

第1回 富山駅周辺整備協議会  
富山駅周辺地域の現況と整備の基本方向

(目次)

1 . 駅周辺地域の現況と課題	1 ~ 6
1 ) 富山駅周辺地域の現況	1
2 ) 富山駅周辺地域の課題	3
2 . 駅周辺地域の位置付け	7 ~ 9
1 ) 上位計画の方向と駅周辺地区の役割	7
2 ) 都心地区整備の基本方向	9
3 . 関連事業の概要	10 ~ 14
1 ) 北陸新幹線	10
2 ) 富山駅の連続立体交差事業	11
3 ) 富山港線の路面電車化	13

平成15年7月4日

富山市

# 1. 駅周辺地域の現状と課題

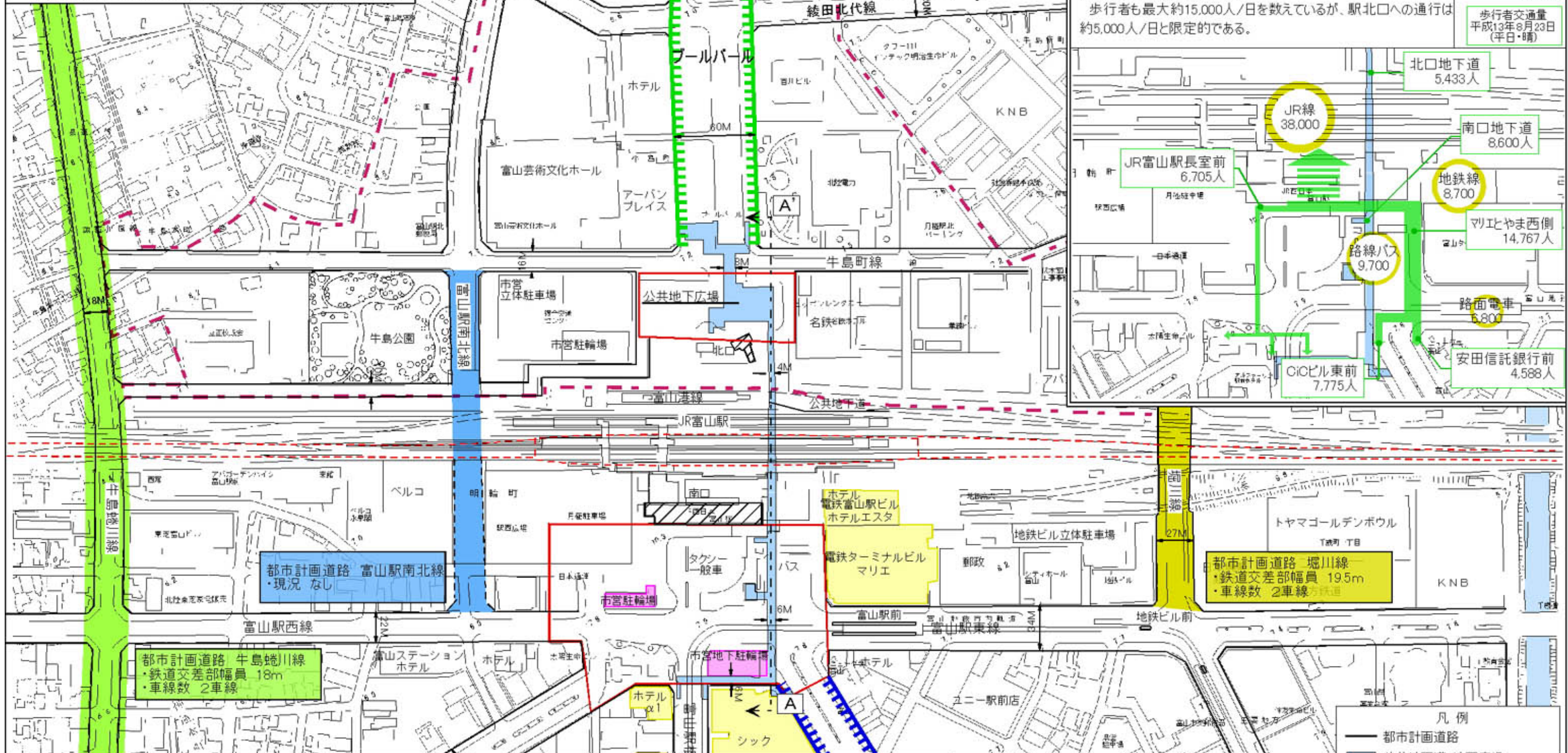
## 1) 富山駅周辺地域の現状

### ①約100年に渡る富山駅周辺整備の歴史

概要	関連事業 (主な出来事/都市計画・基盤整備)	関連資料		
<p>第 期：神通川の改修と都市計画事業による鉄道誘致（終戦まで）</p> <p>荒地のまま放置されていた神通川の廃川敷部分を埋め立て、街路事業として、7路線、総延長 3,285mの都市計画道路を併せて新設。</p> <p>そこに富山駅を建設し、市街地化を進めた。</p>	<p>1889 市制施行（富山町、上新川群9村、婦負群2村）</p> <p>1897 神通川第1次改修（～1899、川幅拡幅工事）</p> <p>1899 北陸鉄道敦賀・富山線が開通 神通川左岸に富山駅が設置される 58,000の人口</p> <p>1901 同第2次改修（～1903）</p> <p>1908 <b>富山駅が現在位置に移設される</b></p> <p>1914 富山駅開設による南側の市街化進行</p> <p>1924 富岩鉄道、富山口 - 岩瀬浜間開通</p> <p>1928 <b>神通川付替及び廃川地区画整理、富岩運河工事着手</b> 富山都心土地区画整理事業 事業面積 116.9ha（～1934）</p> <p>1935 富岩運河完成</p> <p>1936 廃川地で日満産業大博覧会を開催</p> <p>1945 富山大空襲（市街地 1,400ha が被災）</p>	<p>河道改修前の神通川と市街地</p> 	<p>河道改修後の神通川と市街地</p> 	<p>戦災前の市街地</p> 
<p>第 期：戦災復興事業による富山駅を含む市街地の基盤整備（昭和40年まで）</p> <p>被災地域の復興計画として、都市美と防火を兼ねて市街地を4分割し、富山駅から南側に放射線状に補助幹線道路と区画道路を配置。25カ所の公園緑地等を整備。</p> <p>富山駅前にはロータリー方式の駅前広場として整備された。</p>	<p>1945 戦災復興開始（駅前・総曲輪の2大拠点開発）(約400ha)</p> <p>1947 城址公園の都市計画公園第1号指定 <b>富山戦災復興土地区画整理事業 事業面積 554.1ha(～1972)</b></p> <p>1952 南部土地区画整理事業着手（～1960）</p> <p>1953 <b>駅ビルの整備竣工</b></p> <p>1954 ロータリー方式の南口駅前広場完成</p> <p>(1965 DID人口 144千人、22km<sup>2</sup>)</p>	<p>再開前の南口駅前に立地していたマーケット</p> 	<p>富山駅前広場（昭和29年）</p> 	<p>戦災復興事業後の市街地</p> 
<p>第 期：市街地再開発事業と駅南口の整備（昭和63年まで）</p> <p>富山駅南地区のマーケットを移し、土地の高度利用化、商業施設等の機能向上、交通関連の整備、歩行者空間の充実等を図るため市街地再開発を推進した。</p> <p>あわせて、南口駅前広場を現在の形に再整備した。</p>	<p>1966 富山市都市開発基本計画立案</p> <p>1975 堀川西土地区画整理事業着手（～1997）</p> <p>1984 富山テクノポリス指定（富山市、高岡市、八尾市、婦中町、小杉町、大門町）</p> <p>1986 <b>富山駅南地区市街地再開発事業</b> <b>富山駅前ビル竣工（富山駅南地区市街地再開発事業）</b></p> <p>1987 <b>駅南口駅前広場を三交差点方式に変更</b> とやま都市 MIRAI 計画策定 富山インテリジェントシティ指定 <b>電鉄富山駅ビル（エスタ）竣工（富山駅南地区市街地再開発事業）</b></p> <p>1988 <b>桜町地区再開発ビル（アミューズ）竣工（富山駅南地区市街地再開発事業）</b></p>	<p>再開後の駅南口周辺</p> 	<p>富山駅前広場（昭和62年）</p> 	<p>富山駅南口現況</p> 
<p>第 期：駅北の都市開発事業による駅周辺地区の整備</p> <p>富山駅北側において、「新都市拠点整備事業」の導入により、とやま都市 MIRAI 計画を推進し、高付加価値型新都心「ビジネスパーク」の建設を目指した。ブルバール、富山駅南北地下道などを中心とした公共施設の整備を併せて実施した。</p>	<p>1989 <b>富山駅北土地区画整理事業 事業面積 20.5 ha(～2001)</b> <b>駅北口駅前広場整備（富山駅北土地区画整理事業）(～2001)</b></p> <p>1990 駅南口広場地下道整備着手</p> <p>1992 <b>シンボルロード整備完了</b> <b>富山駅前街区竣工（富山駅南地区市街地再開発事業）</b></p> <p>1998 下新町土地区画整理事業（～2004）</p> <p>1999 富山市都市マスタープラン策定 富山市中心市街地活性化基本計画策定</p> <p>2001 富山市総合計画新世紀プラン策定 北陸新幹線北越（仮称）・富山間工事実施計画認可</p>	<p>富山駅北土地区画整理事業範囲</p> 	<p>ブルバール</p> 	<p>城址大通り（シンボルロード）</p> 

### ②富山駅周辺の整備状況と利用現況

これまでの整備によって、富山駅周辺は図のような現状となっている。



富山駅の利用現況は、図のようにJR線の38,000人/日をはじめ、公共交通の乗降客数が多い。歩行者も最大約15,000人/日を数えているが、駅北口への通行は約5,000人/日と限定的である。

○：乗降客数 (H13年度) (人/日)  
 ○：歩行者交通量 平成13年8月23日 (平日・晴)



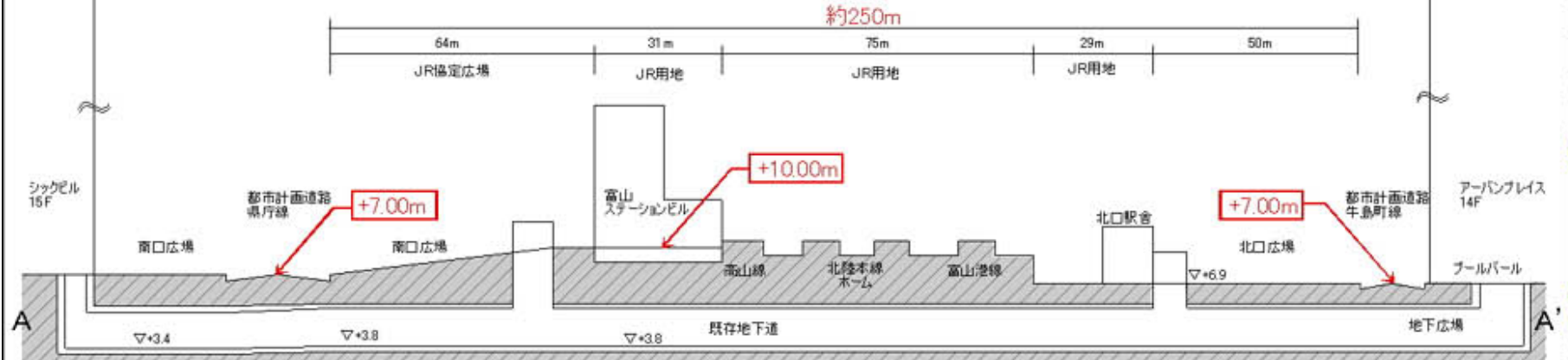
都市計画道路 富山駅南北線  
・現況 なし

都市計画道路 牛島蛭川線  
・鉄道交差部幅員 18m  
・車線数 2車線

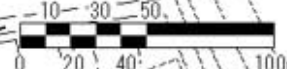
都市計画道路 堀川線  
・鉄道交差部幅員 19.5m  
・車線数 2車線

#### 富山駅部断面図(A-A')

富山駅南口駅前広場は、南に向かって5%の勾配(約3mの高低差)があり、利用しにくい形態となっている。



- 凡例
- 都市計画道路
  - 公共地下道・地下広場
  - JR西日本富山駅
  - 再開発ビル・駅ビル等
  - シンボルロード(城址大通り)
  - ブールバール
  - 駅南自転車駐車場
  - 駅前広場(都市計画決定区域)
  - 富山駅北土地区画整理事業
  - 北陸新幹線(計画)
- 鉄道横断道路の整備
- 堀川線：4車線拡幅化
  - 牛島蛭川線：4車線拡幅化
  - 富山駅南北線：2車線



## 2) 富山駅周辺地域の課題

### (1) 中心市街地の空洞化と富山駅周辺の停滞

#### ① 中心市街地の人口減少と商業拠点性の低下

富山駅周辺から総曲輪地区にかけての中心市街地においては、居住人口が著しく減少し、空洞化が進行している。  
居住人口の減少に加え、特に商業を中心とした都市機能の衰退が著しい。

#### ② 富山駅周辺における都市機能と人口の集積停滞

駅周辺地区においては、居住人口が漸増傾向にあるが、全体としては人口の集積は低い。  
従業者数では、都市開発が進められた駅北口では増加をみているが、集積規模は依然小さい。

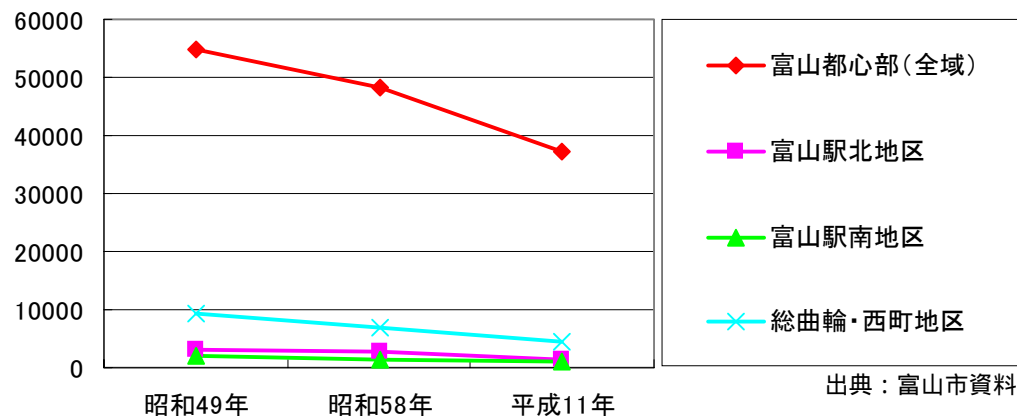
#### ③ 都心居住の推進による活性化の必要性

都心部では高齢者の比率が高く、都市居住の支援策が必要となっている。今後、駅周辺の利便性をいかした都心居住の推進による活性化が求められている。

#### 都心部の夜間人口

・都心の人口減少による空洞化の進行

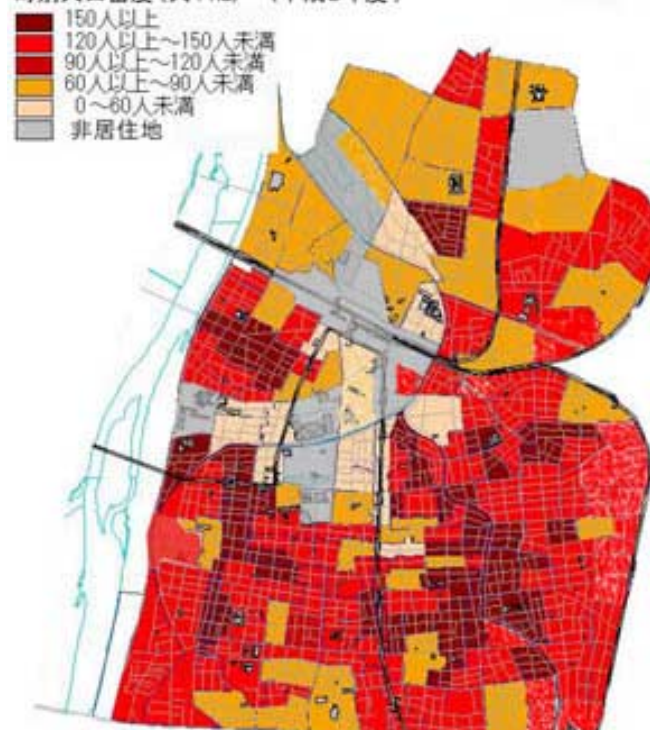
都心部人口	5.5万人(S49)	3.7万人(67%に減少)(H11)
駅南北地区人口	5.1千人(S49)	2.6千人(51%に減少)(H11)
中心商店街人口	9.3千人(S49)	4.4千人(47%に減少)(H11)



#### 都心部の人口密度

・中心市街地は 150 人/ha を超える地区も多いが、駅周辺の各地区は 60 人/ha 未満の密度水準にある地区が多くなっている。

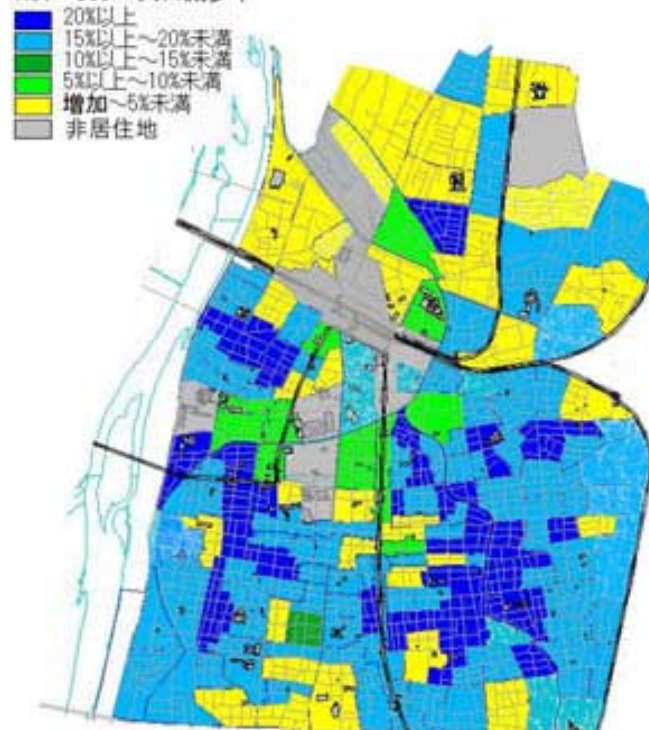
町別人口密度(人/ha) (平成6年度)



#### 都心部人口の増減率

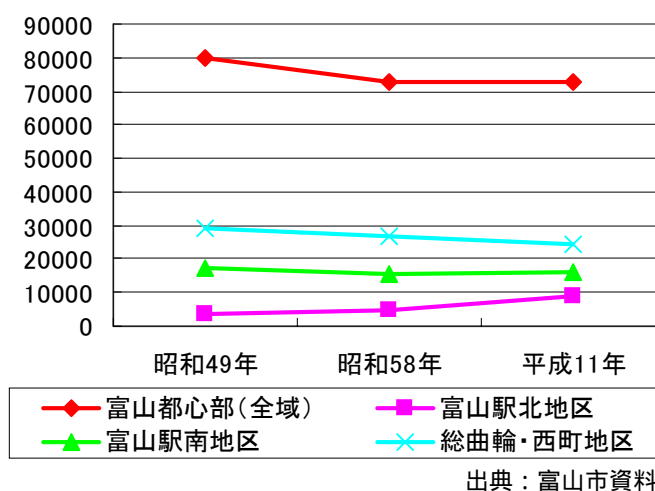
・高密度地区を中心に都心部の人口減少が進行している。  
・特に人口集積が低い駅周辺地区では、横ばいから漸増傾向にある地区が多い。

H5/S63 人口減少率



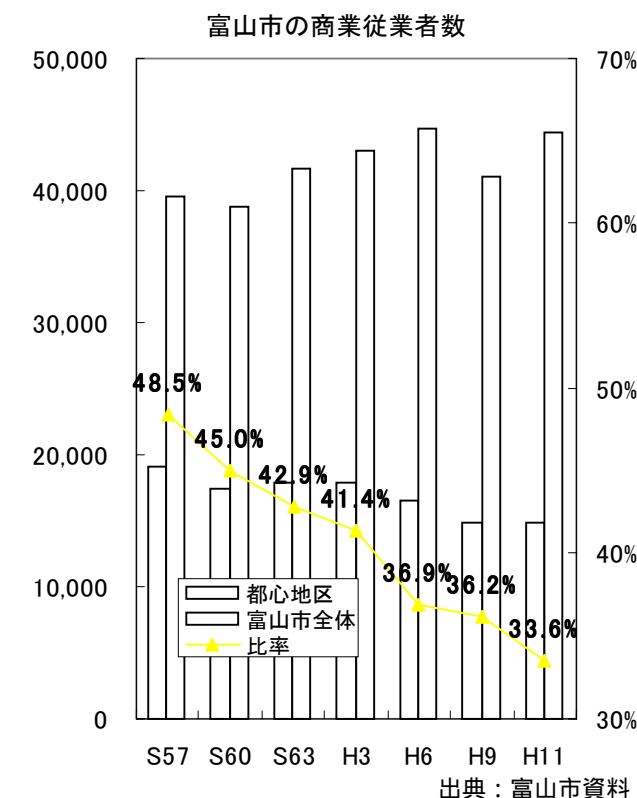
#### 都心部の従業者数

- ・従業者数は都心部全体で 8 万人から 10% 近くの減少をみている。
- ・駅周辺地区の従業者数は少なく、商業・業務などの都市機能集積は中心商業地よりも低い。
- ・特に駅北地区においては、やや増加傾向にあるが従業者数が少ない。



#### 富山市及び都心地区の商業状況

・富山市の商業従業者数は漸増しているが、都心地区では漸減しており、結果としてシェアは 1/2 近くから 1/3 程度に減じている。



#### 都心部の高齢者人口構成率

・人口密度が高く、人口減少率が高い地区では、高齢者が残るため、人口構成率が高くなっている。

65歳以上人口構成率(平成12年)



#### 都心部の中高層住宅の分布

・駅周辺の鉄道沿いの地区に中高層の集合住宅の分布が目立っている。

6戸建て以上総世帯数(平成12年)



## (2) 駅周辺の交通渋滞と自転車・歩行者ネットワークの分断

### ①道路交通における渋滞と安全性の問題

牛島蛭川線や堀川線については混雑度が高く、朝夕の混雑をみている。また、鉄道との交差部は道路が掘割形式の立体化であるため、現状でも冬期の車交通や、歩行者・自転車の利用には障害となっている。さらに、駅周辺幹線道路の網密度が不足しており、富山駅南北線等の整備が求められる。

### ②自転車や歩行者の安全性と利便性の低さ

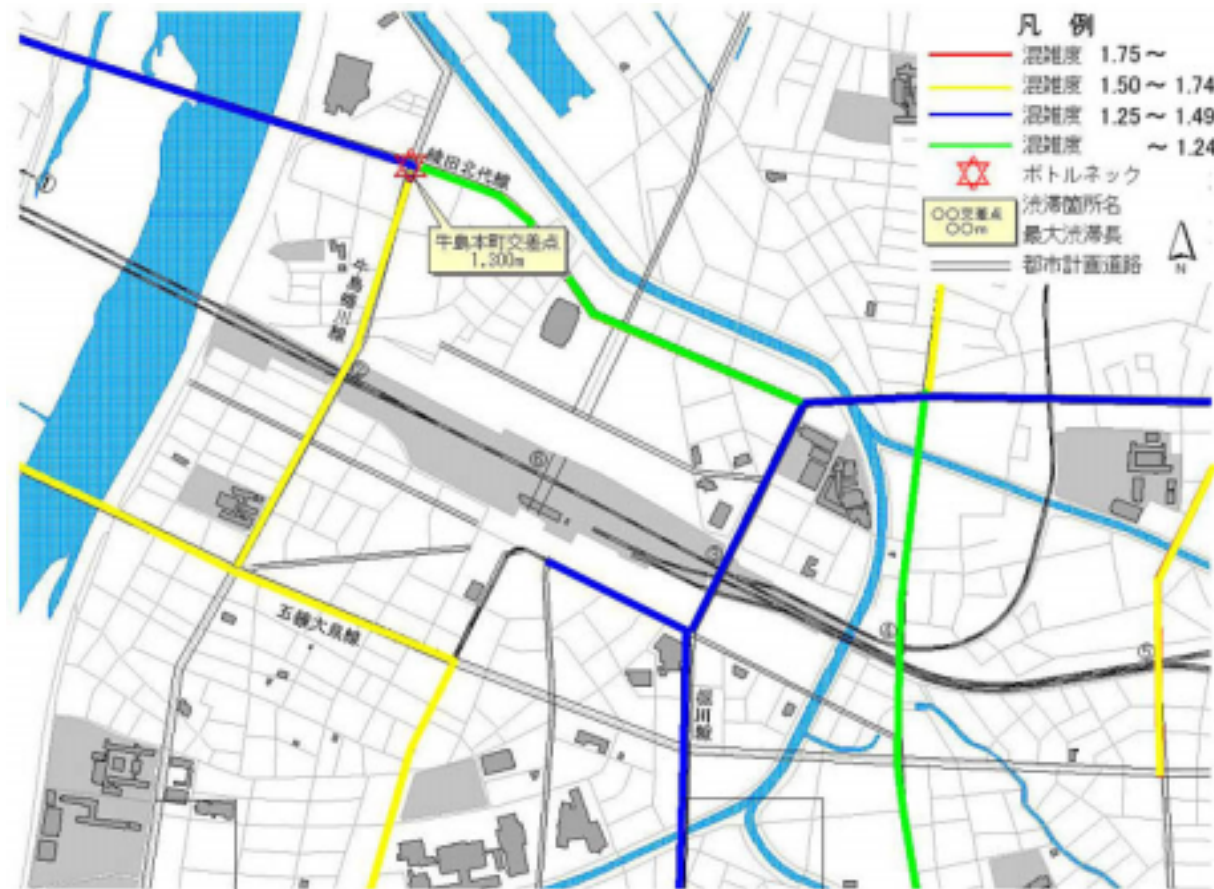
鉄道をまたぐ南北の流動に際しては、立体交差している幹線道路や、駅部を横断する地下道に依っており、安全性と利便性は低い。

### ③駅周辺における道路網の体系的整備の必要性

交通事故も多く、道路交通の安全性と利便性を確保するためには、鉄道側の高架化を契機とした道路網の体系的整備が必要となる。

#### 交通の混雑状況

- ・ 6 路線の断面自動車交通量は約10万台 / 日に達しており、相当規模の交通量となっている。
- ・ 都心部は戦災復興土地区画整理事業によって道路率が高いが、主要幹線の道路混雑度は1.25から1.75となっており朝夕の混雑は顕著となっている。
- ・ 駅周辺地区では牛島本町の交差点がボトルネック状態となっており、立体化されている鉄道交差点、及び周辺交差点でもボトルネックが発生している。
- ・ 混雑度の高い牛島蛭川線と堀川線においては、毎年平均 10 件前後の人身事故が発生しており、安全性は低い状況にある。



- ・ 混雑度：鉄道交差点はPT調査、他は道路交通センサス（綾田北代線は独自調査）
- ・ ボトルネック交差点は県第3次渋滞プログラム

- ・ 鉄道の横断部では立体化が済んでいる牛島蛭川線や堀川線で朝夕の混雑がみられ、東側の大泉赤江線は特に高い。この2路線と大泉線は約2万台 / 日の交通量となっている。



鉄道と交差する牛島蛭川線と堀川線のピーク時における渋滞状況

#### 鉄道と学校区及び通学路

- ・ 愛宕小学校や芝園中学校、奥田中学校は鉄道を跨いで校区が設定され、通学路や地域社会の分断要素となっている。
- ・ 特に、愛宕小学校の鉄道北側への通学路は幹線道路である牛島蛭川線に限定され、安全性や利便性が阻害される傾向にある。
- ・ 鉄道を南北に縦断する6路線の歩行者交通量は約1万人 / 日であり、自転車も4,500台 / 日に達しており、立体化のために勾配のある通路を利用している現状である。



### (3) 南北土地利用の分断と都市機能の格差

#### ①南北の分断による土地利用の効率低下と格差

富山駅南北の一体的な土地利用が実現していないため、駅周辺に多くの遊休地や駐車場などのオープンスペースが散在している。また、駅北口の都市 MIRAI 地区の都市開発にもかかわらず、地価等にみられる南北地区の格差が生じている。

#### ②駅南北における都市機能のアンバランス

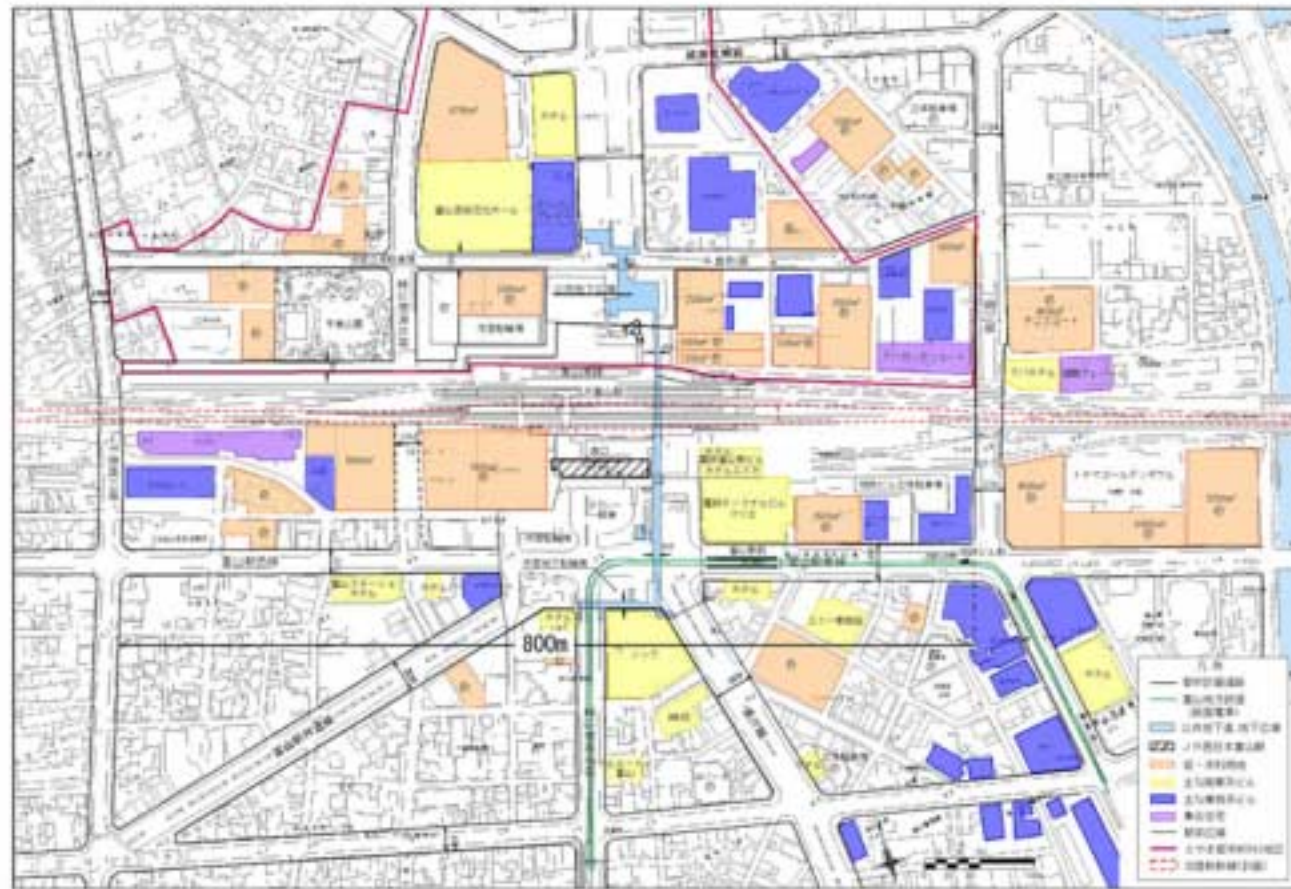
駅の南北を比較すると、商業・観光関連機能は南口に多く、公共民間の生活関連機能も南口に偏在している反面、北口には新しい公共施設や公園、広場等のオープンスペースが多い。

#### ③駅を中心とした一体的土地利用の必要性

上記の点から、駅の南北が補完し、都市拠点として機能するためには、一体的な土地利用が図られる必要がある。

#### 富山駅周辺の土地利用現況

- ・富山駅周辺には、低・未利用地として残されている低・未利用地約 7ha (H12) がある。
- ・幹線道路間距離約 800m で、駅周辺の土地の高度利用は進まず、存置されている。



駅南側から見た土地利用の分断状況



駅北側から見た土地利用の分断状況

#### 中心地区の地価とオフィス入居率

・産業と文化を先導する高付加価値新都心とやま都市 MIRAI 地区約 20ha の都市開発により、富山駅周辺地区の一体的な整備が進められたが、現在駅南北の地価格差は大きく、オフィスの入居率も他都市に比べ、低い水準にとどまっている。



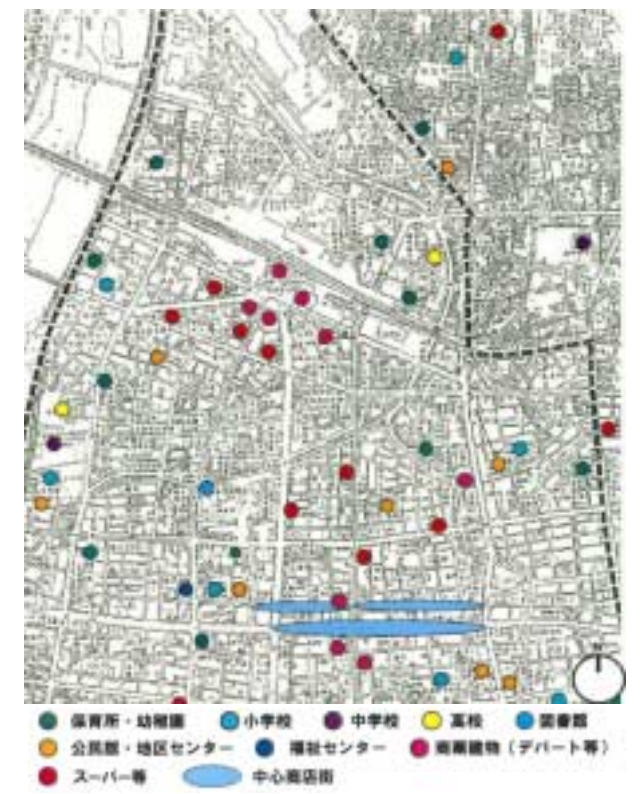
#### 都市観光拠点の分布

・観光入り込み客数は約 300 万人/年で安定しており、宿泊拠点やイベント拠点は駅南口に集中している。



#### 生活関連施設の分布

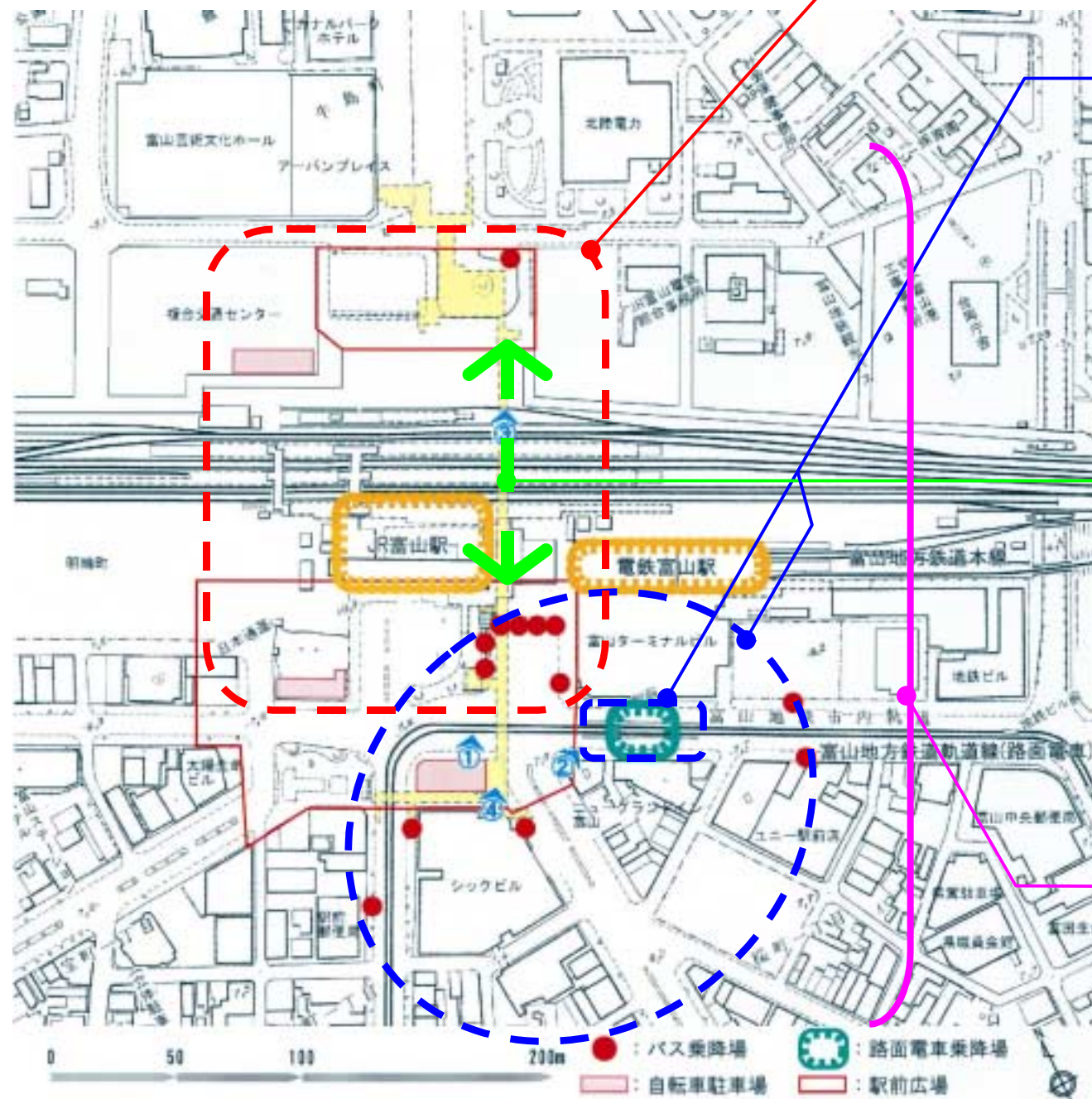
・商業施設は、駅南口に集中している。  
・身近な公共施設は南口に多い。



### (4) 駅前広場の利用しにくさと交通結節性の低さ

- ①駅前広場を中心とした交通結節の利便性と安全性の低さ  
路面電車やバスをはじめ、公共交通の乗り換えの利便性や安全性などには問題点が多い。また、駅前広場のスロープや南北通路の地下道など、歩行者、自転車の利用しにくい状況にある。
- ②都市拠点としての交流空間や魅力の低さ  
現状の駅前空間においては、交通施設の確保も十分ではなく、さらに、富山市の玄関としてふさわしい交流空間の確保や情報提供、景観の魅力などが不足した状況となっている。
- ③交通拠点性をいかした富山駅周辺の魅力づくりの必要性  
上記のような問題点を解決するには、新幹線の建設を契機とした連続立体交差事業などにより、総合的な整備と魅力づくりが求められる。

駅前広場の現状と課題



利用しにくい駅前広場



- ・交通施設が主体で、歩行者空間が十分でなく狭い。
- ・駅前広場内において段差があり、きついスロープが存在している。
- ・南側駅前広場に交通系統が集中し、逆に北側は機能が十分果たされていない。

路面電車をはじめ、乗り換えの不便さ



- ・路面電車の乗降場（電停）が幹線道路の車道上にある。
- ・駅改札口までの歩行距離が約 150mも離れているため徒歩移動を強いられている。
- ・路線バスの停留場所が狭く、周辺にオーバーフローしている。
- ・タクシーと送迎の一般車が合流し、混在するため不便さを強いられている。

南北の分断による連絡の悪さ



- ・駅南北間距離約 150m（狭く距離感のある地下道）で、歩行者回遊性比率が 1 割程度しかない。
- ・南北地区間の連絡性が弱く、分断性が強い。（地下道の構造：幅 4m～6m、高さ 2.6m）
- ・南北地区間を結ぶ手段として唯一地下通路があるが、狭くて賑わいが無い。
- ・鉄道敷きが幅広く地平に存置されているため、南北移動時の距離感が長く感じられる。

都市の玄関としての魅力の不足



- ・広場自体が手狭で交通機能中心の駅前広場空間となっているため、環境空間、修復空間、交流的空間に欠ける。また、人が溜まれる空間が少ない。
- ・駅前広場からの見通しが悪く、魅力的な景観となっていない。
- ・南口側商業施設との連続性がない。同様に北口側の主要業務施設との連続性もない。
- ・“富山らしさ”を感じることでできる施設や空間が少なく、特色がない。
- ・駅周辺の照明が少なく、夜間になると周辺が暗くなる。