

第7回富山駅周辺整備事業推進協議会 議事録

日 時：平成22年11月12日(金) 15:30～

場 所：とやま自遊館 神通の間

次 第

- 1 開 会
- 2 挨拶(富山市都市整備部長)
- 3 議 事
 - 1)「富山駅周辺整備事業の事業化スケジュール」 [資料 - 1]
 - 2)「高架下利用と南北・東西自由通路について」 [資料 - 2]
 - 3)「富山駅交通広場の計画検討について」 [資料 - 3]
 - 4)「富山駅における南北軌道の一体化について」 [資料 - 4]
- 4 その他
- 5 閉 会

出席委員

黒川委員、森委員、中川委員、柳野委員、柴田委員(牧田委員の代理)、藤縄委員(奥井委員の代理)、茅委員、土肥委員、辻川委員、中尾委員、白倉委員、開口委員、廣瀬委員

挨 拶(富山市都市整備部長)

本日は、皆様方にはご多忙のところ、第七回富山駅周辺整備事業推進協議会にご出席いただき、厚くお礼申し上げます。

富山駅周辺地区の整備につきましては、北陸新幹線建設事業や在来線の連続立体交差事業などを併せて進めることにより、富山駅周辺地区の南北一体的なまちづくりを実現し、活力と賑わいに満ちた都市拠点の形成を目指すものであり、本市の今後の発展に大きく寄与するものと考えております。

今年4月に在来線の仮線路切り換えが完了し、現在、富山駅では高架橋の本格工事着手に向けて既存の鉄道施設の撤去工事や地盤の掘削工事が行われております。また、富山駅周辺土地区画整理事業につきましては、昨年度から、富山駅南口仮広場の整備を進めており、来月には供用開始を予定しているところであります。

このようななか、本協議会は、富山駅周辺整備協議会で、取りまとめられた基本計画にそって整備を進めるため、さらに詳細な検討を行うとともに、県都の玄関口に相応しい駅周辺の土地利用計画についても検討を行う必要があることから、平成十八年に設置されております。これまで皆様には富山駅周辺地区の土地利用や景観形成、富山駅前広場の交通機能などについてご検討いただいております。

本日は、主に高架下空間における自由通路の整備や利活用、南口駅前交通広場の計画、南北軌道の一体化について、説明をさせていただくこととしております。委員の皆様には、活発にご議論していただき、それぞれのご立場から、忌憚のないご意見やご指導を賜りたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

議 事

1)「富山駅周辺整備事業の事業化スケジュール」

【事務局】(資料説明 資料 - 1、参考資料/パンフ)

【座 長】 資料1について説明があったが何か質問などはあるか。

特に質問や意見が無いようであれば、議事の2、3として、まず資料説明をお願いしたい。

2)「高架下利用と南北・東西自由通路について」

3)「富山駅交通広場の計画検討について」

【事務局】(資料説明 資料 - 2、資料 - 3)

【座 長】 新幹線が開通してから在来線の整備ができるまでどのくらいかかるのか。また、高架下が使えない期間はどのくらいなのか。

【事務局】 新幹線は平成26年度末に開業予定だが、その時点では高架下全体の事業は半分程度で完了しており、全体が完成するのは新幹線が開業してから2年か、あるいは3年先になる予定である。

【座 長】 2年と3年では大きく違うが、どちらで考えておけばよいか。今答えられなければ、次回までに明らかにしてほしい。

【事務局】 事業者、JRに伺い確認をとりたい。

【委 員】 資料2 5頁にある交番の位置だが、現在仮駅でかなり離れたところにあるが、交番は、忙しいところなので今後も、使いやすいところに配置をしてほしい。

【委 員】 今回の協議会ではデザインの話になっているが、タクシー協会としては、まず計画のところで安全に配慮した案としたいので、バス協さん等ともまとめた案をここで提案させていただき、ご検討をしていただきたい。具体的には、南口でバスとタクシーが混在するのは安全の担保が難しく、前面道路の交差点における安全性の問題、タクシープールのショットガンで5つの交差点信号を經由して補充することの難しさもあわせて想定されることから、タクシープールを西口に移すという提案になっている。LRTは南北を30~40キロで横断するわけではなく、徐行するはずであるため、現状案よりも安全性が確保できると考えている。バス協さん、地鉄さんとも協議し、現案よりは安全担保ができるのではないかと合意もいただいているので検討してほしい。(提案資料の配付)

【委 員】 観光案内所はA案かB案しかないのか。南北自由通路にはものをおけないと聞いているが、資料2 9頁のラッチ外コンコースのところではスペースを確保できないのか。スペースの確保が出来ない理由を教えてください。南北をすっきりさせるためにということか。

【事務局】 事務局では、ラッチ外コンコースへの簡単な施設の設置について、特に難しいという話は過去も含めて聞いていないが。

【座 長】 ラッチ外コンコースについて、わかりやすい説明があるのではないか。

【事務局】 南北自由通路は柱間が3スパンあり、そのうちの東側の1スパン部分がラッチ外コンコースである。ラッチ外コンコースは改札口を出た方、切符を購入する方等の鉄道利用者の滞留場所であり、鉄道利用者が余裕をもって動ける場所として、

鉄道施設として管理をし、南北自由通路は、南北の往来を確保するもので、富山市でつくっていく施設と考えている。こうした性格から、ラッチ外コンコースには、鉄道利用者の障害になるようなものは置きづらいこともある。

- 【 委 員 】 本当にラッチ外コンコースにブースを一切設置できないのか。具体的にどの程度のスペースなら許容ができて、スペース的に置けるのか説明がほしい。
- 【 座 長 】 柱間はどのぐらいの幅か。
- 【 事 務 局 】 柱間は、12.5mの幅がある。
- 【 委 員 】 南北自由通路の新幹線の切符売り場や改札付近等におくことを考えているのか。
- 【 座 長 】 鉄道事業者の用地なので、原則置けないのではないかと。
- 【 委 員 】 観光案内所は目につきやすいところが望ましいということはよく聞かすが、具体的にどのような場所に配置するのかよくわからないが。
- 【 委 員 】 観光案内所を南北自由通路に置けば、ラッチを出てすぐの目の前になるのでいいのではないかと。
- 【 委 員 】 そうなればよいのだが。また、観光案内所が充実した施設ならばよいが、なるべく小さくしたらという声もあるが、どうだろうか。
- 【 委 員 】 ラッチ外コンコースは、基本的に通行の機能を確保するため、ものを置くことは想定しておらず、鉄道事業者にこれを望むようなことも考えていない。資料2 10頁にあるように、南北自由通路は幅員が広く空間的な余裕もあるので、B案では観光案内の隣にスペースがあるような自由通路になる。また、観光協会が現在暫定で利用しているところは案内所とオフィスの機能が一緒にあるが、南北自由通路では、案内所とオフィスの両方を配置はできないので、観光協会の了承が得られれば、案内所とオフィスを分離できるB案となるし、できなければA案ということになる。我々の問題というよりは、観光協会が、案内所とオフィスの分離を認めていただけるかということになる。今のところは、了承を得られていないので、A案が示されている。
- 【 委 員 】 ご説明いただきよく理解ができた。基本的にはB案がいいと思っている。もう1点だけ確認したい。資料3 7頁の左下の植樹についてだが、近年、カラスの糞害が多いので、駅前ではそうならないように対策を確認してほしい。
- 【 委 員 】 資料2 12頁の南口トイレの配置候補についてだが、弊社では、高架下部分について、東西自由通路に面している区域は「賑わい施設」としてテナント施設なども考えていきたいと思っており、このトイレの場所は、狭い場所だが、南口から見たときに高架下部分の顔になる場所でもあるので、ここでよいのだろうか。資料にも「公共施設の配置は困難」との記載があるにも関わらず、トイレ配置候補となっているのは何故か。また、東ブロック高架下に配置候補となっている観光案内施設や待合スペースは、工事期間中についても駅務施設の東側のスペースの使用が可能なので、工事期間中も排除しないことを今後事業者と行政で議論させていただきたい。
- 【 事 務 局 】 トイレについては、南口の広場に面したところが利用しやすいと想定しており、そこで、ラッチ外の配置を考えている。
- 【 委 員 】 この配置を考えるとときには、高架下の東ブロックの入り口をどこにするか議論

に上がっていなかった。広場の利用者にとってはこの位置にあるのが望ましいが、高架下の床の有効利用やお客様を高架下部分に呼び込むという面から言えば難しい。例えば、入口から少し入った位置にトイレを設置する等が考えられるので、高架下利用の議論が具体化したときに、また調整していきたい。

【 委 員 】 資料 2 11 頁の図の緑で示された高架下部分で、例えば事業者で店舗を整備した場合には、飲食店なども入ると想定されトイレは必要かと思うので、一般の方も利用ができるようにしていくという落としどころもあるかと思う。

【 委 員 】 自由通路の見通しについては、我々も、南北の見通しや、開放感のある空間を考えており、新幹線、在来線のラッチ内から LRT が見通せるように配慮されたほうがよいのではないかと。また、機構と J R 西日本で駅務施設の配置を検討中であるが、駅務施設等については、必要上、資料 2 11、12 頁に示される高架下の緑色の商業部分までどうしても広がってってしまうことをご了承願いたい。

【 委 員 】 リアリティのある議論で、意見もそれぞれの求めている方向性が定まってきている印象を受けるので、具体的に詰めれば良い方向に行くだろう。観光案内所も改札を出た人がまず触れることができる B 案で進めるべきではないか。また改札を出て通常は店舗などが見えるが、富山では LRT が見えるのが特徴であり、そのためにも東西・南北の一体感のある雰囲気をつくらなければならない。LRT とはガラスで仕切られているが、内側、外側を切り分ける印象もあるので、ガラスの反射や自然光に配慮してガラスの存在を忘れさせることも必要ではないか。

【 座 長 】 ありがとうございます。

【 委 員 】 全体的に良い方向に議論が向かっていると思う。全体の計画はレベルの高い世界的に誇れるデザインだと思う。また、質問を一つ二つしたい。南北自由通路には店舗は一切配置されないのか、キオスクなども無いのか。東西自由通路の東端は地鉄電車との乗り継ぎ動線になっているのか。タクシー協会からあった広場の提案については検討すべきだと思うが、今後議論していくのか。

【 座 長 】 質問がありましたので、まずは南北自由通路の店舗配置についてお願いします。

【 事 務 局 】 南北自由通路では、市が整備する通路部分については、店舗の設置予定はないが、先ほど議論のあった観光案内所や休憩スペース等の設置などを考えている。

【 座 長 】 店舗はいらないということか。

【 委 員 】 今回の整備は税金で行われるので、基本的には店舗の設置などは考えていないが、駅に賑やかさが必要なのは事実なので、どの程度入れてもいいものなのかは議論をしてみる必要がある。絶対に店舗入れてはいけないということではなく、イベント等に対応できる可動型の店舗が理想である。新幹線、在来線から LRT への見通しとのバランスも考慮して配置計画を考えたい。東西自由通路の東端については、富山駅横断東線の歩道につながるの、まだ詳細は決まっていないが、ここから地鉄につながることを期待している。出入り口ができれば現在に比べて雨に濡れずに乗換が出来るだろう。

【 委 員 】 他の新幹線駅では改札を出て店舗などがあり、賑わいが創出されているように見えるが、富山の場合 LRT だけでは寂しいのではないかと。店舗の配置についてはルール等も含め十分詰めて欲しい。また、中 2 階の乗換動線により東西自由通路

に圧迫感を持たないように、ブリッジを渡す等デザインの配慮が必要だろう。

- 【 委 員 】 空間的なイメージの議論が進んでいるので、南北・東西とも大まかな寸法がわかっているの、具体的な空間のイメージと使い方等がつかめるようなツールを出していただきたい。
- 【 委 員 】 東西自由通路を通る人について、商業スペースへどのように目を向けて貰うかを検討して欲しい。
- 【 座 長 】 時間の都合もあるので、先へ進めさせていただきたい。タクシー協会からの提案につきましては、今後検討する要素の一つかと思うが、当初の事務局案では、西口にタクシー乗り場を設ける案だったと記憶しているのだが、タクシー協会からのご意見で、今の案になったのではないかと記憶している。
- 【 委 員 】 こちらが申し上げているのはネックになるのはバスとタクシーの混在であると申し上げたはずなのだが。
- 【 座 長 】 西口の乗り場ではなく、バスと一緒にの広場の方がバスに乗り遅れたお客様にも対応できるのではないかとということで議論したと記憶している。一度事務局と相談していただきたい。
- 【 委 員 】 今の状態だと安全担保ができないと認識している。
- 【 座 長 】 今は80台くらいあるのか。
- 【 委 員 】 今は60余台である。
- 【 座 長 】 昨今タクシーが減車していて、今後も人口が減少していく中で、80台は妥当なのか。そのあたりの台数も事務局と相談していただきたい。
- 【 委 員 】 タクシープールも近くにあるので、今後相談していきたい。
- 【 座 長 】 大体皆欲しい量を越えて過大に要求するが、出来るだけ多く要請して希望する着地点は、手前にある場合が多い。
- 【 委 員 】 タクシープールが大きすぎると、待機時間が長くなり過ぎ、タクシーの経営にとっても効率的でなくマイナスになる。適切な大きさを検討すべきだ。
- 【 座 長 】 では、続きまして、資料4の説明をお願いしたい。

4)「富山駅における南北軌道の一体化について」

- 【 事 務 局 】(資料説明 資料 - 4)
- 【 委 員 】 資料4 5頁について確認したい。高架下のLRTの停留所が3面となっているが、運行上これだけ必要なのか。また、LRT沿いの低木が植樹される場所についても、動線として考えているのか。
- 【 事 務 局 】 直行と折り返しに対応するためにはホームが3本必要である。運行形態は現在検討中だが、すべての形態に対応するためにはこのような形が必要と考えている。
- 【 座 長 】 北からの折り返しと南からの折り返しがあると、この機能が必要となる。どこで折り返すかなど運行形態についてはこれからの課題である。
- 【 委 員 】 歩行者動線についてはこれから考慮するが、こんなものだろうと考えている。
- 【 委 員 】 資料4 5頁の図面には現在は無い横断歩道が描かれているが、需要はあるのだろうか。ここに横断歩道を通すと、自動車の交通に支障をきたすのではないか。
- 【 委 員 】 富山駅南北自由通路から富山城趾、市街地方面へつなげる横断歩道は、警察からも慎重論がでていますが、駅の南北を結ぶ動線であり、地元として強く要望しき

てきた。

- 【 委 員 】 横断歩道を設けると歩行者と自動車との動線が交差する。南口交通広場の入り口の横断歩道については、バスの左折巻き込みもあり、危険性も高くなることから、安全面で問題があると考えている。また、信号交差点が増えることやLRTの南北接続となれば、交通処理についても非常に困難になると考えており、頭の痛い問題である。タクシー協会の提案については、動線の交差が少なく、安全面から見れば、可能であれば提案された案が望ましい。
- 【 委 員 】 富山では、悪天候の日も多くシェルターを使っており、歩行者はシェルターの下を歩くと思うので、乗り場でタクシーやバスを待つ人との交錯等も考慮願いたい。
- 【 委 員 】 資料4 3頁の課題整理については、「安全性、移動利便性、快適性」の順の表現とし、安全性の確保を最優先で考えたい。具体的には、運行形態、運行ダイヤ、歩行者動線、横断場所とLRT側の安全性等を両睨みしながら、具体的な項目を今後詰めていってほしい。
- 【 座 長 】 その辺は全体のバランスなので、うまく詰めてほしい。他に意見等はあるか。
- 【 委 員 】 西口広場についても、安全性を追求するばかり、利用者の利便性を損ない使い勝手が悪くなることもある。タクシー乗り場の一本化についても、メリットを多く記載しているが、タクシーの利用料金が高くなることから、タクシー利用者が広場に入らず駅前での降車が増加する可能性があるなどのデメリットもあるので、今後検討をさせていただきたい。
- 【 座 長 】 では、特に意見等が無いようであれば、事務局に進行を返したい。
- 【 事 務 局 】 次回の協議会については、年度内の開催を予定しており、詳細が決まり次第、事務局より案内を行う。

以上