8.　富山の顔のデザイン
Design for Face of TOYAMA

東京大学工学部都市工学科　70162　森岡　信人

You see the similar sights at all stations, when you get off a train or when you go through a ticket gate. But the sights from those places at the station which are called Face of the City must express the sense of place.
And in many cities, central urban districts are declining. So from now on, station, terminal, and station building should be developed in an integrated manner.
This time, I design Toyama Station to present an answer to those problems.

１．問題意識

現在、どの駅においても、プラットホームから見えるのは駅ビルの裏であったり、改札の先にはせわしなく人の歩く通路と似たような店舗が並ぶという光景である。しかし、都市の顔とも言える駅において、それらから見える風景こそがその都市を感じられるものでなければならないのではないか。

また、多くの地方都市において中心市街地の衰退が進む中、駅は都市の核としての機能が求められている。そこで、これからは、駅・駅前広場・駅ビルを一体的に開発することで、人々を集めるような空間・機能が必要なのではないか。

そこで、北陸新幹線開通に向け、高架化が計画されている富山駅において具体的な設計を行い、これらの問題の一つの答えを提案する。

２．コンセプト

一体的な整備によって、都市の核としてふさわしい人々の集まるにぎわいの場を創造する。そして、外から来た人は駅に降り立ったときから富山らしさを感じ、富山に住む人にとっては駅が生活の一部となるような空間を整備する。

３．設計対象地及び周辺の現状

３－１．設計対象地

設計対象地は富山駅の駅・駅前広場・駅ビル部分に相当する図１の斜線部分である。

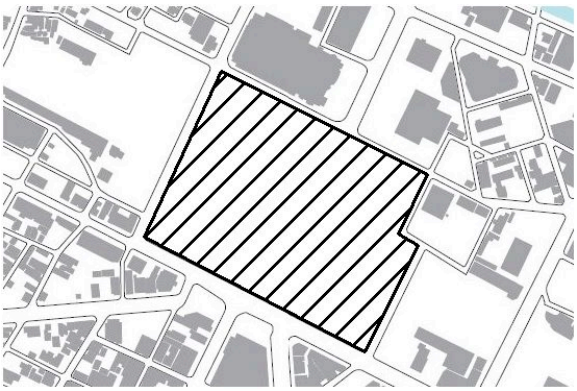


図１　設計対象地

３－２．富山駅周辺部の歴史

富山市は 1639 年より城下町として富山城を中心に発展してきた。1899 年、鉄道が開通したことで、富山駅を中心としたもう一つの核ができ始めた。それに伴い、二つの核を分断する神通川の河道の改修工事が行われ、廃川地となった旧河道に官庁・業務街が形成されていった。現在でも二つの核が残っており、その両立を目指している。

３－３．「お団子と串」の都市構造

富山市では「お団子と串」の都市構造によって、クラスター型のコンパクトなまちづくりを目指している。お団子とは自動車に依存しなくても日常生活に必要な都市機能の整った徒歩圏、串は一定以上のサービス水準が確保された公共交通を指す。これにより、自動車の利用は減少し、徒歩による移動が中心になっていくと考えられる。

３－４．シンボルロード

二つの核を貫く都市軸としてシンボルロードと呼ばれる道が設定されている。そこで。この道が歩行者にとって、南北の繋がりをもたせる重要な道となると考えられる。

３－５．日本初の LRT

日本初の LRT が走っており、その LRT によって二つの核を結ぶことが計画されている。そこで、LRT は富山のシンボルとなるだけでなく、LRT の利用促進を目指すことが、二つの核の強化にも繋がると考えられる。

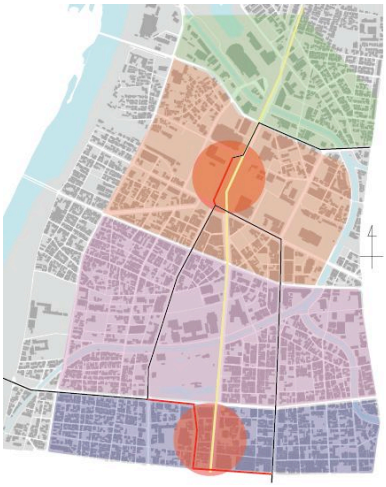


図２　富山駅周辺の都市構造

３－６．施設配置

県庁や市役所、市立図書館といった市民の利用機会の多いところが駅から離れたところに立地している。また、診療所が街のいたるところに散在しているという問題点もある。

３－７．道路網

都市計画道路が整備されることにより、駅を中心とした二重の周回道路ができる。また、駅の北側には歩道の幅員が 34mの道路があり、快適な歩行者用空間となっている。

３－８．天候

富山は全国で最も快晴日数が少なく、曇りがちで雨が多く、冬には雪が降る。

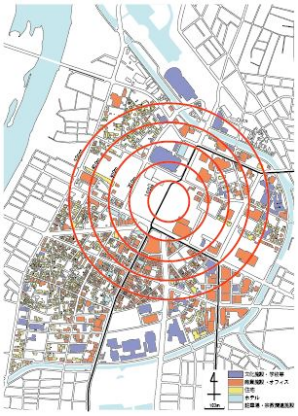


図３　施設配置

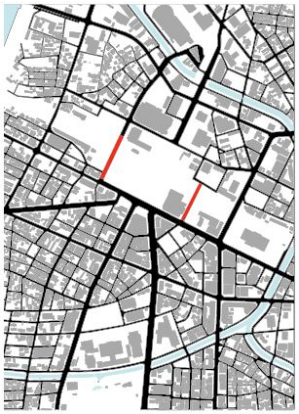


図４　道路網

３－９．設計の前提条件

すでに計画されている高架構造物の基本構造は変えず、LRT の走行位置も変えないものとする。また、周辺の都市計画道路も同時に整備することとする。

４．全体計画

４－１．全体の設計手法

流動空間と滞留空間の混合により、賑わいの場を創出する。その設計手法は以下の通りである。

①あらゆる方向に歩行者用通路を整備していくことで快適な流動空間を整備し、人を呼び込む。

②歩行者用通路によって区切られたスペースに必要な施設を配置していく。

③建物部分や幅員の広い歩行者用通路に滞留空間を整備していく。

以上の操作により、快適な流動空間をつくることによって人を呼び込み、そこに隣接した形で整備された滞留空間により、流動空間と滞留空間との間で見る見られるの関係が生み出され、賑わいを生む。

４－２．動線計画

①歩行者：　あらゆる方向に整備し、最短距離で歩けるような動線を確保。

②自転車：　駅内部へと入って歩行者の邪魔にならないよう、東側と西側の端に駐輪場を設けた。

③自家用車：　車の並ぶ光景が、街の景観を壊さないように、高架下部分に駐車場を設けた。ま

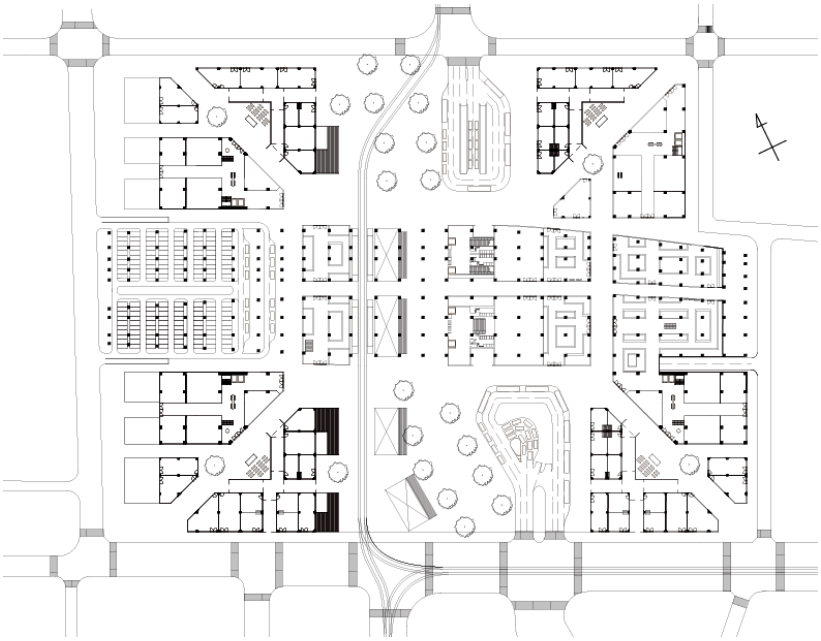


図５　１Ｆ平面図

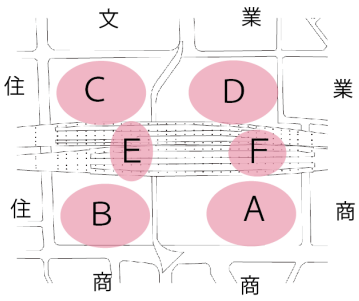


図７　施設配置計画図



図６　立面図

た、そこでキスアンドライドの車も処理することで、タクシー・バスとの動線が交錯しないようにした。

④タクシー：　遠隔プール方式をとり、必要最小限の台数が駅前広場で待機するようにした。そこで、タクシープールは東側の地下に整備。

⑤バス：　現行のバスおよび、企業用、観光バス用のバスバースを整備。

⑥物流：　全て地下で処理し、東西の二か所に入口を設け、各施設の地下で荷を降ろす。

４－３．施設配置計画

シンボルロードと高架部分によって分けられた４つのゾーン及び高架下のスペースに、周囲の施設およびその場所性を考慮し、必要な施設を配置していく。また、４つのゾーンにはそれぞれにイベント広場を設け、各ゾーンの特徴を強化する。

図７の計画図に基づき、Ａゾーンには商業施設、Ｂ，Ｃゾーンには生活を支える施設、Ｄゾーンには娯楽施設、Ｅ，Ｆゾーンには富山特有の店を配置する。

５．詳細計画

５－１．シンボルロード

シンボルロードは地下と地上の二重構造とし、雨や雪の日でも歩きやすいようにする。また、南北の通りの街路樹を駅の方へと延長して整備することで、南北の繋がりを感じさせる。さらに、駅を貫く部分はホームまで完全に吹き抜けとし、視覚的にも南北の繋がりを強化した。

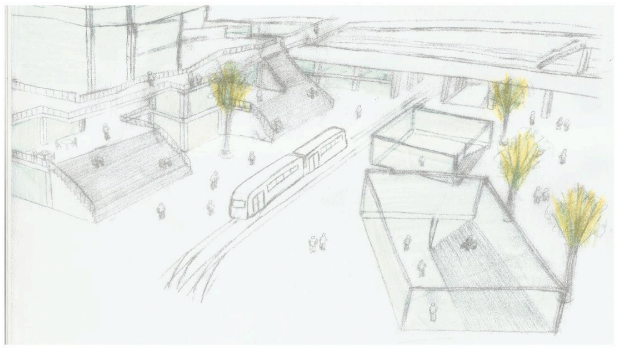


図８　シンボルロードのイメージ

５－２．駅ホーム

駅ビルの４階以上を 45 度で切ることで、開けた視界を確保し、ホームに出ると街の正面が目の前に広がる。また、駅ホームの上部に、東側にきれいに立山連峰を眺められる待合室を設ける。さらに、駅ビルの３階の床とホームの高さを揃えることで、お互いに見る見られるの関係を作り出す。

５－３．駅改札

改札を出ると、目の前にシンボルロードと LRT が見えるようにし、富山らしさを感じられるようにした。また、LRT は地下までの吹き抜けの構造とすることで目立たせている。

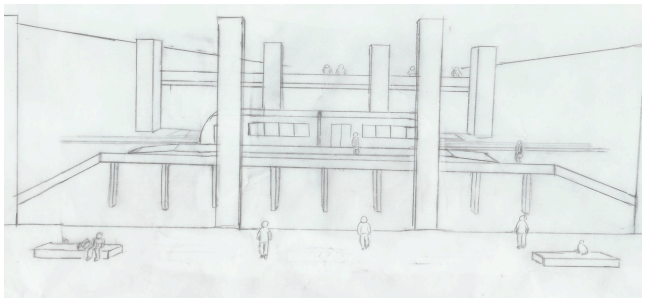


図９　改札前のイメージ

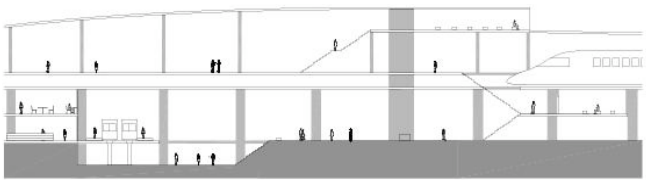


図１０　駅部分断面図

５－４．南東側商業施設詳細プラン

あらゆる方向に整備された歩行者用通路によって分断された建物をスロープによって結んでいく。そのスロープの傾斜を 1/12 以下とすることで、身障者も健常者も自然と同じ道を通ることにより、賑わいを生む。また、通り抜ける人にも目に入るよう、中心にイベント広場を設け、そこを囲うように渦巻き状にスロープを整備することでスロープは単なる通路ではなく、観客席にもなるようにしている。さらに、このような構造により、内側から全ての商店を見渡すことができるようになっている。また、スロープを歩くと、外と内が交互にあらわれてくる楽しさがある。

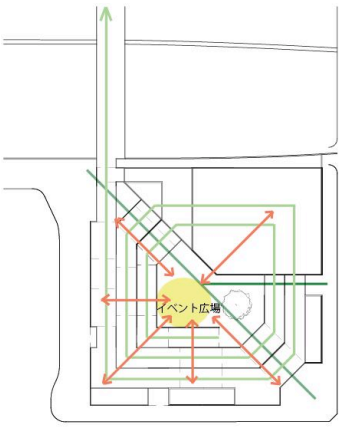


図１１　屋根伏せ図

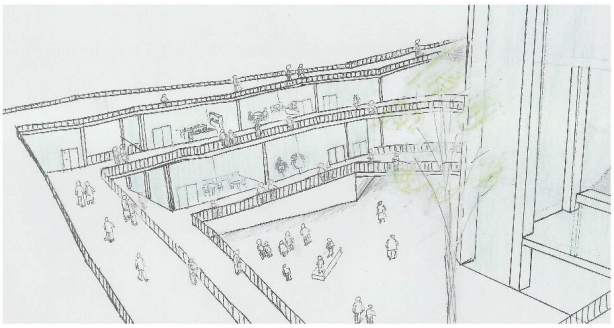


図１２　商業施設のイメージ

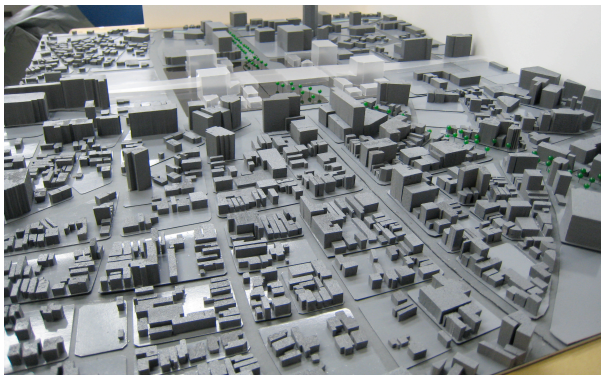


図１３　周辺模型写真

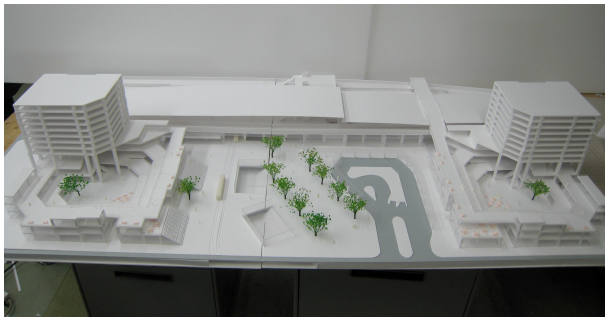


図１４　設計部分模型写真

制作したパネルは下記Webサイトで閲覧できる。

http://www.ut.t.u-tokyo.ac.jp/research/2008/morioka_panel.pdf