

津駅周辺道路空間の整備方針 を策定しました

■ 概要

津駅周辺道路空間検討委員会では、有識者、交通関係者、経済関係者および行政などが意見交換を行い、津駅周辺道路空間を、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再生するため検討を進めてきたところです。

令和4年3月1日には、第3回検討委員会を開催し、津駅周辺道路空間の整備方針(案)について意見交換を行いました。

このたび、三重河川国道事務所、三重県、津市は、津駅周辺道路空間検討委員会の意見を踏まえ、「津駅周辺道路空間の整備方針」を策定しましたのでお知らせします。

- 配付資料 別紙(津駅周辺道路空間の整備方針)
- 配布先 三重県政記者クラブ、第二県政記者クラブ、津市政記者クラブ
- 解禁 指定なし
- 問い合わせ先 国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所
副所長 藤原 弘典(ふじはら ひろのり)
計画課長 村松 道康(むらまつ みちやす)
電話 059-229-2220 メール cbr-mieikeikaku@mlit.go.jp
ホームページアドレス <https://www.cbr.mlit.go.jp/mie/>
三重県 県土整備部 道路企画課
課長補佐 山室 明(やまむろ あきら)
電話 059-224-2739 メール doroki@pref.mie.lg.jp
津市 都市計画部 都市政策課
都市整備・新都心軸担当主幹 畠山 和之(はたけやま かずゆき)
電話 059-229-3183 メール 229-3177@city.tsu.lg.jp

■ 概要

- ・令和2年5月20日に成立した改正道路法において、民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進、地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築等に向け、新しい条項が整備されました。
- ・令和2年度に、三重県・津市は、「津駅周辺道路空間検討会」を設置し、経済界や交通事業者からのヒアリングを通じて、津駅周辺の活性化や防災などのさまざまな視点から検討を行い、地方都市が主役のポストコロナ時代において、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と再生するため、「津駅周辺空間の基本的な方向性」をとりまとめました。
- ・令和3年7月に、三重河川国道事務所・三重県・津市は、「津駅周辺道路空間検討委員会」を設置し、基本的な方向性を踏まえ、有識者、交通関係者、経済関係者および行政等が、さまざまな立場や観点から幅広く意見交換を行ってきました。
- ・このたび、三重河川国道事務所・三重県・津市は、「津駅周辺道路空間検討委員会」の意見を踏まえ、「津駅周辺道路空間の整備方針」を策定しました。

■ 津駅周辺道路空間検討委員会 開催経緯

○第1回検討委員会（令和3年7月12日）

- ・事例の紹介
- ・津駅周辺空間の基本的な方向性
- ・津駅周辺道路空間 社会実験実施概要

○第2回検討委員会（令和3年12月24日）

- ・津駅周辺道路空間 社会実験結果の報告
- ・津駅周辺の現状と課題
- ・津商業高等学校意見発表
- ・津駅周辺道路空間コンセプト(案)

○第3回検討委員会（令和4年3月1日）

- ・津駅周辺道路空間の整備方針(案)

津駅周辺道路空間の整備方針

国土交通省
三重県
津市

現在の津駅周辺空間が形成されてから約半世紀が経過し、未来を見据えた更なる発展を実現するため、新たなステージへ進化していく必要があります。三重県・津市は、駅周辺空間の再編に向けて令和3年3月に「津駅周辺空間の基本的な方向性」を策定しました。

このたび、国土交通省・三重県・津市は、「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」の創出に向け、「津駅周辺道路空間の整備方針」を取りまとめました。今後は関係者と調整のうえ具体化を図ります。

1. 公共交通の利便性の強化、浸水等の災害時の対応の強化

バス停やタクシー・自家用車の乗降場を再構築することで、交通結節機能の強化を図ります。また、東口駅前広場を立体的に活用した歩行者デッキなどを整備し、三重の玄関口となる象徴的な空間を創出します。

災害時には、一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間としての活用や災害時の情報の提供・避難誘導等の拠点として利用し防災機能の強化を図ります。

2. 歩行者の賑わいや滞留機能の強化

駅東口においては、駅前広場の再編に加えて、駅前通りの空間再編による歩行空間の拡張や占用の緩和を通じた民間利用の促進により、地域の活力を引き出し、新しい出会い・発見がある空間を創出します。

3. 東西連携の強化

駅の東口と西口を直結する東西自由通路を整備することで、東西歩行者交通の円滑化や駅利用者の利便性の向上に加え、新たな人の流れを作り、東西地域間の交流の促進を図ります。

4. 駅周辺の回遊性の強化

ICTを活用した分かりやすい案内看板の設置、植栽や美化活動の協働の取組、街灯の充実により、誰もが安心して楽しく歩ける環境を整え、駅周辺の回遊性の強化を図ります。

5. ソフト・ハード一体となった取組の推進

整備を進めるにあたっては、民間のアイデア、ノウハウ等を取り入れた官民協働によるマネジメント、バリアフリーをはじめ多くの方々が利用可能なユニバーサルデザイン、MaaS やスマートシティなど交通や街づくりと一体となったデジタル化、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の強化を図ります。

県産木材の利用や再エネ電源の活用などカーボンニュートラルの実現に向けた取組を進め、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ります。

地方都市が主役のポストコロナ時代において

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と再生

(1) 公共交通の利便性の強化
災害時の対応の強化

- ・ 交通結節機能の強化
(バス停、タクシー・自家用車乗降場の再構築)
- ・ 歩行者デッキなどの整備 (東口)



<物流にも配慮>

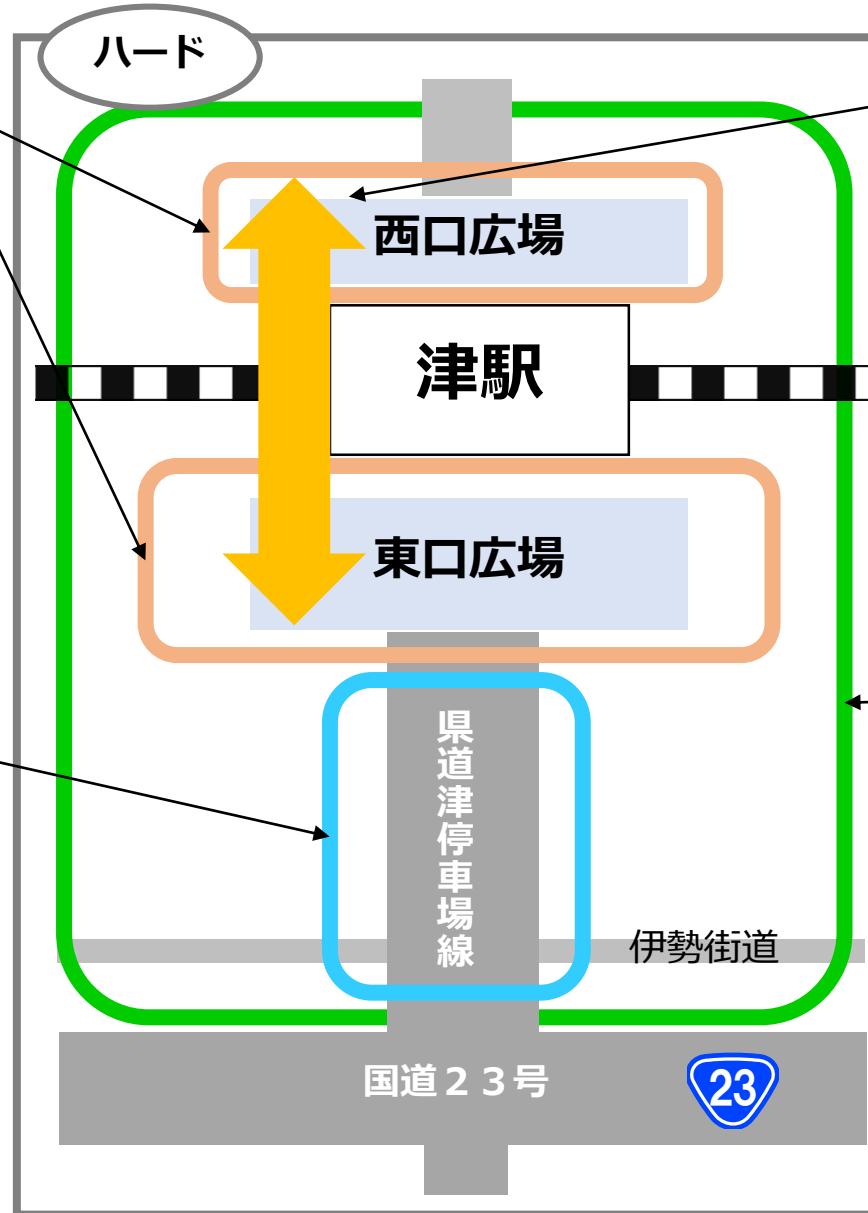
等

(2) 歩行者の賑わいや滞留の強化

- ・ 駅前通りの歩行空間の拡張
- ・ 占用の緩和を通じた民間利用の促進



等



(3) 東西連携の強化

- ・ 東西自由通路の整備
(東西を快適に移動し、交流を高める)



(4) 駅周辺の回遊性の強化

- ・ ICTを活用した案内看板の設置
- ・ 植栽や美化活動の協働の取組
- ・ 街灯の充実



等

ソフト

官民協働による
マネジメント

ユニバーサル
デザイン

DX

カーボン
ニュートラル

周辺地域
との連携

※写真はイメージであり整備内容を決定するものではありません

新たな技術や仕組みを積極的に取り込みながら、継続的な進化

津駅周辺道路空間の主な課題

(1) 公共交通：歩行者との錯綜、バス停の点在、ロータリーの混雑

バス利用者と歩行者との錯綜

バス利用者の待ち行列と歩行者導線が錯綜。

駅周辺にバス停が点在

中長距離バスや路線バスの乗降場が東西の県道上に立地。

送迎車両による交通混雑の発生

送迎車両の多くが駐停車禁止スペースに一時停車。

ロータリー内やロータリー接続路で交通を阻害。

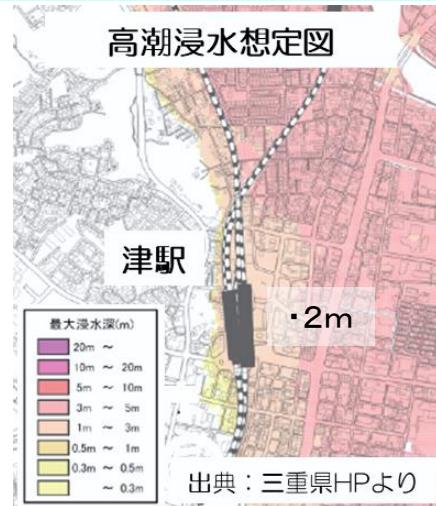


(2) 防災：高潮・津波で浸水する予測

高潮時に2m、津波時に1mの浸水が想定
避難場所や帰宅困難者の受入れ拠点整備、
鉄道の代替としてのバス交通の活用等の検討が必要。

東西連絡通路が浸水の恐れ

浸水により地下道が利用できなくなる可能性がある。



(4) 東西軸：駅舎を自由に通行できない

駅東西地域の分断

津駅の東口と西口を往來する場合、鉄道定期利用者を除いて駅舎内を通行できないため、地下通路、横断歩道橋、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る。



活気が少なく、分かりにくい

バリアフリー未対応

歩道がなく危険で、遮断時間も長い

(3) 賑わい：賑わいや滞留空間の不足

待ち合わせや集合場所が不足

「歩道空間活用のニーズ調査」では、賑わいや滞留空間についてのニーズが多かった。

社会実験を実施

歩道空間拡張に向けて県道を6車線から4車線に交通規制。
⇒交通への大きな影響なし。



社会実験（交通への影響調査）

Q: 拡張した歩道空間に求めることはなんですか。



(5) 回遊：駅周辺の案内が不足、夜は暗い

来街者への案内の不足

津駅の東口・西口ともに独立した案内板となっており、来街者には分かりにくい状況。また、中通りに入ると、夜は街灯が少なく暗い状況。安心して楽しく歩ける環境を考えていく必要がある。



東口・西口ともそれぞれ独立した案内看板

街灯が少なく暗い