

金沢 LRT だより

Vol.20



Light
Rail
Transit

● CONTENTS ●

- ◆金沢 LRT 講座 第20回
現状を変えたくないという保守が、今の石川、
金沢をつくっているのかも？…………… 谷内昭慶 4
- ◆政策論を求む④
「走行空間と財源」は確保できる…………… 毛利千香志 2
- ◆富山だより④
学校と公共交通 (2) 万葉線…………… 善光 孝 6
- ◆過去・現在・未来の都市公共交通を考えよう！ …… 7
- ◆活動報告ほか …… 8

●巻頭言●

「いいね」って、言っている場合ではない

住みたいと思わせるまちとは……

谷内 昭慶

本会は2003年9月発足の市民団体、もう11年が過ぎた。しかし、訴求効果はあまりなく、議論という点では、スタートラインにも立っていない、というのが現実である。

1998年時で新交通への議論は県市共に終わっていた。商店街の若い人たちにとっても、もう消えた構想と受け止められている。しかし、私はそれを知らずに最近まで、推進してきたわけだが、この間、時々、議会でも質問が出ていたこともあってか、ここに来て、数年前から議会では観光という視点から、新幹線開業に期待し、二次交通としての都市内交通を問題視するようになった。

私は、LRTをそもそも「交通と環境」という枠組みで提案していて、CO₂排出を抑えるためにも電車を活用すべきだと考えていたが、本会設立後1年ぐらいでまちづくりについてのLRTという理解に至った。以来、まちの装置、社会資本整備のひとつとしての装置であり、まちがかかえる多くの問題に対応し、解決できるきっかけになるのではと理解したのである。残念ながら、今日においてもLRTがまちづくりの装置であることを多くの住民は理解していないのではと思う。これは往々にして発信する側に問題があったということは否めないが、

説明するチャンスがあっても、その場で、理解される人は少ないということもわかってきた。

北陸新幹線開業が近いからか、今では関西方面や関東近郊の都市だけでなく、富山も福井も、じゃんじゃんテレビ番組で紹介され、それなりに活気を感じる。一方、石川や金沢の話題は少なく、おとなしい。それをみても、実におだやかな地域である。いわゆる目立たない自治体のひとつなのだろう。いつまでたっても「百万石」の石川はブレークしない。いかにマイナーで奥ゆかしいかがわかる。

このことは、知名度の低さや田舎であることを逆手に取って自虐的にPRする島根県のようにはじけることもなく、ただただ「伝統と文化」を強調するだけの宣伝を展開しているのが今の石川県、金沢市なのだと理解するしかない。後発で目立たない、ご当地キャラクター「ひゃくまんさん」の活躍をみることもなく、実にさびしい限りである。

都市であるということの責任は、かなり大きいはず。その意味では、金沢の場合、人口の推移はそんなに変動がなく、これこそ自慢すべきことなのかもしれない。

ということから危機感がないともいえる。住民の多くが中流意識をもっていて、生活で困ることが少ないという現実がそうさせているのかもしれない。戦災や大きな自然災害に遭わずに來れたという歴史的背景からもわかる。

もしかしたら、石川は、金沢は、このまま「正常性バイアス」に陥った住民によって、静かに衰退していく運命にあるのかもしれない。



政策論を求む④

「走行空間と財源」は確保できる ——LRT 導入の「高いハードル」は思い込みではないか？

毛利千香志

● LRT は渋滞を減らす

「金沢の道は狭い」。よくそういわれます。ゆえに、「新しい交通システム」を論じる場合、電車（LRT）は通せない（バスのままでよい）という結論に至るのです。

しかし、本当に「電車が通れないほど狭い」のでしょうか。まず、武蔵ヶ辻・香林坊間の国道 157 号の拡幅事業が 2009 年に終わり、物理的に電車の存在を受容する空間は確保されました。大小の技術的課題に取り組む環境が整い、工夫次第で LRT の導入は可能になったのです。ところが、着実な課題解決と具体的な計画立案を妨げる「思い込み」が、いまなお根強く残っています。

その 1 つが「電車は中央車線を走るもの」です。大正 8 年開業の旧市電が道路の中央に敷設されたのは、車社会の到来を想定していなかったからです。同じ中央走行の富山市電と違って廃止を免れなかったのは、物理的にいえば、道路に 6 車線分の幅がなかったからです。一方、新時代の LRT は、軌道を歩道沿いに敷くか（下図①）、左右いずれかに寄せるか（同②）、どちらかの方式によって道路空間を 2 車線ずつ車と分かち合います。

ただし、左折車が軌道を横切ろうとして電車の通過を待つ間、一時的に直進車が停止を余儀なくされます。また、タクシーの乗降や荷捌きなどにも工夫が必要です。

そこで求められるのが、交通需要マネジメント（TDM）の諸施策です。乗用車の相乗り、カーシェアリング、周辺道路への交通量の分散、パーク＆ライドの拡充、出勤や物流の時間調整、共同輸配送、交通管制の高度化などです。渋滞を防ぐにあたり、LRT と TDM の両者は、まさに車の両輪というべき関係にあるのです。

思い込みの 2 つめは「4 車線に均等に車が走っている」というものです。そう思いがちですが、実際には直進車

と右折車の多くが中央車線を選んでいきます。1 日当たり約 3 万台の交通量（片町）の内訳は、おおまかにみて中央が 4 分の 3、歩道沿いが 4 分の 1 です。というのも、歩道側車線が、朝夕のみならず終日にわたって「バス専用レーン」として実質的に機能しているからです。バス停で止まるバスの後をついて走るのは、車線変更の面倒もあって合理的ではありません。現に、歩道側を走るのは大半が左折車です。したがって、車線が半分に減っても、残る車線の交通量が単純に倍になるわけではないのです。旧市電が渋滞の一因になったのは、昭和 40 年代の急激なモータリゼーションという特殊事情の故であって、現在とは状況が大きく違います。当時は車が路上に溢れ、直進するにも軌道上を走るほかなかったのです。

その記憶もあってか、「現在も都心軸は常に渋滞している」と思い込まれています。しかし、TDM の役割も担って山側環状が 2006 年に開通した結果、中心部の交通量は 2～3 割ほど減りました。いまや、この思い込みは明らかな事実誤認なのです。ゆえに、TDM を適切に行えば、軌道を設けても、かつてのような大渋滞は生じません。

素直に考えれば、むしろ「大量輸送を担う LRT が車の渋滞を緩和する」という大なる可能性が見えてくるはずです。まず、1 日約 1,800 本（香林坊）の路線バスが、3～4 分間隔で定時運行する 500 本程度のトラムにすべて置き換わるため、団子状態のバス起因の渋滞がなくなります。そもそも LRT は、バス主体の施策をいくら進めても一向に利用者が増えない公共交通の現状に鑑みて、マイカーから公共交通機関へと移動手段の転換を促すための切り札として導入するものです。つまり、都心の車を減らし、歩行者中心の都市空間を創出することが導入の目的なのです。仮に LRT を入れてもなお渋滞するのなら、その原因は LRT 由来の空間不足にではなく、TDM 実践の努力不足にあるというべきでしょう。

さて、走行空間の広狭とは、本質的にいえば車線数の問題です。構造として（2 車線ではなく）4 車線が確保できれば、電車を受け容れても道路の機能はおおよそ従前通りに維持されます。車との共存は可能なのです。「富山に比べ道幅が狭いから、金沢では電車は無理」といわれますが、6 車線の富山が中央走行方式なら、4 車線の金沢は前記①②のどちらかの方式を選べばよいのです。

「金沢の道は狭い」。この定説の真の意味は、特に旧市街において幅員 20m（4 車線）以上の道路の密度が低いということなのです。富山の半分以下です。これが何を

■都心軸（国道 157 号）の交差点の断面図の例（単位：m）

①歩道沿い敷設の場合

歩道	電車	車	車 (右折)	車	電車	歩道
3.0	3.65	2.9	2.9	2.9	3.65	3.0
←		16.0				→
←		22.0				→

②片寄せ敷設の場合

歩道	電車	電車	車	車 (右折)	車	歩道
3.0	3.3	3.3	3.0	2.9	3.5	3.0
←		16.0				→
←		22.0				→

意味するかというと、放っておくと自動車が街に溢れてしまうということです。仮に都心軸1本の車線を4から6に増やすことが可能でも、経験則上、2車線分の交通量が誘発され、渋滞状況に大きな変化は生じません。逆にいえば、車線を減らせばその分、交通量も減らさうなのです。金沢の都心軸のように、中心市街に用のない通過交通が大半である場合はなおさらです。

要するに、「非震災都市」金沢ならではの道路事情が、LRTとTDMを同時に要請するのです。というより、実は、LRTの導入そのものが、金沢にとって最も有効なTDM（交通量の調整策）なのです。「都心軸の道幅の狭さが金沢の交通政策の阻害要因である」。もしそう思うなら、バスよりも空間を効率よく使うトラムの導入をこそ提案すべきです。その必要性も有用性も、広い道路を市街に豊富にもつ富山に比べ、はるかに高いのです。

● LRTは財政を助ける

石川県と金沢市は1998年の時点で、LRTの整備費を約680億円と試算しました（金沢港・三日市間の新規導入と石川線のLRT化）。金額は一人歩きしがちで、この数字を初めて知る人は、「せつかくのいいものでも金沢市の財政規模では無理」という思い込みを抱きかねません。

まず注意すべきは関連費用です。例えば、上記試算には都心軸以外の旧市街の道路の拡幅費が含まれます。交通量の分散が目的ですが、山環の効果で都心軸の交通量は減っており、減額してもよいでしょう。逆に予期せぬ増額が生じるかもしれません。しかし、そもそも「関連費用が大きいほど無駄が多い」というのも思い込みです。LRTの整備事業は都市活動への波及効果が大きく、経済の再生、文化の振興、福祉の増進、環境の改善等の諸施策を誘発します。いわゆる箱物の単一事業と違い、諸事業に「横串を通す」LRTは広範な相乗効果を生むのです。

また、費用の大きさは旧来の公共事業と比較して評価されねばなりません。例えば21世紀美術館に約113億円、城北公園の屋内プール等に約70億円（ともに市単独費）を要しています。道路整備費の巨額はいまでもありません。結局は政策の優先順位の問題になりましょうが、LRTは市民に加えビジネスや観光で市を訪れる人が日常的に使うもので、都市という交流拠点の基本的なインフラになります。かつ、脱マイカー依存、「歩けるまちづくり」をめざす時代の要請に応え、（バスと違い）街の魅力の一要素となり、運賃収入まで稼ぐのですから、未来志向の優良な公共事業とあって構わないのです。

仮に金沢駅・有松間（4.3km）を先行開業させるとしましょう（金沢駅の電停は地上部）。その場合、一般的な方法で計算すれば建設費は約180～200億円です。そのうち約半額は国の補助制度で賄えます。残りを県と市が折半すれば、金沢市の負担は4分の1の50億円程度です。

また、金沢市に「日本海国土軸」の中枢を担う気骨があるなら、「地方創生」の好機を活かし、全国のモデル

になるような意欲的な都市交通戦略を立案するはず。折しも国は交通政策基本法を制定し、LRT導入を含む公共交通の再編計画を支援しています。都市機能を集約するコンパクトシティの推進に関する補助金や税制優遇のメニューも揃えています。それらを活用して市（市民）の負担を減らすことも可能なのです。なお、金沢には新幹線開業という「百年に一度のチャンス」が訪れます。これは同時に、金沢市が軌道系の交通システムを導入する千載一遇の機会なのです。滅多にない好条件に恵まれながら、（BRTと称する）バスシステムの高度化しか実現できないとすれば、「創造都市」金沢の名折れです。

さらに、LRTへの思い切った投資は、結局は財政政策においても得策なのです。国交省の推計では、市町村の住民1人当たりの（インフラ整備、福祉施策等の）行政費用は1km²当たり4,000人の人口密度で年間約29万円で、2,000人の場合に比べ約1割少ないそうです。富山市は、人口の低密度化が進めば、道路や下水道等の都市施設の維持管理費が20年間で12%上昇すると試算しています。また、市税収入のうち固定資産税が半分近くを占めることを踏まえ、市街地のコンパクト化（都市機能の集約）と中心市街地の活性化（低・未利用地の高度活用）に取り組み、市税の増収を図っています。都市収入を安定させ、郊外を含む全市域への行政サービスを維持するためです。LRTの整備費も、見た目の数字の大きさに惑わされず、このような都市経営におけるコストパフォーマンスの観点から正當に評価されねばなりません。

金沢市は立派な中核市です。LRTを導入する財政力は十分にあります。なのにコストを「高いハードル」とみなすのは、LRTのもつ複数の機能のうち、都市経営強化の機能を過小評価しているからではないでしょうか。移動機能のみをみれば、バスシステムの高度化の方がリーズナブルです。しかし、民間企業と違って自治体は永続し、市民の大半は永住するのですから、「まちづくり」においては利益や成果を短期間で求めてはなりません。また、公益事業では収支採算よりも数値化し難い社会的便益が重視されるべきです。このような長期の観点と柔軟な発想に立って、世界の先進都市では「都市の装置」としてのLRTに大胆な投資を行っているのです。

「金沢では、空間と財源の点でLRTは現実的でない」。この古い思い込みはもう捨てるべきではないでしょうか。LRTをめぐる技術論のハードルは下がりました。いよいよ政策論のレベルを引き上げる時がきたのです。

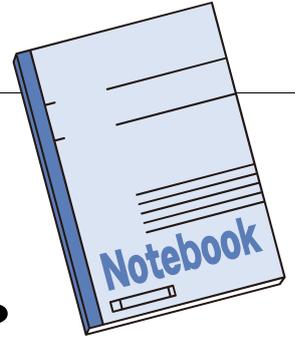


金沢 LRT 講座

◎第 20 回

現状を変えたくないという保守が、 今の石川、金沢をつくっているのかも？

未来への布石をどうする



金沢・LRT と暮らしを考える会会長 谷内昭慶

「正常性バイアス」というとんでもない心理状態、大衆心理が加わって、都市が減ぶというわけだ。

韓国旅客船セウォル号沈没のときも、その状況を見て取れる。危機が迫っているにもかかわらず、多数者の中から、危機的状況を叫ぶ人が現れず、危険を回避できなかった。気づいたときには、もう手遅れになった。

本会は狼少年ではなく、警鐘を鳴らし続けているつもりなのである。それをご理解していただきたい。

LRT を導入しようがしまいが、金沢にとっては、それほど重要でないとみている政治家や経済界の人があまりにも多いということなのかもしれない。ならば、効果のあるマスコミに警鐘を鳴らせというのはお門違いである。となれば、気づいた人がやるしかないということになる。

いずれにしても、負託を受けた政治家、まちづくりのエキスパートである行政が、未来への布石を打たなければならぬはずなのだが、金沢は、未だに自治体運営の中心となる政治に混迷を許しているというのはどういうことなのかと、我々住民も襟を正すべきなのかもしれない。

❖平事では、変革が進まない

有事は、まさに戦争状態のことで、不安と絶望が蔓延する状態である。しかし、反対に平事は、何も起らない、平穏で変化がない状態だとすると、平事が長く続き過ぎると、何か事を興すことを面倒だと思ふ心が生まれる。

金沢は、とてつもなく平事が続いている。あまりにも長い間、これに慣れてしまうと、改革そのものが面倒になってしまい、現状を変えたくないと思うようになる。

まさに、昔の計画の残りを日々の仕事とし、ときどきある住民からのクレーム対応で、日々過ぎてゆくとするれば、心地いい日常がそこにあるというわけだ。

必然的に、動きたくない、考えたくない、という志向

に陥っていく。時間の流れに任せるのは政策とはいわない。意図を持って考える、動くということにこそ、政策の意味があり、行政の仕事は、日々考え、動くことにあるはず。もちろん、住民の要請への即応は大事であるが、それを重視するあまり、目先のことしか頭が回らなくなる。

一方、行政にはビジョンを作成するというのも大事な仕事のはずであるが、98 年以降だと思ふ、住民との合意を図れ、合意形成せよという中央からの通達から、役所が長期ビジョンを作ることをしなくなった。公務員たたきがあって、余剰人員を切られるということも起こり、公務員の削減が進められる一方で、人材不足もあってか、ビジョンづくりが行われなくなった。代わりに、首長の選挙公約が、行政が作るビジョンにとって代わるようになっていった感がある。

しかし、それでは短期で簡単なものしか政策提言されず、ほとんどが即物的なものとなってしまふ。行政は長期的視野を捨ててしまったのだろうか。

そして、それを補うかのように、住民にも責任を担ってもらふ、あるいは転化するために、住民合意、合意形成が叫ばれ、進めているともみえる。

❖住民合意、合意形成とは何か

(そして、協働を求められる住民)

時代の変遷を愚痴しても仕方ないこと。そんな中でも、地域にとって必要なビジョンとは何かを考えねばならないはず。それが、いつの間にか、住民にも考える責任の一端があるということになった。裁判員制度も然り、判定に一国民が関わる制度にした。

その反面、声を上げない自治体に国は補助しないという方針をますます進めている。おとなしい自治体は国から無視され、何の支援もないだろう。いや、むしろ国はその自治体の住民には不満がないものとし、補助は必要なし、と判断するだけである。

金沢は、ちゃんとやっていける地方都市ということなのかもしれない。今は、何ひとつ不満もなければ、国への緊急要望もないし、福島の瓦礫を受け入れ、政府に協力的な存在ということで認識されているだけである。

しかし、県名と県庁所在地の地名が違うのは、廃藩置県時では反政府というレッテル貼りが行われ、政府からみれば、将来に渡って要注意地区を意味するというわけだが、戦後の石川県や金沢市は国に一番の忠誠を見せている自治体になっている。

現に、県は自衛隊基地を、志賀原発を、受け入れ、珠洲原発をも受け入れようとした。(珠洲原発は1975年の計画浮上から28年目の2003年12月5日に住民の大反対で計画が凍結された。)

住人には、住民合意と称して、行政から何かと「説明の機会」が用意され、参加を促される。これが協働である。住民への説明がなされたということから、行政は責任を果たしたことになる。しかし、うがった見方をすれば、説明会さえ設定されれば、政策は進められるともいえる。たとえ反対意見が出ようが、半数以上を超えなければ、再考の余地なしということだろう。

❖ LRTは安くすぐ実施できる政策、 効果がすぐわかる

LRT政策を進めるにあたり、これは大きな公共事業となるため、住民合意が必要な事案である。よって、住民への説明は必須だ。

その意味では、富山市の森市長のように、説明者としては政策の決定者である首長がもっとも適任である。

最近わかったことだが、住民の中には、LRTは15年前に終わった政策だと認識している人もいる。たぶん、大勢いるだろう。

本会の機関紙を手にとっていない方にとっては、LRTとは何ぞやという認識の人たちだと考えた方がいい。

このことより、結局、LRTについて語るにしても、利用者となる住民がLRTを欲しがり、行政に対してちゃんと要望することである。

地方都市においてはバスであろうが、鉄道であろうが、公的資金の手当てが必要な事業になる。これを理解し、同じ公的資金を使うのなら、できるだけ多くの住民が利用できるシステムにする必要があり、それを考えるのが行政である。税金投入を無駄にしてはいけなはず。

現行の北鉄石川線や同浅野川線の運営においては、安全確保のために公的資金が使われている。同バス事業においても公的資金が当てられている。

つまり、金沢市のような規模の都市において公共交通の利用を促すということは、税金投入が必然となり、税金の使い道ということでは、もっと有効に使うことを考えても無駄ではない。むしろLRT政策を進め、公共交通への利用促進を図ることを考えるべきである。高齢化が進む地方都市では、公共交通はより必要になるからだ。

今、嬉しいことに、金沢市の都市政策局交通政策課のスタッフたちは、新しい公共交通構築への準備を積極的に進めている。議会でも賛同者が多く、後はもう首長の決断を待っているところである。

結 論

市民参加の街づくり

電車を基幹とするシステム

LRT Light Rail Transit **とは?**

Transit (トランジット)、つまり、乗り換えを前提とした交通システム。電車と車と人が共存できる交通網。人にやさしく、環境にやさしく、街の魅力に奏功する公共交通システム。

人にやさしい

- 電動車を運転できない人に必要な公共交通のひとつです。
- 床の高さが電車で同じなので乗り降りが容易です。

環境にやさしい、にぎわいを運ぶ

- 騒音や振動面でも配慮されています。
- 排ガスはほとんどありません。

- 手軽な公共交通機関です。
- 人の移動を支えます。
- 街づくりに有効です。



富山だより④

学校と公共交通

(2) 万葉線 (富山県、高岡市・射水市)

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

富山県の高岡市と、射水市新湊地区を結ぶ万葉線。道路上を走る路面電車と、普通の鉄道を合体させた路線ですが、直通運転を行います。

過去に廃線問題が発生しましたが、住民の応援と理解、運営会社の協力、行政の支援によって存続がかない、減り続けていた乗客も少しずつ増えています。

この万葉線と学校の関係はどうか？ 輸送実態は、新湊側から高岡側への通学が主力ですが、新湊にも高校が1校あり、逆輸送もあります。乗客のうち学生の割合は概ね3割です。

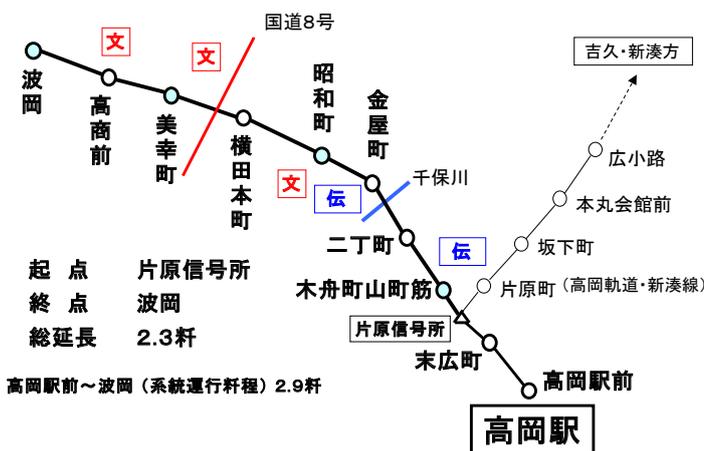
こんな万葉線へ今、新しい提案が出てきています。それが北西部にある学園街への延伸です。富山県の高校は、ほとんどが鉄道駅の近くにありますが、高岡市内には珍しく駅から離れた所に3校がかたまっている地区が存在します。その3高校から万葉線の延伸要望が出されたのです。そこには路線バスもそれなりの本数が走っていますが、本数が少ない、ダイヤが不規則、時刻が不正確、乗り心地が悪い、な

どの理由で、学生利用は少なく、多くは駅まで自転車や徒歩になっています。ここで問題になったのが「安全・安心」です。15分間隔の路面電車が走れば利用するという学生は多く、電車とバスとの存在価値の違いを見せつけられます。

また、地方の鉄軌道は通勤客の減少はすでにどん底に達しており、重要なお客さんである学生は少子化によって、学生年齢人口の減少に比例して減少して行きます。万葉線の場合、格安の年間定期券の発売などで、学生客減少を食い止め、発売数年は大幅増加も見られました。さらに、あまり好ましいことではありませんが、少子化で沿線の小学校・中学校が統廃合され、通学距離の長くなった生徒が電車利用になったということもあります。学校の統廃合は、できれば避けたいものですが、鉄道が存在することで統廃合後の通学手段問題も少なくなり、万葉線沿線の場合も、通学バス新設などは行われませんでした。

家族による送り迎えもほとんどないようです。さらに電車通学は、礼儀・マナーなどを身につける社会勉強の場にもなっています。

万葉線、延伸案路線図



高商前付近イメージ図 (作成：ラクダ高岡・諏訪秀昭)

過去・現在・未来の都市公共交通を考えよう！

こう変わるはずだったのでは？



〔市電からLRTへ〕

大正8（1919）年に開業した市内電車は、昭和42（1967）年に全廃されました。その後、モータリゼーションの進展を受け身の姿勢で見守っているうちに、車社会を「事実」としてのみならず「価値」としても受け容れてきた、そのように解釈されても仕方ないのが、ここ半世紀間の金沢市民なのでした。その証拠に、バス以外の公共交通機関は未だに実現しておらず、ようやく再開された「新交通システム」の議論でも、まず導入されるのはバス高速輸送システム（BRT）ではないかと囁かれています。

こうすることができます！



〔バスからLRTへ〕

都心のターミナルも、地区拠点のランジットセンターももたない、乗り換え不要の長大路線を売りとするバスが、乗客を年々減少させつつ、都心軸での数珠つなぎ現象を生んでいます。その光景に少しでも疑問を感じるなら、都心軸上のバスをトラムに置き換えるという、行政のかつてのアイデアにもっと注目してみるべきではないでしょうか。メインストリートをすっきり洗練された公共空間に変えられるかどうか、それはひとえに誇り高く責任感の強い金沢市民の英知の発揮にかかっています。

活動報告

(2014 年 9 月以降)

[展示]

14 年 8 月から展示を再開しました。9 月 8 日～12 日、29 日～10 月 3 日、6 日～9 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]

今後、日程は未定だが、12 月、2 月に予定しています。

* 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]

9 月 20 日(土)、10 月 18 日

* 10 月からは午後 3 時～5 時となりました。

あいむ会議室(香林坊ラモーダ 7 階)にて

[例会予定]

11 月 15 日、12 月 20 日、15 年 1 月 17 日

* いずれも午後 3 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

アメリカの研究者が、「歩行者に優しい都市ほど、市民 1 人当たりの GDP が高い」という調査報告を発表しました。その理由に関して、歩行者に優しい都市には、そうでない都市に比べ教育水準の高い人が住みやすい、という傾向が指摘されています。この傾向がどれほど正しいかはともかく、フェイス・トゥ・フェイスの交流がもたらす知的刺激が多ければ多いほど、社会生活に適應するコミュニケーション能力が鍛えられるという仮説には説得力があります。また、身体や機械を使う場合も含め、活発な表現活動が街角や酒場で常に行われている都市に、表現の手段と機会をたくさんもつ比較的豊かな人が惹きつけられるのは不思議ではありません。イベントの連発より、「歩けるまちづくり」に地道に取り組むほうが、長い目でみれば経済も潤すということなのでしょう。(M)

寄付・入会のご案内

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。また、ずっと行政の計画にないことを提案してきましたので、支援も受けにくい状況にありました。

ここ数年、議会での議論も活発となり、市長選もあり、LRT が注目されるようになりました。本格的な議論はまだ始まっていませんが、大きな公共事業になるため、住民との議論も交え、「新しい金沢」のあり様を真剣に議論していただきたいと願うばかりです。

本会の提案を、行政の上位政策、さらに計画・実施にこぎつけるためには、多くの住民の声が必要です。その意味では、本会の会員になってもらうことや寄付をしていただくことが救いになりますが、個人、団体を問わず、本会以外の方々からの要望、声を直接行政に上げてもらうことが、行政にとっては最大の応援になります。

LRT は、金沢及び金沢都市圏にとって、さらには石川県全体にとっても、県都が繁栄している象徴となるでしょう。それが、周りに影響を与えることへのメリットを考え、本会は LRT 政策を推進しています。

* 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(14 年 8 月から再開/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 20 号

2014 年 11 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。

〒921-8143 金沢市大額町ヲ 17-46

TEL: 076-256-3099

URL: <http://yadpwp.com/>

E-mail: yadp@pro.email.ne.jp

