

第5回富山駅周辺整備事業推進協議会 議事録

日 時：平成20年6月24日（金） 13：30～

場 所：富山県民会館 304号室

○次 第

- 1 開 会
- 2 議 事
 - 1) 「第4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) 「富山駅高架下空間の利活用検討」 [資料-3]
 - 4) 「富山駅交通広場の計画検討」 [資料-4]
- 3 その他
- 4 閉 会

○出席委員

黒川委員、中川委員、佐藤委員（寺林委員の代理）、夏野委員（井波委員の代理）、山口委員（川辺委員の代理）、金山委員、荒木委員（土肥委員の代理）、川岸委員、白倉委員、櫻田委員、徳道委員、中土委員（開口委員の代理）、笠原委員

○議 事

1) 「第4回推進協議会の議事概要」

【事務局】（資料説明 資料-1（参考資料））

【座長】 議事録について修正すべき点があれば後で確認したい。

2) 「富山駅周辺街区の土地利用計画検討」

3) 「富山駅高架下空間の利活用検討」

4) 「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、資料-4）

【座長】 資料4 5頁以降にいくつか図面があるが、図中のオレンジや青の四角は何を意味しているのか。

【事務局】 車を使って物販・飲食を行うネオ屋台や小さなブースを表現している。

【委員】 資料4 2頁に南口のバスの集約について整理されているが、利用者が増加した場合、計画にある乗車6バースで捌ききれぬか心配している。

【事務局】 検討にあたって、現在の運行便数が1.3倍まで増えた場合を仮に想定しており、将来的にバス利用者数が増加し、運行便数が増加した場合にも対応できるような計画としている。

【委員】 交通機能に特化した駅前広場の議論になりがちであるが、賑わいの生み出し方や魅力的な空間の作り方といった視点からも検討されており、先進的であると感

じている。
なかなか良い事例となる駅が無い中で、今回の検討は世界に向けても誇れるよ

うなデザインになってきているのではないかと。

バス、タクシー事業者の考えもあると思うが、街が賑わっているということは交通事業者にとってもプラスになる要素であり、そういった視点から賑わいの空間づくりについて議論が進んでいくことを期待している。

全国の新幹線駅に設けられた観光案内・物産館といった施設の多くは失敗しているが、それは公的な機関による運営では（その性格上）利用者のニーズに対応できないからであり、民間の視点を入れる仕組みを作る必要がある。

【事務局】 運営に関する具体的な検討まで進んでいない状況であるが、必須機能として市内の観光案内は必要と考えている。現在、CiCの中に県全体の情報提供を行う施設が入っているが、幅広い情報提供機能を含めてどのような機能が必要となるか考えていきたい。

【座長】 先程の意見にあったように、民間の視点を加えるといったことは、資料の注釈に明記してはどうか。

高架下の利用として、周辺の土地利用とのバランスも必要であり、必ずしも高架下に導入するの無い機能もある。別の都市では、高架下に導入した機能と周辺施設の機能のバッティングにより競合し、一方が潰れてしまう状況も出てきている。

【事務局】 既存の商業施設や周辺の大規模街区との関係に配慮しつつ、全体として賑わいが連続するよう検討を進めたい。

【委員】 周辺の既存施設や店舗、隣接街区を考慮せずに動線が検討されている。例えば資料4 5頁では、南西街区の開発が分からないまま「くつろげる空間」としてあるが、開発によっては歩行者動線が入るなど落ち着けない空間となることも考えられる。また6頁にある北口では、オーバードホールのイベント来場者が大量に行き来する際に、LRT 軌道をどのように横断するかといった広場周辺との関係も整理したほうが良いのではないかと。

資料3 8, 9頁では高架下への導入が欠かせない機能と望ましい機能が挙げられており、周辺施設との関係に配慮が必要ということは、座長の意見と同じであるが、加えて動線への配慮として、鉄道間の乗換え動線に沿ってATMを配置するなど考えられると思う。

高架下に何の機能を入れるかだけでなく、全体のバランスと動線を考えながら検討を進めて欲しい。

【委員】 今の意見にあったが、隣接街区があいまいなままでLRTの横断箇所を決めるのはよいのかという思いがある。

資料4 14頁にあるシェルターについては、交通結節機能を最優先とすべきである。プランBでは地鉄とJR間の乗換え動線がシェルターに沿って制約されスムーズな移動ができないことから、プランAが良いのではないかと。

地鉄と駅前広場には3m程度の高低差があり、何らかの処理が必要である。

【事務局】 高架下の機能検討において、周辺施設にどのような機能が導入されるのかは重要である。高架下の規模は金沢駅と比べると限られており、狭いながらも優先すべき機能は何かといった視点から今回検討のアプローチをしている。指摘いただ

いた視点を加えながら次回以降に提案していきたい。

シェルターについては、バスの乗降や主要動線から最低限必要となるシェルター一範囲の案がプランB、プランBでオープンになっている部分を埋めて降雨や降雪への対応に配慮した案がプランAであり、この2案を基本案として考えている。プランAは面積が大きくなることからコスト面に欠点があり、また閉鎖的な印象を与える恐れがある。一方、プランBではエスタ・マリエ前の歩行者動線全てを覆えないので、この微妙に残る隙間をどう処理していくかが問題である。

事務局として方向性が出ていないので、商業・交通事業者との協議を含め検討を具体化していきたい。

【座長】 エスタ・マリエと駅前広場の接続部にシェルターを設ける「B'案」もあると思う。

【委員】 プランAのシェルターを部分的に数箇所穴を開けることで閉鎖感は解消できるのでは。デザイン委員会においては駅舎にガラスを積極的に用いる方向にあり、駅前広場のシェルターについてもプランAで幅広くガラスを用いる方法もある。

【委員】 高架下面積が少ない中で、民間の商業施設の床面積が小さくなると、廃れてしまう可能性がある。公的機能をできるだけ取捨選択しながら調整したい。

【座長】 旅行者が一杯飲んでから新幹線で帰る場合、電車の時間が気になることから高架下に飲食店が欲しいという思いがある。市民や駅周辺の人々、観光業者が望む機能はどういったものが考えられるのか。

【委員】 旅行者としては、帰り際の駅でお土産を買う傾向があり、電車の時間にあわせて駅直近である高架下で飲食も含めて済ませられることは望ましい。また、銀行設備(ATM)も良く聞かれる。

来街者を案内する立場からは、分かりやすく案内しやすいことも望まれる。

【委員】 高架下利用については、観光案内や物産といった県外客対応と、飲食といった地元の方も利用できる施設の優先順位を検討することや、周辺施設との関係など具体化して欲しい。

周辺の道路における交通規制や空地の活用といった検討もこの協議会ではないかもしれないが、検討をお願いしたい。

現在のマリエ前の電停においては、ピーク時に安全地帯から利用者がはみ出している状況であり、高架下電停との関連も含めて検討して欲しい。

【事務局】 マリエ前の電停は、特に雨天の朝ピーク時にひどい状況であり、解消したいと考えている。高架下電停については十分な協議に基づくものでないが、事務局としてはこの位置に電停が確保された場合、市内軌道の全系統が高架下まで入ることになれば乗換え利便性が向上するので良いのではと考えている。

全ての市内軌道の系統が高架下電停に入る場合を想定して、3つの乗降場と、多くの利用者にも対応可能なスペースを確保しており、既存電停の利用者を高架下で分担できるようにしたいと考えている。

【座長】 現在のステーションデパートは市民の利用者も多いのか。

【委員】 本屋や飲食等も入っているため、駅周辺の居住者や通勤客は利用していると思うが、駅から離れた居住者がわざわざ行くことは少ないのではないのか。

【 委 員 】 資料3 2頁の高架下利活用スケジュールについて、在来線の経営主体が決まってくるのが新幹線完成の1年半～2年前頃になるかと思うが、レイアウトやテナント、維持管理体制等については、「あるべき姿」を検討するということが良いか。というのも、高架下はスペースが限られており、特に在来線の駅務施設は高山線の関係もありスペースがさらに限られてくることが予想される。また、新幹線及び在来線の高架下も一体感が大切であるが、在来線開業は新幹線開業2年後を予定しており、高架下利用等の具体的な検討内容をこの検討スケジュールで行うとなると、在来線側は弾力性を持った検討にならざるを得ない。

資料2 22頁に検討内容に応じて新たに検討組織を設けるとあるが、本協議会との関係を教えてほしい。

【 事 務 局 】 高架下の利用を具体的に詰めていく場としては、事務的な調整もあるため本協議会とは別の組織になるかと思うが、望ましい富山駅周辺整備を実現するためには、高架下だけの検討体制内だけでは良い案というものが作れないと思っており、本協議会では駅前広場や駅周辺土地利用といった多方面から高架下のあるべき姿といった議論を行い、それらを踏まえて最終的には別途体制において具体化や調整をしていきたいと考えている。

検討スケジュールについては、新幹線と在来線の完成時期はずれるが、一体として利用計画を考えていきたい。

【 座 長 】 鉄道事業者として、駅務施設について決まっている内容等はあるのか。

【 委 員 】 現段階では、高山線の扱いや新しい鉄道事業者との関係等もあり、何も決まっていない。

【 委 員 】 今後の検討にあたり、座長の話にあったような列車待ち客といった具体のマーケットを整理して欲しい。また、失敗事例についても調べてみてはどうか。

様々な検討体制を作るということであるが、市内軌道の環状化や総曲輪等を含めた街全体の開発の中で連携をとりながらマネジメントしていくといった考えを明記しておいてはどうか。

関連する周辺開発等が具体化していくにはタイムラグがあるため、計画に柔軟性を持たせることを念頭に検討を進めてはどうか。例えば新幹線開業時にどのような広場レイアウトが良く、さらに開発が進み、賑わいが出てきた時点のレイアウトのあり方といった変化に対応できる暫定的・段階的な哲学なり考え方を加えてみてはどうか。

【 委 員 】 駅南口の前面道路については、先程の意見にあった電停の扱いや、前回指摘事項のメインの歩行者横断動線の扱い等があるが、この路線については駅利用以外の車が入ってくることは望ましくないため、駅アクセス以外の自動車については他路線へ誘導する広域的な施策を検討する必要があるのではないかと。

例えば、県庁線から左折して前面道路に流入する車については、手前で西側に誘導することで駅直近の交差点負荷を軽減させることも可能になると思う。

【 委 員 】 今回の計画により駅南北を接続する道路が2本新設されるため、将来的な交通の流れが読めない状況にある。県警としては、西側高架下への一般車の誘導は検討していきたいと考えているが、南口広場に一般車が侵入できなくなるため、ど

の様に分かりやすく交通規制をするかが問題である。

【事務局】 本日の意見を踏まえて、年内に次回協議会を開催したいと考えている。詳細については後日、連絡させていただきたい。

以上