

## 第4回富山駅周辺整備協議会のとりまとめ

項目	主な意見内容
全体について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅及び周辺の動線計画、配置の考え方、コンセプト等については、既存の条件を踏まえながら、かなり整理されてきたのではないかと思います。</li> </ul>
一般車・交通処理について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅の南口には変則の交差点が多いので、将来における道路交通量が心配である。</li> <li>・ 富山駅における将来の交通渋滞に関し、交通が捌ききれぬかの確認が必要である。</li> <li>・ 富山駅でも現状の富山空港のようにかなりの台数の駐車場が必要になり、道路では日常的に交通渋滞が発生することが予測される。</li> </ul>
歩行者・自転車について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人の動きが賑わいには大事なもので、もう一度歩行者動線について精査する必要があるのではないかと。</li> <li>・ C I C前の広場には違法駐輪が非常に増えている現状にあるのに、将来整備の駐輪場を現状規模程度で大丈夫なのか心配である。</li> <li>・ コンパクトシティ構想上で自転車利用を考えることは非常に大切なことである。</li> </ul>
駅前広場について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高架に沿って店舗部分にも庇がかかることで、店舗は東西自由通路側だけでなく、駅広側にも顔を向けた両方向に開かれた利用が可能になる。そうすることで人の出入りも両側から派生するのではないかと。</li> <li>・ 一般車利用を西側に分離しているが、実際に供用を始めると、道路空間に一時停止して乗降させる利用者が出てくるのではないかと。ただし、計画としては歩行者に対して優しいものになっていると感じる。</li> <li>・ 今回の広場空間は可変的なつくりで面白かったのだが、実際にどのように利用されるのかを考えると、例えば修学旅行生などの団体が集合するシンボル(目印)も必要ではないかと。</li> <li>・ 南口駅前広場の西側に空いている土地があるので、今後はそういった土地利用や駅舎のデザインについての検討が必要になる。</li> </ul>
路面電車・バスについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ マリエ前の電停について整備後も残すというのは、おかしいのではないかと。高架下の電停に総合的な機能を持たせるべきではないかと。</li> <li>・ マリエ前の電停を残すのであれば何らかの改良が必要になる。</li> <li>・ バスについて今の運行形態を大きく変更しないまま南北の交通施設で処理することでいいのかをもう一度確認する必要がある。</li> </ul>
地下道について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ プロムナードや遊歩道的なものに改良する必要があるのではないかと。</li> <li>・ 地下道に暖房設備を設けるなどの検討もして、高齢者などが快適に歩ける空間にしてほしい。</li> </ul>
タクシーについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現状では、駅前に大量のタクシーが停車しており、異常な光景であると感じているので、タクシープールの分散配置については、大変結構なことである。</li> <li>・ タクシープールを分散配置すると、待機プールから駅前に移動するのに一般道を使用して、信号等の影響を受けた場合に何分かかるのかが問題である。</li> <li>・ 駅前のプール容量 10 台程度では不十分であると感じている。ドライバー間のルールなど様々な問題点もある。</li> <li>・ タクシーのサービスを低下させてまで、駅前広場を確保する必要があるのか。</li> </ul>
高架下利用について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空間的な制約条件としては、在来線部分については、新幹線側よりも空頭が低くなるという前提条件がある。</li> <li>・ 高架下空間整備方針に「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規模」という表現になっているが、商業施設は賑わい創出の重要なファクターであるので、この表現では非常に消極的に感じる。</li> <li>・ 新幹線改札が1箇所を集約されると思うのだが、修学旅行等の団体客の場合に改札が1箇所だと混雑が予想される。</li> </ul>

項目	主な意見内容
シェルターについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・雪国のためシェルター面積が大きい方が機能的には良いと思うが、一方でシェルター面積が大きくなると柱の本数が増え、空を見上げることが抑制され閉鎖的なものになってしまう可能性があるため、配慮が必要になる。</li> <li>・富山は雪だけでなく風も非常に強い風土なので、シェルターについては構造的な配慮も必要である。</li> <li>・できるだけ最低限のシェルターにして、効果的な融雪装置を整備するべきだと思う。</li> <li>・どの程度のコストをかけて、どの程度のサービスを提供するかを比較検討する資料が必要ではないか。</li> </ul>
賑わい・ソフト方策について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「賑わいの空間」というコンセプトが非常に重要である。これまでの新幹線駅には交通機能のみを特化させてしまい、あまり賑わいの感じられない駅があるが、富山駅の場合は県の顔なので、多くの人が行き交い賑わいのある空間にするということは、最も重要なことであると思う。</li> <li>・賑わいを創出するために様々な工夫が提案されているが、さらに色々な提案を出してもらいたい。</li> <li>・駅に賑わい創出のアミューズメント性を求めるのは、おかしいのではないかと感じている。駅としての機能改善のために新駅を作るとするのが最も重要である。</li> <li>・人寄せ的な機能は、民間の低・未利用地を活用するべきであり、公共空間である駅に持たせる機能ではないと考えている。富山県における立山信仰を重視して、地味だがしかしと感じさせる駅のほうが100年持つ駅になると思う。</li> <li>・駅というのは旅立ちと出発の場であり、待ち時間が必ず発生する。その待ち時間に音楽などを流すシンプルな音の効果などのソフト方策についても検討してほしい。</li> </ul>
景観について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺地域の地価を下げないことが必要。しっかりした景観を持たせると、地価が下がらないということが最近分かってきているので、景観づくりについて工夫と知恵を大いに出していくべきだと思う。</li> <li>・駅形態の自己表現として、屋根のファサードが連続しており、膨らむ感じを持たせると自己主張がはっきり出てくると思う。</li> <li>・駅舎の形態に特徴を持たせるのであれば、高架構造との関係があるので早い段階で議論を詰めておかないと、できることの幅が狭くなってしまう。</li> <li>・駅舎の形態は、立山信仰をテーマにデザイナーにデザインしてもらってはどうか。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2010年の交通バリアフリー目標年次を疎かにせず、ユニバーサルデザインを徹底して行なう必要がある。</li> <li>・新しい富山駅は新幹線の開通が目標である。中・遠距離中心の駅ということをもっと明確に位置づける必要があり、機能重視ということが第一だと考える。</li> </ul>
まとめ（座長）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシープールの分散配置については、タクシー協会と相談しながら検討する。</li> <li>・今回の計画について全員が賛成ではないが、全部が反対といったことでもない。今回の計画をベースにして検討を深める点や再考する点について整理する。</li> <li>・市民や県民の意見を聞くときに、コスト面等について判断する材料が出ていないと困るので、事務局で整理する。</li> <li>・情報公開については、協議会での承認を得たものとする。</li> </ul>

## 第4回 富山駅周辺整備協議会 議事録

日時：平成16年6月3日（金） 15:30～17:30

場所：CICビル 5階「多目的ホール」

### 1. 開会

黒川座長

- ・第4回目の協議会ということで、今回は具体的な提案がされているので、是非みなさんに様々な意見を出してほしい。

### 2. 議事

#### 1) 第3回富山駅周辺整備協議会議事録（資料 - 1）

黒川座長

- ・議事録の内容について、文章の訂正や追加等はあるか。
- ・議事録については、本日の最後にもう一度確認したいと思う。

#### 2) 富山駅駅前広場等整備について（資料 - 2）

- ・整備の基本方向（案）
- ・富山駅駅前広場等整備計画（素案）
- ・駅前広場等整備計画の具体化検討

#### 3) 委員による意見交換

委員

- ・全体の駅及び周辺の動線計画、配置の考え方については、既存の条件を踏まえながら、かなり整理されてきたのではないかと思います。
- ・P12の図面を見る限りは、南北自由通路と東西自由通路でしか店舗にアクセスできないように見えるが、駅から駅広側に対して庇を設け、東西方向の動線にも配慮が必要ではないかと思う。
- ・高架に沿って店舗部分にも庇がかかることで、店舗は東西自由通路側だけでなく、駅広側にも顔を向けた両方向に開かれた利用が可能になる。そうすることで人の出入りも両側から派生するのではないか。
- ・シェルターの考え方について、幅広の案と細身の案という2種類出されている（P13）が、雪国のためシェルター面積が大きい方が機能的には良いと思うが、一方でシェルター面積が大きくなると柱の本数が増え、空を見上げることが抑制され閉鎖的なものになってしまう可能性があるため、配慮が必要になる。
- ・地方都市の駅舎の自己表現を広場空間で表現するのは、なかなか難しいので駅舎の屋根形態を工夫する必要もあるのではないかと思います。
- ・駅形態の自己表現として、屋根のファサードが連続しており、膨らむ感じを持たせると自己主張がはっきり出てくると思う。
- ・ただし、荷重について高架構造との関係があるので、駅舎の形態に特徴を持たせるのであれば、早い段階で議論を詰めておかないと、できることの幅が狭くなってしまいます。

委員

- ・今回の計画やコンセプトについては、いい提案だと感じている。
- ・「賑わいの空間」というコンセプトが非常に重要である。これまでの新幹線駅には交通機能のみを特化させてしまい、あまり賑わいの感じられない駅があるが、富山駅の場合は県の顔なので、多くの人が行き交い賑わいのある空間にすることは、最も重要なことであると思う。

- ・賑わいを創出するために様々な工夫が提案されているが、さらに色々な提案を出してもらいたい。
- ・人の動きが賑わいには大事なので、もう一度歩行者動線について精査する必要があるのではないか。

#### 委員

- ・私も今回の様々な提案については満足している。
- ・駅周辺地域の地価を下げないことが必要である。しっかりした景観を持たせると、地下が下がらないということが最近分かってきているので、景観づくりについて工夫と知恵を大いに出していくべきだと考えている。
- ・シンボリックな物を広場のどこに配置していくかということについても、注目している。今回の広場空間は可変的なつくりで面白かったのだが、実際にどのように利用されるのかを考えると、例えば修学旅行生などの団体が集合するシンボル（目印）も必要ではないか。
- ・富山に住んでいると分かるのだが、富山は雪だけでなく風も非常に強い風土なので、シェルターについては構造的な配慮も必要である。

#### 座長

- ・3人の委員に意見をもらったが、幾つか質問もあったので、それについて事務局から何かあるか。

#### 事務局

- ・東西方向の覆いについては、P13の比較表の中にある概念図に水色の線で表現されている箇所があるが、事務局としても駅舎側から何らかの形でシェルターにつなげる必要があると考えており、イメージだけが表現している。今後、駅舎等の話とあわせて詰めていきたいと考えている。
- ・今回の資料中には入れていないが、歩行者動線については、現状の乗換え動線の調査を行なっているので、調査データを基に精査していきたいと考えている。

#### 座長

- ・その他に、なにか意見があれば自由をお願いしたい。

#### 委員

- ・P10の路面電車について、マリエ前の電停を残すという整備方針だが、現状の悪い交通空間の一つなので、何の改良もせずに電停を残すというのは、今回の駅周辺整備の成果をそぐことになる恐れがある。マリエ前の電停は、富山の悪い印象を与える空間だと思うので、改善の必要があると思う。
- ・2010年の交通バリアフリー目標年次を疎かにせず、ユニバーサルデザインを徹底して行なう必要がある。
- ・限られた道路空間の中に路面電車や大型バスを入れていくのは、都市計画の矛盾であると思うので、視点や考え方を変えて公共交通のあり方を再考する必要がある。交通の配分などについて、協議会の中で専門の方に説明をしてほしい。
- ・新しい富山駅は新幹線の開通が目標である。中・遠距離中心の駅ということをもっと明確に位置づける必要があり、機能重視ということが第一だと私は考えている。第3セクター化した時に在来線、地鉄の相互乗り入れなどを検討していくことが最重要課題ではないか。
- ・中心商業地区と富山駅、あるいは駅北口の都市MIRAI地区とのつながりを持たせる問題として、仮に富山駅は中・遠距離移動者のための駅と位置づけ、生活動線上である城址公園の駐車場の位置に中央駅を検討してはどうかと考えている。
- ・新駅の整備において賑わいの創出などのアミューズメント性を求めるのは、おかしいのではないかと感じている。駅としての機能改善のために新駅を作るとするのが最も重要であり、その上で、緑豊かで人々が憩える空間や、安心して子育てができる空間にするべきであると考えている。

- ・人寄せ的な機能は、民間の低・未利用地を活用するべきであり、公共空間である駅に持たせる機能ではないと考えている。富山県における立山信仰を重視して、地味だがしかしと感じさせる駅のほうが100年持つ駅になると思う。
- ・駅舎の形態は、例えば立山信仰をテーマにデザイナーにデザインしてもらってはどうか。

#### 委員

- ・あまりにも大きいシェルターを作ってしまうと、冬の間はいいが暗いイメージになる可能性がある。
- ・マリエ前の電停について整備後も残すというのは、おかしいのではないかと思う。高架下の電停に総合的な機能を持たせるべきではないか。
- ・現状では、駅前に大量のタクシーが停車しており、異常な光景であると感じているので、タクシープールの分散配置については、大変結構なことである。

#### 委員

- ・自転車置き場について、現在は昨年から無料で開放されており北口の自転車置き場は満杯の状態になっているし、C I C前の広場には違法駐輪が非常に増えている現状にあるのに、将来整備の駐輪場を現状規模程度で大丈夫なのか心配である。
- ・コンパクトシティ構想上で自転車利用を考えることは非常に大切なことである。
- ・P11の高架下空間整備方針に「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規模」という表現になっているが、商業施設は賑わい創出の重要なファクターであるので、この表現では非常に消極的に感じる。周辺の商工者への配慮も必要だが、市民への配慮が第一なので、表現を見直す必要があると思う。

#### 委員

- ・今回の提案については、大変素晴らしいものであると感じている。
- ・地下道については、プロムナードや遊歩道的なものに改良する必要があるのではないか。
- ・先日、駅北の地下広場でイベントを行い約1万人の来訪者があった。その際に、地下道の両脇にチューリップを並べたのだが、すると地下道が見違えり、プロムナードのような空間になった。
- ・地下道に暖房設備を設けるなどの検討もして、高齢者などが快適に歩ける空間にしてほしい。

#### 委員

- ・タクシーについてかなり具体的な提案が出されており、P10にあるようにタクシープールを分散配置すると、待機プールから駅前に移動するのに一般道を使用して、信号等の影響を受けた場合に何分かかるのかが問題である。
- ・現在、特急が駅に入るとタクシーが20台程度利用されている。新幹線が入るようになると、この数はさらに増えることになり、駅前のプール容量10台程度では不十分であると感じている。ドライバー間のルールなど様々な問題点もある。
- ・金沢で同様の実験が行われたが、同様の問題点が挙げられていた。
- ・タクシーのサービスを低下させてまで、駅前広場を確保する必要があるのか。
- ・これらの提案では、賛成できないと考えている。

#### 事務局

- ・実際の運用面の問題については、かなり詰めていく必要があり、柏市の実験では600m離れた位置に待機プールを設置して調査をおこなったのだが、様々な問題はあったものの実現の可能性はあるものとされている。
- ・将来の新幹線到着のピーク時におけるタクシー利用客の推計を基にして検討を進めたいと考えている。

座 長

- ・タクシー協会と相談しながら検討する必要がある。

委 員

- ・富山市は他の地方中核都市に比べて、それほど渋滞のない都市であるが、駅の南口には変則の交差点が非常に多いので、将来における道路交通量が少し心配である。
- ・東西の道路である綾田北代線への路面電車導入による道路交通処理も気になる。

委 員

- ・新幹線改札が1箇所に集約されると思うのだが、修学旅行等の団体客の場合に改札が1箇所だと混雑が予想される。
- ・機能としてはいい計画であると感じているが、新幹線の改札についても配慮してほしい。
- ・駅というのは旅立ちと出発の場であり、待ち時間が必ず発生する。その待ち時間を楽しい時間にするために、音楽を流すなどシンプルな音の効果といったソフト方策についても検討してほしい。

委 員

- ・スライド中にあった駅舎については少し物足りなさがある。
- ・一般車利用を西側に分離しているが、実際に供用を始めると、西口交通施設までは、信号も数箇所あるので、道路空間に一時停止して乗降させる利用者が出てくるのではないかと思う。ただし、計画としては歩行者に対して優しいものになっていると感じる。

委 員

- ・シェルターは面積があればある程に景観や柱の問題が出てくる。できるだけ最低限のシェルターにして、効果的な融雪装置を整備すべきだと思う。

委 員

- ・P12 資料中の南口駅前広場の西側に空いている土地があるので、今後はそういった土地利用や駅舎のデザインについての検討が必要になる。

委 員

- ・富山駅における将来の交通渋滞に関して富山県警察本部の方と都市計画の方に意見を聞きたいのだが。

委 員

- ・将来の交通に関する予測は出していないので、具体的な話しはできない。

委 員

- ・P9 資料中にピーク時の交通施設利用予測が出ており、こういった将来推計を基に交通施設等の計画を出している。
- ・新幹線が来ることで駅利用者は増えるが、交通が捌ききれないということにはならない。

委 員

- ・富山駅も現状の富山空港のようにかなりの台数の駐車場が必要になり、道路では日常的に交通渋滞が発生することが予測されると思うのだが。

委 員

- ・新幹線が来ることで、利用客数が増えるのではないかという話したが、我々の方で想定を出しているが、現実的にはP9にあるような数値も少し多めの推計になっている。

#### 委員

- ・バスについて今の運行形態を大きく変更しないまま南北の交通施設で処理することでもいいのかをもう一度確認する必要がある。
- ・シェルターなどの付加的な要素について、コストを比較する資料がないので、どの程度のコストをかけて、どの程度のサービスを提供するかを比較検討する資料が必要ではないか。

#### 事務局

- ・路面電車の運行形態は、走行密度等について別の議論の場に出されているものを基にしている。
- ・バスについては、現状の運行形態を前提にしてバース数等を確保している。公共交通マスタープランの委員会では、特に大きな運行形態の再編については現段階で示されていない。

#### 座長

- ・今回の計画について、全員が賛成というわけでもないし、全部が反対といったことでもない。今回の計画をベースにして検討を深める点や再考する点について整理する必要がある。
- ・市民や県民の意見を聞くときに、コスト面等について判断する材料が出ていないと困るので、事務局で整理する必要がある。
- ・全部の情報を出すわけにはいかないの、コストパフォーマンス等を整理して公開する必要がある。
- ・その他に何かあるか。

#### 委員

- ・最後に皆さんの了解をいただきたいのだが、資料の、については座長の話にもあったように見直しが必要だが、インターネット等で情報公開を考えているのだが、公開について承認をいただきたい。
- ・公開した上で市民に意見を聞き、そういった意見を踏まえて次回に事務局案を再提出して、再度皆さんに審議して貰いたいと考えている。

#### 座長

- ・今の話について、何か意見はあるか。特に意見や異議がなければ、承認いただいたということにする。
- ・最初に触れたように議事録についてなにか意見等あれば、1週間程度以内に事務局に連絡をする。

#### 事務局

- ・コンセプトや計画についてパブリックコメントを実施したいと考えており、今の了解を受けたということで、早速準備に入りたいと考えている。
- ・今回の意見やパブリックコメントによって得た市民からの意見や情報を踏まえて、次回の協議会に再度計画案を提出したいと考えている。
- ・今後のスケジュールとしては、都市計画決定に向けて都市計画原案の作成と年内の都市計画決定を目指していきたいと考えている。

### 3. 閉会

- ・次回の協議会については、日程等が決定次第連絡します。
- ・本日はありがとうございました。

以上