
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年から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

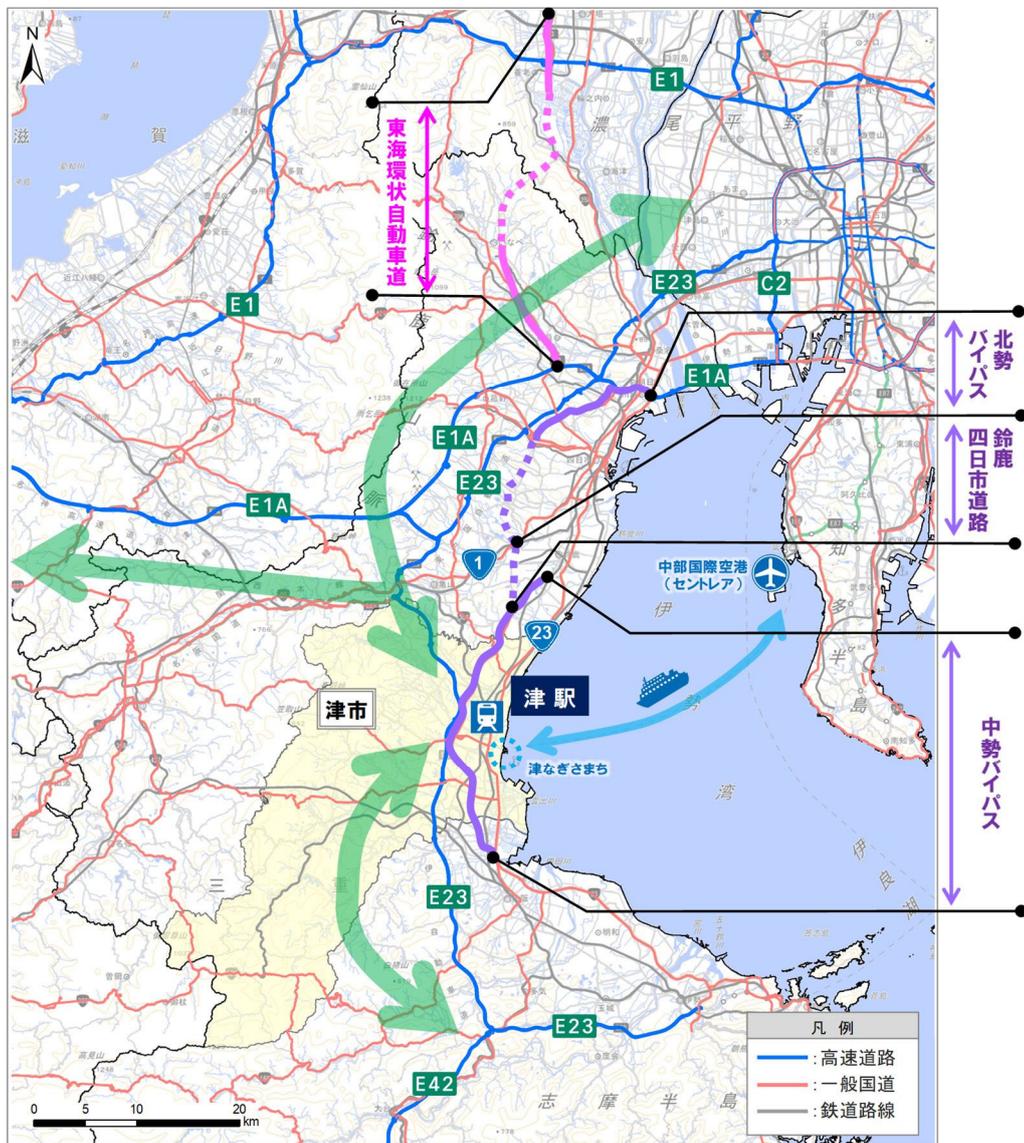
(1) 津駅の広域ネットワーク

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。

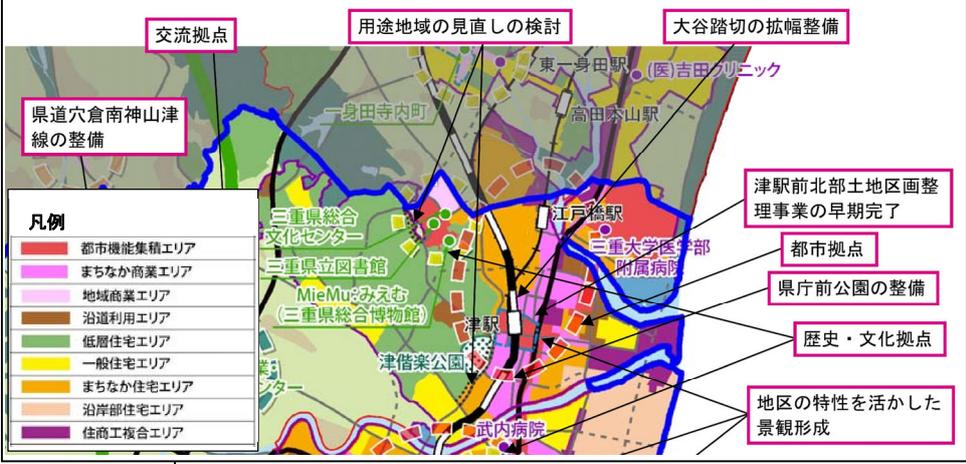
表 津駅の沿革

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
<ul style="list-style-type: none"> 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） 	<ul style="list-style-type: none"> 将来にわたって市民や来訪者が都市的サービスを楽しめる拠点として、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。
<ul style="list-style-type: none"> 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） 	<ul style="list-style-type: none"> 【津駅周辺】本市の都市核として、住民生活に不可欠な<u>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</u>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<u>利便性の高い住宅地や、教育水準の高い市街地ゾーン</u>の維持・形成を図ります。
	 <p style="text-align: center;">図 中央部地域の方針図（津駅周辺抜粋）</p>
<ul style="list-style-type: none"> 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） 	<p><津駅周辺基盤整備に関連する事業></p> <ul style="list-style-type: none"> 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
<ul style="list-style-type: none"> 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） 	<p><津駅周辺基盤整備に関連する基本方針></p> <ul style="list-style-type: none"> 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

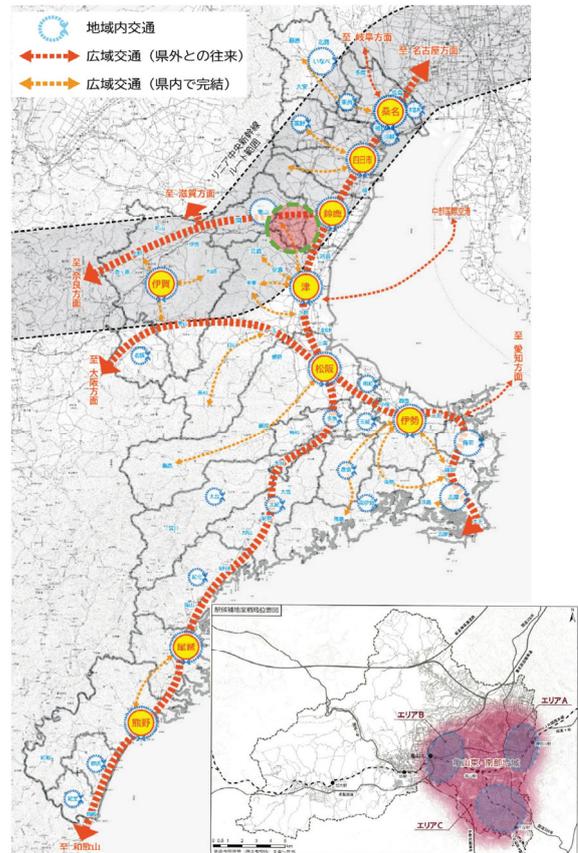
1-3 検討に向け捉えるべき動向

(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

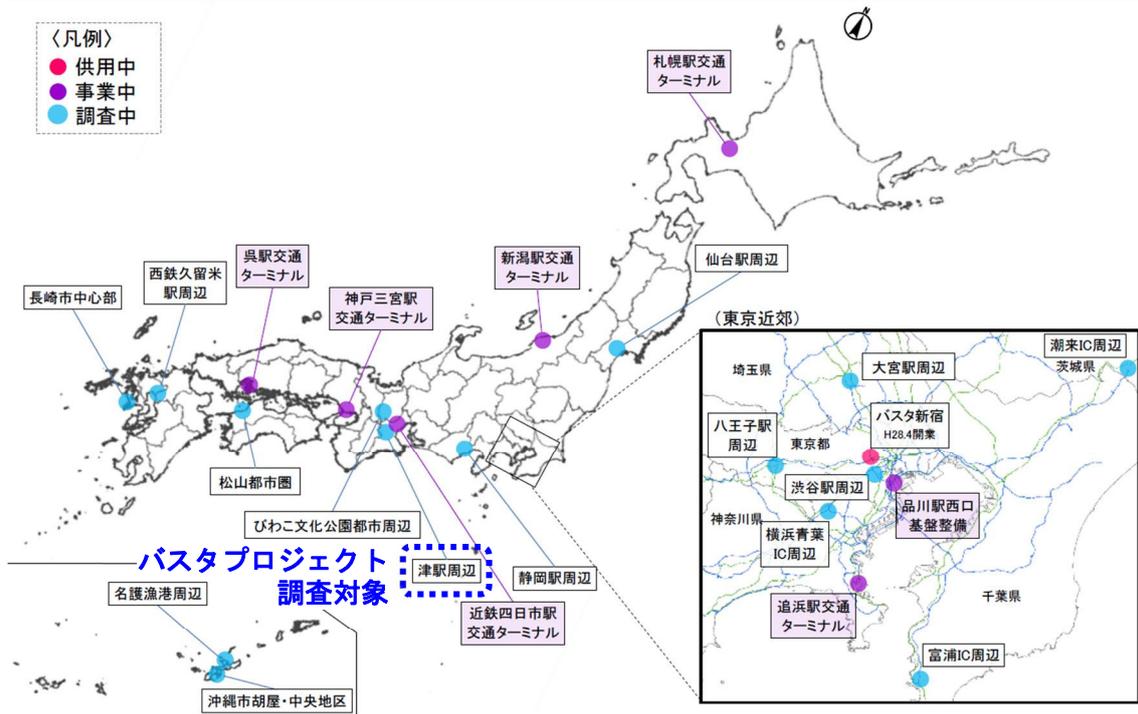
(2) バスタプロジェクトにおける三重県内の取組

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）

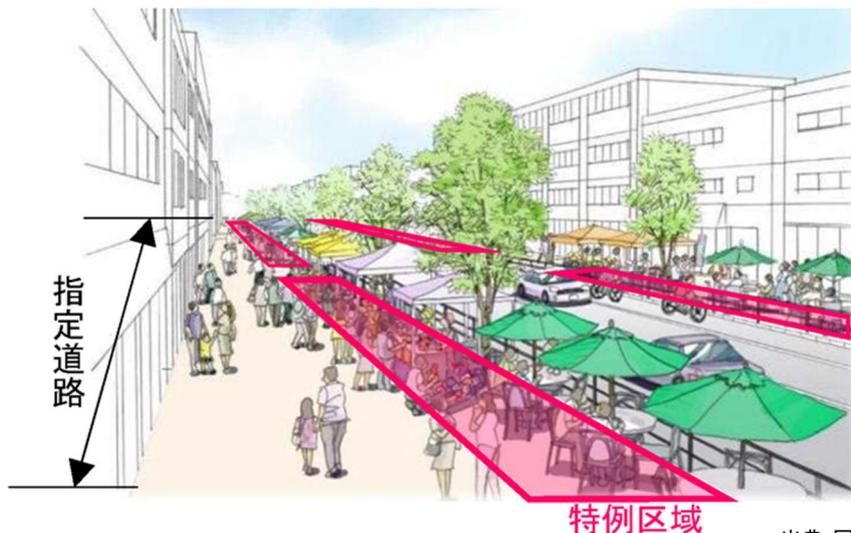


出典：国土交通省 HP

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。

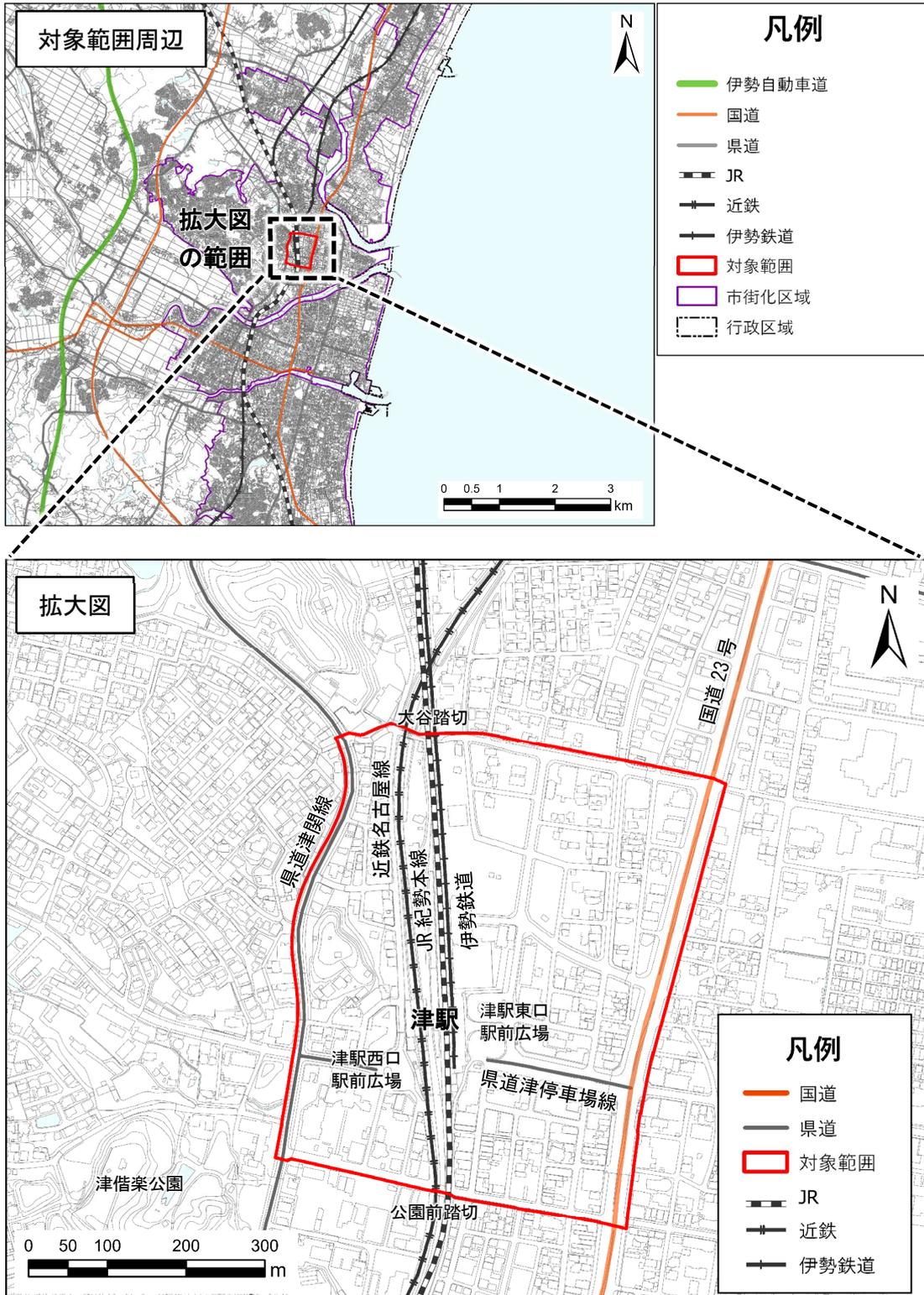


図 本ビジョンの対象範囲