

金沢 LRT だより



Light
Rail
Transit

● CONTENTS ●

- ◆ 金沢 LRT 講座 第 17 回
広域行政で進めるべきは、LRT 政策…… 谷内昭慶 4
- ◆ 政策論を求む①
またしても LRT は遠のいたのか？……毛利千香志 2
- ◆ 富山だより①
完成した高岡駅ビルに万葉線が乗り入れ！
…善光 孝 8
- ◆ 番外企画
LRT 導入の疑問にズバリ答えます！…毛利千香志 10
- ◆ シティライナーにご乗車されましたか？…7
- ◆ 活動報告ほか…12

● 巻頭言 ●

驚くことばかり

谷内 昭慶

生命倫理をも変えてしまうような世紀の大発見、STAP 細胞。という、ある意味喜ばしい報道があったわずか 1 ヶ月後には、ネイチャー誌への投稿論文に偽りあり、と世間を驚かせた。

論文がネイチャーに掲載されるということは、論文の様式を満たしていたわけで、内容が正しいかどうかではない。当然、論文執筆者である小保方氏とその研究ユニットの責任において、母体である理化学研究所内で十分検討されたものとして世間は認識していたにもかかわらず、他の研究者から再現できないという指摘から、右往左往する有様が報道され、さらに私たちは驚かされた。

また、韓国の客船転覆事故でわかった様々な不祥事の連続、国や組織の体をなしていないような稚拙さ、国民性なのか、政府や関係機関を攻め立てる様にびっくり。

そして、主に 2020 年の東京オリンピック開催を鑑み、災害復興要員の不足もあってか、土木建築関連の労働者確保や女性が働きやすい環境を作るためとかで、今後 50 年間で毎年 20 万人ずつ、1,000 万人の移民を受け入れるという構想が報道され、いきなり耳にした

ニュースに驚いた。

移民を受け入れるということは、それが日本に何をもたらすかということちゃんと踏まえての構想なのか、ということが気になる。

たとえ 40 年越しの願いであっても、新幹線が北陸で開業するということは、この地に何をもたらすのかということが重要である。

多くの推進派は東京から人を運んでくるというプラス面を強調するだろうが、この地の人たちは憧れの東京に行きやすくなるということを考えると、ストロー現象を問題視するのは当然。だからこそ、「もてなし」を打ち出すということになるわけだ。

北陸での新幹線開業は日本全体からすれば、当然のインフラであっても、地方都市にとっては必ずしもプラス面ばかりではない。

お国のためには、沿線自治体として資金を負担し協力するが、新幹線効果については保障されたものではないし、開業後から自治体の真の力量が問われることになる。

まさに地域に魅力があるかどうかだが、金沢都市圏としては種々の魅力はあるだろう。四季折々の自然環境及び文化財、伝統技術が継承されてきたことによる日本の文化を京都とは違う一面で垣間見ることができ、体験できるからだ。

果たして、最先端の新幹線でやってくる人たちは、普通の路線バスに乗るだろうか、ふと思ってしまう。LRT のような先進技術を体感し、歴史ある観光地に行けるとしたら、期待はさらに大きくなるだろうな、と悔しさが残る。



もてなしドームの
鼓門
迎え入れる人も
いれば、送り出す
人もいる。

またしても LRT は遠のいたのか？

——「段階整備」と「ゴムタイヤ」のまやかし

毛利千香志

「着手」でなく「着工」すべし

「世界の交流拠点都市金沢 重点戦略計画」の「都市内交通ネットワークの確立」の項には、「新しい交通システムの導入」について、次の通り書かれています。

まちなかへのマイカーの流入を抑制し、公共交通優先のまちづくりを促進するため、走行空間の確保やコストなど、導入に係る課題を分析し、市民参加による協議やバス専用レーンの拡充などの交通実験を行いながら、都心軸の特性にふさわしい新しい交通システムの導入に向けて、段階的に条件整備を進める。

そして、スケジュール表には、「前期（25～27年度）市民参加による協議・交通実験」「中期（28～30年度）段階的な条件整備」「後期（31～34年度）新システムの導入着手」と記されています。

結論をいえば、この記述は LRT の導入を先送りした行政の意向の表れです。「走行空間の確保やコスト」は延々と何十年も「課題」であり続けていますが、さらにどんな「分析」をしようというのでしょうか。

「市民参加による協議」も、体の良い遅延策です。金沢市はすでに 1998 年に「金沢国際交通まちづくりシンポジウム」を主催し、LRT を核にした都市政策を推進するストラスプールの市長らを招き、市民との討論を行っています。次のステップは、LRT の導入と連携したまちづくりについて、市民から意見を聴取し、市民を説得・啓発する諸活動の展開なのではないでしょうか。

さらなる疑問は、「交通実験」が何を意味するかです。「バス専用レーンの拡充」に関する実験は何度か行われています。改めて 3 年も時間を要するとは思えません。ちなみに、金沢都市圏は長年、霞ヶ関による交通政策の「実験」の舞台でした。蓄積された知見は富山市内環状線のように、他都市で結実しています。当地に残ったのは実験の習慣のみです。

「新しい交通システム」については、「都心軸の特性にふさわしい」と形容されています。仮にその特性が、社会的・経済的意味を捨象し、物理的空間の広狭のみを意味するなら、金沢市は未だ交通政策の都市政策に占める重みを正当に評価しえていないといわざるをえません。

たとえ都心軸の概念を道路空間に限ってみても、まちづくりの観点からみれば、金沢市の「都心軸の特性」は LRT と相性がいいといえます。LRT のような低床で瀟

洒な交通手段と歩行者を中心とする、成熟し活気のある公共空間を創出するのに、国道 157 号線の幅員は実に適度なのです。その狭さゆえに、「マイカーの流入を抑制」さえすれば、両サイドに広がる中心市街地を融合させ、人の流れを回遊させやすいのです。

なお、当会が主張するように、LRT を道路の両端、つまり現在のバス専用レーンに設定することで、走行空間は十分に確保できます。ただ、軌道の敷設等に関して制度の変更等を要するかもしれず、国や県警との具体的な協議が「前期」の課題となりましょう。

さて、「段階的に条件整備を進める」、この文言こそ、先送りの最たる証拠です。金沢市は 1983 年に「新しい交通システム」の基本計画を作成してから今日に至るまで、導入に向けた条件整備を着実に進めてきたのではないのでしょうか。とりわけ 157 号線の拡幅工事がほぼ終わり、条件整備は、少なくとも物理的には最終段階に入っているのです。「コスト」についても、前市長が国への要請を粘り強く続けた結果、国庫補助の割合はかつてないほど高くなっています。

スケジュール表の「新システムの導入着手」という表現も曲者です。導入のどの段階に着手しようというのでしょうか。なぜ「着工」といわないのでしょうか。曖昧ゆえに便利なお役所言葉の一つ、それが「着手」なのです。

このように、「新しい交通システムの導入」は、2027 年にリニア新幹線の開業が、2025 年までに北陸新幹線の敦賀延伸が予定される時代にあって、鈍行列車級のスピードで進められようとしています。少なくとも上記の書きぶりをみる限り、今後 5 年は「段階的」過渡期であり、その経過後も、「着手」を経て「着工」に至るにはさらに 5 年を要するのではないのでしょうか。

「LRT の導入」を決断すべし

スケジュールよりも問題なのは、「新しい交通システム」が LRT ではないかもしれない、ということです。最も肝心なシステムそのものの選択問題までが、長年の検討を黙殺して蒸し返されようとしているのです。

市長は、本年 3 月の議会で、「新しい交通システム」について、概略、以下のように答弁しています。

大切なことは街をつくっていくことだと思っています。「新しい交通システム」は LRT であつたり BRT（バス高速輸送システム）であつたりデュアルモード（ヴィー

クル) (DMV) であつたりガイドウェイバス (GWB) であつたり、様々な議論がなされていますが、何が最もその土地、その街にとって適切であるかを考えていくことが必要だと思っています。(括弧内：筆者注)

つまり、「新しい交通システム」を LRT に特定する決断を避けたのです。

BRT も GWB も、要はバスシステムの高度化であり、ことさら「新しい交通システム」と呼ぶに値しません。DMV とは、JR 北海道がローカル線での実用化をめざして開発中の技術です。鉄道の終点で、鉄輪からゴムタイヤに変身する車両です。これを金沢市が応用するなら、石川線の終点・野町駅から都心に直通バスが向かってくるという図になりましょう。都心軸の整備は、面倒な軌道を敷かずとも、「交通実験」の成果としてバス専用レーンを拡充してしまえば一丁上がりというわけです。

このように、軌道系以外の交通システムの可能性を今から探り始めるのですから、LRT 導入について、明確な方針もスピード感も期待できるはずがないのです。

とはいえ、LRT についての過去の研究や現在の要望を露骨には蔑ろにできません。そこで結局は、東京都中央区や新潟市のように、「BRT → LRT 二段階整備論」を落とし所にするのでしょうか。これが「現実的である」と丸め込みにかかるのでしょうか。BRT を「新しい交通システム」の候補に加えたことが、LRT 先送りの意図を示したに等しいのです。現在の金沢市は、宇都宮市などと共に築いてきた LRT 検討の「先行のメリット」を自ら放棄したがつているようにしか見えないのです。

そもそも金沢市は、交通政策に限っていえば、言行を一致させてきませんでした。「新金沢交通戦略」を策定し、事業者任せの公共交通政策を反省したかと思えばさにあらず。公設型上下分離の公共交通の仕組みを未だ打ち出していない。全国に先駆けて「公共交通利用促進条例」を制定しても、バスと電車の利用者は一向に増えていません。名ばかりで実が伴っていないのです。というのも当たり前で、抜本的な改革、すなわち LRT の導入を延々と先送りしてきたからです。

宇都宮市の市長は LRT について、「時間を掛けじっくりやる事業ではない。効果を考えるとスピーディーに対応していきたい」と、早期開業の決意を表明しました。もっともな発言です。有益性が明らかな事業を延期する理由はないのです。

しかも、金沢市の場合、LRT の導入条件について恵まれています。LRT の (第 1 期の) 導入経路が「都心軸」に決まっていること、路線バスの運営会社がほぼ 1 社であり、バス路線の再編も含め、官民の協調が図りやすいこと、などです。加えて、宇都宮市をはじめ、すでに各都市で導入に向けた試行錯誤がなされており、その悪戦苦闘の軌跡を教訓にすることができます。とともに、隣県に富山市という成功事例があるのも強みです。

国の姿勢も前向きです。総務省が「拠点都市」を中心とする定住自立圏構想を、国土交通省がコンパクトシティ構想を掲げ、支援策を揃えています。LRT は、BRT と異なり、都市機能の集約に大いに力を発揮するシステムであり、地域の拠点都市にふさわしく、国の期待も高いのです。まさに、「街をつくっていくこと」ができるのは、軌道系の交通システム以外にないといって過言ではありません。しかるに、市長の発言は、前段で交通政策がまちづくりに果たす意義を認めておきながら、後段で軌道(鉄輪)系以外の選択肢(まちづくりへの貢献の小さいゴムタイヤの乗り物)をいくつも追加するものであり、論旨が一貫していないといわざるをえません。

いかに困難なプロジェクトでも、初めから完璧を期さず、大胆に推進すればこそ成功するものです。東海道新幹線しかり、小惑星探査機「はやぶさ」しかりです。政策目標を示し期限を短く区切ったからこそ、技術の難題もクリアされたのです。ましてや、確立された技術の LRT の導入について「ハードルの高さ」を強調し、「段階的な条件整備」に時間を費やそうというのですから、「交通まちづくり」についての市の本気度が問われます。

歩道側車線を走行する、人に優しく、街に溶け込む無架線の LRT——。これこそが伝統と創造の調和をめざす金沢の土地、金沢の街に「適切」な「新しい交通システム」の姿ではないでしょうか。金沢市の都市交通政策の最大の課題は、「新しい交通システムは LRT である」と迷わず明確に決め、その一刻も早い導入を図ることではないでしょうか。

関西大学の宇都宮浄人教授は LRT の整備につき、「やるリスクよりやらないリスクのほうが大きい。早くやらないとその分損をする。何もしないことは節約にはならない」と述べ、京都大学の中川大教授は、都市の活力向上に資する LRT の導入に関し、「(街が) 元気なうちに手を打つのが鉄則」と述べています。実に尤もな見解です。

走行空間をはじめ、条件はほぼ整備されました。あとは政治決断あるのみです。スケジュール表の「中期」に当たる 2017 年度の「着工」、2018 年度の開業は十分に可能です。(都心軸上の) LRT は、強いリーダーシップさえあれば 5 年以内に成就できるプロジェクトです。過去数十年の検討期間にさらに 10 年を加え、都市の再生をなお遅らせる理由がどこにありますでしょうか。



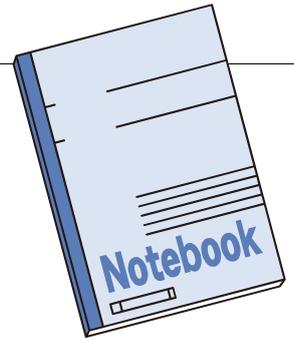
富山駅高架下電停イメージ (出典：富山市 HP)

金沢 LRT 講座

◎第 17 回

広域行政で進めるべきは、LRT 政策

選択を誤れば、税金は無駄になる



金沢・LRT と暮らしを考える会会長 谷内昭慶

いかに移動する人たちの心を掴むか、ということである。観光客だけでなく、住民も日常的に乗り心地のいい、定時性の優れた、乗降しやすい公共交通に毎日乗れば、満足が誇りになるのに、単に目的地にいければいいというだけでは、朝のテンションが上がるはずもないだろう。

乗り物は、そもそも、どんなものでもワクワクするものである。中でも、人気が高いのは新幹線と蒸気機関車の鉄道であって、鉄道マニアの種類や数ではバスの比ではないのをみても理解できる。

都市の構造は線ではなく面であることを忘れてはいけない。交通網、インフラの充実で都市の魅力は評価される。

平成 10 年に、市民の意見を聞きなさいと中央から通達され、それで招聘された市民代表の検討グループ「明日の金沢の交通を考える市民会議」（半年ほどで解散／現同名の会はメンバー有志らで結成したもの）でまとめた結論は LRT の導入だった。しかし、その時点で、金沢市はオムニバス構想に着手することを決めていたため、提言後作成された「金沢市総合交通計画」には参考程度にされただけだった。



以後、市民から意見を直接聞くことはなく、交通政策の計画は専門家の答申によって更新されていっただけ。時々議会で質疑されても、新交通システムの政策は今日まで、「走行空間と財源」を繰り返し課題にして、検討されず、放置され、先送りされたのである。

❖まず、必要なこと

都市にとって大事なものは、社会資本であるハード面を効率よくどう整備するか、という恒久的政策から始まる。その上で、どう運営するかでソフト面が必要になっていく。

その前提となるのは「持続可能な都市のあり方」を、行政の計画なら 5 年毎とか、10 年毎とかで見直しがあるように、政権交代が起こった時とか、毎年、あるいは首長の任期毎とか、節目節目で見直す必要があるはず。そして、首長は住民に政策の中身を説明する責任があり、変える時は住民に審判を仰ぎつつ、説明を怠ってはいけない。説明なき政策は要注意である。

金沢の場合、単に先人の意思の踏襲では選挙の意味も政権交代の意味もない。現政権下で先人の意思をとこののなら、それこそ前市長の念願でもあった新交通システムの構築が優先事業のはずである。

これは、平成 10 年時点での検討の結果、最後に残ったのが LRT なのである。検討なら、その導入に向けての現実的課題を探るべきだ。

前述した「移民受け入れ」については、今回だけでなく、過去にも何度か持ち上がった議論で、後進国への支援とか、人口減少を補うためとか、今回のように特定分野の労働力不足と働く女性を支援するため、というようにその度、理由が変遷していったことを考えると、打ち上げた政策は必ずしも、そのとき実現するとは限らない。少なくとも過去の議論を蔑ろにするのではなく、過去を踏まえ、さらなる内容について検討されるべきである。新しい政策は現状に何をもちたらずかとい

う点について、住民、有権者に説明しないで実施される政策はあってはならない。

平成26年度、16年ぶりに新交通システムに関連する調査費が計上され、部局内で検討が始まることになったが、そこにLRV（新型路面電車）の他、BRT（連接バス）やDMV（JR北海道開発のマイクロバス改良仕様車）を含めるといふ方針にはいささか異論を挟みたい。

もう時代はリニアになっているのに、金沢市内では機能が発揮できないものまでを持ち込んで、コスト削減と面倒なことはしないというのなら、安物買いの銭失いになる公算が高い。ただし、金沢都市圏として考えるなら、BRTやDMVなど種々の組み合わせを検討する価値は残っている。

その意味では、近隣市町が協定に基づいて金沢市の交通政策に準じることになっているので、LRT政策は広域行政として取り組んでもいいはず。コストを分担し、都市圏として共に潤う政策にすることは、財政難のおり、検討の意義はある。

◆金沢都市圏にとってのLRT

私たちが提案する構想のはじめは、少なくとも利用者がいる石川線を残すことだった。北鉄・石川線野町駅から香林坊・日銀金沢支店前までを構想した。しかし、金沢市の担当者は、やるなら金沢駅からでないと考えられないと言い切る。そこに行政区割りを強く感じた。

行政が考えることと、一市民が考える効率と片町の賑わいを取り戻したいという、ごく普通の願いを描くだけでは、提案は受け入れられないんだということを知る。

そこで、新西金沢駅から金沢駅間のLRT化を考えた。これが今のところ最初に手がける区間だと位置づけている。

また、金沢港で大型豪華客船が寄港するようになり、金沢港から金沢駅間のルートが、北鉄・浅野川線のLRT化よりも需要があるのではと基幹ルートに加えた。しかし、このルートを利用する日常の人数の見込みはあるのかと懸念された。

金沢都市圏では、金沢港から金沢駅を結び、金沢駅から武蔵・香林坊、片町・野町駅まで軌道を敷設し、石川線と繋ぐ。さらに、浅野川線の内灘駅から金沢医科大病院まで延伸することで、基幹ルートは内灘から白山麓・中島地区までの延伸も含め、公共交通の背骨ができる。すると、野々市市と白山市も貫く広域ルートになる。そこが、まずLRTの一番効果的なルートだと考えた。一方、バスとの乗換えエリアを確保しなければならないので、香林坊を抜けた軌道は犀川大橋、広小路を通過して有松交差点行きも整備し、そこから郊外行きのバスに乗り換えてもらう。新しい公共交通網は

「乗換え」を常態化することでもある。

敦賀までの新幹線開通で、残りのJR北陸線が並行な来線となったとき、LRTの軌道と環状線になることから、これらの沿線はもちろん、その内部のエリアも含め、さらに暮らしやすい地域として注目されるはずだ。

JT跡地では最先端のスマートタウンを目指し、都会からの定住者を呼び込む。金沢駅、南町、香林坊、片町の沿線は、商業及びビジネス街として中心市街地の復活をもくろむ。

今の中央公園の一部とその隣の空き地にLRVの車両基地を設けることで、鉄道マニアの人気スポットになる可能性があり、金沢城公園、中央公園、21世紀美術館、鈴木大拙館、LRVの車両基地というように、街の主要施設が集まったエリアにすることで、定住者及び交流人口の促進を狙い、ハード的に首都の顔を作っていく。

しかも、近くに眠らない片町、繁華街があり、夜の演出や犀川河川敷の活用も盛んになるだろうし、LRT導入による時限トランジットの採用で、人の流れを分断していた国道157号線の弊害も緩和され、中心市街地の一体化を図る。

公共交通が便利になれば、民間に活力が生まれ、老朽化したビルの立替えもスムーズに進むはずだ。

風情ということでは、内灘の海岸と海、夕日、鶴来地区の歴史的景観や加賀一の宮駅を越えて白山麓（中島地区）以南の自然環境をも満喫できるという、近場で多くの体感スポットにアクセスしやすい点が魅力となる。日常における住民サービスはもちろん、旅行者においても、それらがLRTによってもたらされるという意味である。

こうして社会的装置が出来上がってくると、今度は、これらの装置を生かすソフト面の展開が必要になり、恒久的にイベントを用意しなければならなくなるが、LRTのあるまちづくりには街の魅力をアップさせる可能性が大きく、単にA点からB点への移動を助けるバスとは違って、移動そのものを楽しんでもらえる装置として付加価値が高いのもLRTの魅力になっている。



❖石川は圏都と地方の特色で魅力アップを

結局、石川県としての魅力をどう演出するかということになる。ユネスコのクラフト創造都市・金沢や能登の世界農業遺産もいいが、何より住民が「誇れるわがまち」ということにならないと、真の持続可能なまちづくりにならない。

人々の営みがまちを活気づけていくが、そのためには人の移動は無視できないファクターで、まちづくりには外出しやすい環境をどう作っていくかということが、まちづくりの不可欠で恒久的テーマとなる。

まちの魅力はまちづくりの根幹にかかわり、公共交通網の充実度で印象付けられる。公共交通の優等生である LRT は欧米のみならず、アジアでも重宝がられ、台湾では本格的な架線レス仕様車両（金沢でも同じく架線レスを使う）が走るようだ。世界中の多くの街で LRT が採用されている今日、何故か、世界の常識が日本では非常識になっていて、富山県のように LRT のある街はまだまだ少ない。

LRT はすべての都市にとって有効かどうかは一概にはいえない。ただ、金沢のように道幅が狭くても多くの交通量があるところや、民間力の投入を期待したい都市にはもってこいである。

LRT 政策には、マイカーに頼るまちづくりからの脱却、車中心社会からの脱却を覚悟する必要がある、大都会のように乗換えをむしろ日常化する必要がある。

乗換えの結節地点は、人の交流の場として位置づけ、乗り換えの時間を利用して人を楽しませる仕掛け、演出を用意する必要があるだろう。

8年をかけて8億円を使って金沢城のひとつの門を修理するという県の意気込みにも本物志向への情熱を感じるが、同じように情熱をもって県都は圏都として連携することで、財政的にも補完しながら一体感をもって、現在から未来のために LRT 政策を成し遂げるという選択もあり得るのではと考える。

LRT にすると運転手への負担が緩和される。最近、バスが運転手の異変で事故を起こしているし、将来、運転手の確保も難しくなるとみられていることから、安全第一の公共交通では、安全は絶対で、軌道による誘導、オートブレーキ、GPS など、多重の安全装置で運用できる LRT は安心感が違う。乗客からは線路があるだけで安心できる、とよく言われる。



近畿車輛が提案する架線レス車両 ameriTRAM

架線レス車両といってもいろいろある。メーカーもいくつかある。

自走式仕様車両ともいい、金沢都市圏では架線も使えるハイブリット型も投入した方がいい。

市街地では架線は敬遠される。だからこそ、必然的に最新鋭の車両となる。

しかし、車両はそもそもどんなまちづくりを目指すかで決まるもので、最初に車両ありきではない。

またデザインも大事。車両はオーダーになるので、それなりに改造する製作期間が必要。

よって、早く方針を決め、発注しなければならない。

できれば、2020年東京オリンピック前までには1期区間に走らせたいものである。

会員のつぶやき

シティライナーにご乗車されましたか？

——東西市街地一体化の急務——

石川県と金沢市は、東京一極集中の是正のため、首都圏の人口や機能の受け皿になるつもりがあるのでしょうか。

もしその気があるなら、駅西地区（副都心）と旧来の都心（都心軸）がその候補地になるでしょう。とすれば、両地区の間を、金沢駅の地下を通して直結する便利な公共交通機関は必須です。大都市からの移住者は、必ずしも自動車を携えてくるとは限りません。クルマ社会を前提とする、従来の地方都市の発想で移住者を迎え入れるわけにはいかないのです。

ところが、現在、両地区を結ぶ公共交通機関はバスしかありません。「シティライナー」と命名された、金沢駅を迂回する、乗客の少ない、時刻表通りに動かない、乗り心地の良くない、あの普通のバスです。これでは、駅西のビル街で仕事を終え、繁華街の片町でちょっと一杯というような、ごく普通の都市生活の楽しみを享受するには、その代償として移動のストレスを忍ばねばなりません。

石川県の行政は、シティライナーの乗り物を電車で格上げしようと、なぜ考えないのでしょうか。金沢駅（IR線）と直角に交差する軌道系の幹線の整備が喫緊の課題であることを、なぜ認識しないのでしょうか。この鉄道による十字型の骨格のみが地図上に可視化され、世界中に金沢市の都市構造を表示することを、どうして理解しないのでしょうか。そもそも、どんな都市でも普通に考える、都心と副都心を結ぶ交通基盤の整備について、なぜ議論さえしないのでしょうか。

もし、このような政策論の自由な展開を妨げている理由の一つが、「新交通システム」に関する「都心軸での走行空間の極めて高いハードル」という行政の決まり切った答弁にあるとすれば、そのような戦略論なき技術論を吹聴してきた行政幹部の責任は重いといわざるをえません。ただでさえ、都市の脆弱さとして公共交通の貧弱さを指摘されてきた金沢市が、「新幹線時代」の幕を開けてなお都市内幹線交通にバスしかもちえないとは情けないことです。バスの増便で急増する観光客を捌くことができれば目的達成というような「志」なき交通政策も論外です。

移住や移転の積極的受容は、観光や会議などの一時的な「交流」の促進とは次元が違います。「歴史・伝統・学術・文化」の魅力が備わっているから、あとはそれを「発信」すればよい、そうすれば本州日本海側の中枢都市としての拠点性が高まり、「人・モ

ノ・情報」がおのずと吸い寄せられるだろう——。このような認識は甘いのです。その先、さらにはその先の先をこそ考えるべきなのです。

富山市は、観光の魅力では金沢市に劣ります。その意味での「新幹線効果」は金沢市よりも小さいでしょう。その代わり、30年から50年の先を見据え、モノづくり産業の蓄積という強みを活かし、有能な人材の「定着」を促す施策を、まさに現在、積極的に推進しています。すなわち、公共交通の高度化と土地利用の効率化を有機的に絡めた総合的な都市政策です。駅の南北を走るLRTの接続がその象徴です。（なお、駅を挟んだ両市街地をLRTによって一体化させるアイデアは、もともとは石川県と金沢市のものでした。）

このような富山市の都市戦略には明確な目的意識があります。太平洋側の諸機能のバックアップを引き受け、かつ、移転企業の手も借りて地域産業の維持・発展を図り、もって一地方都市の立場から「国家の強靱化」に寄与しようというのです。新幹線の整備は国策です。したがって、その便益を受ける権利とともに、その「効果」を国全体に還元する義務をも生じさせるのです。その義務を果たす程度に応じて国の援助の厚さが決まるのは当然です。

ともかく、金沢駅の東西を直結するLRTは、富山駅の南北を貫通するLRT以上に効果を発揮しょうでしょう。という以前に、県庁を移転した以上、このLRTを導入しない限り、港を含む駅西地区の整備に関する一連の都市政策は完結しないのです。

シティライナーは、そもそもLRTへのつなぎ役として設定した基幹バスです。また、主要バス停からのフィーダーバスへの接続（乗り換え）を想定していました。ところが、現在のシティライナーは、運行開始10年を過ぎても、都心と副都心を結ぶ大動脈として機能しておらず、フィーダー機能も備えていません。行政は10年以上も思考停止を続け、「バスでさえ乗客が少ない。一地方都市である金沢市の規模ではLRTなど無理で無駄」と開き直っているようです。しかし、発想が根本から違うのです。地方都市だから需要が足りないと決めつける前に、まずは人の動線をつくるのが先決です。需要に追随するのではなく、需要を創出するのが行政の役目なのです。

なお、金沢駅部のトンネルはあくまでLRT専用であって、自動車用（バス用）であっては絶対になりません。都心部にますます車を呼び込んでしまうからです。そのような都市交通政策はとうに時代遅れです。「新幹線時代」とは、「自動車依存型の社会から公共交通優先型の社会」への移行を本気で実行すべき時代なのです。（毛利千香志）





富山だより①

完成した高岡駅ビルに 万葉線が乗り入れ!

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

今回は、おとなり富山県、北陸本線・高岡駅の話をお届けします。

1898年(明治31年)生まれで、今年116歳の高岡駅が、3月29日に新しく生まれ変わりました! 2011年に橋上駅化。そして今度、駅ビルが完成し、駅前の路面電車(LRT)万葉線・バス・タクシー乗り場を含め、周辺も一新しました。特に今回注目されているのが万葉線乗り場です。以前は高岡駅から50mほど離れた所にありましたが、それが駅ビルの1階まで延伸、引き込まれました。ホーム隣には冷暖房完備の待合室と、電光時刻表も設置され、利用環境も良くなりました。

駅ビルの愛称は「クルン (curun) 高岡」。cはクリエイティブ(創造的)、uはアーバン(都会的)に、run(ちょっと行く)、を組み合わせたもので、来るん? という意味合いも。建物は上から、2階はJR線の改札、コンビニ、飲食店街、お土産屋さん、駅前のビルとを結ぶデッキ。1階は万葉線乗り場、待合室。地下は高岡商業高校の生徒さん方が運営するお店“りゅうりゅう”ほか、飲食店などになっています。開業の日は、朝から大賑わいで、高岡駅周辺整備事業完成記念式典、クルン高岡・地下街開業セレモニー、高校のお店の開店セレモニー、万葉線高岡駅開業式典・出発式が、少しずつ時間をずらして次々に行われ、その後も地下と2階のイベントスペースで途切れなく催しが行われました。万葉線は到着電車がみな満員の大盛況。下車客には帰りの無料券が配られました。万葉線の電車は、駅前広場のふちをぐるっと回って駅前電車通りに出て行きます。

さて、多くの人出で大賑わいだった1日目ですが、1年後(2015年3月)には現駅から1.5km離れた所

に新幹線駅が開業し、人の流れも大きく変わることが予想されます。この旧市街地の賑わいをいかに持続させるかが今後の高岡の大きな課題なのですが、悲観的な見方が多いものも事実で、このところ、万葉線の新幹線駅までの乗り入れや北西・学園街までの延伸、城端・氷見線の直通化なども議論されるようになりました。

富山県では今、鉄道、LRT(路面電車)を中心に、公共交通を活かしたまちづくりが行われています。今後、人口減少が進む中、持続可能なコンパクトな地域づくり、まちづくりが必要で、行き過ぎた車社会も考え直す時期は、すでにやって来ています。

なお、富山大学発行のまちづくり小論文集“都萬麻(つまま)03”に私(善光)が書いた「高岡近郊の軌道系交通をどうするか」が載っております。見る機会(買う機会)がありましたら読んでみてください。



万葉線新駅開業・発車式



新しい高岡駅ビル、全景



高岡駅ビルより発車する万葉線



高校生さんの店「りゅうりゅう」開店



高岡駅地下でのご当地アイドルイベント

暮らしの知恵

問うてみるべきは議員の数より選挙民の質

金沢市議会が、議員定数を削減するかどうかについて検討しています。留意していただきたいと思うのは、「身を切る努力」を見せるための安直な削減がかえって市政に禍根を残すかもしれない、ということです。

金沢市が直面している課題の量は増加しこそすれ、減少していません。その質も多種多様で、複雑さを増しています。とすれば、議会も、課題の質量に対応しうる質量を備えていなければなりません。そのような観点から、「実のある政策論争を十分に行えるか否か」を基準に、場合によっては「定数増もありうべし」というくらいの柔軟な姿勢で検討を進めていただきたいものです。民主主義の孕む最大の危険は、「多数者の専制」です。多数派が誤ることもあれば、低得票率で選ばれた「人気」のない議員の少数意見のほうが正しいこともあるのです。多様な少数意見が反映されて初めて、多数決に至るまでの議会の議論は深まるのです。

さて、民主主義の良否を決めるのは選挙民の質です。「定数減ありき」を疑わない（多数派）選挙民は、「自分たちは、それなりに質の高い議員を現行の定数を満たすまでは選ぶ（擁立する）ことができない」と告白しているに等しい、との解釈も可能です。削減対象の議席分が自らの能力の容量を超えているというわけです。

でないとするれば、選挙民の唱える議員削減の主な理由は、議員報酬の削減という財政の計算問題になるのでしょうか。しかし、たった議員数人分の税金の支出を渋って、市の発展を担う有能な人材を失えば、あるいは、その登場の機会を奪ってしまえば、損失を被るのは選挙民ではないのでしょうか。このような単純な計算をしくじるとすれば、やはり問題は選挙民の質にあり、ということになります。（毛利）

●番外企画●

LRT 導入の疑問にズバリ答えます！



毛利千香志

Q LRT の通らない郊外の市民は利益を享受できないのではないのでしょうか？

A 仮に「LRT 沿線の人のみが利益を得るのは不公平」との趣旨の質問なら、根本から考え違いをしているといわざるをえません。

というのは、LRT を交通の機能においてのみ捉え、素朴な功利計算によって「利用可能性が高い人が得をする」と決め込んでいる節があるからです。その根底には自覚されざるエゴイズムがあります。また、個人の効用を単純に合計して、点数の高い順に政策の価値を決めていくという悪しき合理主義の発想があります。この発想に立てば、数値化されない社会や文化への寄与度は無視されます。これでは、個人の効用を最優先させる自動車中心の交通政策の転換は絶対に望めません。都市生活の文化と伝統を尊ぶヨーロッパで路面電車が復活した背景には、個人のアトム化と社会のアノミー現象を促進するモータリゼーションへの文明論的な観点からの反省もあったのです。

質問者に申したいのは、個人の利益に還元できない社会全体の公共的な便益について、もっと想像力を働かせてみてはどうか、ということです。

その上でお答えすると、LRT の導入目的の一つは、公共交通網の再編と改善であり、これは全市域に関わってきます。もう一つの目的は、中心市街地への自動車の流入を抑制し、街並みを蝕むコインパーキングを削減し、商店街の振興や緑地の整備などのために土地を有効に活用することです。これもまた、都市にとっての中心市街地の存在意義を考えれば、当然、全市民の関心事項でないわけがありません。

郊外の住宅地に人が押し寄せれば、住宅地としての静穏な環境を破壊します。逆に、都市にとって不可欠の諸機能が集積する中心市街地では、車の騒音や排気ガスといった都市環境への負荷を減らし、快適な歩行者空間を創造し、人を呼び寄せることが課題なのです。郊外の大型ショッピングセンターがいくら人で満ちても、それが都市の活気を表しているわけではありません。中心部の活気が都市の活気であり、だからこそ定時性、速達性、安定性、快適性を兼ね備えた優等な公共交通機関の整備は中心部から始めるべきなのです。

Q とはいっても、現実論として、郊外に住む市民は乗り換えなどの不便を強いられるのではないのでしょうか？

A 現実論といわれますが、目の前の現実にこだわりすぎてはいけません。後世の市民が 30 年、50 年にわたって便益を受け続けるには、都市内公共交通はどうあるべきか、理想を踏まえて現実を考えてみる必要があります。

さて、確かに LRT の導入区間が短ければ、つまり、最初に整備する金沢駅～有松（野町駅）間のみであれば、金沢駅までの移動時間を短縮する効果はあまり生まれません。したがって、乗り換えへの抵抗感がどうしても残ることは認めねばなりません。（もちろん、石川線と直通する路線では乗り換えはなくなります。）

しかし、乗り換え問題についても、LRT の全体構想と絡めて議論することが肝要です。かつての行政の計画では、都心軸を経由する「都市幹線」の一方の発着点は金沢港（から南進して金石）です。もう一方は、有松を経て三日市ないし高尾です。いずれも発着点周辺の宅地や商業地の開発と「新しい交通システム」の整備はセットで考えられていたのです。

例えば南東部の市民は、発展の著しい駅西方面に、有松や片町で LRT に乗り換えれば迅速な直通が可能です。官庁や商業施設へのアクセスが格段に向上します。加えて、金沢港にはいずれ、横浜や神戸の港のように、ゆったりと散策や食事を楽しめる、車を排除した都市型の親水公園が整備されることになっています。金沢駅を迂回せずに、

時刻表通りに港に直行できる交通機関は、孫子の代にわたって大いに重宝されることでしょう。

また、武蔵ヶ辻から橋場、兼六園下を経て香林坊を結ぶ「都心環状線」の必要性・有益性も高いでしょう。将来的には小立野方面、寺町方面、IR 東金沢駅方面への延伸も検討されるものと思われます。

いずれにしても、金沢駅から中心市街地を結ぶ区間は、極めて重要な位置を占めますが、全体構想からみれば都市幹線の一部です。そこのみに注目していると、「走行空間の確保」のような、都市政策の目的論に照らして相対的に小さな問題が、いかにも乗り越え不能のハードルのように立ちはだかって見えてしまうのです。

Q その「走行空間」についてですが、都心軸の荷捌き車やタクシーなどの邪魔にならないでしょうか？

A 木を見て森を見ずとは、このような質問のことをいいます。一部業界への過剰な配慮心が、都市基盤の強化という公共の重要課題への客観的な考察と、その取り組みへの積極的な意欲をかき消しているのです。

ここでは技術的な解決策は述べられません。強い意思さえあれば、シティ・ロジスティクスの研究書を繙き、専門家の意見を聴き、先進都市の事例に学び、具体的な対処方法を探ることは難しくないでしょう。仮に問題が生じたとしても、LRTの構想そのものを挫折させるほどの重大事ではありません。同様に、タクシーについてはタクシーベイをつくれればよく、沿線のホテルへの車の出入りが心配なら、LRTの効率的な活用策を工夫すればいいのです。

Q でも、LRTの導入コストは莫大だと聞いていますが？

A 相当の額ではありますが、莫大ではありません。かつて、「自動車の通行を邪魔しない」という発想が優先されていた頃、都心軸に沿って地下空間を設け、ガイドウェイバスを走らせる構想がありました。しかし、「車の流入を抑制する」ためにも路面を利用するLRTなら、地下を掘る区間は金沢駅部のみで済みます。

都市のあり方に関する大局かつ長期の展望のもと、公共交通網の再編、中心市街地の再生、都市景観の向上、都市環境の浄化、福祉機能の拡充、社会参加の促進、コミュニティの甦生、街路の復活などの数値化しにくい社会的便益をも考慮すれば、LRTは決して高額な事業とはいえないでしょう。都市の必要経費と考えればよいのです。

Q なぜLRTはこれまで導入されなかったのでしょうか？

A 根本的にいえば、市民が自らの街の将来像を真摯に考えず、モータリゼーションへの批判精神、クルマ社会への懐疑心を育ててこなかったからでしょう。

そんな高慢な抽象論は無用というのなら、都心軸の武蔵ヶ辻～香林坊間の拡幅工事が終わるのを待っていたから、と答えておきます。拡幅が終わった現在は、導入に向けての物理的な障害はほとんど残っておらず、今後、LRTの整備を加速させていくことが可能です。

LRTの導入は、土地利用の再考を促し、公共交通の再編を伴います。両者の具体的な案については大いに議論すべきです。しかし、LRTの導入そのものについては、もはや迷う理由がありません。市電全廃翌年の1968年に地下鉄の整備計画を立案してから46年。「新しい交通システム」の基本計画を作成してから31年。そして、「金沢国際交通まちづくりシンポジウム」を開催してから16年。そろそろ舞台裏での議論を打ち切り、「新しい交通システム」の最有力候補として残ったLRTの導入につき、その是非を堂々と市民に問う決断をしなければ、バスより上等の交通システムを、金沢市民は永遠にもつことができないでしょう。

*

この数十年、上記のような質問が数え切れないほど繰り返されてきました。確かに、どの質問についても、関連質問が芋蔓式に出てきて、技術論的には果てしなく問答を続けることが可能です。しかし、そのことにどんな意味があるのでしょうか。

結局のところ、LRTの導入の成否は、市民が自動車中心の交通政策の転換を望むか否かの一点にかかっていると いえます。したがって、上記すべての質問にまとめて答えるとしたら、「市民の公共心の強さが公共交通のサービス水準を決める」という、ごく平凡な真実を述べるほかないのです。

活動報告

(2014 年 4 月以降)

[展示]

14 年 4 月からは他のイベントが集中していて、本会が行う日程がとれない状態にあります。

* 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]

ということから、14 年度の展示は日程が空き次第となります。

* 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]

4 月 19 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]

5 月 17 日（他団体主催のシンポジウムへの参加に代える）、6 月 21 日、7 月 19 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。

編集後記

昔の地方の人は謙虚でした。たまに運悪くパーティーとやらに呼ばれたりすると、田舎者の柄に合わないことを知っているの、一張羅を着て、照れを隠しながら、家内の者に「ちょっと「パーティー」に行ってくるわ」などと冗談っぽく告げて出かけたものです。場慣れしていない緊張を予めほぐすという意味もあったのでしょうか。しかし、「パーティー」には、都会人ぶって澄ましている連中への軽い軽蔑の念も含まれていたのではないのでしょうか。ですから、ある金沢市民が、通りがかりのバスを指さして、「あっ、金沢のシチライナーや！」とからかうのを聞いて、別の金沢市民が、そのイヤミの言葉から悪意でなく素直を感じ取ったとしても、必ずしも責められることではないのです。気取った名前を付けている路線バスにも責任があるからです。もし、その名にふさわしいシチライナーがあれば、市民もバスも真に素直な気持ちで共存できるのです。(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。

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

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)



恒例の展示模様（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 17 号

2014 年 5 月 16 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

