

令和6年度第5回 津駅西口駅前広場 エリアマネジメント会議

開催日時 令和7年2月10日（月）午後3時00分～

開催場所 津図書館 2階 研究会議室

出席者 【三重短期大学生生活科学科】小野寺一成
【一般社団法人三重県トラック協会】稲垣晃
【公益社団法人三重県バス協会】増田浩士
【三重県津警察署】福富孝司
【道路管理者（津市）】谷中勝則
【株式会社魚伝商店】青木幹夫
【学校法人大川学園】大川将寿
【大谷町第一自治会】中島義行
【広明町第一自治会】笠間哲治
【国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所】毛利勇
【三重県】伊藤文善

事務局 津市役所 建設部 建設政策課
建設政策・津駅周辺道路空間整備担当

公開又は非公開 公開

傍聴者 3名

議事次第

1. 津駅西口駅前広場基本計画（案）作成に向けた考え方について
2. その他

議事概要

1. 津駅西口駅前広場基本計画（案）作成に向けた考え方について

事務局より津駅西口駅前広場基本計画（案）作成に向けた考え方について説明

委員からいただいた主な意見は以下のとおり

【津駅西口駅前広場関係】

- 大雨になると津駅西交差点付近から西口駅前広場にかけて冠水するが、西口駅前広場整備の際に排水処理を考慮して整備されるのか。周辺の店舗からも排水処理整備を望む声を聴いている。

（事務局回答）

大雨の際に冠水した状況は確認している。集中豪雨など、想定雨量を大幅に超える降雨時には排水が追い付かない場合がある。西口駅前広場の詳細設計の際に排水処理について検討する。

- 大雨時の冠水対策については以前から伝えているので、庁内で連携を図って対策を講じてほしい。

（事務局回答）

維持管理をする部署と連携を図り、西口駅前広場の排水の流末の水路について土砂の撤去を行った。西口駅前広場の詳細設計の際に、駅前広場内の路面排水処理については検討することになるが、下水道整備は下水道の計画に基づき上下水道局が担うことになっている。

- 市長がケーブルテレビで「津西高校行き路線バス乗り場を駅前広場内に移動させることで渋滞が解消できる」といった趣旨の事を述べていたが、市としてはそのような認識なのか。とても渋滞が解消できるとは思えない。

（事務局回答）

津西高校行き路線バス乗り場は県道津停車場・西線沿いにあるが、バスが停車している時に後続の車両が抜いていけないため、渋滞が生じている。バス乗り場を駅前広場内に移動させることによって、その原因の渋滞は解消できると考えている。

- 現状は西口駅前広場の車道幅が広いため、各車両が隙間を縫って通行できているが、整備後は1台ずつしか通行できなくなるため、交通の流れが悪くなる。また、現状はパーキングチケット駐車場14台にそれぞれ直接駐車できるが、中央部分の一般送迎車乗車・待機場の入口へは1台ずつしか入れなくなり、手前から駐車しようとする人が多いと思うので、駐車車両による渋滞が発生すると懸念する。駅前広場に必要な機能を整理し、その機能に必要な面積を算出し、それが既存の駅間広場内に収まるといった説明があれば納得できるが、示されてる情報だけではどうなるのか想像できない。

(事務局回答)

令和5年度からの調査検討により、路線バス、タクシー、一般車に必要な面積を算出し、既存の駅前広場で対応可能という結果を基に計画している。一般送迎車については、乗車・待機場だけではなく降車場を設けることによって動線を分け、降車だけの車はスムーズに流れていくよう配慮している。

- 津駅西側の住宅団地開発等による人口増に対応するためには、50年前の駅前広場面積では不可能であるため、駅前広場の拡張が必要。駅西交差点南西の津偕楽公園の活用も考えてはどうか。

(事務局回答)

基本方針に基づき駅前広場の公共用地内で検討することとしており、駅前広場の拡張は考えていない。駅西交差点南西の津偕楽公園の敷地は、都市公園・史跡等を指定しており、他の用途に転用することは非常に難しい。

- 整備による改善点や効果について、計画の段階で具体的に数値化（交通流動、回遊性、16台の根拠等）し、現状と比較して何%良くなるなど数値を示すべき。

(事務局回答)

整備前と整備後の状況を調査し、整備による効果を検証する予定。

- 駅前広場中央部分が、現状パーキングチケット駐車場 6 台に対し 16 台に増えるので、中央部分と歩道を横断する人数が増える。特に塾の送迎で子供たちが多く通るため、危険性が増すのではないかと。

(事務局回答)

横断箇所を一つに絞ることで、これまで無秩序に横断していた歩行者を安全に横断させることができると考えている。塾送迎については、本来の駅前広場の利用目的から外れるため、各塾に対し駐車場を設けていただく等、送迎に駅前広場を利用しないよう周知啓発を行っている。

- 中央部分から歩道への横断帯については、イメージランプや路面標示などによる安全対策や、照明灯や防犯カメラの設置などによる安全対策を施してはどうか。短期的には区画線の処理で整備し、事故が起こる場合は、横断帯の移設や、駐車枠の数を再検討するなど対応を考えていけばよいのではないかと。

(事務局回答)

いただいた意見も含め、安全対策について詳細設計時に検討したい。

- 中央部分の一般送迎車乗車・待機場について、現在の計画は入口が北側からになっているが、渋滞対策の観点からすると、東側に入口を設け、駐車のための車両はあえて並んで待たせるといった対応が良いと思う。

(事務局回答)

過去からご意見をいただいていたが、入口が北側道路からの合流箇所の近くになってしまう為、安全性を考慮し、現在の計画とした。

- 塾の送迎利用者を制限するのに、周知するだけの対策では不十分ではないかと。

- 現状はパーキングチケットで駐車時間が制限されているが、整備後は警察の管轄から外れることになるため、長時間駐車を行う人が出てくると思う。

(事務局回答)

看板での啓発や、委員からもご提案いただいた防犯カメラの設置など、長時間駐車を抑止する対策について検討していきたい。

- 津駅の利用者は車の送迎で来る人が多く、電車の発車時刻間際に来ることが多いので、一般送迎車の降車場が4台では対応できない。理想論で考えるのではなく、もっと現実に沿った計画をするべきである。

(事務局回答)

看板等でルール明示をして誘導することで、適正な利用を促していきたい。

- 整備後の結果を見て評価するのではなく、現在の計画段階で車両の台数や流れを想定し、数値化しておくことがマネジメントである。現状から整備後でどう変わるのかを数値で示してほしい。

- 津市が現状を把握していないと感じており、アドバイスがしづらいので、駅前広場で現場を見ながら会議を行った方が良い。

- 一般送迎車乗車・待機場は、「30分以内無料」「15分以内無料」などの対応で長時間駐車は抑制できると思う。そういった運用の仕方もマネジメントなので、事務局から案を示すべきである。

- 西口駅前広場整備後、効果がないと判断した場合に、再改修をしてもらえるのであれば当計画に承認できるが、そうでない場合は承認できない。

- 市民意見募集結果で良いと評価されたというのであれば、この会議でも各委員に賛否を確認してはどうか。

(事務局回答)

意見募集結果は駅利用者や市民の方が利用者目線で評価いただいたが、当会議では、地域の方や交通事業者の方など、各々が専門的な見地でそれぞれの視点からご意見をいただいていると認識しているので、両方の意見をしっかりと反映していきたいと考えている。

✚ 短期的な整備と中長期的な整備を分かりやすく示すようお願いしていたが、短期的には既存の範囲内で平面利用を改善する、中長期的には東口の整備や東西自由通路の整備に合わせて西口の立体化整備を進めるという構想であると認識している。

✚ 市長コラムの新年号「津駅の新しい姿に向けて」を読んだが、当会議で決定していない配置計画を決定したように伝えている点、駅利用者の意見を聴いて計画を大きく変更したと記載しているが実際は大きく変わっていない点、津西高校行き路線バス乗り場の移設で混雑が解消するとは思えないのに解消すると伝えている点など疑問が多くあるとともに、当会議で計画に反対する意見が出ているのにその事には触れずに進めていること、当会議で同意が得られていないイメージパースを委員の反対を押し切って公表されたことなども含め、当会議の内容が市長に伝わっていないと感じる。また、数人の市議と話す機会があったが、「当会議での同意を得て計画を進めている」と伝わっており、事務局が市長にどのように説明をされているのか疑問である。

(事務局回答)

当会議の結果については、毎回市長に報告している。当会議でいただいた意見や意見募集結果を踏まえて繰り返しバージョンアップを行ってきたが、中央部分の一般送迎車乗車・待機場のスペースが不足するという声を踏まえて交通量調査を実施しながら規模の検証を行ったり、時間は限定となるが朝の混雑時間帯の渋滞を解消しようと路線バス事業者と協議のうえ津西高校行き路線バスを駅前広場内に移設したりした事など、いただいたご意見を反映しながら計画を改変してきている。この配置計画を多くの方に理解してもらい、利用ルールを浸透させ、安全で快適な利用ができるよう啓発していくことが大切であると考えている。

✚ 整備費用が概算で3億円と示されているが、平面的な整備に掛ける予算としては高額であり、何のための工事なのかを再検討した方が良いと思う。無駄な工事による市債を子どもの世代に負担させることに反対である。東西自由通路整備時に実施する将来的な立体整備が控えているのであれば、東西自由通路の計画が出来てから手戻りや無駄の無

い西口駅前広場整備を行えば良い。3年以内の完成というのも聞いていないし、当会議で同意が得られていない計画で進めていくことは反対してきたはずである。

(事務局回答)

詳細設計で正式な整備費用を固めていくことになるが、約3億円掛けて進める西口駅前広場整備は、市の財政を考慮し、国の交付金も活用しながらなるべく市に負担が掛からないよう進められるよう考えている。整備期間については、来年度は測量・詳細設計、令和8年度から工事し、来年度を含めて3年以内の完成を目指すという計画としているものである。国や県と共に考えている津駅東口周辺整備、津市が担う東西自由通路を具体的に検討することにより、津駅周辺が大きく変わることとなり、東口バスターミナルやデッキ、東西自由通路の整備に伴い西口にも新たに立体的な活用が必要となると想定できるので、津駅全体を捉えて、現在作成中の津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）を作成し、そのビジョンに基づき西口の立体的な計画・整備を進めていきたい。

- ✚ 当会議で委員が意見したことが反映されないので、当会議の意味があるのか疑問に思っており、津市が事業を進めやすいように利用されていると感じる。各分野の専門家が集まって意見しているので、津市は真摯に受け止め、計画を見直すべきである。

(事務局回答)

駅前広場を拡張すべきという意見や、津偕楽公園の敷地を活用すべきといったご意見など、多くのご意見をいただいているが、市の考えとしては、現状の駅前広場の範囲で、まずは平面的な整備を進めていくことを考えており、当会議の専門的な意見も聞きながら交通結節点として公共交通を優先し、駅利用者のための整備という観点で、基本方針に沿った意見を反映させたのが現在の計画である。今回の会議でいただいた建設的な意見についても反映をしていきたい。

- ✚ 喫煙場所は駅前広場を通行する人への副流煙の影響を考えると、もっと南側の方が良い。

(事務局回答)

現状は歩きたばこをする人もいるため、どの場所でも副流煙の影響を受けてしまう。喫煙場所を特定し、分煙スペースを整備した方が現状よりも良い環境になると考えて計画している。

- ✚ なぜ東西自由通路の計画が決まる前に西口駅前広場の整備を進めていくのか。

（事務局回答）

平成30年度以降、市議会で西口駅前広場が混雑して危険であるという内容の質問を複数回いただいている。東西自由通路は鉄道事業者等関係者との協議を踏まえてこれから具体化していくものであり、中期的に考えていく必要があるが、その整備時期まで西口駅前広場の整備を待つことは危険性を放置することになるため、危険な状況を回避して早期に秩序化を図り、中期的に手戻りの無い立体的な整備を行う方針としている。

- ✚ 現在は歩道側へ車を寄せて送迎しているが、整備後は中央部分の一般送迎車乗車・待機場で送迎することになり、中央部分から歩道へ横断することになるため、危険性が増すのではないか。

（事務局回答）

現状は横断帯もなく、車が2重3重に停まっている道路上で降車して道路を横断していることもあって危険なので、横断の位置や乗降のルールを決め、本日委員からいただいたイメージハンプや照明灯などの工夫も取り入れながら、安全に移動できるようにしたい。

- ✚ 55年前は、西口駅前広場のバス路線は1つしかなかったが、現在はずいぶん増えている。その状態に対して同じ面積で対応しようとすることに無理がある。

（委員意見）

西口だけでは無理があるので、津駅全体で捉え、東口整備や東西自由通路整備も含めて総合的に対応する必要がある。その一部として西口駅前広場の整備を進めている。西口駅前広場の整備を先行して進めていかないと将来の津駅整備構想が実現しないのではないかとと思う。

- ✚ 地域の人は秩序を作り、事故が起こらないように努力して使っているので、危険・無秩序という表現は改めるべきである。塾の利用者も秩序を考えて使っている。現状と計画を比べることは大切で、現在の案は秩序があるかもしれないが効率が悪い計画と思える。高校生、通勤者など歩行者が多いので、立体化して2階を造る方が良い。この計画の整備に3億円かけることに市民は納得しないのではないかと感じてしまう。

(委員意見)

国は全国を対象としており、何も動こうとしていない自治体に対して投資をしないと思うので、積極的に動かすことが大切であると思う。将来20年後の津駅を見据えると、早期に西口駅前広場整備を進めていくことが大切と考える。

- ✚ 公共交通優先が基本的な考え方ということなので、バス事業者とタクシー事業者が概ねこの計画で了承しているのであれば詳細設計を進めていってよいと思う。

- ✚ 当会議の主体は地権者、交通事業者、住民といった構成だが、地権者2名に反対されている状況である。来年度は進め方を変える必要があるし、エリアマネジメント会議という会議名を変え、委員も再編してはどうか。

- ✚ これまで反対意見を主張してきたが、意見が反映されず、この計画で強行決定して進めるのであれば、当会議の委員を辞めさせてもらう。委員の意見が反映されないのであれば、会議を行う意味がない。

- ✚ この計画では道路部分が狭くなっているが、路線バスの定時運行は可能なのか。

(委員意見)

三重県バス協会からの要望に対応して駅前広場中央部分にバス待機場を設けてもらったが、渋滞の懸念があるため、路線バスの定時運行が可能かと言われれば不安はある。

他市の駅前広場整備時に、AIによるシミュレーション動画が示されたことがあり、イメージしやすかったという事例がある。車だけでなく人流もインプットし、整備後のシミュレーション結果を示してはどうか。

(事務局回答)

AIシミュレーションは作成費用が発生し、予算を確保していないため対応は難しい。

✚ 3年以内に整備する方針とのことだが、再来年に三重県総合文化センターで1,000人規模の幼稚園関係の大会を行う予定であり、西口駅前広場から送迎バスを運行するのに支障が出るため、工事着工には反対である。

(事務局回答)

高さ3.2mという制限があるためバスの種類が限定されるが、津駅東口を発着として大谷踏切を活用することも検討してはどうか。西口駅前広場については、供用しながら工事することになると思うので、その部分についても検討していきたい。

(委員意見)

大谷踏切は高さ3.2mという制限があり、路線バスはギリギリ通行できるものの、観光バスは車高が高い(3.5m必要)であり、通行できない。道路形状的にも観光バスがすれ違ふことが難しい。

(委員意見)

トラックについては、箱トラックの場合は高さ3.8m位あるものが多く、大谷踏切を通行できないものが多い。

✚ 現在の計画を変更する考えはないのか。当会議は来年度以降も続けていくのか。

(事務局回答)

基本的には、この配置計画をもとに基本計画を作っていくことになるが、より良い使い方を見出した場合は見直す可能性もある。会議体をどのようにしていくのかは現段階で決まっていらないが、工事中の運用などについて相談させていただく必要がある。

✚ 最初の計画に比べると良くなっていると思う。西口駅前広場の範囲を
拡げないという大きな方針は理解している。

✚ 当会議では、市が示した案に対して各委員がアドバイスをしているが、
そのアドバイスに対して、何をどこまで反映しているのかを整理して
回答を一覧表にまとめて示してほしい。

✚ 一般送迎車乗車・待機場として設けた16台には何か根拠があるのか。
(事務局回答)

最初の計画は8台であったが、意見募集結果を受け、現在のパーキン
グチケット駐車場分の14台以上を確保する方針として計画を見
直した。夜間がピーク時となるが、交通量調査の結果では、塾利用
者を除くと19台がピークであり、中央部分の16台に降車場の4
台を加えた20台を確保することでピーク時にも対応できるという
考え方である。

✚ 駅前広場が駅利用者しか使えないという考え方はおかしいのではない
か。

(事務局回答)

交通広場は公共施設であり、駅利用者のための広場として整備する
という考え方としている。駅周辺施設の利用者は、周辺の民間駐車
場を利用すべきと考えている。

✚ 危険という認識がある場所の方が、皆が気を付けるので安全で事故は
少ない。近年、西口駅前広場内で大きな事故は記憶にない。西口駅前
広場は危険というより不便という表現が適切ではないか。

✚ 一般送迎車乗車・待機場は、警察の管轄外となってしまうので、有料
化しないと無秩序に駐車されるのではないか。

(事務局回答)

一般送迎車乗車・待機場は駐車場ではないため、現在は料金徴収を
考えていないが、運営の方法については今後も引き続き検討したい。

- 令和5年9月の時点で基本方針は決定でなかった。委員からの意見をもらって変更していかなければならないとなっていたはずであり、各委員からも意見が出ていたが、反映されていない。

(事務局回答)

各委員からご意見はいただいているが、市の方針として策定した。

- 当会議は既成事実を造る為に利用されたとしか思えない。市民の方から見ると、この計画は当会議で決まったものと判断されると思うが、実際は委員からの反対意見がある中で、市が押し切って進めているので、そこははっきりさせておいてほしい。

(委員意見)

駅前広場北側道路の一方通行の計画が見直されたり、降車場が駅舎近くに計画されたり、バス乗車場の位置が変わったりなど、反映できる意見は反映されて変わってきていると思う。

- 西口駅前広場の再整備に伴い、県道津関線が渋滞しないよう計画してほしい。一般送迎乗車・待機場は、前方から駐車して抜けていく駐車方法でないと駐車時に時間がかかり、渋滞が発生するのではないか。

(事務局回答)

大谷踏切の開通後、県道津関線の津駅西交差点付近の渋滞は解消しており、駅前広場への流入も少ないことを確認しているので、再整備後もそれほど混雑しないのではないかと想定している。

(委員意見)

一般送迎乗車・待機場は、道路として見なされない形態にしておかないと、道路性があると判断され、駐車違反の対象となってしまうため、三重県県警本部の指導により、このような計画に至っている。

- 整備後はバスと一般車が同じ車線を通行することになるので、ますます渋滞するのではないか

- 配置計画案は良くなっていると思うが、この配置計画は決定なのか。自治会員へその旨を説明してもよいか。

(事務局回答)

完全に決定したわけではないが、この配置計画案を基に基本計画を策定することを考えているので、その旨を含めて自治会員へ説明いたしてもよい。工事期間中は一部を閉鎖しながら運用していくことになるので、今後はそういった協議も必要であると考えている。

✚ 駅前広場内に荷捌き場を設けていただいたのでありがたい。

✚ 来年度、詳細設計に移るのであれば、基本計画案に皆が納得すべきではないか。

(事務局回答)

津駅西口駅前広場基本方針に基づき配置計画を検討してきた。基本方針の2つの柱に加え、駅利用者のための利用者を優先すること、公共交通を優先すること、既存公共用地内で整備することを条件としてご意見を伺い、バージョンアップしてきたが、こういった考え方に適合しないものは対応できないものとして整理している。

《津駅西口駅前広場関係まとめ》

委員長から、「今回、各委員から様々な意見が出たが、市の方針として、配置計画案 Ver.4 の考え方を大きく変えず、今回の会議における意見の中で検討・反映すべきものについて受け入れられるものは受け入れた上で、次年度の詳細設計につなげていく」ということについて委員に確認された。

事務局からも、「令和6年度の基本計画策定に当たっては、当会議の意見を参考にして進め、令和7年度からの詳細設計につなげていきたい」旨を説明した。

【津駅西第一公共自転車等駐車場関係】

✚ 津駅西第一公共自転車等駐車場があることによって道路が狭くなっているが、自転車が乱雑に駐車されており、道路西側の土地所有者の車の出入りに支障をきたしている。建築の際の接道要件として4 m以上の道路が必要であるし、駐輪場整備によって道路が狭くなるのであれば、不動産価値が低下する可能性がある」と土地所有者が懸念している。

(事務局回答)

駐輪場の整備イメージについては、今回の西口駅前広場整備と同時に進めるわけではなく、意見を聞くための素案としてお示したものである。整備することになれば自転車ラック等により駐輪場の整序化を図り、歩行空間を確保したいと考えている。今後の検討に当たっては周辺の地権者のご意見を伺いながら進めていきたい。

- 津駅西第一公共自転車等駐車場の整備をして駐車台数を減らしてしまうと、更に無秩序な駐車が増えてしまうのではないか。

(事務局回答)

津駅西第二公共自転車等駐車場の駐車台数に余裕があるので、第一の駐車台数が減少しても第二で受け入れられると想定している。

- 鉄道沿いの市道は 7 時から 21 時まで車両進入禁止となっており、その他の時間帯は車両が通行可能である。津駅西第一公共自転車等駐車場は、その市道（車道）上に「自転車駐車可」の交通規制を掛けている。駐輪場として再整備するのであれば、近隣住民への道路の使用状況等の確認や、歩車道の分離等により駐輪場の敷地部分を道路外の市管理地とする必要がある。

- サイクルラックを設置すると、駐輪場は溢れると思うので、有料化にするか、津駅西第二公共自転車等駐車場を整備して駐輪台数を増やすなどの対策が必要である。

(事務局回答)

津駅西第一公共自転車等駐車場計画に当たっては、近隣住民の意向を確認するとともに、歩車道の分離など必要な対策や、最適な整備手法などについて検討していく。

- シェアサイクルは、実証実験ということで Z T V 前とフェニックスビル前の道路上へのポート設置を認めているが、民間の自主事業に移行する際は、民間の利益のために交通規制は掛けられないので、民地に変更してほしい。

- ✚ 公共交通機関利用という視点で考えると、津駅西第一公共自転車等駐車場にシェアサイクルや電動キックボードを設置すると、公共交通と競合することになるのではないかと。地元からしても、高齢化社会を考えると路線バスがなくなると困るので、路線バスの存続を考えるのが優先ではないかと。津の街は道路が荒れており、段差が多いため危険ではないかと。

2. その他