

## 第2回 富山駅周辺整備協議会 議事録

日時：平成15年10月16日（木） 10:00～12:00

場所：富山県民会館 8階 キャッスル

### 1. 開会

### 2. 開会挨拶

### 3. 議事

- 1) 第1回富山駅周辺整備協議会議事録（資料-1）
- 2) 第1回アンケート調査結果（資料-2）
- 3) 富山駅周辺地区整備計画の検討課題と検討条件（資料-3）
- 4) 学識経験者による意見発表

「駅前広場の機能と施設配置について」中川先生

（スライド2）

この後の森先生、柳井先生の資料を見ると同じような視点もあるようなので、私の方からは交通機能に関することを中心に話していきたいと思う。

まず、駅前広場というのは「都市の顔」であり「都市のイメージを決める」役割が非常に大きい。そして、鉄道と都市の唯一の接点が駅である。鉄道があることによって都市の活動が支えられて活力がもたらされる。都市に活力が生まれることによって、鉄道の利用客も増えていくというのが、鉄道と都市の良好な関係である。その接点である駅というのは、そのあたりを見出す空間であることが望ましく、賑わいの空間、人が集う空間というのが求められている。

（スライド3）

（スライド中の写真）のようなレイアウトの駅が日本にはたくさんある。これまでの駅前広場が抱えている問題点を考えていきたい。まず、この駅前広場の場合はタクシーの待機スペースがほとんどを占めている。このような空間は、タクシーにとってもデメリットである。そうなると、誰のための駅前広場なのか、特に市民のための駅前広場、賑わいの駅前広場にはなっていない。むしろ、このようなレイアウトではなく、周辺のビルを駅に近づけた方が、賑わいが生まれていたかもしれない。この場合都市と鉄道を分断しているとも言える。

（スライド4）

タクシーの待機スペースは必要だが、コンパクトにあるべきである。待機スペースが大きくても客が増えるわけではないし、無駄な待ち時間が発生しタクシー会社にとってもマイナスである。

自動車でのアクセス・駐車場も重要な機能だが、やはりコンパクトにしてできるだけ目立たないように、さりげなくスマートに処理する方法を考えていく必要がある。特に重要なのが、人の流れを分断しないことで、これまでは人が自動車の流れを妨げない様に計画されてきたが、この考えは逆転しなくてはいけない。空間を自動車で埋め尽くしても決して賑わいは生まれない。人がたくさん集まってこそ賑やかな空間になるということをふまえておく必要がある。

公共交通に関しては、乗り換えの上下移動を少なくすることは当然のことで、JR改札口、路面電車、バス乗降場が同一平面にあることが望ましい。

乗り換え距離を短くするとは言っても、あまりに近すぎるとたまりの空間ができなくなってしまうが、利用者の視点から見て近いということは重要なことである。

バスターミナルもコンパクトな方が利用者にとっても使い易い。島式のバスターミナルのように分かれていると、非常に使いづらく利用者は減ってしまう。京都が昔は島式にしていたが、今は改善されている。

(スライド5)

賑わいの空間として駅前広場を育てていかないといけないと思うので、先程も言ったが空間を自動車でも賑やかとは呼べない。駐車場を作ることはもちろん重要なのだが、本来賑わいのスペースであるべきところに、駐車場が設置されているケースが非常に多いので、それは大変もったいない空間利用であり得策ではない。

それから、できるだけ開放的な空間であることが望ましくて、天井高をできるだけ高く確保すべきである。

次に、対面する街と駅を駅前広場が分断してしまうのではなく、駅と周辺商業施設間を平面で移動できる仕組みが必要である。これは、賑わいの為の大変重要な条件である。

(スライド6)

これまでの駅前広場は鉄道会社、バス会社、タクシー会社の力関係で決まってきたので、利用者から見た視点での整備には欠けていた。広い意味（長い目）で見た市民のための駅前広場を考えることで、交通機関の活力にもつながっていく。

交通をさばくという視点でなく、利用者から見て便利かどうかという視点で考えていかなければいけない。交通機能はスマートにさりげなく処理することが大事である。

最後に、北陸というのは東京と大阪の間に位置しており、今までは交通の面で不便であったが、これから先は新幹線ができることでポテンシャルが上がっていくことになる。便利でありながら自然が豊かであり、豊かな生活が営まれている地域になっていくのにふさわしい駅として、情報発信してほしいと考えている。富山から世界に発信できるような最高水準の駅を目指してほしい。

「富山駅周辺整備に関連して」森先生

まず、中川先生と重なってしまうところもあるが、そのあたりがより重要な点であると理解していただきたい。

1. 都市の顔としての駅 地方主要都市における駅の位置付け

最近の駅というのは乗降客数がわりと重要な視点になってきていて、そこから駅の施設づくりの位置付けがされている。

昔の駅というのは陸上交通の結節点としてまず、訪れた人が街全体の雰囲気やイメージを感じ取れて、周辺住民にとっては、駅に行けば必要情報が色々なかたちで手に入るというのが駅空間であった。時を経てスケールが大きくなって同じような役割が期待されている。特に地方の主要都市の駅にはその役割が期待されていると思う。

2. 出会うの空間 賑わい空間としての駅

都市空間として駅空間に求められる特質であるが、この辺りは先程の中川先生の発表にも出てきているが、交通をさばくことは当然の話で、その次に歩行者にとって出会うの空間であってほしい、そういったことが起こりやすい広場、駅舎であってほしいと考えている。

例えば、京都の駅は大きな屋根がかかっており、大空間が用意されている。その空間の中には行き交う人や目的を持たずに留まっている人の動きが渦巻いており、あのような空間が私の考える駅空間である。

駅空間というのは、内部と外部をはっきり区切る必要はなくて、ある意味では半屋外（屋内）的な空間であり、そのようなところでは人の出入りがスムーズ行われ、色々なアクティビティが派生しやすい場所である。広場や駅舎のデザインを考える際に、目的なく賑わいに入りに来た人がいるような駅空間になっていくようにしてほしい。

ヨーロッパの駅というのは魅力的で、ほとんどの駅が頭端駅になっており基本的に日本の駅づくりは違うが、人を見送ったり出迎えたり、待ち時間にお茶を飲みながら過ごしたりといった人々の行為がうごめいているような雰囲気のある駅空間になっていくことができると考えている。

それと連動して、お互いの行為が見える空間であってほしい。高架化により南北がつながるので、高架下を通して視線がなるべく抜ける状態を心掛けてほしい。もう一つは、自然光があふれる空間であってほしい。駅のホームにも自然光が入り易い空間は非常に心地よい空間になると思う。

京都駅のようにホームの両サイドをガラス張りにすると、電車を待つ人の動きが見え、逆にホームからは街の活動の様子が見える。メンテナンス等の問題もあるが、駅空間独特の人の動き、アクティビティという面から考えるとことも非常に重要であると考えている

### 3. 駅周辺の景観形成（富山の都市景観形成の先導的な役割を）

富山市の方で景観条例をつくる動きが出てきているが、富山の場合シンボルロードや駅北などかなり整ってきていると思う。駅空間を作っていくのに、景観形成の先導的な役割を担っていくことになるわけである。例えば、駅広に静岡駅のように樹木をたくさん配置しても良いのではないか（街中のオアシス空間として）。立山連峰が見えたり日本海が感じられたりといった、大自然を感じられるのは、富山の魅力であるのでは是非活かしてほしい。それと同時に現代都市としての整備も考える必要がある。

駅空間というのは、灯かりのついている時間が長いので夜景観としての駅空間も考えてほしい。

高架の裏（下）や柱等の土木構造物に対してのデザインにも配慮してほしい。

富山の場合、駅空間と繁華街は距離的には比較的近いので、線としてつながり、面としてつながっていくと街全体に活気が出てくるのではないかと。

#### 「駅前高架周辺の空間利用について」柳井先生

私の意見も先の先生方と重なっているところはかなりあり、おそらく同じようなことを考えているという感想です。

先程の中川先生のスライド中にあった大きなタクシー待機スペースの駅は、ペDESTリアンデッキの下に排気ガスが溜まり、歩行者はデッキか地下を歩行するしかなくなっている状態になっている。富山駅の整備に関しては、供給視点ではなく需要サイド、利用者の立場からどの様に考えていったら良いのかを大切にしてほしい。

利用者の視点というのは3つ程ポイントがあり、一番の主人公である「富山市民のため」という視点が1つで、2つめは、周辺地域から「通勤・通学でやってくる人々へのサービス」。次に、「出張で出ていく方や観光・ビジネスで来られる方に対するサービス」の3つをどの様にバランスよく空間配置するかが重要である。

よく駐車場・駐輪場をどうするかという議論があるが、富山の周辺には駐車場がすでにたくさんあり、その中でさらに駐車場をつくるよりも、既存の駐車場を利用してもらうためのソフト方策を考えることも重要ではないかと思う。駐輪場については、駅の南に地下駐輪場があるが、上下運動になっている。

#### （スライド1）

「きれい、安心、便利な駅づくり」という分かり易い標語を掲げて、まず基本方針1として自然環境をどの様に考えていくかを示したもので、富山が自慢できる自然環境を全面に出せるような空間利用を考えていく必要がある。

「富山駅を杜として整備する」というのは、自然を利用する人間との関係としての「杜」を考えていく。先程も出たが、「バス・タクシーを分離する」。次に「自然環境（冬、湿気）に配慮する」というのは、アーケードを整備するだけでなく、ソフトの整備も欠かせないものである。

今後富山には3つの駅ができるわけで、その時にキーワードになるのが「地元の物を使い、地元の物を消費する」ということが一つの視点としてありうると考えており、黒部では木材を多用し、高岡は銅器の街なので銅を多用してもらい、そして富山は光を取り入れるためにガラスとアルミを使って、同時に他の地域に自慢できるような駅づくりを考えていってほしいと思う。

ウィーンのある郵便局ではガラスを多用しており、日中はほとんど電気を使わずに業務ができるようにしてある。光を取り入れる工夫というのは北陸地域では大切になるので、そういった提案型の駅づくりをしていってはどうだろうか。

#### （スライド2）

基本方針2として、市民の視点と通勤通学者のための提案をしたいと思う。あまり具体的な提案でなく抽象的な発表にしたいと思う。

1つは「高齢者等にやさしい空間づくり」として、駅の近くに高齢者施設やリハビリセンターのような施設整備も考えられるのではないかと。

次に「託児所の確保」は、観光客の場合に1時間でも子供を預かってもらえると土産物を買うときなどに便利である。日中に働いている方や、シングルマザー（ファザー）は、通勤時に子供を預けて帰宅時に迎えに行くことができる。

「全天候型のイベント広場設置」として、新幹線の既に通っている広島駅の地下空間は閑散としており、百貨店の通路としてしか利用がされていない状況である。岡山駅は賑わっていて、理由と

してはイベント広場が充実しており、ボランティアや大道芸、バーゲンといった様々な有効利用がされている。

「学びの空間」というのは色々あって、図書館やネットカフェなどがある。

「市や県のサービス機能」というのも考える必要がある。

#### (スライド3)

基本方針3は「通勤、通学、出張者、観光者に便利な駅づくり」で、レンタルビジネスやミニオフィスのような無線LANポイントをシンガポールの空港や品川駅のように整備してはどうか。

「大型生鮮市場」として、富山は越中の魚をもっとアピールできる空間が必要ではないか。そこには、市場のトラックが横付けできるようにして車を排除するのではなく、賑わいの手段として車を使って、観光シーズンには魚をさばくデモンストレーションなどで客寄せを図るなどの工夫も考えてはどうか。

「地元の地産地消の提供空間」として、例えばます寿し等を食べたり買ったりできる空間をもう少し見せる工夫でできないものか。

#### (スライド4)

基本方針1から3までを踏まえて6つ程まとめたものである。

### 5) アンケート (富山駅周辺開発共同組合)

#### 委員

- ・駅周辺の110社余りの事業所にアンケート調査をし、調査エリアは駅の隣接地域にある商工会の会員で毎日のように駅を利用している人や、ずっと昔から駅を見てきた人達を対象にしており、属性として30代より若い人は少なく、男性が多い結果で偏りがあるかとも思う。
- ・フリーアンサーの重複を避けずにニュアンスをなるべく正確にまとめている。
- ・この協議会では、中長期的な視点での検討が必要とされているが、このアンケートでは視野が狭いかもしれない。計画実施までの10年間に何かできることがないのかというのが、地元の思いにある。
- ・今回のアンケートで抽出したすぐにでもできるようなことを関係機関にお願いにまわろうと考えている。例えば、地下道の証明が暗い。表示が見づらい。といったすぐにでもできるようなことを要望や提案として出していきたい。

### 6) 委員による意見交換

#### 座長

- ・前回の協議会では、委員全員に話してもらった進捗だったが、今回は意見のある方に自由に発表してもらおう。

#### 委員

- ・富山が積雪寒冷地であること。高齢化社会の問題。現在富山には車が約85万台あり、年に約1万台増えている。といったことを考えて議論を進めてほしい。
- ・地下空間をいかに利用するかということが、積雪寒冷地では非常に重要である。
- ・駅の北側に地下広場があるが、閑散としている状態なので活用を検討してほしい。当協議会でも地下広場や地下道のあり方をソフト面から考えていく予定である。

#### 委員

- ・100年を見据えた計画にしては夢がなくてワクワクしないというのが個人的な感想である。
- ・今回の事業でも長距離交通に関しては電車が最適であると思うが、市内交通に関しては、率先して燃料電池、ハイブリッド、圧縮天然ガス車等の導入を検討するべきで、路面電車にこだわるべきではない。
- ・今回の事業において、先端最新技術(発光ダイオード、太陽光発電、ソーラー発電、壁面・屋上緑化等)を多用した設備やデザインを取り入れていくべきである。ガラスにおいても汚れのつかないガラスが開発されているので、そういったところに予算を確保して整備してほしい。
- ・「南北一体化」や「南北分断の解消」といった固い議論ではなく、もう少し夢のある討議をしてほしい。

- ・前回の議事録にもあるように広域的に捉えるべきで、高岡や新潟駅南口のようにハード整備が行われてもソフトがばらばらで、賑わいを取り戻すには至っていない現状がある。とあるが、富山の場合のソフトとは岩瀬浜から岩峯寺、富山湾から立山までの料金体系や経営体系において、一体化されてこそ富山における魅力ある公共交通になるのではないか。地铁にすべてを押しつけるのではなく、県内の若手を中心に新しい旅客のサービス産業を立ち上げるなどの動きが必要ではないか。
- ・富山港線の路面電車化について最初の発表では、既存の路線を使用して平成 16 年から実施されるという話だったが、今は路線を一部新設するために 3 年余計に時間がかかる話になっている点に疑問を感じる。
- ・路面電車の運営に関しては、第三セクターではなく民間会社として成功できるようでなければいずれ衰退してしまうのではないか。
- ・この協議会を月に 1 度開催してほしい。その必要性が十分にあると考える。
- ・専門家の委員と市民委員のワークショップやミーティングのような会の開催も考えてほしい。

#### 委員

- ・駅前においてシックやエスタ、マリエの空間的なつながりを整備し、先生方の話しにあったように歩行者と車の分離を議論する必要がある。
- ・実際に駅を利用する立場として、送迎時の一時駐車スペースの確保や、出張時等の駐車スペースの確保を検討してほしい。東京や大阪では電車の切符と同時に車の駐車券を購入できるサービスもあるので、駅と駐車場がリンクした方策も検討してほしい。
- ・富山駅を下りた観光客を富山ストリートや立山黒部アルペンストリートのような名称のついたルートで地下道を通り、街に出て行くというようなものはどうか。
- ・駅舎においては、超高層、高層、低層の選択があるが、いずれにせよ省エネ対策等に留意すべきである。木や自然素材を多用して徐々に味のある駅舎にしてほしい。
- ・駅北口のゾーンは、個人的にはビジネスゾーンと捉えているが、ビジネスにプラスして交流の要素を持たせる場合のコンセプトが大切である。

#### 委員

- ・基本的な位置付けをして、今後に望んでいかなければいけない。随所に「賑わい」という言葉が入ってきているが、「賑わい」というものの定義や数値的なものがあれば、教えてもらいたい。

#### 委員

- ・富山駅の場合 1 日に数万人の利用客が行き交っており、それに加えて自動車でのアクセスなどもあり、駐車場を 1000 台分整備してもそこを利用できるのは、1 日に 1000~2000 になるので、それを効率的にまわすことで賑わいがうまれてくるのではないか。数万人の人々が行き交う場所に演出をすることで、空間的に魅力のある物になるのではないか。

#### 委員

- ・賑わいというのは、人の行き交う数ではなく人々が留まる時間に関連していると思う。
- ・本当の賑わいというのは、買い物などの目的があって来る人よりも無目的に街中で過ごす時間が人々の中で増えていくことが大事なので、そういったものが街の活気にもつながっていくのではないか。

#### 座長

- ・具体的な数字で「賑わい」を表すことはできないが、富山のケースとしてどのような賑わいを求めるかを考えないといけないのではないか。

#### 委員

- ・他都市の高架下というのは、年月が経つにつれて暗い、臭い、汚いといった空間になってしまっている。そういった状態にならない方法を考えてほしい。
- ・これから先増えていく一方の車は、できるだけ駅に近づけない方が良い。車とは縁を切って公共交通を利用させるようなことが必要ではないか。

## 委員

- ・旅行者は団体よりも個人旅行が増えているが、高齢者層では団体旅行が未だに多い。国家プロジェクトにビジット・ジャパンという、訪日旅行者を増やすためのプロジェクトがある。富山では上海線を定期化したいという動きがあり、空港と新幹線の連携も考えないといけないし、アジアからの旅行者は団体客が多い。そうなると、観光バスが必要になる。駅空間に観光バスの駐車スペースのある駅が少ないので考えてほしい。
- ・定期観光バスの発着所、国際化を目指して外国語での案内ボード等の整備も必要である。
- ・岐阜駅には高架下に温泉があったが、そういった施設も賑わいを出すのには面白いのではないか。

## 座長

- ・駅周辺の整備にあたり、ハード面に加えてソフト面からの工夫を戦略的に行うこと。できるだけ最先端技術を採用した整備案とすること。新幹線開業までの10年間にできることがあるのでは。などが挙げられた。
- ・今後は方策などを考えていく中で、行政がすべてやってしまうとなかなか自由に動けなくなる人が多いので、行政ができることと民間・市民が率先してやるべきことを分類する必要がある。NPO等の手段も考える必要がある。
- ・他に意見がある方は、事務局（富山市 都市整備部 新幹線・富山駅周辺整備課）の方に10日間以内に出してもらい、事務局の方でまとめてもらう。

## 4. 閉会挨拶

第3回協議会は来年（2004年）の1月頃の開催を予定している。

## 第2回富山駅周辺整備協議会のとりまとめ

	全 体	交通結節機能	空間機能	都市拠点形成機能
第1回市民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>車での駅利用に関する不満や要望が高い。</li> <li>南北一体化で重視するのは「賑わいの創出」「楽しく調和したまちなみ」「高齢者への配慮」が求められている。</li> <li>求められる機能は、交通結節機能に次いで商業機能、飲食機能、観光・コンベンションを望む意見が最も高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車での送り迎えなどに特に不満が高く、駅の南北の行き来と交差点の横断などの問題がある。</li> <li>都心交通では、公共交通の利便性を望む声が多く、次いで車の利便性、歩行者・自転車の順となっている。都心居住者は歩行者・自転車重視となっている。</li> <li>新幹線利用者などに対し、便利な交通を提供することが重視されている。</li> <li>高架下の活用では、駐車場や電停・バス停などの交通施設が最も多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ゆっくり憩える場所の不足が指摘されており、まちなみの創出や高齢者に優しいまちづくりが求められている。</li> <li>また、立山などの眺望や、水と緑を活かした空間づくりも求められている。</li> <li>来街者への案内や待ち合わせ、交流の機能は交通や商業に比してやや低い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺での買い物が不便とする人も多く、駅周辺の商業集積を活かした賑わいの創出が最も求められている。</li> <li>高架下の利用は交通施設に次いで、商業・飲食・市場・物産センターなどの整備要望が高い。生活関連サービスは低い。</li> <li>駅周辺土地利用では商業、業務、文化等公共施設、住機能、オープンスペースの順となっている。</li> </ul>
学識経験者による意見発表要旨	<p>○「都市の顔」としての駅の重要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>将来の富山駅は、乗降客の数だけではない、都市のイメージを決める地方中心都市の顔としての駅という役割を果たす必要がある。</li> </ul> <p>○新幹線開通の契機をいかす</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新幹線開通を契機に富山のポテンシャル（便利でありながら自然が豊かで、豊かな生活が営まれている地域）を上げていく。</li> <li>富山から世界に発信できるような駅を目指す。</li> </ul> <p>○地方中心都市としての役割</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>訪れた人が街全体の雰囲気やイメージを感じ取れ、周辺住民にとっては駅に行けば情報など必要なものが手に入るといった役割が地方中心都市では重要。</li> </ul>	<p>○交通の処理から賑わいの創出へ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道と都市の接点である駅は「賑わいの空間、人が集う空間」というのが求められている。</li> <li>交通機能は大切だが、さりげなくスマートに収める工夫が必要で、特に人の流れを分断しないように留意すべきである。</li> </ul> <p>○交通施設をコンパクトにする工夫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>タクシーの待機スペースや車のアクセス、駐車場などの交通施設をコンパクトにし、スマートに処理する工夫が必要。</li> <li>公共交通の乗換えは上下移動を少なくし、なるべく同一平面で距離を短くする必要がある。</li> <li>交通結節の利便性ととともに、たまりの空間を確保する工夫が必要。</li> <li>島式のバスターミナルは使いづらいため、避ける工夫が必要。</li> </ul> <p>○利用者の視点による整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通を捌くという視点ではなく、利用者から見て便利かどうかという視点での計画が大切である。</li> </ul>	<p>○富山としての賑わい空間</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>賑わい空間のポイントは、「人が集い、行き交う」「開かれた空間」「対面の街とのつながり」をもつこと。</li> <li>賑わいというのは人の行き交う数ではなく、人々が留まる時間に関連している。無目的に街なかで過ごす時間が人々の中で増えていくことが、街の活気につながっていく。</li> <li>富山のケースとしてどのような賑わいを求めるかを検討する必要がある。</li> </ul> <p>○駅舎、駅広、駅空間のデザイン</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高架化により南北がつながるので、高架下で目線が抜ける工夫が必要である。</li> <li>北陸特有の暗い冬にでも駅舎内には自然光があふれ、駅ホームからも街の活動が見えるような工夫も必要である。</li> <li>駅南北の都市軸を結ぶ、景観形成の先導的役割を担えるような工夫が必要で、富山市で作成している景観条例を考慮する必要がある。</li> <li>駅周辺については、現代的な都市景観の整えも必要であり、夜間の景観（夜景）としての駅も配慮すべきである。</li> <li>駅は巨大な土木構造物であり柱などを含めた景観デザインをよく考えて、これからの設計に反映するべきではないか。</li> </ul> <p>○中心市街地との関連（線、面として）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>富山は駅空間と繁華街の距離が近いので、それら都心の拠点を線としてつないで、面としての整備につながるようにすべき。</li> </ul>	<p>○利用者の視点からの配慮・工夫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅を利用する立場から駅を考える必要がある。3つの立場があり、「市民」「通勤・通学者」「出張者や観光客」それぞれの立場にたった配慮が必要となる。</li> </ul> <p>○自然資源・環境への配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅を「杜」として整備するなどの富山が自慢できる自然環境を全面に出せる工夫が必要である。</li> <li>冬季や湿気に配慮したハードとソフト整備が必要である。</li> </ul> <p>○駅の個性（黒部、高岡との違い）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>富山県としては3つの新幹線駅をもつので、それぞれが個性を発揮する駅であってほしい。その時、「地元の物を使い、地元の物を消費する」という視点でも考え、富山は「ガラスとアルミ」を使うなどの工夫がほしい。</li> </ul> <p>○市民の視点と通勤・通学者のための提案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人にやさしい空間を実現する例として、駅近くに高齢者施設やリハビリセンター、託児所などの設置も考えられるのでは。</li> <li>「全天候型のイベント広場」を整備することで、岡山駅のように大道芸やバーゲンでにぎわう空間が形成される。</li> <li>「学びの空間（図書館やネットカフェ）」「市や県のサービス機能」なども考える必要がある。</li> <li>「大型生鮮市場」や「地元料理の提供空間」などの富山をアピールし、客を呼べる空間も必要である。</li> </ul> <p>○駅周辺の既存施設の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場については、既存の駅周辺にある駐車場の活用と合わせて検討すべきである。</li> </ul>
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>積雪寒冷地、高齢化、車保有の多さなどを考えてほしい。</li> <li>夢のあるワクワクする計画にしたい。</li> <li>ハード、ソフト両面からの工夫を戦略的に行うこと。</li> <li>新幹線開業までの10年の間にできることの検討と早期実施が大切である。</li> <li>行政ができることと民間・市民が率先してやるべきことを分類する。NPO等の手段も検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光バスの駐停車スペースや空港と新幹線の連携を考慮した整備が必要である。</li> <li>一時駐車や長時間の駐車スペースなどのニーズに対応し、駅と駅周辺駐車場がリンクしたソフト方策の検討が必要である。</li> <li>ハードとソフトが一体化されてこそ、魅力的な公共交通や賑わいが実現する。</li> <li>車は駅に近づけないほうが良い。公共交通をいかに利用させるかを検討する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>汚れのつかないガラスなどの最先端技術を多用した設備やデザインを導入してほしい。</li> <li>シックやエスタ、マリエの空間的なつながりを整備し、歩行者と車の分離を検討する必要がある。</li> <li>木や自然素材を多用して徐々に味の出る駅舎にしてほしい。</li> <li>地下空間や北口地下広場を活用することが、積雪寒冷地の富山にとっては大切である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅北口ゾーンはビジネスゾーンとしてのみでなく、交流の要素を持たせるべき。</li> <li>富山における「賑わい」の具体的内容を考えていく必要がある。</li> <li>高架下空間について、暗い、臭い、汚いとならないような活用を考えていく必要がある。</li> <li>国際化を目指した外国語での案内ボード整備も必要である。</li> </ul>