

※ 議事録は、挨拶や敬称・丁寧語等は省略し、概略化の校正を行っています。

第3回 魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり協議会 議事概要版

日時：平成30年8月6日（月）午前10時～

場所：魚津市役所4階第一委員会室

開会 挨拶（産業建設部長）

会長

昨日までの魚津祭りでは本日は皆様お疲れでしょうが、お祭りは地元の活性化の源でもありますので今後ご尽力頂きますと共に、今回は具体的なイメージを思い浮かべながら議論できる資料を用意していますので、活発で前向きな議論を頂ければと思います。

事務局 資料1から資料2-2までの内容を説明。

会長

今までに皆様から頂いた意見等を踏まえて、まちづくりの方向性として都市の将来像を纏めたという事です。全体的な事として概念的な面もありますから具体的な質問やご意見等は出しにくいかもしれませんが、どんな視点でも宜しいのでご質問等ありますか。

委員等

こうなれば良いと思える内容で、後は具体的な形になれば良いと思います。

委員等

素晴らしい内容に纏められていると思います。

魚津駅は扇状地の真ん中にあり、海も山も見渡せる良い場所にあるので、市外から来た方にも魚津の素晴らしい環境を連想させます。

後は観光開発の観点から、埋没林博物館や海の駅、ありそドーム等の海側沿いの施設と駅との間にある工業地も視野に入れた計画に出来れば、駅を中心とした大変夢のある計画に出来るのではないのでしょうか。

ところで、以前の線路を纏めて新魚津駅を魚津駅側に寄せる内容の計画は、今回から考慮しないのですか。

会長

景観軸の観点は、私も素晴らしいと思います。

地元の方々は生まれた時から馴染みあるものなので気付きにくいかもしれませんが、この自然景観は非常に価値の高いもので、この景観資源を核として計画を組み立てていくのは良い事だと思います。

それから、以前の線路を纏める計画の件については、次の議題で駅構造の提案資料が用意されていますので、説明を聞いてから、また今のところに戻りたいと思いますが宜しいでしょうか。

事務局 資料2－3以降の内容を説明。

会長

事例紹介にもありましたように、国内外で駅に関する設計の在り方や考え方が新しい方向に進んでいますので、これも踏まえながら前向きで魚津らしい優れた駅になるよう議論していきたいと思います。

先ほどの線路を纏める件については、資料1に、相互乗り入れできるように線路自体を動かすためには、55億円かかり、コストも工事規模も大きくなるので簡単には着手出来ないという意見が記載されています。

このため、精査してく必要はありますが、将来的な可能性を踏まえた案も考えていく必要もある事から、今回の案は線路自体を動かさずに駅舎の構造等で対応する案となっています。

全体的に重要な点としてはもう1点あり、JR貨物の元貨物ヤードが未利用地となっていますので、東からも西からも色々なアクセスが可能で有効に活用出来る提案がされています。

ここはかなり広い場所ですし、様々な事に利用出来る可能性もある事から、この場所を価値のある空間として活用していく提案がされています。

皆様、今年の議論では案1・両駅橋上化案をイメージされていた様に感じますが、今回の案を比較すると、案1は事業費が大きく、構造も複雑で、仮に将来線路を動かす事を考えるとまた大変である等から、必ずしも橋上化案だけを念頭に議論する必要も無いのではないかと思います。

今回最初の提示となりますので、様々なご意見を頂き、良い方向に向かって議論出来ればと思います。

委員等

案1は建物の維持費もかかるのに対して、案3と案4のフラット案はシンプルで良いと思います。

中央広場のイメージ写真にある、白い丸い屋根のデザインも面白いですが、冬は雪が積もるので、例えば地熱を利用した雪対策等を行うと、また経費が嵩むのかなとも思います。

委員等

案3と案4は新しい発想で面白いと思いますが、現行の車両を低床化する等、車両とプラットホームの段差解消方法として物理的な工夫はありますか。

会長

段差のある場合もありますが、普通はどんな駅でもプラットホームと列車の乗降口はフラットで、現在は両鉄道会社さん共にプラットホームとの間はフラットな車両となっていますので、ここでいうフラットとは、そういう意味です。

ですから、通路からプラットホームまではスロープを設けて現行車両に乗降して頂くイメージですが、将来的には車両全体が低床になり、プラットホーム自体も地面や通路とフラットになれば良いのですが、現状そこまで念頭に置いていません。

委員等

まず、資料1の鉄道相互乗り入れについて、相互乗り入れ自体を否定しているわけではなく、ニーズ、費用対効果、技術面や安全面の課題等について検証が必要なため、中長期的な課題と認識しています。

資料2-3の駅構造については、各案共通のこととして、現在の魚津駅の駅舎が撤去されるような形に見受けられますが、駅機能を維持するためには一定の事務室スペースが必要であり、この点をどの様に考えておられるのか、お伺いしたいと思います。

また、各案共通の貨物線跡地利活用について、飲食店や複合施設の話もありましたが、列車が直ぐそばを通るため、侵入防止策等の対策が必要になると考えます。

各案についてですが、「両駅橋上化案」については、4案の中では最も高額な工事費となる事が予想されますが、まちの活性化や鉄道利用者の利便性向上、交流人口の増加等にどの程度の効果を見込んでおられるのか、また、維持管理費の増加についてはどのように考えておられるのかお伺いしたいと思います。

「西口まで跨線橋延伸案」については、自由通路ではないので、鉄道利用者しか渡れない通路だと思えますが、JR貨物跡地を利用した広場へのアクセスをどのように考えておられるのか。地下道から登るような形になるとすれば、広場に出た人がそのまま跨線橋に上る階段やエレベーターを利用できること

になるのか。

その場合、鉄道への不正乗車が心配されるが、どのように考えておられるのか、お伺いしたいと思います。

「フラット案」については、現在、あいの風の列車は上り下り合わせて一日計72本の列車が運行しており、加えて駅に停車しない貨物列車の通過もありますので、安全運行が最優先の鉄道事業者としては、慎重に考えざるを得ません。また、この案では、せっかくのエレベーターも撤去してしまうお考えなのかお伺いしたいと思います。

いろいろ申し上げましたが、当社としては、駅周辺の活性化や、鉄道利用者の利便性向上、交流人口の増加に繋がり、かつ技術面や安全面の問題がクリアできれば、計画には協力していきたいと考えますので、技術的な課題等について、ご相談いただければと考えます。

会長

まず駅舎の撤去については、それぞれ初見の案なので、本日は皆様で意見交換や情報共有しあうといった事で良いと思います。

次にJR貨物の跡地から線路の方に侵入しないようにするための防護柵等は必要だと思います。最後に各案について何かコメントありましたらお願いします。

事務局

駅舎の撤去については、まだ具体的な配置までは考えていませんので、まずは自由通路等の基本的な形やコンセプトについて意見を頂ければと思います。

このため、案2の無賃乗車対策はどうするのか等についても、安全面も含めて将来的には考えていく必要があり、最終的には費用対効果の検証も必要ですが、現段階では各案共に詳細な検討までは行っていません。

エレベーターの維持管理費等、事業完了後の経営予測も含めて、これまでの鉄道事業者協議の中では切符等精算事務にも多くのルールがある事は承知していますので、相談しながら具体化していきたいと思います。

また、以前の地鉄駅舎移設計画は無くなった訳ではなく、今回は別の4案を提示しています。

委員等

案1に賛成です。考えていたイメージとしては、バリアフリー化された旅客施設で、エスカレーター等と大型自由通路があり、素晴らしい建物や大きな吹き抜けに洞杉のパネルがあって、観光客が感動し、3階では海山を展望出来る

イメージです。

ところで、以前の計画は諦めたのでしょうか。

委員等

以前の計画は無くなった訳ではありません。今回新たに提案させて頂いた案も含めて議論して頂きたいと思います。

会長

今回の駅の検討は、20年・30年先を見据えた将来の駅の姿を念頭に置きながら議論していく必要もあるのではないかと、ラッチや改札口については新しい形や考え方を挙げています。

ヨーロッパの駅ではラッチや改札口が無く、利用者にとって便利な駅の形が普通となっていますので、日本だからと従来型の改札方式のために過大な設備投資をするのではなく、IT化をフルに活かしながら、鉄道事業者側のコスト低減にも繋がる方法を提案しています。

JRでも駅員のいない駅があり、東海道本線の島本駅もそうですが、有事の際には他駅のオペレーターが対応しており、東海道本線でも問題が無い事から、あいの風とやま鉄道さんも技術的には実施可能と考えられます。ICカード利用者は通過するだけなら無料だとか、顔認証システム等の技術も進歩していますので、工夫する事を考えながら議論していければ良いと思います。

これまでは構内踏切単独でも安全性の面からあまり歓迎されませんでした。資料2-3のように、利用者の立場から見ると、立体構造よりも平面構造の方が使い勝手が良いという考え方もありますので、魚津の状況を踏まえながら議論出来ればと思います。

ただし、通貨列車の有無は大きな要素で、列車の通過がある所では構内踏切はあまり作らないのは事実ですが、全国的には通過列車と構内踏切が同時に存在する駅は多く、鹿児島本線の市来駅では、老朽化したこ線橋の改修を構内踏切化としていたり、京都丹後鉄道も、老朽化したこ線橋の改修方法の一つとして構内踏切を考え、それに対して担当運輸局は、地域で議論して頂ければ良いというスタンスだったと記憶しています。

それから、地下道或いはこ線橋を撤去して構内踏切化した所の事例は既に多くあり、京都市内でも帷子ノ辻（かたびらのつじ）という嵐山電鉄の駅では、地下道を平面にしたという事で、評判はかなり良いと伺っています。

委員等

この協議会ではどこまでの計画を作るのかまだ良く見えない部分もありま

すが、商売柄、継続維持が可能なプランなのか気になる点を幾つか伺います。

まず、まちなか居住エリアについて、エリア実現に向けたハード整備をする事で多くの人に移住して貰いたいという希望的なものなのか、それとも行政が助成金を出す等、積極的に支援していくまちなか居住エリアなのかを知りたい。

また、商業レクリエーションエリアについては、第一に地元の人が使わないと継続は難しいと思いますが、郊外大型店や富山駅にあるような施設を持ってくるだけでは同じように難しいと思いますので、例えば地元企業や商店を誘致して集める等、資料には宿泊施設も記載されていますが、魚津市は人口規模の割には多くの宿泊施設やホテルが既にあり、小さい商圈の中でどれ程の需要を見込んで宿泊施設を考えるのか等、どの様にして商業レクリエーションエリアを実現するのか気になりました。

商工会議所青年部では、SDGS（持続可能な開発目標）を意識して委員会を立ち上げながら計画を進めています。管理運営者も交えながらゾーニングや計画を作成していくのも一つの手だと思います。

後は、オープンテラスは冬に雪が降ると収入が減りますので、冬季の商業施設収入を集客でカバーする方策等、考えをお聞かせ下さい。

事務局

ゾーニング実現策として行政の支援があるのかといった事については、今年度からまちづくりの方針を決める立地適正化計画の策定に着手しています。

その中で、この駅周辺への施設集約や、まちなか居住への行政支援等について考えていきたいと考えておりますので、商業的に何か誘致するのか等についても、立地適正化計画策定の中で、どういった商業施設や支援が必要なのかも含めて、考えていきたいと思っております。

策定の際には、多くの意見を頂くという観点から、駅周辺に関わる住民の方、飲食店の方等には個別に意見を聞く必要もあると思っておりますので、その際にはお声をかけさせていただきます。

委員等

駅前の賑わい作りイベントを8月18日に開催しますが、駅前広場に駐車場が少ないので、露店の前を車が入り出して交通事故の心配があるので、駅を作る時には、広くて多機能に使えるフラットな駐車場を計画して欲しい。

それから、宇奈月温泉駅から魚津に来る時に30分の電車待ちがあり、移動時間も含めると1時間かかる。電車利用推奨のためにも短時間で来れるようにして欲しい。

それでなければ、2時間前に予約するタクシーに替えて、電車の来る時間に

合わせて配車されるタクシーがあれば良い。

また、高速バスが駅まで来てくれれば、駅の賑わいにも繋がり、少しでも安上りたい利用者にも喜ばれると思う。魚津駅自体はエレベーターがあるので高齢の方も助かっています。

会長

賑わいと交通の視点からご意見を頂きました。

事務局

駐車場については、土地の利活用や周辺商業施設の立地状況、需要等を把握した上で整備する必要があると思いますので、今後の検討材料にさせていただきます。

おもてなしタクシーについては、黒部宇奈月温泉駅とのアクセスを考えた場合、第一に地鉄さんの電車を利用して頂き、電車だと都合が悪い場合は、二次的におもてなしタクシーを利用して頂けるような体制としています。

このため、おもてなしタクシー利用者数は少なく、経費的に非常に厳しい状況にありますので、完全運行までは踏み込めていない状況にあります。

高速バスについては、料金所を出てしまうと、高速料金割引の失効や運行時間の延長、運転手の勤務時間数等の関係から、魚津駅だけ来て貰うのは難しいと思います。

バリアフリーについては、これからの駅整備を考えていく上ではとても重要な事なので、今後もこの視点は忘れずに考えていきたいと思っています。

委員等

今回、全ての駅提案に駅中の広場が設けられていますが、広場規模算定の際には、利用者の属性や人数を検証した上で計画しないと、整備したものの閑散とした広場では寂しい印象を受けますので、平日・休日・季節別に通常時とピーク時の想定利用者数をしっかりと考えていく必要があるのかなと思います。

また、広場利用者は周辺市民なのか、郊外市民なのか、通勤通学利用者なのか、観光客なのか等、細かく想定し、更にどのような方に利用して貰うのかについては、立地適正化計画の居住誘導区域等への誘導施策とも深く関係してきますので、ターゲットを明確に絞り、無駄な投資をしないように検討していく必要もあります。駐車場の台数についても同様で、現状は車社会ですから、外から来る場合は車が一般的なので駐車場の台数や配置を考える必要がある一方で、歩行者主体の空間として整備を考えていく場合は、車が来過ぎると歩行者に良くない部分もありますので、バランスを調整する必要があると思います。

また、公共交通機関を使う人が増えた方がこれからのまちづくりの方向性としては望ましいかと思しますので、バス等の公共交通計画についても、今回若しくは立地適正化計画の検討と併せて見直しを行っていく必要があると思います。

それから、景観軸として海と山の両方向について記載してありますが、海方向のビスタは地図を見る限り、そこまで近くはありません。

現状と将来駅舎の配置を変えた場合の新魚津駅からの海の見え方についても検討材料として考えて下さい。

事例にある女川駅は、地形的にも海が見やすいので、海側のビスタを前面に打ち出せますが、海から距離がある場合、必ずしも良い成果が出るとは限りませんので注意して下さい。

会長

いくつか検討の視点を頂きましたので、今後の検討材料としていきたいと思っています。

委員等

駅の4案について鉄道行政の立場から見ると、案1が一番オーソドックスで駅を改良する場合多く用いられる手法です。

案2は自由通路ではない事から、中央広場に行くためには駅の入場券を買う必要がありますので、鉄道事業者には入場料収入が入るという事で経営面では少なからず恩恵があります。

同様事例として、しなの鉄道の軽井沢駅では駅ナカ開発プロジェクトという事で、駅構内に遊園施設を設けて入場料収入を得ています。

案3と案4はフラット案という事で、駅構内に通路を設けるわけですが、遮断桿（しゃだんかん）や警報機や夜間照明装置等、安全を担保するための施設を設けて通路の安全や利用者の歩行の安全を確保する必要があるので、気軽に鉄道施設を横断できる駅というコンセプトに合うのか疑問があります。

最後に相互乗り入れについて、鉄道事業では、利用者の乗り継ぎ不便を解消する手段として相互乗り入れを用いますが、魚津で相互乗り入れの必要性があるのかどうか検証する必要があると思います。

中長期的に相互乗り入れを考えるのであれば、誰が何処へ行くのに困り、両線乗り換え駅がどれだけ不便なのか検証する必要がありますし、乗り継ぎ割引等の実証実験を実施してみるのも一つの方法かと思えます。

会長

いくつか留意事項を頂きました。相互乗入れについては、長期的に考える際の検討事項をご提示頂きました。

委員等

鉄道事業者として貨物列車の通過がある中で構内踏切を計画する事については安全面で不安を感じます。

踏切の新設は規制が厳しいと聞きますが、安全面等をクリア出来れば可能なのですか。

会長

運輸局や国交省全体としての判断や考え方もありますので、100%可能とは言いきれませんが、以前のように絶対ダメという状況ではないと理解しています。

プラットホームが短くてスロープを付ける事が出来ない等、個別の事情により出来ない場合もありますが、安全対策等に問題が無ければ可能だという事で、道路の歩道橋も維持管理の面から撤去する流れにもありますので、事業者や運輸局との協議さえ整えば充分考慮の余地はあると考えております。

委員等

交通関係は安全が第一という事で、現場の方々も安全第一に日々の業務に取り組まれています。

今後、具体案等を考えていく際には事業者さんの人員繰りや、他にも様々な事情もありますので、当事者である事業者さんとも良く議論して頂きながら案作りに努めて頂きたい。

委員等

昨日、駅周辺を歩いてみましたが、魚津駅の周辺は本当に良いまちだと思いました。景観軸の設定の通り、駅の正面からは山が見え、反対側は西側の地鉄ホームから海も見えました。

この海と山のビスタは、全国的に見ても稀で、この駅にしかない景観なので今後も維持して後世に残すべき景観だと思いますし、駅前の美味しい水も、私が行った時には車で水を汲みに来ている方もいましたので、大事に残して行くべきものだと思います。

観光面でも、観光案内所では丁寧に教えて頂き、魚津の皆さんの心の温かみを直接感じましたし、案内看板も分かりやすく配置されていたので、今の

魚津駅に何か問題があるのかなと思いました。

確かに、お祭りの最中でも駅前に人影が少なかったのは気になりましたし、交通の便、両鉄道の乗り換え、地下道等、現在の魚津駅の課題は何かをもう一度洗い出してみてもと思います。

地下道にも行きましたが明るい照明もありタイルも綺麗でしたし、外は37度の猛暑の中、地下道の中はクーラーが効いているのかと思うぐらい涼しく、とても快適でしたので、タテモンや蜃気楼の写真コンクール等、人が集まる仕掛けを考えれば良い社会資本になると思います。

あと気になったのは駅前に落書きが多い事です。

観光者が魚津に来て最初に目にするのが放置された落書きでは面白くありませんので、個人のモラルもありますが、商工会や地元団体等にも協力して貰いながら落書き対策を実施しては如何でしょうか。

また、新魚津駅にエスカレーターやエレベーターは欲しいと思います。最後になりますが、案1から案4について、様々な案があるのは当然ですし、技術的な問題や様々な問題、良い面等もありますが、専門部会の方でも議論を深めて頂き、地方都市の駅規模として実現可能な範疇に納まるものはどれなのか等、専門的な目で見えて頂く事で、今回は更に議論出来るのではないかと思います。

事務局

地元民では気づかないところも多々あり、普段から地下道を歩いて通勤していますが、確かに夏は涼しくて気持ちの良い所なので、活かせる方法を検討したいと思います。また、落書き対策についても検討していきたいと思います。

駅の4案についても、引き続き開催する専門部会にお伝えしたいと思います。

会長

現在の駅舎も良いという意見もありました。

今後、機能面と景観面との整合を図る必要がありますが、機能面で言うと案1の場合は、橋上化なので現在の駅舎は要らなくなりますが、案2～案4の場合は、現在の駅舎を活かせる形にもなります。

本日は現在の駅舎との関係については深い考察はありませんでしたが、今回はこの点についても考え方を示していければ良いと思います。

委員等

市の財政も非常に厳しいので費用対効果を考えて欲しいと思います。

駅前広場は朝晩、送迎の車が多いため、自転車から歩行者から車からバスからと非常に混雑するので危険な状況ですから、駅前広場に來る車両の整理もし

て欲しいと思います。

委員等

この先検討すべき事項は沢山あり、駅の4案もその中の一つですから、上手に調整しながら市民の方の利便性向上と観光者に対する魅力アップ等も含めて検討して欲しいと思います。

そのために解決すべき問題は沢山ありますので、一つ一つ詰めながら実直に進めて頂きたいと思います。

会長

予定時間になりますのでこれで終わります。

事務局

本日は貴重なご意見を頂き、ありがとうございました。