

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 毛利千香志...1

[新連載]

- LRT に対する誤解かも 第1回
- 「LRT はお金がかかる」 宇都宮浄人...2

[連載]

- まちづくりの思想 第5回
- まちづくりと「歴史と伝統」 藤井 聡...10
- 金沢 LRT 講座 第6回
- 私たちが考える金沢都市圏のビジョン 谷内昭慶...4
- コラム 金沢の公共交通と暮らしを考える 第5回
- 万葉線のイベント時運賃助成とパーク&ライド(その2) 松原光也...8
- 石川線を活かすための Q&A 善光 孝...3

書評

- 藤井聡著『コンプライアンスが日本を潰す』 毛利千香志...12
- 活動報告ほか...14



金沢・LRT と暮らしを考える会

[巻頭言]

長期ビジョン策定に向けて議論を！

金沢・LRT と暮らしを考える会 毛利千香志

金沢市の「責任と誇りを持てるまち金沢像」懇話会が提言をまとめた。金沢市政の長期ビジョン策定に向け、県外の識者からの意見を集約したものだ。

ご存知ない方も多いと思うので、いくつか印象に残った内容を紹介したい(全文は市のHPに掲載)。

篠谷浩介氏は、バブル以降、石川県の店舗の売り場面積が1.6倍に増え、これは香川県に次いで全国2位だと指摘し、売上高がほとんど増えていないことから、「商業崩壊」の可能性を危惧している。

藤井聡氏は、太平洋側からの都市機能移転の受け皿になることで、北陸が「国土の強靱化」に貢献できると説く。そのためには都市の「品格」を上げる必要があるが、LRTの導入をはじめ、伝統の蓄積された都心部への集中投資によって「郊外部との差別化」を図ることがその要点だという。

西村幸夫氏は、都市行政にとって郊外開発は「麻薬」のようなものを感じるという。短期的には雇用が増え、税収も上がるが、都心の経済活動が落ち込み、都市全体として長期的にみると問題が多いと指摘する。特に金沢の場合、400年以上にわたる投資の蓄積のある都心の崩壊を防ぐため、郊外生活の良さを超える「都市の文化力」育成に着目する。

広井良典氏は、買い物難民対策の目的が単なる商品配達ではないことを例に挙げつつ、「自動車がなくなるとも歩いて楽しめる」コミュニティ空間の大切さを説く。また、標準化が難し

いクラフト的な伝統を活かし、地域内で循環し自立する経済をつくること、都市と農村が結びついた田園都市を再生させることを提案する。

小林正弥氏は、加賀百万石は幕藩体制では全国一とはいえないが、一向一揆の歴史まで遡れば、全国一の「自治都市・金沢」の姿が描かれ、その伝統を活かし、若者のエネルギーも取り込みつつ、「新しい善隣館」をつくってはどうかという。

これらの意見は、確かに外部の専門家のものであって、金沢市政の実情、市民の生活実感を必ずしも十全に反映していないかもしれない。といって、決して軽視すべき内容ではない。虚心坦懐に傾聴すべきだと思う。委員の一人、あん・まくどなるど氏がいうように、「統合性のある全体像」がまちづくりには欠かせない。本提言には、大局的な見地からその像を描くための材料が豊富に埋め込まれているのである。

現在、この提言を踏まえ、地元の有識者や財界人がさらなる議論を進めている。市長が交代し、今後の市政の方向が決まる大事な時期がまさに今である。われわれ一般の市民も関心をもって、積極的に議論に加わるべきだと思う。



都心部への効果的な投資の例として挙げられたLRT(富山市)

LRT に対する誤解かも …… 「LRT はお金がかかる」

宇都宮 浄人

関西大学教授
日本銀行時代に
金沢支店に勤務



LRT のような良い交通システムがあれば越したことはない。けれども、……。そんな思いを抱く人が結構多いのではないのでしょうか。この連載では、けれどもの次に来る思いが、ひょっとすると誤解かもしれない、ということをお話ししましょう。

LRT は、あれば越したことはない。けれども、お金がかかるので金沢では無理、と感じている人はいませんか。

お金がかかるといっても、2 つのお金があります。一つは建設するときのお金、そして走らせるときにかかるお金。建設のときは、これまで道路だったところにレールを敷いたり、架線を張ったり、停留所も、バスのように 1 本柱を立てるといったものではなさそうです。そして、車両が格好良い分、いかにも高そうです。

一方、電車を走らせるとなると、運転手さんはじめとする人件費はもちろん、電気代、そして道路と違って、レールが曲がっていないか、架線がたるんでいないか、安全に走らせるためには、かなりの手入れも必要です。

そこで、まず、建設費。確かに新しくバスを買うよりも電車の金額は高いです。とはいえ、実際どれぐらいなのか。条件にもよりますが、車両も含めて全ての施設をあわせて 5 キロの LRT システムを整備する場合、大体総工費は 100 億円くらいだそうです。

さて、都心の地下駐車場はいくらかかっているのでしょうか。実は、多くの都市が、地下駐車場に 100 億円規模のお金をかけてきました。橋を作ったり、道路を高架にしたり、いろいろなところで、お金を使います。そうしたインフラのコストと比べて、LRT は決して高いものではありません。かつてあちらこちらで計画された地下鉄やモノレールとは違います。

運転を開始してからのお金はどうでしょうか。これまたバスであれば、レールや施設、架線の管理は必要ありません。けれども、バスが走る道路をきちんと整備するためには、実はお金がかかっています。バスのときは道路の整備費がかからないわけではありません。LRT にするとなぜか施設の維持費まで気にするというのは、実は公平な理解ではありません。それに、コストのかなりの部分は人件費ですが、そうなると、一定の需要があるところで、中規模な輸送を行う場合、運転手一人で多くを運べる LRT のほうが人件費は相対的に安くなります。金沢ほどの需要が見込める都市であれば、基幹軸に LRT を活用しながら、バスとの交通ネットワークを組み合わせるといった形が、運転の費用と利便性を考えると効率的なように思われます。

道路や下水道はインフラの投資として考えているのに（だから、黒字だ赤字だとは言わない）、LRT を敷く場合は、そのために必要なお金は全て電車に乗った人からの収入で賄わなければならないという思い込みがありました。けれども、それは世界では「非常識」な思い込みです。「常識」で考えれば、きちんと投資をすると、人々が便利な生活を送れることに加え、都市の経済が活性化します。そうなれば、税収も増えるのです。

幸い、政府もそのあたり気が付き始め、最初の建設にあたっては、総工事費の半額程度を国家予算で賄うという制度もつくっています。気前が良いと感じるかもしれませんが、道路などに比べれば、桁違いの安さです。あとは、どの都市が手をあげるのか、中央政府は待っている状態といってもいいかもしれません。



『鉄道復権』

自動車社会からの「大逆流」

宇都宮 浄人 著
新潮選書 / 2012 年 3 月

都市間的高速鉄道から都市内の路面電車（LRT）まで、いま、世界では鉄道が再評価され、新規路線が次々に整備・計画されています。その理由を知るとは、金沢都市圏への LRT 導入を考えるのに不可欠。ぜひ一読ください。（M）

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.10 普段利用しない者にとって石川線の存廃問題は関係ないのでは？

鉄道は公共交通機関であると同時に、地域のシンボル（象徴）的存在でもあります。鉄道がなくなると街のイメージダウン（悪印象）になるばかりか、交通弱者の送り迎えが発生したり、自転車に変更した学生の交通事故の増加、商店街の衰退、高齢者の引きこもり、地価の下落率の増大等々、様々な方面に影響が出てきます。上記に加え、自動車通勤に代える方の増加、鉄道の代替となる路線バスの増便などによる沿線道路の渋滞の増加等もあり、鉄道の廃止は、普段全く電車を利用しない人にまで影響を及ぼします。また、近年の少子化により高校の統廃合が全国的に進められていますが、鉄道のない地域の高校から閉鎖される傾向にあります。これまでに述べたことは、全国各地の事例で明らかになっています。

Q.11 鉄道が地域にもたらす利益とは？

前のQ.10の逆を考えていただければと思います。また、鉄道が通うということは、地図や時刻表には確実に黒い線で示され、確実に鶴来、野町、あるいは内灘、などの地名も入ります。お金を払っているわけではありません。タダで全国に確実にこの地域を宣伝してもらっているのです。そして、鉄道のある地域は、それなりの街を形成しており、便利で住みやすい所、といったイメージが思い浮かぶのが一般的です。さらに一言、極端な言い方をすれば、鉄道は客がゼロでも、通っているだけで地域に有利、と切り切る方もおられます。とある廃止した地域ですが、本数が極端に少なく乗客もほとんどいないから、なくても影響は少ないといわれました。ところが廃止後、街が衰退、あげく、街自体が消滅しかけている地域もあります。



野町駅

北鉄石川線が存続しているおかげで、「野町」も「鶴来」も“全国区”。浅野川線の「内灘」もしかり。“乗客が少ないから不要”と経済合理的のみに考えるのは、長期的にみて地域社会・住民生活の全域に不合理な結果をもたらしかねない。

金沢 LRT 講座

第 6 回

私たちが考える金沢都市圏のビジョン

LRT を基幹とする公共交通で散策を楽しむまちづくり

金沢・LRT と暮らしを考える会 谷内昭慶

金沢の底力

読者の方から、金沢は内発的経済に立脚しているのだから、観光で成り立っているわけではないと言われました。確かに金沢都市圏は、金箔工芸や友禅、漆器など伝統工芸に根ざした特徴的な事業体が今でもあり、一方で、地元の従業員を多く抱える中村留精密工業や渋谷工業、ナナオ、村田製作所、小松製作所など世界に通用する事業体も多くあって、他の地域と違って住民の中流層が厚い面はあるでしょう。その点では、便利なマイカーは通勤や生活には必要不可欠なものとして認識され、中流層の証でもあるということでしょう。70年代に入ってから積極的に路面電車を復活させてきた（LRT 政策を進める）欧州各国でも、LRT は下級層の乗り物だと富裕層から揶揄され、商店街からは反対された時期もあったようです。

しかし、現状は日本でも経済格差が現れ始めましたし、徐々に車を運転できない高齢者が増えていきますし、車離れの若者もいるということですから、傾向は急に変わるとは考え難いことから、政策的にもマイカー中心とするまちづくりはもうできなくなっている状況にあります。

持続可能なまちづくりということでは、まさに待ったなしで低炭素社会の形成も含め進めなければならないのが都市計画ではないでしょうか。抜本的に見直して交通面では公共交通網で支えるまちに作り変えることだと思います。

過去の経緯から見ても決断が遅れば遅れるほど地域益が損ねると、私たちは見えています。まちづくりの要としてみている LRT は単なる移動手段ではないからです。

富山市はすでに LRT を使って国が進めるコンパクトシティという政策を打ち出したまちづくりを始めています。これはもう富山市だけの問題ではなく、金沢都市圏でもどこでも人口減や高齢化が進んでいるところは、取り組んでいかなければならないテーマになります。当然ながら、住宅街が散居村のように広がってしまった地域においては、住宅街と中心市街地をつなぐ必要があります。その街中をスムーズに、しかも車窓も乗車も楽しめるデザイン的にも優れたユニバーサル満載の水平エレベーターと称される LRT を社会的装置として私たちは推進しているのです。

金沢都市圏は文化的歴史的資産が多くあり、経済基盤もまだまだ安泰という見方があるのかもしれませんが、それならなおのこと、そうした観光的・社会的資産をしっかりと生かす必要があります。公共交通で来る人の方が駐車時間を気にせず、ゆっくり散策できることから、駐車場を整備した街より滞在時間が長くなるというデータもあります。金沢の中心市街地が定住促進も含め文化を大事にするまちづくりを目指すのであれば、駐車場より、むしろ中心地にパブリックガーデンを用意し、住民には園芸や菜園を楽しんでもらい、地産地消の生活をエンジョイしてもらった方が健康的ですし、静けさを堪能してもらえないのではないでしょうか。

サステイナブル (= Sustainable) であること

広がったまちにどんな交通網が必要かという点からみても、持続可能な（サステイナブル）まちづくりの条件のひとつに交通インフラや情報インフラ、雇用や安全・安心のための公共的仕組みなど、どうしても欠かせないものがあります。つまり、暮らし易さの条件が揃っているかどうか、ということになります。

昭和 43 年の都市計画法の改正後もまちの広がりを止めなかった金沢都市圏は、まさにマイカーを中心とする

まちになっています。しかし、このままではサステナブルとはいかなくなるかもしれません。新しい考えを投入し、金沢都市圏の魅力を再発見していくことが求められているのではないかと危惧しています。

今、中心市街地ではラプロの再開発が浮上していますが、ビルの老朽化が進んだビルの更新と西金沢駅に隣接するJT跡地の活用（現案、住宅地とする）があります。こうした土地利用においても、将来に渡って活かされるようにしていかなければなりません。いずれにしても国道157号線を挟む片町界隈のビル群は建て替えの時期にあり、新しい中心市街地の名所になるところでもあって、新しい視点が必要なところではあるということはいえるでしょう。

スクラップ・アンド・ビルドは必ずやってきます。お金がないからそのまま良いというわけにはいきません。それなりの更新が周期的にあります。どうせお金をかけなければならないのなら、それこそ建物であっても持続可能なまちづくりに寄与できるような機能とデザインでなければ意味がありません。まちの個性（特長）というものにかかわるからです。

本会提案の金沢駅東口から武蔵が辻・香林坊・片町を通過して西金沢駅までのLRTルートは、金沢の中心軸の一部であり要所でもあります。県都としての顔を作っておく必要があります。東京スカイツリーのようにそれなりの名所が街にあれば、自然と持続可能なまちになるかもしれませんが、スプロール化やドーナツ化で人がいなくなるようなら、それこそ街としての魅力がないといわれているのと同じです。

百万石物語の舞台、中心市街地のこれから

金沢駅東口から西金沢駅までにある国道沿いの両サイドのビル群は1階に商店や銀行などが営業し、2階は地元企業の営業事業部や事務オフィス、大阪・東京本社のバックアップオフィスや大学のサテライト教室、カルチャーセンターなどで活気に満ちている。ビルの4階以上は住宅になっていて転入者の人気物件となっている。通りにはLRTのトラム（路面電車）が走っており、定時性やバリアフリーに優れていることからビジネスにも重宝がられ、観光客や市民でトラムはいつも満員状態。平日でも歩道は行き交う人々や車椅子の人たちで賑わっている。

昔の中央公園は今、多目的イベント会場。毎週土日は地元産の「市」が開かれ、老若男女による芸能パフォーマンスが繰り広げられている。その傍は、トラムの待機地で交通ターミナルになっているので、市民はトラムをより身近に感じることができる。デザインのいいカッコいい車両はいつも子どもたちの写生の対象になっている。

という光景を私は想像します。LRTがもたらしてくれるまちの賑わいと光景です。トラムは子どもたちには大人気です。将来を担う子どもたちに愛されるのは何も新幹線だけではありません。LRTへの投資は未来への投資といっても過言ではないでしょう。金沢の市電は1919年に開業して48年間で終わってしまいました。その理由は市民がマイカーに魅了されてしまったともいえます（俗説／真実は他に）。しかし、車のもつドア・ツー・ドアという便利さは地域の特長にはならなかったのです。車といえども地域益には必ずしも繋がっていないということがわかります。

百万石物語は鶴来地区や内灘町に広がる

LRTは金沢市内だけに留めるのではなく、その機能と魅力を鶴来地区方面や内灘町方面にも広げ、その効果として内灘町のまちづくりや鶴来地区のまちづくりに刺激を与え、金沢とは違う魅力を持つエリアに発展すると期待できます。

内灘町は海と高台という地理的な特長を活かし、まちが若返る必要があると思います。若い世帯や若者たちが住みサービス業を興し、退職者が住むリゾート地感覚があってもいいでしょう。そのためにも浅野川線・内灘駅からせめて金沢医科大学まで軌道の延伸が実現できれば、新しい切り口で内灘町をアピールできます。

一方、鶴来地区は、白山比咩神社というパワースポットの魅力と相まって老若男女に好まれ、野外イベントに特化したエリアとして山の魅力を発信しつつ自然豊かな景観や環境を魅力に山麓への定住促進をより進めることにも繋がるでしょう。そして、日本の科学技術を担う北陸先端科学技術大学院大学への延伸ルートは県益に直結するインフラだと考えます。

まさに広域に及ぶ鉄道によるまちづくりが展開できます。軌道沿線のみならず、パーク＆ライドがLRTでよ

り効果を上げることになりますし、人口増に貢献するかもしれません。災害の少ない金沢都市圏、国内でもこんなに恵まれた地域は少ないでしょうから大いにアピールし、自慢できると思いますが、どうでしょうか。

欧州では、いち早く LRT に目覚め、復活させ新しい車両でまちの魅力も含めどんどん魅力アップを図っています。ついに LRT に批判的であった富裕層も認めるようになりました。LRT がもたらすメリットが非常に大きかったということです。

ただし、日本と欧州では、そもそも土地所有の概念、土地利用の法律に違いがあります。街の構造は日本と違って城壁で囲むという戦略があって、まちの規模はほぼ決まっています。だから中心市街地に生活物資が集まっているという構造になります。

一方、日本はまちの境界が変化し、かつ郊外の大型店で何でも手に入ることから、あえて中心市街地に買い物を求めなくともいいので、LRT の必要性が高まりません。まさに日本は車社会にあった制度と環境になっているのです。

よって、欧州での LRT の事例がそのまま日本には当てはまらないともいえます。しかし、私たちは LRT が金沢都市圏の魅力づくりに役立つと考えています。その大きな理由は道路が狭く、他の地域と同じように高齢化と少子化が進み、公共交通がバスしかないからです。都市圏で 62 万人以上を抱える人口規模の都市が移動目的のバスだけという点や大都会に比べれば小さな渋滞かもしれませんが、慢性化し、道路利用の効率が悪く、文化意識が高い割には地域格（品格）が表れていないからです。



（パーク＆ライド）

トラムとバスと自転車、マイカーの黄金関係

マイカー依存からの脱却の先にあるもの

それは健康と風と香りと音がよみがえる感覚の・対話の復活である！

読者の声

機関紙 4号と5号の巻頭及び金沢 LRT 講座に指摘

- ・金沢の経済の基盤は観光ではなく、内発的経済のおかげである。観光は小遣い稼ぎである。
- ・前市長（25年間在任）が打ち出した世界都市構想が金沢の基本計画の柱となってイベントがもてはやされ、観光が「いいね金沢」のキャッチとともに推進された。観光とその産業育成に政策の中心があった。そして、いつのまにか市政全体が「いいね金沢」に同化された感がある。
- ・都市計画法の改正は昭和43年。金沢市は45年から区域の線引きを始めたが、本来、住宅の建設ができない調整区域内でも区画整理を条件に住宅建設を県が認可した。このやり方は全国に波及し、金沢方式と呼ばれた。（宅地が広がった理由）

【返答】

正直、筆者はそれほど深く考えていませんでした。その意味では、市民の多くも観光がメインだと受け止めていると考えられます。前市長の25年間の方針がしっかり定着しているのでしょう。今、まさに新幹線効果に便乗し、県も金沢都市圏も新幹線開業に伴う観光と関連事業に力が入っています。しかし、いくら内発的経済力があるからといって、底力が疎かにならないか心配です。

確かに伝統産業があり、世界に通用する中規模の事業者が県内にたくさんあることから、住民の多くがマイカーを持つのは当たり前だと思うのも理解できます。きつとずっと中流意識があって公共交通網の充実という課題には、それほど緊急性や必要性を感じられなかったのでしょうか。

また、前市長は唯一でない気がすまないところがありました。それは彼だけではなく住民の心根にもあるのではないかと思います。でなければ、25年間も同じ政権が続くとは考えにくいからです。それが後追いはしないという方針に表れています。

現に、富山市が平成18年にLRT政策を実現させたとき、彼はさらに頑なになったとも聞いています。そして、今もその影響があるのかもしれませんが、LRTどころか北鉄の石川線・浅野川線さえ放置されました。ところが、現市長になって今年から毎年4.4億円規模の公的支援を3～4年間（総額20億円ぐらい）、国と県及び3市1町で行うことになりました。現市長は、あと4年になりますが、昨年9月議会で、「5年後を目処に北鉄も含め、公共交通をどうするかということを決める」と明言されています。

昭和40年代以降、好景気と人口増加にあった頃、金沢は人口60万人構想や政令都市を目指そうとしました。しかし、平成の合併もうまくいきませんでしたし、今は人口の自然増は望めません。まさに「連携と共生」の時代だといえるでしょう。

ということで、現市長の方針を今年度中の金沢市長期ビジョンにどう記されるかに期待します。97年に欧米の交通政策を視察された現市長は、平成12年3月議会にてITS（Intelligent Transport Systems / 高度道路交通システム）について質問されていますので、当然LRTを理解されておられます。きっとそれなりに解答はお持ちでしょう。

まちづくりで大事な事はまさにビジョンが示されているかどうかではないでしょうか。いみじくも前市長には金沢市世界都市構想がありました。よし悪しは別にしろ、これは非常に効果的でした。視点の新しさや未来感、実現性や国際感覚があり、それが長期政権を保障したと思います。

結果の評価に関しては人それぞれだと思いますが、ビジョンは政権にとっては必要十分条件だと確信します。

私たちがLRT導入の政策に拘るのは、LRTを単なる移動手段としてみていません。環境、福祉、医療、スポーツ、教育、芸能、経済、観光など、あらゆる分野にかかわる社会的装置だからです。道路整備の理由と似ています。金沢都市圏にとっては必要不可欠であると考えます。また、不況時だからこそ、お金を天下に回すためにも公共事業として位置づけ、政策としてもLRT導入は有用だと考えているからです。

最後に、筆者が昨年12月議会の市長答弁について評価したら、「課題整理なんて3日でできるよ。これはやる気がないという意味だ」とひとりの読者から言われました。地方でも官僚が使う霞ヶ関文学、永田町文法で議論されているんだということを今年度の予算、人事、部署をみて思いしらされました。少なくとも本会が提案する導入ルートには走行空間等の課題はありません。（筆者）

金沢の公共交通と暮らしを考える

第5回 万葉線のイベント時運賃助成と パーク&ライド（その2）

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

今回はイベント時に万葉線の運賃を半額にし、同時にパーク&ライド（P&R）を実施する利用促進策についての話をしました。今回はその続きとして、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と、イベント時に万葉線を利用してもらえたからといって、普段は車を使うから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疑問点について話をしたいと思います。

まず、P&Rは家から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）しくみです。地方都市では、公共交通の便数が多いわけでもなく、近くに駅やバス停がない場合も多いです。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。そのため、駅の近くに駐車場を用意すればP&Rが成功するというわけにはいきません。P&Rが利用されるための主な条件は4つあります。

1つ目は到達時間です。日本では道路は国が整備する一方、鉄道は民営の独立採算にまかされており、設備の近代化や高速化は大都市部でしか行なわれてきませんでした。そのため、地方では郊外から中心市街地まででも、鉄道より自動車のほうが早く到達できます。一般道路の最高速度はバイパスなどで40km/hから50km/hや60km/hに引き上げられているところもあり、地方鉄道では早くても70km/hまでです。ところが、車は出発地から目的地まで直接行くことができますが（正確には駐車場から駐車場まで）、公共交通はどちらも最寄りの駅やバス停まで行かなければ利用できません。駐車場にも困りませんから、家から目的地までの到達時間を含めるとさらにその差は広がります。鉄道は本来高速運転が可能な交通手段で、在来線では最高速度130km/hで運転することは充分可能です。道路と同じく都市のインフラとして位置付けて、同じ金額をかけて整備すれば地方鉄道も道路より早い時間で到達できるだけの機能を持たせることは可能で、多くの人が自動車利用から鉄道利用へ転換すれば、整備費用も環境負荷も低減させることが可能です。しかしながら、欧米のような制度を導入しない限り、日本の現行制度ではその実現は難しく、到達時間については自動車のほうが圧倒的に有利です。

条件の2つ目は料金です。一般に車を保有し、維持するためには1台あたり1日2,000円程度の費用がかかるので、車を持たずに公共交通だけで移動するほうが安い場合が多いのです。ところが、一旦車を保有すると、目的地までの料金はガソリン代と駐車場代しか念頭に置きません。最近はガソリン代も高くなってきて、将来的にはさらに高騰することが予想されますので、公共交通のほうが有利となりそうですが、地方では駐車場料金も安いので、現状では車のほうが有利と思っている人が多いです。

条件の3つ目は定時性です。公共交通、特に鉄道は定時性に優れていて、時間どおりに到着できます。車は道路が渋滞すると、所要時間が読めなくなり、駐車場が見つからなければその分時間が余計にかかってしまいます。ただし、地方都市ではそういった心配はほとんどないため、定時性については互角といえそうです。

条件の4つ目は快適性です。車は自分の思いどおりの内装にすることができ、車内でも勝手に行動できますので、快適そのものです。一方、公共交通は車内で人目を気にする必要もあり、時には座れないこともあります。座れたとしても2人掛けの席などでは相席となります。また、自分の好きな時間に出発できないため、乗車時に待つ必要があり、バス停など待ち合い環境も快適とはいえません。だからこそ公共交通は社会教育の場として重要ということもいえますが、交通手段を選択する際には車のほうが有利といえます。

それ以外にも人によって条件があると思いますし、選択時の優先順位も人によって様々です。しかし、総合的にみて、車を駐車場に停めて鉄道利用に切り替えてくださいと言っても、簡単にはいかないものです。逆にいうと、ひとつひとつの条件について、車よりも有利な条件を用意して、その個別の条件に関して重視する人に提示できれば、P&Rの利用、もしくは、日常の利用も車から鉄道に転換してもらえる可能性があるということです。

高岡の中心市街地で祭りや大きなイベントが開催される場合を考えてみましょう。高岡の中心市街地が歩行者天国となり、車は通行禁止になってしまいます。普段なら混雑しない道路でもイベント参加者のため渋滞し、駐車場も一杯になります。つまり、中心市街地に行くのに時間がかかり、いつ着かわからない状態となってしまいます。一方、万葉線は路面電車のため最高速度が40km/hですが、確実に着きますので、このときばかりは大都市と同じく公共交通のほうが到達時間も定時性も優れています。料金についても、環境定期券による同乗者半額と、イベント時に料金を半額にすることによって、P&Rを利用すれば駐車料金も不要ですから、家族と一緒に中心市街地に来る場合、車のガソリン代と駐車場代の合計と互角か、それよりも安くなる場合もあります。イベント時の車内は利用者も多いので快適とはいえませんが、普段の混雑と違い、多くの人が集まって市街地に出掛けるという雰囲気が気分を盛り上げてくれます。子供は初めて乗る電車に大喜びです。一方、車で多くの人々がイベントに行く場合、車内は快適であっても、渋滞でいつ着かわからないとイライラし、運転手は飲酒もできず、帰りに疲れた状態で運転して帰らなければなりません。公共交通だけで来ればお酒も飲み、帰りは寝て帰ることもできます。ただし、P&Rを利用した場合は、駅から家まで車を運転する必要があり、飲酒はできません。

結局のところ、普段では車よりも利便性の低い電車でも、イベント時に中心市街地に出掛ける際には、逆に電車のほうが有利となるため、P&Rと運賃半額助成の2つの施策が効果を発揮するのです。万葉線が開業して5年目にあたる平成18年度には、全利用者のうち、6%がこうした運賃助成を利用した人でした(図1)。普段は万葉線を使わなくても、イベント時に万葉線のことを知り、実際に使ってみた人たちはです。駅や電停に広告を出しただけでは万葉線のことを知らなかったと思われ、イベントをきっかけとして万葉線のことを知り、実際に使ってみようということになったわけです。よく、イベントの時だけに利用者が増えても仕方がないと言う人もいますが、それは次に何の策も打たない場合です。公共交通は普段も運行していますので、一度使ってみると、万葉線が15分おきに走っていることを知り、意外に便利なのに気が付きます。そして、普段なにも考えずに反射的に車に乗っていた人、特に車で送迎してもらっていた人が、JRを使うために駅に行く際や、病院に行く際、デパートで買物する際に、電車も選択肢のうちの1つとして頭の片隅に残るのです。ましてや、アイトラムという新型でかっこよく、段差もない乗りやすい電車が、颯爽と街中を走る体験をしたインパクトは、これまでの古くて時代遅れの乗り物と考えていた電車のイメージを覆すには充分でした。

ちなみに、P&Rと運賃半額助成をバスで実施したとしても、その効果は限定的になってしまいます。バスでは渋滞の車の列にはまってしまう、バスに乗り換えても到達時間は早くなりませんし、定時性も保たれません。電車よりも揺れるので、大勢の人が乗ると快適性は大きく低下してしまいます。中心市街地の大きなイベントに対応するには輸送力も足りません。比較的小規模なイベントで、中心市街地以外のところにピストン輸送する場合には、バスのほうが柔軟性があります。しかし、残念ながらバスには中心市街地のランドマークとして、次もまちなかに来たいと思わせるインパクトに欠けるのです。そして、そのインパクトの弱さと、車との相対的な利便性の低さのせいで、継続的な利用促進につながっていきません。

万葉線の場合は、初めて祭りやイベントで万葉線を利用した市民が、次は年に数回でもまちなかへのお出掛けに利用するようになり、その便利さが口コミで伝わり、通院や買物で利用する人が増え、回数券での利用が増えました(図2)。もちろん、商店街や市民が利用促進に協力していることもありますが、開業から5年連続で万葉線の利用者が増え続けているのは、市民サービスの一環として運行している万葉線のサービスを知ってもらおうお試し日として、イベント時を活用した利用促進策が成功しているからといえるでしょう。

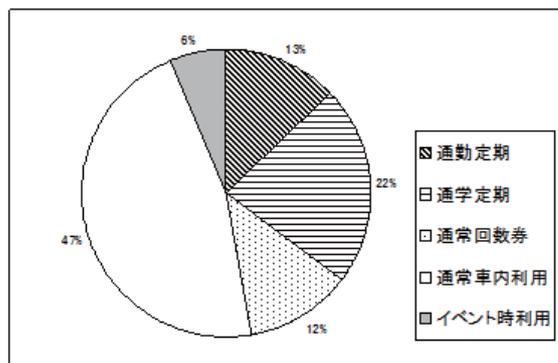


図1 平成18年度の万葉線の利用者数詳細
万葉線資料(2007)より作成。

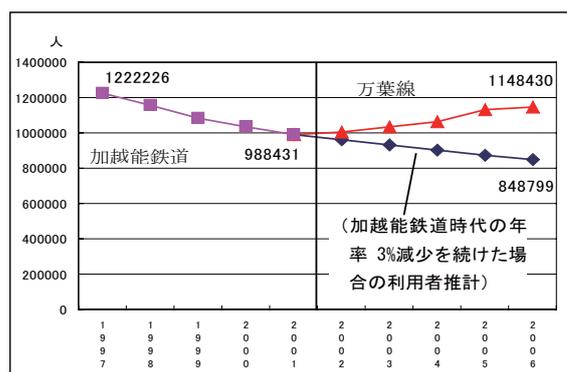


図2 第三セクター化前後の万葉線利用者数
加越能鉄道資料(2001)、万葉線資料(2007)より作成。

まちづくりの思想

連載第 5 回

まちづくりと 「歴史と伝統」

どんなニュータウンでもまちづくりはできる。そこに住む人々が活きた「精神」をもつならば。逆にいえば、博物館のごとく、歴史的建造物の保存そのものにこだわるのは「まちづくり」ではない。

まちづくりを志すにおいて、何よりも大切なものの一つが、「歴史と伝統」だ。そこにどのような歴史や伝統があったのか、それを踏まえることこそが、まちづくりを志す上での全ての基本となるものだ。例えば、そこに江戸時代や平安時代から引き継がれ、風化せずに残された街並みをとにかく壊さず、それを使って現代風の住まいにしたりカフェにしたりしながら、皆が楽しめる空間をつくるのが、よいまちづくりで、そんなものを全てぶっ壊しながら、その時の流行廃りで新しいものをつくってしまうのは、わるいまちづくりだ。だから、まちづくりでは歴史や伝統を大切にするのが大事なんだ。こんなふうに言われるわけである。

しかし、こういう「セリフ」は、既に多くのまちづくりに興味関心を抱く日本人の間で共有されているものであって、今更繰り返すまでもないものであろう。つまりそれはむしろ「陳腐」とも言えるような言説であるかも知れない。

ただしそのセリフが仮に「陳腐」であったとしても、「歴史と伝統」という言葉に秘められた、空恐ろしいとも言い得るような凄まじきものを感得しながら、「まちづくりには歴史と伝統は大事だ」という言葉を吐き、耳にしている人々は必ずしも多いわけではないのではなかろうか。

例えば、歴史と伝統がまちづくりに大切であったとするなら、歴史も伝統もない、10年や20年前に造成されたニュータウンでは、まちづくりは不能だということになってしまいかねないではないか。

しかし、(おそらくは多くの人々が直観しているように) そんなことは決してない。

仮に今年できあがったニュータウンに入居した人々だって、まちづくりをはじめることができるのである。

例えば、戦前につくられたハリウッド映画を代表する古典の大作「風と共に去りぬ」のラストシーンは、南北戦争期のアメリカで、歴史の荒波に翻弄されたスカーレット・



こんな街でも再生しよう！

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、『コンプライアンスが日本を潰す～新自由主義との攻防～』(扶桑社新書)。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。

オハラが、彼女が生まれ育った地に戻り、そこで生きていくことを「誓う」というものだ。言うまでもなく、その「大地」には、日本やヨーロッパのような伝統的な街並みがあるわけではない。そこはむしろ荒れた大地だ。だからこそ、そこに根を張り、生き抜いていくためには、文字通りの「まちづくり」が求められるのであって、その意味において、彼女のその誓いは、そんな「まちづくり」に直結するものだと言えるだろう。

だとすると、まちづくりには「江戸時代に作られた城下町」なり「平安時代からつづく門前町」などは不要どころか、「昭和時代につくられた駅前商店街」ですら必ずしも求められてなどいないということを見て取ることができるのではなかろうか。むしろ、そんな江戸時代や平安時代につくられた土地で行われる「まちづくり」は、字義通りの「まちづくり」なんかではないと言える程だろう。何しろそこには、既に先人達が、それこそ「歴史」の中で作りあげた「伝統」的なまちがあるのだから、字義通りの「まちづくり」などではないとすら言えるわけである。

では、スカーレット・オハラが為すまちづくりには「歴史と伝統」など不要だったのだろうか？

否、決してそうではない。

考えてみて欲しい。そもそもそのまちづくりは、スカーレット・オハラという人物によって織りなされるものだ。そして、その人物は、決して、西部の荒野で突如として生まれたものなんかでは決してない。荒野を切り開き、大地に根を張らんとしたそんな彼女の「精神」は、ヨーロッパからアメリカ大陸へと大西洋を渡った人々から直接引き継がれたものなのであり、その彼女の「精神」そのものが「伝統的なもの」なのである。

さて、そんな彼女に伝統的に引き継がれた精神は、よくよく考えてみれば、決して生やさしいものなんかではない、ということが見えてくる。

住み慣れた欧州、様々な問題がありながらも最低限のイ

ンフラも社会制度も整えられた欧州を離れ、何が待ち受けているのか分からぬアメリカ大陸に渡らんとする精神の内には、我が身が減び去ることもあるだろうとの予感があったに違いない。そして、そんな予感を十二分に感得しながらも新天地、フロンティアの向こうにあるやもしれぬ「希望」に身を委ね太平洋を渡らんとするという精神は、ある種の「狂気」を宿すものであったとすら言うことができるだろう。

そしてそんな彼女の身の内に伝統的に引き継がれた、この身が減び去るやも知れぬという予感、そしてそれを押しも太平洋を渡らんとするある種の狂気をも包含するような精神そのものの起源は、かのヨーロッパの大地で培われたヨーロッパ文明にあることは間違いない。

そしてさらに言うなら、そんな「狂気」の全てを引き受けつつ、新しい「大地」で再び自らの生の営みを始めんとする「力強い覚悟」もまた、ヨーロッパを起源とし、そして彼女に引き継がれた精神を起源とするものなのだ。

つまりは、こうした「歴史と伝統」のなかで引き継がれた精神こそが、彼女が西部の荒野の中で為さんとする「まちづくり」の全ての契機であり起源なのだ。いわば、ヴィヴィアン・リー扮するスカーレット・オハラに宿るあの「力」は、ヨーロッパの地で培われ、太平洋を渡り、アメリカ大陸の東海岸から西部へと運ばれた「精神」から析出するものに他ならないものなのであり、その「力」こそが、何も無い西部の荒野の中にまちをつくりあげる全ての源に他ならないのである。

こうした事を考えてみるなら、「まちづくりには、歴史と伝統が重要だ」なるセリフに込められた真意は、決して、

建物や街並みなどの歴史的、伝統的なモノ（＝物質）を大切にしましょう、というような小学生でも口にしそうなやさしいものなんかではないということが、ありありと見て取れることとなる。

もしもそんな「モノ」に意味があるとするなら、そんなモノに様々な意味で触れることを通して、その「モノ」をつくり、それを使い、守ってきた人々の「精神」に陰に陽に触れることを可能とさせ得るという「一点」にのみあるのだ。そして、そうしたモノに触れることを通して「感得」、あるいは「伝染」してしまった「精神」に基づいて、さながらスカーレット・オハラが「荒野という状況」の中でまちをつくらんと決意したように、様々な「伝統的な建造物や街並みがあるという状況」の中で、まちをつくらんとしていくこととなるのだ。

そうした「与えられた状況」の中で織りなされる「精神的活動」こそが「まちづくり」なのであって、一切の精神性を排除した上でただただ技術的に繰り返される、さながら博物館で歴史的伝統的な物質を保存し続けるような行為は、「歴史と伝統に裏打ちされたまちづくり」なんかでは、絶対ないのである。歴史と伝統とは、狂気すら胚胎しうる精神と呼ばれるものの相似をなすもの、あるいはさらに言うなら、そんな精神そのものとも言いうるものなのである。

いずれしても、精神という空恐ろしいものは、どのように表現しようとも、決して筆舌には尽くせぬものだ。しかし、その筆舌に尽くせぬものを、そのところで十全に（そして時に当たり前のようにして）感得しえた者だけが、「まちづくり」を織りなす荣誉に預かることができるのである。



暮らし一口メモ

おもてなしは謙虚に...

石川県が「おもてなし」に力を入れている。「観光おもてなし塾」が開かれ、「おもてなし講座」が催され、「お国自慢おもてなしハンドブック」が作られた。「おもてなし推進協議会」が発足し、「おもてなし推進大会」も行われている。

そもそもおもてなしとはサービスのことであり、サービスとは奉仕活動のことだ。軍務をも意味するように、サービスという言葉には義務の観念が強く伴う。それを「おもてなし」というと、いかにも生ぬるい感じがする。大震災で日本が傷ついたことも、世界が恐慌の前夜にあることも、すべて忘れてしまいそうだ。旅館の組合ならいざ知らず、それを県民こぞっての「運動」として広めようというのは、お節介であるのはよいとして、はっきりいって平和ボケの所業ではないか。

牽強の説ではあるが、本気で来県客をもてなそうとするなら、県の玄関口に便利なLRTを導入しておくのがよい。そのインフラ整備に込められた並々ならぬサービス精神を評価して、県内へ進出する企業、「U・Iターン」する人が増えれば県政にも大いに寄与する。新幹線の開通に間に合わなくとも、具体的な期限を明示して、まずはその導入を「宣言」するだけでも効果があるだろう。このようなことを地道に考え、論じたほうが、茫漠とした「おもてなし」にあたら資源を費やすよりよほど生産的なのではなからうか。（毛利）

「法令遵守」の 恐るべき実態

……………毛利千香志

藤井 聡 著

『コンプライアンスが 日本を潰す』

新自由主義との攻防』

扶桑社新書 / 2012年6月刊



いつの間にか定着してしまった横文字は多い。「コンプライアンス」もその一つだ。

しかし当初は、普通の庶民感覚の持ち主なら、その言葉の突然の流行に違和感を覚えたのではなからうか。本書はその違和感の出所を明確に示し、ひいては現代日本人の生きる姿勢そのものを問うている。

compliance とは comply の名詞形で、「comply with ~」は「～に従う」という意味である。わが国では一般に「法令遵守」と訳されている。

ところが、ビジネス関連の書籍や雑誌、法律の解説書などでは、“コンプライアンスは単なる法令遵守ではない”と書かれている。法令の背後にある「考え方」まで深く理解して、条文に従うのみならず、その「精神」に則って自らの行動を律するようにと説くのである。それが、この目新しいカタカナ語の深い意味だというわけである。こうした説明を、世のビジネスマンのほとんどが、まるでご託宣を拝聴するように素直に受け容れている。

その様子は、著者が挙げる「談合」をめぐる日本人の態度によく現れている。談合すなわち「話し合い」とは、各地の共同体や各業界において普通に行われていた慣習である。カタカナ語で具体的にいえば、「ワークシェアリング」のことだ。「是々非々」の「社会通念」に従ってなされれば、何ら非難されるべきものではないのである。むしろ、著者のいうように、しっかりと制度化すべきだ。

しかし、このような話をした途端、何か悪事を弁護しているかのように受け取られ、その発言は封じられていく。コンプライアンスの趣旨に反するというわけだ。

このように「全体主義的な空気」が支配するのは、日本人が自らの「伝統」を擲ったからにはほかならない。著者が紹介する通り、「法の支配」を最初に打ち立てたイギリスは、成文の憲法をもたない。過去数百年にわたる議会の決議や裁判所の判例、国民の慣習や儀礼の様式等が「集合体」となって憲法典の代わりをなすのである。イギリス人は国民の伝統を守り活かすことを通じて、「複雑で矛盾に満ちた

この人間社会の中で」時々の状況に応じて「常識的な判断」を行ってきたのである。

そのイギリスに留学して、彼我の文化の違いを身をもって理解した夏目漱石は、「現代日本の開化」という講演でこう語った。「西洋の開化は内発的であって、日本の現代の開化は外発的である。『こういう開化の影響を受ける国民はどこかに空虚の感がなければなりません。またどこかに不満と不安の念を懐かなければなりません。それをあたかもこの開化が内発的でもあるかのごとき顔をして得意である人のあるのは宜しくない。それはよほどにハイカラです、宜しくない。虚偽でもある。軽薄でもある。』

現在は、漱石の時代よりはるかに強く外発的な開化の影響を受けている。すなわち、新自由主義のイデオロギーと、それを生んだ、近代主義を純化したところのアメリカニズムの影響である。コンプライアンスとは、日本の不文の慣習法の代わりに、アメリカ発のイデオロギーが注入された成文法に「杓子定規に」従うこと、かつ、そこに規定された制裁を「唯々諾々と」受けることの謂いである。実に「ハイカラ」な言葉ではないか。

新自由主義のイデオロギーがいかに実社会に害悪を及ぼしているか、本書は多くの例を示す。市場における自由競争を絶対的な善とみなす独占禁止法が強化され、談合は、強大な権限をもつ公正取引委員会によって厳しく取り締まられるようになった。そのせいで、日本人にとって意思疎通の大事な場である「宴席」の慣習が廃れ、ビジネスライクな冷たい雰囲気が世を覆っている。特に、自動車産業の数倍の規模をもつ建設関連産業において影響は甚大で、相次ぐ談合摘発のために各地で雇用が失われ、地域社会そのものが存立の危機に陥っている。

また、構造改革の一環としてタクシー事業の規制を緩和したため、ドライバーの平均年収が200万円前後に下がり、それが渋滞や事故の増加を招いている。看過できないのは、これら法令の改定や規制の緩和によって、日本社会を根柢から蝕むデフレが深刻化していることである。

このような現実をみても、コンプライアンスを叫ぶことの愚は明らかだ。そのことを著者以外に堂々と指摘する人が皆無に等しいのは、実に恐るべきことである。当初の違和感や「空虚の感」、「不満と不安の念」を押し殺さず、素朴な疑問を抱いたまま「自らの頭」で考え、話してみる。こんな当たり前のことができなくなっているのだから。

コンプライアンスには「媚びへつらう」という意味もある。独禁法や会社法、労働者派遣法や金融商品取引法など、アメリカ仕込みの構造改革に則って改定された法令とその価値観に「コンプライアンスする」とつまり「屈従する」のは、「日本的なるもの」を捨て去る「売国行為」である。それを「内発的でもあるかのごとき顔をして得意」になって行っている。まことに「健気」な媚態ではある。

そんな無邪気で従順な羊のような日本人は、海の向こうのご主人様から、ニーチェのいわゆる“奴隷の道徳”に従う“畜群”扱いされ、嘲られても仕方ないのではないか。

ご寄付のお願い

2003年の設立以来、「金沢・LRTと暮らしを考える会」は、金沢都市圏の公共交通の抜本的な改善を目的として、LRT（次世代型路面電車システム）の導入を提案してまいりました。

2007年度には5度にわたり、金沢駅もてなしドーム地下広場で、市民討議「かなざわ都市圏の近未来交通を考えよう」を開催し、同都市圏へのLRT導入の全体構想を発表しました。また、2009年度には石川県文教会館で、「シンポジウム『交通と環境』/公共交通進化論」を開催し、「石川線の延伸とLRT化」の具体案を発表するとともに、専門家や代議士を招いての基調講演、市民との討議を行いました。

2008年6月からは、もてなしドーム地下広場にて、今日までほぼ毎月、市民向けの情報提供活動の一環として無人の展示を行い、同じ趣旨で出前講座や勉強会も実施しております。そのほか、2011年9月からは隔月で会報を発行し、さらに情報提供に努めております。

このような活動を続けてこられたのは、陰に陽に市民の皆様のご支援があつてこそと、心より感謝申し上げます。

さて、北陸新幹線の金沢開通が近づくなか、バス主体の市内の公共交通は、来訪者にとって必ずしもわかりやすいシステムとはなっていません。市民の日常の通勤通学、買い物や通院の「足」としても、現状の交通体系は十分な役割を果たしているとはいえません。今後、少子高齢化が進み、バリアフリー施策のさらなる充実が求められること、地球温暖化防止の観点から自動車の交通量を減らし、「歩いて暮らせる街づくり」を進めなければならないことなどを考えますと、人にも環境にもやさしいLRTの導入は喫緊の課題であり、その機はずでに熟しているといえます。

このような客観情勢を踏まえ、当会はこれまで以上に積極的に、LRT推進の活動を展開してまいる所存です。しかしながら、少額の会費のみに頼る当会の資力では、活動を継続していくことさえ難しいのが実情です。

つきましては、僭越ながら、皆様方になお一層のご支援を賜りたく、ご寄付をお願い申し上げる次第です。経済状況が厳しさを増す折ではございますが、何卒、趣旨にご賛同いただき、ご協力いただきますよう、心からお願い申し上げます。

なお、ご寄付をいただいた方には、隔月で発行しております当会会報をお送り申し上げます。

金沢・LRTと暮らしを考える会

活動報告

(2012年5月以降)

[展示]

- 5月8日～9日、23日～24日、28日～31日、
- 6月4日～5日、19日～20日、
- 7月4日～5日、7月9日～12日
- 7月17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]

- 5月12日 本会主催
(あいむ会議室 / 香林坊ラモーダ7階)
- 6月2日 本会主催
(あいむ会議室 / 香林坊ラモーダ7階)
- 7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]

- 8月4日、9月1日 とともに本会主催
(あいむ会議室 / 香林坊ラモーダ7階)

[例会]

- 5月19日 (あいむ会議室 / 香林坊ラモーダ7階)
- 6月16日 (あいむ会議室 / 香林坊ラモーダ7階)

[例会予定]

- 7月21日、8月18日、9月15日
(あいむ会議室 / 香林坊ラモーダ7階)

[イベント]

- 8月18日 北鉄・石川線の「ビール電車」で納涼

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。

会員の募集

当会はLRTの導入を提唱するとともに、それと一体となったまちづくりのあり方についても考え、話し合っています。自由闊達な雰囲気、どなたでも気軽に参加できます。特別な知識は何も必要ありません。ぜひ一緒に活動しませんか。(年会費は2,000円です。)



6月19日から20日までの展示の様子。(もてなしドーム地下広場)

編集後記

北陸新幹線の金沢 - 敦賀間の着工が認可された。採算性が良好で、東海道新幹線の代替ルートになるのだから、それ自体に反対する理由はない。それでも在京の一部マスコミはバッシングした。その動機は、公共事業と名の付くものはとにかく反対しておこう、それが(自らのつくった)世論に合うから、というものにすぎない。絶大な影響力を行使して、「整備新幹線は国家予算の無駄遣いの象徴である」といった感情論を煽っているのだ。それに抗するためにも、「北陸地域が、国家事業である新幹線を活用して、いかに国全体のために貢献できるか」といった大局的な見地からの議論を、地域住民が先導すべきだと思う。観光振興を主に語っては、エゴの張り合いの域を出ないのではないかと。(M)

金沢・LRTと暮らしを考える会会報

金沢LRTだより 第6号

2012年7月19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

