

第2回 津駅周辺道路空間検討委員会

日時：令和3年12月24日（金） 14:30～

場所：アスト津 4階 アストホール

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 事

- 1) 津駅周辺道路空間 社会実験結果の報告
- 2) 津駅周辺の現状と課題
- 3) 津商業高等学校意見発表
- 4) 津駅周辺空間コンセプト（案）
- 5) 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：津駅周辺道路空間 社会実験結果の報告
- ・ 資料2：津駅周辺の現状と課題
- ・ 資料3：津商業高等学校意見発表
- ・ 資料4：津駅周辺空間コンセプト（案）

第2回 津駅周辺道路空間検討委員会 出席者名簿

令和3年12月24日（金） 14:30～
アスト津 4階 アストホール

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	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	出席
3	三重県トラック協会 専務理事	カワカタ 川方 尚	出席
4	三重県バス協会 専務理事	アオキ 青木 周二	出席
5	三重県タクシー協会 津支部長	ムラタ 村田 友和	出席
6 委員	津商工会議所 女性会 会長	マツダ 松田 弘子	出席
7	津市観光協会 専務理事	オクノ 奥野 幸司	出席
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	代理 副所長 藤原 弘典
9	三重県県土整備部 部長	ミノ 水野 宏治	出席
10	津市都市計画部 部長	ワタナベ 渡邊 公隆	出席
11	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部企画開発部 担当部長	キムラ 木村 誠司	出席
12	近畿日本鉄道株式会社 名古屋統括部施設部工務課 主査	クロカワ 黒川 雄太	出席
13	三重交通株式会社 バス営業部 部長	タカダ 高田 和昭	出席
11	三重県立津商業高等学校 商業科 教諭	マエダ 前田 健	出席
12	三重県立津商業高等学校 ビジネス科	タナベ 田邊 夏鈴	出席
13	三重県立津商業高等学校 ビジネス科	ホリカワ 堀川 ひより	出席
14	三重県立津商業高等学校 ビジネス科	ヨネザワ 米澤 佑莉	出席
15	三重県立津商業高等学校 ビジネス科	マエダ 前田 大斗	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2回 津駅周辺道路空間検討委員会 席次表

令和3年12月24日（金） 14:30～

アスト津 4階 アストホール

スクリーン

三重短期大学
教授

近畿大学工業
高等専門学校
教授

小野寺 一成

中平 恭之

事務局

国土交通省
三重河川国道
事務所 所長
菅 良一
(代理: 副所長
藤原 弘典)

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

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

津商業高等学校

教諭
前田 健

田邊 夏鈴

堀川 ひより

米澤 佑莉

前田 大斗

津市観光協会
専務理事
奥野 幸司

津商工会議所
女性会会長
松田 弘子

オブザーバー席

近畿日本鉄道株式会社
名古屋統括部施設部工務課
主査 黒川 雄太

東海旅客鉄道株式会社
総合企画本部企画開発部
担当部長 木村 誠司

三重交通株式会社
バス営業部
部長 高田 和昭

報道関係者

報道関係者

報道関係者

随行者

随行者

傍聴席

傍聴席

傍聴席

随行者

随行者

傍聴席

傍聴席

傍聴席

傍聴席

傍聴席

出入口

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当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

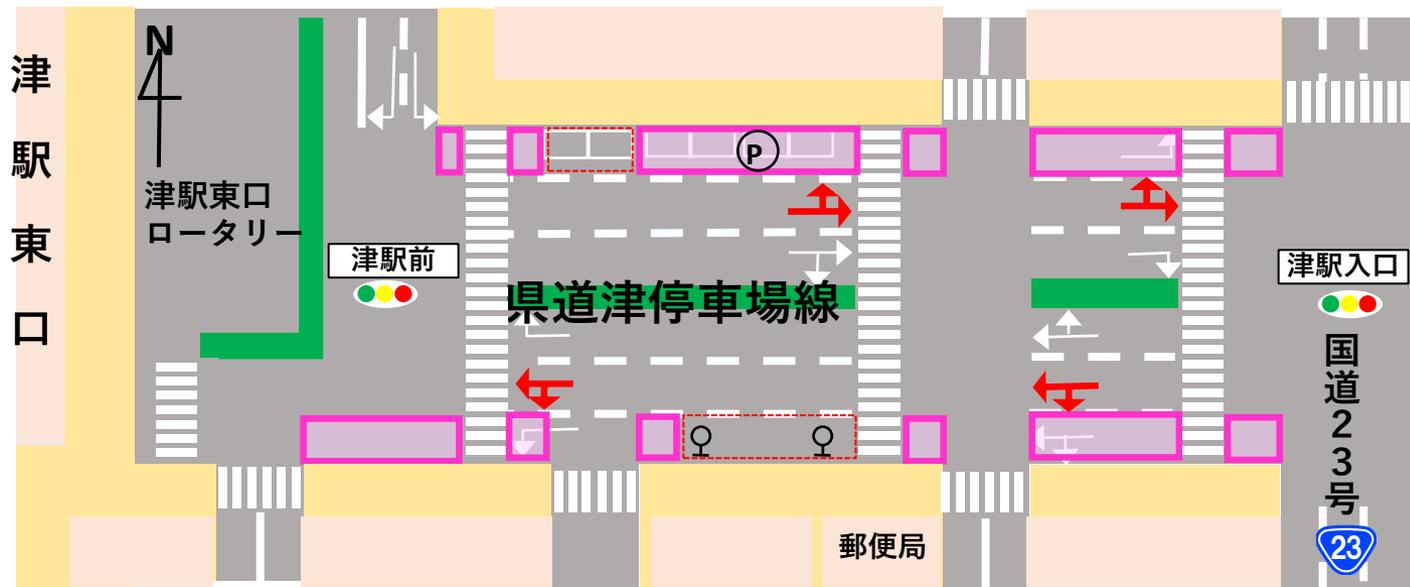
津駅周辺道路空間 社会実験実施結果

社会実験の概要

目的：「歩行者の賑わいや滞留機能の強化」の検討に向けて社会実験を実施

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

社会実験の概要

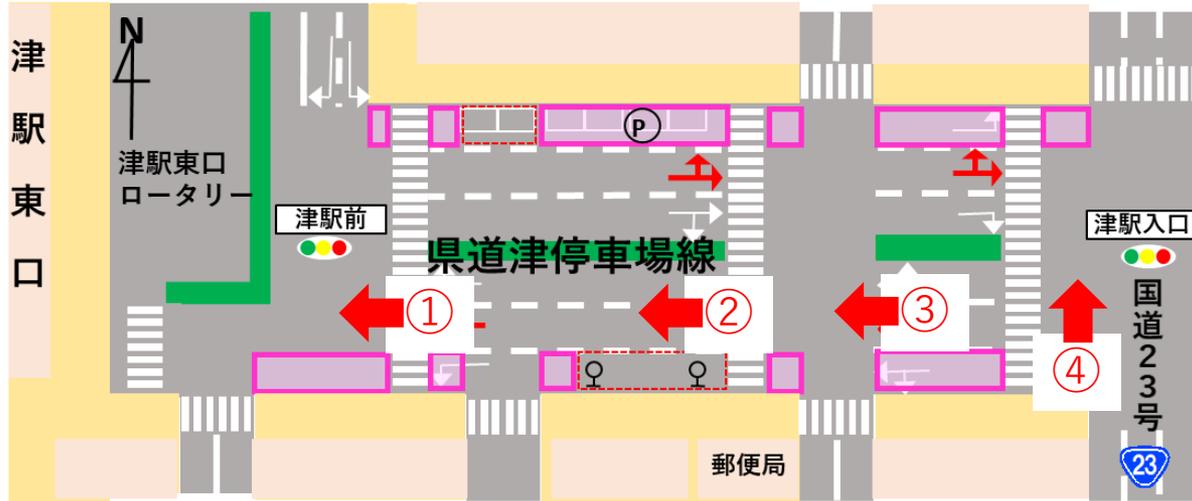
社会実験状況全景

(津駅から国道23号方向を望む)



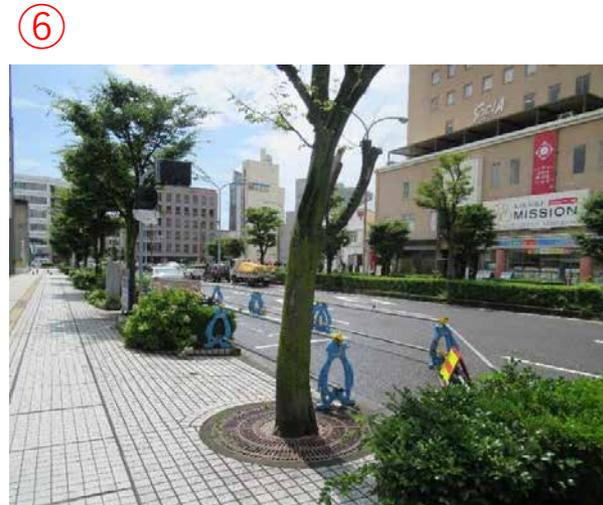
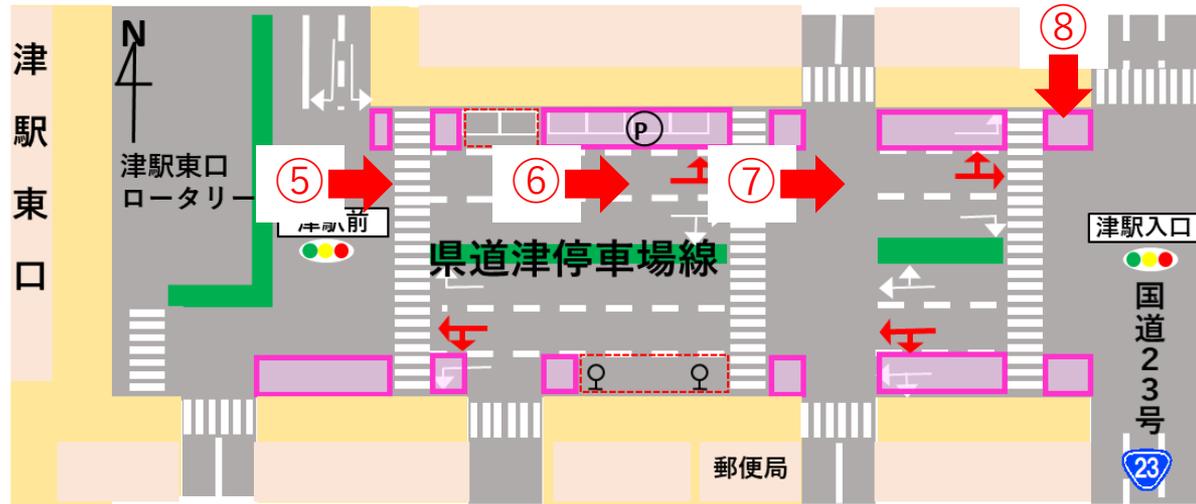
社会実験の概要

津駅方向車線 規制状況



社会実験の概要

国道23号方向車線 規制状況



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

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

アンケート調査

道路利用者

通行者

道路利用者（バス、タクシー、トラック）へのヒアリングや通行者へのアンケート調査を実施し、車線減少に伴う、課題を把握

種類別交通量の変化

ビデオカメラ観測

自動車交通量は実験前と比べて、ほとんど増減がなかった。
また、信号待ちが2回以上発生するような、渋滞は確認されなかった。

12時間交通量の変化

津駅方向	規制前(台)	規制中(台)	増減(台)	増減率
大型車	284	285	+1	100%
小型車	1441	1356	-85	94%
動力付き 二輪車	8	14	+6	175%
自転車類	69	116	+47	168%
歩行者	3808	4054	+246	106%

国道方向	規制前(台)	規制中(台)	増減(台)	増減率
大型車	55	60	+5	109%
小型車	1285	1174	-111	91%
動力付き 二輪車	6	5	-1	83%
自転車類	39	59	+20	151%
歩行者	1576	1540	-36	98%

7月15日8時の状況



7月15日18時の状況



※規制前7月8日、規制中7月15日 7時～19時

方向別の交通量の変化

ビデオカメラ観測

津駅前交差点の津駅方向の右折・直進交通量に大きな変化はなかった。
左折交通量については減少した。

津駅前交差点(津駅方向) の方向別交通量の変化

	規制前 (台)	規制中 (台)	増減(台)	増減率
右折車	647	613	-34	95%
直進車	942	940	-2	100%
左折車	136	88	-48	65%

※規制前7月8日、規制中7月15日 7時～19時



迂回の発生状況

ビデオカメラ観測

県道に並行する市道の交通量を計測した結果、大きな変化がなかった。
駅に向かうにあたり県道を避けて市道へ迂回した車は少ないと推測される。



迂回路の交通量の変化(台)

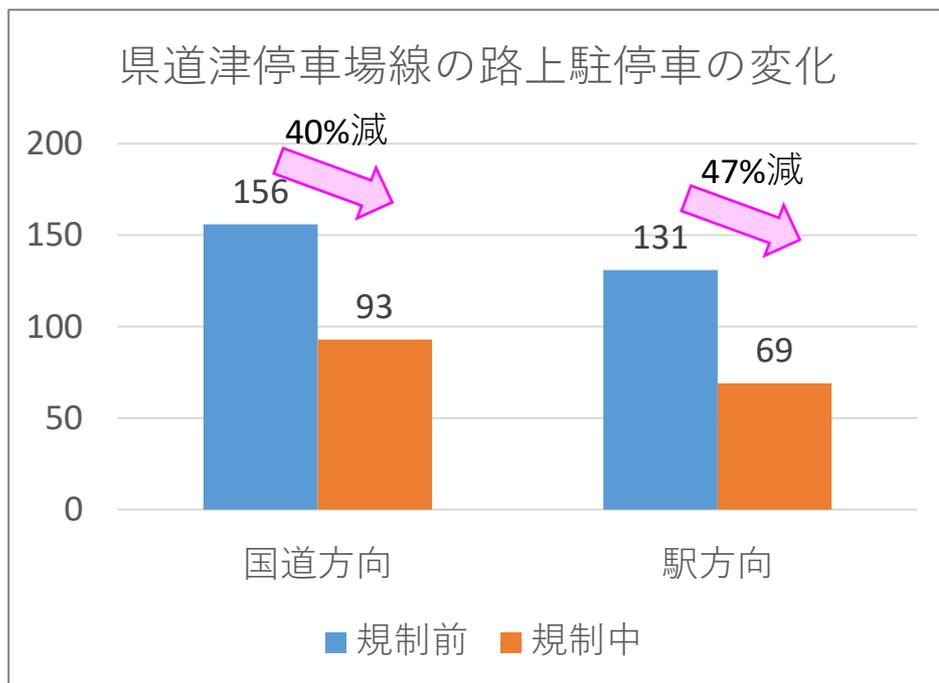
	国道方向	津駅方向
規制前	31	31
規制中	32	28
増減	+1	-3

※規制前7月8日、規制中7月15日 7時～9時
路線バスを除く

円滑性の変化

ビデオカメラ観測

実験期間中、県道の路上駐停車数は上下線とも4割程度減少した。周辺では路上駐車が増加した区間があったものの、台数は少ない。



※規制前7月8日、規制中7月14日 7時～19時

周辺道路の路上駐車の変化



自動車交通量

規制前→規制後



路上駐車台

規制前

↓増減

規制後

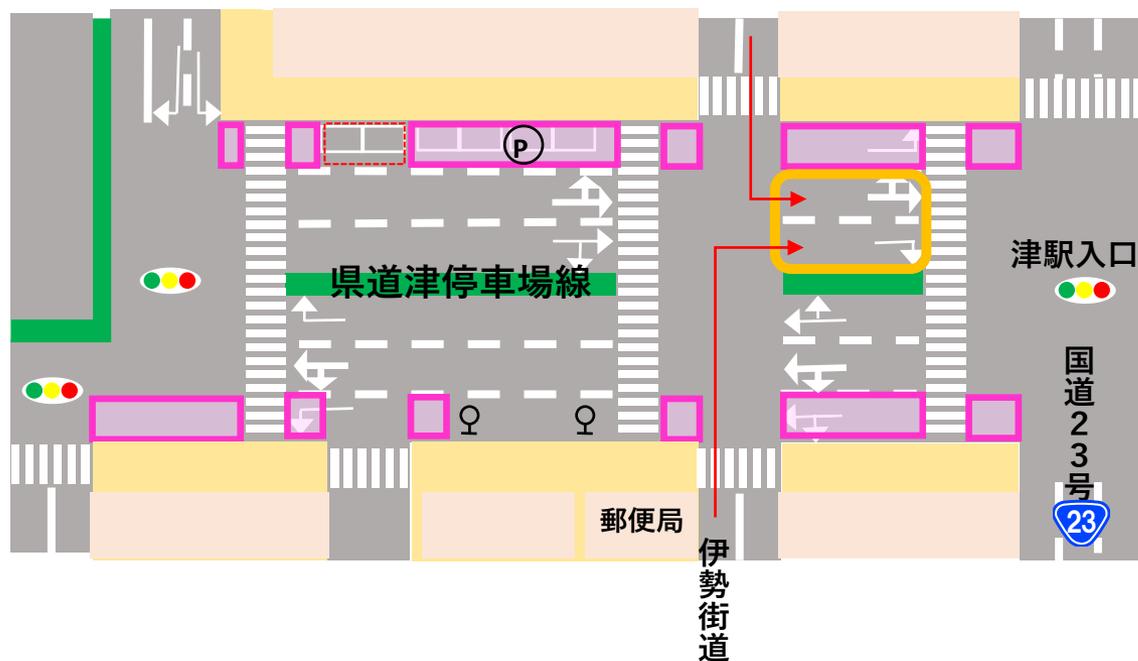


※規制前7月7日、規制中7月19日 9時～10時

混雑状況の変化

ビデオカメラ観測

実験期間中、国道23号津駅入口交差点と西側の交差点間が信号待ちの車でいっぱいになり、伊勢街道から県道への進入ができなくなる場合が見受けられた。



交差点間は短く、普通車が3台並べる程度

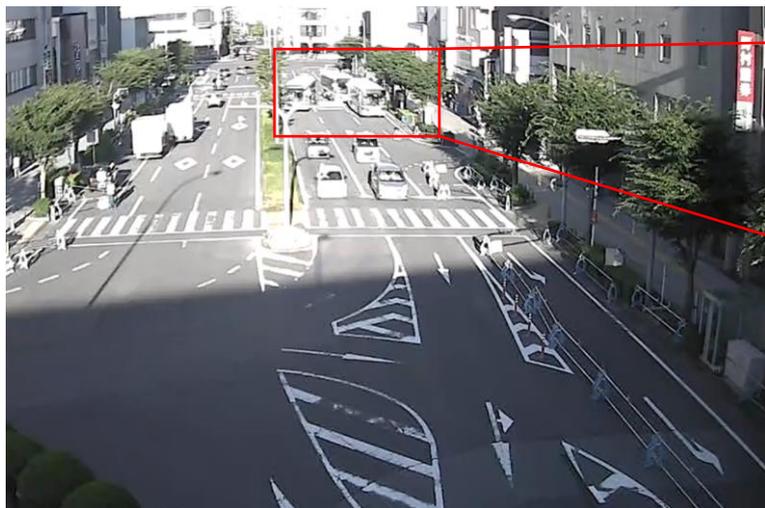


車線減少により、さらに交差点間の停車容量が少なくなり、脇道から進入ができない場合が増加

混雑状況の変化

ビデオカメラ観測

栄町3丁目バス停にバスが3台連なることがあり、右折車線、直進車線を塞ぐ場合がある。実験では、バス停部の規制をしなかったため、影響は最小限であったが、2車線の場合、国道23号まで影響を及ぼすことが想定される。



栄町3丁目バス停

1

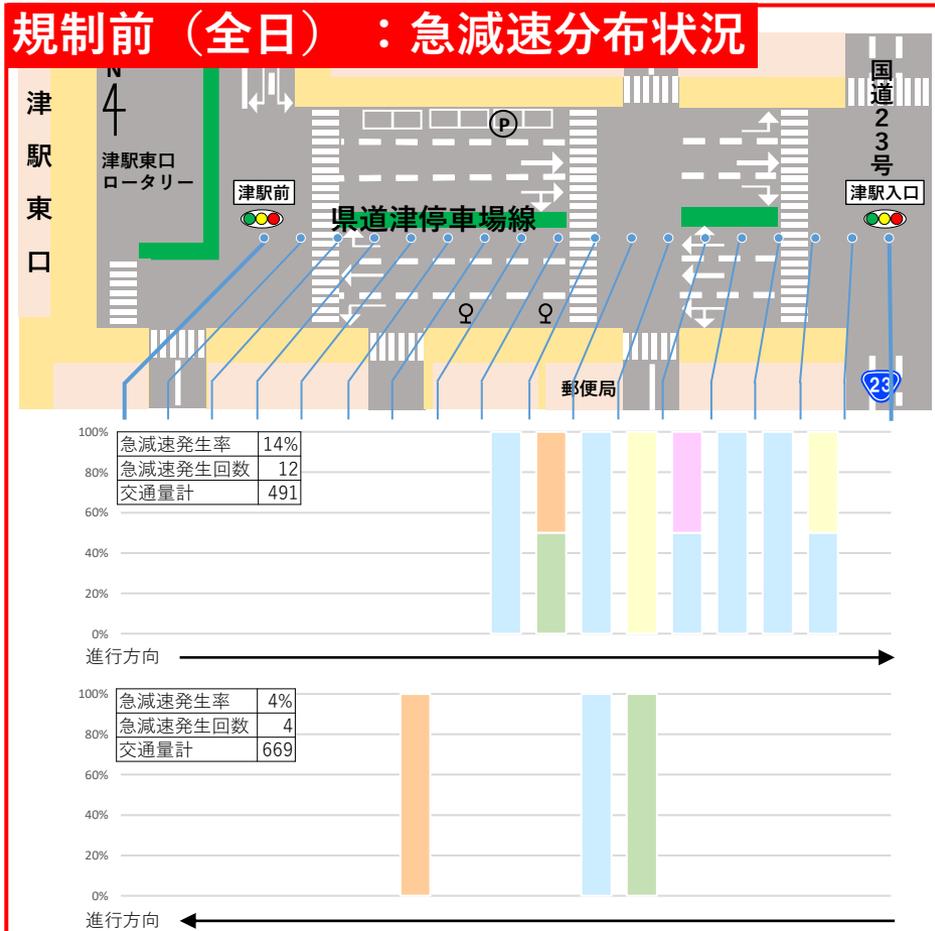
交通への影響の調査結果

急減速の変化（全日）

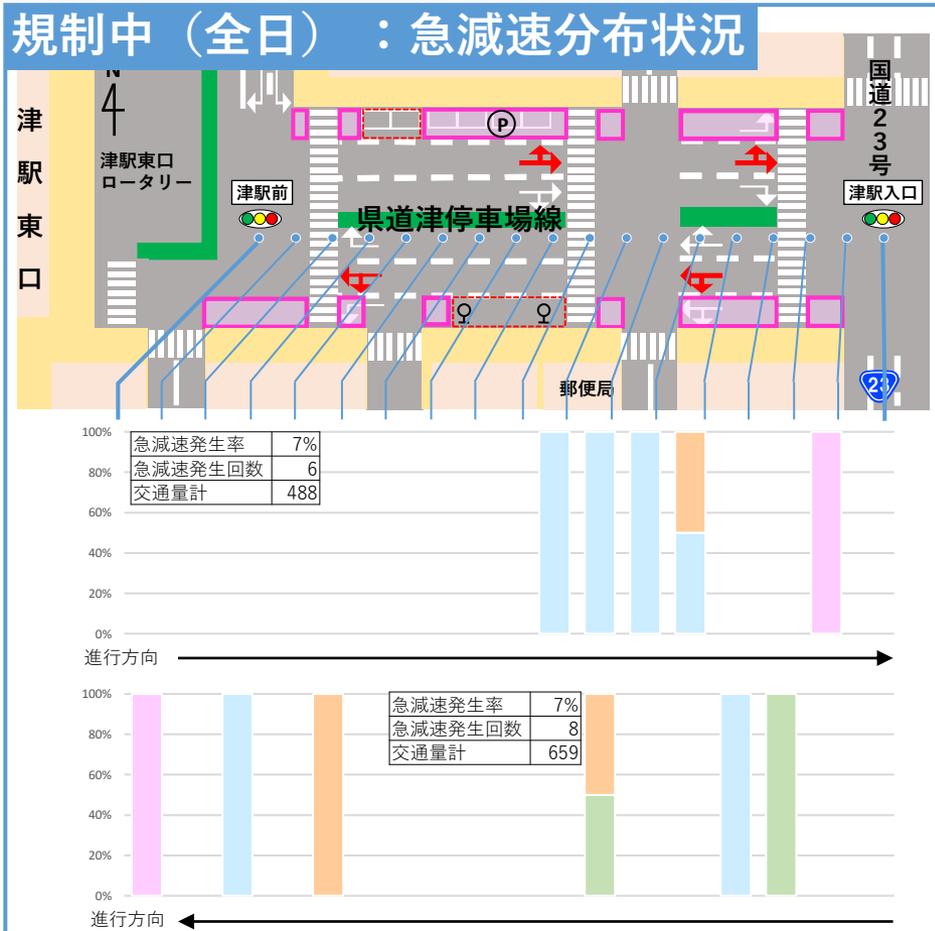
ETC2.0データ分析

実験中においては実験前よりも急減速発生率も低く、また、急減速が発生している箇所も少ない傾向にある。

規制前（全日）：急減速分布状況



規制中（全日）：急減速分布状況



■ 0.50G以上
 ■ 0.45～0.50G未満
 ■ 0.40～0.45G未満
 ■ 0.35～0.40G未満
 ■ 0.30～0.35G未満

規制前：令和3年7月1日（木）～9日（金）
 規制中：令和3年7月12日（月）～20日（火）

※減速度0.3G以上を急ブレーキと定義。一般的に旅客輸送で0.3Gを超えると乗客に不快感を与えると考えられている。

道路利用者の意見

アンケート調査

荷捌き場、バス停の機能を確保して社会実験を実施したことから、車線減少に伴うトラック、バスへの影響について「大きな問題はなかった」との回答があった。タクシーについても「ロータリーへの進入に影響はなかった。」との回答があった。

	意見の概要
トラック協会	荷捌きに大きな問題は発生しなかった。
バス協会	目立った混乱はなかった。 また、社会実験期間中、交通誘導員がいたためか、実験前に比べてバス停付近の路上駐車は少なかったように感じる。
タクシー協会	社会実験に伴い津駅前交差点の左折専用レーンがなくなったが、ロータリーへの進入に影響は発生しなかった。

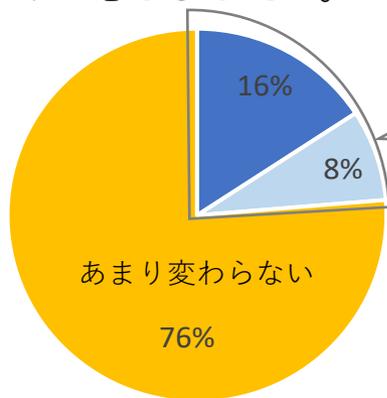
混雑状況

アンケート調査

自動車・原付・自動二輪通行者のうち、76%が「実験前の混雑とあまり変わらなかった」と回答した。混雑を感じた人は「津駅方向」の車線が混雑したと感じており、混雑区間を避けるための「迂回」が若干発生した。

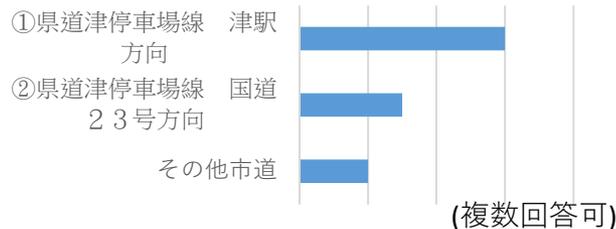
混雑状況（自動車、原付・自動二輪通行者を対象 N=38）

社会実験期間中における交通状況についてどのように感じましたか。

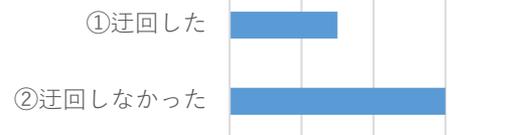


- ① 実験前よりかなり混雑しているように感じた。
- ② 実験前より多少混雑しているように感じた。
- ③ 実験前の混雑とあまり変わらなかった。

混雑区間
混雑していると感じた区間はどこですか。



迂回の有無
混雑区間を避けるため迂回しましたか。



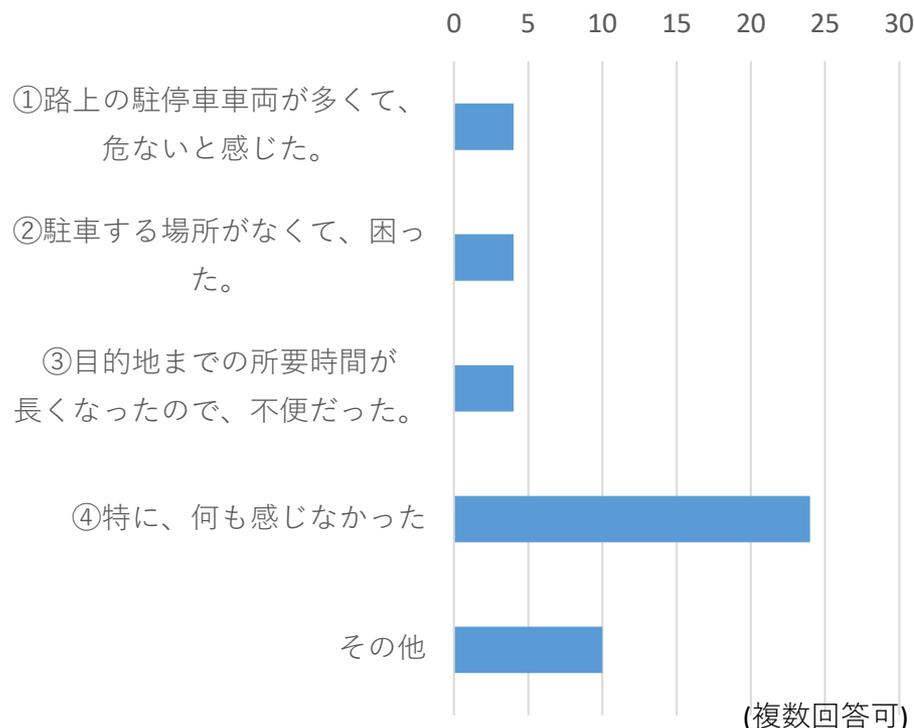
運転面での影響

アンケート調査

運転面での影響について「特に何も感じなかった」との回答が最も多かった。自由記載では「駐停車場所の確保」「伊勢街道との信号がない交差点の安全確保」等について意見があった。

運転面での影響（自動車、原付・自動二輪通行者を対象）

運転面での影響はありましたか。

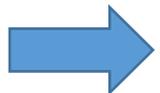


自由記載意見

- 交差点付近の路上駐車が直進車線をふさいでいたため、渋滞の原因になる可能性がある。
- 左側車線がなくなり、送り迎えに利用する際など停車する場所がなくて困った。(N=2件)
- 伊勢街道との信号がない交差点での交差がしにくく危険な感じがした。(N=2件)
- 歩道拡張で歩行者が多くなると県道を横切る際の事故の危険性が高くなり対策が必要。
- それまでにあった開放感がなくなった。
- 津駅前交差点の直進レーンが直進・左折共用レーンとなったため、左折車に直進を妨げられ不便を感じた。

まとめ

- 車線数削減に伴う交通量の増減、渋滞の発生、速度の変化
急減速の変化について、大きな影響なし
- 明らかになった課題
 - ①路上駐停車車両への対応
 - ・一部の周辺道路で路上駐車が微増
 - ②脇道（伊勢街道）からの進入への対応
 - ・国道23号津駅入口交差点と西側の交差点間が信号待ちの車でいっぱいになり、脇道からの合流を阻害
 - ③県道上のバス停（栄町3丁目）への対応
 - ・原因は社会実験ではないが、バス停にバスが3台連なり、走行車線を塞ぐ状況が発生



課題に対応することで、歩道空間の拡張が可能

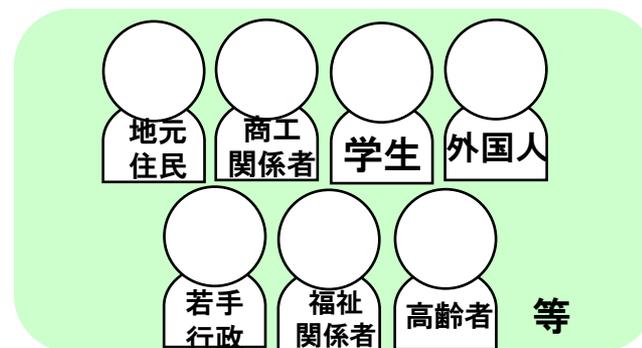
2

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した。

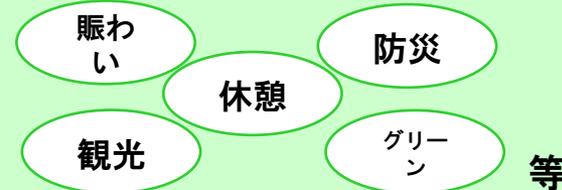
10年後、20年後の未来を見据えた更なる発展の実現に向け、地元住民や商工関係者に加え、次世代を担う学生・外国人など多様な角度からのアイデアが必要です。

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いただきました。



従来手法 + SNS 等

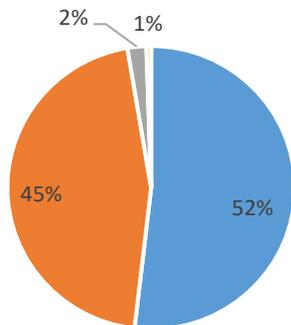
道路空間の利活用に関する意見



2 道路空間利活用のアイデア募集結果

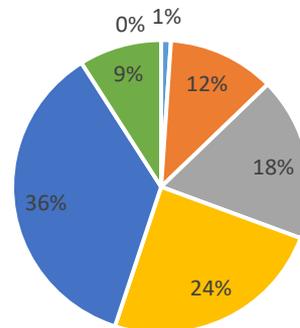
アンケート調査結果 (N=189名)

居住地



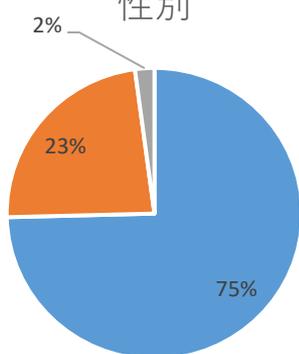
■ 津市内 ■ 津市外 ■ 県外 ■ 未回答

年齢



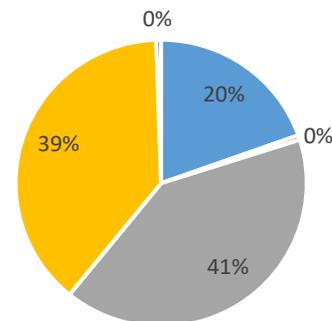
■ 19歳以下 ■ 20代 ■ 30代 ■ 40代 ■ 50代 ■ 60代 ■ 70歳以上

性別



■ 男性 ■ 女性 ■ その他

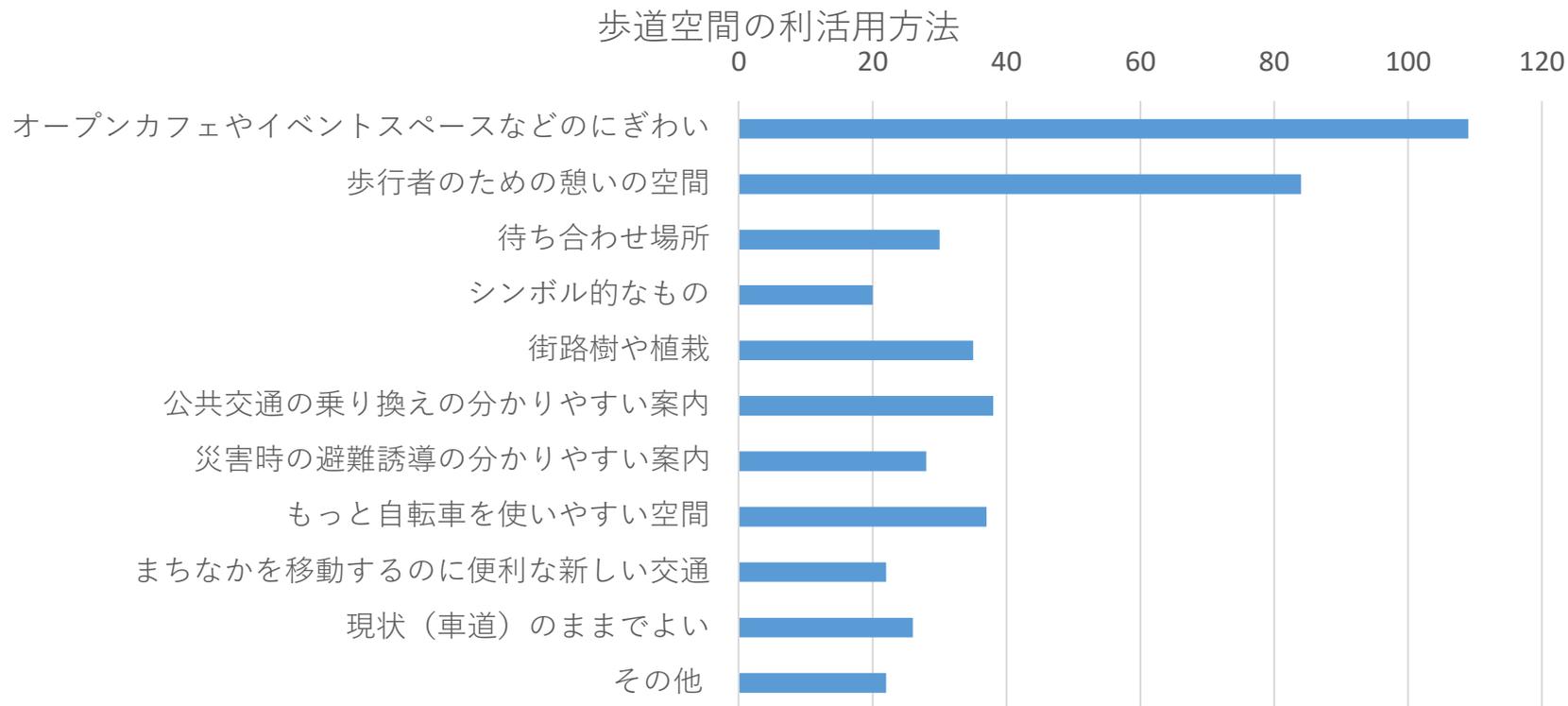
実験区間通行手段



■ ①自家用車で通行した ■ ②原付・自動二輪で通行した
■ ③徒歩又は自転車で通行した ■ ④通行していない

アンケート調査結果（選択式）

「拡張した歩道空間に求めることは何ですか（3つまで）」の選択肢について、「オープンカフェやイベントスペースなどのにぎわい」という意見が最も多く、次に「歩行者のための憩いの空間」を求める意見が多かった。



（189名 複数回答ありN=452）

道路空間の利活用アイデア（自由意見）

選択肢を具体化したアイデア	件数
オープンカフェやイベントスペースなどのにぎわい	23
歩行者のための憩いの空間	12
待ち合わせ場所、シンボリックなもの	4
街路樹や植栽	12
分かりやすい案内	3
自転車を使いやすい空間	13
新しい交通	1
現状のままでよい	10

その他のアイデア	件数
若者・子供にやさしい道路空間	7
路面の工夫・バリアフリー化	14
駐停車、荷捌きスペースの確保	4
景観への配慮	6
安全性の確保	3
南側歩道の拡幅、歩道上空の活用	2

※アンケート調査（2-1歩道空間の利活用⑪その他、2-2利活用のアイデア、3歩道空間拡張の全般意見）、
ツイッターによるアンケート の意見をまとめて分類

オープンカフェやイベントスペースなどのにぎわい

オープンカフェ

雨可のオープンカフェ

津駅西口につながる“文化の道”と連携してカフェなどの滞留人口に繋がる街

自由に座って食事や休憩ができる、屋根のあるスペース

飲食業者と協働してモバイルオーダーができる仕組みをつくり、オープンカフェから好きな店のものを注文する

オープンカフェなど、お洒落な空間、景観

キッチンカー・屋台スペース、物販スペース

常設のキッチンカースペース、電源、水道等付

キッチンカーをおけるようにして、ビジネスチャンスを創出

キッチンカーによる飲食物の販売

新規の露天、キッチンカー

世界の料理を食べられるキッチンカー

県内に住む外国人の方による世界各国の料理が食べられるキッチンカー

博多の屋台のように、通りを屋台で埋め尽くす。

露店

オープンカフェをするには、歩道に隣接する飲食店が少ない。キッチンカーが停留できるスペースなどを併設

津駅周辺はランチの弁当需要がある。朝、昼だけでも弁当(サンドイッチ、おにぎり)の販売

マルシェなど賑わい創出

軽トラ乗り入れで産直野菜とかスーパーの出張販売。時間制で入替。

イベントスペース

大道芸

路上ライブや大道芸人の利用スペース確保

ストリートライブができるような場所

イベントのできるスペースやカフェスペース

路上でのパフォーマンス、自由演奏エリアがあると人が集まる

歩行者のための憩いの空間

ベンチなど ゆっくり歩いたり休むことのできる空間

ベンチの設置

ベンチがあるとゆっくりできる。

綺麗なベンチを置いてほしい

1～2時間程度滞在できる施設の設置(誰もが利用できるベンチやテーブル)

夏季には日陰等を作り、ゆっくり歩いたり、休むことのできる空間

人々が屋内に籠らず、外に出て外の風や空気を吸う、という、何でもないことが普通にできればよい。

無理にイベントやカフェを作らなくてもよい

アーケードなど 雨にも濡れず、暑さもしのげる空間

おしゃれな大屋根

雨の日も濡れないように歩ける、夏に日影を歩けると嬉しい。

屋根があり雨にも濡れず暑さもしのげる空間

一部は屋根のあるオープンスペースで、雨降り時も賑わいや憩いの場所

拡張した歩道空間に、光線を通す半透明のような屋根

時節柄、ミストシャワー

待ち合わせ場所、シンボリックなもの

シンボリックなものがある待ち合わせ場所

シンボリックなものがある待ち合わせ場所、小学生などの絵や書道、工作の発表する、何かしら表彰された人の掲示場所

三重県らしさがある空間づくりだったり、モニュメント

座って友人と待合できる場所

ドライブスルーのハンバーガーショップと県立図書館の返却ポスト

コワーキングスペース

パソコン作業ができるテーブル、電源、高速で快適なwi-fiと屋根(コワーキング)。昼間はキッチンカーでランチや軽食、夜はお酒

街路樹や植栽

花、木、芝生、流水の水辺

木陰と芝生（人工芝でも）

木陰にベンチを置いたり

木陰、水を感じる空間などリラックスできる雰囲気。

街路樹や植栽をものすごく充実させて、見ているだけで落ち着くような憩いの空間

花や木を植えて、憩いのカフェ空間を創出。維持管理費を削減するためアダプトプログラムで市民が楽しみながら手入れできる仕組み

小さな公園に変える取り組みがあると聞くので、試行として取り組む

流水の水辺（小川や水路のようなイメージ）と植栽

街路樹等は必要ない、街路樹の剪定

植栽の取っている幅を考えた方がよい

街路樹を撤去すれば、歩道が広くなり、自転車や車椅子も走行しやすくなる。

植栽は見通しを悪くし手間もかかるので良くない

街路樹の選別、剪定と野鳥対策。

街路樹を植樹する場合は、剪定不要な木としていただき、落葉樹は避けてほしい

分かりやすい案内

案内の充実、情報交換の場

タッチサイネージを設置して県や市の案内が観れるようにしたら良い。

バスを待つ人が情報収集できるスペース。近くのお店や観光地のチラシ、イベント情報などが見られる掲示板のような場所。

スマホに出てきにくい地元情報が収集できて地元の活性に繋がる。

田舎の道端は年寄りやおばちゃんたちの井戸端会議の場にもなっていた。いろいろな情報交換の場。顔を合わせて直接話できる環境

自転車を使いやすい空間

自転車、歩行者の分離

歩行者、自転車、車がそれぞれ棲み分けされた道路

歩きスマホ等で立ち止まる数人やバス待ちの数人と歩行者と自転車通行の区別ができる空間づくりと良いマナーの推奨アナウンス

歩行者と自転車との分離

歩行者と自転車ゾーン区分け

自転車専用道と歩道とバスレーンの区別

歩道と自転車専用道とバスレーンと車道をはっきり区別

車道を利用した歩道で段差もないことから、車椅子等の通行しやすい歩道。自転車の専用レーンを設置

歩道と車道の分離

歩道空間は現状のままで良い。自転車専用道とバスレーンの整備と駐輪場の確保が必須

歩道空間の幅は現状で充分良いので、自転車道と歩道と車道の区別をはっきりすべき

自転車で通勤する際に、バスが停留していると車道も走れず、歩道を走るとバスから降りた人との接触がありそうで危ない

駐輪スペースの確保

塾が多く学校も近くに複数あるので、自転車専用道路と駐輪場の確保と駐停車車道の整備、子どもや高齢者に快適な自転車通行空間と

駐輪場の増加

歩道と分けて自転車専用道と駐輪場の確保と車道との区別

新しい交通

小型電動モビリティ

30km/hに速度制限し、交通弱者が小型電動モビリティで安全に走行できる環境を整備。電動小型モビリティのシェアが利用しやすい環境

現状のままでよい

現状のままでよい

歩行者が多いとは思えない。駅から東に集客施設がないのに歩行者が増えるとは思えない。夏暑く、冬寒いのでオープンカフェなどいらない。路上飲みが増えて治安や風情が悪くなる。歩道拡幅は絶対に反対。

あと4メートル広げて何ができるのか？バスが困るのではと思います。カフェとかが増えるといいですが、津市では・・

歩道空間より、現在の車利便性の確保が優先

バスやタクシー、宅配のような商業車等、大きい車の出入りがあるのである程度、広めの道が良い。あのぐらい広々としているほうが、ゆとりのある街の玄関口のように良いと思う。歩道は、今でも十分な広さがある

拡張はしなくて良い

人もいないのに拡張する意味がない

今のままでいい

歩道空間の拡張は車通行の支障となり、車を滞留させることにつながるため、現状のままでよい。現在の歩道空間は歩行者が多い時間帯であっても特に支障がないほど十分な広さがあるので、特に問題はない。

歩道拡幅は絶対に反対

歩道を拡げても周囲が寂しいので意味がない。県は図書館、美術館、博物館を駅から遠い不便なところに作りスプロールを推進しておきながら、今さら駅前に賑わいをと言うのはどういうつもりか。

その他のアイデア

若者・子供にやさしい道路空間

子育て中の親と子どもが安心して使用できる未来志向の空間

若者が気軽に集える空間を作りたい。若者の元気な姿は街に活気を与える

子供が楽しめる路面に 例えば迷路風にして遊び心を出す 同時に自転車を通りづらい環境にして自転車は自転車道へ 歩道は歩行者の空間にする

拡張するのは良いと思いますが、朝夕は小学生の通学帰宅時間でもあります。その点を考えてほしい。

市内高校生、大学生などとの協同企画の開催

三重大学の都市計画を専攻している学生や、津駅を利用している高校生から意見を聞く場や、歩道空間を使わせる機会を設ける

子どもが巣立っても未来に大人になって帰ってこれるようなお金もかけず快適な街づくりを

路面の工夫・バリアフリー化

タイルではなく歩きやすい歩道

歩行者が歩きやすい歩道

雨が降ると滑りやすいので、改修時に順次滑りにくいものに変えていく

視覚的に広く見えるような工夫

歩く歩道整備

道のボコボコを直す。

ご当地を意識したマンホールデザイン。滑らない材質で、デコボコの少ない歩道。

ベビーカーを押して通行する時、ブロックはガタガタするので普通の舗装が良い

バリアフリー化

ベビーカーが通りやすい道路

歩道を付けるのであればフラットに

歩道に段差があったり、歩道が狭いことから、車道を歩かれる視覚障がい者の方がいらっしゃるの、バリアフリーを推進

地面のタイルをカラフルに

都市景観に配慮しながらも歩道であることが分かるカラーリングが良い

その他のアイデア

駐停車スペースの確保

自動二輪オートバイが駐車できるスペース

原付一種、原付二種も停められて125cc以上のバイクの駐輪スペースの確保

現状は路上駐車がが多く、拡張された場合路上駐車が増えるだけにならないか心配。

荷物の積み下ろし等で車が停車できるスペースは残した方が良い

中央3車線をパーキングゾーンにしてちよい寄りしやすい雰囲気を作ってからイベントを考える

景観への配慮

都会のようにお洒落に。道路を舗装したり建物を塗り替えて、統一感を出す。おかげ横丁などのように、テイクアウトグルメなどが増えて、津市の観光スポットに

都会の様にお洒落に

ゴチャゴチャした町並みにはしないで

駅前広場にデッキを作り、駅前通りと一体となったイルミネーション

一部ではなく津駅東口西口も含めて統一感を出す

駅舎との連続性を意識した空間とし、一体的なデザイン

安全性の確保

広げた空間が安全性を確保

歩行者の安全確保をまず第一にして、憩い(街路樹)、賑わい(イベント)へと繋がる空間。駅前の待避所設置も必要。

駅前を抜け道として利用するだけの車両が多い。抜け道利用する車両が減るような対策

南側歩道の拡幅、歩道上空の活用

ターミナル及び県道の南側にルーフィングを設置、県道の南側2車線を歩道に拡幅し活用

6車線すべての上空を活用

津駅道路空間 全般に係る意見

歩道空間の利活用に関するアイデアの他に、津駅周辺道路空間全般に係るご意見がありました。今後の検討で参考にさせていただきます。

意見	件数	意見	件数
津駅周辺空間の基本的な方向性		検討の進め方	9
公共交通の利便性の強化・ 浸水等の災害時の対応の強化	5	商業施設の充実	7
東西連携の強化	3	西口の整備	5
駅周辺の回遊性の強化	1	既存施設の改善要望	5
官民協働によるマネジメント・ 周辺地域との連携	7	事業に賛成	8

※アンケート調査（2-1歩道空間の利活用⑪その他、2-2利活用のアイデア、3歩道空間拡張の全般意見）、
ツイッターによるアンケート の意見をまとめて分類

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啓発しました。



3 防災意識の向上

現地 6 箇所に浸水想定高さを表示し危機管理意識を啓発しました。



3m
想定浸水深
Storm surges (Projected)
上の青いロープの高さ
この場所は高潮により約3m
浸水する可能性があります

第2回 津駅周辺道路空間検討委員会

津駅周辺の現状と課題

令和3年12月24日

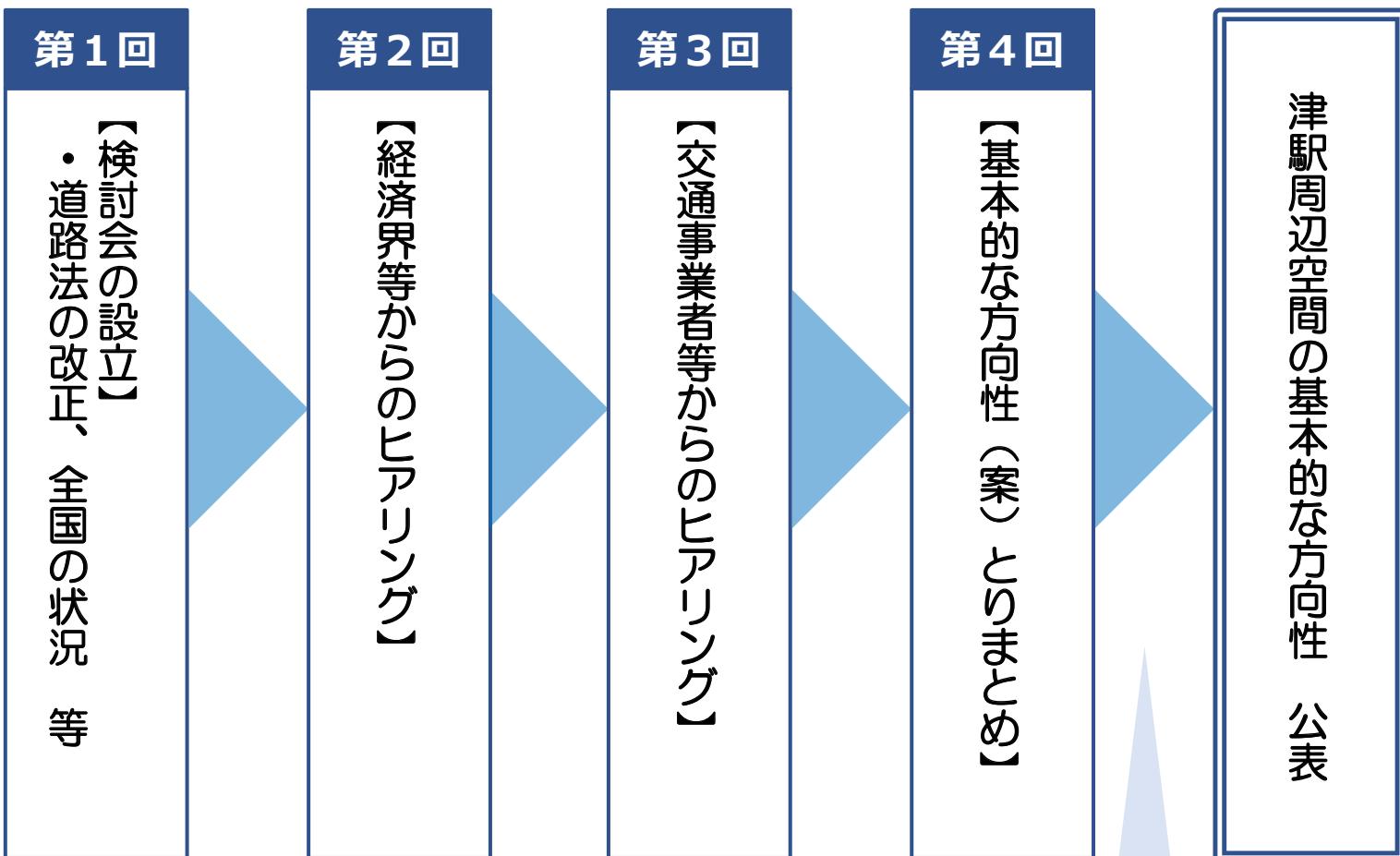
1. これまでの検討経緯

(1) 「津駅周辺道路空間検討会」、「津駅周辺道路空間検討委員会」における検討経緯

- 道路法改正の動きを踏まえ、昨年7月に、三重県の県庁所在地である津市の玄関口となっている津駅周辺において、駅周辺の活性化や防災等様々な視点から、駅周辺の道路空間について検討を行うことを目的に「津駅周辺道路空間検討会」を設立
- 津駅周辺道路空間検討会では、昨年度末に「津駅周辺空間の基本的な方向性」としてとりまとめ、三重県・津市の連名で公表
- 本年7月、「津駅周辺空間の基本的な方向性」を踏まえた“津駅周辺道路空間の整備方針の策定”、“計画の具体化”を目的とし、「津駅周辺道路空間検討委員会」を設立

<津駅周辺道路空間検討会>

2020年7月



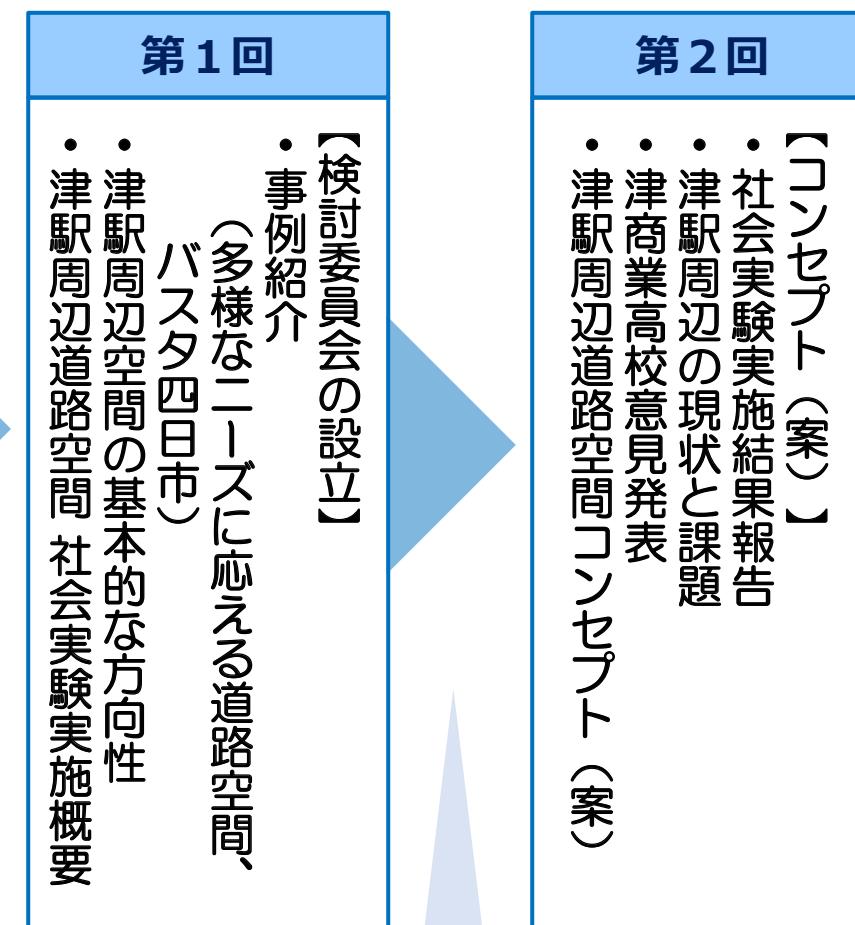
県民からの
意見募集

空間検討会の構成

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

<津駅周辺道路空間検討委員会>

2021年7月



・津駅周辺道路空間 社会実験
(R3/7/12~7/20)

検討委員会の構成

学識者：小野寺一成 教授(三重短期大学)【委員長】
中平恭之 教授(近畿大学工業高等専門学校)

交通関係者：三重県トラック協会、三重県バス協会、三重県タクシー協会

経済関係者：津商工会議所、津市観光協会

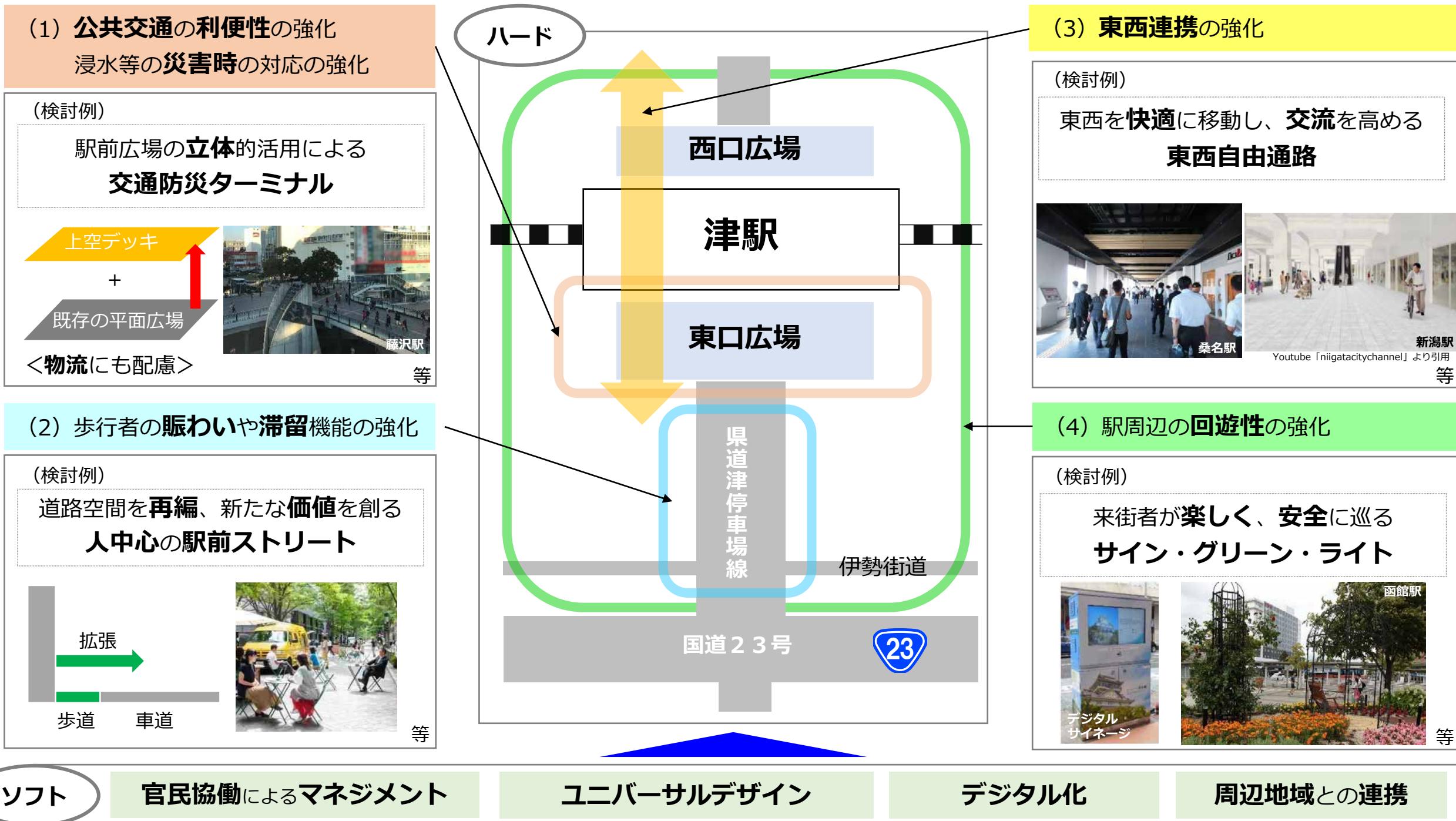
行政関係者：国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所、
三重県県土整備部 部長 津市都市計画部 部長

1. これまでの検討経緯

(2) 津駅周辺空間の基本的な方向性（津駅周辺道路空間検討会）

- 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として、「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」することを基本方針としています。

<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>



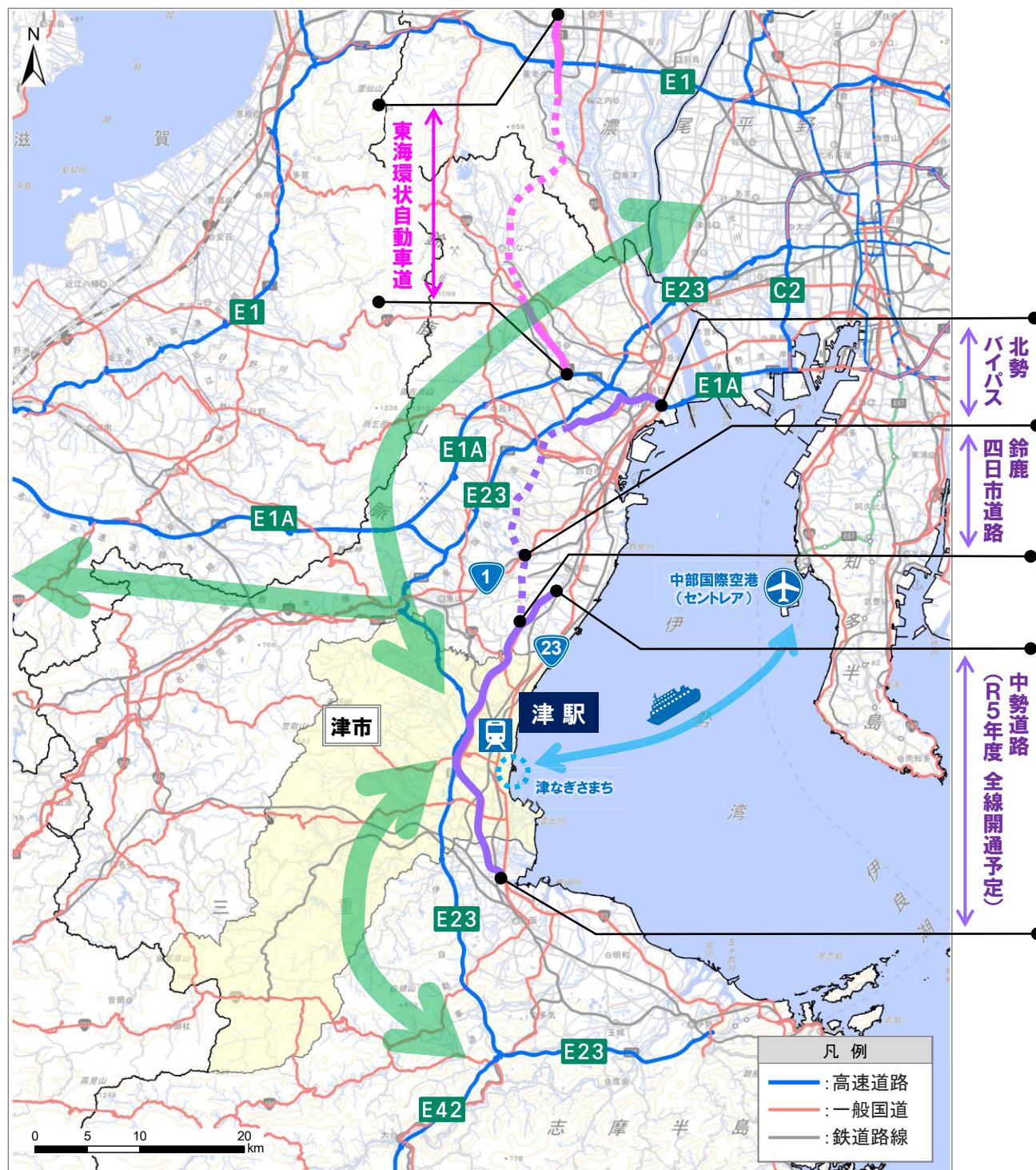
新たな技術や仕組みを積極的に取り込みながら、**継続的な進化**

2. 津市の状況の整理

津市を取り巻く状況、津市のポテンシャル

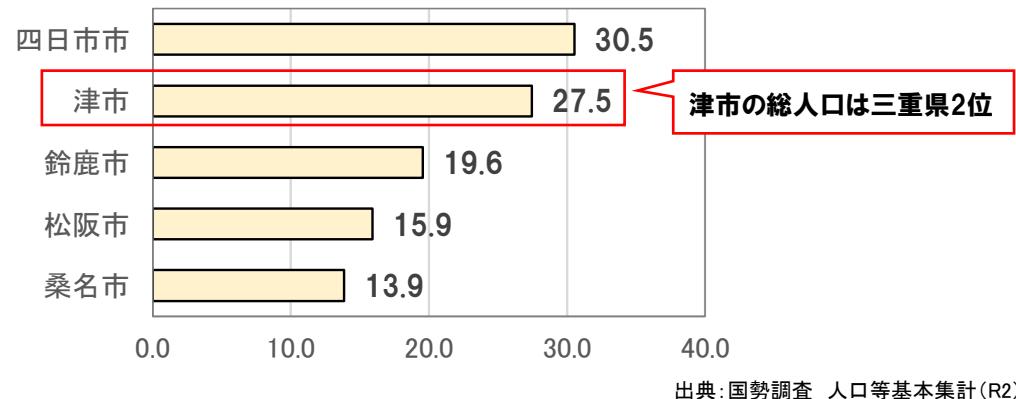
- 津市は、三重県の中央部に位置し、中部・近畿の結節点として交通アクセスにも恵まれた地域。加えて、周辺では広域幹線道路網の整備が進展。
- また、三重県中南部地域と中部国際空港(セントレア)を結ぶ高速船の就航地であり、国内だけでなく国際的な玄関口となる地域。
- 津市の人口は約30万人であり、就業者数および他市区町村からの通勤者数が県内2位をほこる。

<津市をとりまく広域ネットワークの状況>

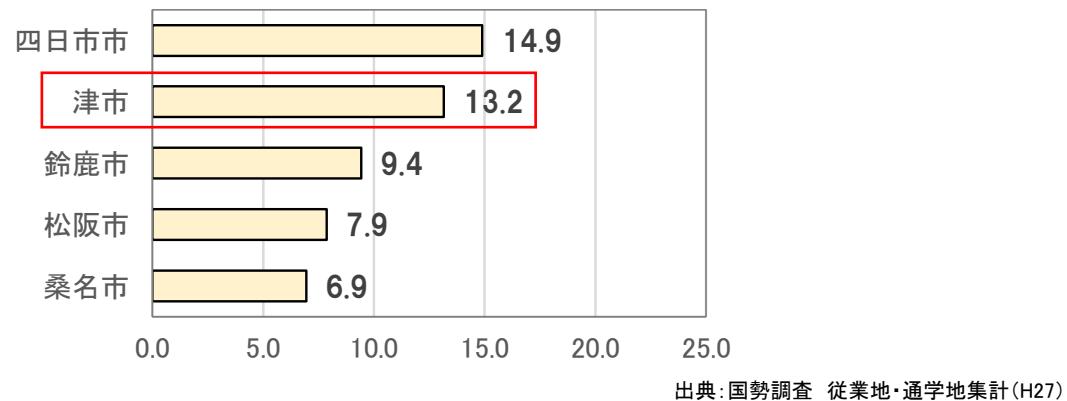


<津市の状況>

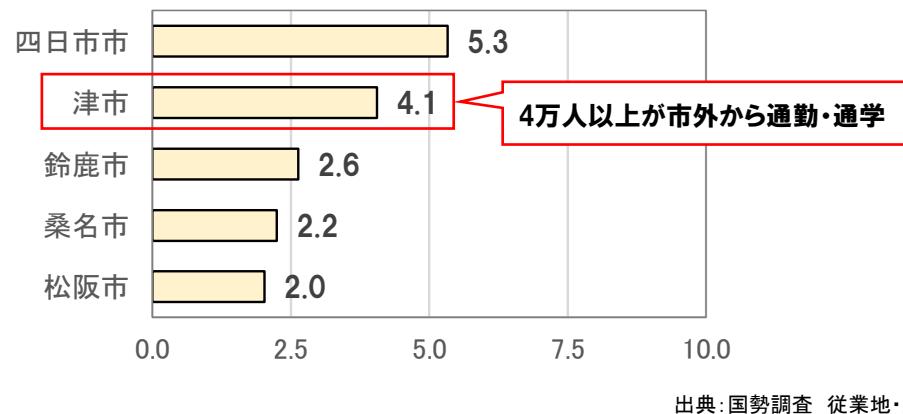
[総人口 (万人)]



[就業者数 (万人)]



[他市区町村からの通勤・通学者数 (万人)]



3. 津駅周辺道路空間検討委員会の検討対象エリアについて

検討対象エリアの設定

● 検討対象エリアは、国道23号(東側)・(主)津関線(西側)・市道(南側・北側)に囲まれる範囲とする

● ハード整備が伴うと想定される主な検討エリアは下記のとおりとする

○ 交通結節点の観点: 津駅東口ロータリー、西口ロータリー

○ 道路空間再編の観点: 県道 津停車場線(津駅入口交差点～津駅間)

※なお、検討対象エリア内に含まれる津駅の駅舎や駅ビル等は、今後の検討状況に応じ、管理者との協議等を踏まえて対象とするかを再度検討予定



4. 津駅周辺の現在の状況

(1) 津駅周辺の主な交通機関の配置状況

- 津駅の鉄道利用者は1日あたり2万人を超え、県内2位の乗降客数をほこる。
- バス乗降場は、津駅東口と西口それぞれに整備されており、タクシー乗り場および一般車駐車場（パーキングチケット利用）が隣接。
- 公共の自転車等駐車場は西口に4箇所、東口北側に1箇所が整備されている状況。



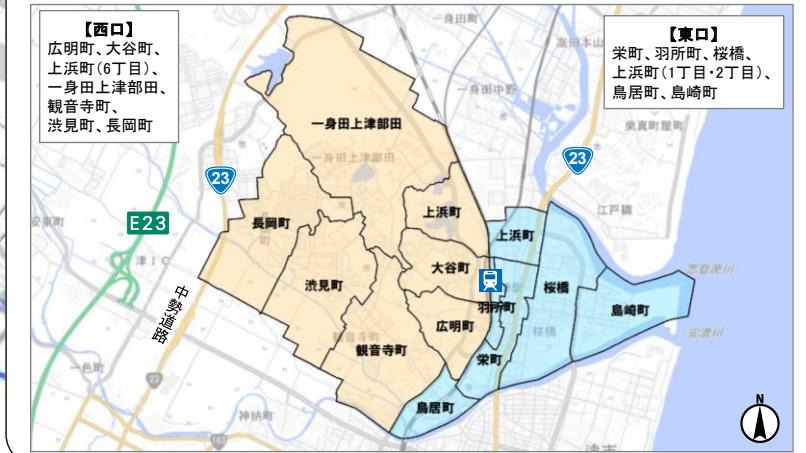
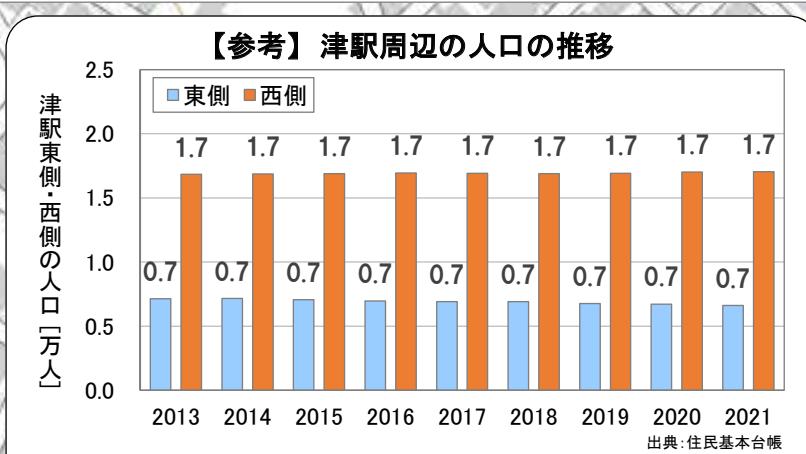
PT : パーキングチケット

※出典: 三重県統計書 (JR各駅別旅客乗車人員、私鉄 (JRを除く) 各駅別旅客乗車人員)

4. 津駅周辺の現在の状況

(2) 津駅周辺の施設立地状況

- 津駅の東側に飲食店やホテルなどの施設が多く立地しており、特に駅の南東側に集中している状況。
- 一方で、津駅周辺の人口は、西側エリアが約1.7万人、東側エリアが約7千人と、津駅の西側への居住が多い状況。



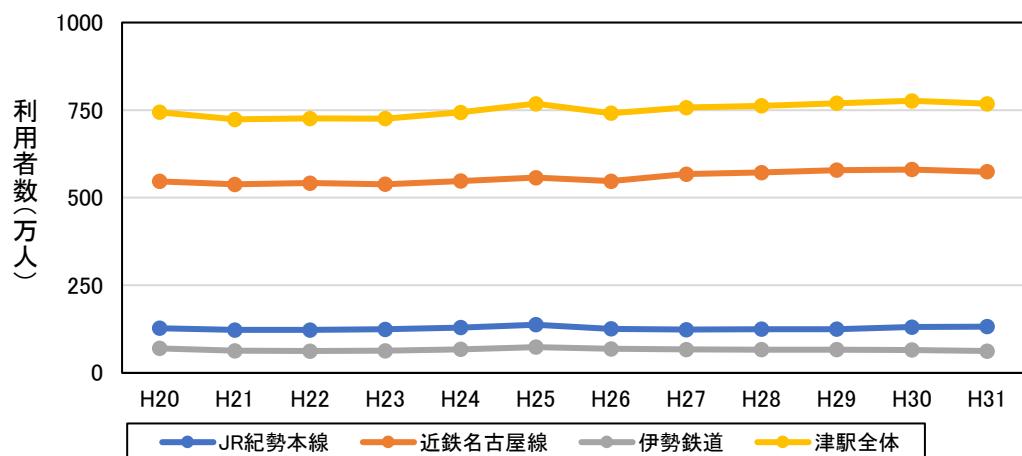
4. 津駅周辺の現在の状況

(3) 津駅の利用状況（公共交通機関：鉄道利用者）

- 津駅の鉄道利用者数は、各路線とも若干の増加と減少をしながらも、年間約750万人で推移。
- 津駅利用者は、平日は津市内の各駅（津駅除く）との流動が多く、次いで四日市市、愛知県名古屋市の各駅との流動が多い状況。
- 一方で、休日の津駅の利用者は、愛知県名古屋市内の各駅との流動が最も多く、平日に比べて広域的な流動が増加。

<津駅 鉄道利用者数（年間）の推移>

- ◆ 路線別では、近鉄名古屋線が最も多く約550万人が利用。
- ◆ 次いで、JR紀勢本線が約120万人、伊勢鉄道が約70万人の順に多い。
- ◆ 全路線合計利用者数は、年間750万人程度を推移している



出典：三重県統計書（JR各駅別旅客乗車人員、私鉄（JRを除く）各駅別旅客乗車人員）

〔平日：津駅利用者の発着地状況図〕



〔休日：津駅利用者の発着地状況図〕



<津駅利用者の発着地の状況（コロナ禍前：2019年10月）>

〔平日：津駅利用者の平日の出発地・目的地〕

- ◆ 平日の津駅利用者の出発地・目的地は、いずれも津市内の各駅（津駅除く）が最も多い状況
- ◆ 次いで、愛知県名古屋市内の各駅、四日市市内の各駅との流動が多い状況

〔津駅利用者の出発地：津駅に到着〕

No	出発駅の所在地	割合
1	津市内各駅（津駅除く）	21%
2	四日市市内各駅	17%
3	愛知県名古屋市内各駅	17%
4	鈴鹿市内各駅	11%
5	松阪市内各駅	7%
6	南勢地域内各駅	6%
7	近畿地方内各駅	4%
8	愛知県内各駅（名古屋市除く）	4%
9	伊賀地域内各駅	3%
10	桑名市内各駅	3%
-	その他	7%

N=651

〔津駅利用者の目的地：津駅から出発〕

No	目的地となる駅の所在地	割合
1	津市内各駅（津駅除く）	35%
2	愛知県名古屋市内各駅	14%
3	四日市市内各駅	12%
4	松阪市内各駅	8%
5	鈴鹿市内各駅	7%
6	南勢地域内各駅	4%
7	愛知県内各駅（名古屋市除く）	3%
8	近畿地方内各駅	3%
9	伊賀地域内各駅	3%
10	桑名市内各駅	3%
-	その他	7%

N=790

〔休日：津駅利用者の休日の出発地・目的地〕

- ◆ 休日の津駅の利用者の出発地・目的地は、いずれも愛知県名古屋市内の駅が最も多い状況
- ◆ 平日に比べ、愛知県名古屋市や伊賀地域、近畿地域といった比較的広域的な流動が増加

〔津駅利用者の出発地：津駅に到着〕

No	出発駅の所在地	割合
1	愛知県名古屋市内各駅	29%
2	津市内各駅（津駅除く）	14%
3	四日市市内各駅	11%
4	伊賀地域内各駅	9%
5	松阪市内各駅	7%
6	愛知県内各駅（名古屋市除く）	6%
7	南勢地域内各駅	6%
8	鈴鹿市内各駅	5%
9	近畿地方内各駅	4%
10	静岡県内各駅	4%
-	その他	5%

N=329

〔津駅利用者の目的地：津駅から出発〕

No	目的地となる駅の所在地	割合
1	愛知県名古屋市内各駅	24%
2	津市内各駅（津駅除く）	21%
3	四日市市内各駅	12%
4	伊賀地域内各駅	8%
5	近畿地方内各駅	7%
6	松阪市内各駅	7%
7	愛知県内各駅（名古屋市除く）	5%
8	静岡県内各駅	5%
9	鈴鹿市内各駅	3%
10	桑名市内各駅	3%
-	その他	6%

N=442

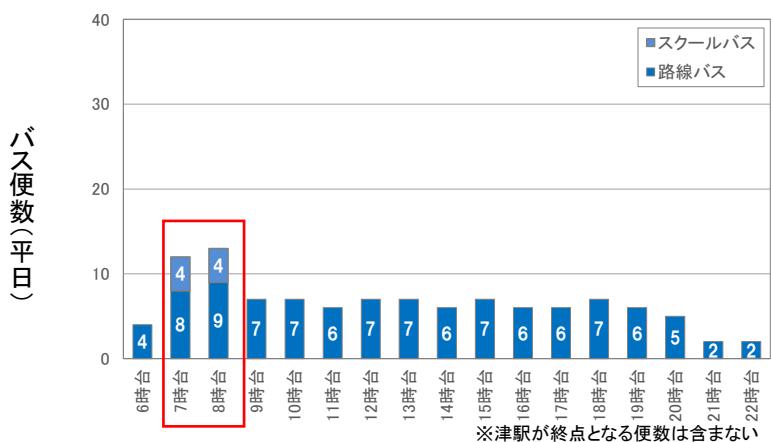
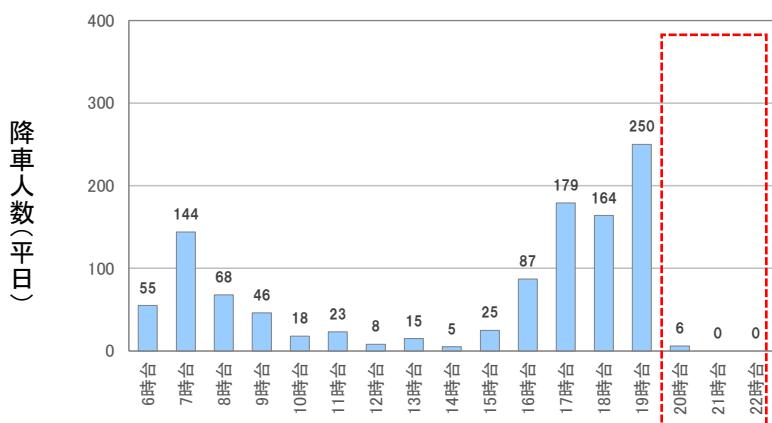
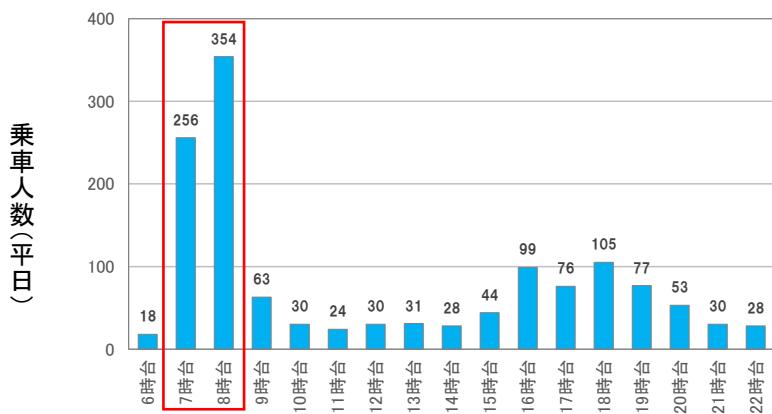
4. 津駅周辺の現在の状況

(3) 津駅の利用状況（公共交通機関：バス利用者 平日）

- 津駅の東口ロータリー・西口ロータリーそれぞれにバス乗降場が配置されている状況。
- 平成31年度における1日あたりの乗降者数は、東口バス乗り場が約3,800人、西口バス乗り場が約2,500人、津駅全体で6千人以上がバスを利用。
- バスの乗車人数は東口・西口ともに7時台～8時台が多く、降車人数は17時台より増加する傾向。

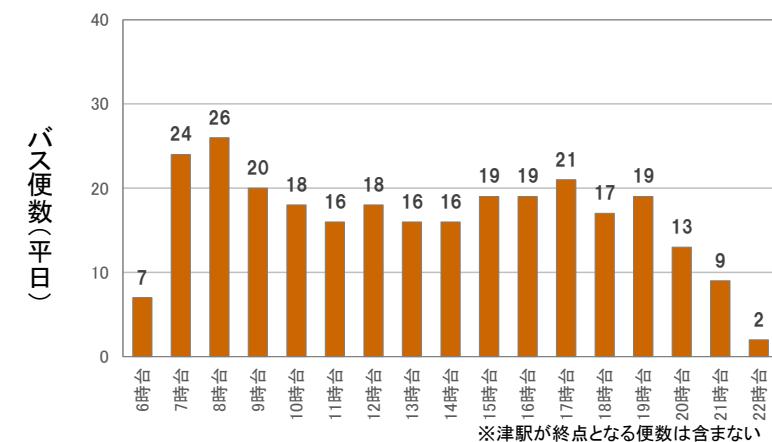
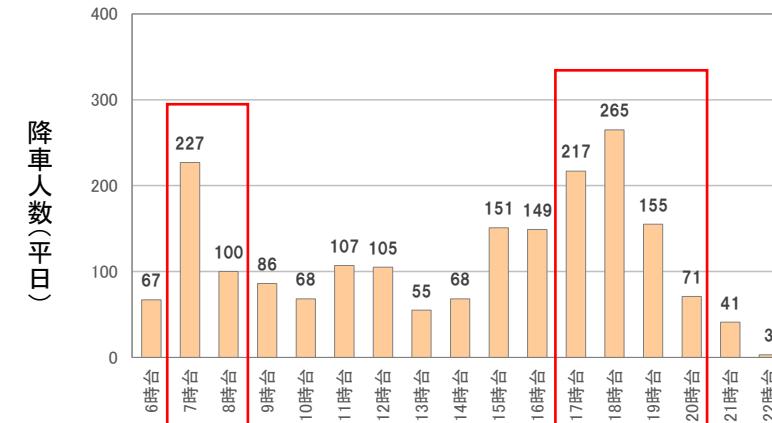
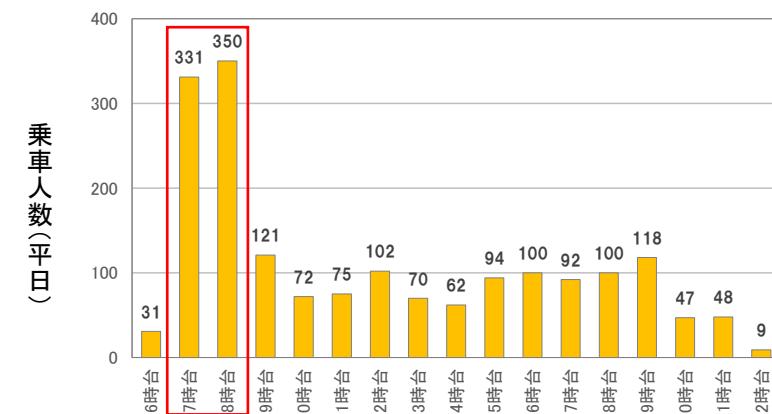
〔西口ロータリーの状況〕

- ◆ 出勤時間帯は、スクールバスの発着も加わるため、乗車人数が他時間帯に比べ突出している状況
- ◆ 降車人数は帰宅時間帯の増加するが、20時以降の利用者は少ない状況



〔東口ロータリーの状況〕

- ◆ 出勤時間帯は乗車・降車ともに利用者が集中している状況
- ◆ また、出勤時間帯は、他の時間帯に比べて、バス1便あたりの乗車人数が多い状況
- ◆ 帰宅時間帯は、乗車人数を降車人数が上回る状況



4. 津駅周辺の現在の状況

(3) 津駅の利用状況（公共交通機関：タクシー）

- 津駅の東口、西口それぞれにタクシーのりば整備されている状況。
- 東口にはタクシー待機場が整備されているが、西口には待機場が整備されていない。

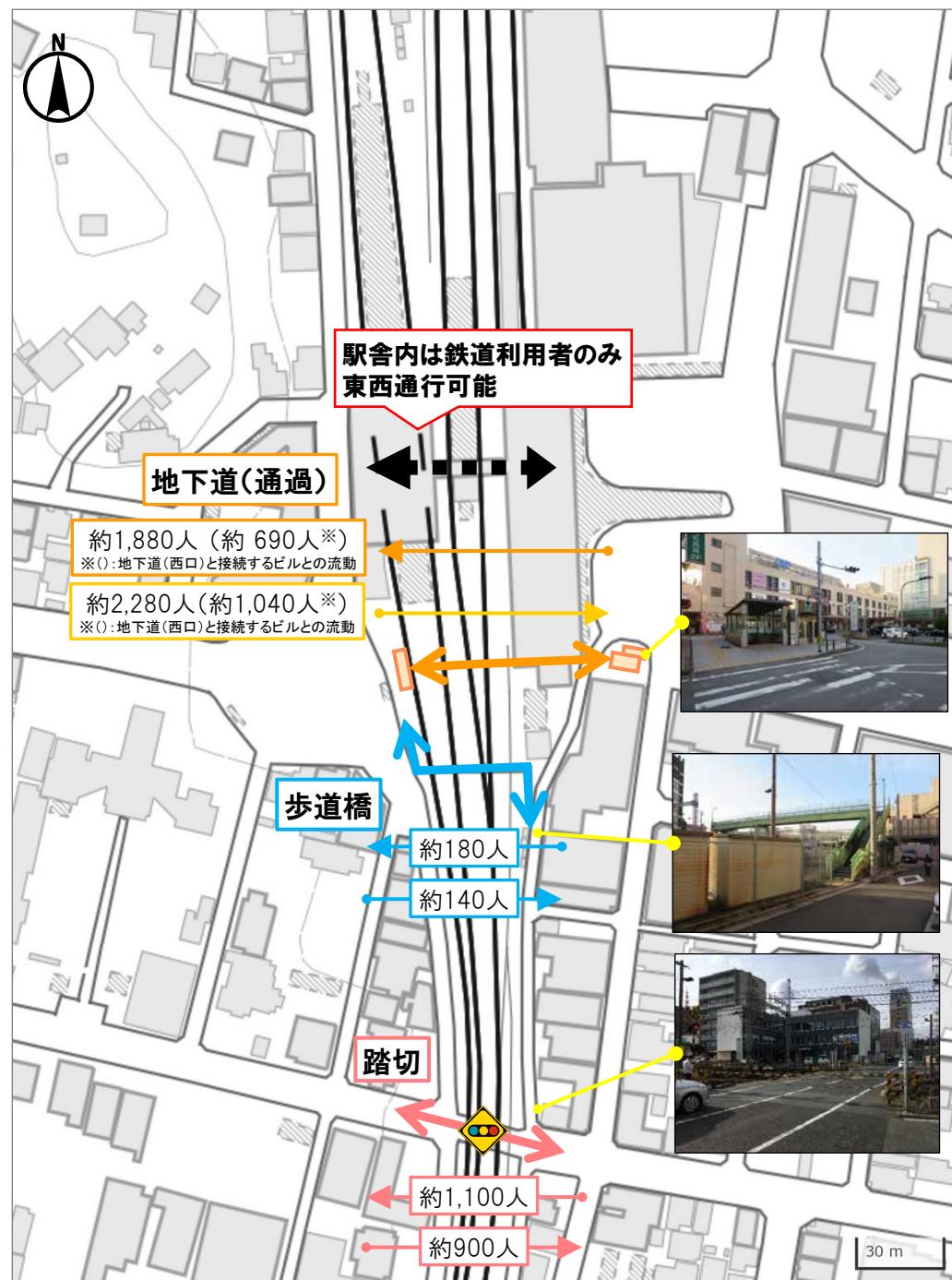


4. 津駅周辺の現在の状況

(4) 津駅周辺の東西方向の移動状況 (平日)

- 地下道：出勤時間帯において、東口・西口それぞれへの通過利用が多い状況。一方で、16時以降は西側出口～地下道に接続するビル間での利用割合が増加する傾向。
- 歩道橋：地下道に比べ、利用者数が少ない状況 (最大で1時間で20人程度)
- 踏切：西行きは出勤・帰宅時間帯に利用が増加する傾向。東行きは午後12時台・13時台に利用が増加。

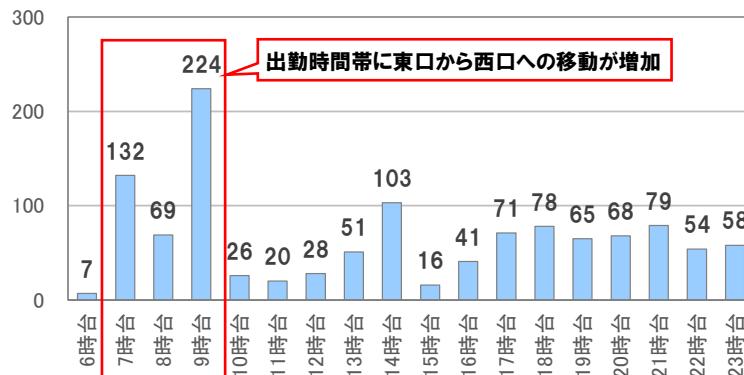
＜東口・西口間の利用状況 (6時台～23時台の通過人数)＞



出典：地理院地図(標準地図)より作成

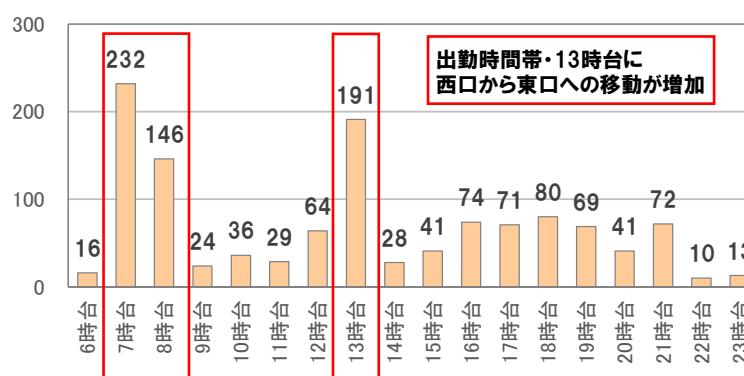
＜地下道の利用状況 (西行き：東口→西口)＞

〔地下道の通過利用者(東口→西口)〕

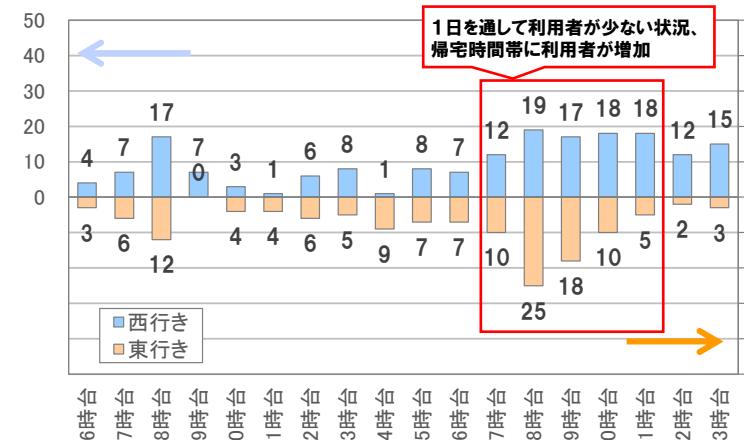


＜地下道の利用状況 (東行き：西口→東口)＞

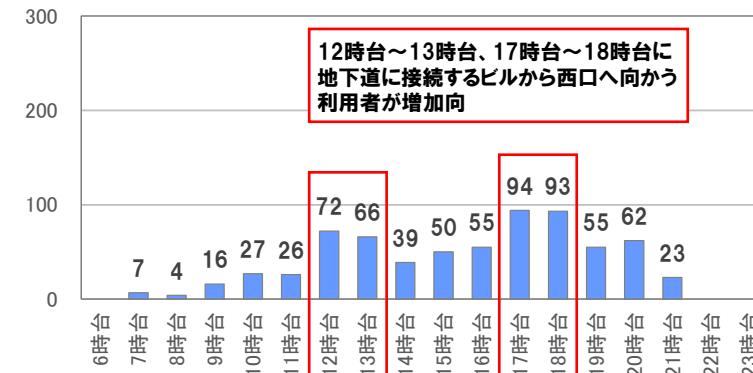
〔地下道の通過利用者(西口→東口)〕



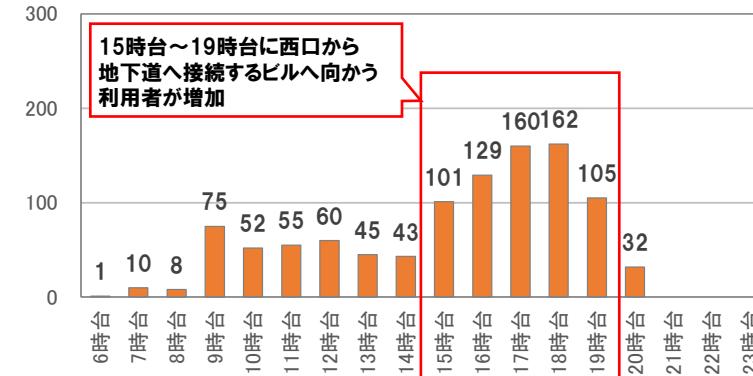
＜歩道橋の利用状況＞



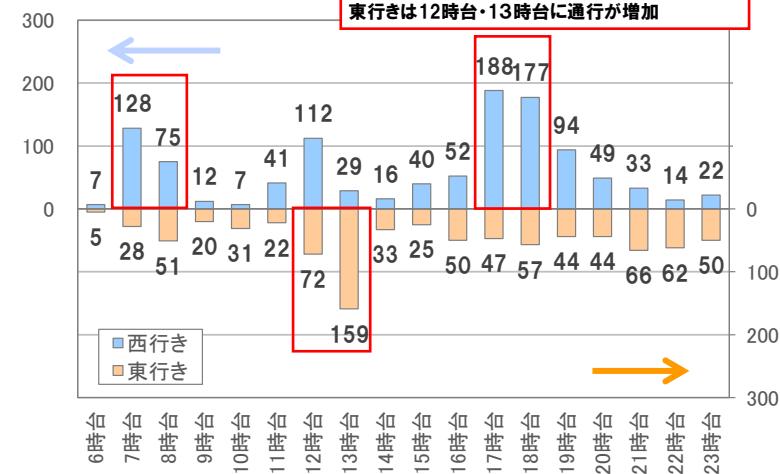
〔地下道に接続するビルから西口への流動〕



〔西口から地下道に接続するビルへの流動〕



＜踏切の利用状況＞



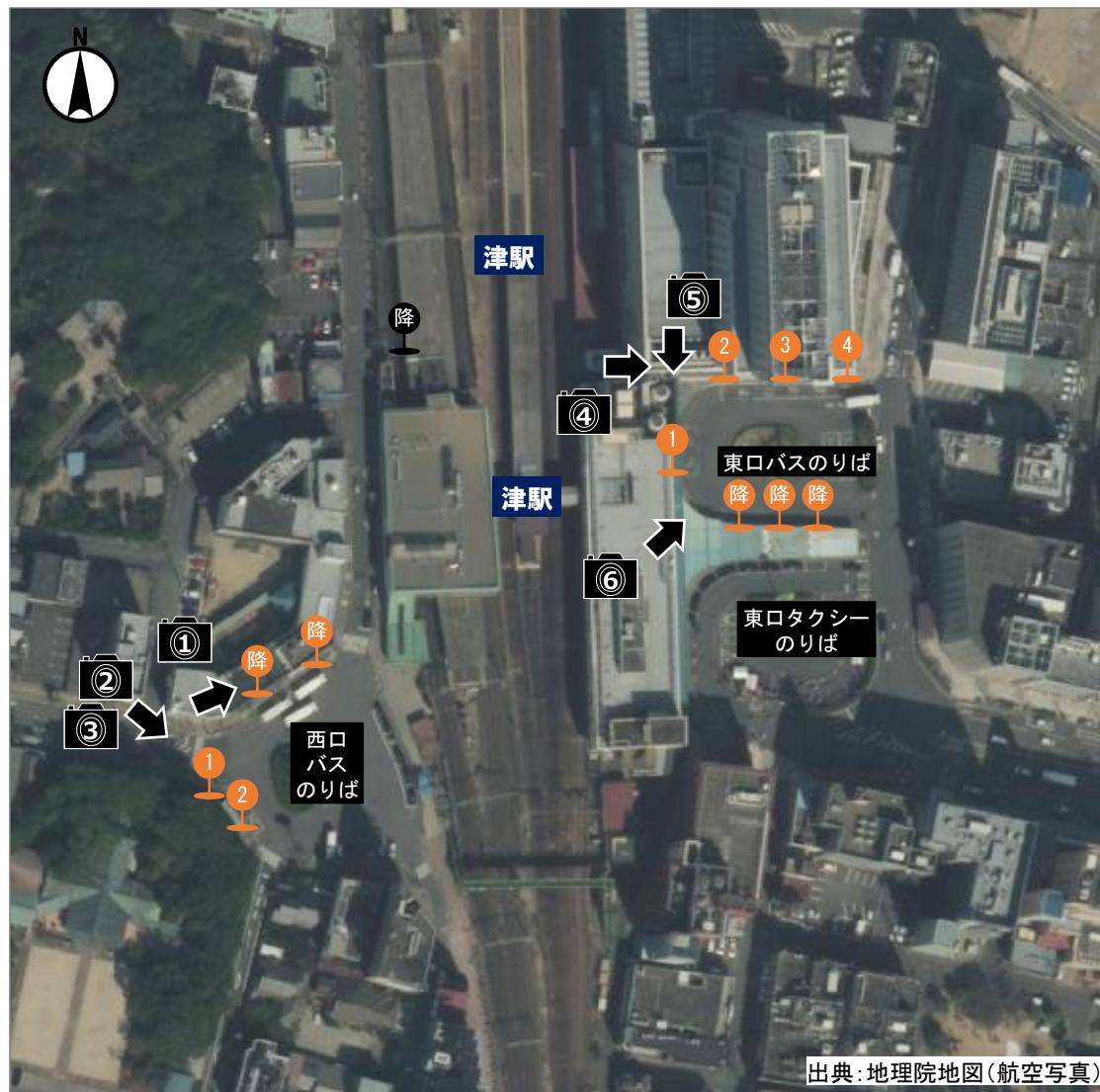
5. 津駅周辺の課題

(1) ①公共交通の利便性の強化の観点

■バス利用者と歩行者との錯綜

- 東口バスのりば、西口バスのりばともに、通勤・通学時には、バス利用者の待ち行列と歩行者動線が錯綜し、バス利用者が歩行者の移動を妨げ。
- また、西口ロータリーにおいては、歩道での対面通行が困難となる時間帯も存在。

〔西口バスのりばの状況〕



〔東口バスのりばの状況〕



5. 津駅周辺の課題

(1) ①公共交通の利便性の強化の観点

■津駅周辺にバス停が点在

- 東口バスのりば、西口バスのりばに路線バスが集約されているものの、中・長距離バスやスクールバスの乗降場が東西の停車場線に立地

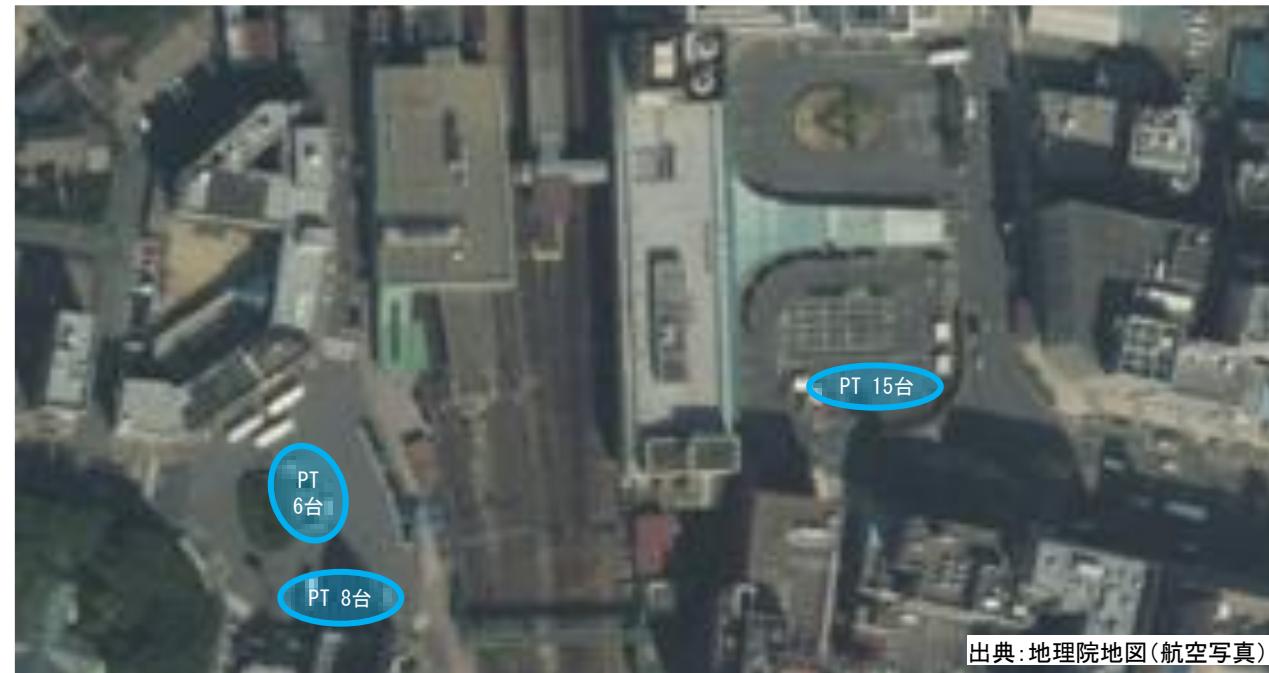
〔津駅周辺のバス停の立地状況〕



出典：地理院地図(航空写真)

■一般車の送迎車両（キスアンドライド）による交通混雑の発生

- 東口ロータリー・西口ロータリーともに、一般車の駐停車にはパーキングチケットが必要となるため、送迎車両の多くが駐停車禁止スペースに一時停車している状況
- 帰宅時間帯や雨天時には一時停車する送迎車両が集中し、ロータリー内やロータリーへの接続路線において交通を阻害



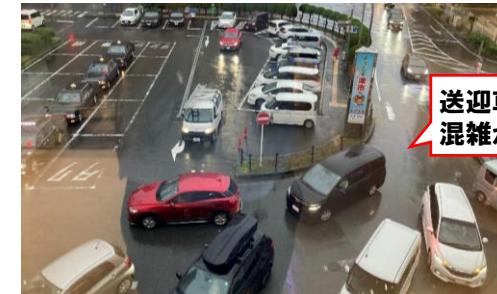
出典：地理院地図(航空写真)

〔東口ロータリー：帰宅時間帯の状況〕



送迎車両の停車により、タクシー乗り場への交通が阻害

〔東口ロータリー：雨天時の状況〕



送迎車両により混雑が発生

〔西ロータリーの状況〕



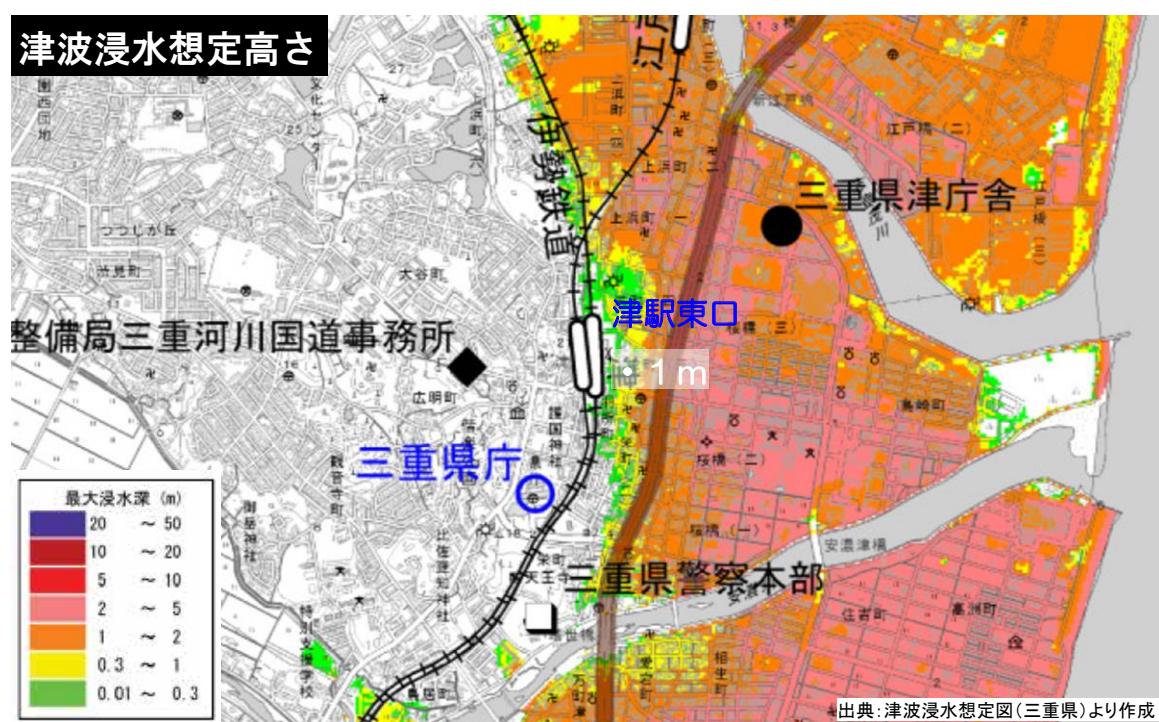
パーキングチケットを利用していない停車車両やタクシー乗り場に横付けした送迎が行われている状況

5. 津駅周辺の課題

(2) ②浸水等の災害時の対応の強化の観点

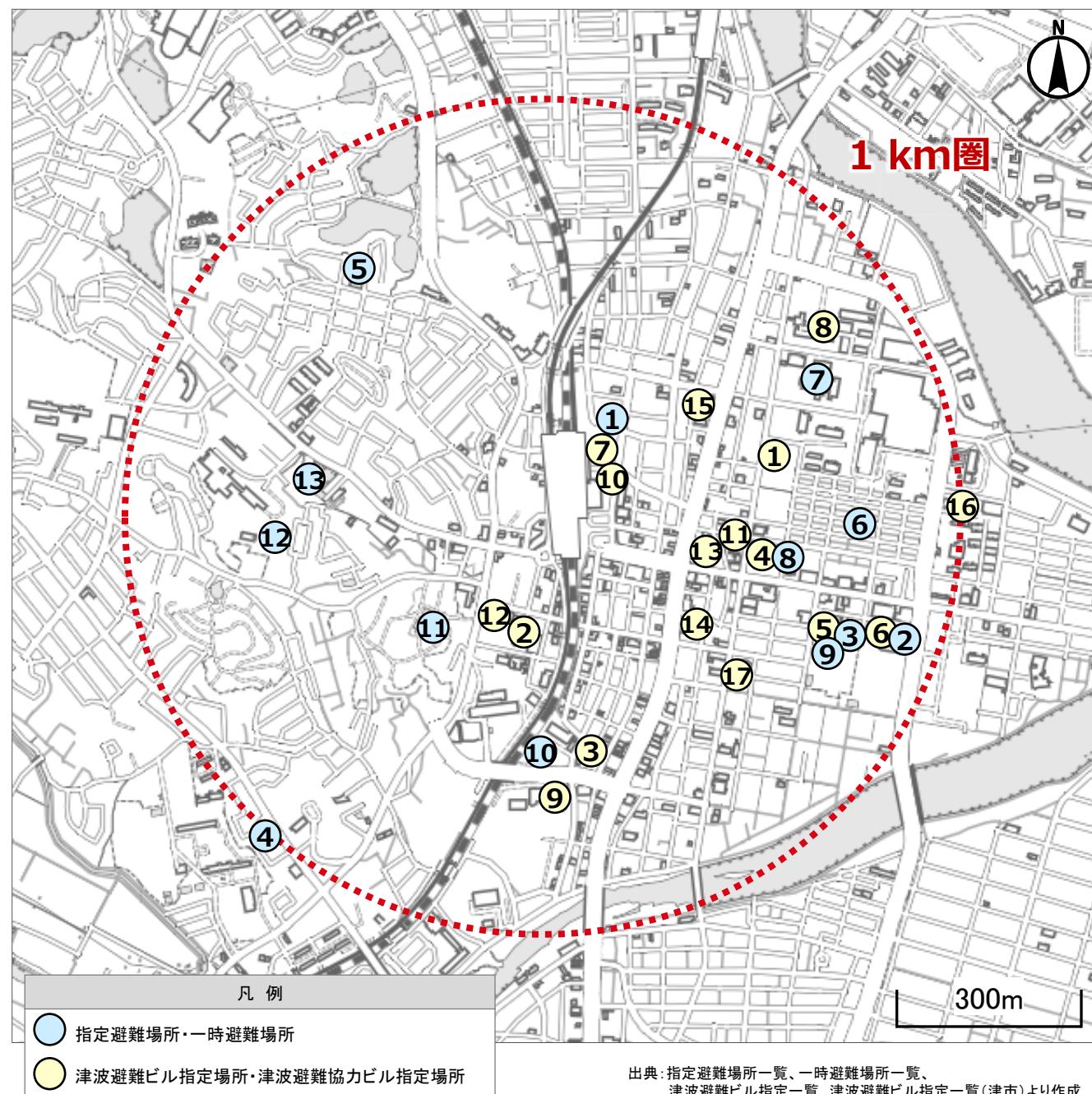
■災害時の一次滞在施設の不足

- 津駅東口は高潮時に約2m、津波時に約1mの浸水が想定。
- 浸水時は津駅の東西地域を結ぶ地下道が不通となる可能性が高く、周辺施設と連携した一次滞在施設等の整備による帰宅困難者の受入れや、災害時の情報提供・避難誘導に加え、鉄道の代替交通としてのバスの活用等を検討。



＜津駅周辺の避難場所等の指定状況(1km圏内)＞

- ◆ 指定避難場所・一時避難場所が13箇所指定(指定避難番所:合計 約5千人を収容可能)
- ◆ 津波避難ビル指定場所・津波避難協力ビル指定場所が17箇所指定(合計 約2.5万人を収容可能)



5. 津駅周辺の課題

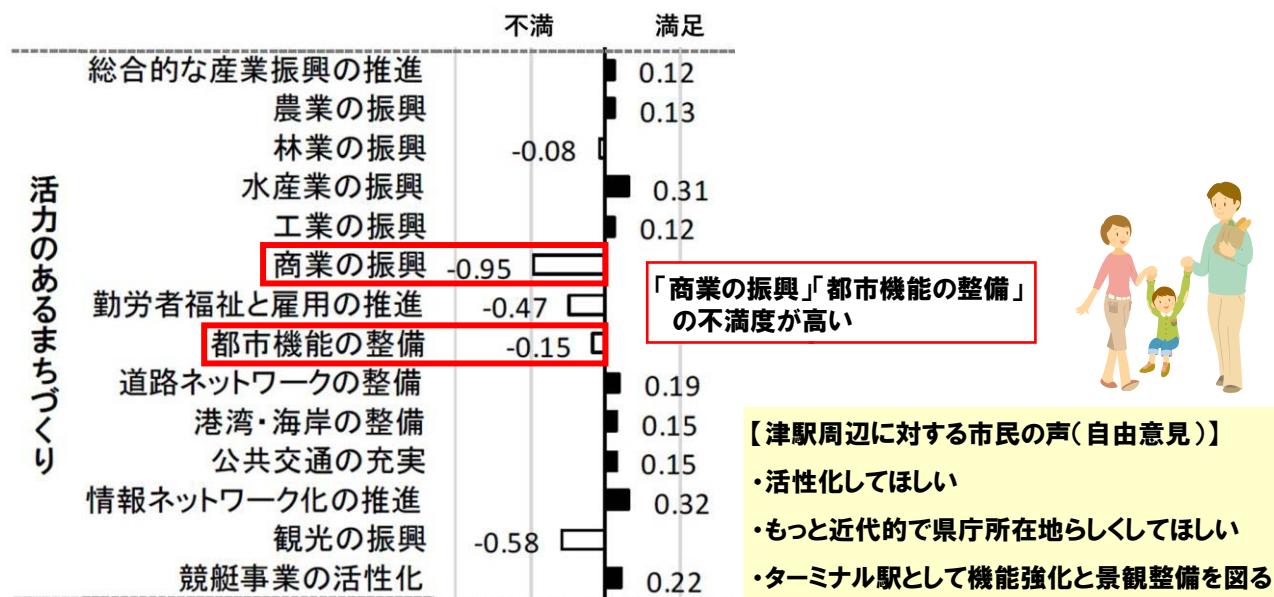
(3) ③歩行者の賑わいや滞留機能の強化の観点

■賑わい・滞留空間の不足

- 津駅はターミナル駅であり、バスやタクシー等の交通機能に特化しているものの、駅周辺には待ち合わせや集合場所となるような空間が不足している状況。
- 津地域においては、「商業の振興」や「都市機能の整備」についての市民不満度が高く、津駅周辺の活性化が要望されている状況。
- 賑わいや滞留機能の拡充のため、津駅周辺の店舗等とも連携した持続的な取り組みを実施する必要がある。

<津地域の満足度評価>

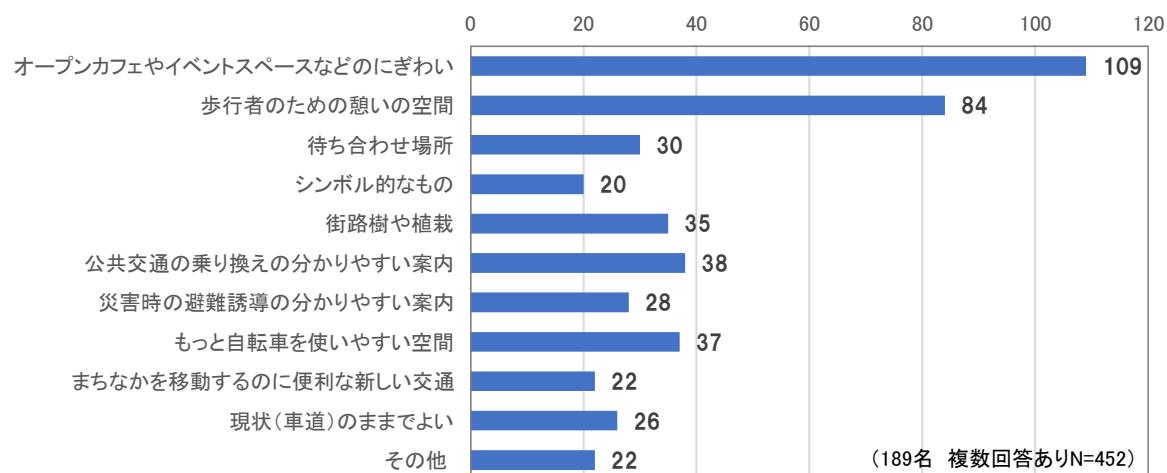
- ◆ 津地域の満足度評価では、「商業の振興」や「都市機能の整備」について、不満度が高い状況
- ◆ 加えて、津駅周辺を「活性化してほしい」など津駅周辺に対する市民の声が寄せられる



出典: 津市総合計画策定のための市民意識調査結果報告書 (H28年10月)

<道路空間利活用のアイデア：拡張する歩道空間へのニーズ>

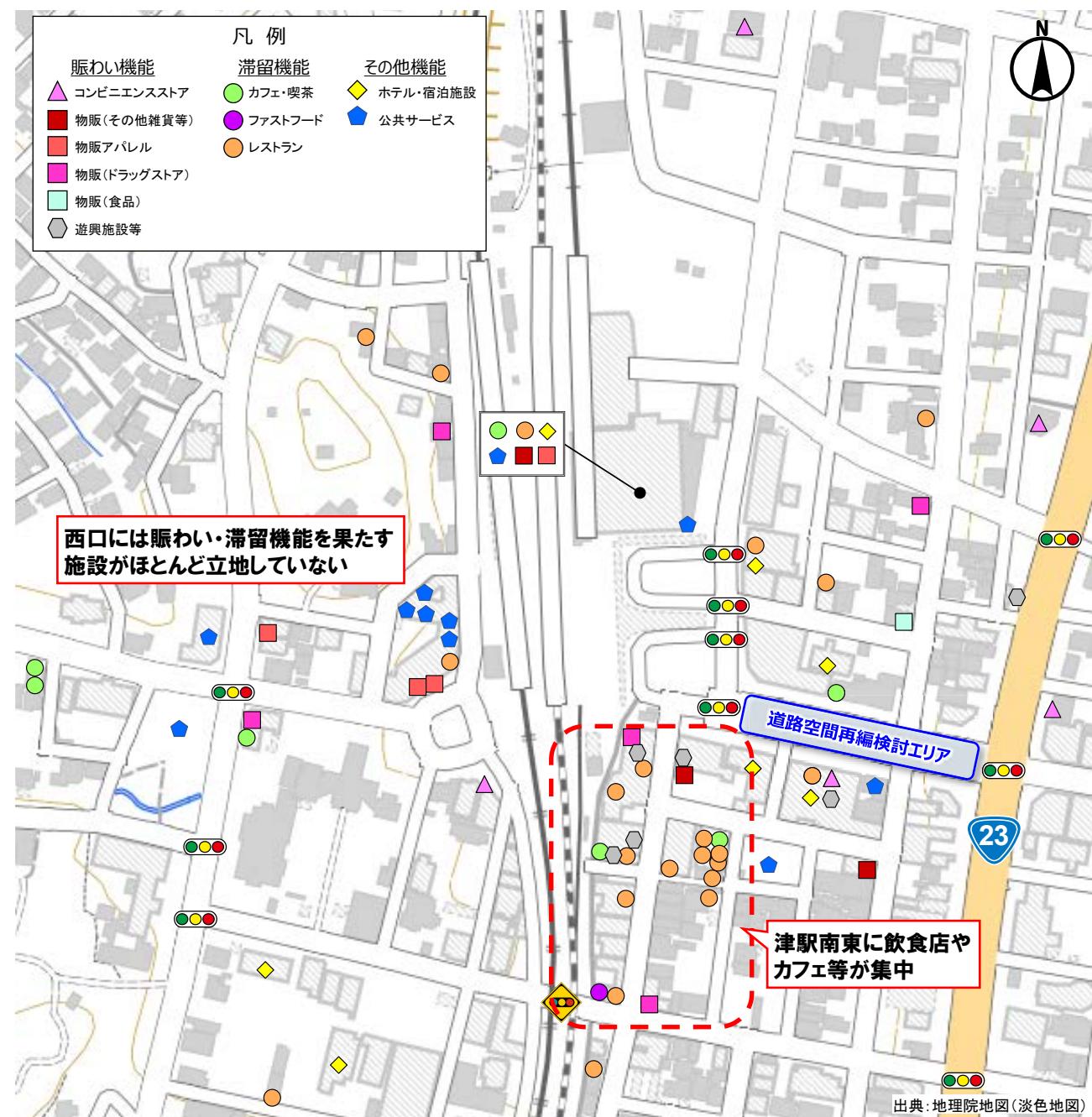
- ◆ 「オープンカフェやイベントスペースなどのにぎわい」という意見が最も多く、次いで、「歩行者のための憩いの空間」を求める意見が多い状況



出典: 社会実験アンケート調査結果

<津駅周辺の施設立地状況(1km圏内)>

- ◆ 賑わい・滞留機能を果たす既存施設は、主に津駅南東部のエリアに集中しており、県道津停車場線沿道をはじめ、津駅周辺道路空間全体として不足している状況



5. 津駅周辺の課題

(4) ④東西連携の強化・⑤駅周辺の回遊性の強化の観点

■ 駅東西地域の分断、低い回遊性

- 鉄道定期利用者を除いて駅舎内を通行できないため、地下通路（駅舎非接続）、歩道橋、駅南側の踏切道を利用して、迂回しながら通行する必要がある。
- 地下通路は活気が少なく、初めて津駅を訪れた方には、場所が分かりにくい、歩道橋は、バリアフリー未対応で利用者が少ない状況。
- また、南北の踏切は歩道がなく危険で、遮断時間も長い状況。

地下通路入口



地下通路入口



歩道橋



駅周辺



地下通路入口



歩道橋



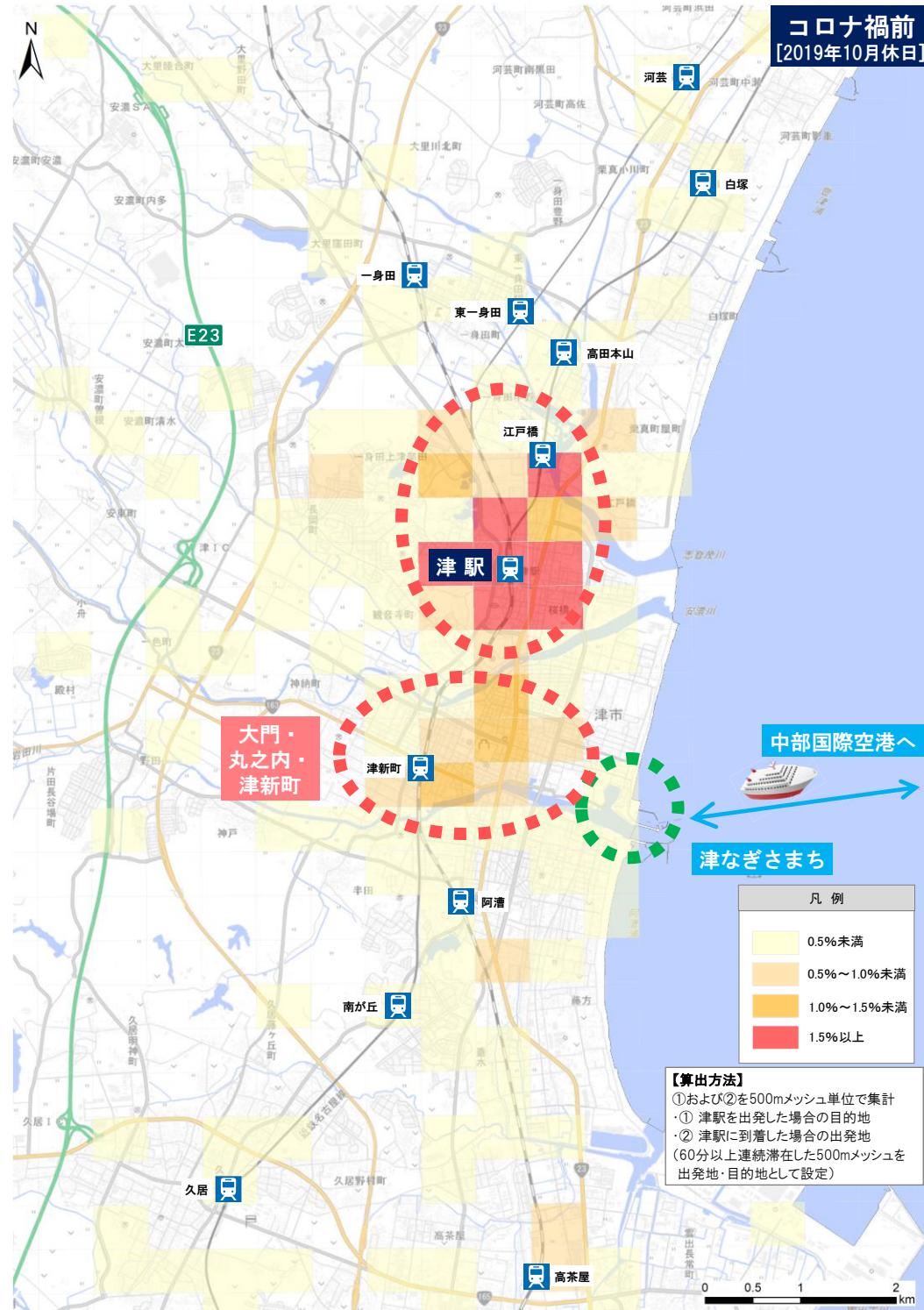
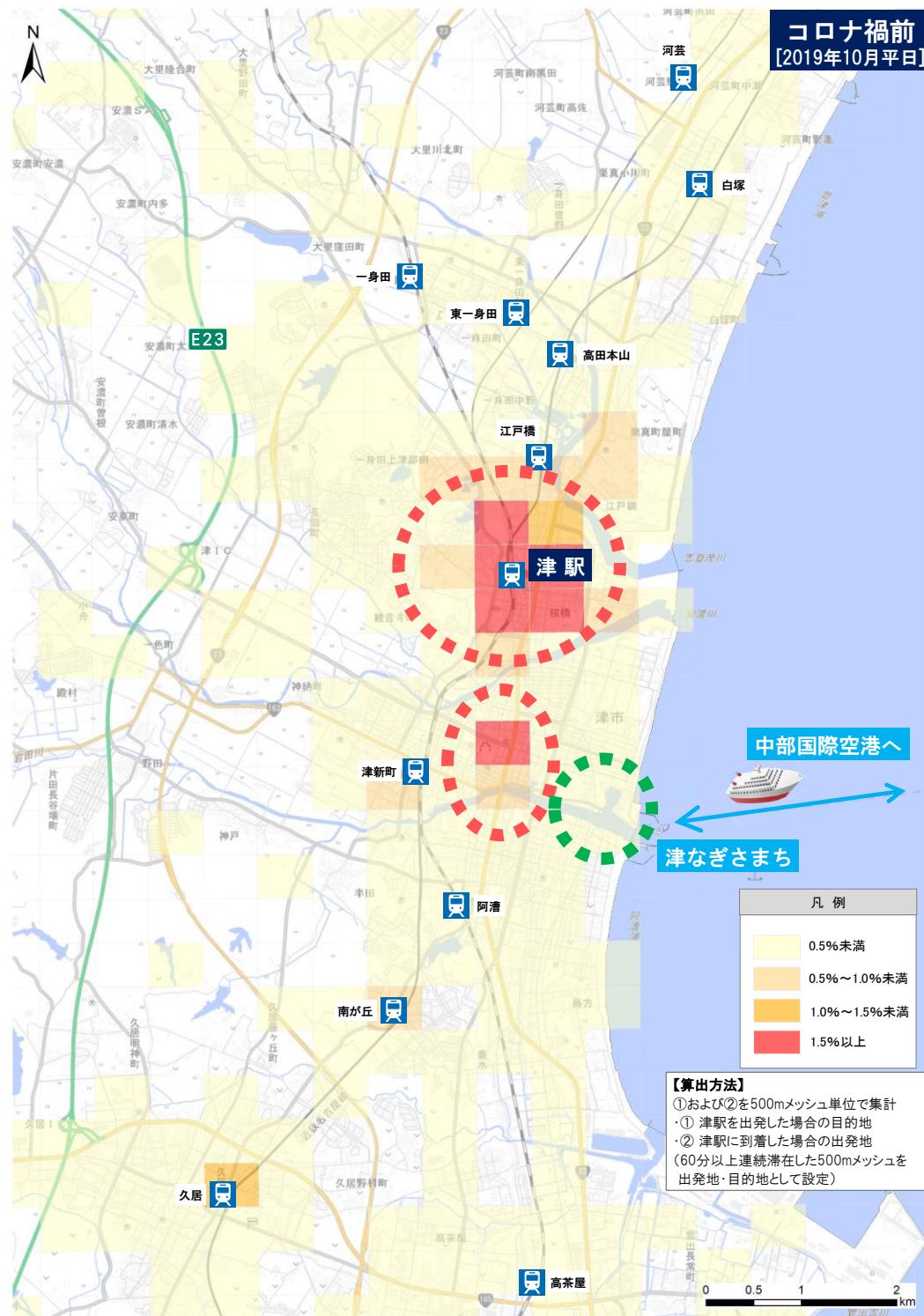
出典：地理院地図（標準地図）

5. 津駅周辺の課題

(5) ⑥周辺地域との連携の観点

■津駅と周辺地域との連携の強化

- 津駅利用者（鉄道利用・車利用含む）の出発地・目的地は、平日は津駅周辺に集中、休日は津駅から広範囲の地域への発着が増加する傾向にあり、津駅と近接する周辺地域間の移動は、路線バスやタクシーが主体となっている。
- 津駅がより人の活動・移動を支える結節点となるよう、新たな技術・仕組みを積極的に活用した周辺地域等へのより利便性の高い広域的な移動支援について検討。



※1 津駅利用者: 鉄道利用かつ津駅で乗降したユーザー、または、他の交通手段にて津駅の半径200m以内に立寄ったユーザー

出典: 携帯プローブデータ(ポイント型流動人口データ)(2019年10月:F1期間(10/11~10/14除く))

6. 津駅周辺の現状・課題と対応方針の整理

①公共交通の利便性の強化の観点：バス利用者と歩行者との錯綜

現在の課題	<ul style="list-style-type: none"> ● バス利用者と歩行者との錯綜：通勤・通学時には、バス利用者の待ち行列と歩行者動線が錯綜し、バス利用者が歩行者の移動を妨げ。 ● 中・長距離バス等のバス停の点在：東口バスのりば、西口バスのりばに加えて、東西の停車場線にもバス停が整備されており、点在している状況 ● 送迎車両による交通混雑の発生：帰宅時間帯や雨天時には一時停車する送迎車両が集中し、ロータリー内・ロータリー接続路線において交通を阻害
対応方針	<ul style="list-style-type: none"> ● バス停の集約、および機能の再配置を含めた交通結節機能の強化を図る。 ● 公共交通利用者と歩行者の動線分離による快適な乗換空間を創出する。

②浸水等の災害時の対応の強化の観点：駅東口が浸水想定エリアに該当

現在の課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅東口では高潮時に約2m、津波時に約1mの浸水が想定。
対応方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 一次滞在施設等の整備による帰宅困難者の受入れや、災害時の情報の提供・避難誘導、鉄道の代替交通としてのバスの活用等を検討。

③歩行者の賑わいや滞留機能の強化の観点：賑わい・滞留空間の不足

現在の課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 津駅はターミナル駅であり、バスやタクシー等の交通機能に特化しているが、駅周辺に待ち合わせや集合場所となるような空間が不足。 ● 津地域においては、「商業の振興」や「都市機能の整備」についての市民不満度が高く、津駅周辺の活性化が要望されている状況。
対応方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路空間の再編を契機とし、津駅周辺空間が一体となった賑わい・滞留空間を創出する。 ● 地域と連携した官民協働によるマネジメントによる持続的な発展を目指す。

④東西連携の強化・⑤駅周辺の回遊性の強化の観点：駅東西地域の分断、低い回遊性、来訪者への案内の不足

現在の課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道定期利用者を除いて駅舎内を通行できないため、地下通路(駅舎非接続)、歩道橋、駅南側の踏切道を利用して、迂回する必要がある。 ● 津駅の東口・西口がそれぞれ独立した案内となっており、津駅の東口・西口間の連携を示した案内が行われていない状況。 ● 駅周辺の飲食店などの既存施設の案内看板や、長距離バス乗り場の案内が不足しているため、津市外からの来街者には分かりにくい状況。
対応方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 多くの方々が利用可能で、円滑な移動を支援する周辺道路空間を確保。 ● デジタル化による周辺空間が一体となったスマートな情報提供の充実を図る。 ● 駅利用者の利便性向上に加え、新たな人の流れを作り、東西地域間の交流の促進を図る。

⑥周辺地域との連携の観点：周辺地域との連携の強化

現在の状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 津駅利用者(鉄道利用・車利用含む)の出発地・目的地は、平日は津駅周辺に集中、休日は津駅から広範囲の地域への発着が増加する傾向。 ● 津駅と近接する周辺地域間の移動は、路線バスやタクシーが主体。
対応方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 新たな技術や仕組みを積極的に活用し、周辺地域や観光拠点等への、より利便性の高い広域的な移動を支援。

津駅前開発について

津商業高等学校
田邊・堀川・米澤

津市の魅力について

- 広範囲にわたり、それぞれの地区に違った魅力がある
＜例＞ → 梨やネギなどの農産物
→ おやつタウンやマリーナ河芸などのレジャー施設
- 観光スポットは多い
＜例＞ → 結城神社や偕楽公園、高田本山など
★★★ レッドヒルヒーサーの森・とことめの里
- 「つ」という覚えやすい名前

私たちの
おすすめ

津駅の魅力について

- 名古屋や大阪などの大都市圏に直通で行くことができる。
- 高校生に人気のプリ機がある。
→この機械を目的に津駅に来る高校生もいる！

津駅の弱み

- 高校生がゆっくりできる場所がない
- スーパーなどの大型商業施設がない
- 外観が暗い
- 狭い
- ゴミが多い（ゴミ箱すくない）

東口ストリーートの歩行者専用エリアについて

四季折々のものを

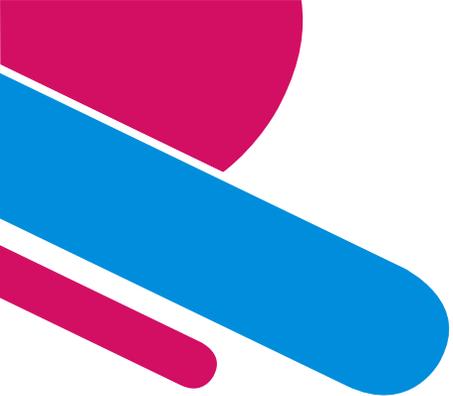
- 桜や、イチョウ、ヒマワリなど四季を感じられる植物を植える。
- 冬はイルミネーション
- 季節のイベントのお店などを期間限定でだす

東京中野駅付近の紅葉
東京都丸の内駅前のイルミネーション

人が集まる

- 待ち合わせなどのためのオブジェ
- 芝生にする
- フリーマーケットの開催
- ご当地グルメのイベント

私たちの理想
の
駅前像



高校生や、お年寄り、家族連れの人
がゆっくりしたり、一休みできる空
間を作ってほしい！！

一番実現して
ほしいこと



よろしく
お願いします！



ありがとうございました。

私たちが考える津駅前開発

津商業高校 課題研究「津商プロデュース」

発表者 前田 大斗

津市の魅力について

- ▶ 津市グルメ（蜂蜜まんじゅう・天むす・うなぎ・つぎょうざ）
- ▶ アミューズメント施設（おやつタウン・MieMu）
- ▶ 自然豊か（偕楽公園の桜・御殿場海岸の海・青山高原の山）
- ▶ 全国的に有名な企業（おやつカンパニー・井村屋）

津駅の強みについて

- ▶ **近鉄・JR・伊勢鉄道**が乗り入れており、
主要都市（大阪・名古屋）へのアクセスが良い
- ▶ **バリアフリー**が施されている
- ▶ **タクシーやバス**が多い
- ▶ **カラオケ・サイゼリア**などの**若い世代向けの場所**がある
- ▶ **商業施設の併設**（薬局・飲食店）

津駅の弱みについて

- ▶ **ゴミが多い**（連絡通路など）
- ▶ **ゴミ箱が少ない**
- ▶ **外観が古く、目立たない**
- ▶ **街灯が少なく、夜道が怖い**
- ▶ **時間をつぶせる所がない**（休憩スペースやベンチなど）
- ▶ **若者が集う場所が少ない**
- ▶ **駐輪場が狭い**

津駅東口ストリーートの歩行者専用エリア の活用について

- ▶ **スターバックス、マクドナルド**など高校生が立ち寄ることができる場所をつくる
- ▶ **足湯**などの休憩場所をつくる
- ▶ **小さな子どもが遊べるスペース**をつくる（遊具や芝生など）
- ▶ **噴水とイルミネーション**
- ▶ **廃業した列車**を並べ、カフェや学習室、自由利用の憩いの場とする

私たちが望む津駅及び津駅前地域

▶ ゴミ箱の設置

(レイアウトは地元の高・中・小学校に依頼する)

▶ JR・伊勢鉄道のホームにイスを増やしてほしい

▶ 休憩や学習できるスペースがほしい

▶ 地下連絡通路のリニューアル

(レイアウトは地元の高・中・小学校に依頼する)

▶ 外観のリニューアル

▶ おやつタウンなど「津市の魅力」ある場所への直通バス

▶ レンタルサイクルを設け、「津市の魅力」ある場所を巡ることができるようにする

駅前空間の課題

バス利用者と歩行者との錯綜

駅東口の浸水が想定

賑わい・滞留空間の不足

駅東西地域の分断

低い回遊性、来訪者への案内の不足

津駅と周辺地域との連携

目指す姿

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

4つの基本コンセプト

三重の玄関口となる象徴的な空間に

- (例)
- ・ 県の魅力発信拠点
 - ・ シンボリックなもの
 - ・ 交通結節拠点
 - ・ 駅前広場
 - ・ 東西自由通路
 - ・ 交通・観光の総合インフォメーション
 - ・ MaaS
 - ・ Wi-Fi
 - ・ 多言語化
 - ・ 道路の美装化
- など

新しい出会い・発見がある空間に

- (例)
- ・ イベントスペース
 - ・ オープンカフェ
 - ・ ベンチ等憩いの空間
 - ・ キッチンカー
 - ・ 新たなモビリティ
 - ・ バリアフリー
 - ・ コワーキングスペース
 - ・ 子供が遊べるスペース
 - ・ イルミネーション
 - ・ 生活利便施設
 - ・ 娯楽施設
- など

大規模災害にも強く安全な空間に

- (例)
- ・ 帰宅困難者の支援
 - ・ 一時的な避難場所
 - ・ 避難誘導
 - ・ 代替交通の発着機能
 - ・ 非常用発電機
 - ・ 物資備蓄・供給機能
 - ・ 災害時の情報提供
- など

カーボンニュートラルの実現に向けた空間に

- (例)
- ・ 県産木材の利用
 - ・ 太陽光発電など再エネ電源
 - ・ EV充電器、蓄電池
 - ・ 水素ステーション
 - ・ 電動モビリティ
 - ・ 街路樹、花壇
 - ・ 自転車、駐輪場
- など

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

津駅周辺空間の基本コンセプト（案）イメージ

三重の玄関口となる
象徴的な空間に



交通結節拠点



駅前広場



東西自由通路

など

新しい出会い・
発見がある空間に



イベントスペース



オープンカフェ



ベンチ等憩いの空間

など

大規模災害にも
強く安全な空間に



帰宅困難者の支援



代替交通の発着機能



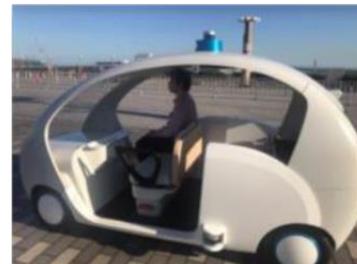
災害情報提供・避難誘導

など

カーボンニュートラルの
実現に向けた
空間に



太陽光発電



電動モビリティ



街路樹・花壇

など

津駅周辺空間の社会実験（案）

社会実験 検討例

三重の玄関口となる
象徴的な空間に

- (例)
- ・シンボリックなもの
 - ・SNS映え

など

新しい出会い・
発見がある空間に

- (例)
- ・イベントの開催
 - ・オープンカフェ
 - ・キッチンカー
 - ・ベンチ等憩いの空間

など

大規模災害にも
強く安全な空間に

- (例)
- ・防災啓発

など

カーボンニュートラル
の実現に向けた
空間に

- (例)
- ・県産材の使用
 - ・花壇の設置

など

官民協働

アイデア・ノウハウ



地元
住民



商工
関係者



学生



若手
行政



高齢者

等

民間の皆様と意見交換しながら社会実験の内容を充実