

きる人材の獲得が必要である。また、次の製品化の段階に至ると市場・販路開拓という多くのベンチャー企業と共通した課題に直面すると考えられる。販売ノウハウと商品についての高度な専門知識を持つ営業員の獲得が必要となる。資金面でも経営課題は多い。

大学は教育だけでなく研究成果の活用を通して広

く地域社会に貢献しなければ生き残れない時代。大学発ベンチャーが成長・発展するために必要な人材や資金など経営資源等のマッチングを、個々の大学発ベンチャーが単独で対応するには限界がある。大学発ベンチャーが地域経済の中で効果的に支援を受けイノベーション能力を発揮できる地域産業構造が求められる。

## コラム どうする？ 中心市街地



### 公共交通優先の合意形成は、成熟都市の表徴

明日の金沢の交通を考える市民会議代表 吉田 洋

山口県の猿使い、村崎修二氏が金沢大学角間の里での記念講演「日本の里山と猿曳き芸能」で語った言葉の中で、もっとも印象深かったのは『里山は、日本文化のクライマックス（生態学用語で「極相」）ですよ。』だった。

同様な事は、いしかわ国際協力研究機構（IICRC）も国連大学高等研究所と連携で、これまでは「都市の持続的発展と文化や環境共生」を研究テーマに設定していたが、一昨年からは「里山の持続可能な管理」に課題設定を転換していることからうかがえる。

都市に暮らす人には都市での住まい方の原理・原則というものが自覚されるべきで、日本の都市における住まい方（しきたりやライフスタイル）に求めたい根底は何かといえば、思い遣り・譲り合い・交流・対話（議論）・共有などであろうか。そうしたものを体現するシンボル空間としては、公共空地（路地や広見など）・橋や水際空間・駅やバスターミナル・博物館や図書館・公共交通機関等々が挙げられよう。

しかし、昨今の都市住民が集う大方の共有空間は、郊外の大規模ショッピングセンターや沿道型商業施設、コンビニ等になっているようで、ここではとりわけ対話や共有は、望むほどに生まれ得ない。しかもそれらへの移動も幹線道路を利用

してのマイカーに依拠している。民間の主体的経済活動を制限するのは難しかろうが、都心域での交流や対話を誘発する空間づくりや公共交通機関の抜本的な利便性向上などは、それ相応の市民レベルでの支持があれば、早々実現できそうな都市の基盤的事業ばかりである。

現在、私が「明日の金沢の交通を考える市民会議」に係わっている立場から、交通環境に限って、都市民がなすべきことを提案させてもらおうとすれば、マイカー主体の交通に優る『公共交通システム』の導入・展開への支持に尽きると考えている。スイスのベルンやチューリヒはまさに市民が誇りを持ちながら共有している市民主導の都市だと言えよう。優れた公共交通システム導入においては、先に挙げた『思い遣り・譲り合い・交流・対話（議論）・共有』のすべてが求められ、そして充足されるものである。いわば、その都市の『市民力』の優位を象徴する都市基盤施設であると捉えたい。

おわりに総括的に述べさせて頂くならば、活き活きとした路地空間や潤いある水際空間、暮らしの彩りと交流にあふれた朝市広場などの都市らしい文化と並んで、「都市の公共交通システムの徹底を図る合意は、都市文化のクライマックス表現の一つである」ということを明言させていただきたい。

地域経済ニューズレター第 73 号

2006年 8月31日発行

発行／金沢大学経済学部地域経済情報センター 金沢市角間町（☎920-1192） ☎（076）264-5438  
編集／地域経済情報センター 地域経済ニューズレター編集委員（碓山洋、横山壽一、安嶋是晴、菊本舞）  
印刷所／金沢市中村町28-14 榎谷印刷 ☎ 242-7267