

令和7年度 第3回 津駅周辺道路空間再編検討委員会

日時：令和8年3月16日（月）15：30～

場所：三重河川国道事務所 3階 災害対策室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 事

1) 津駅東口広場周辺必要性整理を踏まえた機能強化の方向性について

2-1) 路上カーシェアリングの社会実験について

2-2) 歩道拡張案の検討について

3-1) 津駅周辺基盤整備推進に係る各種計画への反映について

3-2) 津駅西口駅前広場再整備について

3-3) 津駅周辺整備に係る先導的な官民連携導入可能性調査について

・その他事項

3. 閉 会

令和7年度 第3回 津駅周辺道路空間再編検討委員会 出席者名簿

令和8年3月16日（月）15:30～
三重河川国道事務所 3階 災害対策室

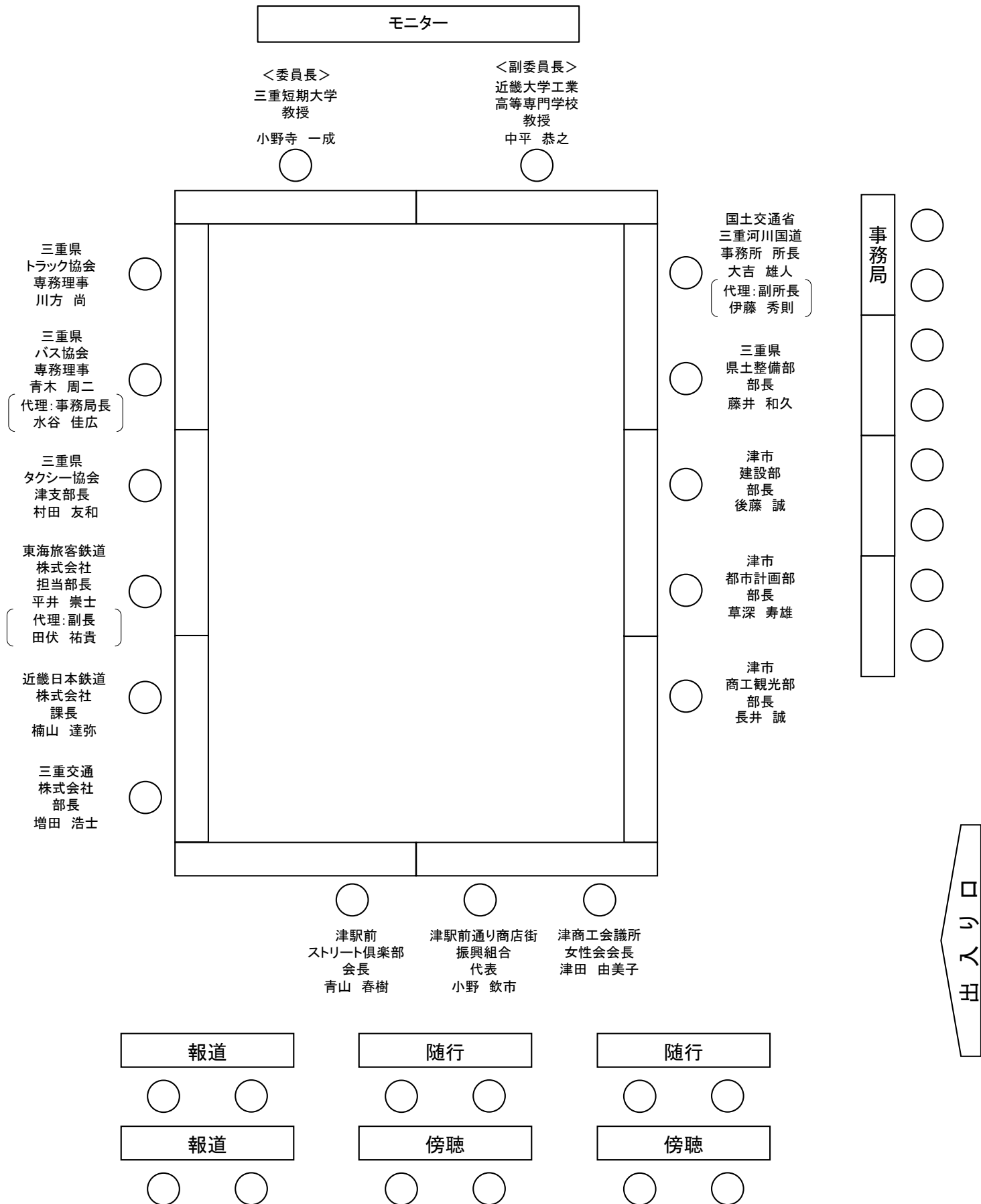
区分	所属	氏名	出欠
1 委員長	有識者	三重短期大学生生活科学科 教授 小野寺 一成	出席
2 副委員長		近畿大学工業高等専門学校総合システム工学科 教授 中平 恭之	出席
3	交通 関係者	三重県トラック協会 専務理事 川方 尚	出席
4		三重県バス協会 専務理事 青木 周二	代理出席 事務局長：水谷 佳広
5		三重県タクシー協会 津支部長 村田 友和	出席
6		東海旅客鉄道株式会社 担当部長 平井 崇士	代理出席 副長：田伏 祐貴
7		近畿日本鉄道株式会社 課長 楠山 達弥	出席
8		三重交通株式会社 部長 増田 浩士	出席
9		委員	津商工会議所 女性会 会長 津田 田美子
10	津市観光協会 専務理事 武川 明広		欠席
11	津駅前通り商店街振興組合 代表 小野 欽市		出席
12	津駅前ストリート倶楽部 会長 青山 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 大吉 雄人	代理出席 副所長：伊藤 秀則
14		三重県県土整備部 部長 藤井 和久	出席
15		津市建設部 部長 後藤 誠	出席
16		津市都市計画部 部長 草深 寿雄	出席
17		津市商工観光部 部長 長井 誠	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
	津市建設部 建設政策課

令和7年度 第3回 津駅周辺道路空間再編検討委員会 席次表

令和8年3月16日（月） 15:30～

三重河川国道事務所 3階 災害対策室



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、津市建設部建設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。

(令和5年8月1日 設置要綱一部改正)

(令和6年8月22日 設置要綱一部改正)

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	オノデラ カズシゲ 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	ナカヒラ ヤスユキ 中平 恭之
交通関係者	三重県トラック協会	専務理事	カワカタ ヒサシ 川方 尚
	三重県バス協会	専務理事	アオキ シュウジ 青木 周二
	三重県タクシー協会	津支部長	ムラタ トモカズ 村田 友和
	東海旅客鉄道株式会社	担当部長	ヒライ タカシ 平井 崇士
	近畿日本鉄道株式会社	課長	クスヤマ タツヤ 楠山 達弥
	三重交通株式会社	部長	マスダ コウジ 増田 浩士
経済関係者	津商工会議所女性会	会長	ツダ ユミコ 津田 由美子
	津市観光協会	専務理事	タケガワ アキヒロ 武川 明広
	津駅前通り商店街振興組合	代表	オノ キンイチ 小野 欽市
	津駅前ストリート倶楽部	会長	アオヤマ ハルキ 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	オオヨシ タクト 大吉 雄人
	三重県県土整備部	部長	フジイ カズヒサ 藤井 和久
	津市建設部	部長	ゴトウ マコト 後藤 誠
	津市都市計画部	部長	クサブカ ヒサオ 草深 寿雄
	津市商工観光部	部長	ナガイ マコト 長井 誠

第3回 津駅周辺道路空間再編検討委員会

- 1) 津駅東口広場周辺
必要性整理を踏まえた機能強化の方向性について

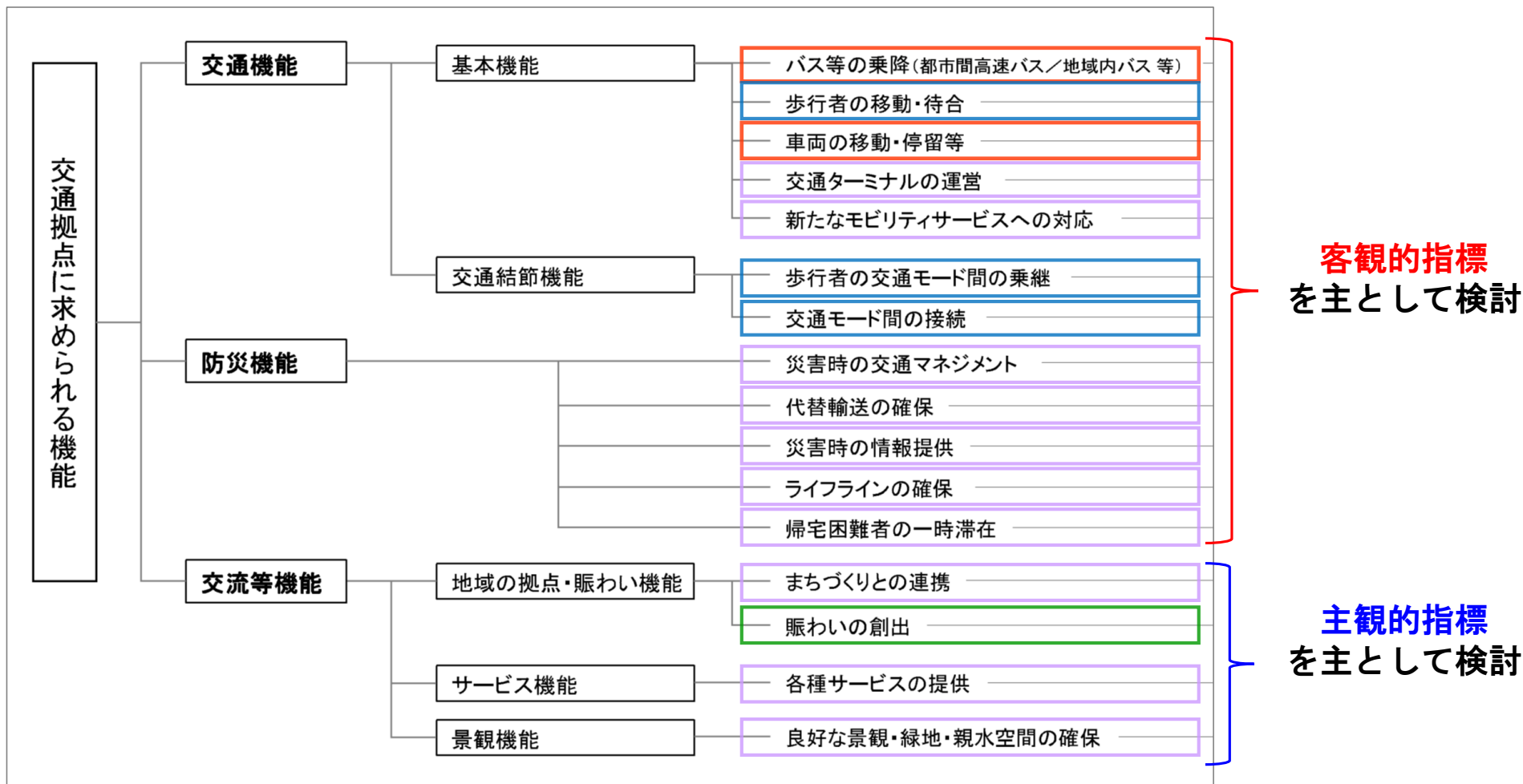
令和8年3月16日
三重河川国道事務所

1. 交通拠点に求められる機能

- 交通拠点に求められる機能は以下のとおり。
- 機能強化の必要性を検討するにあたり、これまでに様々な調査を実施。
- 次項にて、機能強化の必要性を整理（第2回 検討委員会にて提示した内容）

■ 交通拠点に求められる機能

- R6調査の主目的となる機能
- R4調査の主目的となる機能
- R5調査の主目的となる機能
- 上位関連計画との調整が必要な機能



出典：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン（国土交通省）

2. これまでの調査結果等に基づく必要性の整理

○必要機能が充足 ▲必要機能が不足

交通拠点に求められる機能		具体的な機能強化項目	現状整理・課題	ニーズ	
交通機能	基本機能	バス等の乗降	安全で円滑な乗降場	▲	▲
		歩行者の移動・待合	必要な待合スペース	▲	▲
			適切な歩行者動線	▲	○
		車両の移動・停留	必要なターミナルスペース	▲	○
			適切な車両動線(移動、誘導、展開、停留、待機)	▲	▲
			公共交通、一般車両等の分離方法	▲	▲
			バス停の集約可能性	▲	▲
			適切なバスバース数	○	○
			適切なタクシーバース数	○	▲
		新たなモビリティサービスへの対応	適切な自家用車の滞留場所の確保(K&R)	○	▲
	導入すべき新モビリティの選定		▲	▲	
	新モビリティ運用方法		▲	▲	
	交通ターミナルの運営	ターミナル運営手法(ターミナル事業者視点のオペレート)	▲	▲	
交通機能結	歩行者の交通モード間の乗り継ぎ	適切な乗り継ぎ機能	▲	▲	
		交通モード間の接続	▲	▲	
	交通モード間の接続	運行情報案内	○	▲	
防災機能	災害時の交通マネジメント	災害時の交通マネジメント方法	▲	—	
	代替輸送の確保	代替輸送機能	▲	▲	
	災害時の情報提供	災害時の情報提供のあり方	▲	▲	
	ライフラインの確保	防災備蓄品、必要数量一時滞在施設としての活用	▲	▲	
	帰宅困難者の一時滞在		▲	▲	
交流等機能	賑わいの拠点	まちづくりとの連携	既存施設や周辺まちづくり計画との連携の可能性	▲	▲
		賑わいの創出	適切な賑わい広場・スペース・施設	▲	▲
	サービス機能	各種サービスの提供	必要なサービス機能	▲	▲
	景観機能	良好な景観・緑地・親水空間の確保	まちづくりコンセプトを踏まえた意匠性	▲	▲



多くの項目で求められる機能水準に対して必要機能が不足



全ての項目で求められる機能水準に対して必要機能が不足



全ての項目で求められる機能水準に対して必要機能が不足



交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン(国土交通省)を参考に整理

津駅東口広場周辺を対象とした**機能強化が必要**
 ⇒次項にて具体的な**機能強化の方向性**を提示
 (実施主体・役割分担は引続調整)

3. 必要性整理を踏まえた機能強化の方向性

◆交通機能①

■機能強化検討項目ごとの現在の課題・ニーズの達成状況

○必要機能が充足 ▲必要機能が不足

交通拠点に求められる機能		具体的な機能強化項目 (○数字:活用する調査内容)	現状整理・課題	ニーズ (利:一般利用者・高校生、バ:バス事業者、タ:タクシー事業者、ピ:ビジョン)
交通機能 基本機能	バス等の乗降	安全で円滑な乗降場	▲ ・バスについては、専用バースが整備されており、利便性、安全性は高い。 ・タクシーについては、停車バースの一部が一般車と兼用となっているような状況。 ・一般車については、専用バースがなく、適宜スペースを確保しながら乗降している状況であり、利便性、安全性は低い。	▲ 利:利便性向上のため、バス・タクシー・一般車乗降場の再配置が必要。 バ:現行の運行に対して、大きな不満無し。 タ:一般車の占有時間長く、停車が困難な事象が発生。 ピ:歩行者の安全で快適な利用を想定した乗降スペースの再配置。
		必要な待合スペース	▲ ・現況面積は、指針※1に基づく必要面積より不足。	▲ 利:待ち合わせや休憩に使える待合空間が必要。休憩スペースやベンチを増設が必要。 バ:雨風を凌げる待合空間が必要。
	歩行者の移動・待合	適切な歩行者動線	▲ ・歩行者動線上に、雨を防げる屋根が設置されており移動快適性は高い。 ・ピーク時には、歩行者動線とバス待列との錯綜が発生。	○ 利:特に意見なし。 バ:停留所までの移動について、雨を防げる屋根が必要。(現在設置済)
		必要なターミナルスペース	▲ ・現況面積は、現況の交通施設数に対する指針※1に基づく必要面積に対してわずかに不足。 ・ピーク時には、バス同士、一般車×タクシーの混雑(容量不足)が発生。	▲ 利:ロータリー周辺が混雑している。 バ:現行の運行に対して、大きな不満無し。 タ:乗降場の不足により、手前交差点での立ち往生が発生。(特に一般車の長時間の占有が課題)
	車両の移動・停留	適切な車両動線	▲ ・バスについては、乗・降が分かれた運用となっており利便性・円滑性が高い。 ・タクシーについては、一般車の混在により、混雑及び危険挙動が発生。	▲ 利:特に意見なし。 バ:現行の運行に対して、大きな不満無し。 タ:待機スペースが隣接しているため、抜け出せない事象が発生。 ピ:動線の最適化による交通整序化。
		公共交通、一般車両等の分離方法	▲ ・バスについては、他の交通モードとの分離が図られており、利便性、安全性ともに高い。 ・同一ターミナル内の運用となっている、タクシーと一般車で錯綜(危険挙動)が発生。	▲ 利:特に意見なし。 バ:円滑性、安全性確保の点より、公共交通と一般車の錯綜が発生しない、ターミナル運用が望ましい。 タ:乗降場は一般車とは分離が望ましい。
		バス停の集約可能性	▲ ・路線バス・タクシー乗降場、一般車送迎スペースはターミナル内に配置。 ・高速バス乗降場がターミナル外に配置されており、利便性が低い。	▲ 利:利便性向上のため、バス・タクシー・自家用車乗降場の集約が必要。 バ:利用者の利便性向上、収益性の確保の観点から、高速バスの駅前ターミナルへの編入を希望。 ピ:多様な交通モード(路線バス・タクシー・一般車・高速路線バス・企業送迎バス等)の集約化。
		適切なバース数	○ ・現況のバース数は、指針※1に基づく必要数を充足。	○ 利:特に意見なし。 バ:現行の運行に対して、大きな不満は生じていない。
		適切なタクシーバース数	○ ・現況のバース数は、指針※1に基づく必要数を充足。	▲ 利:特に意見なし。 タ:一般車の占有時間長く、停車が困難な場合が発生。待機場については満足。
		適切な自家用車の滞留場所の確保	○ ・現況のバース数は、指針※1に基づく必要数を充足。	▲ 利:送迎車両の滞留場所が必要。

機能強化の方向性
○バス、タクシーは、 専用バースの設置 を基本とする ○公共交通の優先配置を前提に、地域ニーズを踏まえ、一般車乗降場の確保を基本とする
○ デッキ等の整備 により不足する待合スペースの補完を基本とする ○十分な待合機能の確保を基本とする ○歩行者動線上には 屋根の設置 を基本とする
○高速バスも発着できるようなターミナル内へ集約をしつつ、 現況と同数の交通施設の確保 を基本とする ○ターミナル内のバス、タクシー、一般車の 混在を避けた車両動線 を基本とする

交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン(国土交通省)を参考に整理

※1:「駅前広場計画指針」(社団法人日本交通計画協会・建設省都市局都市交通調査室監修) 98年式

3. 必要性整理を踏まえた機能強化の方向性

◆交通機能②

■機能強化検討項目ごとの現在の課題・ニーズの達成状況

○必要機能が充足 ▲必要機能が不足

交通拠点に求められる機能		具体的な機能強化項目 (○数字:活用する調査内容)	現状整理・課題	ニーズ (利:一般利用者・高校生、バ:バス事業者、タ:タクシー事業者、ビ:ビジョン)
基本機能	新たなモビリティサービスへの対応	導入すべき新モビリティの選定	▲ ・移動距離に対する徒歩移動の割合が高い傾向。 (現在の公共交通機関のみでは、移動ニーズに十分に対応できていない可能性)	▲ 利:公共交通機関を補完する手段として、カーシェアリングに対する一定のニーズを確認。 ビ:周辺の文化・観光施設等とのアクセスを強化するためラストワンマイルの移動を支援する新型モビリティ等の導入を検討。
		新モビリティ運用方法	▲ ・津駅周辺で社会実験を実施する、シェアサイクル(実施中)や路上カーシェアリング(実施済)については、一定のニーズが確認されていることから、ターミナルへの取り込みを検討する必要。	▲ 利:特に意見なし。 ビ:自動運転等の先進モビリティ等の新たな需要に対応できる施設として整備。
	交通ターミナルの運営	ターミナル運営手法	▲ ・バスチケット販売所は整備(アスト津1階)。バス管制室は未整備。 ・ターミナル用地は、JR東海と津市の管理用地に区分 ・駅舎(津チャム)は、民間事業者が管理。 ・将来に向けての持続可能性を高めるため、維持管理費等のランニングコストの縮減が必要。	▲ 利:特に意見なし。 バ:チケット販売所、管制室については、ニーズなし。 現状以上のターミナル利用料金の発生に懸念。 (可能な限りの停留料金の縮減)
交通結節機能	歩行者の交通モード間の乗り継ぎ	適切な乗り継ぎ機能	▲ ・地下通路は階段に加え、EVが整備。 ・駅改札~ターミナルについては、駅舎を通じ、EV、ESCが整備。 ・歩行者デッキ等の歩行専用空間が整備されておらず、乗換移動時の円滑性・快適性が低い。	▲ 利:バリアフリー化が必要。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が必要。エレベーターやエスカレーターなどの昇降施設が必要。公共交通間の乗換が不便。(少数意見) バ:東西の乗換動線となる地下道が暗く、わかりづらい。機能強化が必要。 タ:特に意見なし。 ビ:歩行者の安全性確保に向け、歩行者と車両を分離するため、ペDESTリアンデッキの整備を検討。
	交通モード間の接続	交通モード間の接続	▲ ・駅前であり、鉄道⇄バス・タクシー・一般車・徒歩・自転車等のアクセス性は高い。 ・高速バス乗降場がターミナル外に設置されており、利便性が低い。	▲ 利:送迎スペース・駐輪場の増設、レンタサイクルの設置を希望。 バ:高速バスは、一般車や鉄道からの乗換が主のため、各モードと接続がしやすい場所での停留が望ましい。 タ:特に意見なし。
		運行情報案内	○ ・バスについては、各乗場に、時刻表を配置。 ・バスロケサービスを展開中。	▲ 利:特に意見なし。 バ:バス運行や遅延情報など、デジサイ等でタイムリーに発信できると良い。 タ:希望のタクシー会社への乗車を可能とするような案内があるとよい。

機能強化の方向性
○ビジョンで示された方向性を踏まえ、 先進モビリティの利用に対応した施設 としての整備を基本とする
○ネット予約・購入が一般的な状況を踏まえ、チケット販売所は、現状機能の維持を基本とする ○路線バスの運行が主であることに加え、遠隔による管制で十分であると判断し、管制室は整備しない
○ 駅東西の移動を目的とした連絡通路 の整備を基本とする ○ 歩行者と車両を分離した歩行専用空間 の整備を基本とする ○バリアフリーを考慮し、昇降機能は 階段+EV 等の整備を基本とする
○公共交通施設の優先配置を前提に、地域ニーズを踏まえ、一般車乗降場の確保を基本とする ○バス運行情報等の表示が可能な 情報提供施設 の整備を基本とする

交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン(国土交通省)を参考に整理
※1:「駅前広場計画指針」(社団法人日本交通計画協会・建設省都市局都市交通調査室監修) 98年式

3. 必要性整理を踏まえた機能強化の方向性

◆防災機能

■機能強化検討項目ごとの現在の課題・ニーズの達成状況

○必要機能が充足 ▲必要機能が不足

交通拠点 機能強化項目	具体的な機能強化項目 (○数字:活用する調査内容)	現状整理・課題	ニーズ (利:一般利用者・高校生、バ:バス事業者、タ:タクシー事業者、ピ:ビジョン)	機能強化の方向性	
防災機能	災害時の交通マネジメント	▲ 災害時の交通マネジメント方法	・三重県、津市の地域防災計画上で整理されている発生時の処理すべき業務は整理済である一方、具体的な運用については未検討。	-	○災害発生時のターミナルのあり方を検討
	代替輸送の確保	▲ 代替輸送機能	・東口周辺は、高潮津波浸水想定区域に位置しているが、ターミナルの浸水対策等は未実施。 ・代替輸送の実施を見据えた、災害時でも活躍できる乗降空間等は未整備。	▲ バ:代替輸送について、必要性は理解(協力意向あり)。(現在は協力体制未構築) ピ:代替輸送バスに対応するための施設の確保。	○鉄道不通時を想定した代替輸送を可能にする施設、オペレーション計画を検討
	災害時の情報提供	▲ 災害時の情報提供のあり方	・リアルタイム情報を掲示できるような媒体は未設置。	▲ 利:特に意見なし ピ:災害情報の提供が可能なデジタルサイネージ等を整備。	○タイムリーな災害情報の提供を可能とする情報提供施設の整備を基本とする
	ライフラインの確保	▲ ライフラインの確保	・ターミナル内に、防災設備および防災備蓄品等は未設置。	▲ ピ:備蓄スペース、非常電源や通信環境の確保。	○防災備蓄品を保管することができる施設、非常電源、通信環境設備の整備を基本とする
	帰宅困難者の一時滞在	▲ 防災備蓄品、必要数量一時滞在施設としての活用	・東口周辺は、高潮津波浸水想定区域に位置しており、避難できるスペースは未確保。	▲ ピ:浸水時に駅利用者等が安全に安心して駅東西を移動できる避難経路の確保。、一時避難や帰宅困難者の受入ができるスペースの確保。	○避難経路として活用可能な駅東西の移動を目的とした歩行空間の整備を基本とする ○一時避難者等を受け入れることができるスペースの確保を基本とする

交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン(国土交通省)を参考に整理

※1:「駅前広場計画指針」(社団法人日本交通計画協会・建設省都市局都市交通調査室監修) 98年式

3. 必要性整理を踏まえた機能強化の方向性

◆交流等機能

■機能強化検討項目ごとの現在の課題・ニーズの達成状況

○必要機能が充足 ▲必要機能が不足

交通拠点 機能強化項目		具体的な機能強化項目 (○数字:活用する調査内容)	現状整理・課題	ニーズ (利:一般利用者・高校生、バ:バス事業者、タ:タクシー事業者、ビ:ビジョン)	機能強化の方向性
交流等機能	地域の拠点賑わい機能 まちづくりとの連携	既存施設や周辺まちづくり計画との連携の可能性	▲ ・周辺に商業施設、宿泊施設等が立地。少し遠方に行政施設(三重県庁、津市役所)が立地。 ・周辺の民間開発計画あり。 ・津駅周辺基盤整備の方向性(ビジョン)(R7.7策定)のまちづくりの方向性を十分にとらえる必要あり。	▲ 利:特に意見なし。 ビ:官民連携も含めた施策による、地域の活力を引き出した都市拠点としての魅力向上。	○津駅周辺基盤整備(津市)と十分に連携した施設整備を基本とする
	賑わいの創出	適切な賑わい広場・スペース・施設	▲ ・現況滞留面積は、指針※1に基づく必要面積より不足。 ・賑わい施設の設置や、イベント等を開催できるまとまったスペースが無い。	▲ 利:高校生やお年寄り、家族連れが滞留できる空間が必要。 ビ:待ち合わせや休憩のための滞留空間、オープンカフェ等のにぎわい創出空間など、多様なニーズに対応できるように、多目的活用が可能な空間を確保。	○デッキ等の整備により、人が滞留し、賑わいを創出することができる空間の確保を基本とする
	サービス機能 各種サービスの提供	必要なサービス機能	▲ ・トイレ、観光案内所、ロッカー、食事・購買施設、ATM等、いずれも未設置。 (駅前広場に近接する駅舎(津チャム)、アスト津内に整備)	▲ 利:誰でも使える通信環境、昼夜問わず使えるトイレ、立ち寄れる場所(飲食店)、ATMの導入が必要。 (特にトイレ、ATMは、設置数・設置場所ともに一定の不満足見)	○ニーズが高いサービス施設(通信環境、トイレ、飲食店、ATM等)の整備を検討 (ターミナル機能、収益機能とのスペース調整が必要)
	景観機能 良好な景観・緑地・親水空間の確保	まちづくりコンセプトを踏まえた意匠性	▲ ・駅舎を含め、駅前広場全体が老朽化。(整備後50年以上経過) ・緑化、親水空間の設置なし。	▲ 利:外観のリニューアル、ゴミ箱の設置が必要。 ビ:津駅の玄関口として、都市拠点としての魅力・価値向上を図る施設整備。	○コスト面に十分に配慮したうえで、津駅周辺基盤整備の基本理念・整備コンセプトを考慮したデザインを検討 ○良好な景観形成を図るため、グリーンインフラを意識したデザインを検討

交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン(国土交通省)を参考に整理

※1:「駅前広場計画指針」(社団法人日本交通計画協会・建設省都市局都市交通調査室監修) 98年式

以降 参考資料

(参考) これまでの調査内容

- 交通拠点に求められる機能の強化検討にあたって必要と考えられる調査は以下のとおり。
- R4年度より各種調査を実施し、調査結果を報告。
- いずれの調査についても概ね完了（必要に応じて、最新の状況への更新に向けた調査は実施）

■機能強化検討に必要な調査

	NO	調査内容	調査・収集方法	開始時期	進捗状況
客観的指標に基づく調査項目	①	○地域特性・ポテンシャルの把握	○社会・経済・統計データの整理	R4	調査済
	②	○現況発着車両・運行事業者の整理	○現地調査、公表データ	R4	調査済
	③	○一般車利用台数（滞留、送迎、通過）の調査	○使われ方実態調査	R6	調査済
	④	○鉄道本数、利用人数の把握	○公表資料収集、交通事業者提供	R4	調査済
	⑤	○バス本数・ダイヤ、路線網、サービス時間、利用人数の調査	○使われ方実態調査、公表データ	R6	調査済
	⑥	○タクシー利用台数、利用人数の調査	○使われ方実態調査	R6	調査済
	⑦	○駅周辺歩行者人数・動線の確認	○歩行者流動調査	R5	調査済
	⑧	○周辺道路の混雑や事故発生状況	○交通データ解析	R6	調査済
	⑨	○乗り継ぎ動線の確認	○歩行者流動調査	R5	調査済
	⑩	○利用交通モード・移動ニーズの調査	○人流データ解析	R5	調査済
	⑪	○国道23号へのアクセス性	○使われ方実態調査	R6	調査済
	⑫	○ハザード該当状況	○地域防災計画の整理	R5	調査済
	⑬	○周辺の防災拠点の立地状況	○地域防災計画の整理	R5	調査済
	⑭	○駅構内、周辺の賑わい施設の立地状況調査	○現地調査、建物利用現況調査結果の入手	R5	調査済
	⑮	○土地利用状況調査	○現地調査、土地利用現況調査結果の入手	R5	調査済
	主観的指標に基づく調査項目	⑯	○駅構内・周辺の機能・設備・施設の配置状況調査	○現地調査、公表データ	R4
⑰		○駅周辺まちづくりコンセプト、整備方針	○上位計画の収集・調査	R4	調査済
⑱		○交通事業者 課題・ニーズ調査	○ヒアリング調査	R6	調査済
⑲		○利用者 課題・ニーズの把握	○アンケート調査（WEB）	R4	調査済

第3回 津駅周辺道路空間再編検討委員会

- 2-1) 路上カーシェアリングの社会実験について
- 2-2) 歩道拡張案の検討について

令和8年3月16日
三重県

2-1) 路上カーシェアリングの 社会実験について

路上カーシェアリングの社会実験概要

目的

- ・ **公共交通を補完する交通手段としてのニーズ**があるかを確認
- ・ 津駅利用者の増加による賑わいの創出効果を確認

内容

県道津停車場線及び津駅東口ロータリーに
カーシェアステーションを合計4台設置

期間

令和7年1月21日～7月21日の半年間



路上カーシェアリングの社会実験概要

安全対策



担当者のスマホで開閉状況をチェック！

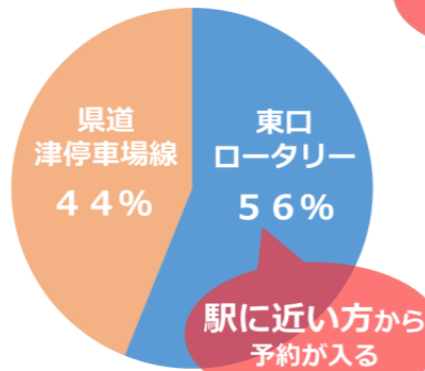
手作りのチェーン閉め忘れ防止センサー

路上カーシェアリングの社会実験結果

利用実績

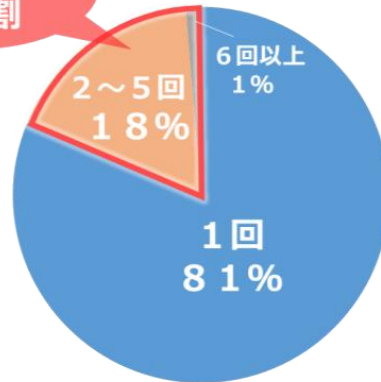
- 1月21日～7月21日（182日間）で**769人**、延べ**1,034回**の利用
- 路上カーシェアリング1台当たり**平均1.5回/日**、**7.4時間/日**の利用

箇所別
利用割合

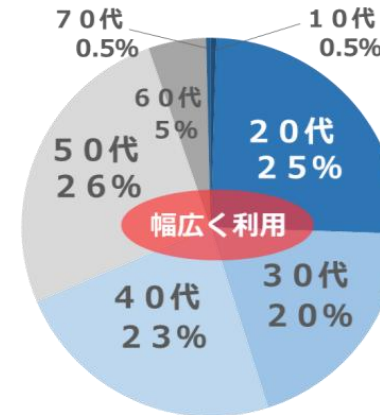


1人あたりの
利用回数

リピーターは
約2割



利用者の年齢

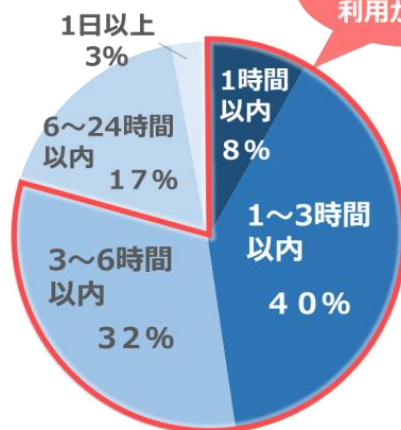


周辺の
既存カーシェアの
約**1.3倍!**

GPSデータの分析

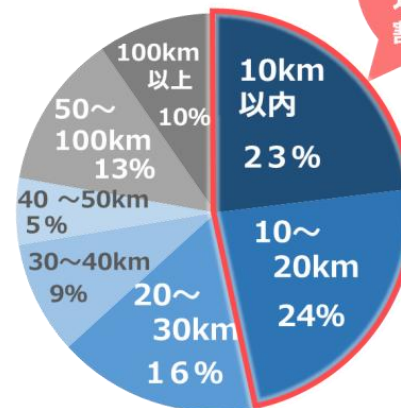
利用時間

6時間以内の
利用が8割



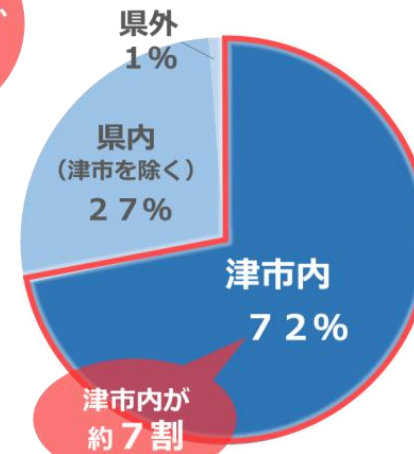
移動距離（往復）

移動距離は
さまざまだが、
近距離の
割合が多い



エリア（目的地）

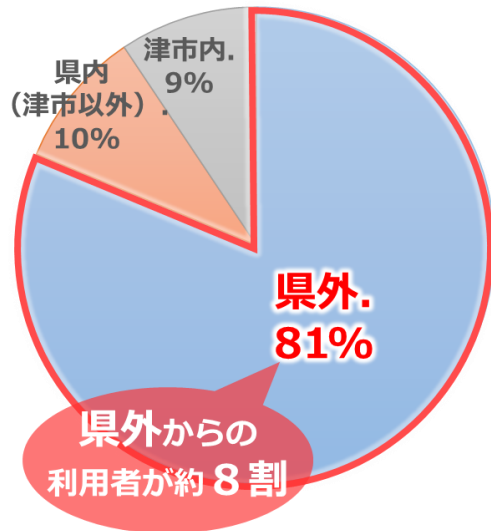
津市内が
約7割



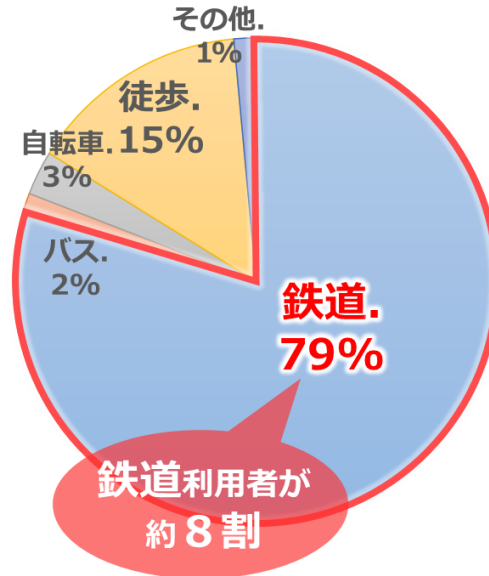
路上カーシェアリングの社会実験結果

利用者アンケート

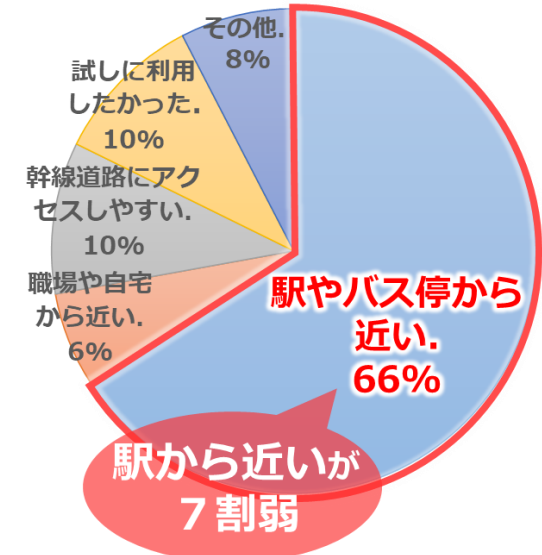
アンケート回答者住所



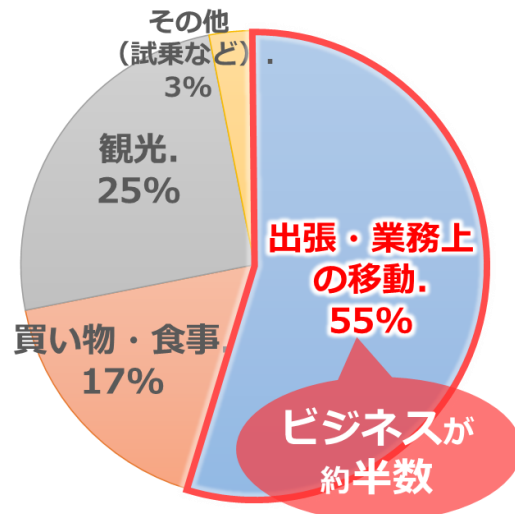
利用までの交通手段



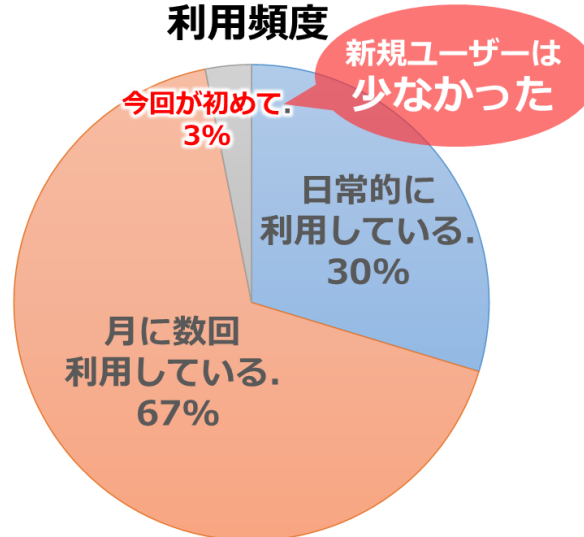
利用の理由



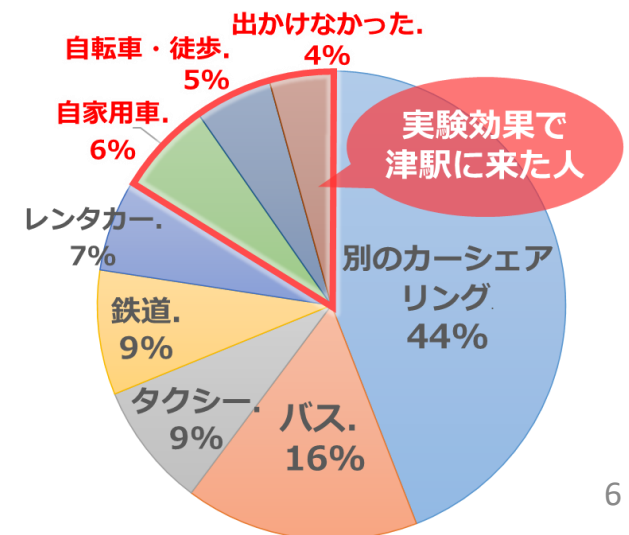
今回の利用目的



カーシェアリングの利用頻度



路上カーシェアリングがなかった場合の手段



路上カーシェアリングの社会実験結果

利用者アンケート

利用者からの声

【良かった点】

- ・ 駅やホテルから近くわかりやすい
- ・ 鉄道からの乗り換えが非常に便利
- ・ 駅ビルで待ち時間を潰せる
- ・ 津駅がビジネスや観光の起点として機能するきっかけになる
- ・ 出入りも駐車もしやすい
- ・ 路上駐車防止になる

利便性

賑わい

安全性

【悪かった点】 **安全性**

- ・ チェーン着脱が煩わしい
- ・ 運転席からチェーンが見えない
- ・ ロータリー内は他車の迷惑になる
- ・ 駐車箇所まで行くのが危ない
- ・ 路上（県道）は使いにくい

路上カーシェアリングの社会実験成果と課題

成果

- ・公共交通機関を補完する交通手段としての**ニーズは非常に高い**ことが確認できた。

県外からの
来訪者

鉄道利用者

駅近
わかりやすさ

⇒ **交通結節機能強化施策の1つとして取り込める可能性**

- ・路上カーシェアリング効果による津駅利用者の増加が確認できた。

⇒ **賑わいの創出に寄与できる可能性**

今後の検討課題

設置検討（設置可否、設置場所など）、安全対策

⇒ **施設の運営・維持管理も視野に入れた検討**

2-2) 歩道拡張案の検討について

歩道拡張に向けた社会実験

R3 交通への影響調査

歩道拡張に向け、車線を6車線から4車線に減少させ、交通への影響を確認



R4 賑わい創出の調査

歩道を拡張し、その空間にベンチやテーブル等の設置、キッチンカーの出店等



R5 滞留・回遊性の調査

県道だけでなく近隣の栄町公園を使用し面的に社会実験を実施



R6,7 県道への新たな交通手段導入可能性調査

県道において、路上カーシェアリングの社会実験を実施



成果・車線数減に伴う交通への大きな影響（速度低下や滞留）はなかった
⇒ ほこみち導入に向けたハード整備の可能性

- ・道路空間再編により賑わいの創出が図れた
- ・実験エリアを面的に広げた結果、滞留・回遊性の強化が図れた

⇒ 津駅のポテンシャルの高さとニーズの把握

- ・路上カーシェアリングは、公共交通機関を補完する交通手段としてのニーズは非常に高いことが確認できた

⇒ 交通結節機能強化施策の1つとして取り込める可能性

社会実験により賑わい創出が確認できたが、
継続した賑わいの創出が望まれる！

歩道拡張案の検討

継続した賑わいを創出できるハード整備（歩道拡張案）



歩道拡張案を確定するには・・・

- ・ 拡張した空間を **どのように活用** するか
⇒ 人が来たくなるイベントや日常の活用方法 ⇒ 活用主体の選定
- ・ **沿道地域** への影響はどうか
⇒ 地域と一体となった運営 ⇒ 地元住民や店舗との調整
- ・ 将来的に **人の流れ** がどうなるか
⇒ 人が来やすい動線 ⇒ 駅前広場の計画と連携 などが必要

歩道拡張案の検討

継続した賑わいを創出できるマネジメント（民間活力）

賑わいの創出には・・・

民間活力が必須で、それを**継続するにはマネジメント主体が必要**

活用主体＝マネジメント主体

となれるような民間活力の掘り起こし

出店者の
調整

手続きの
一元化

賑わい空間
の維持管理

沿道店舗等
との調整

関係者への聞き取りでは・・・

- ・現状では地元商店街組合等によるマネジメントは難しい（**人材不足**、**高齢化**等）
- ・出店の希望はあっても、**マネジメントまでは難しい**のではないか
- ・マネジメント主体と連携してハード整備案を確定していくのがよいのではないか（活用方法や主体が決まっていない段階での**ハード整備は時期尚早**）

今後について

検討課題

- ・ 活用（マネジメント）主体の掘り起こし ⇒ 組織化・自走化
- ・ 活用方針の決定（関係者との調整）
- ・ 歩道拡張空間に必要な機能の決定

+

日常的な道路空間利活用による機運醸成

R8年度 **社会実験の継続**

道路空間の活用イメージ



今後について

今後（R9以降）の予定

■ 社会実験の継続

- ・ 活用主体の**組織化**、**自走化**に向けた支援
- ・ 拡張した空間に配置する機能の検討
- ・ 日常的な公共空間利活用による機運醸成



■ 歩道拡張の詳細設計

■ デザイン検討



出典：東京都足立区HP



<目標>

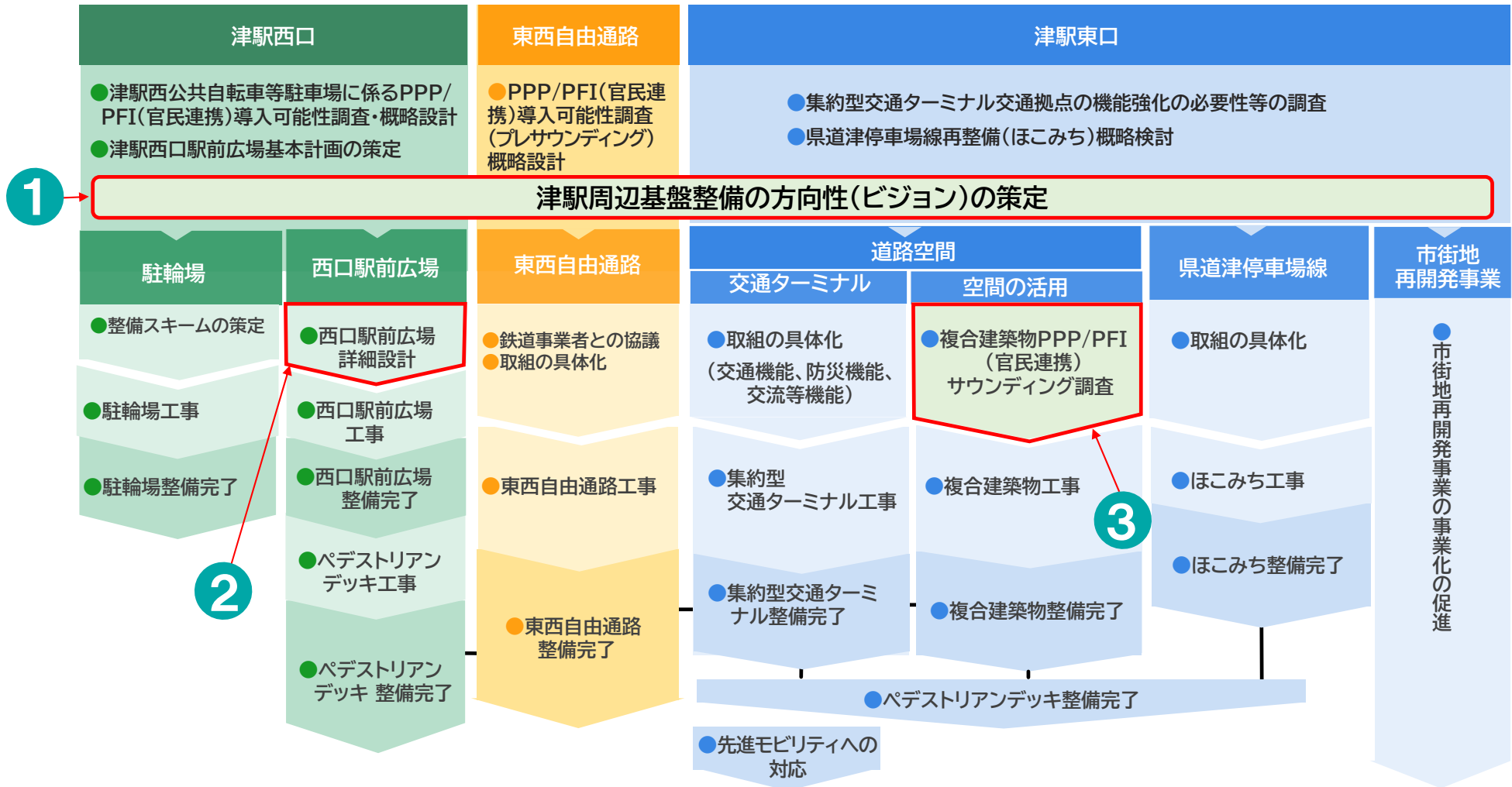
歩道拡張工事 ⇨ 民間主体による道路空間の活用 ⇨ 賑わいの継続

第3回 津駅周辺道路空間再編検討委員会

- 3-1) 津駅周辺基盤整備推進に係る各種計画への反映について
- 3-2) 津駅西口駅前広場再整備について
- 3-3) 津駅周辺整備に係る先導的な官民連携導入可能性調査について

令和8年3月16日
津市

津駅周辺基盤整備の事業推進イメージ



1 津駅周辺基盤整備推進に係る各種計画への反映

2 津駅西口駅前広場再整備

3 津駅周辺整備に係る先導的な官民連携導入可能性調査

1 津駅周辺基盤整備推進に係る各種計画への反映①

◆ 津駅周辺基盤整備の方向性(ビジョン)

令和7年7月策定

策定の目的

津駅周辺地区の目指す将来像を「ビジョン」として示し、国・県・市の三者が連携した津駅周辺基盤整備の取組を加速させた上で、整備方針を具体化することを目的として策定

整備コンセプト

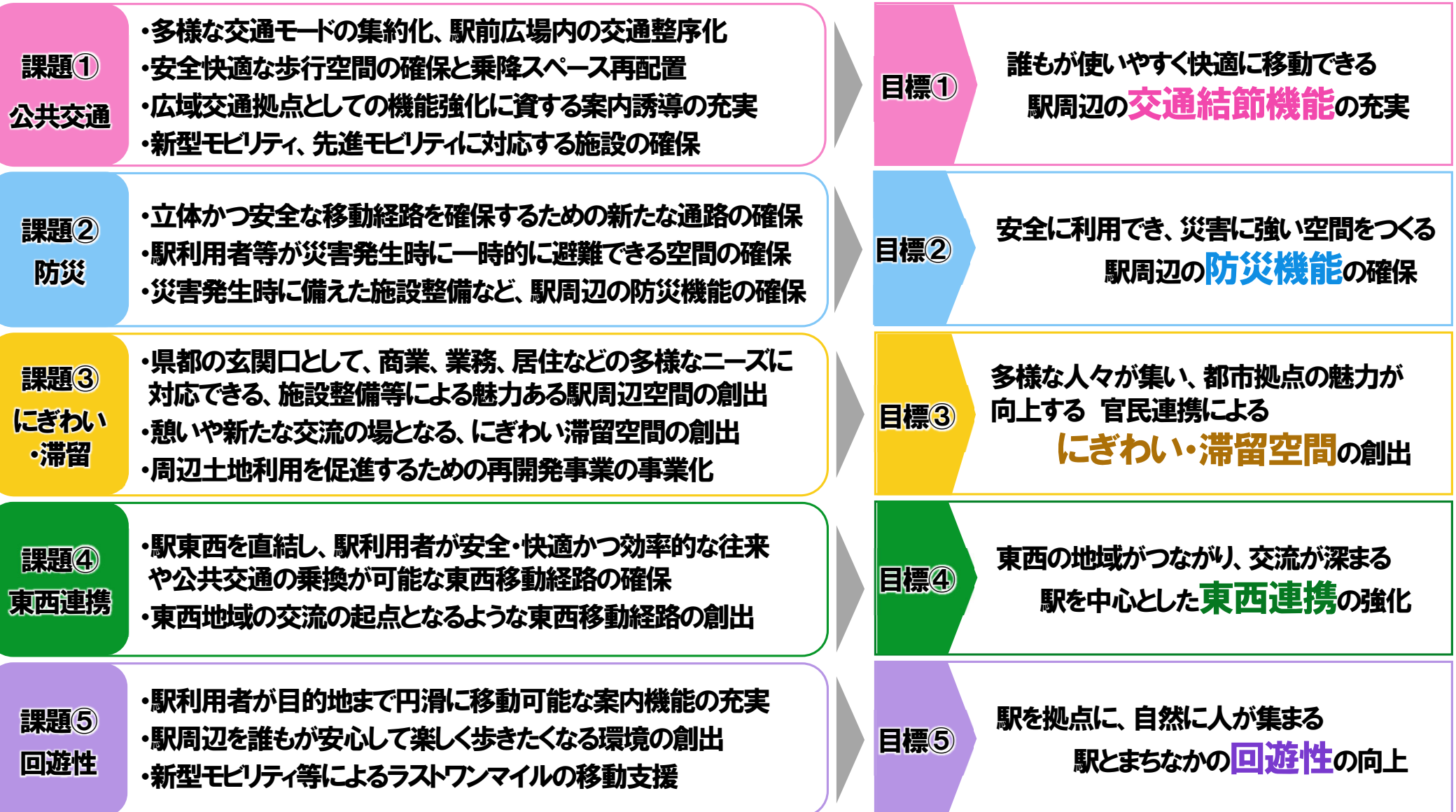
基本理念

「**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」



1 津駅周辺基盤整備推進に係る各種計画への反映②

課題の解決に向けた目標



1 津駅周辺基盤整備推進に係る各種計画への反映③

◆ 津駅周辺基盤整備に関連する計画への反映

津市立地適正化計画(R7.12改訂)

津駅西口駅前広場、東西自由通路、津駅周辺の公共自転車等駐車場などの整備を進めることを記載

- ▶ 津駅西口駅前広場再整備工事に活用する交付金「都市・地域交通戦略推進事業」(国土交通省都市局)の国費率嵩上げ(1/3→1/2)を実現

津市地域公共交通計画(R8.1策定)

まちづくりと連携した取組として、津駅周辺の基盤整備に向けた取組を加速させるとともに、交通事業者と連携した公共交通サービスの充実に向けた取組を進めることを記載

津駅周辺地区交通戦略(R8.3策定予定)

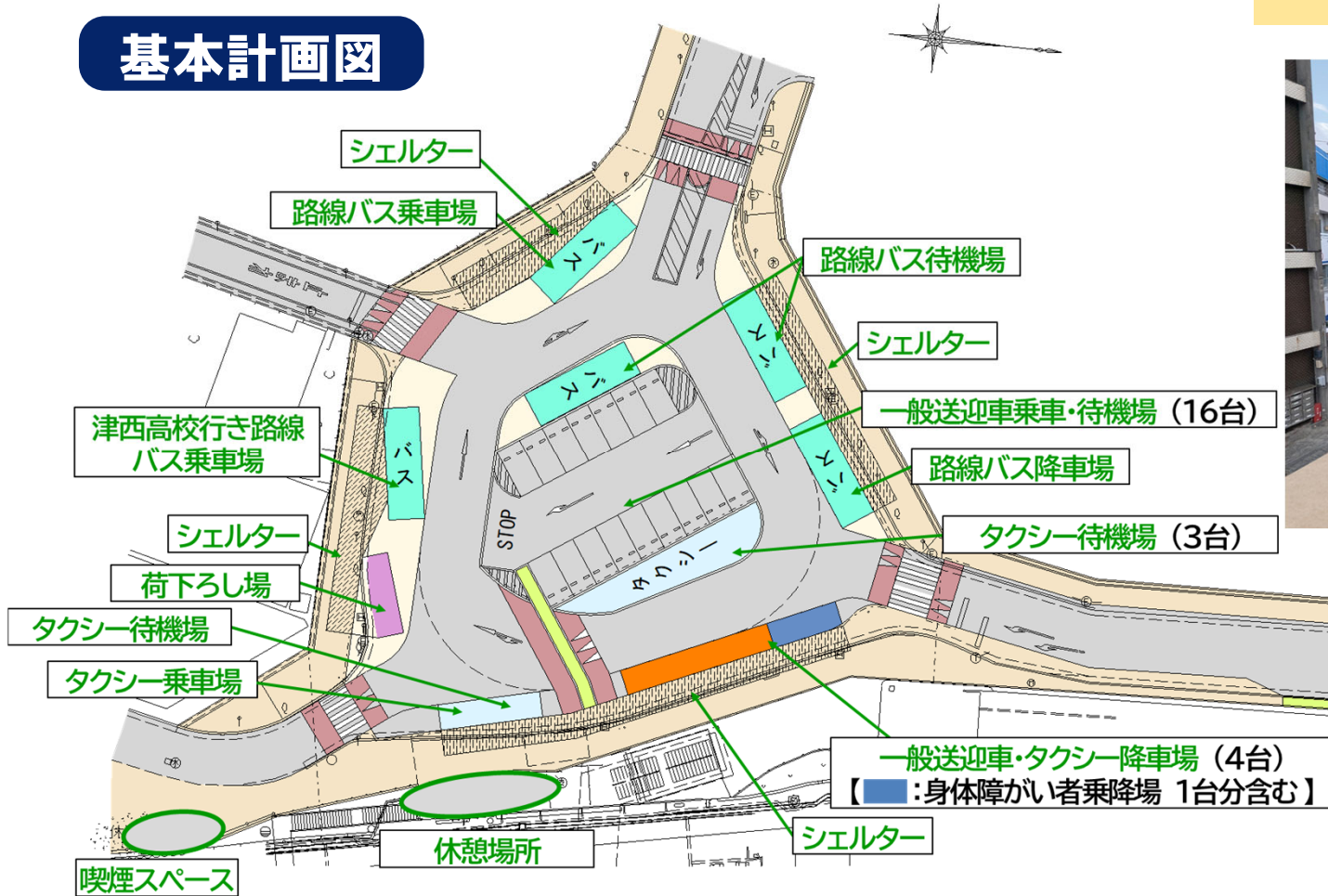
本市の都市拠点である津駅周辺地区のきめ細やかな街路空間づくりを戦略的に進めるため、津駅周辺基盤整備の方向性(ビジョン)をもとに策定予定

2 津駅西口駅前広場再整備①

◆ 津駅西口駅前広場基本計画(令和7年3月策定)を踏まえ、令和7年7月から詳細設計に着手

国土交通省 都市局所管
「都市・地域交通戦略推進事業」を活用
(R7採択額 26,400千円)

基本計画図



津駅西口駅前広場の再整備イメージ

駅前広場の**混雑・危険の解消**により、駅利用者及び市民の皆様が**安全で快適に**御利用いただける広場空間となるよう再整備を進める

2 津駅西口駅前広場再整備②

◆ 津駅西口駅前広場再整備工事の工程を検討

施工順序

令和8年度

① 築山撤去



② 南側歩道部整備



③ 西側歩道部整備



④ 北側歩道部整備

令和9年度

⑤ 東側歩道部整備



⑥ 中央乗車・待機場整備



⑦ 舗装復旧(工事完了)

令和9年度末の
完成を目指す

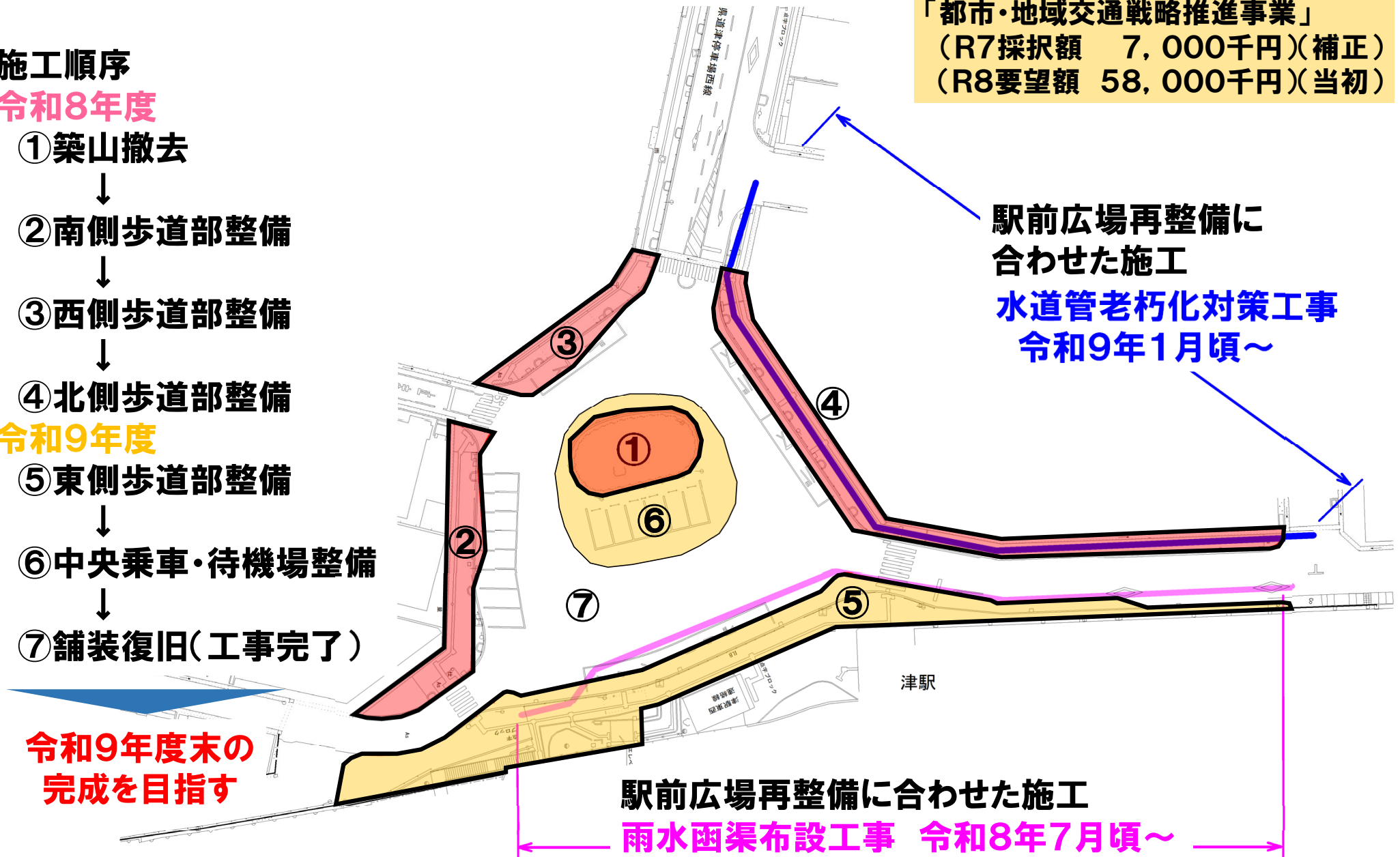
「都市・地域交通戦略推進事業」
(R7採択額 7,000千円)(補正)
(R8要望額 58,000千円)(当初)

駅前広場再整備に
合わせた施工

水道管老朽化対策工事
令和9年1月頃～

駅前広場再整備に合わせた施工

雨水函渠布設工事 令和8年7月頃～



3 津駅周辺整備に係る先導的な官民連携導入可能性調査①

◆ 津駅東口交通ターミナル上部空間への官民連携による施設整備の事業手法等の検討に向け調査を実施

国土交通省 総合政策局所管
「先導的な官民連携支援事業補助金」を活用
(R7採択額 10,527千円)

主な調査内容

◆ 市場性等の分析

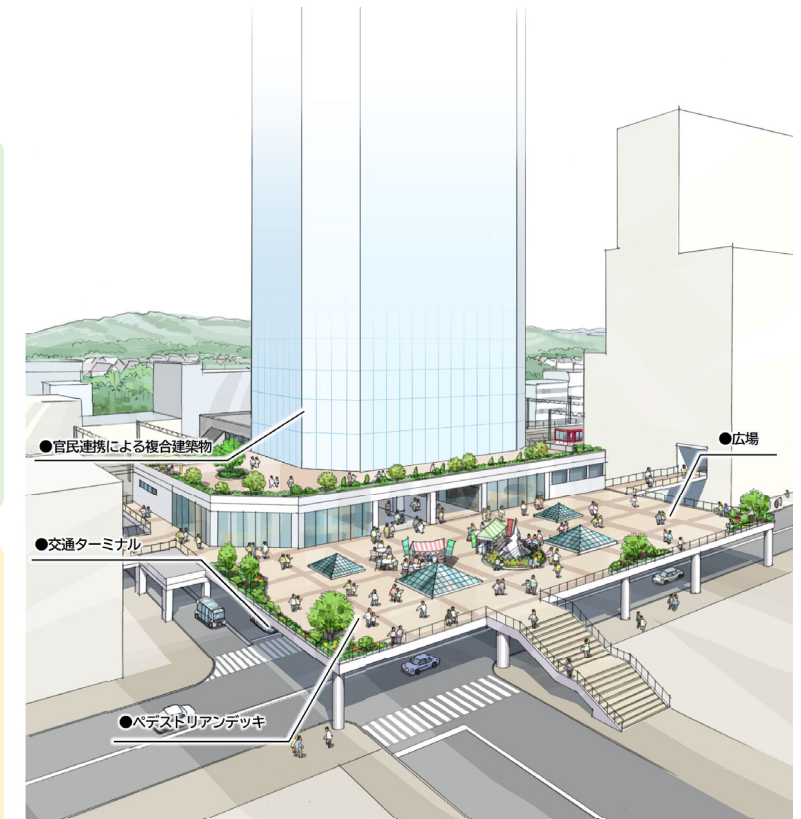
津駅東口駅前広場の**将来的な市場性・ポテンシャル**を分析

◆ サウンディング調査

(1) 交通ターミナル整備に合わせ、その**上部空間を活用した民間事業者主体による複合建築物整備の可能性**と、交通ターミナルを含む津駅周辺の**公共施設等のバンドリングによる一体的な管理運営の可能性**を調査

(2) 交通ターミナル上部空間活用に向けたスキーム等の検討

サウンディング調査を踏まえ、調査結果を整理するとともに、**事業者の選定に向けたスキーム及びスケジュール**を検討



■ 交通ターミナルと一体となった官民連携による複合建築物のイメージ

3 津駅周辺整備に係る先導的な官民連携導入可能性調査②

■ サウンディング調査の内容

第1回サウンディング (R7.10/23~10/30)

主な調査対象	◆デベロッパー、ゼネコン、地元企業を含む幅広い業種の事業者
主な調査内容	◆津駅周辺エリアの事業への関心、ポテンシャル ◆導入機能や規模、範囲、権利関係に対する意見
サウンディングから 見えてきたこと	◆商業、業務(オフィス)、宿泊、公共公益、居住施設に導入の可能性あり ◆特に、商業施設の高いニーズを確認

第2回サウンディング (R8.1/15~2/25)

主な調査対象	◆事業の要となるデベロッパー、初回サウンディングで関心を示した事業者				
主な調査内容	◆導入機能や先行するバスタ事業箇所の事業手法・スキーム案を踏まえた評価提案 <table><tr><td>PFI事業 (新潟)</td><td>市街地再開発事業と交通ターミナルの連携事業 (札幌、神戸三宮)</td><td>※ LABVによる事業と交通ターミナルの連携事業</td><td>民間事業と交通ターミナルの連携事業 (呉)</td></tr></table> ◆事業参画に向けた条件、課題の把握	PFI事業 (新潟)	市街地再開発事業と交通ターミナルの連携事業 (札幌、神戸三宮)	※ LABVによる事業と交通ターミナルの連携事業	民間事業と交通ターミナルの連携事業 (呉)
PFI事業 (新潟)	市街地再開発事業と交通ターミナルの連携事業 (札幌、神戸三宮)	※ LABVによる事業と交通ターミナルの連携事業	民間事業と交通ターミナルの連携事業 (呉)		

※地方公共団体等が土地等の公有資産の現物出資、民間事業者が資金出資を行って設立する官民共同事業体

3 津駅周辺整備に係る先導的な官民連携導入可能性調査③

2回のサウンディング調査の結果

各事業手法・スキームの評価の観点

民間裁量の拡大

借地への対応

整備・運営の一貫性

行政財産への対応

定性評価から見えてきたこと

- ◆駅前広場は公共性の高い敷地であり、民間への売払は望ましくないことから、借地とすることが望ましいが、不動産の流動性の低下が大きな障壁とならない手法が望まれる。
- ◆駅前広場は市有地が含まれていることから、行政財産の貸付が可能となる事業手法とする必要がある。
- ◆それぞれの事業手法の特徴を検証し、津駅周辺に適合する手法を整理する必要がある。
- ◆交通ターミナル及びその上部空間からなる複合建築物は、津駅東口駅前広場空間全体の施設配置計画に大きな影響を与えるため、早期に施設概要を示す必要がある。

令和8年度

行政の役割を明確にし、津駅に適合する事業手法を定めた上で、駅前広場が持つポテンシャルを参入意欲の高い民間事業者に示しながら対話を継続することで、より具体的な事業条件やリスク分析等について検証を行う。

【R8予算計上 22,000千円(先導的官民連携支援事業補助金要望額20,000千円)】

今後のスケジュール

事業内容	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
① 津駅周辺基盤整備推進に係る各種計画への反映	<ul style="list-style-type: none"> ● 7月 ビジョン策定 ● 12月 立地適正化計画改訂 ● 1月 地域公共交通計画策定 ● 3月 地区交通戦略策定(予定) 			
② 津駅西口駅前広場再整備	<p>詳細設計</p>	<p>再整備工事</p>		<ul style="list-style-type: none"> ● 4月 駅前広場供用開始
③ 津駅東口交通ターミナル上部空間活用等検討	<p>サウンディング調査 上部空間活用 スキーム構築</p>	<p>民間事業者との継続的な対話、事業公募に向けた事業条件(案)の検討</p>	<p>必要な調査を行い 公募準備・事業者公募</p>	
津駅東西自由通路整備検討	<p>鉄道事業者との協議・調整・設計</p>			

第3回 津駅周辺道路空間再編検討委員会

シェアサイクル実証実験
津駅周辺の公共自転車等駐車場の再整備

令和8年3月16日
津市

◆ 実験の目的

交通拠点である津駅を中心として、シェアサイクルを実験的に導入することで、津駅からのラストワンマイルの移動手段の確保と回遊性向上の可能性を検証

将来的な津駅の**交通結節点機能の強化**につなげる

実験期間

令和7年4月1日(火)から令和8年3月31日(火)まで

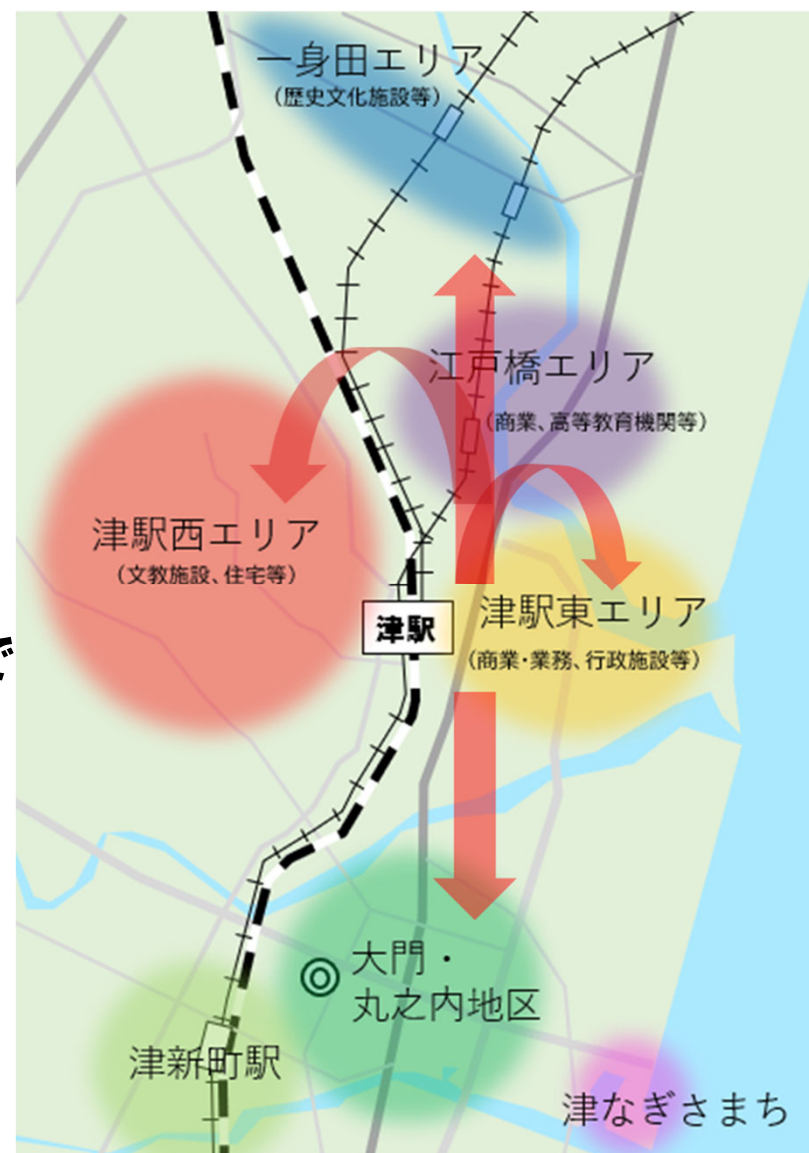
配置車両

電動アシスト自転車 55台、電動キックボード 25台
合計80台

利用料金

基本料金50円+15円/分 (税込)

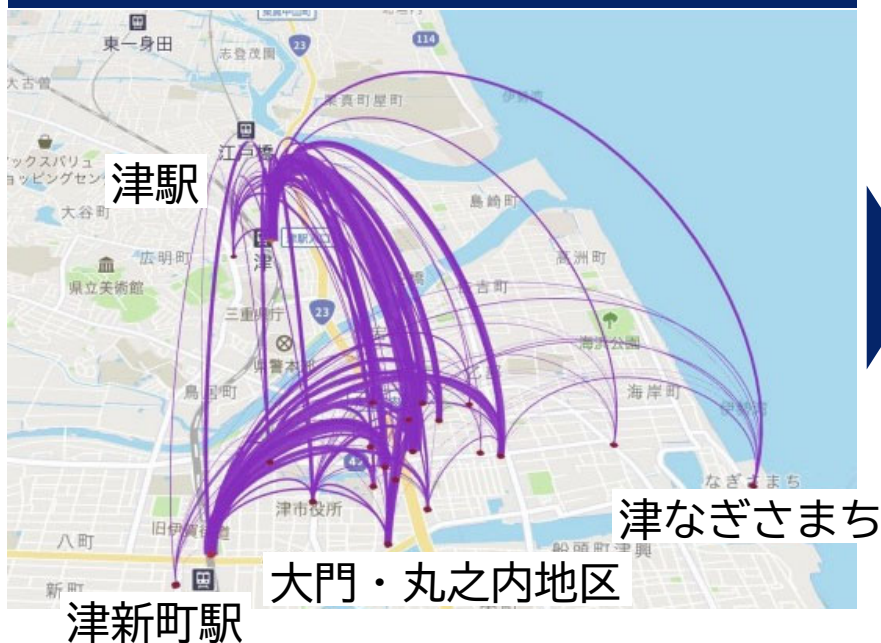
実施エリア



◆シェアサイクルの利用の傾向

令和6年度にエリアプラットフォームが実施した大門・丸之内地区内の回遊性向上と各交通拠点とのアクセス性向上を目指す取組から、令和7年度からは、津駅を中心として車両台数とエリアの拡大を行ったことで、移動方向が全方向に展開し、移動総量が増加

令和6年度の移動状況
(令和6年8月～令和7年3月)



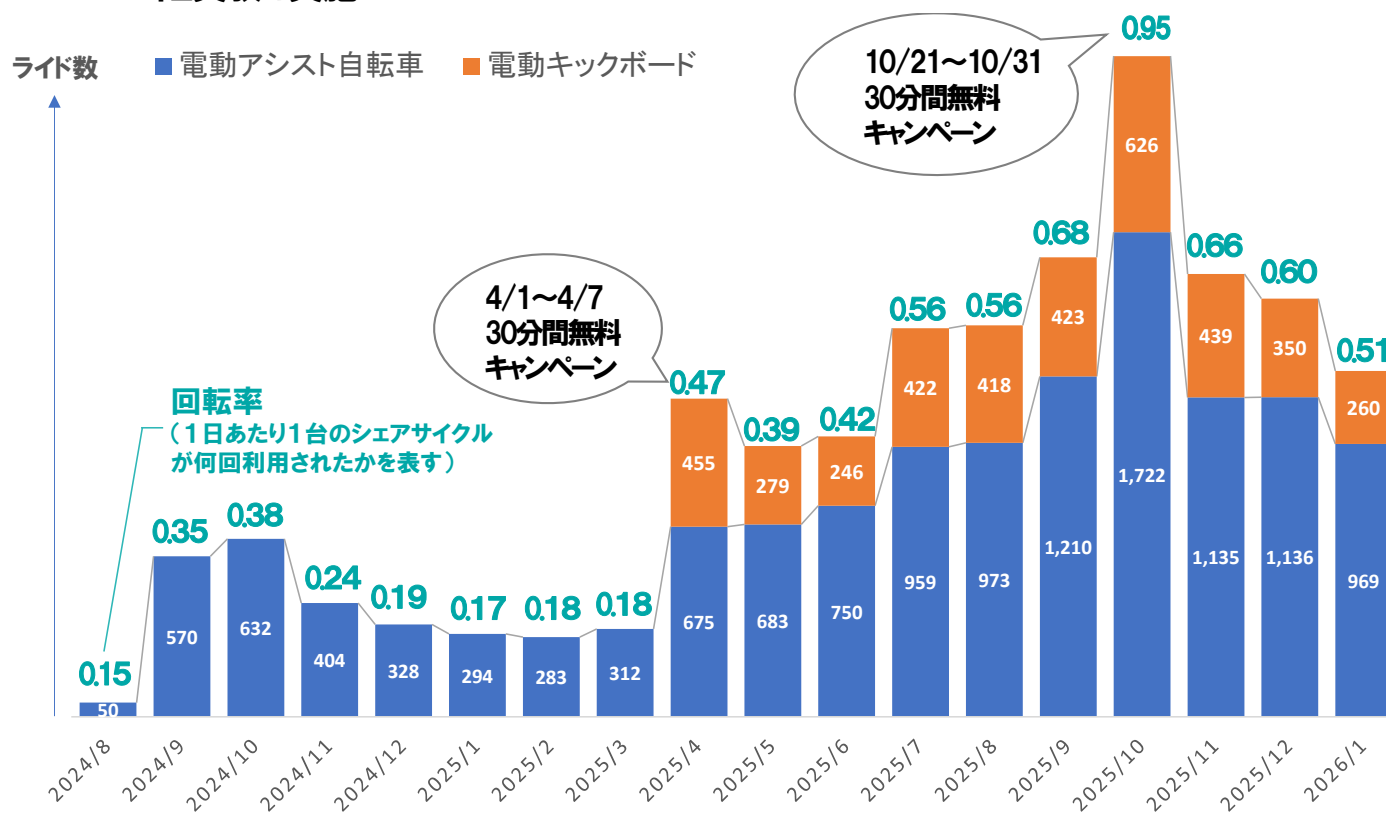
令和7年度の移動状況
(令和7年4月～令和8年1月)



◆ ライド数・回転率の推移

← エリアプラットフォームにおいて 大門・丸之内地区を中心に実証実験を実施 →

津市において、津駅を中心として エリアを拡大し、実証実験を実施 →



傾向

◆ 昨年4月、月平均 **0.47**であった回転率は10月には**0.95**になるなど上昇傾向にあり、6月下旬以降は回転率**0.8**を超える日、9月以降は**1.0**を超える日も確認

◆ 昨年10月の総ライド数は昨年4月と比較して約**2.1倍**、令和6年10月と比較して**3.7倍**

	R6. 8~R7. 3	R7. 4~
料金	200円/10分 以降15円/1分(税込)	基本料金50円+15円/1分(税込)
モビリティ	電動アシスト自転車	電動アシスト自転車、電動キックボード

◆ 利用ニーズに合わせて新たにポートを増設

利用の多い**津駅西方面**、**若者の利用が多い場所**、**商業施設**に設置し利便性向上と利用増へ

- 旭美容専門学校 8/29開設
- 津偕楽公園 10/2開設
- マルヤス山の手店 8/29開設
- セントリバーヒルズ 江戸橋 11/13開設
- 三重高等自動車学校 9/30開設
- MieMu西 8/29開設
- ベーシッカー身田店 8/29開設

◆ 安全啓発と普及への取組

① 津駅前における安全啓発(4月1日)

- ◆ 津駅を中心としたシェアサイクル実証実験のスタートに合わせて、**三重県警察本部・津警察署・LUUP**と協力し、電動キックボード・電動アシスト自転車を安全にご利用いただけるよう、津駅前における安全啓発活動を実施



津駅前における安全啓発の取組(4/1)



秋の高虎楽座に合わせた安全指導・試乗会(11/1)

② 秋の高虎楽座に合わせた安全指導・試乗会(11月1日)

- ◆ 秋の高虎楽座に合わせて**三重県警察本部・津警察署・LUUP**と協力し、安全指導、電動キックボード・電動アシスト自転車の試乗等を実施
- ◆ アンケートで 93%(78人)がシェアモビリティを利用したいと回答

③ 三重短期大学における若者への利用促進(12月7日)

- ◆ 20代の若者へシェアサイクルの利用促進を図るため、三重短期大学の学園祭に参加し、学生を対象としたシェアサイクル試乗会を実施

◆ 令和8年度以降の進め方

さらに車両台数、ポート数を増加して、将来的には**民間事業者主体による自主事業化を目指す**

(令和8年度当初予算計上予定 15,840千円)

		R7年度	R8年度
ポート数		46箇所	75箇所程度へ増
車両種別	電動自転車	55台	100台程度へ増
	電動キックボード	25台	50台程度へ増

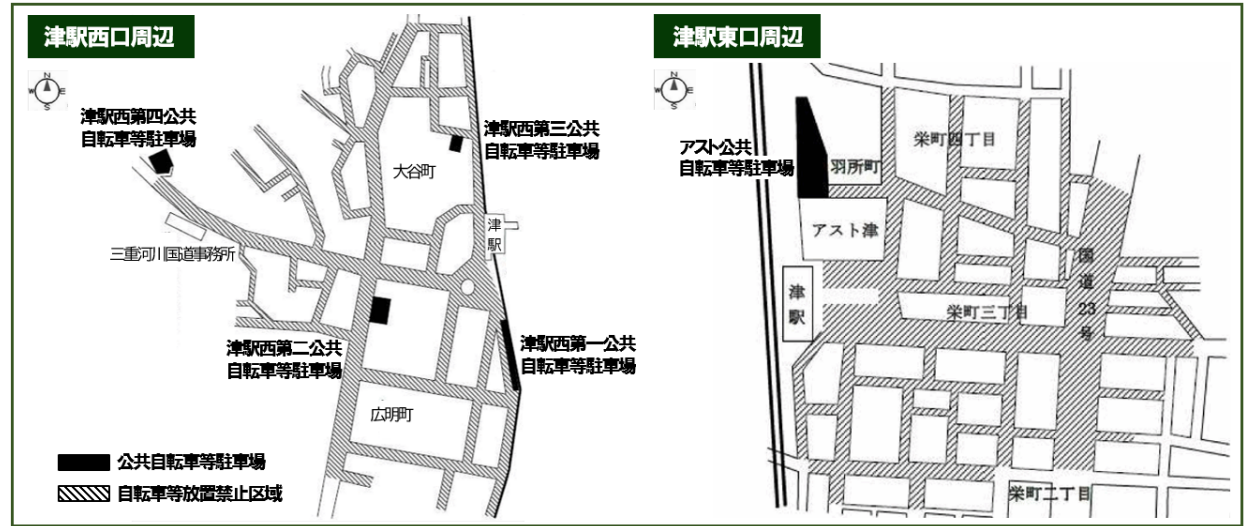


◆ 今後のスケジュール

事業内容	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
シェアサイクル運営	ラストワンマイルの移動手段確保と回遊性向上の可能性検証	さらに車両台数とポート数を増加し利便性向上と利用増へ		民間主体による自主事業化へ

◆ 公共自転車等駐車場の状況と再整備のニーズ

法に基づき公共自転車等駐車場を設置するとともに、自転車及び原動機付自転車の放置禁止区域を指定



1 駅利用者・市民の意見

- 令和6年度「津駅西口駅前広場再整備に対する意見募集」において、「サイクルラックの設置による自転車等の整序化や自転車等駐車場の有料化が必要」との意見あり

2 事業者サウンディング

- 令和6年度に津市が実施した調査において、「津駅周辺の公共自転車等駐車場を一体的に再整備し、有料化することで、官民連携による事業展開が可能」との意見あり

津駅西口駅前広場の再整備に合わせ、津駅周辺の公共自転車等駐車場を一体的に捉えた官民連携手法の導入による再整備を検討

◆ 津駅周辺の公共自転車等駐車場における課題

1 津駅西口周辺における利用の偏り

- 津駅西口から最も近い津駅西第一公共自転車等駐車場では、駐車率が140%と収容可能台数を大きく上回る自転車等が乱雑に駐車され、通行の妨げとなっている
- 津駅西口の他の公共自転車等駐車場は、駐車率が50%を下回り、利用に偏りが生じている



2 バイク駐車場の整備

- 市民からは、自動二輪車(バイク)利用者増加に伴うバイクの駐車場整備の要望が寄せられている
- 国土交通省からは、慢性的な自動二輪車の駐車場不足を解消する観点から、自転車駐車場における自動二輪車の受入れが推進されるよう、通知が発出されている

津駅周辺ではアスト公共自転車等駐車場(屋外部分)で令和7年10月1日から試行的に、駐車対象を「総排気量125cc以下」等に拡大しているが、全排気量のバイク駐車場の整備が求められている

◆ 公共自転車等駐車場の再整備の方向性と内容

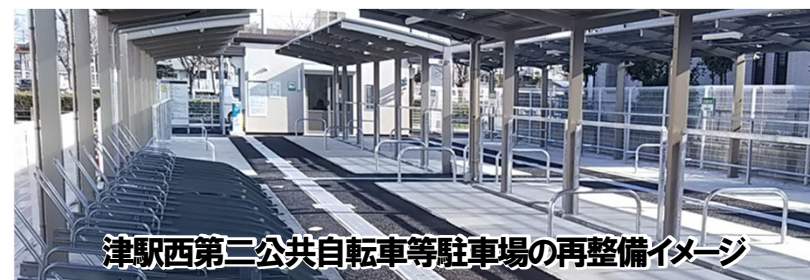
利用者にとって**安全性**や**利便性**が高く、より**快適**な利用につながる
適正に**管理**された有料公共自転車等駐車場の再整備

方向性

- 安全性や利便性が高く、より快適な利用環境に
- バイク駐車場の整備など多様なニーズに対応
- 官民連携による事業展開を見据え、津駅周辺の公共自転車等駐車場を一体的に整備

具体的な内容

- 整序化を図るためのサイクルラックを設置
- 一部の公共自転車等駐車場へ新たにバイク駐車場の整備
- 自転車等及びバイクの利用区分を定期利用と一時利用に分けて再整備
- 利用者が安心して利用していただけるよう、防犯カメラや照明灯を設置



◆ 各公共自転車等駐車場の再整備の内容等

	料金区分	利用区分	駐車可能台数	自転車等		バイク		主な整備施設等
				自転車	原動機付自転車	125cc以下	125cc超	
津駅西第一公共自転車等駐車場	有料	一時	140台程度	○	—	—	—	サイクルラック、精算機、屋外照明、防犯カメラ等、巡回管理等
津駅西第二公共自転車等駐車場	有料	定期	300台程度	○	○	○	—	サイクルラック、精算機、屋外照明、防犯カメラ、屋根、バイク駐車場、巡回管理等
		一時		○	○	○	—	
津駅西第三公共自転車等駐車場	有料	定期	100台程度	○	—	—	—	屋外照明、防犯カメラ、巡回管理等
津駅西第四公共自転車等駐車場	無料	一時	300台程度	○	○	—	—	現行のとおり (サイクルラック、屋外照明)
アスト公共自転車等駐車場	有料	定期	740台程度	○	○	○	○	サイクルラック、精算機、屋外照明、防犯カメラ、屋根、バイク駐車場、管理人室等
		一時		○	○	○	○	

※定期利用へのサイクルラック設置は民間事業者と協議

公共自転車等駐車場の再整備検討⑤

◆ 再整備の方法

プレサウンディング調査や過去の整備事例を踏まえ、
津駅周辺公共自転車等駐車場についても**BOT方式**により再整備

※

※民間事業者が施設を建設し、維持管理及び運営し、
事業終了後に公共に施設所有権を移転する方式。

◆ 事業者選定の方法

適切な手続と競争性を確保しながら、透明性の高い進め方が必要

事業者の公募

津市ホームページ上で参入可能な民間事業者を募集し、参入の意向を確認した上でサウンディング調査を実施

津市自転車等駐車対策協議会の開催

交通事業者、道路管理者、公安等で構成する協議会において、再整備の考え方、内容、事業方式などについて確認

事業者を選定

◆ 今後のスケジュール

事業内容	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
津駅周辺の公共自転車等駐車場の再整備		民間事業者募集 民間事業者選定	民間事業者による詳細設計 民間事業者による再整備工事	1月 民間事業者による運用開始