

金沢 LRT だより

Light Rail Transit

Vol.28



● CONTENTS ●

●政策論を求む⑩
都市交通の問題とは何か毛利千香志 4

●リレーコラム③
移動習慣長谷川正樹 6

●金沢 LRT 講座 補講②
道路空間の有効活用 2

LRT 写真館 ボルドー 7



広島市の「路面」電車

宇都宮市、芳賀町、宇都宮ライトレール株式会社は1月22日、軌道運送高度化実施計画を関東運輸局に提出しました。2020年度開業をめざし、LRT事業の都市計画決定の手続きも進めています。

一方、宇都宮市議会は昨年11月、“LRTを軸とするまちづくり”の知見を深める目的で欧州3カ国5都市を視察しました。帰国後の報告会では、特にストラスブール市を“宇都宮市にとっての手本”と評し、駐車場の料金設定やバス等との連携、市民合意を得るための工夫を紹介しています。ナンシー市については、導入システムを“ゴムタイヤ式LRT”に決めたことは“失敗”だったが、市街地へのマイカー流入抑制策は“手本”になると説明しました。

*

石川県と金沢市が2002年に立案したLRT計画は、明確にストラスブール市のLRTを意識しています。ナンシー市は金沢市の姉妹都市です。そして宇都宮市は、石川県が事務局を担う「中核都市における新・交通システム研究会」を金沢市とともに主導してきました。こうみてくると、金沢市はのんびりしてい

るように思えます。ただ、機が熟するのを待っていたともいえます。

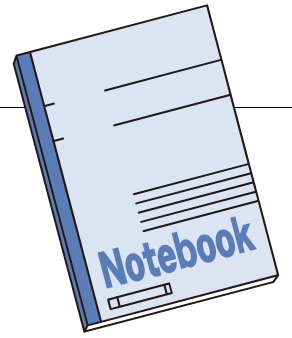
国交省は、軌道の敷設位置について、道路の中央に加え両側も原則とするよう、基準を改定します。2014年の前後、交通政策基本法の制定をはじめ、地域公共交通政策の考え方や仕組みが大きく変わりました。行政の主導的役割が明確になったのです。

「新しい交通システム」としてのLRTも、宇都宮市のように既存の制度をフルに活用すれば、必ずしも導入のハードルは高くないという状況になっています。あとは導入の“実践”の過程において課題を一つ一つ克服していけばいいのです。

*

この好条件を活かすかどうか、どう活かすかは、市民がどんな公共交通のあり方を望むか、そして、公共交通を活かしてどんな“まちづくり”を行おうと考えるか、によります。結局、「新しい交通システム」の機種は、他都市に“前例”があるかどうかに関係なく、それぞれの都市がそれぞれの“哲学”に従って主体的に決めるしかありません。(毛利)

金沢 LRT 講座



●補講第 2 回

道路空間の有効活用

次世代のために空間構成の“戦略”を考えよう！

❖渋滞はなぜなくなるのか

「道路は広くても狭くても、その容量に見合うだけの自動車が流れ込んでくる」。これは世界の交通計画、都市計画の専門家のほぼ一致した見解です。

たとえば、狭いといって車線を増やすと新たに「誘発需要」を生むので、渋滞は解消されません。その分、公共交通が使われなくなり、ますます不便になり、さらにマイカーへの依存度を高めるという悪循環に陥ります。

クルマの邪魔になるからという理由で地下鉄（地下の LRT、地下のガイドウェイバス）を造ると、バスの本数が減って走りやすくなる分、クルマが増えて渋滞状況に大きな変化は生まれません。

マイカーは自由に移動できますので、どうしても走行距離が伸びがちで、それに合わせて市街地も拡大します。すべての地区に公共交通機関を用意できるわけではありませんので、都市全体としてますます“クルマ社会”が高度化し、市街地が低密度化します。

❖人間の習慣は変えられる

逆に車線を減らせば、当初は混雑、混乱を生みます。当たり前のことです。しかし、ドライバーが交通行動を調整し、



ストラスブール市の LRT 導入のための有名な啓発資料です。同じ人数を運ぶなら、中央図のバスの効率がよく、右図の LRT ならもっと効率よく大量の人を運べます。公共交通機関をすべて自動車に置き換えると、左図のように自動車が動かなくなってしまいます。ポイントは、道路空間をいかに有効に使うか、です。金沢市民の多くは「金沢の道は狭くて不便」と考えているのですから、道の広い福井市や富山市以上にこのような有効活用の方策を真剣に探るべきです。合理的思考を貫くなら、そうするしかありません。

別の道路に迂回したり、マイカー以外での移動を考えたりします。

また、ちょっとした市街地内の移動なら徒歩で済まそうと考える人や自転車をもっと利用しようという人も現れます。そして、じきに削減後の道路容量に見合う適正な交通量に落ち着き、市民もその状態に徐々に慣れていきます。人間は習慣性の生き物なのです。

当初の混雑、混乱を避けるために、現在の習慣は変えないという選択もあります。車線を削減しない、つまりバスシステムの高度化をもって「新しい交通システム」とみなすわけです。

ただその場合、長い目でみて、より良き「新しい交通システム」、つまり軌道系のそれから得られるであろう将来の利益を放棄することにもなりかねません。

❖将来に何を残すか

「新しい交通システム」からより多くの利益を受けるのは次世代の市民です。

都心の街路という最高度に公共性の高い都市空間を、経済活動や文化活動を思う存分に行える舞台として、起業や制作、販売や展示の拠点として、できうる限り良い状態にしつらえておくのが現世代の責任ではないかと思われまます。

LRTは次世代型路面電車といわれますが、次世代が造るものでなく、次世代のために現世代が今、造るものです。

経済活動についていえば、例えば、ライトレールが歩道沿いに走れば、歩道と軌道と商店街がひとつつながりの都市空間が生まれ、半ばトランジットモールのような回遊性の高い街区が生まれます。

歩道沿いの400mに新たに軌道を敷設した札幌市電は、中心市街地に賑わいをもたらしています。なお、4車線を2車線に削減し、歩道を拡幅した京都市の四条通でも、商店街の売り上げが伸びているようです。

いうまでもなくLRTはその導入自体が目的でなく、公共交通の主軸として、都市の活力と魅力を高め、さらなる発展を誘発することを大きな目的にしています。そのために、大都市の地下鉄のように大きな投資を行うとともに、その投資効果を数年単位で測るのでなく、数十年のスパンで考えねばなりません。

5月以降、金沢市は「新しい交通システム」の機種選定に入ります。そこで建設費や運営費や需要予測や費用対効果や、そして自動車の流入抑制の目標台数やと具体的な数字がいろいろ出てきますが、数字の大小に一喜一憂する前に、この大きな目的と長期の視点をその都度その都度、思い起こすべきではないでしょうか。



写真提供：清水省吾（NPO 法人 ふくい路面電車とまちづくりの会）

いわゆる次世代型路面電車は過去のチンチン電車とは様相も意味合いも大きく違います。写真は福井鉄道のFUKURAM。全長27m、定員155人です。こうした30m級の電車が3～5分間隔で都心を往来し、都市の基幹交通として再開発や景観向上を促すのです。最初は違和感を覚えるかもしれませんが、世界中のどの都市でもすぐに慣れて、移動の手段としても都市の風景としても定着しています。クルマに比べて大きくても、バスと違って軌道があるので安全です。導入当初は接触事故を起こしても、慣れるにつれて減っていきます。

都市交通の問題とは何か

——地下鉄、モノレール、LRT、BRT のすべてを均しく検討する必要はない

毛利千香志

●地下鉄かモノレールか

2016 年度、「新しい交通システム」の機種選定が始まります。興味深いのは、断念したはずの地下鉄とモノレールが候補に復活したことです。

地下鉄構想については、犀川横断の技術的難点に加え、1 km 当たり 200 億円以上の建設費が壁になり、頓挫しました。モノレールも高額で、かつ、LRT の架線すら目障りという金沢市民の景観意識が壁になります。

そもそも金沢駅と都心間の短い移動のために、地下に降りたり高架に昇ったりの上下移動の負担を強いるのはバリアフリーの思想に反します。乗り換えも不便です。

では、路面走行の LRT の場合はどうでしょうか。まず、建設費が 1 km 当たり 20～30 億円で、割安です。また、段差なしで道路上で乗り降りでき、バスへの乗り継ぎも比較的簡単です。地下や高架を走れないわけでもありません。金沢駅に地下ホームを設け、東西市街地を一直線に結ぶとともに、石川線を活かせば西金沢駅経由で金沢駅の高架ホームにも乗り入れられます。

それに比べ、地下鉄とモノレールは拡張性に乏しいのが欠点です。既存の路面を使える LRT と違い、走行空間の確保も路線網の形成も極めて難しいのです。

●BRT はどうか

路面走行といえば近年、BRT が注目されています。その大きな理由は低コストです。

ヨーロッパでは、主に人口 20 万以下の都市が準 LRT として BRT を選択しています。地下鉄を候補に挙げるような中枢都市は、よほど財政難でない限り、LRT をさしおいて BRT に飛びつくことはまずありません。都市の求心力を高める機能において BRT は格段に劣るからです。

宇都宮市は、LRT（第 1 期区間）の約 458 億円の工事費



モノレールの走行空間（那覇市）

につき、半額を国の補助、残り半分の 9 割を起債で調達し、一般財源の負担を低く抑える計画です。恩恵を受ける将来の市民にも応分の負担を求めているわけです。

土地利用の高度化、都市型産業の育成、雇用の創出、景観の美化、環境の改善、世代間交流の推進、これら密接に絡み合う都市の諸課題について成果を上げるには長い年月を要します。子孫のためにより良い環境、より大きな機会を残そうとすれば、都市活動を根底から支える公共交通機関に相応の投資が求められます。宇都宮市ならずとも、都市交通システムの最大の選考基準をコストの大小とするわけにはいかないのです。

金沢市は、「新しい交通システム」を「集約型都市への転換」の切り札、都市計画と交通戦略の媒介と位置づけています。その意味での“都市の装置”としての能力を最優先の比較指標とすべきなのです。

昨年、新潟市は BRT を導入しました。目的は持続可能な公共交通体系の構築です。金沢市の「新しい交通システム」の事業目的はそれより広範かつ高度なのです。

●クルマでよいのではないか

「新しい交通システム」の候補に LRT 以外の 3 機種が加わったのはなぜでしょうか。答えは簡単で、マイカーを優先しようという機運が再び高まったからです。

LRT の導入は自動車車線の削減を意味します。なのに、いざ具体論になると、導入はいいが削減はダメという矛盾思考に陥るようです。そこで、いくら費用が高くても、どんなに景観を害しても、公共交通は地下か高架に追いやる、または、バスレーン設定において少し譲歩するに留めるという選択肢を追加したくなるのです。

LRT を本命候補にしようとした 2002 年頃までは、路面での公共交通優先の意思を鮮明にするという意味で金沢市の交通政策は進歩していました。候補選定を白紙に戻した現在、クルマの邪魔になるとの理由で市電を廃止した 1968 年当時まで政策論は後退したともいえます。

本来、次のような議論の進め方をすべきだったのではないのでしょうか。まず、これまでの検討経緯に鑑み、地下鉄とモノレールは候補から外し、路面走行の方式に限定する。ついで、BRT の定義を明確にする。つまり、専用走行路のないそれは、都市交通システムとして極めて未熟かつ脆弱なので、金沢市のいう「新しい交通システム」の条件を満たさないと判定する——。

その結果、次の二択が残ります。

- ①「新しい交通システム」を導入する。→LRTか、専用走行路をもつ世界水準のBRTかの選択へ進む。
- ②「新しい交通システム」を導入しない。→従来通りバスシステムの高度化を図り、その一環として連節バスの購入を検討する。

もちろん、クルマ優先の現状を極力維持するという趣旨での②の選択もありえます。LRTやBRTにはメリットとともにデメリットもあるので、その長年の導入論に終止符を打つことも一つの明快な政策判断です。

もし①を選ぶなら、次の2点は避けるべきです。1つは、BRTの定義をあえて曖昧にしておき、連節バスの購入をもって「新しい交通システムの導入」とみなす余地を残す弱気です。2つは、LRTは“時期尚早”と述べた上で、専用走行路なきBRTを試行し、LRT導入については改めて時機を判断するという日和見です。これら不明瞭な姿勢は、都市政策全体に対して悪影響を与えます。

結局、①を前提に、都心へのマイカー流入の抑制について恐れず率直に論じるのが賢明な選択でしょう。

●クルマより公共交通ではないか

そのためには、自動車車線の削減について、その意義をしっかりと押さえることが必須の条件です。

まず、都市交通の問題は何か、交通政策の課題は何かを明確にすべきです。現状はどうかといえば、道路の狭さ、車線の少なさ、つまり道路容量の小ささが、他都市にない金沢に特殊な交通問題と認識されています。そして、クルマにとってのその悪条件の克服が、疑いもなく交通政策の優先課題とみなされています。

しかし、この問題意識と政策課題の設定はどれほど適切なのでしょうか。このようにも考えられるのです。金沢市の交通問題の本質は限られた都市空間を不効率に消費する自動車交通の増大にあり、交通政策の核心はその制限にあるのだと。

いうまでもなく、戦災に遭わなかった金沢の旧市街とその街路は、自動車時代に対応していませんでした。そこに、歴史が規定する収容能力をはるかに超えるクルマが一気に大量に流れ込んできたのです。その対策が市電の全廃でした。そして、ほぼそれのみでした。

そのため、溢れたクルマが駐車スペースを求め、旧市街を蝕み始めます。“森の都”の象徴であり城下町の遺産であった屋敷林は姿を消し、青空駐車場が勢力を伸ばしました。旧市街はただの古い町と化し、小学校が統廃合され、限界集落の一步手前です。

金沢市は、都市計画と交通戦略の連携により「集約型都市への転換」をめざすといえます。しかし、わずか半世紀前、その理想の姿が確かにこの地に在ったのです。

クルマ利用やモータリゼーション、そして道路整備そのものが悪いわけではありません。自動車の流入を抑制すべき城下町に、逆に自動車と呼び込んだこと、それが問題なのです。この認識なくして、道路が狭い、車線が少

ないといくら嘆いてみても詮無いことです。

こうした事情は何も金沢に特有のものではありません。世界の歴史都市にとって、都心へのクルマの流入抑制は都市政策の最重要の課題になっています。その有力な解決策が“道路空間の再構成”です。路面電車の復活はその一例です。ほかに、歩道の拡幅や緑地の造成により、歩行者主役の公共空間として都心のメインストリートを再生する動きが活発になっています。

クルマはドア・トゥ・ドアの便利な乗り物です。自由主義の国にあって、その一般的な規制は断じてあってはなりません。しかし、時と所と場合によって、その使い方には制限を設けるべきです。繁華街の目抜き通りの単なる通過は遠慮してもらい、細街路の中央を歩く人を邪魔してはいけない、というようにです。

●制約が自由の条件ではないか

山出保前市長は、新幹線ブームに浮かれ、目の前の利益を追求する風潮を戒め、「自製の論理」を唱えています。金沢市の交通政策が頼りとすべきは、まさしくこの論理なのではないでしょうか。

金沢市は、走行空間の確保が「新しい交通システム」導入の最大の課題といえます。なのに、その空間が地下なのか高架なのか路面なのかという最も基本的な条件について自ら意思決定せず、専門家の検討に委ねます。

社会主義国の人工都市なら、交通システムは好きな位置に自由自在に設計できます。でも金沢市は、自由主義国の歴史都市です。歴史に培われた“街の風格”を保守するという高次の自由をもっています。その自由の行使として、クルマの都心への流入を抑制するという義務を自発的に負うこともできるのです。

もっと明快に言えば、“狭い”という制約が道路空間の再構成にあたって柔軟な発想を引き出すのであって、先祖が残してくれた条件を活かして空間デザインを行えることこそ歴史都市の特権なのです。

都心の街路は歴史を表現する最重要の公共空間です。クルマを優先し、地下や高架に公共交通の走行空間を探ろうとする姿勢それ自体が、交通政策の退歩という以前に、「自製の論理」すなわち歴史的自由主義への無理解の一つの証といえましょう。



ライトレールの走行空間（福井市）

リレーコラム* 3

移動習慣

長谷川正樹

大都市では地下鉄も含めて鉄道路線やバス路線などが縦横に走っており、これらの交通網と徒歩によって目的地に移動できる。

本来は出発点から目的地まで中継点なしのポイント・ツー・ポイントで移動できるのがもっとも理想的だろう。そういう意味で徒歩は最も有効な移動手段で、車が入れない小路・田んぼ道でも階段でも自由に近道・回り道ができ、日常運動としても健康的だ。意識して歩くようにすればフィットネスクラブの変わり映えのしない風景の中で時間を消費する必要もない。

そうは言っても日常的な徒歩移動範囲はせいぜい1kmだろうが、車に乗り慣れた人にとっては数百メートル離れたところでも車を使う。これはもう癖・習慣と言ってもよい。車移動のポイント・ツー・ポイントはどんどんエスカレートし、各地点を結ぶ経路短縮道路もそれに合わせるように造られ続けている。しかも鉄道のように利用者が見込めなくなれば廃道対象にもならず、造った分だけ維持され続ける。維持費は問題にさえならない。車社会エゴイズムとでも言おうか。

定時性の基幹交通としての鉄路、それに接続するバスとのマッチング実現の最大のネックは、車移動で染み付いた渋滞耐性と直行移動習慣をどうやって克服していくかだ。

ひとつ思うのは、魅力的で利便性の高い中継地点の創造とともに、整合性のあるダイヤ、共通乗車券・運賃などを考慮した交通体系づくりが必要だろう。



バスが連なる金沢中心街

* 会員や一般の方の思いや考えを綴っていきます。

LRT 写真館

ボルドー (フランス)

都市環境デザインの平凡な一例



「新しい交通システム」の走行空間が路面に決まるとします。するとたぶん、「LRT か BRT か」という機種選定の議論に移ります。

そこで重視すべきは、走行空間の有効な活用法およびその演出の仕方です。

写真のように、LRT の場合、軌道がありますので、走行時に費消する空間は常に一定です。したがって狭い道を効率よく使うことができ、車両の通過するすぐ横に植樹したり、カフェや屋台を設けたり、人が歩いたりして、賑わいを創出することができます。

一方、BRT の場合、もしも専用道にするなら、バスが走るので一定の幅の広さを確保しないと危険です。そうしてゆとりをもたせた空間には、しかし、樹を植えることもベンチを置くこともできません。自動車通行を規制してせつかく専用道をつくっても、レールがないので、貴重な道路空間にどうしても無駄な余剰が生まれてしまうのです。

写真を見ると、LRT の走行空間は、緑化した軌道も含め、周囲一帯がグリーンスペースを形成しています。BRT なら、グレーのアスファルトのままか、自動車道と分けるために赤茶けた塗装をするくらいしか空間演出の工夫の余地がありません。比喩的にいえば、LRT が街を拡張するのに対し、BRT は車道の延長のままにすぎないのです。(写真は中央車線への敷設の例ですが、歩道沿いならなお柔軟に都市デザインを描くことが可能です。)

このように、「走行空間」のあり方については、省スペースという物理的な視点に加え、都市の個性をどう表現するか、新しい価値の創造にいかにつなげていくか、という文化的な観点を考慮するに越したことはありません。

● INFORMATION ●

●活動報告 (2016 年 1 月以降)

[例会]

1 月 16 日 (土)、2 月 20 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]

3 月 19 日 (土)、4 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

* 4 月 16 日 (土) は 2016 年度総会とします。

* 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。

●イベントのお知らせ

4 月 2 日 (土) に、福井鉄道・えちぜん鉄道相互乗り入れの視察のため福井に行く予定です。地元の NPO 法人の方がガイドして下さいます。会員以外の方もご参加いただけますので、ご関心をお持ちの方はどうぞご連絡ください。



編集後記

郷土にまつわる死語を一つ紹介します。今世紀初め、時代でいえば新幹線時代、金沢市民は都市交通を「二次交通」と呼んでいました。当時、北陸や東北では「整備新幹線」を待望していました。その沿線の都市が、東京につながる新幹線を「一次交通」と考えたことから、この言葉が生まれたといわれます。金沢市では、新幹線の開業前夜、「新しい金沢」が始まる、と市民挙って興奮したようです。そうした状況下で若干、理性的判断が鈍ったのかもしれません。初めは観光客用のバスに限定する配慮が働いていましたが、徐々に区別がなくなり、すべての公共交通を「二次交通」と呼ぶようになったようです。その頃は新幹線が珍しく、発想も東京中心になっていたのでしょうか。誇り高きわが故郷にも、そんな卑屈を許す時代があったのです。(M)

●入会・寄付のお願い

私たちの活動は、会員の皆様の会費と、協力して下さる個人・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。

金沢・LRT と暮らしを考える会会報

金沢 LRT だより 第 28 号

2016 年 3 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^{わた}まで)

URL：http://kanazawa-lrt.com/

E-mail：info@kanazawa-lrt.com