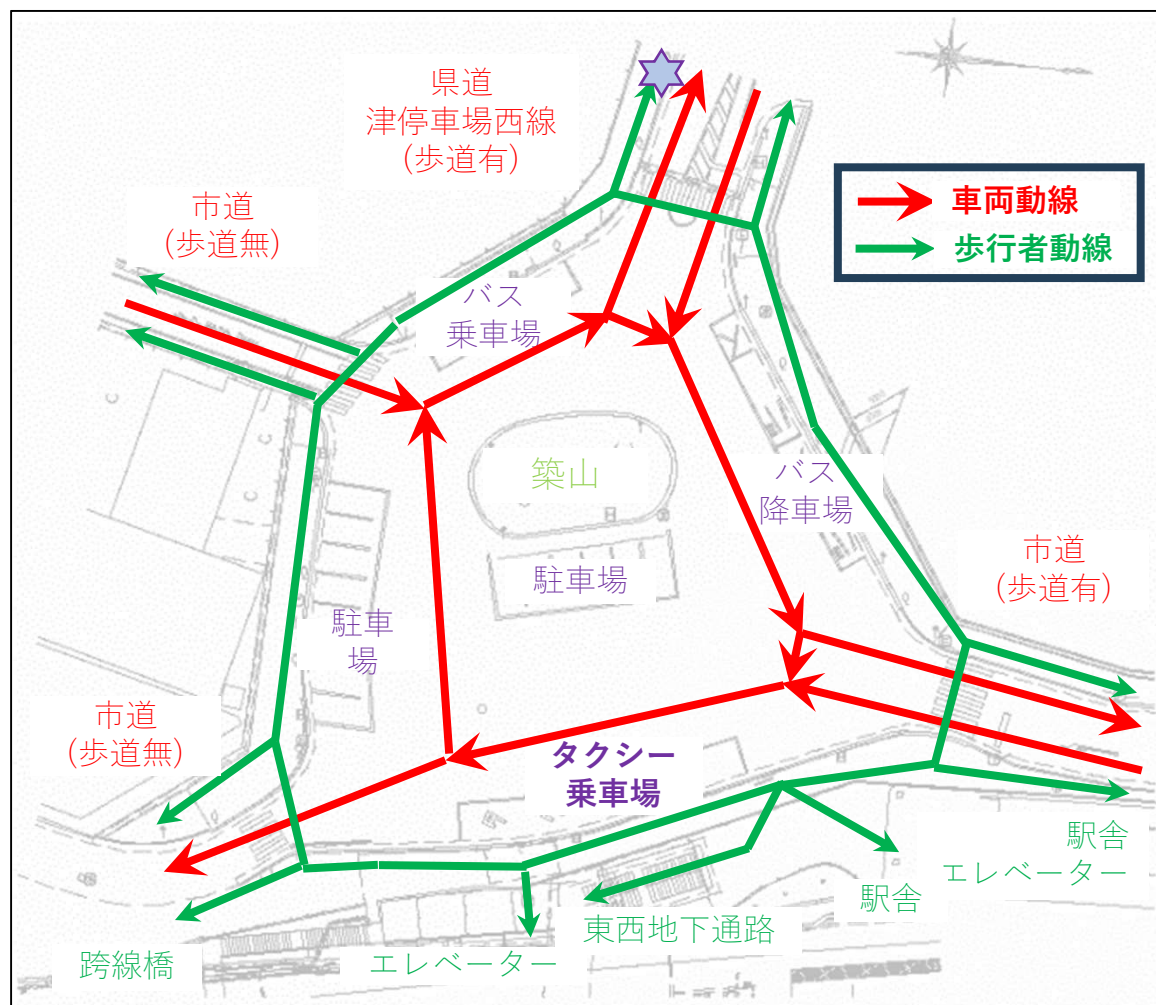


津駅西口駅前広場再編の 基本方針について ～基本方針の決定～

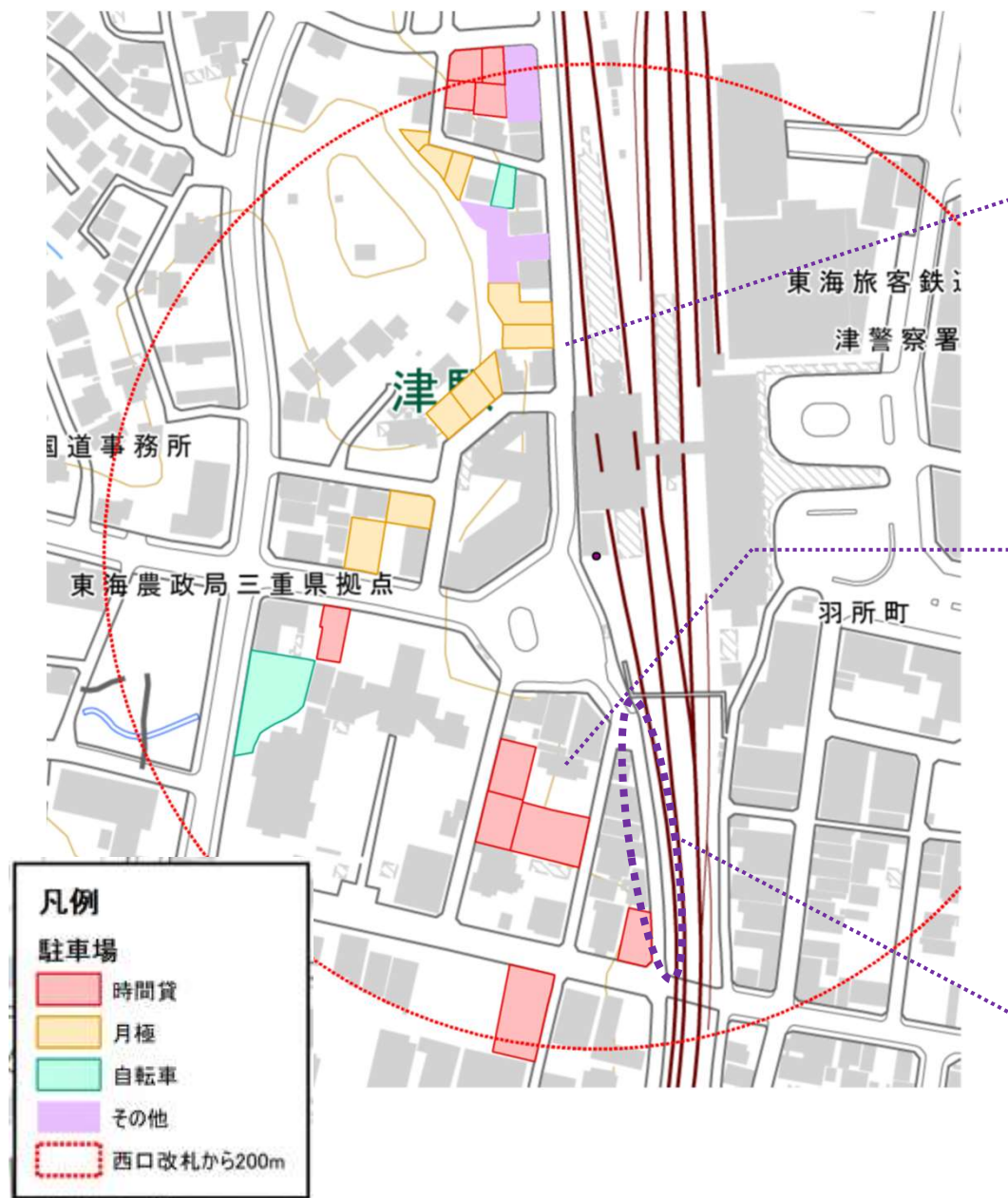
1-1. 津駅西口駅前広場の状況



施設	規模	内容
バス乗車場	1ヶ所	1台停車
バス降車場	1ヶ所	2台並列
タクシー乗車場	1ヶ所	4台並列
駐車場	14台分	コインパーキング
車道		築山中心に一方通行
歩道		広場の周囲
築山	1ヶ所	
跨線橋(歩道橋)	1本	通行止め
EV	1ヶ所	地下通路に接続
地下通路	1本	
☆ スクールバス乗車場	1ヶ所	県道津停車場西線

※広場外

1-2. ロータリー周辺地域の状況

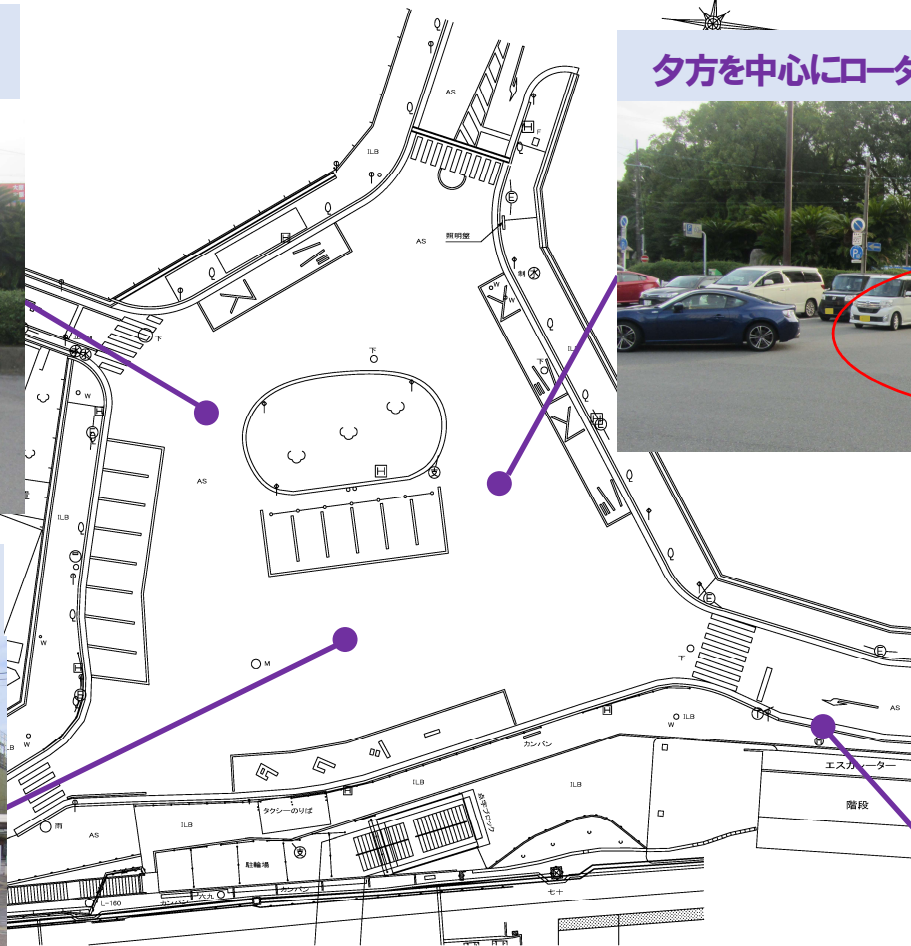


1-3. 津駅西口駅前広場ロータリー内等の実態

津駅西交差点の渋滞の列が
ロータリー内まで伸びている



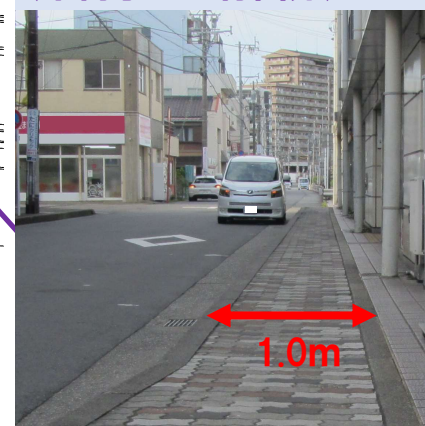
バスがダイヤ調整のため停車



夕方を中心にロータリー内に無秩序に車両が滞留



駅舎エレベーターからロータリーへの歩道幅員が狭い
(車椅子の通行困難)



2. 交通量調査実施

【実施日】 令和4年11月8日 (火)

この横断歩道で7:50~8:00に
約15人/分が横断しバス停方向
(スクールバス含む)へ

※) 【G】の先にスクールバス乗り場

【自動車】
流入量は北・西・南の各方向で
ほぼ均等、流出量は西方向主体

	北流入	北流出	南流入	南流出	西流入	西流出
7~8時	116	31	63	64	121	223
8~9時	99	81	67	55	113	160
17~18時	87	45	159	33	110	256
18~19時	127	50	130	55	164	264
19~20時	51	39	71	21	105	186
20~21時	54	31	55	24	99	163

【歩行者】

駅舎から西方向(学校等)、南
方向(県庁等)の交通量が多い

	A	B	C	D
7~8時	80	2395	262	23
8~9時	158	2229	202	19
15~16時	112	545	248	11
16~17時	60	1043	289	19
17~18時	143	1209	302	64
18~19時	256	1109	232	71
19~20時	111	849	137	120
20~21時	83	493	96	46
	E	F	G	H
7~8時	1239	450	37	612
8~9時	531	349	68	822
15~16時	453	60	31	125
16~17時	627	205	32	210
17~18時	472	162	47	497
18~19時	409	190	52	416
19~20時	364	124	34	440
20~21時	114	72	39	434

この横断歩道で7:50~8:00に
約68人/分が横断

3. WEBアンケート実施

■実施概要

【期間】 令和5年1月11日(水)～1月24日(火)

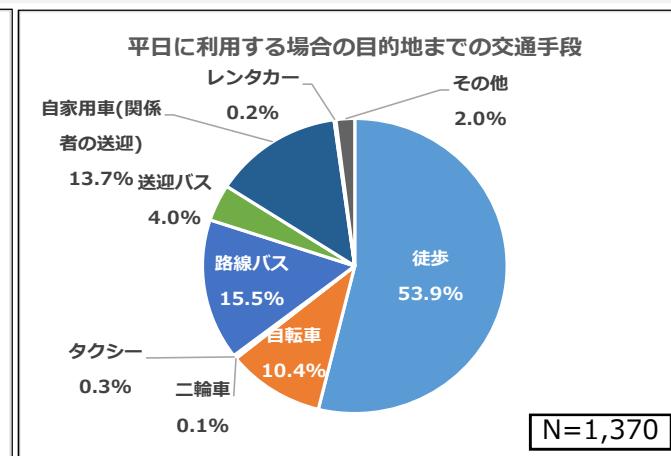
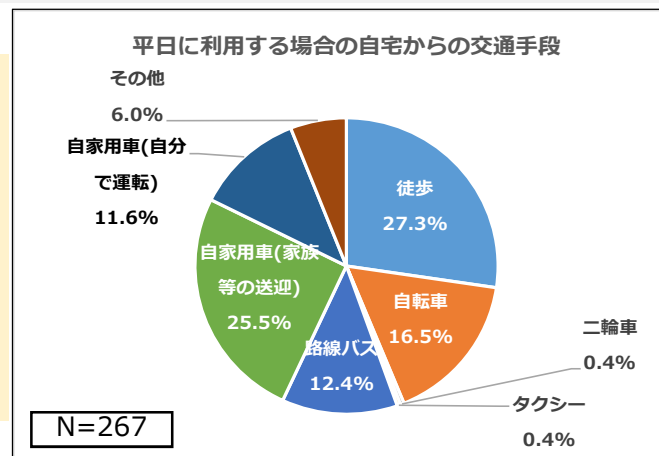
【実施方法】 津駅西口利用者にQRコードを記載したチラシを配布し、スマートフォン等で回答いただいた。

【回答者数】 2,144人(WEBによる回答は2,089人、補足的に実施した聞き取り調査の回答者数55人を含む)

➤ 自宅から津駅の交通手段は徒歩が約27%、自家用車送迎が約26%

➤ 津駅から目的地への交通手段は、徒歩が約54%

※いずれも平日

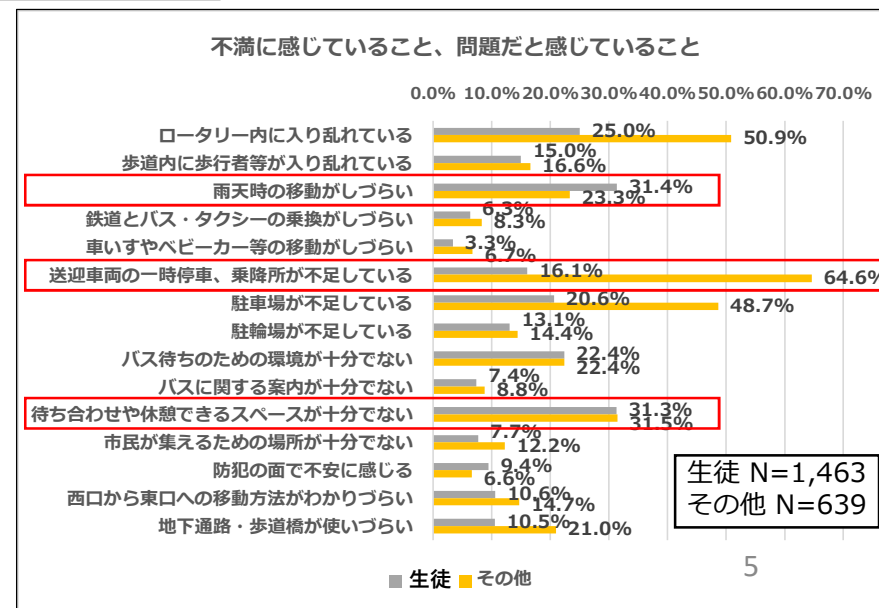


➤ 回答者の過半数は生徒(高校生以下)

➤ 生徒は雨天時の移動がしづらいとの意見が最も多い(約31%)

➤ その他(生徒以外)では送迎者の一時停車、乗降場所が不足しているとの回答が最も多い(約65%)

➤ 待ち合わせや休憩できるスペースが十分でないとの回答は、生徒、その他とも比較的多い(約31～32%)



4. 課題等の整理

■ 前提条件

- 鉄道とバス・タクシーの乗継利便性は現状から損なわない **B-3**
- 駅舎エレベーターを起点とした各所へのバリアフリー動線確保 **B-4**
- 大谷踏切拡幅事業との整合を図る **A-2**
- ロータリー内の駐車場及び築山は撤去可能

■ 立地特性

- 駅周辺には低・未利用地が存在 **C-2**
- ロータリーに面する建築物の多くが築50年以上経過 **C-3**
- 駅周辺には民間のコインパーキングが一定数存在、月極駐車場は駅西北側に多い **C-2**

■ WEBアンケートで明らかになった市民意識

- 送迎車両の待機場所及び乗降場所の拡充 **B-2**
- 雨天時における歩行空間の快適性確保 **B-4**
- 快適なバス・タクシー乗降場の確保 **B-3**
- 待合せや休憩等のオープンスペース確保 **C-4**
- 駐車場の拡充 **C-2**

■ 交通特性(交通量調査等による)

- ロータリー内の流入量は北・西・南の各方向からほぼ均等であるが、流出量は西方向(県道方向)が多い **B-1**
- 駅周辺の駐輪場は、駅舎に近い第一駐輪場が容量を超過しているが、その他の駐輪場は余裕あり **C-1**
- 歩行者交通量は駅舎から西方向(県道方向)が最も多く(特に生徒)、南方向(県庁方向)にも一定数あり **B-1**

■ 調査等で明らかになった問題点

- 津駅西口の利用実態を踏まえると、駅前広場は送迎車等駐車場機能を除いても3,000m²以上必要(現状：約2,750m²) **A-1**
- ロータリー内に無秩序に車両(バス含む)が滞留 **B-2**
- 本来の駅利用の車両以外に、周辺施設(学習塾等)の利用を目的とした車両が滞留 **C-1**
- 路線バス以外に企業や学校の大型の送迎車両による乗降が発生 **C-1**
- 自転車や歩行者がロータリー内を無秩序に横断 **B-2**
- 津駅西交差点の渋滞の列がロータリー内まで発生 **B-1**
- 線路沿いの駐輪場(津駅西第一)が屋根も無く無造作に駐輪されており、景観を損ねている **C-1・C-2**
- 歩道幅員が十分に確保できていない箇所あり(駅舎エレベーター付近等) **B-4**

■ 津駅西口広場における課題

A-1.喫緊の課題解決と中長期的なまちづくりの切り分け

A-2.実施中のプロジェクトとの整合

B-1.交通実態(送迎車及び歩行者)を踏まえた交通流の秩序化

B-2.各交通特性を踏まえた乗降場所及び動線設定

B-3.快適かつ利便性の高いバス・タクシー乗降場の確保

B-4.バリアフリーや歩行者交通量を踏まえた適切な歩道幅員

C-1.自転車駐輪需要、自動車交通量、大型送迎車両のコントロール

C-2.駐車場も含めた低未利用地の積極的活用

C-3.ロータリー周辺地域を巻き込んだまちづくり

C-4.にぎわい創出や交通流秩序化のための仕組みづくり

5. 課題と津駅西口駅前広場再編の基本方針の対応

■ 津駅西口広場における課題

A-1.喫緊の課題解決と中長期的なまちづくりの切り分け

A-2.実施中のプロジェクトとの整合

B-1.交通実態(送迎車及び歩行者)を踏まえた交通流の秩序化

B-2.各交通特性を踏まえた乗降場所及び動線設定

B-3.快適かつ利便性の高いバス・タクシー乗降場の確保

B-4.バリアフリーや歩行者交通量を踏まえた適切な歩道幅員

C-1.自転車駐輪需要、自動車交通量、大型送迎車両のコントロール

C-2.駐車場も含めた低未利用地の積極的活用

C-3.ロータリー周辺地域を巻き込んだまちづくり

C-4.にぎわい創出や交通流秩序化のための仕組みづくり

■ 津駅西口広場再編の基本方針

【基本方針1】即効性かつ連続性のある西口駅前広場の再編

①必要最小限の施工で最大限の効果を得られる対策

②大谷踏切拡幅や中長期的なまちづくりを見据えた連続性のある施策展開

【基本方針2】安全性と利便性を確保した交通流動の秩序化

(1)公共車両(バス・タクシー)と私的車両(送迎車等)の分離

①公共車両と私的車両の動線分離による交通の秩序化

②車両の流入出の傾向を踏まえた動線設定

(2)乗降場所及び歩行者動線の最適化

①送迎車両停車位置及び送迎車両乗降客の動線の秩序化

②バス乗り場の鉄道からの乗継に駅舎に近い位置への移設

③バス及びタクシー乗り場における必要な滞留空間の確保等による環境改善

④スクールバス乗り場移設によるロータリー北側歩道の交通量削減

⑤歩道幅員の拡幅によるバリアフリー動線の確保

【基本方針3】マネジメントの視点による駅前広場全体の最適化

①津駅西第一公共自転車等駐車場機能の低・未利用地への移設による自転車交通量の抑制

②自家用車の公共交通等他手段への転換によるロータリー内への流入抑制

③企業や学校のバス車両を用いた送迎車両の状況把握及び運営管理

④周辺施設管理者との協議実施のための組織設立

6. 津駅西口駅前広場再編の基本方針

方針 1 即効性かつ連続性のある西口駅前広場の再編

- 1 必要最小限の施行で最大限の効果を得られる対策
- 2 大谷踏切拡幅など中長期的なまちづくりを見据えた連続性のある施策展開

方針 2 安全性と利便性を確保した交通流動の秩序化

- 1 公共車両（バス・タクシー）と私的車両（送迎等）の分離
- 2 乗降場所及び歩行者動線の最適化

方針 3 マネジメントの視点による駅前広場全体の最適化

- 1 津駅西第一自転車等駐車場機能の低・未利用地への移設による自転車交通量の抑制
- 2 自家用車の公共交通等他手段への転換によるロータリー内への流入抑制
- 3 企業や学校のバス車両を用いた送迎車両の状況把握及び運営管理
- 4 周辺施設管理者との協議実施による賑わい創出