

## 事業化に向けた課題検討

駅周辺道路整備計画	P1
駅前広場（南口）における交通施設配置	P2
タクシープールの分散配置	P4
賑わい創出に向けた駅前広場の活用と土地利用	P6
駅周辺の景観形成方策	P10
地下道の活用方策	P13
今後の課題	P15

平成17年2月28日

富山市

## 駅周辺道路整備計画

駅周辺における道路整備計画の検討課題として残っている、南口交差点の交通処理について検討した。

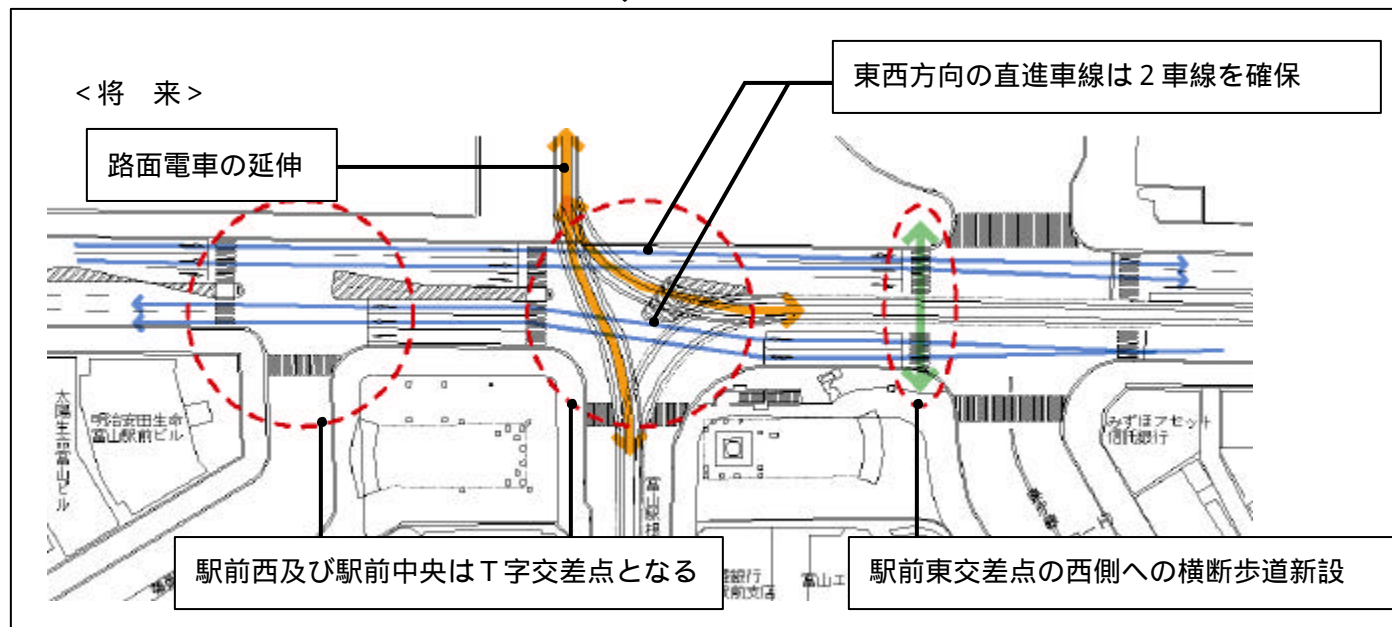
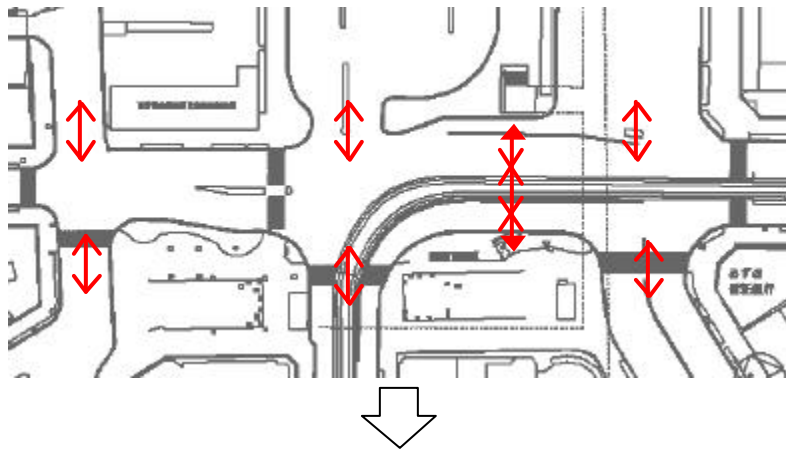
### < 検討結果 >

- ・ H32 年時の交通流動を予測すると、鉄道の高架化や道路整備により交通量が増加するが、交差点計画の工夫や信号現示の工夫により、交通処理が可能であると検証された。
- ・ 今後、駅東交差点における横断歩道の新設を含む将来計画を前提に、事業実施時点での交通状況なども検証しながら関係機関と調整し、その具体化を図っていくこととなった。

## 1. 現状と将来における駅南口交差点の構造

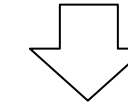
### 現状の課題と問題点

- ・ 交差点形状が3交差点方式かつ、広場への出入りが3箇所となっているため交通負荷がかかり、交差点渋滞の要因となっており、歩行者流動への影響も懸念されている。
- ・ タクシーと送迎の一般車が合流し、混雑するため不便を強いられている。
- ・ CIC 前に横断歩道がないため、歩行者の駅へのアクセスは迂回することになる。



## 2. 交差点における交通処理の検討条件と課題

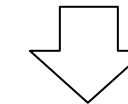
- ・ 高架下から路面電車が交差点に入り、既存路線と結節されるため、1サイクルで駅南口交差点を通過できる信号サイクルとする。
- ・ 駅前東交差点においては、南北方向の歩行者交通量が多く、十分な横断時間を確保する。



以上の条件を踏まえ、交差点での飽和を出さずに交通を流すよう、信号現示を工夫する。

### < 現示方式設定のポイント >

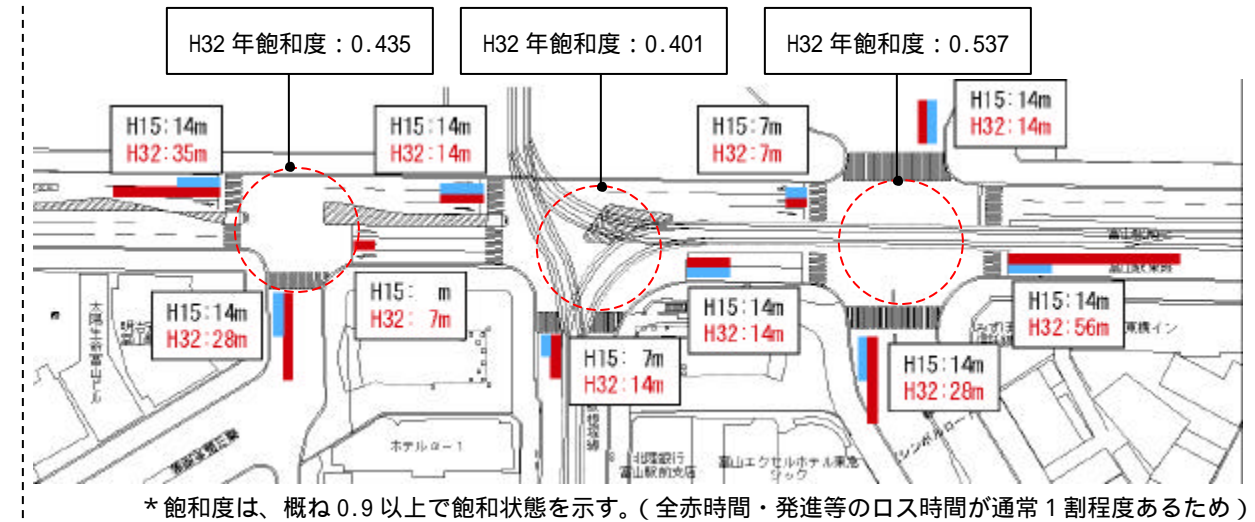
- ・ 3交差点が近接しているため、系統制御としてサイクル長を統一する。
- ・ 3交差点が近接しているため、方向別にある程度現示時間を統一する。
- ・ 南北方向からの交通は一時交差点間に滞留する必要があるため、南北方向の現示の前に交差点間に滞留車両が残らないよう東西方向の現示終了時間を調整する。(外側から赤にしていく)
- ・ 歩行者の安全性と左折車の処理効率向上の面から、できるかぎり歩・車分離の信号設定とする。



将来計画における道路構造の変化と横断歩道の新設、路面電車の広場内への延伸などの整備により、交通量、及びサイクル長が増加し、一部の箇所では渋滞長も長くなることが予想されるが、交通処理は可能であることが検証された。

横断歩道の新設については、この計画を前提として、関係機関との調整によりその具体化を図っていく。

(参考) 南口交差点における平均滞留長と飽和度\* 算定 (1台7m換算)





# 駅前広場(南口)における交通施設配置

## < 検討結果 >

- 第5回協議会で例示した南口交通施設レイアウトについて、バス乗車バース数の5から7への変更については、交通事業者からの意見があったため、以下のような基本方針に基づきレイアウト案を検討した結果、現計画広場内で空間的におさまることを確認した。  
バス：乗車7バース/降車2バース/待機2バース
- タクシープールについては、高架下への一部分散配置について、タクシー協会から意見があった、積雪時、ピーク時におけるサービス水準の低下などの問題は生じないと判断されることから、10台程度のプール確保を図るものとし、今後、社会実験等で検証していくこととする。(詳細は タクシープールの分散配置を参照)  
タクシー：乗車2バース/降車2バース / プール10台程度(無線遠隔配置)
- 交通施設の具体的なレイアウトについては、バス及びタクシーの利用の仕方や将来的なバス路線の再編等も含め、各関係機関と今後協議して決定していく。
- シェルター整備については、今後想定される駅舎や駅広のデザイン検討を踏まえ、その整備範囲、及び仕様等について、各関係機関と今後協議して決定していく。

## 【交通空間、広場空間の配置方針】

- 広場空間は都市軸、南北自由通路及びシンボルロードの軸方向を考慮し、南北自由通路の延長上(南口広場西側)に配置する。
- 交通空間は交差点位置及び広場空間の配置から南口広場東側に配置する。
- 交通空間には修景地を確保し、シンボルロードのアイストップ<sup>\*1</sup>的施設や地下道への採光等を考慮した計画とする。

## 【交通施設の配置方針】

- 交通空間内に配置されるバスならびにタクシーの動線は可能な限り分離させる。
- タクシー乗降場は利用客の利便性を考慮し、駅舎寄りに配置する。

\*1：道路等の正面、突き当たり位置し、その方向性、象徴性が意識されるように形成された物や効果のこと。

## 南口交通施設配置の例示案

		例1	例2	例3
概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー乗降場と同一レーンにバス降場を2バース設置</li> <li>南北自由通路幅を50m確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス動線とタクシー動線をほぼ分離(バスターミナル内にタクシーターミナルを配置し、タクシー乗降部は島形式とする)</li> <li>南北自由通路幅を50m確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス動線とタクシー動線を分離(バスターミナルとタクシーターミナルを完全分離配置)</li> <li>バス及びタクシー乗降場は広場空間に接道</li> <li>南北自由通路幅を50m確保できない</li> </ul>
動線図				
バスバース数		乗車：7バース 降車：2バース 待機：2バース	乗車：7バース 降車：2バース 待機：2バース	乗車：7バース 降車：2バース 待機：2バース
交通処理	車輦動線(バス・タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>回転半径の大きなバス動線が一部内側に入るため、バスバースの出入りに余裕がない。</li> <li>タクシーターミナル内にバス動線が混在する。</li> <li>降車バースに向かうバスとタクシーの安全性確保が必要になる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>回転半径の大きなバス動線が外側に位置するため、バスバースの出入りに余裕がある。</li> <li>タクシーが出庫する際にバス動線と合流する。</li> <li>バス待機から出庫する際、タクシー動線と交差する(交差1ヶ所)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー、バスの入出の専用現示が必要であり、交差点処理能力に負荷がかかるほか、各道路車線にバス、タクシーの専用車線を設置する必要がある。</li> </ul>
	乗場へのアクセス性	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス利用者は乗場の一部が島形式となるため車道を横断する必要がある。(横断箇所2ヶ所)</li> <li>タクシー乗降場は利用者(特に新幹線利用者)の利便性を考慮し、駅舎寄りに設置するため、荷物を持った客が容易に利用できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー利用者は乗降場が島形式となるため車道を横断する必要がある。(横断箇所1ヶ所)</li> <li>タクシー乗降場は島形式となっているため、利用者にとっては例1, 3に比べ利便性が劣る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス、タクシーとも乗降場を広場に接道し、確保できる。</li> <li>タクシー乗降場は利用者(特に新幹線利用者)の利便性を考慮し、駅舎寄りに設置するため、荷物を持った客が容易に利用できる。</li> </ul>
景観形成	駅前広場の修景空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通空間面積は3例のうち一番小さい。</li> <li>広場空間は、南北地区の都市軸(景観軸)及びシンボルロード(県庁市役所通り)上に配置し、まちを見渡せる広がりのある景観の形成が図れる。</li> <li>また、地下道への採光を兼ねたシンボル施設整備が可能。</li> <li>交通空間には修景用地を確保し、シンボルロード(県庁市役所通り)のアイストップ的修景整備が可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通空間面積は例1に比べ若干大きい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通空間面積は3例のうち一番大きい。</li> </ul>
	シェルター配置	<ul style="list-style-type: none"> <li>シェルターはバス及びタクシーの乗降場に連続して設置。(車道横断部にかける場合は建築限界(H=4.5m以上)を確保)</li> <li>シェルターの範囲は、利用者の利便性を考慮し、駅舎から駅前東交差点まで連続的に配置が可能(上図)</li> </ul>		
評価	タクシー利用者の利便性は高い。	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー利用者の利便性は高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー利用者(特に新幹線利用者(荷物を持った人等))にとっては、タクシー乗降場が島形状となっているため、道路横断や例1, 3に比べ駅舎までの距離が長くなるため、利便性に劣る。</li> <li>バス利用者の利便性は高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス・タクシー利用者にとっては、乗降場が広場に接道しているので安全性が高い。一方、バス・タクシー乗降場の配置上そのアクセス距離が長くなっている。</li> </ul>
	バス利用者にとっては、乗降場が一部島形状となっているため、道路横断がある。(2箇所)	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス利用者にとっては、乗降場が一部島形状となっているため、道路横断がある。(2箇所)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスとタクシーの動線交差箇所は少なく、スムーズな移動が可能となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスとタクシーの動線は交通空間内では分離できるが、交差点内で錯綜し、安全性の問題や信号現示の見直しが求められる。</li> <li>出入口の交差点処理が他の例に比べ複雑であり、ドライバーへの安全性と交差点処理に課題がある。</li> <li>タクシーバースを駅近くに確保すると、交通空間が大きくなり、広場空間を侵食する。</li> </ul>
	広場内でのバスとタクシーの共通ルールを決めることで、交通空間をあまり拡大させずにバスバース数を増加できる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>コンパクトな交通空間が確保でき、広場空間を侵食しない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コンパクトな交通空間が確保でき、広場空間を侵食しない。</li> </ul>	
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス利用者の安全性と心理的抵抗を軽減するため、ハンプ<sup>*2</sup>形式等のバリアフリー歩道の導入を検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー利用者の安全性と心理的抵抗を軽減するため、ハンプ<sup>*2</sup>形式等のバリアフリー歩道の導入を検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスバースとタクシーバースを完全分離し、バスバース及びタクシーバースの接道延長を確保するため例1, 2より交通空間面積が大きくなる。</li> </ul>	

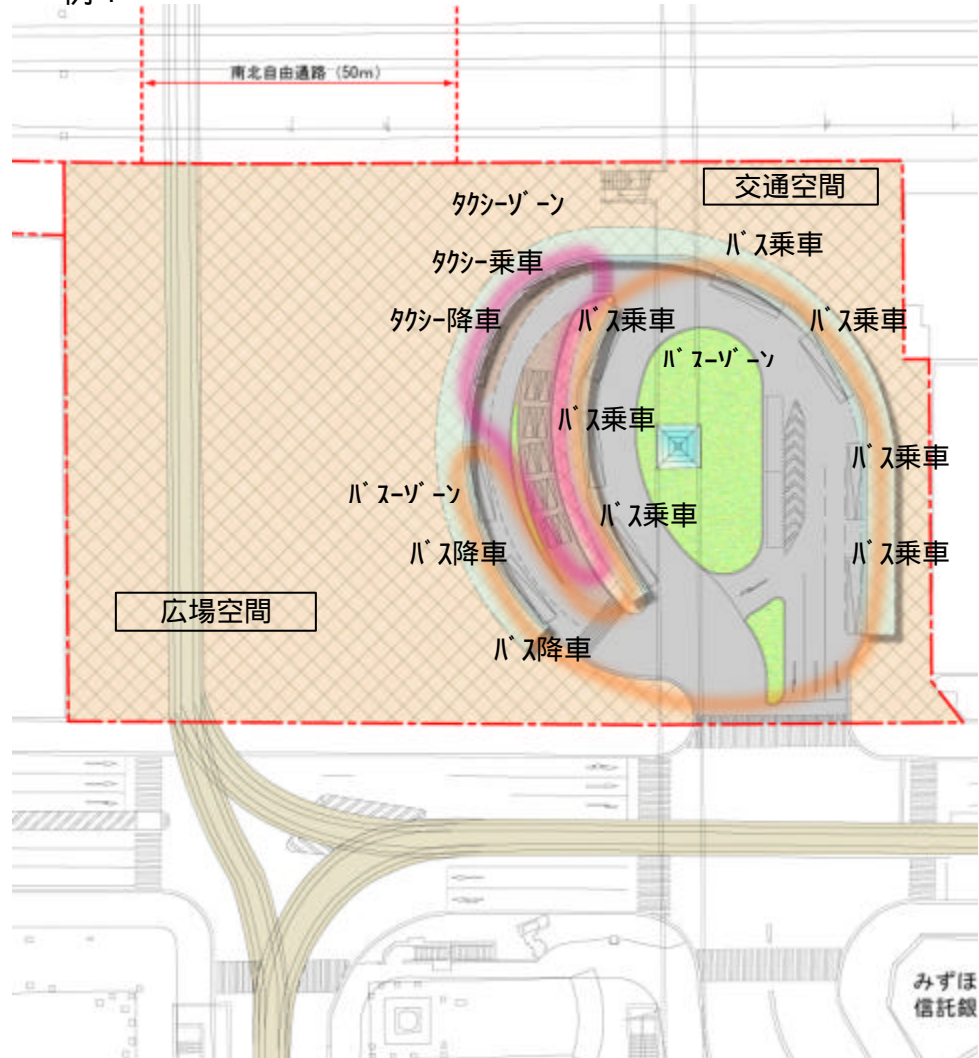
\*2：車道の一部盛り上げ、自動車の走行速度を抑制するもの。また、盛り上げることで、広場とのレベル差を無くすことにもなる。

図中タクシー動線(赤線)の破線表示は、タクシープールの遠隔配置を前提とした場合には、発生しない

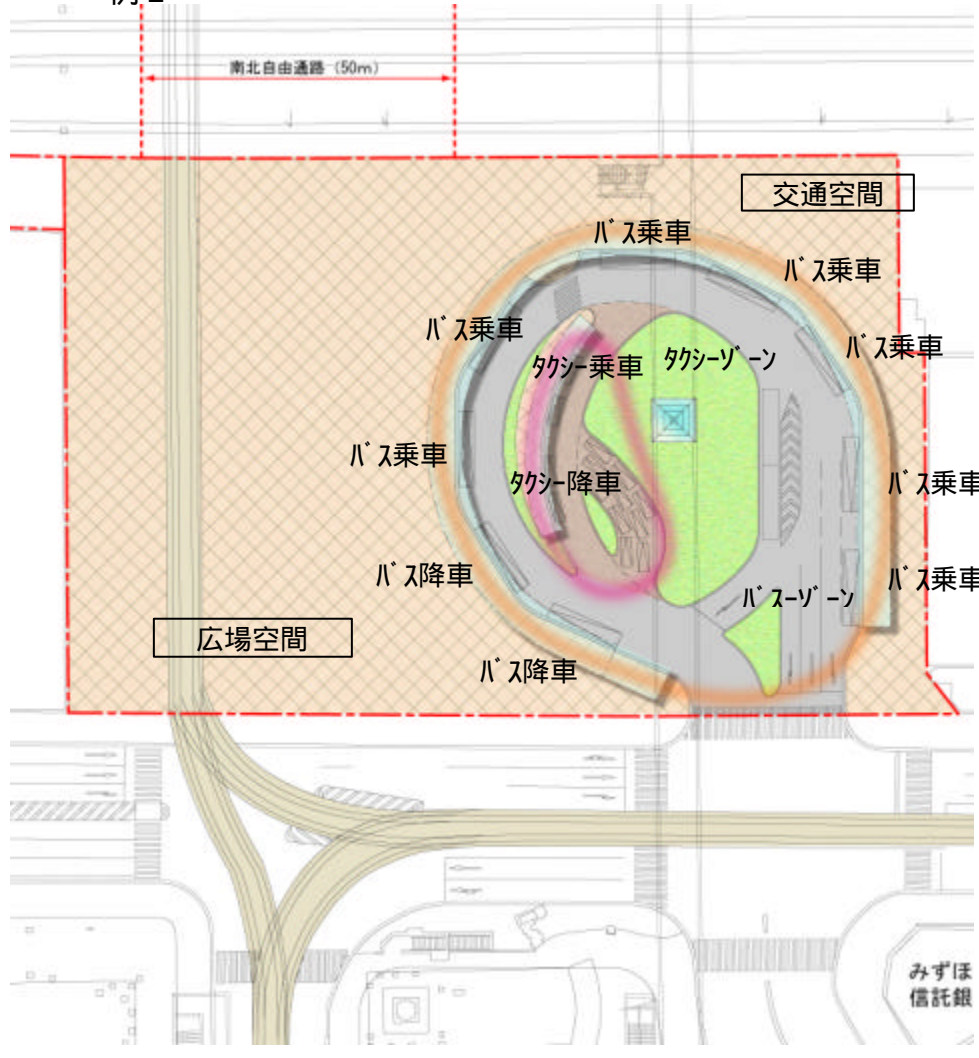


南口交通施設配置の例示案(ゾーニング)

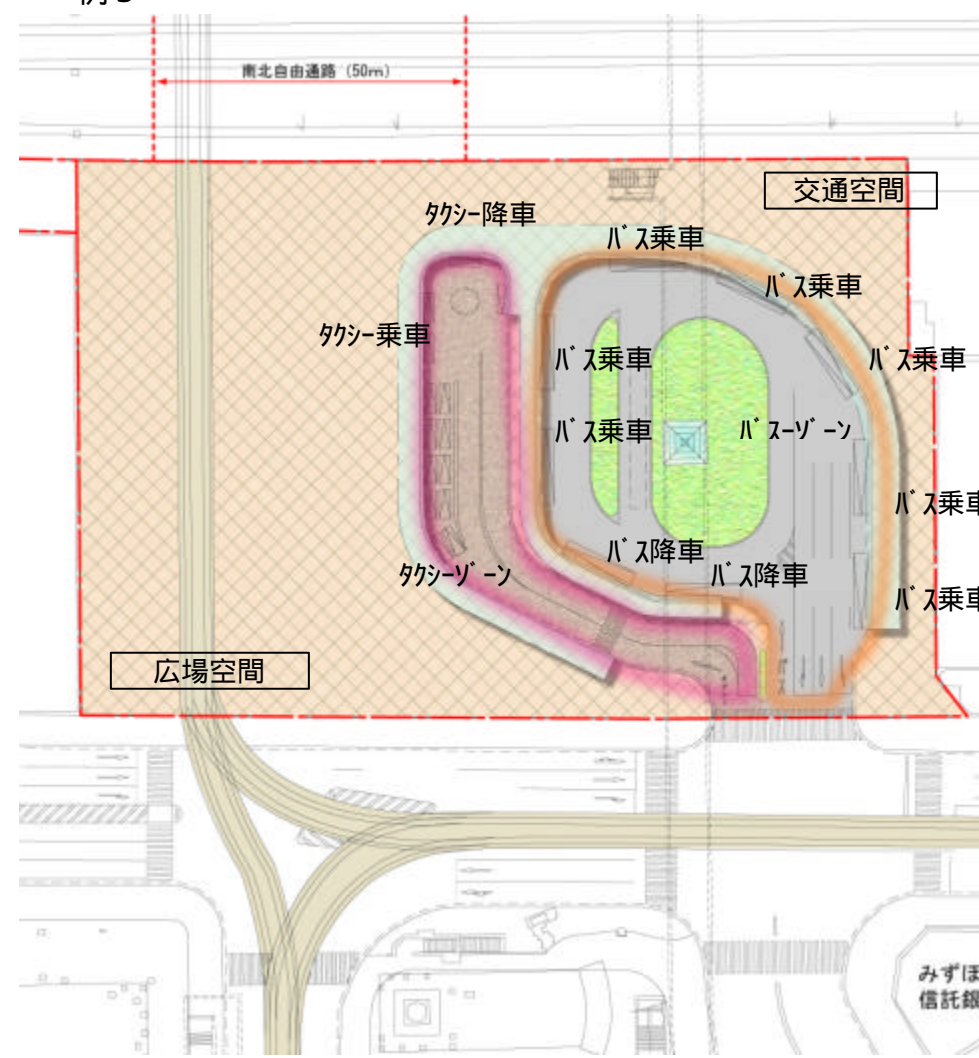
<例1>



<例2>



<例3>



北口、南口、西口広場の交通施設容量

北口交通施設		
	算定	現計画案
バス乗場	1～3バース	3バース
バス降場	1バース	1バース
観光・企業送迎用	3バース	3バース
タクシー乗場	1バース	1バース
タクシー降場	1バース	1バース
タクシープール	4台程度	4台程度

南口交通施設		
	算定	現計画案
バス乗場	7～5バース	7バース(高速バス含)
バス降場	2～1バース	2バース
高速バス	1バース	(路線バス内)
バス待機スペース	2バース	2バース
タクシー乗場	2バース	2バース
タクシー降場	2バース	2バース
タクシープール	10台程度	10台

西口交通施設	
	現計画案
K&R 乗降場	12バース

記) 北口、西口の広場例示案は第5回協議会資料を参照



# タクシープールの分散配置

**< 検討結果 >**

- ・タクシープール\*の分散配置については、計画コンセプトを実現する手立てとして、その必要性を確認するとともに、駅前広場の有効活用をはじめ、導入による様々なメリットが期待できる。
- ・また、これを実施している先進事例においても大きな問題は発生していないということが明らかになった。
- ・具体的な配置については、東側高架下、及び西側高架下での可能性を検討するが、いずれにしても課題となるピーク時のサービス水準の確保や、駅周辺の交通負荷については、現在の利用状況に基づく将来需要の算定結果から、基本的には対応が可能と判断される。
- ・今後は、富山駅の特性に即した検討課題を踏まえ、実態調査や社会実験を行いながら関係機関との合意を図っていくこととする。

\*：駅などのタクシー乗場で、客待ち待機するタクシーのために専用で設けられた待機スペース

## 1. タクシープール分散配置の必要性と導入メリット

富山市におけるタクシープールを分散配置することの必要性及び、想定されるメリットを以下にまとめる。

**< 必要性 >**

**交通施設のコンパクト化**

- ・限られた駅前空間を広場として有効に利用するため、時間による利用頻度の差が大きいタクシープールをはじめ、交通施設のコンパクト化が必要となる。

**魅力ある景観や賑わいの創出**

- ・広場空間とあわせ、魅力ある駅前景観と賑わいの実現のため、様々な工夫の一環として、雑然としたタクシープールの縮小とあわせた修景による、アメニティ豊かな景観の創出が必要となる。

**コンパクトシティ（環境負荷の少ない都市づくり）への寄与**

- ・駅前広場の排ガス対策、ひいてはCO<sub>2</sub>の削減による環境負荷の少ない都市づくりや地球環境の保全のため、アイドリング対策等が必要となる。

**< 想定されるメリット >**

**都市側**：コンパクトな公共交通広場の実現とバスの運行改善

- ・バスとタクシーをあわせたコンパクトな公共交通広場の実現が、バス降り場の集約化などの改善とともに可能となりうる。

**広場空間の確保と駅前景観の改善**

- ・高架下空間を活用したタクシープール等の設置により、タクシープールやバスターミナルのコンパクト化とあわせ、広場の活用やアメニティ環境の実現を図りうる。

**駅前広場からのオーバーフローによる道路混雑の防止**

- ・タクシープールの縮小に対応した、高架下でのプール空間の確保により周辺道路への影響を防止しうる。

**事業者側**：分散配置により十分な面積のタクシープール確保が可能

- ・比較的安い経費で、必要な規模のタクシープールの確保が可能となりうる。

**タクシー事業の効率改善**

- ・分散プールの活用により、駅以外の利用者への効率的対応を図ることが可能となりうる。

**ドライバー就業環境の向上**

- ・高架下でのプール整備と運用ルールの確立により、ドライバーのストレス軽減、休憩時間の確保を実現しうる。

**利用者側**：駅広利用者へのサービス水準の確保とアメニティの向上

- ・情報システムの活用によるサービス水準の確保を実現するとともに、短距離利用客の利用抵抗の低減も期待できる。

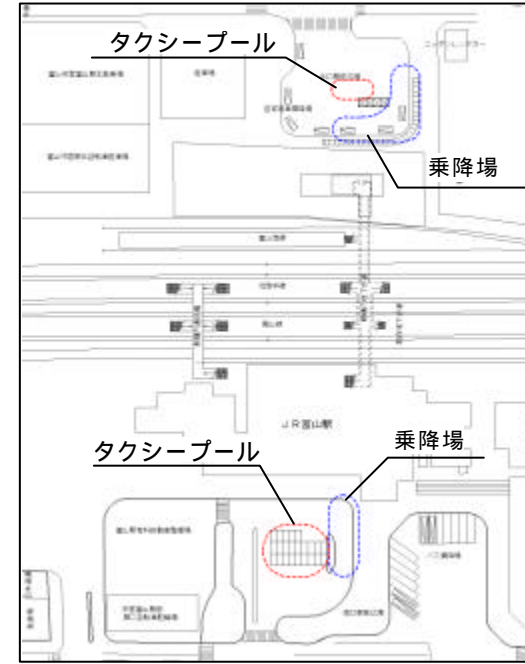
**地球環境**：CO<sub>2</sub>の削減などへの貢献

- ・高架下空間と情報システムの活用によるアイドリングの規制を、工夫により実現しうる。

**< 社会実験等による検討課題 >**

- ・寒冷地等の条件を踏まえたシステム構築…………… 待機プールの配置  
情報システムの有用性
- ・ピーク時（長距離列車の到着時、朝夕のラッシュ時等）… 周辺道路への交通負荷  
ピーク時の対応可能性  
サービスレベルの保持
- ・高架下空間を活用した運用ルールの確立…………… 運用ルールの確立  
排ガスなど環境への寄与  
タクシー会社経営への寄与

### タクシープールの現状



### 北口現況タクシープール



### 南口現況タクシープール



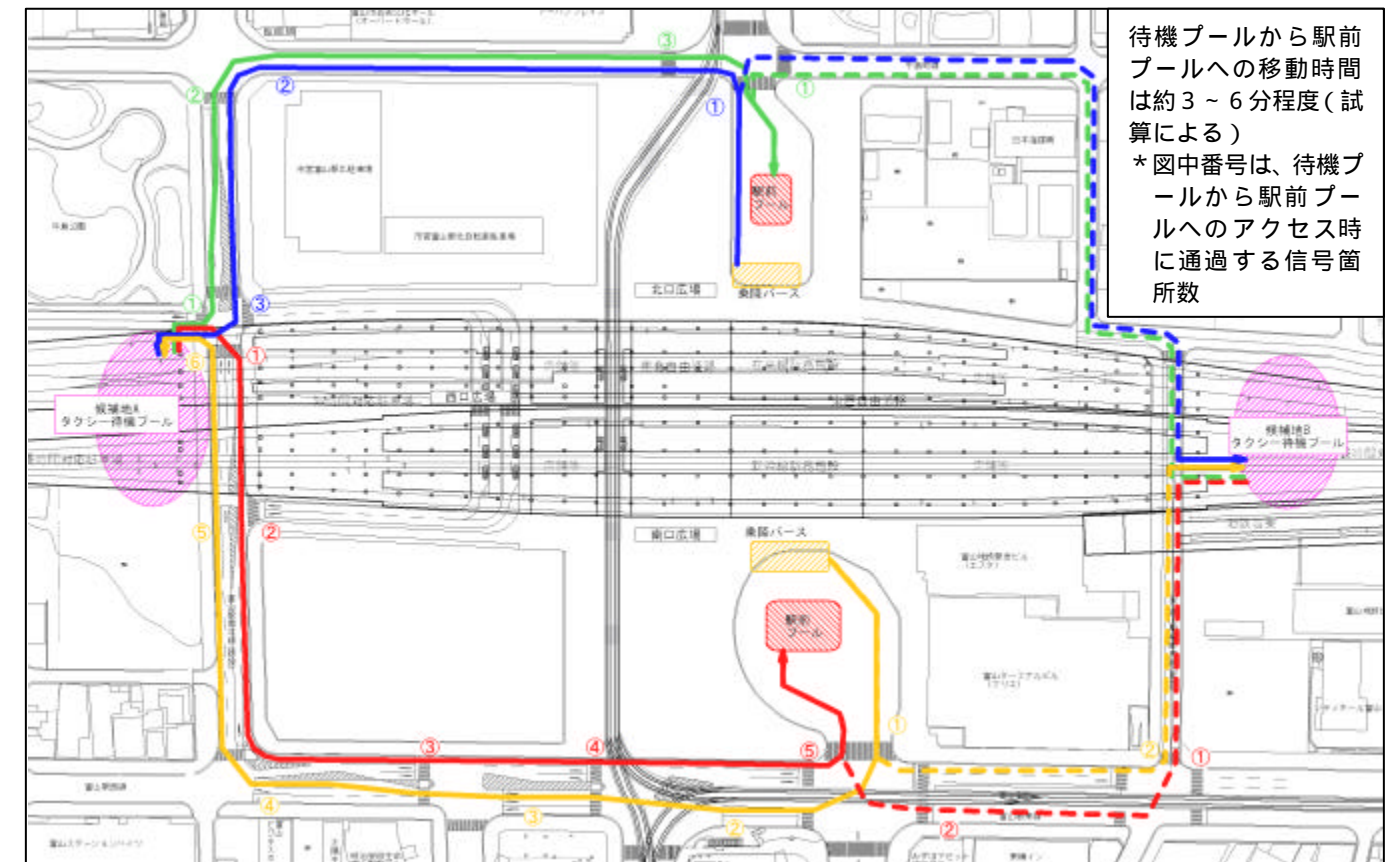
### < 北口タクシー関連施設 >

- 乗車バス : 1
- 降車バス : 1
- タクシープール : 約 6 台

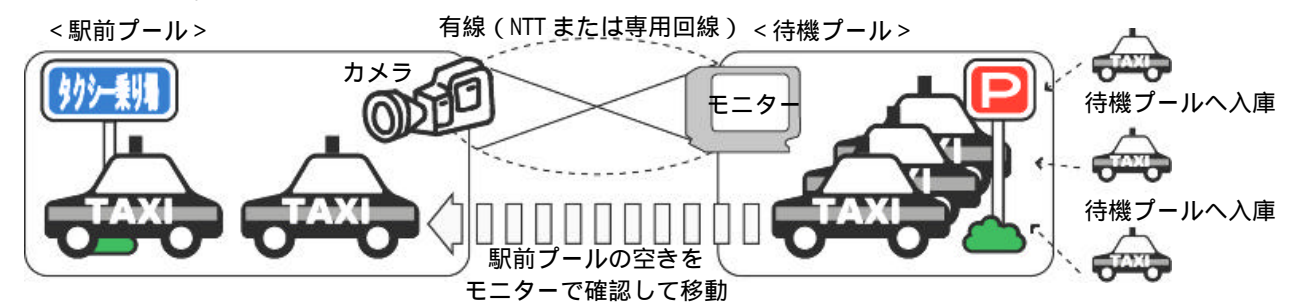
### < 南口タクシー関連施設 >

- 乗車バス : 2
- 降車バス : 2
- タクシープール : 約 32 台  
(実際は 40 台以上が停車)

### 分散配置の基本方向



・システムについては、先進事例と同様のシステム（カメラ 有線（NTT、専用回線） モニター）を想定して検討する。





## (参考) タクシープール分散配置の導入事例

	柏駅(千葉県柏市)		池袋駅(東京都豊島区)
	<東口>	<西口>	
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成11年度から4カ年にわたり東口の交通改善調査、試行実験を行い、11・13年度の2回社会実験を行って現在の本格運用に至る。</li> <li>市役所駐車場を土・日・祭日にタクシーの待機プールとして利用。</li> <li>駅前の歩行者天国時間(10:00~18:00)のみ待機プールを稼働している。</li> <li>来年度から西口も含めた一体的なタクシーシステムを検討予定。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一方通行でタクシーの路上待機車両であふれていた駅前の都市計画道路を拡幅し、双方向通行に整備する際に、縦列待機を禁止し、タクシーの待機プールを遠隔配置した。</li> <li>暫定利用のかたちで利用。</li> <li>駅前プールは20台程度(乗車バス含む)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>プール内に台数検知器、進入路沿いに満車空車表示を設置することで、待機列が発生することを防止</li> <li>プール出口にモニターを設置し、タクシーが乗場に順次侵入する。</li> <li>プールへ入構する進入路を指定。</li> <li>プールから駅前へのアクセス時間は2分程度(信号2箇所)</li> <li>用地は駅前広場ではなく道路認定。</li> </ul>
導入の経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>客待ちタクシーが駅前商店街へ縦列待機していたため、周辺道路の渋滞等の問題が発生していた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>客待ちタクシーの縦列待機の影響による周辺道路の混雑が問題になっていた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>池袋駅東口のタクシー乗場においては、タクシープールが未整備であることから、乗場から続く客待ちタクシーの待機列(40台程度)が発生し、交通渋滞の要因となっていた。</li> <li>東京都と警視庁で推進する交通渋滞解消のための違法駐車対策「スムーズ東京21」の一環として整備。</li> </ul>
システムの概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>モニター1台(待機プール)</li> <li>カメラ1台(駅前プール)</li> <li>NTT回線を利用して準動画をモニターに配信</li> <li>待機プールと駅前の距離は約350m程度(移動時間は約3~4分)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>モニター1台(待機プール)</li> <li>カメラ1台(駅前プール)</li> <li>専用回線(有線)を利用して準動画をモニターに配信</li> <li>待機プールと駅前の距離は約700m程度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>モニター1台(タクシープール)</li> <li>カメラ1台(乗車スペース)</li> <li>専用回線を使用</li> <li>満空標示板1台(現在は不具合のため使用停止)</li> </ul>
イニシャルコスト	<ul style="list-style-type: none"> <li>システム:約350万円</li> <li>用地費:市役所駐車場のためなし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>借地料として、市が1/3負担し、残り2/3はタクシー協会が負担</li> <li>システム整備費はタクシー協会の負担</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本体工事:約4,000万円(プール整備費、モニメント移設費、標識等)</li> <li>システム:約700万円(ITVカメラ*2、モニター、タクシープール満空標示板等)</li> <li>用地費:道路認定のため用地費、使用料はなし。</li> </ul>
ランニングコスト	<ul style="list-style-type: none"> <li>カメラの電気料金と回線使用料はタクシー協会が負担</li> <li>モニターの電気料金は市が負担</li> <li>メンテナンス費用は市とタクシー協会が協定を締結しており、保守契約は結んでいない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>借地料</li> <li>専用回線のため、回線使用料は発生しない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>約1万円/月</li> <li>専用回線のため、回線使用料は発生しない。</li> </ul>
導入までの流れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>スタッフ誘導による実験 システム使用による実験 タクシー需要等の見直し</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>ドライバーに向けてピラを配布 指導員を配置して実施(1週間程度) 本格実施</li> </ul>
検討・調整過程	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー協会に検討委員会と実験に参加してもらい、相互の意見交換を重ねる。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>「池袋駅東口タクシー対策実務者検討会」を開催し、関係機関との調整を図る。</li> <li>タクシードライバーに対し、導入前後の2回アンケート調査を実施。</li> <li>実験は実施せず、システム導入後に見直しや改良を検討している。</li> </ul>
導入効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシーの待ち行列の解消に伴う、周辺道路の混雑緩和</li> <li>アイドリング禁止のルールだが、現状はアイドリングを行っており黙認の状態。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシーの待ち行列の解消</li> <li>情報システムのコストは極めて安価</li> </ul>
導入後の課題・問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>夜間における、タクシープールでのドア開閉音に対して、周辺住民からの苦情が出ている。</li> <li>天候により、モニターが見にくい時がある。</li> <li>ドライバーからの問題点は特に出ていない。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>早朝にタクシーの待機台数が0台になる時がある。</li> <li>降車スペースがないため、二重停車が発生することがある。</li> <li>ドライバーからの問題点は特に出ていない。</li> </ul>
今後の方向	<ul style="list-style-type: none"> <li>各タクシー会社の駅への出入り台数を減らしてもらうように、要望を出す予定</li> <li>来年度から柏駅一体でのシステム(ITを利用したモビリティセンター*1等)を検討予定</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>都内の他の駅でも分散配置などのタクシー対策を検討する必要性は感じているが、計画段階からの検討や、駅広の一体的な見直しを契機としての導入でないと、用地確保などの問題があり難しいと感じている。</li> </ul>
参考写真			

\*1:主に歩行者を対象に、移動に必要な情報、バリアフリー情報等を総合的に提供する施設。道路の情報のほか、バス等公共交通の路線図や時刻表、乗換案内情報、地域情報等を提供する。

\*2:ITVカメラ(Industrial TV):工業用テレビカメラで、管理・監視カメラのこと



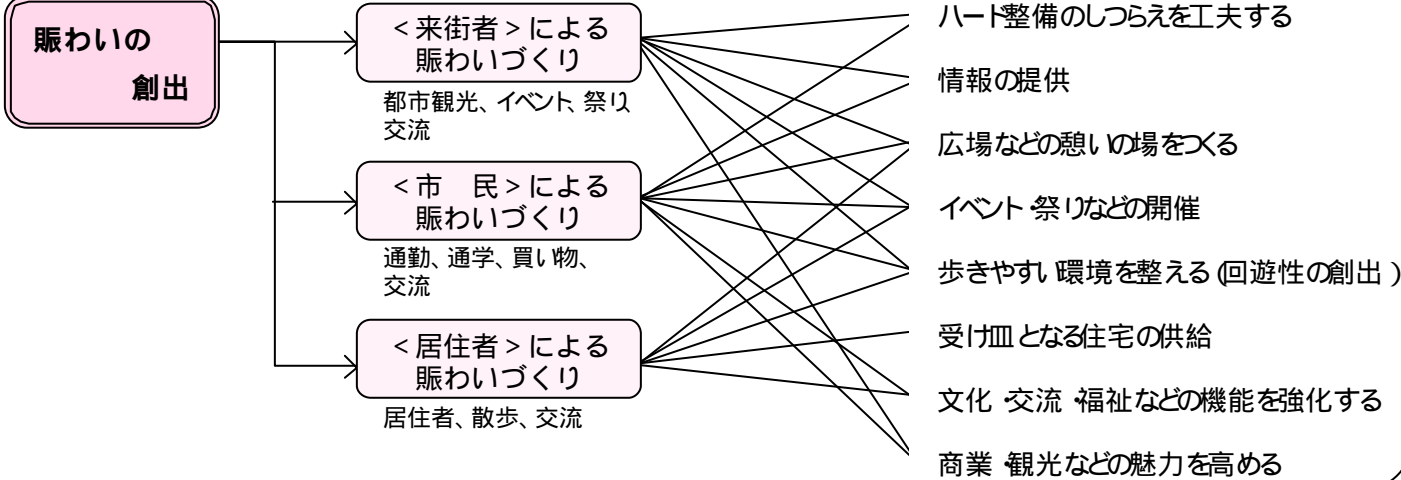
# 賑わい創出に向けた駅前広場の活用と土地利用

## < 検討結果 >

- ・駅周辺地区において展開される様々な整備事業を契機として賑わいを創出していくため、駅前広場と周辺土地利用を関連づけながら、総合的な施策展開を図っていく。
- ・駅周辺土地利用においては南北一体化を図る中で、都心機能の高度化とあわせ、都心居住機能の導入を積極的に図るものとする。
- ・駅前広場など公共空間の活用について、隣接する用地との一体的な活用を図りながら、年間を通じ賑わいが持続するような運営プログラムを工夫し、その実現に向け母体となる運営組織の具体化を、関係団体との連携のもとで図っていく。

## 1. 賑わい創出に向けた駅周辺地区における方向性

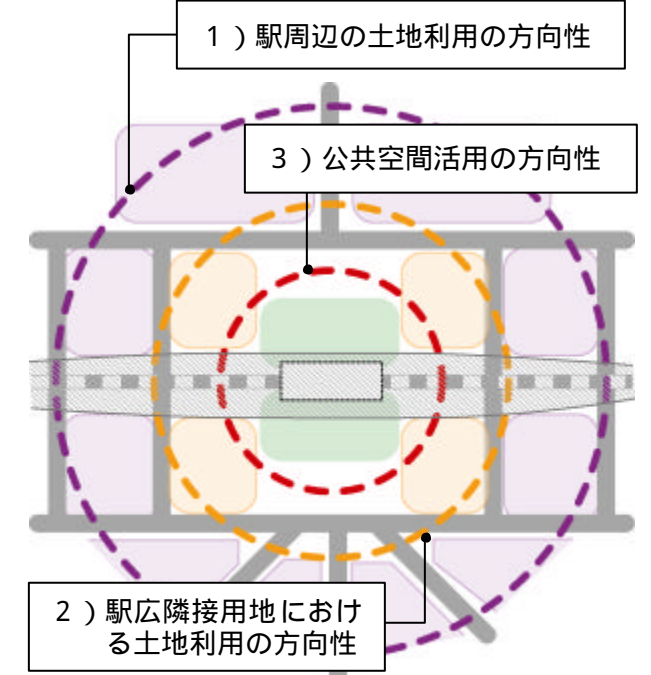
賑わい創出・活性化を図るには、まず、どのようにして中心市街地に人を集め、賑わいを生み出すかということが大切になる。このため、以下に示すようなポイントを押さえた取り組みを検討する。



## 2. 駅周辺整備における対応

次に、駅周辺での具体化を図るため、以下の手順で検討を進める。

- 1) 駅周辺土地利用の方向性  
富山駅拠点ゾーンを中心とし、南北一体化による都市再生の実現  
まちなか居住の推進
- 2) 駅広隣接地における土地利用の方向性  
居住機能の導入 + 生活支援施設(文化・交流・福祉)  
商業・業務機能の導入  
立体的土地利用のルールに基づく駅広との連携拡充
- 3) 公共空間活用の方向性  
多目的に利用できるハード面での空間整備の工夫  
年間を通じた賑わい創出への戦略  
公共空間の柔軟な利用管理の実現



### (参考) 取り組みの具体的イメージ例

**ハード整備のしつらえを工夫する**  
駅広隣接地の開発には、低層部分に商業施設等を誘致し、雁木型の半公共空間や、ほどよい閉鎖感(囲い込み)など、外構部にアメニティの向上や賑わい創出を図る整備形態、空間装置などのハード面での仕掛けづくりを工夫する。

広場の多目的利用を想定し、各利用に対応した広場の空間構成、建物配置を行う。また、広場に接する1階にはレストランやコーヒショップ等の賑わいのある諸室を配置したり、建物ファサード(正面、外観)への配慮など、賑わい演出の仕掛けが組み込まれている。(岩手県花巻市)

広場でのイベント風景

**情報の提供**  
富山の地域資源やイベント開催などを情報発信し、来街者(観光やビジネスを目的に富山を訪れる人)やイベント、各種の大会、会議の誘致を図る。また、イベント等への積極的な住民参加を促すために告知や情報配信を行う。

松江駅の広場整備にあわせて、国際交流機能を持った観光案内所の新設とITS(松江市観光・交通案内システム)「たびねっと松江」の導入による市街地移動の支援を行ったり、福祉センターのアトリウムに、大型ビジョンを設置し各種の情報提供を行う。(鳥根県松江市)

観光・交通案内システム

**広場などの憩いの場をつくる**  
安心や安らぎを与える公園や広場、カフェテラスなどを地区内に配置し、地域住民の語らいの場や来街者、買い物客の休憩スペース、待ち合わせスペースを確保し、動線と交差しない滞留・集いの空間を用意する。

ショッピング街の低利用地において、植栽、噴水、照明灯などの広場整備を行なった結果、イベントなどに積極的に活用されるようになり、広場を中心として市街地の賑わいが増加している。(石川県金沢市)

広場でのイベント風景

**イベント・祭りなどの開催**  
駅周辺地区に訪れる目的提供と楽しさを演出するため、お祭り、街角コンサート、朝市、大道芸などの継続的なイベント開催と、受け皿となる場の提供、及び主催組織の立ち上げを図る。

札幌市では、公共空間を市民が集い活動する場として、様々な規制を見直す計画を進めており、ルールやガイドライン、モデル事業を検討している。現在は、市内の各所で作品展示、パフォーマンス、オープンカフェなどの活用が行われている。(北海道札幌市)

駅広でのミニ作品展

**歩きやすい環境を整える(回遊性の創出)**  
歩行者動線の安全性を第一に高齢者などすべての人に歩きやすい歩行者空間とネットワークを確保する。また、歩道部の植栽や照明灯、分かりやすいサインの設置、バリアフリー対応型信号機等の整備を図る。

駅周辺における土地区画整理事業により、広幅員歩道や公園の整備を行なうとともに、修景や電線類地中化、散策路の整備などを行ない、潤いのある空間を整備した。(長野県松本市)

整備された歩行者空間

**受け皿となる住宅の供給**  
都心居住を推進し、受け皿となる住宅供給を駅周辺の遊休地に誘致する。  
都心部の人口増は夜間人口の増加、商業・サービス業の振興、さらには夜間も含めた賑わい創出につながっていく。

今後ますます進展する高齢化社会への対応等を図りつつ、職住近接型都市居住の中心的役割を担う地区として、住宅、病院、ケアハウス、健康増進施設、商業施設からなる複合施設を整備し、中心市街地の活性化及び都心人口の回復に寄与した。(福井県福井市)

病院の併設

**文化・交流・福祉などの機能を強化する**  
商業だけでなく、住宅供給にあわせた公共公益施設の整備や、既存の公益施設の活用などにより、文化、交流、福祉、学習、情報等に関する機能を強化し、地域住民にとっての生活・交流の拠点を整備することで、コミュニティの育成を図る。

再開発事業の実施により、商業施設、多目的ホール、図書館等からなる複合施設「アステアかさい」を整備した。その結果、人と情報の新しい交流拠点として、賑わいを創出している。(兵庫県加西市)

アステアかさい交流プラザでのイベント

**商業・観光などの魅力を高める**  
駅広隣接地や周辺遊休地への個性ある魅力的な核テナントの誘致などを行い、幅広い年齢層のニーズに対応した多様な商業施設や観光拠点施設を導入し、1階レベルに魅力的な商業店舗等を誘致することで、広場と一体となった賑わいを創出させる。

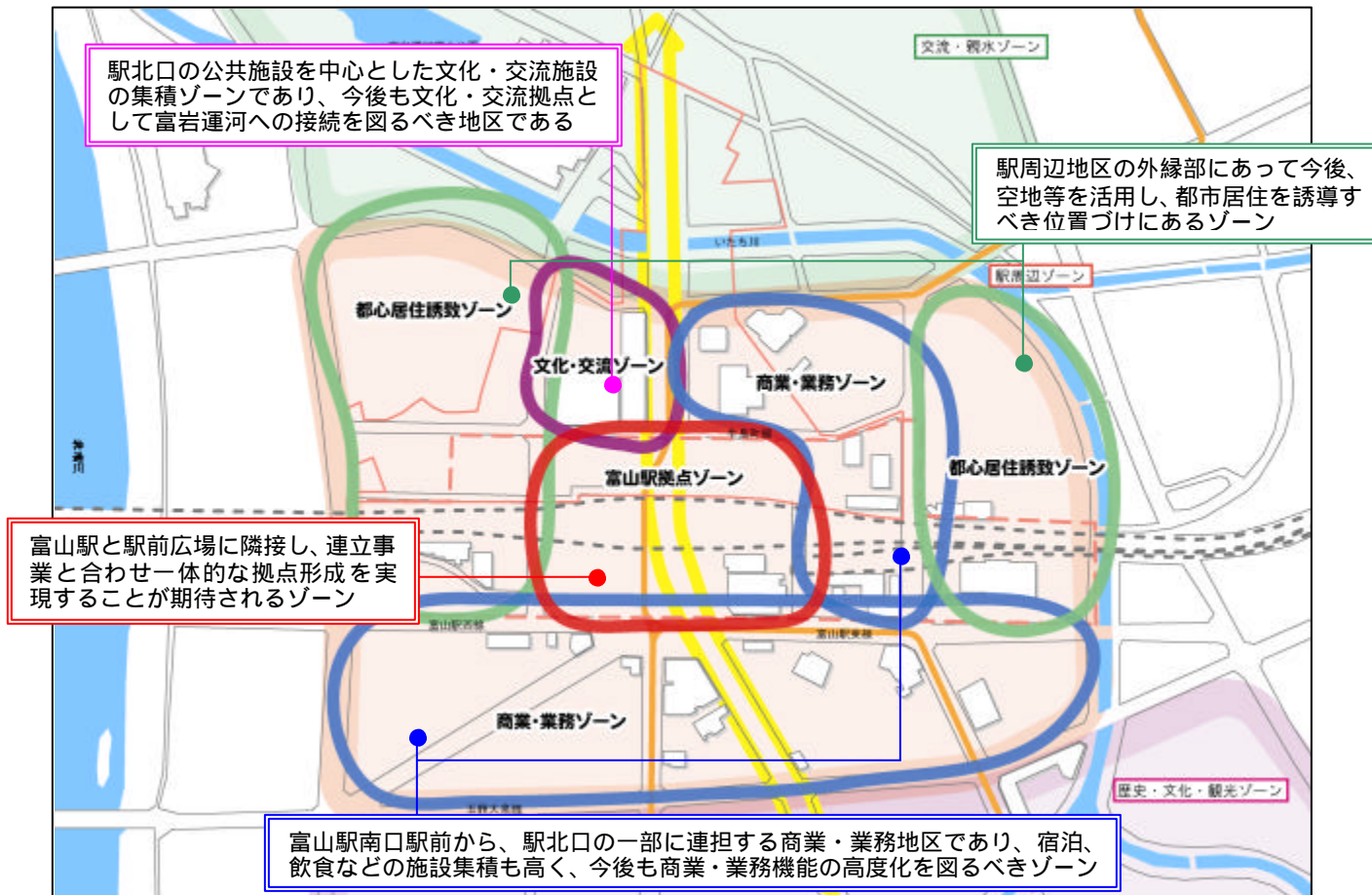
民間事業者が商業施設、シネマコンプレックス(複数の映画館によって構成される、複合映画館) 託児所等を整備し、市は駅からのデッキの整備、周辺道路の拡幅整備、交差点改良等を推進し、官民が共同して中心市街地の形成を図るとともに駅周辺の環境整備を進めた。(神奈川県海老名市)

ピナウォーク全景



1) 駅周辺の土地利用の方向性

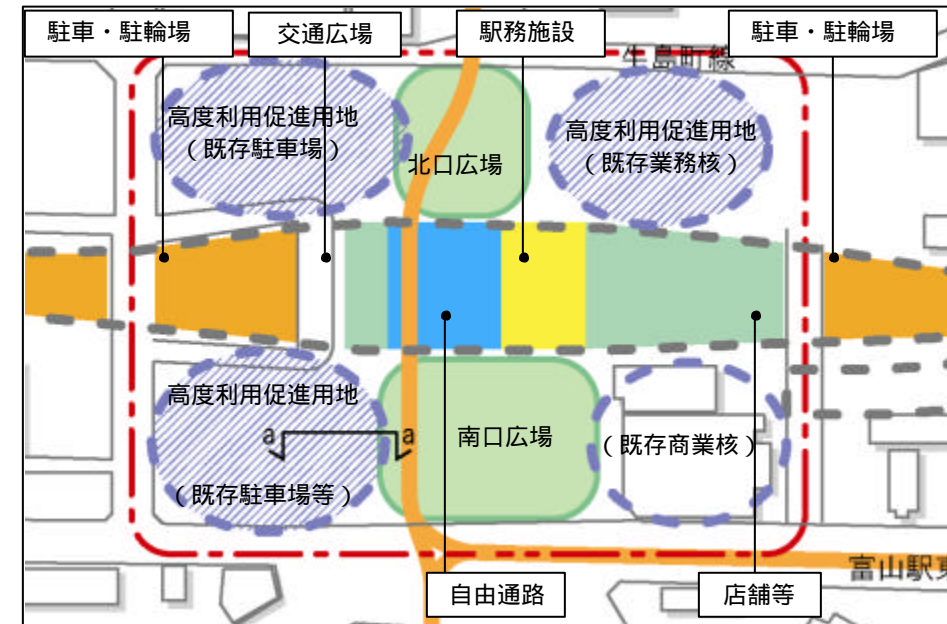
- ・富山駅周辺地区における土地利用の基本方向を以下の4つのゾーンに分けて考え、各ゾーンを位置づける。
- ・このうち、富山駅拠点ゾーンは周辺ゾーンとの連携により、駅南北一体化の中心となるゾーンとして位置づけ、周辺の土地利用において、駅というポテンシャルを活かして商業・業務機能を導入し、魅力あるゾーンを形成するだけでなく、住宅機能も積極的に取り入れていくことを基本方針とする。



2) 駅広隣接用地における土地利用の方向性

- ・富山駅拠点ゾーンにおいては、駅周辺の賑わいを創出する大きな役割があることから、土地利用の方向性とあわせて、賑わい創出を図る整備形態や空間装置についても検討する。
- ・商業・業務だけでなく交流機能や居住機能（周辺地区の居住をサポートする生活支援）の立地について関係者と協力して推進していく。

富山駅拠点ゾーンにおける土地利用の方向性

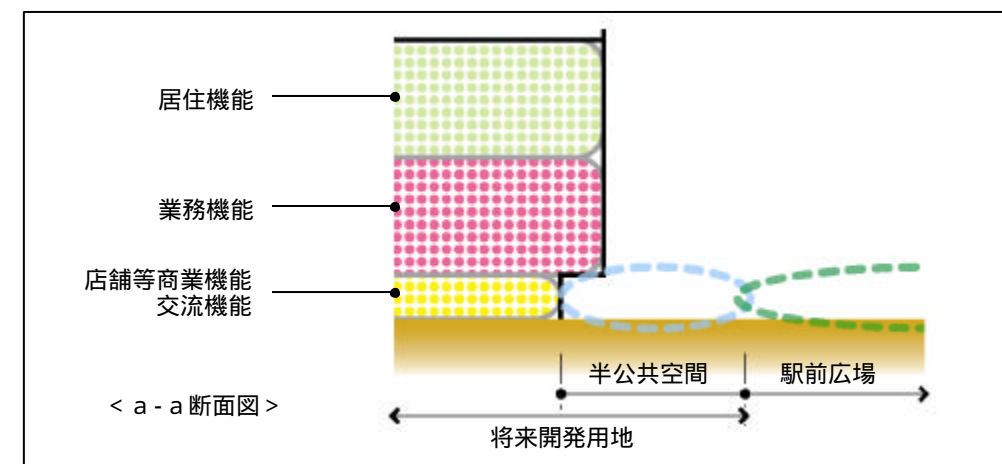


富山駅拠点ゾーンの機能整備方向

- 交流核（観光・交流センター的な施設）
- 都心居住・生活支援施設（福祉・文化拠点）
- 商業・業務核

将来開発用地の立体的土地利用イメージ（素案）

- ・複数の機能が立体的に重なって立地することを想定する。
- ・具体の土地利用の方策として、低層階での賑わい創出に配慮した床利用の促進や、宅地前面の駅前広場と一体となったオープンスペースの確保などにより、賑わい拠点となる空間創出の具体化を図る。



(参考) まちなか居住の推進方向

出典：富山市まちなか居住推進計画（素案）平成16年12月 富山市

都心地区の生活基盤

- ・都心地区での居住を支える生活関連施設の分布状況と徒歩圏距離（300m圏に設定）をみると、ほとんどの施設が歩いて利用できる範囲に分布している。
- ・こうした生活基盤を活用し、歩いて暮らすライフスタイルの楽しさを市民共有のものとすることが課題となっています。

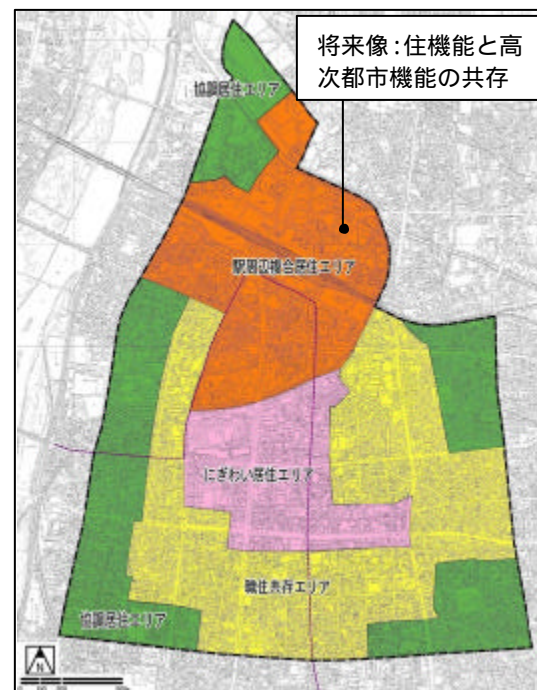
駅周辺複合居住エリアにおける整備方針

駅前の利便性に着目して、今後、企業所有地等がマンションに転換する可能性が高く、路面電車沿線・駅周辺での住宅地の整備を視野に入れた生活利便施設の立地誘導や歩道のネットワーク整備等による歩いて暮らせる環境整備を進める。

駅南側では、居住機能と商業・業務機能が複合したエリア形成と、細分化されている敷地の共同化による建物整備を進める。

まちなか居住推進施策メニュー

- ・まちなか共同住宅建設促進事業
- ・まちなか住宅取得支援事業
- ・まちなか優良賃貸住宅補助事業
- ・まちなか居住普及・支援事業
- ・まちなか住宅転用支援事業
- ・まちなか住宅家賃助成事業
- ・住宅に併設する店舗等整備費支援事業
- ・まちづくり計画策定支援事業



エリア区分と地域の将来像



### 3) 公共空間活用の方向性

賑わい創出の受け皿となる空間整備にあたり、駅前広場の活用が重要になる。

従来の駅前広場では、交通機能に特化しており、賑わいをうみ出す広場機能や空間的な仕掛けが不十分であった。一方で、公共空間を利用して賑わいを創出する取り組みが始まっており、これらを参考にし、より先進的な公共空間を活用した賑わい創出を図る。

#### 多目的に利用できるハード面での空間整備の工夫

##### 多目的な活用空間確保の工夫

- ・移動式の植樹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。

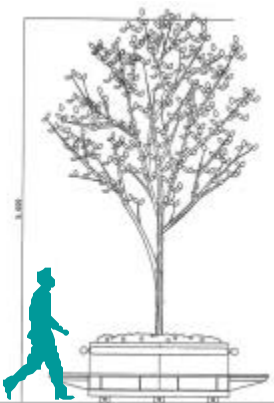
##### その他のハード面での工夫

- ・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>



<キャスター付プランター>



(参考) 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（三色照明により色つきの影を作り出す）、噴霧、噴水設備、エア式テント、臨時電源設備を持つ



#### 柔軟な利用管理

##### 施設の定義と関連法

- ・「道路法」上の道路：一般国道、都道府県道、市町村道（高速自動車国道を除く）
- ・その他、「道路交通法」上の規制対象となる私道
- ・上記道路のうちの車道及び歩道、歩行者専用道、緑地帯等の空間

##### 占用や使用に関する事項の概要

- ・交通以外の目的での道路空間の利用に際しては、道路法に基づき道路管理者による「道路占用許可」及び道路交通法に基づき警察による「道路使用許可」が必要となる。
- ・道路空間は基本的に、交通機能の確保が最優先される。

#### 我が国における公共空間利用に関する法令

対象	関連法	地方公共団体の条例
全般	地方自治法	公有財産規則
道路	道路法・道路交通法	道路占用規則等 露店市場管理条例、屋台指導要綱等
公開空地	建築基準法	総合設計許可要綱、実施細目等
飲食利用	食品衛生法	食品衛生条例
公園	都市公園法	公園条例等

#### 情報提供システムの活用

- ・駅及び駅前広場における市民や来街者に対する情報提供は、通常のサインやマップによるまち案内、交通案内以外に、スクリーンやパーソナルコンピューター、携帯電話等のモバイル機器などにより、中心商業地と連携しつつ、観光情報、まち情報、イベント情報など活性化を支援するリアルタイム、双方向のしくみが求められる。

(参考) 横浜市都心部におけるスクリーンネットワークの整備

1. 整備の目的

- 公共情報の提供によるまちの利便性の向上
- まち情報の提供によるまちの活性化
- 緊急時情報の提供によるまちの安全性の向上 (文字情報)

2. スクリーンネットワーク

- 小型スクリーン (50インチPDP)
- 屋外型157インチスクリーン (LED)
- 屋外型スクリーン 総合案内所
- ライブカメラ

3. 放映イメージ

※映像コンテンツの提供については、4.スクリーン映像の提供コンテンツの提供

(参考) 札幌における公共空間の有効利用のための規制緩和：札幌駅前通地下歩行空間計画

- ・公共地下道の一部を広場として位置づけ、道路管理者との協定により柔軟な利用管理を実現している。
- ・都市計画道路の変更により、「(仮称)札幌駅前通公共地下歩道」を歩行者専用道として指定し、街路事業として整備した。その上で、両側の4mずつを市が設置する広場(憩いの空間)として位置づけ、管理の方法や費用負担について道路管理者(国及び札幌市)と広場管理者(札幌市)で、兼用工作物管理協定を締結した。
- ・それにより、通常、道路では維持管理費に対して収入はないが、憩いの空間の空間使用料や広告枠の使用料により、維持管理費の軽減を図ることを考えている。
- ・広場の管理については、別途広場の管理に関する条例を定め、この条例に基づいた管理とすることで、柔軟な利用を促している。
- ・また、平成13年度に札幌駅前通地下歩行空間の「施設づくりを考えるワークショップ」を実施し市民からの要望を反映させている。



オープンカフェ的な使い方による周辺ビルと一体となった活用イメージ



フリーマーケットのような市民交流の場としての活用イメージ



年間を通じた賑わい創出への戦略

「ハード面での空間整備」、「柔軟な利用管理の実現」だけでは、持続的な賑わいの創出は困難である。そこで、持続的な賑わい創出を実現するために、ハード整備・規制の緩和にあわせて、年間を通じたイベントの実施による空間の活用が必要になる。

(参考)多彩なイベント実施：サンストリート亀戸

- ・平日を含め、賑わいを創出しているサンストリート亀戸では、空間デザインとともに、年間を通じてのイベント実施により賑わいを生んでいる。
- ・毎日のようにイベントが実施され、細かなものを含めると年間500件近くのイベントが実施されており、一般者主催のイベント等も行われ、種類も多岐にわたっている。
- ・また、配色計画やデザイナーによる広告物コントロール、オープンカフェ、路上販売、はみ出し陳列などの要素を組み合わせ、空間を演出している。
- ・施設配置としては、ほどよい閉鎖感を与えた広場などの空間的な配慮も見られる。



物産展



女子プロレス公式試合

<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/ワーカーフェスティバル>



<祭り(踊り、富山音頭、よさこいソーラン踊り)>



<パフォーマンス>



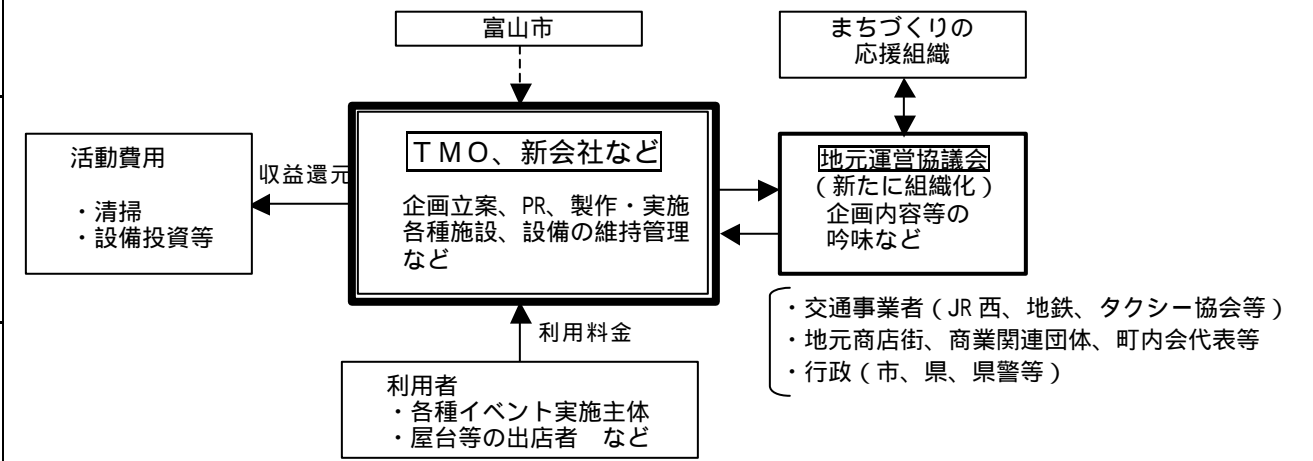
管理運営組織

前述したイベントスケジュールの立案や年間を通じた情報発信、イベントの実施を行うには、専門的なノウハウを有する民間が主体となり、関係者と調整しつつ実施していく体制が必要になり、下図のように駅周辺におけるまちづくりの段階的構成の中で、まちづくりの実行組織、応援組織等との連携が求められる。

また、管理運営組織とあわせ、管理・運営等に関する条例等を策定し、これに基づいて誘導を行っていくことが適切と考えられる。

運営の仕組み(組織とルール)づくり

- ・TMO\*や新会社が全体的・統括的な運営を行なう。
- ・この場合、各種決定事項について地元運営協議会を経ることとする。



\*TMO: タウンマネジメント機関、商業集積の再生への取り組みを担う組織

活用メニューの提案(例)

	メニュー例
<b>【定常時の活用メニュー】</b>	
平日の定常的利用	お弁当プラザ 屋台村(夜間)
週末の定期的利用	オープンカフェ フリーマーケット等
<b>【非定常時の活用メニュー】</b>	
駅南北、中心市街地との連携、拡充による活用メニュー 桜祭りとチンドンコンクールの連携拡充 ・富岩運河～中心商業地までの都市軸上イベント	チンドンコンクール ナイトフェスタ とやま湾味覚市 等
広域との連携、導入による活用メニュー ・北陸の拠点ネットワーク(金沢、福井) ・県内の連携イベント(立山地域との連携、高岡等との連携)	環日本海物産展 ビールまつり ワーカーフェスタ等
新規駅前地区への導入プログラム ・NPO などによるイベント活動メニュー 生活暦に即した活用メニュー	ワーカーガーデン ペットコンクール 市民音楽祭等

年間スケジュール(例)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月																																																				
平常時の利用	・恒常的には「オープンカフェ、ワゴン、憩いの場、通路」 ・「移動式の屋台」(昼はお弁当販売、夜は季節ごとに屋台村、ビアガーデンなど)・「地元産直市」・「定期市」・「のみの市」・「フリーマーケット」 ・「共同売り出し」 ・「公開ミニ番組」 ・「街角パフォーマンス」																																																															
非定常な利用	<table border="1"> <tr> <td>既存との連携イベント</td> <td>チンドンコンクール(桜まつり)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>富山まつり</td> <td>おわら踊りの夕べ</td> <td></td> <td>とやま湾味覚市</td> <td>富山スノビアート</td> <td>同左</td> <td>同左</td> <td>同左</td> </tr> <tr> <td>新規</td> <td>観光交流型</td> <td>フラワーフェスタ</td> <td></td> <td></td> <td>ビールまつり</td> <td></td> <td></td> <td>海の幸祭り</td> <td></td> <td>環日本海物産展</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>市民参加型</td> <td>ワーカーガーデンコンテスト</td> <td></td> <td>ペットコンクール</td> <td>子供のまちイベント</td> <td></td> <td></td> <td>市民音楽祭</td> <td>ナイトフェスタ</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>												既存との連携イベント	チンドンコンクール(桜まつり)				富山まつり	おわら踊りの夕べ		とやま湾味覚市	富山スノビアート	同左	同左	同左	新規	観光交流型	フラワーフェスタ			ビールまつり			海の幸祭り		環日本海物産展				市民参加型	ワーカーガーデンコンテスト		ペットコンクール	子供のまちイベント			市民音楽祭	ナイトフェスタ																
既存との連携イベント	チンドンコンクール(桜まつり)				富山まつり	おわら踊りの夕べ		とやま湾味覚市	富山スノビアート	同左	同左	同左																																																				
新規	観光交流型	フラワーフェスタ			ビールまつり			海の幸祭り		環日本海物産展																																																						
	市民参加型	ワーカーガーデンコンテスト		ペットコンクール	子供のまちイベント			市民音楽祭	ナイトフェスタ																																																							
関連事項の整理	<table border="1"> <tr> <td>県内近在の主な観光イベント</td> <td>チューリップフェア</td> <td>同左</td> <td></td> <td></td> <td>利賀フェスティバル</td> <td>おわら風の盆</td> <td>高岡万葉まつり</td> <td></td> <td></td> <td>日本海なべ祭り</td> <td>雪のカーニバル</td> <td></td> </tr> <tr> <td>富山市民の交流イベント</td> <td>春季のイベント(花、祭り等)</td> <td></td> <td></td> <td>夏季のイベント(祭り、山登り、海等)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>冬季のイベント(雪、スキー等)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>市民暦</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>夏休み</td> <td>夏休み</td> <td></td> <td>学園祭</td> <td></td> <td>クリスマス</td> <td>正月</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>都心部での既存イベント</td> <td>チンドンコンクール(22万人)</td> <td></td> <td>山王まつり</td> <td></td> <td>富山まつり(52万人)</td> <td>おわら踊りの夕べ(0.6万人)</td> <td></td> <td>とやま湾味覚市(1.3万人)</td> <td>富山スノビアート(16万人)</td> <td>同左</td> <td>同左</td> <td>同左</td> </tr> </table>												県内近在の主な観光イベント	チューリップフェア	同左			利賀フェスティバル	おわら風の盆	高岡万葉まつり			日本海なべ祭り	雪のカーニバル		富山市民の交流イベント	春季のイベント(花、祭り等)			夏季のイベント(祭り、山登り、海等)					冬季のイベント(雪、スキー等)				市民暦				夏休み	夏休み		学園祭		クリスマス	正月			都心部での既存イベント	チンドンコンクール(22万人)		山王まつり		富山まつり(52万人)	おわら踊りの夕べ(0.6万人)		とやま湾味覚市(1.3万人)	富山スノビアート(16万人)	同左	同左	同左
県内近在の主な観光イベント	チューリップフェア	同左			利賀フェスティバル	おわら風の盆	高岡万葉まつり			日本海なべ祭り	雪のカーニバル																																																					
富山市民の交流イベント	春季のイベント(花、祭り等)			夏季のイベント(祭り、山登り、海等)					冬季のイベント(雪、スキー等)																																																							
市民暦				夏休み	夏休み		学園祭		クリスマス	正月																																																						
都心部での既存イベント	チンドンコンクール(22万人)		山王まつり		富山まつり(52万人)	おわら踊りの夕べ(0.6万人)		とやま湾味覚市(1.3万人)	富山スノビアート(16万人)	同左	同左	同左																																																				
	* ( )内数値は H13 年度観光入込み客数 世界子どもモノづくりロボット大会 マラソン サイクリング まち歩き 体験教室 チャレンジ教室 等																																																															



# 駅周辺の景観形成方策

## < 検討結果 >

「美しさ」を備えた<まちなみ>づくりを実現するため、以下のような方針で臨んでいく。

富山市景観まちづくり条例に基づく、実現方策の推進を基本とする。

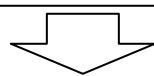
- ・景観まちづくり条例に基づく、景観まちづくり協定区域の指定を想定し、地元が総意として打ち出す。
- ・景観まちづくり計画に基づき、官民一体により、市民団体の活動や公共の支援などによる総合的な景観創出を推進する。

駅周辺地区については、地区計画によるコントロールを検討する。

シンボル景観となる駅舎、駅広のデザインについては、美しいまちなみになるように総合的に整備が実現することを目指して関係者間で調整する。

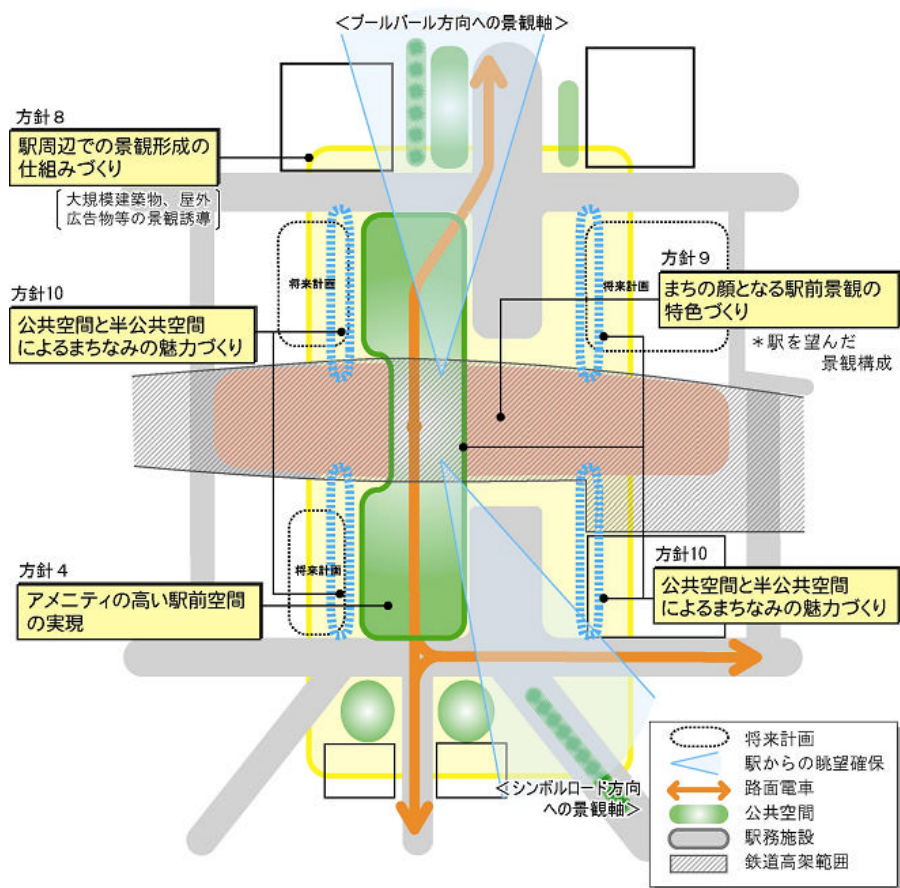
## 1. 駅周辺における景観形成の<現状の問題点と課題>

- ・広場自体が手狭で、交通機能中心の駅前広場となっているため、環境空間、修景空間、交流空間にかける。
- ・駅前広場からの見通しが悪く、魅力的な景観となっていない。
- ・駅と駅周辺の商業・業務施設との連続性がない。
- ・富山らしさを感じることでできる施設や空間が少なく、特色がない。
- ・駅周辺の照明が少なく、夜間になると周辺が暗くなる。 など

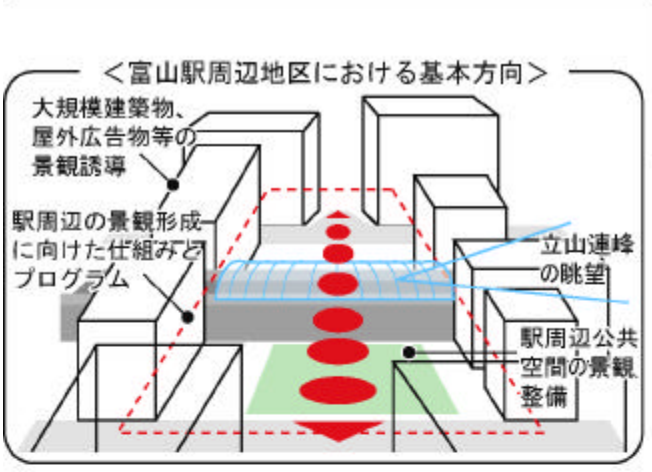


## 2. コンセプト3と展開イメージ

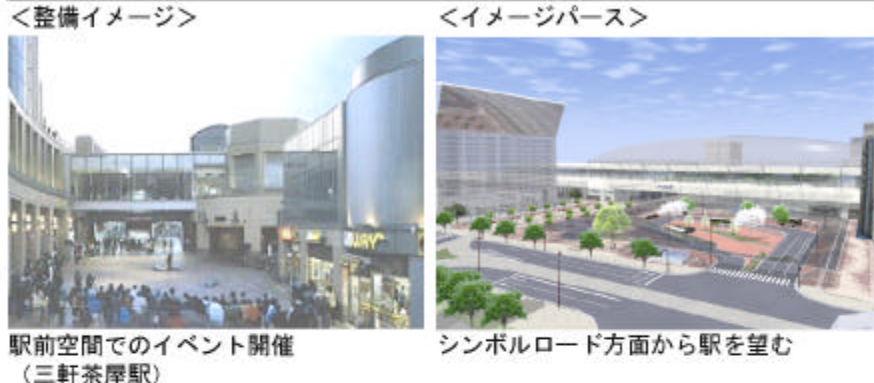
### コンセプト3：「美しさ」を備えた<まちなみ>づくり



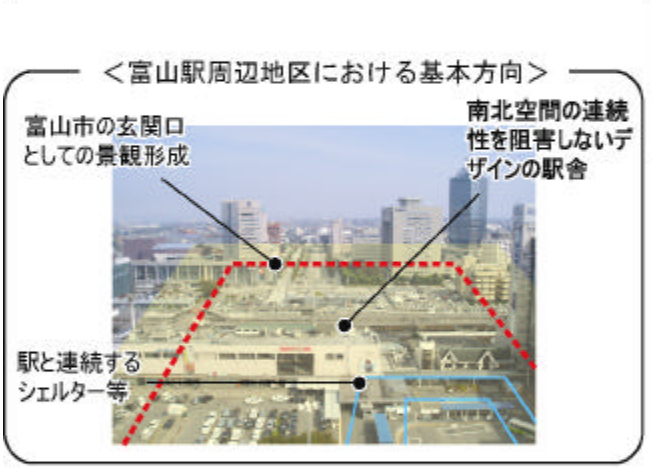
## 方針8. 駅周辺での景観形成のしくみづくり



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。



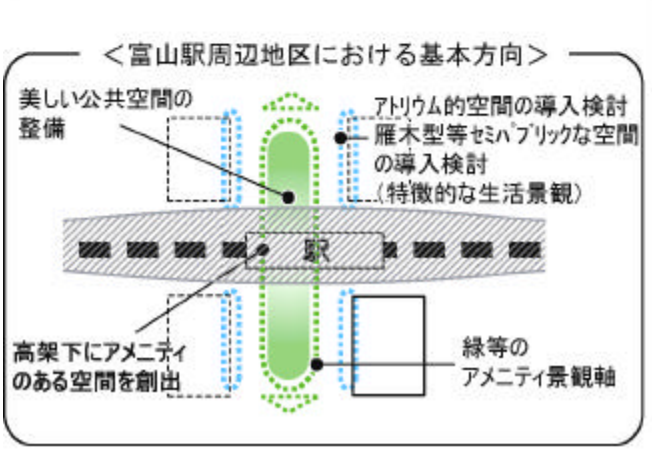
## 方針9. まちの顔となる駅前景観の特色づくり



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。



## 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。





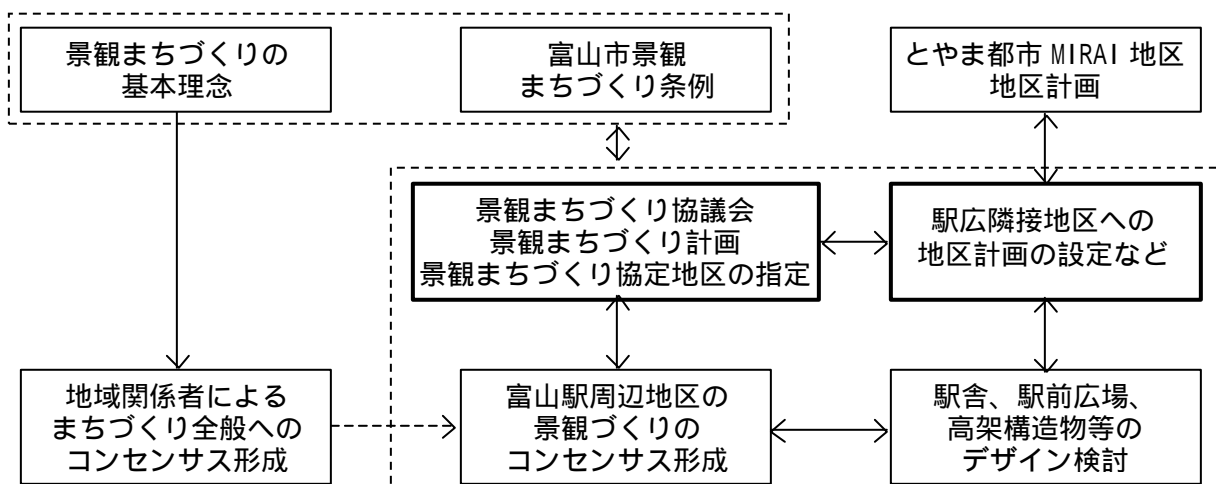
### 3. 景観形成のしくみづくり

コンセプト3 / 方針8：駅周辺での景観形成のしくみづくりの実現のために、富山市景観まちづくり条例に基づき、今後、景観三法に基づく景観まちづくり計画の作成が想定される。

景観まちづくり計画では、富山駅周辺地区を景観計画の対象区域として設定し、景観協議会や景観整備機構などのしくみを導入しながら、景観整備の方針をたて、景観地区、景観協定などの指定を含めた、まちづくりによる推進を図る。

この動きと連動して、今後、土地区画整理事業による整備とともに、地区計画の導入も視野に入れたしくみづくりが必要と考えます。

さらに、駅周辺景観形成に向けては、建築的な規制や対応だけでなく、日々の活動からの雰囲気も重要な要素であるため、地域関係者によるまちづくりの合意形成が重要な役割を果たすものと考え、「まちづくり憲章」の制定などによる景観づくりのコンセンサス形成を図っていく。



#### (参考) 都心景観の基本方向

出典：「富山市の景観施策のあり方について」報告書 平成16年

都市の中心部は、商業・業務だけではなく行政・情報・文化・交通等の中心地として多くの人が多様な目的を持って訪れる場所です。また、都心で居住する人の生活の場でもあります。

市民には、にぎわいや安らぎを与え、来訪者には美しい富山市のイメージを抱いてもらうため、官民一体となった都心景観づくりに努めます。

公共事業は、道路緑化の推進や修景整備、電線類地中化の推進など美しい都心景観づくりを積極的に推進し、私有地では、無秩序な屋外広告物の排除や建物の色彩、形態、高さについて周辺との調和に配慮することで、魅力的でうらおいが感じられる景観形成を目指します。

景観の特徴	景観形成上配慮すべき事項
<ul style="list-style-type: none"> <li>とやま都市MIRAI 地区など風格ある景観</li> <li>緑が多く、にぎわいや安らぎの感じられる景観</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>美しい公共空間の整備推進</li> <li>無秩序な屋外広告物の景観誘導</li> <li>都心景観に影響を与える大規模建築物等の景観誘導</li> <li>美しい商店街等の形成</li> <li>私有地の緑化推進</li> </ul>

### 4. まちづくりと一体的に整備された駅舎の事例(二条駅)

- コンセプト3 / 方針9：まちの顔となる駅前景観の特色づくりの実現に向けて、富山の特色をいかした、駅前景観を検討していく。
- 駅舎の建設にあたり、上屋に木造文化を持つ京都にふさわしい木造の「大屋根」方式を採用し、木造文化の継承と発展に留意している。
- また、旧二条駅の記憶を尊重し、正面性・中心性のあるシンボリックなものにするとともに、新しい技術や素材を使い、新鮮な感覚で空間を構成することを目指している。
- 大屋根の形態は、大徳寺弧蓬庵等に見られる編笠門の形態をモチーフ(デザインなどの中心となる内容や主題)にしている。



#### (参考)「富山市景観まちづくり条例」の骨子(主要部分)

総則	目的	市民・事業者及び市が協働で、景観まちづくりを総合的かつ計画的に推進し、表情豊かで魅力的なまち並み形成の推進に資する
	定義	「景観まちづくり」地域の特性を生かした魅力ある景観を守り、育て、創ることによりまちづくりを行うこと等
	基本理念	<ul style="list-style-type: none"> <li>立山連峰の眺望や水と緑が豊かな自然環境に調和するように進めること</li> <li>地域固有の歴史、文化、市民の暮らしぶりを反映するように進めること</li> <li>市民一人一人の主体的な取り組みによることを意識すること</li> <li>市民、事業者及び市の協働により進めること</li> </ul>
責務	市民	主体的な取り組み、市の施策への参加・協力等
	事業者	地域の一員としての取り組み、市の施策への参加・協力等
	市	施策の総合的・計画的な実施、市民等の意見の反映等
景観まちづくり基本方針等		景観まちづくり基本方針 / 景観まちづくりを総合的・計画的に実施するための基本となる方針を策定 景観まちづくりの先導的役割等 / 市の先導的役割、国等に対する協力の要請、諸制度の活用等
景観まちづくり活動の推進		景観まちづくり市民団体 / 景観まちづくり活動を行う市民団体の登録 景観まちづくり協議会 / 一定の区域の景観まちづくりを行う団体の認定、景観まちづくり計画の作成
区域指定による景観まちづくり		景観まちづくり協定区域 / 景観まちづくり計画について協議会と市長が協定を締結 協定締結・公表 届出 助言 指導 勧告 景観まちづくり推進区域 景観まちづくり上、重要な区域を指定 区域・基準の指定 告示 届出 助言 指導 勧告 事実の公表

#### (参考) 景観法の活用による景観まちづくり

- 景観法では、景観を保全するための基本理念、住民・事業者・行政の責務を明確化すると共に、実立法として、景観形成のための行為規制を行う仕組みや支援の仕組みも備えている。
- 富山駅周辺地区では、市で制定済みの景観まちづくり条例に基づき、計画を策定した上で、地区計画の設定も想定される。



景観法のスキーム

出典：『景観三法』の制定について H16 7月国土交通省



### 5. まちなみの魅力づくりに向けたルールづくり

- ・コンセプト3 / 方針10: 公共空間と半公共空間等によるまちなみの魅力づくりの実現に向けて、3のしくみの中で、駅周辺地区の駅前広場隣接用地や、主要な沿道空間などにおいて、景観に配慮した空間形態等をルールづくりの具体化により実現していく。
- ・その際、景観まちづくり計画による景観資源の指定や、景観形成基準の具体化とともに、区画整理地区において、都市 MIRAI 地区の地区計画と協調しつつ、地区計画による建築物等のコントロールを具体化していく。

#### (参考) 景観形成方針の策定事例

以下に、景観形成方針として駅周辺における景観形成方針を策定している自治体を整理する。

	札幌駅南口地区 (H15.4.1 施行)	川崎駅西口大宮町地区 (H16.6.1 施行)
概要	<p>都市景観条例に基づき、都市景観の形成上重要な地区を「都市景観形成地区」として指定し、景観づくりの目標や、建築物等の色彩・デザインについてのルールを定め、良好な都市景観の形成を図っていく。</p> 	<p>川崎駅西口周辺地域は、現在計画が進行している住宅市街地整備総合支援事業などにより地区の総合的な整備が予定されており、東口周辺地域と同様に川崎市の都市イメージを決定する重要な拠点地域である。現在、拠点的な整備が進行していることから、都心地区にふさわしい良好な街なみ景観の形成を図るため、都市景観条例に基づく都市景観形成地区に指定している。</p> 
地区面積		8.2ha
地区内エリア		住居系エリア、業務・商業系エリア
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 緑豊かで四季の彩りにあふれる街</li> <li>2 すべての人に開かれた、魅力的で活気とやすらぎのある街</li> <li>3 文化のかおり高い、美しく洗練された空間を共有できる街</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊かな文化に育まれた地区にふさわしい「落ちつきと知性」が感じられる街なみづくり</li> <li>・川崎駅西口の表玄関にふさわしい「風格と象徴性」が感じられる街なみづくり</li> <li>・年月とともに成熟する地区にふさわしい「暖かさと深み」が感じられる街なみづくり</li> </ul>
景観形成方針	<p>札幌駅周辺地区は、JR札幌駅と駅前広場を中心とした本市の玄関口であり、市民をはじめ、すべての人にやさしい公共空間であることが求められている。</p> <p>沿道空間の魅力を上向きにすることが期待されている駅前通を通して大通り方面からの都市軸を受け、人々の交流拠点となる地区である。</p> <p>このため、地域の主体的な景観形成を目指すとともに、魅力ある世界都市にふさわしい「顔」として、美しくうるおいのある街の形成を図るため、上段の基本目標を定めている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人工地盤や公開空地のネットワークにより、潤いのある緑空間や、新たな都市活動を誘発する広場空間を形成する。</li> <li>・スケールの大きな街区構成の中に、ひだ(布)のもつ柔らかい表情のように、曲線や凹凸によって変化のある表情とすることや影を感じさせるヒューマンスケールの街なみを形成する。</li> <li>・段階的な整備に対応し、居住空間と業務・商業空間が呼応しながら、共に成熟する街なみを形成する。</li> </ul>
景観形成基準	<p>下記分類毎に配慮すべき点、基準を挙げている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広場の演出</li> <li>・建築物等(敷地・緑化計画、形態、外壁の色彩、材質、塔屋・付帯設備等、夜間景観、仮設物等、自動販売機類)</li> <li>・景観の維持管理</li> </ul>	<p>下記分類毎に配慮すべき点、基準を挙げている。</p> <p>建築物のデザイン / 広場のデザイン / ブリッジのデザイン / 道路のデザイン / 広告物のデザイン / あかりのデザイン / みどりのデザイン</p>
検討組織	札幌市都市景観委員会 (S57 設置) 都市景観審議会 (H10) 景観アドバイザー制度 (H11)	川崎市都市景観検討委員会、川崎市都市景観審議会 川崎都市景観協議会：川崎市に立地し、まちづくりに関連した事業を行っている13企業、1法人による団体で、21世紀に向け川崎市が活気と潤いのある都市として発展されて行くことを望んで設立。

#### (参考) 駅周辺における地区計画策定事例

以下に、駅周辺における地区計画を策定している地区計画の例を整理する。

	福井駅周辺地区 地区計画 (福井県福井市)	倉敷駅周辺地区計画 (岡山県倉敷市)
概要	<p>現在、福井駅周辺土地区画整理事業も全体の約7割が仮換地指定され、一部で移転が始まるなど、いよいよ本格化してきており、これを機に、県都福井の顔にふさわしい活力と魅力のある街への再生に向けたまちづくりのルールである「地区計画」を、H12年12月7日に地元の住民とともに定めた。</p> <p>この地区計画では、区域を4つのブロックに分け、ブロックごとに、建築物の用途をはじめ、まち並みの景観統一などに関する独自のルールが盛り込まれている。</p>	<p>倉敷駅周辺地区は、瀬戸大橋や山陽自動車道の開通により、ますます広域的拠点性が高まっており、その中心であるJR倉敷駅の北側に隣接する地区は、本市の中心地区にふさわしい高次都市機能を備えた魅力ある都心地区を形成することが求められている。</p> <p>H6年12月2日告示</p>
地区面積	約15.8ha	約18.0ha
地区計画の目標	<p>本地区は、県都福井市の顔にふさわしい活力と魅力ある都市拠点の形成が望まれている。</p> <p>そのため、土地の高度利用を推進し各種都市機能の集積を図ると共に、地区計画の導入により、適正かつ良好な都市環境の形成を図ることを目標とする。</p>	<p>本地区は土地区画整理事業により基盤整備が行われ、今後一層の発展が見込まれており、その中心に新たな倉敷市の街づくりを先導する芸術文化、交流、アミューズメントの各機能を展開するとともに、商業・業務・宿泊施設等の整備を図ることを本地区計画の目標とする。</p>
土地利用の方針	<p><b>駅中央ブロック</b>は、新たな高次都市機能の集積を積極的に図り、県都福井市の玄関口として、活力と魅力あふれる地区とする。</p> <p><b>駅北ブロック</b>は、業務施設や飲食サービス施設等の集積、また都市型住宅の立地を図り、商業・業務機能と居住機能が調和した地区とする。</p> <p><b>駅南ブロック</b>は、広域を対象とした都心商業を中心として、魅力的で賑わいのある地区とする。</p> <p><b>駅南西ブロック</b>は、駅南ブロックから連続する商業空間を創出すると共に、人口の定住化を図るため、都市型住宅の立地を図る地区とする。</p>	<p>芸術文化、交流、アミューズメント、商業、業務、宿泊機能等が集積したにぎわいのある土地利用の促進に努めるとともに、良好な地区環境の維持・向上に努める。</p> <p>工場跡地を中心に、駅北の中核機能である芸術文化、交流、アミューズメントの各機能を積極的に展開するため、大街区(スーパーブロック)形式による街区をすすみ、合理的な土地利用の誘導、良好な環境形成を図る。</p>
地区施設の整備方針	<p>JR福井駅南側において、駅西口のちゅうおう通りと東口交通広場を結ぶ歩行者専用自由通路を配置し、歩行者の回遊性を高める。</p>	<p>以下の方針により、地区施設の整備を図る。</p> <p>拠点施設の整備に対応した、都市施設である幹線道路と合わせて区画道路の整備を推進する。</p> <p>倉敷駅の北側には、交通処理や景観に配慮した駅北広場上に、多目的広場機能を備えた、駅北の顔にふさわしいグレードの高い人工地盤を整備する。</p> <p>倉敷駅の南北地区間および地区内施設間の主要な歩行者動線として、人工地盤による立体的な歩行者ネットワークを形成する。</p> <p>駅北広場に都市施設である地下自転車駐車場を設置し、周辺において駐車場整備を図る。</p>
建築物等の整備方針	<p>県都福井市の顔にふさわしい都市機能の集積を図るため、建築物等の用途制限を定める。また、景観上の配慮と安全なまちづくりを推進するため、建築物等の形態又は意匠の制限、垣又は柵の構造の制限を定める。</p> <p>特に、駅中央ブロックでは、敷地の細分化による環境の悪化を防止し、土地の高度利用を図るため、建築物の敷地面積及び建築物の高さの最低限度を定める。</p>	<p>土地区画整理事業と合わせ、駅北広場に面する地区に面する地区に商業、宿泊施設等の建設を誘導するとともに、歩道と壁面後退による空地との一体的整備により、駅前地区にふさわしい街並み整備を図る。</p> <p>アミューズメント施設(倉敷チボリ公園)北側の駐車場については、周辺の街並みとの調和を図るため、高さの制限を行う。</p> <p>建築物とペDESTリアンデッキ(高架の歩行者通路)の一体的な整備を図るとともに、建築物の外壁は、景観整備イメージである北欧風の意匠となるよう誘導する。</p> <p>アミューズメント施設の出入り付近は、公開空地として多目的に利用できる広場の確保を図る。また、周辺においては、道路境界線より施設をセットバック(建物を前面道路との敷地境界からいくらか後退して建てること)することにより緑地帯を設け環境形成を図る。</p>

\* 表中の太字箇所は、計画により定める規制や誘導



## 地下道の活用方策

### < 検討結果 >

- ・今後、駅前広場周辺の人の動きは地上を主動線とする中で、地下歩道についてはサブ動線として位置づけ、地上動線の補完的な機能を担うものとする。
- ・そのため、地下歩道については既存施設の活用を基本に、新たな地上動線との円滑な連絡や、快適に利用できる空間づくり等の改善、整備にあたっていくものとする。

### 1. 地下道の現状と今後の整備課題

- ・既設地下道の現状での問題点と今後の整備課題を整理すると以下のとおり。

#### 既存地下道連絡口の配置

既存の地下道連絡口の配置は、地上レベルでの人の動線向きと整合性がとれていない箇所がある。

- ・CIC 前の地下連絡口は県庁通りからの人の流れをスムーズに受け入れるように配置することが望ましい。
- ・県庁通りより東側街区から地下道へアクセスする際は県庁通りを横断する必要がある。

#### バリアフリー対応が不十分

南口広場～北口広場間での地下道連絡口は、スロープ、エレベータまたはエスカレーターが整備されており、バリアフリー対応となっている。しかし、南口広場～CIC 前(ホテル -1 前)間での地下道連絡口は、階段の設置のみでバリアフリー対応となっていない。

CIC の地下レベルでは、地下道から地下店舗へのアクセスがバリアフリー対応となっていない。

#### 広場が有効に活用されていない

CIC 前、ホテル -1 前にある広場が市民にとって、有効的に活用されていない。

駅前広場とは道路により分断され、また歩行者にとっては通過ポイントにしか過ぎないため、広場的活用がされにくい状況となっている。

北口地下広場、ならびに CIC 地下店舗前の広場空間が市民にとって、有効的に活用されていない。

歩行者にとっては、通過ポイントにしか過ぎず、広場的活用がなされていない状況となっている。

### 現状の地下道と今後の整備課題図

- \* : 赤線は整備予想図
- \* : 図中 数字は左頁番号と対応



バリアフリー対応となっていない階段

地下道と地下店舗との接続部が有効な空間形態となっていない

県庁通り東街区からは直接地下道へアクセスできない(道路横断が必要)

CIC 地下店舗前広場



## 2. 駅周辺整備計画における地下道の役割

地下道は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としての役割

- ・地上レベルでの人の移動を基本とし、その一部補完的な役割を既存の地下道に担わせる。
- ・地上レベルでのメイン、サブ動線を補完する第3の動線と位置付け、既存施設利用を中心に最小限の整備を行う。

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ため、北口地下広場やCICや-1前の広場とを繋ぐサブ的動線としての役割

- ・周辺既存地下施設(たとえばCIC地下店舗の前空間)とのつなぎの動線を強化、整備する。
- ・CIC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。

## 3. 地下道の整備方針

- 1) 駅南北広場、高架下に設ける東西自由通路との連絡を図り、円滑な歩行者動線を確保する。

南口・北口広場整備にあわせた地下道連絡口の整備

北口広場及び南口広場の整備に伴ない、駅利用者、地下道利用者の動線や修景的検討を考慮しながら地下道連絡口を整備する。

高架下東西連絡通路との接続

駅施設整備で計画されている高架下東西連絡通路と地下道との連絡を可能とする。

- 2) 快適に利用できる地下道として整備する。

バリアフリー対応の地下道連絡施設の整備

南口広場～CIC前(ホテル-1前)間での地下道連絡口については、バリアフリー対応となる整備を行う。

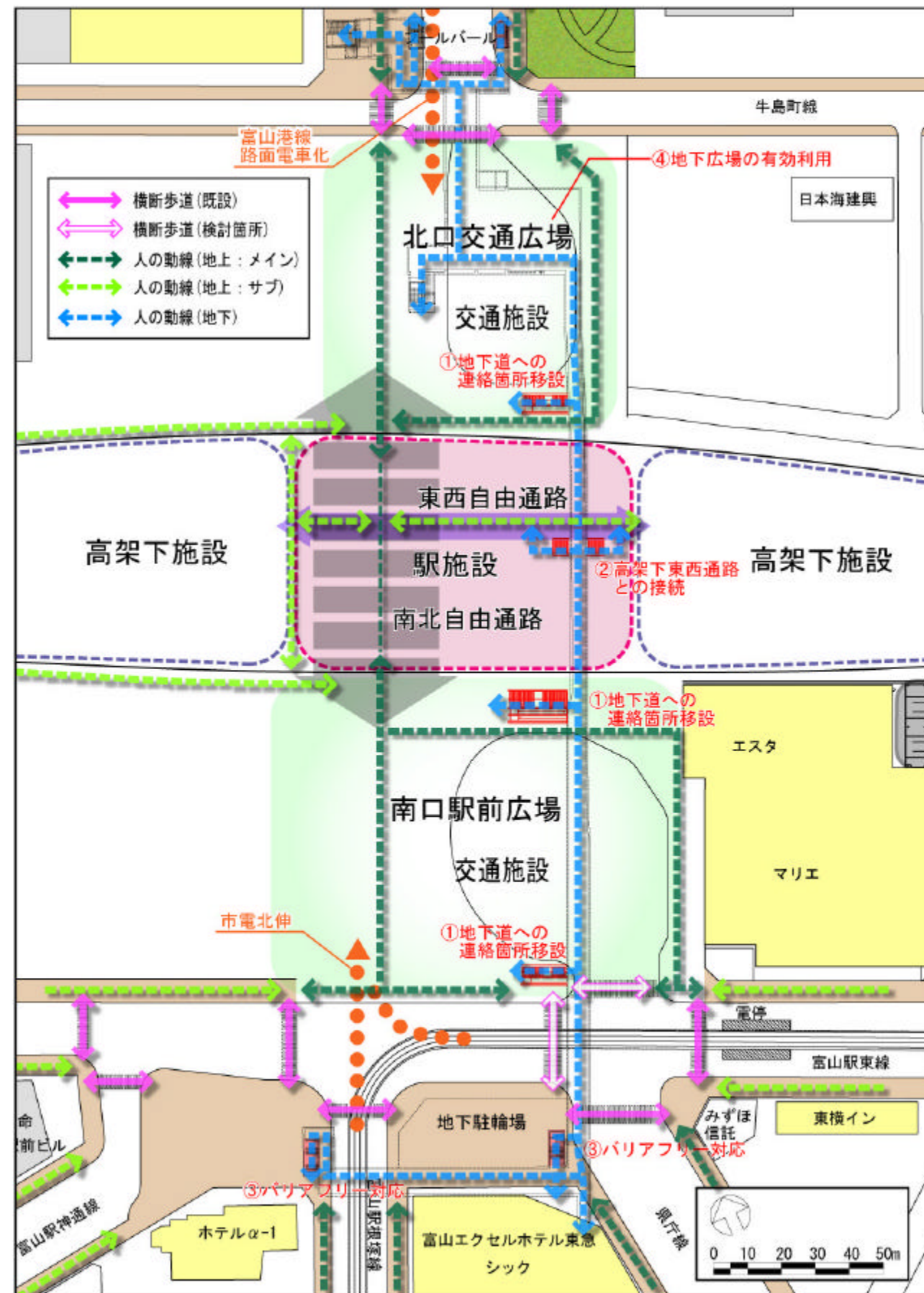
地下広場の有効活用(イベント広場、店舗設置等による賑わい空間の整備)

ソフト対応による民間・公共施設の連携システムの整備

プロモーション、イベント開催

祭、市場、物産紹介、オープンカフェ、etc.

ソフトをサポートする設備面の整備(公共側)



地下道整備方針図  
(図中番号は左頁 番号に対応)



