

金沢 LRT だより

Vol.18



Light
Rail
Transit

● CONTENTS ●

- ◆金沢 LRT 講座 第18回
「新しい金沢」には、LRT が似合う…………… 谷内昭慶 4
- ◆政策論を求む②
2020 年に向け、「LRT の導入」を総合的に論じよう！
……………毛利千香志 2
- ◆富山だより②
学校と公共交通 (1)富山市電……………善光 孝 8
- ◆「金沢国際交通まちづくりシンポジウム」会議録を読む
……………毛利千香志 10
- ◆行政に協働を呼びかけよう！……………7
- ◆活動報告ほか……………12

●巻頭言●

「新しい金沢」は、どのように作っていくのか

谷内 昭慶

7月4日に国交省から発表された国土のグランドデザイン2050、特長は、均衡ある国土開発というより、キーワードとして、多様性と連携による国土・地域づくりが求められている。基本戦略には、(1)国土の細胞としての「小さな拠点」と、高次地方都市連合等の構築、(2)攻めのコンパクト・新産業連合・価値創造の場づくりが盛り込まれている。また、(6)田舎暮らしの促進による地方への人の流れの創出というもある。

いずれにしても、地域の特長を出すことが求められている。ということで、地域から、住民から声をあげないと、国も協力のしようがないのである。ゆえに、地方における政策実現は、文字通り住民合意が急がれる。

石川県は、金沢市は、そして都市圏は、その他の市町においても、どういうスタンスで何をもってまちづくりを進めるか、ということが益々問われる時代になってきたということだ。真に積極的なビジョンをもって臨むしか、持続可能どころか未来はやってこないというわけだ。多くの自治体が人口減でなくなると予想されているからである。

これは、まさに住民自身も鈍感であってはならないことを示しているし、地域の政治と行政が、ビジョンを持

たないで「選択と集中」を怠れば、ますます地方の格差が開き、地方の魅力が減退することを意味する。

そういえば、JC金沢が平成10年にLRTのあるまちづくり「リージョン2020」を提案している。まさに、これがビジョンである。



上の写真は、かつての金沢の風景ではあるが、ここに戻るのが「新しい金沢」ではない。

「新しい金沢」は風景というより、住民の活力、「はつらつさ」を取り戻すことである。しかし、風景、景観は何より人の心を射止めてしまう。それに応えるためには、伝統を重視しつつも未来を感じさせる風景が必要なのである。

金沢の街なみを往来するのは架線レスの自走トラム(蓄電池式)。将来は燃料電池になるだろう。もしかしたら、軌道レスも普通になるかもしれない。新し物好きな金沢住民にとっては大変楽しみな乗り物になるはず。自慢できることが何より好きな地域なのだから。

2020 年に向け、「LRT の導入」を総合的に論じよう！

—— 駅西、片町、そして「広見」をめぐる ——

毛利千香志

1998 年の「金沢国際交通まちづくりシンポジウム」で議論の前提となった交通システムは、「多様な選択肢」の中から選ばれた LRT でした。その場に出席された現金沢市長も、BRT や GWB や DMV でなく、LRT を念頭に置いて「交通まちづくり」を論じられていたはずで

その LRT に関する「課題は何か」は、その時に明確になりました。そして、諸課題の解決に向け、環状道路の整備、国道 157 号線の拡幅、バス専用レーンの拡充、国庫補助率の拡大要請など、様々な努力が着実になされてきました。その結果、今や解決困難な課題はほぼなくなったということは、当会が何度も指摘し、都市交通政策の専門家も認めているところです。

そこで、技術論に深入りする前に、1998 年以來の議論の本筋に立ち返り、都市政策における LRT の役割について改めて議論してみようではありませんか。

都市政策の具体論を語ろう！

LRT の導入はどんな都市政策と密接に結びついているのでしょうか。ここでは 3 つの具体例を提示します。

①東西市街地の一体化

これは都市政策の基本です。市民の移動ニーズに応える交通対策としてというより、都市の社会基盤整備の根幹に位置づけられる重要施策として、です。新幹線効果による駅西の急速な開発に伴い、東西の流動量の増大は必至であり、また、必須の課題でもあります。南北を貫く JR (IR) の路線と十字に交差する形で駅の東西をトンネルとレールで結ぶ既存の構想にとって、新幹線の開業は、これ以上ない悲願達成の好機なのです。

したがって、相応の費用を要しても、県都の都市機能を飛躍的に向上させるという重大な目的に照らして、その公共事業としての優先順位は極めて高いといえます。かつてのガイドウェイバスの構想は、金沢駅～野町間の

全線にトンネルを掘る計画でした。それに比べれば、駅部の地下のみのトンネル掘削は安価なものです。

しかも、掘削を邪魔する埋設物はないのです。というのも、在来線の高架化完成を待たねば分断された市街地を一直線に公共交通で結べない富山市や新潟市と違い、わが石川県と金沢市は、早々と金沢駅の高架化を成し遂げるとともに、いつでも市街地の連結に着手できるよう、あえて駅の地階に商業スペースを設けさせず、トンネルのための地下空間を確保しているのです。

さて、LRT の導入が「総合的な都市政策」である以上、今後の都市計画の策定に資するため、路線の全体像を示す必要があります（金沢駅～有松・野町駅の都市幹線の金沢港への延伸、橋場・兼六園下を經由し、金沢城を囲む都心環状線がまずは想定されます）。都市基盤の整備の観点からは、金沢港～有松間の同時開業が望ましいのですが、仮に第 1 期工事が金沢駅～有松（野町駅）間であっても、その重要性に鑑み、金沢駅部の地下トンネルの整備も早急に着工すべきです（第 1 期開業時の金沢駅の電停は、暫定的に東口広場の地上部でもよいでしょう）。

②中心市街地の活性化

これは、別に商店街の振興のみを指しているわけではありません。公益的な観点から、都市の賑わいの発信地であり、街の「顔」である中心市街地が特別に扱われるのは古今東西、どの都市でも当たり前のことなのです。

とくに北陸一の繁華街・片町に活発な投資を呼び込む仕掛けが必要です。それには不動産のレールが極めて有効です。現に新幹線のレールに触発され、駅西が急発展しています。「水平のエレベーター」ともいわれる「都市の装置」である LRT は、近未来の片町の発展の姿を予測させます。この将来予測の明確さが、民間企業の投資の決断にあたって強力な安心材料になるのです。そこにこそ、公費でレールを敷くことの意味もあるのです。

また、LRT の導入効果は地元の企業に優先的に還元されねばなりません。それゆえ、経済の観点からみても、LRT の整備はどうしても総合政策とならざるをえないのです。よく金沢都市圏の経済は「内発的な発展モデル」に従って成長したといわれます。その伝統を維持するためにも、都市経済の基盤となる LRT の整備は、地域独自の産業政策の実施と併せ、官民が協調して進めねばなりません。国の創り出す新幹線効果をたっぷり受ける駅前と違い、旧来の都心軸は、自治体が主体的に生む LRT 効果を活かし、地場産業と地元中小企業の活動の拠点区



金沢駅西口からビル街を望む

域にすべきではないでしょうか。

さらに、耐震化の必要な都心軸上の老朽ビルの更新に弾みをつけ、優良なテナントを誘致するという点でも、LRTに対する公的資金の投入には意味があります。

なお、レールは地図上に太線で表示され、街の骨格を表します。駅のアイコンも地図上で目立ちます。それだけでも「片町」や「香林坊」の宣伝効果は大きいといえましょう。インターネットで飲食店を検索したところ、最寄り駅が「野町駅」と表示されるようでは、新幹線で金沢市の都心を訪れる首都圏の客に対して不親切です。

③「広見」の復活

「交通まちづくり」にとっては結節点、すなわちLRTとバスとの乗り継ぎ地点が重要です。長大バス路線を改め、結節点を境に公共交通の路線を適切に区切れば、定時性が確保され、乗り換えのストレスは低減します。と同時に、そこから各方面に向け、「ふらっとバス」などの多様な交通手段をつなげます。

大事なのは、大都市の副都心がターミナルを起点に街を発展させたように、広小路、有松、橋場、兼六園下などの結節点を「地域の拠点」にするという発想です。高齢化は急速に進みます。高齢者にとって、金沢駅や都心まで直通しなくても、旧市街の端の辺りに、一通りの都市機能が揃う、気軽に立ち寄れる区域があれば、日常生活範囲を小さく収めることができ、移動の負担が減ります。いわば「現代の広見」を整備しようというわけです。

有松でいえば、本来、交通の要衝であるあの四叉路は、個性的な商店や飲食店が集積し、歩行者で賑わっていてもいいはずですが。泉野、横川、額、高尾の各方面から人が集い、日常の買い物や多彩な交流を楽しむ場に生まれ変われば、界隈に活気が満ちます。その魅力が、郊外の大規模ショッピングセンターと自宅を車で往復するような味気ない生活を変える働きもするでしょう。

広小路も同様です。かつては寺町方面への電車の乗り換え地点であって、学生たちの時間つぶしのための溜まり場として賑わっていました。近くに西茶屋街もあり、ちょっとした散策の起点でもあったのです。

しかし、現在の広小路の凋落ぶりは酷いものです。4つの角地のうち2つは有効利用されていないようです。ここまで廃れたのは、自動車通行の効率と利便を優先し、結節点の機能を奪い、単なる通過地点にしてしまったからです。逆にいえば、「トランジットセンターの整備が大変」と仰々しく叫ぶ前に、あえて乗り換えを生じさせることで、低廉な費用で、土地利用の高度化を政策的に誘導することも考えられるのです。彼の地の電停は、平和町方面と西インター方面を結ぶバスの便を受けるとともに、犀川周辺の活性化事業と連動させれば、その周囲がかつてのように市内有数の目的地になりうるのです。

2020年の都市像を明確に描こう！

このように、LRTの導入という交通政策を都市政策の

全体と関連づければ、「まちづくり」のアイデアが次々と生まれます。しかし、基本的には移動手段でしかないBRTではこうはいきません。現に、BRTを選択した新潟市は、「持続可能な公共交通」を探る議論にとどまり、広がりのある都市政策論は展開できていないのです。

現金沢市長は2020年を目処に「新しい交通システム」を導入すると明言されました。今後、本格的な検討が始まり、議論が加速しますが、その際に押さえるべき最大の要点は、「交通」に先立ち、まずは「まちづくり」について明確なイメージを共有するということです。そのイメージを喚起するためにも、上述の通り都市の総合政策の発動を伴うLRTを、(比較検討に先立つ)最初のステップとして第1候補に選定すべきではないかと考えます。

実際、金沢市が来年度、大々的に行う交通実験は、実質的にLRTを想定したものになりましょう。そもそも行政が課題に挙げる「走行空間とコスト」はLRTに関するものなのです。BRTであれば、それらは大した課題にはならず、従来の延長上の小規模な実験を行った上で、2020年を待たずに、新潟市のようにスピーディに本格実施に移せばよいだけのことです。

要するに、金沢市は本心ではLRTを第1候補と認定しているのに、慎重を期す余り、それを言表していないと推定するのが合理的なのです。しかし、6年後という目標を定めた以上、「有力な候補の一つ」という曖昧な表現でなく、はっきりと「LRTを想定している」と言い切ることが、市民に対して将来展望を与える行政の責任なのではないでしょうか。LRTとBRTの優先順位がいつまでも未決定のままでは、重要政策の遂行や民間投資の決断に遅延や逡巡を生じさせます。検討の結果、万が一、「金沢市でのLRT導入の絶対的困難」を証する明白な事実が露呈しても、最大限の努力を調査・検討に費やしたなら市民も納得しましょう。市民を信頼し、勇気を出して本心を表明すればよいのです。「まちづくり」にとって大事なのは明確で強いメッセージなのですから。

電車とバスとではレールの有無が違い、都市活動に及ぼす影響の度合いが違い、後世に残す資産の価値が違います。6年後の「世界の交流拠点都市金沢」の想像図の中にトラムがあるのとないのとでは、個々の市民や企業の描く夢もまた、大きく違ってくるのです。



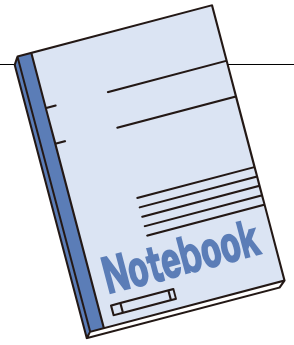
広小路の近くの「六斗の広見」

金沢 LRT 講座

◎第 18 回

「新しい金沢」には、LRT が似合う

架線レスの車両とシステム構築で最先端を狙う



金沢・LRT と暮らしを考える会会長 谷内昭慶

「どんな金沢であって欲しいか」という問いかけに、私たちはずっと LRT を推進してきた立場である。

「新しい金沢」、これはまさに新幹線開業とともに新しい時代の幕開けとなるわけだ。好むと好まざるとも、止めることのできない公共事業である。その結果、齎されるものは何かということであるが、予め予想して準備をしておかなければならない。

もし、何もしなければ、住民自身の意識が変わらなければ、昔からある、そこにあるものによって、次第に元に戻ってしまうのが常であることは経験上、よく知られている。また、北陸新幹線は 2022 年までに敦賀までの開通を目指すとして発表された。

今、まさにチャンスを活かそうと「もてなし」を展開することになるわけだが、結局、少数派の“はしゃぎ”だけでは、市内だけでも 45 万人以上を擁する金沢に「新しい風」となって、わくわくするような日常が訪れるか、あるいは、心地よい気分させてくれるか、ということ

になると、はなはだ疑問を感じざるを得ない。

新幹線事業は沿線自治体のためというより、国策のひとつであり、自治体がそれに協力するということになる。単にそれにすがっているだけでは、それ自体に特別な利があるわけではないので、新幹線事業を自治体としてどう活かすかというテーマは、依然として、手探り状態なのではないかと危惧する。

そこで、少なくとも本会が平成 15 年から、個人的に平成 10 年から一貫して LRT 導入を訴えてきたのは、LRT が環境政策であり、福祉政策であり、高齢化対策であり、少子化対策であって、教育・文化・スポーツ政策でもあり、土地利用促進策であって、暮らしやすさを追求するも、LRT を社会的装置としてみてきたからである。都市内の交通網としても、二次交通としても LRT という装置が持つ汎用性の高い、しかも都市の要といわれる交通政策に社会的装置として有効に働いてくれるだろうとみているからである。そして一番、期待

しているのは、住民がマイカーに頼り切るライフスタイルではなく、マイカーに頼らなくとも、楽しく、快適に暮らせるまち、歩いて楽しく暮らせるまちにする第一歩となることである。

個人的には、自転車生活をここ 7、8 年間集中的に楽しんできたが、結局のところ、歩くことが、もっとも幸福感を得る手段であることに気づかされた。桜をめだたり、白樺並木をゆっくり散策したり、風を、匂いを感じ、散歩の途中で、見聞きする店先の雰囲気浸ったり、文化施設に入り作品をみたり、駐車場のありかや駐車時間を気にせず飲食店にふらっと入って食することもできる。歩くことで少し汗ばむ



ことがあっても、体内時計を整えてくれるように感じ、生活にリズムを与えてくれる。気持ちと歩く速さがシンクロしたようになるのがいい。年のせいなのかもしれないが、実に楽しい。

自転車を車椅子利用者のように自分の体の一部にするためには、相当の努力が必要である。しかし、歩くことはもともと身体機能のひとつ。移動はもちろん、それ自体を楽しむことができる。途中、自転車にも車にも乗れる。つまり、体そのものを、車椅子であろうとも、それなりに自分で動かせるのであれば、気軽に楽しめる。そこに公共交通網があれば、それをさらに助けてくれる、補助してくれるのである。歩くことが基本であって、もっとも自然なのだということを体験的に再認識した次第である。

最近、疲れにくい歩き方を模索しつつ、モデルのようにウォーキングフォームを意識する歩き方で、健康と体力維持を楽しんでいる。

❖まず、楽しいということが大事

どこかに住む以上、移動はつきもの。地方の場合、田舎ほど公共交通網がない。すると車を持つことが、ほぼ避けられない選択肢になる。

しかし、それなりの人口密度と人口数がある、たとえば、45万人以上を擁する中核都市の金沢、また周辺を含めると63万人を超える都市圏となれば、当然、公共交通網を持つべきだと認識される。ならば、公共の交通を持つということは何を意味するか、それは何を齎すかということである。

都市と呼ばれるまちでは、人口規模や地域経済規模にもよるが、選択できるものがどれだけ用意できるかで都市の発展度合、文化度をみることができる。公共交通網はそれくらい大事なバロメーターとなっている。まちの発展、暮らしやすさに影響を与えるからだ。

金沢市やその周辺の規模を考えると、公共交通網はバスだけでは不十分であることがわかる。ましてや、文化都市、環境都市、観光都市、学都、バリアフリーになっていると謳ってきたのに、まだ、バスしかないという現実。本当にこれでいいのだろうか。

確かに、バスシステムはここ15年ほどで見違えるように便利になったが、依然としてマイカーからバスを使うようになった、という話は聞こえてこない。乗り換えを伴うP&Rもあまり効果を生んでいない。

こうした現状を鑑み、私たちは、LRTで「乗ること自体を楽しむ」というコンセプトも謳ってきた。LRTは乗り換えが必須となるからである。

当然、より魅力あるものに乗り換えるのなら、文句は少ないだろうが、マイカーという便利なものからバスへの乗り換えは、普通、嬉しくない。

交流拠点を謳うなら、肝心な時間と場所が必要である。交通結節点(エリア)、これが交流の時間と場所を提供するところになる。

その候補地が有松交差点であったり、車両基地及び総合交通ターミナルとして一部整備すれば、中央公園というわけだ。

金沢市及び都市圏においては、移動のための手段だけではなく、移動そのものを楽しめるものにすることが、むしろ次世代のまちづくりという点で必要だと考える。金沢は、その整備が遅れているのではないかと。

北陸での新幹線開業で予想されることは人の往来である。ストレスなく、スムーズに移動させることが何よりの「もてなし」であり、住民にとっても、それが自慢となって誇りになるのではと考える。

❖まちが遊園地、

そこに飽きさせないというポリシーが必要

昔、旧大和、後にラブロ、そして、今、ラブロが再開発されることになった。その旧大和があったとき、屋上が児童遊園になっていた。そこには、金沢を俯瞰できる観覧車があり、ちょっと刺激的なコースターがあった。去年は、この屋上で最初で最後の1シーズンだけのビアガーデンが開店した。残念ながら、屋上の端を囲む柵は不透明で高い。簡単には下をみることができなかった。設けられた小窓からしかみることがで



きないため、昔のような醍醐味はもうなかった。それが悲しいかな現実である。

しかし、楽しさということでは、日常的に味わうことができるのが LRT である。乗ること自体を楽しめる。簡単にビール電車のような企画トラムを走らせることができる。車内イベントが比較的簡単にできる。走行中に車内を歩けるのも LRT のトラム（車両）がもつ魅力のひとつである。水平エレベーター（動く歩道）と呼ばれるように安定感があるのがトラムの長場で、バスに求めてもないものだ。

今の金沢の中心地には具体的な児童遊園地はない。しかし、平成になってからだったか、金沢市はイベントの開催に目覚め、多くのイベントを手がけるようになった。それが今日まで続いている。まさに文化活動に拍車を掛け、たとえ遊園がなくとも、まちの賑わい創出に貢献しているともいえる。

しかし、イベントをいくら用意されても、肝心な足がないと会場には行けない。マイカーだといつも渋滞と駐車場の入り口で待たされる。

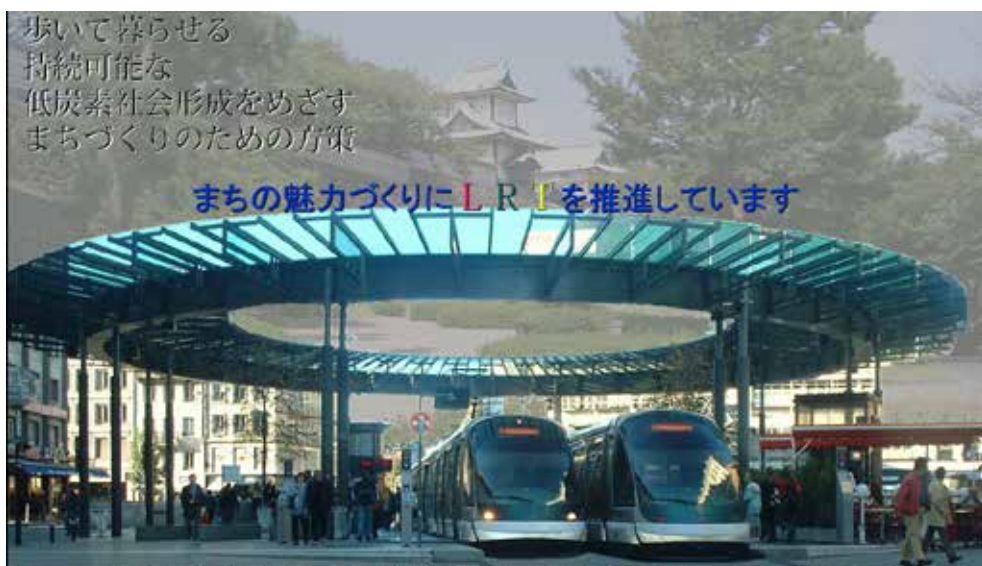
これではとても金沢が誇る文化に触れるということからは程遠く、快適だとはいえない。中心市街地こそ、金沢の先人たちが残してくれた空間で、もっとも金沢を伝えるところであるにもかかわらず、そこにアクセスすることがかなり面倒さを感じてしまう。観光客もわからなくなるようで、「香林坊行きのバスはどこですか」とよく聞いてくる。

私のかってなイメージだが、金沢駅からトラムに乗り込むと、鼓門から次第に昭和、大正、明治、江戸という風に、時代の変遷が感じられ

る沿線上の景観があるといいと思っている。国道沿い、即ち、LRT の軌道の沿線こそ、金沢の文化ゾーンに誘う仕掛けが必要ではないかと考える。

しかしながら、そんな風情は景観からではなく、21 世紀美術館、鈴木大拙館、という人気の高い近代建築である。金沢城の菱櫓・五十間長屋・橋爪門続櫓の復元といっても、どうしてもこじんまりとしたものに留まっている。富士山や立山、東京タワーというダイナミックさ、圧倒するものではないという意味である。

となると、まさに人がもたらす「もてなし」でサービスということにならざるを得ない。そこに限界を感じるが、人の力で、人のぬくもりを提供していこうということなのだろう。廃れることのない「もてなし」が歴史と伝統を背景とした観光資源だということで納得するしかないのか。私には、もったいないと思わざるを得ない。人+αがあつてこそその、魅力ではないかと。



中央公園の一部に総合交通ターミナルをもうければ、周囲が大いに賑わいます。架線レスの魅力的なトラムが大量の人を運んでくることでしょう。

会員のつばやき

行政に協働を呼びかけよう！

「市民のニーズ」とは？

よく、「市民対行政」という単純な図式を描く人がいます。行政を批判するにしても、「官を排して民に就け」という市場至上主義的な批判と、官本来の職務の遂行を求める公共的見地からの批判とは意味合いが全く違います。どちらが健全な批判かといえば、後者に決まっています。というより、後者は市民の行政に対する激励であり、協働の呼びかけなのです。

この区別を弁えないと、市民は行政の責任を徒に追及し、行政は責任の軽減をひたすら図るといふ悪循環に陥ります。一部の市民は、行政の弱腰につけ込み、モンスターのように増長しています。一方、行政は市民の欲望、いわゆる「市民のニーズ」に満遍なく応える事なかれ主義に陥り、それがいつしか、果敢な政策立案を自ら抑制する雰囲気を生みます。

交通政策に即して考えてみましょう。マイカー利用者の「ニーズ」に過度に配慮し、自動車交通に対する実効力ある規制を行わないなら、「歩けるまちづくり」という素晴らしい理念のための施策も、いくら自転車走行車線を設けても、せっかく用水の環境を清潔にしても、竜頭蛇尾に終わります。

また、駅西地区は、車での移動を前提に街が設計されたため、副都心らしい凝集性や回遊性がありません。歩行者のいない街並みに潤いはなく、大都市近郊の冷たく乾いた無機質の空間を思い起こさせます。したがって、「歩けるまちづくり」を進めるのがよいのですが、そのような「市民のニーズ」は存在しないと判断され、そこで思考は停止しています。

さらに、移住政策に絡めていえば、都心部に車無しで住むと、1人1台の割合で車を持つ郊外居住者との間で、生活の利便上、格差を感じるようになります。大学等の教育施設、映画館等の娯楽施設などが都心域を環状に囲んで配置されている金沢市では、車無しでの移住はキツイのです。この現状を変えるには、公共交通の機能を飛躍的に向上させ、都心の活力を再生せねばなりません。しかし、そのために極めて有効な軌道系の交通システムの導入は、ドライバーの欲望に小さくない葛藤を起こすと予測され、それが行政の決断力を鈍らせているのです。

「市民の物語」とは？

さて、このように市民と行政の協働が、怪しげな「欲望（ニーズ）」ゆえに妨げられているとすれば、結局、問われるのは、（行政の職員を含む）市民の文化水準ということになるのではないのでしょうか。

文化水準といっても、当地が誇る彩り豊かな作品群の出来映えの良し悪しのことではありません。それらを根底から支える市民意識の成熟度ということです。伝統の工芸や芸能も、現代の美術も音楽も、どんなに振興してみても、耽溺しない限り、市民の生活に支障を来すことはありません。例えば日本酒は、条例で推奨されれば、かえって嬉しいほどです。

しかし、「自動車依存型の社会から公共交通優先型の社会へ」の転換は、実際に日常生活のあり方を、かなり意識的に変えることを市民に要求します。公共交通の利用習慣を身につけ、転換後の社会の恩恵を享受するまでには、ドア・トゥ・ドアの利便性を少なからず犠牲にする覚悟が求められるのです。

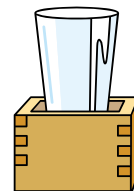
というのは、しかし誇大な表現です。実際はマイカーの利用を否定するわけでは全くなく、せいぜいヨーロッパの歴史都市と同様、旧市街の中心くらいは公共交通と徒歩で緊急以外の移動を賄える区域をつくろう、という程度の提案にしすぎないのです。

それでも、この交通政策は、生活文化を蝕む自動車文明から距離を置き、フェイス・トゥ・フェイスの活きた交流の中に都市生活の価値を再発見する試みとして、成熟都市への偉大な第一歩なのです。わが国初の、その一步を踏み出す荣誉ある都市は、「歴史・伝統・学術・文化」を誇るわが金沢市であってほしい、そう願う市民は少なくないはずで

それを成し遂げるには、市民が物語を共有することが必要です。歴史の精神を受け継ごうという趣旨なら、石川県の推す「百万石物語」でも構いません。その物語の脚本によれば、近代文明の象徴である自動車は表舞台に登場しません。表舞台で主役を務めるのは生身の個々の市民であり、より正しくいえば市民たちが織りなす社交そのものです。歴史的にみて、都市は連続と続く社交の舞台なのです。その旧市街では、新市街とは逆に、自動車はかえって人々の自由な所作を妨げます。落ち着いて酒も飲めない、というようにです。

かく思う一市民としては行政にこう呼びかけたいのです。「旧城下町を舞台に展開される社交の豊かさ」を金沢市の紡ぐ物語の共通テーマにしてはどうか、と。日本酒も和食も、古今東西の文化作品も、社交という演技を充実させるために存在するのであって、それら自体は成熟都市にあって目的ではないのです。

そして、もう一つ呼びかけたいのは、マイカーという私用の持ち込み品に代え、トラムという公共の大道具をしつらえ、旧市街の歴史的な社交舞台をセンス良く飾ってみてはどうか、ということです。そのためなら、こんな平凡な提案しかできない一市民でも、協働に向けた努力を惜しむつもりは全くありません。（毛利千香志）





富山だより②

学校と公共交通

(1) 富山市電

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、人口の3分の1の人が自由に自動車を使う事ができません。その多くが自動車運転免許をまだ取得できない未成年者と、高齢者です。

その中で毎日、確実にある程度の距離を移動しなければいけない人として、高校生があります。もちろん、一部の小中学生や大学生も含まれ、彼らの多くは公共交通に頼っているのが現状です。

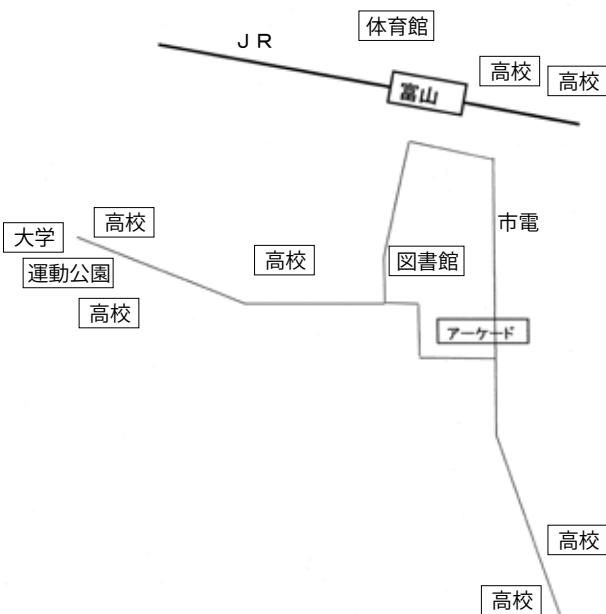
ここで富山市中心地を見てみましょう。富山市街地には、昔からの市電（路面電車）が残り、近年、環状線やライトレールなどの新たな路線も開業しました。過去に多くの都市で路面電車が消えていき、富山でも一時期、路線の縮小が続きました。富山の中心地は、お客さんが押し寄せる観光地もなく、商店街も昔の賑わいはありません。日中はガラガラの

電車も、珍しくありません。そのような中で、富山市電はなぜ全線廃止から逃れたのか？

理由はいくつかありますが、ここで大きなカギを握るのが、高校と大学です。中心地にある高校7校全てが市電の沿線にあり、富山大学は“大学前駅”からすぐです。朝、JR 富山駅前から、満員の生徒・学生を乗せた市電が数分間隔で次々と発車して行きます。これらの学生・生徒さん方が富山市電を支え、日中はその収益で西行き10分間隔、南行き5分間隔の運行を確保し、買い物や通院のお客さんの利便を確保している、といっても過言ではありません。

朝夕のラッシュは、バス輸送では厳しいものがあり、学生・生徒さん方は渋滞がなく時間通りに走り、雪にも強い市電で安心・安全・快適な通学が確保されています。学校帰りにちょっと中心商店街に寄っていく学生さん、生徒さんも多く、賑わい造りにも一役かっています。

富山市電は多くの方々に愛されながら、一日1万2千人のお客さんを運び、今日も元気にがんばっています。ちなみに収支は黒字です。



富山市電の路線と高校・大学の配置



雪の日もしっかり安定運行

LRT 写真館



路面電車は道路の真ん中を走るもの。そのように思い込んでいないでしょうか。実際は、それぞれの都市の道路環境に応じてまちまちです。歩道沿いを走るトラムも少なくないのです。

上の写真はランス市（フランス）のLRTです。人と車両が触れそうなくらい、トラムは市民に身近な存在になっています。ちなみに電車の顔はシャンパングラスを象ったものです。下の写真は同じくフランスのアンジェ市のLRTです。人口15万ほどの都市ですが、街中の狭い道路は歩行者で賑わい、その間を電車が悠々と走っています。

バスと違い、段差なしで歩道からひよいと乗り降りでき、しかもすべてのドアから出入り可能なLRTは、まさに優れた「都市の装置」なのです。（写真提供：宇都宮浄人氏）

「金沢国際交通まちづくりシンポジウム」 会議録を読む

(その一) 1998年9月30日の記録から

「金沢国際交通まちづくりシンポジウム」の会議録をご覧になったことがあるだろうか。1998年9月30日・10月1日の2日間、500名を超える参加者を集め、講演・報告・議論がなされた、金沢市等主催の国際会議の記録である。そのまえがきに、「今後、まちづくりと交通などについて考えるうえでのご参考となれば幸いです。」と記されている。この言葉に素直に従い、ごく一部だが、発言録から抜粋、紹介し、今後の議論の参考に供したい。おそらくこの記録が、金沢市におけるLRTに関する議論の到達点であり、市民の認識の水準を示すものであろうからである。

(なお、そのままの抜粋でなく要約・編集し、発言ごとに簡単なコメントを付した。文責・毛利)

*発言者は次の通り。リース=ローラン・リース(仏ストラスブール市長)、ヘイルズ=チャーリー・ヘイルズ(米ポートランド副市長)、松村=松村みち子(タウンクリエイター)、山出=山出保(金沢市長)(肩書きは当時のもの)

市民合意

リース

1990年代の初頭に我々はこのプロジェクト(LRTの整備)を始めましたが、多くの市民が私に会いに来て言いました。「リースさん、あなたのプロジェクトはうまくいきませんよ。なぜなら、すでに車で街の中を走るのが大変になっている。もし、それに加えてトラム専用ゾーンを設けてトラムをつくったら、交通は麻痺状態になってしまいますよ」と。そんなものが走ったらひどいことになる、もっと車に来てほしい、土地の所有者たちもそう言いました。

私が彼らに説明したのは、「トラムを追加するのみでなく、街の機能をもう一度考え直し、洗い直して、自動車以外の交通手段を考えようじゃないか」と。つまり、単に足すだけでなく、システムを変えるのだと言いました。その結果得られるものは、これまでストラスブールで見えたものとは全く違うんだという説明もしてきた。実際、プロジェクトが完成して動くようになったら、市民は本当に納得してくれました。

●ほんなもん、できんわいや。そんな声もまだまだ少ない金沢市では特に、市民の合意を得られるかどうかはリーダーの力量と熱意次第です。ポートランドのヘイルズ副市長は基調講演で、「世論が私どもを押すのを待つのでなく、私どもがリーダーシップをとって市民を動かしていかねばならない」と述べています。

走行空間

リース

道路投資によって自動車の流れが良くなれば渋滞は解決

する——。(中心市街地では)この考え方はもう古く、現実には合っていません。既存の道路を拡張する必要もありません。道路交通の流れを良くするものは逆効果をもたらします。つまり、市民が自動車による交通をより選びやすい環境をつくり出してしまいます。自動車の利便性を下げ、それ以外の交通手段に優先権を与えることが必要です。ですからストラスブールでは、まず道路の幅を狭くした。渋滞があるからもっと道路を広くしなければ、というのは正しい解決策ではありません。我々の街は道路の中継点ではありませんし、単なる交差点でもないのです。

●金沢市の都心軸は、路面電車の走る日本の他都市の主要道よりも狭いため、ストラスブールのように道幅を縮小しなくとも、LRTが効果的に通過交通を排除するというメリットがあります。しかも、トラムと街並みの距離が近く、金沢にしかない都市景観を創出できます。LRTの導入は、都心が「道路の中継点」や「単なる交差点」になることを防ぐとともに、街の魅力を高めるのです。

土地利用

ヘイルズ

土地利用の目的と公共交通の目的、この2つを組み合わせる数字を考えています。全体の都市部の中で少なくとも50%をオフィススペースにしようという目標を立てた。中心部ではLRTラインがつながっており、オフィスはそれに沿って建てられるべきで、もし郊外に建てられれば、せっかくの戦略は狂ってしまいます。ショッピングモールが郊外にばかり出来ても、また困ります。

数値目標は車の量を減らすためのもので、ポートランドでは新しい道路を建設する、あるいは道路を拡張する計画はありません。もう自動車のためには投資しない。他の手段の改善のために財源を使うようにしています。

●公共交通、とりわけ軌道系のLRTは土地利用の高度化を進めます。というより、郊外に拡散した都市機能を沿線に集約するためにあえて軌道を敷くのが、世界の都市交通政策の普通の考え方になっています。

駐車場

リース

トラムは自動車を市の中心に持ち込むことを妨げる手段です。もう1つの手段は駐車場政策です。まず、中心部の住民に優先権を与えます。彼らは自分の住居のそばに駐車場があることを望みます。でないと中心部から逃げてしまう。また、短時間の駐車にも優先権を与えます。例えば自由業の方、買い物客のために便宜を与える。抑制するのは長時間の駐車です。外から来て街で働き、夜に車で帰宅する。これは街の中心に大きな影響を与えるので、街の周辺にパーク&ライドの駐車場を設け、抑制します。こうして街の中心がよりダイナミックになり、街の周辺よりもチャーミングであることをわかってもらった。街を活性化するとともに実用性を保ったわけです。

●山出市長は、「金沢の場合、都心へのアクセス、都心

軸のモビリティ、鉄道との連携は公共交通が分担すべき」で、「環状方向への移動、郊外から郊外へのアクセス、不定期・不定型な交通は自動車」が担うのがよいと述べ、公共交通の優位性と自動車アクセスの利便性のバランス確保を説いています。とともに、中心市街地における駐車場のあり方を大きな課題に挙げています。

クルマ社会

ヘイルズ

金沢は非常に恵まれていると思います。ヨーロッパの都市も幸運です。このような非常に健康な都市が、アメリカの都市が行ったような過ちを繰り返すのは非常に悲しいことです。アメリカでは郊外化が車によって進んだ結果、中心部の空洞化が起きました。車の代わりに街を捨てるということをやったわけです。これは失敗だったと思います。

都心部が本当に活力を保つようにするには、郊外に対して競争力を持たねばなりません。郊外には車しかないわけです。もし歩道があり、自転車用の道路があり、そして妥当な車によるアクセスができるなら、都心部が郊外よりも有利なことは間違いありません。

●中心市街地へのマイカーの流入を抑制するのは、「車の代わりに街を捨てる」過ちを避けるためなのです。

都市計画

松村

日本は都市計画において、空間の管理制度がヨーロッパ諸国に比べ、極めて緩い状況になっています。ですから郊外に低密度の住宅が立地して、職場と住居が離れてしまう。大型の店舗もどんどん郊外にでき、結局、それが日本の自動車トリップを年々長距離化させていて、車に頼らざるをえない仕組みになっているのだと思います。公共施設が街の中から出ていっている現状がありますが、なるべく戻せるものは中心市街地のほうに、再整備して戻すという工夫も必要ではないかなと思っています。

●16年前と比べ、金沢都市圏の郊外化の趨勢にどれほど歯止めがかかっているか、公共交通の再編事業に際し、しっかりした検証が必要です。

「人間らしい街」

山出

日本は効率性を追求しすぎてきたのではないかな。ですから、大都市だけに限定して（優れた）公共交通機関が導入されてきた。また、輸送機関も効率性を追求し、まちづくり、環境、福祉の視点がそれほど重視されてこなかった。

街の中の空洞化、スプロール化、これは地方都市に共通の事象ですが、大変心を痛めています。1つの施策だけで決定打を打てませんで、あらゆることをしないとイケない。住まいを建てる。郊外から都心へのアクセスを強化する。そして運んできた人がぐるぐる街中を回れるように回遊性を確保する。商店街の活性化を図る。これらを重層的に総

合的に一体的に進めるため、四苦八苦しているところです。

リース市長の前任のトロットマン市長が、市民、商店街の大反対を押し切ってLRTの導入に踏み切ったのですが、それを着実に進めてこられたのが今日お見えのリースさんです。そのご苦労に敬意を表したいと思います。

ヘイルズ副市長は、アメリカの都市の失敗例にならってはいかんとおっしゃってくれた。私も、例えばロサンゼルスが本当にいい街なのだろうかと考えることがあります。やはり街というのは多面の機能を持って多様なサービスが享受できて、そして人が住んでいて、人の匂いと臭さがある。そんな街がいいんだろう、そう思っている次第です。人間らしい街を心したいと思っています。

●16年前の時点でさらに過去を顧みれば、ストラスブルでさえ、「市民、商店街の大反対」がありました。しかし、21世紀に入り先進国の都市が成熟段階を迎えると、ロサンゼルスも含め、LRTの整備は普通に行われるようになり、かつての「大反対」はなくなりました。「人間らしい街」の構成要素としてLRTが広く認知されたのです。なお、山出市長はすでにこの時、条件整備を段階的に進め、「最終的には軌道系の新交通システムの導入をめざす」意向を示していました。

歩行者

ヘイルズ

山出市長がおっしゃったことに同意します。我々の目的は住むのに快適な都市をめざすということですから、技術がITS (Intelligent Transport Systems) であれ何であれ、我々を助けることに間違いはないと思う。けれども、今から百年後、千年後はどうなるか。やはり人間はあくまで歩行者であると思います。車椅子に乗っているのであろうと、我々自身の足で歩いているのであろうと。そしてまた百年後、千年後、人間はやはり社会的な生き物であると思います。街中を歩き、いろんな人とやり取りし、人に会う生き物だと思うのです。こういうことは変化しないと思う。

ですから、技術がどう発展していこうか、希望として人間の基本的なニーズを満たすものを考えていきたい。自動車はこの50年間、それを互いに引き離してしまうようなことをしてしまったわけです。ここにいらっしゃる方々、意思決定者の方々が正しい方向をとって、交通技術が我々人間のスケール、歩行者のスケールに合うように、あるいは「互いに孤立しない」という社会的生き物である人間のニーズを満たす方向に使われるようにと願っています。

●哲学なき交通政策は（工学的・経営学的な）技術論に拘泥します。「社会的な生き物」である人間の視点を重視すること、平凡ですが極めて大事なこの哲学を前提にすれば、市民同士、利害や立場を超えて、LRTに関する率直で前向きな議論を進められるのではないのでしょうか。意思決定の責任を負う者は、市民の合意形成を促すために、ヘイルズ副市長や山出市長のような、人間と社会に関する素朴で健全な感覚を政策論の根底にもっていなければならないでしょう。

活動報告

(2014 年 6 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]

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]

6 月 21 日 (土)

* 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]

7 月 19 日、8 月 16 日、9 月 20 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

* 会議は公開していますので、遠慮なくご参加ください。

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

ほんの少し前まで、LRT を論じ出すと途端に「極めて高いハードル」という常套句が持ち出され、前向きな議論を進めにくい空気が作られていました。何がハードルかというと、走行空間と財源です。しかし、両ハードルは、今や乗り越えが困難でない程に低くなっています。ここ十数年で段階的に条件整備が進んできたのです。国費の補助率が上がり、上下分離の制度が整い、都心軸は拡幅され、バス専用レーンにそのまま軌道を敷けば大した混乱も起きず、環状道路が機能し、そして「交流拠点都市」の戦略が打ち出されたわけです。LRT 導入に対する大きな障害はすでに取り除かれていることは、ハードル論が執拗に流布され、LRT は非現実的との気分が醸成されてきただけに、何度も強調しておきたいと思います。(M)

寄付のご案内

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、今のところ助成などの支援が受けられません。

本会の提案を行政の上位政策にするためには多くの住民の声が必要です。昨年 9 月、12 月の市・県議会で久々に LRT 関連が質疑され、今年度も 3 月と 6 月と、引き続き議会は関心をもって議論しています。金沢市議会では、今年度から都市交通特別委員会が作られました。

最終判断は、事業主体となる金沢、市長の政治決断となりますが、一市民団体だけでなく、住民からの要望が何よりの後押しになります。

今のところ、金沢市は 26 年度に新交通関連の調査費と交通戦略計画、併せて 700 万円を計上していますが、今後、新交通に関して検討会も作られることから、平成 10 年来の議論が漸く再開することになりました。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



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 18 号

2014 年 7 月 18 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

