

金沢 LRT だより

Light Rail Transit

Vol.26



● CONTENTS ●

●波床正敏氏に聞く Part2

「都市交通システム」とは何か

—LRT か BRT か、そのみか問題ではない

……………波床正敏 2

●政策論を求む⑧

歩いて歩いて、金沢を取り戻そう！

—「歩けるまちづくり」は世界と将来を見据えて

……………毛利千香志 6



フランス・モンペリエ

「第2次金沢交通戦略」は幸運にも、新幹線開業後、金沢の将来を改めて冷静に考えようという市民の機運を背景に策定できます。このタイミングで明確な方針を示せば、ただ車がせわしなく行き交う、何十年も見慣れた都心の街路光景を次世代に伝承しなくてもすむ、そんな期待感を市民の間に醸成できるかもしれません。

*

2004年策定の「金沢市歩けるまちづくり基本方針」は、「モータリゼーションの進展」が「慢性的な交通渋滞、生活道路への相当量の通過交通の流入」などの「様々な深刻な社会問題」をもたらしたと指摘し、「人が自動車よりも優先された魅力ある歩行空間の創出」の重要性を説いています。そして、「歩行者と自動車交通が混在する狭隘な道路等」での「通過交通の抑制」の必要を認めています。

しかし具体論になると、どうも腰が引けています。施策の「推進方向」には「自動車交通（交通量・走行速度）の抑制が含まれていますが、これは、市民に不便を強いたり、事業者に不利益を押しついたり

するものではなく」と述べ、なるべく「地域の皆さんの話し合い」に委ねたい意向のようなのです。

また、「面的かつ総合的に行う交通対策の例」として「歩行者専用」「自転車及び歩行者専用」「指定方向外進行禁止」「車輛進入禁止」「最高速度規制」「一方通行」を挙げていますが、例えば、「都心部の商店街」では「自動車での移動は若干の制約が加わります」という程度の表現にとどめ、これらの手法を強力に推進していこうという気概は窺われません。

*

金沢市は、車線削減も念頭に置き、「世界の交流拠点都市」にふさわしい「新しい交通システム」の導入を考えています。「基本方針」が示す施策や手法についても、世界の都市交通政策の先進事例に倣い、着実に実行されていくものと思われます。

都心への自動車流入を極力抑え、歩行者空間を大幅に拡大する。そうすれば金沢の街が、地域の自動車の交通拠点から世界の人々の交流拠点へと大きく変貌します。このような都市像の実現のため、官民協働の体制づくりが急がれます。（毛利）

大阪産業大学教授

波床正敏 氏に聞く

Part2

「都市交通システム」とは何か

LRT か BRT か、 そのみか問題ではない



● 22 mは狭いか

——金沢都心の国道 157 号は 4 車線で、道幅が 22 m です。LRT の導入にあたり、この幅はどう評価すべきでしょうか。

波床 中心市街地のメインストリートとしては、幅員自体は必要十分だと思います。LRT を導入してトランジットモールを実施しているヨーロッパの都市の街路と比べれば、むしろ太いほうです。

逆に、トランジットモールでなく、自動車を走らせながらとなると、ちょっと狭いです。でも、LRT を走行させているのは、特に中心市街についていえば、そんなに太い道路ばかりではありません。車線を残すにしても、片方向、一方通行で 1 車線のみ、という手はあります。

ポートランド（アメリカ）では、トランジットモールこそないですが、1 車線だけ一方通行で残し、電車道にしている所があります。それくらいなら車はあまり気にならないですね。

——要するに、22 m あれば街路構成の変更を工夫して LRT を容れられるのですね。

波床 はい。そんなに街路として狭いわけではないです。例えばフランスのサンティエンヌのように、幅員が 10 m くらいしかないのに車の通行を認めている所を見たことがあります。「線路＋細い歩道＋一方通行の車道」という構造でしたね。

● 1,800 本のバスはどうする

——この 22 m の道路に約 3 万台の車が通り、バスが往復で 1 日約 1,800 本走っています。

波床 結構多いですね。

——こういう条件でも LRT の導入は可能でしょうか。

波床 ライトレールの軌道の上にバスを走らせるのであれば、十分に可能です。

——軌道上にバスを走らせることはできるのですか。

波床 よくあります。

——例えば 3 分間隔で LRT を運行していてもですか。

波床 3 分ということは、残りの 2 分が空いていますからね。ドイツのカールスルーエは、トランジットモールの区間で電車が渋滞するので、今、地下化の工事をしています。その渋滞レベルの本数とは、1 時間に 144 本です。3 分に 1 本なら、これに比べればスカスカです。往復で 40 本ですから。

ただし、バスの荷重に耐えられる軌道構造は必要です。

——都心軸のバスをすべてライトレールに置き換えることは可能でしょうか。

波床 それは微妙で、LRT のネットワークがどれほど広いかによります。金沢市内の主要地区のすべてにライトレールで行けるなら、バスを周辺のフィーダー交通のみにしてもいいかもしれません。

でも、LRT がちょっとした距離しかないのに、1,800 本のバスをみんな排除してしまうと、乗り換えがたくさん発生してしまい、かえって利便性が下がってしまいます。それこそ自家用車へと逃げられる可能性をつくってしまう。

● 片寄せ敷設の課題

——軌道の位置には、中央の 2 車線、歩道側の 2 車線、左右どちらか片方の 2 車線の 3 通りあって、石川県と金沢市は、都心では 3 番目の片寄せの方法を考えています。その場合の利点は何なのでしょう。

波床 片方の電停が歩道上に設置できるので、道路を横断しないで電車に乗れて便利です。それに、自動車が軌道上で右折待ちしないので、電車の走行がスムーズになります。

逆に欠点は、車道に面しない街路が生じるので、沿

道の理解を得なければなりません。また、片側では路上駐車ができなくなります。

——交差点の交通処理はどうなりますか。

波床 線路が中央の場合、自動車が右折しようと思うと、極端な話、軌道にちょっと突っ込んでおけば、自動車の後ろで電車は待ちますよね。

ところが、片側に線路が2本あると、右折と左折の両方で必ず軌道を横断することになってしまう。線路の外側で両方向の電車を気遣いながら線路を横切らないといけないのです。だから、「この瞬間は電車が来ていないので、右折していいです。左折していいです」というふうに明示しないと、事故が起こりやすくなる可能性がある。右左折はきっちり信号で制御することが必須になるわけです。

——レールの片寄せは制度的に可能なのでしょうか。

波床 道路構造令という政令には片寄せの道路断面は載っていないので、許可を得るのが面倒くさい可能性はあります。線路が中央にあるのが国の定める標準断面なのです。

——札幌の市電はループ化にあたって片寄せにするそうですね。

波床 はい。沿道に個人商店があまりなく、銀行などのビルが並んでいるそうです。そういうビルはだいたい自前で駐車場をもつことが義務づけられているので、「路上駐車できない」というクレームはほとんどなかったようです。ですので、むしろ警察のほうが片寄せでやってはどうかと提案してきたらしいです。

逆に個人商店がいっぱい並んでいるような場合は、「荷捌きができない」、「ちょっとした買い物客が来なくなる」というようなクレームがきやすいと思います。

●国道157号ではどうか

——金沢の国道157号の場合、武蔵ヶ辻から香林坊までは札幌のように業務施設が多く、香林坊から片町にかけては個人商店が多い。とすると、後者の一部分をトランジットモールにするという考え方もあるかと思えます。

波床 区間を限定して、短い区間でもトランジットモール化するという例はあります。ストラスブルもカールスルーエも数百メートルといった範囲ですから、歩行者エリアといってもそんなに大きな規模ではありません。

ですから、近隣の他の道路で交通処理がある程度できるということが、トランジットモールを実現可能にする条件なのではないでしょうか。

——片町の一部区間では可能かもしれません。



交差点のみ地下化（カールスルーエ）

波床 警察などは、「バイパスがあるとはいえ、ここは市街を通り抜ける車がたくさんあるので、そういうことをやってもらっては困る」と、たぶん言うと思います。それこそ1台でもそんな車があったら困る、という論調になるのではないのでしょうか。

——1台でもといいますと。

波床 つまり、全員が合意するレベルでないとダメということです。

——武蔵ヶ辻から片町の間は右折レーンの確保も課題になります。

波床 この区間は、交差点の数自体は他の街路よりも少ないように見えます。他の街路を使って目的地に達することができるのなら、右折は禁止にできます。ヨーロッパの中心市街では右左折や通行方向のコントロールはよく見かけます。

——荷捌き車両についてはどうなりましょうか。今は裏道で停めて作業したりしていますが。

波床 商業の荷捌きについては考慮が必要です。歩行者エリアを設けているようなヨーロッパの都市では、午前中は車が入りたい放題にしています。午前中に荷捌きや資材の搬出入を終わらせて、昼を過ぎるといろんな流入制限を行って、事実上、車をシャットアウトしている街路をよく見かけます。歩行者が出てくるのは昼頃ですからね。要するにやり方次第ということですよ。

——タクシーについてはどうですか。

波床 タクシーが路上で待機するのは、本当は道路交通法違反、あるいは往来妨害に相当しそうなものですが、既得権益になってしまっています。実は京都の四条通でも問題になって、「タクシーと路上駐車で1車線詰まってしまっているなら、車道をつぶして歩道にしたほうがいいのか」という案が出てくるきっかけになりました。



交差点で止まらない（ストラスブール）

●優先信号の効き目

——電車の側でもスムーズに走ることが課題になります。交差点では優先信号の整備が必要です。

波床 日本の優先信号はあまり優先になっていません。フランスにしろドイツにしろ、路面電車が交差点で止まることはそんなにないですね。ストラスブールなどでは、電車が近づくと信号が電車の進行に合わせて次々と見事に変わっていきます。

日本のシステムはPTPS（公共車両優先システム）です。これは、元の信号周期から単純に赤信号を短くし、青信号を長くして、赤信号に引っかからない可能性を高めているだけです。長くしたり短くしたりするタイミングに合わなかったら、やっぱり止まってしまう。バスや電車を止めないようにするわけではないのです。

——PTPS で定時性を保たせることは可能ですか。

波床 あまり期待できない。何もしないよりちょっとマシというレベルだと思ってください。過度の期待は禁物です。金沢にもPTPSは入っていませんか。

——そういえば本格導入したと聞いた覚えがあります。でも、効果を実感したことはないです。

波床 路面電車といえども同じものですから、あまり期待できないのです。

——ストラスブール方式に変えることはできないのですか。

波床 日本の機械では無理です。

——機械を変えれば。

波床 機械の問題というよりも交通政策の問題です。路面電車を完全に止まらずに走らせるという方針を採っていないのです。完全な優先信号は、技術的には不可能ではないと思いますが、今のところ理解が得られていませんね。

つまり、警察の考えでは、車を「何台通したか」が交差点の処理の目安になっているのです。バスでも自

家用車でも1台は1台。でも、実際に重要なのは、交差点を「何人通したか」であるはずですよ。バスには数十人乗っているから、自家用車1台の数十倍のプライオリティがあってしかるべきなのです。

残念ながら日本では、ここまで考えが及んでいません。警察の勉強不足といえば勉強不足。行政の勉強不足でもあります。

——定時性を確保するには、信用乗車方式（運賃の收受や乗車券の改札を乗客自ら行う方式）も必要です。

波床 これも日本では行われていません。あえていえば、富山ライトレールで朝夕、ICカードを持っている人だけ、どの扉から乗り降りしてもいいようにしている例があるくらいです。

●石川線の活用法

——定時性の向上とともに、鉄道線への乗り入れもLRT導入の課題です。金沢の郊外には北陸鉄道石川線があります。

波床 ヨーロッパなら確実に直通運転しています。郊外鉄道と市内線の直通はどんどん増えています。基本性能の高いLRTのネットワークを拡げるには、一般の鉄道と相互乗り入れするのが有効ですからね。

——石川線の再生も喫緊の課題になっています。

波床 北陸鉄道線は、街路への乗り入れを待つまでもなくLRT化を実施してもいいと思いますよ。施設のリニューアルという観点から、車両と軌道に梃子を入れるという意味で、LRT化してしまうという手はないではないですね。

——ターミナルが中途半端な所にあるのが難点なのですが。

波床 ヨーロッパは進んでいて、カールスルーエのように、わざわざ専用車両を開発して、北陸線のような幹線鉄道路線と直通している都市もあります。

——確かに、その気になれば西金沢駅で北陸線につなげられるかもしれません。

波床 電気方式がどうこうという話で、昔はできませんでしたが、最近、バッテリーの技術が進歩してきて、西金沢駅から金沢駅くらいの短区間なら、バッテリーで走らせることも可能になってきています。特殊な車両が必要で、ホームの高さなどいろいろ課題はありますが、線路の幅が同じなので、技術的にはそんなに難しくないとはいえます。北陸線も実質、県営鉄道になりますね。

この話は、中心市街地に人を呼び込むという点ではちょっと目的を達していないですけども。

——しかし地方都市でも、行政や住民も交えて鉄道

の積極活用にもっと知恵を絞る必要はあります。

●論じるべきは政策

——車依存社会からの脱却という点からみて、「新しい交通システム」はLRTとBRTのどちらのほうが強力だと思われませんか。

波床 国土交通省のいうBRTは「都市交通システム」としてのBRTでなく、単なる「長いバス」なので、役に立たないと思います。PTPSの効きはかなりマイルドですし、専用レーンが確保されていることも少なく、BRTとは言い難いというのが都市交通の専門家の見方です。

BRTと称して連節バスを入れた都市が何カ所かありますが、普通に長いバスとして運用されています。乗務員の横で運賃をいちいち支払って一番前の扉から降りることになるので、普通の短いバスより連節バスのほうが、客が増えるほど定時性は下がります。

岐阜に「清流ライナー」という、ほぼ岐阜大学専用バスのような連節バスがありますが、岐阜駅に着いたところを観察していると、客がすべて降りるまでにすぐ時間がかかっています。

——「都市交通システム」としてのBRTとはどのようなものでしょうか。

波床 フランスでBRTと呼ばれているものは、LRTに比べて遜色ありません。ゴムタイヤか鉄の車輪かの違いしかないくらいです。

幹線道路の真ん中2車線にぴったりBRT専用通路を確保して、完全に車と分けています。LRTに劣らない停留所を造っていますし、「あと何分で来るか」を知らせる電光掲示もあります。乗り継ぎしやすい運賃政策もあって、信用乗車にもなっています。例えばナント(フランス)の街では、BRTが走っているのに、案内板の路線網には「LRT 4号線」と書いてあります。行って初めてゴムタイヤだとわかるのです。

ここまで徹底してやるのなら、LRTでもBRTでも別にどっちでも構わないです。本当のLRTシステムや本当のBRTシステムは、自家用車の各種利用抑制策と公共交通利用促進策、土地利用政策が一体化したもののですから。

——「新しい交通システム」の導入といっても、乗り物単体の選択というレベルを大きく超えて、諸施策の高度な総合が必要なのですね。

波床 そういう観点からは、目で見てわかりやすいLRTを導入して、都市交通政策や都市政策そのものが変わったということアピールするというのは有効です。LRTは費用もそれなりにかかり、道路空間も専用



専用通路をもつ本当のBRT (ナント)



電光掲示板で待ち時間を知らせる (ナント)



信用乗車なので車内移動は不要。段差もない (モンペリエ)

構造になりますので、不退転の決意がないと導入できません。

LRTは確実に人々の目を引きます。ただし、目を引くだけではダメなので、同時に都市交通政策の大転換を行うことが重要です。

(取材・編集責任：毛利千香志)

* 「波床正敏氏に聞く Part1 公共交通が金沢を救う——いかに中心街への車の流入を抑えるか」は「金沢LRTだより」別冊Vol.4 (2015年11月)に掲載しています。
<http://kanazawa-lrt.com/>

政策論を求む⑧

歩いて歩いて、金沢を取り戻そう！

——「歩けるまちづくり」は世界と将来を見据えて

毛利千香志

●主客の転倒？

新幹線の開業効果は多々ありますが、金沢市民に“徒歩の価値”を思い出させてくれたのも、その一つです。

クルマに依存する生活習慣が、市民をして徒歩を面倒なものに思わせ、ひいては生活習慣病の一因にもなっています。しかし、クルマならぬ鉄道で人々が大量に訪れる“新幹線時代”が、市民の“生活の質 (quality of life)”にまで変化を迫ろうとしているのです。

金沢の街歩きを楽しむ主役は、いまや観光客です。対照的に地元の人々は、渋滞に巻き込まれる上に駐車場を探し回る煩わしさもあって、中心市街地になかなか足を運びません。都心は気軽な憩いの場でなく、“クルマで出かけるには不便な場所”と認識されているのです。

これは実にもったいないことです。例えば兼六園下の境界は、文化と自然、伝統と近代を調和させる潜在力の高い地区ですが、地元の人にとっての“交流拠点”としては十分に機能していません。どちらかといえば、クルマで素通りする“通過地点”になっているのです。渋滞にいらいらしながら、あるいは、渋滞は当たり前のことと達観しながら、通り過ぎるわけです。

その上、地元住民は、観光客が排気ガスと騒音に包まれる都市環境についてどう感じているのか、想像すらせず不問に付しているようです。ホテル代や海鮮丼代の高騰をあげつらうのとは大違いです。

●歴史と文化を活かそう！

金沢の旧市街は、戦災に遭わなかったのが幸運で、城下の町割や街路がほぼ残り、庶民的な寺社が自然の地形を活かした街路に溶け込んでいます。高度経済成長期以後、歴史を重荷に感じる市民に嫌われてきた“ごちんまり感”が、これからは金沢の強みとなるでしょう。



兼六園下。地元住民の目的地でなくなりつつある

観光においては、特に欧米の客は、兼六園や茶屋街という名所の訪問に加え、普通の街路の散策、飾り気のない個人商店の探索を旅の目的にしています。地産地消の料理を味わい、人々の営みを眺め、何気ない会話を楽しみ、その土地特有の雰囲気を感じたいのです。こうした観光スタイルの変化に応じ、金沢に求められるのは、広域観光の先導役になるとともに、自らが単独で長期滞在のモデル都市になることです。現に、石川県も金沢市も、生活に根づいた食文化や伝統工芸・芸能を強調し、環境や景観にしみ出る人々の「スローライフ」の豊かさを想像させる宣伝をしています。

しかし実際はというと、街路はクルマで溢れ、人々はクルマで郊外の大型店に食品を買いに行き、街並みを無粋なコインパーキングが分断しています。精巧な工芸品の産地に繊細な都市美を期待した欧米客の、とりわけ富裕層や女性の心中を忖度してみるべきなのです。

市民生活についていえば、人口減少の時代とはいえ、限界集落ならぬ都心で学校の統廃合が進むのは異常です。観光客の闊歩する大通りから一步路地に入ると、俄に衰退の空気を感じないわけにはいきません。これは、クルマ利用の慣性の法則のせいではあっても、断じて不可逆の歴史法則のためではありません。街の顔である旧市街の風情をモータリゼーションから守り、クルマに依存しないでも子育て世代が暮らせる住環境を保ちたい——。このような健全な保守の願望が、保守王国といわれるこの地からほぼ蒸発してしまったのです。

再び兼六園下を例にとれば、境界には懐かしい食堂や銭湯が残り、職住近接の住みよい地域として再生が可能です。高齢化が進み空き屋が増えている材木町や横山町も、各方位に10分も歩けば買い物、飲食、娯楽、通院と、日常生活にはあまり不自由しません。“徒歩主体のスローなライフスタイル”を提案し、世代を超えての定住や移住の促進を図ることができる都市空間なのです。

●クルマへの依存はやめよう！

“金沢の道は狭い”。この常套句が自嘲気味に語られることに、市民が自らの街に疎外感を抱いてしまうという矛盾がよく表れています。本来なら、こう考えていいはずですが。無機質なアスファルトの広幅員道路が旧市街を分断しなかったからこそ、金沢の街の魅力は辛うじて保たれたのだと。

“都心軸でも22mしかない”。この決まり文句は、前

世紀後半に始まった特殊な一時期の思考の産物にすぎません。旧市街にて、クルマの利用を大前提に都市計画や土地利用を行うのは、400年以上も脈々と続く藩政期来の“歴史”からの逸脱行為です。金沢の旧市街が、モータリゼーションというモダンエイジの異常事態に過剰適応するいわれはないのです。

都心での“車線削減”は世界の交通政策のトレンドになっており、“道路断面の再構成”も常識です。路面電車の導入も歩道の拡幅も珍しくないのです。また、アメリカのある調査では、“徒歩で暮らしやすい都市”ほど1人当たりGDPや教育水準が高いという傾向があるそうです。このような事実や傾向を踏まえれば、旧市街のコンパクトさが世界水準の都市交通政策の実践、すなわち脱クルマ依存社会の実現に極めて好都合であることについて、私たちは先人に深く感謝すべきなのです。

クルマにとって窮屈な街は、人の精神にとっては自由な街です。異なる人格同士のフェイス・トゥ・フェイスの交流が街角や酒場で盛んになるからです。現在の観光ブームがピークアウトした後になお“金沢旅行”が独特の意味合いを込めて語られるかどうかは、誇張していえば、市民生活での脱クルマ依存の達成度にかかっています。いえ、誇張でなく、金沢の観光の真価が世界遺産や大型レジャーランドに示される煌びやかさ、華やかさではなく、街歩きという平凡さ、地味さにこそ宿っているとすれば、クルマが生む虫食い状態の街から老若男女が出歩く活気ある街に戻すという積年の課題は、金沢の将来の盛衰を決するほどの重みをもつのです。

要するに、脱クルマ依存の脈絡では、観光の振興と市民生活の質の向上を分けて考える必要はないのです。

こう述べると、“市民の意識改革”が進まない以上、そんな綺麗事を言っても始まらない、という評論家ふうの指摘がよく寄せられます。かつて、新型路面電車の必要を説くと、“バスの利用すら増えない現状では30年や50年は実現しない”と突き放す見解が唱えられましたが、それと同様の、保守ならぬ守旧の反応です。

しかし市は、市民生活への積極関与の方針に転じつつあります。「市民のひとりひとりが、積極的にまちを歩くことを心がけることによって、金沢のまちの持つ魅力を新たに知るとともにまちの魅力が高まり、まちに対する愛着も深まるという意識を醸成していくこと」（金沢市歩けるまちづくり基本方針）。この、徒歩を通じて愛郷心を強化するという課題に取り組むことが、グローバル経済の荒波から金沢の文化を守る最後で最強の砦となる、そう認識されたのではないのでしょうか。とすれば、「新しい交通システム」の導入によって「歩けるまちづくり」の総仕上げに取りかかるのは実に理に合っています。

市長も同システムについて、「交通事業者だけでなく、利用者や沿線店舗、商店街などからもハレーションが起きるだろうが、それによって課題も見える」と、市の最高責任者らしい明確な意思を表明しています（日本経済

新聞北陸版 2015年3月20日）。

金沢の“狭い街”を歩く楽しみを観光客に勧めつつ、自らはクルマを頼りに“広い郊外”で首都圏資本が提供する都会的な消費文化を楽しむ——。この自己像に矛盾を感じない市民の意識改革をのんびり待つとすれば、「まちの魅力」は高まらず、「まちに対する愛着」は深まらず、かくして、そんな街に「新しい交通システム」は不要かつ不可能という結論になることは目に見えています。

●交通政策の目標

脱クルマ依存を推し進めるには、“市民の意識改革”と同時に“公共交通の改革”が不可欠です。

公共交通の現状はどうでしょうか。例えば、金沢市が定める「公共交通重要路線」でさえ1時間に2～3便しかない時間帯があり、4便あっても15分間隔でなく、“02分、37分、47分、52分”というように、中枢都市の基幹バスのサービス水準としては劣悪です。

これでは、クルマに代えて通勤や買い物にバスを使おうという気にはなれません。“道路の主役はクルマである”という思い込みのもと、公共交通は所詮、免許をもたない“交通弱者”のためのもの、ゆえにバス路線を設けること自体がサービスであるという、事業者にとっては自己否定にもつながりかねない認識でダイヤを組んでいるのではないかとと思われるかもしれません。

こうした守旧の姿勢を転換し、大胆かつ慎重に「新しい交通システム」の導入に着手すべきではないでしょうか。同システムに必要な条件は、①許可車以外のクルマを締め出す専用の走行空間、②優先信号と信用乗車による定時走行、③乗り継ぎ環境の整備と割安な料金の設定、④200人以上の収容力、等です。特に、車線の削減、すなわち歩行者・公共交通優先の思想を形にする①を欠いては「新しい交通システム」とは呼べません。

公共交通を改革するには、クルマ依存社会の物理そして心理の強固な岩盤に楔を打ち込まねばなりません。渋滞の緩和、景観の向上、環境の改善、観光の振興、都市機能の集積、雇用の創出、移住の促進、空き屋の活用、健康寿命の延伸、そして愛郷心の涵養。これらすべてを視野に収めた「歩けるまちづくり」こそが、“新幹線時代”を迎えた金沢の、もはや迂回できない進路なのです。



兼六園下のバス停。何ともわかりにくい

● INFORMATION ●

●活動報告 (2015 年 10 月以降)

[例会]

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

[例会予定]

11 月 21 日 (土)、12 月 19 日 (土)、1 月 16 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。



9 月 26 日に行われた「飲み電ライブ 2015」の車内

●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

新幹線客がたくさん歩く様子を見て、石川県は路面に案内シールを貼りました。ちょっとした“おもてなし”ですが、金沢駅から近江町までの大通りについては、歩道は広いが景観の魅力は乏しいので、シール案内はやめ、バスに誘導するほうが良いと思います。約 1 km の単なる徒歩移動で無駄に体力を使わせてはなるまい、という素朴な気遣いであってもいいのです。嫌らしい話ですが、経済効果という損得勘定の点からも、せっかくの“二次交通”のバスに乗ってもらえば事業者の収入になり、武蔵や香林坊から歩き始めてもらえば、体力が温存され時間も有効に使えるので、金沢らしい小路を回遊しながら消費してくれる機会が増えます。たかだか応急処置といっても、あるべき本格的な対策を想定しながら行うべきではないでしょうか。(M)

金沢・LRT と暮らしを考える会会報

金沢 LRT だより 第 26 号

2015 年 11 月 10 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

