

■ 第 3 回 推 進 協 議 会 の 議 事 概 要

		主要意見
土地利用計画 について		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅周辺土地利用の方針として、最初に交通結節について明記する必要があるのではないか</li> <li>・ アンケート調査において、県外客のニーズなどについて整理して欲しい</li> <li>・ 土地利用の方向として、数量的な多い少ないではなく、コンセプト的なものについても謳っておいたほうが良いのではないか</li> <li>・ 公共交通と関連した公共施設の配置を検討する必要があるのではないか</li> <li>・ 長時間対応の駐車場として、沿線でのP&amp;R等にも配慮しながら検討が必要</li> <li>・ ホテルの種別として、どういったホテルに立地してもらうことが相応しいのかなど精度を上げた検討が必要</li> <li>・ 中心市街地の賑わいと駅周辺の関係として、居住人口と圏域人口をどのように考えていくかについて明確にしていかないと具体的な活用が見えてこないのではないか</li> <li>・ 新幹線開業によりプラスにすることが大切であり、どういった方向でプラスにしていくのかを考える際に、マーケットのあり方や県外客のニーズ等を把握して方向性を打ち出せるよう議論しておくことが必要</li> <li>・ 地区計画について、本協議会でさらに具体的に検討していく必要は無いのか</li> </ul>
交通計画 について	機能配置 ・ 容量について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 企業の送迎バススペースをあえて確保する必要は無いのではないか</li> <li>・ 新幹線の開業で観光客増が期待されるなか、容量として観光バス2台というのは少ない</li> <li>・ 観光バスについては、容量不足により前面道路に観光バスが並ぶようなことが無いようにして欲しい</li> <li>・ 推計上で稼働率に余裕のあるバス停もあり、高速バスのピークは路線バスと時間的に異なるため、南口のバース内で運用することも可能ではないのか</li> <li>・ 北口に高速バスを配置した場合、北口には遊休地も多く、ライトレールの開業で駅北の注目も上がっているため、自然発生的に様々な施設が立地する可能性もある</li> <li>・ 修学旅行等の対応として200人程度が集合できるようなスペースも必要になる</li> <li>・ バス等の推定において、判断・評価基準を資料中にも明示して欲しい</li> </ul>
	レイアウト について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全性とあわせて、観光バスの配置など利便性についても事業者と協議を進めて欲しい</li> <li>・ 安全性については、駅広の中での安全性だけでなく、駅広に接続する道路部の安全性への配慮も大切</li> <li>・ タクシーロータリーへの進入路に横断歩道が入る（南口広場計画図ケースA）ことは非常に危険であり、なるべくシンプルに交通が処理できる形にしてほしい</li> </ul>
	デザイン について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路面電車の通過部分について、安全性を確保しつつスッキリしたデザインにするのが21世紀型の駅前広場として大切</li> <li>・ 広場でのイベント対応も必要で、安全性・景観・賑わいの3つをどのようにデザインするかについて十分検討が必要</li> </ul>
景観・賑わい等 について		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 昔のロータリー方式の駅前広場には緑がたくさんあった。芝生や植栽といった緑についても配慮して欲しい</li> </ul>

## 『第3回富山駅周辺整備事業推進協議会』 議事録

日 時：平成19年12月19日（水） 13：30～

場 所：C i C 5階 多目的ホール

### ○次 第

- 1 開 会
- 2 挨 拶
- 3 議 事
  - 1) 「第2回推進協議会の議事概要」〔資料-1〕
  - 2) 「富山駅周辺街区の土地利用計画検討」〔資料-2〕
  - 3) 「富山駅交通広場の交通計画検討」〔資料-3〕
- 4 閉 会

### [出席委員]

黒川委員、森委員、中川委員、吉田委員（藤木委員の代理）、埴生委員、山口委員（多田委員の代理）、金山委員、荒木委員（土肥委員の代理）、川岸委員、犬島委員、白倉委員、櫻田委員、徳道委員、開口委員、笠原委員

### ○挨 拶

【副市長】 本協議会の前身となる協議会において平成17年2月までに整備計画がまとめられた。それらに基づいて連続立体交差事業や土地区画整理事業等の都市計画決定、事業認可を行い事業がスタートしている状況にある。その後、昨年より本協議会を再開させて頂いている。

駅前広場については、基本設計・実施設計に向けて計画の具体化を詰めていく必要がある。さらに、駅周辺の土地利用についても検討を進めていく必要があり、この2つを主な目的として本協議会での議論を各計画に反映させていきたいと考えている。

### ○議 事

【座長】 議事次第に従って、前回の議事録について説明をお願いしたい。

#### 1) 「第2回推進協議会の議事概要」

【事務局】 （資料説明 資料-1）

【座長】 今の時点で、議事要旨について修正事項はあるか。後日、気づいた点等があれば、事務局へ連絡をお願いしたい。

次に、土地利用と交通計画について相互に関連するため、資料を続けて説明してもらい、合わせて討議を行いたい。

#### 2) 「富山駅周辺街区の土地利用計画検討」

#### 3) 「富山駅交通広場の交通計画検討」

【事務局】 （資料説明 資料-2、資料-3）

【座長】 資料-2 2頁にあるバスの稼働率について教えて欲しい。

【事務局】 始発便については5分、経由便については2.5分をバースで待機することとし、各バス停におけるバス本数にこれらの単位時間を掛け合わせて60分で割った数値になる。

【委員】 資料-3 9頁に南口広場の計画案があるが、いずれの案でもバスとタクシーが混在するため、安全という面で問題が残る。金沢や他都市の多くでは、バスとタクシーロータリーを完全に分離している駅が多く見られる。

10頁の北口広場については、観光バスが2台しか確保されておらず、金沢の西口では8～10台程度確保されており、これらを比べると地域間競争の面で負けてしまうのではないかと心配になる。

また、企業の送迎バスを確保しているが、あえて乗降場として確保する必要は無いのではないかと。

コンパクトということを言われているが、交通の基本は安全であるということとを第一に計画して欲しい。また、直接運営する事業者との協議を進めてはどうか。

【事務局】 バスとタクシーを完全分離するためにタクシーを西口に確保してはどうかという意見を前回の協議会で頂いたので検討を行ったが、大きな課題として、距離が長くなることによる運賃の増加から難しいと判断している。

駅周辺整備にあたっての都市計画決定において、路面電車の南北接続を実現させるために、交差点箇所を集約させて交通処理を行うことを前提にしている。同一交差点内でバスとタクシーを分離させるには9頁の前回提示したA案になるが、この案についても安全性等の面から評価が低くなる。

そこで、今回提示したケースAでは、乗降スペースにおいてバスとタクシーは分離されるが、動線の合流はケースBと同じであり、分離したことのメリットは無くなってしまう。そのため、コンパクトなケースBにおいて評価が高いと判断している。

安全性については第一に検討を進めていくが、本日の案をベースに事業者と協議させていただきたい。

【委員】 安全性とあわせて、観光バスの配置など利便性についても事業者と協議を進めて欲しい。

【委員】 安全性が第一で、次に利便性という優先順位になるかと思うが、安全性ということであれば、西口でのタクシー乗降が最も優れていると思うが、大きな課題も残されるということである。本日のケースA、Bを見た場合、歩行者の面からはケースBが最も優れている案になると思う。

【座長】 土地利用として、駅北の将来像についてはどの様に想定しているのか。

【事務局】 資料2 10頁に駅周辺の開発余地を整理しており、これを踏まえて11頁に土地利用ゾーニングとして、駅北については既存施設を含めた文化交流ゾーンとして設定している。駅前広場の隣接部分については、にぎわい拠点ゾーンとして交通結節ゾーンを囲うように設定している。

【座長】 安全性については、駅広の中での安全性だけでなく、駅広に接続する道路部の安全性への配慮も大切である。

【 委 員 】 個人的に高速バスをよく使うことがある。仮に北口に高速バスを配置した場合、北口には遊休地も多く、ライトレールの開業で駅北の注目も上がっているため、先々のことを考えると自然発生的に様々な施設が立地する可能性もあると思う。

また、集約されることで分かりやすさも向上するのではないかと。

【 委 員 】 新幹線の開業で観光客増が期待されるなか、駅を中心として観光客を乗降させる観光ルートも多く、容量として観光バス2台というのは少ないのではないかと。

【 座 長 】 富山ではどのような旅行形態が想定されるのか。

【 委 員 】 企業として職場旅行を見直す動きもある。また、修学旅行等の対応として200人程度が集合できるようなスペースも必要になる。

【 委 員 】 個人的な感覚として、路線バスの発着は賑わいのある側で、高速バスや観光バスは一般的に特殊な位置に配置されている感覚があるので、注意してサインを探す心理や行動形態が働くと感じており、計画にあるように南口に路線バス、北口に観光バスというのは適当であると思う。

ただし、北口の観光バス容量については、少ない印象で、容量不足により前面道路に観光バスが並ぶようなことが無いようにして欲しい。

【 委 員 】 北口に観光バスを確保した発端として、南口の空間的な制約からであるのであれば、推計上で稼働率に余裕のあるバス停もあり、観光・高速バスのピークは路線バスと時間的に異なるため、南口のバース内で運用することも可能ではないのか。

【 委 員 】 計画について基本的には良いと思う。観光バスについては京都駅でも問題となり、乗降のスペースは確保するが待機スペースまでは広場内に確保しないという考え方である。

南口の稼働率の推計については、かなり余裕のある算定のため十分運用が可能だと思う。また、高速バスは路線バスの運行が終了するころにピークを向かえる形態であり、今の段階で重要なのは将来的な量に対応可能かどうかであり、その面からは、多すぎず少なすぎず適切な施設量が確保されていると思われる。

【 委 員 】 資料2 11頁に駅周辺土地利用の方針があるが、方針1として最初に交通結節について明記するのが必要ではないか。

資料3 7頁に駅前広場のデザイン方針があるが、富山の駅前広場として、難しい点が路面電車の通過部分の扱いであり、安全性を確保しつつスッキリしたデザインにするのが21世紀型の駅前広場として大切になってくる。

また、広場でのイベント対応も必要で、安全性・景観・賑わいの3つをどのようにデザインするかについて十分検討が必要である。

【 座 長 】 地鉄と駅前広場の関係はどのように考えているのか。

【 事 務 局 】 地鉄から高架沿いに賑わいのある動線確保として、スムーズにアクセスできるよう考えている。

【 委 員 】 アンケート調査において、県外客のニーズなどについて整理されていないが、どのような結果が抽出されているのか。

富山市として公共交通にシフトさせていく方向を目指しているが、そういった考え方を需要予測に盛り込んで検討しているのか。

土地利用関係で金沢などと外見上の比較をされているが、それぞれにマーケットの違いがあるが、単に量として多い、少ないというだけの比較なのか。

【事務局】 県外客に対してもアンケートを行っているが、本日の資料では集計していないため、今後作業を行いたい。

駅別の施設集積については、ヒアリング調査も行ったが、いずれの駅においても民間開発に任せている実態である。ただし、屋外広告物などの景観誘導や地区計画などにおいて望ましい土地利用を実現するといった考えは必要で、富山においても形態規制などをかけることが望ましいのではないかと考えている。

需要予測として、路面電車を例にしてみると、公共交通活性化計画において将来人口は減少するが、路面電車の利便性が向上することで利用者は増加するという推計を基に検討を行っている。

【委員】 バス等についても本数を増加させるなど想定した上での検討になっているのか。

【事務局】 広場内のバース数等を算定するにあたっての検証作業上では、便数の増加はしないという考えで算定している。

仮に便数が増えた場合でも、ピーク時で16便程度は増加しても運用可能な計画となっている。

【委員】 土地利用の方向として、数量的な多い少ないではなく、概念的なものについても謳っておいたほうが良いのではないか。

バスについて将来の便数増についても考慮しているということだが、バスの稼働率70%で余裕があるという整理では、評価の基準として不明確なため、その基準について教えて欲しい。

【事務局】 参考資料4頁に長野駅の事例を載せているが、算定上は100%を超える稼働率の乗降場もある中で実運用がされている事例もある。

【委員】 判断、評価基準については、資料中に明示して欲しい。

【事務局】 わかりました。

【委員】 デザイン委員会でも話に出たが、本日の資料で緑についての考え方があまり触れられていないが、昔のロータリー方式の駅前広場には緑がたくさんあった。芝生や植栽といった緑についても配慮して欲しい。

【座長】 県警の方から交通について何かないか。

【委員】 資料39頁にある南口広場の計画案として、ケースAは横断歩道が入ってくるため、非常に危険である。歩行者の横断中に車が停止した場合、本線に滞留車が支障することにもなるため、なるべくシンプルに交通が処理できる形にしてほしい。

【委員】 土地利用について、現況分析については精度が上がってきた印象で、検討すべきテーマについても絞られてきたように感じる。富山の場合は公共交通と関連した公共施設の配置を検討する必要があるのではないか。

長時間対応の駐車場は金沢をみても重要であり、富山の場合も必要になって

くと思うが、沿線でのP&R等にも配慮しながら検討が必要になってくる。

ホテルについては様々な種別があるため、こういったホテルに立地してもらうことが相応しいのかなど精度を上げて検討する必要があるのではないかな。

中心市街地の賑わいと駅周辺の関係として、居住人口と圏域人口をどのように考えていくかについて明確にしていかないと具体的な活用が見えてこないのではないかな。

【事務局】 検討にあたって、精度を上げて進めて行きたい。

土地利用として、公共だけで進められるものでないため、高架下など様々な権利関係の中で調整を進めて行きたい。

【委員】 全体のコントロールが重要であり、他の新幹線駅でも本日の資料にあるような土地利用を目指していたが、なかなか難しい状況である。

地区計画について、本協議会でさらに具体的にしていける必要は無いのかな。

【事務局】 現時点で地区計画をかけるかについては、まだ決めていない。景観まちづくり条例に基づく屋外広告物の規制は行う予定である。

地区計画を行うという方向性が見えてきた場合は、本協議会においても議論させて頂きたい。

【委員】 資料全体として、マイナス面を埋めていく作業という印象を受けるが、新幹線開業によりプラスにすることが大切であり、こういった方向でプラスにしていけるのかを考える際に、マーケットのあり方や県外客のニーズ等を把握して方向性を打ち出せるよう議論しておくことが必要ではないかな。

【座長】 様々な意見を頂いたが、協議会名にあるように事業推進にあたっては三方一両得というのは難しく、多くの場合、三方一両損として少しずつ我慢をすることになると思うが、関連事業者の皆様にはご協力をお願いしたい。

伊予鉄道では、まちづくりに力を入れることで、結果的にお客を増やす努力を行い、様々な賞を受賞したようなこともある。

【事務局】 様々な意見を頂きましたので、次回の協議会までに関連事業者と調整させて頂きたい。

次回については、2月か3月頃を予定している。詳細については日程が決まり次第、連絡させていただく。

以 上