

第3回富山駅周辺整備協議会のとりまとめ

ゴシック体：基本的な方向

明朝体：提案に対する意見

項 目	主な意見内容
コンセプト1 「使いやすさ」にあふれたくえきづくりについて	<p><歩行者・自転車></p> <ul style="list-style-type: none"> ・高架化によって南北については地表面で往来できるわけであり、必ずしも地下でつながる必要はない。 ・自転車についても南北で往来できるようになると思うが、別に対応が必要。 ・地下化（地下道拡幅等）については、基本的に地平整備で計画を進める。 ・歩行者と自転車の活用のために今の地下道を拡幅して歩行者・自転車動線を確保してもよいのではないか。 ・マリエやエスタに繋がる地下道ルートと地下広場を新設し、イベントができる配慮をしてはどうか。 ・駅周辺整備を通して富山駅が情報発信基地として、ユニバーサルデザインを富山県全体に広げていくなどのアピールをしていく必要がある。 <p><一般車・交通施設・アメニティ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩く人をまちなみに増やすためには、一般車が多少不便になっても、駅に直接寄り付く形は避けるべきだと考える。 ・交通の捌きに対して地下空間は必要ないと思うが、将来の街づくりに対して必要かというのは別の議論が必要。 ・駅周辺地域というのは、人と交通手段の結び目をどうするのかという問題と、交通手段どうしの競合関係とまちなみの関係をどうするのが大きな論点。 ・品川駅の天井は高く、明るい空間になっており、ビジネスゾーンと駅がアーケードでつながっているため、傘なしに通行ができる機能的な空間である。 ・駅西側の一般車利用についてはよい提案だと思うが、できるだけ利用し易いような工夫を検討してほしい。車の利用に配慮したソフトを重視してほしい。 <p><路面電車></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新交通について、富山港線を路面電車化することは、以前からの審議や公開により市民コンセンサスを得ているものと理解している。 ・路面電車以外のシステム導入についてこの場で議論することは考えていないが、今後の公共交通をどうするか、1つのシステムとしては検討していきたい。 ・路面電車化の際、今の富山港線の路線区間を使用すると、高架化する必要がある。そうすると事業費が高くなるので、それだけの費用をかけるならもっと使い勝手の良いものにとというのがそもそものスタートである。 ・これまでの検討で空間確保、自動車交通処理、新幹線の導入スケジュール等を検討した結果として現在のルートを提案している。将来、既存の電車とつなげていくのも、公表ルートを前提として南北に繋ぐ市電と相互利用することになる。 ・路面電車以外のシステム導入について検討する必要がある。 ・高架化による南北自由通路は良いと思うが、路面電車により東西通行が寸断される可能性があるため、路面電車、タクシー、バスを地下化、半地下化できないものか。 ・路面電車を高架下で貫通させることにより、東西動線が分断される恐れがある。路面電車軌道で分断されるイメージをどの程度解消するのかなど、法令の面、交通の面も含めて、次回までに検討してもらいたい。 <p><防犯・防災></p> <ul style="list-style-type: none"> ・震災などの災害時についての検討をする必要がある。 ・新幹線開業により交流人口が多くなるかもしれない。地下広場の拡幅内容が発言されているが、最初に治安が悪くならないようにすることが大切である。

<p>コンセプト2</p> <p>「賑わい」のある くまちづくりについて</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・賑わいづくりについてのソフトは、利用し勝手、使い勝手が重要であり、この周辺の空間配置の問題、施設の整備をどう進めていくかが、重要になってくる。 ・新幹線が通ることでもちがが発展するという幻想は、捨てた方が良い。 ・マーケットサイズという問題、シック、マリエの競合という問題、中央通りや総曲輪といった商店街との問題。こういった関係性をどのように考えるかが今後重要である。 ・駅北の広場はハードだけが先行しソフト面が軽視された結果、非常にさびしい状況になっている。 ・4つの核だけでなくシックも入れた5つの核にし、駅から中心商業地への繋がりも表現しておくべきではないか。 ・駅周辺に市民が集まれる施設（美術館、図書館など）をつくり、賑わいを創出する駅の公園化を目指すなどを勧めてほしい。 ・これからのまちづくりにおいては、駅の北側の親水公園、駅南側の城周辺や中心商店街に向けての動線は、重要な要素になると思う。 ・住宅充実、駅の公園化にあわせてショッピングセンターも誘致していくべき。
<p>コンセプト3</p> <p>「美しさ」を備えた くまちなみづくりについて</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・高架化された駅はほとんど駅舎の姿が見えなくなる。駅の姿・形を出すのであれば、アトリウム空間を整備するか、屋外広場に対して屋根をかける方法や、ホームに象徴的な屋根をかける方法がある。 ・ホームから街が見える、街からホーム、駅の動きが見えるなど、「街の中の駅」を重視してほしい。 ・景観性などの色や形はトータル性が重要。ビジュアルな色合わせを検討し、駅を降りたら「いいまち」と感じられるようなものを検討してほしい。 ・駅舎全体を覆うような上屋の場合、駅自体が少し暗くなってしまう恐れがある。 ・高架利用した駅はいろいろあるが、特徴のないものが多い。 ・JR西日本としても駅舎のファサードを工夫している事例が多くなってきている。 ・駅構造が特殊なものになるとコストが高くなってしまふことを忘れずに検討してほしい。
<p>全体について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の資料では、具体的な整備パターンが示されており、全体的な考え方は望ましいと思う。 ・富山市が積雪寒冷地であることを決して忘れないで検討してもらいたい。 ・コンセプト、方針のすべてを満足することは不可能なので、どれを重視していくかの議論を詰めていく必要がある。 ・富山駅をどういう駅にするかというプライオリティをしっかりと決めておくべきではないか。

第3回 富山駅周辺整備協議会 議事録

日時：平成16年1月16日（金） 13:00～15:00

場所：富山県民会館 8階 キャッスル

1. 開会

2. 議事

1) 第2回富山駅周辺整備協議会議事録（資料－1）

白倉委員（富山駅周辺開発共同組合）

- ・第2回協議会議事録の内容について、私の発言の箇所（資料1 P4）で「40社」となっているところを「110社」に訂正してもらいたい。

2) 富山駅周辺整備の基本方向（素案）（資料－2）

- ・駅周辺地区整備の方向性
- ・駅及び駅前広場整備のコンセプト
- ・駅及び駅前広場整備の基本方向

3) 委員による意見交換

委員

- ・今回の富山駅周辺整備事業を広く県民にアピールする必要があると考える。
- ・駅周辺整備を通して富山駅が情報発信基地として、ユニバーサルデザインを富山県全体に広げていくべきではないかと考えている。
- ・自分の提案として「ベビーカートのまちづくり」というような事業のキャッチフレーズをつけるのはどうか。

委員

- ・富山市が積雪寒冷地であることを決して忘れていないで検討してもらいたい。
- ・歩行者と自転車の活用のために今の地下道を拡幅して歩行者・自転車動線を確保してもよいのではないかと。
- ・マリエやエスタに繋がる地下道ルートと地下広場を新設し、イベントができる配慮をしてはどうか。
- ・駅北の広場はハードだけが先行しソフト面が軽視された結果、非常にさびしい状況であるため、地下街協議会としても富山市生活ネット研究所との検討会を明日にも立ち上げる予定でいる。
- ・駅北地区の住宅充実も合わせて考えていく必要があるのではないかと。

委員

- ・高架化による南北自由通路は良いと思うが、路面電車により東西通行が寸断される可能性があるため、路面電車、タクシー、バスを地下化、半地下化できないものか。
- ・駅周辺に市民が集まれる施設（美術館、図書館など）をつくり、賑わいを創出する駅の公園化を目指すなどを勧めてほしい。

委員

- ・ 昨年に開業した品川駅の天井は高く、明るい空間になっており、ビジネスゾーンと駅がアーケードでつながっているため、傘なしに通行ができる機能的な空間である。
- ・ 住宅充実、駅の公園化は良いと思う。それにあわせてショッピングセンターも誘致していくべき。
- ・ 景観性などの色や形はトータル性が重要。3次元CADを利用してビジュアルな色合せを検討し、駅を降りたら「いいまち」と感じられるようなものを検討してほしい。

委員

- ・ 震災などの災害時について資料で触れていないが、多目的広場だけで対応できるのか。
- ・ 災害時（大震災や大火災）の避難口、場所をどこに設置しようとしているのか。

事務局

- ・ 歩行者動線については、資料-2のP3や5で示したように鉄道高架下に東西通路を設けることを予定している。
- ・ 交通施設を半地下レベルにすると、駅前広場全体がフラットなバリアフリー空間として整備できなくなる。富山駅周辺の整備では、上下移動を少なくしたバリアフリー整備を基本方向としている。
- ・ 鉄道高架事業の整備効果を図るために、平面で人の動きを確保できるような東西南北を一体化した事例はあまり多くないため、富山ではぜひ実現したいと考えている。
- ・ 防災拠点としての広場は確かに必要であると考えているが、次回までのこの内容については整理したい。

委員

- ・ P2（資料-2）の右下の図であるが4つの核だけでなくシックも入れた5つの核にし、駅から中心商業地への繋がりも表現しておくべきではないか。
- ・ 商工会議所としてもいま現在、「価値創造プロジェクト」を実践している最中であるが、うまく生かされていない。
- ・ いま必要なのは、ソフトをいかすフレキシブルな、余裕を持ったハードづくりなのではないか。

座長

- ・ 路面電車の半地下化など、駅前広場を掘ってでも歩行者へ支障がないようにしておくべきということだろう。

委員

- ・ これから新幹線開業により交流人口が多くなるかもしれない。地下広場の拡張内容が発言されているが、治安の問題はどうするのか。最初に治安が悪くならないようにすることが大切である。
- ・ 耳障りのいい内容が挙げられているが、実際に動き出すと抵抗的な勢力が出てくるため、計画内容のすり合わせが必要となる。
- ・ 駅西側の一般車利用についてはよい意見だと思うが、できるだけ利用し易いような工夫を検討してほしい。車の利用に配慮したソフトを重視してほしい。

委員

- ・ 資料として配布したような愛知万博でも導入されようとしている新交通（Z-カプセル等）の導入も検討してほしい。
- ・ LRTもいいが、これが本当に10年後に適用するものなのか疑問がある。

座長

- ・地下の防災、防犯に対して事務局から意見はあるか。

事務局

- ・次回までに内容を検討し詰める。

委員

- ・市の具体的な政策にかかわる部分もあるので、それに応えるということで発言したい。
- ・新交通について、富山港線を路面電車化することは、以前からの審議や公開により市民コンセンサスを得ているものと理解している。
- ・路面電車以外のシステム導入については、この場で議論することは考えていない。ただ、今後の公共交通をどうするか、1つのシステムとしては検討していきたい。
- ・中心市街地と駅周辺地区の関わりについては、もちろん重要であると考えている。
- ・資料内容がP 1とP 2でエリア的に違う内容で構成されているため多少わかりにくくなっているが、今後理解の得やすいものとして再考していく。
- ・西側高架下に交通施設を配置した理由として、
 1. 駅南口の交通処理の円滑化を考えると、一般車と公共交通の分離が必要である。
 2. 高架下ということで、雨、雪の時でも快適に利用でき、利便性が高まる。
 3. スペースが小さいなどのアンケート調査にもあった意見への対応。
- ・西側で広い一般車スペースを確保することで、キス・アンド・ライドやパーク・アンド・ライドができ、利用者にとって利便性が高まる空間を検討している。

委員

- ・今回の資料では、具体的な整備パターンが示されており、全体的な考え方は望ましいと思う。
- ・次回の協議会に向けて、交通の捌き、駅前広場や高架下を含めた交通処理の方向性を検討していく必要がある。
- ・高架化によって南北については地表面で往来できるわけであり、必ずしも地下でつなぐ必要はないと考えている。
- ・自転車についても南北で往来できるようになると思うが、別に対応が必要。
- ・一般車の対応については、駅に一般車が寄り付けないと困るという意見が出るだろうが、歩く人がまちなみに増えていくようにするには、一般車が多少不便になっても、駅に直接寄り付く形は避けるべきだと考える。
- ・東西のつなぎについては、駅南では車によるつなぎは鉄道敷きに沿って幹線道路があるが、駅北では幅の広い道路があるが西のほうで切れているので、それをどうするかは、今後の問題である。
- ・交通の捌きに対して地下空間は必要ないと思うが、将来の街づくりに対して必要かというのは別の議論が必要。むしろ、地上レベルで南側の幹線道路を横断して対面ブロックにうまく捌けるかの十分な検討が必要である。
- ・駅舎や駅構造については今後検討していくことになるかと思うが、高架化された駅はほとんど駅舎の姿が見えなくなる。駅の姿・形を出すのであれば、アトリウム空間を整備するか、屋外広場に対して屋根をかける方法や、ホームに象徴的な屋根をかける方法がある。
- ・ホームから街が見える、街からホーム、駅の動きが見えるなど、「街の中の駅」を重視してほしい。

委員

- ・高架利用した駅はいろいろあるが、特徴のないものが多い。
- ・JR西日本としても駅舎のファサードを工夫している事例が多くなってきている。
- ・富山としては、降雪地域であることを考えると、駅舎全体を覆うような工夫が必要となるかもしれないが、その場合、駅自体が少し暗くなってしまうので、どのように解消していくかの検討が必要である。
- ・しかし、駅構造が特殊なものになるとコストが高くなってしまふことを忘れずに検討してほしい。

委員

- ・電車であったものを電車にするという効率の悪さ、受益を考える観点から、新交通（Z-カプセル）を議論の対象にしないというのはおかしい。
- ・路面電車ありきで最初からきたということだが、Z-カプセルのほうが経済効果があるという意見もある。
- ・鉄道空白地域の人々をどのように受益させていくのかを考えるのが、行政の姿勢であると思う。
- ・新しい交通システムの検討を進めるなどしなければ、交通施設の改善につながっていかない。

座長

- ・新交通（Z-カプセル）については、愛知博で採用されたので、即実用化というステップではない。ロングスパンで考えると同じ条件になり、アイデアとしては良いと思う。

委員

- ・今朝の新聞に、路面電車は平成 18 年度開業と発表されていたので、富山港線の LRT 化は決定したものと理解している。
- ・富山市の第 3 セクターは 10 年間は赤字ということだが、初期投資が大きければ、第 3 セクターの黒字化は遅くなる。現在の計画にあるように一部軌道の新設するよりも、今の線路区間を利用したほうが、費用が軽減されるのではないかと。できるだけコストを抑えて、第 3 セクターに引き継ぐべきであると考えている。

委員

- ・路面電車化の際、今の富山港線の路線区間を使用すると、高架化する必要がある。そうなることで事業費が高くなるので、それだけの費用をかけるならもっと使い勝手の良いものにとというのがそもそものスタートである。
- ・これまでに様々なルートを検討した結果、空間確保、自動車交通処理、新幹線の導入スケジュール等を考えた結果、現在設定しているルートが良いのではないかとという経緯がある。
- ・今後、将来既存の電車とつなげていくのも、今考えている公表ルートを前提として、南北に繋ぐ市電と相互利用することになる。

委員

- ・駅周辺エリアの絵をみていて、将来の歩行者動線がどのようになるのか。
- ・これからのまちづくりにおいては、駅の北側の親水公園、駅南側の城周辺や中心商店街に向けての動線は、大きな一つの要素になると思う。地下道の話もそういった要素から出ていると思う。

委員

- ・駅前周辺地域というのは、人と交通手段の結び目をどうするのかという問題と、もう1つは、交通手段どうしの競合関係とまちの関係をどうするのが大きな論点。
- ・賑わいづくりについてのソフトな部分は、利用し勝手、使い勝手が重要であり、この周辺の空間配置の問題、施設の整備をどう進めていくかが、重要になってくる。
- ・新幹線が来るから、まちが発展するという幻想は、捨てた方が良い。新幹線が開業した福島駅を訪れたが、開通後に更地になってしまった土地や、テナントが相次いで撤退している現状もある。
- ・マーケットサイズという問題、シック、マリエの競合という問題、中央通りや総曲輪といった商店街との問題。こういった関係性を、どういう風に考えていくのが、今後かなり重要である。

委員

- ・資料にあるようなコンセプト、方針のすべてを満足することは不可能である。どれを重視していくかの議論を詰めていかないと、設計に反映していくことが難しいと感じている。
- ・コンセプト1とコンセプト2の繋がりを再考した方がよいのではないか。
- ・富山駅に来る目的、行き交う時間帯など、賑わいの事例として実証的なデータを示した方がよいのではないか。

委員

- ・資料の図面はすべて平面図であるが、駅舎や周辺のビルを含めて考えると上下関係の調整が最終的に必要となってくる。
- ・限られた制約の、面的な制約なり、どうしても動かせないコントロールポイントになるような建造物、工作物といった設計上の制約が必ず出てくるのが予想される。富山駅をどういう駅にするかということのプライオリティをしっかりと決めておくべきではないか。

委員

- ・中心市街地との関係や、周辺の高架施設との関係を整理して、どこにポイントを絞って、資料を整理していくかが次回までの課題である。
- ・項目別に見ていくと、今回の資料に挙げられている方針になると思うが、全体的に見ると、本当にこれでいいものかというような感じが残る。焦点の絞り方、まとの絞り方、特に全体としての駅の考え方をどうするかといった問題は次のステップになると思う。
- ・県としても、具体的な絵の作り方について関係者と十分調整が必要となるため、今後も引き続き協議していく。

委員

- ・路面電車を高架下で貫通させることにより、東西動線が分断される恐れがある。路面電車軌道で分断されるイメージをどの程度解消するのかなど、法令の面、交通の面も含めて、次回までに検討してもらいたい。

事務局

- ・平成 15 年 10 月 22 日付けで提出された富山駅周辺整備協議会に関する酒井委員からの意見（質問及び要望）について、下記の通り回答する。
- ・「**本協議会においては、何を協議し、具体的に何をどこまで決定若しくは方向付けるのか。**」という質問だが、富山市では、平成 25 年初頭の完成が予定されている北陸新幹線富山駅整備と、これに併せた JR 北陸本線等や富山地鉄本線の連続立体交差事業の導入を契機として、富山駅周辺地区の総合的な整備計画の策定を進めているところである。
- ・この駅周辺の整備については、事業規模や事業範囲、事業期間が大きく、関係する団体や機関も多岐に渡るとともに、整備の規模や形態等が経済活動や交通等をはじめとして、市民生活にも大きく関係することから、県民・市民、更には、関係機関等の方々に、富山駅周辺整備のあり方について、幅広く議論し、意見を頂くことが大切なことと考えている。
- ・このような考えから、富山駅周辺整備のあり方について、広く意見を求める場として、本協議会を設置したものであり、そこでの議論・意見を踏まえながら、本市において、富山駅周辺の整備計画案を策定していきたいと考えている。
- ・本協議会での検討内容及び検討スケジュールについては、第 1 回富山駅周辺整備協議会で説明したように、
 - ①富山駅周辺整備の基本方向として富山駅及び周辺地区の整備目標の検討
 - ②都市交通施設整備方針として駅前広場、駐車場駐輪場や周辺道路の整備のあり方
 - ③駅周辺の土地利用、空間や景観整備の進め方等について、事務局案を基に、関係事業者や各層からの意見を伺い、それらを踏まえて、平成 16 年度末までに、整備案を策定していきたいと考えている。
- ・「**本協議会を構成する委員（座長及びアドバイザーを含む。）は、その検討及び意見の内容について、どこまでの責任を負うのか。**」との質問だが、協議会委員の意見についての事後の責任については、本協議会では、前述の①から③（富山駅及び周辺地区の整備目標、整備のあり方、進め方等）について、事務局が提示する案や資料を基に、それぞれの立場から自由な意見を頂き、駅周辺整備の方向性をとりまとめる場であると考えている。
- ・協議会でとりまとめられた整備の方向性を踏まえながら、最終的には、市の責任で、整備計画案の策定を進めていきたいと考えている。
- ・従って、市民・県民に対して、整備方針等の内容については、県や市が主体的に説明すべきことであり、委員各位には説明責任はないものと考えている。

3. 閉会挨拶

次回の第 4 回協議会は 3 月 29 日（月）13:30～を予定している。

以上