

第1回 富山駅周辺整備事業推進協議会
整備の基本方向と検討課題

検討の概要 1

 . 富山駅周辺地区の交通計画検討

 1 . 交通計画の基本方向 3

 2 . 交通計画上の主な検討課題 6

 . 富山駅周辺地区の土地利用計画検討

 1 . 富山駅周辺地区の現況と課題 9

 2 . 富山駅直近部の導入機能について 11

 3 . 富山駅周辺地区の立地施設の現状と課題 12

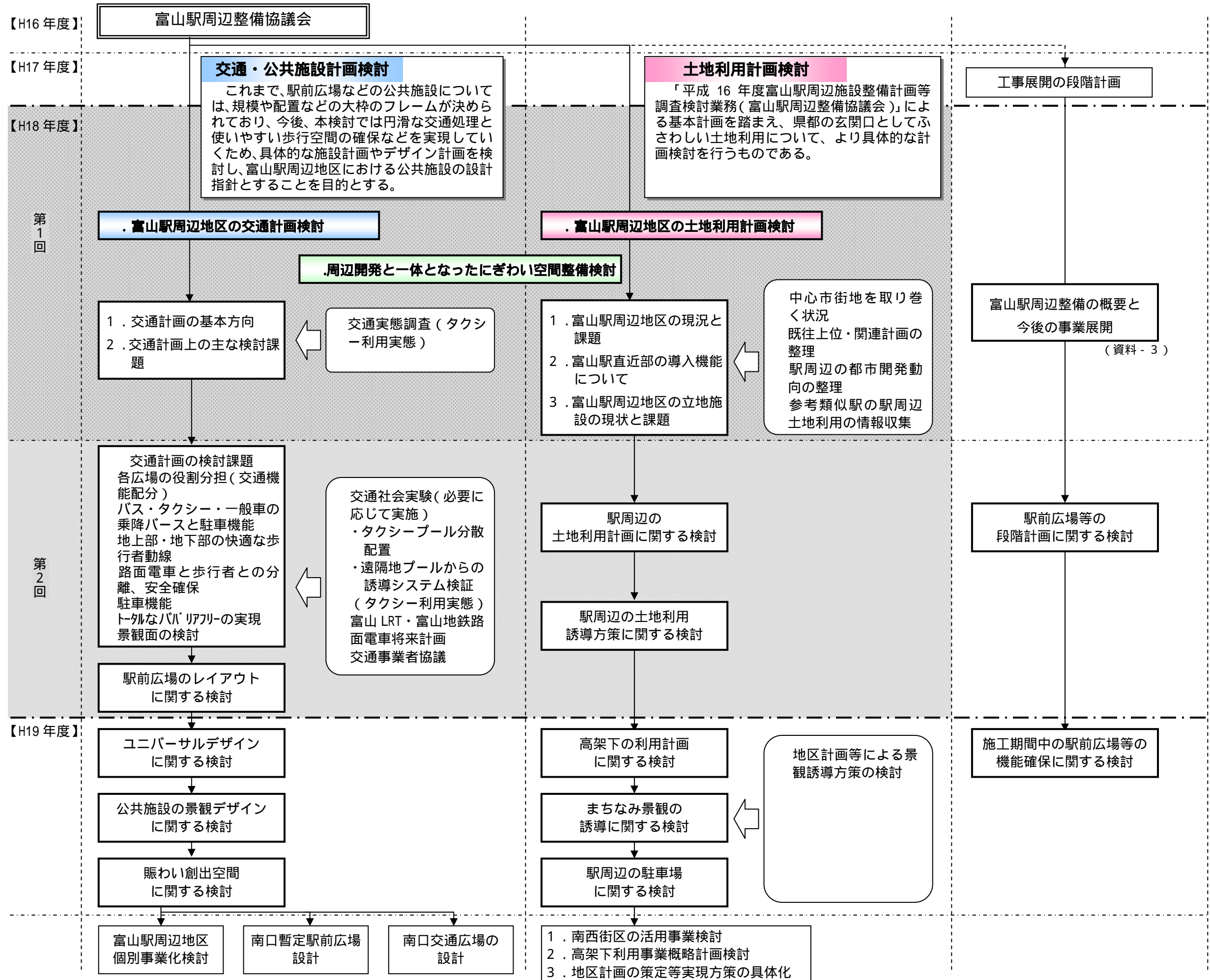
 . 周辺開発と一体となったにぎわい空間整備検討 18

平成18年10月25日

富山市

検討の概要

検討の手順



調査・検討対象範囲

【基本方針】

調査対象範囲は、富山駅周辺地区土地区画整理事業区域(10.4ha)を含み、駅からの徒歩圏を踏まえつつ、幹線道路や河川によって公共施設等で区切られた区域とする。ここでは、(都)牛島城川原線、(都)牛島蜷川線、(都)五艘大泉線、いたち川に囲まれた面積約80ha(左下図●●●●部)を調査対象範囲とする。

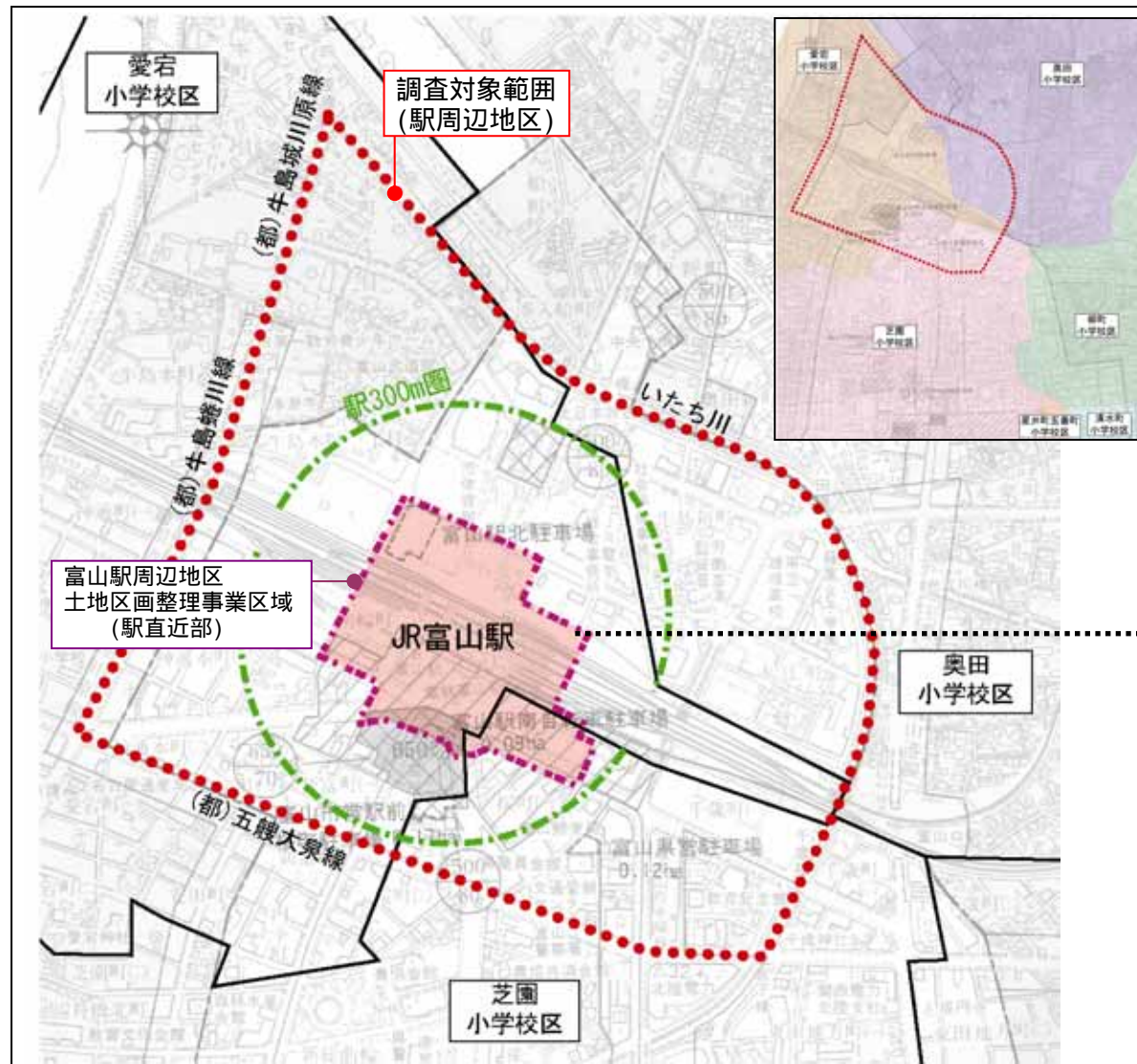
交通・公共施設計画検討

・調査対象施設は、富山駅周辺地区土地区画整理事業区域(10.4ha)周辺の公共施設(都市計画道路、交通広場、地下通路、一般駐車場、駐輪場、自由通路等)とする。

土地利用計画検討

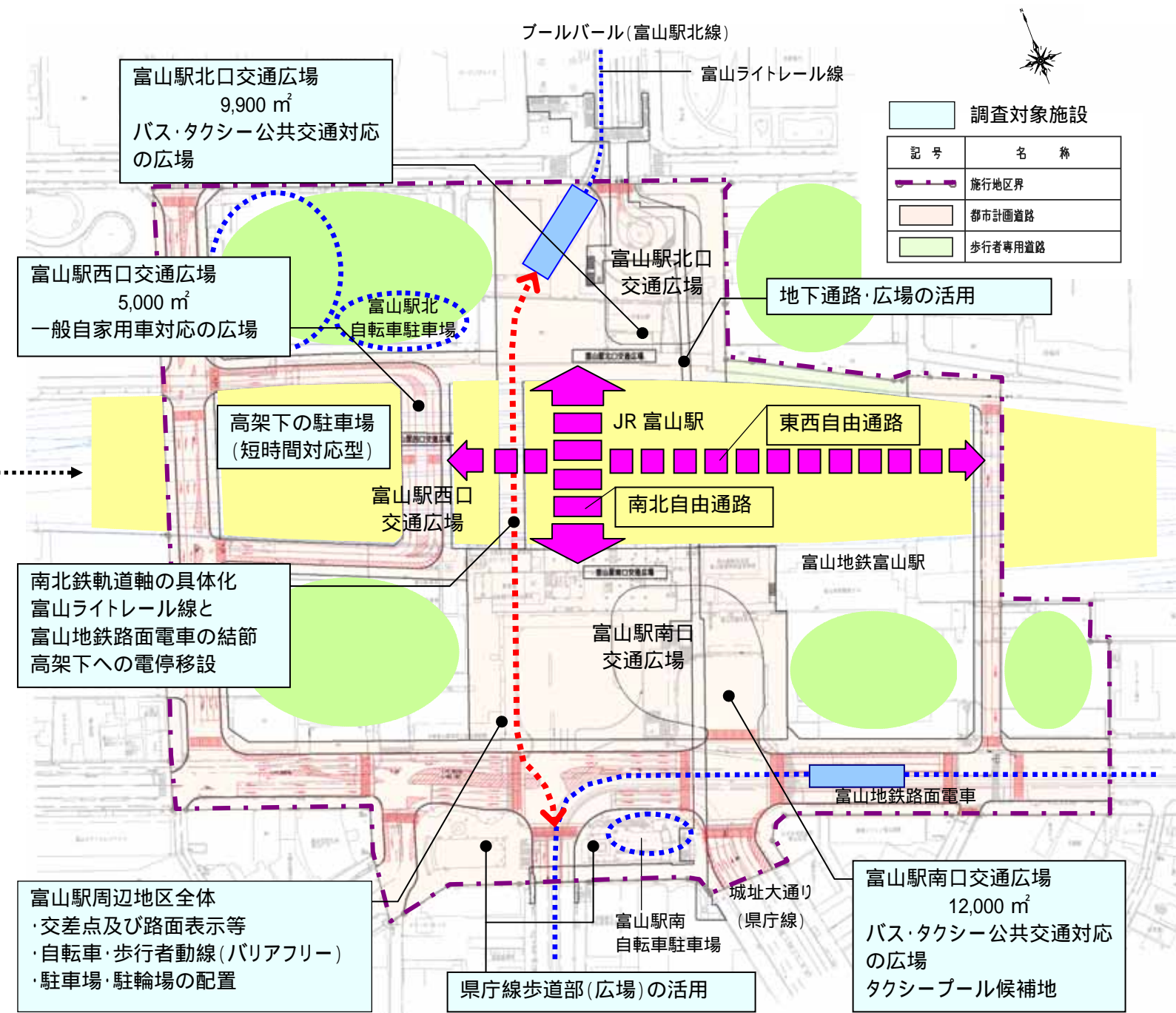
・駅300m圏内(徒歩利用圏)については、詳細な調査を行い、他類似都市との比較を行い、駅直近部(高架下空間や駅隣接街区)を中心とした土地利用の具体化を検討する。

調査対象範囲図



駅北側	【愛宕小学校区】	牛島本町、牛島町
	【奥田小学校区】	牛島新町、赤江町
駅南側	【愛宕小学校区】	明倫町、神通本町、宝町、愛宕町、新富町
	【芝園小学校区】	桜町、千歳町、桜橋通り

調査対象施設等位置図



富山駅周辺地区の交通計画検討

1. 交通計画の基本方向

【基本方針】

富山駅交通広場のなどの公共施設については、これまでの調査で検討されている規模や配置などの大枠のフレームをもとに、具体的な交通処理方針や平面計画を検討し、誰にでも歩きやすい歩行空間や賑わいのある広場空間の創出を目指す。

【検討課題】

交通計画上のフレームのうち、バス及びタクシーについては、事業者との協議や利用実態調査等に基づいて、必要な規模、及び配置計画を確定させるものとする。
 駐車場については、高架下の有効利用やタクシープール(分散型)の配置に配慮し、規模を検討する。

1) 富山駅交通広場利用者数の将来推計(平成32年)

- 交通広場利用者数は、「平成12年度新幹線駅周辺地域交通計画調査中間報告書」による推計結果に基づき算定されている。
- 1日当たり交通広場の利用者数は、約63,300人となる。

区分		平成32年推計値(人)	備考
JR新幹線	利用者数 (内在来線・地鉄乗換え)	11,600 (2,700)	在来線から 7,800人 飛行機及び自動車から 2,200人 誘発交通量 1,600人
JR在来線	利用者数 (内富山湾線乗換え)	36,500 (4,800)	地鉄、新幹線乗換え含まず
地鉄	利用者数	10,500	JR乗換え含まず
JR ↔ 地鉄	乗継ぎ利用者数	4,700	
交通広場利用者数		63,300	将来乗降客数 58,600人 + 広場を介する乗継ぎ客数 4,700人

*平成16年度 富山駅周辺施設整備計画等調査検討業務報告書より(平成17年3月 富山市)

2) 富山駅交通広場の計画諸元案

- ピーク時端末交通量の推計値と各広場への分担率やサービス水準、同時乗車人員等に配慮して設定された交通広場の計画諸元を下表に示す。
- バス・タクシー等の乗降バス数は、今後、各事業者との協議を必要とする。
- 南口のタクシープール台数については、今後、利用実態調査及び社会実験を行い、設定する予定である。

区分	ピーク時交通量(人)	区分		バス・駐車数等				
		計	北口	南口	計	北口	南口	
バス	乗車	1,082	18	1,062	乗車バス	8	1~3	7~5
	降車	852	14	838	降車バス	3	1	2
	計	1,933	33	1,900	その他バス	4	3	1
					計	15	5~7	10~8
タクシー	乗車	323	48	275	乗車バス	3	1	2
	降車	202	30	172	降車バス	3	1	2
	計	525	79	446	計	6	2	4
					プール	-	*4	*10
路面電車	乗車	931	310	621	電停	1	北口交通広場から高架下へ移設	
	降車	339	113	226				
	計	1,270	423	847				
自動車	K&R乗降	1,453	-	-	乗降バス	10	西口高架下広場へピーク1時間当たり(30分駐車160台)	
	P&R乗降	413			駐車場	318		

- *平成16年度 富山駅周辺施設整備計画等調査検討業務報告書より(平成17年3月 富山市)
- *鉄道利用者数は、1)の推計値より、また、鉄道以外の周辺街区利用者数(乗降客数×1.5倍)を加算して設定
- *新幹線ピーク率は、長野新幹線発着ダイヤより、また、在来線ピーク率は平成16年度流動調査結果より設定
- *バスの「その他」は、北口の企業送迎バス・観光用バス、南口の高速バス・空港バス等
- *タクシープールの台数は、分散型配置案により最小限の台数とした場合(本調査にて台数の検討)

3) 駐輪施設の計画諸元案

- 現在の駐輪台数約1,670台は確保し、鉄道利用者数の増加や高架下施設利用に伴う増加数に対応した駐輪台数450台を新たに確保し、約2,120台とする。
- 鉄道利用者の増加分約140台、高架下施設利用者分約310~410台、合計450~550台の増加となる。富山駅南口駐輪場の移転を含めると約770~870台の新設が必要となる。

区分	名称	面積	収容台数	備考
現況	1 市営富山駅南自転車駐車場	940 m ²	880 台	現況
	2 市営富山駅南口駐輪場	400 m ²	322 台	高架下へ移転(新設の1と2へ)
	3 市営富山駅北自転車駐車場	780 m ²	470 台	現況
	小計	2,120 m ²	1,672 台	
	移転後 小計	1,720 m ²	1,350 台	現況1+3
新設	1 駅西自転車駐車場(北側)	200 m ²	161 台	現況2の移転
	2 駅西自転車駐車場(南側)	190 m ²	157 台	現況2の移転
	3 駅東自転車駐車場	290 m ²	252 台	
	4 地鉄高架下	380 m ²	200 台	
	小計	1,060 m ²	770 台	
将来	計	2,780 m ²	2,120 台	

*平成16年度 富山駅周辺施設整備計画等調査検討業務報告書より(平成17年3月 富山市)

4) 駅前広場の個別基本方針

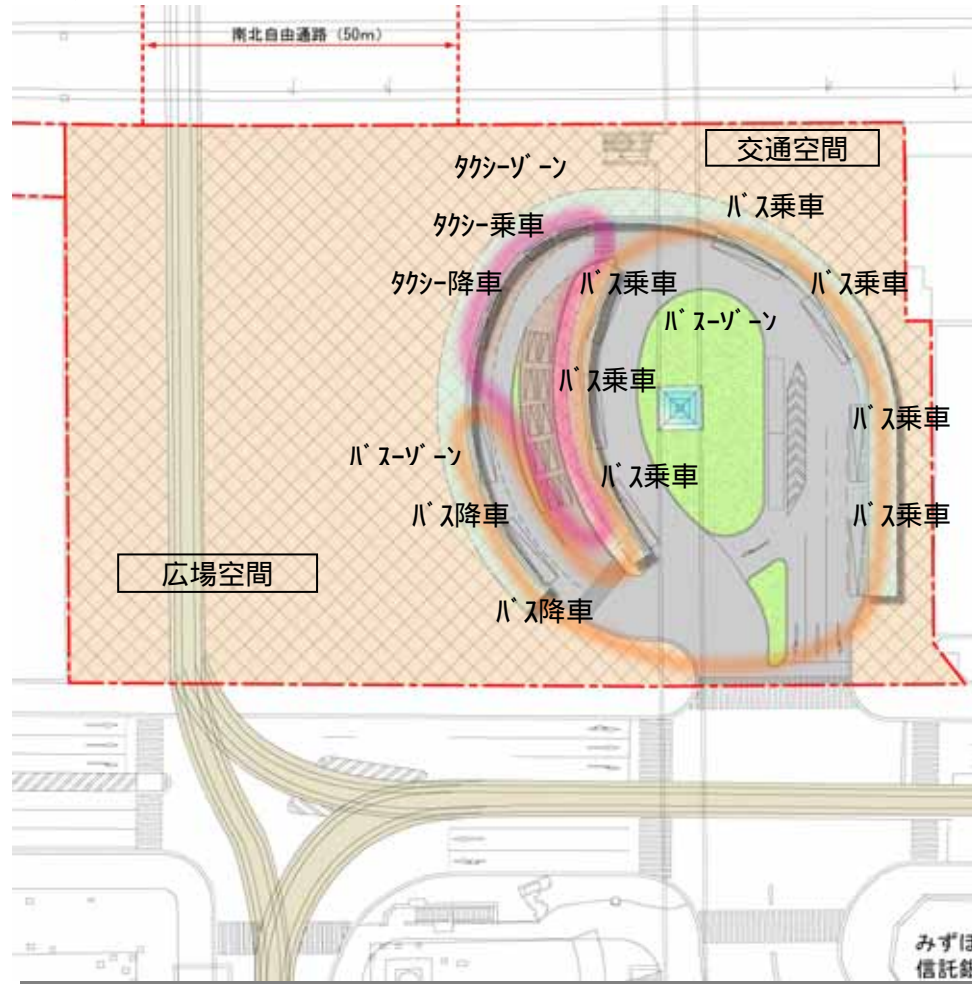
整備コンセプトおよび整備方針に基づき、駅前広場に関する個別の基本方針を整理する。

分類		基本方針	交通施設容量・規模	
交通機能	バス	<p>バスについては、現在、駅周辺に分散している路線バス等を駅前広場内へ集約することを基本とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速バス、空港行きバスについては、現在と同様に南口広場に確保する。 ・観光団体バス、企業送迎バス等は、北口広場を利用する。 	<p>南口：乗場 7～5 バース* 降場 2～1 バース* 高速バス 1 バース 北口：乗場 1～3 バース* 降場 1 バース 観光・企業送迎用 3 バース</p>	
	タクシー	<p>タクシーについては、現状と同程度の乗降場を配置することを基本とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ただし、タクシープールについては最小限の必要台数を確保する。 ・駅前プールにおける待機台数をＣＣＤカメラ等により待機プール側に映像表示し、空き具合に応じて待機プールから駅前へ移動する等のシステムにより、滞留台数を最小限に抑えることを検討する。 	<p>南口：乗場 2 バース 降場 2 バース プール 10 台程度 北口：乗場 1 バース 降場 1 バース プール 4 台程度</p>	
	一般自家用車	<p>一般自家用車については、南北広場内に乗降場や駐車場を配置せず、西口高架下空間を利用することを基本とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富山駅南北線に直結する西側高架下にキス・アンド・ライドが可能となる交通広場と長・短時間駐車が可能な駐車場を配置する。 	<p>西口：K&R 乗降場 10 バース 短時間駐車場：5,500 m²</p>	
	自転車	<p>自転車については、南北、及び東西方向からのアクセスを確保しつつ、既存駐輪場を活用しながら、必要に応じた自転車駐車を整備することを基本とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東西アクセスに対応し、高架に沿って側道内に走行空間を確保する。 ・新たな駐輪場は高架構造物脇、もしくは高架下空間に設置する。 ・南北のアクセスについて、駅周辺での相互接続を図る。 	<p>南：(既存) 880 台 北：(既存) 470 台 西：(新設) 318 台 東：(新設) 452 台</p>	
	路面電車	<p>路面電車については、富山港線（路面電車化）と地鉄を富山駅で結節させ、南北一体化をはかることを基本とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当面は、路面電車化した富山港線がプールパール西側から駅北口に乗り入れる。 ・将来の南北一体化時における、路面電車の電停は、サービス性、アメニティ性を考え、高架下に設置する。 		
都市の広場機能	空間利用	歩行者	<p>将来の駅周辺の乗換え流動等に対応し、地上レベルでの十分な歩行者路の確保を基本とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南北自由通路を中心にシンボルロードとプールパールを結ぶ新しい都市軸を重視する。 ・均衡ある駅周辺街区の発展を進めるため、駅周辺街区へのアクセス性、回遊性確保に留意する。 	
		広場	<p>地域の活性化と市民、来街者のくつろぎを創出するため、駅周辺地区に十分な広場空間を確保することを基本とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・『次の100年に受け継げる駅フロント整備』（仮称）を基本テーマとし、都市景観に配慮しつつ、富山らしさが感じられ、うるおいのある空間を実現する。 ・周辺建築物と一体となった空間整備を行う。 ・市民がイベント等で多目的に利用できる広場とするため、必要な設備をもうけ、フレキシブルな対応が可能な空間とする。 	
	環境施設等	<p>駅周辺空間のアメニティ創出を図るため、富山の自然を象徴する緑をいかした施設を周辺建物や歩行者動線に配慮しながら配置することを基本とする。</p>		

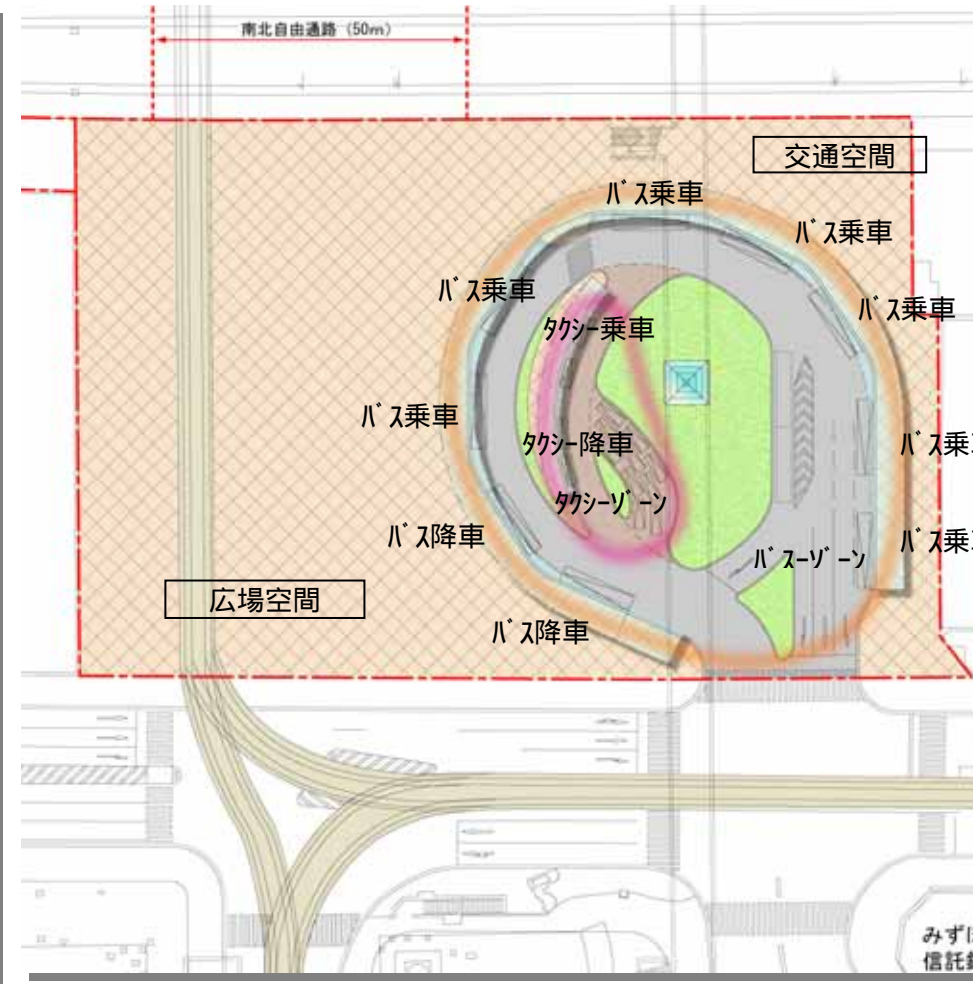
* 数値の幅は南北分担率による

南口交通施設配置の例示案（ゾーニング）

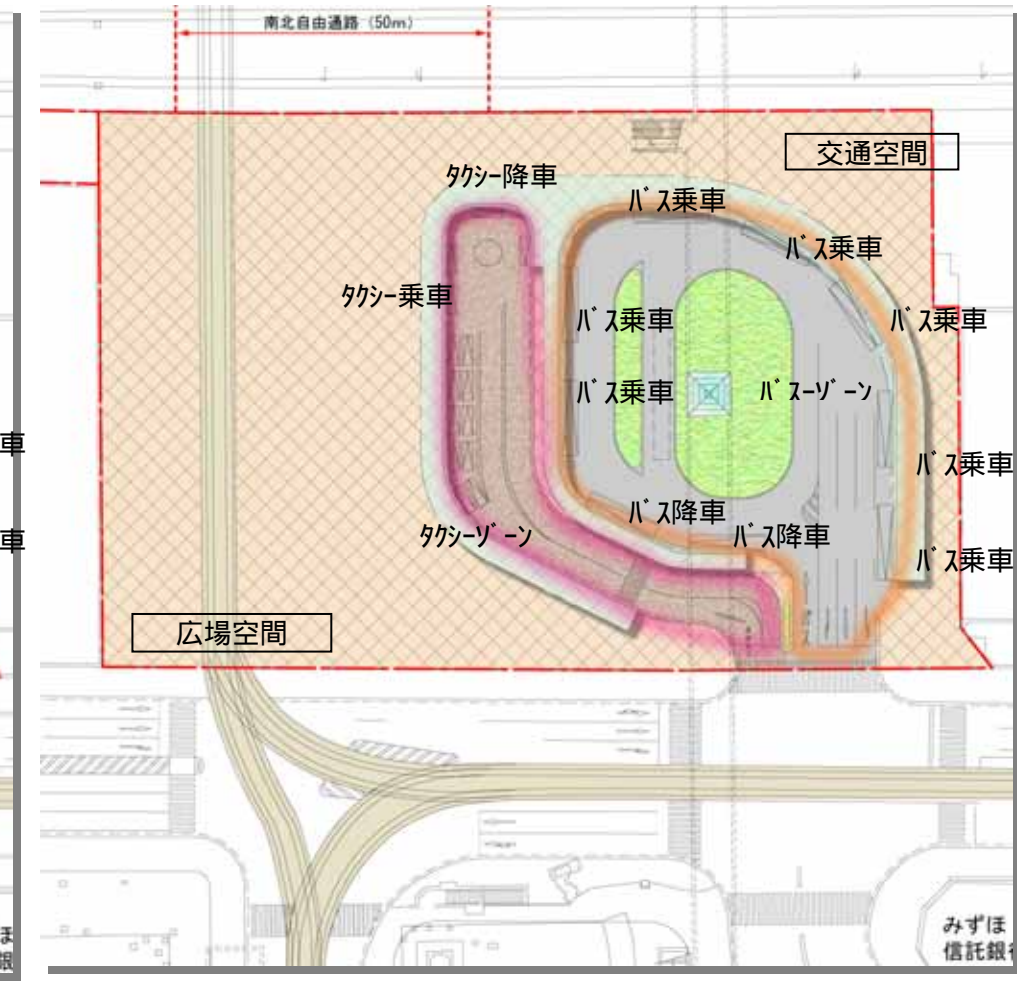
<例1>



<例2>



<例3>



北口、南口、西口広場の交通施設容量

北口交通施設		
	算定	現計画案
バス乗場	1～3バス	3バス
バス降場	1バス	1バス
観光・企業送迎用	3バス	3バス
タクシー乗場	1バス	1バス
タクシー降場	1バス	1バス
タクシープール	4台程度	4台程度

南口交通施設		
	算定	現計画案
バス乗場	7～5バス	7バス(高速バス含)
バス降場	2～1バス	2バス
高速バス	1バス	(路線バス内)
バス待機スペース	2バス	2バス
タクシー乗場	2バス	2バス
タクシー降場	2バス	2バス
タクシープール	10台程度	10台

西口交通施設	
	現計画案
K&R 乗降場	12バス

南口交通施設の配置について、以下の方向で計画の具体化を図っていく。

南口交通施設レイアウトについては、以下のような基本方針に基づきレイアウト案を検討した結果、現計画広場内で空間的におさまることを確認した。

バス：乗車7バス / 降車2バス / 待機2バス

タクシープールについては、高架下への一部分散配置により、積雪時、ピーク時におけるサービス水準の低下などの問題は生じないと判断されることから、できるだけ小規模に設計することを基本に、今後、社会実験等での検証を行いながら決定していく。

タクシー：乗車2バス / 降車2バス / プール10台程度（無線遠隔配置）

交通施設の詳細なレイアウトについては、バス及びタクシーの利用の仕方や将来的なバス路線の再編等も含め、各関係機関と今後協議して決定していく。

シェルター整備については、今後想定される駅舎や駅広のデザイン検討を踏まえ、その整備範囲、及び仕様等について、各関係機関と今後協議して決定していく。

2. 交通計画上の主な検討課題

【基本方針】

富山駅の3つの交通広場の機能については、南口と北口広場にバス・タクシー等の公共交通を優先的に配置し、西口広場は、一般乗用車の利用に対応したものとす。北口の富山ライトレールと南口の富山地铁路面電車を将来は、結びつけるものとする。

【検討課題】

フロー（主要検討課題）に示すとおり、各3つの広場の交通処理機能を検討した上で、自転車・歩行者の安全・安心な動線の配置を検討し、平面プランを確定させる。交通広場の骨格となる平面プランにもとづき、賑わいや景観形成のあり方について検討する。

1) 主要検討課題の整理

主要検討課題

A 南北交通広場ロータリー機能（バス・タクシーのバース数と配置等）の検討

富山駅北口交通広場（9,900㎡）の課題

【バス・タクシー等の公共交通を優先的に配置したコンパクトな交通結節の実現（歩行者の乗り換えの利便性に配慮）】
南口交通広場の公共交通と同様に交通処理方法と空間規模を確定させる必要がある。（南北の役割分担の明確化）

富山駅南口交通広場（12,000㎡）の課題

【バス・タクシー等の公共交通を優先的に配置したコンパクトな交通結節の実現（歩行者の乗り換えの利便性に配慮）】
公共交通（路線バス、観光・送迎バス、タクシー等）の交通処理方法と空間規模を（バース数やタクシープール数）確定させる必要がある。

あまり大きな空間規模とせず、むしろ南北自由通路に接続した広場空間を確保する。
そのため、現在、分離して処理しているバスとタクシーを同一の出入り口で処理する。
タクシープールについては、現在40台程度の規模であるが、待機プールを近傍に取ることでできるだけ広場内のプール台数を少なくする。

B 南北を結ぶライトレール（路面電車）のあり方（ルートと構造、安全対策等）の検討

富山駅南口・北口交通広場 共通

南北を結ぶ鉄軌道軸の具体化を検討する。
富山ライトレール線と富山地铁路面電車の結節ルート及び構造を検討する。（広場内及び地鉄との結節交差点部）
広場内における路面電車と歩行者との分離・安全確保を図る。
高架下への電停移設による利便性の向上を図る。（乗り換えの利便性、雨天・雪対応）

C 西口交通広場の一般自家用車ロータリー機能、駐車場等の規模及び配置の検討

富山駅西口交通広場（5,000㎡）の課題

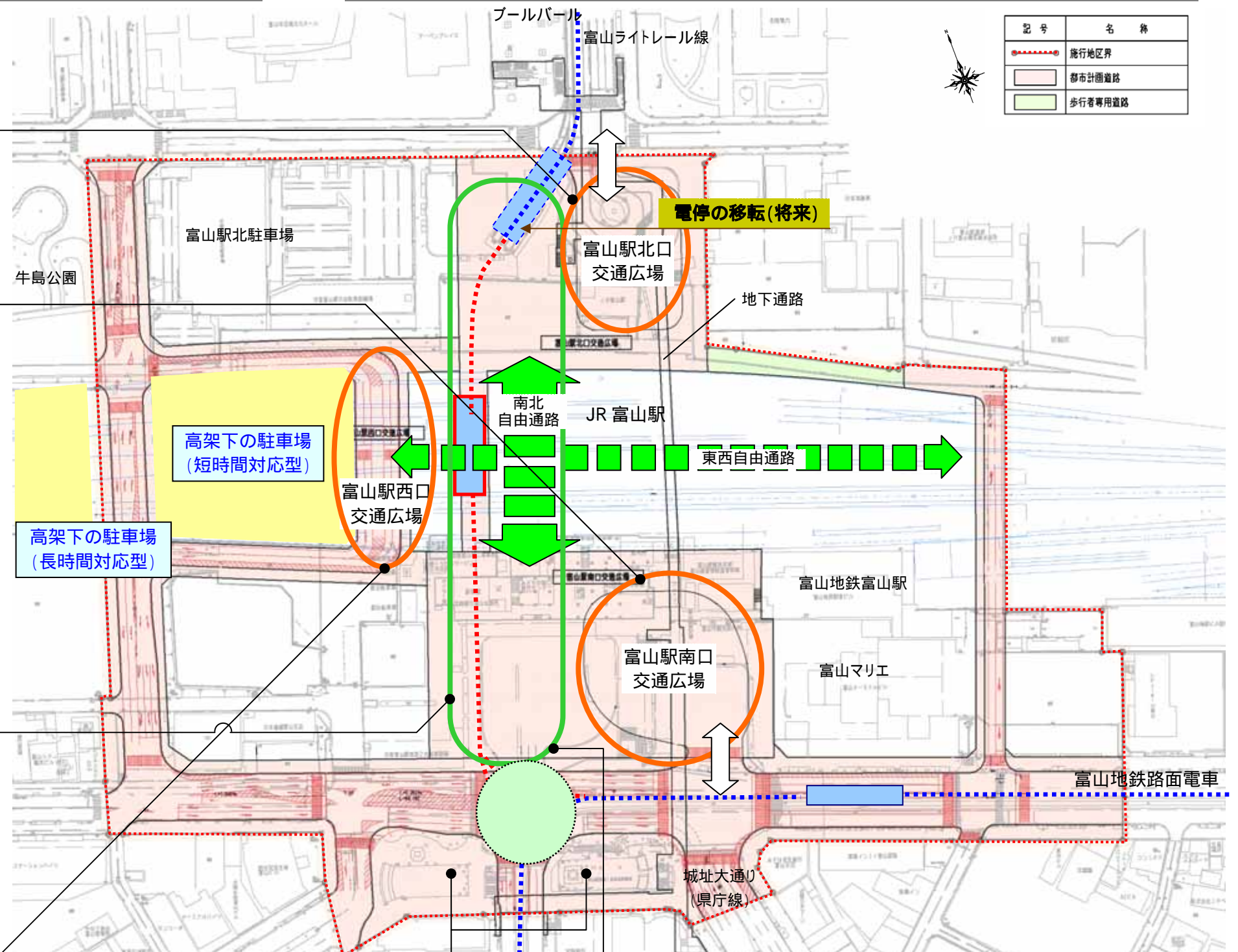
【一般の利用者を優先した広場機能の確保】
一般自家用車利用の円滑な乗降バースを確保する。
公共交通への乗換えの利便性が高い高架下に乗降バースを集約的に確保する。
雨天時にも快適な高架下広場となる。
短時間や長時間対応の駐車場を隣接して確保する。（A・タクシー待機プールの候補地となる）

D 自転車・歩行者の安全快適な動線確保（平面及び垂直移動）と賑わい・景観等の検討

県庁線歩道部（広場）

【広場の有効活用の検討】
道路の歩道部として駅前広場に隣接する歩行空間の有効活用を検討する。

富山駅南北広場の一体化及び、デザイン・景観を検討する。
都市軸や南北自由通路と連続したバリアフリー歩行空間確保。
路面電車に対する歩行者の安全性・快適性を確保する。
南北及び西口広場との連携や周囲の街区との一体化等による「賑わい空間」を創出する。
省エネやヒートアイランド防止、緑化等の環境面への配慮。



条件整理・検討

課題

2) タクシー施設配置に対する考え方の整理

【検討課題】

広場景観の向上と広やかな歩行者空間の確保に重きを置き、不要なタクシーの待機スペースを小さくしたい。
 その際、タクシーの待機スペースは何台が实际的か。その運用システムは実現可能か

【基本的方向】

タクシーの計画数量を現在の利用状況に照らして実質的なもので考える
 広場外(高架下)にタクシープールを確保し、必要に応じて広場に送り込む



南口の現況利用者数

- ・利用者数は 884 人/日 (日中ピーク時 76 人、夜間ピーク時 109 人)
- ・利用客の時間集中率は低く、5 分間に 14 台のタクシー利用が発生したのは夜 7 時以降の 3 回だけ (2006/07/28 (金) 調査)
- ・タクシーの待機車両の多くは 40 分以上の待ち時間となっており、サービス (待たせない) の面からの必然性はない

必要待機車両数の試算

- ・現況のピーク時 (109 人) でも最大到達時間 4 分以内に待機場所があれば駅前広場内に 13 台の待機車両があれば、遠隔プール方式が成立する。

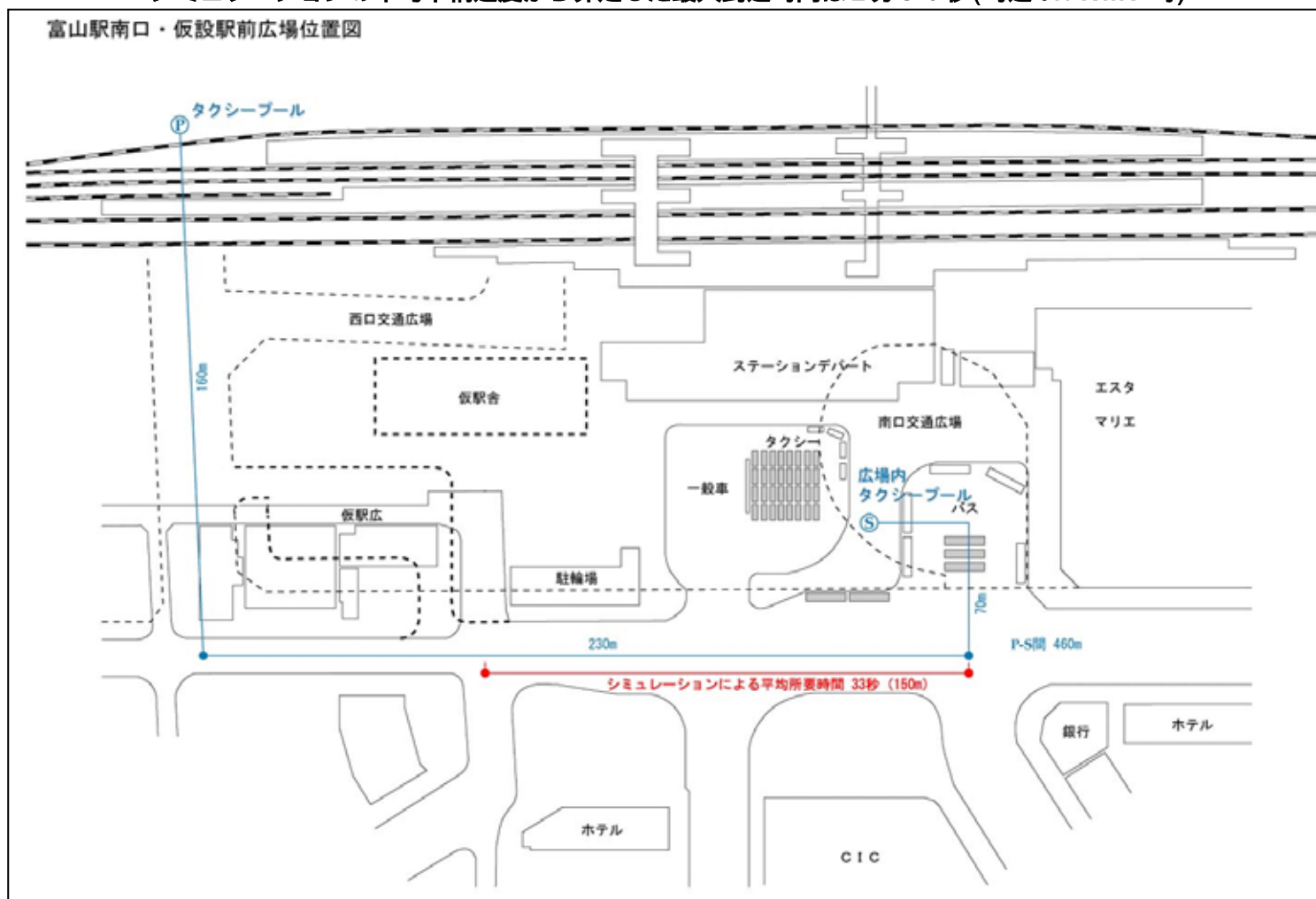
待機場所と最大到達時間

- ・広場より西側高架下に待機場所を確保できるとすれば、そこからの最大到達時間は 4 分以内

タクシー施設配置に対する考え方

- ・現況ピーク時の状況で、西側高架下に待機場所を確保できるとすれば、南口広場内に乗車 2 バース (降車 2 バース) + 11 台の待機スペースを配置すればよいことになる

シミュレーションの平均車両速度から算定した最大到達時間は 2 分 5 0 秒 (時速 9.7 Km / 時)

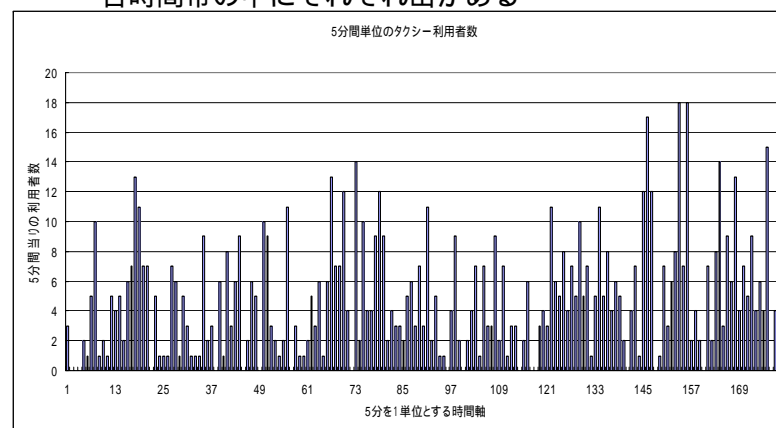


朝7時～夜10時までの15時間630台中の待ち回数と待ち時間

配置台数 (台)	4分		5分		6分	
	待ち回数	待ち時間(秒)	待ち回数	待ち時間(秒)	待ち回数	待ち時間(秒)
12	1	8	14	16 ~ 68	24	10 ~ 128
13			7	2 ~ 15	12	27 ~ 75
14					8	2 ~ 59
15					3	7 ~ 24

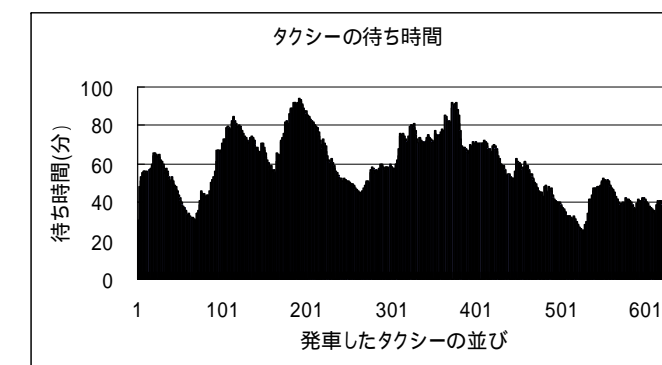
5分間単位での時間変動

・各時間帯の中にそれぞれ山がある



待機車両の待ち時間

・20分から90分の待ち時間となっており、そのほとんどは40分以上



3) バス施設配置に対する考え方の整理

【検討課題】

- 必要バスバース数の確定
- 現在広場外の路上で機能させているバスの待機機能の必要性の確認
- 必要とする場合に広場内に確保すべき台数規模

【基本的方向】

- 現在と同様1バースを複数の系統で利用(各系統の出発頻度は1回/時間程度)
- バスの運行ルールは現在の地铁内規に沿って、5分前着線、着線調整時間幅10分
- 乗車7バース、降車2バース、待機6台分のスペースを確保

施設配置を検討する際に把握しておくべき富山駅バス運行の特色

南口のバス施設は、1バースあたり7~12系統で運用されており(着線5分前の内規を基準に考えれば1バースあたり12系統が最大)、そのほとんどが1時間に1回の運行である。

時間調整施設の必要性

1時間に1回の運行であることから、現在の広場内バースを利用している系統については着、即発とする運行形態にはできず、現在は着線5分前の内規にしたがって乗車に5分間の余裕をもった運行が行われている。

この運行形態を確実に運行するために、さらに最大10分の着線バッファ(道路事情等による予定運行の遅れに対応するための時間)が設けられており、このバッファのための空間機能として時間調整施設が必要とされている。

朝のピーク時における必要施設規模

現在南口には5バース(、、、、高速)設置されており、さらに周辺に5バース(、、、、地铁ビル前)設置されている。

このうち、広場内バースのうち、バースはフル活用(5分ピッチに12区分し、そのうち8区分以上が利用されている)されており、バースは統合可能(は5区分、は3区分)と考えられる。

同様に周辺バースのうち、および地铁ビル前はフル活用されており、は統合可能と考えられる。

したがって、必要バース数は6バース+高速バスバースの7バース、降車バースは2バースと なって将来駅広利用客数から想定した計画数量に一致する。

時間調整空間の確保

時間調整のための空間は、停車バスがあっても全てのバースへの着線が可能なようなバースレイアウトを前提として、6台分の停車空間を広場内に確保する必要がある。

朝7時~8時の南口広場バースの統合

	時間(分)	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
バース	系統1												
	系統2												
	系統3												
	系統4												
	系統5												
	系統6												
	系統7												
バース	系統1												
	系統2												
	系統3												
	系統4												
	系統5												
	系統6												
	系統7												
	系統8												
	系統9												
	系統10												
	系統11												
	系統12												
バース	系統1												
	系統2												
	系統3												
	系統4												
	系統5												
	系統6												
	系統7												
バース	系統1												
	系統2												
	系統3												
	系統4												
	系統5												
	系統6												
	系統7												
	系統8												
	系統9												
	系統10												
必要待機台数		3	3	3	3	4	6	6	4	4	6	3	

- バース以外での待機が必要
- バース内での待機が可能
- 駅周辺のバース着線・即発

必要バス施設規模

乗車バース	1		現在広場内
	2		
	3		
	4		現在広場外
	5	地铁ビル前	
	6		
	7	高速バス	現在広場内
降車	2バース		
計	9バース		
時間調整	6台分	現在広場外	

朝7時~8時の南口周辺バースの統合

	時間(分)	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
みずほ信託前	系統1												
	系統2												
	系統3												
	系統4												
	系統5												
	系統6												
	系統7												
地铁ビル前	系統1												
	系統2												
	系統3												
	系統4												
	系統5												

富山駅周辺地区の土地利用計画検討

1. 富山駅周辺地区の現況と課題

【用途別施設の現況】

商業施設は、駅南側に**大規模店舗**が立地しているが、駅北側には立地が少ない。また、駅南側には小規模店舗から成る**低層建物の連亘**がみられる。

○業務施設は駅周辺地区全域に立地がみられるが、駅北側においては**大規模施設**が多く立地している。

宿泊施設は駅南側に**ビジネスホテル**をはじめとして多くのホテルが立地しているが、駅北側には少ない。

居住施設が、駅300m圏内にほとんど皆無であり、線路沿いには**大規模なマンション**が立地している。

駅北側に**芸術文化ホール**があるほか、駅舎周辺には**観光物産・行政サービス施設**が立地している。

【用途別施設の課題】

○駅北側において商業施設の立地が少ないことから、**新たな立地**が求められる。

低層建物の連亘する一帯は、**高度利用や防災面の改善**が求められる。

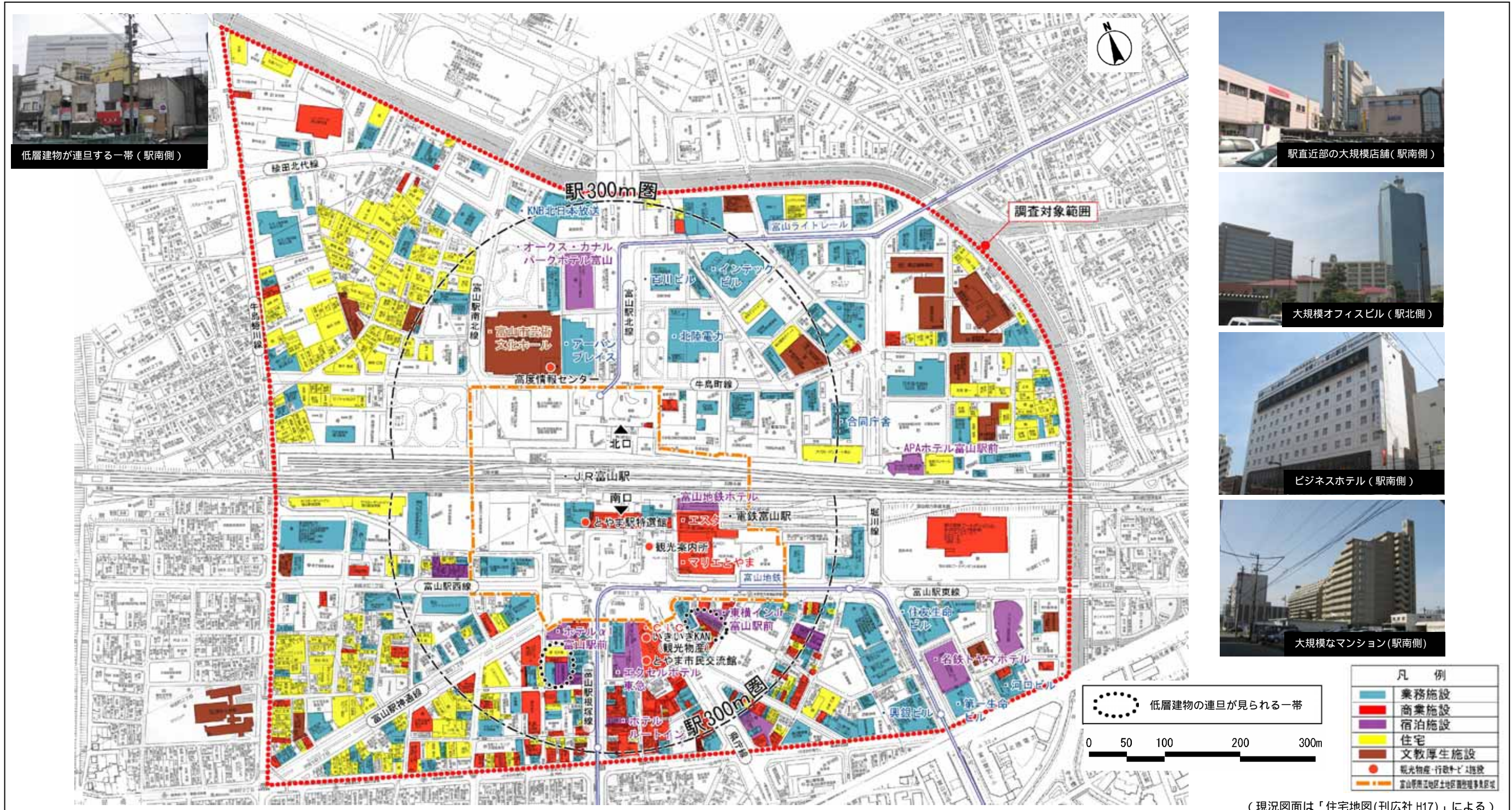
将来的な**ニーズに対応した宿泊施設の立地**が求められる。

都心居住を推進するため、駅周辺部における**新規居住施設の立地促進**が求められる。

観光物産施設については**利便性の高い位置への再配置**が求められる。



富山駅周辺地区の用途別施設現況図



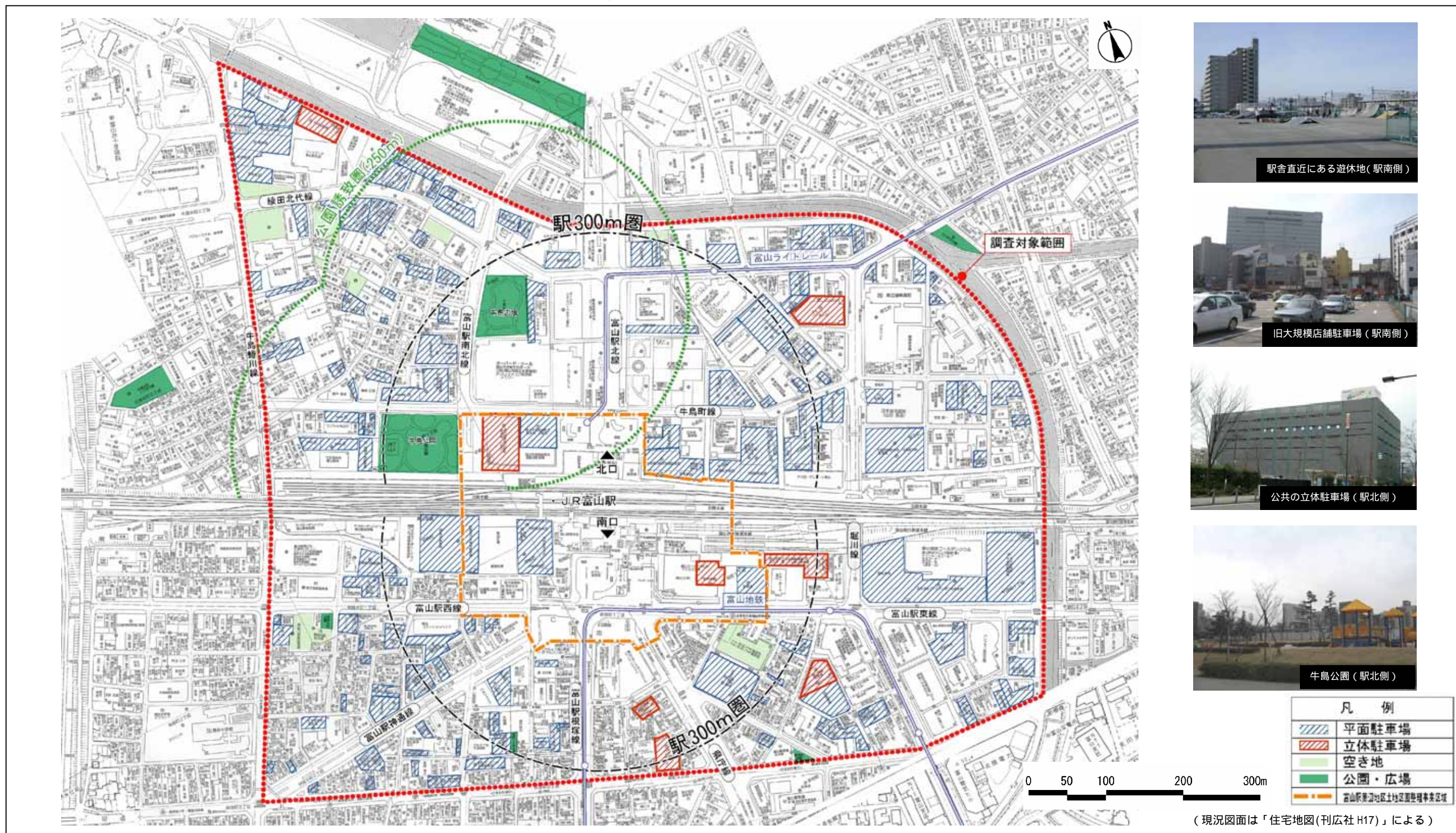
【空地・公園・駐車場の現況】

○駅南側は**大規模店舗跡地**や**遊休地(広場)**があり、駅北側は空地が点在している。
 公園・広場は駅北側にまとまった規模のものがあるが、公園の誘致距離からみて**駅南側が不足**している。
 駐車場は**平面駐車場**が多く、特に駅南側の駅直近部において大きな面積のものがある。立体駐車場は店舗等の施設併設型のものが多く、駅北側の駅直近部に公共駐車場がある。

【空地・公園・駐車場の課題】

○駅南側にある**大規模店舗跡地の高度利用**や、駅北側の空地における新たな土地利用が求められる。
 駅南側において新たな**公園・広場の設置**が求められる。
 駅直近部など、利便性の高い場所において、連立事業による既存機能の復旧も含め、新たな**駐車場の設置**が求められる。

富山駅周辺地区の空地・公園・駐車場の現況図



凡例	
	平面駐車場
	立体駐車場
	空き地
	公園・広場
	富山駅周辺地区土地活用整理事業区域

(現況図面は「住宅地図(刊広社 H17)」による)

2. 富山駅直近部の導入機能について

1) 富山駅周辺地区の土地利用の考え方

駅周辺地区は、「富山駅周辺地区整備計画(H16)」において、「高架下や新たな駅隣接商業施設、交流施設が一体となり、昼や夜、平日・休日を問わず「賑わい」を創出する」としている。

駅直近部は、「富山駅周辺地区整備計画(H16)」において、**富山駅拠点ゾーン**として位置付けられている。

富山駅拠点ゾーンは、駅および駅前広場に隣接し、連立事業と合わせ一体的な**拠点形成を実現**することが期待されるゾーンとしている。

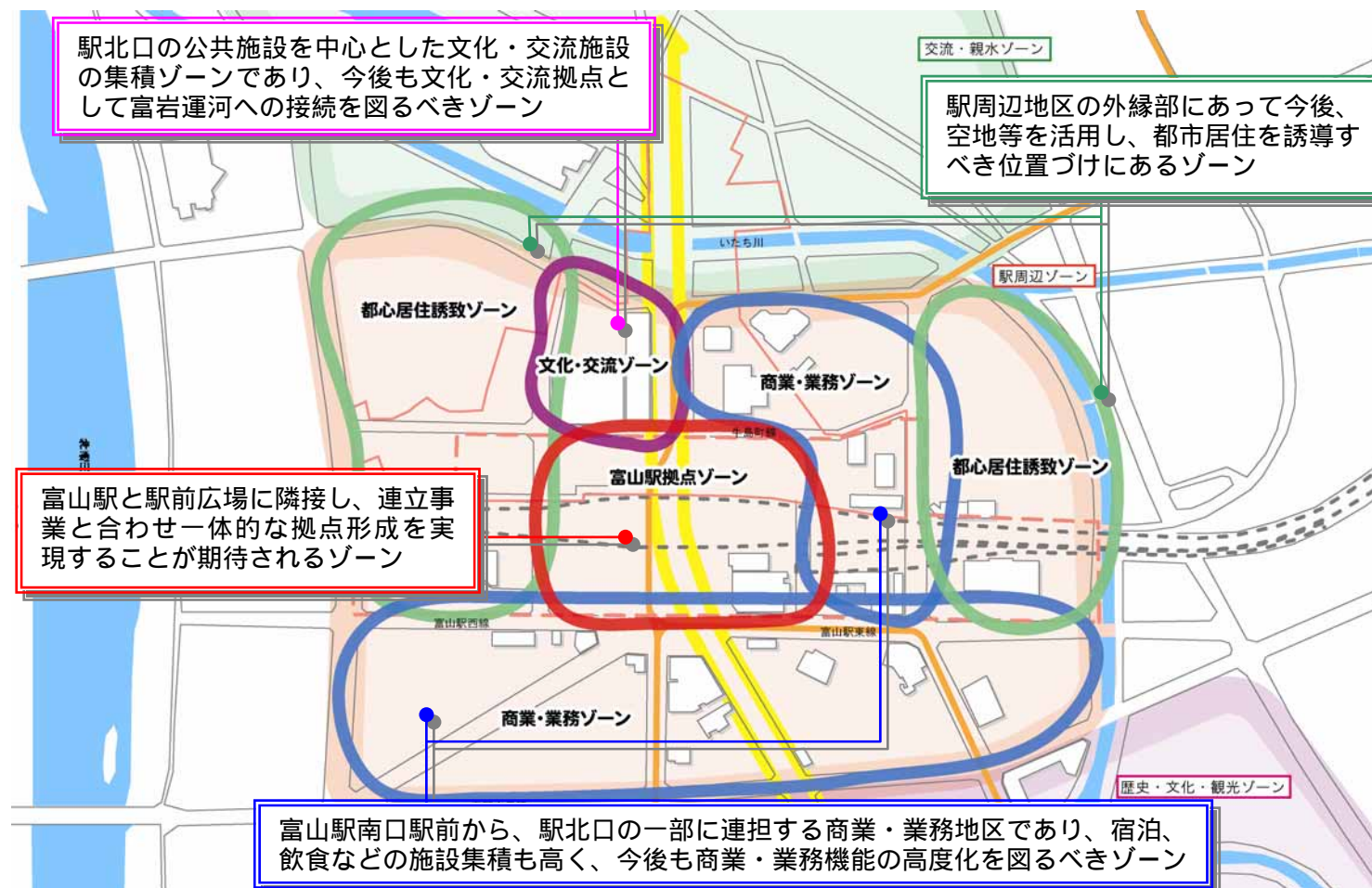
「平成16年度富山駅周辺地区整備計画(富山駅周辺整備協議会)」における土地利用の考え方

コンセプト1: 「使いやすさ」にあふれた **えき** づくり(交通結節)

コンセプト2: 「賑わい」のある **まち** づくり(都市拠点)

コンセプト3: 「美しさ」を備えた **まちなみ** づくり(都市空間)

・駅南北のまちが結びつき既存の駅北の文化施設や駅南の商業・サービス施設と、**高架下や新たな駅隣接商業施設、交流施設が一体となり、昼や夜、平日・休日を問わず「賑わい」を創出するまち**

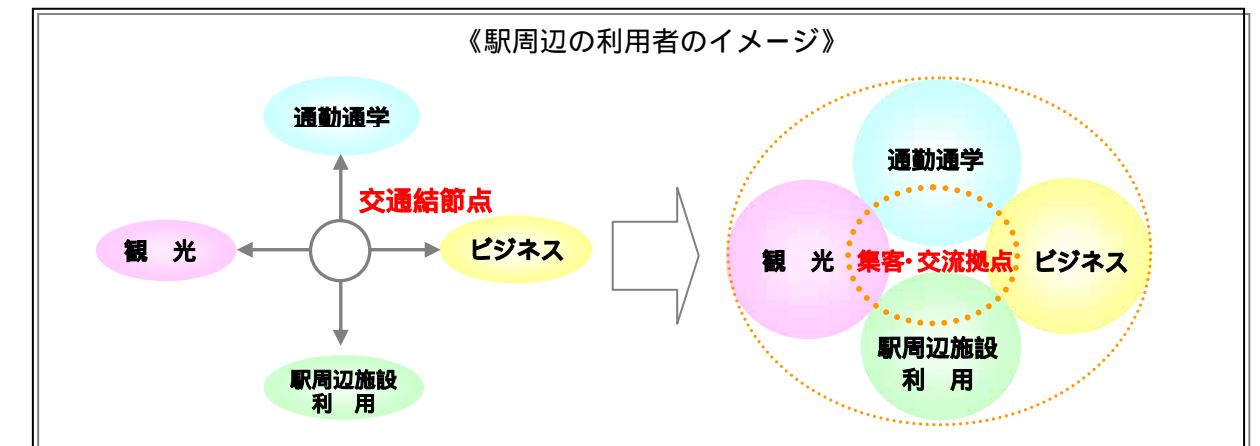


2) 富山駅直近部の導入機能について

駅直近部においては、**県庁所在都市の玄関口としてふさわしいまちづくり**を目指すことが求められる。

駅直近部は、交通結節点(通過点)としてだけでなく、駅利用者や駅周辺施設の利用者などの**集客・交流拠点**であると考えられる。

駅直近部において、これらの利用者のニーズに合った機能の導入が求められる。



駅周辺部及び駅直近部で導入が考えられる機能及び施設

機能	施設	駅周辺地区	駅直近部	駅直近部への導入が考えられる理由
商業系	商業施設			・賑わい創出、特選館の機能復旧として導入
生活サービス系	行政サービス施設			・交通結節点の利便施設として導入
	公益・安全施設			・郵便局や交番の立地有り
	金融機関			・銀行、証券会社の立地有り
	医療・福祉施設			・新たな集客施設として導入
文化系	観光・物産案内施設			・高架下など利便性の高い位置での再配置
	文化施設			・新たな集客施設として導入
	コンベンション・ホール施設			・賑わい創出、駅周辺整備の方向性に応じて導入
業務系	教育施設			・新たな集客施設として導入
	業務施設			・駅周辺整備の方向性に応じて導入
スポーツ・レクリエーション系	宿泊施設			・賑わい創出、多様なニーズに対応した規模の導入
	スポーツ施設			・新たな集客施設として導入
居住系	レクリエーション施設			・新たな集客施設として導入
	公園・広場			・誘致圏を考慮し、駅周辺地区において導入
駐車施設	住宅			・都心居住誘致ゾーンにおいて導入
	駐車場			・新幹線効果、駅周辺整備の方向性に応じて導入
	駐輪場			・既存施設の機能復旧、利便性の高い位置へ設置

特に導入が考えられる 導入が考えられる 既存施設有り

3. 富山駅周辺地区の立地施設の現状と課題

【調査の考え方】 主に、駅直近部に導入が考えられる施設(商業、業務、コンベンション、宿泊、駐車場、観光物産、行政サービス)について検討するため、駅周辺地区の立地施設の現状と課題を明らかにする。具体的には、他の県庁所在都市における在来線併設駅の駅300m圏内(徒歩利用圏)との比較を行うが、必要に応じ、中心市街地や、中心市街地と郊外を含めた比較を行う。

1) 商業施設

【商業施設の現状】

中心市街地と郊外地を比較すると、無料駐車場のある**郊外の大規模店舗への購買流出**が進んでいる。中心市街地の内、駅周辺地区と都心地区における販売シェアを比較すると、**都心地区への一極集中**の状況となっている。
 駅周辺地区の大規模店舗の床面積は、他都市と比較しても**絶対量が少なく、施設も小規模**である。魅力的な商業環境にある**金沢市への購買流出**が見られる。

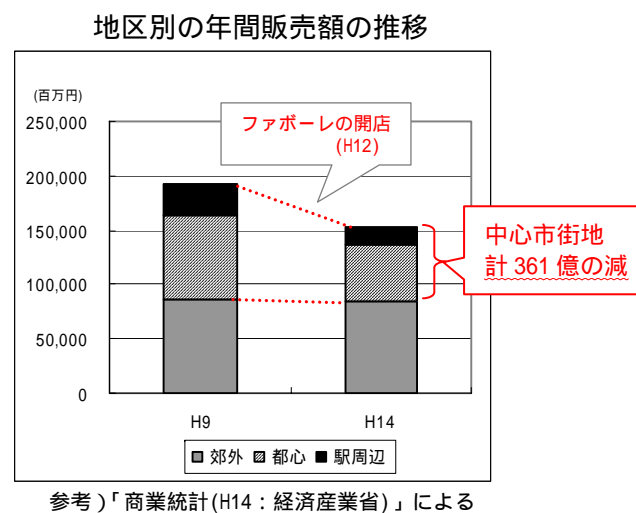
【商業施設の課題】

他の地方都市と同様、富山市においても、郊外への大規模店舗の出店が相次いでおり、中心市街地は厳しい状況となっているため、**魅力のある商業施設の立地・集積**が求められる。
 既存商業施設を補完・連携した新規商業施設の導入により、魅力的な商業環境を形成することで、**郊外の大規模店舗に対抗し、金沢市など市外への購買流出を減少**させることが求められる。

中心市街地と郊外地の比較

地区別の年間販売額でみた場合、**郊外への購買流出が進んでいる。**

現在、**駅周辺の大規模店舗の床面積が20,000㎡程度と小規模**であり、また、自家用車利用に対応した無料駐車場が無く、郊外と比較して魅力に乏しいものとなっている。富山市の商圏人口が約50万人であることから、その**中心市街地にふさわしい規模と魅力を有する商業集積**が進み、さらなる集客効果が高まることが期待される。



中心市街地における駅周辺地区と都心地区の現状比較

施設毎の店舗面積が**駅周辺地区は小規模**であり、また、販売シェアを比較すると、**都心地区への「一極集中」**となっている。

駅周辺部と都心部の商業施設の比較

検討項目	施設規模のデータ		分析結果	摘要
	駅周辺地区	都心地区		
核店舗面積	20,087㎡	25,000㎡ (計画)	・駅周辺のみでは他都市規模(約40,000~50,000㎡)を下回る。	大規模店舗届出面積
施設毎の店舗面積	1,246~9,199㎡	25,000㎡	・駅周辺は都心地区と比較し、小規模な商業施設が多い状況にある。(注)	
市内販売シェア	3%	12%	・都心と比較し、 駅周辺のシェアが低い。	消費購買動向調査(H15)
買回品割合	4%	16%	・都心の買回品需要の割合が高い。	

(注)SC業態別の成立基礎マーケット(30~60万人の場合)
 ・百貨店:10,000~20,000㎡、GMS(量販店):5,000~15,000㎡
 「レジャー産業資料(H13:総合ユニコム)」による

中心市街地と郊外の大規模店舗の状況

中心市街地の大規模店舗の状況

施設名	店舗面積	駐車台数	
駅周辺	・駅特選館	1,246㎡	-
	・エスタ	2,219㎡	310台
	・マリエ	9,199㎡	340台
	・シック	7,423㎡	300台
都心	・大和(計画)	25,000㎡	500台

・総曲輪は、若者向けの店舗が建ち並ぶが、人通りは少ない。



総曲輪商店街

郊外の大規模店舗の状況

施設名	店舗面積	駐車台数
・アピタ富山	14,477㎡	1,100台
・アピタ富山東	18,416㎡	980台
・ファボーレ	31,954㎡	3,100台

・各店舗ともに、無料の大駐車場を完備しており、長時間滞在を誘発している。
 ・品揃えが豊富なほか、シネマコンプレックス併設の店舗も有り、賑わいを見せている。



ファボーレ

参考)店舗面積は「大型小売店舗総覧(H17:東洋経済社)」による

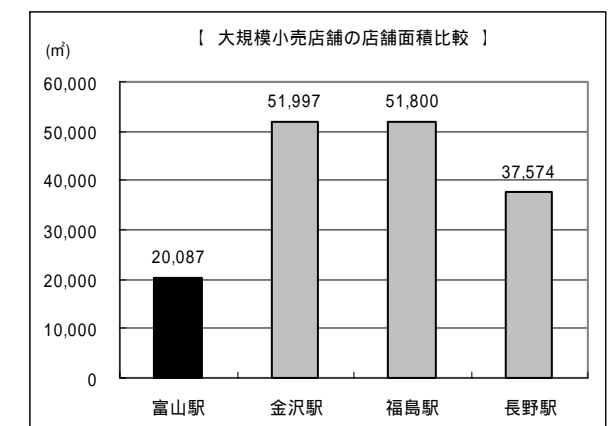
駅周辺地区における他都市との比較

駅300m圏内の大規模店舗の床面積を比較すると、他都市は約40,000~50,000㎡の床面積が確保されており、富山市の値はそれらを**大きく下回っている。**



福島市の駅周辺商業地

大規模小売店舗の店舗面積比較



(「大型小売店舗総覧(H17:東洋経済社)」による)
 類似都市の抽出条件:
 ・旧富山市の人口規模、DID人口規模と同等の都市
 ・新幹線駅を有する(計画している)人口約40万人の中核都市
 ・駅前とは別に中心商業地を有する都市

金沢市との比較

金沢市においては、都心地区に百貨店が2店舗(大和,エムザ)、専門店複合型ビルが2店舗(109、ラプロ)、豎町など魅力的な商店街を有し、**多様な選択肢を可能とする魅力ある商業環境を形成**している。

さらに、駅周辺に10,000㎡規模の施設が2店舗計画されており、**駅周辺だけで50,000㎡の商業床が確保**され、駅周辺に中心商業核がある高崎や秋田に匹敵する強力な商業核となる。

旧富山市の買回品の購買状況については、金沢市に0.5%の流出がみられ、旧高岡市より数値が高いことから、**利用者にとって金沢市は魅力的な商業環境にある**ことが伺える。

2) 業務施設

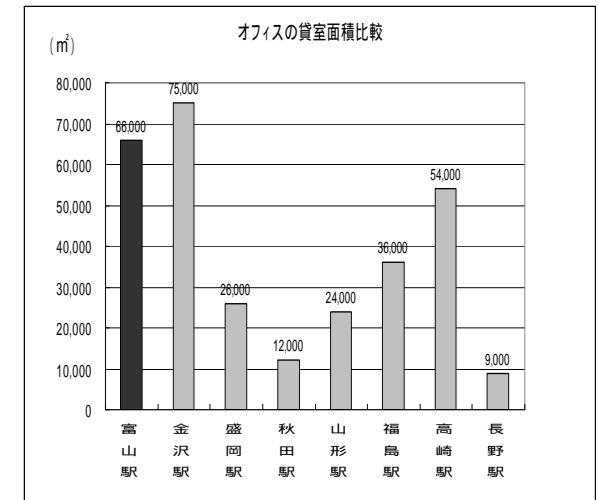
【業務施設の現状・課題】

オフィスは、他都市と比較した場合、**比較的多くの床面積を有**しており、今後、駅周辺の整備の方向性を踏まえ、立地について検討することが求められる。

駅周辺地区における他都市との比較

駅300m圏内のオフィス貸室面積を比較すると、本市の貸室面積規模は金沢よりやや少ないものの、**他都市より多い**状況にある。

オフィスの貸室面積比較



(住宅地図の建物面積×階数×レンタル率(65~75%)で推定)
類似都市の抽出条件:
・旧富山市の人口規模、DID人口規模と同等の都市
・新幹線駅を有する(計画している)人口約40万人の中核都市

金沢市との比較

本駅周辺と金沢駅周辺は、他都市より突出した値を示しており、駅周辺に**オフィスの集積が進んでいる**状況にある。

3) コンベンション・ホール施設

【コンベンション・ホール施設の現状・課題】

他都市と比較した場合、本市におけるコンベンション**開催件数は同等**であるが、中心市街地における**施設収容規模はやや多く**、今後、駅周辺の整備の方向性を踏まえ、立地について検討することが求められる。

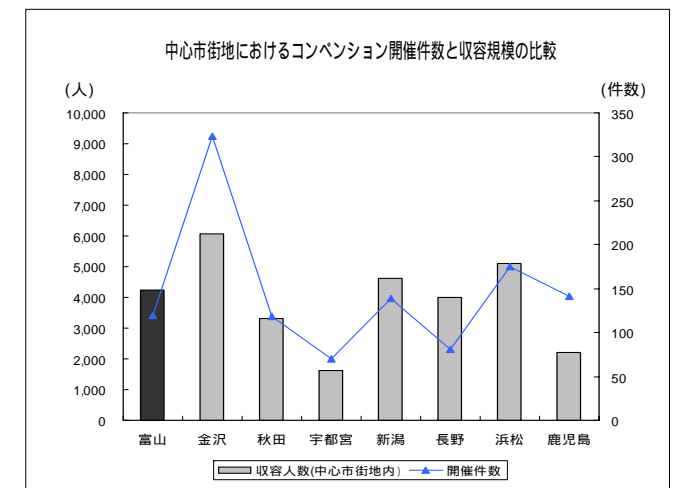
中心市街地における他都市との比較

本市においては**年間100件を超える各種コンベンションが開催**されており、開催回数を他都市と比較した場合、**同等**といえる。

中心市街地の収容規模(施設収容人員)は約4,000席であり、他都市と比較すると**やや多い**。

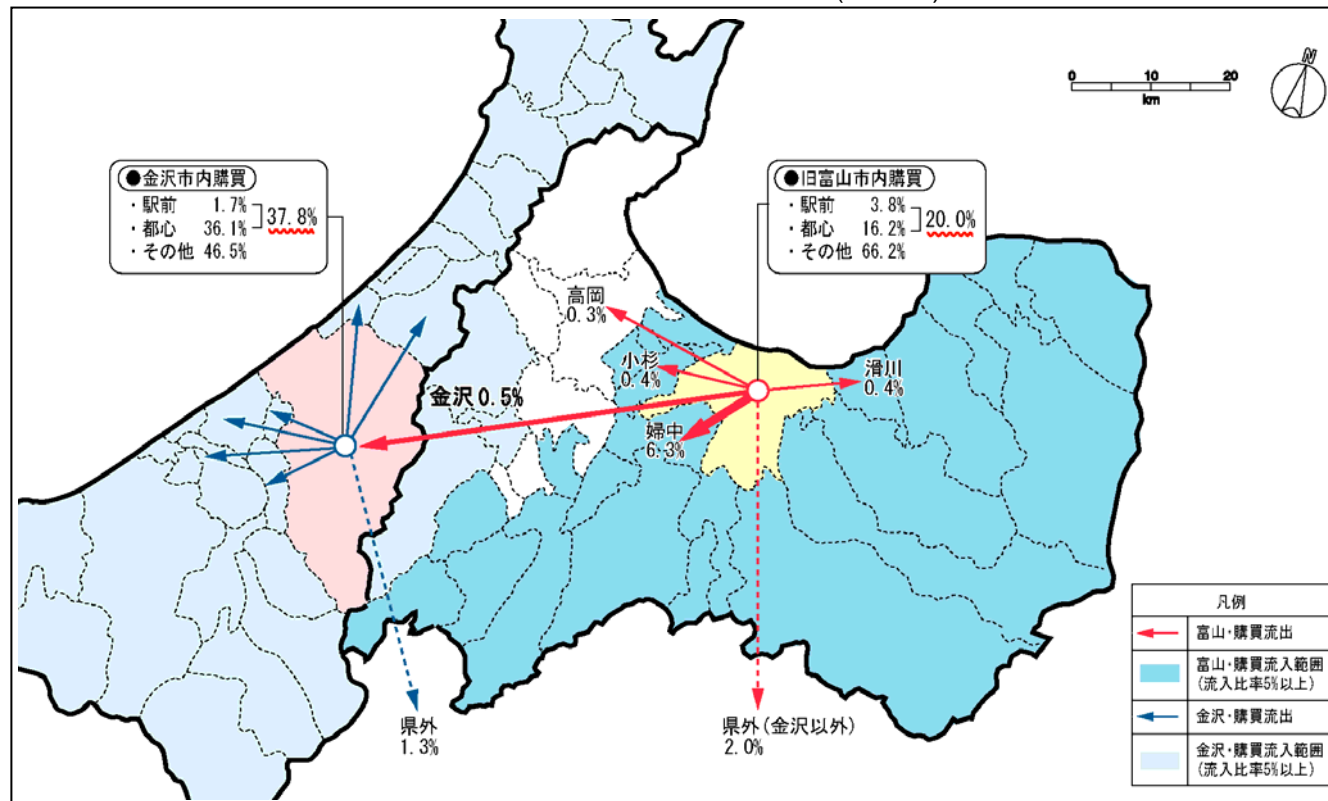
主要施設(オーバードホール、市民プラザ)の利用状況は日当り1.0件未満である。

コンベンション開催件数と収容規模の比較



(コンベンション・ビューロー等(H17:日本経済新聞社)による)
類似都市の抽出条件:
・新幹線駅を有する(計画している)人口約40万人の中核都市

旧富山市における購買流入状況(買回品)



(「消費購買動向調査(旧富山市 H15, 金沢市 H14)」による)

商業施設の課題

他の地方都市と同様、富山市においても、郊外への大規模店舗の出店が相次いでおり、中心市街地は**厳しい状況**となっているため、**魅力ある商業施設の立地・集積**が求められる。

既存商業施設を補完・連携した新規商業施設の導入により、魅力的な商業環境を形成することで、**郊外の大規模店舗に対抗し、金沢市など市外への購買流出を減少**させることが求められる。

金沢市との比較

金沢市と比較し、コンベンション開催件数は半分以下と少ないものの、施設収容規模は約70%となっている。

4) 宿泊施設

【宿泊施設の現状】

中心市街地の内、駅周辺地区と都心地区を比較すると、駅周辺地区はシングルユースが多く、築年数が10年超のものが多く、**新しさや設備といった面から魅力に乏しいものが多い。**
他都市と比較すると、**ホテル規模はほぼ同等**であるが、金沢市と比較した場合、**シングルユース以外の室数が少ない。**

【宿泊施設の課題】

新幹線整備の誘発効果による観光客の増など、**多様なニーズに対応した施設の立地が求められる。**
県庁所在地の玄関口としてふさわしい駅前とするため、駅直近部にゆとりあるロビー空間やバンケットホールなど**設備面の充実した宿泊施設の立地や、駅周辺地区における既存施設のリニューアル**が求められる。

駅周辺地区と都心地区の現状比較

駅周辺地区の宿泊施設は宿泊特化型のシングルユースの割合が非常に高く、多様なニーズに対応可能なミッドプライス以上のクラスの施設は、都心地区に多い。

また、築年数でみた場合、駅周辺地区における宿泊施設は築10年を越えているものが多い。

駅周辺地区と都心地区の宿泊施設の比較

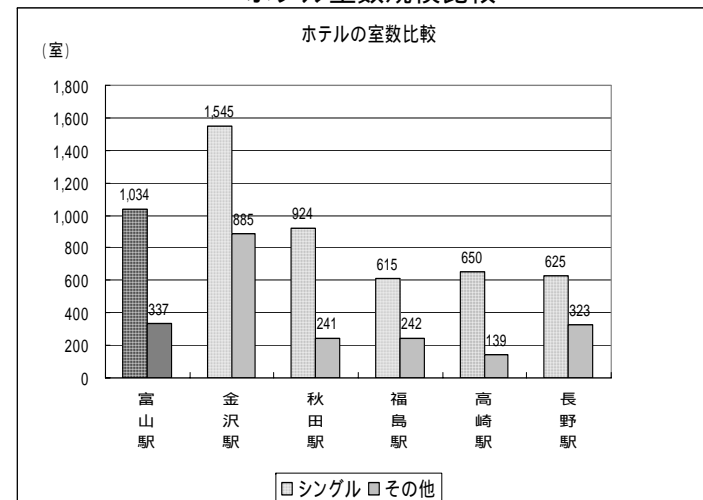
検討項目	施設規模のデータ		分析結果
	駅周辺地区	都心地区	
シングルユースの割合	80%	65%	・駅周辺における シングルユースの割合が高い。
稼働率(注1)	主要ホテルの平均稼働率約60%		・現状では稼働率が低い。
最上のグレード	ミッドプライス	アッパーミドル	・駅周辺の グレードが低い。
築年数	多くが 10年超	築10年以内多い	・駅周辺は 新しさや設備面で魅力に乏しい。

(注1)ホテル年鑑2005及び主要ホテルへのヒアリング結果による

他の類似都市との比較

駅300m圏内のホテル室数を比較すると、本市のホテル規模は、シングルユース、その他のユースともに**他都市とほぼ同等**である。

ホテル室数規模比較



(室数は「ホテルガイド(昭文社)」による)

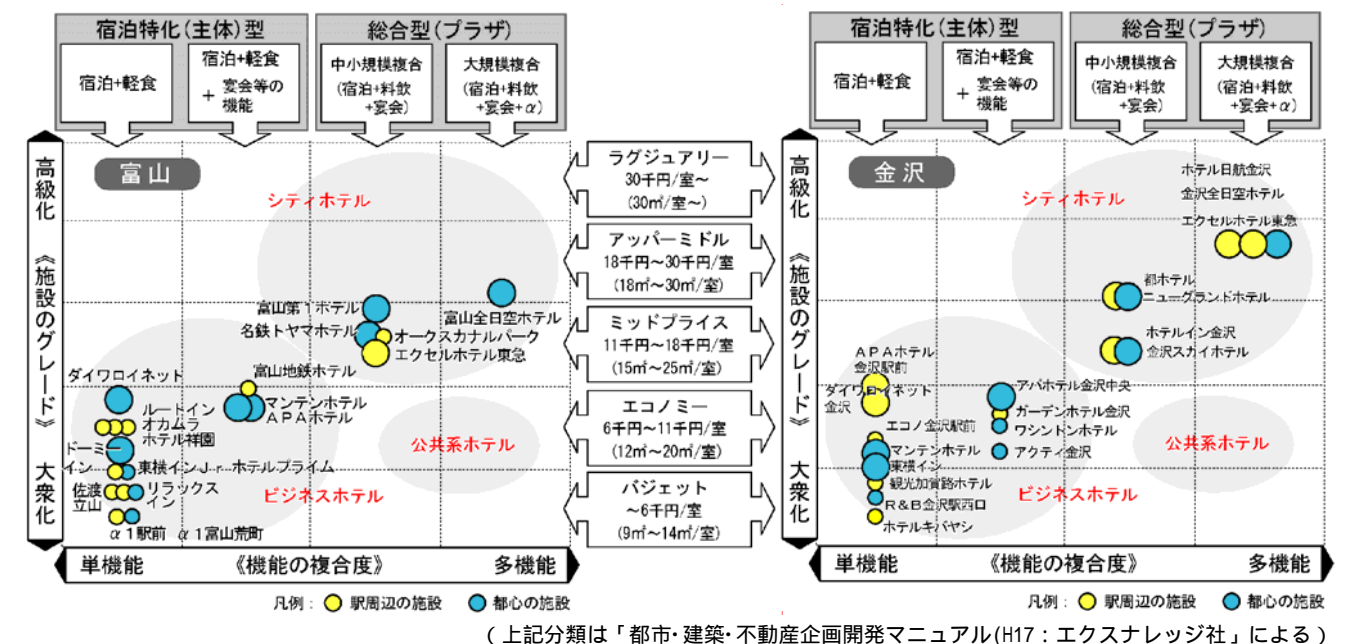
類似都市の抽出条件：
・旧富山市の人口規模、DID人口規模と同等の都市
・新幹線駅を有する(計画している)人口約40万人の中核都市

金沢市との比較

都心地区を含めて金沢市と比較した場合、金沢市はアッパーミドルクラスのシティホテルが3件あるが、本市においては1件のみである。

これは、金沢市の都心地区自体が1つの観光地となっており、観光滞在都市としての魅力を有していると考えられるが、本市における**観光客に対応した施設が少ない**ことを示している。

ホテルのポジショニング(金沢と富山の比較)



宿泊施設の課題

新幹線の時間短縮効果により、**首都圏が日帰り圏**となることから、現在多くを占めるビジネスユースの宿泊需要の減少が考えられるが、誘発効果による観光客の増加など、**多様なニーズに対応した宿泊施設の立地が求められる。**

新しさや設備面で魅力の乏しい駅前の現状からも、駅直近部へのゆとりあるロビー空間やバンケットホールなど**県庁所在地の玄関口としてふさわしい設備面の充実した宿泊施設の立地や、駅周辺地区における老朽化した既存施設のリニューアル**が求められる。

ゆとりあるロビー空間(金沢駅前)



5) 駐車施設

【駐車施設の現状】

駅周辺地区の駐車場は、**昼間駐車率**が約 50～60%となっており、施設によって**利用状況に偏り**が見られる。

連立事業や区画整理事業により廃止される平面駐車場分の**駐車台数の代替確保**が必要である。

他都市と比較した場合、本市の駐車場**規模は比較的多い**状況にある。

駅周辺地区における現状

駅周辺地区の駐車場の**昼間利用率**は平日約 50%、休日約 60%となっている。

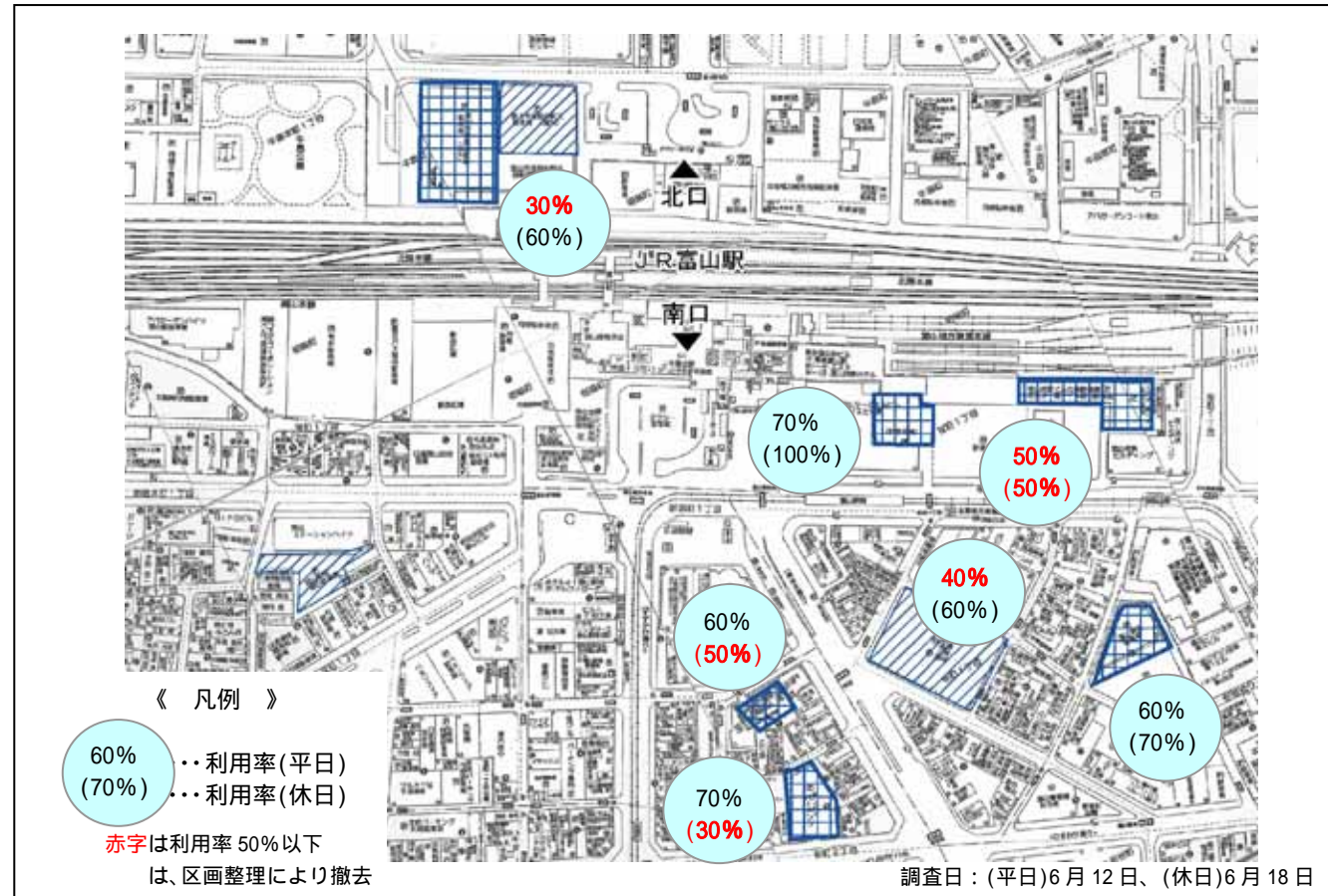
但し、店舗隣接型駐車場の利用率が高く、駅北駐車場は低いなど、**施設により利用状況に偏りが見られる**。

連立事業や区画整理事業により廃止される平面駐車場に**対応した駐車台数の確保**が必要である。

平日の利用率が低い駅北駐車場



既設駐車場の利用状況



【駐車施設の課題】

施設によって昼間駐車率が低い状況から、利用状況の偏りについての**改善が求められる**。

新幹線開通による飛行機からの転換利用や、今後の駅周辺の整備の方向性を踏まえ、新たな集客施設等の立地を考える場合は、需要の増加が予想されるため、**新たな駐車場の設置**が求められる。

他の類似都市との比較

駅 300m 圏内の立体駐車場の台数を比較すると、本市の駐車場規模は他類似都市より**比較的多い**状況にある。

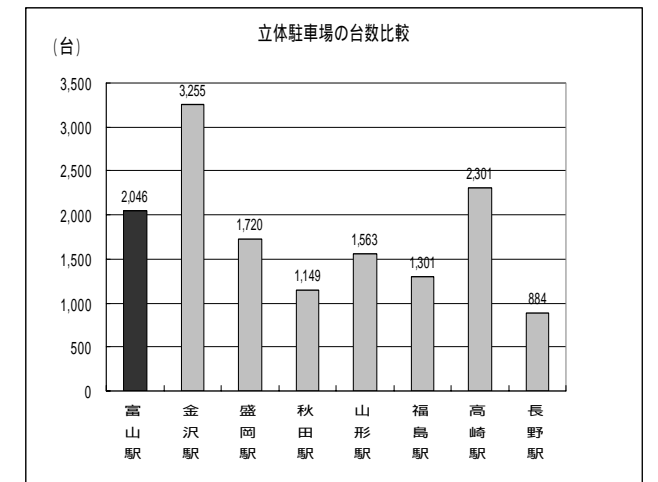
新幹線の開通に伴い、長時間駐車ニーズが増加すると予想されるが、本駅においては、他駅に見られるような日料金設定が無い。

長時間駐車対応の料金設定比較

都市名	駐車料金	対象台数
盛岡	900 円/日	696 台
山形	1,200 円/日	345 台
高崎	1,020 円/日	1,000 台
金沢	1,500 円/日	1,500 台
富山	日料金の設定無し	

(各市へのヒアリングによる)

立体駐車場の台数比較



(各市へのヒアリング及びHPによる)

類似都市の抽出条件：
 ・旧富山市の人口規模、DID人口規模と同等の都市
 ・新幹線駅を有する(計画している)人口約40万人の中核都市

駐車施設の課題

施設によって昼間駐車率が低い状況から、利用状況の偏りについての**改善が求められる**。

現在の駐車場の利用率は低いですが、飛行機から新幹線への転換利用の駐車台数を見込んだ場合や、今後の駅周辺の整備の方向性を踏まえ、新たな集客施設等が立地する場合においては、需要の増加が予想されるため、**新たな駐車場の設置**が求められる。

6) 観光・物産案内 / 行政サービス施設

【観光・物産案内/行政サービス施設の現状・課題】

観光案内施設や観光物産施設は現在、**駅舎から離れた位置**にあり、駅舎からの利便性に配慮した**再配置**が求められる。

既存の行政サービス施設について**一定の利用者がみられる**ことから、今後の駅周辺の整備の方向性を踏まえ、必要に応じて、**公共公益施設の機能の充実**が求められる。

駅周辺地区における現状

駅広場にある観光案内施設や、CIC 内にある**観光物産施設「いきいきKAN」**は、いずれも駅舎から離れた位置にあるため、**駅利用者に判り難い**。

CIC 内にある**行政サービス施設「とやま市民交流館」**は、年間を通じ、**一定の利用者がみられる**。

他駅の駅直近にみられる子育て支援施設、ステーションギャラリーなどの施設が皆無である。

屋外の駅広場にある観光案内施設



「とやま市民交流館(CIC内)」の施設概要

- ・市民サービス窓口
- ・学習室
- ・図書コーナー(約3千冊)
- ・国際交流センター
- ・来館者数 約6万人/年(H16年度実績)



【参考】「高岡市生涯学習センター(高岡駅前)」の施設概要

- ・県生涯学習校(県立高校、カレッジ地区センター)
- ・市生涯学習施設(ホール、研修室、学習室)
- ・市立中央図書館(約26万冊)、男女平等推進センター
- ・来館者数 約173万人/年(H16年度実績)



観光・物産案内/行政サービス施設の課題

観光案内施設、物産紹介施設、市民サービス窓口については、**駅改札近くの利便性の高い位置への再配置**が求められる。

交通結節点における駅利用者の行政サービス等、**公共公益施設の機能の充実**が求められる。

他駅に見られる子育て支援施設などの利便施設の立地が求められる。

他駅における鉄道高架下利用の事例

	金沢駅(在来線・新幹線高架下)	岐阜駅(在来線高架下)	鹿児島中央駅(新幹線高架下)	浜松駅・静岡駅(新幹線高架下)
公共公益施設	<ul style="list-style-type: none"> ・石川県観光情報センター ・金沢市観光協会・ステーションギャラリー ・金沢市民サービスステーション ・子育て支援施設  <p>ステーションギャラリー</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・岐阜市観光案内所 ・図書館(約1,100㎡)、体育施設(約800㎡) ・行政サービス施設(約2,200㎡) ・屋内広場、駐車場(約50台)  <p>図書館</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島県観光案内所 ・行政サービス施設(約400㎡)  <p>観光案内所</p>	<ul style="list-style-type: none"> 【浜松駅】 ・浜松市観光案内所  <p>観光案内所</p>
商業施設等	<ul style="list-style-type: none"> ・飲食・物販(約2,500㎡) ・生活雑貨(約900㎡)、服飾等(約5,400㎡)  <p>店舗(特産売場)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・工房(約1,800㎡)、飲食・物販(約2,100㎡)、スポーツクラブ・天然温泉スパ  <p>工房兼用店舗</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・物販、飲食(約2,800㎡)  <p>店舗(物販・飲食)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 【静岡駅】 ・物販、飲食(約7,600㎡)  <p>店舗(物販・飲食)</p>

(施設面積は、施設管理者へのヒアリングの結果による)

駅周辺地区における立地施設の現状・課題の整理

駅周辺地区における施設立地の現状と課題

商業施設

駅周辺の店舗面積は絶対量が少なく、施設も小規模である。郊外の大規模店舗や金沢市への購買流出が進んでいる。既存商業施設を補完・連携した新規施設の導入により、魅力的な商業環境を形成することで、**郊外の大規模店舗に対抗し、金沢市など市外への購買流出を減少**させることが求められる。

業務施設

オフィスの床面積は比較的多く、今後、駅周辺の整備の方向性を踏まえた検討が求められる。

コンベンション・ホール施設

コンベンションの開催件数は同等であるが、施設収容規模は他都市よりやや多く、今後、駅周辺の整備の方向性を踏まえた検討が求められる。

宿泊施設

ホテルの室数は他都市と同等であるが、新幹線整備の誘発効果による観光客の増など、**多様なニーズに対応した施設の立地**が求められる。駅直近部にゆとりあるロビー空間やバンケットホールなど、**設備面が充実した宿泊施設の立地**や、駅周辺地区における**既存施設のリニューアル**が求められる。

駐車施設

施設によって偏りのある利用状況について、**改善**が求められる。新幹線開通による転換利用や今後の駅周辺の整備の方向性を踏まえ、新たな集客施設等の立地を考える場合は、**需要の増加が予想されるため、新たな駐車場の設置**が求められる。

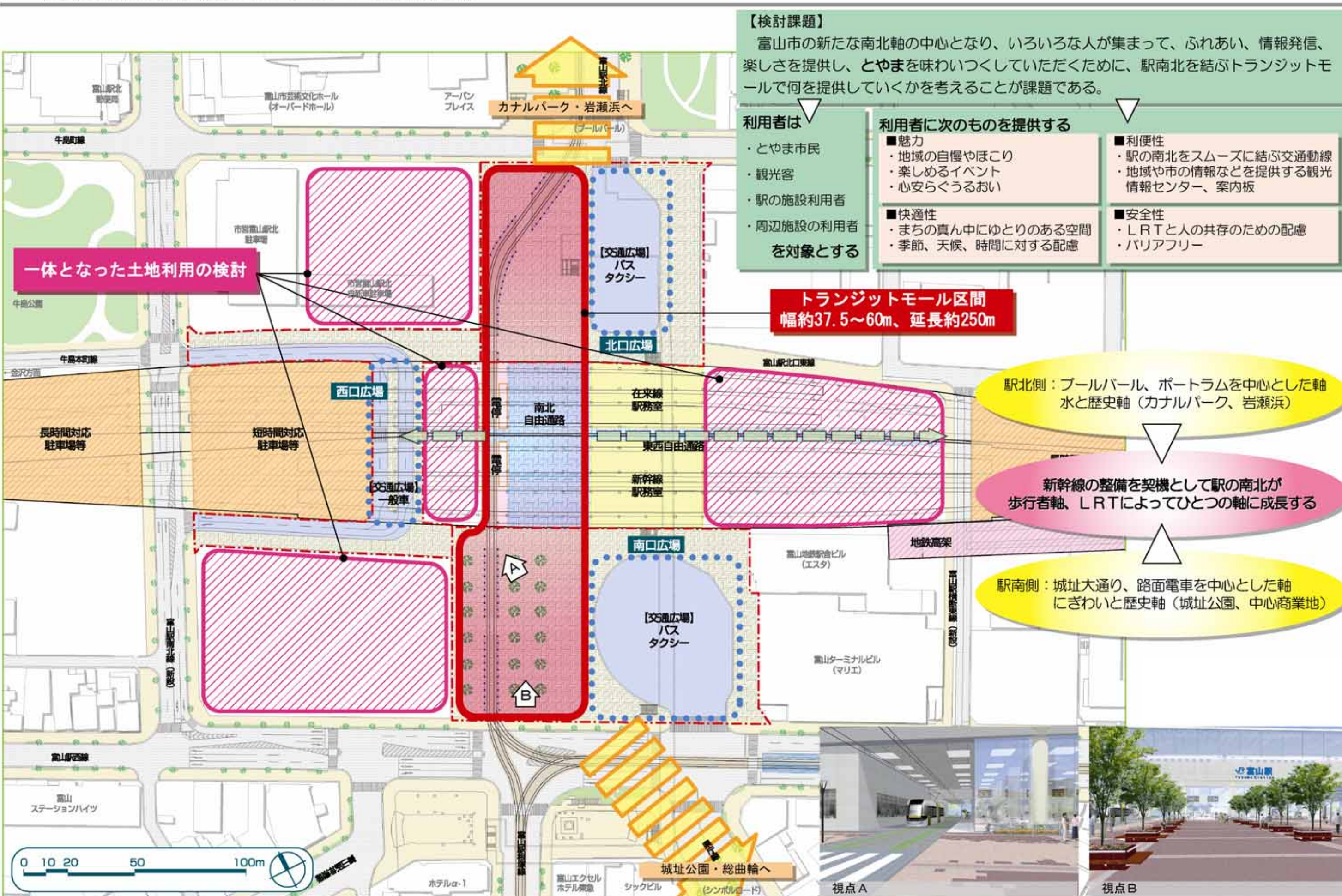
観光・物産案内 / 行政サービス施設

駅舎から離れた位置にある観光案内施設や市民サービス窓口について、**利便性に配慮した再配置**が求められる。今後の駅周辺の整備の方向性を踏まえ、必要に応じて、行政サービス等、**公共公益施設の機能の充実**が求められる。

駅直近部の施設配置計画図



Ⅲ. 周辺開発と一体となったにぎわい空間整備検討 駅南北を結ぶ我が国初のトランジットモールの計画検討



【検討課題】
 富山市の新たな南北軸の中心となり、いろいろな人が集まって、ふれあい、情報発信、楽しさを提供し、とやまを味わいつくしていただくために、駅南北を結ぶトランジットモールで何を提供していくかを考えることが課題である。

利用者は ・とやま市民 ・観光客 ・駅の施設利用者 ・周辺施設の利用者 を対象とする	利用者に次のものを提供する ■魅力 ・地域の自慢やほこり ・楽しめるイベント ・心安らぐうおい ■快適性 ・まちの真ん中にゆとりのある空間 ・季節、天候、時間に対する配慮	■利便性 ・駅の南北をスムーズに結ぶ交通動線 ・地域や市の情報などを提供する観光情報センター、案内板 ■安全性 ・LRTと人の共存のための配慮 ・バリアフリー
---	---	--

一体となった土地利用の検討

トランジットモール区間
幅約37.5~60m、延長約250m

駅北側：プールパル、ポータルムを中心とした軸
水と歴史軸（カナルパーク、岩瀬浜）

新幹線の整備を契機として駅の南北が
歩行者軸、LRTによってひとつの軸に成長する

駅南側：城址大通り、路面電車を中心とした軸
にぎわいと歴史軸（城址公園、中心商業地）

