



◎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（後編）

都市間競争が激化するなか、 「LRTに乗り遅れるな！」

バスもLRTも新幹線も、需要は与えられるものではなく創り出すものだ。質の高いサービスを提供して、需要を創り出すところこそが、交通政策であり、都市政策であると考えべきである。それが同時に、新幹線開通後の都市間競争を勝ち抜く武器にもなるだろう。

■ 都市間と都市内の鉄軌道による連携を！

——北陸新幹線がまもなく金沢まで開通します。せっかく都市間の鉄道インフラが整備されるのに、それを受ける都市内の鉄道インフラが貧弱なのは問題だと思えます。

中川 都市内交通をしっかりと充実させておかねばなりません。「自動車があれば不便はない」というのは住民の話であって、関東や関西から新幹線で来る人は車を持ってきません。その人たちの受け皿がきちんとできているかどうかは極めて重要な問題です。都市内の公共交通にとって、これまでよりもチャンスは大きく広がるのですから、ここでいいものをしっかりと整備しておくことが肝心ですね。

「需要が増えてきたら何かを造ろう」というのは、現在では全く通用しない発想です。先にいいものを造って「需要を育てていこう」という発想でないとうまくいきません。何もしなければ、「新幹線が来たけれどそんなに人が増えなかったから、まあ、今のままでいいんじゃないの」と、お



富山市内の環状線

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4回
「自動車産業が主力の日本ではLRTは無理」
宇都宮浄人…8

■ 金沢LRT講座 第9回
持続可能な低炭素社会形成のための政策II
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導入は政治的課題である
…LRT導入は国土強靱化をなす
…LRT導入は経済振興策である

毛利千香志…7, 14, 15

◆ 読者からの手紙…13

◆ 活動報告ほか…16

そらくそんなことになるだろうと思います。

でも、もっといいものを造って、もっと来てもらいやすい環境をつくれば、もっとたくさんの人が来てくれる。先にいいサービスを提供することが重要です。

また、何かを造るにしても、お祝儀相場みたいなものは期待しないほうがいいですね。最初は興味本位で乗る人が多くても、それはだんだん減ってくる。真価を問われるのはその後です。実際に、いいものを造ったことによる需要はだんだん育っていくものです。富山ライトレールも、最初は視察や試し乗りも多かったですが、今は実需として定着してきています。いいものを造ればそうなるんです。新幹線開業直後だけということではなくて、しっかりしたものを造れば、しっかりと定着すると思いますよ。金沢は多くの可能性をもっている都市ですからね。

——交通事業者は、お客さんがどっと来たとしても、バスの増便で乗り切ろうと考えているようです。

中川 それだけお客さんが来ると思っているのなら、ちゃんと計算してみればライトレールにしたほうがよいとわかるはずだと思います。ライトレールのほうが、オペレーションの上では必ず効率的になるはずですから。しかも、基盤整備費のうち約半分は税金で賄ってくれる。あとは資金調達のスキーム次第です。良好な計画には、しっかりした投資や支援が集まります。

——行政にしても、新幹線の開業後にお客さんがどう動くか、様子を見てから導入を検討しようと考えているのかもしれませんが。

中川 それではもう全然遅れます。結局、何も変わらないと思います。新幹線が来ても都市内・地域内の受け皿がしっかりしていないと、お客さんが増えるチャンスを活かすきれないでしょう。

■ 在来線のサービス水準を上げよ

——並行在来線が JR から経営分離され、第三セクターの運営となります。そのため運賃が上がったり本数が減ったり、使いにくくなると予想されます。

中川 どうして不便になるのか、私にはよくわかりません。非常に人口密度の低い地方ではそういうことになるかもしれません。でも、富山都市圏、金沢都市圏、福井都市圏、どれも相当に大きな規模ですから、そこにある幹線鉄道が何億円もの赤字になるなんてことはありえない話です。富山県は数億円もの赤字だと言っているとも聞きましたが、良いサービスを提供すればそんなことは絶対にありえません。

ダイヤを間引いて、運賃を上げて、車両も減らしてというように、使えない路線にしていけば、やがてそのような大きな赤字路線になるかもしれませんが。

——石川県の場合、JR との交渉で上昇率を 20% 以下に抑えたとはいえ、運賃の値上げが必要になると試算しています。

中川 採算をとるために何%の値上げが必要という発想だとしたら、まさに殿様商売と呼ぶべきですね。経営感覚がないといわざるをえないです。値上げをしたほうが儲かるのなら、誰でも値上げをします。でも、値上げをすれば儲かるという根拠はどこにあるのでしょうか。そのような計算をしていること自体、基本的に間違っています。

——とにかく赤字を出さないことが最優先の課題になっているようです。

中川 赤字を出したくないなら良いサービスを提供すること、これがサービス産業の基本です。運賃を上げてでも乗ってもらえるような高いサービス水準を提供するという発想ならありますが、「採算性を高めるために値上げをする」という発想は、サービス産業の経営者として明らかに間違っています。

——新幹線の開通と引き換えに在来線のサービスの質を落とすのでは、何のための新幹線かとの疑問も湧きます。

中川 新幹線ができれば、在来線は特急がなくなる分だけ余裕ができますので、より便利にすることができると考

えるのが普通の発想のほうです。鉄道やバスの需要はサービス水準で決まるんですね。サービス水準が高ければたくさんの方が利用する。もちろん運賃もサービス水準の一つであって、「運行本数を減らして運賃を値上げすれば赤字がなくなる」という発想はどこからも出てきようがありません。

なのに、なぜそんな発想が成り立つかという、交通の運営をやったことのない人たちが知識もなく、ただ机上の計算をしているからでしょう。いかにいいものをつくって、いかに安く提供するか、それによっていかに採算性を高めるか。このように考えないといけない。経営者として当たり前のことですよ。

——まずお金の計算ではなく、どんなサービスを提供するかが先決であると。

中川 そう。提供するサービスの水準を決める前に、なぜ採算が計算できるのか、全くわからないですよ。どういうわけか需要予測値と称するものが最初にあって、それに合わせて運賃を計算すれば、1人当たりこれだけ取れば赤字がなくなる、と。こんな計算方法によって成功している商売の人って、どこを探してもいないはず。どうして交通事業者だけにこうした発想が許されるのでしょうか。

例えばうどん屋さんが、「うちはうどん1杯1,000円もらわないと商売が成り立たないから、1,000円で売ります」と言って、結局のところ採算がとれますか。1,000円で食べてもらえるものを作って1,000円で売るという発想ならありえますが、採算をとるために1,000円必要という発想でうまくいくことはありません。

昔のように鉄道しかなく、競争に曝されていない状況でしたら、どんなに値上げをしても乗ってくれる人もいでしょう。でも、今は誰もが自動車を持っています。そんな状況において、サービス水準抜きに需要が計算できるなんてことはありえないです。運賃を上げればどれほど需要が下がるか、そのことについて全く知識のないまま値上げの議論をしているとしたら机上論としかいえないでしょう。

そのような発想で始めると、サービス水準を下げて運賃を上げる、すると乗客が減る、乗客が減るとサービス水準を下げてまた運賃を上げる。このような、日本の多くの交通事業者が繰り返してきた失敗をまた繰り返すことになるでしょう。

人口規模が小さければそうになってしまう地域もあるかもしれませんが、金沢や富山のような大都市ではそんなことにはならないですよ。現在でも輸送密度が6,000人とか7,000人とか。サービス水準によってはもっと需要があるかもしれないのですから。

——「北陸はどうせ車社会だから、初めから需要が限られている」との思い込みが激しいのか、せっかく公的セクターに経営が移って、採算偏重の考え方に囚われずにサービスを提供する絶好の機会なのに、「自動車と競争してお客様を増やそう」という発想にはなっていないようです。



北陸線の新型車両

中川 それは非常に残念なことです。その姿勢が変わらないと必ず失敗しますね。「これはいいな、よし使おう」と思わせるものにならないければ、必ずダメになりますから。

でも、今、サービスが良くてそれなりの運賃なら、「電車で通ってもいいよ」という人はたくさんいるはずですよ。富山と金沢の間なんて、本来ならばドル箱路線になるはずなんです。そこに例えば、関西でいえば新快速のような便利な電車を走らせれば相当な需要はあるし、新幹線とは別の需要を開拓できます。

けれども、会社が分断されたままで貧弱なサービスしか提供できないのなら、バスと新幹線に持って行かれるでしょう。せっかくサンダーバードが走れるくらいのいい線路をもっているのですから、それを活かさないのはもったいないですよ。

■ 「フル規格」が需要をはね上げる

——北陸新幹線については、関西まで早くつなげたほうがいいと思われませんか。

中川 国土全体のことを考えれば、当然そう思います。特にそれが重要なのは、関西にとってです。北陸の方にとってみれば、「まあ、東京とつながればいいや」という気持ちもあるかもしれませんが、だからこそ、延伸については関西が頑張らないといけないんですね。

——フリーゲージトレイン (FGT) について、本当に暫定導入なのか、これをもって延伸の代わりになるのではありませんかとの心配があります。

中川 京都や滋賀の人たちともいろいろ議論をしてきましたが、敦賀終点の間の暫定的な方策ということであれば、FGTという手はありえるかもしれません。でも、それがいいということでは決してありません。

整備新幹線のネットワークは、札幌から鹿児島までを結びとともに、東京と大阪の間は北陸新幹線によって二重に結ばれることで完成する。全体が1本でつながった上に、日本の中心部は二重につながる。ここにネットワークとしての整備新幹線の意味があるわけです。なのに、敦賀まで来て、ここで打ち切りというのでは、全体のネットワークがもつ値打ちが半減してしまう。

それから、需要の予測をきちんとやってみると、やはり関西までつなげたほうが需要がはね上がるのがわかるんです。特に、高崎や大宮などの北関東から関西に行く人の需要ですね。FGTの段階ではまだ東京を回ったほうが速い。けれども、フル規格で関西までつなげると、北関東から関西へは北陸を回ったほうが優位になって、需要がはね上がるんです。東北の人も、大宮から北陸経由で関西に向かうという選択肢が増えます。

実は北陸よりも北関東のほうが人口が多い。ですから、北陸と関西の間のみの需要に比べ、北関東と関西の間の需要のほうが大きい。その意味でも、FGTでお茶を濁すのは、ネットワークの全体としては得策ではないですね。

——敦賀以降は3ルートの候補がありますが、どれがい



東海道新幹線

いのでしょうか。

中川 それぞれに長所・短所がありますね。ただ一ついえるのは、米原につながれば非常に早く完成できるということです。10年くらいでつないでしまうことは可能です。お金が潤沢にあれば他のルートも考えていいかもしれませんが、現状では米原ルートが一番現実的なのかなとは思いますが。名古屋や東海地方へのアクセス性も高いですから。

■ 「京都町衆ライトレール」実現へ向けて

——京都でもLRT導入の構想があるとお聞きしたのですが。

中川 昔から京都はやったほうが良いといわれていたんです。

実は、このままでは京都の街自体に元気がなくなっていき可能性が高いと思われます。例えば、京都の商業販売高は福岡の半分以下、札幌の約半分なんですね。これだけ観光客がたくさん来ていながら、この程度で留まっているんです。やはり中心市街地がもっと頑張らないといけません。

今、大阪の梅田北ヤードでものすごい規模の開発をしているんです。京都の中心部の商業規模の数倍もある。大阪がこの規模の商業施設を維持しようとするれば、大阪の購買力だけでは無理なことは明白です。京都や神戸、奈良や和歌山から客を奪って初めて成立する規模です。つまり、大阪は一か八かの大勝負に出てきているわけです。京都が今までと同じことをやっていたのでは勝負になりません。

では、京都はいったい何をやるかといえば、大阪と同じように高層ビルをどんどん建てれば良いと考える人はいない。やはり路面を活かして、歩行者の空間を街の中に広げていく、そんな商業のやり方しかないだろうと思います。そうすると、路面を最も効率的に活かすことができるLRTが交通機関としてふさわしいということもわかります。

——行政の動きが鈍いから、民間の有志が会社をつくってLRTを運行しようという動きがあると聞いたのですが。

中川 最初のステップはLRTではないですが、今、地元の事業者が中心になって「京都まちづくり交通研究所(略

乗り降り自由な観光循環バス
 京の世界遺産&文化を巡る
 Kyoto World Heritage Tour Bus Hop-On, Hop-off type.

ラクして回る
 観光移動

京都ひるバス
 Kyoto World Heritage Tour Bus

自分のペースで随時的に世界遺産や重要文化財を巡ることができる。京都初の新しいバスシステムです。移動中には案内アナウンスをお楽しみいただけます。
 The new bus system for easy travelling in Kyoto. Enjoy World Heritages.

12月特別料金
 大人 1,500円 小人 500円 (11~17歳)

乗車料金は 大人 2,200円 小人 1,100円 (11~17歳) まで

運行日 12/1日, 2日, 8日, 9日, 15日, 16日, 22日, 23日
(12/18日~12/23日に休運転し、高松町から運行します。)

駅から町へ、町から駅へ。
あさひまちバス
 誕生

68 便/週 → 378 便/週

2012年12月18日(火)運行開始!
 朝日町内のバスを大増便。
 お買い物や通院・通学、駅からのお出掛けに。

「あさひまちバス」の概要
 1. 山崎方面から到着する全ての列車に対して、5分以内にはバス発着。
 (朝日駅の6時32分発のみ、最終発車の23時42分まで、平日に運行)
 2. 経路バスは1日約46便。

Asahi-machi Bus
あさひまちバス

●乗車料金は市バスと同様で乗車券またはICカードで乗車可能。 ●電話予約 TEL: 075-251-1100 (高松町駅前電話センター)



京都駅直行
 河原町から京都駅まで
 毎日、夜の10時より
 10分おきに10本の
 直行バスが走ります。

所要時間約10分です。

10, 10, 10,

かわらまち
よるバス

「市バス」と同じ 1乗車220円

左上:「京都ひるバス」のチラシ
 左中: 京都ひるバス。「寺社間の移動時間を、もっと楽で、楽しいものに」という観光客の声に応じて登場。寺社の近くで降車し、拝観した後に、また次のバスに乗車できる新しいタイプの観光バス。京都の歴史にまつわるエピソードを紹介する車内アナウンスも。2013年春頃から土日祝日の本格運行を始める予定。
 左下:「かわらまち・よるバス」のポスター。「河原町から京都駅まで毎日、夜の10時より10分おきに10本の直行バスが走ります。所要時間も約10分です。」
 右上:「あさひまちバス」のチラシ
 右下: あさひまちバス。病院やショッピングセンター、高校、役場などを結ぶ。ほぼ定刻の運行で、2013年1月は全便が5分以内の遅れだった(平均遅れ時間は1分以内)。タクシーと同じように、手を挙げれば停まってくれる。JR泊駅には、次に出発する便の時刻を表示するディスプレイを設置。最終バスは、地方の小都市としては画期的な23時46分。まちなかでの飲酒後の帰宅にも使える。

称：まち交研)」という合同会社を経営していて、われわれの研究室も関わっています。「行政がやらないなら俺たちで」といって、どんどん新しいバスシステムなどをつくっています。例えば、らくなん進都地区と京都駅を結ぶ「京都らくなんエクスプレス」や、「かわらまち・よるバス」などです。駐輪場を運営したり、纯粹民間の観光案内所を設置したりもしています。2012年の秋には京都市内の観光循環バスの実証運行も行い、本格実施に向けて準備中です。

これらの事業を一緒に行っている人たちは、やがては「京都町衆ライトレール」を自分たちの手で走らせたいと考えています。そのために、今は実績づくりをしているところです。「あいつらが言い出したのなら本当にできるだろう」と思ってもらえるように、力を蓄えているんです。

まち交研が運営する事業全体の通算利用者数が100万人に達したので、2012年10月に記念パーティを行ったところです。実際に実績は上がってきています。

ただ、鉄軌道の場合、自分たちですべて行うのはかなりハードルが高い。スポンサーを見つける必要があります。でも、その可能性はかなりあると思います。鉄道事業者じゃなくてもいいわけで、「京都にLRTを造るのなら200億円、300億円出してもいいよ」と言ってくれる投資家が世界のどこかにいても全くおかしくない。きちんと計算をして、損はしないことを明白に示せばね。

実は、市民の間でもけっこう大きな動きが出てくる可能性はあると思います。100万円払ってくれる人を1,000人集めることはきっとできると考えています。「平成の京都千人衆」です。「ライトレールに投資した千人衆の名前は、千年先にも残りますよ」というように訴えるとか。寄付では出してもらっては厳しいでしょうけれど、投資として相応の配当を出すというようなスキームは十分に可能ですので。

まだライトレールまでにはいくつかのステップは必要ですが、少しずつ準備を進めていきたいです。

——夢があっという間ですね。

中川 ええ。

そういえば、富山県に下新川郡朝日町という小さな町があって、その町で、2012年の12月から、新しいバス運行の取り組みを始めたんです。もともとは町営バスが1日に10数便ほどだけ運行されてきたのですが、京都大学が実施する社会実験として、それを一気に5倍以上に増やしました。また、町の中にあるJR泊駅では、富山方面から来る全列車に対して5分以内にバスを出すようにしました。バスといっても、ジャンボタクシー型の小さな車両ですけどね。それでも大きなチャレンジです。

京都では「よるバス」など、これまで実施してきた事業がすべて順調にいったのですが、われわれとしては、「京都だから成功するのだろう」と言われると面白くありません。きちんと分析をして、しっかりとしたコンセプトで、いいものをつくったから乗ってもらっていると考えているのですが。



京都らくなんエクスプレス (REX (レックス))

これまでバスサービスが提供されていなかった路線において、医学官の協力によって誕生し、順調に運行が続けられていることが評価され、2012年、日本モビリティマネジメント会議・プロジェクト賞を受賞。



京都まちなか交通観光案内所

四条河原町に2011年7月にオープン。世界の多くの観光都市と違い、都心部に観光案内所がなかったため、要望に応じて設置。市内の電車・バスの時刻表検索システムを用意するなどして、観光スポットなどへの行き方を案内している。

共通しているコンセプトは、「良いサービスを提供することによって、これまでは顕在化していなかった需要を創り出す」ということです。決して京都だから成功しているのではなく、このコンセプトだから成功しているということを実証したいんです。さすがに過疎地にも指定されている朝日町でうまくいけば、「朝日町だから成功するのだろう」とは言われなくてもいいでしょう。

また、まち交研では、富山県でも商店街振興などをやろうと話しています。まずは、朝日町で「昼市」をやって、港から直接仕入れてきた魚や、京都の商店街の品物などを持って行って売ったりとかですね。逆に、富山の港にあがった魚を京都の商店街に直送して、京都で売ろうとかね。そのような交流も考えています。

——金沢でもそのような取り組みをしたいものです。

中川 われわれとしても、やる気のある市民と一緒にいろいろな事業をやりたいと思っています。そういう意味で

は、金沢でも何か一緒になってできることがあれば、連携したいと思っています。商店街振興や観光振興、それにバスなどの交通に関することなどでも。ぜひお声掛けください。

私たちは、誰かに「やってくれ」と頼むのではなく、まず自分たちでやってみるという姿勢で事業を進めてきました。私自身も、何かを提案するときには、「だったらお前がやれよ」と言われたときに、「わかりました。はい、やります」と言えるようなものだけを提案するという心を心がけています。さきほどお話しした、在来線は数億もの赤字が出る路線ではないということなども「だったらお前がやってみせろ」と言われても大丈夫というつもりでお話しています。

■ 金沢よ、前へ進め！

——それにしても金沢では、市民の間でも政治の場でも議論が盛り上がってきません。

中川 都市間の競争ではスピードが大事だということを感じてもらわないといけませんね。本当の政治家というのは、自分の任期の間に一つくらいは後世に残る仕事を成し遂げたいと考えるものだと思うのですけどね。

ともかく、「お金の面では俺が責任をもつ」というような人が現れてくれれば、かなり状況は変わってくると思います。計算上、成り立つはずなんですから。「金沢のあの通りで私に鉄道をやらせてもらえるなら、お金は出せるよ」という人はいるはずですよ。そういう人たちに正確な情報が伝わっていないと思うんです。日本の場合、「鉄道は採算がとれないもの」とみんな思い込んでいますからね。新幹線のような、あんなに目立つものですら、実際は良好に運営されているのに、採算がとれないと40年間も思い続けているのですから。

——実は私たちも独自に計算して、金沢のLRTは富山以上に需要があり、便益も十分との数字は出しています。

中川 便益がプラスのものをやらないとすれば、やらない期間だけ市民が損をしているということになるわけです。本当にもったいない話です。

世界中で成功例が少ないようなものならリスクは大きいかもしれませんが、世界中に成功例が山ほどあるのに、なぜやらないのか、非常に不思議ですよ。金沢よりも小さい都市で成功している都市もいくつもあります。

よくあるのは、「あれは富山だからできたのだ」という言い方です。でも、金沢からみれば、「富山ができるのなら金沢ができないはずはない」というのが普通の発想であってほしいですね。駅と中心市街地との距離感覚なんか、ちょうどいいんです。「歩くにはちょっと大変だな」と思うような所が、一番成功する確率が高いのですね。

——金沢商業活性化センターが運行する「まちバス」が好評で、この区間の需要はかなりあります。

中川 そのバスを走らせている商店街の皆さんが、「なんならわれわれがLRTをやる」と言ってみられたら、それは



金沢市中心部の大動脈、国道157号線

LRTを走らせるのに十分な需要があり、LRTによって新たな需要を創出することもできる。

面白いですよ。言うだけでいいんです。それだけでもけっこう刺激がありますから。バスからバージョンアップして、「どんどん先に進む意思がありますよ」という姿勢を見せると、展望が開けてくるかもしれません。

(構成／毛利千香志)



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。

「説得の言葉」が政治を動かす

毛利千香志



▶「市電」敷設に学ぶべし

金沢市に初めて路面電車が走ったのは1919年。その6年前に、旧加賀藩の家老筋や政財界の有志が発起人となり、北陸鉄道の前身となる金沢電気軌道を発足させていた。

だが、市民からの資金調達は難航した。採算についても危惧があった。1920年の金沢の人口は、全国11位に落ち、13万足らず。この程度の規模では経営が成り立たないと考えられたのだ。それでも、旧藩主らが株を引き受け、明治以来の宿願を叶え、ついに開業を果たしたのである。

計画当初はやはり反対論があった。商店街は、「お客が素通りして商売にならぬ」と反発した。だが開業してみると、「黒山の人出にすっかりご機嫌」だったようだ。ちなみに、10年近くにわたって市長を務めた山森隆は、「市電の発車をその目で見届けるようにして」、任期満了後に辞表を提出した。(以上、高室信一著『金沢百年物語』による。)

時が経ち、最盛期に6系統、12.9kmの路線網を擁した北陸鉄道金沢市内線は、1967年に全線が廃止された。モータリゼーションが急速に進み、交通渋滞が激しくなったからだといわれる。代わって翌1968年には、地下鉄の整備計画が立案された。次いで、新交通システムとしてモノレールやガイドウェイバスの導入も検討されたが、結局、投資額が人口数に見合わず、どの構想も立ち消えになった。

そして最終の候補に残ったのが、LRT（新型路面電車）である。地下を掘る必要がなく、安価に整備できるからだ。金沢の都市規模からみて、身の丈に合うと判断されたわけだ。しかし、なぜかその計画は遅延し、ついには忘却された。

このような経緯を辿ると、街鉄、後に市電と呼ばれ、半世紀の間、市民に親しまれてきた路面電車をすべて撤去したのは、拙速な決断だったのではないかと、残念に思われてくる。1系統でも残しておけば、延伸も含め、様々な活用策が考えられたものと思う。とはいえ、時代の流れは必然に見え、中央政府の意向もなお強かったのであろう、当時の判断は間違いであったと、後知恵で指弾はできない。

だが、市電廃止後、すでに市電が活躍した期間に相当する時間が過ぎようとしている。自らも資金集めに奔走した山森は、金沢発展の礎を築いた。市民はその業績を高く評価した。交通基盤の近代化は、乾坤一擲の大事業だったのだ。顧みて、空から見れば一目瞭然、青空駐車場の増殖に象徴される車社会に侵された街の無惨を見るにつけ、「建設は死闘、破壊は一瞬」の格言を想起し、やはり残念に思う。

▶歴史に名を残せ

平成が20年を過ぎても、新交通システムの構想は構想のまま。依然、「課題整理」の途中なのだという。

課題の1つは「財源の確保」である。国庫補助率が低いというのだ。これが大問題ならば、仮に率が3分の1から2分の1になれば、即座に事業化に着手するのだろうか。そこまで強い意思をもって、具体的な実施計画（の腹案）を示しつつ国への要望を行っているのだろうか。そうは思えない。もしそうなら、すでに解決済みとっていい状態にある「走行空間の確保」を、もう1つの課題に挙げはしないだろう。

大正期、山森の後を継いで市長になった飯尾次郎三郎は、軌道の敷設に併せ道幅を一気に2倍に広げた。金沢の中心部の街路は、電車を通すために拡幅されたようなものなのだ。若干の修繕をなし、先人の尽力に感謝しつつ、この大切な空間を軌道のために再び活用させてもらえばよい。

結局、今、必要なのは行政の課題整理でなく政治の政策遂行である。政治とは価値観の表現、即ち物語を紡ぐことであり、物語（history）とは歴史（story）である。本来、政治家の仕事は、歴史感覚を鍛え、もって状況への感受性を磨き、現状を踏まえて将来のヴィジョンを描き、かつ、それを自らの言葉で語ることはなからうか。現実の困難から説き起こすのは官僚の役割だ。といって、金銭の勘定や技術の工程を疎かにしていいわけではない。要は、どんな理念のための金銭や技術なのか、そこを明確に示してほしいのである。でないと官僚の実務は停滞、民間の投資も滞る。状況変化の激しい今日、将来の事象を確率的に予測し、数値的に表現するのは不可能に近い。さればこそ、「物語」を重んずる政治の役割はかつてなく大きいのである。

かつて、金沢市政に臨んだ山森や飯尾は、凋落しゆく故郷の実情に強い危機感を抱いた。彼らにとって旧城下町の近代化を目標とするのは自明であった。しかし、今日の物語は、近代化に乗り遅れるな、の類の単純な筋書きでは表現し尽くせない。しかも、金沢市民の気風において、明日を憂える切実な危機感は昔日のものとなっている。かくて、世界と日本が難局を迎える中、為政者は、足元の危機感の薄さに危機感を抱き、近代化の限界を見据えながら近代化を進める、そんな幾重もの矛盾を引き受けねばならないのである。——なお、LRTは、近代技術の賜であるとともに、近代（車）社会の弊害を抑える役割を果たす。——

俗にリーダーシップとは決断力のこととされている。しかし、間違った決断を力強く実行されては迷惑なのであって、言葉による説得力に裏打ちされた決断力が必要ではない。森雅志富山市長は、コンパクトシティという政策理念を高く掲げた。そして、実に素早くLRT導入の決断を下した。と同時に、市内各所に出向いて膝詰め談判を繰り返し、中心市街地への積極投資の理由、車依存社会からの転換の必要について地道に説得を試みた。

金沢市政を司る方には、僭越ながら、隣人の業績を学び、先人の遺業に習い、もって宿願の新交通システム＝LRTの導入を果たし、歴史に名を残してほしいと思う。

LRT に対する誤解かも④…… 「自動車産業が主力の日本では 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、自動車ではなく、LRT のような公共交通の利用を促す政策は、自動車産業界の反対があるから無理である。そのように思っている人はいませんか。

確かに、道路は百億円、千億円の単位でどんどん出来ていくし、高速道路の無料化などの自動車優遇政策は簡単に実現しました。環境にやさしい交通という点からも、LRT や鉄道よりも、エコカー減税が大々的に実施されました。エコカー減税が自動車の販売台数に大きく寄与したことは間違いありません。

しかし、同じように自動車が基幹産業であるドイツの事情は違います。ドイツの各都市には、LRT が整備され、LRT と歩行者だけが通行するトランジットモールという商店街が、街に賑わいをもたらしています。ベンツやポルシェの本社があるシュツット

ガルト市も、S パーンと呼ばれる通勤鉄道と LRT が中心となる公共交通のネットワークが整備されています。

ポルシェについていえば、ウィーンやプラハの新型路面電車のデザインを担っています。従来とは違う斬新なデザインが、街に調和していることはいまでもありません。

ドイツ東部の古都、ドレスデン市内にはフォルクスワーゲンの工場がありますが、そのワーゲンは、市内の物流センターから自動車部品を路面電車ですんでいます。トラックで運ぶよりも環境にやさしいということで、専用の電車「CarGoTram」を導入しました。自動車メーカーが率先して行っているのです。

フランスの小都市、ミュールーズは、電停に色とりどりのアーチ型の架線柱を設置した LRT が導入され、鉄道博物館のある都市としても知られています。しかし、この町の最大の産業は、自動車メーカー（プジョー・シトロエン）です。そして、フランス最大の国立自動車博物館のある町でもあるのです。

実は、日本の自動車メーカーも単に電気自動車や

ハイブリッド車の開発といった環境対策に取り組んでいるわけではありません。トヨタ自動車は、豊田市とも連携しながら、自社の社員に通勤手段を自動車から公共交通、自転車への切り替えを促しています。公共交通を含めた移動手段の確立によって自動車の渋滞が解消され、都市の環境改善につながる。そして、街中に活力が生まれる。こうしたことを、自動車産業自身がよく知っているのです。

LRT ができないのは、自動車産業のせいではありません。LRT を導入しようという地元の声が、まだまだ小さいだけなのです。



フランスの自動車産業都市・ミュールーズの LRT。架線柱はランドマークに。

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.16 香林坊や武蔵、金沢駅まで線路は引けないのか？

金沢中心地の交通障害になると廃止されてしまった市内電車。ところが市電廃止後、一気に押し寄せた自家用車と大幅に増えた市電の代替バスなどにより、市内の渋滞はさらに悪化。その後、金沢では、地下鉄・モノレール・高架専用道バス（ガイドウェイバス）・次世代型軽快路面電車（LRT）など、いろいろな交通手段が検討されては消えて行きました。その中で比較的安価で、短期間で建設できるものとして次世代型軽快路面電車（LRT）があります。繰り返しになりますが、これは以前の路面電車の復活ではありません。既存する鉄道・バス・タクシー・自家用車・自転車・歩行者等、すべての交通機関を総合的に、それぞれを補完しながら効率的に運用し、街に活気や、にぎわいを取り戻そうとするものです。

お隣の富山市では、すでに導入されて街の活性化に一役買っています。金沢市内でも導入は可能で、同時に石川線もLRT（エル・アール・ティー）化をすることにより、鶴来方面から直接、金沢の中心地まで、乗り換えなく行くことができるようになります。

野町から先の道路上に線路を敷き電車を走らせるのは、道幅が狭く交通量も多いので無理だと言われる方も多いのですが、道路の使い方を広域的に見直すことによって、十分可能です。ヨーロッパなどの先進国や富山の例がありますが、路面電車は道幅が狭い方がその機能や威力を発揮しやすく、利便性も高くなります。

比較的安価にできるといっても建設費用は、石川線のLRT化と、たとえば香林坊までの延伸で、100億円近く掛かります。しかし近年、少子高齢化を見越したまちづくり、行き過ぎた車社会の見直し、環境問題等々の点から、国からの補助も充実してきており、地元の負担は大幅に縮小しています。

Q.17 石川線の活性化案はあるのか？

石川線の活性化案といえば、沿線の皆様が不便だと感じておられる事を改善することに尽きます。先のQ.16でもお話ししましたが、野町から先、金沢中心地への延伸のほか、運転本数の増便、わかりやすいダイヤの導入、新しい駅の設置、駅前駐車場等の整備、主要駅からの連絡バスの整備、さらに、最新型の車両の導入、等々、利便性を格段に向上させ、活性化させる方法は、たくさんあります。また、これらは技術的にも物理的にも、じゅうぶん可能です。



お隣り富山県でも、市民合意の下、適切に税金を投入し、上記の活性化を行った鉄道（富山ライトレールなど）があります。その活性化策で乗客も大幅に増加し、沿線も活気づいています。

お隣り富山県でも、市民合意の下、適切に税金を投入し、上記の活性化を行った鉄道（富山ライトレールなど）があります。その活性化策で乗客も大幅に増加し、沿線も活気づいています。

☎富山ライトレールの駅

公設民営の富山ライトレールは、税金の他に、市民や事業所からの寄付金等が運行を支える。路線図や時刻表、地域案内とともに電停を飾るデザイン重視の美しい広告もその一環。

金沢 LRT 講座

第 9 回

持続可能な低炭素社会形成のための政策Ⅱ

LRT 政策は誰のための、何のための政策なのか

金沢・LRT と暮らしを考える会 谷内昭慶

❖勘違い、思い違いがあるのでは？

11. 3. 11 の東日本大震災の後、はじめての総選挙が 12 年 12 月 16 日に行われ、自民党が圧勝しました。これは自民党の実力というより、消去法による勝利ということが自民党自身、そして多くの人の見解のようです。

それにしても、残念なのは投票率が下がったことです。これに関しては、今回、多くの革新派の新党が立ち上がったわけですが、有権者は判断できず、投票にすら行かなかったという分析が多数派のようです。選択肢は多くあればいいというものではないということを物語っていますが、政治は暮らしの源泉です。有権者が向上しなければ、政治も成熟しないといわれていますので、政治の如何は有権者の投票行動にも責任がありますね。

さて、本会が LRT 政策を推進していることに対して、住民が大きな誤解をしているのではないかと、ということが聞こえてきました。

例えば、北鉄石川線の野町駅から香林坊への軌道延伸を提案したときや、石川線・鶴来駅から加賀一の宮駅間の廃止問題があがったとき、存続運動に荷担したということなどですが、私たちの関心事は今ある社会資本を活かしたいというスタンスがあるからです。金沢はとにかく高い買い物をする。コミュニティバス（ふらっとバス）を日本で最初に導入するときもコストのかかる外車を購入し始めました。行政や住民の中には一番を誇りに思う人もいらっしゃるでしょうが、私たちは一番に拘ることでコスト高になっていると観ていたからです。何でも最高のものを欲しがるのが金沢や、ということでしょうか。しかも、軌道系でなくてもいいではないか、という議論もありましたが、今ある社会資本を活かすことが提案の根底になっていますから、あえて軌道系を提案してきたわけです。

ですから、北鉄を救おうとか、観光のための LRT という観点は初めからあまりありませんでした。財政的に難しい時代ならば、活かせるものは活かすということで考えていたからです。

本会が LRT 導入を言い出したとき、当時は、まず「交通と環境」というテーマがあり、脱マイカーの代替として、次にバリアフリー化の推進、そして賑わい、経済効果、少子高齢化対策、健康、公共心を育てる等々を訴えて、包括的にまちづくりとして位置づけました。という風に LRT が持っている機能に照らし合わせていったわけです。

その結果、LRT は金沢都市圏だけでなく、多くの地方都市がかかえる課題に応えられる機能を持っていることを再認識できました。その役割はとて大きなものだという確信を持つようになっていきました。

最近では、広げ過ぎたまちそのものをコンパクトにするためにも役立つだろうということで、ご存知、富山市が LRT によるまちづくりを始めています。

よって、金沢の場合、北鉄を救うとか、観光のためというより、住民のために、住民が参加できる新しい事業として、むしろ新しいシステムの構築と導入で、まちづくりに寄与できるはずだと考えてきました。まさに、現代から未来に向けての政策として住民の移動と移動空間を充実させるということが最大の目的なのです。観光への寄与は LRT 導入の副産物として位置づけています。LRT は、消費財ではない未来のための投資であって、社会資本になるはずという想いが出発点です。

一方、北鉄の技術は地元で培ってきたものなので、これを活かさない手はないはずで、公共交通では安全・安心は欠かせない要素。これを保障してこそ公共交通です。なので、新しい事業体になったとしても、北鉄の

技術は活かされて当然でしょう。

鉄道を再生させるよりも、新しいシステムの導入の方が国の補助率は高くなっています。私たちの提案するシステムは、せいぜい100～200億円程度です。それも半額補助制度を使えば、当該自治体負担は半分以下ですみます。

石川線を現状維持するよりも、同じ軌道系でもLRTに転換することで国の支援は高まります。

新しい政権下では国土強靱化策が進められません。もちろん、戦後建てたものが古くなっていることで、点検と修復を急ぐことや、被災地への復興に多額の予算が必要になってきますが、公共事業のもうひとつの柱として新しい公共事業への投資も進められます。いずれにしても、公共事業は民間力が停滞するときこそ、発揮されるべきもので、今こそ必要なときでしょう。



◆まちづくりには、長期的ビジョンも必要

持続可能なまちづくりに本会は、機関紙にもビジョンの必要性を強く訴えてきました。山野市長は10年ないし15年ぐらしか責任が持てない、ということで中短期的展望を今年度末ぐらいには提示するとのことですが、行政は、少なくとも30年後、50年後までの長期ビジョンを持っておくべきでしょう。未来を構築するときは、他のまちを参考にするだけでは不十分です。自分たちのまちの未来は自分たちのまちを見つめ続けることでしか描けません。

原則、1期4年毎に選挙がある政治家に長期ビジョンを要求するのは酷なことです。行政は恒久的に持続可能なまちの在りようを考えていくのが使命であり、責任もあります。時の政治家や議会はそれを判定して推進したり、反対したりするのが仕事です。

変わらないことを美德とするところがある金沢は、城下町として江戸時代の景観と民俗性が保たれていると評価されています。それは、歴史的佇まいを残す中心市街地には武士だけでなく、多くの職人が住んでいて前田家を支えていたことが今でもわかるからです。これが内発的経済力の根底にあるものです。ですから、金沢はそもそも観光都市ではありませんでしたが、歴史と文化を観光の目玉にしようと、最近になって活発化しているのです。

ある意味、初めからコンパクトなまちだった金沢も、例外なく時代の流れに押し流され、もとより新しもの好きな金沢住民にとっては、古さの価値より、新しい価値を受け入れてきました。江戸に憧れ、現代も東京を目指すというのが金沢住民です。新しいお店がオープンすると、とにかく初日から賑わいます。その現象がそれを物語っています。

ビジョンがあると、民間企業は投資がしやすい。だから、ビジョンは中短期だけでなく、長期ビジョンも大事です。

広島にあるメガネの販売チェーン「21」は、「ノルマなし」「内部留保なし」「社員ボーナス500万円」「銀行借入れなし」という異色のやり方で業績を上げているといいます。

次々に“企業の常識”の逆を行き、快進撃を続けているわけですが、驚くべき常識破りは「社長はお飾り」「管理職なし」、更には「社員の給与、査定は社内ネットで全社員に公開」……

「有能な上司に会えばいいですけど、全員がそうじゃないでしょ」

「うちはマッチングが合わなければ、変えられる良い仕組みがありますから」

「会社にお金は残さない！ 社員とお客に還元する」

ということで、不景気でどこの企業でもやってしまう内部留保については、「企業が会社の売り上げから原価や人件費、株主配当等を引いて残ったもの」ということで、「21」は内部留保を持たず、その代わりに社員とお

客に賞与と低価格で還元するということから注目されています。

行政だって、税金を再配分し、お金を世の中に回す政策を行うことが仕事です。ただ、民間企業と違って、対象者を絞り込まず、できるだけ多くの住民に同等のサービスを提供しなければなりません。それゆえ、不特定多数が利用する公共交通の整備は絶好の政策です。しかも、あながち特定の人しか使わない箱物よりは多くの人が喜びます。LRT はまちの品格を上げ、マイカー利用を強制的に抑制しなくとも、金沢都市圏ならば、自然と抑制されるでしょう。それは金沢住民の「自分で何とかする」という心意気があるからです。いい意味で行政に頼らないし、また、高齢化と人口減少に伴い、公共交通網の整備で「歴史と文化を提供する」舞台装置としても役立つからです。

LRT は古い産物ですが、新しいステージを備えた魅力満載の社会的装置に進化しています。金沢都市圏の場合、これをまちづくりの演出として使わない手はないでしょう。バスだけでは、金沢の魅力を引き出すには力不足を感じているからです。



昭和 30 年代の街のジオラマが作られ、金沢市内でいろいろな場所で展示されているが、今、私たちが共有しなければならないのは懐古ではなく、未来の金沢像だろう。ビジョンが共有されて、はじめて安心が生まれ、期待や希望が生まれる。

イメージキャッチも「いいね金沢」ではなく、「ちょっといいね金沢」ぐらいが丁度いい。今、瀬戸内海の自治体がホットな話題を提供している。市名が面白い。そして自治体が連携して行っているのがさらにいい。金沢都市圏でももっともっと連携を強めるべきである。観光は安定しない社会資本。これを持続させるためにもお互い違う特徴をもった自治体の連携がとても大事なのではないだろうか。

暮らし一口メモ

「交流拠点都市」の真意とは!?

金沢市の将来像を表す言葉が「世界の『交流拠点都市』」と決まった。交流の拠点が都市なのだから、定義上は「世界の『都市都市』」となるのではないかと思われるが、ともかくどこでも通用する名前だ。平凡だが、(他都市と同じになっても構わないから)せめて「国際文化交流都市」とでもすれば、交流の最終的な目的が文化だとわかり、「歴史(伝統)都市」ならびに「創造(学術)都市」の理念にも結びつくと思うのだが……。「文化」を掲げたからといって、「経済」の交流が妨げられるとは誰も思うまい。

なぜこんな無個性な名称にしたのだろうか。「世界の『都市都市』」を約せば「世界都市」なのだから、従前の「世界都市構想」との連続性を名に託したのかもしれない。が、それは穿った見方というものだろう。考えられる説得的な理由は一つしかない。金沢市が積年の課題である新交通システム(=LRT)の導入について、いよいよ事業化に踏み切るための布石を打った、というものだ。当然ながら、大事なものは将来像の名前ではなく、それを具体化する政策の中身である。で、「交流」を増やし、「拠点」の機能を高めるには何をすればよいかと素直に考えたところ、広域交通基盤の整備に加えて、やはりかつての LRT 導入構想が思い返されたのだろう。というのも、その真の目的が、人々の交流拠点たる都市の品格を上げ、魅力を磨くことにあるからだ。LRT は、車社会と郊外化によってバラバラになった人の流れを集約し、フェイス・トゥ・フェイスの実のある交流を活発にするための切り札として、今や世界の数々の交流拠点で認められているのである。

このような思惑があって、あえてありきたりの名称を採用したのではないか。そういえば、元祖の「世界都市構想」にも「新交通システムの導入」はしっかり謳われていたのである。(毛利)

読者からの手紙

突然お手紙を差し上げます失礼、どうぞお許してください。御誌を拝読し、感じましたことを一言申し上げたく筆を執りました。私は三十代の女性です。家庭の事情があって、東京から金沢に転居してまいりました。もともとは加賀地方の生まれなのですが、金沢に住むのは初めてのえんじょもんでございます。

私は車の免許を持っておりません。十数年も前のことでしょうか、金沢へ単身赴任された方から、金沢は程よい広さの街で、中心部に住めば移動も楽、食事買い物も十分に満足できる暮らしやすい街だと聞いたことがございます。私の子供の頃の印象からしても、その通りだと思っておりました。一方で別の方からは、車がなければとても生活はできないと忠告されておりました。

実際はどうだったかと申しますと、残念なことに、やはり車は日常の活動に欠かせないものだということがわかりました。仕事に就くと、ある会社の面接を受けましたところ、「免許を持っていないと半人前」と、さも人を見下げるように諭されました。このように、住み始めてそろそろ一年半が経ちますが、金沢は車社会だということを日々、つくづく実感しております。

さて、私事で恐縮でございますが、常々不便に思いますのは、大きな本屋さんが街中にないということです。私は本が好きで、バスに乗って、郊外の県庁の近くにありますが大型書店によく出かけます。県庁前のバス停から書店に通うのは、いつも私一人ですので、淋しく思います。広い駐車場がありますから、他の方は車でいらっしゃるのです。私は、書籍と自動車の組み合わせに、どうしても違和感を覚えてしまいます。本を買った後、近くをのんびり散歩しながら、落ち着いて読書のできそうな喫茶店に入り、わくわくしながら頁をめくるのがささやかな楽しみなのです。

金沢にまいりまして、文化という言葉をよく耳にするようになりました。でも私は、地元の誇りといわれます伝統の工芸や芸能、21世紀美術館のモダンやポストモダンの作品の価値はよくわかりません。ただ、私のような教養のない者にとりましては、書店と喫茶店と、その周りを歩いて楽しめる落ち着いた環境さえあれば、もう十分なのです。

ですので、貴会が主張されておられます路面電車に興味を惹かれるのです。もし金沢港から金沢駅を通過して、中心市街地までが一本のレールで結ばれておられますなら、この上なく便利なのではないかと思えます。烏澁がましい話でございますが、私の趣味に絡めて申し上げますと、県庁近くにしか大型の書店がないのでしたら、そこでお気に入りの本を探し、歩くのと同じ感覚で電車に乗って港まで行き、海の見えるおしゃれな喫茶店でゆっくり読書を楽しめたら、本当に楽しいだろうなと思えます。夕陽が沈んでからは、また電車に乗って、今度はまっすぐに片町に向かいます。そして、友人を誘って、美味

しい食事と大好きなお酒を頂きながら、先ほど読んだ本の感想を話しかけたりできたらとても幸せなのだと思います。

でも、色々な方からお聞きするのですが、片町も今では人通りが少なく、ずいぶん寂しくなったそうです。確かに、私の子供の頃は、もっと華やかな空気が街全体に流れていて、にぎやかな都会の活気を感じたものです。それに比べますと、今は本当に淋しいです。いえ、恥ずかしながら、私がネオン瞬く乱雑な新宿の街で、よく友人たちと朝まで飲み歩いていたからなのかもしれません。今の片町のほうが、むしろ普通なのでしょう。そう諦めて、金沢の生活文化のあり方に慣れようと努めております。けれども、偽らざる心境を申し上げますと、二年後の新幹線の開通が待ち遠しいのです。行きつけだった新宿三丁目のワインバーに気軽に通えるようになりますから。

話が逸れてしまい申し訳ございません。片町で飲んだ翌日は、同じ電車に乗って、北陸鉄道の石川線を経由して白山麓まで行きたいものです。そして、迎え酒というわけではございませんが、加賀の菊酒を味わって、のんびりと山の自然を満喫したいと思います。

長々と自分勝手な希望を書いてしまい、失礼いたしました。ただ、申し上げたかったことは、貴会のご提案が採択され、路面電車が海から山まで、恵み豊かなこの地を縦断するように通りますなら、私のような車を持たない者でも、文化的で健康的な生活を送ることができるに違いないと思われるということです。いいえ、私のことはどうでもよいのです。家に閉じ籠もっておられるご高齢の方も、活動範囲が広がって、退屈せずに老後の貴重な時間をふるさとで過ごせるようになるはずですよ。観光で来られる遠方の方には、都市の文化も田園の自然も、一本のレールを自在に使って楽しんでもらえますでしょう。

でも残念なことに、私の周りには、「金沢には路面電車なんて贅沢で、むしろ迷惑」とおっしゃる方もおられます。実は私も、最近はそのなにかもしいと思うようになってまいりました。金沢の方はあまり社交を好まれないようです。社交もなさらないのに、路面電車のような人を集める設備は必要ありませんよね。バスにも乗りませんものね。移動するなら、車を持っていれば十分ですよ。雨に濡れないで一日中楽しめるショッピングモールがたくさんあるのですから、これ以上の商業と娯楽の施設も望めませんよね。市や県のお財布事情も厳しいといえますものね。そう考えますと、貴会会員の力のこもった文章を拝読するにつけ、どこか空回りしておられるようで、気の毒のような気もしてまいります。街の中心地に暮らしてまいりまして、路面電車を待望するような気配は全く感じられないものですから。

ご免なさい。偉そうに皮肉めいた口をきくつもりなどないのですが、つい愚痴っぽくなってしまいました。これも、えんじょんの率直な心情の吐露とお受け止めいただき、どうぞご海容くださいませ。貴会がますますご活躍され、一日も早く金沢の街に路面電車の走る姿が見られますことを、心よりお祈りしております。

乱筆乱文お詫び申し上げます。

*掲載にあたっては筆者の了解を得ています(編集部)。

地域の自律が国土を強靱にする

毛利千香志



▶国全体を考慮せよ

安倍内閣が国土強靱化を主要政策に掲げている。強靱とはしなやかな強さのことだが、災害大国ともいべき列島の地理的条件の脆弱さ、そして先進国にふさわしからぬ社会資本の貧弱さに鑑みれば、その策は至極当然のものだ。

かつて「国土の均衡ある発展」が国土計画にて謳われていた。しかし現在、それはバラマキ型の守旧派の発想であり、投資効果の高い人口密集地、特に東名阪地域に集中的に国家予算を投入するのが効率的だと説く者が少なくない。国益の見地からの特定地域への重点投資はあるべきだが、彼らの発想には市場利益の観点しかないといってよい。これすなわち一連の「構造改革」の考え方である。その一環たる「三位一体の改革」が地域間格差を容認し、促進するものであったのも、効率主義の視点に立てば当然であった。

一方、地方都市では、「ミニ東京化」と揶揄されても仕方ない他律的な都市計画、画一的な土地利用が行われてきた。結果として、中心商店街はシャッター通りと化し、車依存社会を前提とする郊外のロードサイドでは各種量販店やショッピングモールが進出と撤退を繰り返している。地方都市はすべて「ファスト風土化」しているのだ。こうして巨大都市と全国資本が肥え太り、地方都市と地元資本が瘦せ細る、そんな不均衡が日本の社会を脆弱にしている。

こうした弊害を是正するには、まずは交通網を公平に整備し、同時に地域の自律性を高めねばならない。例えば宮崎県は、巨大市場と高速道路で結ばれておらず、生鮮農産品の競争力が弱い。したがって、道路の条件を公平にし、かつ地産地消の割合を高めねばならない。また、高速道の未開通区間の多い山陰も地域の潜在力を活かし切れていない。過疎地への道路投資は効率が悪く無駄だと吹聴され続けてきた結果だ。鉄道でも、山陰本線は未だ単線である。

鉄道といえば、整備新幹線の一日も早い完成が望まれる。例えば北陸新幹線の場合、大阪まで全通した時にその投資効果は最大になる。その国土計画上の意義は、二大都市間の幹線の多重性の確保にあり、まさに強靱化の思想に適う。

このように国土強靱化策は、国土政策であるとともに、デフレ対策の意味ももつ「防災減災ニューディール」の経済政策ともなる、まことに時宜を得た政策なのである。

▶地域から発信せよ

国土強靱化の推進は、地方都市の立場からみれば、自ら

の都市基盤の強化をもって国家への貢献となす絶好の機会である。風土や伝統を活かした産業の振興や文化の発展が地域の個性を強め、そして各地の多様な個性を中央政府が尊重しつつ束ねることで、国土は強靱化するのである。

では、具体的に何をもって都市基盤を強化すればよいか。政府の予算規模が限られ、産業と文化の諸活動に民間の自発性が期待される以上、地域の活力が継続して誘発され、かつ民間のみでは賄えない公共性の高い事業を厳選すべきだ。と考えると、都市間の幹線交通網に接続する都市圏の近距離交通網、とりわけ環境に優しい鉄軌道を飛躍的に改善させることが最良の選択肢の一つになるのではなかろうか。

そこで、全国の県庁所在地への新交通システムの導入を、中央と地方が連携を図りつつ、国策として積極的に推進してみてもどうかと思う。採用するシステムは LRT（新型路面電車）でもガイドウェイバスでもよい。既存のバスで十分との選択肢も含め、各都市が条件に応じて決めればよい。

この政策の効果は相当に高いと予測される。公共交通網の再編は、無秩序にスプロール化した市街地の再編を促し、国土交通省のコンパクトシティ構想を進める動因になる。次世代エネルギーを活用する経済産業省主導のスマートシティの実現にも弾みがつく。「持続可能な低炭素社会」に向けた具体的な試みは、量産による低価格化を梃子に、交通や環境に関連する成長産業を生み出すだろう。

さらに国益との絡みでいえば、京都や金沢の場合、無電柱化等の景観施策と併せて導入すれば、観光庁の「ビジット・ジャパン事業」を後押しし、都市美に敏感な欧州の客を呼び寄せられる。もっと言うと、高齢者の外出が容易になり、健康の維持や医療費の抑制、そして就労の促進につながり、厚生労働行政の一助になる。何より将来、地方都市で生まれ育つ者たちが、都市の産業と文化のインフラとして、この、次世代にとっては年季の入った交通システムを存分に活用し、地域の元気を保ってくれるだろう。

ところがわが国では、新交通システムの必要は認められつつ、ほとんど事業化されない。背景の一つに、巨大な力をもつ自動車産業と、それに付随する駐車場営業に遠慮しているとの見方がある。しかし、構造改革論者が遠慮せずに叩いてやまぬ建設関連産業に比べ、自動車産業の雇用や GDP は圧倒的に小さい。また、将来に向けて高度な土地利用を図ろうとするなら、駐車場の営業から集客施設の運営に切り換えた方が、よほど高い収益を見込める。

すでに国は、「都市の低炭素化の促進に関する法律」を成立させた。新交通システムの技術開発も、例えば無架線の LRT が実用段階に入っている。住民合意を除けば、この政策の実現にとって残る課題は予算措置である。それも、例えば LRT なら一都市につき数百億円にすぎない。わが国がこの位の予算を地方向けに手当てできないはずはない。

このように国土の強靱化は、地域の自律性とのバランスをとりつつ、官民の協調を図りながら、思い切って進めるべきだと思う。地域の側も、未来に残る創造的な公共投資のメニューを自ら積極的に提案していくべきだろう。

「内発的発展」を将来につなげよ

毛利千香志



▶公共需要が経済を支える

金沢都市圏の経済は内発的な発展を遂げたといわれる。つまり、繊維産業とそれに伴う繊維機械産業を中心とする地元資本が経済を牽引し、本社機能や金融機能を確保し、地域で生んだ富を地域内で循環させてきたというわけだ。

1970年代以降、繊維産業が衰退すると、代わって地元の工芸や食文化に触発された種々の機械産業が育ち、ニッチ分野のトップ企業も生まれた。互いの産業は、例えば蔵元と瓶詰め機のメーカーというように、地域内で有機的に連関していた。部品の多くも域内関連会社から調達された。大企業の下請けに甘んずる外発的な経済構造ではなかったのである。それが、地元経済人の誇りとなり、都市景観の保持や伝統文化の振興などに関する積極的な政策提言につながっていった。彼らは、純粋資本主義による文化の画一化の圧力に抗していたといつてよい。

ところが、バブル期以降、市場化とグローバル化の大波が金沢にも襲いかかった。例えば流通の規制が緩和され、周辺部を中心に、外部資本が全国展開する大型スーパーの進出が相次いだ。地元企業も工場の海外移転を進めた。

しかし、状況はさらに変わっている。2008年のリーマン・ショックがグローバル資本主義の限界を見せつけた。2012年の尖閣領有をめぐる中国の反日暴動は、国情の大きく異なる海外への安易な進出がいかに危険かを知らしめた。マーケット至上主義に基づく大企業主導の外需依存の経済はその不安定さ、脆弱さを露わにしたのだ。

とすれば、内発的発展の基本に戻り、国内の需要に期待をかけるほかない。その多くは公的な需要となろう。現在、人々が欲しているのは、家電や車よりも、教育や研究、医療や福祉、資源や防災といった公共性の高い財やサービスなのだ。だが、それらを創出し誘発する肝心の公共当局は、「官から民へ」のイデオロギーと公務員バッシングの感情論のせいで、弱体化を強いられている。公務員数一つとっても、日本はすでに「小さな政府」になっているのに、である。

ここ金沢においても、行政の役割は重みを増している。地域経済の自律性、産業の相互連関を回復させ、市民の生業と生活を安定させるには、市場を支える共同体の復興が不可欠である。現下の需要不足による景気の低迷、失業の増加を止めるのも喫緊の課題である。そのためには、将来を見据えた戦略的な公共投資を積極的に進めねばならない。その最適な対象の一つが、LRT（新型路面電車）である。

▶長期の公共投資計画を！

課題としてのLRT導入はずっと先送りされてきた。賛成の声は、大きくはないが根強い。だが、「現実には無理」の常套句が、その小さな声を大きく響かせるのを妨げてきた。

小声にせよ、「賛成」が語られるのはなぜか。それは、小さくとも大いに賑わったかつての街の姿を、LRTが取り戻してくれるだろうと、少なくない市民が秘かに思っているからにほかならない。LRTの整備は、地域の経済を活性化させ、地元の中小資本の主導のもと、域外からの投資をも呼び込む誘い水になるだろう。中心市街地に定住および交流の人口が増えれば、「密度の経済性」が働き、販売員や専門職などの多彩な対人サービス業が集積する好循環が生まれるだろう。コンパクトになった街は行政コストを抑えもするだろう。このように、LRT導入の効果は、厳密な数量化などではできないが、相当に大きいと思われる。

一方、冷静に「無理」を説く人は、各論ないし制度論にこだわる。その最たるものが財源の確保だ。国の財政や規制が邪魔をするために、一地方都市では如何ともし難いというわけだ。もちろん、道州制のような、一種の賭けに等しい抜本的制度改革を数年内に実現させるのは無理で、弊害が大きい。しかし、良き施策にとって不都合な国の現行制度を、国と地方が協力して改善していくのに何ら躊躇は要らない。例えば、地域の鉄軌道に関連する補助金の拡充を、官民が協調して、中央政府に対しより強く働きかけるのも一手だ。名目はいくらかでもある。「太平洋ベルト地帯」に偏らず、地方の中核都市圏に国の投資をもっと増やすのが、リスク管理の点からも国益に適うと説得すればよい。

そもそもLRTは50年以上も活用可能なものであり、借金をして整備しても将来世代へのツケにはならない。その恩恵をより多く受けるのはわれらの子孫なのだ。だから現時点で「ペイするか否か」を過度に気にする必要はない。また、LRTは1年365日、早朝から深夜まで営業を行い、どんな集客施設よりも集客力をもつ。「21世紀美術館」は毎年、数億の税金を投じて維持されている。公共交通もまた、「公共」ゆえに必ずしも黒字経営を義務づけられるものではない。

わが国は急速な経済成長を遂げた。だが人々は「豊かさ」を実感しているとはいえない。さらに今後、地政学的リスク、環境リスクが顕在化し、エネルギー価格が高騰すれば、公共交通に弱点を抱える地方都市の市民は消費意欲を失うだろう。私益優先、外需依存の経済世論に追随せず、金沢市こそが先頭を切り、公共と内需を重視する、各地に固有の伝統的な経済のあり方に立ち返るべきではなかるうか。

LRTという「公共財」はそのための絶好の土台を提供する。広域交通網が整う今こそ、半世紀先を見据えた「10年計画」を立て、かつての市電網をLRTによって復活させてはどうか。これが実現すれば、金沢の都市基盤は確実に強化され、持続性を高めるだろう。まずは都心軸に一本、「背骨」を通すだけでも効果は大だ。世界の現実には確実に危機の色を濃くしている。財源論に固執する余り投資の機会をみすみす失っては、わが街の良き伝統をも永遠に失ってしまうだろう。

活動報告

(2012年11月以降)

[展示]

11月14～15日、19日～24日、12月1日～7日、
27日～1月9日、12日～25日、28日～31日

[展示予定]

2月1日～18日、24日～28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]

12月1日 本会主催
(あいむ会議室/香林坊ラモーダ7階)

1月5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]

3月2日
(あいむ会議室/香林坊ラモーダ7階)

[例会]

11月17日 (あいむ会議室/香林坊ラモーダ7階)

1月17日 (あいむ会議室/香林坊ラモーダ7階)

[例会予定]

2月16日、3月16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。)



恒例の展示の様子。(もてなしドーム地下広場)

編集後記

巻頭インタビューで紹介された「まちバス」はすごい。正式名は「あさひまちバス」。JR泊駅に設置の「バス出発時刻案内」のディスプレイには、行き先、経由地、定刻がリアルタイムで表示され、路線図とともに路線系統が色分けされていて、わかりやすい。夜のバスは、泊駅から各地区まで、飲食店の集まる中心街を経由し、なんと終バスは23時46分。オムニバスタウンの金沢よりも先進的なのではないか。人口約1万3千人、泊駅の平均乗車人員が7百人台の小さな町での、この思い切った取り組みが成功するよう願う。翻って金沢市では、郊外行きの路線バスの本数がいつのまにか減っていたりする。中川先生の説かれる通り、需要追従から需要創造へと、公共交通のあり方を変えていかねばならないだろう。(M)

金沢・LRTと暮らしを考える会会報

金沢LRTだより 第9号

2013年2月12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

