

# 金沢 LRT だより

Light Rail Transit

Vol.27



富山市のLRT

● CONTENTS ●

●レポート

札幌市電、ループ化運行を開始！

……………松原光也 2

●政策論を求む⑨

「新しい交通システム」は、古い課題の向こうに

……………毛利千香志 4

●リレーコラム②

町を空から見ると何が分かる？

……………今度充之 6



新潟市のBRT

報道によれば、市は「新しい交通システム」を導入するには中心部の国道157号の交通量を半減させる必要があると試算しているようです。“LRTありき”の姿勢が独善に陥ると同様、“マイカー優先”に固執する態度は議論を硬化させるのであり、こうした試算は前向きな議論にとって歓迎すべきです。

\*

「新しい交通システム」の導入が変えるものは移動手段のみではありません。街のあり方を変えるのです。したがって、その導入過程には、市民の公共心の発揮が否応なく求められます。例えば、青空駐車場が増え続け、街並みの毀損が加速するとすれば、それはそのまま地域コミュニティから公共心が失われつつあることの証左にもなるわけです。

ことが公共に関わる以上、これまで享受してきた自動車の利便性を一切手放すまいという極端な私益優先の構えが通用するはずがありません。どこまでなら不便を受容しうるか、その程度を問うべきなのです。これもまた、単に個人の交通行動の問題に収まらず、それがそのまま「世界の交流拠点都市」と

いう金沢市の掲げる都市像の品質を左右する公的な課題となります。その都市像にいうように、「市民一人ひとりが主体的にまちづくりに参画することにより、まちに愛着を持って誇りあるまちを創っていく必要」に直面せざるをえなくなるのです。

\*

「新しい交通システム」の導入に伴う都心軸の車線削減は、都市像に関わる包括的な課題です。したがって、パーク＆ライドの台数のようなテクニカルな話に終始しては、都市の全体像や将来像を見失います。まずは、マイカー利用のあり方について、市民が自ら冷静に考え直してみなければなりません。そのためにも、市にはより明確な「交通まちづくり」のイメージの提示が求められます。

自動車交通を適度に規制すれば、金沢が文化的により成熟し、経済的にさらに成長する可能性が拓けます。その可能性の行方、つまり「世界の交流拠点都市」とそこに走る「新しい交通システム」の具体の姿は、他ならぬ金沢市民の公共心のあり方によって定まる、これだけは確かなことです。(毛利)

# 札幌市電、ループ化運行を開始！

## 札幌駅前通に路面電車が復活、賑わいを呼ぶ

札幌市電の西4丁目(大通の南)[写真1] とすすきの[写真2] 間の 400 mは幹線道路ということで、現存する路線以外も含め廃止されていましたが、中心市街地活性化の一環として 2015 年 12 月 20 日に 400 mの新線(都心線)を開業しました。

これにより、8.9km のループ線が完成し、途中に東西に延びる狸小路商店街[写真3] にアクセスしやすいよう、狸小路電停[写真4] が設けられました。

買い物をしてすぐに市電に乗ることができるため、非常に便利になりました。また、都心線は歩道寄りに線路が敷かれたサイドリザベーション方式[写真5] がとられ、狸小路電停の内回線と外回線、西4丁目電停の内回線は、信号を渡らずに歩道からすぐに電車に乗ることができます。しかもホームにはゆるやかなスロープがあり、低床式電車[写真6] なので、段差もまったくありません。



【写真1】西4丁目ループ線交差点南西



【写真2】すすきの電停ループ線西



【写真3】低床車ポラリス・狸小路商店街から内回・外回ループ線



【写真4】低床車ポラリス・内回ループ線 狸小路電停サイドリザベーション



[写真5] 西4丁目ループ線交差点北サイドリザーベーション



[写真6] 低床車ポラリス・内回ループ線すすきの～狸小路間



[写真7] 西4丁目電停待ち行列

西4丁目電停やすすきの電停では、地下鉄やバスターミナルにも連絡しているので、郊外からもアクセスしやすくなりました。将来的には札幌駅への延伸計画もあるそうで、世界の主要都市と同じく、LRTは市街地の便利な水平エレベーターとして活用され、多くの買物客や酔客を運んで、まちのにぎわいを生み出しています [写真7]。

(報告：松原光也)

[札幌市電路線図]



( ) 内の数字は停留場間の距離：単位m  
 ● は地下鉄との乗継指定停留場  
 ※ 西4丁目・狸小路・すすきの停留場は、地下鉄大通・すすきの・豊水すすきの駅のいずれでも乗り継ぎできます。

\*札幌市交通局 HP より引用  
<https://www.city.sapporo.jp/st/index.html>

# 「新しい交通システム」は、古い課題の向こうに

——マイカー規制なくして LRT なし

毛利千香志

## ●避けられ続けたクルマの流入抑制

市電廃止後、そしてオイルショック後の 1975 年頃、石川県警が“一人乗りマイカー規制”に挑もうとし、全国の話題になりました。すぐに潰されましたが、この試み自体は、“都心へのクルマの流入抑制”の原点として、今も輝きを失っていません。

というのも中心市街地では、自動車が輸送機関として不効率であるという事情が変わりはないからです。次の表を見れば、その輸送力の小ささは明白です。

	最大交通量 (台/時間)	1台当たりの乗 車人数(人/台)	1車線当たりの 1時間の輸送力 (人/時間)
自動車	750	1.4	約 1,000
バス	60	50	約 3,000
LRT	30	200	約 6,000

資料提供：京都大学・中川大教授

また、金沢にあって間歇的に起こる事態ですが、まさにいま、「新しい交通システム」導入の機運が高まりつつあります。“マイカー規制”の施行は、それが実を結ぶかどうかを占う試金石となるのです。

『金沢という町』（北国新聞社、1979年）で、金沢市民の交通行動について、著者の石平光男はこう述べています。「(一人乗り…筆者注)マイカー規制はつぶしておいて、新しい交通体系を考えるという方向では話が進まない。元のとおりマイカーに乗って、朝早く出勤したり、裏道を探したり、遠廻りをしたり、そういう末梢的なことでの努力は惜しまないのである。」

1998年の「金沢国際交通まちづくりシンポジウム」では LRT を想定して議論が交わされ、石川県と金沢市は 2002 年までに、“金沢港・都心・三日市／加賀一の宮”を結ぶ LRT のルートについて詳細な研究を行いました。



ナント

しかし、こうした一連の経緯においても、“都心へのクルマの流入抑制”は一般論として述べられるにとどまりました。以後の LRT 導入論の長い中断の背景には、この課題への挑戦に対する躊躇があったと推察されます。

## ●依存は良いことか

金沢市は、2001 年に策定した「新金沢市総合交通計画」で、「21 世紀型の交通体系」をこう定義しました。「クルマに過度に依存する 20 世紀型の交通体系を見直し、人間を中心に据えながらも公共交通を優先することにより、金沢らしい都市の顔のあるまちづくりを進め、環境への負荷が小さく持続可能な都市の形成をめざす」ものであると。

しかし、前世紀の交通体系は持続しています。その一因は、「過度に依存する」という表現にあるのではないのでしょうか。“適度な依存”なら許されると解されるからです。“依存”とは、おおよそ好ましくない文脈で使われる言葉です。“適度なクルマ依存”が良いのなら、“適度なアルコール依存”も悪くないことになります。現に、適度に大酒を飲んで暴れる迷惑な御仁もいるのです。

近年、脱クルマ依存の必要性は高まっています。アルコール依存が家族や知人をも不幸にするのと同様、クルマ依存も、しかと自覚しないままに自分をも他人をも傷つけてしまうことがあるのです。例えば、危険ドラッグやアルコールを摂取しての運転、持病を隠しての運転、認知症者を含む高齢者の安全とはいええない運転、若者の無謀な運転の結果、クルマが“走る凶器”と化す事例が多発しています。そんななか、特に高齢者の移動手段の確保は社会政策上の喫緊の課題になっています。

## ●技術論の陥穽

そこで解決策として注目されているのが、クルマという機械の改良です。自動運転の技術によって高齢者が長らくマイカーに頼ることが可能になり、“小型モビリティ”が公共交通の代わりになる、といった具合です。

金沢でも、街路の“狭さ”に都市交通の弱点をみる人は、このような技術のイノベーションに期待を寄せています。例えば金沢大学の高山純一教授は、LRT の必要を唱えつつ、「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。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。」と述べています（北國新聞 2015 年 3 月 14 日）。

ここでいう「道路の仕組み」の大きな変化とは、ITS（高度道路交通システム）等の最新技術を駆使しての設備や構造の改良を指すのかもしれませんが、しかし、それと LRT の導入とは直接には結びつきません。また、自動運転のバスが走っても、（賑わう）都心の渋滞は（緩和されても）「解消」されはしません。だからといって、LRT は不必要かつ不可能という話にもなりません。

新技術の開発は大いに進めるべきです。しかし問題は、時代の推移や社会の状況を踏まえた上での、また、都市の個性に鑑みての、その使い方です。公共の必要によっては、価値論を技術論に優先させ、クルマをはじめ、いかに便利な技術の産物といえども、適度の制御をあえて施すという政策の選択肢もあるのです。

現在、金沢市が「新しい交通システム」導入の検討を再開しているのは、“マイカーから公共交通へ”と移動手段の転換を図ることで、環境や景観、福祉や健康といった価値を重視し、「人間を中心」とする「都市の顔のあるまちづくり」を進めたいがためです。

また、「バス路線の再編」を同時に行うのは、経済力や身体力の衰えのためにクルマの運転が不能または困難になった高齢者を含め、あらゆる市民が中心街や地区の生活拠点に向いて交流できる機会を保障しようとしてのことです。加えて、親のクルマ依存が子供の情操や体力にどう影響するか、そんな教育の観点も考慮しているはずです。

とすれば、いま、社会的に優先されるべきは、“将来の自動運転の技術革新”を待つことでなく、“現在の公共交通の抜本改革”を進めることでしょう。

「LRT を整備する余地」は、クルマの技術発展の進捗によって、その広狭が決まるものではありません。都心での自動車交通を厳しく規制しながら、路面電車を含む公共交通を強化するとともに電気自動車の普及に熱心に取り組む都市は、世界中に多数あります。金沢でも、自動運転や小型モビリティ等の実験中の技術と LRT の確立済みの技術を両立させればよいのです。

問われるべきは、公の全体利益と私の個別利益との調整をどう図るか、です。金沢市民は、この本質的な問いに対し、技術の進歩ではなく文化の成熟をもって答えていくべきではないでしょうか。

### ●そろそろ決着を

“適度なクルマ依存”が良いとして、では適度とはどの程度なのか。この点について（公共交通機関の便利の程度との相関で）具体的に論じないと、クルマへの過剰依存から脱却する動機は形成されません。

そして、実際に人々の行動の変容を促すには、説得という言語活動が決定的に重要です。コミュニケーションを通じた「意識啓発」の取り組みは、パーク&ライド等

の物的施策に劣らない効果をもちうるのです。

市長は「新しい交通システム」について、「これまで十分話し合いをして議論の段階は終わった」と述べています（日本経済新聞北陸版 2015 年 3 月 20 日）。しかし、「導入着手」の合意形成に向け、正念場を迎えるのはこれからです。公共交通の拡充とマイカーの抑制、それぞれの程度如何は「話し合い」の主要な論点であり、とことん議論を尽くさねばならないからです。

とともに、程度問題において利害関係者の全員が一致する“きれいな解”がありえない以上、相当程度に論戦を闘わせた上で決断が求められます。（ただし、車線を削減しない BRT の導入なら議論も決断も簡単です。）

さて、石平光男は、『新・金沢という町』（北国新聞社、1980 年）でこう述べます。「一昨年、県の広域交通圏公共輸送網整備計画調査委員会なるものがこの問題（「次代の輸送機関の選択」…筆者注）を 10 年間棚上げにするという結論を出したため、そういう話がすっかり影をひそめてしまったといういきさつがあります。これは、破局寸前の交通体系に苦しんでいる住民の実態に目をつぶったもので、わたしは大変腹が立ちました。」

もはや「破局寸前の交通体系に苦しんでいる住民」はいないではないか、いまや大型の公共交通でなく、小型のモビリティで交通問題に十分対処できる時代になりつつあるだろう、といった指摘もありましょう。しかし、この手の議論は、現在の社会経済情勢への洞察力と将来の都市像への想像力に乏しい、公より私を優先する冷たい技術決定論といわねばなりません。

石平はこうもいいます。「55 年度の予算編成にあたって金沢市は、来たるべき大量輸送システム導入の調査費として、はじめて 400 万円を計上しました。これをきっかけとして、市民の関心も再び高まってきています。小さな第一歩ですが、今後の論議の深まりを期待したいと思えます。」

さて、このたびの“挑戦”はどうなるのか。確実にいえるのは、車線の削減すなわち LRT の導入をめざすなら、その成否はひとえに、“（都心での）マイカー規制”を実行できるか否かにかかっている、ということです。この期に及んで逡巡するなら、「新しい交通システム」の導入論は、断念という決断を下さない限り、“走行空間の確保”を巡って再び膠着状態に入るでしょう。



モンペリエ

## リレーコラム\* 2

## 町を空から見ると何が分かる？

今度充之

金沢駅付近の街並みを航空写真で見ると、斑模様です。大小様々な駐車場があちこちに見られます。民家や建物の形、色が様々です。街の中を歩いているとコインパーキングの多さに驚いてしまいます。金沢は戦災を受けなかった町。せっかく空襲を免れて破壊されずに残った城下町を市民自らの手で壊しているのはとても残念なことです。

ミュンヘン（ドイツ）とチューリッヒ（スイス）の航空写真も見てください。駅の近くの市街地ですが、きれいな幾何学模様のようなようです。ミュンヘンは第二次世界大戦で焦土と化しましたが、大聖堂も家並みも昔のまま綺麗に復元されました。ヨーロッパ旅行で誰もが最初に驚くのは、建物の形、様式、色彩が統一された街路景観の素晴らしさでしょう。

金沢でも、ひがし茶屋街、にし茶屋街、主計町といった伝統的建築物が連なる街並みはとても素晴らしい。ほかにも、彦三町、橋場町、寺町などなど、昔ながらの街並みの景観を味わえるところがたくさん残っています。そのような場所で町家を取り壊されている場面に遭遇することがあります。コインパーキングになると思うと、とても悲しい気分になります。

金沢市は、過度のマイカー依存の生活から脱却した人とまちと環境が共生できる“歩けるまちづくり”を推進していく、としています。“歩ける”ためには細街路への自動車の流入を抑えて安全な町にすることが最優先。それには思い切って自動車の流入と駐車場を規制し、その代わりの住民の足として、緻密で利便性の高い公共交通ネットワークを準備することが不可欠です。これらの取り組みが着実に進むならば中心市街地に人が戻り、城下町金沢にふさわしい賑わいと美しい街並みが戻ってくると思います。金沢が“歩ける”ではなく“歩きたい”町となることを期待しています。

町を空から見ると何が見える？ それは、町に対する住む人たちの思いの強さだと思います。





金沢市街地



町家が…?!



ミュンヘン市街地



チューリッヒ市街地

● INFORMATION ●

●活動報告 (2015 年 11 月以降)

[例会]

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

[例会予定]

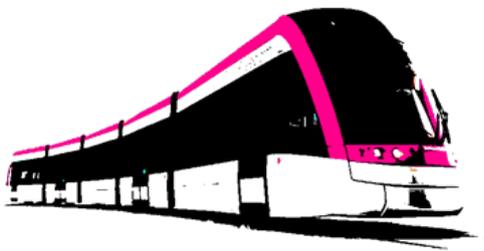
1 月 16 日 (土)、2 月 20 日 (土)、3 月 19 日 (土)

\* 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。

●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

金沢市は「環状大学都市」ですが、こんな構想もあっていいのではないのでしょうか。金沢大学の人文社会系の専門課程の (サテライトではない) キャンパスを金沢城の新丸広場に設け、城内にふさわしい (例えば城郭風の) 校舎を建設する。同時にコンベンションホールを併設する——。そうすれば、閉園後は寂しい金沢城公園とその (高齢化著しい) 近辺が、都心の一等地として一日中活用され、金沢駅から近いので新幹線客も加わり、交流拠点として賑わいます。城内キャンパスの復活とともに尾張町界隈の復権にもつながります。学生の就職活動に便利ですし、そもそも“学問”とは、街の中で様々な人々と交わり合う中でこそ真に身につくものです。と述べてみたものの、所詮は構想というより妄想、儚い初夢ではあります。(M)

金沢・LRT と暮らしを考える会会報

金沢 LRT だより 第 27 号

2016 年 1 月 15 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

