

第3回 北陸新幹線加賀温泉駅駅舎デザインコンセプト検討委員会

日時 平成28年1月28日(木) 10時～12時

場所 加賀市市民会館2階

1. 事務局説明

#3 (右下ページ番号)

(事務局) 「1.前提条件の整理」。まず「1-1.位置づけ」につきまして、前回少し触れておりますが、再度確認したいと思います。まず「(1) 加賀市の位置づけ」ということで、右側の図(加賀市の将来都市構造概念図)で、加賀市は大聖寺や三つの温泉地など六つの主要エリアの他、加賀温泉駅周辺の新しい市街地などが分散しています。

また、広域的に見ますと、金沢・能登との連携軸の他、中部縦貫自動車道を通じた飛騨方面との連携軸の接点に当たり、北陸新幹線開業により、広域的な連携が課題となっております。

続きまして、これも説明済みかもしれませんが、日本創生会議が公表した試算では、加賀市は消滅可能都市の一つに該当するなど、今一番深刻な課題となっている人口減少があります。こうした将来予測の中、新幹線開業を契機として、交流人口の拡大や定住促進などが加賀市全域の活性化につながると考えております。

続きまして、「(2) 上位関連計画の位置づけ」も前回に説明済みになっております。この中で、新しく「加賀市まち・ひと・しごと総合戦略」が10月に策定されています。内容としては、人口減少に歯止めをかけるための基本目標を三つ掲げています。

まず1番として、「加賀市に仕事をつくり、安定した雇用を創出」ということで、主な対策として、インバウンド観光の推進、市内回遊性の向上対策、MICE・目的ツアー誘客があります。

2番目として、「加賀市への新しい人の流れをつくる」ということで、地元企業や大学等と連携したUIターン対策。また、先ほど言いましたが、移住・定住・交流の促進などを挙げております。

3番目に、時代に見合った地域をつくり、安心な暮らしを支えるということ、定住環境の整備。それから生活・地域密着型サービスの充実ということ、質の高い医療・福祉環境の確保を目標としています。

また最後の方には、現在策定中ですが、「ガーデンシティ構想推進プラン」ということで、加賀温泉駅を「もてなしエリア」として、視認性の高い緑化に重点的に取り組むものとしております。

#4

「加賀市の地域特性」は、コンセプトにもつながってきますが、歴史・文化・自然環境の三つのテーマで、先ほど言いました六つのエリアの中の特色的なところをピックアップしています。これは後ほどご覧になっていただきたいと思います。そういったことで、加賀温泉駅については、これらの六つの特色ある地域をいかに結び付けるかが課題となっております。

#5

続いて、「加賀温泉駅周辺整備に関する経緯」ということです。加賀温泉駅につきましては、ご存じの方もいるかもしれませんが、昭和 18 年に開設されて、昭和 45 年に大聖寺駅と動橋駅に停車していた特急を本駅に集約して停車するため、現在の加賀温泉駅という駅名になっています。

また、周辺の整備状況については、下の土地利用状況をご覧ください。まず、①区画整理地区が昭和 49 年に区画整理事業を行っています。また、駅に向かって右側の③については、当初、市街地整備に関する検討がなされたのですが、現在は地区計画による誘導ということで、開発者主導の住宅地を主体とした整備を行っています。

続いて「1-4.加賀市の観光動向」ですが、加賀温泉郷への観光入込客は、新幹線効果もあり、平成 27 年度前半は前年度比 10%増となっています。しかし、温泉以外の主要観光施設の入り込みは少なく、特に CANBUS は、過去 8 年間で約 40%の利用客が減少しています。そういったところから、市内の回遊性が課題となっています。

それから「1-5.加賀温泉駅の利用特性」の下の図をご覧ください。こちらで肌色で塗った「観光客の利用」ですが、温泉駅の乗車客数の内訳は、観光客が約 40%となっており、残り 60%は市民等による日常利用となっています。また、観光目的の利用につきましては、年々、若干減少傾向にあります。

#6

「駅南口広場の計画経緯と現状」ということで、現在の駅前の広場の方を載せています。広場の計画経緯につきましては、平成 7 年に基本計画が立てられていますが、このときには新幹線併設駅としての特性を考慮し、将来、乗車人数を算定し、当時は 8500m²の規模であったものを、倍の 1 万 7000m²の規模に拡張しています。

また次の矢印で、右側の方に「駅周辺の現状」ということで、駅周辺の課題を載せています。○が八つあります。まず、CANBUS 停留所については、広場外に設置されており、来街者にとって分かりづらい状況にあります。また、観光バス駐車場がなく、機能としては十分でないこともあります。また、観光バスは、温泉地を抱える他駅においては 3 台以上確保されています。

それから、広場内の短時間駐車場については、利用率が 40%と低利用率となっています。それから、駅南北地下通路については、歩行者の安全確保が課題となっています。また、広場中央部の環境空間ですが、植樹されている部分については十分に利活用されておらず、また、樹形について評価が分かれるものとなっており、こちらについても今後検討が必要となってきます。そういったことから駅北口広場、および南口広場の再整備、駅南北通路の再整備が必要となってきます。具体的事項については、下を書いてあるように、今まで課題となっていたことを再整備することによってクリアするということになっています。

以上が前提条件の整理ということになります。

続いて、加賀温泉駅周辺整備方針および計画につきましては、本業務を調査していただいている日本海コンサルタントに説明の方を代わりたいと思いますので、よろしく願います。

(コンサルタント) 代わりまして説明させていただきます。よろしくお願いします。

#7

現状を踏まえた加賀温泉駅周辺整備の課題について、まず、加賀市の位置づけと地域特性と課題です。今後、加賀市はコンパクトシティを進められるということです。これは多極分散型・ネットワーク型の都市ですが、その要として加賀温泉駅周辺があるということです。その中で加賀温泉駅は観光誘客の拠点となるので、それを踏まえる必要があると思います。

また、人口減少に歯止めをかけるということで、人・まち・プランの話で、加賀市は今後重点的に進めるということです。その中で観光推進や医療・福祉環境の確保も重点課題として言われています。また、食材・自然・文化を融合したハード・ソフト両面での「おもてなし」空間づくりが求められています。

それから多種多様な歴史を持つ地域のネットワーク拠点として、観光情報の提供とともに、九谷焼、山中漆器などの工芸文化の情報などを情報発信することが必要です。また、駅の目の前には江沼三山などの美しい山並み眺望があることから、緑の拠点としての新たな整備を図ることが求められており、ガーデンシティ構想もあります。そして北陸新幹線沿線地区との連携が課題になってきます。

#7

続きまして、観光動向・駅周辺整備経緯からの課題です。やはり温泉街と他の観光地との回遊性が問題となっています。大聖寺、橋立との回遊性を高めることが必要ということです。

また、駅前広場の二次交通への乗り継ぎの利便性や、観光地との快適なアクセスが当然求められます。目の前には医療センターが平成28年4月に開院されますし、市美術館、隣のアビオシティとの機能の連携も必要だと思います。

区画整理地の年月がだいぶたっているのも、住宅地の環境保全。それから、依然として地区計画での誘導と言いながらも土地利用が進んでいないところがあります。そういった低未利用地の市街化促進の話も課題になってきます。

観光の駅ということですが、試算によると4割が観光客で、残り6割の方は生活の足として使っているということで、その利便性を向上させることも重要です。

駅の利用特性・駅南口広場の計画経緯からの課題です。今後、多くの観光客が見込まれますので、そういった方々に対しての利便施設として、他の駅では観光情報、観光物産の都市施設を設けられているので、そういったものも必要なのかなと。

また、駅の一般利用者の利便性向上のために、今調整中ですが、北口新設、および北口の駅前広場、それに合わせた南北の自由通路などの機能改善が非常に重要だと考えられます。

駅南口広場は、整備されて20年たっているということで、当然、キス&ライドも混雑している状況があります。一方で、短時間駐車場が空いている、タクシープールが空いている。さらには今後、観光バス等の機能充実が求められますので、いろいろちぐはぐな状況

も出ているので、その改善が必要だというのが一つです。

そして前回も出ていたとおり、新幹線に対応するパーク&ライドの需要も見込まれますので、その対応と、何といても加賀市の玄関口としての加賀市らしい駅、駅舎・駅前空間の充実が求められますので、その駅舎をどうしていくかというのがこの委員会の議論の一つです。

コンセプトとして、仮ですが、加賀市の自然、文化、人を感じさせる、キーワードとして、おもてなしや交流の話が出てくるかと考えています。

四つの機能を基に、コンセプトを考えています。まず、「公共交通結節機能」については、公共交通のネットワークの拠点の話と、駅南北の連携強化が重要な点。

また「休憩・待合・交流機能」として、加賀市らしい温泉情緒・歴史文化を感じられる駅が必要。

「観光情報」としては、観光情報発信基地として、生きた情報を提供する必要がある。生きた情報というのは、いろいろな食文化もありますし、伝統工芸についても人が作っているということで、そういったものが肌で感じられる意味も含めています。

「景観形成機能」としては、山並み、ガーデンシティ構想の緑、印象深い駅舎ファサードの景観も重要だと思います。

#8

それぞれについて、少しピックアップしたものをスライドに載せています。

#9

まず「交通結節機能」です。バス機能として、写真をご覧ください。これは長野駅の事例ですが、駅前に降り立ったときに観光バスが目の前に来ている。特にCANBUSはアビオシティの横に追いやられている状況ですので、そういったものを駅前広場に持つことが重要です。駅南北の自由通路については、せっかく今、通路がありますので、その通路をリニューアルしてきれいにしていくことで、機能が十分対応可能です。ただ、歩行者と自転車が混在しているので、それを改善していく必要があります。

これは新黒部の事例ですが、旧来の農道ボックスをリニューアルして使った事例です。

加賀市医療センターと加賀市の美術館ですが、美術館の話で前回も連携が必要だという意見が出ておりましたので、スムーズな動線確保も重要と思われます。

バリアフリーというのは、当たり前の話かもしれませんが、昨今の駅前広場は歩道と車道の段差をなくす方策もあるので、そういったものを設定する必要があるということです。

パーク&ライド駐車場の話は後で説明します。駐輪場も南北にきちんと造っていく必要があるということです。

案内サインについては、統一したデザインということで、外国の方にも分かりやすいようなものを目指す必要があります。

ここで前回ご指摘もありました原単位の話について少し説明させていただきます。まず、将来の駅乗降客数です。なかなかデータがありませんので、今回、小松市民と加賀市民で小松空港を使われる方を対象にデータを集めてきました。新幹線の開業に伴い、どういう動きがあったかということで、大阪と東京圏の方にもネットアンケートを行い、それによ

って推計値を出しています。細かくは資料2をご参照願えればと思いますが、ここでは割愛させていただきます。またご質問等あれば、後で承ります。

結論として駅乗降客数としては、平成35年、トレンド推計と飛行機の羽田便からの転換と、新幹線整備による波及効果を見込んで、1日当たり大体2200人、乗降にしますと4400人。前回、他の事例から4000人程度と見ていましたが、それよりプラスアルファの結果になっています。

駅端末交通分担率、駅からの乗降はどういう形になるかということについては、路線バス、タクシーが10%未満。自家用車（送迎）が24.7%。自家用車の駐車場利用（パーク&ライド）が34.1%とかなり高くなっています。歩行者・自転車は5.5。温泉送迎バスは22.2ということで、ここではパーク&ライドの利用と温泉送迎バスが多いという特質が将来にわたっても推定されます。

#10

車両動線と歩行動線の方向性です。資料の図（加賀温泉駅周辺の動線計画図（案））について説明させていただきます。

ここは新幹線の駅舎で長さ300mです。アビオシティの境からこの辺りまで駅舎になる予定です。ここが現在の駅南広場です。先ほども言いましたとおり、駅の北口に広場を設けて、駅の北口に在来線の駅舎ができるように調整中です。そうしますと、赤い線が構内の通路の連携軸になります。出口が両方にできて、その中央に広場が両方にあるという形になります。

また、駅南北の連携として今現在、通路があります。これについて、自転車と歩行者が仲良く通っていただくことを考えています。歩行者動線については、病院での動線もありますが、基本的にパーク&ライド駐車場に、例えば民有地を使ったり、高架下を使ったりという方法を入れるのであれば、駅舎を降り立ったときに、東西の歩行者専用道の整備をして、このような連携軸を歩行者動線に持ってきたらどうかと思っています。

あくまでもアイデアですが、バス機能が足りない一方で、一般車とタクシーの機能が少し充足し過ぎている状況がありますので、これは整備費との兼ね合いですが、バスと一般車・タクシーを入れ替えて、バス機能を充実させる中で、CANBUS、観光バス、路線バスを充実させていく。あくまでも送迎バスについては、公共交通ではないのですが、現機能を維持するという格好の考え方でよろしいかと思っています。

一般車とタクシーについては、ここに乗りつけるのですが、短時間駐車場はこのスペースで足りないのでは、横の用地を用いればどうかと思っています。

駐輪場については、今もある北側と南口、それ以外に高架下にも用意して、茶色の動線がありますが、歩行者とは全く分離するような形で、駅南口広場においては歩行者と自転車が錯綜しないような形で考えられたらどうかと思っています。

パーク&ライド駐車場については、ピーク時間にかなり混雑するので、基本的には両隣の交差点から入っていただくことが必要ではないか。駅南口広場を通じてではなくて、他の交差点から入るというのは、あくまでもご提案です。

観光機能を充実させながら、一般車の生活の足にもなるような施設を利用し、さらに動線を配慮しながらパーク&ライド駐車場を考えていく。歩行者と自転車と車両の動線をし

っかり分けるというご提案です。

駅前広場は、今言った説明を書いています。どちらかというと駅の構内からの出口と歩行者の動きは、要するに、駅を出たときに、乗り降りする場所までですぐに行けるような格好になることが大前提です。

パーク&ライド駐車場については、結論から言いますと約 560 台必要だと思われます。現状、120 台ほどしかありませんので、新幹線開業後は残り 440 台が不足します。それを先ほど言ったとおり、高架下や低未利用地になっている民有地で手当てしていくことが必要だと思います。利用回転率を見ますと、大体 1 台当たり 1.3 日となり、宿泊利用になります。小松空港は大体 1.6 日という結果が出ています。ですから今後、宿泊利用料金の設定も必要になると思われます。

#11

続きまして、休憩・待合・交流・観光案内です。写真にあるとおり、対面型の観光案内所を設ける必要があります。今現在もありますので、その機能をさらにグレードアップする必要がありますのではないかとということです。

休憩待合スペースは今現在も少しありますが、他の駅ではかなり充実させていますし、観光物産施設なども入れたらどうか。今現在、アビオシティの中にお土産販売所はかなり充実していますが、そういったものを駅舎の近くに入れていくことも可能です。

また、売るだけではなくて、伝統工芸を PR する公共の施設も必要です。カフェ等、またイベント等の対応もできるようにしてはどうかということです。朝市も考えていらっしゃるようですが、これは日向の駅の事例で、駅舎前でワゴンを入れたりして定期的にイベントを開くことも考えられます。

もう一つご提案ですが、そういったものを都市施設の格好で計画していますが、面積的には大体、観光案内所が他の駅では大体 70m²ほど、待合施設が 70m²、トイレ 60m²で、合わせて 200m²ほどです。飲食・観光物産で大体 200m²ほど。工芸展示は、いろいろ差はありますが、大体 100m²は絶対必要になります。そういった規模を充て込みますと、三つ考えられます。

トイレと待合、観光案内で大体 200m²になります。今現在、機構と都市側で 200m²を手当するような格好で調整中です。ですから、動線や形状などいろいろ課題はありますが、面積的には大体収まります。こういった最低限度の機能を例えば高架下に入れる案が一つです。

ただ、観光物産やカフェを他のどこに持っていくかということで、例えば駅舎併設型にして、駅前広場に持ってくる。これは飯山の駅がそうなのですが、駅前広場の都市計画決定の変更が必要になります。

それから民間の話ですが、アビオシティの中をさらに充実させる。そうではなくて積極的にこの中に全部しっかりした施設を入れる。他の駅で、そういうことをされている駅もあります。あるいは高架下利用の限度がある中で、その機能を補完するために、都市施設を駅前広場に隣接、もしくは駅前広場の中に新たに設置するというのが一つのご提案です。

#12

景観機能の話です。山並み眺望の話で、前回アイデアとして、柴山瀉から白山の美しい景観をビジョンに入れたらどうかという話がありました。これは上越妙高駅の写真です。これはライブ映像ではないですが、こういったものを入れたらどうか。

駅舎のデザインを議論するに当たって、駅前広場もリニューアルする必要がありますので、それに合わせて、駅前広場も一体的にデザインしていくことも必要なのではないかと。これは長野の事例ですが、駅舎のファザードと一体的にされています。そこで地場産材を活用することも必要かと思えます。

駅周辺の建物が一致しているので、その色彩については今更変えられないということではなくて、色の塗り替えとか、景観誘導していく必要があります。ちなみに色を調べますと、加賀市の美術館が大体、Y系と書いてありますが、暖かみのある黄色系。アビオシティは屋根が赤系統、外壁がイエロー系。そうなりますと少し落ち着いた格好にするとしたら、その辺の塗り替えも必要になってきます。屋外構造物についても整理が必要です。

山並み眺望の話は、前回、白山の話ピックアップしていましたが、よくよく考えてみますと、富士写ヶ岳、鞍掛、大日の江沼三山など、ふるさとの山並みがきれいに見えますので、そちらの方をピックアップしていったらどうかということで、それを駅舎のホームから見えるようにする。

##

そのイメージですが、これは妙高高原の写真です。資料にはありません。このような自由通路からの素晴らしい景観がありますが、同じ駅でも駅のホームからこういう角度できれいに見えます。加賀温泉駅は、2階レベルからはどうしても山並みは見えないので、駅のホームからきれいに見えるようにしたらどうかという提案です。

#12

駅前広場環境空間についてです。環境空間というのは、車道空間以外の部分ですが、それについては、ちょうど駅舎を下った前にスペースがあります。先ほど説明もありましたとおり、当時はあれを良かれと思って素晴らしいものとして検討されて造ったのですが、今現在は樹木が混合になって、少し雑多になっていて、都市的なイメージにそぐわない。逆に言えば、自然風になっていて、いいという方もいらっしゃると思いますが、議論が分かれるところだと思います。

今リニューアルするに当たって、加賀市として、ガーデンシティ構想を進めるとしたら、まさに加賀温泉駅前がガーデンシティの顔であり鏡であるということになりますと、緑をキーワードとして、きちんとデザインするのがよろしいのではないかと。そのときに、温泉情緒、あるいは加賀市大聖寺等の歴史・文化を表現することになりますと、和風のデザインが考えられるということで、勝手ながら写真を載せましたが、例えば温泉の源泉をイメージさせるような、せせらぎ。ここは源泉が目の前にないので、足湯は難しいのです。熱海や芦原温泉には足湯が設けられていますが、ここはそれが難しいのなら、そういったものを感じさせるような水辺、あるいは和風庭園のような植栽イメージ、あるいは地場産の杉材を使ったような屋根材、駅舎を造ったらどうかという提案です。

ちなみに、駅舎のファザードの事例としては、上越妙高駅があります。飯山についても、駅舎の中がズバっと抜けたような形で、自然の樹木も配置されているようなイメージです。樹木で言いますと、新幹線とは違うのですが、岐阜の駅前には徹底的に緑を植えています。

#13

最後に、機能配置の話です。前回は機能の話が出ていましたが、議論する中で、入るのか入らないのかということです。資料の中にもありますが、A、B、Cの三つのゾーンに分けさせていただきました。

Aは駅前広場で、駅南と北口の予定地を囲ったものですが、駅直近部です。これについては、交通結節機能を充実する話が出てきます。ただ、ここにはパーク&ライドの駐車場のスペースは、残念ながら入りません。

そこで、Bゾーンの形になりますが、アビオシティや加賀市の美術館があります。ですから、なかなか難しいのですが、ただ、駅前広場の県道側で交番が建っている周辺に低未利用地がありますので、せっかくの土地を生かすことも重要だと思われまます。

Cは、区画整理地については既成市街地になっていますが、区画整理をしていない東側の部分については、地区計画で誘導する格好で道路も造られていますし、この後、バラ建ちになってしまう懸念もありますので、これについては地区計画の中で施設立地を誘導することも必要です。

では、どういった施設立地が考えられるかということです。あくまでも新幹線の駅の直近部であるということと、加賀市の医療センターの隣接地である立地を生かす手はないかということで、加賀市もMICEなどを推進したいと考えておられるようです。

では、現実的にはどうか。例えば加賀市内の主要ホールの稼働率を見ると、市民会館以外は稼働率30%程度で、1件当たりの利用者数は100人程度です。県内で開催された例えば医療系のコンベンションに着目しますと、18件のうち、たまたま山代温泉を会場としたものが1件ありました。温泉旅館がある強みを生かした誘致は確かに考えられるのですが、現実的には、大きなものはなかなか難しいのかなど。ですから会議室、多目的利用。多目的は無目的という言葉もありますが、それはターゲットを絞りながら必要規模を算定しながら、必要最小限の施設を考えるというのが、われわれの考え方です。

それから、温泉地を駅勢圏に有する新幹線駅を見ますと、資料には、くりこま高原駅の温泉保養施設と、結婚式場が白石蔵王駅にあります。新幹線駅の交通の利便性を生かしたような民間施設がありますので、加賀温泉駅前についても、低未利用地においてこういった施設立地も十分考えられます。また、忘れてはならないのは、加賀市の美術館がありますので、それを展示会や小さな屋内施設のイベントに活用していくことも必要かということです。

#14

最後にデザインコンセプトです。これらの施設を網羅した形で、では駅舎のデザインはどうあるべきかを今後考えていく必要があります。できれば次回の委員会で、デザインコンセプト事務局案を提案したいと思っておりますので、幾らかキーワードを頂ければと思っています。ちなみに、加賀市らしさがキーワードになりますと、加賀市の歴史・文化基本構想

において定義されています。少し読み上げます。

「加賀市には、加賀市にしかない自然があり、その自然を背景とした加賀市だけの歴史がある。この加賀市ならではの自然と歴史の中で、世界中に加賀市にしかない文化が見いだされ、伝えられてきた。この加賀市固有の自然や歴史、文化の特性を「加賀市らしさ」と呼ぶ」ということです。

白山信仰の文化、北前船の文化交流、大聖寺の十万石文化。また構造の話も含めて、全国にないものもある温泉文化。「ぐち」なものづくり文化とありますが、伝統工芸の話。大聖寺川・動橋川流域の生活文化。これが定義されていますので、そういったものを踏まえていけばどうか。

新幹線駅というのはイメージがつかみにくいので、資料に大体 300m の駅前空間で 300m の駅舎のボリュームにすると、大体このようになるというイメージ図を付けさせていただきましたので、それを見ていただきながら議論していただければと思います。

2. 討議

(水野委員長) ありがとうございます。ただ今、市の方とコンサルタントさんから、資料を前半と後半に分けて説明していただきましたが、何か質問がありませんか。これがどういう意味か分からないとか。

(高山委員) 先ほど平成 35 年を見越した利用客の推計が 4400 人程度とありましたが、平成 35 年というのは、敦賀まで開業したところまでということですか。大阪までの話は入れていないのですか。

(事務局) はい、入れていません。

(高山委員) そこは議論の分かれるところで、まだルートが決まったわけではないですが、北陸新幹線も敦賀までで止まるわけではないので、米原につながるのか、京都経由で大阪につながるのか、ダイレクトに大阪に入るのかはまだ決まっていますが、そこまで入れた乗降客を想定した方がいいのではないかと。2 段階になるのかもしれませんが、恐らく 7~8 年後に敦賀まで。その後、どれくらいかかるか分かりませんが、10 年ぐらいの見込みでつながるはずですから、平成 45 年ぐらいでの 2 段階の推計もあっていいのではないかと。もちろん、人口は減るので、インバウンドで増える分と、それから関西圏、中京圏までの誘客数を見越したものも必要かなと思いますが、いかがでしょうか。

(事務局) それにつきましては、フル規格でいくのか、それとも違う形でいくのか、京都なのか大阪なのかで違ってきます。大阪であれば、現状のデータで推計はできます。最近、新聞をいろいろにぎわせていますので、それを踏まえて、例えば 2 バージョンで、フル規格のバージョンで、京都なのか大阪なのかで出すことはできますので、検討してみたいと思います。

(高山委員) 点推計でなくて、幅のある形で推計してもいいと思います。

(事務局) それについては、引き続きやらせていただきます。

(水野委員長) 具体的に、それによって駐車場が増えるのではなく、数値として、データとして出しておけばいい。それをどこにするというのは、かなり無理がありますが、データとしては必要でしょうね。

その他に何か。特にないようでしたら、後でも結構ですので、検討を進めてまいりたいと思います。

最初に、市の方から説明いただいた分として、6 ページまでで何かご意見がありますか。

振り返りますと、2 ページの左側に航空写真がありますが、黄色い枠の線の中のプロジェクトを今回具体化したいという計画です。第1回、第2回の議論では、これを決めるためには、もっと都市構造や加賀市全体をどういう方向にしたいかということがはっきりしなければ、ここをどのようにするかという方針が決まらないのではないかという議論をたくさんしてきました。

右の方にある第3回が今日です。次回の第4回で一応結論をつけたいということですので、今日はそういう方向での議論もしてまいりたいと思います。ですから、具体的に駅舎のデザイン、駅前広場のデザインについて検討をして、次回に向けていきたいと思います。

それから今、高山先生から質問がありましたように、全体的な枠組みについての議論も今日は進めてまいりたいということで、両方の欲張った会議にしたいと思います。

(高山委員) では、私の方から。すみません。私は用事ができて11時半ぐらいに退席をしないといけないので、先に意見というか、お願いも含めて発言をさせていただきたいと思っています。

3 ページをご覧くださいますと、皆さん地元の方がほとんどなので、加賀市の状況は非常によくご存じだと思います。加賀市は10年前の山中との合併も含め、その前の合併もありますので、六つの地域がある分散型の都市ということで、一極集中の都市ではない。しかも、加賀温泉駅そのものは昔からある、拠点になり得るような地区からは離れた、中心的な真ん中に位置するような立地条件になっている。逆に言うと、加賀温泉駅で降りた客は、どの地域へもほとんど歩いては行けない所に駅があるということを前提に考えなければいけない。そうすると、地元の方なら車でのアクセス、パーク&ライド、キス&ライド、それから、観光客やビジネス客であれば、公共交通機関のタクシーかバスかCANBUS、あるいは、温泉客であれば送迎バスのアクセスを考えないと、どこへも行けない。

そういう前提に立てば、本来的な機能として重要な、広場の中での交通の役割はどうしても外せないというのが一つです。その中で、もちろん交通ばかり占めるというのは、味気のない広場、駅になってしまうので、そこは環境空間として、加賀温泉駅をどのようにイメージして作り上げていくのか。加賀市そのものは今、ガーデン構想がありますし、あるいは、温泉郷の拠点になっているということ。それから、先ほどから言っている歴史、自然、文化など、加賀市のいいところがたくさんあるわけですね。それを全部詰め込むのか、重点的に幾つかピックアップして、最低限これは要するという形で入れるのかは、少

し議論が必要かということで、こんなことをずっと考えているのです。

私自身はどちらがいいかという結論はなくて、正月以来もんもんとしているのが実態なのです。水野先生から耳打ちされて「いい案にしたいよね」と言われているのですが、なかなかこれだという決定打がなくて、うーんというのが現状です。こういうことなので、皆さま方、今、私が言ったことを前提としてお考えいただければと思います。後でまた発言させていただきます。

(水野委員長) ありがとうございます。3 ページに加賀市の位置づけと上位関連計画の位置づけという2項目が出ていますが、第1回目、第2回目の議論では、ここから駅周辺に対して何が出てくるかというテーマが見つかりにくかったということです。今、高山先生がおっしゃったことと同じですが、加賀市全体が新幹線開業で何をしようとしているか。それを迎えるに当たって、どういう迎撃作戦をやるようとしているかがなかなか見えないことがあって、それをこの駅周辺で何か反映したいという議論があったのですが、その辺が少し見えにくい。

ただ、今、高山先生がおっしゃったように、交通結節機能が明らかに存在しています。ですから、それについてはきれいに回答しなければいけないということと、駅前広場をどういう味付けにするか、新幹線の駅舎に対して地元からどういう要望を出すかという点についても、はっきり決めなければいけないとは思いますが。

そんな中でヒントになるのは、一番下にある「加賀市ガーデンシティ構想」ということで、加賀市全体を田園都市にしよう、ガーデンシティにしようということだとすると、この駅の拠点も交通結節機能だけれど、交通結節機能的なガーデンシティをどのように求めるかがテーマとして出てくると思います。この辺、加賀市の方から来られている委員の方、いかがでしょうか。

ここは分析ですから、後半の計画の方へ移ります。4 ページ、先ほど高山先生がおっしゃったように、いろいろなものがたくさん想定問題としてあるので、これを全部入れるわけにはいかないだろうという話です。全体的にはかなり和風、それから伝統的、あるいは田園風景的な割とのんびりした感じのシーンが多いですね。こののんびりした、ゆったりしたというのは、一つの気分として、なかなかいい気分ではないかと思えます。

5 ページは、駅周辺について積み重ねられてきた計画があるわけですが、3 以外は一応実現できたと考えていいですね。

6 ページで検討範囲の現状について記入しています。この現状から計画にいく段階で、途中で仮設の駅舎が出ていますが、その途中の経過の図面はどこかにあるのですか。

(事務局) なくて申し訳ございません。

(水野委員長) 新幹線の工事中は何年間かかるか分かりませんが、仮駅舎ができたり、広場は縮小したりしているわけですね。

(事務局) 今年の夏から、広場の所に仮設の駅舎を造り出します。これは1年かかります。その後、駅前については、沿線の300m以上、来年の春から3年ぐらいかけて高架工

事をして、4年後の平成32年ぐらいに駅舎の工事があります。さらに、交通広場の前の方に仮設の鋼板が出てきて使えなくなる。最終的に平成34年に開設するときまでは、7年近く、仮設の鋼板が見えるような状況になるという工事の予定でいます。

(水野委員長) このコンセプト検討委員会では仮設の間の7年間についての議論はしていませんが、これは結構長いので、苦情もたくさん出る可能性があります。その辺のことは別途、解決をよろしくお願いします。

(丸谷委員) 仮設の途中には、新幹線の線路、高架を造るときには、タクシーの所の前にあるパーキング以外、パーク&ライドはないという状態になるのでしょうか。

(事務局) いろいろな意味で盛り換えて、位置が変わったりしますので、そのたびにバスを向こうにつけてください、旅館の送迎の所にCANBUSをつけてくださいということで、皆さんにご不便をおかけしますが、機能自体はなければならぬものなので、そういう形で対応していきたいと思います。

(丸谷委員) タイムズはなくなりますよね。

(事務局) タイムズはなくなります。

(丸谷委員) JRの8台ほど止められる駐車場もないということですね。

駐車場つながりで聞きたいのですが、高架下辺りに新しくパーキングができる予定になっていますよね。例えば新幹線の利用客は、金沢は別として、大抵の所は3日ぐらいは無料になっている扱いなのですが、加賀市では、JRの管轄になるのですか、それとも加賀市の管轄になるのか、どのような料金体制になるのか。大体が4日目から金額がかかる形になっているのですが、加賀市の田舎という土地で、どのような対策で考えられているのかが気になりました。

(水野委員長) それでは、もう今、7ページからの計画の方に話が移っていますので、そちらへ移りたいと思います。今の話は10ページです。高架下に設けられるパーキング、それから、民有地のパーキング計画がありますが、これについてももう少しご説明いただけませんか。

実際は、高架側の駐車場は可能性が担保されているのか。民有地のこれも、単に絵で描いているのか、担保されているのかも含めて。先ほど駐車場の不足台数は440台と言いましたか。前回のときも440台がどこにも担保されていないのではないかという話が出ていましたが、担保という問題を含めて少しお話を頂けますか。

(事務局) 私の方から説明させていただきますと、高架下の部分につきましては、JRから市がお借りするという事になっておりまして、その辺の協定は今後の段階ということで、担保まではいっておりません。

(水野委員長) という状況だそうです。

(丸谷委員) はい。ぜひ頑張って造っていただきたいと思います。

(竹内委員) 駐車場の話を続けてしますが、今、お話を聞いていると、ほとんど民間にお願いとか、JRにお願いということで、市として駅周辺を買い増しするという計画はないのですか。必要台数はあると思うのですが、その辺はどんな感じなのでしょう。冒頭からお金がないという話をされていましたが、先生がおっしゃるとおり、市役所として、このようにやりたいという話をアバウトでも言っていたら、僕たちも「じゃあ、それに沿って、こういう話やな」というのが、言いやすくなると思うのです。今の地面で全部収めてしまうという話になると、また考え方も違ってきます。

僕は温泉駅の近辺に住んでいますが、土日にはすごい量の送迎バスが来ています。各温泉に組合がありますので、山代、粟津、片山津など1台共同で運行してもらうように組合に働き掛けたら、すごく数が減ると思います。そんなことを市がするのか、どこがするのか分かりませんが、そういうことをすると、だいぶ緩和されます。

もう一つ、名前にこだわってみたいのですが、この資料でも南北、北口と出ていますが、昔から北口に住んでいる住民として、昔は駅裏、「裏口」だったのです。何となく暗い感じなので、JRというと、山側、海側という呼び方もありますし、「日本海口」「白山口」など、名前を考えていただければと思います。

もう一つ、これはJRに聞けばいいのか、機構に聞けばいいのか分かりませんが、「加賀温泉駅」という名前ですが、加賀市に加賀温泉という温泉はないのです。だから、この際、温泉を取って「加賀」などという名前にはならないのでしょうか。

(JR) それをお話し合いで決めることもできます。ご要望とか。ただ、最終的には、私たちの方で決めさせていただくことになるのではないかと思います。

(竹内委員) 道はあるということなのですね。

(JR) 黒部宇奈月温泉とか、ああいうのは地元の方からいろいろご意見をお伺いしまして。

(竹内委員) 商工会議所のいろいろな会合で聞いていますと、「加賀温泉」は何か違和感があるという意見もありましたので、今ここでお伝えしておかなければいけないと。

(JR) ただ、在来線もありますので、在来線と新幹線の駅名が違うというのも、いかなものかというのもあるのですけれど。

(竹内委員) だから、在来の「加賀温泉」も名前を変えて、一緒にする。高岡と新高岡は少し離れていますから、「新」が付いていますけれど、そのようにできるといいのかなという思いもあります。ただ、駐車場だけは、地元の人も止めて乗っていきますから、必ず

確保をお願いしたい。

(水野委員長) ただ今三つのご意見が出ました。最初は駐車場の台数の確保について、市はどういうつもりなのかということです。それについていかがでしょうか。

(竹内委員) 今の駐車場に関連して。今考えている駐車場というのは、みんな平面ですか。立体はないのですか。

(水野委員長) 今のところ、平面とか立体は考えていません。それを含めて。

(事務局) 商工会議所の方から、特にいろいろなご意見を頂いていまして、加賀温泉駅に対して、ものすごく希望とか夢など、もう少しドラスティックに変わるものだというご要望を聞いております。市のスタンスとしては、用地を取得する意向がないのかというお話ですが、実はこの絵の中でも加賀温泉バスの所を、まだ相手がいらっしゃるのではっきりしませんが、公共用地のような扱いにしています。今後、高架下がどうのこうのという話が煮詰まった段階で、話の経過の中で必要になれば、用地取得という判断もあると思いますが、基本的には北口を、山側と言うか、海側と言うか、そちらの方を一つ新たに整備するということと、敷地的にも駅前未開発のような所が若干ありますが、市としては、基本的には今の絵で示した程度で今は考えています。

(竹内委員) 上の方に在来線新駅舎と書いてある所に、パーキング、タクシー、一般車とありますが、この辺りは買い増しするのか、借り上げなのか。

(事務局) その辺は何らかの形で検討していくという。

(竹内委員) そうですね。要望として、地下通路も広く通りやすくきれいにするように。今、自転車と人間が通っている通路をもう少し拡張するとか、いろいろなことを考えられると思います。海側の方へ行ったら、まだ地面もいろいろ空いていますから、それを買い上げるなどして、先ほどの話ではないですが、片山津温泉の送迎は海側から行うとか、分散してやれば良いと思います。

(事務局) いろいろな意味で、その辺のソフトの方は対応させていただきます。

(水野委員長) 駐車場問題につきましては、新幹線開業に伴って、どこの駅も土地を確保したり、あるいは民間に出資させたりしながら台数を確保しています。

田んぼの中のできた新駅は、上越妙高も新高岡も新黒部も、田んぼの中だったから、全部買って駐車場用地を手当てしているのです。在来線とくつついた富山、金沢などはそれほど確保できなかったのですが、ただ、富山も金沢も、数十年前から、新幹線に対して都市改造をずっと進めてきていますので、立体駐車場を含めてかなりの駐車場を確保したのです。それで何とか持ちこたえてきているのが現状かと思います。

そういう意味では、今度の報告書の中で、具体的にここを駐車場にするという絵を描けないけれど、私の勘だと 440 台必要だと思うので、その用地を確保すべきであるという項目だけは、今度の報告書の中に入れておきたいのです。それは官でいくか民でいくかは別にして、あるいは高架下を利用させていただくことになるかもしれません。こういう絵があつていいと思いますが、高架下というのは柱があつたりして、多分そんなに台数は止められないのです。100 台入るといふのは大変なことです。

それから、今のところ各駅で新幹線の下を駐車場にしている所は少ないですよ。

(事務局) 糸魚川駅では。

(水野委員長) ええ。糸魚川は狭い市街地だったのでやっていますが、あとはほとんどやっていないですね。ですから、なかなか難しいと思いますが、その辺も努力していただきたい。

(竹内委員) それがないときっとアビオシティと病院に不法駐車が増えます。施設ができて迷惑が掛かっているのです、これ以上、近隣に迷惑を掛けるのはどうかと思います。

(水野委員長) 金沢市は駅西の方に駐車場を持っているのですが、それを今度、駐車場をつぶしてホテルにしようとしていますから、駐車場についてはこれ以上要らない。それよりも活性化だという方に進んでいるようです。

2 番目の問題で、駅裏、駅北の話ですね。これは金沢も同じで、昔、駅西の方は「駅裏」と呼ばれて寂しい所だったのですが、だんだん「駅西」と呼ばれるようになって、50m 道路ができて、県庁が移転した関係で、あの辺も都心の中に入ってきたのです。その段階で日本海口としました。だから、兼六園口と日本海口という言い方に変えて、表示はそうなっています。駅東、駅西というのは地元の人には分かるけれど、旅人は分からないということです。そういう意味では、駅北、駅南というのを、よそから来た人に対して分かりやすいようなことができればいいですね。

(水野委員長) ただ、白山口に行ったら、山中、山代の方に行くと思ってしまう可能性はありますよね。駅を降りて、あっちへ行ってしまう。だから、名前としては少し難しいかなと思いますけれど。

3 番目の駅名につきましては、「上越妙高」「黒部宇奈月」も住民投票をしたりして、かなり苦労して名前を決めています。

(高橋委員) 先生、日本海口ではなくて、「金沢港口」です。

(水野委員長) 金沢港口ですね。一生懸命みんなで考えた記憶があります。そのようにして、駅名や広場の呼び名については、みんなで決めていくというように報告書には書いておいた方がいいのではないかと思います。

(丸谷委員) 駐車場のことばかりですが、440 台不足とおっしゃいましたが、今から人口が減っていくところへ来て、一番人口の多い団塊の世代は、多分、完成するころには運転しなくなる人が増えてきますね。若い人でも免許を取らない人たちが増えてきているという状態で、果たしてそれだけ要るのかというのは疑問なのですが、どうなのですか。

(水野委員長) 今のところ高岡も駐車場はかなり埋まっています。高岡の場合は、飛越能のラインからの新幹線利用がかなり多くて、能登からぱっと来て、車を置いて東京へ行くという方が増えているので駐車場が多いのですが、加賀の場合、そういう需要がどれだけあるかは計算しなければならないと思います。

(丸谷委員) ビジネスで出張される人も、団塊の世代なども大量に退職されると、多分その出張も少なくなるだろうし。

(水野委員長) その辺はデータとしてもう一回、ご説明願えますか。

(事務局) 口頭で言いますと、5 ページに内訳が書いてあるのですが、基本的にはご指摘のとおり、現状判断です。ただ、新幹線が開業しますと、誘発されるものがありますので、その中で今言った団塊の世代の話とは別に、飛行機の話です。今、空港を使われている方はダイヤが変わっても使うだろうということで、その転換については一つ必要かなというのがあります。他の駅でもそうですが、基本的には最小限必要な台数を都市側で用意して、民間でプラスアルファを見ていくということもそうですし、最初にどれぐらい手当てをするか。440 台のうち、例えば半分手当てをすべきではないかという話の中で、いろいろ行っていく必要があると思います。不確定要素はいろいろありますが、転換利用があるということがまず第 1 点です。

第 2 点としては、先ほど高山先生からも指摘がありましたとおり、大阪開業のものは見込んでおりません。大阪開業時の速達性のある特急になった場合の誘発利用分の話は、パーク&ライド利用としては見込んでいません。その辺の話と、実際減っていくものの関係を見定めながら、決めていく必要があると思います。今後、この計画の中で大阪利用の話も推計しますと、プラスアルファの台数も出てきますので、その辺を今言われたようなご意見を基に課題として、少し数字的な話も含めて、何台から何台という形で検討していきたいと思います。

現時点での判断なので、440 台は確かにそうなのかという話はあるかもしれませんが、あくまで新幹線の誘発利用も見込んでいると捉えていただければと思います。

(長谷川委員) 今の件で言うと、松任の駅にできた立体駐車場は、当初できたときはがらごだったのです。私も毎月、うるわしに用事がある行くのです。そうすると、うるわしの方も 2 時間以内となっているので、駐車できないのです。私は 6 時間いなければいけない場合があるので、困るのです。とても駐車できなくて、どこへ行くかという、あの立体駐車場へ行くのですが、ほとんど埋まっているのです。「これはみんな鉄道を利用している人かな」と思いながら行くのですが、周辺の文化施設などに駐車場がなくて集まる

ということで、いい利用をしているのです。

だから、先ほど言ったように、駅舎は新幹線駅だけという考えではなくて、ここを市の中心として潤わせていくためには、いろいろな施設がそこへ来なければいけない。来たときには、駐車場が必要になってくる。そういう考え方をしていくと、今の400台というのは、何とかかなるかなという気がするのですが、あまり少ないといけないという考え方もあると思います。

例えばうちの美術館で大きな催し物として作品展をすると、作家が百何十人いるのですが、アビオシティだけでは一遍に車を止められないのです。どこも止められないので、絵を置くときに困るのです。何かあったときにすごい集客力があるので、そんなことを考えると、鉄道だけを考えるのではなくて、総合的にいったらいいのではないかと思います。

(水野委員長) いろいろな状況があると思います。松任駅周辺にはいろいろな文化施設、商店街、何とか教室やお稽古事なども集積していますので、そういう意味では松任周辺はにぎわいのストックがたくさんあるのですが、この周辺は少なく、状況としてはだいぶ違うと思います。

その辺で、高山先生、560台で440台分不足という話ですが、どうですかね。数値の問題は難しいと思うのですが。

(高山委員) 難しいと思います。余裕があれば、それに合わせて皆さん、車で来るのです。ただなら、なおさらです。駐車場がきつきつで、普段あまり空いていない。でも、毎回は利用しなくても、どうしても駐車場を利用しなければいけない場合もありますので、そういうときには、有料でも利用することになるので、そこは需要と供給はきちんと均衡するような状況です。たくさん準備すれば、それに合わせた客が来るし、少なければそれに見合った客しか来ないということだと思います。そこをどう考えるかだと思います。新高岡も、新幹線にみんな乗ってほしいということで、無料の駐車場をどんと構えています。

(水野委員長) 無料ですね。

(高山委員) 無料ですよ。そういうことを知っているのです、少しでも。今は加賀に1本しか止まっていないかもしれませんが、たくさん止めてほしいという思いもあって、政策的にそうやっているということだと思います。ですから、加賀市もどういう政策を考えるかで、駐車場の台数も変わってくると思います。

(竹内委員) 今の話はすごく重要な話だと思います。駅を降りて、ずっとバスに乗って行ってしまおうのではなくて、広場を充実させて、そこで30分でも1時間でも滞留して何か楽しむというような。「加賀温泉へ行ったら楽しかった」と、うちへ帰って言えるようなもの。少なくとも広場に屋根ぐらいいはして、冬は寒いから、風よけに壁があるような施設を駅の前に造る。今の屋根をどの辺りまでどこさせるか分かりませんが、それも重要だと思います。結構イベントをしていますから、それを充実させて、美術館でやってもらうなど、いろいろなことは考えられると思いますので、お金もかかることですが、ご検討いただき

たいと思います。

(水野委員長) 絶対的に駐車場が不足しているのは明らかなので、数値は 440 かどうかは別にしまして、対策は気にしておいていただきたいと思います。

高山先生の時間が迫っていますので、11 ページ以降の都市施設について協議、ご意見を頂きたいと思います。大体、新幹線が来ると、今おっしゃったように滞留する人たち、あるいは滞留してもらうために、いろいろな施設が増えてきます。それから、観光の拠点としての意味もあるでしょうし、市民にとって誇らしい空間でありたいということもあるでしょうし、いろいろな意味で都市施設が整備されるわけですが、これについていかがでしょうか。

(高山委員) 最後になるかもしれませんが、私はやはり駅舎の中に充実した待合所をつくってほしいと思います。金沢駅の待合所は、金沢市や石川県全体のいろいろな伝統工芸が一目で分かる。手には触れられませんが、本当に間近で見て、待合所に行くことが楽しくなるような仕掛けを、水野先生の発案でされたわけです。私はものすごくいいアイデアだと思っていて、名称は別ですが、ぜひ加賀温泉駅の待合所には、加賀市が全部そこで分かるようなしつらえをしてほしい。

単に情報提供というやり方だけでは、すごく寂しいと思うのです。パンフレットやちょっとした映像を置いておくだけでは、他とあまり変わらないので、そうではなくて、加賀市にはこんなところがある。加賀市全体は伝統文化もあるし、伝統工芸もあるし、自然もあるし、もちろん立派な温泉街が三つ、四つあるというものが感じられるものがあると思います。1 回来た温泉客でも、全部の温泉地へ行くわけではないですよね。恐らく、行って 2 カ所です。最近人は少ないですから、どこか 1 カ所だろうということで、他の温泉街はどうなっているのかが分かる。あるいは、伝統工芸も九谷や山中漆器などがあるので、そんなものが分かるなど、いろいろな仕掛けができると思うのです。最低限の待合所ではなくて、攻めの待合所にできたらいいと思います。

それともう一つ、最初の水野先生のガーデンシティ構想は、駅広の中だけで本当にできるのか。私は狭いのではないかと思うのです。機能的なものを全部配置すると、結局、環境空間としての楽しみのようなところは出てこないですよ。こんなことを言ったら怒られるのですが、新幹線駅舎の屋上をガーデンにできますかね。駐車場は駄目だと思うのですが、駅舎の屋上にガーデニングはできないか。もちろん JR はそんなことは絶対に駄目だと言うに決まっているのですが、屋上の管理は加賀市でやると。

(水野委員長) なるほど、すごいね。

(高山委員) 無理ですかね。

(長谷川委員) そこへ行ったら、白山も見えます。

(高山委員) うん、見えるし。だから、維持管理は市で全部面倒を見ると。

(長谷川委員) 施工費はどうなるのか。

(高山委員) うん、施工費も含めてですが、スペースをお借りするだけ。

(水野委員長) すごいアイデアが出てきましたが、機構やJRはどうですか。

(高山委員) そんなものは絶対に駄目だと言うかもしれませんが、一つの・・・。

(JR) 市の自治体で管理されるというお話もありましたが、実際それが可能かどうかというのも非常に。鉄道の上ですので、その手配も含めてですが。

(高山委員) すみません。全くのど素人で、私の夢を語らせていただいたのですけれど。

(機構) そういうお話はいろいろなところで。

(高山委員) やはりあるのですか。

(JR) あるようには聞いています。緑化などいろいろな話もありますし、今ほど言われたような維持管理を誰がどうするかという大きな壁がいつもあるとは聞いています。あれだけの大きな面積ですので、使いようによっては非常にもったいないといえますか、金沢の在来もそうですが、駐車場にしてみたり、当初からそういう計画もあるので、スペース的には非常にもったいないと私個人的には思いますけれど。

(水野委員長) 320m の幅 30～40m ぐらいのすごい庭園ができるわけですが、全部、庭園でなくてもいいと思うのです。

(高山委員) そうそう、そう思うのですよ。

(水野委員長) 100m 分ぐらいでも。

(高山委員) 採光の問題もありますから、そこは全部が使えるとは思えないというのはあるのですけれど。

(JR) 金沢駅の屋上駐車場を造ったときも、もともとそういう構図だったのですが、構造的に絶対に運行に支障がないと言われれば、ないこともないのではないですか。そういう造りを造っていただけのなら。

(水野委員長) 最初から？

(JR) 最初からですね。

(水野委員長) あとは、そこに行く経路をどうするかですね。

(JR) そうですね。

(竹内委員) 新幹線利用者だけが見られると。

(水野委員長) いや、それではつまらないのではないですか。

(機構) 現状としましては、そういった意見が出ますと、構造的な問題ですが、屋根にそれだけ負担がかかるので、今、構造物の設計が進んでいますので、現状ですと、なかなか厳しいところがあると思います。

(JR) 雪の問題もありまして、積雪がありますよね。金沢駅の屋上駐車場を造ったときは、積雪をあまり考えていなかったのです。雪が降ったら、車の重さはあるのですが、雪でつぶれるという話になって、実を言うと井戸を 8000 万円で掘った覚えがあるのです。二つ掘って、全部融雪を造ったのです。雪が積もるとい話もありますので、よっぽど構造的に強固なものでないと、難しいのかなと。

(長谷川委員) 今のはすごい夢のある話で素晴らしいと思うのですが、少し考え方を変わると、駅を降りて 15 分で自然があるのです。そこへ引っ張っていくシステムを考えた方が、加賀市らしいのではないか。すごいお金をかけてそういうことをしても、これはどうかと思っているのです。

(水野委員長) アイデアとして非常に面白い。

(高山委員) 現実面はなかなか難しい。

(水野委員長) 隈研吾さんの国立競技場のデザインは、緑いっぱい立体的になって、最上階はいつもオープンにして、競技をしていないときは、あそこでみんなジョギングやウォーキングするということで、なかなかすごいアイデアですが、そういうのが実現してくる時代になっていることは事実です。そういう意味では、駅広の上屋を造るときに、そこを立体的な緑の上屋にするのは、あるかもしれませんね。

(高山委員) ホームから見えますからね。

(水野委員長) うん。だから、壁面自体をずっと緑にしていくとか、そういうのがあるかもしれないですね。

ガーデンシティを反映させたいということですが、都市施設については 11 ページで言う

と、青い線で B・C と書いてある所を充実したらどうかというのが、高山先生のご意見だったと思います。この辺は JR としては要望があれば。

(事務局) それは今後打ち合わせをさせていただいて。

(水野委員長) 打ち合わせでね。

(事務局) ただ、うちの施設も、例えば簡単に言えば売店とか商業施設も当然考えますので、そこでお互いにどうするかというのはあると思います。

(水野委員長) そうですね。その検討は全ての駅がやっていますよね。

(事務局) はい。

(水野委員長) 高岡もやっていますし。

(事務局) 高岡の場合は、実を言うと少し変わってしまっていて、温泉もありますが、全部、市に造っていただいているので、うちは市のテナントとして入っているのです。いろいろなやり方がありますので、今後一緒に勉強させていただければと思います。

(水野委員長) はい。

それでは次に、駅広のことに。今回の中で、次で結論づける非常にリアリティーのある部分は、駅前広場をどう造るかという話と、新幹線の駅舎に対してどういう要望をするかという2点になります。

駅前広場の利用については、10 ページにある駐車場は、バス関係と、一般車・タクシー関係で二つの広場は当然のことながら必須でしょうね。現在の駅も、真ん中に人の広場が来ていますが、真ん中の広場は人間の広場として残したいということですが、この案についても、これは要らないのではないかということもないわけではなくて、大体の駅はバスやタクシーの場所ではなくて、人間の広場をつくっているところはないわけです。

金沢は、駅前広場があって街へつながっているという特異な感じですよ。人間の広場が中心になって、左右に交通広場がある。京都に行っても、大阪に行っても名古屋に行っても、駅を降りると交通広場というのが普通です。富山もそうです。

(師池委員) 冬季はやっていないのですが、駅前広場というのは風景を見渡すためにあるのか、市民に活用して何かをしていただくのかということについても、緑化と少しぶつかってることがあると思うのです。

私たちが実際やっていると、年がら年中通して、夏場とかはそうではないのですが、風の吹きさらしがすごくひどいのです。冬場なので、八甲田山部隊になるぐらい、みんな血の気が引くぐらい寒い状態でいたりするようなところで、市民の人に「ここで朝市をやれよ」と言われても、市の方でも選んでいるのもあると思いますが、現状はあまりやっ

ない状態です。

今、あそこはドーンと屋根のない部分がありますが、夏場は暑くて焼けるので誰も座れません。冬場、少し季節が涼しくなると、やはり寒くて座ってられないです。ベンチも冷たいです。結局、屋根のある所にちょっと座るぐらいが現状なのです。見た目を良くするのか、本当に市民に活用してもらおうのか、観光客の皆さんにそこに座ってもらいながら待っていただくのか。バスも、そんなにすぐ来るわけでもなく、待っていただいている現状も結構あるので、本当に人のために、きちんと役立つものを造っていただきたい。風通しはかなりきついです。待っている観光客の方も、かわいそうなときもあります。そこら辺を考慮していただければと思います。

(長谷川委員) 先ほどとつながった話になりますね。見ていても寒そう、ないしは暑そう。全体を屋根で覆って、半分ぐらいをきちんと建物風にしてしまうのか、特徴あるものにするのか。そうすると、電車から降りて少しそこを見て、バスに乗っていく。帰るときはそこで降りてイベントを楽しんでという、それにつながりますから、ぜひその辺はやっていただきたい。

(水野委員長) 上越も金沢も高岡もみんなガラス壁を入れていて、全くの密室ではないのですが、人が守られるようにはしていますね。ですから、広場に人の空間をつくるとすれば、居心地がいいようにしないと造った意味がないということがありますね。

(古場田委員) 毎日、金沢駅を利用しているのですが、多少金沢駅との違いで、性能の良さ、居心地の良さを考えるのであれば、金沢駅は非常にいい空間に仕立ててはありますが、天井がものすごく高いので、開放感はあるのですが、風はあるし、ものすごく寒いんです。もちろん中心部分は入ってこないのですが、屋根が架かっている、斜めに吹き込んできますから、あまり機能していないような気がするんです。「おもてなし」などをキーワードにするのであれば、もっと天井を低くしながら開放感があって、雨風がしのげる、雪もしのげる、そういう空間ができるといいのかなという感じはします。

いずれにしても、加賀温泉駅は交通の拠点であることは間違いないので、そこそこの雰囲気は必要ですが、どちらかというと、交通機関にとって利用がしやすい空間であった方が機能的かなという気がします。あまり滞留する場所ではないと思うのです。お土産を買ったり、下車待ちをするというのはもちろんあると思いますが、そこで何時間も過ごそうという場所ではないと思いますので、どちらかというと機能優先でいいのかなという感じがします。

(水野委員長) はい、どうぞ。

(竹内委員) そうしたら、私の方からデザインについてお話をさせていただきます。一番最後の14ページのイメージ図を拝見しまして、正直、加賀温泉駅に新幹線の駅舎ができるというイメージがものすごく湧いて、個人的にもわくわくしている形です。今まではどちらかというと、2ページにあるような平面図だけだったので、これを見ると、本当にこ

ういう大きなものができるのかなという形のイメージがあると思います。これはぜひいろいろと市の広報などに出していただければいいかと思います。

そうした場合、これを読むと今いろいろ話があったとおり、屋根が付いていますので、屋根も含めて、駅舎が結構背が高いということもあるので、ある程度見栄えのするものというか。今日、次回と加賀市のデザインコンセプトの案がいろいろ出されますが、駅舎のデザインと一体となって、加賀温泉、ひいては加賀市のイメージをばっと出せるような強いデザインでもいいのではないのかという気はしています。

今、金沢駅が何回か参考事例になっていますが、金沢駅の方も、もてなしドームおよび鼓門は平成16年度に完成したものです。皆さんご存じのとおり、できた当初は正直、「何だ、あれは。あんなでかいものができて、どうするんだ」という形でしたが、10年たって新幹線の開業になって、開業1年前からマスコミにあれがばんばん取り上げられるようになって、テレビ等でも、金沢と言えばあれが最初に映し出されるという象徴的なものになってきました。なので、これは市側にお願いというか検討していただきたいのですが、こちら辺を一体的なデザインで、できるだけ早めに先行して仕上げさせていただいて、加賀市としては、もてなしの準備ができるということでもって、ここにマスコミも来ていただいています。いろいろ取り上げていただいてPRして、それを準備していただく。

富山や福井は正直言って、高架の工事や再開発をまだやっている状況ですが、金沢は開発を1年前には終わらせたので、余裕を持って皆さんに取り上げられて、お迎えすることができたということがあるので、この辺のコンセプト、デザインを一体的に考えていただく。これを見ると、平和堂を含めて考えなければいけないという感じはします。こちら辺を早く検討していただいて、お客さんや利用者の方にも十分受け入れられるような体制を早めに作っていただいて、平成34年の施工開業に十分間に合わせることを考えていただく。そうした上で、今、屋根の話がありました。利便性とデザイン性を兼ね備えたものを十分ご検討いただければと思います。

(水野委員長) 非常に大事なお話であったと思います。第1回目、第2回目で議論したことと通じますが、都市戦略としてどう持っていくか。それを最終的に結果のデザインとして実現させていってこそ成果を上げるというお話でした。

(古場田委員) 私は、この後の進め方が少し気になっています。次は残す1回だけなのですが、こういうコンセプトを考えるのはいいのですが、それを実施設計に移す時点で公開コンペにされる予定なのですか、あるいは指名コンペなのか。そういうことをやっていると、今まで市がいろいろ作ってこられたもの、とにかく値段が安いものが勝てばいいと。例えばコストを決めてしまって、この範囲内で最高レベルのものを出してほしいというコンペができないのか。どういう進め方をされるのか。ここでいくらコンセプトを議論しても、入札された業者の方や設計事務所の方によっては全く違う可能性も非常に強いと思うのです。言葉はいろいろな解釈の仕方がありますので、より具体的にわれわれのイメージを伝えるための過程は必要のかなと思っています。この後の進め方をもう少しだけお聞かせいただけないかと思います。

(水野委員長) 大事な質問です。いかがでしょうか。

(事務局) スケジュールの方は2ページの概略で示していますが、今回、駅舎デザインのコンセプトについては、今おっしゃったようにイメージ、言葉で取りまとめをして、いったん鉄道運輸機構にお渡しすると。基本的に駅舎の設計等については鉄道運輸機構が主体で行うこととなりますので、建築家の方、あるいはそういう専門の方に委託した上で基本設計に入られると思います。

それを今度は恐らく複数案の形でお返しいただくこととなりますが、それを再び自治体側で検討して、こちらの案、あるいはさらに付加的な意見を付すのかという流れが次の段階で出てきます。

それからもう一つ、デザインは、駅舎そのものは鉄道運輸機構が事業主体で行うのですが、今議論になっています都市側といいますか、鉄道施設ではない広場、通路、北側の広場などの付帯施設は市が実施主体になってきます。ここは機構のデザインと調整しながら、一方で市の方が設計に入っていかなければいけないので、デザインについては、今後また別の形で調整をしていく必要が出てくると思います。それは平成28年度以降の中の流れで行っていくこととなります。

(古場田委員) できるだけそれを一体的にできないですかね。ばらばらにやると、味付けの違うものがばらばら出てくると思います。病院がいい例ですが、訳が分からないものがぼこぼこできてきても仕方がないので、例えば駅舎がメインであれば、それを生かして、その事務所にやらしてもらおうというぐらいのことを考えていかないと、一体感が出てこないのかと思うのです。非常に接近された狭い面積の所なのに、違うものがたくさん出てきてしまったということになるのが心配です。

(水野委員長) 私の経験でいきますと、新幹線の駅舎そのものは運輸機構が中心となっていて、お金も設計も管理も全部なさるのです。それから駅前広場は市が中心となってやります。駅の中に、先ほどのB・Cの青い線がありましたが、ああいうものを打った場合は、市がそこに投資をしていくはずですよ。

それから、高岡の場合は、先ほど紹介があったように、市が初めからここを譲ってもらうという形で、自由通路を造ったりしています。

私は上越妙高、高岡、金沢をやったのですが、デザイン検討委員会を市で立ち上げてもらって、運輸機構がやっている部分についても、JRがやっている部分についても市がやる部分についても、みんな関与する。デザインとしてコントロールするという役目をもらった委員会を立ち上げて、それがずっと見ているという形です。ですから上越も金沢も高岡も、運輸機構やJRと随分議論をして行ってきました。そういう形でいくなら、いくという方針を決めれば良いと思います。

黒部や糸魚川は、そうではないのです。私は知りませんが、設計事務所がたくさん入っています。例えば発注からいうと、加賀温泉駅の北口の駅舎はどこかの設計事務所が担う、南口もどこかが担う、新幹線の駅舎もどこかが担う。JRのコンサルタントかもしれません、いろいろなところが担うのです。だから、基本設計と実施設計が違ったり、管理が違

ったりということで、誰かがコントロールしなければいけないという状況が必ず生まれます。そのときに、市の方針として、それを取るか取らないかは市が決めることですし、JRなり運輸機構と議論して決めることだと思います。

だから、金沢駅の駅舎をどうしたらいいかというのは、駅が造られる10年前から検討委員会ができていて、市はJR、運輸機構に関係なく、そのときから案を出しているのです。それを採用するか、しないかは相手にかかっている。ドームができた後に新幹線の駅舎ができるわけですが、このときにドームの曲線に合わせてウェーブを付けてくださいという案を市民投票で選んで、それを運輸機構にお願いして、運輸機構の方が「分かった」と言っていて、あれができています。そんな感じでやったりするわけですが、おっしゃるとおり、複雑ないろいろな組織が同時に動く状況の中で、誰が貫くかです。

高岡の駅で言うと、他の新幹線の駅はほとんど白かグレーなので、アースカラーでいこうと。土の色と木の色でいこうということで、ほとんど茶色とかイエロー系でいっていると思います。それから、ほとんどの新幹線の駅舎は水平線でできているので、垂直線でいこうと。それは瑞龍寺の立面図から持ってきた絵ですが、そのようにして「高岡はこういこう」というのをお願いしながら、議論しながらお互いにそうしようというのを決めていくわけです。

金沢駅のコンコースも、そこに伝統工芸品を入れようということ、JRといろいろ議論しながら決めていくわけです。そういう組織が必要なことは必要だと思います。おっしゃるとおりです。けれども、全部が全部われわれが思うとおりにできるかということ、そうではなくて、ある程度協議しながら、コントロールしながら、お互いに良い方向を見つけていく努力は要するという事だろうと思います。私の経験から言うとそうです。

だから、運輸機構がコンペに出ることはほとんど・・・。

(村治オブザーバー) ないです。

(水野委員長) ないでしょうね。非常に技術的なところが多いので。

その辺、運輸機構はどうですか。

(村治オブザーバー) 先生がおっしゃるとおりです。私どもは、先ほど事務局の方からも言われたとおり、コンセプトを頂いて、それを基にわれわれの方で何案かを出させていただいて、それを検討していただくという、先ほどの説明のとおりを進め方になると思います。それから都市施設やJRでいろいろなことがありますので、その辺の調整はできる範囲でやっていきたいと思っています。

(古場田委員) 今の話を伺うと、金沢駅の場合と手順が相当違うと思いますが、駅舎ありきの周りの整備という感じでしょうか。

(水野委員長) 駅舎そのものも、意見を出せるということです。

(古場田委員) 意見は出しても、運輸機構の方から出てきた何案かの中から選択して、

それに合わせて周辺を整備するということなのでしょう。あるいは、例えば金沢駅の場合ですと、鼓門が先にありきというようなやり方は取れないでしょうか。それは加賀市がものすごく力を出さなければ、できないことだと思いますけれど。

(水野委員長) 駅前広場の建築は市が中心ですから、地元の意見は十分出ます。

(古場田委員) ただ、タイミング的にもう出遅れているので、無理なのかなという感じがしたのです。

(水野委員長) 例えば上越妙高でいくと、山が見える駅舎の写真がありましたね。これもそうですが、これは駅舎に対して、市が都市施設、乗降施設を造ってしまったのです。これに対して、320m の中の約 10m の高さに対して、負けないようにドーンと。これを冬も遊歩道を灯籠、ぼんぼりのように光らせようという計画で、これを建てたのです。

その中で、上越は高田城の所で桜祭りをするのですが、桜が非常に有名なのです。ですから、ここに桜吹雪をばーっとやったのです。こういうのを地元から要望したら、JR や運輸機構の方で「分かりました」と言って、セラミックでやっていただいたのです。だから、こういうのも桜色でいきましょうとか、妙高の山がきれいに見えるようにしてください、この長さいっぱい造ってくださいという要望は出しているわけです。

出しながら、お互い「そうか」と言いながら、やっているのです。運輸機構も、昔の東海道新幹線のように全部同じ駅にはならないで、それぞれの地域に合ったものを探して、その地域に喜ばれたい、一緒に考えていきましょうという姿勢をお持ちですから、そういう意味でやっていける。

床のタイルをどうしようかというのも相談に乗っていただいています。金沢駅の場合、例えば加賀五彩の色を入れたりしているのも、お互い九谷の五彩を入れましょうという話になって、「分かった」と。そういうことはできるわけです。

そのようにできるのですが、そういう体制を取るか、取らないかは加賀市が決めるのです。だから、そのデザインコンセプトをわれわれの委員会で議論したことが大事なのです。

(事務局) 当然、加賀市としましても、このコンセプト検討委員会でおしまいとは考えておりません。まずコンセプトを提示して、整備方針も具体的に運輸機構、JR とやりとりしながら、先生がおっしゃるようなデザインコントロールをできるような、何らかの会を作りながら、お互いに知恵を出し合って、少しでも加賀温泉、加賀市らしいデザインやしつらえを、あと 6 年間の期間に工事発注期間があるので、あまり時間はないかもしれませんが、詰められるだけは詰めてやっていきたいと考えています。いろいろな意味でお知恵を拝借したいと思います。

(水野委員長) もう 12 時近くなってきました。はい、どうぞ。

(師池委員) やはり一番大事なのは色だと思いますが、これは後ろの事業所とも当然合わせて一緒だと思っているのですが、では、これはこの色にということも言えるのですか。

(水野委員長) 大体。それは言って、OK が出るかどうかは別にして、議論の中には入ってくる。

(師池委員) 色は大事だと思います。

(水野委員長) ええ。今のところ、新幹線の駅で濃い目の色を使ったところはほとんどないので、濃い目の色は、逆に言うと目立つかもしれないし、では、濃い目の色は何色がいいのかということを含めて、いろいろ議論していただく。

(師池委員) それはデザインができてからですか。

(水野委員長) デザインコンセプトですから、今回、デザインそのものを提案するわけではないので。加賀市らしい色って何だろう。昔、山代温泉のプロジェクトをしたときは、歌舞伎カラーとか、そのようなことを随分言っていましたね。4 ページのいろいろなシーンの中から、そういうイメージを引き出す。とにかく新幹線の駅舎は巨大ですから。

(竹内委員) ちなみに参考ですが、この前の小松市のデザインコンセプトは、確か歌舞伎か何かのイメージを一言、書いてあったような気はしますけれど。

(水野委員長) 小松はカブッキーだから。

聞きたいのですが、この温泉駅の周辺で温泉は出るのですか。

(竹内委員) 2~3 本掘ったけれど、出ない。その上の観音さんは出ていました。

(水野委員長) 例えば足湯をつくろうとか、あるいはお湯を飲める所をつくろうとか、そういうことを提案した場合に、お湯がなければ話にならないので。

(竹内委員) 沼地なのですよ。病院の基礎なども 40m ぐらい沼地の所で。1km ぐらい掘れば別かもしれないですけど、なかなか難しい。

(水野委員長) 元は沼地だったのですね。それでは、出たとしても良質ではないですね。1000m ぐらい掘れば別だろうけれど。では、温泉は期待できないという前提で考えた方がいいですね。前はやっていたのですか。掘ったことはないのですね。

(竹内委員) 掘ったことはある。駅の北口で 2 カ所ぐらい掘っても出なかった。観音さんの、あそこは出たのだね。

(丸谷委員) はい。

(竹内委員) 観音さんのもう少し大聖寺寄りです。結構深く掘ったのですが、今はどうなっているのかな。1000m以上掘れば出るかもしれないが、費用対効果で。

3. 次回の開催

(水野委員長) 時間が参りましたが、今日は4回目に向けて少し話をしたつもりですが、これでよろしいでしょうか。皆さん方も先ほど言いましたように、少し具体的にリアルなところでデザインについてアイデアがあれば、事務局なり市の方に言っていただいて、4回目の方角をつけたいと思っていますので、よろしくお願いします。

(事務局) 最後に事務局からなのですが、次回、第4回目でコンセプトの取りまとめということになります。その中で何かキーワードを頂きたいので、この場では頂けなかったのですが、後日、こちらから委員の方にキーワードを何か頂くということをしていただくことがあります、その際はよろしくお願いします。

(水野委員長) 宿題が出てしまった。

(事務局) すみません。よろしくお願いします。

(事務局) それでは、本日の検討委員会をこれで終わらせてもらいます。どうもありがとうございました。またよろしくお願いします。