

# 中央通りの道路空間の使い方を考える 社会実験

四日市市 都市整備部 市街地整備課

## 1. はじめに

四日市市は、三重県の北部、我が国の東西交通の要衝に位置する人口約31万人、面積206km<sup>2</sup>の都市です。

古くから東海道の宿場町であるとともに港町として栄え、高度経済成長時代には臨海部への石油化学コンビナート企業の立地を中心として重化学を核に産業集積が進み、近年では内陸部に世界最先端の半導体工場が立地するなど、産業都市として発展を続けています。

また、今後は整備が進む広域幹線道路ネットワークの形成による経済効果やリニア中央新幹線開通によるスーパーメガリージョン形成効果が期待されており、人口減少局面においても都市の活力を維持していくために、こうした効果を最大限に生かしたまちづくりを行っていく必要があります。

こうした中、現在、四日市市では近鉄四日市駅とJR四日市駅の駅前広場や中央通りの歩行者空間を整備する中央通りの再編（延長約1.6km）やバスタ四日市の整備、新図書館整備などの中心市街地再開発プロジェクトに取り組んでいます。戦災復興土地地区画整理事業により整備した近鉄四日市駅とJR四日市駅を結ぶ幅70mの緑豊かなクスノキ並木を有する中央通りを含めた中心市街地の姿が大きく変わろうとしております。

この中央通りの再編に併せて、令和4年の秋には、「はじまりのいち」として、再編後の道路空間の使い方を考える賑わい創出社会実験を行いましたので、これらの取り組みについて紹介させていただきます。



図1 中央通り再編平面図



現在の中央通り〔近鉄四日市駅側から東を望む〕



現在の中央通り〔JR四日市駅側から西を望む〕

## 2. 「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画について

### (1) 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想

平成 29 年から近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会を設置し、下記の 3 つの視点を設定して駅前広場や中央通りの空間活用の基本的な方向性（図 2 参照）等の検討を進め、平成 30 年 12 月に基本構想（図 3 参照）をとりまとめました。

- ・視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上
- ・視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置
- ・視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上

この基本構想では、中央通りの道路空間において、片側 3 車線の車道を 2 車線に縮小して歩行者空間を拡大することや、現在 3 か所に分散しているバス乗り場を集約しバスターミナルを整備するとともに駅直結のペDESTリアンデッキを整備することなど、現在の整備方針の基となる考え方を固めました。

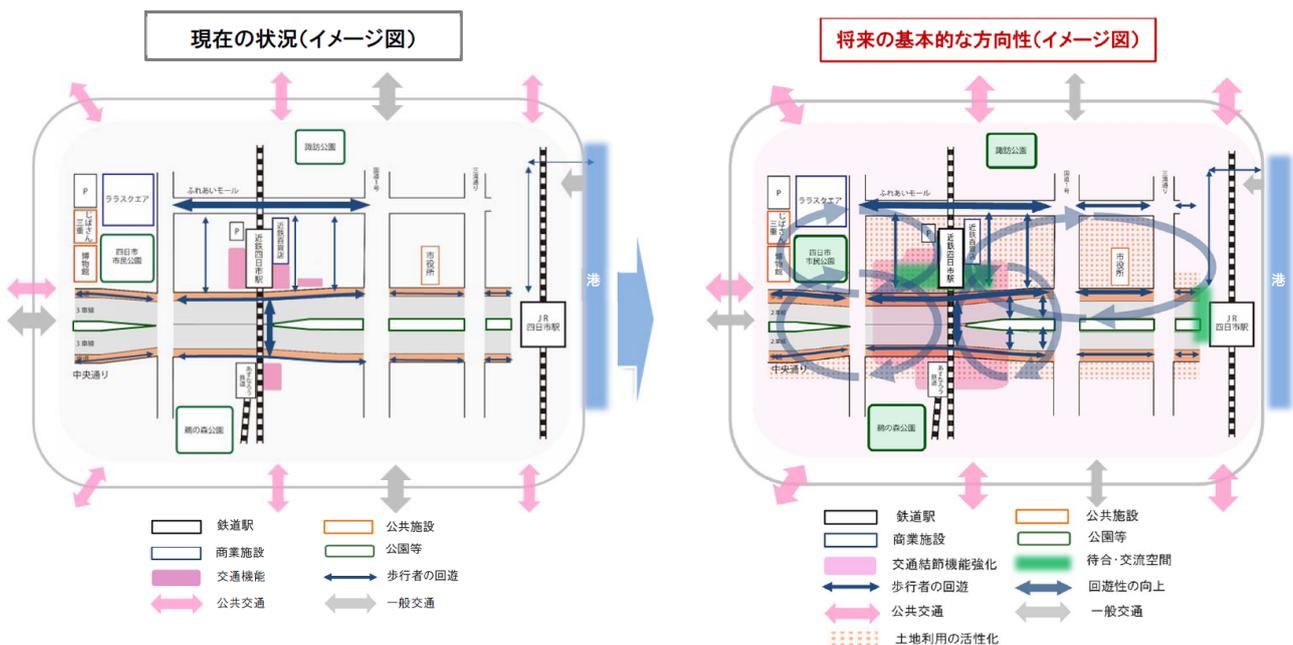


図 2 基本的な方向性

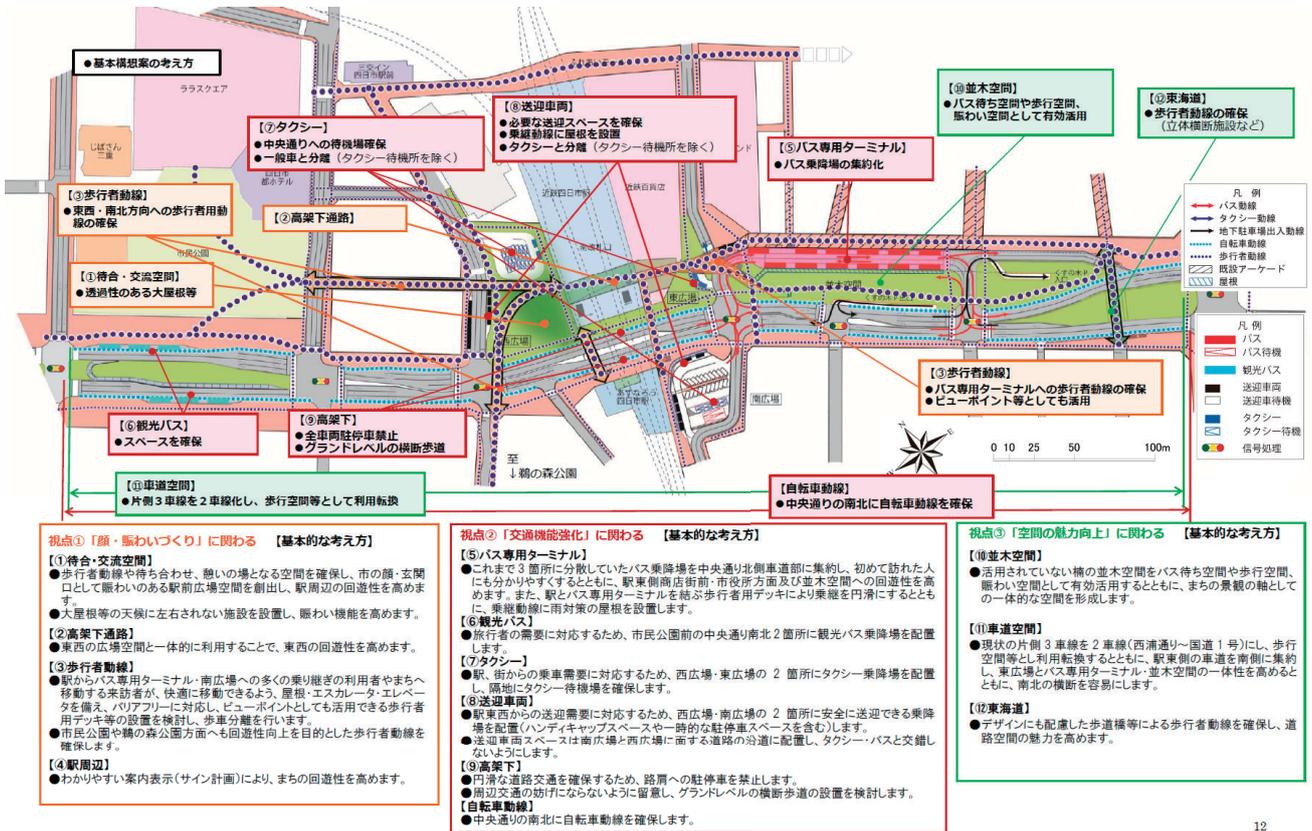


図3 近鉄四日市駅周辺整備基本構想

## (2) 基本計画の検討

令和2年度から、有識者や市民、交通事業者や商業事業者の関係者などで構成される『中央通り再編関係者調整会議』等を設置（図4参照）し基本計画等の検討等を進めています。

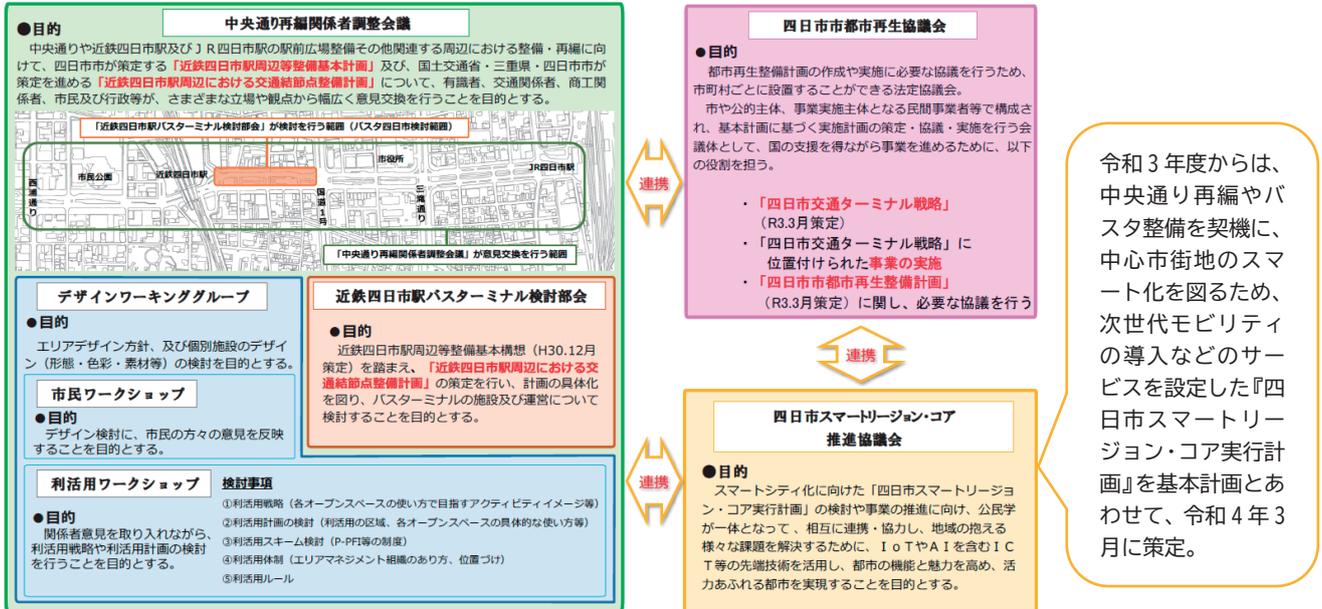


図4 検討体制

事業を進める中で、基本構想の中で検討していたバスターミナル部分について、国によるバスプロジェクトの展開の可能性調査が進められることとなり、近鉄四日市駅バスターミナル検討部会を設置し、中央通りの再編とあわせた検討が開始されました。

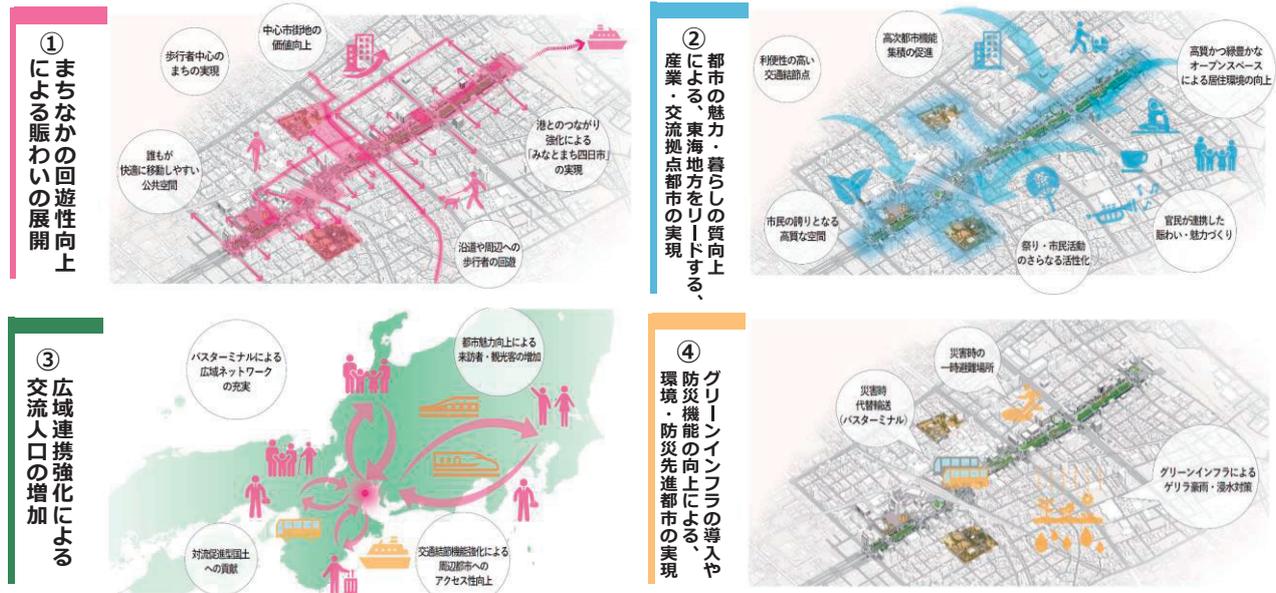
令和3年3月には『近鉄四日市駅周辺等整備基本計画（中間とりまとめ）』と『近鉄四日市駅周辺に

における交通結節点整備計画』を策定し、基本計画の骨格やバスターミナルの整備方針を位置付けました。これにより、バスターミナルについては、令和3年度から国の直轄事業として検討が進められています。

その後、さらに検討を進め、令和4年3月には「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画（第2期中間とりまとめ）を将来イメージも含めて公表しております。計画検討の過程では、市民ワークショップなどを開催し、空間の使い方などについて様々な市民のアイデアをいただきながら、計画のとりまとめを行いました。以下、計画の概要について紹介させていただきます。

## ① 基本計画の目標

基本構想で示した3つの視点を活かしつつ、社会情勢の変化等を踏まえて4つの目標を設定しました。

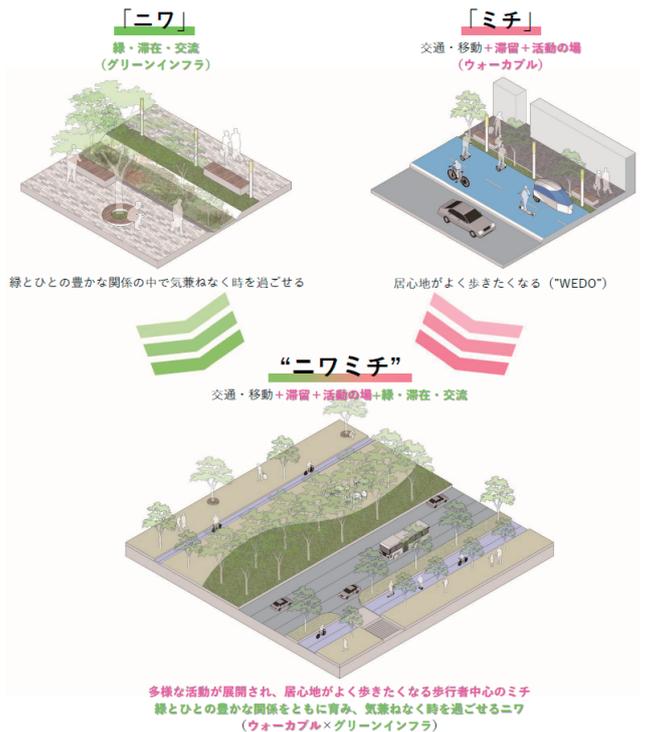


## ② 基本計画のコンセプト

# “ニワミチよっかいち” - 山を望み港へ結ぶ歩きたくなる中央通り -

コンセプトに掲げた「ニワミチ」という言葉には、緑とひとの豊かな関係をとともに育てていながら、自由に立ち寄り、気兼ねなく時を過ごせる「ニワ」の役割に加え、歩行者中心の考え方に基づきつつ、市民が自分の空間として使い、様々な出来事に出会い、歩きたくなるような「ミチ」の役割を担っていきたいという想いが込められています。

“ミチ”が“ニワミチ”になることで、鈴鹿山脈や港へのつながりといった中央通りが持っているポテンシャルを最大限に発揮できる空間づくりを実現していきます。



### ③ 中央通りの整備方針

中央通りの再編事業を通して、車から人中心の道路空間へ再編し、居心地が良く歩きたくなる魅力的なまちなかの実現を目指しています。図5、図6に示す国道1号～JR四日市駅区間の道路断面(B-B断面) ご覧いただきますと、現在6～8車線ある車道空間を2～4車線に縮小して南側に集約し、北側に歩行者のための空間を可能な限り大きく確保していく計画としております。沿道の土地利用状況により車道を片側に集約することが可能でしたが、このことが再編の大きな特徴となっております。また、併せて幅員4mの自転車道を整備する方針としており、安全に歩行者と自転車を分離するとともに、次世代モビリティの導入空間として活用してまいります。



図5 整備方針 [イメージ図]

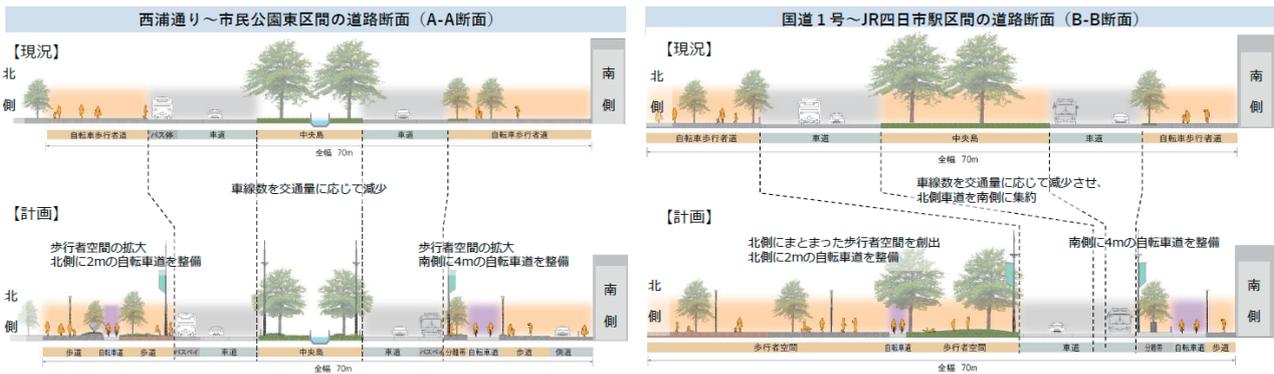


図6 整備方針 [断面図]

### ④ 中央通りの共通のデザイン方針

中央通りの空間デザインを検討するにあたっては、空間の使い方や空間の要素と配置、空間の質について、図7に示すように共通のデザイン方針として目標を設定し、検討を進めました。

#### ①空間の使い方

・空間に取り入れる機能

##### 目標1 居心地が良く歩きたくなる空間づくり

- ・まちなかの回遊を支える歩行空間
- ・自転車走行空間の分離
- ・まちなかへの来訪者や居住者のための快適空間(待合・休憩、公園、カフェや屋上等)
- ・自動車と歩行者の分離
- ・交通の障害を防止する荷捌き機能

##### 目標2 市域・他都市とつながる一大交通拠点づくり

- ・将来交通を見込んだ駅前広場の整備(待合・交流機能、送迎スペース)
- ・デジタル化による利便性の高い交通結節機能
- ・バスターミナル機能(特定車両停留施設、バス待ち施設等)
- ・情報発信機能(まちなかの案内、四日市市のPR、災害情報等)
- ・四日市港へのエントランス機能

##### 目標3 最先端の取り組みのショーケースとなる空間づくり

- ・次世代モビリティの導入空間
- ・スマートシティ機能を支える情報基盤の受け皿
- ・多機能空間としての利用(グリーンインフラ、環境先進技術、防災機能等)
- ・ポストコロナで求められるオープンでゆとりある空間

#### ②空間の要素と配置

・空間を構成する要素とレイアウトの考え方

##### 目標1 歩行者を中心とした交通施設の配置

- ・歩行者優先の交通モードの配置  
歩行者>自転車>公共交通(鉄道・バス・タクシー)>一般車
- ・歩行者空間の最大化(交通量に応じた車両走行空間の適正化)
- ・バリアフリー化され、乗り継ぎや移動がしやすいデッキ等の配置
- ・歩行者目線で分かりやすい動線の設定(サイン計画等)
- ・安全な通行を支える交通安全施設(歩車分離、信号等)

##### 目標2 人が集い、賑わいを生み出す施設の配置

- ・居心地の良いオープンスペース(ベンチ、テーブル、車庫、木陰等)
- ・周辺施設やまちなかの市民活動と連携した使い方ができる空間の配置(オープンカフェ、祭り等)
- ・都市で働き暮らす人のためのスペース(緑地、遊具等)

##### 目標3 緑あふれる施設配置

- ・都市環境に潤いを与える緑の拡大
- ・クスノキ並木を活かした連続した緑の配置
- ・緑が持つ多様な機能の活用(グリーンインフラの充実)

#### ③空間の質

・グレードや設え、デザインのポイント

##### 目標1 市民の誇りとなる高質な空間の設え

- ・四日市市の顔・玄関口に相応しい、シックプライドを育む高質なグレード

##### 目標2 歴史や緑を活かした空間の設え

- ・四日市市の名前の由来となった「市(いち)」や、「東海道」の賑わいを感じる設え
- ・四日市市の発展を支えてきた「みなと」とのつながりを感じる設え
- ・芝生・樹木・花・土・水といった「様々な緑」を取り込んだ設え
- ・景観の連続性に配慮した設え

##### 目標3 使いやすく可変性を持った空間の設え

- ・誰もが使いやすいユニバーサルな設え
- ・「多様な使い方」や「使い方の変化への対応」を可能とする可変性を持った設え

図7 共通のデザイン方針

## ⑤ 将来イメージ



近鉄四日市駅西側の歩行者空間



近鉄四日市駅東側の円形デッキ



近鉄四日市駅東側鳥観図（港側を望む）



中央通り × 東海道周辺（バスタエリア）



国道1号周辺の歩行者広場空間



市役所周辺の歩行者広場空間

## 3. 賑わい創出社会実験「はじまりのいち」について

中央通りの国道1号からJR四日市駅間の整備に向け、実際の道路空間において多種多様な用途を試し、今後の道路空間の利用や運営のあり方を探り、実際の整備に反映するため、賑わい創出社会実験「はじまりのいち」を開催しました。

また、「はじまりのいち」の開催と合わせ、中央通り再編後の空間利用と将来の移動手段のあり方を同時に検証するため、近鉄四日市駅及びJR四日市駅から自動運転バスや小型カートを実証実験「まちなかモビリティ」を開催しました。

地場産品である『萬古焼』の器を模しており、様々な色の器が並ぶ様子を、多くの市民の皆様が集う様子に見立てています。



「はじまりのいち」ポスター



「まちなかモビリティ」ポスター

## (1) 概要・実施状況

### ○主な検証項目

- ①空間利用の方向性の検証（歩行者の利便性向上、賑わいの創出、官民連携での運営等）
- ②空間の利用転換に伴う人の移動実態や変化の把握
- ③空間整備（供給系インフラやファニチャーの配置、空間の仕上げ等）への反映

○日程 令和4年9月22日（木）～令和4年10月16日（日） 10時～21時

○場所 国道1号～三滝通り周辺までの中央通り（歩道及び緑地帯）、四日市市役所東広場



はじまりのエンタランス

### (パークエリア)

- ・スケートボードパーク（6.5m×50m）を設置
- ・スケートボードを見ながら休憩できるベンチ等を設置
- ・プロの講師による初心者向けのスクールを開催
- ・有名選手を交えたジャムセッションを開催

市内外・県外から若者を中心に多くの人で賑わいました



### (カルチャー & チャレンジエリア)

- ・飲食や物販等の合計59店舗が日替わりで出店  
(パークエリアの一部にも出店)
- ・飲食や木陰で休憩できるようなテーブルとベンチを設置

休日を中心にクスノキ並木の下を散策する人や飲食をしながらベンチでくつろぐ人などで賑わいました



### (イベントエリア)

- ・四日市 JAZZFESTIVAL などのイベントを土日祝日に開催
- ・ステージ（5.4m×3.6m）と自由に動かせる観覧席を設置
- ・飲食や休憩など自由に使えるテーブルとイスを設置
- ・日替わりでキッチンカーが合計15店舗が出店

土日休日にはイベントが開催され多くの人で賑わいました  
平日ランチタイムにはキッチンカー周辺で飲食する人の姿が見られました



## (ストリートエリア)

- ・自動運転バスの乗降場やモビリティポートを設置
- ・休憩など自由に使えるテーブルとベンチを設置

延べ 958 人の方に自動運転車両を体験いただきました

将来的な実装を見据え、遠隔監視や車内モニターによる乗客とのコミュニケーションなどを試みました



遠隔監視モニター



遠隔監視室



車内モニター



自動運転バス  
(ナビヤ社：アルマ)



小型カート



超小型電気自動車



電動アシスト自転車

## ○人流測定

空間の利用転換に伴う人の移動実態や変化の把握するため、社会実験の会場にセンシング機器（AIカメラ、LiDER、赤外線センサ、環境センサ）を設置し、人流や気象情報等を測定しました。

### [測定結果速報]

#### パークエリア（赤外線センサで測定）

- ・スケートボードパーク利用人数（平均）：[平日] 211人 [休日] 870人
- ・ジャムセッション開催日のパーク利用人数：10/16（日）：2,309人

#### カルチャー&チャレンジエリア（赤外線センサで測定）

- ・クスノキ並木空間の歩行者通行量（平均）：[平日] 386人 [休日] 1,830人

#### イベントエリア（AIカメラで測定）

- ・広場利用人数（平均）：[平日] 272人 [休日] 4,062人

#### ストリートエリア（赤外線センサで測定）

- ・北側（市役所側）歩道部の通行量（平均）：[平日] 社会実験前 1,629人 ⇒ 社会実験中 1,382人  
[休日] 社会実験前 353人 ⇒ 社会実験中 2,278人
- ・南側（裁判所側）歩道部の通行量（平均）：[平日] 社会実験前 406人 ⇒ 社会実験中 502人  
[休日] 社会実験前 139人 ⇒ 社会実験中 459人

## ○賑わい創出社会実験「はじまりのいち」の考察

「はじまりのいち」は一過性のイベントでなく、25日間という期間にわたって開催したことで、今後の中央通りの在り方や道路空間の使い方について様々な気付きがありました。

実験期間中には来場者や出店者へのアンケート調査を実施しており、センシング機器で得られた各種データとの関連性や中央通りに求められる要素の整理など、詳細な分析は現在も進めているところ

ですが、道路空間を市民が活動する空間として活用することや官民連携でのまちなか再編のスタートとして、全体としては概ね好意的に受け止めていただいたものと感じています。

#### 〔良かった点〕

- ・ 休日の歩行者交通量は社会実験前と比較し平均約6倍程度増えた（353人→2,278人）
- ・ 市内を中心に59店舗（延べ357店舗）の方々にご参加いただいた
- ・ アンケート回答者の約7割が居心地が良い・良いと回答（有効回答数453）いただき、クスノキ並木の下を賑わい空間として活用することへの一定の評価が得られた

#### 〔改善が必要な点〕

- ・ 平日の歩行者交通量は、社会実験前と比較し、あまり変化がなかった（1,629人→1,382人）
- ・ 平日、普段使いのあり方について検討を行う必要がある
- ・ イベントと出店計画の連携が必要であった
- ・ 一部利用者のマナーの問題が指摘された

### ○自動運転車両等の実証実験「まちなかモビリティ」の考察

自動運転車両の実証実験は今回で3回目であり、実験ごとに得られた技術的課題や知見を次の実験に活かしながら検証を進めており、今回は車両が信号機の情報（信号の残秒数）を得られるようにする信号協調の仕組みや将来の無人走行を想定した遠隔監視による運行等を試し、一定の成果が得られたと感じている。今後は自動運転車両の複数台走行や遠隔監視システムのさらなる発展、MaaSを活用したモビリティサービスの提供などの実証実験を重ね、中央通り再編の完成にあわせて、自動運転車両が実装されるよう取り組んでいきたい。

## (2) シンポジウム『動き出した！四日市のまちなか再生～まち・みなと・さとを紡ぐまちづくり～』

社会実験「はじまりのいち」の開催を受け、歩行者中心の緑豊かな「ニワミチよっかいち」の目指すべき将来像を探るため、まちなかの公共空間の利用のあり方や、その管理・運営の仕組みと実践プログラムの構築を考えるシンポジウムを令和4年11月27日に開催しました。この中では、有識者や商工関係者、国土交通省、市長により、3つの論点（①まちなかの道路空間に期待される役割 ②様々な主体と共に進める公共空間の整備やマネジメント ③“ニワミチ”は四日市をどう変えていくのか）を設定してパネルディスカッションを行い、以下の5点を総括としてまとめました。

- 1) 行政が主導的に取り組むことは重要。ただし行政のみで実現できることは限定的。
- 2) 人口減少社会で地方再生は総力戦の取り組みが求められる。
- 3) 市民組織・地元事業者・民間企業・専門家等が主体的な意識をもって投資・運営等に関われるかがまちづくりのポイント。
- 4) 対話・合意形成・意思決定の仕組みづくりと、そのような協働の場を継続的に設け、計画策定に加え事業の実施に向けたプロセスを共有し進めていくことが重要。
- 5) まちづくりの「構想」策定から、地域・エリア（空間）の「造景」へと進み、そして、多様なまちづくり事業の「相互編集」へ、多様な関係者が協働して段階的かつ継続的に実現する「まちづくりマネジメント」の実現が不可欠。

## 4. 今後について

中央通り再編基本計画を検討するにあたり、設置した市民ワークショップを発展する形で、今後の官民連携による公共施設の管理運営も見据え、実際に道路空間を使う担い手候補者にも参加をいただきながら社会実験準備会を設置して社会実験「はじまりのいち」を開催しました。この過程や実験後に開催したシンポジウムを踏まえ、今後の道路空間の活用や管理運営について図8に示す基本的な考え方で進めてまいります。

### ① 様々なニーズに対応し新たなチャレンジを可能とする場づくり

整備後も様々なニーズに応じて必要な更新を繰り返しつつ、常に誰かが新たなチャレンジを行っている空間となる



社会実験のチャレンジショップの様子

### ② 多様な関係者が関わる管理運営の仕組みづくり

行政、市民、企業など、この空間に価値を見出す大勢の人々が協働して維持管理や運営に携わる仕組みをつくる



社会実験準備会の様子

### ③ まちづくりの波及と連携づくり

沿道の再開発や商店街やみなとまちづくりなどと連携した取り組みを進め、相互に波及効果を高めるとともに、展開される様々なまちづくり活動をつなぐ拠点をつくる



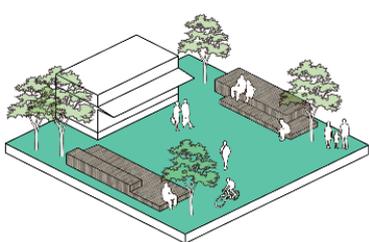
社会実験のインフォメーションの様子

図8 基本的な考え方

実際の整備にあたっては、公共空間の管理運営への民間活力の導入に向けて、図9のイメージで示すように、バスタエリアについては「コンセッション制度」を活用し、国道1号～JR四日市駅に生み出される歩行者空間は緑豊かな公園的な空間として整備することから、道路を公園的に使うことができるようにした上で（道路と都市公園の兼用工作物）、「Park-PFI制度」を活用してまいります。

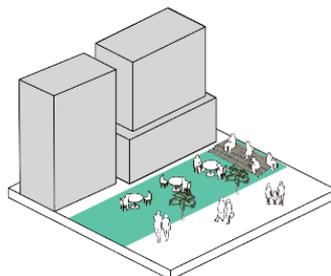
また、沿道施設と一体となった公共空間活用を図るため、中央通りの全線において「歩行者利便増進道路制度（ほこみち）」を活用するとともに、これらの制度を進める過程でまちづくり拠点の整備を並行して進めていく考えです。

### ① 公共空間の管理運営への民間活力の導入



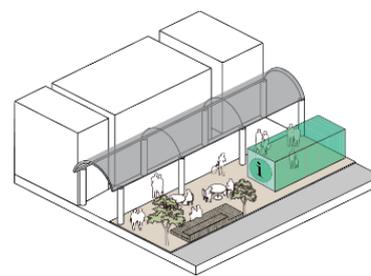
- ・コンセッション制度（バスタエリア）
- ・Park-PFI（国道1号～JR四日市駅）
- ・指定管理者制度

### ② 沿道施設と一体となった公共空間活用



- ・歩行者利便増進道路（ほこみち）
- ・公開空地活用

### ③ まちづくり拠点



- ・まちなか空間の利用調整の場
- ・まちづくり情報のインフォメーション

図9 管理運営のイメージ

## 5. おわりに

社会実験のタイトル「はじまりのいち」には、中央通り周辺の整備やその先にある四日市の新しい生活など、様々なことがここから「始まる」、四日市の「市」、場所を示す「位置」という意味が込められております。社会実験を終えて、中央通りの再編事業が文字通りいよいよ「始まった」と実感しております。既に、昨年12月24日からは、社会実験で設置した仮設スケートボードパークをこの場所での本設も見据えて社会実験の延長として土日休日に開放し、中央通りの道路空間の活用に向けた取り組みを始めました。また、「Park-PFI制度」の活用に向けた準備にも着手したところです。

現在、近鉄四日市駅西側ではすでに工事が始まっており、今後は円形デッキの整備に取り掛かるなど、中央通りの道路空間がダイナミックに変わってまいります。基本計画で掲げる「ニワミチよっかいち」の実現に向けて、2027年の完成を目指して取り組み、四日市の玄関口である中心市街地を、まちの魅力と活力をひと目で見て取り、体感できる、象徴性を持った高次な都市機能が集積する都市空間へと転換を進めます。