

金沢 LRT だより

Light Rail Transit

Vol.25



● CONTENTS ●

●リレーコラム①

私と電車山本忠彦 2

政策論を求む⑧

金沢港・香林坊・鶴来を一本のレールで結ぼう！
.....毛利千香志 6

金沢LRT講座 補講①

渋滞の損失 4

●「飲み電ライブ2015」が盛況！ 3



新 幹線が開業して半年が経ちました。いろいろ起きた変化の中でも特筆すべきは、街に歩行者が増えたということです。新幹線の二次交通は、観光客自身の足が担っているようなのです。

増えたといえば、ふらっとバスの乗客も久しぶりに増加に転じました。こちらも、観光客が街歩きの補助に使っているようです。

*

この事実は、見方を変えれば、金沢市民が日頃、“いかに歩かないか”を浮き彫りにしています。ほぼ2km圏内に商業や娯楽の施設が集まっており、本来なら、都心の手前でクルマからバスに乗り換え、バスと徒歩で回遊したほうが移動の効率はいいはず。

例えば、観光客の目立つ〈金沢駅・近江町間〉は、〈野町駅・片町間〉とほぼ等距離です。どちらの沿道が景観を楽しめるかといえば、後者でしょう。しかし、地元住民は、“電車に乗って、野町から片町まで歩こう”とは思いません。本数が少ないという事情もあります。しかし、たまには電車を使ってみれば、気分転換になり、案外時間もかからず、いい運動になり、

交通費の節約にもなると気づくかもしれません。

*

こんなデータがあります。「肥満の割合」を通勤手段別にみると、「クルマ」が28%、「バス」や「鉄道」が19%、「徒歩」や「自転車」が20%。「クルマ」での通勤者が、他より4～5割も肥満率が高いのです。

また、1,000ccの「安い、小さな、燃費の良いクルマ」の所持費は、保険、税金、駐車場、車検を合計すると、「全く乗らずに持ってるだけで」1日1,150円です。ガソリン代、都心の駐車場代を合わせれば、少なく見積もって1日1,500円が、「維持費だけに」かかります。いちいち切符を買うので公共交通のほうが金銭負担が大きいように思いますが、多くの場合、公共交通のほうが安いのです。(以上のデータは、一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議HPより引用)

*

徒歩の価値の再評価+公共交通の再編・強化=“クルマ利用の減少”。これこそ、新幹線利用の観光客が気づかせてくれた市民生活の課題であり、交通政策の大きな目標なのではないでしょうか。(毛利)

リレーコラム* 1

私と電車

山本忠彦

私が泉中学一年生、晴天の秋、午後一番、音楽の授業中に無人の木工室から出火し、新品の高下駄を玄関に取りに行く間もなく校舎が全焼してしまいました。隣の弥生小学校にも燃え移り、小学校も全焼です。運動場の隅に全員避難しましたが、火災の輻射熱の何と熱かったことか。プールの水位は急速に下がり、当時、消火のために市内の消防ポンプ車が総出で犀川から吸水し消火活動が行われました。私の通信簿はその期間、空白です。

一学年 13 組のマンモス校の私たちは市内の各中学に分散して通学することになりました。私の 12 組は何と一番遠い鳴和中学校になりました。通学は、毎朝市電の野町駅からの臨時電車で、片町、香林坊、武蔵、橋場を通り鳴和まで、帰りは兼六園経由など自由に、もちろん電車で通いました。新しいレールの敷設や新型の車両で静かな電車も登場しましたが、緑色の箱形チンチン電車のガタゴト音とその揺れの心地良さは、今も懐かしい想いです。

秋から冬、冬から春へと、二年生の始まる新学期まで存分に金沢市内を楽しんでまいりました。



会員の思いや考えを綴っていきます。

「飲み電ライブ 2015」が盛況！

9月26日、「LRTでつなぐ会」主催の「飲み電ライブ 2015」が行われ、約80人が、開業100周年を迎えた石川線の車内に集いました。

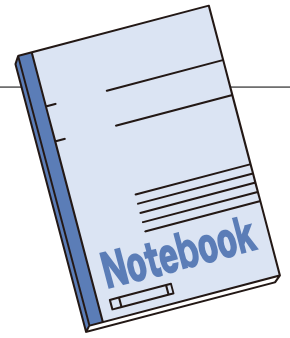
乾杯ののち、「A-Band with 紫乃」の生演奏と美しいコーラスを聴きました。

また、「かなざわ夢紙芝居」の皆さんにより、金沢と名古屋を結ぶ金名線に命をかけた小堀定信の物語が紙芝居で上演されました。

賑やかで楽しい、いつもと違った野町と鶴来の往復でした。



金沢 LRT 講座



◎補講第 1 回

渋滞の損失

都心軸の道路空間が不効率に使われている

❖渋滞はなぜいけない？

国土交通省の試算では、渋滞により失われる時間を貨幣価値に換算すると、片町付近で年間 35 億円 / km です (2009 年時点)。しかし、渋滞による損失はそれだけではありません。

渋滞はなぜ問題なのでしょう。【誰にとって？】

- ・救急活動が妨げられる。【住民】
- ・生活道路が抜け道化して危険。【住民】
- ・歩行者・自転車の安全が脅かされる。【住民】
- ・街の景観を損ない、魅力が低下。【住民】
- ・排気ガスで街の空気が汚される。【住民・歩行者】
- ・バスの定時運行が妨げられる。【住民】
- ・車の移動に時間がかかる。【自動車運転者・同乗者】

結局、渋滞の影響を大きく受けるのは沿道住民をはじめとする市民なのです。

一例として、バス移動の時間の長さについて紹介します。北陸鉄道のバス時刻表をもとに当会が 2009 年に調べたところ、有松から金沢駅の 4.3km の区間で、所要時間と平均速度は次の表のようになっていました。

	有松	2.7km 所用時間(分) と 速度(km/h)	香林坊	1.6km 所用時間(分) と 速度(km/h)	金沢駅	合計時間 (分)	平均速度 (km/h)
7時台		9 - 18		13 - 7		22	12
		12 - 14		7 - 14		19	13
8時台		10 - 16		18 - 5		28	9
		12 - 14		7 - 14		19	13
10時台		10 - 16		16 - 6		26	10
		11 - 15		7 - 14		18	14
18時台		9 - 18		17 - 6		26	10
		12 - 14		7 - 14		19	13

朝夕のラッシュ時に渋滞に巻き込まれ、定時性が大きく損なわれていることがわかります。

❖こんなバス路線の体系でいいの？

バス自体にも問題があります。下の北鉄バスの路線図の通り、金沢駅・香林坊間に路線が集中しているのです。



香林坊（日銀前）の武蔵方面行きのバスは、

8時台：87便・41秒に1台

10時台：55便・65秒に1台

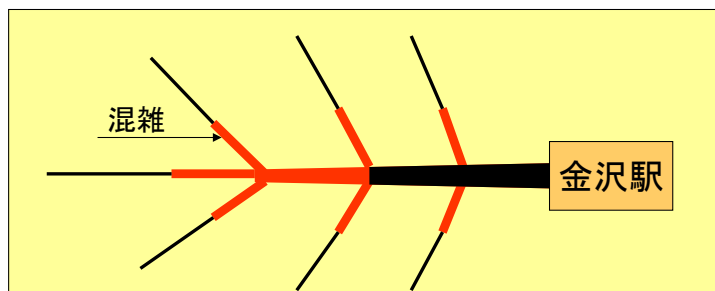
18時台：60便・1分に1台

となっています（2009年時点）。

放射状路線のほとんどが都心を経由するため、供給過剰になっているのです。便によっては空席が目立ちます。

そして、このように集中する路線バスに加え、周遊バスや高速バスなど各種のバスが数珠つなぎになって渋滞を引き起こしています。騒音と排気ガスによる環境の悪化も深刻です。1便当たりではそう多くない乗客数に対し、大変な数の運転手も確保しなければなりません。

一方、郊外だけでなく、都心の周辺でもバス路線の供給不足区間がたくさん存在します。模擬的に表すと、次の図のようになります。わざわざ都心を渋滞させるようなバス路線の体系になっているのです。



金沢市が、自動車の車線を2車線に減らすとともに、大量輸送と高頻度運行が可能で、定時性も高い「新しい交通システム」を都心軸に導入しようと試みているのは、自動車とバスが貴重な道路空間を不効率に使い、渋滞や環境悪化という問題を起こしている現状を、これ以上、放置できないと考えているからなのです。

それは同時にバス路線網の再編を伴い、市内全域で公共交通の利便性を高めるものでもあります。

金沢港・香林坊・鶴来を1本のレールで結ぼう!

——「石川中央都市圏」縦貫ライトレールの必要

毛利千香志

●ハードルは飛び越え不能か

「第2次金沢交通戦略」に基づき、都心軸に導入する「新しい交通システム」を選定する「専門家を交えた検討組織」が2016年度に発足します。選択肢としては、①LRTか②BRT（バス高速輸送システム）の導入、③BRT導入後、LRTに移行、の3つが考えられます。

従来通り“走行空間の確保”と“バス路線の再編”が“極めて高いハードル”と見なされるなら、③になる公算が高いでしょう。移行時期を具体的に示さないなら、事実上、LRTは断念したとみるべきです。

しかし、ハードルが極度に高いといっても、走行空間については、通過交通の流入抑制や公共交通への誘導など、“マネジメント”の手法を駆使して渋滞を防ぎ、道路の改良や拡幅が必要な箇所には着々と相応の工事を施していけばよいのです。

バス路線の再編は、LRT導入の前提ではなく、LRT導入と一体の施策です。軸となる基幹交通システム、すなわち定時性、速達性、大量性、快適性、視覚性のどの点においてもバスより数等優れた、信頼できる「新しい交通システム」を創設してこそ、乗り換えを伴うバス路線再編の具体像を描けるのです。

つまり、二大ハードルは、“こけたらどうしよう”という、リスクを嫌う心理が投影され、実物以上に高く見えているのかもしれないのです。もしそうなら、ぐいと気合いを入れれば①を最優先に追求することは可能です。そして、それは大いに必要でもあります。その理由について、2点のみ述べます。

●新旧都心の融合——金沢港へ

1つは、“新幹線時代”を迎え、金沢駅を挟む東西市街地の公共交通による直結が、都市政策の急務となっているということです。



一般的にあって、新都心を定める場合、都心との間で都市機能を分担した上、両者を有機的に連携させるべく、その都市に可能な、最も優等な交通機関を導入しようと努力するものです。それが都市計画の初歩であり、都市経営の常識です。

金沢の場合、駅西を開発し県庁を移転した以上、県市が協力して、都心（市役所）と新都心（県庁）の間を最短距離でつなぐ「新しい交通システム」を早急に造ろうと考えて不思議はありません。現に、「新しい交通システム」完成までの暫定手段として、両都心を結ぶ「シティライナー」という名のバス便を設定しています。

また、市が金沢駅の地下2階に、LRTのホームを想定し、杭打ちや土留めの基盤工事を行っています。このトンネル掘削（約1km）の経済効果は莫大です。東西間の移動の時間短縮効果だけでも、相当な社会的便益が計測されましよう。その生産性向上への寄与は計り知れません。正確な時間と快適な空間を保証するLRTがあれば、駅西のビジネスマンも新幹線の観光客も、片町界隈で飲食する機会が増えましよう。渋滞の緩和、事故の減少をはじめ、トンネルの経済効果は他にも様々あります。

このような便益を計算しないでも、トンネルの必要は直観的にわかります。36m幅（東側）と50m幅（西側）の立派な道路を造ったのに、まっすぐつながらないで、ぐるりと回らせること自体、両道路の整備効果を著しく減殺しています。両者を併せて都心軸と命名しながら、事実上、軸は突起状に折れ曲がっているのです。

駅西地区はなお計画的な立地誘導に適しています。例えば、湾岸での親水公園の造成やポートタワーの建設が課題になりましよう。都心と直結させる意味は大きいのです。とあって、時代錯誤の開発志向を吹聴したいのではありません。逆に、スプロール化した郊外の全方位に等しく、ロードサイドの広大な土地に全国チェーンの大型店舗を貼り付ける都市づくりでなく、LRTの沿線、すなわち新旧の都心に戦略的に都市機能を集約し、高密度、かつ節度ある開発を行おうとしたいのです。

ところが、行政のみならず、市民各界も駅部トンネル構想には沈黙を決め込んでいます。企業の経済活動や市民の社会生活に極めて有益で、しかも、金沢駅の新幹線開通、金沢港の機能拡充が、東西間の回遊や流動を促す必要をはっきり示しているのに、です。

不思議にも、官民が共にその早期整備の必要を言挙げしないのはなぜでしょうか。一つの原因は、「新しい交

通システム」導入論への及び腰にあります。それを堂々と論じれば、当然、東西市街地の一体化を導入の主要目的に据えねばならないはずですが、また、逆に、東西市街地の一体化を都市計画の重要課題に据えないと、「新しい交通システム」の議論は低調になってしまいます。いずれにせよ、この沈黙がいかにか金沢の都市益を損なっているか、冷静に考えてみるべきです。

なお、そのトンネルに車を通せば、すなわち専用走行路なきBRT（新潟方式）を実施すれば、駅周辺への車の流入が激増し、中心市街地は自滅します。

●石川線の再生——白山麓へ

LRTの早期整備は、既存の鉄道路線、とりわけ石川線の有効活用とも絡んで必要とされます。

金沢市民なら誰もが認めることですが、同線の乗客が増えず、赤字であり続けるのは、都心の手前で線路が切れているからです。そのため大幅な需要増加を見込めず、高度な活用策の実行に踏み切れないのです。富山ライトレールの手法、つまり、廃線になっておかしくない鉄道線をLRT化し、フィーダーバスと組み合わせて甦生させる事業モデルを、金沢駅に接続する浅野川線とは違い、採用しづらいわけです。

現在、行政は北鉄両線に対し、安全確保のための財政支援を行っています。存続させる以上、それは不可欠です。しかし、存続それ自体を目的とするなら、上等な公費の使い方であるとはいえません。

そもそも、行政も市民各界も、既存鉄道に対する欲求水準が低すぎるのではないのでしょうか。アブラハム・マズローという心理学者は、人間の欲求を5段階に分け、“生理的欲求→安全欲求→愛情欲求→尊厳欲求→自己実現欲求”の順で発展していくと説きました。

この説を石川線への期待水準に強引に投影すれば、第2段階止まり、つまり、“安全に存続（生存）すればそれでよし”という欲求の域を出ていません。富山ライトレールのように愛されたい、赤字線再生の成功例として賞賛されたい、そして、外部の評価に関係なく、沿線住民の生活を充実させ、鉄道のもつ最大の可能性を実現させたいという高次の欲求は微弱なのです。

富山ライトレール沿いには、大手製薬メーカーの研究者が、家族連れで住むようになりました。大都市の鉄道に劣らない運行サービスを提供し、沿線を住みよい街に変えたからです。それと同じく、石川線が毎時10～15分間隔で鶴来駅と金沢駅を結べば、アクセスが格段に良くなる先端大の研究者や学生が、沿線に数多く移り住むようになるでしょう。大学と金沢都心の中間で、しかも、鉄道の乗り継ぎのみで首都圏と往来できるようになるからです。フィーダーバスとの乗り換え地点として、鶴来駅前を学生の溜まり場にすることもできましょう。同様の効果は、もちろん工大についてもいえます。

ちなみに、浅野川線もLRT化し、医科大まで延ばせば、

研究環境の改善に役立つのみならず、高齢化に対応して大学病院への足を強化します。

このような“街の将来像”に結びつけない一時的な財政支援は、運輸の安全以外は、学術の交流も福祉の充実も鉄道とは無縁と宣言しているに等しく、費用対効果の意識に乏しいといわざるをえません。

念のため付言すれば、先の5分類の欲求は、順に上昇していくのみならず、下降したり並存したりするものです。したがって、この欲求説を盾に段階導入論（先述の③）を正当化するのは適当ではありません。

●飛ぶか飛ばないか

以上の2点のみに鑑みても、「新しい交通システム」が金沢港と鶴来の2方向に直通する意義は大きく、それゆえ、その機種は必然的にLRTに決まります。「石川中央都市圏」として、“金沢港と鶴来を1本のレールで結ぶこと”ほど、持続的発展の礎になるプロジェクトは他に見当たりません。（なお、現実的に考えれば、バス・LRT間の乗り換え抵抗を減らすため、野町でレールを分岐し、一方は石川線直通、もう一方は少なくとも有松まで延ばし、鉄道のネットワークを形成すべきでしょう。）

このような見解は何ら特殊なものでなく、腫れ物に触るようには扱ふ必要はありません。トンネルも石川線も危険な障害物ではないのです。ハードルにこだわるのなら、“できない理由を見つけ出す”ことに時間を費やす日本の都市交通政策の轍を踏むまいという、理想への覚悟において高いハードルを自らに課したほうが建設的です。理想についての語り、それ自体が現実です。理想が意志力を喚起し、困難な課題を解決して現実を動かすのです。

「新しい交通システム」の導入にあたっては、②の次善策や③の妥協策は、都市益に照らし、余程の理由がない限り避けるべきです。さもないと、「世界の交流拠点都市」にふさわしい世界水準の都市交通システムは、さらに10年の歳月をかけても構築できないでしょう。

LRT実現への道は確かに凸凹が少なくなく、こけるリスクを伴います。である以上、ハードルの高さを強調することは、日本では前例のない挑戦への不退転の決意を固めるため、また、徒にLRTへの甘い期待を抱かせないためにも必要です。同時に、ハードルは飛ぶためにこそ存在していることを忘れてはなりません。



● INFORMATION ●

●活動報告 (2015 年 8 月以降)

[例会]

8 月 22 日 (土)、9 月 19 日 (土)
* 午後 3 時～5 時。あいむ会議室にて

[例会予定]

10 月 24 日 (土)、11 月 21 日 (土)、12 月 19 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。

「福井鉄道福武線見学ツアー」を LRT でつなぐ会と共催

8 月 29 日開催。田原町より乗車し、北府検車区、えちぜん鉄道福井口を見学してきました。

「飲み電ライブ 2015」を LRT でつなぐ会と共催

9 月 26 日開催。3 頁をご参照ください。



●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

金沢市では前市長が「世界都市」、現市長が「世界の交流拠点都市」を都市像に掲げました。世界に伍していこうという潔い決意表明です。ただ、その世界都市での交流の内実は、東京やニューヨークのような金融や情報が激しく交差する“技術文明”の大都市のそれとは違ひましよう。むしろ、時代の流れにおもねず、世界に希なる“伝統文化”をもつゆえに、かえって精神的な普遍性を共有せんとする交流の姿を思い描いているはずで。都市内交通も同じです。公共の街路空間に激しくクルマが行き交う、慌ただしく喧しい街のあり方を断固として改めるべく、「新しい交通システム」が導入されようとしているのです。それが LRT であれ BRT であれ、自動車交通を規制し、歩行者中心の街路に変える強力な手段であることに違いはありません。(M)

金沢・LRT と暮らしを考える会会報

金沢 LRT だより 第 25 号

2015 年 10 月 6 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^{わた}まで)

URL：http://kanazawa-lrt.com/

E-mail：info@kanazawa-lrt.com

