

# 金沢 LRT だより



Light Rail Transit

## ● CONTENTS ●

- ◆特別寄稿  
世界の交流拠点都市のシンボルとしてのLRT  
…中山晶一朗 2
- ◆金沢LRT講座 第14回  
LRTのなせる役割…谷内昭慶 4
- ◆「金沢のまちづくりとLRT」補論①  
金沢に先見の明あり?…毛利千香志 6
- ◆会員のつぶやき  
歴史に学ぶべし…毛利千香志 3
- ◆「LRTと暮らし」の知恵  
徳の過剰は不徳に転ず…7
- ◆活動報告ほか…8

## ● 巻頭言 ●

### 「公共交通」は市民の責任で!

毛利千香志

新幹線の開業が1年半後に迫り、経済効果への期待が高まっています。一方、その効果は2～3年で薄れてしまうだろうと予想する人も少なくありません。

時間意識をもつ人間は、過去を回顧し、未来を展望します。仮に短期の新幹線「特需」ならば、代々地元根づく(地場産業を支える)企業が、不確実な将来に向けて大きな投資のリスクを負うとは考えられません。

とすれば、新幹線効果を長引かせ、定着させる手立てが必要になります。当たり前ですが、新幹線はいったん開業すれば「ずっとそこにある」交通インフラです。2～3年で消えるのは開業効果であり、新幹線のポテンシャルを地域の発展に活かすには、地に足の着いた長期の「戦略」が不可欠です。

いうまでもなく、その立案を主に担うのは地元自治体です。とりわけ交通に関し、国による都市間の高速度鉄道の整備に、自治体側が都市内の軌道系交通の整備をもって応じるのは、実に理に適った方策です。現在、新幹線効果で金沢駅周辺に投資が集中しています。その恩恵を、伝統ある中心市街地にも及ぼすには、線路

でつながる「駅」を都心にも設置すればよいのです。

しかし、効率と採算に縛られる民間企業に公共交通を全面的に任せては、そのような戦略的な企画は実現できません。そもそも民間ならサービス水準が高いとは限らず、地方都市の交通に競争原理を持ち込むわけにもいきません。交通が文字通り「公共」のものならば、自治体が運営主体となり、長期にわたって安定的なサービスを提供すべきなのです。つまり、市民が税金を負担して公共交通を育み、みなで協力して人の流れを生み、街を元気にしていけばいいのです。

7年後に東京オリンピックが開催され、そのまた7年後にはリニア中央新幹線が開通します。都市計画にとって14年はあっという間です。手を拱いていないで、新幹線開業の好機を捉え、長年の懸案である「新しい交通システム」= LRTの整備に着手すべきです。たまたま今、日本海国土軸の形成や首都機能の分散が唱えられています。しかし遠からず、オリンピックとリニアが東京一極集中と太平洋ベルトのメガロポリス化を加速させ、われわれの期待を吹っ飛ばすのは目に見えています。新幹線への過大な期待は禁物なのです。

われわれは、いつまでも外発の需要に頼ってはられません。自らの内発力で地域のデフレ気分を払拭し、域内の需要を増やさねばなりません。そのためには中心市街地の再生への展望が不可欠で、公共交通の再編はその展望台になります。いずれにせよ、わが地域に活力を吹き込む主体はわれわれ市民でしかないのです。



[特別寄稿]

## 世界の交流拠点都市のシンボルとしての LRT



金沢大学准教授 中山品一郎

金沢市は『世界の「交流拠点都市金沢」』を目指すとしている。歴史と文化がある金沢が北陸新幹線開業を見据えて交流拠点を目指すというのは極めて理にかなったものと考えられる。北陸新幹線の金沢までの開業により関東圏から金沢への来訪が容易になることは間違いない。

金沢が交流拠点都市となるためには何が必要であろうか。様々なものが必要であり、それら全てをここで述べることは紙面の関係上難しいが、一つだけ指摘しておきたい。世界の交流拠点都市であるには世界の人々から金沢が交流拠点であると認識してもらう必要がある。しかしながら、一人一人が「金沢が交流拠点である」と知っているだけでは十分ではない。金沢は人々が集う魅力的な都市であると多くの人々が知るだけでなく、その事実を他の多くの人々も知っていることを知っていることも重要である。まわりくどい表現になったが、これは、学術用語を用いると、金沢が交流拠点であることが「共有知識」となるということである。

東京に住むあるサラリーマンが飲み屋で同僚に「今度金沢に行くよ」と言ったとする。同僚は「そりゃうらやましいね」と返す。この会話は、サラリーマンとその同僚が「金沢は良いまちだ」ということをそれぞれが個別に知っているだけでは必ずしも成立しない。なぜなら、サラリーマンが同僚に「今度金沢に行くよ」という発言をすることは同僚から「そりゃうらやましいね」というような返事がある程度期待しているからである。そのサラリーマンが、同僚は金沢のことを知らないと思っているのなら、このような発言はしないかもしれない。サラリーマンは「金沢は良いまちだ」と知っており、さらに、その同僚も「金沢は良いまちだ」と認識していることを知っていることを前提としている。「金沢は良いまちだ」ということが共有されている。このことが非常に重要である。

金沢は観光資源が豊かであり、人々が集う交流拠点であるということをどのように世界の人々の中で共有する、共有知識化すればよいのであろうか。もちろん世界の人々が個別的に金沢のことを知ることは必要であ

る。当然のことながら、金沢が交流拠点としてふさわしいことも必要である。ただし、それらだけでは十分ではない。

これについての一つの答えが金沢で LRT をつくることである。少し唐突に答えを出してしまったが、理由はこうである。交流するということのシンボルである LRT を、訪れた多くの人々が同時に見るからである。交流は移動を伴い、LRT はその交流のシンボルとなる（LRT が交流のシンボルとなることについても多少の説明が必要だが、紙面の関係でそれは省略する）。そのシンボルたる LRT を金沢に来た多くの人々が同時に見つめる。これが金沢が交流の拠点であることを共有することにつながる。シンボルがあるということはそれに関する共有知識が形成されることを促進する。そのシンボルを多くの人々が同時に見てそれが有名になると、そのシンボルのことを他の人も知っていることと認識することは当然のこととなるからである。なぜテレビの影響は大きいのだろうか。それは多くの人々がテレビを見るからである。多くの人々がテレビを見ることで、そのテレビの内容を多くの人々が知るだけでなく、他の多くの人々もそれを知っていると認識できるからである。だから、それを前提として話を進めることができる。同様に LRT という交流のシンボルを多くの人々が見るとともに、多くの人々がそのシンボルを見ていることを見るのが共有知識化を促進する。

金沢が交流拠点となるためにはそのシンボルとなるものがあることが望ましい。その一つが LRT ではないだろうか。人々が集い、交流する場、そのシンボルとしての LRT である。

正直に言って、単なる移動手段としては、必ずしも LRT は金沢に必要ではないと思っている人は多くいると思われる。金沢に住む人にとっては自動車・バスの現在で事足りている。LRT ができて困る人も出るかもしれない。LRT ができたとしてもおそらく金沢の中心部だけの話になろう。LRT ができたからといって、ある程度は解決するだろうが、金沢に住む人々、特に郊外に住む人々にとって、モビリティ（移動性）が劇的に向上することにはならないであろう。しかしながら、金沢以外から来る人々にとってはどうであろうか。新幹線で金沢に来て、バスに乗って周遊することで確かに金沢のまちを見ることができるようだろう。だが、それが世界の交流拠点の姿としてふさわしいであろうか。初めて訪れたまちでバスに乗ることと、LRT や鉄軌道に乗ることのどちらが分かりやすいのであろうか。知らないまちでバスに乗ることは面倒で難しいことである。

富山では、富山ライトレールが非常に有名になっている。もともと富山港線があり、ライトレールとして線路を新たに敷設したのは数百メートルだけである。しかし、非常に有名になった。これはシンボルだからである。



## 会員のつばやき

### 歴史に学ぶべし

毛利千香志

藩老本多蔵品館で、特別展「加賀藩激動の維新史一政均暗殺と忠臣の仇討」が開かれています。廃藩置県後の明治4年11月、組織だったものとしては日本最後の敵討ちが、ここ金沢であったのです。加賀藩の筆頭家老で本多家第11代当主政均の暗殺を受け、その無念を晴らすべく、下手人一党に対し家臣らが決行したものです。自訴し切腹して果てた忠臣は十二義士と呼ばれ、本多家の菩提寺である大乘寺に葬られています。

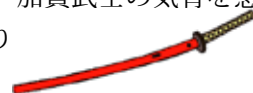
この事件は金沢ですらほとんど語り継がれてきませんでした。封建道徳に基づく時代錯誤の蛮行として、百万石の歴史に傷を付ける恥ずべきものと見なされたのかもしれませんが、しかし、そのような評価は一面的に過ぎます。むしろ、郷土における武士道の最後の輝きとして、誇らしく語られて然るべき逸話であるともいえるのではないのでしょうか。金沢の文化人の方たちがうまく脚色し、面白い芝居を創作してくれれば、地元の舞台で定番の演目になるものを、と思われてなりません。同志の一隊が、金沢から近江長浜まで雪の北国路を追跡し、ついに怨敵を討ち取る場面などは、幕末維新の激動期を舞台背景に活劇調で描けば、観る者の気持ちを昂ぶらせることでしょう。それが、忠義に燃える武士の苛烈な生き様を私たちに印象づけ、ひいては武家文化の伝承にもつながるはずです。

武士道の精神を受け継ぐには、脚色による物語化も必要ですが、史実の客観視も必須です。先日、金沢城公園の河北門で「佐久間玄蕃盛政展」が開かれていました。これも知る人が少ないのですが、金沢城の初代城主は織田信長の家臣、佐久間盛政なのです。一向一揆と戦い、尾山御坊を陥落させた盛政は、加賀半国を与えられ、金沢の町の原型である尾山八町を設けたのです。百間堀を掘り、城郭を整備したのも彼です。そうである以上、故郷の恩人たる盛政に対し、その人物や業績を正當に評価し、感謝の念を捧げるのが武家文化を尊ぶ者の基本的な礼節というものでしょう。

勝者によって歴史が都合よく潤色されるのは世の常です。例えば、戊申の役で会津藩は朝敵と決めつけられ、幕府と朝廷に対し貫いた忠義は美談に過ぎないと貶められてきました。そのことによって何世代にもわたり傷ついている人々の存在など眼中にない者たちが、「勝者の歴史」を吹聴してきたのです。一例を挙げれば、外来の松平家の支配に対し、会津土着の領民が恨みを募らせており、彼らが「官軍」を領内に導き入れたといわれています。そういう事例もあったのかもしれませんが、それを指摘して物事の本質を衝いたかのように悦に入るのは、全くもって賢しらで不公平な態度です。会津落城に際し祖母、母、姉妹が自害し、幼き身で辛酸を嘗めた、後の陸軍大将・柴五郎は、「(薩長軍が) 百姓、町民に加えたる暴虐の挙、全東北に及びたること多くの記録あれど故意に抹殺されたるは不満に堪えざることなり。」と遺書に認めざるをえませんでした。そのような重い感情を汲み取ろうとしない者に、武家文化を語る資格などないのです。

金沢では武士が芸事を嗜み、その感化は町民にも及び、工芸や芸能において独特の武家文化を育んできたといわれます。その通りなのでしょう。しかし、公家ならぬ武家の文化は、その現れが茶道であれ華道であれ、思想としての武士道が根底になければなりません。すなわち、天下泰平の秩序を求め、いざとなれば義を重んじ勇敢に戦うが、敗者や弱者に惻隱の情を抱くにやぶさかでない、そのような心構えこそが武家文化の底流をなす精神の核なのです。

いうまでもなく、歴史の事象は多面多層をもつものです。わが郷土史においても、維新期の十二義士や戦国期の盛政の言葉や行動を受け止め、その苦悩や悲哀に思いを馳せなければ、真に歴史を学んだことにはなりません。パリ日本文化会館で「『加賀百万石一金沢に花開いたもう一つの武家文化』展」が開かれていますが、「もう一つの武家文化」、すなわち天下泰平の江戸期における華美で繊細な物質文化を強調する前に、歴史都市にして学術都市を自称する金沢であるなら、忘れられつつある本筋の武士道を正面から堂々と論じてみてもよいのではないのでしょうか。加賀武士の気骨を想起し、勇を鼓して未来を切り拓いていくためにも。

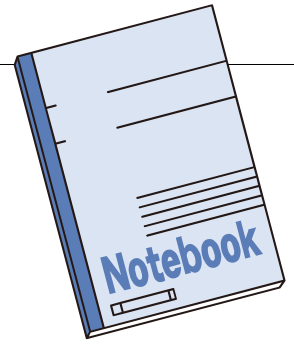


# 金沢 LRT 講座

◎第 14 回

## LRT のなせる役割

まちは人々の生活力でなりたつ



金沢・LRT と暮らしを考える会会長 谷内昭慶

今は、新幹線開業に向けお尻に火がついたようにおもてなしをはじめ、いろいろ取り組んでおられる行政や経済活動をしている関係者が一所懸命やっておられる一方、一般の住民はそれを冷ややかにみているという状況かと思います。

新幹線が開業しても、すべての住民が直接恩恵を受けることがないからです。しかし、間接的にはそれなりの利益があると見込まれているので、関係者たちはやっきになって開業の準備を進めているのでしょう。

LRT もすべてのエリアをカバーできませんが、公共の基幹交通があるのとないのとでは、利便性や経済的自己負担ではかなり影響が出てきますので、インフラ整備は絶やしてはいけません。

以前からバスでは不十分だと議論されているにもかかわらず、根本的な公共交通のインフラ整備を先送りしてきました。まさに、行政が住民に対する説明を怠り、

住民自身の理解が不足している結果、LRT 導入を机上にすら挙げてこなかったともいえます。

### ❖数字などの情報は都合よく発信されるので、正しい情報を絶えず示す必要がある

県では中央から多くの情報が流れ込み、否応なしにあらゆる分野について知ることができます。つまり、行政というものは、人、もの、金、情報があるので、どの他の機関よりも最強です。ゆえに、行政には不可能という言い訳はないはずです。ただ、巨大な組織であるがゆえに、歩みは遅いという風にみられています。その気になれば何でもできるのが行政です。

県では、いつでも LRT の議論が始められるように準備万端ですが、LRT の事業主体になる金沢市はまったく関心がないということでしょうか。ただただできないの一点張りです。

しかし、当会の研究では、議会答弁にあった走行空間の課題と財源問題、さらに乗り継ぎの課題は工夫次第でどうにでもなるということがわかりました。

金沢では、どうしても行政や政治家に信用があって、われわれのようなほとんど影響力のない民間人の言うことを真剣に聞こうとしない傾向があります。

それでも、私たちは住民のひとりとして、手弁当で研究を進め、これまで提案してきました。是非、耳を傾けてもらいたいものです。また個人的事情ではなく、できるだけ多くの住民のことを考え、わが郷土に LRT はあっていいはずだと思っておられるなら、勇気を出して声を挙げていただきたい。

残念ながら、住民の声なき自治体に国は支援しません。それが住民合意、合意形成の意味です。ですから、行政は住民の声がないという理由で、LRT 政策に限らず、行政サービスを展開する義務はなくなりました。始める



リージョン 2020、オリンピックの年に、「新しい金沢」のお披露目を……

と止められないと思込んでいる行政は、住民（多数者）からの要請がないので「致しません」と言えるのです。

#### ❖ LRT がもたらす益は、交通政策だけでない

昭和 43 年から始まった市街化区域の広がりや車社会を前提にしていたため、無秩序に広がってしまい、それらをつなぐ道路網の整備が主流となりました。一方、高密度にある人口を持つ大都会では公共交通といながらも新幹線や鉄道の運営が民間でやっていけることから、地方でもそれを要求され、自治体は公共交通を民間でやるのが当たり前とする考えが主流になりました。しかし、地方では公的機関がかかわらないと運用できないのです。現に、欧米はまさに公が公共交通を担当しています。

間違った考え方では、改革は一向に進まないでしょう。2007 年から少し改められ、鉄道運営に上下分離を採用し、民間ですべてを賄うという考えは国レベルで是正されました。現に、富山市ではすでに上下分離で運営されていますし、地方がもっとやりやすくするために交通政策基本法の成立に向け、今秋の臨時国会に法案が提出される予定です。

LRT がもたらすものは、単にバスから電車にするという単純なものではなく、まちそのものを、ある意味、大きく変えることとなります。

今まで、個人が車をもって、あるいは、タクシーやバスを使うという移動コストの大部分を負担することで、まちづくりが進められてきました。しかし、LRT を導入するということは、移動コストの大部分を自治体が負担するということとなります。（乗客数が確保できれば必ずしも当てはまらないが）

まさに、民から官に負担が移るといふ言い方になるでしょう。だから、財政負担が増えるので LRT を導入すべきではないというかもしれませんが、実は逆です。

車に依存すればするほど、道路整備に多くの税金を使うこととなります。車による交通事故の機会も減らすことができません。渋滞も慢性化します。車（バスも含め）だと定時性が保てないので移動時間の無駄が解消されません。等々で、外部費用として、個人の負担はますます増えるだけなのです。公共交通網の充実が、今だけでなく、未来永劫、使われる社会資本になるので、負担を未来に分散させることができます。

結局、LRT 導入は個人負担も行政負担も未来の投資を兼ねるので、全体的に緩和されるというメリットがあり、安全という観点も、個人に委ねる安全よりも公に委

ねる安全にシフトできるので、保障は大きくなります。

だから、金沢の LRT 導入の大きな目標は、通勤や通学時において、マイカーからの公共交通へのモダリティシフトであって、街なかに「ゆったりとした空間と安全、静けさ、潤いのあるコミュニティを取り戻す」という意味があります。

今後ますます大事になっていくのは、コミュニティのあり方です。車内では家族や仲良しグループでは楽しい空間になるでしょうが、言葉以外のコミュニケーション力は育ちません。電車内はエレベーター内と同じでマナーを守らないと快適性は確保できません。まさに言葉以外のコミュニケーション力を磨く場になります。

公共交通網の充実で、公共の機会を日常的に多く与えることで、自然に利用者のコミュニケーション力を磨く場にするのもできるというメリットは大きいのです。もしかしたら、あまりの快適さに、LRT を話題に車内で会話が弾むかもしれません。

金沢 LRT だよ 別冊 Vol.2

## 金沢のまちづくりと LRT

——「新しい金沢」にふさわしい都市交通をめざして

2013 年 10 月  
金沢・LRT と暮らしを考える会  
URL: <http://yadpwp.com/>

---

**目次**

LRT とは何か..... 1

金沢への LRT の導入について..... 2

Ⅰ 街の交通のあり方..... 2

Ⅱ 必要性..... 2

Ⅲ 有効性..... 4

Ⅳ 可能性..... 5

Ⅴ 導入のタイミング..... 8

Ⅵ 実現のキーポイント..... 8

なお、かつての市電のように架線が上空を覆うといったことにはなりません。

\*パーク＆ライド  
マイカーで郊外の駅やバス停まで行き、駐車場で車を停め、電車やバスに乗り換えて目的地に向かうシステム。  
\*信用乗車方式  
運転手が検札を行わず、利用者が車内の消印機で自己改札する仕組み。ただし、係員が抜き打ち的に乗車券を確認します。（反則金は運賃の数十倍）

---

**【増え続ける LRT】**

世界では、LRT が都市交通の主役です。1978 年以降、新設された都市だけでも世界で 130 を超えます。最近では欧米だけでなく、トルコ、アルジェリア、イスラエル、モロッコ、中国などにも普及しています。

日本でも、宇都宮（具体的に計画中）、札幌（2015 年開業予定）、横浜、名古屋、京都、岡山、長野、静岡をはじめ、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（富山ライトレール）、2009 年に富山市内の環状線（富山地鉄）が LRT 化されました（富大への延伸構想あり）。富山駅の高架化に合わせて、富山港線と環状線は接続される予定です。

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。

**◆ LRT とは何か**

ライト・レール・トランジット（Light Rail Transit）の略で、「新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。

街の中を快適に走ることができるよう、信号制御から信用乗車方式まで、都市交通として効率的な仕組みが整えられます。

車両そのものは LRV（Light Rail Vehicle）といい、低騒音、高速、低床で完全バリアフリーです。1 編成 2～3 両の中量輸送機関（定員約 100～150 人）です。丸みを帯びた斬新なデザインで、シンボル性が高く、観光資源としても期待されます。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。



富山駅前の LRV（セントラム）

別冊 2 号「金沢のまちづくりと LRT」を 10 月に発行。ここに上記した根拠、理由を掲載。

5



# 「金沢のまちづくりと LRT」補論①

## 金沢に先見の明あり？

毛利千香志

### ◆かつてはあった格差拡大への危機感

わが国でもようやく、LRT（新型路面電車）が「まちづくり」にとって極めて重要な社会資本であることが認識されてきました。

例えば、8月に2期目の当選を果たした横浜市のエリダ市長は臨海部に、10月に初当選した神戸市の久元市長も同じく臨海部に、それぞれ拠点施設間の連携や地域の周遊性確保を目的に、新たにLRTを導入できないか、検討を始めると述べています。大阪市、名古屋市、宇都宮市、静岡市、岡山市なども導入に向けた動きを見せています。（富山市や札幌市は既存の路面電車の延伸という形をとっているため、事業規模としては小さく、必ずしも「新規導入」とまではいえません。）

注目すべきは、太平洋側の大都市においてLRTの整備が先行しそうな勢いにあることです。ここまで状況が進めば、われわれは自らの来し方を振り返ってみるべきです。思い返せば、わが国において、都市の基幹交通としての新規LRTの導入構想を真っ先にぶち上げたのは、わが金沢市なのです。1998年に大々的なシンポジウムを開催し、LRTによって市街地の活性化に成功したストラスブール市（フランス）の市長などを招いて、金沢の「交通まちづくり」を大いに議論したものでした。

また、石川県と金沢市も会員になっている「中核都市における新・交通システム研究会」の議論をリードしてきたのも金沢市であったはず。高価な地下鉄は大都市のものだが、「中核都市が地方の中心として、都市の個性と魅力を高めていく」ためにはリーズナブルなLRTがふさわしいと、ほぼ結論づけていたのです。なのに現在、便利で斬新な交通システムはすべて大都市のものになろうとしている、これが現実なのです。

しかも、現在の社会的・経済的情勢をみますと、東京一極集中ないし、太平洋側の大都市圏への人・モノ・カネ・情報の偏在傾向は簡単に止まりそうもありません。それどころか、オリンピックやリニアがその傾向を強めようとしています。アベノミクスも、その恩恵がいつ地方に回ってくるのか、本当に回ってくるのか、確かなことはまだわかりません。

そんな中で各都市は、数十年先を見越して長期の展望を市民や企業に与えるべく、都市政策の要としてのLRT導入に意欲を示しているのです。

### ◆いまはなき進取の気性と決断力

一方、金沢市では、「地方都市はモータリゼーション

の恩恵を受けている。いまさら電車は古い」などと言われています。しかし、それこそ古い考えです。都市の大中や道路の広狭を問わず、電車への路面の提供は、中心市街地の活性化策として今や世界の都市政策の常套手段になっているのです。「新しい技術が開発され、そのうちLRTも古くなる」などと言ってみても、いま現在、街をいかに元気にするかという問題の解決には何ら資するところはありません。

「1回でも乗り継ぎはイヤだ」、「ドア・トゥ・ドアの利便性は少しも失いたくない」と頑強に言い張る人もいます。しかし、そのような姿勢を転換しない限り、バス利用の一貫した減少傾向が示すように、公共交通はいつまでもたっても改善しません。そのために、90歳になってもマイカーの免許を返上できない人も少なくないのです。また、市政の重要課題である「歩けるまちづくり」が、公共交通を画期的に便利にするという政策目標がないゆえ、予め中途半端に終わることが見通されるなど、都市政策の矛盾も露わになってきています。「金沢市はあくまで車社会の現実を守り、民営バス主体の公共交通を貫く」と態度を鮮明にするならば、それはそれで筋が通っているといえましょう。ところが、何十年も変わらずに、「新しい交通システム」は将来的な検討課題として掲げられたままなのです。

実は、問題の本質は、このようなどっちつかずの態度そのものにあるのです。全国の諸都市の成功例を確認した上で、ようやく重い腰を上げんとする如き日和見の姿勢がいけないのです。そんな進取の気性の乏しい都市に、はたして企業が積極的に投資をするでしょうか。優秀な人物が残ろうとするでしょうか。建設費や乗り継ぎなどの論点も大事ですが、このような街の気風の問題までも含めて広く深く考えなければならないテーマ、それが金沢市の都市交通政策なのです。

しかし、いつまでも考えてはられません。LRTを導入するのか否か、導入する方針ならプロジェクトチームをいつ立ち上げるのか、市民各々にとっての決断の時期は間近に迫ってきているのではないのでしょうか。


当会では、金沢LRTだより別冊として、「金沢のまちづくりとLRT」という資料を作成いたしました。「金沢の道は狭いので、いくら良いものでもLRTの導入はムリ」といった通説ないし俗説を検討し、現在では導入の環境がすでに整っていることなどを説明しています。ぜひご一読いただきたいと思います。HPに掲載していますが、ご請求いただければ郵送いたします。

**金沢のまちづくりとLRT**  
新しい街づくりに必要な都市交通のありか

2023年8月号  
発行：金沢LRT推進委員会  
発行所：金沢LRT推進委員会

目次	1
1 LRTとは何か	1
2 LRTの導入のメリット	2
3 LRTの導入のデメリット	3
4 LRTの導入の条件	4
5 LRTの導入の課題	5
6 LRTの導入の展望	6
7 LRTの導入のまとめ	7

【金沢のまちづくりとLRT】  
LRTとは、LRTの導入のメリット、デメリット、導入の条件、導入の課題、導入の展望についてまとめた資料です。LRTの導入のメリット、デメリット、導入の条件、導入の課題、導入の展望についてまとめた資料です。LRTの導入のメリット、デメリット、導入の条件、導入の課題、導入の展望についてまとめた資料です。





## 「LRTと暮らし」の知恵

### 徳の過剰は不徳に転ず

金沢市民は概して大人しく慎まじやかであるといわれています。その万事控えめの性質が、最近の新幹線開業をめぐる施策や世論に現れているように思われます。というのも、都市間の新幹線のみで満足してしまい、勢いをかって、「この機を活かして市内交通を抜本的に改善しよう」とまでは欲していないように見えるからです。

すでに新幹線の開業した主要都市では、地下鉄からLRT（新型路面電車）へと、交通手段に対する欲求水準は高まってきています。かつて地下鉄を欲した金沢市は、人口が少なく投資額が大きいことから断念し、中都市の基幹交通として身の丈に合ったLRTの導入を構想しました。しかし、地下鉄断念の挫折感がトラウマになったのか、交通手段への欲求は急速に淡泊になっていきました。

一方、すでに地下鉄を導入した都市や新幹線沿線の都市は、時代の潮流を読み、これから整備を進める公共交通システムはLRTであると算段し、とにかくにも「導入の検討」というアドバルーンを掲げて世論の反応を窺っています。LRTは人の移動を活発にし、都市を活性化させ、地方の経済発展につながるからです。大きな投資といっても、結局は市民の資産になるのですから、（特にデフレ不況時の地方においては）決して無駄な事業ではありません。そのような脈絡を踏まえ、どの都市もカネの見かけの大きさのみで判断しているわけではないのです。

ところが、何につけガツガツすることが苦手な金沢市民は、整備費が数百億円に及ぶと聞いただけで遠慮の念が過度に働き、「そんなの無理！」と早急に決め込んでしまいます。藩政期以来の教養の高さが邪魔をするのか、あるいは真宗の信条である他力本願に忠実すぎるのか、「たとえ巨額であろうが、良き構想の実現のためには何とんでも必要な資金は調達してみせる！」と構える自助独立の精神に乏しいのは否めないところです。

確かに、後回しにされた過去を水に流し、恬淡とした態度で新幹線の開通を祝うのは廉直の美德です。新しい交通システムの導入のために、政府に対し我れ先に制度改革を迫ったり補助金獲得に策を弄したりしないのも、また、そのための要求

をあえて表明しなかつたり初めから要求水準を低く抑えたりするのも、謙譲の美德ではあります。

しかし、それらの美德も度を超せば、かえって不徳に転じます。今、頑張っけてLRTを整備しておけば、われわれの子孫がそれを社会資本として活用し、豊かな都市生活を享受することができる可能性が大いに高まります。逆に、「巨額だから無理」と諦めてしまえば、その可能性はより支出の少ない別の方途で探るしかありません。しかし、儉約も過ぎると吝嗇になります。どこかで思い切って相当額の投資を行わなければならない時もあるのです。なのに、金沢の都市のあり方についての現状分析も将来予想も十分になさないまま早々に諦めてしまうことは、悪意なき及び腰のなせる業であるにしても、結局は現世代のエゴにもとづく怠慢であり、将来への課題の先送りであるといわれても仕方ありません。

祖先が何百年にもわたって投資し続け、整備し続けてくださった、この金沢という城下町の潤いのある佇まいを、わずか数十年のモータリゼーションの騒擾によって荒らされたままにしておいて本当に良いのでしょうか。クルマによる利便性や効率性を重んじる姿勢は、はたして「歴史都市」金沢にふさわしいのでしょうか。現状についての「足るを知る」の姿勢は尊重すべきです。しかし、「学びて然る後に足らざるを知る」のであり、よく歴史に学び、世界の都市交通政策の潮流を真摯に学べば、大人しく現状に満足してばかりはいられなくなるのではないのでしょうか。

奥ゆかしさは金沢市民の誇るべき美德です。しかし、それも過ぎれば不活発と無気力に転落してしまいます。結果、文化的景観をはじめとする街の大切な資産を祖先から継いで子孫に渡す大事な責任を全うしえず、われわれは図らずも忘恩の不徳を犯すことになりかねません。その意味でLRT問題は道德問題でもあるのです。（毛利）



活動報告

(2013 年 10 月以降)

[展示]

10 月 28 日～ 30 日、  
11 月 4 日～ 6 日、26 日～ 28 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]

12 月 13 日～ 31 日 (日程の変更もありますので、HP をご確認ください。)

[例会]

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

[例会予定]

12 月 21 日、2014 年 1 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

ある山の中の大学の学生さんが、海に近い大型書店へのアクセスが悪いと嘆いていました。車がなければ、そこにしかない専門書を買うに行くのにも不便を強いられるというのです。「学都」と称する金沢市ですが、学問のインフラでもある移動手段は決して十全とはいえないのです。でも、金沢の学生さんは概して大人しく、そんなことでいちいち文句はいいません。「まちづくり」についても、行政が提示する「歴史・伝統・文化」にまつわるイベントでは才能を発揮されますが、行政の施策の枠を超えての提言などはほとんどなさらないようです。というふうにご意見を責めるのは、従順で寡黙な大人の責任逃れではあります。それでも一言いいたいくなります。あまり実現可能性に囚われずに、若者らしく自由で大胆な構想を語ってくれ。発想は素朴でもいいのです。例えば、県庁から金沢駅を経て金沢大学へ至る、海と山をつなぐ LRT 路線とか。(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 14 号

2013 年 11 月 21 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)

