

金沢 LRT だより

LRTとは

- ・ Light Rail Transit (ライト・レール・トランジット) の略。
- ・ 路面電車と郊外鉄道を結ぶ電車を中心とする都市の装置、
- ・ まちのシンボルとして都市計画と連携した、
- ・ 多様な交通モードを統合する次世代公共交通体系をいう。

CONTENTS

巻頭言 谷内昭慶...1

[特別寄稿]

制度・権限・財源の壁を越えた
総合的交通政策を！ 中山晶一郎...2

[連載]

まちづくりの思想 第2回

「まち」とは何か？ 藤井 聡...10

金沢 LRT 講座 第3回

LRTは都市の装置、コミュニティの要 谷内昭慶...6

石川線を活かすための Q&A 善光 孝...5

コラム 金沢の公共交通と暮らしを考える 第3回

市民サービスの一環としての万葉線 松原光也...8

会員のエッセイ 宮本康典...14

会員の雑感 毛利千香志...12

活動報告ほか...16



金沢・LRTと暮らしを考える会

[巻頭言]

今年こそ LRT 導入に向け活発な議論を！

金沢・LRTと暮らしを考える会代表 **谷内昭慶**

新年、おめでとうございます。金沢都市圏は、産業界では倒産などで影響があったかもしれませんが、昨年の3.11の東日本大震災や福島原発事故の直撃、余波もなく、まさに「神の国ならぬ神の県」ともいえるほど、戦時では空爆を免れ、400年以上大きな天災もなかったということで、金沢人が自慢するぐらい、天に守られたところと思えるほど平穏です。

この幸運に甘えるか、これを意識し、危機を対岸の火事とせず感じるかは個人の自由ですが、政治を司る人や行政の立場は、個人ほど自由ではないはずです。いつも、いかにまちづくりをしていくか、いかに魅力あるまちにするか、ということに努力する必要がある、住民はそれを期待しています。

よく県外の人たちから金沢は富裕層が厚いといわれます。そういえば、金沢市は京都に反発してか、「公家文化ではなく、武家文化だ」といって、全国京都会議を脱会しています。となれば、実態はどうであれ、「武士は食わねど高楊枝」ともいえますし、お金持ちに見えるのかもしれませんね。

それはともかく、昨年の12月臨時国会において、時間切れで交通基本法は成立しませんでした。この基本法は、まさに、公共交通のあり方、関連する事業運営、環境保全、人権、労働に対する基本的な考え方を示したものです。法案が成立すれば、公共交通網への転換はもっと広がり、展開もスムーズに行われると期待されます。

交通基本法に先立ち、その理念に沿った形で、2007年5

月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が成立していますが、最近、新たに補助制度である「地域公共交通確保維持改善事業諸制度」もあって、公共交通に関する国の支援が厚くなりました。1980年代に比べれば、公共交通に関する議論を進める環境は大きく変わっています。今がまさに絶好のチャンスともいえるでしょう。

金沢市の住民の多くは確かに富裕層なのかもしれません。金沢の市電は、車社会を容易に受け入れ、昭和42年2月10日をもって、48年間しか運用せず廃止されました。そして、二階建ての長屋でも一階部分を壊し車庫にしてまで、隣近所と競って車を買ったのです。多くの若者は京都ではなく東京に憧れています。ファッションを見ても分かるでしょう。小奇麗にっていて、ハイカラが好きなのでしょう。

そんな街に路面電車を何故復活するのか、という反論が高齢者には多く、昔のイメージから抜け出すことができないようです。

私たちには、展示や勉強会でいろんな長短や未来の金沢都市圏について語ることはできません。

その意味では、政策決定プロセスは大事だと考えます。行政も住民（経済界を含む）も政治家も、大いに議論していただき、政策決定者はそれに対しちゃんと結論を出していただきたい。北陸新幹線開業に伴う諸問題は先送りしても解決にはならないと考えるからです。



往時の市電（金沢市内）

| 特別寄稿 |

制度・権限・財源の壁を越えた 総合的交通政策を！



中山晶一郎

金沢大学准教授

なかやま しょういちろう

兵庫県姫路市生まれ。1997年、京都大学工学部土木工学科卒業。2000年、京都大学大学院工学研究科土木システム工学専攻博士課程修了。博士（工学）。2008年より金沢大学環境デザイン学系准教授。専門分野は交通工学、都市・交通経済学。

北陸新幹線の開通に伴い、並行在来線が JR から経営分離される。北陸新幹線の開通自体は石川県にとって非常に重要な施策であることは間違いがないが、しかし、石川県や県内の金沢市など周辺市町村にとって新幹線開通に伴う並行在来線の JR 経営分離に伴う地域交通の変化に対する認識や対応は十分であると言い難いと思われる。北陸新幹線の開通は重要ではあるものの、この点を指摘するため、あえて並行在来線問題から言及したい。

鉄道のモザイク化と乗り換え問題

並行在来線の JR からの経営分離に伴い、石川県内の鉄道は極めて複雑になる。新幹線、大阪・京都（山科）から金沢までの JR が運行する北陸本線、JR から経営分離される金沢以東の第三セクター鉄道、支線として JR 七尾線、北陸鉄道石川線・浅野川線が金沢及びその周辺で交錯することとなる。

このような複雑化・モザイク化は利用者にとっては非常に不便である。この不便として

- ・ 交通体系の理解が困難 鉄道離れ
- ・ 乗り換え時の料金倍増
- ・ 直通運転の困難（乗り換え回数増加）
- ・ ダイヤ等各種調整困難

などをあげることができよう。

まず、鉄道交通体系を理解するのが難しい。観光客や普段は鉄道を利用しない住民が理解することは困難である。JR の（金沢以西の）駅に行っても、駅員に調べてもらわなければ、金沢で乗り換え富山に何時に着くのか分からないということもありえる。駅員がいる駅ならよいが無人駅ならそのようなことを聞く人すらいない。結局、何がどうなっているのか分からないから、電車って難しいし、めんどくさいから乗らないという鉄道離れに直結する。

頻繁な利用者にとっても問題となるのは、乗り換え問題である。運行会社が異なる路線を乗り換えると、初乗り運賃があるため、運賃が倍増近くに達してしまう。また、運行会社が異なると直通運転が困難となり、乗り換え回数が増える。例えば、富山方面から金沢までの第三セクターの列車が金沢以西の JR 北陸本線を通り、小松や福井まで運行することは極めて難しい。JR は信楽高原鉄道事故以来、他線の乗り入れに極めて消極的であると言われている。



浅野川線の始発駅である北鉄金沢駅。
JR 金沢駅前の地下にある。



石川線の金沢市内の起点となる野町駅。
香林坊方面に行くには路線バスに乗り換える。

乗り換えは利用者にとって非常に不便なものである。公共交通について事業者や計画者側から考えると、乗り換えぐらい仕方がないと考えがちであるが、しかし、乗り換えは本質的問題である。そもそも公共交通離れが進んでいるのは自動車の方が便利であるからである。逆に、公共交通は駅やバス停までのアクセスや乗り換え、荷物の運搬などに不便である。自動車保有はトータルとしては非常にお金がかかるが、自動車利用が進むのはやはり便利だからであると思われる。そのような観点から乗り換えは一つの本質的な問題と考えられ、並行在来線問題はそれに拍車をかける。

さらに、ダイヤ調整なども困難になる。ダイヤについては、乗り換え待ち時間のみならず、最終電車の時刻も重要である。それぞれの運行会社の運行体制や財政基盤は異なるため、各種調整は困難になる。これも結局は利用者にとって不便となり、鉄道離れの原因となる。

分断された石川・浅野川線を LRT で連結

このような並行在来線問題の以前に、地域交通としての北陸鉄道について、加賀一の宮・鶴来間が廃止になるなどその鉄道部門には課題が多い。鶴来からの石川線は金沢駅には繋がっておらず、内灘からの浅野川線は繁華街の香林坊等には繋がっていないという構造的な問題を抱えている。利用者側からは、目的地拠点の香林坊と金沢駅の両方にアクセスできることが重要であることは明らかである。自分が行きたい所には行けない鉄道やバスに乗る人はいないからである。このような基本的なことが過小評価されているように思われる。石川線と浅野川線が繋がっていない野町・北鉄金沢駅間を LRT で結び、鶴来から内灘まで直通運転によって、北陸鉄道の利用離れに歯止めをかけることが必要と思われる。

三セク・北陸鉄道・LRT の統合化と香林坊・片町活性化

新幹線開通によるモザイク化を控え、石川線・浅野川線を LRT で結ぶだけでは必ずしも十分とは言えない。第三セクターにも乗り入れるべきである。既に述べたように乗り換え問題の解消をはじめとした鉄道の不便さの克服が極めて重要であるからである。利用者の不便を取り除き、利用者増を図ることが鉄道の生き残りには不可欠であろう。行きたい所に（可能ならいつでも）行けるとというのが交通の役割であり、行ける範囲の拡大、ネットワーク化が公共交通にとって非常に重要である。このようなネットワークの効果は指数関数的に現れる。つまり、少々の改善はほとんど効果は見られない一方、大幅な改善は期待以上の飛躍的な効果が表れる。重要なことは公共交通を便利なものとするところである。

金沢以東の(富山県を含めた)地域から香林坊へ買い物に行けるような整備が金沢の中心市街地活性化にとっても極めて重要である。日用品を売るスーパーと異なり、専門店はお客の来訪頻度は少ないため、その商圏は

広いものとなり、移動時間・手間・コストが顕著になる。富山方面からの利便性を高め、商圈を広げることが香林坊・片町の活性化に直結する。商圈が広がることにより、より専門的な店が出店でき、街全体のバラエティが広がることで、より多くの集客が可能となる。近年、金沢駅の専門店街やフォーラスの集客力が上がっているが、駅周辺だけでなく、香林坊・片町の両方の活性化が金沢にとっては必要である。

北陸鉄道の鉄道部門は経営が苦しく、並行在来線の JR 分離による第三セクター化、そして、今後の金沢以西の新幹線開通による石川県内全域の第三セクター化を控え、石川県内の鉄道の運営は極めて厳しいものとなる。北陸鉄道の鉄道部門を切り離し、第三セクターと統合し、石川県の新幹線・七尾線以外の鉄道の一体的運営が生き残りをかけた数少ない方策ではないだろうか。行きたい所に行けるというネットワーク化で、これによる鉄道の不便さの解消と利用者増が必要であろう。

制度・権限・財源の壁を越えた利用者視点の交通政策

上で述べた野町・金沢駅間 LRT とその第三セクター乗り入れは非現実的なようにも見える。そもそも野町・金沢駅間 LRT 建設の財源はどうするのか？ 高架の北陸本線と地下の北鉄金沢駅をどう結ぶのか？ などなど様々な課題がある。しかし、課題のほとんどは事業者や計画者の視点からのものである。当然のことながら事業者から見ると様々な問題がある。しかし、逆に言うと、利用者が置き去りにされてきたのがこれまでではなかったと言えないだろうか。石川線・浅野川線の分断、一方的な経営分離などなど利用者や沿線住民のことなど全くお構いなしに進んできた。並行在来線問題は県の管轄、北陸鉄道のことは民間会社の問題、また、白山市と金沢市でも北陸鉄道の重要性は異なり、立場も異なる。権限・制度・財源が異なる主体によって石川県内の公共交通システムが運営・管理・管轄・監督されており（これがモザイク化ということである）統合化・ネットワーク化が利用者にとって最も重要なことであるにもかかわらず、権限・制度・財源の壁により、総合的に公共交通を考えるということが全くなされていない。本当に利用者や住民の立場になった総合交通計画を誰が作成しているのだろうか。これは結局「利用者置き去り」ということで、誰も利用者のことを考えていないということではないだろうか。

統合化に向け、架線がなくともレールだけ繋がれば走れるバッテリー式 LRT など技術的にすぐれたものはいくらでもある。最近では聞かれなくなったが、特区という制度の利用もある。道路特定財源の利用も視野に入れてもよい。アイデアを出し、課題解決の道筋をつけ、総合的にコーディネートする人・組織が必要である。新幹線開通という千載一遇の交通問題に注目が当たる時期に来ている。これまでの懸案も解決し、人口減社会の中、金沢という街の生き残りをかけ、権限・制度・財源の壁を取り払い、本当に必要とされている利用者視点の総合的な交通体系の計画と実施が求められている。



JR 北陸線の金沢以西を走る普通列車の新型車両。
金沢駅の高架上のホームにて。

北鉄 石川線を活かすための



当会は、北陸鉄道石川線を金沢市中心部まで延伸し、LRT化することを提案しています。



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

Q.4 鉄道は赤字じゃ廃止も仕方ないのでは？

日本の鉄道は、基本的に独立採算制（営利目的の商売）で運営されています。自社で線路を敷き、整備をし、車両をそろえ、駅を作り、電車を運行。そして、お客さんや荷物を運び、その運賃収入で利益を出します。一般的に鉄道の採算性の良し悪し（収支）は、その鉄道事業単体での収支が黒字か赤字か、で評価されます。線は年間千万円の黒字だから優秀だとか、線は千万円の赤字だからその役目は終わっている……などと言われるたりします。

しかしながら、このように公共交通を独立採算制で運営しているのは、先進国ではまれなのです。諸外国では「鉄道は社会資本」という考えの下、行政が補助を行っています。鉄道の運行による収入（利益）は鉄道会社だけでなく、その地域や沿線住民にももたらされていることを忘れてはなりません。別の表現では、経済効果や費用対効果などと言われることもありますが、鉄道は単なる人を輸送するだけの機関ではなく、渋滞緩和・環境改善・福祉向上・街の活性化の他、地域医療費の削減・税収増・地域宣伝など思いも寄らなかった効果や、すぐには実感できなかったり、お金の換算しづらい、多くの効果を生み出します。

鉄道の採算性（収支）は、鉄道事業単体で見るのではなく、地域全体に及ぼす効果や利益をも考える広い視野で見るのが大切になります。

Q.5 鉄道を廃止してバスを運行すればそれでよいのでは？

全国のこれまでの事例を見ますと、鉄道が廃止になった所はほとんどの地域で代替バスの運行を始めます。ところが鉄道廃止後、鉄道から代替となるバスに転換した乗客は、平均すると5割に達しません。ひどい地域になると2割（8割減）になった所や、挙げ句、代替バス自体も廃止になってしまった箇所もあります。鉄道を利用していた人がバスに移行しない理由は、時間がかかる・時刻が不正確・運賃が高い・ゆれるなどの他、バスだからという心理的事情も影響しています。その減った分として、自動車にした人、家族に送り迎えをお願いした人などの他、



特に高齢者など移動そのものを止めてしまった人も多いのが実情です。人が移動をしなくなると、地域はさびれ、心身健康の維持も困難になってきます。

これらのことから“バスは鉄道の代替にならない”というのが現在の一般的な考え方になっています。鉄道は地域の背骨、バスはそれを細かく補完するものといった役割分担の考えが広まっています。

悠久のパワースポット、白山比咩神社
2012年の元旦午前2時ごろの境内。
石川線の延伸とLRT化で、天候に左右されず、
年中、賑わってほしいものです。

金沢 LRT 講座

第 3 回

LRT は都市の装置、コミュニティの要

社会資本整備のひとつと位置づけられる LRT はライフラインと同じ

金沢・LRT と暮らしを考える会 谷内昭慶

何故、LRT なのか

少子化、高齢化、人口減少という統計値は信憑性という点では疑う余地はないでしょう。そんな中で、まちが持続可能な発展をしていくための努力はどのまちでも行っているのです。

まちがどんな魅力を発信しているかに人々は期待し、それを自慢し、誇りに思い、かつ住民になりたいと決意するに至るのだろうと想像できます。

私自身、能登の出身で金沢市に住んですでに 30 年近くになります。本会が提案するルート（前号、本会提案を参照）に LRT が導入されても、鈴見台に住んでいるので日常的には何のメリットも受けません。しかし、個人的には 15 年前（本会としては 8 年前）から金沢には LRT が相応しいと言い続けています。私と同じように提唱していた人たちは、あまりにも行政が冷たかったので、LRT に対してメリットを認めながらもいつのまにか、この要求を途中であきらめ、別の課題に向かいましたが、私はしつこく言い続けてきました。しかし、鉄っちゃんではありませんし、本会のメンバーもそんな視点で LRT 導入を期待しているわけではありません。

LRT はバスほどの自由度はありませんが、中大量輸送手段としてバスの欠点をカバーしてくれるからこそ魅力があるわけです。そして、まちなか移動をスムーズにさせます。公共交通手段として、中核都市及びその周辺市町も含め連携・共生に十分応えられるからこそ、まちに必要なガス・水道と同じで、文化的生活を保障する図書館や美術館、博物館にも匹敵するものと考えます。もちろん、道路政策は社会資本整備として代表するもので、それを活用して物流が成り立ち、バス、タクシー、自転車などが活用できるわけですから、貢献度は大きいです。同じように電車を旅客の中大量輸送手段として道路上を走らせることができるわけですから、その機能と役割も大きいのです。

金沢都市圏では、特に中心市街地において道路が狭いから無理だとの反論がありますが、欧州の古い街並みを見ればわかるように、むしろ、道路は狭く、そんな道路上を路面電車が走っているのです。つまり、理由はひとつだけではないですが、人口密度が高い地域には環境対策と相まって、バスより電車の方がいいという選択が行われたのです。

一方、金沢市内はバスでは需要を賄えないという課題があります。バスは定時性、速達性が LRT より劣ることや、雪や雨などの天候に左右されやすく、現状では、ラッシュ時に乗りこぼしが出ていますし、バスでバスが渋滞し、他の交通の妨げにもなっています。また、車椅子の乗降もバスはスムーズではありません。さらに、中心市街地と郊外とで公共交通の格差が生まれていますし、経済的事情でしょうか、マイカーが持てる、持てないとか、高齢者の免許証返上という課題もあります。それでも通勤、通学はこれからも続きます。そうしますと、長距離の路線バスよりも、鉄道の仲間である LRT の定時性と速達性は魅力的です。鉄軌道系の交通網のあるなしで、高校生の進路にも影響が出てしまい、暮らし方そのものに影響が及ぶのです。公共交通の是非を論じる場合、事業者側の便益だけで判断してはいけない、ということが理解できるでしょう。

政治的判断に期待

ここで、賑わいというものに注目してみましょう。イベントは確かに、一時的に街の交流人口を高めます。人

が行き交う様は見た目も華やかで賑やかしく見えます。しかし、日常では、公共交通網の近くに役場や図書館、美術館があり、幼稚園・保育園や学校があり、職場があり、帰りにショッピングができる方がいいわけです。観光的に見ても、公共交通網のそばに名所や伝統的建造物があった方がないより、いいはずです。

つまり、持続可能なまちづくりを目指すとするなら、当然ながら、暮らしやすさと安全、そして職場が必要です。人口が増えれば、新たな職場は増えるでしょう。しかし、職がないと人口増は見込めないというのも理解できますよね。これは鶏と卵の話になりますが、これこそ政治的判断が問われる課題ではないでしょうか。

昨年、12月の県議会、金沢市議会、白山市議会のそれぞれの場でLRTに関する質問が交通基本法に詳しい3人の議員によってそれぞれ出されました。県議会では、1982年から検討しているが、採算性や走行空間確保ということを理由に、早期導入は困難と答弁されました。一方、金沢市議会では、市長自ら理由は県と同じですが、一歩進めてLRT導入も含めた協議を関係機関と進めていくことを明言されました。

沿線住民への私たちの取材では、野町駅が石川線の終端の発着駅になっていることや西金沢駅でのJR北陸本線との結節がスムーズでないことへの不満が大きいということを把握しています。

来年度から、県及び三市一町（白山市、野々市市、金沢市、内灘町）は、申し合わせで公共交通機関としての浅野川線・石川線の安全確保のために新たにできた法制度もあって、北鉄の要請を受け入れ、公的金的支援をすることにしたようです。

ということで、現状維持は担保されたわけですが、果たして、単に現状支持でいいのかという点では、前述した金沢市議会でも、北陸新幹線開業を睨んで二次交通問題の課題もあり、LRTなど新公共交通システムへの取り組みを検討すべきだと質問者から指摘されました。これは山野市長も認識されていたので、これを機にさらなる議論が進むことを願うばかりです。

国の新たな姿勢

私たちは、LRTが暮らしに直結する課題に結びついているからこそ必要だと考えています。ライフラインと同じくらい大事な役割を担い、いわゆる交通インフラの中でも、金沢都市圏においては、LRTを優等生だと考えています。ライフラインの整備はもちろん、情報インフラも含め、社会資本整備はまさに行政が担う恒久的事業です。その意味では、LRT導入と運用には、今のところ上下分離の第三セクター方式がベターだと考えています。理由は、民間での単独事業は地方ではどうしても難しいからです。それを私たち住民も理解する必要があります。

今日のLRTへの理解は、車両（LRVとかトラムという）よりシステムを指す意味が主です。バスや自家用車、自転車利用を包括的に捉え、LRTとスムーズな連携を図ることが要求されます。

さらに、公共交通の維持、運営には国におんぶに抱っこではなく、事業者のみならず自治体も住民も覚悟が必要だといえます。地方を支援する国は、自治体のやる気と覚悟を見るようになってきました。単に、事業計画の書類が整っていればいいということではないのです。現実を理解し、LRTを持続可能なまちの装置として仕上げていくには、行政と事業者と利用者三者の「乗って支える」気概と、利用しない市民も、寄付とか、電停のベンチやレールなどの物品購入、投資などで支援するぐらいの覚悟が必要だと考えた方がいいでしょう。

公共物はみんなで支えるという姿勢、これこそが公共心そのものではないでしょうか。LRTは公共心をも育てる力があります。「絆」に気づかされた昨年、これからはもっと公共心が求められるでしょう。



人ごみの中でもLRTは走れる。(ドイツ・フライブルク)

金沢の公共交通と暮らしを考える

第3回 市民サービスの一環としての万葉線

京都大学大学院工学研究科
低炭素都市圏政策ユニット特定助教
金沢・LRT と暮らしを考える会会員

松原光也

今回は市民と行政が連携することにより、第三セクターの路面電車として存続させた万葉線の事例について紹介しました。万葉線はピーク時の1970年代後半には年間350万人の利用者があったものの、民間事業者である加越能鉄道が廃止を表明した頃には年間100万人ほどまで落ち込んでいました。存廃問題をきっかけとして、万葉線を活用した市民活動が展開された結果、2002年に万葉線（株）となって以降の利用者は年々増え続け、2006年には115万人、2010年には120万人に達しました。ここで注目していただきたいのは、地方の公共交通は年々利用者が減っており、その減少率を緩和させることができたとしても成功といえます。ですから万葉線の利用者が増えたことは地方の公共交通に関わる人たちに衝撃を与えるとともに、鉄道の再生に取り組む人たちに勇気を与えることとなったのです。今回は数回にわたって万葉線の利用者がどうやって増えたのか紹介していきます。

万葉線の利用者が増えた第1の要因は行政が万葉線（公共交通）を市民サービスの一環として位置付けたことで、事業者である万葉線（株）が営利だけでなく利用者の視点にたった交通サービスの充実に力を注いだことです。

万葉線を存続させるにあたって高岡市と新湊市（現射水市）は、万葉線が両市をつなぐ象徴として、また、市民生活を支える足として位置付け、たとえ運賃収入が運行経費を下回ったとしても、両市にもたらす社会的便益（環境への貢献、福祉への効果、商業や観光への寄与などを総合した地域社会全体としての利益）は運行経費を上回るものがあると評価されました。そこで、今後10年間万葉線の維持に必要な6億円のうち、県と、高岡市、新湊市がそれぞれ4分の1にあたる1.5億円ずつ税金から支援することにしました。つまり、万葉線が存続することで、環境への対策費用を削減でき、高齢者が万葉線を使って通院や買い物に行けるようになることで健康を増進し、福祉有償輸送への補助費や医療費への削減につながります。また、商業や観光が盛んになれば事業所税などの税収も増え、市民生活の利便性が上がることで、両市や県に人が住み続けてもらえれば、所得税や固定資産税も確保できることとなります。そうした税収の増加や支出の削減分を万葉線の運営支援に還元するというしくみです。さらに、残りの4分の1を行政だけでなく、市民にも負担してもらうことで、公共交通への理解や協力を市民にも求めました。存続活動に関わった市民団体や自治会などが募金活動に奔走し、市民から1億円もの寄付を集めることができ、企業等からの寄付5,000万円と合わせて、民間からも4分の1にあたる1.5億円の支援を得ることになったのです。これが「市民が支える万葉線」といわれるゆえんであり、市民参加型の第三セクター・万葉線を支援する枠組みとなりました。

次に両市と事業者は万葉線をただ残すだけでなく、活用していくために、交通サービスの改善に取り組みました。もともと地方鉄道としては珍しく15分に1本の運転間隔で運行されていたので、運行本数の増加は必要なく、大幅な施設改修は費用がかかるので、所要時間の短縮もありませんでした。それでも利用者が増えたのは、まず運賃をわかりやすく50円きざみにしたこと。これまでは1・2駅ごとに10円や20円ずつ上がっていた運賃が初乗り150円から350円まで50円ごとの5区分になりました。運賃がおぼえやすいだけでなく、10円単位のおつりが不要になり、乗降時間の短縮につながります。

定期券についても工夫がみられます。まず、通学定期ですが、地方鉄道にとって高校生の利用を確保することは非常に重要です。通学定期券に年間定期券を設定し、なんと100日分の値段で1年間使えるようにしました。さらに、米島口で乗降する通学定期券を購入した学生には無料で自転車を貸し



米島口に設置された駐輪場と通学用レンタサイクル

出しており、最寄りの大学や高校までレンタサイクルで通えるようになりました。少子化で高校生の数が減少するなか、これらのサービスによって、万葉線の通学定期の利用者を増やすことに成功したのです。地方では公共交通が不便になり、親が学校まで送迎することが多くなりがちで、学生の自主性が低下してしまいます。家族の負担もかかるうえ、学生の頃から公共交通を使って自分で学校に通う習慣というのは社会性を育むうえでも大事なことです。

一方、通勤については圧倒的に自動車利用の割合が高く、簡単には万葉線を利用してはくれません。また、万葉線の沿線には市役所があるものの、オフィスは少なく、電停から少し離れたところに工場があるという程度です。そこで、通勤定期のほうは無記名式で、定期券を持参した人が誰でも使えるようにしました。毎日の通勤で使えなくても、オフィスや工場一枚もしくは数枚購入していただき、出張や営業回りなどの社用で出掛ける際に万葉線を利用してもらえようになります。そして、従業員については、月1回でもよいので車から万葉線（公共交通）に代えて通勤してもらえませんかという呼び掛けと意識付けになります。企業としては環境への貢献、地域の足を守ることへの貢献といったイメージアップとともに、通勤中や社用の際に車での交通事故のリスクを低減でき、会社の駐車スペースの削減によるコストダウンも図ることができるのです。さらに、土休日には通勤定期を持参した本人に加え、同乗者の運賃が4人まで半額になる特典も付けています。家族やグループで買物などに掛ける際、人数が多いと電車やバスの運賃は高くなり、へたをするとタクシーで出掛けたほうが安くなります。たとえば、片道200円で、父親が定期を持っていて、母親、中学生の子供、小学生の子供（運賃半額）で移動する場合を考えます。通常は往復1,000円がかかりますが、万葉線の場合はたった500円で家族全員が出掛けられるのです。自動車の維持費が1日あたりおよそ2,000円といわれていますので、父親の通勤定期代1日あたり280円を含めて、家計は大助かりになります。ヨーロッパではこうした定期券のことを環境定期券といって、車から公共交通への転換を図るために行政の支援により割引率を高めて月5,000円ほどで市内の公共交通が乗り放題になっており、環境にも家計にもやさしい定期券となっています。

最後に、大きな施設改修は一度には難しいのですが、万葉線では乗り心地を改善するための路盤改修や、電停の段差を解消するためのスロープ設置、屋根や電車接近案内の設置を1年に少しずつ行なって、誰もが使いやすいバリアフリー電停の整備も行なってきています。そして、その目玉となるのが100%低床型路面電車車両であるアイトラムの導入です。電停からは段差もなく、車いすやベビーカーでそのまま乗り込めるだけでなく、高齢者も楽に乗り降りができるようになりました。なにより、赤い車体のかっこよい車両が街をさっそうと走ると、子供たちの視線をくぎづけにします。これまでオンボロの古い車両が走っていて、利用者が少ないなら電車って必要なのと思われがちでしたが、子供が憧れるアイトラムが走っていると子供と一緒に乗ってみるかと思われるようになり、市民のイメージを一変させることになったのです。さらに、一度乗ってみると快適で乗り心地がよく、実は15分ごとに走っていて便利だということが理解され、今度は通院や買物にも利用されるようになっていきました。

万葉線の利便性向上は事業者の努力だけでは実現することが困難で、行政が市民サービスの一環として支援しているからこそ、利用者にとって使いやすいサービスになっているのです。次回は利用者サービスが向上すると、さまざまな利用促進策が展開されることについて紹介したいと思います。



加越能鉄道時代の万葉線（左）
古い車両がガタゴトと走っていた。



第三セクター万葉線（株）のアイトラム（右）
まちなかをさっそうと駆け抜ける。

まちづくりの思想

連載第 2 回

「まち」とは何か？

真の活力を生むまちづくりを行うには、「まち」についての解釈を共有しなければならない。その前提として、「社会」をどのように捉えるのか、基本的な考え方をしておく必要がある。

「まちづくり」を考えるにあたって、何よりも大切なのは、「まち」とは何なのか、という認識である。もしこの認識が、「まちづくり」に関わる人々の間で乖離していれば、皆でまとまり一致団結して、「まちづくり」を進めていくことなど不能となるだろう。だからこそ、まちづくりに取り組む人々は皆、「まち」とは何なのかの認識を大きな乖離が無きように共有しておくことが必要だ。

そもそも広辞苑によれば、「まち」とは「商店の立ち並んだ繁華な土地。市街。」と定義されている。すなわち、「まち」というのは、単なる工場だけの土地やマンション街だけの土地を意味するのではなく、商業を中心とした何らかの都市活動が展開されている土地のことを意味するのである。

恐らくは、この点については皆多かれ少なかれ同意するところなのではないかと思う。

しかし、問題は、ここから先の「まち、というものをどう解釈するか」という点である。

この問いについては、長い間、社会学の中で論争されてきた「社会とは何か？」という議論を参照することが有益であろうと思う。

そもそも社会学では、その黎明期においては「社会」というものを「生き物」と捉える「社会有機体論」が主流であった。これは、ハーバート・スペンサーが近代の社会学を立ち上げた時、その学術体系を「生物学」に準拠して構築したという背景に大いに影響を受けている。社会を生き物と捉えるこの考え方では、生物には病気や健康・不健康、そして「死」があるように、それぞれの社会や国、そして「まち」もまた「病気」にかかったり、「健康」になったり「不健康」になったり、そして最悪の場合には「死」んでしまうこともあり得ると考える。

しかし、この考え方は、近代の社会学の中では、ほとんど「死んだもの」のように扱われ、カビの生えた古くさい、時代遅れの理論ということにされる傾向が強く、社会を一つの生き物として捉えることをある種のタブーと見なしている節すら窺えるところである。そして生き物として捉える代わりに、社会というものをある種の「機械」と見なす傾きが強くなっている。そうした潮流の背景には、物理学

藤井 聡 京都大学教授

1968年、奈良県生まれ。京都大学土木工学科卒業。東京工業大学助教授、教授を経て、現職。専門は土木計画学、交通工学、公共政策のための心理学。著書に『公共事業が日本を救う』『列島強靱化論』（ともに文藝春秋）ほか多数。平成 23 年度「責任と誇りを持てるまち金沢像」懇話会の委員に就任。

の成功に触発され、数学を駆使しながら進化した近代経済学の影響力の増大がある。例えば近年我が国の様々な経済政策、都市政策、国土政策に巨大な影響を与え続けている新自由主義経済理論や構造改革の考え方は、まさにこの「機械論」に基づく典型的な理論体系だ。

いずれにしても、「まち」を有機的な「生き物」と見るのか、それとも無機的な「機械」と見るのか。これによって、まちづくりのかたちは根本的に異なったものとなる。

もしまちが「機械」なら、「よいまち」にしていくために必要なのは、「修理」であったり、「部品の入れ替え」であったり、「機械の改造」である。例えば、兎に角新しいビルを建てたり交通システムを作ったりすれば、それだけで後は何をしなくても、よい街ができていく、という話となる。あるいは、IT 機器を模して言うなら、よりよい「ソフトウェア」を導入していくことも重要となろう。これは例えば、新しい法律の仕組みを導入したり、新しい税制を導入したりということに対応するだろう。

ところが、もしもまちが「生き物」であるなら、それだけでは「よいまち」が作られるようなことは断じてない。例えば、右腕をよりいいものにしようとする時に必要なのは、右腕を切り落として新しい右腕を持ってきて接続することではない。ロボットならいざ知らず、生身の人間の場合には、そんなことは不可能だ。



街に「命」をどう吹き込むか

その代わりに、我々が右腕をよりよいものにしようとするなら、健康を保ちながらしっかり栄養のある食事をとり、右腕を鍛え上げる訓練をする、ということが不可欠だ。そうした取り組みがあってはじめて、右腕をよりよいものに「育んでいく」ことが可能となる。

さて、我々が暮らす「まち」は、機械なのか生き物なのか。

この答えを解く鍵は、社会を機械と見なす取り組みで、本当にその「まち」が改善するかどうかを考えればよい。

例えば、「機械論」の考え方でシャッター街化した街を蘇らせることはできるだろうか？

もしも、街が機械であるなら、どんな街でも、部品を入れ替え、ソフトウェアをすげ替え、さながら「新品」のようにしてしまえば、100%蘇らせることができる。

しかし、「まち」はそうは行かない。どれだけ素晴らしい鉄道を造り、道路を造り、素晴らしいまちづくり条例を作ったとしても、それでまちが活性化するとは限らない。なぜなら、「まち」というものは、決して「モノ」や「システム」を意味するものではなく、そういった目に見える物理的なモノやシステムに、人々の「賑わい」や「生業」や「ふれあい」等の、命ある人々の活動がなければ、「まち」ではないからだ。これは、例えば、動物は肉体だけがどれだけしっかりしたものがあっても、その動物に「命」が無ければ、それは既に生き物でないということと同じだ。

無論、まちづくりをするにあたって、モノやシステムの改善が不要であるということなどあり得ない。それは当然ながら、時と場合によって極めて重要な役割を担う。しかし、まちにとってモノやシステムそれ自体が重要なのでは

なく、そのまちの賑わいや人々の生業をより生き活きたものにするための「手段」として、それらが必要とされるという限りにおいて必要とされるのであり、その逆では決してないのだ。

このように考えれば、我々がまちづくりを行うにあたって採用すべきは、「機械論」ではなく、社会有機体説であることが明々白々となる。そもそも機械論を採用する限り、まちづくりの成功が約束されることがない一方で、社会有機体説を採用しつつ、そのまちの「生命の力」つまり「ヴァイタリティー」を想定し、それを活性化せんと努めた上ではじめて、まちづくりを志す人々が皆志向する「まちの賑わい」に幾ばくかなりとも近づきうる可能性が得られるからだ。

だからこそ、「まちづくり」を志す人々は、「機械論」を思想的な背景とする主流派の経済理論などに基づく安易な処方箋（例えば、安易な特区制度や規制緩和など）には、徹底的な懐疑の目を持つことを忘れてはならない。言うまでもなく、そういう処方箋が「まちの生命の力」を活性化しようと判断する場合においてはそれらを活用することはやぶさかではないとしても、その場合においてすら、それらの処方箋の危険性を十二分に留意しておくことが必要であろう。なぜなら、それらの処方箋はそもそも、その「まち」の活力を向上させることを企図したものではないからである。

では、「社会有機体論」に基づくまちづくりとは一体如何なるものなのか。この点については、また次回以降、論じたいと思う。



暮らし一口メモ

おもてなしは謙虚に

この頃とみに、新聞や広報、街角や駅前で、「もてなし」という言葉に接するようになったが、どうも妙な感じがしてならない。旅館にたとえるなら、主人が客人をもてなすのは当たり前のことで、客人を迎えて玄関から座敷に案内する間中、「もてなし」を口にしながら続ける主人は変だと思うのである。さては、よほど接客能力に自信がないのか、でなければ「おちょくっている」のではないかと、客人が不審に思うかもしれない。主人たるもの、客が訪ねてくるなら、よほどの賓客でない限り、いわば普段着の態度で静かに出迎えばよいのだ。ちょっとした「気配り」が行き届いていればそれで十分なのである。老舗を自負するなら尚更そうである。落ち着いて堂々と接待すれば、客も、有り難いもてなしでしたと、さりげない感謝の一言を述べて、気分も軽く辞することができるというものではないか。（毛利）

会員の雑感

LRT が金沢を救う（後編）

毛利千香志

新交通システムの夢

北陸新幹線の開通を控え、いわゆる二次交通のあり方が議題になっている。あえて二次交通というからには、既存のバス交通の拡充のみを念頭に置いているわけではない、との含みがあるのだろう。それはそうだろう、路線バスの利用者が増えているという話は聞かないし、バスを巻き込んだ渋滞が解消されているとの話も聞かない。

一方、路線バスを補充するかたちで観光客向けの周遊バスや買い物客向けの百円バスなどが市内を循環し、それなりに重宝されている。その反面、運行の経路や時間が限定されており、必ずしも使い勝手が良いとはいえない。応急手当ての憾が否めないのである。仄聞するところ、様々な種類のバスを目にして困惑し、金沢駅から兼六園にさえ行けなかった観光客もいたという。通勤・通学時の積み残しをはじめ、バスにまつわる苦情は後を絶たないのである。そもそも、これらのバスに加え大型の観光バスが列をなして目抜き通りを往来する喧騒ぶりは、風格を重んずる「歴史都市」にふさわしいとは思われない。

バスを基本とする公共交通のあり方については、街の将来を憂える市民や専門家の間から、少なくとも30年以上も前から疑問が呈されていた。それを受けて、パーク・アンド・ライドなど種々の先駆的な取り組みがなされてきたのであるが、おおよそ「実験のための実験」の域を出ていないといってよいと思う。その輸送量の制約や定時運行の困難、環境への負荷や景観への損傷などの負の要素を数え上げれば、バスゆえの必然的な限界が、交通事情の抜本的な改善を妨げているとみるしかない。

県や市の当局も、当然ながらその問題を熟知しており、1998年には金沢市が「金沢国際交通まちづくりシンポジウム」を開催し、新交通システムの導入に積極的な姿勢を見せていた。LRT（新型路面電車）の導入により街を甦らせることに成功したフランスのストラスブールの市長、自動車王国アメリカにおいてマイカー依存の弊害にいち早く気づき、LRTを含む公共交通の整備に着手したポートランドの副市長などを招き、この欧米の両市に並ぶ交通先進都市をめざさんとする熱気が会場に溢れていたようだ。この時点では、金沢市は我が国における「交通まちづくり」の議論を先導していたわけである。

しかしながら、主に財源論に押し切られ、この会議を機にその議論はすっかり沙汰止みになってしまった。熱心な傍聴者が回顧するに、あの多士済々の盛大なるイベントの光景は夢だったのかと、今でも不思議な気持ちになるという。また、両市への事後説明の次第によっては、国際信義にもとるのではないかと心配になったともいう。

新交通システムへの悲観

いわゆる二次交通論が新交通システムの導入論となるのか、楽観は許さない。それでも、その最有力候補であるLRTについては、モータリゼーションへの反省、コンパクトシティへの志向といった近年の都市政策の思想に鑑みれば、とうに導入の具体論を始めてよい時期に来ている。

しかし、現時点では悲観論を捨て去ることはできない。まず、自家用車の利用者から、ただでさえ狭い道路にそんな邪魔物は要らないという反対論が起こるに違いない。沿線に位置する商店街も、車の客が減ることを心配し、二の足を踏むだろう。さらに、財政事情が厳しいおり資金調達はどうするのか、採算は取れるのかとの指摘がなされ、導入論に与しづらい雰囲気が醸成されるだろう。これらの疑問は、世界各国の豊富な先行事例をみれば概ね解けるはずなのだが、ここでその紹介をする余裕はない。

ところで、金沢において新交通システムの導入論が長年月をかけても進展しないのはなぜか。その根本因を探れば、結局は金沢市民の危機感の薄さに行き着くのではないか。

前編でみたように、イベントの絶え間なき開催は、街に巣くう危機の在りかを見失わせる恐れがある。同じく、「いいね金沢」の類の自己賞賛のキャッチコピーにも注意が必要だ。それが負の宣伝効果を発揮し、市民を自己慰安に誘い込み、現状追認の気風を蔓延させかねないからだ。「歴史」「伝統」「文化」「創造」のような、都市を形容する麗しい言葉の群も同様である。それら言葉を「記号」として流通させ、消費することにかまけていれば、いずれ言葉の側からしっぺ返しを食らうだろう。つまり我々市民が、「我が街はとにかく“いい”のだ」と思い込む自己満悦の咎に陥り、ひいては自己喪失の病に襲われるということだ。言葉は「歴史」の産物なのだから、これは、言葉の意味を吟味しない怠慢に対する「ご先祖様からの罰」だともいえる。

いずれにせよ、「伝統」の「文化」を守り育むために、私たちは今、何を「創造」すればよいのだろうか。「車社会」が言葉の母体たる「共同体」の秩序を破壊している以上、LRTをその創造候補の一つに入れることはご先祖様が認めてくれよう。ただし、その導入には多大の知恵と多額の資金を要するのであり、市民の間に現状への痛切な危機感がなければならぬ。さもなければ、新幹線の開通はそれ自体が「地方には稀なる超巨大イベント」にしかなりえず、二次交通としてのLRTの導入も望むべくもない。結局は、街の表向きの「顔」はいくらか化粧直しがされても、その「足」である公共交通は、折れかけた骨にせいぜい対症療法が施されるにとどまるのであろう。そして、大方の市民はこう思うだろう。道路に新たに、あるいは再び線路を敷くなどといった厄介なことは止めてほしい、車が最優先の今のままで別にいいではないか、と。

新交通システムへの希望

さて、そんな悲観論を展開するのが本論の趣意ではない。ここでは素人のスケッチ風に、まちづくりの観点からLRT

推進のための所見を述べてみたい。

まず、議論の前提として、街とは、過去世代の弛まぬ営為の産物であることを忘れてはならない。現在世代の者たちは、その遺産を保守するとともに、新しい時代の状況に応じた改善を施して将来世代に引き渡さなければならないのである。そのようなまちづくりを実践しているのが、長い歴史を有する欧州の諸都市である。そして、金沢市は、日本が誇る有数の「歴史都市」である。ならば、金沢市のまちづくりの模範は欧州に求められるのではなからうか。

そこで、まるで見て来たかのようにいうと、欧州の歴史都市は、金沢市の姉妹都市であり、世界遺産を有するフランスのナンシー市がそうであるように、その中心部に程よい大きさの広場をもつ。そこでは適度にぎわいを保ちつつ人々が行き交い、屋台やカフェで楽しげに歓談している。そして、広場を囲んで市庁舎や美術館などの公共施設が統一感のある均整のとれた風貌を見せている。石川県の環境政策の手本であるドイツのフライブルク市などでは、人々の精神文化の象徴である教会も、広場に接して威容を誇る。さらに、中心部から放射線状に整然とした街区が広がり、地元に着した商店や工房が軒を連ねている。少なくとも理念型としては、このような歴史都市の姿が描ける。

日欧の比較文化論はさておき、金沢の街の場合、ナンシーのような整然たる区画はなくとも、河川や台地に囲まれた自然の地形をうまく活かすことで、かえってより求心力の高い都市構造をもちえていたのではなからうか。その中心部には、中世には一向宗の御坊、近世に入っては有力大名の居城、そして明治以降は第九師団、昭和の戦後には金沢大学と、その時代にふさわしい街の顔となる施設が常に構えていた。門前町とも城下町とも称されたし、軍都とも学都とも呼ぼうと思えば呼べた。また幸運にも、大きな天災に遭わず先の大戦の戦禍も免れたため、庶民の居住区にも昔ながらの街並みが維持された。少なくとも戦後まもなくの頃までは、歴史遺産を活かしたまちづくりのためには願ってもない恵まれた条件が揃っていたのである。

さてそこで、金沢駅周辺の景観の変貌に代表される、ここ数十年の都市再開発をみると、その遺産をどれほど活かしているのか、大いに疑問に思う。人々の交流拠点である県庁や大学が移転したのなら、少なくとも藩政期以来の歴史を踏まえ、「跡地」にはやはり人を呼び込む求心力のある、街の象徴たりうる公的施設が必要なのではないかと。そしてそこには、緑の豊かな「公園」もよいが、それにもまして人のにぎわう「広場」が必要なのではないかと。

といっても、いまさら大規模な公共施設を中心部に呼び戻すのは非現実的である。ならば、現実的に考え、郊外に移転してしまった重要な公共施設の間を新交通システムによってつなくべきではなからうか。一案であるが、新幹線の二次交通の役割を兼ね、石川県庁から JR 金沢駅、金沢市役所を経て、金沢大学までを LRT で結んではどうだろうか。

この場合、LRT それ自体が、中心部に人々を寄せ集め、にぎわいを創出する公共の装置として機能することにな



石川門を背景に走る LRT (CG による想像図)

る。LRT を、間断のない重厚な人の流れを生み出す、街の「大動脈」と位置づけるわけである。いわば動く公共施設として、本来は都心にあって動いてはならぬ公共施設の求心力の喪失を補填させるのである。これこそを、一連の都市再開発の総仕上げとすべきではないか。さもなければ、広大な駅西地区の開発と県庁・大学の郊外移転が、人口減少時代における金沢のまちづくりの失敗の代表例であると、我が子孫たちが厳しい判断を下すこと必定である。また、すでに 1995 年には我が国の生産年齢人口がピークを迎えたことが明らかになっており、1998 年の前記シンポジウムをもって、いわゆる交流人口の増大に寄与する LRT の導入計画を止めてしまったことは、都市整備において「前世代に怠慢あり」と後生が指弾するに十分な根拠となりうる。

当然ながら、人の移動はすべての社会活動の基本である。都市部においては特に、老若男女、障害の有無、収入の高低を問わず、どんな人にも公平かつ迅速な移動の機会が保障されるよう努めねばならない。その努力を諦めずに貫くのが公人たる我々市民の責任であり、誇りである。先にみたように、バスによる応急手当ては限界に達しつつある。それゆえ、人が集まってこそその名に値する中心市街地も、活性化策の長期展望を描けないでいる。結局、1998 年時点で県や市が期待をかけたように、金沢のまちづくりを成功させるには、その第一条件として、新交通システム = LRT の導入に希望を見出すほかないのではないかと。そして、ナンシーやフライブルクのように、LRT を交通体系の基幹とし、静穏な環境と落ち着いたにぎわいを取り戻す以外に、400 年以上の継続する歴史を有する成熟した都市の姿を回復する術はないのではないかと。高齢化社会を少人数で支える将来世代への責任を果たすためにも、私たちは今こそ、全市を挙げて LRT 導入の議論を再開すべきなのである。

財源について一言すれば、郊外の人工的で拡散的な街の整備に多額を投ずるより、産業と文化が有機的に絡み合っ蓄積する都心に集中投資する方が、はるかに効率的に街全体を活性化させうる。ならば、人々の都心回帰を促す LRT への出費を惜しむいわれはない。資金の調達くらい官民の知恵を合わせればいくらでも可能なのである。

本論で述べたことは大筋においては間違っていないはずだ。ゆえに、LRT が金沢を救うと、声を大にしていいたい。

会員の
エッセイ

昭和56年豪雪と石川線

宮本康典



私が高校3年の冬でした。私は金沢市内の高校に通っていたのですが、1月に入って雪がよく降り、積雪が1メートルを超えていました。気温もかなり低かったので積もった雪は溶けず、道路は圧雪状態の日が続きました。そんなある日、朝から雪が激しく降り、行きは定刻に電車は動いたものの、帰りはどうかと心配しながら学校に行きました。

実は昭和52年、私が中学2年の時も大雪でした。1月か2月か時期は忘れましたが、この時は昼食時に臨時に放送が入って「今朝から30センチの降雪があり、今後も降り続く見込みなので授業を打ち切ってすぐに下校します。ただし石川線（金名線は既に運休）及び松任方面のバスは運行しているかわかりません。気をつけて帰って下さい。」というものでした。

今思うと何と無責任な放送であったと思いますが、バスは当てにならないので、鶴来駅へ行くと電車も既に運休状態にありました。友人と電車を道を通って4キロの道を遠回りして5キロ以上歩いて2時間ほどかかって帰ったでしょうか。大変な日がありました。

そのことがあって、帰りは鳴和というバス停から循環有松行きのバスに乗り家路についたのですが、武蔵が辻まではのろのろでありましたが順調に進みました。ところがそこから先がほとんど動かず、確か片町金劇前のバス停まで2時間ほどかかったと思います。頭の中は、道路がこんな状態なら野町に着いても電車は動いていないかもしれない、とにかく駅に行ってみようと思い、急ぎました。

すると何と石川線は定時運行をしていたのです。どれだけホッとしたことか。電車が定時運行して

いることを聞いた通勤客がバスを諦めて電車で帰ろうとして、駅がごった返していたことを覚えています。

走り出すと線路の横は高い雪の壁になっており、その中を電車はいつも通りのスピードで走り、難なく降車駅の井口に着了いたのでした。後で聞いた話ですが、北陸鉄道は52年の大雪で懲りて、中古のロータリー式の除雪車を導入し、万全の体制で臨んでいたと聞きました。

それ以来、石川線は降雪時、踏切事故で遅れたことはありましたが、除雪が追いつかず遅れるということは一切ありませんでした。降雪時になると、石川線沿線で電車・バスで通勤している人であれば、電車はまず大丈夫であり、野町まで行けば帰れるだろうと思っている方はたくさんいらっしゃると思います。

鉄道という2本のレールの強みは、専用軌道であり目的地まで確実に繋がっている、定時に運行できる、地方であればどれだけ乗客が多くてもよほどのことがない限り積み残しはない、という安心感があることです。私は、職場が石川線沿線なので現在も電車通勤をしています。都会で使い古された電車が今日も元気に走っているのを体感して、嬉しく思っております。



ご寄付のお願い

2003年の設立以来、「金沢・LRTと暮らしを考える会」は、金沢都市圏の公共交通の抜本的な改善を目的として、LRT（次世代型路面電車システム）の導入を提案してまいりました。

2007年度には5度にわたり、金沢駅もてなしドーム地下広場で、市民討議「かなざわ都市圏の近未来交通を考えよう」を開催し、同都市圏へのLRT導入の全体構想を発表しました。また、2009年度には石川県文教会館で、「シンポジウム『交通と環境』/公共交通進化論」を開催し、「石川線の延伸とLRT化」の具体案を発表するとともに、専門家や代議士を招いての基調講演、市民との討議を行いました。

2008年6月からは、もてなしドーム地下広場にて、今日までほぼ毎月、市民向けの情報提供活動の一環として無人の展示を行い、同じ趣旨で出前講座や勉強会も実施しております。そのほか、2011年9月からは隔月で会報を発行し、さらに情報提供に努めております。

このような活動を続けてこられたのは、陰に陽に市民の皆様のご支援があつてこそと、心より感謝申し上げます。

さて、北陸新幹線の金沢開通が近づくなか、バス主体の市内の公共交通は、来訪者にとって必ずしもわかりやすいシステムとはなっていません。市民の日常の通勤通学、買い物や通院の「足」としても、現状の交通体系は十分な役割を果たしているとはいえません。今後、少子高齢化が進み、バリアフリー施策のさらなる充実が求められること、地球温暖化防止の観点から自動車の交通量を減らし、「歩いて暮らせる街づくり」を進めなければならないことなどを考えますと、人にも環境にもやさしいLRTの導入は喫緊の課題であり、その機はずでに熟しているといえます。

このような客観情勢を踏まえ、当会はこれまで以上に積極的に、LRT推進の活動を展開してまいり所存です。しかしながら、少額の会費のみに頼る当会の資力では、活動を継続していくことさえ難しいのが実情です。

つきましては、僭越ながら、皆様方になお一層のご支援を賜りたく、ご寄付をお願い申し上げる次第です。経済状況が厳しさを増す折ではございますが、何卒、趣旨にご賛同いただき、ご協力いただきますよう、心からお願い申し上げます。

なお、ご寄付をいただいた方には、隔月で発行しております当会会報をお送り申し上げます。

金沢・LRTと暮らしを考える会

郵便振替口座

金沢コミュニティ基金

00760-3-93237

活動報告

(2011年11月以降)

[展示]

11月15日～17日、21日～24日、28日～30日

12月1日、5日～7日、25日～31日

2012年1月1日～13日

* 金沢駅もてなしドーム地下広場にて毎月、不定期に開催。原則、無人。

[発表]

11月29日 社民党県連合議員団会議

12月4日 社民党金沢学習討論集会

[勉強会]

12月3日 本会主催

2012年1月7日 本会主催

(あいむ会議室 / 香林坊ラモダ7階)

[例会]

12月3日(勉強会を兼ねて)

2012年1月22日



1月1日～13日までの展示の様子。(金沢駅もてなしドーム地下広場)
展示内容は期間ごとにはできるだけ変え、お持ち帰り資料も時々内容を変えています。
アイラブチャリンこ！推進委員会の改正・自転車ルールに関してや
自転車の違反罰則内容についての資料も置いています。

お知らせ

勉強会 & 出前講座、やります！

当会では、毎月第一土曜日に本会主催の勉強会を行っています。

時間は、午後1時半～4時半です。入場は無料、出入りは自由です。

個人および団体とも事前に申し込みが必要です。

また、随時、お求めに応じて出前講座(勉強会)も行っています。日程、場所、費用などについてご相談に応じます。

どちらにつきましても、下記の問い合わせ先までお気軽にご連絡ください。

当会の提案、当誌の内容についてのご意見、ご感想も下記連絡先までお寄せください。



編集後記

この年始、金沢市中心街は例年になく買い物客で賑わっていたのか、乗ったバスが渋滞に巻き込まれた。ようやく抜け出して窓の外を見たところ、駐車場への入場待ちの車列がバスの前につかえているのがわかった。思うに、お正月くらい、公共交通を利用して家族揃って買い物に出かけるのもよいのではないか。初詣も兼ねて街なかをのんびり散策し、日頃は通らない小路をそぞろ歩きするのもよい。荷物が重いのなら、皆で分け合って持てばいいのだ。100円バスの大混雑にみるように、金沢市において公共交通への潜在需要は大きい。バスもよいが、雪によって強いられた徐行運転なども考えれば、大量輸送が可能で定時性、速達性に優れたLRTの活躍が期待される。(M)

金沢・LRTと暮らしを考える会会報

金沢LRTだより第3号

2012年1月12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。

〒920-1161 金沢市鈴見台4-2-22

TEL: 076-264-3098

URL: <http://kanazwalrt.konjiki.jp/>

E-mail: yadp@pro.email.ne.jp

