

金沢 LRT だより

Light Rail Transit

【Vol.37】

● CONTENTS ●

●政策論を求む⑰

LRT 都心軸線は
ただの「新しい交通システム」ではない
..... 毛利千香志 2

●レポート

「中部地区路面電車サミット高岡大会
in 吉久（よっさ）」に参加して 6

本の紹介『フランスの地方都市には
なぜシャッター通りがないのか』 5

INFORMATION 8



福井鉄道のパーク&ライドとフィーダーバス



トイレが付いていると利用が増えるのでは？

石川県知事選挙では、公共交通の再生を政策論の一つの争点にしてほしいと思います。

福井県の現知事は「福井鉄道とえちぜん鉄道の相互乗り入れ」を選挙公約に掲げ、紆余曲折の末、実現させました。このように福井県は、「交通まちづくり課」を中心に、「クルマに頼り過ぎない社会づくり」の諸施策を展開しています。自家用車の「1世帯当たりの普及台数」が全国1位だからこそ、県全体の公共交通の発展に努めているわけです。

石川県でも、公共交通に関する施策はかつてないほど必要性を増しています。特に高齢ドライバーの交通事故対策は喫緊の課題です。2015年の75歳以上の免許保有者10万人当たりの死亡事故件数は、石川県が全国最多でした。免許の自主返納を促しても、代替りの交通手段が貧弱なら、簡単にはクルマを手放せません。若者の間でも1人1台のクルマ所有を当然とみなす意識は薄れつつあります。公共交通の不便な県は確実に競争力を失っていきます。

*

例えば、金沢・能登間の特急バスへのトイレ付き

車両の導入支援を検討してはどうでしょうか。3時間もの乗車となれば、海外の人や観光客は車内にトイレがないと不安です。トイレ休憩だけでは安心できない地元の人もいます。大事なのはおもてなしの心です。能登の公共交通については、のと鉄道の延伸を県政の課題にしても非常識とはいえません。

金沢都市圏では、「新しい交通システム」の導入が半世紀来の宿題になっています。また、「石川中央都市圏」を結ぶ北鉄両線の機能強化は、新幹線効果を広げるとともに、クルマの流入を抑制し、県都の渋滞を減らします。

加賀では、新幹線に接続する公共交通の充実が不可欠です。全線開通するIRの発展戦略を描くのは県の責務で、本数増加、新駅設置が大きな課題です。

新幹線、小松・能登の両空港、金沢港の広域交流基盤の整備は極めて大事です。しかし同時に、高齢化、人口減少の時代を迎え、県民の「身近な足」への県の主体的な関与が強く求められています。

候補者には、「県の公共交通政策」の、投資を伴う「新機軸」をぜひ示してほしいです。(毛利)

LRT 都心軸線は ただの「新しい交通システム」ではない

その観点から技術的課題に肅々と取り組むべし

毛利千香志



LRT と BRT の選択基準として、「地下埋設物が工事施工の制約になるか否か」という点を決定的とみる向きがあるようです。

「自動車交通への影響」については、「地上における専用走行空間を有」する LRT も BRT も同じです（「新しい交通システム導入に関する提言書」）。だから、比較論として「地下埋設物」に注目するのは当然ですが、問題は、LRT と BRT の「違い」を問うにあたって真っ先に技術的課題に触れるという姿勢にあります。

●まず問うべきは何か

「地下埋設物」や「橋梁」に関する物理的制約を強調する前に、次の点を確認しておくべきです。

①都市交通に関して：**金沢の道は狭く、クルマ向きではない。だからこそ「専用走行空間」をもつ「新しい交通システム」の必要性が高い。**

これが議論の大前提です。特に中心市街地にて、クルマが増えるにつれ街路空間の利用効率が悪化し、生活道路にまで通過交通が溢れます。その割に人があまり増えないのは、クルマの輸送力が小さいからです。来街者を大きく増やすには、公共交通の「専用走行空間」が必要です。その確保によってクルマを減らし人を増やすのが、「新しい交通システム」の主な機能なのです。公共交通への転換が進めば、真にクルマを必



BRT の専用走行空間（ナント）。連節バスが高速で走る。

要とする人も円滑な通行という恩恵を受けます。

なお、マイカーからの転換を促しにくい、いわゆる BRT は、金沢市の「新しい交通システム」の定義に合わず、従来の「都市新バスシステム」の改良版というべきものです。

②都市計画に関して：**「新しい交通システム」は自然・文化双方の都市環境を改善し、土地の有効利用を促す。**

都市環境の悪化、土地利用の非効率を生むことから、「都心とクルマの相性の悪さ」は世界共通の認識です。したがって、道路の広狭にかかわらず、近年の都市交通政策では、クルマの流入抑制を前提に、「交通機能+都市整備」という総合的な視野が求められています。

その要請に応え、「都市の装置」として極めて重要な役割を果たすのが、画期的に便利な「新しい交通システム」です。確認すべきは、軌道をもつ LRT はほぼ必ず都市整備の各種プロジェクトと連動するという点で、交通機能に特化されがちな BRT とは政策的な発想の次元が違う、ということです。

なお、「画期的」でないといけないのは、便利さが一定の「閾値」を超えないと利用の増加が定着せず、沿線への投資の誘発効果も弱いからです。その意味で、ゆるゆると時間をかけて BRT へ移行するより、バスと連携しつつ「決まった路線」を高頻度に往来する LRT を建設するほうが合理的です。

③道路整備に関して：**金沢の都心では、国道 157 号の補助幹線を整備する余地はない。**

渋滞するにもかかわらず、なおモータリゼーションへの適応を優先し、道路と駐車場を造り続ければ、城下町の遺構と風情がさらに破壊され続けます。道路が増えればクルマが増え、クルマが増えれば道路と駐車場を増やさねばなりません。また、新たな道路の整備費は、地下埋設物の移設や幾分の用地買収を伴う「新しい交通システム」導入の費用を優に上回ります。

とすれば、その「狭さ」、「少なさ」が金沢の弱点と指弾される現状の道路環境を前提に、「集約都市形成」、「中心市街地活性化」といった都市整備の大きな課題に取り組むほかありません。

④鉄道活用に関して：石川線と浅野川線は、都市交通体系の軸の役割を果たしうる。

石川線の起終点が「野町」という都市鉄道の現状に対し、疑問の声が発されていません。浅野川線の機能強化も論じられていません。このように、両線の役割が曖昧なままであることが、「新しい交通システム」の選択論を低調にしています。両線を、「地域の資産」とみなし、「石川中央都市圏の骨格」とみるなら、LRT化は有力な選択肢です。

特に石川線について、都心軸でBRTを選ぶなら、野町駅での乗り換えを避けるため、線路をはがし、バス専用道に転換すべきです。というのはしかし、「交通機能」にのみ着目した選択です。「都市整備」の観点から石川線の有効活用を探る余地は大きいのです。

「自動運転の時代に鉄道は古い」といわれます。しかし、都市への求心力を生む鉄軌道の再生と活性化は、「立地適正化」という時代の要請に適っています。また、石川線は、IR線に乗り入れることで広域交通網の軸を形成します。赤字だからといって切り捨てれば、県全体に及びうる鉄道のメリットは享受できなくなります。100年続いた石川線は、LRT化と都心への延伸、そしてIR線との直通化によって、さらに100年存続しうる潜在価値をもっているのです。

*

上記①～④の論点を不問に付したまま、施工時の技術的課題をあげつらう論調が、金沢のLRTをめぐる議論の特徴です。政策論を堂々と唱えにくい「空気」が醸成されているとって過言ではありません。

なお、コストについていえば、都市政策の諸分野に波及するベネフィットを勘案しないなら、初期投資額の大きい軌道系はもともと選択肢から除外されます。

●「地下埋設物」は金沢特有の問題ではない

「新しい交通システム」を主題にするなら、都市の「百年の計」を率直に論じねばなりません。

もちろん、技術的、物理的、財政的に端から無理なシステム、つまり地下鉄とモノレールは今更論じても仕方ありません。しかし、LRTとBRTについては、「新しい交通システム検討委員会」が「提言書」で「候補」と明記し、それはつまり、導入が「適当」とであるとともに「可能≒絶対的に困難ではない」と宣言したのと同じです。これが今後の検討の大前提です。

確かに、導入時においてはBRTよりもLRTのほうが難度が高いのは間違いありません。特に「地下埋設物」への対処は、技術的な困難の中で最たるものです。中圧ガス管への影響は最小にすべきです。電力や通信の洞道への配慮も必須です。軌道の存在が事故や災害の緊急時への対応を難しくするなら、まさに社会的な悪影響は甚大です。

したがって、後顧の憂いなく政策論を展開できるよう、地下埋設物への対処に関し、具体的な解決策ないし解決法を、少なくとも「解決不能ではないこと」を予め示しておかねばなりません。そのためには、LRTの建設を可能とみた「検討委員会」は、埋設物に関する調査結果の詳細を公表し、「何が問題か」を明示すべきです。情報を共有することで全国の各界から知恵を結集でき、なるべく低コストで安全な施工方法を探ることができるからです。一部移設や補強、耐震用マウント等の新技術の採用が検討されるでしょう。

実際、世界で200に上るLRT導入都市の「創意工夫」を凝らした施工例をみる限り、たいていの困難は解決可能といえます。国内に先事例がないなら、世界に視野を広げればよいのです。そもそも金沢のLRT構想はストラズブール市を手本にしています。いまや同市は、LRTに適した道路への軌道の敷設をほぼ終え、準LRTとしてのBRTの専用走行路も整備済みです。

結局、次世代に続く「都市づくり」の理想が高ければ高いほど、より困難なシステムを採用するのが合理的な考え方といえます。新幹線の開通で発展の軌道に乗り、軌道系都市交通の必要がよいよ増した金沢が、先達の努力によって導入条件がほぼ整った段階でLRTを「断念」する決断を下すとすれば、地下埋設物の物理的状況が変わらない限り、軌道を敷くチャンスは二度と訪れないでしょう。

政策論の蓄積を一瞬にして吹き飛ばし、創意工夫の可能性を初めから閉ざすかのように、つまり、「LRT断念」の切り札であるかのように「地下埋設物」を語るのは、過去及び未来の市民に対して無責任です。現在の市民は、面倒な工事に関わらず、費用も負担しないで済むので結構なようですが、高速道路のような無機質なBRT専用道しか都心に持ちえない後生は、「あの時のあの選択」をどう評価するだろうか、想像力を働かせてみてもよいのです。

都市づくりにおいては短期と長期を同時に考えねばなりません。短期的にみて困難が多くても、長期的に



LRTの軌道空間（ボルドー）。緑化されている。

みて都市益が増大する事業こそ、まだ経済的に豊かな現代が責任をもって取り組むに値するのです。

● ART 待望論は政策論ではない

LRT の導入を進める宇都宮市は、「100 年先も誇れる次の宇都宮のため」の「未来へのアクション」の「第一弾」として LRT を位置づけています。

少なくとも、いわゆる BRT を導入する都市は、交通政策論と都市計画論の「一体化」について宇都宮市を凌ぐほどに深く広い議論をなしえてはいません。言い換えれば、LRT だからこそ、両者の整合性を「まちづくり」という高次のレベルで図ることが可能になるのです。LRT と BRT の「一番大きな違い」はここにあります。もちろん LRT が万能のはずはなく、都市によって向き不向きがあります。それでも、世界で 200 以上の都市が導入したのは、BRT では対応困難な「社会問題」を解決する能力が相対的に高く、都市格を高められると判断してのことです。

200 という数字に特別な意味があるわけでもありません。非戦災の城下町のように、クルマの流入を可能な限り減らし、都心の公共空間に「落ち着きのある賑わい」を生み出すにふさわしい都市が、LRT のよく似合う欧米とアジアの金沢の姉妹都市のように、世界各国に少なからず存在するのです。

世界 200 都市と同様、宇都宮とて、必ずしも金沢より導入環境が有利であったり、課題が小さかったりするわけではありません。特にコストについてそうです。ただ、技術論から政策論へと議論のステージを上げることで、都市づくりに関する目的を明確にし、そのことによって強靱な意志と柔軟な発想を生み出し、技術上の「ハードル」を乗り越えようとしているのです。

「道路が狭い上に、地下埋設物の具合が金沢に特殊なハードルで、対策に大きなコストもかかる。だから LRT は難しい」。こういう結論を出すなら、それは城下町の都市構造への一種の甘えか、将来の都市整備への本格的な関心の薄さかのどちらかの現れです。「100 年先」を展望し、「いま動き出す」気概がなければ、議論が技術的次元を横滑りして当然なのです。

「第一弾」の「新しい交通システム」の選択論が停滞すると、「集約都市形成」と「中心市街地活性化」が遅れます。結果として「市民生活」や「経済活動」に悪影響が及びます。高齢化への対応でも後手に回ります。「LRT か BRT か」は、本質的には技術の選択ではなく政策の選択であるということ、この基本認識だけは一時も忘れるべきではありません。

ところで、最大の課題は（クルマ依存を変えるための）「市民意識の醸成」で、それには数十年を要するという見解もあります。実に市民をバカにした話です。「市民意識」の源泉は「自分が暮らし働く街への愛着を深

めたい」という公的欲求に求めるべきであって、その欲求を「公共心」として顕在化させる努力を「今此処で」始めればよいだけです。その運動の先頭に立つのが為政者なり学識者なりの役目です。数十年後に実現する「(都心での) 自動運転バス」が市民意識を変えてくれるだろうなどと期待するのは論外です。

現に、いつ実用化されるかわからない ART (Advanced Rapid Transit) に期待する意見があります。電子連結でのバスの隊列走行の姿に、都心の街路の未来像をみるわけです。しかしその成否は、都市交通政策の主要な論点ではありません。都市は実験室でなく、生きている有機体に喩えられるべきものです。その観点に立てば、「(いかにも人工的な) ART を選択しないという選択」を現時点でなすことは、歴史都市の金沢ならば十分に合理的で、かつ賢明な主体的判断といえるのです。

*

「新しい交通システム」の「新しい」は、技術革新のみを指すものではありません。その導入の根底には、過去半世紀のモータリゼーションへの過剰な適応を批判的に捉え、コンパクトな市街地に都市機能を集積させ、コミュニティの人口密度を高め、「都市らしい生活」の豊かさを再評価しようという思想があって然るべきです。ヨーロッパの歴史都市が LRT の導入に併せて歩行者空間を創出し、フェイス・トゥ・フェイスの交流にふさわしい意匠の景観を演出しているのも、こうした「都市の思想」を、暗黙裡にせよ前提にしているからでしょう。だから、LRT のもつ「新しさ」は温故知新の意味に解されねばなりません。

金沢が進むべきは、ヨーロッパの歴史都市が辿ってきた道なのではないでしょうか。この方向での思想を紡ぎえないなら、軌道敷設工事という短期的な利害に関わるハードルの前で逡巡した挙げ句、ICT や AI への期待を繰り返し語ることになるでしょう。

絶望的に困難ではない以上、最新技術を駆使して LRT の導入計画を着々と進める、これが金沢の都市交通政策の王道とって構わないのです。



都市景観を変える LRT (ストラスブール)。

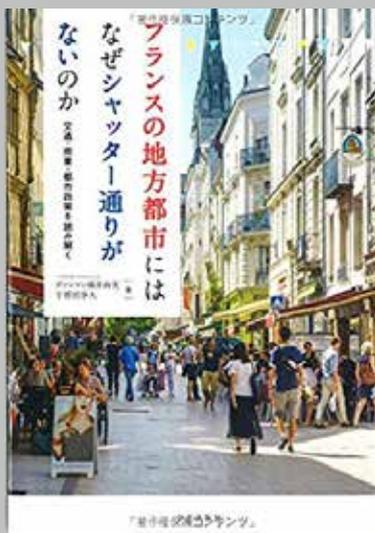
本の紹介

地方都市の元気の秘訣とは？

ヴァンソン藤井由実＝宇都宮浄人 著

『フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか
——交通・商業・都市政策を読み解く』

学芸出版社／2016年12月刊



日本と同じくクルマ社会で、郊外には巨大なショッピングモールがあるのに、なぜフランスの地方都市の中心市街地は活気に溢れ、魅力的なのか。「駐車場と化した広場」から「歩いて楽しいまちなか」への変化の背景にある、歩行者優先の交通政策、中心市街地と郊外を共存させる商業政策、スプロールを防ぐ都市政策を読み解く。

「できるかどうか」を問うのではなく、「どのようにしたら出来るか」を考えます—アンジェ都市圏共同体副議長
—本書カバーより—

目次

- 1章 日本とフランス、地方都市の今
- 2章 「賑わう地方都市のまちなか」ができるまで
- 3章 「歩いて暮らせるまち」を実現する交通政策
- 4章 中心市街地商業が郊外大型店と共存するしくみ
- 5章 「コンパクトシティ」を後押しする都市政策
- 6章 社会で合意したことを実現する政治
- 7章 フランスから何を学ぶか

「都心へのクルマの流入抑制は時代遅れ」と思えば、「新しい交通システム」のために「専用走行空間」を確保することは極めて困難に見えます。逆に、「クルマで都心に乗り入れるのはもう古い」と思えば、クルマの車線を絞るために知恵を絞ることになりましょう。

「いったん取り払った軌道を再び敷くのは時代に逆行する」と思えば、地下埋設物の存在が絶対的な障壁に見え、自動運転の技術革新が希望の光に感じられるでしょう。逆に、「軌道の存在が通過交通を確実に減らしてくれる」と思えば、地下埋設物への対処は普通に乗り越えるべき課題に見え、自動運転バスの導入とは切り離して考えられるでしょう。

金沢の「新しい交通システム」をめぐるのは、バスの自動運転技術の進化に合わせて意識改革を徐々に進めるのか、それとは関係なく既存の技術を使ってなるべく早い導入着手をめざすのか、あるいは、あくまで相対的な評価ながら、交通機能の充実を優先しBRTにするのか、都市整備と連動させてLRTとするのか、基本的な方向性が定まっていないようです。

こういう場合、海外の事例を優れた視点で紹介する書物が、視界を広げ、膠着状態を打開するヒントを与えてくれます。本書もそうした類の良書です。ただし、繙くにあって虚心坦懐の姿勢が必要です。いわゆる出羽守の一種と決めつけて読んで、せっかくの効能も減殺されてしまいます。

フランスの地方都市は、日本より20年早く中心市街地の空洞化を経験し、日本と同じく郊外大型店が生活に浸透し、日本と同等以上に「クルマ社会」です。それでも、衰退から立ち直り、大勢の人で賑わう広場や街路、美しい景観を甦らせています。

城下町の面影を濃く残す金沢は、そのようなフランスの地方都市に、文化的、歴史的に近い境遇にあります。狭くて、もともと徒歩に適した特性をもつゆえ、市街地のスプロール化、モータリゼーションの進展に関する問題状況も共通しています。だからこそ本書から学べることは多いのです。

■著者のヴァンソン藤井由実さんを金沢にお招きし、12月2日(土)に市民フォーラムを開催いたします。詳細は後日、ホームページ等でお知らせいたします。

「中部地区路面電車サミット高岡大会 in 吉久(よっさ)」に参加して

9月23日、秋分の日、「RACDA 高岡設立 20 年記念式」と併せ、「第 16 回 中部地区路面電車サミット」が高岡市吉久の国登録有形文化財「丸谷家住宅」を主会場として開催されました。全体会議では、加盟団体の活動報告が行われ、各地域での鉄軌道を活かした住民参加のまちづくりの近況が紹介されました。

なお、次回開催地は金沢に決まりました。

写真・文/毛利



万葉線開通 70 年の記念マークが付いた低床車両「アイトラム」(左)。これに乗って出発。約 30 分で吉久電停に到着(右)。



吉久獅子舞保存会会長の菅正博さんのご案内で町歩き。繊細な千本格子(さまのこ)の残る町家(右)。



昔ながらの路地と旧街道の町並み。吉久は、加賀藩最大の米蔵があった宿場町。



主会場の「丸谷家住宅」。当主の丸谷芳正さんのご挨拶(右)。東京から移られた時、「子どもたちが道で遊んでいない」ことが気になったとのこと。



高岡駅氷見線乗り場(右)から見た万葉線(左)。万葉線と氷見線・城端線がつながると、都市圏の回遊性が一気に高まります。新高岡駅との接続も強化されます。

● INFORMATION ●

●活動報告 (2017 年 9 月以降)

[例会]

9 月 16 日 (土)

[例会予定]

10 月 21 日 (土)、11 月 18 日 (土)、12 月 16 日 (土)

* 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

こちらでも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

「クルマ依存の市民意識は極めて強固だ」という前提から、「公共交通の限界は明らかで、新交通システムは理想だ」という命題が導かれています。この推論を肯定する限り、「第 2 次金沢交通戦略」は画餅に帰します。そうしないためには前提を問い直さねばなりません。その作業を比較的自由的な立場でなしえ、またなすべき第一の主体は学識者という人々です。ところが、その人々が「市民意識の醸成」を待とうという構えでいるなら、学識本来の機能は期待できません。行政組織を権威付ける単なる専門家になってしまうからです。こういう現状維持志向が働きやすい官学一体化の出来が「戦略」の実現を遅らせる事態が懸念されます。とすれば、「前提を問う」必要性は、非専門家の市民が声を大にして訴えていくしかないのかもしれないかもしれません。(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へ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 37 号

2017 年 10 月 3 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