
第8回 富山駅周辺整備事業推進協議会
富山駅駅前広場・交通広場の計画検討

目 次

1	これまでの検討の流れ	1
2	駅前広場・交通広場のタクシー協会の提案	5
3	タクシーバス及びプールの配置に関する駅前広場・交通広場比較検討	6

平成23年6月7日

富 山 市

1. これまでのながれ



バス・タクシー集約案を基本として、今後の基本設計等の検討を進める

【バス・タクシーを集約することの妥当性】
 ○3方向を行き来する路面電車により、駅前中央交差点の負荷を低減させることが必要。
 ○バスとタクシーの動線が混在する駅前広場の事例は、同規模の駅でも多く見られる。

【これまでの協議会での駅前広場整備の方向性】
 ○北口広場～自由通路～南口広場における**連続的・一体的な歩行者空間の創出**
 ○**駅とまちが一体となった賑わい創出**のための多目的広場の整備
 ○**コンパクトな交通結節点の実現**

■ 検討案の比較

	バス・タクシーの集約案	バス・タクシーの分離案
レイアウト		
賑わい空間の評価	○交通施設空間が歩行者空間側(南北自由通路・全37.5m)に一部幅約5m程度はみ出すものの、連続的・一体的な歩行者空間は確保される。	×タクシー広場とバス広場の間に歩行者空間が確保されるが、西側街区も含めた連続的・一体的な賑わい空間の形成が図られない。
交差点の交通処理	○駅前中央交差点の南北方向の交通処理に割ける青時間が多い。(次頁参照)	△駅前中央交差点の南北方向の交通処理に割ける青時間が少ない。(次頁参照)
駅前広場内での動線の交差	△ロータリー内でバスとタクシーの動線が交差する箇所が発生する。 ※但し、混合タイプの事例は各地に見られる	○ロータリー内の交通処理は、バスとタクシーが分離されるため、動線の交差が集約案に比べて少ない。 △駅前広場内で路面電車とタクシーの動線が交差する。 ※高架下電停に全ての路面電車が停車すると仮定すると約60本/時・両側が通過(現行ダイヤベース)
関係機関との調整	○都市計画決定時の交通管理者との交通処理に関する協議、一体的・連続的な歩行者空間を確保するために中央コンコース3スパン分を確保するように調整してきたことと整合が図られる。	×都市計画決定時の交通管理者との交通処理に関する協議、一体的・連続的な歩行者空間を確保するために中央コンコース3スパン分を確保するように調整してきたことと整合が図られない。
総評	○	△

環境空間の確保を条件としつつ、交通処理機能を向上
 今後、修正案を基本として、基本設計等を検討

【第4回協議会提示案に対する事業者の意見】
 ①タクシーとバスと交錯 ②バス乗車バス数の不足 ③バス降車バス数の不足
 ④タクシープール台数の不足 ⑤車路幅の確保

○第4回協議会において
 バス・タクシー集約案を
 基本とすることを確認

■南口交通広場の検討案（バス・タクシーのレイアウト）

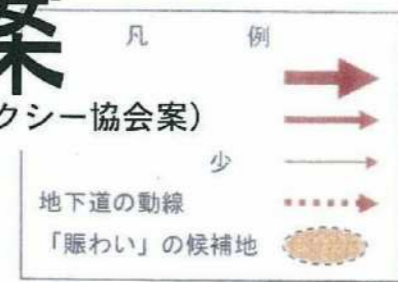
	第4回協議会提示案（バス・タクシー集約案）	修正案
レイアウト		
交通事業者からの指摘事項	<p>①タクシーとバスの交錯</p> <p>②バス乗車バス数の不足</p> <p>③バス降車バス数の不足</p> <p>④タクシープール台数の不足</p> <p>⑤車路幅の確保</p>	<p>①ロータリー形状を見直し</p> <p>②コミバス専用を路線バス兼用に変更</p> <p>③1台増加</p> <p>④5台増加</p> <p>⑤車路の明確化</p>
交通事業者からの意見と対応	<p>①タクシーとバスの交錯 ◆バス運転手が、タクシーの乗車バスから出るタクシー車両を視認することが難しい。</p> <p>②バス乗車バス数の不足 ◆乗車バス数が不足する。</p> <p>③バス降車バス数の不足 ◆多くのバスが県庁線から駅前広場へ進入するため降車車両が集中し、バス数が不足する。</p> <p>④タクシープールの不足 ◆降雪時や新幹線到着直後など需要が集中した場合に、プール台数の不足が懸念される。</p> <p>⑤車路幅の確保 ◆車路幅を確保することは安全対策上、有効であると考える。</p>	<p>◇ロータリー形状を見直すことにより、視認性を確保する。</p> <p>◇コミバス専用バスを路線バスと兼用させることにより、乗車バス機能の容量を向上する。</p> <p>◇現状のCiC前の降車バスにおいて同時到着する台数が、3～4台以上となる時が、約20回/日（全体の8%）あることから、3台同時到着には対応できるようにする。 ⇒現況のCiC前降車バスの利用状況については、参考資料参照</p> <p>◇西口広場から南口広場へアクセスする際に、仮に全ての信号交差点で停止する場合を想定しても機能する台数を確保する。 ⇒参考資料参照</p> <p>◇車路と停車部を、路面表示により明確化（車路幅：6.5m）</p>
環境空間への干渉	<p>・環境空間には大きく影響しない</p>	<p>・同左</p>

平成22年11月12日

西口タクシー乗り場一本化の提案

（富山県タクシー協会案）

【参考】動線の整理（歩行者動線の位置と特徴）



★ 高架下タクシープールのメリット

- ① 夏の日照り、冬の降雪をしのげるため、アイドリングストップが可能。（環境負担の低減）
- ② 南・北口広場にタクシーが待機しないため、すっきりと開放的な駅景観の確保。

◇南北自由通路から駅北へのアクセス

タクシー待機場
出来れば80台程度の車両をお願いしたい。

◇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

タクシー乗降所
西口に一本化（北・南広場）に乗り入れしない。

◇鉄道やの乗換アクセス

★ 西口タクシー乗り場一本化のメリット

- ① バスと混在による動線の交差が無いから、タクシー・バスともに安全が確保される。
- ② 南口広場出口の混雑（原案では広場から出るのに何度も信号を待つ事が予想される）の緩和。⇒バスの定時運行、タクシー代軽減・時間の短縮に寄与。
- ③ ショットガン（西口待機場から南口広場への移動⇒システム管理人での管理が必要）経費の軽減。（経費は誰が負担するのか？）ショットガン移動での渋滞回避。
- ④ 乗り場が一箇所で明快。
- ⑤ 南北・東西どちらにも出やすい。
- ⑥ 乗り場が高架下で、天候の影響を受けない。
- ⑦ 鉄道・LRTとタクシーがコンパクトにつながる交通アクセス。
- ⑧ 乗り場空間が確保できるため、多様な車種の配車が可能。
- ⑨ 現在の交通広場から大きなデザイン変更がない。

この案では、バス・タクシー・歩行者が混雑し、安全性・スムーズな運行が確保されない

★ 南口バス専用乗り場のメリット

- ① バス乗り場が一箇所に集約されわかりやすい
- ② タクシーとの混在が発生しないため、安全性と定時運行が確保される。
- ③ バスのみで整然とスッキリとした駅前空間。

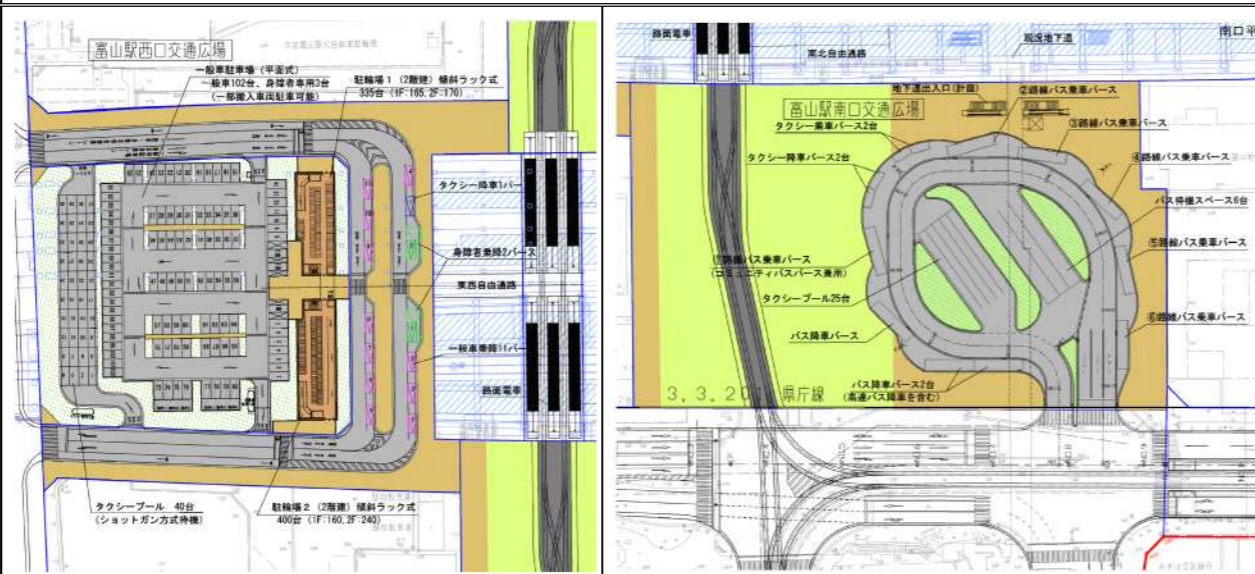
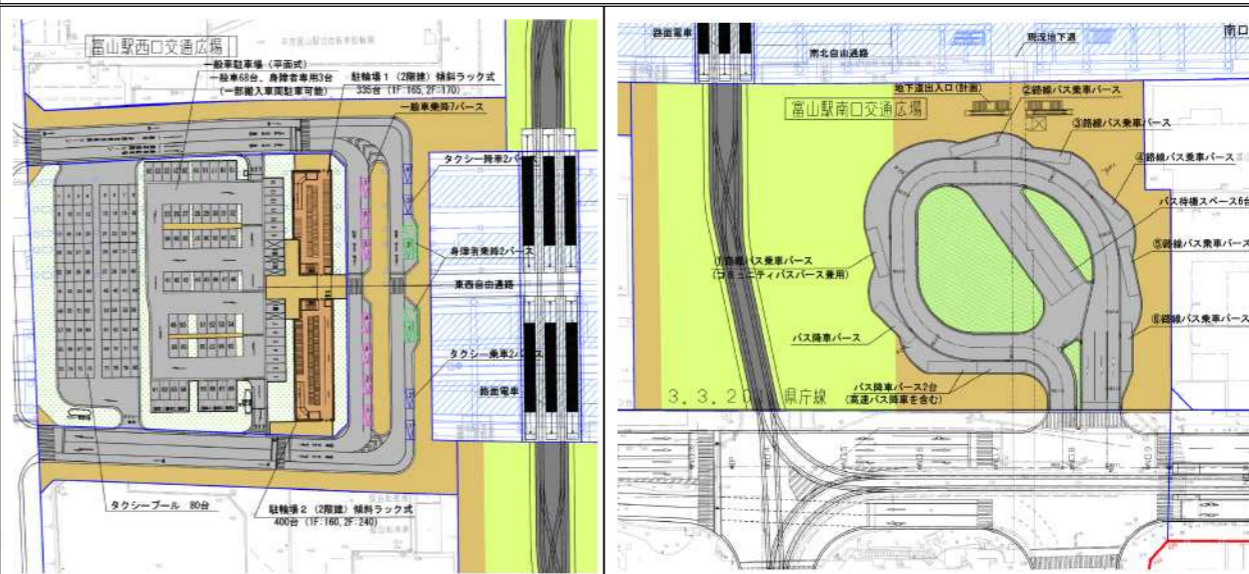
※開発可能街区は、イメージです。

2. 駅前広場・交通広場のタクシー協会の提案

富山駅前広場・交通広場計画案

	南口駅前広場	西口交通広場
<p>現 行 案</p>	<p>南口平面計画図 S=1:600</p> <p>タクシー乗車バス2台 タクシー降車バス2台 タクシープール25台</p> <p>現行案(南口広場)</p>	<p>西口平面計画図 S=1:600</p> <p>一般車駐車場約100台(平面式) (一部搬入車両駐車可能) タクシー降車1バス タクシープール40台 (ショットガン方式待機)</p> <p>現行案(西口広場)</p>
<p>第7回推進協議会におけるタクシー協会案</p>	<p>南口平面計画図 S=1:600</p> <p>タクシー協会案(南口広場)</p>	<p>西口平面計画図 S=1:600</p> <p>一般車駐車場約60台(平面式) (一部搬入車両駐車可能) タクシー降車2バス タクシー乗車2バス タクシープール80台</p> <p>タクシー協会案(西口広場)</p>
<p>の 相 違 点</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. タクシー待機場は確保しない(高架下空間に確保する) 2. タクシー乗降場は設置しない(乗降場は西口交通広場に設置) 	<ol style="list-style-type: none"> 3. タクシー乗車場が2バス設置され、降車場が2バスとなる。 4. タクシー乗降場の設置に伴い、一般車乗降場の配置が変更となる

3. タクシーバス及びプールの配置に関する駅前広場・交通広場比較検討

		【現行案】南口・北口駅前広場にタクシーバス・プールを配置	【タクシー協会案】西口交通広場にタクシーバス・プールを配置
計画図			
南口駅前広場における交通機能		<input type="checkbox"/> 駅前広場内にタクシープールを確保 (25 台)	<input checked="" type="checkbox"/> 駅前広場内にタクシープールを確保しない (高架下空間に別途確保が必要※)
利用者	利用者全般	<input type="checkbox"/> 乗降場の位置が今までと同じ ⇒使い方や料金は同じ	<input checked="" type="checkbox"/> 乗降場の位置が今までと異なる ⇒使い方や料金が変化 ・南、北、東方面の目的地から遠くなる。(移動時間・料金の増大)
		<input type="checkbox"/> 交通手段をバスからタクシーに変更する場合も不便を感じない ⇒利用手段を変えやすい	<input checked="" type="checkbox"/> 交通手段をバスからタクシーに変更する場合に不便 ⇒利用手段を変えにくい (面倒)
		<input type="checkbox"/> 改札口から出た来訪者からタクシー乗車場の視認性が高い ⇒乗場を見つけやすい	<input checked="" type="checkbox"/> 改札口から出た来訪者に対しタクシー乗車場へのサインによる誘導が必要 ⇒乗場を見つけ難い (案内が必要)
	⇔鉄道利用	<input type="checkbox"/> 鉄道との乗換え利便性が高い ⇒乗換えやすい	<input checked="" type="checkbox"/> 鉄道との乗換え利便性がやや劣る ⇒やや乗換えにくい ・地鉄との乗換え動線が長くなる ・LRT を横断するため遮断時間による時間的ロスが生じる
	⇔長距離バス利用	<input type="checkbox"/> 長距離バスとタクシーの乗継ぎが便利 ⇒乗継ぎが楽	<input checked="" type="checkbox"/> 長距離バスとタクシーの乗継ぎが不便 ⇒乗継ぎが面倒
	一般車乗降場利用	<input type="checkbox"/> 高架下に必要な乗降場数が確保できる	<input checked="" type="checkbox"/> 高架下に整備する乗降場数が減少する
一般車駐車場利用	<input type="checkbox"/> 高架下に必要な駐車台数が確保できる	<input checked="" type="checkbox"/> 高架下に整備する駐車台数が減少する (タクシープールとしての利用が優先されるため)	
事業者	タクシー事業者	<input checked="" type="checkbox"/> バスと同じロータリーを使用 (事故リスクを懸念) <input checked="" type="checkbox"/> ショットガンシステム (やや長い移動距離) を導入 <input checked="" type="checkbox"/> 真夏の待機時にエンジンが切れない (待機場に屋根等がないため直射日光を受ける) ⇒環境に負荷	<input checked="" type="checkbox"/> 一般車と同じロータリーを使用 <input type="checkbox"/> ショットガンシステム (短い移動距離) を導入 <input type="checkbox"/> 真夏の待機時にエンジンが切れる (待機場が高架下となるため直射日光が遮られる) ⇒環境にやさしい
	バス事業者	<input checked="" type="checkbox"/> タクシーと同じロータリーを使用	<input type="checkbox"/> 南口広場がバス専用になる (事故リスクの軽減)
	鉄道事業者	<input checked="" type="checkbox"/> 高架下利用 (ショットガン用タクシープール) に関する調整が生じる	<input checked="" type="checkbox"/> 高架下をタクシープールに利用することが前提となる
新幹線開業時 (H27.3) の暫定形		<input type="checkbox"/> 完成形の南口駅前広場は完成形になるのでタクシーの乗降及び待機が可能	<input checked="" type="checkbox"/> 西口交通広場が使用できる範囲は新幹線高架下に限定され、タクシープールの確保が困難
備考			

注) 表中記号、□: メリット、■: デメリット を示す。

新幹線開業時（H27.3）の暫定形全体図

全体計画図(新幹線開業時) S=1:1,500

