

金沢 LRT だより

Light
Rail
Transit

【Vol.33】



香林坊

● CONTENTS ●

●政策論を求む⑮

LRT 都市か BRT 都市か
金沢の将来を左右する選択への向き合い方
..... 毛利千香志 2

●報告

熊本市における災害ボランティア活動と
市電・公共交通の連携清水孝彰 6

INFORMATION 8



片町

昨年11月の「金沢市交通まちづくり市民フォーラム」で、基調講演をされた都市交通の専門家が、大要、こう語っておられました。

金沢には古い市街地が幸いにして残っている。道路が狭いといっても、それは金沢の「文化的な資産」であり、「強み」であり、「魅力」である。この道路を前提にまちづくりを考えるなら、自動車に遠慮してもらうことも必要である、と。

この発言は金沢の交通政策史において、1975年頃の県警による一人乗りマイカー規制の提案に匹敵するほどの重い意味をもちます。狭いことは悪いことというクルマ中心の発想を転換させてくれたと、後に高く評価されるのではないのでしょうか。

*

この専門家は、同じ文脈で「道路空間の再配分」について触れられました。これは、ライフスタイルに関わる「交通まちづくり」の象徴的な施策です。

仮に「新しい交通システム」に地下鉄を選べば、「道路空間の再配分」は一際鋭く問われることになりま。経営安定のため、同ルートの路線バスを大幅に

削減した上で、クルマから地下鉄への転換を強力に推進せねばならないからです。バスが減った分、代わりにクルマが流入してきては本末転倒です。

そもそも地下鉄建設は、地上にて、その都市らしい街路の文化的演出の機会を与えてくれます。福岡市は、地下鉄七隈線の延伸工事の完了時まで「はかた駅前通り」の4車線を2車線に減らし、歩道を拡幅し、自転車専用レーンを設けます。そして、経済界と協力してオープンカフェなどの出店を促し、快適に回遊できる街路空間の創出をめざします。

「道路空間の再配分」は都市のホットな政策課題です。問題は、地下鉄とLRTのどちらと組み合わせで行うかです。おそらく、歩道の拡幅(地下鉄)より軌道の敷設(LRT)のほうが、クルマ優先の風潮の強い金沢では抵抗感が少ないのではないのでしょうか。そのほうがクールともいえます。

この、都心での人々の生活と生業への影響の大きい課題に向き合う日はそう遠くないはず。実現への悪戦苦闘や創意工夫の過程は本物のシビックプライドを育ててくれるでしょう。(毛利)

LRT 都市か BRT 都市か 金沢の将来を左右する選択への向き合い方

毛利千香志



金沢の公共交通はバスが支えてきました。しかし、バスが都市の発展に大きく貢献してきたとはいえません。

そこで今、金沢市は、多角的な観点から「新しい交通システム」の導入を検討中です。専用走行路を設け、バス輸送をさらに高度化するのが BRT、軌道を敷き、既存の鉄道を幹線交通に組み込むのが LRT です。

この LRT について、石川県と金沢市は 2002 年までに、金沢港から金沢駅、都心を経て三日市に至る路線（次頁の図）を計画しています（「LRT 県市案」）。この構想はまだ断念されていません。

他方で近年、BRT の導入都市が増えています。建設費が安い、導入が簡単、柔軟に路線を組めるといった利点が評価されているのです。以下では、「金沢においては BRT より LRT のほうが有効性が高い」という仮説について、都市問題に絡めて検討してみます。

●都市機能の観点から

——東西の都心軸を最短最速でつなぐ

金沢市は今年度、「金沢市集約都市形成計画」を策定します。主に「公共交通重要路線」の沿線に居住を誘導し、その区域内に都市機能を集積させる計画です。

「LRT 県市案」のルートは、最重要路線の都心軸を網羅します。都心（香林坊）と副都心（県庁）を 1 本のレールで結ぶのです。結果、都心軸の求心力が高まり、都市構造を強化します。また、パーク&ライドと組み合わせ、



「国道 157 号南町付近整備イメージ」（「LRT 県市案」）。現在では架線のないトラムが普及している。

渋滞を防ぐとともに能登・加賀から都心への移動を容易にします。この計画の肝は、県都の拠点性を高めるため、金沢駅での都心軸の分断を解消することにあります。

そのためには駅部にトンネルを掘らねばなりません。「LRT 県市案」はその設計図を記載し、実際に電停のための地下空間を確保しています。

もちろん、電停をバス停に変えることは可能です。駅から港の区間のみの運行なら、東京都、横浜市、神戸市、福岡市の各臨海部で計画されているように BRT で十分です。名古屋市が計画する中心街を回遊する BRT のように、燃料電池や自動運転の技術を適用し、既存のバスと差別化を図ってもよいでしょう。

しかし、これら大都市は、都心と副都心、中心拠点と生活拠点を結ぶ基幹交通を、私鉄や地下鉄をはじめとする軌道系交通システムの強固なネットワークによって構築しています。BRT と称する連節バスは、大局的にみて鉄軌道を補完する役割を果たすものといえます。

金沢の「新しい交通システム」は基幹交通を担います。安価で簡単であればよいというわけにはいかないのです。県と市は地下鉄を諦める代わりに、軌道系のもつ「都市の装置」としての高性能を地方都市でも享受できる LRT にいち早く着目しました。この経緯を踏まえず BRT を採用することは、軌道系自体を諦め、既存の鉄道（石川線）の活性化の道を閉ざすことを意味します。

ところで、「新しい交通システム」について、定時性と速達性を相対的にどう評価すればよいでしょうか。考え方として、まず、何のための定時性であり速達性であるのか、目的を論じねばなりません。そして、その目的に適うようにルートを決めねばなりません。

仮に LRT の第 1 期開業区間を〔金沢港～有松〕としましょう。この場合、速達性は、都市機能の強化という目的に鑑みて〔県庁～香林坊〕において計測すべきです。県庁と野町を結ぶ現行の「シティライナー」（バス）と比べて何分短縮されるかが、都市政策の上で大きな意味をもつのです。

定時性は、都心の賑わい創出を目的に据え、新幹線への乗り継ぎも考えれば、〔金沢駅～片町〕にて確保すべきです。この区間は、大多数のトリップにおいて通過点でなく目的地であるべきだからです。都心内の移動は一

刻一秒を争うものではありません。トラムが悠然と走る街には風格が漂います。乗客も街の景色を楽しめます。むろん、軌道と優先信号があるので、速度を落としても現状のバスより速達性は劣りません。

●都市計画の観点から

——「交通まちづくり」が求められる

モータリゼーションの進展が街を低密度に拡散させてきたのは確かです。人口密度の低い地域で公共交通が発達しないのも事実です。

その弊害は社会の随所に現れています。郊外のロードサイドに全国チェーンの各種小売店が建ち並び、既存の商店街では閉じたシャッターが目立ち、中心市街地でも“買い物難民”が発生しています。学校や病院も郊外に点在し、クルマでの移動の距離と時間が伸びています。さらに、宅地と農地が混濁し、土地利用の効率と田園の風景を損ねています。こうした事実は、クルマ社会を大前提に立地を選んできた結果にほかなりません。

市街地の拡散は、道路や水道等の維持管理費、分散する公共施設の更新費を押し上げ、自治体の財政負担を重くします。また、訪問介護や宅配、ゴミ収集や除雪といった官民の生活サービスの提供を不効率にします。

このような都市の“構造問題”への対処にあたり、都市計画分野の「規制」の強化は、私権意識の強いわが国では極めて難しいのが実情です。したがって、土地利用を適切にコントロールするには、規制ではなく「誘導」に頼るほかありません。国の「立地適正化計画」の制度もそのような趣旨でつくられたものと思われます。この制度の金沢市版が「集約都市形成計画」です。

では、どんな手段で「誘導」を行うのが効果的かつ効率的でしょうか。この問いに関し「交通まちづくり」という考え方が提示されてきました。ごく簡単にいって、まちづくり（立地適正化・集約都市形成）を促すためにまず公共交通を活性化しようという政策論です。例えば、空き地や駐車場をオフィスや店舗へ転換することを意図して、つまり低未利用地の高度利用をめざして「新しい交通システム」を導入するというようにです。新幹線をみれば明らかな通り、社会基盤としての（軌道系）公共交通への投資は民間の投資を誘発するのです。

「交通まちづくり」の概念は、公共交通指向型開発＝TOD (Transit Oriented Development) の手法を含みます。TODとは、人が集中する駅や乗り換え拠点の周囲に各種施設や住宅を計画的に配置する都市開発のことです。郊外へのまばらな立地が先行し、後追的に公共交通の路線を延伸・新設するという形での都市計画と交通政策の連携は、人口減少と高齢化が進む時代にはうまく機能しません。発想の転換が必要なのです。

とすれば、「交通まちづくり」の推進力の強弱が「新しい交通システム」の機種選定の重要な基準になります。都市機能や居住を“緩やかに”誘導するといっても、公共交通のもつ起動力が弱ければ小さな変化も起きませ

ん。それほどまでにクルマ社会は都市の構造を規定し、人々の意識を束縛しているのです。

路面に物理的に固定され、クルマの進入を心理的に防ぐ効果の高い軌道の価値は正当に再評価されねばなりません。わが国において、鉄軌道建設とTODを組み合わせた都市計画が、狭い土地を有効に使って高密度の街をつくってきたのは紛れもない事実なのです。

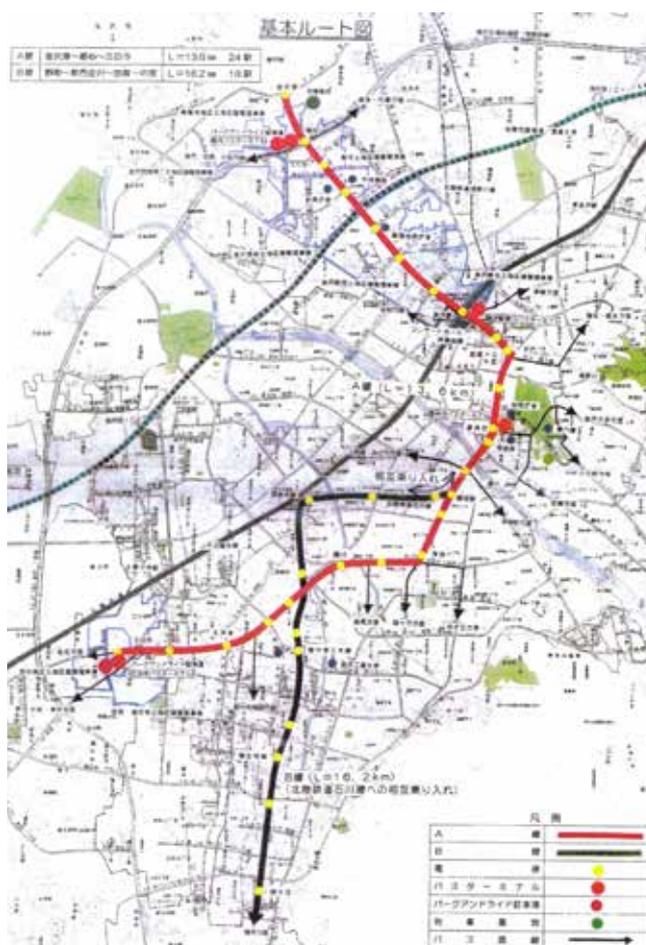
●都市経営の観点から

——長期の計算が大事ではないか

「LRT 県市案」と宇都宮のLRTの各事業費の試算を参照すれば、その機能を十分に発揮させるに足る距離を開業するには、土木工事費を含め400～500億円程度が必要になるのではないかと思います。

この費用を“巨額”と決めつける態度は生産的ではありません。必要性が高いと認めるなら、資金調達を工夫して積極的に投資したほうがよいプロジェクトもあります。少なくとも、公共交通への投資を大幅に増やすことは脱クルマ社会のためには不可欠です。

LRTの建設費は、道路整備をはじめとする他の公共事業と比べて突出して高いわけではありません。仙台や



「LRT 県市案」は金沢港～都心～三日市のA線と、石川線と野町で接続するB線とで構成される。A線について、有松までの暫定開業としても、クルマやバスからの乗り換えを促すには十分に長い。浅野川線、IR線と合わせた広域的な鉄軌道ネットワークは、都市圏の公共交通の骨格となる。

福岡の地下鉄の数分の一で、ようやく公共交通の新時代を迎える中核市の金沢で、1本や2本のライトレールを贅沢に思うのは遠慮のし過ぎです。

要は、目先の利害や思惑に囚われず、数値化しにくい便益を含め、長期の投資効果を冷静に計測すべきなのです。「集約都市形成計画」は、目標年次の中期を2040年頃、長期を2060年頃と定めます。「新しい交通システム」は、その約半世紀の間、市街地集約化の流れを途絶えさせない機種でなければなりません。

近年、都市経営において「クロスセクターベネフィット」の視点が注目されています。ある部門の支出が生み出す便益が他の部門に波及すれば、全体として行政のコストが軽減されるという考え方です。

特に公共交通の活性化の影響は社会の広い範囲に及びます。高齢者の外出を促し、健康寿命を延ばし、ひいては医療費の伸びを抑えます。交通事故のリスクもCO₂の排出量も少なくします。都市の軸線が強化され、TODによって都心が再生します。長い目でみて、福祉、医療、環境、産業などの各部門の支出を減らしうのです。また、中心市街地への投資が進めば、固定資産税や都市計画税が増え、市の財政に寄与します。

このように長期的なクロスセクター効果（社会的便益）を考慮すれば、公共交通へのまともな投資は十分に正当化できます。そして、波及効果がBRTより高いLRTを選択することも十分に経済的合理性を有します。

なお、まずBRTを導入し、時機をみてLRTに移行するという段階整備論は、哲学なき妥協論といわねばなりません。のみならず、社会保障関連費や老朽インフラの維持・修繕費の増加が見込まれる財政事情や不安定な世界経済の動向を軽視した、危機感なき楽観論というべきです。BRTとて、世界標準の規格をめざすなら相当の時間と費用を要します。BRTという過渡期を置かず、初めからLRTの導入に着手するのが上策です。

“鉄は熱いうちに打て”といえます。わが国でも「交通まちづくり」の切り札としてLRTへの期待が高まり、普及の兆しがみられます。そして金沢は、新幹線の波及効果を享受しています。まさに今が、かの優れた「LRT県市案」を実行に移す千載一遇のチャンスなのです。



広島電鉄のGREEN MOVER。全長約30m。「LRT県市案」は輸送力確保のため36m級の車両を想定している。

金沢市が「集約都市形成計画」に先駆けて「第2次金沢交通戦略」を策定したのは、「交通まちづくり」への強い意思の現れです。長期的かつ総合的にみて、この両者をより深く有機的に結びつけるリーズナブルな「新しい交通システム」、それがLRTなのです。

●都市生活の観点から

——クルマ依存のライフスタイルは脆い

高齢ドライバーが起こす交通事故が社会問題になっています。クルマがなければ生活できず、やむなく命がけで運転している人も少なくありません。

同時に、若者のクルマ離れが指摘されています。実際、普段は公共交通や自転車に乗り、必要に応じてカーシェアリングやレンタカーを使う人が増えています。クルマを所有しない、共有するという選択肢は、経済的困窮の結果に過ぎないわけではありません。クルマを自己の社会的ステータスの象徴とは思わないこと、多様化した趣味への支出を優先することを含め、生活に関する価値観の変化を反映してもいるのです。高度成長期やバブル期の常識はもう通用しません。

一方、大型ショッピングセンターが郊外の各地に進出した地方都市では、大都市並みの消費生活を簡単に味わえ、足りないモノはネット通販で入手できます。クルマさえあれば特に不満なく暮らせるのです。したがって、各個人の事情においては、公共交通を優先するまちづくりを支持する動機が働きにくいのは確かです。

しかし、その現状を認めた上でなお、公共交通の衰退を食い止め、クルマ以外の選択肢として気軽に使える水準にまで利便性を高めるべきです。さもないと、高齢者は免許を手放せません。若者も年を取り、病気や怪我をすれば“移動困難者”になります。

雇用や住居とともに公共交通は、定住や移住の地を決める際の重要な判断材料です。自然に近く、人口が過密でなく、かつ各種機能の凝縮した中心市街地が健在で、都市生活のメリットを一通り享受できる、そんな地方都市なら転居したい、帰郷したいと考える大都市居住者はたくさんいます。特に徒歩と鉄道に慣れた人には、安定した存在感をもつレールと色々な人が集う歩行者専用ゾーンは魅力的に感じられましょう。

アメリカには、“歩行者に優しい”都市ほど1人当たりGDPが高く、知的労働者に好まれやすいという調査結果があります。日本でも、“クルマに優しい”都市は、経済的な成長も文化的な成熟も十分に達せられないでしょう。東京圏からの“人口逆流”の恰好の受け皿にもなれません。三大都市圏に近く、高速鉄道網に組み込まれた金沢とて事情は同じです。

駐車料金が気になって、ゆっくり買い物や飲食をしたり、ぶらぶら散歩したりもできない。脇を通過するクルマに気を遣い、子供を連れて安心して歩けない。そんな都心のストリートは、郊外のロードサイドに対して競争上、優位に立てません。しかも、大都市資本の大型店

は最後には市場原理を貫きます。2040年には在っても、2060年には無いかもしれないのです。後に残るのは、荒廃した郊外と活気に乏しい都心でしょう。

確認すべきは、クルマ社会はもはや時代の必然とはいえないということです。公共交通回帰を唱え、まして路面に再びレールを敷くなど時計の針を元に戻すもの、そう考えることが時代遅れなのです。

金沢の地域コミュニティは伝統意識を受け継いでいるといわれます。一方で、旧市街の街並みは、震災も戦災も受けなかった割にはかつての稀有に美しい景観を失っています。これはクルマ社会への過剰な適応の代償ではないでしょうか。城下町ならではの制約を受け容れ、共同体の総力を結集して、徒歩を厭わない暮らし方を取り戻す試みをそろそろ始めるべきなのです。

●都市交通の観点から

——マイカー利用はさほど規制されない

低密度に拡散した金沢都市圏でも、街の現状を少しずつ変えていくことは可能です。

金沢市は、「第2次交通戦略」に基づき、「新しい交通システム」の導入とともにバス路線の段階的再編を行います。路線バスが維持できない地区では、経費を含め、コミュニティバスの運営を支援します。確かに、住民が自らの移動ニーズを踏まえて発案し、主体的に責任を負う仕組みのほうが定着しやすいといえます。

こうした市域全体の交通体系の再編計画から切り離して「新しい交通システム」は論じられません。もちろん、LRTやBRTとコミュニティバスとの間には、幹線・支線の階層体系において役割の違いがあります。都市問題を解決する諸施策への波及効果の大きさも異なります。しかし、市民生活の福祉向上という点では両者の役割は同等なのです。二者択一を迫るのは愚です。

金沢市はまた、「集約都市形成計画」に従い、公共交通の便利な「居住誘導区域」を定め、「軸線強化型都市構造」への転換を図ります。同計画の案は、「一般居住区域」では「これまで通り車を使って自由に暮らせる」と記しています。そこには、中心市街地を優遇し郊外を切り捨てる意図は読み取れません。

一般的にいて、中心部を発着点とする移動の手段が、クルマから公共交通へわずか数%転換すれば、都心の渋滞は緩和し、電車やバスは維持されます。それゆえ、脱クルマ依存への“改革”を急激に行うことは不要であり、むしろ混乱が大きく有害です。「第2次交通戦略」と「集約都市形成計画」が漸進の姿勢を採るゆえんです。どちらもクルマ社会の現実を見ない無責任な理想論や感情論を語ってはいないのです。

ちなみに、LRT先進国のフランスでも、日本と同じく郊外暮らしにクルマは欠かせません。郊外でのクルマ利用は近年、かえって増えているほどです。それでも、クルマの進入を規制し、“歩いて楽しいまちづくり”を行った都心は大いに賑わっています。地区の特性を区分

し、クルマと公共交通との共存と棲み分けを徹底して図っているからです。

なお、「第2次交通戦略」も「集約都市形成計画」も市内のみでは完結しない以上、「石川中央都市圏」の枠組みが大事です。コミュニティバスの相互乗り入れにとどまらず、鉄道や路線バスの運営に関しても、市町の枠を超えた広域的な協力体制を築かねばなりません。乗り継ぎしやすいよう、共通運賃制度の設計も都市圏単位で検討すべきです。

「第2次交通戦略」の「基本的考え方」は、「歩行者と公共交通優先のまちづくり」と「まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり」です。この両者を先導する役割をLRTに託すとして、その導入は「集約都市形成」の第一歩に過ぎません。しかし、「交通まちづくり」の実践としての確実な第一歩です。“都市の装置”は可能な限り早く設えるに如くはないのです。

*

「集約都市形成計画」と「第2次交通戦略」は、国の掲げる「コンパクト・プラス・ネットワーク」の理念を具現化するものです。その作業の開始時点において「新しい交通システム」の導入に着手する金沢は、わが国の都市交通政策の大きな転換期に臨み、否応なく都市の総合力を問われます。

その最初の問題が、(都心軸での) LRTかBRTかの選択です。LRTについては、輸送力が高い、需要を創出する、車椅子やベビーカーに優しい、自転車を持ち込みやすい、窓が広く席が低いので歩行者と目線が合う、アーバンデザインになじむ、物語の道具として絵になる、といった乗り物由来のメリットを指摘できます。しかし、これらのみが選択の理由であってはなりません。

LRTとBRT、それぞれがもたらす社会的便益の差は年を経るごとに累積的に拡大していきます。どちらを都市の基幹交通に据えるかという意味においてのLRT都市かBRT都市かの選択、それは非常に重いのです。結果は、近未来の街の姿に現れるのみならず、われわれの子や孫の生活や生業に大きく響きます。

その選択にあたって真に問われるのは、“時代と社会”への関心の深さと広さなのではないでしょうか。



LRTの車両は電停との間に段差も隙間もなく、扉は広い。窓が大きく、街を近く感じる。(フランス・モンペリエ)

報告

熊本市における災害ボランティア活動と市電・公共交通の連携

清水 孝彰

熊本地震からまもなく1年になります。ご存じの通り、熊本市の都心軸には市電が昔から走っています。軌道系の交通機関を持つ都市の被災は、近年では熊本市以外にありません。市電は被害が少なく、早々に復旧しましたが、復旧後は全国からの災害ボランティアを送り込む交通手段の重要な一端を担っていました。昨年のGWに熊本市内でボランティアに参加しながら見学してきた状況を報告します。

●災害ボランティアセンターの設置とボランティアの移動

大規模な災害が発生した場合、市町村の社会福祉協議会が災害対策本部と協議の上、災害ボランティアセンター(以下「災害VC」)を立ち上げ、被災者からのニーズ(困りごとやお手伝いの希望)受付とボランティア希望者との調整を行うことになっています。熊本地震でも、市町村毎に災害VCが設置されました。ボランティアの募集範囲は、災害VC毎に市町村内から全国までと様々でしたが、今回全国募集を行ったのは、熊本市、益城町、西原村の各災害VCです。

災害VCの1日の活動の流れは図1の通りとなります。ボランティアは、自宅・宿泊地→災害VC→活動現場→災害VC→自宅・宿泊地と場所を移動します。被災地の復旧・復興で通常よりも交通量が多く、通れる道路も限られる中、毎日数百人から千人規模のボランティアの移動がこれに上乗せされます。そのため、移動手段の確保は災害VCの大きな仕事の一つです。

東日本大震災や各種水害等のボランティア受入人数実

績によると、移動をボランティアの自家用車(相乗り等)に頼ると、300人/日程度が限界のようです。駐車場から災害VCまでのパーク&バスライド、災害VCから活動現場までバスやワゴン車による送迎を行うと、1,000人/日以上に上限が拡大します。但しこの方式は、災害VCスタッフの輸送班の負担が大きくなる上に(輸送専門ボランティアを募集し対応することもある)、送迎に時間をとられ現場活動時間が短くなりがちです。

また、災害VCの設置場所によっても移動効率は左右されます。一般的には、以下のような条件を出来る限り満たす場所を選定します(埼玉県社会福祉協議会「災害ボランティアセンターモデルマニュアル」より)。

- ①大勢のボランティアが滞在でき、資機材の搬出入や複数の仮設トイレの設置も可能な広いヤードがある。
- ②複数の電話回線、コピー機、パソコンなどの機器使用が可能な電源・通信環境がある。
- ③主要被災地から離れすぎておらず、周辺の被災は少ない。
- ④通行可能な広い道路に面する。
- ⑤ボランティアや物資の移送車両、スタッフやボランティアの車両が置ける広い駐車場が近くにある。
- ⑥コンビニ、ホームセンターなど食料、生活用品、資機材を調達できる商業施設が近い。

さらに大規模災害の場合、ボランティア活動が長期化することから、長期間使える場所であることも条件の一つになります。

これらを満たす設置場所として、通常よく割り当てられるのは、会館、体育館、市町村合併後の旧庁舎、統廃合後の旧小中学校など、屋内外の空きスペースが十分確保できる公共施設です。公共施設なので公共交通でのアクセスは可能なものの、車でアクセスを優先した場所選定のため、鉄道や公共交通でボランティアに参加する場合に必ずしも便利な場所でないことが多いです。

●熊本市災害ボランティアセンターと市電・公共交通の連携

熊本市には市街地中心部に花畑広場と交通センターがあり、交通センターには市電、市内バス、高速バス、空港リムジンバスがすべて集まります。また、市電が都心軸に沿い、熊本駅・上熊本駅-交通センター-東区方面

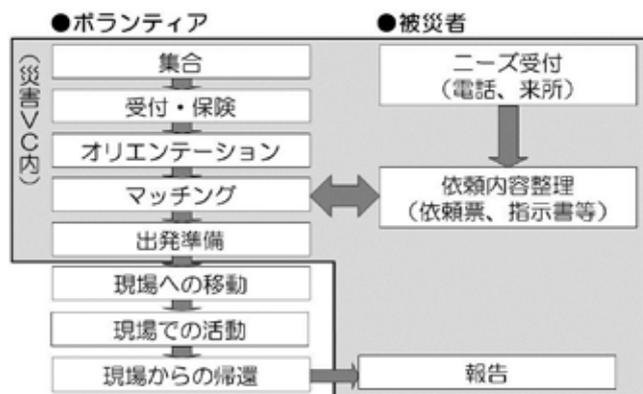


図1 災害VCの1日の活動の流れ

へと走行しています（図2参照）。

熊本市災害 VC は交通センターに隣接した花畑広場に設置されました。従来の設置場所の考え方とは全く正反対の、市街地のど真ん中で、公共交通の利便性が市内で最も優れた場所です。仮設の交通センタープレハブ事務所の一部を災害 VC 事務所として間借りすることで、電源・通信環境も確保しました。ヤードや周辺道路も広く、道を挟んで反対側には商店街があり、上記設置条件の⑤以外はすべて満たします。

駐車場は、500m 程度離れた合同庁舎（旧市役所）に確保しましたが、決して広くありません。そこで参加者には公共交通利用を呼びかけました。災害 VC と活動現場の移動手段にも公共交通をフル活用します。受け付けられたニーズは具体的な活動指示書に整理されますが、この指示書は移動手段別、徒歩・市電・バス・自家用車（相乗り）に分類整理されます。活動現場の中でも、避難所は市電沿線に多く、市電で行ける現場には市電での移動となります（図2、写真参照）。

交通事業者もこれに協力し、ボランティアが身につける名札を、熊本市電と市内バスの1日フリーパス（受付後から18時まで）として使えるようにしていました。主に災害 VC →活動現場→災害 VC →帰路の使用を想定したものです。

この方式には、以下のような多くのメリットがありました。都市型の大規模災害 VC の運営を考える上で、大変参考になりました。

- ・災害 VC スタッフの輸送に関わる負担が大幅に軽減された（自ら輸送する必要がない）。
- ・ボランティアの受入可能人数はほぼ毎日1,000人以上で、ボランティア希望者数が現場活動必要人数を常に上回る状態が続いた。
- ・受付から現場到着まで1～1.5時間程度で済み、移動の所要時間が最初から読める。
- ・新幹線と市電を使うと、福岡・佐賀方面から公共交通で日帰り参加も可能であった。集客範囲が大変広

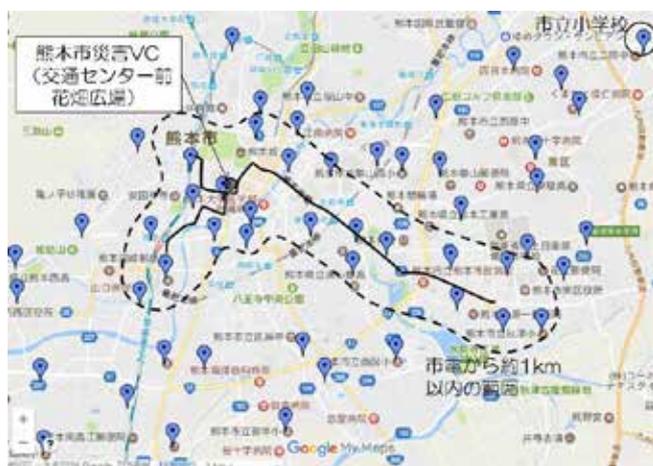


図2 熊本市電、災害 VC、市立小学校の位置関係 (Google マイマップ)

く、熊本市内に宿泊場所を確保できない人もボランティアに参加できた。

●鉄道沿線に居住促進エリアを定めた都市マスタープラン

熊本市は、金沢と同じような公共交通軸沿線を居住促進エリアとして集約化する「多核連携都市づくり」施策を、2009年の都市マスタープランで定めて実施しています。特に市電や鉄軌道は「輸送力、速達性、定時性、広域性に優れた公共交通」として、電停・駅の半径500m圏を居住促進エリアとする重点的な設定がなされています。居住者の多い地区では、当然ながら小中学校が多くなり、災害時の避難所にもなります。

公共交通沿線に集約された都市構造は、ボランティアに限らず、災害に関わる人や物資の支援が行き届きやすくなります。特に災害時には交通手段が限られる中、バスよりも輸送力が大きく、JR線のような復旧に時間のかかる大規模設備ではない、軌道系の交通機関を都心軸に持つことは災害に対する大きな強みです。



写真1 ボランティア受付（公園地下駐車場通路内）に隣接する市電辛島町電停



写真2 災害 VC（花畑広場）のテント群に隣接する高速バス乗場



写真3 市電を使った活動現場からの帰還状況

● INFORMATION ●

●活動報告 (2016 年 11 月以降)

[例会]

11 月 12 日 (土)、12 月 17 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 21 日 (土)、2 月 18 日 (土)、3 月 18 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

中川大京都大学教授へのインタビュー記事「まちづくりと LRT」が好評です。ぜひご覧ください。

随時、情報を更新していますので、ご関心の方は下記 URL にアクセスしてください。

●出前講座のご案内

ご要望に応じ、出前講座 (勉強会) を行っています。本会の考え方をお伝えし、率直な意見交換をしたいと思えます。どうぞお気軽にご連絡ください。



編集後記

銀座の町内会や企業で構成する「全銀座会」が、晴海通りなどの歩行者専用化を含む「歩いて楽しめる街づくり」の構想を要望書にまとめ、都に提出しました。「銀ぶら」の伝統への回帰が狙いです。構想の発端は、都心と臨海部を結ぶ BRT 計画の発表でした。金沢でも近く、「新しい交通システム」の計画案が示されます。金沢都心の場合、地下鉄をもつ銀座と違い、BRT (バス) のみ通行可とするのではなく、自動車車線を残しつつ「地下鉄に相当する LRT」を走らせるのが現実的です。歩行者に喜ばれ、銀座にない街路景観が生まれもします。例によって「クルマ社会」を盾にした反対論が出まじょうが、その言葉が含む否定的なニュアンスを読み取れない限り、都市的センスの磨き方において永遠に銀座に追いつけないでしょう。(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 33 号

2017 年 1 月 17 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