

第 6 回 富山駅周辺整備協議会
概 要

日 時：平成 1 7 年 2 月 2 8 日（月） 13:30～15:30

場 所：シックビル 5 階 多目的ホール

1 . 開 会

2 . 議 事

1) 第 5 回富山駅周辺整備協議会議事録について（資料- 1 ）

事務局

- ・ 資料 - 1 の説明

2) 事業化に向けた検討課題について（資料- 2 ）

事務局

- ・ 資料 - 2 の説明

3) 委員による意見交換

委 員

- ・ 南口交通施設の例示案（P2）の中に、例 3 としてバスとタクシーの動線を分離した案があるが、近年の環境問題から国を挙げて公共交通の利用促進を図っており、例 3 にある利用者の安全性を重視した案が望ましいのではないかと。

委 員

- ・ 現在、駅南の周辺にはバス乗降場が分散しているが、計画案のように 7 バースに縮小して大丈夫か。
- ・ 観光バスの駐車スペースが駅周辺に合計 15 台程度あるが、今回の計画案の中に観光バスの駐車スペースについて明記されていないが当局はどのように考えているのか。

委 員

- ・ 現在、駅周辺には発着をあわせて 21 バースあるが、これらを集約化（15 バース程度必要）することで、分かり易く利便性の高いバス停にしていきたい。
- ・ 歩行者の安全確保を第一に考えると、歩行者の横断がない例 3 の交通施設配置が望ましいのではないかと。

委 員

- ・ 駅東交差点に歩道を新設し、例 3 のようにバス、タクシー動線を分離すると車線数や、信号制御により交通渋滞の発生が予想される。
- ・ この場でレイアウト案を絞ってしまうのではなく、もう少し各案について検討を進めてから、方向性を決めてほしい。

事務局

- ・ 観光バスの駐車スペースについては、駅前広場内や駅直近ではなく、高架下に確保していきたいと考えている。

委員

- ・前回意見と重複するが、高架下でLRTとバスの乗降を結節させてほしい。
- ・現在の計画案では、バスとLRTの乗換え利便性が向上されていないと思うので、電停を東側に配置させて、高架下でバスと結節させてほしい。
- ・高架下に交通施設を集約することで、駅前広場をより大きく効率的にすることも可能ではないか。

委員

- ・交通施設配置については、例3が望ましいと考えている。
- ・南口駅前広場の入口部分は、歩道を地下や陸橋で交差させるのが良いのではないか。
- ・タクシープールの分散配置については、是非実現してほしい。

委員

- ・交通施設配置の3例とも同一空間内にバスとタクシーを入れているが、同じ空間内に入れる必要はあるのか。例えば、タクシーを路面電車軌道に沿って別空間に配置してはどうか。

事務局

- ・駅前広場整備のコンセプト1に示している、使いやすさを考えた際に、交通施設をできるだけコンパクトに集約化する方針で、検討を行なっている。
- ・路面電車に沿ってタクシー空間を配置することは、交差点部が増えることになり、交通負荷が大きくなる。

委員

- ・交通施設配置の3例を見ると、バス利用者にとっては、例1が一番利用しやすい案だと考えている。
- ・公共交通の発展と利用促進には、分かりやすいことが一番大事である。
- ・バスバースをたくさん確保するのではなく、方面別に集約化することが良いのではないか。
- ・例1では、広場に接してバス乗り場が4バースあるが、この4つを中心に運用し、ピーク時や臨時の時には島形式の箇所も活用するなど、バス協会と相談しながら、ダイヤや運用方法の見直しをあわせて行う必要があるのではないか。

委員

- ・セントレア国際空港のように、駅広の東側でバス、タクシーの降車、西側に乗車を集約化してはどうか。
- ・トラムウェイとして公共交通の専用道を高架下に貫通させることで、交通処理がスムーズに行くのではないかと考えている。

座長

- ・乗車と降車を東西に分けてしまうと、例えば、東で降車させたバスが順次、西側に移動するため、駅周辺でバスとタクシーが常に回転することになるのではないか。

委員

- ・駅を大きな循環路線の1つの停留所として、市内を大きく循環させるため、降車させたバスは、市内を循環してから駅西に戻ってくることになる。

委員

- ・現在、駅南から駅北に向かうバス路線はあるが、そういった路線はごく一部である。
- ・大部分のルートは、南と北でそれぞれ循環させて、駅を通過させる路線である。

委員

- ・高架下に新たに道路を通してしまうと、南北自由通路を 50m確保できなくなる可能性がある。
- ・今提案されている内容は車中心の議論であり、歩行者が自由に南北を行き来することが、第一である。
- ・バス乗降場をまとめる提案は良いと思う。現在のダイヤは発車、到着時間が重なっているため、乗降場が多く必要になっているのではないかと。

委員

- ・富山駅を始発として発車するバスは、確かに時間帯が重なっているが、ラッシュ時の対応を考えると、現在のようなダイヤになる。
- ・冬場や渋滞時には、到着時間が重なってしまうこともあり、ある程度のバース数の確保は必要であると考えている。

座長

- ・考えの一つとして、駅広にバス停を設けないという考え方もある。
- ・富山のケースで言うと、駅を起・終点にしないバスは、駅広の外に乗降場を設置してスルーさせることで、無駄に広場内を回る必要がなくなる。

委員

- ・P1の資料説明の際に、サイクル長を 160 秒と言っていたが、1回の信号で1分半待つことがでてくる。
- ・単純に飽和度から問題がないとするのではなく、リーズナブルなサイクル長から飽和度を試算し、利用者から見た評価をしてほしい。

座長

- ・現在、富山市内で一番長いサイクル長はいくつになっているのか。

委員

- ・サイクル長 160 秒という信号もいくつかあり、サイクル長が長いほど交通整理は行いやすいが、どの程度利用者が待てるかについては、問題があると思う。

委員

- ・交通施設の配置について、例3の備考(P3)に「交通空間面積が大きくなる」とあるが、具体的に説明をお願いしたい。

事務局

- ・例1, 2では、南北自由通路の50mラインを延長した線にかからずに交通空間を確保しているが、例3では、必要台数を確保しつつ、動線の分離を図ると、交通空間が50mラインを超えてしまう。

委員

- ・この協議会で議論すべき内容ではないかもしれないが、駅前と駅周辺の通過交通を減らす方法を検討してほしい。

事務局

- ・駅周辺の通過交通を抑制することは、必要と考えているので、今後、十分に考慮して検討を進めていきたいと考えている。

委員

- ・地下道の活用方策として、P13に地下道をサブ動線として位置づけているが、単にサブ動線とするのは、非常にもったいないと感じる。
- ・冬場の積雪時などには、賑わいの場を地下に移すなどを考えても良いのではないかと。

事務局

- ・地上動線をメインとしているが、雨天や積雪時には地下道が有効と考えており、地上とあわせて、地下道の活用を考えていきたい。
- ・駅北の地下広場の利用について、現在、色々な活用方法を検討していることもあり、それらと連携して、検討していきたい。

委員

- ・マリエ前の電停は、廃止するか、歩道から乗降可能にするなどの改善をしてほしい。

委員

- ・マリエ前の電停については、将来的にも需要が考えられるため、廃止することは問題があると考えている。
- ・歩道からの乗降を可能にすることは、道路全体の大規模な再整備になるため難しいが、電停の長さや安全性を確保することは、必要と考えている。

委員

- ・今回の協議の基本形としては、車中心の考えから、歩行者を中心の考えに視点を変えて、検討していくのが良いのではないか。
- ・地下道については、出入口を分かりやすくしたり、バリアフリー化にするなどの整備が必要になる。
- ・基本的には、これまでの方向で、P15にある内容を今後詰めていく必要がある。

委員

- ・セントレア空港では、飲食や娯楽施設を充実させた結果、大変な賑わいがうまれている。
- ・これからの世の中として、原因と結果が逆転することがあり、昔は、駅を利用したついでに、周辺商業施設などを利用してしたが、現在は、駅周辺に人を集めることで、駅を利用する人が増えてくることになる。
- ・高架下や駅広だけを考えるのではなく、周辺施設のマリエやエスタなどと強く連携することで、人を流動させていく必要がある。
- ・これまでの新幹線開通駅を見ると、新幹線が開通する前までに、土地利用施策をしっかり組み立てて、まちづくりを行っている自治体は、ある程度の成功を上げている。

委員

- ・P6にある資料は、ほとんどがハードに関するもので、行政がハード整備を行っていくという事が全面に出ているように感じる。
- ・これからは、地域や市民が主体であり、ソフトメニューを十分に検討してほしい。
- ・商工会議所等が駅をどのように活用したいのかの意見を出し、行政がサポートしていくことが次のステップとして必要である。そういったまちづくりを行っている自治体では、賑わいづくりに成功している。
- ・多目的というのは、最終的に何も使えなくなる恐れがあるので、NPO や商工会議所等が「こう使いたい」から「このように駅前広場を作ってほしい」といった提案型の整備を行っていければ、富山は素晴らしいまちになると期待している。

事務局

- ・これから、広場の使い方などについては、地域団体や市民の意見を考慮して、検討していきたいと考えている。
- ・P9の部分がソフトになるが、富山市でも別の会議で運営のしくみなどを議論しており、民が中心となって、駅前空間を利用していき動きが出てくることを期待している。
- ・民が主導で官がサポートしていく体制を、今後つくって行きたいと考えている。

委員

- ・駅広の隣接用地が、今後どのようにっていくのかも非常に大切であるので、十分に検討を行ってほしい。
- ・市民の関心も高いので、そういった意見も十分に考慮して、整備を行ってほしい。

委員

- ・全体として、非常に良い計画に進んでおり、今後の手本になるのではないと思う。
- ・今後のプレゼンテーションとして、P10 にイメージパスがあるが、賑わいが伝わってこない。歩行者レベルで賑わいの雰囲気を出すように工夫して、市民へプレゼンしてほしい。

委員

- ・イベントを色々仕掛けるのも大切だが、周辺民地のつくられかたも大事で、賑わい創出を左右する大きな要因になるので、基本的なまちのあり方やルールを先行してつくっておく必要がある。
- ・駅舎のデザインについては、今後の議論になるが、顔としての検討を十分にしてほしい。
- ・高架と絡んだ駅の顔づくりになるので、荷重条件等の構造的な問題をクリアするために、制約条件がついてしまう前に、検討して方向付けておく必要がある。

委員

- ・バスと鉄軌道の一元化や新交通の導入など、公共交通の見直しについて議論する場が必要ではないか。

座長

(最終協議会としての座長挨拶)

- ・今回の調査は、事業化に向けて進められており、委員会の開催とあわせて、市民に情報公開をするなど、合意形成に向けて事務局としては、非常に苦勞して進めてきたことと思う。
- ・今後富山駅に活性化の拠点ができると、中心市街地の活性化の問題が取り残されてしまうが、駅と中心市街地が競争相手として、カンフル剤になれば、中心市街地も立ち上がってくると考えている。
- ・都市計画決定から事業化に向けて、まとめることは残っており、今後とも市を中心に検討を進めていただきたい。

3. 閉会

閉会の挨拶(富山市 望月助役)

以上