

第4回 南富山駅周辺まちづくり関係者協議会 資料

1. 今年度の取組みについて
2. 対象エリアと計画作成及び事業構築に向けた考え方
3. これまでの検討状況について
 - (1) 公共交通
 - (2) 道路ネットワーク
 - (3) 都市的環境
4. 社会実験について
5. 全体の方向性について
6. 今後の予定

第4回 南富山駅周辺まちづくり関係者協議会 資料

1.今年度の取組みについて

(1) 実施内容

本年4月に策定・公表した「南富山駅周辺まちづくりビジョン」を踏まえ、これをより具体化したものとして、今年度から2か年をかけ、「基本計画」の策定を進めることとしている。

このことから、今年度は以下の2つを主たる事業として取り組んでいる。

① まちづくり方針図の検討

まちづくり方針図は、道路ネットワークや周辺土地利用の考え方を示したものであり、検討過程において、具体的な取組みや実現に向けたステップなどを検討していくこととしている。



(参考イメージ) 町田市相原駅東口周辺まちづくり

② 暫定利用に向けた社会実験の実施

昨年度の協議会や対話会などでも意見が多かった「駅前空間の交通問題」と「滞留や居場所づくり」については、基本計画に基づく駅周辺の再整備が完了するまでの間、課題が存置されることとなるため、社会実験を通し、駅前空間の暫定利用の姿を検証するもの。

令和7年度中に“基本計画”としてとりまとめる

(2) 実施体制

具体の事業構築や計画策定に向けた検討については、交通事業者や大規模地権者の意向調整が必要となることから、関係者からなる「推進会議」を設置し、加えて、「アドバイザー会議」を通じた外部有識者による助言をいただきながら進めることとしている。また、昨年度に設置した「関係者協議会」を継続し、策定状況の共有を図りながら、相互理解を深めていく体制としている。

関係者協議会（令和5年度からの体制を継続）

目的：広く関係者に対し、基本計画の策定状況の共有などを図り、相互理解を深める
委員：自治会、商盛會、まちづくり団体、学校関係者、交通事業者、学識経験者ほか

共有
↓

事務局（富山市都市計画課）

庁内関係課との調整を図りつつ、基本計画の策定に向けた検討作業を実施

提示 ↓ ↑ 助言

アドバイザー会議

交通計画やまちづくりなどを専門とする外部有識者を中心に、基本計画の検討を行う

提示 ↓ ↑ 意向

推進会議

交通事業者や周辺地権者との調整を図りつつ、事業構築や計画策定に向けた検討を行う

共有
←→

(3) 実施状況

- R 6.7 第1回推進会議
- R 6.8 第1回アドバイザー会議
- R 6.8 / 24 ~ 9 / 15 社会実験の実施
- R 6.11 第2回推進会議



第4回 南富山駅周辺まちづくり関係者協議会 資料

2. 対象エリアと計画作成及び事業構築に向けた考え方

南富山駅周辺において、事業構築が見込まれる（望まれる）エリアを区分して整理すると、以下のとおりとなる。



①交通結節＋駅近辺機能（広場・滞留）

駅舎、駅前空間、駐輪場、公園、大規模用地などが存在。

②アーケード商店街＋軌道沿線環境

小売店舗や飲食店とともに、住宅などが混在。

③狭あい道路＋住環境改善

住宅がメインとなっており、市道は少なく、私道が多い。

④河川・自然環境

冷川や富山高校の「太郎丸の森」などの自然環境が存在。

【計画作成及び事業構築に向けた考え方】

喫緊の課題である“交通問題の解消”を図りつつ、
「駅近辺機能の充実」と「交通結節機能の強化」を実現する

駅近辺を核として、周辺地域への波及・展開・投資を促す

早期かつ重点的に検討すべき“①のエリア”で始める

<参考> 駅まちデザインの手引き（国土交通省）

【従来】

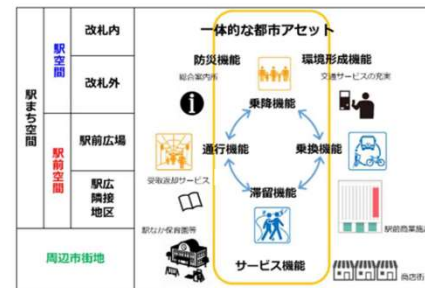
- 空間毎、主体毎に、空間や機能がバラバラに整備・提供されている。
- 計画指針・設計基準・運用基準などは、空間や主体によって異なる。

駅まち空間	改札内	駅内街（乗換・出口等）	乗降空間 乗換空間	
	改札外		滞留空間 通行空間（自由通路）	鉄道のきっぷ
	駅前広場	駅前案内所	乗降空間 乗換空間	バス等の乗降券
	駅広隣接地区		滞留空間（公開空間）	商業施設
周辺市街地		保存箇所 商業施設 駅前案内所	通行空間 滞留空間（道路・公園）	商店街



【目指すべき姿】

- 利用者目線に立ち、所有区分等を越え、駅まち空間にある都市アセットを一体的に捉えて、関係者が連携し、計画・整備・管理運営を行っていくべきである。
- ユニバーサルデザインやバリアフリーへの配慮、都市機能の集約と良質なオープンスペースの確保、「居心地が良く歩きたくなる」空間の形成等に配慮するべきである。



行政だけが事業主体ではなく、公民連携や民主導による事業構築も視野に検討を進めていく

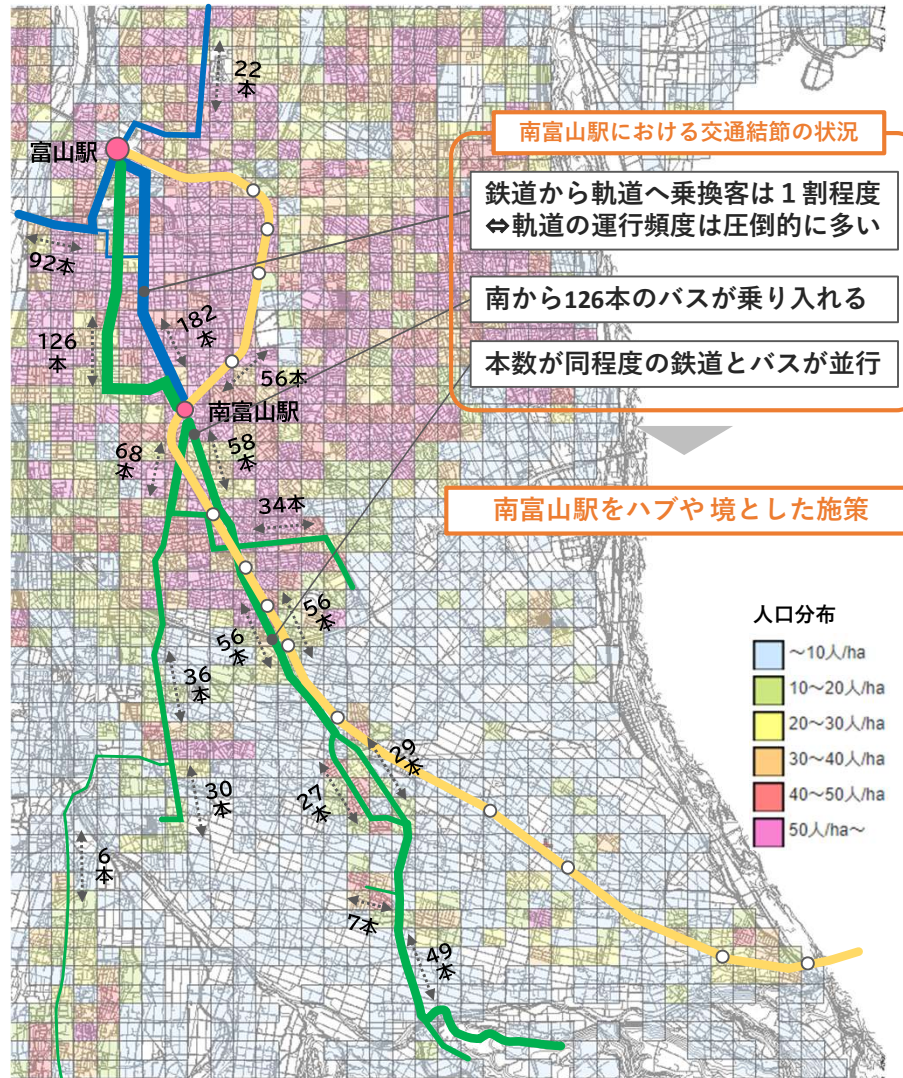
第4回 南富山駅周辺まちづくり関係者協議会 資料

3.これまでの検討状況について

(1) 公共交通

i) 南富山駅における交通結節の状況（平日運行本数/日）

多くの公共交通が結節しており、**より利点を活かし、高める施策が必要**

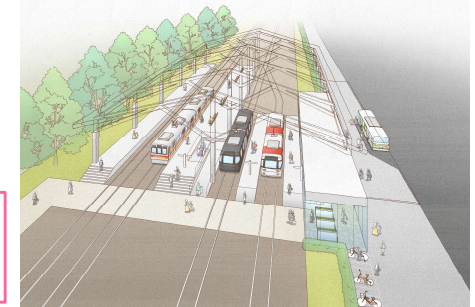


ii) ビジョンでの整理

シームレス(継ぎ目なし)にまちと繋がる

市内電車や鉄道、路線バスなどの結節力と利便性を高め、様々な場所にアクセスしやすい環境の実現を目指します。

南富山駅周辺まちづくりビジョン（未来像1より）



駅舎の再整備とあわせ、乗継利便性の向上や駅前空間の整備、公共交通の再編などを一体的に

【事例：広電宮島口駅（広島県廿日市市）】



駅舎の再整備と連動し、アクセス道路や広場などを一体的に整備

○世界遺産“宮島”の玄関口として相応しい空間となるよう、駅舎の移設と連動し、アクセス道路や広場空間、鉄道事業者による商業施設などを整備

【事例：広電西広島駅・JR西広島駅（広島県広島市）】



駅舎の再整備と再開発事業用地における広場空間の暫定利用

○JR西広島駅の橋上化とともに、駅前空間を再整備し、周辺の土地区画整理事業などにより、市街地環境を改善。広電西広島駅前では暫定利用として民主導による広場活用。

第4回 南富山駅周辺まちづくり関係者協議会 資料

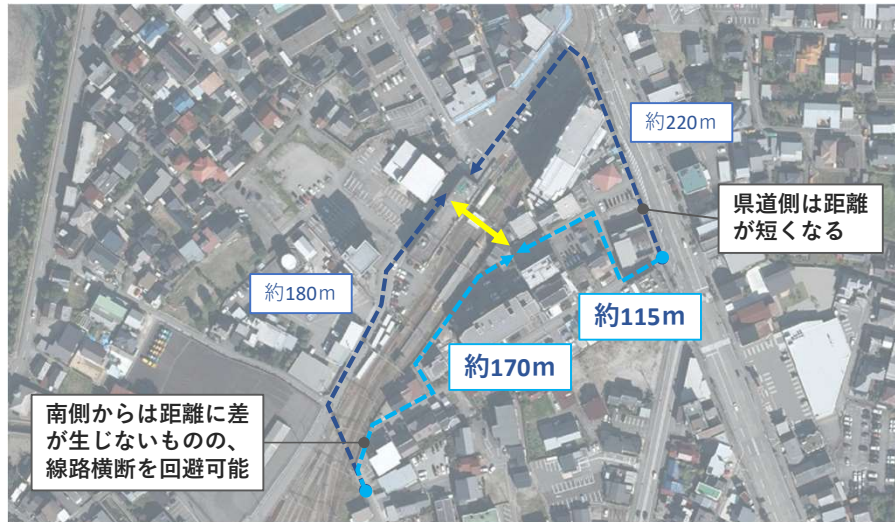
iii) 南側出入口の検討

【現状】

- ・車両基地側からの歩行者は遮断機のない踏切を横断している。
- ・駅へ送迎する車両は県道側からのみ進入できる。

【南側出入口の設置案】

<駅へのアクセス性比較>



<実現によって期待される効果>

- ・県道側からのアクセスが容易になり、公共交通利用者の増加が期待
- ・送迎バースやP & R駐車場が設置できれば、駅前の流入交通が減少

<現在の検討状況>

- ・南北の往来を跨線橋による自由通路とした場合は、上下移動の発生によって効果が低減する可能性がある。
- ・構内通路（改札通過後に利用）とした場合は、踏切や軌道横断部などの安全対策が必要となる。

地鉄不二越・上滝線の連携強化と併せた検討が必要

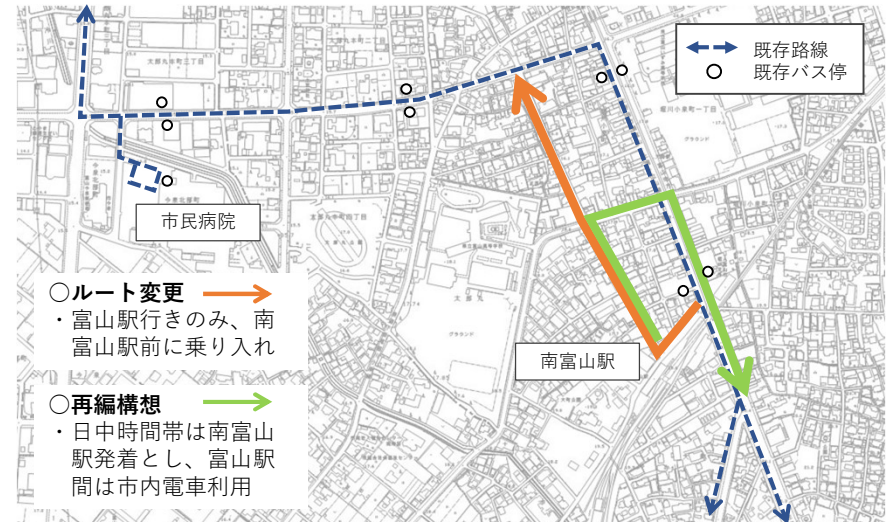
iv) 路線バス乗り入れ（再編含む）の検討

【現状】

- ・運転手不足などにより、路線バスの維持が困難となっている。
- ・南富山駅前バス停が駅から遠く、結節力に欠ける。

【路線バス乗り入れ（再編含む）案】

<ルート変更または再編構想>



<実現によって期待される効果>

- ・南富山駅周辺が目的地化した場合に、公共交通利用者の増加が期待
- ・再編による安定的な運行頻度の確保（運転手の拘束時間の減少など）

<現在の検討状況>

- ・ルート変更に伴い、富山いずみ高校生の利便性が低下する可能性がある。
- ・南富山駅発着に再編とした場合、現状では乗換ニーズが小さく、日中の市民病院前での降車が来ないことへの影響がある。
- ・バスから市内電車へ乗継した際の料金や決裁方法への配慮が必要。

今後の動向を踏まえつつ、慎重な検討が必要

(2) 道路ネットワーク

i) 現況道路図

<①・②・③>

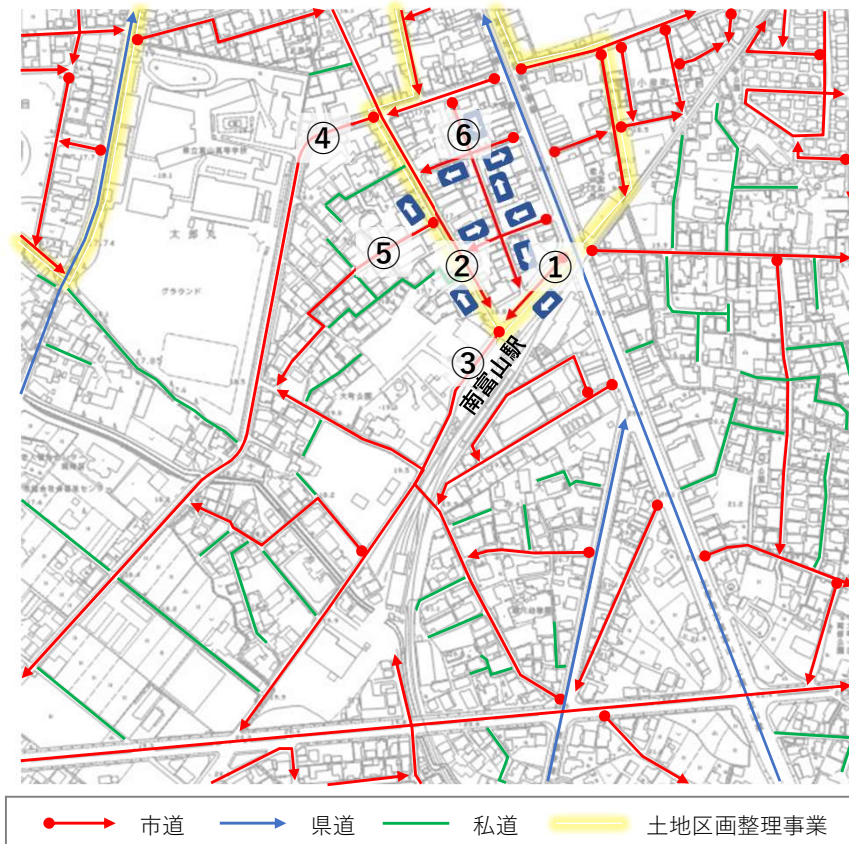
- 駅前空間は送迎場所が不明確で歩行者の安全性が低い。
- 駅前空間やアクセス道路は一方通行であるが、十分な幅員がある。
- 笹津方面の道路は、歩道がない中、旅行速度が速く、逆走進入も多い。

<④>

- 富山高校前の市道は、2方向1車線で両側歩道が整備されている。

<⑤・⑥>

- 区画整理事業地内は公道整備率が高く、接道要件を満たす
⇒既存の住宅地内では、接道要件を満たさない私道が多い。



幅員 9.8 m / 片側歩道 / 1 方向 1 車線



幅員 8 m / 歩道なし / 1 方向 1 車線



幅員 7 m / 歩道なし / 2 方向 1 車線



幅員 11.7 m / 両側歩道 / 2 方向 1 車線



幅員 4.5 m / 歩道なし / 2 方向 1 車線



幅員 4 m / 歩道なし / 1 方向 1 車線

第4回 南富山駅周辺まちづくり関係者協議会 資料

ii) 交通量及び送迎台数調査

平日

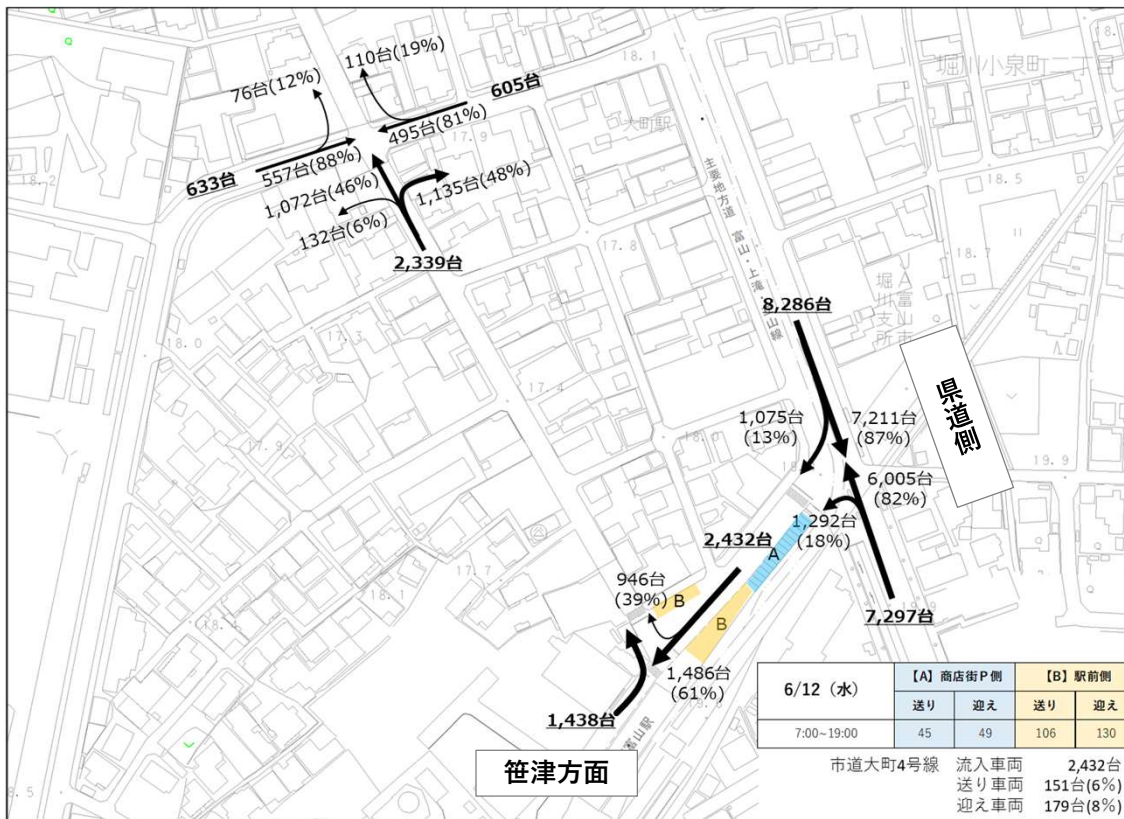
【12時間交通量】

- 県道側からは約2,400台（県道交通量の15%程度）が駅前へ流入
⇒1日を通して約6割が笹津方面へ通過し、送迎車両は1割弱
- 笹津方面からは約1,400台が流入し、県道側の約6割程度

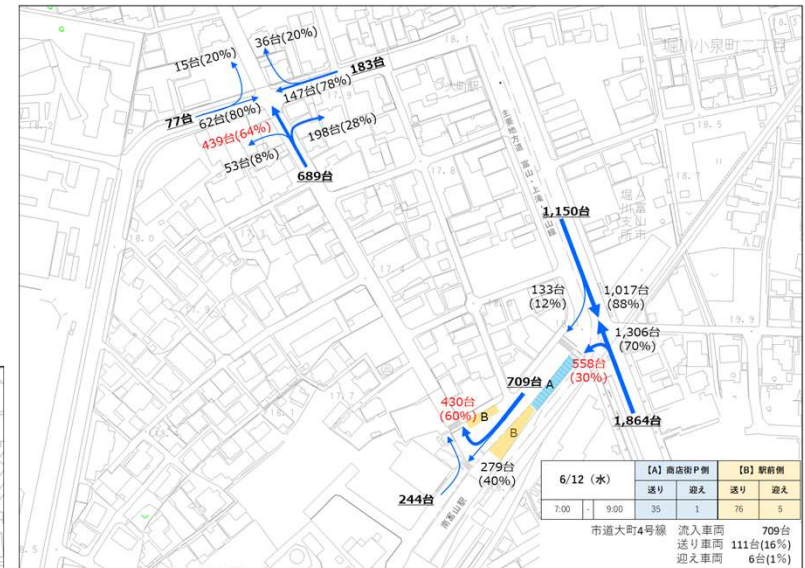
【ピーク時交通量】

- 朝ピーク時は県道南側からの流入が多く、60%が北側方面へ通過
⇒北側の交差点でも64%が直進し、国道41号線への抜け道と推察
⇒送り車両は約7割が朝ピーク時となり、1台/分の利用
- 夕方ピーク時は車両が減少するが、約2割が迎え車両となる。

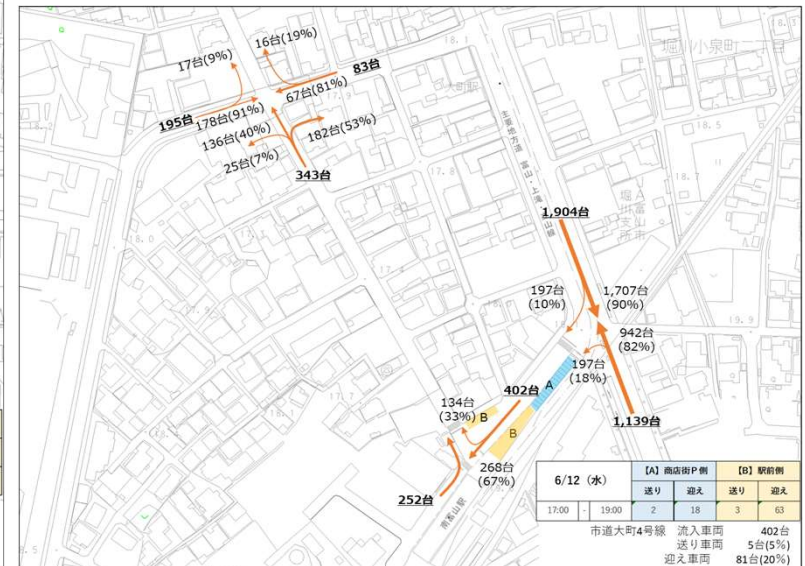
■12時間交通量（7:00～19:00）



■朝ピーク時2時間交通量（7:00～9:00）



■夕方ピーク時2時間交通量（17:00～19:00）



第4回 南富山駅周辺まちづくり関係者協議会 資料

ii) 交通量及び送迎台数調査

休日

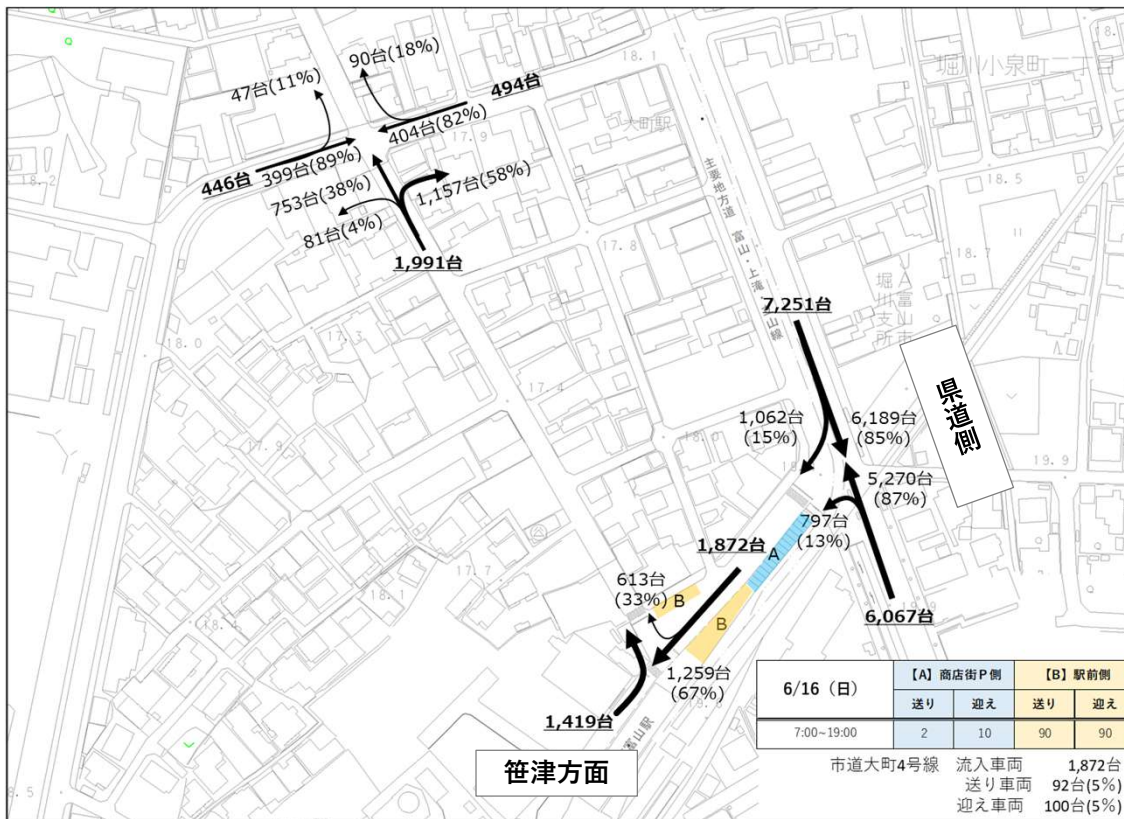
【12時間交通量】

- 県道側からは約1,900台（平日と比べて25%減）が駅前へ流入
⇒1日を通して**約7割が笹津方面へ通過**し、送迎車両は5%程度
- 笹津方面からは約1,400台が流入し、平日と同程度**

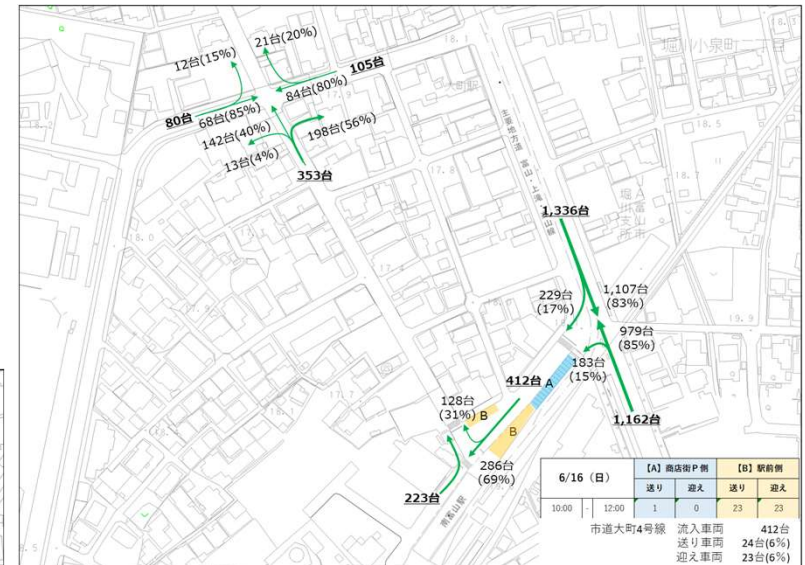
【ピーク時交通量】

- 日中ピーク時は県道側から約400台が流入し、69%が笹津方面へ
- 笹津方面からは約220台が左折し、北側の交差点で約200台が右折しているため、笹津方面から東部方面への通過車両と推察
- 夕方ピーク時は車両が減少するものの、**約1割が迎え車両**となる。

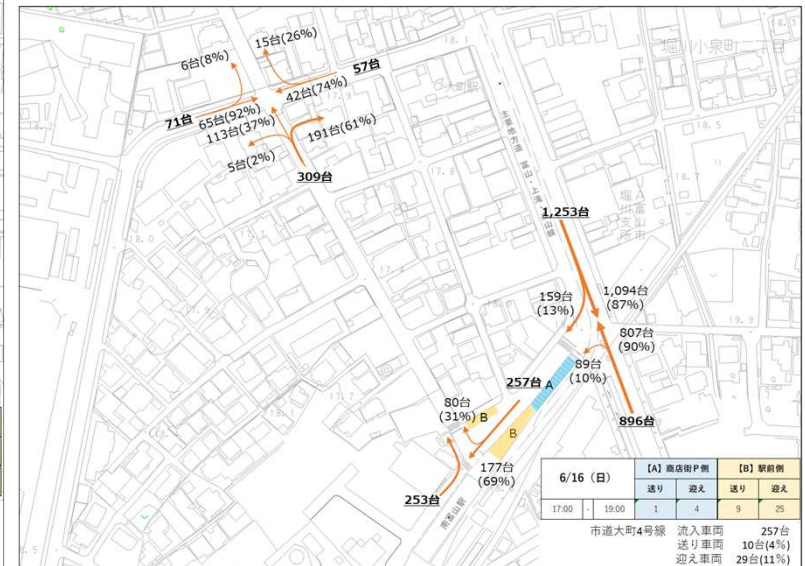
■12時間交通量（7:00～19:00）



■日中ピーク時2時間交通量（10:00～12:00）



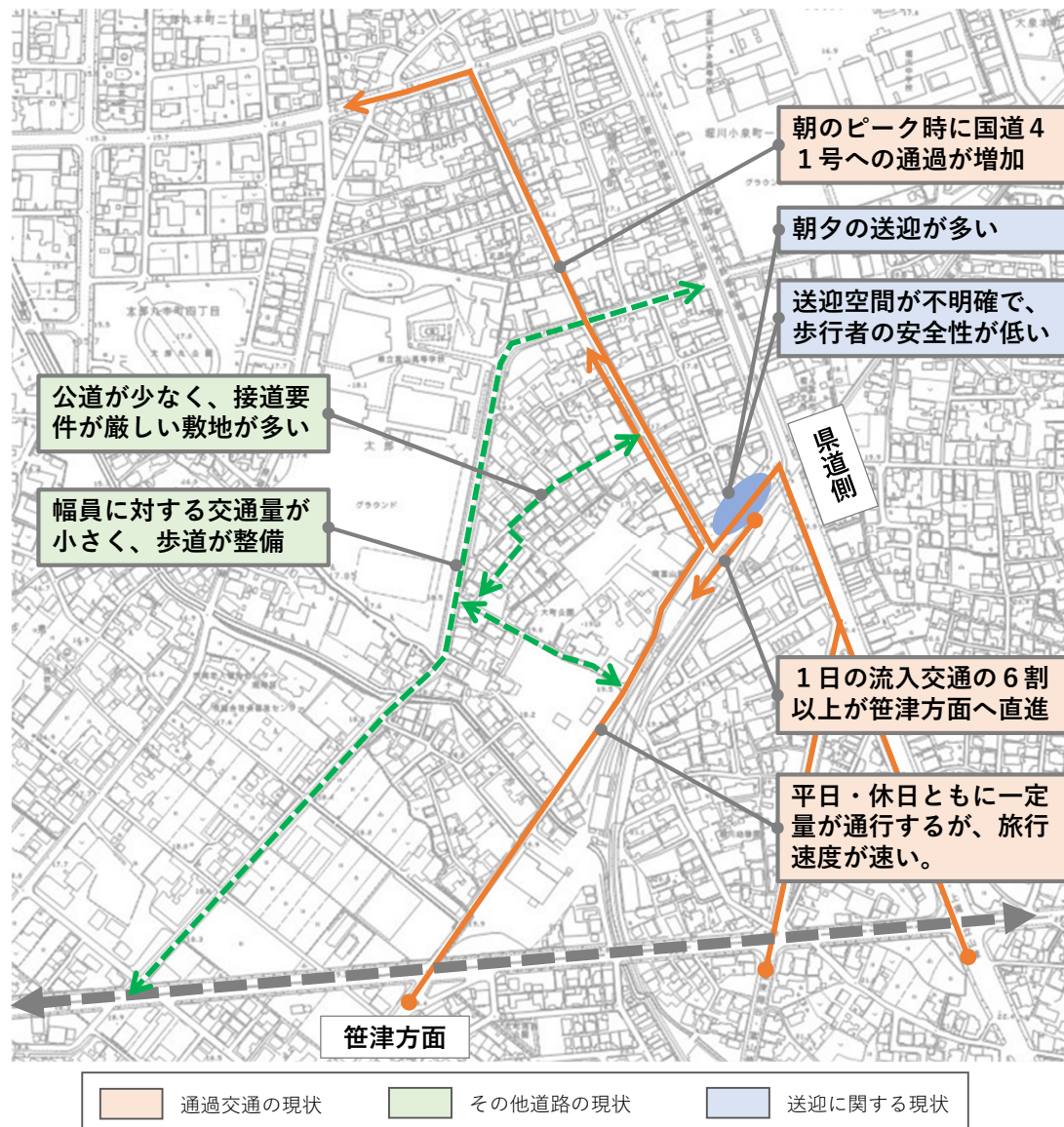
■夕方ピーク時2時間交通量（17:00～19:00）



第4回 南富山駅周辺まちづくり関係者協議会 資料

iii) 道路ネットワークの現状まとめと基本方針

道路ネットワークの現状については下図のとおりであり、これを踏まえ、道路ネットワーク案づくりに向けた基本方針を整理する。



< 県道側からの流入について >

- ・朝のピーク時に「通過交通」が発生するものの、公共交通利用に繋がる送り車両も多い。

< 笹津方面との往来について >

- ・平日休日問わず、最も往来の多い通行であるが、目的地への通過地点となっている。

【基本方針1】
通過交通を現状以上に増やさない

【基本方針2】
旅行速度を下げ、安全性を高める工夫

< 住宅地内の生活道路について >

- ・接道要件を満たさない道路が多い。

【基本方針3】
主要道路に接続する生活道路も考慮

< 駅前空間の環境について >

- ・送迎場所が不明確で、歩行者の安全性が低い。

【基本方針4】
歩行者が安全に通行できる環境を確保

第4回 南富山駅周辺まちづくり関係者協議会 資料

(3) 都市的環境（緑や水、景観資源など）

i) 緑の現況と方向性

- 快適性の高い歩行空間をつなぐため、木々や公園、畑などの緑の現況と方向性を整理する。

緑の比率が低いエリア



【緑の現況】

駅近傍には大町公園があるものの、まちに開かれておらず、**緑を感じられる空間がない。**

富山高校や太郎丸公園などの**パブリックな緑**と駅が歩行者の動線として繋がっていない。

駅北側の既成市街地では、**庭や畑などの小さな緑**が存在している。

緑の比率が高いエリア



【緑の方向性】

南富山駅前にヒトの居場所とグリーンインフラの出発点となる**“緑の核”**

駅から富山高校へアクセスする**“歩行者空間のグリーン化”**の検討

身近な緑が**“まちのゆとり”**となる戸建住宅が建ち並んだエリア

<現地写真>



無機質な駅前通りから緑のある高校前

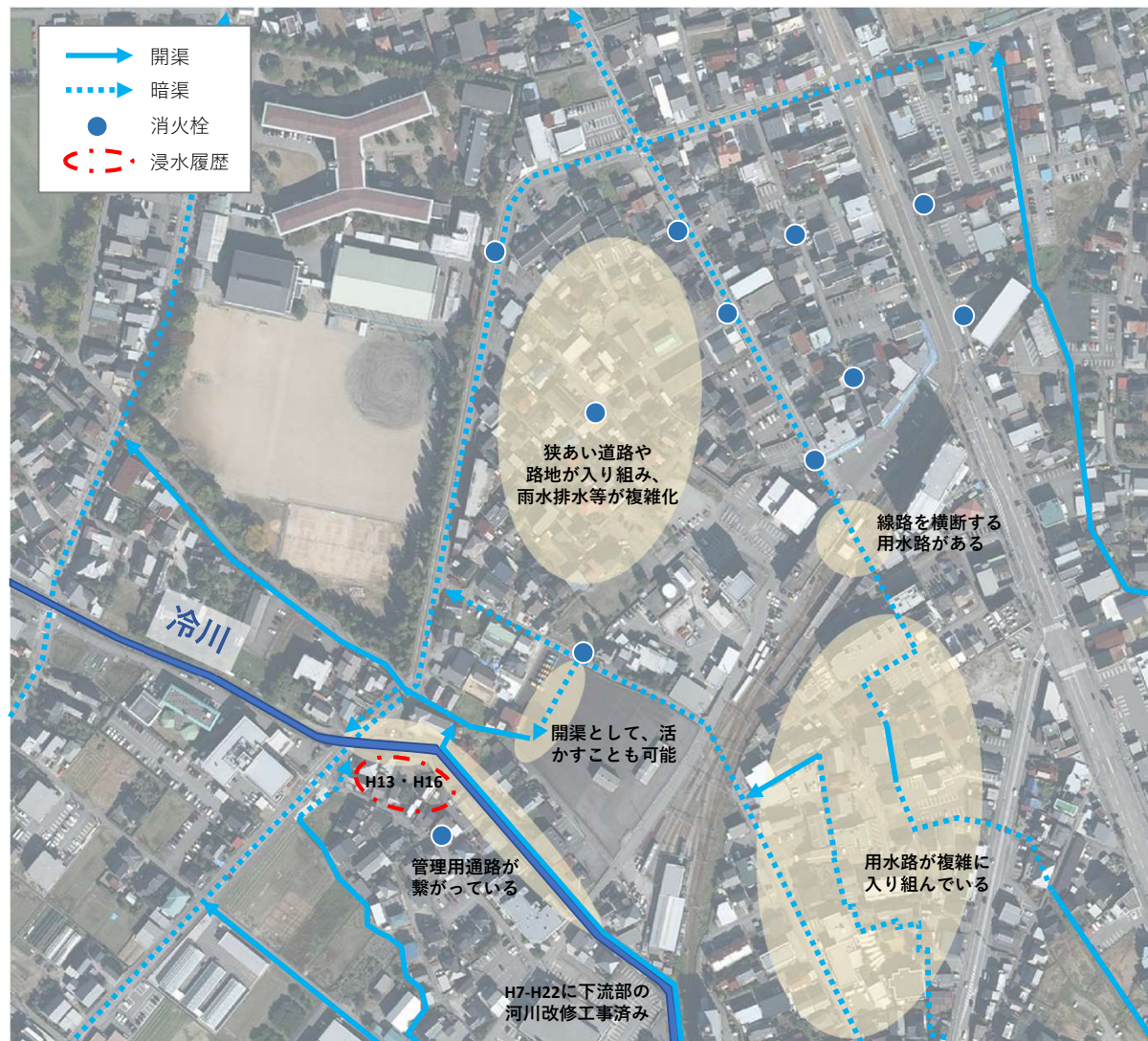


プライベートな緑が溢れる既成市街地

第4回 南富山駅周辺まちづくり関係者協議会 資料

ii) 水環境の現況と方向性

●親水空間の可能性や防災性の向上を図るため、河川や用水路などの現況と方向性を整理する。



※主要な用水路のみで、道路側溝などは含まない。

<現地写真>



冷川の管理用通路を活かし、水辺との一体的な歩行者空間の整備も可能性として考えられる。

【水環境の現況】

エリア内には用水路が多く、道路や線路、宅地裏側などを複雑に縦横断している。

開渠となっている冷川や豊富な水路の存在

【水環境の方向性】

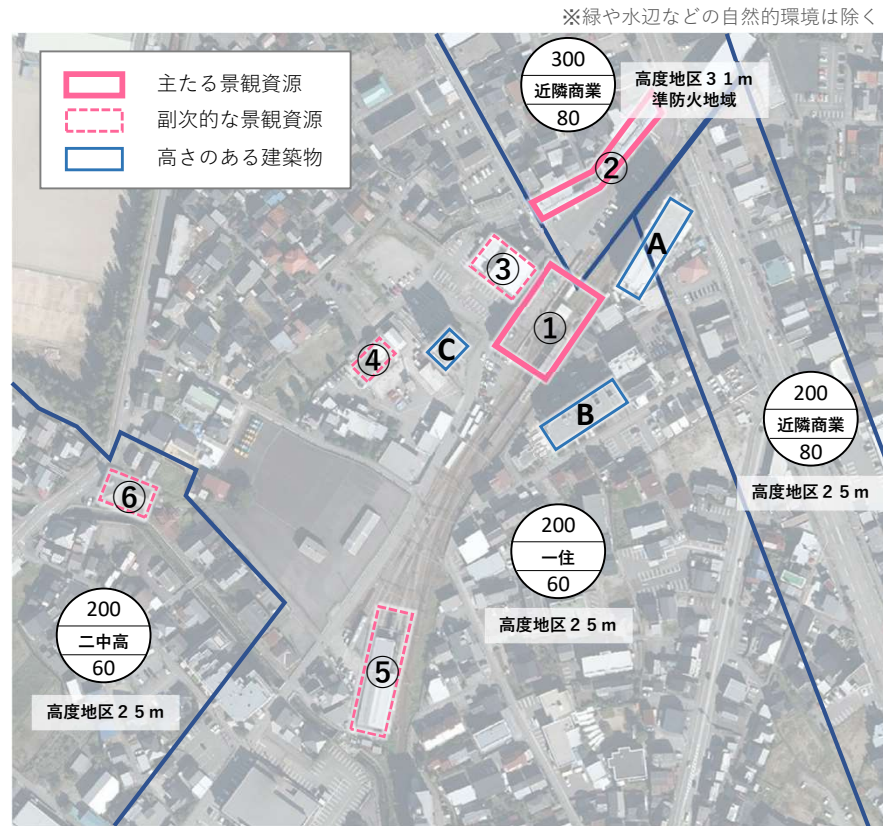
用水路の配置を踏まえた排水路や構造部への影響に留意した周辺整備

防災性を高めつつ、水辺環境を活かした“親水空間”の検討

第4回 南富山駅周辺まちづくり関係者協議会 資料

iii) 景観資源の現況と方向性

- 南富山らしい都市デザインやネットワークづくりのため、景観資源の現況と方向性を整理する。



【景観資源の現況】

南富山らしく、他にない独自の駅前風景

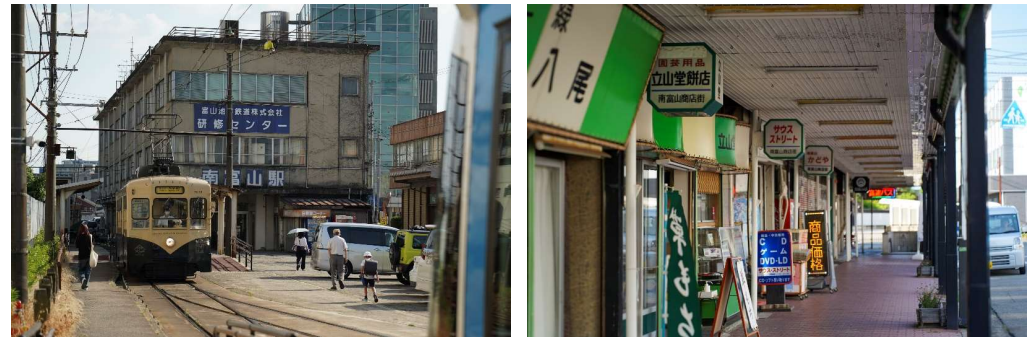
景観資源が分散し、駅近辺に比較的高い建築物が立地

【景観資源の方向性】

南富山の顔の向き、規模感、雰囲気を活かしたデザイン

景観資源と歩行者ネットワークが繋がる工夫

主たる景観資源 …南富山をイメージさせるもの



①公共交通と駅舎

②アーケード商店街

副次的な景観資源 …南富山らしいシンボル・ランドマーク



これらの景観資源は、ネットワークの結節点やまちのランドマークとなるものであり、また、南富山らしさを生み出すものとなる。

- ③アート院や壁画
- ④石油タンク
- ⑤車両基地
- ⑥教会

高さのある建築物

※着色部は高度地区の既存不適格建築物となっている可能性あり

No.	用途	建築面積	延床面積	最高高さ	階数	確認済日	築年数
A	マンション	842.51㎡	4,768.52㎡	26.43m	8階	S53.4.26	約45年
B	マンション	658.10㎡	3,320.68㎡	17.84m	6階	H10.7.30	約25年
C	オフィス	250.16㎡	1,477.29㎡	26.60m	7階	H16.6.11	約20年

第4回 南富山駅周辺まちづくり関係者協議会 資料

4. 社会実験の検証

(1) 実験概要

【実施期間】

8月24日(土)～9月15日(日)

【社会実験の狙い】

将来整備の実現に至るまでに残されることとなる駅前空間の課題に対して、暫定利用としての望ましい姿を検証するもの。

【社会実験の視点】

①交通環境の整序

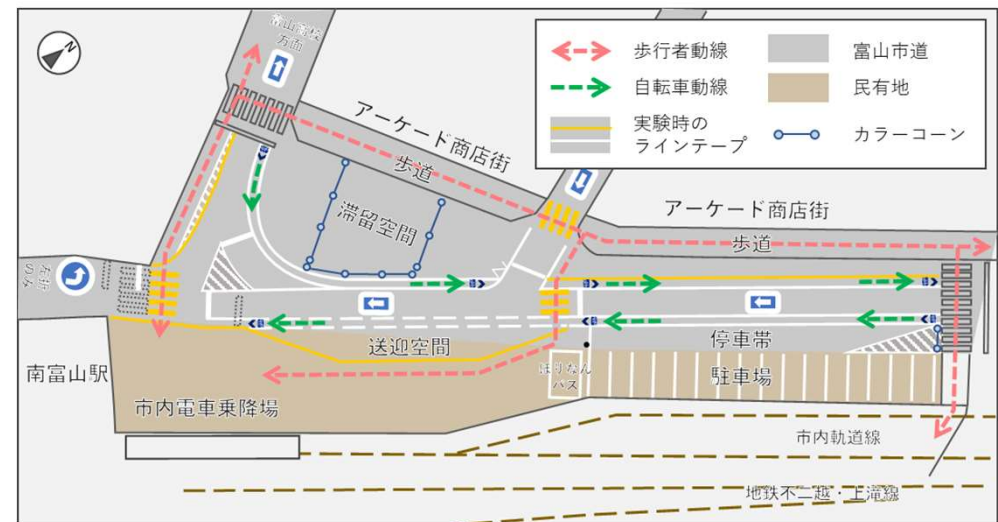
- ・白線引きなどのない駅前空間に仮設のラインテープを設置し、歩行者、自転車、自動車の安全な通行を検証

②滞留空間の創出

- ・交通環境の整序によって生まれた空間を活用し、ベンチやテーブル、植栽等を配置しながら、人中心の空間づくりを目指す

【社会実験図】

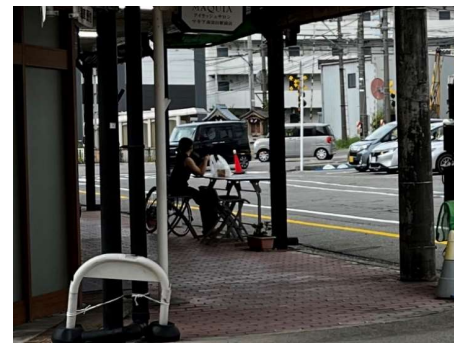
※当初の計画から滞留空間区域を一部縮小



①交通環境の整序：交通事故もなく、白線等に沿った通行が実現



②滞留空間の創出：イベント以外にも日常の滞留行動が見られた



▲商店街店舗に来店後の飲食



▲待ち合わせや学生の滞留

その他

台風の接近に伴い、滞留空間の設置が後ろ倒しとなる中、近隣店舗から、停車空間を顧客が利用できないことで売上げが下がったなどの声もあり、様々な調整に時間を要したことから、当初計画していた滞留空間の配置やイベント等の十分な準備ができなかった。

第4回 南富山駅周辺まちづくり関係者協議会 資料

【参考】社会実験時に実施したイベント等の企画

South Wind Festival 2024

南富山まちづくりを考える会が主催となり、滞留空間でのキッチンカー出店やマルシェ、アート院横のスペースを活用した中高生による発表会などのイベントを開催

○日時：8/24（土）・25（日）



ストリートファニチャー制作WS

近隣の富山いずみ高校に加え、建築を学ぶ富山工業高校・高岡工芸高校の生徒が集まり、南富山に訪れる方のためのストリートファニチャーのデザインからDIYによる制作までを実施

○日時：8/25（日）・9/7（土）



ナイトタイム座談会／Bar hug-chig

夜の南富山の可能性などを自由に語り合うナイトタイム座談会や、アート院2階で月1回開催されている「Bar hug-chig」をオープンな滞留空間で実施

○日時：8/31（土）・9/13（金）



公開型トークセッション

「居心地のいい南富山って？」をテーマに、社会実験に関わっていた考える会の松山氏、建築家の種昂氏をはじめ、富山大学の藪谷先生、東京科学大学の真野先生ら有識者を交えた公開型トークセッション

○日時：9/15（日）



居心地のよい南富山をつくるには？

- ①緑（グリーン）と土に囲まれた場所
 - ②ゆっくり座れる、過ごせる空間とデザイン
 - ③色々な人が目的地にたくなるプログラム（こと）
- そのためには、
- ④土地、建物を色々試して使いながら育てる
 - ⑤他にはない事業を組み立てる（地主さん/事業者/行政）
 - ⑥それぞれがまちの主役（プレイヤー）になる

第4回 南富山駅周辺まちづくり関係者協議会 資料

(2) 検証結果

i) 交通量及び送迎台数調査

●本社会実験では、交通規制の変更を行わなかったため、社会実験に伴う交通量の変化は生じなかった。

※全体的に社会実験中の交通量が増えているが、割合に大きな差はないことから、実施時期や行事などによる誤差の範囲である。

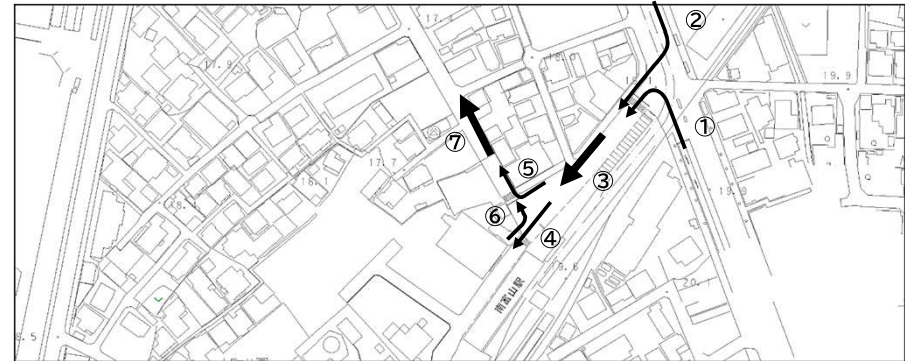
①駅前交差点左折		実験前		実験中		差分(中－前)	
		台数	割合	台数	割合	台数	割合
平日	12時間	1,292	18%	1,365	18%	73	0%
	朝方ピーク2時間	558	30%	583	32%	25	2%
	夕方ピーク2時間	197	10%	199	16%	2	6%
休日	12時間	797	13%	838	14%	41	1%
	ピーク2時間	183	16%	148	13%	▲ 35	-3%

②駅前交差点右折		実験前		実験中		差分(中－前)	
		台数	割合	台数	割合	台数	割合
平日	12時間	1,075	13%	1,210	14%	135	1%
	朝方ピーク2時間	133	12%	158	13%	25	1%
	夕方ピーク2時間	197	10%	231	12%	34	2%
休日	12時間	1,062	15%	1,084	15%	22	0%
	ピーク2時間	229	17%	222	15%	▲ 7	-2%

③駅前流入(①+②)		実験前		実験中		差分(中－前)	
		台数	割合	台数	割合	台数	割合
平日	12時間	2,367	100%	2,575	100%	208	0%
	朝方ピーク2時間	691	29%	741	29%	50	0%
	夕方ピーク2時間	394	17%	430	17%	36	0%
休日	12時間	1,859	100%	1,922	100%	63	0%
	ピーク2時間	412	22%	370	19%	▲ 42	-3%

④駅前直進(③直進)		実験前		実験中		差分(中－前)	
		台数	割合	台数	割合	台数	割合
平日	12時間	1,486	61%	1,605	62%	119	1%
	朝方ピーク2時間	279	39%	308	41%	29	1%
	夕方ピーク2時間	268	67%	291	70%	23	3%
休日	12時間	1,259	67%	1,347	70%	88	2%
	ピーク2時間	286	69%	263	70%	▲ 23	1%

■交通量計測地点(抜粋)



⑤駅前右折(③右折)		実験前		実験中		差分(中－前)	
		台数	割合	台数	割合	台数	割合
平日	12時間	946	39%	997	38%	51	-1%
	朝方ピーク2時間	430	61%	446	59%	16	-1%
	夕方ピーク2時間	134	33%	127	30%	▲ 7	-3%
休日	12時間	613	33%	591	30%	▲ 22	-2%
	ピーク2時間	128	31%	112	30%	▲ 16	-1%

⑥駅前左折(笹津左折)		実験前		実験中		差分(中－前)	
		台数	割合	台数	割合	台数	割合
平日	12時間	1,438	100%	1,568	100%	130	0%
	朝方ピーク2時間	244	10%	249	10%	5	-1%
	夕方ピーク2時間	252	11%	292	11%	40	1%
休日	12時間	1,419	100%	1,346	100%	▲ 73	0%
	ピーク2時間	223	16%	250	19%	27	3%

⑦大町線流入(⑤+⑥)		実験前		実験中		差分(中－前)	
		台数	割合	台数	割合	台数	割合
平日	12時間	2,384	100%	2,565	100%	181	0%
	朝方ピーク2時間	674	28%	695	27%	21	-1%
	夕方ピーク2時間	386	16%	419	16%	33	0%
休日	12時間	2,032	100%	1,937	100%	▲ 95	0%
	ピーク2時間	351	17%	362	19%	11	1%

第4回 南富山駅周辺まちづくり関係者協議会 資料

i) 交通量及び送迎台数調査

●平日の迎え台数が減少しているが、当日は中学校で運動会が行われており、夕方ピーク時の迎え時間がのずれや生徒のみでの下校による影響と想定。

送り台数		実験前		実験中		差分(中-前)	
		台数	割合	台数	割合	台数	割合
平日	12時間	151	100%	160	100%	9	0%
	夕方ピーク2時間	111	74%	109	68%	▲2	-5%
休日	12時間	92	100%	95	100%	3	0%
	夕方ピーク2時間	30	33%	21	22%	▲9	-11%

迎え台数		実験前		実験中		差分(中-前)	
		台数	割合	台数	割合	台数	割合
平日	12時間	179	100%	150	100%	▲29	0%
	夕方ピーク2時間	81	45%	66	44%	▲15	-1%
休日	12時間	100	100%	120	100%	20	0%
	夕方ピーク2時間	29	29%	34	28%	5	-1%

■駅前空間に面する事業者及び周辺駐車場の状況



■朝の通勤通学時間帯の様子



送迎バスのラインに沿って乗降待ちをし、車道との安全性は確保されたが、**待合空間が不十分**な状況

■20時頃の駅前空間の様子



送迎車両だけでなく、近隣店舗利用者などによって、**南富山駅に至るまで縦列駐車や待機**が発生

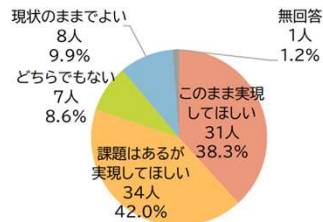
No.	営業	事業者	想定P数
1	昼	食品販売店	1~2
2	昼	金券ショップ	1~2
3	昼	パン屋	1~2
4	昼	CD・レコード屋	1~2
5	昼	団子・もち屋	1~2
6	夜	ラーメン屋	5~6
7	夜	居酒屋	1~2
8	昼夜	食堂	2~3
9	昼夜	格闘技ジム	10~12
10	昼	まつげエクステ	1~3
11	昼	占い屋	1
12	昼	精密機器卸	2
商盛会のみ重複利用想定			20~28
昼の重複利用想定			21~31
夜の重複利用想定			18~23

第4回 南富山駅周辺まちづくり関係者協議会 資料

ii) アンケート調査結果（回答者数：80人）

- このまま実現して欲しい、課題はあるが実現して欲しいが約8割
- 「歩車分離」や「送迎スペース」への満足度は高いものの、「駐車場台数」に関する不満度が高く、自由意見でも駐車場所を求める声が多い。

【実現可能性への評価】



【安全性や利用のしやすさからの評価】

凡例	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満	無回答
①歩車分離(歩道と車道の明確化)	29.6%	32.1%	8.6%	17.3%	12.3%	
②自転車レーンの確保	24.7%	18.5%	29.6%	16.0%	11.1%	
③送迎スペースの確保	25.9%	29.6%	12.3%	22.2%	9.9%	
④人の滞留空間	18.5%	17.3%	30.9%	21.0%	11.1%	
⑤電車の待合列の明確化	17.3%	23.5%	35.8%	17.3%	6.2%	
⑥駐車場台数	9.9%	21.0%	16.0%	32.1%	18.5%	

【その他の自由意見】

- ・送迎車がたくさんいるのに、**駐車場を減らし過ぎ**ている。
- ・場所もないのに**滞留空間はいりません**。送迎に来る車が駐車等できる場所を**それなりに確保**できなければ何も変わらないと思います。
- ・今までどおり、**アーケード側も線路側もすべて駐車スペース**にするべき。
- ・滞留空間は、炎天下にくつろぐ人はいないのでは。**近くのお店に来るとき車を停めるのに都合がわるい**。
- ・逆走車が**無くなったように感じる**ので、良い実験と思われます。
- ・以前の状況より、**かなりすっきりとした交通環境になった**と思います。
- ・車線で右折と直進がわかりやすくなり、**スピードを出す車が減った**のはよかったです。
- ・歩道、自転車道、車道がラインで明示されており、特に、**真ん中の横断部で安心して渡ることができた**。

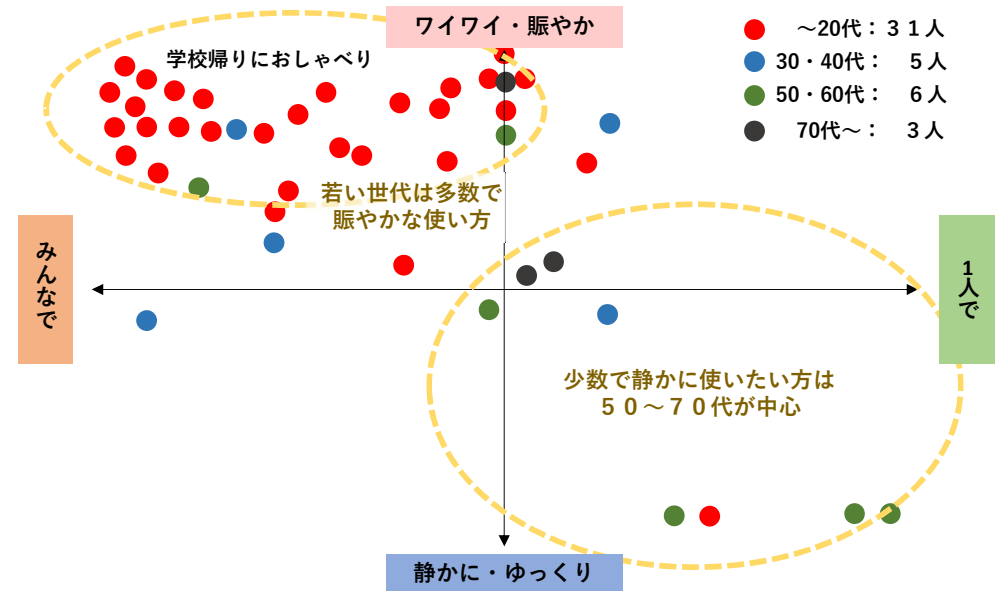
<交通環境に関する総括>

- 歩車が分離され、安全に歩行可能となったことへの評価が高く、中央部の横断歩道による通過速度の減少など、安全性が向上
- 市道部の停車空間が減少し、送迎目的の車両に支障が生じた。
- 駐車場利用への声が多いが、送迎台数と店舗等が必要とする駐車台数の合計が現状の容量と見合っていない。

iii) シール投票結果（回答者数：45人）

- 南富山での過ごし方について、期間中にシール投票を実施
- 若い世代は多数で賑やかな場を、年齢層が高い世代は少数で静かな場を。
- 待ち合わせやおしゃべりなど、誰かと会うことの大切さを実感できる空間

南富山駅前をどのように使いたいですか？



【その他の自由意見】

- ・少しホームから遠く、屋外のための暑い。
- ・「駅で待ち合わせ」できる**素敵な場所**であることを「南富山」はもっと思い出してほしい。総曲輪より、重要な場所だと思う。

<滞留空間に関する総括>

- 多様な世代ニーズに応えるためには、非日常のイベントなどが行われる“動”の場と、日常使いができる“静”の場が必要
- 時期も重なり、屋外空間であることから、屋内での滞留場所を求める声が多く、「電車や人を待ち合わせる」行為と「会話などを楽しむ」行為が兼ねられることが求められている。

第4回 南富山駅周辺まちづくり関係者協議会 資料

5. 全体の方向性について

(1) 核となる公共交通環境づくり

➤ 地铁不二越・上滝線と市内電車の連携強化に向け、ハードだけでなく、乗継サービスなどのソフト面も検討

ビジョンとの関連

01 シームレス(継ぎ目なし)に
公共交通 まちと繋がる



田原町駅 (福井県福井市)

(2) 歩行者を中心とした送迎環境づくり

➤ 歩行者ネットワークと合わせ、不足する送迎環境の充実を検討

ビジョンとの関連

02 誰もが、どこへでも
移動 安心して歩くことができる

03 住みたい、住み続けたい
居住環境 安全で豊かな環境が整っている



中滑川駅前ロータリー (滑川市)

(3) 来街者と地域住民が居心地よく過ごせる居場所づくり

➤ 多様な使い方や使われ方ができる滞留空間を、官民双方の事業から検討

ビジョンとの関連

04 まちの中に自分らしく過ごせる
暮らし 場所や目的がある

05 新しい学びやチャレンジに
付加価値 触れる、できる、したくなる



知育・啓発施設「チエナミキ」 (敦賀市)

(4) 緑や風景づくりを通した快適性の高い環境づくり

(5) まちを使っていくプレイヤーや体制づくり

■ 現在検討中の再整備イメージ

当日スクリーンにて表示
(非公開として取り扱い)

6. 今後の予定

(1) 今年度の予定

12月中 「第4回南富山駅周辺まちづくり関係者協議会」の開催
…現在の検討状況の共有

1月中 「第3回南富山駅周辺まちづくり推進会議」の開催

2月中 「第2回南富山駅周辺アドバイザー会議」の開催

3月中 「第5回南富山駅周辺まちづくり関係者協議会」の開催 (予定)
※検討の進捗に応じて、次年度となる可能性がある

(2) 次年度の開催予定

【検討体制の整理】

今年度は限られた時間内での対話や意見交換を行うため、「推進会議」と「アドバイザー会議」を分けて進めてきたが、大まかな方向性が整う見込みとなっており、次年度は両会議を一本化する。なお、昨年度から続く「関係者協議会」は継続する。

【次年度の開催予定】

次年度は、基本計画をとりまとめることとしている。現時点での概ねの開催用途は次のとおり。

7月頃 第4回推進会議を開催

10月頃 第5回推進会議を開催

11月頃 第6回関係者協議会を開催

1月頃 第6回推進会議・第7回関係者協議会を合同開催
…南富山駅周辺まちづくり基本計画案の提示