

第7回 富山駅周辺整備事業推進協議会

富山駅における南北軌道の一体化について

目 次

- 1．路面電車の南北接続における基本方針と課題 ----- 1
- 2．まちなか広場として機能する軌道施設 ----- 4

平成22年11月12日

富 山 市

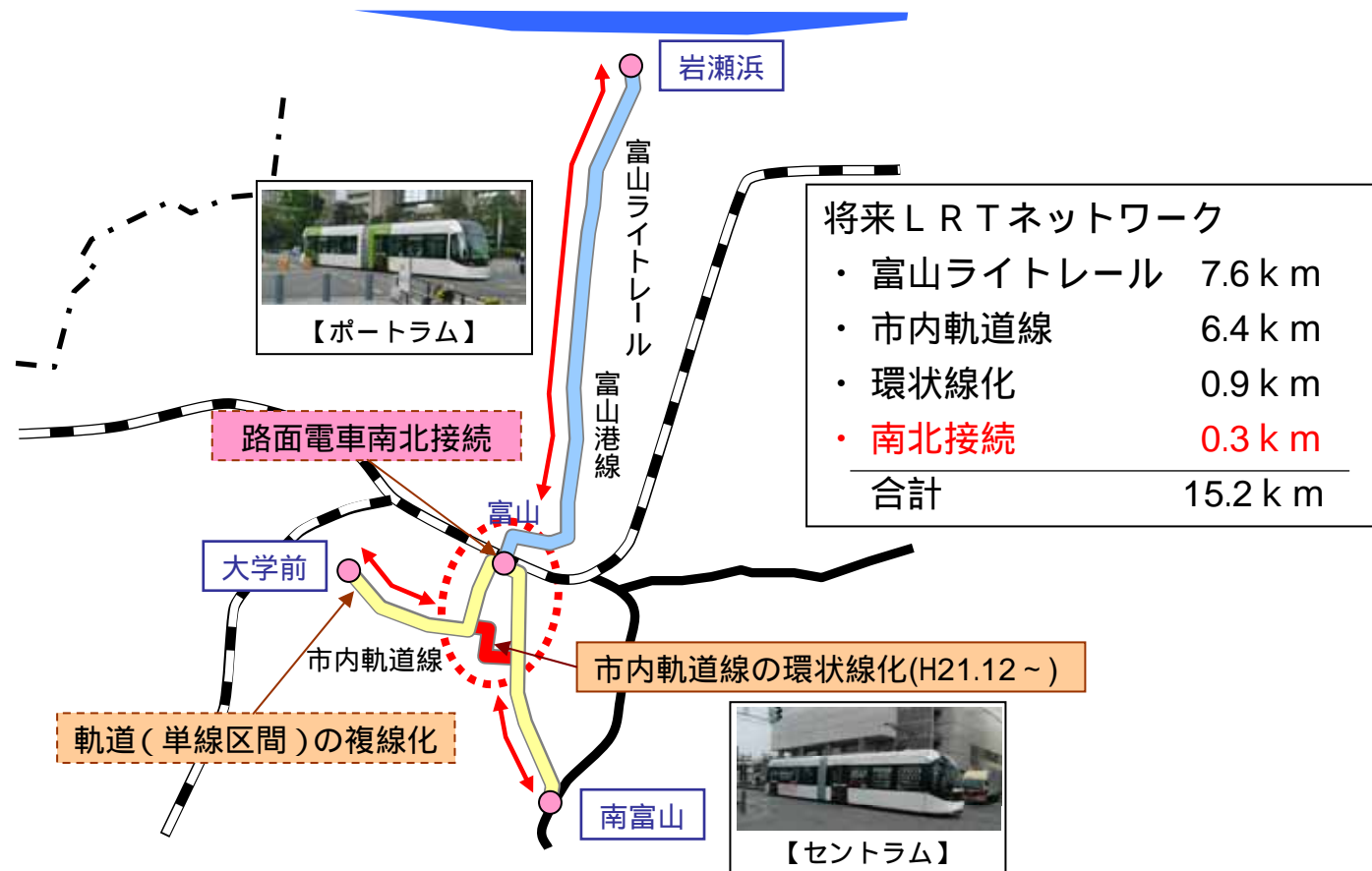
1. 路面電車の南北接続における基本方針と課題

(1) 路面電車の南北接続における基本方針

方針1：多彩な公共交通を快適につなぐ

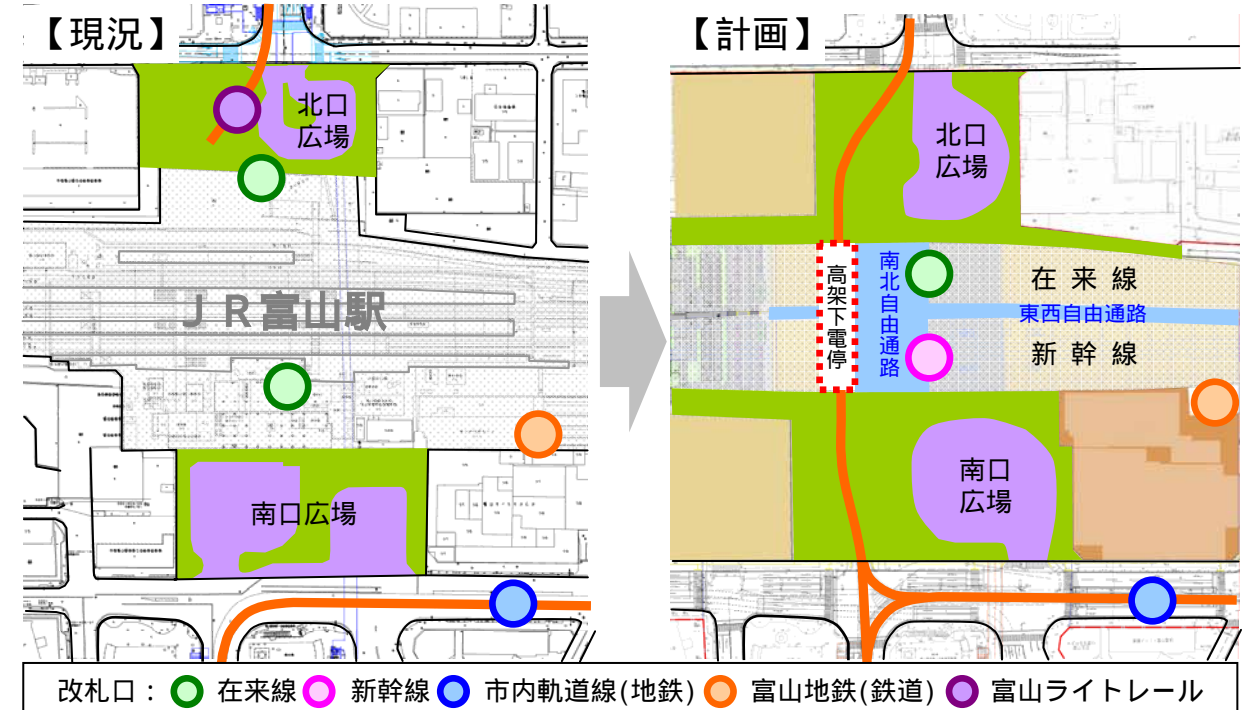
効果：富山ライトレール富山港線と市内軌道線の直結ネットワーク化により、多様な運行サービスを提供

南北接続により、延長約15kmのLRTネットワークが完成する。これにより、岩瀬浜、大学前、南富山各方面から中心市街地へのアクセス性向上が図れるとともに、多様な運行サービスの提供が可能となる。

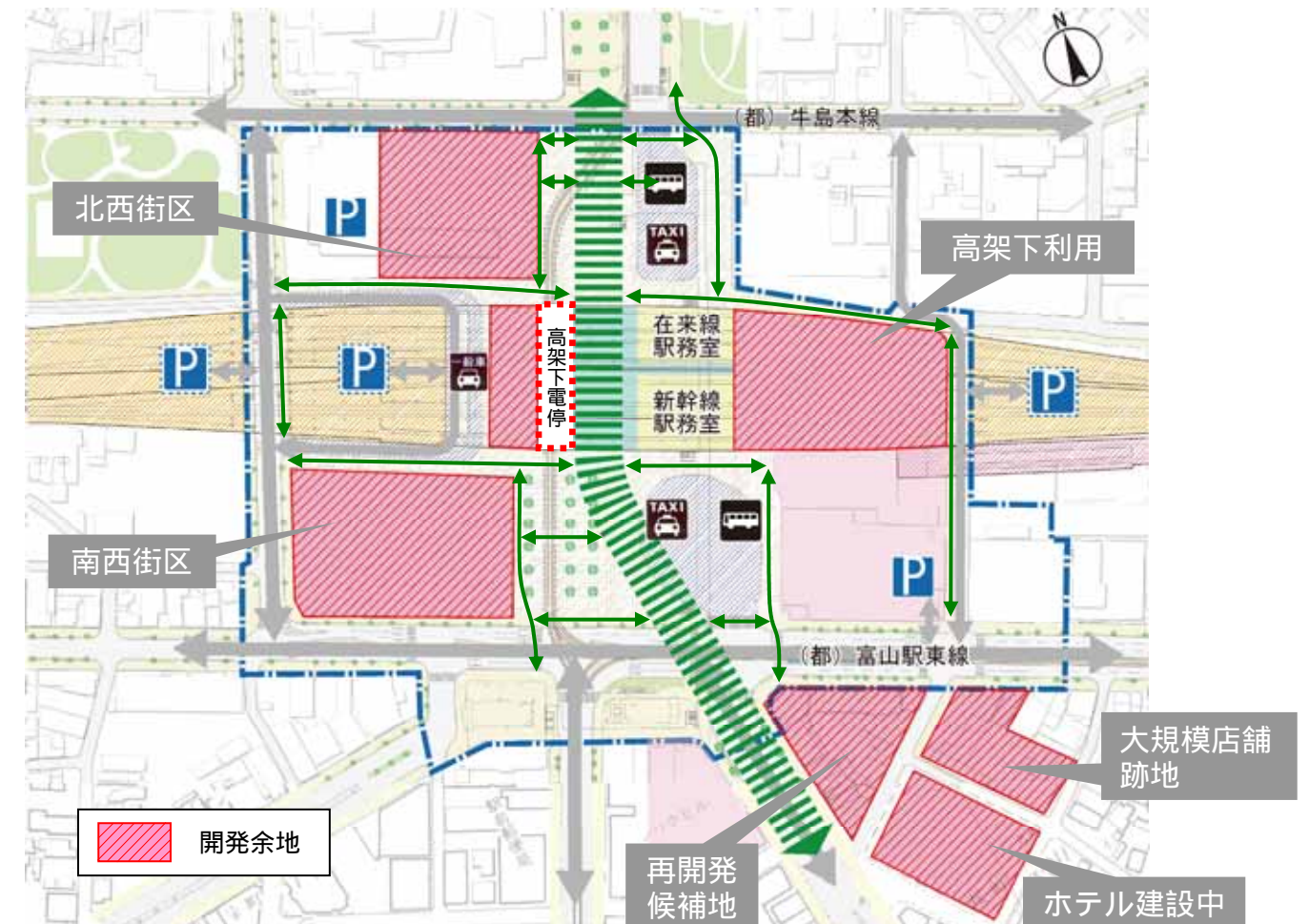


効果：交通結節機能の充実による乗継ぎ・乗換え利便性の向上

高架下電停の設定により交通結節機能の充実が図られ、特に路面電車間では機能的にシームレスとなるほか、新幹線・在来線と路面電車との乗継ぎ利便性が向上する。また、駅前広場に集結する他公共交通との乗換え利便性も向上する。



高架下電停の設定により路面電車利用者は駅直近部開発施設へのアクセス性も向上。



方針 2：都市拠点としての機能をそなえる

効果：中心商業地区と連携し、来街者にも愉しめる賑わい拠点としての中心市街地の活性化への寄与

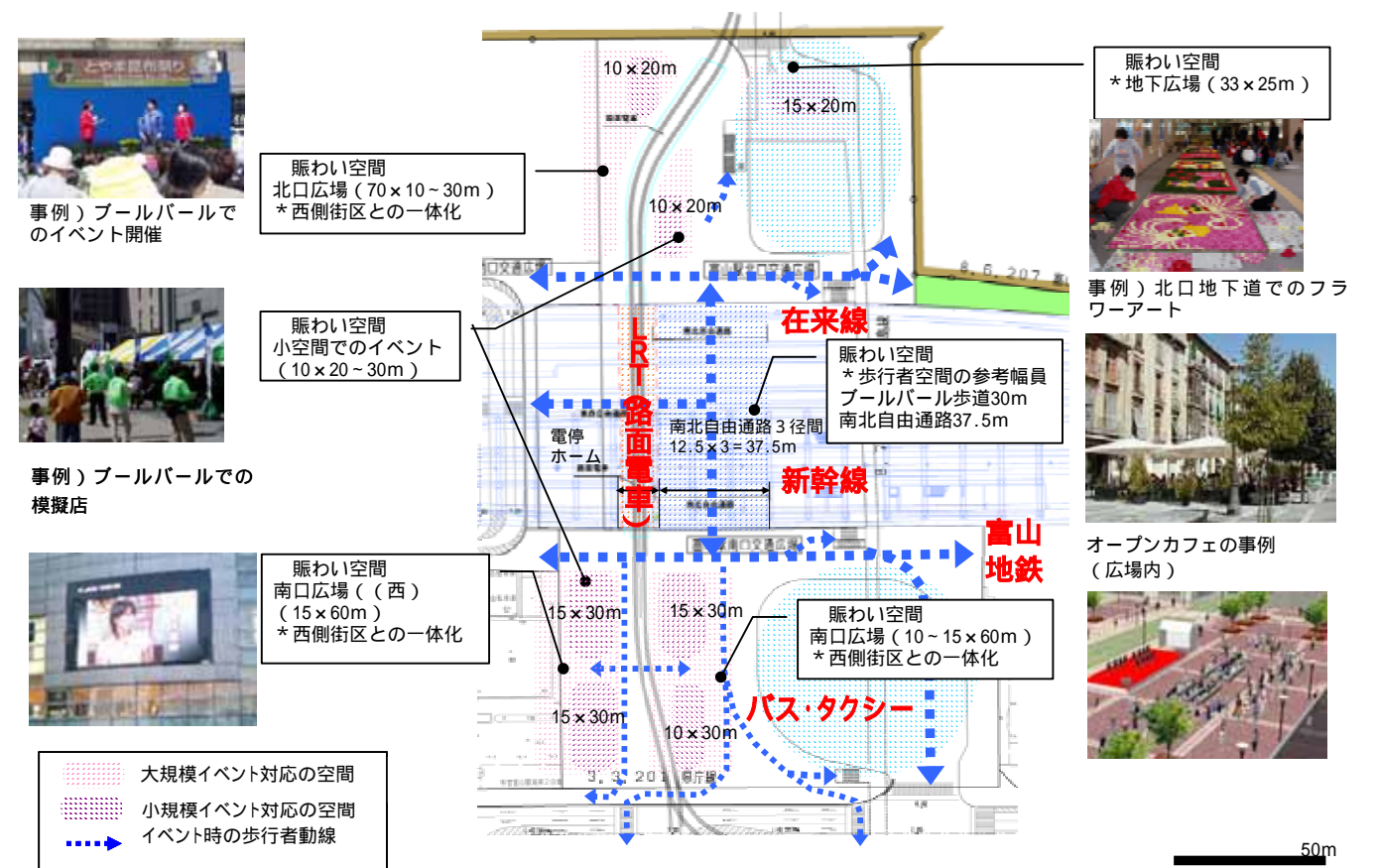
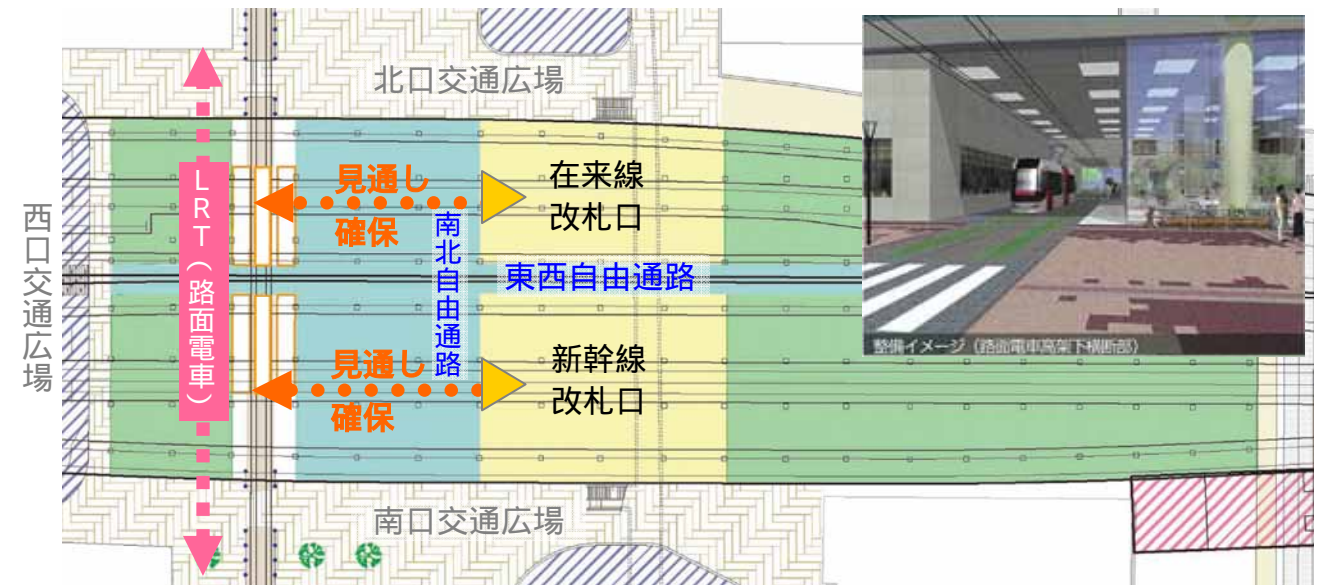
開発の進む駅周辺地区と中心商業地区は賑わい拠点（都心核）として環状線の整備により連携強化が図られたが、南北接続により富山ライトレール沿線地区と中心商業地区との連携強化も図られ、観光利用の来街者を含めて流動増加が見込まれるため、更なる相乗効果による中心市街地の活性化への寄与が期待される。



方針 3：県都富山の新たな顔をつくる

効果：セントラム・ポートルムなど「新たな富山の魅力」の結節点であることを活かした賑わいがある空間を創出

新幹線・在来線・LRT（路面電車）・バス・タクシーなどの多様な公共交通機関が集結し、LRT（路面電車）がまちなか広場としての機能を有する交通広場内を通ることで、「新たな富山の魅力」の結節点であることを活かした賑わいがある空間が創出されることが期待される。



(2) 南北接続の課題整理

LRT（路面電車）の特徴的な景観や機能を損なうことなく、歩行者の移動利便性、快適性及び安全性を確保することが課題

富山駅周辺地区の交通計画検討における基本方針（第2回推進協議会資料）より
公共施設は誰にでも歩きやすい歩行空間や賑わいのある広場空間の創出を目指す。

LRT（路面電車）は、富山ライトレールと市内軌道線を富山駅で結節させ、南北一体化を図ることを基本とする。

富山市総合交通戦略における公共交通活性化における基本方針より

公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現

LRTネットワークの形成に係る取り組みとして、市内軌道線と富山ライトレールとの接続が位置づけされている。

富山駅周辺景観デザイン検討委員会における景観デザイン計画より

歩行者の安全に配慮しながら、LRTをシンボルとした駅前広場及び高架下・自由通路とする。

土地利用や交通機能の配置等に関する推進協議会の記述より

駅直近部には、北西・南西街区及び高架下以外にも大規模店舗跡地等の開発余地がある。交通結節点として人が集まる特性を活かし、「まちなか広場」機能を加える。

バス、タクシーなどの交通機能は東側にコンパクトに配置、西側半分はLRT軌道を中心とした「まちなか広場」として確保。

他都市における駅前広場内の軌道施設の状況より

鉄道高架下への路面電車の停留場設置事例として都電荒川線・大塚駅前が挙げられる。当該事例では、駅前広場内の軌道の横断歩道に遮断機はないが、電車接近時に注意喚起を促す設備が設置されている。

市民アンケート（富山駅周辺景観デザイン検討委員会報告書[平成20年12月]）より

駅に望むことは、「公共交通の乗換えが便利」、「雨や雪に濡れずに移動できる」、「駅前市街地の街並みが魅力的」

富山駅周辺地区の景観に考慮すべきことは、「活力や未来」、「自然環境」、「観光や産業」
新たな富山駅の駅舎デザインは、「明るく開放的」、「親しみやすい」、「落ち着いた」

南北接続の主な課題

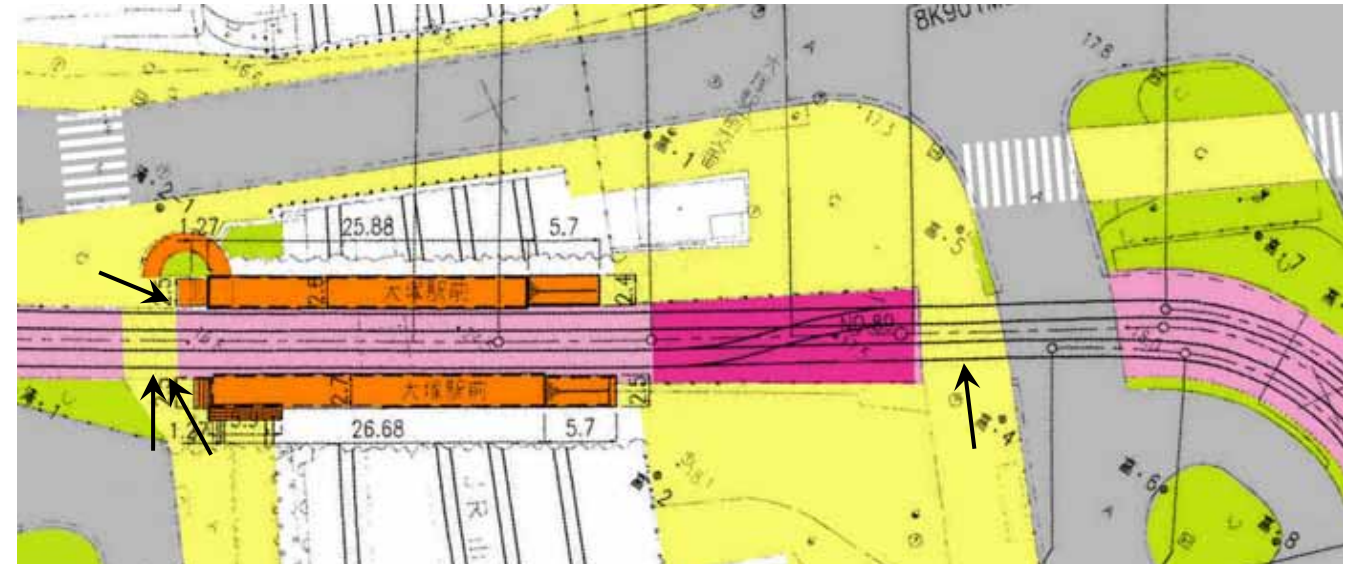
広場内における歩行者の移動
利便性・快適性・安全性の確保

多様な運行形態に
対応できる軌道施設

駅前広場の景観性
の確保

【他都市における駅前広場内の軌道施設の状況】

東京都交通局 都電荒川線 大塚駅前電停（運転間隔：朝夕2～3分、日中5分）



2. まちなか広場として機能する軌道施設
にて対応検討

2. まちなか広場として機能する軌道施設

(1) 基本方針

富山駅周辺の多機能化に対応し、LRT（路面電車）の機能と「まちなか広場」機能が調和する軌道施設の実現を目指す

方針1：歩行者等の移動利便性・快適性・安全性を確保する

広場内軌道及びその周辺においても、「まちなか広場」として、軌道横断時に抵抗感が少なく、バリアフリーな設えにより歩行者等の移動利便性・快適性を確保する。

広場内では、路面電車に対する歩行者等の視認性を確保するとともに、路面電車は徐行運転に加え、チャイム等による接近周知を行い、安全性を確保する。

方針2：多様な運行形態に対応できる軌道施設とする

南北接続により形成されるLRTネットワークにより中心市街地へのアクセス性が向上するほか、多様な運行サービスの提供が可能となる。

「まちなか広場」としての機能を保持しながらも、LRT（路面電車）の機能としてもLRTネットワークを活用した多様な運行形態に対応できる軌道施設とする。

方針3：駅前広場内の景観性を確保する

駅前広場内の景観は「まちなか広場」としての機能を引き出せるよう開放感のあるオープンスペースを原則としつつ、LRT（路面電車）をシンボルとしたものとする。

広場内において軌道柵の設置が求められる場合でも、景観に優れた他施設による代替の可能性検討により駅前広場内の景観性を確保する。

(2) 検討課題

広場内軌道の横断方法

軌道走行の安全性の確保

【国内外の中心市街地における歩行者重視の整備空間の事例】



出典：国土交通省中国地方整備局HP

<横川駅におけるJRと路面電車との結節性の向上事例>



写真提供：広島電鉄



出典：高知駅前広場パンフレット（高知市）

<高知駅におけるJRと路面電車との結節性の向上事例>








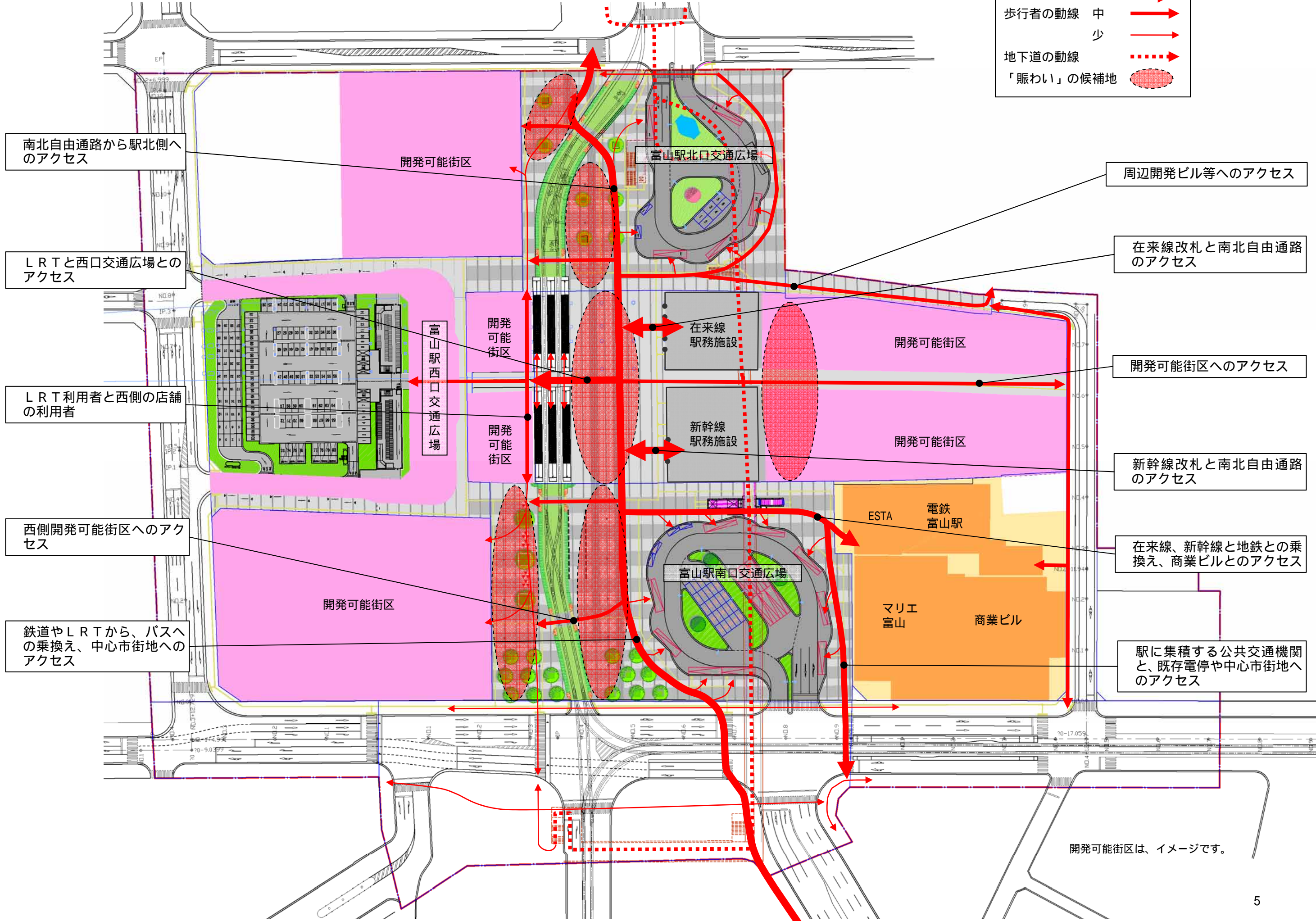
<ニース（仏）のトランジットモール>



<ストラスブール（仏）のトランジットモール>

【参考】動線の整理（歩行者動線の位置と特徴）

凡	例
歩行者の動線	多 
	中 
	少 
地下道の動線	
「賑わい」の候補地	



南北自由通路から駅北側へのアクセス

LRTと西口交通広場とのアクセス

LRT利用者と西側の店舗の利用者

西側開発可能街区へのアクセス

鉄道やLRTから、バスへの乗換え、中心市街地へのアクセス

周辺開発ビル等へのアクセス

在来線改札と南北自由通路のアクセス

開発可能街区へのアクセス

新幹線改札と南北自由通路のアクセス

在来線、新幹線と地铁との乗換え、商業ビルとのアクセス

駅に集積する公共交通機関と、既存電停や中心市街地へのアクセス

開発可能街区は、イメージです。