

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

[特別寄稿]

金沢市の交通まちづくりの進展を一層期待する 土居靖範...2

[連載]

まちづくりの思想 第4回

まちづくりを志すものは、国づくりを忘るべからず 藤井 聡...6

金沢LRT講座 第5回

金沢の歴史的背景を踏まえ 谷内昭慶...4

コラム 金沢の公共交通と暮らしを考える 第4回

万葉線のイベント時運賃助成とパーク&ライド(その1) 松原光也...8

石川線を活かすためのQ&A 善光 孝...10

書評

宇都宮浄人著『鉄道復権』 毛利千香志...11

活動報告ほか...12



金沢・LRTと暮らしを考える会

[巻頭言]

新しい公共

金沢・LRTと暮らしを考える会代表 谷内昭慶

“新しい公共”という国の方針があります。「市民も公共サービスの提供者となること、行政は市民に場を提供し、信頼し、権限を移譲することが求められる」というのが原義ですが、要するに、協働ということで行政の事業も民間に担ってもらうということに重きがあります。もちろん、責任も応分ということです。

金沢市民は昔から自分たちの事はできるだけ自分たちでやるという姿勢がありました。また、お上のお役に立てればという想いもあり、比較的行政に頼らない風潮があります。子供への安全パトロールの活動も住民から興り、これを行政が評価し広域的に広がりました。まさに住民が担った公共サービスです。

ところが、いつの時期からか何でも行政にやってもらうのが当たり前という風潮になっている、という声を金沢および周辺地域で聞くことがあります。

これは、もしかしたら金沢市が自慢しているコミュニティの崩壊を意味しているのかもしれませんが。住民は祭事やイベントに市の助成を求めますし、高齢化が進み、雪かきするにもおもしろくないとできない状態になっています。極端な安全確保の考え方があるのかもしれませんが、ボランティアを呼び掛ける仕組みをわざわざつくりたくないという状況になっているわけです。

改めて行政の仕事とは何かということを考えてみますと、やはりまちをいかに持続可能にするか、その仕組みをつくることや民間では維持が難しい必要な事業を行うことではないでしょうか。

その意味では、不特定多数の市民が使いやすくするために道路整備への予算が大きくなっているのも理解できます。つまり、社会資本整備は恒久的なものでしょうし、その中に交通インフラ、情報インフラ、ライフラインの整備というものを位置づけられるのではないのでしょうか。そして、雇用創出の仕組みを整えるということです。たいていのことは雇用で解決できるというのが現実です。収入がなければ、生活だけでなく将来に備えることすらできないことが多いわけですから。働くことや納税は義務です。その環境を与えないで、義務だけを強要するのは違憲です。行政はやるべきことを精査し、市民は行政が手薄になるところを補佐する役割をもつという分担は真の意味で正しいし、今の時代、さらに役割分担の必要性は高まるでしょう。



LRTのすぐそばにオープンカフェがある風景(スイス・パーゼルス)

| 特別寄稿 |

金沢市の交通まちづくりの進展を一層期待する

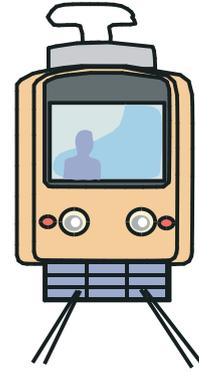
金沢市交通基本条例の制定で展望を開こう！

土居靖範

立命館大学経営学部教授

どい やすのり

1967年、大阪市立大学商学部卒業。住みつけられるまちづくりと交通をテーマに研究。京都市内への「人と環境にやさしい新型市電（LRT）」の導入を提案している。著書に、『交通政策の未来戦略』（文理閣、2007年）、『生活交通の再生』（自治体研究会社、2008年）など多数。



1 東北大震災以後の社会をどう築くか

21世紀、私たちはどのような社会の構築を目指すべきなのか。この世に命を与えられてきた限り、人類の進歩を踏まえてその叢智を結集することが必要と考える。改めて叢智を結集する必要があるそのきっかけは、昨年3月11日の東北大震災の結果からもたらされるものが多い。

私たちの文明生活はあまりにも原子力発電に頼りすぎた電力需要に支えられたものであった。電気が手軽に供給されていて、その供給が“悪魔の原子力発電”に負っている点を私たちは震災までは真剣に考えてこなかった。しかし人類の持続可能性を考えた場合、再生可能エネルギーに大きく転換せざるを得ないことは明らかである。

原発問題とほぼおなじ課題がある。それはクルマ社会のありかたである。私たちの日常生活があまりにもクルマに、それもマイカーに依存しすぎている点である。マイカーは便利で、公共交通機関と比べガソリン代だけを比較して安いと考える人々が多い。しかし自動車文明からの転換の必要性は近づいている。それを促す要因はいくつもある。高齢化でマイカー運転の困難層が著しく増大する点とクルマに使用する燃料価格の今後の著しい上昇を最大の点とあげておきたい。

2 金沢市は交通まちづくりでは先進的だが……

「地球環境問題や高齢社会の進展への対応を考えると、これまでのマイカー中心の交通から、公共交通優

先への交通体系への転換を図っていくことが重要であり、そのことが、歴史都市金沢が有する歴史文化遺産を活かしたまちづくりの推進やまちなかの賑わい創出にもつながると考えています。」と金沢市は公式ホームページの「交通政策」でうたっている。

金沢市は、北陸地方を代表する観光・商業・業務機能が集積している都市であるが、歩行者や公共交通優先のまちづくりをすすめる姿勢を高らかに打ち出し、観光期や平日通勤時のパークアンドライド（P&R）実施をはじめ先進的な取り組みをしていることは高く評価されている。

北陸新幹線の金沢開業（2014年度の予定）で住民のみならず全国や世界各地から訪れる観光客にも優しい交通まちづくりが切実に求められる。JR金沢駅で新幹線や在来線を降りた観光客を、まちなかのエレベータ、エスカレータ感覚で手軽に安心して利用できる新型路面電車LRTが出迎えてくれたら、金沢の都市格の一層の向上、未来への展望が開くと期待される。

3 金沢市は交通基本条例の制定を

まちづくりや地域の維持発展に欠かせない公共交通の抜本構築を交通基本条例の制定ではかろう

社会インフラとして交通がベースとしてあり、その上に医療・福祉・教育をはじめとする生活が営まれてきた状況を考えると、人々がいつまでも住みつけたい・住みつけられる地域として再生するために、公共交通が果たす役割は極めて大きいものといえる。

高齢福祉社会での公共交通の整備・充実、まちづくりや豊かな医療・福祉、教育・観光等を実現する土台＝「プラットフォーム」に据えられるべきである。土台の公共交通が不十分であれば、医療・福祉、教育あるいは観光等諸施策も十分に成果が出せない。公共交通機関は社会資本・社会インフラ、あるいはライフラインとして位置づけるべきで、地方自治体が市民参画のもとで地域交通政策立案と実施のコントローラーになる仕組みの構築が必要といえる。

それを実現する金沢市交通基本条例は今後金沢都市圏の交通をまちづくりや交通権保障の視点で、どのようにデザインするべきか、その組織や施策を明らかにするものである。

国による交通基本法制定と並んで、各基礎自治体での交通基本条例の制定が生活交通の確保充実の上で重要といえる。2012年5月現在、福岡市の制定した条例（「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」）が唯一であるが、住民の生活交通の確保が急がれる中で順次他の自治体に制定が広がってくるものと思われる。

交通基本条例は大きく2つの部分で構成されるものとする（右図参照）。第1部はどのような地域社会を交通面で実現するべきかの理念・目標である。第2部はその理念・目標を具体的に実現する内容である。

それを例示すると、第1部は理念・目標を高らかに位置づけるもので、例えば、不安なくいつまでも住みつけられる交通の維持・交通ネットワーク整備とし、各論では自治体は住民が自由に安心・安全に移動できる権利（交通権）を基本的人権として保障する責務を負う、すべての住民と環境に優しい交通の実現、

それぞれの交通手段の長所を活かし連携した効率的な便利な交通体系の実現等があげられる。

第2部は、第1部の理念・目標を具体的に実現する施策案で、そこに盛り込む内容案としては、

TDM（交通需要マネジメント）政策の積極的な導入をはかる

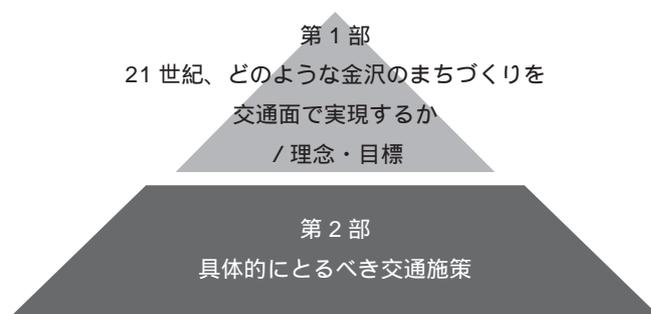
ひとと環境に優しい公共交通のLRTを積極的に導入する

「交通空白地域」の解消

[具体的到達目標]

- ・最寄りのバス停に徒歩5分以内でアクセスできるようにバスネットワークを整備する。
- ・最寄りの鉄道駅・LRT停に徒歩や自転車で5分以内でアクセスできるようにバスネットワークや駐輪場を整備する。

図 金沢市の交通基本条例の模式図



交通権を阻害している公共交通の高運賃の改善
[具体的到達目標]

共通運賃制の採用：公共交通の乗り換えごとに運賃を支払う必要がない制度の導入で金沢都市圏運輸連合の結成をはかる。既にヨーロッパのドイツ・フランス等の都市で見られるが、沿線地域の諸自治体とそこで運行されているすべての公共交通事業者が加盟する「事務組合」を組織する。

クルマと自転車の「所有から共同利用へ」の転換をはかる

具体的にはカーシェアリングや大規模シティ・レンタサイクル・システムの導入を積極的にはかる。自転車や自動車を手軽に安く共同利用できるシステムを導入し、都市内各所に手軽に利用できるデポやスタンドを多数設置する。

などが考えられる。



石川四高記念文化交流館前を走るLRT（CGによる想像図）

LRTは「マイカー中心の交通から、公共交通優先への交通体系への転換」の切り札。通勤や観光の移動に便利だけでなく、金沢の都市格を上げる。

金沢 LRT 講座

第 5 回

金沢の歴史的背景を踏まえ

公共交通網がつくりにくくなった事情から

金沢・LRT と暮らしを考える会 谷内昭慶

都市計画という縛り

昭和 43 年（1968 年）以前の金沢は、まさにヨーロッパ並みのコンパクトなまちでした。しかし、43 年の都市計画法の改定で、今まで農地に限定されていた土地が市街化調整地区となり、農地が宅地などに転用できるようになりました。坪単価が上がり、結果、君主指導（行政の意思）ができなくなり、民主指導（デベロッパーと地権者の想い）で土地利用が促進されたというわけです。金沢都市圏はそのほとんどが調整区域になっているため、住宅地が点在するようになりました。

よって、42 年まであった市電が廃止された直後の改定であったことや、経済成長の勢いもあり、住民は一挙に車社会を受け入れました。

予想以上の速さで市街地化が広がったことから、県市は面的広がりをカバーしなけりなかつた公共交通の役割を踏まえ、またちょうどその時、国のオムニバスタウン構想（1997 年）が挙がっていたことから、行政内では昭和 46 年（1971 年）から検討していた新交通システム（LRT も含め）の議論を事実上平成 10 年（1998 年）で打ち切り、現在に至っています。

広がってしまった市街地

バスを推進する金沢都市圏では、バスオンリーの道を進み、住民に、とにかくバスに乗れ、乗らないのなら他の公共交通なんかありえないといわんばかりの呼び掛けを強いるわけですが、結局、利用者側にしてみれば、利用しにくい状況にあるものを無理に乗れと言われてもできないというのが本音です。だから、石川線も金沢都市圏の路線バスも乗客は減る一方になっています。

新幹線開業が近づくと慌てて二次交通対策はどうなっているのか、と騒いでいるわけですが、交通対策ではなく、抜本的交通政策を施さなければ解決のめどが立たないというのが現状ではないでしょうか。

私たちが提案している内容は一例です。それが LRT というシステムです。今のバスシステムが抱える問題点

をバスで解決できないと考えているからです。だからこそ、新しい公共交通という視点から、LRT を提案してきました。

詳細の部分に関しては、いずれ専門委員会で検討されなければならないものなので、厳密なところまでは考慮していませんが、言えるのは、住民からの強い要望が必要であること、また、予算と部署と担当者を行政内で決めていただかないと議論すら始まらないということです。議



面的に広がってしまったまちには、安全性が高く定時性の優れた LRT を基軸にバス、自転車、タクシーなどの乗り物を総動員した包括的ネットワークが必要である。

会でそれらしい答弁があったとしても保障するものではありません。また、LRT が救世主になれるかどうかは、まさに議論の場が提供され、住民、利用者の意見が反映されるということにかかっています。

公共交通の救世主とは

よって、バス以外の公共交通機関を考えるにあたり、本会はLRTを検討しましたが、金沢都市圏の多くの利用者は、ほとんどの路線バスの発着駅が金沢駅になっていることから、これに慣れている利用者は果たして乗り換えが必要となるLRTを受け入れてくれるか、という心配があります。

市街地が面的に広がってしまった地形においては一本のLRTでは不十分です。だからと言って、LRTを軌道網で普及させるということにおいても財政的に厳しいと考えると、導入してからネットワークを10年内ぐらいで完了できるかという、それこそ政治的決断に委ねるしかないわけで、どう判断されるか見守るしか我々にはできません。

一方、提案した内容を進めるにあたり、手法のひとつとしては、まず全体の公共交通網の案を示し、共生と連携の観点から石川線野町駅から香林坊までの延伸と全線LRT化を進め、これに利用者が慣れてもらうということから始めた方がいいと考えました。これが受け入れられれば、香林坊から金沢駅までをさらに延伸します。それまでは既存の路線バス網は一部を除いて変更しません。さらに、マイカーにおいても若干交通規制をかけることとなります。

中心市街地の土地利用とそこに近い周辺エリアにおいてはパーク＆ライドを充実させることとマイカー規制が必須です。その一手として道路の有効利用ということでは一部ですが、大通りの一方通行の設定や金沢のように生活路が狭くて入り組んでいることを考慮すると、住民でない自家用車に対してはある程度車の進入禁止も必要です。

さらに、金沢駅から金沢港など、既存の鉄軌道と関係ないルートには新しい技術を投入した新交通システムの開発に場所を提供し、中量輸送用次世代車両(IMTS = 次世代の無人走行/交通システムとBMH = バイモダル・ハイブリッド/交通システムとの融合技術)の開発に寄与してもいいと考えます。

金沢都市圏は観光という面が大きく、お客に負担をかけさせない交通網にするということは大事なことです。金沢市民は中流意識が高くマイカー志向であっても訪れる観光客は必ずしもセレブとは限りません。まさに、もてなしの気持ちが街に現れているのが公共交通網のあり方ではないでしょうか。

金沢市は「もてなし」を盛んに言葉や文字などで発信していますが、やや違和感を覚えます。もっと自然な形で観光客を受け入れられないものかと。

金沢都市圏の場合は名所や見所が多く点在しているという特徴がある以上、公共交通網のあり方は救世主になり得ます。わかりやすくスムーズに安価に安全に移動できれば、金沢都市圏の観光は鬼に金棒となるでしょう。未だに香林坊に行くバスは？ と聞かれます。

理想としては、住民のための公共交通網なのですが、実質的にはそれ以外の理由で交通手段が整備されることが多く、はじめは金沢都市圏も例外なく観光のための交通網という視点にならざるを得ないのかもしれませんが。

決断をするのは事業主体となる金沢市であり、市長ということになります。どんなまちを目指し、持続可能なまちづくりに何が必要かと考えれば、答えは自ずとわかるはずですが。遅くとも今年度中に発表予定にある「新金沢基本計画」(名称は不明/責任と誇りを持つまち金沢像/世界都市構想基本計画の替わり/2年間の識者や各種団体等との懇話会の結果を受けて)の内容に期待したいと思います。



みんなが使いやすい便利な公共交通としてのLRTはバリアフリーと定時性がきわだつ。

まちづくりの思想

連載第 4 回

まちづくりを志すものは、 国づくりを忘るべからず

シャッター街化をいかに治癒すべきか。地方都市も当然、日本という国の“身体”の一部である。その身体全体の健康に思いを馳せるのでなければ、身近なまちの衰退を治癒するどころか、その症状を正確に診断することすらできない。

今、全国各地で、生き物としての「まち」が、病気に陥り、活力を低迷させ、そして、死にかけようとしている。そして中には、実際に死に絶えてしまったまちも、至る所で観られるようになってきている。これが今の日本の状況であり、その象徴的な存在が「シャッター街」である。

まちづくりというものは、そんな風にして不健康になってしまった生き物としての「まち」の健康を取り戻すための取り組みだ。

だとすると、そのまちづくりのために、まず第一に必要なのは、病気になった患者を治癒せしめんとする医者が、その病状を正確に診断しその病因を明らかにすることが先決であるように、いわゆるシャッター街化という病^{やまい}の病状を正確に診断し、病因を明らかにすることだ。そうした正確な診断があってはじめて適切な治療法・処方箋が示されることになるのであって、不正確な診断は、病状を悪化せしめるような不適切な治療法・処方箋をしか導き出し得ない。

今回は、全国のまちの病を治療するためには、まちを「安静」にした上で、「栄養分の注入」を進めていくことが不可欠だ、という病の治癒における大原則に関わる基本認識を指摘したが、今回は、より具体的に、病因を特定することとしよう。

多くの街が患っている病の第一の病因、そして第二の病因は、前回にも指摘した通り、モータリゼーションと規制緩和である。

モータリゼーションとは、自動車社会の進展を言う。人々が移動する際、自動車、つまりいわゆる「クルマ」を利用する傾向がどんどん増進していくような社会現象、それがモータリゼーションである。このモータリゼーションがなければ、人々は、クルマ以外の交通手段、つまりは、徒歩や自転車、電車やバスという交通手段を使うこととなる。徒歩や自転車という交通手段は、移動距離が短い。だから必然的に、人々の行動範囲は限定的なものとなる。その結



街の衰退の図。その根本治療策は？

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。最新作は、『プラグマティズムの作法 閉塞感を打ち破る思考の習慣』（技術評論社）。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。

果、徒歩や自転車を人々が使い続ける限り、住む場所と買い物や働く場所が近接していくこととなる。一方、電車やバスという交通手段を使えば、人々の行動範囲は広がることとなるが、それでも、駅やバス停の周辺に、その範囲は限定されることとなる。つまり、クルマ以外の交通手段は、必然的に、人々の行動範囲が限定されることとなるのだ。ところが、クルマという交通手段は、自由な場所に行くことができるため、行動範囲が格段に広がる。その結果、人々がクルマを使えば使うほどに、まちから人が離れ、シャッター街化していく。

第二の病因である規制緩和では、かつては郊外に大きなショッピングセンターを立地させることが困難であった一方で、法律の改定によって、それが可能となってしまった。そうなれば、中心市街地の供給力に匹敵する、あるいは、それを上回るほどの数万平米もの超巨大ショッピングセンターが、巨大な駐車場と共に整備されていく。これによって、まちなかに訪れていた人々が、そして、その人々がまちなかに落としていたカネが奪われ、シャッター街化していったのだ。なお、こうしたショッピングセンター整備に投資するのは、多くの場合当該地域とは無縁の地域外の巨大資本家である。それ故、そんなショッピングセンターで集められたカネの多くは、他地域に吸い上げられてしまい、その地域全体が経済的に徐々に衰退していくこととなる。

第三の病因は、日本全体を覆っているデフレーションだ。デフレになれば、全ての階層、全ての領域において弱肉強食が進行してしまう。それは、都市間競争、地域間競争でも例外ではない。デフレになれば、小さな都市、地域では商売が成り立たなくなり、どんどん、様々な企業が地方部から都市部へと移転していつてしまう。その結果、それぞれの地方都市の人口は、激しく減少していつてしまう。そうなれば、まちなかの商店街は顧客をますます減らすこととなり、結果、シャッター街化は進行する。

第四の病因は、日本民族における、自分自身の家、ひい

ては、墓を守るという感覚、すなわち家意識、さらには、自らの地域やコミュニティを大切にす地域愛着やコミュニティ意識といった、「地域意識」の衰退である。こうした地域意識の衰退は、生まれ故郷から転居する可能性を増進させ、地方部からの人口流出を加速する。それと同時に、地域の商店街や地元資本の商店で消費する傾向を低下させる。こうして、地域意識の衰退は地元商店街から顧客を奪い続けることとなる。

第五の病因は、「コンクリートから人へ」に代表される「公共投資削減」だ。そもそも、戦後日本は、太平洋ベルト地帯を代表とした都市地域に集中的に公共事業を展開し、鉄道や新幹線、さらには様々な都市開発が進められた。その一方で、日本海側をはじめとする地方都市では、そうした投資は相対的に低い水準に押しとどめられてきた。これは、都市部において優先的に投資が進められ、地方部への投資は後回しにされたという歴史を反映するものだ。しかし、地方都市への公共投資を進めるべき時代になった頃から、日本中で公共投資の推進が差し止められるようになっていった。その結果、地方都市には鉄道やバス、あるいは、路面電車・LRTを含めた基礎的なインフラが投資されず、地方都市の衰退を年々深刻化させ、その速度は、上記のデ

フレーションの進行によって年々増しているのである。

このように、デフレーションの進展という経済的潮流、公共投資削減、都市計画上の規制緩和という国家レベルの政策方針、そして、モータリゼーションの進展と地域意識の衰退という社会的潮流という、近現代の日本国家の歴史を良きにつけ悪しきにつけ形づくってきた社会的・経済的・政治的なマクロな潮流の中で、日本中の地方都市の街々がシャッター街化してきたのである。

それを踏まえるなら、シャッター街化を防ぎ、まちの活力の再生を期するまちづくりを進めるのなら、それらの街全てが含まれる日本という「国」そのものを見据えながら、日本全体のモータリゼーション、デフレーション、規制緩和、公共投資削減のそれぞれを押しとどめると共に、国民の愛郷心、ひいては愛国心の涵養を推し進めるといふ、文字通りの「国づくり」の努力を重ねることが不可欠なのである。

無論、それは、容易ではない。

しかし、まちづくりを志し、それにその身を捧ぐ者は皆、そんな国づくりの推進こそがまちの活力の再生のために何よりも求められているのだというその一点を、如何なる時でも忘れ去ってはならないのである。

◆本の紹介

『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



本誌にもご寄稿いただいている藤井聡氏の新著。「列島強靱化」の意義とその施策を具体的に論じ、「救国」の道を示す。大事な論点は多々あるが、都市間をつなぐ鉄道網整備の重要性を述べる点が注目される。

来るべき首都圏並びに西日本太平洋側の大震災に備え、「分散型の国土構造」をつくることは喫緊の課題である。北陸を例にとれば、災害のリスクが比較的低く、また、関東、関西からのアクセスが比較的良く、「太平洋ベルト地帯」からの諸機能移転の有力候補地だ。にもかかわらず、これまで鉄道整備のための大規模な投資は行われてこなかった。そのため、明治9年時点で人口上位15都市に入っていた金沢も富山も、現在はともに政令指定都市ですらない。こうした「不公平」を解消する意味でも、北陸新幹線の関西延伸はすぐにも着手されねばならないと著者は説く。

ただし、いくら都市間の鉄道網整備による分散化を進めようにも、各地方都市に魅力がなければその意図は成就しない。そこで大事なのが、「都市そのものへの投資」である。なかでも重点投資されるべきなのは、新幹線とより良くなじむ鉄軌道であるLRTだ。その導入により「モータリゼーションの流れ」を逆転させ、郊外から都心に人を集め、企業の誘致に積極的に取り組んでいるのが、本書でも紹介される「交通まちづくり」を進める富山市であるのは有名な話である。

なお、著者が鉄道整備に期待するのは現下のデフレ脱却の有効な手段にもなるからだ。LRTについていえば、何十億、何百億、場合によれば、地域振興の国策として関連諸事業も合わせて数千億の資金が投下されるのだから、各都市に潤沢にお金が回ることになる。直接携わる建設業のみならず関連の業界、さらには飲食店・小売店などの中心市街地の商店が潤い、人の交流も盛んになる。地域の経済、そして文化への寄与は大きいのだ。

著者は単なる学究の徒ではない。各地に足を運び、様々なメディアを通じ、快活、柔軟でありながら筋の通った、まさにレジリエントな表現活動を続けている。だからこそ、その実直な提言のもつ意味は重い。(毛利)

金沢の公共交通と暮らしを考える

第4回 万葉線のイベント時運賃助成と パーク&ライド（その1）

京都大学大学院工学研究科
低炭素都市圏政策ユニット 特定助教
金沢・LRT と暮らしを考える会 会員

松原光也

今回は万葉線を行政が市民サービスの一環とし位置づけることで、事業者は利用者サービスに専念することができ、わかりやすい運賃体系、環境定期券や年間通学定期の発行などで利便性が向上し、利用者が増加した事例を紹介しました。今回紹介する利用促進策はイベント時運賃助成とパーク&ライドを組み合わせた交通施策の話です。

公共交通の利用促進で一番大事なことは利便性の高いサービスを提供することですが、次に大事なことは、そのサービスを知ってもらうことです。いくらよい商品を買っていても宣伝しなければ買ってもらえないのと同じです。クルマ社会が浸透し、公共交通を使ったことのない人が増え、電車やバスの乗り方はおろか、どこを走っているかさえない人が多くなっています。そんな状況で公共交通の利便性を向上させたからといって、その存在、サービスの内容（行き先、運行本数、料金、特典など）を知ってもらわなければ、利用してもらえないはずがありません。第三セクター会社は行政と民間の共同出資で成り立っていますが、事務局は行政が担うことが多く、大事な広報がおろそかになりがちです。行政発行の広報紙に載せておけば広く情報は行きわたりますが、利用者個人が求める情報を届けることは逆に難しいものです。また、鉄道会社やバス会社は運行だけで経費も人手も精一杯で、特に地方では広報経費をかけられない事業者がほとんどです。チラシや時刻表を作成して駅に置いておくだけでは利用者は増えません。もちろんチラシや時刻表をきちんと提供することは最低限必要ですが、残念ながら普段公共交通を使っている人しか目にしないのです。自治体が経費を負担して沿線住民に全戸配布するという方法もあります。それでも、自分に興味のない公共交通のチラシを見てくれる人は少ないものです。

万葉線では富山県、高岡市、射水市（旧新湊市）両市の商工会議所、両市の自治会、市民団体などで「万葉線対策協議会」が組織され、万葉線改善計画の推進や利用促進策について協議されています。ここでチラシや時刻表を作成し、団体客に運賃の半額助成を行うなどの利用促進策を実施しています。さらに、万葉線沿線でイベント（祭りや催事）が行われる際に、乗客全員に運賃を半額助成し、同時に中心市街地から離れた電停の近くに駐車場を用意してパーク&ライド（P&R）を実施しています。多くの方が中心市街地に集まるイベントの時にこの二つの施策を実施することが、地方都市で公共交通の利用を促す両輪となっているのです。

富山県西部の中心都市である高岡は、金沢を拠点として加賀百万石を築いた前田家の二代藩主である利長が築城したことで、町の基礎がつけられました。一国一城令ですぐに廃城となり、利長公が亡くなったあとも、町衆の手によって発展しました。その中心となったのは鋳物職人が集められた金屋町で、今でも毎年6月20日の利長公の命日には



御車山祭（左）と日本海高岡なべ祭り（右）

「御印祭」が行われ、^{やがえふ}弥栄節と呼ばれる民謡に合わせた踊りが干本格子のまちなみで流されます。商人のまちとして発展した山町筋では、毎年5月1日に「御車山祭」（重要有形・無形民俗文化財）が行われ、伝統工芸の粋を集めた絢爛豪華な御車山が土蔵造りのまちなみを巡行します。いずれも約400年の伝統的な祭事ですが、それ以外にも1月中旬にはまちの各所で鍋料理が振る舞われる「日本海高岡なべ祭り」と「山町筋の天神様祭」（土蔵造りの民家で天神様の掛け軸や木像などを公開）3月中旬には「山町筋のひなまつり」、5月3日には歩行者天国となった商店街で獅

子舞が演舞される「高岡獅子舞大競演会」が行われます。続いて8月上旬には歩行者天国となった商店街に大きな七夕が飾られコンサートやパレードなどが行われる「高岡七夕まつり」、8月中旬には「高岡山町筋土蔵造りフェスタ」(土蔵造りのまちなかが伝統的建造物保存地区に指定されたのを記念して茶会や踊りなどが披露される)、9月下旬には「金屋町楽市 in さまのこ」(千本格子のまちなみで市や展覧会が行われる)、10月上旬には「高岡万葉まつり」(万葉集の編者である大伴家持が越中国府に赴任されて多くの歌を詠んだことから、一般市民が順番に全20巻約4万首の歌を3日間かけて夜どおして朗唱される)が行われるというように、まちなかで、ときには中心市街地の道路を歩行者天国にするような大きな祭りやイベントが年中行われるのです。

本題からはずれて高岡の祭りやイベントを紹介したのは、公共交通の利用促進やまちのにぎわいを創出するためには、中心市街地に人を呼び寄せる魅力が必要であるということと、伝統的なお祭りを継承する住民組織と新しいイベントを生み出す商工会や市民団体の存在が重要であるということを理解してもらう必要があったからです。これまで紹介した祭りの他にも高岡では毎月朝市と夕市(4月～11月)が行われており、中心市街地以外でも寺社や公園では季節ごとの催事が行われ、芸能・文化の発表会、町内会での行事など大小様々なイベントが実施されています。こうしたイベントを実施している住民組織、商工会や市民団体、行政や事業者など様々な主体が連携することで、伝統的な祭りが維持され、新しいイベントが生み出される素地となり、中心市街地に人をひきつける魅力となっていくのです。公共交通はこの魅力を最大限に活かすことができるまちの装置として機能します。多くの人が車で集まると渋滞や駐車場不足を招き限界があります。それはまちのにぎわいというより、ただの混雑にしすぎません。大勢の人が歩いてまちを楽しむには、電車やバスで一度に多くの人々が来訪できるようにする必要があります。特に路面電車はまちの象徴となる主要な道路上をわかりやすく走り、様々なイベントと調和する乗り物でもあります。これにP&Rと運賃助成制度を組み合わせることで、ますます中心市街地に人を呼び寄せることができ、将来的に公共交通の利用者を増やすことにつながるのです。

まず運賃半額助成ですが、前回環境定期券について話をしたときと同様のことがいえます。土休日の家族の買物やお出掛けと同様に、イベント時は一人で出掛けるよりも家族や知人と出掛けることのほうが多く、その分、運賃の総額は大きくなります。それならば車で行こうというところを、運賃を半額にすることで負担を軽くしてできるだけ公共交通を利用してもらいやすくします。それでも地方都市の住民にとっては運賃を半額にしてもすぐに公共交通を使おうということにはなりません。家を出るときには習慣的に車に乗って出掛けてしまいますし、近くの駅やバス停まで歩いて行こうということにも抵抗があります。それどころか、近くの駅やバス停まで遠く、さらには近くにあっても知らないという人も少なくありません。本数が少なく不便ということもあります。万葉線の場合は15分に1本走っているので、電停にさえ行ければ困ることはありませんが、15分毎に走っているの知らない沿線住民も結構いるのです。そこで、家からは車に乗って駅まで行き、駅に隣接した駐車場に車を停めて(パーク)、そこから中心市街地まで電車を使って来てもらえるようにする(ライド)のが、パーク&ライド(Park and Ride : P&R)です。

高岡ではイベント時に万葉線で中心市街地に来てもらえるように、運賃半額助成とP&Rを実施することで、万葉線の利用者が増えました。ここで疑問に感じるがあると思います。ひとつは、P&Rを実施して、本当に車利用から電車利用になるのか、うまくいくとしたら、どういう方法がふさわしいのかということです。もうひとつは、イベント時に万葉線を利用してもらえたからといって、普段は車を使うので公共交通の利用が増えていくということはないのではないかということです。P&Rを実施するためにどこでも駐車場を作ればうまくいくというわけではありませんし、特にバスではその効果が半減してしまいます。また、戦略もなくイベント時にP&Rを実施しても恒常的な公共交通の利用増加につながるわけではありません。その点については次回話をすることにして、今回は、高岡で住民組織、商工会、市民団体、行政、事業者が連携して、伝統的な祭りの維持と新しいイベントを生み出すことで中心市街地の魅力を高め、イベント時に万葉線の運賃半額助成とP&Rを行って、中心市街地に人を呼び込むしくみを作っているということを覚えておいてください。できれば、イベントが開催される時に高岡を訪れて、万葉線に乗ってもらえれば、その秘訣がわかると思います。



運賃半額助成のための乗車票(上)と志貴野中学前電停付近の市役所に設けられたP&R駐車場(右)



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.8 今の自動車社会を考えると、鉄道は必要ないのでは？

自動車があれば鉄道は必要ない……と思われるのは当然かもしれませんが。しかし現在、自動車を自由に使用できない人の割合をみると、高齢者や18歳以下の子供、学生を中心に人口の3分の1が該当すると言われています。また近年、急速に高齢化が進んでおり、誰も運転ができなくなる日や運転免許の返納を検討しなければならない時期が訪れることも考えられます。そのためにも鉄道を残し、利用しやすい公共交通機関にしておくことを今のうちから考えておかなければなりません。また、鉄道は道路の渋滞緩和や交通事故の抑制、環境負荷の軽減など多くの効果をもたらします。毎朝、短時間で1,000人程を運んでいる石川線の乗客を自動車交通で輸送するとなれば、環境や道路、家庭に大きな障害が出てくるでしょう。さらには行き過ぎた自動車社会による体力低下や、しつけの悪化なども近年の大きな社会問題になってきています。残しておけば良かった……では遅いのです。一旦廃止になった鉄道の再生は、非常に困難です。

Q.9 鉄道がなくなると、自動車の観光客も来なくなる？

鉄道がなくなると、自動車で訪れていた観光客も来なくなる……というのは事実のようです。岐阜県の谷汲線の廃止による谷汲山華厳寺の参拝客の大幅減少、広島県の可部線の廃止による名勝三段峡の観光客の大幅減少、などの事例があります。減少理由ははっきりとはしませんが、鉄道廃止による地域のイメージダウン、鉄道路線が地図から消えることによる求心力の低下や、観光地（観光施設）自体がなくなったという誤解の発生事などが考えられています。そして、人出が少なくなると賑やかさがなくなり、さらに人出が減るといった悪循環にも陥ることになってしまいます。



廃線になった尾小屋鉄道の車両（小松市）
鉄道は旧時代の遺物なのか、逆に復権を果たし、さらに充実して地域社会の発展を後押しするのか。そのあり方を真剣に考えるべき時機にさしかかっている。仮に石川線や浅野川線が廃止され、公園に保存された車両が懐かしがられ、朽ちた廃線跡が思い出の路になった時、金沢都市圏はどんな姿になっているのだろうか。

物語としての
鉄道

.....毛利千香志

宇都宮浄人 著
『鉄道復権
自動車社会からの「大逆流」』
新潮選書 / 2012年3月刊



わが国では鉄道は斜陽産業とみられている。そのため、整備新幹線の建設は遅々として進まず、LRT（次世代型路面電車）の導入は一向に検討の域を出ない。

一方、海外では、EU や中国で高速鉄道の建設ラッシュが始まり、自動車王国のアメリカにおいてすら長大な距離が計画されている。LRT にしても、特に欧米では都市再生の切り札として、充実した路線網が着実に築かれている。

このような彼我の対比は何を意味するのだろうか。かつて、東海道新幹線は、その構想について一般国民から支持を得ていたどころか、懐疑や批判の目を向けられていた。なぜなら、高度成長を背景にモータリゼーションが進むとともに、航空機の時代が来ることが予想されていたからである。つまり、当時は“鉄道斜陽化論”が支配的な風潮として世論を覆っていたのである。

ところが、周知の通り、東海道新幹線の開通を国民は盛大に祝い、“夢の超特急”ともてはやした。その技術は世界中を驚かせ、日本人の誇りとなった。そして、日本の大動脈として、現在もわが国の経済を支えている。

この背景には、国民が共有する“物語”の転換があったとみることができる。すなわち、斜陽から一転して夢へと、その語られる文脈が変わったのである。そこに、当時の国鉄総裁・十河信二の国民に対する並々ならぬ説得の努力や、島秀雄ら技術者の国の命運を賭けた技術開発への奮闘があった。彼らを動かしたのは、敗戦日本の復興に向けた熱い思い、愛国心である。（中野剛志・藤井聡らの研究を参照）

本書が描くのは、「鉄道復権」という物語である。副題にある通り、「自動車社会」という旧来の物語からの「大逆流」がそのモチーフである。欧米では物語の書き換えによって鉄道は復権を果たし、日本では物語そのものへの軽視（価値判断からの逃避）によって鉄道は不遇をかこっている。

ここではLRTを念頭に述べるが、その導入にも物語が必要である。「衰退産業」とのレッテルを貼っている限り、北陸鉄道石川線の現状が象徴するように、鉄道は、自動車社会に寄生して生きながらえているかのような存在になって

しまう。逆に、「まちづくり」という物語において重要な役割を宛がわれる鉄道は果報者である。例えばパリのトラム3号線がそうである。

「パリ市が3号線に託した役割は、文字通り街路の公園化であった。.....かつて片側3車線で渋滞の激しかった道路は、LRTを走らせるために大幅に車線が減らされ、歩道が広げられるとともに、桜・梨・モクレン・カシ・ナラなど1,000本を越す並木の植樹が行われた。市民が楽しく歩けるような街路を作ることで賑わいを創り出し、一方で、自動車が走りにくくすることで環境にも配慮するというまちづくりである。」

LRTはまちづくりとともに、人々のライフスタイルにおいても、良き物語の構成要素たりうる。バリアフリーに優れたLRTが整備されれば、高齢者は外出の機会に恵まれ、地域貢献活動や文化活動に参加しやすくなる。働き盛りの現役世代も、郊外的大型店を自家用車で経巡っていた休日の過ごし方を変え、街中でゆっくりと一日を過ごすようになるだろう。また若者にとっては、例えば恋愛物語を演じる舞台はバスより電車、バス停よりも駅がよりふさわしいのではなかろうか。

さらにいえば、電車は非常時にも物語の主演を演じる。三陸鉄道の一部区間は、あの震災から5日後、そして広島路面電車は原爆投下の3日後に、それぞれ運転を再開した。鉄道そのものが復興のシンボルとなり、人々を勇気づけたのである。「鉄のレールに鉄の車輪」は鈍重な古びた機械では決してない。むしろ、鉄という制約こそが、印象深く豊かな物語を生んだといえるのである。

このような物語は市場原理の「費用便益分析」とは無縁のものだ。鉄道整備には、貨幣に換算できない「外部効果」が多いのであって、そこからドラマが生まれもするのである。このことを理解しようとせず、時代遅れの自動車物語に因襲的に固執するのが官僚主義である。例えば、著者が書き留めた茨城県日立市の官僚主義の言葉はこうだ。「日立市は山側にも住宅があるので、所詮自動車がないと暮らせない。市民は、海沿いを南北に走る日立電鉄線を存続させるよりも、自動車で自由に移動できる生活を望んでいる。それが現実である」。このような現状追認の姿勢からは、所詮、「できない理由を述べたてる」陳腐な物語しか生じない。

東海道新幹線は、国民の愛国心を高めた。LRTも市民の街への愛着心を高めると期待される。「鉄道復権」の物語は、国づくり、まちづくり、そして人づくりに大いに資するのである。人々の熱い思いが、その物語を実り豊かなものにし、自分たちの国と地域、そこで営む日々の生業と暮らしを誇るに足るものに変えていくはずである。

ちなみに貨幣の勘定をすれば、LRTが登場する物語は案外安く紡げるとわかる。本書によれば、その建設費はキロ20億円前後。地下駐車場1つの建設費が100億円程度だとすると、同じ投資額で約5キロのLRTのシステムが完成するという。いま問われているのは、官民一体の奮闘努力で物語の転換をなせるか否かなのである。

活動報告

(2012年3月以降)

[展示]

3月20日～23日、
4月3日～6日、10日～11日、16日～19日、
24日～29日
5月8日～9日、23日～24日、28日～31日(予定)
* 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]

3月3日 本会主催
(あいむ会議室 / 香林坊ラモーダ7階)
4月7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]

5月12日 本会主催
(あいむ会議室 / 香林坊ラモーダ7階)

[例会]

3月17日(しいのき迎賓館フリースペース、喫茶店)
4月21日(あいむフリースペース / 香林坊ラモーダ7階)

[例会予定]

5月19日(あいむ会議室 / 香林坊ラモーダ7階)

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。



4月16日から19日までの展示の様子。(もてなしドーム地下広場)

編集後記

規制緩和による悲劇がまた起きた。「高速ツアーバス」の事故だ。そもそも、北陸とは無縁な、大阪の旅行会社と千葉のバス会社が(お互いの信頼関係もないままに)企画・運行を行っているのが変な話ではないか。要は、金儲けの機会とあらばどんな相手とも野合し、どんな場所であれ“自由に”参入したに過ぎないのだ。そこに地域からの信用を得ようとする動機は微塵もなく、したがって客の安全に対する責任意識が希薄になるのも当然だ。こんな空恐ろしい事態をむしろ歓迎し促進してきたのが、規制緩和論者たちだ。「尊い犠牲ではあったが、この一事をもって規制の強化を急ぐべきではない。」事ここに至ってなおそんな寝言を吐く者がいるとすれば、居眠りの運転手に勝るとも劣らぬ人殺しといわねばならない。(M)

金沢・LRTと暮らしを考える会会報

金沢 LRT だより 第5号

2012年5月10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

