

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。

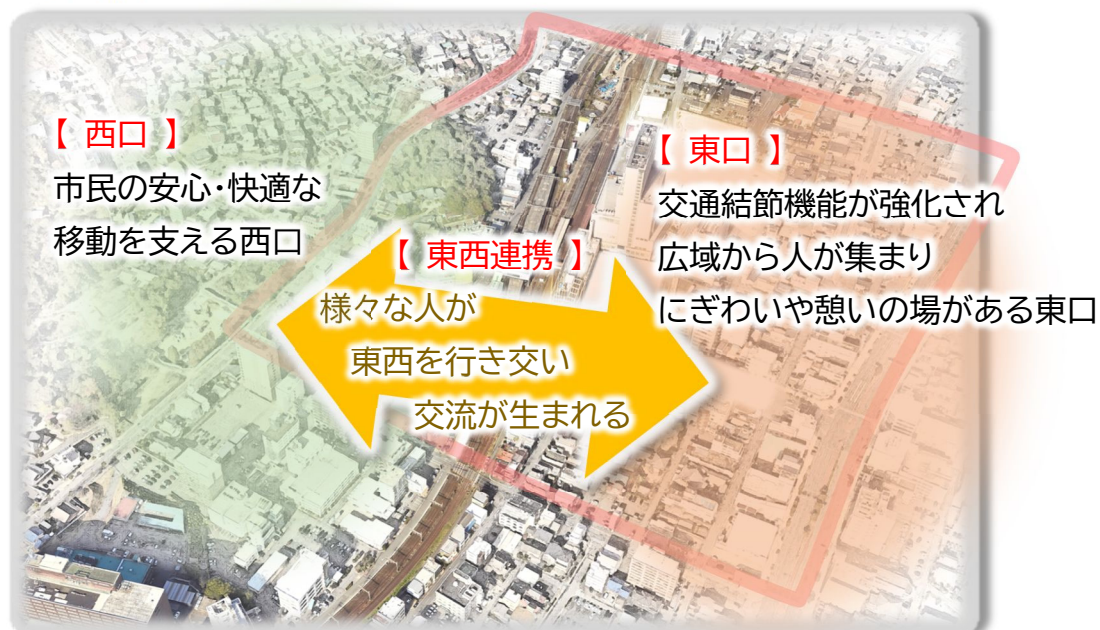
「**みえ県都**の顔となり、**地域の活力**を引き出し、
災害にも強い空間へ」

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

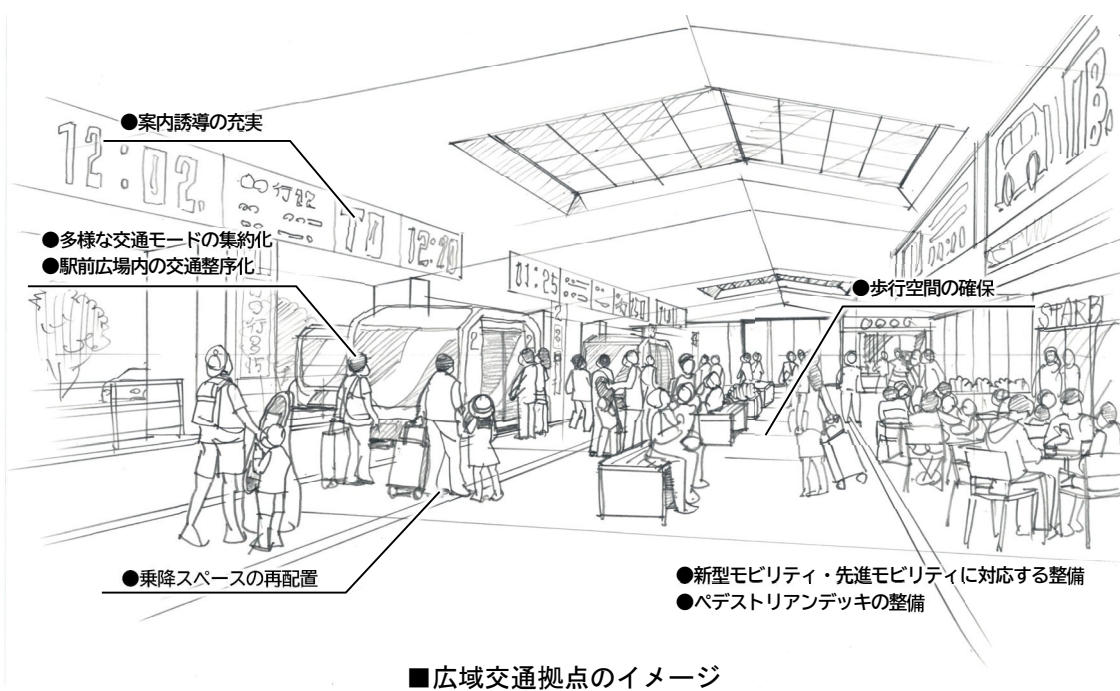
「交通結節機能」の整備の方向性【東口】

❖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。



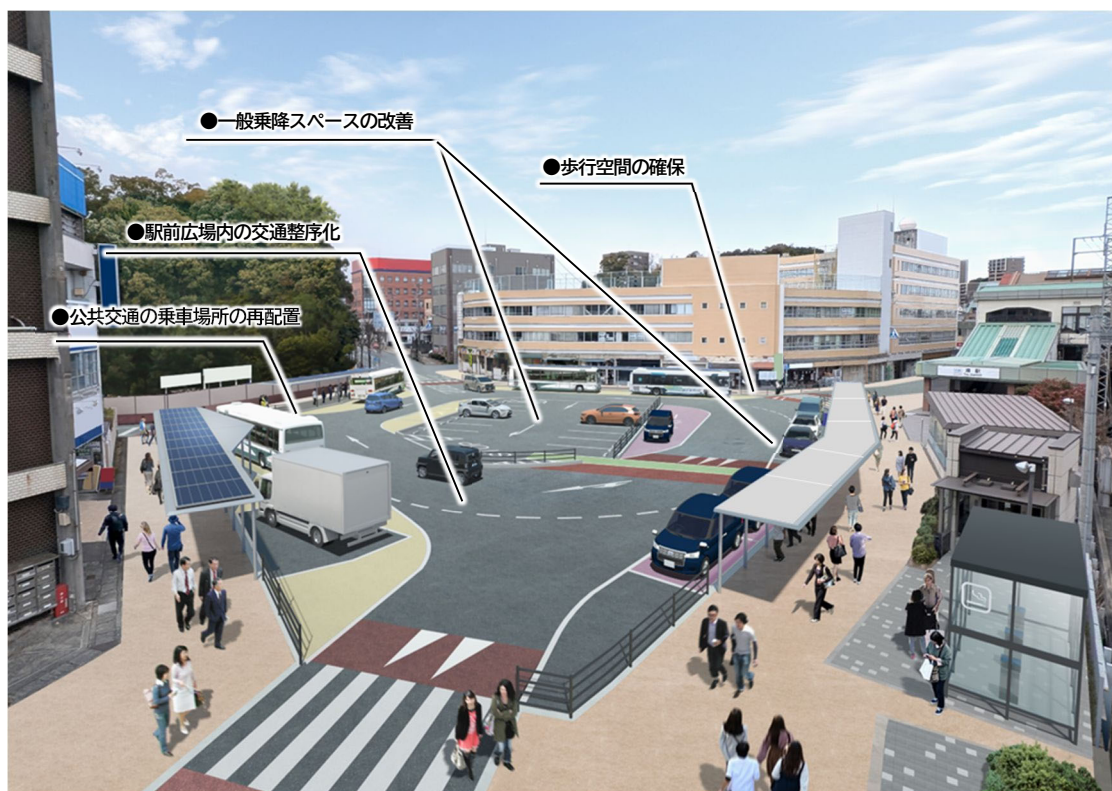
「交通結節機能」の整備の方向性【西口】

❖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。



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あ努めます。

❖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

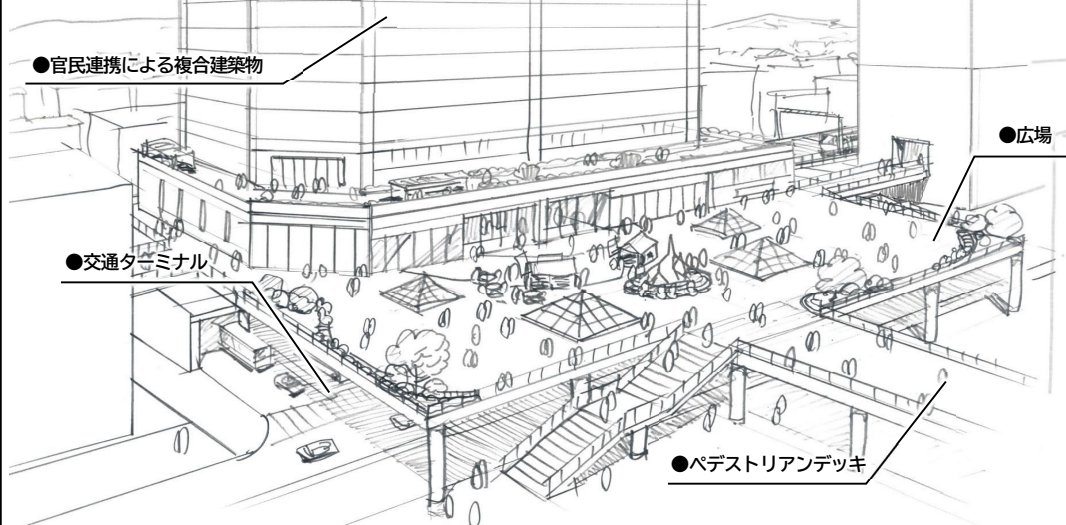
「にぎわい・滞留空間」の整備の方向性

❖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。



■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

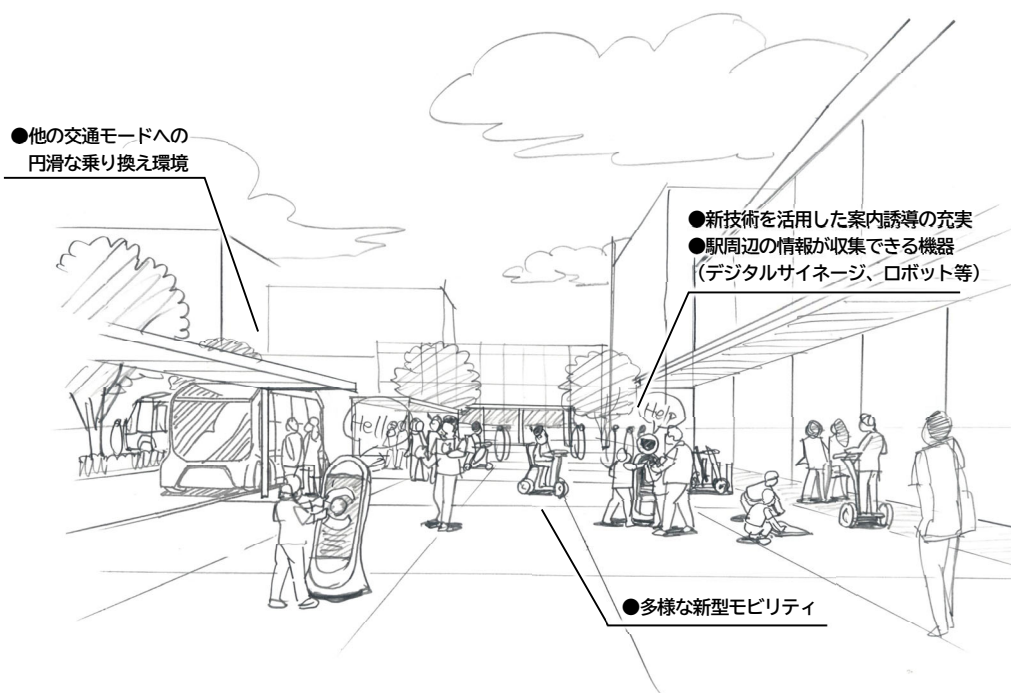
「回遊性」の整備の方向性

❖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。



■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

