

■第5回推進協議会における主な意見

1) 周辺の土地利用計画に関すること

指摘事項	対応(資料-3参照)
◇今後の検討体制として、中心市街地全体の開発の中で連携をとりながら富山駅周辺地区の開発をマネジメントしていくべきである。	◎中心市街地全体の開発の中で連携をとりながら進める。

2) 高架下空間の利活用に関すること

指摘事項	対応(資料-3参照)
◇高架下の観光案内等の機能導入にあたっては、民間の視点を入れる仕組みを取り入れた方がよい。	◎民間の視点の導入等、具体的な運営方法や仕組みについて、可能性を含め今後検討していく。
◇高架下の機能は、周辺の土地利用とのバランスや動線を考えながら進めるべきである。	◎駅周辺において高架下に必要と考えられる施設を整理。また、ターゲットと動線の基本的考え方について整理。
◇高架下の面積が少ない中で、公的機能をできるだけ取捨選択しながら導入を調整すべきである。	◎公共公益施設の中でも特に高架下への立地が望まれる施設をピックアップし、そのイメージや基本的な配置(案)について検討・立案。
◇観光案内や物産といった県外利用者対応と、飲食といった地元の方も利用する施設の優先順位を考えるとよい。	◎主な公共公益施設の配置方針等について整理するとともに、必要性が高いと考えられる民間施設を含む高架下空間の基本的レイアウト(案)を提示。

3) 交通広場に関すること

指摘事項	対応(資料-4参照)
<p>◇富山駅周辺の既存施設や今後開発される施設と広場の関係を整理して、広場の利用イメージを検討すべきである。</p> <p>◇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。</p>	<p>◎今後開発される施設の内、方向性が予想できる施設については計画に反映。</p>
<p>◇シェルターについては、交通結節機能を最優先とすることが大事であり、乗換え動線がシェルターにより制約されないことが必要ではないか。</p>	<p>◎シェルター機能の検討において、動線を整理。</p>
<p>◇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幅広くガラスを用いる考え方もあると思う。</p>	<p>◎駅舎設計の方向性とあわせて今後検討していく。</p>

4) その他

指摘事項	対応
<p>◇地鉄のビルと駅前広場の計画高さには3m程度の高低差があり、広場の高さが下がると何らかの処理が必要となる。</p>	<p>◎今後の広場設計等において、当事者と対策を協議していく。</p>
<p>◇富山駅前電停においては、ピーク時に安全地帯から利用者がはみ出している状況にあり、高架下電停との関連も含めて検討して欲しい。</p>	<p>◎路面電車の南北接続等、軌道ネットワークの構築とあわせて検討していく。</p>
<p>◇富山駅へのアクセス以外の自動車を含めた広域的な交通流動の誘導についても検討する必要がある。</p>	<p>◎今後、富山駅周辺の交通のあり方をふまえ、道路管理者及び交通管理者と検討していく。</p>
<p>◇南口広場に一般車が侵入できなくなるため、分かりやすい交通規制・誘導方法のあり方が問題である。</p>	<p>◎今後、道路管理者及び交通管理者と検討していく。</p>

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））

【 黒川座長 】 議事録について修正すべき点があれば後で確認したい。前回の議論を受けて今回の資料が準備されている。

周辺土地利用や高架下利活用、交通広場計画について、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、毎月のようにガソリンが値上がりしている状況の中、車から電車やバス利用に移行する考え方も出てくると思う。このように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。

韓国の新幹線駅の駅前広場を見てきたが、やはり賑わいを生み出すコンセプトになっておらず、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。

高架下空間に観光案内等の導入を検討されており必要な機能ではあるが、全国の新幹線駅に設けられたこれまでの観光案内・物産館といった施設の多くは失敗している状況が見られる。理由としては、公的な機関による運営では利用者が求める情報やニーズに対応できていないことがあり、民間の視点を入れる仕組みを作る必要があると思う。

【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になると考えている。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、このような案内だけでなく幅広い情報提供等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。

導入に向けては、指摘いただいたような視点についても検討し、有効な情報提供ができるものとしていきたい。

【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必要の無い機能もある。別の都市では、高架下に導入を考えている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ていきたい。

【委員】 周辺の既存施設や店舗、開発に伴う隣接街区の施設といった考え方を踏まえずに動線が検討されており、例えば資料4 5頁では、南西街区の開発余地が分からないまま、くつろげる空間とされているが、開発によっては歩行者動線が入ってきたり落ち着ける空間とならないことも考えられる。次の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 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 】 今の意見にあったように、隣接街区があいまいなままで、LRT の横断箇所がこのような位置で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ることが大事であり、プランBの場合では、地铁と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。

また、現在は平面での検討が進められているが、地铁と駅前広場には3m程度の高低差があり、何らかの処理が必要になる。

【 事 務 局 】 周辺に立地する施設にどういった機能が入ってくるかということは、高架下の機能検討にあたって重要になってくると考えている。高架下の規模として金沢駅と比べると非常に限られていることから、狭いながらも優先すべき機能は何かといった視点から検討のアプローチをしており、今回の資料として整理している。

今後の検討にあたっては、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範囲がプランBであり、プランAはオープンになっている空白部分を埋めて降雨や降雪への対応に配慮した案で、この2案を基本案として考えている。プランAは面積が非常に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るわけではなく、マリエの既存セットバック部においては、商業床を拡大する可能性もあることから、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ないのか。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で頑張って幅広くガラスを用いる考え方もあると思う。

【 座 長 】 高架下の利用を含め、他に何か意見は無いか。

【 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あまり小さくなると、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 】 お客の立場としては、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と思う。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行って欲しい。

資料2 2頁図中に検討対象範囲があるが、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。

また、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にあり、高架下電停との関連も含めて検討して欲しい。

【 事 務 局 】 マリエ前の電停については、特に雨天の朝ピーク時に車道にまで学生の待ちがあふれている状況のため、何とかして解消していきたいと考えている。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、市内軌道の系統全てが高架下まで入ってきて、乗換え利便性が向上することが良いのではないかと考えている。

仮に全ての市内軌道の系統が高架下電停に入ってくる場合を想定して、3つの乗降場と、多くの滞留者にも対応可能なスペースを確保しているため、既存電停における待ち利用者の一部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。

【 座 長 】 他に何か意見は無いのか。

【 委 員 】 確認になるが、資料3 2頁の高架下利活用スケジュールに関わるが、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ことで良いのか。高架下については、スペースが限られているということと共に、特に在来線の駅務施設は高山線の扱いによりスペースがさらに限られてくることになる。

新幹線及び在来線の高架下も一体感が大切であるが、新幹線開業が平成26年で在来線については、その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固めるとなると弾力的になると思う。

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、事務局としても十分に把握していない状況であり、新幹線と在来線の高架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状況である。

【委員】 今後の検討にあたり、先程の座長から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ということと、失敗事例についても調べてみてはどうかと思う。

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、前回指摘事項にあるメインの歩行者横断動線と車の扱い等があるが、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。

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、どのように分かりやすく交通規制をするかが問題である。

【座長】 様々な意見を出していただいたが、後日でも構わないので、意見や気付いた点等があれば事務局に伝えて欲しい。事務局からその他として連絡事項等はあるか。

【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