

金沢 LRT だより

Light
Rail
Transit

【Vol.36】

● CONTENTS ●

●シンポジウム

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

第Ⅲ部 意見交換

金沢の都市交通をめぐって 2

中川大／清水省吾／松原光也／蓮井隆人

INFORMATION 8



BRT（上：新潟）及びLRT（下：福岡）の車両

LRTが15年ぶりに関心を集めています。しかし、今回、金沢市が検討するのは「BRT及びLRT」です。金沢の場合、BRTも「専用走行空間」をもつのが前提で、自動車交通への影響はLRTと同じです。だから、どうしても軌道がダメなら、「軌道なき専用走行空間」の試みの先行事例として新潟市の新バスシステムを見習うべきです。また、建設費を安くし、“赤字”の石川線をバス転換する予定ならBRTを選ぶしかありません。

しかし、仮に一部を単線にしても、LRTのほうが金沢の経済や文化の事情に適し、金沢らしさをより表現できます。石川線に直通で結べば〔金沢港－県庁－金沢駅－片町－西金沢－鶴来〕の〈都市圏の骨格〉が定まります。〔武蔵－尾張町－橋場－兼六園下－広坂－香林坊〕を環状に結べば〈城下町の骨格〉が浮き上がります。前者は主に都市機能の集積に、後者は主に街並みと一体の都市美の創出に役立ちます。ともに通過交通と青空駐車場を減らす効果をもたらします。都市空間を再デザインできるので、建築、修景、工芸、美術に関する新たな需要が生まれます。路線が地図に載るメリットも無視できません。

*

“軌道系ありき”でこう言うわけではありません。金沢がリーズナブルなLRTを諦める政策上の理由がわからな

いのです。「中核都市における新・交通システム研究会」を主導し、補助制度の拡充に尽力したのは金沢市です。宇都宮市と同じ恩恵を受けてもいいわけです。

巷間では、地下の洞道に影響を与えないBRTしかないという観測があります。しかし、地下埋設物の存在は金沢の特殊事情でなく、軌道法の存在が軌道を拒むはずもなく、LRTの建設は可能です。その費用は地下鉄より小さく、その効果はBRTより大です。

問題は、“金沢は車社会なので、車の通行を阻害しない範囲でのバス交通の充実で十分”という、歩行者前提の〈城下町の構造〉を保守する営みを疎外する遠慮の意識です。遠慮の過剰は都市益を損ないます。大都市では、大阪のなにわ筋線のように、都心を貫く巨額の鉄道事業がなお計画され、都市力が高められます。この構図は、北陸新幹線を巡るかつての中央と地方の関係に似ています。採算も需要も良好で、建設費も経済効果に見合う鉄軌道関連の公共事業が、地方ゆえに“赤字を垂れ流す”と断罪される憂き目に遭っているのです。

BRTのみと決すれば、交通システムの“新しさ”を自動運転の技術上の進歩に求める心性が強まり、政策の展開力を損ないます。真の課題は、技術の難易度の診断でなく、都市づくりの目標をどこに置くかです。（毛利）

シンポジウム

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

第Ⅲ部 意見交換 **金沢の都市交通をめぐって**



●6月10日、シンポジウム「公共交通が金沢の未来を拓く」を開催しました。中川大教授（富山大学副学長）の基調講演『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」、清水省吾氏（NPO 法人 ROBA 事務局長）の事例報告「福井の鉄道再生について」に続き、意見交換を行いました。その議論を紹介いたします。基調講演、事例報告については、本会のホームページ等に掲載予定の「報告書」をぜひご覧ください。

毛利 ここからは中川先生、清水さんのほか、RACDA 高岡の会員で京都大学非常勤講師の松原光也さん、本会会員の蓮井隆人さんにも加わっていただきます。

予め会場の皆様にお配りしました質問用紙にご質問、ご意見、ご感想を書いていただいておりますので、それを元に意見交換を行わせていただきます。

●五福へは？ 三国港へは？

毛利 具体的な事例についての質問です。「富山大学の五福キャンパス内に LRT を導入しようという構想を伺ったことがあります、現在はどうなっていますか。中川先生、お願いします。

中川 その構想があるのは聞いていますが、それほど具体的に進んでいるわけではないと思います。ただ、キャンパスの中に入れるだけではあまり効果がないと

いうことで、近くを走っている高山線に接続させたりとか、いろいろなアイデアが出ているような感じですね。いずれにせよ、今のところ構想段階といった状況かなと思います。

毛利 清水さんにお聞きします。「福井のトラムトレイン方式、えちぜん鉄道からの直接乗り入れは良いが、LRT が三国まで行かないと意味がないのでは？ 福井駅前へ全車 LRT が入れれば、えちぜん鉄道の福井駅は必要ない。武生まで行く急行をすべて福井駅経由にして福井駅からターンしなくても武生へ向かえる線路をつくればどうか」という質問です。

清水 相互乗り入れをするメリットがいかに優れたものになるか、鉄道会社や行政がいろいろ議論した結果が今の状況になっています。

計画段階で、鉄道線というもののダイヤの正確さが非常に重視されました。軌道線にダイヤを委ねてしまうという形がなかなか取れなかったと聞いています。やはり三国港からは鉄道線がメインであって、えちぜん鉄道の福井駅に入るのがどうしてもメインにならざるをえないという判断があったそうです。

それと、三国芦原線の三国港までトラムが行けばという話ですが、今の段階では途中の坂井市でこうしたことに関して合意が形成できなかったという事情があって、とりあえず福井市の一番北の駅で止まっている状況です。将来的に、今のトラムトレインというシステムが評価されれば、その評価がさらなる乗り入れ区間の延伸を後押しするという事は、もしかしたらあるかもしれません。



えちぜん鉄道と福井鉄道が結節する田原町駅

●コミュニティバスの充実が先決でないか？

毛利 次に交通手段についてです。

「例えば岐阜市（人口40万）は金沢のふらっとバスやナディ、のっティのようなコミュニティバスを18ルートも設定しています。まちなかの病院や医者、診療所、コンビニをくまなくつなぎ、回数券をそれらの施設に置いています。住民にとって必要な公共交通はこちらのほうであって、都心軸の交通は副次的なものではないでしょうか」。

中川先生からお答えいただきますでしょうか。

中川 交通システムにはそれぞれにそれぞれの役割があって、必要なものを着実に全体として整備を進めていくということが大事だと思います。例えば、LRTをもしつければ病院に行くバスがなくなってしまうのではないかと、そういうご心配だとしたら、両方とも重要だから両方とも頑張るしかないとかしか答えようがないと思います。つまり、「総合的な交通ネットワーク」をいかに作り上げていくかという視点から議論したほうがいいと思います。

松原 実際、岐阜もコミュニティバスだけかというところではなく、駅から病院までの幹線交通がしっかりつくってあって、現在、連節バスが走っています。岐阜は別にコミュニティバスだけを走らせているわけではないですし、幹線交通と各地区を結ぶ支線的なバスをきちんとネットワークとして整備しています。

金沢もコミュニティバスをしっかりと走らせていると聞いていますが、どうですか。

蓮井 まちなかに4ルートあります。ご質問は、おそらく郊外にも走らせてはという話だと思います。ただ、人間の行動は郊外で止まるわけではないですから、「郊外からまちなかへのアクセスをどうするか」ということが大きな課題であろうと思います。

都市の交通を人の身体にたとえれば、動脈があって毛細血管があるわけですが、コミュニティバスはそのうちの毛細血管に当たります。まずは大動脈としての基幹交通が先であって、それがあってこそコミュニティバスがうまく機能するのではないかと思います。もちろん、コミュニティバスだけで行き来することを否定するわけではありませんが、望ましい形とすれば、きちんと階層化されることがいいのではないかと思います。

清水 実は福井のLRTも、公共交通政策の全体の中のリーディングプロジェクトという位置づけになっています。京福電鉄が停止された時に、鉄道という軸がなければ公共交通全体が成立しないという経験をしていますので、軸をはっきりさせるということを明確に考えて、LRTを構成しています。軸がなければ枝が成

り立たないし、枝だけで公共交通全体が構成できるわけではないと考えます。

●BRTはLRTに代わりうるか？

毛利 これも交通手段に関してですが、「金沢にLRTの電車が走った場合、車やバスの渋滞が発生するとの意見について、実際、道路渋滞が発生すると思いますか？ LRTが走った場合、バスからの移行により逆にスムーズになると思います。BRTはLRTの代わりとなると考えますか？」という質問です。

金沢の道路状況を踏まえて、蓮井さん、ご意見を。

蓮井 中川先生の基調講演にあった通り、狭いからこそLRTというのは、道路の効率的利用の観点からすれば当たり前のことです。たくさんの人が動ける交通機関があれば、むしろ渋滞は緩和されるという考え方が大事であろうかと思います。

松原 まず皆さん、BRTをどういうものとイメージしているかに関わってくるのではないかと思います。気仙沼で被災地を走っているバスとか、茨城県の「かしてつバス」（鹿島鉄道代替バス）とか、新潟などでBRTと報道されている連節バスもけっこうありますが、そういうバスはLRTの代わりにはならないと思います。

ただ、もともとBRT自体はそういうものではなくて、Bus Rapid Transitの略で、バスを高速で走らせる、つまり、専用空間をきちんとバスが走るのがBRTですし、都市交通の軸として位置づけられるものがBRTだと思います。それでしたら、LRTかBRTか、路面電車が走っているかバスが走っているか、どちらでもいいのではないかと思います。

要は、金沢にきちんとした交通軸が必要で、そうした交通の動脈を走る交通機関として位置づけられるものとしてLRTやBRTを考えられるかどうか、ここが大事です。

結果として、最終的にどちらかを選ぶのだったら、



「岐阜市型BRT」の連節バス（岐阜市HP）

決定的に違う点として、BRT を選んだ場合には石川線との直通はない、ということが一番大きなポイントだと思います。金沢の場合、福井のトラムトレインのように、鉄道の車両が石川線を走ってきて、金沢の都心に直通させようとしたときに、BRT では代わりにならないと思います。

毛利 都市計画や景観などの総合的な面からみて、BRT は LRT の代わりになるのでしょうか。

中川 まず、新しい交通システムを導入して車線を削ったりしたときに渋滞が起こるかどうかという質問ですが、先ほど紹介した京都の例もそうですが、当初は渋滞します。本当に評価されるのは1年、2年経ってからです。昨日まで自動車で移動していた人たちが急に変わるかということ、そんなことはありませんので、当初は渋滞して当たり前というふうにも考えてもいいと思います。

今、議論しているのは、5年後、10年後にこの街の交通のあり方をどうするべきかということですから、その間に徐々に変わっていくことが重要です。

先ほどオックスフォードの事例を紹介しましたが、もともとはバスも自動車も入り込んでいた所を歩行者空間にした。その時、市民からは、「そんなことしたら、周りが大渋滞するのではないですか」という意見は当然、ありました。これに対し、オックスフォードの市は、「1、2カ月は渋滞するに決まっているではないですか。ただどわれわれは、自動車を止めることを目的にしているのではなく、街の中に賑わいを増やすためにやっているのです」というように答えています。

で、自動車に代わる手段としてバス専用レーンを供給したりして、たくさんの方が来られるようにした。これまで車で来てくれていた人たちが、新しい交通システムで来られるようになることで、1、2カ月は渋滞しても、全体としてこれまでよりもたくさんの方が街の中に来られるという状況が生み出されています。

それから、BRT か LRT かという話について、新潟は行きたいなと思っていますが、まだ行ったことはな

いです。「お前は専門のくせに新潟も行ってないのか」と言われるかもしれませんが、どうも話を聞いていると、どう考えても BRT とはいえないものになっているに違いないと思われまので、積極的にすぐ行こうという気にはあまりなれない。

もちろん、クリチバなどいろいろな所に行ってみて BRT と呼ばれるものを見てきていますが、日本では、世界水準でみて BRT と呼べるようなものは今のところないと思います。本来、BRT と呼ばれるものを本気でつくるのなら、それはそれで考え方としてはあるのかもしれませんが、「LRT は無理だからバスをもうちょっと高度化すればいいのではないか」というように考えているのだとしたら、これまでの延長上の発想ですから、大きくは変わらないと思います。

もう一つ、都市の骨格、あるいは景観といったことも、本格的 BRT システムなら LRT についてと同じようにいえますが、今のところ日本がめざしている BRT は、都市の基軸として、将来に向かって街をつくっていくという役割を果たすものではありません。

例えば、レールとバスの一番大きな違いとして、いったんつくったらレールはなかなか剥がさないですが、バスはしょっちゅう路線が変わりうる。とすると、多くの人にとって、例えば家を買おうとするとき、LRT の駅から 100m とバス停から 100m とではどちらが信頼性が高いでしょうか。商売を始めるときも同じです。信頼度は全く違います。BRT でも本気でつくるのなら話は違いますが、とにかく「LRT は無理だから BRT にしよう」という発想のものなら、止めたほうがいいと私は思います。

清水 BRT か LRT かについて、もし LRT であれば、野町から石川線に乗り入れるトラムトレインはシステム的に可能であると思います。例えばですが、もしトラムトレインで、石川線沿線に何千台規模のパーク＆ライド駐車場を整備して、電車で直接都心に乗り入れるシステムであったら、そのパーク＆ライド駐車場はかなり機能すると思います。福井の事例をみても、他の地方の事例をみてもそういえます。

金沢の場合、主にバスでパーク＆ライドが行われていますが、なかなかうまくいっていないと伺っています。全国的にみても、車からバスへの乗り換えはあまり好まれないですね。鉄道への乗り換えはけっこう機能している例が多い。こういう状況ですので、例えば野町駅までのどこかで BRT でパーク＆ライドを行うといっても、近すぎてなかなか機能しないと思います。交通需要マネジメント的な考え方からすると、鉄道というシステムを使ってパーク＆ライドをかなり本格的に行うほうがいいのではないのでしょうか。



新潟市の「BRT」の連節バス

中川 違う視点からですが、一つわからないのは、BRTというシステムで「金沢駅と香林坊、野町」を結んでも仕方ないですね。「金沢港から金沢駅」とは性格が違います。BRTと称するもので、そもそも金沢駅を渡れるのでしょうか。地上走行方式ではつながらないのではないかと私には思えるのですが。

海の側でBRTと称するものはイメージできるのですが、こちら側にBRTと称するものをつくるのは、いったい何をどうつくるのかよくわからない。野町駅と結ぶのではなく、別の基幹軸へBRTを導入することなら、もしかしてあるかもしれない。そもそも、野町駅にせっかく来ている鉄道を引き込むことによって金沢全体の交通ネットワークを豊かにしていこうという発想があるわけで、そうすると西金沢駅も非常に生きてくるわけですね。小松のほうから都心へ入り込むルートもできてきます。

関連する話をしますと、バスのネットワークは非常に重要です。都心軸にLRTを導入したからといって、バスはどうでもいいというわけではなく、バスのネットワークを維持しなければなりません。そのバランスの中で、BRTと称するバスシステムのほうがバスネットワークを維持しやすいのではないかとこの視点からBRTも考えられるのかもしれないと思います。

でも、私が金沢の交通の流れ等々を見ていますと、都心軸上の「金沢駅、武蔵ヶ辻、香林坊、片町」、これらを結ぶだけで十分すぎる需要があるのですね。今は、その十分すぎる需要の「都心と駅を結ぶ路線」に、他の所から来て金沢駅へ向かうバスまで受け持たせているのですね。これはいびつな路線ネットワークになっていて、京都でいえば四条河原町へ向かうバスと京都駅へ向かうバスを同じバスで担わせているのと同じようなことをしておられるわけです。

金沢は大きな街ですから、都心を移動するなら都心を移動するだけでものすごく需要があります。しかも金沢市内のいろいろな所から金沢駅へ向かう需要がちゃんとありますから、LRTをしっかりとつくとともに、バスのネットワークを、特に金沢駅へアクセスできるネットワークをきちんとつくっていくこと、こうしたことは十分可能です。LRTをつくったからといって、郊外から来る人に、特に金沢駅に行く人に「どこかでLRTに乗り換えてください」といわなければいけないような小さな街ではないのです。

街の規模も商店街の規模も大きいので、バスネットワークの活性化と鉄道ネットワークの活性化は十分両立しますし、両立させたほうが両方とも成功する可能性が高いと私は思っております。

●市民の意識を変えるには？

毛利 では話題を変えまして、市民意識の問題です。こんな感想がありました。「これまでの交通政策は、車をいかに円滑に“流す”かが問われてきた。私たち市民も、道路（公共空間）は車がいかにスムーズに通行できるかを考えてきた。通行量をさばくためのキャパシティが限られた現在、道路の拡張は見込めず、渋滞する中心は敬遠されている。まちなかの賑わいを創り出すためには車以上に人々を中心部に運ぶBRT、LRTを導入すべきであると考えました。まちなかに賑わいをもたらすためには、車の排除と、人をたくさん運べる公共交通に置き換えるべきと知りました。」

ここからが質問ですが、「私たち市民の頭の中を、その考えに置き換えるためにはどうすればよいのでしょうか？」

これと同じく市民意識に関して、「スイス・チューリッヒの友人に、スイスでは総理大臣クラスの人が路面電車などの公共交通で国会に通勤していると聞きました。石川県知事や金沢市長も公共交通で通勤すべきでは？ 結論的には市民・県民の意識の低さが問題である。チューリッヒにしてもポートランドにしても、市民意識の高さが最終的には最重要であろう」という意見がありました。この点について、松原さん、いかがですか。

松原 私自身は基本的に公共交通を使って常に移動しています。というのは、それが便利ですし、私は車を持っていませんので。

もともと京都市内に住んでいて、今は宮津に住んでいます。宮津は金沢と違って全然小さい街です。宮津の方は「車がないと生活できない」と思い込んでいますが、実際に1時間に1本くらいしかバスがない。でも、病院に行くとか買い物に行くときには、その1時間に1本のバスの時刻に私が生活を合わせればいいだけの話で、では待っている1時間、何もしないでじっとしているかということ、私はいろいろやる事があって、用事を済ませている。なので、特に車で移動しな



福井鉄道水落駅のパーク＆ライド駐車場

いと生活できないと思っているわけではない。

ただ、実際に今、金沢の郊外で1時間に1本もバスがない、1日に3本くらいしかバスがないような所の人たちに「公共交通を使ってください」というのはなかなか難しいかもしれません。

そこで一つは、福井の成功事例にもあったように、車を使って鉄道のある所までは行くけれども、混雑するような所に車で出かけることについては、「みんなの邪魔になるかもしれない」という意識が大事です。「自分が便利だったら他の人はいいわ」というのでなく、みんなの都市の空間については、やはり遠慮しながら使うべきだろうという日本人の気持ちは、当然、金沢の人にもある。そういったところを丁寧に伝えていくしかないかなと思います。

それから、岡山のNPO法人RACDAの岡將男さんが言われていたことですが、人間、車を使える時期は限られている。成人して免許を取るまでの間は使えない。今、高齢ドライバーの問題が出ていますが、「運転はもうしんどい」と思う人は使わなくなる。皆さんの親戚や友だちで車を持っていない人はいると思います。そうした人たちのことも考える意識を一人ずつがもっておかなければいけない。そうしたこともRACDA高岡では皆さんに伝えていくようにはしています。

蓮井 よく言われる過度な車依存、これは見方を変えれば他に選択肢がないから仕方ないともいえる。どんな場合でもマイカーばかりに頼ることのない交通環境を整えることが非常に大事だということを、まず認識しなければならないと思います。

面白いデータがありまして、2年前ですが、日本自動車工業会が車購入の意向について全国調査をしたのです。なんと10代から20代の社会人のうち59%が車購入の意思がないという結果が出て、自動車工業会はびっくりしたそうです。理由として、お金は車以外に

使いたいという経済的な回答が非常に多かった。言い換えれば、車を買わなくても生活できる環境を望んでいるといえるわけです。

LRT というものは、えてして高齢化社会に向けてのものとしてよくいわれますが、今の若者の意識をよく考えると、実は若者向きの交通手段なのではないかというふうに感じます。

金沢では特に、まちなかは車を利用しづらいからといって、親を連れて郊外に移住する人がいますが、若者はいいとして、郊外に残される親たちは自由に活動できないという状況にもなっているようです。ですで見方を変えて、逆に若者が親を連れてまちなかに戻る、都心回帰の手段としてLRTが位置づけられるのではないかなと思います。

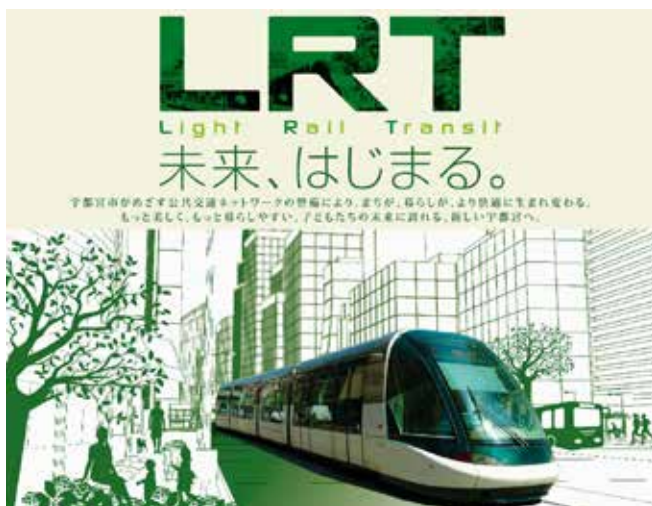
毛利 中川先生に伺います。福井も富山も金沢以上に車社会の都市といえますが、金沢は福井や富山以上に「地方都市なので車なしでは何もできない」という現状認識で思考を止める人が多いように思います。公共交通への転換を促すにはどうすればいいのでしょうか。

中川 富山、福井が試みているのは、要するに自動車がなくとも暮らせるような仕組みを整えていこうということです。でも、この1、2年で画期的に変わったかということ、そうではない。福井の場合は相互乗り入れで利用者がどんどん増えてはいますが、それでも数十万の人が住んでいる中で変わった人は1%あるかないか、こういう状況だと思えます。

今、一所懸命に交通施策を行っているのは、明日、明後日のためだけでなく、「今と同じまちづくりをしていくと20年後、30年後にいったいこの街はどうか」と考えてのことです。まちづくりの方向を大きく変えていこうというわけです。例えばライフステージに合わせて住む場所を変えていく。今は田圃の中の一軒家で暮らしているけれど、高齢になって一人暮らしになったら街の中のマンションに移り住めるような環境を整えていく。そうすれば歩いて買い物にも行けるし、あるいはライトレールなどに乗って病院にも行ける。交通システムは、そういう将来に向けての一つの手段だということです。

ライトレールをつくったら、明日から何か大きく変わりますかと問われたら、それはノーだと思います。富山もそんなに変わっているわけではないですね。けれど長い目でみると、やはり都心に人が集まりつつあるという状況はあります。こういう形で将来の目標に向かって動いていくことが大事です。

LRTが成立するかどうかという話ですと、これについても、全員が行動を変えないと成立しないというわ



宇都宮ライトレール株式会社のHPより

けではない。公共交通を利用しているのは、せいぜい5%か10%の人たちだと思います。LRTはハードルが高いといわれますが、このうち数%の人たちが、便利になったら使おうと考えてくれば、十分に需要はあると思います。

不便なものに無理して乗ってくださいますといってもなかなか効果はないのですが、便利なものにすれば効果は確実に上がります。

●都心の「公共空間」が大事では？

毛利 都市の公共空間について、こんな意見があります。「片町の再開発ビルで『片町きらら』という建物が出来、きらら広場という公共空間が生まれましたが、金沢駅から野町まで、すべて公共広場的空間にすべきと感じました。スイス・チューリッヒのバーンホフストラーゼ（駅前大通り）を観て、羨ましいなといつも感じていましたが、金沢でも早急にそうした公共空間を提供すべきだ、ということを確認しました」。

福井では、鉄軌道の整備に合わせて駅前などで公共空間の整備が進んでいるようですね。

清水 総合交通ターミナルとして、交通機関を全部福井駅前に集めました。交通結節点が出来上がったわけです。その横にハピリンという再開発ビルを建てて、人気の出るような施設や仕組みをその中につくったのですね。

その結果、何が起こったか。ハピリンにハピテラスという屋根付き広場が設けられていて、その空間が好評なこともあって、ハピリンと総合交通ターミナルの相乗効果で、駅前が今、市民の目的地になっています。都会的な景観を好んで、それをめざして街に来るといふ事例が増えているそうです。そうしたこともあって、今、福井駅前の人通りがすごく増えています。

昔、阪急電鉄の小林一三という創業者が、鉄道のターミナルに百貨店を建て、郊外に住宅を建て、沿線にレジャー施設をつくったりして、私鉄経営モデルと呼ばれるものをつくった。ハピリンと総合交通ターミナルの関係はそれに近いような状況になっていますね。

ほんの数年前は、福井駅前の繁華街の中にマンションを建てようという計画が持ち上がって、マンションメーカーの人にどうかと聞いても、需要がないと言われていました。商業施設についても同じです。そんな話がすごくよく出ていた。今は、再開発ビルの建築構想が目白押しの状況になっています。もちろん、新幹線が来るという影響が大きいのですが、公共交通が「街の装置」として、商業需要や住宅需要、それに人通りをつくっているという状況は非常に面白いと思っています。

もう一つの交通結節点の田原町のほうも、今後、副都心として整備されていきますので、注目していきたいです。

毛利 最後の質問ですが、「まちなかの活性化と商店街の衰退との違いは何ですか。魅力の差のみでしょうか」。まちなか、商店街が活性化するか衰退するかは魅力次第と思うが、それ以外に何か要因があるかという質問かと思いますが、中川先生、お願いします。

中川 私が今日、お話をさせていただいたのは、まちなかの魅力を高める要素として、賑わいを生み出すための空間と、そこに人を運んでくるための手段が重要だということです。商店街は、多くの人が集まってくることによって、より活性化していくわけです。つまり、人がたくさん来てくれると魅力的なお店も増える、そうするとまた人が来てくれる、そういう好循環が生まれます。

これまでは逆のことになっていました。都心に魅力が失われかけた時に、これまでと同じ交通手段しか提供できなかった。となると、広大な駐車場をつくってお客さんを大量に集める郊外部の大型店にどんどん負けていく。もともと自動車という手段で競争すると、郊外と都心とは勝負にならない。郊外が勝つことはわかっているわけです。そんな競争をしてきたから、だんだんと人が来なくなって魅力がなくなってきた。人が来なくなって店を畳んだりすると空き地になったり、駐車場空間になったりする。こういう悪循環に陥ってきたのです。

けれども、都心は郊外とは違う。都心にはこんなに便利な公共交通があって、みんな来やすい、お店の側もそれに合わせて少しずつ魅力を高めていく、こうしたプラスの循環に変えていくための起爆剤として、今日のような都市交通政策の議論がされているわけです。

毛利 どうもありがとうございました。



金沢市のメインストリートはどう変わるだろうか？

● INFORMATION ●

●活動報告 (2017 年 5 月以降)

[例会]

5 月 20 日 (土)、6 月 17 日 (土)、7 月 15 日 (土)、
8 月 19 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 16 日 (土)、10 月 21 日 (土)、11 月 18 日 (土)

* 午後 3 時～5 時。あいむ会議室にて

* 会議は公開していますので、どなたでも遠慮なく
ご参加できます。

* 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
思います。どうぞお気軽にご連絡ください。



編集後記

LRT に関する諸課題は、実現への冷静な認識の対象とい
う位置づけを超え、悉く「できない理由」として価値づけ
されています。「車の邪魔になる」(車を優先すべし)、「赤
字を垂れ流す」(独立採算であるべき)が代表です。最近では、
「地下埋設物に影響を及ぼす軌道は不可」という、導入論自
体を空しくする本末転倒の話まで出る始末です。こうした、
ニーズ (政策目的) よりシーズ (技術手段) を重視する議論
が後を絶ちません。いずれも課題発見の技術知の感情的な
発現です。しかし、これから問われるのは課題解決の実践
知であり、冷徹な胆力です。「導入着手」の時期が近づくな
か、軌道の敷設位置などについて、金沢の条件に応じた柔
軟な現実策を探らねばなりません。そのための英知の結集
と推進体制の確立、これこそが喫緊の課題です。(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 36 号

2017 年 8 月 23 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