

**あいの風とやま鉄道富山駅
高架下開発の方向性について
(案)**

あいの風とやま鉄道富山駅高架下開発の方向性について（案）

目 次

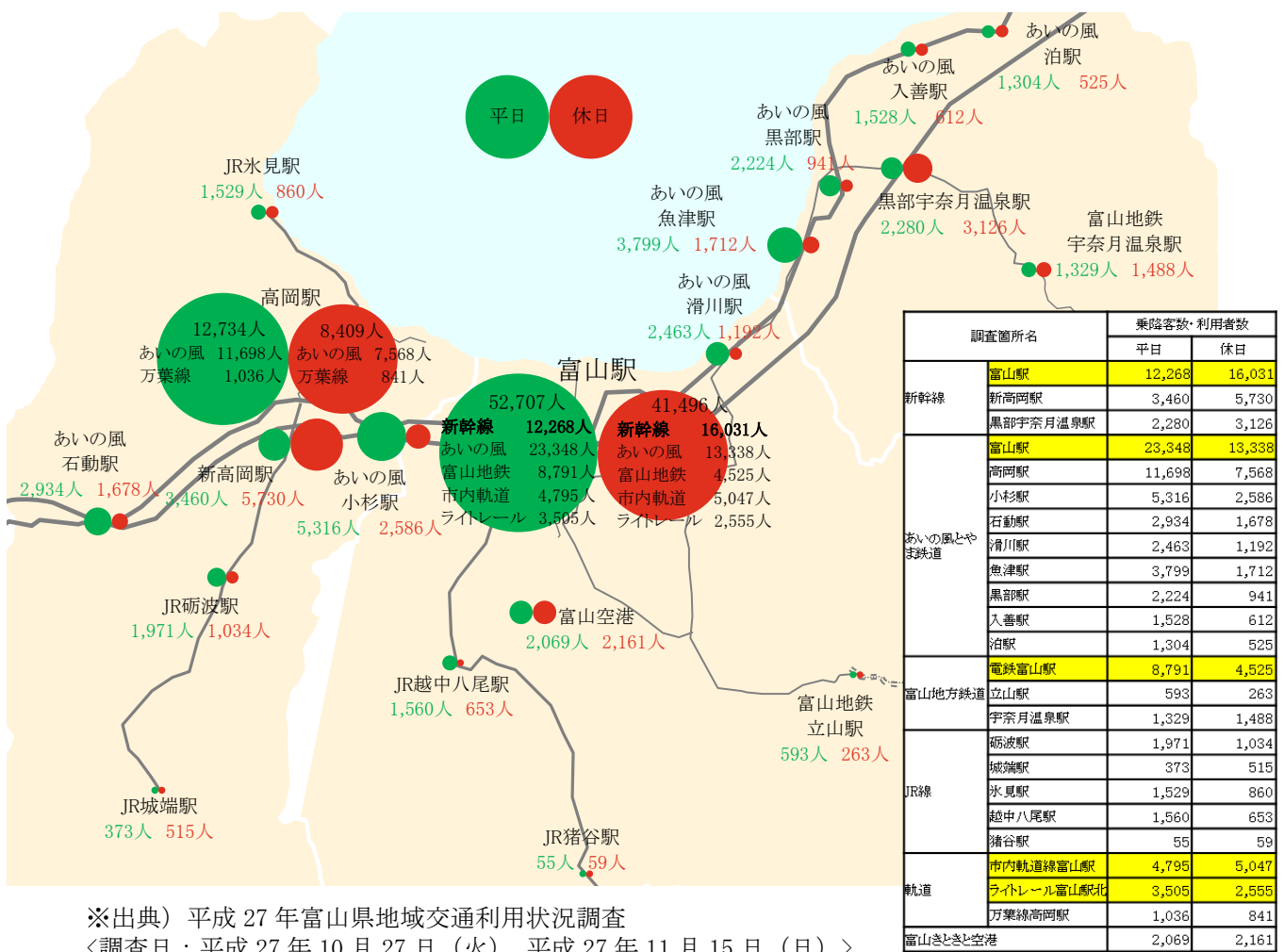
第 1	富山駅、駅周辺及び高架下の現状と課題等	2
1	富山駅旅客流動の現状	2
2	富山駅付近連続立体交差事業等の状況	3
3	富山駅高架下の現状と今後の開発エリア	5
4	富山駅利用者・駅近隣商業施設の意見	8
第 2	検討委員会での主な意見	15
1	開発エリアに関する意見	15
2	富山駅全般に関する意見	16
第 3	あいの風とやま鉄道富山駅高架下開発の方向性	17

第1 富山駅、駅周辺及び高架下の現状と課題等

1 富山駅旅客流動の現状

北陸新幹線が開業し、東京と富山が直接結ばれ、富山駅は富山県の玄関口としての性格をこれまで以上に強めている。一方で、富山県の中心駅、富山県内における交通結節点としての役割も依然として担っており、県内一の旅客流動を誇っている。(図1)

(図1) 富山県内の主要駅・空港の乗降客数の状況



※出典) 平成 27 年富山県地域交通利用状況調査
 <調査日: 平成 27 年 10 月 27 日 (火)、平成 27 年 11 月 15 日 (日) >

「平成 27 年富山県地域交通利用状況調査」によると、富山駅における新幹線・あいの風とやま鉄道・路面電車等の鉄軌道の乗降客数は、平日が 52,707 人、休日が 41,496 人という調査結果となっている。このうち、新幹線の乗降客数は、平日 12,268 人、休日 16,031 人、あいの風とやま鉄道の乗降客数は、平日 23,348 人、休日 13,338 人となっている。このことにより、富山駅は、平日は通勤・通学等により県内客の利用が多く、休日は観光目的等による県外客の利用が多いと推察される。

2 富山駅付近連続立体交差事業等の状況

富山駅付近では、駅南北間の交通渋滞の解消を目的として、富山県が主体となり、JR 北陸本線（当時）¹ を高架化する「連続立体交差事業」を平成 17 年度より実施している。施工にあたっては、スペースに限りがあったため、上下線で工程を 2 段階に分けており、平成 29 年 3 月現在、下り線の高架化工事が進められている。²（図 2）

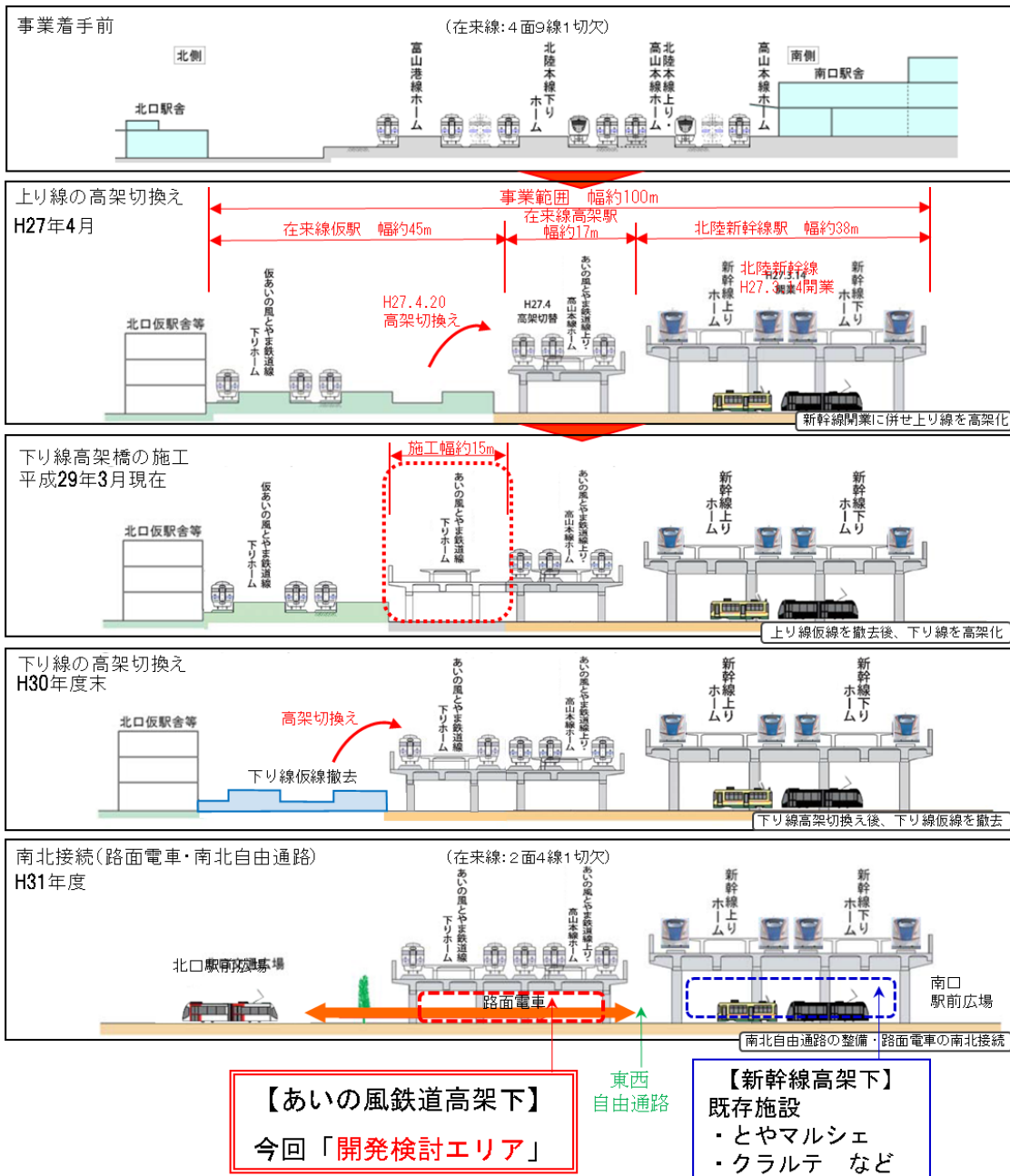
この高架化工事に併せて、富山駅の北から伸びる富山ライトレールと、南から伸びる富山地方鉄道富山軌道線（市内電車）を、富山駅の高架下停留所で接続する「路面電車南北接続事業」が富山市を主体として、平成 31 年度の完成を目途に進められている。

今後、「連続立体交差事業」及び「路面電車南北接続事業」の完成に伴い、富山駅北側と南側の市街地が結ばれ、南北一体となったまちづくりが期待されることから、1 日も早い完成を目指して、引き続き、富山県、富山市、鉄道事業者が連携、協力して事業を進めていくこととしている。（図 3）

¹ JR 北陸本線の市振・倶利伽羅間（富山県内区間）は、平成 27 年 3 月 14 日より、あいの風とやま鉄道に移管。

² 事業着手時点の富山駅付近においては、既に高層マンションやホテルが建設されており、施工スペース幅約 100m のうち、新幹線工事の約 38m と仮線運行（富山港線は路面電車化）の約 45m を除くと、在来線高架化に利用できる幅が約 17m しか確保できなかったため、北陸新幹線開業時までに上り線を、その後下り線を高架化する「2 段階施工」による工事としたものである。（上り線は平成 27 年 4 月高架化供用開始、下り線は平成 30 年度末完成予定。）現在施工中の下り線の高架化にあたっては、高架化済みの上り線と仮線に挟まれた約 15m という大変限られた現場条件下での工事となっているものの、工区を分割して同時並行で施工する等、工事の進捗に工夫を凝らしている。

(図2) 富山駅付近連続立体交差事業 施工手順



(図3) 富山駅周辺整備事業の概要



※出典) 富山市都市整備部富山駅周辺地区整備課パンフレット

3 富山駅高架下の現状と今後の開発エリア

(1) 新幹線高架下の現状

富山駅の新幹線側高架下は、基本的には、西日本旅客鉄道株式会社（以下、JR西日本）が所有する土地³ であり、駅務施設や商業施設等の管理運営は、同社及び同社関連会社が行っている。

新幹線側高架下には、北陸新幹線開業と同時に営業を開始した商業施設があり、東側に位置する「きとくと市場とやマルシェ」は富山ターミナルビル株式会社が、西側に位置する「クラルテ」及び新幹線改札横に位置する「おみやげ処」等の商業施設は株式会社ジェイアールサービスネット金沢がそれぞれ管理運営している。

また、駅構内の東西自由通路・南北自由通路や多目的デッキ、西口トイレについては、「自由通路整備事業」として、富山市が整備し、管理運営を行っている。自由通路については、高架下空間を利用して鉄道利用者以外でも通行できる歩行者通路として整備されており、南北市街地の行き来や富山駅での公共交通の乗換えなど富山駅周辺における回遊性や利便性が考慮されている。

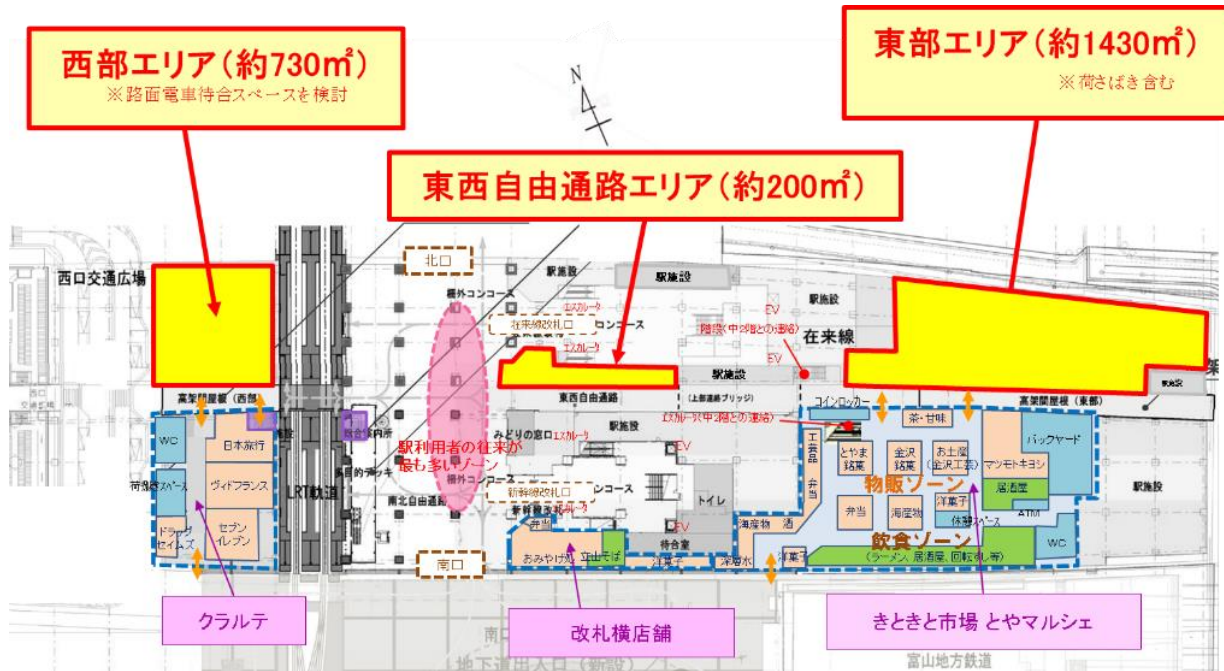
(2) あいの風とやま鉄道富山駅高架下開発対象エリアの概要

あいの風とやま鉄道線側高架下（現在は上り線のみ高架化）の土地は、あいの風とやま鉄道株式会社が所有し、今後の駅舎整備や高架下の開発は、基本的には、同社が行うこととなる。

今回の検討委員会において開発の方向性について検討を進めてきたのは、次の3つのエリアについてである。（図4）

³ 元来、JR北陸本線に該当していた部分の土地はJR西日本所有。北陸新幹線建設に伴って拡張した部分の土地は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の所有。

(図4) あいの風とやま鉄道富山駅高架下開発検討委員会 検討対象エリア



①西部エリア (約 730 ㎡)

路面電車軌道の西側、新幹線高架下商業施設「クラルテ」に直面する位置にある。西面・北面は西口交通広場（一般車等降車場）、東面は路面電車軌道、南面は東西自由通路にそれぞれ面する。

②東西自由通路エリア (約 200 ㎡)

駅舎の中央に位置し、東西自由通路に沿った細長い形状のエリアである。新幹線・あいの風とやま鉄道の両改札口に隣接し、駅を縦横に貫く東西・南北両自由通路にも面しているため、3エリアのうちでは、最も人の往来が多いエリアとなる。

③東部エリア (約 1,430 ㎡)

駅舎の東側に位置し、3エリアの中で最も面積の大きいエリアである。東西自由通路を挟んで新幹線高架下商業施設「とやマルシェ」と対面している。将来的に、北面・東面は、歩道に面する予定である。

(3) 富山駅高架下の構造上の特徴や課題等

あいの風とやま鉄道富山駅高架下開発を検討するにあたり、富山駅高架下の構造上の特徴や課題等を整理した。主なものは次のとおりである。

①高架の高さ

富山駅における新幹線とあいの風とやま鉄道線の高架の高さは異なる。(新幹線側高架下の天井高は約7.0m、あいの風とやま鉄道線側高架下の天井高は約5.6m。)このため、新幹線高架下商業施設「クラルテ」等は、2階建てであるのに対し、あいの風とやま鉄道線高架下の各開発エリアは、平屋建てとせざるを得ない。

②駅構内の路面電車軌道

富山駅は、高架下に路面電車が直接乗り入れているという世界的にも類を見ない特色をもつ。一方で、駅構内を通る路面電車軌道や、駅構内停留所に設置されているガラス装飾壁「トランジット・ライティング・ウォール」によって、東西方向の人の流れや高架下施設の視認性に影響を与えることが想定される。

③東西自由通路エリアの形状

東西自由通路エリアは、前述したように3つの開発エリアのうち、最も人の往来が多いエリアと考えられるが、その面積や形状には制約(面積は約200㎡、奥行きは4m)があるため、活用用途は限定的とならざるを得ない。

④開発対象エリアへの導線としての東西自由通路

東西自由通路は、基本的には天井までの吹き抜け構造であるが、新幹線とあいの風とやま鉄道の改札をつなぐ中2階が上部を跨いでいる箇所が存在し、その天井高は2.5mであることから低く感じられ、通路に面した高架下施設の視認性に課題がある。

また、当該箇所は、新幹線及びあいの風とやま鉄道の駅務施設が連なっており、商業施設を配置することができないため、駅利用者の東部エリアへの誘引に課題がある。

⑤東部エリアの立地

3つの開発対象エリアのうち、最も大きい面積を占める東部エリアについては、東西自由通路を挟んだ新幹線高架下の「とやマルシェ」と比べるとさらに東側へ奥まっている。東部エリアの対面には、バックヤードや鉄道警察等、商業施設ではない空間が広がることとなり、施設配置や出入口の位置に工夫が必要となる。

4 富山駅利用者・駅近隣商業施設の意見

(1) 富山駅利用者アンケート調査の概要

富山県では、あいの風とやま鉄道富山駅高架下の開発を検討するにあたり、富山駅利用者に対して、駅に求められる施設や機能に係るニーズや県内客・県外客別など属性に伴う傾向の違いなどを把握することを目的としたアンケート調査を、北陸新幹線開業後の平成27年5月に実施した。⁴

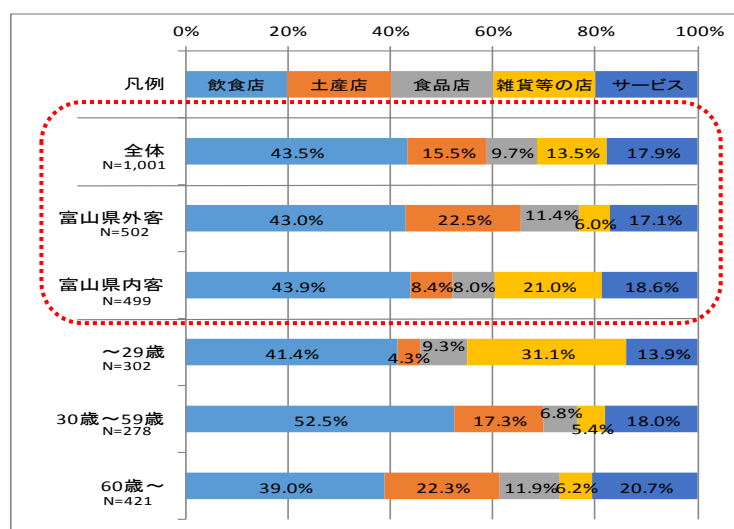
①富山駅でさらに充実した方が良いと感じる店舗等（分野）

「富山駅で、今後さらに充実した方が良いと感じる店舗等」について尋ねたところ、全体としては、「飲食店 43.5%」、「サービスを提供する店 17.9%」、

⁴ ○調査日時 平成27年5月16日（土）～5月20日（水） 13:00～19:00
○調査場所 富山駅南北自由通路
○調査方法 調査員による対面アンケート調査
○サンプル数 1,208人
○サンプルの属性 男性 539人：女性 669人
県外在住 627人：県内在住 581人
29歳以下 341人：30～59歳 330人：60歳以上 537人

「土産店 15.5%」、「雑貨等店 13.5%」、「食品店 9.7%」の順に回答が多かったところである。これを、回答者の居住地別に見ていくと、「飲食店」や「サービス」については、県外客・県内客の差はほとんどないものの、「土産店」との回答は県外客が 22.5%に対して県内客は 8.4%、逆に「雑貨等店」との回答は県外客が 6.0%に対して県内客は 21.0%と差が生じている。(図 5)

(図 5) 富山駅でさらに充実すれば良いと感じる店舗等



②各分野別の回答状況

「飲食店」、「お土産・食品店」、「雑貨等店」、「サービスを提供する店」の各分野別に望ましい店舗を尋ねたところ、回答は以下のとおりであった。⁵

ア. 飲食店

全体としては、「寿司」、「和食」、「ご当地グルメ」の順に回答が多かったところである。これを、回答者の居住地別に見ていくと、県外客は「寿司」、「和食」、「ご当地グルメ」の順であり、富山の特色を味わえる飲食店が求められている。一方、県内客は「カフェ」のニーズが最も高く、次いで「ご当地グルメ」、「寿司」の順となっている。(表 1)

⁵ 回答にあたっては、1位から5位まで順位をつけてもらい、集計にあたっては、1位=5ポイント(pt)、2位=4ポイント、3位=3ポイント、4位=2ポイント、5位=1ポイントとし、回答者数に乗じて点数化している。

(表1) 富山駅に望ましい「飲食店」

順位	回答全体	1位 3,002pt	2位 2,732pt	3位 2,682pt	4位 2,649pt	5位 1,840pt
	県外在住者	1位 1,801pt	2位 1,633pt	3位 1,478pt	4位 1,046pt	5位 949pt
	県内在住者	3位 1,201pt	4位 1,099pt	2位 1,204pt	1位 1,603pt	5位 891pt
店舗等 (画像はイメージ)		寿司 	和食 	ご当地グルメ 	カフェ 	地元で評判の店 

イ. お土産・食品店

県外客・県内客ともに「弁当」との回答が最も多かった。2位以下については、県外客は「水産加工品」、「和菓子」の順となっており、飲食店と同様に富山の特色を味わえる業種のニーズが高い一方で、県内客では「洋菓子」が2位となっている。(表2)

(表2) 富山駅に望ましい「お土産・食品店」

順位	回答全体	1位 3,038pt	2位 2,319pt	3位 1,977pt	4位 1,914pt	5位 1,436pt
	県外在住者	1位 1,536pt	3位 1,172pt	2位 1,242pt	7位 622pt	4位 938pt
	県内在住者	1位 1,502pt	3位 1,147pt	5位 735pt	2位 1,292pt	7位 498pt
店舗等 (画像はイメージ)		弁当 	和菓子 	水産加工品 	洋菓子 	地酒・ワイン等 

ウ. 雑貨等店



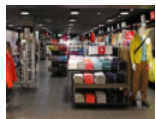

県外客では、「コンビニ」、「衣料・服飾雑貨」、「おしゃれな小物」の順となっている。このうち1位の「コンビニ」については、ニーズ自体が高いだけでなく、既存店舗が県外客にとって分かりにくい立地（クラルテ内）であることも上位となった理由であると考えられる。

県内客では、「本屋」、「おしゃれな小物」、「衣料・服飾雑貨」の順となっている。このうち1位の「本屋」については、「とやま駅特選館⁶」内で営業して

⁶ 北陸新幹線開業前の富山駅に存在していた商業施設。新幹線開業前日の平成27年3月13日で営業を終了し、入居していたテナントの一部は、新幹線高架下商業施設の「とやマルシェ」や「クラルテ」等に引き継がれた。

いたものの、現在の高架下に立地していないことが高いニーズの理由であると考えられる。(表3)

(表3) 富山駅に望ましい「雑貨等店」

順位	回答全体	1位 2,572pt	2位 2,547pt	3位 2,442pt	4位 2,422pt	5位 1,969pt
	県外在住者	1位 1,488pt	3位 1,243pt	2位 1,409pt	4位 1,115pt	6位 766pt
	県内在住者	4位 1,084pt	2位 1,304pt	5位 1,033pt	1位 1,307pt	3位 1,203pt
店舗等 (画像はイメージ)	コンビニ 	おしゃれな小物 	衣料・服飾雑貨 	本屋 	人気のファッション、ファッション雑貨 	

エ. サービスを提供する店

県外客では、「観光案内」、「レンタカー等受付」、「銀行等ATM」の順となっている。これらについては既存であるが、東西自由通路や駅周辺などに分散し、認知されにくいことが上位となっている理由であると考えられる。

県内客では、「銀行等ATM」、「仕事・読書スペース」、「観光案内」の順となっている。うち「仕事・読書スペース」については、県内客回答者に占める学生の割合が比較的高かったことから、学習スペースのニーズにより上位になったと考えられる。(表4)

(表4) 富山駅に望ましい「サービスを提供する店」

順位	回答全体	1位 2,156pt	2位 2,119pt	3位 1,818pt	4位 1,645pt	5位 1,632pt
	県外在住者	1位 1,354pt	3位 988pt	6位 706pt	2位 997pt	4位 886pt
	県内在住者	3位 802pt	1位 1,131pt	2位 1,112pt	5位 648pt	4位 746pt
店舗等 (画像はイメージ)	観光案内(当日宿泊予約の受付) 	銀行等ATM 	仕事・読書スペース 	レンタカー等受付 	宅配便の受付 	

各分野別の回答結果を見ると、寿司店や弁当店、コンビニ、銀行ATMなど、新幹線高架下の「とやマルシェ」や「クラルテ」内に既に立地しているにもかかわらず、上位にランクインしているものが複数見受けられ、供給不足だけでなく、既存施設の認知が進んでいないという状況も要因の一つと考えられる。

(2) 富山駅近隣商業施設ヒアリング調査の概要

富山県では、あいの風とやま鉄道富山駅高架下の開発を検討するにあたり、富山駅周辺で商業施設を運営する事業者に、富山駅周辺の商業環境の現状や高架下開発に係る各社の考えを把握することを目的としてヒアリング調査を実施した。⁷

①来店者の流動状況について

各商業施設からは、来店者の多い月は8月、少ない月は2月、との回答が大勢を占めた。8月は夏休み期間によるもの、2月は冬期間における客足の減少が要因と考えられる。

来店者の多い時間帯については、「17時～19時台」、「12時～13時台」、との回答が多かった。夕方については、観光客・ビジネス客の帰路における土産購入や飲食、通勤・通学客の帰宅時の利用が多いことによると考えられ、昼間については、飲食店におけるランチ需要が大きいことによると考えられる。

②来店者の客層について

各商業施設がターゲットとしている客層及び実際に来店の多い客層について尋ね⁸、結果は次のとおりであった。(図6)

「観光客」について、「ターゲット客層」と「実際の客層」とに乖離が生じているがこれは、一部商業施設において、想定よりも通勤客の利用が多かったことによるものである。また、「近隣従業者」、「近隣居住者」については、複数の商業施設より、想定よりも客足が伸びていないとの回答を得ているところである。

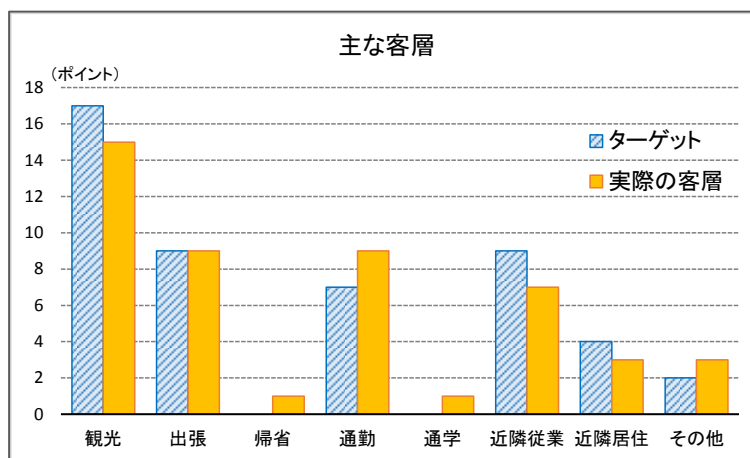
⁷ ○調査期間 平成28年11月9日(水)～11月15日(火)

○調査方法 事業者により事前記入された調査用紙に基づき、検討委員会事務局がヒアリング

○調査対象施設 マリエとやま、きときと市場とやマルシェ、クラルテ(改札横店舗含む)、エスタ、C i C、ととやま、富山駅前さかな屋撰鮮、アーバンプレイス

⁸ 回答にあたっては、「観光客」「出張ビジネス客」「帰省客」「通勤客」「通学客」「近隣従業者」「近隣居住者」「その他」の8つの選択肢のうち、1位から3位まで順位をつけてもらい、集計にあたっては、1位=3ポイント、2位=2ポイント、3位=1ポイントとし、回答者数に乗じて点数化している。

(図6) 富山駅周辺商業施設における主な客層



③富山駅周辺の活性化に関する意見について

富山駅を中心とする駅周辺の活性化に関する考えについて尋ねたところ、富山駅周辺の商業施設間の連携や、案内サインの充実等を求める意見が多かった。(表5)

(表5) 富山駅周辺商業施設からの駅周辺活性化に係る主な意見

項目	内容
商業施設間の連携	○富山駅周辺の商業施設間のイベント共催、共同販促の仕組みや組織の構築 ○中心商業地（総曲輪・西町）も含めた意見交換会の設置、イベント共催
案内・サイン	○誘導サイン、案内図、案内看板等の充実（多言語標記も含む） ○看板、掲出物等の規制緩和（屋外広告物条例など）

④あいの風とやま鉄道富山駅高架下開発に関する意見について

あいの風とやま鉄道富山駅高架下開発に関する考えについて尋ねたところ、高架下に新たに商業施設ができることによる競合を懸念する声がある一方で、駅周辺全体の賑わい創出による相乗効果を期待する声もあった。(表6)

(表6) 富山駅周辺商業施設からのあいの風とやま鉄道富山駅高架下開発に係る主な意見

項目	内容
コンセプトなど	<ul style="list-style-type: none"> ○何よりも駅周辺の人通りが増えることが重要、富山駅全体として人を呼び込む仕組み等が必要 ○通勤・通学の駅利用者以外の地元客や北陸三県からの誘客が図られる充実した施設になることを期待（県内外の方が「来たい場所」に）
施設・設備	<ul style="list-style-type: none"> ○商業施設にとってサイン・案内表示の充実は不可欠
業種・テナント	<ul style="list-style-type: none"> ○商業施設である限り、ある程度の競合はやむを得ない ○地元客の誘引となるナショナル・ブランドの出店 <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <ul style="list-style-type: none"> ○現状の駅周辺施設との競合が懸念（お土産、飲食店関係）

第2 検討委員会での主な意見

第1回（H28.8.31）及び第2回（H28.12.13）検討委員会における各委員及びアドバイザーからの主な意見は、以下のとおりであった。

1 開発エリアに関する意見

(1) 開発エリアのコンセプト・利用方法など

【 開発エリア全般 】

- 富山の特色や個性を前面に出した施設整備や店舗構成を検討すべきではないか。
- 観光客にとって、富山が体感できるような特色ある空間とすべきではないか。
- 地元客にとって利用しやすく、親しみやすい空間とすべきではないか。
- 観光客だけではなく、通勤・通学や住民など地元客にも配慮した開発やサービスを検討すべきではないか。
- 既存の新幹線高架下施設との統一感を考慮した開発を検討すべきではないか。
- 各開発エリアの位置関係や導線の特徴を踏まえると、すみ分けによる整備の検討も必要ではないか。
- 空き時間や待ち時間を有効に活用できるカフェ、休憩スペース等が必要ではないか。

【 西部エリアの開発 】

- 地元客向けに特化した開発を検討してはどうか。
- 既存施設（クラルテ、駐車場等）との関連を踏まえると、地元客が日常的に利用できる施設を配置すべきではないか。

【 東西自由通路エリアの開発 】

- 人の流動が最も多いことを踏まえると、賑わいがあり、高い収益性が見込める施設を配置すべきではないか。
- 各エリアを連結させる機能を持たせたるべきではないか。

【 東部エリアの開発 】

- 飲食店を中心とした施設を配置してはどうか。
- 利用者の利便性も考慮しながら、富山のイメージに合った食材を提供する飲食店が必要ではないか。
- 奥まった立地等を考慮すると、富山らしい特徴的な誘客の工夫が必要ではないか。
- 隣接する既存施設「とやマルシェ」との連携等について検討すべきではないか。

(2) 今後の運営にあたって留意する事項など

- 開発にあたっては、将来の事業収支にも十分に留意すべきではないか。
- 運営にあたっては、既存の近隣商業施設との連携が必要ではないか。
- 地元企業の出店のために、何らかの支援策が必要ではないか。
- 富山市も含めた県内市町村等による活用策について検討すべきではないか。

2 富山駅全般に関する意見

(1) 「富山らしさ」の創出

- 待ち合わせ場所にもなるような富山らしいシンボルとなるようなものを設けてはどうか。
- 富山駅は路面電車が特徴であり、これを活かすような施設の検討を進めてはどうか。

(2) 開発エリア間の導線計画や東西自由通路のデザイン

- 照明などの工夫により明るく分かりやすい通路とすべきではないか。
- 駅利用者が通路自体を目的として自然に足を向けるような富山らしい特徴的な工夫が必要ではないか。

(3) 駅利用者に分かりやすく利用しやすい案内表示

- 高架下開発にあたっては、駅利用者目線に立って案内表示の充実や視認性の確保を図るべきではないか。
- 駅構内の案内表示の充実にあたっては、高齢者や障害者の視点にも配慮すべきではないか。
- 駅構内の案内表示は、より大きく明確にし、分かりやすくすべきではないか。
- 訪日外国人向けに外国語表記を充実させるべきではないか。
- 床面の色分けなど、より分かりやすい案内表示を工夫すべきではないか。

(4) 県都の玄関口としての案内所のあり方

- 県都の玄関口にふさわしい、県下全域を案内できる機能が必要ではないか。
- 現状の案内所を統合するなど、利用者にとって効率的で利便性の高い案内所を整備すべきではないか。
- 総合案内所や観光案内所は、明るく、視認性が高い場所に配置すべきではないか。

(5) エリアマネジメントの仕組み

- 関係者間の多様な意見を調整するためにエリアマネジメントの仕組みが必要ではないか。

第3 あいの風とやま鉄道富山駅高架下開発の方向性

富山駅の現状や検討委員会での各委員・アドバイザーの意見を踏まえ、あいの風とやま鉄道富山駅の高架下開発の方向性を以下のとおりとりまとめた。

今回のとりまとめ結果を踏まえて、今後あいの風とやま鉄道株式会社において、高架下開発に係る基本構想の策定などが進められることとなる。

【高架下開発にあたっての方向性】

1. 富山の特色を活かした空間の形成
2. 地元客にも利用しやすく親しみやすい施設やサービスの提供
3. 富山駅の賑わいの県下全域への波及
4. 事業収支に配慮した採算性のある開発

【各開発エリアの施設構成】

5. 開発エリアの特徴に応じた施設構成

【富山駅全体として調和のとれた賑わい創出】

6. 円滑な流動を確保するための東西自由通路の活用
7. 駅利用者に分かりやすい案内表示や案内所の充実

【多様な意見の調整】

8. 富山駅構内におけるエリアマネジメントの仕組み

調整

調整

【高架下開発にあたっての方向性】

1. 富山の特色を活かした空間の形成

- あいの風とやま鉄道富山駅の高架下開発にあたっては、富山県の特色ある食・文化・産業・自然等を活かし、県都の玄関口である富山駅を訪れた観光客が富山に来たことを体感できるような特色ある空間の形成を目指す。

➤ 富山の特色の事例＝四季折々の食材、伝統的な祭り・ものづくり、立山連峰、世界的にも類を見ない駅構内を通るLRTなど。

2. 地元客にも利用しやすく親しみやすい施設やサービスの提供

- 富山駅は、通勤・通学を中心とした地元客の利用度が高いことから、観光客のみならず、近隣住民も含めた地元客にとって利用しやすく、親しみやすい施設やサービスについても検討する。

➤ 地元客が積極的に高架下施設を利用し、賑わいが創出されることにより、観光客にとっても魅力ある空間となることが期待できる。

- 列車の待ち時間・乗継ぎといった駅としての基本的機能や駅利用者の利便性を踏まえ、空き時間や待ち時間を有効に過ごせる空間が確保できるよう検討する。

➤ 事例＝書店、カフェ、ビジネスセンター、休憩スペースなど。
➤ なお、書店、カフェ等については既存の周辺店舗との関係性、休憩スペース等については限られた高架下空間での公益性や採算のバランスなどを考慮したうえで、検討する必要がある。

3. 富山駅の賑わいの県下全域への波及

- 県都の玄関口であるとともに、県内の交通結節点でもある富山駅の賑わいや経済効果を県下全域に波及させるために、県内市町村の積極的な活用や県内企業の出店に向けた仕組みづくりを検討する必要がある。

- 県内一の旅客流動を誇り、イベント等に活用できる高架下空間や駅前広場を有する富山駅において、県下全域の振興にも資するような仕組みづくりを検討（県内市町村のPRに資する仕組みづくり等）。
- また、地元企業の振興も考慮し、自由競争を過度に妨げない範囲内において、地元企業の出店を促すための支援策などを検討。

参考:「とやマルシェ」の県内資本比率=県内24区画/全体36区画=66.7%

4. 事業収支に配慮した採算性のある開発

- 高架下開発にあたっては、開発主体の事業収支にも十分に配慮し、採算性のある開発を検討する。

- 開発主体となる予定のあいの風とやま鉄道株式会社は、県をはじめ、県内の全市町村や民間企業から出資を受けている第三セクター会社であり、会社の自主性を尊重しつつ、広く県民や旅行者等から支持される開発となることが必要。
- 県民の足として、公共交通を担う鉄道事業者としての役割に影響を与えないよう十分な配慮が必要。

【各開発エリアの施設構成】

5. 開発エリアの特徴に応じた施設構成

- 利用者の目線に立って、既存の新幹線高架下の商業施設等との連携や統一感を考慮した開発を検討する。
- 各開発エリアの位置関係や導線の特徴を踏まえて、機能分担（すみ分け）を考慮した施設構成を検討する。

➤ 「地元客向け」と「観光客向け」のすみ分けを考慮した施設配置など。

(1) 西部エリアの開発

- 駅利用者の導線や既存施設との関連性を踏まえて、地元客が日常的に利用できる店舗構成を中心に検討する。

- 西口交通広場（一般車等降車場）や富山駅前第二駐車場に隣接する。
- 対面の「クラルテ」は、コンビニエンスストア、薬局、軽食（イートイン可能なパン屋）など、地元客の日常的なニーズに対応した店舗構成が中心。
- 事例＝カフェを併設した書店、ファーストフード店、小規模なスーパーマーケットなど。

(2) 東西自由通路エリアの開発

- 立地条件や東部エリアへの利用者の誘引を踏まえ、賑わいがあり、利用者にとって利便性が高い店舗構成を検討する。

- 新幹線及びあいの風とやま鉄道の改札口に隣接し、人の往来が最も多く、東部エリアへの利用者の誘引のためにも重要なエリア。
- 事例＝東西自由通路と一体的に活用できるオープンカフェや駅内売店など。
- なお、立地条件を考慮すると、一定程度、収益性の高い店舗等を配置することにも留意が必要。

(3) 東部エリアの開発

- 対面する既存施設との関係性や利用者ニーズを踏まえ、富山の魅力ある食材を提供する飲食店を中心に、地元の特色あるお土産店等も含めた店舗構成を検討する。

- ▶ 対面の「とやマルシェ」は、お土産物店を中心に、回転寿司・ご当地フードの飲食店などで構成され、主に観光客のニーズに対応した店舗構成。
- ▶ 駅利用者アンケート調査結果においても、富山駅でさらに充実すれば良いと思う店舗は、「飲食店」との回答が最も多く、また県外客においては、「土産店」との回答が2番目となっている。

- なお、立地条件や効率性を考慮すると、対面する既存施設との協調・連携が重要であり、施設運営や店舗構成などについて、双方の設置主体による協議を進める必要がある。

- ▶ 事例＝荷捌き場、ゴミ置き場、従業員スペースなど管理部門施設の共用化、「とやマルシェ」も含めた店舗の再配置の検討、委託運営による経営の効率化 など。

【富山駅全体として調和のとれた賑わい創出】

あいの風とやま鉄道富山駅高架下の開発にあたっては、駅利用者の流動や利便性の向上を考慮し、開発エリアだけではなく、富山駅全体として調和のとれた賑わいの創出が図られるよう、関係者間で協議を進める必要がある。

6. 円滑な流動を確保するための東西自由通路の活用

○ 明るく使いやすい東西自由通路全体のデザインを検討する必要がある。

- 東西自由通路は、今回の3つの開発エリアを連結する重要な導線。
- 照明・床材・調度品などの工夫により、駅利用者にとって、明るく使いやすい東西自由通路のイメージやデザインを検討。

○ デザイン検討にあたっては、駅利用者が自然に足を向けるような、富山らしく特徴的な工夫についても、関係者間で協議を進める必要がある。

- 構造上、店舗の配置が困難であることも考慮し、駅利用者が通路自体を目的として自然に足を向けるような、富山らしい特色のある演出等を検討。
- 事例＝ストリートファニチャー（スツール、プランター、パラソルなど）等を活用した開発エリアと東西自由通路の一体的な演出。
ものづくり産業、伝統的な祭り、立山連峰などコンテンツの活用。

7. 駅利用者に分かりやすい案内表示や案内所の充実

○ 駅利用者の目線に立った分かりやすい案内表示の充実に向けて検討する必要がある。

- 事例＝高齢者等に配慮した案内表記の大型化やピクトグラム（絵記号）の活用、訪日外国人向けの外国語表記の明確化、「床面の色分け」など新たな誘導方法の検討など。

- なお、検討にあたっては、将来的な駅構内のサイン計画について、関係者間で協議を進める必要がある。

➤ 将来の富山駅南北接続やあいの風とやま鉄道高架下開発に向けて、駅構内の案内表示を再度整理し、統一かつ分かりやすいサインとなるよう、交通事業者・商業施設運営者などを含めた関係者間で協議。

- 県都の玄関口にふさわしい県下全域を案内できる機能を有し、利用者にとって効率的で利便性の高い案内所の設置について、関係者間で協議を進める必要がある。

➤ 現状は、総合案内所（駅構内、交通案内が中心）、観光案内所（市内観光案内が中心）、とやま旅ナビ（広域観光案内、訪日外国人対応が中心）の3つの案内所が役割分担。

➤ 富山駅は県都の玄関口であり、富山市内に限らず、県下全域の案内が可能となるよう、規模、体制、運営手法等について検討が必要。

➤ また、高架下開発にあわせて、3つの案内所の統合など利用者にとってより効率的で利用しやすい案内所を設置することが望ましい。

➤ 案内所の設置・統合にあたっては、何よりも利用者の利便性を第一に、分かりやすく視認性が高い場所で設置することが必要。

【多様な意見の調整】

8. 富山駅構内におけるエリアマネジメントの仕組み

- 富山駅に関わる関係者間の多様な意見を調整するためのエリアマネジメントの仕組みが必要である。

➤ 現状の富山駅においては、交通事業者、商業施設運営者、行政など駅構内の整備・運営を担う団体が多く存在。

➤ 今後、各々の整備・運営主体が、富山駅をより良い駅にしていくという共通の視点に立って駅づくりに取り組めるよう、関係者間の多様な意見を調整するための仕組みや組織が重要。

あいの風とやま鉄道富山駅高架下開発検討委員会の経過

開催等年月日	内 容
平成 28 年 8 月 31 日	<ul style="list-style-type: none"> ・ あいの風とやま鉄道富山駅高架下開発検討委員会設置 ・ 第 1 回あいの風とやま鉄道富山駅高架下開発検討委員会開催
平成 28 年 12 月 13 日	<ul style="list-style-type: none"> ・ あいの風とやま鉄道富山駅高架下開発検討委員会委員による 富山駅及び駅周辺の現地視察実施 ・ 第 2 回あいの風とやま鉄道富山駅高架下開発検討委員会開催
平成 29 年 3 月 21 日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第 3 回あいの風とやま鉄道富山駅高架下開発検討委員会開催