

## 『第1回富山駅周辺整備事業推進協議会』 議事概要

日 時：10月25日(水) 13:30～

場 所：富山駅前C i C 5階「多目的ホール」

### 次 第

- 1 開 会
- 2 挨 拶
- 3 「富山駅周辺整備事業推進協議会設置要綱(案)」及び「富山駅周辺整備事業推進協議会公開要領(案)」について〔資料-1〕
- 4 委員紹介
- 5 座長選任
- 6 議 事
  - 1) 「富山駅周辺整備事業推進協議会の設立について」〔資料-2〕
  - 2) 「富山駅周辺整備計画の概要と今後の事業展開」〔資料-3〕
  - 3) 「整備の基本方針と検討課題」〔資料-4〕
- 7 閉 会

[出席委員] 12名 (うち2名代理)

[欠席委員] 4名

### 富山市助役挨拶

- ・本日の資料にもあるが、これまでの経緯を簡単に説明すると、平成15年から平成17年2月にかけて、黒川先生に座長を務めていただき富山駅周辺整備協議会を6回開催した。その際に、富山駅周辺整備の概ねの骨格プランをまとめるに至った。
  - ・その後、連続立体交差事業等の都市計画決定や事業認可等を経て、本年4月末には富山ライトレールが開業し、各事業については順調に進んでいる状況である。
  - ・本協議会で議論したいことは主に3つあり、
    - 1点目は  
駅前広場レイアウトの具体化として、設計の自由度が高いなかで、快適性や使いやすさ、バリアフリーなど、賑わいづくりと合わせて議論していただきたい。更に良い駅広としていくために公共施設整備の中身を詰めていきたい。
    - 2点目は  
土地利用として、富山市のみならず県全体の玄関口としてふさわしい駅周辺のあり方や公共施設以外の駐車場やホテル、商業施設等の集積を図っていけば良いのかを議論していただきたい。
    - 3点目は  
新幹線事業や連続立体交差事業、土地区画整理事業などにあわせた今後の事業展開ですが、駅前広場等は段階的に施工する必要があり、各事業展開や段階整備、暫定施工などの事業の進め方について議論していきたい。
- 以上3点について皆様にご検討いただき、それぞれの事業に反映していきたいと考えて

いる。

### 座長挨拶

- ・先程の笠原助役からの挨拶にもあったが、駅周辺整備として様々な事業が集中しており、各事業の調整が必要であり、みなさまの協力が必要である。
- ・国の社会資本審議会でも地方都市の郊外開発を原則として止め、今後は既成市街地で集約型で再整備する方向が出されており、公共交通の軸に沿った所なるべく集約した整備を指導している。
- ・昔の金沢は木造密集市街地であったのに比べ、今、駅前は非常に立派になったが、駅の直近部では各地権者の個別整備や土地利用の影響で時間貸しの駐車場が増えており、街としては空洞化に向かっている。
- ・富山はまだそうになっていないが、放っておくとそうになってしまうかもしれない。周辺の土地利用を含めてまちの一つの拠点としてどうするのが課題である。
- ・これらの対策には民間の力をどのように誘い出し、それらをどのように行政がサポートしていくかが大事である。
- ・本協議会では事業の推進ということであり、皆様のご協力をお願いしたい。

### 議 事

事務局（資料説明）

委員 現状のバス乗降場は広場外にも分散しておりどこで乗ればよいのか分かりにくい。本計画のとおりバス乗降場の集約をお願いしたい。バスバース数が7バースでよいかどうかは今後精査する必要がある。

駅周辺における新たな機能として商業施設の立地について県としても努力していくが、公共だけで解決できるものではない。事務局としての考えを聞きたい。

事務局 富山駅周辺の商業施設の集積は、県庁所在地でかつ新幹線駅がある他都市と比較すると小さいと思われる。ただ、多くの方が心配されるのは、駅周辺での集積を図ると西町総曲輪中央通りの中心市街地が落ち込むのではないかとということである。金沢でも駅周辺で商業施設が出来て、香林坊や片町が大変になるという意見も聞かれる。今、市では、総曲輪地区をはじめとする再開発や路面電車の環状線化などが動きつつあり、中心市街地の活性化を推進している。それらの施策の成果を見ながら駅周辺の商業施設について検討していきたい。

委員 商業出店者サイドの需要が今のところ感じられない状況であり、駅南はここ1、2年で飲食店の出店はあるが、物販関係はない。

座長 まちづくり三法の見直しも行われ、行政がこうしてくれれば民間はやりやすいといった意見を出していくべきである。

バスバースについての事務局の考えは。

事務局 バスバースについては事務局で調査中であるが、将来の運行形態を含めてバス事業者と協議したい。現況の運行本数に対応できる計画となっているが、高速バスの増発などの可能性もあるため今後詰めていきたい。

- 座 長 現在の高速バスのバースは南と北にあるのか。
- 事 務 局 現在は駅南側だけである。仮に将来石川方面への高速バスが運行されれば駅北側が便利となる可能性があるので、現時点で北側の高速バスバースを否定するものではない。それらを含めて今後検討していきたい。
- 委 員 東海北陸自動車道が来年全線開通すれば、新たな旅客流動が起こると予想されるので対応を考えていきたい。
- バスバースについて、現在の運行体制であれば確かに7バースくらいで収容可能かとも思われる。しかし、現状の運行本数は最小限までに縮小されたものであり、今後公共交通の活性化を推進する機運の中で、バスを拡充方向にシフトしなければならないと考えている。せっかく整備したのに、バスが収容しきれない事態にならないように先を見据えた考え方をしたい。こちらとしても実務段階で詳細を検討中であり、もう少し時間をいただきたい。
- 委 員 ミュージアムバスなども含めて集約した方がよい。
- バスやタクシーの発着場は一度整備されると変更が困難と思われるため、少し余裕を見込むことが望ましいと思われる。
- 委 員 資料4の4ページについて、将来的なまちづくり全体を想定した上で、各交通機能の需要や方向性を設定していると思われるが、事務局から説明をお願いしたい。
- 同2ページについて、調査検討範囲が示されているが、公共交通を軸としたまちづくりは決してこの範囲だけでは収まらず、中心市街地などを含めた広範囲でのまちづくりを計画されていると思うが、説明をお願いしたい。
- 新幹線の開通は約10年後であり、そこをスタートとして10年、20年後を見越した方向性を設定する必要がある。
- 事 務 局 資料4の18ページでは、駅周辺の骨格となるレイアウト案を示している。
- 南北の駅前広場においては、バスやタクシーが待機状態で長時間占用するのは好ましくないと考えており、駅前広場は「賑わいの空間」にしたい。一般車については、南北駅前広場に入れずに、西側の高架下の空間を使って対処することを考えている。タクシーについては待機駐車場を駅前広場外に確保し、広場内のタクシーが出たら順次進入する仕組みにしたい。これらの一番の目的は、できるだけ人のスペースを確保し賑わいを演出することである。この計画では、21世紀型の駅前広場として富山らしい特色を持たせてある。
- 委 員 地域住民に対するマーケットと、観光客・来街者に対するマーケットがあり、それらを十分に分析することで土地利用などの方向性が導き出されるのではないか。
- 駅周辺のホテルではシングルユースが多いと聞いたが、一つの仮説だが、立山方面への団体客は家族連れとは違って、それぞれシングルに泊まるのが理由かもしれない。そういったマーケットがあるから必然的にシングルが多いわけであり、その団体客用のたまり場スペース及び観光バスの乗降スペースも必要となることが分かる。このように分析していくと、レイアウトの効率性も増してくる。新幹線が開業すればレンタカーの需要マーケットも意識することが必要である。
- 資料4の5ページにバス・タクシーバースのレイアウトがあるが、どれか1つに

決めるのではなく、ニーズの変化に応じて柔軟にステップアップできるような余裕を持ったレイアウトにするのが良いのではないかと。

委員 今回提示されている駅前広場全体のコンセプトは世界的にみても優れたものと思われる。一般車の高架下処理、コンパクトなバス・タクシーバス、ライトレールの高架下での軌道との結節などが実現できるような形で提案されている。交通空間については、今後の検討の中で機能やバス数の増加など要望が出てくると思うが、コンセプトにも掲げているコンパクトな交通空間を実現することが大切である。

バスバスは縦列で計画されているが、必ずしもその必要はない。むしろ大きなバスターミナルでは縦列でないことが多い。例えばターンテーブルを設置してスペースを小さくするということもあり得る。バス本数は増やして面積は増えないようにというコンセプトで考えていただきたい。

駅前広場が人で賑わうことが、結局は、バス、タクシー事業者のためにもなるはずである。

委員 まちづくり三法も改正となりチャンスが来たと思われる。

新しい駅舎は賑わいが大事であり、そのためには富山ライトレールと路面電車の一体化を軸に考えたコンパクトなまちづくりが良いのではないかと。

富山ライトレールの開業以来、駅周辺では来街者の増加や賑わいが出てきているが、その一方で総曲輪などの旧商店街は大型店の撤退などもあり、人通りが減っている。だからと言って、駅前の賑わいを抑えるのではなく、駅前と中心市街地商店街がお互いに切磋琢磨して競い合っていくことが富山のあるべき姿と思われる。

座長 資料4の9ページにて、居住施設の立地促進が掲げられているが、どこをねらっているのか。駅300m圏に入れようとしているのか。

民間がマンションを建てたくても、良い形の土地が無いのでは。

駅からちょっとでも離れるとマンションは売れなくなるみたいだが。

委員 高さ制限に関して、マンション建設者と住民とのトラブルが多数起きている。

15、16階の高さでも近隣住民と訴訟になっている。富山市民は都会と違って既得権が強すぎて、日照権や立山の眺望などでも争いになり市に相談している。

事務局 今回の資料は、土地利用の現状把握と課題の抽出にとどまっている。次回以降、駅周辺の土地利用のあるべき姿を提案し、ご意見をいただきたい。

委員 県では県外及び国外から富山に観光客を誘致する取り組みをしているが、現在、旅行会社としては、富山から出て行っていただくのが主な商売である。修学旅行の学生300人ほどが集合できるスペースがあまりなく、現在は駅北の地下広場をよく使用させてもらっているが不便である。他に集まる場所が無い。完成形はもちろんのこと、平成26年までの駅舎や広場の切替が続く間もたまり場スペースの確保に配慮して欲しい。

委員 今後の検討の中で、南北に通る路面電車と歩行者との間の安全確保について考えていきたい。また、富山ではまだ車にたよる感覚があるため、この限られたエリアに車が集中すると思われ、その処理について整理していきたい。

委員 施設整備においては、賑わいの空間づくりを意識することが一番大事であり、広

い空間だけ確保して閑散としているようではだめである。

駅利用人数を考えて、地下空間と地上空間の仕分けについても検討して欲しい。

委員 車社会の現状があり、特に富山は雪が降るし、高架下を利用した駐車場を駅との接点として、車での利用に配慮することが必要である。

資料4の18ページで、トランジットモールの処理の仕方が難しいと思われるが景観に配慮しながらの処理を考えなければならない。

座長 バスバースについては、他都市の良い例、悪い例を整理し、参考にしてみるのもよいと思う。日本のあるところでは、何行きバスに乗るべきか分かっているのに乗り場が分からないといった、コンパクトにしすぎて失敗した箇所もある。逆に広場を拡大にし過ぎても一番遠くのバースにお客が行くのは大変である。どこかでバランスがとれるポイントがあるはずである。

駅前広場の華やかさを演出するのは大切なことである。広場がどんな使い方ができるのか提案して欲しい。

資料4の18ページでは、区画整理にて「一体となった土地利用」を行うことになっているが、民間が参入できる仕掛けはなにか考えなければならない。関係者とその辺りを相談して案をつくっていくべきである。

事務局 基本的に、この協議会は駅周辺の事業が完了するまで継続したい。十年がかりで行う事業のため、今すぐに決められることと数年後でないと決まらないことがある。土地利用や高架下利用は数年後でないと決められないと思う。委員の委嘱の関係などで、今回は18、19年度の2年とさせていただいている。

新幹線駅舎と在来線駅舎の意匠・デザインについては、別途、県と市の協同の委員会を設立し検討する予定なので、この協議会の検討事項には入っていない。ただし、駅周辺の街並み・景観についてはこの協議会の中でも検討していただきたい。

座長 以降、途中で委員の方々にご相談に伺ったりすることもあると思うが、その時はご協力をお願いしたい。

事務局 次回の協議会日程については、詳細が決まり次第連絡する。

以 上