

# 金沢 LRT だより

Vol.21

Light  
Rail  
Transit



● CONTENTS ●

- ◆金沢 LRT 講座 第21回  
誰が未来を決めるのか? ..... 谷内昭慶 4
- ◆政策論を求む⑤  
LRTかBRTか、その選択の基準を考えよう!  
..... 毛利千香志 2
- ◆富山だより⑤  
学校と公共交通(3) 高校の統廃合と交通…善光 孝 6
- ◆LRT導入時の交差点における  
空間配分シミュレーションの一例 ..... 7
- ◆活動報告ほか ..... 8

●巻頭言●

「新幹線開業」って、喜んでいる場合ではない  
魅力あるまちとは……

谷内 昭慶

1973年の整備新幹線決定から、1989年にやっと北陸新幹線が着工した。そして、2015年3月14日に営業開始ということになったわけだが、果たして、今でも「新幹線は地方発展に向けた希望」といえるのか、はなはだ疑問である。

10年ほどでできるところを、40年以上もたった今、どうしても新幹線が特別なものとは思えない。何でもそうだが、旬なときというものがある。多くの人からもっとも喜ばれるときだ。もちろん、ないよりあった方がいいわけで、当然ながら、それなりの効果はあるだろう。ましてや、北陸新幹線は東海道新幹線の代替ルートでもあり、国策に匹敵するものだという意味合いがあるからだ。だからこそ、フリーゲージではなく、フル規格新幹線を大阪までという声になるのだろう。

しかし、技術というものは、ある限り使いたくなるものである。それが人類の進歩というもの。止められるものではない。ましてや、フリーゲージがコスト減になるなら、乗客数の安定した確保が難しいとされるルートでは、なおさらである。

だからこそ、フル規格に適するための施策として、新幹線開業を契機にどれくらい見込めるか、ということが課題なのである。これは、福井、石川、富山で問

われることで、人口維持等の具体的な政策を公民ともに実施することでのみ、叶うことではないだろうか。

人口維持、すなわち、持続可能なまちづくりをどれくらい規模で、どれくらい具体案を行政が想定し、準備しているか、で決まるだろう。

鹿児島島の旭タクシーは、いかにして、お客様を「もてなす」かを、日々実践しているそうだが、石川では、新幹線開業におんぶに抱っここの心境に陥っているのではないかと、少々懸念している。当然ながら、一部の人たちだけの実行力では、お客の心を掴むには不十分である。

新幹線は自治体を超えたところ、いわゆる広域に波及する。ゆえに、まさに言葉通りで、一丸となった取り組みが必要になる。そこで、問われるのは行政の指揮という点になるだろう。それがビジョンというものである。

新幹線時代における、まちづくりのビジョンがどう描かれているのか、描くのか、ということである。行政や議会が、新幹線開業後の石川や金沢など、それぞれの自治体の姿を具体的に示さなければ、市民、住民は地域に、故郷に投資しようとは思わないし、ここに永住しようとは思わない。

未来への希望、真に「地方発展に向けた希望」にしたければ、それこそ、未来への指針、方向性、生活しやすい環境整備においても同時に振興策を進める必要がある。

その意味では、本会が提案しているLRT政策は持続可能なまちづくりのための政策なのである。



ラプロ跡地の再開発が進められています。続いて行われる再開発においても、デザインと機能には最善を図るべきです。使いやすさは当然ですが、景観は都市の観光資源となるからです。

# LRT か BRT か、その選択の基準を考えよう！

——中心市街地活性化と公共交通再編の連携のために

毛利千香志

## ● 2つの検討委員会

金沢市が、都市機能の集積と交通基盤の整備について本格的な議論を始めました。昨年10月、それぞれに関する検討委員会の初会合が相次いで開かれたのです。

1つは、「金沢市中心市街地都市機能向上検討委員会」です。「商業、業務、居住、観光や交通アクセス、まちなか回遊性などの都市機能」の向上を図るため、10カ年の基本計画を策定する予定です。

もう1つが「金沢交通戦略策定検討委員会」で、第2次金沢交通戦略の立案を進めています。市内全域を公共交通ネットワークで結ぶとともに、都心軸に“新交通システム”としてLRTまたはBRTを導入し、路線バス主体の交通体系を飛躍的に改善することを課題とします。

広い意味での都市計画の視点を介し、両者は目的を共有しています。すなわち、新幹線の開業、高齢化の進展等の社会経済情勢の変化に対応し、10年後を見据え、金沢市全体の活力の維持向上を図ること、です。

前者の会合では、市の面積の2%に過ぎない中心市街地が、固定資産税と都市計画税の税収の19%を占める事実に鑑み、中心市街地への投資が市全体の行財政運営に不可欠であるという認識が示されました。背景にあるのは、都市機能の拠点地区への集積を図るコンパクトシティの思考です。後者の会合でも、コンパクトシティの実現が交通政策の課題の1つに据えられています。

両者の会合は互いに参照し合い、歩調を合わせて進められているものと思われます。共通の目的に対し、一方は中心市街地の活性化を、他方は公共交通の再編をそれぞれ手段と位置づけているわけです。

国も、まちづくりと交通の連携を積極的に推進しています。昨年11月の地域公共交通活性化再生法の改正は、「①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築」（国交省）す



金沢市が検討するLRTのイメージ図（当会作成）

ることを促しています。「立地適正化計画と地域公共交通再編実施計画の連携と両者間の好循環の実現」（同）、これこそが改正の眼目なのです。

## ● 2つの“新交通システム”

金沢市が導入を予定する“新交通システム”についても、まちづくりの観点から議論されねばなりません。

ところで、“新交通システム”の候補にBRT（バス高速輸送システム）が加わったのは一昨年のことです。選択肢の追加は思考を柔軟にしますが、“軌道を敷くのはしんどい”という気分の反映なら、思考は発展しません。

そもそも、LRTがまちづくりに資する理由の本質はレールの敷設という点にあります。新幹線と同様、不動のレールが安心感を与え、都市の成長への期待を高め、投資を活発にするのです。例えば老朽ビル建て替えを促します。また、既存のレール（北鉄・JR・IR）と接続し“網”の形成が可能で、広大な後背地から中心市街地への高速輸送を実現します。レールというハードの施設を要しないBRTは、投資額が少ない代わりに経済効果も小さく、ドラスティックなまちづくりには適しません。

レールの上は、緊急時等の例外を除いて自動車は走れません。道路の空間配分において、車にとって4車線が2車線に減り、公共交通にとっては確実に2車線が確保されることとなります。この変化を受容できるか否かが、まちづくりの方向性を決定的に左右します。というのも、郊外への市街地の拡大は、モータリゼーション、すなわち人々のモビリティ（移動性）の急進的増大への対応を主とする従来の都市政策の帰結でもあるからです。ただ、高度経済成長期にはその必要がありもしました。

では、現在はどうでしょうか。経済が成熟し、人口が減少し、老人の免許返上、若者の免許離れが話題になる時代に、拡散した市街地で質の高い生活を営むのは困難です。それゆえ、モビリティのマネジメントを図るべく、車社会を大前提とする交通政策が見直されているのです。また、その見直しをまちづくりの図の上に投影すると、コンパクトシティという都市像が現れてくるのです。この脈絡を押さえずに、自動車とトラムを単純に対立させ、レールを迷惑施設のごとく捉えている限り、交通とまちづくりの連携を論じる動機は高まりません。

なぜBRTが浮上してきたか。その答えは結局、曖昧なまちづくりの動機に対応するのが、半端な“新交通システム”であるBRTだから、とって大過ありません。

さて、都心部での優れた交通手段の要件は、定時性や速達性に加え、①輸送力と②(目的地への)集客力(≒乗り物の魅力)、さらには③投資の誘発力です。道路1車線当たりの1時間の輸送力は、自動車が約1,000人(1台当たりの乗車人数約1.4人)、バスが約3,000人(同50人)、LRTが約6,000人(同200人)です(情報源:中川大京都大学教授)。①の小さい自動車は限られた道路空間を不効率に占有し、かつ、③についてはコインパーキングという非効率な土地利用を生みます。片やLRTは、①と③の点で自動車より優れ、駐車場問題が絡む②の点でも自動車を上回ります。BRTは、乗り物が接続バスであっても、①、②ともに鉄軌道に劣ります。都心軸で自動車と空間を共有するに値するのはLRTなのです。

まちづくりから国づくりにまで視野を広げてみましょう。北陸新幹線を整備する国策上の目的は、日本海国土軸の形成です。歴史的にみても地理的にみても、金沢市はその中枢を担うにふさわしい都市です。とすれば、“現実の選択肢の中で最上の交通システムを都心軸に導入し、都市の格を上げよう。そして首都機能移転の受け皿として優位に立とう”という意思を表示しても、一地方都市の思い上がりと思弾される筋合いはないはず。しかし、現時点で、そのような積極論は少数派です。

とって、“金沢版”のBRTを鳴り物入りで登場させるのが最善とは思われません。まず、都市の評判について芳しい反応は得られないでしょう。“羊頭(LRT)を掲げて狗肉(BRT)を売る”の印象が拭えないからです。しかも、新幹線開業を迎えた上り調子の都市であるだけに、がっかり感は増幅されます。斬新性、象徴性、洗練性に欠けるBRTは、都市の品格向上には不向きなのです。

新潟市のように、LRTを次世代の課題とし、現実路線と称してBRTを導入する都市もあります。この段階導入論は一見現実的のようですが、都市のイメージ戦略の観点からは消極的に見えます。そもそも、同じ“新交通システム”であるなら、都市政策との相乗効果の大きなLRTに最初から大胆な投資を行った方が、すぐにメリットを享受できるという意味で現実的です。また、乗り継ぎの現実を考えると、バスとバス(BRTの場合)と電車とバス(LRTの場合)とでは、前者のほうが抵抗感が強く、新潟市のBRT計画の不評の一因にもなっています。

さらにいえば、「世界の交流拠点都市」を自認する金沢市の都市ブランド戦略にとって、電線の地中化はいうに及ばず、都心の自動車交通の削減が必須の課題です。トラムの走る姿が、その課題への最も明快な答えになりましょう。文化については世界都市を標榜し、社会については地方都市(の代名詞である車社会)のままでよいというのでは、世界から二枚舌を疑われかねません。

ちなみに京都市は、都心の幹線道路である四条通の烏丸通・川端通間約1.1kmの歩道を2倍近くに拡幅し、車道を4車線から2車線に絞る工事を進めています。鎌倉市は、中心部に流入する車両に課金するロードプラ

インシングの導入を検討中です。ともに古都のプライドにかけて、世界水準の交通施策に挑戦しているのです。

ともあれ、新興国では喫緊の渋滞対策の簡便な手段として、先進国では中小都市で“準LRT”として重宝されるBRTを、文化都市を謳う中核市である金沢市が都心軸に導入することには重々慎重であるべきです。

### ●市政への期待

もちろん、LRTへの慎重論も尊重されねばなりません。空間は確保されていても、軌道整備や交通管理、バス路線の再編や交差点の改良に関する難題が待っているからです。また、財源が確保できても、事業の相対的な優先度について、市民に対して明確な説明が求められます。

仮に、“技術の障壁が政策の遂行を妨げるほどに高いのでLRTは無理”という結論に至るなら、それはつまり産学官民の(工学・経営学の)技術者への不信表明です。軌道の敷設や経営の安定には、高難度のパズルに挑むような困難が伴うにせよ、必ず解はあるのです。むしろ、技術の困難度は政策への意欲度を全く毀損しないといえるほどに、“新交通システムとしてのLRT”の実現は市政の重要目標であり続けてきました。調査・研究・実験・請願に注いだ費用・時間・労力・熱意の大きさは全国随一といえるのです。また、LRTへの投資は、その副次効果が経済のみならず、医療、福祉、教育、環境、観光等の諸側面に及びます。市長が“新交通システム”の導入を市の重点戦略計画に組み込み、その候補の筆頭にLRTを挙げていることには十分な正当性があるのです。

“レールの敷設は車の締め出しであり、沿線施設への営業妨害である”。もしこの種の、「新たな価値の創造」にそぐわない、個々の私益を優先する声への聴従に努めるなら、行政は旧来通り、バスを移動の補助手段と位置づけつつ、マイカーのモビリティを高める施策を粛々と進めればよいのです。当然、「交通戦略策定検討委員会」は有名無実になります。また、“将来の財政が楽観できない以上、LRTの整備に踏み切れない”というなら、長期的に財政負担を減らすコンパクトシティの実現の切り札を1枚手放すことになります。「中心市街地都市機能向上検討委員会」での議論の幅は狭まりましょう。

そうならないよう、両委員会には、市民全体の公益を重視する姿勢を最後まで貫いてもらいたいものです。



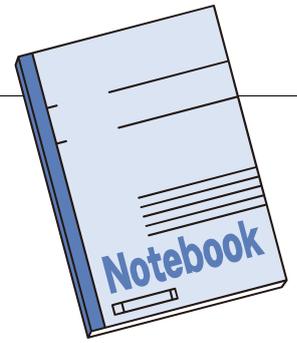
新潟市が推進するBRTのイメージ図(新潟市作成)

# 金沢 LRT 講座

◎第 21 回

## 誰が未来を決めるのか？

未来への第一歩は勇気ある決断からしか始まらない



金沢・LRT と暮らしを考える会会長 谷内昭慶

本来、議員は哲人でなければならない、といわれているが、現実には、そんな人材が政治を担当するのは宝くじを当てるようなものである。よって、選挙という手段で、有権者が候補者に負託し、候補者の中から選出されるのが議員なのである。

昨年、12月の県議会で白崎県議からの質問に、土木部長は平成14年に結論が出ているとし、可能性に触れるわけでもなく、ただ、これまでの事由しか示さなかった。行政のやる気のなさは、知事が、白崎県議の将来を見据えた壮大な構想に対して、みごとに一言も触れなかったことを見るにつけ、想像できる。

金沢市への協力どころか、後で、金沢港から金沢駅までに言及し、都市圏の中心市街地の重要性を否定しているかのようには見え見え。メディアでは「……金沢にLRTは不可能……」と言わせているかのようには見え見え。

まるで、行政がビジョンを決めているかのような回答であった。県民の負託を受けた議員に対する答弁か。いや、行政がこのような決め付けの回答を出しているのだろうか。行政の越権行為のように見える。

政策の決定者は、首長と議会のはず、行政は判断材料を提供する側であり、結論を出すところではない。行政が偏見に基づいて行政業務を担っているとするならば、それこそ行政に対する信用はゼロになる。つまり、住民の意見どころか、議員や議会のいうことを聞く必要なしというような態度だからだ。

### ◆意見は様々、しかし、決断しなければならない

仕事というものは、誰がどういう責任のもとで為すか、ということに尽きる。これを逸脱すれば、周りに迷惑をかけるし、もしかしたら、損害を与えるケースとなる場合もあり得る。

意見においても、しかるべき場所と機会で大きな声

でいえば、たとえ、私欲を主軸にした内容であっても、それを無視することはできない。それが民主主義というものである。だからこそ、誰に負託するか、誰を審議会のメンバーにするか、ということが重要なファクターになる。

よって、メンバー選出から結果が見えてしまうというのも、現実社会においては日常茶飯事である。

しかし、一般には、それがよくわからず、期待を抱いてしまう。そこが悲しいかなどうしようもない現実なのである。

道義的責任をとって市長を辞任した山野氏が、すぐ市長選に出て、ダントツの9万7千票を得て再選。結局、何のための市長選だったのか、と思われる事象が起ったことを見ても、政治における正義とは何か、ということを考えさせられたはずだったが、結果は何事もなかったように、もとの鞆に収まった感がある。

しかし、ただ有権者は決断しただけなのである。

### ◆喜ばれる決断こそ、政治的成果となる

有権者が決断した人物が市長となった。彼に何を期待したのだろうか。少なくとも私も含め、本会の期待は、誰が市長になったとしても、どの政権下であってもLRT政策を進めてもらいたい、ということに尽きる。

しかし、言うまでもなく、市政はLRTだけではない。住民の様々な生活に関わる事象において、行政サービスを提供しなければならないのである。

だからこそ、議会の決定や行政の思惑ひとつで、税金の使い道が決まる以上、その決断が多くくの住民に喜ばれるものかどうかが大変なのである。

納税者として一番納得できる政策は、ひとつひとつの政策が、ちゃんとつながって、まちの特長となって、さらに未来につながっていくという希望をも包含するものだと、個人的には考える。

政治は残念ながら、学者が展開する理屈とは違い、理論を展開するだけでは決まらない。また、政治家個人の資質、采配も手伝って、ともすれば一部の利得者を作り出すという過ちも犯してしまう。それでも、有権者が負託した以上、法的な過ちを犯さない限り、民主主義社会では、任期中は議員の力量に委ねるしかないのである。(もちろん、住民は政策決定後においても、様々な異議申し立ての言動はできる。)

政治は暮らしの源泉、教育は国力の根源、だと考える筆者は、政治の責任はそんなに甘くないと考える。いかに多くの人に喜んでもらえる政策を打ち出し実現するかである。喜ばれる決断ができるかどうか、政治判断であり、それが成果になるからだ。

#### ◆政治による結論は、いつも「幸」であって欲しい

LRT 政策はまちづくり、住民への行政サービスだと考えることから始まる。単に民間事業の営みだと位置づけることでは、LRT 政策は進められないのが地方の実情だ。

「新しい金沢」の姿を構想することであり、そのための社会的装置として位置づけることから、LRT 政策のスタートがある。

自治体経営をよく会社経営に例えられるが、社屋内にはエレベーターがあるように、エレベーターは無料で運行されている。会社の機能がビル内にある以上、たかがエレベーターであっても、その役割は重要で、人、物がスムーズに動かないと、運営や経営に支障をきたす。

ある程度の人口を抱える都市内においても、人、物の移動がスムーズでなければ、外部費用が嵩み、住民

への行政サービスに影響を与える。特に人、物の移動ということになると、問題は深刻である。だから、LRT は、いわゆる都市内の水平エレベーターと呼ばれる。

そういえば、西豪州にあるパースという都市はオーストラリアでは第四の都市で、オセアニア有数の世界都市だ。街は大変美しく「世界で一番美しい都市」と言われることもある。そして、世界一住みやすい街ということで評判が高い。そこには、確か南北に走る無料の LRT が 2 系統あった。2000 年に 3 日間ほど滞在したことがあり、なるほど、この行政サービスには驚いた。

ちなみに、パースは市域で人口約 155 万 4 千人、人口密度が 289 人 / km<sup>2</sup> ほどで、金沢市は約 46 万 4 千人、人口密度が 993 人 / km<sup>2</sup> ほどである。簡単には比べられないが、都市内をスムーズに移動できるということでは見習うべきだろう。ましてや、現市長は「世界の交流拠点都市を目指す」と言っている以上、移動手段こそ「もてなし」の対象にすべきではないだろうか。

僭越ながら、交流拠点ということなら、金沢は、参議院議員・中山恭子氏が提唱する「文化のプラットフォーム構想」に、ぴったりの地域ではないかと言いたい。国内外からお客様をお呼びするなら、最新鋭の LRT システムで迎えれば、日本の鉄道技術の高さを披露すると共に、もてなしの効果と成果は言うまでもなく、文化都市としての評判はうなぎのぼり、ということになるのではと想像してしまう。(妄想?)

実現は 2020 年でも、すぐ取り組めば、一部可能なはずである。ただし、北陸新幹線開業以上に公民一体となって共に前倒しの一所懸命が必要である。



路面電車を走らせるには、道路の両端を走らせるか、片寄せにするか、中央走行にするかは、それぞれ走行空間の状況を見て決断するしかありません。



富山だより⑤

## 学校と公共交通

### (3) 高校の統廃合と交通

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

かつて地方の鉄道の朝夕は、通勤者と共に大勢の高校生たちで賑わっていました。流行語ではありませんが、“あれから 40 年”少子化により子供の数が半減。必然的に高校に入学する人数も半減。結果、近年、閉校（廃校）になる高校も多く出てきています。そして実は、この高校の閉校が鉄道と大きく関わっているのです。

高校生は自分で自動車を運転することができず、自宅から離れた高校への通学手段は公共交通が主力になります。そのため、高校の閉校は、通学手段として鉄道を使うことができない高校から行われていることが多いのです。鉄道が廃止になった地域の高校も同様です。鉄道のない地域の高校は通いにくく、

また遠方のものは通学そのものが不可能になったりします。そのため応募も減り、通学の安全性、安定性を考えると閉校の対象とならざるを得ないのです。鉄道を廃止した地域では、商店街が一気に衰退し、まちはさびれ、まさか高校までなくなると思わなかった。鉄道のありがたみと必要性を、今頃になって実感している、という所は多くあります。

石川県でも石川線、浅野川線などの鉄道線をしっかり守り支え、金沢市街地にも軌道系の交通を導入し、高校生さんはもちろん、多くの方々が安全、安心、快適に暮らせるまちづくりを目指さなければいけない時代になってきています。



本年、開業 100 周年を迎える石川線。  
高頻度運行と金沢市都心への乗り入れは、いつ実現するのだろうか？

## LRT 導入時の 交差点における空間配分シミュレーションの一例

有松交差点 平面計画図 S = 1 / 1000



## 活動報告

(2014 年 11 月以降)

### [展示]

残念ながら、11 月と 12 月、さらに 1 月の展示も会場の都合で本会の展示は、1 度も実施できませんでした。

\* 金沢駅もてなしドーム地下広場に不定期に開催。

### [展示予定]

2 月中の展示は、2 月 16 日～21 日の許可は下りましたが、2 月 2 日～6 日の許可は、待ちになっています。

\* 14 年度は 2 月の展示をもって終了します。

\* 日程の変更もありますので、HP をご確認ください。

### [例会]

11 月 15 日 (土)、12 月 20 日 (土)

\* あいむ会議室 (香林坊ラモーダ 7 階) にて

### [例会予定]

1 月 17 日 (土)、2 月 21 日 (土)、3 月 14 日 (土)

\* 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。

### [出前講座]

2014 年 8 月 26 日 金沢南ロータリークラブ

2014 年 10 月 8 日 金沢南水曜会

2014 年 11 月 6 日 金沢市商店街連盟

## 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。

### 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。活動資金はもっぱら会費と寄付に頼る

### 編集後記

「あの日本」。北陸三県は、JR 東日本の CM でそう呼ばれているようですが、当地の者には、あの日本とかこの日本とかいう意識はありません。“あのこの”がかつての“裏表”の意識の残滓とは思いませんが、所詮は観光用のキャッチコピーです。それを承知でいえば、新幹線整備は日本を一つにつなぐ国家プロジェクトなのだから、“観光振興は他地方並みに頑張るが、われわれは、この北陸を、国家の経緯にとっていかに重要な地位に引き上げるか、その点においてこそ新幹線を有効に活用してみせる”という強い意志が、当地にはあっていいのではないのでしょうか。新幹線は歓迎すべきです。しかし、最も見たくないのは、今や何ら珍しくない新幹線を、たかだか開業の遅れを理由に他地方以上に愛好する子供っぽさ、すなわち玩物喪志の光景です。

当会が「この金沢」において、どんな志のもとに LRT という物の開業を望んでいるか、本年も当誌を通じて示していく所存です。(M)

だけなので、大きなことはほとんどできません。ただ、金沢及び都市圏のまちに必要なものという位置づけで、LRT 政策を提案し続けています。

今年、3 月 14 日に金沢駅を終着とする北陸新幹線がようやく運用されます。しかし、まだ金沢から大阪までがつながっていないため、真に北陸新幹線が東海道新幹線の代替となるためには道半ばですが、運用は確実に「新しい金沢」の幕開けとなるでしょう。その意味でも、ますます都市内交通の充実が問われます。

金沢及び都市圏にとっては、これを大きなチャンスと捉え、新しいまちづくりに着手する必要に迫られることでしょう。

LRT 政策の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。

LRT 政策を行政の上位計画、さらに実施されるには、多くの住民の声が必要です。本会への応援も兼ね、会員になってもらうことや寄付をしていただくことも力になりますが、個人、団体を問わず、本会以外の方々からも声を直接行政に上げてもらうことが、行政にとっては大きな応援となります。

LRT は金沢及び都市圏にとって、さらなる石川県全体の発展に奏功するでしょう。県都が繁栄することで、それが周りに影響を与えます。そのメリットの大きさを考え、本会は推進しています。

\* 寄付の郵便振替口座は、金沢コミュニティ基金

00760-3-93237

\* 入会のお問い合わせは、下記連絡先にお寄せください。



片町に路面電車が走るイメージ画

金沢・LRT と暮らしを考える会会報

金沢 LRT だより 第 21 号

2015 年 1 月 22 日発行

\* 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](mailto:yadp@pro.email.ne.jp)

