

金沢 LRT だより

Light
Rail
Transit

Vol.24



● CONTENTS ●

●緊急提言

交通関連諸制度を活用した
2022年度LRT開業へのシナリオ
……………清水孝彰 2

1. 交通政策基本法の成立と基本的諸制度再編について
2. 2022年度のLRT開業に向けた行動計画案

●富山だより⑥

富山市電の富山駅高架下乗り入れ開始
……………善光 孝 7



地域公共交通の維持・改善について、国土交通省は、「民間事業者を中心とした従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組む必要がある」と述べています。

これは大きな政策転換です。独立採算を原則とし、赤字が出れば廃止の検討は当たり前と思われていた地方の鉄道やバスの未来に光明が差したといえます。

*

金沢市は、「第2次金沢交通戦略」にて、「公共交通重要路線」を中心にバス路線を階層的に再編し、また、公設も含め、パーク&ライド駐車場の整備・確保に力を入れるそうです。国の積極姿勢に応え、公共交通の活性化に向けた強い意欲を感じるとともに、「新しい交通システム」の導入環境の整備を着々と進めているように見受けられます。

*

あとは、その「新しい交通システム」について、機種の決定と導入の時期が焦点です。金沢都市圏のさらなる発展の礎を築くためにも、また、石川線、

浅野川線の活用を考えても、LRTが最善とされません。「走行空間の確保」は不可能ではありません。

*

問題は導入時期です。「戦略」の期間は7年。決して短くないその間での段階的な整備が期待されます。2023年春、新幹線の敦賀延伸に合わせ、相乗効果と宣伝効果の大きい「W開業」を実現させるための、わりと余裕のある工程表を、今なら描けるからです。

本号の清水論文は、国の制度改正を活かし、「戦略」終期の2022年度のLRT導入の方法を具体的に提案しています。いうまでもなく、国の政策転換の他にも、新幹線の開業をはじめ、金沢の交通戦略立案には強い追い風が吹いています。「石川中央都市圏」の形成にとっても、LRTの導入ほど、メインの共同プロジェクトとしてふさわしいものはありません。

*

7年で実現しないものが、10年で実現する保証はありません。状況の悪化は急にやってきます。しっかり風をつかんで、大胆な施策展開を表明すべき時機、それが今なのではないでしょうか。(毛利)

交通関連諸制度を活用した 2022 年度 LRT 開業へのシナリオ

清水孝彰



1. 交通政策基本法の成立と基本的諸制度再編について

北陸新幹線が開業した 2014 年度は、政府レベルの交通関連の基本的諸制度が大きく動いた年度でもありました。これは 2013 年末に交通政策基本法が施行されたことを受けての動きです。この法律は、全国各地の交通関連市民団体や国会議員が、(仮称)交通基本法の制定を求めた数十年来の長い運動を経て、ようやく実現したものです。

2014 年度は、交通政策基本計画の策定と、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律と基本方針の改正が行われ、基本的諸制度が概成しました。このタイミングで新金沢交通戦略の改定を迎えた市にとって、LRT 実現に踏み出すには千載一遇の好機です。

①交通政策基本法

交通政策基本法がなかった時は、安全対策（交通安全対策基本法）等を除く交通施策は基本的に事業者任せでした。基本法制定によって、交通の目的や機能が明確になり、国や自治体が施策推進の一定の責任を負うことが位置づけられた点に、大きな意義があります。基本法の構成と、主な内容を紹介します。

第一章 総則

交通の 2 大目的に、「国民生活の安定」と「国民経済の発展」を掲げました（第 1 条）。また、交通の機能として、「生活機能」「交流機能」「物資流通機能」を挙げています（第 2 条）。

第二章 交通に関する基本的施策

第一節 交通政策基本計画

国の交通に関する施策は交通政策基本計画に記載され、基本法では計画策定の手続きについて述べているのみです（第 15 条）。

第二節 国の施策

施策推進の観点について記載されています。LRT に関わる内容は以下のようなものです。

- ・高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動（第 17 条）
- ・交通の利便性向上、円滑化及び効率化（第 18 条）
- ・地域の活力の向上（第 20 条）

- ・環境負荷の低減（第23条）
- ・まちづくりの観点（第25条）
- ・観光立国の実現の観点（第26条）

第三節 地方公共団体の施策

地方自治体に、区域内の交通施策を、総合的かつ計画的に実施することを求めています（第32条）。

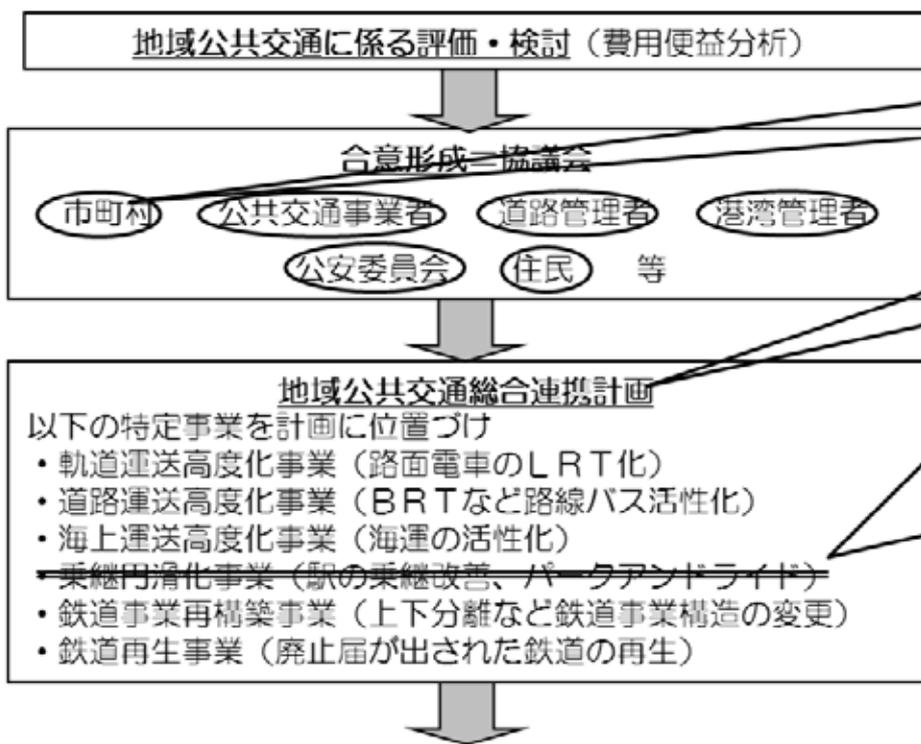
②地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

地域公共交通活性化・再生法は2007年度に施行され、富山地鉄環状線や福井鉄道に適用されています。交通政策基本法が制定されたため、同法は個別法の1つに位置づけられ、2014年度に一部改定されました。改定前と改定後の違いは図の通りで、改定の趣旨は「地方自治体の主体性強化」「まちづくりとの連携」「面的な公共交通ネットワークの構築」の3点にあります。

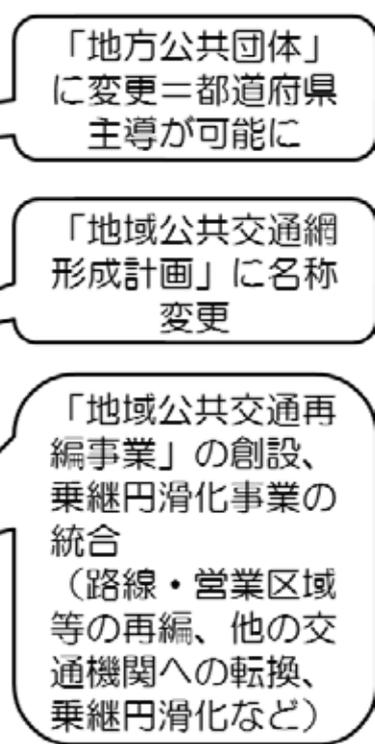
- ・旧法：交通モードの連携を重視した「地域公共交通総合連携計画」
- 新法：まちづくりとの連携を重視した「地域公共交通網形成計画」（第5条）
- ・旧法：「地域公共交通総合連携計画」の策定と法定協議会の事務局は市町村が担う
- 新法：「地域公共交通網形成計画」の策定と法定協議会の事務局は都道府県・市町村のいずれが担うことも可能（第5・6条）
- ・旧法：「乗継円滑化事業」は事業者が実施計画を策定し実施する
- 新法：「乗継円滑化事業」は「地域公共交通再編事業」に拡張され、地方自治体が発実施計画を策定し関係者に実施させる（第27条の2）

地域公共交通活性化・再生法の改正

●現行の地域公共交通活性化・再生法



●改正法



国による計画の認定、事業実施

③交通政策基本計画

国の施策に関する数値目標が掲げられている点が大きな特徴です。この目標を「2020年東京オリンピック・パラリンピックをマイルストーンとして達成し成果を世界に発信する」とされています。鉄軌道に関連する数値目標としては、以下のようなものがあります。

[1] 改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数【2014年度 → 2020年度 100件】

[2] 鉄道事業再構築実施計画（鉄道の上下分離等）の認定件数【2013年度 4件 → 2020年度 10件】

[5] LRTの導入割合（低床式路面電車の導入割合）【2013年度 24.6% → 2020年度 35%】

2. 2022年度のLRT開業に向けた行動計画面案

金沢市がLRTその他の新交通システムを実際に導入しようとする、今まで説明してきた国の諸制度を利用することになります。では、実際どのように利用していったらよいのでしょうか。まずは別図（6頁）のうち、交通政策基本計画の目標と、第二次金沢交通戦略（骨子案）の施策を比較してみます。

交通政策基本計画の目標のマイルストーンは2020年で、五輪が絡むため、国が自ら掲げた施策に予算が重点配分されることは容易に予想できます。対して、第二次金沢交通戦略が描く2020年は、新交通システムの選定が終わりこれから導入に着手、バス路線再編の交通実験が続いている状況です。つまりこの時点でインフラ整備等は何も進んでいないことを意味します。

そこで私案として、2020年度までに必要な補助金をすべて獲得し、インフラ整備を少しでも進め、第二次金沢交通戦略の目標年次である2022年度にLRTを開業させるための行動計画を作成しました。交通政策基本法や地域公共交通活性化・再生法の制度を、市がフル活用して進めていけば十分可能な計画と考えます。

【2015年度（計画期間前）】

- 地域公共交通網形成計画（以下「法定計画」）策定に向け、法定協議会の委員の人選を行います。以下のメンバーを委員に含めることが必要です。
 - ・関係自治体（金沢市、野々市市、内灘町など）
 - ・交通事業者（北陸鉄道、JR西日本、IRいしかわ鉄道）
 - ・道路管理者（金沢河川国道事務所、石川県）
 - ・交通管理者（石川県公安委員会）
 - ・利用者代表（交通関連市民団体、なければ町会等）

【2016年度】

- 法定計画策定のための法定協議会を発足します。
- 法定協議会主体で、法定計画策定調査の補助金を申請します。この補助金は、2年での計画策定が前提です。
- 第二次金沢交通戦略をベースとして、法定計画の素案を作成します。法の規定を満たすための、見直しや追記が必要な事項は以下の通りです。
 - ・対象区域：金沢市の行政区域にこだわらない、公共交通網で一体化された区域とする必要があり、最低でも野々市市や内灘町辺りまでは含める必要があります。
 - ・特定事業と実施主体：軌道運送高度化事業（上下分離によるLRT導入）と地域公共交通再編事業（バス

路線再編)に取り組むことを明記する必要があります。実施主体についても、「行政」「交通事業者」等の不明確な記述ではなく「金沢市」「北陸鉄道」等と明確化が必要です。

・計画達成状況の評価：法定協議会で達成状況を評価するタイミングと方法についての記述が必要です。

以下の事項は第二次金沢交通戦略に入っているものが使えると思います。

- ・地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針
- ・地域公共交通網形成計画の目標
- ・計画期間
- 軌道運送高度化事業と地域公共交通再編事業について、法定協議会に専門部会を設け、課題の分析や対策の検討を実施します。
- 法定協議会主催で市民検討会を開催し、合意形成を図っていきます。

【2017年度】

- 法定計画の策定に引き続き取り組みます。
- 法定協議会主催で、LRT 導入空間確保に向けた交通実験を開始します。
- 軌道運送高度化実施計画と地域公共交通再編実施計画の素案を策定します。
- シンポジウムの開催やパブリックコメント等で引き続き合意形成を図っていきます。
- 年度末には法定計画（案）の策定に至り、市としてLRT 導入を公式表明します。

【2018年度】

- 法定計画の、国による認定を受けて正式化します。これにより、軌道運送高度化事業等の補助金申請が可能になります。
- 法定協議会で、LRT 工事中の暫定バス路線計画の案を策定します。
- LRT 導入空間確保に向けた交通実験を継続するとともに、工事中を想定した暫定バス路線についても実験を行います。
- 法定協議会で交通実験の結果を評価し、導入空間確保と暫定バス路線計画案を策定します。

【2019年度】

- 軌道運送高度化実施計画に従い、LRT 導入空間の測量と実施設計を行います。
- LRT 導入空間の道路占用許可手続を行い、道路を占用します。
- 地域公共交通再編実施計画に従い、工事中の暫定バス路線計画を策定します。
- 計画に従い、バス路線の暫定再編を行います。

【2020年度】

- LRT の工事に着手します（竣工まで3年）。

【2021年度】

- LRT の工事を継続します。

【2022年度】

- 年度末にLRT が開業します。
- LRT 開業に合わせて、バス路線の本再編を行います。



富山だより⑥

富山市電の富山駅 高架下乗り入れ開始

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

平成 27 年 3 月 14 日、北陸新幹線が長野から上越、富山を通り、金沢まで開業しました。その中で今、注目を浴びている取り組みを行っている富山駅を紹介してみたいと思います。

富山駅は新幹線の開業に合わせ、新しく生まれ変わりました。そしてこの駅の目玉の一つが「市内電車の富山駅乗り入れ」です。新幹線の改札を出ると、向かい側に市内電車（路面電車）が待っています！

繁華街のある西町・南富山方面、富山大学方面、環状線の全車両がここから発車し、非常に便利になりました。これはコンパクトな街づくりを目指す富山市の施策の一つで、2006 年の富山北部・岩瀬浜方面への富山ライトレール（ポートラム）開業、2009 年の市内電車環状線（セントラム）開通に続く、鉄軌道利便性向上の第 3 弾です。現在、富山駅は高架化

工事の最中です。この高架化の全面完成後、駅北側の富山ライトレールと南側の市内電車の線路が結ばれ、相互乗り入れが始まります。利便性向上、第 4 弾。さらに今、市内電車の南富山から鉄道線に乗り入れさせようという計画も進められております。第 5 弾ですね。その他、郊外鉄道の JR 高山本線、富山地方鉄道本線・不二越線・上滝線の各線では増発、2 か所の新駅設置、さらに基幹バス路線の設定、コミュニティバスの整備なども進められています。

このように富山市では、鉄道、路面電車（LRT）、路線バス、コミュニティバス、タクシーに適正な投資をし、利便性を上げ、持続可能な街を目指そうとしています。環境にも、地元の住民にも、そして来訪者、観光客にもやさしい街ですね。



● INFORMATION ●

●活動報告 (2015 年 6 月以降)

[例会]

6 月 20 日 (土)、7 月 18 日 (土)

* 午後 3 時～5 時。あいむ会議室 (香林坊ラモーダ 7 階) にて

[例会予定]

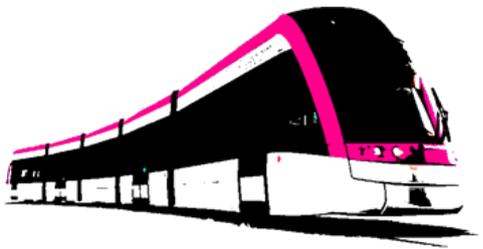
8 月 22 日 (土)、9 月 19 日 (土)、10 月 24 日 (土)

* 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、どなたでも遠慮なくご参加ください。

●出前講座のご案内

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。



●入会・寄付のお願い

私たちの活動は、会員の皆様の会費と、協力してくださる個人・企業・団体の皆様の寄付によって支えられています。本会の趣旨にご賛同いただき、LRT にご関心をもたれた方の入会をお待ちしております。

また、ご寄付を通じてご支援を賜れば幸いです。

- 個人会員：年会費 2,000 円
- 法人会員：年会費 10,000 円
- 学生会員：無 料
- 寄 付 金：任 意

[振込先]

①ゆうちょ銀行

金沢・LRT と暮らしを考える会

ゆうちょ銀行間

(口座番号) 記号 1 3 1 3 0 番号 5 5 1 2 6 4 1

他の金融機関から

店番 (3 1 8) (普通) 0 5 5 1 2 6 4

②北國銀行 賢坂辻支店

金沢 LRT と暮らしを考える会

(普通) 2 4 3 3 2 9

* ①②のどちらでも結構でございます。

* お振込手数料はご負担くださいますよう、お願いいたします。

[会員特典]

会報「金沢 LRT だより」をお届けします。

その他、イベント・行事についてご案内します。

編集後記

「新しい交通システム」というと、まず、「走行空間の確保」や「自動車交通の処理」という“ハードル”に目が行きがちです。しかし、そのような“電車ありき”の姿勢は疑問です。肝心の機種選定に関わって、電車とバスとでは街の光景が大きく変わってきます。ここでの街とは有機体になぞらえられるもので、その光景とは、そこで繰り広げられる人々の交流のあり方までも含みます。「レール上の電車」と「ペンキ塗装上の連接バス」とでは、人々の心理、そして人々の社交が織りなすコミュニティの内実にもじわじわと差異をもたらします。結局、人と社会に視点を置いて、技術論より先に文化論の次元で判断し、率直に見解を述べ合うのが、ハードルを乗り越えようとする動機を高め、導入への近道になるのでしょうか。(M)

金沢・LRT と暮らしを考える会会報

金沢 LRT だより 第 24 号

2015 年 7 月 28 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。

* 本会の提案、本誌についてご意見、ご感想をお寄せください。

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：綿まで)

URL：http://kanazawa-lrt.com/

E-mail：info@kanazawa-lrt.com

