

## 第8回 加賀温泉駅施設整備検討委員会 議事録

### ■会議概要

- ・ 日 時：2019年1月23日（水）13:30～
- ・ 場 所：市民会館2階 第2会議室
- ・ 出席者：（委員）

出欠	所属・職	役職	氏名
出	金沢工業大学教授	委員長	水野 一郎
出	金沢大学教授	副委員長	高山 純一
出	加賀市商工会議所都市政策委員長	委員	竹内 和良
出	山中温泉観光協会会長	委員	上口 昌徳
欠	山代温泉観光協会会長	委員	萬谷 正幸
欠	片山津温泉観光協会会長	委員	鹿野 祐司
出	加賀商工会議所女性会顧問	委員	丸谷 朱美
出	加賀市美術作家協会理事長 画家	委員	長谷川 清
出	古場田デザインスタジオ プロダクトデザイナー	委員	古場田 良郎
出	加賀まれびと交流協議会	委員	師池 敬子
出	かが緑化研究会会長	委員	田畑 智日
出	山代温泉旅館協同組合理事長	委員	新滝 英樹
出	加賀まれびと交流協議会副会長	委員	小中出 佳津良
出	石川県都市計画課長	委員	鈴見 裕司

（事務局）加賀市建設部 眞田部長、高本理事  
新幹線対策室 中野室長、屋後参事、寺山係長、野崎主査、山本主事

## ■会議要旨

### (1) 一般車駐車場の市道との分離について

- ・一般車駐車場に、隣接する市道への出入り口を設けるのは安全性の観点から不可能。また一般車駐車場へ向かう道路は1車線であり、送迎時間帯等に渋滞による混乱を生じさせないよう、K&R 駐車場への誘導を周知徹底する。
- ・従来の路上駐車による送迎の仕方を改める必要があり、そのためには駅前広場で車をどう動かせばいいのかという市民常識の醸成が必要。一方で現在のマイカーでの送迎に依存しないためにも、路線バスやCANBUSを含め2次側の公共交通の充実や運用の工夫が必要である。

### (2) 加賀温泉駅前広場計画の変更について

- ・長時間駐車場は、現在のタイムズ駐車場台数より30台程度増加する予定。現在連休等の際にタイムズから溢れ市営駐車場に流れていた車も計画の増加分に対応できないかと考えている。それ以上の整備については経済性の面から合理的ではないと考える。
- ・ラウンドアバウトの標記はドライバーにわかりやすく、逆走や混乱が生じないような配慮が必要。
- ・駅前広場計画、ラウンドアバウト設置、自転車走行帯の設置に伴う加賀温泉駅前1号線について、都市計画決定の変更が必要。なお、都決変更内容については都市計画審議会で審議する事項となる。

### (3) 加賀温泉駅北側の計画（案）について

- ・新幹線ができることによって旧駅舎を移転する必要があり、鉄道運輸機構の補償でJRが現駅舎の代わりとなるものを建設する予定。建設はJRが行うが、新幹線開業後は第3セクターに移行する。
- ・在来線新駅舎についてはJRが平成31年度（来年度）実施設計をする予定となっており、新幹線駅、南北自由通路と一体的な整備となるようJRに要望活動を行う予定である。プロポーザルで設計者を選定した後、JRも含めて協議を行う予定。

### (4) 加賀温泉駅都市施設の設計者選定について

- ・駅舎本体は鉄道運輸機構、在来線駅舎はJR、都市施設、大屋根施設等がプロポーザルで選定した設計者と3者が絡む整備となる。タイトなスケジュールだが、うまく情報を共有して3者がバラバラな整備とならないようにしてほしい。
- ・アビオシティや美術館など周辺の施設には加賀温泉駅の空間構想やデザインの計画などを共有して、改修等の際に、駅前の構想と一体的な整備となるようにしてほしい。

## ■会議詳細

### 1. 眞田部長挨拶

第7回委員会より時間が空いてしまった。駅周辺施設整備事業全体について、最終的に総額40億円の事業となろうということで、現在県を通じて国費の要求をし、平成31年度から5年度をかけ、事業を展開する。また現在、大屋根施設や高架下都市施設の設計者選定ということで、プロポーザル方式の公募を実施している。ちょうど先週事前審査の技術提案書の締め切りで、6社からの技術提案をいただいた。2月に審査会を行い、最優秀設計者と来年度契約を結びたいと考えている。実はまだ私も提案の内容については見ていない。完全な匿名性でやりたいとおもっている。公平な場で6社の提案を聞き、最優秀者を選定したいと考えている。そのような状況であり、前回委員会より時間が空いてしまったが本日は忌憚のないご意見をもらいたい。

### 2. 水野委員長挨拶

8か月ぶりの委員会開催とのことである。先ほど40億程度の事業となりそうだということで、私が当初この話をいただいたときは、十数億との話だったかと思うが、皆さんと意見を交わしていくうちにだんだんと規模の大きな事業となってきたと認識するとともに、私たちの責任も重大なものになってきていると感じている。一方で長野金沢間の開業から4年経とうとしており、いろいろな反省点等の検証が始まっている。また今年はラグビーのワールドカップがあり、インバウンドも増えるだろうとの予測から、新しい対策にものりだしている。当委員会でも先行事例に学びながら、常に検討を重ねていかなければならないだろう。いろいろなご意見を出していただきながら少しでもいいものにまとめていきたいと思っている。それでは今回の検討事項について事務局からの説明を求める。

### 3. 事務局より資料説明

### 4. 意見交換

・水野) それでは1～3の事項についてご質問、ご意見等をお伺いしたい。

・竹内) 4ページの紫線にある子安踏切について、すごい渋滞になる。ここは陸橋をかけられないか。また、ページュの線にある×印の部分、市道とは分離されるとのことだが、送迎の車を逃がす道がなかったら、送迎の際に大変な渋滞になるのではないか。また、アビオシティの駐車場脇にでる農道のアンダーも送迎時間帯に大変な渋滞となる。周辺の道路についてもスムーズな交通となるよう何か対策を考えていただきたい。

→事務局) 子安踏切については、5ページのとおり、在来線の手前に新幹線の高架橋ができる。高架をくぐって在来線をまたぐというのは、この距離では現実的に難しい。アビオシティ駐車場脇の農道についても同様の理由で現状難しい。2点目の市道との分離についてだが、一般車の乗降場は基本的には降ろし専用ということで、迎えの車はK&R駐車場にて待機していただくような運用とし、渋滞を解消できないかと考えている。

→竹内) 市道との分離について、非常時は駅前広場から出られるような構造にすると考えていたかと思うが、それならば通常時も開放したらどうかと思うのだが。

→事務局) 非常時に抜けられるというのは、通常は簡易的な構造物で仕切っておいて、非常時に脱出できるよう取り外せるような構造物を検討している。通常時はやはり説明した通り危険なので分離した状態となる。

→竹内) それと、迎えの車はK&R駐車場で待機するといっていたが、現在の短時間駐車場

は平日にほぼ車が止まっていない。利用するようになるだろうか。

→**事務局**) 現在の短時間駐車場はアビオ側に入場口があるため、駅前広場をぐるっとまわっていかねばならず利便性が悪いといったことも考えられる。計画では K&R 駐車場を乗降場のすぐそばに設置するため、利便性が向上する。また、迎えの車は K&R 駐車場にて待機するよう周知徹底していきたいと考えている。

→**高山**) どれくらいの鉄道利用者がいるかによって、各施設必要な乗降場数や駐車場数が決まってくる。それをもとに現在の計画は設計されており、理論上そこまでの混雑はしないはずである。それが混雑するようであれば、それは、ラウンドアバウトの利用になれないドライバーが要因か、もしくは、需要推計が間違っていたということになる。需要推計が上振れするということであれば、それはうれしい悲鳴であり、広場をまた増強する等考えなければいけないと思う。

→**水野委員長**) 金沢駅東口の K&R (キスアンドライド、短時間) 駐車場と比べて、加賀温泉駅の K&R 駐車場台数は 7 割程度である。金沢の都市圏は 60 万都市であり、加賀は周辺の小松あわらの都市圏を含めても 20 万程度である。現状金沢の K&R 駐車場はそこまで混雑していない。計画時に一番心配したのは一般車の送迎が滞留し、幹線道路まで列が伸びたりしないかということだが今のところ一回もそんなことは起きていない。なので、一般の送迎がそこまで混雑するということはないのではないかと考えている。また、別件だが、観光バス駐車場、旅館送迎バス駐車場は、北陸新幹線の駅の中で一番台数を確保している。以上から、駅前広場の交通対策としては量的には充足していると考えている。

・**上口**) P&R (パークアンドライド、長時間) 駐車場についてだが、北側と南側で計画していると思うが、許容量は足りているのか。現状鉄道を利用する際に停められなかったということは経験していないが、将来の予測に対して足りているのかどうか。

→**事務局**) 南側の P&R については現在 90 台程度であるが、将来的に 120 台程度の駐車場台数が取れる予定であり、単純に今より 30 台程度駐車場が増えることになる。

→**新滝**) 現在の短時間駐車場がなくなるので、やはり足りないのではないかと。

→**事務局**) 現在の短時間駐車場は 52 台、将来の K&R 駐車場は 30 台弱となるが、利用形態として K&R 駐車場利用料を P&R 駐車場と一緒にしてしまうと、K&R 駐車場が埋まってしまい、送迎時に短時間駐車車の役目を果たせなくなる恐れがあり駐車料金は現在と同様差別化する。ただ、現在の短時間駐車場については、長時間駐車をしている人はそれほどおらず、対応可能と考えている。

→**長谷川**) 連休の際等は、タイムズも市営駐車場もいっぱい止められないことがある。もう一つ心配なのは、自家用車の送迎についてだが、加賀は送迎のスタイルが金沢とは違うということ。加賀は高校生等の送り迎えはすべて自家用車である。それは加賀のバス等の利便性が悪く誰も利用しないためである。金沢のバス事情とは違う。また、送り迎えに来るのは日中空いている祖父祖母である。運転もうまくななく混雑する。今の計画では狭いのではないかと心配している。

→**事務局**) 現状連休の際等はタイムズ駐車場が埋まってしまい、市営駐車場に流れて、そこもいっぱいになってしまう。今回の計画で P&R 駐車場が現在より 30 台程度増える。そこで現在タイムズ駐車場から溢れてしまっている部分に対応できないかと考えている。ただどうしても 1 年のうち 2~3 回程度は駐車場が満杯となってしまうことも考えられる。ただその為だけに駐車場を追加で整備するのは経済的な面から合理的ではないと考えており今回の計画台数としている。

→**丸谷**) 現在金沢方面に通学する人は、加賀温泉駅が混雑するからという理由で、動橋駅に送迎にきている。そのため動橋駅も送迎の時間帯は結構混雑している。

→竹内) 動橋駅は3本の道路から出入りできる。それでも混雑しているということなので、加賀温泉駅も駐車台数がどうということよりも利便性の面から考えて一般車駐車場の横から市道に抜けられるようにしたらどうか。

→高山) 普通に考えてそれはありえない設計である。ほかのどの駅を見てもそんな駅はない。

→師池) 駅の北と南両側に入り口ができれば、基本的には生活圏から近いほうに行くはずであり、別にきれいに正面に入らなくても、時間がない人は4ページのペーページの線の途中でも子供をおろしていくだろうし、広場内にそこまでの渋滞は発生しなのではないかと考える。それよりも、ラウンドアバウトの標記をしっかりとしないと、逆走などの危険な運転が増えないかということが心配。

→高山) 日本人はまだラウンドアバウトになれていない。地元でドライバー教育をしないとイケない。

→古場田) 今のラウンドアバウトの計画だと非常に平面的な計画となっており、ドライバーが認識できないのではないかと思います。海外では中央島に噴水を設置したり、巨大なモニュメントを設置したり、高木を植えてみたりと、目標となるものを作ってラウンドアバウトを手前から認識させる。大聖寺にラウンドアバウトがあるが、目印になるものがなく非常にわかりづらい。道路標識だけではなく、しっかりとドライバーにラウンドアバウトを認識させる工夫をしてほしい。

→水野委員長) 一方で自分が曲がる場所もわかりやすくしないとイケない。ラウンドアバウトのデザインについては配慮が必要。一般車送迎については、全国の新幹線駅はほとんどが有料駐車場にて対応している。無料の乗降場もある程度は準備しなければいけないが、無料の送迎場所ばかりにすると今度はコントロールが効かなくなる。昔のままで、列を作って送迎することが平気だという認識が残ってしまう。そうすると無法状態になってしまう。そうならないためにも、このような駅前広場でどう車を動かすべきかというある種の市民常識を育てないとイケない。もう一つ、時代的に今がマイカー時代のピークであるということがあげられる。高齢化社会で、交通政策的に、マイカーは減っていき、公共交通は充足していかなければいけない。そういう観点から、現在の計画はピーク時に対応する形で作っているが、これは将来余ってくる可能性がある。今のピークに合わせて作っておいて、しばらく様子を見るという考え方もよいのではないかと考える。

→上口) 旅館送迎バスについても現在の形を変えていかないとイケないと感じている。もう一つ、路線バスについても、観光駅としての路線バス、通学等の市民利用に対応する路線バス、どちらの面も充実して欲しい。

・小中出) 現在の計画ではラウンドアバウトから一般車乗降場にむかう道路が1車線だと思うが、これだと乗降場の列が伸びると道路をふさいでしまって身動きが取れなくなるのではないかと。幅員を広くするか、待避所を設けるなどした方がいいのではないかと。公共交通が充実していない今の状態ではマイカーでの送迎にたよらざるを得ない。そうなるとういう場面も出てくると思う。

→高山) 基本的には、路上での駐停車は禁止であり、本来取り締まるべき行為である。

→小中出) 実際にそうやっている。

→水野) 昔は中心商店街でも路上駐車が普通のことだった。それを禁止した結果駐車場が建ち路上駐車はなくなった。そういう時代になっていっている。今回も今までのような路上駐車の送迎を認めるのかどうかということ。1車線にしているということは昔のような路上駐車は認めないということ。そういうことも含めて全体的に駅前広場のルールはどうあるべきか、ということを考えなければいけない。今まで通りの利用を容認していくことは難しい。駅前広場をすべて駐車場にしろという話になってしまう。

それでは金沢のような賑わいは作れない。交通が変わらなければいけない時代に来ている。

→長谷川) 市民も気兼ねしながら路上駐車しているのだと思う。気かけながら止めていると今度は電車が強風で2時間遅れたりする。いかに公共の交通機関が大事なのかということを感じさせられる。

→高山) 加賀市はコミュニティバスを走らせてほしいという住民の要望とかはないのか。路線バスは十分とは言えないし、そういった試みも必要なのではないか。

→事務局) 加賀市の路線バスは基幹部分、利用者の多い路線を維持している状況。コミュニティバスについては、こちらも利用者確保しようとする、路線網が非常に広域となり難しい。現在やっているのは、乗合タクシー、デマンド型のタクシーで、予約制でジャンボタクシーを回すというもの。また、CANBUSについても観光型のバスであるが、朝夕限定でローカル版として、通学の需要に対応するような運行形態を試験的に導入しており、こちらは利用者が増えている。

→水野) ある自治体ではスクールバスシステムといって市内の拠点数か所に学生を集めて駅へ送る。また、帰りの際は駅から、各拠点に学生を送る。拠点には地元の人が送り迎えできるスペースを設けるといったもの。これは一例だが、新しいシステムを考えないといつまでたってもおじいちゃんおばあちゃんに送迎を頼らざるを得ないという実態から抜け出せない。CANBUSの試みのように、これからも新しいシステムを考えてほしい。

・田畑) 車から話は変わるが前回委員会で歩行者の動線について話題となったかと思うがどうなったか。

→事務局) 前回歩行者の動線ということで、美術館、医療センターに向かう際の横断歩道が少ないことに対してどう対処するのかということだと思うが、これについては、今年の4月以降駅前広場の詳細な設計に入ることになり、その中で、通行量や効率的な配置等含めて設計したいと考えており、設計案についても、また検討委員会でお示しできればと考えている。

・小中出) 10 ページ、11 ページについて質問だが、駅前広場の都市計画施設の変更というのは冒頭にあった40億をかけて整備する範囲ということか、それとも建築を制限したりする範囲ということか。それと11ページの道路について、変更予定の道路幅員となっているが、変更前がわからない。どのような変更を行うのか。

→事務局) 駅前広場の都市計画区域というのは、建築に対してある程度の規制をかける範囲ということである。40億をかけて整備するのは駅前広場、P&R 駐車場、高架下都市施設、南北自由通路、北側広場等となる。道路については7ページの図で現在の区域を表示している。駅前広場との境界から駅前交差点までの一部区間について区域変更する。現道の25mの中で再整備を行い、実際には、ラウンドアバウトとの接続のために車線数を絞る路面表示をすることや、路肩に自転車走行帯を設ける等の整備となる。

→小中出) 変更するのに、都市計画決定の変更がいるのか。

→高山) いる。道路の幅員や車線数、起終点の変更など軽微な変更であっても都市計画審議会で審議することになる。その変更に関する審議は都市計画審議会での検討事項である。

→事務局) 市が作るラウンドアバウトが駅前の道路にも影響を与えるという関係で本委員会でも報告させてもらうこととした。

- ・高山) 13 ページ在来線新駅舎は新幹線開業前に建てるから JR にやってもらえるのか。
  - 事務局) 新幹線ができることによって旧駅舎を移転する必要があったため、鉄道運輸機構の補償で JR が現駅舎の代わりとなるものを建設する予定となっている。建設は JR が行うが、新幹線開業後は第 3 セクターに移行する予定。
  - 事務局) 在来線新駅舎については平成 31 年度(来年度) いっばいで駅舎の基本・実施設計が完了する予定となっており、北側駅舎もある程度のしつらえを施してもらえるよう JR に要望活動を行う予定である。当然自由通路で途切れず接続する形となるので、一体的な整備ができるよう、自由通路の設計者である、プロポーザルで設計者を選定したらすぐに、JR も含めて協議の場を持とうと考えている。
  
- ・竹内) 再三言わせてもらっているが、駅の北側南側という表記を改めてもらいたい。
  - 事務局) 出入り口の名称についてだが、来年度プロポーザルで選定した設計者と大屋根施設や高架下都市施設等の詳細設計を行う。そこで出てきたイメージパース等をもとに、出入り口についてもどのような名称が相応しいのかといったことについてご意見をいただきながら考えていきたいと思っている。時期的には来年度か再来年度になるかと思う。
  
- ・水野) そのほか質問がないようであれば検討事項 4、5 について事務局から説明を求める。

#### 事務局より資料説明

- ・水野) それでは検討事項 4、5 について質問があれば伺いたい。
  
- ・古場田) 施設全体でみると、駅舎本体は鉄道運輸機構、在来線駅舎は JR、都市施設、大屋根施設等がプロポーザルで選定した設計者と 3 者が絡む整備となると思うが、タイトなスケジュールの中でうまく情報を共有できるかが心配。そもそも駅舎デザインについても A 案ということで昨年回答したがその際付帯意見を付けて回答したはず。付帯意見についてちゃんと認められているかということも私たちには明らかになっていない。パースを出してとはいわないが、立面図等で形状や色彩がどうなるのかということを教えてほしい。またそういったこともプロポーザルに参加している設計者に伝わっているのかどうか教えてほしい。
  - 事務局) 昨年度駅舎デザイン案に A 案を選定し付帯意見を付け回答しました。その後 2 回ほど鉄道運輸機構と協議を行っており、駅正面部の意匠を福井側に伸ばしてほしいという意見については、鉄道運輸機構において修正してもらっている。最終的なデザインについては、今年度中に市に提示してもらえる予定であるが、あくまでも予定であり、この場ではそういう状況であるということしか言えない。皆さんにお知らせするタイミングがいつになるかわからないが、正式な案が出てきたらきちんと報告しようと考えている。またプロポーザル参加者については駅舎デザインについてどのような変更があるかは伝えていないが、どのような付帯意見を付けて回答しているかは伝え、その配慮もしてほしい旨を伝えてある。
  - 水野) この委員会でも様々な要望を行ってきている。これについては今後も継続して行っていくかないといけない。また 3 者バラバラにやっていたらいい駅にはならない。その調整役を加賀市新幹線対策室に担って行っていただきたい。

・上口) 駅舎デザインに関連してだが、アビオシティ、美術館の外装について駅前広場の空間構想に合わせてやり替え等はしないのか。

→事務局) 美術館やアビオシティは今回の事業の範囲外となるが、アビオさんには改修の機会等に、加賀市の構想や駅舎デザイン等情報を共有し、反映してもらえるようお願いしようと考えている。

・水野) 今後この委員会はどうなるのか。

→事務局) 今年度については、今回が最後である。来年度については、プロポーザルで決まった設計者に設計案のデザインなり、詳細を委員会で説明してもらい、そのうえで皆さんからのご意見をいただくということを考えている。

→水野) 大事な提案をいただいたと思っている。案を聞いて、見て、またいろいろな意見を出して、一歩前進していきたいと思う。

大体予定した時間となったのでこれで委員会を終了する。