

津駅周辺空間の基本的な方向性

三重県・津市

背景・必要性

現在の津駅周辺空間が形成されてから約半世紀、新型コロナウイルスや少子高齢化、災害の頻発化・激甚化、交通ネットワークの進展、AIをはじめとしたデジタル技術革新の加速など、今、時代が大きく変化しています。こうした状況に対応し、10年後、20年後の未来を見据えた更なる発展を実現するため、津駅周辺空間を新たなステージへ進化していく必要があります。

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するため、津駅周辺空間の基本的な方向性を取りまとめました。

課題

(1) 街づくり：もっと近代的で、県庁所在地らしく

津地域の満足度評価では、「商業の振興」や「都市機能の整備」について、不満度が高くなっています。また、津駅周辺を「活性化してほしい」など津駅周辺に対する市民の声が他にも寄せられています。

(2) 防災：高潮・津波で浸水する予測

駅東口では高潮時に約2mの浸水が想定され、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の活用等を図る必要があります。

(4) 東西軸：駅舎を自由に通行できない

駅の東口と西口を往来する場合、駅舎内を通行できないため、地下通路、横断歩道橋、踏切道を利用して、迂回しながら通行する必要があります。

(3) 交通：車の減少・歩行者の増加、バス停の点在

駅前の6車線の県道は、自動車交通が減少する一方、歩行者は増加しています。また、路上には路線バス・高速バスの駐車場が点在しています。

(5) 回遊：駅周辺の案内がない、夜は暗い

駅周辺には案内板等が整備されていないため、来街者には分かりにくい状況です。また、中通りに入ると夜は街灯が少なく暗い状況です。

基本的な方向性

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

交通結節空間をリノベーションすることで、公共交通の利便性の強化を図るとともに、災害時の避難場所や帰宅困難者の受入空間として活用するなど防災機能の強化を図ります。

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の整備などにより、東西歩行交通の円滑化や駅利用者の利便性の向上に加えて、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。

2. 歩行者の賑わいや滞留機能の強化

道路空間の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などにより、新たな価値を創造し、歩行者の賑わいや滞留機能の強化を図ります。

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、街灯の充実などにより、来街者が安心して楽しく歩ける環境を整え、駅周辺の回遊性強化を図ります。

官民協働によるマネジメント・ユニバーサルデザイン・デジタル化・周辺地域との連携

ソフト・ハード一体となった取組みを進めます。

- ・民間のアイデア、ノウハウ等を積極的に取り入れた、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
- ・津駅周辺と新町周辺など近隣地域との連携、県内各都市との連携

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を図ります。

1. 津駅周辺空間の経緯

現在の駅周辺空間が形成されて**約半世紀**

未来を見据えた、更なる**発展**を実現する、**新たなステージ**へ

1891年 初代津駅の竣工

私鉄「関西鉄道」津支線亀山～津間の全線開通に合わせて竣工

1896年 2代目津駅の竣工



複数回の増改築を実施し、天皇陛下訪問時になまこ壁へ改修

1932年 参宮急行電鉄開業

1959年 伊勢湾台風

1926年 大正から昭和へ

2014～2018年 駅ビル改装・周辺ビル竣工



2006年 市町村合併により現在の津市になる

1989年 昭和から平成へ

2001年 アスト津開業

2021年 東日本大震災・紀伊半島大水害から10年

2019年 平成から令和へ

1973年 3代目津駅の竣工

1979年 現在の駅前広場、駅前通りが竣工



駅ビル



駅前広場



駅前通り：4車線→6車線

新たな
ステージ

10年後、そしてその先の
未来を見据えて

社会・経済情勢の変化

災害の頻発化・激甚化

交通ネットワークの進展

デジタル技術革新の加速

等

約半世紀

約1世紀

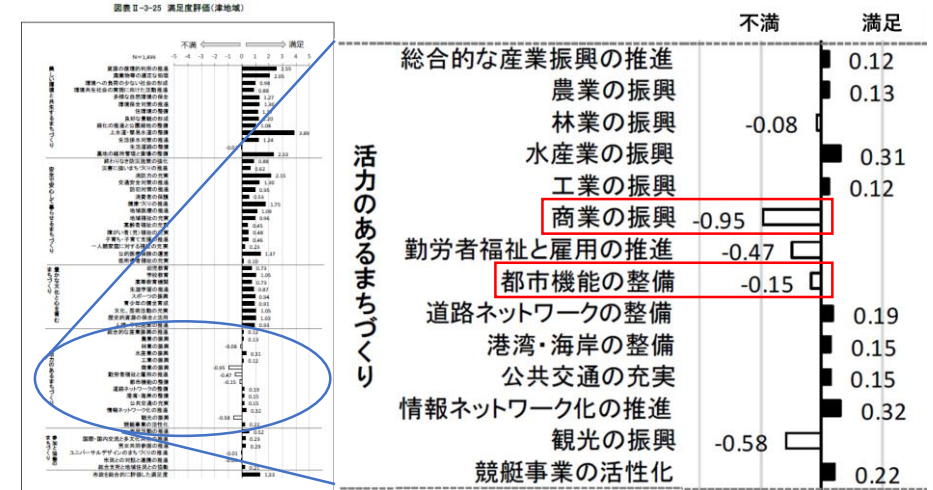
2. 津駅周辺空間の主な課題

(1) 街づくり：もっと近代的で、県庁所在地らしく

津地域の満足度評価では、まちづくりの目標「活力のあるまちづくり」の中の「**商業の振興**」や「**都市機能の整備**」について、他の満足度評価結果と比べ、**不満度が高くなっています**。

また、自由意見でも、**津駅周辺を「活性化してほしい」**、「**もっと近代的で県庁所在地らしくしてほしい**」、「**ターミナル駅として機能強化と景観整備を図る**」など、**津駅周辺に対する市民の声が他にも寄せられています**。

(津市総合計画策定のための市民意識調査結果報告書 (H28年10月) より)



(2) 防災：高潮・津波で浸水する予測

駅東口周辺では、高潮等の災害時に浸水が予測されており、**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**等を考えていく必要があります。

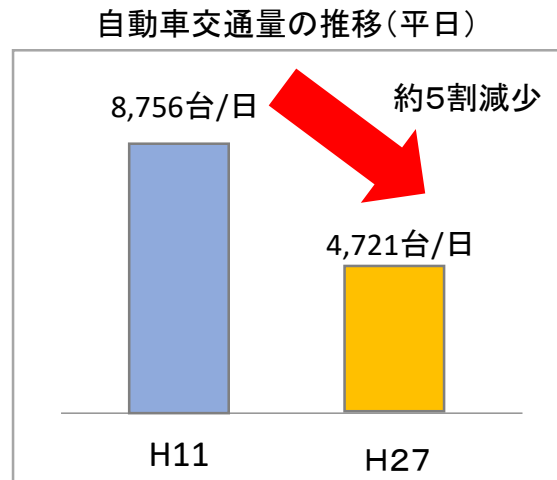


津駅東口
高潮浸水想定高さ 約2m (R2.8三重県)
津波浸水想定高さ 約1m (H27.3三重県)

(3) 交通：車の減少・歩行者の増加、バス停の点在

駅前の県道津停車場線は、6車線の道路ですが、約20年前と比較すると、**自動車は平日で約5割減少**（平日、約4,700台/日）する一方、**歩行者は休日で約8割増加**しています。

また、路上には路線バス・高速バスの駐車場が点在しています。

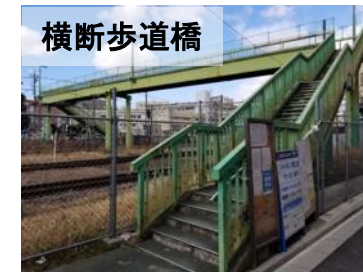


(4) 東西軸：駅舎を自由に通行できない

津駅の東口と西口を往来する場合、駅舎内を通行できないため、駅舎と直結していない地下通路、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ります**。



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

(5) 回遊：駅周辺の案内がない、夜は暗い

駅周辺では、ビジネスホテルや飲食店等が集積していますが、案内板等が整備されていないため、**来街者には分かりにくい状況**です。また、中通りに入ると、**夜は街灯が少なく暗い状況**です。このため、安心して楽しく歩ける環境を考えていく必要があります。

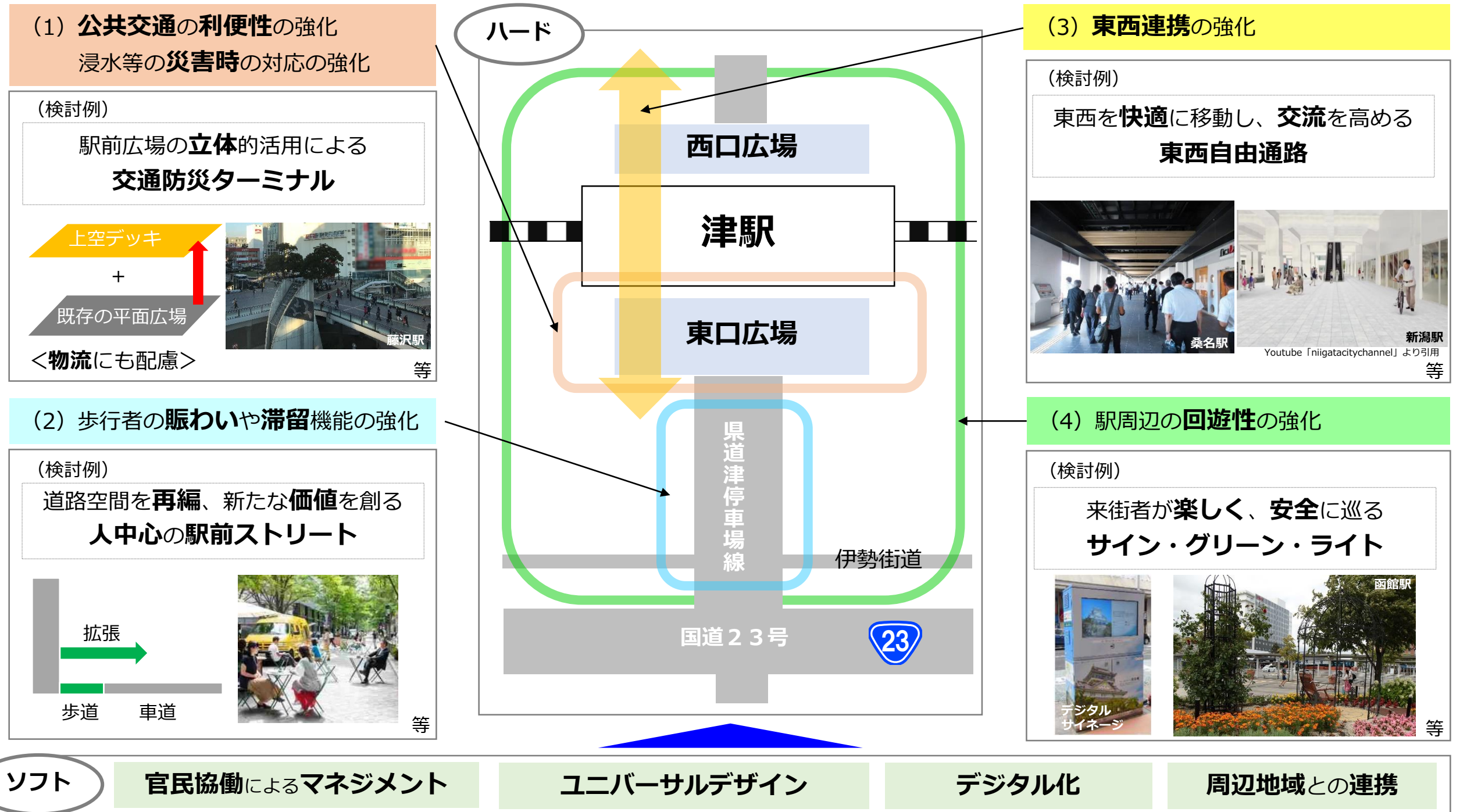


3. 津駅周辺空間の基本的な方向性

<現在の駅周辺空間が形成されて約半世紀、新たなステージへ>

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



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**

4. 検討会での主な意見概要

第2回検討会(令和2年10月30日)：経済界等のヒアリング

1	駅周辺に大型バスが止められないため、大型観光バスの駐車場の整備をお願いしたい。
2	高齢者に優しい駅前空間にしてほしい。
3	歩行者天国のような空間、少なくとも広い歩道があれば、賑わいが集まるのではないか。
4	新しい事業者が店を開きやすい空間づくりが必要。
5	県外の人から県庁所在地の駅としては寂しいといわれることがよくある。津市を代表するような銅像があるだけでも違うかもしれない。
6	整備と同時進行でソフトづくりをしていかないと利用されない。津駅から大門丸之内への波及効果も考えないといけない。
7	中心市街地へ人を集めるために、まずはお店を知ってもらうソフト事業を行っている。人づくりが重要である。
8	ロータリーに歩行者が多く危険なため、ロータリーの安全性の確保をお願いしたい。
9	東口ロータリーは一般車とタクシーが混在し、歩行者がロータリーを横断し危険である。ロータリーの二層化をしてほしい。
10	百五明生ビル付近の地下道が活用されているか疑問である
11	一般車両とバス・タクシーを切り離れたロータリーで、歩行者が安全に利用できるようにしてほしい。
12	東西の自由通路を作ってほしい。

第3回検討会(令和2年11月19日)：交通事業者等のヒアリング

13	バス・タクシー・鉄道等の利用者の利便性を考えて、移動できる空間を設置してほしい。
14	人の往来を作るために、人が集まれるようなイベントが開催できるスペースを作ってほしい。
15	津駅東口に荷捌きスペースや駐車スペースなども確保してほしい。
16	東口ロータリーの使い勝手はよい。
17	西口はロータリーが狭く、バス、タクシー、乗用車が輻輳し、常に混雑し、事故の危険性が高いため、ロータリーの再生をお願いしたい。
18	地下道や歩道橋があるが、駅東西の往来が不便である。駅舎に接続するような自由通路があれば、東西の回遊性も向上する。
19	にぎわいの創出、鉄道利用者の利便性向上のため自由通路が必要。
20	自由通路は災害時の避難場所にもなる。
21	東西を自由に行き来できる自由通路があれば、東口バスと西口バスの乗り換えなどが分かりやすくなる。
22	駅周辺の交通や賑わいなどについて、しっかり現状を分析したうえで課題を設定し、その解決に向けた方向性を見出してほしい。

5. 県議会、市議会からの主な意見概要

三重県議会における質疑等からの意見

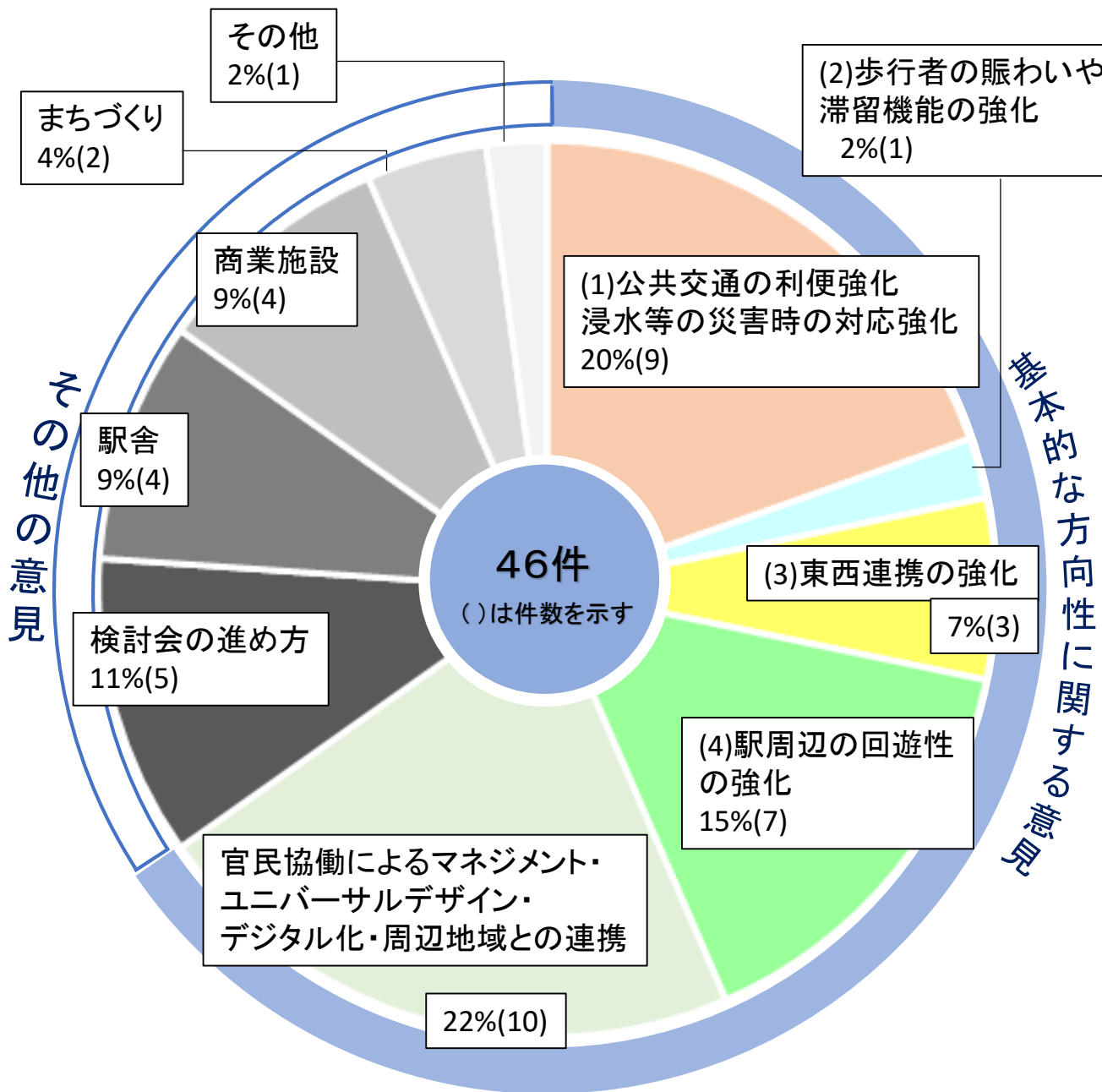
23	高速バス等の停留所が分散しており、活用の拡大のために、ロータリーを改変して2階部を作る必要がある。
24	駅周辺が機能的に整備されているか、人に優しい空間となっているかは、企業の進出や人々の移動を考える際の重要な要素である。
25	駅周辺整備計画を進めていく中では、荷捌きスペースの確保が非常に重要である。
26	自動運転も見据えて大門など他地域への波及効果も期待している。
27	バス停が東口、西口と分かれており、東西が分断されている。東西連携の視点が重要と考える。
28	バリアフリーなど障がい者の方への配慮を構想の段階から入れてほしい。
29	施設には県産木材を活用してほしい。
30	今後の計画策定に際しては、広く県民の意見を聴いてほしい。
津市議会における質疑等からの意見	
31	津駅周辺が、時代のニーズに合った交通拠点や人々が集まる賑わい空間になれば、活性化の一つになる。
32	地域の声や民間事業者の声もしっかり聞いて様々な議論がなされることを期待している。

33	国の施策の全国展開に合わせた今回の取組は、津市にとっては願ってもないチャンス。
34	駅周辺の空間は、駅前の都市開発や区画整理事業を組み入れながら40年、50年が経過し、道路幅も含めて住民の感覚も変わってきている。今後10年ほどの間に、駅ビルや周辺ビルが更新時期を迎えることを見据えながら、土地利用のあり方を見直し、都市機能を充実させていくことが必要。
35	道路空間のみならず、津駅前の都市機能のあり方も含めて議論を。
36	中心市街地をめぐる問題も表出しており、津駅前のみならず、大門・丸之内地区や新町地区まで含んだ津市の中心市街地エリアのあり方全体について、中身の議論をしていく時期に来ている。
37	アフターコロナ、ウィズコロナと言われているが、新しい生活様式が広がり津市のまちづくりも大きく状況が変わってきているので、こうした中での議論が必要。
38	アスト津のオープンから既に19年が経過しており、まさに整理をするタイミングに来ている。
39	駅ビルの建替えや周辺のビジネス街の充実を。
40	先進的な技術の取り入れなど、新たな取組に果敢に挑んでいくことが大切。
41	津駅周辺へ三重短期大学を移設し、若者の交流ゾーンを作るなど、交流のゾーニングを考え直していくことが必要。
42	リニアの拠点が亀山に出来ることを踏まえ、駅ビルやJRにしっかりと働きかけ、将来を見据えた取組を目指してほしい。
43	津駅北側の近鉄変電所も区画整理事業により移転し、駅前が良い空間になってきたので、津の玄関口として、前に進められるようお願いしたい。

6. 県民からの主な意見概要

令和3年2月26日から3月11日の間「津駅周辺空間の基本的な方向性(案)」に対する意見を募集したところ、**46件**のご意見がありました。ご意見をお寄せいただき、誠にありがとうございました。

ご意見の概要を「基本的な方向性」の項目ごとに分類し、とりまとめました。
いただいたご意見は、検討会で検討をした「基本的な方向性」をさらに具体化する意見が多く、今後の具体化を行う段階で参考にいたします。



ご意見の概要

(1)公共交通の利便強化・浸水等の災害時の対応の強化

- 駅の発車案内表示を東西両方の改札口等に設けるべきである。
- 電光表示でバス乗り場、所要時間等をわかりやすく案内すべきである。
- 県庁の坂までを鉄道敷のうえを高架橋にし、通常は、バスターミナルか駐車場として活用し、非常時には避難場所としてはどうか。
- 津波のほかに、震災や火災も考慮が必要。スクラップビルドだけではなく、耐震改修、防火設備など個別対応も可能。
- 一部の道路は歩道を拡張、遊歩道へ転用するなど、その隅に駐輪場を確保するなどの工夫も必要だと思う。
- ロータリー内外のバスやタクシー待機機能を東北側へ退避し、東西ロータリーを統廃合するなどをゼロベースで検討されたい。
- 自家用車の進入規制、駐車場の外縁部への集積化など、規制や誘導も必要だと思う。
- ペDESTリアンデッキは、歩行者が分散し閑散となる、下部空間が雰囲気や治安上良くないなど悪影響があり、合理的でない。

など

6. 県民からの主な意見概要

(2) 歩行者の賑わいや滞留機能の強化

- ・ 駅前にライブやコンサートスペースを作ってほしい。

(3) 東西連携の強化

- ・ 東西改札口の通り抜けのみ可能にするICカードを導入してはどうか。
- ・ 居住区は西に多く商業施設は東に多いが、それを繋ぐ道路が一本だけで移動しにくいいため、歩行者だけでなく、車の移動のし易さも考えて欲しい。
- ・ 西口・東口の往来のための迂回路案内図がない。歩道橋は利用しにくく暗い。地下道は通りにくい雰囲気がある。

(4) 駅周辺の回遊性の強化

- ・ 駅からの二次交通の連携が乏しい。民間無料バスと連携して、活性化をはかるべきである。
- ・ バス料金を割引するなど津駅から三重会館前間をコミュニティバス感覚で利用できるようにして、人の流れを促進すべきである。
- ・ 建築物、街路のほか、各施設の境界、導線を含めデザインが重要である。
- ・ サイン等は広告代理店が広告掲載の代わりに現物提供、植栽等は住民、企業等から協力を得るなど行政以外の手法も検討されたい。
- ・ 雑草等こまめに整備していく制度も同時に設定してほしい。
- ・ 駅前空間の良好な景観を整備してほしい。
- ・ 地域全体を花見スポットとするような取組はできないか。

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・デジタル化・周辺地域との連携

- ・ 行政は民間と協働し、環境整備や仕組の整備に適切な規模で投資し、不動産価値を高め、税金等で回収するというサイクルが健全。
- ・ Park-PFIはじめ、公園や道路隅などの使用のほか、屋台など簡易建築の設置、占有&営業許可に係る規制を緩和するなど、民間や住民の意欲を引き出し、雰囲気のある空間を創ることも必要。
- ・ マネジメントは、公民連携のほか、ストック活用、規制緩和など既存フレームを活用し、独自コンテンツの創出をしてほしい。
- ・ 事業の品質を高めるために、民間の資金、企画力などを活用し、行政は調整、支援の役割での活躍を期待。
- ・ 駅周辺は高齢者だけでなく、障がい者、小学校中学校の通学路になっていることも考慮してほしい。
- ・ MaaS及び周辺地域連携については、カーシェアの普及やシェアサイクルの誘致なども有効である。
- ・ 自動運転などの新たな技術について他府県地域のモデルになるような先進的なものを実験的に取り入れてほしい。

など

その他（検討の進め方、駅周辺・駅舎 など）

- ・ 車の往来が減少した理由など課題の真因を考え、導き出すべきであり、安易に目先の現象に対して改善しても何も良くならない。
- ・ アンケート形式で付近住民・ビジネス・学生にも意見を求めるなどもっと広く意見を聞いてほしい。
- ・ 駅前には魅力がない建物が多い、地価や賃料が割高であることが問題。
- ・ 駅周辺は古い建物や空き店舗が目立ち、買い物も不便である。
- ・ 駅に活気がないため、なまご壁の様な特徴あるデザインにして駅を建て替えて、駅の中に、図書館など人が集まる空間を整備してはどうか。
- ・ 駅上空に商業施設を設け、西口・東口間の歩行者用連絡通路を作ればいい。
- ・ 古くて雰囲気ある建築を維持するなど賃料を抑え、特色ある空間を工作的・実験的に創れる、不動産の流動性を高める仕組みが重要である。

など