

富山の顔のデザイン

01 Theme

初めて街に来る人も、その街に住んでいる人も、列車に揺られ、街にきた。
プラットホームに降り立ったとき、目にするのは何だろうか？
改札を出たとき、目にするのは何だろうか？
今、どの駅においても似たような風景となってしまう。
ホームから見える駅ビルの裏。
改札の先にはせわしなく人の歩く通路とどこも似たような店舗。
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都市の表情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。
しかし、駅はただ交通機能に特化し、
そこに附属された、必要な機能を入れただけの駅前広場と駅ビル。
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機能・空間の整備が必要なのではないか。

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う。

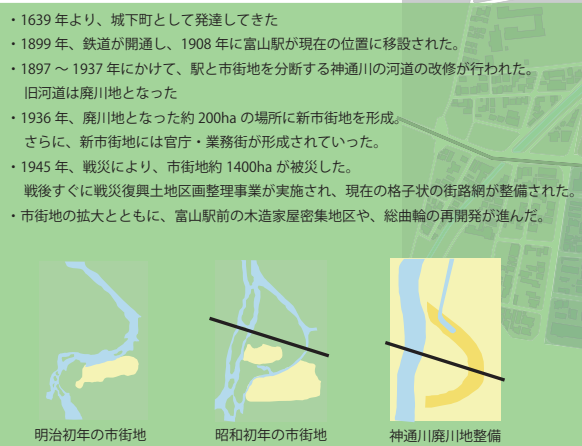
02 Concept

一体的な整備によって、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。

03 Site



04 History

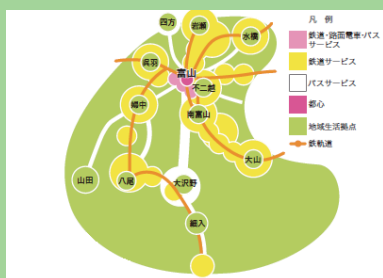


05 Analysis

I、「お団子と串」都市構造の核としての駅

富山市では、「お団子と串」の都市構造によって、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さす。一極集中ではなく、諸機能が集積された 14 の拠点を記したクラスター型の都市構造を目指す。その最大の核となるのが富山駅となる。

また、富山市中心市街地では駅を中心とした核と旧城下町を中心とした核という歴史的に作られた二つの核の両立を目指している。



II、4つの地区を結ぶシンボルロード

富山市の「都心地区」（東側をしのめ通り、西側をさくら通り、南側をあざみ通り、北側をいたち川・運河舟溜りて囲まれる、面積約 436ha の地区）を設定し、その地区を北から「交流・親水ゾーン」「駅周辺ゾーン」「歴史・文化・観光ゾーン」「中心商業地ゾーン」の四つに分けて開発を行うとしている。これらの四つのゾーンを結ぶ都市軸として設定されたのがシンボルロードであり、駅を中心に、歩行者にとって、南北の繋がりを持たせる重要な道となる。

III、日本初の LRT

富山は日本初の LRT が走っており、その LRT の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りうる上に、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。

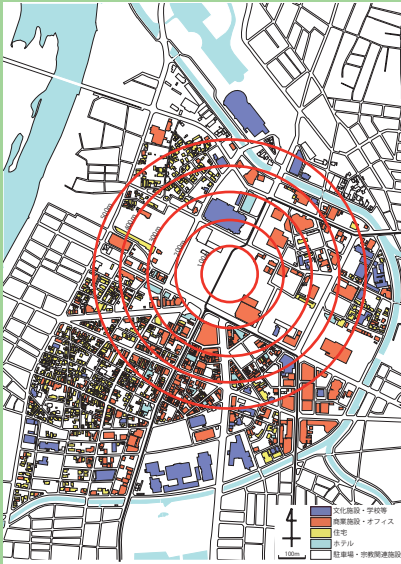
既存の LRT 及び路面電車

新設予定の LRT



IV、施設配置

県庁や市役所、市立図書館、総合体育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、保育園が駅からこれから交通量がふえるであろう通りをはさんで立地しているのが不便である。診療所も街の至る所に散在している。



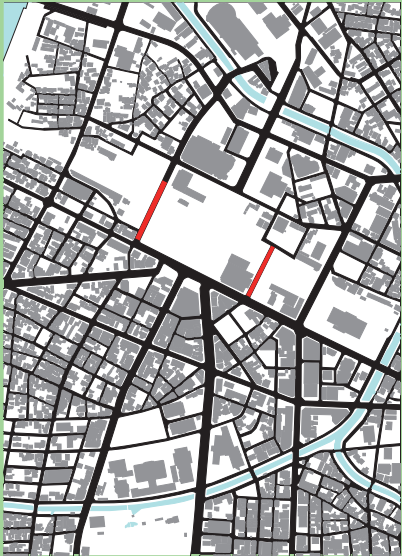
駅の北西側には駅に隣接するように公園が整備され、子供たちが遊んでいるところも見られた。シンボルロードには、駅の北側は歩道に二列の街路樹、南川には三列で整備され。



V、道路網

都市計画道路

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。



VI、天候

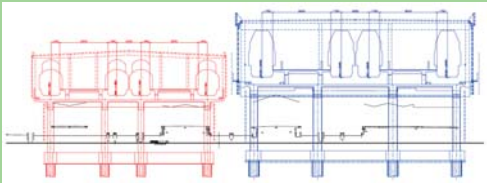
富山は全国で最も快晴日数が少なく、雨が多く曇りがちな天候である。また、冬には雪が降る。

2003 年度

平均気温	14.1℃ / 年	36 位	降水量	2332mm / 年	4 位
最高気温	29.5℃ / 月	32 位	快晴日数	7 日 / 年	47 位
最低気温	-0.5℃ / 月	33 位	降水日数	177 日 / 年	3 位
日照時間	1436 時間 / 年	46 位	降雪日数	49 日 / 年	11 位

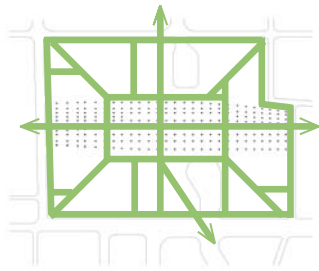
設計の前提条件

- ・高架構造物の基本構造は変えない
- ・LRT の位置は変えない。
- ・周辺の都市計画道路は計画に基づき整備する。



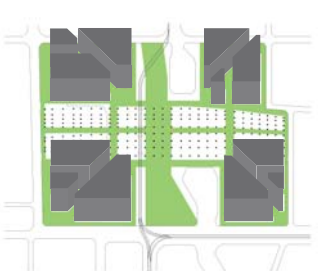
設計手法

1、あらゆる方向に歩行者用通路を整備



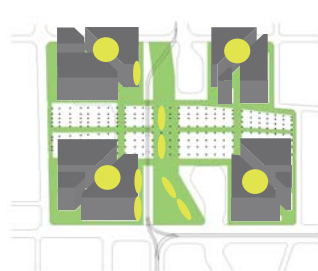
東西南北に一本通すことで、駅による街の分断をなくすとともに、あらゆる方向に歩行者空間を整備していく。このように、快適な流動空間を整備することで、歩きたくなるような空間にし、人を呼び込む。

2、歩行者用通路によって区切られたスペースに建物を建てる



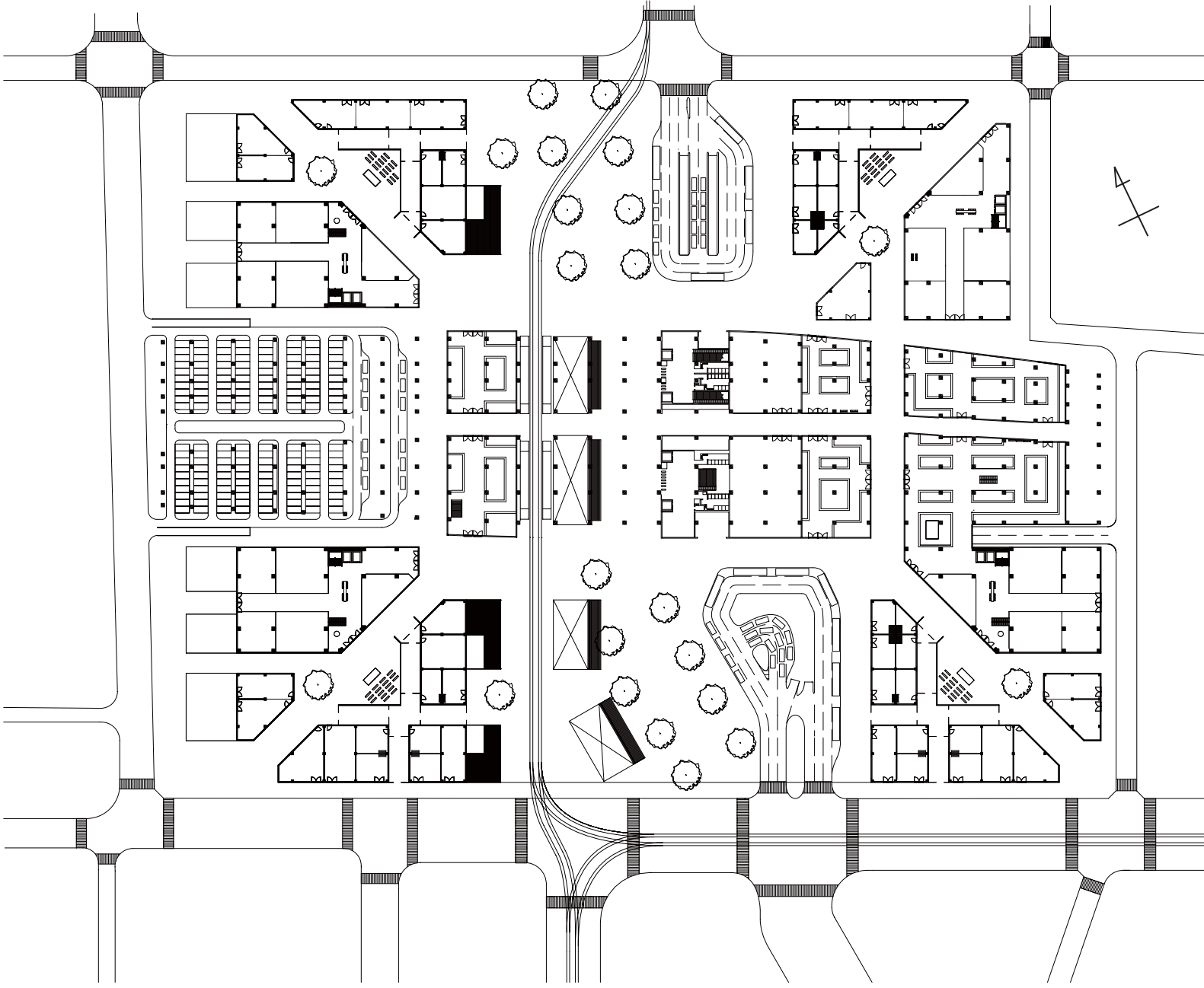
必要な施設を区切られてできたスペースに配置していく。

3、歩行者用通路に隣接する形で滞留空間を整備

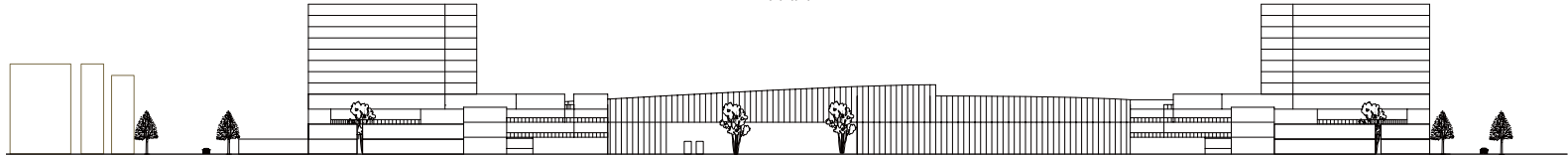


建物部分や幅員の広い歩行者用通路に滞留空間を整備していく。

以上の操作により、快適な流動空間をつくることで人を呼び込み、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の間で見られる関係が生み出され、賑わいを生む。



1F 平面図 1 : 500



立面図 1 : 500

歩行者

歩行者はまるでけもの道を歩くかのように最短距離で歩けるような動線を確保。

自転車

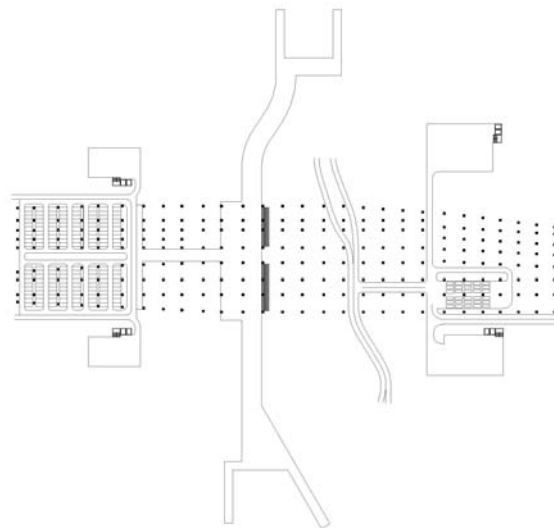
自転車は駅内部へと入って歩行者の邪魔にならないよう、東側と西側の端に設置。
その台数は、現況の 1670 台から 2000 台に増やすことで自転車利用の増加に対応する。

自家用車

自家用車はキスアンドライドの車と、タクシー・バスが交錯しないよう、駅の西側に設置。同時に駐車場も整備し、その台数は今後の利用減少を見込んで、現況の 413 台から 320 台に減らした。
そして、高架下部分を利用することで、車の並ぶ駐車場が景観を害さないようにした。



1 F 平面図



B 1 F 平面図

タクシー

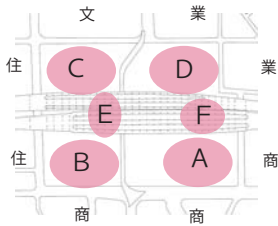
タクシーに関しては、遠隔プール方式をとり、必要最小限の台数が駅前広場で待機することにした。そこで、タクシープールは東の地下に整備。そこから地下道を利用して、南北の駅前広場に直接行けるようにした。広場内で待つタクシーは現状の利用状況から、北口 10 台、南口 13 台となっている。

バス

北口に 5 バス、南口に 7 バス整備。観光施設の多い南口には、観光バス待機用の場を設け、業務施設の多い北口には、企業用のバスバースを整備。

物流

物流は地下ですべて処理する。東西の二か所に地価への入り口を設け、そこから、各ゾーンの建物の地下に荷を降ろす。そして、そこから建物へと直接通じるエレベータ及び階段を使って運搬する。



シンボルロードと駅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、周囲の施設に合わせ、それぞれテーマを持たせて施設を配置していく。
四隅の4つのゾーンにはイベント広場を設け、各ゾーンごとの特徴を強化する。

対象とする人

富山に住む人

外から来た人

必要な施設

生活を支える施設

娯楽施設

飲食店等商業施設

富山特有の店

施設配置位置

B、C

D

A

E、F

既存 計画

商業床面積 32600m² → 45000m²

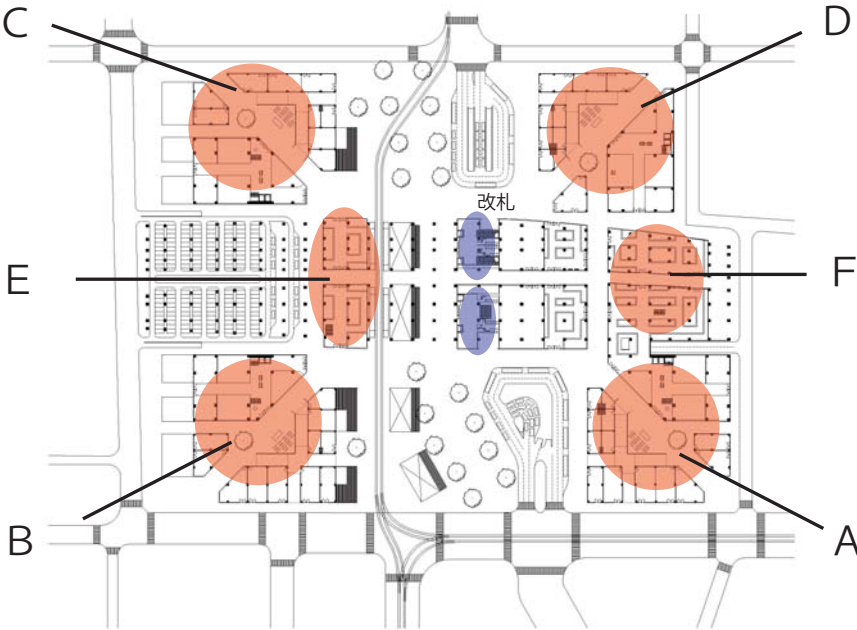
ホテル客室数 164 室 → 200 室

住宅戸数 0 戸 → 80 戸

住宅と文化施設に囲まれ、さらに西側に接するように公園が整備され、子供たちが遊んでいる。そこで、この場所は富山市民の生活に密接した場所とする。そこで、託児所を置き、安全に隣の公園にいけるように2階部分で公園とをむすぶ。また、富山市に散在している診療所をここに集め、診療所モールとし、薬局や生活用品を扱う店を入れることで、生活が便利となることを目指した。さらに、5F以上の階を住宅とする。

改札を出てすぐの場所であり、さらに、目の前にLRTの停留所がある場所である。そこで、ここには1Fに富山のお土産を扱う店を置き、2FにはLRTを上から見下ろし、駅を眺めながら休め飲食店を置く。

住宅と商業施設に接する場所なので、市の窓口や趣味のための教室等を置くことで、市民にとって行きやすい場とするともに、駅の南側に配置することでその場での活動が多くの人の目に触れ、より活発になっていくことを目指した。さらに、5F以上の階を住宅とする。



この地域には映画館や本屋、CD・DVDレンタル店、飲み屋等をおく。これにより、この場所は業務街に囲まれているので、仕事の行き帰りに借りたり、返却することができる。また、仕事が帰りに映画を見るという活動が生まれやすくなる。さらに、6F以上の階をホテルとする。

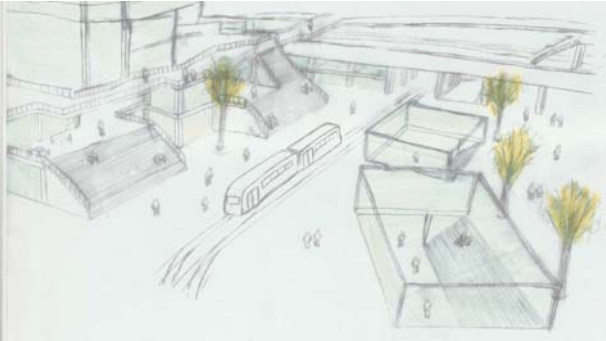
改札を出てアクセスしやすく、高架下の広いスペースを利用し、富山の特産物を扱う店を置く。2Fではその特産物が食べれる飲食店を置く。

回りを商業施設に囲まれた場所であるため、それらの連携の強化を目指す。さら、4F以上の階をホテルとする。

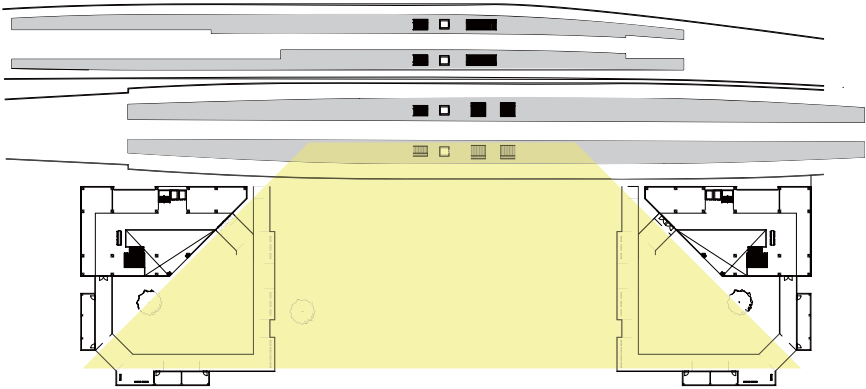
07 Detailed Plan

シンボルロード

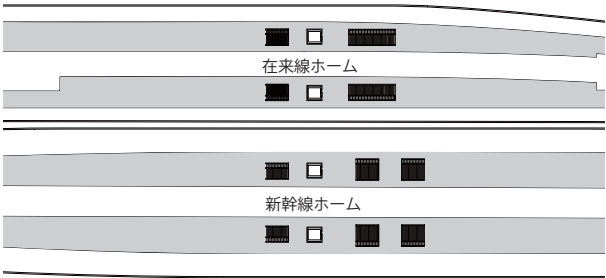
シンボルロードは二重構造とすることで、雨や雪の日でも歩きやすいようにする。また、南北の通りの街路樹であるケヤキを延長して整備し、南北の繋がりを感じさせる。さらに、駅を貫く部分はホームまでを完全に吹き抜けとし、視覚的にも南北の繋がりを感じられるようにした。また、ところどころに大階段とともに地下までの吹き抜けを設置し、地上と地下においても見られるの関係を創り出す。



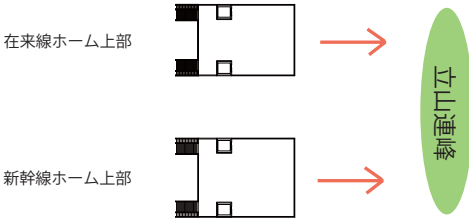
駅ホーム



駅ビルの4F以上を斜めに45度で切ること、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、東側に最もきれいに立山連峰を眺められる待合室を設ける。さらに、ホームの高さと駅ビルの3F部分の床の高さをそろえることで、お互いに見るみられるの関係を作りだす。



3F平面図 1:500

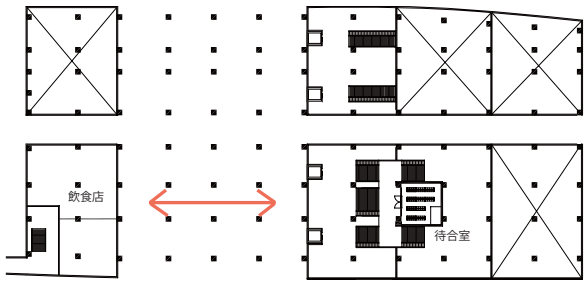


4F平面図 1:500

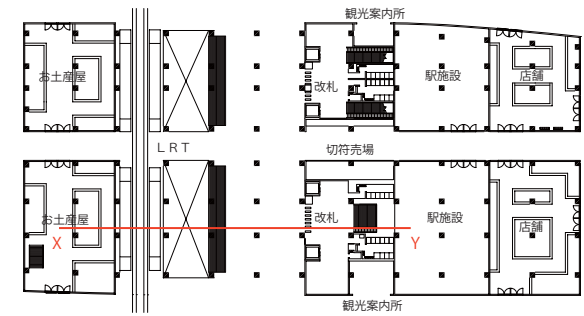


イメージ

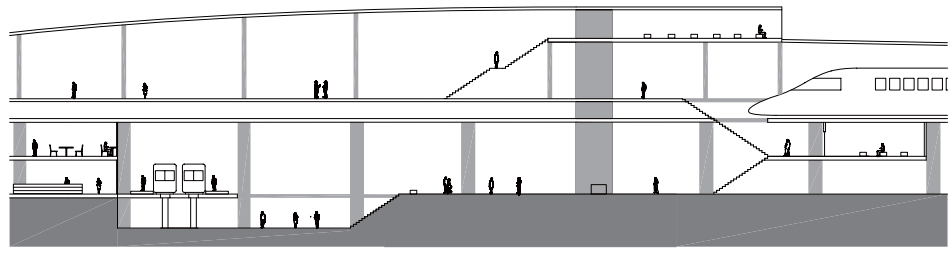
07 Detailed Plan



2F 平面図 1 : 500



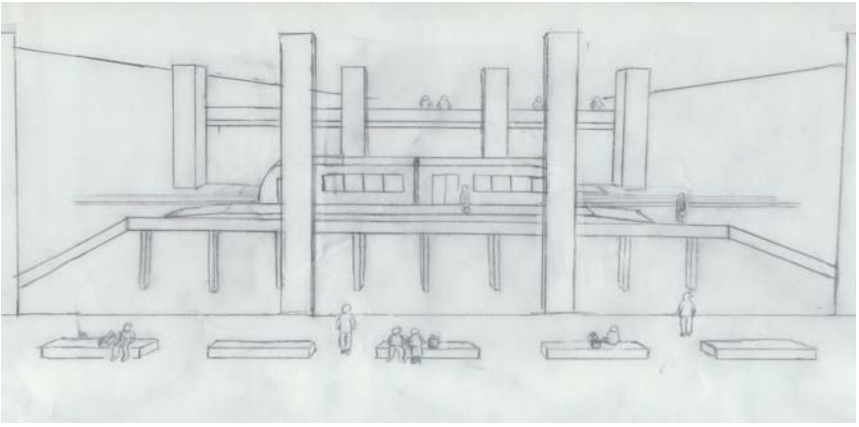
1F 平面図 1 : 500

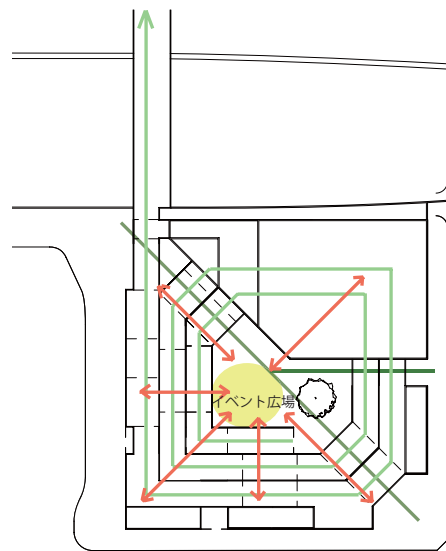


断面図 1 : 200

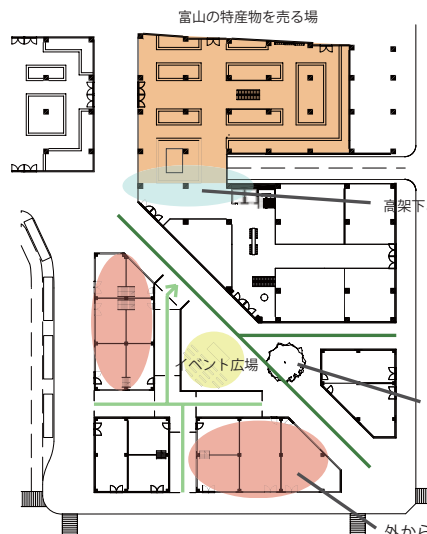
駅改札

改札を出ると、目の前にシンボルロードと、その先に LRT が見える。
特に富山のシンボルである LRT は地下まで吹き抜けの構造とすることで、目立たせている。
また、二重構造のシンボルロードを駅構内まで整備することで、南北の繋がりを強化した。
改札向い側の 2 F 部分では飲食店を設け、LRT を眺めながら食事ができるとともに、改札側との見られるの関係を創り出した。

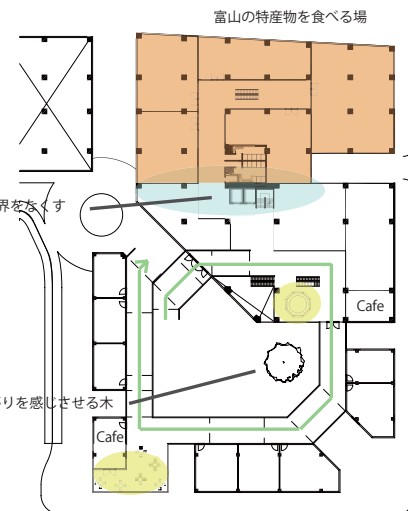




屋根伏せ図 1 : 500



1F平面図 1 : 500



2F平面図 1 : 500

- 歩行者用通路
- スロープ
- 視線
- 休める場

全体の構成

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。これにより、身障者も健常者も自然と同じ道を通ることになり、賑わいを生む。また、そのスロープの傾斜は 1/12 以下とし、国際身障者マークを表示できるようにした。

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。また、このような構造により、内側から全ての商店を見渡することができるようにしている。このような見られるの関係により、賑わいを感じられる。

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。

1F・2F部分のプラン

高架下と建物の床の高さを揃えることにより、1F・2F部分は繋げて整備し高架下と駅ビル部分との境界をなくした。

また、1F部分の店内は外から店の中を通して直接スロープに出るようにし、施設内部へ人を誘い込むようにした。

さらに施設内部にも、スロープのところどころに休める場所を設けた。

07 Detailed Plan

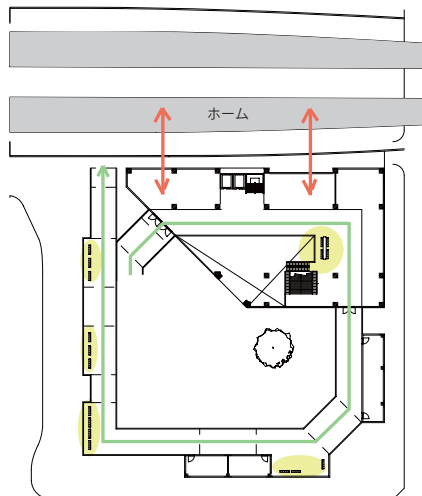
南東側商業施設詳細プラン

3 F プラン

3 F 部分はホームと床の高さを合わせ、ホーム側も全面ガラスとすることで、ビル内にいても駅を感じることができ、また、ホーム側とビル内とで見られるの関係が生まれ、賑わいを感じられるようにした。
また、3 F においてもところどころに休める場所を配置した。

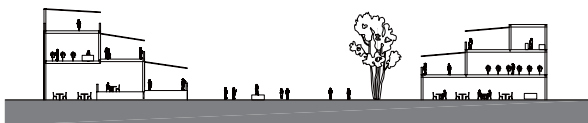
連絡通路プラン

4 F からつながる、北側の施設とを結ぶ連絡通路をホームの屋根の上に設けることで、立山連峰をきれいに眺められる場とした。
さらに、下には、新幹線が走っている様子も見ることができる。

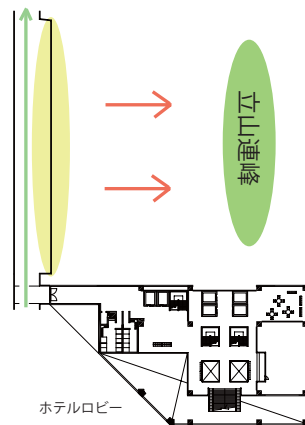


3 F 平面図 1 : 500

階段状にスロープの観客席が並び、下と上とでも視線の交錯が生まれる。また、雨日でも歩きやすいように、ガラスの天井を設け、雪が積もらないように斜めの構造とした。



断面図 1 : 300



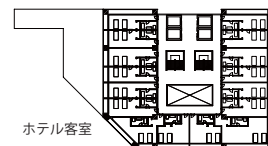
4 F 平面図 1 : 500

4 F プラン

4 F がホテルのロビーとなり、立山の眺められる位置にラウンジを置いた。また、ホテルから出る際の階段は街の方を向き、その全面を完全に三階まで吹き抜けのガラスすることで、目の前に街が広がるような場とした。

5 F プラン

5 F 以上の階はホテルの客室とした。全て階において、3 F まで抜けた吹き抜けにより、下での活動を感じられるようにした。



5 F 平面図 1 : 500

