみて、東京よりも関西のほうが近いからです。新幹線が開通すると、金沢から 1 時間ちょっとで大阪まで行けます。このことがどれほど大きな意



朝日新書・2013年8月刊

味をもつのか、北陸、金沢の人は十分に理解していく必要があると思うんですね。

例えば僕は京都市内に住んでいますが、最寄り駅までのアクセスも入れると大阪に行くのに1時間かかります。もっとわかりやすくいえば、1時間といえば通勤圏になりうるのです。関西都市圏とつながると、かなり一体的な都市圏の構築が可能となるわけです。東京とつながることの意味は大きいですが、東京と金沢の間が都市圏として一体化するわけではない。東京とつながること、関西とつながることとは、また別の話なのです。

ルートの議論はありますが、とにかく「つなぐのだ」というコンセンサスを得ることを、北陸の人間ならびに関西の人間が共同して、強く強く訴えていく必要があると思います。

■ 相対的に小さい観光への効果

——でも実際には、新幹線という観光の誘客ばかりが叫ばれているように見受けられるのですが。

藤井 新幹線が通った時に何が起きるかということ、新幹線沿線の人々が十分に想像できていない可能性があると思います。まず、皆さんがイメージされるのは観光客が増えるということです。これは誰にでもすぐにイメージできるでしょうし、事実、それは増えるでしょう。北陸の人々も観光に行きやすくなるでしょう。でも、それは全体の影響のごく一部でしかないわけです。

どんな影響があるかということ、1つに、ビジネスの立地が進みます。仮に2つの都市が、同じような値段で、高速道路と港へのアクセス性も同じような工場用地をもっていて、新幹線があるかないかだけが違うとしましょう。その場合、新幹線のあるほうに企業は立地するでしょう。なぜかということ、企業というものは、物を運んで生産するだけでなく、出張などのビジネストリップがありますし、社員の家族へのケアも必要になってくるのです。奥様方は里帰りを気にしたりしますからね。新幹線のあるほうが、企業の立地には圧倒的に有利なのです。ここが十分に理解されていない節があるのではないかと思います。

次に、観光客も企業立地も増えるとなると、昼間人口、夜間人口がそれぞれ増えることになります。人口が増えるということは、そこに経済上の需要が創出されるということです。その需要をめぐって、さらなる二次立地が進み、投資が促されます。これが忘れてはならない2つめの重要なポイントです。

それから3つめ。新幹線が通るといことは、特定

の地点、すなわち新幹線の駅前の価値が上がるということなんですね。そこに向かって投資が集中し、ならびに、その地域の機能の集中が始まる。分散しているよりは集中しているほうが都市に活気や賑わいが出ますし、人々の活動も効率的になります。ばらばらであるより、まとまったほうが都市としての価値は上がるのです。

したがって、都市機能は集中するわ、企業立地が進むわ、観光客や人口は増えるわ、そうするとさらに投資は進むわ、投資が進めば雇用が増えるわと、どんどん経済発展のスパイラルが起こってくるのです。このような経済メカニズムの恩恵をたっぷり吸い尽くしたのが東京であり、大阪であり、名古屋なんですよ。ならびに東海道の諸都市や岡山などです。かつては岡山より金沢のほうが大きかったのに、いまや岡山のほうがかなり大きい。投資がされなかったから逆転されてしまったのです。岡山が発展を享受したのは、いま申し上げたような様々な発展の契機を、新幹線が岡山にもたらしたからです。

しかもその効果は、造ってしばらくの間だけ得られるのではなく、新幹線が存在する限りにおいて永続的に得られる。東京の経済力は、いまいきなり新幹線を取り去ってしまったら、大きく毀損するでしょう。逆にいえば、そこに新幹線が通っていることが、東京の成長をずっと永続的に支えているわけです。そういうことが、新幹線が通れば、この北陸の地で起こってくることになるわけです。

北陸の人も、このようなことを十分に理解する必要があります。ただ単に観光客が来る、便利になるというだけで、この新幹線というものを考えては絶対にならないのだと思いますね。

■ 地方の発展は国土の強靱化

——新幹線による地域の発展は、目の前のデフレの



北陸新幹線用新型車両のエクステリアイメージ
(本車両は、東京～金沢間の運行を予定している車両です。)

脱却とともに、日本全体の成長戦略にも寄与すると思うのですが。

藤井 まず国土強靱化の文脈で捉えると、理論的には、自律・分散型の国土を造ることが、国土強靱化のほぼ定義といっていいものであります。東京にすべて一極集中していて、首都圏が激甚被害を受ければ、この日本はジ・エンドになってしまいかねないことは明白ですから。首都直下型地震が来ても生き残れる国は、首都だけでなく、全国各地にいろいろな機能が存在していなければならないのです。その意味で、日本海側の諸都市が発展することは極めて重要です。

北陸新幹線が大きなポテンシャルをもっているのだとすると、国土強靱化の文脈の中では、この新幹線を整備することを通して北陸の諸都市の発展を促進していくということは国土強靱化そのものである、ということがいえると思います。

一方で、国土強靱化の文脈でなくても、地方都市の疲弊を何とかしないとイケない。地域間格差を是正することは、国土強靱化の行政が始まるずっと前からいわれていた話でありますから、その意味においても地方都市を豊かにしていくことは重要です。

で、これに関して、これから政治がどうなっていくのか。例えば自由民主党の公約の中でも地方都市を豊かにしていくことが掲げられていますし、国土強靱化の議論の中でも諸機能の地方分散が取り上げられています。いま政府が行っている議論と、新幹線による地方の活性化の議論は、理論的には非常に親和性があるのだらうと思います。

■ 新幹線と軌道系交通の連携

——首都機能の移転先になるなど、新幹線のもつポテンシャルを最大限に活かすにあたって、都市の交通基盤の整備が決定的に大事ですね。

藤井 当然ながら、新幹線のポテンシャルを生かすか殺すかは、その地域の努力によって決まります。明白なのは、都市計画をどうするか、まちづくりをどうするか、そのことが沿線の都市に大きく問われているということです。

新幹線の有効性を上げるためには、新幹線の乗客の側からみれば、都市内にフィーダー（幹線に接続する支線）を通すことが絶対に必要です。そのために何が一番効果的かというところ、歩くよりは自転車のほうがいいでしょう。自転車よりはクルマのほうがいいでしょう。でも、クルマよりはバスのほうがいいわけです。なぜなら、バスのほうが一気にたくさんの人を運べますから。さらに、バスよりも LRT (Light Rail Transit) など

の軌道系のほうがずっといい。大量に人を運べる上に利便性が全然違いますから。その意味で、フィーダーとして軌道系の交通をきちんと整備していくということは、新幹線の有効性を最大化する上で極めて重要であるといえます。

軌道系の交通は、フィーダーとして新幹線の潜在能力を具現化するとともに、都市の住民の側からみれば、新幹線への「アクセシビリティ」を高めることとなります。新幹線だけでなく駅前や都心部の様々な商業施設へのアクセスも良くなって、都市で暮らすことの利便性が上がっていくわけですね。

ですから、軌道系の整備には、フィーダー交通とアクセス交通の2つの意味がある。この2つの機能によって発展していったのが、しつこいようですが、東京であり大阪であり名古屋なんです。そのようなことが、新幹線が開通することで可能になるわけです。そうすると都市の魅力が高まって、企業の移転も進んでいくのです。

——金沢の場合、駅と離れた所に従来の伝統的な中心部があります。ですので、新幹線の駅と中心部を結ぶ都市内の幹線交通を抜本的に強化することが必要です。

藤井 当然、そうですね。そうでないと、既存の都心が衰退することは間違いないでしょう。これは過去の事例をみても明らかです。衰退するとはどういう意味かというのをより正確にいうと、「衰退圧力」がかかるということです。都市全体が新幹線によって浮上することで、「既存の都心における衰退圧力」よりも「全体の浮上力」のほうが強ければ、既存の都心も以前よりは栄えたかのように見えることはあるかもしれません。でも仮にそうであったとしても、衰退圧力が発生すること自体は、間違いのないわけです。ところが、新幹線の駅としっかりつないでおけば、衰退圧力がかか



人・街・LRT (フランス・ストラスブール市)

らなくて、より一層発展することもありえるでしょう。

ややこしいことを申し上げましたが、いずれにしても、きちんとした都心部への投資を行わなければ、都市の骨格そのものが大きく毀損していったら、それがその都市の伝統文化の毀損にもつながりうるのです。そこは真剣に考える必要があると思いますね。

——その意味で、仮に例えば 300 億円くらいの大きな投資であっても、次世代にも恩恵が及ぶことも考えれば、必要で有効な事業であるといえますね。

藤井 当然ながら財政のことは考えなくてはいけませんが、メリットはかなり莫大にある。その 300 億円というものをかけたほうがいい可能性は十二分にあると思います。計算はしていないので軽々には申し上げられませんが、少なくとも検討する価値は十二分以上にあることは 100 パーセント間違いないでしょうね(笑)。

■ 政治を動かす「物語の共有」

——都市の発展が国益にかなうなら、その有効な手段として、LRT などの交通システムの整備が国土強靱化のメニューの一つとしてあってもいいと思うのですが。

藤井 国土交通省の都市交通の分野では、地方都市の発展の起爆剤として新しい軌道系の交通を整備するということが、長く議論されてきています。当然ながらそれは十分ありえると思います。

——実際に軌道系の導入を進めるとなると、金沢でもどこでも政治的にかなり難航するのではないかとされています。

藤井 政治というものは、少なくとも 2 つの方法で解釈できると思うんですね。一つに、例えば首長等による「政治決断」という側面があり、もう一つには、われわれは民主主義の国家でありますから、市民の合意形成という側面もある。その両者を合わせた政治ですが、前者は前者で、市役所のほうでおそらく検討をされているだろうと思います。

それをサポートする意味でも、後者の市民の合意形成を強力に進めていくことが重要な意味を帯びるだろうと思います。そこにおける非常に重要なポイントは、イメージの共有です。おそらくは、「新幹線が来たって、そんなにええことないやろ」とか、「LRT が出来たところでなんぼのもんやねん」と思っている人も少なくない。要するに、その効果に関して十分にヴィジョンやイメージがもてないのであれば、誰も合意しない。お金を使うだけで、変なハコモノが出来て、自分の商売が変わらないどころかダメになっていくと思えば乗り

気になれないわけです。

ですから、これからどのような未来を築き上げるのかということ、十分に科学的な、あるいは歴史学的な検証も踏まえて、きちんと論理的な裏付けをとりつつ、わかりやすく伝えていかねばならない。LRT が出来た時にわが街はどうなるのかというヴィジョン、あるいは LRT を造ることでわれわれの街はこうなるんだという物語が（それが出来ない時にわが街はどのように衰退していくのかという物語との対比のもと）、地域において共有できれば、市民側からの大きな政治的な力が生まれてくると思うんですね。

僕は、それは十分可能だと思う。というのは、これを造ったらいいのにと、僕の中ではものすごく明確なヴィジョンがあって、「このヴィジョンをみんなが共有したら、これに反対する人ってあんまりおらんとちゃうかな」とってくらいに思うわけですね。

だとすると、そのような物語を共有する上において重要なのは、行政側からストーリーテリングをきちんとしていくことじゃないでしょうか。お隣の富山は、ヴィジョンの共有がかなり行われていて、市民の活動として LRT の整備とまちづくりが一体的に進んでいる好事例といわれているのですから、一つのパターンとして参考にしながら、金沢でも大きく事業を展開していくことが重要じゃないかなと思いますね。

■ 愛郷心と LRT の相互作用

——「新幹線とナショナリズム」、それと相同の関係で LRT と愛郷心の関係が語れるのではないのでしょうか。

藤井 そうですね。ナショナリズムの地域版という地域意識。地域愛着といってもいいです。

マクロのスケールでは、新幹線を造ることには、明確にナショナリズムを高めるという効果があります。ナショナリズムとは非常に誤解された言葉なんですが、



兼六園（金沢市）

国家意識のことで、国全体を一つの家と考えて、国民はみんな仲間なのだから、みんなで協力して助け合いながら生きていかねばならないという考え方です。この考え方があれば、「じゃあ、僕たちいろんな都市同士をつないでいって、仲良くしていこうよ」となる。ナショナルリズムがあれば新幹線が出来て、新幹線が出来ればいろんな街とつながって、普段よく会うようになるので仲間意識がどんどん高まって、みんなで協力するようになる。別の言い方をすると、国全体での協力意識のことをナショナルリズムというのです。

それと同じことが地域においてもいえるわけです。マクロのスケールで新幹線とナショナルリズムの相互作用があるように、地域における軌道系交通と地域に関する家族意識というものが相互作用すると思います。これは端的に、「LRT と地域愛着」というふうに言い換えることができる。地域愛着があれば、地域を何とかしたいと思うものです。それこそ金沢に対する愛着が深ければ深いほど、金沢がどんどん発展していきってもらいたいと考える。そう考えれば、「どういふプロジェクトを行うと金沢はもっと良くなっていくのか」ということに、おのずとみんなの意識が向かうはずで、そうなった時に、LRT がすべての答えだと僕はいわないですけれども、様々なオプションの中で当然ながら検討されることになるでしょう。

で、私の1つのアドバイスとして、この程度の人口規模の街においては、ちょうど LRT くらいの軌道系が都市の発展において有効性をかなり帯びるという可能性が高いと思うんですね。もっと人口が多ければ地下鉄を掘らなければいけないし、人口がもっと少なければバスだけでうまくやらなければならないで、LRT は運用できないかもしれない。ちょうど金沢くらいの人口規模だったら、LRT が都市を発展させるのに最も効果的である可能性が高いと思います。

であるなら、地域愛着があれば LRT は出来るんです。LRT が出来て立派な街になったら、みんながより一層金沢のことを好きになって、地域愛着が深まっていく。このようなポジティブなスパイラルがどんどん回っていけば、金沢という街はどんどん発展していくであろう。このことは、「新幹線とナショナルリズム」の関係と全く同じ構造がこの地においても成立するということなのです。

——新幹線開業を機に、LRT を梃子にして中心部への投資を積極的に進めれば、街は大いに発展しますね。

藤井 もちろんそうだと思います。みんなが集まって賑わいが生まれれば、投資も進むでしょうし、投資が進むと街に活力が出る。

要するに、国づくりやまちづくりというものは、何もかもポジティブにスパイラルが回るか、それともネガティブにスパイラルが回るか、どちらかしかないので。したがって、まちづくりとは、プラモデルのように型通りに街を作るということではなくて、地域愛着につながるポジティブなスパイラルを回すために、ハードなものからソフトなものまで、その地においてどんなプロジェクトを行えばよいかを考え、実行することなのです。

金沢の文脈においては、様々なプロジェクトが考えられる中で、LRT を造るというプロジェクトが極めて有望ではないかなと、私は専門家として常々感じております。

2013年8月28日 金沢にて
(取材・構成／毛利千香志)



会員のつぶやき

「2020年以後」のわが街は？

2020年のオリンピック開催都市が東京に決まりました。その瞬間から、それまで遠慮がちに囁かれていた社会資本整備を求める声が急に大きくなってきたようです。

東京のみならず、例えば大阪ではJRが「うめきた」の地下駅建設を急ぐとっています。関西空港、大阪駅、新大阪駅（新幹線）をつなぐ充実した交通網こそ、訪日する旅客への最低限のサービスになると考えてのことでしょう。

とはいえ実は、オリンピック開催決定の高揚した気分に乗って、この際、一気に計画を進めてしまおうという魂胆があるのかもしれない。裏を返せば、それくらいの小狡さがないと当たり前の社会資本整備すらなかなか進まないのが、公共事業悪玉論に染まったわが国世論の実情ということなのでしょう。

いえ、こんなひねくれた言い方は無用です。必要なものなら正々堂々と整備に向けた議論を喚起すればよい、とっておけば済む話です。都市圏内の拠点を安定した交通網で結ぶことは、世界の都市政策の常識になっており、東京も大阪も、オリンピックのおかげでその当然の事業に着手するタイミングを得たというにすぎないのです。

さて、金沢に視線を移せば、何十年も前から「新しい交通システム」の整備が模索されています。金沢にとってもやはり、今がそのタイミングなのではないでしょうか。アベノミクスでデフレ脱却が図られているまさにその時に、新幹線の開業に加えオリンピックの開催が確定したわけですから。そもそも大阪都市圏と同じく、交流拠点の間をしっかりと結ぶのは都市政策の基本中の基本です。金沢港、金沢駅、そして中心街をつなぐ軌道系の交通システムはいずれ整備しないわけにはいかないのです。40～50万もの人口を抱える中核都市が、いまだ貧弱な交通機関しかもちえていないのが、もともと異常なのです。

でも現時点でみる限り、「スポーツと観光」に市民の目が奪われているような気がしてなりません。ここは少し落ち着いて考えてみるべきではないで

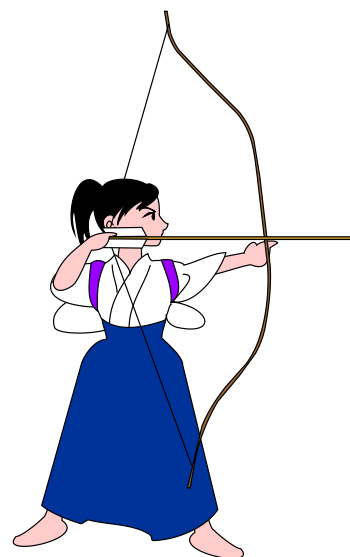
しょうか。スポーツも観光も、目玉の行事が終わった後にいったい何を残すのかと。あるいは、景気動向や世界情勢に左右されやすい性質のものである以上、それらの果実は不確実なのではないかと。

逆にいえば、真に必要な社会資本というのは、いったん整備を行えば、現世代のみならず次世代にも確実に恩恵をもたらすものです。この点では都市間の新幹線も都市内のLRTも同じです。景気の悪い時にも確実に働いてくれますし、景気が良い時には、観光やスポーツの誘客に役立つのはもちろん、それを梃子に大きな事業を展開することも可能にします。

このようにいったとて、別に唯物論を弁護したいわけではありません。スポーツ選手や観光客がもたらす精神的な活力も、交通インフラがもたらす物質的な便益も、ともに獲得するよう努めればよいのです。最悪なのは、現在の投資機会を逃し、そのために将来の機会利得を失うことです。

東京も大阪も、オリンピックの興奮が去り秋風が吹く「祭りのあと」にも、何はともあれ事前に造ったインフラは残ります。7年後にバカを見るのは、「スポーツと観光」という建前のみをバカ正直に奉った都市ということになるのでしょうか。

2020年、この年が金沢市にとっても一つの目標の年となるのは間違いありません。問題は、(精神および物質の)形として次世代に残すものが、その時にあるかないかです。東京一極集中の加速によるさらなる人材と富の流出も懸念されます。われわれは2020年の「その先」をこそ見据えるべきなのではないでしょうか。(毛利千香志)



金沢 LRT 講座

第 13 回

新幹線効果の維持はビジョンの共有にあり

まちの魅力を認識する

金沢・LRT と暮らしを考える会 谷内昭慶

東日本大震災があった日から 4 ヶ月後に石原前都知事が東京オリンピックを実現したいと表明。その意思を猪瀬都知事が引き継ぎ、ついに 2013 年 9 月 8 日未明（日本時間）、2020 年の開催地を東京が勝ち取りました。

この努力（情報分析、動員、ロビー活動、プレゼン力など）は、いろんなところに問われるはず。私たちの活動においてもそうだろうし、行政が真にやらなければならない事業（税金を使う事業）は何か、ということでもいえるのではないのでしょうか。民間でできないからこそ行政がやるのは妥当で、何でも「官から民へ」がいいとは限りませんね。

❖ ビッグチャンスを維持できるか

あと 1 年 8 ヶ月足らずとなった北陸新幹線開業。間近になって行政及び観光やサービス業など関連業界はもてなしを合言葉に多くのイベントを準備していることが報道から垣間見えます。とにかく、新幹線にあやかるう的な姿勢で満ち満ちているのが、今の石川県の状況だということでしょう。しかし、今に始まったことではないですが、巷は冷ややかで、日常的にはそれほどでもない雰囲気です。

新幹線効果はよく終着駅効果といわれ、終着駅となる間は経済効果で潤うということで喜ばれますが、終着駅でなくなると通常にもどり、最悪はしらけ鳥だか閑古鳥が鳴くともいわれ、過去にはそんな状況になった街がありました。

さて、金沢都市圏はどんな道を歩むのでしょうか。県としては、これを機にこうあって欲しいと考えて開業の準備をされているでしょうし、金沢市においても、周辺市町についても同じように準備をされておられるでしょう。



私自身、仲間といっしょに、行政では検討が終わった年、それを知らずに 98 年から一貫して金沢市に LRT 導入を提案してきましたが、実に多くのことを考えさせられました。

実際にやると決めてからもいくつかのプロセスを踏む必要がありますので、やらなければならない、準備しなければならないことが多くあり、導入を決定してからも、準備に最短で 3 年ほどかかるだろうと見ています。金沢仕様車両の開発と設計、製作を考慮すると、もう少し時間がかかるかもしれません。どこかのシステムをそのまま持ってくるということにはいかないからです。

☞ 98 年に金沢 JC から提案された「かなざわ生活圏の将来像「リージョン 2020」」

2020 年の金沢の街には路面電車（LRV）が走っている、まちづくり構想である。7 年後の東京オリンピック開催年は日本海側の都市も魅力あるまちになっていることが望ましい。日本海側は大地震に対するバックアップとして必要な都市群なのである。

それで、最初は新幹線開業に合わせ、一部区間でも LRT を始動させたいと考え、提案し続けてきましたが、とうとう今日まで準備すら行われないうまま来てしまいました。それどころか、行政は合意形成に向けての議論もしてきませんでした。なので、富山市のように一挙に取り組んでも 3 年かかっていますので、金沢都市圏の場合、新幹線効果が薄らいだ頃にやっと LRT を、ということになるのではと懸念しています。

金沢都市圏での LRT 導入は、最新技術を投入した車両（自走型）と安全・安心の確かなシステムで運用したいと考え、早く導入を決めて、北陸新幹線開業に合わせて LRT の一部区間での開業を望んでいましたが、間に合わなかったことは、実に残念です。

行政がちゃんとビジョンを示し、議会の承認の下、住民もそれを理解し、住民と議会、行政が同じビジョンを共有することで、「文化の香る、落ち着きのある持続可能なまちづくり」及び「低炭素社会の形成」を目指すことを提案したい。

◆新幹線効果は LRT 導入で維持・発展を

98 年度に出された「金沢市総合交通計画」が作られる前に、住民から意見を聞くということで金沢市が招聘したワークショップに私も参加していました。そこで得た住民の総意は LRT の導入でした。ワークショップを経て 99 年 3 月に前述の交通計画が金沢市から発表されましたが、住民討議の意見は採用されるどころか、新交通の議論は終わっていたのです。中身はバス推進でいくということです。それ以来、住民から直接意見を聞くことはなくなり、交通計画は順次更新され、LRT はその中でいつも参考扱いにされてきました。だから、行政は聞く耳をもつことがなかったというのが実態です。ときどき議会で LRT のことが話題にされましたが、市長の答弁はいつも「財政と走行空間」を課題に曖昧でした。金沢市内におけるルートは 2010 年でほぼ走行空間の課題は解決していますし、財源も法律改正で、LRT に対する国の支援は 2007 年から強化されています。

なので、まさに「いつやるの?」「今でしょ!」という流行語がぴったりなのです。

新幹線開業と LRT 開業の間をあまり時期をあけない方がいいと考えています。北陸新幹線が敦賀まで延びるのに 10 年かかるからまだ時間があると見るか、10 年しかないと見るか、それこそ見識の違いということでしょうが、いつも金沢は 1 周どころか 2 周遅れといわれ続けてきました。何をすることも、なかなか決めない、いわゆる決められない政治という、どこかで聞いたセリフですが、石川県はときどき日本の縮図のように見えることがあります。気のせいでしょうか。石川県土を 40 度ほど右に傾けると、日本列島の相似形に見えるんです。森林の占める割合も約 67% ほどなので、国土と同じぐらいですね。

LRT は交通政策の要になるだけでなく、都市計画、即ち、まちづくりの要にも値する社会的装置であると、何度も言ってきました。災害の少ない金沢都市圏は日本のヘソに位置づけられます。日本海側のエースとしての存在になりうる地域だといえるでしょう。その意味では、有権者、住民がそれを意識できるかどうかにかかっているとともいえます。



☞百間は一見にしかず（文化度を計るバロメーターとしての LRT）

富士山や立山のように圧倒的に視界に入るもの、街中を悠々とゆっくり走る姿、LRT が訴求する視覚的効果は観光でも住民の誇りにもなりうるはず。

「交流拠点都市」が LRT を呼んでいる ⑤・完

毛利千香志



▶故きを温ねて新しきを知る

金沢が往時の活気を失ったのは、地域の良き慣習とそこに含まれる伝統の英知を市民が軽んじたからではないか——。

この評判の悪い見方は、しかし、事態の本質に触れている。市民の生活と生業が、永く持続するがゆえに自律する地域特有の慣習から遊離すれば、効率を至上価値とする「世界都市」以外のどんな地域も衰退に向かう。金沢の場合、昭和期までは望まぬ「一周後れ」も幸いし、「新しきものは良きもの」とみなす悪しき現代の慣習から適度に距離を置く知恵を保守していた。その意味で欧州の歴史都市の姿勢に近かった。

欧州といえば、日本人は彼の地のブランド品を有り難がる。大方は流行への適応や富裕の誇示のためである。しかし本来、その有り難みは、持続と自律の賜としての産地の魅力が染み込んでいるところにあるのではなからうか。先祖から受け継ぐ街路の景観、その由来を語り聞かせる路傍の住民。そのような街と人をさり気なく、しかし誇らしく飾るのが本物のブランド品なのだろう。地元の人が郷土への思慕ゆえに愛おしく使う、その姿に感銘を受けた来訪者が、「旅の記念に一つ買ってみよう」と思う。こうしてブランドは認知される。企業の有名度でなく、地域の成熟度が信頼されるわけだ。

金沢は、このヨーロッパの路線に徹すれば良かったと思う。当地の産業が活力を維持するには、物理の技術のみならず生活の知恵を多分に含む「伝統の技芸」の強みを保守するのが王道なのだ。九谷焼の皿、輪島塗の椀、加賀友禅の着物、それら巧みの技を土壌に育った良質の繊維、その多様な関連産物。加えて能登の塩や加賀の酒に代表される地物の食品。そのすべてを地産地消の理念のもとで有機的に連関させ、住民の生活に積極的に取り込むとともに、高級品は海外に輸出する——。グローバル化時代の地方都市は、逆説的であるが、地域固有の歴史感覚に棹さして進むしかないのであり、「一周後れの効用」を最大限に活かすに如くはないのである。

金沢には志の高い経営者も腕の良い職人もたくさんいる。彼らは、当地を活動の拠点とする以上、客観的にみれば、金沢の「都市ブランド」に自らの運命を託している。ならば、愛郷者を自認する者の仕事は、手際よく「歴史都市」の看板を掲げてみせることでなく、その名に血肉と息吹を与えることではなからうか。街の佇まいも人の営みも、あらゆるものを規格化、平準化の波に呑み込む近代「主義」に対し、自覚的に距離を置くことではないのか。よもや、「バスに乗り遅れるな」の根性で、新幹線の開通によって街並みのミニ東京化

を加速させた他都市の轍を踏んではなるまい。

▶急がば回れ

先だって京都府の各界代表が、今後 30 年のヴィジョンとして「世界交流首都・京都」を掲げた。皇族の移住を含む「双京構想」やリニア新幹線の京都ルートへの推進などを謳う。

これに比べれば、金沢市の「世界の交流拠点都市」は平凡である。しかし、その都市像を具体化するための「新しい交通システム」を核とする「総合的な交通体系」を確立すれば、リニア（直線）志向とは異なる非凡な特色を打ち出すことができる。というのも、いわば曲線が生む複雑さ、奥深さを遺す城下町の都市構造が、足を踏み入れる者に対し等身大の交流の舞台を提供し、それゆえ、「歩行者中心の交通政策」が城下町の個性をさらに引き立てるに違いないからである。

新幹線の開業後、首都圏からの移住や企業立地を増やす施策を本気で展開するには、このような交通政策が不可欠である。ただし、それによってたとえ人口が増えても、低密度拡散につながりうるバブル期以前の「60 万都市構想」の発想に戻るべきではない。大事なのは、背伸びをしない都市像の提示である。例えば、片町や壱町がいくら活気を取り戻しても、留学生人口 5 万を目標とする京都の四条界隈の賑わいには及ばない。その代わりに、「城下町」自体をキャンパスと見立て、市民との交流そのものを生きた学問となす努力を地道に続けられれば、小さいながらも異彩を放つ「文化都市」となりえよう。

問われるのが量より質ならば、金沢は、「ファスト」でなく「スロー」の価値を追求すべきでないか。ローマ市民がマクドナルドの進出に対し、既存の食文化とそのブランドを守ろうとしたように、金沢市民も、急激なグローバル市場の変化から地域固有の衣食住を織り込んだ生活様式を守る運動を、新幹線絡みの誘客運動にもまして大々的に展開すべきだと思う。

例えば、「スローライフ」に日々の散歩は欠かせない。この点、金沢は大都市でも被災都市でも「古都」でもないため、都心に基盤目状の整った街路が少ない。小路や用水が入り組む日常生活の空間と、卯辰山や兼六園の非日常の空間とが重なりつつ分かれている。緑の静寂も街の喧噪も、神社仏閣も近代建築も、すべてが徒歩での半日行動圏に収まる。山を眺め川に臨み、一足伸ばして街中のカフェでくつろぎ、時には酒場で一杯ひっかけ。そのような自然体の振る舞いが市民生活になじめば、その生活の質の高さが口コミで伝わり、新幹線の開業イベント以上の誘客効果を生むのではないだろうか。

確かに、中くらいの街に大きな変化は少なく、退屈や憂鬱を感じることもある。したがって、様々な人との色々な交流による刺激は是非とも必要だ。ただし、その前提として、交流の質を見極め、取捨選択する基準を市民がもっていなければならない。そのような眼力を養うためにも、金沢は、マックやミッキーの一市場に甘んじず、西欧の意味でのブランドを生む魅力的な街でなければならないのである。

では、そのために最も有効な物理的条件は何か。素直に考えれば、「交流拠点都市」を実質あらしめるものとしての LRT（新型路面電車）が、おのずと浮上してくるのではなからうか。

「金沢らしいLRT」とは何か

毛利千香志



▶想像力を駆使する

「交通まちづくり」という言葉がある。斯界の議論とは趣きが違うかもしれないが、例えばこんなイメージだろうか――。

新旧の市街地を、その対照が際立つように修景する。同時に、双方を一体化するべくその間をLRT(新型路面電車)でつなぐ。両施策との相乗効果を生む沿線の施設として、新市街の金沢港近辺には未来志向を象徴する国際会議場を、旧市街の浅野川河畔には伝統芸能を継承するための演舞場を設ける――。

これはお伽噺ではない。少なくとも、現時点で実行可能な「交通」の基盤整備くらいは現世代の責務として成し遂げておくべきだ。あとは次世代がそれを活用し、時代に即した「まちづくり」を行うだろう。LRTは現世代と次世代をもつなぐのだ。目先の実利を考えても、金沢のビジネス環境を盤石なものにするのがLRTである。鞍月、西念、広岡、本町、武蔵ヶ辻、南町、香林坊、片町、広小路、有松と続く沿線の徒歩圏内に、主要な公共施設や事業所、金融機関や情報産業が集積しているからだ。それゆえ、新幹線とLRTの合わせ技で、首都機能移転の候補地として堂々と名乗りを上げることもできよう。

乗車需要の大きな旧市街中心部では、既存の施設をそのまま「交通まちづくり」に活かせる。例えば香林坊には、大通りに面した洒落たオープンカフェがある。そこでお茶を飲みながら眺める光景が、車とバスの乱雑な往来の様であるより、意匠も秀でたトラムの悠然たる走行の姿であるほうが、都市景観の演出として優れているのはいうまでもない。その演出は金沢市の都市格を確実に上げる。

LRTにより都市空間の魅力が甦るのは、犀川大橋付近も同じである。都市の河川敷は、京都の鴨川・三条大橋のほりに若者が屯すように、人工と自然の交わる恰好の溜まり場なのだ。片町から河原へ降り、ほろ酔い加減で川風に吹かれながら、微かな音響にふと見上げると、窓明かりの優しい光の中に家路を辿る客の影を残して、トラムが大橋に行く。路面を使うLRTの醸すそんな独特の情景は、高架を走り去る新幹線の図よりも、はるかに都会的なセンスを湛えた絵になる。

川面が街の活気を映し出すのは、兩岸が賑わう時である。LRTの効果で橋を渡る人が増えれば、千日町から茶屋街にかけての界限、寺町の街道沿いにも人の流れが生まれ、商店街が潤う。大型商業施設に通い慣れ、犀川を越えずに生活を完結させている南西部の市民も、都心に足を運ぶ機会が増える。

このように金沢は、旧市街とその街路がともに「狭い」という城下町由来の事情ゆえに、繁華街に電車がじっくり融け

込み、ヒューマンスケールの都市空間と風情ある都市美を創出しうる、わが国でも稀有な都市とあってよい。狭さを弱点とみずに、狭さゆえの強みを活かす発想が必要なのである。

▶目的論を錬磨する

当たり前だが、LRTを導入する目的は都市ごとに違う。例えば宇都宮市では、郊外の大規模工場団地へ向かう道路の渋滞解消、ひいては産業集積地の維持が主な目的であると聞く。むろん、地方都市には共通の課題があり、中心市街地の再生、高齢者の足の確保、温暖化ガスの排出削減などの一般的な目的も謳われている。とはいえ実際は、それら複数の目的の序列は都市ごとに異なり、かつ独特の目的もありうる。

では、金沢の場合はどうか。一言でいって、公共交通を強化すればするほど街の魅力が顕現するのが金沢なのではないかと思う。特に「金沢らしさ」の強調なしに語れぬのが旧市街のLRTである。その敷設の目的は、公共交通の再編により人の賑わいを、通過車両の排除により街の落ち着きを、共に取り戻すことにある。藩政期から受け継ぐ道の狭さが、LRTをして運送効率の向上(賑わい)と都市環境の改善(落ち着き)を同時に可能ならしめるのだ。こうして旧市街が再生すれば、交流拠点にふさわしい機能も集積する。例えば、コミュニティ破壊の結果であり原因でもある青空駐車場は、LRTの導入に伴い「歩けるまちづくり」の積極的な推進が可能になれば、従来の居住と職業のスペースに戻ろう。また、トラムの走る街に魅力を感じ、「車を持たない金沢暮らし」を選ぶ移住者も増えよう。受け皿については、(南町などの)空きビルや空き屋をマンションやシェアハウスに整備し直せばよい。

かくして金沢は、「都市の活力と魅力を高めるための新規LRTの導入」をわが国で初めて成し遂げるだろう。それは市電の復活ではない。「近代的な交通手段の整備」という往時の目的とはその次元が違うのだ。21世紀の成熟都市において、地域コミュニティの再生、街を舞台とした社交の復権、市民や学生や観光客が街を回遊する仕掛けの創出、このような文化的価値を重んずる独特のまちづくりに資するのが、他都市のケースとは一線を画する「金沢のLRT」なのである。

新幹線の開通、首都機能分散の気運など、現在、金沢には追い風が吹いている。政府と民間を巻き込み、地域振興のモデルとなる金沢発の都市再生プロジェクトに着手する絶好の機会が訪れているのだ。官民有志の積極的な関与のもと、生活から産業に至るルネッサンス運動を興し、もって「金沢の気骨」を示す時なのだ。LRTはそのプロジェクトの核になる。

いま論じるべきは、「交通」と「まちづくり」を有機的に連携させる総合政策の構想である。「電車かクルマか」の手段論の次元に留まっていたら、「多少不便でもバスでよし」との妥協論に、ひいては「一地方都市たる金沢は車社会で仕方なし」との、責任も誇りもかなぐり捨てた虚無論に陥る。しかし、この結論でよいのか。議論を目的論に昇華させ、先入観なしに、「もし金沢にLRTがあれば」を堂々と論じるべきではないのか。

LRTは単なる「交通」の手段なのではない。その導入は、わが金沢にとっては「まちづくり」そのものなのである。

活動報告

(2013 年 8 月以降)

[展示]

8 月 12 日～ 22 日、8 月 27 日～ 9 月 5 日

9 月 18 日～ 21 日

[展示予定]

10 月 28 日～ 30 日 (日程の変更もありえますので、HP をご確認ください。)

* 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。

[例会]

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

[例会予定]

10 月 19 日、11 月 16 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

藤井聡氏は『新幹線とナショナリズム』の中で、十河信二国鉄総裁が新幹線構想を提起した際、念頭にあったのは輸送力不足の解消のみではなかった、「職員の士気の低下」を解消する目的もあったと紹介しています。鉄道斜陽論が唱えられるなか、仕事の「やり甲斐」が薄れ、モラルの低下がサービスの低下を生み、さらに安全性の軽視につながるものが憂慮されていたのです。そこで十河は、「国家の『交通軸』を太くすることによって真に国民の付託に応える」という使命を職員に与え、彼らの「未来に向かって動き出さんとする士気」を高揚させたわけです。翻って金沢市はすでに大型の事業はほぼ終わったといえます。とすれば、職員、特に若手の士気をいかに高めるかが大きな課題であるはず。残された最後の大型事業にして、各界を巻き込む全庁挙げての総合プロジェクトである LRT の整備に取り組む意味は、ここにもありそうです。(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 13 号

2013 年 9 月 19 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

