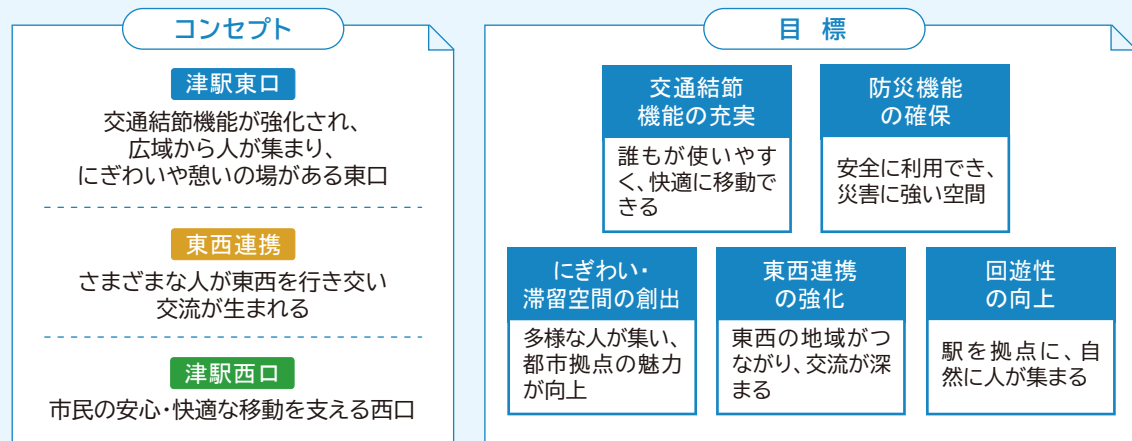


津駅周辺基盤整備ビジョンにおける コンセプト・目標



バススタ新宿(東京都渋谷区)

※公共事業における官民連携の手法

望月 バスタとは集約型公共交通ターミナルのことで、その整備・運営をバススタプロジェクトといいます。「みち・えき・まち」が一体となった新たな未来空間の創出」をコンセプトに、バス利用者や周辺住民を中心とした空間づくりを推進しています。バスや鉄道など多様な交通モードの連結が目的の一つで、官民連携の推進のために民間開発やPPP／PFIなども活用しながらまちづくりをしていくものです。もう一つ大事なことがICTの活用で、ハード整備だけではなく、ICT技術を使ったソフト面の整備も進めています。これらを通じて、地域の活性化や災害対応の強化、生産性の向上などを目指し、現在、全国23カ所でバススタプロジェクトが進められています。

交通拠点性が高い産業構造と気運の高まりがもたらした津駅のバススタプロジェクト

市長 県内では四日市市と津市の2カ所でバススタ構想が進んでいます。1つの都道府県で2カ所以上のプロジェクトが動いているのは、東京・神奈川・沖縄・三重だけで、私たちとしては大きな期待を寄せているところです。

松本 県内2カ所というのは大変喜ばしいことだと思います。四日市市と津市は人口規模、そしてDID(人口が集中している地区)における面積・人口ともに県下1、2位というところで、産業構造が集約され、交通の拠点性も高い。集めて運ぶ公共交通にとって、ふさわしい人口・土地利用になっています。昼夜間人口比率も高く、仕事やショッピングのために昼間の人口が夜間よりも多いという特徴も見られます。

また、鉄道やバス路線が多数乗り入れており、国道も通っている。交通ネットワークの拠点性が高いことがバススタに選ばれた理由だと思います。

特に津市は、津なぎさまちの航路がありますので、これもありですね。

そして何より大事なものは、地元のやる気や機運だと思います。津駅東口・西口の整備から50年が経ち、地域と産業界で「新しいまちづくりに向けて津駅を盛り上げていこう」という機運が高まっているというところではないでしょうか。

交通分析で見た津駅の課題
鉄道ではなく拠点として「まちの顔」となるために

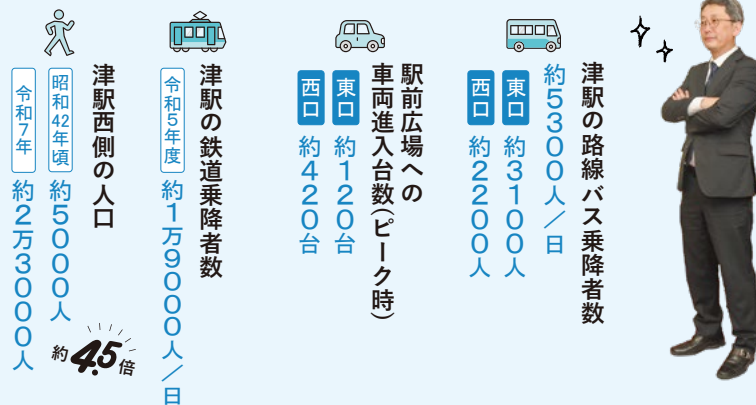
市長 バスタへの期待が高まる中、国において進めていただいている調査の中で見えてきた課題を教えてください。

望月 昨年の交通量調査において、路線バスの乗降者数は1日当たり5000人強と多くの利用がありました。その中で、東口のロータリー北側では、朝夕のピーク時にバス車両の混雑や乗降者と歩行者の錯綜が見られ、広さが足りていない所があると思われる。また、南側ではタクシーと一般車が錯綜し、さらに高速バス停留所はロータリーから離れた所にあり、屋根もな

津駅の現状



東西駅前広場における混雑の解消に向けて、バス・送迎車両・鉄道・歩行者の状況等を把握するための調査を実施しました。



く不便さがうかがえました。
市長 西口でもロータリーの見直しを進めています。離れた所にバス停があり交通の支障になっています。東口においても送迎バスの乗り場などが離れた場所にありますが、松本先生はこの交通分析をどのように見られますか。
松本 タクシーと一般車は混在しているのですが、バスは

分かれていきますので、悪いわけはありません。ただ、駅の東西にバス停があり、初めて津市に降り立った人にとって分かりにくく、この点は解消すべき問題です。
 また、一般車の流れが悪く、駅からまちへ向かう人の流れがバス待ち行列と交錯してしまつのは、将来的な改善が望まれます。

そして、駅とは交通の結節点であり「まちの顔」でもあります。駅からまちの中心へうまくつなぐ必要もあると感じます。

市長 鉄道としてではなく「拠点」として考えることが大切なんですね。その上で、バスにどのような機能を持たせるべく構想を進めておられますか。

望月 バスタは公共交通の結節点であると同時に、地域のゲートウェイ(玄関口)として核となる施設です。公共交通機関の結節点として、鉄道やバス、国道23号からの一般車・タクシーなどを途切れなくつなぐことが大切です。また観光客も含む利用者が容易にバスを利用できるよう、ICT技術等も活用して分かりやすく案内する必要があります。

そして、バスタの機能の一つに防災機能があります。津駅周辺は昼間に働きに来る方が大勢いらっしゃる中で、万が一大きな地震が発生した時に、津駅が安全に一時避難できる施設となることを求められます。

公共交通ターミナルを整備

するだけでは、地域の活性化は図れません。周辺の開発も含め、民間の力とうまく連携して進めることが大切だと思います。

駅とまちがつながる
にぎわいと滞留空間を生む
バススタ上部空間の活用

市長 仮定の話ですが、東口にバスターミナルを整備する場合、平面的な利用のみならず立体的な利用も制度的には可能なのでしょうか。

望月 立体道路制度を活用することで、道路の上部空間に建物を建てることや地下空間を活用することも可能です。

市長 バスタでは駅の屋根をデッキとして活用するケースがありますが、これに加え上部空間をホテルやオフィス、レジデンスなどに活用する可能性も考えられます。このような津駅のあり方についてどう考えますか。

松本 津駅前には面積が限られていますので、立体道路制度を最大限に活用して駅周辺に集客機能を持つてくることは望ましいことだと思います。