

金沢 LRT だより

LRTとは

- ・ Light Rail Transit (ライト・レール・トランジット) の略。
- ・ 路面電車と郊外鉄道を結ぶ電車を中心とする都市の装置、
- ・ まちのシンボルとして都市計画と連携した、
- ・ 多様な交通モードを統合する次世代公共交通体系をいう。

CONTENTS

巻頭言 谷内昭慶...1

[寄稿]

鉄道がなくなって.....

北陸鉄道石川線について思うこと 辻 貴弘...2

[連載]

まちづくりの思想 第3回

「まちづくり」を潰してきたのは何なのか? 藤井 聡...6

金沢 LRT 講座 第4回

何故、金沢に LRT が必要なのか 谷内昭慶...4

石川線を活かすための Q&A 善光 孝...8

ふらっとお店訪問

いっぶく処おはぎ屋...3

書評

大石久和著『国土と日本人』 毛利千香志...9

活動報告ほか...10



金沢・LRT と暮らしを考える会

[巻頭言]

政治は暮らしの源泉

金沢・LRT と暮らしを考える会代表 谷内昭慶

3月11日で東日本大震災は1年になります。この間、どれほどの復旧・復興に進展があったのでしょうか。震災に加え、福島原発事故で放射線拡散シミュレーション SPEEDI の情報が国民に伝えられなかったという、とんでもないことがありました。しかも、アメリカには伝えられており、日本では事故原発から20～30km圏からの退避が言われているとき、アメリカは80km圏外への退避を在日自国民に指示していたというのを後で知って、さらにショックを受けました。日本は国民の安心・安全が保障されない国なのか。

案の定、日本政府の対応は後手ごてになっていったことはいうまでもなく、国民の知るところです。そして、原発事故で安全神話はなくなりました。政府への信頼もなくなりました。日本の危うさを認めざるを得なくなったからです。

しかし、“政治は暮らしの源泉”であるといってもいいでしょう。関係者だけでなく、国民がその観点を持たないと、日本は更なる発展ができないかもしれません。

日本の良さとは何でしょうか。母国に誇りが持てないことがどんなに寂しいものか、それを日々実感しているのが被災された多くの方々ではないかと推測します。よほどのメリットがなければ、日本にいる意味がないと思っている人も少なくないのかもしれません。もちろん、今、本気で日本を脱出する人は少ないと思いますが、政治がこのままでは、英語教育の効果がでる将来において、どんなことになるかわかりま

せん。日本人にコミュニケーション力がつけば、簡単に日本を見捨てる人々が現れても不思議ではないからです。

それにしても、新しい制度や大事な公共事業でさえ決められない日本の政治は、今後どうなっていくのでしょうか。

金沢でも公共交通は必要であるということを多くの住民は認めているし、行政は多額の税金を投入してでも新幹線開業を待ち望んでいるのに、地元の私鉄に対しては、何で公的金的支援をする必要があるのかという消極的な考えがあります。しかし、公共交通というからには、行政関与があるから公共なのではないでしょうか。

中心市街地と郊外との公共交通サービスでも格差が生まれ、改善が必要だと行政も議会も認識しているのに問題や課題はあまり改善されていません。しかし、政治が奏功しないのは有権者である私たち住民の責任もあると、少しは反省すべきです。負託された議員は責任の重さを自覚するのもしかりです。

現代は、特に政策決定者側の早期適時決断が大事です。そして評価も大事です。“時間は最良の解決策だ”といわれるが、それが通用しなくなってきているのではないのでしょうか。



南町界隈を走るトラム (LRT イメージ画)

寄稿

鉄道がなくなって……

北陸鉄道石川線について思うこと

いっぶく処おはぎ屋店長

辻 貴弘



今回、平成 15 年から約 3 年間加賀一の宮駅の待合所に NPO 法人事務所を構えた一人として、石川線への思いを書くことにした。年間約 80 万人が訪れる白山比咩神社の玄関口として 80 年間あまり使われた駅舎に、ほぼ毎日居て県内外からのお客さんと接してきた。現在は白山比咩神社表参道大鳥居前の「いっぶく処 おはぎ屋」に 6 年半、やはり参拝客と接している。鶴来駅から 2 駅間の廃線申請が出されてから、自分なりに石川線のことを考え行動してきたが、今でもおはぎ屋に来るお客さんに「なんで廃線したんだ」と言われる度に罪悪感のような気分になる。本当にしょうがなかったのか？ 1 年間議論は尽くされたのか？

鶴来駅から歩いて来たお客さんが、融雪の水を車にかけられたり、長靴など用意してないので靴を濡らしながら 30 分ほど歩いて来たり。その度に申し訳ない気持ちで一杯になる。「鉄道がなくなって不親切な街になったね。」ある年配の女性に言われ、返す言葉がなかった。週に 1 日病院の仕事を 15 年間やっているが、ある年配の患者さんが先生に翌日検査に来るように言われると「今日も嫁さんに連れてきてもらって、明日も仕事休んでくれて言えんし、検査せんでもいいわ。」自分で車に乗って自由に移動できる人には理解できないセリフを耳にした。

大学時代に考古学を専攻していたこともあり、平成元年に地元鶴来に帰ってきてから郷土の歴史を調べてきた。金名線（金沢～名古屋間）についても色々見聞きした。5 年ほど前まで終点駅だった「白山下」の駅舎も残っていて、その傍らに銅像が建てられていた小堀定信の偉業に感服してきた。もし生きていたら廃線問題をどうしただろう？ 大正時代に鉄道建設という大口マンを持っていた偉人は、こんな小さな問題くらい鼻で笑っただろうか？

おはぎ屋の近くには 90 歳前後のばあちゃんトリオが健在で、加賀一の宮駅から表参道の間が 50 年前以上に賑わってきたことに本当に喜んでくれていた。毎日 3 人で大鳥居

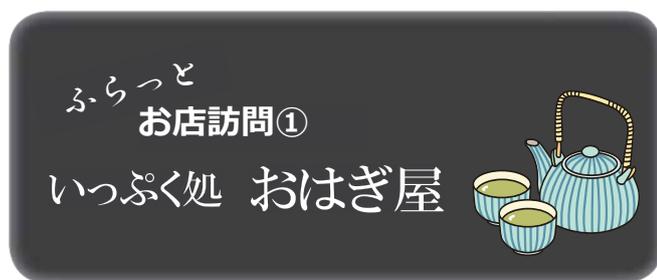
の横に座り、駅からのお客さんを歓迎していた。このばあちゃん達や神主町（通称）など地元の人達にもう一度元気を与えられないだろうか。

廃線申請が出てから全国の鉄道に興味が出てきて、谷汲線やえちぜん鉄道・万葉線・富山ライトレールなど見に出かけた。その時、LRT という言葉も初めて知った。今 2 人の子供は高校生で、石川線で通学している。もし野町駅から昭和 40 年代のように路面電車が繋がったらどうだろう？ もし鶴来駅から白峰に向けて LRT が繋がったら？ 鶴来の街中に、熊本みたいな 30 分でループする路面電車ができたなら？ 小堀定信の大事業には比べるもなく、現代の技術では簡単なことのように思える。なぜ隣の福井県・富山県にはできて、石川にはできないのか。

毎日車で送迎して高校に通わせている家が多い。定期的な通院も 1 人ではままならない。なんて住みにくくなったんだろう。鶴来から山麓にかけて居住している人、特に大勢の高齢者に、私が何年後かには富山市みたいに住民全員が夢が持て、喜び合える LRT が通る地域にしてあげると言いたいものだ。



加賀一の宮駅。廃線後も駅舎は残されている。



白山比咩神社の表参道、一の鳥居の前の広場。かつては商店が建ち並び参拝客で賑わっていたが、本殿により近いバイパス沿いに駐車場が整備され、さらに最寄りの北鉄石川線・加賀一の宮駅の営業が停止されたため、今はひっそりしている。

そこに一軒、懐かしい風情の店構えの「おはぎ屋」がある。店内には温かな空気が漂い、遠方からの来客も地元の住民も、ごく自然に店の雰囲気になじみ込んでいる。そう見えるのは、お店の造りもさりながら、居心地よく並ぶ商品がどれも郷愁を感じさせるからであろう。

店名にもなっている「おはぎ」は毎日の手作りで、地元・鶴来の特製栽培米を使っている。やはり自家製の「笹寿司」には、特製栽培米とともに店の前にも湧く白山の伏流水が使われている。おはぎ入りのソフトクリームは冬季でも食べられる。いずれも地元産の食材を使い、そのほとんどは無添加である。笹寿司は、店内で手作りの体験もできる。親子連れや学生たち、観光客に人気があるそうだ。他にも、牛首細などの地元の工芸品や生活雑貨などもたくさん置かれており、どれもお土産として喜ばれそうだ。

同店は「まちの駅」でもあり、白山市鶴来地区の観光案内所の役割を果たしている。さらに、同地区や白山麓の魅力も多くの人に伝えようと、全国各地の物産展に積極的に参加したり、ホームページでの商品の紹介、販売に力を入れたりしている。

ただ、アクセスが不便になった分、観光客は減少した。そのため、地域を挙げての一層のまちおこしが必要だ。店長で、ほんとに石川観光マイスターも務める辻貴弘さんが、その意気込みを語ってくれた。



まちの駅なので、ちょっと「いっぷく」するだけでも

「テレビや新聞、雑誌で紹介され、ひと頃に比べると人の流れは戻ってきています。白山^{しらやま}さんは金沢、さらには全国と白山麓を結ぶ拠点なので、今後もここで頑張りたい。いま考えているのは、町の特色の醸造業を活かした発酵食づくりです。



無添加のアイスクリーム

最近、塩麹が注目を浴びていますが、全国をみても麹を一般の人が買いに来て手に入るお店は非常に珍しい。塩麹を使って味噌や醤油、どぶろくを含めた酒類といった発酵食の商品を開発し、まちの駅のおはぎ屋で提供して、地域おこしにつなげていきたいですね。」

鶴来地区は金沢からはほんの少しの距離だ。白山比咩神社に続く道沿いには昔ながらの酒蔵などが建ち並び、楽しく散策ができる。鶴来まで鉄路は通じている。石川線に乗って、ぶらりと出かけてみてはいかがだろうか。(文責/毛利)



おはぎ屋の名物、おはぎ



誰でも温かく迎えてくれるアットホームな店内

Shop data

住 所	白山市白山町レ 122-1
電話番号	076-272-5510
営業時間	9時～16時(土・日・祝～17時)
営業日	冬季のみ火曜定休
URL	http://ohagiya.com/

金沢 LRT 講座

第 4 回

何故、金沢に LRT が必要なのか

観光産業に委ねるしかない、という事情

金沢・LRT と暮らしを考える会 谷内昭慶

観光と地域環境

住民には通勤・通学が必要です。その意味では、これまで多くの地域でマイカー通勤やマイカーによる送迎の車社会を容認してきました。そして、便利な車社会にどっぷり漬かっているといても過言ではありません。それだけ車は個人の欲求を満たしてくれます。しかし、LRT は、地域の要求に応えてくれます。

人に優しい、環境にやさしい、道路渋滞の緩和、市街地の活性化、速達性・定時性に優れている、ということで国交省が推し進める政策です。地域における高齢化・少子化対策、医療、福祉、文化活動、雇用、観光、というようにいくつもの施策にかかわり、ここにきて経済格差も生まれ、マイカーを持てる、持てないという事情が出てきたからです。高齢者による車事故の多発も問題化しています。金沢でも中心市街地と郊外とで公共交通サービスの格差があります。郊外に居住を求めた人が多く、車もてはやされてきました。そして、金沢の最大の産業は観光ということも大きな原因になっているのかもしれない。

観光バスや県外車に配慮しすぎた感があります。また、伝統や歴史を観光資源にしていることから、関連事業に携わる住民が多く、中流階級層が厚かったことや企業規模も中規模が多かったことも車を持つことに抵抗はなかったのでしょうか。道路環境に関係なく、競って家々が車を持つようになりました。市電をじゃまもの扱いにし、あっという間に道路渋滞が問題になりました。交差点の狭さに加え、市街地を流れる 2 つの川にかかる多くの橋は狭く、そこで渋滞がおこったからです。

本来なら、都市には公共交通網の充実が欠かせないはずなのですが、マイカー時代を受け入れた住民パワーが大きかったこともあって、むしろ急いで公共交通網の充実を考えなくてもよかったという事情もあったのかもしれない。

それにしても、45 万人そこそこの中核都市にしては公共交通の選択肢はなく、交通事業者どうしの競争もないので、交通政策に危機感が欠如した感があります。住民の豊かさが、逆に大切な交通政策を遅らせたのかもしれない。

今は、他の都市同様、地域が広がりすぎて、ちょっと気楽に出かけるという環境ではなくなりました。道路はりっぱになっても中心市街地では駐車場に入る待機車で道路が渋滞するという単純な問題が放置されたままです。路線バスだけでなく、訪れた県外車や観光バスもその渋滞に巻き込まれます。

LRT の役割

折角の“歩けるまちづくり条例”も生かされていません。行政は、まず住民の足を便利にしたい、公共交通利用者をもっと引き上げたいと言っていますが、産業の要でもある観光の訪問者の足も無視できないはずで。

いずれにせよ、今日の社会情勢をみても、通勤・通学は公共交通網で支えるというのは都市のあり方として正しい選択で、公共交通網の充実が必須です。

しかし、道が狭い、財政的にも安上がりで小回りが効くからバスが最善ということで、金沢市は平成 11 年にバスを決めてからずっとバス利用を推進してきましたが、結局、乗車数は思うように伸びていないということもあり、新幹線開業に伴う二次交通問題もあって、これからの公共交通網のあり方を考えざるを得なくなったのです。



「共生と連携」ということで、本会は野町駅からの延伸を提案しています。

二次交通の充実ということでは、金沢駅からの着工となるでしょうが、卵と鶏のような議論においては政治判断が大事です。

「絆」を確認しようという点では、金沢都市圏のまちづくりにおいても社会的装置としてLRTを位置づけることの意義は大きいでしょう。

住民の足も観光客の足も、確保できる中大量輸送が必要だということが、いよいよ見えてきたといえるでしょう。

そこで、コストのかかる地下鉄やガイドレールバスではなく、景観を損なうモノレールでもなく、多くは路上を走り、コスト面からも比較的安く、架線も必要としない、自立走行のできる路面電車(LRV/トラム)で構築するLRTの方が有用だということになります。もちろん、バスを基幹とするシステムよりコスト高になりますが、社会資本整備は孫の代、またその次世代まで使うことができ、先行投資は無駄になりません。むしろ、有用な事業であれば、コスト高は信用不安でお金の流通が滞っている経済市場においては公共事業で活性化を促すいい機会になり、救世主になります。

LRTは路面電車による交通網ですが、今日的には路面電車網で何とかするというより、財政的理由もあって鉄道や路面電車とバス、タクシー、自転車などとの組み合わせと連携を前提に、それぞれの機能を活かし役割分担で効率よく運用する方が、有用であることから包括的な取り組みが主流になっています。

観光産業を育てなければならない

結局、持続可能なまちづくりをしようとする視点とビジョン、どんなまちにしたいのかを示すことで、LRTが救世主になるかどうかが決まります。無駄な投資にならないためにも明確な“金沢ビジョン”が必要です。

住民である私たちは、どんな金沢を望むかということとはとても大事です。金沢の住民として、県民として誇れるまち、便利で安全・安心であるまちということから、どんな姿を思い浮かべるでしょうか。

一人ひとりのイメージは違って、上記したことについて異論はないでしょう。そして、歴史と伝統という意味では、伝統工芸というものは金沢から切り離すことができないだろうと考えます。それは恒久的な観光の目玉であるということです。伝統的建造物だけでなく、生み出されるストーリー、背景となる自然環境も含め、さらには工芸品だけでなく工芸技術そのものも金沢にとっては観光資源にしないとやっていけないということです。

金沢市は環境都市を謳っています。バリアフリーも目指しています。が、それらを中途半端にしておくことはできないはず。 “すべての人にとってのバリアフリー” でなければ意味がありませんし、環境政策では低炭素社会を目指すこととなります。電気自動車が普及することで実現すると考えるかもしれませんが、電気自動車の生産と需要でエネルギー消費が増えます。それを使うままな個人の取り組みだけでは目標はなかなか達成できません。社会システムそのものを大きく転換させないと理想とする社会形成は難しいでしょう。

まちづくりの思想

連載第3回

「まちづくり」を潰してきたのは何なのか？

「保護」や「(公的)規制」はとにかく悪いもの、「改革」や「(自由)競争」はともあれ善いもの。そんな単純極まりない思い込みが「まち」を衰退に追いやったのではないが。



どうしてこうなった？

藤井 聡 京都大学教授

1968年、奈良県生まれ。京都大学土木工学科卒業。東京工業大学助教授、教授を経て、現職。専門は土木計画学、交通工学、公共政策のための心理学。著書に『公共事業が日本を救う』『列島強靱化論』(ともに文藝春秋)ほか多数。平成23年度「責任と誇りを持てるまち金沢像」懇話会の委員を務める。

多くのまちにおいて求められている「まちづくり」とは、それなりに長い歴史をもちながら、近代化の流れの中で衰微したまちにおいて、「活力の再生」を図らんとする、意志的な行為だ。

それはいわば、「死にかけたネコを目にした人間」が、そのネコが元気になることを願って、ちゃんと復活するまであれこれと試行錯誤を重ねる姿に重ね合わせることができる。

そしてそんな人間が何よりもまずそのネコにとって必要だと確信するものこそ、「保護」と「安静」である。これこそ、まちを生き物/有機体と捉える社会有機体説に基づく「まちづくり」の発想の根幹に位置する考え方であり、社会を機械と考えている限り、絶対に演繹され得ぬ発想である。

例えば死にかけたネコを、「鍛え直すのだ！」と勇ましく言い放って無理矢理「ネコレース」か何かに強制的に出場させたりしたって、そのネコの死期が近づくだけで、そのネコの復活にとって何の意味も無いことは、誰の目にも明白だ。

そんな死にかけたネコの生命の維持を企図するなら、まずは、そのネコの生存にとって過酷な環境から、可能な限り「隔離」することが求められる。そして、そのネコに残された「体力」が可能な限り外界への対応や適応のために使われてしまうような状況を避け、その一方で、その「体力」をネコ自身の「回復」に可能な限り最大限費やすことができるような状況を創出しなければならない。

そうした「状況」は、一般に「安静にする」と言われるものだ。

さらにそれと同時に、「栄養分の注入」もまた必要だ。

それは入院患者に点滴をし続けたり、回復の途上にある者にしっかり栄養のあるものを食べさせようとする行為だ。

だから、弱々しくなったネコを治療するように、衰微しつつあるまちの復活を願う「まちづくり」を進めるのなら、安静を保つために外界から隔離したり保護しながら、さな

がら点滴をうったり栄養価の高いものを意図的にたくさん食べさせたりするように、様々な資金的、あるいは、人的な支援・補助を投入し続けることが不可欠だ。

前者の隔離や保護のために重要となるのが、様々な「都市計画規制」だ。

例えば、それぞれの街の郊外に大規模の商業施設が入ってきて、まちの中の商業施設が競争にさらされれば、瞬間にまちの衰弱は進んでしまうが、そういう大型商業施設の立地を規制しておけば、そのまちは「保護」され、回復を図る機会を得ることができるようになる。自動車が無制限にまちなかに流入してくれば、都心の歩行者は駆逐され、貴重な都市空間が駐車場に使われていってしまう傾向が上昇すると共に、中心市街地と郊外のショッピングセンターとの差別化が図れなくなり、早晚、中心市街地のシャッター街化を促進することとなる。したがって、クルマの流入を抑制するというかたちで、まちなかを「保護」することで、まちづくりが進展する契機が得られることとなる。

一方、後者の「支援・補助」の代表的なものが、公費を活用した、まちなかへの様々な「投資」である。例えば市街地の開発や公共施設の建設、そして、LRTをはじめとした様々なまちづくりに肯定的な効果をもたらす交通インフラの整備等があげられる。それと同時に、まちなかへの投資者に対する様々な減税措置や直接的な資金援助もまた考えられる。さらには、そうした、都心部への投資を可能とせしめる財源をより豊富にするために、それぞれの自治体に対して「地方交付税交付金」を中央政府から交付することも重要だろう。そしてそれと同時に、その都心部に持続的に「栄養分」を補給し続けうる、都市間公共交通の整備 例えば、新幹線等の整備 が、極めて重大な意味をもつこととなる。

こういうふうに考えれば、どこの自治体だって、当たり前のようにやっている、あるいはやろうとしている都市計画上の様々な諸政策はいずれも、社会有機体説に基づくまちづくりの思想から大きく乖離したものではないということが分かる。

だから、以上の議論をご覧になった方の中には「なに当たり前のことを言ってるんだ？」と感ずる方も少なくはないのではないかとも思う。

しかし。

この当たり前のことが当たり前でなくなっているのが、我が国の現状なのだ。

我が国には、橋本行政改革にはじまり、小泉構造改革において徹底的に進められた「規制緩和」の暴風がまだ吹き荒れ、今やそれが橋下大阪市長が声高に叫ぶ「維新」にまで引き継がれている。そして、「規制」と名の付くものは、^{なにがし}とにもかくにも「何か悪しきモノ」と見なされ、「保護」という考え方もまた、日本全体を停滞させる何か悪しきモノであって、それよりも「自由な競争」こそが何か善きモノと見なされ続けている。

そしてその風潮の中で、かつては存在していた、まちなかを守るための様々な都市計画規制が、次々と撤廃させられていった。

さらには、行政改革、構造改革という「改革ブーム」の中で、公共投資はずべからく「悪しきモノ」と見なされ続けるようになった。その一方で、民間の投資は何か善きモノと見なされていった。こうして、都心部に対して必要な様々な公共投資は驚くべき水準で削除され続けていった。そしてそれに歩調をあわせるように、交付税交付金も削減されてきている。

こうして、当たり前の都市政策が、何もかも、「改革こそが善！」と見なす熱病のような社会的風潮の中で、停滞させられていったのである。

その結果、いま、日本中の様々なまちづくりが深刻に求められている、傷ついたまちまちは、今こそ「安静」「保護」「補助」「支援」が求められるような状況に立ち至っているにもかかわらず、保護もされず、安静にされることもなく、補助も支援も受けられず、さながら傷ついたネコが無理矢理“ネコレース”にでも登壇させられるような状況に追い込まれているのである。

こうなった時、特に何の対策もせずにそんな滅茶苦茶な“ネコレース”に引きずり込まれてしまったネコは、死を待つ他はなくなってしまっただろう。

いや、もう少し正確に表現するとするなら、100匹のネコがいるとするなら、90匹以上のネコが死に絶え、比較的

体力のある数匹の猫だけが生き残ることとなるだろう。

では、その「数匹のネコ」とは何かと言えば、それは言うまでもなく、東京であり大阪であり名古屋であり、そして、札幌や仙台や福岡といった地方中核都市である。

とはいえ、90匹のネコが死に絶え、10匹のネコが生き残ったとしても、このまま「改革ブーム」が続く限りこの地獄のサバイバルレースとも言いえる競争は、終わることがない。そして、ネコは一匹一匹と、基礎体力の弱いものから順次死んで行く。そして、最後の一匹 それは間違いなく東京であろうが が生き残ることとなる。

しかし、この地獄のレースはそれでも終わらない。

このグローバル化した世界では、東京といえど、北京や上海、ソウルやシンガポールとの都市間競争にさらされているのであって、東京そのものも敗北していくこととなることだってあり得るのだ。

そしてこの日本からネコが一匹もいなくなってしまうように、全ての都市が死に絶える それはつまり、日本という国そのものが、外国の、あるいは、多国籍企業達の植民地のような存在となってしまうということである。

何とも陰鬱な未来であるし、極論めいたものを感じる読者も多かるうと思うが、普通の日本人の常識を度外視して推進し続けてきたのが、この改革であり維新であったのだという一点に思いを馳せるなら というよりもむしろその「非常識さ加減」が大衆世論に受けたのであるが

、上に述べた狂気とも言いえる極論をすら、我が国国民は実現してみせようとするのもいとも容易く予期することができよう。そもそもその狂気は既に、橋下大阪市長の言動に色濃く胚胎されていることは、心ある方々なら誰しもが見て取っているところであろう。

いずれにしても、こういう事態をまねいたのは、多くの国民がまちというものが生き物なのだと思える感覚を無くしたことが、その根源にある。

だからこそ、まちづくりに真剣に取り組むのなら、一人でも多くの日本国民が、そしてとりわけ行政、さらには政治や学問に携わる人々が、いま一度まちというものは、好き勝手にいじり回せば二度と復活することができなくなるような種類の血肉ある生き物なのだという感覚を、心の底から思い起こさなければならないのである。



『救国のレジリエンス』

「列島強靱化」でGDP900兆円の日本が生まれる』

藤井 聡 著

講談社 / 2012年2月

本誌にも連載いただいている藤井聡氏が新著を上梓されました。日本海側の諸都市の発展、そして「北陸交流圏」の形成のあり方についても示唆を与えてくれます。ぜひご一読を！

北鉄 石川線を活かすための



当会は、北陸鉄道石川線を金沢市中心部まで延伸し、LRT化することを提案しています。

路面電車と都市の未来を考える会 RACDA 高岡
金沢・LRTと暮らしを考える会
善光 孝

Q.6 なぜ石川線の存廃問題が起こっているのか？

石川線は赤字には間違いはないものの、近年、存廃問題が起こった大きな原因の一つに設備の老朽化があげられます。事業者側に古くなった路線施設、電気・保安設備、車両などの維持・更新をする資金的余裕がなくなってきたのです。これは全国の地方鉄道共通の問題点で、鉄道運行の赤字よりも設備更新をする余裕がないとか、災害による路線復旧費がない、などの理由での廃止も多くなってきています。同じ公共物でありながら、道路は税金で更新や補修をし、鉄道は自前でやりなさい.....という国の制度やしくみの欠点から来ているとも言えます。

Q.7 鉄道事業者（北陸鉄道）は経営努力をしてきたのか？

これまで鉄道事業者は、様々な合理化とサービス改善を行ってきました。人員はぎりぎりまで運営され、路線・車両・駅舎等は安全を確実に保てる最低限の整備にとどまっています。ただ、設備のさらなる維持・更新は運賃収入だけではまかなえないのが現状です。これは石川線だけの問題ではなく全国的な傾向なのです。基本的に地方のローカル鉄道は、一民間企業の努力だけでは成り立たないのが実情で、運営にあたって鉄道は地域の社会資本、環境・福祉施設と捉え、何らかの援助が不可欠になってきています。



富山ライトレール岩瀬浜駅
電車の運行時刻に合わせて路線バスが接続し、自転車置き場も整備されている。利用者にとって使いやすくするための営業努力がされている。

書評

熱く静かに語られる
わが国土

.....毛利千香志

大石久和 著

『国土と日本人

災害大国の生き方』

中公新書 / 2012年2月刊



著者は国土交通省の元技監である。長年の公務を通じて、日本の国土に一貫して正面から向き合ってきた。本書はその重い経験と、それに基づく深い考察の賜である。

私たちは、自らの国土について実はよく知らない。大きく四島に分かれていることは知っているが、四島一体化の利用が国土経営にとってどれほど重い意味をもつか、深く理解しているとは必ずしもいえない。ゆえに、瀬戸内海を越えて本州と四国を結ぶ道路について、3本もあるのは無駄だといわんばかりの論調すら出てくる。

次のようなことも知っているようで知らない。わが国土は、急峻な脊梁山脈が弓状列島を縦貫しているため、太平洋側と日本海側とに分断されている。そこから流れ下る河川は急流で、しばしば洪水を起こす。また、そこに当たった湿気を含んだ寒風が、日本海側に豪雪をもたらす。このような「自然条件」にあって太平洋側と日本海側をつなぎ、国土を一体として活かすには、道を1本通すのにも難工事を強いられる。必要となるトンネルや橋梁の数は半端でなく、耐震や耐雪を考えた補強工事も容易ではない。

本書は、数多くの事例や数値を示して、このような“事実”を紹介する。その際、著者の説く「国土学」の方法論に拠り、諸外国との比較、そして過去との比較を縦横に織り交ぜる。そうすることで、読者は、本書で得た知識や情報をもとに“考える”ことを求められる。例えば、国土面積に占める可住地面積の割合を国ごとに知れば、わが国の高速道路の整備が十分になされているか否か、検討し直す必要に迫られる。さらに、人の住むことの能わぬ険しい山地にどのように道路を整備したのか、往時の工事関係者の苦難を想像し、その業績を正当に評価することも促される。

ところで、わが国では近年、知ろうとも考えようともせず、公共事業への批判をただ得意気に語ることがもてはやされてきた。地震のほとんど起きないフランスと、地震頻発国の日本とでは、橋脚1本をつくるにも、想定する地震力が違うのだから、費用も工法も外観も異なるに決まっている。さらにわが国の場合、欧州諸国などと比べれば、土

地の公共使用への抵抗感が強く、私益にこだわりがちな住民から土地を買収するのに、相当な予算と労力を費やす。本書のいう「社会条件」もまた厳しいのだ。

このような悪条件を克服し、子孫たちに「恵みを与える国土作り」に邁進してきたのが、私たちの祖先である。私たちはまさに、「過去から現代への贈り物」を享受しているのである。にもかかわらず、何のまじめな検討もなく、“熊しか通らない道”を槍玉に挙げ、公共事業そのものを“時代遅れで税金の無駄遣い”と決めつけ喧伝してまわった者たちは、自らの忘恩の罪、傲慢の咎を知るべきだと思う。

こうした罪咎を教えてくれるという意味で、本書は道德の書である。客観的な事象を描いていて、なおそういえる。例えば、東日本大震災によって首都圏が福島や新潟に電気エネルギーの供給を依存している実態が改めて明白になったことにつき、著者はこう述べる。

「これは、『地元に渡る電源交付金を電気料金という形で負担しているからいいではないか』というようなレベルの話ではない。首都圏に住む人はかつて、公共事業費の配分について『われわれの稼ぎが地方に回って無駄に使われている』と何度も問題提起をしたが、わが国を地域分けして損得勘定でものごとを理解する、そのような感覚自体が問われたと考えなければならない。」

いわば“事実をして語らせる”ような、感情論を排した堅実な筆致のところどころに、利己主義の如き不道德に対する筆者の義憤を感じ取ることができるのである。それをして、省益を守らんがための擬態であろうと詰る不道德者が出てくるに違いないが、そのような者には、「知識がなければ、目に映ってはいても、ものはみえていないものだ」と、穏やかに諭しておくしかないのだろう。

本書はまた、愛国の書でもある。愛国といっても、優しい慰安を得、強ばった威勢を張るためのものではない。この「災害大国」において、自ら犠牲を払ってまでも国を築き護った人々、防災事業や救難活動に命をかける人々を、国民の義務として敬うことが、歴史を通じて形づくられてきた国家をめぐる“精神の構造”を浮き上がらせる。そして、国民であるならば、そこに運命として規定されている「生き方」を深く認識することに愛おしさを覚えるはずである。本書は、そうした意味での愛国を示唆するのであり、ゆえに、日本人の“精神の国土”の岩盤を掘り当てるための羅針盤とも照明灯ともなる。

欧米やアジアの諸国との熾烈な競争を生き抜くには、空港や港湾を、道路や鉄道のネットワークでいかに結ぶか、災害対策として首都機能の分散はどのように進めるか、地域間の連携や役割分担をどう図るか。短期の財政均衡に固執し、B/C（費用便益比）にこだわるあまり、わが国はこのような国家としての根本課題をなおざりにしている。

そんな日本および日本人において、自然および精神の国土は崩落の危機に瀕している。もはや思考停止を続けている場合ではない。私たちは、著者の鳴らす警鐘を無視することのできない崖っぷちに、既に立っているのである。

活動報告

(2012年1月以降)

[展示]

1月1日～13日

2月7日～3月2日

* 金沢駅もてなしドーム地下広場にて毎月、不定期に開催。原則、無人。

[勉強会]

2月4日 本会主催(あいむ会議室/香林坊ラモーダ7階)

2月21日 石川県社交料飲生活衛生同業組合主催

2月23日 古河尚訓後援会主催

2月24日 自民党金沢支部市議会会派主催

3月3日 本会主催(あいむ会議室/香林坊ラモーダ7階)

[勉強会予定]

4月7日 本会主催(あいむ会議室/香林坊ラモーダ7階)

[例会]

1月22日(Kマート/金沢市若松町)

2月18日(あいむ会議室/香林坊ラモーダ7階)

[例会予定]

3月17日(あいむ会議室/香林坊ラモーダ7階)

4月21日(あいむ会議室/香林坊ラモーダ7階)



2月7日から3月2日までの展示の様子。(もてなしドーム地下広場)

編集後記

東日本大震災から1年が経過した。遅れている復旧・復興を急がなければならないが、次なる震災への備えも急務だ。首都圏に集中する政府機能・本社機能の分散もその一つである。国家プロジェクトである新幹線がまもなく開通する北陸は、自ら積極的にその誘致を図るべきだろう。現に富山市は公共交通を着々と整備し、鉄道に慣れた都会人にも好評のようだ。「家族の暮らしやすさ」が社員の夫人たちに気に入られ、移転を決めた企業もあるという。もし金沢の都心軸にLRTが走ることが決まれば、移転先としての北陸の人気はさらに高まるはずだ。(M)

お知らせ

勉強会 & 出前講座、やります！

当会では、毎月第一土曜日に本会主催の勉強会を行っています。

時間は、午後1時半～4時半です。入場は無料、出入りは自由です。

個人および団体とも事前に申し込みが必要です。

また、随時、お求めに応じて出前講座(勉強会)も行っています。日程、場所、費用などについてご相談に応じます。

どちらにつきましても、下記の問い合わせ先までお気軽にご連絡ください。

当会の提案、当誌の内容についてのご意見、ご感想も下記連絡先までお寄せください。

読者の声

《質問》

貴会の機関紙3号の「金沢LRT講座」の記事で、12月市議会の話が出ていたが、山野市長は“理由は県と同じだが、一歩進めてLRT導入も含めた協議を関係機関と進めていくことを明言された”とあったが、市政だよりには“LRTを含めた新しい交通システム導入の課題整理に努めていきたい”と書いてあった。これはどういうことなのか。

《返答》

本機関紙を熟読していただき、ありがとうございます。

山野市長は、公共交通問題を5年で一定の区切りを出したいという意向を持っておられるようで、12月議会だけでなく、9月議会でも同じように5年という数字を挙げて答弁された姿勢が念頭にあったからです。課題整理という言葉は過去にはあまりなかったかと記憶しています。この言い方に反論する人もおられますが、私は北鉄への公的支援を進めたことも評価し、比較的好意的に捉えました。しかし、任期4年なのにどうして5年という数字になるのかとか、単に現状のまま公金を投入しても無駄になるのではないか、という疑問は残りますね。(筆者)

金沢・LRTと暮らしを考える会会報

金沢LRTだより第4号

2012年3月14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。

〒920-1161 金沢市鈴見台4-2-22

TEL: 076-264-3098

URL: <http://kanazwalrt.konjiki.jp/>

E-mail: yadp@pro.email.ne.jp

