金沢 LRT だより

Vol.7
2012 年 9 月

CONTENTS

巻頭言　谷内昭慶…1
［新連載］
■ LRT に対する誤解かも　第 2 回
「日本の道路は狭いので LRT は無理」　宇都宮浄人…2
［連載］
■まちづくりの思想　第 6 回
「資本主義」というウィルスに冒された島　藤井　聡…6
■金沢 LRT 講座　第 7 回
私たちが考える金沢都市圏のビジョン　パート 2
谷内昭慶…4
■石川線を活かすための Q&A　善光　孝…3
◆書評
藤井聡・中野剛志著『日本破滅論』　毛利千香志…8
◆会員の雑感　毛利千香志…9
◆活動報告ほか…10

◆ 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。

金沢・LRT と暮らしを考える会

［巻頭言］

遺産を観光にすること＝地域エゴにならないか？

金沢・LRT と暮らしを考える会代表　**谷内昭慶**

金沢は伝統や文化を大事にするところということで遺産認定が多くあります。その遺産を観光資源として生かしたいという想いが行政に強く、県をはじめ金沢市も遺産の復元や保存に尽くしていますが、遺産は保全することから保存そのものが大きな目的になっています。また、保存というのは復元ということよりも、現状維持や現在でも使えるように役立たせるようにすることに重点が置かれています。だから観光にしていいということではないのです。

国の方針と地方行政の想いが、ちょっとずれているのではないかと思います。うがった見方をすれば、遺産を観光という資源に仕立て、それを糧にするということから地域エゴにもみえる場合があります。遺産は国民の世界の宝であり地域行政と住民が一体となって大切に保持していくことが重要で、人の眼にさらす、触れる、踏み入るという観光には不向きな面があると思いますが、みなさんはどう思いますか。

もちろん、復元し現代でも使えるようにする保存は、むしろ評価するべきだろうし、これによって住民にメリットが得られ、それが観光的にも繋がるということなら、まさに、まちづくりとして位置づけられるので尽力すべきだと考えます。

一方、地域エゴということでは、日頃からマイカーに依存した生活をしている人たちや車でやってくる人たちへのサービス業を展開している人たちが、自分たちの想いを意見することが多いという点です。

地域においては、個人の利益というより地域の利益を住民は考える必要があります。意見を述べる際は個人の想いを言うのではなく、地域としてどうあるべきか、行政としてどう対応すべきか、業界としてどう適応するか、という視点で発言されるようにしていただくと公正公平な議論ができるのではないかと考えます。業界を代弁する場合は、業界としての共通認識を述べることを意味します。共通認識でなければ個人の考えになりますよね。

いみじくも県や金沢都市圏が「もてなし」を掲げ､人的サービスに重点を置いているのはそれなりにツボをついていると思いますが､「もてなし」とはバカ丁寧な対応ではありません。観光という面で大事なのは、相手に対して心に残る言葉やしぐさ、心遣いです。まさに、もてなす側にいる人の体全体から醸し出す雰囲気ともいえるでしょうか｡決してお節介になってはいけないし、過言でもいけません。

新幹線開業で金沢都市圏の観光が、人とのふれあいが話題となって広まれば、大成功だと思います。

伝統技術を受け継ぐことは大事であるが、伝統に頼り切ることなく未来を切り拓く努力を怠ってはいけない。

LRT に対する誤解かも❷……「日本の道路は狭いので LRT は無理」

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は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、古い城下町の金沢では道が狭いので無理、と感じている人はいませんか。

道が狭いので、車線を占有してしまう LRT が走ると、ただでさえ渋滞するクルマをどうするのか。そんな声をあちこちで聞きます。金沢のような城下町だけではありません。日本の都市は道路が狭いから LRT は無理という人もいます。

そもそも、日本の道路は狭いのでしょうか。確かに、アメリカの都市に比べて日本の都市の道路面積が狭いというデータはあるようです。しかし、ヨーロッパにいらした方、ドイツやフランスの街中の道は広かったですか。実は、日本よりもむしろ狭い。城下町も商業都市も、皆、悉く狭い。電車を走らせると、自動車が全く通れなくなるような道もたくさんあります。そして、実際にそうした道に新しい LRT を敷設しているのです。

裏通りに広い道があるのでしょうか。いや、ありません。確かに都市を通過するクルマが迂回できる道路はありますけれど。しかし、金沢をはじめ、日本の多くの都市でもそうした道路はできてますよね。

それでは、街中に来るクルマはどうしているのでしょうか。一つの答えは、そもそも買い物に来る多くの人は街中にはクルマで来ないというものです。確かに家は郊外にあってクルマで生活していても、街中に入る前に、クルマから公共交通に乗り換えます。パークアンドライドというやり方です。LRT であれば、定時性もあるし、わかりやすいし、ゆったりとたくさんの人が乗れるので、そちらに乗り換えるのです。

もちろん、全員が全員クルマを使わないとは言いません。けれども、クルマに乗っていた人がある程度 LRT に乗り換えたら、そんなにクルマが走るスペースは要りません。100 人がクルマで一箇所に来れば渋滞しても、LRT ならば、ちょっと長めの 1 編成です。2 編成あれば全員ゆったり座れます。それだけ空間が効率的に利用できるのです。

実は、ヨーロッパも道が狭いので、路面電車を廃止した都市は少なくありませんでした。しかし、そこにみんながクルマで押し寄せたために、大変な渋滞が起こり、環境も悪くなってしまったのです。歩く人も安心して歩けません。こうして、だんだん街中の魅力がなくなり、買い物客が郊外に逃げてしまうようになりました。そこで、狭い道の都市の渋滞をなくすために、そして街中で歩いてショッピングする人たちの活気を取り戻すために、各都市が LRT を導入したのです。それが成功して、LRT を導入する都市がさらに広がっているというのは、厳然とした事実なのです。

人口およそ 15 万のフランス・アンジェ市の LRT。
賑わう街中を、狭い道でも悠々と走る。

北鉄 石川線を活かすための Q & A

◆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.12 鉄道の存続・運営に税金の投入は、いかがなものか？

現在、日本の鉄道事業の多くは独立採算制を強いられており、そのため鉄道事業経営に公的補助を投入することは、頑なに拒んで来ました。つまり鉄道事業赤字への税金投入は悪だという考え方です。しかし鉄道は、道路はもちろん、学校・図書館・体育館・美術館などと同じ大切な地域の社会資本です。鉄道のほとんどを民間に任せ、独立採算性を採っているのは先進国では珍しいことです。これは、歴史的な背景、国土利用や国民の考え方の違いなどはありますが、先進現代社会での鉄道運営は、ある程度の都会でない限りまず成り立ちません。

石川線全体の年間利用者数は約 120 万人、年間赤字額は年によって大きく違ってきますが概ね 5,000 万円くらいで、その辺の公共施設よりも利用者は多く、赤字額は少ないはずです。

ここでお伝えしたいのは、利用者数でも赤字額でもありません。**鉄道も大切な社会資本であり、福祉対策、環境対策と合わせ、ある程度の税金投入は間違っていない、**ということなのです。

ただ、闇雲な、限りない税金の投入は許される訳ではありません。沿線や地域にもたらされる便益（利益）以内での税金投入に限らなければいけません。

Q.13 まちづくりと鉄道は、関係ないのでは？

駅は、まちのシンボル（象徴）です。これだけ車社会が進んだにもかかわらず、鉄道の通っている地域のまちづくりは、駅を中心にして考えられ、計画されることが多いのです。駅を中心に組み立てて行くと、計画が立てやすく、まちの方々も理解しやすいからです。外部から訪れる人も、来訪者の交通手段は何であれ、駅を中心（基点）として動く方が多いことからもいえます。いろいろな施設や団地が、鶴来駅から 300 メートル、徒歩 5 分、というのと、金沢駅からバス 50 分、というのでは、イメージ、宣伝効果、集客力が全く違ってきます。

これから、少子高齢化を迎える現代、**持続可能なまちづくりを目指すには、鉄道や駅の存在は欠かせません。**鉄道や駅がなくなることにより、まちづくりの幅は大きく狭められることになります。

☞加賀一の宮駅
2009 年に鶴来駅から当駅間が廃線になった。そのため、白山比咩神社へは、「加賀一の宮駅から徒歩 5 分」が、「鶴来駅からタクシー 8 分（徒歩 30 分）」に……。

金沢 LRT 講座

第 7 回

私たちが考える金沢都市圏のビジョン　パート 2

LRT を基幹とする公共交通網で過去との決別を

金沢・LRT と暮らしを考える会　**谷内昭慶**

◆公共交通網が育たないわけ

どんなまちにも人が移動することを想定し、交通網を構築する必要があります。昭和 42 年 2 月に 48 年間続いた路面電車、チンチン電車を金沢市は廃止してしまいました。それは住民の意向を汲んだというよりも、軌道系の公共交通はかなりのコストを覚悟しなければならなかったのです。ちょうどその時、マイカー時代が到来します。タイミングとしてはとてもよかったわけです。住民もそれなりの文化生活をし始めたこともあり、隣が車を持つと長屋住まいでも、1 階部分を壊し駐車場にしてまでマイカーを持つようになりました。それが金沢です。それだけ車のドア・ツー・ドアが魅力的だったのです。当時の路面電車は一両編成でした。軌道を敷くにも資金と大変な労力が要り、メンテナンスもたいへんでした。自由に簡単に路線を決められるバスの方が機動性もあって、乗車数は路面電車一編成分と比べても同じくらいだったので、維持が安価なことから公共交通はバスがベストだと判断されたのでしょう。

それに加え、日本の地方都市の多くは、生活の必需品が郊外の大型店で簡単に手に入れられるようになっていったことから、昔のように中心市街地で購入する必要がなくなったわけです。そんなニーズをマイカー信仰が満たしてきましたので、マイカーは道路整備も進み、さらに便利で快適な乗り物になっていきました。

金沢都市圏では、昭和 43 年の都市計画法の改正後、45 年から始まった市街化区域の線引きで住宅街は散居村状態に出来上がっていきました。

こうして広げてしまったまちでは、城郭で囲むまちづくりをする欧州と違って路面電車の大量輸送やバリアフリーの有用性だけでは LRT など新交通体系の導入の必要性が高まりません。結局、金沢の場合、昭和 50 年から始まった検討が平成 10 年で終わっています。採算性のめどが立たず時期尚早ということで現在に至っています。

その後も、車の需要が高まると同時にバス離れが目立つようになってきますが、高齢化と経済状況などで車を持たない層の人たちが増えつつある中、路線バスは郊外と中心市街地を結ぶバス便から採算性等の理由で、バス事業者は徐々に減便、廃線にしていきました。

そこで、行政や議会では新幹線開業を踏まえ二次交通を問題視しますが、未だ LRT を含む新交通システムについては全市的な議論に至らず検討されずにいます。

◆歩けるまちづくりから歩いて暮らせるまちづくりへ

だからこそ、私たちは少子高齢化を踏まえた低炭素社会の形成、まちの省エネルギー対策を進める意味でも、車に拠る社会資本整備ではなく、公共交通網を基幹とするまちづくりに転換するためにも LRT を政策として導入してもいいのではないかと提案しています。

一番の理由は、バスが持っている機動性、小回りが効く以外はすべて優位にたつ LRT の機能を単に移動手段だけに留めるのではなく、まちの魅力づくりの装置として捉え、マイカー依存からのライフスタイルを転換してもらうきっかけにできると考えているからです。歩く機会を多く作って健康的な生活を送るためにも推奨します。（歩く距離と医療費の関係から）

LRT の導入で地域を保全し持続可能なまちづくりに寄与できるのではないかという想いもあるからです。

原発依存に対する国民の是非は 2030 年には原発ゼロが望ましいと考える国民がだんだんと増え、政府も脱原

発を進めようとしています。つまり、多くの国民が多少家計の負担になっても原発を稼働すべきではないという意識が芽生えています。便利なマイカーから歩く機会が増える公共交通を使う生活に転換した場合の年間移動経費を計算してみると、マイカーでの生活は便利な分、相当負担していることに気づかされます。しかし、マイカーを持たなくとも生活できるまちづくりを進めた方が、街中で駐車場を整備するより公共交通で来てもらった方が滞在時間は長くなるというデータをみてもわかるように、行政としても拒む理由はないはずです。車を持たない人の人口増や定住促進につながると考えても不自然ではないでしょう。

金沢都市圏の場合、議会だけでなく、経済界、商店街の地権者にも理解してもらい、行政からは新しい土地利用策と支援を提示してもらい、新しいまちの魅力をいっしょにつくっていく方針で臨む必要があります。

◆新しい金沢都市圏の魅力づくりに

これからのまちづくりのキーワードは、安全・安心・健康です。教育、雇用はもちろん必要ですが、高齢者にとって子どもにとって暮らしやすいということが大事になってきました。さらにいうと高齢者が元気に地域に存在感をもって暮らせる環境が必要です。その点、金沢は生涯教育が盛んで、ボランティア団体も多くあることから、経験や能力を活かせる場が多くあります。これは自慢できることではないでしょうか。そして、スポーツ振興が高まれば、より健康に寄与し、医療費削減に奏功することも証明されています。ですから、金沢都市圏の地理的条件を鑑み、文化的生活を踏まえれば、食と伝統と相まって、さらなるまちの発展につながるのではないかと考えます。それを誘引してくれるのがLRT政策ではないかと、私たちは確信しています。

しかし、私たちには多くの人を納得させることができません。そして、LRTは大きな公共事業になりますので、それなりの説明が必要です。埋め立てゴミを一部有料化するために尽力したときのように、多くの住民に納得してもらうことが必要です。それは多くの場合、事業主体となる行政が担うことになります。運営、経営は公営主体の上下分離の第三セクター方式にすることが現時点ではベターだと考えます。

もちろん、住民で支える公共交通という位置づけが大事です。住民が運営に経営に携わっているという感覚が大切で、将来に渡って住民が支えていくという姿勢を持ってもらうためにも住民も投資できる仕組みにした方がいいでしょう。

私たちが考えるLRT構想は単なる交通対策の範疇ではありません。住民に誇りのもてる暮らしをしてもらうための施策です。敢えて言えば都市計画全般に関わる内容を含んでいますので、行政には横断的政策で取り組んで欲しいと願っています。

☞選択できるコンパクトなまちに

金沢市の道路は道路幅22m級が福井市や富山市の3分1ぐらいしかない。道路が狭いからLRT導入が無理と思われているが、欧州のように車が行き交うには十分でない道路に電車を走らせ、道路利用の効率をあげるのが目的。また、歩いて暮らせるまちづくりの魅力アップを図る。金沢都市圏は新幹線、航空、バス、タクシー、自転車、マイカーのどれでもアクセスできるため、まちなかは歩けるまちにすることをめざしている。とにかく、多くの人がいろんな手段を使って来られるまち、そして、行き交うまち、暮らせるまちをめざすのである。ただし、移動手段は住民や観光客が自分の責任で選択するのである。（新旧混在こそ金沢の魅力）

まちづくりの思想

連載第 6 回

「資本主義」というウィルスに冒された島

十数年ぶりに訪れた奄美大島。そこで筆者が見たものは……。この島だけに限られない、地域社会を襲った「悲劇」を描く。

商店街から失われたものは何か

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』（ともに文春新書）ほか多数。近著は『コンプライアンスが日本を潰す』（扶桑社新書）、『日本破滅論』（中野剛志との対談、文春新書）。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。

先日奄美大島におおよそ十数年ぶりで訪れた。かつては、毎年何回も訪れていたのだが、ある時からぱたりと訪れなくなってしまったので、今回は実に久方ぶりの奄美大島訪問だった。

奄美に飛行機で到着してから島の中心の街である名瀬まで移動したのだが、その途中で人口 6 万 8 千人の島にはとても似つかわしくはない程に巨大な「ショッピングセンター」が目に飛び込んできた。

筆者の記憶では、かつてはこの地にこんな巨大なショッピングセンターは立地していなかった。筆者はこのショッピングセンターを目にした時、一瞬で頭をよぎったのは、島の中心地、名瀬の商店街が大いに衰退しているのではないか――という懸念であった。

かつてよく訪れていた頃には、筆者はいつも名瀬のホテルに宿泊していた。そして、そのホテルからよく買い物にいったり食事にいったりしたものだった。もちろん、小さな街だから、商店街も必ずしも賑やかというわけでもなかったが、それなりに店があったことを覚えている。しかし、これだけ巨大なショッピングセンターが街の郊外に立地してしまえば、筆者がよく行った街中の商店や食堂は潰れてしまっているのではないか――と危惧したのだった。

そんなことを思いながら、まずはそのショッピングセンターに立ち寄ってみた。至って広い体育館のようなその店の中には、文字通り、通常の生活を営むにあたって必要となるあらゆる品物が揃えられていた――。

そんな様子を見ながら筆者はショッピングセンターを後にして、名瀬の街に向かった。

名瀬に到着すると、まずは、以前よく泊まったホテルの周りに行ってみた。

島の中では比較的大きなそのホテルは未だ、潰れずに残っていた。ちょうど昼食時だったので、かつての記憶を辿りながらその周辺の食堂を探した。しかし残念ながらというべきか、事前に危惧した通りというべきか、どれだけ探してもかつてよく行った食堂は見あたらなかった。よくよく記憶を辿りながら、あちこち探したのだが、かつて行ったお店は、「全て」綺麗さっぱりなくなっていた。

奄美大島といえば、炊き込みご飯の上に、茹でた鶏のササミをのせ、その上から鶏ガラスープをかけてお茶漬けのようにして食する「鶏飯」が有名な郷土料理だ。かつてよく行った鶏飯の店にどうしても行きたかったのだが、もちろんそこも潰れていたので、致し方なく、鶏飯を出す路面の店を名瀬のあちこち探してみた。しかし残念ながら、結局、それも見つからなかった。

ついては致し方なく、ホテルの中のレストランで、鶏飯をいただくことにした。

鶏飯に限らず、島での滞在中、入り用になったあれこれのモノやサービスを探したのだが、結局どれも、地元の路面店では見つけることはできなかった。結局、ホテルで用立てるか、全国チェーンのコンビニエンスストアで用立てるしかなかった。そしてモノによっては、なんと先に紹介した郊外のかの「巨大ショッピングセンター」でしか見あたらないものまであった。

もちろん、一時的な来訪者にしか過ぎない筆者には、奄美の街の様子が十分に分からなかっただけなのだろうと思う。実際、島には 6 万人を上回る人々が暮らしているのであり、それなりに商業も存在していることだろうと思う。

しかしそれを踏まえてもなお、筆者が不在にしていたここ十数年の奄美の衰微には目を覆うものがある。街中のあの壊滅的な状況は、もう既に「街」とは言い難い様相を呈しているといっても過言でない。

かつて島には、10 万人を超える人々が暮らしていた。しかし、年々人口は減り続け、今では、ピークの頃の三分の二以下にまで人口が減ってしまった。

なぜここまで、島が衰退したのか――。

それにはいくつもの理由が考えられようが、少なくともこの十数年間の落ち込みに間違いなく貢献したのは、冒頭

で紹介した「大型ショッピングセンター」だ。

確かに、そのショッピングセンターは便利だ。そこに行けば何でも揃う。今や、名瀬の街中の商店を全て足しあわせても、その一つのショッピングセンターには敵わないほどだといってよいだろう。つまり、その大型ショッピングセンターは今や、何十という路面店を全て包含するような、商店街以上の存在となっているわけだ。

このことは、圧倒的な「雇用の喪失」を意味している。

商店街の靴屋やパン屋、肉屋、八百屋などの商店は、それぞれに 2 人ないしは 3 人がフルタイムで働いている。つまりそれぞれの商店は、それだけの雇用を生み出していたわけだ。仮にかのショッピングセンターが、50 軒分の商店に対応していたとしよう。すると、その 50 軒の商店は、百数十人のフルタイムの雇用を生み出していたこととなる。

しかし、ショッピングセンターでは、それだけの雇用は生み出せない。というよりもむしろ、それだけ多くの雇用は「必要ではない」。なぜなら、売り場を全て同じ敷地で共有しているのだから、レジ係も共有できるし、整理係も共有できるし、掃除夫も共有できる。つまり大型化することで、徹底的に「効率化」が可能となるのであり、その効率化のお陰で、人件費をカット、雇用をカットすることが可能となっているのである。

つまり筆者が不在であったこの十数年の間に、大型ショッピングセンターができて商店街が潰れたわけだが、その商店街が潰れたお陰で生じた失業者を、その大型ショッピングセンターは全く「吸収」できてはいないのである。

しかし、問題はそれだけではない。

地元の商店街は、地元の産業と深く結びつく傾向が強い。少なくとも、効率化が達成されているショッピングセンターよりも遙かにそうした結びつきが強い。一方で、ショッピングセンターの仕入れ量は「大量」であるため、島外の業者と大口の契約を結ぶ傾向が商店街よりも圧倒的に強い。つまり商店街は「島内需」を拡大するのだが、ショッピングセンターは「島外需」に依存する傾向が強いわけだ。ここにもまた、たった一軒のショッピングセンターが島内産業の衰退を導き、島内の雇用を消失させていく契機を見いだすことができる。

このように考えれば、たった一軒のショッピングセンターではあるが、それによって商店街が潰れると共に、仕入れ先の島内産業が打撃を受けるという点を踏まえるなら、100 人や 200 人、場合によっては 300 人程度の雇用の喪失に繋がっている可能性も考えられるわけだ。

そしてそもそも 1 人の雇用者は、祖父母や子供まで含めれば、2、3 人、あるいは 4 人の生活を維持させることができるものである。それを考えれば、たった一軒のショッピングセンターの開業によって、「奄美大島が抱えることができる人口」が、最悪 1 千人規模で消失してしまったと考えることも十分に可能なのである。

――もちろん、以上の計算は、大変単純なもので、必ずしも正確なものではない。しかし、資本主義経済理論に基づく効率化とは、一面において労働生産性の向上、有り体にいって「人件費カット」「雇用カット」を包含するものである以上、このようにして必ず雇用の喪失をもたらすものなのである。つまり、今日の奄美大島の衰退を導いた重要な原因の一つが「資本主義イデオロギー」というウィルスが島内に広まっていった事だということは明白なのである。そしてかの伝統的な郷土料理である鶏飯ですら、「ホテル」という資本主義イデオロギーに基づいて資本を投下することで作り上げられたヴァーチャル空間の中でしか提供されていない、という状況に至ってしまったわけである。

もちろん、この奄美大島の悲劇は、奄美大島だけの固有の現象ではない。その現象は、全国各地で起こっているのである。そして何より、この奄美大島の悲劇は、この日本列島そのものの悲劇とも完璧なる相似を為しているのである。

――我々はもう既に、構造改革だの維新だのグレートリセットだのと口にしながらはしゃぎ回るのを止め、真面目に「雇用を守る」ということを考えねばならぬ時期に、とうの昔にさしかかっているのである。

暮らしーロメモ
「ふるさと・愛」

坂口安吾に「文学のふるさと」というエッセイがある。彼はそこで、「生存それ自体が孕んでいる絶対の孤独」を語る。その一例として、狂言に出てくる、「あの鬼瓦はいかにも自分の女房に良く似ているので、見れば見るほど悲しい、と言って、ただ、泣く」大名の話を紹介している。安吾はここに、モラルを超えた切なさ、即ち「人間のふるさと」を観た。そして、「この暗黒の孤独には、どうしても救いがない」、「救いがないということ、それだけが、唯一の救い」だと述べる。

だが安吾は、決してニヒリストではない。このような「ふるさとは我々のゆりかごではあるけれども、大人の仕事は、決してふるさとへ帰ることではない」と弁えている。結局、彼が言いたいのは、「ふるさとの意識・自覚のないところに文学があろうとは思われない」というに尽きる。つまり、のっぴきならぬ「絶対の孤独」を一顧だにしない文学および文学論、そして（文学が養分とする）郷土（についての）論、そんなものは嘘だということだ。故郷を愛する、とは、故郷を突き放す意識なしにはありえないと知るべきだろう。（毛利）

書評

「伝統保守」が生む明朗快活な議論

……毛利千香志

藤井　聡　中野剛志 著
『日本破滅論』
文春新書／2012 年 8 月刊

世論とはいい加減なもので、新しいものは良いものという思い込みに支配されている。だから、“維新”と名のる党派が一躍、既成政党よりも高い支持率を得てしまう。そして、仮にその党派が政権を握り、結果、国が破滅の道を突き進んでも、世論は無答責なのである。

タイトルは扇情的であるが、本書は、無責任に将来を占い、お手軽に処方箋を書くような、読者大衆に媚びるベストセラー本とは全く趣きが違う。主に震災後の世論を対象とする、対談による批評の書である。

例えば、「ぶれない政治」という言葉が流行っている。これに対し中野氏は、マックス・ウェーバーの『職業としての政治』を引きながら、こう言う。「党内や国会での議論や調整の結果、方針を変更すると、世論は『ぶれた』と批判する。ちょっと待ってほしい。言論の府で議論した結果、間違いだとわかったなら、ぶれないといけないんです。」

これは、いわゆるマニフェスト政治への論難である。すなわち、「多数派が最初に決めた政策手段を実現するために、議論もしないで猪突猛進する」のは政治ではなく、「行政の執行」であり、それを支持した国民は「官僚主導の世界を欲している」といわざるをえないのである。

世論のいい加減さは「公共事業叩き」にも現れている。東日本大震災が、“コンクリートから人へ”の実害を露わにし、国土の強靭化の必要を明らかにしたにもかかわらず、その風潮は変わっていない。

例えば整備新幹線への変わらぬ批判。中野氏はこう反論する。新幹線は「地域経済に大きな恩恵をもたらすので、その誘致のために政治家が活発に動きます。巨額の国家予算を必要とし、大きな経済効果があって、地元の強い要望があるのに政治家が動かなければ、これは民主主義とはいえないわけです。でも、政治家が動くことをもって利権誘導だといって叩いている。」これまた、「いったん……ムダであると決めたら、世の中の現実がどう変わろうが無視して……頑なに変えない」「官僚主義的な言説のあり方」だ、と。しかし、このような正論はマスコミには登場しない。

その背景には「物語」の固定がある。藤井氏がいうように、「どんな物語を採用するかによって、数量の意味するところが変わってくる」。「何を重視し、何を無視するかも変わってくる」。その「物語の選択」についてはほとんど議論されない。例えば「もう内需は拡大しない」と宣(のたま)う「開国物語」が TPP を推進させ、「財政破綻」の物語が増税を急がせる。冒頭の“維新”の「船中八策」も、「80 年代から世界をおかしくしてきた新自由主義の、もう 30 年も流行遅れの物語を『維新』と名づけて持ち出しているにすぎない」。それが「閉塞感の打破」という陳腐なセリフで飾られ、マスコミと世人の「退屈しのぎ」の種になっているのだ。

結局、現今の世論とは何かといえば、「多数者の専制」であり、数の支配である。そこで行われる議論は「勝ち負け」の争いに過ぎず、多数を握って「勝たないと意味がない」。そこには、言論のマナーやルールを守り、真理を追究せんとする真摯な「姿勢」は微塵もみられない。

本書から学ぶべきは、議論の仕方についてである。福澤諭吉は「怨望」が「言路を塞ぎ」、「人間交際」を妨げると喝破したが、「勝ち負け」の論争も、気分に任せた個人攻撃や不毛なレッテル貼りに終わり、生き生きとした言葉のやり取りを害する。本書の対談者は、このような言語の空疎化に激しい抵抗を試みている。その武器もまた言葉である。ただし、活きた言葉だ。話者自らが、この時代のこの状況の中で言葉によって「物語」を紡いで生きている、そうするほかない宿命を深く覚っているが故に、逆に言葉遣いが自由になる。自らの言論を客観視し、その限界を知れば、おのずと韜晦や諧謔の表現も要請されよう。その当意即妙の掛け合いからも、二人の言葉が「活物」であるとわかる。

この柔軟な表現を支えるのが、「日本の伝統」である。「たとえ少数派でも、多数派との闘いにおいて、勝ち負けを度外視して自ら信じる義を貫こうとする精神」、「『痩我慢』の美的感覚」あるいは「判官贔屓」の美徳がそれである。経済政策の面でいえば、「経世済民」すなわち「世を経(おさ)め、民を済(すく)う」という精神である。この伝統に則ろうとする決意と覚悟が、痛烈で、かつ愉快な言葉遣いを生むのだろう。

伝統が大事なのは、近代的な合理主義のみでは危機の統治は絶対にできないからだ。本書で論じられるように、東日本大震災に際し、「てんでんこ」をはじめとする諸事例がそのことを如実に示した。つまり、伝統を保持する共同体的なものの価値が再浮上してきたのである。マスコミ世論はそれを捉えられなかった。あるいは気づいても無視した。そして、“維新”の空騒ぎを平然と煽っている。

だから、「合理的に管理しない、無駄を省かない、効率的にしない、成果をチェックしない。」そのような遊びの余地が社会には必要だと訴えても甲斐なしだ。まるで自ら破滅を選ぶかのように、マスコミも世人も、合理化、無駄撲滅、効率化、成果主義の道をひたすら突き進もうとしている。

それでもなお朗らかに議論を続け、説得の努力を止めない強靭な精神の持ち主が藤井氏と中野氏だ。本書が、わが国の伝統を保守せんとする者を鼓舞するのは間違いない。

会員の雑感…LRT 導入は文化振興策である

1．ふるさとは遠きにありて……

毛利千香志

▶高知と金沢

昨年、富山市で開かれた「LRT 都市サミット」のシンポジウムで、高知市の副市長はこう話を切り出した。高知市は、工業品の出荷額が全国最下位かブービー。一方、アルコールの消費量はダントツ日本一だと。

面白いことに、その消費量を示すためにあえてスクリーンに映した図に、たしか徳利が２本描かれ、下に「升升」と書かれていた。それを副市長は「お酒を少々」と説明して、会場の笑いをとった。

なぜこんな些細な場面を紹介するかといえば、このようなさりげない演出の中に文化の厚みが感じられるからだ。素朴な遊び心と聴衆を喜ばそうとのサービス精神、といえばそれまでだが、細事に神が宿るともいう。

南国と北国の人の気性の違いか、このような余裕のある所作が金沢の人には苦手なようだ。決まり切ったフレーズ（「百万石」の伝統！）を繰り返す文化人や記者、目前の課題（新幹線による誘客！）にあくせくする政治家や公務員、そんな彼らを諷刺してみせる諧謔精神をもたない市民が少なくないように思う。

いうまでもなく、高知の人が三流芸人よろしく自己卑下を売り物にしているのではない。高知市は産業基盤が弱く、失業率も高いのだろう。ゆえに否応なく酒に溺れる人も多いのかもしれない。しかし、そうした影の部分を直視すればこそ、ユーモアを交えつつ、生活感を滲ませながら、自らの街の等身大の姿を他者に紹介できるのではないか。街にも人にも、光があれば影もある。その影の表現の仕方に文化水準がおのずと現れるのである。

▶鏡花と犀星

泉鏡花は「金沢はおもろくなく候」と私信に書いた。こうも言った。「加賀ッぽは何だか好かない。郷里の悪口をいふやうだが、加賀の人間は傲慢で、自惚れが強くて、人を人と思はない、頑固で分からず漢（やつ）」で、「だから人間としての加賀人程私の癪にさはる者はないのである。それに百万石だぞと云った偉らがりが、今日でも其の性格の奥に閃めいてゐるのが、何よりも面白くないと思ふ。」

これはあくまで、公心ならぬ私情の吐露であって、鏡花の金沢観として特筆すべきでない。それどころか、彼の作品世界を生み出した文化的土壌、作品イメージの源泉は金沢の町並と自然、その藩政期来の学術や芸能の伝承にあるのである。その主観がどうあれ、精神の客観構造において、鏡花は終生、故郷・金沢を愛していたといってよい。

このように主観と客観、精神の表層と深層が乖離するのは、つまるところ、“自分を観るもう一人の自分”を強く意識せざるをえない近代人の宿命である。幸か不幸かは措いて、たまたま生まれ落ちた共同体に疑いも抱かず安住しえたのは過去の話で、自身を含めた対象との間の距離の意識が、精神の二重性と、それに発する様々な葛藤を生むのである。

同じことは、郷土の誇るべきもう一人の作家、室生犀星についてもいえる。

ふるさとは遠きにありて思ふもの
そして悲しくうたふもの

こう始まる有名な詩は、素朴な郷愁の念を詠ったものではない。

よしや
うらぶれて異土の乞食（かたゐ）となるとても
帰るところにあるまじや

と続くのであって、むしろ、ふるさとへの相当に激しい訣別の歌なのである。

犀星が金沢を好いているか好いていないか、それが問題なのではない。自意識に目覚めた近代人にとって、故郷とは、愛するが故に疎ましい、帰りたいけれども帰れない、矛盾の渦巻く場所なのである。帰ったとて、そこにあるのは変わり果てた景色と移ろいゆく人情であり、故郷喪失の悲哀は免れない。

しかし同時に、犀星の感情の奥底に動かし難く、犀川が流れ、医王の連山を望む金沢の風景が居座っていたのはいうまでもない。その郷里における幼少期の不幸にもかかわらず、である。鏡花も犀星も、“遠き都”にあって切なく故郷を思い続けた。たとえ“幻像の故郷”であったとしても、偽善や欺瞞を排して、その思いを愛憎併存の感情として素直に表現した。これぞ文士の良心のなせる業であって、彼らはやはり郷土の慕い学ぶべき先達なのである。

翻って現在のように、郷土愛を安直に唱導するのも、愛郷心を自由への桎梏とみるのも、共に精神の平衡を失った幼稚な態度である。温かな歓待にうっとりする故郷帰還の甘美は、石もて追われる故郷追放の残酷と同様、余りに単純な“ふるさと”のイメージである。また、等身大の文士を文豪に祭り上げ、集客力の道具にするのも、幼稚で単純な発想である。彼らの事績を資料として、いわば無菌のハコモノに保存して恭しく鑑賞するのは、物に化体した文化の尊重ではある。だがそこからは、文士たちの血の滲むような精神の葛藤劇は見えてこないのである。

世の事象には表があれば裏もある。その両面を状況に応じて巧みに表現して初めて、懐の深い血の通った文化が育まれる。その意味での成熟した文化の伝統をこそ、われわれは郷土の文士たちから引き継ぐべきなのではないか。

実は、高知市の副市長は、冒頭に紹介した“プレゼン”において、このような伝統に暗黙裡に従っているのである。

活動報告

（2012 年 7 月以降）

［出前講座］

9 月 4 日　六聖セミナー主催（於：鶴来公民館）

9 月 11 日　金沢南ロータリークラブ主催
（於：ホテル日航金沢）

［展示］

7 月 4 日～5 日、9 日～ 12 日、17 日～ 31 日、
8 月 1 日～ 3 日、6 日～ 24 日、27 日～ 31 日、
9 月 1 日～ 7 日、10 日～ 11 日、13 日～ 14 日、
18 日～ 19 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］

7 月 7 日　本会主催
（あいむ会議室／香林坊ラモーダ 7 階）

8 月 4 日　本会主催
（あいむ会議室／香林坊ラモーダ 7 階）

9 月 1 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］

10 月 6 日　本会主催
（あいむ会議室／香林坊ラモーダ 7 階）

［例会］

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

［例会予定］

10 月 20 日、11 月 17 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。

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。自由闊達な雰囲気で、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。）

9 月 10 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

真夏のある日、北鉄石川線のビール電車に乗った。車内で飲酒できるのが電車のいいところで、ビールの他に焼酎もあってほしかったのであるが、動く居酒屋ではないのである。しかしながら少々贅沢をいえば、折り返し点の鶴来で地酒を味わえるならなお良いのにと思った次第であるが、呑みたいなら日を改めて電車で出かければいいのである。閑話休題。もし金沢城を囲んで路面電車が走っていたならば――。夏は華のある浴衣姿で乗り込む納涼ビール電車、冬は熱燗と金沢風おでんで温まりながら石川門の雪景色を眺める「おでんしゃ」（豊橋鉄道の真似）と、風流ある観光資源になるものを、と思う。うまく PR すれば、それが呼び水になって、各シーズンに何万もの集客効果があるのではなかろうか。（M）

金沢・LRT と暮らしを考える会会報
金沢 LRT だより 第 7 号
2012 年 9 月 25 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