

金沢 LRT だより

Vol.23

Light
Rail
Transit



● CONTENTS ●

- ◆金沢 LRT 講座 第23回
金沢という都市における公共交通の必要性について
..... 谷内昭慶 6
- ◆政策論を求む⑦
「新幹線時代」の交通戦略はいかにあるべきか
..... 毛利千香志 2
- ◆活動報告ほか8

● 巻頭言 ●

「新しい活動」の幕開け

新体制の下、新しい金沢の創出のために……

谷内 昭慶

本会は、平成15年9月の設立からもう12年目になります。北陸新幹線は予定通り平成27年3月14日に開業し、もう3ヶ月になろうとしています。季節柄もあって賑わいはあるようですね。また、新幹線のグランクラスはいつも予約で一杯ということで、とても人気があるということが分かります。

さて、その賑わいを石川県隅々まで、良き影響となつて、いわゆる新幹線効果なるものを享受できているか、ということが問われることになるわけですが、その辺は、ぬかりがないといえるでしょうか。

やはり、予期していたように、観光客にとっては、移動手段への不満がでているようです。一時的であっても車の渋滞があります。金沢駅で溢れかえる人々はどこに向かって移動しているのでしょうか。金沢駅で、久々に人々の波の中に自分がいるのを体感しました。

それにしても、新幹線開業と共に、二次交通としてのLRTが金沢駅から出ていればと、悔やまれて仕方ありません。金沢港に豪華客船が寄港したときも、LRTが用意されていたら、どれだけ印象がよかったか、と悔やまれます。

ということで、私は、挫折と絶望を、この12年間、いや、40歳代、50歳代のほぼ20年間、LRTを推進する立場だけでなく、種々の市民活動の中で味わってきました。しかし、時は戻ってくれませんし、挫折や絶望は個人

的感覚であって、客観的ではありません。であるなら、気を引き締めるためにも、まず自分自身を立て直す必要があるという結論に至り、私は、今年4月3日で還暦を迎えることもあって、区切りを計って本会の会長を退くことを決めました。

原点を思い出すと、どんな人でもいつかは歩くにも不自由する高齢者になっていきます。そして、観光客だけでなく、高齢化と少子化が進む現状においては、いかにこれに対応し、行政は定住促進を保障するかということが問われます。

公共交通の重要性について考えますと、逆にバスの機能やマイカーを補足するのがLRTではないかと。LRTはまちづくりの要、もう疑う余地のない社会的装置です。

現代都市では交通インフラと情報インフラの充実は、当然の必須条件です。もちろん、働く場所があるということはいうまでもありませんが、それがまちの持続可能な発展につながります。LRTがあることで、いろんな商圏が生まれ、移動しやすいまちになることから観光面だけでなく、マイカーを必要以上に使わなくとも、中心市街地の住民だけでなく、郊外に住む住民においても満足できるまちになるからです。これは欧米でも国内でも、すでに証明されていることです。

やるかやらないか、地域においては、これこそ政治（議会）や行政（首長）のリーダーシップが問われる決断ではないでしょうか。



車椅子の人であっても、人の手を直接借りずに乗降できる交通網がいい

「新幹線時代」の交通戦略はいかにあるべきか

——敦賀延伸時までにはライトレールを走らせよう！

毛利千香志

● “期待” が街を変える

「第2次金沢交通戦略」（2016～22年度。以下、「戦略」）が来年2月に策定されます。本年5月にその「骨子案」が公表されましたが、新幹線の開業という時代の転換期にふさわしい内容であるとは思われません。

というのも、「まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり」を「基本的な考え方」に掲げつつも、肝心のネットワークの軸となる「新しい交通システム」については、その選定を（2016年度以降に設置予定の）専門組織に委ねるとともに、7年の期間内の施策内容は「導入に向けた条件整備」にとどまっているからです。

「新しい交通システム」としては、LRT（ライトレール・トランジット）が「今ある選択肢では最も望ましい」（山野之義氏＝北陸中日新聞2014年10月6日）と思う市民は少なくないでしょう。しかし、仮にそれが実現するとしても、確実に8年以上は先のことになるのです。

「戦略」という以上は、2002年のLRTに関する県市の意欲的な検討の結果（以下、「行政案」。前号をご参照ください）も踏まえ、本命のシステムとその導入の目標時期くらいは明示すべきです。そうして生まれる明確な“期待”は、市民の人生設計や企業の投資計画にも影響を与えるからです。仮に、新幹線が敦賀まで延伸する2022年度（「戦略」および「重点戦略計画」の最終年度）までにライトレールを走らせる構想が示されれば、大きく変わる街の姿を見届けようと地元で就職したり、沿線にオフィスを構えようという計画を立てたりできます。

なぜLRTが「最も望ましい」のか。その理由の要点

は、LRTとBRT（定刻通り高速に走るバスのシステム）とでは期待効果が大きく違うことにあります。BRTの導入を宣言しても、就職や投資といった重大な意思決定の判断材料にはならず、かえって都市の成長（への意欲）の限界を予感させ、（LRTへの期待の反動で）マイナスの心理効果さえ生みかねません。一方、LRTはトータルで数百億円の公共投資を行うビッグプロジェクトです。それだけに、初期投資が数十億円で済むBRTと違い、移動手段としての価値をはるかに超える付加価値を、長期にわたって都市にもたらすと期待されるのです。

一口に「新しい交通システム」といっても、事業の規模もその効果も全く異なるLRTとBRTを、人口規模がLRTに適した金沢市が、都市政策論において同等に扱ってははいけません。まずは「最も望ましい」LRTの導入の是非について、正々堂々と議論を行うべきです。

●新幹線時代の圏域交通とは

「戦略」が期待を喚起しないなら、“百年に一度の節目”の新幹線開業の効果も、十分には活かし切れません。

2014年の内閣府の調査では、東京都からの移住予定の人または移住を検討したいと思っている人の割合は約4割に上り、特に10代、20代で高くなっています。就職や結婚・育児を機会にU・Iターンを考えるのでしょうか。一方、「移住する上での不安・懸念点」、「移住を希望しない理由」、「移住を考える上で重視する点」のすべてで、「働き口」とともに「公共交通の利便性」が各年齢層を通じて1位や2位を占めています。

このことは、マイカーの所持が移住のための事実上の条件となるような行政サービスの水準の低い都市は、（地元出身者を含む）東京の若者には敬遠されかねないということを意味します。裏返せば、（富山市で証明されたように）女性に人気が高く、歩行者と相性の良いライトレールが走る近未来のイメージ図を示すことができる都市は、若いファミリー層を中心に移住先の候補地として支持されやすいといえるわけです。

ここで確認すべき点の1つは、ライトレールは沿線への産業の集積を促すということです。沿線のうち都心軸では、都市型サービス産業の分野で、オフィスや店舗の立地、そして起業を促すにふさわしい都市空間を構成する主要なファクターとして、「働き口」の創出にも寄与します。これが、「公共交通の利便性」しか提供しないバス（BRT）との決定的な違いです。



■中心市街地とLRT（フランス・ストラスブール）

トラムと歩行者の共存が、経済第一、文化軽視の効率主義が生んだクルマ優先の都市空間を一変させました。

もう1点は、都市圏の基幹交通となった時に初めて、ライトレールは定住促進や投資誘発に遺憾なく効果を発揮するという事です。新幹線が運ぶ観光客を意識しすぎて、“都市内二次交通”の枠組みにLRTを押し込めてはなりません。まずは、LRTとバス(BRT)を適切に組み合わせ、都市圏の公共交通ネットワークの全体像(路線図)を戦略的に示すべきです。その上で、建設費や走行空間に関する現実の諸条件を勘案し、先行開業区間を戦術的に決めればよいのです。LRT先進都市のストラスブールも、当初の開業区間はわずか9.8kmでした。1日5万台の車で賑わう都心の道路をまず選んだのは当然です。その後、全体計画に従い、レールは都市圏の八方に延び、現在は5系統、38.7kmで運行されています。

ちなみに、13年前の「行政案」はストラスブールの事例を参考に作成されました。そのA線(金沢港～三日市)のうち、金沢駅～三日市間(9.3km)を先行開業区間として想定したのでしょう。また、そのB線の石川線も、都市圏交通という観点から、ごく自然に金沢駅に直通するLRTのルートに組み込まれています。「行政案」はより広域を視野に入れ、パーク&ライドを介しての、加賀・能登・金沢の交通結節機能をLRTに託しています。

「戦略」の主な対象は都市内交通です。しかし、都市圏全体を結ぶネットワークを形成してこそ都市内交通も十全に機能します。そう認めるなら、広域計画に対応する「地域公共交通網形成計画」の作成と「戦略」の策定を一体化させ、そこに県や周辺市町を巻き込もうという発想が生まれるに違いありません。それが「連携中枢都市圏」を形成する主要な動機にもなるはずですが。

ところが、「骨子案」には、「広域・圏域交通による交流の推進～新幹線時代の対応～」として、「隣接市町運営のコミュニティバスとの連携」というような控えめな施策が羅列されているにすぎません。これらが重要であるのはいうまでもありません。しかし、なぜもっと踏み込まないのでしょうか。なぜ、新幹線の開業効果を広く波及させるべく、「広域・圏域交通」の基本像を描いた「行政案」というとおきのカードを、この絶好のタイミングで切ろうとしないのでしょうか。

●金沢の発展が石川を救う

その理由の1つは、「骨子案」の作成者が、歴史観や大局観を忘れ、それゆえ新幹線開業の意味を十分に把握できなかったことにあるのではないかと思います。

大まかにいえば、こうです。金沢市の人口は明治初期、全国5位でした。ところがその後、鉄道敷設の遅れもあって、徐々に市勢は衰退しました。一方、太平洋側の諸都市は、特に戦後、東海道・山陽新幹線の開業を機に著しく発展し、東京一極集中も加速しました。北陸は、せっかく育て蓄えた人材や富を大都市へと流出させ、さらに地域の活力を失ってきたのです。この負のスパイラルを止めること、人口の逆流を起こすこと、これが北陸新幹

線に期待される国策上の役割なのです。

とすれば、ようやく開業した新幹線の恩恵を最も受ける金沢の責務は、石川をリードして、太平洋側からの人や物の流れを太くすること、であるはずですが。

金沢都市圏の発展は、石川県民の県外への流出を食い止めます。住居の近くに職場があり、一通り娯楽も揃い、買い物に不便なく、移動手段の選択肢も豊かで、十分に都会的な生活を享受できるなら、加賀・能登を離れざるをえない人も、東京まで行かずに金沢に留まるでしょう(東京へは新幹線を使えばいつでも簡単に行けます)。

そうすれば、出身市町との間で頻りに往来ができ、週末は帰宅し、家族との時間を過ごせます。そして、例えば能登で就農したいと思えば、現地に通いつつ、人材育成機能が集積する金沢で訓練や研修を積み、人脈をつくれればよいのです。このような試みを行う人が増えていけば、石川県は、質量ともに豊かな交流を域内で実現する、活発な地産地消を特色とする自律性の高い強靱な地域になるでしょう。

このことは同時に、大都市からの人の流入を促します。住民が満足しているコミュニティは、外からみても魅力的なのです。新幹線を活かし、金沢がまず移住者を受け止めます。ついで、その移住者を、地場産業の育成、地域経済の再生を通じ、加賀、能登に送り出すこともできるのです。金沢市の都市像にいう「交流拠点」には、このような“県都”としての役割が含意されているのです。

とすれば、石川にとって“ポスト新幹線”の最大の課題は、金沢都市圏のさらなる発展です。“金沢の発展なくして石川の発展なし”とって過言でないのです。

●人口50万、そして政令市へ

さて、そこで、改めて問われてみてもよいのが、金沢市の政令市への移行についてです。

かつて山出保前市長は、「学術文化政令市」を唱え、人口規模にとらわれず、高等教育機関の集積や伝統文化の蓄積を活かした金沢ならではの政令市構想を語って



■LRTの地下駅(ストラスブール)

「行政案」によれば、金沢駅でトラムは地下を通り抜け、東西に分断されている市街地を一直線に結びます。

ました。このような建設的な議論は、LRT の導入論ともども、いつの間にか人々の口端に上らなくなりました。権限と財源を増やし、必要とあらば交通局をもってはどうか、というような積極論も皆無になったのです。

しかし、法定の人口要件についてみれば、新幹線の開業が、近未来に 50 万を満たすための基礎的な条件を整えました。政令市移行をもし論ずるとするのなら、これ以上の好機は再び巡ってはこないでしょう。

人口の増加は都市に活力をもたらします。交流人口や観光客の増加は大事です。しかし、例えば観光客が 300 万人増えるよりも、人口が 3 万人増える方が地域は潤います。定住者は日々の衣食住を近隣で賄い、納税者として都市の経営を支えます。“60 万都市構想”の復活は無理でしょうし、好ましいとも思えませんが、都市インフラを整え、企業の本社機能や国の出先機関の誘致等に力を注げば、自力で 50 万を達成（し、維持）することは、人口減少の時代でも決して不可能ではありません。

政令市をはじめ成長への意欲の高い都市が競って軌道系の交通システムを導入してきたのも、このような目的があったからです。運輸需要への対応のためばかりではないのです。アメリカの例でいえば、成長境界線に有名なポートランドが、都市の無秩序な膨張の阻止と、中心市街地の節度ある開発という政策目的を同時に実現させるため、沿線への投資誘発効果の高い LRT を整備しました。行政が“まちづくり”のために先行投資を行い、居住や商業の都市機能を一定区域内に計画的に誘導したのです。その結果、ポートランドは、全米の住みたい都市第 1 位にランクされています。

3 千万を優に超す人口をもつ首都圏は、金沢の成長戦略にとって巨大な市場です。その市場を開拓する気なら、①中枢拠点をめざす都市で、都心を貫く基幹交通をバスに頼る発想は古いということ、②鉄軌道が都市の再開発を強力に促すということ、この 2 つの真実くらいは素直に認めるべきです。それすら疑うのなら、首都圏の移住希望者がどんな都市交通を金沢に期待しているのか、



■パーク＆ライドの駐車場（ストラスブル）

左後方はトラム。「行政案」も三日市や金沢港周辺に大規模な駐車場を確保し、車からの転換を促す計画です。

マーケティングでも行ってみればよいでしょう。

●「戦略」はこうして生まれる

「行政案」が活用されないもう 1 つの理由は、行政と学識者の姿勢のなかに探られます。「環境と都市生活にやさしい 21 世紀型の都市交通政策を求めて」（望月真一著、世界 2009 年 10 月号）の言葉を借りて説明しましょう。

①特に地方都市では、学識者にも「行政の事業メニュー」の「消化体質」が「浸透してしまっている」。ゆえに「骨子案」も、個別事業の継続性に重点が置かれ、新たな取り組みに対する果敢さが窺われず、メリハリのない総花的な内容になってしまったのです。

②優良な事業が目前にあるのに、「時間と手間がかかるトライアルをする専門家と行政マンがいなければいけないか」。先進的計画である「行政案」を新幹線の開業後も塩漬けにしたままなのは、要するにトライアルするか断念するか、踏ん切りがつかないからです。

③「公共交通は、文化、教育等と同様の『公共サービス』である」のに、「要の公共交通が行政責任でない限り、まともな都市交通政策は実施できない」。この指摘は、「骨子案」というより金沢市の交通政策そのものの決定的な弱点を突いていると思われまます。福祉的意味合いが濃い“ふらっとバス”は行政の主導で導入されましたが、肝心要の既存の交通機関については、行政の役割は民間への“要請”や“援助”が精一杯なのです。

④「総合的な街づくりの視点」がないまま、「工学系技術者が主役となり、数年で異動する行政マンと共同して」個別事業を進めている。こうして技術的思考が前面に出れば、戦略論なき戦術集しか生まれません。

金沢市は新幹線沿線の主要都市になりました。しかし、そんな自負もなく、平凡な一地方都市の発想のまま提起されたのが「骨子案」なのです。「新しい交通システム」という表現を多用しながら、その具体例に一切言及しないのも、発想転換への強い意志の不足のせいでしょう。

●学者は責任を負えるか

そして、このような曖昧な姿勢を正当化する論拠が学界から提供されています。第 2 次金沢交通戦略策定検討委員会に学識者として名を連ねる高山純一・金沢大学教授（工学博士）は、LRT の「実現には巨額の費用に加え、走行空間の確保も大変困難です」（北國新聞 2015 年 3 月 14 日）と述べられています。

このような発言はありふれたものですが、疑問に思うのはその続きの台詞です。「ただ、未来には道路の仕組みも大きく変わるのではないのでしょうか。自動運転のバスが登場し、渋滞が解消されるかもしれません。そうすれば LRT を整備する余地もできそうです」。

つまり高山教授は、「自動運転のバス」が普及するまでは金沢の LRT 構想は実現しないと考えておられるのです。「未来」とはいつなのか、「余地もできそう」の意

味が何なのかは、この短い記事からは読み取れません。また、「道路の仕組み」が「大きく変わる」のを待っていていいものかどうか、疑問に思います。

それにしても、この文脈で「自動運転のバス」に言及される理由がわかりません。もし“自動運転のバスが渋滞を解消する可能性”を示唆されているのなら、路面のレール上を走る電車が渋滞を緩和するという、より高い可能性についても触れてほしいものです。この肝心の論点を行政も学識者もなぜか黙殺しています。それゆえ、“ただでさえ狭い都心軸の国道(157号)がさらに狭くなって大渋滞を招く”という事実無根のイメージが、金沢のLRT構想を20年近くも足踏みさせてきたのです。157号の拡幅、山側環状の開通の以後についていえば、“走行空間の確保は極めて難しい”という俗説が、そのまま“LRTは夢物語”という風評につながりました。その結果、“道が狭いからこそ、LRTという中量輸送機関が貴重な街路空間を有効に活用する”という、理性的に考えて当たり前の議論は封じられてきたのです。

ところで、「総合的な街づくりの視点」を重視するなら、「工学系技術者」のみならず、都市構造や人口動態を調査する社会学者、「期待」を研究する心理学者、そして、「新しい交通システム」の外部効果(間接効果)を計測する経済学者も、「戦略」の策定に参加させてもよいのではないのでしょうか。その方が、深みと厚みのある議論を展開できるはずで、最後は行政マンが責任をもってまとめればいいのです。「制度、組織、コミュニケーション、合意形成、リーダーシップ、品格・モラル等にかかわる人間の集団としてのパフォーマンス」(望月)を発揮させ、文理の知恵を総合させる文化的土壌が、本来、“学都”金沢にはあるはずなので、

●タイミングを失するなかれ

「骨子案」によれば、「新しい交通システム」について、7年もの時間が着工前の準備に費やされます。

一方、12年後の2027年にはリニア中央新幹線が開通します。5年後のオリンピックを控え、首都圏の再開発は、巨額の国費を投入して大々的に進められています。東京の求心力はますます強くなるでしょう。

このような状況下で、では、金沢の“ポスト新幹線”のプロジェクトに何がふさわしいかといえば、行政が構想したものなかでは、まず思いつくものの1つが“LRTの導入”です。問題は、その時期がいつなのか、ということ。8年後の2023年春、つまり北陸新幹線の敦賀延伸開業までの(先行区間の)運行開始をめざす、そう「戦略」のなかで宣言してはどうでしょうか。

これくらいの時間の余裕があれば、住民の合意形成をじっくり図ることができ、走行空間にまつわる障壁をしっかりと除くことができます。いまから準備を始めれば、十分に可能な目標設定なのです。そして、目標達成の効果は極めて大きいのです。想像してみてください、新幹

線の金沢以西開業時に、バスに加えライトレールを手に行っている場合と、バスしか持たない場合とで、本州日本海側の中枢都市として、金沢が将来にわたって活力豊かに発展し続けていく可能性がどれほど違ってくるだろうか、と。また、都市の品格やブランド力にどれくらいの差が生まれるだろうか、と。

折良く政府が「地方創生」を唱えています。その具体策のなかでも、“金沢都市圏のLRT構想”は優れた事業として高く評価されるでしょう。都心を貫く都市圏基幹公共交通システムとしてのLRTの新規導入は、わが国では前例なき都市交通の改革であり、諸都市の模範となるものであり、さらに、LRT関連の産業で新たな内需を創出するのですから。そもそも政府はLRTの整備を推奨し、(前金沢市長を中心とする自治体側の粘り強い要請もあって)支援制度を充実させてきました。この成果を活用し、さらに補助の上乗せを要望していくことも可能です。東京一極集中の是正、日本海国土軸の形成、コンパクトシティ施策の推進、交通政策基本法の趣旨の実現をはじめ、それを正当化する理由はいくらでもあるのです。

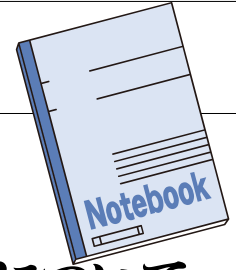
「新幹線時代」を迎えてなお、圏域の社会的・経済的要請を色濃く反映しないような「戦略」は、その名に値しません。例えば、移住者の増加という政策課題をひとつ挟むだけでも、「戦略」の様相は大きく変わらざるをえません。そのような変化を具現するものとして、「行政案」以来の課題であるLRTの導入を堂々と「戦略」に書き込むことについて、とりわけ躊躇するに足るような大きな理由が本当にあるのでしょうか。

新幹線開業に地方創生。いま、このタイミングで交通戦略を描ける金沢は日本一恵まれています。とって、無理に背伸びをする必要はありません。“百年に一度”の好機を活かし、既存の「行政案」を「戦略」の核に位置づければ、それでいいのです。LRTの先行整備、これこそが、バス路線の再編をはじめとする諸々の交通施策をトータルかつスピーディに進める原動力になるのですから。



■歩道沿いをトラムが走るポートランド(アメリカ)都市の成長境界線を定めるとともに、LRTに大胆な投資を行い、移住地として高い人気を誇っています。

金沢 LRT 講座



◎第 23 回

金沢という都市における公共交通の必要性について

二次交通への不満は、すでに

金沢・LRT と暮らしを考える会会長 谷内昭慶

一方、LRT への関心は住民が郷土を愛しているかどうか問われるバロメーターにもなります。

有権者の、住民の、公共に対する民度が問われます。何故かといえば、LRT はすでに住民や観光客が歩き易く、出歩き易くするための公共交通システムだと、世界では常識になっているからです。

既存する路線バス、自転車、タクシーなどと LRT をどうバランスさせるかは、そのまちの条件を考えればいいだけで、何ら難しいものではありません。難しいと思うのは、住民に対する行き過ぎた忖度と、決断するのが怖いからでしょう。

ましてや、金沢都市圏の場合、北鉄の石川線と浅野川線が残り、今日まで、それなりに利用されてきたわけで、この 2 つの路線が今日まで廃線されず残されたという事実をみても分かるように、そのこと自体、鉄道の必要性、合理性が証明されています。もし、この軌道が中心市街地に至り、定時性と乗り心地、乗り降りのし易さを享受したら、「廃線」ということすら、こちらでは死語になっていたでしょう。それくらい、空気のような存在、必要なシステムということになります。

しかし、結局、金沢市は市内電車を廃止し、車に頼るだけの一点集中の政策を進め、金沢都市圏では、住民は鉄道の良さを十分味わうことなく、新参者のマイカーに魅かれ、それを貪欲に求めた結果、住民の少子

高齢化と共に、鉄道自身の老朽化が進み、私鉄に税金を投入しなければならない状況にしてしまったともいえます。

鉄道をまちにとって大事な社会資本だという位置づけをしてこなかった、邪魔者扱いにしてきた結果、今があるということになります。

❖世田谷区、山下商店街にみる 公共交通利用者たちの日常

5 月は、本会が平成 26 年度の通常総会を行う月でもあり、そこで、講演会を企画し、同日開催しました。

本会は平成 15 年 9 月の設立で、平成 18 年度の 1 年間で 5 回も市民討議なるイベントを行い、平成 21 年度には、住民に対して本会の研究成果を発表させていただきましたが、6 年ぶりのイベントになりました。久々の本会主催の講演会です。

講師には、世田谷区の山下商店街副理事長であって、NPO 法人「まちこらぼ」の代表をしておられる、柴田真希さまをお呼びし、「商店街と公共交通のコラボで進めるまちづくり」と題して、ご講演をいただきました。

この商店街は、小田急線「豪徳寺駅」と東急世田谷線「山下駅」に位置していることもあり、ここの住民の多くは、公共交通をよく利用し、かつ、商店街で繰り広げられる種々のイベントに参加し、大いに日常を楽しんでいるという事例を紹介してもらいました。

イベントを仕掛ける側が、役所だったり、NPO だったり、商店街組合だったり、鉄道事業者だったりというのですが、共通の目的があるので、それぞれが勝手に行うのではなく、四者のコラボが奏功しているという話です。

❖公共交通は、何故、必要か

本会が行った過去のイベントでも、様々の協力を得て行いたいと願ってはみましたが、実質的に、何かへと繋ぐものにはなりませんので、その時は、本会だけが盛り上がりても何も始まらないということをつくづく思った次第です。



しかし、今回のイベントは、会員が増えたことで実現できたので、まずは内でも盛り上がり、そのパワーで、外に向かって盛り上げるという姿勢が必要なんだということの思い知らされた講演内容でした。

確かに、昭和42年2月10日を最後に48年間しか営業できなかった金沢の市内電車にお別れをした金沢住民の中には、未だに、それを言う人がいて、「金沢には電車は絶対無理、できない」と豪語する人がいるのも事実です。

ところが、今日の情勢と環境では、公共交通へのシフトはまったなしの時代になっているのです。まちをコンパクトにする必要性和、住み易さを考慮すれば、必然的にLRTのような、魅力的な新交通システムが必要だということになります。それが少子高齢化を迎える地方都市の宿命ともいえるでしょう。

最近、トマ・ピケティ氏の「21世紀の資本」という本が話題になっていますが、過去300年間のデータを分析した結果、このままでは貧富の差が拡大し続けるというショッキングな結論になっています。学説のひとつではありますが、データに基づいているという点で、信憑性も高く、評判は高いようです。

もちろん、その対策も示されています。結局、世界規模で金持ちから税金として徴収すればいいというわけですが、国家という枠組みがある限り、それ自体、机上の空論ということになります。お金に余裕のない者がマイカーを持つこと自体、難しくなっていくと推測されます。しかし、職場には行かなければなりません。住民の足を行政が担うという欧米の考え方は、それなりに世界では常識なのです。また、大好きなマイカーを自分では運転できなくなると、その次にあるものは何かということを考えれば、簡単に必要性を感じるができるでしょう。住民が出歩かなくなると、まちには静寂が戻ってきますが、同時に経済的冷え込みが現れます。

◆住民としての責任

LRTの導入という政策、及び公共事業は、もうご存知のように、単なるバスから電車に変わるという単純なものではありません。金沢のような都市圏にどれだけのメリットを与えてくれるか、という視点から、本会は推進している立場です。

今年3月14日、北陸に新幹線開業というひとつ大きな地域の夢が実現したことから、この先、この地に、新幹線効果というメリットをどれだけもたらしてくれるか、それこそ、私たち住民の努力が、これから問われるともいえるでしょう。

新幹線効果が無駄にしないためには、まちづくり政策をどう展開するか、また、その努力に、行政間同士の連携はいうまでもなく、行政と住民が共に、どう協働

しあっていくか、ということになるでしょう。

是非、新幹線開業を契機に、LRTがもたらすメリットを今一度、考えていただければ、幸いです。

これからは、金沢の魅力を最大限引き出すために、何が必要か、ということになりませんか。

まちづくりは恒久的政策を必要とします。これで安心、安泰ということはありません。諸々の施策との整合性に配慮しつつも、連携していく、つないでいく、という地道な積み重ねが必要になるだろうと考えます。

つまりは、まちづくりにおける建設的な施策をどう進めていくかということに尽きるかと思しますので、行政及び住民ともども、前向きな気持ちになって、これからのことを考えていただければ、と願っています。

◆もう首長の判断ひとつにかかっている

今はただ、わかっている人たちによる発信力に期待するしかないのでしょうか、本当にそれでいいのでしょうか。政策の決定者は、言うに及ばず、首長と議会に負託されています。責任ある者が、まず宣言していただきたい。それを切に願っています。しかも早急をお願いしたい。というのも、地元の交通事業者は将来への準備ができず、困っているからです。投資が、税金が、無駄使いにしなければいいかと。

じらしてもメリットがあるとは思えない現実が、そこまで来ています。結論を先延ばしにしても、結局、決めることより、決めない方のリスクが高くなるという意味です。

決めないと、それこそ、住民が一丸となって共有できるビジョンにならないということになるわけで、力を結集できません。

一丸とは、まさにビジョンの共有です。それができない中で、意識や活力、資金をひとつに集約することができず、まちづくりは遅々として進められない状況が続くことになります。それこそ、地域益を損ねるといことになりませんか。

シームレスな乗換(高齢社会から幸齢社会へ)

足腰が弱ると杖持つ
人の歩行限界50m

- ◇ 街には装置として ◇
- ・横断しやすくする(スクランブル交差点)
 - ・基幹交通は水平エレベーター(LRT)
 - ・送迎用自家用車(タクシー)



バスとの乗り換えは、ホーム to ホーム

活動報告

(2015 年 3 月以降)

[例会]

3 月 14 日 (土)、4 月 18 日 (土)

*原則、午後 3 時～5 時

あいむ会議室 (香林坊ラモーダ 7 階) にて

[総会]

5 月 16 日 総会及び講演会

場所：金沢市近江町交流プラザ 集会室

*資料展示 午前 10 時～午後 4 時半

*勉強会 午前 11 時～12 時 (会員及び一般向け)

*総会 午後 1 時半～2 時半

*講演会 午後 3 時～4 時半

[例会予定]

6 月 20 日 (土)、7 月 18 日 (土)、8 月 22 日 (土)

*6 月 20 日は午後 1 時～5 時、ほかは午後 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/講演]

5 月 24 日 青山会/総会・記念講演に呼ばれる

場所：ANA ホリデイ・イン金沢スカイ

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 年から任意団体として活動を始めました。金沢市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、平成 26 年度の総会を終え、27 年度から新体制のもとで、本会は再出発することになりました。

北陸新幹線開業後、金沢駅は人ごみでごったがえしになりました。人々をスムーズに目的地に誘うためにも、LRT の必要性を感じます。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。

*会費・寄付の振込口座は、北國銀行 賢坂辻支店

普通 2 4 3 3 2 9

口座名 金沢・LRT と暮らしを考える会

カナザワエルアールティ

で入金できます。

*入会の問い合わせは、下記連絡先にお寄せください。

年会費は 2,000 円です。

編集後記

台湾の高雄市が建設中の LRT は、その優れた特性を十分に活かしています。全長 22.1km の全線が架線レスで、軌道敷の 80% を緑化し、土地や民族にまつわる物語性を反映させた駅舎の設計も凝っています。このように、LRT は街そのものをデザインするツールといってよく、金沢市が導入をめざす「景観的に優れた新しい交通システム」に最もふさわしいものです。また、溝付きレールを採用し安全性を、電車優先の信号制御システムを導入し定時性を、それぞれ高めています。ともに金沢の都心軸でも威力を発揮する技術です。さらに高雄市は、CG アニメーションの動画を作成し、LRT の役割やメリットについて情報発信するとともに、住民の合意形成に役立てています。これもまた金沢市が参考にできる取り組みです。郷土出身の八田興一が貢献した台湾から、今度は金沢が学ぶ番になったようです。(M)

金沢・LRT と暮らしを考える会会報

金沢 LRT だより 第 23 号

2015 年 6 月 3 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。

金沢・LRT と暮らしを考える会 事務局

〒920-8565

金沢市片町 2-21-35 社交会館 6 階

電話：076-263-3181

FAX：076-263-0291

(寿観光株) 担当：綿 (ワタ) まで

URL：<http://kanazawa-lrt.com/>

E-mail：info@kanazawa-lrt.com

