

第5回 富山駅周辺整備協議会概要

日 時：平成16年11月1日(月) 13:30～

場 所：県民会館 8階「キャッスル」

1. 開 会

2. 議 事

1) 第4回富山駅周辺整備協議会議事録について(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、後日でも構わないので、何かあれば1週間以内に事務局の方へ申し出るように。

2) 富山駅駅前広場等整備について

交通施設等の詳細検討(資料-2)

都市計画決定(資料-3)

駅周辺整備の事業化検討(資料-4)

3) 委員による意見交換

委 員

- ・今回の富山駅高架化については、南北の一体化を図ることが一番の目的になっていると思うが、南北の道路が結ばれないことに疑問を感じる。
- ・例えば、観光などで県外から富山に来た人を駅南から駅北へ連れて行くのに、車で回って案内することになる。その際に何故、鉄道の高架整備をしたのに大回りすることになるのか、疑問に感じると思う。
- ・駅部分で、南北の道路をつながない特別な理由があれば教えてほしい。

委 員

- ・駅の真下を貫通する道路を整備している大きな駅というのは、ほとんどないのではないかと。というのも、駅に向かう交通を南北の駅前広場で受けて、その周辺部分に南北を横断させる道路を整備するというのが、基本的な計画になっている。

委 員

- ・車輛交通は地下で処理し、緊急車輛も含めて地下を通す必要があるのではないかと。地上は歩行者、地下は車輛の交通処理に充てるのはどうか。
- ・富山はすごい整備をしたなと思われるような計画をお願いしたい。

座 長

- ・最初の発言では、高架化された駅の下に道路を貫通させる話であったと理解しているが、今の意見だと、地下に道路を貫通させる話になっている。
- ・地下を通すということは、事業費がさらに膨大なものになり、高架化とは別の事業をさらに進めようということになる。

- ・この協議会では、鉄道の高架化に関する議論の場なので、財政の問題も含めてこの協議会の中で議論する内容ではないのではないか。

委員

- ・地下に道路を通すのが難しいのであれば、高架下の地上平面に車輻交通動線を通し、公共交通のためのトラムウェイのようなものを整備することで、緊急車輛の駅へのアクセスや横断が容易になる。

委員

- ・私の意見としては、あまり議論を拡大させずに高架を行なうことが第一である。
- ・これまでに、4回の協議会を行なってきたが、話がまとまっておらず、前に進んでいない気がする。
- ・明確な方針を出して6回の協議会でまとめていくためには、戦略と戦術を見分けて進めていく必要があるのではないか。
- ・タクシーの分散配置については、ぜひ行なってほしいと思っている。タクシー協会の方にとっては、難しい提案なのかもしれないが、妥協点を見出して実現してほしい。

委員

- ・今回の資料について、内容的には良いものであると感じている。
- ・質問として、地元説明会の際に出てきていた「高い建物は圧迫感があり規制できないか。景観的にも問題があると思う」という意見が出たようだが、これは、どのような意味なのか説明をお願いしたい。

事務局

- ・前回の協議会で提出した動画を説明会でも見ていただいた際に、駅南に立山が反射するようなビルを案として入れていたが、あのようなビルが駅を降りた瞬間に目に入ってくるのは、圧迫感を感じさせるので、富山の駅前には、あのような高い建築物はいらないのではないかという意見であった。
- ・事務局としては、駅北で行なってきた整備のように、地区計画をたてある程度の規制や、緑の確保を指導していきたいと考えている。

委員

- ・資料-2 P10 に交通空間と環境空間の割合が出ているが、環境空間だけではなく、交通空間についても重視してもらいたい。
- ・P11 では、バスとタクシーの動線を分離させる方針が出ているが、私共としてもタクシー協会と協力して安全性の確保に努めていきたいと考えている。

委員

- ・安全性の確保として、具体的な策のようなものがあれば教えてほしい。

委員

- ・従来は、バスとタクシーは交通空間をそれぞれ分離していたが、この案を見ると同一の進入路で、広場内においても動線が交差する箇所がいくつかあるので、今後、タクシー協会と相談していきたい。

委員

- ・タクシープールの分散配置について様々な提案が出されているが、利用者へのサービスレベルが向上するのであれば問題ないが、何点か問題点として指摘したいと思う。

P8 にタクシーのバス数が出ているが、近年の全国的な傾向としては、お客がタクシーを選択できるような整備が進んでいる。(大阪駅では、近距離専用の乗降場を分離して整備している。)個人的には、小型車と中型車の分離は必要だと考えている。

P11 では、ケース2でタクシー乗降場が島形式になっているが、富山におけるタクシー利用者の特性としては、県外客や身体の不自由な方の利用が多いことから、ケース1のような形が良いのではないかと考えている。

P17 では、分散配置のメリットの中に、「タクシー事業の効率改善」とあるが、タクシーの全台数がプール内に入れないのは、効率が低下するものではないかと考えている。「ストレス軽減、待ち行列改善」という点に関して、逆に悪化するものと考えている。「地球環境への貢献」という面が分散配置と結びつくとも考えられない。羽田空港では、300台のプール中でアイドリングの禁止をおこなっている。

P18 に移動時間の試算がでていますが、積雪時や渋滞時の想定がされていない。

P19 では、イニシャルコスト800~1,000万円となっているが、費用負担はどこになるのか。

現在は、JRの構内営業として管理されているが、将来的には管理者はどこになるのか。

座長

- ・今のタクシー協会からの指摘に対して、事務局から何かあるか。

事務局

- ・イニシャルコストの問題については、今後IT事業の進歩等により低減されるものと考えている。その他の指摘や問題点については、タクシー協会と協力して社会実験等を行い、新たな問題点や実現可能性を検討していくことができると考えている。
- ・P17に挙げているメリットについては、これまでに池袋や柏で行なわれてきた検討の中で挙げられたメリットということで、富山で実施した場合に必ずしも検証されたものではないが、社会実験等の中で、検証していくべき点として挙げている。
- ・近距離、中距離タクシーの分離が必要との意見があったが、今後、福祉タクシーの需要等も想定されるため、新たな需要に対応する機能については、積極的に確保していく必要があると考えている。

座長

- ・次回までに、富山のケースとしてメリットを整理する必要がある。

委員

- ・バス協会に質問なのだが、現在はバス停と駅構内への距離が離れていたり、シェルターがかかっていないなどから特に高齢者にとっては、利便性が高いとはいえない。バスの利便性が低いと、駅へのアクセス手段として一般車利用が増えているものとする。駅が整備されるにあたり、利便性はよくなるのか。

事務局

- ・現在は、バスの降車が広場外で行なわれているが、計画案では広場内での乗降を考えており、交通結節という点で向上させるような計画案を検討している。
- ・シェルターの規模については、今回の資料にあるように検討中だが、シェルターの整備は行うものとして進めている。

委員

- ・シェルターの整備ではなく、高架下でのバス乗降についても検討してほしい。
- ・駅は利用者の通過点であり、バスにおいても利便性の向上は必要だと考える。

委員

- ・バスの乗り場については、北と南で分けるのは良いが、現在の分散している乗降場は、それぞれまとめた乗降場として整備し、利便性を向上させてほしい。

委員

- ・シック前に横断歩道の設置を検討されており、歩行者の立場からは非常に望ましいことだが、現状でも混雑している車両については平気なのかが心配である。数値上は問題ないようだが、実際の運用で生ずる問題もあるので、実験的なことをおこなってみても良いのではないかと。

- ・タクシープールの分散配置については、必要性があると思う。これまでは、タクシープールが多すぎたぐらいだと考えている。分散配置をする上で効率よく運営できるようなシステム等の検討を進めてほしい。
- ・計画案では、北口が非常にコンパクトになっているが、もう少し南側の機能を北に分散させてもよいのではないか。(長距離バスなど)
- ・バスの利便性という点では、駅前広場内に収まっていれば、問題はないと思う。バスとタクシーのどちらを広場に接続させるかについては、難しい議論になると思う。
- ・タクシーの利用者というのは、比較的その街を知らない人が利用することが多いと思うので、南口の計画案については、ケース1の自由通路に近い側にタクシー乗降を配置する形を基本にするのが良いのではないか。
- ・賑わい創出として、イベントによる賑わいを提案しているが、イベントでは、あまり賑わいは期待できないのではないかと考えている。イベントに頼らずに賑わいを創出する方法を検討してほしい。
- ・まちづくり憲章というのは、良いことだが、街のファサード等についてももう少し具体化して検討する必要がある。

委員

- ・自転車の駐輪場配置については、分散されていて利用者にとっては使いやすいと思う。
- ・バスについては、新幹線が開通すると高速バスが増えてくると思うので、1バースで大丈夫なのか心配である。
- ・タクシー分散配置のシステムを検討する際に、携帯を利用したシステムもあると思うが、災害時には携帯使用が制限されてしまうことがあるので、配慮が必要になる。
- ・駅周辺に量販店を進出させることが、賑わいにつながってくると考える。仙台市がIT化で成功したのは、駅裏に量販店ができたことでITビジネスが成功したという例もあるので、経済振興の戦略として考える必要があるのではないか。

委員

- ・「まちづくり憲章」という必要性は理解できるが、この協議会で議論して制定するようなものなのか。

委員

- ・LRT軌道が計画案では広場の西側に配置されているが、東側に設置することで、バスとの結節性が向上するのではないか。

座長

- ・先程意見のあった緊急車両の駅へのアクセスについてだが、路面電車軌道を整備し、都決した際に緊急車両は走行できるのではないか。

委員

- ・将来的に軌道を通したときに、その部分は街路ということになり、その部分に緊急車両の通行を許可することは可能だと思う。

座長

- ・緊急車両が非常時には軌道を通れるということで、駅へのアクセスは問題ないという理解ができる。ただし、バスの通行はできない。

委員

- ・現状でも、問題箇所になっているのだが、富山駅横断東線を整備した際に南側交差点部の流れに問題がないのかを十分に検討してほしい。
- ・ユニーが撤退することになったが、その前の道について使い方等を検討することも今後必要になってくるのではないか。

委員

- ・ユニーが撤退したことで、その周辺への影響や今後の利用等については、検討していく必要があると考えている。
- ・駅周辺の景観をどのようにして考えていくかを議論する必要があり、具体的には条例に基づいて決めていく。
- ・この協議会では、高さ規制や色の規制の前段として、関係者の中で議論することが必要だと考えている。憲章の素案として資料に出しているが、この協議会で憲章を作成するのではなく、このような憲章を作成する必要性についての議論が必要ではないか。
- ・憲章の必要性が議論され、実際に作成することになれば、別の場で具体的内容については議論することになる。

座長

- ・憲章の必要性ということはこの協議会で検討し、最終的には、乱雑な駅前景観にならないよう憲章を作成しましょうということに持っていきたいということでのよいのか。

事務局

- ・はい。

委員

- ・この協議会は、市民のための協議会であるので、資料中に一部難しい専門用語が入っている箇所があるが、一般市民にわかりやすい資料作成をお願いしたい。
- ・資料の事前送付をもらってから、外語辞典等を使用して調べる必要のある用語があった。

座長

- ・わかりにくい用語をなくすようにしてもらいたい。
- ・都市計画決定に向けては、緊急車輛の話がかかわってくるが、その他の意見としては、調整できる範囲のものであったので、基本的には資料-2, 3で、おおよそ合意を取れたものと理解する。
- ・資料-4とタクシー等については、もう少し詰める箇所や検討の必要性があるので、その点は次回以降にする。

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