

津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）（案）について

1 背景

津駅周辺エリアは、行政・商業・業務・教育・文化・医療・福祉・交流などの多様で高次な都市機能が集積し、市民や来訪者が都市的サービスを楽しめる中心的な都市核であるとともに、複数の公共交通路線が乗り入れる重要な交通結節点となっています。

当該エリアでは、三重県による土地区画整理事業が昭和39年から津駅西側エリアにおいて、昭和43年からは津駅東側エリアにおいて進められるなど、土地の利活用が図られてきました。また、この動きに合わせて、津駅前広場を始めとする都市基盤について、同年に津駅の東西エリアを結ぶ連絡跨線橋（歩道橋）が、昭和48年に津駅西口駅前広場が、昭和50年に都市計画道路である津駅東西連絡線（地下道）が、さらに、昭和54年に津駅東口駅前広場及び県道津停車場線がそれぞれ竣工し、現在の津駅周辺空間が形成されました。

その後、半世紀が経過し、公共施設の老朽化への対応、津駅の東西エリアの分断の解消、津駅西側エリアの人口増加等に伴い生じている津駅西口駅前広場の混雑解消への対応など、様々な課題を抱えています。

このような中、令和2年5月20日の道路法改正を契機として、国、三重県及び本市の三者は検討を始め、令和4年3月に、三者による「津駅周辺道路空間の整備方針」（以下「整備方針」といいます。）を策定しました。

整備方針では、「公共交通の利便性の強化、浸水等の災害時の対応の強化」、「歩行者の賑わいや滞留機能の強化」、「東西連携の強化」及び「駅周辺の回遊性の強化」の4つの方針と合わせて、「ソフト・ハード一体となった取組の推進」を掲げており、本市は津駅西口駅前広場の整備に加え、令和5年8月には三重県との協議により津駅東西自由通路の整備を担うこととなりました。

国においては交通結節点の機能強化に向けた調査、いわゆるバスタプロジェクトの調査が進められ、三重県においても県道津停車場線における歩行者利便増進道路制度（ほこみち制度）の導入に向けた調査が進められています。

今後、国、三重県及び本市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に、これまで三者が実施した調査や実験等により把握してきた津駅周辺地区の特性や課題を踏まえ、津駅周辺地区において目指す将来像を示した「津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）」（以下「ビジョン」といいます。）を策定するものです。

2 津駅周辺道路空間の再編に向けた検討の経緯

(1) 津駅周辺道路空間検討会の設置（令和2年7月から令和3年3月まで）

ア 設置目的

令和2年5月に公布された道路法等の一部を改正する法律を踏まえ、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の様々な視点から、駅周辺の道路空間について検討を行うため設置。

イ 構成委員

行政関係者（三重県及び津市）

ウ 協議・検討内容

(ア) 経済界・交通事業者等からのヒアリング

(イ) 県民からの意見募集

(ウ) 津駅周辺空間の基本的な方向性の取りまとめ（令和3年3月29日）

(2) 津駅周辺道路空間検討委員会の設置（令和3年7月から令和4年3月まで）

ア 設置目的

津駅周辺空間の基本的な方向性を踏まえ、有識者、交通関係者、経済関係者及び行政関係者が、様々な立場や観点から幅広く意見交換等を行い、計画の具現化を図るため設置。

イ 構成委員

有識者、交通関係者（トラック、バス及びタクシー事業者）、経済関係者及び行政関係者（三重河川国道事務所、三重県及び本市）

ウ 協議・検討内容

(ア) 県道津停車場線の南北各1車線に交通規制を行う社会実験及び交通への影響調査

(イ) 道路空間利活用のアイデア募集

(ウ) 津駅周辺の現状、課題と対応方針の整理

(エ) 整備方針の策定（令和4年3月24日）

(3) 津駅周辺道路空間再編検討委員会の設置（令和4年7月から）

ア 設置目的

整備方針を踏まえ、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ため設置。

イ 構成委員

有識者、交通関係者（トラック、バス、タクシー及び鉄道事業者）、経済関係者及び行政関係者（三重河川国道事務所、三重県及び本市）

ウ 協議・検討内容

- (ア) 県道津停車場線及び栄町公園における賑わい創出の社会実験
- (イ) 津駅利用者に対するアンケート調査
- (ウ) 人流データ分析及び交通流動調査
- (エ) 県道歩道空間拡張の概略検討
- (オ) ビジョンの検討（津駅東口周辺まちづくり懇話会でも意見聴取）

3 ビジョン（案）の内容

(1) ビジョン（案）の構成

第1章 はじめに

第2章 津駅周辺の現状

第3章 津駅周辺基盤整備の基本理念、整備コンセプト

第4章 エリアの整備の方向性

第5章 今後の事業推進イメージ

(2) ビジョン（案）の概要

3－参考2のとおり

4 今後の取組

ビジョン（案）について、令和7年5月23日から同年6月20日までの間、駅利用者や市民の皆様に意見募集を行います。

市議会全員協議会や津駅周辺道路空間再編検討委員会での意見及び意見募集により寄せられた意見を踏まえ、ビジョン（案）の修正を行い、同年7月中旬に津駅周辺道路空間再編検討委員会にビジョンの最終案を報告の上、同月末にビジョンの策定及び公表を行います。

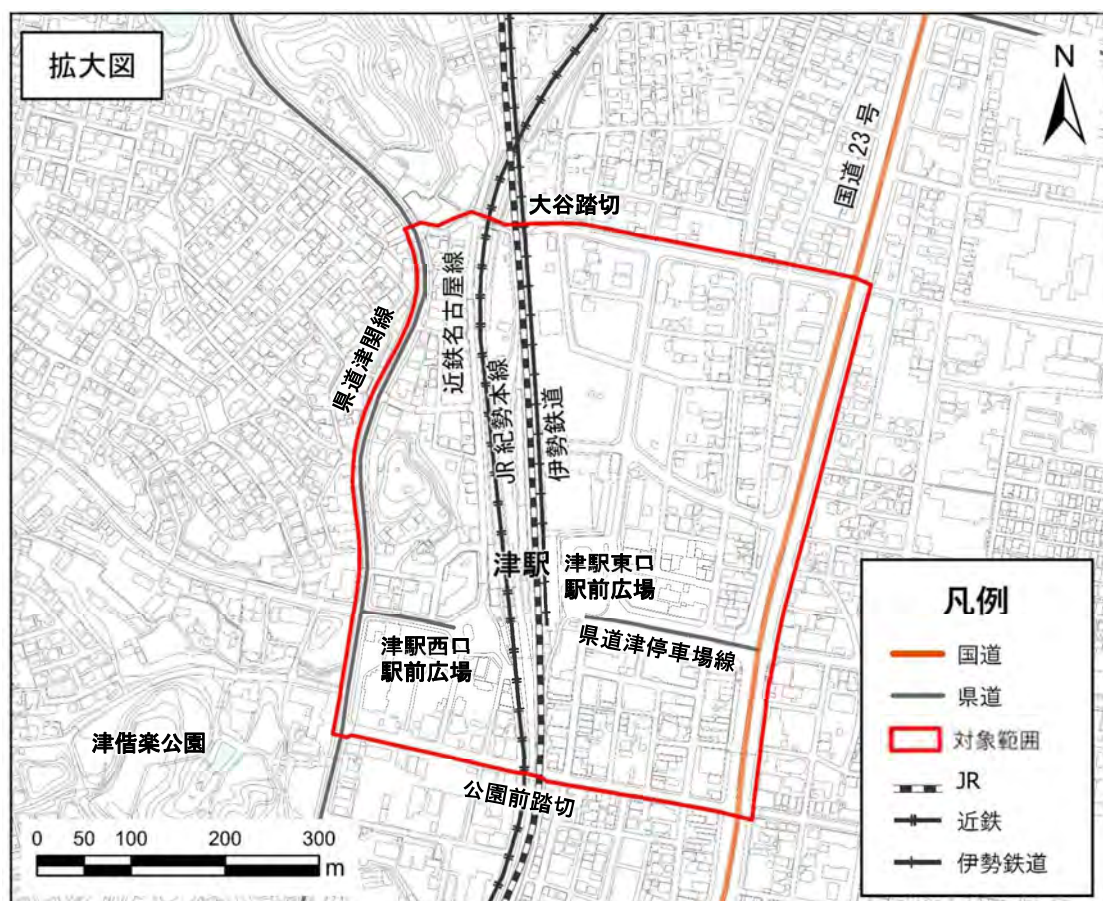
ビジョン策定後については、ビジョンに示す将来像の実現に向け、国、三重県及び本市の三者が連携しながら、ビジョンに基づき、それぞれの役割に応じた取組が早期事業化につなげられるよう、津駅周辺基盤整備の取組を深化させていきます。

津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）（案）の概要

1 計画の概要

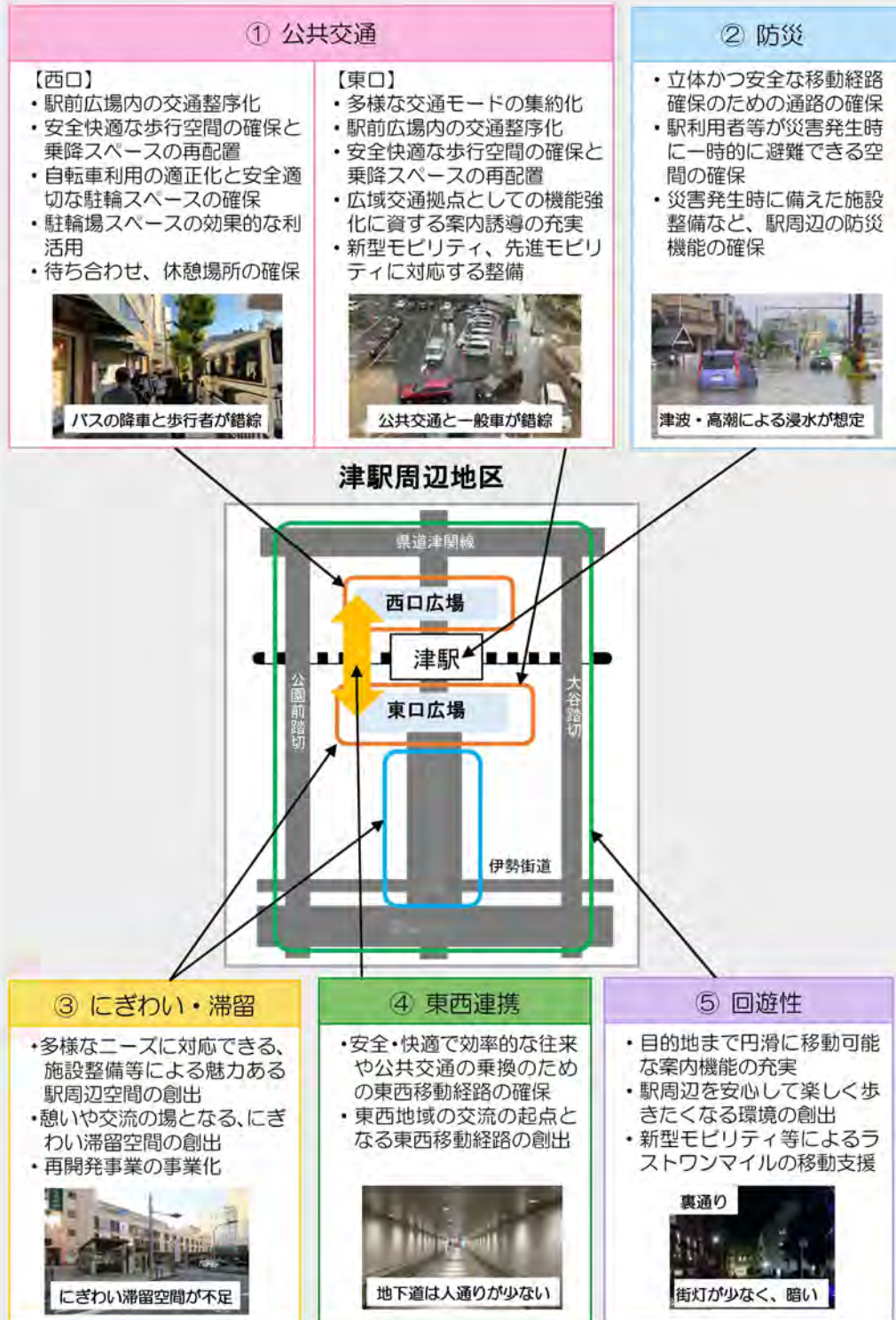
(1) ビジョンの対象範囲

駅前広場といった交通拠点を中心としつつ、今後、国、県及び本市が連携した津駅周辺基盤整備により、まちづくりの観点からその整備効果が及ぶと想定される下記の範囲（東西に近接する幹線道路（国道23号及び県道津関線）と、南北の踏切（大谷踏切及び公園前踏切）のある路線によって囲まれる範囲）をビジョンの対象範囲とします。



2 現状のまとめ

(1) 津駅周辺地区が抱える問題点の解消の視点



3 津駅周辺基盤整備の基本理念、整備コンセプト

(1) 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

(2) 整備コンセプト



整備を進めるに当たっては、公共交通、防災、にぎわい・滞留、東西連携、回遊性の視点に加え、駅前再開発等、官民連携による整備やマネジメント、ユニバーサルデザインの導入、スマートシティなどの交通やまちづくりと一体となったデジタル化の推進、カーボンニュートラルの実現に向けた取組、新型モビリティ（シェアサイクル、電動キックボード、カーシェア等）、先進モビリティ（自動運転、超小型モビリティ等）の活用等による津新町駅・大門・丸之内周辺等の近隣地域との連携、県内各都市との連携などを視野に入れながら、未来志向で新たな技術や仕組みを積極的に取り込み、継続的な進化を図っていきます。

(3) 課題の解決に向けた目標

課題①

公共交通

- ・多様な交通モードの集約化、駅前広場内の交通整序化
- ・安全快適な歩行空間の確保と乗降スペース再配置
- ・広域交通拠点としての機能強化に資する案内誘導の充実
- ・新型モビリティ、先進モビリティに対応する施設の確保

目標①

誰もが使いやすく快適に移動できる

駅周辺の**交通結節機能**の充実

課題②

防 災

- ・立体かつ安全な移動経路を確保するための新たな通路の確保
- ・駅利用者等が災害発生時に一時的に避難できる空間の確保
- ・災害発生時に備えた施設整備など、駅周辺の防災機能の確保

目標②

安全に利用でき、災害に強い空間をつくる

駅周辺の**防災機能**の確保

課題③

にぎわい ・ 滞 留

- ・県都の玄関口として、商業、業務、居住などの多様なニーズに対応できる、施設整備等による魅力ある駅周辺空間の創出
- ・憩いや新たな交流の場となる、にぎわい滞留空間の創出
- ・周辺土地利用を促進するための再開発事業の事業化

目標③

多様な人々が集い、都市拠点の魅力が向上する

官民連携による**にぎわい・滞留空間**の創出

課題④

東西連携

- ・駅東西を直結し、駅利用者が安全・快適かつ効率的な往来や公共交通の乗換が可能な東西移動経路の確保
- ・東西地域の交流の起点となるような東西移動経路の創出

目標④

東西の地域がつながり、交流が深まる

駅を中心とした**東西連携**の強化

課題⑤

回 遊 性

- ・駅利用者が目的地まで円滑に移動可能な案内機能の充実
- ・駅周辺を誰もが安心して楽しく歩きたくなる環境の創出
- ・新型モビリティ等によるラストワンマイルの移動支援

目標⑤

駅を拠点に、自然に人が集まる

駅とまちなかの**回遊性**の向上

4 津駅周辺の将来の利用イメージ

(1) 目標① 誰もが使いやすく快適に移動できる駅周辺の交通結節機能の充実 《「交通結節機能」の整備の方向性【東口】》

◆多様な交通モードの円滑な走行環境と交通ターミナルとしての強化を目指します。

- ・広域的な乗換需要への対応も含め、駅前広場内における多様な交通モード（路線バス・タクシー・一般車・高速路線バス・企業送迎バス等）の集約化及び動線の最適化による交通整序化を可能とする広域交通拠点としての機能強化に資する再整備を進めます。
- ・津駅周辺の文化施設・観光施設等、大門・丸之内地区、津なぎさまち等へのアクセス強化のためのラストワンマイルの移動支援（新型モビリティ等）や、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整備を進めます。

◆安全性の高い歩行空間と利便性の高い乗換機能の強化を目指します。

- ・歩行者が安全で快適に移動できる歩行空間の確保と、乗降スペース再配置のための再整備を進めます。
- ・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、デッキから周辺歩道に移動するためのペDESTリアンデッキの整備を検討します。
- ・広域交通拠点としての機能強化に資する案内誘導の充実に努めます。



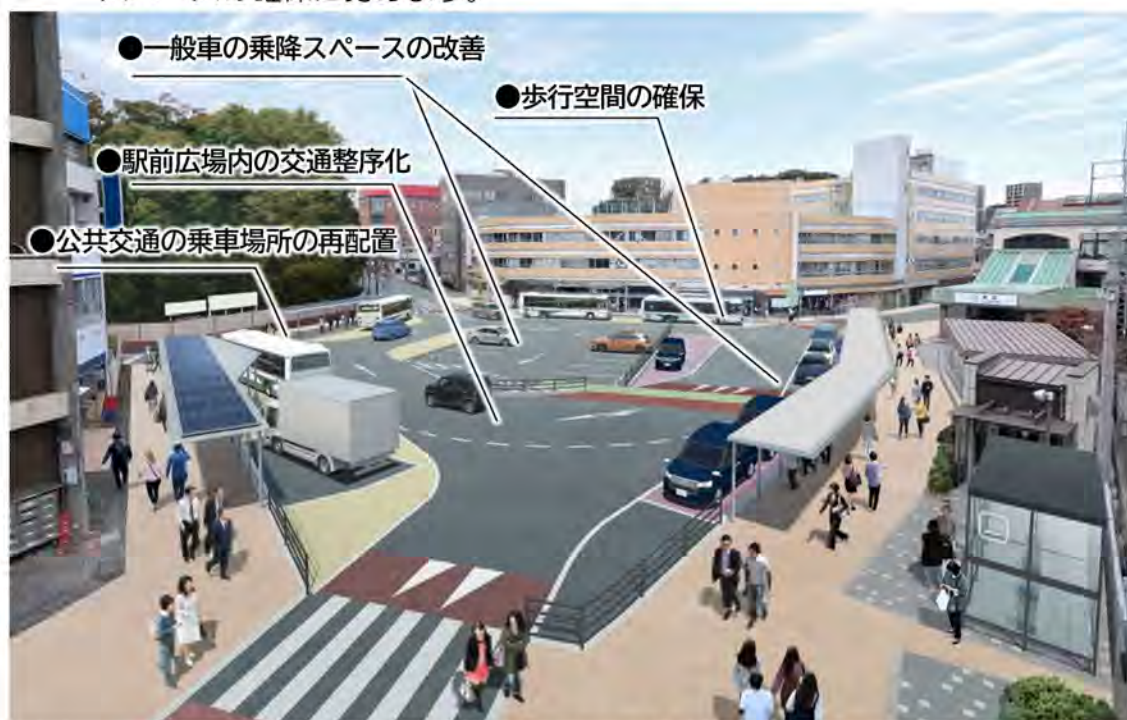
《「交通結節機能」の整備の方向性【西口】》

❖多様な交通モードの円滑な走行環境と交通ターミナルとしての強化を目指します。

- ・ピーク時における多様な交通（バス・タクシー・一般車等）による混雑緩和に向け、各交通の乗降場や進入ルートなどを調整し、駅前広場内の配置、動線を最適化し、安全性と利便性が確保できる再整備による交通整序化を図ります。
- ・一般車については、駅舎近くに降車専用の駐車場を設けるとともに、送迎時に短時間待機できるスペースを確保します。
- ・駐輪場機能の集約化、駐輪場スペースの利活用を進めます。
- ・自転車利用の適正化と、安全かつ適切な駐輪スペースの確保に努めます。

❖安全性の高い歩行空間と利便性の高い乗換機能の強化を目指します。

- ・歩行者が安全で快適に移動できる歩行空間の確保と、乗降スペース再配置のための再整備を進めます。
- ・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、東西自由通路から周辺歩道に移動するためのペDESTリアンデッキの整備を検討します。
- ・公共交通機関の連絡に伴い必要となる、公共交通機関利用者の待機・休憩スペースの確保に努めます。



■西口駅前広場の再整備イメージ

中長期的な取組

- 待ち合わせ・休憩場所の確保
- 新型モビリティ・先進モビリティに対応する整備
- ペDESTリアンデッキの整備

(2) 目標② 安全に利用でき、災害に強い空間をつくる駅周辺の防災機能の確保
《「防災機能」の整備の方向性》

- ❖ 災害発生時の一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間の確保を目指します。
 - ・ 高潮や津波による浸水が想定されている駅東側の防災機能向上に向け、浸水時に駅利用者等が安全・安心に駅東西を移動できる避難経路の確保に資する東西自由通路の整備を進めます。
 - ・ デッキ構造による空間創出も視野に、再整備を進める駅前広場の上部空間を活用し、一時避難や帰宅困難者の受入ができるスペースの確保に努めます。
 - ・ 創出するデッキ空間については、平時には市民や駅利用者の憩いの空間、また、賑わい創出に資する空間など、多面的な利用が出来る空間として有効活用を努めます。
- ❖ 災害発生時の情報提供・避難誘導等の拠点として活用を目指します。
 - ・ 災害時の一時避難スペースとなる空間については、日頃から災害情報の提供が可能なデジタルサイネージ等を整備するなど、災害時に効果を発揮できる空間づくりに努めます。
 - ・ 災害時の避難誘導（一時避難、東西避難）、代替輸送バスに対応するための施設、備蓄スペース、非常電源や通信環境の確保などの施設整備により、災害時の拠点性を高めます。



■ 災害発生時に一時的な避難が可能となるデッキ空間のイメージ

(上記は平常時の様子)

写真出典：国土交通省・津市資料

(3) 目標③ 多様な人々が集い、都市拠点の魅力が向上する官民連携によるにぎわい・滞留空間の創出

《「にぎわい・滞留空間」の整備の方向性》

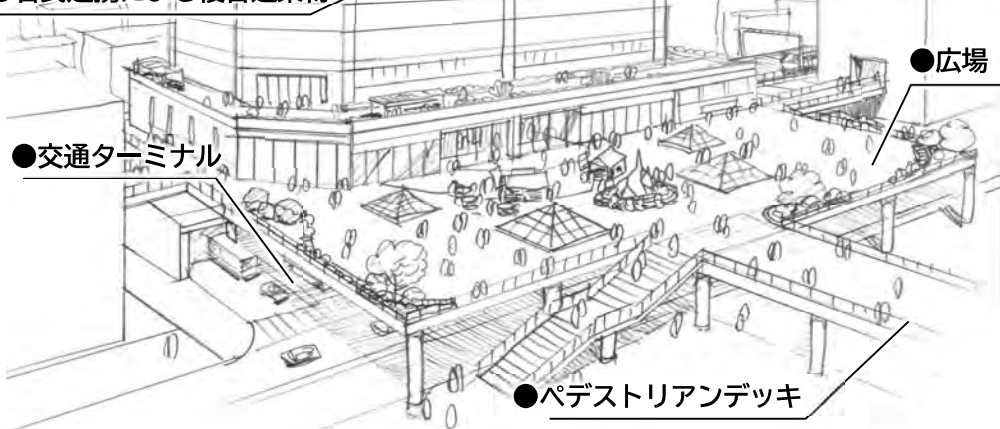
❖商業、業務、居住などの多様なニーズに対応するため、官民連携も含めた施策により、地域の活力を引き出し、都市拠点としての魅力向上を目指します。

- ・都市拠点に求められる多様なニーズに対応し、都市拠点の魅力や駅周辺の土地利用価値の向上を図るため、広域交通拠点の整備に合わせて官民連携による「商業、宿泊、業務、居住等の機能を持った複合建築物」の建築等、交通ターミナルと一体となった整備を含めた可能性を追求します。
- ・周辺民間施設の更新や誘導等、土地利用を促すための起爆剤となる市街地再開発事業の事業化を促進します。更新誘導に当たっては、ニーズに合った施設整備に必要な都市計画の見直しを進めます。
- ・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、駅前（複合建築物内、デッキ部分等）に多目的活用が可能な空間の創出に努めます。
- ・駅周辺全体へにぎわいを波及させるため、一体的な公共空間の再整備（駅前広場、道路、公園等）を進めます。再整備に当たっては、官民連携による民間事業者のアイデアやノウハウを活かした事業化を検討します。

❖まちと駅をつなぐ、歩いて楽しい、駅前通りの歩行者空間の整備を目指します。

- ・国道23号から駅前空間へ誘う県道津停車場線については、歩行空間の拡張によるにぎわい空間の創出や、道路空間の民間利用の促進による空間の利活用を図り、県都の玄関口としての魅力向上に努めます。

●官民連携による複合建築物



■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

(4) 目標④ 東西の地域がつながり、交流が深まる駅を中心とした東西連携の強化
《「東西連携」の整備の方向性》

❖ 駅利用者等が快適・効率的に東西を往来できるような東西自由通路の整備を目指します。

- ・ 歩道橋が老朽化により通行止めとなっている中、その他の連絡通路である地下道は老朽化が進んでいることに加え高潮や津波による浸水時には利用できない危険性もあるなど、新たな代替施設の必要が高まっているため、駅利用者等が安全、快適かつ効率的に何時でも往来可能な東西の移動経路となる東西自由通路の整備を進めます。

- ・ 東西自由通路の整備に当たっては、東西の移動経路としての役割だけでなく、公共交通の快適かつ効果的な乗換に繋がるよう努めます。

❖ 駅を中心とした東西地域間の交流促進につながる整備を目指します。

- ・ 新たな東西自由通路は、駅東西の移動利便性の向上に加え、駅周辺の広範囲における新たな人の流れをつくり、東西地域間の交流の起点となるよう、一部に滞留スペースを設けるなど、新たな機能を兼ね備えた整備に努めます。



■一部滞留スペースを設けた新たな東西自由通路のイメージ

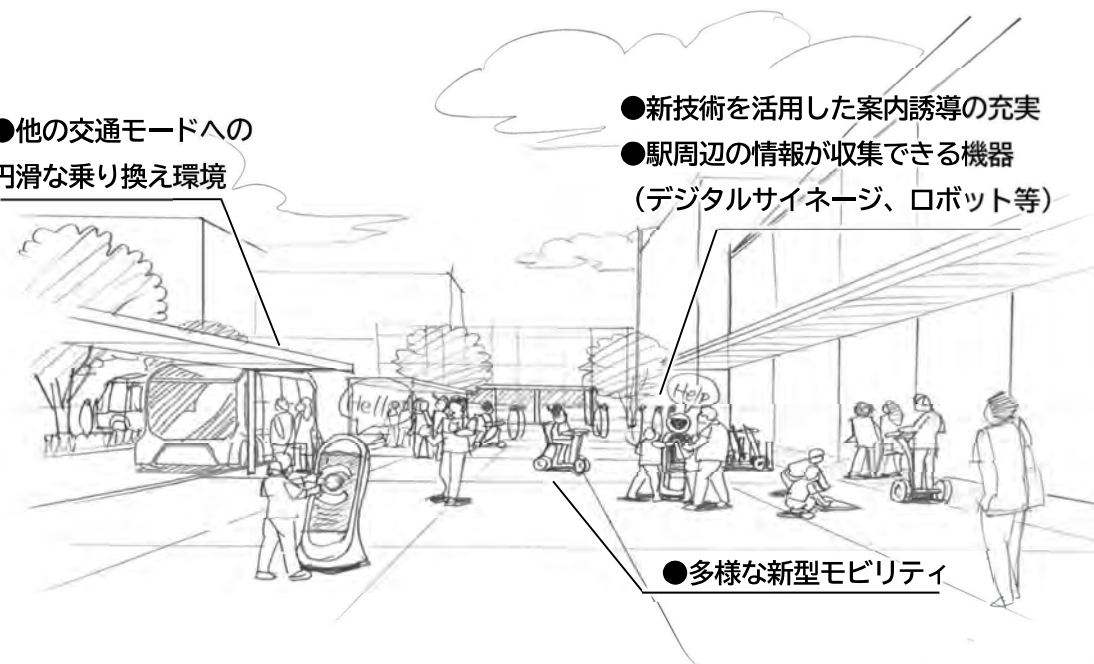
(5) 目標⑤ 駅を拠点に、自然に人が集まる駅とまちなかの回遊性の向上

《「回遊性」の整備の方向性》

- ❖ 誰もが安心して楽しく歩けるような駅周辺の歩行者空間の整備を目指します。
 - ・ 津駅周辺が交通拠点だけでなく、多様な主体が交流できる拠点となるため、既存の駅周辺施設や、駅周辺整備に伴う新たな施設・店舗へ誰もが便利に行き来できる環境を提供するため、新技術を活用した案内誘導の充実に努めます。
- ❖ 駅周辺のエリアにおける新たな魅力スポットの創出による駅周辺一帯のにぎわい創出を目指します。
 - ・ 駅前広場の再整備を契機とした新たな交流の創出に向け、駅周辺の再開発の促進など、駅周辺の回遊を促進するための新たな目的地となる魅力スポットの創出に努めます。
 - ・ 一身田・江戸橋地区、大門・丸之内地区や周辺施設など近隣地区への移動ニーズに対応するため、新型モビリティ（シェアサイクル、電動キックボード等）等によるラストワンマイルの移動支援を進めます。
 - ・ 津駅周辺の既存ストックの一体的な整備や活用による回遊性の向上に努めます。

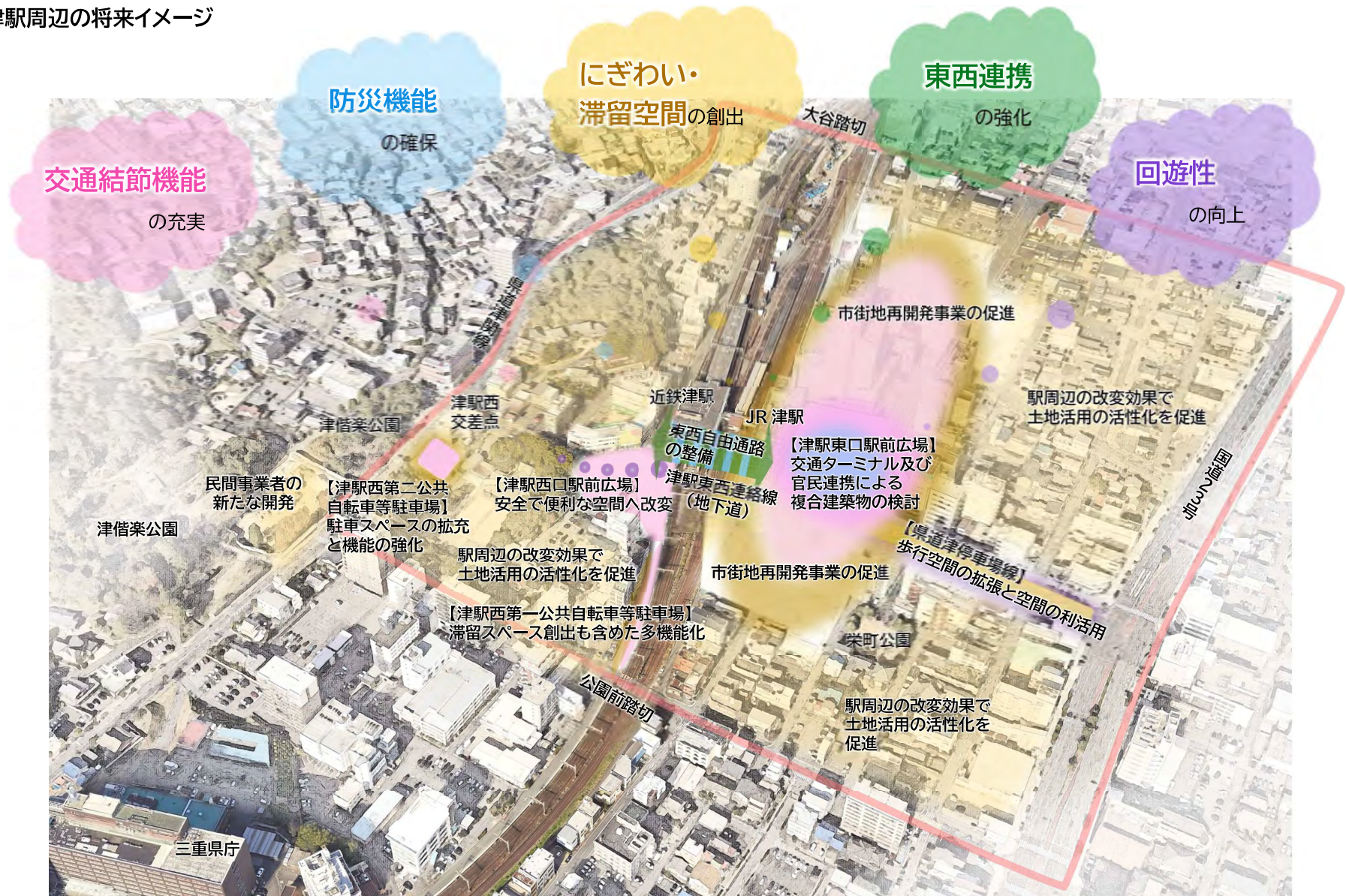
●他の交通モードへの
円滑な乗り換え環境

●新技術を活用した案内誘導の充実
●駅周辺の情報が収集できる機器
(デジタルサイネージ、ロボット等)



■駅周辺への回遊を促進するための多様な情報と交通モードが
行き交う空間のイメージ

○津駅周辺の将来イメージ



4 エリアの整備の方向性

4-1 津駅東口エリアの整備イメージ

多様な交通機能を集約させた交通ターミナルと、官民連携による複合建築物の整備、駅前広場・デッキの一体的な整備などにより、乗り換えの利便性向上、防災機能向上、にぎわい・滞留空間の創出、都市拠点としての魅力・価値向上などを目指します。



4-2 津駅西口エリアの整備方針

令和7年3月に策定した基本計画に基づき、駅前広場の再整備を進めることで交通整序化などを図り、駅利用者の安全性・利便性の向上を目指すとともに、東口と西口を直結する東西自由通路の新規整備による立体的な空間の活用により、津駅東口との快適で安全な移動経路の確保を目指します。また、駐輪場機能の見直し・利活用により、これまでになかった津駅西口の憩いの場として、にぎわい・滞留空間の創出を目指します。



津駅西口駅前広場基本計画

■基本計画図

■基本的な歩道幅員の考え方

①西側歩道（6m）

路線バス乗車場（ベンチ付きの待ち空間あり）

②北側・東側歩道（5m）

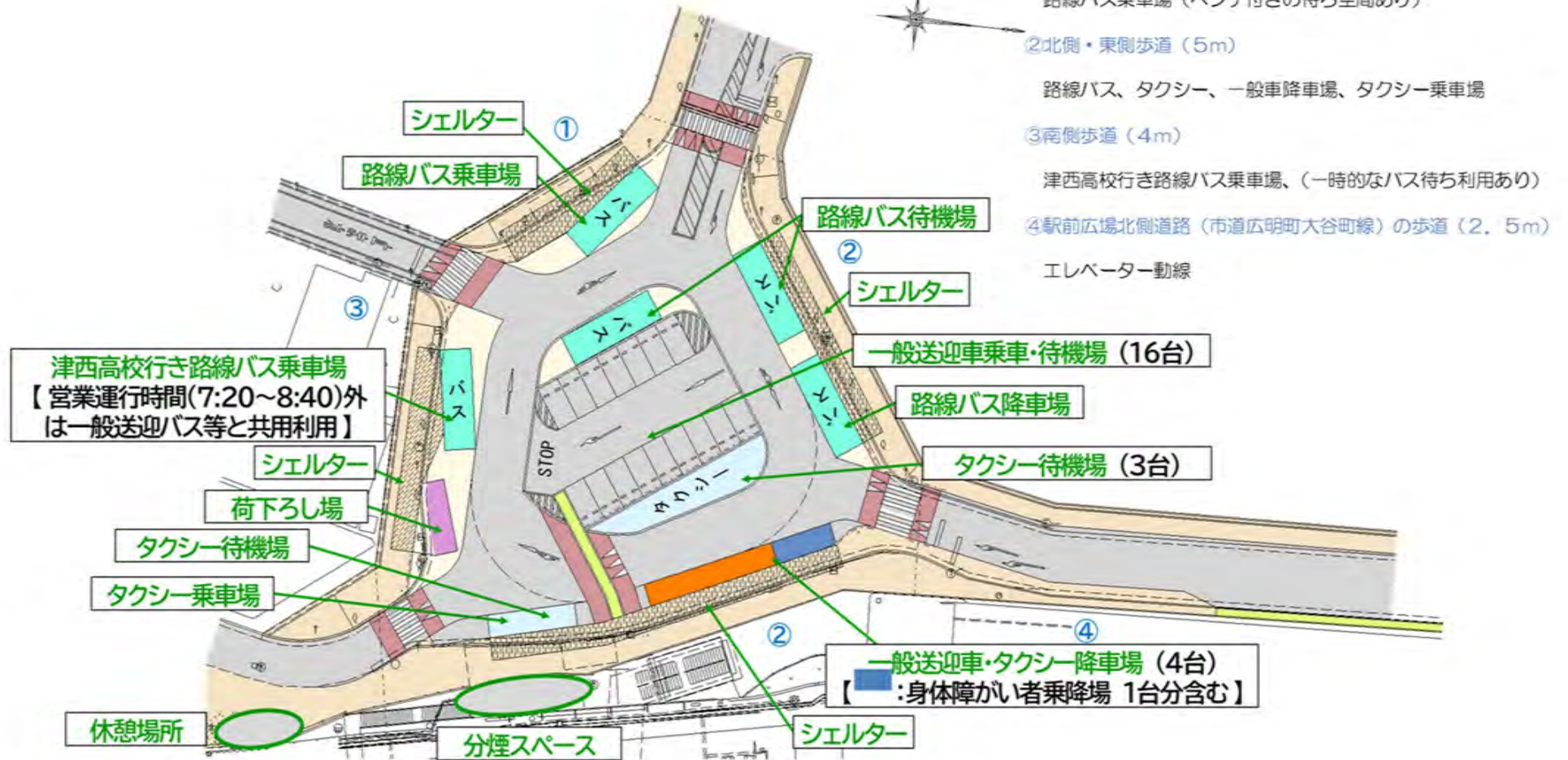
路線バス、タクシー、一般車降車場、タクシー乗車場

③南側歩道（4m）

津西高校行き路線バス乗車場、（一時的なバス待ち利用あり）

④駅前広場北側道路（市道広明町大谷町線）の歩道（2.5m）

エレベーター動線



【津駅西口駅前広場基本計画】

津駅西口駅前広場の歩道の混雑緩和、ロータリー部の車両の整序化を図る施設の配置計画を作成するとともに、①防災・安全に対しては、大雨時に発生している道路冠水に対応するための排水処理の改善、②回遊性・賑わい創出のための休憩場所の確保や新型モビリティの導入に向けた交通拠点としての機能の向上、分煙スペースの設置、③環境に配慮した太陽光発電施設の活用など再生可能エネルギーの導入などに十分配慮した西口駅前広場の整備に向けた第1期基本計画を定め、早期に駅利用者の安全性の確保を図るものとします。

また、施設の維持管理においても、経費の削減を図るためランニングコストを考慮した対応を行うものとします。

なお、東西自由通路の接続位置が未確定のため、西口駅前広場の立体的な活用や工事の施工手順による手戻りを最小限に抑えるため、ロータリー東側歩道部のシェルターなどは暫定的な整備とし、今後は東西自由通路の整備や東口駅前広場におけるバスター事業と連携を図りながら、中長期的な西口駅前広場の整備の検討を引き続き行います。

● 歩行者横断部の路面標示について

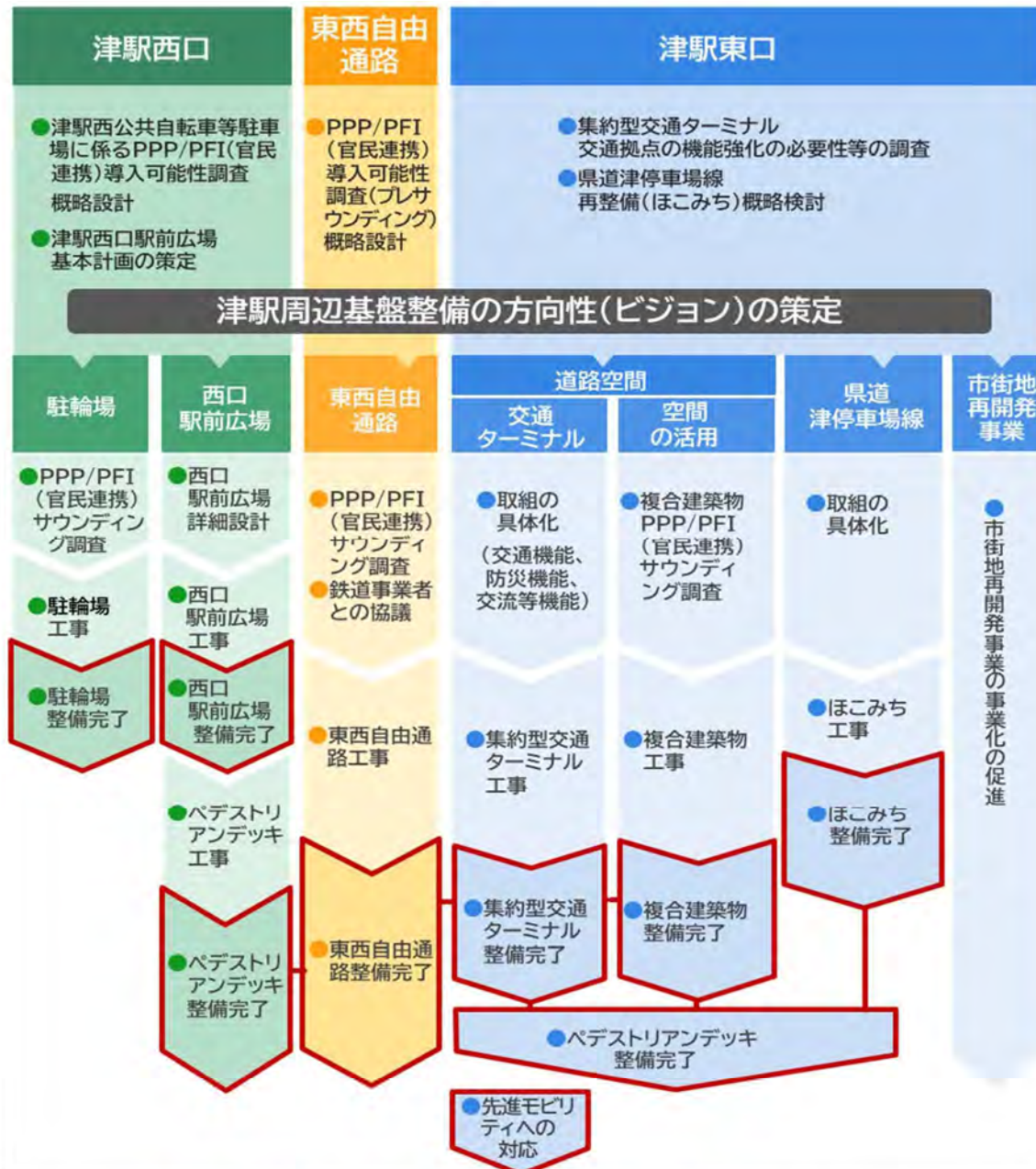
車両の速度を抑制させるなどの安全対策を図るため、速度抑制の効果がある路面標示（例えばイメージハンプ）を施します。

● 付属施設について

駅前広場の付属施設としては、「シェルター」、「車道照明灯」、「歩道照明灯」、「横断防止柵」の設置を想定します。シェルターについては、各乗降場沿いの歩道、照明灯は埋設物や将来設置予定のペDESTリアンデッキを避けた位置で車両の分合流や歩行者横断が発生する箇所、横断防止柵は既存と同等の位置に加え、中央部の一般送迎車乗車・待機場とタクシー待機場の境界部に設置することとします。

5 今後の事業推進イメージ

本ビジョンで示した整備方針を踏まえ、その実現に向けて、市民の事業関係者との意見交換を重ねながら具体的な事業計画を策定し、早期実現に向けて取組を進めていきます。



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

津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン） （案）

令和7年●月

津 市

目 次

第 1 章 はじめに

1-1	ビジョン策定の目的	1-1
1-2	津駅の位置付け	1-2
1-3	検討に向け捉えるべき動向	1-5
1-4	ビジョンの対象範囲	1-7

第 2 章 津駅周辺の現状

2-1	津駅周辺をとりまく現状	2-2
2-2	津駅の利用状況・ニーズ	2-12
2-3	現状のまとめ	2-41

第 3 章 津駅周辺基盤整備の基本理念、整備コンセプト

3-1	基本理念	3-1
3-2	整備コンセプト	3-1
3-3	津駅周辺の将来の利用イメージ	3-3
3-4	津駅周辺の将来像の実現に向けた展開	3-9
3-5	津駅周辺の将来イメージ	3-10

第 4 章 エリアの整備の方向性

4-1	津駅東口エリアの整備イメージ	4-1
4-2	津駅西口エリアの整備方針	4-2

第 5 章 今後の事業推進イメージ

5-1	今後の事業推進イメージ	5-1
-----	-------------	-----

第1章 はじめに

1-1 ビジョン策定の目的

津駅周辺エリアは、行政・商業・業務・教育・文化・医療・福祉・交流などの多様で高次な都市機能が集積し、市民や来訪者が都市的サービスを楽しむことができる中心的な核であるとともに、複数の公共交通路線が乗り入れる重要な交通結節点となっています。

このエリアは、三重県施行による土地区画整理事業が昭和39年から津駅西において、昭和43年には津駅東周辺において進められるなど、土地の利活用増進が図られてきました。この動きに合わせて、駅前広場をはじめとする都市基盤について、昭和43年には津駅の東西を結ぶ連絡跨線橋（歩道橋）、昭和48年には津駅西口駅前広場、昭和50年には都市計画道路である津駅東西連絡線（地下道）、さらには、昭和54年には津駅東口駅前広場及び県道津停車場線が竣工し、現在の津駅周辺空間が形成されました。この津駅周辺空間が形成されてから半世紀が経過し、現在は、施設の老朽化への対応や東西エリアの分断の解消、津駅西側の住宅団地開発による人口増加等に伴い生じている津駅西口駅前広場の混雑解消への対応など、様々な課題を抱えています。

このような中、令和2年5月20日の道路法改正を契機として、本市は、令和2年度から三重県とともに津駅東口の道路空間に着目し、交通結節点の機能強化に向けた検討を始め、令和3年3月に駅周辺の活性化や防災等、様々な視点から津駅周辺空間の活用に関する方向性を取りまとめました。

また、同年7月からは、国、三重県及び本市の三者で検討を進め、令和4年3月に、三者による「津駅周辺道路空間の整備方針」を策定しました。同整備方針では、「公共交通の利便性の強化」、「浸水等の災害時の対応の強化」、「歩行者の賑わいや滞留機能の強化」、「東西連携の強化」及び「駅周辺の回遊性の強化」の4つの方針と合わせて、ソフト・ハード一体となった取組を推進する方針を示しており、本市は津駅西口駅前広場の整備に加え、令和5年8月には三重県との協議により津駅東西自由通路の整備を担うこととなりました。

国においては、交通結節点の機能強化に向けた調査、いわゆるバスタプロジェクトの調査が進められ、三重県においては、県道津停車場線における歩行者利便増進道路制度（ほこみち制度）の導入に向けた調査が進められています。

今後、国、三重県及び本市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に、これまで国、三重県及び本市が実施した調査や実験等により把握してきた津駅周辺地区の特性や課題を踏まえ、津駅周辺地区において目指す将来像を示した「津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）」を策定することとしました。

1-2 津駅の位置付け

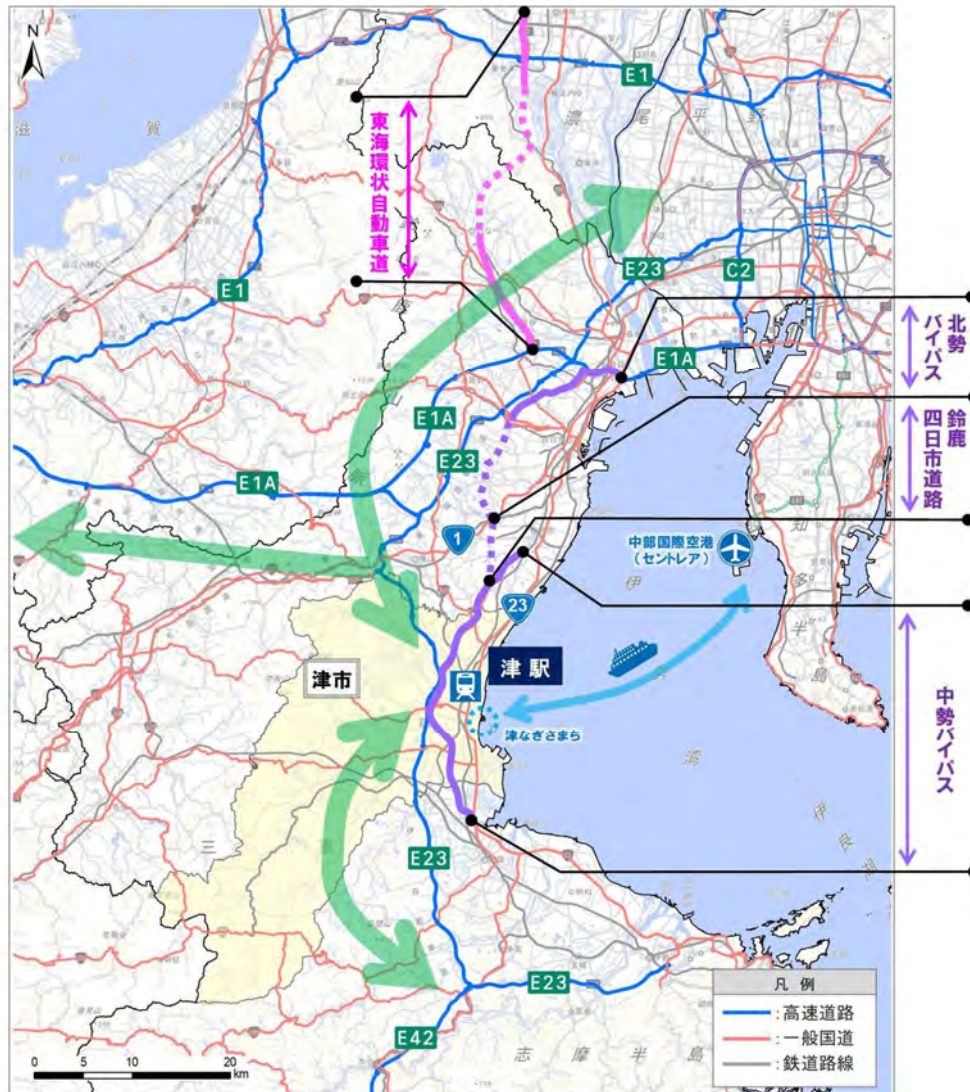
(1) 津駅の広域ネットワーク

津駅は、津市の中で市民や来訪者が都市的サービスを楽しむことができる中心的な核であるとともに、大都市圏と繋がる鉄道・高速路線バスや、域内を通行する路線バスが乗り入れており、路線バスの発着点や乗換拠点にもなっているなど、複数の公共交通路線が乗り入れる重要な交通結節点となっています。

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であり、周辺では広域幹線道路網の整備が進展しています。

また、三重県と中部国際空港（セントレア）を結ぶ唯一の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です。

将来的には、東京～名古屋～大阪間を結ぶリニア中央新幹線の開業と中間駅となるリニア三重県駅の開設が予定されており、その波及効果として、リニア三重県駅からの乗り換えにより、全国各地から津市を訪れる人が増加することが期待されます。



(2) 津駅の沿革

津駅は、明治24年、関西鉄道株式会社が亀山駅からの支線として津への鉄道を開通させたことに伴い、初代駅舎が竣工しました。

また、明治26年には、伊勢神宮への参拝客や貨物の輸送を目的に設立された参宮鉄道株式会社が津駅から宮川駅（伊勢市）までを開通させ、その後、明治29年に竣工した2代目の駅舎は、改修を経て「なまこ壁」の駅舎が市民に親しまれてきました。

昭和7年には、後の近畿日本鉄道である参宮急行鉄道が津駅に乗り入れるようになり、複数の鉄道会社の共同使用駅として多くの乗客でにぎわいました。

その後、昭和48年には、現在の3代目の駅舎と津駅西口駅前広場が竣工し、昭和50年には津駅東西連絡線（地下道）が、さらには、昭和54年には津駅東口駅前広場及び県道津停車場線（駅前通り）が竣工しました。

このような変遷を経て、現在の津駅周辺の都市基盤は、整備後、約半世紀が経過しています。

表 津駅の沿革

時期	主なできごと
明治24年(1891年)	初代津駅の竣工
明治26年(1893年)	参宮鉄道が津駅まで開通
明治29年(1896年)	2代目津駅の竣工 
昭和7年(1932年)	参宮急行電鉄開業
昭和48年(1973年)	3代目津駅の竣工  駅ビル
昭和50年(1975年)	津駅東西連絡線(地下道)が竣工
昭和54年(1979年)	現在の駅前広場、駅前通りが竣工  駅前広場  駅前通り：4車線→6車線
平成13年(2001年)	アスト津開業
平成18年(2006年)	市町村合併により現在の津市になる
平成26年～30年(2014～'18年)	駅ビル改装・周辺ビル竣工  

(3) 上位関連計画の整理

津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）の作成に当たり、津駅周辺に関連する上位関連計画の内容を以下のとおり整理します。

表 津駅周辺に関する上位関連計画のまとめ

上位関連計画	津駅周辺に関する方針
・津市総合計画基本構想第2次基本計画（平成29年12月策定）（対象期間：平成30年度～令和9年度）	➢ 将来にわたって市民や来訪者が都市的サービスを楽しむための拠点として、既存ストックを活用しつつ、さらなる都市機能の誘導等を進めるとともに、<u>県都としての魅力を高めていくための整備充実</u>に努めます。
・津市都市マスタープラン（平成30年3月策定）（対象期間：平成30年度～令和9年度） ・津市立地適正化計画（平成30年3月策定、令和3年9月一部変更）（対象期間：平成30年度～令和9年度）	➢ 【津駅周辺】本市の都市核として、住民生活に不可欠な行政サービス機能や生活利便施設などの適切な維持・誘導を図ります。 ➢ 【津駅東口周辺】土地の利用の促進に向けて、<u>津駅前北部地区第一種市街地再開発事業の事業化</u>に向けた取組を進めます。 ➢ 【津駅西口周辺】津偕楽公園、三重県立美術館、三重県総合文化センター等の施設集積の特性を活かし、周辺環境に配慮した利便性の高い住宅地や、<u>教育水準の高い市街地ゾーンの維持・形成</u>を図ります。
図 中央部地域の方針図（津駅周辺抜粋）	
・第2次津市地域公共交通網形成計画（令和2年3月策定）（対象期間：令和2年度～令和7年度）	＜津駅周辺基盤整備に関連する事業＞ ➢ 事業3-3：乗り継ぎ拠点の設定（広域的な移動手段の確保） ➢ 事業4-1：待合環境等の整備（公共交通の利用促進） ➢ 事業5-2：来訪者への情報提供（観光地への交通案内） ➢ 事業7-4：モビリティ・マネジメントの実施
・津市道路整備計画（平成30年3月策定、令和6年7月改訂）（対象期間：平成30年度～令和9年度）	＜津駅周辺基盤整備に関連する基本方針＞ ➢ 安全・安心：災害時でも機能するネットワーク整備の推進 ➢ 交流・活力：地域拠点間を連絡する道路整備の推進 ➢ 拠点集約型：自転車・歩行者空間の創出、バス路線円滑化

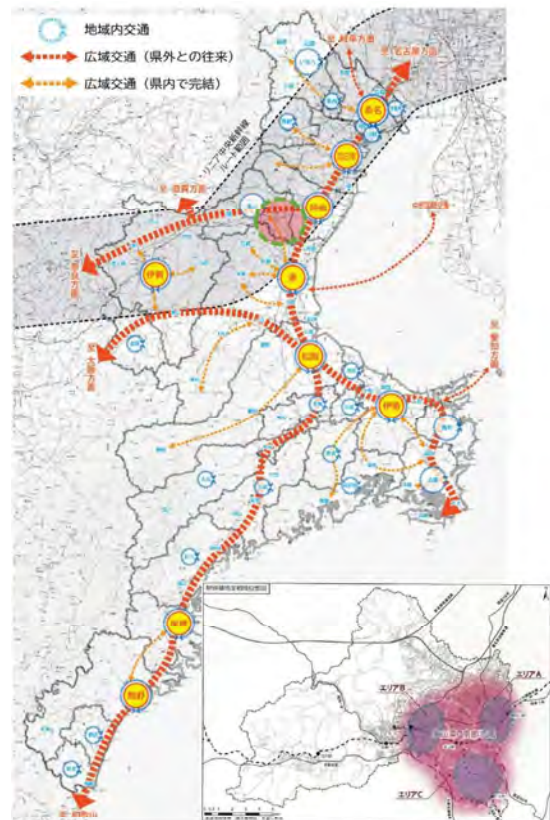
1-3 検討に向け捉えるべき動向

(1) リニア中央新幹線三重県駅の設置

平成26年に東海旅客鉄道（JR 東海）による東京・名古屋間のリニア中央新幹線工事実施計画が認可され、現在は先行開業区間の建設工事が進められています。リニア中央新幹線が全線開業すれば、東京～名古屋～大阪の日本の大動脈輸送を二重系化し、さらには、三大都市圏が1つの巨大都市圏となるなど、日本の経済・社会活動の活性化に貢献することが期待されています。

三重県においては、中間駅として亀山市内にリニア三重県駅が設置される予定となっており、今後、具体的なルートと駅位置が示される予定となっています。

また、リニア開業効果を県全体へ波及・発展させることを目的に「三重県リニア基本戦略」が策定され、基盤づくりの一つとして、リニア三重県駅と地域交通拠点（県内各地域の玄関口となる交通結節点）を結ぶ次世代ネットワークの形成を掲げています。



出典：三重県リニア基本戦略（三重県）

図 リニア三重県駅を核とした
交通ネットワークイメージ

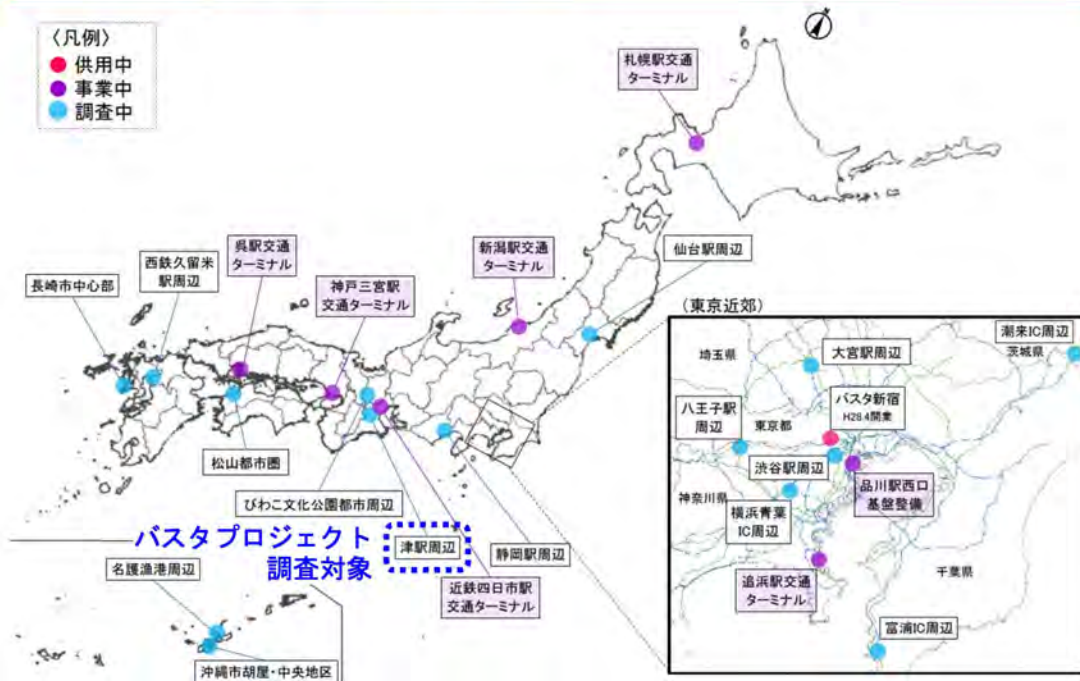
(2) バスタプロジェクトにおける三重県内の取組

近年、高速道路網の整備やインバウンドの進展等を背景に、都市間を結ぶ高速路線バス網は急速に発展してきましたが、大都市の鉄道駅周辺の乗降場が分散・点在することによる周辺交通の混雑や乗り換えの不便さ、バス待ち環境等、さまざまな課題が指摘されるようになってきました。また、大都市圏以外の地域においては少子高齢化及び人口減少社会の到来による地域経済機能の衰退が危惧されており、今後いかにして地域の交通を担うバス路線網等を維持していくかが喫緊の課題となっています。

そのような課題があるなか、国は、平成28年度にバスタ新宿を整備し、新宿駅周辺に点在していた高速路線バスの乗降場を集約し、このバスタ新宿等の実績を踏まえ、全国的にバスタプロジェクトを推進していくため、令和2年5月に道路法が改正され、新たにバス・タクシー等が乗り入れる交通拠点となる「特定車両停留施設」が道路の一部として位置付けられることとなりました。

三重県においては、中部圏域有数の産業都市である四日市市において、まちづくりと連携した交通結節機能の強化を目的に、令和3年4月の「近鉄四日市駅バスターミナル」の事業化が決定し、近鉄四日市駅周辺の基盤整備が進められ、本市においても、現在の駅前広場が竣工後約50年を迎えるなか、「津駅周辺」がバスタプロジェクトの調査対象に位置付けられています。

バスタプロジェクトマップ（2025.4.1時点）



出典:国土交通省 HP

図 バスタプロジェクトマップ

(3) 歩行者利便増進道路

近年、「道路空間を街の活性化に活用したい」「歩道にカフェやベンチを置いてゆっくり滞在できる空間にしたい」など、道路への新たなニーズが高まっていることを受け、令和2年5月20日に道路法が改正され、地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築を目的として、「歩行者利便増進道路（ほこみち）」の指定制度が創設されました。指定道路の特例区域内では、歩行者の利便増進を図るための施設（ベンチ、カフェ、キッチンカーなど）の占用が柔軟に認められることになりました。



出典:国土交通省 HP

図 歩行者利便増進道路（ほこみち）の活用イメージ

1-4 ビジョンの対象範囲

駅前広場といった交通拠点を中心としつつ、今後、国、県及び本市が連携した津駅周辺基盤整備により、まちづくりの観点からその整備効果が及ぶと想定される下記の範囲（東西に近接する幹線道路（国道23号及び県道津関線）と、南北の踏切（大谷踏切及び公園前踏切）のある路線によって囲まれる範囲）をビジョンの対象範囲とします。

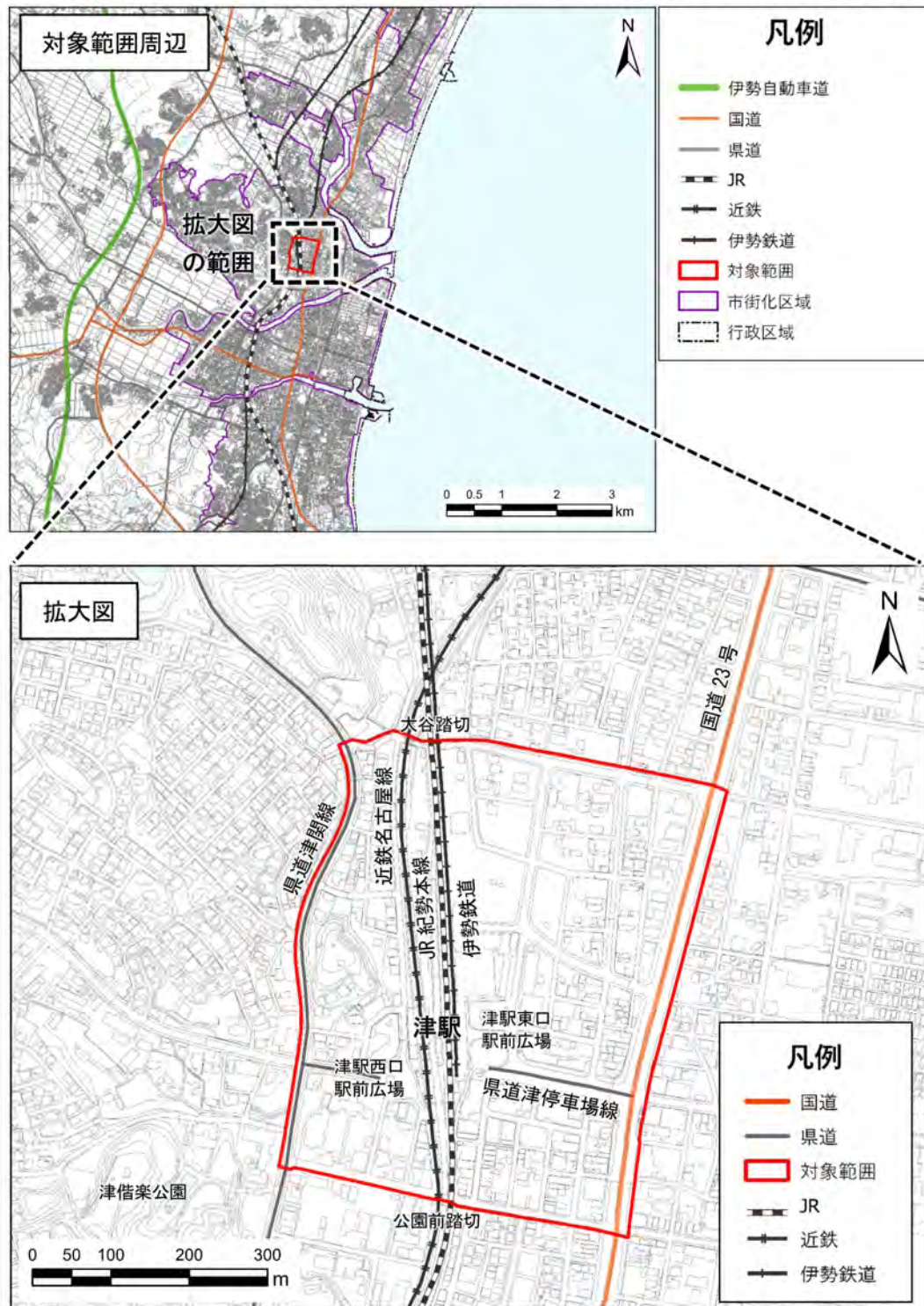


図 本ビジョンの対象範囲

第2章 津駅周辺の現状

津駅周辺の再整備に向けては、前段で整理したこれまでの歴史や捉えるべき動向を踏まえたうえで、津駅周辺の現状特性及び市民や駅利用者の多様なニーズを的確に捉えたうえで、方針の検討に向けた現状の問題点を整理します。

以下に、後述にて整理する現況整理項目を示します。

表 現況整理の項目一覧

番号	項目	客観的調査	主観的調査
2-1(1)	人口の推移		
	①津市の人口推移 ②津駅周辺の状況(人口・世帯数) ③他市からの通勤・通学者	○	
2-1(2)	土地利用・建物利用の状況		
	①土地利用 ②建物利用	○	
2-1(3)	都市基盤整備の状況		
	①都市計画道路・都市計画公園 ②市街地再開発事業・土地区画整理事業	○	
2-1(4)	施設の立地状況		
	①公共公益施設 ②商業施設 ③観光資源・文化財	○	
2-1(5)	防災に関する状況		
	①津波及び高潮発生時の浸水想定 ②避難場所の指定状況	○	
2-2(1)	駅施設等の配置状況		
	①駅施設の配置状況 ②津駅の東西の移動手段 ③駅案内板の配置状況 ④駅周辺の道路等の状況 ⑤自転車等駐車場の配置状況	○	
2-2(2)	公共交通機関等の利用状況		
	①鉄道の利用状況 ②バスの利用状況 ③タクシーの利用状況 ④一般車(自家用車)の利用状況	○	
2-2(3)	駅利用者の利用実態		
	①駅周辺における交通流動 ②駅周辺と大門・丸之内地区における回遊流動 ③駅前広場における歩行者の移動状況 ④津駅の東西間における歩行者の移動状況 ⑤津駅東口における道路空間の使われ方 ⑥津駅西口における送迎利用の状況	○	
2-2(4)	津駅に係る市民ニーズの状況		
	①津地域の満足度評価(市民意識調査) ②津駅全体に関する市民・津駅利用者からの意見募集結果 ③市民・駅利用者の利用実態・津駅周辺に対する意向 (利用者アンケート) ④道路空間利活用に関するアイデア(社会実験アンケート) ⑤津駅東口周辺まちづくり懇話会におけるアンケート		●

○客観的調査：データや現地確認に基づく調査(顕在的課題の把握)

●主観的調査：アンケート等に基づく調査(潜在的ニーズの把握)

2-1 津駅周辺をとりまく現状

(1) 人口の状況

① 津市の人口推移

国勢調査において、津市の人口は平成17年の288,538人をピークに減少傾向となり、令和32年には217,792人になるという将来推計となっています。

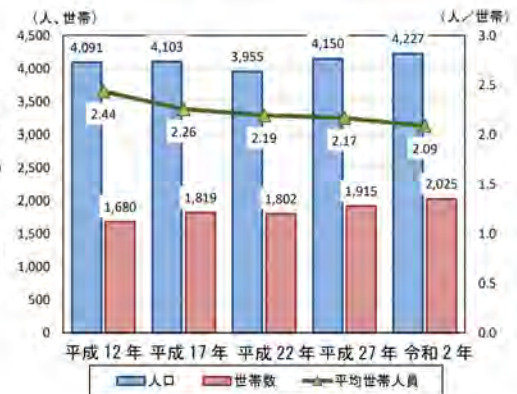


図 総人口の推移 出典:国勢調査

② 津駅周辺の状況（人口・世帯数）

津駅周辺地区※について、国勢調査による人口、世帯数の推移をみると、概ね増加傾向にあり、令和2年時点では4,227人、2,025世帯となっています。

一方で、平均世帯人員は減少傾向にあり、令和2年時点では、2.09人/世帯となっています。



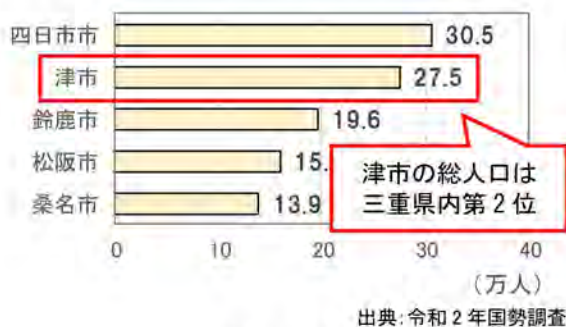
出典:国勢調査

図 人口・世帯数の推移

※津駅周辺地区：8町丁（栄町2～4丁目、羽所町、広明町、桜橋2丁目、上浜町1丁目）のエリア

③ 他市からの通勤・通学者

令和2年国勢調査より、津市の総人口は274,537人であり、三重県内第2位となっています。また、他市区町村からの通勤・通学者は約4万人であり、同様に三重県内第2位となっています。



出典:令和2年国勢調査

図 総人口



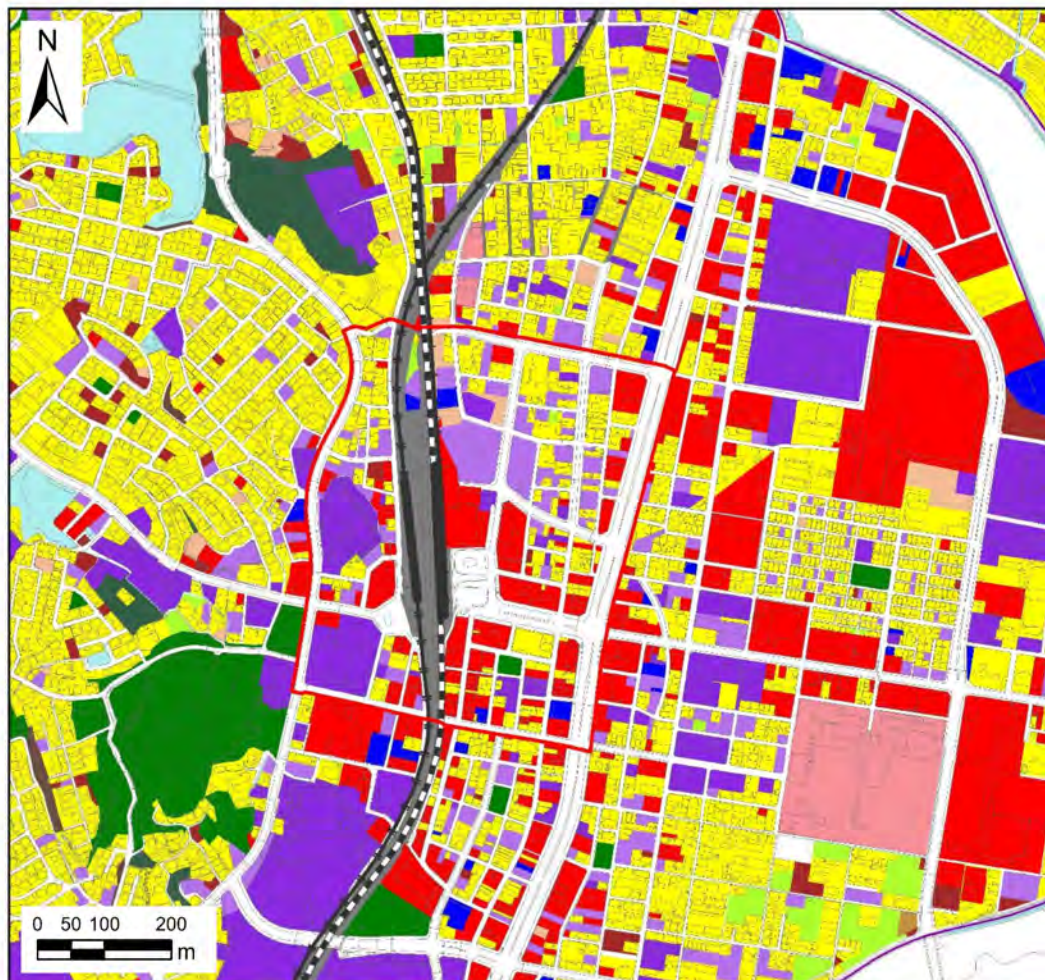
出典:令和2年国勢調査

図 他市区町村からの通勤・通学者数

(2) 土地利用・建物利用の状況

① 土地利用

検討範囲内の土地利用は、面積ベースで道路が33.9%を占め、次いで商業系が16.5%、住居系が14.8%を占めています。また、鉄道が11.3%、公共施設と公益施設の用地をあわせた公共公益施設用地が9.7%を占めています。



出典：都市計画基礎調査(平成30年)

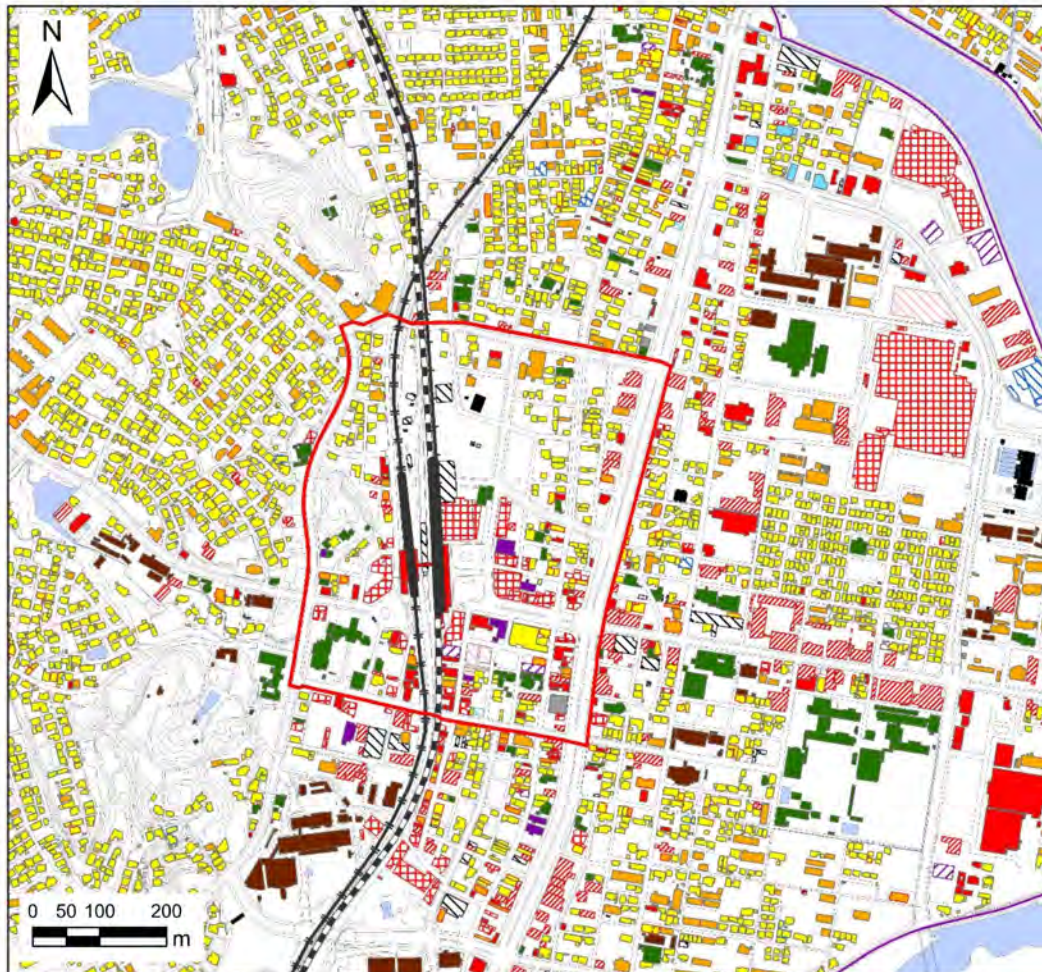
図 土地利用現況図



② 建物利用

検討範囲内に立地する建物は350棟あり、棟数ベースで住宅系の建物が52.3%、次いで商業系の建物が31.7%を占めています。

津駅東側では、事務所等の業務施設や小売店等の商業施設が多く立地しています。また、検討範囲外においては、津駅西側を中心に、戸建ての住宅が多く立地している状況です。



出典：都市計画基礎調査(平成30年)

図 建物利用現況図



(3) 都市基盤整備の状況

① 都市計画道路・都市計画公園

検討範囲内の都市計画道路は8路線あり、検討範囲内に含まれる区間における整備率は100%となっています。

また、都市計画公園は、津偕楽公園と栄町公園の2か所となっています。



出典:津市 都市計画図、都市計画のあらまし【令和6年度版】

図 都市計画道路、都市計画公園現況図

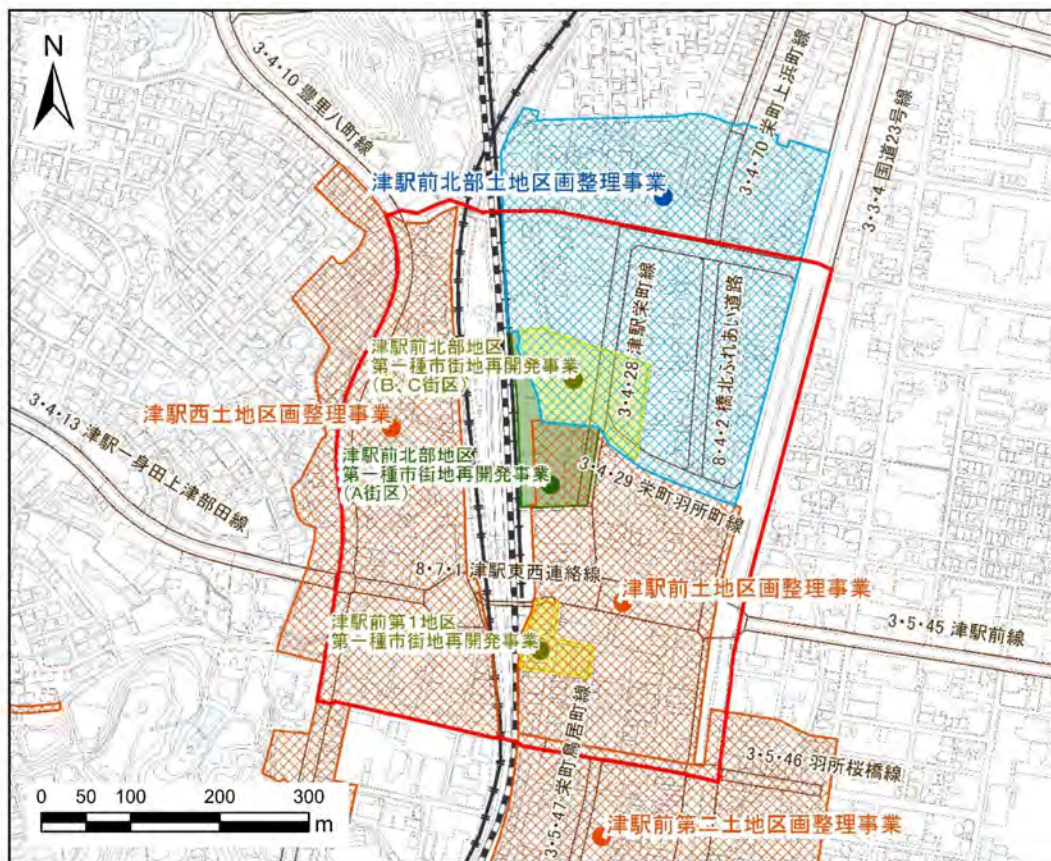
表 都市計画道路の整備状況(令和6年4月1日現在)

番号	路線名	計画延長 (m)	施行済延長 (m)	整備率 (%)
8・7・1	津駅東西連絡線	100	100	100.0%
3・4・13	津駅一身田上津部田線	1,850	1,850	100.0%
3・5・46	羽所桜橋線	320	320	100.0%
3・4・10	豊里八町線	8,610	8,310	96.5%
3・3・4	国道23号線	19,900	19,900	100.0%
8・4・2	橋北ふれあい道路	240	240	100.0%
3・4・28	津駅栄町線	500	500	100.0%
3・4・29	栄町羽所町線	170	170	100.0%

② 市街地再開発事業・土地区画整理事業

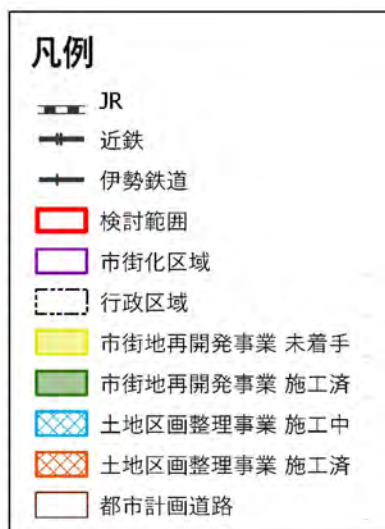
検討範囲内では、土地の高度利用を目的に、津駅前北部地区（約2.2ha）と津駅前第1地区（約0.5ha）において第一種市街地再開発事業が計画されています。

また、津駅前北部土地区画整理事業（約11.6ha）の施行により、都市計画道路4路線の整備と、これを支える区画道路を整備することで、都市防災の強化、交通の円滑化、宅地の利用増進が図られています。



出典：津市地図情報提供サービス

図 土地区画整理事業区域図

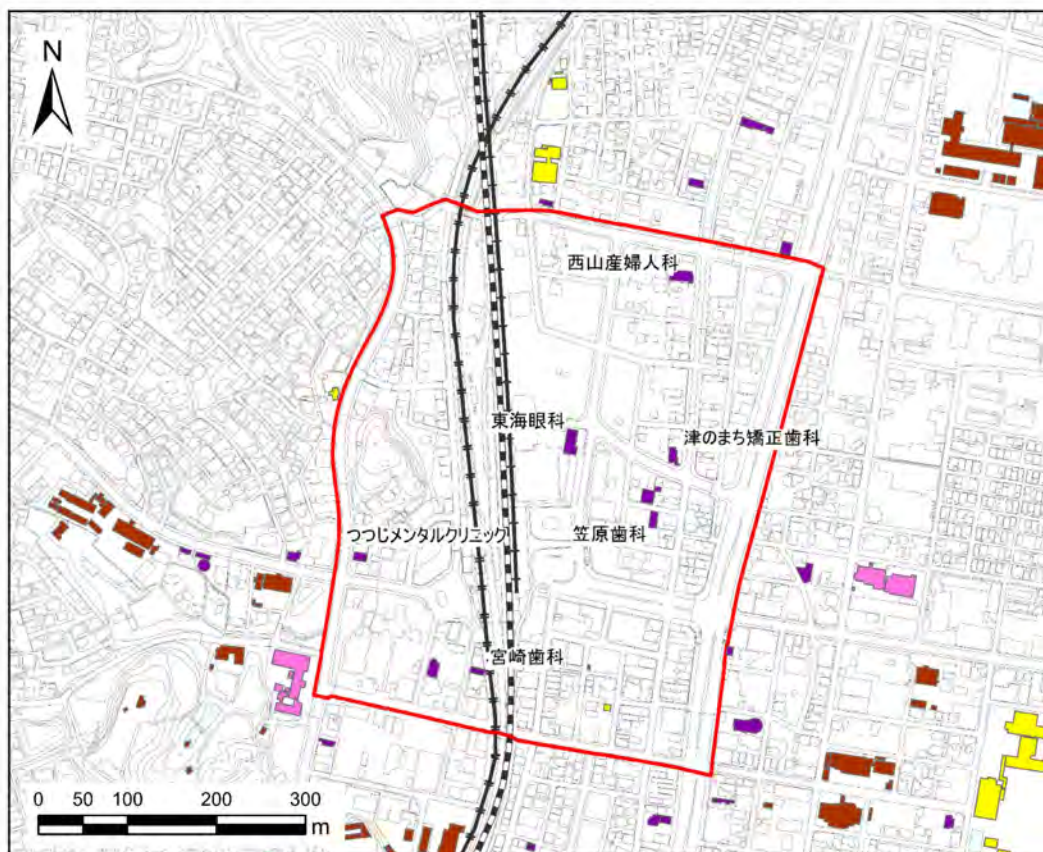


(4) 施設の立地状況

① 公共公益施設

検討範囲内では、駅周辺の複合施設内に官公庁施設や医療施設が立地しており、津駅の東側を中心に、眼科、歯科などの医療機関が多く立地しています。

検討範囲に近接する区域においては、三重県庁などの官公庁施設や、三重県立博物館、三重県立美術館などの文化施設が立地しています。



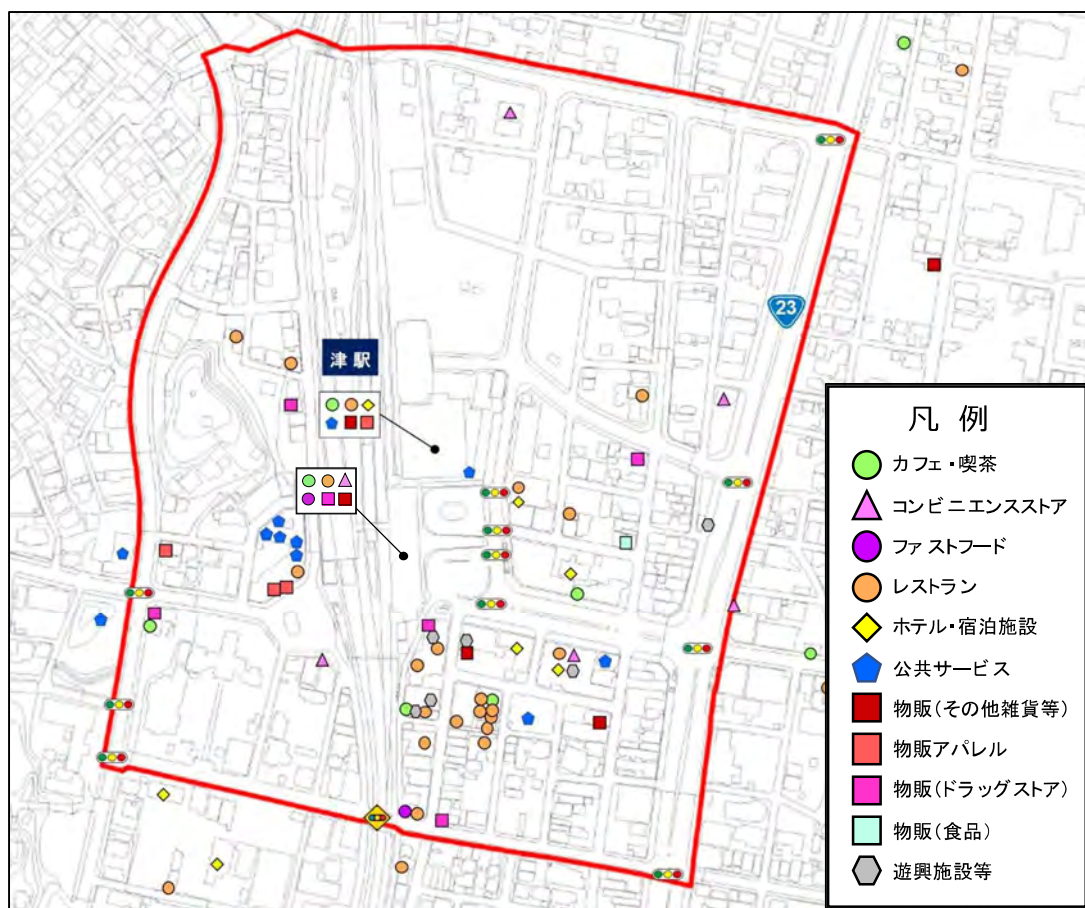
出典：都市計画基礎調査(平成30年)

図 公共公益施設配置図(平成30年都市計画基礎調査ベース)



② 商業施設

検討範囲内では、津駅の東側を中心に飲食店やホテルなどの施設が多く立地しており、特に津駅の南東側に集中している状況です。なお、大規模な商業施設は検討範囲内には立地しておりません。



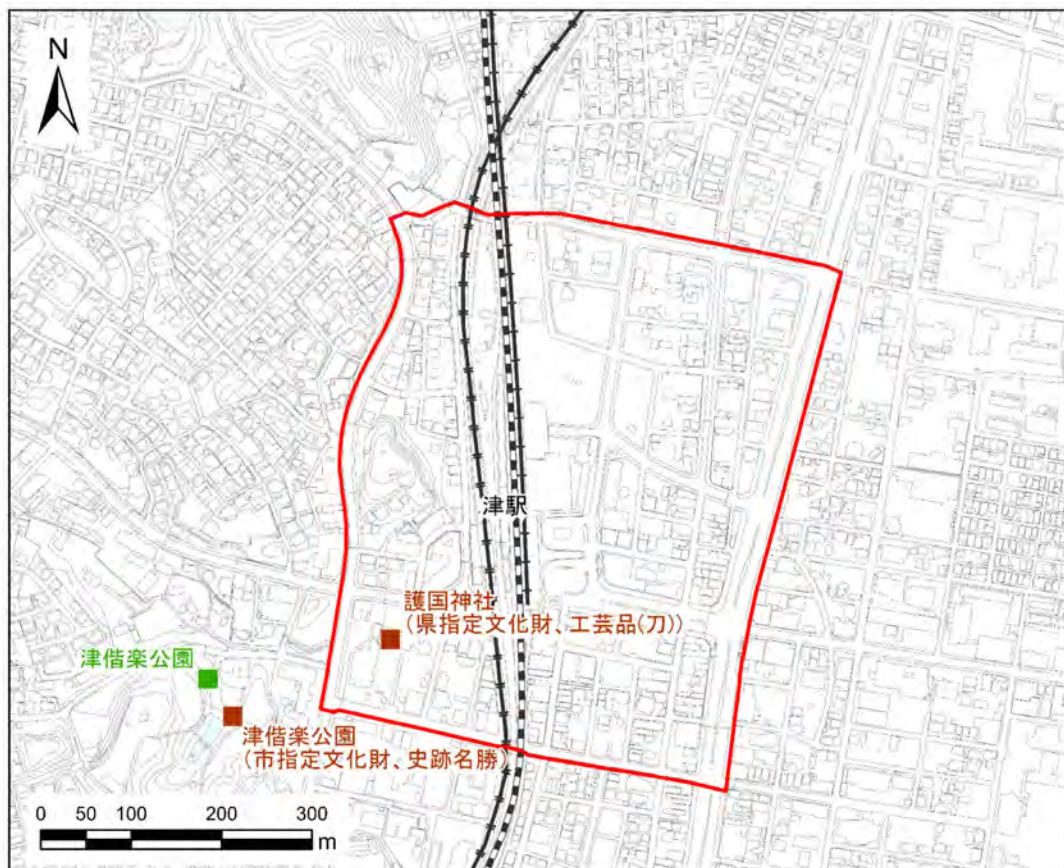
出典:津市資料

図 商業施設配置図(令和3年時点)

③ 観光資源・文化財

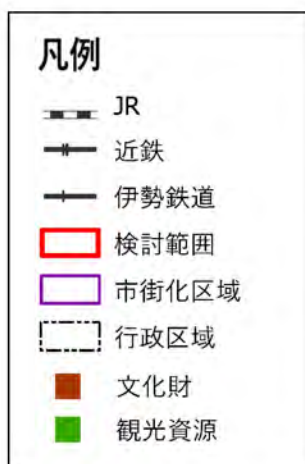
検討範囲内外にまたがる観光資源としては、藤堂高猷の山荘を公園にしたもので、桜の名所として知られる津偕楽公園や、護国神社などがあります。また、検討範囲の北部には、国宝である高田本山専修寺が立地しています。

津偕楽公園は市指定文化財の史跡名勝に指定されているほか、護国神社の工芸品（刀）は県指定文化財に指定されています。



出典：津市資料

図 観光資源・文化財配置図



(5) 防災に関する状況

① 津波及び高潮発生時の浸水想定

津駅東口は高潮発生時に最大で約2m、津波発生時に最大で約1mの浸水が想定され、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なります。

実際に、集中豪雨が発生した際には、津駅周辺での浸水の発生が確認されています。

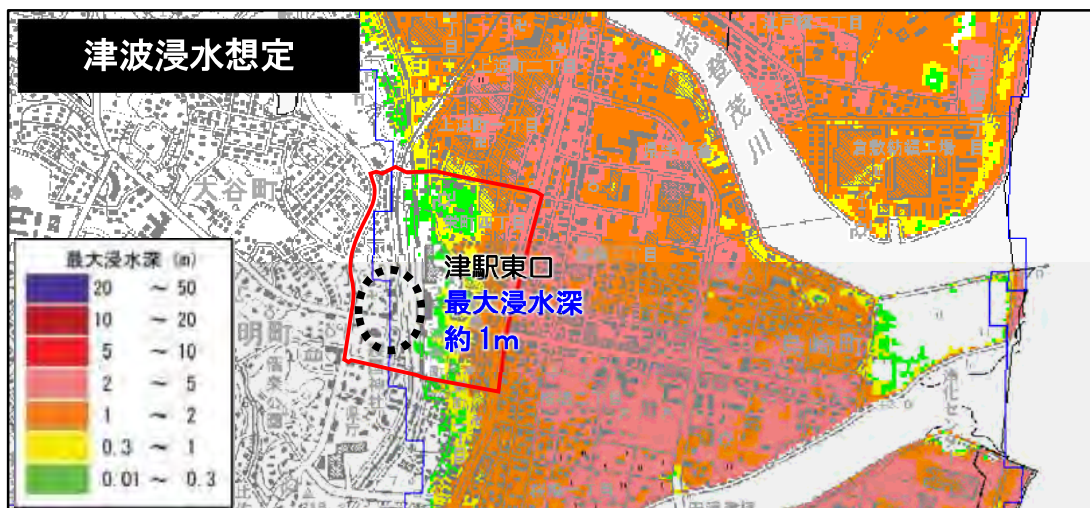


図 地下道への入口（東口）



出典:高潮浸水想定区域図(三重県、令和5年3月指定)より作成

図 高潮浸水想定区域図



出典:津波浸水予測図(三重県、平成26年3月公表)より作成

図 津波浸水予測図

② 避難場所の指定状況

津駅から1km 圏内において、指定避難所・一時避難場所に13箇所が指定されています。また、津波避難ビル・津波避難協力ビルに17箇所が指定されています。

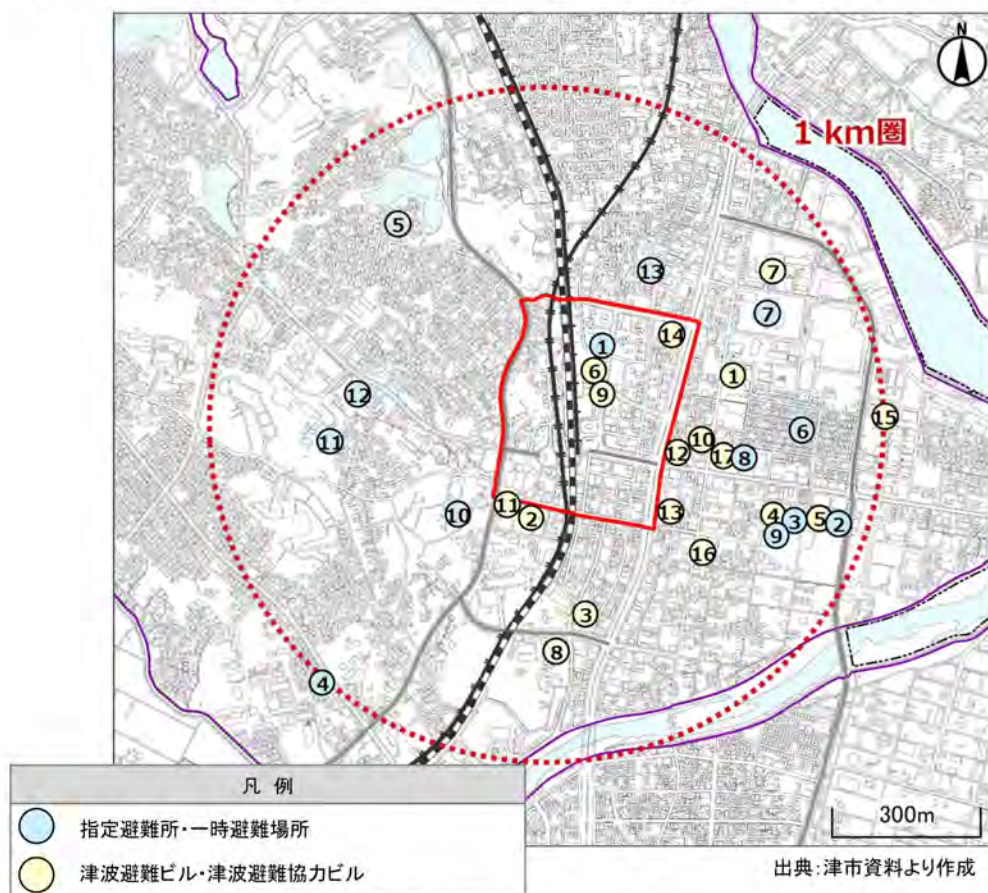


図 避難所等の指定状況(令和6年時点)

表 周辺の避難場所等の指定状況(1km 圏内)

指定避難所			津波避難ビル		
番号	施設名	収容人数	番号	施設名	収容人数
①	アストプラザ	920 人	①	イセツビル	120 人
②	橋北中学校	1,170 人	②	ホテル ザ・グランコート津西	360 人
③	南立誠小学校	930 人	③	JA ビル専用駐車場	3,600 人
④	三重大学教育学部付属小学校	1,330 人	④	南立誠小学校	2,230 人
	計	4,350 人	⑤	橋北中学校	3,570 人
一時避難場所			⑥	アスト駐車場	11,265 人
⑤	ひょうたん池公園	—	⑦	三重県津庁舎(本館)	225 人
⑥	旭町公園	—	⑧	三重県労働者福祉会館	180 人
⑦	創価学会三重文化会館	—	⑨	医療法人東海眼科	52 人
⑧	三重県教育文化会館 (本館・駐車場)	—	⑩	フラワーロード栄	51 人
⑨	南立誠小学校グラウンド	—	⑪	東横 INN 津駅西口	639 人
⑩	津偕楽公園	—		計	22,292 人
⑪	彰見寺(境内)	—	津波避難協力ビル		
⑫	三重県総合教育センター 駐車場	—	⑫	MORE ビル(モアビル)	580 人
⑬	上浜南公園	—	⑬	HOWA ビル津	58 人
	計	—	⑭	津栄町三交ビル	51 人
			⑮	津第二地方合同庁舎	301 人
			⑯	三重県自治会館	378 人
			⑰	三重県教育文化会館	740 人
				計	2,108 人

2-2 津駅の利用状況・ニーズ

(1) 駅施設等の配置状況

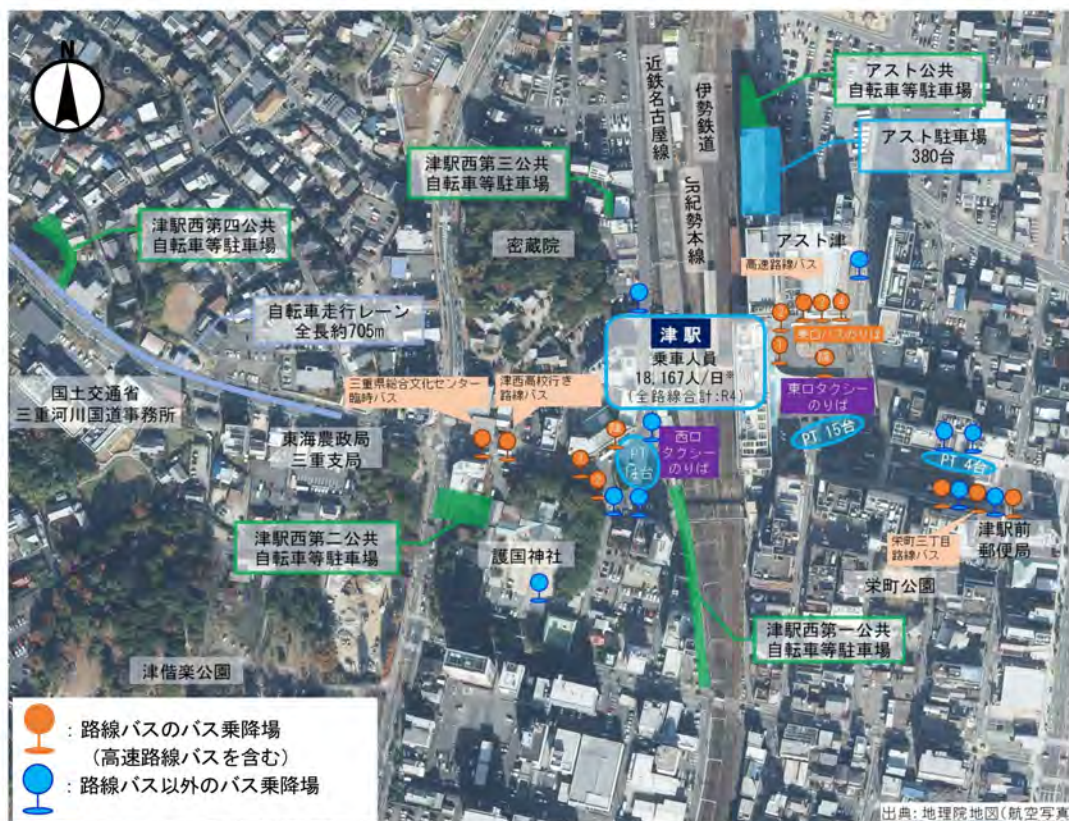
① 駅施設の配置状況

鉄道は、近鉄名古屋線、JR 紀勢本線、伊勢鉄道が通っており、全路線の合計乗車人員は、令和4年時点で1日あたり18,167人となっています。

(近鉄名古屋線13,539人、JR 紀勢本線3,309人、伊勢鉄道1,319人)

バス乗降場は、津駅の東口・西口それぞれに整備されています。

公共の自転車等駐車場(駐輪場)は、東口に1箇所、西口に4箇所整備している状況です。



○ : 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)

② 津駅の東西の移動手段

津駅の東口・西口間の移動にあたっては、鉄道定期利用者を除いて駅舎内を通行できない運用となっており、地下道（駅舎非接続）、歩道橋、駅北側及び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ります。

なお、歩道橋は、老朽化のため現在は通行止めとなっているほか、南側の公園前踏切は、歩車道分離がされておらず遮断時間も長い状況となっています。

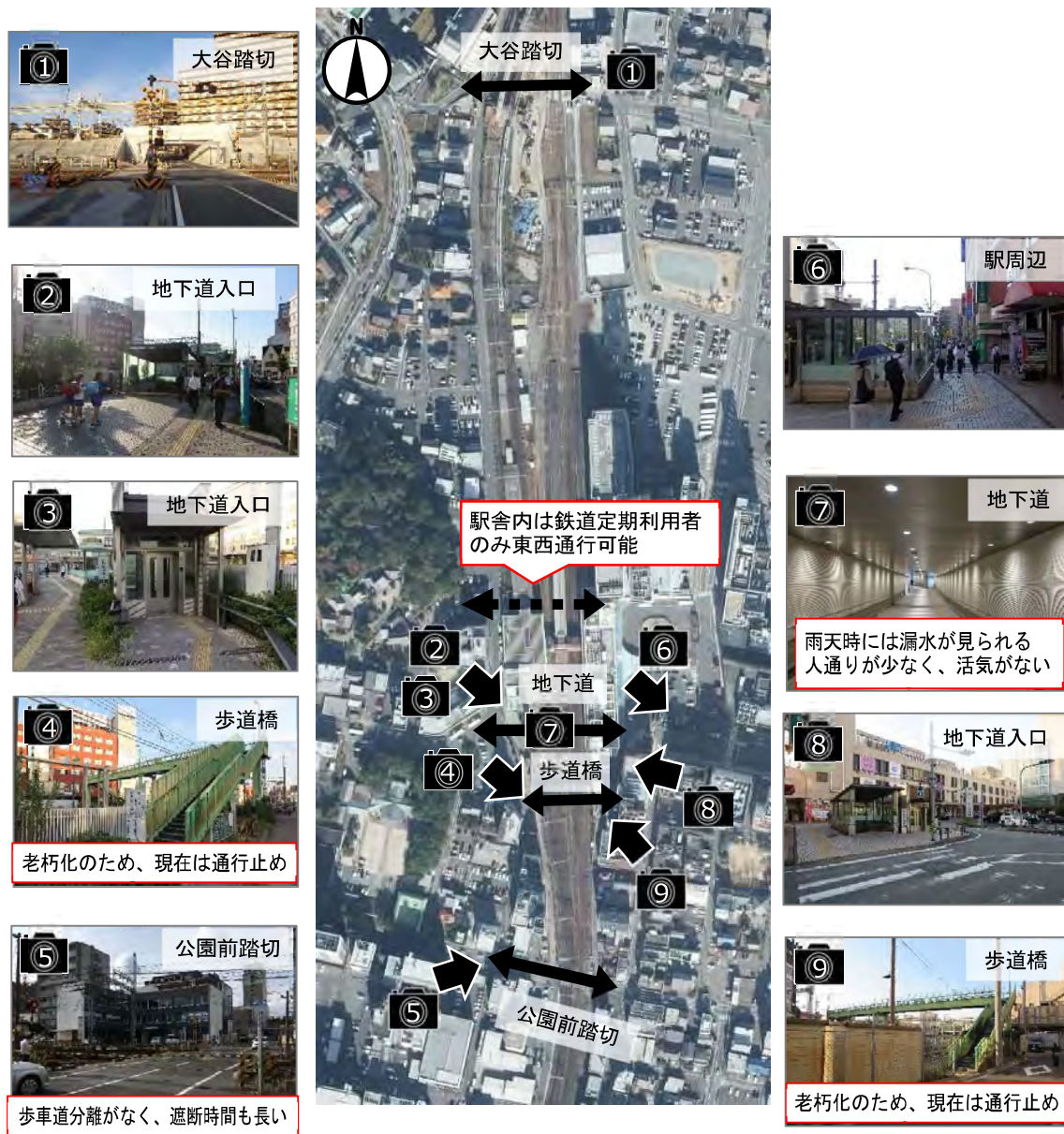


図 津駅の東西の移動手段状況図

③ 駅案内板の配置状況

現在の案内看板等は、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や、乗換に必要な交通モード間の接続のための案内看板も設置されていない状況です。

また、駅周辺の飲食店などの既存施設の案内看板や高速路線バス乗り場の案内が不足しているため、津市外からの来訪者には分かりにくい状況となっています。

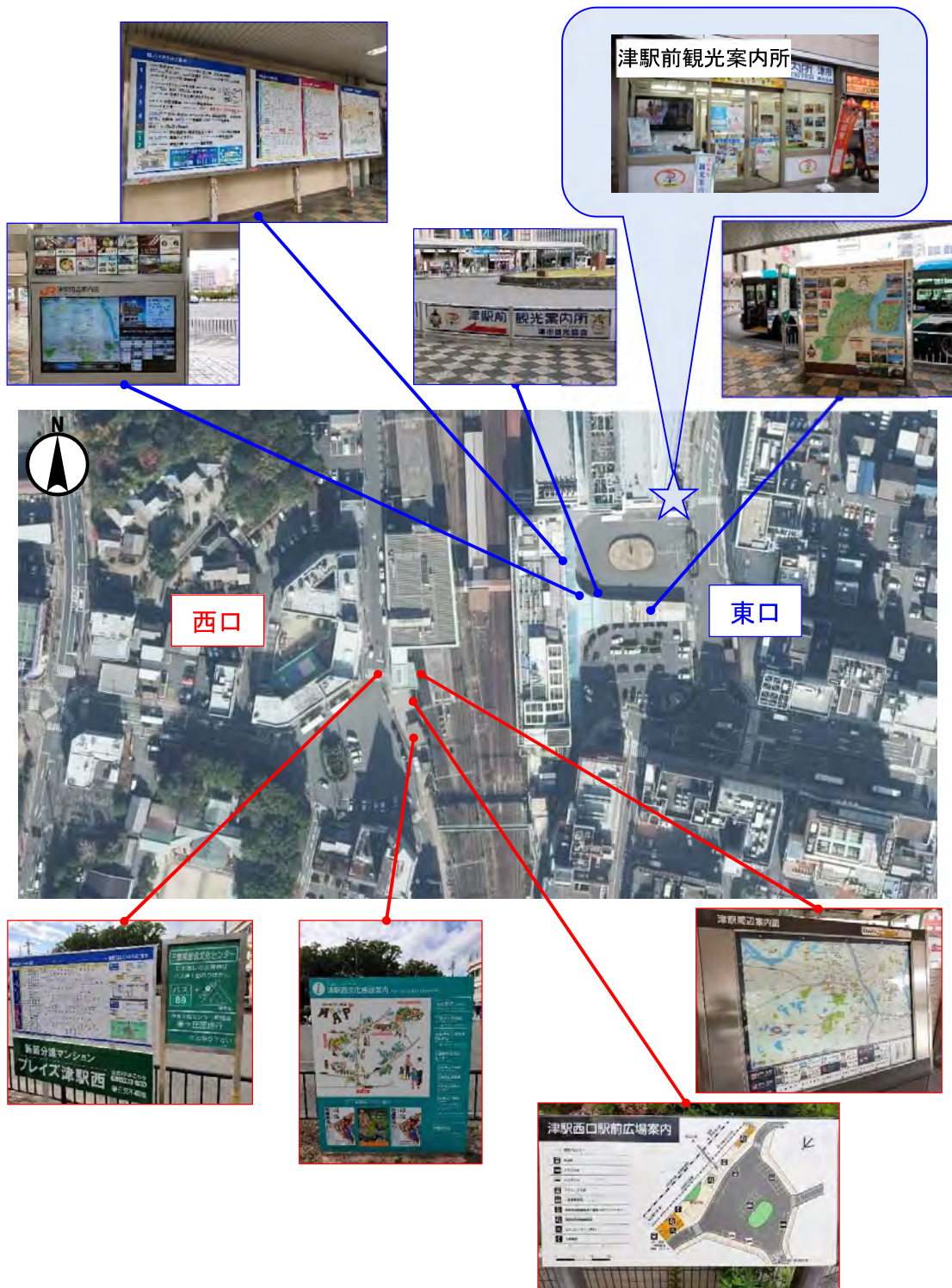


図 駅案内板配置図

④ 駅周辺の道路等の状況

津駅の駅前広場内は車道と歩道に段差があるマウントアップ構造となっており、津駅西口の駅舎に接続するエレベーター前の歩道の幅員も狭くなっているなど、バリアフリーに対応していない箇所があります。

周辺道路の状況としては、津駅西口駅前広場の西側に位置する津駅西交差点（県道津停車場・西線と主要地方道津関線の交差点）は、津駅へ若しくは津駅からの通勤・通学者が多く、スクランブル交差点になっているため、当交差点を中心に交通渋滞が発生しています。また、県道津停車場・西線上に津西高校行きバス乗り場があること、津駅南側の公園前踏切の遮断時間が長いことに伴い、これらの場所でも交通渋滞が発生しています。



図 津駅周辺の道路等の状況

⑤ 自転車等駐車場の配置状況

公共自転車等駐車場（駐輪場）の利用状況は、東口に1箇所、西口に4箇所整備している状況です。

津駅西口の出入口に近い津駅西第一駐輪場は収容台数を超える駐車率となっており、駐車枠からはみ出て駅前の景観を損ねているとともに、歩行者の安全な通行を妨げている状況です。その他の駐輪場の利用率は50%以下となっており、余裕がある状況です。

表 津駅周辺の駐輪場の利用状況（令和4年度調査の4回の平均値）

駐輪場名	収容台数 (台)	平均駐車台数 (台)	余裕台数 (台)	駐車率 (駐車台数/収容台数)
アスト駐輪場	930	468.8	461.2	50%
津駅西第一駐輪場	155	202.3	-47.3	131%
津駅西第二駐輪場	375	148.5	226.5	40%
津駅西第三駐輪場	100	42.0	58.0	42%
津駅西第四駐輪場	300	25.3	274.7	8%

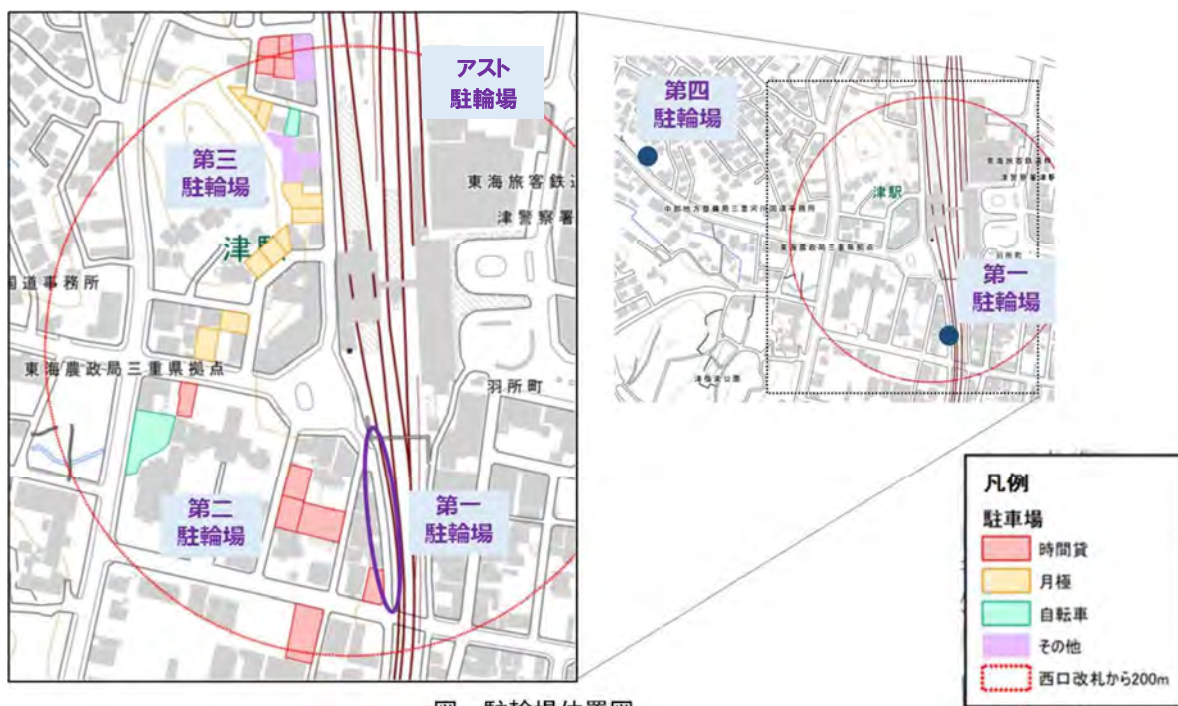


図 駐輪場位置図



駐車枠からはみ出て駐車され、歩行空間や景観を阻害



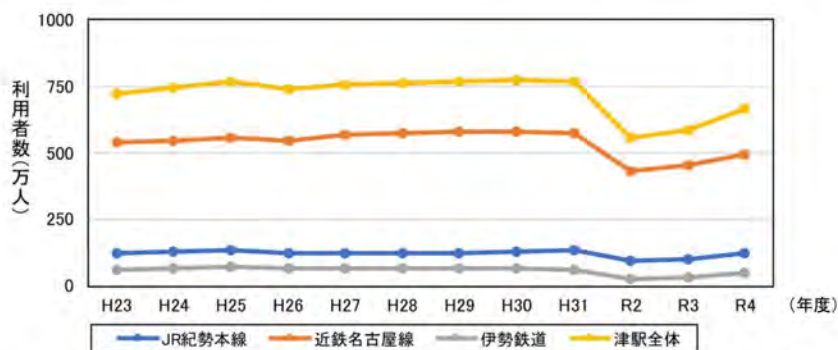
図 駐輪場の利用状況

(2) 公共交通機関等の利用状況

① 鉄道の利用状況

津駅の全路線の合計利用者数は、平成31年度までは、年間750万人程度を推移しており、路線別では、近鉄名古屋線が最も多く約550万人が利用しています。

令和2年度には、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、利用者数が大幅に減少したものの、徐々に回復傾向が見られ、令和4年度の利用者数は約663万人となっています。

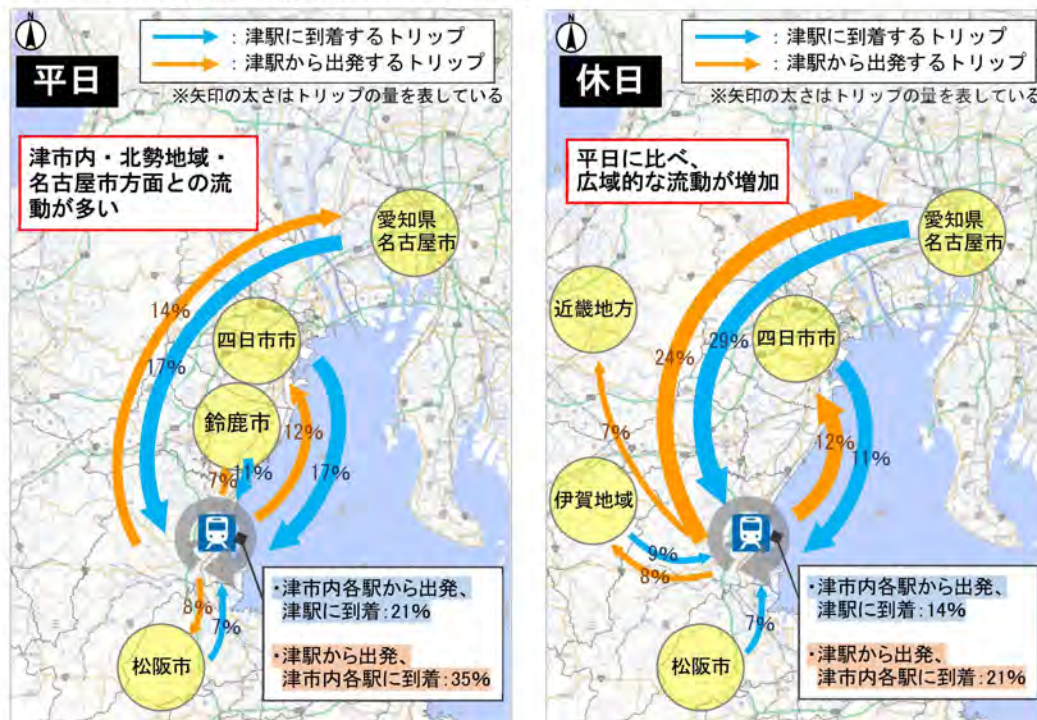


出典：三重県統計書(JR 各駅別旅客乗車人員、私鉄(JRを除く)各駅別旅客乗車人員)

図 津駅における鉄道利用者数(年間)の推移

また、津駅利用者の発着地をみると、平日は津市内の各駅（津駅除く）との流動が多く、次いで愛知県名古屋市市内の各駅、四日市市内の各駅との流動が多い状況となっています。

一方で、休日の津駅の利用者は、愛知県名古屋市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しています。



出典：携帯プローブデータ(ポイント型流動人口データ)(令和元年10月調査)

図 津駅利用者の発着地の状況図

② バスの利用状況

津駅の東口駅前広場・西口駅前広場を中心に、路線バスの乗降場（計 12 か所）が配置されています。

なお、高速路線バス、企業送迎及びスクールバスの乗降場（計 14 か所）は、東西の停車場線沿道など、駅周辺に点在している状況です。

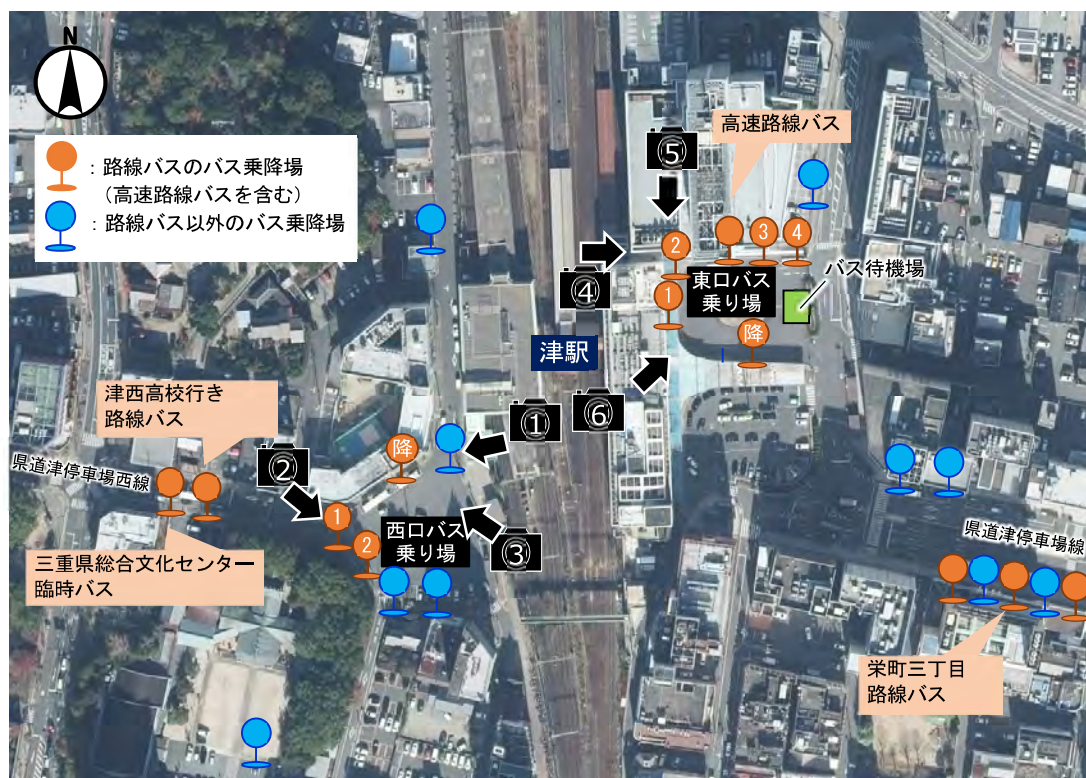


図 バス停位置図

※その他：高速路線バス津市役所前

〔西口バス乗り場の状況〕



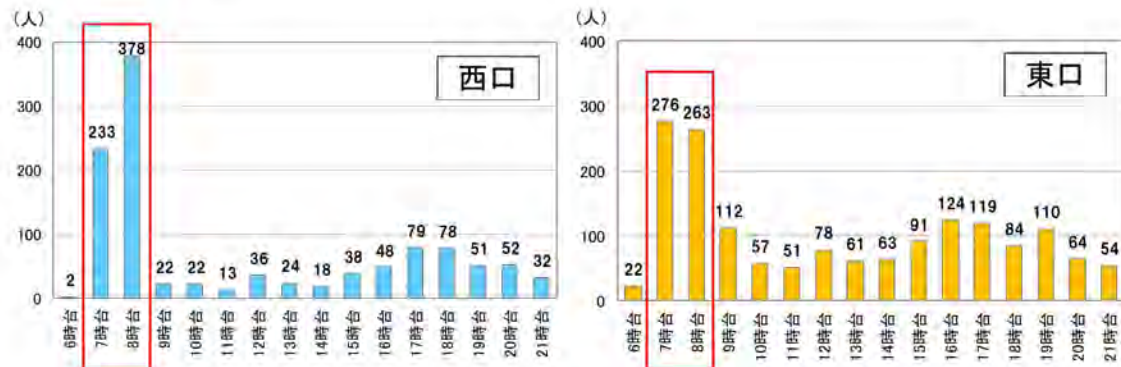
〔東口バス乗り場の状況〕



図 バス乗り場の利用状況

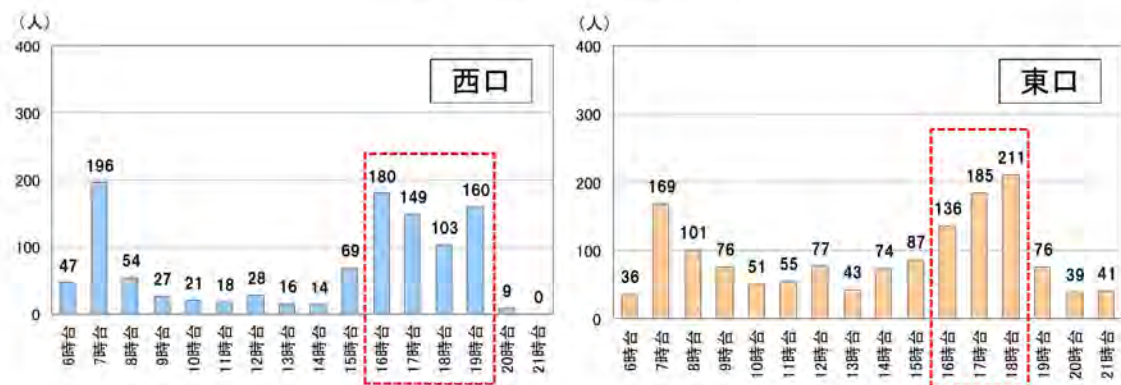
令和6年5月調査における、平日の1日当たりの乗降者数は、東口バス乗り場（津駅前）が約3,100人、西口バス乗り場（津駅西口）が約2,200人となっており、津駅全体で5,000人以上が路線バスを利用している状況です。また、路線バスの乗車人数は、東口・西口ともに7～8時台が多く、降車人数は16時台から増加する傾向にあります。

また、西口バス乗り場（津駅西口）においては、7～8時台に津西高校行き路線バスが運行しています。



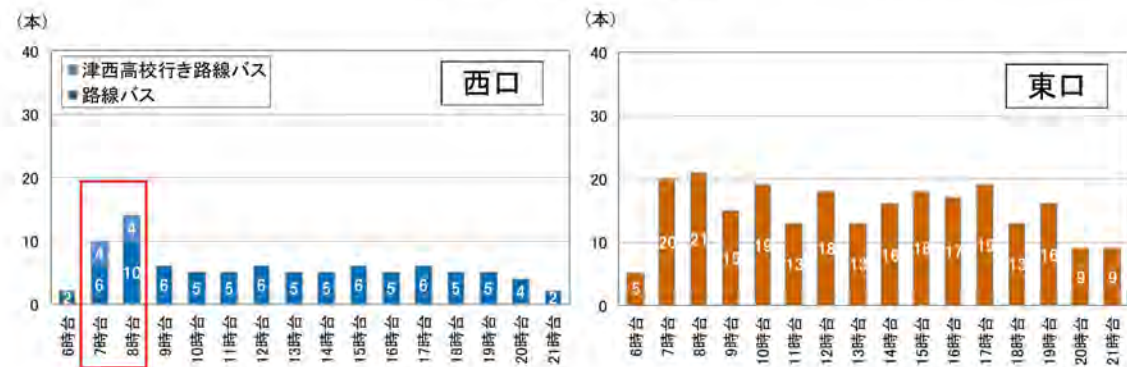
出典:乗降者数(令和6年5月調査) 三重交通(株)提供資料より作成

図 平日の時間別乗車人数



出典:乗降者数(令和6年5月調査) 三重交通(株)提供資料より作成

図 平日の時間別降車人数



※津駅が終点となる便数は含まない

※津駅が終点となる便数は含まない

出典:路線バス便数(令和6年10月現在) 三重交通(株)HPより作成

図 平日の時間別路線バス便数

③ 路線バスの発着本数

津駅東口における路線バスの発着本数について、平日は津駅東口発が141本、津駅東口着が136本、津駅東口経由が105本で合計382本、土曜日・日曜日・祝日は津駅東口発が98本、津駅東口着が93本、津駅東口経由が92本で合計283本の路線バスが運行しています。

また、津駅西口における路線バスの発着本数について、平日は津駅西口発が117本、津駅西口着が113本、津駅西口経由が8本で合計238本、土曜日・日曜日・祝日は津駅西口発が81本、津駅西口着が80本、津駅西口経由はなく、合計で161本の路線バスが運行しています。

【東口】

【平日】

路線名	上り			下り		
	発	着	経由	発	着	経由
みえブルーライン	13				13	
棕本	7		35		8	32
一身田大里			8			7
豊野団地	6			循環運行		
辰水殿舟団地	5				5	
神戸白塚、長野、泉ヶ丘片田団地	27		12		26	11
安濃	10				11	
津三雲、津なぎさまち	16				16	
香良洲	13				13	
城山	24				24	
柳原	20				20	
発着、経由合計	141	0	55	0	136	50

【土曜日・日曜日・祝日】

路線名	上り			下り		
	発	着	経由	発	着	経由
棕本	2		30		3	31
一身田大里		5	7	2		6
豊野団地	5			循環運行		
辰水殿舟団地	3				3	
神戸白塚、長野、泉ヶ丘片田団地	22		9		17	9
安濃	8				8	
津三雲、津なぎさまち	15				16	
香良洲	7				7	
城山	16				16	
柳原	18				18	
発着、経由合計	96	5	46	2	88	46

【西口】

【平日】

路線名	上り			下り		
	発	着	経由	発	着	経由
津西ハイタウン	23		4		23	4
津駅西団地循環	60	60				
看護大学夢が丘	26	26				
津西高校	8				4	
発着、経由合計	117	86	4	0	27	4

【土曜日・日曜日・祝日】

路線名	上り			下り		
	発	着	経由	発	着	経由
津西ハイタウン	22				21	
津駅西団地循環	33	33				
看護大学夢が丘	26	26				
発着、経由合計	81	59	0	0	21	0

凡例 発：津駅が始発

着：津駅が終点

経由：津駅を経由する便 例 棕本発イオンモール津南行き

④ タクシーの利用状況

津駅の東口、西口のそれぞれにタクシー乗り場が整備されています。

なお、東口駅前広場にはタクシー待機場が整備されていますが、西口駅前広場には待機場が整備されていません。



図 タクシー乗り場位置図

〔西口タクシー乗り場の状況〕



〔東口タクシー乗り場の状況〕



図 タクシー乗り場の利用状況

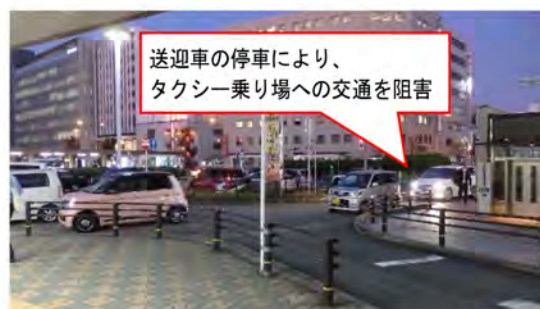
⑤ 一般車（自家用車）の利用状況

津駅の東口駅前広場・西口駅前広場ともに、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、送迎車の多くが駐停車禁止スペースに一時停車している状況となっています。

タクシーと一般車が同じ空間を使用しているため、双方の交通が錯綜しているほか、帰宅時間帯や雨天時には、送迎に来た一般車の駐停車台数が増加するため、駅前広場内や駅前広場への接続道路において交通阻害が発生しています。



〔 東口駅前広場：帰宅時間帯の状況 〕



〔 東口駅前広場：雨天時の状況 〕



〔 西口駅前広場の状況 〕



出典：令和3年10月16時台～17時台に撮影

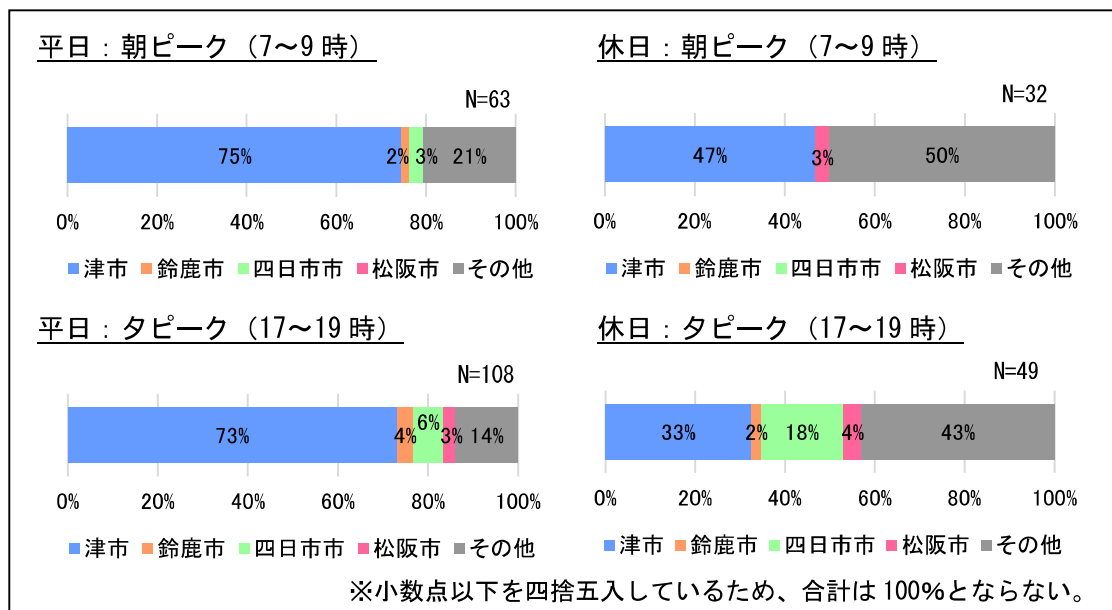
図 駅前広場における一般車の利用状況

(3) 駅利用者の利用実態

① 駅周辺における交通流動

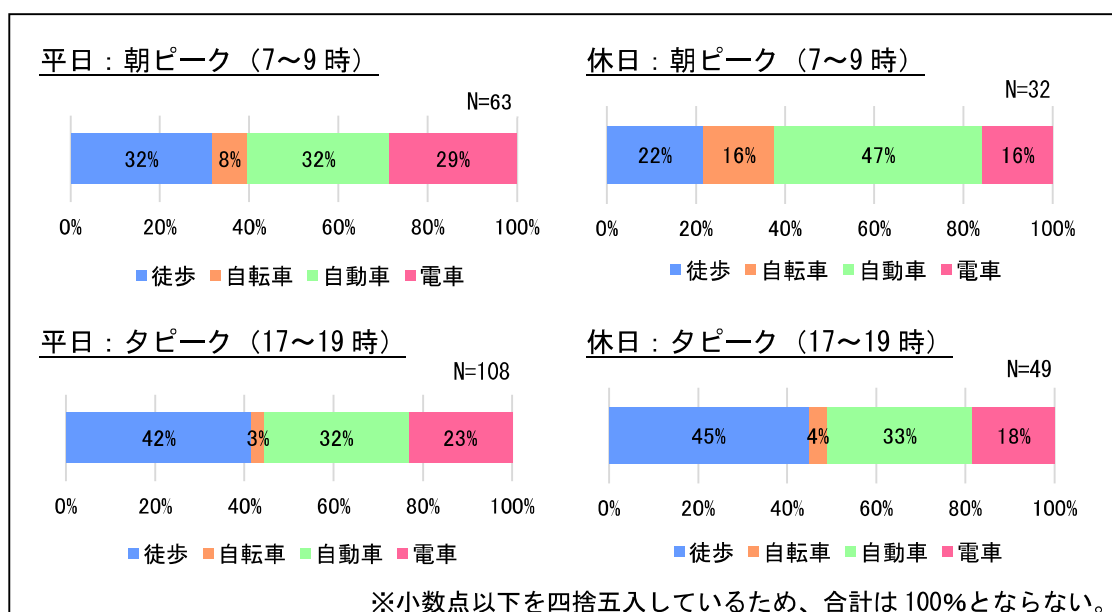
令和5年度に実施した人流データ分析より、津駅周辺への来訪は、平日は津市内からの来訪者の割合が高く、朝・夕ピークともに約7割を占めています。一方で、休日は津市外からの来訪者の割合が増加しており、半数以上を占めています。

また、来訪者の代表交通手段は、平日は、朝ピーク時は徒歩や自転車、夕ピーク時は徒歩、休日は、朝ピークは自動車、夕ピークは徒歩の割合が高い傾向です。



出典:津駅前地区の人流データ分析結果（令和5年6月調査）

図 駅周辺における来訪者の居住地（平日、休日）



出典:津駅前地区の人流データ分析結果（令和5年6月調査）

図 駅周辺における来訪者の代表交通手段（平日、休日）

また、津駅周辺における来訪者の利用経路は、朝ピークでは、鉄道や市道津駅一身田上津部田線を利用した経路が多くなっています。

さらに、平日の朝ピークにおいては10km以上の長距離トリップの割合が高く、休日の朝ピークでは1km未満の近距離トリップの割合が高くなっています。

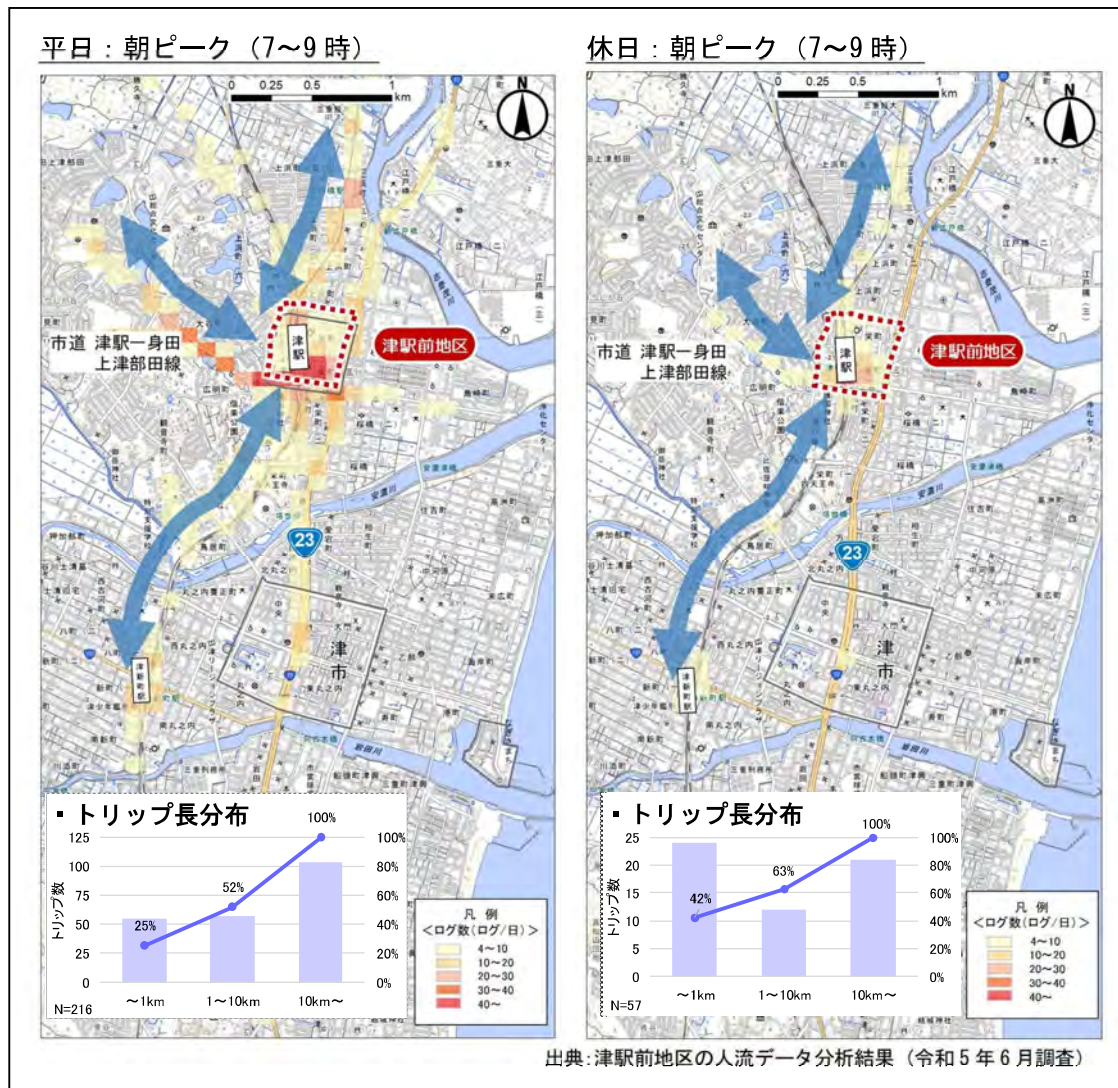


図 駅周辺における来訪者の利用経路図（平日、休日）

② 駅周辺と大門・丸之内地区における回遊行動

津駅周辺と大門・丸之内地区の2地区間を来訪した人の移動経路は、朝ピークでは、国道23号を利用した経路が多くなっています。

また、2地区間の移動における、代表交通手段は、平日・休日ともに、自動車の割合が多くなっています。

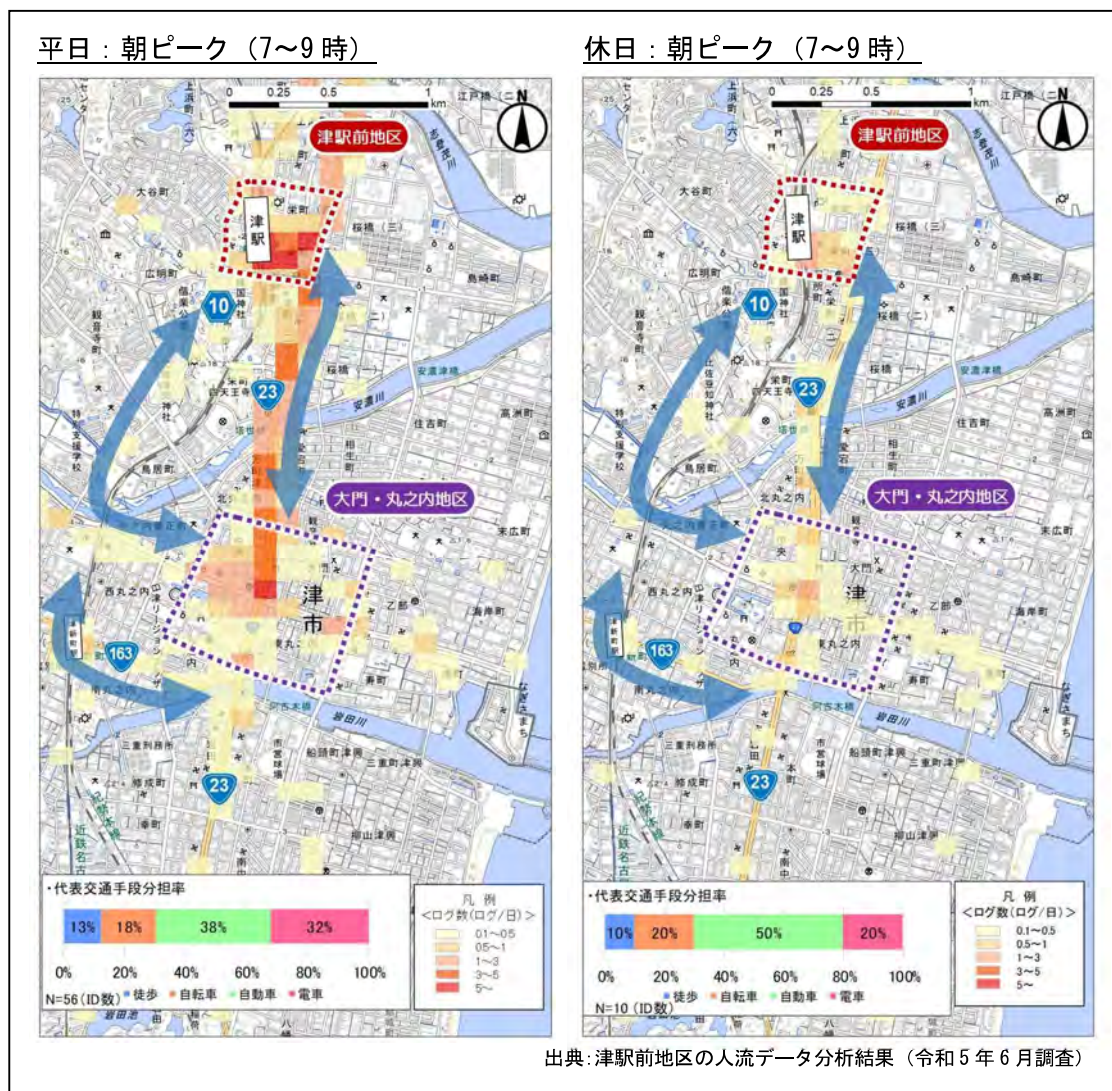


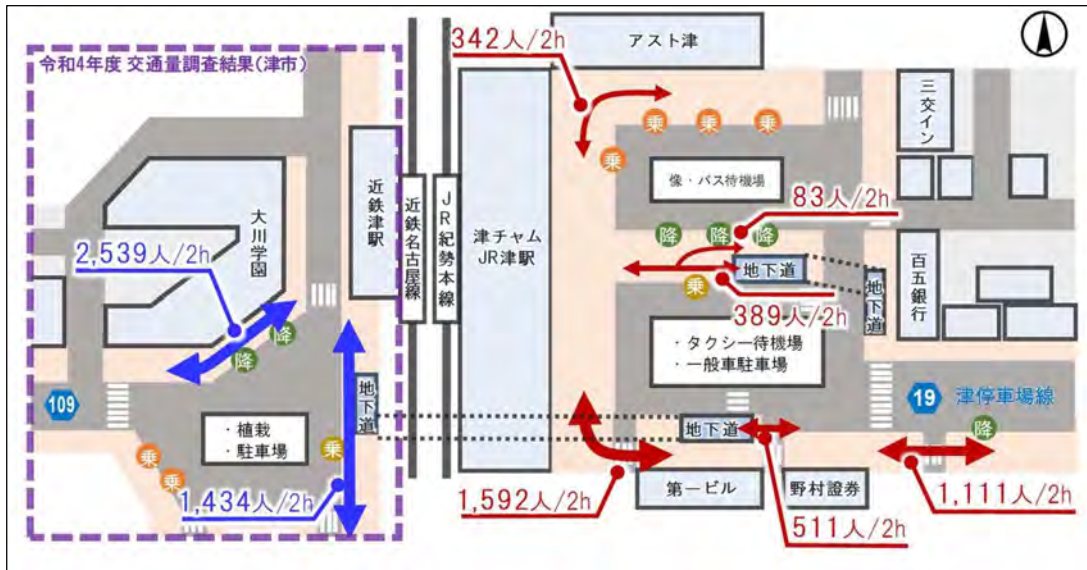
図 駅周辺と大門・丸之内地区における来訪者の利用経路図（平日、休日）

③ 駅前広場における歩行者の移動状況

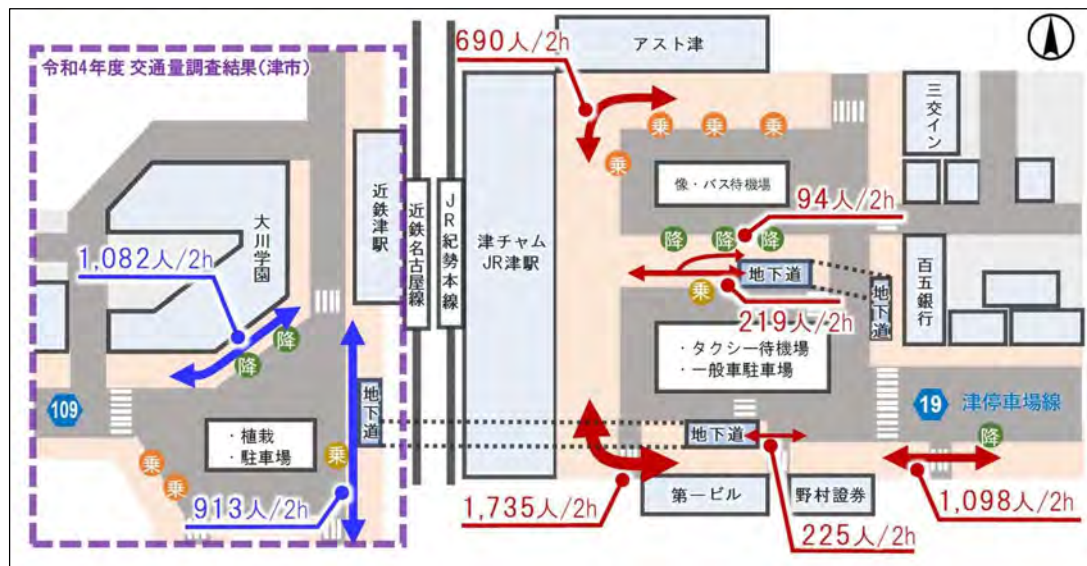
津駅東口の令和5年度交通実態調査より、駅前広場南側の地下道は、朝ピークで約500人/2時間、夕ピークで約200人/2時間の人が利用しており、津駅をまたぐ東西間の移動ニーズがみられます。

また、津駅西口の令和4年度交通量調査より、朝ピーク・夕ピークともに、バス乗降スペース側の歩行者数が多くなっています。

平日：朝ピーク（7～9時）



平日：夕ピーク（17～19時）



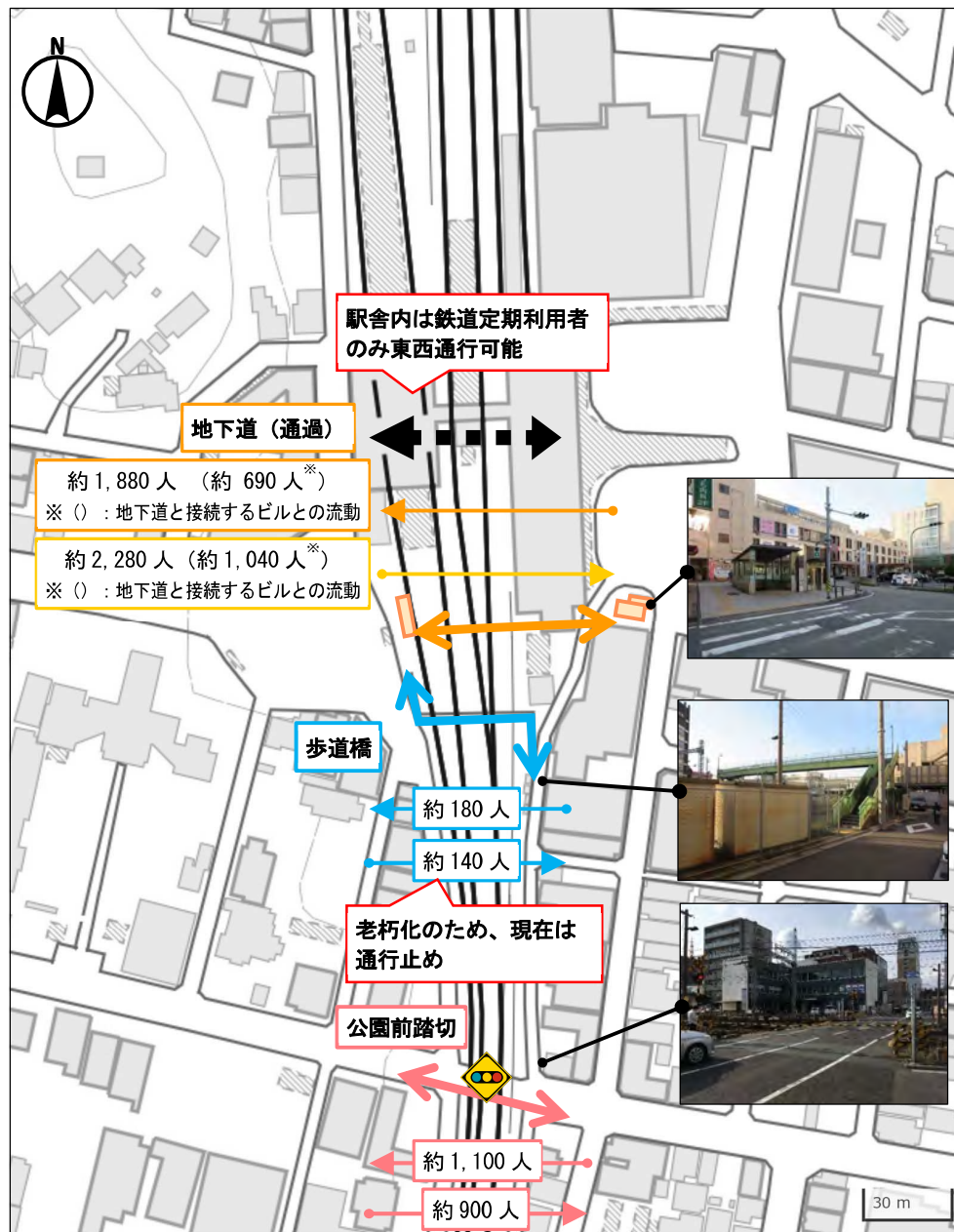
出典：西口広場：交通量調査結果（令和4年11月調査）、東口広場：交通実態調査結果（令和5年10月調査）

図 駅前広場の移動状況（平日朝ピーク、平日夕ピーク）

④ 津駅の東西間における歩行者の移動状況

津駅の東口・西口間の移動は、地下道の利用が最も多くなっています。

また、朝ピークでは東西の通過利用が多く、夕ピークでは、西口から地下道と接続する東口の駅ビルへ向かう利用者が多くなっています。



出典：：交通量調査結果（平成 31 年 4 月調査）

図 東口・西口間の利用状況（6 時台～23 時台の通過人数）

地下道の利用状況（西行き：東口→西口）

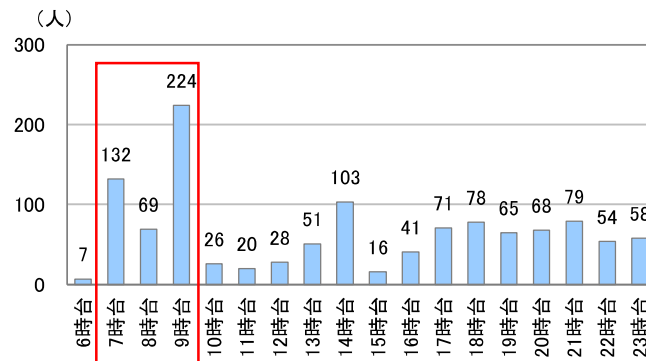


図 地下道の通過利用者（東口→西口）

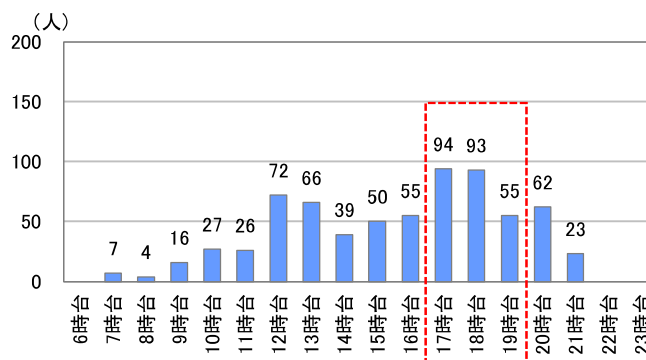


図 地下道と接続する東口の駅ビルから西口への流動

地下道の利用状況（東行き：西口→東口）

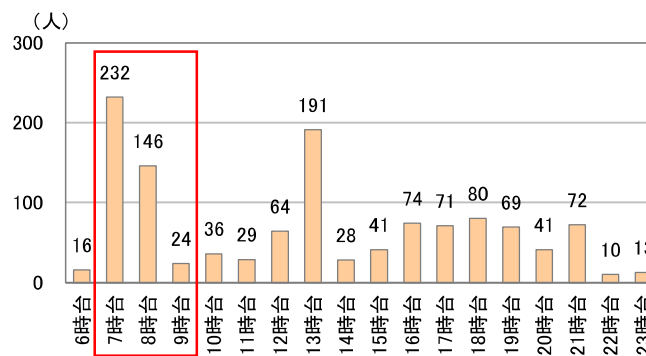


図 地下道の通過利用者（西口→東口）

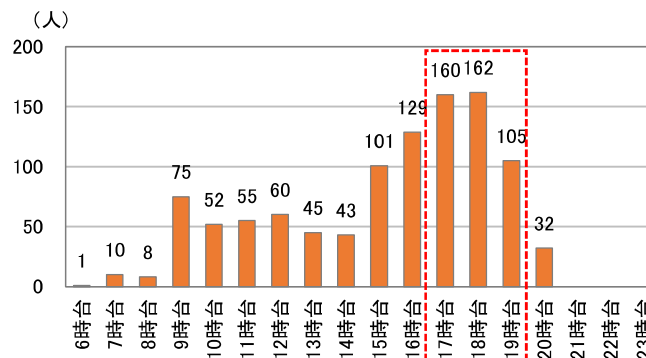


図 西口から地下道と接続する東口の駅ビルへの流動

津駅東口の令和6年度交通量調査より、北側ターミナルでは、便が集中するピーク時に乗車・降車のバスが同じ動線を利用するため、ターミナル内での混雑が発生しているほか、バスの乗降のピークが集中し、歩道上で利用者の錯綜が発生しています。

また、南側ターミナルでは、タクシーと一般車等の錯綜が発生しています。

さらに、高速路線バス乗降場はターミナル外に設置されているため、津駅利用者にとっては利便性の低い状況となっています。

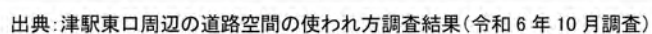


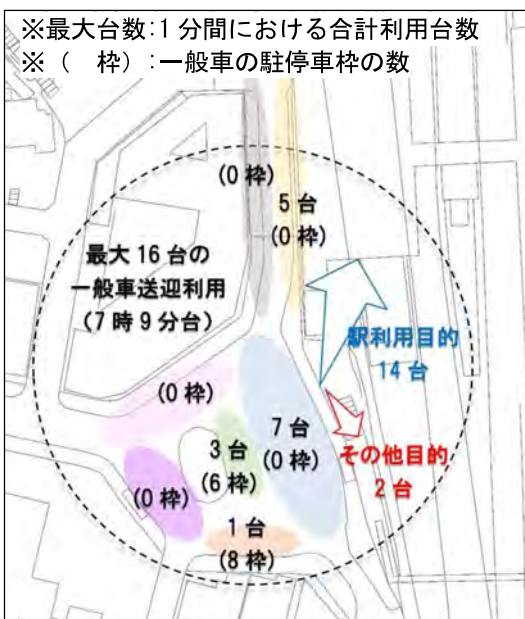
図 津駅東口における道路空間の使われ方

⑥ 津駅西口における送迎利用の状況

津駅西口の令和6年度交通量調査より、送迎利用の一般車は、午前中は最大 16 台、午後は最大 27 台となっています。午後は塾等の迎え利用が多く、特に中央駐車場及び南側駐車場では、時間帯によっては枠外駐車が発生しています。

平日：午前（6 時半～9 時）

■最大送迎利用台数



■延べ送迎利用台数

	一般車	タクシー	その他	合計
北側道路南進	118	-	0	118
北側道路北進	9	-	4	13
ロータリー東側	139	27	0	166
ロータリー北側	21	-	0	21
ロータリー南側	4	-	7	11
中央駐車場	53	-	1	54
南側駐車場	24	-	0	24
全体	368	27	12	407

※車椅子利用者の利用有（北側道路北進 1 台・降車・駅利用）

平日：午後（16 時半～22 時）

■最大送迎利用台数



■延べ送迎利用台数

	一般車	タクシー	その他	合計
北側道路南進	177	3	3	183
北側道路北進	5	-	0	5
ロータリー東側	135	48	1	184
ロータリー北側	47	-	0	47
ロータリー南側	40	-	2	42
中央駐車場	141	-	0	141
南側駐車場	169	-	1	170
全体	714	51	7	773

※車椅子利用者の利用有（ロータリー東側 タクシー1 台・乗車・その他利用）

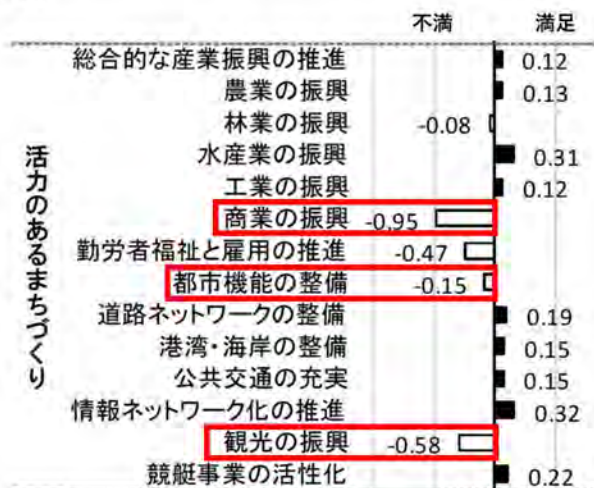
出典：津駅西口駅前広場の交通量調査結果（令和 6 年 10 月調査）

図 津駅西口における送迎利用の状況（平日午前、平日午後）

(4) 津駅に係る市民ニーズの状況

① 津地域の満足度評価（市民意識調査）

市民意識調査における津地域の満足度評価では、津駅周辺整備に関わる項目として、「商業の振興」、「都市機能の整備」、「観光の振興」について不満度が高い状況です。加えて、「活性化してほしい」「もっと近代的で県庁所在地らしくしてほしい」など津駅周辺に対する市民の声が寄せられており、津地域の活力のあるまちづくりが求められています。



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（平成 28 年 10 月）

図 津駅の満足度評価

② 津駅全体に関する市民・津駅利用者からの意見募集結果（一部抜粋）

市民や駅利用者を対象に実施した「津駅西口駅前広場の配置計画案・整備イメージに対する意見募集」では、津駅全体に関する意見として、駅周辺の一体的な整備や、安全な歩行空間の整備、滞留空間の確保に対する要望が寄せられています。

◆津駅周辺全体

- ・津駅全体を俯瞰し、津駅東口のバスタプロジェクトや東西自由通路、駅ビルの改修も含め、津駅周辺を一体として検討すべき。

◆西口駅前広場

- ・西口駅前広場の敷地拡張や、土地区画整理、周辺建物も含めた再開発を行うなど、抜本的な整備が必要。
- ・津市の地域性を考慮して、一般送迎車用の乗降・待機スペースを十分に確保してほしい。
- ・公共交通と一般車の動線を分かりやすくしてほしい。
- ・公共交通との動線分離のため、駅前広場外に送迎者用の乗降・待機スペースを整備すべき。
- ・身体障がい者のための乗降場を駅の近くに設置すべき。
- ・駅から各乗降場所までの動線に屋根を設置し、広く快適な歩行空間を整備してほしい。
- ・一般送迎バスの乗降スペースにも配慮すべき。
- ・駅前広場が混雑している大きな要因となっている塾の送迎車への注意喚起など対策が必要。

◆自由通路・立体化

- ・駅の東西を安全快適に移動するための自由通路の整備が必要。
- ・歩行者と車の分離のため、西口駅前広場の敷地の立体的やペDESTリアンデッキの整備が必要。
- ・自由通路整備に合わせ、ペDESTリアンデッキを主要地方道津関線の西側まで伸ばしてはどうか。

◆にぎわい・回遊性

- ・県都の主要駅の顔として周辺施設の建替も踏まえ、商業施設の誘致など津駅周辺全体がにぎわうよう、一体的に整備すべき。
- ・デジタルサイネージなど周辺施設のわかりやすい案内機能が必要。

◆滞留空間

- ・屋根やイス、トイレのある待ち合わせ場所や休憩場所を作してほしい。
- ・学生などが憩える空間を作してほしい。

◆防災

- ・防災の観点から、東口から西口への動線の確保や、AED、非常電源の確保などの対策を進めてほしい。

◆自転車・駐輪場

- ・津駅西第一駐輪場が無秩序に駐輪されており、通行の妨げになっているので改善が必要。
- ・駐輪場整備やシェアサイクル設置により一般車を抑制し、混雑緩和を図るべき。
- ・新型モビリティの導入については、需要調査等に基づき検討すべき。

◆その他

- ・路上喫煙、受動喫煙、タバコのポイ捨て防止のための対策を講じてほしい。

出典：「津駅西口駅前広場の配置計画案・整備イメージ」に対する意見募集結果

（第1回：令和6年5月調査、第2回：令和6年9月調査、第3回：令和6年11月調査、第4回：令和6年12月調査）

③ 市民・駅利用者の利用実態・津駅周辺に対する意向（利用者アンケート）

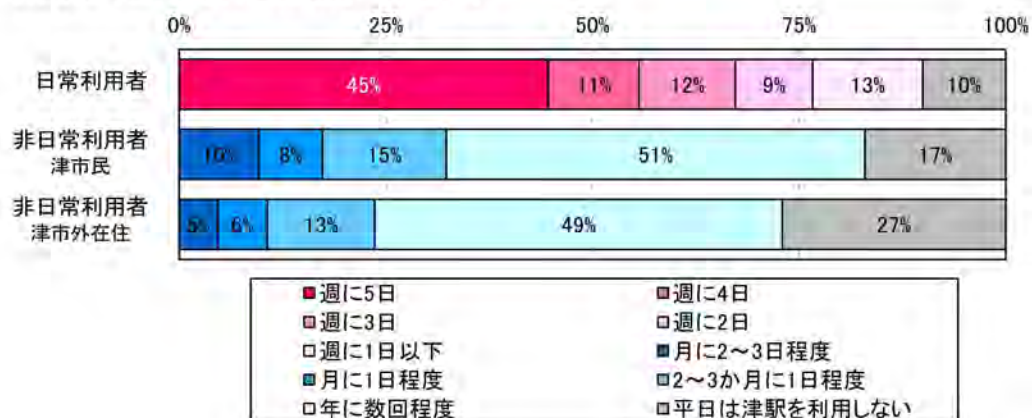
津駅の利用実態と津駅周辺の課題・ニーズを定量的に把握するため、津駅の日常利用者（週1日以上利用）及び非日常利用者（週1日未満、年数回以上利用）を対象に、WEB アンケートを実施しました。

津駅を利用する外出の頻度

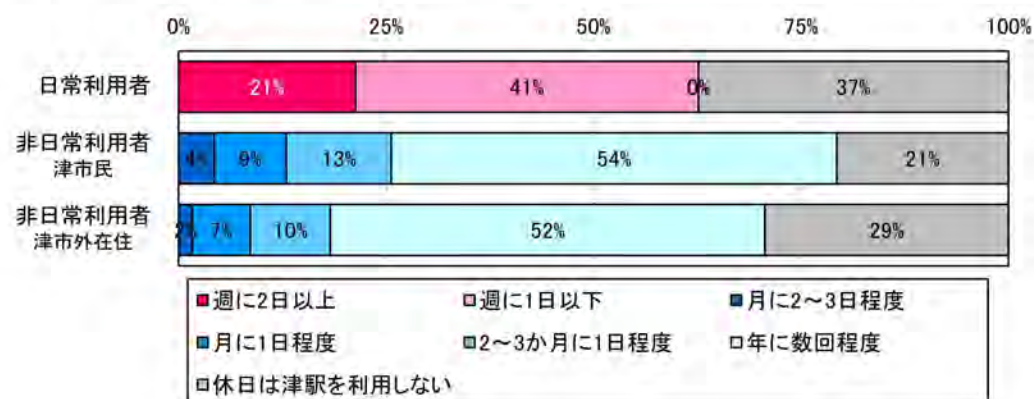
津駅の日常利用者は、平日は「週に5日」利用する人が約半数を占めており、休日は「週に2日以上」または「週に1日以下」利用する人が多い傾向にあります。

一方で、非日常利用者は、平日・休日ともに「年に数回程度」の利用が多い傾向です。

【津駅を利用する外出の頻度（平日）】



【津駅を利用する外出の頻度（休日）】



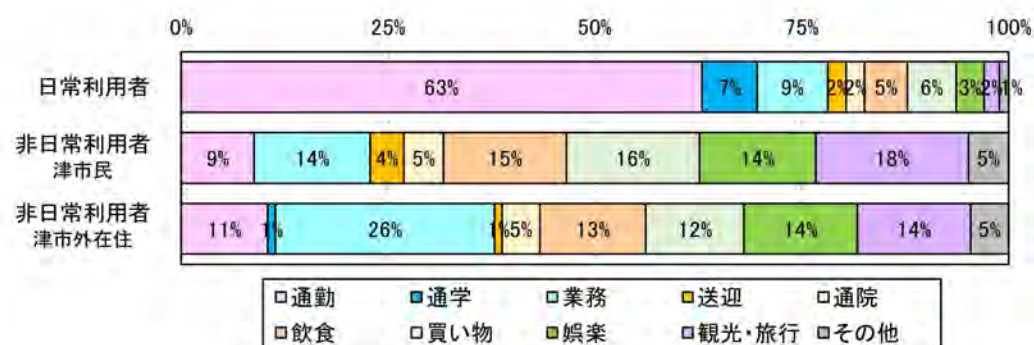
出典：津駅利用者アンケート調査結果（令和4年12月調査）

津駅を利用する外出の目的

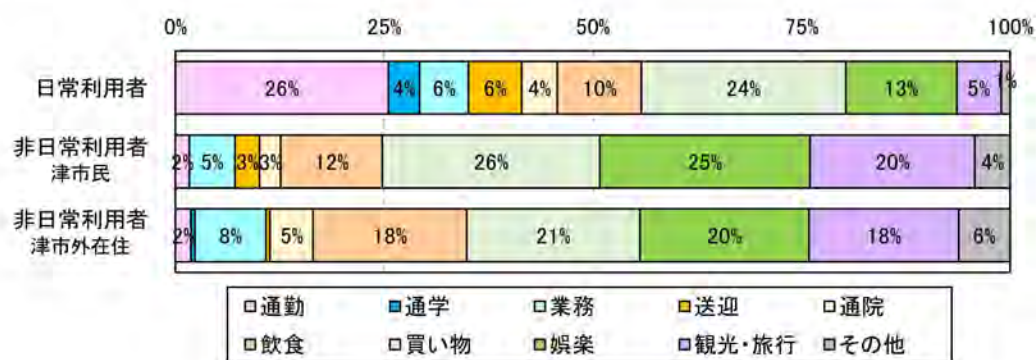
津駅の日常利用者は、平日は通勤・通学・業務利用が多く、休日は、平日と比較して余暇的な利用（飲食、買い物、娯楽、観光）が多い傾向にあります。

非日常利用者は、平日・休日ともに、余暇的な利用が多い傾向です。そのうち、津市外居住者は、平日は業務利用が多い傾向です。

【津駅を利用する外出の頻度・目的（平日）】



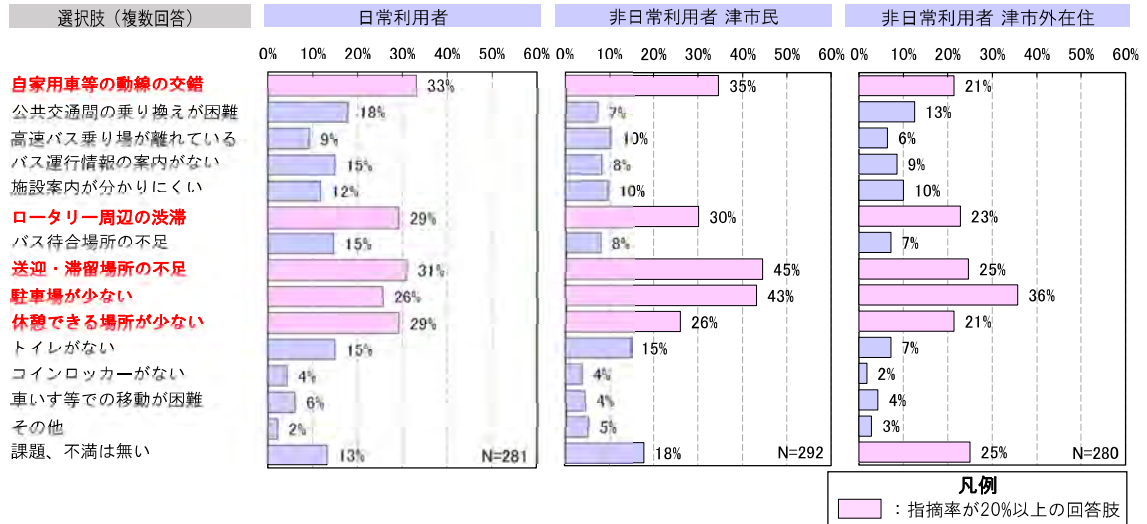
【津駅を利用する外出の頻度・目的（休日）】



出典：津駅利用者アンケート調査結果（令和4年12月調査）

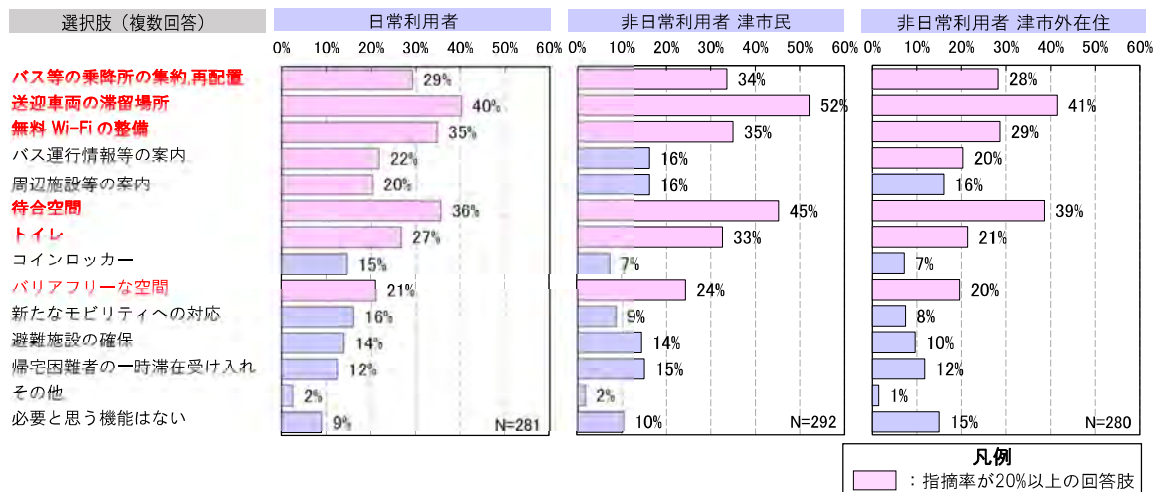
津駅東口駅前広場の不満・課題

津駅東口駅前広場への不満・課題としては、「自家用車等の動線の交錯」「ロータリー周辺の渋滞」「送迎・滞留場所の不足」「駐車場が少ない」「休憩できる場所が少ない」などの意見が多く見られます。



津駅東口駅前広場に必要と思う機能

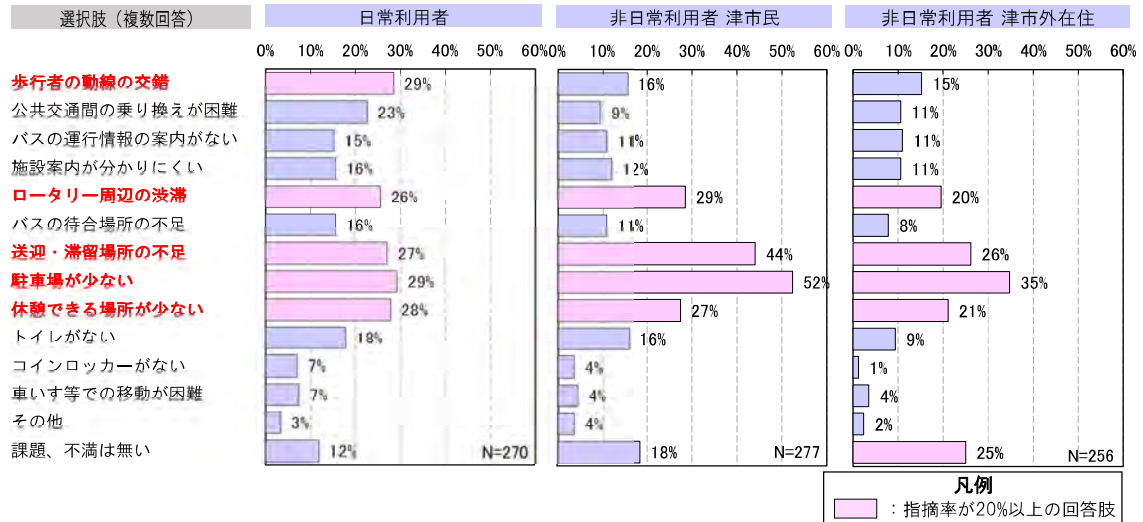
津駅東口駅前広場に必要と思う機能としては、「バス等の乗降所の集約・再配置」「送迎車両の滞留場所」「無料 Wi-Fi の整備」「待合空間」「トイレ」「バリアフリーな空間」などの意見が多く見られます。



出典：津駅利用者アンケート調査結果（令和4年12月調査）

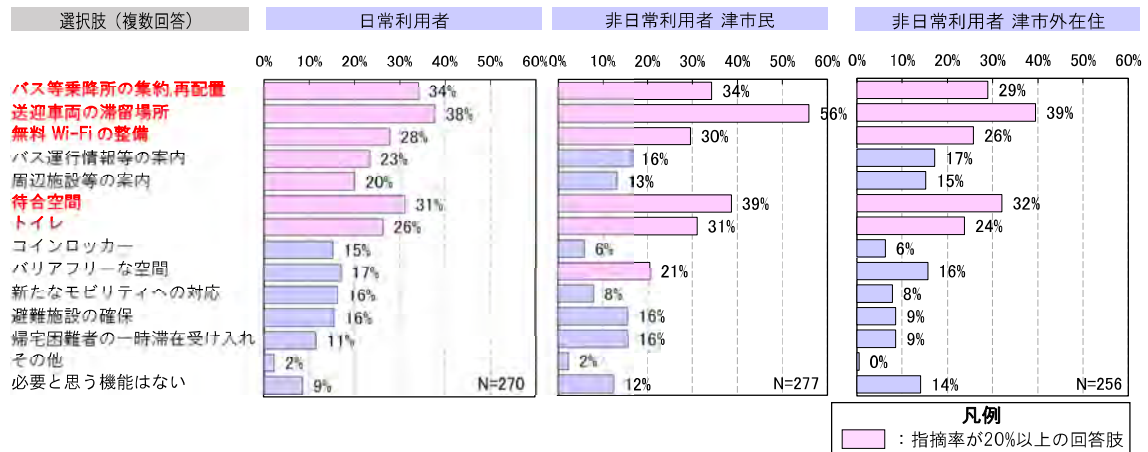
津駅西口駅前広場の不満・課題

津駅西口駅前広場の不満・課題としては、「歩行者の動線の交錯」「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」などの意見が多く見られます。



津駅西口駅前広場に必要と思う機能

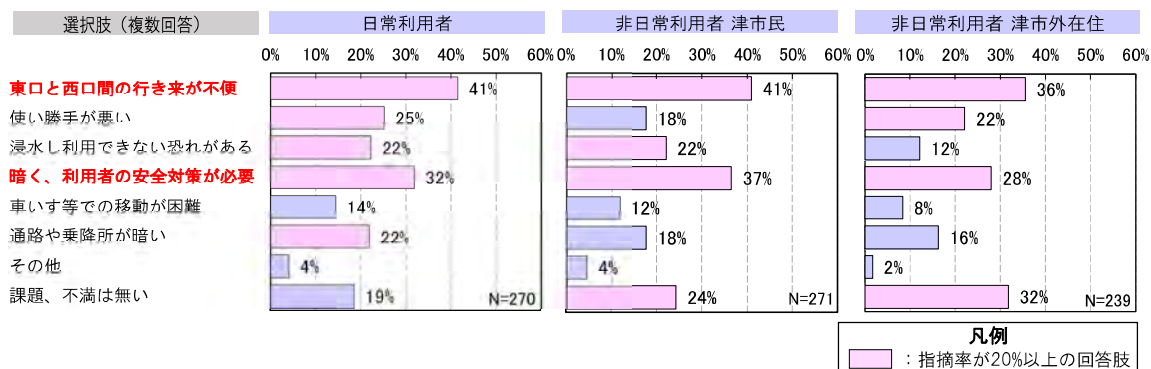
津駅西口駅前広場に必要と思う機能としては、「バス等の乗降所の集約・再配置」「送迎車両の滞留場所」「無料 Wi-Fi の整備」「待合空間」「トイレ」などの意見が多く見られます。



出典：津駅利用者アンケート調査結果（令和4年12月調査）

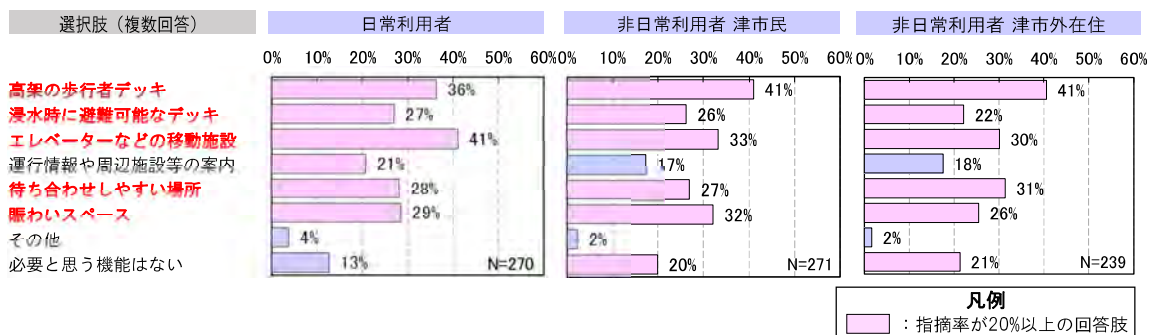
地下道の不満・課題

地下道の不満・課題としては、「東口と西口間の行き来が不便」「暗く、利用者の安全対策が必要」などの意見が多く見られます。



地下道（東西連携機能）に必要と思う機能

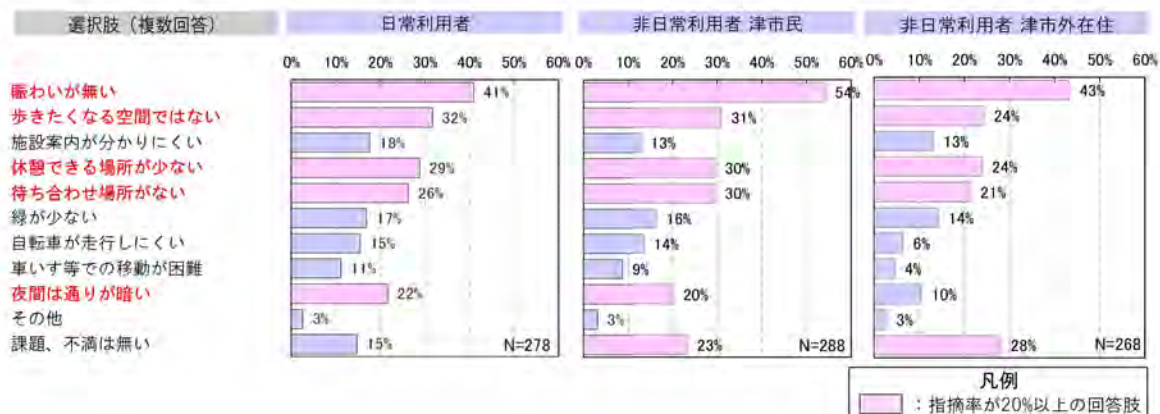
地下道（東西連携機能）に必要と思う機能としては、「高架の歩行者デッキ」「浸水時に避難可能なデッキ」「エレベーターなどの移動施設」「待ち合わせしやすい場所」「賑わいスペース」などの意見が多く見られました。



出典：津駅利用者アンケート調査結果（令和4年12月調査）

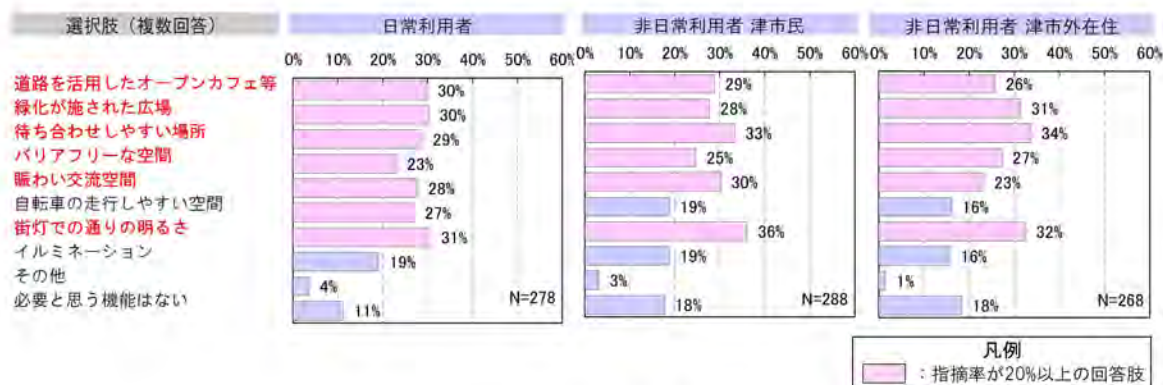
県道津停車場線（駅前通り）の不満・課題

県道津停車場線（津駅東口通り）の不満・課題としては、「賑わいが無い」「歩きたくなる空間ではない」「休憩できる場所が少ない」「待ち合わせ場所がない」「夜間は通りが暗い」などの意見が多く見られます。



県道津停車場線（駅前通り）に必要と思う機能

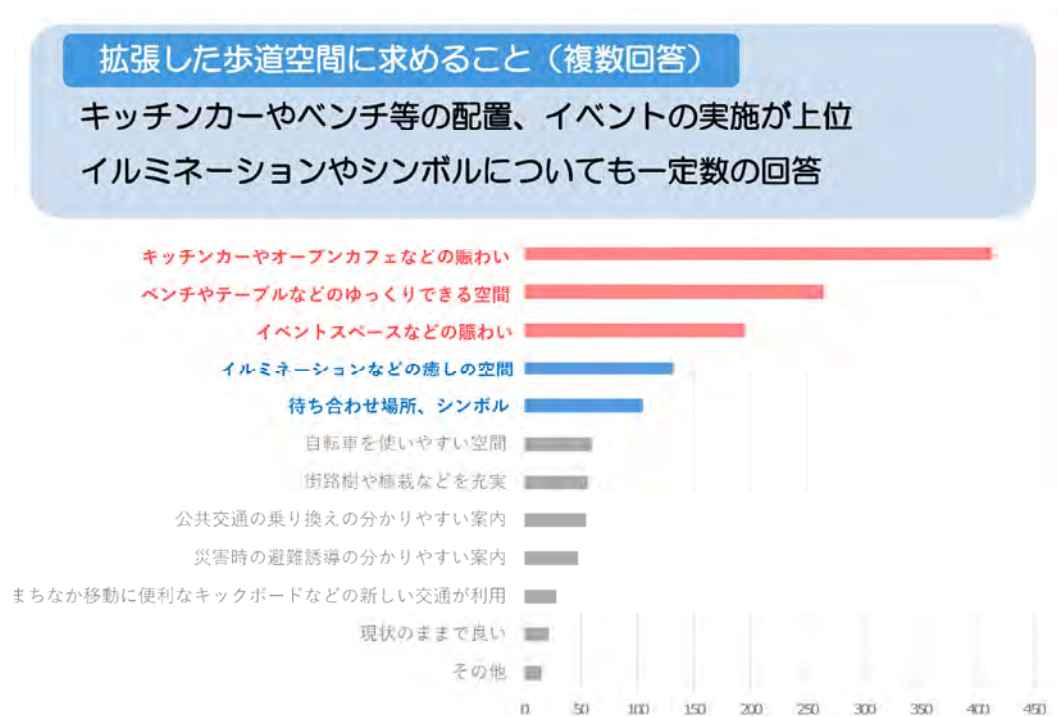
県道津停車場線（駅前通り）に必要と思う機能としては、「街灯での通りの明るさ」確保や、賑わいに関連する機能（「待ち合わせしやすい場所」「賑わい交流空間」）などの意見が多く見られます。



出典：津駅利用者アンケート調査結果（令和4年12月調査）

④ 道路空間利活用に関するアイデア（社会実験アンケート）

令和4年に実施した「津駅周辺道路空間賑わいの社会実験」でのアンケートでは、拡張した歩道空間に求める機能として、キッチンカーやオープンカフェ等のにぎわい創出に関するもの、ベンチやテーブルの配置など滞留空間の確保に関する意見が多く見られます。



出典:津駅周辺道路空間賑わいの社会実験 アンケート調査結果（令和4年10月調査）

⑤ 津駅東口周辺まちづくり懇話会におけるアンケート（一部抜粋）

津駅東口周辺を対象として、地域の抱える課題や将来像について、情報共有や意見交換等を行うことで魅力あるまちづくりを目指すことを目的として設置した「津駅東口周辺まちづくり懇話会」において、令和6年度に実施したアンケートにおいて、「にぎわい」「防災」「回遊性」の向上に必要な機能について確認しました。

◆にぎわいの創出

- ・ 新型モビリティ、キッチンカーの駐車スペースや、ダンス、ミニライブ、ストリートアート発表の場など、イベントスペースの設置をしてほしい。
- ・ 日常での利用頻度が高い食料品や日用品が購入できるスーパーを誘致してほしい。
- ・ 津駅に行くことが目的となるような商業施設の誘致をしてはどうか。
- ・ マンションやオフィスの誘致により居住人口及び就業人口を増やす取り組みをしてはどうか。
- ・ 賑わいの拠点となるような広場を整備し、そこにシンボルツリーやテーブル、イスなどを設置して滞留できるようにしてはどうか。
- ・ CHUM やアスト津に若者向けの飲食店の誘致や核となる店舗誘致、フードコート形式への変更を促してはどうか。
- ・ 飲食店などが気軽に出店できるようなシェアスペースの設置や駅周辺の飲食店とのタイアップなどうまく周りを巻き込んでいく必要がある。

◆回遊性の向上

- ・ 行き来しやすくなれば東口、西口の両方に賑わい創出できると考えるため、駅ビルへの出入りを可能とした東西自由通路を2階レベルで設置してほしい。
- ・ 段差の解消やエレベーターの増設などバリアフリー化の推進が必要。
- ・ バス乗降場、タクシー乗降場、一般車乗降場等の各スペースのバランスがとれておらず、一般車の乗り入れが悪いため、一般車送迎スペースの拡張と動線の確保をしてほしい。
- ・ 歩行者と車の動線を分けることで安全に回遊性を高められるので、駅から周辺の建物を繋ぐペDESTリアンデッキを設置してほしい。
- ・ 東西自由通路を計画するのであれば、単なる自由通路だけではなく、CHUM の再開発を絡めて計画を行ってほしい。

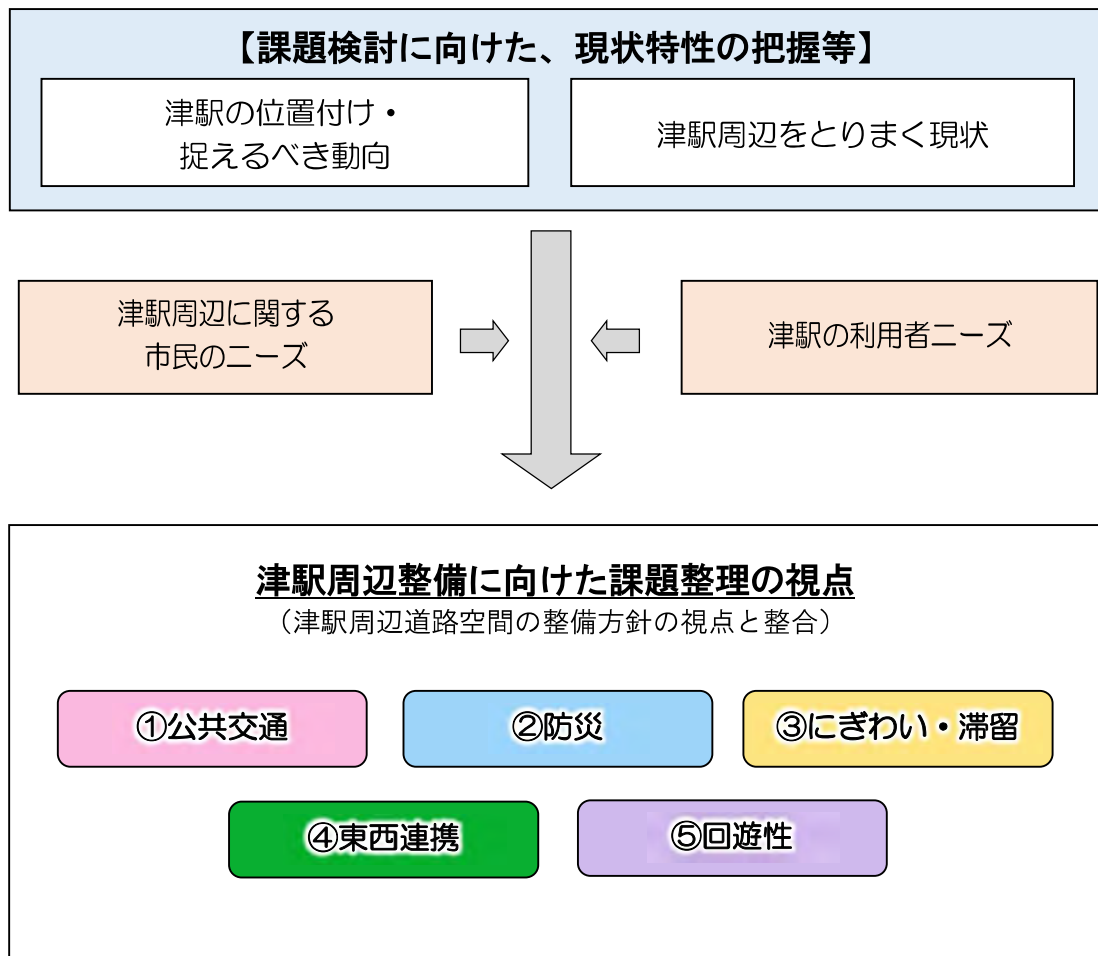
◆防災機能の向上

- ・ バスターミナルの立体的整備・東西自由通路・ペDESTリアンデッキ等の浸水しない十分な高さの建物の整備による避難路及び一時避難場所の確保が必要である。
- ・ 避難誘導・代替輸送等の情報発信に活用するデジタルサイネージの整備をしてはどうか。
- ・ 津駅周辺の一時帰宅困難者のための災害用物資の備蓄を周辺の施設や企業が協働して面単位で行っていくシステムが必要である。
- ・ 地域の防災訓練を行ってほしい。
- ・ 災害時のインフラ等の整備として、かまどベンチや、マンホールトイレの整備、太陽光による街灯の整備、Wi-Fi 環境の整備を行うべき。

出典：「津駅東口周辺の将来のまちづくりに向けたアンケート」（令和6年12月～令和7年1月実施）

2-3 現状のまとめ

前段で整理したこれまでの歴史や捉えるべき動向、津駅周辺の現状特性及び、市民や駅利用者の多様なニーズを的確に捉えたうえで、令和4年に公表した「津駅周辺道路空間の整備方針」において整理した「①公共交通」、「②防災」、「③にぎわい・滞留」、「④東西連携」、「⑤回遊性」の分類に基づき、これまでの現状整理からみえる現状の問題点を整理するとともに、分類ごとにその解消に向けた視点について取りまとめます。



① 公共交通

現況整理から見る問題点

【駅東口】

- 一般車用の乗降場がなく、送迎の際には無秩序に停車して乗降している状況であり、利便性、安全性が低い
 - タクシー（乗降場・待機場）は一般車と同一の広場を共用しているため、一般車の混在による交通阻害・錯綜が発生している
 - 路線バスは、通勤通学のピーク時に、歩行者動線とバス待列が混雑し、錯綜が発生している
 - 高速路線バスや企業送迎バス等の乗降場が駅周辺に点在して配置されており、徒歩で移動する必要があるなど、全ての利用者にとって便利な空間となっていない
 - 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
 - 交通モード間を接続する案内看板がない
- 一般送迎車の乗降場が望まれている
 - 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れている
 - 高速路線バスは、一般車や鉄道からの乗換が主であるため、利用者の利便性向上、収益性の確保の観点から、駅前ターミナルへの集約化が望まれている
 - シェアサイクルや電動キックボード等の新型モビリティ、自動運転等の先進モビリティの発展に対応できる施設整備が望まれている



一般車の停車により滞留する様子



ピーク時にバス待列と歩行者で混雑する様子

○客観的調査結果（データや現地確認に基づく調査）に基づくもの

●主観的調査結果（アンケート等に基づく調査）に基づくもの

問題点の解消に向けた視点

【駅東口】

- ◆広域的な乗換需要への対応も含め、駅前広場内における多様な交通モード（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
- ◆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）に対応するための交通整序化
- ◆歩行者が安全で快適に移動できる歩行空間の確保と、乗降スペースの再配置
- ◆広域交通拠点としての機能強化に資する案内誘導の充実（交通モード間の接続）
- ◆シェアサイクルや電動キックボード等の新型モビリティによるラストワンマイルの移動支援や、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の確保

現況整理から見る問題点

【駅西口】

- 一般車の乗降に明確なルールがなく、バスやタクシー等の公共交通と錯綜し、無秩序で危険な状況にある
- 通勤通学時間帯は、路線バスの待機スペースが不足し、駅前広場内で待機・滞留するバスが発生し、他の車両の通行に支障をきたしている
- 駅前広場西側の県道津停車場・西線にバス乗車場があるため、駅前広場出口付近が渋滞し、その影響により駅前広場内が混雑している
- 津駅西方面の高校（津西・津東・津商業）や三重大学附属小・中学校に通学する歩行者、東方面への歩行者、バス利用者の滞留等により、歩行者空間が不足し混雑がみられる
- 駅利用者及び駅利用者以外（周辺塾利用者等）の送迎による車両滞留により混雑がみられる
- 歩行者や自転車が無秩序に駅前広場内を通行しており、危険な状況がみられる
- 第一駐輪場は収容台数を超える駐車率となっており、駐車枠からはみ出て乱雑に駐車される状況がみられ、駅前の景観を損ねているとともに、歩行者の安全な通行を妨げている
- 駅前広場内は、歩道が狭い箇所や段差のある場所などがあり、バリアフリー対応の整備が十分ではない
- 一般送迎車の乗降場が望まれている
- 駅前広場に待ち合わせ場所や休憩場所、学生などが憩える空間整備が望まれている



公共交通と一般車の錯綜



歩行者空間の不足による混雑



駐車枠からはみ出て駐車される様子
（第一駐輪場）

○客観的調査結果（データや現地確認に基づく調査）に基づくもの

●主観的調査結果（アンケート等に基づく調査）に基づくもの

問題点の解消に向けた視点

【駅西口】

- ◆駅前広場内における多様な交通モード（路線バス・タクシー・一般車等）に対応するための交通整序化
- ◆歩道拡幅や立体化による歩車分離などによる、歩行者が安全で快適に移動できる歩行空間の確保と、乗降スペースの再配置
- ◆自転車利用の適正化と、安全かつ適切な駐輪スペースの確保、津駅西（第一・第二）駐輪場の効果的な利活用の検討
- ◆待ち合わせや休憩等のための空間整備

② 防災

現況整理から見る問題点

- 災害時における駅周辺の東西をつなぐ避難経路が地下道のみである
- 津駅東口周辺一帯では、高潮や津波による浸水が想定されており、浸水時に地下道が使用できなくなる可能性が高い
- 災害時に一時避難できるスペースが確保されていない
- 市外や県外からの駅利用者が多いため、災害発生時に多くの帰宅困難者が発生する可能性がある



図 地下道への入り口（東口）

- バスターミナルの立体的整備・東西自由通路・ペDESTリアンデッキ等の浸水しない立体的な整備による避難路・一時避難場所の確保が望まれている
- 避難誘導・代替輸送等の情報発信に活用するデジタルサイネージの整備が望まれている
- 災害時に必要な、かまどベンチ、マンホールトイレ、ソーラー照明、Wi-Fi 環境の整備が望まれている
- 災害が起こった際の駅周辺の動線・避難場所の明示や防災情報の情報開示が望まれている

○客観的調査結果(データや現地確認に基づく調査)に基づくもの

●主観的調査結果(アンケート等に基づく調査)に基づくもの



問題点の解消に向けた視点

- ◆激甚化する災害に対応するため、津波や高潮による浸水発生時における東西の立体的かつ安全な移動経路を確保するための新たな通路の確保
- ◆災害発生時に駅利用者等が一時的に避難できる空間や災害用備蓄倉庫の確保など、駅周辺の防災機能の確保
- ◆災害発生時の代替輸送バスに対応した施設整備
- ◆災害発生時にも活用可能なデジタルサイネージの整備
- ◆災害発生時に備えた非常電源や通信環境など、ライフラインの確保

③ にぎわい・滞留

現況整理から見る問題点

- バス・タクシー等の交通機能には特化しているものの、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している
- 駅周辺には駅ビル（CHUM）以外に大規模商業施設がない
- 駅周辺の公園（栄町公園等）は、イベント等に活用されていない
- 駅周辺の道路空間や公園におけるイベント実施の社会実験により、にぎわい創出の効果があつた
- キッチンカーやオープンカフェ等のにぎわい創出など、駅東口通りの歩行空間を活用した交流空間の創出が望まれている
- イベントスペースの設置が望まれている。
- 京都の玄関口にふさわしいにぎわいを備えた駅周辺空間になるために商業施設の充実が望まれている
- 日常での利用頻度が高い食料品や日用品が購入できるスーパーの誘致が望まれている
- 周辺施設の建替も踏まえ、商業施設の誘致など津駅周辺全体がにぎわうよう、一体的な整備が望まれている
- 市民ニーズにおいて、学生、高齢者、家族連れなど様々な世代から、待ち合わせや休憩に使える待合空間、休憩スペースやベンチなど、滞留環境の改善が望まれている
- マンションやオフィスの誘致による、居住人口・就業人口を増やす取組みが望まれている

○客観的調査結果（データや現地確認に基づく調査）に基づくもの

●主観的調査結果（アンケート等に基づく調査）に基づくもの



問題点の解消に向けた視点

- ◆京都の玄関口として、駅利用者だけでなく、商業、業務、居住などの多様なニーズに対応した施設整備による魅力ある駅周辺空間の創出
- ◆駅周辺が歩いて楽しく、憩いの場や新たな交流の場となるような、にぎわい滞留空間の創出
- ◆まちづくりに取り組む団体等の育成
- ◆官民連携による民間活力の活用
- ◆駅周辺の道路や公園を活かしたにぎわい創出に資する整備
- ◆周辺民間施設の更新や誘導等の波及効果を目指した一体的な公共空間（駅前広場、道路、公園等）の再整備
- ◆周辺地域の土地利用を促進するための再開発事業の事業化

④ 東西連携

現況整理から見る問題点

- 東口と西口を往来する場合、地下道や駅南側の公園前踏切を利用して迂回しながら通行する必要がある
- 駅舎内の跨線橋は鉄道定期利用者しか利用できない
- 地下道は人通りが少なく活気がない状況であり、駅南側の公園前踏切は歩車分離構造ではなく遮断時間も長いことから、安全・快適な移動経路とはなっていない
- 東西駅前広場のバス乗換時には、駅前広場東口バス降車場から、東西往来のための地下道が離れており、乗継が不便
- 歩道橋は整備後56年経過し、老朽化により令和5年3月から通行止めとなっており、その代替機能が必要である
- 初めての来街者にとって、駅東西の往来方法が分かりにくい
- 地下道は整備後49年が経過し老朽化が進んでいることに加え、時間帯によっては人通りが少なく、児童の通学利用もあることから安全対策が望まれている
- 駅の東西を快適に移動できる自由通路の整備が望まれている。



現在の地下道



公園前踏切



歩道橋の現状（R5.3～通行止）

- 客観的調査結果（データや現地確認に基づく調査）に基づくもの
- 主観的調査結果（アンケート等に基づく調査）に基づくもの

問題点の解消に向けた視点

- ◆駅東西を直結し、今まで以上に駅利用者が快適かつ安全・効率的に往来可能な東西の移動経路の確保
- ◆公共交通の快適な乗換に繋がる東西の移動経路の確保
- ◆駅利用者の利便性向上に加え、駅周辺の広範囲における新たな人の流れを作り、東西地域の交流の起点となるような東西の移動経路の創出

⑤ 回遊性

現況整理から見る問題点

- 東口・西口ともに独立した案内板となっており、来街者にはわかりにくい状況となっている
- 裏通りに入ると街灯が少なく、暗い状況となっており、安心して歩ける環境とはなっていない
- 中心市街地である大門・丸之内地区との回遊行動が多くみられるが、徒歩での移動は時間を要する
- 駅東側の道路空間と栄町公園を連携させたイベント実施の社会実験により、回遊性向上の効果があつた
- 駅ビルへの出入りが可能な自由通路の整備が望まれている
- 回遊性の向上のため、段差の解消やエレベーターの増設などバリアフリー化の推進が望まれている
- 人の動きを活性化させるため、目的地となるような魅力ある施設の駅周辺への整備が望まれている
- 歩行者と車の動線分離による回遊性向上のため、駅から周辺の建物を繋ぐペDESTリアンデッキの設置が望まれている
- シェアサイクルや電動キックボード等の新型モビリティ、自動運転等の先進モビリティの発展に対応できる施設整備が望まれている

○客観的調査結果(データや現地確認に基づく調査)に基づくもの

●主観的調査結果(アンケート等に基づく調査)に基づくもの



問題点の解消に向けた視点

- ◆駅利用者が目的地まで円滑に移動可能な案内機能の充実
- ◆駅周辺を誰もが安心して楽しく歩きたくなる環境の創出
- ◆駅周辺の連携した施設整備による一体的な環境の創出
- ◆道路、公園等駅周辺の既存ストックの一体的な活用・整備による回遊性の向上
- ◆近隣地区への移動ニーズに対応した、新型モビリティ（シェアサイクル、電動キックボード等）等によるラストワンマイルの移動支援

津駅周辺地区が抱える問題点の解消の視点

① 公共交通

【西口】

- ・駅前広場内の交通整序化
- ・安全快適な歩行空間の確保と乗降スペースの再配置
- ・自転車利用の適正化と安全適切な駐輪スペースの確保
- ・駐輪場スペースの効果的な利活用
- ・待ち合わせ、休憩場所の確保



バスの降車と歩行者が錯綜

【東口】

- ・多様な交通モードの集約化
- ・駅前広場内の交通整序化
- ・安全快適な歩行空間の確保と乗降スペースの再配置
- ・広域交通拠点としての機能強化に資する案内誘導の充実
- ・新型モビリティ、先進モビリティに対応する整備



公共交通と一般車が錯綜

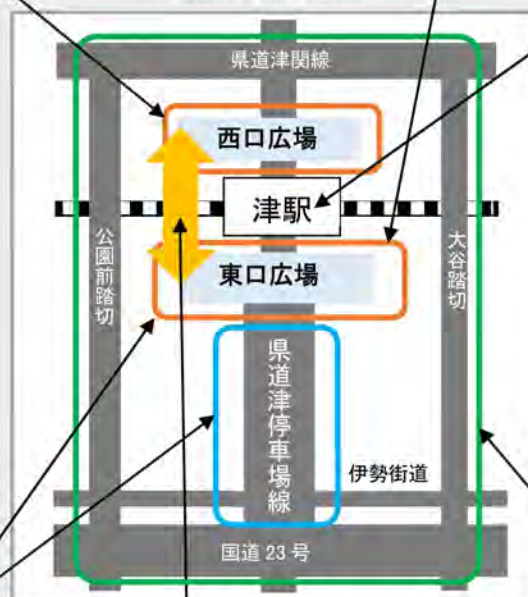
② 防災

- ・立体かつ安全な移動経路確保のための通路の確保
- ・駅利用者等が災害発生時に一時的に避難できる空間の確保
- ・災害発生時に備えた施設整備など、駅周辺の防災機能の確保



津波・高潮による浸水が想定

津駅周辺地区



③ にぎわい・滞留

- ・多様なニーズに対応できる、施設整備等による魅力ある駅周辺空間の創出
- ・憩いや交流の場となる、にぎわい滞留空間の創出
- ・再開発事業の事業化



にぎわい滞留空間が不足

④ 東西連携

- ・安全・快適で効率的な往来や公共交通の乗換のための東西移動経路の確保
- ・東西地域の交流の起点となる東西移動経路の創出



地下道は人通りが少ない

⑤ 回遊性

- ・目的地まで円滑に移動可能な案内機能の充実
- ・駅周辺を安心して楽しく歩きたくなる環境の創出
- ・新型モビリティ等によるラストワンマイルの移動支援



街灯が少なく、暗い

第3章 津駅周辺基盤整備の基本理念、整備コンセプト

3-1 基本理念

津駅周辺基盤整備の基本理念は、令和4年3月に公表された「津駅周辺道路空間の整備方針」を踏襲し、以下のとおり掲げます。

「**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」

3-2 整備コンセプト

これまでに整理した課題の解消や、津駅周辺地区の魅力・価値の向上、津駅を利用する市民や来訪者に寄り添った基盤整備となるよう、津駅東口、津駅西口、東西連携それぞれの特徴や役割を踏まえ、津駅周辺基盤整備における整備コンセプトを以下のとおり設定します。

なお、整備を進めるに当たっては、公共交通、防災、にぎわい・滞留、東西連携、回遊性の視点に加え、駅前再開発等、官民連携による整備やマネジメント、ユニバーサルデザインの導入、スマートシティなどの交通やまちづくりと一体となったデジタル化の推進、カーボンニュートラルの実現に向けた取組、新型モビリティ（シェアサイクル、電動キックボード、カーシェア等）、先進モビリティ（自動運転、超小型モビリティ等）の活用等による津新町駅・大門・丸之内周辺等の近隣地域との連携、県内各都市との連携などを視野に入れながら、未来志向で新たな技術や仕組みを積極的に取り込み、継続的な進化を図っていきます。

○整備コンセプト



○課題の解決に向けた目標

課題①

公共交通

- ・多様な交通モードの集約化、駅前広場内の交通整序化
- ・安全快適な歩行空間の確保と乗降スペース再配置
- ・広域交通拠点としての機能強化に資する案内誘導の充実
- ・新型モビリティ、先進モビリティに対応する施設の確保

目標①

誰もが使いやすく快適に移動できる

駅周辺の**交通結節機能**の充実

課題②

防災

- ・立体かつ安全な移動経路を確保するための新たな通路の確保
- ・駅利用者等が災害発生時に一時的に避難できる空間の確保
- ・災害発生時に備えた施設整備など、駅周辺の防災機能の確保

目標②

安全に利用でき、災害に強い空間をつくる

駅周辺の**防災機能**の確保

課題③

にぎわい・滞留

- ・県都の玄関口として、商業、業務、居住などの多様なニーズに対応できる、施設整備等による魅力ある駅周辺空間の創出
- ・憩いや新たな交流の場となる、にぎわい滞留空間の創出
- ・周辺土地利用を促進するための再開発事業の事業化

目標③

多様な人々が集い、都市拠点の魅力が向上する

官民連携による**にぎわい・滞留空間**の創出

課題④

東西連携

- ・駅東西を直結し、駅利用者が安全・快適かつ効率的な往来や公共交通の乗換が可能な東西移動経路の確保
- ・東西地域の交流の起点となるような東西移動経路の創出

目標④

東西の地域がつながり、交流が深まる

駅を中心とした**東西連携**の強化

課題⑤

回遊性

- ・駅利用者が目的地まで円滑に移動可能な案内機能の充実
- ・駅周辺を誰もが安心して楽しく歩きたくなる環境の創出
- ・新型モビリティ等によるラストワンマイルの移動支援

目標⑤

駅を拠点に、自然に人が集まる

駅とまちなかの**回遊性**の向上

3-3 津駅周辺の将来の利用イメージ

○目標ごとの将来の利用イメージ

目標①

誰もが使いやすく快適に移動できる

駅周辺の**交通結節機能**の充実

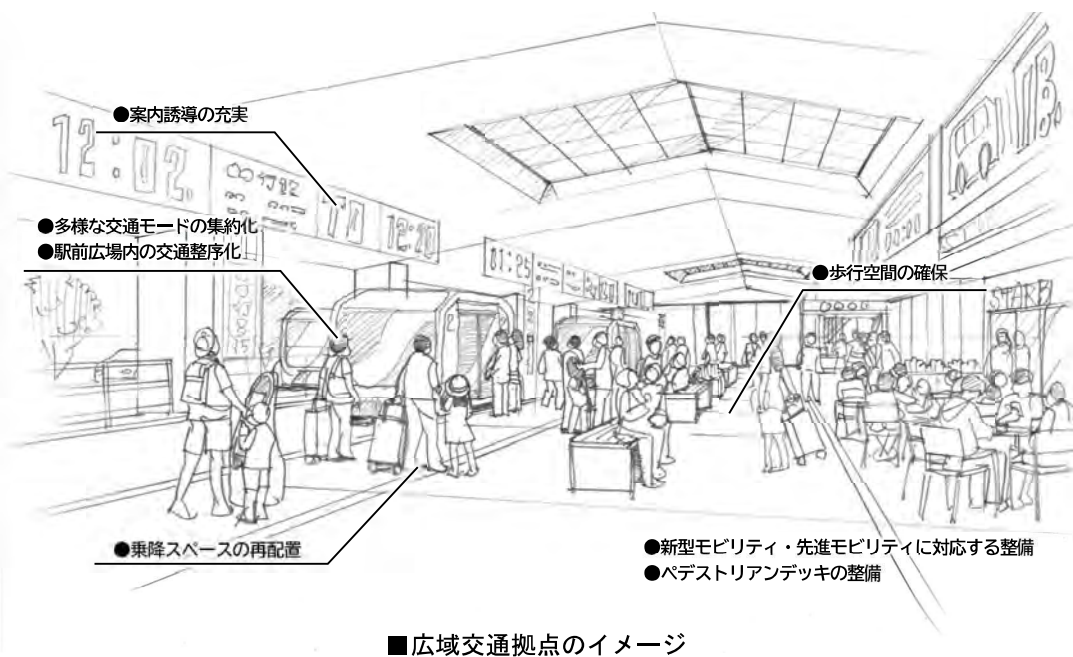
「交通結節機能」の整備の方向性【東口】

❖多様な交通モードの円滑な走行環境と交通ターミナルとしての強化を目指します。

- ・広域的な乗換需要への対応も含め、駅前広場内における多様な交通モード（路線バス・タクシー・一般車・高速路線バス・企業送迎バス等）の集約化及び動線の最適化による交通整序化を可能とする広域交通拠点としての機能強化に資する再整備を進めます。
- ・津駅周辺の文化施設・観光施設等、大門・丸之内地区、津なぎさまち等へのアクセス強化のためのラストワンマイルの移動支援（新型モビリティ等）や、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整備を進めます。

❖安全性の高い歩行空間と利便性の高い乗換機能の強化を目指します。

- ・歩行者が安全で快適に移動できる歩行空間の確保と、乗降スペース再配置のための再整備を進めます。
- ・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、デッキから周辺歩道に移動するためのペDESTリアンデッキの整備を検討します。
- ・広域交通拠点としての機能強化に資する案内誘導の充実に努めます。



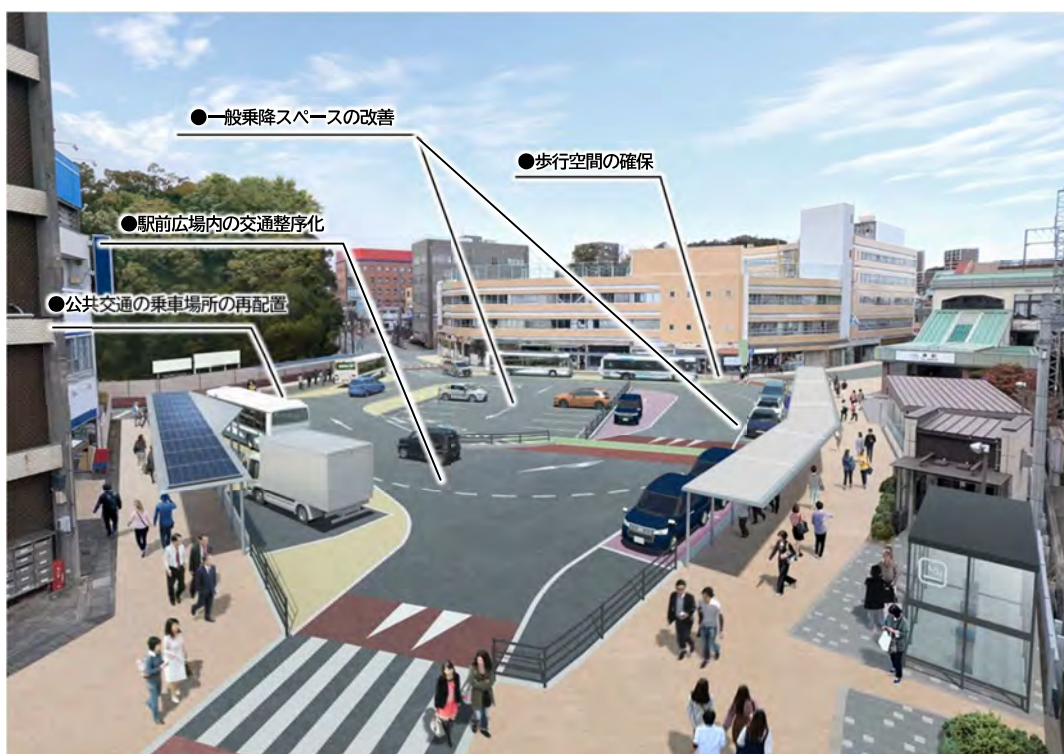
「交通結節機能」の整備の方向性【西口】

❖多様な交通モードの円滑な走行環境と交通ターミナルとしての強化を目指します。

- ・ピーク時における多様な交通（バス・タクシー・一般車等）による混雑緩和に向け、各交通の乗降場や進入ルートなどを調整し、駅前広場内の配置、動線を最適化し、安全性と利便性が確保できる再整備による交通秩序化を図ります。
- ・一般車については、駅舎近くに降車専用の駐車場を設けるとともに、送迎時に短時間待機できるスペースを確保します。
- ・駐輪場機能の集約化、駐輪場スペースの利活用を進めます。
- ・自転車利用の適正化と、安全かつ適切な駐輪スペースの確保に努めます。

❖安全性の高い歩行空間と利便性の高い乗換機能の強化を目指します。

- ・歩行者が安全で快適に移動できる歩行空間の確保と、乗降スペース再配置のための再整備を進めます。
- ・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、東西自由通路から周辺歩道に移動するためのペDESTリアンデッキの整備を検討します。
- ・公共交通機関の連絡に伴い必要となる、公共交通機関利用者の待機・休憩スペースの確保に努めます。



中長期的な取組

- 待ち合わせ・休憩場所の確保
- 新型モビリティ・先進モビリティに対応する整備
- ペDESTリアンデッキの整備

■西口駅前広場の再整備イメージ

目標②

安全に利用でき、災害に強い空間をつくる

駅周辺の**防災機能**の確保

「防災機能」の整備の方向性

❖災害発生時の一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間の確保を目指します。

- ・高潮や津波による浸水が想定されている駅東側の防災機能向上に向け、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に資する東西自由通路の整備を進めます。
- ・デッキ構造による空間創出も視野に、再整備を進める駅前広場の上部空間を活用し、一時避難や帰宅困難者の受入ができるスペースの確保に努めます。
- ・創出するデッキ空間については、平常時には市民や駅利用者の憩いの空間、また賑わい創出に資する空間など、多面的な利用が出来る空間として有効活用に努めます。

❖災害発生時の情報提供・避難誘導等の拠点として活用を目指します。

- ・災害時の一時避難スペースとなる空間については、日頃から災害情報の提供が可能なデジタルサイネージ等を整備するなど、災害時に効果を発揮できる空間づくりに努めます。
- ・災害時の避難誘導（一時避難、東西避難）、代替輸送バスに対応するための施設、備蓄スペース、非常電源や通信環境の確保などの施設整備により、災害時の拠点性を高めます。



■災害発生時に一時的な避難が可能となるデッキ空間のイメージ（上記は平常時の様子）

目標③

多様な人々が集い、都市拠点の魅力が向上する
官民連携による**にぎわい・滞留空間**の創出

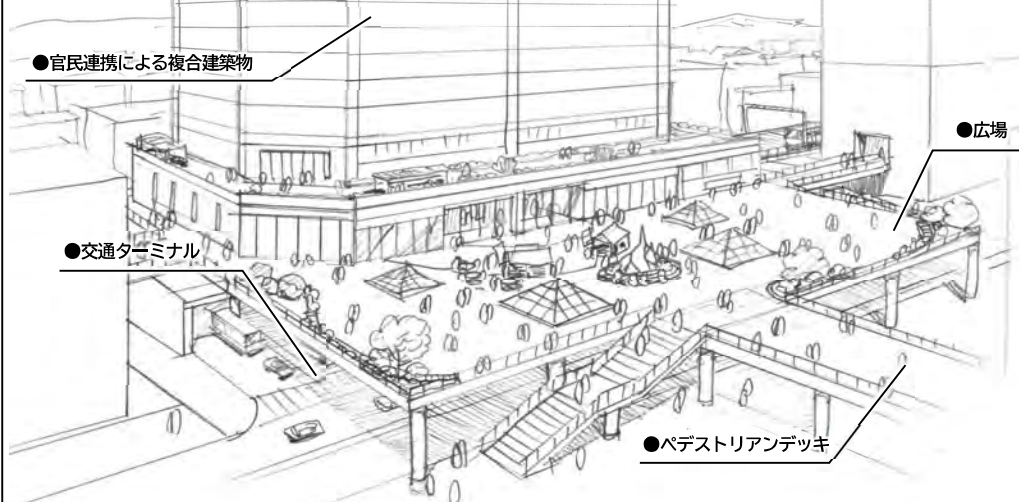
「にぎわい・滞留空間」の整備の方向性

❖商業、業務、居住などの多様なニーズに対応するため、官民連携も含めた施策により、地域の活力を引き出し、都市拠点としての魅力向上を目指します。

- ・都市拠点に求められる多様なニーズに対応し、都市拠点の魅力や駅周辺の土地利用価値の向上を図るため、広域交通拠点の整備に合わせて官民連携による「商業、宿泊、業務、居住等の機能を持った複合建築物」の建築等、交通ターミナルと一体となった整備を含めた可能性を追求します。
- ・周辺民間施設の更新や誘導等、土地利用を促すための起爆剤となる市街地再開発事業の事業化を促進します。更新誘導に当たっては、ニーズに合った施設整備に必要な都市計画の見直しを進めます。
- ・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、駅前（複合建築物内、デッキ部分等）に多目的活用が可能な空間の創出に努めます。
- ・駅周辺全体へにぎわいを波及させるため、一体的な公共空間の再整備（駅前広場、道路、公園等）を進めます。再整備に当たっては、官民連携による民間事業者のアイデアやノウハウを活かした事業化を検討します。

❖まちと駅をつなぎ、歩いて楽しい、駅前通りの歩行者空間の整備を目指します。

- ・国道23号から駅前空間へ誘う県道津停車場線については、歩行空間の拡張によるにぎわい空間の創出や、道路空間の民間利用の促進による空間の利活用を図り、県都の玄関口としての魅力向上に努めます。



■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

目標④

東西の地域がつながり、交流が深まる

駅を中心とした**東西連携**の強化

「東西連携」の整備の方向性

- ❖ 駅利用者等が快適・効率的に東西を往来できるような東西自由通路の整備を目指します。
 - ・ 歩道橋が老朽化により通行止めとなっている中、その他の連絡通路である地下道は老朽化が進んでいることに加え高潮や津波による浸水時には利用できない危険性もあるなど、新たな代替施設の必要が高まっているため、駅利用者等が安全、快適かつ効率的に何時でも往来可能な東西の移動経路となる東西自由通路の整備を進めます。
 - ・ 東西自由通路の整備に当たっては、東西の移動経路としての役割だけでなく、公共交通の快適かつ効果的な乗換に繋がるよう努めます。
- ❖ 駅を中心とした東西地域間の交流促進につながる整備を目指します。
 - ・ 新たな東西自由通路は、駅東西の移動利便性の向上に加え、駅周辺の広範囲における新たな人の流れをつくり、東西地域間の交流の起点となるよう、一部に滞留スペースを設けるなど、新たな機能を兼ね備えた整備に努めます。



目標⑤

駅を拠点に、自然に人が集まる

駅とまちなかの**回遊性**の向上

「回遊性」の整備の方向性

- ❖ 誰もが安心して楽しく歩けるような駅周辺の歩行者空間の整備を目指します。
 - ・ 津駅周辺が交通拠点だけでなく、多様な主体が交流できる拠点となるため、既存の駅周辺施設や、駅周辺整備に伴う新たな施設・店舗へ誰もが便利に行き来できる環境を提供するため、新技術を活用した案内誘導の充実に努めます。
- ❖ 駅周辺のエリアにおける新たな魅力スポットの創出による駅周辺一帯のにぎわい創出を目指します。
 - ・ 駅前広場の再整備を契機とした新たな交流の創出に向け、駅周辺の再開発の促進など、駅周辺の回遊を促進するための新たな目的地となる魅力スポットの創出に努めます。
 - ・ 一身田・江戸橋地区、大門・丸之内地区や周辺施設など近隣地区への移動ニーズに対応するため、新型モビリティ（シェアサイクル、電動キックボード等）等によるラストワンマイルの移動支援を進めます。
 - ・ 津駅周辺の既存ストックの一体的な整備や活用による回遊性の向上に努めます。

●他の交通モードへの
円滑な乗り換え環境

●新技術を活用した案内誘導の充実
●駅周辺の情報が収集できる機器
(デジタルサイネージ、ロボット等)

●多様な新型モビリティ

■駅周辺への回遊を促進するための多様な情報と交通モードが行き交う空間のイメージ

3-4 津駅周辺の将来像の実現に向けた展開

将来像の実現に向け、5つの目標ごとに示した整備の方向性については、土地利用の状況、鉄道駅や道路配置等の都市基盤の状況のほか、多様な関係者との調整により、段階的かつ効率的に整備を進めていく必要があります。

位置付けた整備の方向性の実現に向けては、第4章に示す整備方針に基づき駅周辺に対して段階的かつ重点的に施策を実施し、駅周辺への公共投資を起爆剤としてその周辺エリアの基盤整備促進に繋げるなど、波及的相乗効果を目指します。

3-5 津駅周辺の将来イメージ

○津駅周辺の将来イメージ



第4章 エリアの整備の方向性

4-1 津駅東口エリアの整備イメージ

津駅東口は、これまで津駅の玄関口として、交通結節点の機能を担ってきました。

津駅東口とその周辺エリアの将来に向けた整備方針として、多様な交通機能を集約させた交通ターミナルと、官民連携による複合建築物の整備、駅前広場・デッキの一体的な整備などにより、乗り換えの利便性向上、防災機能向上、にぎわい・滞留空間の創出、都市拠点としての魅力・価値向上などを目指します。



津駅東口エリアに求められる機能

①交通ターミナルの機能強化

- ・集約型交通ターミナル整備 目標1
- ・交通ターミナルへの複合建築物（商業、宿泊、業務、居住等）の整備 目標3
- ・デッキ、ペDESTリアンデッキの整備 目標1目標3
- ・駅前広場の再編整備 目標1
- ・新型モビリティ、先進モビリティ等の機能の導入 目標1

②案内誘導施設の充実 目標2目標3目標5

③災害時の一時避難、帰宅困難者の一時受入機能の確保 目標2

④東西自由通路の整備 目標4

⑤駅周辺整備に伴うにぎわい施設（商業施設等）の誘導 目標3

⑥駅前通りの歩行空間の拡張（にぎわい・滞留空間の確保） 目標3目標5

⑦市街地再開発の促進 目標3

4-2 津駅西口エリアの整備方針

津駅西口のエリアは、これまでも地域の拠点として、近隣住民や通勤・通学者の日常的な移動を支える機能を担ってきました。

津駅西口とその周辺エリアの将来に向けた整備方針として、令和7年3月に策定した基本計画に基づき、駅前広場の再整備を進めることで交通整序化などを図り、駅利用者の安全性・利便性の向上を目指すとともに、東口と西口を直結する東西自由通路の新規整備による立体的な空間の活用により、津駅東口との快適で安全な移動経路の確保を目指します。

また、駐輪場機能の見直し・利活用により、これまでになかった津駅西口の憩いの場として、にぎわい・滞留空間の創出を目指します。



津駅西口エリアの整備方針

- ①基本計画に基づく駅前広場の再編整備 目標1
- ②東西自由通路、ペDESTリアンデッキの整備 目標1 目標2 目標3 目標4 目標5
- ③第一駐輪場の整序化及び多機能化 目標1 目標3
- ④第二駐輪場の駐輪場機能の拡充 目標1 目標3

■基本計画図

■基本的な歩道幅員の考え方

①西側歩道（6m）

路線バス乗車場（ベンチ付きの待ち空間あり）

②北側・東側歩道（5m）

路線バス、タクシー、一般車降車場、タクシー乗車場

③南側歩道（4m）

津西高校行き路線バス乗車場、（一時的なバス待ち利用あり）

④駅前広場北側道路（市道広明町大谷町線）の歩道（2、5m）

エレベーター動線



津駅西口駅前広場基本計画

津駅西口駅前広場の歩道の混雑緩和、ロータリー部の車両の整序化を図る施設の配置計画を作成するとともに、①防災・安全に対しては、大雨時に発生している道路冠水に対応するための排水処理の改善、②回遊性・賑わい創出のための休憩場所の確保や新型モビリティの導入に向けた交通拠点としての機能の向上、分煙スペースの設置、③環境に配慮した太陽光発電施設の活用など再生可能エネルギーの導入などに十分配慮した西口駅前広場の整備に向けた第1期基本計画を定め、早期に駅利用者の安全性の確保を図るものとします。

また、施設の維持管理においても、経費の削減を図るためランニングコストを考慮した対応を行うものとします。

なお、東西自由通路の接続位置が未確定のため、西口駅前広場の立体的な活用や工事の施工手順による手戻りを最小限に抑えるため、ロータリー東側歩道部のシェルターなどは暫定的な整備とし、今後は東西自由通路の整備や東口駅前広場におけるバスタ事業と連携を図りながら、中長期的な西口駅前広場の整備の検討を引き続き行います。

歩行者横断部の路面標示について

車両の速度を抑制させるなどの安全対策を図るため、速度抑制の効果がある路面標示（例えばイメージハンプ）を施します。

付属施設について

駅前広場の付属施設としては、「シェルター」、「車道照明灯」、「歩道照明灯」、「横断防止柵」の設置を想定します。シェルターについては、各乗降場沿いの歩道、照明灯は埋設物や将来設置予定のペデストリアンデッキを避けた位置で車両の分合流や歩行者横断が発生する箇所、横断防止柵は既存と同等の位置に加え、中央部の一般送迎車乗車・待機場とタクシー待機場の境界部に設置することとします。

第5章 今後の事業推進イメージ

5-1 今後の事業推進イメージ

現時点で想定する今後の事業推進のイメージを以下に示します。

本ビジョンで示した整備方針を踏まえ、その実現に向けて、市民や事業関係者との意見交換を重ねながら具体的な事業計画を策定し、早期実現に向けて取組を進めていきます。

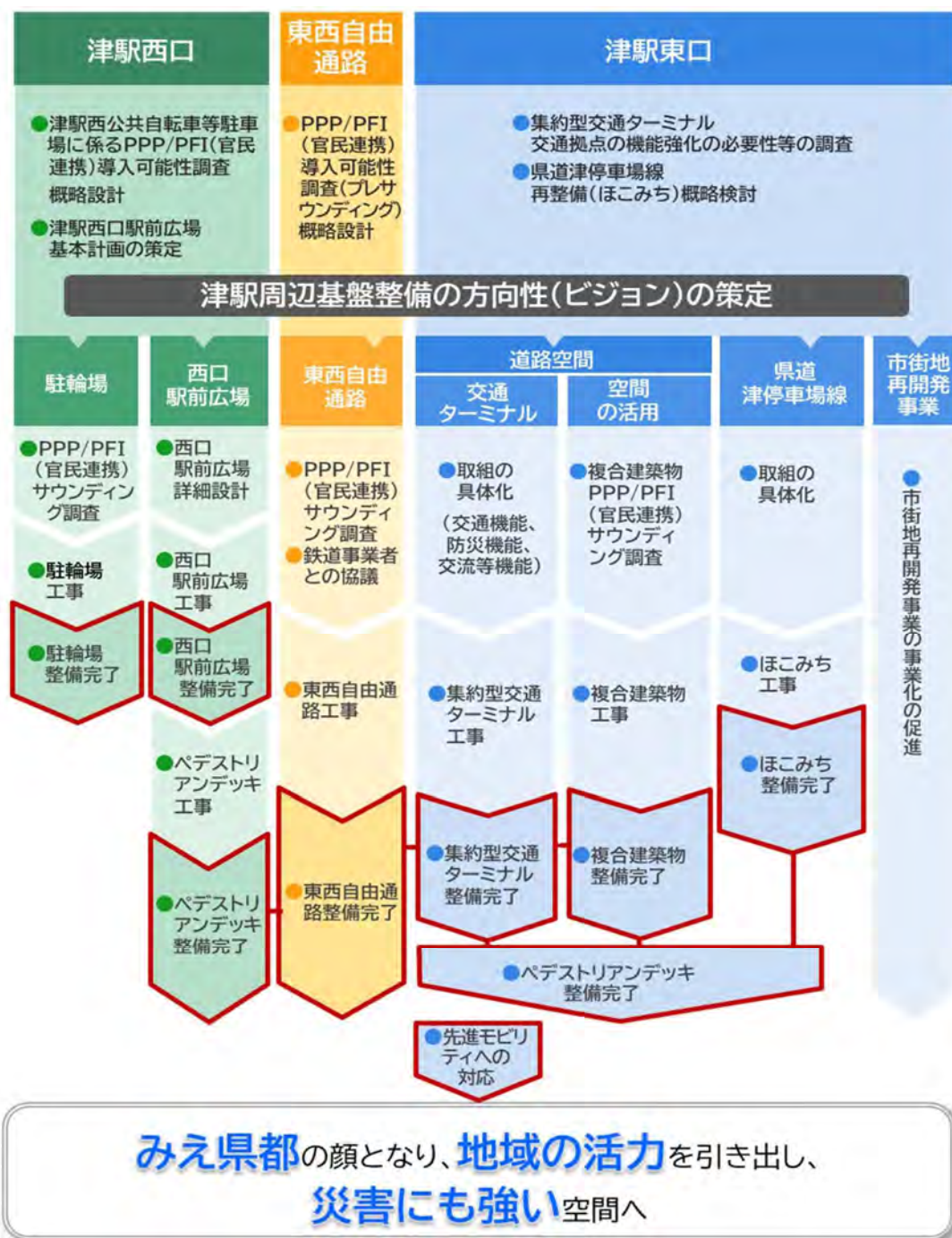


図 今後の事業推進イメージ

津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）
（案）

令和7年●月

津市 建設部 建設政策課
建設政策・津駅周辺道路空間整備担当

〒514-8611
三重県津市西丸之内 23 番 1 号
電話 （059）229-3194
