

## 富山駅駅前広場等整備検討資料

### ・整備の基本方向（案）

- 1．富山駅周辺地区の役割と課題…………… P 1
- 2．駅及び駅前広場整備のコンセプト…………… P 2
- 3．駅前広場整備のコンセプトと10の整備方針…………… P 3

### ・富山駅駅前広場等整備計画（素案）

- 1．駅前広場の個別整備方針（案）…………… P 6
- 2．駅前広場 / 南北自由通路の規模…………… P 7
- 3．動線計画…………… P 9
- 4．高架下空間の活用…………… P 11
- 5．富山駅駅前広場等整備計画（素案）…………… P 12

### ・駅前広場等整備計画の具体化検討

- 1．南口駅前広場におけるシェルターについて…………… P 13
- 2．多目的広場空間の整備について…………… P 14
- 3．中心市街地方向への歩行者動線の確保について…………… P 15
- 4．駅周辺の景観整備について…………… P 16

平成16年6月3日

富 山 市

# 整備の基本方向（案）

## 1. 富山駅周辺地区の役割と課題

### 富山駅周辺地区の課題

#### 中心市街地の空洞化と富山駅周辺の停滞

- < 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。
- < 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。
- < 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。

#### 駅周辺の交通渋滞と自転車・歩行者ネットワークの分断

- < 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堀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。
- < 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。
- < 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。

#### 南北土地利用の分断と都市機能の格差

- < 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。
- < 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。
- < 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。

#### 駅前広場の利用しにくさと交通結節性の低さ

- < 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。
- < 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。
- < 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。

### まちづくりのシナリオと駅周辺地区整備の役割

#### < 市街地全体 >

- 都市間競争力の低下  
人口/産業の伸び低迷
- 低密度な市街地の拡大
- 車依存の都市交通

#### < 都心地区 >

- 都心部の人口減少・高齢化
- 都心土地利用の空洞化
- 公共交通の利用減少  
都心道路網の整備必要性

#### < 駅周辺地区 >

- 地域社会の分断
- 南北・土地価格の格差  
南北機能配置のアンバランス
- 交通渋滞 人・自転車等  
駅周辺交通の回遊性不足

- 周辺土地利用の分断
- 玄関口としての魅力低下
- 交通結節性の低下

魅力ある交通結節点の整備  
富山駅周辺地区での  
駅南北の一体的まちづくり

- (都市拠点機能)  
駅周辺土地利用の一体化活用
- (都市空間機能)  
賑わい拠点としての魅力づくり
- (交通結節機能)  
交通拠点としての体系的整備

#### < 都心地区 >

- 都心居住の推進
  - 道路ネットワークの整備
  - 歩行者、自転車利用者の環境整備
  - 公共交通の活性化
- 中心市街地の活性化

#### < 市街地全体 >

- 魅力ある都心地区/市街地の形成
- コンパクトシティの実現
- 車中心の社会から公共交通、徒歩、自転車を中心とした交通体系へ

従来の駅及び駅前広場整備の課題（20世紀型）

交通施設

都市の顔である駅前空間がバス、タクシー、自家用車で占領されている。駅の直近に居る必要のない車の駐車場となっており、もっと効率的に使う工夫をすべきである。

< 駅前を占有する交通施設 >

これまでの駅前広場整備では、交通施設が大規模となり、タクシーや一般車が駅前を占有し、バス等と混在する例が多い。

また、出入する交通量の負荷が駅前交差点にかかり、歩行者流動の妨げになりやすい。

< 交通施設等により分断される歩行者動線 >

高架下の自由通路と駅前広場を結ぶ歩行者等の動線が、駅広の交通施設等によって制限される例が多い。また、ベデ等による立体的な動線の分離を図るケースも多い。



大規模な交通施設例

交通結節（駅）

公共交通の結節点として、駅広での利用者に対するサービスが十分でなく不便である。

< 不便な路面電車利用 >

鉄道が路面電車の電停や一部のバス停と離れ、乗換えに不便な場合が多い。また、電停が幹線道路の中央にあって危険であり、降雨、降雪時の利用がしにくい。

< アメニティの低い駅空間 >

高架下を活用した駅や自由通路は、採光が制約され、また、駅前の交通施設や周辺商業施設との接続も不十分となるなどアメニティの低い駅空間となっている例が多い。



マリエ前電停

バリアフリー

歩行者にとっての快適な動線が平面的に確保されていない。

< 垂直移動等バリアの多い移動環境 >

バリアフリーに対応して、地下や立体化して歩行者動線を確保し、スロープやエレベーター、エスカレーターを設置しているが、そもそも平面で移動できることがバリアフリーにも対応した最も便利で効率的であり、平面を有効に使った移動環境が必要。

< 魅力的な半公共空間の欠如 >

これまでの駅広や高架下空間には、緑やアメニティ空間が少なく、民地との間に雨・風・雪をしのぐ半公共空間を確保する工夫も少ない。



垂直移動の多い駅前広場例

駅前広場

これまで、広場としての空間整備もされてきたが、小規模で多目的に利用することを想定しておらず、賑わい空間としては不十分であった。

< 多目的利用できない広場整備 >

これまでの整備では広場や街路などの公共空間が、小規模で、様々な利用を想定して整備されていないため、多目的な利用に対応できず、モニュメント等の環境施設にとどまっている。

< ハードをいかにソフト方策の不足 >

これまでの公共空間は、多目的広場などが整備されても、公共空間を活用するソフト方策が不足していたため、いかされていない公共空間が現出しがちである。



有効利用されていない駅前広場例

駅前景観

駅前景観の現状は、駅ビルや周辺の建築物との一体感がなく、雑然としており、都市の顔としてトータルな景観整備が大事である。

< 雑然とした駅前景観 >

これまでの駅前は、交通施設に占拠され、雑然とした駅前景観となりがちで、周辺地区も大規模な駅ビルや無計画な駅周辺再開発の進行による景観の混乱が見られる。

< 眺望を妨げる駅ビル >

重要な景観要素となる駅舎については、地方中心都市など一定の規模を持つ駅ほど巨大な駅ビルによって、都市景観の阻害要素になっている場合が多い。また、駅前空間も特色のない景観となりがちである。



富山駅現状

富山の目指す駅及び駅前広場整備（21世紀型）

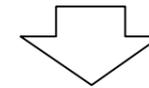
整備コンセプト

**整備の基本テーマ：**  
**『次の100年に受け継げる駅フロント整備』（仮称）**

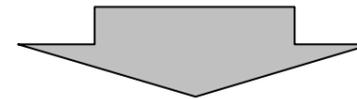
< えき > と < まち > の再構築を先導する駅及び駅前広場の整備

< 21世紀型の駅及び駅前広場 >

従来（20世紀）の駅及び駅前広場整備の成果と反省を踏まえ、コンパクトな都市を支える公共交通ネットワークの拠点として生まれ変わるとともに、富山の玄関口として、地域の拠点として、人・文化・情報の交流が発生する拠点とする。



**21世紀の新たな社会的要請に応える駅、駅前広場（21世紀型）**



< 基本テーマの柱となる3つのコンセプト >

**コンセプト1：「使いやすさ」にあふれた<えき>づくり（交通結節）**

鉄道、路面電車、バス、タクシー及び一般車などを使って富山駅を訪れ、乗換える人々が雨天や雪の季節でも便利に使える駅。

歩行者も自転車利用者もアクセスしやすく、バリアフリーで使いやすい駅。

また交通利便性だけでなく、待ち合わせの場所として使ったり、鉄道の待ち時間を楽しく過ごせるような「使いやすさ」にあふれた<えき>づくりを目指す。

**コンセプト2：「賑わい」のある<まち>づくり（都市拠点）**

駅南北のまちが結びつき、既存の駅北の文化施設や駅南の商業・サービス施設と、高架下や新たな駅隣接商業施設、交流施設が一体となり、昼や夜、平日・休日を問わず「賑わい」を創出するまち。

さらに、安全で便利な都市居住の場として人口も増え、高齢者や若い世代が行き交うような「賑わい」のある<まち>づくりを目指す。

**コンセプト3：「美しさ」を備えた<まちなみ>づくり（都市空間）**

シンボルロードとブルバールが高架下で結ばれてできる、新しい都市軸を中心に、公共、民間のまちづくりの主体が協働してつくる富山らしさのあるまちなみ。

駅前のオープンスペースを中心に、立山や南北市街地への眺望を確保し、周辺の建物の高さや壁面などをルール化し、緑や水を生かした公共空間を整備することにより「美しさ」を備えた<まちなみ>を目指す。

**コンセプト1：「使いやすさ」にあふれた<えき>づくり**

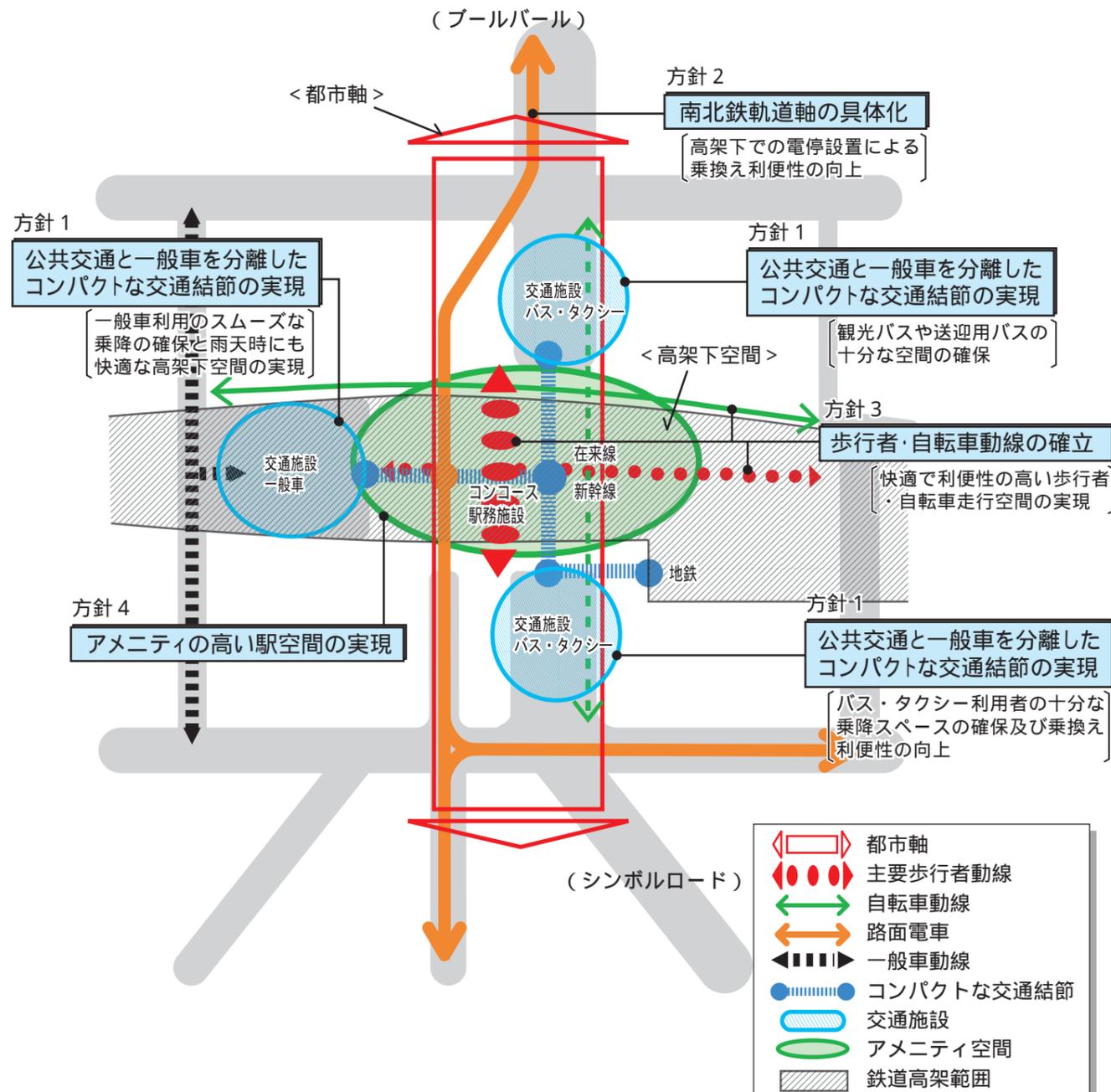
鉄道、路面電車、バス、タクシー及び一般車などを使って富山駅を訪れ、乗換える人々が雨天や雪の季節でも便利に使える駅。

歩行者も自転車利用者もアクセスしやすく、バリアフリーで使いやすい駅。

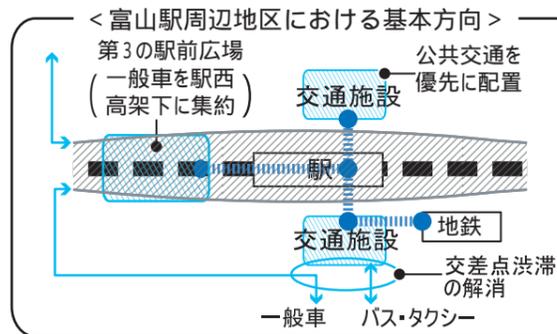
また交通便利性だけでなく、待ち合わせの場所として使ったり、鉄道の待ち時間を楽しむ過ごせるような「使いやすさ」にあふれた<えき>づくりを目指す。

<コンセプト1の展開イメージ>

南北の自由通路を中心とした都市軸と、東西の高架下空間を活用し、「使いやすさ」にあふれた<えき>づくりを実現する。



**方針1 . 公共交通と一般車を分離したコンパクトな交通結節の実現**



駅南北に配置する交通施設は公共交通のみに開放し、玄関口にふさわしく魅力と話題性に富んだ広場空間を形成する。

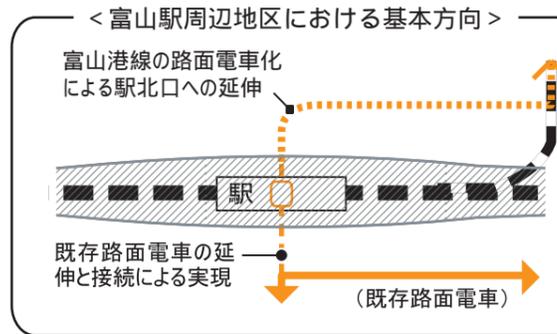
<整備イメージ>

<イメージパース>



車両動線を簡潔に処理し、歩行者空間を広く確保した駅前広場（丸亀駅）  
第3の駅前広場イメージ（鉄道構造部なし）

**方針2 . 南北鉄軌道軸の具体化**



富山港線の路面電車化と富山駅北口への延伸に加え、将来は高架下の自由通路を貫通し、南側の路面電車に接続させる。

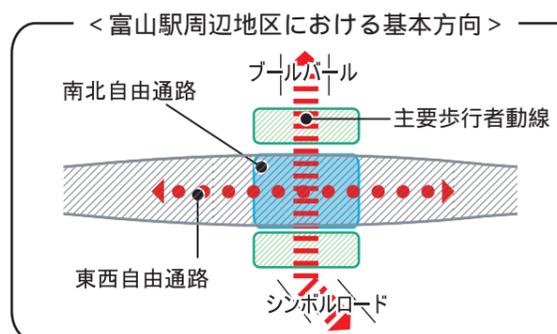
<整備イメージ>

<イメージパース>



路面電車延伸イメージ（モンタージュ）  
高架下の路面電車と電停イメージ

**方針3 . 歩行者・自転車動線の確立（南北自由通路による都市軸の結節）**



高架下の南北自由通路と東西自由通路を中心に歩行者の動線を確保するとともに、自転車による南北、東西からのアクセスへの対応を図っていく。ブルパール軸とシンボルロード軸を幅広い南北自由通路で結節し、駅前広場とあわせ一体的な広場空間を創出する。

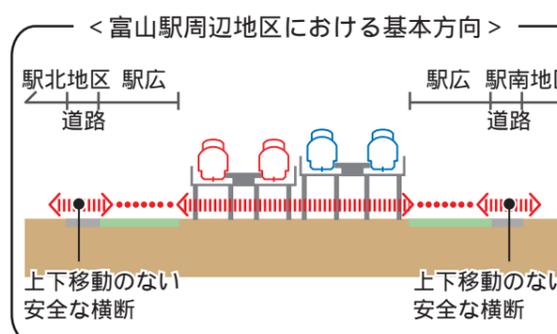
<整備イメージ>

<イメージパース>



ゆったりとした歩行者空間を確保した自由通路（八戸駅東西自由通路）  
幅広の南北自由通路イメージ

**方針4 . アメニティの高い駅空間の実現**



鉄道との立体交差によってうまれる連続的な地上レベルの空間をいかし、バリアフリーな環境を実現していく。

駅広のシェルターを整備することで、雨天や雪の季節にも便利に使える駅前広場を実現し、緑豊かなアメニティの高い駅空間を実現する。

<整備イメージ>

<イメージパース>



季節を考慮した快適性の高いシェルター（札幌駅北口駅前広場）  
シェルターのある駅前空間イメージ

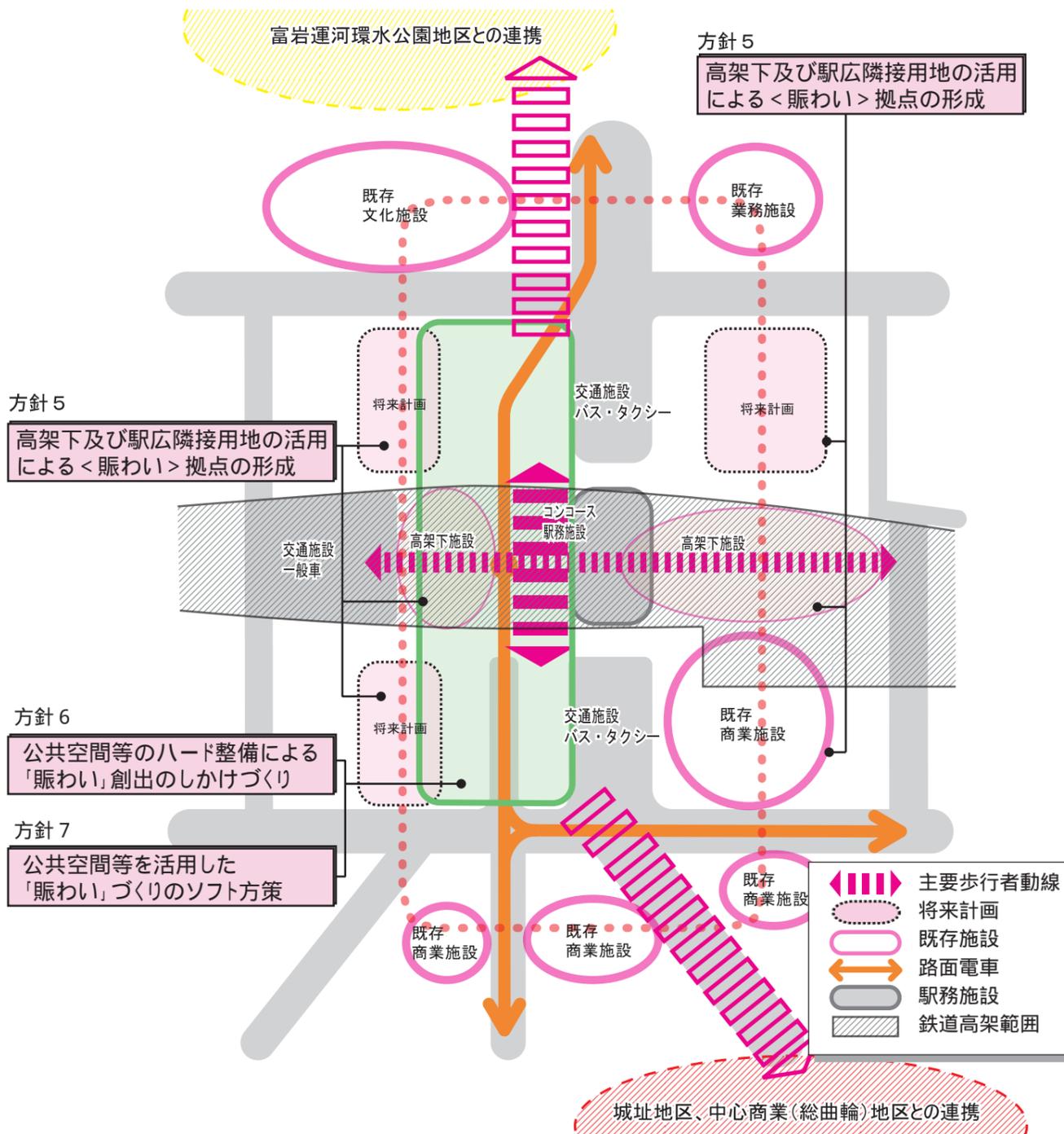
## コンセプト2：「賑わい」のあるまちづくり

駅南北のまちが結びつき既存の駅北の文化施設や駅南の商業・サービス施設と、高架下や新たな駅隣接商業施設、交流施設が一体となり、昼や夜、平日・休日を問わず「賑わい」を創出するまち。

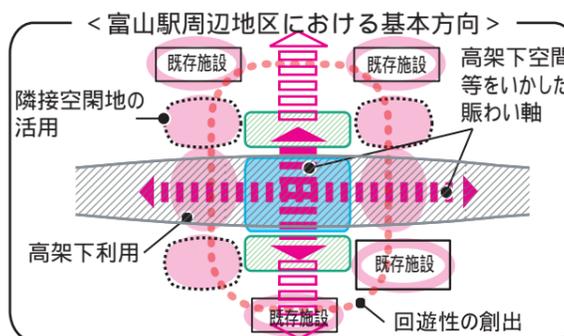
さらに、安全で便利な都市居住の場として人口も増え、高齢者や若い世代が行き交うような「賑わい」のあるまちづくりを目指す。

### <コンセプト2の展開イメージ>

高架下空間や、駅広に隣接する既存空間地を活用し、既存施設と合わせ、賑わいの拠点としての機能拡充を図る。また、隣接する広場などの公共空間にハード、ソフト両面での工夫をし、民地との連携により賑わいを創出していく。



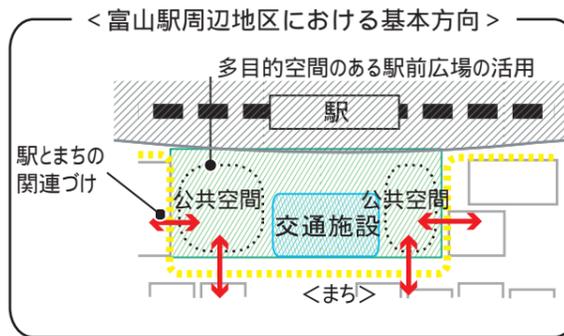
## 方針5 高架下、及び駅広隣接用地の活用による「賑わい」拠点の形成



高架下と駅広に隣接する用地を活用し、駅周辺での賑わいを広げるため、各空間特性に適した拠点機能を相互に地上レベルの回遊軸に沿って関連づけながら整備していく。



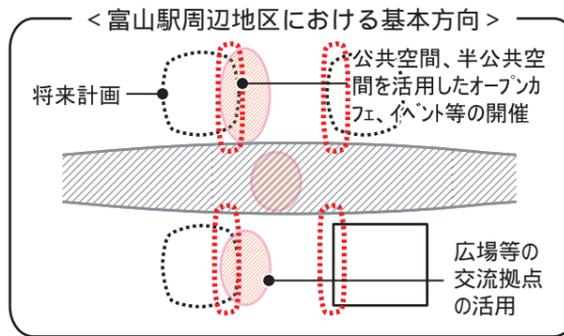
## 方針6 公共空間等のハード整備の工夫による「賑わい」創出のしかけづくり



公共空間等を様々な利用シーンに応じて多目的に活用するため、広場の配置や整備形態、空間装置などハード面での工夫をしていく。



## 方針7 公共空間等を活用した「賑わい」づくりのソフト方策



地元市民や企業の参加を得ながら、富山の特性をいかした独自の活用メニューを工夫、検討し、公共空間の活用による年間を通じての賑わいづくりを推進していく。



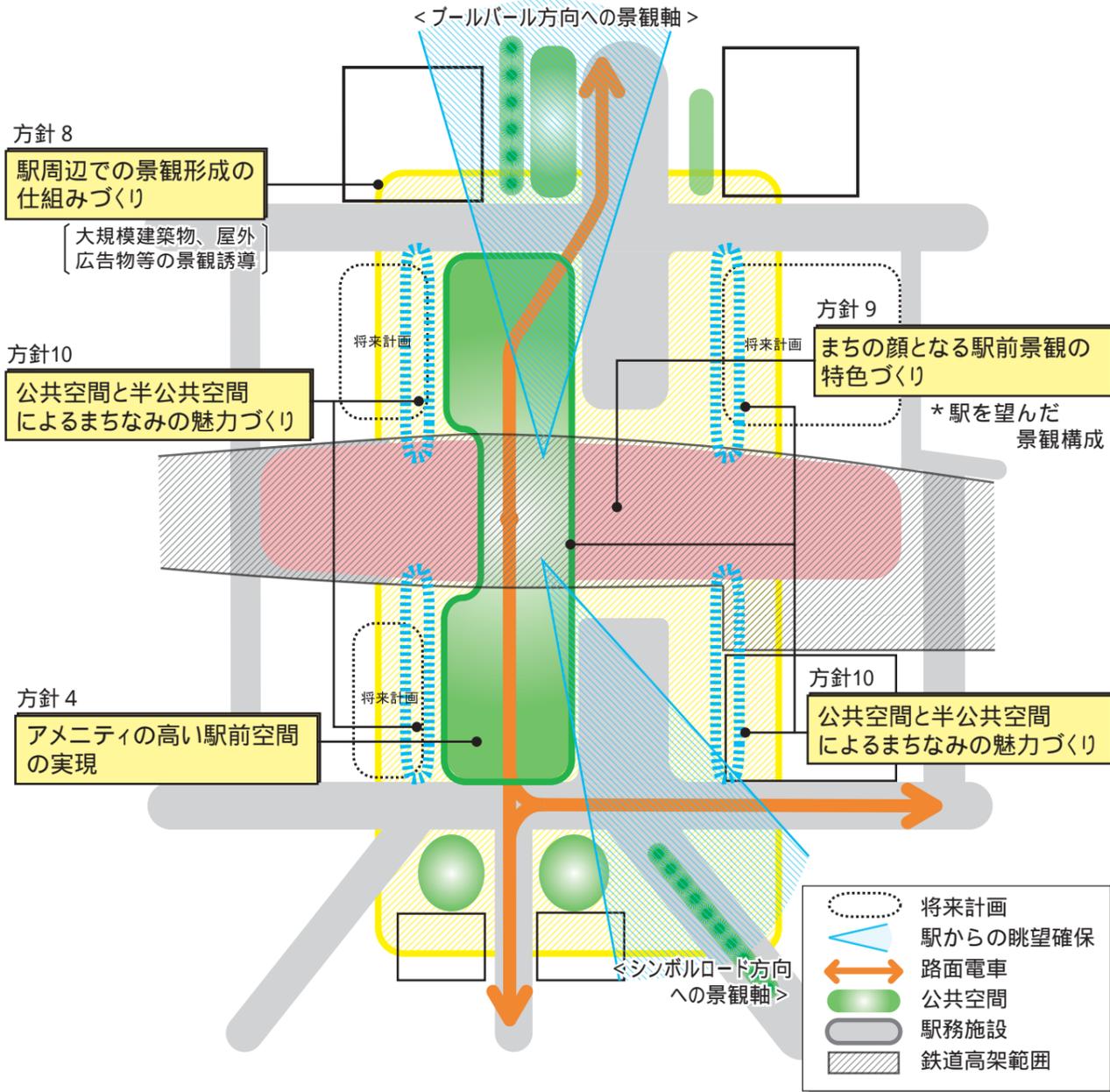
### コンセプト3：「美しさ」を備えた<まちなみ>づくり

シンボルロードとブルバールが高架下で結ばれてできる、新しい都市軸を中心に、公共、民間のまちづくりの主体が協働してつくる富山らしさのあるまちなみ。

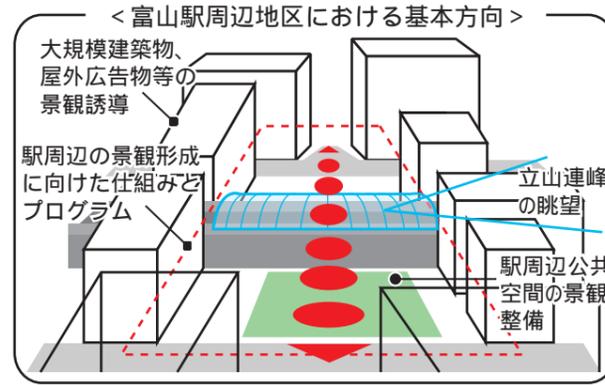
駅前オープンスペースを中心に、立山や南北市街地への眺望を確保し、周辺の建物の高さや壁面などをルール化し、緑や水を生かした公共空間を整備することにより「美しさ」を備えた<まちなみ>を目指す。

#### <コンセプト3の展開イメージ>

駅周辺の一体的な景観形成を図るべき地区において、関係団体や地元参加による仕組みづくりを、幅広い市民の支援を得つつ確立し、合わせて基本的ルールの具体化や、先導事業となるまちなみづくりを進めていく。



### 方針8 駅周辺での景観形成の仕組みづくり



駅・駅舎、駅前広場だけでなく、周辺建築物を含めた魅力ある広場空間づくりを行うため、市民総意の憲章やルールなど<まちなみ>づくりの実現に向けた仕組みの立上げを図っていく。駅前地区においては特に大規模建築物、屋外広告物の景観誘導に力点を置く。

<整備イメージ>

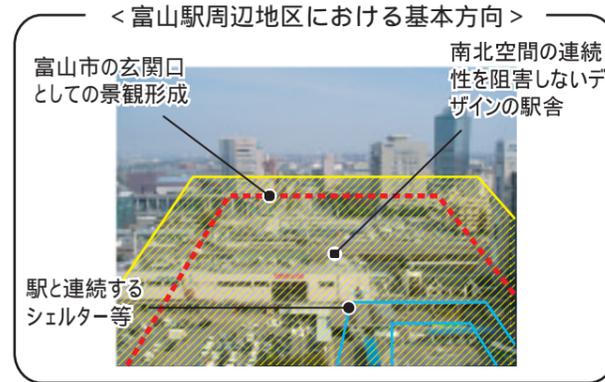
<イメージパース>



駅前空間でのイベント開催  
(三軒茶屋駅)

シンボルロード方面から駅を望む

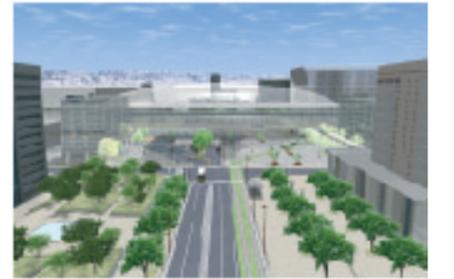
### 方針9 まちの顔となる駅前景観の特色づくり



駅周辺の景観の中心要素として、特徴ある駅舎空間を創出しながら、高架下からの眺望を確保しつつ、駅前広場のボリューム等とのバランスに配慮し、富山の特色をいかした駅前景観を創出する。駅空間と交通施設や隣接建物とを結ぶシェルターなどの工夫を重視し、整備する。

<整備イメージ>

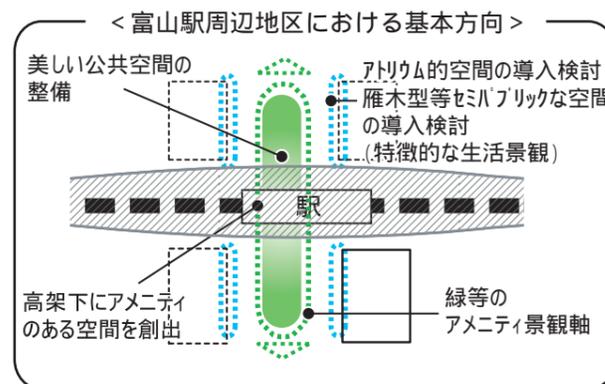
<イメージパース>



駅と連続したシェルター (伊丹駅)

ブルバール方面から駅を望む

### 方針10 公共空間と半公共空間によるまちなみの魅力づくり



高架下の自由通路と、南北に設置される駅前広場とを結ぶ公共空間をまちなみの中心軸としてデザインし、その両側の街路や半公共空間の形態を景観の点からも工夫し、富山らしいまちなみ形成の先導的役割を果たす。

<整備イメージ>



半外部空間的な公開空地  
(スカイオアシス栄 名古屋市)

夜景にも配慮した駅前広場  
(エンスヘデ駅 オランダ)

## 富山駅駅前広場等整備計画（素案）

### 1．駅前広場の個別整備方針（案）

整備コンセプトおよび整備方針に基づき、駅前広場に関する個別の整備方針（案）を整理する。

分 類		整備方針（案）
交 通 機 能	バ ス	<p>バスについては、現在、駅周辺に分散している路線バス等を駅前広場内へ集約することを基本とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速バス、空港行きバスについては、現在と同様に南口広場に確保する。</li> <li>・観光団体バス、企業送迎バス等は、北口広場を利用する。</li> </ul>
	タクシー	<p>タクシーについては、現状と同程度の乗降場を配置することを基本とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ただし、タクシープールについては最小限の必要台数を確保する。</li> <li>・駅前プールにおける待機台数をＣＣＤカメラ等により待機プール側に映像表示し、空き具合に応じて待機プールから駅前へ移動する等のシステムにより、滞留台数を最小限に抑えることを検討する。</li> </ul>
	一般自家用車	<p>一般自家用車については、南北駅前広場内に乗降場や駐車場を配置せず、西口高架下空間を利用することを基本とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富山駅南北線に直結する西側高架下にキス・アンド・ライドが可能となる交通広場と長・短時間駐車が可能な駐車場を配置する。</li> </ul>
	自転車	<p>自転車については、南北、及び東西方向からのアクセスを確保しつつ、既存駐輪場を活用しながら、必要に応じた自転車駐車を整備することを基本とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東西アクセスに対応し、高架に沿って側道内に走行空間を確保する。</li> <li>・新たな駐輪場は高架構造物脇、もしくは高架下空間に設置する。</li> <li>・南北のアクセスについて、駅周辺での相互接続を図る。</li> </ul>
	路面電車	<p>路面電車については、富山港線（路面電車化）と地鉄を富山駅で結節させ、南北一体化をはかることを基本とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当面は、路面電車化した富山港線がブルーパール西側から駅北口に乗り入れる。</li> <li>・将来の南北一体化時における、路面電車の電停は、サービス性、アメニティ性を考え、高架下に設置する。</li> </ul>
都 市 の 広 場 機 能	空間利用	<p>将来の駅周辺の乗換え流動等に対応し、地上レベルでの十分な歩行者路の確保を基本とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南北自由通路を中心にシンボルロードとブルーパールを結ぶ新しい都市軸を重視する。</li> <li>・均衡ある駅周辺街区の発展を進めるため、駅周辺街区へのアクセス性、回遊性確保に留意する。</li> </ul>
		広 場
	環境施設等	<p>駅周辺空間のアメニティ創出を図るため、富山の自然を象徴する緑をいかした施設を周辺建物や歩行者動線に配慮しながら配置することを基本とする。</p>

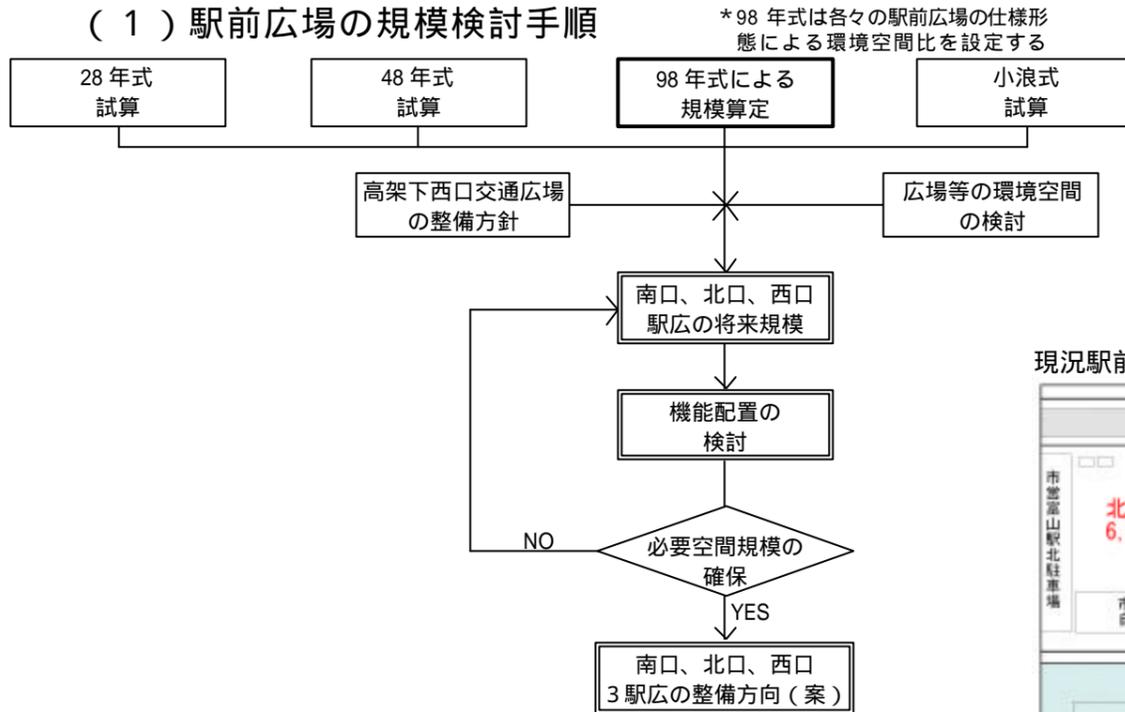
## 2. 駅前広場 / 南北自由通路の規模

### 1) 駅前広場の規模

#### < 整備方針 >

- ・コンパクトな連立事業をいかし、うみ出された用地による駅前広場の整備方針を確立する。
- ・新幹線富山駅開業、富山港線路面電車化に伴う、将来乗降客数の推計値に対応した規模を確保する。
- ・西口高架下の一般自動車利用により、南北広場との交通機能の分担を図る。
- ・駅周辺施設利用者の将来想定に基づき、必要な広場等の空間を確保していく。

#### (1) 駅前広場の規模検討手順



#### (2) 規模検討の結果

高架下の西口交通広場を含む将来規模は 25,500 m<sup>2</sup> と算定。(下表参照)  
西口交通広場の短時間対応駐車場やアクセス道路の取り扱いは鉄道事業者と要検討。

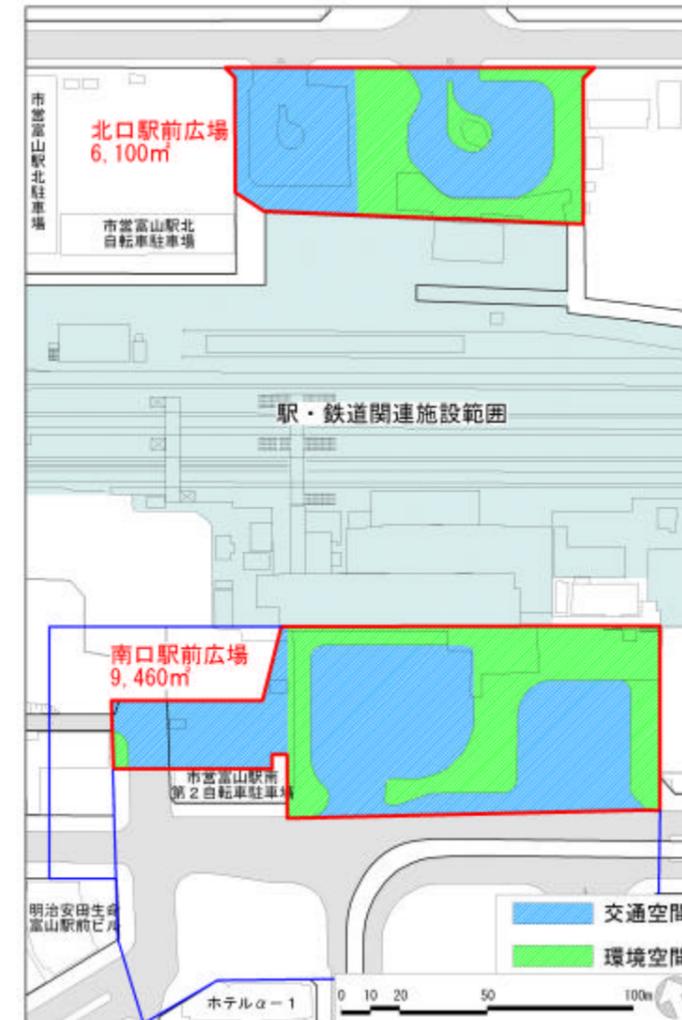
表 規模算定結果の整理

広場	現状規模	将来規模
北口駅前広場	6,100 m <sup>2</sup>	9,000 m <sup>2</sup>
	交通空間 3,300 m <sup>2</sup> 環境空間 2,800 m <sup>2</sup>	交通空間 2,300 m <sup>2</sup> 環境空間 6,700 m <sup>2</sup>
南口駅前広場	9,460 m <sup>2</sup> *1 (24,700 m <sup>2</sup> )	12,000 m <sup>2</sup>
	交通空間 6,300 m <sup>2</sup> 環境空間 3,100 m <sup>2</sup>	交通空間 3,700 m <sup>2</sup> 環境空間 8,300 m <sup>2</sup>
西口交通広場	-	4,500 m <sup>2</sup> *2
	交通空間 - 環境空間 -	交通空間 2,700 m <sup>2</sup> 環境空間 1,800 m <sup>2</sup>
合計	15,560 m <sup>2</sup>	25,500 m <sup>2</sup>
	交通空間 9,600 m <sup>2</sup> 環境空間 5,900 m <sup>2</sup>	交通空間 8,700 m <sup>2</sup> 環境空間 16,800 m <sup>2</sup>

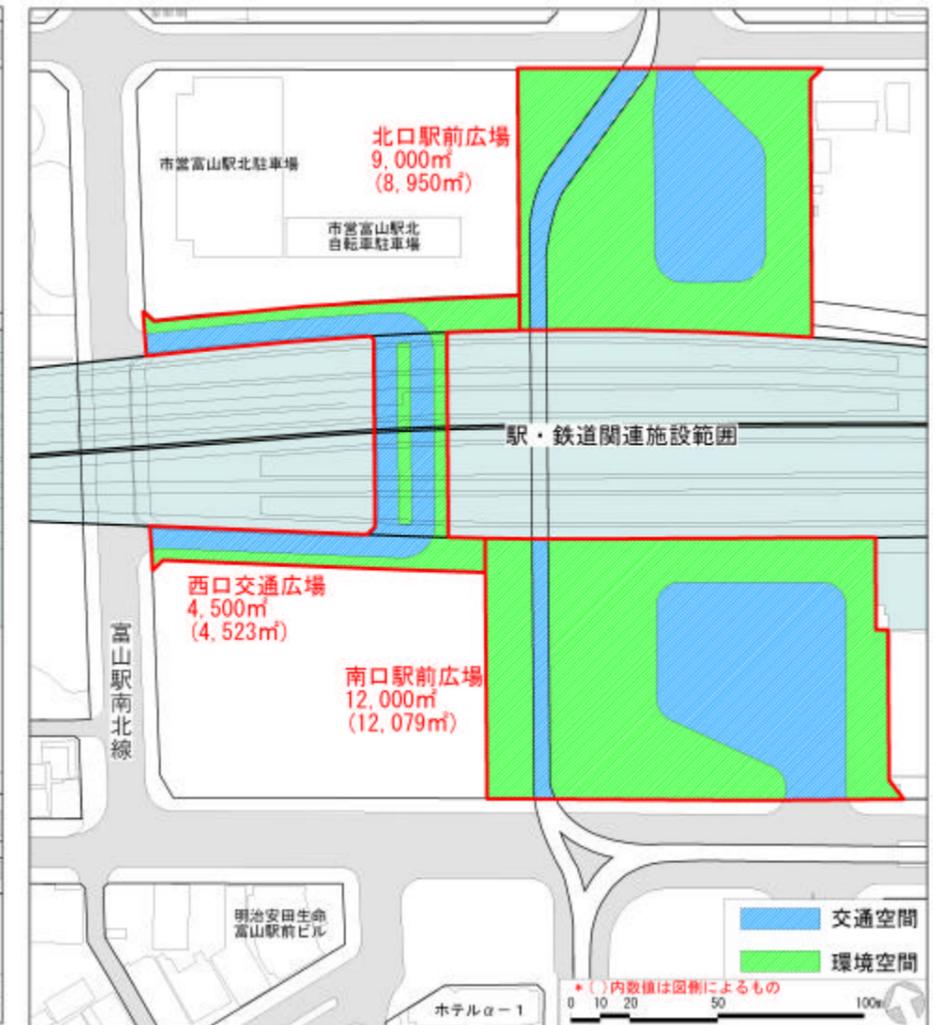
\*1: 前面道路を除く協定面積

\*2: 短時間対応駐車場の 4,900 m<sup>2</sup> を除く (右図参照)

現況駅前広場規模



将来駅前広場規模(案)



\* 計画される駅前広場の環境空間面積は、修景だけではなく駅を利用する人々が利用する空間も含まれる面積である。

< 整備方針 >

- ・南北自由通路は駅務施設西側に配置する。
- ・南北自由通路の幅員については、路面電車走行空間を含め 50m (4 スパン) を確保する。

(1) 南北自由通路に必要な空間機能

富山駅南北自由通路においては、駅前広場と連続した多目的空間として、多くの市民が安全、快適に利用できるように、以下のような空間構成を提案する。

快適な歩行空間

- ・新幹線開業に伴う利用者増に対応した、ゆとりある快適な歩行者スペース
- ・駅南北を結ぶ公共歩道として必要な歩行者スペース

たまり空間

- ・新幹線開業により増加が見込まれる送迎、待ち合わせをする人などの滞留スペース
- ・在来線、新幹線券売機周辺における、切符購入者のための滞留スペース
- ・たまり空間は在来線、新幹線改札、券売機前に位置づけ、歩行者動線と錯綜しないように配慮する

賑わい空間

- ・「富山らしさ」を演出するための装置やイベントを展開するためのスペース
- ・キオスクや地場産品販売所などの移動店舗の設置スペース

路面電車走行空間

- ・路面電車化した富山港線と駅南側路面電車との結節点としての走行スペース

(2) 各空間における必要幅員の算定

歩行空間幅

新幹線開業時の歩行者流動推計結果を用いて、フルインの計算式にて算出する。

$$\text{必要幅員} = \text{将来推計歩行者流動量} / 60 \div \text{流動係数} \quad (\text{流動係数はサービス水準 A} = 10 \text{ 人} / \text{m} \cdot \text{分})$$

$$= 10,100 / 60 \div 10 = 16.8\text{m} \quad 17\text{m}$$

たまり空間幅

$$\text{必要幅員} = \text{駅部の柱周囲を占有するものと設定 (柱間を利用した販売など)}$$

$$= 3\text{m}$$

賑わい空間幅

$$\text{必要幅員} = 100,000 \text{ 人} / \text{日} \quad (\text{例: 西町通りのとやま山王市) 規模のイベント開催に対応できる空間を確保}$$

$$= 15 \sim 20\text{m}$$

路面電車走行空間幅

$$\text{必要幅員} = \text{軌道敷幅} + \text{電停} + \text{防護柵等の安全対策スペース}$$

$$= 6 + 1.5 \times 2 + 1.0 = 10\text{m}$$

以上より、南北自由通路として必要な幅員

$$= \text{歩行空間幅} + \text{たまり空間幅} + \text{賑わい空間幅} + \text{路面電車走行空間幅} + \text{柱幅}$$

$$= 17\text{m} + 3\text{m} + 15\text{m} + 10\text{m} + 1.0 \times 5 \text{ 本} = 50\text{m}$$

将来の駅利用者数の算定

既存南北地下道の歩行者流動量

- ・平成 12 年実態調査: (駅南口) 約 8,000 人/11h、(駅北口) 約 4,500 人/11h
- ・平成 13 年実態調査: (駅南口) 約 8,600 人/11h、(駅北口) 約 5,400 人/11h

新幹線開業時の歩行者流動推計

- ・富山駅北陸新幹線開業に伴う駅乗降客数は、既往の資料\*より増加するものとする。

新幹線利用客: 11,600 人/日 (\*新幹線駅周辺地域交通計画調査 H13・3)

JR 在来線: 36,500 人/日

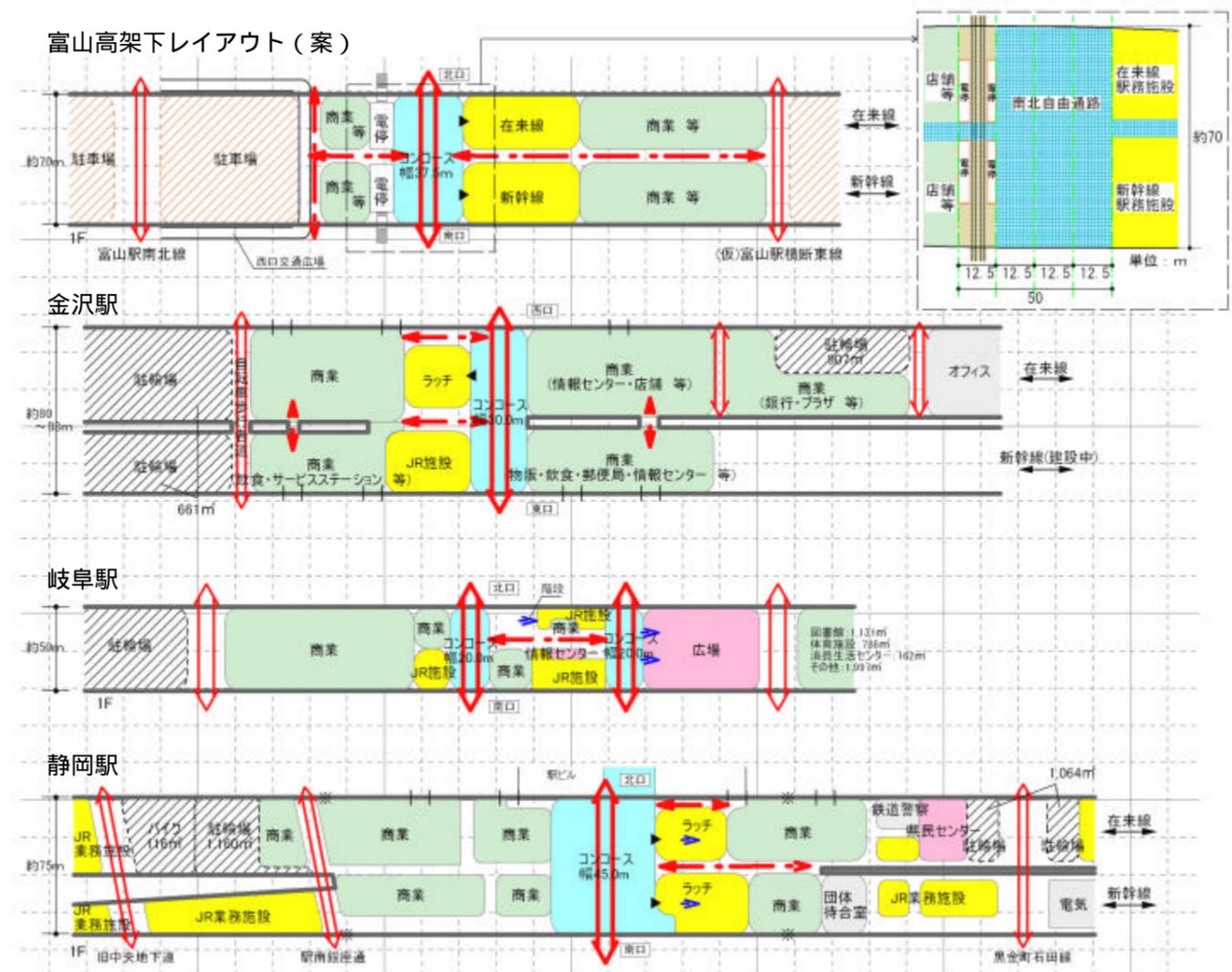
地鉄在来線: 10,500 人/日

- ・新幹線の開業により富山駅乗降客は増えることを考慮し歩行者流動の推計をおこなうと、

$$7,900 \text{ 人} + 1,500 + 1,500 + 9,000 + 18,000 + 3,700 = 41,600 \text{ 人} / 12\text{h}$$

$$\text{将来推計歩行者流動量} = 41,600 \times 0.243 = 10,109 \quad 10,100 \text{ 人} / \text{ピーク時}$$

南北自由通路の空間スケール



金沢駅自由通路



岐阜駅自由通路



静岡駅自由通路

### 3. 動線計画

#### 1) 歩行者・自転車動線

##### < 整備方針 >

##### 歩行者動線

南北軸：南北自由通路を中心に、北口のプールパールと南口のシンボルロードを結ぶ都市軸を歩行者動線の中心とする( ) 加えて、駅西側に西口交通広場を中心に南北を結ぶ補完軸( , ' )、駅東側では南口、北口の駅前広場に沿ってそれぞれ南方向、北方向への補完軸( , ' )を想定する。  
また、その他に駅南北を結ぶ動線として南北線と駅東線、及び地铁ビルと高架下を結ぶ軸( , )を確保していく。

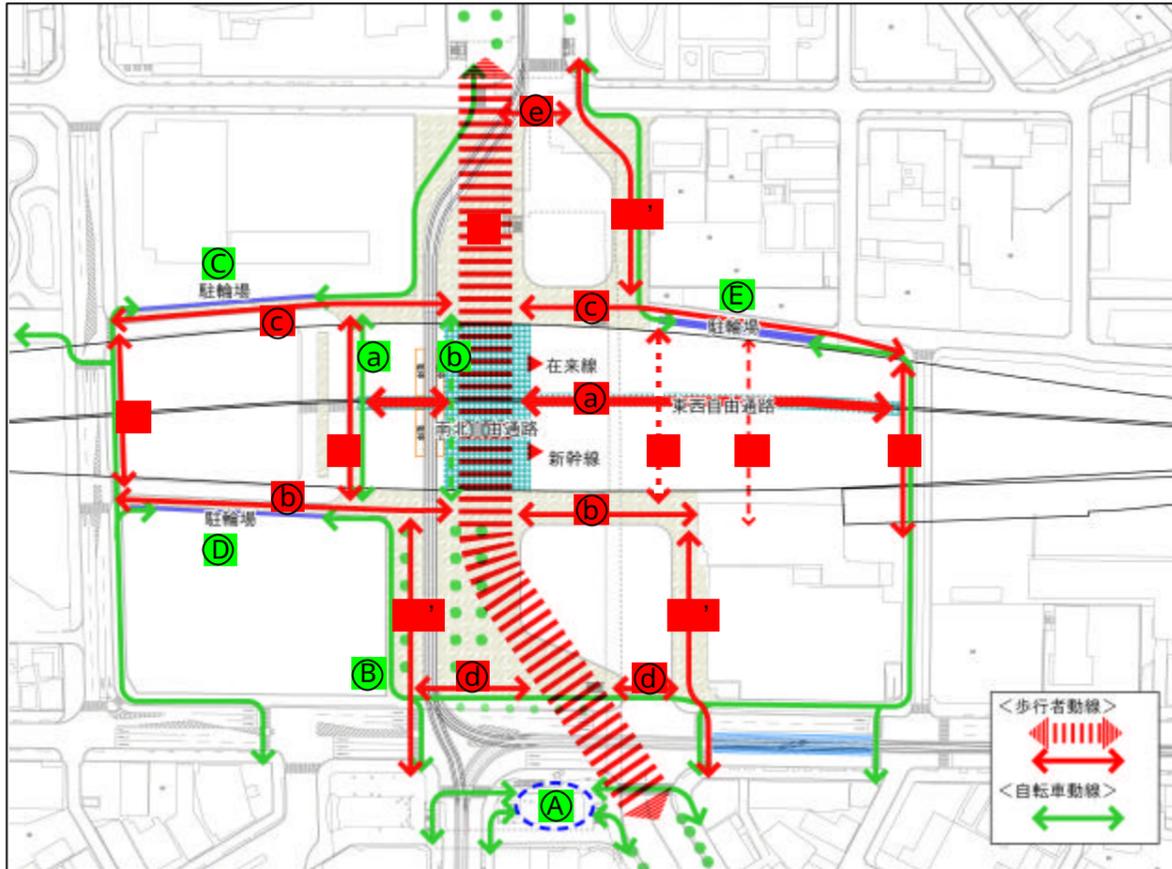
東西軸：高架下の東西自由通路( a )を中心に、駅南北それぞれに高架構造に沿った側道的な歩行者軸( b , c )を形成し、駅南北の駅前広場の端部においても補完的な歩行者軸( d , e )を確保していく。

##### 自転車動線

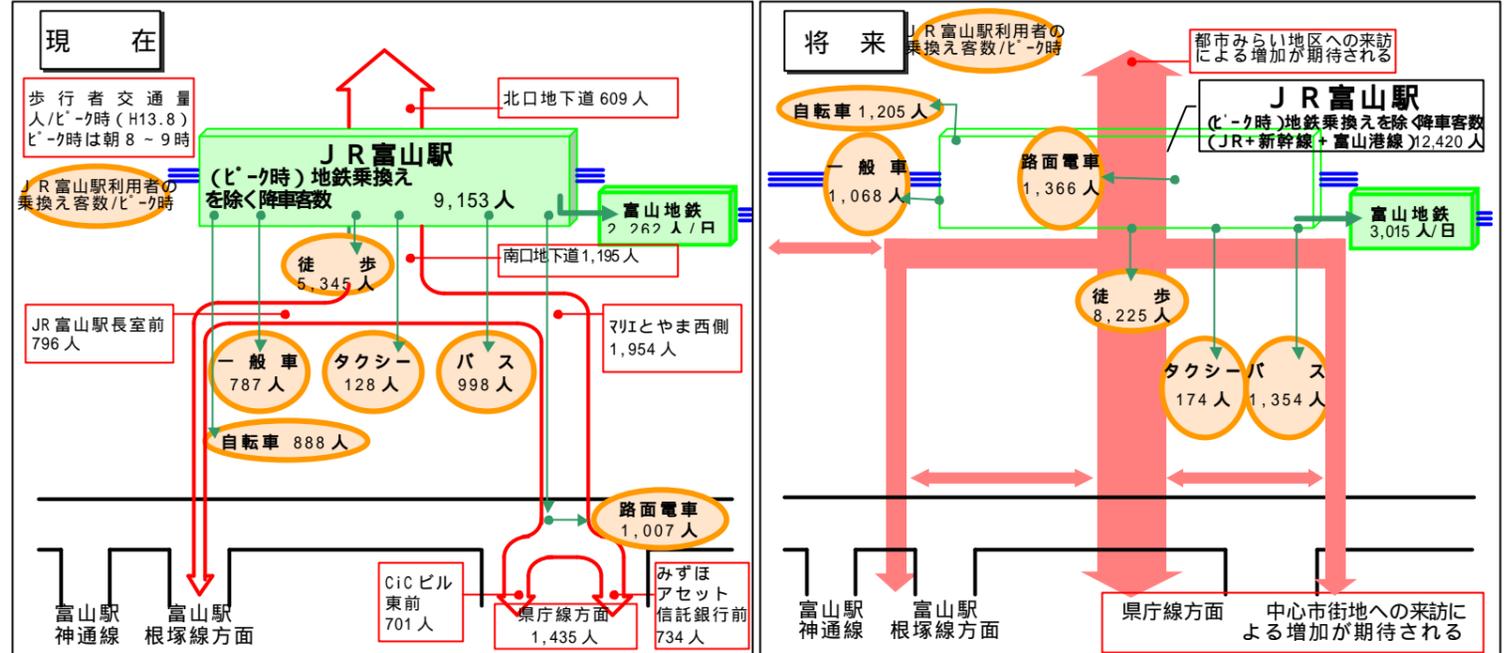
- ・連立事業をいかし、特に駅の南北を結ぶ自転車の動線を確保していく。具体的には、西口交通広場の歩道に走行帯を確保する( a )と、南北自由通路内を下車して通行する( b )を確保する。
- ・自転車駐輪場は次表の現況収容規模に加え、東西からのアクセスに対応した自転車駐輪場の確保を図っていくため、必要な規模を高架下や側道沿い用地等に整備する。

\* 計画提案として高架に沿った東西方向からのアクセスに対し、既存の2施設( A , C )に加え2カ所の自転車駐輪場( D , E )を設置するものとする。規模は駅周辺の既存駐輪場の扱いを含め、今後検討していく。

##### 歩行者・自転車動線の将来イメージ



##### (1) 駅周辺の交通施設利用



出典：将来乗降客数については「平成13年 新幹線駅周辺地域交通計画調査」中間報告書(概要版)より  
端末交通手段別のトリップ構成比については「平成11年度富山高岡都市圏PT調査」より

##### (2) 駅周辺自転車駐輪場の収容規模

名称	現 状		将来案	
	面積	収容台数	面積	収容台数
A 市営富山駅南自転車駐輪場(地下)	940 m <sup>2</sup>	880台	940 m <sup>2</sup>	880台
B 市営富山駅南口駐輪場	400 m <sup>2</sup>	322台	-	-
C 市営富山駅北自転車駐輪場	780 m <sup>2</sup>	470台	780 m <sup>2</sup>	470台
D 駅西自転車駐輪場	-	-	(新設)	
E 駅東自転車駐輪場	-	-	(新設)	
合 計	2,120 m <sup>2</sup>	1,672台	(現状規模程度)	

< 整備方針 >

路面電車

- ・路面電車の走行位置は乗換え利便性、走行性等を考慮して、南北自由通路西側に導入することを基本とする。
- ・路面電車の電停は、乗換え利便性や天候に煩わされないこと等を考慮して、高架下に配置することを基本とする。
- ・駅前商業・業務地区での乗降サービスを継続するためマリエ前の電停は残す。

バス

- ・バスについては、現在、駅周辺に分散している路線バスを駅前広場内へ集約することを基本とする。
- ・高速バス、空港行きバスについては、現在と同様に南口広場に確保する。
- ・コミュニティバスについても南口広場利用を行なう。
- ・観光団体バス、企業送迎バス等は、北口広場を利用する。

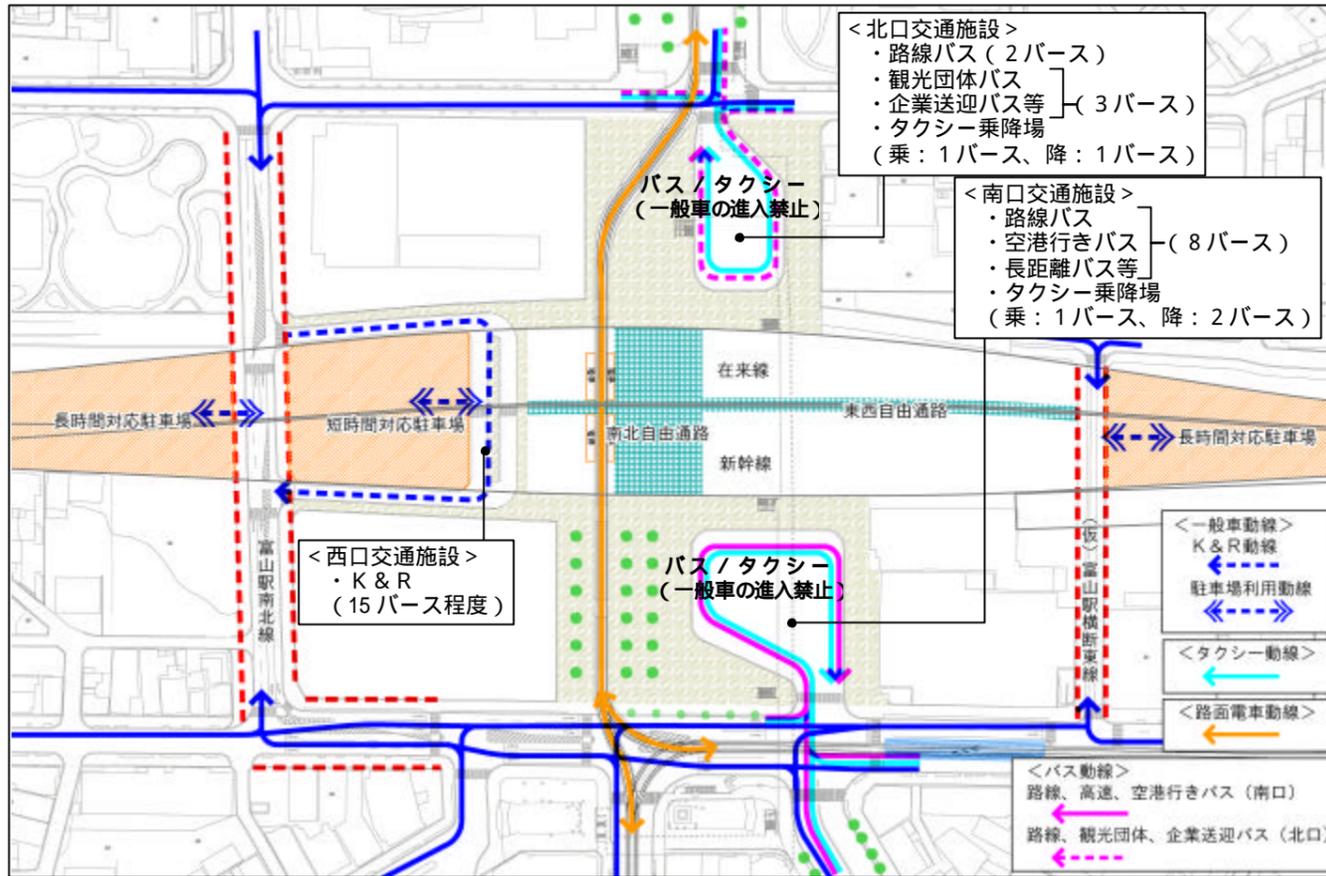
タクシー

- ・タクシーについては、現状と同程度の乗降場を配置することを基本として検討する。
- ・ただし、タクシープールについては最小限の必要台数を確保することとし、南口駅前広場は10台程度、北口駅前広場は5台程度を基本として検討する。
- ・駅前プールにおける待機台数をCCDカメラ等により待機プール側に映像表示し、空き具合に応じて待機プールから駅前へ移動する等のシステムにより、滞留台数を最小限に抑えることを検討する。

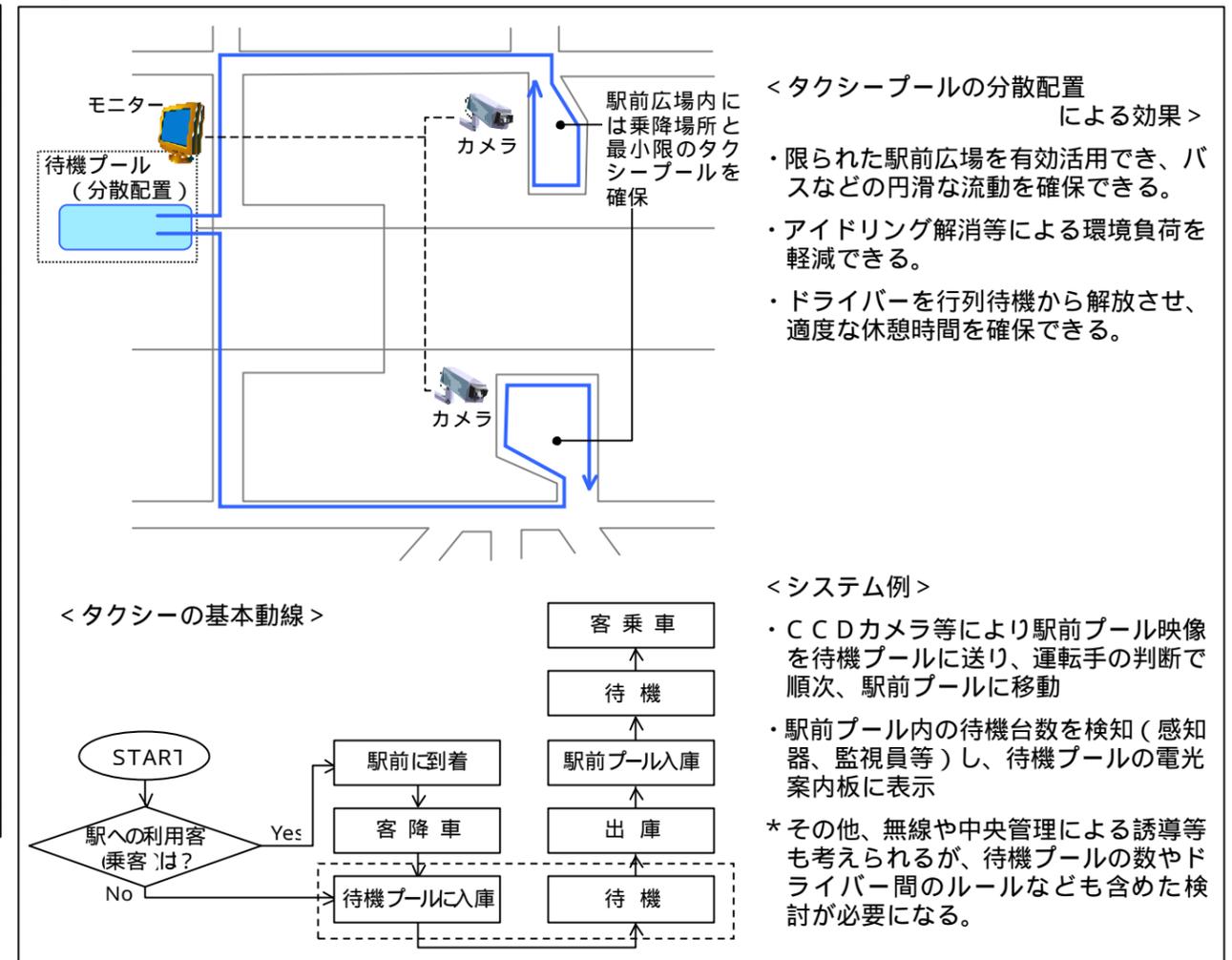
一般車

- ・一般自家用車については、駅前広場内に乗降場や駐車場を配置せず、西口高架下空間を利用することを基本とする。具体的には、富山駅南北線を通してキス・アンド・ライド(車での送迎)やパーク・アンド・ライド(車から公共交通機関への乗換え)が可能となる駅西口交通広場と、短時間駐車可能な駐車場を配置する。
- ・これにより、雨や雪に煩わされることのないアメニティの高い乗換えが可能となる。
- ・南口交差点については、現状の駅前広場への出入口を1ヶ所にまとめ、一般車を西口(高架下)に誘導することで、将来の路面電車の通過増への対応を図ることとする。
- ・富山駅南北線の西側及び、(仮)富山駅横断東線の東側高架下については、長時間利用に対応した駐車場を配置する。

路面電車・バス・タクシー・一般車動線の将来イメージ



(1) タクシープールの設置方針



< 整備方針 >

- ・計画コンセプトに即し、コンコース(自由通路)、商業・サービス施設等による高架下空間の活用を図る。
- ・店舗等は駅周辺商業に影響が及ばない程度の必要最小限の規模とし、駅利用者や来街者の動線に沿って、南北および東西の自由通路両側に店舗の配置を検討する。
- ・駅周辺地区からのアクセス動線を踏まえ、店舗等に接した極力便利な場所に駐車場と駐輪場等を配置する。

1) 高架下空間の活用方針

計画コンセプト(「使いやすさ」「賑わい」「美しさ」)に基づいて駅務施設、コンコース(自由通路)、商業・サービス施設(物販・飲食等)及び駐車場、駐輪場等について検討する。

なお、類似都市との比較も参考とする。

高架下の主要機能の配置パターンを、想定される商業規模を中心に作成し、高架下空間の活用方向として整理した上で、今後の高架下活用の事業化に向けた基本案とする。

2) 高架下空間活用の範囲

高架下空間の活用区間設定

- ・牛島蛭川線～堀川線に至る在来線、及び新幹線の高架下空間を検討範囲とする。
- ・計画道路によって分断される3つのゾーンに分け、当面活用が求められるaゾーンについて検討する。

高架下空間の活用規模

- ・高架下利用の検討対象面積は、図測で約3.84ha

区分	1階面積(m <sup>2</sup> )	位置等の特性
aゾーン	22,100	・駅が設置される中央部のゾーン ・駅広に接続し、交通結節の中心
bゾーン	10,100	・牛島公園に隣接し住宅地に近い ・高架下、側道から牛島線に接続
cゾーン	6,200	・地鉄の高架化と関連づけた利用 ・高架下、側道から堀川線に接続
合計	38,400	

( \*ゾーン区分は下図参照 )



3) 高架下空間活用の規模試算

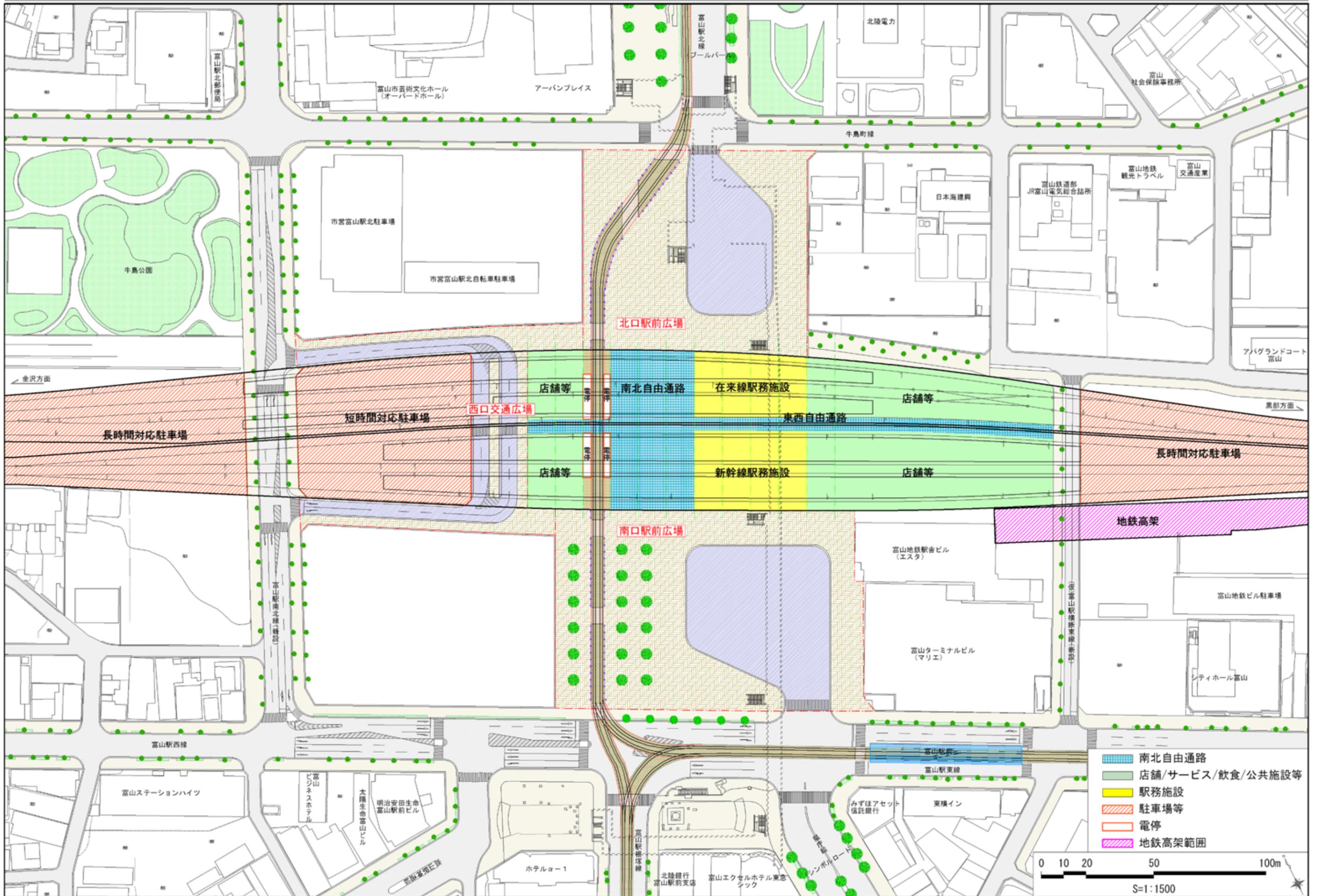
- ・個別施設の必要規模を算定し、既存の事例等を参考にして用途別規模を試算する。
- ・高架下利用規模の算定結果を、類似事例における規模との比較によって検討する。
- ・以上の検討から、高架下空間の用途別面積と各々の施設容量を下表のように比較した。

表 富山駅高架下施設(aゾーン)の用途別面積および施設規模

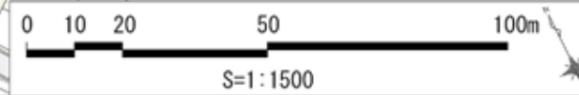
用途	規模設定の考え方	範囲区分(m <sup>2</sup> )	施設規模	参考事例等
駅務施設	・一般的な駅務室の概略案に基づき算出し、他事例と比較	3,100 * 駅舎部	3,100 m <sup>2</sup> * 駅舎部	・金沢駅 4,400 m <sup>2</sup> (駅舎部/一部将来想定) ・静岡駅 2,785 m <sup>2</sup> (駅舎部/一部を分離設置) ・福井駅 5,000 m <sup>2</sup>
自由通路	・将来の駅南北歩行者交通量を予測し、ピーク量に対応した幅員を算定し、余裕幅を加味 ・路面電車空間を含む	幅 50m × 奥行き 70m = 3,500 * 幅 50mは 12.5 × 4 スパン	3,500 m <sup>2</sup> * 路面電車空間を含めない面積は 2,600 m <sup>2</sup>	・金沢駅 幅 30m、2,600 m <sup>2</sup> (地上) ・静岡駅 幅 45m、3,375 m <sup>2</sup> (地上) ・小倉駅 幅 40m、4,500 m <sup>2</sup> (橋上) ・仙台駅 幅 20m、2,000 m <sup>2</sup> (橋上) ・山形駅 幅 12m、1,500 m <sup>2</sup> (橋上) ・豊橋駅 幅 12m、2,300 m <sup>2</sup> (橋上)
高架下店舗等 (飲食・サービス、 公共施設等を含む)	・既存駅ビルの店舗面積に駅周辺集積とのバランスから増床分を設定し算出し、他事例と比較	7,500	7,500 m <sup>2</sup>	・福井駅 4,000 m <sup>2</sup> ・静岡駅 7,600 m <sup>2</sup> 、飲食等を含む ・金沢駅 11,600 m <sup>2</sup>
駐車場等	・上位計画の目標値の枠内で計画	4,900	4,900 m <sup>2</sup>	・岐阜駅 3,400 m <sup>2</sup> (53台) ・福井駅 6,600 m <sup>2</sup> * b、cゾーンを駐車場とした場合は16,300 m <sup>2</sup> (270台)
駅西交通広場		4,500 (内高架下 1,700)	1,700 m <sup>2</sup>	・駐車場(短時間、長時間)の合計4,900 m <sup>2</sup> を除く部分
その他			1,400 m <sup>2</sup>	・東西自由通路等の面積
合計			22,100 m <sup>2</sup>	aゾーンの合計

4) 高架下空間の活用方向

- ・自由通路と駅務施設を中心に、直近には必要な店舗等の利便施設を配置し、西側についてはその外側に西口交通施設を含む駐車スペースを確保する。
- ・富山駅南北線、及び(仮)富山駅横断東線の外側(b、cゾーン)には長時間駐車場等を確保する。



- 南北自由通路
- 店舗/サービス/飲食/公共施設等
- 駅務施設
- 駐車場等
- 電停
- 地鉄高架範囲



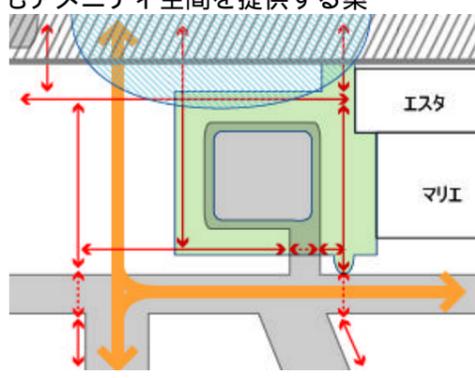
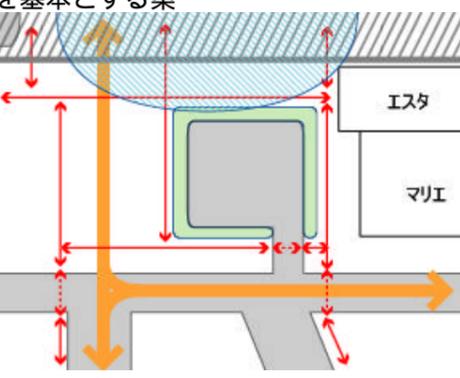
# 駅前広場等整備計画の具体化検討

## 1. 南口駅前広場におけるシェルターについて

### < 検討事項 >

冬場の厳しい気候条件においても、アメニティのある歩行、滞留空間を連続的に確保するため、必要なシェルターの設置を行い、特色ある駅前空間を実現する必要があるが、規模や機能についてどのように考えていくべきか。

### シェルター設置案の比較

	シェルター マックス(案)	シェルター ミニマム(案)
概要	バス、タクシー利用者に加え、駅前広場を利用する歩行者や滞留者に対してもアメニティ空間を提供する案 	南口駅前広場におけるバス、タクシー乗降者に対するアメニティ空間の提供を基本とする案 
アメニティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>風雨時のアメニティ                             <ul style="list-style-type: none"> <li>バス、タクシー利用者が傘をささずに乗降でき、待つことも可能。</li> <li>一定の風速に対しても対応が可能となる。</li> </ul> </li> <li>降雪時のアメニティ                             <ul style="list-style-type: none"> <li>風雨時と同様のアメニティの確保が可能となる。</li> <li>歩道、バス停部の除雪作業が軽減できる。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>風雨時のアメニティ                             <ul style="list-style-type: none"> <li>バス、タクシー利用者が傘をささずに乗降でき、待つことも可能。</li> </ul> </li> <li>降雪時のアメニティ                             <ul style="list-style-type: none"> <li>風雨時と同様のアメニティの確保が可能となる。</li> </ul> </li> </ul>
景観	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前景観への影響                             <ul style="list-style-type: none"> <li>シェルター面積が多いため、駅前景観への影響が大きく、圧迫感が強くなる可能性がある。</li> </ul> </li> <li>特色ある景観形成                             <ul style="list-style-type: none"> <li>周辺との調和がとれれば、大規模シェルターによる特色ある景観形成の可能性が高い。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前景観への影響                             <ul style="list-style-type: none"> <li>シェルター面積が少ないため、駅前景観への影響は比較的小さく、圧迫感が強くなる可能性は少ない。</li> </ul> </li> <li>特色ある景観形成                             <ul style="list-style-type: none"> <li>一般的なシェルターの設置形態であり、特徴は具体的なデザインに委ねられる。</li> </ul> </li> </ul>
関連事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場の多目的利用への対応                             <ul style="list-style-type: none"> <li>路面電車に沿って配置される駅前広場の面積が減少し、多目的利用が限定される可能性がある。</li> </ul> </li> <li>歩行者流動への影響                             <ul style="list-style-type: none"> <li>雨風に関係なく快適に歩ける。平面での歩行者流動が促進される。</li> </ul> </li> <li>商業回遊性への影響                             <ul style="list-style-type: none"> <li>シェルターが架かることで雨や雪に煩わされなくなり、回遊性が高まると考えられる。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場の多目的利用への対応                             <ul style="list-style-type: none"> <li>路面電車に沿って配置される駅前広場への影響は少なく、多目的利用はしやすい。</li> </ul> </li> <li>歩行者流動への影響                             <ul style="list-style-type: none"> <li>雨天時などに既存地下道の依存度は高まる。</li> </ul> </li> <li>商業回遊性への影響                             <ul style="list-style-type: none"> <li>商業施設等への回遊性は低い。</li> </ul> </li> </ul>
総合評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者にとっての降雪時等でのアメニティは高い。</li> <li>景観形成への影響が大きく、設計、運営面での配慮が求められる。</li> <li>建設コストは大きい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者にとっての降雪時等でのアメニティは十分ではない。</li> <li>日常的な歩行者動線や景観形成への影響は比較的小さい。</li> <li>建設コストは小さい。</li> </ul>

### (参考) シェルター事例

シェルター事例 (膜構造)		
		
本郷三丁目駅	ウィーン市内	出水駅
		
北千里駅	西神南駅	京都駅
シェルター事例 (ガラス、その他)		
		
さいたま新都心駅	千葉駅	沼津駅
		
東岡崎駅	ストラスブール	ノースグリニッジ駅

## 2. 多目的広場空間の整備について

### < 検討事項 >

多目的に利用できる広場を実現するには、どのようなことを考えていったら良いのか。  
 将来の活用イメージを想定し、広場空間の多目的な活用による賑わいを創出するため、移動式植栽マス等の導入をはじめ、空間と設備などの工夫や、管理・運営上の工夫などについて検討することが必要ではないか。

### 1) 想定される利用内容

将来(新規)イベントの想定(例) <コンサート/プラザ・イン・シアター> 		<カフェテラス> 	
<市/模擬店/展示即売会/フラワーフェスティバル> 		<祭り(盆踊り、富山音頭、よさこいソーラン踊り)> 	
<パフォーマンス> 		既存の富山駅周辺イベントでの活用 ・とやま港味覚市 ・おわら踊りのタベ ・全日本チンドンコンクール ・富山まつり ・とやまスノーピアード ・とやま左義長まつり	

### 駅広の活用イメージ

<コンサート/プラザ・イン・シアター>



<市/模擬店/夜店/展示即売会/フラワーフェスティバル>

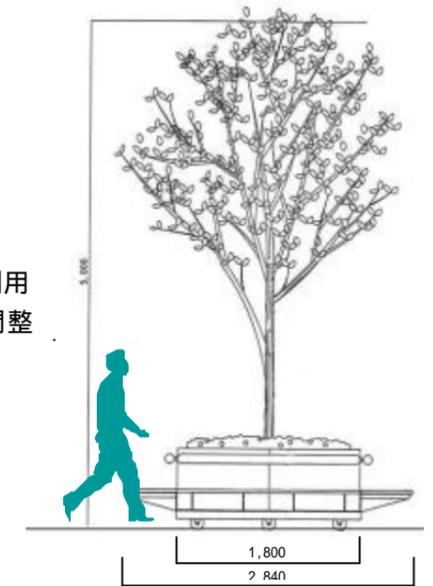


### 2) ハード面での空間整備の工夫

#### (1) 多目的な活用空間の確保の工夫

・移動式の植栽マスの設置等により、日常的な空間利用とイベント時などでの空間利用を併用できる空間整備の工夫が必要である。

#### < キャスター付プランター >



#### (2) その他のハード面での工夫

- ・装置や設備における多目的利用への対応として、照明、音響装置をはじめ、電源や水源の供給、さらにはテントやフラッグなどの設営に役立つ支持具の設置が必要であり、仮設的な装置や恒久的な設備として用意されることが望ましい。
- ・恒久的な整備を行う場合には、日常的な空間利用に際し邪魔とならないことや、メンテナンス上の工夫なども必要となる。仮設的な装置の場合、使用しないときの収納場所など、地元との協議の上で協力を仰ぎながら決めていく必要がある。

#### < テントアンカー >



#### < 設備などの工夫例 >



日立新都市広場  
 広場内にカラーシャドーシステム、噴霧、噴水設備、エアータンテント、臨時電源設備を持つ

### 3) 規制の緩和

公共空間を多目的に活用していくためには、道路などの空間占用許可をはじめ、様々な規制の緩和が必要となりますが、その点についてはどのように考えていくべきでしょうか。

例えば次のような点についてはいかがでしょうか。

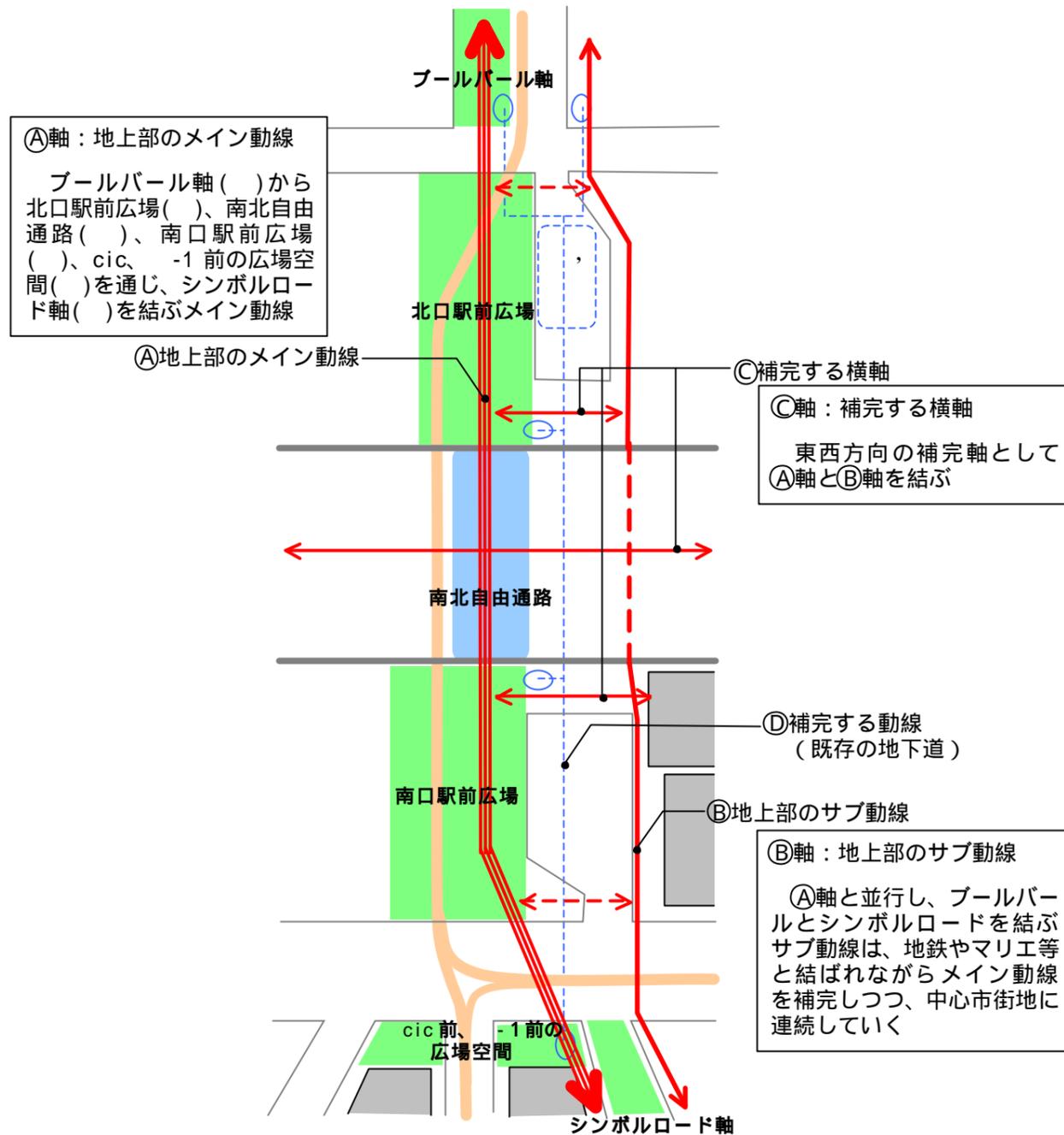
- ・制度面での規制緩和を働きかけるとともに、道路区域指定の解除など運用面での工夫を極力進めていく。
- ・市の条例化をはじめ、活用ガイドラインの作成などによる独自の運営ルールを確立していく。
- ・市民や企業の参加による、様々な活用事業を拡げていくため、運営組織の確立や、地元参加の仕組みづくりなどでの工夫をしていく。

### 3. 中心市街地方面への歩行者動線の確保について

< 検討事項 >

南口駅前広場から中心市街地方面に歩行者を円滑に流す動線をいかにして確保すべきか。  
 ・地上レベルでの移動を基本とし、その一部補完的な役割を既存の地下道に持たせる。

地上レベルで南北移動動線の確保を基本として、交通処理方を具体化する。



既存の地下道 (D軸) の位置づけをどう考えるか。

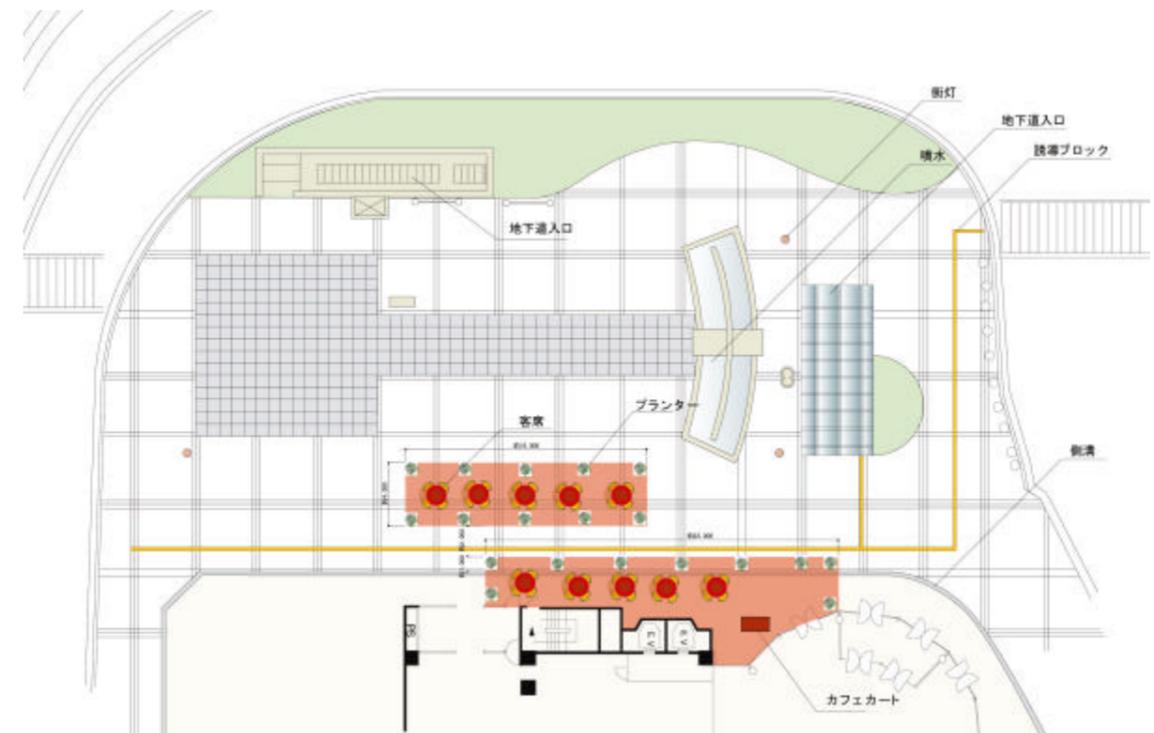
- ・地上レベルでのメイン、サブ動線を補完する第3の動線と位置づけ、既存施設利用を中心に最小限の整備を行うという考え方でどうか。

c i c や -1前広場を一体的に魅力ある空間とするにはどうしたらよいか。

< 検討事項 >

新たな移動動線と駅前広場との一体的利用に向けて再整備を図る際に、今のc i c や -1前の広場を魅力ある空間とするには、どのような整備をしたらよいか。

- ・c i c 前広場においてオープンカフェのような賑わいを創出する可能性を検討するために、平成16年度に社会実験を行う予定であるが、果たしてオープンカフェのような形での多目的利用が良いのかどうか。



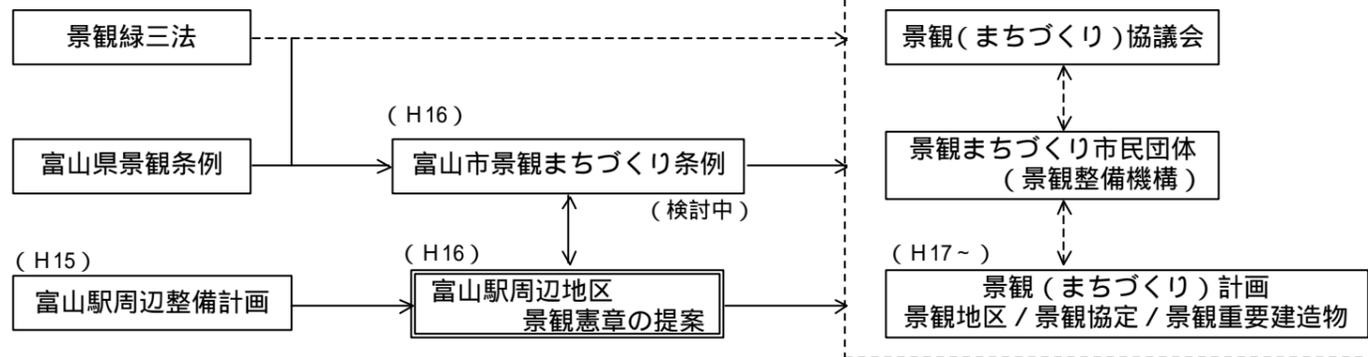
(参考) c i c 前広場をオープンカフェの社会実験 (予定)

< 検討事項 >

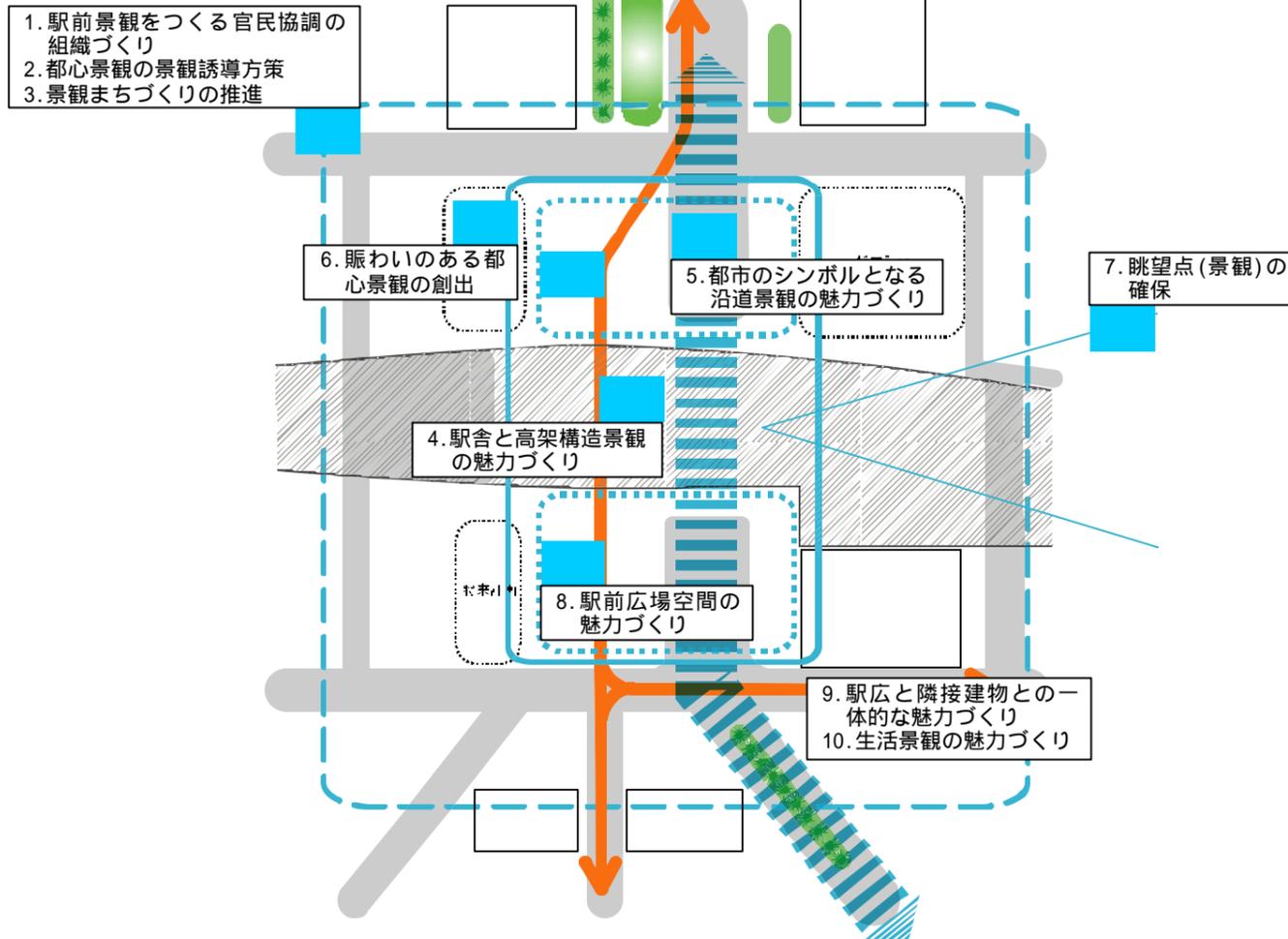
- 駅周辺の一体的な空間をつくるために、ここを景観の重点地区として、周辺の人々を巻き込んだルールを確立すべきではないか。
- 新たに制定された景観緑三法や富山県景観条例に基づく、富山市景観まちづくり条例の制定を基本とし、次のような方向で検討することで良いか。
  - 景観まちづくり条例に基づく、景観まちづくり協定区域の指定を想定し、駅周辺地区の景観づくりに向けた憲章の作成。
  - 景観まちづくり協議会を設置し、景観まちづくり計画を作成する。
  - 景観まちづくり計画に基づき、官民一体により、市民団体の活動や公共の支援などによる総合的な景観創出を推進する。

1) 景観整備のくみたとと憲章の位置づけ

富山駅周辺地区を景観地区として位置づけ、景観にあわせた体系作り、仕組みづくりをしていく必要がある。



2) 富山駅周辺地区における景観形成の検討課題



(参考) 駅周辺における特徴ある景観事例

膜構造を使用した駅舎のライトアップ



ユニバーサルシティ駅



稲沢駅

特徴的な駅舎



二条駅



高松駅



赤湯駅



オリエント駅