

# 金沢 LRT だより

## LRTとは

- ・ Light Rail Transit (ライト・レール・トランジット) の略。
- ・ 路面電車と郊外鉄道を結ぶ電車を中心とする都市の装置、
- ・ まちのシンボルとして都市計画と連携した、
- ・ 多様な交通モードを統合する次世代公共交通体系をいう。

## CONTENTS

巻頭言 谷内昭慶...1

### [ 特別寄稿 ]

金沢のまちづくりと交通問題 谷 明彦...2

### [ 連載 ]

金沢 LRT 講座 第 2 回

LRT がもたらすメリット 谷内昭慶...6

石川線を活かすための Q&A 善光 孝...5

コラム 金沢の公共交通と暮らしを考える

第 2 回 市民が支える路面電車 松原光也...10

会員の雑感 毛利千香志...12

活動報告ほか...14



金沢・LRT と暮らしを考える会

## [ 巻頭言 ]

自治体主催の  
「2nd LRT 都市サミット富山 2011」が  
11月4、5日に行われた

魅力が際だつ、LRT を推進する都市

金沢・LRT と暮らしを考える会代表 谷内昭慶

初日4日には、LRTを進める12都市の取組みが紹介されました。参考までに、今回出席された自治体は、富山市、札幌市、高岡市・射水市、豊橋市、京都市、岡山市、広島市、松山市、高知市、熊本市、鹿児島市、の12都市でした。

いずれの都市も、LRTを推進した後も、LRTを基軸にまちづくりの施策を進めているということがわかりました。それぞれの都市は特徴を何とか引き出そうと努力をしていることが伝わってきました。金沢はまさに取り残された感がありま

す。人口減少と高齢化はどこの都市でも例外なくやってくるでしょう。

つまり、LRTが実現したからと

いって左団扇ではいられないのです。これを活かす施策を絶え間なくやり続ける必要があります。

どんなことでも思い立って実現しても油断はできないということでしょう。しかし、具体的なことがどんどん変わっていくことを住民が実感できるという点では、LRT導入が単なる交通政策ではない、未来に希望が持てるものであることが理解できます。暮らしを支える地域の装置として福祉、教育、観光、基盤整備などに役立ってくれるからです。

開催初日に国交省の掲げる「歩いて暮らせるまちづくり」の下、参加した12都市でサミット宣言を出しました。それは、災害時にも強いLRT、コンパクトなまちづくりなどに寄与できる機能を評価し、都市機能の集積や交流の場を広げるとか、二酸化炭素排出抑制のためとか、公共交通を活性化させ、都市間連携にもつなげていきたいという広範なものでした。原文は参加都市に確認してください。

まちづくりを、歩けるまちづくり 歩いて暮らせるまちづくり 持続可能なまちづくり、というイメージで私は理解しました。



富山大学前・複線化の工事現場(11.11.4撮影)



LRT都市サミット首長会議の様(11.11.4撮影)

特別寄稿

# 金沢のまちづくりと 交通問題

**谷 明彦**

金沢工業大学教授



## まちづくりに関わるきっかけ

私が金沢に居を移して14年が経つ。最初の3～4年は地域や大学に慣れたり、地域の状況を把握することに力を注ぎ、自分の専門である都市計画やまちづくりの面で目立った活動は行えていなかった。しかし、次第に石川県や県内自治体から審議会や委員会への参加を依頼される機会が増え、少しずつ実際のまちづくりの現場に入ることが始まった。

まちづくりの現場に関わるようになって最初に感じたのは、地方都市の抱えるいくつかの宿命的な問題であった。多くの自治体では、人口減少、高齢化、産業衰退、財政悪化、など枚挙に暇がないほどの問題を抱え四苦八苦しているという状況であった。しかし、実際にその一部である地区（まち）ではそれほどの危機感はなく、まちづくりをしていけば何とかかなと思っている雰囲気であった。

もともと、日米の大学で都市計画と地域経済学を学び、都市開発や都市計画のコンサルティングに従事してきた私にとって、こうした状況でまちづくりに入っていくことは自然の流れであったといえる。しかし、実際のまちづくりの現場では多くの奇妙なことが起こっていたのである。

## まちづくりの間違い

まちづくりとは、1980年代ごろから都市計画に対して補完的に使われるようになった用語で、都市計画が公的なハード整備が中心であるのに対して、ソフト事業を含む住民が主体の活動を指す言葉であった。しかし、都市計画の硬いイメージを避けるために次第に都市計画の同義語として使われるようになり、現在ではかなり拡大解釈された総合的な都市政策の意味でも使われるようになっている。

最初のころは自治体やコンサルタントの要請でまちづくりの現場に入り、専門からのアドバイスや住民の意見の集約などに努めた。しかしやがてこの種のまちづくりは目的のもの（多くは施設や道路）の目途が立つと終わるということが分かった。またその過程でつくられるまちづくり計画は、総花的で実現が困難なものが多い。したがって計画に描かれたことの多くは「絵に描いた餅」となる運命であった。さらには、目的である施設や道路も実際に造られるときには東京から有名建築家やデザイナーが入ってきて、それまでの住民参加で積み上げた議論を無視したものが造られるということも起こってしまった。

## 転機となったのは白峰のまちづくり

転機となったのは、2006年に白山市白峰地区のまちづくりに関わるようになったことである。白峰地区はスキー場の閉鎖や合併による人口減と産業衰退に苦しんでおり、危機感を持ってまちづくりに取り組んでいた。



白峰地区の雪だるまカフェと雪だるまガーデン

住民組織から空き家となった古民家の活用法の相談を受けたのをきっかけに、さまざまな側面でまちづくりを研究室を挙げて支援することとなっていった。その後、加賀市橋立地区・東谷地区、野々市町御園地区、輪島市黒島地区、白山市鶴来地区などで同様のまちづくりの活動に関わるようになっていく。

白峰のまちづくりがそれまでと異なっていたのは、何か特定の目的（例えば施設をつくるなど）が定められて始まったものではなく、また特定の補助金があって始めたものでもない。研究室と住民組織が話し合いでその年の目標を定め、継続的に取り組んでいくという仕組みである。必要な資金は活動目的に応じて集めるということになるが、現状の補助金の仕組みにはなかなか馴染まない。その中で、活動を積み重ね成果を挙げることで、少しずつではあるが助成を受けられるようになっていく。特に、大学コンソーシアム石川の地域課題研究ゼミナールの助成は、目的を限定されないため非常に貴重な資金源になっている。

白峰では古民家を整備して雪だるまカフェとしてオープンし、観光客・住民ともに気軽に立ち寄れる施設として人気を集めている。またその向かいの空地には今年から雪だるまガーデンというポケットパークも整備され、着実にまちづくりの成果が挙がり、まちを歩く観光客が増えている。

### 金沢のまちづくりにはそれほど関わっていないが

このように県内各地で活動を行っているものの、金沢のまちづくりにはやや無縁であったと言わざるを得ない。ここ2～3年こそ無電柱化に関わるまちづくりワークショップや長町武家屋敷の保全に関する勉強会などにアドバイザーとして参加しているが、白峰方式の住民と一体になった活動をするまでにはなっていない。

第一の理由は金沢は大都市であり、全体としてはまだ衰退というような段階には至っていない。また、金沢の住民にもコミュニティ衰退に対する危機感はあまり感じられない。一部の住民にはまちづくりは行政がやって当たり前という意識が強く、自分たちで汗をかこうという機運にも乏しい。そして第二に何よりも、すでにまちづくりと称して色々なことをやってきており、新たな取り組みを始めるのは難しいことが多い。特に、まちづくりが縦割り行政の仕組みで分野ごとに行われており、それら分野間での調整に欠けている。またその際アドバイスや支援をする専門家も多種多様で継続性が保たず、中には必ずしもまちづくりの専門ではないと思われる人も含まれている。

この結果、金沢では総合的視点で長期的に取り組む仕組みが存在せず、都市全体を誘導していくようなエネルギーは生まれにくいと考えられる。このことが最もよく現れているのが交通問題ではないだろうか。

### 交通問題について

金沢の都市交通は、地方都市には珍しく公共交通としての鉄道やバス・タクシー、個人レベルでの自転車や歩行などの多様なモーダルミックスが実現されており、一見うまくいっているように見える。また、近年導入



ポートランドのLRT (MAX) とトランジットモール

が図られたコミュニティバスやカーシェアリング、レンタサイクルなど新しい試みも盛んである。

しかし、鉄道は浅野川線・石川線が存続の危機にあり、北陸本線も新幹線の開通とともに経営が厳しくなることが予想される。また路線バスの利用者も減少の一途をたどっており、ますます自動車依存の交通体系になっている。これを放置すると市街地の拡散がさらに進み、全体として非効率で環境負荷の高い都市になってしまう。交通問題は交通だけの問題ではなく、まちづくりの中核の問題であるとの認識が必要なのである。LRT 導入の課題も長年議論が深まることなく先延ばしされてきており、その間にも金沢はどんどん公共交通の弱い都市になっている。

交通問題を都市政策の中核において成功している都市として、アメリカのポートランドがよく知られている。逸早く都市の成長管理政策を導入し、LRT やトランジットモール、フリンジパーキングといった交通管理政策、さらにはアーバンデザインや土地利用規制などあらゆる政策ツールを動員して都心部を活性化し、都市全体を環境負荷の低いリバブル（住みやすい）な都市へと変えていっている。都市圏の規模としては金沢都市圏と近く、お手本として最適である。

### まとめ

まちづくりは結果責任である。単に何か施設（箱モノ）や道路（筋モノ）をつくった、イベントを行った、B級グルメを考案した、などというものがまちづくりと勘違いされている。箱モノや筋モノは見た目が大きく変わるため、活性化したと勘違いされるが、地域の経済にあまり寄与しないことは既に周知の事実であり、また自治体には既にそのような大きな出費をするゆとりはない。イベントやB級グルメは一時的に人を集めるかもしれないが、他の方策と連携するなどの戦略を立てて臨まないと、継続的な効果は挙げられない。

効果的（実質的に自律化・活性化をする）で効率的（莫大な費用をかけない）なまちづくりを行うためには、都市全体を総合的・多面的に把握し、合意を取りやすく直ぐ効果を生むことから始め、長期的・継続的に取り組むことが不可欠である。金沢は、新幹線という外的圧力が高まっているおり、リーダーが若返ったいまがチャンスであると思う。

たに あきひこ

1947年、福岡県生まれ。東京大学都市工学科卒業。ペンシルバニア大学都市地域計画学科修士課程修了。同大学地域科学科博士課程修了（Ph.D.）。清水建設国際計画課長、創建人間環境研究所所長、谷計画研究室を経て、1998年、金沢工業大学教授に就任。専門分野は、都市計画、地域経済、都市行政、都市デザイン。

## 北鉄 石川線を活かすための

Q

&amp;

A

当会は、北陸鉄道石川線を金沢市中心部まで延伸し、LRT化することを提案しています。



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

## Q.2 そもそも公共交通とは何ですか？

私たちが日頃よく言ったり聞いたりする公共交通とは何でしょうか？ 一般的には「不特定多数の人々が乗り合って利用するために運輸事業者が運行する交通方式」と定義されます。簡単に言えば「運賃を支払えば誰でも利用することができる乗り物」となり、旅客を扱う鉄道、軌道（路面電車）、路線バス（コミュニティバスを含む）、タクシー、船舶、航空機などがあります。日本の場合は、多くが営利目的の民間事業者で運行されたため、少子化や車社会の進んだ現代では利用者が減少し、その運行、経営環境は次第に悪化、廃止や撤退が相次ぎ、存続には行政等の援助が不可欠になろうとしています。

## Q.3 鉄道にはどのような種類があるのですか？

雑学的になりますが、鉄道とは、JRの新幹線、北陸本線などの在来線や、石川線など、2本のレール（軌条）の上を走るもののほか、1本レールのモノレール、急こう配を登るケーブルカー（鋼索鉄道）、ロープウェイ（索道）、日本では立山でしか見られなくなったトロリーバス（無軌条電車）なども鉄道の仲間です。スキー場のリフトも鉄道なんですよ。

その中で、道路上を主に走行するか、道路と一体的に造られたものは、法律的に鉄道ではなく、“軌道”と呼ばれます。厳密に言えば路面電車は鉄道ではなく“軌道”となりますが、日頃利用する私たちには、どちらでもよいことで、すべてを鉄道と言っても差し支えありません。中には道路上を全く走らない“軌道”や、大きな電車が、ちょっとごめんね！ とばかり、道路上を走る“鉄道”も存在します。鉄道と軌道を合わせて“鉄軌道”とか“軌道系交通”と呼ぶことも多くあります。



トロリーバス（黒部アルペンルート）  
架線からトロリーポールを介して電気で動くバス。  
日本では立山でしか見られない。

モノレール（那覇・ゆいレール）  
1本のレールの上をまたぐように走る。  
道路や河川の上を高架で走るものが多い。



# 金沢 LRT 講座

第 2 回

## LRT がもたらすメリット

浅野川線・石川線の利用促進のためにも、金沢に LRT を！

金沢・LRT と暮らしを考える会 谷内昭慶

オムニバスタウン構想の功罪を考えると

国が勤めるオムニバスタウン構想に金沢市ものっかり、国から多くの助成金を得ながらバス整備を進めてきました。しかし、北陸新幹線開業に伴い、「二次交通」という言葉でいわれるように、交通政策を進めるにしても、バスだけではこれ以上、路線バスを充実するにも限界があるということが行政だけでなく、議員も認識されたのでしょう。前回の選挙公約にも二次交通とか LRT を盛り込む候補もいました。

事実、まちバスやシャトルバスのように 100 円バスは人気があっても、路線バスは依然として不十分なままです。

オムニバスタウン構想で、バス停の整備や、バスナビゲーション、IC カードなど、充実した面もありますが、結局、道路が狭く、バスベイも十分でないところに、バス便が少ないからといって、やたらと増やすこともできず、自ずと限界になっています。さらに経営的なこともあって郊外へのサービスは少し犠牲になっているところもあるようです。バスはどうしても時間が読めません。大量輸送ができないため、朝のラッシュ時に乗りこぼしになることもあります。渋滞と気候にすぐ影響されます。そして、現状は中心部と郊外で交通格差が生まれています。中核都市としての金沢は、あるいは金沢都市圏としても、公共交通網を抜本的に整備する必要があるでしょう。これからも先送りしていい問題なのでしょうか。

これまでバスを推奨してきて、なぜ、二次交通問題というのでしょうか。残念ながらバスだけでは、需要を賄うことができないということです。70 年代から新交通をといわれ続けてきたわけですが、いかに先送りされてきたかがわかるでしょう。

いつまでも実験のための実験のようだと受け取られるような交通政策をやってはいけないのではないのでしょうか。交通政策はまちづくりの要でもあります。まちの行く末を決めるほどの重要な要素なのです。このまま放置してはいけない課題ではないのでしょうか。

現に、オムニバスタウン構想が始まった年から、16 県市でつくっている期限なき研究会「中核都市における新・交通システム研究会」が平成 8 年から行政職員で運営されています。ここでの研究成果はいつ発揮されるのでしょうか。交通政策の方針は頻繁に変更できるものではありませんが、明らかに実状と合っていない場合は、都市の規模や変化に合わせて最善なものを導入する決断が必要です。

特に、金沢都市圏は、野々市市（11 年 11 月 11 日に町から市に）に勢いがありますし、都市圏として考えると、共に繁栄するためにも定住促進や交流人口増を目指すべきでしょう。

それゆえ、公共交通がバスだけとか、バスがメインでは需要に応えることはできないということです。それが新幹線開業に伴う二次交通問題です。

中核都市、いや、政令都市なみの枠組みをもつ金沢都市圏には、公共交通網の選択肢を減らすような政策ではなく、今ある社会資本（北鉄浅野川線・石川線）を生かしつつ、むしろ、充実させる方向で進めた方がこれから先の持続可能なまちづくりとして、環境とバリアフリーに配慮したユニバーサルなまちづくりに奏功するのではないのでしょうか。それが LRT なのです。モノレールは景観を壊しますし、地下鉄は依然としてコストが高い上に、車窓を楽しめません。もちろん、大量輸送系で陸に関する公共交通はいろいろあるでしょうが、使う車両とシス

テム全体を占める構造と金沢の地形がもたらす景観を考慮すれば、現状ではLRTがベストだと本会は確信しています。

LRTはコストパフォーマンスだけでなく、地上網を構築することに長けているからです。バスやマイカー、自転車など他の交通手段との結節に優れています。

金沢は、道路が狭いからこそお勧めなのです。浅野川と犀川の2つの川に挟まれた地形の特長も理由のひとつです。

金沢都市圏としてみた場合、広大な扇状地帯に金沢市をはじめ野々市市、白山市、内灘町は、鉄道網でつなぐと交流人口増に奏功し、とても有用だからです。

今、全国的に人口減が始まっており、その中で、交流人口増や定住促進を図ろうとすれば、鉄道は今も昔も魅力的です。その頂点は新幹線ですが、通学や通勤のようにある時間帯に集中する人の移動を保障するなら、また、大きなイベントに対応するなら、定時性にすぐれ運賃も安く設定できる鉄道網、すなわち、LRTが適しているというのが理解できるでしょう。

鉄道という選択肢をなくすと、道路自体が通過車両で充満します。つまり、鉄道を使用してこなかった人にも影響が出ることを忘れてはいけません。これは鉄道の代替にバスが応えていないということです。この現象はすでに日本の実態で明白になっています。現に、09年11月1日に廃止になった鶴来駅～加賀一の宮駅間に代替バスを走らせたが、結局、使われなくなりました。

鉄道がなくなれば、地図からも線路はなくなり、名所も目立たなくなります。これは地域の観光にとっても大きな打撃です。

ということから、以下、当会が提案するもう一つの内容を示します。

#### 提案

キーワードは「連携と共生」ということで、先の企画案「石川線の延伸とLRT化」を提案していますが（当会企画案参照）、下記に示す提案は、「西金沢～香林坊までのLRT導入」に関する提案です。これは金沢市だけでもできる内容ですが、かかるコストを一市が負う形なので、コスト面で負担が大きくなります。しかし、ひとつの案として参考にさせていただきたい。



日銀金沢支店前のイメージ画

新西金沢駅～香林坊駅（日銀金沢支店前）までのLRT開通で新しい金沢が生まれる

出典：Yahoo Japan, ZENRIN

《企画の概要》

まず、第一期工事分として、北陸鉄道石川線の一部を使用し新西金沢駅から野町駅（2.1km）までと、野町駅から香林坊（日銀金沢支店前）（1.6km）までの軌道を国道 157 号線上で延伸し、全距離 3.7km を LRT にするという提案です。

方式は上下分離の第三セクター（富山方式 / 北鉄に一部線路使用料を払う（当会企画案、あるいは富山ライトレール方式を参照））。

この提案により、西金沢駅周辺と片町・香林坊が直結して、西金沢駅周辺の再開発、JT 跡地の活用とも相まって西金沢周辺のさらなる活性化に寄与し、採算面（社会的便益 / 当会企画案参照）も、西金沢・香林坊区間で片町等の市街地と直結することにより、鶴来方面からだけでなく、美川、小松方面からの利用者増も十分見込め、次世代の公共交通網の起点になるでしょう。

大きな効果としては、国道 157 号線上を路面電車が走ることで、片町近辺にある耐震補強もできない老朽ビルの建替えへの大きな誘因となって、新しいビルと LRT が新しい観光スポット（賑わい）の創出に、定住促進に、中心市街地の活性化を誘導することになります。

ただし、LRT 導入には、通過車両への誘導、規制は否めません。また、電停に必要な歩行空間を確保することも同時に行う必要があり、新しいビルのデザインは歩行空間の確保を条件とすべきです。

LRT 導入に伴う付随事業：都心地区老朽ビル等立替えの促進に関する提案

- ・暮らし・にぎわい再生事業等による老朽ビルの建替え促進

【提案】建物のデザインにあたっては

LRT の電停設置のためにも歩行者空間の確保を。

- ・都心地区老朽商業ビル建替え促進制度の創設
  - ・既存補助採択要件の緩和
  - ・新たな補助制度の創設
- 適切な建替え促進への支援を。



歩行者空間確保のためのデザイン（例）



当会の活動と構想が、北陸中日新聞の10月27日朝刊と26日夕刊で紹介されました。同内容ですが、26日夕刊の記事を転載させていただきます。

# 「新幹線と街を結ぶ新交通」

金沢開業が迫る北陸新幹線の2次交通対策に絡めて、赤字経営の続く北陸鉄道石川線（金沢市・野町―石川県白山市・鶴来）の「救世主」としてアピールすることで現実味を加える。LRTの認知度を高めるための機関誌を創刊するなどして実現にかける。（松本浩司）

# 金沢にLRT走れ

「金沢・LRTと暮らし 発足、研究を重ねて〇七年を考える会」は社会資本整には金沢都市圏のLRT化備や鉄道技術に詳しい市内 構想を市に提出している。外の十五人でつくる。富 この時は注目度が低かった山、福井両県でLRT化機 たが、北陸新幹線の一四年運が高まった二〇三年に 度開業が近づいたのと、石 今回は、金沢市の野町が

## 市民団体 実現へ奔走



片町―香林坊間をLRT車両が走るイメージ図  
「金沢・LRTと暮らしを考える会」提供

発着駅の石川線を、LRTで金沢市中心部の香林坊付近まで結ぶことを提案。いずれはJR金沢駅までつないで新幹線利用の観光客を白山方面へ誘導しようと企画。LRTで、石川線存続と、金沢市中心街地双方の活性化につなげるとアピールする。

九月には隔月の機関誌「金沢LRTだより」を創刊。創刊号は会員らによる研究発表や藤井聡・京大教授（交通工学）らの寄稿を十二ページにまとめた。会のイ

**LRT** 乗り降りのバリアフリー化や他の公共交通との円滑な接続などを考慮した新しい交通システム。欧米の都市で普及し、渋滞解消などの効果がある。日本でも熊

## 北鉄石川線の救世主にも

ンターネットのサイト（会の名称で検索可）で内容を公開するほか、出前講座開催を市内公民館に打診するなど、市民に直接提案して支持者を広げていく運動を進める方針だ。

かつて金沢市で走っていた路面電車は、渋滞や事故の原因となっているなどの理由で一九六七年に廃止。会は、その後も渋滞は緩和されていないとして、富山のLRT導入事例などを受けて復活を提案。市中心部に「背骨」として環境に優しいLRTを整備し、そこにバス網を結節する手法を提唱してきた。

まちづくりの観点から導入を訴える会代表のデザイナー谷内昭慶さん（まぶ）金沢市鈴見台四―は「LRTは福祉、環境、教育など多分野にまたがり、まちづくりの要になる。大きな視点で二十年、三十年後の暮らしやすいまちを描く必要がある」と力を込める。

## 金沢の公共交通と暮らしを考える

### 第2回 市民が支える路面電車

京都大学大学院工学研究科  
低炭素都市圏政策ユニット 特定助教  
金沢・LRT と暮らしを考える会 会員  
松原光也

第1回では金沢にこそ LRT（次世代路面電車）がふさわしいと書きました。しかし、現在のところ北陸鉄道石川線の鶴来～加賀一の宮間が廃止され、そのうえ、石川線の存続区間や浅野川線までも廃止の危機が迫っています。鉄道の利用者が減少し、北陸鉄道の赤字が大きくなり、会社として鉄道を維持していくことが困難となっています。そこで、今後存続させるには軌道の改修や車両の更新が必要で、行政への財政支援を求めました。一方、金沢市は北陸鉄道の経営努力が足りないとして支援には消極的であるという状況です。これは全国的にも同様の問題で鉄道が廃止されている状況にあります。ところが、鉄道会社の赤字というだけで公共交通を廃止してよいものかという疑問を投げかけ、市民、行政、鉄道事業者が連携して鉄道を存続させたのが富山県西部の中心都市である高岡と富山湾の港町である新湊（現射水市）とを結ぶ万葉線なのです。

万葉線は高岡市側が路面電車、そこから郊外へは鉄道線にかわります。かつて、金沢でも市内は路面電車、郊外へは北陸鉄道の各線が結ぶという理想的な交通体系になっていました。万葉線も新湊から乗れば郊外部を通して病院、ショッピングセンター、高岡の中心部へと直接行くことができます。北陸鉄道と同様に以前は加越能鉄道という私鉄が経営をしており、利用者の減少によって大幅な赤字になり、事業の撤退を表明しました。しかし、市民団体や行政は万葉線を公共交通と位置付け、地域にとって必要なものは税金を投入してでも残す価値があると考えました。万葉線があることで、地域の軸が明示され、渋滞の緩和、二酸化炭素排出の削減、学生や高齢者の足の確保、観光客・買物客の誘致、地価の維持など、事業者の黒字には反映されない効果があるのです。これを社会的便益といて、万葉線を維持するために必要な費用を上回れば地域にとって黒字ということです。そして、公共交通は事業者にとって黒字か赤字かで存続を議論するのではなく、地域にとって黒字か赤字かを議論しなければなりません。そこで、万葉線でどのような議論や活動が展開されてきたのかを紹介します。

万葉線というのは愛称で、万葉集の編者である大伴家持が越中の国府に赴任したとき、沿線で多くの詩を残したことから名付けられました。沿線の自治体、加越能鉄道、両商工会議所、両自治会が協力して「万葉線対策協議会」が1980年に発足した際に公募で決定したものです。沿線の観光マップの作成など利用者の増加策について協議してきましたが、モータリゼーションの進展とともに、1972年には年間473万人であった利用者が減少の一途をたどり、1993年には3分の1以下の145万人にまで減少しました。それに対して愛好支援団体である「万葉線を愛する会」が1993年の10月に設立され、市民一般に会員を募集しました。同会では高岡市、新湊市が事務局となり、地元企業、両市の商工会議所や老人クラブが法人会員となり、個人会員も募集されました。会費の一部を万葉線の回数券として配布し、万葉線を盛り上げるためのイベントの実施などにより、利用促進を図っています。また、路面電車の車体デザインを公募し、正面がネコの顔、横がネコの身体と市民が描かれた通称「ネコ電」も走らせ、市民から親しまれる取り組みも行われたのです。



「軽快都市宣言」で歩行者天国となったところにネコ電車を停めて楽しめる空間

こうした努力の一方で、社会人はマイカー通勤へ、通学者は少子化で減少しました。こうして国からの財政補助の打ち切りを機に加越能鉄道は鉄道事業の撤退、バス転換を表明するに至りました。この頃、日本でも欧米で導入されていた路面電車を高性能化し、同時に道路上を優先的に走行させて速達性を向上させた LRT（Light Rail Transit）が注目されはじ

め、高岡市でも万葉線を中心に公共交通を活性化させるためのビジョンが検討されていました。岡山の市民団体である「路面電車と都市の未来を考える会 (RACDA)」の会長が、ビジョンを策定するための委員会で講師を務めたことをきっかけに、公共交通を軸にまちづくりを進める活動に感銘を受けた商店街の店主（現会長）と高岡市職員が中心となって、「RACDA 高岡」（正式名称：路面電車と都市の未来を考える会・高岡）が1998年4月に発足しました。

月に2度の定例会で公共交通を軸としたまちづくり、万葉線を活用するための制度についての勉強会が続けられ、その中で会独自の「万葉線再生計画」が作成されました。既に鉄道会社は廃止を表明していましたが、廃止反対の運動を行う



万葉線に乗って子供がスケッチに出かける「スケッチ電車」

のではなく、万葉線を活用して高岡のまちを良くすることを会の目的としたのです。この再生計画も高岡市や鉄道会社に「提言」として提出するのではなく、RACDA 高岡では「ラクダキャラバン」として市民に提示して広める方法をとりました。会員が自治会や学校、他の団体などに出向いて、万葉線の役割、万葉線の活用とまちづくりについて発表するとともに、住民が普段感じている公共交通についての不満や要望について意見を交わしていきました。キャラバンは発表会、意見交換、飲み会の三部構成で、住民との交流が重視されています。

さらには万葉線に乗るイベントを企画し、楽しみながら万葉線の活用を考える契機としました。たとえば、「グルメツアー」は高岡から新湊のすしを食べに行き、お酒を飲むなら車ではなく万葉線に乗ろうという意識を高める企画です。「スケッチ電車」は小学生と一緒に万葉線で絵を描きに行き、親の車に乗って出かけるのが習慣となっている子供たちに公共交通に乗ってもらう機会をつくり、同伴の親にも一緒に万葉線に乗って公共マナーについて考えてもらう企画です。「軽快都市宣言」は高岡の中心商店街が獅子舞の祭りで歩行者天国になる5月3日に、電車を停めて路上カフェやミニアトラクションなどを設けて、まちなかを楽しめる場にする企画です。

こうして、3年間で約30回のキャラバンと、数々の万葉線を活用する企画が行われ、さらには住民との交流を通じて署名活動、「万葉線を残そう」ポスターの掲示といった地縁組織と連携した活動につながり、行政だけでは引き出すことのできない「声なき声」が形となったのです。故高岡短期大学の蠟山学長が座長を務めた「万葉線問題懇話会」で「社会的便益を考慮し、万葉線を高岡と新湊をつなぐ象徴として市民が参加して残すべき」という提言が出され、高岡、新湊両市議会で存続が決議されて、万葉線は市民参加型第三セクターとして存続するに至ったのです。

その後も活動が続けられ、市民参加の意志表示として約1億円もの募金が両市に寄せられ、加越能鉄道最後の年に99万人まで減っていた利用者が、第三セクターの万葉線となって以降、5年連続で利用者が増加して2006年には115万人にまで増加しました。2010年度には120万人を超えています。こうした一連の活動は、蠟山学長が言われていた市民参加を具現化したものです。すなわち、市民が自ら勉強して問題に取り組み、募金あるいは労力、アイデアの提供といった活動を通して自ら参加することなのです。行政と市民が連携して存続した万葉線の利用促進活動は公共交通活性化に向けたモデルとされ、各地で鉄道再生のための参考とされ、富山ライトレールの誕生にもつながりました。RACDA 高岡は万葉線の存続だけを目的としていたのではなく、万葉線の活用を軸にした高岡のまちづくりのための活動を現在も続けています。こうして、万葉線は「市民が支える路面電車」として親しまれているのです。

われわれ「金沢LRTと暮らしを考える会」でも、高岡での市民活動を参考にして、北陸鉄道石川線を活かしてLRT化を提案し、市民に情報提供を行う展示やキャラバンに取り組んでいます。公共交通の存続や、公共交通を活かしたまちづくりは誰が行えばよいのでしょうか。行政がしっかりしないから公共交通が残らないのでしょうか。事業者が努力をしないから赤字なのでしょう。市民が行政や事業者に文句を言えば公共交通の利用者が増えるのでしょうか。こうした袋小路の状況を打開するには誰が行動しなければならないのでしょうか。答えは簡単です。これを読んだあなた自身が、できることから始めてください。行政のかたは公共交通の支援が金沢にとって良い効果が得られるか評価してみてください。事業者のかたはどうすれば利用者を増やすことができるか工夫してみてください。市民のかたはまずは石川線や近くの鉄道やバスに乗ってみて、そこで感じた不便なこと、良い点などをわれわれに教えてください。どうすれば金沢の交通やまちが良くなるか一緒に考えて、イベントなどに参加してみませんか。みなさまの参加をお待ちしております。

会員の雑感

## LRT が金沢を救う（前編）

毛利千香志

## 隠される危機

夏から秋にかけ、金沢の主に中心部において様々なイベントが行われたようだ。新聞やテレビによれば、クラシックがあればジャズもあり、オペラもあればアカペラもあるといった具合で、よさこいソーランにフラダンスにサンバにロックと付け加われば、その多彩さは派手好みの大都会も顔負けなほどである。もちろん、芸能や工芸に関する催しも活発なようだ。

このようなイベントによる中心市街地の活性化の効果は小さくないのであろう。金沢市の魅力を全国から集まる人に伝える役目も果たしているに違いない。金沢においてよく聞く言葉を借りていえば、「にぎわい」の創出によって「もてなし」を実践しているということになる。

しかし、その外見の華やかさとは裏腹に、現場の空気にはそこはかとない白々しさが漂っているであろうと、筆者は想像する。なぜなら、それらイベントが金沢の精神風土に根付いているとは必ずしも思えないからだ。土地の慣習を共有する人たちの関係性を確かめ合う儀式として、あたかも自然に発現したかのように催される祭礼こそが、地味ではあっても真に意義あるものなのではなかろうか。大通りを封鎖して行うような人工的なイベントには、一部の人の刹那の陶酔はあっても、そのような庶民の生活感の匂いは嗅ぎ取れない。はっきりいえば、いわゆるイベントなるもの、往々にして、型通りに行儀良く騒いで憂さを晴らしてお仕舞い、後は虚しさのみ残るとというのが相場なのである。伝統芸の催しとして似たようなものである。ともすると、施設の中の伝統芸とは、文化人を気取りたがる一部の人の人たちの衛生的消費の場に終わりがちなのである。そこに、時間をかけた文化の熟成を期待することはできない。

それではなぜ、このように各種のイベントが相次ぐのか。それらに関わる人々の半ば隠れた動機を尋ねてみれば、そこには幾分、故郷の惨状に対する裏返しの危機感といったものが潜んでいるのではなかろうか。あるいはそこに、伝統文化を継承してきた先人たちに対する罪の意識が多少なりとも混じっていないわけではないであろう。

いくら藩政期来の文化都市といってみても、文化伝承の担い手であるはずの一般市民の間には、もはや地域の祭礼を自発的に行う習慣も活力も枯渇しつつある。そもそもそこに定住する人が減っているのだ。それでもなお文化都市の看板を掲げ続けるには、とにかくどんな種類のものであれ「にぎわい」を無理にも創出してみせなければならないとの強迫的思考が、半ば無自覚に働いても不思議はない。もしそうであるなら、市民の何割が実際に関与しているかは知らないが、一連のイベントがいくら盛況であったから

といって、街の活力が再生したとは決していえまい。

いま本当に必要なのは、文化伝承の断絶の危機を直視することではないか。俄づくりの華やかさに目を奪われず、危機感なき危機の様相を自らの精神の目で見抜くことではないか。なお、ここでいう文化とは、形ある芸能や工芸そのもののことではなく、金沢が誇る歴史の遺産や偉人の物語に具現されてきたような人々の生き方、市民が脈々と受け継いできた精神の型のことである。

これは誰しも認めざるをえない事実だが、他都市と同様、金沢の街においても旧来の町内会や既存の商店街の活力衰退は著しい。しかし、だからといって金沢市も、右に倣へとばかり、「文化財と歴史遺産」がより少ない他都市のように、華美な演出に精を出さなければならないのだろうか。それが、金沢の人々の伝統的な生き方に適うのだろうか。

あえていえば、金沢の人たちはある意味、金沢らしいやり方で右へ倣えをしている。つまり、大都会の流行に一歩遅れて大人しく追随し、されども外見は個性にこだわって伝承の飾り付けを流行に施すのである。このようなやり方を折衷という。あるいは、東京らしさと京都らしさを場当たりに混交させるのが、折衷という名の金沢方式といえるのかもしれない。例えば、金沢駅東口の「もてなしドーム」と「鼓門」との対比にその象徴的事例をみることも可能であろう。

金沢では「伝統と創造」と安易に並べていわれる。しかし、「伝統」文化の保守と近代文明の「創造」はどのように折り合うのであろうか。また、例えば芸妓の舞とフラダンスとは等価値のものなのか、優先順位をつけなくてもよいのか。文化都市と称する以上、このような文化（政策）論をこそ活発に闘わせたほうがよいと思う。せわしなく「文化の開陳」に励むのもよいが、それはまま商売の手段と化す。でなくとも、頻繁なるイベントの数々の場面にもみられるように、折衷に長けた様々な派手な見せ物や競う有り様を呈しがちになる。さらには、歴史の土壌から遊離した「伝統」が、あっさりと「創造」されてしまうことにもなる。

いずれにしても、その趣旨が「伝統」にあるにせよ「創造」にあるにせよ、イベントなるものの一時的な高揚感の連続に頼るのは、一種の麻薬依存症のようなものである。街のあり方として長期的にみれば、学術・行政の用語でいうところの「持続可能性」を決して保障しはしないだろう。



「鼓門」に被さるガラス製の「もてなしドーム」。評価は色々ある。

## 街に落ち着きを

とって、金沢のみがひとり、伝統文化と近代文明を融合させるという難題を背負い込むいわれはない。科学技術の恩恵は享受すべきであるし、個性の自由な表現も尊重されねばならない。問題は、近代文明の受け容れ方にある。そこに金沢らしさを反映させる余地があるのではないか。

金沢らしさが何かについての一つの答えは、歴史を振り返って一言でいうなら、簡単には時流に流されぬ、街と人の「佇まいの落ち着き」であると思う。ならば、近代文明に接するにも、何を受容し何を排斥するか、先祖の営みを顧みて冷静に吟味すればよいのである。そして、大都市の慌ただしさ、騒がしさ、新奇さ、混沌さには警戒を怠らず、数百年にわたる真宗と武家との確執や妥協にも思いを馳せつつ、秩序ある暮らしぶり、地道な生業を守り抜けばよいのである。何を時代錯誤な、という批難の声が聞こえてきそうであるが、つい最近まで、それに類したことは他ならぬ金沢の人たちが延々と言い続けてきたのである。古き良き金沢の面影はなお少しは保たれている。それを最大限に活かしたまちづくりを、今こそ断行すべきではなかるうか。

それでは大略、何をすればよいか。素朴に考えてみれば、一つに、さらなる郊外化を食い止めることを前提に、街の区域分けを毅然と行うことである。高層ビルの隣に町家があったり、町家の隣が駐車場になっているような殺風景は、由緒ある城下町にはふさわしくない。そこで、これも繰り返し提言されてきたことだが、旧市街と新市街の間にはっきりと境界線を引き、それぞれの区域の街並みをそれぞれの特色に合わせて再整備すべきであると思う。

特に旧市街においては、低層住宅や店舗・工房を町家風の意匠に統一して整備し、定住促進と職住接近を図るべきである。そして、欧州の歴史都市が当たり前に行っているように、土地利用の秩序だった計画の作成、建築物の外観に対するきめ細かな規則の制定、屋外広告物の大胆な撤去・縮小などの諸施策に本格的に着手すべきであろう。金沢の魅力は、用水や土塀にみる街並みの美しさと、そこに息づく庶民の生活の姿そのものにあるはずである。その痕跡が拡散し、ところどころに見られるくらいでは、とても歴史都市とは名乗れない。黒瓦の屋根並みが山際まで続く、あのよく写真に撮られた風景のように、俯瞰に耐えうるほどに「面」としての景観を再生すべきなのである。

都心軸といわれる地区においても、やはり景観に統一感を醸し出すのがよいだろう。現実的に考えるなら、スマートでシンプルでモダンな都市美を追求しつつ、先端技術の諸機能をしっかり備えた街を整備すべきであると思う。いずれにせよ、街の姿において、古い「伝統」と新しい「創造」を混然と一体化させるのでなく、あるいは混然となった外観に半端な美をみるのでなく、伝統文化と近代文明が共存しつつも棲み分け、鮮やかな対照をみせるような街並み形成が、城下町・金沢にはふさわしいのではなかるうか。

金沢らしいまちづくりのためには、二つに、自家用車の中心市街地への乗り入れを極力抑えることが求められる。

車の通行量を大幅に減らせば、それだけで街の落ち着きはかなり取り戻せるはずである。これまた数十年も前からお題目のように唱えられてきたが、全くといってよいほど実行されていない。歩いて移動する人が増えれば、その分多くの会話が街角に生まれよう。様々な世代間の社交が活発になれば、街頭が公共心を育てる場となり、街自体への愛着心も強くなろう。そして、おのずと成熟した大人の街の雰囲気が醸成されてくるであろう。

そのためには、中心市街地における駐車場化の抑制などの努力も必要であるが、まず何よりも、車に代わって大量の人を運ぶ新たな公共交通機関の導入が不可欠である。欧州の歴史都市の再生事例を参照すれば、金沢の都市圏人口に見合った公共交通機関は、新型路面電車(LRT)以外にないと筆者は思う。その論拠については本論後編で述べたい。いずれにせよ、LRTも近代技術の産物であるが、同時に、近代文明の負の遺産である車依存社会の弊害を除去する役割をも果たしている。文化都市を標榜するのである以上、非文化の象徴ともいえるクルマへの依存症を治癒しうるLRTは、歴史都市をも名乗る金沢にこそふさわしい交通システムであるといわざるをえないのである。

この二つの事業を総合したまちづくりが、すぐに実現すると思うのは夢想だ。数十年をかけても、住民同士の利害の対立、感情のもつれを解きつつ、腰を据えて取り組まねばならない。そのためには、明確なヴィジョンに基づく具体的な長期計画と都心部への思い切った集中投資、そして諸規制の強化をも説得できる強力なリーダーシップが必要である。めざすは、城下町の風情が自然に感じられ、店舗や工房が住民の暮らしに溶け込んだ気取らない街、そして、LRTが通りをゆったり走り、遠方からの来訪者が車に邪魔されずにのんびり住民と交流できる街である。すなわち、これらの事業は、家庭や近隣、学校や職場などのコミュニティを再生させる試みであり、車社会化が進む以前の街の姿を、時代の状況に合わせて修復させる企てなのである。

金沢はよく保守的な土地柄であるといわれる。しかし、近代化の波が街並みを侵食するのを許し、あまつさえ歓迎しておいて、どこが「保守」なのかと思う。保守とは本来、その精神において騒がしさを避け、落ち着きを好むものだ。落ち着いた品格を保持するためにこそ活力を發揮するのである。そのような保守精神は、庶民の生活と生業そのものが芸能や工芸と密接に絡み合うような都市環境において初めて着実に育つものである。つまり、保守精神は地域の「共同体」にしっかり根を張っているものなのである。

かつて、特別な行事があろうがなかるうが、常に文化の香りを漂わせている街が、この地にあった。能楽にしろ茶道にしろ、友禅にせよ漆器にせよ、伝統の芸能や工芸が、さりげなく住民の暮らしの中に入り込んでいた。さすがに「謡が空から降ってくる」ことはもうないだろう。それでも、市井の人々が各々の日常において担った文化の、その精神を甦らせ、保守すべきである。そこにしか金沢が自身の未来像を描くためのよすがはないのではないか。

活動報告

(2011 年 9 月以降)

[ 展示 ]

9 月 20 日～ 22 日、26 日～ 28 日

10 月 3 日～ 6 日、18 日～ 21 日、24 日～ 11 月 4 日

11 月 7 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。

[ 勉強会 ]

11 月 5 日 本会主催  
(あいむ会議室 / 香林坊ラモダ 7 階)

[ 例会 ]

10 月 1 日

11 月 5 日 (勉強会を兼ねて)

\* 原則、毎月第一土曜日午後 1 時～ 5 時。あいむ会議室にて。

お知らせ

勉強会 & 出前講座、やります！

当会では、毎月第一土曜日に本会主催の勉強会を行っています。

時間は、午後 1 時半～ 4 時半です。入場は無料、出入りは自由です。

個人および団体とも事前に申し込みが必要です。

また、随時、お求めに応じて出前講座 (勉強会) も行っています。日程、場所、費用などについてご相談に応じます。

どちらにつきましても、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

LRT は、車に頼り切りの生活に慣れた人のライフスタイルを大きく変えるという。11 月 5 日に行われた「LRT 都市サミット富山」の討議で、富山市長が紹介するに、例えばオペラの幕間にワインを楽しめるように、市のコンサートホールでアルコールを提供し始めたとのことだ。もちろん、LRT をはじめ公共交通が充実しているからこそできることである。各所から市民が集い、気楽にお酒を飲む街は「いい街」だと思う、との旨、市長がしみじみと話されたのが印象に残った。たぶん、文化とはそのような日々の社交と会話の積み重ねの中から自ずと育ってくるのであろう。(M)



毎月恒例のもてなしドーム地下での展示活動

読者の声

読者から、創刊号の“金沢 LRT 講座”の内容で、古都の使い方が間違っていると指摘された。定義上、金沢は古都ではないとのこと。そして、まちづくりの定義が曖昧であるとのこと。今の「まちづくり」は、町づくり、街づくり、まちづくりと変遷してきた。ゆえに、「まちづくり」をどう理解するかということが大事で、結局、「コミュニティの環境整備」と理解すべきだろう。だから、マイカーの渋滞対策ではなく、道路に車があふれることが問題なのであって、通過交通量を軽減する施策を目指すべきであると。さらに、土地利用のくだりでは、地権者のわがままを認めるように読み取れるので、都市計画上の土地利用とは、将来の計画を想定して、地権者に緩やかな規制をかけることだと理解すべきとの指摘があった。ゆえに、マイカーだけをターゲットにしては誤解を招く、ということである。

トピック

北陸中日新聞の 10 月 27 日朝刊に、「金沢に LRT を実現へひた走る～新幹線と街結ぶ構想“北鉄石川線の救世主”～市民団体 機関誌や PR」というタイトルの記事が掲載され、当会の活動が紹介されました。10 月 26 日の夕刊にも同内容の記事が載っています (本誌 9 頁に転載)。

金沢・LRT と暮らしを考える会会報

金沢 LRT だより 第 2 号

2011 年 11 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://kanazwalrt.konjiki.jp/>

E-mail : [yadp@pro.email.ne.jp](mailto:yadp@pro.email.ne.jp)

