

第2回 富山駅周辺整備事業推進協議会
富山駅周辺街区の土地利用計画検討

目 次

序．検討概要	1
1. 富山中心市街地の方向性	2
2. 富山駅直近部の開発余地	3
3. 新幹線効果による土地利用の課題と導入機能	4
4. 駅周辺地区の土地利用の現状と課題	5
5. 駅周辺地区の景観の現状と課題	9

平成19年2月20日

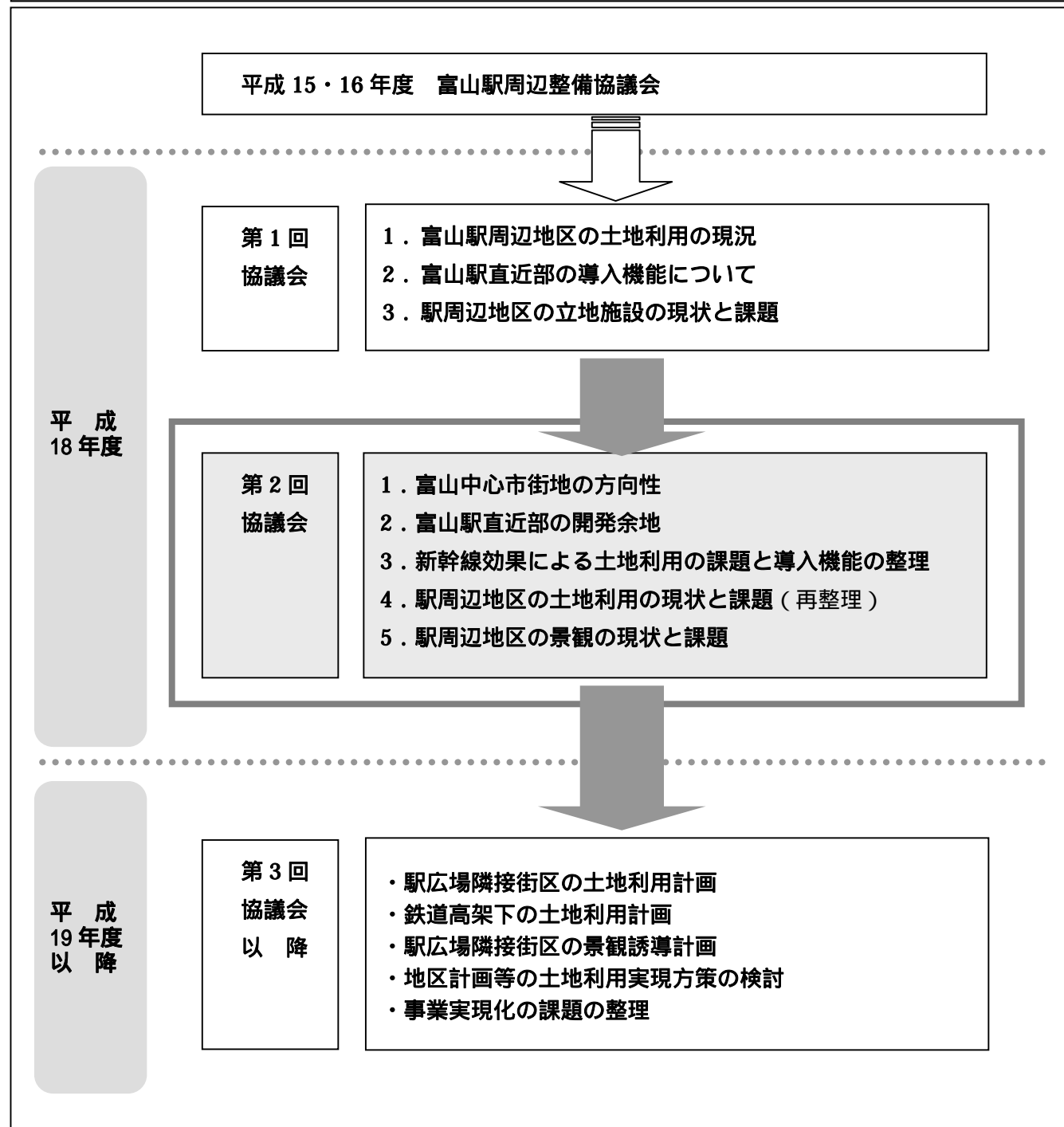
富 山 市

序．検討概要

検討の目的

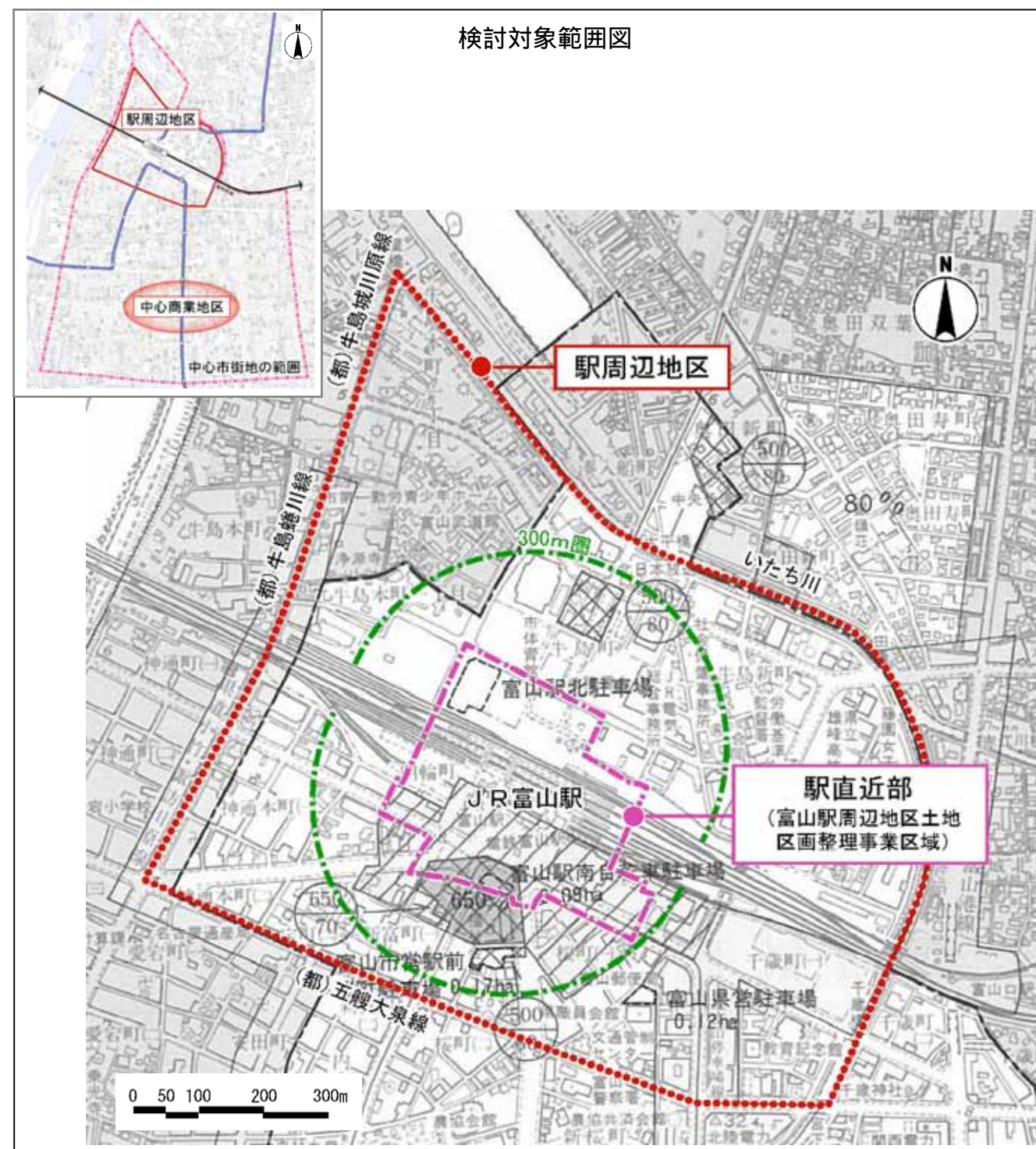
本検討は、「平成 16 年度富山駅周辺施設整備計画等調査検討業務（富山駅周辺整備協議会）」による基本計画を踏まえ、「富山駅周辺整備事業推進協議会」を通じ、県都の玄関口としてふさわしい土地利用について、より具体的な計画検討を行うものである。

富山駅周辺整備事業推進協議会 「土地利用計画」検討フロー



検討対象範囲について

検討対象範囲は、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 を検討対象範囲とする。

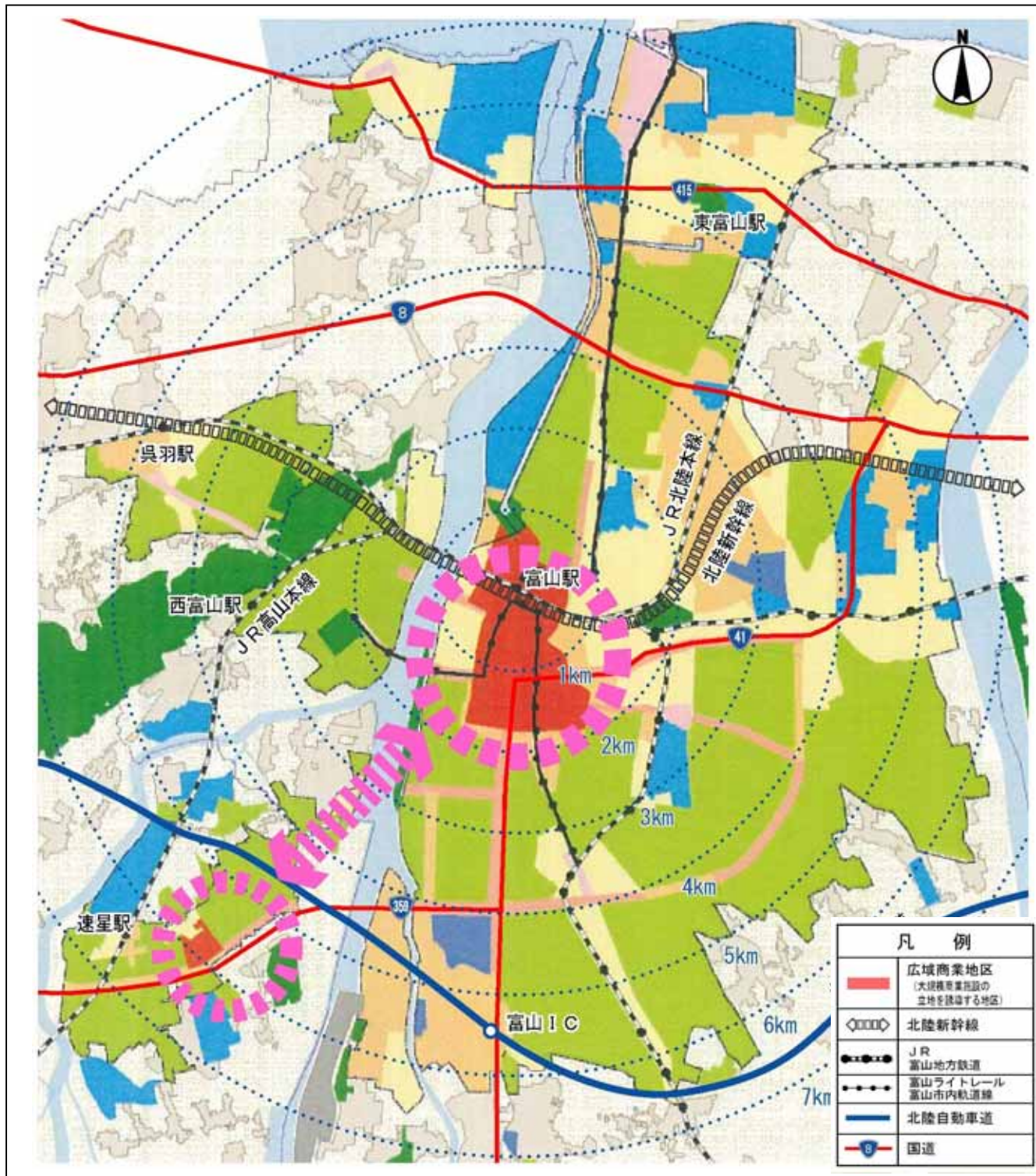


1. 富山中心市街地の方向性

富山市における中心市街地の位置づけ
 ○富山市においては、コンパクトなまちづくりを進めるため、**富山駅周辺・総曲輪地区**と、**婦中地域のJR速星駅周辺**を、大規模商業施設の立地を誘導する**広域商業地区**と位置付けている。
 中心市街地においては、富山市の中心地としての施設集積の活用や、魅力的な商業環境の形成など、賑わいの形成が求められる。

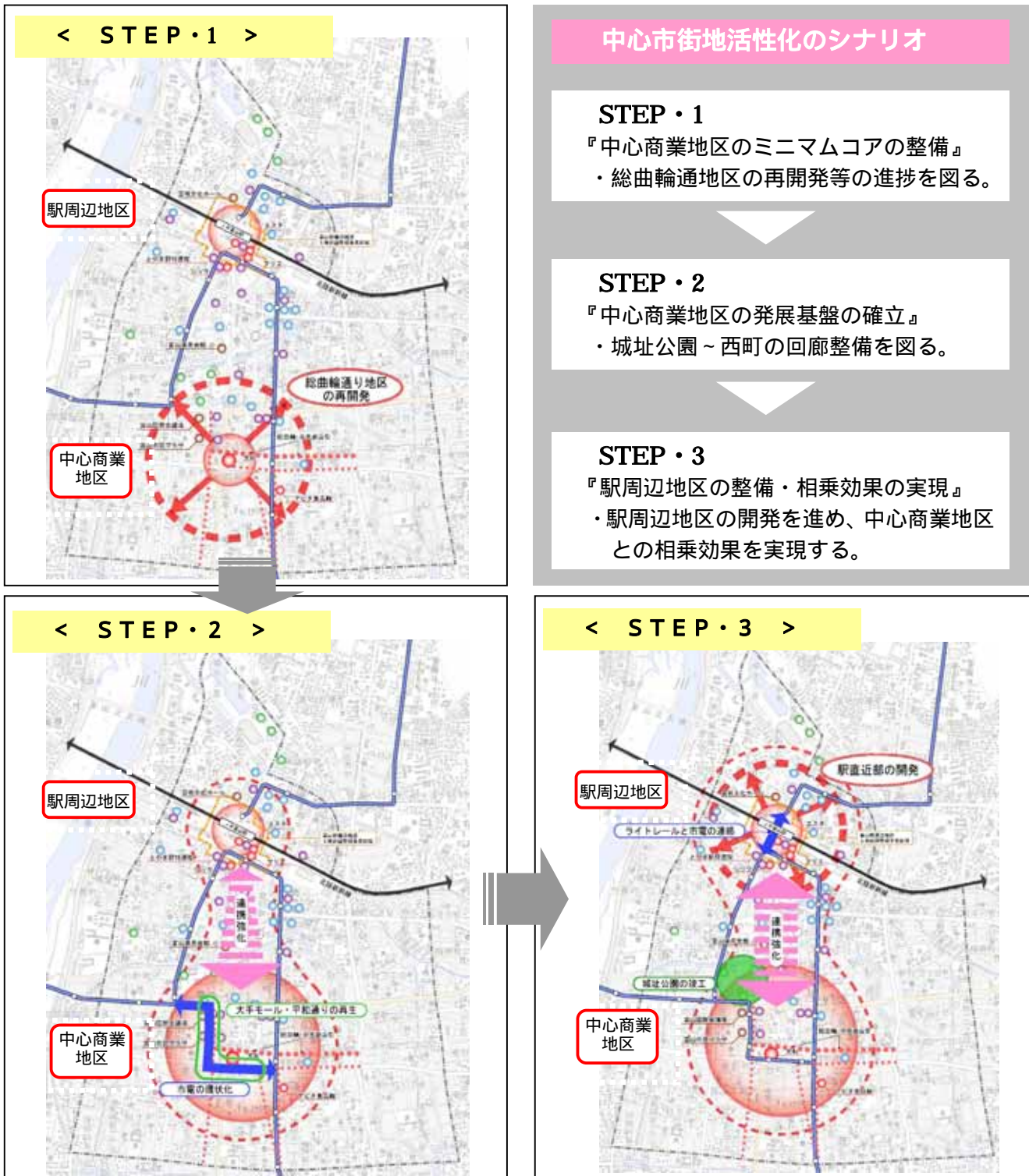
富山中心市街地の方向性
 ○駅周辺地区においては、区画整理事業に合わせた商業機能等の強化や、公共交通等の充実などにより、**中心商業地区と連携した賑わい拠点**として、**中心市街地の活性化**を担うものとする。
 中心市街地の活性化を念頭に、**中心商業地区の発展基盤の確立後、駅周辺地区の開発を進める**といった**段階的整備のシナリオ**に基づくものとし、中心市街地の賑わいを高める。

富山市における広域商業地区のイメージ



(「(新)富山市都市計画マスタープラン(策定中)」の参考図に加筆)

中心市街地の段階的整備のイメージ



(中心市街地の範囲は、「富山中心市街地活性化基本計画(H18)」による)

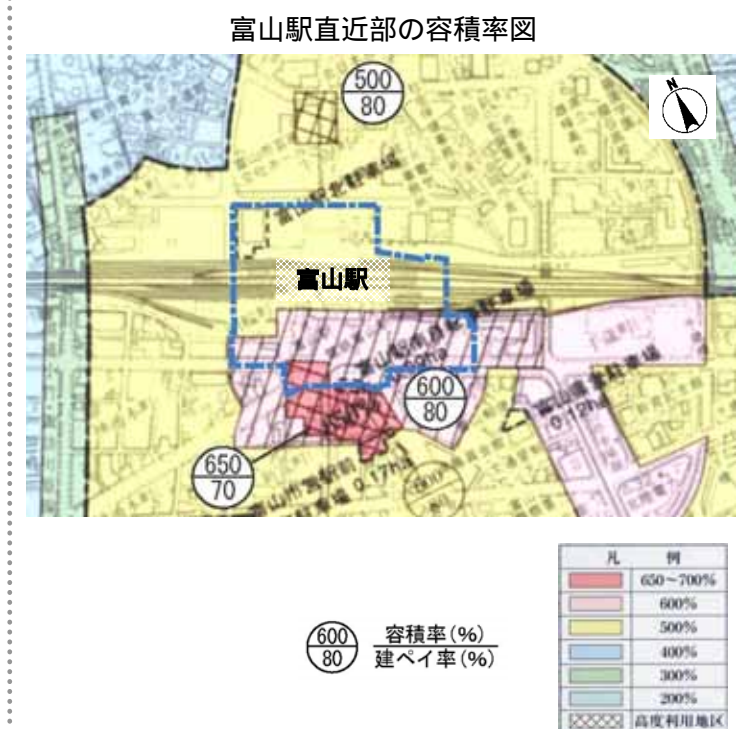
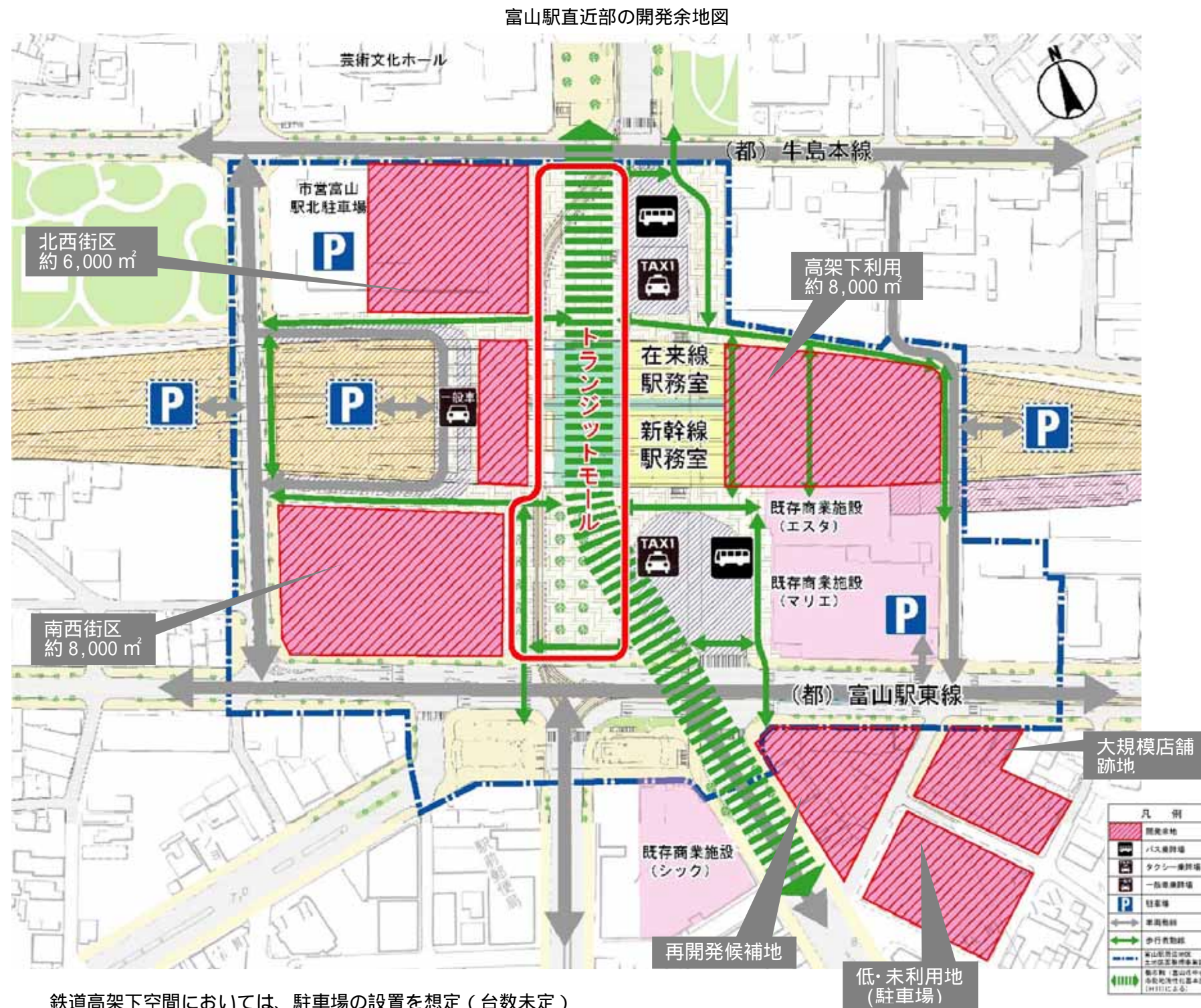
2. 富山駅直近部の開発余地

駅直近部の開発余地について

中心市街地の段階的整備のシナリオに基づき、駅直近部の開発はSTEP・3の時点を想定する。

駅直近部の開発余地としては、北西街区、南西街区、鉄道高架下のほか、区画整理区域外に大規模店舗跡地等がある。

駅隣接街区及び鉄道高架下の敷地面積	北西街区：約 6,000 m ² 、南西街区：約 8,000 m ² 、鉄道高架下利用：約 8,000 m ²
現行の法規制（用途地域、建蔽率、容積率）	用途地域：商業地域、建蔽率：80%、容積率：500%（駅北側）・600%（駅南側）



3.新幹線効果による土地利用の課題と導入機能

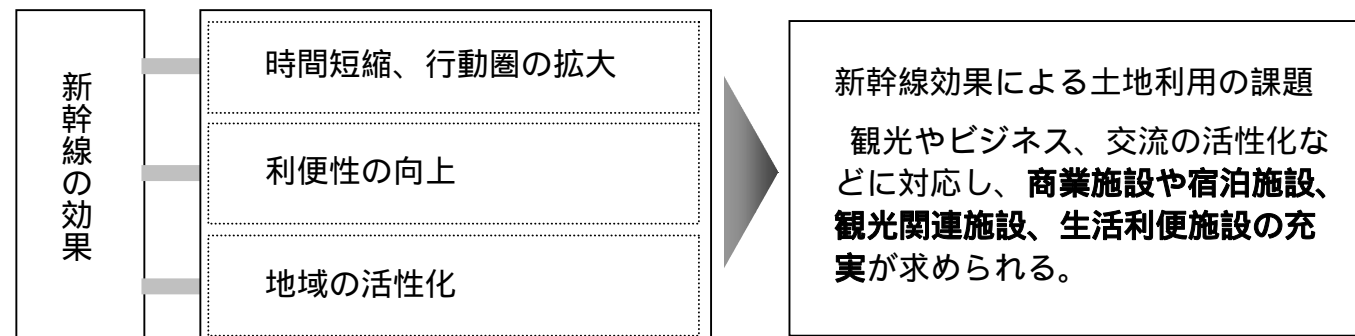
新幹線効果による土地利用の課題

北陸新幹線の整備によって、開業後、首都圏や近畿圏が約2時間圏となり、その効果として、時間短縮、行動圏の拡大、利便性の向上、地域の活性化が見込まれる。

新幹線効果によって、観光、ビジネス、交流の活性化などが予想されることから、これに対応し、商業施設や宿泊施設、観光関連施設、生活利便施設の充実が求められる。



列車運行時間は、北陸新幹線建設促進同盟会の試算による。但し、金沢・富山間の現運行時間はJRデータによる。



新幹線の効果は、北陸新幹線建設促進同盟会資料「北陸新幹線の経済効果」による。

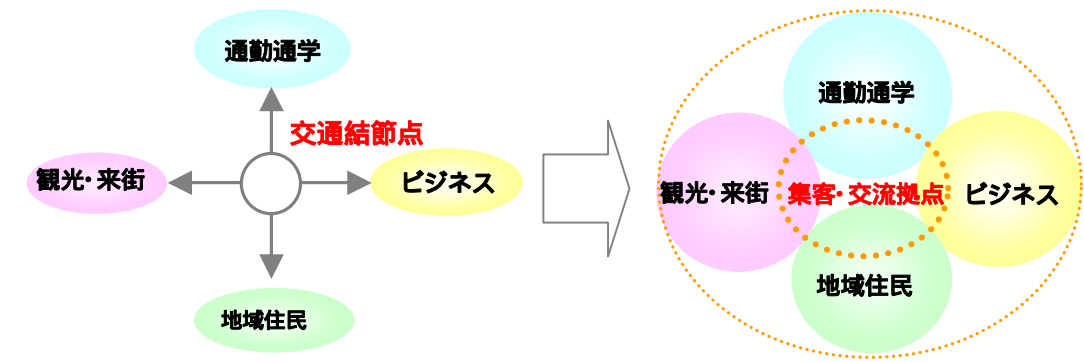
駅直近部の導入機能について

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。

駅直近部の施設利用者は、観光・来街、ビジネス、通勤・通学、地域住民が想定される。

新幹線効果に対応し、駅直近部においては、商業、行政サービス、観光・物産、宿泊、駐車施設といった機能の導入が考えられる。

交通結節点から集客・交流拠点へ



駅直近部に導入が考えられる施設（案）

機能	施設	既存施設	施設利用者				新幹線効果
			観光・来街	ビジネス	通勤通学	地域住民	
商業系	商業施設						地域の活性化
生活サービス系	行政サービス施設						利便性の向上
	公益・安全施設						
	金融機関						
	医療・福祉施設						利便性の向上
文化系	文化施設						時間短縮（観光客増）
	コパ・ソフ・ホール施設						行動圏の拡大
	教育施設						利便性の向上
業務系	オフィス						
	宿泊施設						時間短縮（観光客増）
スポーツ・レクリエーション系	スポーツ施設						行動圏の拡大
	レクリエーション施設						行動圏の拡大
	公園・広場						
居住系	住宅						
駐車施設	駐車場・駐輪場						利便性の向上

特に導入が考えられる 導入が考えられる 既存施設有り

4. 駅周辺地区の土地利用の現状と課題

1) 商業施設の現状と課題

商業施設の現状

富山駅周辺の大規模店舗の床面積は約2万㎡であり、類似都市と比較すると、富山市の値は5割以下と他都市を大きく下回っている。

富山駅周辺の大規模店舗は、1,246㎡～9,199㎡と床面積が比較的小さく、一部に空フロアが発生している。

一方、金沢市においては、新規施設の立地により、駅周辺だけで5万㎡を超える商業集積を形成しており、旧富山市からは、買回品で0.5%の購買流出がみられる。

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。

飲食施設は、金沢と比較して駅直近部における施設の集積が少なく、小規模な施設が散在している。

商業施設の課題

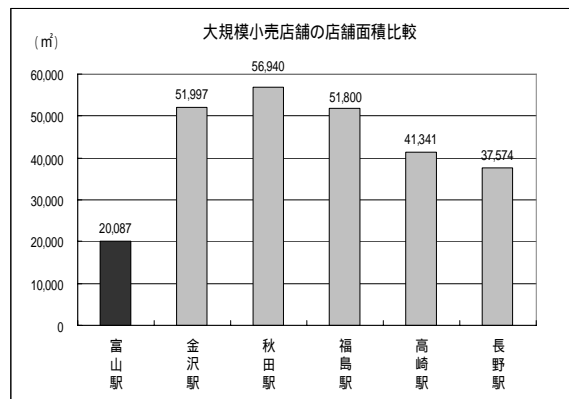
中心市街地における段階的整備のシナリオに基づき、中心商業地区との連携により、魅力ある商業環境を形成することが求められる。

新幹線効果による商圏の拡大が見込まれるため、駅周辺地区や中心商業地区の既存の商業施設を補完した一定規模の新規施設の導入が必要と考えられる。

また、賑わいの創出のため、駅直近部において飲食施設の集積が必要と考えられる。

物販施設の類似都市との比較

大規模小売店舗の店舗面積比較

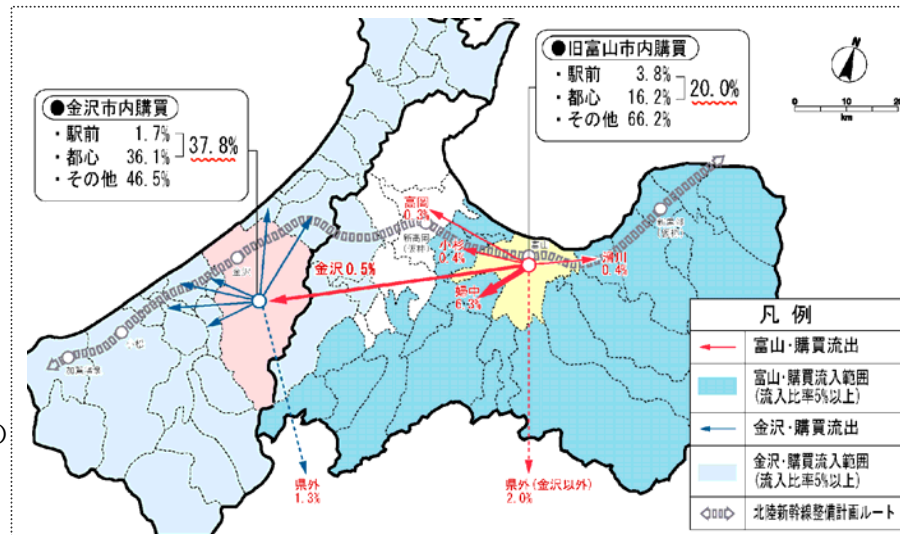


(「大型小売店総覧(H17:東洋経済社)」による)

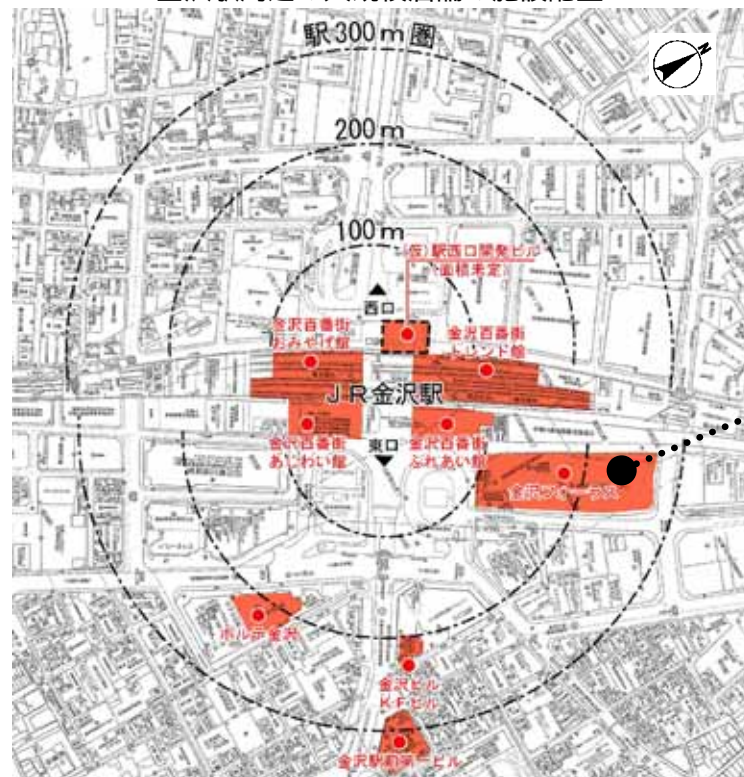
類似都市の抽出条件:

- ・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(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

旧富山市における購買流入状況(買回品)



金沢駅周辺の大規模店舗の施設配置



金沢フォーラス (H18.10 開業)	
商業床面積	18,736㎡ (物販)
店舗数	物販 151、飲食 32、他 2
施設の状況	・衣料品、身回品等 ・シネマコンプレックス (9スクリーン) ・アミューズメント



駅特選館	
商業床面積	1,246㎡ (物販)
店舗数	物販 19、飲食 9
施設の状況	・観光物産等



CIC(シック)	
商業床面積	7,423㎡ (物販)
店舗数	物販 24、飲食 10、他 6
施設の状況	・衣料品、文化品 ・いきいきKAN ・とやま市民交流館



一部に空フロアが発生

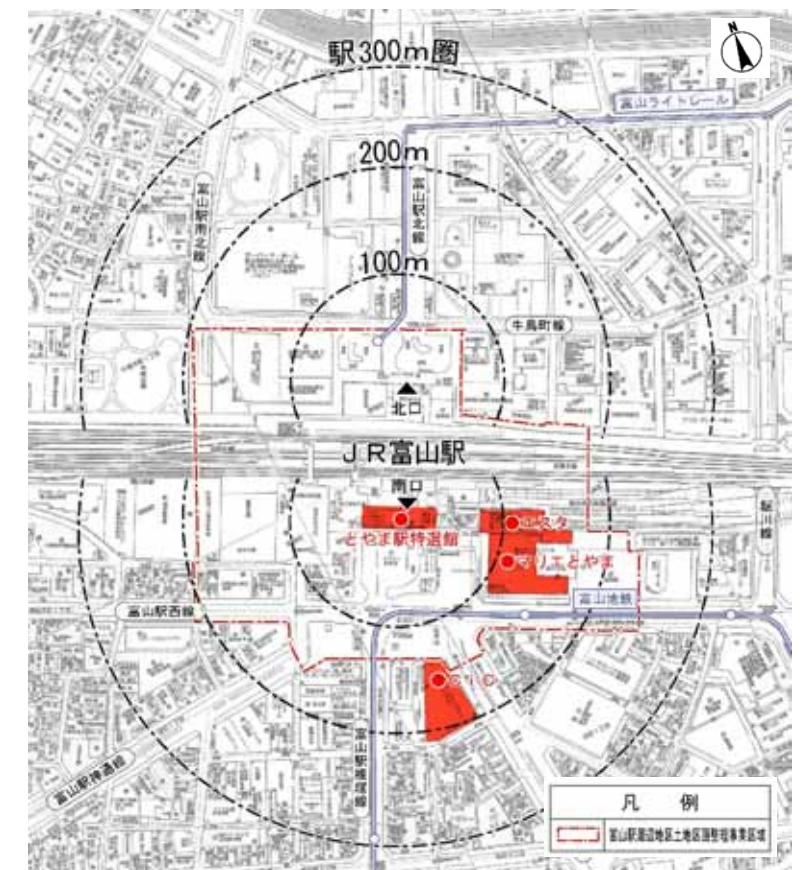
エスタ	
商業床面積	2,219㎡ (物販)
店舗数	物販 6、飲食 6、他 1
施設の状況	・食料品、日用品、衣料品等



マリエとやま	
商業床面積	9,199㎡ (物販)
店舗数	物販 71、飲食 10、他 11
施設の状況	・衣料品、身回品、文化品等 ・県民小劇場、県旅券センター



富山駅周辺の大規模店舗の施設概要



施設の状況は平成19年2月現在

2) 宿泊施設の現状と課題

宿泊施設の現状

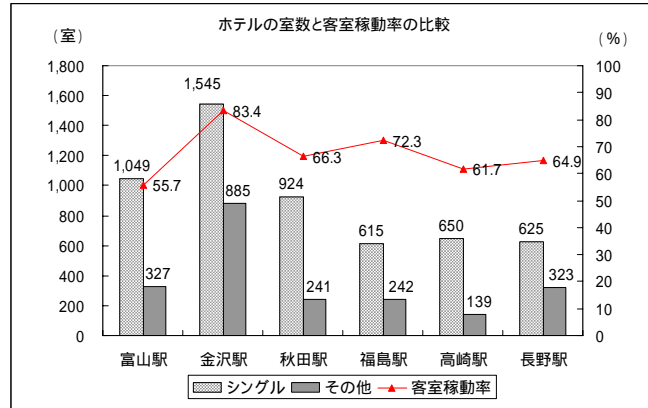
駅周辺地区のホテルについて、類似都市と比較すると、室数等の規模は同等である。
 客室稼働率は他都市と比較し 56%と低い値を示すが、駅周辺地区は 71%と高い値となっている。
 シングルユースの割合が高く、宿泊特化型が多く、また、新しさや設備といった面から魅力に乏しい。
 金沢市においては、駅周辺への新規ホテル立地が相次いでおり、連立事業が完了した平成 4 年度以降で約 2,700 の室数増となっている。
 金沢市と比較した場合、アッパーミドルクラスのホテルや、バンケット機能などを備えた総合型ホテルが富山市には少ない。

宿泊施設の課題

室数の規模は類似都市と同等であるが、築年数が古く、設備面の充実した施設の立地や、既存施設のリニューアルが求められる。
 他都市(金沢)においては、約 10 年でホテル立地が相次いでおり、本駅においても、今後、新幹線開業に合わせて、県外からの観光客数増加が見込まれることから、新規ホテルの導入が必要と考えられる。

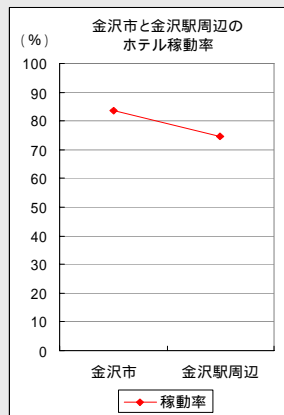
駅周辺のホテル客室数の他都市との比較

駅周辺のホテル客室数・都市の客室稼働率の比較

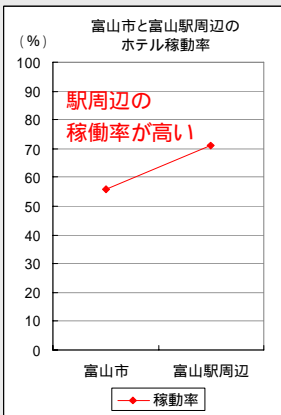


類似都市の抽出条件：
 ・旧富山市の人口規模、DID 人口規模と同等の都市
 ・新幹線駅を有す(計画している)人口約 40 万人の中核都市
 客室数：「ホテルガイド(昭文社)」による
 客室稼働率：オータパブリケーションズ社の調査による

金沢の客室稼働率
 ・市全体 約 83%
 ・駅周辺 約 75%



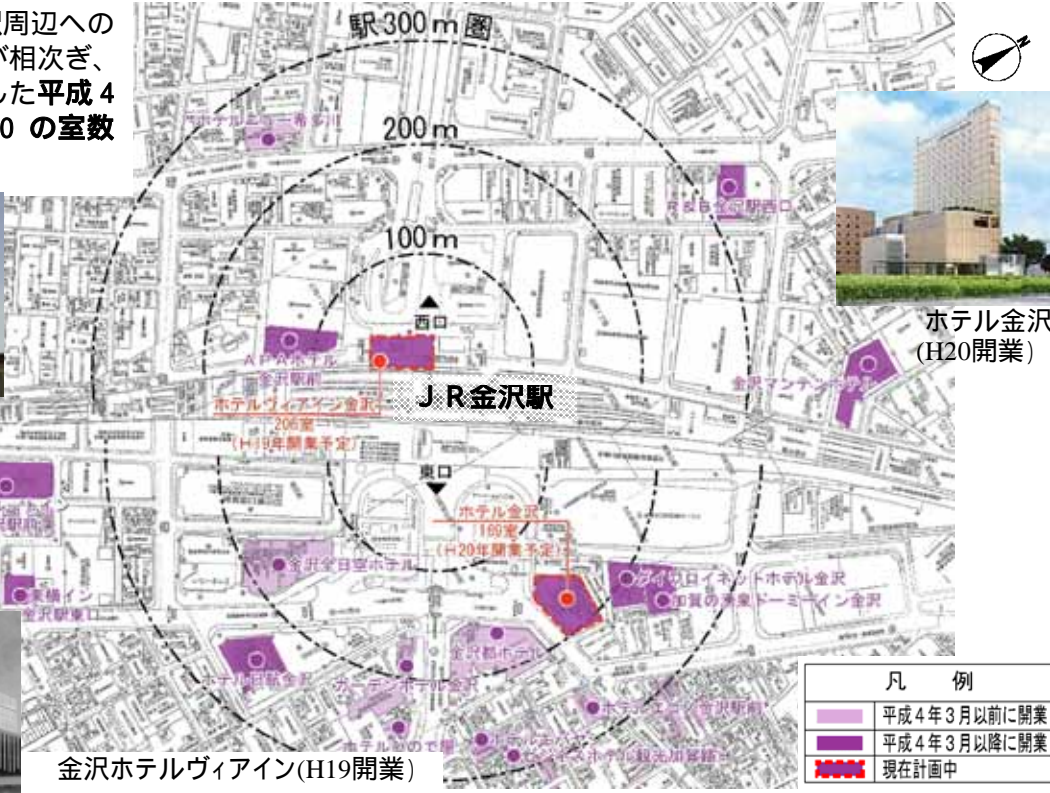
富山の客室稼働率
 ・市全体 約 56%
 ・駅周辺 約 71%



(駅周辺：ホテル年鑑(H17)による金沢 4 施設、富山 1 施設のデータ)

金沢駅周辺におけるホテル立地状況

金沢駅前には、駅周辺への新規ホテル立地が相次ぎ、連立事業が完了した平成 4 年以降で約 2,700 の室数増となっている。



富山駅周辺のホテルの施設概要

オークスカナルパークH	建築年 H12：築 6 年
室数	(シングル)86 室 (その他)27 室
宿泊料金	約 8,000 円
種別	総合型

築 10 年超

富山地铁ホテル	建築年 S63：築 18 年
室数	(シングル)124 室 (その他)40 室
宿泊料金	約 7,000 円
種別	宿泊特化型

築 10 年超

ホテルルートイン富山	建築年 - (H10 改装)
室数	(シングル)63 室 (その他)35 室
宿泊料金	約 4,000 円
種別	宿泊特化型

築 10 年超

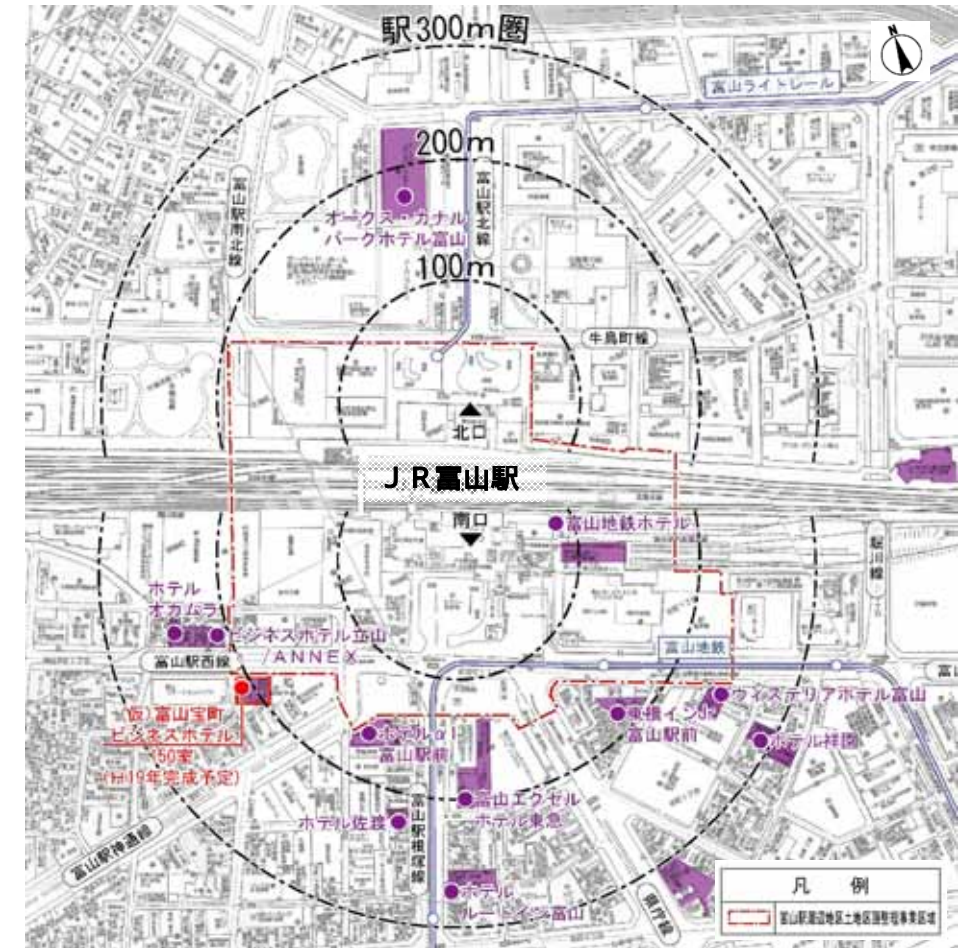
ホテル 1 富山駅前	建築年 H2：築 16 年
室数	(シングル)271 室 (その他)13 室
宿泊料金	約 5,000 円
種別	宿泊特化型

築 10 年超

エクセルホテル東急	建築年 H4：築 14 年
室数	(シングル)105 室 (その他)104 室
宿泊料金	約 9,000 円
種別	総合型

築 10 年超

東横イン Jr 富山駅前	建築年 - (H4 改装)
室数	(シングル)131 室 (その他)11 室
宿泊料金	約 5,000 円
種別	宿泊特化型



施設の状況は平成 19 年 2 月現在(宿泊料金はシングル 1 泊の最低料金)
 建築年はホテル年鑑、ホテルガイド(昭文社)による。建築年の不明なものは - とし、改装年を掲載。

3) 行政サービス / 観光・物産案内施設の現状と課題

行政サービス / 観光・物産案内施設の現状

駅南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、いずれも駅から離れた位置にあり、来街者など駅利用者に分りにくい。

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、約 6 万人(H16 実績)の利用者がみられる。

一方、他駅においては、鉄道高架下や駅直近部において、観光案内等以外に、市民サービス窓口や子育て支援施設、生涯学習施設等が立地している。

行政サービス / 観光・物産案内施設の課題

現在の観光案内施設や観光物産施設について、利用者の利便性に配慮するとともに**分りやすい位置への移設**が求められる。

他駅の事例を踏まえ、**市民サービス窓口、子育て支援施設、男女参画推進センター、図書館などの導入が必要**と考えられる。

行政サービス施設・観光案内施設の現状



【観光案内施設】



【いきいき KAN】



【とやま市民交流館】



駅から離れた位置にあり、来街者など駅利用者に分りにくい。

行政サービス施設・観光案内施設の課題

現在の観光案内施設や観光物産施設について、駅利用者に分りやすい位置への移設が考えられる。

観光案内施設

- ・駅南広場の再整備に伴い、鉄道高架下への移設が考えられる。
- ・各種展示スペースのほか、観光協会事務所などの設置が考えられる。

観光物産施設

- ・観光客に「薬都・富山」を実感してもらうため、「富山の薬」と「売薬さん」を紹介する施設を観光案内施設に併設することが考えられる。
- ・「いきいき KAN」や駅周辺店舗との整合性を図った上、地場産物販売コーナーの設置が考えられる。

行政サービス施設

- ・「いきいき KAN」とは別に他駅でみられるサービス窓口施設の設置が考えられる。

他駅にあり、利便性の高い施設について、新規の導入が考えられる。

市民サービス窓口

- ・他駅に多く設置され、利便性が高いと考えられる。

子育て支援施設

- ・他駅でみられる託児施設などが考えられる。

男女共同参画推進センター

- ・市民サービス窓口とともに設置し、他駅にみられるように交流施設を備えたものが考えられる。

図書館

- ・他駅にみられるように、交通結節点への図書館の設置は利用者の利便性が高いと考えられる。県外からの観光客、ビジネス客に対し、富山市の最新情報の提供も可能と考えられる。

行政サービス施設・観光案内施設の他駅事例

他駅においては、**鉄道高架下や駅直近部**において、以下のような施設が立地している。

- 観光案内施設
- 観光物産施設
- ギャラリー
- 市民サービス窓口
- 子育て支援施設
- 図書館
- 男女共同参画推進センター
- 生涯学習センター
- 等



【市民サービス窓口(金沢駅)】



【観光案内施設(金沢駅)】



【子育て支援施設(金沢駅)】



【図書館(岐阜駅)】

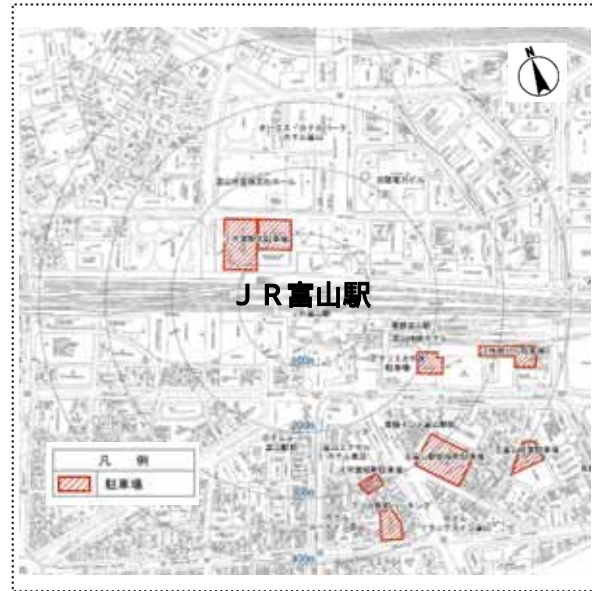
4) 駐車場の現状と課題 (利用実態調査を踏まえた検討結果)

駅周辺地区における駐車場利用の現状

他都市と比べて、駅周辺の駐車場の施設量は同程度以上の台数が確保されている。
 富山駅周辺の駐車場においては、他都市にみられる日料金の設定は無い。
 ○駅 300m圏内の駐車ピーク時の利用率は平日 56%、休日 63%と余裕があるものの、駅直近部の市営駅北()はホール行事利用時に約 76%の利用率があり、マリエ()は、隣接する大規模店舗利用により、休日は 100%の利用率がある。

駐車場の現状 (駐車場利用実態調査の結果)

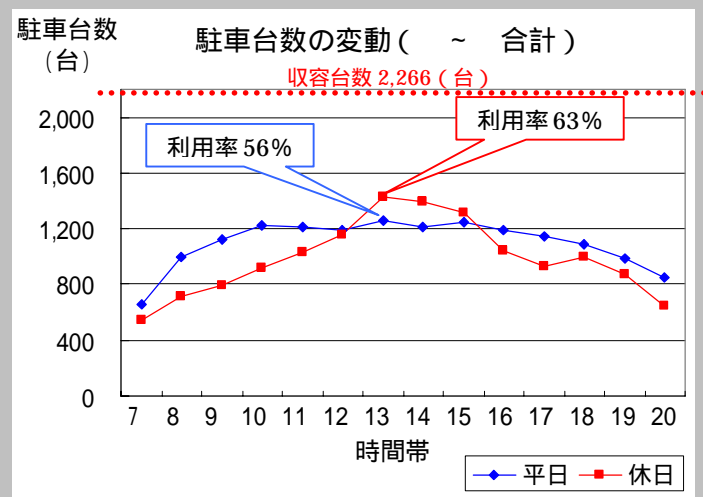
駅周辺の駐車場位置図



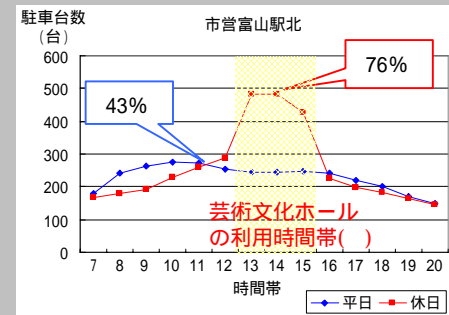
図番号	名称	収容台数	平日		休日	
			観測数	利用率	観測数	利用率
	市営駅北	635	276	43%	484	76%
	マリエ	344	258	75%	343	100%
	地铁	310	174	56%	221	71%
	市営桜町	305	200	66%	125	41%
	県営	232	127	55%	101	44%
	J A 駅前	326	237	73%	132	40%
	駅前桜町	114	85	75%	76	67%
	ピーク台数	2,266	1,264	56%	1,426	63%

(平日: H19.2.1(木)7:00~21:00 観測
 休日: H19.2.4(日)7:00~21:00 観測)
 ~ 合計のピーク時間は平日、休日共に 13 時台

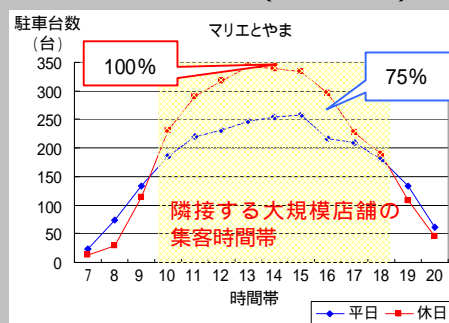
駐車利用需要調査の結果一覧表



駐車台数の変動 (市営駅北)



駐車台数の変動 (マリエ)



芸術文化ホールのイベント利用(H17年実績)
 114日/年(富山市民文化事業団による)

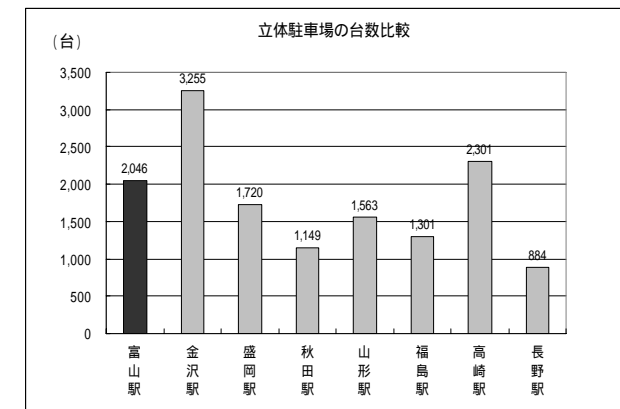
駐車場の課題

新幹線開業による飛行機や自動車等からの転換利用や、長時間駐車に対応した料金サービスの変更(日料金の設定)、さらに、24時間以上の長時間駐車の利用も考えられることから、現在の施設量では、**ピーク時に不足が予想され、駐車場の新規導入が必要**と考えられる。

立体駐車場の他都市との台数比較

駅 300m圏内の立体駐車場の台数を比較すると、富山市の駐車場規模は、**他類似都市より比較的多い状況にある。**
 駐車場調査の結果、ピーク時に約 60%の利用率と余裕があるが、**新幹線開業後の需要増への対応については検討が必要である。**

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

長時間駐車対応の料金設定の比較

新幹線開業に伴い、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、**他駅にみられるような日料金の設定は無い。**
 他駅にみられる日料金の設定等を実施した場合、長時間駐車が前提となる飛行機や自動車利用からの転換がスムーズに行なわれると見込まれる。

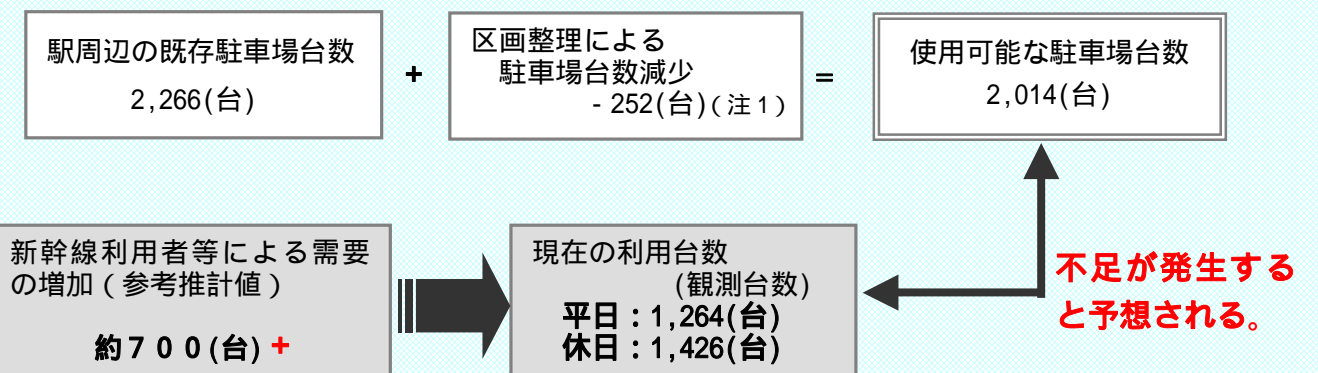
長時間駐車対応の料金比較

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)

将来の駐車需要について

新幹線利用者や在来線利用者増による駐車需要を試算すると、**現在の施設量では余裕が無く、特に、24 時間を超える長時間駐車が発生等により、不足が発生すると予測される。**



+ は、24 時間を超える長時間駐車発生を想定

(注1)【駅南】月極 75 台+時間貸 61 台+いんか- 10 台、【駅北】時間貸 106 台

5. 駅周辺地区の景観の現状と課題

1) 建築物の高さの現状と課題

建築物の高さの現状

駅南口側は、**建物のスカイラインは不揃い**であり、駅北側から駅南側を眺望した場合、建物上部のみが見え、不揃い感がさらに強調される。

一方で、**駅北口側は、建物のスカイラインは比較的整っており**、富山駅北線を中心とした景観軸が明確になっている。

建築物の高さの課題

今後、**駅周辺の土地の高度利用を図るため**、他駅の事例にあるように**最低高さの設定等の規制誘導が必要**と考えられる。

【駅南口側からの景観】

駅南口からみた建物のスカイラインは不揃いとなっている。

- ・駅南広場に面する建物は、6Fから15Fの再開発ビルが林立しており、通りによって街区が分割され、連続した街並みとなっていない。



高さ規制の他駅事例

金沢駅東・西地区：地区計画

駅広場やシンボルロードに面した敷地は、県都の玄関口にふさわしい土地の高度利用を図るため、建築物等の高さの最低限度を12mと定めている。



【最低高さ規制の事例】

【駅北口側からの景観】

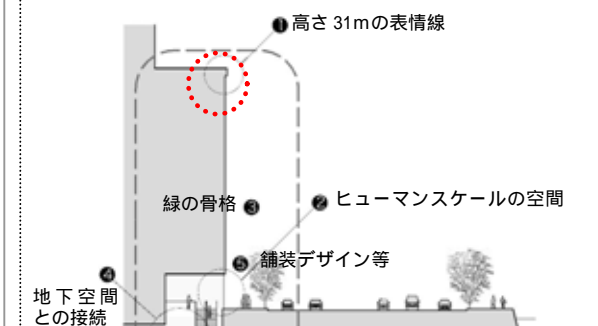
駅北口からみた建物のスカイラインは比較的整っており、富山駅北線を中心とした景観軸が明確となっている。

- ・駅北広場に面する建物の高さや高層階の壁面位置がほぼ揃っており、富山駅北線を中央に見た場合、概ね左右対称で整った建物のスカイラインが形成されている。



大手町・丸の内・有楽町地区：まちづくりガイドライン

更新される建築物は、低層部 + 高層部の組合せを基本とし、通り沿いに壁面位置が概ね整った現在の街並みを尊重するとともに、高さ31m程度の連続した表情線により、風格、統一感を醸成する。



【中間領域の規制イメージ】

2) 建築物の色彩の現状と課題

建築物の色彩の現状

再開ビルなど駅直近部周辺の建物の外観色彩は、その多くがY R(黄赤)系、Y(黄)系を中心とし、明度(明るさ)は中～高、彩度(あざやかさ)は概ね3以下の**低彩度**となっている。
 駅南口側の正面において彩度の低いものが立地し、駅南側の大規模店舗、駅舎や駅北口側においてはやや彩度が高く赤みのある色が使用されている。

建築物の色彩の課題

他駅の事例においては、建築物の色彩を規制・誘導している事例がみられることや、本駅前における建築物の色彩は、Y R(黄赤)系、Y(黄)系を中心とし、明るさは中～高で、低彩度となっていることから、これら**既存の建築物との調和を図るため、色彩の規制誘導が必要**と考えられる。

再開ビルなど駅直近部周辺の建物の外観色彩は、低彩度のものが基調となっている。

- ・ 駅直近部の建築物の色彩は、その多くがY R(黄赤)系、Y(黄)系を中心としている。
- ・ 明度は中～高の広い範囲に分布しており、彩度は概ね3以下の低彩度となっている。

色彩の分布状況

【駅南口側】

- ・ 正面側においては、比較的暗く、彩りの無い冷たい感じの色彩となっている。
 (中明度・低彩度の色彩)
- ・ マリエなどの大規模店舗や駅舎においてはやや明るく、比較的彩りがあり、赤みのある色彩となっており、やや温かみを感じられる。
 (高明度・低彩度の色彩)

【駅北口側】

- ・ やや明るく、比較的彩りがあり、赤みのある色彩が多く、一部に、黄緑かかった優しい色彩も見られる。
 (高明度・低彩度の色彩)

建築物の色彩・素材現況図



色彩規制の他駅事例

金沢駅東・西地区：地区計画

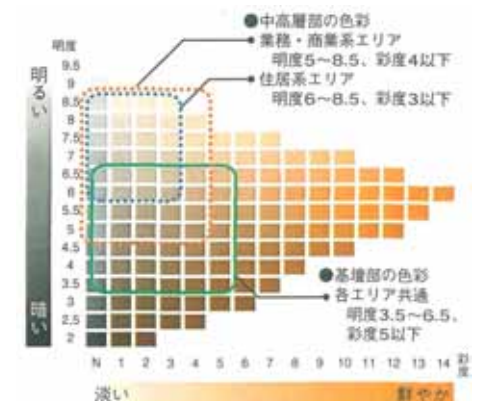
建築物の外観の色彩は、グレー、茶系などを基調とした落ち着いた色調としている。地区計画運用基準によると、マンセル値による色彩の規制誘導が図られている。



【パチンコ店の色彩規制の事例】

川崎駅周辺地区：景観形成基準

業務・商業エリアの中高層部の基調色はマンセル値で色相R～Y、明度3.5～6.5、彩度4以下と定めている。



【マンセル値による色彩規制】

【表示凡例】10.0Y R8.0/1.0 (タイル)・・・色相Y R10.0・明度8.0・彩度1.0 (外壁素材がタイル)
 ・色彩分析は、「建築物の色彩景観指針づくりのための調査・分析 (H18: 富山市)」による

3) 屋外広告物の現状と課題

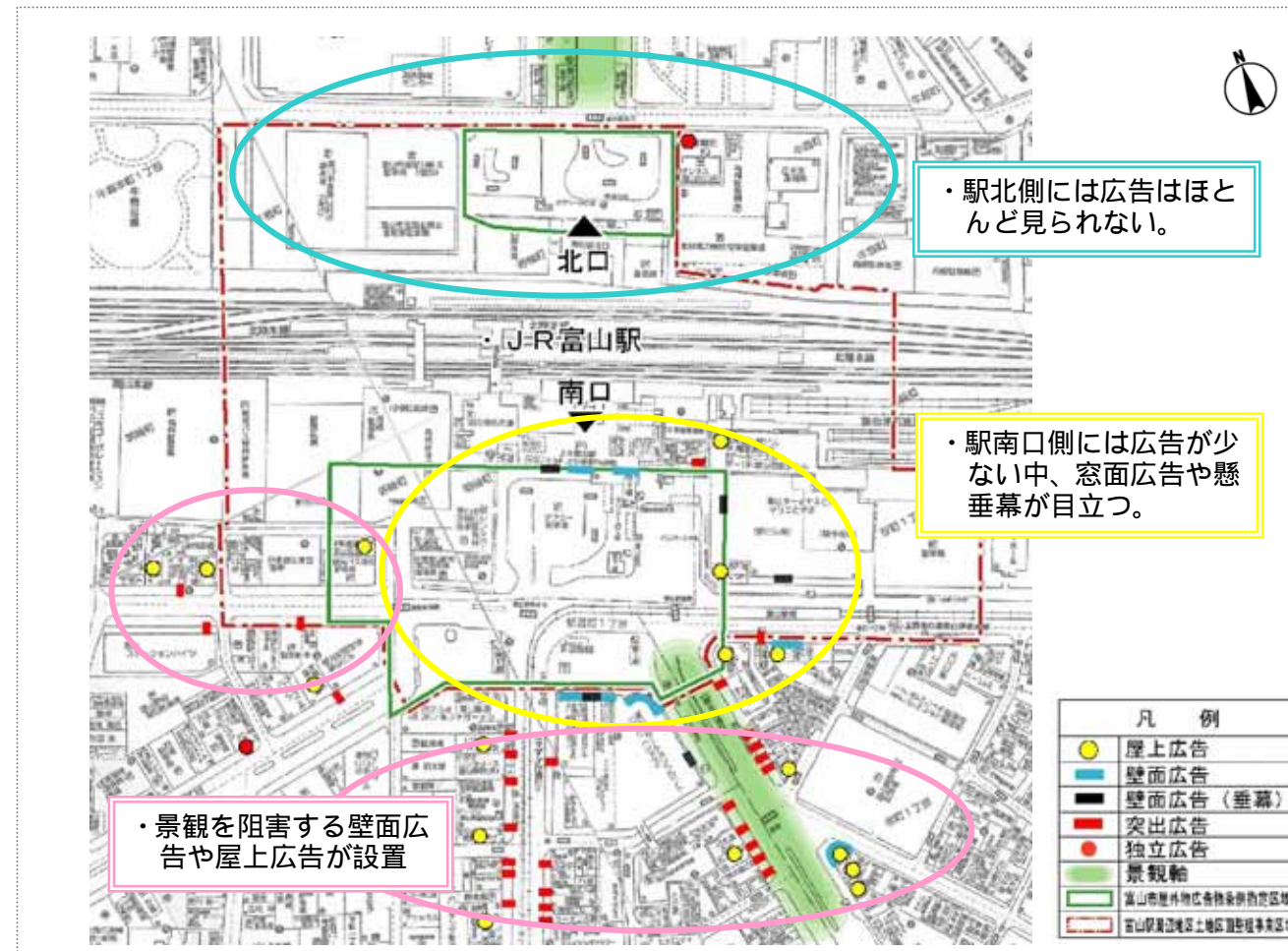
屋外広告物の現状

駅南口交通広場(計画決定区域)及び周辺街路、北口交通広場のみが**富山市屋外広告物条例**の禁止地域に指定されており、他は許可地域として、一定の基準内での広告物の設置が可能となっている。
屋外広告物は駅北側にはほとんど見られず、駅南側の駅直近部において、**窓面広告や懸垂幕、壁面広告や屋上広告物が見られる。**

屋外広告物の課題

他駅の事例においては、屋外広告物について規制・誘導している事例がみられるが、本駅前においては、十分なコントロールがされていない。
駅周辺に屋外広告物が氾濫している他駅の事例もあり、今後、**広告物の規制誘導が必要**と考えられる。

屋外広告物の現況位置図



再開発ビルの壁面広告は少ないが、窓面広告や屋上広告がみられる。



【建物ファサード面を占める広告】

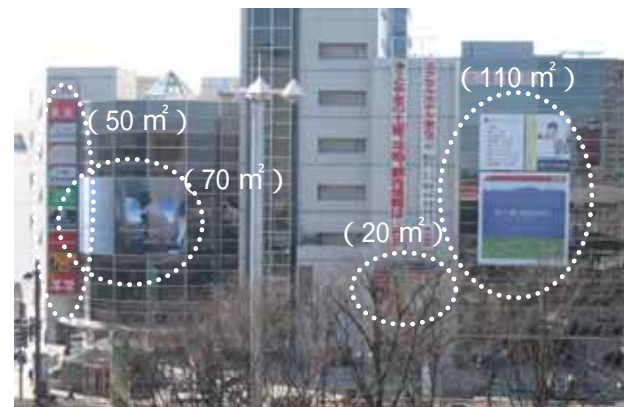


【窓面を使用した文字広告】



【屋上広告の林立】

屋外広告物が建物壁面にみられる事例



【壁面広告の表示面積が壁面面積の約 20%】

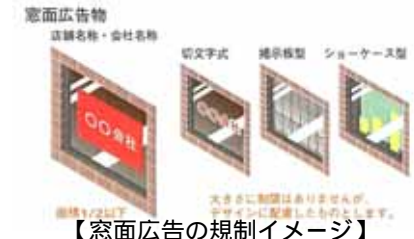


【屋上広告等の表示面積が壁面面積の約 10%】

屋外広告物規制の他駅事例

川崎駅周辺地区：景観形成基準

街並みと調和する質の高いデザインの広告物などにより、街の賑わいを積極的に演出するものとし、屋上、壁面、突出、窓面、独立型など細部に渡る基準を定めている。



金沢駅東地区：地区計画

金沢市屋外広告物条例に加え、屋根面及び屋上部分への屋外広告物の設置等について規制している。



広告物が氾濫している新幹線駅前の事例



4) 景観誘導の方向性

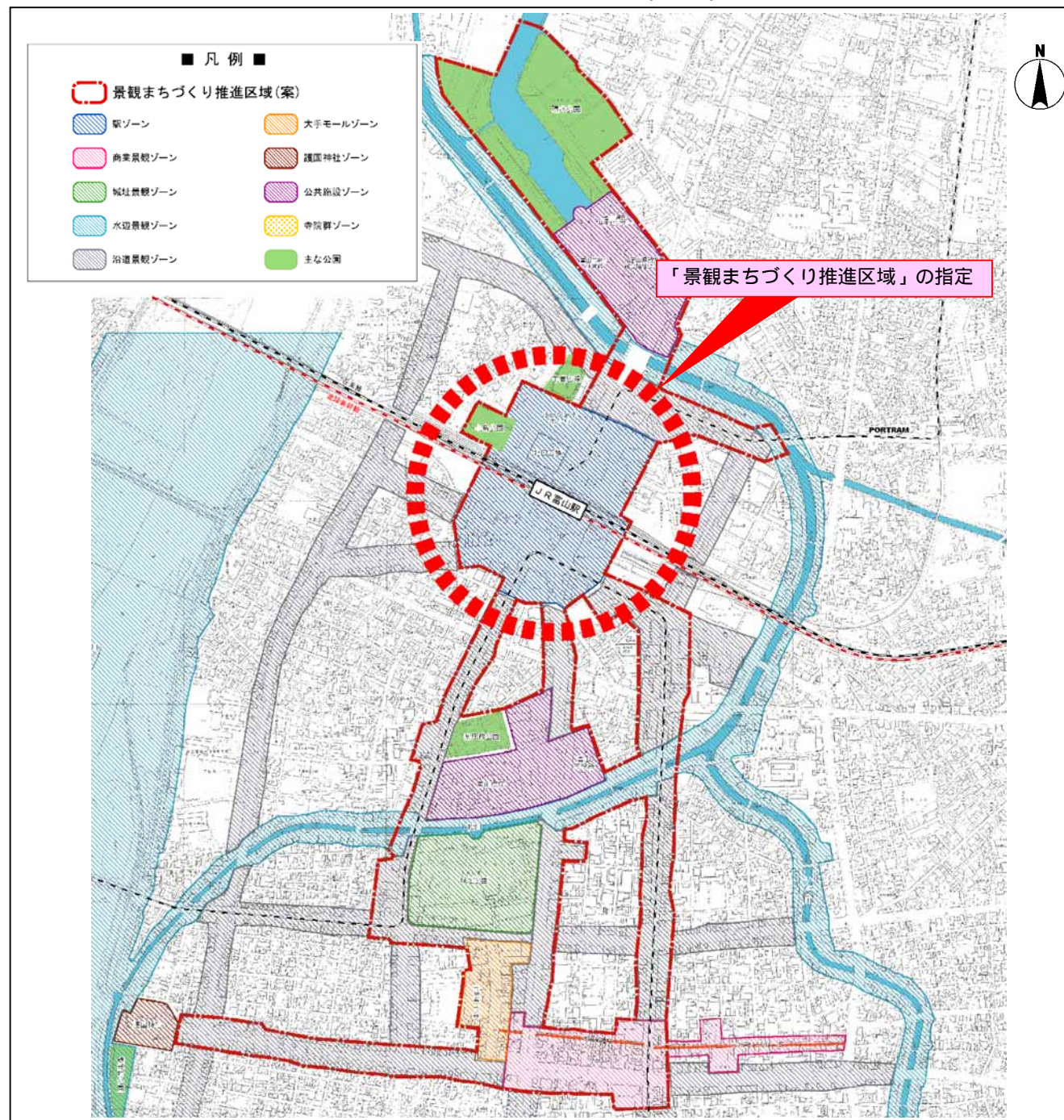
景観誘導の方向性について

駅北側は、「とやま MIRAI 地区 地区計画」が定められ、建築物等の用途の制限、敷地面積の最低限度、屋外広告物等、建築物の形態・意匠の規制がされており、**駅南側は特に規制は無い。**

○駅直近部においては、**県都富山の玄関口にふさわしい都市景観の形成**のため、シンボルロードとブルバールが結ばれて出来る新しい景観軸や駅前広場を中心に、**まちの顔となる景観の形成を図る。**

今後、景観まちづくり条例による「**景観まちづくり推進区域**」の指定及び**景観形成基準の策定**により、**民間と公共が協働し、景観コントロールを図るものとする。**

中心市街地の景観形成方針図（素案）

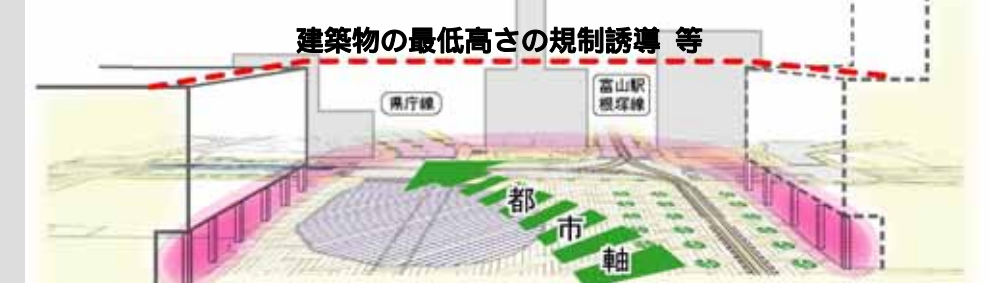


景観誘導の考え方（まちの顔となる景観の形成）

建築物の最低高さについての規制誘導

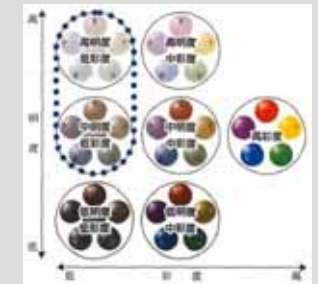
- ・南西街区や北西街区においては、土地の高度利用を図りつつ、駅南北口からの眺望等に配慮し、まとまりや一体感ある建物高さを誘導する必要がある。
- ・従って、**建築物等の最低高さの設定等による規制誘導**が考えられる。

<フロント景観の形成イメージ>



建築物等の色彩の規制誘導

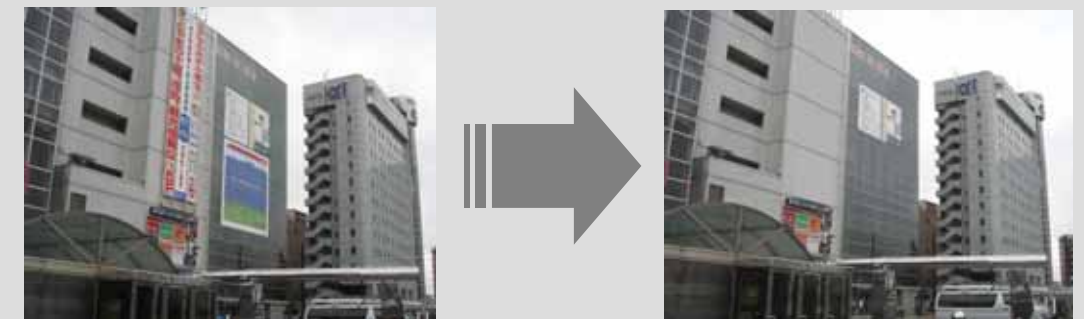
- ・現在の駅直近部の色彩に配慮しつつ、暖色系の色調を誘導し、風格ある駅前景観の形成とともに、賑わいある雰囲気演出する。
- ・従って、中～高明度及び低彩度の数値とともにR系(赤)の色調について、マンセル記号数値による**色彩の規制誘導**が考えられる。



<高～中明度・低彩度の色彩イメージ>

屋外広告物の規制誘導

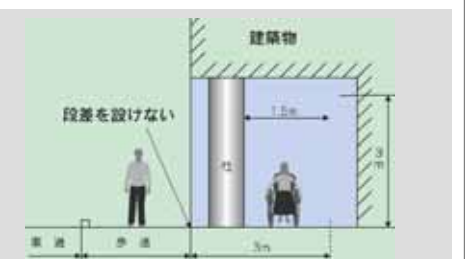
- ・景観を障害する屋外広告物は、大きさやデザインを工夫し、街並みとの調和に配慮する。
- ・**富山市屋外広告物条例(禁止区域)**の区域拡大や、現状において野放し状態となっている**窓面広告や懸垂幕**についての面積基準や屋上広告の禁止などの**規制誘導**が考えられる。



<ガラス広告や垂幕広告の規制誘導イメージ>

賑わいの連続性

- ・駅舎から周辺施設までの賑わいの連続性を確保するために、**低層階への商業系用途の誘致**や、**セットバックによる回廊空間の設置**などの工夫を行うことが考えられる。



<低層階のセットバックイメージ>