

# 金沢 LRT だより

Light  
Rail  
Transit

【Vol.34】



● CONTENTS ●

●政策論を求む⑩

何のための「新しい交通システム」か  
道路運用と公共交通とまちづくりの  
“総合”を求めて ..... 毛利千香志 2

●レポート

東日本大震災6年  
被災地の鉄道は今 ..... 清水孝彰 6

INFORMATION ..... 8



「新しい交通システム検討委員会」の会議録には、LRTとBRTのメリットを比較した形跡は見られません。両者の社会的役割への言及もなく、事業目的は諸課題の陰に隠れています。課題を強調しすぎて意気消沈した過去の検討と同じ轍を踏んでいるように思えてなりません。

特にLRTについて、安定した存在感というメリットを活かし、都市型サービス産業や本社機能の誘致、定住・移住の促進といった経済活動や市民生活への好影響についても論じるべきでした。また、県都を貫く幹線軸として、パーク＆ライドと組み合わせて県内外の交流を促す役割を評価すべきでした。市内の渋滞問題に視野を限定せずです。さらに、集約都市形成への関わりを掘り下げて論じ、交通論に物語性をもたせてよかったです。

波及効果の大小やイメージ特性の違いを評価しない検討状況から予想されるのは、LRTの費用対効果における効果、特に社会的便益が低く見積もられ、逆にキロ単価や埋設物の移設費が強調されるという顛末です。とすれば結論は安価なBRTと思われま

が、「先行事例」の評判が芳しくないこともあって、“LRTとBRTのいいとこ取り”のARTが“落とし所”になるのかもしれませんが。「ICT等の先端技術を活用した、次世代型の都市交通システム」（検討委員会資料の「新しい交通システム導入の意義」）が委員会が推す本命候補のようなのです。

実際、会議録では「自動運転技術やARTの開発などの動向を見据える必要がある」。「技術の進歩及び先行自治体の動向や状況を見極める必要がある」。「技術革新も進むなかで機種を現時点では決めきれない」といった発言が繰り返し登場します。つまり、ARTの技術開発を待とうというわけです。

検討の過程には、他都市の動向への配慮はあっても、負の意味での“狭い”という以外に“金沢らしさ”の考慮はありません。LRTやBRTが実現した暁には街はどう変わり、市民生活はどんな恩恵を受けるのか、市民目線でのポジティブな議論が欠けていました。これでは機運は高まらず、事業の推進力は生まれません。だから、どうしてもデジャブを覚えるしまうのです。（毛利）

## 何のための「新しい交通システム」か 道路運用と公共交通とまちづくりの“総合”を求めて



毛利千香志

金沢市の「新しい交通システム検討委員会」は、市長に対し、次世代都市交通システムの候補として「専用走行空間」をもつ地上方式の BRT と LRT を推奨する提言を行いました。これは大きな成果です。クルマへの影響を過度に心配し、巨額の費用も顧みず地下方式や高架方式の可能性を探る努力が不要になったからです。

これにより、クルマ社会のあり方、都市生活のありようについて、現状追認の姿勢にこだわることなく率直に議論できる環境が整いました。

### ●クルマ社会をどう評価するか

北陸財務局が北陸三県の消費支出を調べたそうです。報道（北陸中日新聞 2017 年 1 月 26 日）によると、「2015 年の自動車等関係費の増減率は 05 年比で 31.9% 増と、全国平均の 1.4% を大きく上回り」、「14 年における 2 人以上の世帯あたり年間ガソリン購入数量は、三県が 04 年比 0.2% 増の 663 リットル」なのに対し、「全国平均は 11.5% 減の 484 リットルと対照的だった」とのことです。

記事はこう続きます。「三県は公共交通機関が発達しておらず、車での通勤・通学率や、小売店が車で出掛ける必要がある幹線道路沿いに立地している割合が全国最高」であると。当地が高度なクルマ社会であること、これは「新しい交通システム」を論ずる際の大前提です。

確かに、全国的にも稀なほど、ロードサイドに広く薄く商業施設が散在しているのが北陸の都市郊外の特徴です。小松や松任では、最大の交通結節点の駅はきれいに整備されましたが、周辺に活気はありません。電車やバ



高架化され、新幹線の開通を待つ小松駅。(出典：Wikipedia)

スの待ち時間に買い物を楽しむこともままなりません。賑やかなのは、バスの便が僅少の幹線道路沿いです。交通結節点と商業集積地がズレているのです。

大規模なショッピングモールは、それ自体が一つの“街”です。都会的な消費を即座に享受でき、交通事故の心配もなく子連れで歩けます。駐車場は無料で、時間を気にせず映画を観られ、食事を楽しめます。

一方、中心市街地の有り様はといえば、普段使いの商店街が衰退しスーパーすら少なく、人々は郊外にまで買い物に出かけねばなりません。クルマが運転できなくなると“買い物難民”になり、金沢市の旧市街ですら過疎地のように移動販売に頼らざるをえません。

商店街も、クルマ依存の生活スタイルを前提にする限り、郊外の大型店と対等の条件で競争できません。現に、街並みを虫食い状にしてまで都心の一等地をコインパーキングに転用せざるをえなくなっています。そもそも、好き嫌いに関係なく 1 人 1 台のクルマ所有が当然視される社会環境にあつては、自動車関係の固定費の負担が都心での消費意欲を抑えます。

この現況を生んだ原因は、もちろん、モータリゼーションへの過剰な適応です。さらにいえば、諸施策の関係性を重視する俯瞰的な思考の欠如です。

成長と拡大を追求する過程で、都市問題に関する施策間の連携とはかく軽視されてきました。道路と開発の関係についても、意識的に問う機会は少なかったといえます。その証拠に、幹線道路の混雑緩和を目的にバイパスを造りながら、沿道の開発も同時に進めたため、人の流れも渋滞の箇所もともに拡散しています。

その煽りを受けたのが公共交通です。本来、道路と開発の調和を図る機能は公共交通が主に担います。しかし、諸施策を結ぶという難しい性格ゆえか、“社会実験”の機会は豊富に与えられる一方、道路空間も財源も割り当てが少なく、まさにクルマの後塵を拝してきたのです。

### ●「金沢の道は狭い」の意味は何か

一方、クルマ社会への危機感もとみに表面化してきています。マイカー普及率が金沢以上に高い福井、富山の両市では、鉄軌道を軸に公共交通の復権を着実に進めています。金沢市の「新しい交通システム」もそうした試



みの一環です。

「新しい交通システム」の導入は、交通手段の体系という点からみれば、最高位の目的です。と同時に、金沢市が進める“集約都市の形成”という目的に照らせば、最重要の手段です。諸施策の連関において、それは単なる目的でもたかが手段でもないのです。

しかし、都市政策上の目的と手段の関係を問う、いわば垂直軸の議論は乏しいままです。水平軸上の技術的な論点を次々に移動し、“課題山積”と指摘してみせるのが責任感ある賢明な態度に思われている節があります。

その背景には暗黙の前提があります。“クルマ依存の都市の体質は変えられない。変えられるとしても、今はその時ではない。そんなに変えたいなら、交通技術のイノベーションを待てばよい”というものです。

その端的な現れが、“金沢の道は狭いからLRTもBRTも理想”という、いわゆる現実論です。これが進化し、“狭い道ではクルマを優先すべし”という“べき論”が、論というより空気として蔓延しています。

しかし、この種の観念論を排し、都市と交通のあり方を冷静に考えれば、違った“事実”が見えてきます。まず確認すべきは、クルマが都市の貴重な空間を不効率に消費している実態です。

図1は、ストラスブル市でLRTを導入する際、合意形成のために使われた有名な資料です。同じ人数を通すとして、クルマ(左)よりもバス(中)、さらにLRT(右)のほうが、道路空間を効率よく利用できることが見て取れます。平均して1台に1人か2人しか乗っていないクルマは、都心では不効率な移動手段なのです。

都心軸の道路能力の測定については、“いかに多くの(車両でなく)人が往来できるか”を指標とすべきです。クルマが増えても人は大して増えず、かえって渋滞が人を遠ざけます。現状でも、時に渋滞の原因と指弾されるバスが、団子運転になりながらも、実は都心の道路の秩序を保っているのです。クルマはバスの恩恵を受けているわけです。したがって、「新しい交通システム」の導入に備え、まずは意識啓発とともに“バス専用レーンの終日化”を実施するのが合理的です。

図2は、福井市、富山市と比べた金沢市の道路容量を表しています。多車線道路の密度は2市の約4割にすぎません。問題は、この事実をどう評価するかです。「新金沢交通戦略」(2007年)は、素直な解釈を採って、「限られたまちなかの道路容量を有効に活用するためには、



図1 道路空間の利用効率

多車線道路密度 (km/km<sup>2</sup>)

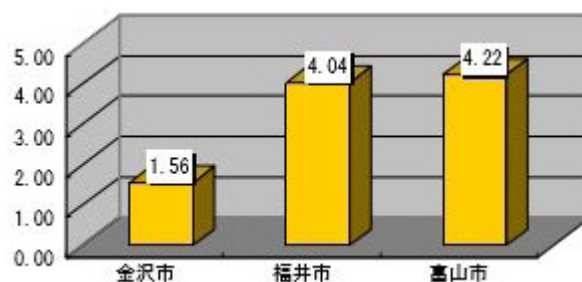


図2 金沢市の道路容量 (出典：新金沢交通戦略)

まずは輸送効率の高い公共交通にそれをあてがうべきではないかと考える」と述べています。

金沢市にあって公共交通の必要性、有効性は、数本の幹線道路が並行して走る福井、富山の両市よりも高いということ、これが真実です。道路容量が不足するからこそ、「新しい交通システム」の導入およびバス路線の再編・拡充によって市域全体の公共交通を大きく改善しなければならないのです。さもないと、生活道路にまでクルマが溢れ出し、都市環境を傷めます。

こうみてもくと、“福井と富山は道が広いので金沢の参考にならない”との台詞は、事態の半面しか説明していないことに気づきます。また、LRTに関して、“福井と富山には軌道が残っているから金沢の参考にならない”といわれますが、この口上も半分は割り引いて聞くべきです。道路運用の政策論としては、既存の軌道の有無は二義的な意味をもつにとどまるのです。

結局、クルマ社会という前提を疑わない限り、「新しい交通システム」は渋滞を招く元凶とみなされます。確かに短期的にみれば渋滞も混乱も起きましよう。しかし、人間は慣性の動物であって、道路環境の変化にもおのずと慣れ、自ら交通行動を調整するようになります。クルマについても、1人1台からシェアへと発想の転換が進み、“賢い使い方”が求められる時代になっています。長期的にみれば渋滞は緩和される可能性が高いのです。

ただし、徹底的なTDM (Transportation Demand Management) と継続的なMM (Mobility Management) が欠かせないというまでもありません。

### ●「新しい交通システム」はなぜ必要か

「新しい交通システム」導入論の原点は、過去数十年の検討経緯の中に探られます。特に有益なのは、機種を特定して立案された最新の成果、つまり2002年にまとめられたLRT構想です。

検討にあたり、石川県と金沢市はストラスブル市の事例を調査しました。「人口、都心エリアなどの都市規模が同じ」で、「城下町」と「世界遺産指定都市」が「類似」していることを根拠に、国情の違いを強調するよりも、まずは素直に先進都市に学ぼうとしたのです。

その結果、県市は「新しい交通システム」の「必要性」

を次の通り整理しました。(下線は原文のママ)

- ①戦災に遭っていない金沢の都心地区は、幹線道路が不足し、慢性的な交通渋滞と大気汚染、騒音、景観などの沿道環境の悪化が、都心の魅力喪失の一因となっている。
- ②現在、金沢都市圏においては、3つの環状道路等の幹線道路の整備を進めており、この整備が進めば、都市圏全体の渋滞緩和に大きな効果を持つものと期待されている。
- ③しかしながら、都心地区を通過することが距離的に優位である交通が多いため、環状道路等を有効に機能させるためには、都心に通過交通が流入しづらい環境をつくる必要がある。
- ④また、都心地区の活性化に向けては、不足する都心部の幹線道路や駐車場の容量を大幅に増やすことは困難であるため、既存の幹線道路を効率的に利用する公共交通の強化を図り、都心へのアクセス性を向上させ、公共交通による来街者を増加させていくことが不可欠である。
- ⑤一方、現在の公共交通の中心であるバスに対しては、様々な利便化策は講じているものの、その利用者は大幅に減少しつつあり、将来の公共交通サービスの低下が危惧されている。
- ⑥さらに、地球環境問題への対応や高齢化社会の到来に向けたバリアフリーの交通環境整備の観点から、公共交通の強化は不可欠と言える。
- ⑦以上により、従来からの環状道路等の整備に加え、都心地区への通過交通の流入抑制策を講じるとともに公共交通を抜本的に改善することが都心の交通政策として必要である。

①②について、かつては確かに「慢性的な交通渋滞」に悩まされていました。信号が青に変わっても、クルマもバスも動かず、2度は赤信号を待ったものです。

しかし、「環状道路等の幹線道路の整備」の渋滞緩和効果は確実に上がっています。詳しく調べるまでもなく、市民なら体感でわかります。にもかかわらず、渋滞の減少を「新しい交通システム」導入の条件にするなら、いつまで待っても埒が明きません。



都心の渋滞緩和に貢献している山側環状道路。

そもそも、渋滞の減少は導入の目的です。また、渋滞が全く発生しない都心は都心とは呼べません。要は程度問題であって、一時的な混雑悪化すら許さない完璧主義は交通の発展を妨げ、都心を衰退に導きます。

③④がまさに「新しい交通システム」の必要性の核心です。都心軸が「距離的に優位」なため、環状道路への迂回は限定的です。山側環状の開通によって、確かに都心の渋滞は緩和しました。しかし、空いた道路は交通を誘発します。道路整備のみで交通の量や流れをマネジメントするには限界があるのです。

したがって、「都心に通過交通が流入しづらい環境をつくらねばなりません。その手段が、「既存の幹線道路を効率的に利用する公共交通の強化を図ること」なのです。石川県と金沢市が他ならぬ LRT の構想を練ったのは、路面上のレールがもつ通過交通の抑止効果に期待し、かつ「公共交通による来街者を増加させ」られると考えたからです。

なお、LRT の導入時に迂回する交通量として、山側環状開通直後に減った程度は確実に計算できます。

⑤に関し、「公共交通サービスの低下」がクルマ依存を促すという因果関係を忘れてはなりません。現在、バス利用の減少傾向に歯止めがかかっているのは、クルマ社会の限界が、特に高齢ドライバーの事故問題を契機に顕在化した結果です。脱クルマ依存を意図して公共交通を便利にした成果ではありません。

⑥が指摘する「地球環境問題」と「バリアフリー」の視点が、走行空間の課題への圧倒的な関心ゆえに霞んでいるのは残念です。もっとも、現在、それらを含む包括的な観点として“集約都市形成への貢献”が重視されています。いずれにせよ、環境、福祉、都市計画を網羅する広い意味で「公共交通の強化は不可欠」といえます。

⑦の「都心地区への通過交通の流入抑制策」はいかにも不十分でした。空間問題の対策は、専ら道路建設という物理的な次元で講じられてきたのです。一方、公共交通の使命については、“既存の路線を守り、交通弱者を救う”という従来の発想を超えられていません。それゆえ、「抜本的に改善する」動機が働かないのです。

道路の整備とバスの「様々な利便化策」のみでは、①から⑥の問題提起に答えられません。だからこそ、石川県と金沢市は「新しい交通システム」の導入を模索し続けてきたのです。この原点を思い返すべきです。

### ● LRT と BRT、どちらを選べばよいか

さて、「新しい交通システム」の候補に LRT とともに残ったのは BRT です。高品質のバス専用レーンを整備するなら、レールほどでないにしても、目に見える形で公共交通優先の道路空間が実現します。

ただ、「専用走行空間」の確保のみが実現すれば、クルマが細街路に流れ、交通環境はかえって悪化します。ゆえに、都心へ向かう移動手段について、クルマから公共交通への転換を図らねばならないのです。そうして初



めて裏道は静穏を保ち、歩行者が安心できます。

「新しい交通システム」の事業目的は、交通政策と立地政策の有機的な連携を図り、都市の持続的な発展の礎を築くことです。これに照らせば、LRTを選ぶかBRTを選ぶかの究極の基準はこうなりましょう。(クルマ依存の市民生活を変えていく効果がより強く、かつ、より長く続くのはどちらか)。

「新しい交通システム」は、既存のバスや鉄道を含め、公共交通の利用者を全体的に増やす「起爆剤」の役割を果たさねばなりません。いわば、クルマ社会の重力から抜け出すための脱出速度が求められるのです。

公共交通が「抜本的に改善」されれば、駅や主要バス停の周囲に人が集まります。住宅や店舗が沿線に立地します。こうして交通結節点や沿線地域が活性化すると、公共交通のサービスはさらに良くなります。このように、公共交通の改善と“まちづくり”の推進とが相乗効果を発揮しながら好循環を生み出すための“都市の装置”たりうること、これが「新しい交通システム」がもつべき必須の条件です。

一般的に、バス系より軌道系のほうが、“地域公共交通ネットワーク”の軸としての存在感が大きいといわれています。また、人々に“乗ってみよう”と思わせる心理的な効果も高いといえます。富山のポートラムやセントラム、福井のFUKURAMやki-boが例証するように、電車の魅力はそのまま電車の走る街の魅力につながります。両市に限らず、虫食いを埋め、街並みを形成していくLRTの力は世界中の都市で実証されています。

仮に、LRTの車両そっくりのデザインで、自動走行技術を備えた(連節)バス(ART)が都心軸に登場したとして、その都市政策上のインパクトはLRTより弱く、早晚、バス的一种という評価に落ち着きましょう。つまり、その導入は“脱出速度”を伴わないのです。

金沢の道は“狭い”ゆえ、公共交通への需要を喚起する力が相対的に弱いARTを安易に導入すれば、自動車交通が分散し、かえって混乱を大きくします。ARTを採用する名古屋とは道路事情がまるで違うのです。バスの自動運転化は、金沢の交通問題の“ブレークスルー”にはなりません。トラムに似たバスは、加減速のスムーズさ等のいくつかの機能の点で本物を上回ったとしても、総合力においてLRTに及ばないのです。

いや、所詮、交通手段なのだから、安くて簡単なBRTで十分でないか、という主張もあります。確かに、移動機能の改善のみが主目的なら、BRT一択にするのが合理的です。そして、東京臨海部のBRTを“先行事例”として、技術革新を待つまでもなく、ARTへの移行を、いま、堂々と宣言すればよいのです。

なのに検討委員会がBRTに決めきれなかった理由、それは「新しい交通システム」の事業目的そのもののうちに見出されます。つまり、立地と交通を総合する“まちづくり”のための最高の切り札として、LRTという選択肢を手放せなかったのです。

土地利用と交通体系を一体化する「集約都市形成」は、市政の最大の課題です。長い時間を要し、大きな困難を伴います。その課題の重さに見合う“社会的便益”を生み出さない「新しい交通システム」は、「抜本的」ならざるゆえに苦心して導入するに値しません。

市の「集約都市形成計画(案)」は、「拡がり続けてきたまちを少しずつダイエットする」と謳っています。その手段として、次々と新しいサプりに手を出すのか(BRT→ART)、それとも汗を流して運動するのか(LRT)、長い目でみてどちらが“まちの健康”に良いでしょうか。もちろん、相応の費用を払い、大変な苦勞をしても、対症療法でなく根本療治に取り組むに越したことはありません。都市の健康を取り戻すホリスティックな処方箋、それが“LRTの導入”なのです。

\*

1967年の市電廃止から50年が経ちました。この間の社会情勢の変化は目まぐるしく、交通事情も大きな転換期を迎えています。モータリゼーションの進展と、それに起因する市街地の低密度拡散を見直そうという機運はもう抑えられません。

市民の意識も変わりつつあります。非戦災の狭隘な城下町なのに、他都市と同じように都心へのクルマの流入を自由に許していたら街が荒れてしまう、そんな危惧の声が、新幹線の開業後はよく聞かれます。東京との交流が深まるにつれ、郷土愛がさらに覚醒し、都市の成熟への希求が顕在化してきたからでしょう。

こうした時代の潮流を受けてなお、“道路はクルマのもの、レールを敷くなど論外”という、市電廃止時の思考に縛られていていいのでしょうか。旧市街へのクルマの流入を減らす“意思”なくして、城下町のきれいな佇まいは復活しません。文化都市としての金沢の面目は保てません。その経済的損失は大です。

走行空間や財源に関する課題は極めて大事です。しかし、都市の将来像と常に照らし合わせて論じないと、不毛な技術論が横行し、あるいは政争の具にされ、真の「新しい交通システム」は結局、実現しないでしょう。

このたびの市長への提言は、同時に市民への問題提起です。街を俯瞰しながら足元を見つめ、かつ時流を読む、そんな“鳥の目、虫の目、魚の目”で自らの交通行動を見直すきっかけにはいかがでしょうか。



FUKURAMが福井の街を変えていく。

レポート

# 東日本大震災6年——被災地の鉄道は今

報告・写真 清水孝彰

東日本大震災から6年が経ちました。福島第一原発周辺の立入が制限されている地域を除くと、被災地では防潮堤や盛土かさ上げ工事が進んでおり、沿岸全体が工事現場の様相です。

鉄道も甚大な被害を受けました。現在は鉄道として元通りに復旧した路線、高台に移設した路線、BRT（実態はバス専用道を走行する路線バス）として仮復旧した路線と、様々な形態で復旧が進んでいます。2月に大船渡～東松島にかけての被災地を巡る機会がありましたので、現在の状況を被災当時と比較しながら振り返ります。

## ●三陸鉄道・JR 大船渡線盛駅（大船渡市）

盛駅は津波による破壊は免れたものの、浸水により三陸鉄道の車両が取り残されました【写真1】。三陸鉄道は2014年4月に全線復旧し、JR大船渡線は2013年3月にBRTとして仮復旧、両者の対面乗り換えができるように整備されました【写真2】。



【写真3】被災当時のJR大船渡駅付近（2011年8月）



【写真1】津波浸水により取り残された盛駅の三陸鉄道車両（2012年9月）



【写真4】がれきとレール撤去が進むJR大船渡駅（2012年3月）



【写真2】盛駅の三陸鉄道とJR大船渡線BRTの対面乗り換えホーム（2013年4月）



【写真5】鉄道駅と路盤を利用して整備された現在のBRT大船渡駅（2017年2月）

## ●JR大船渡線大船渡駅（大船渡市）

駅周辺の、大船渡の中心市街地は津波で大きく破壊されました【写真3】。路盤はバス専用道化され、駅はBRTの停留所として再整備されました【写真4】【写真5】。現在は駅前広場が完成し、周辺では市街地の復興工事が進められています。



### ● JR 気仙沼線志津川駅（南三陸町）

駅周辺の市街地は、特に被害が大きかった地区として有名です【写真6】。志津川では行政・住宅機能を高台移転し、商業・漁業機能を盛土した旧市街地に復興する工事が進んでいます。現在は旧志津川駅のすぐ近くまで盛土が迫っている一方【写真7】、2012年8月に開業したBRTが高台の市街地を經由するように運行されており、新駅は「南三陸さんさん商店街」に隣接したBRTの停留所となっています【写真8】。なお、停留所と商店街は3月3日に新たな場所へ移転しました。



【写真6】旧JR志津川駅から望むがれき撤去後の駅周辺市街地（2012年9月）



【写真7】盛土で埋まりつつある現在の旧JR志津川駅前（2017年2月）



【写真8】南三陸さんさん商店街に隣接した現在のBRT志津川駅（2017年2月）

### ● JR 仙石線野蒜駅（東松島市）

駅付近の住宅の高台移転に合わせ、鉄道も新線・新駅を建設し【写真9】、2015年6月に復旧しました。旧野蒜駅【写真10】は数少ない鉄道の震災遺構として保存され【写真11】、旧駅舎は市の「震災復興伝承館」及びコンビニとして活用されています。



【写真9】高台に移設された現在のJR野蒜駅（2017年2月）



【写真10】被災当時の状況が残っていた旧JR野蒜駅（2012年9月）



【写真11】震災遺構として残されている現在の旧JR野蒜駅（2017年2月）

● INFORMATION ●

●活動報告 (2016 年 1 月以降)

[例会]

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

[例会予定]

4 月 15 日 (土)、5 月 20 日 (土)、6 月 17 日 (土)  
\* 4 月 15 日は 28 年度総会も行います。  
\* いずれも午後 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  
思います。どうぞお気軽にご連絡ください。



編集後記

近年、“まちづくりは小さくまとめるのが賢い”、そんな  
風潮が強いようです。人口減少を意識しすぎて、コンパクト  
シティの議論が収縮という“守り”の姿勢に流れがちなの  
が端的な例です。しかし、逆にこんな時こそ“攻め”の  
経営を行った都市が将来の経済成長と文化成熟の果実を豊  
かにできるのではないのでしょうか。都市には攻めるべき時  
があるのです。「新しい交通システム」論においても、コミュ  
ニティバスの充実で代替すれば十分という、いかにも賢く  
聞こえる議論がありますが、そこに都市ビジョンは窺え  
ません。基幹交通と末端交通は二者択一の関係になく、同  
時に構築していくものです。それが都市の構造を強靱にし、  
次世代の生活と産業を支えるのです。将来への想像力まで  
小さくするのは無責任というものです。(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、協力してく  
ださる個人・企業・団体の皆様のご寄付によって支え  
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・L R T 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 L R T 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 34 号

2017 年 3 月 21 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<sup>わた</sup>まで)  
URL：http://kanazawa-lrt.com/  
E-mail：info@kanazawa-lrt.com