
第7回 富山駅周辺整備事業推進協議会

高架下利用と南北・東西自由通路について

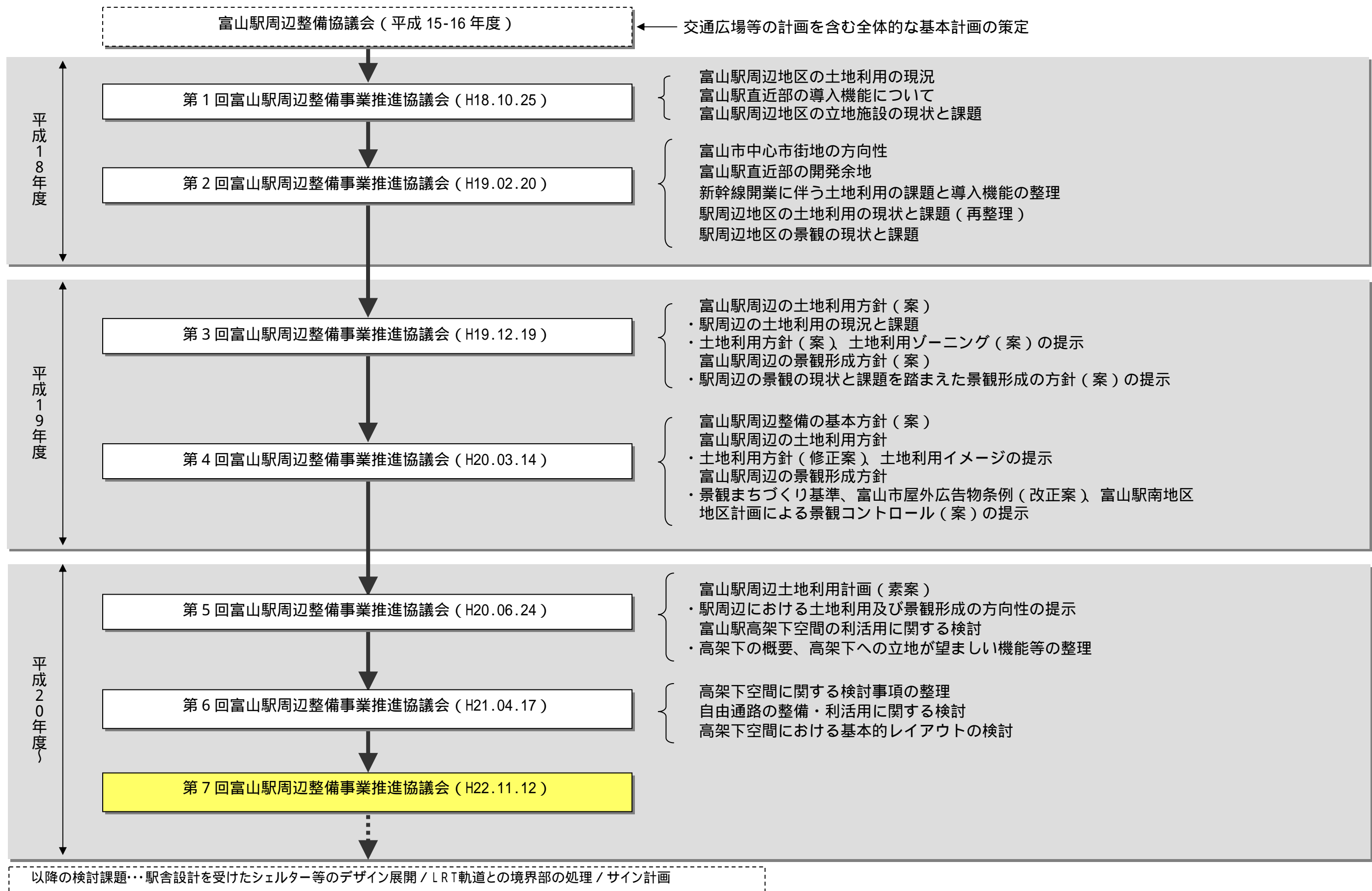
目 次

1	これまでの流れ	1
2	高架下空間における検討事項の整理	2
3	計画条件の再整理	6
4	自由通路の目標と空間イメージ	7
5	公共的施設の配置計画	9

平成22年11月12日

富 山 市

1. これまでの検討の流れ

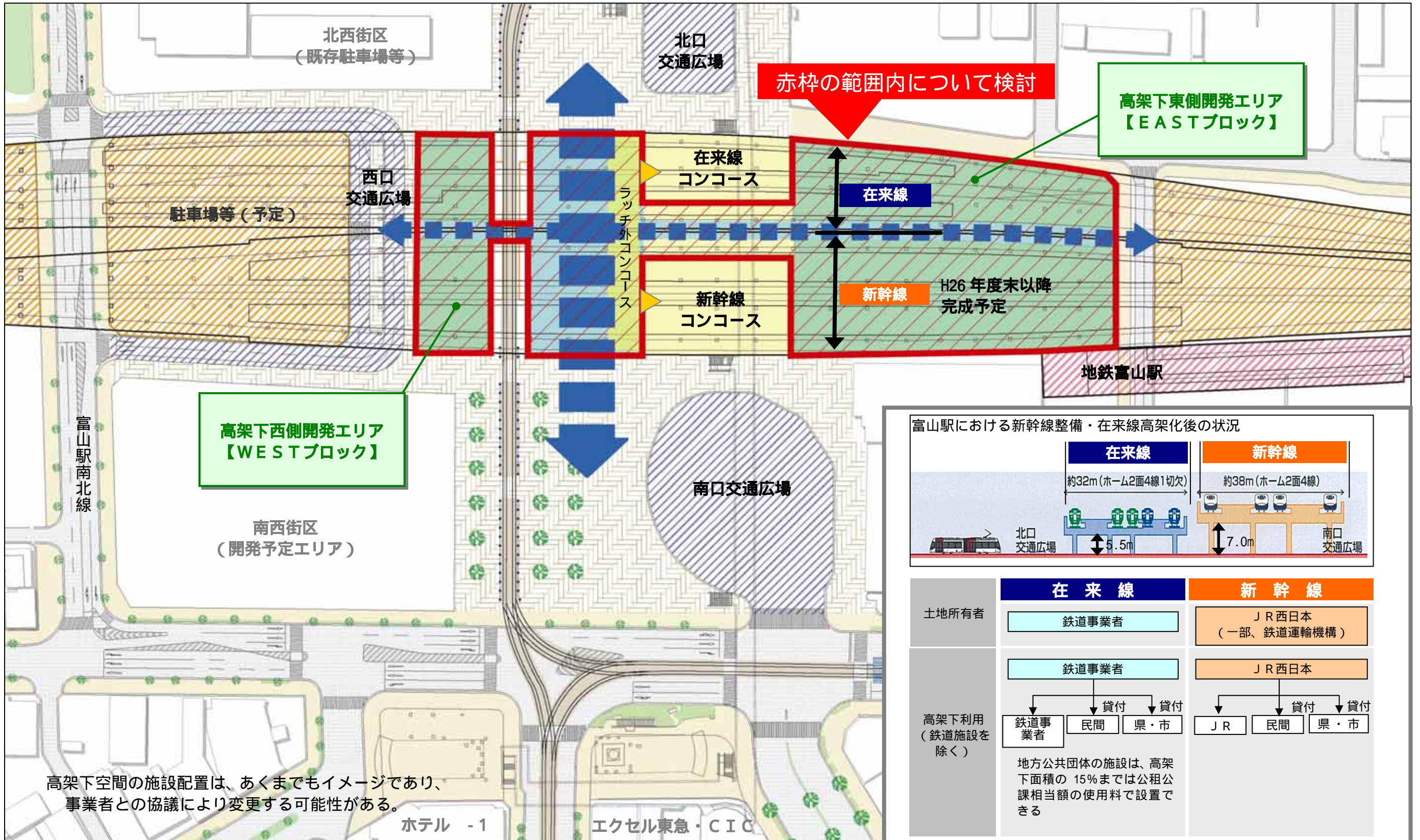


2. 高架下空間における検討事項の整理

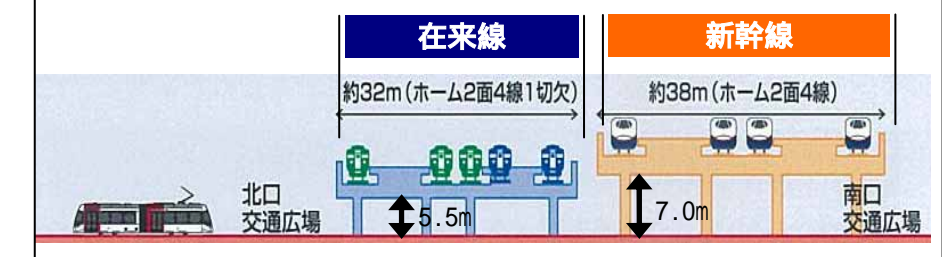
検討範囲：西口交通広場から富山駅横断東線にかけての高架下空間（駅務施設は除く）
 検討事項：自由通路の整備・利活用方針について
 南北自由通路及び東西自由通路の整備・利活用方針の立案
高架下空間の基本的レイアウトについて
 高架下空間における公共公益施設とその配置の考え方について提案

自由通路の検討に際しての前提条件

	概要	土地所有	管理主体	整備主体
南北自由通路 (軌道部を除く)	幅員：37.5m(12.5m×3スパン)	鉄道事業者	コンコース側の1スパン分は鉄道事業者、路面電車側の2スパン分は富山市(予定)	未定
東西自由通路	幅員：約6m(新幹線高架と在来線高架の間のスパン)	鉄道事業者	未定	未定



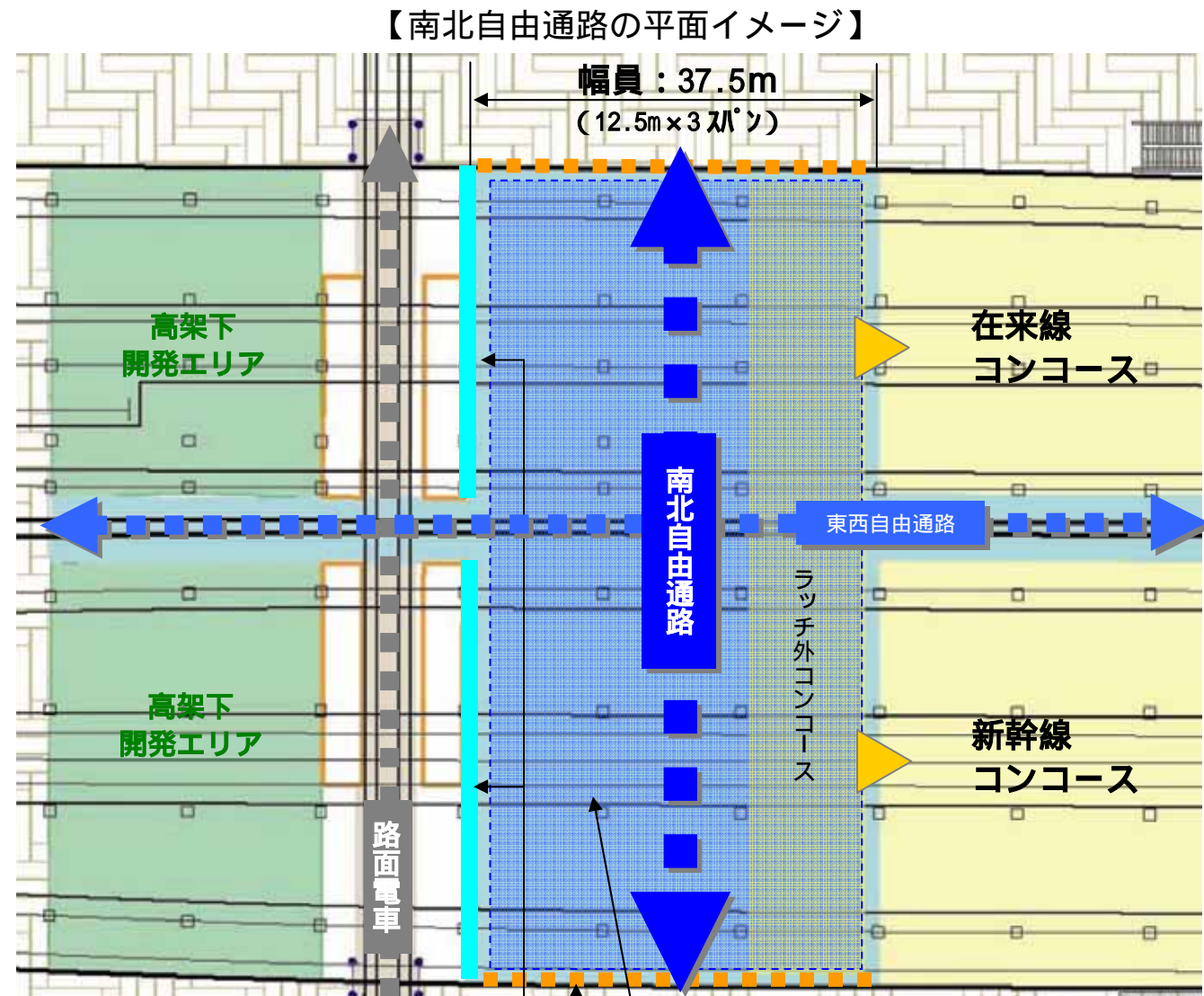
富山駅における新幹線整備・在来線高架化後の状況



	在来線	新幹線
土地所有者	鉄道事業者	JR西日本 (一部、鉄道運輸機構)
高架下利用 (鉄道施設を除く)	鉄道事業者 ↓ 貸付 ↓ 貸付 民間 ↓ 県・市	JR西日本 ↓ 貸付 ↓ 貸付 JR ↓ 民間 ↓ 県・市
	地方公共団体の施設は、高架下面積の15%までは公租公課相当額の使用料で設置できる	

(1) 南北自由通路 (軌道部を除く)

富山駅の南北をつなぐ広幅員の開放的な空間とする
 すっきりとした空間を確保するため、できるだけモノ(施設等)を置かないよう配慮
 通路内に施設等を配置する場合は、人々の通行や路面電車電停への視界の妨げとならないよう配慮。柱回りの空間は、通行や視界の支障にならない範囲で活用を検討。
 賑わいを創出するための空間として活用することを想定(イベント等)
 通路内の維持管理面などに配慮し、南北出入口には扉を設置する方向で検討
 夜間も通行できるようにすることが望ましい(駅周辺の利便性・一体性の確保)



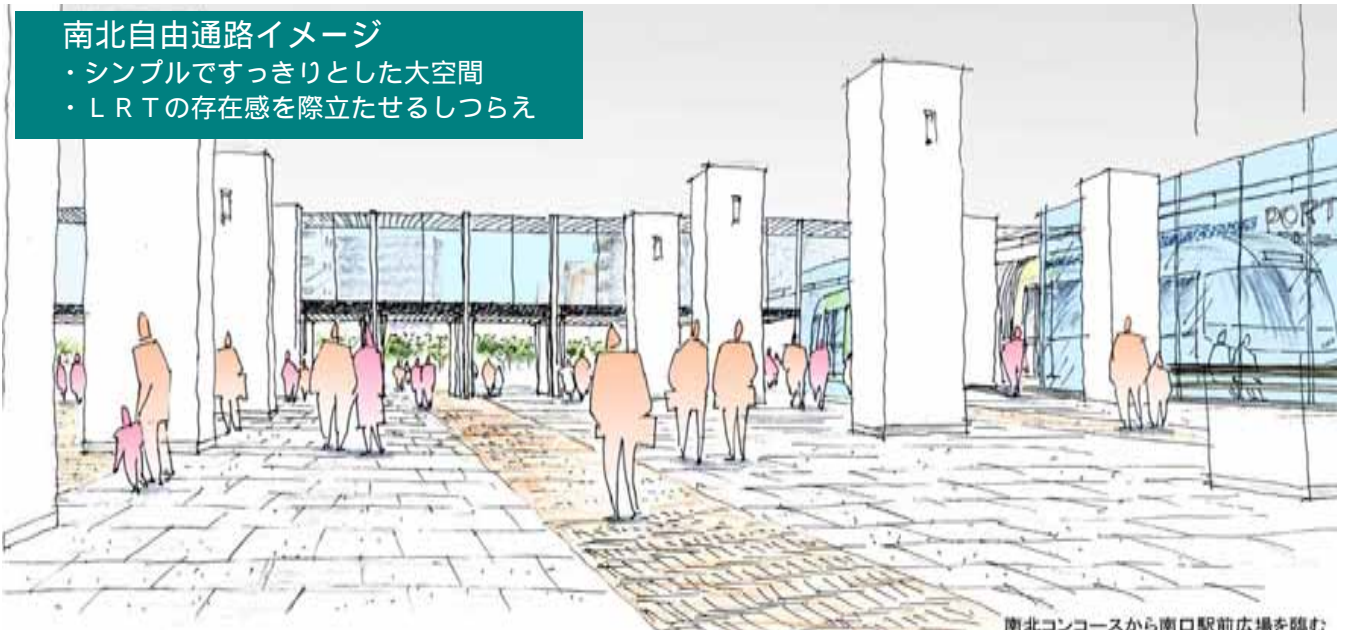
改札口や通路内からLRT車両や電停が見えるようガラス張り等のしつらえとする

駅舎内の空調効率や悪天候時の対応、維持管理面に配慮して出入口には扉を設ける

すっきりとした空間とするため、できるだけモノを置かないよう配慮(柱回りの活用は要検討)
 通路内に施設を配置する場合は、ガラスで囲まれた空間とするなど、デザイン性に配慮したものとする
 改札口から出てくる人が路面電車電停を認識しやすいよう配慮(視界を遮らない)
 駅前広場と一体的に活用してイベントなどを開催できるように広々とした空間を確保
 団体利用者が滞留できるスペースを確保

南北自由通路の主な役割 富山駅南北市街地の一体性向上 / 賑わい創出空間としての活用(イベント等)

H20.7.4 第6回富山駅周辺景観デザイン検討委員会資料より抜粋



南北自由通路の利活用イメージ
 広い通路空間を有効利用するため、柱回りの活用を検討(ベンチ等)
 天候に左右されることなく、イベント等のスペースとして活用できる空間を想定



事例：他都市の通路空間
 他駅では、観光案内所やキヨスク、土産店、ワゴン販売店(露店)、鉄道関連のパンフレット棚などが通路内に設置されている

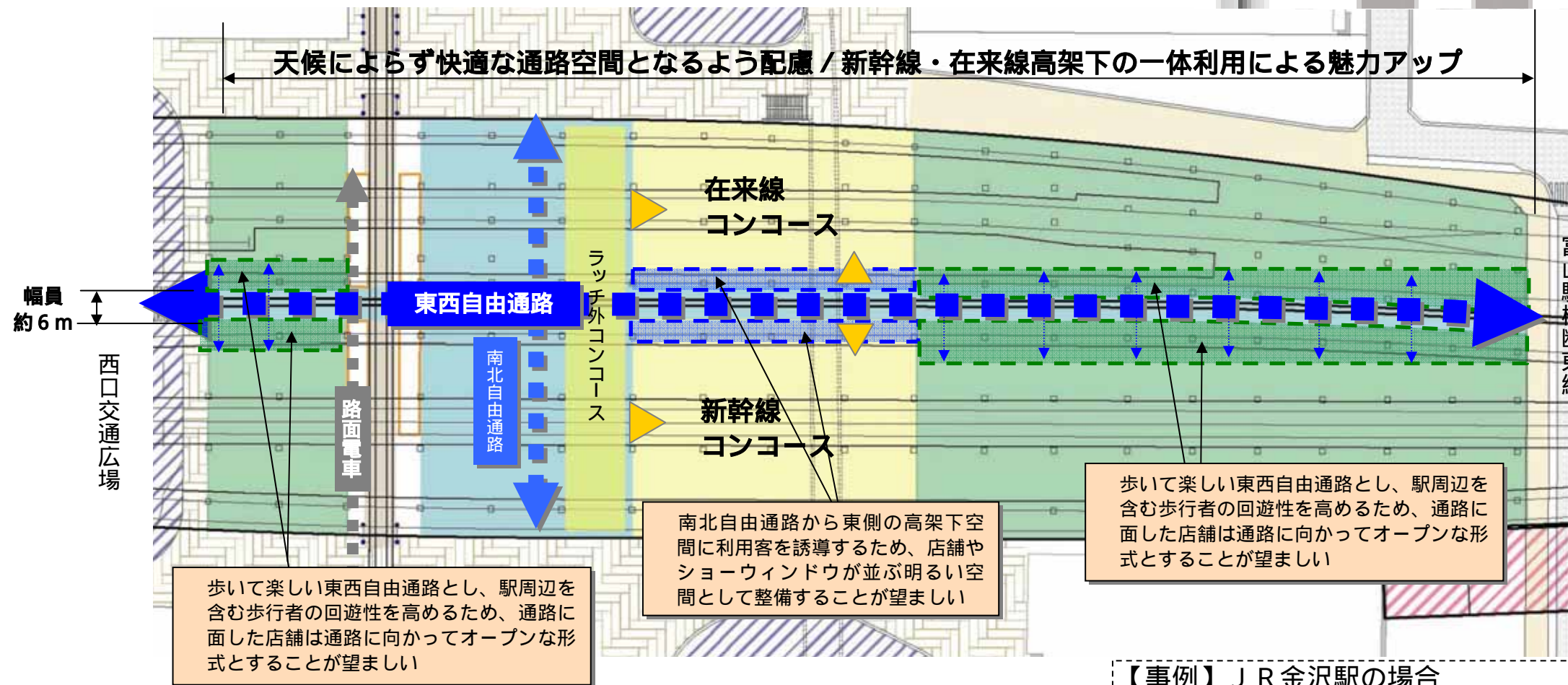


(2) 東西自由通路

西口広場や富山駅横断東線～改札口の通路を確保し、歩行者動線の充実を図る
 雨や雪によって通行の妨げにならないよう配慮する
 新幹線・在来線高架下を一体的に利用することで魅力アップを図る
 自然光が入るような工夫や、通路に面して店舗やショーウィンドウを配置するなど、
 明るい印象の通路空間とする
 夜間も通行できるようにすることが望ましい（駅周辺の利便性・一体性の確保）

東西自由通路の主な役割
 新・在高架下の一体的な利活用促進（＝高架下空間の魅力アップ）/ 駅東西方向
 の歩行者動線の充実など

【東西自由通路の平面イメージ】



東西自由通路の整備イメージ



両側に店舗・高架下出入口やショーウィンドウが並ぶパターン（写真：金沢・プレーゴ）

両側に物販や飲食などの店舗が並ぶパターン（写真：盛岡駅）

両側に奥行き狭い小さな店舗が並ぶパターン（写真：東京駅）

【事例】JR金沢駅の場合



新幹線・在来線の境界部（自由通路・コンコース部分）ガラスで連結してトップライトになっている

新幹線・在来線の境界部（コンコース以外の部分）屋根はかかっておらず、搬入等の通路として使用

高架下間の連結部 新幹線・在来線の高架下間は一歩外に出ないと連絡できない

(3) 高架下空間での立地が想定される施設

駅周辺での立地が想定される施設の中で、特に高架下での立地が望ましい公共公益施設について検討・整理

【高架下必要性 凡例】

：必要性が高いと思われる施設 ：必要性があると思われる施設 ：周辺街区での立地が適当と思われる施設

【主なターゲット】

「旅行者」…他の都道府県から新幹線等で来て富山駅に降りる観光客・出張者。または市外・県外へ移動する旅行者。

「通勤・通学者」…通勤・通学のために日常的に駅を利用する人（鉄道など公共交通利用が目的）

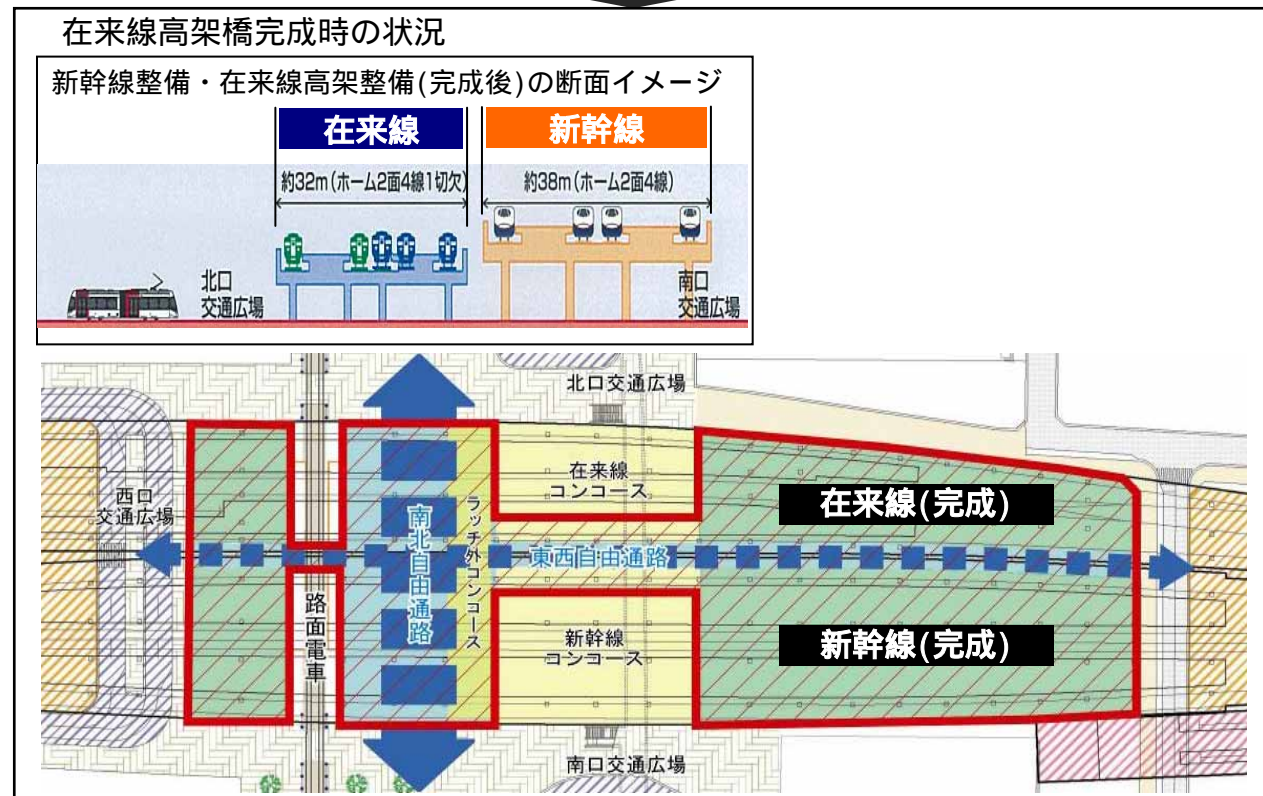
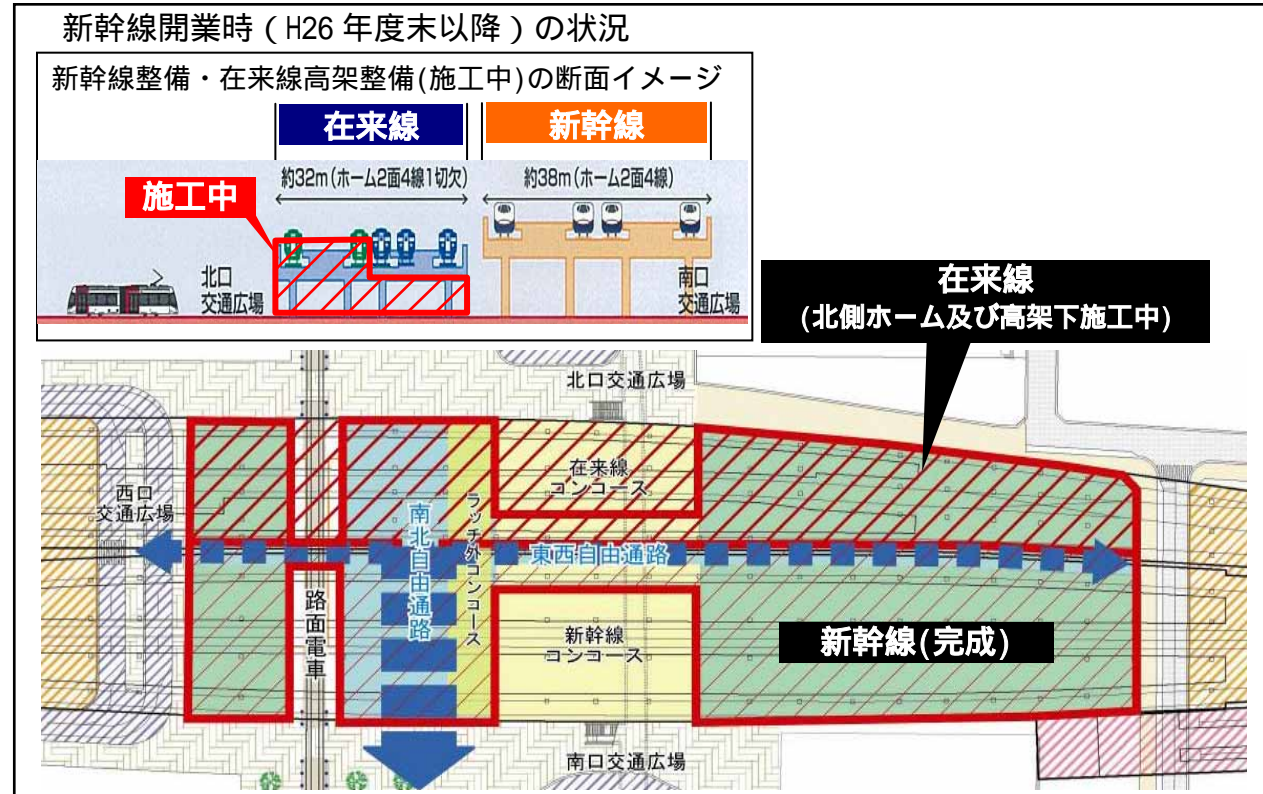
「一般市民」…駅または駅周辺に目的があり、たまに駅を利用する人（公共交通利用が目的ではない）

	施設	現状有無 (駅舎内&直近)	高架下 必要性	主なターゲット			備考
				旅行者	通勤・ 通学者	一般 市民	
主な公共公益施設	・観光案内（観光情報センター）	有り					来街者に県全体及び富山市の魅力や情報を伝えるために必要（現在は駅南口仮駅舎内にあり）。
	・観光物産（販売・展示等）	有り					来街者に県全体及び富山市の魅力や情報を伝えるために必要（現在はCIC5階「いきいきKAN」にあり）。
	・公共交通関連施設（券売・案内等）	有り					各種公共交通機関の利用円滑化を図るため必要（現在は駅北口仮駅舎内やオーバードホール1階（インフォメーションセンター）にあり）。
	・待合室	有り					新幹線などの各種公共交通の待ち時間を快適に過ごせる空間がラッチ外に必要（現在は南口駅舎・北口駅舎にあり）。
	・トイレ（身障者、乳幼児対応）	有り					多目的トイレなど、誰でも利用できるトイレが必要（現在は南口駅舎・北口駅舎にあり）。
	・交番（警察）	有り					駅周辺の治安維持（防犯対策）等のため必要（現在はJR駅～地鉄駅間にあり）。
	・コインロッカー	有り					主に来街者の一時的な荷物保管場所として必要（現在は南口・北口の駅舎外側にあり）。
主な民間施設（既存施設＋他駅の事例からピックアップ）	・土産店	有り					現在は駅構内「とやま駅特選館」1～2階にあり。銘菓、海産物、名産品、工芸品など。
	・飲食店、居酒屋	有り					現在は駅構内「とやま駅特選館」1階・3階にあり。地鉄駅周辺にファーストフード店やカフェ等あり。
	・コンビニエンスストア	有り					現在はJR駅～地鉄駅間に「ハートイン」があるほか、駅構内にキヨスクあり。
	・書店	有り					現在は駅構内「とやま駅特選館」2階にあり。
	・各種ATM	有り					現在は駅構内1階にあり。
	・ドラッグストア	有り					現在は駅構内「とやま駅特選館」2階にあり。
	・旅行代理店	有り					現在は駅構内「とやま駅特選館」1階にあり。
	・宅配窓口	有り					現在は駅構内2階にあり。
	・クリーニング店	有り					現在は駅構内「とやま駅特選館」2階にあり。
	・スーパー（食品、日用品）	無し					現在はエスタ地階にあり。
	・フード・テーマパーク	無し					「きときと」をキーワードに富山の新鮮な海の幸や富山ブランドの食を味わえる空間の創出。
	・情報発信（サテライトスタジオ等）	無し					賑わい拠点ゾーンとしての演出。札幌駅構内にあり。
	・エステ、リラクゼーション	無し					現在はマリエやエスタ内にあり。電車の待ち時間に利用できるクイックサービス（マッサージ等）を想定。
	・レンタカー窓口	無し					サービスカウンターの設置を想定（モータープールは駅周辺等での配置を想定）。
	・美容店、理容店	無し					マリエなど既存周辺施設あり。
	・ファッション、雑貨	無し					マリエなど既存周辺施設あり。
	・医療（各種診療所）	無し					現在はマリエやCIC内に歯科・眼科・美容整形等あり。
・学習（学習塾、英会話教室、料理教室等）	無し					既存施設なし。駅周辺街区での対応が望ましい。	
・娯楽（ゲームセンター等）	無し					既存施設なし。駅周辺街区での対応が望ましい。	
・文化（ホール、美術館、博物館等）	無し					駅北にオーバードホールあり。	
・映画館	無し					周辺街区（南西街区）での立地を想定（土地利用イメージ）	
・スポーツ（フィットネスクラブ等）	無し					既存施設なし。駅周辺街区での対応が望ましい。	

3. 計画条件の再整理

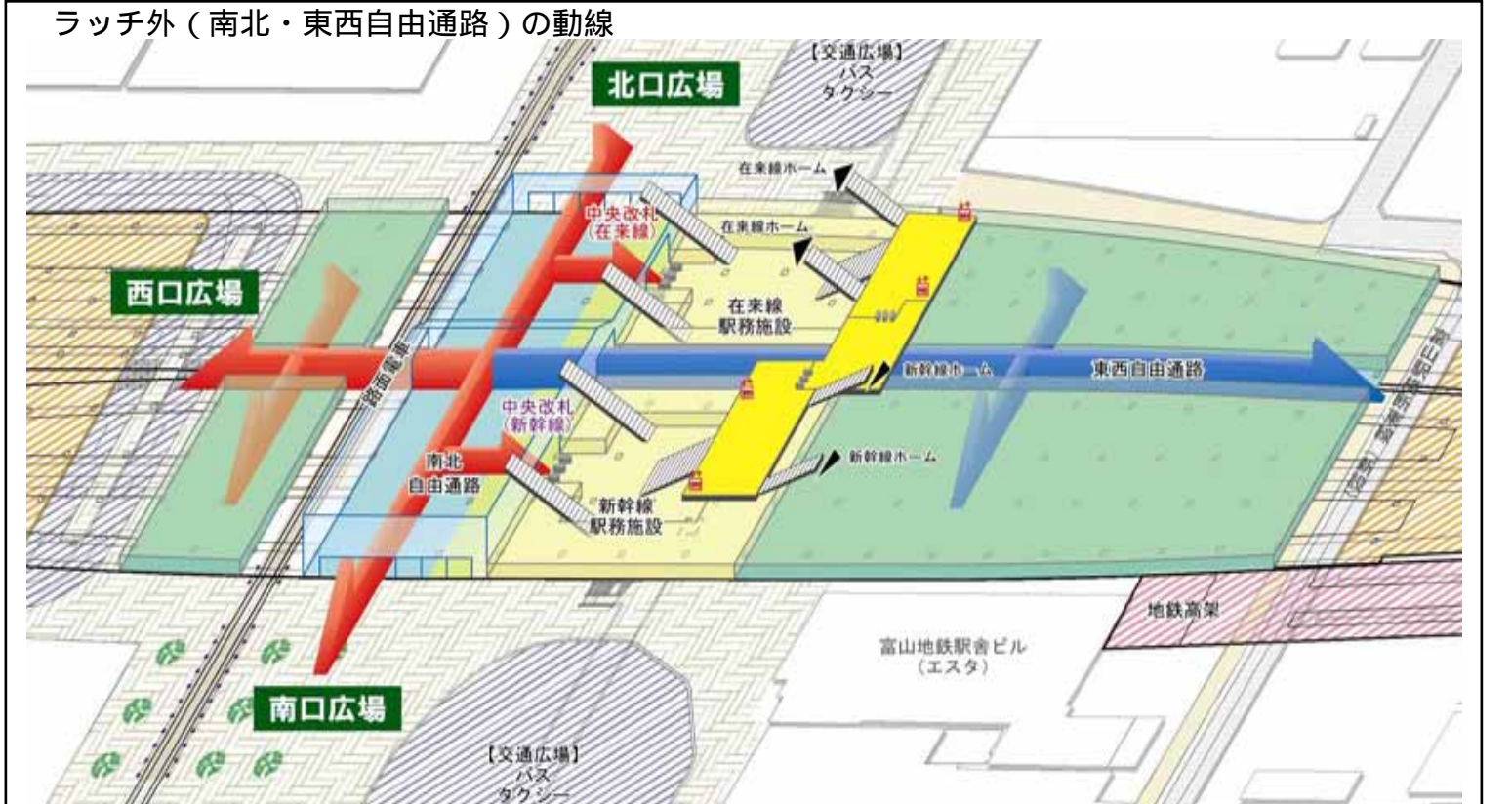
新幹線開業後における段階的な整備

新幹線の開業後（H26年度末以降予定）から、在来線高架橋の完成時までの間において、在来線の高架橋を施工中であり、高架下空間の利用が制限される。



乗り換え中2階ラッチの設置

中2階ラッチの設置により、新幹線と在来線との乗り換え動線のスムーズ化が可能となる。



4. 自由通路の目標と空間イメージ

富山駅周辺整備の基本方針

県都富山の新たな顔をつくる

多彩な公共交通を快適につなぐ

都市拠点としての機能をそなえる

自由通路の位置づけと目標

～南北の市街地と公共交通を快適に連続させ、LRTが際立つ、駅と一体となった広々とした明るい自由通路～

新幹線や在来線の改札口に面し、
「富山の第一印象」となる場

富山が今まで進めてきた
新たな魅力が伝わる空間

セントラム・ポートラムが改札口
から見える空間構成
駅舎や駅前広場と支え合う空間
構成
環境負荷低減に配慮した施設や
素材



LRTが見える空間



光を取り入れ、空調など環境負荷を低減
(左：旭川駅、右：さいまた新都心駅)

鉄道と、南北通路内のLRT、南・西・
北口駅前広場といった、多彩な公共交通
機関をつなぐ動線

公共交通の快適な乗り換えを支える
動線の確保と、適切な情報提供

見通しを確保し、わかりやすく、
移動距離が短い空間構成

平面移動で乗
り換えできる
空間構成
(横川駅)



見通しを確保した空間づくり(左：金沢駅、右：旭川駅)

南北の市街地をつなぎ、富山の良さが
感じられる機能

南北の市街地を結ぶとともに、新幹
線開業のインパクトを市域につなげ
る仕掛けづくり

南北を視覚的にもつなぐ空間
観光やまちなかの魅力を伝える
仕掛けがある空間
にぎわいと交流が生まれる仕掛
けがある空間

富山の良さを伝える仕掛け
(品川駅)



人がいる空間づくりと演出の仕掛け
(左：グランドプラザ、右：山形駅)

自由通路の空間イメージ

全スパンをシンプルですっきりとした空間構成で見通しと動線を確保



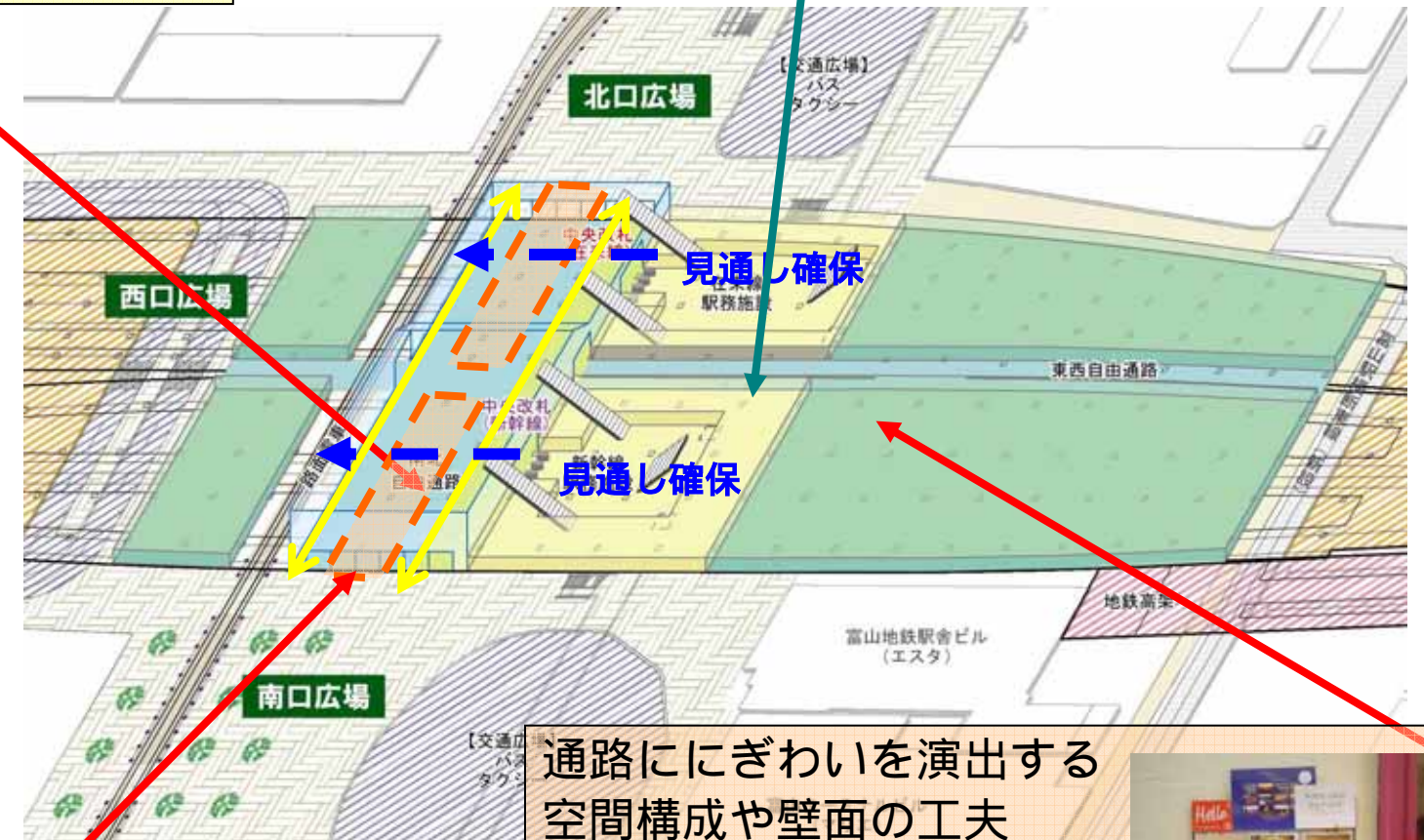
トップライトを活かし自然光を取り入れ、ガラス扉などで環境負荷を低減



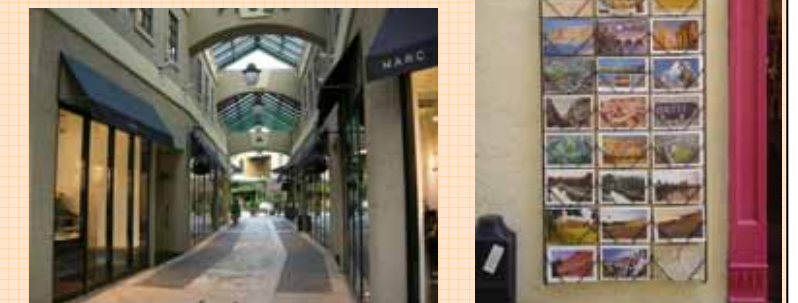
柱のまわりを活用し、観光案内カウンターなどの情報提供やベンチを設置



仮設装置やガラスを活かしたにぎわい創出の仕掛けづくり



通路のにぎわいを演出する空間構成や壁面の工夫



5 . 公共的施設の配置計画

新幹線で訪れる旅行者（観光客）や、駅を日常的に利用する通勤・通学者の利便性を考慮し、改札口に近い部分から、旅行者 > 通勤・通学者 > 一般市民の優先順位に配慮した施設配置を想定

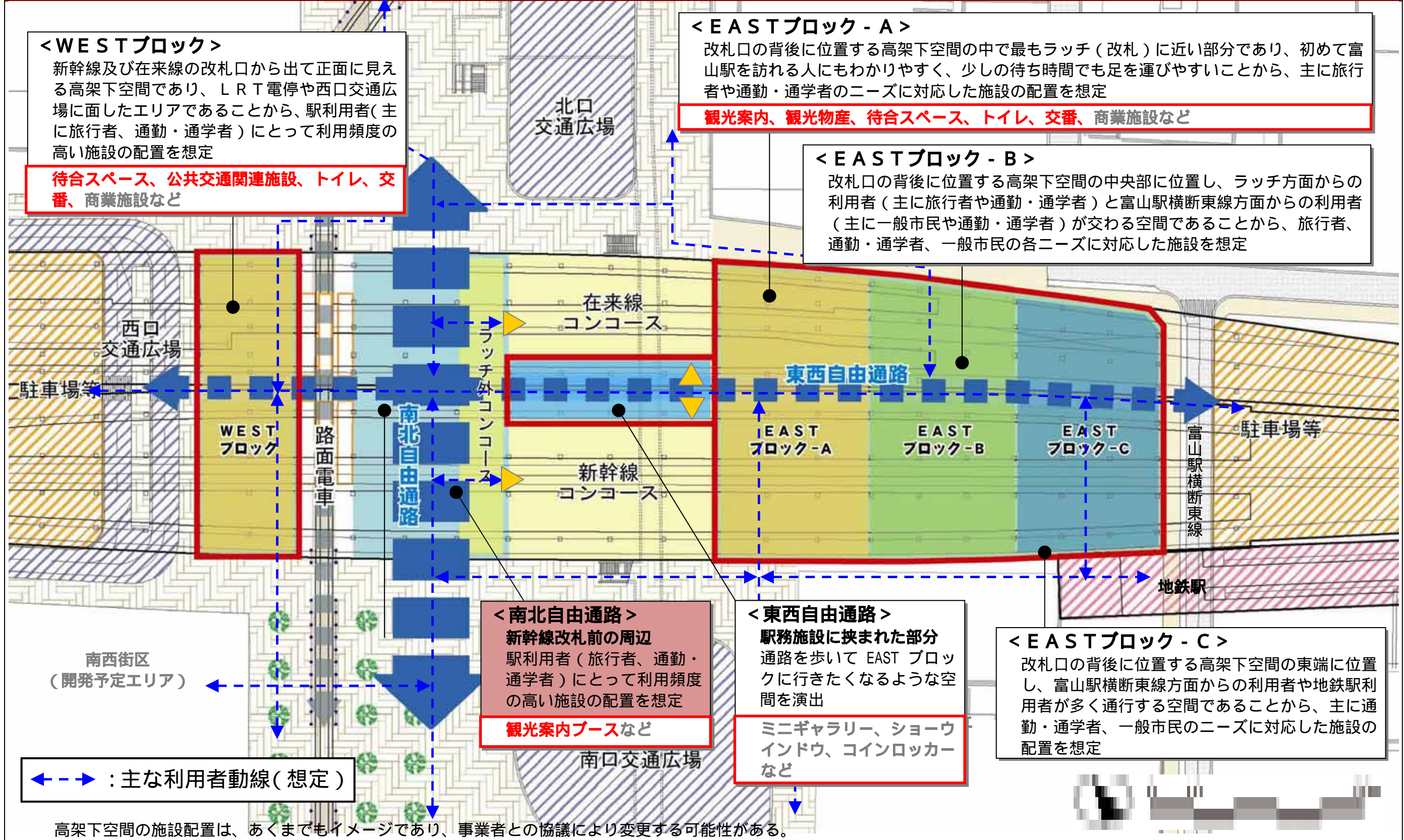
【改札口からの距離と主なターゲット】



【駅利用頻度】

- ・旅行者（高）
→観光拠点として利用
- ・通勤・通学者（高）
→ほぼ毎日利用
- ・一般市民（低）
→目的地として利用

ゾーニングの基本的な考え方（共通事項）



観光案内施設

富山市を訪れる観光客等のため、高架下空間に観光案内施設を配置する。
市民や来街者のニーズに対応した情報の提供のため民間活力導入を検討する。

【配置の考え方】

中央改札口を出てすぐに視認できる場所への配置が望ましい。

新幹線改札前設置・事務所分離案と在来線又は新幹線高架下への配置・事務所併設案が考えられる。

新幹線改札口を出ると目の前にLRTがあり、高架下空間はその向こう側及び中央改札口の背後に位置する。したがって、南北自由通路内における配置も視野に入れて検討する必要がある。

【施設規模の考え方】

観光案内所の必要設備は、観光画像放映モニター、カウンター、パンフレット棚、事務スペース、ストックヤード、更衣室などが考えられる。

行政側としては、50㎡規模を想定している。(現在の仮南駅舎の施設面積は約47㎡)

案内ブースの必要設備は、カウンター、パンフレット棚などが考えられる。

他事例を参考に10㎡規模を想定

既存の富山駅の観光案内施設



【機能の考え方】

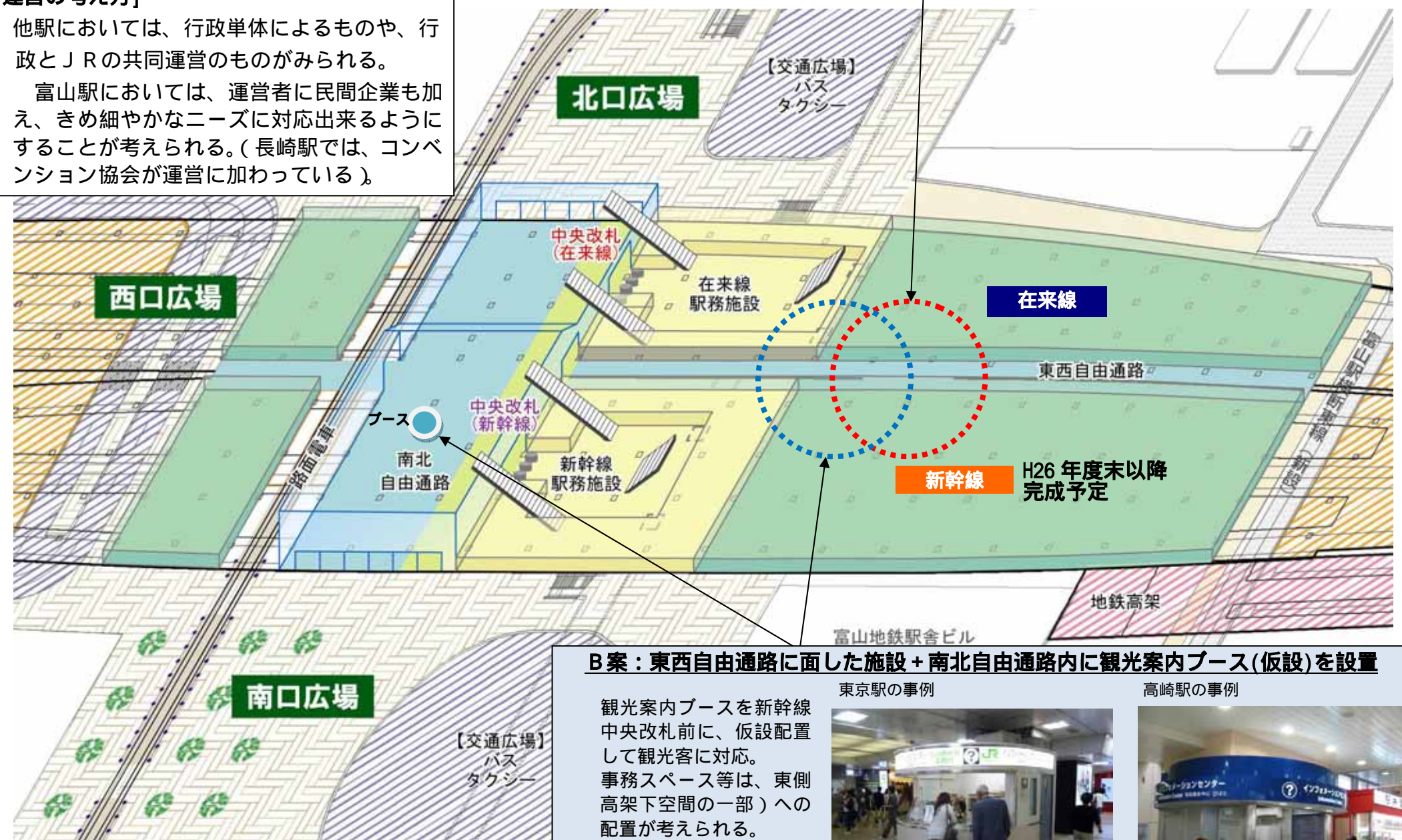
他駅においては、二次交通に関するもののほか、宿泊予約の斡旋を行っている。

富山駅においては、「食」も重要な観光要素の一つであり、飲食施設など民間の情報等も提供することが考えられる。

【運営の考え方】

他駅においては、行政単体によるものや、行政とJRの共同運営のものがみられる。

富山駅においては、運営者に民間企業も加え、きめ細やかなニーズに対応出来るようにすることが考えられる。(長崎駅では、コンベンション協会が運営に加わっている)。



A案：東西自由通路に面して観光案内所を設置

東西自由通路に面した位置に観光案内施設を設置。
オープンカウンター型とし、東西自由通路側からアクセスできるような形態とすることが望ましい。

岡山駅の事例



鹿児島中央駅の事例



B案：東西自由通路に面した施設+南北自由通路内に観光案内ブース(仮設)を設置

観光案内ブースを新幹線中央改札前に、仮設配置して観光客に対応。
事務スペース等は、東側高架下空間の一部)への配置が考えられる。

東京駅の事例



高崎駅の事例



高架下空間の施設配置は、あくまでもイメージであり、事業者との協議により変更する可能性がある。

待合スペース

公共交通の待ち時間を快適に過ごせる空間を確保するため、ラッチ外に待合スペースを配置する。長崎駅や新潟駅では、ラッチ外の待合スペースについて、カフェやインターネットコーナーとの併設などにより充実を図っている。小松駅では、観光案内所との併設を図っている。

[配置の考え方]

アクセス面を考慮し、東西それぞれにおいて、南北自由通路に近い位置を候補とする。

西側高架下への配置案（LRTを眺めるスペース）と東側高架下への配置案が考えられる。

[施設規模の考え方]

必要な設備として、公共交通の発着情報を示すモニター、TV、無線LANスポットなどの情報通信への対応が考えられる。

現在の仮南駅舎内の施設面積は、約80㎡となっており、既存スペース以上の確保を想定する。

既存の富山駅の待合スペース（15人程度収容）



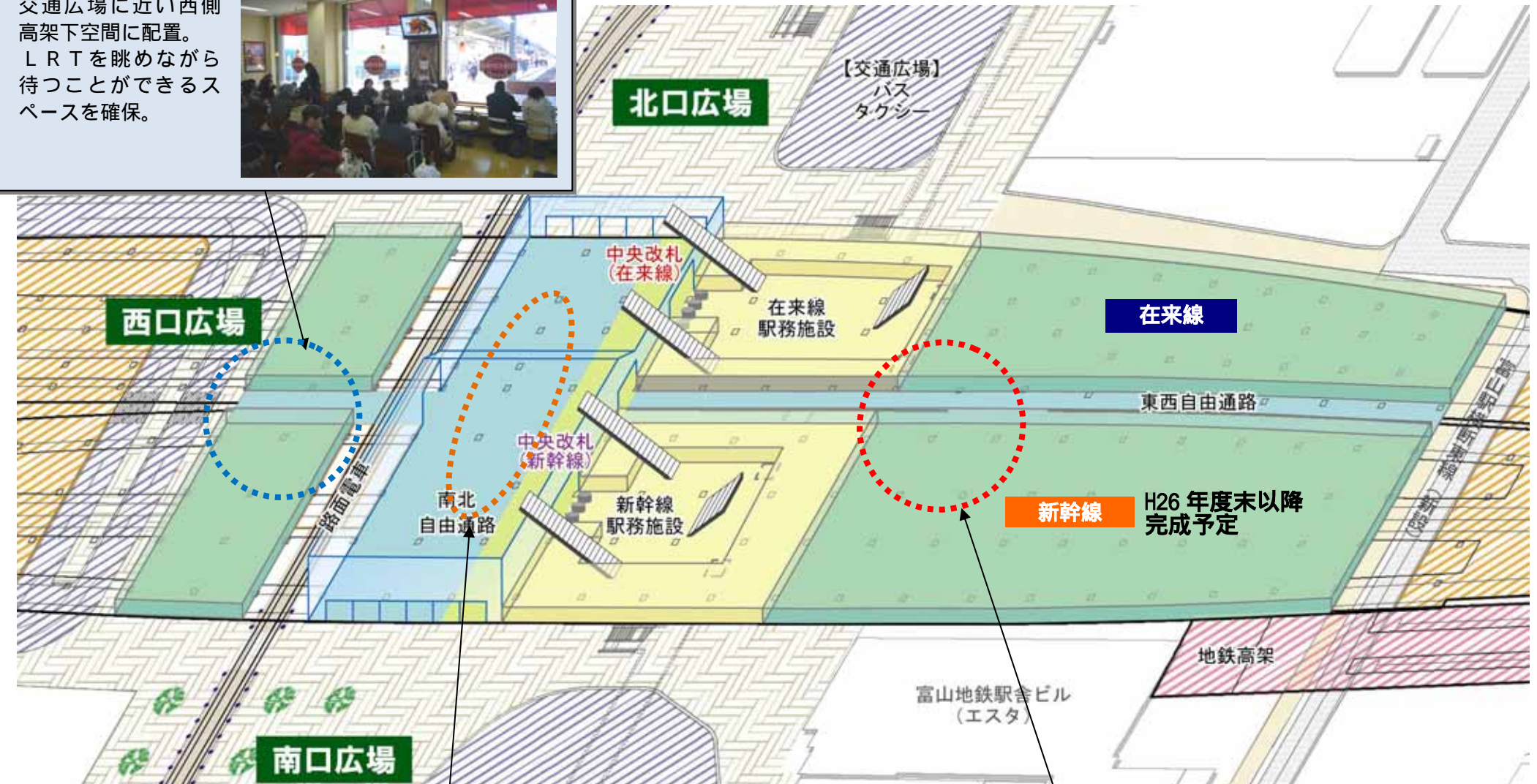
金沢駅の待合スペース（20人程度収容、144㎡）



待合スペース配置候補(西側高架下)

長崎駅の待合室

南口・北口・西口の各交通広場に近い西側高架下空間に配置。LRTを眺めながら待つことができるスペースを確保。



南北自由通路内に補完的施設(仮設)を配置

仮設的に南北自由通路内に待合コーナーを設けることが考えられる。但し、見通しの確保とともに歩行者の通行に支障の無い配置とする。

待合スペース配置候補(東側高架下)

新潟駅の事例

観光案内施設の配置と重なる位置に併設。新潟駅の多目的待合室のように、大型ビジョンやインターネットコーナー等の設置を検討。



小松駅の事例



高架下空間の施設配置は、あくまでもイメージであり、事業者との協議により変更する可能性がある。

トイレ

高架下利用者や交通広場（南口・北口・西口）利用者、公共交通利用者などのために、トイレを設置する。

現在は、北口（富山市管理）と南口（JR管理）の2つあり。

その代替機能 + 西口での設置を検討し、3箇所にトイレを配置する方向で調整。

【配置の考え方】

既存の富山駅には、駅南口（JR施設）と駅北口（富山市施設）の2箇所のトイレがあり、最低限、新富山駅においてもこれらの機能を確保する。

加えて、西口広場に面する西側高架下においても、東西自由通路からアクセスしやすい場所にトイレを設置することを検討。

外部からの自由な出入りは可能であり、夜間の防犯のため、時間制限を前提とする。（使用時間帯は、鉄道運行時間帯や店舗等の営業時間を考慮）

現在ある北口、南口の機能復旧とともに、西口での設置が考えられる。

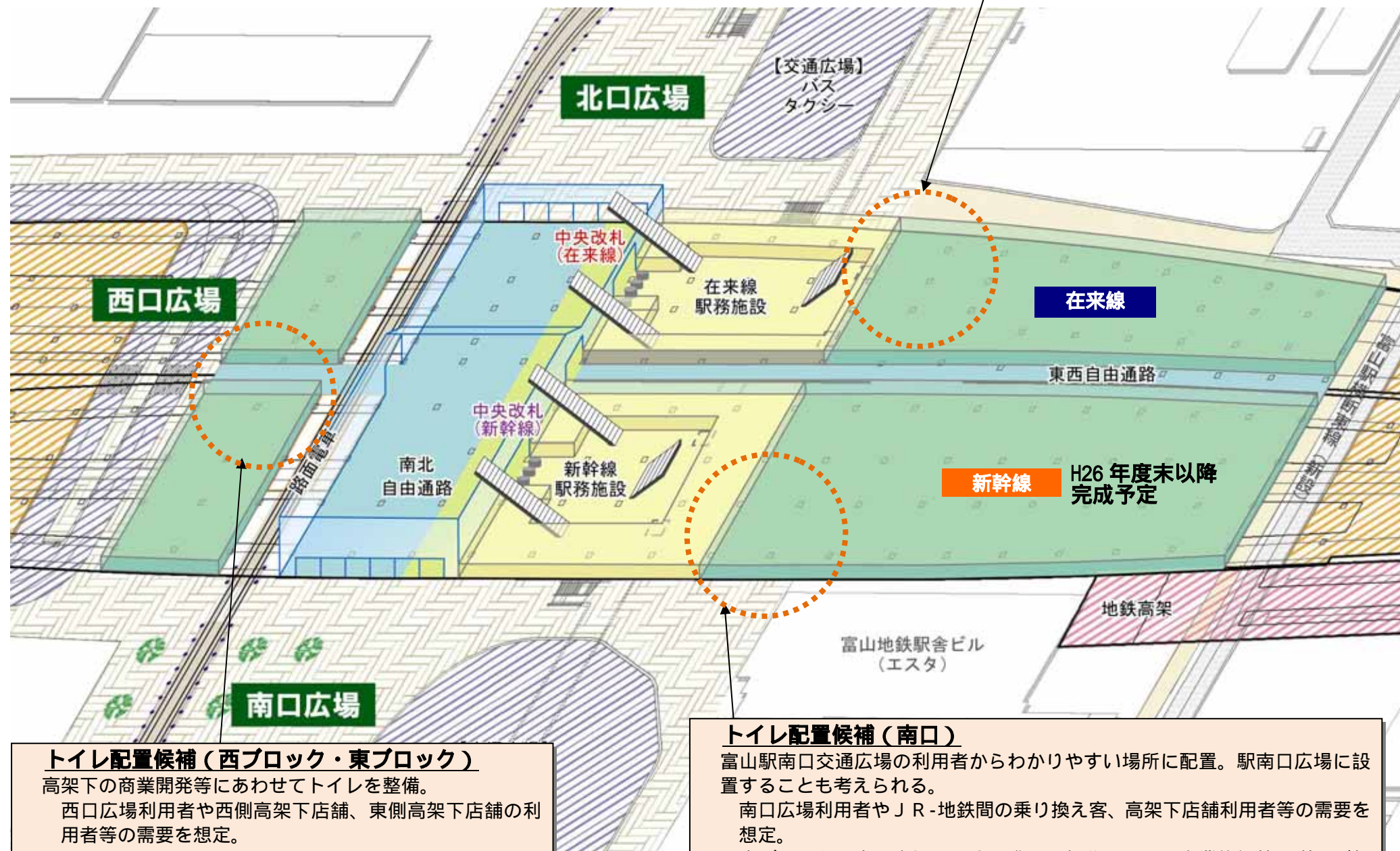
【施設規模の考え方】

将来の駅乗降客数に対応した施設規模にするとともに、オストメイト設備や身障者対応設備の設置などにより、ユニバーサルデザインに対応することが考えられる。

新幹線開業後の駅乗降客数の増加を見込んだ場合、器具個数の不足が考えられるため、西口などへの必要器具数の設置を想定。

市民トイレ（姫路駅）

西側自由通路沿いに設置されており、朝5時～深夜2時まで利用可能。



トイレ配置候補（北口）

富山駅北口交通広場の利用者からわかりやすい場所に配置。

北口広場を利用する一般市民や観光バス利用者、修学旅行等の団体利用、在来線高架下店舗利用者等の需要を想定。

富山駅北口仮駅舎に附属するトイレの撤去時に代替機能として必要

トイレ配置候補（西ブロック・東ブロック）

高架下の商業開発等にあわせてトイレを整備。

西口広場利用者や西側高架下店舗、東側高架下店舗の利用者等の需要を想定。

トイレ配置候補（南口）

富山駅南口交通広場の利用者からわかりやすい場所に配置。駅南口広場に設置することも考えられる。

南口広場利用者やJR-地鉄間の乗り換え客、高架下店舗利用者等の需要を想定。

東ブロックで南口広場に面する唯一の部分であり、商業施設等の利用が想定され、公共施設の配置は困難。

高架下空間の施設配置は、あくまでもイメージであり、事業者との協議により変更する可能性がある。