

# 金沢 LRT だより



Vol.16

Light  
Rail  
Transit

● CONTENTS ●

- ◆金沢 LRT 講座 第16回  
LRTで、まちづくり・都市問題解決のきっかけに  
…谷内昭慶 2
- ◆金沢市交通政策課「新交通システム推進」担当者様へ…6
- ◆活動報告ほか…8

● 巻頭言 ●

## LRTに期待するもの

BRTでは現在のバス専用レーンが終日になるだけのこと

谷内昭慶

ここに来て、今年度、金沢市議会が専門家呼び、LRTの勉強会を行いました。県議会でも公共交通関連でLRTが取り上げられ、質疑されました。

何年間も棚上げ状態のままであった案件に県と金沢市の議員たちが注目したのです。時代が変わり、技術も進化し、制度も変わり、国の補助も高くなったにもかかわらず、答弁内容がいつも同じということは、何もしていないということの表れです。

ただ、12月県議会での答弁では、初めて財源に関しての反論はなく、走行空間を問題視しただけでした。これは一歩前進の反面、まだLRT導入の意義が理解されていないということがわかります。

一方、金沢市はLRTに関する検討会とはしないまでも、やっと新交通にかかる調査をするということで、2月20日に予算に計上したということが我々のもとに伝わってきました。

そのことから、今年度はさすがにこれまでとは違う反応があったということになります。

ところが、2月25日の新聞発表で、金沢市はBRT（Bus Rapid Transit / バス高速輸送システム）の採用を視野に検討するようにも見える記事が載っており、驚きました。

BRTは、1970年代前半に都市鉄道計画が頓挫したブラジル・クリチエーバ市で都心域にバス専用レーンを整備し都心基幹交通に仕立てたのが嚆矢となったよ

うで、確かに地下鉄およびLRTなどの建設よりも低コストで実現できますので、金沢市は県の想いとは別に、ただチープな方を選択することもあり得ると予想されるからです。

金沢の場合、大事なものは、県都であって、県内を代表する、県の顔となる都市であり続ける必要があり、かつ持続可能な発展をめざす都市ということで、MICE政策を進める意味でも、JCの国際大会など各種国際会議や大型イベントを行うことを睨んで中大量輸送の必要性が出てきたからです。まち並みを整備するのはもちろんですが、移動のための「もてなし」が大事になります。そんな中で、欧州のLRTに慣れた客人を迎えるには、果たしてBRTというバス利用の交通網で対応しきれるかということ、若干サービス不足を感じざるを得ません。

BRTで乗り心地や定時性、安全性を確保できるのでしょうか。車椅子利用者が自力で、あるいは足が不自由な方がスムーズに乗降できるでしょうか。（ユニバーサル視点）

率直に言って、BRTは、乗り心地も電車と違い、基本はバスなので、水平エレベーターとはいきません。安物買いの銭失い、安全失い、効果なしになりかねないと考えます。



安全に、移動しやすいまちづくりが、「新しい金沢」の姿のひとつ。

# 金沢 LRT 講座



◎第 16 回

## LRT で、まちづくり・都市問題解決のきっかけに

このチャンスを逃せば、都市問題を一体として改善する機会が失われるだけ

金沢・LRT と暮らしを考える会会長 谷内昭慶

BRT と LRT、そこにどんな違いがあるか、ということですが、安全上では、BRT はバスなので、運転手にほとんど委ねる形になりますが、LRT は電車なので、レールによる誘導と運転手とハイテクの ITS を活用することができます。停留所と電停の違いもあって、巻頭で示した図のように、バスをホームに正確に止まらせるには大変です。

将来はバス運転手が不足するとまで言われていますので、それを考慮すると、電車の運転手はいつも子供たちの憧れの的になっていますので、歴史が証明しているように運転手不足は考えにくいです。

まちづくりで期待するのは、マイカーから公共交通機関へのモーダルシフトですが、バスは乗ってみたい乗り物にならないので、効果が期待できません。

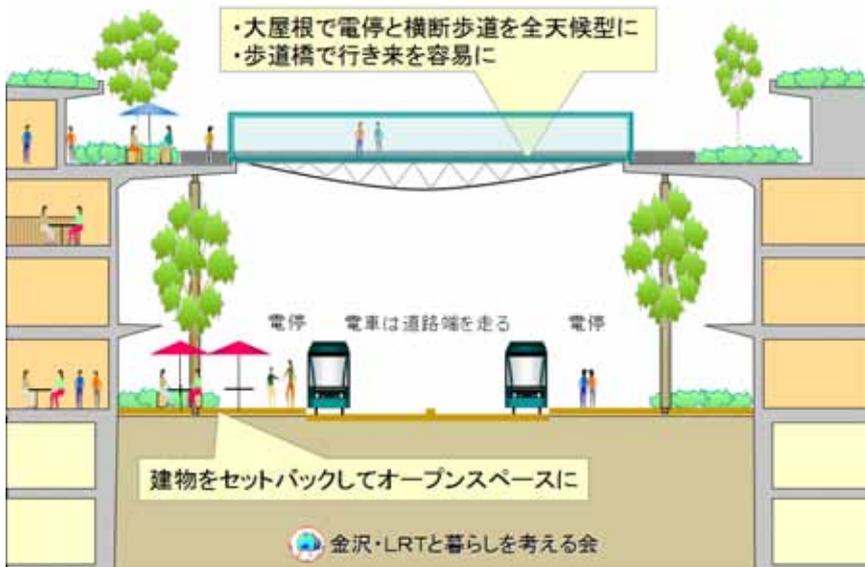
金沢では、1998 年から先送りされてきた新交通の案件が 14 年度からやっと検討されるということですが、本会は環境に配慮したまちづくりや高齢化社会を睨んで検討を重ね研究してきた結果、まさに LRT が本命だ

と提案し続けてきました。

また、LRT で使われる車両は鉄輪とゴムタイヤの 2 種があります。本会の提案には、これを混在させて LRT の効果を都市圏にまで広げ充実させたいという想いがあるからです。しかし、少なくとも金沢駅・野町間は鉄輪仕様を採用した方が、石川線を活かし、またレトロな電車（観光向けにチンチン電車／伏木港に当時のものが保存されている）を走らせ、観光的演出もできますので、軌道系の鉄輪仕様はまだ利用価値があります。次期更新時でタイヤトラムにも変更できますし、バリエーションが増え選択の幅がある分お得です。

本会機関紙で何度も指摘しているように、LRT は単なる交通対策としてみているのではなく、LRT を導入することでいくつかの都市問題を解決するきっかけを作るためなのです。つまり、高齢化、人口減少化するまちなかの脱車社会の形成と郊外と中心街を結びつけるコンパクトシティへの転換が大きな目的です。バスを使う BRT では利用者が望む基本的なこともクリアでき

### 片町の再開発とLRT電停



キャノピー（空中通路）のある風景（断面図／一例）

観光資源ということでは、金沢に日本三名園の兼六園、映画「武士の家計簿」「武士の献立」の舞台となった金沢が目目され、武家屋敷跡、忍者寺など、昔からある施設に、21 世紀美術館、鈴木大拙館などの新しい施設が加わって人気はあるだろうが、美術館、記念館はその建築物そのものに注目が集まっているという。展示内容というより、普遍的なもの、圧倒する技術や視覚から入ってくる圧倒するものが観光になるということに認めざるを得ない。行政が力を入れるソフト面の良さは、地元民との交流の中からしか得られない。果たして目論見通り観光客の心を掴むことができるか。

ないでしょう。

車を持つのはいいのですが、都市生活者においては通勤通学時でマイカーを使わなくともいいようにバスなどの公共交通が用意されるわけです。しかし、朝は乗り切れないほど利用者がいるのに、昼間帯のバスは利用者が少ないという現実があります。そのため、LRT導入には二の足を踏みたくなるのが、今の金沢市ではないかと理解できます。ただ、公共交通の基幹にLRTを採用すれば、中大量輸送が可能となり、バリアフリーも向上し、余裕のある通勤通学ができ、あまりの快適さにマイカーを使うのを減らせると見込まれるからです。バスが利用されないのに、バスを使うBRTでは見込みさえありません。

欧州の多くのまちは金沢市同様城下町なので、道幅がそもそも広くないのです。そこに路面電車(トラム)がゆっくりと走る様を見てみると、安心感があり、接近していても車両はレールで誘導されているので安全です。

ドイツや米国で見た光景は、簡素な電停でも車椅子利用者が他人の手助けなしに、乗り込んでくる様でした。まさに屋根付きの歩く歩道のようなイメージを持ちました。乗り物という感じではなかったのです。その時、今でいう低床路面電車(トラム)が水平エレベーターと呼ばれるのを実感しました。BRTのバス停はたいそう豪華なつくりになります。

ということで、98年頃は「交通対策」というより「環境」の視点で、提案していました。CO<sup>2</sup>削減や騒音、バリアフリーという俗にいう環境的要素を改善するための装置としてLRTをみていたからです。しかし、市の反応はありませんでした。

というのも、98年には、市はすでに国が進めるオムニバス構想に手を挙げることを決め、LRTはもはや取り組まない方向で決めていたわけです。

#### ❖ LRTの必要性とは

その後、長い間、ときどき思い出したように議会で質疑があっても、県が作った、走行空間と財源の2つを理由に反論答弁を市は繰り返すだけでした。交通対策課から交通政策課にしたにもかかわらず何もしてこなかったのです。いわゆる問題の先送りです。

世の中は「まちづくり」に関心が高まってきました。LRTが活躍できるチャンスがやってきたわけですが、市はずっと前述した理由を繰り返すだけです。要するに、面倒くさいことはしない、という態度にしか見えません。

金沢市及び金沢都市圏は新潟や宇都宮の事情とは違うということに気づくべきです。改めてLRTの必要性についていいますと、

金沢市は、渋滞緩和などの交通対策がもうバスで対

応できているのです。新幹線開業後、バスを使うというところで準備をしています。宇都宮は行政がLRTを進めようとするもバス事業者に反対され、政治問題にされました。新潟は渋滞緩和のために、まず投資コストが比較的小さいBRTでいだろうと判断されただけです。

なので、金沢市は新交通には消極的なのです。渋滞緩和という交通対策の範疇で考えている限り、確かにLRTは贅沢なものとしか見えないのかもしれませんが。

そんな事情を踏まえても、私たちは何故、金沢にLRTを導入すべきだと訴求しているかといえば、今のバスシステムではマイカーから公共交通による転化ができないし、駐車しようとする車の列が減らないなど、都市がかかえる都市問題があるからです。

昭和43年から市街化区域を点在させ、そのために道路を整備すればいいという考え方から逃れられなかったわけですが、人口減少が始まった今日、道路を作っていればいいということでは、魅力を演出するという持



片町界隈の未来イメージ(一例)

国道157号線で市街地は東西に分断されている。

折角の文化施設や歓楽街のある中心市街地が回遊性に乏しく、人は分り易い国道や大通り沿いを行ったり来たりの動線しか描かない。

改善には、地下道や空中通路の設置などで行き来し易い環境を作ることも同時に考える必要があるだろう。

国道157号線で分断されている中心市街地を有用にするためにもLRTで一体感を。

続可能なまちづくりができなくなってきました。

人口減少を睨んだコンパクトシティを進める必要が出てきたからです。これを怠ると、広い地域のメンテナンスを少ない人口で賄うということになります。治安維持にも影響するでしょう。これは住民負担が増えることを意味します。また、中心市街地のビルの老朽化が進み、耐震化のためにもビル群の更新を早く進めないといけません。それこそ、ここに民間力が必要だと考えますが、バスではディベロッパの意欲を奮起させることができないからです。

今の路線バスのルートをわざわざ再編成してまでも LRT を導入する意味は、詰まるところ、土地利用の有効化を図ることと、長らく停滞した都市問題にメスを入れ、改善に向かわせるきっかけを作ることにあります。

#### ❖新しい金沢を構築するために LRT を

交通対策というより都市計画を一体化して考えるためにも、LRT の必然が金沢に、あるいは都市圏にあるということです。

ソフト的には、「新しい金沢」に必要ということになります。新しい金沢とは何かを住民に示し、住民がそれを共有し、そこに「責任と誇り」を持つまち、それが「新しい金沢」のコンセプトということになります。

何に責任を持つのか、何が誇りになるのか、ということ自体を明確にしない限り、コンセプトにはなりません。

その意味でも、行政は住民に絶えずビジョンを提示

することが大事です。未来が提示されてこそ誇りが生まれます。それを失くしてはいけないということで責任が生まれます。

30年、50年先の未来、すなわちビジョンを作らなくなった行政は、任期4年しかない首長に責任を押し付けているようにさえ見えます。しかし、本来なら行政が描いた長期ビジョンの優先順位を決め、それを実現するために首長は行政トップとして責任者となり、議会の承認を得やすいように調整し、住民に説明する立場になります。

「新しい金沢」をつくるためにも、バスの役割を活かしつつ LRT の汎用性の高い機能を最大限活用するということです。

#### ❖長期ビジョンにこそ、責任と誇りがある

残念なのは、今の行政にこれといった長期ビジョンがなく、日々クレーム対応に終始していることです。

これは日本の将来にとっても地域行政にとっても深刻なことです。大いなるビジョンを作っておかないと、行き当たりばったりになり、達成できないことから何一つ誇れるものも生まれず、責任をもって事に当たることがなくなるからです。

1月19日と2月19日の2回、私は金沢片町まちづくり会議が主催するワークショップに参加する機会がありました。

1度目は犀川ほとりの活用についてと、2度目は人の動線についてでしたが、犀川ほとりの活用については



走行空間を有効に使うためには……

様々な意見が出ましたが、結局、単にイベントをするにしてもハード面の整備が必要であることがわかります。そして、片町界限における、住民と観光客の動線は、多くが停留所に留まっていて、観光客は名所を廻るといふより、名所に行くために地区を分断している国道157号線を往復していることがわかりました。つまり、多くの路地が活かされていないし、人は回遊していません。その国道157号線を利用することでもLRT政策の意味があります。人の流れ、交流をスムーズに行えるようにするためにも、期待できるLRTを導入し、時限式トランジットの採用で分断を最小化できるからです。

#### ❖金沢都市圏だからこそ、LRTが必要

平成23年6月18日に金沢で開催された「歴史遺産を活かしたこれからのまちづくりを考える城下町金沢国際ワークショップ」の最終日に、指導教官の一人、南アフリカ・ケープタウン大学、建築都市計画学科のファビオ・デスチーニ教授（世界遺産登録に参画している）が、あえて恐縮しながらも、金沢のまちなみ、まちづくりについて指摘されたことを思い出しました（創刊号でも紹介）。

「金沢市は文化遺産としている遺物をあまりにバラバラな状態にしており、また、金沢は人口減少になっていくのに、こんな状態を放置しては人口密度が下がり、コストがかかるまちとなり、持続可能なまちとはいいいく。行政がもっと指導して新しいコンセプトのもとで、まちづくりを再構築する必要がある」と。

だからこそ、問題を先送りしても、何にもならないということがわかります。折角の指摘も活かされていないわけですから、まちは魅力から遠ざかっていくだけで

す。

今あるものをどのように活かしながら、新しいものを見出していくかという恒久的作業は止めてはいけません。それこそが行政の仕事であって、行政は長期ビジョンを持ち、それを見直しながらも住民の一步先を進み、私たち住民にビジョンを提示しながら政策を進めていくことが望ましいのです。

それがあればこそ、住民は希望を持ち、期待をもって未来を夢見ることができるのではないのでしょうか。

私たちのLRT政策への提言は、まちづくりであり、都市問題解決の糸口になれば、との願いであり、期待です。

都市の維持にはどうしても土木・建築の力が必要です。これらは災害時が一番先に必要な技術であり、人材です。また、都市の要はインフラです。インフラを無視して都市の形成と維持はありえません。ましてや経済が不調なときこそインフラ事業が経済活性化の推進力になるからです。

すべての政策に良し悪しはありません。状況下での政策を実施するかで課題を克服していくしかないのです。

LRT政策はコンパクトシティ化を進める国策にも匹敵します。ここで自治体が判断を間違えたと、経済復興に政策が奏功しないとも限りません。

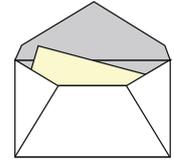
是非、首長と議会には早期の、適正な決断をしてもらいたいものです。



旧中央公園はできた当初と変わり、木が生え、いつの間にか湿っぽく暗く感じられ、ほとんど利用されなかったが、リニューアルされた中央公園は都市の中の公園として、イベントだけでなく、普段からベンチに腰掛けたり、縁石に座って昼弁当でも食べたくなるほど明るくなった。子供たちも安心して遊べるようになった。

ソフト面だけでは本末転倒が生じやすい。ハード面はいつでも政策の柱である。

## 金沢市交通政策課 「新交通システム推進」担当者様へ



突然お手紙を差し上げます失礼、お許ください。

私は名も無き金沢市民です。金沢市の公共交通の現状について深い憂慮の念を抱くものです。このたび「金沢・LRTと暮らしを考える会」の皆様のご承諾を得て、ここに質問ならびに要望を認めさせていただく次第です。

さて、同会会報 15 号の「LRT 導入の全市的検討、はじまる。」という記事を読み、わが金沢市でもついに、繁華街の真ん中を悠々と走るトラムの姿を見られるものと、心底、嬉しく思ったものです。

ところが、報道によりますと、LRT とともに BRT（バス高速輸送システム）も「新交通システム」の選択肢に入ると市長が述べられたそうです。市のホームページには、「新交通システム」の候補として、LRT とガイドウェイバス（GWB）が挙げられています。どうやら GWB は候補から外れ、BRT が新たに候補に加わるようなのです。

私は BRT 一般に反対するものではありません。都心の幹線に接続バスを投入し、もって既存の路線を大幅に集約し、余った車両と人員を郊外に振り向けるなら、都市の全域において公共交通は確実に強化されるでしょう。

その場合、中心部と郊外との結節点で乗り換えの必要が生じますが、「新交通システム」に乗り換えは付き物です。察しますに、GWB は、地下や高架の専用道にバスを通し、都心部を抜けた所からそのまま普通の路線バスに移行することにより、乗り継ぎの必要がなく、車の邪魔をしない点が評価され、候補とされたのでしょう。

しかし近年、交通政策の考え方が大きく変わり、「乗り継ぎがないこと」、「車を邪魔しないこと」の両者が公共交通の絶対条件として掲げられることはなくなりました。むしろ、乗り継ぎ施設の利便性をいかに高めるか、そこをいかに地域の交流拠点にするか、それが課題になっています。また、都市の交通システムはあえて地上に設け、大胆な通行規制と併せて車の邪魔をすることが、今や世界の交通政策の主流になっています。そうした発想の転換が、GWB 落選の背景にあるものと推察いたします。

それはともかく、「新交通システム」の検討以外のところでは、従来通り、バス施策の着実な推進をお願いしたいと存じます。私はかねてより、バス専用レーンの時間帯を終日に拡大し、通過交通を排除し、定時性と速達性をより高めたいのはなぜなのか、疑問に思っていました。

しかし、「新交通システム」の検討を機に、バス施策も一層の充実が図られることになるでしょう。最も望ましいのは、LRT と BRT に従来のバス等を組み合わせ、市全体で公共交通のレベルを画期的に引き上げることです。既存の鉄道とリンクした LRT の導入、金石街道などの幹線への BRT の導入が、公共交通への新たな需要

を生み出すのは間違いありません。

さて、あくまで思考実験ですが、金沢の都心軸に「BRT」を導入すると仮定した場合、「LRT」導入の諸課題について、次の点を確認させてください。

まず、走行空間の確保について、大量輸送のための接続バスを専用レーンに走らせるなら、それよりも幅が狭く、レールからはみ出すことのない LRT についても、走行空間に関する課題はクリアされたと考えてよいということ。

次に、BRT も LRT もバス路線の再編を伴うのは同じで、ともに乗り継ぎが生じ、したがって、それを理由に LRT の導入を困難と判断することはありえないということ。

さらに、BRT の構築を民間事業者に丸投げするわけにはいかないので、採算性を最重要視しない公設民営の方式を採用することになり、とすれば、その運営のスキームを LRT に適用することに何ら問題はないということ。

つまり、「新交通システム」を前向きに検討するということは、走行空間、乗り継ぎ、運営方式について、特に解決不能な課題はないだろうと予め見込んでいるに等しい、そのように理解してもよいでしょうか。全くの白紙から検討を始めることなど原理的にありえないので、そのように想定されていると思わざるをえないのです。

としますと、残る課題は導入経費ということになります。しかし、文化施設やスポーツ施設の建設、道路や港などの整備に比べ、関連費用も含む LRT の整備費が図抜けて高いとは決していえません。また、金沢市は LRT に関して、「建設・導入コストが他の交通システムと比較して安い。」とホームページに書いています。

かつて、地下鉄やモノレールよりも安いという理由で、LRT が選択肢に残りました。今また安いという理由で BRT が選択肢に加えられるなら、交通システムの選択の基準が「安さ」ということになってしまわないでしょうか。財源の話がさも大問題のように持ち出されるたび、ふとそのように思ってしまうのです。というのも、最近の世間の風潮として、小さな投資で大きな効果を生まないような事業は「効率が悪くてムダ」と烙印を押され、また、「費用対効果」の計算結果も「前提」の置き方次第で変わるからです。そういう事情に流され、LRT でなく BRT が安直に選ばれるのではないかと、やや心配になります。

実際、同様の理由で北陸新幹線の整備は非常に遅れました。しかし、ご存知の通り、在来線を少しずつ高速化するより、莫大な費用をかけても新たに高速鉄道を整備するほうが投資効果は高いのです。近年の金沢駅前の発展はめざましいばかりです。

ちなみに、新幹線で先行した新潟市は、将来の LRT

への移行を見据え、まずはより小さな試みとしてBRTを導入する計画です。しかし、連節バスの購入費すら「過剰な投資」であると市民から批判され、また、連節バスと普通のバスとの「乗り継ぎが不便」と非難されてもいます。要は、しっかりした哲学、並々ならぬ覚悟がないと、「新交通システム」の導入は、新幹線の開業と同様、大いに遅延してしまうおそれがあるということです。安価で簡単なほうを選べばいいというわけではないのです。

とするなら、金沢市は、まちづくりの理念、都市経営の目的を明確に掲げ、最初から「軌道の敷設」を判断すべきかと存じます。というより、報道によれば市長がLRTに高い関心を寄せており、また、過去の検討経緯に照らしてみても、この期に及んで新潟方式（BRT → LRTの二段階構想）を採られることはまずないものと思います。

LRTは、道路の渋滞の有無に関係なく必要な「都市の装置」です。その主たる目的は、将来に向かって確実に都市基盤を強化することです。金沢駅（の地下）を經由し、金沢港（県庁）と有松（そして野町駅を経て鶴来）を直結する軌道は、市街地の東西を一体化させる力をもっています。その力量は、バス方式による現行の「シティライナー」とは比べ物になりません。交通対策の次元ではLRTもBRTも、その導入は等しく追求すべき目的です。しかし、諸施策を総合する都市政策の次元ではLRTのみが手段たりうる資格をもつといて構わないのです。

思いますに、数十年もの歳月をかけ、百万もの人が住める程に郊外を開発してきたのですから、「拡散から凝縮へ」の方向転換を果たすには、極めて強烈な都心への求心力を働かせなければなりません。そのためには、長期にわたって安定する交通基盤、すなわち鉄軌道の整備がバスシステムの高度化よりも有効です。BRTが対症療法のためなら、LRTは根本治療のために能力を発揮します。もちろん、治療の対象は道路の構造ではなく、都市の構造です。回復すべきは、歩行者が主役の活気溢れる街、排気ガスの少ないきれいな街です。

金沢市との都市間競争を多分に意識してのことでしょうか、新潟市はBRTに関する諸施策に意欲的に取り組んでいます。その新潟市ですら、BRT導入の主目的は「持続可能な交通体系づくり」です。「中心市街地の活性化」は副次的な目的にとどまっています。所詮は交通手段に過ぎないバスの限界を弁えているのです。新幹線の開業効果で潤う金沢市は、勢いに乗る今こそ、交通政策を都市政策に融合させ、まちづくりを一気に前進させるため、いよいよLRTという取って置きのカードを切る時です。都市間競争ではスピードとタイミングが肝心なのです。

金沢の街にはLRTが似合います。大都市の何車線もある大通りに、機能的な観点から接続バスを走らせるのはわかります。しかし、城下町の街路の特性を活かす「環境デザイン」の視点からみて、金沢の都心軸の広さなら、街との一体感を演出し、洗練されたスマートな印象を与えるLRTの導入が適切です。金沢市は、欧州の古都に匹敵する歴史都市にして創造都市であると自認している

のですから、その街並みにふさわしい基幹交通のシステムはおのずと明らかではありません。

こうした点も含め、どのような基準で「新交通システム」を選ぼうとしておられるのか、ご検討を始めるにあたってのご見解をお尋ねしたいと存じます。

「新交通システム」の本命であるLRTの整備が都市の総合事業である以上、都市整備や都市計画の部門の方々との市内の調整の機会が多かろうと思います。ご担当者様にぜひ申し上げたいのは、市内にとどまらず、市議の先生や経済界、市民団体の方たちとも活発な意見交換を重ねていただきたいということです。

僭越ながら、街の名前をA市からB市に入れ替えても通用するような議論の仕方だけは避けてもらいたいと切に願います。空間、財源といった物理的、技術的な点のみならず、文化、社会、経済のあらゆる側面についても配慮した、金沢らしい「新交通システム」の姿を示していただきますよう、何卒お願い申し上げます。

せっかくの機会ですので、もう二言ほど申し上げます。文化水準の高い金沢市民は、現状の車社会を心の底からは望んでおらず、自動車文明への批判精神を心の内に秘めております。金沢市はどうして、このような市民の心にまっすぐ訴えかけるべく、社会学や心理学を応用したソフトの施策（専門用語でモビリティ・マネジメント＝MMというそうです）を強力に推進してこなかったのでしょうか。マイカーから公共交通へと市民の意識を向かわせ、行動の変容を強く促す多様な取り組みがまだまだ弱いのが残念でなりません。「新交通システム」の導入準備と並行して、マスコミ等を活用しつつ、全戸を対象とする大々的なMMを展開していただきたいと存じます。

最後に、古い人間として一言、ささやかな希望を述べさせていただきます。たしか昭和40年頃に「一人乗りマイカー」を規制するかどうかという議論がありました。マイカー利用者、駐車場経営者の反対で、結局は頓挫しました。しかし、私はその試みの意義は非常に大きかったと思います。と同時に、その時に勝負が決したとも思います。つまり、以後、ほぼ一貫して公共交通は衰退に向かい、現在のマイカー天国に至ったわけです。

新幹線の開業を迎えようとする今、時代は大きく変わりました。一人乗りかどうかはともかく、マイカーの都心への流入規制について改めてご検討を賜りたく存じます。それが「新交通システム」の需要創出にもつながるのです。

貴殿の職務が金沢市の将来を左右する程の重大な意味をもち、それゆえ責任感に押しつぶされそうな気分でおられることは十分拝察いたします。健康にはくれぐれもご留意なさって、私たち市民のために最善の「戦略」を描かれますよう、お願い申し上げます。

末筆ながら貴殿のますますのご活躍を心よりお祈りいたします。



### 活動報告

(2014 年 2 月以降)

#### [展示]

2 月 7 日～ 28 日、3 月 3 日～ 8 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]

14 年 4 月以降は検討中。

\* 2008 年 6 月から毎月不定期に実施。

日程の変更もありますので、HP をご確認ください。

#### [例会]

2 月 15 日

\* 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]

3 月 15 日、4 月 19 日、5 月 17 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

金沢の都市のあり方を考えれば、LRT の導入は常識というものです。ところが何十年も逡巡し、さらに何十年も先送りにされそうな気配です。街の姿を俯瞰してみれば、都市活動の枠組みを形作る骨格が必要です。昭和 42 年の市電全廃後、市域はアメーバのように無定型に増殖しました。その反対の方策は、鉄軌道によって軸や輪郭を固めてしまうことです。そんな常識は平成の初期までは残っていて、実現可能性はともかく地下鉄はじめ近未来の交通システム論はそれなりに活発になされたものです。無関心と諦念が支配する現在、LRT の導入論は茨の道を辿ることになるでしょう。大小様々の論点を織り交ぜ、千変万化のレトリックを駆使しないといけません。しかも、その努力が真摯に受け止められるという報酬はほぼ期待できません。それでも手を変え品を変え、粘り強く説得を続ける馬鹿がいないと、街は変わらないのです。(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、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。

ところが、昨年 9 月、12 月の市・県議会で久々に LRT 関連の質疑応答がなされ、金沢市は 26 年度に新交通関連の調査費を計上するということになりました。平成 10 年来の検討が漸く再開することになります。これが実現に向けての第一歩となるよう願わずにはいられません。

\* 寄付の郵便振替口座は、金沢コミュニティ基金

0 0 7 6 0 - 3 - 9 3 2 3 7

で入金できます。



恒例の展示 (26 年度 4 月以降の展示は検討中／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 16 号

2014 年 3 月 14 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)

