

# 金沢 LRT だより

Light Rail Transit

【Vol.30】



バスとの共存（フランス・ボルドー）

● CONTENTS ●

●特別企画

クルマ利用は、ほどほどに！

……………藤井 聡 4

●政策論を求む⑫

ART = BRT より上等な LRT を実現するために

……………毛利千香志 2

INFORMATION …………… 8



架線レスの LRT（フランス・アンジェ）

**地**方都市で LRT や BRT に関する取り組みが活発になっていきました。金沢市の「新しい交通システム」の計画にとって参考事例が増えました。

ローカル線を廃止の危機から再生させた高岡市、その活動に刺激を受けて全国初の LRT を開業させた富山市、トラムトレインを実現させた福井市、軌道を歩道側に敷設した札幌市、バス路線を抜本的に再編した新潟市、そして、全く新たに LRT の導入を進める宇都宮市……、といった具合です。

海外の事例も参考になります。金沢市の「類似都市」として石川県と金沢市が 2002 年の“LRT 導入計画”の作成に際し模範にしたストラスブルは、LRT に次いで BRT を導入し、自動車の通過交通を大幅に削減しました。今なお金沢には最良の見本です。

そして、この県市の 2002 年の LRT 案こそが、参考事例どころか、“棚上げ”してきた当の計画そのものです。そこには電停の設置や軌道の敷設についての方法が記され、22 m 幅の“狭い道路”でも工夫次第で走行空間を確保できることが示されています。

ところで、先行事例を活かすには、金沢の事情に

合うよう上手くアレンジしようという意志が必要です。最低なのは、ハードルをくぐるのに役立つような他都市の試みの一部を機械的に移植し、パッチワークのような“魂なき計画”を作ることです。

その際、よく使われる手法が論点の移動です。例えば BRT なら、その定義で最も重要な点は“専用の走行空間の確保”ですが、実現のハードルが高くとみれば、目先を変えて“車両の自動走行技術”を最大のセールスポイントとして喧伝するが如きです。こういう場合、派手な宣伝文句が付き物で、オリンピックまでに実用化される、LRT に遜色ない機能が発揮できる、といった華やかなイメージが語られます。実際は、正着制御がどうのという、まちづくりの本質から外れた小難しげな技術論が横行するので。その陰で、都市交通政策の地道な取り組みの意義や目的が忘れられ、過去の検討経緯のみならずその都市の個性までもが蔑ろにされます。

わが金沢は、従来通り“本物”への志向を貫き、主体的な意志に基づいて独自の計画を作るべきではないかと思います。(毛利)

# ART=BRT より上等な LRT を実現するために

——目標時期を決めた段階整備論が有効ではないか

毛利千香志

「第2次金沢交通戦略」（「戦略」）に基づき、「新しい交通システム」（「新交通」）という一大プロジェクトが始まります。市民の生活と生業に深く関わるので、期待とともに不安が抱かれるのは当然です。特に「国道157号の車線減少」を伴うLRTとBRTの場合、性急に押し進めれば自動車ドライバーや沿線関係者の反発を買います。

とすれば、事業の進め方において、漸進主義を採用するほかありません。その意味で、「戦略」の随所にみられる「段階的」という言葉が大きな意味をもちます。

例えば、LRTについて、次の①～③のような段階整備案を描くことが可能かもしれません。

## ●トンネル工事が第一歩

### ①金沢駅部トンネルの掘削と「基幹バス」の設定

まず、LRTの導入を宣言した上で、金沢駅部のトンネル（約1km）を掘ります。そして、LRT開業時までの間、暫定的に駅の東西を直結する「基幹バス」を走らせます。この「基幹バス」を段階的にLRTへと育てていくわけです。

金沢駅の地下2階の空間に邪魔な埋設物はありません。「新交通」の導入を想定し、駅周辺整備事業において予め専用空間を確保しておいたのです。地下1階に商業スペースをあえて設けなかったのもそのためです。

こうしてせっかく用意した空間を眠らせておくのは市民にとって損失です。金沢駅地下の電停またはバス停はいずれ整備されます。投資は無駄にならないのです。

ここでいう「基幹バス」とは、その役割についていえば、東西の都心軸を乗り換えなしで結ぶシティライナーと同じです。現行のそれは、「新交通」の導入条件が整わなかったため、その代替措置として、2003年の県庁駅西移転時に設定されたものです。しかし、駅を迂回するので不便です。「新交通」が現実の課題になったいま、「基幹バス」はいわば新シティライナーとして、改めて「新交通」導入までの“つなぎ役”を果たすわけです。

したがってルートも、現行のシティライナー、そして石川県と金沢市が共同して2002年に作成したLRT計画（「県市案」）と同じく、（金沢港～）県庁～金沢駅（地下）～香林坊～野町（～有松以南）になります。運用上、一般の路線バスと明確に区別し、わかりやすい路線図や特別の時刻表を作成します。運賃收受の方法も工夫すべきです。

「基幹バス」の設定に合わせ、バス路線再編の第1段階を実施します。都心軸の路線の一部を集約し、乗り継ぎを前提に「交通結節点」を整備します。必要にして可能ならば、「県市案」に従い香林坊（四校記念公園の大和側）にバスターミナルを設けます。さらに、「県市案」の計画通り、金沢港近くの「列車基地」を暫定的にバスの車庫として使い、鞍月にパーク&ライド（P&R）の駐車場を整備します。

また、都心軸のバス専用レーンの時間帯を徐々に拡大し、「基幹バス」の定時性を高めます。

こうしてバスが便利になる機を捉え、公共交通の利用促進キャンペーンを大々的に展開します。例えば、「基幹バス」を24時頃まで運行すれば、西口のオフィス街で働く人の片町へ向かう需要を喚起できます。

## ●バス専用道から軌道へ

### ②都心軸でのバス専用道の設定

第2段階として、都心軸において、曜日や期間を限定して“終日バス専用レーン”を実施し、「基幹バス」を準BRTとして運用します。時代の潮流を加味し、ICTやIoTを適用した燃料電池バスを導入してもよいでしょう。

この段階でもバス路線の再編をさらに進めます。「公共交通重要路線」において「戦略」記載の「目標運行便数」を確保すれば、公共交通の利用者を大幅に増やすことも不可能ではありません。乗り換えの機会が増えるのに合わせ、運賃の割引制度の拡充も検討されましょう。

なお、車線削減時の迂回路となる道路においても段階的整備が必要です。例えば、ボトルネック交差点を着々と改良していき、渋滞を緩和します。

こうして実質的な“バス専用道”が機能し始めた（通過交通が減り出した）段階で、軌道の敷設工事に着手します。

### ③LRTへの移行

さて、LRT整備にとって有利な条件として“トンネル空間の確保”とともに挙げられるのが、“石川線の存続”です。ポテンシャルの高さを評価し、赤字続きなのに政策的に残してきた重要な交通インフラです。より有効に活用するため、金沢都市圏のLRT計画に組み込むのが良策です。

そのためには、上下分離（公設民営）方式によって、①の段階から計画的にLRT化を進めます。車両の更新時期に合わせ、えちぜん鉄道のように電停に低床ホームを併設し、旧型車両を徐々に低床式車両（LRV）に置き換えていくとともに、車庫や変電所を整備します。同時に主要な駅には、アルピコ交通上高地線のようにフィーダーバスを接続し、P&Rの駐車場を設けて需要を創出します。また、野町駅から国道157号へのアクセス道に軌道を敷きます。

こうして石川線のLRT化が完了し、都心軸の軌道が完成した段階で、中心街を貫くLRTがいよいよ営業を開始します。「県市案」の通り、金沢港～金沢駅～香林坊～野町～有松（～三日市）のA線と、相互乗り入れする石川線を指すB線とを同時に開業させるのです。景観に配慮し、都心区間は無架線にします。

ルートについては、着工しやすい駅西を早期に先行開通させる案もあります。都心を挟み、石川線と50m道路にまずLRVを走らせておくのです。街路と融合する軌道系



のLRTは、駅西の開発を秩序あるものにします。

なお、①～③の全段階を通し、モビリティ・マネジメント（4頁以下参照）と合意形成のための説明を（官民協働のNPO法人を作って）継続して行うことが不可欠です。

### ●大事なのは目標時期の設定

この段階整備案が現実的に妥当かどうかはわかりません。ただ確実なのは、①～③のどの施策も、“言うは易く行うは難し”であるということです。

したがって実行にあたっては、急がば回れで、相応の時間をかけます。例えば、計画策定から開業までの期間を10年と定めます。財政負担を均しつつ、まずは低金利の好機を活かしてトンネル工事に着手し、石川線の車両更新機を捉えてLRT化への設備投資を行います。一方、都心の軌道敷設については、（郊外でLRTのメリットを体感してもらい、“つながること”への期待を高めつつ）道路空間の変化と乗り換えに慣れてもらうため慎重に進めます。巧みにメリハリをつけるのです。要点は、簡単なもの（いわゆるBRT）を早く造るよりも良質なもの（LRT）を確実に造るほうが長期的にみて市民のためになる、ということです。

とはいえ、LRTは10年を大きく超えて取り組むほどの難事業ではありません。「段階的」は“先送り”を意味しません。可能な限り早い目標時期を設定すべきです。開業時期が遅くなるほど財政上の制約が大きくなり、社会情勢において不確実性が増すのもまた確かなのです。

その時期を決めるにあたって極めて重要な考慮要素は、北陸新幹線の延伸です。敦賀開業（6年後）には間に合いません。しかし、大阪開業時（未定）には、なるべく余裕をもって間に合わせるべきです。

北陸新幹線が全線開通すれば、金沢は“日本海国土軸”において、首都圏と近畿圏の間の枢要な都市として重要性を格段に増します。国家の危機管理にあたり、太平洋側の都市機能をバックアップする役割を期待され、市内外の人々の流動もさらに増えると予想されます。都心軸の公共交通が（地図に載らない）バスのみでは脆弱です。一流の都市インフラと呼べるLRTを建設すれば、金沢の都心は「世界の交流拠点」にふさわしい機能と風貌をもちえます。

こうした都市戦略というマクロの視点と、交通計画というミクロの視点との兼ね合いを常に意識しながら、「県市案」に則り、LRTプロジェクトを段階的に進めていくことには少なからぬ理と利があるのではないのでしょうか。

### ●LRTを選択肢に残すかどうか

①～③の工程は、強い意思がないと貫徹できません。「基幹バス」を、東京都が推進する自動走行技術を適用したバスシステム（ART:Advanced Rapid Transit）に置き換え、「新交通」の完成とみなす誘惑が極めて強力だからです。

名前は新しいですが、ARTの実態はBus Rapid Transitそのものです。機種候補の一つ増えるわけではありません。そのARTが、（LRTの機能に近づくための）新技術のメリットで飾り立てられ、BRTの負のイメージを払拭する切り札として提案されるのかもしれませんが。そんな唐突な計画が仮に通れば、金沢ではバスから電車への移行は断念された、その合理性はないと判断された、とみるべきです。

移動手段に関する自動運転の技術論と、「新しい交通システム」に関する複雑な“交通まちづくり”の政策論とは次元が違います。技術革新への注目ゆえに両次元が混同されてしまい、「集約都市」の形成への寄与度という高次の社会的観点が蔑ろにされてはなりません。自動運転と都市づくりとは直接的には結びつかない論点なのです。

技術に注目するなら、すでに十分な実績を積み、（石川線が100年続いたように）軌道の普遍性ゆえに陳腐化しないLRTというシステムの信頼性、安定感を買うべきです。計画を誤らねば、鉄軌道が都市の骨格を固め、投資を促し、発展の礎を築くこともよく知られています。

鉄軌道への投資をほぼ終えた東京都が、「鉄道不便地域」の臨海部で、“オリンピックの輸送手段”の確保という課題を解決するためBRTを導入しても違和感はありません。首都として、ARTを「水素社会の一つのショーケース」として世界に売り込みたい意図もわかります。しかし、金沢の都心は選手村でも見本市でもありません。腰を据えて軌道を敷く努力をする代わりに、急いでバスの先進技術に飛びつく説得的な理由は乏しいのではないのでしょうか。

金沢が最も参考にすべき事例は、都市の規模や都心の交通状況の似た新潟の“BRT”です。その試行錯誤に倣い、まずは既存の車両を使った「基幹バス」の設定を行うのが賢明です。ただし、新潟と違い、石川線と50m道路を活かし、LRTへの移行を明確に謳うのが、金沢の成長と成熟への期待をより高めるといって得策です。

東京臨海部では、鉄道駅間のフィーダー輸送やイベント時のシャトル輸送等の複雑で多様な需要に応えるため、また、選手村の跡地開発の状況に応じるため、“面”での柔軟性を特徴とするBRTが適切です。充実した鉄道網があるため、大胆なクルマの流入抑制は不要です。一方、金沢では、「戦略」が明快に示す通り、「新交通」は（バス路線を集約し、“軸”を定めるという意味で）柔軟性より固定性を重視します。車線減少とクルマの流入抑制は、LRTにもBRTにも等しく求められます。1本しかない「都心軸」の“線”を強化するためです。その役割については、（沿線の老朽ビルの建て替え促進等のための）“まちを変えていく起爆剤”という観点も加えれば、軌道系のLRTが適任です。

金沢の事情は、巨大都市の東京とも（自動運転技術の実証実験を行っている）過疎地の珠洲とも違います。金沢市が、都に「マネジメントモデル」の提供を要請すれば、数年で“BRT”は実現します。後はイノベーションの進展がARTへの昇進時期を決めます。国、県、金沢大学との連携のもと、50m道路が（特区として）実験場に供されるのかもしれませんが。一方、その代償として、「県市案」のLRT計画という独自の政策選択肢は、事実上、消滅します。

「まちの風格」（「戦略」）を重んずる歴史都市の判断として、本当にそれでよいのか、熟考が必要でしょう。



ARTというBRT（出典：内閣府資料）

特別企画

# クルマ利用は、ほどほどに!

講師 藤井 聡 京都大学教授

この欄は、京都市が配信しているインターネット動画「クルマ利用は、ほどほどに!」を、藤井聡氏の了解を得て文字に起こし、整理したものです。モビリティ・マネジメントの「公衆コミュニケーション」において提供される客観的なデータの一部を紹介します。

(データ出典: JCOMM ホームページ)



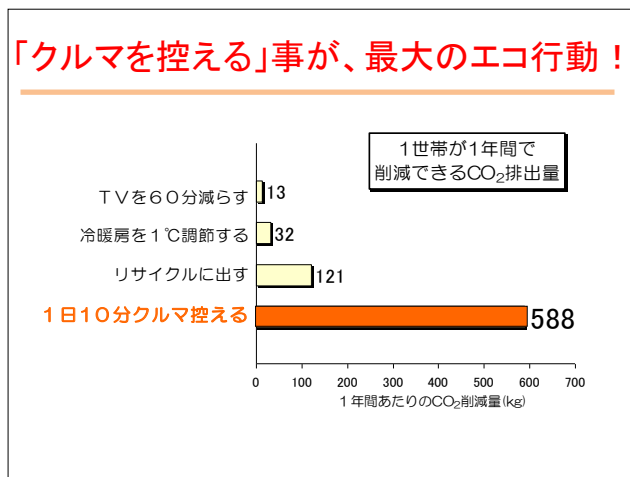
京都大学大学院の藤井と申します。私たちの研究室で、自動車を利用されている方、あるいは街の中の方々を含めて、皆さんの自動車利用で皆さんの幸せがどういふふうに変まっているかという「社会的厚生」について、もう10年以上にわたって研究してまいりました。

その中で特に一般市民の方々、国民の皆様方にわかりやすいのではないかとと思われるものをいくつかピックアップしてご紹介したいと思います。「クルマ利用は、ほどほどに!」という趣旨で、研究に基づくメッセージを少々紙芝居的に話します。

\*

まず1つ目のデータは、「クルマを控える」ことが最大のエコ行動ではないかということです(【メッセージ①】)。

例えばテレビを60分間、消します。これを365日続けます。すると、原単位というものに基づいて計算すると、平均でだいたい13kgのCO<sub>2</sub>が減ることになります。冷暖房を1℃調節すると、その倍くらい、32kgほどのCO<sub>2</sub>を年間を通して減らすことができますし、リサイクルでいろんな



【メッセージ①】

ゴミを出すともっと効果的で、121kgのCO<sub>2</sub>を減らせます。しかし実は、平均的なクルマを使った場合ですが、クルマ利用を10分間、控えるということを365日続けると、588kgのCO<sub>2</sub>が減ることがわかっています。

したがって、CO<sub>2</sub>を減らしたいという方にとっては、テレビを消したり冷暖房を調節したりすることも大事ですが、クルマ利用を控えることが最大の効果をもっている行動になります。10分でこれだけですから、例えば1時間乗っている人が全く乗らなくなれば、この6倍の効果があって、普段のちょっとした家電の調節などと比べものにならないほどのエコ行動ができるのです。

2点目ですが、クルマ利用を控えることが肥満、健康にも影響があるというデータです（【メッセージ②】）。これは、BMIという尺度で測った肥満の割合と、普段、どういう交通手段で通勤しているかの関係を示すグラフです。関東地方でのデータです。

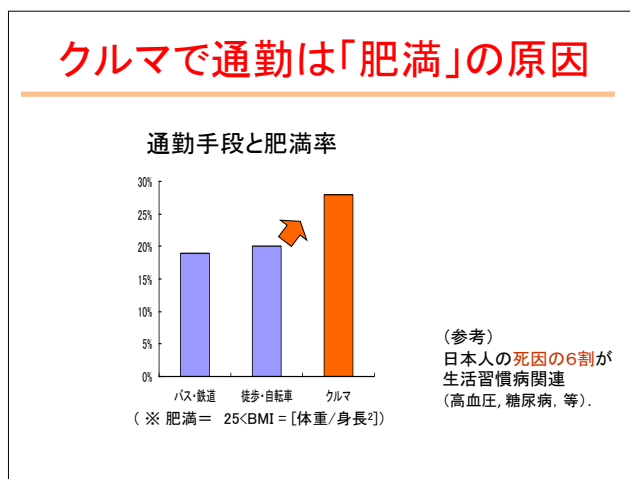
まず、「バス・鉄道」、「徒歩・自転車」では肥満の方はだいたい2割前後ですが、自動車通勤されている方は3割近くが肥満になっている。クルマに乗って通勤しているだけで、肥満の確率が1.5倍程度になってしまうのですから、もしダイエットをしたり、肥満の問題についてケアされている方は、ぜひ普段の交通行動を見直されるといいのではないかと思います。

環境、それから健康、肥満の問題をみてきましたが、われわれの生活の中で最も大事なものの1つが、やはりお金の問題です。自動車を使うよりもバスを使うほうが高いというイメージをわれわれはもっています。例えばバスで往復すると、200円×2で400円。でもクルマなら片道のガソリン代が30円で、往復で60円。だから、「クルマのほうが徹底的に安いので、クルマを使おう」とお考えの方が多いいと思います。

しかし、それはトータルで考えれば間違いであることがほとんどです。なぜなら、クルマを買う時にお金がかかっていきますし、車検や保険の費用も、駐車場代もかかっています。さらには事故を起こせば、例えば1回で10万円や20万円が飛んでいくこともありますし、場合によってはスピード違反で10万円や20万円の罰金を払わないといけません。【メッセージ③】は、このようなリスクを全部考えると、非常にたくさんのお金を使っていることを示すデータです。

例えば、京都大学の前の百万遍で、1,000cc程度のクルマを持っているという前提で計算すると、だいたい1日当たり1,500円から2,000円程度を平均して払っていることになります。乗り方によっていろいろですが、平均するとこれくらいになる。1年当たり55万円から75万円程度のお金を払っているということになります。

これは単に乗っている場合ですが、事故、罰金を考えると、あるいはもっといいクルマを考え



【メッセージ②】

ると、実は3,000円から5,000円程度かかっているかもしれません。年間では185万円程度もかかっているというような計算にもなります。

すなわち、バス+自転車、あるいはそれに加えてタクシーを普段よく使うほうがずっと経済的であるということが、トータルの合理性で明らかにされています。

さらにお金だけではなく、命の問題にもクルマ利用は関わってきます（【メッセージ④】）。

クルマの死亡事故はめったにないと、皆さん、お感じだと思います。しかし、1年に1万km乗って、50年間乗り続ける、例えば20歳から70歳まで乗るという人生を歩んだ場合、100人に1人が死亡事故を起こしています。300人のうち1人がご自身が死んでいて、恐ろしいことに250人に1人が死亡事故の加害者になっています。昔の少々大きな小学校であれば、学年で1人か2人は交通事故の加害者になっているのではないかということが、確率的にいえるのです。だから、非常に恐ろしいリスクとともにクルマの利便性を享受しているのだということを、われわれは認識しないとイケないと思います。

\*

クルマというものは、目先の利便性は非常に高いです。とても便利です。暑さ、寒さもしのげますし、大きな荷物も運べる。好きな所に好きな時間に行ける。しかし、肥満になる可能性もあれば、貧乏になるというか、たくさんお金を使ってしまうことにもなる。下手をすると事故で死

### クルマは (想像以上に) オカネがかかる！

一日あたり、の維持費(保険・税金・駐車場代・車両代....)は....

・1000cc程度のクルマの場合

.... 1,500円~**2,000円/日**  
55万円~**75万円/年**

・事故・罰金、もったいいクルマの場合....

.... 3,000円~**5,000円/日**以上  
100万円~**185万円/年**以上

**バス+自転車+タクシーの方が経済的！**

【メッセージ③】

### クルマは (想像以上に) 危険な乗り物！

「クルマの死亡事故」.....滅多に無いことなのでしょうか？

(1万キロ/年、50年間利用し続けると.....)

100人に1人が

..... **死亡事故を起こす**

300人に1人が

..... **事故死**

250人に1人が

..... **死亡事故の加害者**

【メッセージ④】



## つまり、クルマを使えば使うほど..

(「目先」の便利さは、とても高いけど...)

- 「**肥満**」になるし
- 「**貧乏**」になるし
- 下手すると**事故**で死んだり／殺めたりしてしまう...  
しかも...
- 「**温暖化**」も促進するし、
- 「まち」がどんどん**寂れ**、  
「**シャッター街化**」が進んでしまうし、
- 地域のバスや電車がなくなっていく。  
その上...
- 「地域や自然との**ふれあい**」も減っていく...

んだり、人を殺めてしまったりという可能性もあり、しかも温暖化も促進するということも考えられます。

全国各地にいま、シャッター街が広がっています。ここではデータを示しませんが、皆さんがクルマを使えば使うほど、人々はまちなかではなく、郊外に行きます。ひとえに、という大げさですが、モータリゼーションが進む、すなわち人々がクルマをたくさん使ったことの結果として、皆さんの街が寂れていっている。この因果関係は100%間違いないといっているでしょう。なぜなら、クルマさえなければ、皆さん、近所や駅前で買い物するしかありませんから。

ところが、クルマがあれば、買い物をする所はどこでも自由になるわけで、都心に、あるいは商店街にこだわる必要はなくなっていく。そういう傾向が確実に高まります。シャッター街の主要な原因としてモータリゼーション、皆さんの自動車利用があるのだということもぜひご記憶いただきたいと思います。

さらには、クルマを使えば使うほど、地域のバスや電車がなくなっていく。その上、地域の自然との触れ合いもどんどん減っていきます。クルマの中では自然には触れ合えない。例えば金木犀の香りとか梅雨の匂いとか、あるいは青葉の香りなどは全然ない。自然と隔離されてしまい、人間がどんどんさみしくなっていくわけです。

クルマというものは非常に便利です。その代わりに、これだけのデメリットを、実は知らず知らずのうちにわれわれは被り続けている。このことを知らないままクルマを利用されている方がほとんどだと思います。皆様にはぜひ、クルマ利用はほどほどにされてはいかげな、と思います。

以上が私からのメッセージです。



モビリティ・マネジメントの取り組みについては、藤井聡・谷口綾子・松村暢彦編著『モビリティをマネジメントする』(学芸出版社、2015年)に、豊富な具体例の紹介とともに基本的な考え方が述べられており、大変参考になります。

●藤井聡氏には、モビリティ・マネジメントを含む幅広い観点から、四条通の歩道拡幅や金沢の「新しい交通システム」を中心に都市交通政策について語ってもらっています。本誌別冊5号(2016年6月刊)をご参照ください。

『『歩行者優先』を実現する都市インフラは何か——クルマの流入抑制と都市内投資のすすめ』  
<http://kanazawa-lrt.com/hp/kaihou/bessatuVol.5.pdf>

● INFORMATION ●

●活動報告 (2016 年 5 月以降)

[例会]

6 月 18 日 (土)、7 月 9 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

5 月は例会に代え、21 日・22 日に開催された「中部地区路面電車サミット福井大会」に参加しました。

[例会予定]

8 月 27 日 (土)、9 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

\* 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。



編集後記

LRT と BRT・ART との大きな違いは「R」の意味にあります。前者は Rail、後者は Rapid です。この違いは機種選定の哲学にも関わり、極めて重要です。ともに導入ルートは都心軸です。つまり、単なる移動空間でなく、歩行者が主役の都市活動の舞台です。Rail の場合、都心での 2～3 分の時間短縮は (可能でも) さほど重視しません。一方、郊外のレール上では高速走行します。都心では相対的に定時性を優先し、LRT を使って街で過ごす時間そのものを楽しんでもらうのです。これに対し ART・BRT は文字通り、全区間にわたって速達性を優先します。しかし、都心での Rapid にはどうしても限界があります。それゆえ都心では定時性がより求められ、Rail がふさわしいといえるのです。BRT・ART は、都心軸以外の、移動のための空間に過ぎない郊外の広い道路でこそ、その性能を遺憾なく発揮するでしょう。(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。

金沢・LRT と暮らしを考える会会報

金沢 LRT だより 第 30 号

2016 年 7 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。

\* 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<sup>わた</sup>株) 担当：綿まで)

URL：http://kanazawa-lrt.com/

E-mail：info@kanazawa-lrt.com