

第2回 加賀温泉駅施設整備検討委員会

日時：平成28年9月26日（月）午前10時～

場所：加賀市役所 別館301会議室

1. 委員長あいさつ

（水野委員長） おはようございます。第2回の駅施設整備検討委員会でございます。今日はここに、模型が登場しているようです。この模型は500分1ぐらいですか。500倍にして想像していただくと現実のものになりますが、かなり縮小したものとなります。そこに平和堂、あるいは美術館の模型がありますので、それで想像していただければと思います。立体的でリアルですので、少し夢が見えてくるのではないかと考えております。

金沢では新幹線効果がまだ続いておまして、この間のシルバーウィークもかなりの人が来ていたようです。たまたま天気が悪かったので大変でしたが、この影響も3温泉の加賀市にも来たのではないかと考えています。今、金沢や富山で議論になっているのは、2020年の東京オリンピック・パラリンピックに併せて、どれだけの人が来るような施策を展開できるかということです。同時にパラリンピックがありますので、誰にでも優しい駅周辺、観光地がつかれるかということもテーマになっています。当然、この加賀温泉駅もそういったテーマを盛り込むべき段階だと思います。そんなことも頭に入れながら議論を進めてまいりたいと思います。よろしくお祈りいたします。

2. 事務局説明

（事務局） ありがとうございます。それでは、早速ですが議事に入りたいと思います。その前に、資料の確認をしたいと思います。資料の方は、今回の式次第の表紙、座席表、名簿、そして「第2回 加賀温泉駅施設整備検討委員会」のカラー刷りのA4判の資料4点になります。足りない方がいらっしゃいましたらお申し付けていただきたいと思います。もしなければ、早速ですが、これより議事を進めたいと思います。

（水野委員長） それでは、早速、2の（1）基本方針の設定、（2）施設の課題整理のご説明をお願いいたします。

3. 意見交換

（水野委員長） だいぶ幅広い範囲でご説明いただいたので、議論するとばらばらになってしまいそうなので、少し区切りたいと思いますが、全体的に何かご質問がありましたら、お聞きしたいと思います。またありましたら、途中でも結構ですので、よろしくお祈りいたします。

それでは、3ページからの第1章1.1から6ページの1.4までについて、何かございますか。ここは前回もご説明いただいたので、よろしゅうございますね。

6ページにありますように、今回の協議としては、施設の課題の確認と主要動線。この主要動線というのはかなり重要かと思っております。

それでは、第2章の7ページから16ページで何かご意見、ご質問等ございますか。はい、どうぞ。

(中道委員) 私は山代温泉の方ですが、現状、加賀温泉駅への送迎、一般の利用者でかなり混雑している時間帯があります。この計画を見るとさらに狭くなるのではないかと感じがします。せっかくおいでになったお客さまが、降りたり乗ったりということで混雑するのではないかと。一般道の入口の所が特に狭くなって今と同じ状況で、お客さまの全体量が1.3倍になるぐらいになるということは、その辺りで大変混雑する。しかも緊急の病院が前にありますので、緊急車両の優先ということになると、全体的に用地をもう少し広く確保することができないか。それを前提にもう少し共通のブースを考えていけないかと考えています。

(水野委員長) それは前回の委員会でもそうですが、根本的なこの駅の問題ですね。18ページに少し出ていますが、既存は342台確保したけれど、新幹線の高架ができてしまうと、そこで222台分が減ってしまうということで、今よりも減ってしまうということで、実際に120台しか取れない。それは560台来そうだということですね。それをこの範囲で賄うことはほとんど不可能だということは前から分かっているのですが、それで先ほどご説明があったように、市が2カ所手に入れたと言っているところが9ページですね。そこをちょっと説明していただけますか。

#9

(事務局) 少しぼやけて分かりにくいかもしれませんが、手元の資料と併せてご確認いただければと思います。これは今、用地交渉中ですので、まだ取得予定となります。そして、駅北側においては、駐輪場の手前の空いている所となります。手塚屋という焼肉屋さんの裏に砂利敷きの空地と、その隣にある雑木が生えているような空間で用地を拡大したいということで測量等しています。

もう一つは、加賀温泉バスの事務所の手前がバス会社の駐車場になっているのですが、こちらでも新幹線で買収になった残地も併せて用地を拡大するというので、用地取得予定となります。

(水野委員長) それが不足分に対してどの程度になるかですね。それはどうでしょうか。

(事務局) 駅前広場については、先ほどご提示させていただいた1万7000平米に対して約1万9000平米が必要、要するに2000平米増になるということについては、先ほど言ったバス会社の用地を買収して、さらに今現在、市道の部分で仮に駐輪場のロータリーになっている部分を合わせていくと大体その部分の面積に該当します。あと、パークアンドライド駐車場については、先ほど言ったように500台規模となりますと、かなり大規模な面積が必要になりますので、今言った、隣接地だけで確保するのはなかなか難しいということになります。ですから、この用地の買収だけでは対応できない部分がありますので、基本方針の設定の16ページの中のAのエリアで設定できないものについては、駅直近のBなりCで補完していくこととなります。ただ、Bについては、既存の美術館、アビオシテ

イ、市民の医療センターの中で活用できるものはないかという議論になります。あとCについては、少し遠くなりますが、残存の農地を新たに開発して、民間の開発も含めて駐車場整備することも考えられるので、今後議論していきたいと思っています。

早く言いますと、例えばアビオシティの屋上の駐車場が空くけれど使えないのかという話になります。あと、さらに裏側の農地について、民間の方で、例えばタイムズさんとか、今現在ある新幹線で支障のある部分の駐車場の会社が新たに整備をしていただけないかなど、鑑みながら今後議論していくことが必要だと思っています。

(水野委員長) ということで、きちんと解決しているわけではないですが、面積的には1万9250でOKだと言いながら、駐車場の台数は足りないわけですね。それを民間をうまく活用する形でしか補えないのかということです。

(鹿野委員) 私は片山津温泉観光協会から来ていますが、3温泉地合同のヒアリングのときに私どもも申し上げたのですが、今日の説明を一通り伺いまして、私どもは観光に携わっている人間なので観光的なことを申し上げることが多いのですが、まず基本構想として、今後、加賀市が行政を進めていくに当たりまして人口減少に歯止めをかけていくこと、それから、限界集落がどんどん出てくるので、加賀市全体をスマートシティ化していく方向で考えていますよね。それがここにも出くるわけです。今後は、加賀温泉駅を市の中心的位置に考えた上で、まず、加賀市の経済的な側面において、観光行政に力を入れていき観光産業に力を入れていく一方で、加賀市全体をつくっていくに当たり、3温泉のみならず、動橋地区、橋立地区、大聖寺地区が全て連携して、なおかつ、その交通整理をすると書いてありますね。私はこれに非常に賛同するというか、観光のみならず良いことだと思います。

そういったことを進めていくとなると、ここは1万9000平米に対して1万7000平米しかなくて約2000平米足りないのが民間の力という話が出ていますが、今後進めていく上で、果たして試算的なものが大丈夫なのかという気がします。繰り返しますが、観光行政のみならずで考えた場合、加賀温泉駅の交通網の拠点としての位置付けを考えたときに、長期構想も考えてやっていかないといけないのではないかと。誰が見ても、絶対に用地不足だと思います。私は、この範囲内で民間の力を入れて果たして大丈夫なのかと思います。かといえど、急に土地がどんどん上がっていて加賀温泉駅周辺も上昇率が高いです。そうするとますますやりにくくなって、もっと早く手を打っておけばよかったということになります。端的に言いますと使い方を考えるしかないと思います。

先ほど中道さんがおっしゃいましたが、加賀温泉駅の車の渋滞時間は非常に短時間だと思います。例えば北口と南口は、IRができてくると10分の1になるだろうと説明されました。いわゆる生活駅としての通勤、通学の送り迎えは、各家庭の自家用車でしているのだと思います。その実態がどうなのかと考えたときに、全部南口に来て10分の1になるのでしょうか。観光需要から言うと、北口はほとんど使えません。ですけれど生活的に考えた場合は、私は専門家ではないので分かりませんが、そういった意味も考えていかないといけないと思います。

それから観光でいいますと、インバウンドの需要の増加が着実に来ています。このインバウンドのお客さまをしっかりと取ろうとすると、加賀と高山をしっかりと結ぶとか、バスタ

一ミナルをしっかりと確保しないと、広域の観光は非常に難しくなっています。今、金沢は、外国人観光客を金沢に連れてくる方法をしっかりと考えています。外国人は、1週間ぐらい滞在されます。上口さんのところは個人のお客さまですが、1週間ぐらいずついて、山中温泉を起点に、ある時はあっちへ行った、今回はあっちへ行った、というお客さまもいる。一方で、ツアーでどっと来るお客さまもいる。このツアーで来るお客さまというのは、ほとんど観光バス利用ですから、観光バスがまた復活してきているのです。これの拠点を小松に取られるか、芦原温泉駅に取られるかで、加賀市の命運が分かれるぐらいの危機感を我々は持っています。これはバス会社の運転手さんたちが、「加賀温泉使いにくいんだよな」と言ったら、それで終わりです。それは真剣に考えていかないと、加賀温泉もインバウンドに出ていけない。

その一方で、1日に何回かしか使わないのに、駅でものすごく大きなスペースを取る必要もないです。それから、パークアンドライドのことを考えても、今までは加賀温泉駅の裏にある駐車場や平和堂の駐車場に車を止めて出張に行っていたのが、今は全部使えなくなりました。加賀温泉駅も無料をやめたので営業マンが非常に困っています。これは何も営業マンに限らず、どんな方でも出張に行くときに頻繁に使っていると思います。このような状況の中で、いろいろなことを考えてやっていかなければいけないと思います。

極論を言いますと、「美術館は移設できないのですか」、というくらい私は主張したい。民間民間ということですが、もちろん用地買収をしてもらいたい。ですけれども、美術館を移設して、あそこの広場を造るとか、それから、今現在でも送迎バスの駐車場はものすごくごった返します。ですが、タクシー乗り場とそこの横の駐車場はどんな状況でしょうか。実態はこの写真が証明しています。そういったことを行政の立場から見ていただきたいと思います。こんなことを私が言うと観光協会から怒られますが、われわれ観光協会の人間からすると、できれば送迎したくないのです。市の方で、山中温泉行き、片山温泉行き等でくったバスを用意し、それが各旅館で降ろしてくれる、そして100円ぐらいの運賃でやってくれるのを構想して作ってほしい。そんなことは不可能ですが、それぐらいのことを考えてほしい。旅館の本音は、送迎でバスの何十台のスペースも要するようなことをしたくないけれど、商売上せざるを得ない。スペースは絶対的に足りないです。

(水野委員長) いろいろな意見が出たのですが、どうですか。

(事務局) 今、まさにいろいろな意見を出していただいて、その中で、交通部会の方でいろいろな議論をしていて、まさに広場の中でバスが何台必要なのか今後検討していきます。その中で、使い方の話も当然出てくると思います。要するに、四六時中空いている所をどうするかという話もそうですし、時間的に空いている所、逆に、時間的に混雑するものをどうするか。全国で、駅前広場でフレキシブルに対応しているところもありますので、今後、そういうことをきめ細やかに考えながら行っていきます。

私の説明が悪かったのかもしれませんが、駅前広場に関しての不足分の2000平米というのは、市で用地買収して、行政として責任を持ってやっていく分なので、それを踏まえて考えていただければと思います。

あと、パークアンドライドについては、今後議論するところですが、大体400台不足することになりますと、面積に直すと大体1万平米足りないということになります。そうす

ると、今の部分で全部賄うのは難しいので、民間も含めて考えていくことを交通部会で今後議論していく話だと思います。

インバウンドの話も出しています。観光バスについては、まさに加賀と金沢を結んでいく新たな路線が考えられるので、そういうことを鑑みて、駅前広場の中に他の駅と同じような格好で整備するとどれぐらいになるか。例えばという形で、観光バス3台分の駐車場を設けることを想定して1万9000平米を出しているのですが、その台数についても今後議論していきたいと思いますが、それは駅前広場の中で整備すべきだと考えています。

一般車の送迎については、先ほど、将来、通路が9割方減ると説明しましたが、これについては補足します。資料22ページです。ここは少し分かりにくかったかもしれません。現在と新幹線開業後を描いていますが、今の現状は、約5割強が北側から来て乗り降りされており、その方々はアプローチする所は既存の通路しかないので、この通路を伝って南口広場を1回介して在来線にアプローチされています。これが将来北口広場と北口ができる、ほとんど通路を利用せずに北口からアプローチすることになります。だから9割減ということですよ。

ただし、全くなくなるわけではありません。この210人は、先ほどの話と兼ね合いがありますが、北口広場に降り立った方が新幹線に直接アプローチする場合、1回在来線のラッチを通過しなければいけなくなります。その場合、直接新幹線にアプローチしたい方はかなり抵抗があると思われるので、少し回り道になりますが、この通路を使って新幹線のラッチへ直接アプローチされるという想定で210人と出しているのです、この210人はマックスだと思ってください。在来線と新幹線の相互の乗り継ぎについて、もし利便性が高まるとこの210人はどんどん減っていきます。ミニマムで想定すると100人を切るような数字も出たのですが、さすがにそうなるほとんどないということになるので、マックスで210人としました。ですから一般車の送迎については、今現在計画として、この数字は十分反映できる話になっています。

いずれにしても、観光バス、パークアンドライド、広場の中の利便性の向上のために使い方を考えることは、交通部会で今後検討していきたいと思っています。ただ、パークアンドライドについては、民間と言いましたが、用地がないので、もしかしたら民間という話をしたのですが、今後、市の施策の兼ね合いもあるので、今は説明を差し控えますが、今後、交通部会も含めて検討していきたいと思っております。

(水野委員長) はい、どうぞ。

(眞田部長) 都市計画的なことをどのように考えていくのかという話で、今考えているのは、2年ぐらいかけてコンパクトシティ、要するに立地適正化計画を定めなさいということで、今までの都市を都市機能誘導区域ということで県の方で全て地域を考えていきましょうという構想に来年から取り組もうと思っています。ただ、その中で、加賀温泉駅は病院と交通の結節点。先ほどありましたように、公示価格も4.1%、加賀市で唯一上昇した場所です。ほとんど農振農用地になっていて、そのエリアを広げるべきではないかという議論もありますので、その辺はその中で考えることとしたいと思っています。基本的には人口が減るのでコストは縮めていきたい。ただし、加賀市の場合は多核分散型都市ですから、それぞれをネットワークでつないで、加賀温泉駅については、総論でいくと本当は

縮めなければいけないですが、広げざるを得ないという考え方で、平成 29 年、30 年の 2 年かけて取り組んでいこうと考えています。

(水野委員長) 先ほどの駐車場の問題ですが、金沢も富山も公共駐車場で駐車場の需要を賄おうとは全然考えていません。当然、できないわけです。それに挑戦したのが高岡で、公共駐車場を広げたのですが、やはり利用率は非常に低くて困っています。計算上の問題と、来ても、送迎してすぐ行ってしまう車も台数に入ってきますので、駐車場として必要なと流動量として必要なのはだいぶ違うと思います。ここで、ある程度混んできたら商売として成り立つと思う人たちが出てくるかという話になってきます。完璧に満たそうと思うと駅前には駐車場だらけになってしまって、かえってさびれてしまつてつまらない所になります。そういう意味では、ある程度民間主体にしてもいいのではないかと思います。それよりも、先ほどの 17 ページで出てきた高速バス、観光バス、送迎バスの数値が適当かどうかについては、交通部会で見たいと思います。

その辺について高山先生、先生は今日は早退されますのであらかじめご意見をお願いします。

(高山委員) 本日は、11 時半ごろに失礼させていただきます。

まず、通路の需要量の話は先ほどお聞きしたので、北口から直接アクセスできることになれば、わざわざ回り道なんかしないはずで、恐らく回り道するのは、向こうに住んでいる人、あるいはこっちに住んでいる人が行き来するときか、駅の入場料がもったいないと思う人は、直接新幹線に乗りたけれど、入ろうとすると入場料だけ払わなければいけないので、そこがもったいないと思えばぐるっと回りますが、観光客だったらそんなものはたいしたことはないので、中にできる通路を通って駅にアクセスするだろうと思います。

それから、一番難しいのは、パークアンドライドの駐車場をどれぐらい準備しなければいけないかという問題だと思います。これはゼロというわけにはいかなくて、ある程度要ります。先ほど水野先生が言われましたが、パークアンドライドの需要があるのであれば、これは民間で商売が成り立つ話です。一番良い例で言えば、金沢駅の時計駐車場は、昔は、パークアンドライドの割引券をもらつて、1 日 24 時間 700 円だったのが、いつの間にか 800 円、この前利用したら 1000 円で、今度から 1300 円になるようです。結局、需要が多くて、割引しなくても利用してもらえるのであれば、民間業者はもともと 1500 円のところを割り引いていたのが割り引かなくてもよくなるので、非常にも儲かる。ですから、加賀温泉駅も、ある意味、パークアンドライドの需要者が多ければ、当然、民間でも十分ペイするので、400 台不足する分は、長い目で見れば立体でもいけると思います。そこは民間でそういうことを考える業者が出てくるかどうかが一番の問題かなと思います。

それから 3 温泉あるので、温泉客の送迎バスの話ですが、今、温泉の方からご意見がありました。加賀市の一般バス路線は非常に貧弱で、もともと走っていたのが、皆さん車で来るようになってからは利用者が減って廃止して、ほとんどない。一般の通勤・通学も利用者があまりいないから、路線バスはほとんど成り立たない状況かと思っています。唯一、加賀温泉街への需要はありますが、温泉旅館個別に送迎バスをやっている間は、ただでやってくれるので、民間のバス路線が運行しても、皆さん、そっちには乗りません。これが続く限りは恐らく無理で、そうかといって温泉旅館は本音としては自前でやりたくないの

は当然ですが、何で共同運行できないのかなと。今、民間の共同運行をやっていませんよね。一軒一軒の温泉旅館でお迎えするのは効率が悪いと思うのです。

(鹿野委員) 効率が悪いです。加賀温泉は今まで関西のお客さん主体でしたが、関西のお客さんは絶対に待たない傾向です。30分に1回出ますからと言っても、それでも納得しないのは関西のお客さんの傾向なのです。それをわれわれは商売ですから、結果的に崩して、そういうのを無料でやっていますから、それが当たり前になってしまいました。

(高山委員) お客さんに対するサービス、おもてなしという感覚でやっておられると思うのですが、それにしても、電車に着いたのに合わせて複数の旅館が共同で送り迎えする。ただ、複数の温泉は回っていかねばいけませんから、運行時間が少し増えるというのはあるのかもしれない。

(丸谷委員) ディズニーランドでは、ディズニーランドから少し離れた提携しているホテルへの連絡バスがあった。

(高山委員) だから、このやり方でいいと思うのです。特急の電車が着いて、待ち時間ゼロになるように迎えに行けばいい。

(鹿野委員) 他の温泉地と片山津と提案はしてあります。

(高山委員) うまくいかないのですか。

(鹿野委員) 最初は私もそういう構想を提案したけれど、片山津温泉は、何を言っているのかと言われました。これはお互いさまなのですが、だんだん時代が変わってきているとはいえ、いまだに赤信号はみんなで渡りません。

(高山委員) そこはもう少し検討していくと。それがうまくいって、客がそれで納得してくれば、公共で運行することも可能になってくる。一気になかなか難しいと思っています。

あとは、インバウンドを中心とした観光バスの駐車場をどこにどういう形で設けるかというのは、金沢駅でも随分議論して、一般路線バスとは別に観光バス専用のバスターミナルを造った方がいいというので、西口の方に造りました。そういう意味では、加賀温泉の需要は、これからますます増えると思います。そこは今、3台分と考えているようですが、どれぐらいがいいかというのを考えた上で検討しないといけないと思います。

(水野委員長) どうぞ。

(上口委員) 山中温泉のものです。この1年間、32カ国の人が見えております。私の旅館の魅力ではなく、この地の魅力を感じ取ってくれて来て来ています。そんな意味で、私たちの地域の地力というか、文化性というか、そんなことを考えたときに、ここが原点

になって、まさしく世界に通用する観光地にするかどうかということも非常に大事な出発点だと思うのです。14～15年後には大阪まで行きます。だから、大阪のマーケットではない、九州を含めて全部向こうの人たちの流れができるわけでしょう。そう考えたときに、金沢のおこぼれをもらっているような気持ちならこの程度でいいでしょう。そうではなく、名実ともに北陸の玄関口として考えたらどうか。市は人口減少の絶滅危惧種の都市ですが、そうではなく、それを補って余りある多くの人々が豊かさを求めてこの地域をつくれるのですから、その中の全体戦略が必要です。私は30年戦略と思っていますが、その中でこの駅をどのように考えて造られるかという構想でないといけない。この駅をどうするかという構想を作るべきだと思います。

例えば、昨日6泊なさった方が帰りましたが、高山まで行かれるのです。それから外国人の約3分の1は電車で帰ります。駅から大きな荷物を持つての不便さは私たちも補いますが、いずれにしても国際的な位置付けの中でどう対応するかということ。

新幹線さえできれば、大阪だけでなく、岡山など、みんな流れができる。それがここに降りて、例えばレンタカー一つにしても、ここでならすぐにレンタカーが借りられてどこでも行けるという利便さがあつたとなれば、観光としての中身をつくれれば大体採用されるわけですから、そんな駅の構想を考えないといけない。そこは新幹線をなぞらえて良いところだけ取って造るということでは駄目です。

もっと厳しいことを言えば、世界に通用するのなら、真っ先にあの観音様を倒さなければいけない。そういう環境全体を含めた構想を打ち出さないといけない。市は、ここをコンパクトシティの中心に位置付けようとなさっています。それならば、そういう意味を含めた構想であるべきです。小手先だけのことで終わってしまう気がします。

この間、私はニューヨークへ行ったら、駅舎そのものが文化を醸し出し、何百年残せるぐらいのものでした。私も84歳ですから、あまり話す時間がありませんのであえて申し上げますと、21世紀をどう生きるかということで、しかも世界に通用するもの、私は世界一を目指してやろうと決めておりますが、いずれにしても夢構想の重大な一つの拠点だと思いますので、それを頭に入れながらやって欲しい。大変な作業でご苦労さまですが、夢が持てるような駅にしてもらいたいと思います。私は、もう少し大きな視野、大きな時間軸で、数字的な大きな構想の中で、一息つけるような駅にしてもらいたいというお願いです。よろしくお願いします。

(水野委員長) 非常に大事な視点だと思います。同時に、われわれにその構想がかかっていますので、覚悟していきたいと思います。多分、予算もたくさんかかるだろうし、その辺も覚悟してください。はい、どうぞ。

(丸谷委員) 上口さんの意見は、すごく素敵だと思いました。この駅を何のために造るかというときに、まず、目標がないと、観光のための大変か、住民のための大変か、借金で市民の負担もかかるという意味で、現実だけ見ていると中途半端になってしまうのがすごく分かる。それが現実だと思うのですが、未来を見据えて、世界に通用するというのはものすごく素敵だと思いました。実際、友達に聞くのですが、海外の富裕層の方は、駅からタクシーの所までも、「ポーターさん、赤帽さんがいないの？ 何で自分の荷物を持たなければいけないの」という人もおられる。そういう需要もあることから、それを見据え

て、もてなしという部分だから、恥ずかしくないものを考えて欲しい。バスが停車できないなら、真ん中の環境空間がこんなに長くする必要のあるのかと考えたりもします。また、もちろん、地下通路は入場料が 110 円かかると聞いて、これはおもてなしに反するのではないか。海外の人は嫌がるのではないか。

私の息子の家が新幹線のそばにあったのですが、地下通路は切符を買って渡らなくてもいけなくて、しかし、ものすごく階段を上らなければいけなくてとても大変ですが、それを行かないと恐ろしく遠回りしなければいけなという現実がありました。お年寄りの多い世の中で、アビオに行きたい北側の方はたくさんおられると思うので、何も無い、ただ通れる通路が必要だと思います。なおかつ、110 円がかからない地下通路でないと結構文句が出るのではないか。ここはどこなんだ、ここは金沢ではない、ここは富山でもない。田舎でゆったりできるような場所を売りにしたら、都会と同じようなことをしてはいけないという感じがします。高い駐車場は、田舎の方が利用する新幹線だったら、どうであろうか。飛行機で行った方が、駐車場が広くて便利ということにもなりかねない。田舎の価値観というものを持っていかないと、市民から苦情がどんどん上がるのではないかと思います。

(水野委員長) 田舎の価値観からインターナショナルの価値観まで幅広く受け入れるのは大変です。

(丸谷委員) インターナショナルの価値観は、もっとも駐車場なんかにお金を出しません。

(水野委員長) 15 ページに 6 つのポイントがありますが、このど真ん中の加賀温泉駅も同じように拠点にしなければいけないので、そうすると七つ星になるのではないですかね。七つ星の方がいいのかなと思います。センターとしてここを拠点化するぞと。ここにそれにふさわしいプロジェクト、環境、投資、エネルギーをかけるぞというようにしないと。先ほどから百年の計とか十年の計と言っていますが、この機会に多極分散型の加賀市をどうするのかというストーリーを作りましょうというのは、前の委員会でも随分言っていたのですが、結局、この駅だけのことになるので、この話が必ず蒸し返されるのです。これは市民に説明するときにも、加賀市全体をどうするのか、その中でこれはどう位置付けられるのかという話が必ず問われます。そこでしっかりすれば、「それだけお金を使うのも仕方ないね」という話も出てくると思うけれども、駅前の整備だけでやろうとすると、議会もどうクリアするかという問題も含めてですが、エネルギーが出てこないのではないかとというのが気になっています。逆に言うと、インターナショナルに評価される場面も生まれませんか。

先ほど少し出ていた地下通路の話ですが、21 ページ。南口からコンコースに入って、右へ行くと新幹線に入って、まっすぐ行くと在来線に行きます。在来線に行くときに、ここで切符を買うのです。だから、在来線の下に地下通路というのは、ホームと同じラッチ内ですね。そうすると北側にも切符を買う所があるのです。この辺の矛盾みたいな感じですね。だから、先ほどおっしゃったように、ここは通れないのですよね。それが 110 円の話になってくる。

それと、この入った所のコンコースがいかにも狭いです。何メートルぐらいあるのですかね。北陸新幹線の駅で、コンコースとしては一番狭いのではないかと思うのです。そういうことを含めると、JR や運輸機構の人に聞きたいのだけれど、在来線に上がるときに、在来線の下にラッチがあって、そこから上がれば自由通路があるのですよね。そうすると、コンコースとしても動きが良くなる。先ほどから言っている駅前広場の面積が非常に狭い。だから、都市施設は、できたら高架の下へ持ってきたらいいのですね。金沢は全部高架の下ですし、高岡も、上越もみんなそうで、高架下との連携で成り立っています。だから駅のコンコースというのは広くて賑わいがあるのです。この場合、狭くて賑わいが少ない。それを外に出そうという案が少し出てきているけれども、それはもったいないと思う。

だから、例えば新しい自由通路を造るぐらいなら、ホームの下に工事して、そこにラッチができてしまえば自由通路ができる。先ほどの車いすの問題や大きな荷物の問題もありますが、車路というより、エレベータを造る方が普通になってきています。これはオリンピック・パラリンピックの時代にはほとんどそうなると思う。乳母車も大きな荷物も障害者も。この辺の改造が必要かなと、先ほどの 110 円を見ていて思いました。

(高山委員) このコンコースの狭さの背景というのは、本線駅の新幹線の利用客がそんなに多くないからですか。

(水野委員長) これではバス 1~2 台来ると人が満員になってしまう。その辺は、ぜひ検討したいのです。それから先ほど言った、JR の在来線、これは将来 IR になるかもしれませんが、入り方の問題。いつまでたっても駅の改札が 2 カ所あるという、こんな不便なこと、小さな駅で南口と北口に別々の改札があるというのはほとんどの駅はやらないと思うのです。大体自由通路を造って橋上駅でやるか橋の下でやるかですよね。しかも、ここは新幹線も絡んでいるからね。この機会にそういう工事もしていいのではないか。これは JR さんに聞かなければいけないのですが今日は来られていないですね。

(水野委員長) この辺の不便さがここに残っていて、それを少し解決した方がいいのではないかという感じを今の 110 円の話からいろいろ。

(事務局) 本来改札が 1 カ所ですので。

(竹内委員) 毎回僕は言っているのですが、一旦外に出て、海側と山側を行き来するのですかということですが、真ん中の入場券を払ってというのを少し確認して、自由通路と在来の道とセパレートしてもいいから、このように整理すると今の話は解決するのではないか。外へ出て雨に当たって、表へ行ったり裏へ行ったりというのは本当に不便です。緑色の通路を通るならば。

(水野委員長) 北側に住んでいる人が新幹線を降りて外へ出ていくというのはしないよね。「何だ、これは」と必ず言われる。

(鹿野委員) 金沢駅が本来の姿なのですね。両方から入ってきて真ん中で改札があって、

新幹線の方へ行ける。

(水野委員長) ええ。普通は、この断面で言うと、在来線が地上を走っている。新幹線はこちらを走っている。自由通路は中間にある。そういうのがスタンダードなタイプです。

(鹿野委員) そうですね。

(竹内委員) 小松みたいに、在来も持ち上げてもらえると一番楽だが。

(水野委員長) 金沢も小松も全部上げてしまっていますが、普通の所は、在来線は地上を走っていますので。だから、2階に持って行って、中2階の形で自由通路化して、上へ上がると新幹線、下へ下りると在来線となります。

(高山委員) 新幹線が2階ではなくて1階半のような高さなので、結局、自由通路を突き抜けられないのです。そうすると21ページの上の図にあるように、結局、階段を下ろさなければいけないのですが、下ろす空間がないということです。この場合、幅がかぎられていますから。

(水野委員長) この場合は地下通路となるから、上に駅ではなくて下に駅を造るという大改造を在来線の所でするのが必要ではないかと思えます。新しい自由通路の案があるけれど、そのお金をそっちで使うとかね。それと、メインのコンコースをもう少し広くして賑わい空間にする。今の話は駅の広場の話ではなくて駅本体の話です。

(鹿野委員) そんなこと要望できるのか。

(水野委員長) できます。今まで私のやっていた範囲では、金沢も高岡も上越も要求してきました。その打ち合わせがJRと加賀市と、あるいは石川県との関係になります。

(竹内委員) この委員会で言う話ではないのですが、加賀温泉駅に新幹線が何本止まるのかという話をもっとJRとしないといけない。小松はすごく、このままいったら1日に3本という話にでもなれば、加賀市では停まらなくて、みんな小松で降りてバスに乗ってしまう。加賀市も観光のメインで、いろいろな業界合わせた話にもっていく必要がある。

(水野委員長) だいぶ時間がたってきました。今日結論が出るわけではありませんので、いろいろ話題を出していきたいと思えます。

17ページから第3章に入っていますが、先ほどからいろいろ議論が出ています。先ほどの話ですが、27ページに、コンコースと都市施設の関係が出ています。高架から下では都市施設が不足しているといふことです。私から見ると、コンコースも不足している。そうすると、都市施設を左の方の広い所にまで広げていったらと思うのですが、その間に入っている自由通路は車路になっているのですか。その場合、改善する必要がありますね。階段とエレベータも要る。

それで28ページにいきますと、高架下活用型、駅舎分離型、駅舎併設型があります。駅前広場が足りない、足りないとそこへ出てくると。

(竹内委員) 高架下だとリース料など経費の話が出てくるから、みんな外へ外へということなのでしょう。

(水野委員長) 外へ出てしまうと全部自前で建てなければならないから、テナントの方が楽なのか。

(鹿野委員) 議論されていきますと、構造自体、これは今、JRさんはこのように考えていますという形で提示されたものを基に動いているわけですね。この委員会で議論すると、南北の自由通路をどうするかがあって、それに基づいてこの駅をどう造っていくかという話になる。検討の順序が逆さまみたいになりませんか。

(水野委員長) いや、駅については公共のものなので利用者がわーわー言っていると思います。オーナーのものだけではないから。

(丸谷委員) 今からそういう提案をJRにして、先ほどおっしゃったように、要望として通るといえるのか、聞いてもらえるのか。

(水野委員長) 今までの私の経験だとJRに持って行っていきます。

(上口委員) 金沢の駅のように、南と北、東と西、ずっと風通しがあって、開放されていないと、鹿野さんの話を含めて、この地域をこのままというわけに加賀市としていけるでしょうか。加賀市全体の中で、この地域のあり方を考えなければ、このまま進めてはちょっと拙速という気がします。

(鹿野委員) そうです。話はものすごくよかったけれど、新幹線がもう少し高いか、逆に在来線を上げれば、そういうことができるというけれども、そんなことは多分、言えないと思います。

(水野委員長) 駅舎外までは出ないと思うのですね。

(鹿野委員) そうなると、今の地下通路がありますが、今の地下通路というのは、「サンダーバード」が入ってきたときにわっと賑わうだけで、あとはそんなことはないということで、あの高さになっていると思うのですが、金沢の場合、本来、北と南が行き来できるようになって、それに伴って改札を中に持っていくことで。これをやったとしても、北側は、そんなに需要があるのかと皆さんが思うから、行き来はできるけれど、それに対してそんなに大きな投資をしていいのかという話になると思います。逆に、南側が改札のレイアウトを変えることによっていろいろな面で広く使えたり、おっしゃるように、高架下の方に施設を置いていくのですから、距離が離れてもいいわけですから、ですけども、駅舎を

利用する人、乗降する人、そこに対する観光発信、当然、お土産物屋さん、テナント屋さん、休憩屋さんというのは近くに集約していかないと観光駅としても弱くなる。そういうことになる、今言ったようなのが一番いいのに決まっているのですが、そんなことできるのか。

(竹内委員) それはできます。市なりがお金を出して高架下を整備しますよという気になったらやれます。

(鹿野委員) 市がぼんとお金を出しますからこうしてくださいと言ったら、やるのでしようけれど、そのときに、先ほど言ったように、市民からの合意が取れるような構想を出していかないといけないのではないかな。

先ほど上口さんが言いましたが、作見村と加賀温泉駅だけなのに、こんなもの市の大きな税金を使ってどうするのかと言われるか、そうではなくて、これをこうすることによって加賀市全域でという形にもっていけるかということの説明なり合意形成ができるのかということですか。

(眞田部長) 今おっしゃっているように、当然、建てるのは鉄道運輸機構ですが、管理するのはJRで、加賀市が都市施設をどこかに企画するという形で、これはあくまで協議の中で、今のところ、たたき台は鉄道運輸機構が出してくれたもので自由通路に関しましても、私どもはその中で考えなければならぬと認識していたのですが、今のお話で何とかならないかという気もしますので、その辺は水野先生のお知恵をお借りしながら、JR、もしくは鉄道機構と話し合いをしていきたいと思えます。

(上口委員) 眞田さん、あなたたちは、われわれの側に立って鉄建をたたきつづすような気概でやって欲しい。あの人たちは自分たちの便益と自分たちの効率だけでしか構想をしないので。

(鹿野委員) 上口さん、四温泉郷でやらなければいけないから、そういう点で、この話を私は出しますが。

(上口委員) そうしないと百年の悔いを残すよ。40年前の話ですが、私は県会議員になって命を懸けてやったことは、加賀温泉駅を、大臣と作見を黙らせて、あこへ造ることにしたこと。そのときに国鉄の局長と管理部長が私に約束して、知事と副知事を前に置いて、将来、東京から富山、金沢、加賀温泉駅、福井という新幹線駅を必ず造るから、私に「先生、作見をまとめてくれ」と言ってもらったのだから、小松ごときに遅れをとる格好でしたら絶対駄目です。本当にそう言ってしっかりと加賀温泉駅のことを言ってくれているのだから、先ほど言ったように新幹線が加賀温泉駅には3便か4便しか止まらないという、そんなバカなことは絶対あってはいけません。それらを含めて、この中の構想、鉄建さんに疎んじられて、適当に向こうの調子に乗せられるような格好では駄目です。今先生言われたようなことでやっていかないと、後世に悔いを残す、子孫に申し訳ないことになります。どうぞ。

(長谷川委員) 言う気はなかったのだけれど、一つ見えてきた。何が見えてきたかという、風通し。何でそっち側をほったらかすのか。通さなければいけない。そして、向こうに住みたいというまちを造ればいい。それは駅でできると思います。南ばかりでなくて、こっちの方も、住んで良かったと言えるようにしないといけない。この駅は加賀市の心臓部。この間、びっくりしたのは、2 往復ほどした。金沢駅で降りて、すぐ乗り継ぎがあるので、金沢駅で乗ったのです。福井まで止まりませんでした。それが何本もあるのです。温泉駅に止まらない「サンダーバード」がたくさんあります。小松も止まらないで福井まで行く、福井から京都です。将来、新幹線ができてもしようならどうするのか。本当にぞっとしてしまいました。出されたものの中で考えなければいけないのなら仕方ないけれど、先生から今やれるのだと直していかなければいけないとおっしゃったから、これは力強いと思った。

(鹿野委員) 今まで与えられたものの中やっているからで、ただ問題は、それを組み込んでいけるかということですよね。

(水野委員長) 最初から言っていましたように、加賀市全体が将来まちをこのようにしたいのだという発想がないと、市民の後押しがないといけません。単なるデザインだったら、JR も断ると言われるけれども、これはまちづくりにとって大事なのだというストーリーを作る。北陸新幹線の駅は全部棒状なのですが、金沢の場合、ウェーブを作ったのは、市民投票でウェーブ案が1位になったからというバックアップがあるわけです。そうすると、JR も、「市民投票か」と受け入れざるを得ない。

それから金沢駅にたくさん伝統工芸が飾ってありますが、これは県と市が寄付すると言ったのです。そうしたら、それにふさわしい柱にしなければいけないというので柱にとてもお金をかけてくれたのです。だから茶色い柱ができてきた。そうしたら、コンコースに人がたくさんたまるようになったから、ベンチが欲しいと言い出して、JR から金沢市の方へ「ベンチ付けてよろしゅうございますか」と相談に来るのです。「うん、いいね」と言って。だから、そのようにして、だんだんお互いに「一緒に駅を造ろうよ」ということになってくる。そのようにならないと何も進まないのです。だから、そのときに、こちらが弱いと駄目なのです。強く出ないといけない。その強さを持つのは、上口さんおっしゃったような、長期展望とか、あるいは皆さんおっしゃったような広域な展望とか、ここにストーリーをぶち込むことができないとなかなかできないですよ。

(上口委員) 国の大きなお金が入って自分たちもうけるばかりで、地域振興と地域開発など本当に関心がないみたいな感じはよくない。こちらから発信しないといけない。JR 西は利益を上げたいから京都までつなぐという話で、あっちへ行っても JR 東海が絡む。彼らは自分たちの利益をどうして確保するかを発想しかない。だから、地域おこしのためならば、こっちから発信しないと絶対受けない。加賀市全体を文化観光立市にするなら、これはすごく大事な出発点だと私は思います。

(長谷川委員) 駅と直接関係ないけれど、皆さんが言われた観光のこともですが、高校

生を持つ親は、駅にどんと突っ込んでいきます。バスターミナル、いわゆる旅館側はがらがらだけれど、こっちはずらっと詰まる。3重になっている。それで考えると、いかに公共の乗り物をもっと便利にしないと加賀市が駄目になるのかと思う。

3日前に、新しい病院へ行って、整形外科の前に座っていたら、あるおばさんが、私の知らない人だけれど、帰れないのだと。来るときには乗り合いタクシーで来た。それが来るのに2時間かかる、順番が来るまで待っていなければいけない。やっと来て、今度診察は終わったけれど、帰りの便がない。タクシーを呼んでも、いつ迎えにきてもらえるのかわからない。おばさんは一人暮らしの人だった。大きな病院が真ん中にできて、患者さんがすごく増えた。だけど、今、患者さんがおっしゃったように、もっと理想的な、片山津、山中、山代温泉を一つにして、それぞれがちょっと素敵な、乗りたくなるようなバスを走らせて欲しい。温泉駅に来たら、すごく素敵な便利な交通網があるというような形にしていかなかったら、ここでいくら考えても駄目です。今、お客さんが1人か2人しか乗っていないのに走っている時もある。

(丸谷委員) それぞれの旅館の方の頭も変えないと。何年もおっしゃっているのにおっしゃっているのですから。

(長谷川委員) 旅館の方だけが頭を変えるのではなくて、市民みんなが乗り物に対する意識を変えなければ駄目です。そうすると変わってくる。

(丸谷委員) 道路の整備の問題もあるのかもしれませんが、通勤時、通学の人には北側を利用するというようになっていけば、少しは分散される。道路の整備もありますが、便利でひゅっと思う道があればみんなそっちへ行くとおもいますね。

(丸谷委員) この下の通路を通っていかなければなりません。

(水野委員長) 加賀市も分散型で、例えば重伝建で言うと、橋立から東谷までの間、どうやって交通弱者を救うのかという話があって、駅を中心として、交通弱者に対する全体の交通計画を別に立てなければいけないと思います。ここで全部を解決するわけにいかないのだけれど、七つ星になるときにここが交通の拠点だけであることは確かですよね。そういう意味では、交通部会にもお願いしたいと思うのですが、新幹線が来るという新しい時代なのに、一方で、交通弱者をたくさん生んでいるということにもなりかねない。

(古場田委員) この委員会が始まる前に、昨年、コンセプトの駅舎を造る話に参加させていただいたのですが、その後ここに来て、また初めからだなと思いました。昨年、お話ししていたときには、駅舎側はそんなに自由にならないから、それに対して影響を与えるような駅舎として、これが少し頑張れば駅舎の方も多少は良くなるのではないかという話になったと思うのですが、これを見るとちょっとファサードが張り付いたみたいなお案を出されてもありがたくないなと思って、あまりにも規模が小さすぎて唾然としたのです。コンコースもトイレに毛の生えたようなもので、これでいいのかなと。結局、今と大して変わっていないし、真ん中の木の生えた所も何も使われていないのに、あれもそのまま残る

のかなど。どこにもお金をかけないということになるのだろうけれども、あまりにも夢も何もないプランだと思います。今、JRの方はいらっしゃいませんが、せめて都市施設をきちんと考えたところから再スタートなのかなという気がします。1番と2番で、3番がないと思いますし、こんなプランでは駄目だと思います。要するに、これでは今と何も変わらない。

(上口委員) 私的ですけど、風通しが良くしないと加賀市の未来がないという気持ちでやらないと駄目です。水野先生、お願いします。

(水野委員長) いやいや、みんなで頑張りましょう。

(上口委員) これでもめて新幹線1年ぐらい延期してもいい。それだけ課題を持つぐらいの決心をしないと駄目です。

(丸谷委員) 先ほど言われたように、北通路の方をもっと天井をがんと高くしていくとか、掘り下げて、あっちとこっちから階段に強く風を通す感じで、下に駅を出たら、壁ではなくてポスターもあって、店もあったりしてということが可能ならば。

(水野委員長) そういうイメージを持ちながら。だから、具体的にどう変えるのかという段階ですから、具体的な案を出していただきたい。そうしないと、これは議論だけ、イメージだけで進んで、この程度でいこう、この程度で我慢しようとなってしまう。ここまで頑張ってしまうところを生み出していきたいと思います。

(丸谷委員) 私たち自身は意見をするときには、市役所の人々の顔色を見なくてできないというのは、私もよく分かります。

(水野委員長) それと、今日は議論していないのですが、駅前広場はガーデンシティという構想がありますので、駅前広場をどう造っていくのが非常に勝負だと思います。大阪も名古屋も東京もコンコースを置いて、ぱっと前へ出ると車の広場ですからね。そして、車の広場に対してガーデンシティはどういう答えを出したかというのが非常に面白いところです。

(師池委員) 前にお聞きしたかもしれないのですが、トイレは60平方メートルとあるのですが、この図で言うと場所はどこですか。最近多目的とか、便利なのにしてほしいと思うので。

(事務局) トイレの規模と書いているのですが、これはあくまで他の事例で、こんなのがありますという程度です。ちなみに多目的トイレの一般的な平米数は20平米程度となります。

(竹内委員) 先生のお話だと、市民が盛り上がると、白山眺望の日本庭園ぐらい復活す

るかもしれない。市役所と市民が本気になれば。

(水野委員長) その他では何かございますか。宿題がたくさん出ましたので、次の回はまた前進していただきたいと思うのですが。

(竹内委員) 今日の議論については、機構とかJRと話す機会があるのでしょうか。ここで言って、ここだけの話だと何も前に進みませんが。

(事務局) 今回委員の皆さんから出た意見は、機構さん、JRさんにも伝えて。もちろん協議事項もたくさんありますし、宿題を頂きましたので、その辺は部会、委員会の方でも報告、検討させていただきたいと思います。

(事務局) 本日の目的は、あくまで問題点の共有をした上でご意見を頂いて、それを部会にかけていくということなので、資料の関係で、運輸機構さんの絵を案として出しましたが、これをベースに議論していただくという目的は達成できたかなと思います。しばし誤解を生んだようで申し訳なかったのですが、これで決まったわけではないので、これを呼び水に議論していただくということが目的でありました。

(水野委員長) それはコンサルが間違っているのではないの。自分たちの希望とか、この状況とか、何を作りたいかという姿勢がなくて、JRのものをそのままここで説明するというのは駄目です。こっちに主体性が何もない。

(鹿野委員) お聞きしたいのですが、今日は、皆さんで意見を言ったり議論をしていますが、私たちはそんな発言をしてもいいのかな、そんなことできるのかなと思いつつ、だから、できるのですかと聞いたのです。今おっしゃったように、鉄道機構さんから、今度はこういう案なのですよということを以前に提示されたので、そういう駅になるのかということも前提に私たちはいたのです。

ところが、今日、水野先生のお話から、新しい駅を造るに当たって、あっちにも改札口、こっちにも改札口というのは、例えば東京のような大都市の乗降客がものすごく多い駅ならあり得るけれども、地方都市の、しかも地方駅にそんなのを造るよりは、本来はこのようにしていった方がいいのではないかという話が出てきたことによって、いわゆる日本海口と白山口の行き来からして、先ほど長谷川さんからの意見にもありましたように、だったら向こうのまちも将来どうつくるのか。向こうの住宅地は非常に魅力あるものになればいいのではないか。観光ならびに生活の出入口としては南口でと。そういう構想を持って進めていったらという話まで進みましたね。

基本的には都市機能を高架下の方にもっと広くして、駅としての本来の乗降以外の観光的なもの、生活的なもの、また、周りにはアビオシティや病院もあるので、それが今後連動していくような造りにしていったらどうですか。もちろん良い案だけれど、そんな大きな構想ができるのかと私は単純に思ったのです。

古場田さんも、前の委員会では、与えられたこと、そういう部分からだけでも少し変えたらどうかということで集約したのですが、では次の委員会までに当たって具体的に加賀

市としてこういう温泉駅につくっていいこうというように動いていけるのですか。

(水野委員長) 作っていかないとこの意味がないではないですか。

(上口委員) そのためには次の委員会はどのようにするのですかということに対して、実際に実務で進めていただいている事務局的な委員会の方々が、それとも鉄建やJRとの折衝もあるが、それについてどのように進めていかれるのか。今度は、われわれは、いろいろな団体として意見を出している。逆に、最終的には市民の力を集約していかなければいけないということであれば、われわれも後押しする動きをしていかなければいけない。そういうもののつながりはどうなのですか。何をどうしていいかわからない。

先ほど変な意味で、四温泉の親玉だと言われてしまいました。私は力も何もありませんが、今、四温泉協議会長をやっているのです。四温泉の担当協議会長を全部集めてこの話をしなければいけないのです。そのときに、観光という点では非常に大事な案件なので、加賀温泉の観光協会と力を合わせてまとめていかなければいけないと、われわれ団体としては思っています。同じようなことで生活の意味での女性協議会、また市民の会が動いていると思いますが、その辺はどうなのですか。次の委員会までに何をどうしていいのかわからない。

(古場田委員) この委員会と、40ページにある専門部会との関係がよくわからない。それぞれの専門部会がどういう格好で協議されるかわからないのですが、この部会とこの委員会との関係はどうなっているのかが気になります。

(事務局) 部会につきましては、こちらの方の交通、観光商工、デザイン・アメニティという三つの部会に分けております。目的としましては、専門部会ということで、それぞれ交通だけで重点的に、主に配置・規模等を検討します。もちろん、そこで結論が出るわけではないのですが、部会の中で幾つかの案を出しながら、また、それを委員会に持ち上げて、そこでの決定事項ということにしたいと考えております。交通だけでは解決できない問題もありますので、資料の40ページでは観光商工と交通が合同で開いたり、デザインと観光商工が合同にするなど、それぞれ連携しながらやっっていこうと思っでいまして、あくまで案を出すための部会と考えていただければと思っでおります。

(古場田委員) この委員と部会の委員が重複することはあるのですか。

(事務局) 実は、それぞれの部会の部課長さんはまだ決まっていらないのですが、今度部会を開く際に部会長を決めていただいて、その部会長がこちらの委員会の委員も兼ねていただくということで、委員会の中で検討する形態にしたいと思っでおります。

(水野委員長) 高山先生の方から、旅館の共通の送迎バスを出したらどうかという話が出ました。それは非常に合理的ですが、逆に言うと、それは全国どこでもやっているかもしれない。そうではなくて、前掛け垂れてお迎えに来ているという、そのお迎えの駅の風景が、加賀温泉駅だとなるのも一つあるかもしれないですね。

私は近江町市場の再整備に関わったときに、普通、市場の再整備というと、今度の豊洲みたいに細かくグリッドを切って店を配置して合理的にするのですね。だけど、近江町は昔からぐにゃつとした道がある。それをそのままにして、商いの方法も対面販売にして、そのままにしていこうということを山出市長さんが言って、変えてくれるなということで、逆に昔のままを出したから、近江町市場はものすごく人気が出てしまった。あれを碁盤に切ったら普通の市場になってしまう。昔の市場ぼくて逆に良かったと思うのですが、その方がいいかどうかというのは、この委員会だけでは判断できない。別の部会であるのかという感じはするのです。そういうことがいろいろあるのではないかと思います。

3部会とこの関係については、私もまだよく分からないでいますが、ただ、3部会から上がってきたときに、ここで議論すればいいかと思えます。ただ、3部会に対して本会議が、上口さんのご意見ではないけれど、百年の計までいかななくても、とにかく五十年の計ぐらいの話をしていこうとなっているということは伝えてもいいと思えます。

(事務局) 部会の結果につきましては、委員の皆さまにお伝えしながら随時情報を共有したり、また意見を頂くなりができるような体制にしていきたいと思えますので、委員の皆さん、またよろしくをお願いします。

(水野委員長) 会としては、このまま続けたいのですが、そうもいきませんので、この辺で区切ってよろしいですか。特に何かなければ。よろしゅうございますか。

それでは、熱心にご議論いただきありがとうございました。

4. 閉会

(事務局) 本日は、皆さま長時間にわたり審議いただきまして、ありがとうございました。今後とも随時情報を共有できるような体制にしていきたいと思えますので、よろしくお願ひいたします。

今日は本当にありがとうございました。お疲れさまでした。どうもありがとうございました。