

金沢 LRT だより

Light Rail Transit

【Vol.31】



富山ライトレール・岩瀬浜駅

● CONTENTS ●

●政策論を求む⑬

LRT と BRT とを二者択一するなかれ
 ……………毛利千香志 2

●コラム

電車を楽しむ …………… 7

INFORMATION …………… 8



アメリカでも日本でも、若者の車離れが進んでいます。一方、自ら所有しないで、数人で共有するカーシェアの取り組みが広がっています。

日本の地方都市でも、こうした動きは無関係とはいえません。鉄道網の発達した大都市と違い、自動車が生活に占める役割が格段に大きいのは確かです。一方で、近年、全国的に路線バスの乗客減少に歯止めがかかり、高齢者を中心に利用が増える路線も出ています。金沢でもその傾向がみられます。

都市のあり方についても、一方で大資本の大型ショッピングセンターがなおも郊外に作られつつ、他方で都心回帰の潮流が生まれてもいます。

いかにも乱暴な図式論ですが、過去数十年は“自動車+郊外”が優勢だったのに対し、近年、“公共交通+都心”が巻き返しつつあり、両者の一進一退の攻防がコンパクトシティの議論という形で顕在化してきた、ともいえそうです。

*

こうした社会の変化をどう読み、どう向き合うか、各都市の感覚や姿勢が問われます。ポートランドの

ように“成長境界線”を設け、稠密な都市空間と広大な田園地帯をきれいに分けるわけにはいかないにしても、その明快な発想に学ぼうという機運がわが国でも芽生えてきています。宇都宮市議団のように、ストラスプールをはじめとするヨーロッパ各都市へのLRT視察の動きも絶えていません。

そういえば金沢市でも、早くも1998年に「金沢国際交通まちづくりシンポジウム」を開き、ストラスプールのローラン・リース市長とポートランドのチャーリー・ヘイル副市長を招き、クルマよりも歩行者を優先するまちづくりについて市民を交えて討論しています。また、K.CATという地元の専門家集団が「金沢版コンパクトシティ」構想の中に「都心部のLRT整備」を位置づけています。

*

公共交通優先、都心活性化の理念はどの都市も語っています。問題は、具体的な計画とその実行体制の構築です。金沢についていえば、「第2次交通戦略」と「集約都市形成計画」を絵に描いた餅にしない取り組みが官民ともに求められています。(毛利)

LRT と BRT とを二者択一するなかれ

——両者が役割分担する計画を考えてはどうか

毛利千香志

●どこに導入するのか

「第2次金沢交通戦略」（「戦略」）は、「新しい交通システム」（「新交通」）の導入ルートとして都心軸を想定しています。このことは、「新交通」導入の主要な意義が都市（圏）の基幹交通軸の確立にあることを意味します。

もちろん、「新交通」のみが独立して存在するわけではありません。図1の通り、公共交通を面的に支える主役は路線バスです。図2のように、「戦略」は公共交通を「公共交通重要路線」、「主要路線」、「生活路線」に分けて階層状に再編します。「重要路線」の中でも、その中枢性に鑑み、都心軸が「新交通」のルートになるのです。結局、「新交通」が（最上位の）「幹線」、交通結節点で接続するバス路線が“支線”という位置づけになります。

このように、「新交通」の導入はバス路線の再編と一体的に進められます。その際、「生活路線」（フィーダー交通）から「重要路線」へとというように、基本的には乗り換えることを前提にします。

この公共交通再構築の目的は、都心軸に集中するバス路線を「新交通」という1本の特別な路線に集約し、都心での団子運転を解消するとともに、定時性と速達性を高めることにあります。と同時に、都心軸での運用から外れたバスを別路線に回し、公共交通を全体として充実させることを狙いとします。高頻度に定時運行する「新交通」を軸に据え、信頼性の高い「持続可能な公共交通ネットワーク」に変えていくわけです。

ほぼすべてのバスが都心軸を経由して郊外に直行する既存の交通体系を抜本的に改めること、これが、「まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり」を「基本的な考え方」とする「戦略」の主眼なのです。

●何を導入するのか

金沢市が採用する「新交通」の機種の有候補は、LRT（Light Rail Transit）とBRT（Bus Rapid Transit）です。BRTについては、その主な特徴の一つとして“需要への柔軟な対応”が挙げられます。例えば、幹線から支線に直行できるため、乗り換えの機会を減らせます。

しかし、仮に幹線・支線間の直行便の割合を大きく増やすなら、「戦略」の趣旨は意味を失います。定時性が損なわれ、「新交通」は機能を果たしません。そのため、新潟市のいわゆるBRT（萬代橋ライン）においても、直行便は例外扱いになっています。

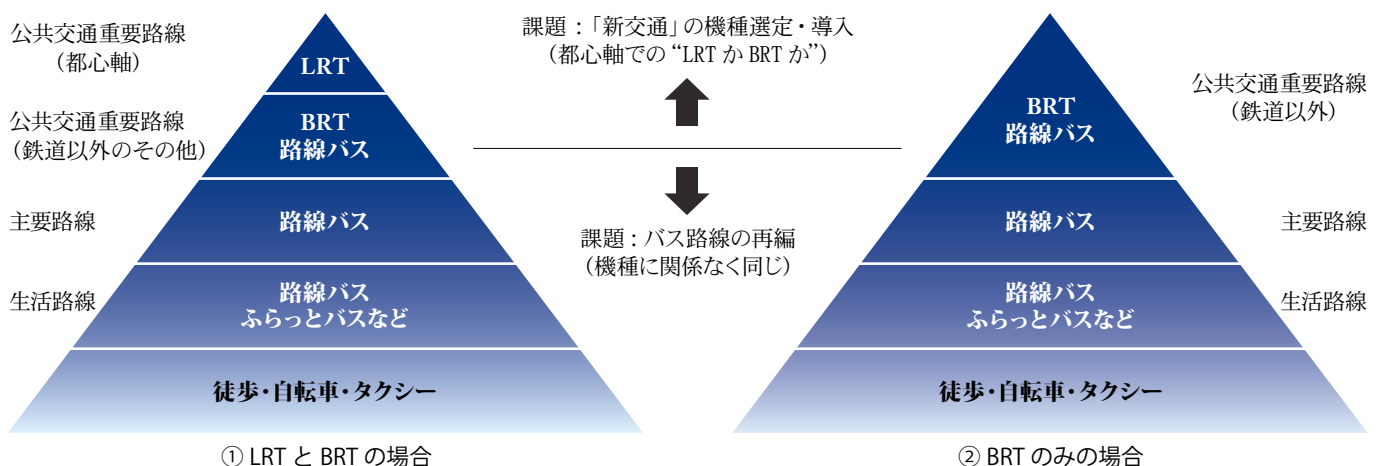
ただ、バスである以上、直行便の拡充を求める利用者の要望が強まるのは避けられません。乗り換えの原則と直行の例外とが常にせめぎ合い、都市交通システムとして安定しない可能性が小さくないのです。

そう考えると、金沢の都心の場合、BRTのメリットの“柔軟性”は、「新交通」の条件としてあまり重視すべきではありません。むしろ、たった1本の都市の背骨とも動脈ともいべき都心軸に通す以上、“固定性”と“安定性”を最重要の条件と考えるほうが適切です。多系統の複雑なBRTを運用するには、金沢の城下町特有の“狭い”都心は不向きなのです。

その意味で、シンプルなレールの存在感が高く評価されるべきです。つまり、狭い空間を効率よく利用できるLRTが、基幹軸の明確な金沢都心の「新交通」として、より望ましいといえるのです。

普通に考えれば、金沢の都市構造において、現在の都心軸は100年後も都心軸のままです。少なくとも大多数の金沢市民はそう確信しています。軸がぶれないからこ

図1 「新しい交通システム」の位置づけ



そ、安心して軌道系のシステムを構築できるのです。

レールといえば、石川線との直通により、金沢駅と西金沢駅の間を、JR (IR) 線とLRT線の二重の軌道ルートでリンクさせられます。都市圏単位で考えれば、金沢港、内灘、津幡、野々市、鶴来、松任の各方面へ続く鉄道のネットワークの核ができるわけです。

レールは街路に固定されます。その強固な構造のため、逆説的ですが、かえって柔軟な機能を持ちます。1つに、バスと電車とを乗り継ぐ場合、乗り換えへの抵抗感はバス同士の乗り継ぎに比べ和らぎます。おそらくレールのもつ物理的かつ象徴的な“都市の装置”としての存在感のなせる業でしょう。

2つに、レールの存在感はまた、公共交通の専用空間に自動車の進入を基本的には認めないという交通ルールを暗黙のうちに強化します。その結果、30 m級の列車が数分おきに走る合間を縫って、必要に応じて柔軟にバスの直行便を(軌道上に)設定しやすくなります。

●LRTもBRTも課題は同じ

路面走行だから当然ですが、RailとBusの特性に由来する相違を除けば、LRTとBRTは導入の課題を共有します。

まずは「新交通」に欠かせない“専用の走行空間の確保”です。BRTなら、現状のバス専用レーンの時間帯を延長すれば済む、というわけにはいきません。自動車交通の影響を受けない走行環境を創出しない限り、絶対にRapid(高速)にはならず、定時性と速達性を高めるという「新交通」の目的を達しないのです。

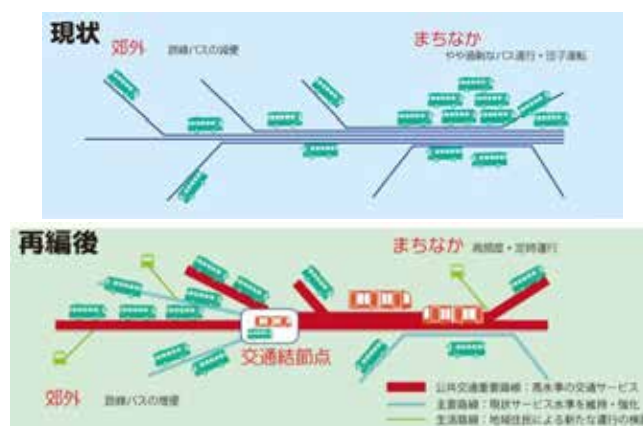
この点で、軌道を敷設するLRTと道路を舗装するBRTとの間には、導入に関する難易の差はありません。むしろ、レールを敷いたほうが、自動車の走行路と公共交通の走行路を物理的にも視覚的にも明瞭に区分できます。当初の混乱は大きいにしても、自動車との混在をより確実に避けられるので、長い目でみればかえって混乱を小さく抑えられます。

また、金沢の場合、“道路が狭い”ので、その貴重な空間を効率よく使って、なるべく多くの(車両でなく)人を通さねばなりません。そのための大量輸送を担うのがLRTやBRTです。軌道系のLRTはもちろんBRTも、道路空間を専用することで、それを非効率に占有する自動車の通過交通を削減する役割を期待されるわけです。とともに、いずれもマイカーの流入抑制を導入時の課題とします。BRTだから削減の目標値が小さくて済む、という話にはなりません。

なお、沿線の住民の自動車が許可を得て公共交通の専用走行路を通行できる点も、LRTとBRTに共通です。要するに、軌道があろうとなかろうと、大事なものは“都心の交通システムを、その機能を十分に発揮させつつ、例外措置も含めて柔軟に運用すること”なのです。

LRTとBRTとでは技術的な課題もほぼ同一です。高齢社会において重要なのがバリアフリーの性能です。LRT

図2 バス路線の再編(「第2次金沢交通戦略」)



の場合、低床車両と制振軌道が、車椅子でも段差が気にならない、乗り心地よい移動を保障します。BRTでも“バリアフリー縁石”が安全で迅速な乗降を可能にします。

速達性と定時性を高めるには、「新交通」は道路の渋滞に巻き込まれてはなりません。優先信号(PTPS=公共車両優先システム)の整備はともに不可欠です。また、乗降に手間取っては速達性も定時性も損なわれるので、扉の広い車両を導入すべきです。運賃の収受方法も改善が必要で、すべての扉から乗り降りできるよう、ICカードによる事前決済システムの構築が求められます。停留所の高機能化、特に待ち時間等の情報を提供するディスプレイの整備も機種に関わりなく必須です。

自動運転技術への適応も共通の課題です。ICTやIoTの最先端の成果を取り入れ、衝突の防止や円滑な加減速を実現し、安全性、快適性を高めていくべきです。特に電車の場合、固定した軌道は運転支援の技術を先駆的に適用する恰好の条件になります。環境に配慮するなら、燃料電池の搭載も検討されましょう。

「新交通」は交通体系を再構築する試みの一部です。したがって、その導入にあたっては交通政策の全般にわたって従来通りの地道な取り組みが必要です。パーク&ライド駐車場の整備等のハード事業、モビリティ・マネジメントの推進等のソフト施策、そして、乗り換え抵抗を減らすための共通運賃制度の設計等のシステム構築をはじめ、あらゆる取り組みを包括的に進めない限り、LRTもBRTも実現しません。

●コストをどう評価するか

建設費については無軌道のBRTのほうが安いのは当然です。しかし、LRTも、金沢市が導入をめざしてきた地下鉄の半額以下で済みます。BRTと同じく、既存の道路インフラを活用できるからです。

同時進行の大きな投資案件があっても、単年度の事業でない以上、起債を含めた資金計画を立てることは可能です。都市活動の根幹を支える公共交通の重要性を踏まえ、なかでも鉄道の“都市基盤”としての優秀性に鑑みれば、財源の調達は是が非でも解決すべき課題です。

現在、東京一極集中が反省され、“地方創生”が唱えられています。この都市間格差を生んだ主要な原因の一つが都市交通システムへのインフラ投資の大都市偏重にあることを思えば、地方都市の LRT への投資は十分に正当性と合理性をもちます。数百億円の金額も、地下鉄と BRT との中間で、金沢市ならば身の丈に合っています。

しかし、残念ながら、日本の地方都市は、1 千億円を軽く超える地下鉄にこだわった金沢市を含め、短期的コストを最重視して BRT を優先的に検討する傾向を強めています。こうした贅沢から質素への大揺れは、社会心理としてのデフレの一つの現れともいえます。

事実、デフレが深刻化していない諸外国では、新興国の大都市であれ先進国の中都市であれ、LRT 導入への意欲は高いのです。BRT の先進都市として有名なクリチバ（ブラジル）も、一部路線の LRT 化を断念したのは資金を確保できなかったからです。ブリスベン（オーストラリア）は、LRT への転用が可能な BRT の高架橋やトンネルを建設しています。

つまり、BRT の導入都市も、必ずしも BRT のみの交通体系を完成形とはみなしていないわけです。逆に、LRT の成功都市として著名なストラズブル（フランス）のように、幹線の LRT を補助する支線の役割を BRT に託す都市も少なくありません。いずれにせよ、主要な幹線道路への LRT と BRT の導入（つまり自動車車線の削減）は、その道の広狭に関係なく、ごく普通の都市政策なのです。そして、財源さえあれば前者がより望ましい選択肢と考える都市が多いのです。

というのも、一般的に言って、交通機関としての基本性能はもとより、都市づくりに貢献する基本能力において、LRT は BRT より優れているとみられているからです。過小評価してはならないのは、費用便益分析では必ずしも計れない軌道の生む波及効果（経済の外部効果）です。投資を喚起して中心市街地を活性化し、沿線に都市機能を集積させ、高齢者の外出を促して健康の増進と医療費

の抑制を導き、CO₂ の排出を削減して環境を改善する、といった具合です。

電車は“クルマからの転換”を大きく進め、クルマ依存社会がもたらす種々の都市問題の解決を助ける効果が高いといわれています。都市計画と交通計画の連携において、より大きな力を発揮するのが LRT なのです。

このようにみえてくると、BRT を選ぶ決定的要素の一つである低コストについては再評価が必要です。実は、長期的にみた場合、LRT に比べて BRT がはたしてどれほどトータルのコストを節約できるのか、明確にはわかっていません。道路舗装の維持費、高頻度運行のための人件費、LRT に遜色ない機能を実現するための技術開発への支出を考えれば、軌道がもたらす波及効果を上回るほどの経済的優位性をもつかどうかは不明なのです。

短期的にみれば、デフレ状況下の低金利を活かし、LRT への積極投資を行うことは、経済対策としても有効です。LRT の導入を宣言すれば、金沢市の公共交通重視の姿勢は鮮明になります。その結果、景観上も好ましくない青空駐車場の野放図な増殖を抑えられ、土地利用の高度化を図ることも可能です。

宇都宮市のテクノポリスセンター地区には 3 カ所の LRT の電停が設置される予定です。すでに宅地開発等の先行投資が進み、小学校の新設が決まっています。LRT 計画への“期待”の現れといえましょう。

こうした事例に鑑みても、総合的な都市政策の視点を機種選考の過程に反映させれば、コストに関する柔軟な解釈が導かれるに違いありません。

● LRT と BRT の組み合わせを！

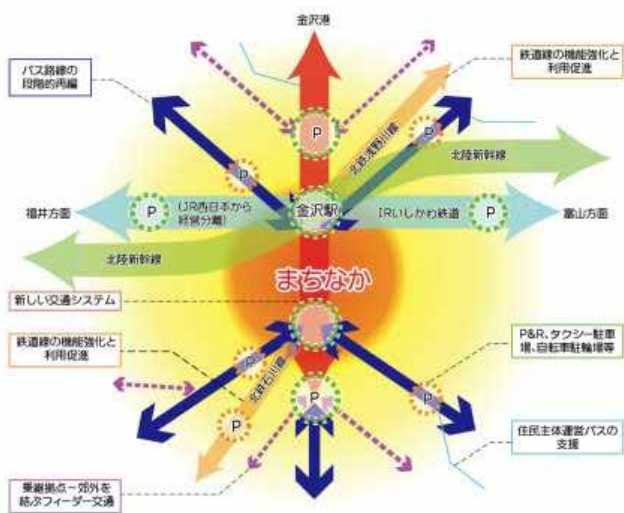
図 1 において BRT を都心軸以外の「公共交通重要路線」にも位置づけているのは、実際の需要を見極めつつ柔軟に経路を調整できるからです。

ストラズブルのように、金沢もまず都心軸に LRT を導入し、交通網の骨格を固めた上で、郊外に向かう広い道路に BRT を設定してはどうでしょうか。例えば金石街道なら、普通のバス車両のままでも、運用上の種々の工夫を施せば、名古屋の“基幹バス”のように低費用で高機能な、BRT ともいえるバスシステムを構築できます。

しかし、図 1 の②のように都心軸にも BRT を設定すると、都市交通の階層性がさほど明確になりません。図 3 のように、特に「まちなか」で都心軸が相対的に際立つ構図が、現実の姿としては実現しないのです。その分、都心軸上の「新交通」の波及効果も小さくなります。

こうした観点も踏まえれば、「新交通」を頂点にもつ公共交通体系の階層構造としては、図 1 の①が最も有力な選択肢といえます。仮に②を選ぶにしても、LRT も BRT もともに専用の走行空間の確保を要する以上、①への移行という選択肢を保持しておくことが、金沢のさらなる発展を期待させるという意味で得策です。石川県と金沢市の 2002 年の LRT 計画案は、LRT の必要性和有効性を重々認識し、かつ、可能性を精査して策定されまし

図 3 まちなかを核とする公共交通ネットワーク
（「第 2 次金沢交通戦略」）



た。大量かつ高密度の輸送というLRTの特性は、都心軸の移動ニーズに合致します。①(への移行)を選択肢から外す政策上の説得的な理由はないのです。

LRTかBRTか——。そんな単純な対立図式を語るの是不毛です。LRTとBRTは、同じく既存の道路インフラを活用する都市交通システムとして、空間的に連続し時間的に発展し、互いに補完しながら協働するものです。したがって、「戦略」が描く交通体系の全体像の中で、両者の相乗効果が最も高くなるであろう最適の組み合わせ方を、城下町固有の都市構造や道路環境を踏まえつつ模索していけばよいのです。

結局のところ、LRTとBRTという類似の交通モード間の連携の追求こそが、都市計画と交通計画との整合性を図るのに最も有効な方策であるといえます。

●ARTから見えてくるもの

ところで、最近、先進技術を備えたBRTをARTと呼び換えようという提案がなされています。

ARTとは、Advanced Rapid Transitの略称です。確認すべきは、肝心の“Bus”が省略され、その結果、“先進型高速交通”という抽象概念をしか表していないことです。命名者は、その理由についてこう述べています。

(ARTは)「バスのイメージを完全に払拭するべく名付けたものである。わが国では、一般国民の間でのBRTという言葉のイメージが必ずしも好意的ではなく、所詮バスなのに贅沢な車両を用いている、大して輸送力も需要もないのに専用空間を与えられている、軌道系導入の費用をけちってバスでごまかしている、等々の発言があるため、そのイメージ払拭を狙って、BではなくAを用いてみた。」(中村文彦「都市バス事業の方向性に関する一考察」運輸と経済2016年2月号)

確かに、バスへの不当な評価に基づく感情的な「発言」が少なくないのでしょう。よく考えもせずBRTに負のイメージを押しつける“LRT信者”もいるのかもしれませんが。といて、「Bus」を消すべきではありませんでした。バスの地位をかえって貶めるからです。また、Advanced Rail Transit(“先進型軌道交通”)もまた(具体概念としての)ARTといえるからです。

要するに、基本的には“A”は“A”として論じればいいのであって、LRTとBRTを公平に比較したいのなら、“B(Bus)”と“R(Rail)”の特性を、都市ごとの事情に応じて具体的にどう活かしていくかという、ごく当たり前の文脈において議論するほかないのです。

ARTという名称がもたらす現実の弊害は、ICTやIoTを活用した自動運転技術に過大に関心が集まってしまうことです。その分、専用の走行空間の確保という、BRTの成否を決する最大の課題が後景に退いてしまいます。

例えば正着制御技術です。車椅子でも楽に乗降できるよう、また、乗降時間を短縮して定時性・速達性を高められるよう、車両と停留所間の段差と隙間を可能な限り小さくする技術のことです。LRTとBRTを客観的に比



名古屋の「基幹バス」(出所: Wikipedia)

『バスがまちを変えていく』(次頁参照)では、「わが国で導入されている唯一のBRTと言っても過言ではない」と評されています。

べれば、軌道系のLRTのほうが正着性に優れています。しかし、ARTという抽象概念の下で議論すると、“何センチ縮めたか”というように問題が矮小化され、自動走行での正着の実現それ自体が目的になりかねません。

わざわざ指摘するまでもなく、自動運転技術の進歩と「新交通」の実現とは、本質的に直接には関係しません。ICTやIoTが適用され、LRTやBRTが技術的にAdvancedなものになれば、速達性、定時性、快適性、安全性が高まります。しかし、それによってバス路線再編を含む「戦略」の基本方針が変わるわけではありません。道路空間の再配分が簡単になるわけでも、自動車の通過交通の削減が不要になるわけでもないのです。

金沢の都心、特に武蔵ヶ辻から片町に至る「狭い道」で、バスの“A”が複雑な交通処理にどれほど対応できるのか、甚だ疑問です。そもそも、技術の開発以上に大事なものは、LRTについてもBRTについても、都市構造や道路環境に合わせた運用上の工夫です。国の成長戦略ならぬ金沢市の交通戦略の遂行においては、運用が主、技術は従なのです。言い換えれば、“運用の技術”こそが問われるわけです。もっといえば、「新交通」の導入にあたって試されるのは、財政運営のみならず、道路の交通量・交通流の調整・管理(交通需要マネジメント〔TDM = Transportation Demand Management〕)を含む都市経営の手腕であり、さらには政治や文化を含む、脱クルマ依存社会に向けた都市共同体の総合力なのです。

このように課題のハードルを上げることに合意を得る努力をする気なら、そして、バスの“A”のための時間と費用が確実に読めないなら、不動の覚悟を決めて、あっさりLRTの導入に動いたほうが賢明です。「新交通」の効果を早い段階から確実に享受できるからです。

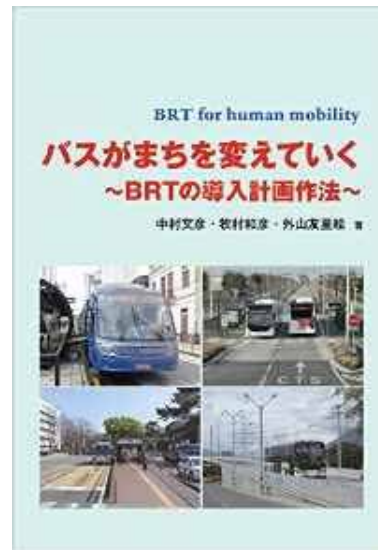
バスシステムの技術的進化を徹底的に追求してみた結果、レールという、いかにも平凡に見える技術とその存在感が非凡に思えてくる、そんな事態も大いにありうるのです。

◆——参考文献

拙文の作成にあたり、中村文彦・牧村和彦・外山友里 絵著『バスがまちを変えていく——BRTの導入計画作法』（一般財団法人計量計画研究所、2016年）を参考にしました。

都市交通システムを論じるには、機種が何であれ、自動車交通を優先するわが国の都市交通政策の現状を懐疑しながら、多様な人々が集う都市ならではの“人間らしい生活”の質を高めていくという目的意識を常に持ち続けることが基本的な姿勢として重要である、そう強く示唆されているように感じました。

BRT 派か LRT 派かという、悪い意味での政治的な対立を生まないためにも、まず本書を読むこと、それが BRT そして LRT の導入論議を進めていく上での「作法」といえると思います。



●高校の放送部から取材を受けました！

8月27日、泉丘高校の放送部の生徒さんから取材を受けました。通学と路面電車がテーマの映像ドキュメント作品の制作のためです。

主に LRT について、費用のこと、乗り換えのこと、輸送力のこと、工事期間中のこと、意識改革のこと、クルマからの転換のことなど、予めよく調べられた上でのご質問で、ご期待に沿えたかどうかはわかりませんが、不慣れなインタビューにどきまぎしながら懸命にお答えしました。

生徒さんたちは取材後もお付き合いくださり、通学状況をお話しいただいたり、「新しい交通システム」導入の意義（導入そのものが目的でないこと、乗り物ばかりに注目しないこと）について説明申し上げたりして、有意義な意見交換を行うことができました。

生徒の皆さま、どうもありがとうございました。



column

電車を楽しむ

電車は乗るだけでなく、いろいろな使い方ができます。岡山電気軌道では、超低床式車両「MOMO」を使い、夜景や生演奏を楽しむ「ワイン電車」や「ビアガー電」、「コンサート電車」を運行し、好評です。豊橋鉄道の「おでんしゃ」も“冬の風物詩”として定着し、“屋台感覚”が人気です。

石川線でも、「ビール電車」や「地酒電車」はいつも満席です。「妖怪電車」も子供とともに楽しめるイベントとして盛況です。

このように、地域の暮らしを“ほんの少し豊かにする”ために柔軟に活用できることが、電車のもつ魅力の一つです。金沢でも、もしライトレールが実現すれば、さまざまな楽しいイベントを企画できます。

例えば、石川の豊かな海の幸、山の幸を売りにする“レストラン電車”もその一つです。金沢港と鶴来の間を往復し、金沢駅や香林坊からも乗車できる特別列車です。大野港でとれた新鮮なネタを使ったお寿司や白山麓のぼたん鍋を、希少価値の高い加賀、能登の地酒とともに提供すれば、地元だけでなく全国の人から喜ばれます。

数値化できなくても、“電車を楽しむこと”の便

益は確実に存在します。これは、電車がなければ絶対に実現しない価値です。事実として、なぜか電車という乗り物は、鉄道ファンに限らず人を惹きつけます。日常の風景に溶け込んでいるのに非日常の感覚を与えてくれる、それが電車なのです。それに、最近の制振軌道を採用した新型路面電車(LRV)なら、揺れも少なく、乗り心地がいつそう快適なので、確かに“単なる移動のためのみに使うのはもったいない”という感覚になります。

車両のデザインにも、その土地ならではの個性を反映できます。富山ライトレールが、豊かな自然を思わせる虹の七色にちなんで7編成を塗り分けているように、金沢なら、加賀五彩を用いて、伝統文化の“品の良さ”をライトレールを媒体にして表現できます。

ラッピングについても、バスの車体に描くの 비해、より芸術的なセンスを発揮できます。百万石祭りや21世紀美術館の展覧会をはじめ、各種催しを臨機応変にまちなかにPRして回ることも可能です。もちろん、その様子を見た人が、SNSで世界に一斉に“発信”します。

このような“夢”を語ることは無意味ではありません。スタイリッシュなデザインのライトレールが颯爽と通りを走り抜けるおしゃれで風格漂う街、そんな将来イメージを具体的に想ってみるだけでも、“この街に住み続けること”に一つの小さな希望を抱くことができるのです。その希望を共有し、大きく育てていくことは、決して夢物語ではありません。

(毛利)



岡山の路面電車「MOMO」での高橋涼子さんのライブ (2014年12月16日)

● INFORMATION ●

●活動報告 (2016 年 7 月以降)

[例会]

7 月 9 日 (土)、8 月 27 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]

9 月 24 日 (土)、10 月 15 日 (土)、11 月 12 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。

* 日程は変更になる場合があります。HP 等で事前にご確認ください。

●ホームページのご案内

京都大学の中川大教授へのインタビュー記事「まちづくりと LRT」を HP に掲載しています。

ご関心の方はぜひ下記 URL にアクセスしてください。順次更新中です。

●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

運輸審議会は 9 月 8 日、宇都宮市等が申請した「軌道運送高度化実施計画」を認定することが適当と答申しました。「地域社会全体の価値の向上」、「専用レーンの走行……により定時性を確保」、「加減速性能に優れた車両や乗降時間短縮に寄与する IC カードの導入により速達性を向上」等が評価されました。一方、要望事項として、「都市機能や居住の誘導といったまちづくり施策と十分に連携して、……持続可能な地域公共交通網が形成されるよう、LRT の導入にあわせて実施される交通結節機能の強化、バスネットワークの再編、地域内交通の導入及びモビリティ・マネジメントの実施その他の公共交通の利用促進策を着実に実施すること」等が記載されました。「公設上下分離方式」の「モデルケース」として今後の展開が注目されます。(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 31 号

2016 年 9 月 14 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