

第2回 富山駅周辺整備事業推進協議会
富山駅交通広場の交通計画検討

目次

序. 交通計画の検討フロー	1
1. 富山駅交通広場の交通機能検討	
1) 交通機能配置の検討	2
2) 各広場における交通機能の配置検討のまとめ	5
2. 富山駅交通広場のロータリー部レイアウトの検討	
1) 南口交通広場の検討	6
2) 北口交通広場・西口交通広場の検討	8

平成19年2月20日

富山市

序 交通計画の検討フロー

■ 富山駅交通広場の整備に向けた事業フロー

17年度まで 富山駅周辺整備にあたっての基本方針

- ① 富山駅周辺整備の基本方向
(将来像、整備目標、整備コンセプトなど)
- ② 富山駅周辺の都市交通施設整備方針
(駅前広場、駅周辺道路、駐車場など)
- ③ 富山駅周辺のまちづくり方策
(土地利用、空間活用、景観形成など)
- ④ 富山駅周辺地区の整備計画案

【富山駅交通広場整備の基本方向 (H15~16年度/富山駅周辺整備協議会)】

コンセプト:

「使いやすさ」にあふれた 「くえき」づくり

- ・ 南北の自由通路を中心とした都市軸と、東西の高架下空間を活用し、「使いやすさ」にあふれた「くえき」づくりを実現する。

(1) 公共交通と一般車を分離したコンパクトな交通結節の実現

- ・ 駅南北に配置する交通施設は公共交通のみに開放し、玄関口にふさわしく魅力と話題性に富んだ広場空間を形成する。

(2) 南北鉄軌道軸の具体化

- ・ 富山港線の路面電車化と富山駅北口への延伸に加え、将来は高架下の自由通路を貫通し、南側の路面電車に接続させる。

(3) 歩行者・自転車動線の確立

- ・ 高架下の南北自由通路と東西自由通路を中心に歩行者の動線を確保するとともに、自転車による南北、東西からのアクセスへの対応を図っていく。
- ・ プールパール軸とシンボルロード軸を幅広い南北自由通路で結節し、駅前広場とあわせ一体的な広場空間を創出する。

(4) アメニティの高い駅空間の実現

- ・ 鉄道との立体交差によって生まれる連続的な地上レベルの空間をいかし、バリアフリーな環境を実現していく。
- ・ 駅広のシェルターを整備することで、雨天や雪の季節にも便利に使える駅前広場を実現し、緑豊かなアメニティの高い駅空間を実現する。

18~19年度 事業化に向けた基本設計の検討

- ① 駅前広場等公共施設の整備計画
- ② 駅周辺土地利用計画
- ③ 施工計画

【本協議会での駅前広場等の検討内容】

- 第1回 (H18.10.25) ○前協議会のレビュー
○検討課題の整理

- 第2回 (今回) ○交通施設の条件整理 (バス・タクシー等)
○レイアウト案

- 第3回以降 ○基本設計
・ユニバーサルデザイン
・景観デザイン
・賑わい創出空間

【第2回協議会における主な検討内容】

○バス・タクシーのバース数と各広場への機能配置

- ・ 将来利用者に対応した機能の確保
- ・ 南北自由通路に接続した広場空間を確保するため、空間を有効に活用し交通機能をコンパクト化
- ・ 南北交通広場の役割分担

○一般交通(自家用車等)の機能配置

- ・ 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
- ・ 一般交通と公共交通を分離して安全性を向上

○各交通広場におけるレイアウト案の検討

20~26年度 実施設計・工事(H27年3月南口交通広場完成)

西口・北口交通広場完成

1. 富山駅交通広場の交通機能検討

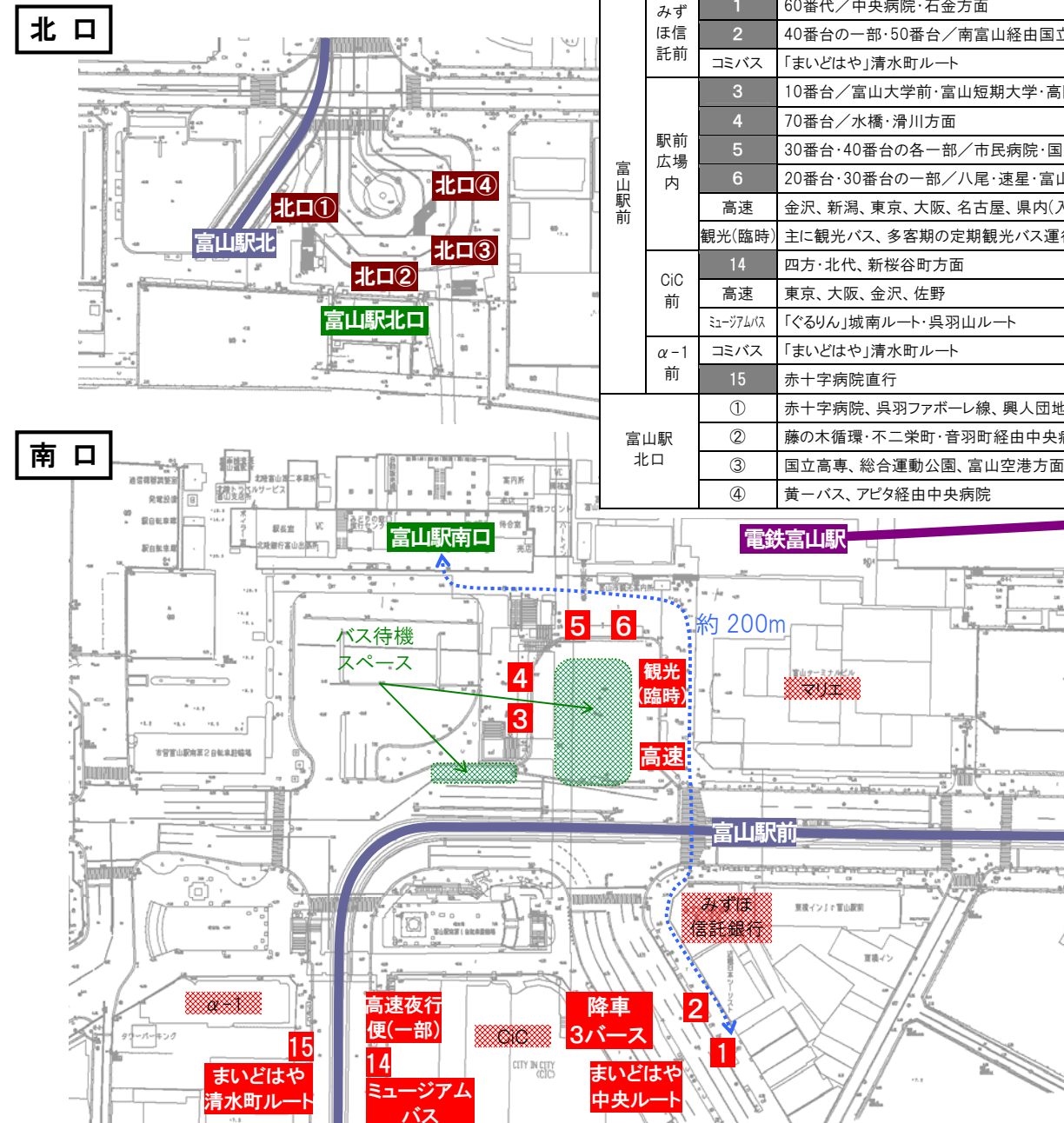
1) 交通機能配置の検討

(1) バス

① バスバースの現況

- 南口には17バース(うち乗車14)、北口には4バース(乗降兼用)が設置されている
- 南口のバスバースは、広場内に集約されておらず、乗換が不便でわかりにくい
(乗車バースは14バースのうち8バースが広場外、降車バースは3バースがすべて広場外)
- 南口では、道路上で待機することがあり、交通への影響がある
- 北口では、全4バースとも広場内に設置されている
- 各バースの稼働状況に大きなばらつきがあり、ほとんど稼働していないバースもある

【富山駅前周辺のバスバース配置状況】



【バスバース別の主な運行方向】

		主な運行方向		
富山駅前	みずほ信託前	1	60番代/中央病院・石金方面	
		2	40番台の一部・50番台/南富山経由国立高専、不二栄町方面	
		コミバス	「まいどはや」清水町ルート	
	駅前広場内	3	10番台/富山大学前・富山短期大学・高岡、新港方面	
		4	70番台/水橋・滑川方面	
		5	30番台・40番台の各一部/市民病院・国道41号、南富山駅方面	
		6	20番台・30番台の一部/八尾・速星・富山病院、富山空港方面	
	CIC前	高速	金沢、新潟、東京、大阪、名古屋、県内(入善・城端)	
		観光(臨時)	主に観光バス、多客期の定期観光バス運行、高速バスの増車対応	
	α-1前	14	四方・北代、新桜谷町方面	
		高速	東京、大阪、金沢、佐野	
	富山駅北口	ミュージアムバス	「ぐるりん」城南ルート・呉羽山ルート	
		α-1前	コミバス	「まいどはや」清水町ルート
		①	赤十字病院、呉羽ファボーレ線、興人団地	
		②	藤の木循環・不二栄町・音羽町経由中央病院方面	
	③	国立高専、総合運動公園、富山空港方面		
	④	黄一バス、アピタ経由中央病院		

② バス乗降機能の配置の検討

- 現状の運行頻度に対応しながら、すべてのバースを広場内に集約し、有効活用を図る
- 一部の高速バスや観光バス等は北口に移転集約し、わかりやすさに配慮しながら広場を有効活用
- 公共交通利用者は減少しているが、今後想定される公共交通体系の再編や利便性の向上にも対応

【南北交通広場におけるバスバース数(案)】

○南口…計8バース (現況17バース)

乗車6バース [路線バス 5(近距離高速も含む)/コミバス 1]
 ※円滑な運行と定時性を確保するため、ターミナル機能を持たせ、広場内に待機場5台分を確保 (路線1バースに対して1台分)
 降車2バース

○北口…計6バース (現況4バース)

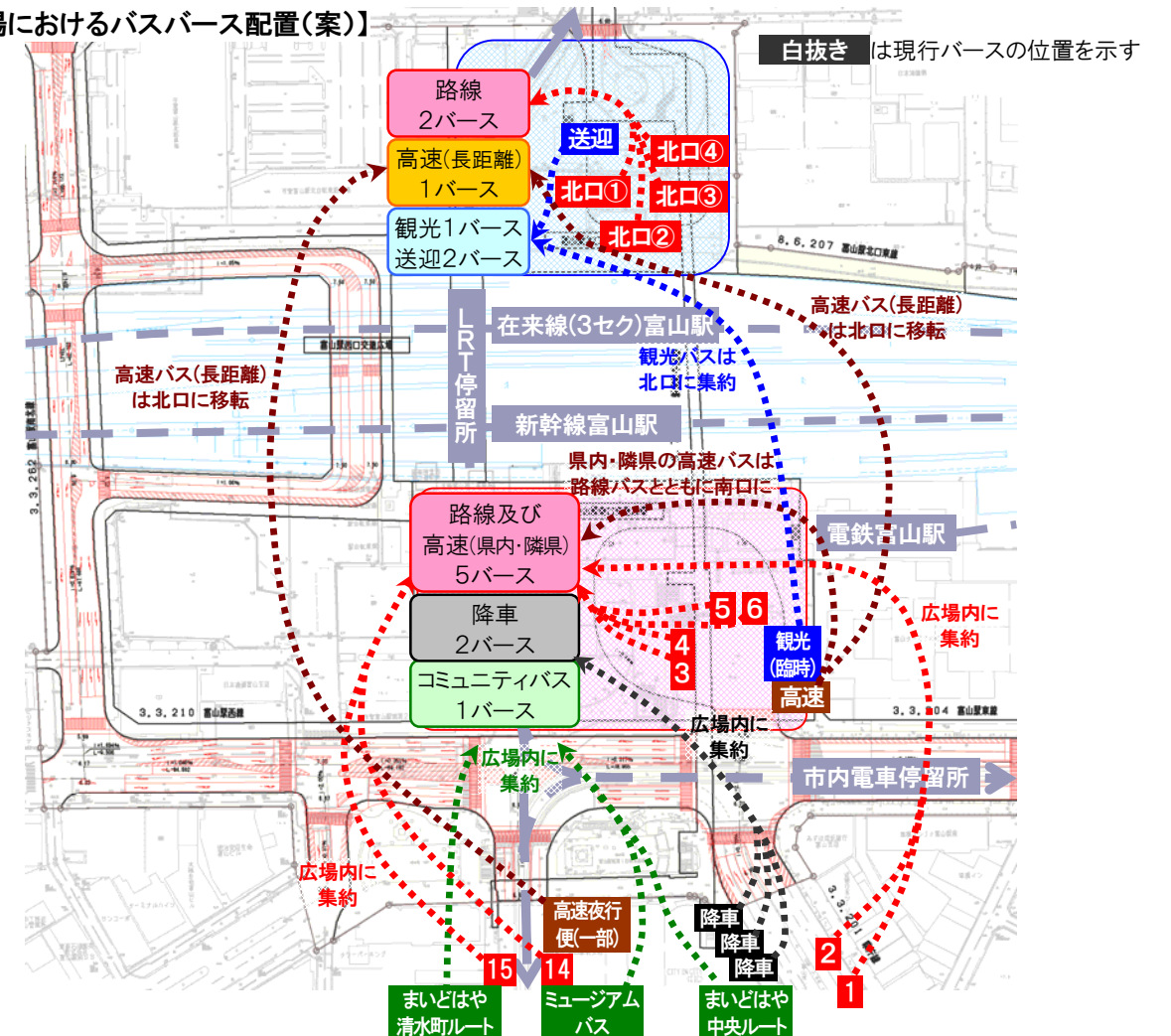
乗降兼用6バース [路線バス 2/高速 1/観光 1/送迎 2]

○南北合計

路線バス 7バース (近距離高速含む)
 降車専用 2バース
 コミバス 1バース
 高速1バース
 観光・送迎3バース

※将来のピーク時利用人員に対応可能(南北計 1,080人乗車=72便発車のためには路線バスが6バース以上必要)
 ※標準のバス発車台数は1バースあたり12台/時間、路線バスは合計7バースなので始発便を84便/時間運行可能(現在、ピーク時は始発38便+停車17便。現行便数に加え、バースあたり4便/時間の増便可能)

【南北交通広場におけるバスバース配置(案)】



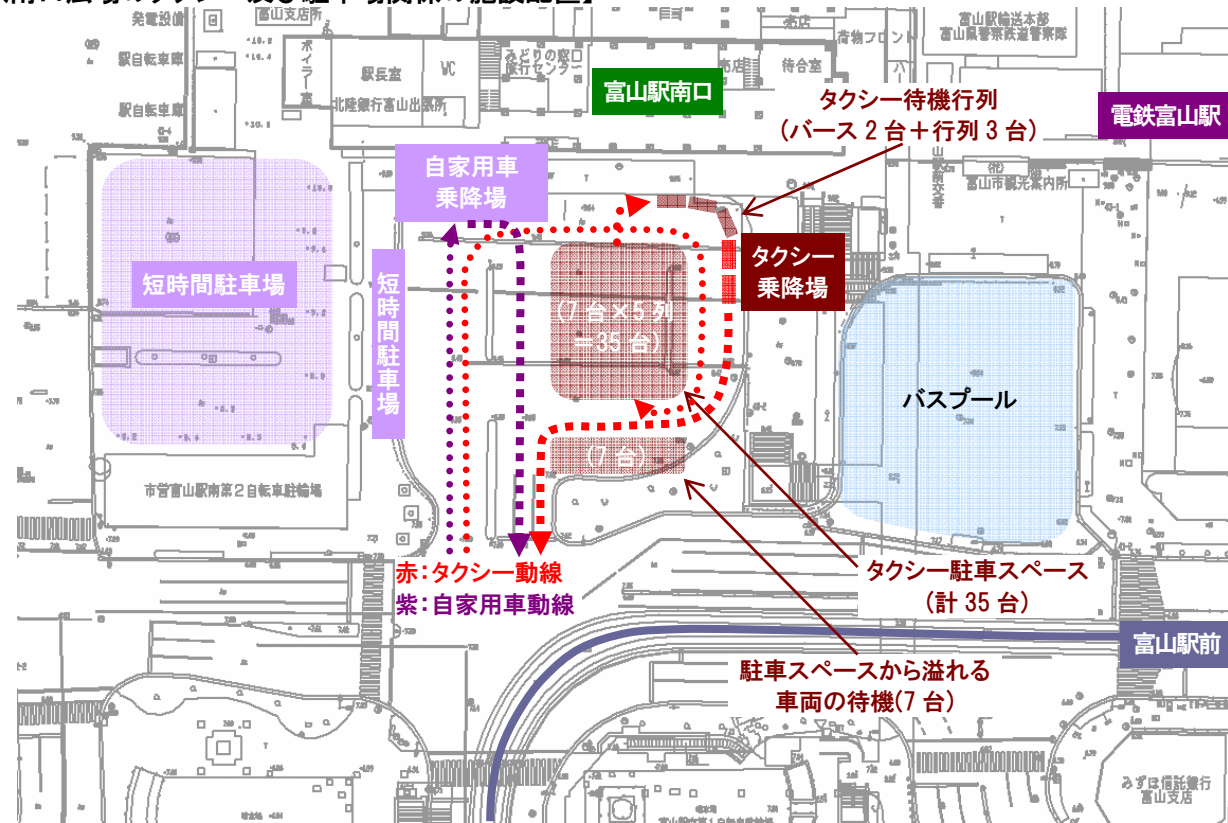
(2) タクシー

① タクシーの現況

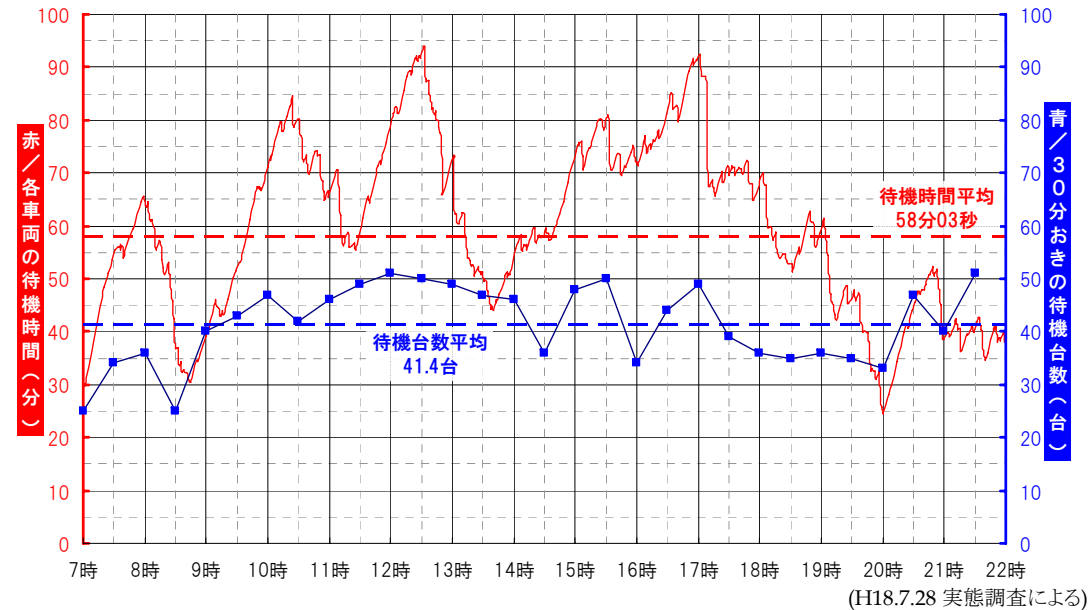
(H18.7.28 実態調査による)

- 南口のタクシーバスは2バス、タクシープールは約35台分。
利用者に比べ車両が多く、利用の待ち時間は発生していない。
- タクシーの待機時間は平均で1時間弱、待機台数は40台以上となっており、広場内が駐車場化。
- 北口のタクシーバスは1バス、タクシープールは6台分。

【富山駅南口広場のタクシー及び駐車場関係の施設配置】



【タクシーの待機時間と待機台数の推移】



② タクシー乗降機能の配置の検討

- 将来の利用に対応しながら交通広場内の待機タクシーをできるだけ少なく、コンパクトに整理
- 遠隔地配車システムを導入(タクシープールを遠隔地に整備し、乗場の状況に応じて随時配車)

【タクシー乗降機能の考え方(案)】

■ 広場内に常にタクシーが待機しており、待たずに利用できる水準を実現

○南口…乗車2バス、降車1バス

※ピーク時の乗客は南口で234人(約4人/分)
乗車時間等を考慮すると発車間隔は20秒以上必要なので、2バス確保すればよい

広場内待機16台以上(バス分含む)

※それぞれのバスで20秒おきに発車すると、遠隔地からの移動(2分半)の間に最大15台が発車する。
広場内のタクシーがいなくなるように、広場内にあわせて16台以上配置する

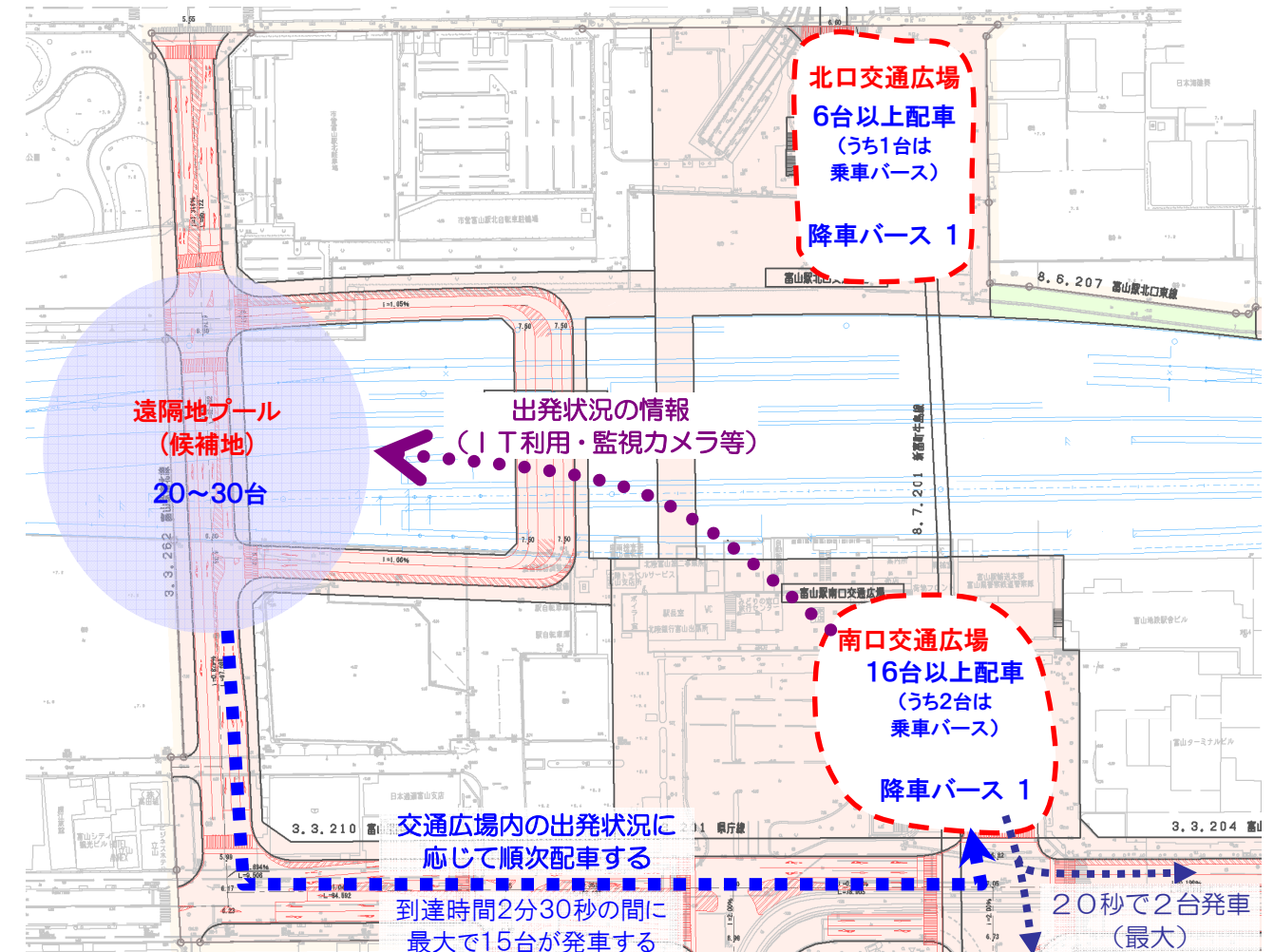
遠隔地待機20~30台

※総待機台数は現状の台数と同程度(50台程度)

○北口…乗車1バス、降車1バス

広場内待機6台以上(バス分含む)

【南北交通広場におけるタクシーバス・駐車スペース規模(案)】

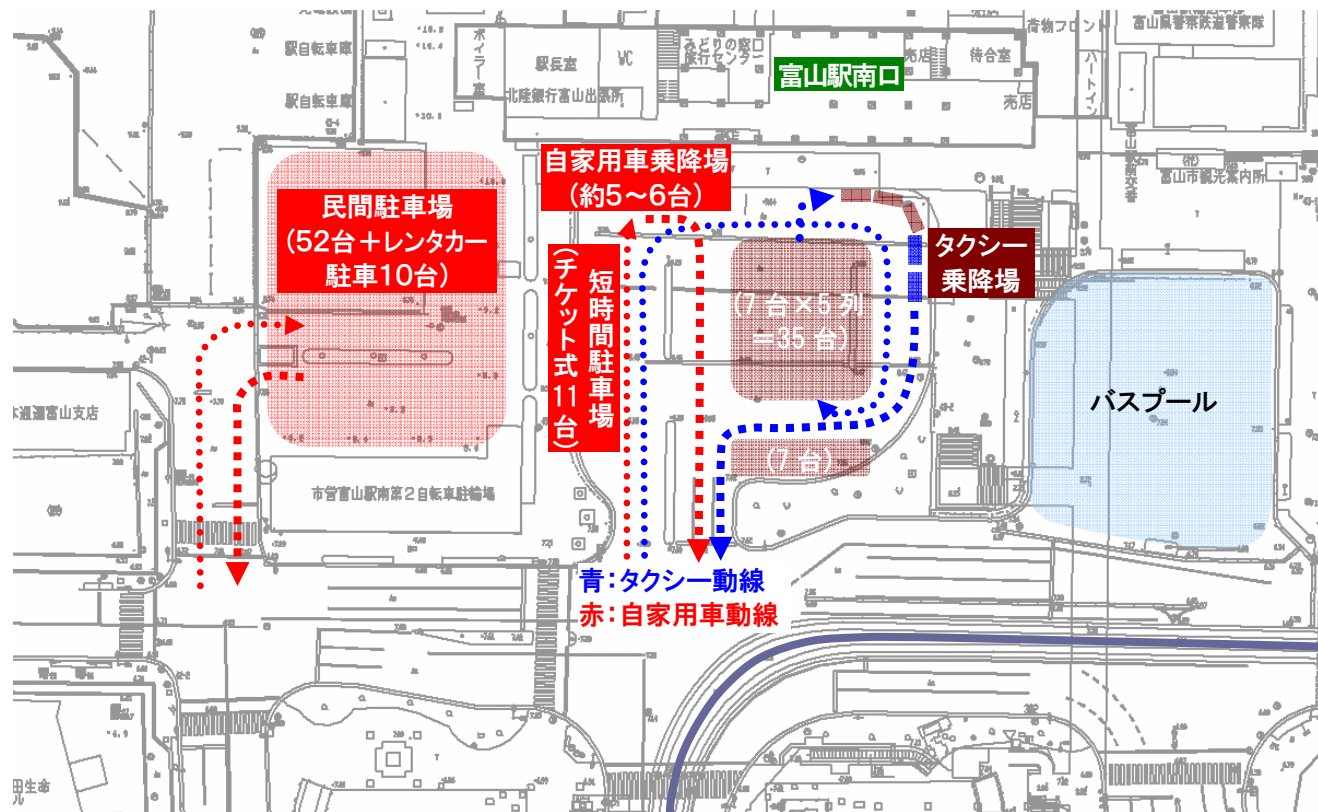


(3) 自家用車

① 自家用車に係る現況と課題

- ・ 南口には乗降バス約5~6台分、チケット式の短時間駐車場11台分がある
- ・ いずれも斜め駐車であり、車路部へバックして退出するため安全性・利便性が低い
- ・ 北口には特に乗降バスや駐車場のスペースは設定されていないが、実際には広場内で乗降・待機が行われており、危険。

【富山駅南口広場のタクシー及び駐車場関係の施設配置】



チケット式の短時間駐車場
バスに対して斜め進入・バック退出



自家用車乗降場
バスに対して垂直進入・バック退出
区画線は描かれていない

北口で駐車する自家用車
自家用車スペースがないため、標示のない箇所に無秩序に駐車



② 自家用車乗降機能の配置の検討

- 一般交通に関しては、公共交通と分離して安全性・利便性を高める
- 駅南側・北側双方からアクセスできるよう、西口交通広場を新設して集約する
- 自家用車乗降バスは将来の利用や高齢者・障害者の利用にも対応する

【自家用車の考え方(案)】

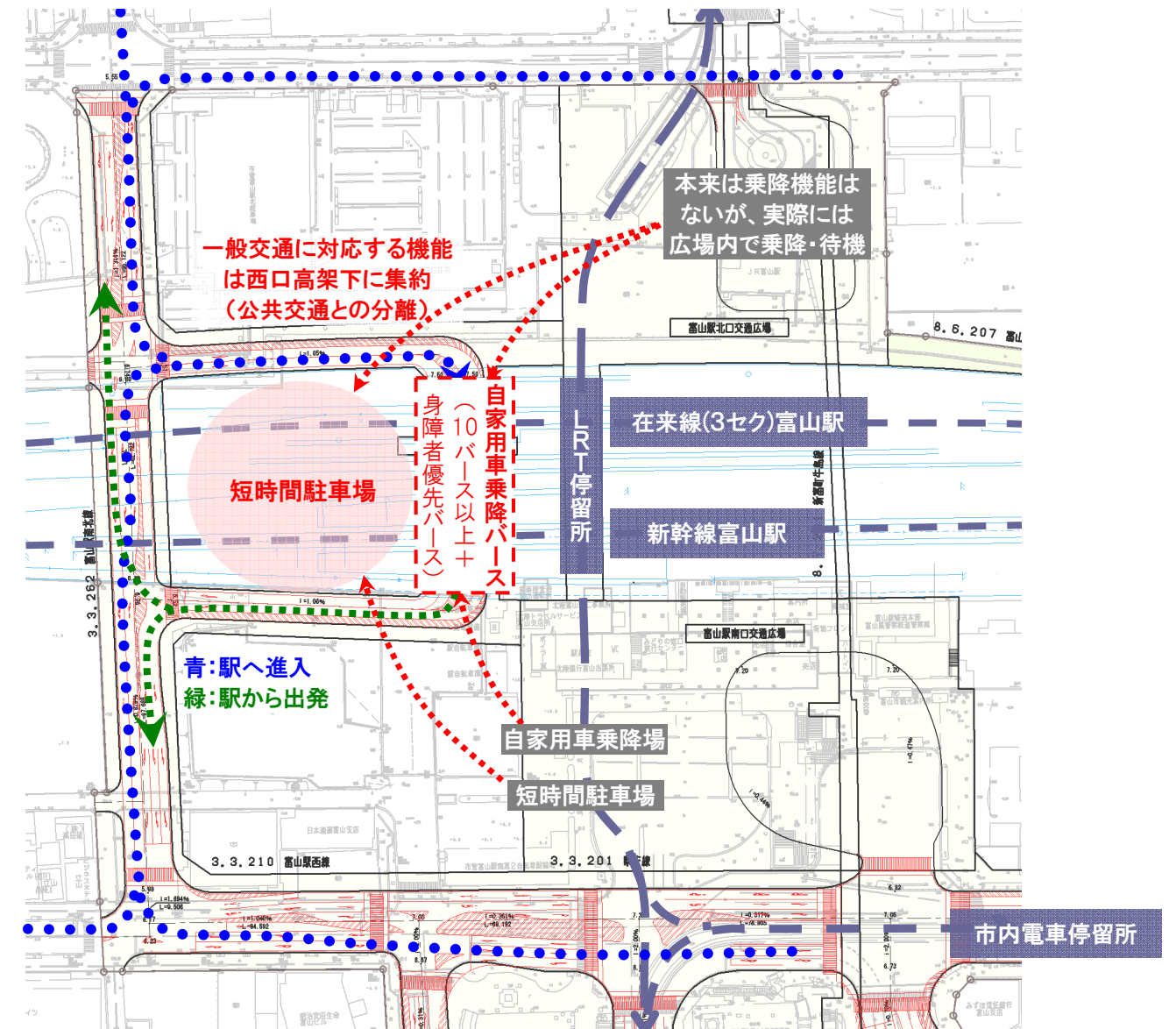
○西口乗降バス…乗降兼用10バス以上

障害者優先バスを設置

※将来のピーク時利用は727人(計560台)からの降車
1台あたり1分の降車時間が必要として、10バスで対応

○短時間駐車場は交通広場に隣接する高架下に配置し、
一般車に対応する機能を西口高架下に集約する

【自家用車乗降機能の配置(案)】

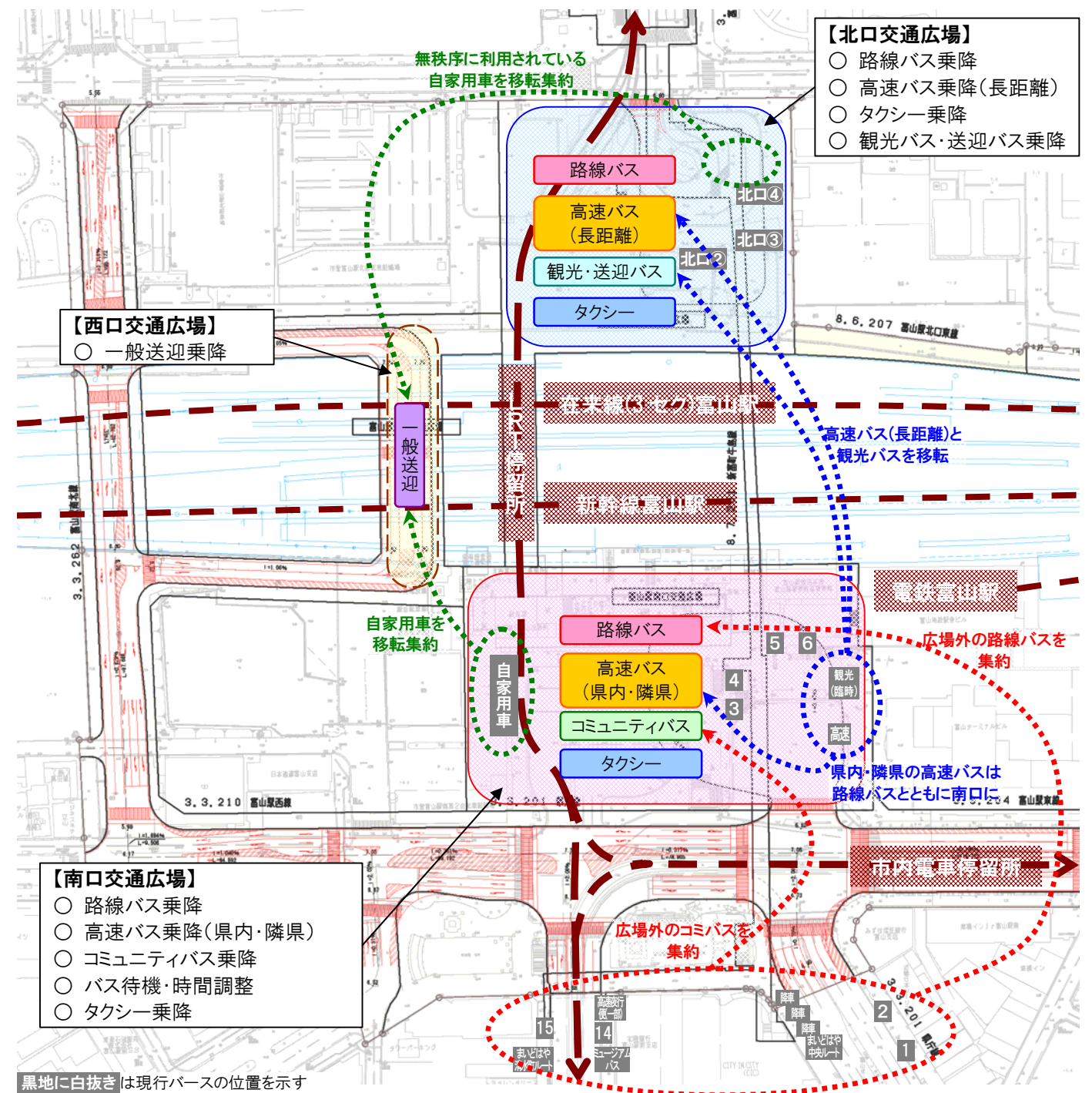


2) 各広場における交通機能の配置検討のまとめ

【各広場への機能配置(案)】

交通機能	配置の方針	南口交通広場	北口交通広場	西口交通広場 (新設)
バス乗降	路線バス	乗車 5バス (待機場5台分) 降車 2バス	2バス	
	コミュニティバス	1バス		
	高速バス	路線バスと共用 (県内・隣県路線)	1バス (長距離路線)	
	観光・送迎バス		観光 1バス 送迎 2バス	
タクシー乗降	○ 利用者が選択できるよう、南北にそれぞれ配置 ○ 遠隔地配車方式を導入し、コンパクトに整理	乗車 2バス (待機計16台以上) 降車 1バス	乗車 1バス (待機計6台以上) 降車 1バス	(高架下周辺) 遠隔地プールの候補地、20~30台が待機
一般送迎自動車乗降	○ 一般交通と公共交通を分離して安全性を向上 ○ 西口広場を新設して集約			10バス以上 + 身障者優先バス確保

【各交通広場における導入機能(案)】



2. 富山駅交通広場のロータリー部レイアウトの検討

1) 南口交通広場の検討

- ・南口交通広場は、広場のロータリー出入口の取付けは、県庁線東側交差点の1ヶ所とする。(西側は、路面電車の交差点や歩行者軸となるため)
- ・タクシー乗降場、路線バス・バス降車場を優先とし、駅改札口に近い位置に配置する。
- ・比較案検討の視点は、バス・タクシーの安全な交通確保のためロータリーを分離する案とバス・タクシーは混合通行となるが歩道から全て乗降可能な案などの4案を検討する。

【南口交通広場バス・タクシーロータリー形状の比較検討 1/2】

案	A 案	B 案
概要	タクシーとバスの乗降場及び通路を分離する案 (出入り口は共通であるが信号現示を分ける)	タクシーとバスの乗降場を分離する案 (出入り口は共通、バス乗降場の一部を交通島へ配置)
図面		
長所	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーとバスの乗降場及び通路が分離されている。 ・タクシー乗降場は、駅舎から近い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー乗降場は、駅舎から近い。 ・バスロータリーが大きく、バス待機スペースが緑地に囲まれて、十分確保できる。(路線バス5バス分)
短所	<ul style="list-style-type: none"> ・バス・タクシーの出口の青信号が分離されるためロータリーを出る時間がかかる。(タクシーは、青信号となるまで90~120秒間の1信号サイクル分待つ必要がある) ・バスバスが交通島内にあり、歩行者の安全性に配慮する必要がある。 ・バスロータリーが小さく、待機スペースが路線バスバス5台分を確保できない。(バス4台分程度確保) ・歩行者広場が南北自由通路の2径間分しか確保できない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスバスが交通島内に3バスあり、歩行者の安全に配慮する必要がある。 ・歩行者広場が南北自由通路の2径間分しか確保できない。
評価	△	○

【南口交通広場バス・タクシーロータリー形状の比較検討 2/2】

案	C 案	D 案
概要	<p>タクシーとバスの乗降場を分離する案 (出入口は共通、タクシー乗降場を交通島へ配置)</p>	<p>タクシーとバスの乗降場をすべて歩道に面して設ける案 (出入口及び通路も共通)</p>
図面		
長所	<ul style="list-style-type: none"> バス乗降場は、8バスすべて歩道からアクセスできる。(計画上9バス確保できるため、近距離高速バスを独立させることが可能) バスロータリーが大きく、待機スペースが確保できる。(路線バス5バス分+1バス) 歩行者広場は、A、Bの分離案に比べて広く確保できる。(中央部を除き、3径間に対応) 	<ul style="list-style-type: none"> バス乗降場は、8バス全て歩道からアクセスできる。 バスロータリーが大きく、緑地に囲まれて待機スペースが確保できる。(路線バス5バス分) タクシー乗降場も歩道からのアクセスとなる。 歩行者広場は、比較案の中で最も広く確保できる。(中央部を除き、3径間に対応)
短所	<ul style="list-style-type: none"> タクシー乗降場が交通島内となり遠くなるとともに、バスバス間で横断歩道を渡る必要がある。 バス待機スペースが歩行者空間に近く、植栽帯がないため、広場側からの景観面で問題がある。 	<ul style="list-style-type: none"> バスの通路の動線とタクシーの乗車場へのアクセス動線とが交差するため、安全に配慮する必要がある。
評価	△	○

2) 北口交通広場・西口交通広場の検討

- ・北口交通広場のロータリー出入口は、富山駅北線からの取り付けとし、バス・タクシー混合型ロータリーとする。
- ・広場中央の既存地下道出入口と地下道トップライト（明かり取り）を現況位置に残すとロータリーのレイアウトは限られるため、すべて歩道から乗降できる案を検討する。
- ・西口交通広場は、高架下に一般車及び障害者用のアクセスレーンを2レーン設けたロータリー形状とする。

【北口交通広場バス・タクシーロータリー形状と西口交通広場】

案	北口交通広場	西口交通広場
	タクシーとバス交通専用の混合ロータリー案	高架下の一般車交通優先アクセスバス案
図面		
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーとバスとも乗降バスとする。 ・バスバスは、歩道に面して6バス（路線2、高速1、送迎2、観光、）を確保する。 ・高速バスは、需要に応じて、複数台が同時に運行されるため、送迎バスと共用できるように隣接して配置する。 ・タクシー乗降場は、駅改札口から近い位置とし、タクシープールは、8台確保する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般車及び障害者用の乗降バスは、高架下に13バスを確保する。