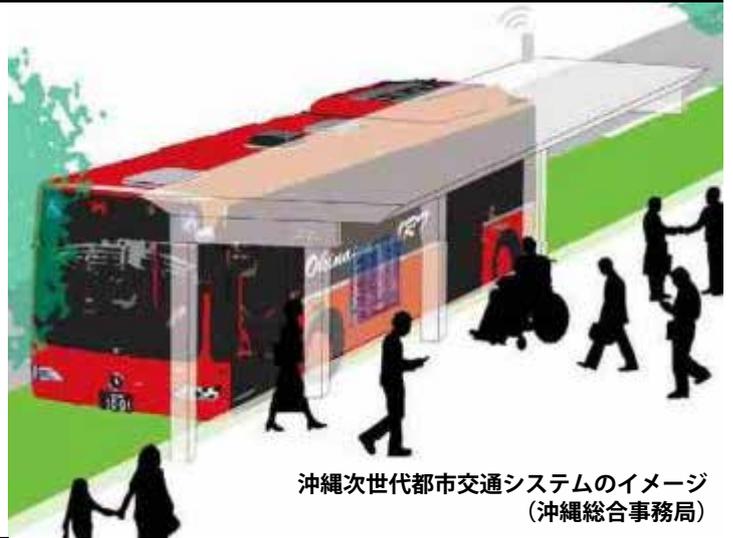


金沢 LRT だより

Light
Rail
Transit

【Vol.38】



沖縄次世代都市交通システムのイメージ
(沖縄総合事務局)

● CONTENTS ●

●政策論を求む¹⁸

「新しい交通システム」が自動運転バスって、本当？
——Kanazawa-ARTの可能性と限界

..... 毛利千香志 2

●寄稿

自転車利用推進の立場から LRT 導入推進への
3つの提言 地球の友・金沢代表 三国千秋 6

INFORMATION 8



宇都宮次世代型路面電車のイメージ (宇都宮市)

「例 えば昔はあちこちの街を路面電車が走って
いましたが、いまではほとんど見かけなくな
りましたよね。……モータリゼーションで路面電車
よりも便利なものが社会に入ってきたから、町が一
変しちゃったんです。それと同じように、自動運転
車が『新しい乗り物』として入ってきた場合、いま
の街のスタイルって効率的ではないかもしれない。」

「本当にそうなるかは別として、例えばコンビニや
スーパーマーケットに駐車場って本当に必要なの
かとか。それに交通量の多い道路であれば、そもそ
も一般のクルマは入れなくしてしまうような街づく
りの考え方もできるでしょうし。」(「で、ほくらはいつ
自動運転車に乗れるんですか？ 研究歴 20 年、金沢大学 菅沼
准教授に聞く」ITmedia NEWS2018 年 2 月 2 日付)

こうした「街づくりの考え方」の点で、路面電車
と自動運転車は相性がよく、前者の再生と後者の登
場は相乗効果を生みそうです。欧米の LRT 導入都市
も、例えばウィーンのように、路面電車と自動運転
バスをうまく組み合わせ、〈交通まちづくり〉を効果
的に進めようとしています。

AI や IoT が進化し、シェアリングエコノミーが
普及すれば、1 人 1 台のクルマ所有が当たり前とい
う金沢の常識も徐々に変わってくるはずですよ。青空
駐車場が街並みを壊さないコンパクトなスマートシ
ティは、城下町にこそふさわしいのです。

時代は一巡りし、城下町の原点に立ち返る時が来
たようです。LRT が都市の景色を「一変」させ、落
ち着いた賑わいを都心にもたらずでしょう。小回り
の利く自動運転車は、LRT と連携しつつ〈モビリティ
革命〉を進めてくれるでしょう。

引用文は、交通技術が主で街づくりが従の視点で
書かれています。しかし本来、街づくりの理念に合っ
た交通技術を、その新旧に囚われず主体的に選択す
べきです。それを妨げる目に見えない障壁は、自動
運転に無条件に〈革新的な発想〉を読み取る新技術
礼賛の習性です。そして、脱クルマ依存のスロー
シティの豊かさへの無理解です。結局、高度成長期
のままの〈保守的な意識〉を転換しないと、新旧の
技術の結晶である LRT から〈クルマの邪魔〉とい
う古いレッテルは剥がせないでしょう。(毛利)

「新しい交通システム」が自動運転バスって、本当？

Kanazawa-ART の可能性と限界

毛利千香志



「新しい交通システム」の導入をめぐり、〈自動走行技術の採用〉が最大の注目点になるのではないかと、そんな観測が流れています。

つまりこうです。まず、都心軸の交通環境整備を検討する過程で〈地下埋設物〉が問題視されます。その上への軌道の敷設は極めて困難で、移設するにしても費用が膨大と指摘され、LRT がついに断念されるのです。ついで、市民の意識改革が進まないで〈専用走行空間〉の確保は時期尚早と判断され、〈バス専用レーン〉の終日化に目標が引き下げられ、本格的な BRT が先送りされます。最後に、技術開発に応じて段階的に整備するのが現実的という理由で、「次世代都市交通システム」と称す「ART (Advanced Rapid Transit)」が鳴り物入りで登場するという次第です。

●地下埋設物は絶対的障害か

導入空間についていえば、LRT 否定論の主な理由は、〈渋滞するから〉と〈地下埋設物があるから〉です。

こうした〈できない理由〉を並べる前に、LRT の検討経緯を思い起こすべきです。当初の導入目的は渋滞緩和でした。また、昨年、「金沢市新しい交通システム検討委員会」は都心軸の地下埋設物の状況を調べ、その上で「BRT 及び LRT」が適当と提言しました。つまり、軌道の敷設は可能と認めたわけです。



LRT の工事は世界中で行われている。(ポートランド)

埋設物の存否や状態は〈LRT か BRT か〉の決め手にすべきではありません。どちらが金沢にとってふさわしいかについて、道路環境のみならず、都市の格や個性、将来像をめぐって論じるのが先決です。その結果、金沢には LRT が適当と判断されれば、その時初めて埋設物について詳細な調査を行えばよいのです。というより、LRT の導入を前提としない調査は予算の無駄遣いです。埋設物に限らず、両者の〈課題〉の難易を先に比べると、普通は BRT が選ばれます。逆に、〈メリット〉の大小をまず比べれば、LRT が選ばれる可能性が高まります。課題とメリット、その比較の先後で予め答えがわかるともいえます。

そもそも、〈水道管やガス管にいかにか影響を与えないか〉という消極的な基準しか語らないのが異常です。「新しい交通システム」の導入には、産業振興や地域福祉、景観整備や環境改善に関する諸施策が伴います。したがって、〈多分野の多様な事業に対し、いかに効果的な展開力を与えうるか〉という積極的な基準こそ重視すべきなのです。LRT は〈都市の総合力〉を試す一大プロジェクトと評されます。市民生活や経済活動に直結する関連事業が豊富だからです。いわば見かけの負の関連事業として、各種埋設管への関心のみ高めていく、そんな論法は〈バスありき〉の姿勢に発するものといわれて仕方ありません。

むしろ、埋設物への対処は大きな技術的課題です。生活への影響や工費をなるべく抑えねばなりません。軌道の位置の決定も重要です。仮に共同溝が古いのなら、LRT と共に整備していくという発想が大事です。都市の発展および成熟という長期かつ大局の観点に立てば、地下と地上の両インフラの間にトレードオフの関係はないと考えるべきなのです。

● ART は LRT に遜色ないのか

(1) ART とは何か

上記検討委員会は、「ART などの技術革新」と「BRT 及び LRT の導入に関して先行する自治体の状況」を「見極める必要」を述べています。「BRT 及び LRT」

以外にわざわざ ART に触れること自体、冒頭の観測を裏付けています。

主な先行都市としては、ART では東京と沖縄、BRT では新潟、LRT では宇都宮が挙げられます。名古屋の〈LRT と BRT の長所を生かした革新的なタイヤベースシステム〉も ART の一種です。ともかく、大都市の東京、名古屋とは事情が大きく違い、新潟の BRT は先行き不透明で、結局のところ、〈沖縄 ART か宇都宮 LRT か〉が問われるのではないのでしょうか。

国の「SIP (戦略的イノベーション創造プログラム)」は、ART について、東京臨海部から「地方への展開」を図る方針です。その第 1 号が「沖縄次世代都市交通システム」(Okinawa-ART)です。金沢が第 2 号になるなら、Kanazawa-ART、さしずめ〈K-ART〉と称されるかもしれません。ともあれ ART とは、下図のような最先端のバスシステムのことです。

その研究開発の内容は、①自動走行(正着)制御(自動幅寄せと車高調整)、②PTPS 高度化(公共車両優先システム)、③C-ACC(車車間通信)・路車間通信を利用した ART 車両の制御、④ART システム統合化開発、等です。②は LRT と共通で、④に関する自動課金システム、運行管理システム等の構築も LRT と同じです。③によって、“LRT に遜色ない”安全性、速達性、定時性を高めていきますが、バスシステムである以上、快適性、魅力性、象徴性では LRT に劣ります。

①については、車椅子ユーザーでも一人で乗れるよう、「段差や幅を最小限に抑えたバス停への正着制御機能」の実用化が課題です。この点、例えばルーアンでは、道路上の白線マーカーと車両のカメラによって自動操舵を行い、バス停縁石との距離を 5 cm に縮めています。バリアフリーを重視するなら、ART の議論とは別に、すでに実現しているルーアン方式の技術を速やかに導入すべきです。もちろん、LRT であれば

正着制御技術は標準装備です。

(2) 柔軟性は絶対条件か

東京臨海部の ART は、オリンピックの大量輸送を担い、その後の開発需要に対応します。ルートの変更も容易です。この柔軟性が大きなメリットです。しかし確認すべきは、導入する地域の特性です。タワーマンションが林立し、10 年後に人口が 1 万人以上増え、〈陸の孤島〉化が懸念される晴海地区と、旧街道を軸に徐々に多様な都市機能を集積させてきた城下町金沢の都心とでは、街の構造、機能、景観、情趣が大きく異なります。公共交通機関の姿形も違って当然です。

問題は乗り継ぎです。多かれ少なかれ「新しい交通システム」に乗り換えは付き物です。その不便を避けるという名目で、自動運転のバスが電子的に連結・分離する〈隊列走行〉への期待が語られています。しかし、仮にそれが実現するとしても、LRT 以上に高度な〈専用走行空間〉を必要とするでしょう。

とすれば、都心を経由する長大路線はなるべく幹線と支線に分け、幹線にはぜひ乗ってみたいと思わせる「新しい交通システム」を導入し、かつ、ごく平凡な乗り換え負担の緩和策を図っていくべきです。つまり、電停とバス停を近づける、待合空間を快適にする、運賃を下げる、IC カードを活用する、乗った扉から降りられるようにする等のハード、ソフト両面の施策に地道に取り組む以外、どんな便利な方法もないわけです。

さて、公共交通の再編にあたって柔軟性を絶対的に重視するなら、新たに鉄軌道を建設する都市は現れません。どの都市も連節バスを導入し、特色を出すにしても ART が関の山です。宇都宮のように新たに軌道を敷くのは税金の無駄遣い、時代遅れの愚行とみなされましょう。

確かに、コロンビアのボゴダのように、BRT に対し IT 関連の投資を徹底的に行い、効率的な運行を実



次世代都市交通システム = ART の概要 (内閣府資料)

現している都市もあります。こうした有名な先進事例があるにもかかわらず、LRT を望む都市は後を絶ちません。少なくとも〈都市軸〉を貫く幹線を BRT から LRT に格上げする都市は珍しくないのです。バスの自動走行化を実現したルーアンも LRT を導入済みです。金沢の姉妹都市のナンシーも、既存の BRT に加え、LRT の建設に向けて合意形成を進めています。

一般的にあって、急拡大を続ける都市、開発途上の地区での交通秩序の回復という喫緊の課題に対しては、短期間で安価に実現でき、かつ改廃が容易な BRT が適しているでしょう。那覇都市圏が ART を採用するのも、通勤時の道路渋滞が全国の県庁所在地で一番深刻という事情ゆえです。東京臨海部でも、地下鉄の建設が開発のスピードに追いつかないという大都市ならではの事情に鑑み、現時点での ART 導入は合理的です。逆に、ヨーロッパによくみられるように、歴史や文化、品格や景観を重んずる成熟した中規模都市ほど、LRT に好感をもつ傾向が高いといえます。

確実なのは、金沢の都心では、渋滞や開発への応急措置はもはや不要ということです。一方で、クルマ依存の都心の在り方は時代遅れになっています。ゆえに、AI や IoT を駆使したスマートシティへの期待が語られています。ただ、それ以上に大事なのが、歴史都市にふさわしく、都心へのクルマの流入を抑え、もって一等地の虫食い駐車場の発生の根を断ち、〈歩いて楽しいまちづくり〉を行うという高次の目的に叶う行動をすぐに開始することです。金沢という成熟都市の交通政策は、すでに〈交通〉と〈まちづくり〉の融合を図るという優良な課題に恵まれているのです。そしてそのためには、ある程度の柔軟性は犠牲にしても、〈都市の装置〉として安定した軌道を（柔軟なバスと組み合わせつつ）市街地に敷く意義は大きいのです。

(3) ART をどう使うか

結局、〈伝統と創造の融合〉を都市理念に掲げ、日本海側の拠点都市として発展していく金沢が採るべき交通戦略の基本姿勢は、〈LRT か ART か〉の二者択



青空駐車場を減らせるのは LRT か ART か。(金沢)

一ではなく〈LRT も ART も〉の両立です。都心軸（旧市街・都心）には（象徴性を優先して）LRT、その他の「公共交通重要路線」（新市街・郊外）には（機能性を重視して）ART と、適材適所で使い分けるのです。

AI や IoT によって路線バスの付加価値を高め、生産性を上げていくのが、金沢での ART の使命です。金沢市が策定する「産業創出ビジョン」にも ART を盛り込むべきです。ただ、導入を急ぐ必要はありません。国や産業界の技術開発の進展を見極め、実用化された段階で取り込むのが効率的です。金沢の都心を、技術さえ確立すればどの都市にも応用可能な ART の開発舞台に供する必要は毫もないのです。

一方、LRT を導入できる都市、そして、市内で導入に適した地区は、ART に比べればごく限られます。その日本有数の候補地が金沢の中心市街地です。そう考えて、石川県も金沢市も、旧市街が世界遺産に指定されたストラスブールに倣い、LRT の構想を練ってきました。この従来の考え方を、ART が登場したからといって変更する都市政策上の積極的な理由は見当たらないのです。

なお、ART の導入にあたって肝要なのは、電子制御での問題解決に頼りすぎないことです。どんなに技術が発達しても、TDM (Transportation Demand Management) や MM (Mobility Management) といった人智に頼る伝統的な〈マネジメント〉の手法が、都市交通問題の解決にとって最も効果的なのです。ICT はあくまで補助手段です。LRT を都心に建設するには、もちろん TDM や MM の諸々の施策が欠かせません。それが、長い目でみて「集約都市」の形成を確実に促します。そのメリットは、ART の合意形成の容易さをはるかに上回るでしょう。

●どちらが金沢らしいか

都心軸への ART 導入論の背景には、旧市街においてさえ先端技術によって機械的に制御された人工的な道路交通・道路空間を是とする暗黙の価値観が読み取れます。そこで主に語られるのは、自動運転、隊列走行、カメラ、センサー、磁気マーカー、高精度 3D 地図、GPS、V2P、HMI といった技術用語です。

素朴に考えれば、こうして電子的に管理された街路では、歩行者、つまり人間は避けるべき障害物、放っておくと「乱横断」しかねない攪乱要因とみなされます。人は機械から見て物と同じ識別対象にすぎません。人が少なければ少ないほど、あるいは歩道に固まっていればいるほど、ART はより安全かつ正確に機能するのです。

ところで、都市は有機体に喩えられます。特に何百年にわたって徐々に築かれてきた城下町や門前町はそうです。街路は骨格に、交通は血管にそれぞれなぞら

えられもします。ならば、金沢都心の旧北国街道でARTを実験的に導入する試みが、城下町特有の歴史感覚に照らしていかなる意味で適切なのか、技術的解決に頼る前に、この〈思想的な問い〉にまず答えねばなりません。

LRTの整備は、〈道路空間の再配分〉という、都市の公共空間の在り方、使い方、ひいては都市住民の暮らし方に深く関わる本質的な議論を提起します。ヨーロッパの歴史都市では、大量のクルマが非効率に都心の貴重な土地を占有し、歴史的建造物に面する広場さえ駐車場に変えてしまったモータリゼーションの過剰を反省し、路面電車を復活させ、併せて歩行者空間を拡大してきました。その〈意味〉を改めて考えねばならないのです。

とりわけ、都心への求心力を高めるというLRT導入の目的を再確認すべきです。都心は〈街の顔〉です。その姿をいかに洗練させていくか、そこにどんな重要な役割を担わせるか、その試行錯誤の跡が都市計画の歴史であるともいえます。現金沢城公園も、尾山御坊、藩政庁、第九師団、金沢大学と変遷しつつも、どの時代にも常に金沢という都市を象徴する〈公共空間〉であり続けてきました。

確かに、ARTという全国展開の汎用システムで均一的に市域を覆ってしまえば、効率的で経済的です。しかし、そのような発想自体、〈中心〉という概念を軽視した反都市的なものともいえるのです。たかが交通機関と割り切ってしまうと、ARTとともに自動運転のクルマをどんどん都心に走らせればよいでしょう。しかし、そんな哲学なき政策論を採れば、技術の流行と市場の原理がますます城下町を荒廃に導くでしょう。都市という歴史的共同体は、適切な規制なしには結構を保ちえないものなのです。

右下の写真は、クルマを排し、路面電車を通したグラーツの都心の光景です。これこそ、有機体としての都市を表す一つの理想的な姿ではないでしょうか。電車ではなくバスであればどうか。ARTは人をよけようと自動的に進路を変更します。しかし、LRTは軌道に沿ってまっすぐ進みます。よけるのは人です。それでいて、彼の地の街路空間は危険な場所と化しているのでしょうか。現にLRTが起す事故は、クルマに比べても少ないのです。事故を案ずるより前に、どうして老若男女の人々が、こんな狭い地区にこんなにたくさん集まるのか、その理由を探るべきです。

自動走行技術のイノベーションは、こうした景色の創出に大きくは寄与しません。常識的に考えて、市民同士の活発なコミュニケーションと、それを生み出すコミュニティの文化の力が保たれている限りにおいて、道路空間の再配分が合意され、そして都心の賑わいが持続するのであって、AIが合意形成するわけ

も、IoTが賑わいを生むわけでもありません。

例えば、道路の横断が、機械の指示でなく歩行者の意思に委ねられる〈トランジットモール〉の実現に最新のICTは不要です。古い市電でも構わないのです。一方、ARTが進化し、電子連結と無人運転が実現するとして、そんな未来の都市に現れるのは人々の息遣いを感じる素朴な社交の舞台でなく、いわば全国画一の小綺麗な商業施設に付属の、人工的で、生活感のない、遠くから管制された、ただの無機質な空間なのかもしれないのです。そもそも都心から有人サービスを省こうという発想自体が変です。考えてみてください、無人運転バスが人々を避けて通る気味悪さ、あるいは逆に、高速道路のように隔離された〈専用走行空間〉を電子連結で走るバスの味気なさを。

「新しい交通システム」導入論において、自動走行技術という〈部分〉が街づくりという〈全体〉を凌ぐほどに重視されるとすれば、それは、有機体としての都市への冒瀆以外の何ものでもありません。

*

未だ深い議論もないのに、LRTは時代遅れという声を聞きます。自動運転の環境に最も適しているのは鉄道廃線敷ですから、野町での乗り換えを要する石川線は廃止せよ、ともいわれます。確かに、ARTが縦横に柔軟に往来する都市の姿もまた“モダン金沢”の一つの未来図です。しかし、最新の技術的意匠が施されるARTも実は、バスから電車への昇格は面倒という古い思考の産物なのかもしれないのです。

真剣に都市交通を論ずるなら、歴史論や文化論、社会論や経済論を包摂した総合的な都市論が不可欠です。そうした都市論を踏まえて初めて交通論に真剣味が宿るのです。地下埋設物の分布や態様、自動走行技術の進展の如何を、都心軸での〈LRTかARTか〉の決定的な選択基準にすること、これほど次世代に対して無責任な議論はめったにありません。冒頭の観測が実現しないほどには金沢は文化都市である、今更ですが、そう確認しておくべきです。



路面電車は危険物でも邪魔者でもない。(グラーツ)

自転車利用推進の立場から LRT 導入推進への3つの提言

地球の友・金沢 代表
三国 千秋

いかなる事業や施策、取り組みも、まずはそのねらいや目的を明確にする必要がある。筆者は金沢市で自転車利用推進に関わってきたが、ここで自転車利用ということで考えているのは、スポーツやレジャーとしての自転車ではなく、市民にとっての移動手段としての自転車である。観光客のみならず、市民の通勤や買い物等、まちなかでの移動にいかに関車を利用するか、いかに市民の利用者を増やすかが課題である。その経験から LRT 導入推進に向けて以下の3点について述べてみたい。

●調査研究活動の重要性

まずは調査研究活動がある。筆者が自転車に関わったのは2000年からであるが、その年、講演に招いたスイス「環境と交通」(NGO)代表のマティアス・ツインマーマン氏といっしょに市内を自転車で走ってみたのだが、彼は、「金沢で自転車に乗らないのは、何よりも人々が道路が危険であると潜在的に感じているからではないか」と指摘した。そこで翌年から金沢市内の道路状況の調査を手がけることになった。市内10校の高校を選んで、高校生1,500人から通学路の危険性について調査を行った。このような調査は予算がないとか、手間がかかる、誰が調査するか?などの理由でとかく後廻しにされがちだが、以後、金沢では自転車の施策を行う際に、現場でのクルマと自転車の交通量、自転車事故の発生件数と発生箇所などのデータを基に対策を検討している。県や市の管理する道路であっても、予算的に無理な場合、国が調査に協力することもある。

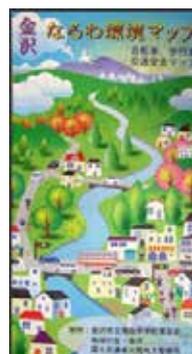
こうした調査なしには、LRT 導入などを検討する際にもいきなり大きな課題について主観的な印象や思い込みが先行してしまい、客観的で冷静な評価に欠けることになりかねない。調査と同じく研究活動を継続することも大事だと思う。

●関係機関の連携

次に挙げたいのは関係機関との連携である。自転車



2002年、高校生と一緒に作った金沢自転車マップ



2000年、ツインマーマン氏と自転車で市内を走る。



金沢自転車マップと、その後小中学生と作った「自転車歩行者安全マップ」



2011年2月、金沢自転車ネットワーク協議会設立

利用の場合、国・県・市の道路管理者はもちろん、事故データの提供には警察との連携が欠かせない。金沢市の場合、国・県・市・警察に学識者を加えた連携が生まれてから10年になるが、ここから「金沢自転車ネットワーク協議会」という会も生まれた。ここでは互いの情報交換、各機関の取り組みの発表や、年1回の勉強会を行っている。最近はこの勉強会に県外の発表者や参加者も増えている。加えて近年は観光や健康面で自転車のニーズや関心が高まっている。LRTの場合、地元の観光協会や宿泊事業者、市のまちづくり部局などとの連携もありうる。もちろん、こうした関係機関の連携の仕方はどこでも同じというわけではなく、地域の特色に応じた多様なあり方が考えられる。問題は、誰が、どのような仕方で連携を進めていくかにある。行政担当者には3～5年ごとに異動があるので、できれば地元の学識経験者や信頼できる市民グループが望ましい。



関係機関や地元と協働で行う自転車街頭指導は今も続いている。



連携の一例として、今年実施した、金沢市の公共レンタサイクル「まちのり」を活用した市内自転車マップ「まちのりで見つけた金沢」について紹介したい。このマップは、平成29年度金沢市「協働のまちづくりチャレンジ事業」の支援を受けて、金沢星稜大学地域スポーツマネジメント研究室、まちのり事務局、地球の友・金沢の三者の協働により作成された。学生や留学生が「まちのり」に乗って市内3つのコースに分かれて走り、市内の魅力あるスポットを写真に撮り(Discovery Kanazawa)、地図に落とし込んだものである(写真参照)。普段はあまり自転車に乗らない学生や留学生にとって、これは新鮮な体験であったようである。バスやクルマではとらえられない細部にいたる新しい発見もあった。

●公共交通と自転車の連携

第三に「公共交通と自転車の連携」がある。昨年、松山市での第6回「自転車利用環境向上会議」の「まちづくり」分科会でも、地元の伊予鉄道の電車に自転車を持ち込める事例が報告されたが、いきなりそこまで行かなくても、電車やバスの停留所、JRの駅前にレンタサイクルポートを設置することで、より多くの市民利用者を増やすことができる。このように市民の自転車利用を増やすという観点からも、今後は公共交通と自転車の接続や連携が期待される。

最後に、世界の自転車事情を紹介した“*Cyclists & Cycling Around the World*” (2013) という本にある、ミカエル・コルビーユ・アンデルセンの論文「自転車のブランド化～主流派の人々をターゲットにする」によると、自転車利用推進で大事なものは環境面を強調したり一部のサブカルチャーとしての自転車利用者をターゲットにするのではなく、マーケティングの手法を用いて主流の人々に対する「ブランディング」(社会的流行)を粘り強く作り上げることにあるという。このように自転車利用とマーケティングやブランディングを結びつけるアイデアはとても斬新なことに思われる。この論文や「まちのりで見つけた金沢」マップをご希望の方は筆者までご連絡いただきたい。

(e-mail : c3mikuni@gmail.com)

● INFORMATION ●

●活動報告 (2018 年 1 月以降)

[例会]

1 月 20 日 (土)、2 月 17 日 (土)、3 月 17 日 (土)

[例会予定]

4 月 21 日 (土)、5 月 19 日 (土)、6 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

言葉とは便利なもので、「BRT」を「ART」と呼び換えると、自動走行技術が加わっただけなのに印象が改善します。「B より A が上」というわけです。A は Advanced の略ですが、肝心の Bus の B が消えています。それゆえ意識も「次世代都市交通システム」となっています。しかし、LRT を「次世代型路面電車」と言い換えるなら、ART も「次世代型バス」と訳すのが素直です。考えてみれば、ART は、Advanced Rail Transit の略でもいいわけです。名が体 (Rail) を表します。ちなみに「ART」の R は Rapid ですが、BRT と同じくあまり Rapid になりそうにありません。官僚や学者の「バス隠し」に、Rail 敷設の交通改革に着手したくない政治家が飛びつく結果、「次世代都市交通システム」がこれから日本各地で普及していくのかもしれない。(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 38 号

2018 年 4 月 11 日発行 (不定期刊)

* 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