

# 第2回 津駅周辺道路空間再編検討委員会

日時：令和5年2月20日（月） 15:30～

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) 賑わいの社会実験の結果について
- 2) 今後の検討内容とアンケート報告
- 3) 津駅西口広場について
- 4) 今後の進め方
- 5) その他

### 3. 閉 会

#### 【資 料】

- ・ 議事次第
- ・ 出席者名簿、席次表
- ・ 設置要綱、委員名簿
- ・ 資料1：賑わいの社会実験の結果について
- ・ 資料2：今後の検討内容とアンケート報告
- ・ 資料3：津駅西口広場について
- ・ 資料4：今後の進め方

# 第2回 津駅周辺道路空間再編検討委員会 出席者名簿

令和5年2月20日（月） 15:30～  
アスト津 4階 アストホール

区分	所属	氏名	出欠
1 委員長	有識者	三重短期大学生活科学科 教授 オノデラ 小野寺 一成	出席
2 副委員長		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 ヤスユキ 恭之	出席
3	交通 関係者	三重県トラック協会 専務理事 カワカタ 川方 ヒロシ 尚	欠席
4		三重県バス協会 専務理事 アオキ 青木 シュウジ 周二	代理 事務局長 北角 亘
5		三重県タクシー協会 津支部長 ムラタ 村田 トモカズ 友和	欠席
6		東海旅客鉄道株式会社 担当課長 ヒライ 平井 タカシ 崇士	出席
7		近畿日本鉄道株式会社 課長 ナカムラ 中村 ダイスケ 大輔	欠席
8		三重交通株式会社 部長 タカダ 高田 カズアキ 和昭	出席
9		委員	津商工会議所 女性会 会長 マツダ 松田 ヒロコ 弘子
10	津市観光協会 専務理事 タケガワ 武川 アキヒロ 明広		出席
11	津駅前通り商店街振興組合 代表 オノ 小野 ケンイチ 欽市		出席
12	津駅前ストリート倶楽部 会長 アオヤマ 青山 ハルキ 春樹		出席
13	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 所長 スガ 菅 リョウイチ 良一	出席
14		三重県県土整備部 部長 ワカオ 若尾 マサノリ 将徳	出席
15		津市都市計画部 部長 ミヤタ 宮田 ヤサシ 雅司	出席
16		津市建設部 部長 ワタナベ 渡邊 コウリュウ 公隆	出席
17		津市商工観光部 部長 フクモリ 福森 ミル 稔	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 津駅周辺道路空間再編検討委員会 席次表

令和5年2月20日（月） 15:30～

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  
小野寺 一成

近畿大学工業  
高等専門学校  
教授  
中平 恭之



三重県  
バス協会  
専務理事  
青木 周二  
(代理:事務局長  
北角 亘)

東海旅客鉄道  
株式会社  
担当課長  
平井 崇士

三重交通  
株式会社  
部長  
高田 和昭

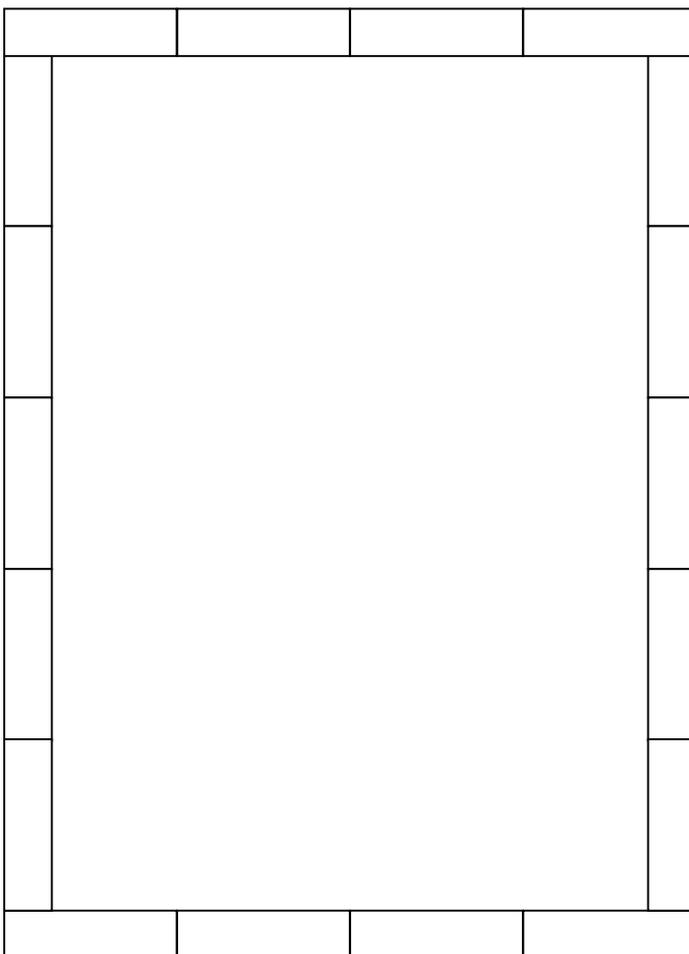
国土交通省  
三重河川国道  
事務所 所長  
菅 良一

三重県  
県土整備部  
部長  
若尾 将徳

津市  
都市計画部  
部長  
宮田 雅司

津市  
建設部  
部長  
渡邊 公隆

津市  
商工観光部  
部長  
福森 稔



津駅前  
ストリート倶楽部  
会長  
青山 春樹

津駅前通り商店街  
振興組合  
代表  
小野 欽市

津市観光協会  
専務理事  
武川 明広

津商工会議所  
女性会会長  
松田 弘子

随行者



随行者



随行者



随行者



出入口

出入口

## 津駅周辺道路空間再編検討委員会 設置要綱

### (設置)

第1条 津駅周辺道路空間の整備方針(2022.3策定)をふまえ、その具体化に向け、将来を見据えた専門的な知見や地元意見等、幅広く意見聴取を行うことを目的として、津駅周辺道路空間再編検討委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

### (所掌事務)

第2条 委員会は、整備方針の具体化について、様々な観点から検討及び協議し、意見を述べるものとする。

### (組織)

第3条 委員会は、有識者、交通関係者、経済関係者及び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、有識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、個人情報など公開することが望ましくない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。

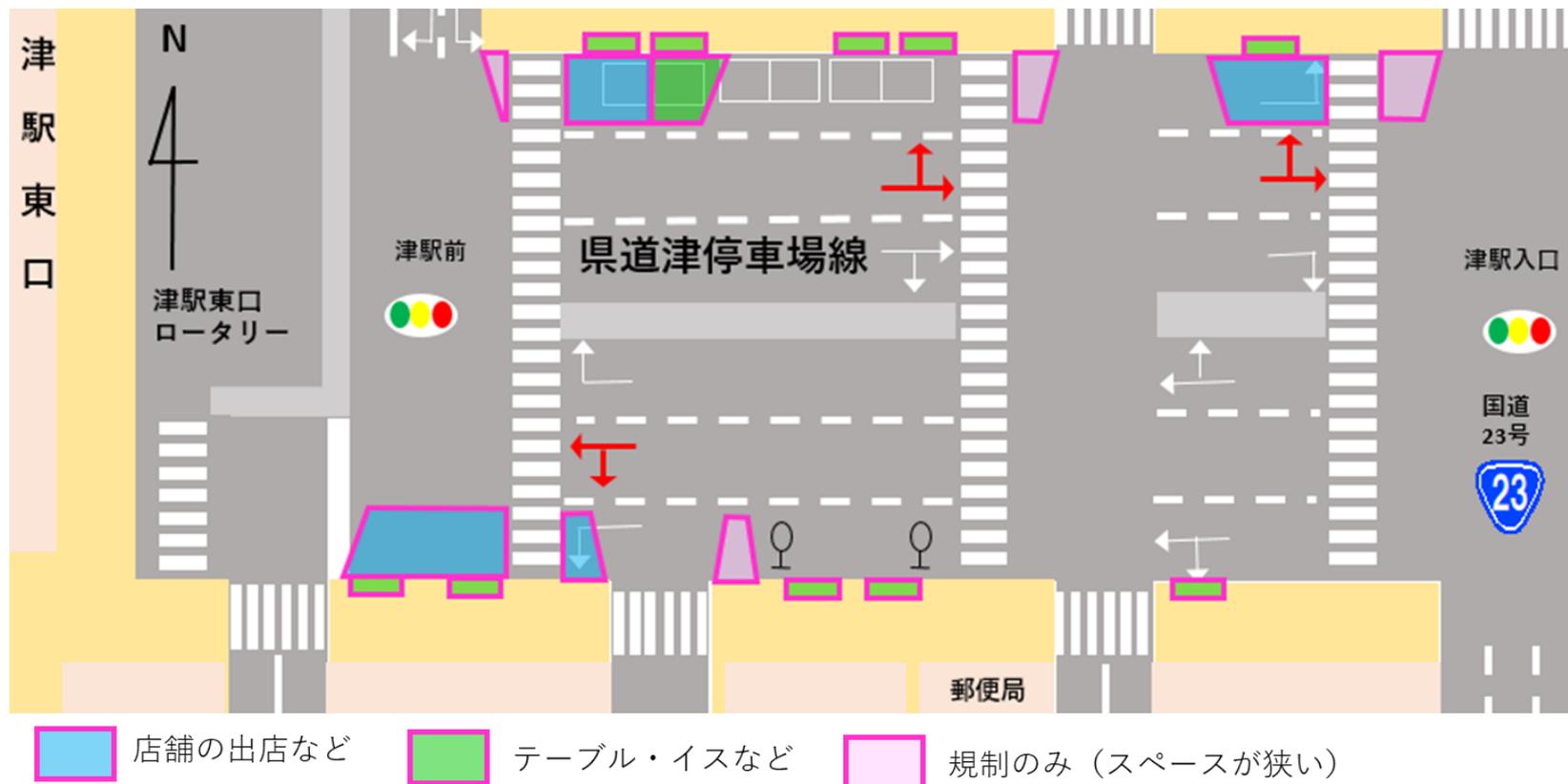
津駅周辺道路空間再編検討委員会 委員名簿

	所 属	役 職	氏名(敬称略)
委員長	三重短期大学 生活科学科	教授	小野寺 一成
副委員長	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
	東海旅客鉄道株式会社	担当課長	平井 崇士
	近畿日本鉄道株式会社	課長	中村 大輔
	三重交通株式会社	部長	高田 和昭
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	武川 明広
	津駅前通り商店街振興組合	代表	小野 欽市
	津駅前ストリート倶楽部	会長	青山 春樹
行政	国土交通省中部地方整備局 三重河川国道事務所	所長	菅 良一
	三重県県土整備部	部長	若尾 将徳
	津市都市計画部	部長	宮田 雅司
	津市建設部	部長	渡邊 公隆
	津市商工観光部	部長	福森 稔

# 津駅周辺道路空間における 賑わいの社会実験の結果について

# 賑わいの社会実験の概要

- 目的** 歩行者の賑わいや滞留機能の強化に向け  
道路空間における賑わいの創出及び課題・ニーズを把握する
- 実施日** 令和4年10月19日～10月30日（各日10時～18時）
- 内容** 拡張した歩道空間にキッチンカーや店舗の出店、テーブル・イスを配置することで賑わいの創出を図る



# 賑わいの社会実験の状況

## 社会実験の状況（全景）



## 拡張した歩道空間



## 横断図



# 賑わいの社会実験の調査項目

## 1 利活用の状況調査

拡張した歩行空間の店舗やベンチ・テーブル・イスについて  
どのような使われ方をしているか確認

利用者数、利用状況等をビデオカメラで観測

## 2 交通への影響調査

ビデオカメラによる交通量・円滑性等の変化を確認

ETC2.0のデータから速度・急減速の変化を確認

## 3 賑わいや滞留の意向調査

アンケート結果やヒアリング結果を確認

# 1 利活用の調査結果

キッチンカーや店舗の状況

キッチンカー・物販の出店者**23**店舗  
(延べ50店舗)

延べ利用者数 約5,200人



# 1 利活用の調査結果

キッチンカーや店舗の状況

キッチンカー・物販の出店者**23**店舗  
(延べ50店舗)

延べ利用者数 約5,200人



**キッチンカーの  
利用状況**



# 1 利活用の調査結果

働くクルマ等のイベント状況

働くクルマ等のイベント数4回

延べ利用者数 約1,300人



# 1 利活用の調査結果

働くクルマ等のイベント状況

働くクルマ等のイベント数4回

延べ利用者数 約1,300人



# 1 利活用の調査結果

ベンチ、テーブル・イスの利用状況

幅広い年代が様々なシーンで利用（家族、友達、恋人、仕事）



三重短期大学の学生、津商業の生徒さんも来場



夏季集中講義において  
津駅周辺地域の活性化を目指した  
提案をしていただきました。



津商業の生徒に  
合計8種類の横断幕を  
デザインしていただきました。

# 1 利活用の調査結果

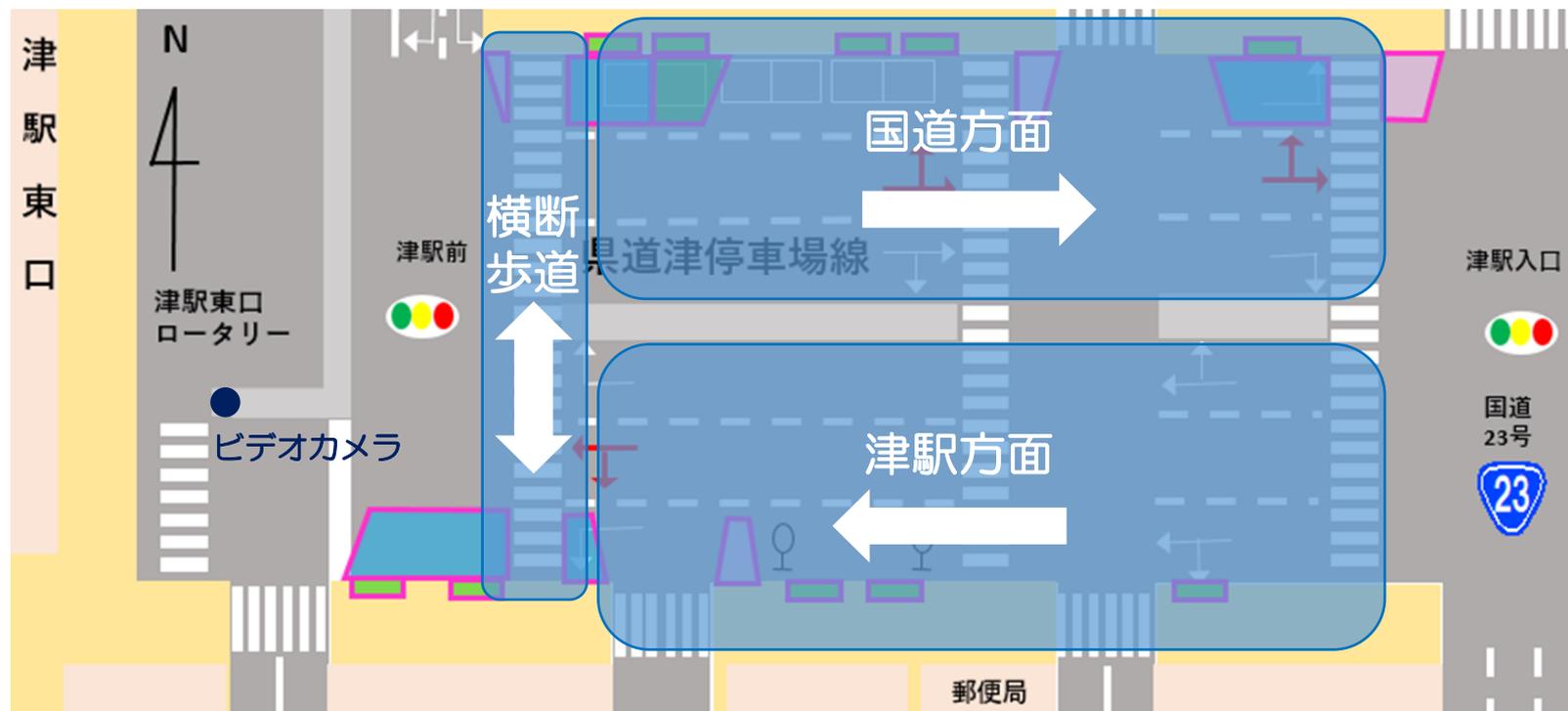
## まとめ

- キッチンカー・物販の利用者延べ約5,200人、イベント参加者延べ1,300人、合計延べ約6,500人が来場し、大いに賑わった。
- テーブル・イスやベンチは、幅広い年代が自由に利用していた。

## 2 交通への影響の調査結果

### 交通量調査について

社会実験の前後で、津駅方向、国道方向の自動車と歩行者数をカウント  
さらに滞留状況を見るため、横断歩道の歩行者数についてもカウント



### 種類別交通量の変化（津駅方向（平日））

- 自動車交通量は、実験前と実験中で大きな変化ナシ
- 歩行者交通量は、実験前と比較し、**実験中で約2割増**
- 実験中の時間当たりの歩行者交通量は  
ランチ時間帯で**約5割増**、帰宅時間帯で**約2割増**

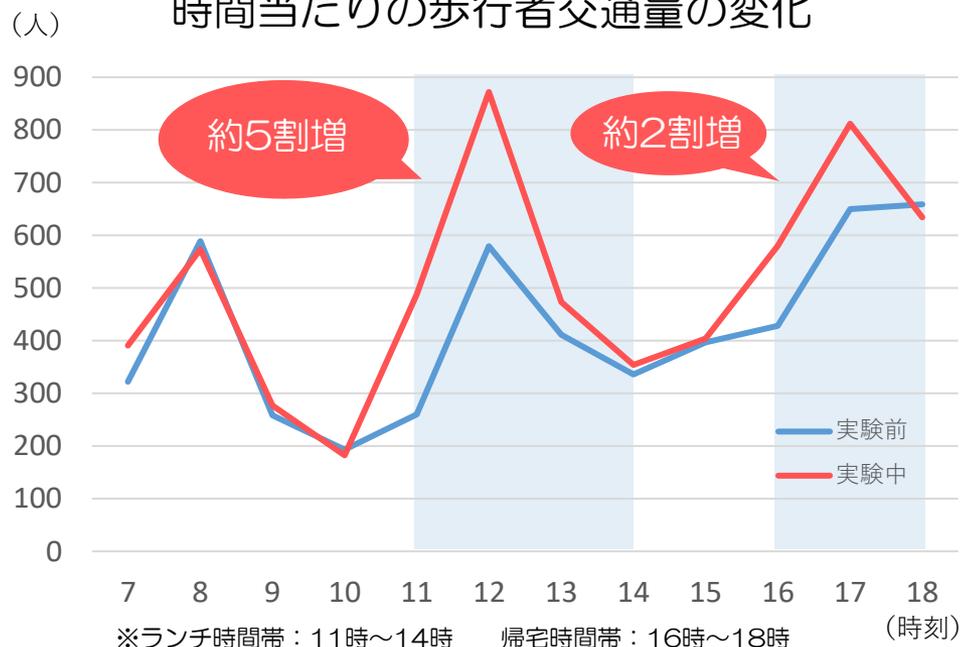


12時間交通量の変化

津駅方向	実験前	実験中	増減	増減率
大型車	293	278	-15	95%
小型車	1444	1504	+60	104%
歩行者	5082	6040	+958	119%
自転車類	188	190	+2	101%

※実験前：10月14日（金） 実験中：10月20日（木）

時間当たりの歩行者交通量の変化



### 種類別交通量の変化（国道方向（平日））

- 自動車交通量と歩行者交通量は実験前と実験中で大きな変化ナシ
- 時間当たりの歩行者交通量はランチ時間帯で**約2割増**

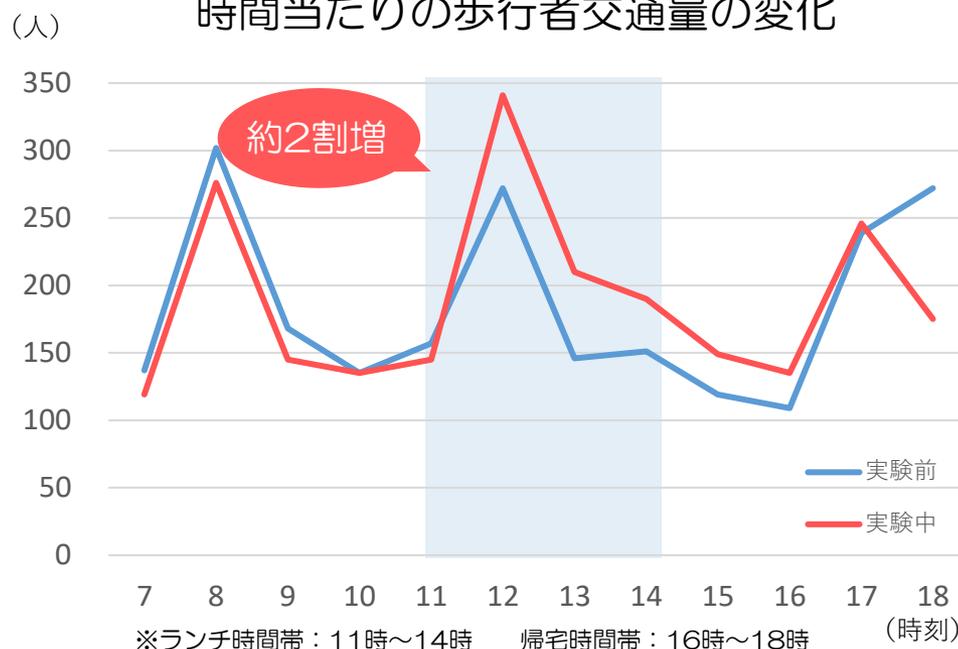


12時間交通量の変化

国道方向	実験前	実験中	増減	増減率
大型車	68	60	-8	88%
小型車	1238	1302	+64	105%
歩行者	2207	2266	+59	103%
自転車類	195	209	+14	107%

※実験前：10月14日（金） 実験中：10月20日（木）

時間当たりの歩行者交通量の変化

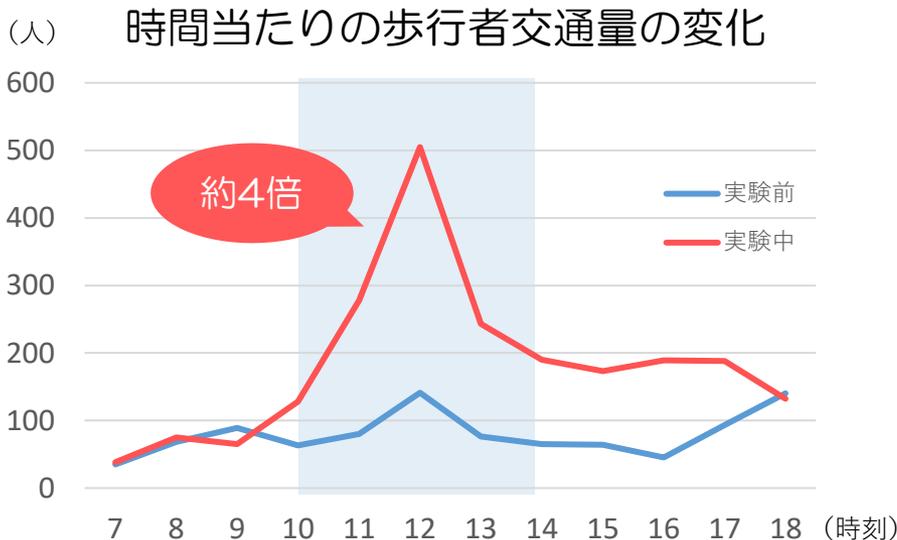


### 種類別交通量の変化（横断歩道（平日））

- ・ 歩行者交通量は、実験前と比較し、実験中で**約2倍**
- ・ 実験中の時間当たりの歩行者交通量はランチ時間帯で**約4倍**
- ・ キッチンカーやテーブル・イス等の利用による移動を確認

12時間交通量の変化

横断歩道	実験前	実験中	増減	増減率
歩行者	959	2204	+1245	230%



### 種類別交通量の変化（津駅方向（休日））

- 自動車交通量（大型車）は、実験前と実験中で大きな変化ナシ
- 小型車は、実験前と比較し、実験中で**約1割増**
- 歩行者交通量は、実験中で**約7割増**  
 時間当たりの歩行者交通量はイベント時間帯で**約3倍**

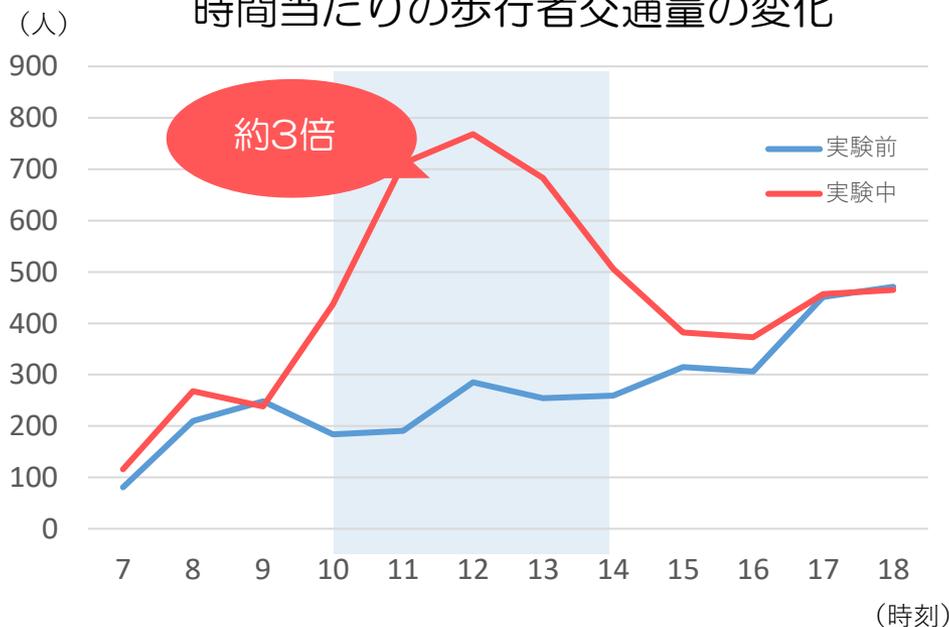


12時間交通量の変化

津駅方向	実験前	実験中	増減	増減率
大型車	266	284	+18	107%
小型車	1495	1657	+162	111%
歩行者	3255	5404	+2149	166%
自転車類	125	162	+37	130%

※実験前：10月15日（土） 実験中：10月22日（土）

時間当たりの歩行者交通量の変化



※イベント時間帯：10時～14時

### 種類別交通量の変化（国道方向（休日））

- 自動車交通量（大型車）は、実験前と実験中で大きな変化ナシ
  - 小型車は、実験前と比較し、実験中で**約1割増**
  - 歩行者交通量は、実験中で**約5割増**
- 時間当たりの交通量はイベント時間帯で**約3倍**

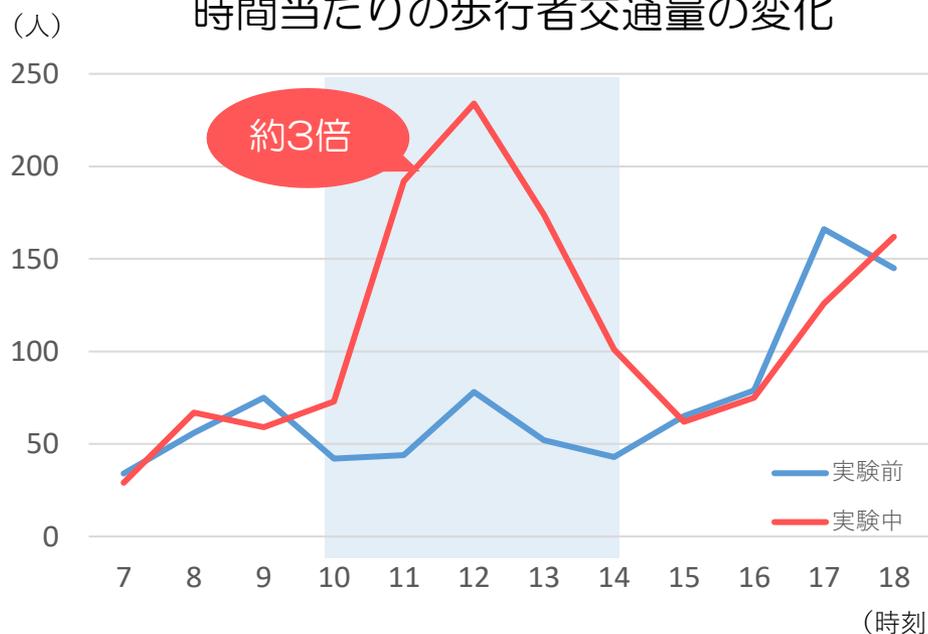


12時間交通量の変化

国道方向	実験前	実験中	増減	増減率
大型車	42	32	-10	76%
小型車	1150	1277	+127	111%
歩行者	879	1354	+475	154%
自転車類	110	140	+30	127%

※実験前：10月15日（土） 実験中：10月22日（土）

時間当たりの歩行者交通量の変化



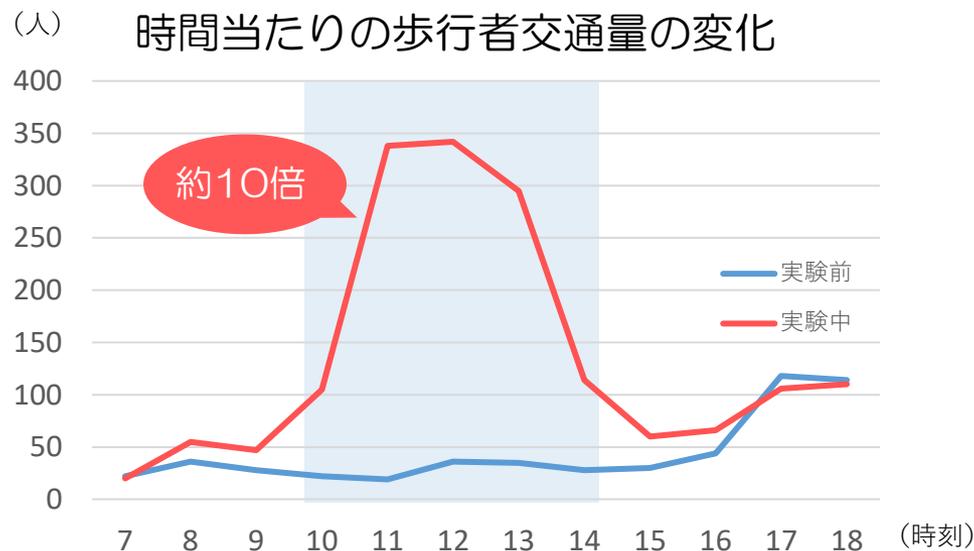
※イベント時間帯：10時～14時

### 種類別交通量の変化（横断歩道（休日））

- 歩行者交通量は、実験前と比較し、実験中で**約3倍**
- 実験中の時間当たりの歩行者交通量はイベント時間帯で**約10倍**
- イベントやキッチンカー、テーブル・イス等の利用による移動を確認

12時間交通量の変化

横断歩道	実験前	実験中	増減	増減率
歩行者	532	1658	+1126	312%



### 交通流の円滑化について

- 駅前の左折状況
- R23号の信号滞留状況
- 全体的な歩行者の流れ
- 荷捌き場の状況

大きな問題はなかった

荷捌き作業の混乱が一部で見られた

### 一般車両の駐車による荷捌き作業の混乱状況

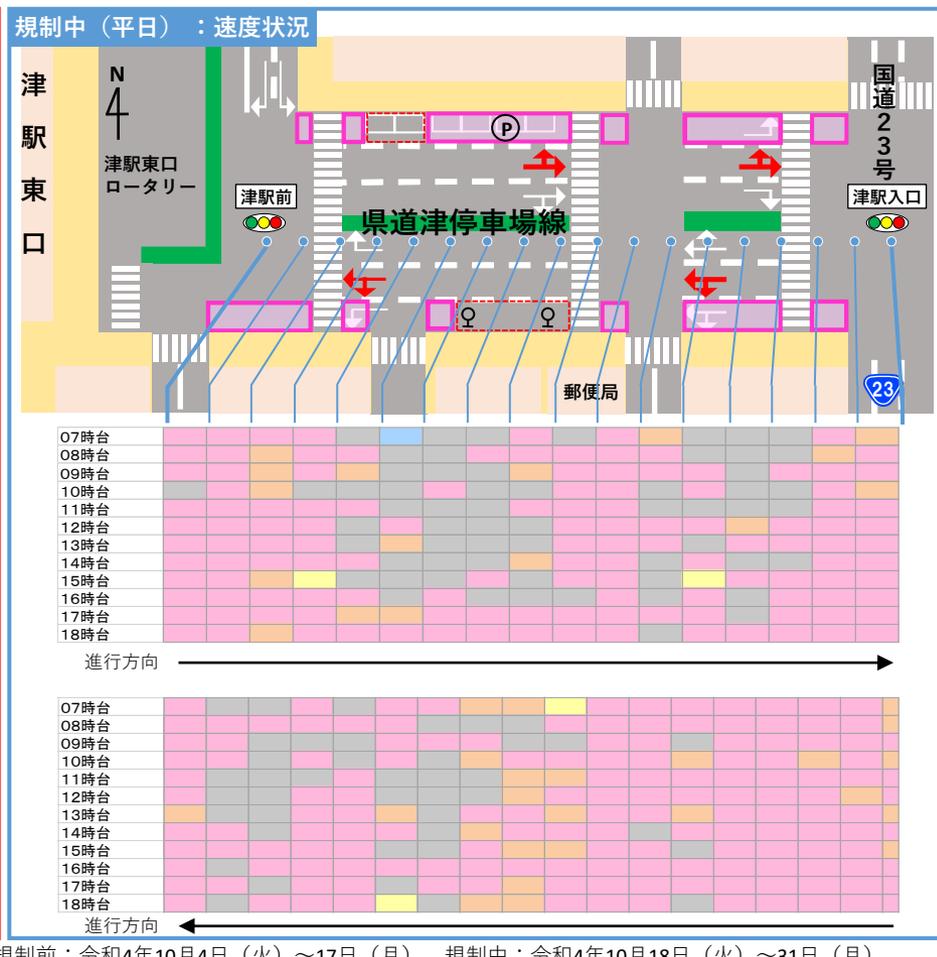
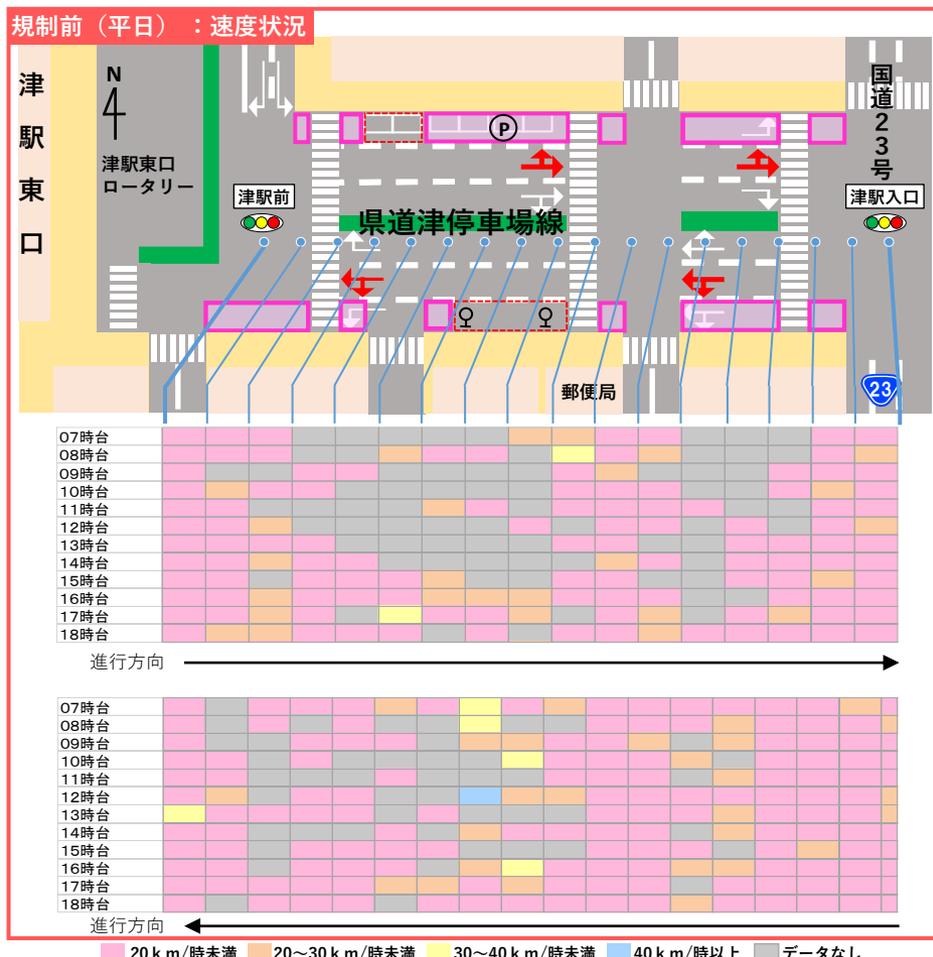


荷捌き場に  
一般車が停車

配送トラックが荷捌き場に  
駐車できずにそのまま駐車

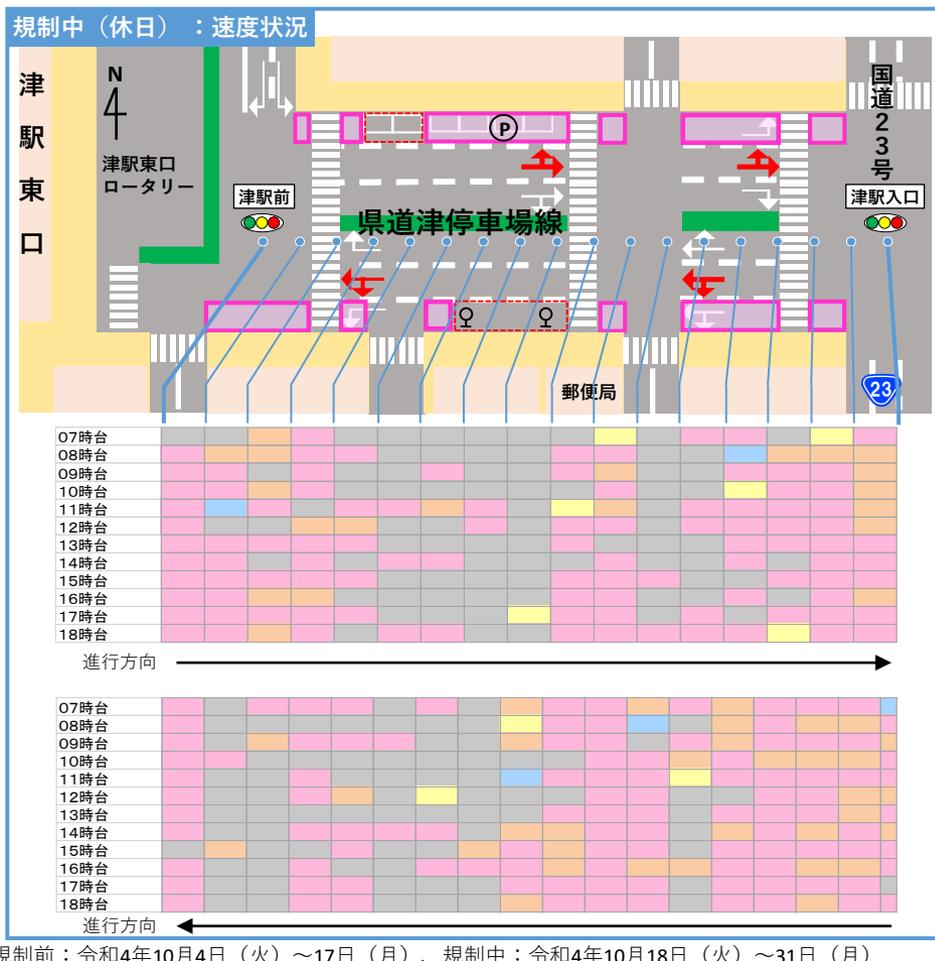
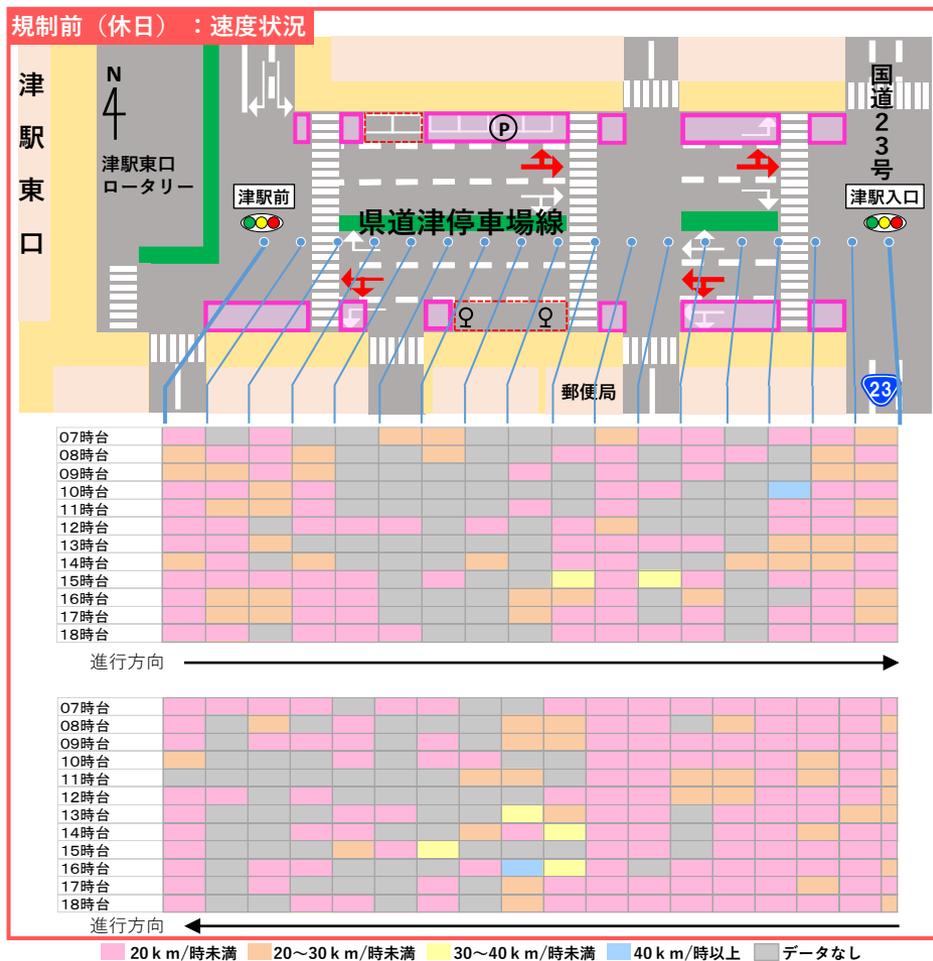
### 速度の変化について（平日）

実験前と実験中の速度状況を比較すると、実験中においても同様の速度状況であり、実験による大きな速度低下は発生しなかった



### 速度の変化について（休日）

実験前と実験中の速度状況を比較すると、実験中においても同様の速度状況であり、実験による大きな速度低下は発生しなかった



## 2 交通への影響の調査結果

### 道路利用者へのヒアリング

交通の流れに支障が出るような大きな問題はなかった

トラック協会      問題はなかった

バス協会            苦情や問題はなかった

タクシー協会      交通の妨げや危険な状況はなかった

三重交通（株）    運行上、大きな支障はなかった

## 2 交通への影響の調査結果

### まとめ

#### 平日

- **自動車交通量（平日）**は、実験前後で**大きな変化はなかった**。
- 津駅方向の**歩行者交通量（平日）**は、実験前と比較し、**約2割増**、ランチ時間帯では、**約5割増**であった。
- 国道方向の**歩行者交通量（平日）**は、実験前と比較し、**大きな変化はなかった**が、ランチ時間帯では、**約2割増**であった。
- 横断歩道の交通量（平日）は、**ランチ時間帯で約4倍**となり、キッチンカーやテーブル・イス等の利用による**滞留が図られた**。

#### 休日

- **自動車交通量（休日）**は、大型車については**大きな変化はなかった**が小型車は**約1割増**であった。
- 津駅方向の**歩行者交通量（休日）**は、実験中で**約7割増**となりイベント時間帯では、**約3倍**となった。
- 国道方向の**歩行者交通量（休日）**は、実験中で**約5割増**となりイベント時間帯では、**約3倍**となった。
- 横断歩道の交通量（休日）は、**イベント時間帯で約10倍**となり、キッチンカーやテーブル・イス等の利用による**滞留が図られた**。

## 2 交通への影響の調査結果

### まとめ

### 交通の流れ

- ビデオカメラから駅前左折の状況、国道23号の信号滞留の状況に大きな問題はなかったことを確認した。
  - ETC2.0のデータ分析結果から、実験前後で大きな速度変化はなかった。
  - 道路利用者へのヒアリングから、交通の流れに支障が出るような問題はなかったことを確認した。
- 
- 荷捌き場への一般車両の駐車による荷捌き作業の混乱が一部で見られた。

## 2 交通への影響の調査結果

### 考察

- 平日の歩行者交通量（国道方向）の**変化が少ない**ことについては**津駅方向側にキッチンカーが多く出店したことが影響**していると考えられる。  
また、**横断歩道の交通量**が実験前と比べ、**ランチ時間帯で約4倍**となっていることから、**複数のキッチンカーやテーブル・イス**を利用し、**滞留が図られていた**と考えられる。
- 休日の**自動車交通量（小型車）の増加**について、イベント参加者は家族で来場しているケースが多く見られたことから、**自家用車で会場付近まで来た**ことによる増加と考えられる。  
また、休日の**歩行者交通量（国道方向）の約5割増**については**イベントを国道方向側で実施**していたためと考えられる。

# 3 賑わいや滞留の意向調査結果

## 調査対象者

- 賑わいの社会実験の来場者と出店事業者（※来場者でなくてもアンケートには回答可能）

## 調査方法

- HPでアンケートフォームを公開
- 現地でアンケートに直接アクセスできるQRコードを配布
- QRコードをキッチンカーに掲示、チラシ・ポスター・現地の看板に掲載

## 回答者数

- 来場者アンケート      **508**人
- 出店事業者アンケート   **28**人

# 3 賑わいや滞留の意向調査結果

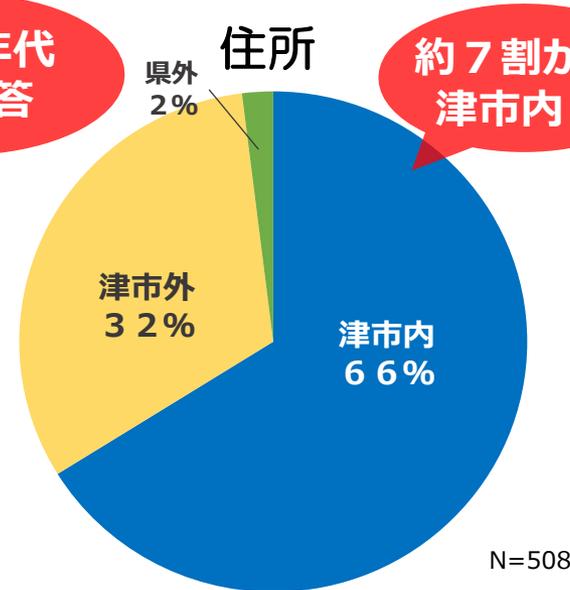
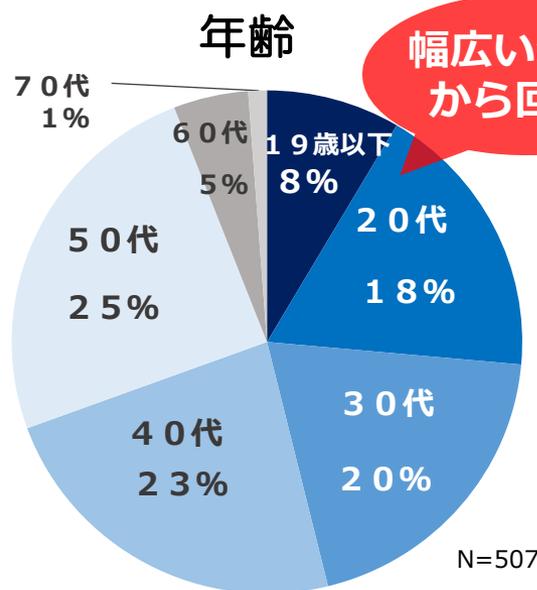
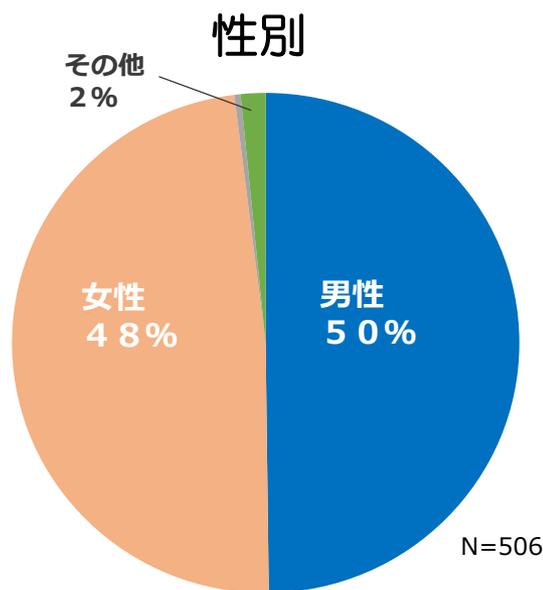
来場者用アンケート

年齢

幅広い年代が来場

住所

来場者の約7割が津市在住者



# 3 賑わいや滞留の意向調査結果

来場者用アンケート

## 利用目的

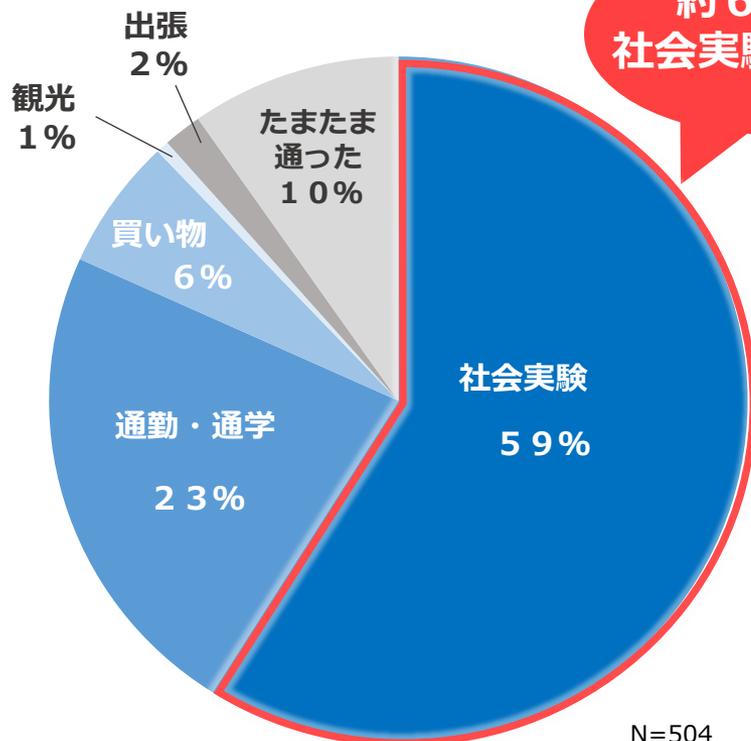
来場者の約6割が社会実験が目的で来場

→少なくとも約6割の方が社会実験の情報を認識

## 交通手段

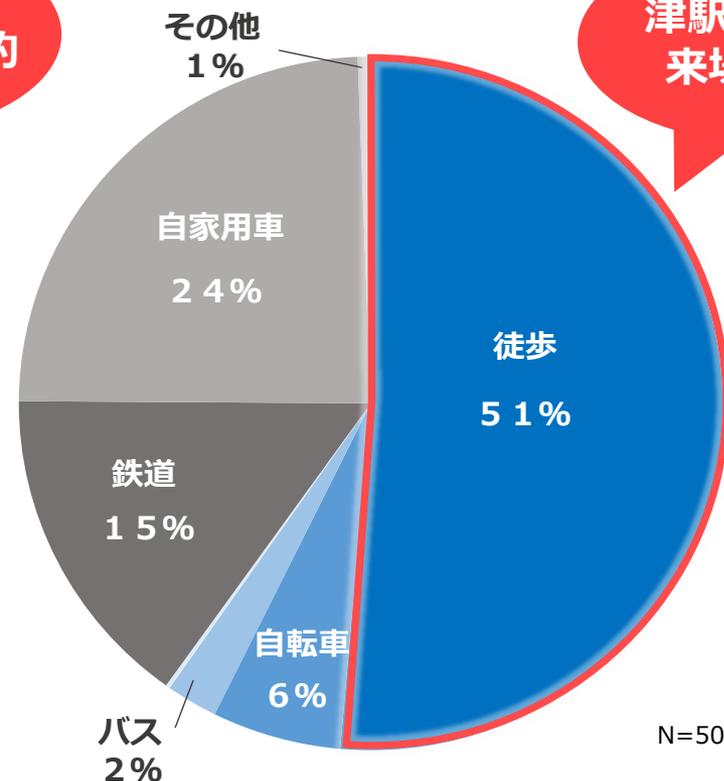
約半数が徒歩での来場

利用目的



約6割が社会実験が目的

交通手段



津駅周辺から来場された

# 3 賑わいや滞留の意向調査結果

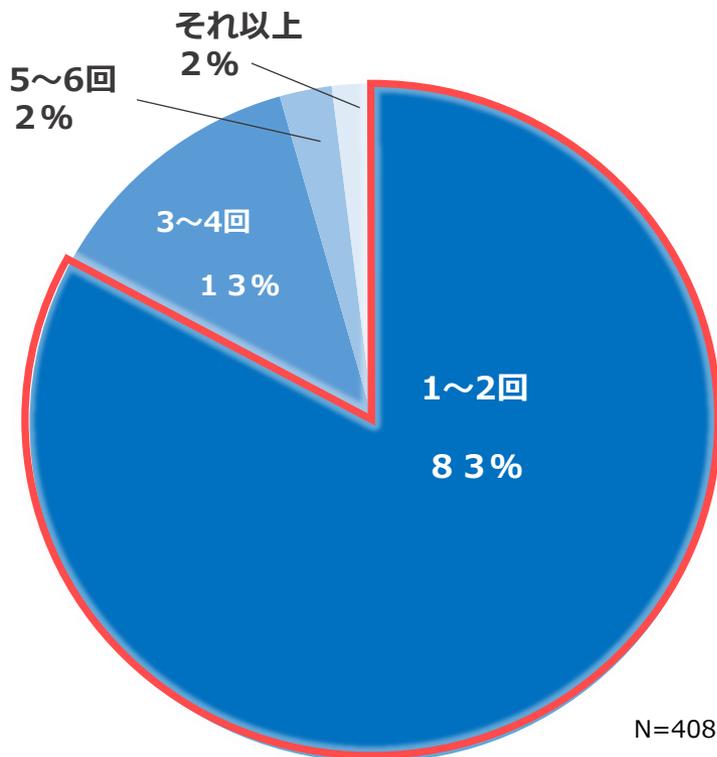
来場者用アンケート

利用回数 1～2回が約8割

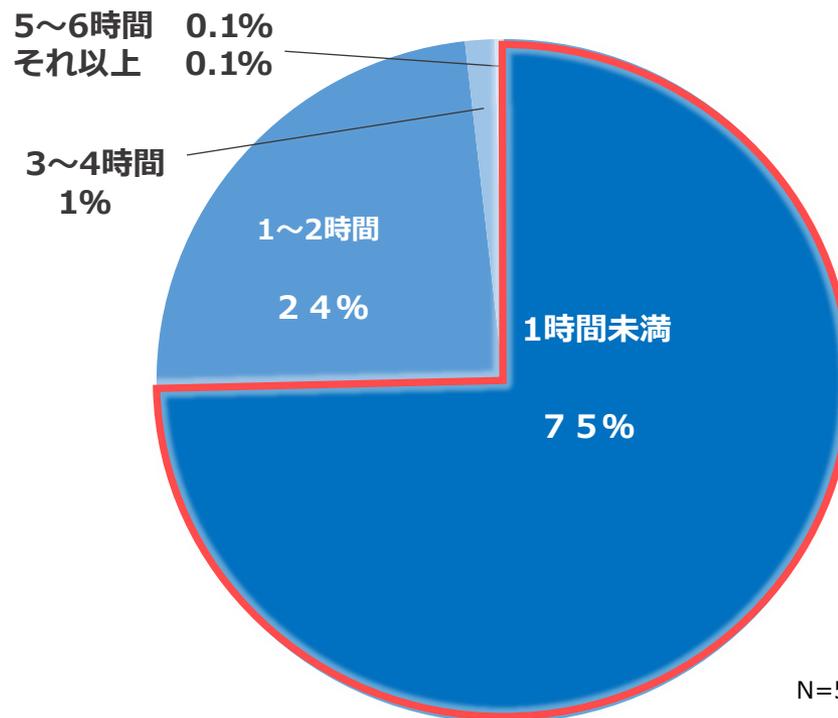
滞在時間 1時間未満が約8割

→多くの方が持ち帰りの利用をしていたと考えられる

### 利用回数



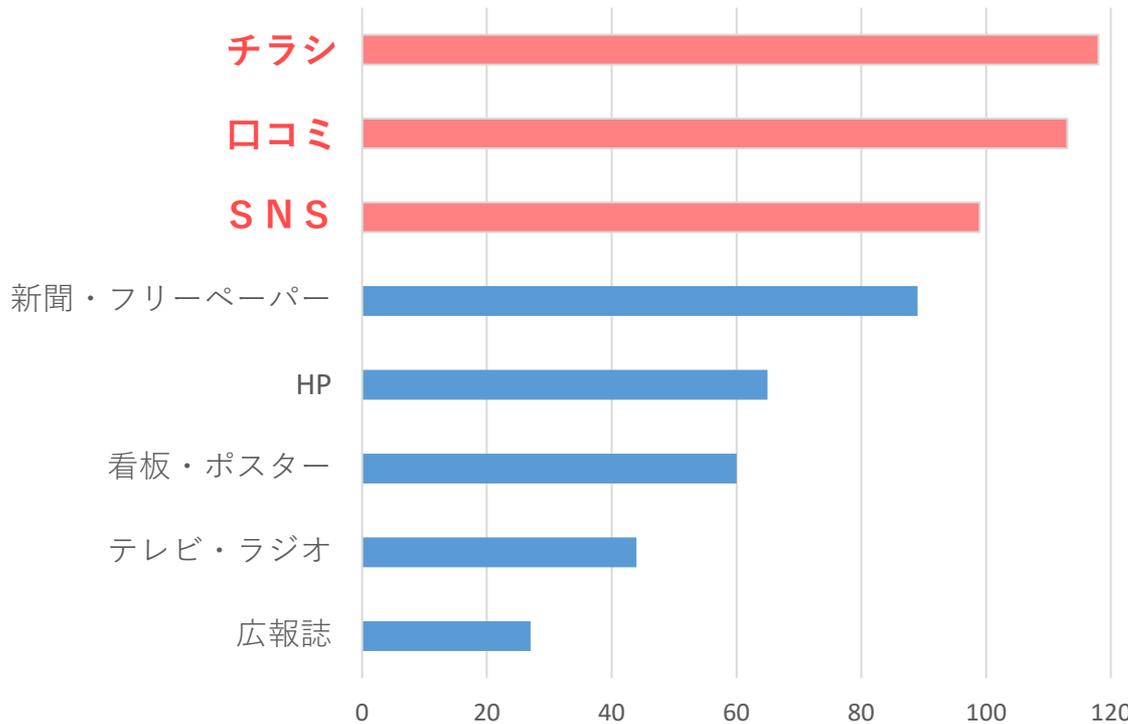
### 滞在時間



### 社会実験の情報取得（複数回答）

チラシ、口コミ、SNSの順

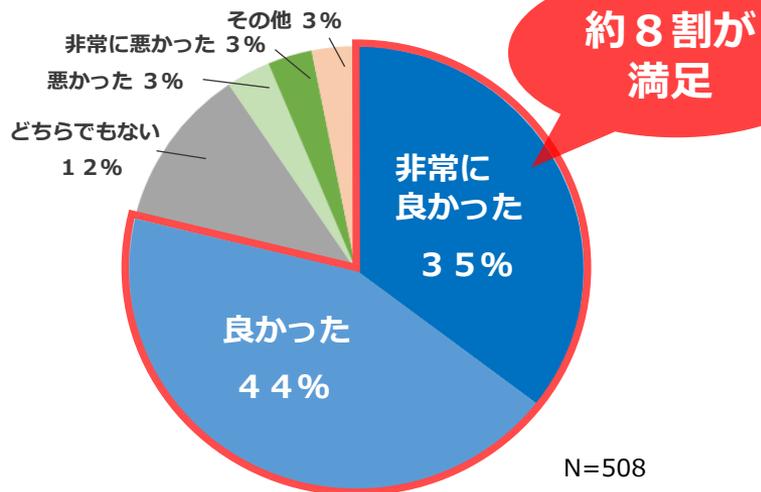
→チラシについては、会場で配布、駅周辺エリアにポスティング  
 様々な関係機関に資料提供したことによる効果



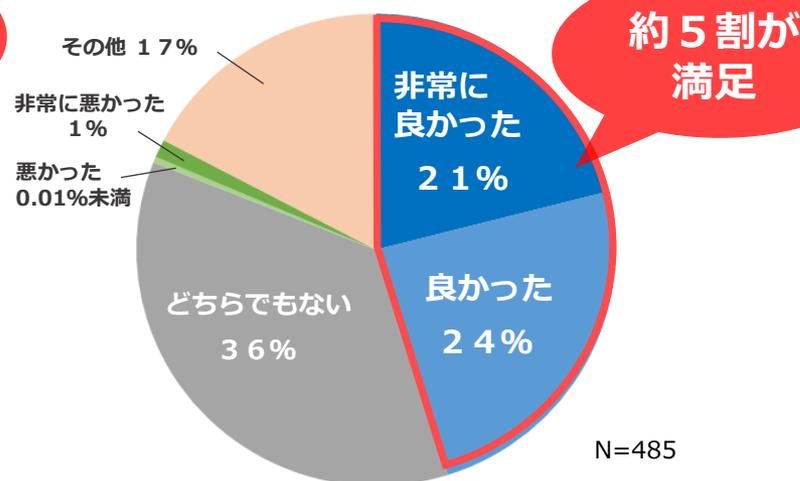
配布したチラシ



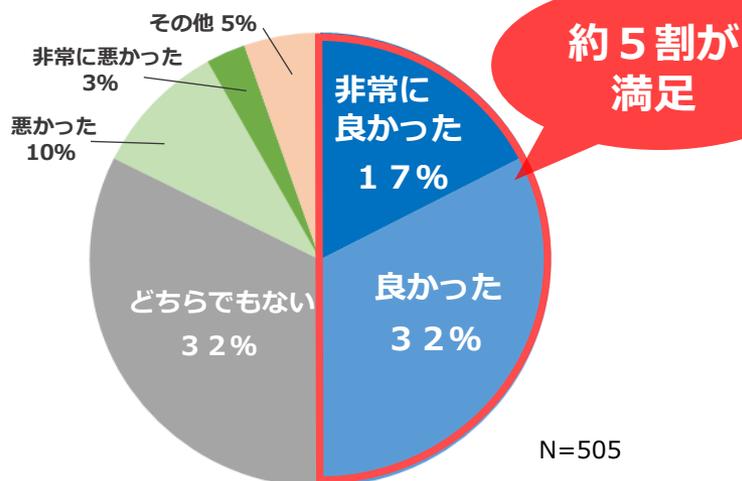
## キッチンカー 物販の出店について



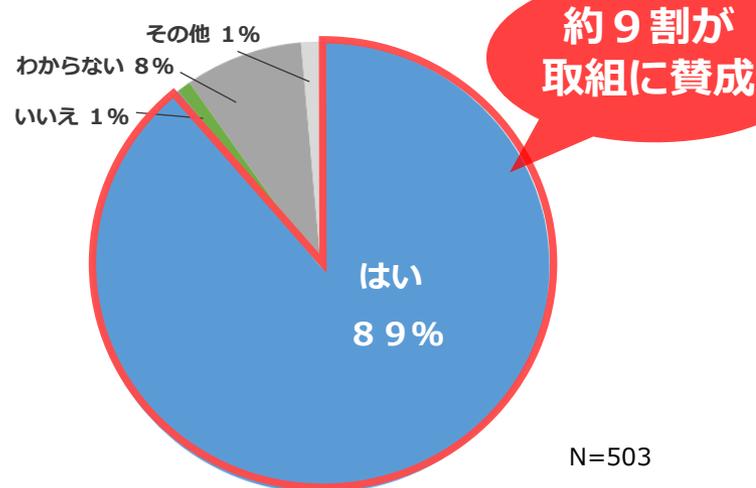
## 働くクルマ等の イベントについて



## ベンチ・テーブル等について

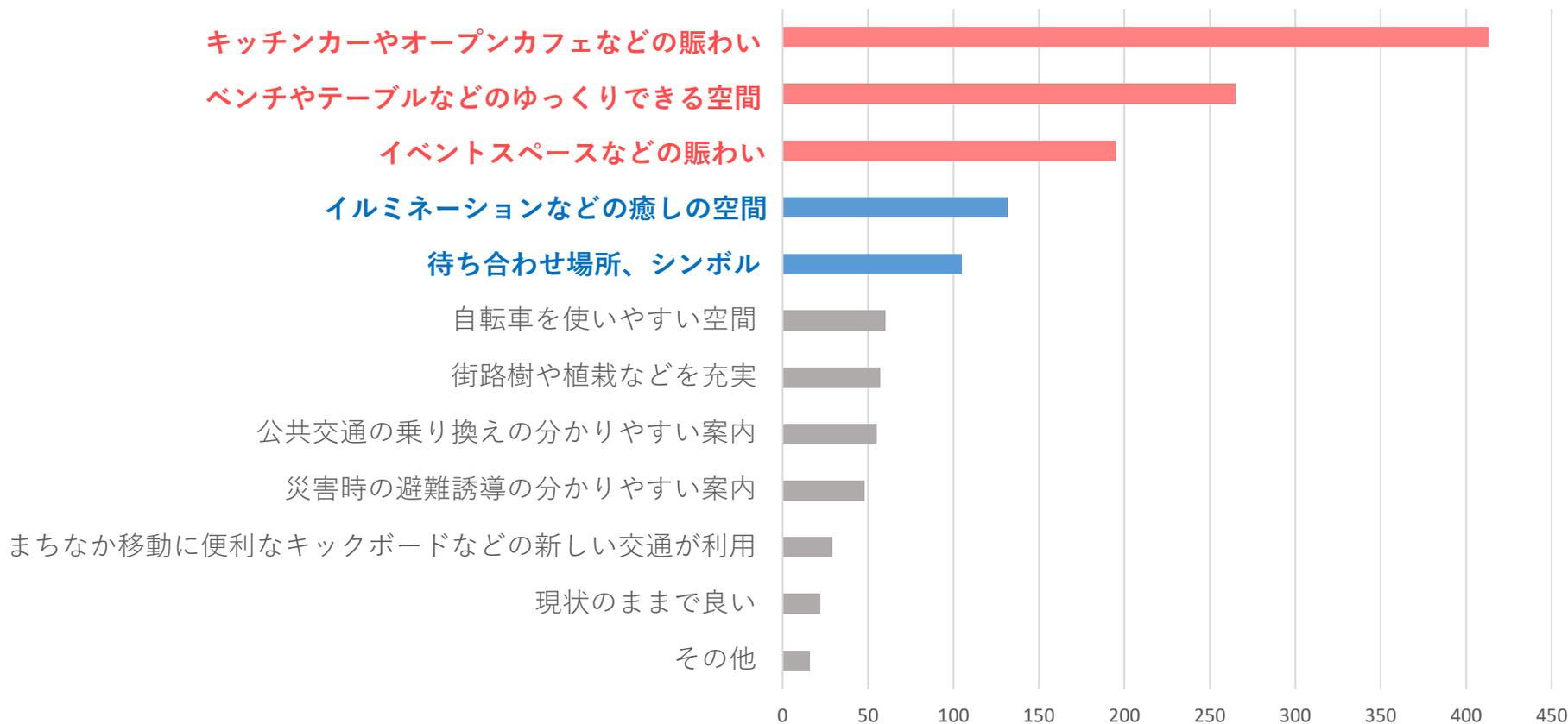


## 今後の取組について



## 拡張した歩道空間に求めること（複数回答）

キッチンカーやベンチ等の配置、イベントの実施が上位  
イルミネーションやシンボルについても一定数の回答



# 3 賑わいや滞留の意向調査結果

事業者用アンケート

賑わいの社会実験

出店事業者のほとんどが満足と回答

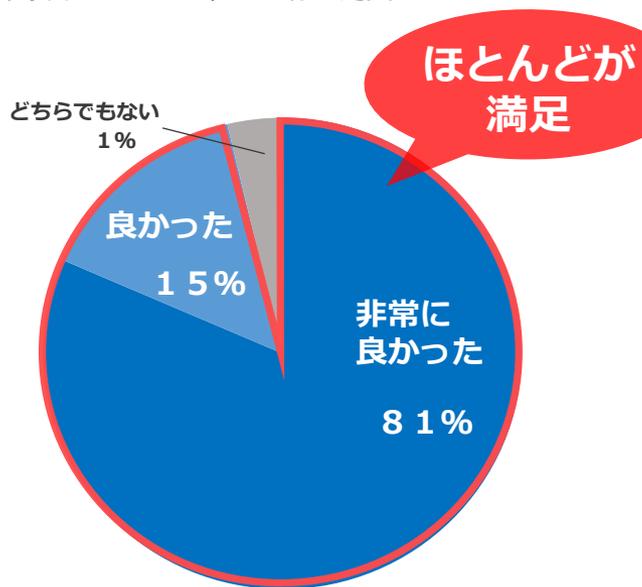
今後の出店意向

約9割が今後も出店を希望

このような取組

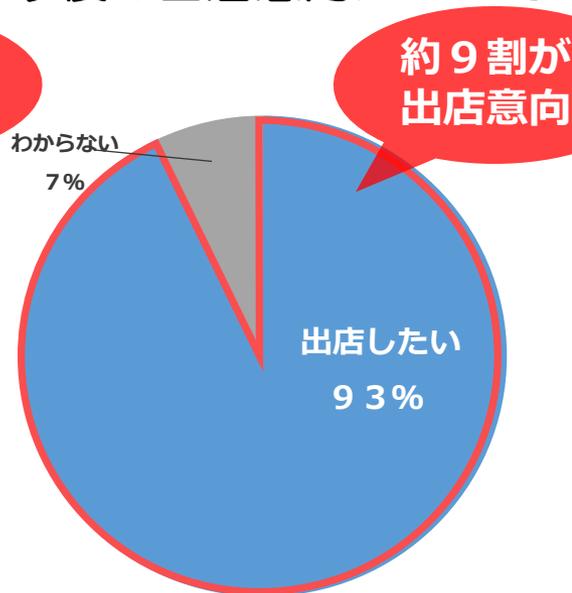
約9割が取組に賛成と回答

賑わいの社会実験について



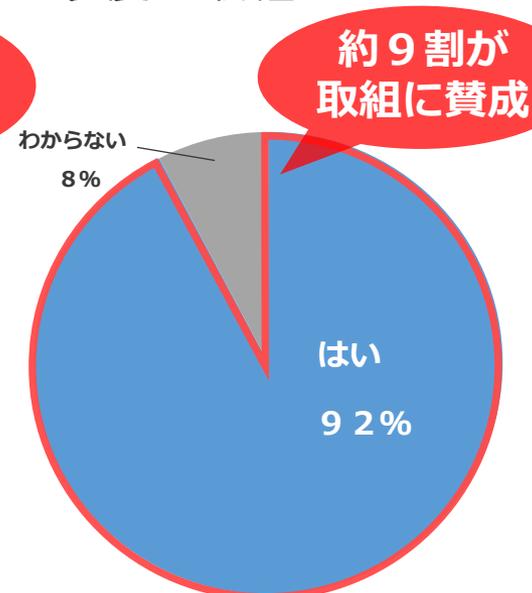
N=27

今後の出店意向について



N=28

今後の取組について



N=26

## 来場者の主な意見

- 県庁所在地である津の駅前が盛り上がるように**続けていってほしい**。
  - 今後も社会実験を実施しながら充実した空間に発展させ、**津市の賑わいの場**になっていけば良いと思う。
  - 期間中は**津駅前が明るくなり**、暗い寂しい**イメージが変わった**。ベンチ等で自由に時間を過ごす方が多く見られ、**非常にいい空間**だったと思う。
  - 休日に息子を連れて2回、イベントに参加させていただいた。職員の方の対応も楽しい感じで、**とても良かった**。
- 
- 休日のキッチンカーが**少なく残念**だった。もう少しキッチンカーが充実していれば滞在時間も長く楽しめたと思った。
  - 混んでいてベンチやテーブルを利用できなかったのも、**もっと設置して欲しい**。
  - **段差**が多くてベビーカーや高齢者は**少し不便**と思った。

## 事業者の主な意見

- **大満足**です。**次回の開催を強く希望**します。
  - テーブルやイスがあり、**出来立てをすぐに**そのスペースで食べてもらえるのは作り手として**すごく嬉しかった**。
  - 多くの方がテーブル席を利用し**楽しげに食べる姿**がまた人を呼んでいた。
  - お店を**多くの方に知ってもらえた**ことが良かった。社会実験後に**リピーター**となり買いに来てくれる方もいて、すごく嬉しかった。
- 
- **電気**を使いたかった。
  - **出店者数が少ない日**があった。多い方が賑わうと思う。
  - **行列が駅に向かう人の妨げ**になっていないか少し心配だった。
  - **段差**が気になった。

## 近隣店舗の主な意見

- 街が賑わうと私たちも**元気が出てくる**。**賑わって良かった**。
  - 想像以上に賑わい、キッチンカーも良く売れていた。**出店すれば良かった**と思った。また、社会実験日当てで来たお客さんが商品を買ってくれた。
  - **すごく賑わっていた**と思う。会社をPRできるものを配布したがすぐになくなり、何回も補充した。
- 商品購入者が居座るので、**ベンチの位置**を入口から離すなどもう少し考えてほしかった。

## 自治会の主な意見

- 住民から**苦情はない**。**良い取組**なので、来年以降も**続けていって欲しい**。**魅力的なもの**があれば、**人は集まる**と思う。
- **売り切れが多かった**ので、多くの方が**購入できる**ようにして欲しい。

## まとめ

- 社会実験には、幅広い年代が来場し、多くの方が津市在住者であった。
- キッチンカー・物販、イベント、ベンチ等について、満足との回答が多く、このような取組みについても約9割が賛成であった。
- 近隣店舗の方からは、「賑わって良かった」などの声があり、好評であった。
- 自治会からは、住民から苦情はない。良い取組なので、来年以降も続けていって欲しいとの声があった。

- もう少しキッチンカー（台数）が充実していれば、より長く滞在できる。
- ベンチの位置や段差について、もう少し配慮が必要であった。

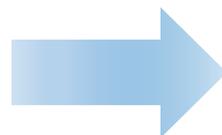
# 賑わいの社会実験に関する総合評価

## まとめ

利活用の調査結果

交通への影響の  
調査結果

意向調査結果



- 取組について好評
- 津駅において賑わいのポテンシャルがあることがわかった

道路空間の再編により  
賑わいの創出が可能

# 次年度の取組の方向性

## 次年度

- 賑わい創出の取組は継続して実施
  - 実施エリアについては、他地域（西口など）との連携を含め検討
  - イルミネーションなど利用者が求める賑わいや滞留機能の確認、回遊性の強化を検討
  - 賑わいを継続していく仕組みづくりの検討

# 第2回 津駅周辺道路空間再編検討委員会

## 今後の検討内容とアンケート報告

令和5年2月20日

# ■今後の検討内容とアンケート報告

## ■今後の検討内容

- ・今年度は、交通拠点の基礎調査として、西口広場における交通量・アンケート調査、津停車場線における賑わいの社会実験、また属性を踏まえた津駅利用者アンケートを実施した。
- ・引き続き、以下の課題を把握するため、各項目の調査・検討を進めていく必要がある。

## 今後の検討内容

	課題	津駅周辺地区				
		交通結節点 (東口・西口)	交通結節点 (連絡通路)	津停車場線		
R 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・求められる機能</li> <li>・役割の方向性</li> </ul>	◆ <b>必要な機能の調査・検討</b> ：利用者、地域住民のニーズに沿った必要な機能の絞り込み、各箇所が担うべき役割を整理するために調査・検討を実施				
		<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通量調査（西口広場）</li> <li>○アンケート調査（西口広場）</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■<b>賑わいの社会実験</b>（R4.10.19～10.30）</li> <li>○ビデオカメラ調査</li> <li>○アンケート調査</li> <li>○速度状況分析</li> </ul>		
		○利用者アンケート（日常利用者・非日常利用者）＜Webアンケート＞				
R 5 ～ 数年かけて 順次実施	  <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象範囲</li> <li>・整備イメージ</li> </ul>    <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区分</li> <li>・役割分担</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○<b>人流データ分析</b></li> <li>○交通量調査（津駅周辺交差点方向別）</li> <li>○将来交通状況予測（自動車、公共交通）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通実態調査（動線確認）</li> <li>○交通量調査（地下道、踏切部含む）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■<b>回遊性向上の社会実験</b></li> <li>－実施エリア検討</li> <li>－賑わいや滞留機能の確認、回遊性強化の検討</li> <li>－賑わい継続の仕組みづくりの検討</li> </ul>		
		◆ <b>具体的な整備方針の検討</b> ：必要な機能を踏まえ、整備を行う範囲の絞り込みや大まかな各施設の配置等を整理するために調査・検討を実施				
				<ul style="list-style-type: none"> <li>○土地利用状況調査</li> <li>○自治会長ヒアリング</li> <li>○地域住民アンケート調査</li> </ul>		
				<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通事業者ヒアリング</li> <li>○商業・観光事業者ヒアリング（交通結節点関係）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通事業者ヒアリング（交通結節点関係）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通事業者ヒアリング</li> <li>○商業・観光事業者ヒアリング（道路空間再編関係）</li> </ul>
		◆ <b>具体的な事業内容の検討</b> ：整備方針を踏まえ、各施設の仕様の具体化、事業の区分や関係者の役割分担を整理するために調査・検討を実施				
		<ul style="list-style-type: none"> <li>○施設の概略検討</li> <li>○採算性検討</li> </ul>				

# 利用者アンケート（日常利用者・非日常利用者） 調査結果

## 1. アンケート調査の概要



## 2. 回答者属性

回答者の個人属性（居住地、就業形態、性別、年齢）を整理



## 3. 津駅の利用実態（平日）

## 4. 津駅の利用実態（休日）

平休別に、外出頻度、外出目的、主な交通手段を整理



## 5. 津駅東口広場（東口ロータリー）の不満・課題、必要と思う機能

## 6. 津駅西口広場（西口ロータリー）の不満・課題、必要と思う機能

## 7. 県道津停車場線（津駅東口通り）の歩道の不満・課題、必要と思う機能

## 8. 連絡通路（地下道）の不満・課題、必要と思う機能

津駅周辺道路空間の各箇所について、不満・課題、必要と思う機能を整理。必要と思う機能については、個人属性毎の違いを確認



## 9. 津駅周辺道路空間の不満・課題、必要と思う機能まとめ

# 1. アンケート調査の概要

## ■調査目的

- 交通拠点の基礎調査として、一般利用者（日常・非日常利用者）の津駅の利用実態と、津駅周辺の課題・ニーズを定量的に把握することが目的。

## ■調査期間

- 2022年12月28日（水）～2023年1月12日（木）

## ■調査方法

- WEBアンケート会社の登録モニターに対し、WEBアンケートを実施。  
メール、アプリ通知により、登録モニターにアンケートを配信。
- 登録モニターは、PC・スマホにて、WEBアンケート調査会社の回答フォームから回答。

## ■調査対象

- 津駅利用者（日常利用者、非日常利用者）を対象にWEBアンケート調査を実施

アンケート種別	対象者抽出条件	サンプル数	調査方法
津駅日常利用者アンケート	・ 津駅の日常利用者（週1日以上利用） ・ 三重県、愛知県の在住者* * 概ねの津駅利用が想定されるエリア	300サンプル※1	WEBアンケート※2
津駅非日常利用者アンケート	・ 津駅の非日常利用者（週1日未満、年数回以上利用） ・ 津市内在住者	300サンプル※1	
	・ 津駅の非日常利用者（週1日未満、年数回以上利用） ・ 津市外、三重県在住者	300サンプル※1	

※1…母集団、許容誤差（5%）、信頼水準（90%）を設定し算出した必要サンプル数(271サンプル)を踏まえ設定

※2…WEBアンケート会社の登録モニターを対象に実施

## ■調査画面イメージ

### 普段の生活に関するアンケート

※アンケート回答中にブラウザの「戻る」「更新」ボタンをクリックすると、このページの回答内容がクリアされますのでご注意ください。

進捗 6%

### ■津駅を利用する「平日」の外出についてお尋ねします。

Q1 必須 津駅を平日に利用する外出の頻度を教えてください。

- 週に5日
- 週に4日
- 週に3日
- 週に2日
- 週に1日以下
- 平日は津駅を利用しない

戻る

次へ

## ■調査項目

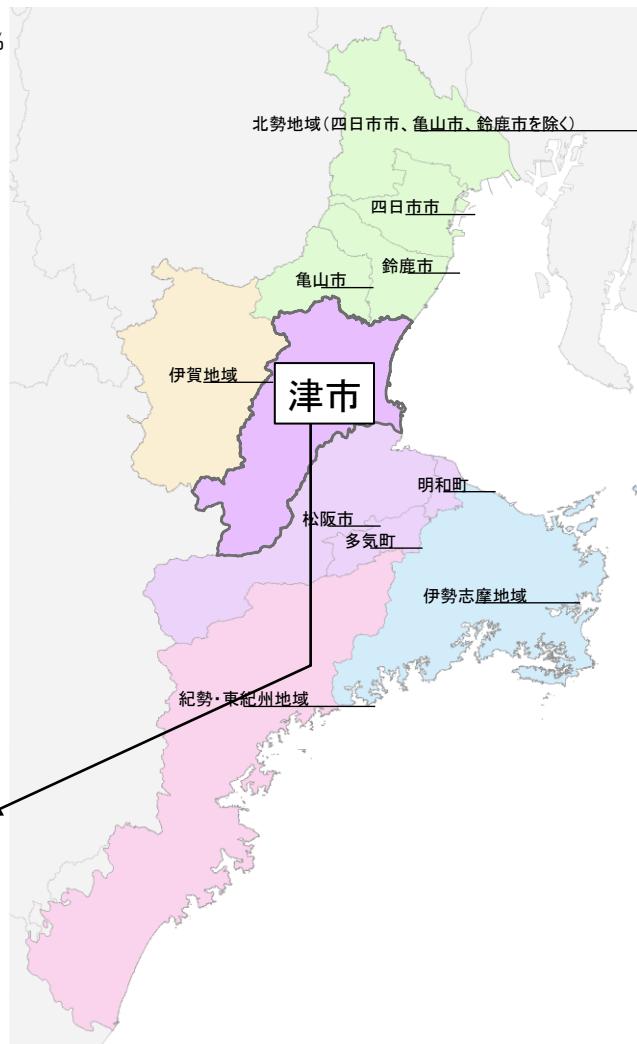
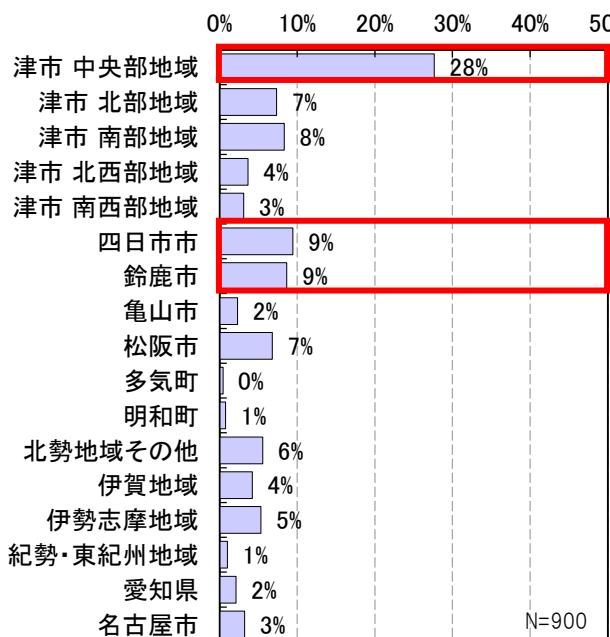
- 「津駅の利用実態」、「津駅周辺に対する不満・課題」、「津駅周辺の機能強化」を聴取

調査項目	内容
1. 調査対象のスクリーニング	津駅の利用頻度、居住地域
2. 津駅の利用実態（平日、休日別）	津駅の利用頻度、津駅の利用時間帯、外出目的、出発地、
3. 津駅周辺に対する不満・課題	津駅東口広場（東口ロータリー）の交通機能等に対する不満、課題 津駅西口広場（西口ロータリー）の交通機能等に対する不満、課題 県道津停車場線（津駅東口通り）の歩道の賑わい機能に対する不満、課題 連絡通路（地下道）の駅東西の通行機能等に対するに対する不満、課題
4. 津駅周辺の機能強化	津駅東口広場（東口ロータリー）の交通機能等を強化するうえで必要と思う機能 津駅西口広場（津駅西口ロータリー）の交通機能等を強化するうえで必要と思う機能 県道津停車場線（津駅東口通り）の歩道の様々な機能を強化するうえで必要と思う機能 連絡通路の駅東西の通行機能等を強化するうえで必要と思う機能
5. 回答者属性	性別、年齢、就業形態

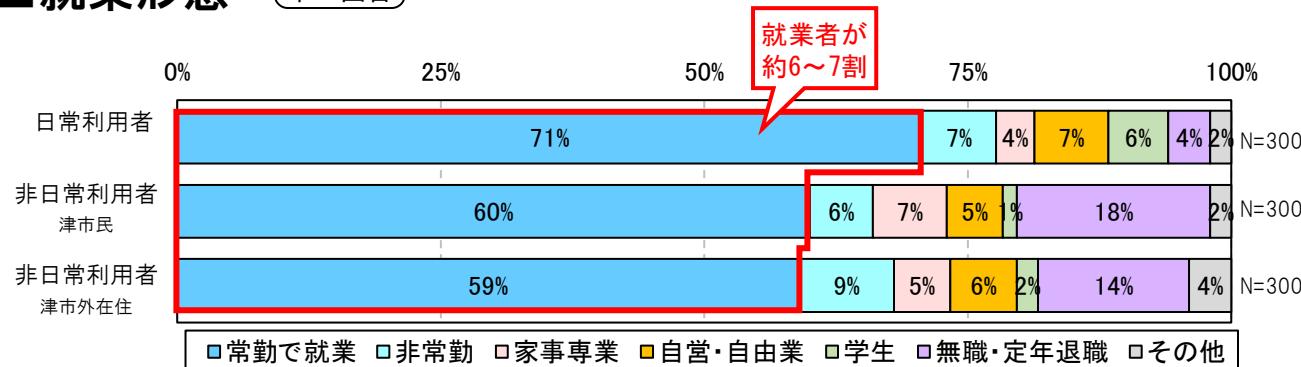
# 2. 回答者属性

- 回答者の居住地は、津市中央部地域が最も多く、次いで四日市市・鈴鹿市等が多い。
- 回答者の就業形態は、日常・非日常利用ともに、常勤で就業している人が6～7割と最も高い。
- 回答者の性別は、男性が約7割と高く、女性の割合が低い傾向。
- 回答者の年齢は、日常利用では30歳代が約3割と最も高く、非日常利用では50歳代が約3割と最も高い。

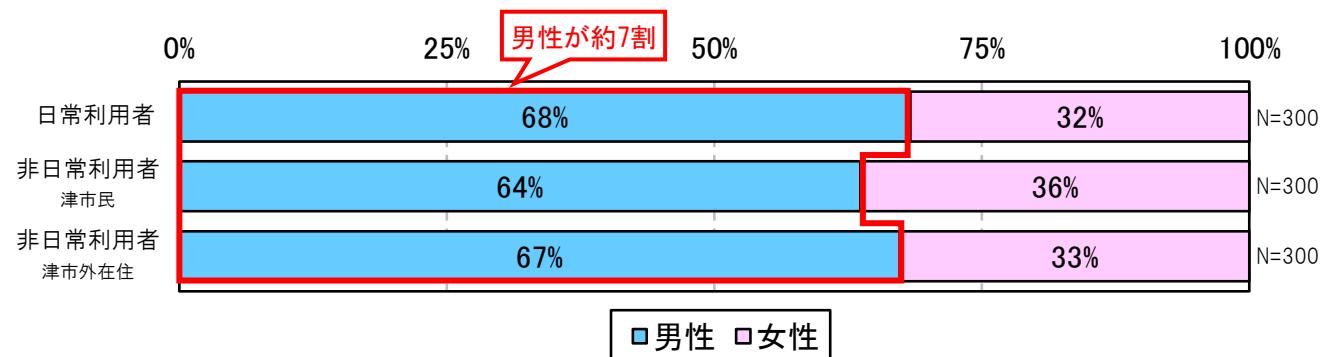
## ■ 居住地 (単一回答)



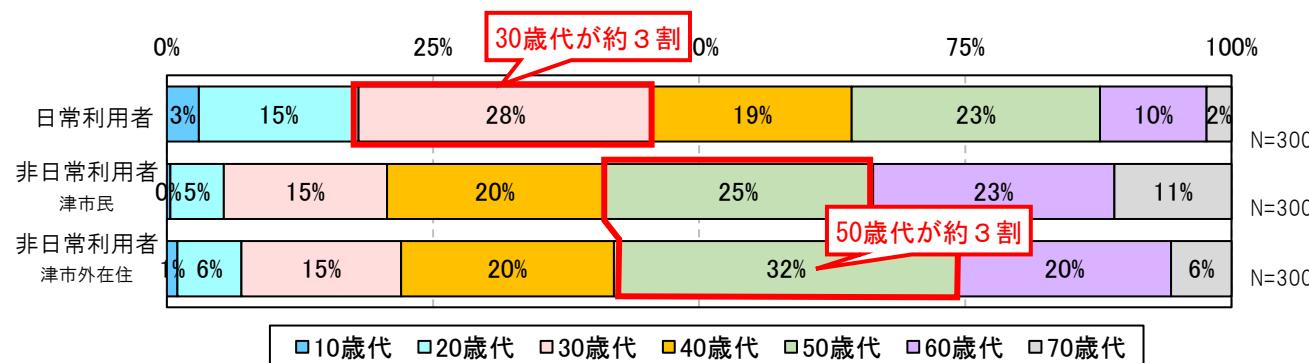
## ■ 就業形態 (単一回答)



## ■ 性別 (単一回答)



## ■ 年齢 (単一回答)

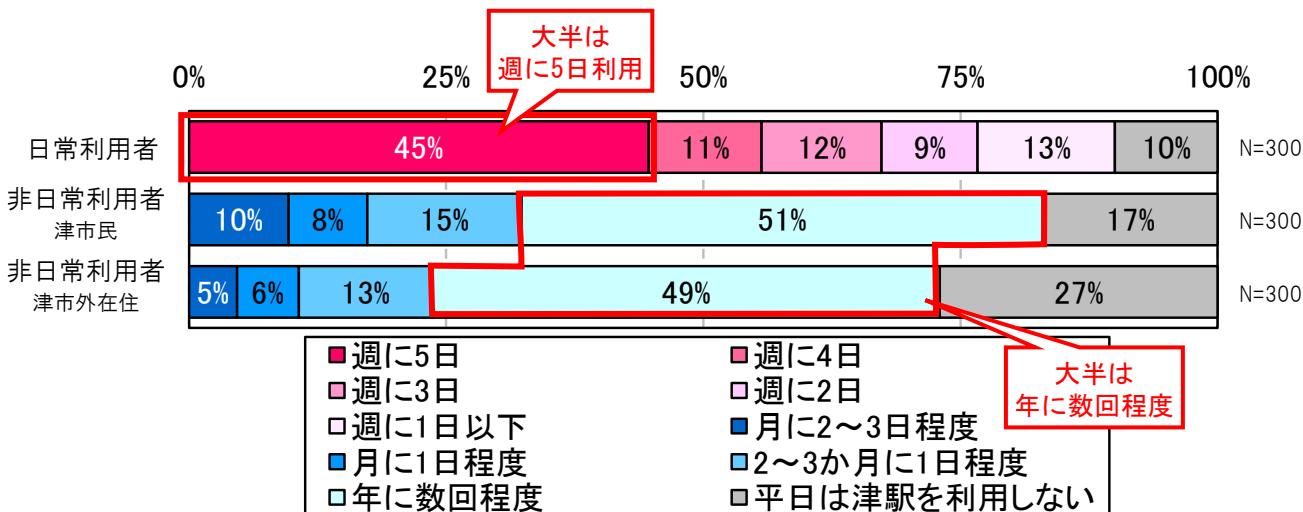


# 3. 津駅の利用実態（平日）

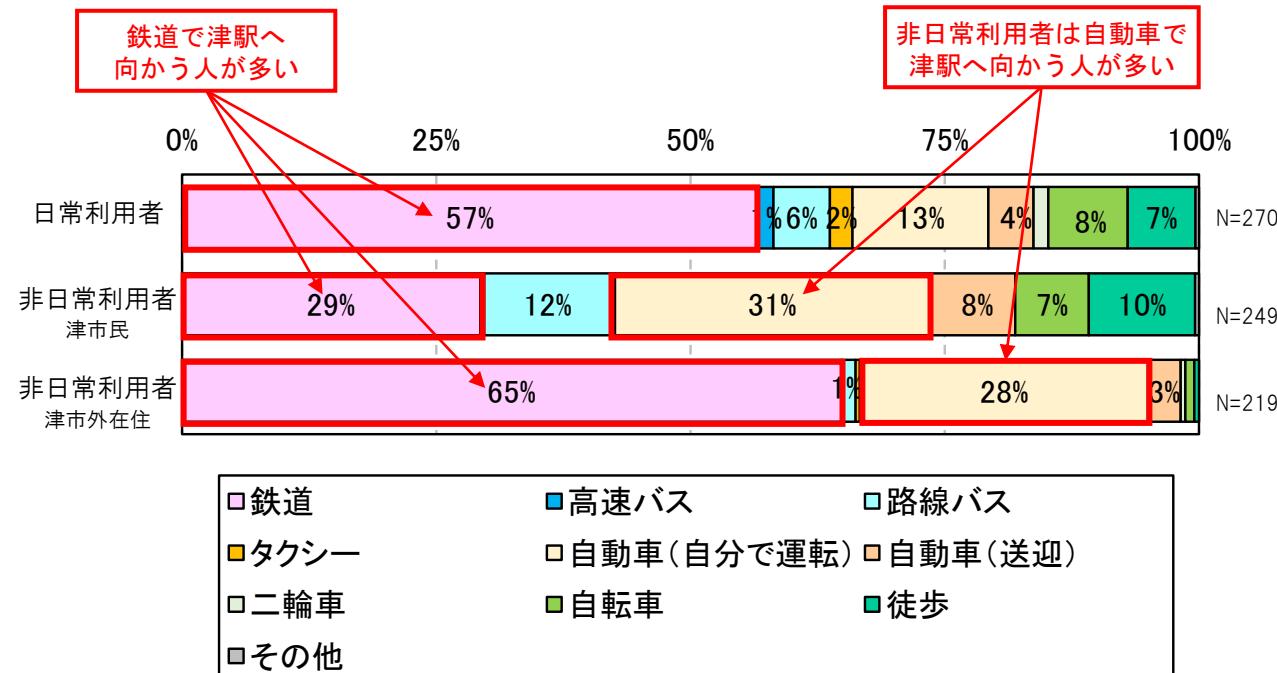
- 津駅を利用する外出の頻度は、日常利用者は約半数が「週5日以上」、非日常利用者は約半数が「年に数回程度」。
- 津駅を利用する外出の目的は、日常利用者は約6割が「通勤」。非日常利用者（津市民）は、買い物・観光等の余暇的な移動が多い。

- 津駅に向かう交通手段は、日常利用者・非日常利用者（津市外）は「鉄道」が卓越。非日常利用者は「自動車」の利用も多い。
- 津駅から目的地向かう交通手段は、いずれも「鉄道」が最も多く、次いで「無回答（津駅を目的地とする人）」が多い。

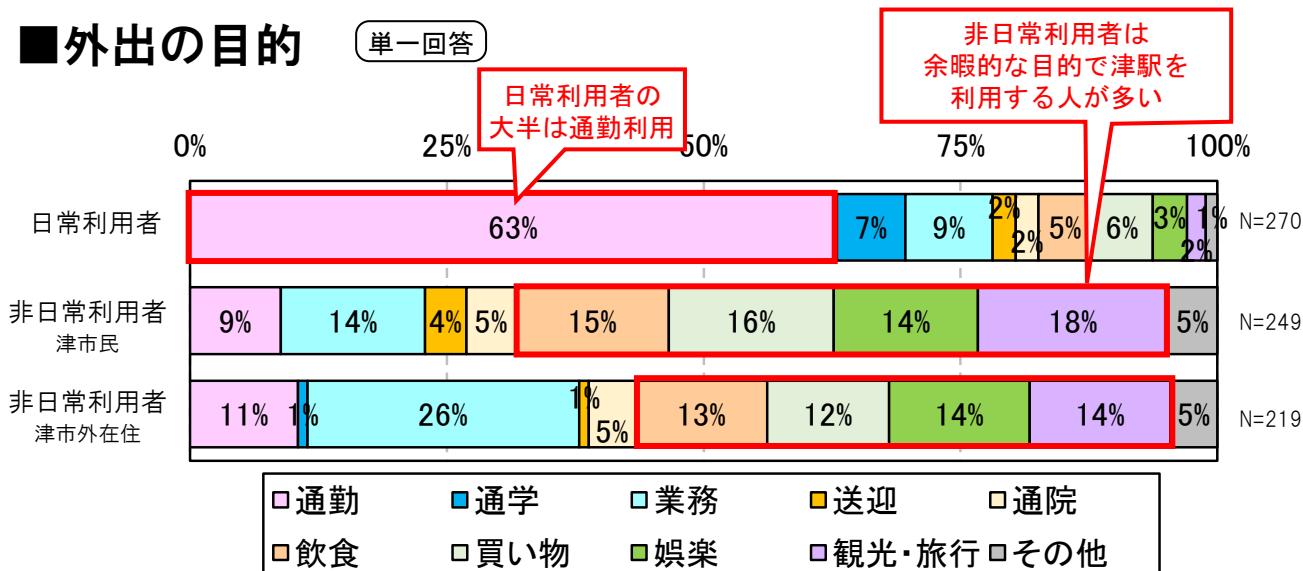
## ■津駅を利用する外出の頻度 単一回答



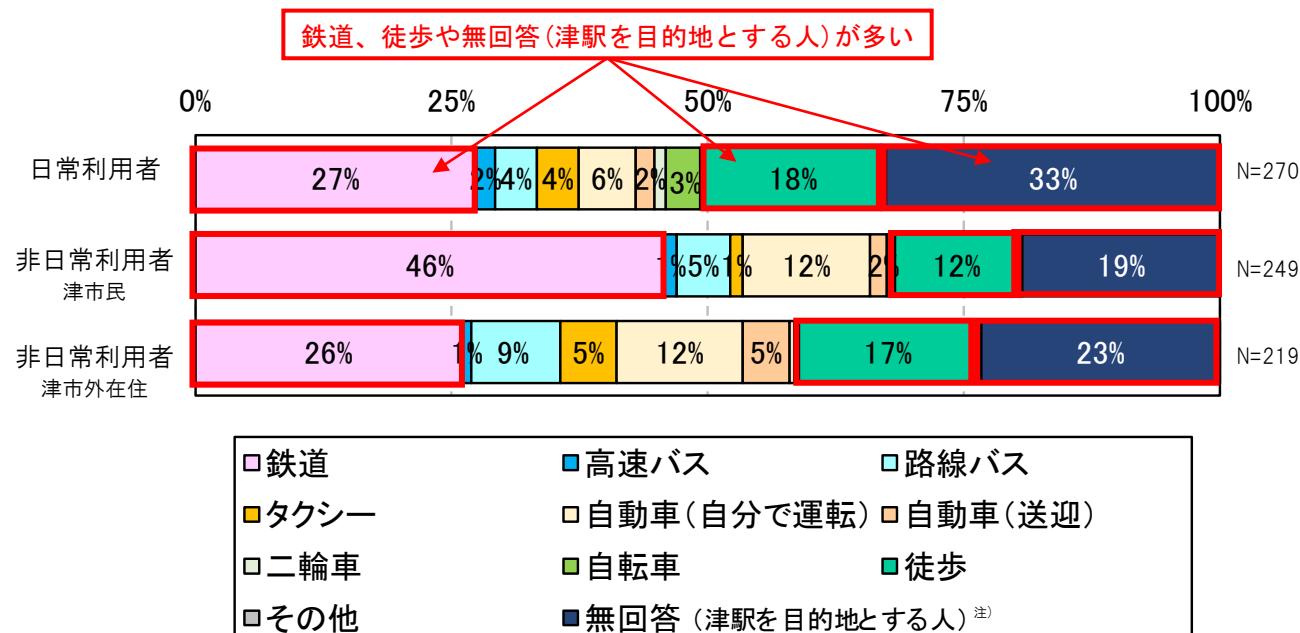
## ■主な交通手段（出発地から津駅に向かう際） 単一回答



## ■外出の目的 単一回答



## ■主な交通手段（津駅から目的地に向かう際） 単一回答



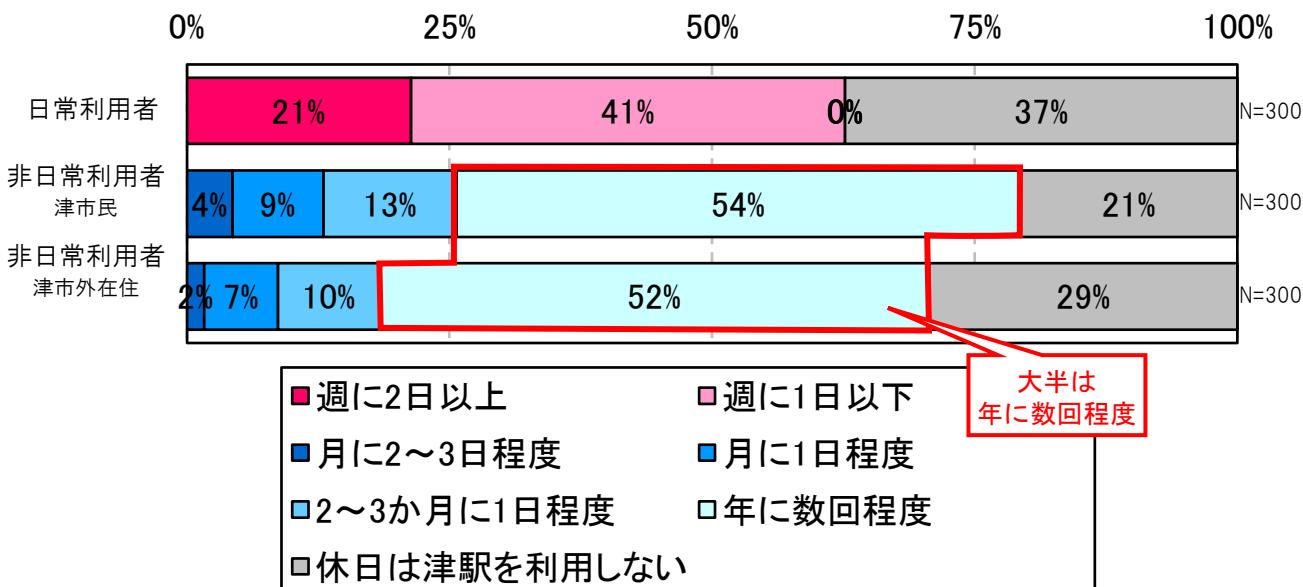
注)津駅周辺の施設への来訪も含むと想定

# 4. 津駅の利用実態（休日）

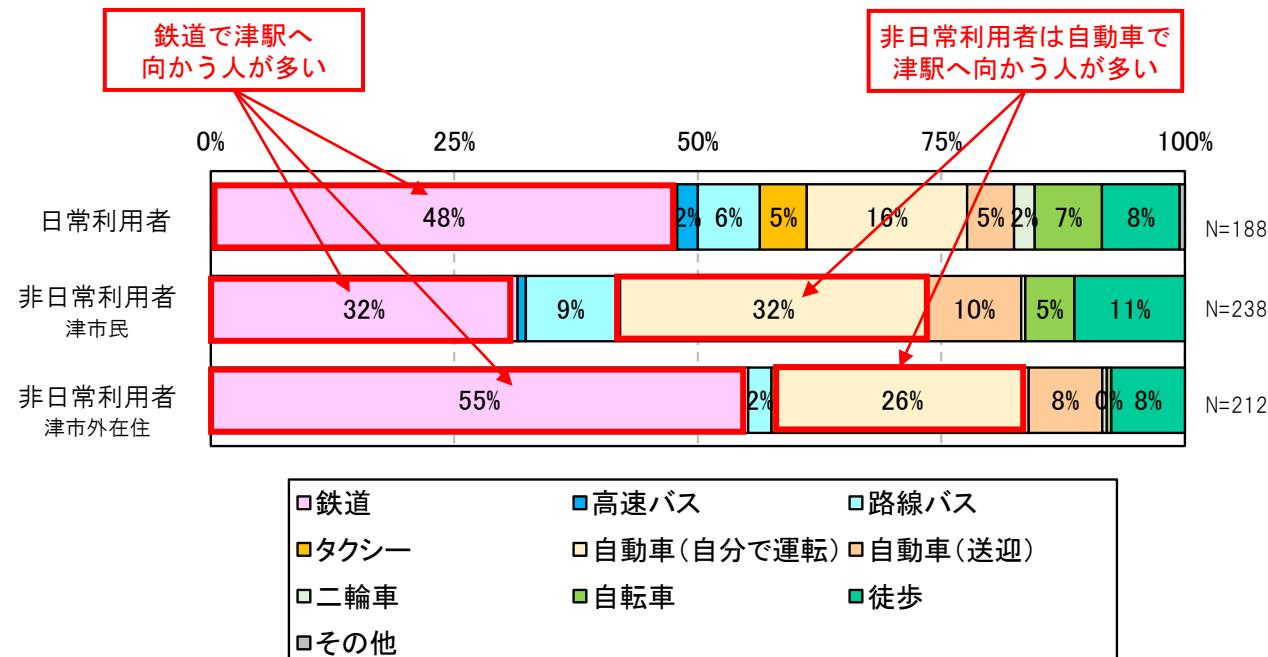
- 非日常利用者は約半数が「年に数回程度」。
- 津駅を利用する外出の目的は、日常利用者は約3割が「通勤」。非日常利用者は、買い物・観光等の余暇的な移動が多い。

- 津駅に向かう交通手段は、日常利用者・非日常利用者（津市外在住）は「鉄道」が卓越。非日常利用者は「自動車」の利用も多い。
- 津駅から目的地向かう交通手段は、いずれも「鉄道」が最も多く、次いで「無回答（津駅を目的地とする人）」が多い。

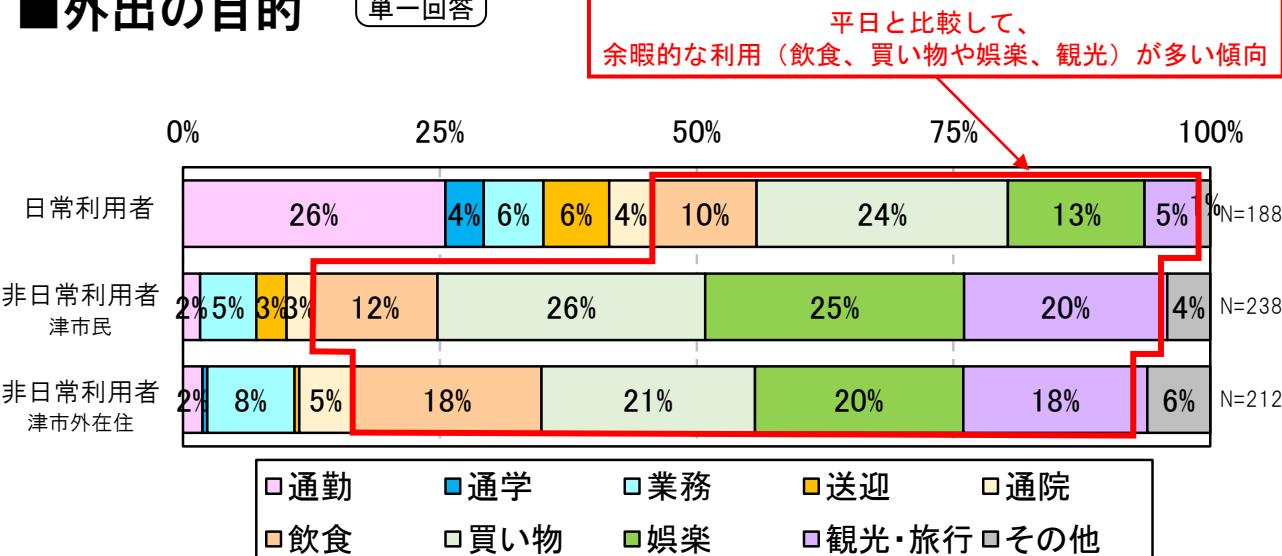
## ■津駅を利用する外出の頻度 単一回答



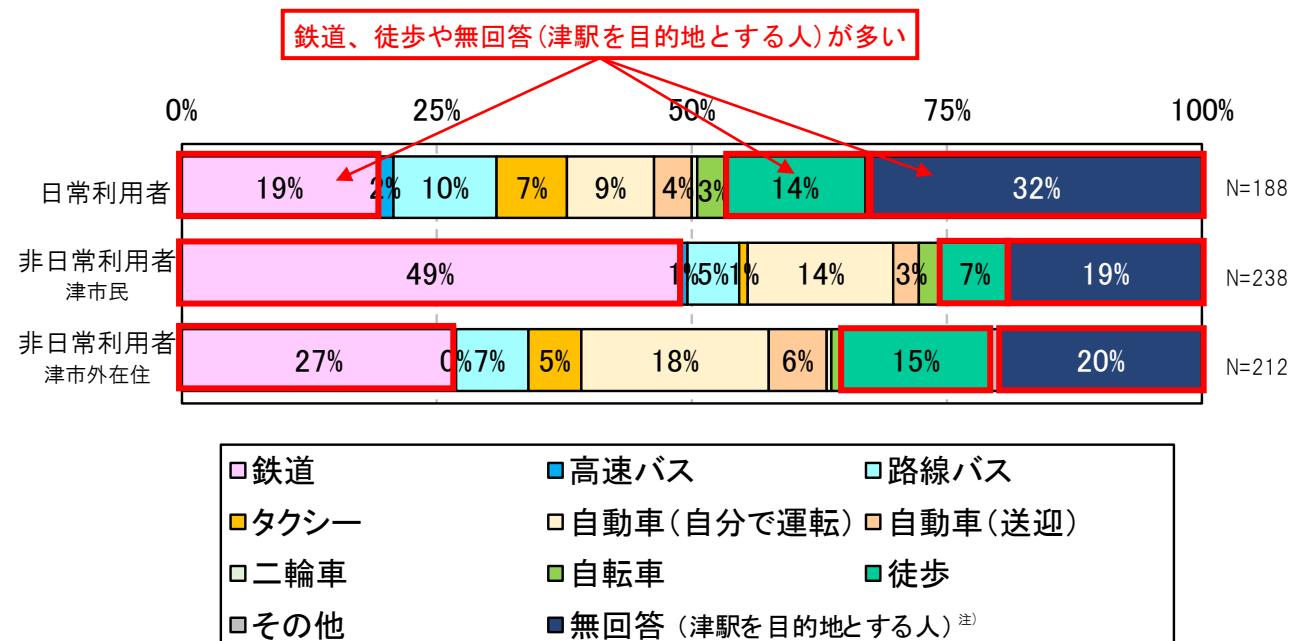
## ■主な交通手段（出発地から津駅に向かう際） 単一回答



## ■外出の目的 単一回答



## ■主な交通手段（津駅から目的地に向かう際） 単一回答



注)津駅周辺の施設への来訪も含むと想定

# 5. 津駅東口広場（東口ロータリー）の不満・課題、必要と思う機能

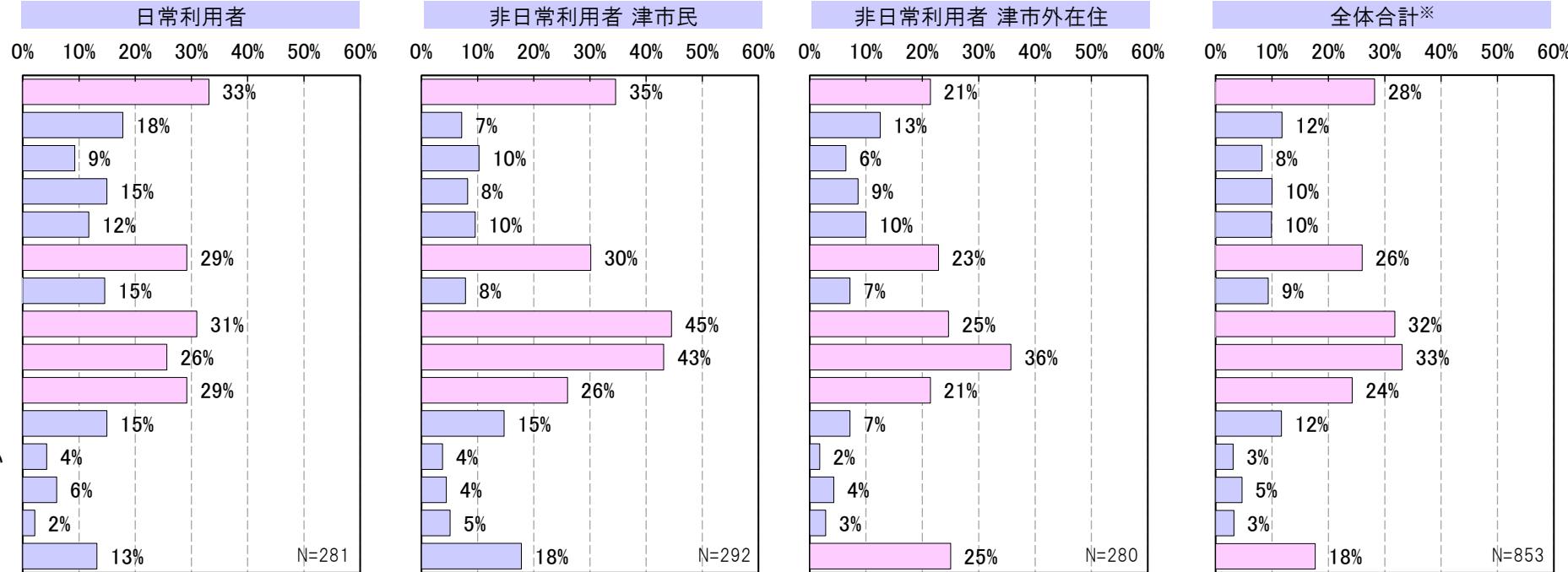
- 「タクシーと自家用車の動線が交錯している」「ロータリー周辺が渋滞している」「自家用車の送迎・滞留場所が不足している」「駐車場が少ない」「休憩できる場所が少ない」に対して不満・課題を感じている人が多い。
- 「利便性確保のためのバス・タクシー・自家用車乗降所の集約・再配置」「送迎車両の滞留場所」「誰でも使える通信環境(無料Wi-Fi)」「待ち合わせや休憩に使える待合空間」「昼夜問わず使えるトイレ」「バリアフリーな空間の形成」に対して必要な機能と思う人が多い。

## ■津駅東口広場（東口ロータリー）の不満、課題

複数回答

回答肢

- タクシーと自家用車の動線が交錯している
- 公共交通間の乗り換えがしにくい
- 高速バス乗り場が離れていて利用しにくい
- バスの運行情報の案内がない
- 周辺施設の案内表示が分かりにくい
- ロータリー周辺が渋滞している
- バスの待合場所が不足している
- 自家用車の送迎・滞留場所が不足している
- 駐車場が少ない
- 休憩できる場所が少ない
- 昼夜問わず自由に使えるトイレがない
- 昼夜問わず自由に使えるコインロッカーがない
- 車いす、ベビーカー等での移動が困難
- その他
- 課題、不満は無い

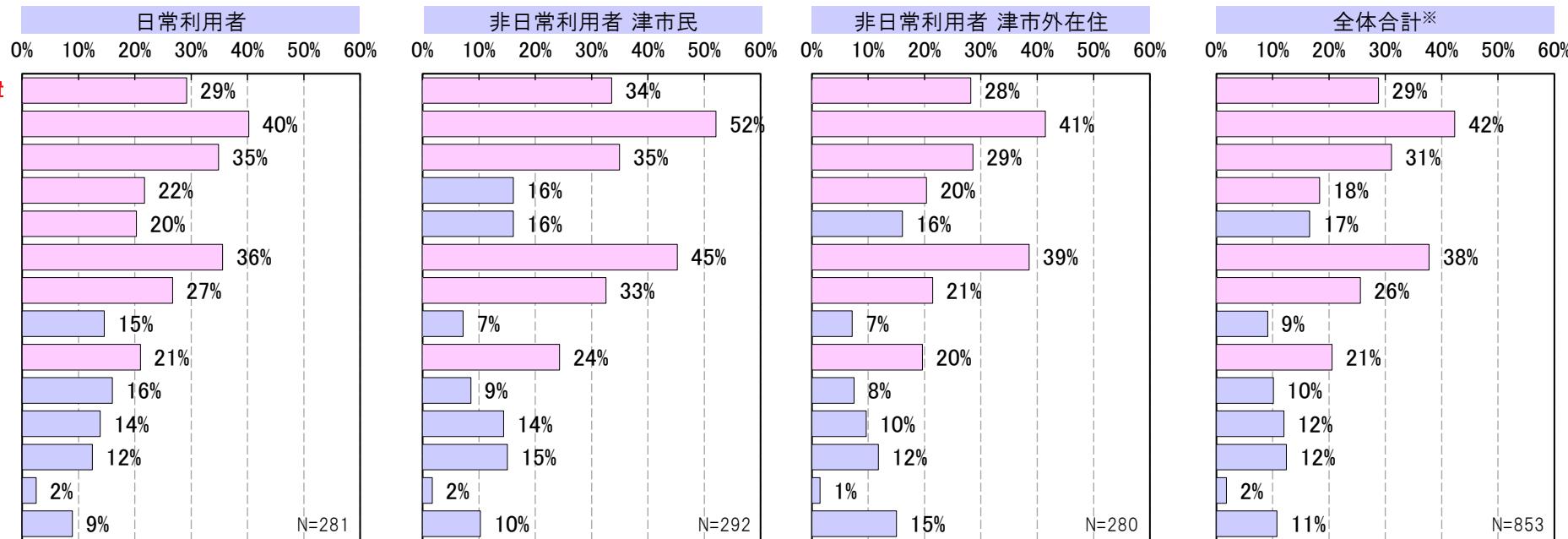


## ■津駅東口広場（東口ロータリー）に必要なと思う機能

複数回答

回答肢

- 利便性確保のためのバス・タクシー・自家用車乗降所の集約・再配置
- 送迎車両の滞留場所
- 誰でも使える通信環境(無料Wi-Fi)
- バス運行情報等の案内
- 周辺施設等の案内
- 待ち合わせや休憩に使える待合空間
- 昼夜問わず使えるトイレ
- 昼夜問わず使えるコインロッカー
- バリアフリーな空間の形成
- 自動運転や、超小型モビリティ等の新たなモビリティに対応した受け入れ環境
- 災害時の避難施設としてのライフライン確保
- 災害時の帰宅困難者の一時滞在受け入れ
- その他
- 必要と思う機能はない



凡例

指摘率が20%以上の回答肢

※利用頻度毎にサンプルを収集しているため、実際の津駅利用者の割合とは異なるが、利用頻度による回答傾向に大きな違いが無いいため、参考値として合算値を掲載

# 5. 津駅東口広場（東口ロータリー）の不満・課題、必要と思う機能

個人属性の違いによる津駅東口広場に必要と思う機能を整理

- ◆ 全体の指摘率が高い回答肢（必要な機能）について、全体よりも回答が多い個人属性を整理
- ◆ 全体の指摘率が高くなくとも、個人属性別には回答が多い回答肢（必要な機能）を整理

## ■津駅東口広場（東口ロータリー）に必要と思う機能 × 個人属性

誰でも使える通信環境（無料Wi-Fi）は、特に日常利用の津市民・就業者男性の回答が多い

待ち合わせや休憩に使える待合空間は、特に就業者女性や非日常利用の非就業者の回答が多い

送迎車両の滞留場所は、特に非日常利用の非就業者や就業者女性の回答が多い

回答肢

- 利便性確保のためのバス・タクシー・自家用車乗降所の集約,再配置
- 送迎車両の滞留場所
- 誰でも使える通信環境（無料Wi-Fi）
- バス運行情報等の案内
- 周辺施設等の案内
- 待ち合わせや休憩に使える待合空間
- 昼夜問わず使えるトイレ
- 昼夜問わず使えるコインロッカー
- バリアフリーな空間の形成
- 自動運転や、超小型モビリティ等の新たなモビリティに対応した受け入れ環境
- 災害時の避難施設としてのライフライン確保
- 災害時の帰宅困難者の一時滞在受け入れ
- その他
- 必要と思う機能はない

	日常利用者			非日常利用者			全体合計※
	津市民 就業者		津市外 在住	津市民 非就業者	就業者		
	男性	女性			男性	女性	
送迎車両の滞留場所	36%	28%	27%	31%	30%	35%	29%
誰でも使える通信環境（無料Wi-Fi）	49%	33%	39%	59%	40%	54%	42%
バス運行情報等の案内	44%	31%	33%	39%	31%	32%	31%
周辺施設等の案内	21%	19%	24%	17%	16%	19%	18%
待ち合わせや休憩に使える待合空間	21%	14%	23%	14%	16%	18%	17%
昼夜問わず使えるトイレ	43%	50%	28%	48%	36%	51%	38%
昼夜問わず使えるコインロッカー	29%	22%	28%	38%	24%	29%	26%
バリアフリーな空間の形成	15%	19%	13%	10%	5%	9%	9%
自動運転や、超小型モビリティ等の新たなモビリティに対応した受け入れ環境	19%	28%	21%	25%	16%	31%	21%
災害時の避難施設としてのライフライン確保	21%	8%	18%	6%	9%	7%	10%
災害時の帰宅困難者の一時滞在受け入れ	21%	8%	12%	15%	9%	18%	12%
その他	19%	3%	12%	17%	11%	20%	12%
必要と思う機能はない	3%	0%	3%	1%	2%	0%	2%
	3%	11%	7%	6%	16%	11%	11%
	N=68	N=68	N=119	N=71	N=288	N=133	N=853

自動運転や、超小型モビリティ等の新たなモビリティに対応した受け入れ環境は、日常利用の津市民・就業者男性の回答が多い

昼夜問わず使えるトイレは、特に非日常利用の津市民・非就業者の回答が多い

昼夜問わず使えるコインロッカーは、日常利用の津市民・就業者女性の回答が多い

バリアフリー空間の形成は、特に、非日常利用の就業者女性の回答が多い

**凡例**

- ：全体合計(参考)の指摘率が20%以上の回答肢のうち、全体合計(参考)より10%以上指摘率が高い箇所
- ：全体合計(参考)の指摘率が20%以下の回答肢のうち、全体合計(参考)より10%以上指摘率が高い箇所

※利用頻度毎にサンプルを収集しているため、実際の津駅利用者の割合とは異なるが、利用頻度による回答傾向に大きな違いが無いため、参考値として合算値を掲載

# 6. 津駅西口広場（西口ロータリー）の不満・課題、必要と思う機能

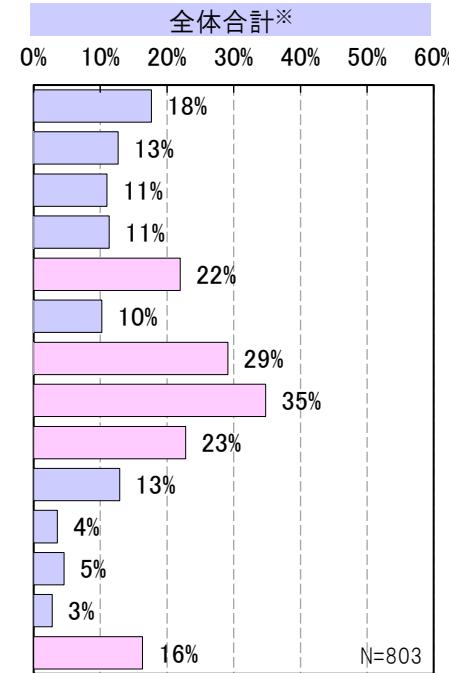
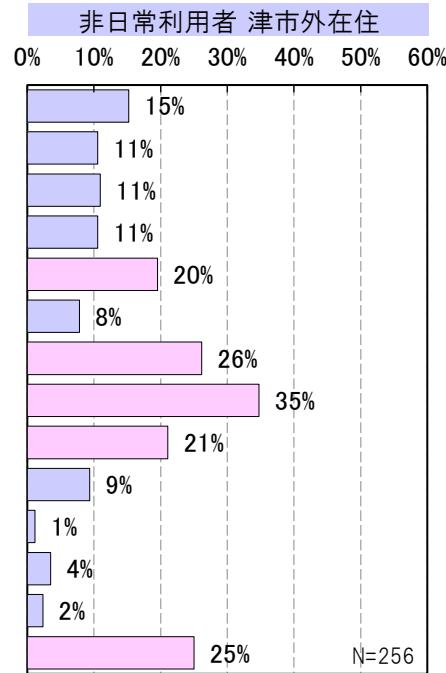
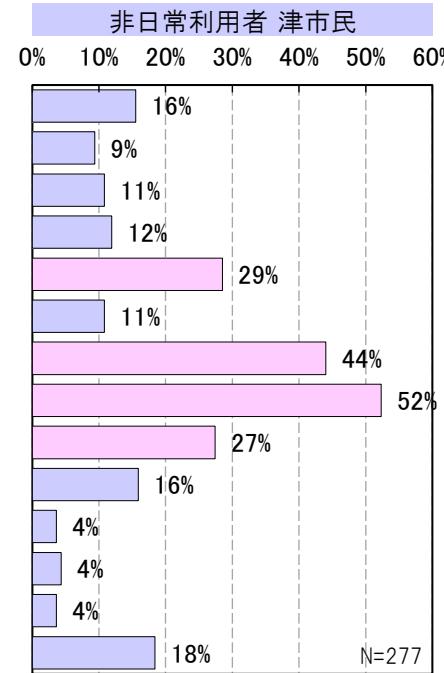
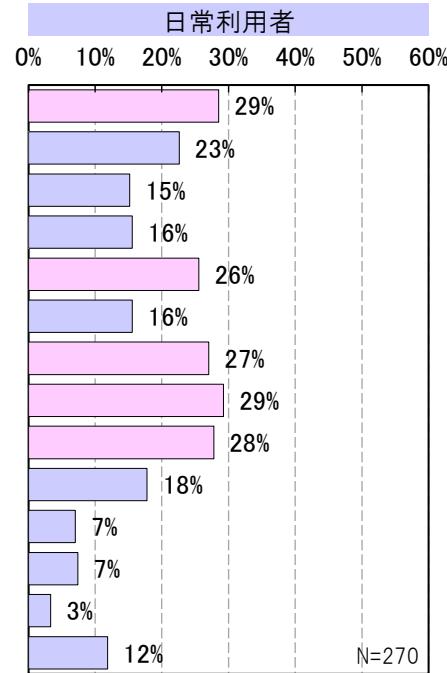
- バス利用者と歩行者の動線の交錯といった公共交通利用に関連するもの、駐車場や送迎場所不足といった自家用車利用に関連するもの、休憩場所が少ない等に対して不満・課題を感じている人が多い。
- 「利便性確保のためのバス・タクシー・自家用車乗降所の集約・再配置」や「送迎車両の滞留場所」「誰でも使える通信環境(無料Wi-Fi)」「待ち合わせや休憩に使える待合空間」「昼夜問わず使えるトイレ」に対して必要と思う人が多い。

## ■津駅西口広場（西口ロータリー）の不満、課題

複数回答

回答肢

- バス利用者と歩行者の動線が交錯している
- 公共交通間の乗り換えがしにくい
- バスの運行情報の案内がない
- 周辺施設の案内表示が分かりにくい
- ロータリー周辺が渋滞している
- バスの待合場所が不足している
- 自家用車の送迎・滞留場所が不足している
- 駐車場が少ない
- 休憩できる場所が少ない
- 昼夜問わず使えるトイレがない
- 昼夜問わず使えるコインロッカーがない
- 車いす、ベビーカー等での移動が困難
- その他
- 課題、不満は無い

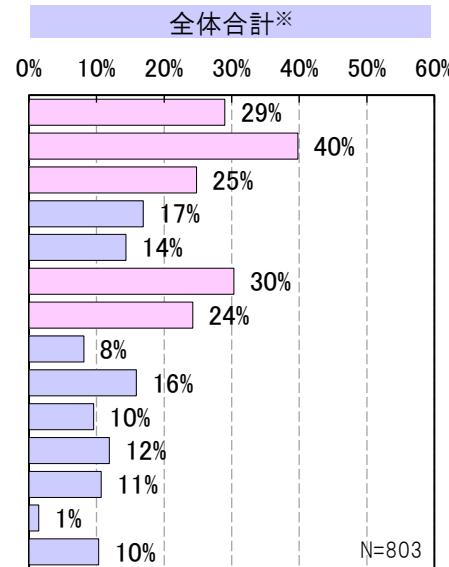
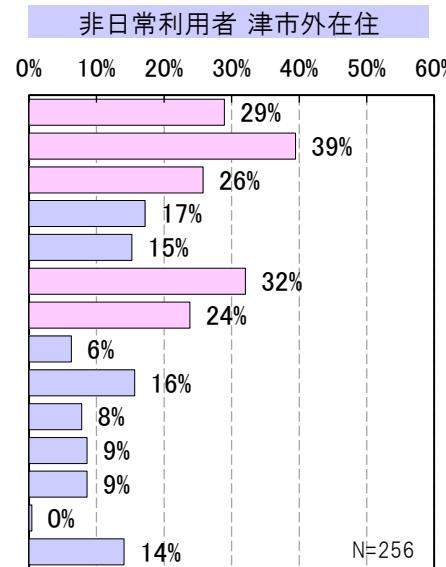
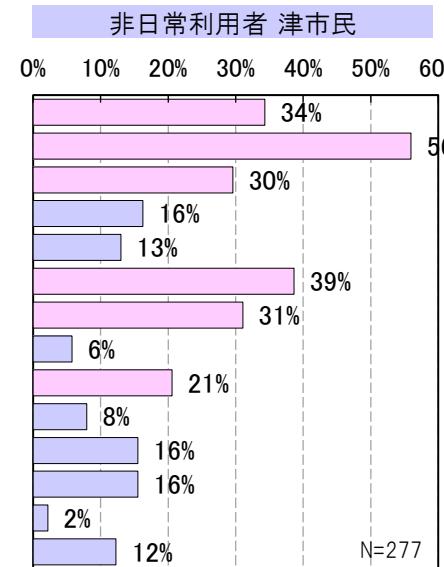
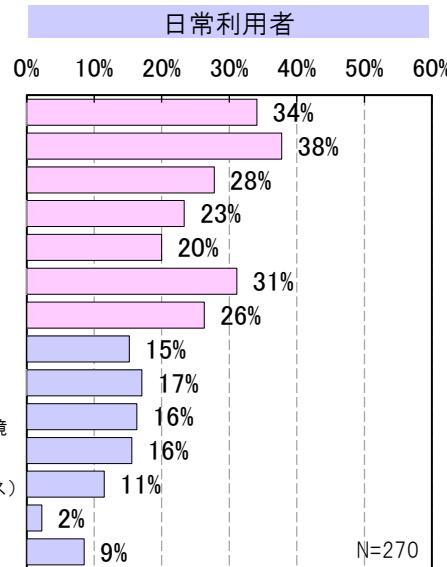


## ■津駅西口広場（西口ロータリー）に必要と思う機能

複数回答

回答肢

- 利便性確保のためのバス・タクシー・自家用車乗降所の再配置
- 送迎車両の滞留場所
- 誰でも使える通信環境(無料Wi-Fi)
- バス運行情報等の案内
- 周辺施設等の案内
- 待ち合わせや休憩に使える待合空間
- 昼夜問わず使えるトイレ
- 昼夜問わず使えるコインロッカー
- バリアフリーな空間の形成
- 自動運転や超小型モビリティ等の新たなモビリティに対応した受け入れ環境
- 災害時の避難施設としてのライフライン確保(非常用発電機、給水タンク)
- 災害時の帰宅困難者の一時滞在受け入れ(緊急物資保管場所、待合スペース)
- その他
- 必要と思う機能はない



凡例

指摘率が20%以上の回答肢

※利用頻度毎にサンプルを収集しているため、実際の津駅利用者の割合とは異なるが、利用頻度による回答傾向に大きな違いが無いいため、参考値として合算値を掲載

# 6. 津駅西口広場（西口ロータリー）の不満・課題、必要と思う機能

個人属性の違いにより、津駅西口広場に対して必要と思う機能が異なることを想定し、個人属性毎に必要な機能を整理

- ◆ 全体の指摘率が高い回答肢（必要な機能）について、全体よりも回答が多い個人属性を整理
- ◆ 全体の指摘率が低くなくとも、個人属性別には回答が多い回答肢（必要な機能）を整理

## ■津駅西口広場（西口ロータリー）に必要なと思う機能 × 個人属性

誰でも使える通信環境（無料Wi-Fi）は、特に日常利用の津市民・就業者男性の回答が多い

利便性確保のためのバス・タクシー・自家用車乗降所の再配置は、特に日常利用の津市民・就業者の回答が多い

送迎車両の滞留場所は、特に非日常利用者の回答が多い

回答肢

- 利便性確保のためのバス・タクシー・自家用車乗降所の再配置
- 送迎車両の滞留場所
- 誰でも使える通信環境（無料Wi-Fi）
- バス運行情報等の案内
- 周辺施設等の案内
- 待ち合わせや休憩に使える待合空間
- 昼夜問わず使えるトイレ
- 昼夜問わず使えるコインロッカー
- バリアフリーな空間の形成
- 自動運転や、超小型モビリティ等の新たなモビリティに対応した受け入れ環境
- 災害時の避難施設としてのライフライン確保
- 災害時の帰宅困難者の一時滞在受け入れ
- その他
- 必要と思う機能はない

	日常利用者			非日常利用者			全体合計※
	津市民		津市外 在住	津市民 非就業者	津市民 就業者		
	男性	女性			男性	女性	
利便性確保のためのバス・タクシー・自家用車乗降所の再配置	40%	42%	30%	38%	34%	31%	29%
送迎車両の滞留場所	48%	39%	40%	54%	53%	66%	40%
誰でも使える通信環境（無料Wi-Fi）	37%	31%	22%	35%	27%	31%	25%
バス運行情報等の案内	33%	14%	19%	16%	14%	20%	17%
周辺施設等の案内	22%	17%	19%	12%	14%	13%	14%
待ち合わせや休憩に使える待合空間	33%	33%	34%	40%	35%	44%	30%
昼夜問わず使えるトイレ	33%	17%	34%	32%	32%	31%	24%
昼夜問わず使えるコインロッカー	16%	17%	14%	4%	5%	10%	8%
バリアフリーな空間の形成	18%	17%	12%	19%	19%	28%	16%
自動運転や、超小型モビリティ等の新たなモビリティに対応した受け入れ環境	14%	11%	26%	7%	9%	8%	10%
災害時の避難施設としてのライフライン確保	19%	11%	16%	22%	10%	23%	12%
災害時の帰宅困難者の一時滞在受け入れ	10%	6%	18%	19%	11%	25%	11%
その他	1%	0%	7%	1%	3%	2%	1%
必要と思う機能はない	5%	11%	8%	7%	16%	8%	10%
	N=94	N=36	N=73	N=68	N=140	N=61	N=803

バス運行情報等の案内は、特に日常利用の津市民・就業者男性の回答が多い

待ち合わせや休憩に使える待合空間は、特に非日常利用者の非就業者や女性の回答が多い

自動運転や、超小型モビリティ等の新たなモビリティに対応した受け入れ環境は、日常利用の津市外在住の回答が多い

バリアフリー空間の形成や災害時に関連した施設は、非日常利用の津市民・就業者女性の回答が多い

### 凡例

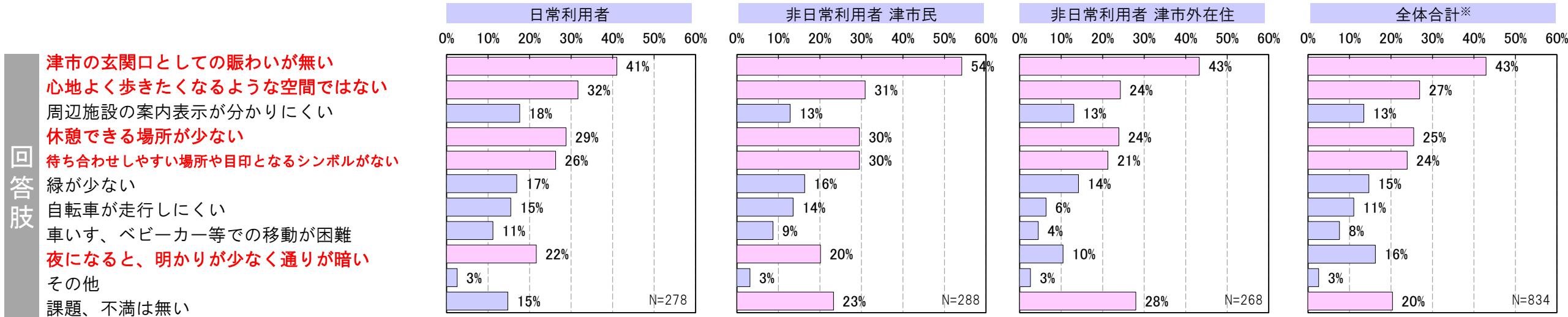
- ：全体合計(参考)の指摘率が20%以上の回答肢のうち、全体合計(参考)より10%以上指摘率が高い箇所
- ：全体合計(参考)の指摘率が20%以下の回答肢のうち、全体合計(参考)より10%以上指摘率が高い箇所

※利用頻度毎にサンプルを収集しているため、実際の津駅利用者の割合とは異なるが、利用頻度による回答傾向に大きな違いが無いいため、参考値として合算値を掲載

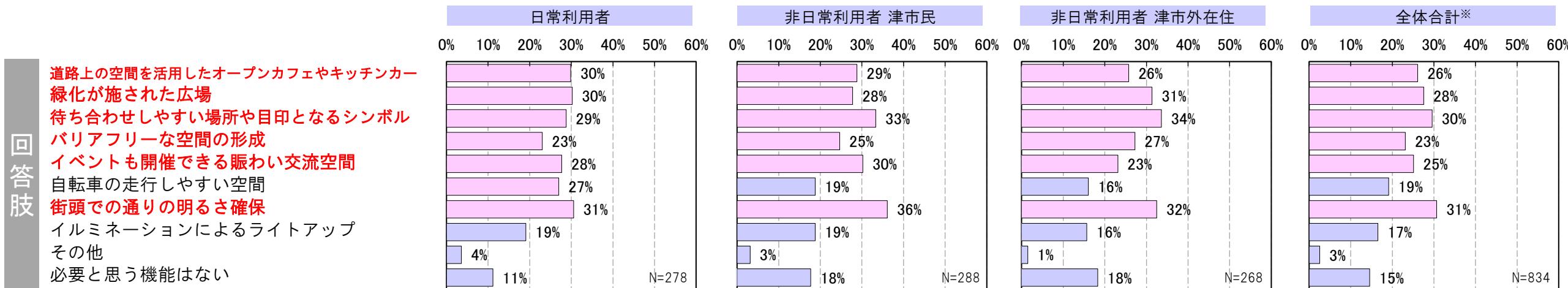
# 7. 県道津停車場線（津駅東口通り）の歩道の不満・課題、必要と思う機能

- 「津市の玄関口としての賑わいが無い」「心地よく歩きたくなるような空間ではない」「休憩できる場所が少ない」「待ち合わせしやすい場所や目印となるシンボルがない」「夜になると、明かりが少なく通りが暗い」に対して不満・課題を感じている人が多い。
- 街頭での通りの明るさ確保や、賑わい関連する機能（「待ち合わせしやすい場所や目印となるシンボル」「イベントも開催できる賑わい交流空間」）に対して必要と思う人が多い。

## ■ 県道津停車場線（津駅東口通り）の歩道の不満、課題 複数回答



## ■ 県道津停車場線（津駅東口通り）の歩道に必要と思う機能 複数回答



### 凡例

: 指摘率が20%以上の回答肢

※利用頻度毎にサンプルを収集しているため、実際の津駅利用者の割合とは異なるが、利用頻度による回答傾向に大きな違いが無いいため、参考値として合算値を掲載

# 7. 県道津停車場線（津駅東口通り）の歩道の不満・課題、必要と思う機能

個人属性の違いにより、県道津停車場線に対して必要と思う機能が異なることを想定し、個人属性毎に必要な機能を整理

- ◆ 全体の指摘率が高い回答肢（必要な機能）について、全体よりも回答が多い個人属性を整理
- ◆ 全体の指摘率が低くなくとも、個人属性別には回答が多い回答肢（必要な機能）を整理

## ■ 県道津停車場線（津駅東口通り）の歩道に必要なと思う機能 × 個人属性

回答肢

- 道路上の空間を活用したオープンカフェやキッチンカー
- 緑化が施された広場
- 待ち合わせしやすい場所や目印となるシンボル
- バリアフリーな空間の形成
- イベントも開催できる賑わい交流空間
- 自転車の走行しやすい空間
- 街頭での通りの明るさ確保
- イルミネーションによるライトアップ
- その他
- 必要と思う機能はない

イベントも開催できる賑わい交流空間は、特に日常利用の津市民・就業者女性の回答が多い

道路上の空間を活用したオープンカフェやキッチンカーは、特に津市外在住者の回答が多い

緑化が施された広場、待ち合わせしやすい場所や目印となるシンボル、バリアフリーな空間の形成は、特に非日常利用の津市外在住・就業者女性の回答が多い

日常利用者				非日常利用者				全体合計*
津市民		津市外 在住		津市民		津市外在住		
就業者				非就業者	就業者		非就業者	
男性	女性	男性	女性					
29%	26%	36%	19%	25%	39%	26%		
29%	31%	27%	33%	28%	37%	28%		
37%	31%	28%	28%	32%	42%	30%		
25%	23%	29%	22%	22%	40%	23%		
23%	37%	32%	24%	21%	27%	25%		
26%	26%	28%	15%	13%	26%	19%		
40%	31%	28%	43%	23%	42%	31%		
20%	20%	19%	13%	15%	18%	17%		
4%	3%	6%	0%	3%	0%	3%		
8%	14%	12%	17%	22%	13%	15%		
N=62		N=62	N=54		N=62	N=62	N=834	

自転車の走行しやすい空間は津市外在住者の回答が多い

街頭での通りの明るさ確保は、非日常利用の津市民・非就業者、非日常利用の津市外在住・就業者女性の回答が多い

### 凡例

- ：全体合計(参考)の指摘率が20%以上の回答肢のうち、全体合計(参考)より10%以上指摘率が高い箇所
- ：全体合計(参考)の指摘率が20%以下の回答肢のうち、全体合計(参考)より10%以上指摘率が高い箇所

※利用頻度毎にサンプルを収集しているため、実際の津駅利用者の割合とは異なるが、利用頻度による回答傾向に大きな違いが無いいため、参考値として合算値を掲載

# 8. 連絡通路（地下道）の不満・課題、必要と思う機能

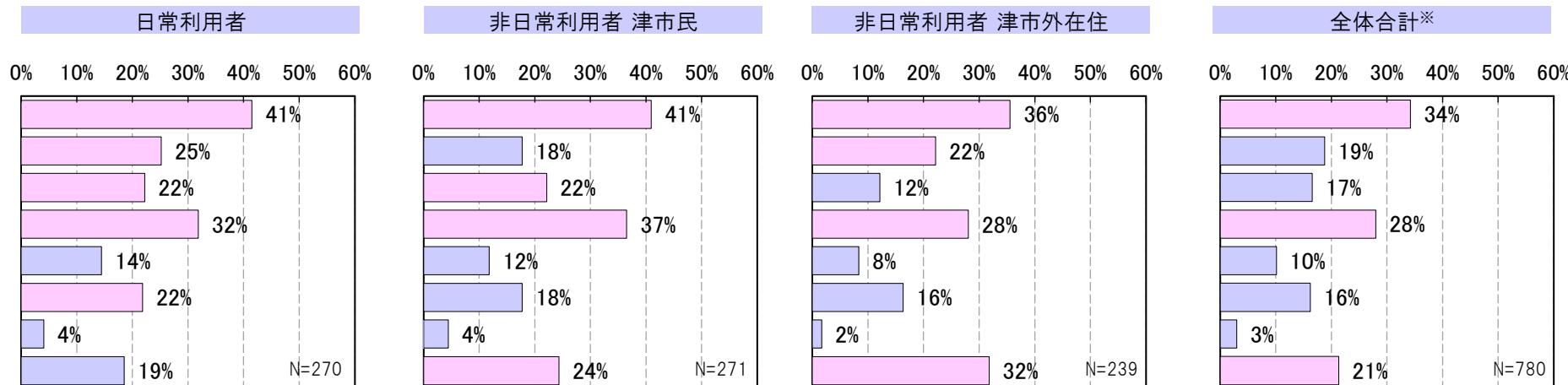
- 「津駅の東口と西口の行き来が不便」「地下道が暗く、利用者の安全対策が必要」に対して不満・課題を感じている人が多い。
- 「津駅の東西や駅周辺ビルを高架で往来できる歩行者デッキ」「津波襲来時の緊急的な避難にも利用可能なデッキ」「エレベーターやエスカレーターなどの移動施設」「待ち合わせしやすい場所や目印となるシンボル」「賑わいスペース」に対して必要と思う人が多い。

## ■連絡通路（地下道）の不満、課題

複数回答

回答肢

- 津駅の東口と西口の行き来が不便
- 出入り口の方向が悪く、使い勝手が悪い
- 大雨や津波時に浸水し利用できない恐れがある
- 地下道が暗く、利用者の安全対策が必要
- 車いす、ベビーカー等での移動が困難
- 通路や乗降所が暗い
- その他
- 課題、不満は無い

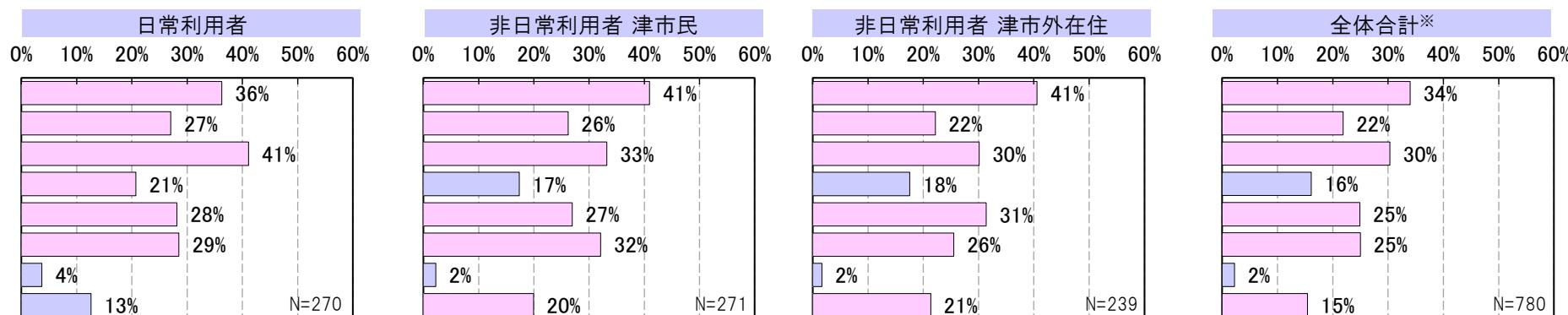


## ■連絡通路（地下道）に必要と思う機能

複数回答

回答肢

- 津駅の東西や駅周辺ビルを高架で往来できる歩行者デッキ
- 津波襲来時の緊急的な避難にも利用可能なデッキ
- エレベーターやエスカレーターなどの移動施設
- 運行情報や周辺施設等の案内
- 待ち合わせしやすい場所や目印となるシンボル
- 賑わいスペース
- その他
- 必要と思う機能はない



凡例

指摘率が20%以上の回答肢

※利用頻度毎にサンプルを収集しているため、実際の津駅利用者の割合とは異なるが、利用頻度による回答傾向に大きな違いが無いいため、参考値として合算値を掲載

# 8. 連絡通路（地下道）の不満・課題、必要と思う機能

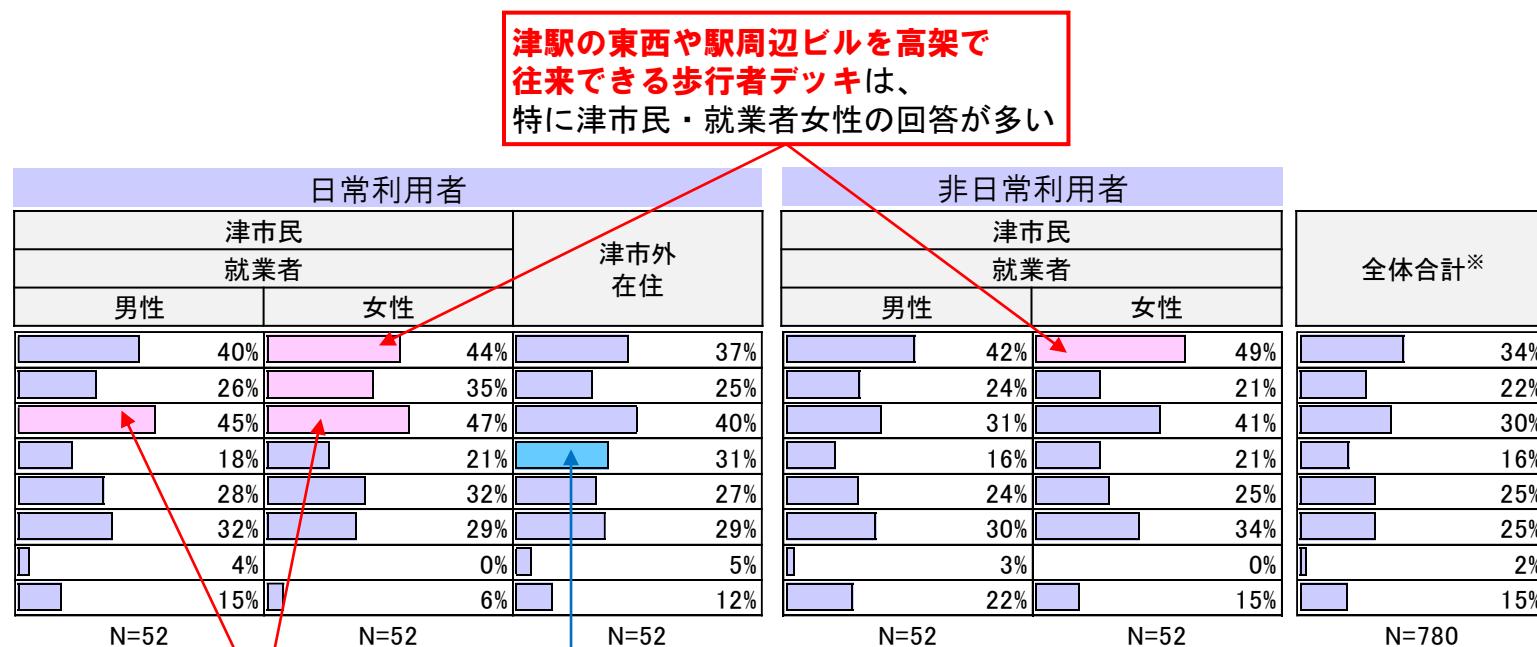
個人属性の違いにより、連絡通路に対して必要と思う機能が異なることを想定し、個人属性毎に必要なと思う機能を整理

- ◆ 全体の指摘率が高い回答肢（必要な機能）について、全体よりも回答が多い個人属性を整理
- ◆ 全体の指摘率が低くなくとも、個人属性別には回答が多い回答肢（必要な機能）を整理

## ■連絡通路（地下道）に必要な機能 × 個人属性

回答肢

- 津駅の東西や駅周辺ビルを高架で往来できる歩行者デッキ
- 津波襲来時の緊急的な避難にも利用可能なデッキ
- エレベーターやエスカレーターなどの移動施設
- 運行情報や周辺施設等の案内
- 待ち合わせしやすい場所や目印となるシンボル
- 賑わいスペース
- その他
- 必要と思う機能はない



津駅の東西や駅周辺ビルを高架で往来できる歩行者デッキは、特に津市民・就業者女性の回答が多い

エレベーターやエスカレーターなどの移動施設は、特に日常利用者の津市民・就業者の回答が多い

運行情報や周辺施設等の案内は、日常利用の津市外在住者の回答が多い

### 凡例

- ：全体合計(参考)の指摘率が20%以上の回答肢のうち、全体合計(参考)より10%以上指摘率が高い箇所
- ：全体合計(参考)の指摘率が20%以下の回答肢のうち、全体合計(参考)より10%以上指摘率が高い箇所

※利用頻度毎にサンプルを収集しているため、実際の津駅利用者の割合とは異なるが、利用頻度による回答傾向に大きな違いが無いいため、参考値として合算値を掲載

# 9. 津駅周辺道路空間の不満・課題、必要と思う機能まとめ

- 津駅東口・西口広場は、自動車利用に関連した機能（乗降所の集約、駐車場が少ないなど）や、待ち時間を快適に過ごすための機能に対して、必要と思う人が多い。
- 県道津停車場線・連絡通路では、賑わいに関連する機能や、津駅の東西を往来するための施設を必要と思う人が多い。

## ■西口広場に対する不満・課題

バス利用者と歩行者の動線の交錯といった公共交通利用に関連するもの、駐車場や送迎場所不足といった自家用車利用に関連するもの、休憩場所が少ないこと等に対して不満・課題を感じている人が多い。

## ■西口広場に対するニーズ

- ✓ 利便性確保のためのバス・タクシー自家用車乗降所の再配置を必要と思う人が多い。（特に、日常利用の就業者）
- ✓ 送迎車両の滞留場所や待ち合わせや休憩に使える待合空間を必要と思う人が多い。（特に、就業者女性や非日常利用の非就業者）
- ✓ 誰でも使える通信環境を必要と思う人が多い。（特に、津市民・就業者男性）
- ✓ 昼夜問わず使えるトイレを必要と思う人が多い。

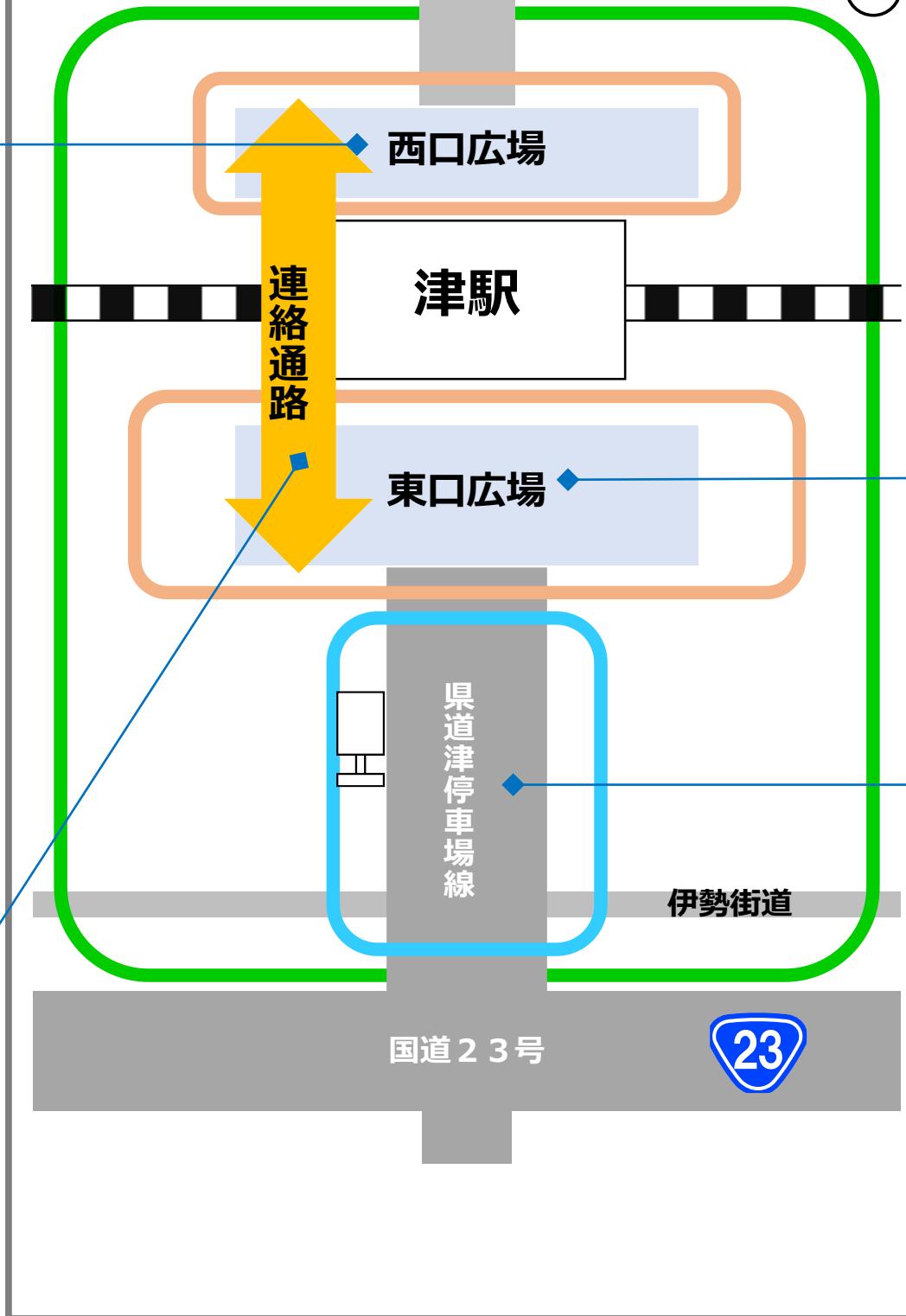
## ■連絡通路に対する不満・課題

津駅の東口と西口の行き来が不便なことや、地下道が暗く安全対策が必要なこと、賑わいに関連することに対して、不満・課題を感じている人が多い。

## ■連絡通路に対するニーズ

- ✓ 津駅の東西や駅周辺ビルを高架で往来できる歩行者デッキを必要と思う人が多い。（特に、津市民・就業者女性）
- ✓ 津波襲来時の緊急的な避難にも利用可能なデッキを必要と思う人が多い。（特に、日常利用の津市民・就業者女性）
- ✓ エレベーターやエスカレーターなどの移動施設を必要と思う人が多い。（特に、日常利用の就業者）
- ✓ 待ち合わせしやすい場所や目印となるシンボルや賑わいスペースを必要と思う人が多い

## 津駅周辺道路空間



## ■東口広場に対する不満・課題

駐車場や送迎場所不足といった自家用車利用に関連するもの、休憩場所が少ないこと等に対して、不満・課題を感じている人が多い。

## ■東口広場に対するニーズ

- ✓ 利便性確保のためのバス・タクシー・自家用車乗降所の集約・再配置を必要と思う人が多い。
- ✓ 送迎車両の滞留場所や、待ち合わせや休憩に使える待合空間を必要と思う人が多い。（特に、非日常利用の就業者女性や非就業者）
- ✓ 昼夜問わず使えるトイレを必要と思う人が多い。（特に、非日常利用の津市民・非就業者）
- ✓ バリアフリー空間の形成を必要と思う人が多い。（特に、非日常利用の就業者女性）
- ✓ 誰でも使える通信環境を必要と思う人が多い。（特に、日常利用の津市民・就業者男性）

## ■津停車場線に対する不満・課題

津市の玄関口としての賑わいに関連することや、休憩場所が少ないこと等に対して、不満・課題を感じている人が多い。

## ■津停車場線に対するニーズ

- ✓ 道路上の空間を活用したオープンカフェやキッチンカー等の賑わいに関連する機能やバリアフリーな空間の形成に対して必要と思う人が多い。（特に、非日常利用の津市外在住・就業者女性）
- ✓ イベントも開催できる賑わい交流空間を必要と思う人が多い。（特に、日常利用の津市民・就業者女性）
- ✓ 街頭での通りの明るさ確保を必要と思う人が多い。（特に、非日常利用の非就業者や津市外在住・就業者女性）

# 【参考】自由記述（抜粋）

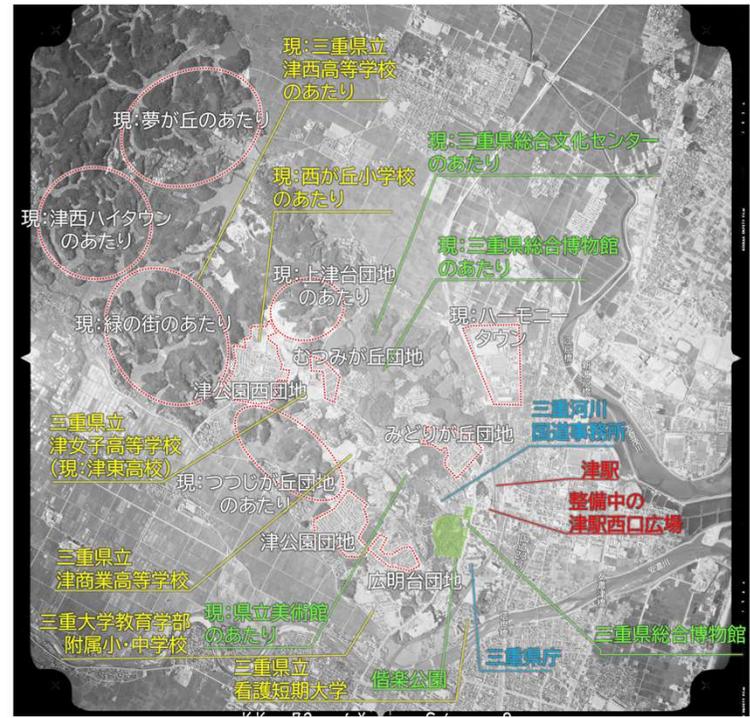
県庁所在地の駅としての賑わいに関するもの、通勤時間帯以外の閑散、ロータリーの渋滞や地下道の衛生面に関する不満等の意見が存在。

分類	自由記述の内容	個人属性		
		性別	年齢	津駅利用
県庁所在地の駅としての賑わい	県庁所在地の玄関口にしては寂しすぎる。もっと賑やかにならないものだろうか。	男性	50歳代	非日常利用者 津市外在住
	東口は老朽化が進み、駅及び駅前のスペースも狭い。県庁所在地駅として再開発を計画すべき。	男性	60歳代	非日常利用者 津市外在住
	三重県の玄関口としての、賑わいや、ショッピングモールなど、人が集まりやすい場所になるといいと思います。	男性	70歳代	非日常利用者 津市民
	県庁所在地の玄関口として、より多くの店舗、飲食店があるといい。特に、三重県の特産品が買える、個性的な土産物屋が少ない。	男性	60歳代	日常利用者
	県庁所在地とは思えない程賑わいがなく、飲食店やお土産屋が少ない。座る場所もないのでエスカレーター付近のベンチにいつも人が溢れている。	女性	30歳代	非日常利用者 津市民
通勤時間帯以外の閑散	駅の利用者は通勤時間帯はすごく多いが、駅周辺は寂しい。もっときれいで賑わっていたらいいと思う。	女性	30歳代	非日常利用者 津市民
	周辺に商業施設が無いために通勤通学以外の用途で利用されないのが難点だと思う。	女性	30歳代	非日常利用者 津市外在住
	通勤、通学の手段のみの利用が多く賑わいがなくなっている。駐車場を増やして広場等も作り大手物販店舗を誘致。	男性	60歳代	非日常利用者 津市民
	とにかく賑わいが無く、駅周辺は通過点であって、目的地とはならない。ショッピングモールや百貨店などが近くにあったらと思います。	女性	50歳代	非日常利用者 津市民
ロータリーの渋滞や地下道の衛生面	東西とも送迎の車が多く、特に西口は夕方からロータリーが渋滞する。地下道を衛生面でもう少しきれいにしてほしい。夜の女性のひとり歩きは不安。	女性	50歳代	日常利用者
地下道の衛生面 車の停留場所不足、 カフェ、キッチンカー の賑わい関連 自転車等駐車場	地下道が汚いのできれいにしてほしい。床がいつも濡れていて気持ち悪い。掃除も頻繁にしてほしい。いつ通っても汚い。西口をよく利用するが車の待機スペースが少ないので増やしてほしい。送り迎えしやすいような設計にしてほしい。西口のタクシーがいる場所に本当は送り迎えの際とめれるようにしてほしい。津駅周辺にスタバなど広めのカフェがほしい。キッチンカーなど来るようにし駅が賑わってほしい。自転車のとめるスペースを駅に近い場所に整備し、学生が利用しやすいようにしてほしい。	女性	30歳代	非日常利用者 津市民
待ち時間を過ごす場所、買い物	駅構内でバスや電車を待つ時間に気軽に入れるお店がない(カフェ、ファストフード、レストラン)、買い物をするお店がない。	女性	40歳代	非日常利用者 津市民
シンボル、休憩スペース	待ち合わせ目印(時計台とかハチ公、)が欲しい。その場所に休憩スペースがあれば嬉しい。	男性	60歳代	非日常利用者 津市外在住
レンタサイクル	定期的な朝市、自転車の貸し出し(東口で借りて西口で返すことができるような双方の貸し出しの設置)で周辺の観光ができるようにすれば津のPRにもなるのでは。四日市駅・桑名・松阪・・・など自転車の貸し出しがあるので便利。	女性	70歳代	非日常利用者 津市民
駅東西の移動	西口と東口の行き来がしにくい。県庁所在地なのに駅前に買い物スポットが少なく賑わいが無い。	男性	50歳代	非日常利用者 津市民
24時間利用可能なトイレ	24時間利用可能なトイレはがあると本当に助かる。自由な休憩スペースがあるといい。ほぼ椅子がないので。西側(近鉄側)歩道を広くしてほしい、学校がたくさんあり朝と夕は学生が溢れて歩きにくい。みんな構内とかで集まるのですごい人。利用も多いのでトイレの数を増やしてほしい、いつも行列ができています。	女性	30歳代	日常利用者

# 津駅西口広場について

# 1 津駅西口周辺の歴史

経過年	西口の歴史	年
	東西連絡跨道橋 架設	S43
	東西連絡地下道 設置	S46
0	区画整理事業で整備	S48
1	駐輪所設置	S51
2		
3		
4		
5	市道として管理開始	S57
6		
7		
8		
9	パーキングチケット 設置	S62
10		
11		
12		
13		
14		
15	東西連絡跨道橋 塗り替え 近鉄駅舎改良工事竣工	H3
16		
17		
18	西口広場整備 調査開始	H31
19		
20		
44		
45		
46		
47		
48		
49		
50		



昭和47年の航空写真  
(出展:国土地理院地図を加工)

整備後49年経過、  
住宅団地開発等が  
進み津駅の利用状況  
に変化



平成29年の航空写真

## 2 現状の状況

津駅西口広場の再整備に向けて、関係機関との協議（平成31年1月～）、交通量調査（令和2年6月）などにより課題抽出を行いました。

- バス利用者と歩行者との錯綜（待機列、歩道の空間が不十分）
- 送迎車両（駅利用者、周辺施設利用者）による交通混雑の発生（駐車禁止スペースへの一時停車車両により交通が阻害）
- 歩行者の賑わい、滞留機能を果たす施設がほとんどない（待ち合わせ、集合場所となる空間の不足）
- 駅周辺の回遊性が低い（駅東西地域の分断）
- 広場南側の線路沿いの駐輪場の景観に問題がある



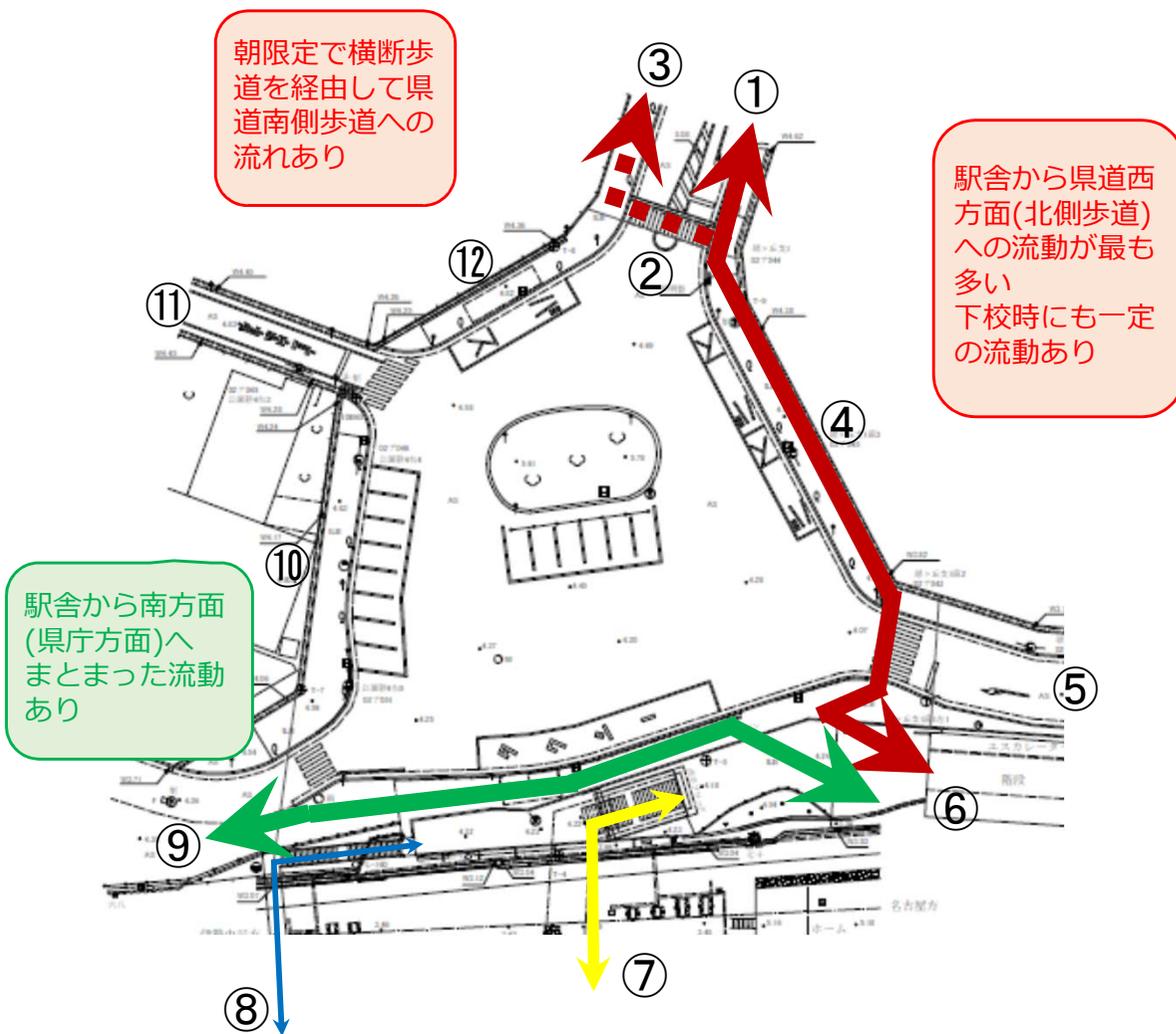
混雑解消と安全確保の実施に向けた調査だけでなく、県都の玄関口にふさわしい姿になるような再整備に向け、また令和4年度から新たな津駅周辺道路空間再編検討委員会が始まりました。

令和4年は、更なる現地調査として交通量が集中する時間帯の方向別の交通量調査と、利用者がどの様に感じているかなどのアンケート調査を実施したうえで、広場機能整理などを行うこととしました。

### 3 交通量調査結果(歩行者)

令和4年11月8日(水)に歩行者、自転車、自動車が集中する時間帯(7:00~9:00、15:00~21:00)における交差点方向別の交通量調査を行いました。

単位：人

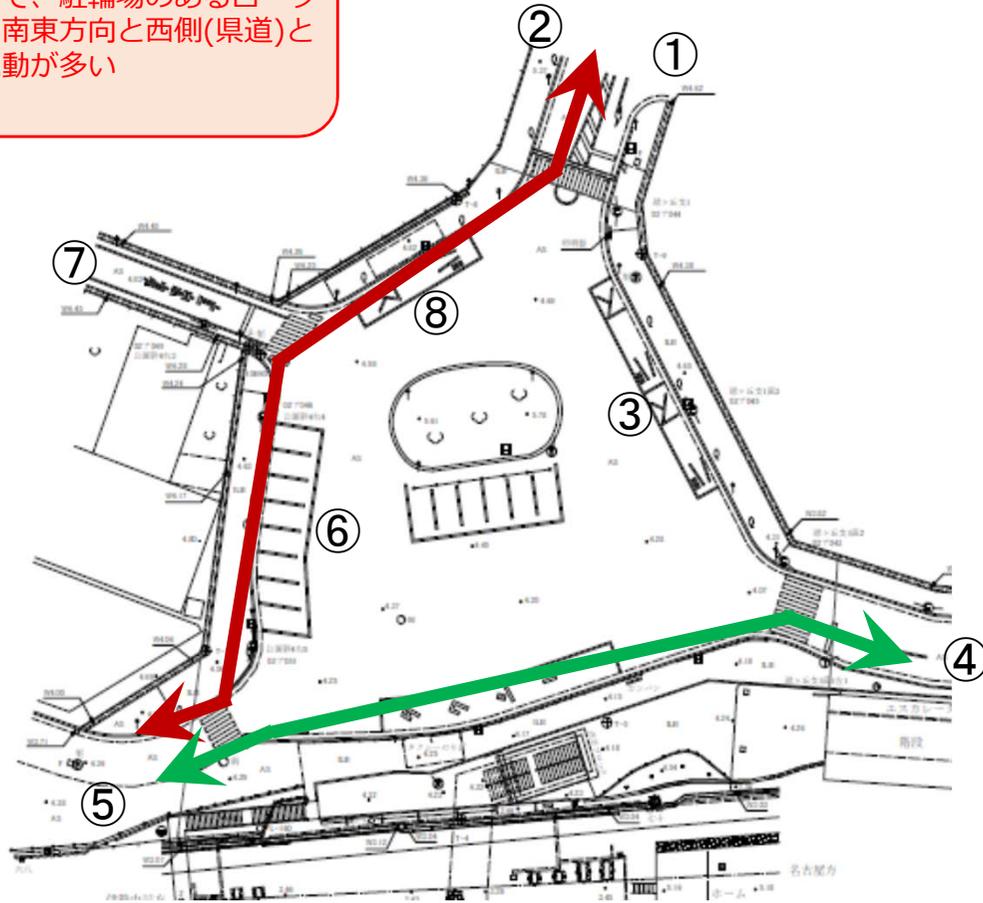


	7~8時	8~9時	15~16時	16~17時	17~18時	18~19時	19~20時	20~21時
①	1,239	531	453	627	472	409	364	114
②	471	375	55	158	160	192	119	67
③	450	349	60	205	162	190	124	72
④	1,690	849	482	717	554	528	398	154
⑤	80	158	112	60	143	256	111	83
⑥	2,395	2,229	545	1,043	1,209	1,109	849	493
⑦	262	202	248	289	302	232	137	96
⑧	23	19	11	19	64	71	120	46
⑨	612	822	125	210	497	416	440	434
⑩	83	113	80	131	140	166	173	83
⑪	37	68	31	32	47	52	34	39
⑫	65	82	56	118	107	102	121	49

津駅西口広場の歩行者流動

# 3 交通量調査結果(自転車)

7時～9時、17時～20時に  
 において、駐輪場のあるロータ  
 リー南東方向と西側(県道)と  
 の流動が多い



ロータリー北側から駐輪場  
 方面の流動もあり

津駅西口広場の自転車流動

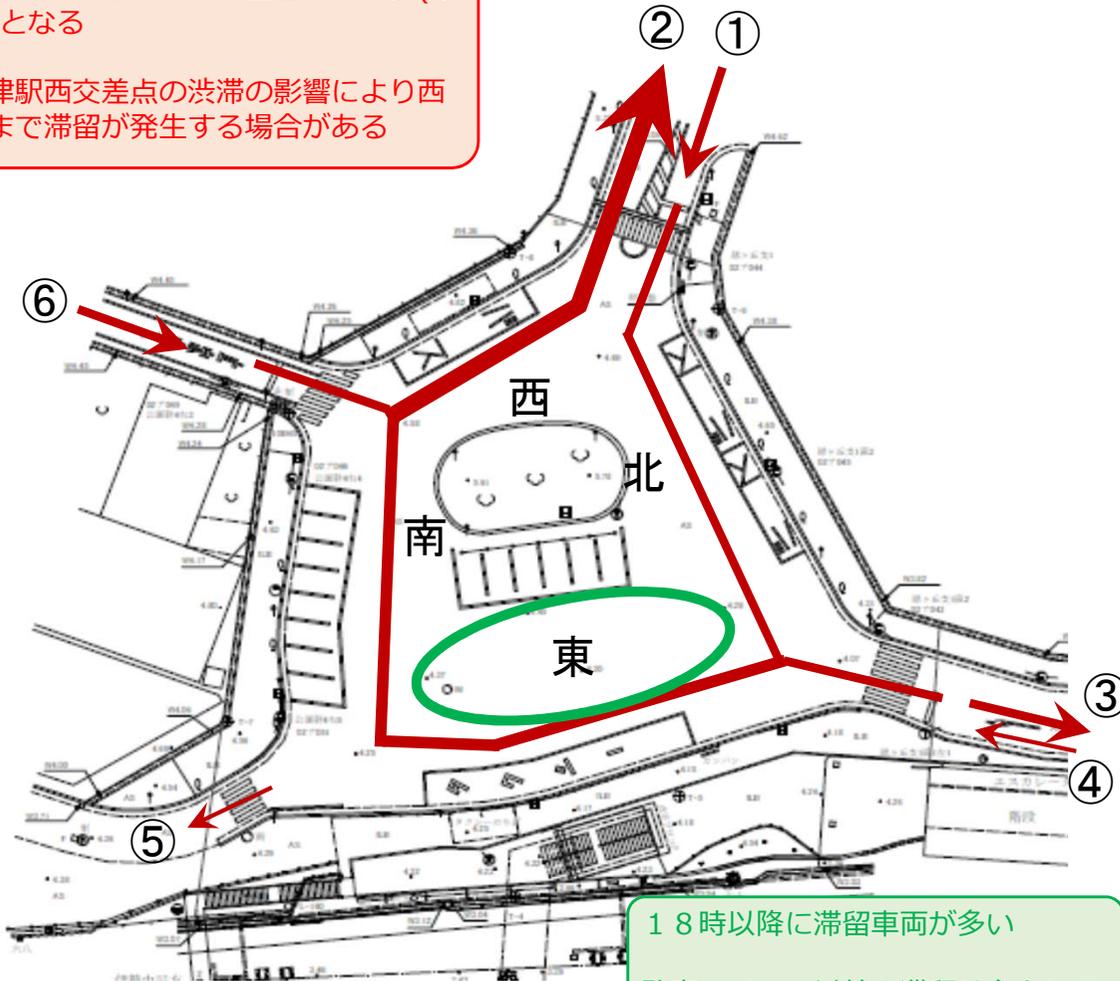
単位：台

	7～8時	8～9時	17～18時	18～19時	19～20時	20～21時
①	21	12	16	21	15	4
②	35	17	17	35	20	11
③	8	8	14	8	12	3
④	41	42	51	41	29	14
⑤	99	88	59	99	65	26
⑥	39	41	18	39	20	9
⑦	9	26	7	9	5	2
⑧	30	19	22	30	24	13

# 3 交通量調査結果(自動車)

いずれの時間帯も、流入は西側(県道)のほか、北側、南側からロータリーへ流入するが、流出は主として西側(県道)となる

津駅西交差点の渋滞の影響により西側まで滞留が発生する場合がある



18時以降に滞留車両が多い  
駐車スペース以外の滞留は主としてロータリーの東側になる

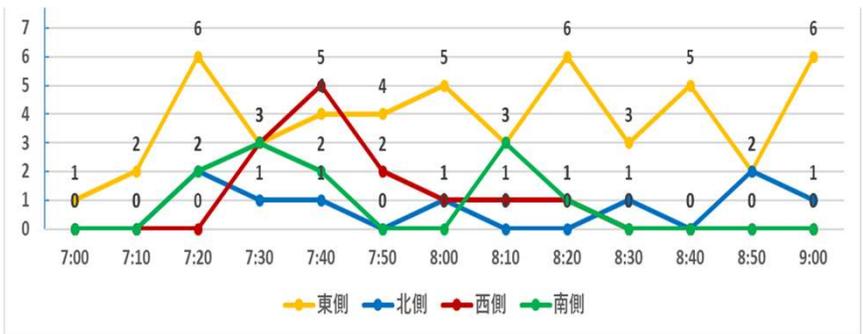
津駅西口広場の自動車流動

自動車流動 単位：台

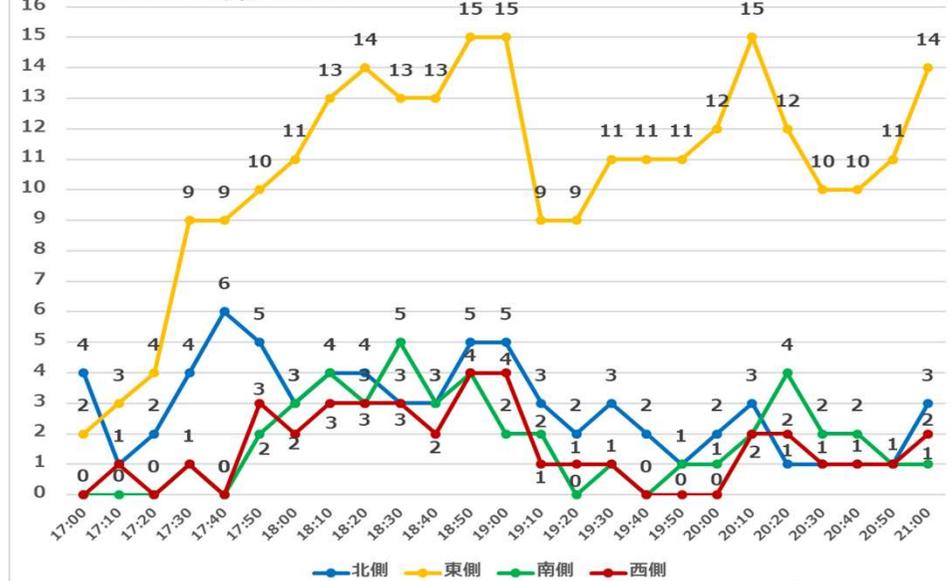
	7~8時	8~9時	17~18時	18~19時	19~20時	20~21時
①	121	113	110	164	105	99
②	223	160	256	264	186	163
③	116	99	87	127	51	54
④	31	81	45	50	39	31
⑤	64	55	33	55	21	24
⑥	63	67	159	130	71	55

自動車滞留 単位：台

ロータリー内滞留状況(朝)



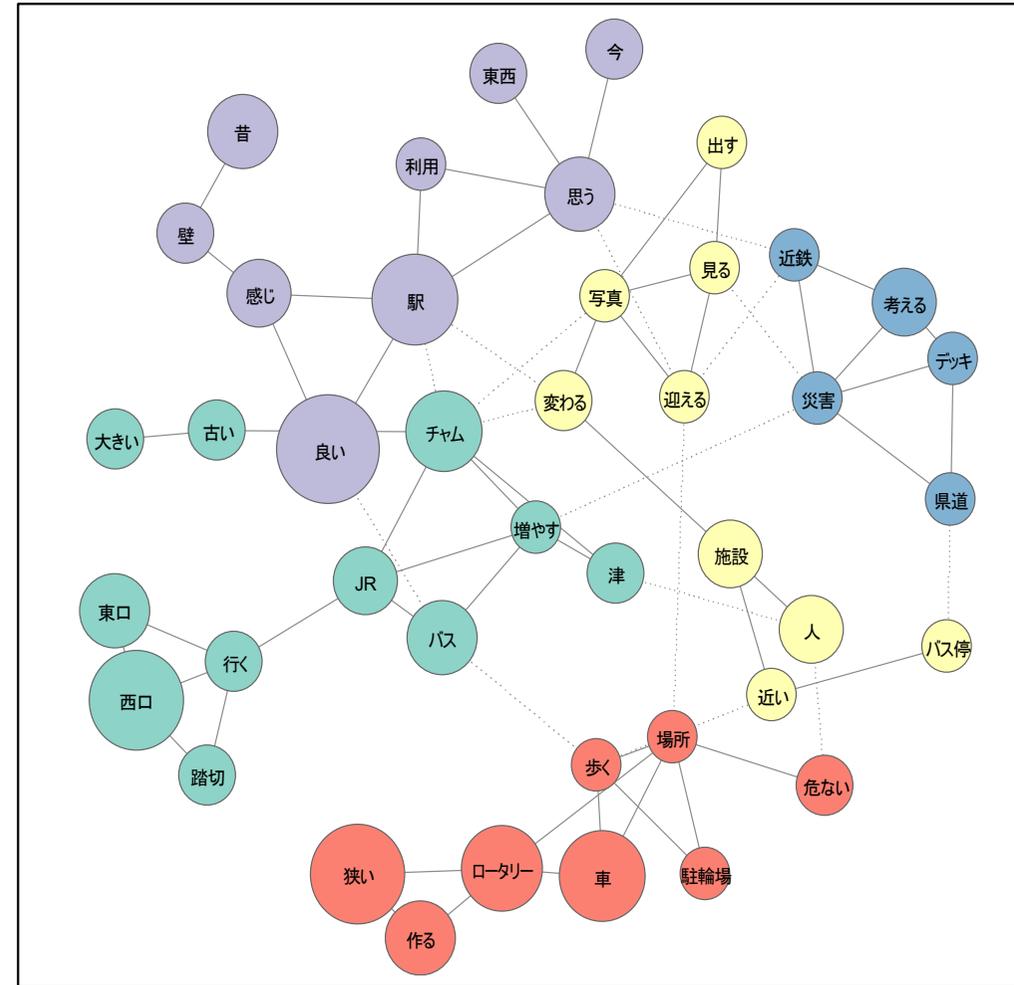
ロータリー内滞留状況(夕)



# 4 アンケート調査結果(市民)

令和4年10月9日(日)に津まつり会場において、市民の皆様から津駅西口広場をどのような感じているのか58人の方に聞きました。

- ・車の乗降場所を作ってほしい。
- ・ロータリーに勝手に駐車している。
- ・ロータリーを人が渡る危ない。
- ・デッキを作ったらよい。
- ・送迎時にロータリー内に車が多い。
- ・車がすごい混雑。
- ・東口は夜9時過ぎると人通りがないので女の子は危ない。
- ・バス、タクシーが近い
- ・人が集まる施設が必要。
- ・駅に来てても何をするとか人をよべるとかない。
- ・色んな施設が近くて歩いて行けるのが良い。
- ・塾帰りの子供が危ない。
- ・北から歩く(駐輪場)と車の間をぬって歩くので危ない。
- ・駐輪場が近くにあると良いが見つかる場所がない。
- ・ロータリーを人が渡る危ない。
- ・狭い東西がもっとしっかりつながると良い。
- ・東西の連絡が弱い。
- ・東西の行き来がしやすいようにしたら良い。
- ・東口から西口へ行く道路整備・踏切整備・徒歩地下道しかない。
- ・昔の写真(壁)見てなつかしい。模様の感じを出して欲しい。
- ・なまこ壁(しっくい)なつかしい。
- ・昔の壁の感じがよかった。
- ・チャムも変わってない。



※円の大小により意見で出されたキーワード別の頻度を表す。  
 線の種類は関連性が高いものを実線、低いものを点線で結び、色の種類により一定の分類・区分を整理する。

市民の方々は、ロータリーに係る意見が多い中、西口と東口との連絡通路やバス（交通結節点）、駅舎などに関心があることがわかりました。

# 4 アンケート調査結果(利用者) ※現在集計中、今後分析等の整理

アンケート調査にご協力いただきました皆様、ありがとうございました。

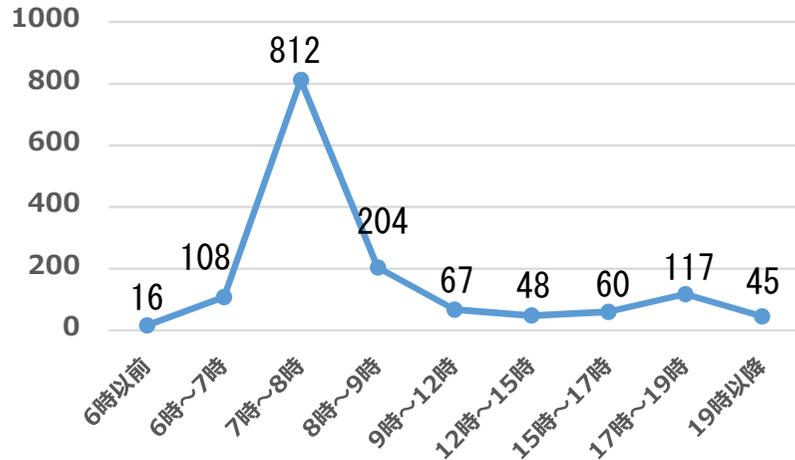
令和5年1月11日(水)から1月24日(火)の2週間(うち2日間、現地聞き取り調査)、市のホームページにおいて、利用者に対するアンケート調査を行いました。

2, 089人のアンケート結果は以下のとおりです。

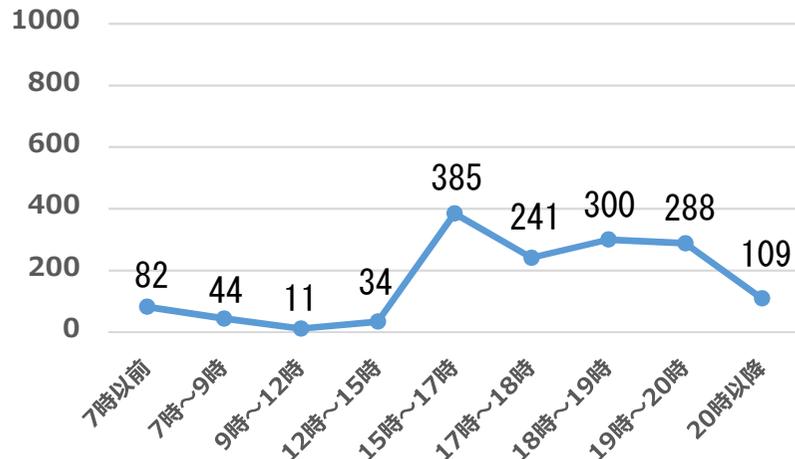
## ●利用が集中している時間帯

平日 6時から9時と15時から20時

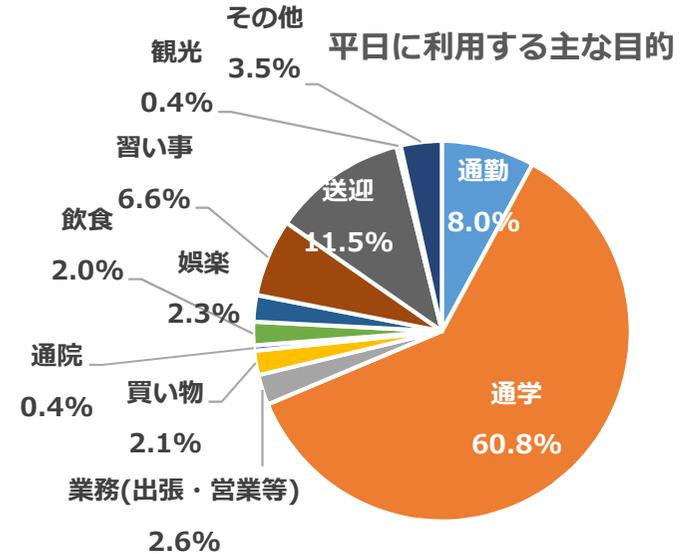
利用する時間【外出時】 単位：人



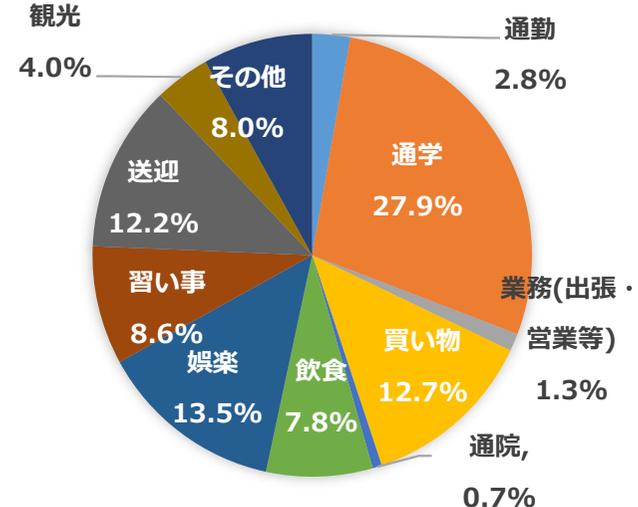
利用する時間【帰宅時】 単位：人



## ●津駅西口広場を利用する主な目的

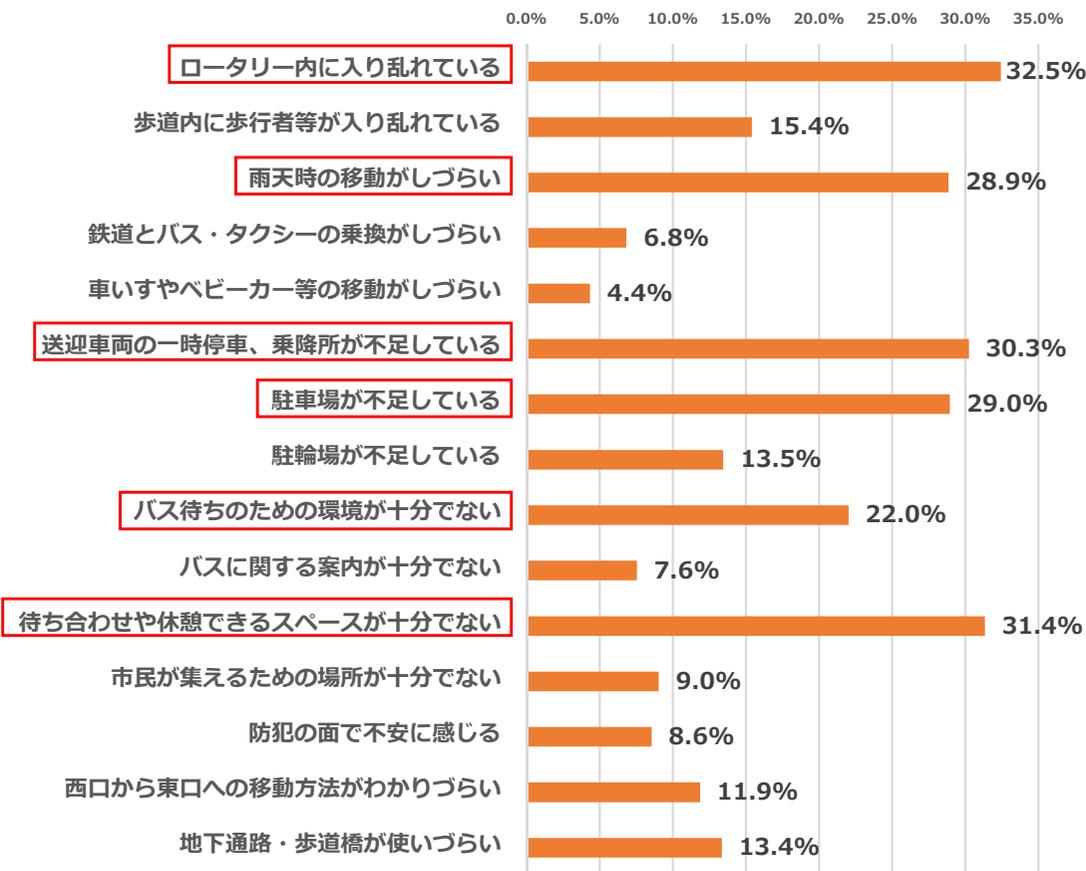


## 休日に利用する場合の主な目的

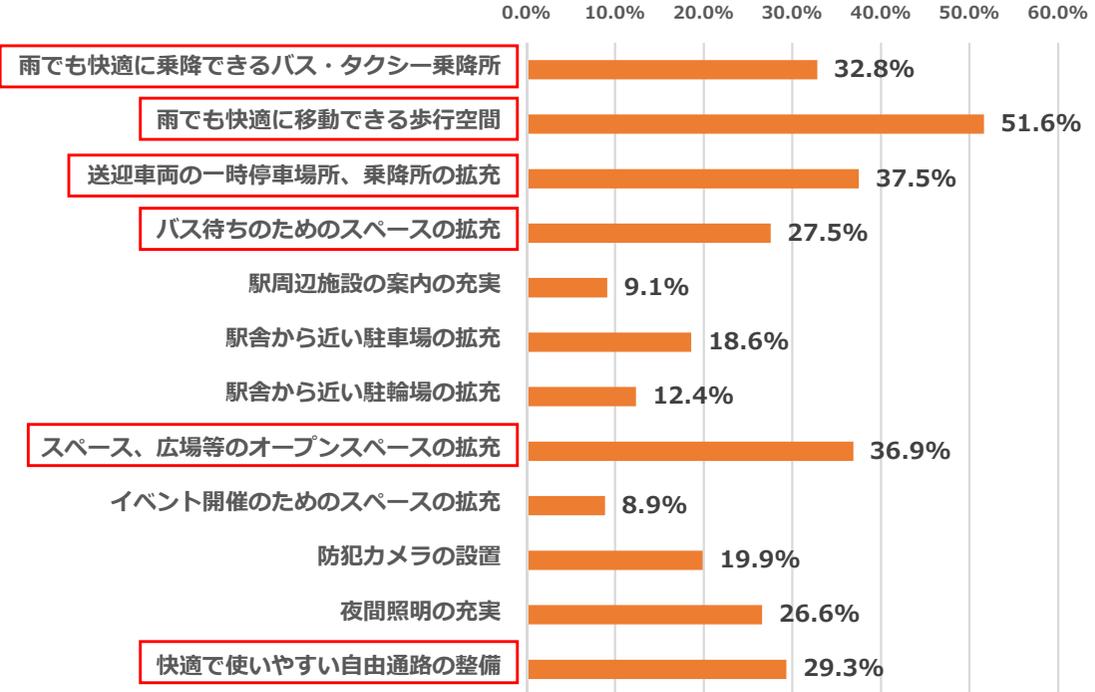


# 4 アンケート調査結果(利用者) ※現在集計中、今後分析等の整理

不満に感じていること、問題だと感じていること



津駅西口広場に必要だと思うもの



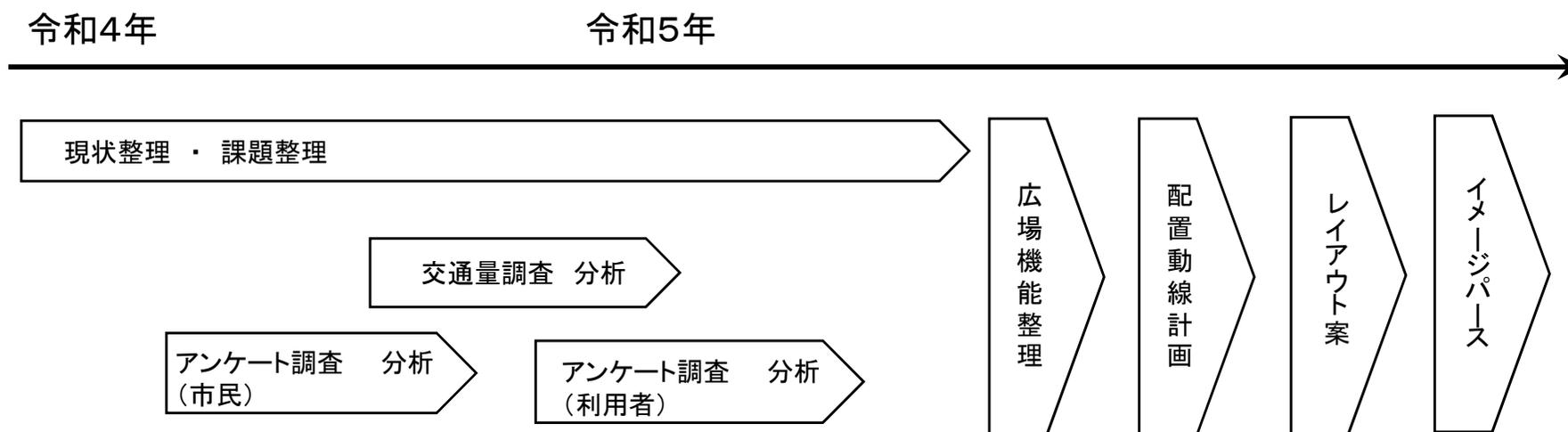
## ●自由記述(457件)による特に多い意見

- ・東口広場(41件)の送迎車両の一時停車場や乗降場所、ロータリー内の混雑など
- ・駅舎とつながる東西連絡通路(36件)

## 5 アンケート調査結果や交通量調査結果から

津駅西口広場の混雑解消や利便性の向上が求められているだけでなく、**東口広場**や**東西連携**について、**市民の関心が高い**ことがわかりました。

このことから、津駅西口広場だけではなく、東口広場や東西連携を踏まえた整備を進めていく必要があります。



# 第2回 津駅周辺道路空間再編検討委員会

## 今後の進め方

令和5年2月20日

# ■今後の進め方について

- ・津駅周辺道路空間再編検討にあたっては、複数年をかけて慎重に課題・ニーズ把握を実施。
- ・段階的に検討熟度を高め、まちづくりの推進や利用者利便性向上に資する事業計画を立案。

