



巻頭インタビュー

京都大学教授

中川 大先生に聞く

まちづくりとLRT、そして新幹線(前編)

「世界の常識」に向けて 発想の転換を!

自動車に依存する交通政策はとうに時代遅れになっている。バスやLRTを有機的に組み合わせて公共交通を充実させる。これが世界の潮流だ。金沢の進む道もこの方向にあるはずだ。

「富山ライトレール」は特別ではない

中川先生は、JR富山港線をLRT化した「富山ライトレール」に計画段階から関わってこられたそうですね。

中川 私が富山県の出身だったこともあって、当時の富山市の助役の望月明彦氏と、直接の担当で、今は路面電車推進室長の谷口博司氏が、ある日、私の研究室にやって来た。で、ライトレールを造りたいと説明を始めたんです。

その計画を見て、面白そうだし、可能性は十分にあるの



中川 大 Nakagawa Dai

1956年生まれ。富山県出身。1981年、京都大学大学院工学研究科修士課程修了。建設省、国土庁、東京工業大学助手等を経て、京都大学教授(都市社会工学専攻、都市地域計画分野)。工学研究科・低炭素都市圏政策ユニット政策支援センター長を兼務。富山港線LRT化整備効果検討委員会委員長などを務める。

CONTENTS

巻頭インタビュー 中川 大...1

[連載]

LRTに対する誤解かも 第3回

「LRTができる」とバスが不便になるのでは？」

宇都宮浄人...8

まちづくりの思想 第7回

「幹線交通」とまちづくり 藤井 聡...12

金沢LRT講座 第8回

持続可能な低炭素社会形成のための政策(国策)

谷内昭慶...10

石川線を活かすためのQ&A 善光 孝...9

会員の雑感...LRT導入は文化振興策である

2. 新幹線は危機を運んでくる

3. “社交都市”をめざして 毛利千香志...14

活動報告ほか...16

で、「やったらいいと思うよ」と話した。「でも、いったい何年くらいでやるつもりなの」と聞いたら、3年と言う。無理かな、と言われたので、「いや、今の日本の常識では無理かもしれないが、物理的に無理じゃない。十分可能です」と答えました。

そしたら、その1カ月後か2カ月後に森雅志富山市長が3年で造ると表明した。そこから始まったんですね。その時に路面電車化検討委員会が立ち上がって、私も入って一緒に計画を練っていった。バスに変えた場合、廃止する場合など、代替案をつくって検討した結果、ライトレールが一番いいという結論になったんです。

もともと富山市の考え方はしっかりしていました。既存の富山港線の線路を活用してライトレール化する方法は上手だと思いましたし、財源についても、連続立体交差化の財源、つまり道路財源をうまく使った。望月氏は国土交通省の都市局の出身でしたから、そのためのノウハウをもっていたんです。

その点で、富山は特殊なケースで、たまたまうまくいったという見方もあります。これから本格的にLRTを導入しようとする全国の都市には当てはまらないと。

中川 それは全く違いますね。望月氏はもともと、「このやり方は全国の各地で実現できるはずだ。まずは富山から」と考えていたんです。

それに今は、道路財源はライトレールのためはかなり使いやすくなってきています。財源上、問題があるとは思えない。そもそもライトレールは他の公共事業と比べてそれほど高い事業ではないですからね。例えば、電線の地中化のような事業に比べれば、費用的にはものすごく安い。金銭感覚からみてもそんなに大きな話ではないのに、なぜ他の都市がやらないのか、よくわかりません。

既存の路線を活かした富山とは違い、新たに造ると

なると難しいという意見もあります。

中川 それはそうかもしれません。富山で新しく軌道を作ったのは1キロ程度の部分ですから。でも、金沢もそうですが、既存の鉄道線を延伸するというやり方は有効です。延伸という手法でなくても、やり方はいろいろあります。

「世界の潮流」は鉄軌道にあり

富山ライトレールだけでなく、市内路面電車の環状線化など、富山市ではまちづくりの要として公共交通政策が進められていますね。

中川 当然の方向です。なかでも鉄軌道がまちづくりに果たす役割は非常に大きい。

都市に魅力がなければ交通手段をいくら良くしてもダメという意見があり、一方、交通手段を整備すれば魅力もついてくるという意見もあります。

中川 交通基盤の整備は、どちらかといえば必要条件に当たるものです。十分条件ではない。交通手段を整備すれば必ず賑やかになりますかといえば、そんなことはないと言えざるをえない。しかし、交通の基盤を整備せずに都市間競争において勝負ができますか。しっかりした交通基盤がない限り、街の賑わいはありえないのは当然です。

自動車だけに頼っていて、街が賑わう可能性はほとんどありません。これは世界中で証明されていることです。自動車は、集中するところでは輸送力が大変小さくなってしまふ交通手段ですし、多くの人に来てもらうためには駐車場のための広大な空間が必要です。

街に賑わいを発生させようと思えば、道路を有効に使って多くの人を運ぶことのできる公共交通手段を充実させていく必要があります。なかでも鉄道とバスを比べれば、街を形成していくという機能において、鉄道のほうが明らかに優れています。その意味で、これからの都市づくりにおいて、鉄軌道が非常に重要な役割を果たしていくのは間違いないことです。

金沢では昭和42年に市内線が全線廃止になりました。いったん廃止したものをなげまた、という市民の声も



富山ライトレール

聞かれます。

中川 そのような方にはもう少し考えてもらいたいですね。世界の交通政策の新しい流れについて勉強すれば、そのような発想にはならないのではないかと思いますけれども。

行政の方も、あまり勉強される機会がないようです。2年くらい経つと異動があったりしますからね。だから、世界の交通政策はどんどん進んでいて、日本がすでに周回遅れに入ってしまった状況をご存知ない。

そこで、京都大学は「低炭素都市圏政策ユニット」をつくって、行政の皆さんに新しい世界の交通政策を学んでいただく機会を提供しています。100枚から200枚ものスライドを見ていただいて、どんな先進的な都市政策が世界で行われているかを説明する。まずはそこから始める。ライトレールに限らずバスも含め、あるいは歩行者空間の重要性も合わせ、全体としての都市政策のあり方を勉強していただいています。石川県の自治体職員の方にもぜひ来ていただければと思います。

交通政策部門のプロパーでなく、役所の各部署が、富山市のように大きな都市政策の目標の下にもっと連携したほうがいいのでしょうか。

中川 当然、そうしなければいけないと思います。でも実際は、日本中のどの自治体もあまりそうはなっていません。

金沢はヨーロッパの街をモデルに！

中川 それでも金沢市の場合、バスに力を入れておられるという点で、他の都市よりずっと進んでいるといえるのではないのでしょうか。バスとLRTは別に背反するものではありません。同じ延長線上で、同じコンセプトで発展させていけばいいものだと思います。

この間、ボストンに行ってきました。日本でいえば地下鉄路線図のように見える図を持っていったんです。その図を見て、空港から中心部まで地下鉄があるものだと思って、探したのですが、それらしきものは見当たらない。「シルバークライムはこちら」との案内通りに進むと、外に出た。「えっ」と思っていたらバスがやって来ましてね。つまり、その図には地下鉄とバスの両方のネットワークが一体的に描かれていたんです。別に区別する必要もないということなんです。

そのバスに乗ってみてわかったのですが、二連接のバスで、ある所まで来るとパンタグラフを上げた。実はトロリーバスだったんです。接続のトロリーバスとは面白いなと思っています。街の中心部に差しかったら専用のトンネルに入っていった。ほとんど地下鉄と同じ感覚で、専用路線をトロリーバスが走っていくのです。

さらに、別の路線では路面電車もそのまま地下に入ってくる。地下に路面電車の駅があって、地下鉄の電車と隣同士に停まっていたりするんです。低床ですから、地下で線路を渡っている人もいた。日本の地下鉄では考えられない

ことですね。

要するに、バスはバス、LRTはLRTなどという、別々に考える時代ではもうないのです。

欧米では、人口20～30万人の都市でも、路面電車とバスを有機的に結びつけて運営していると聞きます。

中川 それが当然ですね。金沢くらいの規模なら十分にできます。大都市ですものね。ヨーロッパの標準はだいたい20万人クラスです。だから、40万も人口があれば、十分すぎるくらいに大きいです。

金沢都市圏でも、かつては地下鉄やモノレール、ガイドウェイバスの導入が検討され、LRTの導入論もありました。でも平成10年以降は、新交通システムの議論は途絶えているようです。

中川 それは変ですね。交通システムはどんどん進化して、交通政策の考え方もどんどん変わっていったわけですね。平成10年の時点では「要らない」と判断されたのかもしれませんが、それ以降も世の中は変わっています。その時代その時代に、将来に向かって何が必要かを常々判断していかなければなりません。もう議論が終わりましたという発想は、全く建設的ではないですし、世界標準から外れています。

その「世の中は変わっている」とはどのようなことなのでしょう。

中川 まず、今までのような自動車依存型の都市構造では、環境負荷が大きくなって、将来にわたって都市を維持できないということを世界の多くの都市が認識し始めた。このことが第一。

また、地下鉄やモノレールのような大きなハードを造って維持していけるような時代ではなくなってきた。ライトレールのような乗り物が非常に安く、かつ非常に効果の高い交通システムになるはずなんです。そのことも評価されるようになってきている。こういった変化は、この10年くらいの間に急速に進んでいます。

そして、これから多くの国では高齢化社会に向かうということです。その時に、路面で乗り降りができて、時間が正確で信頼性が高く、しかも安全度も高いシステムは非常に重要であるということです。

だから、LRTの必要性はどんどん大きくなっていったわけですね。

車社会の進展と郊外の大型店の進出で、中心市街地が空洞化してもいます。

中川 それが非常に大きな条件の変化です。自動車に依存しては賑わいのある街は絶対につくれません。これは間違いのない事実です。

ヨーロッパでLRTを導入している都市でも、郊外に行くと、日本のものとは比べものにならないほど滅茶苦茶でかいショッピングセンターがあるんです。そこにはみんな、1週間に1回くらい車で行って、水でも牛乳でもポテトチップスでも、まとめて買い込んでくる。

一方、街の中心部は、いろんなお店を見て回るとか、暇



ヨーロッパのライトレール

上から、ダルムシュタット（ドイツ）、ポルドー（フランス）、フライブルク（ドイツ）、ブレーメン（ドイツ）



どちらが「賑わい」と呼ぶにふさわしいだろうか
道路を自動車で埋め尽くす様子でなく、人がたくさん集まり、楽しく歩いている状態を「賑わい」という。(ダルムシュタット(左)と京都(右))

を見つけて街路をぶらつくといった楽しみ方ができる。あるいは、クリスマスや誕生日などの特別な買い物はやっぱり街中がいい。日常的に人が集まって賑わいをつくるエリアとして中心市街地があるんですね。

郊外部は、あくまで自動車での交通を中心としていますから、一つのショッピングセンターを成立させる程度の規模が最大値です。それ以上の賑わいを生む可能性はない。それに対し中心市街地は、その程度の規模でなく、1日に何十万もの人を集められるだけの規模の商店街をつくり出すことが可能です。それも公共交通があればこそです。もし自動車だけで支えようとすれば、広大な駐車場を作ったとしてもたかだか2～3万人の規模のものをつくるのが精一杯です。郊外と中心市街地とは賑わいの質と量が全く違うのです。

例えば京都の人が金沢に行くときに、郊外に大型のショッピングセンターがあるからといって魅力を感じるかといえば、そんなことはない。それぞれの街の魅力は、その街の中心部にあるのです。中心市街地が廃れて、郊外の商業が盛んになっていく、そんな状況を放置しては、街の魅力は明白に薄れていってしまいます。

アメリカでは、ボストンやニューヨークなどは違いますが、それ以外の街はどこに中心があるのかわからない街ばかりです。全く印象に残らないですね。「ああ、いい街だったな」と感じるものが少ないです。

とすると、金沢のような城下町は、都市のあり方について、アメリカスタイルよりもヨーロッパスタイルのほうがいいですね。

中川 当然、その通りでしょう。

中心市街地の商店街の中には、郊外的大型店に対抗するべく「もっと駐車場を増やそう」との考え方が未だにあるようですが。

中川 そうやってどの都市も失敗してきたんです。自動車対自動車でも勝負しても郊外に勝てっこない。郊外なら数千台規模の広大な駐車場を作ろうと思えば作れますが、そんなことは中心市街地ではありえない。しかも、中心市街

地が生み出すことのできる商業の規模は郊外に比べればずっと大きい。郊外の商業と同じ土俵に乗って、郊外のほうが有利な方法で勝負しようというような発想からは抜け出ないとはいけません。

今こそバスから LRT へ

金沢市中心部のメインストリート、国道 157 号線上に LRT が走れば、市民が享有できるメリットは大きいですよ。

中川 そこを歩行者と公共交通のための空間にしたほうが効果的であることは間違いのないと思います。すでにバスがかなりの人を運んでおられるのでしょけれども、たくさんの方が動いておられるなら、やはりライトレールにしたほうがより効率的でもあるし、多くの人にとってメリットがあります。

例えば京都の四条通は、今はバスが走っていますが、バス 1 台にはたかだか 50 人くらいしか乗れません。1 人の運転手で 50 人を運ぶのと、LRT を入れて 1 人の運転手で 120 人を運ぶのを比べれば、LRT の建設費くらいはあっとい間に元が取れることがわかります。

なのに、なぜ非効率な手段にいつまでも頼っているのか。LRT を入れたほうがお金の面からみてもよほど効率的なのに、どうしてそうしないのか。そのような状況であるのに財源が問題であると言います。全く意味不明です。財政が厳しいというのであれば、なぜもっと効率的なシステムにしないのでしょうか。

金沢の場合、金沢駅から香林坊・片町の区間は相当な人数が動いていますね。バスよりも LRT のほうが効率的となる量に達していると思います。観光客も、もしそこに路面電車があれば、間違いなく乗るでしょう。よその街に行って、すぐにバスに乗るのはハードルが高いですよ。その意味でも、ライトレールの効果はバスよりも大きいんです。

先生の金沢の印象からはどうですか。

中川 ライトレールが一番、金沢に合っている乗り物だと私は思います。

もともとコンパクトな造りの街なので、香林坊の電停で降りればすぐに兼六園に観光に行けるし、片町に行ったら飲食もできる。来街者にも大変親切な乗り物ですね。

中川 その通りです。中心市街地の競争力は明らかに大きく高まります。とにかく自動車に頼っていたのでは他都市と勝負できないですよ。

金沢には相当に厚い文化の蓄積もあり、富山以上にLRT導入の効果は高いと思われませんが、いかがですか。

中川 そう思います。金沢は非常に大きなポテンシャルがありますのでね。私は、富山の成功をみれば金沢は必ずやるだろうと、もともとは思っていました。富山がやれば金沢は黙っていないだろうし、金沢がやれば京都が黙っていないだろうと(笑)。こうしてどんどん進むと思っていたのですが、そうはいかなかった。

先生の壮大な構想を金沢が止めている(笑)。

中川 そうかもしれない。京都からみれば富山はまだライバルとは言い難いけれども、金沢が踏み込めば、「金沢には負けるわけにはいかないだろう」という、そんな気持ちは出てくると思いますね。

どうなんですか。例えば財源にしても採算性にしても、きちんと計算をされて、しっかりと調査をされたのでしょうか。

本格的な調査は平成10年の段階でいったん終わっているようです。それ以降、「財源と道幅の確保の課題が解決しないと難しい」と言われ続けています。

中川 道幅は別に問題はないのではないですか。技術的にはいろいろな方法があります。狭い道路を走っているLRTは世界にいくつでもあります。また、そもそも自動車よりLRTのほうが輸送力が大きいのですから、道幅が狭いのであればより効率的な交通手段を選ばなければいけません。

財源についても、裏技というわけでもないですが、いろいろな国の補助金を使えば、そんなに負担は大きくならない。富山市はあれやこれやと工夫して、様々な補助金を集めてきた。実質、市の負担はほとんどゼロだと言っていますね。国としても、目立つところには金を付けたいわけです。

「北陸は車社会だから、車がないと生きていけない」と思い込んでいる人が少なからずいます。政治も行政も、車社会を変わらぬ前提にしているようです。

中川 それはもう世界の常識ではありません。車だけでは将来の街はもたないということをわかってもらわなければならない。

「車が運転できなくなったらどうしよう」と考えている人は、今、かなり増えてきているのではないのでしょうか。世の中の考え方が変わっていることを、もう少し知らないといけなと思います。

どうも日本人には、先入観を一度もってしまおうと、考え方がずっと変わらないという傾向がありますね。例えば、「整備新幹線は大赤字」という、40年前に形成された先入

観を未だにもち続けている人がたくさんいますからね。世の中の変化に合わせて、考え方も変えていかないとはいけません。自動車が便利な街であればそれで十分、というのは、もう明らかに世界の常識ではなくなっています。

金沢市は「歩けるまちづくり」を推進していますが、すぐ横を頻繁に通る車に気を使って歩いていても、楽しめないどころか危険です。

中川 「歩けるまちづくり」という考え方は大変素晴らしいです。バスに力を入れておられるのもすごくいいと思いますが、バスがどんどん活用できるようになれば、当然、ライトレールのシステムに移行したほうがいい路線があるとかわかってくると思います。現時点で、もうその段階にきていると考えていいのではないかと思いますけどね。

私はバス路線の新設や再生にたくさん関わってきましたので、どちらかというバス派ではあります。けれども、バス派から見れば、ライトレールがとても羨ましいんです。ライトレールのほうが優れた面がたくさんあるからです。

まちづくり・観光・公共交通は一体

中川先生は、「観光スポットづくりの観光振興」より、「観光まちづくりの観光振興」のほうが、大きな初期投資を負わないという点も含め、地域にとって利点が多いと書か



ライジングボラード(車止め)

「歩けるまちづくり」のためには、このような道路構造物の設置も検討に値する。(上がアビニオン、下がロサンゼルス(サンタモニカ))

れています。要するに、街を歩いて回遊する観光のスタイルを定着させれば、地域の公共交通がそのまま観光の武器にもなるというわけですね。

中川 そうです。観光は今後、確実にそういうスタイルに変わります。これも世界の流れですが、観光とは街を楽しむことなんですね。

先ほどアメリカの街の印象が残らないと話したのは、こういうことです。例えば、アメリカの普通の都市の場合、移動する手段は自動車しかありませんから、駅でタクシーに乗って街の中心まで行く。そこでビルが建ち並んでいるのを見て、ショッピングセンターで食事をして、またタクシーで帰る。これでは強い印象が残るはずがないのです。

ヨーロッパの街は違います。LRT なりバスなりに乗って、車窓の景色を眺めながら中心に向かい、気に入った場所で降りて、いろんな店をショッピングして回ったり、何も買わなくても見て歩いたりしているだけで楽しい。すると、「ああ、あの街はいい街だったな」と記憶に残るのです。また来たくもなる。

金沢の中心部は路地が入り組んでいて、武家屋敷や用水のせせらぎもあります。そういう所は歩いていて楽しい。

中川 そうそう。やっぱり歩いてもらって初めて魅力がわかりますからね。

展示物を博物館に閉じこめるのでなく、街自体を展



広坂通と金沢城の石垣

緑豊かな一帯を人の賑わいで満たすためにも LRT は効果的。

示物にするというイメージですね。

中川 そうです。重要なのは、観光によるメリットが街全体に及ぶようになっていることです。名所旧跡だけで勝負しても、市民にはほとんどメリットはありません。

金閣寺や清水寺にいくら観光客が来てもらっても、京都市民はあまり潤わない。清水寺の場合は、参道で買い物をしてもらえれば、税収を通じて京都市民にはプラスになりますけどね。

一番役に立たないのは、観光バスで有名寺院の駐車場に乗り付けて、お寺だけを見て、またバスに乗って別の寺院の駐車場に乗り付けて、そこだけを見て帰って行くというパターンです。このような観光はいくら増えても市民にメリットがありませんし、渋滞などのマイナスも発生します。

参道という発想でいえば、香林坊に LRT の電停があれば、兼六園の最寄りの駅になって、広坂の通りを平日でも人がぞろぞろ歩く景色が見られるようになるかもしれません。そうなれば、おのずとお店やカフェが増えて、石垣を背景とした緑豊かな賑わいの歩行空間ができるかもしれませんね。

中川 そうそう。そういうまちづくりによって街の魅力が高まるんです。自動車がいくらガンガン通り過ぎてても、街は良くなりませんか。

先生のご指摘の通り、道路は車のための単なる「通路」ではなく、「都心における貴重な公共空間」と捉えるべきですね。そうすれば、いろんな活用の仕方が考えられます。

中川 もったいないですよ、道路を自動車のためだけに使うのは。今でも歩行者優先といっていますが、実際に道路の造り方をみれば、とてもそうはなっていません。いつの間にか、道路交通法や道路構造令などによって、道路は自動車のためのものであるかのように決めてしまったわけです。この辺が非常に貧困な発想だったと思います。

今やヨーロッパだけでなく、中国やアメリカでも中心市街地のメインストリートの歩行者化は進んでいます。歩行者と公共交通を重視し、自動車への依存を減らしていくことによって、魅力と賑わいを生み出すことが、近年の都市交通政策の基本なんです。

中心市街地への積極的投資を！

LRT を導入すると中心市街地のみが優遇されて、郊外で自動車に頼って暮らしている人が反発するだろう、だから進められないとの意見もあります。

中川 そのような論理は、ただ足を引っ張っているだけであって、何ら建設的ではありません。

富山市長がよく言っていますが、富山市の場合、全市において 85% 以上の人富山ライトレールに賛成なんだそうです。郊外部の人が反対しているわけではない。もちろん、LRT だけが政策であるということになれば、そのような反対の声も出てくるかもしれませんが、富山の場合はライトレール整備をきっかけとして、いろいろな施策を市全体に

展開していますから、納得してもらえます。

それとも一つ、市長が最近よく言っているのはこうです。つまり、市の税収においては固定資産税が重要な財源となっていて、その多くは中心市街地から上がってくる。ということは、中心市街地が廃れば、市全体の固定資産税が激減してしまう。それは得策ではないと。郊外の人も含めて、中心部からの税収で支えられているのだから、中心部に投資をすることは全体がプラスになるということです。

さらに、中心部が便利になれば、郊外部の市民も、将来、車が運転できなくなった時に、中心部に移住しやすくなります。「中心市街地に来てもらえれば、病院もあるし、楽しい商店街もあって、買い物も便利です。」そういう環境をつくれれば、市民全体が得をしますよね。富山市では、郊外から中心部に移り住むと、50万円を補助してくれる制度もあります。

コンパクトシティ推進などの都市政策の大枠の中にLRTを位置づけたいということですね。

中川 そうです。市内一円で同じ政策をやったほうが得かといえば、そんなことは全くない。むしろ、同じような道路を市内一円に造ってきたことが財政的にも重い負担になってきたわけです。そう考えれば、効率的に投資できる所に効率的なシステムをつくっていく、このほうが全体としてプラスです。

逆に金沢では、県庁や大学が郊外に移ってしまいましたが。

中川 街の賑わいの点から見れば、それは良くないとは思いますが、でも、郊外に移った以上は郊外と都心を結ぶことも必要です。いずれにせよ、郊外に大きな駐車場をもった大きな建物を建てようという発想からは、もう転換しないといけない時代だと思えますね。(次号に続く)

(構成 / 毛利千香志)



パリのレンタサイクルシステム

同様のシステムは金沢市も導入し、好評を得ている。(まちのり) ただ、街中で安全に乗ってもらうためには、さらなる施策が必要だ。

今や「道路の歩行者化」は世界の常識

上から、フォートコリンズ(アメリカ)アビニョン(フランス)、ウィンチェスター(イギリス)、クリチバ(ブラジル)

LRT に対する誤解かも

…… LRT ができるとバスが不便になるのでは？

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、それによってバスがなくなるとかえって不便になってしまう。バスならば乗り換えがないのに、電車になると乗り換えるというのは嫌だ。路面電車はバスより遅い。そのように思っている人はいませんか。

確かに、LRT ができれば、LRT と並行するバス路線は再編されるでしょう。目的地までバス 1 本で行けた人が、LRT に乗り換えるというケースも出てくるかもしれません。日本の都市で路面電車を利用された方であれば、バスのほうが速いと感じることもあるでしょう。

そこで、改めて LRT とは何か、ということを整理しておきます。LRT は、単にバリアフリーの新しい電車のことを指すものではありません。「路面電車の性能を向上させるなどして、他の交通手段との連続性を高めたもの」という広辞苑第 6 版の説明は的を得ているように思います。細かい定義にこだわってもさほど意味はありませんが、LRT は路面電車とバスなど他の交通機関が手を組んでできあがる、より良い都市交通システムなのです。

全てのバスが市街地や駅前に直通すると、結果的にバス同士で渋滞してしまいます。団子になったバスの運行は、時間もかかるし効率的ではありません。バスは一般のクルマと同じ道路を走るので、時刻通り来るわけでもありません。

これに対し、専用の路線を 5 分間隔で確実にやってくる輸送力のある電車が軸となり、そこに接続するバスが各地区をこまめに回るようになれば、より多くの人々が公共交通にアクセスしやすくなります。しかも時間が正確なので、電車とバスの接続も最低限の待ち時間でスムーズになります。現在の野町駅のような接続を考えてはいけません。同じホームの

反対側で、バリアフリーのままずっと乗り換えられるようなシステムが基本です。

LRT とて、信号待ちがあるではないかという疑問があるかもしれません。運賃の支払いで両替をすると、それだけで停車時間が伸びてしまう、日本で路面電車に乗るとそんな経験をお持ちの方もいらっしゃるでしょう。実は、欧州の LRT は、基本的に電車優先信号が設置されており、運賃の支払いも前もって切符やカードを買っているため、無駄な停車はほとんどありません。電車優先といっても、クルマを邪魔するようにずっと信号が青なのではありません。センターで情報を管理しながら、電車が来るときは少しだけ青を長くするだけです。こうしたシステムの導入は日本でも十分可能です。

それに、バスと比較して、LRT が良いところは、わかりやすさです。LRT という軸があれば、観光客もあるいは地元の市民でも普段と違うところに出かけるうえで安心です。金沢のように観光地を町中に有する都市であれば、公共交通が使いやすいかどうかで、自動車の通行量は大きく異なります。

考えてみれば、金沢ぐらいの規模の都市で、市内の公共交通が基本的にバスだけというのは、欧州の先進国では珍しいのではないのでしょうか。自動車を優先させるために一度は路面電車を廃止した都市も、今では LRT という形で路面電車を復活させています。それは、LRT を活用しながら、バスも含めた公共交通を再編することで、多くの人々が便利になるからです。



市内中心部でよく見かける数珠つなぎのバス。LRT とのネットワークに組み込めば、より便利になる。

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.14 石川線の電車は、なぜ野町で止まっているのか？

石川線の野町駅前からは、かつて市内電車で、兼六園経由・小立野行き、武蔵経由・鳴和行きの2系統が運行。鉄路で市内各方面に接続されていましたが、車社会の進展と交通渋滞の悪化により、昭和42年に廃止になりました。また、石川線は野町から先、金沢中心地の片町に近い白菊町まで路線が通じていましたが、市内各方面への乗り継ぎは野町駅のほうが便利ということで乗客も少なく、こちらも昭和45年に廃止されました。それ以後、石川線は野町駅が起終点になり、バスによる接続が中心になりました。さらには過去、野町駅からは有松方面の電車が、途中の野々市駅からは松任方面の電車も接続していました。

Q.15 今の石川線電車は、不便で使えないと思うが……？

そうですね。今の石川線は十分に使いやすい！……とは言えないかもしれません。沿線の方々に不便な点を伺うと、「石川線が中心地（片町・香林坊等）まで行っていない」とか「本数が少ない」「時刻が不規則」「駅まで遠い」などの答えが多く返ってきます。これらは、それなりの資金投入をすれば、ほとんどが改善できるものです。しかし、鉄道施設の大幅な改善・改良には多額の投資が必要になり、運賃収入で利益が見込めない事業者に対し、もっと便利にして！……と言うのは、少し酷ではないでしょうか？

富山港線（富山ライトレール） 富山駅北 発 岩瀬浜 行き（平日）						
5時	57					
6時	35	53				
7時	14	24	35	45	55	
8時	05	15	25	35*	45	57
9時	06*	14	30	45		
10時	00	15	30	45		
11時	00	15	30	45		
12時	00	15	30	45		
13時	00	15	30	45		
14時	00	15	30	45		
15時	00	15	30	45		
16時	00	15	30	45		
17時	00	15	30	45		
18時	00	15	30	45		
19時	00	15	30	45		
20時	00	15	45			
21時	15	45				
22時	15	45				
23時	15					

石川線 野町 発 鶴来 行き（平日）						
5時						
6時	27					
7時	03	20	39			
8時	00	20	57			
9時	34					
10時	12	52				
11時	32					
12時	12	52				
13時	32					
14時	07	42				
15時	17	50				
16時	22	57				
17時	15	53				
18時	28	45				
19時	25					
20時	04	55				
21時	33					
22時	10	55				
23時						

そこで近年、各地では住民合意の下、適切な税金投入を行うことによって利便性の向上を行っています。お隣の富山では、鉄道の利便性向上の対策が次々に実施され、快適で利便性の高い鉄道網ができつつあり、お客さんも増えてきて、沿線も活気づいている所があります。

富山駅北駅と野町駅の時刻表
富山ライトレールと比べると、石川線の本数が少なく、時刻が不規則なのが一目でわかる。沿線住民は石川線のほうが多いのだが……。
(表中*は越中中島止まり)

金沢 LRT 講座

第 8 回

持続可能な低炭素社会形成のための政策（国策）

LRT 事業を未来都市づくりの基盤の柱とする提言

金沢・LRT と暮らしを考える会 谷内昭慶

地域にあった基盤づくり

昨年 9 月から本会は機関紙を発行してきましたが、お陰様で発行が続いています。機関紙は単発もの、シリーズもので構成していますが、寄稿はすべてボランティアです。ひとえに金沢への期待があるからではないでしょうか。LRT を推進する本会としては大変励まされます。この場で、改めて筆者の方々にお礼申し上げます。

さて、この LRT 講座では、金沢市あるいは金沢都市圏における公共交通網のあり方として、社会資本のひとつとして、まちづくりの装置として提案してきました。

その観点は、交通政策だけでなく、環境、福祉、医療、経済活動、スポーツ、教育、観光、文化にも関わり、生まれて以来ずっと愛されてきた鉄道は今も新幹線へと発展し、軌道系交通は多くの役割を担って重宝がられています。その仲間でもある LRT に本会は 03 年（個人的には 97 年から）から注目し、行政や市民に提言してきました。

しかしながら、金沢市においては前市長から先送りされていますが、現市政においても進むべきビジョンがまだ包括的に発表されていません。それゆえ、地権者や民間企業も投資がしにくい状況が続いています。その象徴的な現象が、金沢市にとって大事な中心市街地にコインパーキングが広がっていることです。つまり、土地利用がうまくいっていないことでわかります。

土地利用は都市の要です。許容できる人口数を確保するのが行政の仕事でもあります。その努力は怠ってはいけないものだと思います。というのも、住民の命と財産を守る責任が行政にはあります。そのために住民は納税しています。議会も住民が負託した議員によって運営されているわけですから、行政の方針が的確かどうかをジャッジしていく役割と責任があります。

私たち納税者はイベントを実施してもらいたいために税金の再配分を期待しているわけではありません。行政として民間ではできない事業や適正で安定した行政サービスを期待しているのです。

地域には、地元議員とか地元有力者という対象があり、悪いイメージがあるかもしれませんが、住民は、有権者は地元に影響のある彼らに依頼すれば何とかしてくれると思っているのです。それがまちづくりに反映しているのだと理解していますが、もし、個人的事情を持ち込まれ、結果、一部の人が、その恩恵を受けていないとなると、かなり問題です。民間企業は特定の人に対してサービスを提供してもいいわけですが、行政が関わる企業や団体が行う事業では、できるだけ多くの不特定の住民に対してサービスを提供する責任があります。（特殊事情除く）

ということで、本会が提案している LRT 事業は、不特定多数の住民にサービスを提供するもので、行政が意図をもってまちづくりを構築していくための装置とも考えているからです。時間がかかるかもしれませんが、広げすぎた市街化区域の有効活用やコンパクトシティを目指すことも、今後のまちづくりには不可欠な政策になります。

未来への都市形成における社会資本整備

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。金沢都市圏においても例外ではありません。誰が行政トップになろうとも課題になります。しかも、地域に教育環境、雇用環境を整えねばなりません。加え

て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期待されます。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事業ではないかと、私たちは確信しています。

課題という点では、昔から走行空間の確保と財源の2つが取り上げられます。しかし、走行空間の確保という点は課題ではありません。LRTの良さは車両幅が現状の路線バス(2.5m)より狭い車両もオーダーできますし、軌道は専用線にするだけでなく一部バスレーンと共用してもいいし、いきなり複線ではなく単線から始めることもできます。複線を一部区間だけ交差させるガントレット方式を使えば狭窄部分も回避できます。むしろ、LRTのいい点は車両幅プラス60cmの道路幅(3m程度)があれば、その道路に車を自由に走らせるより、単線が敷けるので、道路活用(土地利用)からみて、とても有効です。しかもLRTは消費物ではなく、資本だからです。

よって、個人にとって通勤・通学のためのマイカーを持つより、時間が正確で駐車場の心配がいらぬ公共交通を利用する生活の方が高齢化に伴って必然的になってきます。郊外に住んでいて街に出る場合も、行政として都市経営の観点からも、メリットは大きいはずですが、ただし、マイカー排除の政策は成り立ちません。マイカー依存からの脱却と選択肢を増やすことが目的です。

財源については、昔と違ってLRTは国策のひとつなので補助制度も用意されていますし、国交省だけでなく、総務省、経済産業省、文化庁など、多くの分野からまちづくりに関する補助制度を活用すれば、自治体負担は軽減できます。また、LRTを利用しない市民や広告したい企業からの支援を受け入れるシステムを採用すれば、経営は厳しくなりません。行政としてもマイカーから公共交通へのシフトを謳っているわけですから、政策の実現に奏功するでしょう。道路は公共物、マイカー利用だけに道路使用の権利を許すということでは筋が通りません。

県は新幹線開業に伴って並行在来線のための運営会社を第三セクターで発足させました。いかに利用者の良いサービスを提供するかが一番の使命になります。民間事業と公共事業の違いは、利益を最優先させるかどうかの違いにすぎません。つまり、採算性は民間では考慮するトップ課題ですが、公共事業は利益追求ではなく安定したサービスの提供と利用者の満足度を上げることです。

住民は個人的意見を表明することが多いのですが、住民の一人である以上、地域にとってどうあるべきかという視点からの意見を持って欲しいものです。

中心市街地を空洞化させない、賑わいを取り戻したいというのであれば、コインパーキングをやめ、そのスペースをパブリックガーデンとしてマンション住民に提供するとか、都市中だからこそ地産地消の促進を進める意味もあり、立体駐車場を野菜工場にするとか、新しい事業を中心市街地で構築することも大事です。

いずれにしても、市がビジョンを示さないと民間投資も起こりません。いかに行政側からのビジョンが大事かということではないでしょうか。



日本一多く指定された伝統的建造物群保存地区のある石川県、首都の金沢市及び周辺市町はまさに観光資源の宝庫だ。広いエリアで観光を楽しんでもらうためにも移動は重要なファクター。もてなしの真髄を考えると、移動にも思いやりが必要ではないだろうか。旅人にとって観光は印象が評価。一方、まちの価値は住民が誇りがもてるかどうかである。

まちづくりの思想

連載第7回

「幹線交通」とまちづくり

街の活性化といっても、大勢の人が集まらなければ大したことはできない。街の人が増えれば、街への投資も合わせて増える。そのために“なすべき効果的なこと”は何なのだろうか？



人がいなければ.....

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』『日本破滅論（中野剛志との対談）』（ともに文春新書）ほか。最近著は『維新・改革の正体 日本をダメにした真犯人を捜せ』（産経新聞出版）。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。

「まちづくり」とは、「生き物」としての「まち」を元気づけていく営みだ。それは、「シャッター街」に象徴されるような病んだ状況にある「まち」なら普通の健全な状態をまず取り戻し、病んではない「まち」であっても、より一層元気づけ、発展させようとする取り組みである。そして文字通り何も無いところにまちをつくる場合には、どうかこうにか「元気」のあるまちをつくるのが、その「まちづくり」の目標となるのである。

では、そんな生き物としてのまちを元気づけるためには何が必要なのか。

生き物が元気になるために、そして、生きていくために必要なのは、「食糧」「栄養」である。それは、生きていくために必要な「エネルギー」だ。

そして、「まち」という生き物について、何にもまして求められるエネルギーとは何かといえ、それは、畢竟、「人」なのである。

その「まち」にどれだけ素晴らしいインフラを作り構造物を作り、成功の仕組みや法律を作っても、そこに「人」が一人も来なければ、まちに活気が出てくるはずはない。当たり前だ。

そしてその逆に、大したインフラも構造物も制度も何もなくて、どういうわけかそこにいつも人がたくさん、持続的に集まり続けるのなら、その「まち」は大いに活気づくこととなるのは必然だ。そういう状況があれば、その「まち」は放っておいても色々な商売が自ずと始められることになるだろうし、その商売に関連する様々な民間ビジネスもあれよあれよという間に展開されるようになるだろう。こうして、民間の「投資」が様々な局面で進められることとなるのである。

しかも、そうした「投資」は民間部門でだけ進むのではない。

活性化した消費や投資、所得や企業収益の一部が、当該の「まち」を取り仕切る行政に「税金」という形で流れ込

むこととなる。そしてその税金はさらなる公共サービス向上のために活用される。そして、その「まち」に、実に様々な公共の「投資」が進められることとなる。そしてその「まち」はどんどん住みやすい「まち」へと発展、成長していくこととなるのである。

つまり、その「まち」に多くの人々が集まるのなら、消費も投資も民間部門でも政府部門でも、自ずと進められるようになり、自ずとその「まち」は発展していくこととなるわけである。これもまた、当たり前なことだ。

とにかく、「まち」という生き物は、「人」というエネルギーが多く集まれば元気になり、減っていくと、元気が失われていくのである。

では、どういう所に人が集まるのか。

もちろん、この問いに対する最初の解答は「魅力的なまち」であり、それは要するに「様々な投資が図られたまち」である。いわば、「投資が投資を呼び込む」というポジティブなスパイラル（らせん）が働くのであり、そうやって、「まち」は成長していくのである。

しかし、そんなスパイラルを「回し出す」ためには、何が必要なのか。

これこそ、「まちづくり」という「意志」に基づく意図的行為を図らんとする上で、極めて重要な問いである。いわば、まちづくりのポジティブ・スパイラルを動き出させるための「着火点」は何処にあるのか、という問いである。

この問いに対して、筆者は次のような「解答」をもっている。

それは、「都市間の大量輸送機関の整備」という「投資」である。

繰り返すが、「まち」という生き物にとっての栄養分である「人」が大量に供給されてはじめて、その「まち」は成長していく。とするなら、高速で、しかも、高い密度で、大量の「人」が供給されればされるほど、その「まち」が大きく成長していく可能性が高くなる。つまり、鉄道、高

速道路、空港、港などの「都市間の大量輸送機関」が整備されれば、その周辺の「まち」は、「大量の人」という、「まち」にとっての大量のエネルギーを提供され、飛躍的に発展していく可能性が高まることとなるのである。

もちろん、どれだけ栄養を提供しても、潜在的なポテンシャルがないような生き物は全く成長しないのと同様、どんな「まち」でも、十分な「人々」を提供しつづけたとしても成長するとは限らない。事実、全ての駅や空港の周りの「まち」が、全て大きく発展したとはいえないのは、歴史を見れば明らかだ。

しかし、南の島の動植物がどれもこれも、やせ細った北方の土地の動植物よりも概して大きく成長していくことができるように、十分な栄養分が提供されれば、飛躍的、かつ、大量に成長していく「チャンス」を、全ての生物種が手に出来るようになるわけである。実際に、同じような条件同士の複数の「まち」を考えたとき、一方に、駅や空港があり、もう一方に駅や空港がなければ、明らかに、前者の駅や空港がある「まち」の方が、大きく栄えているのは間違いのない事実だ。

考えてみれば、これもまた、論ずるまでもないほどに、当たり前の事だということができよう。

実際、日本の「政令指定都市」は（札幌という一つの例外を除いて）全て、「新幹線」の沿線の都市圏内に含まれている。そして逆に、「新幹線」の沿線から外れた都市の中で、政令指定都市である都市は（同じく札幌という一つの例外を除いて）存在していないのである（なお、札幌がただ一つ例外となった背景には、それが道州制の道州都であったという、特殊事情が存在していたことが直接的原因である）。

より詳しくいうなら、日本海側で政令指定都市になっているのは、今日においては唯一「新潟市」だけであるが、明治時代には、新潟市よりも、金沢市と富山市の方がより多くの人口を抱えていた街だったのである。金沢と富山が栄えていたのは、江戸時代に北前船という輸送機関の港が整備されていたことが重要な要因であるが、近現代においては、新潟市には「新幹線」が整備された一方、金沢市と富山市には「新幹線」が整備されず仕舞いのまま、今日に

至ってしまっている。こうした歴史的背景の下、新潟市は政令指定都市になるまでに成長する一方、金沢市と富山市は、都市間の競争の中で「凋落」していくこととなってしまったのである。

同じような事が、熊本市においても見られている。熊本市は、明治初期の頃、九州においては今日の政令指定都市である北九州市や福岡市よりもより大きな都市であった。しかし、熊本市には新幹線は整備されず、北九州市や福岡市は新幹線が整備された。そうした背景の下、熊本市は政令指定市になることができなかつた一方で、北九州市や福岡市は政令指定市になるまでに成長したのだ。

ところが、九州新幹線が整備されることで、熊本市は大きく発展する契機を得ることとなる。そしてその結果、九州新幹線の全線開通に伴って、まさに今年、熊本市は政令指定市に指定されるまでに成長を果たすことが可能となったのである。

こうした歴史的事実は「新幹線」という大量の人々を高速で輸送することができる大規模交通手段の整備が、それぞれの都市の発展において、如何に重要であったのかを明確に指し示している。

こうした事実があるからこそ、「まちづくり」の展開を考える上では、その都市が、どのような交通手段で、どのようにつながっているのか を考えることが、極めて重要な論点だということができるのである。

軍師には、地形や軍の配置等、戦場がどのような状況にあるのかを大局観に基づいて俯瞰することが何よりも重要であるように、「まちづくり」に臨む者もまたそうした大局観に基づいた状況の俯瞰が何にもまして求められている。そうした大局的な状況の俯瞰において何よりもまず理解せねばならぬものこそ、その「まち」にどのような交通機関が、他の「まち」との間に整備されているのか、というものである。もしも、その俯瞰において、当該の「まち」に接続されている幹線の交通機関が、大いに改善すべきものであるという一点があからさまに指し示されたのなら、その整備に全力の努力を差し向けることこそが、「まちづくり」の重要な一歩となるのである。

暮らし一コマ

“いいとこ取り”は嫌われる

金沢市が震災がれき受け入れの準備を進めている。市長もきっぱりとした態度で、しっかりとした手続きを踏んで事を運んでおられるようだ。がれき周辺の空間放射線量が市内のそれと変わらないというのだから、どうしても受け入れを拒否しなければならないほどの重大な理由があるとは思えない。原発に賛成であろうが反対であろうが、被災しなかった地域が、被災地の負担を引き受けるのはむしろ当然で、自然災害のリスクが比較的小さな当地としては、もっと早く、より積極的に復興に貢献すべきだと思う。

金沢市は、このたびの震災を機に、リスク分散の名目で、太平洋側から事務所や工場の誘致を図ろうとしている。震災が生んだ廃棄物は拒み、震災が結果としてもたらさうる恩恵には与ろうというのでは、他地域からの敬意は得られず、長い目で見れば「損」をすることになる。まずはなすべきことをなし、やがて新幹線が運んでくる東日本からの大勢のお客さんを、気持ち良く堂々とてなしたいものだと思う。（毛利）

2. 新幹線は危機を運んでくる

毛利千香志



ストローを吸う力が強いのは？

北陸新幹線の金沢開通が近い。巷間では歓迎ムードが演出され、官民挙げて盛り上げようと努めている。

それもよいが、新幹線の開通にも光と影があって、その影にもっと注意を払うべきだと思う。いわゆるストロー効果を過小評価してはならない。近代を貫く歴史の趨勢もある。明治維新以降、薩長の藩閥政府が進めた近代化が、天下りの藩閥官僚の支配する金沢にもたらしたのは、急発展する東京への人材の流出であった。藩主の前田氏をはじめ重臣たち武士層がまず金沢を離れ、いわゆる三文豪に代表される教養層が金沢を後にした。

こうした故郷の放棄ないし故郷からの逃亡を責めても仕方ない。とりわけ進取の気性に富む者なら、この金沢という小さな街の閉鎖的な空間、地縁や血脈しごらみの柵から一度は解放されてみたいと願うであろう。陰りゆく城下の下町で、人知れず孤愁の思いを抱く犀星少年の心の軌跡を想像されたい。

ゆえに、巷間いわれる金沢の“魅力”を再発見し、再教育すれば、郷土愛がおのずと育ち、若者の流出を食い止められるだろう、といった見通しは甘いといわざるをえない。逆に、魅力なるものの真贋について真剣な検討を経ず、安易な自己満悦に耽るなら、その微温的態度にムカつく若者はこの街を去るだろう。そうかもしれぬと率直に認め、良かれ悪しかれ大きな影響力のある新幹線をどう迎えるか、改めて落ち着いて論じるべきではなかろうか。

コミュニティの再生を！

さて、愛すべき郷土の魅力とは何なのか。都会に出たい、最新の文物に触れたいと願うのが、自由の味を知り、情報の洪水に曝される現代人の避け難い欲求であるが、それでもなお一地方都市に住み続けたいと思わせるものは何か。

それは結局のところ、地域の強靱なコミュニティであり、そこでの活発なコミュニケーションなのであろう。近代人の自由意識とて、その根に故郷感覚を欠いては、根無し草のように漂う不安の心理に苛まれる。自由の観念が徹底的な懐疑と虚無に進むとき、行き着く先は自意識の空転であり、その自滅なのである。それを防いでくれうるのが、生まれ育った家庭、そして生活と生業の本拠たる地域である。

確かに、金沢に限らず日本中、いや世界中でコミュニティの崩壊が進んでいる。近代の価値である自由と民主が、イ

デオロギーたる“主義”にまで昇格し、無国籍の標準観念となってグローバルに拡がった結果、世界の都市、とりわけ日本の都市の個性は大幅に失われた。技術革新が生んだ経済発展も、自然及び社会の環境を破壊してきた。近代主義はとうに袋小路に入っているのである。

とすれば、今日の都市にとって、伝統的なコミュニティの再生（共同体の復興）こそが、追求すべき最高の目標、実践すべき最先端の事業とならざるをえないであろう。

この点で、歴史や文化を看板に掲げてきた金沢は時代を先取りしていたといえる。ただ、その本気度が問われよう。城下町の面影が残る地区にすらコインパーキングの侵食の波が押し寄せているように、近代化の負の影響が目立っている。にもかかわらず、市民の危機感は薄い。ゆえに、歴史や文化、伝統や創造などの言葉を、習い性のように、解釈論抜きの記号として流通させている。実に前近代的で没意識的な態度といわねばならない。そこからは、“近代との格闘”という、歴史ある文化都市が意識的に向き合うべき最重要の課題が浮上してこないからだ。

我々ももっと素直に現状をみるべきだ。あちこちで目につくのは、伝統と近代の混淆する不調和な光景なのである。一方、犀星や鏡花の作品にみるように、抒情や幻想を含む多彩な表現を生んだ文化の土壌が当地にあるのも確かだ。その土壌を活かしつつコミュニティの再生に取り組む。これほど面白い事業は滅多にない。真剣であればあるほど困難が増し、達成感もまた大きくなるのだから。

おそらく金沢の風土には、近代人の自意識の空転を食い止めうる、慣習の重みのようなものが存在しているのだろう。それが、一方で若者の反発を生みつつも、自意識の限界を意識した者の“故郷”を求める心性の受け皿となり、成熟した都市の佇まいを醸してきたのではなかろうか。

このような“意識と慣習の相克”を文学の方向において昇華させたのが犀星や鏡花だと思われる。

要するに、文化都市を名乗る以上、故郷における地域共同体の復興をめざす官民協調の運動を、金沢市民が全国に先駆けて大々的に始めるべきだと思うのである。そのやり甲斐のある仕事が、人材の流出を防ぎもするのだ。

ところが、コミュニティとは厄介なもので、やはり二面性から逃れられず、受容と拒絶が同時に存在する場である。住民同士の摩擦はどうしても避けられない。とすれば、むしろ、その軋轢を楽しむくらいの精神の度量を市民がもてるかどうか、それを文化の成熟を計る指標と考えればよいのである。その際、近代化を巡る激しい葛藤劇を繰り広げたヨーロッパの歴史都市を見倣うのが良いと思う。

ともかく、新幹線の開通が金沢の将来にとって正負のどちらに傾くか、それはコミュニティ再生という難題に向き合う市民の本気度によるとしかいいようがない。確実にいえるのは、結果として新幹線が遅れてやって来るのは、リーマン・ショックと東日本大震災を経た今となっては、かえって好都合であるということだ。近代文明に迫る危機を見据え、文化論を踏まえた冷静な準備ができるのだから。

3. “ 社交都市 ” をめざして

毛利千香志



「百万石」を論じよ

初夏の百万石まつりの日、ミッキーマウスが金沢城を訪れた。歴史都市の威信をかけ、巨額を投じて復元した城郭に盛大に迎え入れられたのがミッキーだとは、草葉の陰の前田利家公もさぞ驚かれたであろう。いや、「盆正月」という、百万石の伝統においてはさして誇るに足りぬ風俗の再現イベントの一場面であったのであれば、“おめでたい”と大目に見てくれたと考えるべきなのかもしれない。

いずれにせよ、郷土の歴史を象徴する厳かな地に、日本の伝統文化と創造的に融合の困難なアメリカ文化の象徴が入り込んだことは、金沢の歴史にとって一つの事件ではある。フランスの歴史都市なら一悶着あったに違いない。少なくとも、受容と拒絶の両様の反応があったはずだ。ところが、金沢の場合、歓迎一色であった。というより無関心であった。百万石の大名の居城が、シンデレラ城と同じ扱いを受けては武家文化の面目が丸つぶれではないか、と嘆いてみせるような議論は一つもなかったのである。

こうした木に竹を接ぐような「折衷文化」は、そろそろ改めるべきではなからうか。街を一つの舞台と見立て、そこにおける人々の日常の話しぶりや振る舞い方、すなわち生活様式におのずと滲み出るような文化的要素を、一つ一つ丁寧に守り育てていくべきではないかと思う。要するに、コミュニティの再生活動である。

そのためには市民の自発的な努力が必要だ。例えば“ミッキーの金沢入城”については、「鼠多門の付近に足跡はなかったようだが、どの門にも鼠返しは付いてなかったのか」というように、時代錯誤と嘲られようが、時には冗談を交えつつ真剣に語ってみせるのも、一つの立派な文化的努力である。なぜなら、歴史や文化、伝統や創造はあくまで言葉の産物なのだから。よって、現象の解釈を巡る豊かな会話、その会話を楽しむ幅広い階層の人々、こうした平凡な、されど稀有な人的条件が揃って初めて、歴史に裏打ちされた、伝統と創造の融合をめざす真の文化が育つのである。

一言でいえば活発な社交。これが、言葉の動物である人間のあらゆる文化活動の出発点である。真善美に近づくべく、会話や議論、論争や品評を盛んにする。これこそ文化の実体なのだ。社交が各地で衰退している以上、文化都市の名にかけて、金沢市は“社交の復権”を都市政策の目標に掲げるべきだと思う。この基本姿勢さえ守られていれば、ミッキー如きにくじらを立てる必要はないのである。

都市の成熟のために

いうまでもなく、社交復権のためには、その主体たる“人”が、その舞台である“都心”に常に、容易に集まることのできる物的条件が整っていなければならない。その極めて有力な候補が、ヨーロッパの歴史都市でコミュニティ再生に優れて寄与したLRT（新型路面電車）である。

街を舞台とする社交を活性化させるには、車社会からの脱却の道を着実に歩まねばならない。その覚悟がまずは問われる。相対的にいって、私的な空間である自家用車は身内や友人のわがままを許し、人を拡散させる作用をもつ。一方、それ自体が社交の場である電車は、乗客に公共精神を求め、人を凝集させる効果をもつ。バスは中途半端な人数を時刻表を目安に運ぶが、LRTは一挙に大量の人数を時刻表の通りに運ぶ。

都市はよく有機体や生き物に喩えられる。とすれば、都心軸を貫くLRTは“大動脈”であり、逞しき“足”である。この両機能が健全であれば、金沢にあって社交都市への道は近い。中心市街地には飲食店の相当の集積があり、歩いて楽しい細街路があり、美しい用水や土塀がある。工房やギャラリーを回遊し、作品鑑賞後に批評を兼ねてお酒を楽しむ、そんなライフスタイルも優に実践できる。いわば、消化器系も神経系も健全なのである。結局、街の心臓たる都心を巡る“血流”が足りず、貧血気味なのが、空洞化した現在の旧城下町の姿といってよい。金沢市の未永い発展を保障するには、心臓と足腰の強化は欠かせないのである。

思うに、LRT導入の目的の筆頭に掲げられるべきは、あくまでコミュニティの再生、社交の充実、そして生活に根づいた文化の復興でなければならない。景気の刺激や観光の誘客、環境の改善や福祉の向上はいずれも極めて重要であるものの、副次的な目的にとどまる。交通政策もまた、都市機能の有機的連関を踏まえ、より上位の目的から導かれねばならない。地域社会における豊かな社交が人生の最高位の目的であるなら、交通はその目的を高い水準で実現させるための欠かせぬ手段だ。ならば、「利用者数が伸びない以上、単なる移動手段である公共交通に多額を投資する必要はない」との発想は、文化都市に相応しくない。いかにも採算性や効率性に囚われた経済偏重の思考だからだ。

もちろん、大勢の人で賑わえば、自然に文化水準が高まるというものではない。物事には明があれば暗もあって、人が増えれば、喧嘩を初め良からぬ事態も増える。しかし、喧嘩の売り買いも社交の一部なのであり、社会の陰翳もまた人生を鍛え、都市を成熟させてくれる。そもそも金沢人は、真宗と武家との、命を賭けた確執の歴史を通じて、聖と俗の境界を巧みに往き来する平衡感覚や、清濁併せ呑む処世の知恵を身につけてきたはずだ。喧嘩をも文化に昇華せしめうる心の余裕があるに違いないのである。

このような意味における社交の積み重ねが、金沢の地における独特の「融合文化」をさらに発展させるであろう。LRTは社交の活性剤となるがゆえに、文化都市・金沢を支える“文化インフラ”なのである。

活動報告

(2012年10月以降)

[展示]

10月8日～11日、15日～16日、22日～24日

11月14日～15日、19日～24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]

10月6日 本会主催

(あいむ会議室 / 香林坊ラモーダ7階)

11月3日 休講

[勉強会予定]

12月1日 本会主催

(あいむ会議室 / 香林坊ラモーダ7階)

2013年1月5日 本会主催

(あいむ会議室 / 香林坊ラモーダ7階)

[例会]

10月20日 中止

11月17日(あいむ会議室 / 香林坊ラモーダ7階)

12月15日 中止

[例会予定]

2013年1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。

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。)



10月22日から24日までの展示の様子。(もてなしドーム地下広場)

編集後記

巻頭インタビューに載せた海外の写真は、中川先生が自ら撮影されたもの。これを見ても、「道路の歩行者化」が街の「賑わい」を復活させることは明かだ。欧州は早くから車社会の弊害に気づき、ハード、ソフトを問わず、あらゆる手段で街の中心部から車の通行を大幅に減らす取り組みを続けている。ライジングボラードの設置などは、いわば物理的強制をもって街路への車の流入を抑制する策だ。一方、都市の魅力づくりの競争において、日本は完全に後れをとっている。地元民として本当に惜しいと思うのは、金沢こそ我が国で最も「歩けるまちづくり」が似合う街のはずなのに、市を挙げての運動に至っていないことだ。それでも当会は、非力ながらも地道に「脱車社会」の必要を訴えていきたい。(M)

金沢・LRTと暮らしを考える会会報

金沢 LRT だより 第8号

2012年11月20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

