

金沢 LRT だより

Light
Rail
Transit

【Vol.35】



● CONTENTS ●

●インタビュー●

平野友明さんに聞く
移動と交通の真のバリアフリーとは？
..... 2

INFORMATION
シンポジウムのご案内 8



介助犬のタフィー

●シンポジウムを開催します●

本年2月、金沢市新しい交通システム検討委員会
が、「金沢港－金沢駅－香林坊－野町駅の都心軸」を
基本ルートとする、「地上における専用走行空間」を
有する「BRT及びLRT」の導入を提言しました。“BRT
又はLRT”ではないところがポイントです。

同システムが“都市の装置”として機能し、充実
した公共交通、活気溢れる市街地が実現することが
期待されます。一方で、“渋滞する”、“採算が取れな
い”といった懸念が表明されています。

こうした状況を踏まえ、「新しい交通システム」の
意義と課題について改めて基本から考えてみよう
という趣旨で、6月10日にシンポジウムを行います。

*

本会はLRTを推すとともにBRTを重んじ、両者
の役割分担を探るべきと考えます。また、BRTの
ARTへの進化を望みます。ただ、都心軸で確保する
「専用走行空間」については、バスレーンに比べレ
ールが優位であることは強調したいと思います。都市
構造の強化、都市格の向上等の社会的・経済的メリッ

トがより大きいと考えるからです。基本ルートの発
着点が「野町駅」なので、石川線への直通により、
都市圏を貫く幹線軸を、比較的低いコストで一気に
構築することも可能になります。

また、レール空間ではバスの走行が可能です。逆に、
バスレーンに電車は走れません。「BRT及びLRT」
が実現しないわけです。要するに、LRTを選べば
BRTも選べる、BRTを選べばLRTは選べない（石
川線がバス転換されうる）。これが簡明な真実です。

さらに、“まちづくり”や“ライフスタイル”に関
連して語られる頻度が高いのは、先進国の中核都市
では、とりわけ歴史都市では断然、ARTでなくLRT
です。都心では無架線で、ICTを活用する最先端の
ライトレールは、ART以上に、その悠揚たる姿が新
旧の調和を謳う金沢のまちに似合います。

こうした次第で、都市の成熟をめざす金沢であ
ればこそ、二者択一思考を排した上で、LRTを優先
的に検討するのが順当に思われます。シンポジウム
では、“LRT及びBRT”について活発な議論が展開
されるはず。ぜひご参集ください。(毛利)

インタビュー

平野友明さんに聞く

移動と交通の真のバリアフリーとは？



●交通機関は社会の基盤で、そのバリアフリーは障害の有無に関係なく、社会の全員にとって重要です。誰もが障害者になりえますし、必ず年をとります。建物、施設と連続する形で交通のバリアフリーが確保されないと、都市が満足しうる活動の舞台になりません。車椅子の利用者で、県内唯一の介助犬の使用者である平野友明さんに、金沢の公共交通の現状と将来について、利用者の立場から率直に語っていただきました。

取材・編集 毛利千香志

●道路の段差が最初のバリアに

— 普段は奥様ご運転の自動車で移動されることが多いのですか。

平野 はい。ドア・トゥ・ドアが多いです。そう選ばざるをえない大きな理由が2つあって、1つは、私が乗っている電動車椅子の種類は雨に弱いことです。



平野友明さん

金沢市福増町在住。2009年、工作中的の事故で脊髄を損傷し、手足が不自由に。2012年にラブラドルレトリバーのタフィー（雌、7歳）を介助犬に迎える。2017年、小学校などでの精力的な講演活動、介助犬への理解の促進活動が評価され、石川県「バリアフリー社会推進賞」活動部門の最優秀賞に選ばれる。身体障害者補助犬法では、落とし物を拾ったり、ドアを開けたりする介助犬は、盲導犬、聴導犬とともに補助犬とされ、公共施設や交通機関では原則として補助犬同伴の障害者の利用を拒んではならない。

金沢は特にそうですが、晴れていると思ったら急に降り出す。天気の状態によって外出できるかどうか変わってくるので、予定が立てづらく、クルマのほうが間違いないのです。

2点目が、私を感じる限り、金沢は他の都市に比べ歩道と車道の段差が、段差の角度を含めて、わりと大きいことです。車輪が空回りして車椅子が動かなくなるというリスクが高いのです。どこかで動けなくなるといってしまうという障壁があって、クルマでの移動がメインになってしまっています。

— 段差はどういった所に多いのですか。

平野 車道と歩道が多いのです。例えば今いる所は傾斜になっていて歩道に上がれるが、目的地の近くに行くと、さあ道を横切るのに歩道から降りようと思うと、そこは傾斜ではなく段差になっていて降りられない。結局、戻って段差の角度の緩やかな所を選んで降りねばならない。そんな事態が非常に多い。

仕方なしに歩道でなく車道を走っていく。車道を走るのは本来、危ないので避けたいのですが、如何ともし難い状況です。

郵便局に行くときも、直線で行けば1kmなのですが、回り回って1.5kmか2kmくらい、往復で2時間ほどかかる。大通りで、しかもバス路線でさえこうした状況です。道路事情だけがすべての理由ではないですが、大仕事です。

— 普通の歩行者でも、特に高齢の人はつまずきやすいので、段差は危険です。

平野 まちなか以外はほぼそういう現状ですね。

視覚障害の方は段差を頼りにされていると聞きますので、ただ段差をなくせばバリアフリーになったというわけではないので注意が必要です。

——タクシーはよく使われますか。

平野 タクシーは高いので、なかなか使えない。乗降手数料で1,000円、加えて予約とお迎えの料金もかかってしまう。利用者が少ないこともあってか、電話をかければすぐに来てくれるわけではなく、通常は2日前に予約を入れる必要がある。うまくタイミングがあれば1時間か2時間後に乗れることもあります。

金沢市が行っている送迎サービスは、1日の基本利用料金が300円で、あとは実際の移動距離によって料金が決まる。例えば15km乗っても600円とかからない。ただ、2営業日前に予約してくださいという利用方法です。2営業日だから、週末を挟むと4日前に申し込まねばならない。今日、これを食べたいけど材料がないから買いに行きたい。あるいは、体調が悪くなって病院に行かねばならない。そんなときには使えません。

●バスに気軽に乗れない

——となると、公共交通機関が大事になります。金沢は、「公共交通はいわゆる交通弱者が使うもの」という観念が強い土地柄ですが、車椅子に対しては必ずしもやさしいとはいえません。

平野 県内の公共交通機関というとバスが大半ですが、いろいろな友達から、乗る時に断られたとか、置き去りにされたとかと聞いています。

自分も、家内の手伝いが無い時に簡単に移動しようと思うと、バスを利用しないとイケない。実際、どうなのだろうと思って、何回か乗ってみた。一度目はスムーズにいて、特に問題もなかった。

でも先日、金沢駅西口でバスに乗ろうとしたところ、恐い目に遭った。バスの運転手さんから見て、車椅子がいるかどうかはわかりづらい。で、バスを着けやすい位置に停めるのですが、金沢駅の場合、バス停とバスの間は段差になっている。北鉄の営業所が目の前ということもあって案内の方がいらっちゃって、その方と運転手さんとで車椅子を抱えてくださった。でも、息がうまく合っていないせいか、前のめりになって降ろされた。たまたまバスを着ける位置が悪かったので、スロープと段差の間に乗っかる形になって、本当に恐かったです。もう少しで落ちるだろうというような状況でした。それくらい、車椅子の扱いに慣れていない。

——ご自宅の近くにバス停はありますか。

平野 4軒ほど先の所にあります。そこは、車道そのものが細くて無理もないのですが、スロープが出せない。だから、1km先にわりと広いスペースのバス

停があるので、そこまでは頑張って行ってくださいと、以前、言われました。正直いって、車椅子の扱いに慣れていないだろうと思われる現状では、「バスを使ってください」と言われても、試してみようとはなかなか思えない。

——金沢にはノンステップバスがたくさん走っていて、車椅子マークが付いたバスもいっぱいあります。そのわりには車椅子の方が乗車されている光景はあまり見ません。

平野 なぜ乗らないのか？ 実際に乗ってみると、毎回、何かしら不都合が起こるのです。車椅子を乗せるスペースをつくるのに椅子をたためるのですが、その椅子がたためなかったり、スロープの出し方がわからなかったり、どうサポートしていいのかわからなかったり。北鉄の方が慣れていないのは、そういうところを見ればすぐわかる話です。

では、なぜ慣れていないのか？ 障害者自身が外に出ようとしていないことも大きな問題ではあります。でも、本来、バス会社も鉄道会社も「自分の交通機関を使ってくださいよ」と競争するものですが、金沢の場合、北鉄さんの独占のような形になっている。

——競争がないからサービスが良くなっていかない。どうしても現状維持志向が強くなってしまいます。

平野 実際、使い心地が悪いからというふうに関わり合わせると、車椅子の件に関してですが、「1年に1度は研修をしています」と言われる。「障害者自身を呼んで、車椅子の当事者も入れて講習会をしてください」と要望しているのですが、北鉄さんの答えは毎回、一貫して一緒に、「研修を行っています」と。講習会をしないとははっきりおっしゃいませませんが、自分たちで研修しているので必要ないというような感じの返答をされるのです。

——直接、利用者の声を聞くのがサービス業の基本



です。それに、ノンステップバスの導入に公費が入るのは、障害者の外出を促すという福祉の目的もあるからです。公共交通を担う事業者は、自ら積極的に利用を呼びかける責務があるのではないかと思います。

平野 北海道にも似たようなケースがあって、車椅子の人をお断りしていたのです。で、とある方が、車椅子に関する講習会を行ってくださいと働きかけをされた。実際にやってみると、「自分が思っていた車椅子と全然違った。こういう使い方でもいいのか」という声が上がった。そんなに難しいことではないとわかって、乗車拒否がなくなったという事例です。

—バス事業者に悪気がないだけに、何とかならないものかと思えます。

平野 知り合いの人が、百万石行列の時ですが、臨時バスに乗ろうとした。すると、「いっばいだから次のバスに乗ってくれ」と言われ、次のバスが来たらスロープの出し方がわからないと言う。何のための交通機関なのか、という話です。

その点、富山の路面電車やバスに乗りに行ったのですが、確かにまちなかの一部分に関しては車椅子で降りられない所もある。でも、とりあえず最低限、何とかして利用できるようにならないかという姿勢はすごく見えるのです。それが見えれば、お願いがしやすい。「不安だけど頑張って外出してみようか」という気にもなる。金沢でもそうなるよう、非常に期待はしています。

●介助犬と一緒に乗ってみた

—バスは渋滞に巻き込まれるものとわかっているので、乗客はあまり文句を言わない。でも、車椅子の人が乗り込むことに対しては異様にいらいらされる方がおられるのも事実ですね。

平野 遅れるという問題が大きいのだと思います。スロープの上げ下ろし云々で時間がかかると、ただでさえ遅れているところにさらに遅れがちになって、他



富山ライトレール・岩瀬浜電停。電車とバスが平面の近距離移動で乗り換えられる。

の乗客の方がいらいらされる。つい、舌打ちも出てくるわけです。

障害者の人からすれば、やっそこさっとこ、大丈夫かなと思いつつ頑張って出てきたところに、他の人から舌打ちされて、とどめを刺されたようなものです。他の人に迷惑をかけてしまうくらいなら、もう止めておこうということになってしまう。

—香林坊辺りで乗ろうとすると、お客さんが行列している。手間取るとバスが行列になって、自分が渋滞の元になってしまうかもしれない。そこまで気を回して乗車をためらう車椅子の方もいると聞きます。

平野 一番問題なのは、短い距離の移動です。例えば香林坊から片町。その短い距離で、バスのスロープを出してもらったりしていると、「自分が止めてしまっているのではないか」と非常に心の荷が重い。責められている感もやはりあります。

—短い移動が簡単にできないようでは、まちなかを楽しく回遊できません。

平野 バスの現状に関していうと、スロープを出して、椅子をたたんでどうのこうのとやっている、5分くらいかかってしまう。なので楽しくとは無理な状況ですね。

—車椅子は固定しなければならないのですか。

平野 固定するよう言われていますが、自分はお断りしています。理由としては、いろいろな方が乗ってこられて、どんな形で自分が邪魔になるかもわからないからです。留められていると、邪魔にならないよう横によけようかと思っても、それすらできない。その意味で、ちょっとでも動いたほうが他の方に対して自分も配慮できるのではないかと思います。あえて固定はしてもらっていません。

期待を含めていうと、スペースをぽんと用意しておいてもらって、後はその方の状況に合わせて、「固定しますか」と一声かけてもらって、「いや、いいです」なり「お願いします」なりと選べるような運用がいいかなと思います。

—介助犬と一緒にバスに乗られたそうですね。車椅子に加えて介助犬もいるという状況について、運転手さんや乗客の方の反応はいかがでしたか。

平野 邪魔だと思われる部分も正直いってあります。けれど、「仕方ないよね」と諦めてもらっている部分もちらちらと見受けられる。たぶん、車椅子だけだと、「障害者が出てくるんじゃないよ」みたいに思われがちところが、「こんな人でも外出しているのだ」というような目で見てもらえて、自分に関していうと、介助犬を連れているのはすごく有り難い。

スペースに関しては、内心、「申し訳ない、ごめんな

さい」という思いはいっぱいある。この子のいる場所をどうにかして空けてもらうのに引け目も感じます。

——周りの人の理解が大切ですね。

平野 当事者的な考えでいえば、舌打ちされても、ある程度は仕方ない。「自分は自分で出なきゃいけない事情があるのだから」と割り切ることも必要なのだと思う。交通機関は特にそうですが、20人、30人、あるいは100人がみんながみんな、快く思っているわけがない。犬が嫌いな人もいるし、犬アレルギーといわれる方もいらっしゃる。そんな所に乗り込む形になるので、ある程度開き直って、「迷惑かけてしまうけどごめんね」くらいの気持ちで行けばいいのかなと。

——誰でも、いつ何時、障害を負ってバリアフリーの環境を必要としないといけなかわからない。だから決して他人事ではないはずですよ。

平野 自分を見て、「こんな状態になっても、何とかなるんだ」と思ってほしい。この街で暮らして年をとってよぼよぼになっても、自分で買い物するなり、病院に行くなり、友達の所に遊びに行くなり、何とかして生活できるのだという自信をもってもらえれば、一番理想的です。

——バスに乗れば、お年寄りを横に立たせて目の前のスマホに夢中の若い子がたくさんいます。遅れに直接つながらないからといって、そういう子を見送るすとしたら不公平な気がしますね。

平野 いろいろな状況をお互いに理解して、どこまで歩み寄ることができるのが大事です。スマホをやっている方でも、「ちょっとそれはおかしいのじゃない？」と言われた時に、「もしかしたら自分はおかしいかも？」という聞く耳をもっていないと、歩み寄りにはできません。

●ちょっと押ししてもらえれば

——気軽に公共交通機関を使って移動できるように、金沢市は「新しい交通システム」を導入し、バス路線を再編します。「地上走行」で「専用走行空間」をもつという点が、バリアフリーにとって最大のメリットです。この事業についてどんな期待をされますか。

平野 電車のようにパターン通りに動いてくれば、渋滞に巻き込まれないのはもちろん、乗り降りするのに時間がかからない。実際、富山ライトレールに乗った時も、最短で乗り込める方法が、事前にターミナルなりに機能として備わっている。乗り込みに時間がかからないので、他の方からのクレームがつかないですね。ここはバスとの大きな違いだと思います。

——公共交通が再編されると、どうしても乗り換えが生じます。富山ライトレールの岩瀬浜のように、同

一平面上で鉄道とバスが乗り換えられるような工夫が必要です。乗り換えについてはどう思われますか。

平野 確かに乗り換えが少ないに越したことはないのだろうけど、それよりも目的地に「行けること」がまず重要だと思います。

ただ、雨の時の対応がとられないなら、乗り換えはまずい。待避場が確保されているのであれば何ら問題はないのですが。

——屋根とか風よけとかですね。

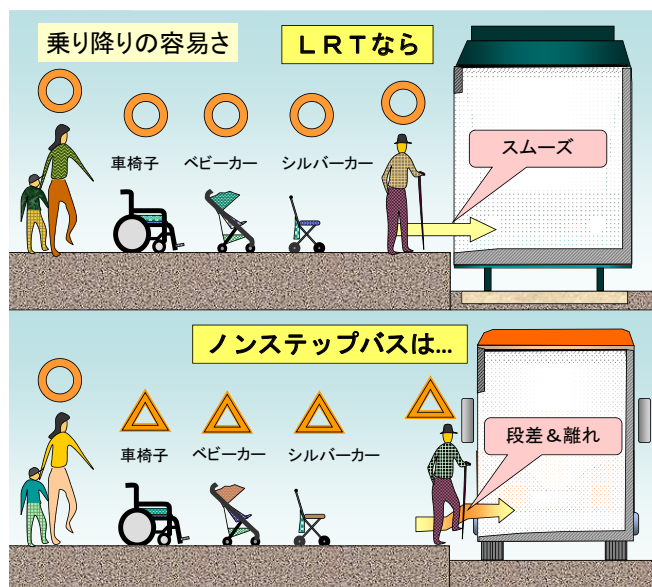
平野 はい。私の場合、体温調節があまりうまくいかないのです。岩瀬浜の駅でも思ったのですが、乗り換えの際、タイミングが合わずにどうしても1本待たなければならぬときがある。1時間くらい空いたら、その1時間、寒空の下、あるいは猛暑の中で待つのは、正直いってできない。なので、そんなとき、空調の整っている所に待避できればいいなと思います。

そこが何も公共の施設である必要はなくて、例えばカフェの一つでも、駅の横に併設されていれば、時間をつぶしながら体温調節などの問題も解決できます。コンビニでもいいので、そうした施設が駅に併設されていけばいいですね。

——確かに、乗り継ぎの場は単なる移動の通過点でなく、そこ自体が一つの目的地であるべきです。待っている間に買い物をしたり人と会ったりすることも含めての乗り継ぎ環境です。

平野 そうしたことがないと、乗り継ぎが不便だから「乗らんわ」となって、最終的には「行かんわ」になってしまいます。

——現状のバス主体の交通体系のままでは、ご指摘のバリアフリーの問題、定時性の問題を考えれば、どうしても利便性の向上には限界があります。定時性を損ねたくないばかりに車椅子の人を敬遠するしかない



のなら、すぐにも電車への移行を考えたほうがいいです。せっかく「専用走行空間」を確保するのだから、バスの自動運転化や正着制御技術に活路を見出すのではなく、バスやタクシーとの乗り換え施設も含めたトータルな交通システムとしての LRT（新型路面電車）を整備するのが最善です。LRT がバリアフリーの政策手段の一つの柱であることは世界の共通認識です。

平野 交通機関の整備は、バリアフリーの意味も含めて、まちづくりですね。「こういう便利な電車があるから街に出よう」、「安心して外に出てくださいよ」という歩み寄りにつながるという意味で本当に重要だと思います。

よく補助犬の会議などに出ると言われるのですが、外国では駅に段差があっても、どこからともなく車椅子を支えてくれる人が現れる。そして、何もなかったかのように立ち去っていく。それが当たり前。日本に関していうと、「手伝えばいいのですか。どうすればいいのですか」と、ちょっと及び腰になってしまう。

当然、段差はないほうがいい。障害がある方からいうと、助けてもらう時になるべく手数がかからないほうが気兼ねしないですむし、介助する側からいっても、気軽に助けられますから。でも、極端な話、障壁があってもいいけど、それをみんながわりと負担なく乗り越えられる状況にするのが本当のバリアフリーだと思います。

——ハードの整備だけではダメということですね。

平野 この写真（海外の事例①）のように、平らで、もう押すだけ。本当に単純明快。車椅子マークの付いたバスで、スロープがあるといっても、「後ろに倒れないか」と心配しながら乗らなければいけない。手伝おうという人も、急な所を上げなきゃいけないとなったら手を出しにくいですよ。

——ノンステップといっても、車椅子の乗り降りは何か仰々しい作業のように見えてしまいます。そのこ

と自体が心理的なバリアになっていますね。

平野 ちょっと押してくれるだけで、時間通りに動く、渋滞も起こらない、舌打ちもされない。そんな頼みやすい状況、頼まれやすい状況になれば、頼む側も頼まれる側も心理的なバリアは低くなって、素直に「助けてください。ここちょっと押してください」と言えるようになるのかなと思います。

●負の連鎖を断ち切ろう

——まちづくりとおっしゃいましたが、金沢市はいわゆるコンパクトシティをめざしています。公共交通機関の沿線に学校や病院、オフィスや商店を集めていこうというわけです。駅や電車が便利になっても、近くに目的地がないなら意味がありませんから。

平野 現実的にいえば、例えば野町駅の辺りなどは寂れてしまっていますね。昔はもっと栄えていました。

——「新しい交通システム」の基本ルートは金沢港から野町駅ですから、そのまま石川線とつなげば、都市圏を貫く1本の長大な基幹路線が誕生します。そうなれば沿線は確実に活気づきます。

平野 交通機関である以上、人が乗り降りしやすいことが何より重要です。交通機関として使いやすければ、みんなが乗るので、駅のそばにおのずとお店がつけられるようになる。それこそ魅力的な目的地になる。

——福祉施設にしても、現状ではどうしてもクルマに頼らざるをえず、郊外に立地してしまう。すると、利用者の送り迎えが大変です。人手が足りないのに、職員が送迎に時間をとられる。なので、例えば石川線の駅の近くに施設をつくることできれば、職員の負担が減り、利用者の自立にもつながります。そこまで視野を広げて「新しい交通システム」を考えてほしいという声を聞いたことがあります。

平野 その意見には大いに賛成です。駅があるからそこに人が集まる。構想の中にこうしたまちづくりの



海外の事例① 乗り降りの際に段差や隙間がないので、人の手を借りるにしても、ちょっと押してもらうだけでいい。



海外の事例② バスより移動しやすい車内では、バスほど周りに遠慮しなくてすむ。揺れが少なく、乗り心地がいい。



海外の事例③ バリアフリーの電停。



海外の事例④ 犬がいても全然大丈夫。

要素を織り込んでいかないといけないと思います。

—公共交通の整備は、「公共の福祉」を高めるためのものですから、行政の責任も大きい。行政にはどのようなことを望まれますか。

平野 自分が小さい時、まちなかに駐車場がそんなになかったけれど、たくさんの人で賑わっていました。今は郊外に取って代わられました。それでもまちなかは渋滞している。ならば、鉄道の沿線に駐車場をつくって、そこにクルマを停めて、「後はもう電車だけで移動しましょう」という形にすればいいのではないのでしょうか。そうすれば、行政も「ここにこういう駐車場を設置しました。まちなかの渋滞もこれで緩和されます。買い物にも便利です。当然、まちなかも活性化します」と言えて、十分に役割を果たせるのかなと思います。

—パーク&ライドですね。

平野 はい。沿線のここにさえ行ってしまえば、街の中の移動に関しては何も考えなくてもいいよという所じゃないとダメですね。

臨時のパーク&ライドは使いづらい。僻地みたいな所にぽんと置いて、専用のバスで送っていますが、車椅子の人が使おうと思うと、でこぼこがあって、しかも吹き曝しの所に放り出されます。

もう一つ、行政には、最初に申しましたように、家を出て目的地に着くまでの道のり全体を考えてほしい。どこかで中断されたらそれでアウトですから。

—交通機関に乗る前に、玄関を出た途端に大きな段差で中断されてはしようもないですね。

平野 公共交通についていうと、正直いって運賃が高いです。行政が補助金を出していますが、底無し沼で、いくら注ぎ込んでも状況は改善しない。負の連鎖です。

—補助金を出して路線を維持しても、本数が減っていたりして不便なので、お客さんが増えない。問題

の根本解決にはなっていません。

平野 パラリンピックの件もあって、海外の状況とも比べる機会があるのですが、いやいや、まだまだ、これはちょっとまずいでしょ、という状況です。

—先進国では、車椅子の人もベビーカーの人もごく普通に公共交通を使っています。一般の人も、体調が悪くてクルマを運転したくない時もある。そんな時、公共交通が無理なく使えるレベルになっているかどうか。実質的にクルマしか選択肢がないような社会環境を、変えられるのに変えようとしなければ、そんな都市は文字通り情けないです。

平野 北鉄さんは、「現状では、まちなかはどうしてもバスだけでなくはいけません」と言っておられるようですが、バスが渋滞を起こしていたりする。よく事故ってもあります。そんなことを考えると、負の連鎖を断ち切る意味も含めて、費用をかけて目に見える形で効果を出してもらいたいと思います。(了)



「バリアフリー社会推進賞」の表彰式で。

● INFORMATION ●

●活動報告 (2017 年 4 月以降)

[総会・例会]

4 月 15 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]

5 月 20 日 (土)、6 月 17 日 (土)、7 月 15 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

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。

● Facebook のご案内

こちらをチェックしていただければ幸いです。

<https://www.facebook.com/kanazawa.lrt/>

●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

金沢ではいま、公共交通事業が市電廃止後、半世紀ぶりに復権と飛躍の機会を迎えんとしています。「新しい交通システム」に道路上の「専用走行空間」が供され、クルマからの転換を図れるからです。そもそも公共交通への信頼感が低いのは、「専用走行空間」が失われたため渋滞に巻き込まれ、不効率な運行を余儀なくされているからです。LRT や BRT が導入されれば、余ったバスを他路線に回せます。乗り換えを介し、郊外では小回りの利く多様な交通モードを用意できるようになります。いわゆる交通弱者の救済という受け身の運営から“攻めの経営”へ、需要への対応から需要の創出へと移る大チャンスが訪れるのです。行政が「専用走行空間」確保を主導し、住民が協力を求められる以上、事業者の前向きな姿勢が強く期待されます。(M)

◆シンポジウムのご案内◆

公共交通が金沢の未来を拓く

「新しい交通システム」を考える

「新しい交通システム」の導入をめぐって、金沢の都市交通のあり方がいま、改めて根本から問われています。

これからの金沢のまちのあり方にも関わるこの重要な議題について、まずは基本的な論点を確認し、率直な意見交換を行いたいと思えます。

ぜひご参加くださいますよう、お願いいたします。

*

●日時 2017 年 6 月 10 日 (土)

14 時～17 時 (13 時 30 分開場)

●場所 金沢市近江町交流プラザ集会室

(近江町いちば館 4 階) 金沢市青草町 88

●参加無料

●定員 90 名

●プログラム

1. 基調講演

中川 大氏 (富山大学副学長・京都大学名誉教授)

「新しい交通システム」の実現に向けて

——都市交通政策の新しい潮流

2. 報告

清水省吾氏 (NPO 法人 ROBA 事務局長)

福井の鉄道再生について——石川線活用への示唆

3. 意見交換：金沢の都市交通をめぐって

●問い合わせ先

下記事務局。電話は 14 時～17 時にお願ひします。

金沢・LRT と暮らしを考える会会報

金沢 LRT だより 第 35 号

2017 年 5 月 9 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