

第1回 津駅周辺道路空間検討委員会

日時：令和3年7月12日（月） 10:30～

場所：アスト津 5階 ギャラリー1

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 事

1) 事例の紹介

1) - 1 多様なニーズに応える道路空間

説明者：柴田 芳雄 氏

(国土交通省道路局 環境安全・防災課 沿道環境専門官)

1) - 2 バスタ四日市

2) 津駅周辺空間の基本的な方向性

3) 津駅周辺道路空間 社会実験実施概要

4) その他

3. 閉 会

【資 料】

- ・ 議事次第
- ・ 出席者名簿、席次表
- ・ 設置趣旨、設置要綱、委員名簿
- ・ 資料1：(事例紹介) 多様なニーズに応える道路空間
- ・ 資料2：(事例紹介) バスタ四日市
- ・ 資料3：津駅周辺空間の基本的な方向性
- ・ 資料4：津駅周辺道路空間 社会実験実施概要

第1回 津駅周辺道路空間検討委員会 出席者名簿

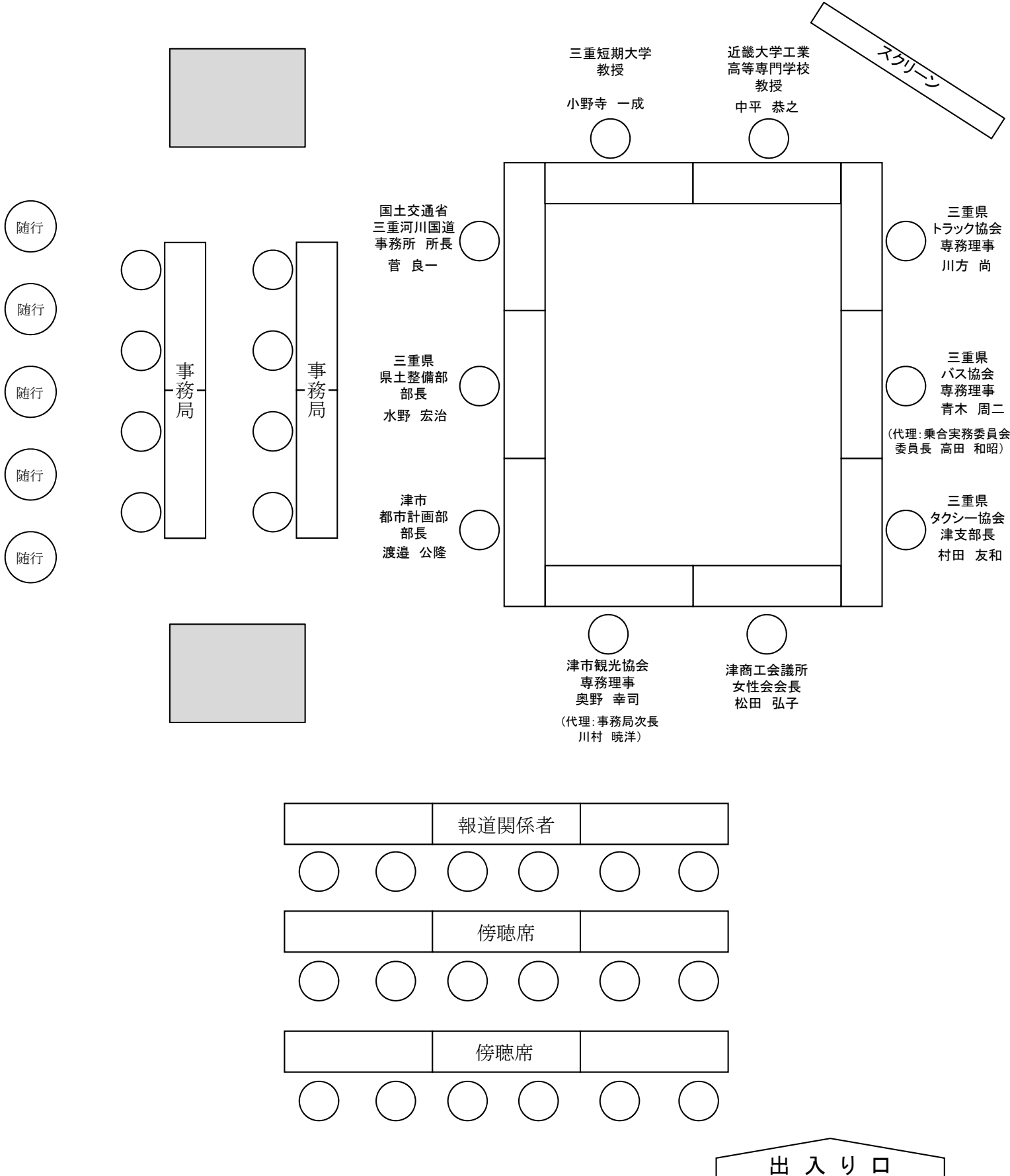
令和3年7月12日（月） 10:30～
アスト津 5階 ギャラリー1

区分	所属	氏名	出欠
1 委員長	三重短期大学生生活科学科 教授	オノデラ 小野寺 一成 カズシゲ	出席
2	近畿大学工業高等専門学校総合システム工学科 教授	ナカヒラ 中平 恭之 ヤスユキ	出席
3	三重県トラック協会 専務理事	カワカタ 川方 尚 ヒサシ	出席
4	三重県バス協会 専務理事	アオキ 青木 周二 シュウジ	代理 乗合実務委員会委員長 (三重交通株バス営業部長) 高田 和昭
5	三重県タクシー協会 津支部長	ムラタ 村田 友和 トモカズ	出席
6 委員	津商工会議所 女性会 会長	マツダ 松田 弘子 ヒロコ	出席
7	津市観光協会 専務理事	オノ 奥野 幸司 コウジ	代理 事務局次長 川村 暁洋
8	国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所 所長	スガ 菅 良一 リョウイチ	出席
9	三重県県土整備部 部長	ミノ 水野 宏治 コウジ	出席
10	津市都市計画部 部長	ワタナベ 渡邊 公隆 コウリュウ	出席

事務局	国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所 計画課
	三重県県土整備部 道路企画課
	津市都市計画部 都市政策課

第1回 津駅周辺道路空間検討委員会 席次表

令和3年7月12日（月） 10:30～
アスト津 5階 ギャラリー1



第1回 津駅周辺道路空間検討委員会 サテライト会場 案内図

令和3年7月12日（月） 10:30～
アスト津 5階 ギャラリー2

スクリーン

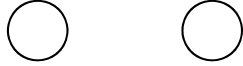
傍聴席



傍聴席



傍聴席



傍聴席



傍聴席



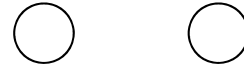
傍聴席



傍聴席



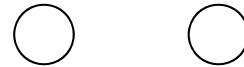
傍聴席



傍聴席



傍聴席



傍聴席



傍聴席



出入口



令和3年7月12日
国土交通省中部地方整備局
三重河川国道事務所
三 重 県
津 市

「津駅周辺道路空間検討委員会」の設置について

（設置趣旨）

現在の津駅周辺空間が形成されてから約半世紀、新型コロナウイルスや少子高齢化、災害の頻発化・激甚化、交通ネットワークの進展、AIをはじめとしたデジタル技術革新の加速など、今、時代が大きく変化している。こうした状況に対応し、10年後、20年後の未来を見据えた更なる発展を実現するため、津駅周辺空間を新たなステージへ進化していく必要がある。

地方都市が主役のポストコロナ時代において、みえ県都の顔となり、地域の活力を引き出し、災害にも強い空間へと再生するため、令和2年度に三重県・津市は「津駅周辺空間の基本的な方向性」を取りまとめた。

基本的な方向性では、①公共交通の利便性の強化、浸水等の災害時の対応の強化、②歩行者の賑わいや滞留機能の強化、③東西連携の強化、④駅周辺の回遊性の強化、⑤官民協働によるマネジメント・ユニバーサルデザイン・デジタル化・周辺地域との連携を行い、新たな技術や仕組みを積極的に取り入れながら継続的な進化を図ることとしている。

については、基本的な方向性を踏まえ、有識者、交通関係者、経済関係者および行政等が、さまざまな立場や観点から幅広く意見交換を行い、津駅周辺道路空間の整備方針の策定に向け、計画の具体化を図ることを目的として、「津駅周辺道路空間検討委員会」を設置するものとする。

津駅周辺道路空間検討委員会 設置要綱

(設置)

第1条 津駅周辺空間の基本的な方向性(2021.3策定)をふまえ、専門的な知見等から幅広く意見聴取し、整備方針案を策定することを目的として、津駅周辺道路空間検討委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、様々な観点から検討及び協議し、意見を述べ、整備方針案を策定するものとする。

(組織)

第3条 委員会は、有識者、交通関係者、経済関係者、各行政機関をもって構成する。

2 委員の任期は、委員会の所掌事務が完了するまでとする。

(委員長)

第4条 委員会に委員長を置き、学識経験者である委員がこれを務める。

2 委員長は、会務を総理する。

3 委員長に事故あるときは、あらかじめ委員長が指名した委員がその職務を代理する。

(会議)

第5条 委員会の会議は、委員長が招集する。

2 会議の議長は、委員長をもって充てる。

3 委員長は、必要があると認めるときには、委員会の会議に委員以外の者の出席を求めて意見を聞くことができる。

(代理出席)

第6条 交通関係者、経済関係者、各行政機関関係者において、やむを得ない事情により委員会に出席できないときは、代理者を出席させることができる。

(検討部会)

第7条 委員会は、必要に応じて検討部会を設置することができる。

(守秘義務)

第8条 各委員は、個人情報や公開することが不適當な情報を漏らしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

(公開)

第9条 委員会の会議は、原則公開とする。ただし、委員長は、公開することにより公正かつ円滑な会議運営に著しい支障が生ずると認められるなど、特別な理由がある場合には、非公開とすることができる。

(事務局)

第10条 会議の運営に関わる事務を行わせるため、事務局を置くものとする。

2 事務局は、国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所計画課、三重県県土整備部道路企画課、津市都市計画部都市政策課に置くものとする。

(補則)

第11条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

津駅周辺道路空間検討委員会 委員名簿

所 属		役 職	氏 名 (敬称略)
有識者	三重短期大学 生活科学科	教授	小野寺 一成
	近畿大学工業高等専門学校 総合システム工学科	教授	中平 恭之
交通 関係者	三重県トラック協会	専務理事	川方 尚
	三重県バス協会	専務理事	青木 周二
	三重県タクシー協会	津支部長	村田 友和
経済 関係者	津商工会議所 女性会	会長	松田 弘子
	津市観光協会	専務理事	奥野 幸司
行政 関係者	国土交通省 三重河川国道事務所	所長	菅 良一
	三重県県土整備部	部長	水野 宏治
	津市都市計画部	部長	渡邊 公隆

多様なニーズに応える道路空間

国土交通省 道路局 環境安全・防災課
沿道環境専門官 柴田 芳雄

令和3年7月

本日の話題

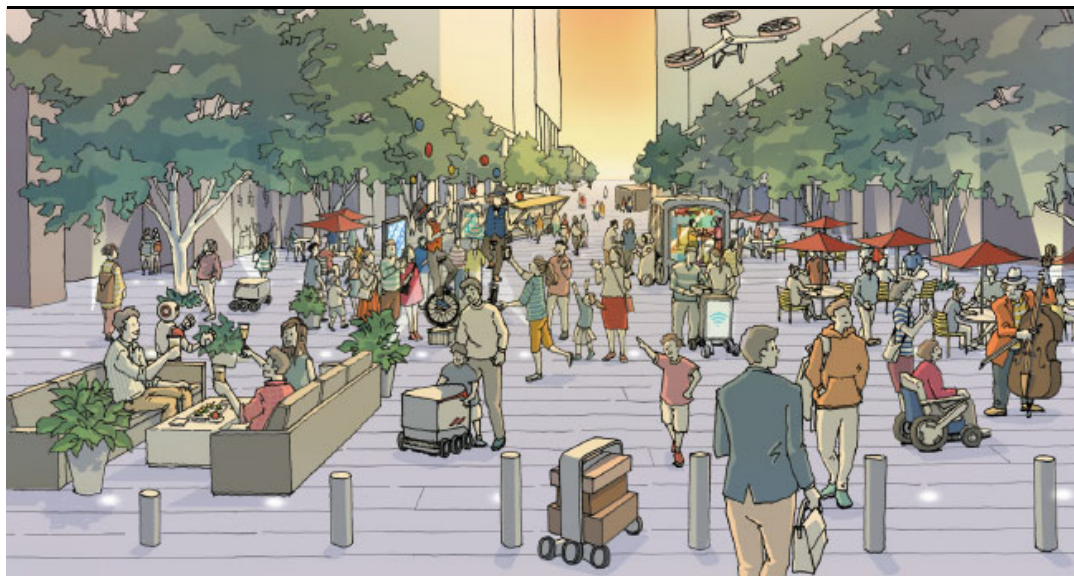
1. 多様なニーズに応える道路空間の構築
2. ほこみち(歩行者利便増進道路)制度

本日の話題

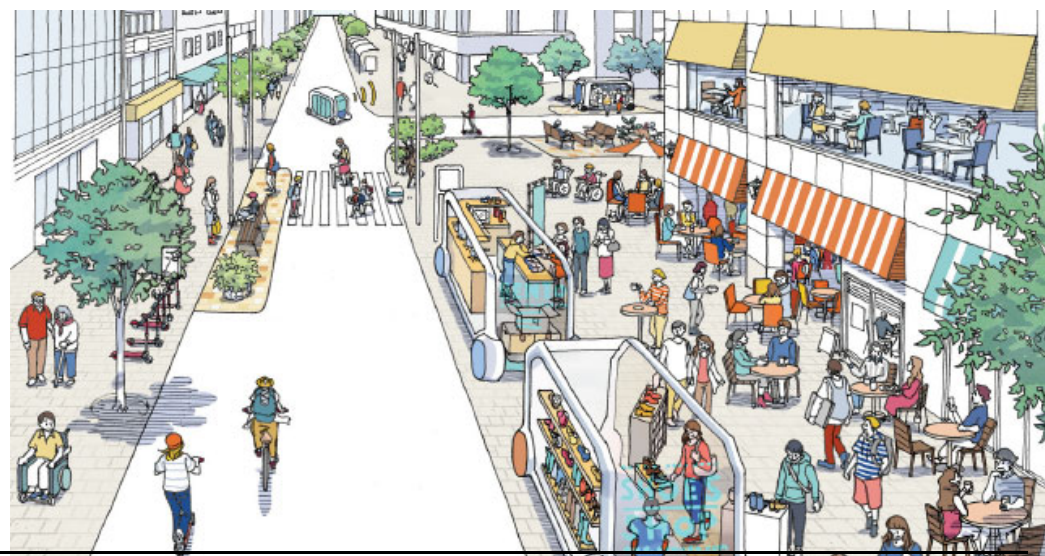
- 1. 多様なニーズに応える道路空間の構築**
2. ほこみち(歩行者利便増進道路)制度

多様化する道路空間へのニーズの変遷

- 国土交通省道路局では、令和2年6月、今後の道路政策に係るビジョンとして、「2040年、道路の景色が変わる」を発表。
- 将来、予測される様々な「道路の景色」を紹介。



人中心の空間として再編した、
まちのメインストリート

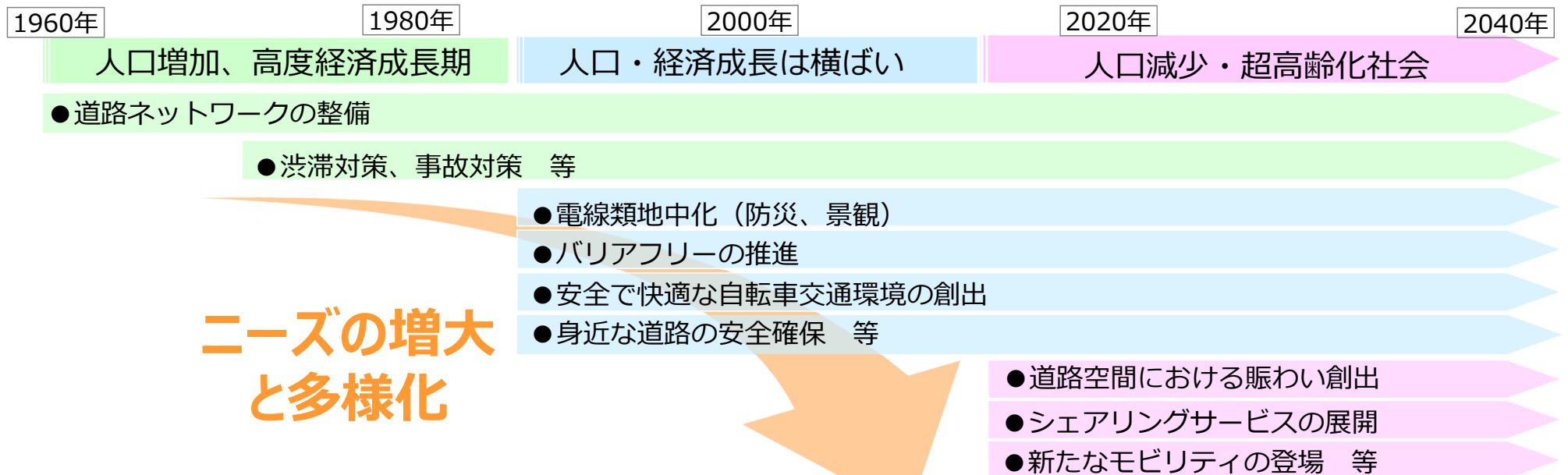


曜日や時間帯に応じて道路空間
の使い方が変わるマネジメント

多様化する道路空間へのニーズの変遷

- 社会・経済情勢の変化や新技術の登場に伴い、道路空間に対するニーズが多様化。
- 従来の通行の機能に加え、賑わい空間の創出、安全・安心、新たなモビリティの通行に対応した機能が必要になるなど、人中心に関するニーズが高まっている。
- 地域の状況やそれぞれの道路の役割を見据えつつ、求められる機能を道路ごとに分担する考え方・手法の整理が必要。

時代とともに多様化してきた道路空間へのニーズ



ユニバーサル
デザイン化され
た通行空間



道路空間
での賑わい
創出



小型モビリティの
通行スペース



ポイント① エリア内の複数の道路での機能分担

ポイント② 場所や時間に応じた道路の柔軟な使い分け

ポイント③ 関係者との合意形成の進め方

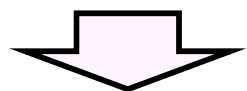
ポイント① エリア内の複数の道路での機能分担

- 通過交通は幹線道路ネットワークでの処理することを前提に、沿道状況や利用形態、人と車のバランス等を考慮し、多様なニーズをエリア内の複数の道路で機能分担

【万代島ルート整備・促進と道路機能の役割分担(新潟市)】

<整備前>

- ・ 榎谷小路には様々な交通が集中
- ・ 来街者にとって分かりにくい交通案内
- ・ 違法駐車などによる交通環境の阻害
- ・ 駐輪、荷捌き、交通事故などへの対応

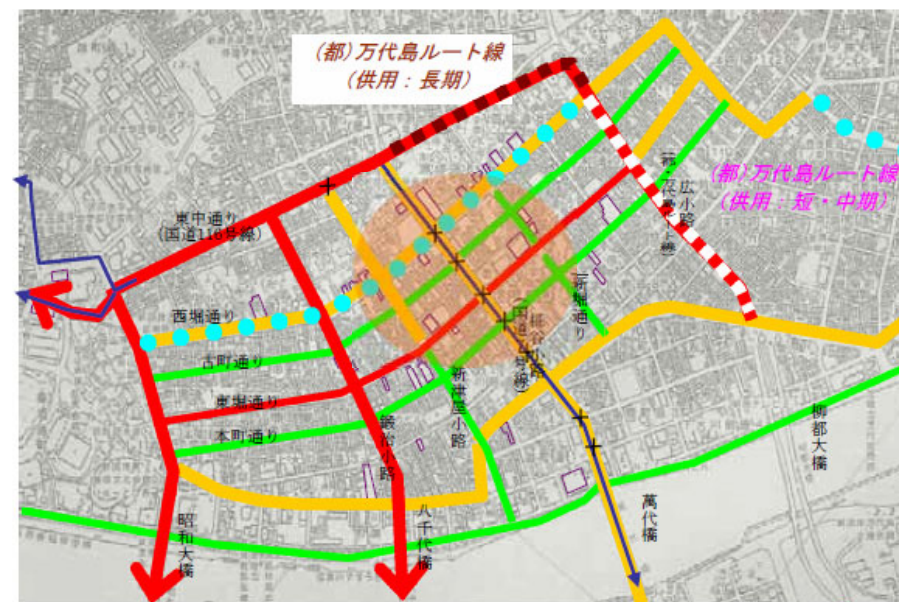


<整備後>

- ・ まちなかを快適に移動できる利便性の高い公共交通を実現
- ・ 万代島ルート線の整備と道路の機能分担による適正な交通の分散・誘導
- ・ 道路空間の多様な利活用
- ・ 回遊性の高い歩行者空間



道路機能の役割分担イメージ図

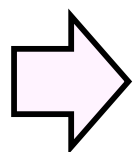
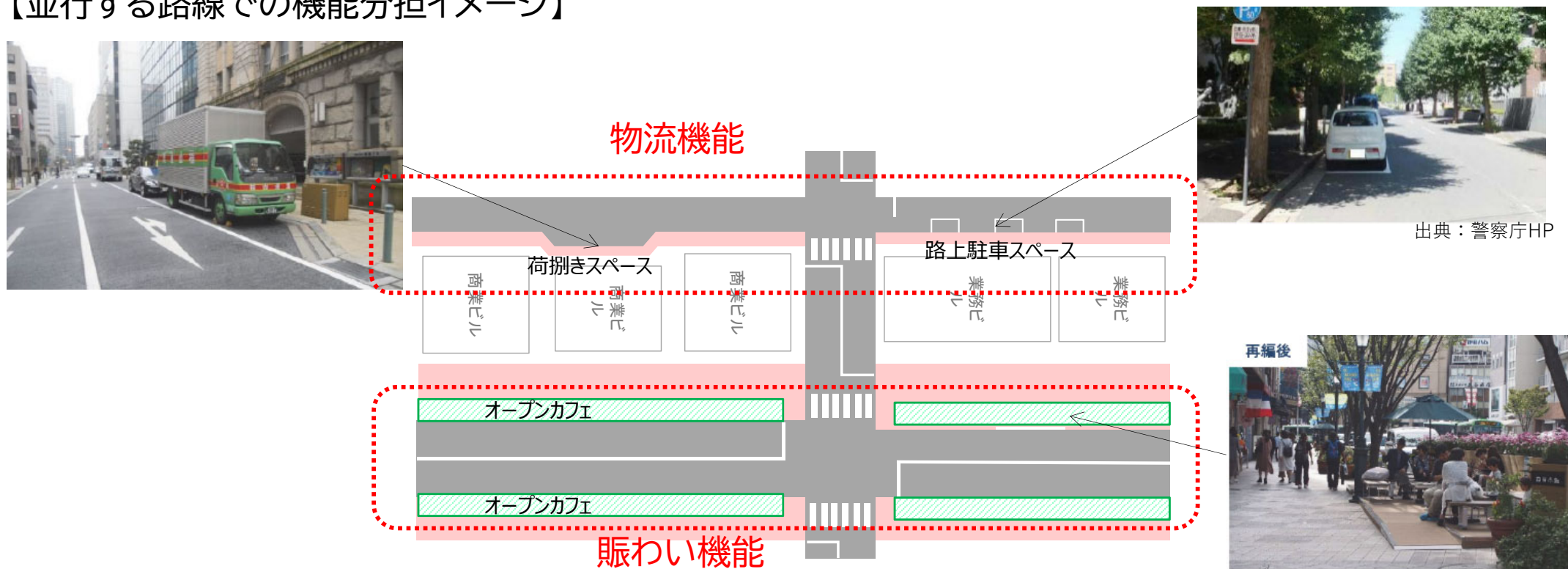


- トラフィック重視路線 (Traffic Priority Route)
- 沿道アクセス重視路線 (Access Priority Route)
- 地区道路重視路線 (Local Road Priority Route)
- 公共交通重視路線 (Public Transport Priority Route)
- 環境・景観重視路線 (Environment/Landscape Priority Route)
- 面的な歩行者空間ゾーン賑わい地区 (中心商業業務地区) (Planar Pedestrian Space Zone Vibrant Area (Central Commercial/Business Area))
- × 右折禁止交差点 (Right Turn Prohibition Intersection)
- 駐車場 (Parking Lot)

ポイント① エリア内の複数の道路での機能分担

- 強化したい、付加させたい機能を検討しながら、路線ごとに、どのように機能を分担するのかを検討
- 公共交通や物流に関する機能が整備されている目抜き通りで、賑わい空間の創出に取り組む際、物流に関する機能を目抜き通りから周辺の道路に転換する、といった分担が考えられる。

【並行する路線での機能分担イメージ】



- ・道路再編にあたっては、現状の道路利用を把握した上で将来的なニーズも含め、必要な機能をエリア内の道路で分担することが必要
- ・この際、まちづくりのビジョン等と整合を図りながら検討することが重要

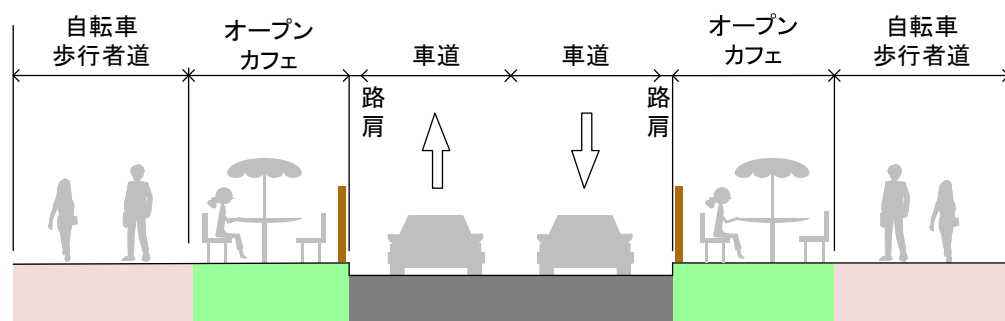
ポイント② 場所や時間に応じた道路の柔軟な使い分け

道路のニーズに対して十分なスペースが取れる場合の例

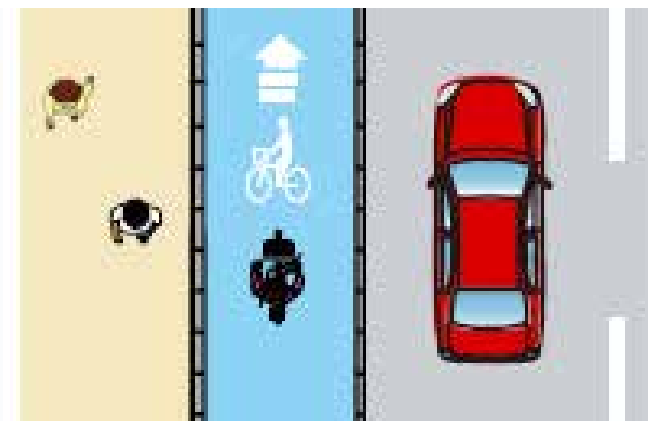
- ① 幅員構成を見直し、オープンカフェやパークレットの設置により、休憩、交流、食事等のための空間を確保
- ② 自転車や新たなモビリティのための安全で快適な通行空間の確保

等

【歩行者の利便増進を図る空間】



【自転車や新たなモビリティのための通行空間】



オープンカフェ



パークレット



自転車専用通行帯



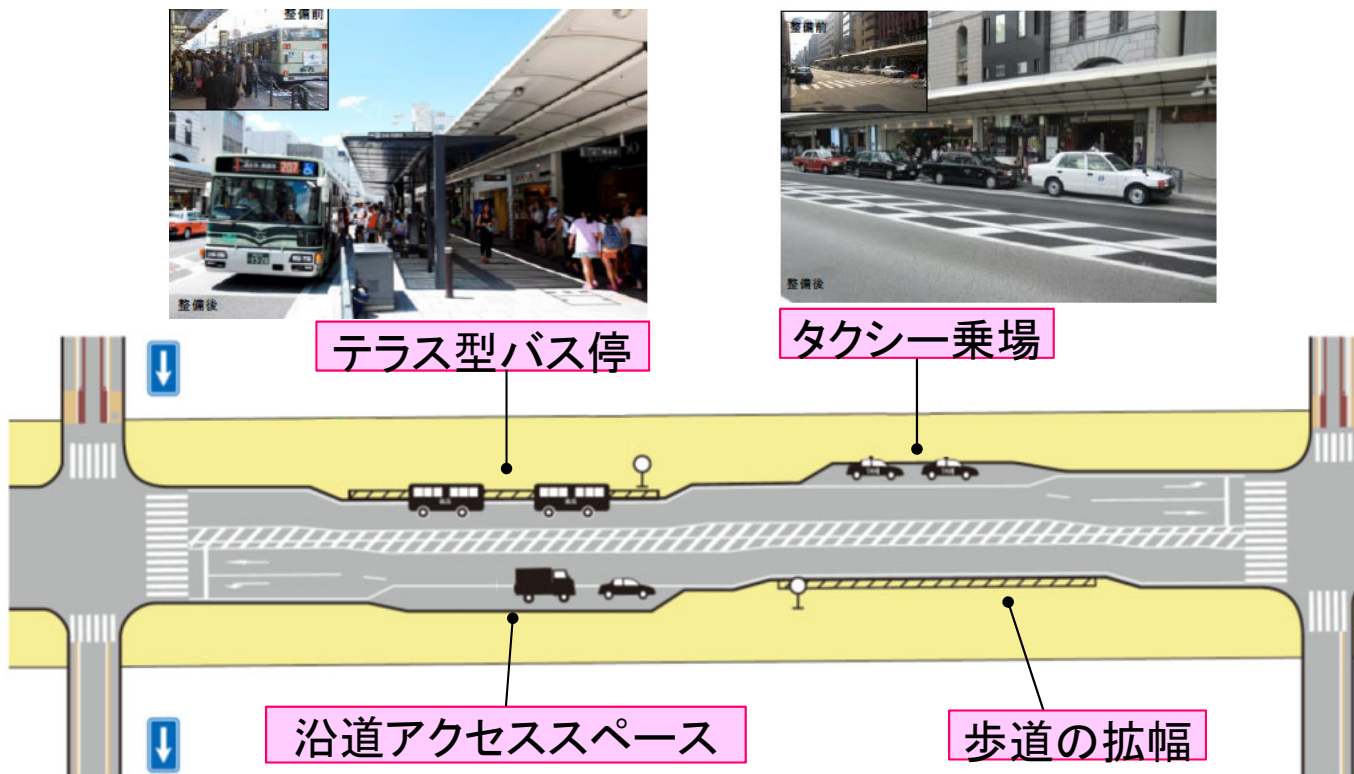
低速モビリティ



ポイント② 場所や時間に応じた道路の柔軟な使い分け

道路のニーズに対して十分なスペースが取れない場合の例①

路肩をピンポイントで活用し、荷捌きスペースや公共交通の乗降場やシェアサービスのポートを設置



シェアサイクル用駐輪スペース



路上駐車スペース



出典：警察庁HP

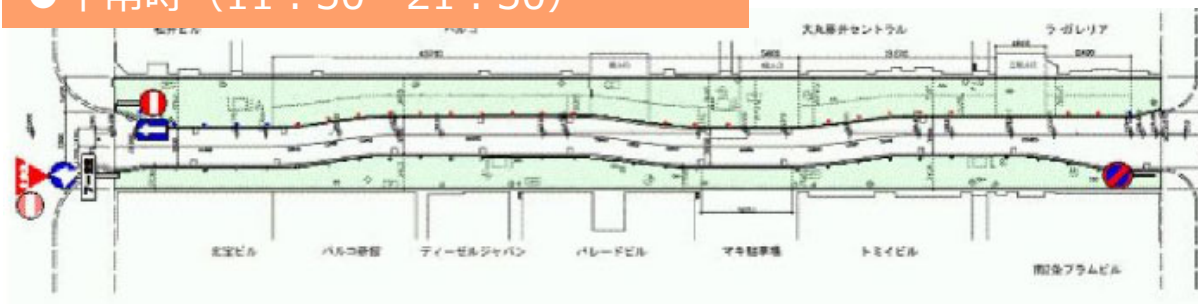
ポイント② 場所や時間に応じた道路の柔軟な使い分け

道路のニーズに対して十分なスペースが取れない場合の例②

時間帯ごとのニーズに着目し、道路の幅員構成は変えずに時間帯に応じて使い方を変える

【歩行者空間と荷捌きスペースの使い分け】

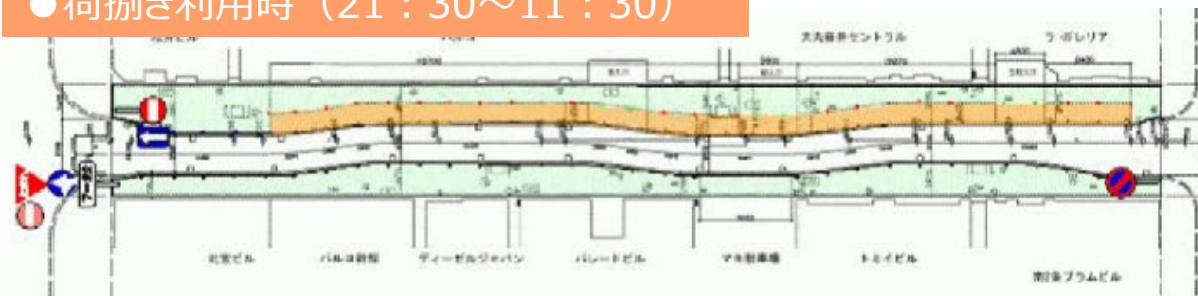
● 平常時 (11:30~21:30)



● 平常時(11:30~21:30)



● 荷捌き利用時 (21:30~11:30)



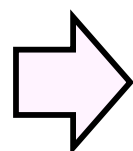
● 荷捌き利用時(21:30~11:30)



■ : 荷捌きスペース

出典：札幌市HP

出典：日本みち研究所



従来の道路再編手法だけではなく、道路のニーズや現地の状況を踏まえて、工夫が可能

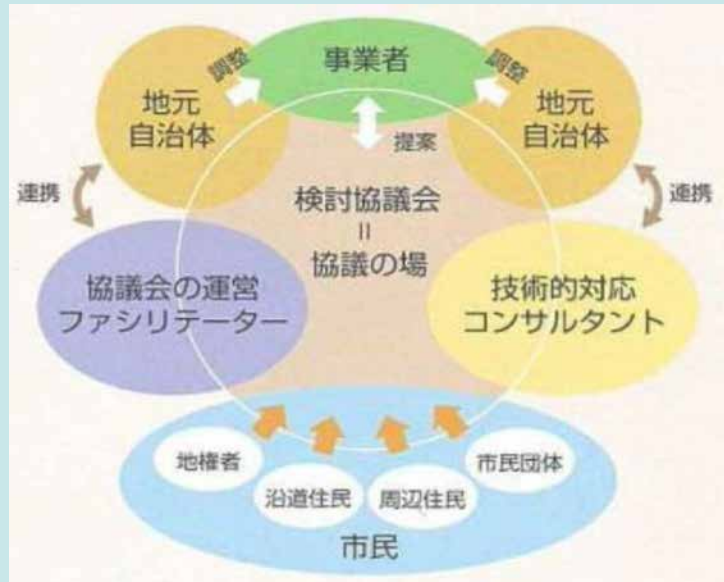
ポイント③ 関係者との合意形成の進め方

- 合意形成及び事業推進のためには、「つかう側」の住民・事業者と「つくる側」の行政等が一体となった協働体制を早い段階から構築することが重要。

◇ 協議会・ワークショップを通じた検討・議論

【調布保谷線（調布・三鷹区間）】（東京都）

- 調布保谷線は都施工の延長14.2kmの都市計画道路で、途中約2kmの住宅地域通過区間では、特に周辺環境への配慮が求められた。
- 地域住民、地元自治体、東京都、コンサルタント、まちづくりの専門家からなる協議会を設立し、環境施設帯の整備内容を検討した。
- そこでは、ワークショップや現地への実物大モデルの設置を通じて議論を重ね、その結果を全体計画へ反映させた。



東京都提供

◇ 議論の場で地域づくりへの参画意識を醸成

【早川堀通り】（新潟県新潟市）

- 地域住民による「早川堀通り周辺まちづくりを考える会」が組織され、市への提言、行政からの意向伝達、地域住民からの意見、工事関係者からの相談等、相互の仲介役となり合意形成が進められた。



勉強会

⇒ 住民・行政・事業者等が一体となった協働体制をつくり、地域の将来像や基本方針を共有した上で取組を計画・実施していくことが必要

ケーススタディ地区での検討

- 国土交通省道路局では、多様なニーズに応える道路の実現に向け、ガイドラインを作成中
- 既存の資料等で収集できない情報について、ケーススタディを実施し、知見を収集
- ケーススタディ地区での検討を通じ、地域での機能分担や道路空間の柔軟な使い分け方、合意形成手法や評価方法等について検証

	検討主体	対象路線	事業概要
①	仙台市	宮城野通	JR仙台駅から楽天スタジアムまでの宮城野通において、ほこみちの活用によるキッチンカーの出店、小型モビリティやループ型バスなどの導入を検討
②	さいたま市	大宮駅西口の駅前通り	大宮駅西口において、歩行者優先の空間創出を目指した道路再編を検討
③	千代田区	東京都千代田区大手町、丸の内、有楽町地区の道路	スマートシティ化を推進し、エリアの創造性・快適性・効率性の向上・街のリ・デザインを目指し、新たなモビリティ等の普及に合わせた道路空間の再編等を検討
④	三重県	津駅前の県道津停車場線	県都の玄関口である駅前通りに、人中心の賑わいを創出するため、車線数減少による歩道拡幅やほこみち等の取組を検討
⑤	福山市	市道福山駅西町線の一部	三之丸町周辺エリアにおいて、拠点間をつなぐ道路空間の賑わい創出の取組などを検討

本日のトピック

1. 多様なニーズに応える道路空間の構築
2. **ほこみち(歩行者利便増進道路)制度**

- 令和2年6月5日から、直轄国道について、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等を支援するための緊急措置として沿道飲食店等の路上利用の占用許可基準を緩和する特例措置を導入
- 地方公共団体に対しても、同様の措置の実施検討を依頼する文書を発出
- 1月19日時点で、全国の約150の自治体で特例措置の適用事例があり、占用許可件数は全国で約360件



(国道17号：文京区千石)



(栃木県宇都宮市)

ほこみち(歩行者利便増進道路)

- 「道路空間を街の活性化に活用したい」「歩道にカフェやベンチを置いてゆっくり滞在できる空間にしたい」など、道路への新しいニーズの高まり。
- このような道路空間の構築を行いやすいよう、改正道路法（R2.5.20成立、R2.11.25施行）において、新たに「歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）」制度を創設。
- 道路管理者が指定した道路（新たな道路構造基準への適応が必要）では、歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間を整備することが可能

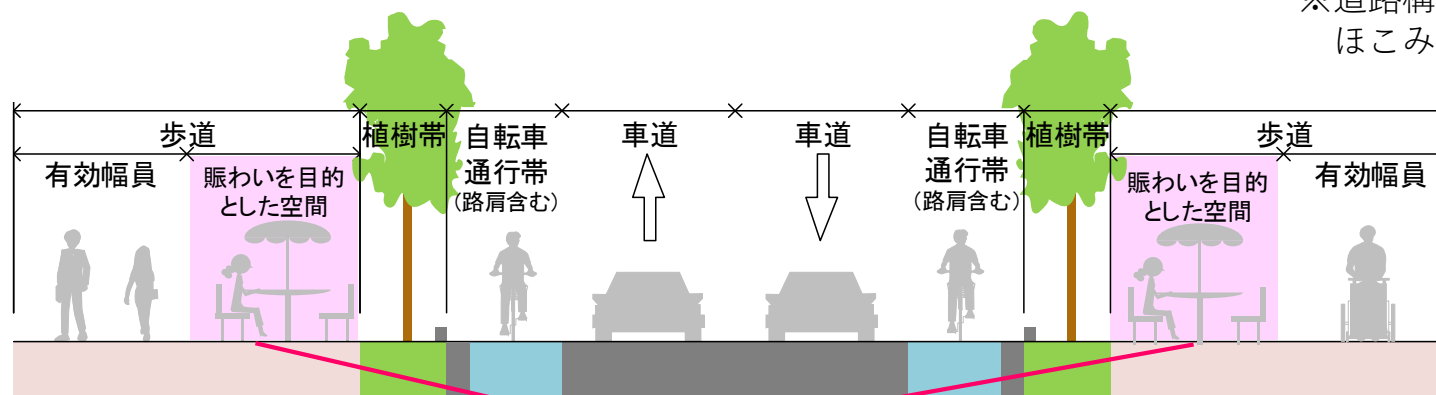
歩行者利便増進道路：

「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指し、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定制度

【構造基準に関する特徴（メリット）】

- ・ 車線を減らして歩道を広げるなどして、歩道等の中に（通行区間とは別に）
歩行者の滞留・賑わい空間を定めることが可能となります。

※道路構造の変更がなくても、ほこみちは指定可能

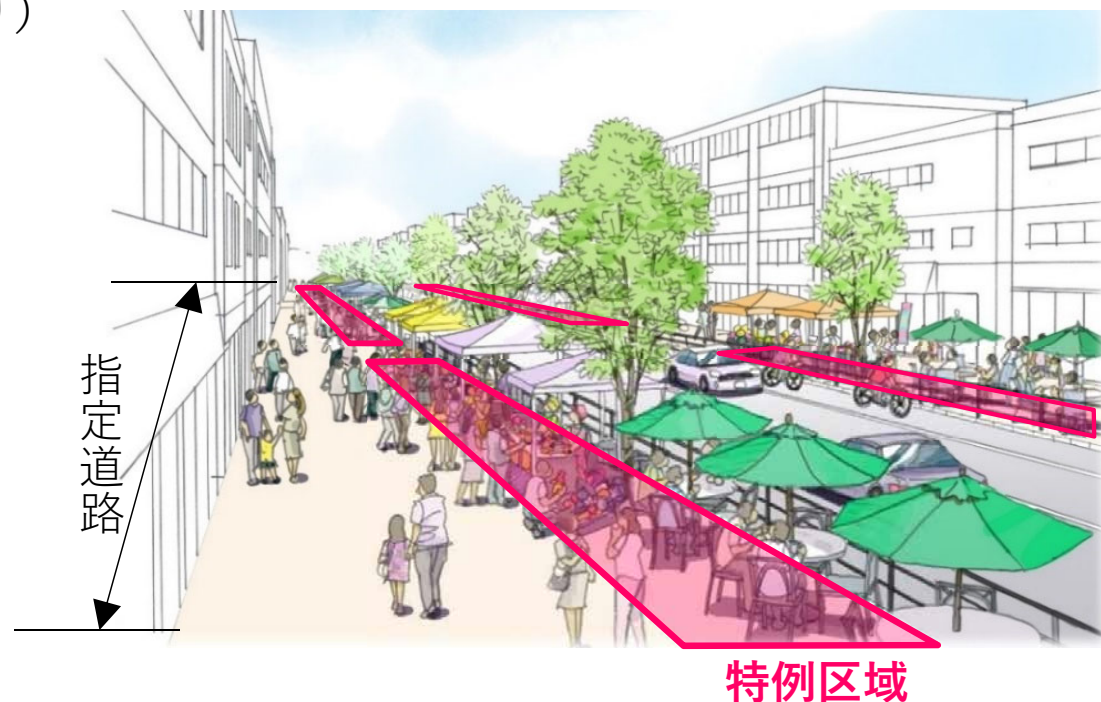


歩行者の利便増進を図る空間

ほこみち(歩行者利便増進道路)

【道路占用に関する特徴（メリット）】

- ・ 指定道路内に定めた利便増進誘導区域（特例区域）では、道路占用許可が柔軟に認められます。
 - ⇒ “無余地性”の基準が除外され、**カフェやベンチ等の占用物件が置きやすくなります。**
- ・ 道路空間を活用する者（=占用者）を公募により選定することが可能になります。
 - この場合には、最長20年の占用が可能となります（通常は5年）
 - ⇒ **民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能となります。**
 - ⇒ **テラス付きの飲食店など、初期投資の高い施設も参入しやすくなります。**
 - ⇒ 従前から占用されている場合等は、公募を行う必要はありません。（ただし、占用期間は通常どおり）



道路空間の活用に関する主な制度

項目	制度（事業）概要	場所	占用許可期間	占用物件	道路の構造に関する基準
歩行者利便増進道路（道路法）R2～ 新規	道路管理者 が歩行者利便増進道路を指定し、利便増進誘導区域を設けることにより、オープンカフェや露店等の設置にかかる道路占用許可基準(無余地性)を緩和する制度	利便増進誘導区域	20年 (公募占用の場合)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広告塔又は看板（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの） ・ 標識、旗ざお、幕及びアーチ ・ ベンチ、街灯その他これらに類する工作物 ・ 食事施設、購買施設その他これらに類する施設 ・ 自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの ・ 集会等の催しのために設けられる露店、商品置場その他これらに類する施設 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」への適合義務 ・ 歩行者利便増進施設等を設置するための滞留の用に供する部分の設置規定
国家戦略特区区域計画（国家戦略特別区域法）H26～	地方公共団体を含む区域会議において計画を作成し、内閣総理大臣の認定を受けることにより、国際的活動拠点の形成に資する都市機能の高度化のために道路占用許可基準(無余地性)を緩和する制度	国家戦略特別区域	5年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広告塔又は看板（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの） ・ 標識 ・ ベンチ、街灯その他これらに類する工作物 ・ 食事施設、購買施設その他これらに類する施設 ・ 自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの ・ 競技会等の催し（※）のために設けられる露店、商品置場その他これらに類する施設並びに旗ざお、幕及びアーチ ※相当数の来訪者等の参加が見込まれるものに限る。	・ なし
中心市街地活性化基本計画（中心市街地の活性化に関する法律）H26～	地方公共団体が計画へ位置付けることにより、中心市街地活性化のためのオープンカフェや露店等の設置にかかる道路占用許可基準(無余地性)を緩和する制度 ※計画の記載に係る道路管理者の同意	中心市街地活性化計画区域	5年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広告塔又は看板（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの） ・ 食事施設、購買施設その他これらに類する施設 ・ 自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの 	・ なし
都市再生整備計画（都市再生特別措置法）H23～	地方公共団体が計画へ位置付けることにより、まちなぎわいや交流の場の創出にかかる道路占用許可基準(無余地性)を緩和する制度 ※計画の記載に係る道路管理者の同意	特例道路占用区域	5年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広告塔又は看板（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの） ・ 食事施設、購買施設その他これらに類する施設 ・ 自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの 	・ なし

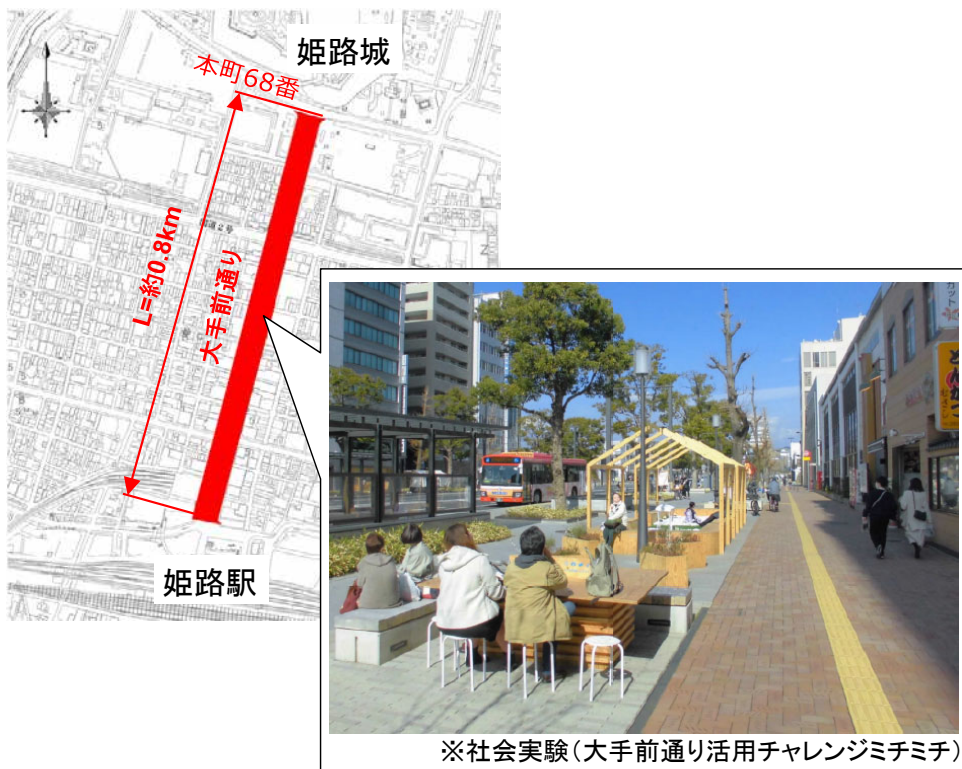
8自治体、21路線でほこみち指定済み。(令和3年6月4日時点)

道路管理者	路線	指定日 (路線)
大阪市	国道25号(御堂筋)	R3.2.12
神戸市	市道三宮中央通り線	R3.2.12
姫路市	市道幹第1号線	R3.2.12
岡山市	市道駅前町6号線 等 3路線	R3.3.4
長野県	国道141号、県道79号小諸上田線	R3.3.25
	県道松代篠ノ井線、県道清野篠ノ井停車場線	R3.6.4
甲府市	市道156号春日深線	R3.3.25
松本市	市道1059号線 等 7路線	R3.3.31
宇部市	市道常盤通り宇部新川駅線 等 3路線	R3.4.1

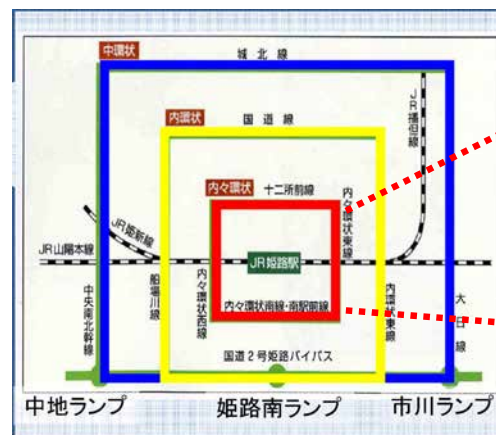
ほこみち指定箇所 — 姫路市 —

経緯	<ul style="list-style-type: none"> ○姫路駅と世界文化遺産「姫路城」を結ぶ大手前通りの歩行者の回遊性向上や賑わい創出を検討 ○周辺環状道路(内々環状道路網)の完成で交通負荷が低減したことにより、大手前通の車線数減少、歩道拡幅、自転車走行空間創出、トランジットモール化を実施 ○R3.2.12ほこみち指定（路線指定のみ）、R4.4占用開始予定 	
概要	【指定道路】 ：大手前線 【占用】 ：公募による占用（予定）	【占用料】 ：検討中 【占用者】 ：公募により決定（予定） 【占用期間】 ：検討中

○ほこみち指定箇所



○姫路市幹線道路網計画



周辺環状道路網整備

↓
大手前通りの
交通負荷 減

↓
大手前通りを
「車」中心から
「人」中心の空間へ

大手前通り

車線数減少(6車線から2車線)、歩道拡幅、
自転車走行空間創出、トランジットモール

隣接道路

駅前広場(一般車送迎用、大手前通り東西
に整備)、荷捌きスペース(東側駅前広場)

参考：姫路駅 乗車人員：約5.1万人／日 (JR)
 津駅 乗車人員：約2万人／日
 (JR、近鉄、伊勢 合算)
 ※令和元年度時点

ほこみち指定箇所 — 姫路市 —

経緯	○姫路駅と世界文化遺産「姫路城」を結ぶ大手前通りの歩行者の回遊性向上や賑わい創出を検討 ○周辺環状道路(内々環状道路網)の完成で交通負荷が低減したことにより、大手前通の車線数減少、歩道拡幅、自転車走行空間創出、トランジットモール化を実施 ○R3.2.12ほこみち指定（路線指定のみ）、R4.4占用開始予定	
概要	【指定道路】 ：大手前線 【占用】 ：公募による占用（予定）	【占用料】 ：検討中 【占用者】 ：公募により決定（予定） 【占用期間】 ：検討中

○大手前通り再整備の方針

「歩いて楽しい、大好きなお城への道」
 ～「ひと」が集い「まち」とつながる大手前通り～



中曲輪・城前庭ゾーン
 ◆ 姫路城を感じる静かな
 休息空間
 姫路城との調和を意識
 した整備

商業賑わい・活用ゾーン
 ◆ 市民主体の活用による
 賑わい空間
 ウッドデッキなど利活用
 スペースを整備し、賑
 わいの核となる空間

外曲輪・おもてなしゾーン
 ◆ 緑と花のおもてなし
 空間
 モニュメントとベンチ、
 花壇が一体となった休
 息空間を整備

○体制の構築、関係者との合意形成

積極的な市民参加を通じた合意形成の実施

市による「姫路駅北駅前広場整備推進会議」の設置に並行して、NPO法人が市民への状況周知や関係者との合意形成を図るため、ワークショップや市民フォーラム等を開催し、駅前広場と大手前通りの整備案や空間の活用方法等の議論を実施。



▲ 学生と市民によるシャレットワークショップ（平成20年）



▲ 姫路駅前広場活用協議会（平成24年～）



▲ 大手前通りパレード（平成22年）



▲ 駅前バリアフリー体験・車イス試乗会（平成24年）

ほこみち指定箇所 — 神戸市 —

経緯	○三宮中央通りの整備とともにまちづくり協議会の設立、オープンカフェ、KOBEパークレット等の道路利活用の取組み（H13～） ○コロナ占用特例(オープンカフェ) 開始(R2.8) ○若手中心にまちづくり協議会企画運営部会が設立、ほこみちの指定要望（R2.10） ○企画運営部会との道路空間活用の協議を経て、ほこみち制度運用開始（R3.4）	
概要	【指定道路】 ：三宮中央通り線 【占用条件】 ：利便増進誘導区域内であって、占用計画に基づくもの	【占用料】 ：90%減額 【占用者】 ：三宮中央通りまちづくり協議会 【占用期間】 ：5年以内

○ほこみち指定箇所



○課題と対策

神戸市

- ・管理者と占用者が分かりやすい区域の明示
→ほこみちプレートの設置
- ・協議会以外の事業者による利便増進施設の占用申請への対応
→協議会からの利便増進計画に基づく占用についてのみ許可
- ・建設工事などに伴う道路占用・使用許可の取り扱い
→施工業者が協議会との事前調整を経る仕組みづくり

まちづくり協議会

- ・ほこみち対応の体制づくり
→ほこみち活用のコーディネートや、第三者との道路占用・使用の協議など、新たに増加する事務への対応体制
- ・指定後の占用料
→コロナ占用特例時に無償であった占用料及び運営に係る経費を稼ぐための仕組みやルールづくりを今後検討



ほこみち指定箇所 — 神戸市 —

○パークレットによる路肩の利活用

パークレット：主に路肩や停車帯を活用し、賑わい空間創出のための滞留・休憩スペースを生み出す取り組み

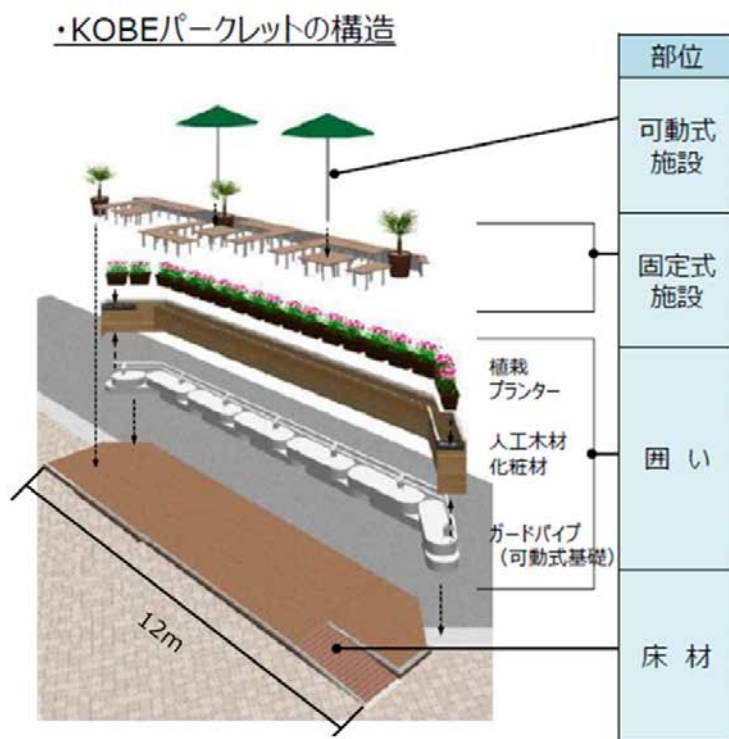
- ・歩道拡幅等の工事が行わなくとも可能なため、整備コストが抑えられる
- ・車道の一部をパークレット化することにより、迷惑駐車対策として効果が期待される
- ・パークレット壁面広告による協賛金をまちづくり活動に充填
- ・道路管理活用協定を市とまちづくり協議会で締結



(整備前)



(整備後)

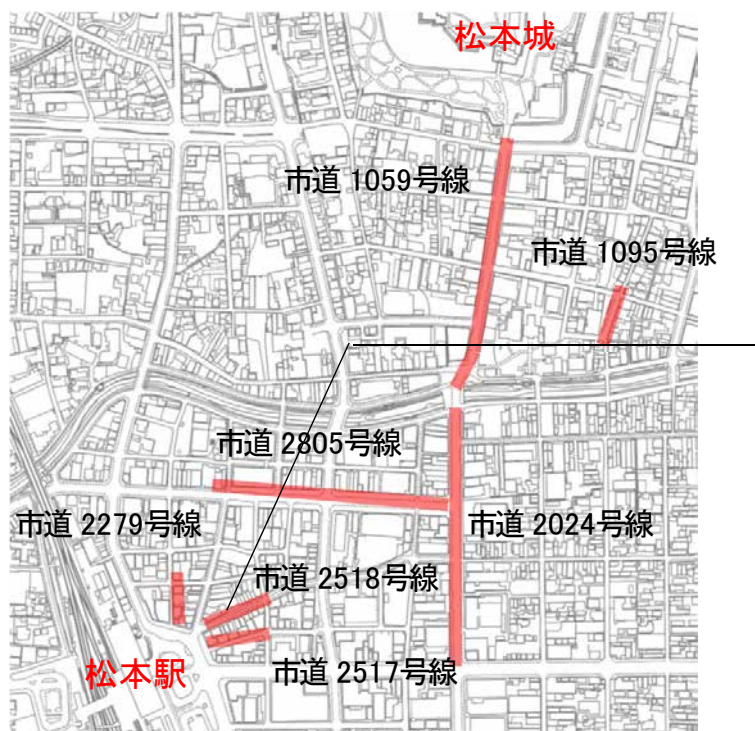


<パークレットでの収益活動>

ほこみち指定箇所 — 松本市 —

経緯	○コロナ占用特例により「街場のえんがわ作戦」実施。7団体61店舗が参加。(R2.8～) ○「街場のえんがわ作戦」に参加した市道7路線を歩行者利便増進道路区間に指定。(R3.3)	
概要	【指定道路】 ：市道1059、2024、2805、1095、2517、2518、2279号線 【歩行空間】 ：場所により2.0m、または3.0m以上を確保	【占用料】 ：検討中 【占用者】 ：検討中 【占用期間】 ：検討中

○ほこみち指定(区間指定)箇所



赤囲：歩行者利便増進道路

参考：松本駅 乗車人員：約1.6万人／日(JR)
 津駅 乗車人員：約2万人／日(JR、近鉄、伊勢 合算)
 ※令和元年度時点

○区域指定に係る考え方

- ・コロナ占用特例(「街場のえんがわ作戦」)に参加した路線を先行指定



○ほこみち指定までの流れ

- R3.2 視覚障害者福祉協会との現地立合
- R3.3 公安委員会へ意見聴取、占用主体と情報交換
市道構造令条例の改正、ほこみちの区間指定

ほこみち指定箇所 — 松本市 —

経緯	○コロナ占用特例により「街場のえんがわ作戦」実施。7団体61店舗が参加。(R2.8～) ○「街場のえんがわ作戦」に参加した市道7路線を歩行者利便増進道路区間に指定。(R3.3)	
概要	【指定道路】 ：市道1059、2024、2805、1095、2517、2518、2279号線 【歩行空間】 ：場所により2.0m、または3.0m以上を確保	【占用料】 ：検討中 【占用者】 ：検討中 【占用期間】 ：検討中

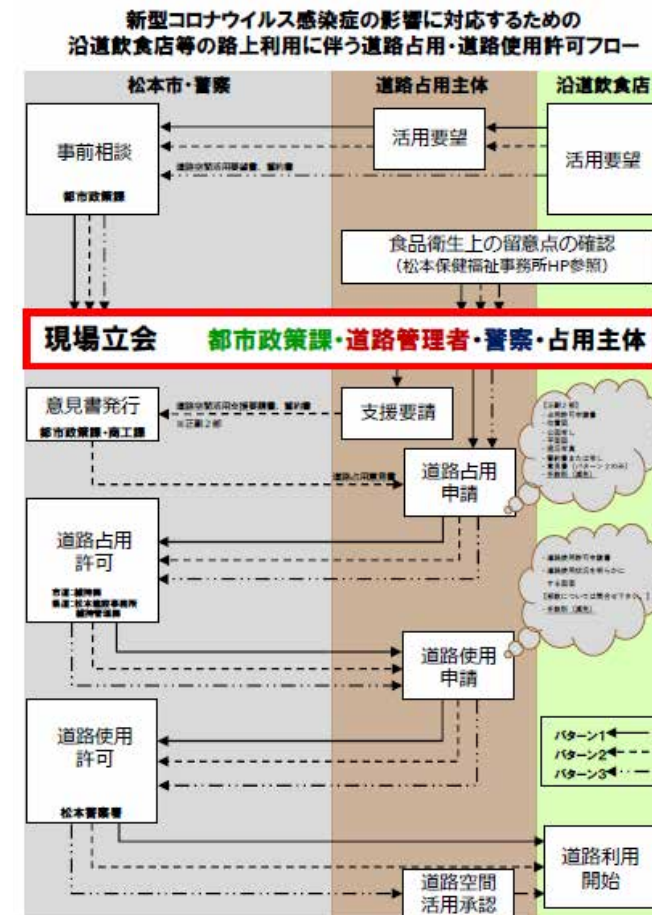
○体制

コロナ占用特例の円滑な適用のため、松本市において「街場のえんがわ作戦」を実施。

- ・ 占用希望者からの相談窓口を設置
- ・ 道路管理者・都市部局・警察・占用主体が検討の初期段階から連携、情報共有することにより、道路占用・道路使用等の申請・承認が途中で止まることのないように配慮



道路管理者・都市部局・警察・占用主体
合同での現地立ち合い



検討のポイント(再掲)

- ① エリア内の複数の道路での機能分担
- ② 場所や時間に応じた道路の柔軟な使い分け
- ③ 関係者との合意形成の進め方

社会実験などを通じて、

- ・津駅周辺の路線へのニーズを的確に把握
- ・多くの関係者との間でまちづくりのビジョンを共有し、道路活用の方向性を議論
- ・工夫とともに道路を最大限活用して、津駅周辺の活性化を実現

【事例紹介】
近鉄四日市駅周辺における
交通結節点整備計画

1. バスタ事業

(1) バスタプロジェクト ～「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」(令和3年4月) 抜粋～

- ◆ 道路ネットワークの機能強化を図るためには、従来の道路網（リンク）の整備に加えて、交通拠点（ノード）の整備を行い、さらに、それらを利用するモビリティを含む全体を平常時・災害時それぞれにおいてマネジメントすることが不可欠。
- ◆ バスタプロジェクトは、集約型公共交通ターミナル（バスタ）の整備・マネジメントを行い、地域における課題を解決するとともに、みち・えき・まちが一体となった新たな空間を官民連携により創出して、道路ネットワークの機能を最大限発現し、地域の活性化や災害対応の強化、生産性の向上の実現を図る未来志向の新たな取組。

1) リンク中心からリンク×ノード×マネジメントへ

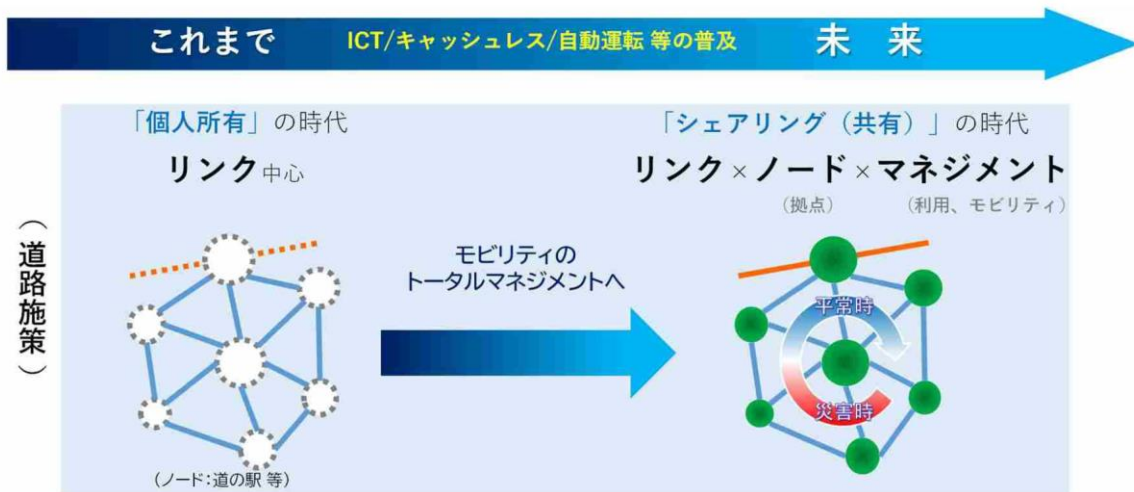


図 リンク中心の時代からリンク×ノード×マネジメントの時代へ

2) バスタプロジェクトのコンセプト



図 バスタプロジェクトのコンセプト

3) バスタプロジェクトにおける交通拠点の類型



図 バスタプロジェクトにおける交通拠点の類型

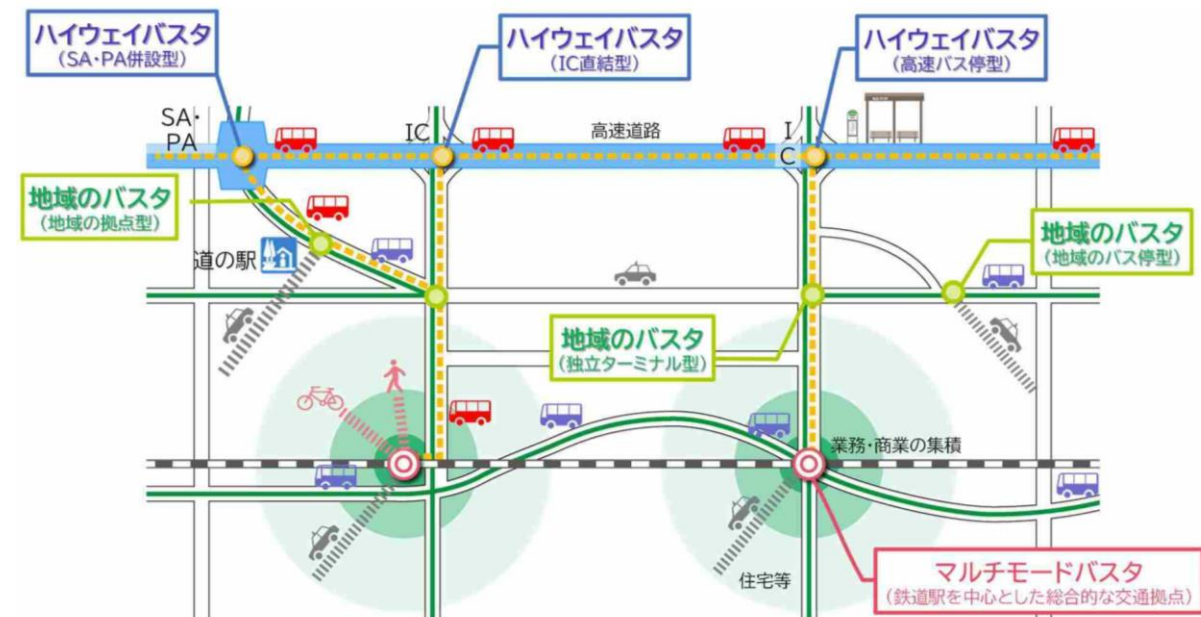


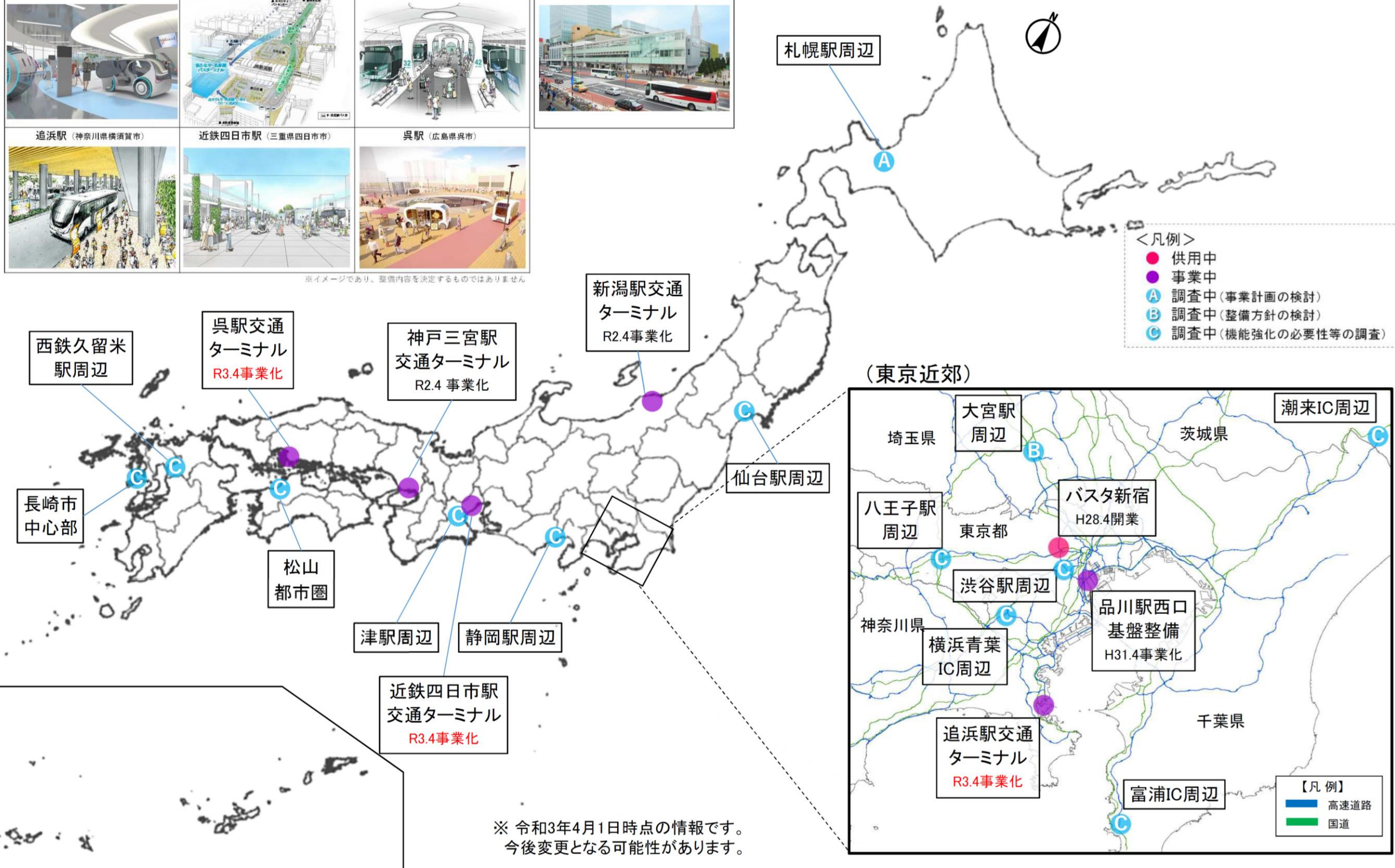
図 バスタプロジェクトにおける交通拠点の立地特性による類型(イメージ)

1. バスタ事業

(2) バスタプロジェクトマップ



※イメージであり、整備内容を決定するものではありません



※ 令和3年4月1日時点の情報です。
今後変更となる可能性があります。

2. 「近鉄四日市駅周辺における交通結節点」検討のこれまでの経緯

(1) 事業の背景

- ◆ 四日市市は、我が国の東西交通の要衝に位置し、古くから東海道の宿場町・港町として栄えてきました。近年では、臨海部の産業集積に加え、内陸部において世界最先端の半導体工場が立地するなど、我が国有数の産業都市となっています。
- ◆ 新名神高速道路や東海環状自動車道、北勢バイパスなどの広域幹線道路網の整備が進むとともに、2020年代後半にはリニア中央新幹線の東京から名古屋間が開通する見通しとなっており、四日市市には、中部圏域の一翼を担う都市として、更なる飛躍が期待されています。
- ◆ 四日市市の中心市街地である近鉄四日市駅周辺の基盤整備・まちづくりについては、2018年12月、四日市市が『近鉄四日市駅周辺等整備基本構想』を策定し、中心市街地における望ましい交通結節点の在り方について、計画段階から官民連携で検討を行っています。



図 中央通りの現状

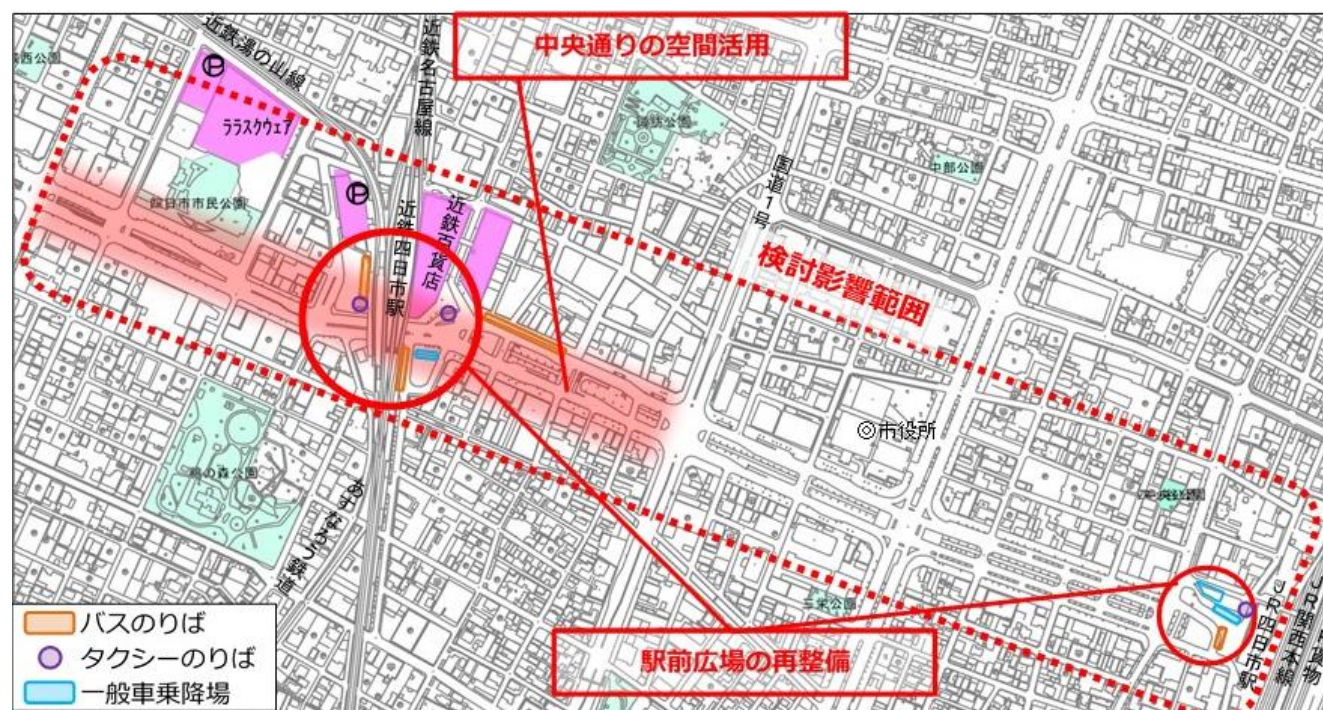
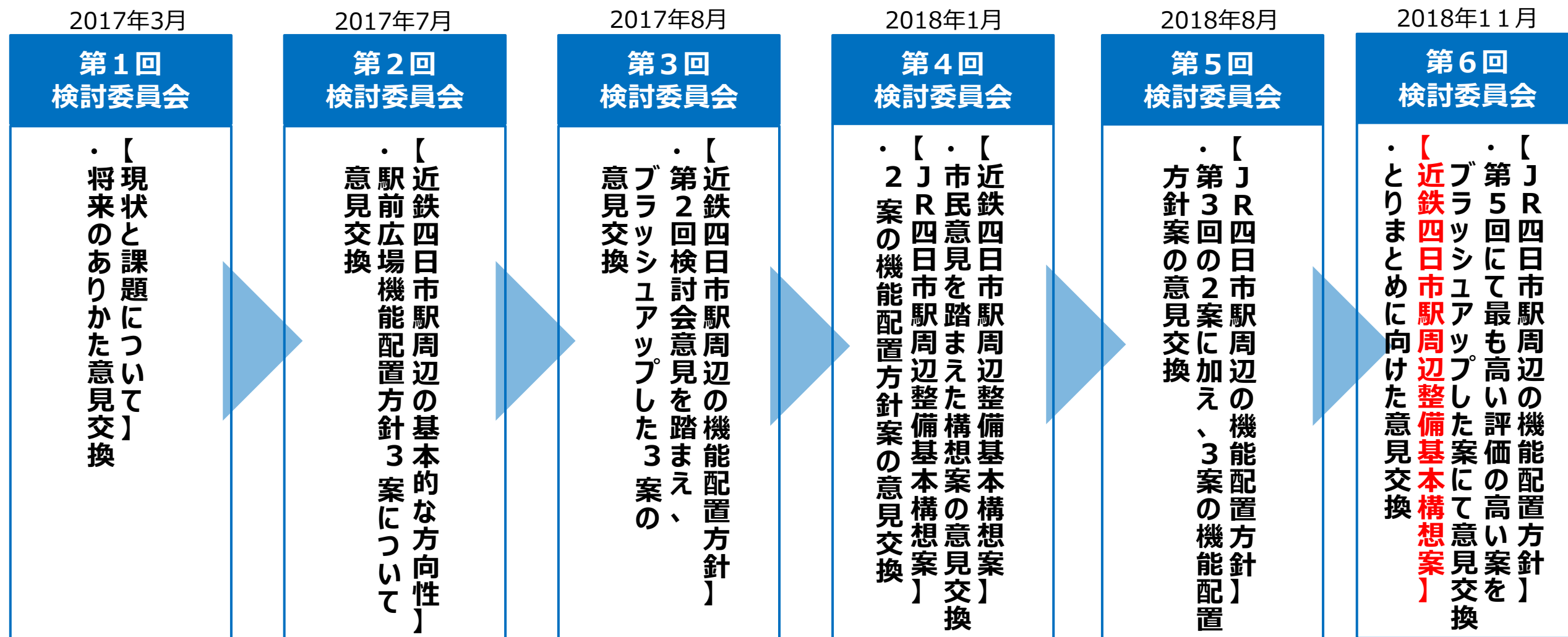


図 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討範囲

2. 「近鉄四日市駅周辺における交通結節点」検討のこれまでの経緯

(2) 中央通り再編の動き ～近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会の検討経緯～

- ◆ 『近鉄四日市駅周辺等整備基本構想』は、2017(平成29)年から2018(平成30)年にわたり、6回の「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会」を経て、2018年12月に策定された。
- ◆ これを踏まえ、2020(令和2)年より「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」を設置し、中心市街地における望ましい交通結節点の在り方について、集中的に意見交換・協議を行い、「(仮称)近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の具体化を図ることとした。



検討委員会の構成

学識者	有賀隆教授(早稲田大学)【委員長】 松本幸正教授(名城大学) 村山顕人准教授(東京大学)
交通関係者	近畿日本鉄道(株)、四日市あすなろう鉄道(株)、三重交通(株)、三岐鉄道(株)、 三重県タクシー協会、三重県四日市南警察署
商業関係者	(株)近鉄百貨店、四日市商工会議所、諏訪栄町地区街づくり協議会、 四日市駅西発展会
市民・利用者	四日市自治会連合会、住友電装(株)、すわ公園交流館運営協議会、 四日市観光協会
四日市市	副市長
オブザーバー	国土交通省(都市局街路交通施設課、中部地方整備局建政部)

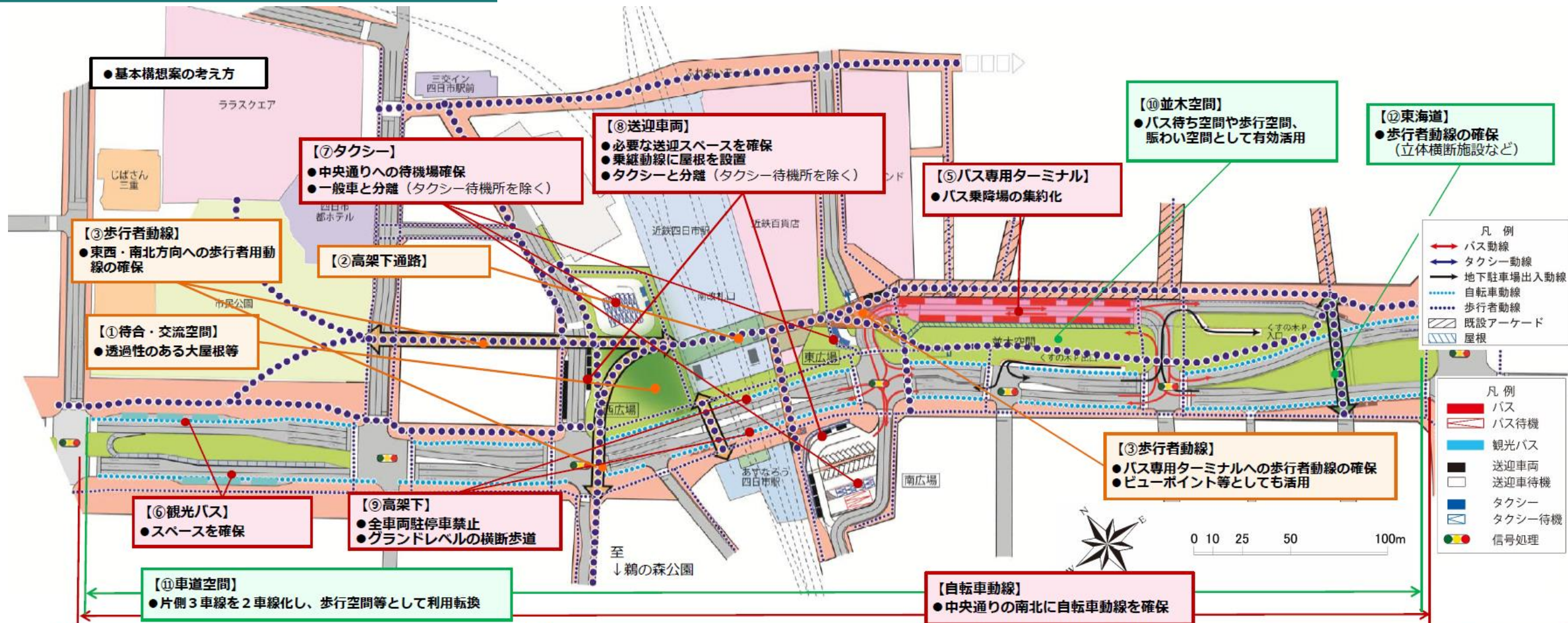
市民意見募集(近鉄四日市駅)
回答者; 277名

地元説明会(JR四日市駅)

2. 「近鉄四日市駅周辺における交通結節点」検討のこれまでの経緯

(1) 中央通り再編の動き ~近鉄四日市駅周辺等整備基本構想について~

2) 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想



視点①「顔・賑わいづくり」に関わる 【基本的な考え方】

【①待合・交流空間】

- 歩行者動線や待ち合わせ、憩いの場となる空間を確保し、市の顔・玄関口として賑わいのある駅前広場空間を創出し、駅周辺の回遊性を高めます。
- 大屋根等の天候に左右されない施設を設置し、賑わい機能を高めます。

【②高架下通路】

- 東西の広場空間と一体的に利用することで、東西の回遊性を高めます。

【③歩行者動線】

- 駅からバス専用ターミナル・南広場への多くの乗り継ぎの利用者やまちへ移動する来訪者が、快適に移動できるよう、屋根・エスカレータ・エレベータを備え、バリアフリーに対応し、ビューポイントとしても活用できる歩行者用デッキ等の設置を検討し、歩車分離を行います。
- 市民公園や鶴の森公園方面へも回遊性向上を目的とした歩行者動線を確保します。

【④駅前周辺】

- わかりやすい案内表示(サイン計画)により、まちの回遊性を高めます。

視点②「交通機能強化」に関わる 【基本的な考え方】

【⑤バス専用ターミナル】

- これまで3箇所に分散していたバス乗降場を中央通り北側車道部に集約し、初めて訪れた人にも分かりやすくするとともに、駅東側商店街前・市役所方面及び並木空間への回遊性を高めます。また、駅とバス専用ターミナルを結ぶ歩行者用デッキにより乗継を円滑にするとともに、乗継動線に雨対策の屋根を設置します。

【⑥観光バス】

- 旅行者の需要に対応するため、市民公園前の中央通り南北2箇所に観光バス乗降場を配置します。

【⑦タクシー】

- 駅、街からの乗車需要に対応するため、西広場・東広場の2箇所にタクシー乗降場を配置し、隔地にタクシー待機場を確保します。

【⑧送迎車両】

- 駅東西からの送迎需要に対応するため、西広場・南広場の2箇所に安全に送迎できる乗降場を配置(ハンディキャップスペースや一時的な駐停車スペースを含む)します。
- 送迎車両スペースは南広場と西広場に面する道路の沿道に配置し、タクシー・バスと交錯しないようにします。

【⑨高架下】

- 円滑な道路交通を確保するため、路肩への駐停車を禁止します。
- 周辺交通の妨げにならないように留意し、グランドレベルの横断歩道の設置を検討します。

【自転車動線】

- 中央通りの南北に自転車動線を確保します。

視点③「空間の魅力向上」に関わる 【基本的な考え方】

【⑩並木空間】

- 活用されていない楠の並木空間をバス待ち空間や歩行空間、賑わい空間として有効活用するとともに、まちの景観の軸としての一体的な空間を形成します。

【⑪車道空間】

- 現状の片側3車線を2車線(西浦通り~国道1号)にし、歩行空間等として利用転換するとともに、駅東側の車道を南側に集約し、東広場とバス専用ターミナル・並木空間の一体性を高めるとともに、南北の横断を容易にします。

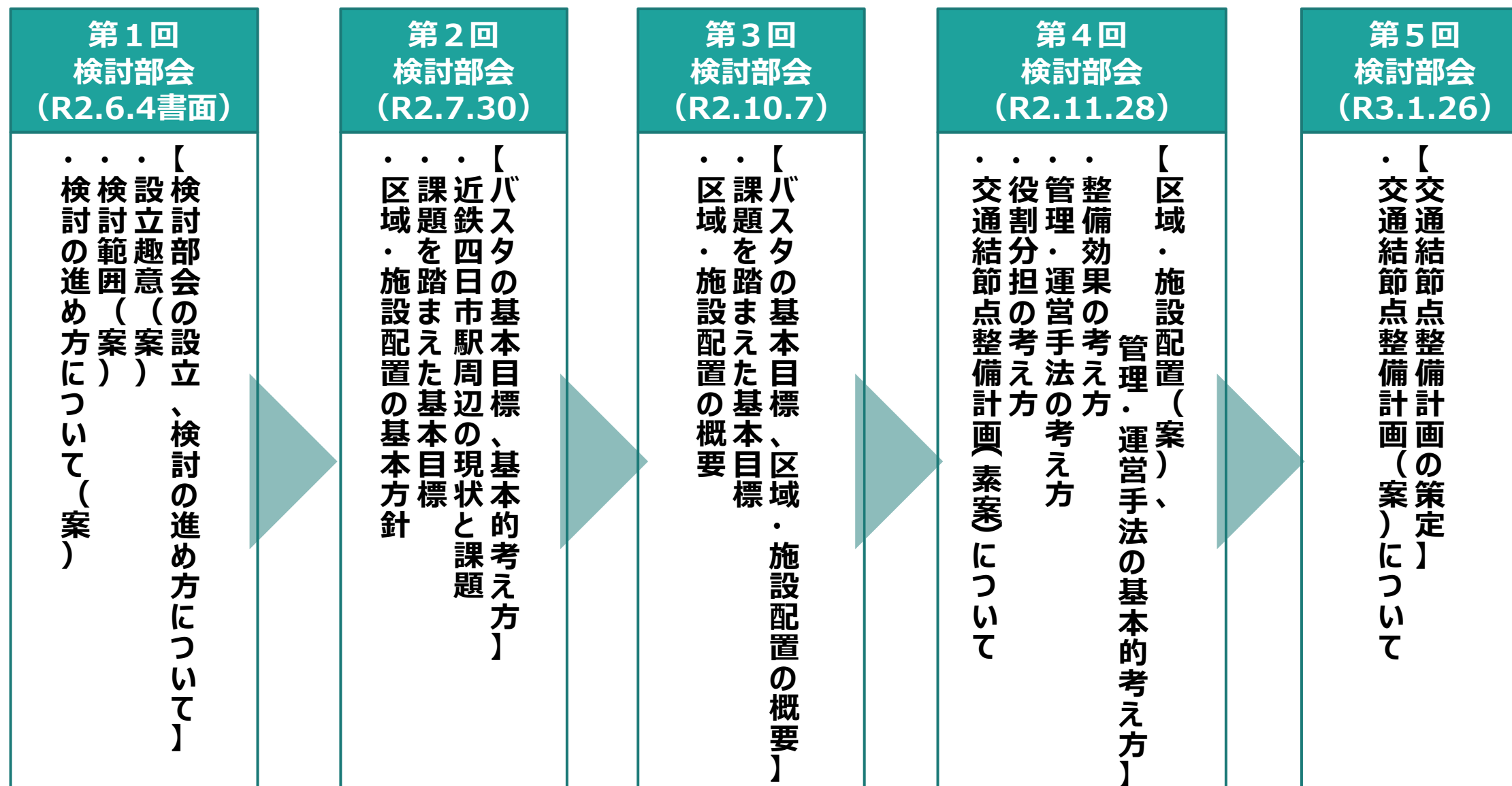
【⑫東海道】

- デザインにも配慮した歩道橋等による歩行者動線を確保し、道路空間の魅力を高めます。

2. 「近鉄四日市駅周辺における交通結節点」検討のこれまでの経緯

(1)交通結節点検討の動き ～近鉄四日市駅バスターミナル検討部会での検討経緯～

◆ 2020年6月から、5回の「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」を開催し検討を推進。



検討委員会の構成

学識者 : 松本幸正教授(名城大学) 【部会長】
有賀隆教授(早稲田大学)

交通関係者 : 近鉄グループホールディングス(株)、近畿日本鉄道(株)、三重交通(株)、三岐鉄道(株)、三重県タクシー協会、三重県バス協会、(株)ディア四日市

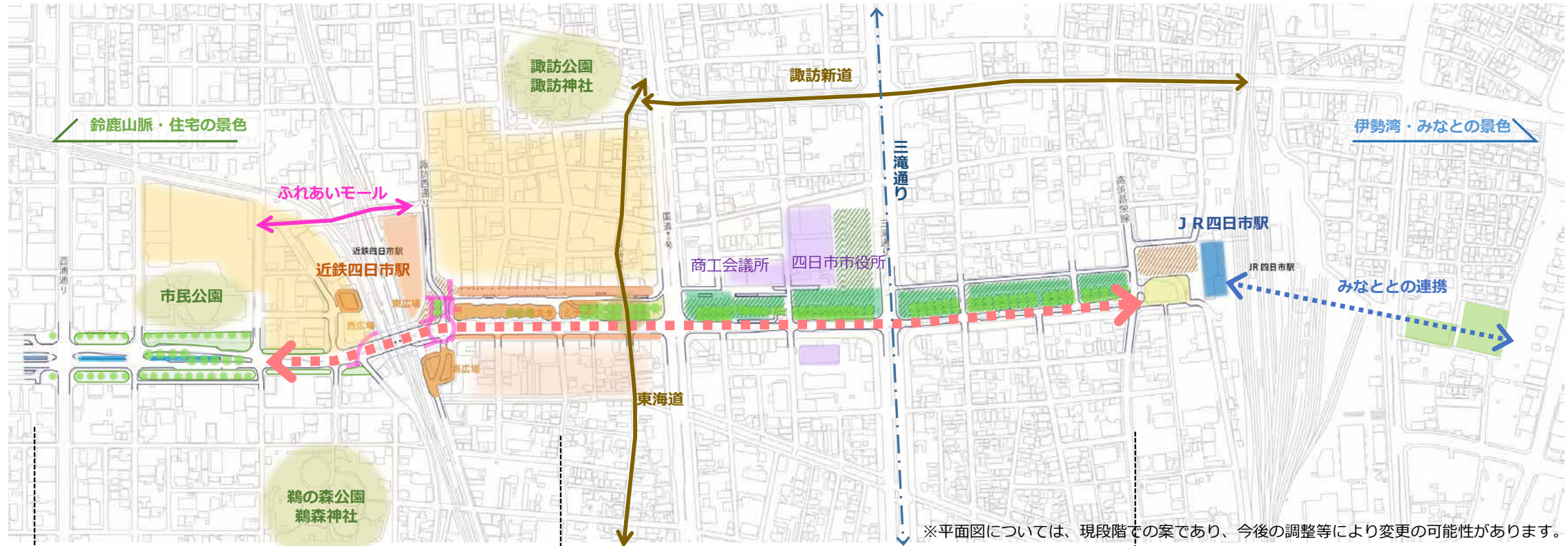
行政 : 四日市南警察署、三重県警察本部、国土交通省中部地方整備局建政部、国土交通省中部地方整備局道路部、国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所、国土交通省中部運輸局交通政策部、国土交通省中部運輸局三重運輸支局、三重県県土整備部(道路整備)、三重県県土整備部(都市政策)、四日市市副市長

3. 「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の概要

(1) 中央通り各エリアのデザイン方針

1) デザイン方針

- ◆ 中央通り再編関係者調整会議における各エリアのデザイン方針は以下のとおり。
- ◆ 近鉄四日市駅前へのバスターミナル整備により交通結節点機能を強化するとともに駅前とまちをつなぐゲートエリア機能を確保。



交通⇔まち ゲートエリア

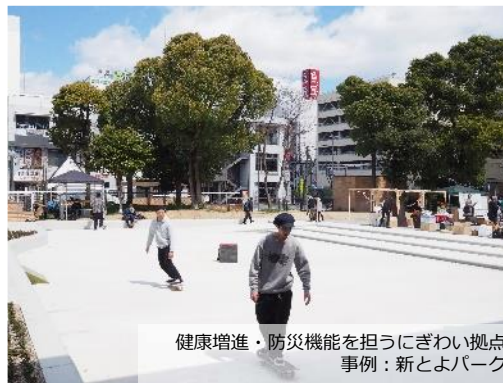
- ・駅前広場の整備、バスタ機能の導入、都市機能の誘導、デジタル化による利便性の高い交通結節機能
- ・四日市市の顔・玄関口に相応しい、まちなかへの来訪者や居住者のための快適で高質な空間（待合・休憩、公園、カフェや屋台等）
- ・駅西・駅東それぞれにおいて、乗り継ぎや移動がしやすいデッキ等を配置
- ・東海道の賑わいを感じる滞留スペース
- ・諏訪公園、鶉の森公園、市民公園と中央通りとの連携向上
- ・スマートシティ機能を支える情報基盤



歩行者中心かつ交通結節機能が向上された駅前
事例：姫路駅北駅前広場

緑⇔生活 ガーデンエリア

- ・都市環境に潤いを与える緑の拡大
- ・「緑」が持つ多様な機能の活用（グリーンインフラの充実）
- ・都市で働き暮らす人のためのスペース（緑地、遊具等）
- ・周辺施設やまちなかの市民活動と連携した使い方ができる空間の配置（オープンカフェ、祭り等）



健康増進・防災機能を担うにぎわい拠点
事例：新とよパーク



生活とつながる緑あふれる緑地空間
事例：バーゼル劇場前広場、スイス

駅・まち⇔みなと ハーパーエリア

- ・駅前広場の整備、都市機能の誘導
- ・四日市港へのエントランスとして、みなととのつながりを感じる高質な空間
- ・みなとと連携する歩行者動線の確保



みなとと結ぶ市民活動拠点
事例：延岡駅
※エックロスHP(<https://encross-nobeoka.jp/>)より

3. 「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の概要

(2) 四日市バスターミナルの基本目標

- ◆ 近鉄四日市駅周辺の現状と課題、「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」における近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性、バスタプロジェクトの狙いを踏まえ、四日市バスターミナルの基本目標を設定。

近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性

近鉄四日市駅周辺の現状と課題

視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上

【現状】

- ◇近鉄四日市駅前広場はバスやタクシー等の交通機能に特化しており、駅西側に向かう歩行者動線、待ち合わせや集合場所となるような空間がない。
- ◇駅利用以外はほとんどがふれあいモールを通して人が移動している。
- ◇駅前広場が四日市を印象付けるような美しい空間となっていない。

【課題】

- ◆駅北側のふれあいモールの歩行者動線に加え、駅南側の中央通り側においても、駅西街区や市民公園から駅東側にかけての歩行者動線や滞留空間を確保し、回遊性を高めることが必要ではないか。
- ◆信号交差点や乗り換えにおける垂直移動などのバリアを減らすことが必要ではないか。
- ◆駅前整備にあわせて民間投資を促し、賑わいを創出する必要があるのではないか。

視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置

【現状】

- ◇交通ターミナルとしての広さが不足しており、各交通モードが混在するとともに、バスのりばなどが分散しているため、分かりづらい。
- ◇バリアフリーに対応する送迎スペースがない。
- ◇中央通りの高架下には送迎車が多い。
- ◇近鉄パーキングを利用する車両とバスなどで混雑することがある。

【課題】

- ◆高齢化社会においてはバリアフリーに配慮したタクシーのりばや送迎スペースを駅直近に配置する必要があるのではないか。
- ◆バスのりばをもっと分かりやすくする必要があるのではないか。
- ◆商店街の賑わいへの寄与等を考慮してバスのりばを配置する必要があるのではないか。
- ◆各交通モードと歩行者を分離し、安全性を向上させる必要があるのではないか。
- ◆乗り継ぎ動線に屋根を設置するなど、快適性を向上させる必要があるのではないか。

視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上

【現状】

- ◇中央通りは楠の並木など良好な景観を有する。
- ◇車道は片側3車線で交通量に対して余裕がある。

【課題】

- ◆広い中央通りをバスのりばや歩行空間などに優先的に利用してはどうか。
- ◆楠の並木空間を歩行空間・緑道とし、文化的な交流が営まれる場所として利用してはどうか。
- ◆四日市を訪れた人が美しい景観や眺望を観られる場所を確保してはどうか。

【配慮すべき事項】

- ①中心市街地の活性化 ②交通結節機能強化 ③都市機能施設への回遊性向上 ④バリアフリー環境の整備 ⑤都心居住の促進



バスタプロジェクトの狙い

地域の活性化

地域の実情に即した公共交通ネットワークの充実や賢く公共交通を使う取組により、観光立国や一億総活躍社会を実現。

災害対応の強化

災害時の鉄道等の代替交通機関としてのバスの機能を強化し、災害時の人流を確保。

生産性の向上

ドライバー不足が進行するバスの運行効率化を促進するとともに、バスの利用促進により都市部の渋滞損失を削減

民間ノウハウを活用した事業スキーム

民間ノウハウを活用し、ターミナル使用料・商業施設等から得られる収益によるターミナルの管理・運営を実現。

公益機能の強化

防災機能の強化、バリアフリーの強化、訪日外国人対応の強化等。

他の交通、拠点、新技術との連携強化

他の交通やまちづくりとの連携、他の交通拠点との連携、新たなモビリティとの連携

四日市バスターミナルの基本目標

バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化

歩行者の円滑な移動・乗り換えを支援する交通拠点の整備

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

防災機能の強化

新たなモビリティや交通サービスとの連携

3. 「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の概要

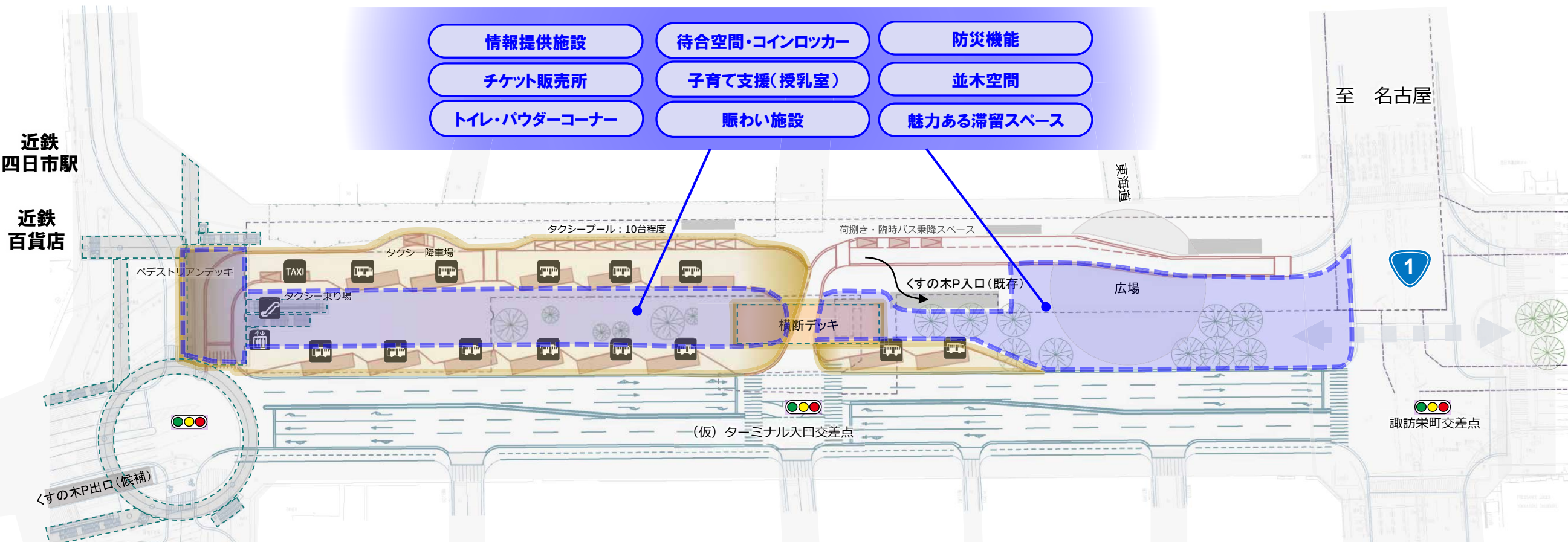
(3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

1) バスのりば・車路・待合広場の配置の考え方

- ◆ ターミナル内に入構する車両は、路線バスおよびタクシー。
- ◆ 車両動線および歩行者空間の利便性・快適性のバランスを考慮の上、バース・待合広場を配置。

2) 各機能の配置の考え方

- ◆ 屋内待合空間と各種機能を連携させ、待合時のワンストップの利便性を高める。
- ◆ 各島に待合・券売の基本機能と賑わい施設を配置。
- ◆ 商店街に隣接した賑わい空間を形成する。
- ◆ 東海道との交差部には並木と賑わい施設を導入。



3) 検討を進める上での視点

重要な視点
景観への配慮から平面上に低層階での施設配置
基本目標に則り必要な機能を十分に確保
余裕のある配置に配慮するためには、必要に応じターミナル機能や防災機能等を優先
魅力的な賑わい機能の導入により、ターミナルの維持管理・運営に必要な収益性を確保

凡例

- バスのりば
- タクシーのりば
- エレベータ
- エスカレータ

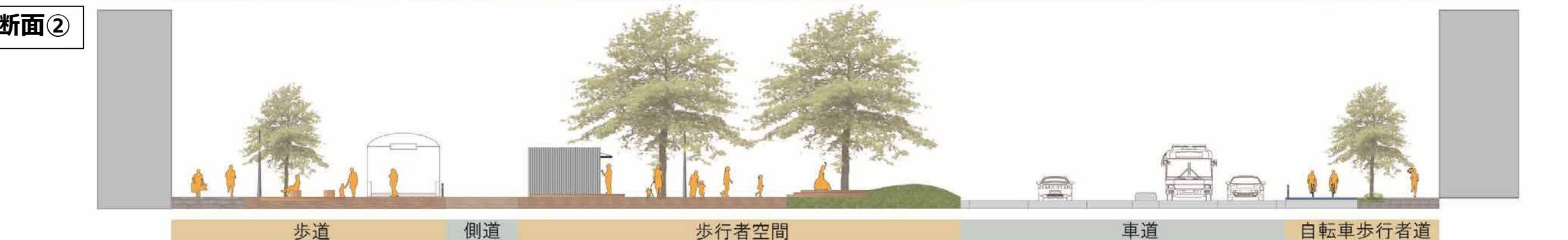
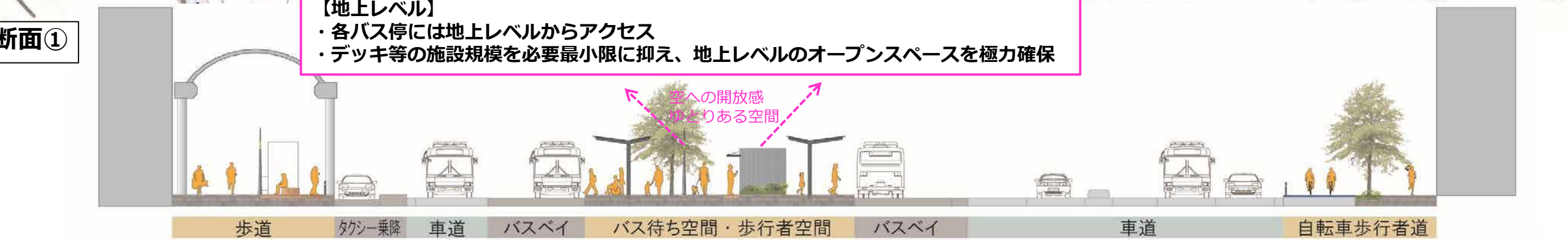
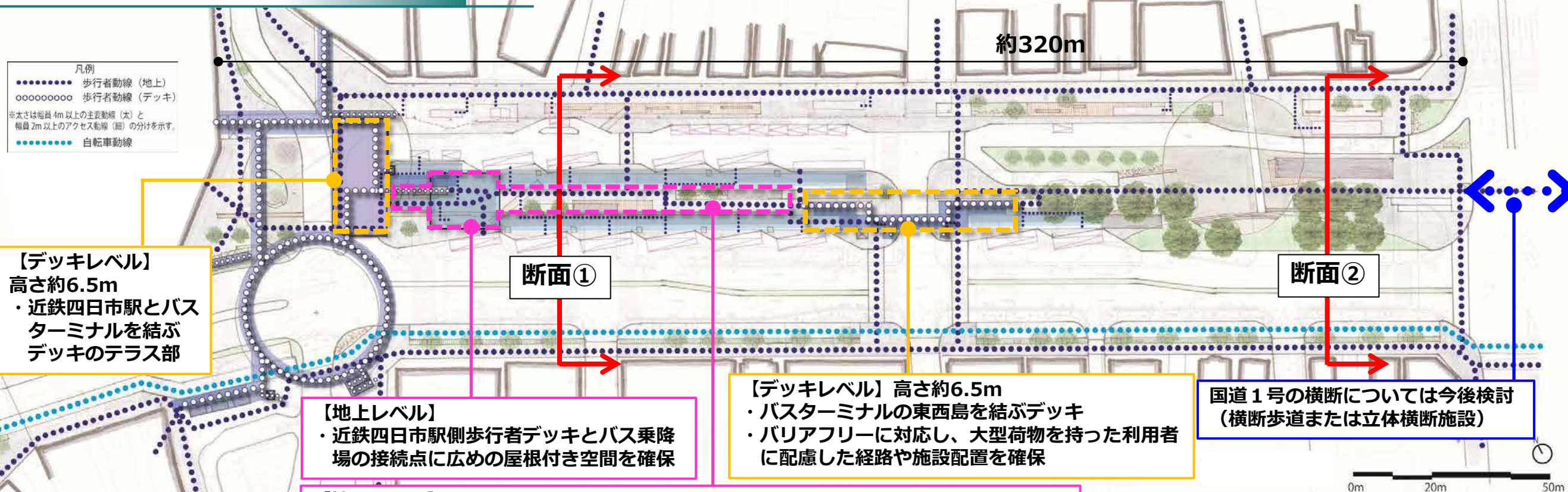
**特定車両停留施設
区域設定エリア(案)**

※バスバース数及び配置、車路、出入口、横断箇所等は、関係機関協議を行い詳細な配置を決定していく

3. 「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の概要

(3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

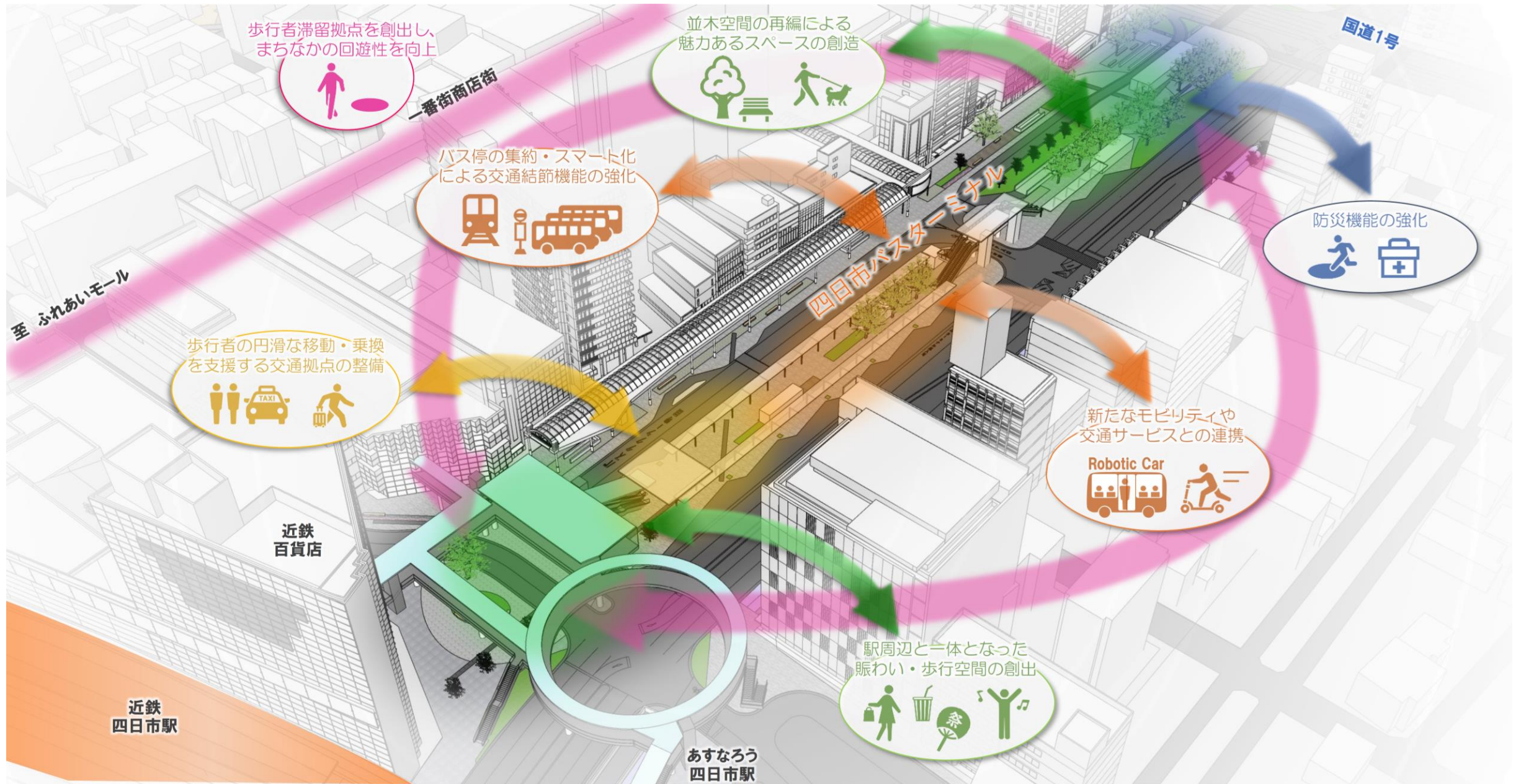
4) バスターミナル周辺のアクセス動線計画



※平面図、断面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

3. 「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の概要

(4)ターミナルレイアウトや導入機能のイメージ



歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備



新たな技術を活用したホスピタリティある交通拠点
出典：Head of Design and Motion Graphics at Saatchi & Saatchi London

バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化



新技術による交通案内

多目的な車両を活用した賑わい創出

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造



地域の魅力をアピールする広場空間
出典：四日市JAZZフェスティバル

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出



まちに賑わいを創出するウォーカブルな空間
出典：バスタMARKET 出典：なんばひろば改造計画

新たなモビリティや交通サービスとの連携



将来的な新モビリティ導入への対応

防災機能の強化



帰宅困難者の受け入れ拠点として活用
出典：平成28年度 東京都・渋谷区 合同帰宅困難者対策訓練について

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

3. 「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の概要

(5)賑わい創出のイメージ

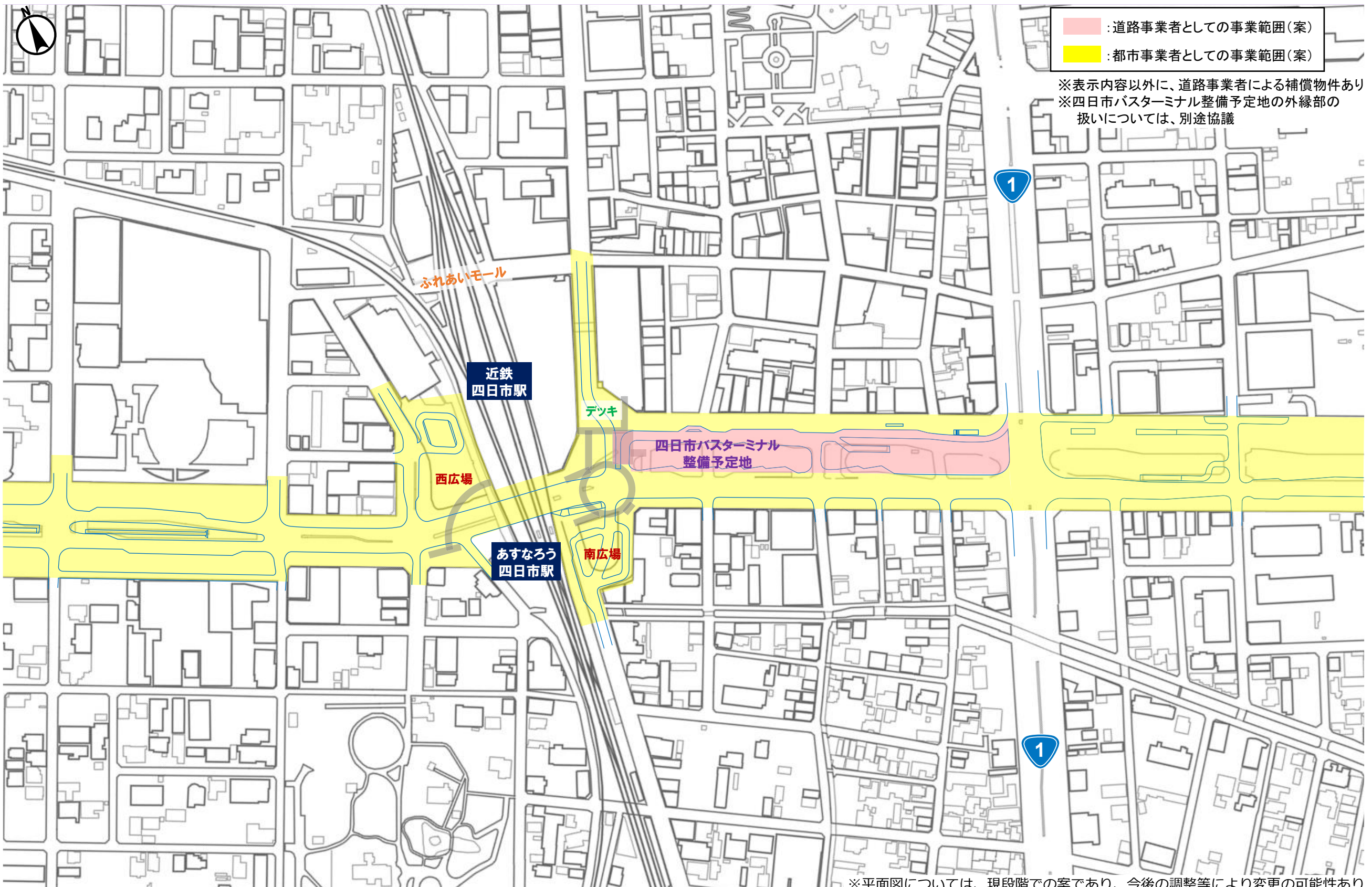
◆ ターミナル内のイメージ (近鉄四日市駅前から国道1号方向を望む)



※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

3. 「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の概要

(6) 道路事業者・都市事業者としての事業範囲の設定案

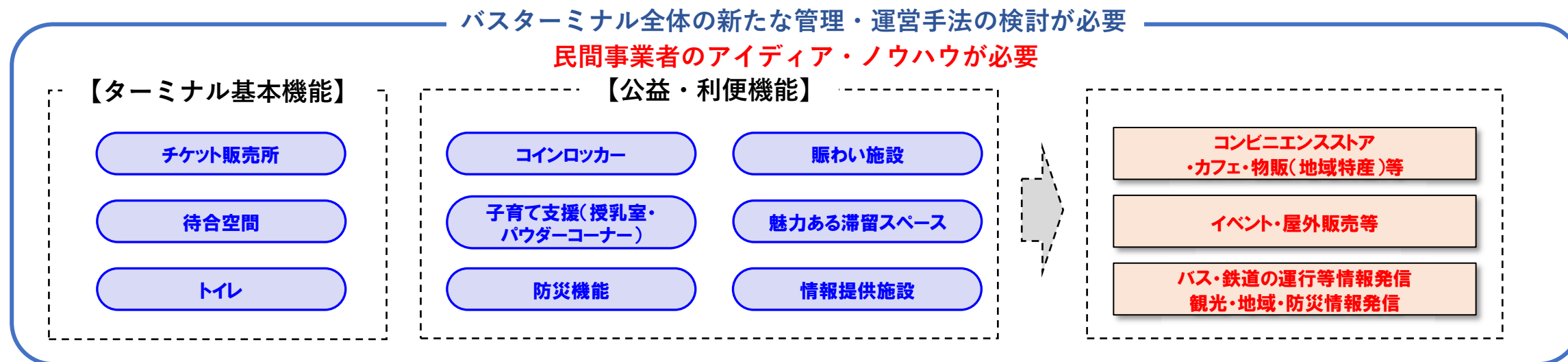


※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

3. 「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の概要

(7)官民連携の必要性

- ◆ バスターミナルとして利便性が高く、魅力ある賑わい機能・滞留スペースを形成していくためには、道路管理者と民間事業者が連携し、民間ならではのアイデアやノウハウを活かしながら、バスターミナル全体を管理・運営する事業スキームが必要である。



- ◆ 道路法改正（令和2年5月）を踏まえ、官民連携での事業実施により、効率的・効果的にバスターミナルを整備・管理・運営する手法について引き続き検討が必要。

【概要】交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として位置付けること、当該施設の運営についてはコンセッション（公共施設等運営権）制度を活用することができること等を規定

⇒コンセッション：公共施設の所有権を移転せず、民間事業者にインフラの事業運営に関する権利を長期間にわたって付与する方式。

これまでのバスターミナル（例：バスタ新宿）	コンセッション（公共施設等運営権）制度の活用
<p>【ターミナル会社】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>道路管理者</p> <p>↓ 占有許可</p> <p>↑ 占有料</p> <p>テナント</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>民間事業者</p> <p>↔ 兼用工作物協定</p> <p>↑ 利用契約</p> <p>↓ 利用料金</p> <p>バス事業者等</p> </div> </div>	<p>【ターミナル会社】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>道路管理者</p> <p>↔ コンセッション契約</p> <p>↓ 占有許可とみなされる</p> <p>↑ 多様な収入</p> <p>テナント</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>民間事業者</p> <p>↔</p> <p>↑ テナント契約</p> <p>↓ テナント料</p> <p>バス事業者等</p> </div> </div>
<ul style="list-style-type: none"> バスターミナル整備を公共とターミナル会社で協定を結び費用を分担して実施。その後、民間がターミナル運営・管理を実施。 管理・運営はターミナル会社とコンビニ等の事業者が個別に実施。 テナント（利便施設）は占有で実施されるため、運営する民間事業者の収益にならず、ターミナルの運営・管理に還元されない。 	<ul style="list-style-type: none"> コンセッション契約を行うことで、運営権を持つターミナル会社が利用料金の受領とテナント（利便施設）からの収入を得ることができ、収入が多様化する。 協議の成立（契約の締結等）により占有許可とみなされるため、ターミナル会社が柔軟な運用が可能。 コンセッション契約で民間事業者が資金調達を行う際に有利になる。

4. 今後の進め方

- ◆ 関係機関と調整を図りながら、段階的に事業を推進していきます。

	令和2年度 (2020)	中期ステップ	長期ステップ
バスターミナル	整備方針 事業計画	検討・設計・工事	
近鉄四日市駅周辺整備		検討・設計・工事	
関連施設移設等		検討・設計・工事	

背景・必要性

- 道路空間の利活用の更なる高度化や多様なニーズに対応した道路空間の再構築を進める必要
- 主要駅周辺にバス停留所等が分散し、安全かつ円滑な交通の確保に支障

令和2年5月20日 道路法改正

- 地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築 =ほこみち
- 民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進 =バスタ

など

1. 改正道路法の概要

地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築

ほこみち

歩行者利便増進道路

<<地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築>>

歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定

歩行者の利便増進のための構造基準の策定

- 歩道等の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることが可能に

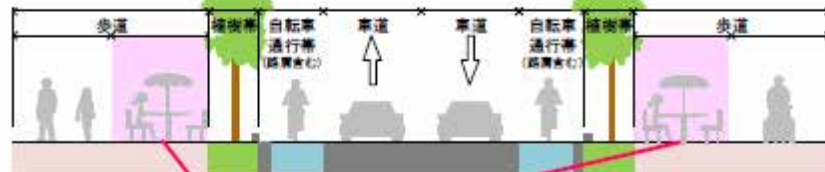
【イメージ】

【再構築前】



車道を4車線から2車線に減らし、歩道を拡幅

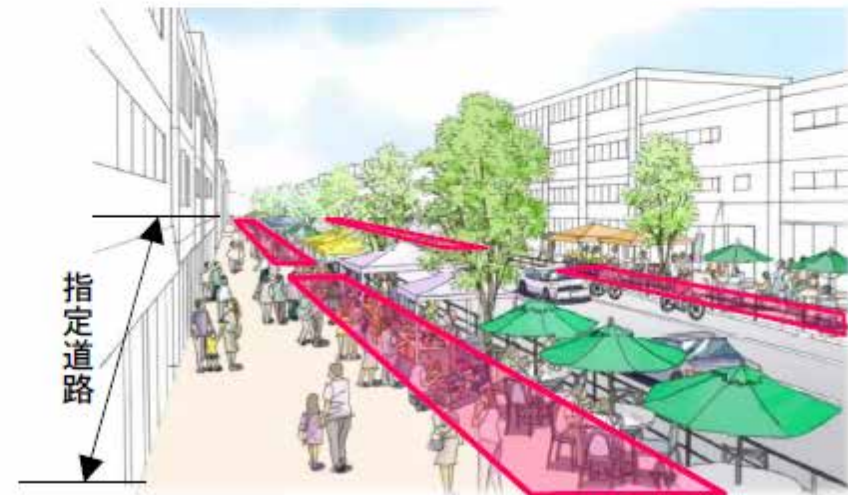
【再構築後】



歩行者の利便増進を図る空間

利便増進のための占用を誘導する仕組みの導入

- 特例区域では、**占用がより柔軟に認められる**
- 占用者を幅広く公募**し、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能に
- 公募により選定された場合には、**最長20年の占用**が可能（テラス付きの飲食店など初期投資の高い施設も参入しやすく）



特例区域

1. 改正道路法の概要

民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進

バスタ

- 交通混雑の緩和や物流の円滑のため、バス、タクシー、トラック等の事業者専用の係留施設を道路付属物として位置付け(特定車両係留施設)
- 施設の運営については**コンセッション**(公共施設等運営権)制度の活用を可能とする
 - **運営権者(民間事業者)**は、**利用料金を収受**することが可能
 - **協議の成立をもって占用許可とみなす**

バスタ新宿


鉄道と直結、**19**カ所に点在するバス停を集約



全国約**300**都市を結び、年間利用者 約**1,000**万人

プロジェクト② 神戸・三宮駅 (兵庫県)

ひと・モノ・交通が行き交う新たな“港” = 未来型駅前空間の創出
～ **6**つの駅と点在する中・長距離バス停をひとつに～



2020.4 新規事業化 (国交省)

2. 昨年度の検討状況

「津駅周辺道路空間検討会」

設置：令和2年7月31日

構成メンバー：三重県県土整備部長、津市都市計画部長

オブザーバー：国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所長

開催経緯：公開

- | | | | |
|----------|-----|---------------------|---|
| R2. 7.31 | 第1回 | 検討会の設立、道路法の改正、全国の状況 | 等 |
| R2.10.30 | 第2回 | 経済界等からのヒアリング | |
| R2.11.19 | 第3回 | 交通事業者等からのヒアリング | |
| R3. 2.24 | 第4回 | 基本的な方向性（案）とりまとめ | |

R3. 2.26～3.11 県民からの意見募集

R3. 3.29 「津駅周辺空間の基本的な方向性」

3.津駅周辺空間の経緯

津駅周辺空間の基本的な方向性から

現在の駅周辺空間が形成されて**約半世紀**

未来を見据えた、更なる**発展**を実現する、**新たなステージ**へ

1891年 初代津駅の竣工

私鉄「関西鉄道」津支線亀山～津間の全線開通に合わせて竣工

1896年 2代目津駅の竣工



複数回の増改築を実施し、天皇陛下訪問時になまこ壁へ改修

1932年 参宮急行電鉄開業

1926年 大正から昭和へ

1959年 伊勢湾台風

2014～2018年 駅ビル改装・周辺ビル竣工



2006年 市町村合併により現在の津市になる

1989年 昭和から平成へ

2001年 アスト津開業

2021年 東日本大震災・紀伊半島大水害から10年

2019年 平成から令和へ

1973年 3代目津駅の竣工

1979年 現在の駅前広場、駅前通りが竣工



駅ビル



駅前広場



駅前通り：4車線→6車線

新たな
ステージ

10年後、そしてその先の
未来を見据えて

社会・経済情勢の変化

災害の頻発化・激甚化

交通ネットワークの進展

デジタル技術革新の加速

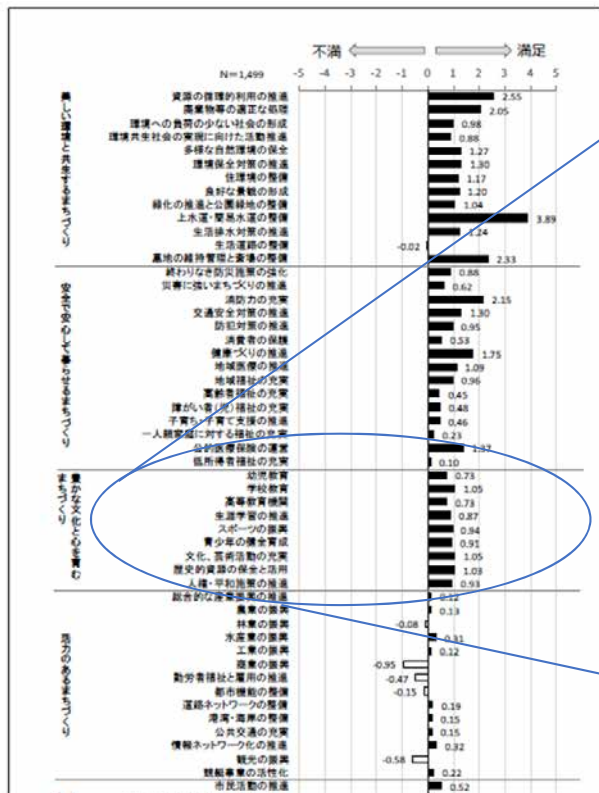
等

4. 津駅周辺空間の主な課題

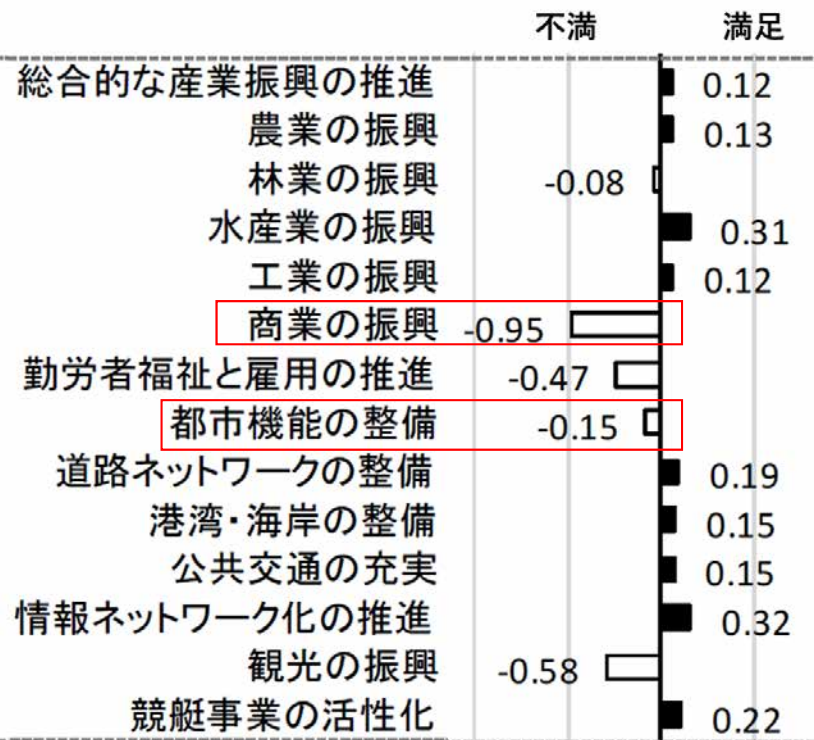
津駅周辺空間の基本的な方向性から

(1) 街づくり：もっと近代的で、県庁所在地らしく

津地域の満足度評価



活力のあるまちづくり



「商業の振興」「都市機能の整備」

自由意見 津駅周辺に対する市民の声

の不満足度が高い

「活性化してほしい」

「もっと近代的で県庁所在地らしくしてほしい」

「ターミナル駅として機能強化と景観整備を図る」

4. 津駅周辺空間の主な課題

津駅周辺空間の基本的な方向性から

(2) 防災：高潮・津波で浸水する予測

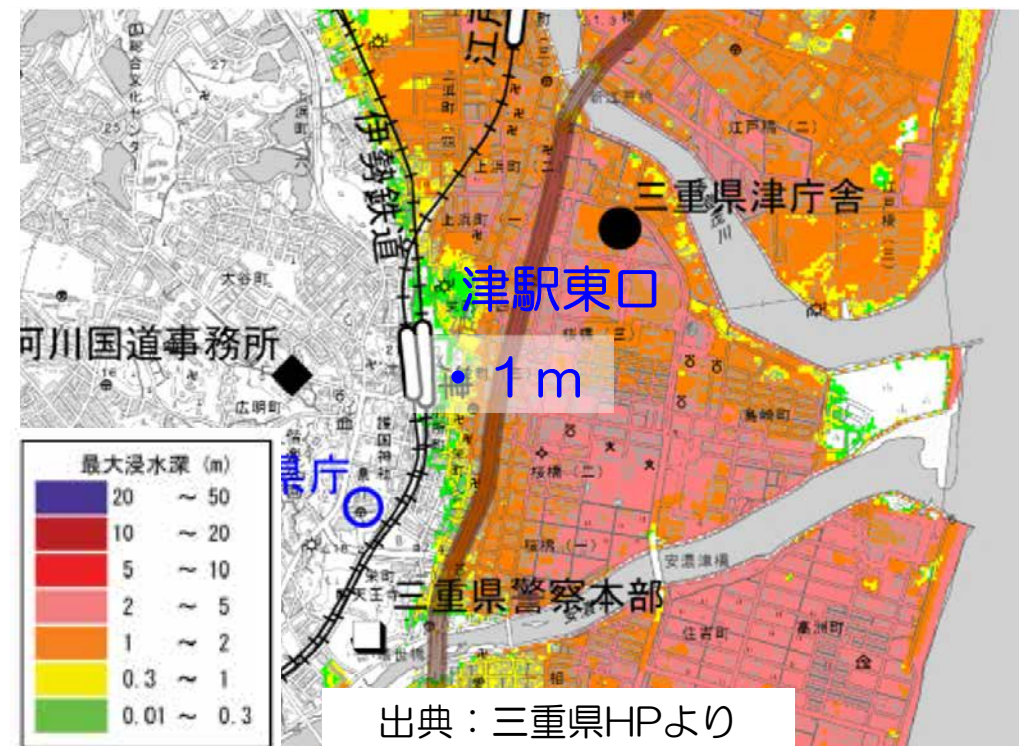
駅東口周辺では、高潮等の災害時に浸水が予測

- ・ 避難場所や帰宅困難者の受入れ拠点整備
- ・ 鉄道の代替としてのバス交通の活用等

高潮浸水想定高さ



津波浸水想定高さ



4. 津駅周辺空間の主な課題

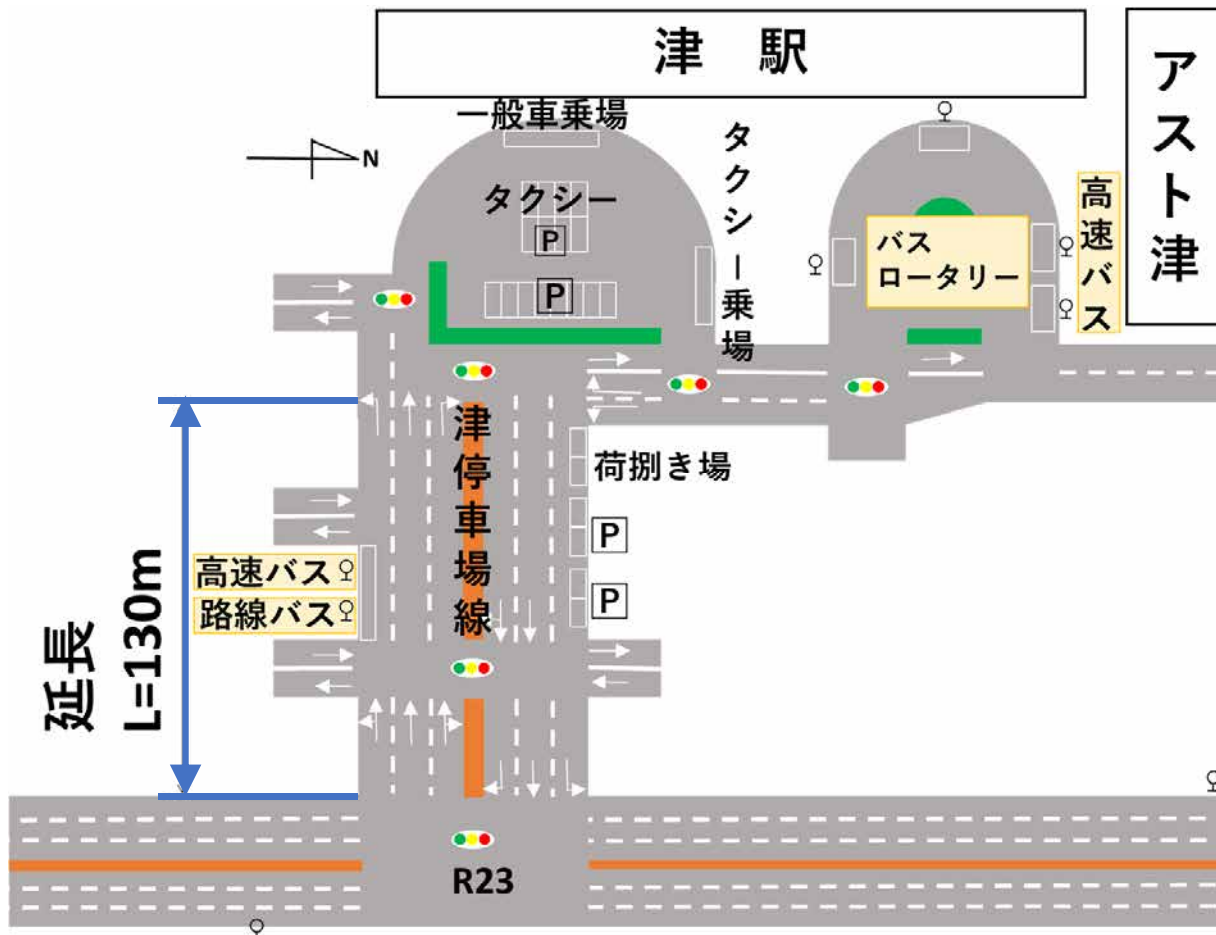
津駅周辺空間の基本的な方向性から

(3) 交通：車の減少・歩行者の増加、バス停の点在

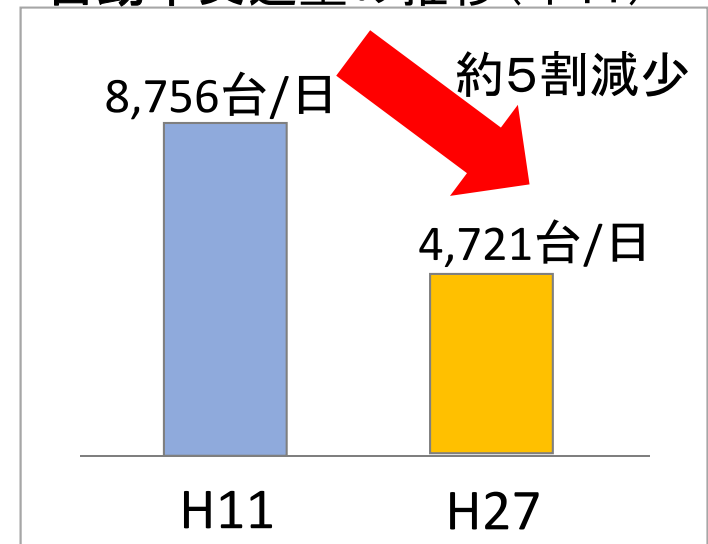
駅前の県道津停車場線は、6車線の道路

自動車は平日で約5割減少、歩行者は休日で約8割増加

路線バス・高速バスの停車場が点在



自動車交通量の推移(平日)



4. 津駅周辺空間の主な課題

津駅周辺空間の基本的な方向性から

(4) 東西軸：駅舎を自由に通行できない

津駅の東口と西口を往来する場合、駅舎内を通行できない。

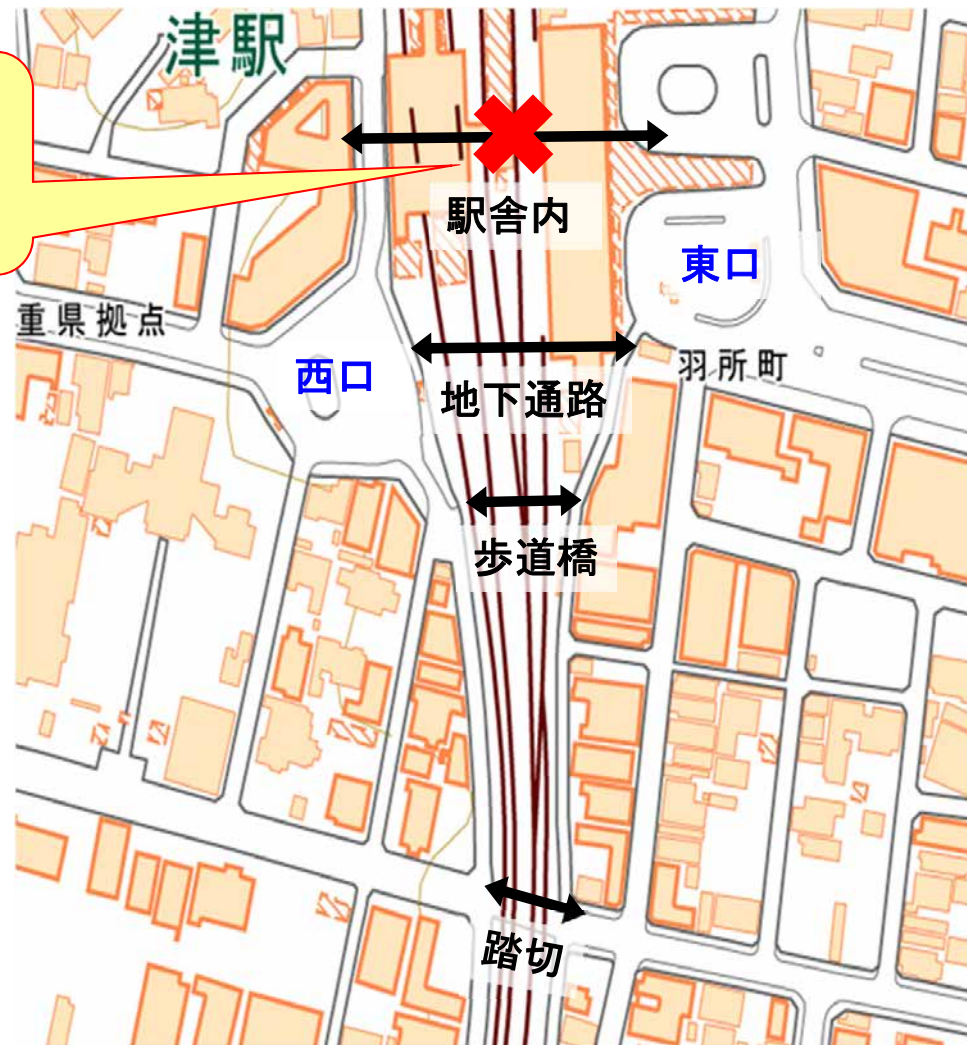
地下通路、横断歩道橋、駅南側の踏切道を利用して迂回しながら通行

駅舎内
自由に通行できない

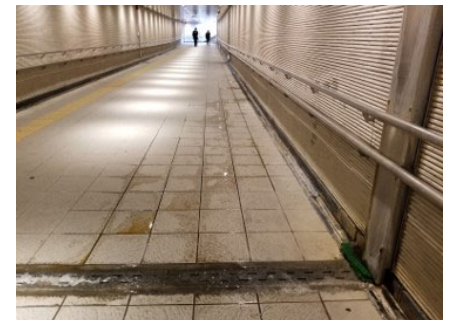
歩道橋



バリアフリー未対応



地下通路



活気が少なく、分かりにくい

踏切



歩道がなく危険で、遮断時間も長い

4. 津駅周辺空間の主な課題

津駅周辺空間の基本的な方向性から

(5) 回遊：駅周辺の案内がない、夜は暗い

駅周辺

ビジネスホテルや飲食店等が集積

○案内板等が整備されていないため、**来街者には分かりにくい**

○中通りに入ると**夜は街灯が少なく暗い**

駅周辺の状況



中通りの状況



5. 津駅周辺空間の基本的な方向性

全体

＜現在の駅周辺空間が形成されて約半世紀、新たなステージへ＞

地方都市が主役のポストコロナ時代において

みえ県都の顔となり、**地域の活力**を引き出し、**災害にも強い**空間へと再生

(1) **公共交通の利便性の強化**
浸水等の**災害時**の対応の強化

(検討例)

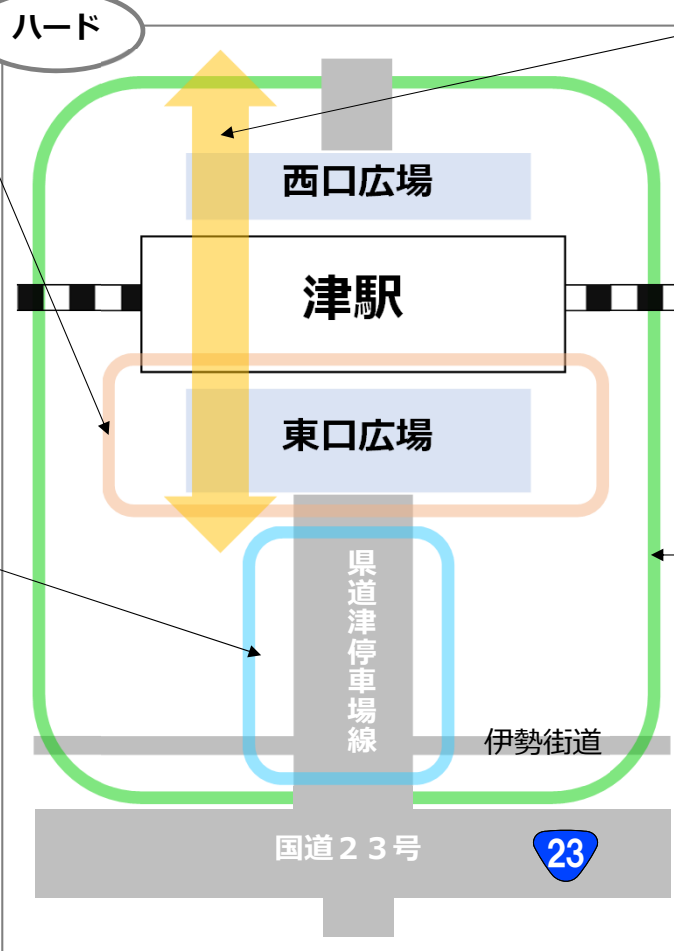
駅前広場の**立体的活用**による
交通防災ターミナル



(2) **歩行者の賑わいや滞留機能の強化**

(検討例)

道路空間を**再編**、新たな**価値**を創る
人中心の駅前ストリート



(3) **東西連携の強化**

(検討例)

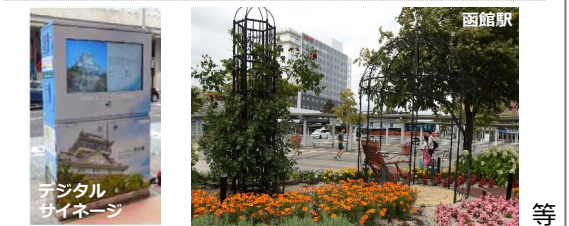
東西を**快適**に移動し、**交流**を高める
東西自由通路



(4) **駅周辺の回遊性の強化**

(検討例)

来街者が**楽しく**、**安全**に巡る
サイン・グリーン・ライト



ソフト

官民協働による**マネジメント**

ユニバーサルデザイン

デジタル化

周辺地域との連携

新たな技術や仕組みを積極的に取り込みながら、**継続的な進化**

5. 津駅周辺空間の基本的な方向性

(1) 公共交通の利便性の強化・浸水等の災害時の対応の強化

課題

交通：バス停の点在

防災：高潮・津波で浸水する予測

等

(1)公共交通の利便性の強化
浸水等の災害時の対応の強化

(検討例)

駅前広場の立体的活用による
交通防災ターミナル

上空デッキ

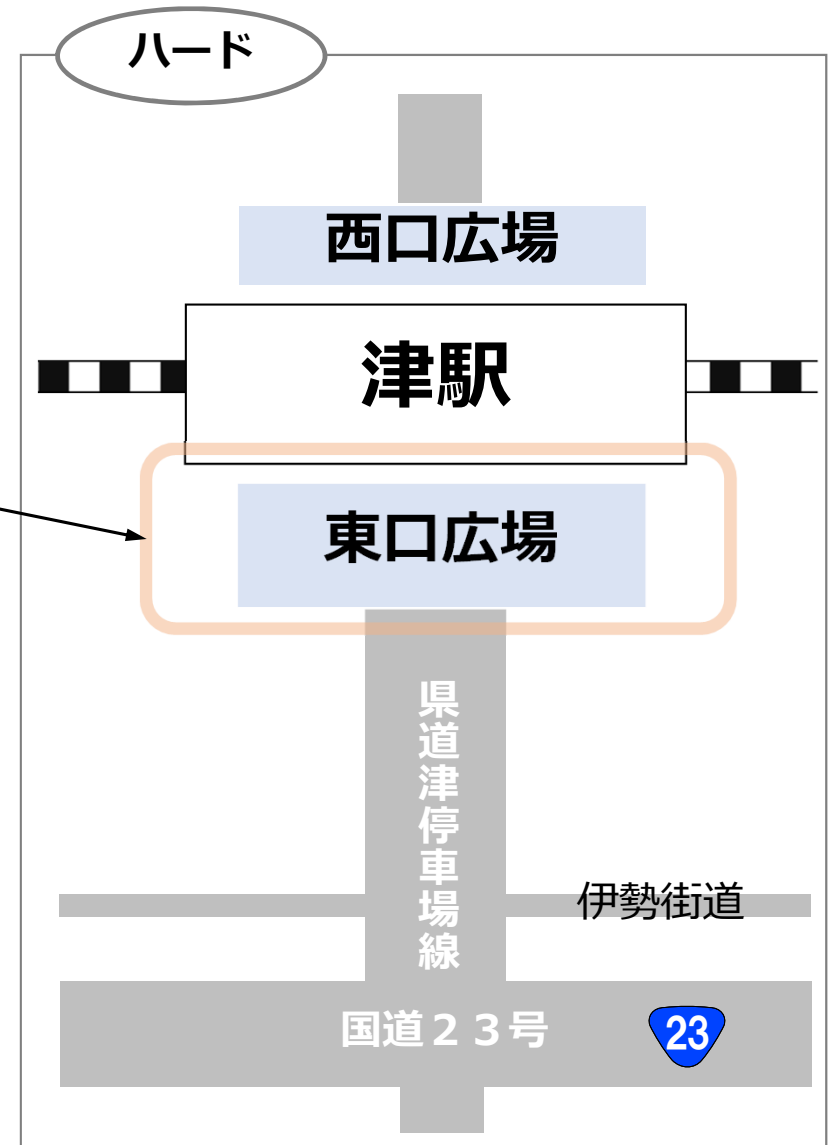
+

既存の平面広場

<物流にも配慮>



等



5. 津駅周辺空間の基本的な方向性

(2) 歩行者の賑わいや滞留機能の強化

課題

街づくり：もっと近代的で、県庁所在地らしく

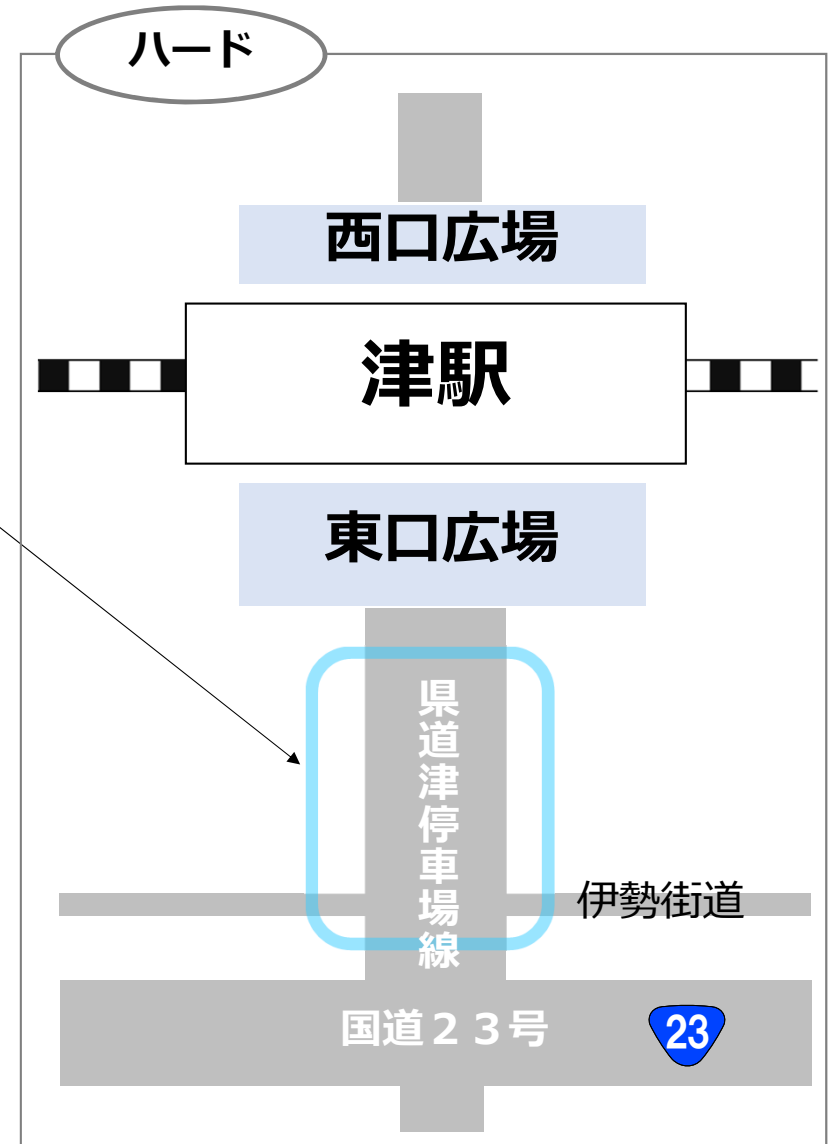
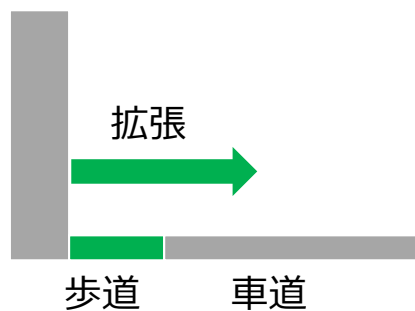
交通：車の減少・歩行者の増加

等

(2) 歩行者の賑わいや滞留機能の強化

(検討例)

道路空間を再編、新たな価値を創る
人中心の駅前ストリート



5. 津駅周辺空間の基本的な方向性

(3) 東西連携の強化

課題

東西軸：駅舎を自由に通行できない

街づくり：もっと近代的で、県庁所在地らしく

等

(3) 東西連携の強化

(検討例)

東西を**快適**に移動し、**交流**を高める

東西自由通路



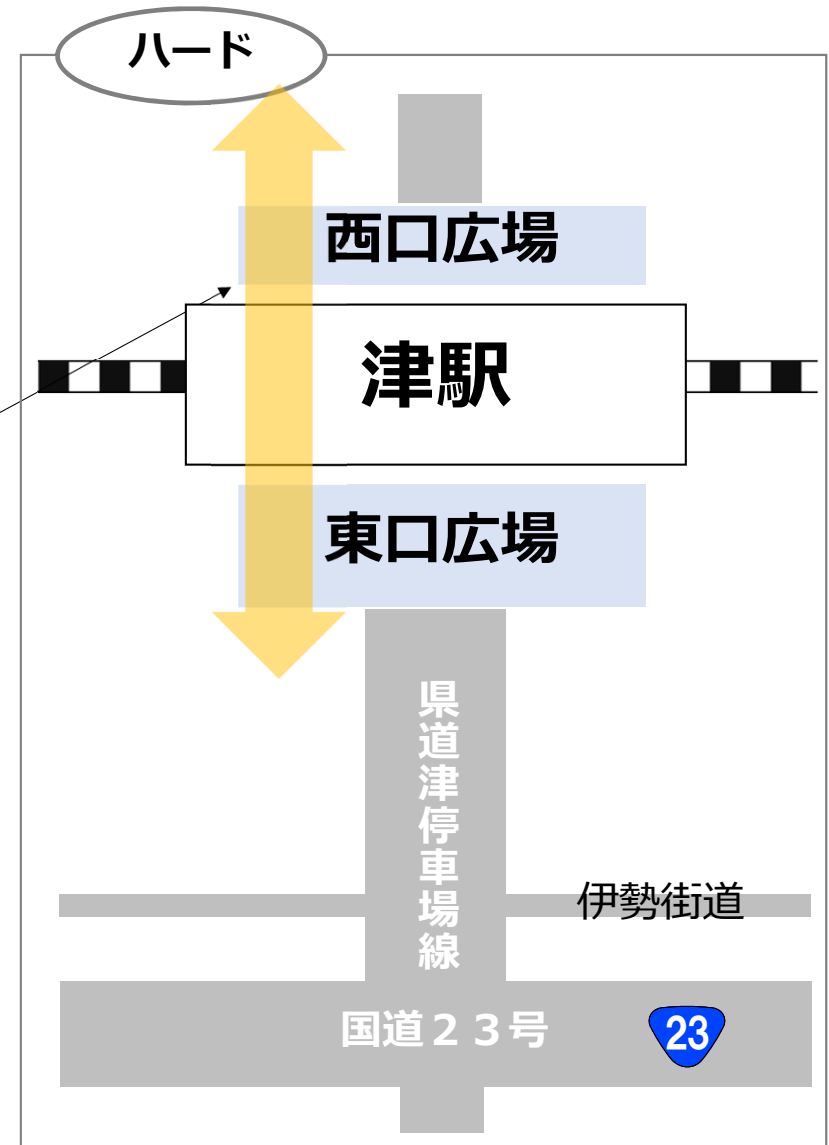
桑名駅



新潟駅

Youtube 「niigatacitychannel」 より引用

等



5. 津駅周辺空間の基本的な方向性

(4) 駅周辺の回遊性の強化

課題

回遊：駅周辺の案内がない、夜は暗い

街づくり：もっと近代的で、県庁所在地らしく

等

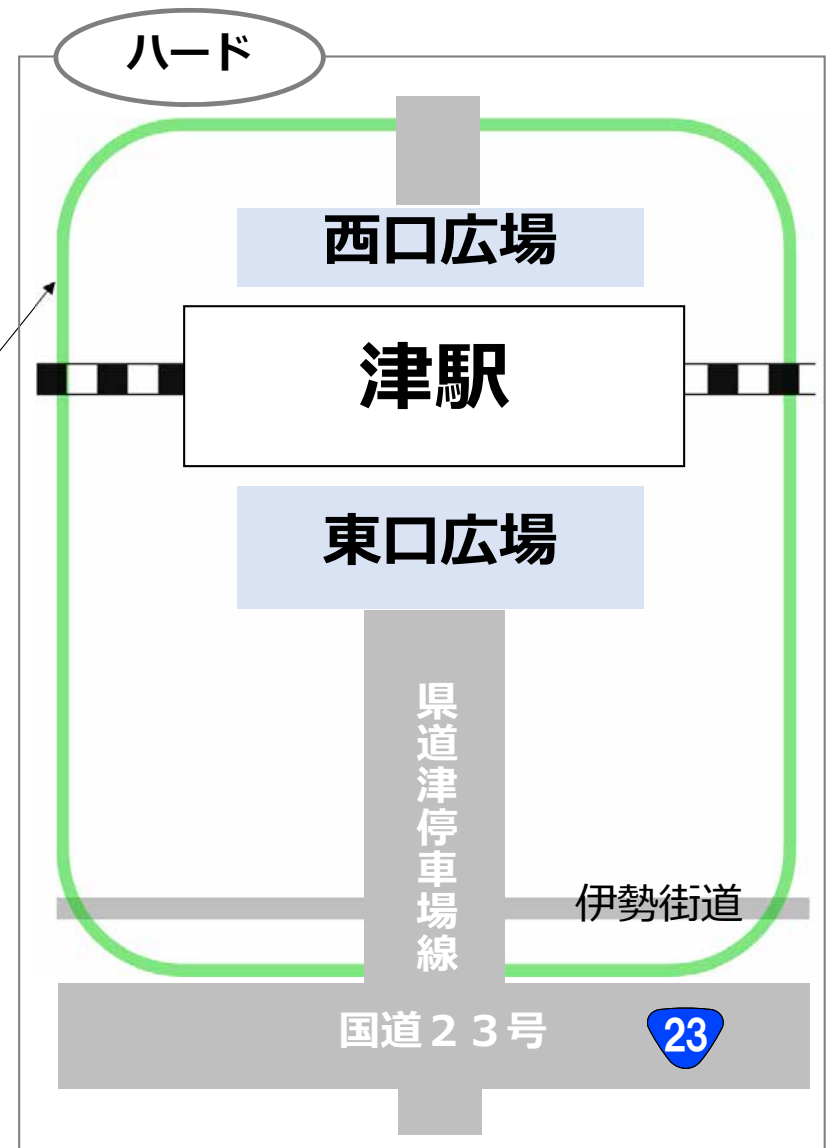
(4) 駅周辺の回遊性の強化

(検討例)

来街者が楽しく、安全に巡る
サイン・グリーン・ライト



等



5. 津駅周辺空間の基本的な方向性

ソフト・ハード一体となった取組

官民協働によるマネジメント

民間のアイデア、ノウハウ等を積極的に取り入れた、官民協働によるマネジメント

ユニバーサルデザイン

バリアフリーをはじめ、多くの方々が利用可能なユニバーサルデザイン

デジタル化

MaaSやスマートシティなど、交通や街づくりと一体となったデジタル化

周辺地域との連携

津駅周辺と新町周辺など近隣地域との連携、県内各都市との連携

新たな技術や仕組みを積極的に取り込みながら、
継続的な進化

歩行者の賑わいや滞留機能の強化

資料 4

課題

街づくり：もっと近代的で、県庁所在地らしく

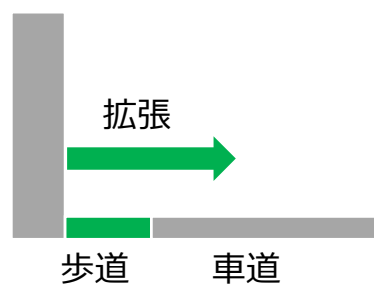
交通：車の減少・歩行者の増加

等

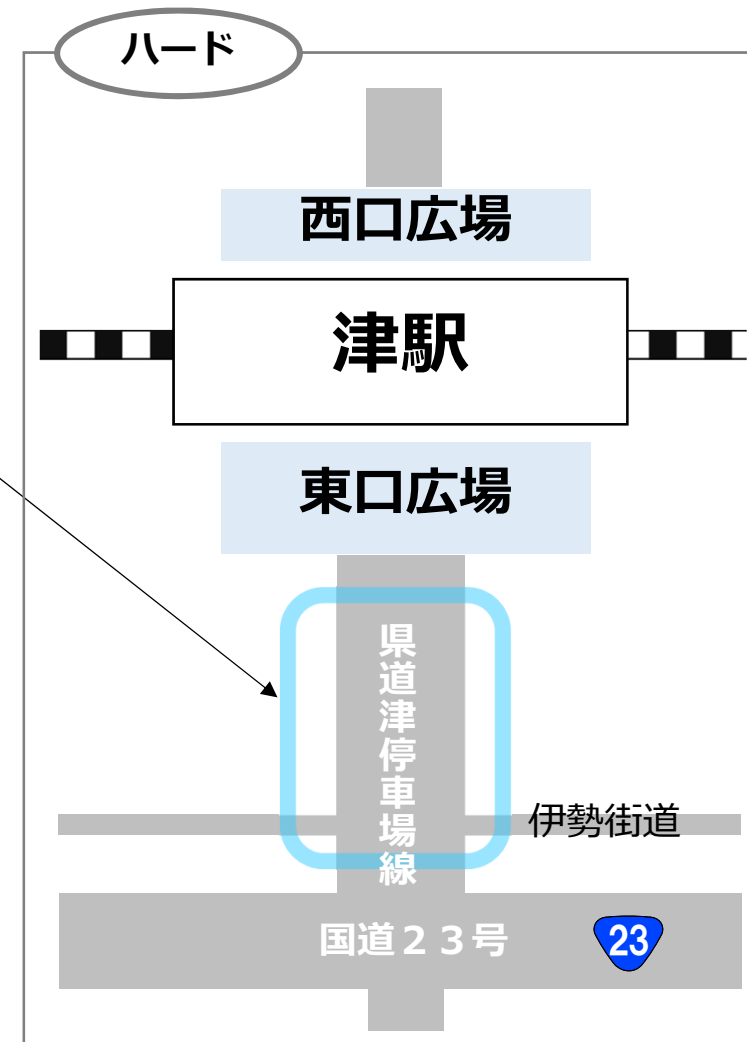
(2)歩行者の賑わいや滞留機能の強化

(検討例)

道路空間を再編、新たな価値を創る
人中心の駅前ストリート



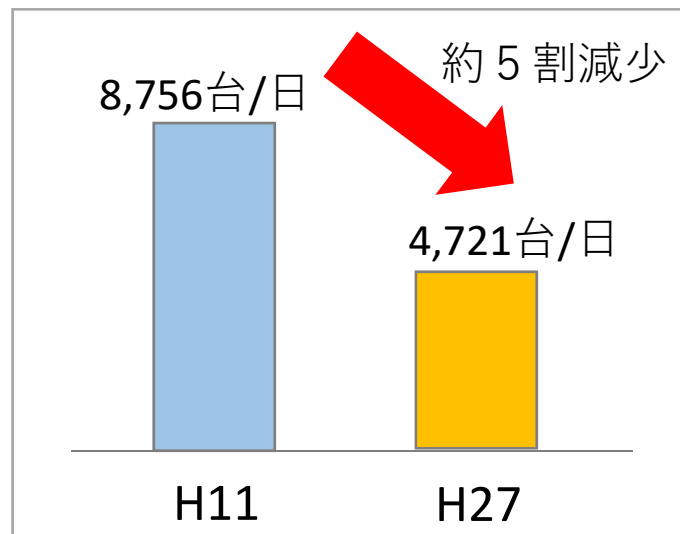
等



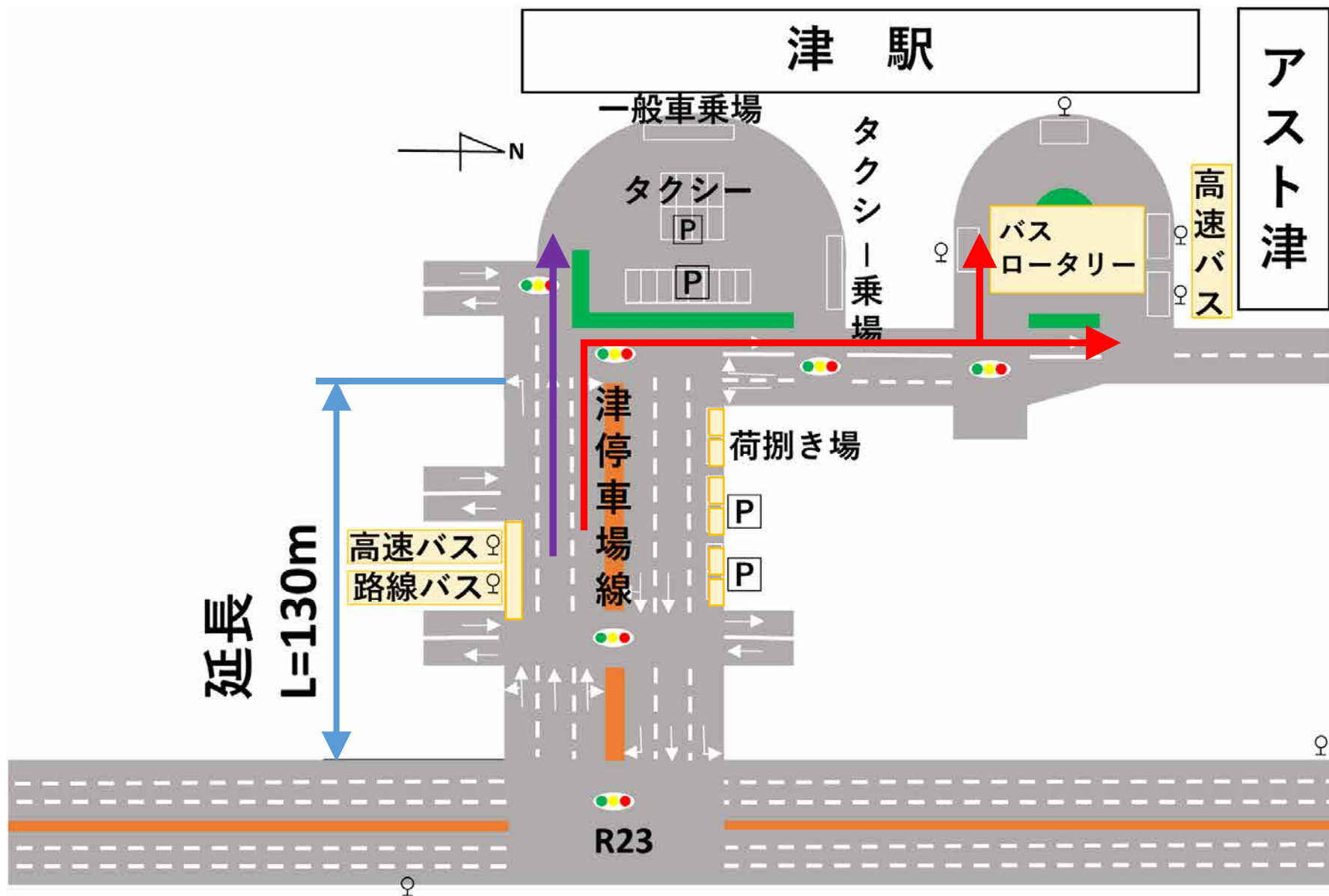
県道津停車場線の状況

- 津駅の平均乗降者数は約2万人/日
- 津市はウォーカーブル推進都市に登録
- 津駅の表玄関である東口と、国道23号を結ぶ
駅前通り「県道津停車場線」（延長：130m）
- 車線数6車線 自動車交通量 約4,700台

自動車交通量の推移（平日）



県道津停車場線の状況



沿道の状況

[現在]

↑ 駅方向2,738台/日		↓ 国道方向1,983台/日	
6.0m	9.75m	9.75m	6.0m
歩道	3車線	3車線	歩道

駅方向の沿道状況



国道方向の沿道状況



社会実験の概要

歩行者の賑わいや滞留機能の強化 に向けて社会実験を実施

[現在] 6車線




[再編イメージ] 4車線・両側歩道拡張



道路空間を再編、新たな価値を創る人中心の駅前ストリート

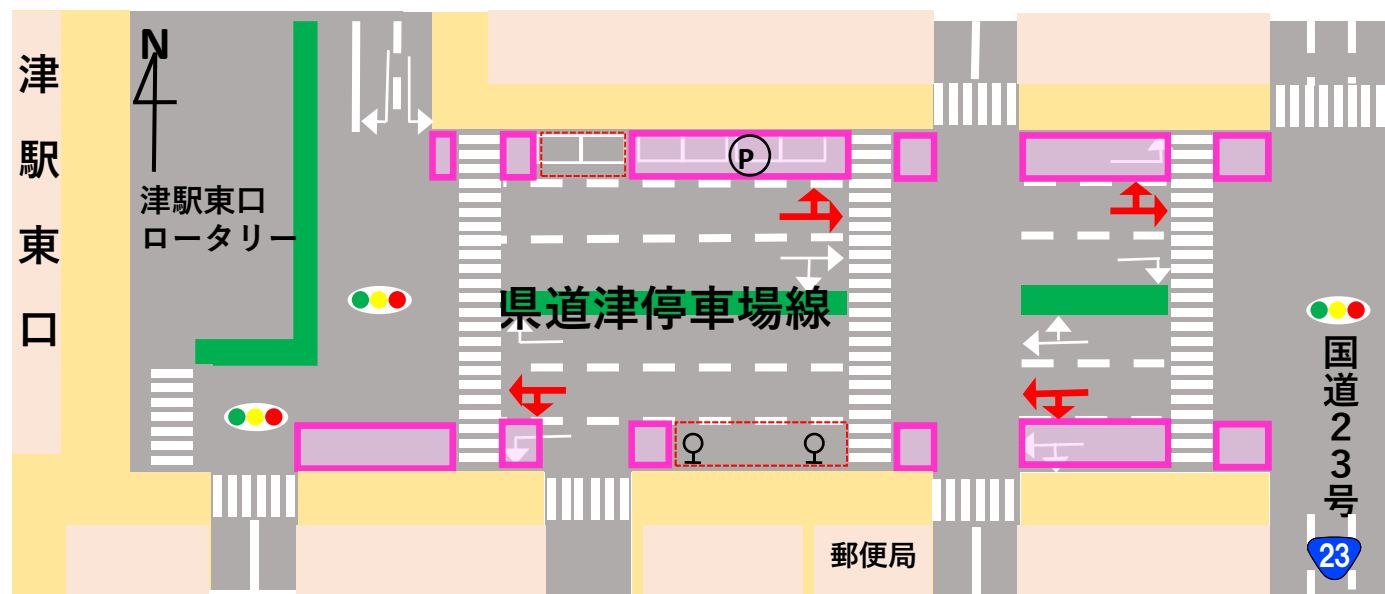
○車線減少に伴う自動車交通への影響の検証等を実施




○社会実験では、道路空間の再編イメージを再現するため  の箇所を規制

社会実験の概要

期間：令和3年7月12日（月）～20日（火）

内容：図中の  の箇所を交通規制



- 項目：
-  1 交通への影響の調査
 -  2 道路空間の利活用のアイデア募集
 -  3 防災意識の向上

社会実験の調査項目

1

交通への影響の調査

ビデオカメラ観測

交通量の変化

円滑性の変化

車線減少に伴う、自動車、自転車、歩行者の交通量・交通の流れの変化や路上駐車の実態を確認します。

ETC2.0データ分析

速度の変化

急減速の変化

車線減少に伴う、自動車の速度低下、急ブレーキ発生状況の変化を確認します。

アンケート調査

道路利用者

パーキングメータ
利用者

道路利用者（バス、タクシー、トラック）やパーキングメータ利用者にアンケート調査を実施し、車線減少に伴う、課題の把握を行います。

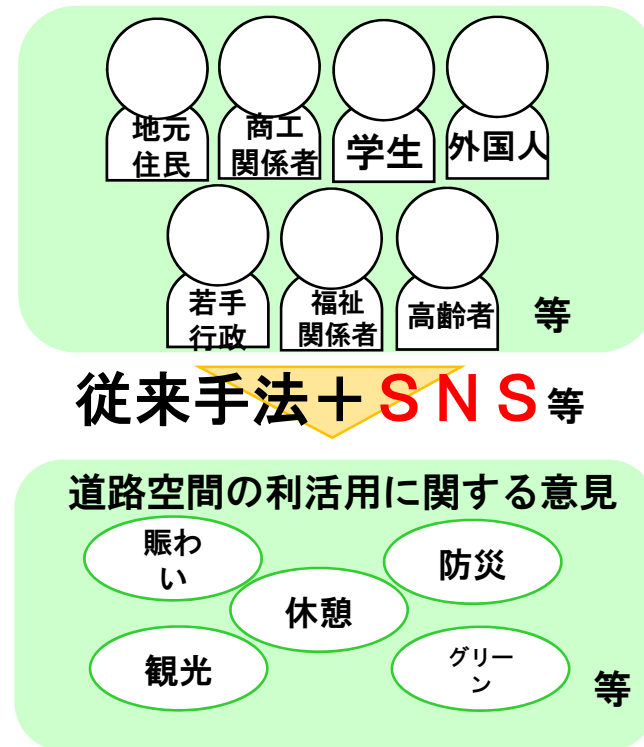
2

道路空間利活用のアイデア募集

拡張した歩行空間を実際に見てもらい、歩道をもっと快適に、楽しく使うためのアイデアを募集します。

10年後、20年後の未来を見据えた更なる発展の実現に向け、地元住民や商工関係者に加え、次世代を担う学生・外国人など多様な角度からのアイデアが必要です。

SNSを用いて現地からすぐにアイデアを応募できるようにすることで、現地から生の声や意見を吸い上げます。



社会実験の調査項目

2

道路空間利活用のアイデア募集

道路空間の利活用について
アンケートにご協力ください

右のQRコードを
スマートフォン
等で読み取り、
ご回答ください。



(受付期間7/12～7/31)

歩道空間をもっと快適に、
楽しく使うアイデアを募集



ツイッターで

#津駅歩道空間

ハッシュタグをつけて投稿して
下さい。(受付期間7/31まで)

<https://www.shinsei.pref.mie.lg.jp/uketsuke2/form.do?id=1623387084136>

3

防災意識の向上

紀伊半島大水害、東日本大震災から10年。
国土強靱化5か年加速化対策がスタート。
この節目の年に、防災意識の向上を図ります。

津駅東口では、高潮浸水想定高さ2m
津波浸水想定高さ1m
が想定されています。

現地に浸水想定高さを表示

することで危機管理意識を醸成します。

