

■ 第 4 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"> ・ 低炭素社会の形成に向けて、業務・商業床については省エネ型のものとしていく旨を土地利用の方針に記載することを検討してほしい。 ・ 駅周辺と中心商業地区との関係について検討しておく必要がある。金沢のように、駅周辺と中心商業地区をしっかりとつなぐことが大切である。 ・ 全体的な都市の中でみた駅の機能を整理すべき。 ・ 富山市あるいは富山県として、戦略的にどのような都市を目指し、その中で駅周辺をどのように位置づけていくのかを整理してほしい。 ・ 土地利用のゾーニングや考え方については良い。 ・ 商業機能についてはマーケットを整理し、立体的に検討していくべき。 ・ 公共施設については、公共交通網やパークアンドライド等の施策も踏まえて検討していく必要がある。 ・ 立山などに行く観光客には、富山市内で観光、宿泊してもらうよう配慮が必要。観光客の動向を踏まえて、宿泊施設の形態等を検討すべき。
景観について	<ul style="list-style-type: none"> ・ ヨーロッパの街並みのように、1階や2階の高さを揃えるような工夫を日本でできないのか。建築協定で規制誘導することも考えられる。 ・ 事業が具体化すると、景観のコントロールが難しくなるので、景観の規制誘導を早めに進めていくべき。 ・ 屋外広告物については規制が比較的緩いという状況ではあるものの、見苦しいというほどではない。屋外広告物条例の見直しについては、事業者の意見を十分聞く必要がある。 ・ 広場の周囲の建物は、回廊的なものや駅前広場に面する部分にバルコニー空間を設けるといったデザインコードを検討してもよいと考えられる。
交通広場について	<ul style="list-style-type: none"> ・ ロータリーについて、バスとタクシーの集約案とすることが望ましい。安全面等については、今後、バス協会、タクシー協会、富山市、県警の4者で協議していく必要がある。 ・ 資料－ 3 の P 1 の二案について利用者の視点での評価を整理すべき。 ・ 路面電車の動線は、シンプルでわかりやすいものとすべき。 ・ C I C 前に駅前広場とつなぐ横断歩道が新たに描かれているが、県庁線から駅前東交差点を左折する車が多いことから、駅前中央交差点側に横断歩道を設置することや地下道を含めて歩行者の動線を検討してほしい。 ・ 駅前広場内で、歩行者に路面電車の軌道敷を自由に横断させるのは非常に危険でないか。駅という特別な場所であり、急いでいる人は信号等を守らないと想定され、安全対策について今後考えていきたい。 ・ 広場内の軌道敷については、安全性も重要だが、ヨーロッパなどのように、できるだけ広場空間と一体的・連続的になるよう検討した方が良い。 ・ 既存ストックを活かした駅周辺全体の魅力向上のため、駅南側の既存の商業集積との歩行者の動線を整理しておくべき。

第4回富山駅周辺整備事業推進協議会 議事録

日 時：平成20年3月14日（金） 14：00～

場 所：富山県民会館 304 会議室

○次 第

- 1 開 会
- 2 挨 拶
- 3 議 事
 - 1) 「第3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) 「富山駅交通広場の計画検討」〔資料－3〕
- 4 その他
- 5 閉 会

【出席委員】

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

○議 事

1) 「第3回推進協議会の議事概要」

【事 務 局】（資料説明 資料－1）

【座 長】 前回の議論を受けて今回の資料－2、資料－3が準備されている。議事録について修正すべき点があれば後で確認したい。議事の2と3について、先に資料説明をお願いしたい。

2) 「富山駅周辺街区の土地利用計画検討」

3) 「富山駅交通広場の計画検討」

【事 務 局】（資料説明 資料－2、資料－3）

【座 長】 資料－2の中で、高さ制限について「スカイラインの連続性に配慮する」というのは実際にどんな制限とするのか。

【事 務 局】 景観条例に基づく届出・勧告による制限として、景観まちづくり推進区域を設定しようとしている。自主条例の中で高さ制限をしようすると、定性的な表現にならざるを得ない。具体的な高さの数値を設定する場合は、地区計画で規制することになると考えている。

【座 長】 日本では最高高さや最低高さで規制しようとするが、ヨーロッパの街並みで美しいと感じるのは、1階や2階の高さが揃っているからである。そういう工夫を日本でできないのか。建築協定で規制誘導することも考えられる。

【委 員】 事業が具体化していくとコントロールが難しくなるので、早めに規制をかけるべきだと考える。マリエ前は5mセットバックしていて回廊空間ができています。金

沢や他の都市でも駅前を整備しているが、駅前広場に面する建物のコントロールはあまりできていない。座長が言われたように、低層階の部分は広場と一体的にパブリックなスペースとして重要な役割を果たすと考えられる。どこまでできるかわからないが、そういう試みを検討してほしい。

【 座 長 】 洞爺湖サミットが近づく中、低炭素社会の形成が重視されており、業務・商業床については省エネ型のものとしていく必要がある。民生部門の CO2 排出量が増加しており、先進国では 2050 年までにかなりの量の CO2 削減が求められるが、そのときに問題となるのは産業部門ではなく大規模な業務・商業床であると考えられる。壁面の位置の制限も大事であるが、東京の大規模建築の地下には建築設備等がぎっしりと詰まっている状況であり、地下空間についても余裕を確保する必要があると考える。これらの点について、土地利用の方針に記載することを検討してほしい。

【 事 務 局 】 具体的にどの部分に整理するかについては今後検討する必要があるが、環境にやさしい、環境負荷低減に配慮した駅周辺整備を進めていくということを方針の中で示したい。

【 委 員 】 資料-2 の P 1 にある基本方針は、オーソライズされたものなのか。

【 事 務 局 】 前身の協議会で決められたコンセプトをもとに検討したものであり、今日まさにご提案したものである。

【 委 員 】 資料-2 の P 2 に「不足」という言葉が使われているが、ニーズに対して量的に不足しているということなのか、単に集積が進んでいないという意味なのかははっきりしていない。今後、土地利用が具体化していく中で、そのあたりの整理をしておいていただきたい。

資料-3 の P 1 では、二つの案について評価しているが、利用者の視点での評価が整理されていない。P 8 に動線が示されているが、動線のわかりやすさなどについても評価すべきではないか。

【 事 務 局 】 今日の土地利用の資料には示していないが、これまでの資料には、アンケート結果におけるニーズとして商業系の土地利用が望まれていることや、他の県庁所在都市や新幹線駅周辺に比べて商業の集積度が低い実態を示しており、このことから「不足」という言葉を使用している。次回は、今回の資料にそのあたりの前段部分を付け加えて、全体がわかるように構成してお示ししたい。

広場については、ご指摘の通り利用者の観点が最も重要だが、その部分が抜け落ちているので、しっかりと整理したい。結論から言うと、両案で利用者の利便性や動線についてはそれほど大きな差はないと考えられるが、利用者の視点を追加して整理したいと思う。

【 委 員 】 資料-3 の P 9 において、観光案内施設を高架下に入れることを提案されているが、現在、C I C 中にある観光物産施設をなくしてしまうという前提なのか、両方整備するということなのかについて、動線が示されておらずわかりにくい。C I C 中の施設を生かすのであれば、駅から C I C に渡る横断歩道を広くするなど多少影響があると思うので、前提となる考え方について質問したい。

【 事 務 局 】 市で正式に決めたわけではないが、C I C 内の施設は駅から離れていて 5 階まで

上がる必要があり、やや場所が悪いと感じている。在来線や新幹線の高架下を活用できるのであれば、今後の関係者間の協議によるが、できれば駅に近い場所に観光案内や物産PR等の施設を入れたいと考えている。決めたわけではないが、C I C内の機能についても一部高架下等に移すことができれば良いという考えで記載している。

【 委 員 】 南側にはホテル等もあるので、全体のコンパクト化も踏まえて検討していただきたい。あと、誤解を生じてはいけないので、議事録について訂正をお願いしたい。資料-1のP1の中で「新幹線開業によりプラスにすることが大切」とある。前回は「足りないから埋める」というようなマイナスをプラスマイナスゼロもしくはプラスにするという資料構成であったが、単に増やすのではなく、もっと戦略的に検討する必要があるという意味で発言した。資料-1の文面では単にプラスにすれば良いという曖昧なまとめ方になっているので、訂正をお願いしたい。

【 委 員 】 金山委員からお話があったが、平成18年10月の協議会資料には現況や他都市との分析が示されている。最近、新聞記事でも金沢駅との対比をよく目にするが、例えば、旧ユニーの跡地や駐車場については、所有者が変わったもののまったく動きがない。水面下では転売の話もあると聞いている。事業者にとってまだニーズが読みきれていない段階ではないかと感じている。土地利用の議論についてはもう少し慎重に進める必要があると考える。南西街区の利用については関心が高いが、景観上も大きな問題であると考えている。屋外広告物については規制が比較的緩いという状況ではあるものの、見苦しいというほどでもないと感じている。事業者の方々は今現在も市の条例で規制されているので、見直しについては総論賛成だと思うが、十分に意見を聞く必要がある。これまで、連立事業により南北自由通路をつくって、中心商業地区とつなぐということが言われてきているが、駅周辺と中心商業地区との関係が今ひとつよくみえない。金沢では駅と中心部の連携が行われている。この協議会の主旨とは違うかもしれないが、しっかりと検討しておく必要があると考える。

【 事 務 局 】 南西街区はJR西日本と富山市の換地があり、使い方はまったく白紙の状態である。JR西日本の意向もあり、市の土地については市民や議会の了解も得なければならない。駅舎と駅前広場だけがきれいに整備されるのではなく、富山の玄関口なので、もう少し色々な機能が集積することが望ましく、南西街区はそのために使われるものと考えられる。その時にどのような建築物が建つのかについては色々と議論があると考えられる。

屋外広告物を含め景観に関する規制については、個人の権利の制限でもあり、厳しいほど良いというものではない。一定程度の社会経済活動が活発に行われるとともに一定の賑わいがあることも大事なので、周辺の地権者の方々と議論させていただきながら、今の規制をどの程度見直していけばよいのかについて、地域の方々と他都市の駅周辺の事例等を勉強しながら検討していきたい。

中心部とのつながりについては、駅周辺と中心部の2つのコアができることになるので、それらをしっかりとつなぐことが重要と考えている。金沢では、駅周辺開発に伴って、香林坊や片町等の中心部の商店街が駅とつなぐ無料バスを走らせて

いる。駅周辺は立地上有利であり、新幹線の開業効果が中心部にも伝わるようにしなければならない。富山では路面電車の環状化を急いでおり、駅から中心部までは路面電車を下駄代わりに使ってもらいたいと考えている。また、城址大通りについては徒歩でも人が中心部に流れるようきれいに整備していきたいと思う。

【 委 員 】 他の駅とは違った富山らしさを打ち出してほしい。また、全体的な都市の中でみた駅の機能を整理すべきである。

【 事 務 局 】 議会の中でも、駅舎や駅周辺における富山らしさの必要性について色々と意見がある。現在、駅前広場はバスとタクシーを集約する案で考えており、これが実現すれば、北のブルーバールから非常に広い歩行空間が駅南までつながり、広場の中を路面電車が走るということで、他の駅では見られない光景が広がることになる。駅舎については、別途、デザイン検討委員会で議論されているが、新幹線駅と在来線の高架駅がほぼ同時にできるというのは全国で初めてであり、ガラスやアルミ等の素材を用いながら、富山らしい明るく開放的な空間となるよう検討していきたい。また、全体的な都市の中でみた駅の機能については、今後整理していきたいと思う。

【 座 長 】 富山に来る外国人はどれくらいいるのか。

【 委 員 】 具体的な数値は把握していない。

【 座 長 】 我々は安いホテルが良いと思いがちだが、台湾などから来る外国人は金持ちが多く、加賀屋のように1泊数万円するところに宿泊している。東京でもようやく五ツ星のホテルが出てきたが、これらのホテルでは1泊20万円以上するところもあり、外国人観光客はこれらのホテルを目当てに来ている。ビジットジャパンキャンペーンによって、アメリカやヨーロッパ系はそれほど増えていないが、東南アジア系の観光客が増えてきている。外国人は安ければよいということではなく、自然や歴史など、良いものがあるところに行きたいと思っている。立山などがある富山にも1泊5万円以上するようなホテルがあっても良いかもしれない。那覇の新都心には、1泊6万円以上するホテルができるようである。

【 委 員 】 現在、宿泊客を増やす取り組みで精一杯の状況であり、富山をどのようにPRしていくべきかを考えている。

【 委 員 】 国際観光振興機構が調べた外国人観光客の行き先についてみると、米英人は広島・奈良・鎌倉など、中国人は大阪・京都・富士山など、台湾人は北海道のスキーや温泉など、韓国人は別府など単価の高いところに行っている。一番多いのは東京や大阪といったシティ型の観光となっている。そもそも富山をどういうまちにしていくのか。もっと外国人を呼び寄せるのかなど、検討の前提となる部分が今回の資料で整理されていない。例えば、資料-2のP4で「グレードの高い宿泊特化型ホテル」という言葉が突然出てきているが、単に不足しているからではなく、国際的な流れの中、富山もこの流れに追いついていくためにはそのようなホテルが必要であるという流れで整理されていれば、もっと理解しやすいと思う。そもそも富山市・富山県として戦略的にどのような方向を目指すのかを整理してほしい。

【 委 員 】 資料-3のP15に路面電車の動線が描かれているが、黄緑の線はわかりにくい。

できるだけシンプルな方が歩行者にとってもわかりやすいと思う。

- 【事務局】路面電車の南北接続は今から約9年後になる。今回の図に関しては市の想定で描いており、将来的にどのような系統になるのか不明確な状況で検討している。富山駅前電停が広場内に入るのかどうかもよくわかっていない。横断箇所については南北あわせて5箇所を想定しているが、警察と十分に協議していない状況であり、動線だけをみて判断したものである。これらの横断箇所が本当にここで良いのか、また、横断方法についてどのようなものが良いのかということについて、今後、警察と協議しながら検討していきたいと考えている。いずれにしても、ご指摘のようにシンプルでわかりやすいものにしていきたいと考える。
- 【委員】路面電車の電停部分の動線については、今のところ、多様な運行形態に対応できる設備長（様々な設備を置くための区間）を確認しておけば色々な線が描けると思う。
- 【委員】資料-3のP1で、CIC前に駅前広場とつなぐ横断歩道が新たに描かれているが、現在、県庁線から「駅前東」と書いてある交差点を左折する車が非常に多い状況である。今後、駅東西に新しい道路が計画されているので車の流れがどうなるかわからないが、新たに横断歩道を設けると左折車が曲がれない状況になるため、何とか解消してほしい。地下道もあるのであわせて検討してほしい。横断歩道を設ける場合、「駅前中央」と書かれた交差点の右側であれば滞留長がある程度確保できるので大丈夫だと思う。
- 路面電車について、駅前広場内で自由に横断させるのは非常に危険と感じている。駅という特別な場所であり、急いでいる人は信号等を守らないと想定され、安全対策について今後考えていきたい。
- 【委員】前身の協議会でも横断歩道について話が出た。交通安全上あるいは交通行政上技術的に難しいのはわかるが、地元として、駅から中心商店街等への動線を確保するために、ぜひとも今回の図面の位置に横断歩道を設けてほしい。
- 【委員】バスとタクシーを集約するということがやむを得ないと思うが、どういう形で安全性を担保していくのか、関係者間の協議が必要と考える。また、タクシーは、在来線1回で最高13両出る。現在の図では22両分のバースが確保されているので、9両分は新幹線効果として見込まれるという計算になる。ショットガン方式とする場合、どこにタクシープールを設けるのかが問題である。プールから広場までは信号を4～5箇所経由しなければいけないので、お客様を待たせることにならないか心配している。
- 【委員】バスとタクシーは分離してほしいが、集約する場合には、バスとタクシーがバッティングしないよう、スムーズな運行を念頭に、バス協会、タクシー協会、富山市、県警の4者で協議していきたいと考えている。
- 【委員】（※欠席のため、事前にいただいたコメントを事務局が代読）これから行われる富山駅前広場の整備において、交通機能をコンパクトに集約し、できるだけ「賑わいの空間」をとるというコンセプトは非常に大切なことであり、今回示された「バス・タクシーの集約案」に基づくレイアウトを基本として、今後設計を進められるのがよいと考える。

【 委 員 】 土地利用について、ゾーニング等の大きな考え方は良い。商業機能についてはマーケットを整理し、立体的に検討していくべきと考える。公共施設については、公共交通網やパークアンドライド等の施策も踏まえて検討していく必要がある。富山に来る東南アジア系の外国人観光客は、立山の雪を見に来る人が非常に多いと聞いている。このような人達に市内でも観光や宿泊をしてもらえるよう配慮が必要である。観光客は広域的に移動することが多い。例えば、富山から金沢や高山、能登半島などに移動する場合もあるので、そのことを踏まえて宿泊施設の形態等を具体的に検討していくことが望まれる。交通広場については、バスとタクシーの集約案の方が圧倒的に良いと思う。景観の規制誘導はぜひやっていただきたい。屋外広告物については、看板の数を制限することで非常に端正な駅前になると考える。決して賑わいをなくすということではなく、端正な駅前とすることでしっかりとしたキャラクターを発揮しながら賑わいを生むという考え方もある。富山らしい駅空間という話もあったが、そういう価値観を併せ持って富山らしい、他の都市にはない駅空間をつくっていくべきである。駅前広場空間のつくり方として、民間所有のものに影響するのでどこまでできるかわからないが、広場の周囲の建物は回廊的なものや駅前広場に面する部分にバルコニー空間を設けるといったデザインコードを検討してもよいと考えられる。富山駅には駅ビルがなく、周囲の建物がどのように駅前空間に参加するのが重要となるので、そのことを念頭において検討してほしい。駅周辺と中心部の二極化については、金沢でも色々苦勞している。金沢駅前にはフォーラスができて、駅と中心部の間を無料バスが走っている。フォーラスは富山や福井からも集客しているが、その人達が駅にとどまらず片町や堅町などの中心部に流れている。駅と中心部の間にあるオフィス街をアートアベニューとするなど、人を流すための努力も行われている。また、まちなか歩行回廊を設定し、まちなかを回遊してもらうための具体的な施策が検討されている。広場内の軌道敷については、安全性も重要だが、ヨーロッパなどのように、できるだけ広場空間と一体的・連続的になるよう検討した方が良いと考える。また、広場には高い位置に葉が繁る樹木を配置し、うるおいのある空間とすることが大切である。C I C側にもまとまった緑を配置することが考えられる。

【 委 員 】 交通広場については、バスとタクシーの双方の安全確保が大切であり、バス・タクシーと歩行者との安全確保も重要である。集約案の駅前東交差点の左上に描かれた地下道出入口をマリエ側にもってくることは可能か。

【 事 務 局 】 この地下道出入口は消し忘れである。この出入口はない方が良く考えている。また、地下道出入口の配置については検討するが、現在の利用形態を考えると、マリエ側に出入口を設けても利用者は少ないと考えられる。

【 委 員 】 資料-3のP6にある動線をみると、南側との連絡について書かれていない。駅南側には商業集積があるので、そこのつながりを整理し、既存ストックを大事にしながら全体としての魅力を高めていくことが重要である。また、今の動線は南側に行く動線とバスに乗り換える動線が重なっているが、南側に行く動線をまっすぐ下におろすと、県警の方が言われた横断歩道を駅前中央側にもってくるこ

とも考えられると思うので、そのことを踏まえて検討してほしい。

【事務局】今後、この協議会とは別に、バス、タクシー、県警等の関係者間で個別に協議していきたいと考えている。今後のスケジュールとしては、平成26年度末に新幹線開業を想定すると、平成22年には駅南口広場の整備に着工することになる。それから遡ると、平成20～21年度の2ヵ年で実施設計をやりたいと考えている。しかし、現在は基本設計の段階であり、平成20年度の前半には方向性を固めたいと思う。引き続き、関係機関と調整しながら、基本設計部分についてこの協議会でご議論いただきたいと思うのでよろしくお願ひしたい。

以上