

# 金沢 LRT だより



Vol.22

Light  
Rail  
Transit

● CONTENTS ●

- ◆金沢 LRT 講座 第 22 回  
観光は一時的なもので、恒久にはなりえない  
..... 谷内昭慶 6
- ◆政策論を求む⑥  
2002年の県市による LRT 検討とは、何であったのか？  
..... 毛利千香志 2
- ◆講演会のご案内 .....7
- ◆活動報告ほか .....8

● 巻頭言 ●

## 「新しい金沢」の幕開け

一時流行に終わらないためにも……

谷内 昭慶

いよいよ、北陸で「新幹線が開業」するというこゝろ、石川県は悲願の新幹線がやってくるということから盛り上がっているわけであるが、このフィーバーぶりが空回りしないようにしなければならぬのはいうまでもなく、行政はもう新しい事業に着手しなければならぬはずである。

地方にとっての公共事業は、まさに神様であり、地方が持続可能であるためには、まず仕事があるということに尽きる。

仕事のないところに、発展どころか、人々が住み着く要因が矮小化し、若者が故郷から離れていくのも仕方ないこととなり、廃れる悪循環が生まれやすくなるのも頷ける。

だからこそ、様々な行政サービスやら、民間が提供する、住みやすい社会環境が普通に整備されるということはとてもいいことであり、ビジネスチャンスになるということも、また然りである。

一方で、ひとつのチャンスに善がり過ぎると、落とし穴にはまる場合もあり、痛し痒しの面が新幹線効果にはあるということを知っておくべきだろう。

とにかく、新幹線開業はめでたいことである。そして、その効果で商売繁盛も喜ばしいことである。

しかし、年間 230 万人の観光客を 500 万人受け入れ

るという期待と予想は、ちょっと無謀にも思える期待値であると感じるが、大丈夫なのだろうか。かつての石川はそうであったかもしれないが、今、すぐに対応できるだろうか。

急激な人口増は、まさにリスクな面も増え、対応が問われることになる。おんぼらっとしていた内に何が起きるか、ということも念頭に置いて受け入れるということになるかと思うが、その準備は、住民も含めちゃんとなされているのだろうか。少々、気になるところである。

この機に、石川の、金沢都市圏の、金沢の真の魅力はどこにあるのか、ということを考え、住民は共通理解をしておく必要があると思われるが、これまでのように、歴史と文化、伝統というような抽象的なことで、本当にいいのだろうか。

むしろ、それは副産物、そして包含的な物言いなのであって、実態とは違っているのではないかと筆者は考える。

新幹線が金沢駅で終着駅になるということが、地元民にとっては憧れの東京に出やすくなるという意味合いが強く、観光客に来て欲しいというより、どのように“もてなし”たらいいのだろうか、と戸惑っているのではないかと。

もてなしは、結局、お客様に対して滞在中をいかに気持ちよく過ごしてもらおうか、ということになるため、大げさに考えてしまう。そして、過度な付度、思いやりの応酬が始まるともいえるし、逆に過度を嫌って、そっけない対応をしてしまうということにもなりかねない。

その意味では、本会が提案している LRT 政策は自然体そのもので、移動という普通のシーンに最適なサービスを提供することになる。自分の体験の中にも、LRT に乗って移動したことが、単純に楽しかったという記憶がずっとあって、それが推進の源にある。



## 2002年の県市によるLRT検討とは、何であったのか？

——LRT導入論の再開と交通政策の積極展開に期待しての、ささやかな考察

毛利千香志

### ●“行政案”の7つの意義

2月13日に閣議決定された「交通政策基本計画」は、「コンパクトシティ化などの都市構造転換等に併せ、自家用車から公共交通機関への転換による道路交通の円滑化を促進するため、……道路交通を補完・代替する……LRT・BRT等の導入を推進する」と述べています。

実は、石川県と金沢市は2002年時点で、このような観点を先取りするかのようなLRT構想を描いていました。基本ルート図(5頁)に示された構想(以下、行政案と呼ぶ)です。これは、都市圏の基幹交通システムとしてのLRTについて、その社会的・経済的意義を見事に押さえた優れた計画であると評価できます。今日的な視点も加え、その“7つの意義”を挙げてみましょう。

①駅西開発の進展、金沢港の振興、新幹線の開業に合わせ、東西市街地の一体化を図ること。金沢西部副都心整備計画には、都心と副都心を直結する「新しい公共交通システム」の計画が謳われていました。金沢駅の地下に埋設物を設けていないのは、その導入のためです。

②都心軸周辺への投資を促し、中心市街地の再開発を進め、都市機能の集積を図ること。行政案には、半世紀先を見据え、(コンパクト化による行政経費の長期的削減効果も狙って)都市の持続的発展に向けた先行投資の意味合いが込められていたのです。

③白山市、野々市市との間で都市計画の広域調整が可能になること。基幹公共交通路線が、大規模商業施設等の広域的な立地適正化計画の重要な条件になります。

④のと里山海道を通じて能登へ、国道8号を経て加賀へと開かれることで、県全域の交通網の結節機能を果たし、加賀・能登・金沢間の人の流れを活発にすること。そのために、路線の終端に大規模なパーク&ライド用の駐車場の設置が考えられました。

⑤LRTへの乗り換えにより、金沢市中心部への車の

流入を抑え、歩行者優先の都市環境を実現すること。都市圏の周縁にまで路線を延ばすことで、なるべく大きな乗り換え需要の発生を狙い、また、通過交通を効果的に排除して、人が主役の道路に変えようとしたのです。

⑥バス路線の再編と併せ、公共交通の利便性を格段に高め、首都圏等からの企業移転、定住・移住の促進を図り、もって人口の増加(税収増)をめざすこと。金沢港～都心～三日市(A線)、野町～西金沢～加賀一の宮(B線)の沿線すべてが移住、移転の有力候補地になります。

⑦観光のため、信頼性が高く魅力的な乗り物を用意すること。特にB線は、日本海から白山麓までを1本のレールでつなぎ、回遊ルートを提供します。金沢市の都心軸の景観も文化都市らしい洗練されたものになります。

これらの点を総合的に考慮ないし予期し、県市は全国に先駆けて本格的な新規LRTの導入構想を練ったのです。ただ、当時は早期導入の条件が整わず、当面は「バスシステムの利用改善」を図ることになったのでした。

### ●時代の最先端から時代後れへ

とはいえ、計画の“事実上の頓挫”を嘆く必要はありません。行政当局の意図はどうかであれ、その後、課題は着実に解決され、制度も確実に充実してきたのです。

①空間に関して、都心軸の国道157号の拡幅がほぼ終わり、迂回路となる山側環状線が開通しました。②財源については、国の補助制度が拡充し(車両や車庫も含めて100分の55の補助率)、「財政的な余裕がある今うちに作り始めるのも見識だ」という専門家の意見(高山純一金沢大学教授=建設工業新聞2014年12月15日)が表明されるに至っています。

また、③道路と同様に考えれば、その公益性に鑑み、費用対効果や採算性に過度に神経質になる必要はありません。道路の建設・拡幅後に、その機能の大幅向上のための追加の公共事業として行うのがLRTの整備なのです。④運営方法としては、自治体が主導する「公設型上下分離方式」が制度的に確立しています。

大局的にみれば、⑤新幹線開業という、県市にとって「百年に一度の節目」を迎えました。また、⑥「地方創生」が国家の主要な政策課題になり、優れた事業には予算が傾斜配分されます。そして、⑦「国土のグランドデザイン」は、産業や雇用の創出による「集積の効果」によって「新たな価値」や「イノベーション」を生み出す「攻めのコンパクト」を狙っています。⑧国土強靱化の脈絡



では「日本海国土軸」の形成が語られています。

そして、⑨交通政策基本法が制定され、自治体の責務が明記されました。⑩地域公共交通活性化再生法の改正は、県も関わって、自治体の交通戦略と一体化できる「地域公共交通網形成計画」の作成を可能にしました。

さらに、⑪合併せずとも広域的なインフラ整備を進めやすくする「地方中枢拠点都市」の制度が創られ、⑫都市再生特別措置法の改正は、「住宅及び医療、福祉、商業その他の居住に関連する施設の誘導」に「連携した公共交通に関する施策」への支援制度を整えました。

このように、いわば、2002年の行政案に、ようやく時代が追いついてきたのです。わが国で初めてヨーロッパ並みの36m級の低床式車両の走行を企図するなど、全国随一とも評すべき画期的構想に、ついに実現の好機が訪れたわけです。

ところが、この肝心な時に、LRTに関する議論は低調のままです。「世界中で次々と作られているが、渋滞が恒常的に激しくなって失敗だったと言われているような都市はない」（中川大京都大学教授）にもかかわらず、県当局は、何の根拠も示さずに、「1日当たり3万2千台の交通量」ゆえに4車線のうち2車線をトラムに譲るのは「現実的には難しい」と述べるのみです。

### ●都市圏“基幹交通”の発想

このような消極論の背景には、ある強力な信念が働いているものと推察されます。すなわち、バスでさえ乗客が少ないのに、いきなりLRTを導入するわけにはいかぬ、まずはバスの乗客を増やすことが現実的課題である、と。

しかしこの、現実的と称する信念が真に強力であるかといえば、疑問です。これまで一度も、路線ごとに“何年までに何%増やす”という数値目標が掲げられてこなかったからです。実際、バスの乗客数が目立って増えたという事実はありません。2007年の金沢都市圏の交通分担率は、自動車の67.2%に対し、公共交通は6.4%です。これが、バス主体の交通施策の結果なのです。このままでは、“定員230名・ピーク時3分間隔”（行政案）で運行するLRTなど、百年経っても絵に描いた餅です。

とすれば、否応もなく発想を転換しなければなりません。“需要対応から需要創出へ”とです。その切り札が、“タイヤ系から軌道系へ”の交通システムの迅速な転換です。《都心部のバス本数を徐々に削減し、様子を見つつ“新交通システム”の導入に向けた交通実験を続ける》という市の姿勢はいかにも悠長です。また、仮に新幹線の二次交通としての需要への対応が優先されるとすれば、「地域公共交通」の視点からみて主客転倒です。

地域に主眼を置くなら、“民有民営から公有（公設）民営へ”という経営思想の転換を、行政が示唆せねばなりません。“都市の装置”としての公共交通については、公共当局が強い責任意識をもって自ら整備を進めることが必要なのです。そのためにこそ、上下分離方式の制度

が法定され、交通事業への公費投入が正当化されているのです。例えば、北陸鉄道の石川線・浅野川線を地域の活性化に役立たせるには、“延命から再生（LRT化）へ”と行政が舵を切れればいいのです。いずれにせよ、個別の交通施策がいかにも優れていても、その総体を支える思考が旧来のままでは、諸施策の相乗効果は小さく、公共交通の分担率を大きく増やすことはできません。

ちなみに、福岡の西鉄バスは2013年11月から路線改編を始め、都心直行のバスを減らし、“直通から乗り継ぎへ”と交通体系を転換しています。定時性の確保、赤字路線の維持、都心の渋滞緩和が目的です。その結果、常態化していた遅延がほぼなくなり、乗り継ぎへの抵抗感も予想以下であったそうです。この程度の施策は、行政が関わって、すでに着手されていてよかったのです。

もう1つの重要な発想転換は、“都市内から都市圏へ”です。モータリゼーションがここまで進むと、空間軸でみて、1自治体の交通政策の限界は明らかです。その意味で、LRT構想にとって、導入のタイミングに劣らず、ルートの設定が重要です。行政案のそれは、かつて鉄軌道として存在し（A線に相当する松金線）、現に存在します（B線の石川線）。この両者に金沢市内の路面電車が連絡していました。例えば、松任～県庁前（広坂）の直行便もあったのです。このことは、都市圏の幹線と都市内の枝線とは不可分の関係にあるという当然の事実を物語っています。幹が太く長く、安定していればいるほど、つまり、幹線がBRT（ペンキ塗装上の接続バス）であるよりもLRT（レール上のトラム）である方が、都市圏交通網の全体はより強靱な姿を保てるのです。

これを時間軸からみれば、都市交通政策の立案・実行とは、社会経済状況の変化に応じて、幹線と枝線の組み合わせ方の最適解を探し求める終わりなき試行錯誤の営みであるといえます。その営みを強力に支え続けるのが、都市圏の中心を貫く基幹公共交通システムの存在なのです。つまり、行政案の「基本ルート」は、過去の遺産の再生・強化であるとともに、豊かな暮らしを享受する現在の市民の、将来の市民に対する遺産ともなるのです。高山教授の前述の「今のうちに」発言も、現代世代の責任感の表明であると思われます。

なお、このような都市戦略の観点に立てば、導入自体を目的化する“LRTありき論”も、その逆の“LRTたかが



手段論”も、いかに熱心に唱えても、ともに公正さを欠く不見識な議論でしかないことを指摘しておきます。

ここまでの論を要すれば、“バス路線の段階的再編→BRTの導入→LRTの導入”というステップ戦略では、バス乗客数の長年の減少傾向から推測して、金沢市近辺では“自家用車から公共交通機関へ”の転換は遅々として進まないという事態がさらに継続する可能性が高いといわねばなりません。これは同時に、土地利用や都市景観に関する一連の施策の効果を小さくします。都市交通政策の推進装置としての強力度は、“LRT＞BRT＞路線バス”です。ならば、行政案に倣い、まず強い幹をつくること、すなわちLRTの整備を総合交通体系構築の起点に据えることが、現実的にいって得策です。時間の順序と空間の境界（行政区）という、自ら課した条件にこだわらなければ、それは実行可能なのです。

LRT導入の相対的な位置づけを“ゴール段階からスタート段階へ”移すこと。この発想転換が、交通政策を都市政策の全体像の中に有機的に組み込もうとする意志の強さ、つまり、“交通まちづくり”の本気度を測る重要な指標であるといっているのではないのでしょうか。

### ●早期開業に向けて

都市政策において広域的な基幹交通システムがなぜ必要か、それは行政案の“7つの意義”に述べた通りです。

それらを踏まえるなら、戦略としては「地域公共交通網形成計画」を、戦略としては「地方中枢拠点都市」の制度を活用するのが有益です。仮に金沢都市圏の4市2町が連携協定を結ぶとして、実質的にも象徴的にも、都市圏の持続的発展につながる基幹交通システムとしてのLRTの整備ほど適したプロジェクトは他にないでしょう。基本ルートのほか、浅野川線の医科大方面への延伸・LRT化の構想も浮上するはずで。

宇都宮市・芳賀町は、栃木県・国の協力を得て、2016年度の事業着手、19年度の開通に向け、「東西基幹公共交通」としてのLRTの計画を着実に進めています。先行整備区間は約15km、その総事業費は（国の補助を含め）約450億円を見込んでいます。

翻って、仮に行政案のA線のうち、金沢駅～三日市間（9.3km）を先行開業させるとして、初期投資抑制のため金沢駅の電停を暫定的に地上に設ける場合、宇都宮都市



圏の先行路線以下の費用で、2020年までの開業は可能なのではないでしょうか。金沢市の場合、わが国で初めて都心の繁華街での新設路線となり、他都市よりも大きな“道路空間の高価値化”の効果を得られます。一方、関係者間の利害調整をはじめ難しい課題も少なくありません。それでも、市の「重点戦略計画」の最終年度（2022年度）ではなく、「新しい交通システムを導入する1つのタイミング」（市長）である東京オリンピック開催の2020年の開業に挑戦する意義は大いにあります。

例えば、宇都宮市では、LRTの計画段階ですでに、本社機能の移転を見据えて沿線の土地取得に動く企業が現れています。金沢都市圏も、“LRT導入の（世界に向けた）宣言”によって、そのような経済活性化のメリットを積極的に取りにいってもいいのではないのでしょうか。

さて、仮に行政当局が、“市民が望まないからLRTは要らない。それに、LRTは必需品でなく、なくて困っている市民もいない”という理由で、またしても導入を先送りしたとしましょう。その背景には、交通事業に対する当事者意識の欠如とともに、（現在の）市民の要求（顕在需要）に対応し、その不満を解消するのが行政の優先業務であるという価値判断があるのかもしれませんが。

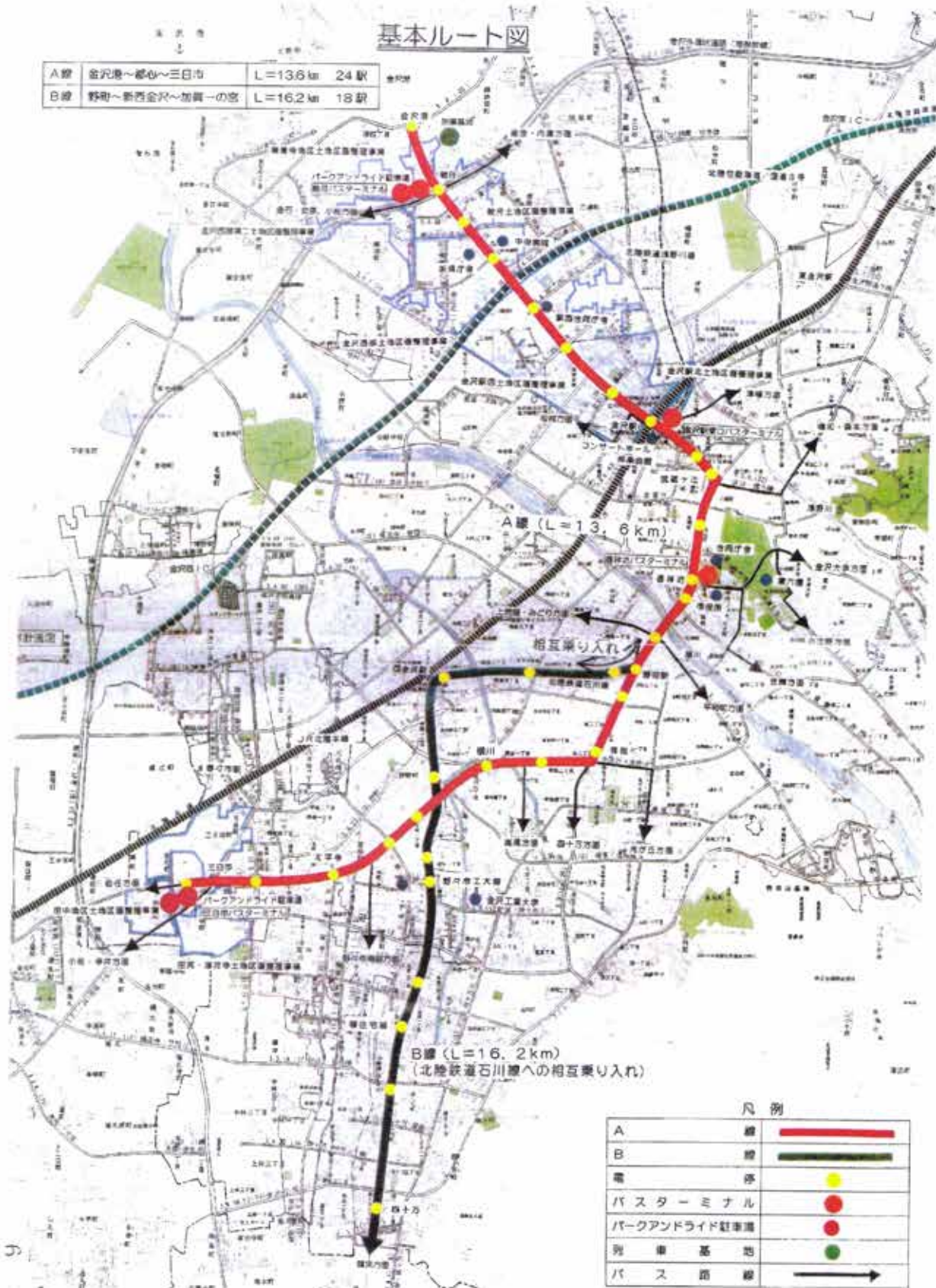
しかしながら、市民が即座に望まずとも、長期的な視点、大局的な視野から必要性が高いと判断した政策については、進んで公論を喚起し、議論・説得という民主的手続を堂々と遂行することもまた政治・行政の責務なのではないのでしょうか。市民の潜在需要に働きかけるのです。現に、粘り強い説明が功を奏し、人々に喜ばれている道路や鉄道の実例は世界中、枚挙に遑がありません。

特にLRTについては、“客が減る”と反対していた商店街やタクシー業界が、トラムの外出誘発効果で（車の客を含む）全体の人出（総需要）が増えたのをみて、逆に延伸を求めるといった事例が世界の各都市から報告されています。大正期、客の素通りを憂う商店街の反対もあって、金沢市電の開業は遅れました。しかし、いざ計画が現実味を帯びると、地元を通るように路線の変更を市に要請した商店街もありました。それと同様の現象が、ライトレールの登場を機に再び起こっているのです。

2002年の行政案は、県市が連携しての公論喚起の成果であったと解釈できます。LRTの必要性を積極的に認めたからこそ、公費を使って検討を行ったとしか考えようがないのです。とすれば、開業の目標年次を明確にし、課題解決の工程表を明示し、そして市民を説得するという次のステージに進むかどうか、時代の大きな変化に鑑みれば、まさにいま、その是非が問われています。

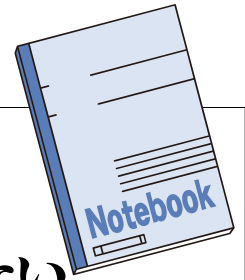
LRTの構想は、行政案のみに限られません。都心環状線のように市内で完結するルートも描けます。しかし、“金沢都市圏にとってLRTは贅品である”という住民合意でも形成されない以上、この優れた行政案は、真剣なる再評価を経て、最初に事業化を進めるべき価値を十分に有しているといっただけで差し支えありません。

●行政案の基本ルート図



\* IR 線、JR 線、浅野川線を含め、図のような鉄軌道のネットワークを完成させれば、首都圏からのUIターンを考える人にとって公共交通の不安は小さくなるでしょう。この都市圏の骨格は地図に記され、駅名とともに世界に知られ、例えばウェブ上の店舗検索では、(片町の場合は「野町」でなく「香林坊」「片町」「広小路」という)最寄りの駅名が表示されることになります。ともあれ、行政案こそは、中核市にふさわしい、都市政策とリンクした交通戦略であるといえます。

# 金沢 LRT 講座



◎第 22 回

## 観光は一時的なもので、恒久にはなりえない

金沢には、少なくとも圧倒する観光資源がない

金沢・LRT と暮らしを考える会会長 谷内昭慶

本来なら、金沢市がリーダーシップをとって、都市内交通として、また魅力づくりに、民間力を引き上げるために、LRT 政策を進めるべきだと、本会はずっと提案し続けてきたわけだが、結局、7 年後以降になる公算が出てきた。それも、早期導入ではなく、いくつかの段階を経ていくという手法をとるというわけだ。

これでは、残念ながら、LRT の魅力、効力は半減するだろうし、経済力も機運も落ち込んでからの導入になる可能性が高い。そのとき、果たして好条件で実現できるだろうか。

### ❖未来永劫、残すための施策とは何か

人が定住するという事は、仕事と居住環境、そして、行政サービスの充実、ということになるだろう。

仕事を続けていくためには気分転換ができる場所、機会がないといけな。定住には家族の理解が必要で、家族が満足できるものを地域の民間力も必要だが、行政が用意してあげなければならないはず。子育てひとつとっても、医療費や教育費が割安であるというのは大きな要因となる。加えて、圧倒する自然環境があるかどうか選択肢として大きい。幸い、石川は白山もあれば、川、海という自然環境に恵まれ、圧倒的ではないかもしれないが、すこぶる好まれる要素が多々ある。

ところが、日本は少子高齢化に向かっており、一挙には回復が難しい状況にある。これでは、高齢者の多く住む地域がどこにでもできてしまい、高齢者は出歩きやすい街、都市を好み、それが大きな魅力となる。大好きな車も、高齢者になってしまえば車を運転すること自体、車を凶器にしてしまうのがオチである。

だからこそ、私たちは大きなイベントにも対応できる、普通にバリアフリーで乗降しやすい、時間に正確な中量輸送機関としての LRT を推進しているのである。しかも、金沢都市圏は導入にはもってこいの地域だと確信し、早期の実現を訴えてきた。

### ❖金沢の生活スタイルは、眠らない街、24 時間の片町に象徴される

筆者の記憶では、最後に見た光景は 1990 年頃、とある日曜日の片町で、歩道に人があふれ、肩が触れ合うほどの行き交う人々であった。

昔ほど、あまり片町に出ることがない筆者にとっては、日曜日の光景はほとんど見ることはないが、今は、平日も日曜日も光景はそんなに代わり映えしないと思う。

ところが、片町は、お隣の福井市や富山市と違い、一晩中、人もタクシーも行き交っている。

そんな片町は、どんな時でも眠らない街を貫いてきたわけで、そこに活気を感じるし、夜の片町を満喫できる環境を失うことなく続いてきたことをみると、賑やかさの原動力はここあると考える。

### ❖石川県の最大の問題点は……

行政の計画や方針には、行政の住民への呼びかけにいつも出てくるが、行政間では結局、ほとんどうまくいっていないのが「連携」ではないか、ということである。

LRT 政策は、まちづくりの社会的装置であると、本会は訴えてきたわけだが、地方都市においては、民間企業単独での運営は難しいことから、LRT は大きな公共事業になる。

そこで、課題となるのは、県、事業主体となる市（石川県なら金沢市）、そして、運行事業体、さらには交通を管轄する警察や公安委員会、住民を代表する商店街などの NPO と連携を想定として作られた地域公共交通の活性化及び再生に関する法律があり、これに沿って政策を進めた方がいろんな面でお徳なはずなのだが、金沢市は独自の交通政策を進めているともいえる。

国の方針に沿うことで、実務を含め、必然的に国の支援を受けて財政的にも助かるのに、これを選択しないで独自路線を歩んでいるのが金沢市なのではないかと見える。お隣の富山市は国の応援を最大限受けて、

スムーズに進められている。

この法律に基づいて地域行政は交通基本計画を定め、国の支援を受け入れやすい環境をつくって公共交通の充実を図っていけるはずなのであるが、金沢市は、前提となる各機関との「連携」ができないため、わざわざ条例をつくり、独自の交通政策を掲げるしかなかったのではないかと。だから、今回もまた、計画の更新期限が近づいているため、新しく「第2次金沢交通戦略」を策定することになるわけである。

これは、交通政策で協定を結んでいる、内灘町、野々市市、白山市も、この金沢市が掲げる交通計画に左右され、独自路線が出せず、単独では財政的にも無理が

あることから、金沢都市圏の中で模索の道を探るしかないのである。

金沢市のように、自治体が独自の政策を掲げることから、国からの援助はかなり難儀することになるのも致し方ないということなのかもしれない。



☞ 本会には 27 年度の総会が近づいています。昨年 8 月の段階では会員数は 14 名でしたが、今は 58 名となっており、来る 5 月 16 日には、商店街に住んで、その活性化に取り組んでいる人の実例を聞く講演会を同日開催します。誰でも参加できますので、LRT 政策について一緒に考えていきましょう。(写真は講師の柴田真希氏)

### ●金沢・LRT と暮らしを考える会 講演会・勉強会とパネル展示のご案内●

本会の平成 27 年度総会を開催するにあたり、より広く「LRT と暮らし」について知っていただくため、パネル展示や勉強会を企画いたしました。

また、本会は、LRT の導入について、まちづくりの諸施策と連携させることが極めて重要であると考えています。その観点から、東京都世田谷区山下商店街副理事長であり、特定非営利活動法人まちこらぼの理事長を務める柴田真希氏に、公共交通を活かした商店街の活性化について、女性の視点から講演を行ってまいります。コミュニティカフェ「たまでんカフェ山下」を舞台とする様々なイベントなど、具体的な実践例の紹介は当地のまちづくりにおいても大いに参考になるものと思われます。参加は無料で、どなたでも聴講できます。

同日開催の勉強会やパネル展示、そして講演会が、本会の活動を多くの方に知っていただくとともに、公共交通とまちづくりの連携、そして公共交通と商店街の関わり方について、皆様に改めて関心をもっていただく機会となれば幸いです。



\*

名 称	金沢・LRT と暮らしを考える会主催の講演会
日 時	平成 27 年 5 月 16 日 (土) 午後 3 時～午後 4 時 30 分
場 所	金沢市近江町交流プラザ集会室
参 加	無料
内 容	講演会「商店街と公共交通のコラボで進めるまちづくり」 講師：柴田真希 (東京都世田谷区山下商店街副理事長)
同日開催	LRT に関する資料展示……午前 10 時～午後 4 時 30 分
同日開催	勉強会「LRT をもっと知ろう」……午前 11 時～12 時
同日開催	主催者と共催者の総会……午前 11 時～2 時半の間
主 催	金沢・LRT と暮らしを考える会
共 催	特定非営利活動法人 全国鉄道利用者会議
協 力	LRT でつなぐ会
後 援	金沢市、石川県社交料飲生活衛生同業組合 (3 月 5 日現在)

## 活動報告

(2015 年 1 月以降)

### [展示]

2 月 16 日～ 21 日

\* ついに 26 年度、最後 2 月の展示をもって、金沢駅もてなしドーム地下広場で 2008 年 6 月から毎月不定期に行ってきた無人の展示活動を完とします。

### [例会]

1 月 17 日 (土)、2 月 21 日 (土)

\* 昨年 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]

3 月 14 日、4 月 18 日、5 月 16 日 (総会及び講演会 / 午前 10 時～午後 5 時)

\* 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。

### [勉強会の予定]

2015 年 5 月 16 日

\* 総会の日に、同会場で午前中に勉強会を予定 (詳細は HP やチラシ等で発表)。

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

### 編集後記

愛知県は、名鉄三河線・名古屋～豊田市間の複線化への公費投入を検討中です。リニア開業を控え、名鉄単独では採算確保が難しい事業に対し、「人の流れの円滑化」という公益のために自治体が主導して整備を進めようというわけです。名鉄は大企業です。豊田市は自動車産業の集積地です。それでも、「車との競争」という一企業の「営業努力」に任せず、県が投資するわけは、鉄道を道路と同様、公共財と認めているからです。翻って、石川県の民鉄に対する姿勢は、採算が取れなければ廃止、よくて「安全を確保するための設備投資」にとどまっています。しかし、存続させる以上は付加価値を与えねば、乗客は増えないまま、安全対策のための税金が延々と払われ続けます。それくらいなら、石川線、浅野川線を LRT 化する方が、よほど県民の役に立つ公費の使い方です。(M)

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した。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には、まだ道半ばです。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。

金沢市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性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 (年会費は 2,000 円、学生は無料です) 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 は金沢市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



最後の無人の展示は、何だか寂しい内容にみえる。以前のような華やかさは完全に失った。

### 金沢・LRT と暮らしを考える会会報 金沢 LRT だより 第 22 号

2015 年 3 月 11 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](mailto:yadp@pro.email.ne.jp)

