

津駅西口駅前広場整備事業について

～基本構想の決定～

1. 第1回 会議の振り返り

1

第1回:令和5年9月13日(水)開催

会議の主な意見など

人流部会が必要。

エリアを広げるのか、今のエリア内か。

西口と東口との関連性はあるのか。

どういうプロセスで計画を造られるのか。

一方通行など交通整理をするには短期的には重要だと思う。

築山を壊したら、一方通行のスムーズな流れが崩れる。

この面積の中でスムーズにするには、バス、タクシーの乗り入れを考えた方がいい。

現状のロータリーで解決するのは物理的に無理ではないか。広場の拡張が必要。

進め方

人流の検討は重要。配置や動線の検討を行った上で、部会ではなく全体で検討を進める。

短期的な課題の解消と中長期的な取組みを整理し進める。〔基本方針〕

回遊性等の観点から関連性があり、東西自由通路等の整備に向けて検討を進める。

事務局(市)から基本方針、基本構想、配置計画などを提案し、検討を進める。

地域や周辺施設の利用状況も踏まえ交通規制など検討を進める。

安全性と利便性を確保した交通流動の秩序化の検討を進める。

公共交通(バス・タクシー)と私的車両(送迎車等)を分離し、交通の秩序化の検討を進める。

市民の交通手段転換を促し、自動車交通量の総量削減に努める。

これらのことも踏まえ、この基本方針(案)を各部会に図ることとしました。

タクシー部会、路線バス部会、送迎部会、荷捌き部会

2. 各部会の報告と整理

2

タクシー部会:11月16日(木)開催【タクシー協会、津警察】

会議の主な意見など

築山、パーチケを撤去して空間を生み出す必要がある。

障がい者が利用されるため駅舎付近に必要。

乗り場は現状付近に残し、降り場を明確に。

進め方

必要最小限の施工で最大限の効果を得られる対策の検討を進める。

乗降場所及び歩行者動線の最適化の検討を進める。

路線バス部会:11月24日(金)開催【バス協会、津警察】

会議の主な意見など

県道でのスクールバス停車で走行車両に影響している。またバス待ち客も歩道や横断歩道等に影響している。

ロータリーの南側にバス乗り場を設け、第1駐輪所にバス待ち客を並ぶ空間を設けては。

降車場は、駅までの交通事情やイベント等でロータリー内に集中するので最低2台分は必要。

バス停の屋根の意見も多く、特に雨の日に屋根があった方がよい。

パーチケは必要ない。

進め方

乗降場所及び歩行者動線、滞留空間の確保の検討を進める。

必要最小限の施工で最大限の効果を得られる対策の検討を進める。

送迎部会：11月24日(金)開催【大川学園、魚伝商店、自治会、津警察(欠席)】

会議の主な意見など

バス待ちの高校生が北側道路まで並び、歩道内は歩きづらい状況。更に雨の日は歩けないので車道を歩いているので解消を。

歩行者と車を分離しては、例えば、2階部に歩行者、更に公園前の交差点まで延ばせば西からと東からの歩行者の輻輳もなくなる。

ロータリー内に一般送迎車を入らせない。ただし、周辺道路等に影響するので全部を排除すると違う苦情も出ると思う。

県道のスクールバス乗り場をロータリー内に入れた方がよい。

歩道の樹木を撤去し空間確保を。

進め方

乗降場所及び歩行者動線、滞留空間の確保の検討を進める。

短期的な課題解決として安全性と利便性の確保の検討を進める。
中長期的な取組として東西自由通路等も含めた歩行者動線の最適化の検討を進める。

安全性と利便性を確保した交通流動の秩序化の検討を進める。また公共交通等他手段への転換を促す検討を進める。

乗降場所及び歩行者動線、滞留空間の確保の検討を進める。

必要最小限の施工で最大限の効果を得られる対策の検討を進める。

荷捌き部会：11月24日(金)開催【トラック協会、自治会、津警察(欠席)】

会議の主な意見など

北側道路の両側に停車し他の走行車両に影響しているので、片側に空間を設けては。

北側道路（駅舎前）の歩道が狭い。

荷捌き停車の時間規制をかけては。

パーチケを撤去し、横断歩道や歩道を広げては。

進め方

地域や周辺施設の利用状況も踏まえ交通規制など検討を進める。

歩行者動線の最適化の検討を進める。

利用状況等を踏まえ検討を進める。

必要最小限の施工で最大限の効果を得られる対策の検討を進める。

3. 津駅西口広場整備のあり方

会議での意見などは、基本方針と合致していることから、この基本方針に基づき**基本構想へ進めていく**こととします。

駅前広場として**確保できる空間が限定的**である一方、**混雑や危険の回避が喫緊の課題**である



■ 周辺地域を含めた津駅西口広場機能のあり方

- **短期的には**安全性及び利便性に寄与する**交通空間の確保を最優先**とし、
環境空間の確保は**中長期的に**東口駅前広場や東西自由通路の整備や周辺のまちづくりと連携して検討する。
⇒ **【基本方針 1】 【基本方針 2】**
- 課題解決のための駅前広場再編と**同時に**、**連携・共有の観点による仕組みづくり**も行う。
⇒ **【基本方針 3】**

4. 基本方針

【基本方針1】即効性かつ連続性のある西口駅前広場の再編

- ①駅前広場の混雑解消及び危険回避が喫緊の課題である点を踏まえ、**必要最小限の施工で最大限の効果を得られる対策**を実施する。
- ②令和6年度の大谷踏切拡幅といった短期的事業や、津駅東口の再編、東西自由通路の見直しといった中長期的なまちづくりを見据え、**連続性のある施策を展開**する。

【基本方針2】安全性と利便性を確保した交通流動の秩序化

- ### (1)公共車両(バス・タクシー)と私的車両(送迎車等)の分離
- ①走行動線を公共車両と私的車両を別々に誘導することにより、**交通の秩序化**を図る。
 - ②交通量調査により**明確になった流入出の傾向**を踏まえ、車両の動線を設定する。

(2)乗降場所及び歩行者動線の最適化

- ①送迎車両の乗降場所を明確にすることにより、**送迎車両停車位置及び送迎車両乗降客の動線の秩序化**を図る。
- ②現在駅舎から離れているバス乗り場について、**鉄道からの乗継に駅舎に近い位置に移設**する。同時に、タクシー乗り場についても見直しを行う。
- ③バス及びタクシー乗り場において、**必要な滞留空間の確保**を図る。同時に、**バス・タクシー待ち環境の改善**を図る。
- ④現在滞留の原因となっている**スクールバス乗り場を、ロータリー内に移設**する。同時に、スクールバス利用者の動線変更に伴う**朝の通学時におけるロータリー北側歩道の交通量削減**を図る。
- ⑤**歩道幅員の拡幅(最低4m)**により、**駅舎エレベーターを起点としたバリアフリー動線の確保**を図る。

【基本方針3】マネジメントの視点による駅前広場全体の最適化

- ①近鉄線路沿いに設置している津駅西第一公共自転車等駐車を廃止し、**ロータリーの近傍に機能移転**することにより、**ロータリーへ流入する自転車交通量を抑制**する。
- ②**自家用車による移動を公共交通等他手段への転換**を図ることにより、**ロータリー内への自家用車の流入抑制**を図る。
- ③**企業や学校のバス車両を用いた送迎車両**について、**利用状況を常に把握し**、ロータリー内発着の**運営管理**を行う。
- ④**周辺施設管理者との協議**を定期的に行うための**組織を設立する(エリアマネジメント会議)**。

	短期的な課題解決 第1期	中長期的な取組 第2期
範囲	西口駅前広場の公共用地	東口や東西自由通路等も含めた津駅周辺全体
目標	安全性と利便性の確保	地域性の創出と快適性の向上
実施	ロータリー内の配置及び動線最適化	連携・共有の仕組みづくり

5. 基本方針から基本構想へ

➤ 基本方針に基づき、駅前広場の施設配置を検討

【基本方針1】 即効性かつ連続性のある西口駅前広場の再編

構造物の設置は
最小限に

【基本方針2】 安全性と利便性を確保した交通流動の秩序化

(1)公共性の高い車両と私的車両の分離

(2)乗降場所及び歩行者動線の分離

①まずは現状のレイアウトを基本方針に沿う形で改変

②しかし、確保できる空間は限定、需要に応じた理想的なレイアウトを設定することは困難

【基本方針3】 マネジメントの視点による駅前広場全体の最適化

(1)津駅西第一公共自転車等駐車場機能の移設による自転車交通量の抑制

(2)自家用車の公共交通等他手段への転換によるロータリー内への流入抑制

(3)企業や学校のバス車両を用いた送迎車両の状況把握及び運営管理

これらを実現するためには関係者との合意形成が必要不可欠

(4)周辺施設管理者等との協議実施のための仕組みづくり

関係者の合意のもとで駅前広場の運用のルールを策定する
【津駅西口駅前広場エリアマネジメント会議】

6. 【基本構想】ゾーンニング

➤ 基本方針に基づき、駅前広場のゾーンニングを検討

【基本方針1】即効性かつ連続性のある西口駅前広場の再編



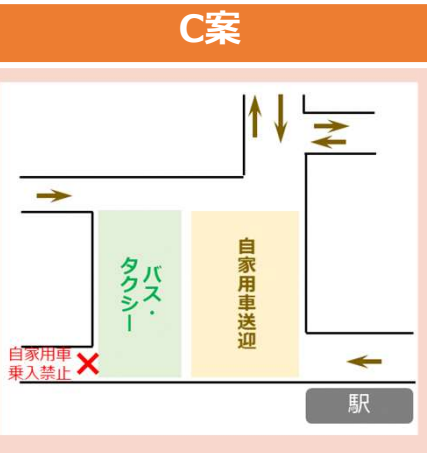

構造物の設置は
最小限に

【基本方針2】安全性と利便性を確保した交通流動の秩序化

(1)公共性の高い車両と私的車両の分離

(2)乗降場所及び歩行者動線の分離

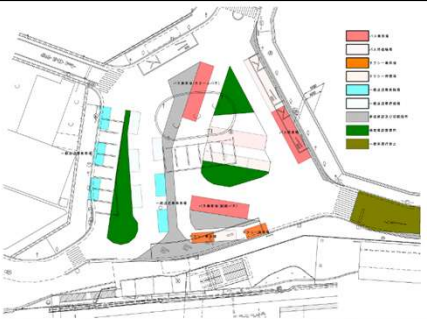


バス・タクシー乗降ゾーンと送迎車乗降ゾーンを分離(分離方法により以下の4案を検討)

	A案	B案	C案	D案
ゾーンニング案				
交通規制の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 駅舎前道路(北側道路)の進入禁止措置が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 駅舎前道路(北側道路)の一方通行化が必要 ■ 一定の輻輳を許容 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 歩道橋前道路(南東側道路)の進入禁止措置が必要 ■ 一定の輻輳を許容するなら上記措置は不要 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 一定の輻輳を許容するなら交通規制は最小限 ■ 南側道路の一方通行の方向を逆にする方が望ましい
乗換利便性	改善	改善	悪化	現状維持

乗換利便性の改善に寄与するA案とB案の配置案を詳細に検討

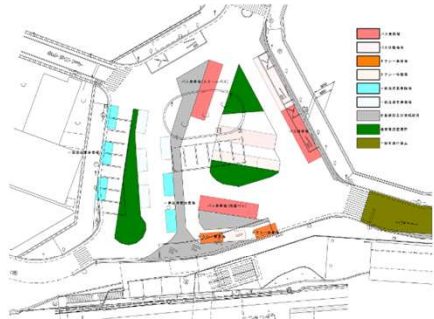


7. 【基本構想】施設配置（1）

駅前広場レイアウト比較表(基本的な考え方)

		A案	B1案	B2案
配置図				
概要		バス・タクシー乗降ゾーンを北側(駅舎側)、送迎車ゾーンを南側に配置	バス・タクシー乗降ゾーンを外側、送迎車乗降ゾーンを内側に配置	同左
バス用空間	路線バス乗降場	乗車場1台を地下道階段入口付近、降車場2台をほぼ現在の位置に確保 津駅東口及び津市中心部方面は降車場と兼用	乗車場1台を地下道エレベータ付近、降車場2台をほぼ現在の位置に確保	同左
	スクール乗車場	1台分を西部に確保	1台分を南部に確保	同左
	待機場	1台分を新口タリー内に確保、ただし降車場及び乗降場に車両が駐車中の場合は出庫不可能	1台分を護国神社付近に確保	同左
タクシー用空間	乗降場	タクシー乗車場1台、降車場1台を地下道階段入口付近に確保	タクシー乗車場1台、降車場1台を駅舎付近に確保	同左
	待機場	3台分を新口タリー内に確保	2台分をバス降車場付近に確保	2台分をバス待機場付近に確保
送迎車用空間	乗降場	乗車場3台、降車場2台分を確保	同左	乗車場兼降車場兼待機場を合計最小8台分確保
	待機場	最小4台分を確保	最小5台分を確保	
	身障者用車両	駅舎エレベータ付近に設置	同左	同左
車道空間		原則として車道幅員は最低3m(+路肩分0.5m)を確保、バス駐車箇所は6.5m、その他車両駐車箇所は5.5mを確保	同左	同左
		バス・タクシー乗降ゾーンは三重交通の一般路線バスが旋回、送迎車乗降ゾーンは小型自動車等が旋回できる空間を確保	同左	同左
歩道空間	バリアフリー経路は最低4m、その他の箇所は最低2mを確保、ただし、バスの乗降客用スペースは別途確保	同左	同左	
オープンスペース	駅舎前道路の通行規制により確保	確保できず	送迎車乗降場所付近に確保可能	
交通規制	バス・タクシー乗降ゾーンは一般車進入禁止	同左	同左	
	駅舎前道路は許可者または身障者用車両以外進入禁止	同左	駅舎前道路は北側から南側への一方通行	

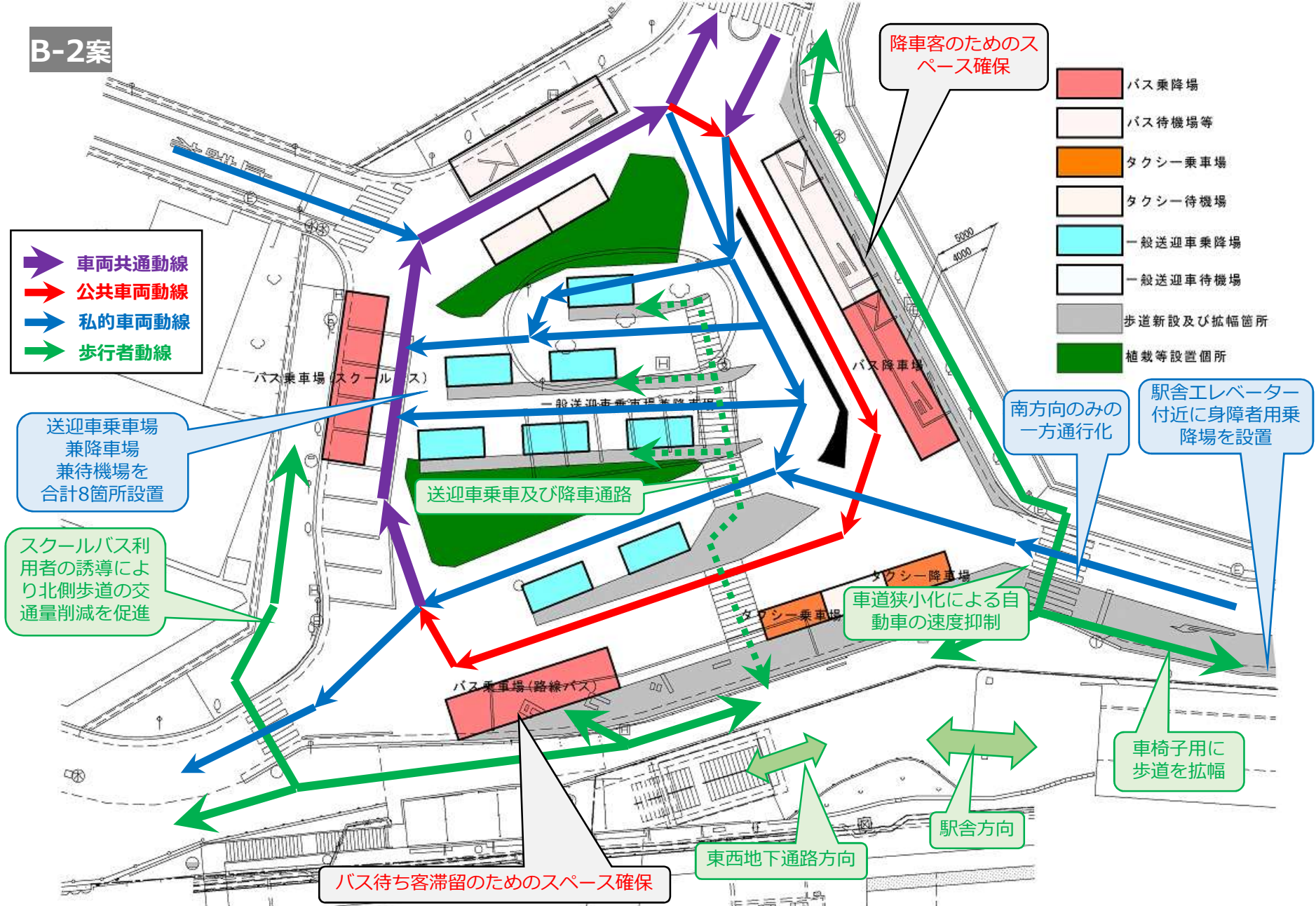
【基本構想】施設配置（2）

駅前広場レイアウト比較表(評価)

		A案	B1案	B2案
配置図				
概要		バス・タクシー乗降ゾーンを北側(駅舎側)、送迎車ゾーンを南側に配置	バス・タクシー乗降ゾーンを外側、送迎車乗降ゾーンを内側に配置	同左
基本方針との整合	1-①公共車両と私的車両の動線分離による交通の秩序化	バス・タクシー車両と送迎車両の分離されている。	◎ バス・タクシー車両と送迎車両の分離されている。ただし、駅舎付近と歩道橋付近と護国神社付近でバス・タクシー動線と送迎車動線が幅狭する。	△
	1-②車両の流入出の傾向を踏まえた動線設定	駅舎前の原則通行禁止により、一定量存在する北側からロータリーへの流入はロータリー外への誘導で対応している。しかし、周辺の細街路の交通量が增大する恐れがある。	△ 一定量存在する北側からロータリーへの流入は一方通行で対応している。	○
	2-①送迎車両停車位置及び送迎車両乗降客の動線の秩序化	送迎車乗降客の動線と車両との同線はほぼ分離している。	◎ 送迎車の乗降とも、バス・タクシーゾーンの横断が発生する。	○
	2-②バス乗り場の鉄道からの乗継に駅舎に近い位置への移設	バスについては現在よりも駅舎に近い位置に乗り場を設定している。	◎ 同左	◎ 同左
	2-③バス及びタクシー乗り場における必要な滞留空間の確保等による環境改善	バス・タクシー乗り場付近に必要な滞留空間が確保できている。	◎ 同左	◎ 同左
	2-④スクールバス乗り場移設によるロータリー北側歩道の交通量削減	スクールバス乗客と車両との幅狭は無いが、送迎車降車客との送迎が一部発生する。	○ ロータリーから南側への流出量が少なく、スクールバス乗客と車両との幅狭は限定的である。	◎ 同左
2-⑤歩道幅員の拡幅によるバリアフリー動線の確保	駅舎前及びバス降車場付近の歩道拡幅により、バリアフリー動線は確保できている。	◎ 同左	◎ 同左	
その他	車両駐車台数	タクシー待機場の台数が3台、送迎車待機場の台数が最低4台である。	○ タクシー待機場の台数が2台、送迎車待機場の台数が最低5台である。	◎ タクシー待機場の台数が2台、送迎車待機場の台数が乗降場分を除けば3台である。
	オープンスペース	駅舎前道路(北側道路)の進入禁止措置により確保が可能である。	○ 確保が困難である。	△ 送迎車乗降場付近に確保が可能である。
総合評価		公共車両と私的車両の分離は明確にできるものの、バス車両の旋回のために割かれるスペースが多い。また、駅舎前道路(北側道路)の進入禁止の措置が必要であり、関係機関との綿密な協議が必要である。	○ 公共車両と私的車両の幅狭は発生するものの、カラー舗装や路面標識等により動線の誘導は可能である。また、車両と歩行者との幅狭も、交通量の少ない公共車両との送迎車乗降客との間で発生するため、影響は限定的である。ただし、流出交通量が多い護国神社付近で幅狭が発生する。	○
				◎ 公共車両と私的車両の幅狭は発生するものの、カラー舗装や路面標識等により動線の誘導は可能である。また、車両と歩行者との幅狭も、交通量の少ない公共車両との送迎車乗降客との間で発生するため、影響は限定的である。また、将来的にまとまったスペースの確保が可能である。

8. 【基本構想】 配置計画と動線計画

B-2案



9. マネジメントの視点による取組

モビリティ・マネジメントの手法の適用

■**モビリティ・マネジメントとは**（三重県ホームページより）
 モビリティ・マネジメント（MM）は、いつまでも住み続けられる地域であるために、公共交通の現状や必要性について学ぶとともに、ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、**コミュニケーションを中心とした交通政策**のこと。

(1) 津市都市計画部の事例

小学生や高齢者を対象にバスの乗り方教室を開催し、公共交通機関の利用を促進している。



体験乗車の様子

過去に行った乗り方教室のタイムスケジュール

時間	内容
9:25	【開講式】 開講挨拶 ◇津市交通政策課長 ◇三重運輸支局主席企画専門官
9:35	
9:35	【開講】 ①バスの利用促進について <津市交通政策課> ②バスの乗り方・マナーについて <三重運輸支局>
10:00	
休憩	
【乗車体験】	
10:10~10:30	・草生公民館でバスの乗り方を練習 <三重交通株式会社>
10:30~10:45	・草生公民館からサンヒルズ安濃まで乗車
10:45~11:05	・サンヒルズ安濃内交流広場にて講義のおさらい
11:05~11:20	・サンヒルズ安濃で自由時間
11:20~11:30	・サンヒルズ安濃から草生公民館まで乗車
休憩	
【閉講式】	
11:40	修了証の交付 記念品贈呈（利用促進グッズ） 閉講挨拶 ◇三重県バス協会専務理事
11:55	

(2) 三重県地域連携・交通部の事例

小学生の社会見学を通じて、公共交通機関に慣れ親しんでいただく。
 URL: <https://www.pref.mie.lg.jp/TOPICS/m0003500057.htm>

令和元年07月27日

「南が丘地区放課後児童クラブたんぼぼクラブ」が路線バスを利用して「あすまいる」を見学する子ども向けモビリティ・マネジメント事業を行います

次代を担う子どもたちに対し、実際に路線バス等を利用した社会見学活動等を通じ、日頃から自家用車と公共交通機関を使い分けることを心掛け、公共交通機関に慣れ親しんでいただくことを目的としたモビリティ・マネジメント事業を「南が丘地区放課後児童クラブたんぼぼクラブ」（たんぼぼクラブ）との協力連携により、下記のとおり行います。

記

1日時 令和元年7月31日（水）11時30分から16時40分頃まで
 2場所 三重県動物園遊覧センター「あすまいる」（津市深町2438-2 電話059-253-1238）
 3参加者 たんぼぼクラブの小学6年生 約20名
 4プログラム（予定）
 たんぼぼクラブの夏休みの社会見学活動として、実際に路線バスを使い、「あすまいる」を訪れます。

11時30分 モビリティ・マネジメントの説明
 11時45分 たんぼぼクラブ 出発 ※バスおよび徒歩による移動
 13時10分 あすまいる 到着
 15時15分 あすまいる 出発 ※バスおよび徒歩による移動
 16時40分 たんぼぼクラブ 到着

5趣旨等
 人口減少と少子高齢化の進展、自家用車利用の普及等から、バス、鉄道等公共交通機関の利用者の割合は年々減少し、路線の維持確保が困難となっています。
 このため、次代を担う小学生を対象に路線バスを利用した社会見学を通じて、公共の場での社会マナーを学ぶとともに公共交通機関に慣れ親しんでいただき、今後の公共交通機関の利用促進につなげていくことを目的にモビリティ・マネジメント事業を行います。

9. 暫定改修と本改修

12

これまで、津駅西口駅前広場においては、混雑による危険な状況を解消するため
暫定改修をとの声がある。

暫定改修とは、
現状の利用形態を維持しつつ、必要性の低い空間を廃止し、構造物は極力設置せず、
新たな空間として活用

例えば、

①築山の撤去

⇒バス、タクシーの待機場所として活用

②パーキングの廃止

⇒バス及びタクシー乗車場の移設

⇒ロータリー北側歩道の拡幅

⇒一時停車及び荷捌きスペース、身障者用スペースの新設

⇒モビリティ・マネジメントの手法による市民への交通手段転換の啓発 など



※短期的な課題解決〔第1期〕の改修に着手すべき

★今後必要な作業：詳細設計（1年）→ 工事（約2年）

第3回 令和6年3月中旬(予定)

- ・交通の整序化を図るため効率的な乗降場等の利用方法、ルール等の検討を始める

第4回以降、順次開催

- ・交通の整序化を図るため効率的な乗降場等の利用方法、ルール等の検討(継続)
- ・工事期間中の施設仮配置、案内、誘導等の検討を始める