
第4回 富山駅周辺整備事業推進協議会
富山駅交通広場の計画検討

目 次

- | | |
|------------------|----|
| 1. 南口交通広場の施設配置方針 | 1 |
| 2. 環境空間の考え方 | 5 |
| 3. 高架下電停整備の考え方 | 14 |

平成20年3月14日

富 山 市

1. 南口交通広場の施設配置方針

バス・タクシー集約案を基本として、今後の基本設計等の検討を進める

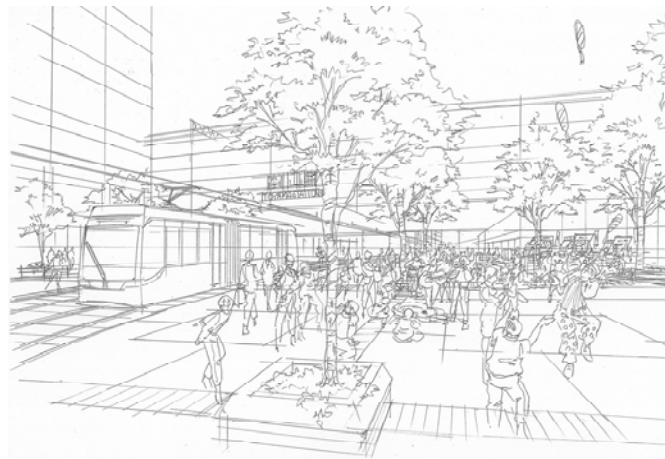
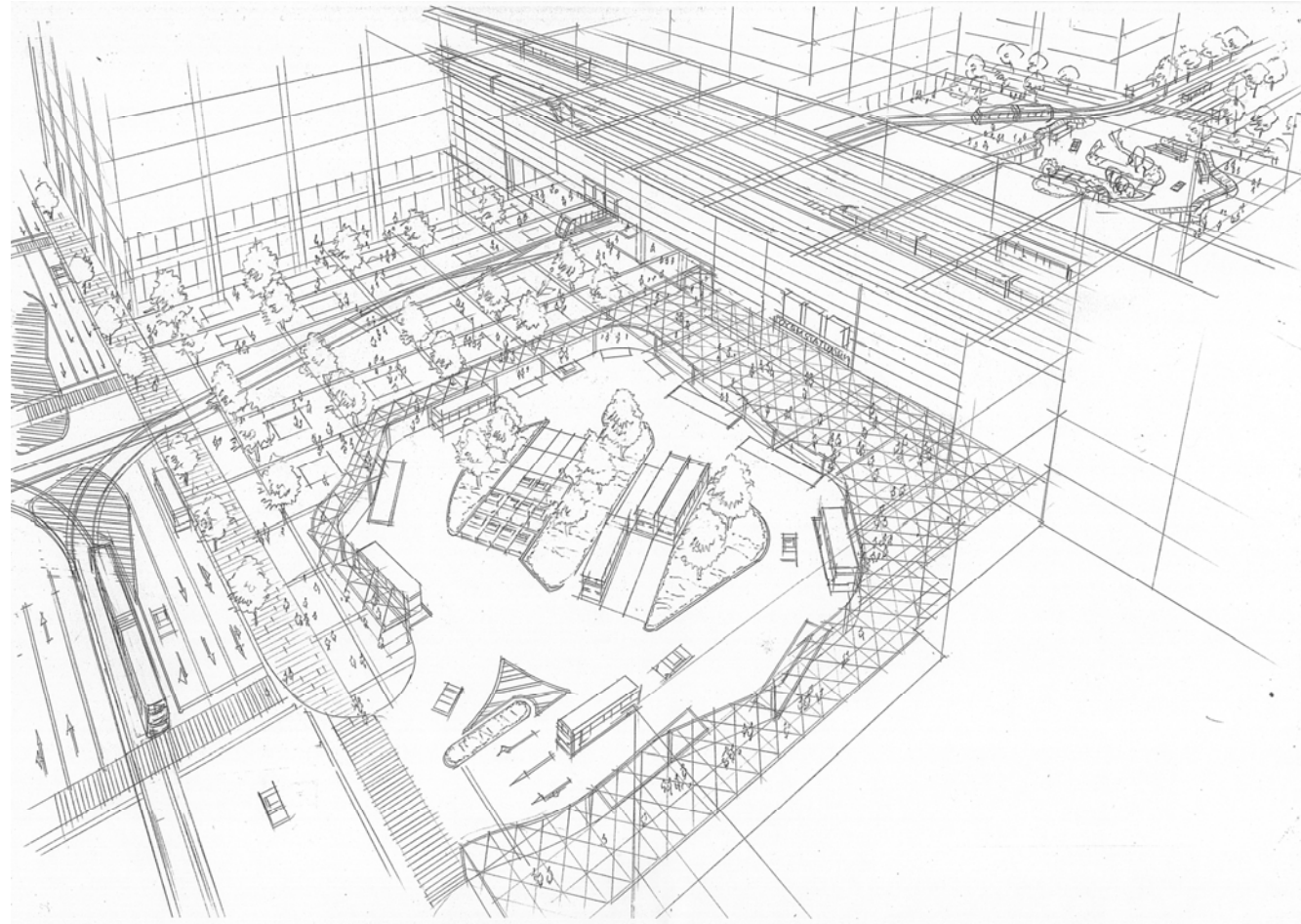
【バス・タクシーを集約することの妥当性】
 ○3方向を行き来する路面電車により、駅前中央交差点の負荷を低減させることが必要。
 ○バスとタクシーの動線が混在する駅前広場の事例は、同規模の駅でも多く見られる。

【これまでの協議会での駅前広場整備の方向性】
 ○北口広場～自由通路～南口広場における連続的・一体的な歩行者空間の創出
 ○駅とまちが一体となった賑わい創出のための多目的広場の整備
 ○コンパクトな交通結節点の実現

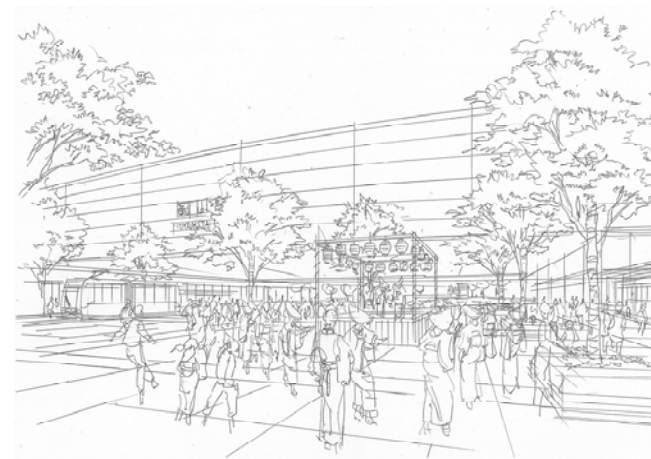
1. 1 検討案の比較

	バス・タクシーの集約案	バス・タクシーの分離案
レイアウト		
賑わい空間の評価	○交通施設空間が歩行者空間側（南北自由通路・全37.5m）に一部幅約5m程度はみ出すものの、連続的・一体的な歩行者空間は確保される。	×タクシー広場とバス広場の間に歩行者空間が確保されるが、西側街区も含めた連続的・一体的な賑わい空間の形成が図られない。
交差点の交通処理	○駅前中央交差点の南北方向の交通処理に割ける青時間が多い。（次頁参照）	△駅前中央交差点の南北方向の交通処理に割ける青時間が少ない。（次頁参照）
駅前広場内での動線の交差	△ロータリー内でバスとタクシーの動線が交差する箇所が発生する。 ※但し、混合タイプの事例は各地に見られる	○ロータリー内の交通処理は、バスとタクシーが分離されるため、動線の交差が集約案に比べて少ない。 △駅前広場内で路面電車とタクシーの動線が交差する。 ※高架下電停に全ての路面電車が停車すると仮定すると約60本/時・両側が通過（現行ダイヤベース）
関係機関との調整	○都市計画決定時の交通管理者との交通処理に関する協議、一体的・連続的な歩行者空間を確保するために中央コンコース3スパン分を確保するように調整してきたことと整合が図られる。	×都市計画決定時の交通管理者との交通処理に関する協議、一体的・連続的な歩行者空間を確保するために中央コンコース3スパン分を確保するように調整してきたことと整合が図られない。
総評	○	△

1. 2 賑わい空間のイメージ



市民の日常利用される動線沿道という立地を活かし、越中大手市場のような、市民の発表の場となるにぎわい空間



新幹線の車窓からも見える位置で、おわら踊りやコンサートなどのイベントを開催することにより、より「富山」をアピールする

1. 3 交差点の交通処理

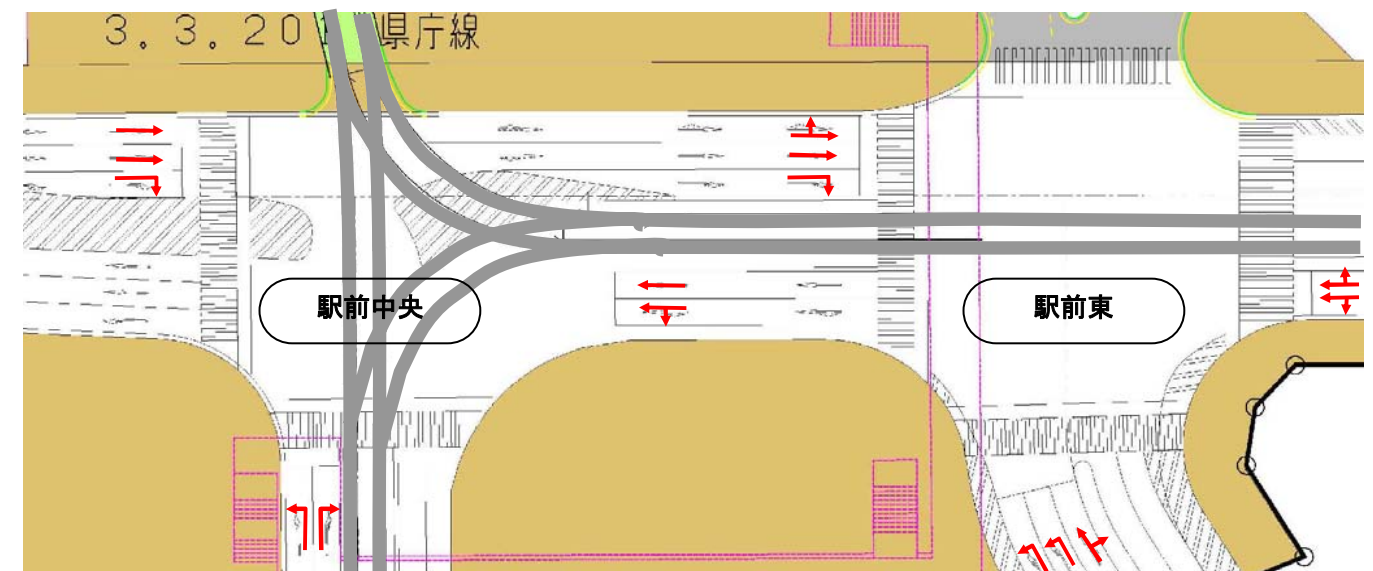
- タクシーの出入りを処理する交差点としては、分離案の場合は駅前中央交差点、集約案の場合は駅前東交差点となる。
- 各交差点の容量から、「東西方向の自動車交通処理に要する青時間」、「路面電車の処理に要する青時間」、「損失時間」を差し引いた『南北方向の青時間の割合』は下表のように整理される

【1時間あたりに必要となる青時間比】

	駅前中央 交差点	駅前東 交差点	備考
東西方向の自動車交通の処理に必要な青時間の割合	0.5	0.5	□東西方向の各車線の「1時間当たりの交通量/青信号1時間当たりの車線容量」により算定 □近接交差点のため一定程度同じ青時間を設定することを勘案
路面電車の処理に必要な青時間の割合	0.3*	0.1	□現行ダイヤの全てが高架下電停に乗り入れると仮定 □必要青時間を20秒/台として設定
損失時間の割合	0.1	0.1	□信号の赤・黄の時間の占める割合
南北方向の処理に割ける青時間の割合	0.1	0.3	□計- (東西方向+路面電車+損失時間)
計	1.0	1.0	

※路面電車の現行ダイヤ以上の本数を乗り入れる場合は、さらに増える

南北方向の処理に要する青時間に余裕のある「駅前東交差点」においてタクシー乗降場を処理する方が望ましい。



1. 4 集約案の事例

○新幹線駅や県庁所在地駅などにおいて、混合タイプの駅前広場の事例は各地に見られる。

(参考) 富山駅南口広場
 [面積：約 12,000 m² 乗降客数：約 63,000 人/日 バス本数：約 700*本/日 ※地鉄ビル前バス停含む]

① 新幹線駅の事例

■高崎駅（群馬県）西口駅前広場
 [面積：約 11,000 m² 乗降客数：約 59,000 人/日 バス本数：約 620 本/日]

高崎駅西口
 ※高崎市 HP より

■秋田駅（秋田県）東口駅前広場
 [面積：約 10,000 m² 乗降客数：約 26,000 人/日 バス本数：約 120 本/日]

秋田駅東中央線
 ※秋田市 HP、パンフレットより

■三島駅（静岡県）北口駅前広場
 [面積：約 11,000 m² 乗降客数：約 77,000 人/日 バス本数：約 110 本/日]

三島駅北口
 ※三島市HPより

② 県庁所在地駅の事例

■松山市駅（愛媛県）駅前広場
 [面積：約 10,000 m² 乗降客数：約 25,000 人/日 バス本数：約 1,100 本/日]

伊予鉄高島屋
 松山市駅
 ※松山市HPより

2. 環境空間の考え方

富山駅周辺整備の基本方針（H20年度）

県都富山の新たな顔をつくる

- 富山の歴史や自然を活かした駅舎及び駅前広場のデザイン
 - ◆自然・文化・未来がひびきあう、明るく開放的な交流拠点（富山駅周辺地区 景観基本方針における基本理念）
 - ◆LRTと調和した機能美あふれる交通広場デザイン
- 土地利用・建物・屋外広告物の規制誘導による良好な景観形成
 - ◆富山市景観まちづくり条例に基づく「景観まちづくり推進区域」や「地区計画」等により、土地利用・建物・屋外広告物の規制誘導を図る
- 駅を中心とする南北軸を活かした景観軸の形成
 - ◆ブルーバールー富山駅ー城址公園・中心商業地区の連続性に配慮した景観軸の形成

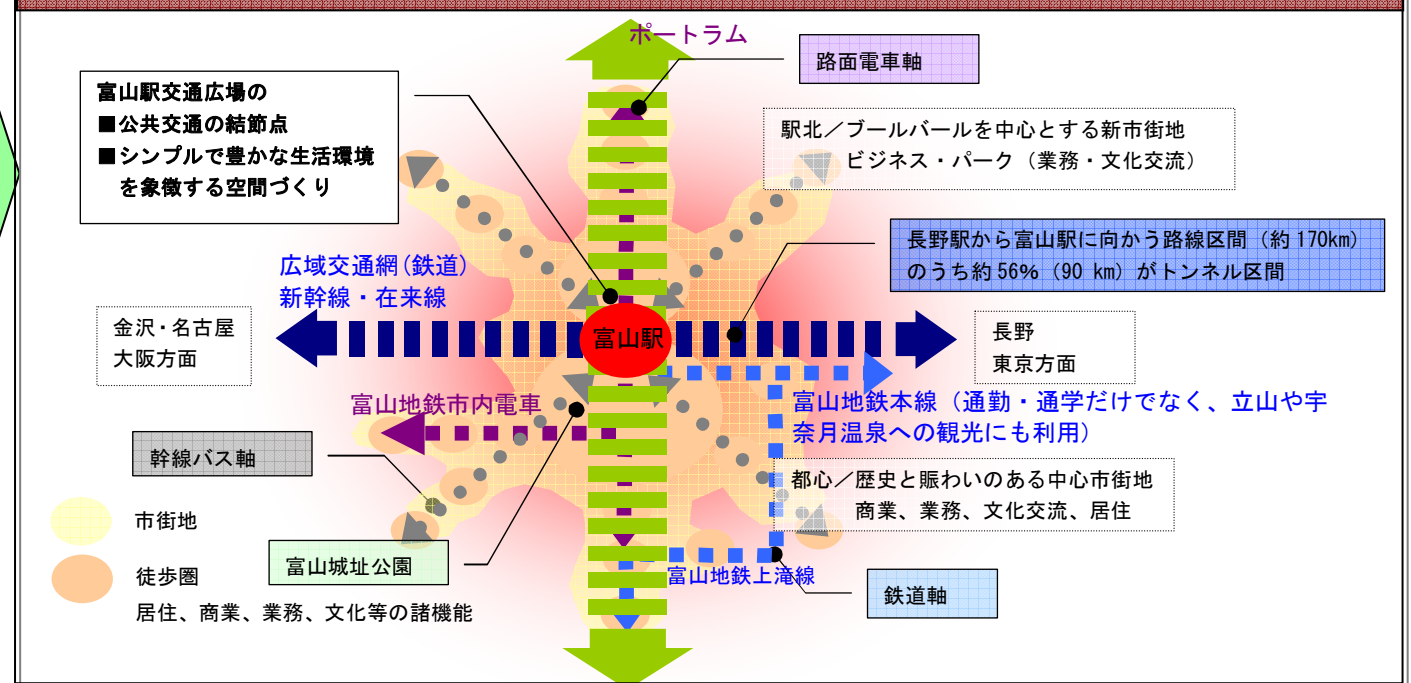
多彩な公共交通を快適につなぐ

- 鉄軌道・バス・タクシー等がコンパクトにつながる交通結節点の整備
 - ◆3つの交通広場の整備（南口・北口・西口）
 - ◆交通広場のコンパクト化（散在するバスバースの集約化など）
 - ◆高架下空間を活用した駐車場・駐輪場の確保
- 駅南北の一体化・南北軸の強化
 - ◆LRTと路面電車の接続、路面電車の環状化
 - ◆南北自由通路の整備
- ユニバーサルデザインによる安全で快適な駅・駅前広場の整備
 - ◆移動抵抗の緩和（わかりやすい空間構成、案内情報の提供等）
 - ◆シェルター等の設置による雨雪対策の充実
 - ◆待ち合わせ空間や交流空間の確保（環境空間機能の充実）

都市拠点としての機能をそなえる

- 広域商業機能の強化
 - ◆高架下及び開発余地の活用による交流拠点としての機能強化
 - ◆駅周辺既存施設や中心商業地区（総曲輪・西町等）と連携しつつ、商業・娯楽・観光案内・観光物産・宿泊等の各種施設の導入
- 文化交流機能の充実
 - ◆オーバードホールを中心とした地域における生涯学習・コンベンション・宿泊等の各種施設の導入
 - ◆市民及び来訪者の活動支援（市民の発表の場づくり、来訪者への情報提供等）
- 業務機能のさらなる集積
 - ◆既存業務施設が集積する駅北地区を中心としたビジネスパークとしての機能向上

- ◇LRTと調和した機能美あふれる交通広場デザイン→周辺施設や動線の特徴を活かす合理的な空間構成
- ◇景観軸の確保 →駅北と駅南を結ぶ連続させる・北陸新幹線では明るい開けた景観がご馳走



- ◇南北自由通路の整備
 - 人と情報をつなぐ景観軸としての南北自由通路
- ◇移動抵抗の緩和 →わかりやすい空間構成、案内情報
- ◇待ち合わせ空間や交流空間の確保
 - 交通機能や周辺機能に沿った待ち合わせ・交流空間を確保



- ◇市民及び来訪者の活動支援（市民による「自己実現の場」）
 - ストリートライブや似顔絵描、フリーマーケットなど、自分を表現する場所
 - 企業がパネル展や商品プレゼンなど、富山市民にアピールをする場
 - 公益団体が市民に向けてイベントを行なう場（赤十字、募金、選挙運動）



2.1 動線の整理

2.2 環境空間の方向性

2.3 環境空間の利用イメージ

2. 1 動線の整理

① 歩行者動線の位置と特徴

凡 例		
歩行者の動線	多	
	中	
	少	
	提案	
地下道の動線		

◇南北自由通路から駅北側へのアクセス(主に市民の日常利用)

◇LRT と他の公共交通機関、一般車駐車場、西側駐輪場とのアクセス(市民の日常利用の他、市内行きを訪訪者)

◇LRT 利用者と西側の店舗の利用者

◇西側開発可能街区へのアクセス(軌道が狭くなったところで横断)

◇鉄道やLRT から、バスへの乗り換え、中心市街地へのアクセス(富山市民の日常的な利用が主体となる動線)

◇周辺開発ビルや雄峰高校、龍谷富山高専へのアクセス

◇在来線改札と南北自由通路のアクセス

◇①待合スペースや②観光案内、③トイレ、④派出所などの駅施設を想定

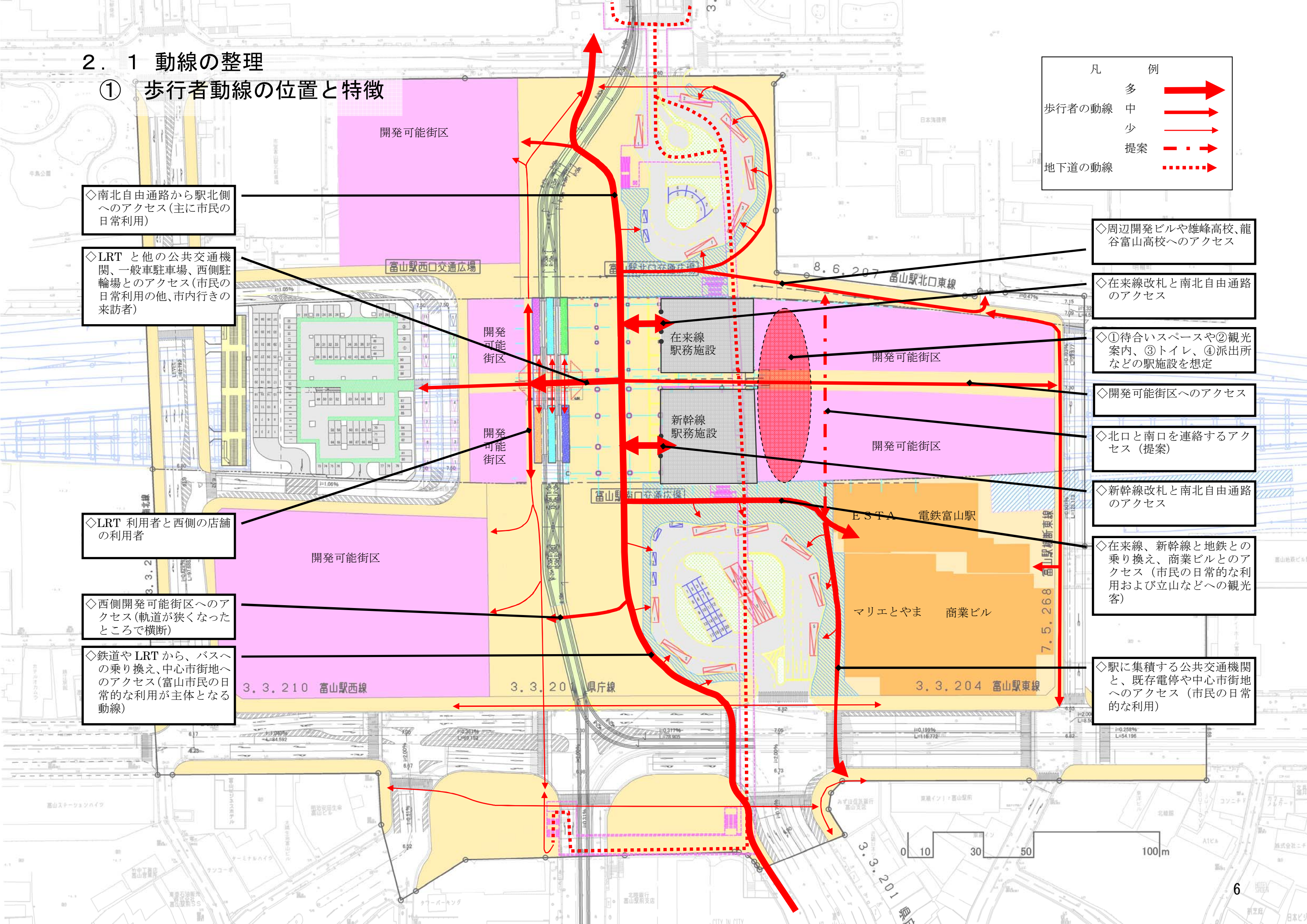
◇開発可能街区へのアクセス

◇北口と南口を連絡するアクセス(提案)

◇新幹線改札と南北自由通路のアクセス

◇在来線、新幹線と地鉄との乗り換え、商業ビルとのアクセス(市民の日常的な利用および立山などへの観光客)

◇駅に集積する公共交通機関と、既存電停や中心市街地へのアクセス(市民の日常的な利用)



② 自転車動線の位置と特徴

凡 例	
自転車の動線	
地下道の動線	
自転車を押して歩く動線	

◇西側駐輪場から北方面へのアクセス

◇既存の南側駐輪場や南北をつなぐ

◇東側駐輪場から北方面へのアクセス(高校への自転車通学路としての利用)

◇①待合スペースや②観光案内、③トイレ、④派出所などの駅施設を想定

新設駐輪場

新設駐輪場

◇駅前広場内は自転車を押して歩く

◇東側駐輪場から南方面へのアクセス

◇西側駐輪場から南方面へのアクセス

◇自転車が出入できるようなスロープを設置

既存駐輪場

◇現在、使用料無料
◇南側への利用者に限定



2. 2 環境空間の方向性

① 待ち合わせ空間の整理

待ち合わせ空間は、利用者の状況などにより異なるため、次のようなケースを想定し整理する

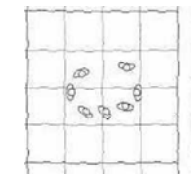
タイプ	利用形態	配置の条件	計画位置	付帯施設など
①団体待ち合わせ空間	<ul style="list-style-type: none"> 学校の遠足など整列してバスの乗車待ちや降車後の点呼 一般ツアーなど、複数の小グループからなる団体の集合・点呼 	<ul style="list-style-type: none"> 団体バス降車バースに近く、動線に影響しない位置 まとまった面積が確保できる位置 	北口広場の南側 北口広場 南北自由通路	雨や雪の日でも集合できる屋根が必要
②座って待てる屋内空間 (無料の待合室、有料の喫茶など)	<ul style="list-style-type: none"> 新幹線や長距離バスなどの利用や出迎えの時間調整 早朝など喫茶が開いていない場合は、待合スペース 	<ul style="list-style-type: none"> 改札や列車運行情報などに近い場所 	高架下の開発可能街区の東側に待合スペース(無料)と、西側などに有料	待合スペースには、列車の案内情報の他、時間を過ごすためのテレビがあることが望ましい(現在でも30名程度の待合室にあり)
③個人・短時間待ち合わせ空間	<ul style="list-style-type: none"> 知人などとの待ち合わせ 	<ul style="list-style-type: none"> 待ち合わせの位置がわかりやすいこと 待ち時間を過ごしやすい施設があること 	南北自由通路、北口広場、南口広場など、交通手段や目的地により複数想定	待ち合わせの目印となる施設や、大型ビジョン
④公共交通機関の乗車待ち空間	<ul style="list-style-type: none"> バスやLRTなどの乗車待ち 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関に近い場所 	北口および南口広場のバスバース周辺	雨風をしのげる屋根や壁

① 団体待ち合わせの規模

- 小学生の整列(床座) 0.5 m²/人
→ 1クラス 40名 = 20 m²



- 大人の集合(軽装・立位) 0.5 m²/人
→ 観光バス(40名) = 20 m²



- 大人の集合(荷物有・立位) 1.0~2.0 m²/人
→ 観光バス(40名) = 40~80 m²

- ③個人短時間待ち合わせ
- ・北方面へ行く際の待ち合わせ
- ・ベンチなどで座られる空間

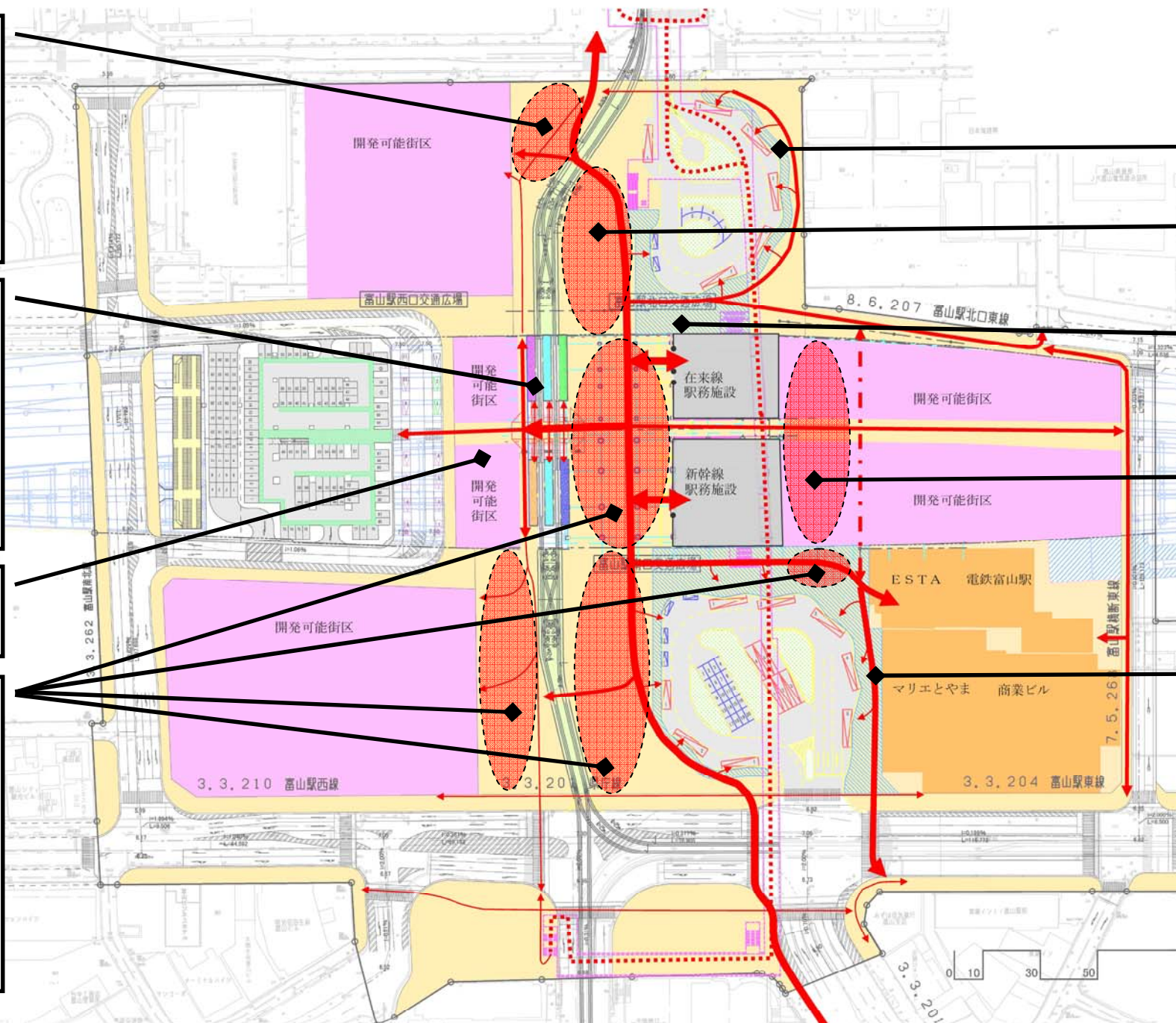


- ④LRT 待ち空間
- ・ラッシュ時にも対応できる LRT の乗車待ち空間の確保と、可倒式ベンチ



- ②個人長時間待ち合わせ
- ・開発可能街区内に喫茶店など座れる空間

- ③個人短時間待ち合わせ
- ・市中心部方面への待ち合わせ
- ・バス停や待ち合わせの人向けに、西側開発可能街区の壁面に大型ビジョンも可能
- ・20m x 80m = 1,600 m²

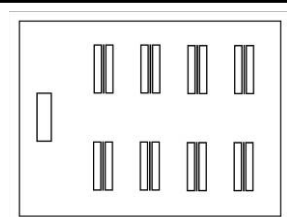


- ④バス待ち空間
- ・バス用シェルターで乗車待ち時の風雨・日差しを防ぐ

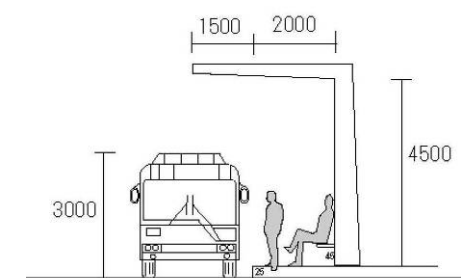
- ①団体待ち合わせ
- ・団体バス降車バースに近く、動線に影響しない場所
- ・20m x 40m = 800 m² 小学生 1,600人 大人 1,600~400人

- ①団体待ち合わせ
- ・団体バス降車バースに近く、動線に影響しない位置
- ・地下通路入り口とバス用シェルターと一体的な屋根の架設
- ・20m x 5m = 100 m² 小学生 200人 大人 200~50人

- ②個人長時間待ち合わせ
- ・交通機関の時間調整や出迎えなど
- ・観光案内所やトイレ等と一体的に整備
- ・列車運行情報やテレビなど
- ・30席程度 8m x 11m = 88 m²



- ④バス待ち空間
- ・バス用シェルター内で乗車待ち時の風雨・日差しを防ぐ



② 駅の魅力を高める機能の整理

適切な情報案内と賑わい空間づくりにより駅の魅力を高めるが、駅前広場の動線の特性（地元市民・来訪者の主体別）などを踏まえて、必要な機能配置を行う

タイプ	内容	配置の条件	計画位置
①観光情報サービス	来訪者向けの観光情報の提供	・来訪者から目につく位置	・南北自由通路内もしくは、高架下開発可能街区
②交通機関の情報提供	乗り換え時の交通手段の選択肢（時間、料金、位置）を案内		・主要な動線の分岐位置にサイン
③賑わいの演出装置	県都としての顔づくりとして、賑わいを演出するとともに、市民の自己実現の場として利用	・駅舎や南北自由通路から見やすい場所	・大型ビジョンは、南口西側の開発可能街区の東壁面 ・南北自由通路の北口と南口 ・市民が気軽に安価に利用できるスペースとしては南口 ・屋根付のしっかりした空間は、開発可能街区と一体的な整備により確保

- ◇西側再開発街区と呼応する空間
- ◇歩行者の動線の影響を受けない場所であるため、腰を据えられる空間
- ◇西側開発可能街区の商業機能と協働したベンチなどの施設整備が可能
- ◇約 20m×20m

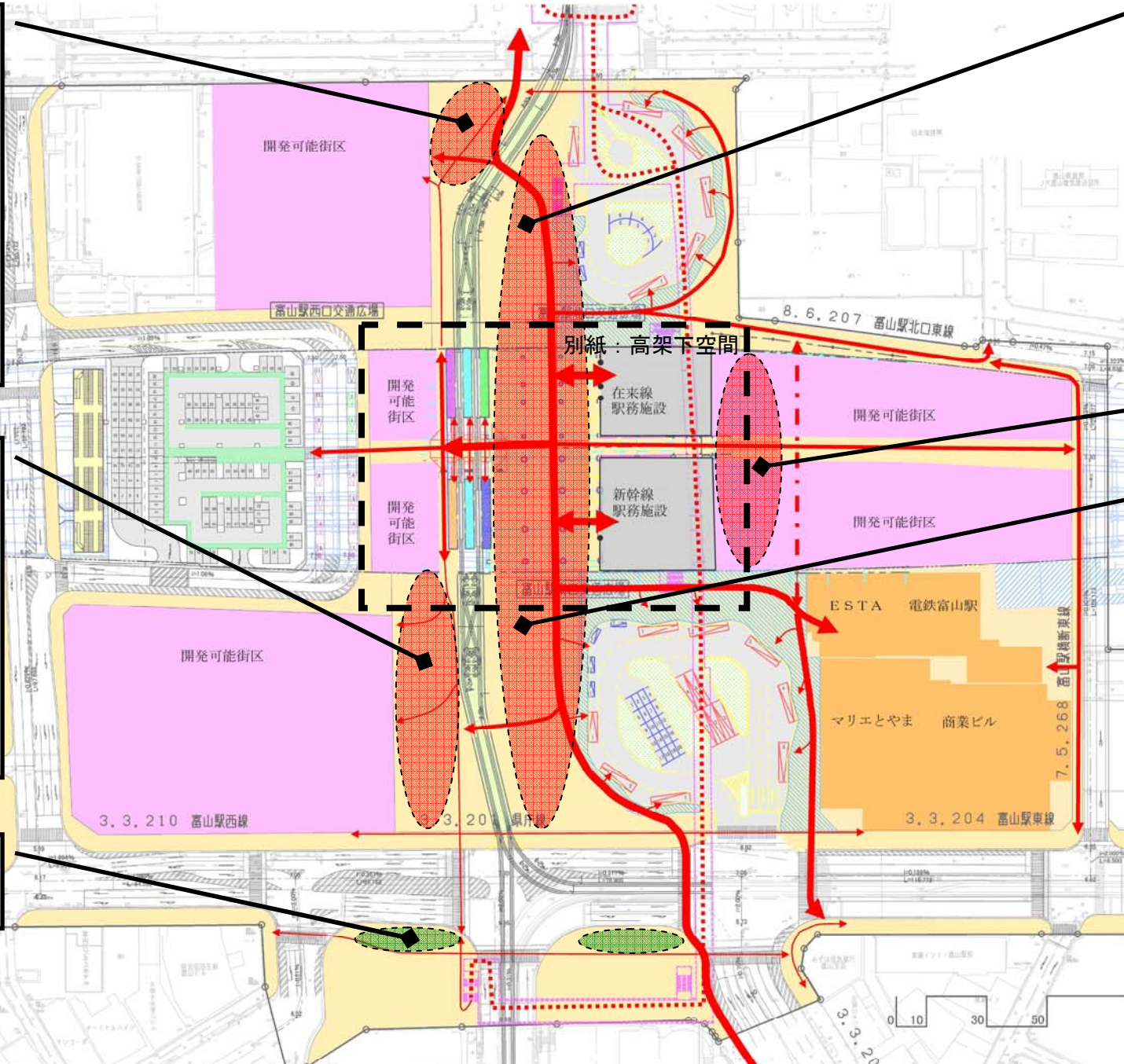


- ◇歩行者を呼びこむ正面空間の整備を西側開発可能街区と呼応した空間整理で可能



- ・セットバックや半屋外空間の導入
- ・大型ビジョンの設置

- ◇市民が主として利用する動線に接する
- ◇路上駐輪を防止するとともに、南側の境界としてのしつらえを整えるみどりの空間



- ◇北口付近は、市民と来訪者が利用する空間
- ◇ブルーパールと南北自由通路と呼応する環境空間
- ◇20m×40m=800 m²
- ◇個人向け待ち合わせ空間としても利用できるよう、ブルーパールが延長し貫入したような空間



- ◇観光案内を、待合いスペースやトイレなどと一体的に整備

- ◇富山市民が日常的に通過する空間のため、市民向けの情報発信の場（市民による「自己実現の場」）
- ・ストリートライブや似顔絵描、フリーマーケットなど、自分を表現する場所
- ・企業がパネル展や商品プレゼンなど、富山市民にアピールをする場
- ・公益団体が市民に向けてイベントを行なう場（赤十字、募金、選挙運動）

- ◇南北自由通路の景観軸上であることから、見通しを確保する
- ◇一方、広すぎる空間では、ストリートパフォーマンスを行いにくいいため、可動式のプランターなどで空間を分節する
- ◇祭りやイベントの際には、駅前会場として利用
- ◇約 15m×70m



③ 高架下空間の考え方

南北の景観軸として、「わかりやすさ」と「使いやすさ」、「楽しみ」を含んだ空間とする。

- ・ 3スパンの幅員の内、通行空間として両側2スパン（約25m）と、中央1スパンを広々とした環境空間とする（環境空間での展開メニューは次頁参照）
- ・ 路面電車の停留所は、わかりやすさと待ち空間の確保を行なうため、乗車ホーム（方面別に4つ）と、降車ホーム（2つ）の2線6面式とする
- ・ 停留所の西側には、幅員3mの通路が必要となる
- ・ 停留所の高さは、南北自由通路に合わせる（東西自由通路は、線路横断時に30cm下がる）
- ・ 高架下の南北自由通路は、寒さ対策としてガラスで仕切ることができるしつらえとする

凡	例
乗車の人の流れ	
降車の人の流れ	
扉	
ガラスの壁	
可倒式ベンチ	

◇西側開発可能街区側では、幅3mの通路を確保



・ 開発可能街区の中が見通せるようなファサード

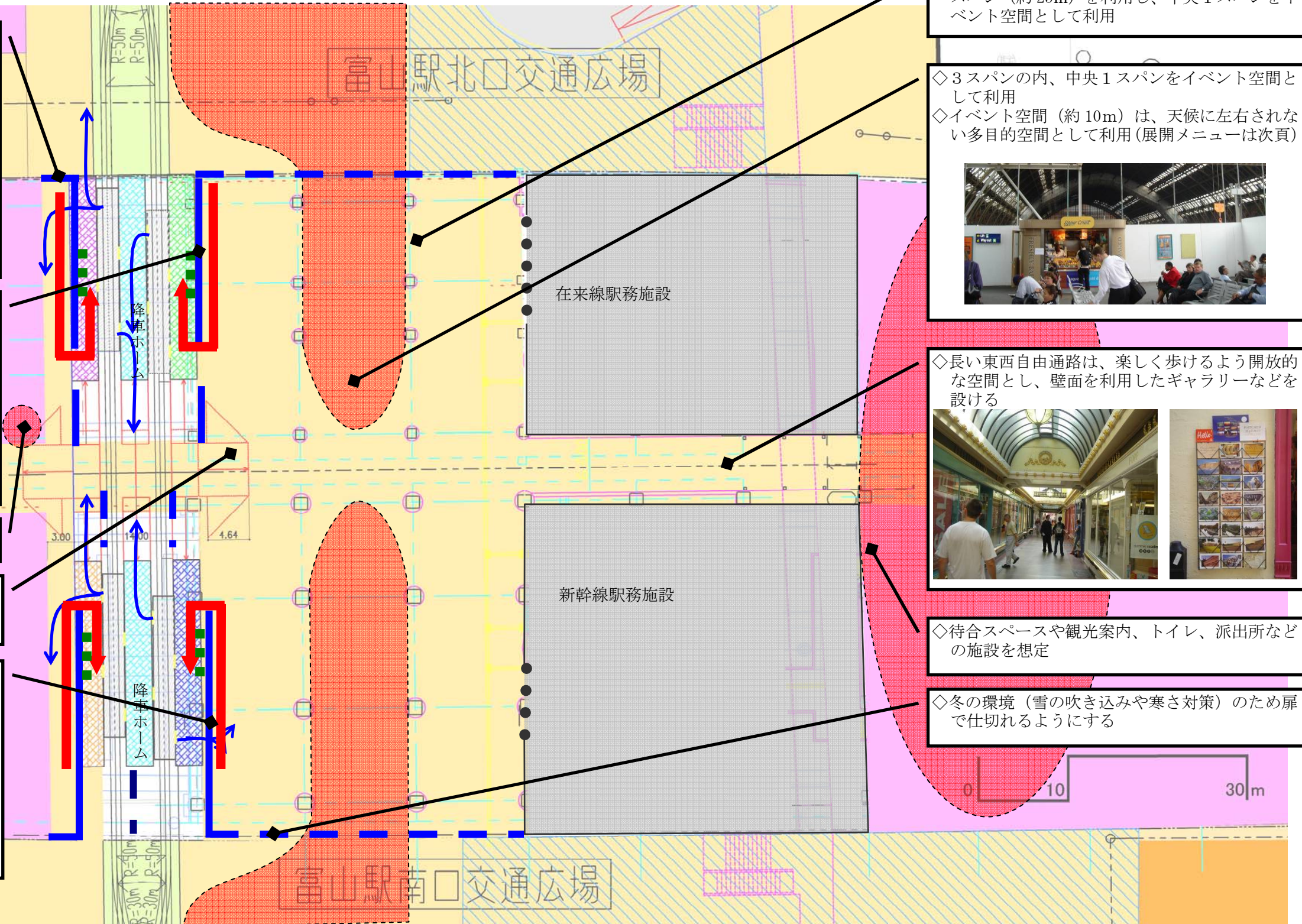
◇停留所の高さは、南北自由通路とあわせる
◇乗車口付近に可倒式ベンチを設置



◇商業施設の一角に、LRTの案内所を設置

◇東西自由通路では、線路横断時に30cmの高低差処理のスロープ（5%：5.6m）が必要
◇そのため南北自由通路に4.6mスロープが発生

◇LRT軌道（電停以外）と南北自由通路は、冬の環境対策と見通しの確保を考え、ガラスで仕切る

◇3スパンの内、歩行者の通過空間として両側2スパン（約25m）を利用し、中央1スパンをイベント空間として利用

◇3スパンの内、中央1スパンをイベント空間として利用
◇イベント空間（約10m）は、天候に左右されない多目的空間として利用（展開メニューは次頁）



◇長い東西自由通路は、楽しく歩けるよう開放的な空間とし、壁面を利用したギャラリーなどを設ける



◇待合スペースや観光案内、トイレ、派出所などの施設を想定

◇冬の環境（雪の吹き込みや寒さ対策）のため扉で仕切れるようにする

○ 駅前広場でのイベント等の展開例

利用形態	イベント名	開催時期	開催場所	主催者	内容	駅前広場での展開の可能性	写真	
日常的な利用	オープンカフェ	春～秋			<ul style="list-style-type: none"> 周辺街区の土地利用（店舗配置）とあわせて、実現可能 屋台を活用 	<ul style="list-style-type: none"> 南口広場西側 北口広場西側 	① ②	
	ストリートパフォーマンス	通年			<ul style="list-style-type: none"> 似顔絵描き ストリートライブ、大道芸 	<ul style="list-style-type: none"> 南北自由通路 南口広場、地下広場 	③ ④	
	市場・模擬店など	通年			<ul style="list-style-type: none"> 屋台による出店 	<ul style="list-style-type: none"> 南北自由通路 南口広場、地下広場 	⑤ ⑥	
イベントの活用	既設	全日本チンドンコンクール	4月上旬 (3日間)	県庁前公園	全日本チンドンコンクール実行委員会	<ul style="list-style-type: none"> ど派手な衣装で太鼓や三味線などの音色を響かせ、その技とアイデアを競い合う全国唯一のコンクール コンクールの他に、パレードも実施（市役所→城址公園→松川ベリ→県庁前公園） 	<ul style="list-style-type: none"> サテライト会場やパレードとして開催 	⑦ ⑧
		富山まつり	8月上旬 (3日間)	県庁前公園、城址公園、城址大通り及びその周辺	富山まつり運営委員会	<ul style="list-style-type: none"> 城址大通りを踊り手が埋め尽くす恒例の「越中おわら踊り」や「越中おわら節全国大会」の他、市民参加型の創作ダンスパフォーマンス「YOSAKOIとやま」、明るさ・笑顔・躍動感のある踊りなど、暑さを吹く飛ばすイベントを多数実施 	<ul style="list-style-type: none"> サテライト会場やパレードとして開催 	⑨
	おわら踊りのタベ	8月下旬～ 9月上旬 (3日間)	富山駅前CIC前広場	富山市観光振興課	<ul style="list-style-type: none"> 全国的に有名な「おわら」を観光客にも堪能してもらう参加型のお祭り 9月上旬に開催される「おわら風の盆」本番を前に、輪踊りや踊り方の講習会などを企画 胡弓や三味線のやさしい音色がネオンの灯る街中に響き、富山駅周辺が幻想的な雰囲気包まれる 	<ul style="list-style-type: none"> サテライト会場やパレードとして開催 	⑩	
	とやまの味覚市	10月上旬 (2日間)	富山駅北親水広場	とやまの味覚市実行委員会	<ul style="list-style-type: none"> 富山でとれる新鮮な海の幸・山の幸や県内外の美味しい秋の味覚が勢揃いするイベント 市内の料理人による「洋食」と「和食」の実演市試食コーナー、海の幸がいっぱいの「とやま湾大漁鍋」など、美味しい食のイベントが多数 親水広場に隣接する富岩運河環水公園では「運河まつり」、富山駅北プールパールでは「とやま駅北ムーブ」も開かれ、一帯はお祭りムード一色 	<ul style="list-style-type: none"> サテライト会場として開催 	⑪	
	とやまスノーピアード	12月～ 1月 (2ヶ月間)	富山城址公園広場、富山駅前CIC前広場	とやまスノーピアード運営委員会	<ul style="list-style-type: none"> 道行く人々の目を楽しませてくれるホワイトイルミネーションや、伝統の「とやま左義長まつり」、さらには多くのファンを持つ「全国ラーメンまつりと日本海の味」など、多くのイベントを実施 	<ul style="list-style-type: none"> ホワイトイルミネーションは全域で展開可能 	⑫	
	新規	コンサート	春～秋			<ul style="list-style-type: none"> 市民団体、学生クラブ等の発表の場 	<ul style="list-style-type: none"> 南北自由通路 南口広場 	⑬
展示会	通年			<ul style="list-style-type: none"> 企業による商品プレゼンやパネル展など 写真展 	<ul style="list-style-type: none"> 南北自由通路 東西自由通路 南口広場 	⑭		
公益団体のイベント	通年			<ul style="list-style-type: none"> 赤十字の献血や基金、選挙運動、壮行会など 	<ul style="list-style-type: none"> 南北自由通路 南口広場 	⑮ ⑯		



2. 3 環境空間の利用イメージ

- ◇西側開発可能街区の商業機能と協働したベンチ等の施設整備が可能
- ◇約 20m×20m



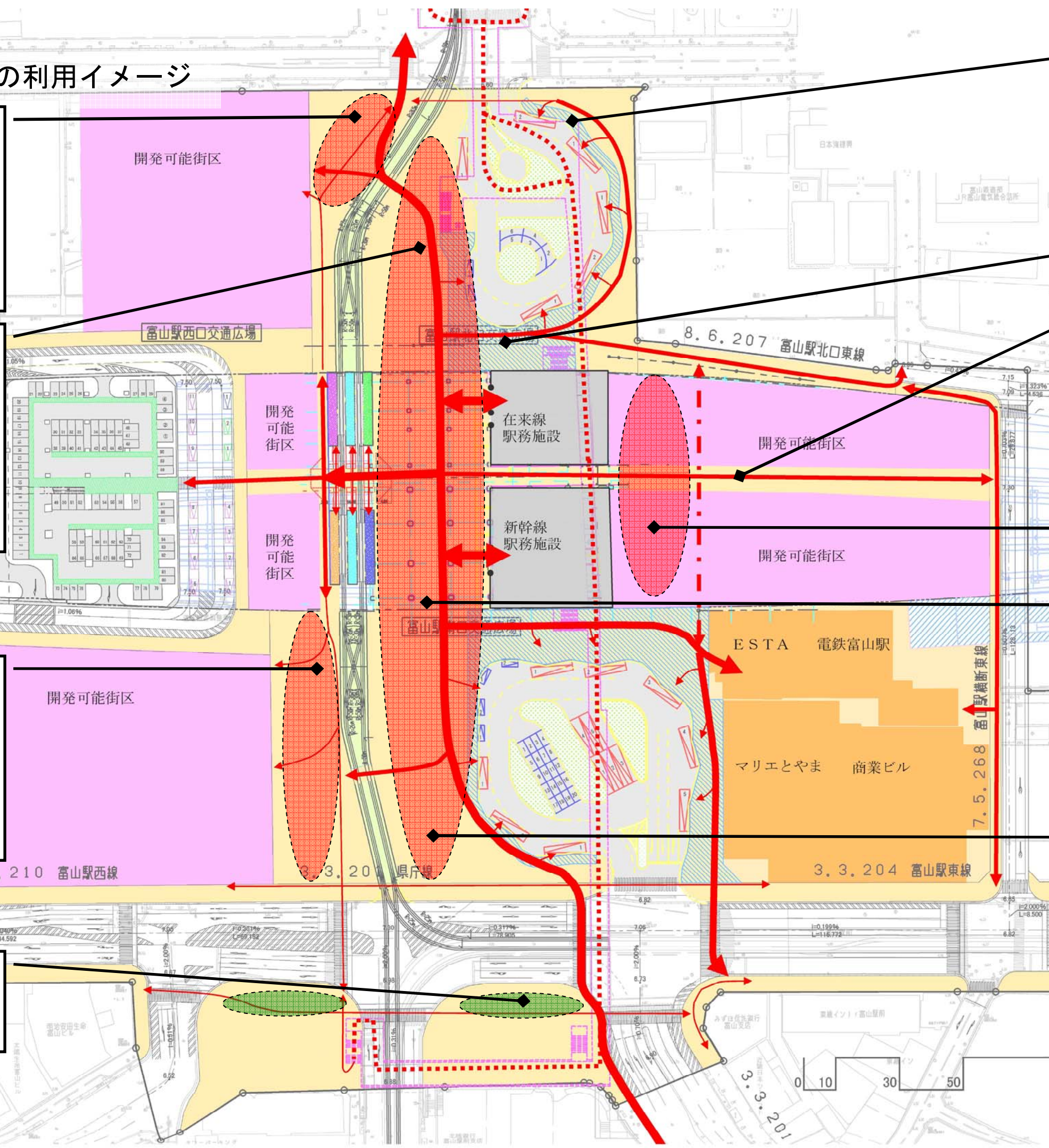
- ◇個人や団体の待ち合わせ空間
- ◇プールパールの連続性
- ◇南北をつなぐ一体的なイベント空間



- ◇歩行者を呼びこむため、正面空間の整備を西側開発可能街区のセットバックなど



- ◇市民が主として利用する動線に接する
- ◇路上駐輪を規制するとともに、南側の境界としてのしつらえが求められる



- ◇見通しを妨げない、風防つきのシェルターの設置



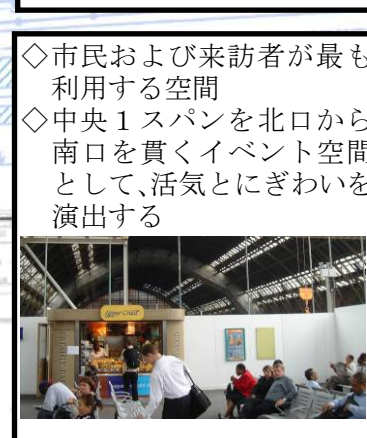
- ◇団体待ち合わせ空間(地下通路入り口と連続したシェルターの設置)



- ◇楽しく安心して歩けるような東西自由通路



- ◇待合スペースや観光案内、トイレや派出所などの駅施設を想定

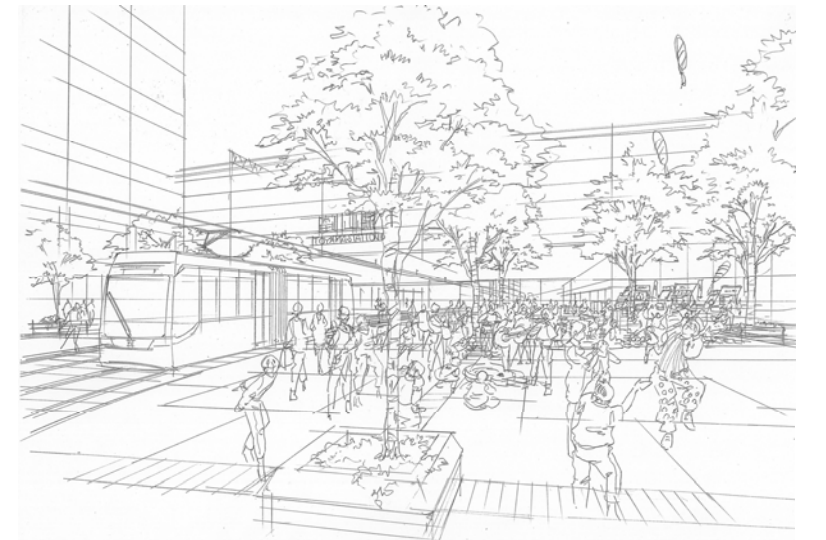
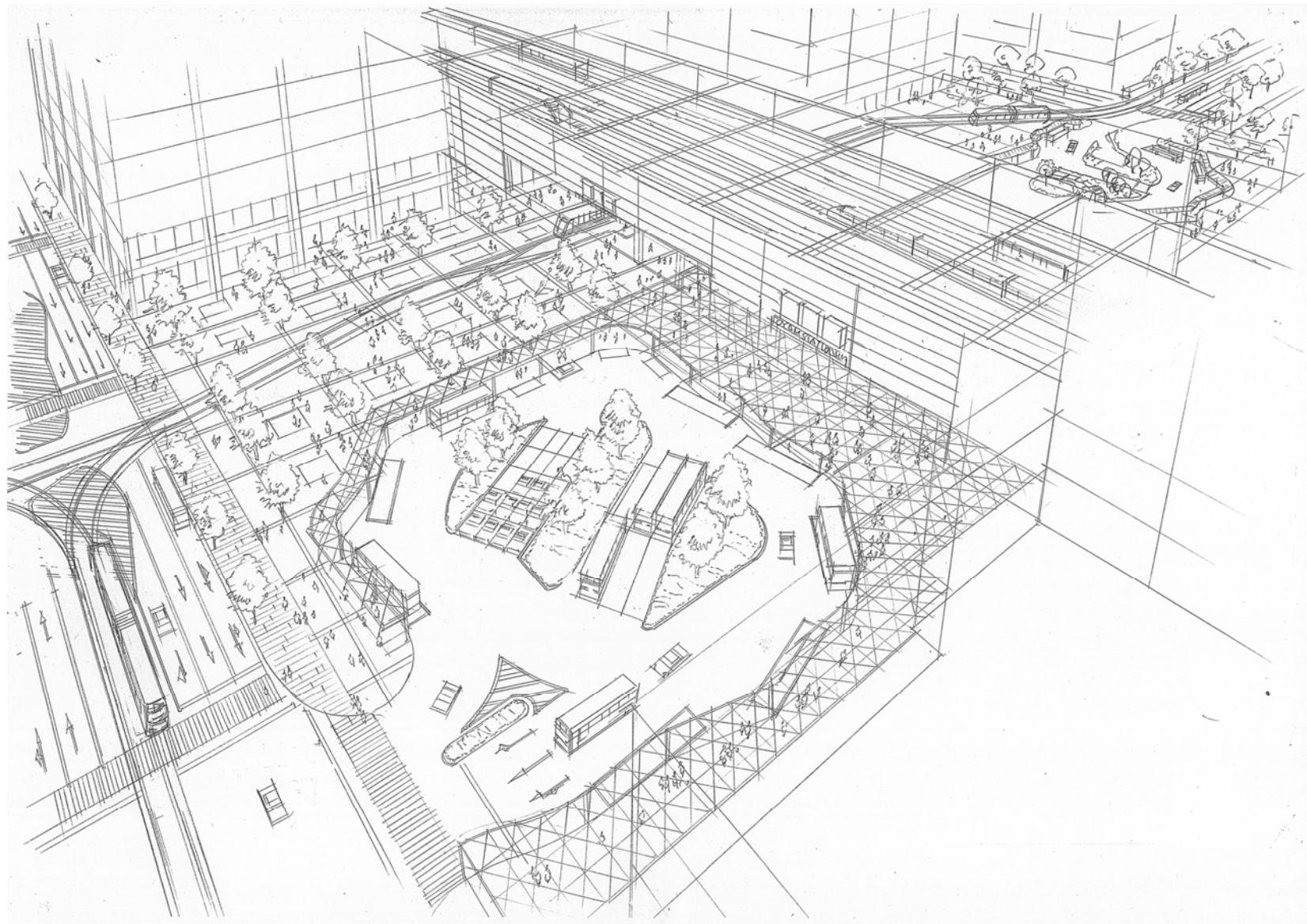


- ◇市民および来訪者が最も利用する空間
- ◇中央1スパンを北口から南口を貫くイベント空間として、活気にぎわいを演出する

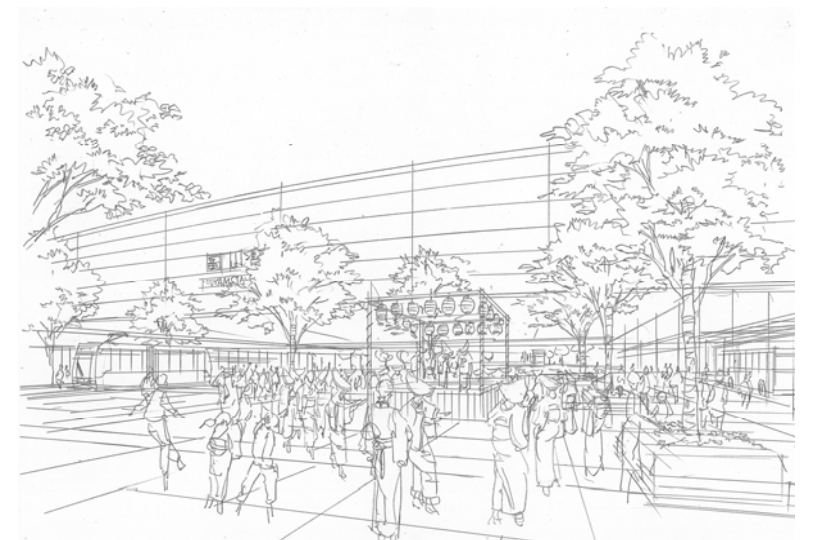


- ◇南北自由通路の景観軸上であり見通しを確保
- ◇富山市民が日常的に通過する動線に接するためイベントなどに活用できる空間
- ◇ただし、何も無い空間だと賑わいが発生しにくいので、可動式プランターで空間を仕切る

○ 南口広場でのイベント等の展開イメージ



市民の日常利用される動線沿道という立地を活かし、越中大手市場のような、市民の発表の場となるにぎわい空間



新幹線の車窓からも見える位置で、おわら踊りやコンサートなどのイベントを開催することにより、より「富山」をアピールする



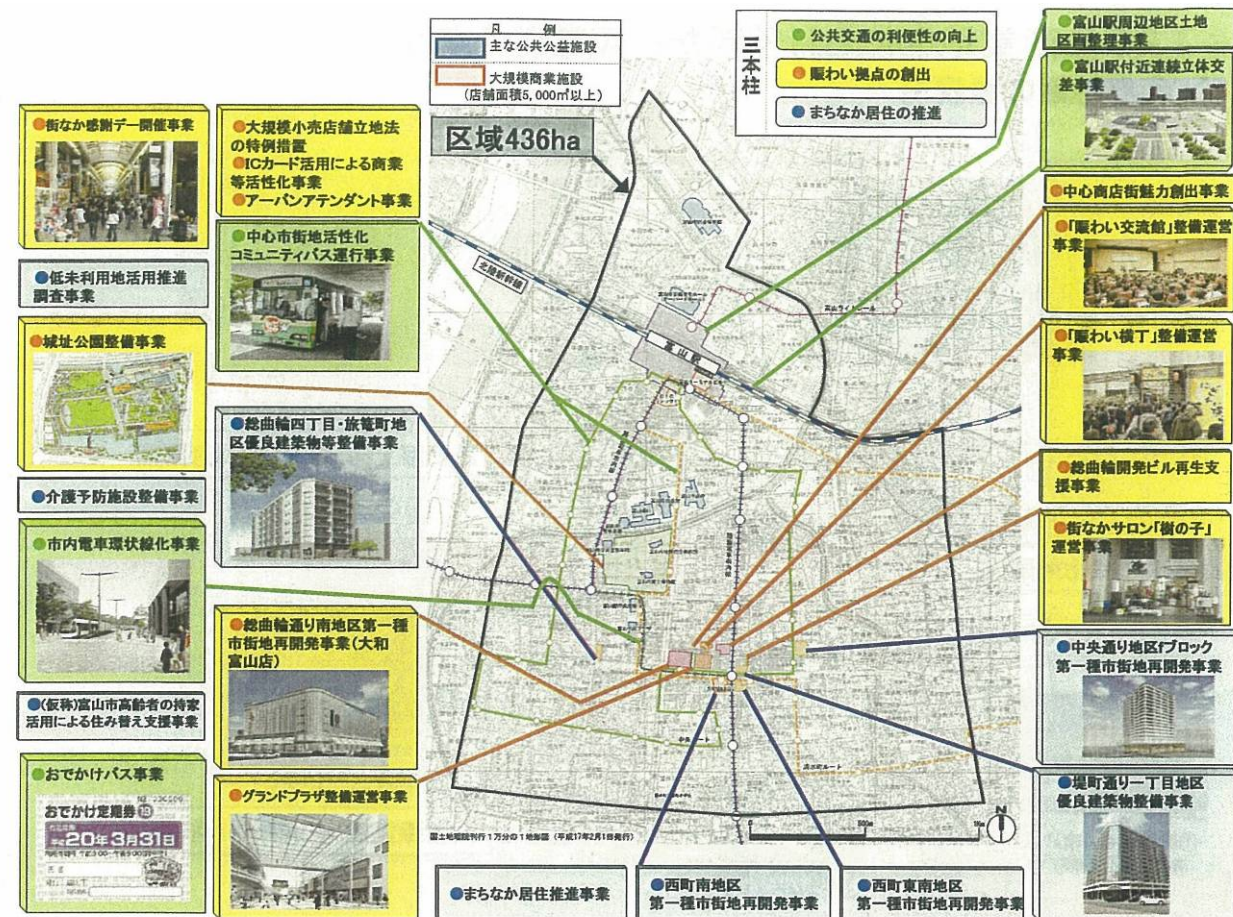
3. 高架下電停整備の考え方

3. 1 高架下電停の役割

- 富山ライトレール（TLR）沿線から中心市街地へのアクセス性の向上
- TLR富山港線と市内電車線の直結ネットワーク化により、多様な運行サービスを提供
- 交通結節機能の充実

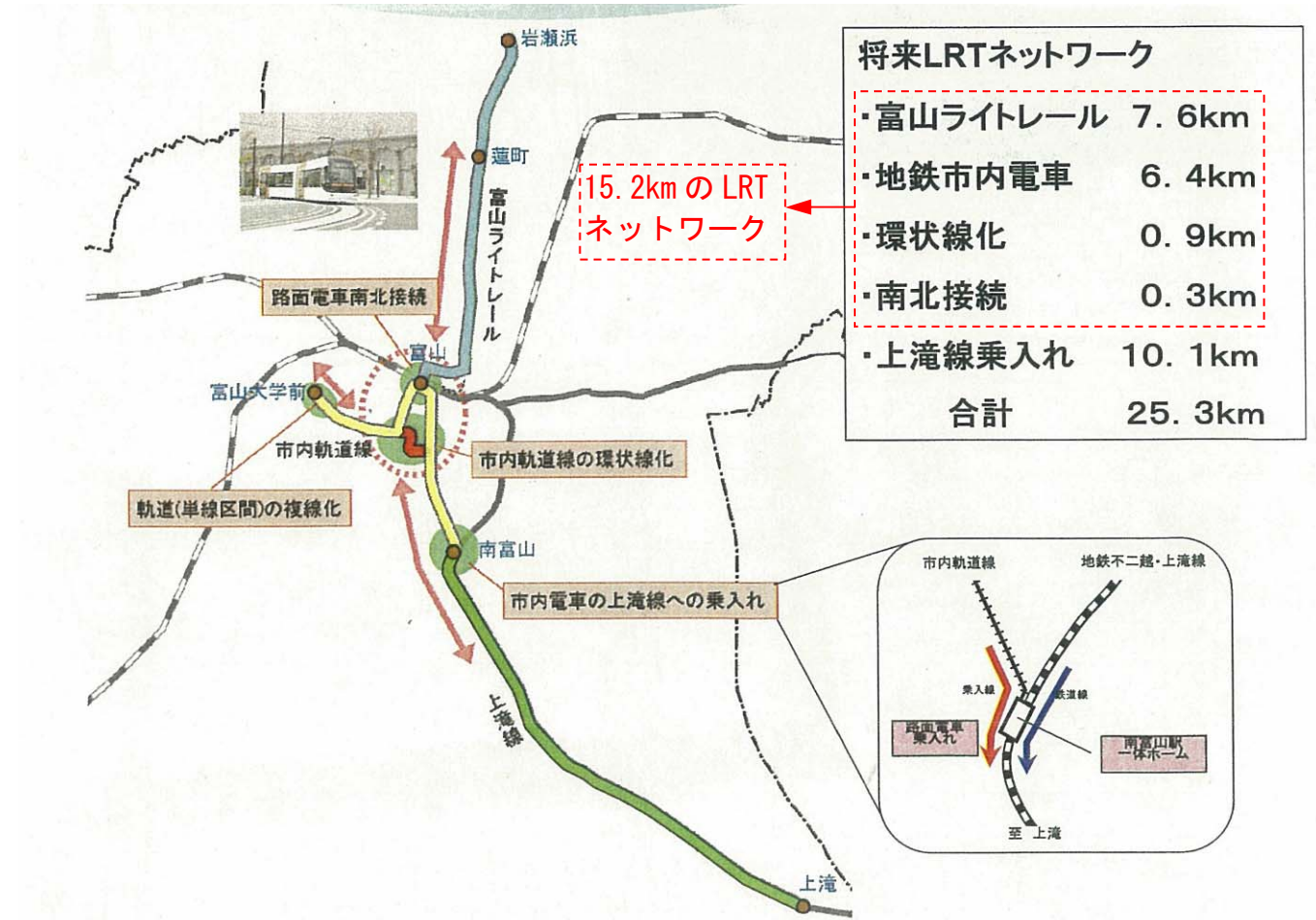
① TLR沿線から中心市街地へのアクセス性の向上

TLR富山港線は現在、富山駅北が起終点となっており、富山港線沿線から中心市街地へアクセスには、南北地下道を経由し、富山駅前電停にて市内電車に乗り換える必要があり、乗換抵抗が大きい。南北接続と併せて、高架下電停の設置により、TLRから市内電車への乗継ぎ利便性の向上を図ることで、TLR沿線からも中心市街地へのアクセス性向上が可能となる。



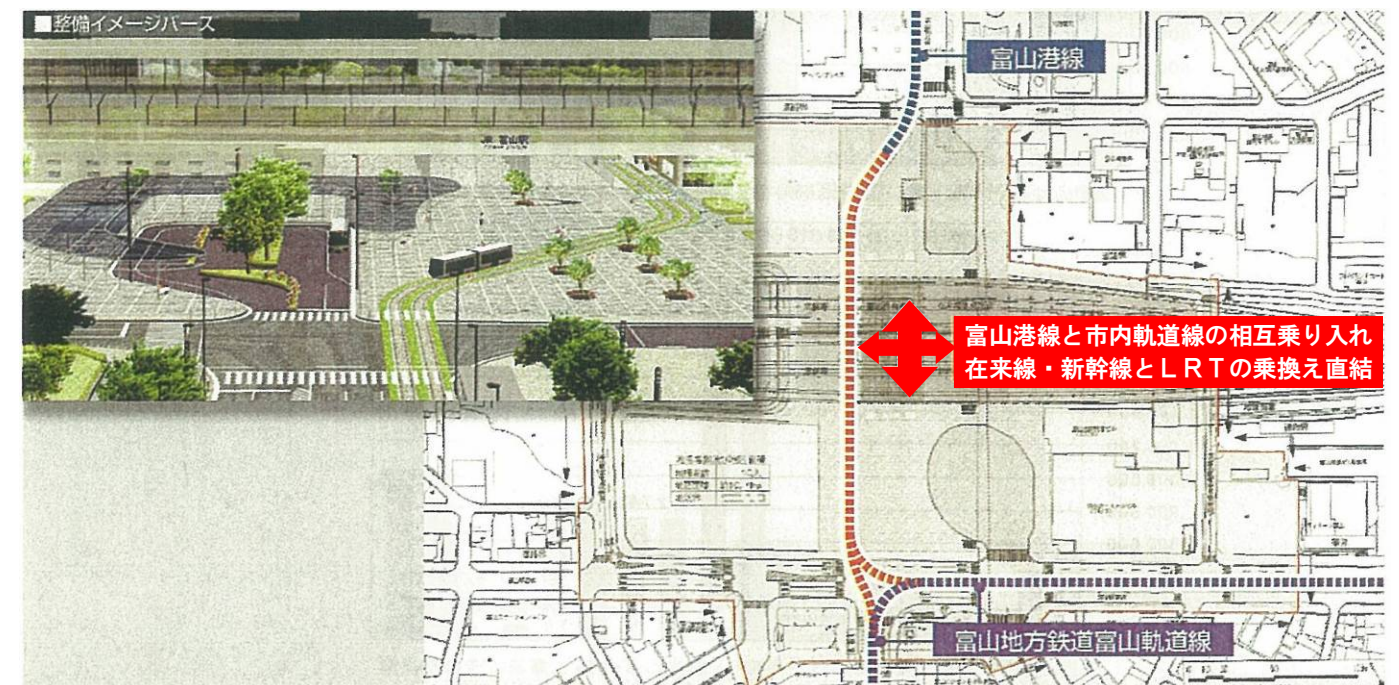
② TLR富山港線と市内電車線の直結ネットワーク化により、多様な運行サービスを提供

南北接続により、延長約15kmの路面電車ネットワークが完成する。これにより、岩瀬浜、大学前、南富山各方面から中心市街地へのアクセス性向上が期待されるとともに、これら3拠点間を繋ぐ多様な運行サービスの提供が可能となる。



③ 交通結節機能の充実

高架下電停により、新幹線、JR在来線と路面電車との乗換え利便性が図れるとともに、駅前広場に集結する他交通手段との乗継ぎ利便性向上により、交通結節機能の充実を図ることが可能となる。



3. 2 高架下電停のホーム形態・配線

(基本方針)

- 高架下電停は、電停利用者の安全性確保や利便性（わかりやすさ）に配慮し、乗車ホームは行き先別に設定し、かつ、乗降における旅客動線の交錯を極力、回避する。
- 多様な運転系統に対応できるように、線路容量*の最大化が図れるような設定とする。
- 東西自由通路を横断する電車がなるべく少なくなるような設定とする。
- 駅前広場整備のコンセプトとの整合を図る。

* 電車を1日に何本走行させることができるかという線路の能力を示す尺度

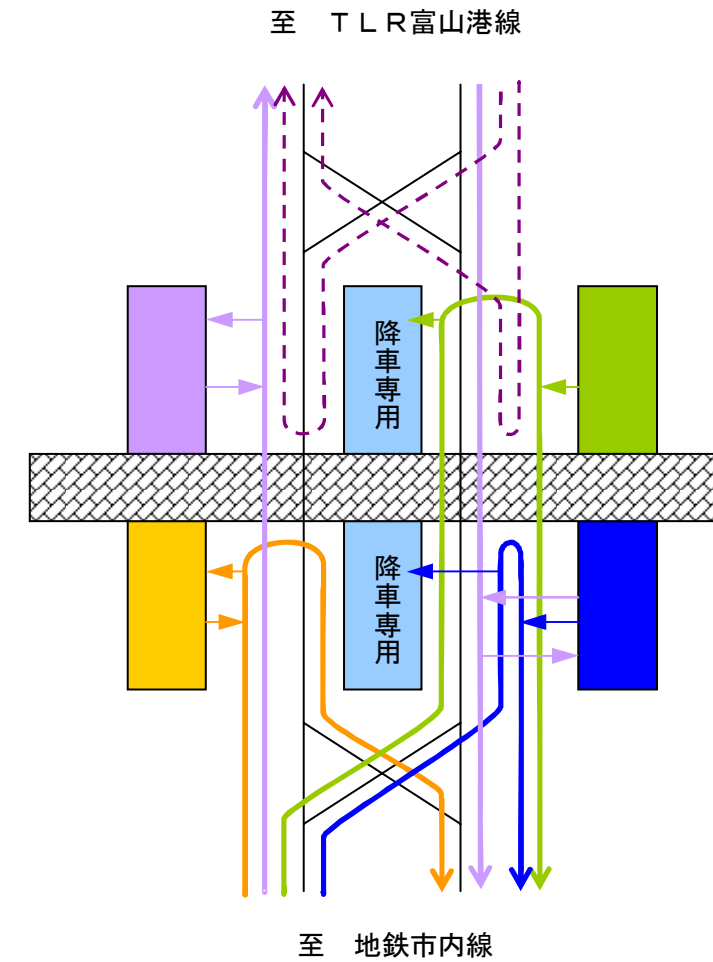
(基本方針を踏まえた施設仕様)

- 乗車ホームは、現状では4つの方面が想定されることから、4面を設定し、降車ホームは、乗降客の旅客動線の交錯を回避するため、乗車ホームとは別に設定
- 線路を挟んで乗車ホームと降車ホームを配置し、効率的な乗車と降車が可能なホーム形態とする
- ホーム配線は、折返し時間を短縮し、かつ乗客の利便性を確保できるよう渡り線を設定
- 路面電車走行空間の幅員は14m、ホーム幅員は2m以上（バリアフリー対応）を確保（ピーク時乗車人員の安全な滞留を確保するためには3m程度の幅員が必要）

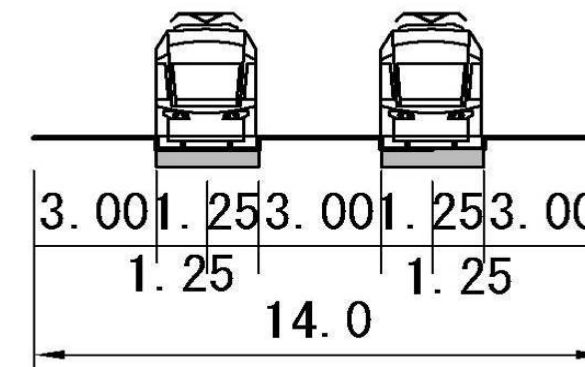
(ホーム形態・配線)

- ホーム形態は、乗降口のドア配置（降車は進行方向左前方ドア、乗車は左または右後方ドア）を踏まえ、乗車ホームに対面する形で降車ホームを設定できる6面2線の形態を設定
- ホーム配線は、ホーム形態を踏まえつつ、路面電車の東西自由通路の横断頻度を極力低減でき、多様な系統に対応できるように渡り線を設けた配線が考えられる。

○ 高架下電停整備の例



【ホーム配置・配線スケルトンの例】



【断面図】

3. 3 広場内での軌道と歩行者の安全性の確保

(基本方針)

- 広場内では、路面電車の軌道内への不用意な立ち入りを回避するため、簡易なポールやボラードの設置により歩行者の安全性確保を図るものとする。
- 但し、広場内のうち高架下付近については、基本的に歩行者の横断ができないような柵（視認性の良いもの）を設けるものとする。
- 東西自由通路部では安全性確保を図るため、車両の走行速度を低速度に制限するとともに、時間式の歩行者専用信号を設けるものとする。
- 広場内の軌道横断通路では、スムーズな電車通行により、定時性確保を図るため、感应式の歩行者専用信号を設けるものとする。

① 広場内（東西自由通路部除く）

富山ライトレール（株）の富山駅北～牛島新町の一部区間（ブルーポール）では、軌道と歩道が近接している。

当該区間では、歩道と軌道との境界にチェーン付きボラードが設けられ、歩行者の安全性確保が図られている。

広場内では、この事例を参考に、簡易なポールやボラードの設置により、歩行者の安全性確保を図るとともに、横断通路部では感应式の歩行者専用信号を設けるものとする。



② 東西自由通路部

東西自由通路部は電停乗降客（地鉄 930 人／時、TLR410 人／時 [ピーク時]：5 者会議資料）に加え、西側の一般乗降場・駐車場・駐輪場と駅改札口間を往来する歩行者の通行が見込まれる。

これら多数の歩行者を安全に横断させ、かつ、路面電車の運行ダイヤの乱れを回避するための対応として、時間式の歩行者専用信号を設けるものとする。

【参考】都電荒川線大塚駅 注意喚起の標識のみが設置



【参考】

(併用軌道における保安装置等の規定)

軌道建設規程第 3 条

「道路上其ノ他公衆ノ通行スル場所ニ敷設スル軌道ヲ併用軌道ト謂ヒ其ノ他ノ軌道ヲ新設軌道ト謂フ」

軌道建設規程第 20 条の 2

「新設軌道ノ踏切道ニハ歩行人ノ注意ヲ惹クヘキ警標ヲ設ケ交通頻繁ナル箇所ニハ門扉其ノ他相当ノ保安装置ヲ為スヘシ」

軌道建設規程第 21 条の 4

「新設軌道ニ於テハ人ノ線路ニ踏入ル虞アル場所及保安上必要ナル場所ニハ堤塘、柵垣又ハ溝渠ヲ設クルコトヲ要ス」

→併用軌道においては、踏切保安装置や線路内への進入防止柵等の設置義務はない。

(併用軌道における軌道敷の位置付け)

道路交通法第 2 条

この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

八 車両 自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう。

十三 路面電車 レールにより運転する車をいう。

道路交通法第 8 条

歩行者又は車両等は、道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行してはならない。

2 車両は、警察署長が政令で定めるやむを得ない理由があると認めて許可をしたときは、前項の規定にかかわらず、道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行することができる。

→福井市におけるトランジットモールの社会実験の際の取扱いによると、路面電車は車両ではないため歩道を通行することができない。このため、軌道敷は車道として残され、歩行者用道路からは除外されている。(道路交通法第 8 条、8 条の 2)

(歩行者の通行方法)

道路交通法第 10 条の 2

歩行者は、歩道等と車道の区別のある道路においては、次の各号に掲げる場合を除き、歩道等を通行しなければならない。

一 車道を横断するとき。

二 道路工事等のため歩道等を通行することができないとき、その他やむを得ないとき。

道路交通法第 38 条

車両等は、横断歩道又は自転車横断帯（以下この条において「横断歩道等」という。）に接近する場合には、当該横断歩道等を通る際に当該横断歩道等によりその進路の前方を横断しようとする歩行者又は自転車（以下この条において「歩行者等」という。）がないことが明らかな場合を除き、当該横断歩道等の直前（道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前。以下この項において同じ。）で停止することができるような速度で進行しなければならない。この場合において、横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない。

道路交通法第 38 条の 2

車両等は、交差点又はその直前で横断歩道の設けられていない場所において歩行者が道路を横断しているときは、その歩行者の通行を妨げてはならない。

→歩道と車道の区別のある道路において、歩行者は基本的に歩道を通行する義務があることから、歩行者が軌道敷へ自由に侵入することはできない(道路交通法第 10 条、10 条の 2)。