

金沢 LRT だより

Vol.15

Light
Rail
Transit



● CONTENTS ●

- ◆金沢 LRT 講座 第15回
今でしょ！の意味……………谷内昭慶 4
- ◆「金沢のまちづくりとLRT」補論②
使いこなせぬLRTなら要らない……毛利千香志 2
- ◆会員のつぶやき
これから始まる議論にあたって……毛利千香志 6
- ◆いいねLRT…3
- ◆「LRTと暮らし」の知恵
鉄道原理とクルマ原理…7
- ◆活動報告ほか…8

● 巻頭言 ●

LRT 導入の全市的検討、はじまる。

毛利千香志

報道によりますと、金沢市がLRT導入について来年度当初予算案に調査費を計上するようです。ついに金沢でもLRTに関する本格的な検討が始まるわけです。

しかし、議論の先行きには小さくない不安を感じざるをえません。と申しますのは、報道をみる限り、「走行空間の確保」をはじめとする技術的課題の指摘ばかりが目立つからです。導入の目的を明示せずその手前から論じ始めるのは本末転倒です。

本来の議論の道筋はこうあるべきではないでしょうか。——利用者の増えない公共交通の実情はもとより、金沢の抱える様々な都市問題を洗い出してみた。すると、都市の低密度拡散に伴う根深い問題が様々な分野に現れていることがわかった。このままでは都市の持続可能性を保障できない。ではどうするか。調べてみると、交通問題と都市問題を一体的に解決するための有効な施策として、世界中でLRTの採用が進んでおり、成功例の豊富にある堅実な都市再生の処方箋であるとわかった。ゆえにその導入がわが金沢でも可能かどうか、具体的な条件について精査してみよう——。

ただ、推察しますに、あえて技術論を前面に出され

るのは、金沢にとってLRTの必要性はあまりにも自明のことだからではないでしょうか。確かに、多数の市民が参加した1998年の「金沢国際交通まちづくりシンポジウム」の記録を読むと、その時点ですでに導入目的に関する認識が共有されていることがわかります。いまさら蒸し返すまでもないのです。あとは、当時から引き継がれた技術的諸課題が現時点で解決可能になっているかどうか、再度の調査を行えばいいわけです。(LRTの必要性については本誌2頁をご参照ください。)

さて、その技術論ですが、最大のハードルとされる「走行空間の確保」については、98年当時と違い、実は解決済みといてもいい状態にあります。営々と進められてきた都心軸の道路拡幅が、残すところ広小路～野町間(約400m)のみとなっているからです。また、「財源の確保」については、国の補助メニューがかつてないほど拡充しています。したがって、実施計画を作成するのに大きな支障はもはや何ともありません。ちなみに、国道157号線は確かに広いとはいえませんが、LRTの車両を道路の両端に走らせ、電停を歩道上に設けるなどの工夫により、「最大のハードル」は大した難もなくクリアされます。

金沢市は、「世界の交流拠点都市」というビジョンを提示しています。この理念のもとにLRTの導入を(他の諸施策と有機的に絡めて)しっかり位置づけ、誠心誠意、真剣な議論を尽くしてもらいたいと切に願います。



富山ライトレール。たった2年11カ月で実現しました。

「金沢のまちづくりと LRT」補論②

使いこなせぬ LRT なら要らない

毛利千香志

金沢市が LRT（新型路面電車）を導入する必要は、宇都宮市などに比べて大きいといえます。なぜなら金沢市の場合、それは都市の基幹交通を担うとともに、まちづくりを促進させる役割をより強く果たすからです。

◆まず「交通」について

LRT 導入の交通政策面のメリットは、都市の全域にわたっての公共交通の再編に着手する契機が得られるという点にあります。「LRT（電車）とバスの組み合わせの最適化」を探ることによって、市全体の公共交通を従来以上に充実させる試みが可能になるのです。

まず都市の幹線、すなわち（金沢港～）金沢駅～武蔵ヶ辻～香林坊～片町～野町（駅）の都心軸に、定時性が確保され、大量輸送の可能な LRT を整備します。この区間のバスは基本的に LRT で代替します。都市の背骨を、数分に 1 本の頻繁な運行を安定的に行う LRT でしっかり固定するわけです。（ちなみに、都心軸にバスを集約させる現行方式が生む武蔵ヶ辻での玉突き状態、南町での数珠つなぎ状態、香林坊での団子状態はいずれも、中核市の「新幹線時代」には似つかわしくない景観です。）

ついで、LRT 路線に交差する主要地点、すなわち金沢駅、武蔵ヶ辻、香林坊、片町、広小路から郊外の住宅地に向け、路線バスを接続させます。その路線系統は、事業者や専門家が大いに知恵を出し合って決めればよいのです。現在、公共交通が不便な地域、例えば南部の住宅地でいえば長坂や野田の辺りにも新たな路線を引けますし、北部や西部にたくさん残る公共交通の空白地を埋めることもできます。乗り継ぎが生じますが、電停とバス停をどう近接させ、その空間をいかに魅力的な地区の交流拠点とするか、やはり当事者が協力して創意を發揮し、工夫を凝らせばよい問題です。必要に応じ、元車や元町などを経由し、金沢駅と郊外を結ぶ直通便を設けることも可能です。また、最近、高齢者の交通死亡事故が増えています。山間部に住むご老人は、1日たった1本のバスがないために死を賭して車を運転しているのです。大事なものは、このような実情に即した公共交通のネットワークの再構築が、LRT の導入によって容易になるということなのです。

もちろん、多くのバス路線の採算は赤字になるでしょう。その分は、すべてでないにせよ、都心軸の LRT から得られる利益で補填します。したがって、LRT とバスの事業は一体で運営し、共通の運賃体系を定め、接続性の向上と運賃負担の軽減を図ります。また、LRT の建設費や施設維持費、郊外のバスの運行費等について

は、交通が市民生活の基盤である以上、公費で負担すべきです。それが世界の都市交通政策の標準的な考え方であり、わが国の「交通政策基本法」（2013年11月成立）の基本理念に適うのです。

◆ついで「まちづくり」について

金沢市の都市政策の最大の課題は、^{まほ}疎らに拡大した市街地構造のコンパクト化です。そのためには旧城下町の求心力を高めねばなりません。都心軸の LRT は、それが鉄道であるがゆえに「集積の効果」を生み、中心市街地活性化の推進力になります。

では、なぜ街をコンパクトにしなければならないのでしょうか。それは、企業や店舗、学校や公共機関が郊外のロードサイドに次々と移転し、商店街がシャッター通りと化し、コミュニティの活力が失われているからです。その証拠に、少子化の顕著な都心では小学校の統廃合が続いています。このような現状を踏まえれば、例えば旧城下町の人口を倍に増やし、公共交通の基幹路線の周囲に諸機能を再配置し、名実ともに街の「顔」として都心を再生させる諸施策の実行に異を唱える市民は少ないはずで、市街地のコンパクト化に向けた土地利用と公共交通の両施策の一体的遂行、それは「新幹線時代」になっても、いや、だからこそ尚更、観光とスポーツの両振興より重い市政の課題なのです。

LRT が促進する街のコンパクト化は、道路の維持補修、上下水道の整備、ゴミ収集や除雪などの行政費用を削減します。また、段差のない車両は、車椅子やベビーカーの利用者をはじめ、すべての人の移動を助ける福祉の役割を担います。LRT は「歩けるまちづくり」に貢献し、市民の健康維持、ひいては医療費の抑制にもつながります。その CO₂ の排出削減効果が環境政策を後押しし、そのシンボル効果が観光交流政策の目玉になります。

このように交通政策単体においても都市政策全体においても、LRT は多様な施策を有機的に連携させ、相乗効果を生み出すための包括的な仕掛けなのです。関連づける事業が多ければ多いほど、LRT は遺憾なく実力を発揮します。いわば、あらゆる和食にうま味を加える出汁だしのような存在、それが LRT なのです。したがって、単なる移動サービスの改善、単なる新幹線の二次交通の充実、単なる街のシンボルの創出、単なる中心商店街の振興、単なる都心居住の促進、そのほか何であれ単一目的、単純思考の LRT 導入なら、「お止めください。とことん使い切ろうとする意欲と能力がなければ、通話機能しか使わないスマホのようなもので、宝の持ち腐れになりますから」といわざるをえません。

LRT が諸政策を総合する力をもつこと、金沢市にその力を借りて解決を図るのがよいと思われる諸課題が存在していること、それゆえ金沢市に LRT が必要であること。導入の調査や検討にあたっては、まずはこの脈絡をしっかり押さえてもらいたいものです。

新しい
金沢、
はじめる。

いいね
LRT

新幹線時代を迎え、金沢のメインストリートをどのように飾り立てましょうか。

具体的に想像してみてください。おもてなしの「しつらえ」として、金沢駅から香林坊・片町までの移動を楽しんでいただくため、LRT（新型路面電車のシステム）を用意したなら、観光客やビジネス客、そして地元の方々は金沢の街からどのような新しい印象を受けるだろうか、と。

金沢市の場合、富山市や福井市などと比べて電車の通る（予定の）道路が狭い分、LRTが街にじっくり溶け込みます。LRTの良いところはたくさんありますが、都市の品格や風情の点においては、この、ほどよく繁華街の景観になじみ、人と街を一体化させる効果がまず挙げられましょう。

その秘訣は、路面店とLRTの車両（LRV：Light Rail Vehicle / tram）の「空間的な近さ」にあります。道路の両側、つまり現在のバス専用レーンにLRTをセッティングすれば、バスよりも大幅に窓の大きなLRVは、路面店のショーウィンドウと相性よく向き合うのです。LRVの中からウィンドウショッピングを楽しむことができるわけですね。逆に、道路に面した

瀟洒なオープンカフェからは、ひと時の憩いを楽しむ人たちが、排気ガスを吸わずに洗練されたLRVや乗客たちの姿を眺められます。百貨店のentrance hallはtram stopとつながります。そんな風景全体が都市のもつ豊かさの象徴になるのです。（両側走行には決して高くないハードルがいくつかありますが、「やる気」さえあれば簡単にクリアできる類のもので。同様に、景観に配慮した無架線のLRTも可能です。）

また、LRVは、バスと違って歩道からの段差がほぼゼロに近いという点でも、街の舞台であるメインストリートを飾るにふさわしいツールです。数分間隔で時刻通りに動く「都市の装置」としてのLRTは、「ベビーカー・車椅子優先」のエレベーターを地上に横たえたようなもので、お子さんを連れた若いママや障害をもつ方、高齢の方にも「それなら」といわせ、街の中へと足を向けさせることでしょう。LRTは、人々の「心理的な近さ」も演出するのです。

このような街のイメージを一新させる事業を3年、5年というスパンで決然と行ってはじめて、「いいね金沢」という自負心くすぐる市の標語が、本当の意味で市民権を得るのではないのでしょうか。（毛利）

ちよつと、
片町まで。

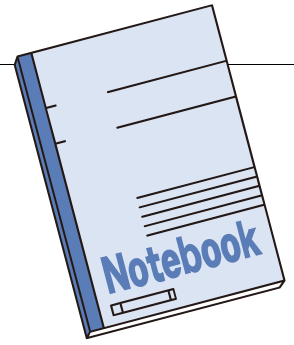


金沢 LRT 講座

◎第 15 回

今でしょ! の意味

このチャンスを逃せば、ただのまち金沢



金沢・LRT と暮らしを考える会会長 谷内昭慶

40 年越しの念願であった新幹線開業が、あと 1 年ちょっとで実現する。そして、昨年 11 月 27 日、臨時国会で、これまた切望していた交通政策基本法が可決した。

まさに基本法が示すように、持続可能なまちづくりにおいて、交通政策は要であるということ。これは国土利用、土地利用の最たる都市計画の中心をなす政策なのである。交通インフラの充実が、まちづくり、即ちコミュニティを発展させるという大きな原動力になるということを示している。

残念なことに、金沢だけでなく多くの自治体で LRT の役割を理解しようとしてこなかったことで、欧米に 30 ~ 40 年遅れていることが専門家によって指摘されている。日本はさらに中国や韓国にも先を越されている。

富山市の成功例をみるにつけ、国の政策は LRT を推進する立場ではあるが、震災復興や公共物の老朽化に対応しなければならない諸事情を考えると、いつまでも高い補助をし続けるわけにはいかないということも想像できることから、まさに早い者勝ちということになる。

❖ 「いいね金沢」は観光推進のキャッチ、いつの間にか……

日本では、富山市が先陣を切って、LRT によるまちづくり（コンパクト化）を進めているところで、欧米の先進都市

では、いろんな経緯を経験し、「新しい路面電車」を走らせる政策（LRT）を進めてきたわけで、日本は、そんな欧州などを見習いながら予想される障害を克服できる、むしろ、簡単に進めることができる事業（予算規模はそんなに大きくない）のひとつではないかといわれている。もしかしたら瓦礫受け入れよりも……。それはともかく、斎場や焼却場をつくるよりは、ずっと楽な事業だということだ。

つまり、欧州などで多くの都市が LRT 導入を復活していることから、LRT 導入の可否はもう議論の余地がないほどになっているということである。というのも、他の公共交通機関、たとえば、地下鉄、モノレール、ガイドウェイバスなどと比べても、工費、工期が安く早く実現できるというメリットがあり、LRT 効果はバス利用だけに比べれば有用であることがわかっているからだ。

金沢においても、走行に必要な最低限 15m 幅の道路が整備され、道路であるがゆえに買収する土地も存在せず、走行空間の問題はもうない。軌道敷設も石川線と繋げば、有用性は格段に上がり、沿線住民数は富山市の場合よりも多く、朝のラッシュ時には乗せきれないのではと心配するほどの見込みがあるからだ。

財源は上記したように、国が 100 分の 55 率を出している（過去最高の補助率）。つまり、建設費は確かに高額になるが、有用性がわかっているので、上下分離方式でランニングコ



片町を走るトラム（新しい路面電車）の風景。

今のバス優先路にトラムを走らせれば、走行空間に全く問題はない。トラムを電池式などの自走仕様にすれば、景観も保たれる。



犀川大橋を渡るトラム。重量は問題ない。トラムはバスの幅より狭い。ただし、金沢では需要があるだろうから、車両長 30m 級が必要になると考える。ちなみに富山のトラムは 18m。

ストが赤字になるとは考えにくいという。(上下分離方式導入の背景には、交通は公共という考えに立っている。地方は発想の転換が必要である。)

いいチャンスがやってきている。国際交流の促進、拠点としての役割を持ちたいというのなら、今こそ奮起し、真の意味で「いいね！金沢」を目指さないと、移動コストや移動のための時間と空間へのサービスが劣化したままでは、それぞれお客様を落胆させることになるし、「もてなし」の意義も薄らいでしまう。

金沢の印象が「いいよ！金沢」と言ってくれるお客様が増えることを願うのであれば、LRTは無視できないはずである。

◆金沢の魅力、金沢の賑わい

個人的感想になるが、金沢に住んで29年。残念ながら、ここはお勧めという場所、日常的に行ってみたくいところがあるがあまり思い浮かばない。それは、おそらく「あんたに教養がないからだ」と、一喝されそうだが。

しかし、聞くところによれば、金大生はイオンもりの里と学校の往復、またはその近辺で生活の多くの時間を過ごしているという。これでは金沢を満喫しているとはいえない状況だ。まあ少数意見ということで聞き流せばいいのかもしれないが、他県から来ている将来有望な人たちが、この程度の認識で金沢を記憶に留め卒業していくとなれば、それぞれ、金沢の未来はあるのだろうかと思ってしまう。

金沢が深刻なのは、どんどん広がるコインパーキングである。住まなくなった地権者が土地は先祖から引き継ぐものとして売らず、パーキングにして固定資産税を何とか捻出するしかできない状況が続いている。そして、次に、老朽化しているビル群、ビルオーナーたちは、ビジョンのない現状では経済的力不足もあって建て替えられないという。

コインパーキングの増殖をあからさまに許している、果たして魅力ある景観が保てるだろうか。伝統と歴史を重んじていると言えるだろうか。どうみても納得できない。

まさに行政が、政治が、住民にビジョンを示し、それを住民と共有し、投資ができる状況を早く作ることである。だからこそ、民間力を引き出すためにも、中心市街地に住んでもらうためにもLRT導入の意義はある。残念ながら、渋滞緩和のためのバス政策だけでは、まちの魅力づくりまでは担えないということがわかっている。

金沢の魅力とは何だろう。「金沢らしさ」も含め、それをもう一度再認識する必要があるのではと考える。

一方、賑わいというが、賑わいの定義を認識しておく必要がある。少なくとも賑わいとは、車が道路にあふれている状態ではないことぐらいは理解できるだろう。

多くの住民が外来者も含め、街なかで、それも、それなりの密度をもって絶えず出歩いている状態、住民ができるだけ多くの時間外出し歩道にそれなりにいる状態のことを指して賑わいと言える。だから、賑わいのあるまちの風景には人があふれている。

人がいるということは街中では車道ではなく、歩道にあたる面積が多く占めているというわけだ。即ち、LRTの導入とは、車道を広げるのではなく歩道を広げるという意味があり、できるだけ歩道の面積を多くし、人の行き来をし易くすることで賑わいを創出するのである。つまり、道路

は車だけのものではないということだ。もちろん、住民が多くの時間外出に費やすということは、それなりの「魅力」が街そのものにならなければいけないの言うまでもない。

昔は、金沢の特長のひとつでもあるが、道路の一部を「広見」といって、そこで子供らが駒回しをしたり、ケンケンをしたり、縄跳びをしたり、メンコをしたり、夕方暗くなるまでよく遊んでいたものである。

人が自由に使えるところ、それは道路だった昔、道路本来の役割をもう一度考え、持続可能なまちづくり(コミュニティ)をいかに作っていくかという恒久的テーマに、LRTは大いに役立つということが、欧米などの先進都市が導入し、すでに実証済みなのである。

念のために申し上げるが、LRT導入は単純に観光のためではなく、住民の生活環境を向上させるためのもので、観光は二次的副産物であるということを忘れてはならない。



13年12月25日、議員会議室で金沢市議38名中31名と行政職員2名参加の勉強会があった。参加者の多くは中川大・京大教授の話に聞き入った。

私は、欧州の車両製作技術者が「美しいものを作って何が悪い。日本の訪問団はいつも採算とかB/Cのことばかり聞く」と不思議がっている、という話が面白かった。

「新しい金沢」をどうつくるか、というテーマは継続的恒久的課題である。ただ時間の流れに任せておくだけなら、政治も行政も変わらないことになる。期限も含め、どんな金沢都市圏を作っていくか、という課題はいつも待ったなしなのである。そして政策の選択と集中、優先順位はとても大事だ。



これまで本会が発信してきた提案及び内容が中川教授からも示された。

中でも、注目したのは、首長や議会が本気になって取り組み、すぐ実現できるし、効果を得ることが出来る事業であることや、日本の多くの地方行政は勉強不足から30～40年間固定概念に凝り固まったままになっているということ、まちづくりそのものがそれだけ遅れたとの指摘だった。

会員のつばやき

これから始まる議論にあたって

毛利千香志

LRT（新型路面電車）の導入についていよいよ本格的な議論が始まろうとしています。金沢市が、「都市内交通ネットワーク」の核になる LRT の整備を「重点戦略」に位置づけようとしているのです。

その議論にあたって避けるべきは、「はじめに結論ありき」の姿勢です。賛成であれ反対であれ、活発で柔軟な議論の展開を妨げるからです。様々な立場の見解を聞いた結果、自らの見解が変わりうることを予め想定しておかねばならないのです。例えば、LRT がどんなに素晴らしいと思っけていても、残念ながら金沢の TPO（時と所と場合）に合わないという結論もありうるのです。

さて、金沢の公共交通に関する施策の経緯を簡単に振り返ってみましょう。まず、1967 年に路面電車を全面廃止した翌年に地下鉄の整備計画を立案しましたが、実現可能性の乏しいものでした。1980 年以降、「新しい交通システム」という名称のもと、モノレールやガイドウェイバスの整備を検討しましたが、いずれも「走行空間と財源」が障害となり、構想は立ち消えになりました。結局、高架や地下の施設を必要としない安価な路面電車が、LRT（Light Rail Transit）という最新のシステムに装いを変えて最後の検討対象に残ったわけです。そして今、地下鉄構想の 1968 年から数えて 46 年目、さすがにバスより上等の交通手段を求めて半世紀もの時間を費やす都市の事例は世界にも少なく、世界の交流拠点をめざす都市の沽券に関わると考えられてのことか、満を持して「新しい交通システム」を構想から実行の段階へ進めるため、LRT の導入条件を再調査することになるのです。

なお、市は未だ、この「新しい交通システム」という用語にこだわっていますが、これすなわち LRT と特定して構いません。というより、これまでの議論の積み重ねを無駄にしないためにも、この点をはっきり確認する必要があります。（ちなみに、「新しい交通システム」の一つに BRT（Bus Rapid Transit：バス高速輸送システム）があります。現在、新潟市が基幹交通システムとして、将来の LRT への移

行も視野に入れ、導入の準備を進めています。ただ、金沢都市圏の場合、北陸鉄道石川線との直通、IR いしかわ鉄道との連携などの必要を考えると、決して得策とはいえないでしょう。）

もう一つ、議論の再開にあたって考慮すべきなのは、文系の知見を汲み取ることです。政策を論じるということは、つまるところ価値判断です。LRT の導入が都市政策の選択肢として提示されていること自体、一つの価値観の表明です。速度や収益などの数値を厳密に計算して、「効率が良く、かつ儲かるから」という技術的な理由で LRT が議論の俎上に上ったわけではないのです。公共交通機関が「公共財」である以上、物理的特性とイメージ的特性のうち、一般の消費財に比べて後者を重視するのは当然です。つまり、「クルマ社会」という金沢市のパブリックイメージに関する評価が合意形成をめざす議論の根底になければならないのです。とすれば、社会学、民俗学、歴史学、心理学などの様々な学問的知見が参照されて然るべきです。その上で費用便益分析（B/C）などの数値を加味して、最後は政治決断がなされるのです。

その結果、LRT の早期整備と相成れば、その必要を訴えてきたわれわれとしては慶賀に堪えませんが、しかし、あらゆる知見を総動員し、最大の努力を傾注して十分な議論を闘わせた結果、「やはり金沢市に LRT は不要」との結論に至れば、議論の内容と手続きが公正であるのなら、それを淡々と受け入れます。そして、たとえさらに半世紀を経ようとも、次なる議論の機会に備えます。

われわれが最も望まないのは、「将来の課題として検討を続ける」という先送りの政治決断です。そして、その間に後れて検討を始めた諸都市に一気に LRT が普及してしまい、結果として金沢市が「乗り遅れてしまう」という残念な事態です。諸外国の例をみても、10 都市くらいが短期間に連鎖的に導入を成し遂げることは大いにありえます。国の財源にも限度がある以上、優遇を受けられるのは最初の 10 都市までかもしれません。のんびりと検討を続けている余裕はないのです。

いずれにせよ、私たち市民はそろそろ、半世紀来の重要課題である公共交通の再整備について、公明正大な議論に基づく明確な価値判断を示さなければならないのです。





「LRTと暮らし」の知恵

鉄道原理とクルマ原理

「LRTと暮らしを考える」とは、突き詰めれば、市民の生活のあり方を物理的のみならず文化的にも規定している「車社会」について問い直す試みです。技術のシステムや経営のモデルを論ずることも大事ですが、まずは素朴に「市民の生活の質」について考えてみるべきなのです。

交通とまちづくりに関しては、次のような仮説を立てることができましょう。一つに、人の流れを束ね、「駅」を核として街の機能を集積させる働きを「鉄道原理」と呼びます。二つに、人の流れを分かち、「ロードサイド」の方々に街の機能を拡散させる働きを「クルマ原理」と名付けます。

マイカーは、例えば小型の電気自動車による自動運転というような技術革新が実現しても、個人主体の移動手段であることに原理的に変わりはありません。それによって個人の行動範囲が広がり、自由度や利便性は増します。と同時に、それは公共の交通手段ではありませんから、個々人が負担する移動経費は格段には減らず、それを維持するか否かによる市民間の格差を生み、車社会のもたらす個人主義の助長と相まって、結果として社会の紐帯を弱めることにもなるでしょう。

これに対し鉄道は、線路を敷いて駅を造るため、いかにも手間のかかる旧式の鈍重な交通機関のように思われるかもしれませんが、しかし、それでも社会から鉄道が淘汰されないのはなぜでしょうか。それは、鉄道が単なる移動手段ではなく、人や店を引きつけ、街を形成する「都市の装置」だからです。マイカーと違い、個人の行動においてドア・トゥ・ドアの柔軟性は望めません。しかし、駅まで徒歩で向かう間に知人と出会って挨拶したり、季節の移り変わりを肌で感じたりすることができ、適度な運動にもなります。高齢や障害によって行動範囲が限られるようになっても、駅の近くに居住すれば、人と接する機会の多い豊かな都市生活を享受できます。鉄道はコミュニティを育み、原理的に社会の紐帯を強めるものなのです。(なお、バスには街を形成する力はありません。)

このように原理が違うといっても、電車と自動車は二者択一の対立関係にないのはいまでもありません。例えば、マイカーとバスの占拠する都

心の幹線道路を、LRT(新型路面電車)と小型の電気自動車、自転車と徒歩といった多様な交通手段が共存する、人にも環境にも優しい公共空間に変えてみてはどうでしょう。このような選択肢の多様性の確保は確実に市民生活を豊かにします。

さて、金沢都市圏では、モータリゼーションを追い風に鉄道原理からクルマ原理への転換を急速に進めました。結果、過剰なマイカー依存の生活様式が商店街の衰退やコミュニティの崩壊につながったのは、常識的に考えて否定しえない事実でしょう。とすれば、たとえ漸進的にでも鉄道原理の復活を図ることが都市政策の枢要な課題になるのは理の当然ではないでしょうか。

実際、廃線の瀬戸際にあった北陸鉄道石川線を、行政が補助金を出して支えています。クルマ原理を貫けば、郊外に取り残され、ほぼ孤立した路線など維持するに値しません。新幹線を別として鉄道の価値を十分には認めてこなかった石川県の行政にあって、あえて石川線の存続につながる意思決定を行ったのは、通勤通学の手段のみならず広域観光のツールにもなる地域の社会資本として有効に活用しようと見込んだからとしか思われません。政策の論理としていえば、「IRいしかわ鉄道」の経営安定をも視野に入れ、野町駅と金沢駅を線路でつなぎ、鉄道による公共交通の基幹ネットワークをつくろうと考えている、そのように行政の意図を推測するのが合理的というものでしょう。現に、白山市内の石川線沿線に新たに住宅地を造成し、新駅まで造る計画があります。もし石川線を廃線にする気なら、そんな計画は無意味ですし、もし石川線の電車が金沢駅まで直通運転されないなら、そんな土地の価値は半減します。

「LRTと暮らし」の相関に関心を寄せる私たちとしては、このようなクルマ原理から鉄道原理への回帰の動きを大いに歓迎します。車社会を問い直し、都市の生活文化を再構築する試みへの、偉大な第一歩といえるからです。(毛利)



活動報告

(2013年12月以降)

[展示]

12月13日～31日、
2014年1月1日～

*金沢駅もてなしドーム地下広場にて、2008年6月から毎月不定期に開催。原則、無人。

[展示予定]

1月1日～28日(日程の変更もありえますので、HPをご確認ください。)

[例会]

12月21日、2014年1月18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]

2月15日、3月15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

[勉強会]

12月11日

森一敏の「くるま座」／まちづくりの話

12月25日

金沢市議会主催の勉強会に講師の手配

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。

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年で止まったままです。

*寄付の郵便振替口座は、金沢コミュニティ基金
00760-3-93237

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)



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)

編集後記

金沢市が街の魅力を「発信」しようとセールスに注力しています。市民としては、市がセールスに精を出せば出すほど、魅力の不理解と営業の不作為を咎められているようで、よい心地がしません。本来、セールスは民間の得意技で、別に観光業に従事していなくても、金沢の素晴らしさ、新幹線の良さを理解し、折に触れ宣伝して回るのが公共心をもつ市民の責務だからです。その責務の不足分を行政が補おうとするために、民間では十分に担えない魅力の「創造」のための都市基盤の整備が少しでも疎かになることが万が一にもあるとすれば、「発信」の努力をサボり、ために官民の役割体系を乱しているという意味で、結果的に市民の責任が問われましょう。仮に「公人」の営業マンぶりに過剰な部分があるとすれば、その過剰は市民が担うべき部分なのです。いやしくも自らの責任を棚に上げ、重い責任を負う者の営業努力にケチをつけてはなりません。(M)

金沢・LRTと暮らしを考える会会報

金沢LRTだより 第15号

2014年1月15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

