

市政

令和5年8月号

特集

にぎわいと活力にあふれた まちなか空間を形成する

郊外型大型店舗の進出、人口減少などにより、市街地における空き店舗の増加、商業活動の衰退などの問題が発生している中で、各自治体ではにぎわいと活力にあふれた市街地空間の再生に向けて、さまざまな活性化事業を進めています。

特集では、学識者から、中心市街地を取り巻く現状や自治体が進める活性化策の課題、今後必要となる取り組みなどについてご寄稿いただきました。また、明確な役割分担の下、民間と連携して進める活性化事業、「ネットワーク型コンパクトシティ」を旗印に推進する都心部の魅力向上の取り組み、歩行者中心の道路空間への再編を軸にした市街地再開発など、効果的な中心市街地活性化事業を推進する都市自治体の取り組み内容を紹介します。

寄稿 1

中心市街地の活性化を次のステージへ

(一財)民間都市開発推進機構都市研究センター特別研究員
東京工業大学特命教授 中井 検裕

寄稿 2

富良野市の公民連携による 中心市街地活性化の取り組み

富良野市長 北 猛俊

寄稿 3

ネットワーク型コンパクトシティの 都市拠点としてのまちなかの活性化

宇都宮市長 佐藤 栄一

寄稿 4

中心市街地再開発プロジェクトについて

四日市市長 森 智広



中心市街地の活性化を次のステージへ

(一財)民間都市開発推進機構都市研究センター特別研究員、東京工業大学特命教授

なかいのりひろ
中井 検裕



まちなか空間の状況 変わったことと変わっていないこと

中心市街地の活性化、特に地方のそれが問題になり始めたのは1990年代に入ってからくらいだった。その対策としていわゆるまちづくり三法（中心市街地活性化法、改正都市計画法、大規模店舗立地法）が整備されたのが1999年、ところが、このときのスキームは期待されたような効果がありませんでした。2007年に現在のような形のまちづくり三法が再整備された。最初の中心市街地活性化法から既に25年近く、現在のスキームになってからでも15年が経過したが、この間に中心市街地を取り巻く状況はどのように変化してきたか。変わったことと、変わっていないことがある。

変わっていないことからいくと、まず、まちなかの商業の衰退がある。中心市街地は、伝統的には商業を中心とした経済活動の空間

だった。もちろん政令市のような大都市や、人口が40万以上あるような中核市では、衰退したとはいっても、壊滅的な状況というわけではない。しかし、人口が20万人に満たないような地方の中小都市では、百貨店、商店街共に商業空間は衰退の一途をたどっていると、言っても過言ではない。かつては地方中心市街地のシンボルの存在であった百貨店は閉店が続いており、既に山形県、徳島県の中心市街地には百貨店が1店舗もなく、つい先日、松江市の一畑百貨店も閉店が発表された。

もう一つ、特に地方都市で変わっていないことは、移動の自動車への依存である。大都市では一般的に公共交通が充実しているし、所有コストが高い自家用車を忌避する人も増えてきているが、自動車がないと生活の質が著しく低下する地方都市では、依然として自動車が日常生活行動の中心にある。鉄道やバスはもっぱら運転免許のない高校生以下や、移動弱者である高齢者な

どに対する補完的な移動手段に過ぎないのが現実である。

このように、大きな潮流としては変わっていないものもあるが、一方で、この間大きく変わったこともある。中でも大きいのは、全国の都市が、人口減少は不可避との認識から、その中で勝ち組として残るためには、中心市街地の活性化に向けた努力をしなければならぬことに気付いたことだろう。各地で、活力ある中心市街地をつくるための試みが始まっており、例えば、コンパクトな市街地を誘導するための計画である立地適正化計画は、本年3月末時点で675都市がその作成について具体的な取り組みを行っており、うち504都市が既に作成・公表済みである。

また、にぎわい創出を含めたウォーカーブルな市街地環境整備に向けた取り組みも増えてきており、市街地の再開発事業や公共空間づくりを支援する仕組みも充実してきている。



甲府駅南口。バス、タクシー、一般車が整理され、歩道が広がった。リング状のモニュメントの後ろに、地元の名産である水晶をモチーフにしたバスと観光案内所の建物が見える

中心市街地の活性化が始まったころとは異なり、活性化のための利用可能なさまざまなメニューは充実してきているように見える。
**なぜ活性化が大きく進展しないのか
 現状の課題**

このようにこの15年間で、各自治体で中心市街地の活性化に向けたさまざまな試みが、現になされるようになった。では課題がない

かと言うと、全くそうではない。最大の課題は、これだけさまざまな努力がなされているにもかかわらず、大都市をはじめとする一部の都市を除いて、中心市街地が実感として活性化しているようにはなかなか感じられないことである。

例えば、筆者が比較的よく知っている山梨県の甲府市。中心部では実際にいろいろな試みがなされている。立地適正化計画は2020年4月に策定済みで、中心部は全面的に都市機能誘導区域に位置付けられている。事業に目を向ければ、甲府駅の北口は広場が整備され、広場に面して新たに県立図書館が整備された。

また、民間による「甲州夢小路」と名付けられた小規模店舗群も建設され、観光客を中心にそこそこにぎわっている。南口はもともとあった広場を拡張・再編することで、バス、タクシー、一般車を整理し、歩行者のための空間を大幅に増加させている。駅前につながる平和通りに近接して、県庁と市



平和通り。アーケードの撤去をきっかけに街路の断面を変更し、歩道空間を拡張した

役所があり、県庁は歴史的建造物を活かした公園(的)空間としても整備されている。平和通り自体は、以前は半ばシャッター街化していたが、老朽化したアーケードの撤去をきっかけに、歩道空間を拡張した結果、近年は新たな飲食店が立地し始めている。

このように、公共施設の拠点化、公共空間の再編、ウォークアブル化、観光促進と、一通りの活性化策は実施されており、実際、それ



甲州夢小路。甲府駅北口にあり、観光客に人気がある。この写真には写っていないが、左側にも小店舗が続いている

それぞれにある程度の成果は上げている。しかし、これだけタマがそろっているのだから、例えば歩行者数が増加し、もっと大きく活性化が進んでもよさそうなものだが、実際には歩行者数の伸びはごくわずかで、地点によっては減っているところも少なくない（令和元年度甲府市中心市街地歩行量調査結果報告書より）。もちろん、自動車社会の進

展という大きな潮流は山梨にあってもその通りだから、そのせいだと言ってしまう事は簡単だが、それにしても、活性化策の側でも何かが足りないのではないのか。

中心市街地の活性化に向けて 取り組みを結集させること

結論から言うと、現在の活性化策の課題は、各地域の個別の試みには優れたものがあるものの、なかなかそれらが互いに連携して、中心市街地の活性化という大きな共通目標に向けての試みになり切れていないことではないかと感じている。

例えば、単独の再開発事業には優れたものがあるが、それが周辺の活性化につながるような手だてと切り離されて行われていたり、公共空間というハードの再編は上手にistraえてあるが、それを補完する民間によるソフトな試みの充実度が低い、などである。

言い換えれば、足りないものとは複数の施策間の密な連携である。だから「小さな成功」はあ

るが、それが「大きな成功」につながっていないということではないかと思う。

そうしたことが生じている理由は、中心市街地の活性化という大目的に向けて、個別の施策を束ねる戦略が明確でなかったり、戦略に向けた個別施策間のコーディネートが十分でなかったりするためである。そしてその背景には、活性化メニューがこの15年間で進展した結果、細分化してしまったということにも一因があるように思う。毎年のように新しい支援策が登場し、その要件に合わせて活性化を図ろうとするために、中心市街地全体として取り組むべきことが見えにくくなっているのではないか。

必要なことは、もう一度原点に立ち戻り、中心市街地の活性化の旗印の下、多数の取り組みを結集させることである。そしてそのために、個別施策をそうした目的でコーディネートできる人材を、それぞれの地域で見つけ、育てることである。これは官でも民でも構わない。そうした取り組みが、これまで中心市街地の活性化が「小さな成功」にとどまっていた地域においても、「大きな成功」へと転化させ、中心市街地の活性化を次のステージへと推し進める大きな原動力となるように思う。

富良野市の公民連携による 中心市街地活性化の取り組み

富良野市長（北海道）

北 猛俊



はじめに

富良野市は、北海道の中心に位置した人口約2万人のまちである。東に大雪山系、西に芦別岳と周囲を山々に囲まれた盆地地形であり、夏の気温は30℃を超え、冬は氷点下30℃に迫る気候である。昼夜の寒暖差も大きく、これにより味が良く、品質が高い農産物が生産される農業のまちである。また『北の国から』をはじめとするテレビドラマのロケ地として知られ、多くの観光客が訪れる観光のまちでもある。北海道の中心に位置する本市を、体の中心である「へそ」に例え、北海道のへそのまちとして、夏には北海へそ祭りが盛大に催され、この地域で多く栽培されているラベンダーの咲く季節と相まって多くの観光客が訪れる。また、冬には世界に誇る雪質のスキー場が多くの人を楽しませている。

市街地の特徴と課題

本市の中心市街地は、JR富良野駅を中心

として形成された商店街の周辺に住宅地が広がり、市民生活に関わるさまざまな都市機能（居住・商業・行政・文化・交通など）が集積し、本市のみならず、周辺都市も含めた広域的経済圏である富良野圏域の中心的役割を担っているエリアである。

このように、広範な都市機能を持ち合わせている中心市街地ではあるが、モータリゼーションの進展に伴い、大型駐車場を備えた郊外大型店の増加や、個人の買い物（消費）形態の変化により人・物の流れが急速に変化し、市民の足は市街地から遠のき、中心市街地の商業・商店街の衰退が顕著であった。

本市では、こうした当時の社会現象や時代背景も絡んだ中心市街地の問題点は、次の点にあると整理した。

- ① 少子高齢化の急激な進展
- ② 個人商店の売上高の減少・空き店舗の増加・店舗の郊外移転
- ③ 分散する商店街
- ④ 後継者問題などを抱える個人店舗と相互の

連携不足

- ⑤ 基幹産業である農業・観光との連携不足
 - ⑥ 各種交流機会の不足
 - ⑦ 住環境・市街地環境改善の立ち遅れ
- これら中心市街地の課題を解決していく手法として、

- (1) 富良野駅前地区土地区画整理事業
 - (2) 富良野駅前地区市街地再開発事業
 - (3) 富良野市中心商業活性化事業(TMO)
- を実施し、商業再編と同時にまちなかをマネジメントしていく機能として、民間事業者が中心となる「ふらのまちづくり(株)」が立ち上がった。

しかし、この一方で、これら駅前開発は、市が各種計画策定から事業実施まで、終始一貫して実施主体となり、単独で中心市街地の活性化にトライしていくには、多額の費用と労力を要し、何よりそれに見合う費用対効果を得られないと判断され、以後の公民協働によるまちづくりへとかじを切るきっかけとなっていた。

中心市街地活性化基本計画の策定

この頃、駅前地区の課題とは別に、新たな市街地の問題として地域センター病院として機能している「富良野協会病院」が中心市街地から移転することが決定し、その跡地（市有地、約2000坪）の活用が喫緊の行政課題となっていた。

同時にこの問題は、病院が面していた商店街にとってもその存続に関わる大きな問題であり、行政も民間も互いに当事者意識を持って対応していくこととなる。

この第一歩として、民間サイドから、病院跡地の活用方法を含め中心市街地活性化に



病院跡地にオープンしたフラノマルシェ

向けた方策が示された「ルーバン・フラノ構想」

（『ルーラル「田舎」』と『アーバン「都市」』を合成した造語、「ちよつとおしゃれな田舎町」を意味する）が市へ提出され、市は、この構想を基本に富良野市中心市街地活性化基本計画（以後「中活計画」という）を策定していく。この中で、市は中心市街地活性化の目標を、
①にぎわいと商業の活性化（歩行者通行量）
②まちなか居住の推進（居住人口）
として掲げ、この目標達成に向けた具体的取り組みとして、

（1）フラノマルシェ開発事業
（2）東4条街区地区市街地再開発事業
（3）サンライズパーク整備事業
の三つの事業を主要事業に位置付け、各事業に取り組むこととなる。

また、この計画の最も核心的な部分が「ふらのまちづくり（株）」を公益的デベロッパーと位置付け、民間がまちづくりの主役を担い、行政は黒子に徹するという役割分担を明確化したことだった。これは、中心市街地活性化において民間が積極的にリスクテイクを図る仕組みであり、ふらのまちづくり（株）を中心に、行政、商工会議所を取り込んだ富良野流公民連携のスタイルが、ここから確立されていく。

フラノマルシェから始まる

まちの縁側づくり

こうして平成22年4月、中活計画に基づく



にぎわいを見せるフラノマルシェ内部

第一弾事業として、病院跡地の空地（市有地）に富良野の食文化の発信基地「フラノマルシェ」がオープンする。

フラノマルシェの入場者は、オープン初年度は55万5000人であったが、毎年度着実に集客を伸ばし、平成28年度以降は、毎年度120万人超の施設入場者がある、中心市街地活性化を象徴する施設へと成長していった。

新型コロナウイルス感染症の影響によって令和2年度以降は、入場者数こそ120万人を切る状況が続くこととなるが、施設の売り上げは、道民割やふらの割など各種観光需要喚起策を積極的に取り入れ、令和4年度には

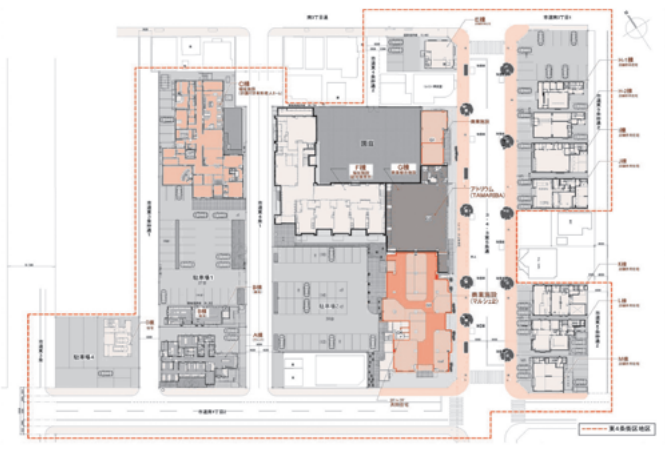
過去最高の売上高(7億7900万円)を記録した。民間を核としたまちづくりを実践することで、民間の経済活動がまちなかのにぎわい創出に寄与し、それが地域商業や雇用を支え、ひいては本市の持続可能なまちづくりを担保していく好循環につながるものと考えられる。

本市では、こうした人が集まる拠点＝滞留拠点(まちの縁側)をつくり、それらをつなぐと線となり、さらにそれを増やしていくけば面となつて市街地の活性化が広がっていく、いわゆる「点から線へ、線から面へのまちづくり」を目指して、公民連携による継続的な市街地整備に取り組んでいくことになる。

東4条街区地区市街地再開発事業 (ネーブルタウン)

フラノマルシェに続き、中活計画第二弾事業として公民連携により実施されたのが、「東4条街区地区第一種市街地再開発事業」(通称・ネーブルタウン)である。この事業は、複数の低容積建築物で面(街区)を埋める「非(低) 高度利用型面的再開発」により、商業、医療、福祉、居住など、本市にとって必要なさまざまな都市機能を配置することにより、いわゆる「生活街」として既成市街地の更新を図った。フラノマルシェが、どちらかと言うと観光客寄りの施設であるのに対し、この施

図 富良野市幸町東4条街区地区第一種市街地再開発事業 配置計画図



設は市民が日常的に足を運ぶ空間として整備されていく。

これら継続した中心市街地活性化に向けた取り組みは、6年連続(平成26～令和元年)してまちなかの路線価の上昇をもたらし、このことは「まちの価値」を引き上げ、経済振興へと波及していく。

まだまだ続く公民連携によるまちづくり

このほかにも、サンライズパーク整備事業(まちなか駐車場整備)をはじめ、フラノ・コンシエルジュ整備事業(空きビル再生事業)な

ど、連鎖的な市街地整備事業を公民連携にて実施し、本市が目指すコンパクトシティ＝「歩いて暮らせるまちづくり」を進めている。こうした一連のふらのまちづくり(株)を中心とした公民連携事業の連鎖的展開は、まちづくり(株)によるエリアマネジメントとして機能しており、令和4年度には、市はふらのまちづくり(株)を都市再生推進法人に指定し、名実共にまちづくりのパートナーとして公民連携の深化を図っていくこととなる。

今後は、令和6年度から「東5条3丁目地区市街地再開発事業」を実施する予定であり、本市3例目となる市街地再開発事業によるコンパクトタウンづくりが始まるうとしている。本市は、これからもエンドレスなまちづくりをパートナーのふらのまちづくり(株)と一体となって進めていく。

おわりに

本市では、全ての市民が健康で生きがいを感じ、安全で安心して暮らし、幸せが実感できる「健康都市」を目指している。住民の日常生活において歩くことが自然に多くなる、あるいは観光客と市民の積極的な交流などにより、心と体の健康増進につながるといった、本市の進むべきまちの姿を今後とも模索し、住む人も訪れる人も健やかなまちづくりを進めていきたい。

ネットワーク型コンパクトシティの都市拠点としてのまちなかの活性化

宇都宮市長（栃木県）

佐藤栄一



はじめに

宇都宮市は、栃木県のほぼ中央、東京から北に約100kmの距離に位置し、人口は約51万人、面積は416.85km²で、県土の約6.5%を占める中核市である。

本市では、本格的な人口減少や少子・超高齢社会の到来を見据え、目指す都市空間の姿として、「ネットワーク型コンパクトシティ（以下「NCC」という）」を掲げ、将来にわたり、中心部や郊外部、田園集落などにおいて多様な暮らし方が選択でき、持続的に発展できるまちづくりに取り組んでいる。

本稿では、本市が進めるNCCの概要とその都市拠点である中心部の「まちなか」における活性化の取り組みについてご紹介する。

NCCの形成に向けたまちづくり

本市の都市構造は、明治29年の市制施行から現在に至るまで、周辺の13町村の合併により現在の市域となり、高度な都市機能が集積

した中心部の都市拠点と中心部から放射状に伸びた道路や市内を巡る環状道路などで結ばれた、古くから発展してきた周辺の地域拠点から成り立っている。

こうした都市構造を踏まえ、平成20年の総合計画において、全国に先駆けてNCCを掲げ、平成27年には、2050年を見通した長期的構想として「NCC形成ビジョン」を策定した。

現在は、都市拠点や地域拠点などにさまざまなまちの機能を集約する「コンパクト化」と、道路の整備や公共交通の充実などによって拠点間の連携を強化する「ネットワーク化」を一体的に進めることで、郊外の豊かな自然環境を維持・保全しながら、各拠点などに必要な機能が充足し、市民生活の質や都市としての価値・活力の高い都市空間の形成に取り組んでいる。

公共交通の基軸となるLRTの整備

南北方向には、J R宇都宮線や東武宇都宮

線といった鉄道が走っているが、東西の基幹となる公共交通がない状況であった。そのため東西方向の基幹として、平成15年から新たな交通システムの導入に向けた検討を開始し、基幹公共交通に求められる高い輸送力や定時性、速達性を備え、沿線地域の活性化や産業の振興、鉄道との連携による広域的なネットワークの形成など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できる、LRT（次世代型路面電車システム）の整備に取り組んできた。

LRTの整備については、喫緊の課題である公共交通の空白・不便地域の解消や慢性的な渋滞の緩和、また、道路整備や拠点整備との相乗効果を早期に発現させるため、J R宇都宮駅東側（以下「駅東側」という）において、宇都宮駅東口から芳賀・高根沢工業団地まで延長14.6kmを優先整備区間とし、平成30年

に着工、令和5年8月26日に開業を迎える。また、J R宇都宮駅西側（以下「駅西側」という）についても、NCCの都市構造をさら

に強化するため、令和4年8月に整備区間(宇都宮駅東口～栃木県教育会館付近、延長約5km)を公表したところであり、現在、軌道事業の特許申請に向けた各種調査・検討を行っている。

(図)



県都の玄関口である

JR宇都宮駅東口地区の整備

LRTの発着点となるJR宇都宮駅東口では、広域交通と域内交通が結節する交通の要衝として、県都の玄関口にふさわしいまちを目指し、大規模公有地(約2.6ha)を活用した拠点整備を行った。

本事業は、「うつのみやの未来を拓く新たな魅力の創造・交流と賑わいの拠点」をコンセプトに、駅直結の約2000人収容可能な大ホールを備えたMICE誘致の中核を担う交流拠点施設(ライトキューブ宇都宮)や、こ

の施設と一体的なイベント開催が可能な交流広場(宮みらいライトヒル)、また、最先端の高度医療サービスを提供する高度専門病院やホテル、商業施設などで構成される複合施設(ウツノミヤテラス)などを整備し、令和4年11月にまちびらきを迎えたところである。その結果、駅東側においては、市内で路線価が最高値となるなど、地価の上昇が顕著であり、また、JR宇都宮駅東西自由通路の毎日の通行量が約1万人増加するなど、早くも整備効果が現れており、LRTの開業により、エリアの魅力や価値が一層高まることで、周辺エリアにおけるさらなる民間投資の活発化が期待されている。

宇都宮の「顔」である駅西側の取り組み

新しいまちとして発展している駅東側に対し、駅西側は宇都宮発祥の地として古くから栄えてきたまちであり、JR宇都宮駅西口周辺や中心部の二荒山神社周辺においては、市街地再開発事業などの推進による、都市のさまざまな機能の集積やにぎわい、交流の促進など、都心部の活性化に取り組んできている。

まちなかでは、ハード事業のみならず、官民間問わず、多彩なイベントなどのソフト事業も盛んに行われている。一例を挙げれば、二荒山神社などでの伝統的な祭祀をはじめ、春には宇都宮城址公園や釜川の川床での桜まつり、夏にはオリオン通りでの七夕、道路空間を活用した盆踊りや市

内外から50～60万人もの集客がある「ふるさと宮まつり」なども行われている。

また、秋には、毎年15万人近くの観光客が訪れる「宇都宮餃子祭り」をはじめ、ジャズやカクテルなどの観光資源を活用したイベントが毎週のように開催され、市内外へまちなかの魅力をアピールする機会となっている。

さらに、二荒山神社の大鳥居の前で開催される3人制バスケットボールの世界大会、FIBA3×3ワールドツアーや本市の中心部を貫く大通りにおいて、世界のトップ選手たちがハイレベルなレースを繰り広げる自転車周回レース、ジャパンカップクリテリウムなど、近年、国際的スポーツイベントの開催も恒例となっており、これらは国内のみならず、国外からの交流人口の増加や地域経済の循環などに寄与している。

今後のまちなかの変化を見据えたまちづくり

(1) 駅東側の「にぎわい」を駅西側に呼び込む

JR宇都宮駅東口地区のまちびらきに続いて、本年はLRTの開業など、NCCの姿が目に見える形になり、まちや暮らしが大きく変わる節目を迎えている。

このような中、駅東側では既に期待感の高まりにより、民間投資の活発化や沿線の人口増加などの効果が発現している。

こうした効果を駅西側のまちなかにおいても波及させることが必要であることから、



JR宇都宮駅東口地区のまちびらきの様子

まちなかに

ぎわいを呼び

込む多彩なイ

ベントなどの

開催や、ライ

トキューブ宇

都宮を活用し

たMICE開

催に併せたア

フターコンベ

ンションの推

進をはじめ、

ウツノミヤテ

ラス内にオー

プンした移住

定住相談窓口

「m i y a c o m e」における、まちなかを体験できるコンテンツのPRや、シェアサイクル・電動キックボードなどの新たなモビリティの導入に向けた社会実験を実施するなど、駅東側を訪れた人に駅西側のまちなかを知ってもらい、楽しんでもらうことができる仕組みづくりに取り組んでいく。

(2) まちなかの空間を有効に活用するために

駅西側においては、将来の大通りへのLRTの延伸により、人や車の流れが変化し、まちの魅力やポテンシャルを大きく向上させる

ことが見込まれる。

こうしたことから、市民、事業者と共に、

LRTを基軸とした、公共交通と一体となっ

た魅力ある都心部の目指す将来像となる「都

心部まちづくりビジョン」を令和4年2月に

策定し、その具体化に向けた「(仮称)都心部

まちづくりプラン」(以下「プラン」という)の

策定に取り組んでいる。

プランでは、駅西側に導入が予定されてい

るLRTと歩行者や自転車をはじめ、自動車

や公共交通などが共存した「宇都宮らしい人

中心のウォークアブルなまち」の形成に向け、

道路と沿道の民地が一体となった、居心地が

良く、歩きたくなる街路空間の創出に、官民

が協働して取り組むとともに、都市の骨格と

なる環状道路などを「広域的な移動で使う道

路」、沿道に商店街を有する道路などを「人の

通行や滞在・活動で使う道路」と位置付け、

目指す道路空間の役割や使い方を誘導する施

策を展開することとした。

今後は、大通りを中心とした街路空間に

おいて、まちづくりに貢献する民間開発の

誘導などを行いながら、身近に感じられる

緑の創出や地域の歴史・文化などエリアの

特性を生かした街並み景観の形成、建物低

層階への飲食や交流施設の建築など、さま

ざまなまちの機能の充実をはじめ、壁面の後

退やオープンスペースの確保による公共空間

と建物敷地が一体となった空間の創出などに
取り組んでいくとともに、創出した空間に多
様な活動を誘発し、居心地の良い居場所に変
えるプレイスメイキングの取り組みも併せて
推進していく。

また、民間開発の誘導と合わせ、道路の役
割や使い方にに基づき、過度な自動車の流入抑
制や民有地の有効活用などにつながる、駐車
場の量や配置の適正化にも取り組んでいく。

結びに

本市のまちなかは、古くは、二荒山神社の
門前町、宇都宮城の城下町、また、日光街道
と奥州街道の追分の地としても栄えてきた土
地であり、現在においても、商業や業務、公
共施設などが立地し、歴史や文化、人やもの、
情報が集積するNCCの都市拠点となつて
いる。

今後も、NCCの都市拠点として市民が暮
らしやすく、来街者が楽しめる場所となるよ
う、地域資源を活用した官民のさまざまな主
体による多彩なイベントなどの充実をはじ
め、まちなかの空間を有効に活用した開発へ
の支援や都市機能の誘導を図るなど、ソフ
ト・ハード両面からまちなかの活性化を進め
ることで、都市全体をけん引し、100年先
も持続的に発展し続けるまち「うつのみや」
を官民一体となつてつくり上げていく。

中心市街地再開発プロジェクトについて

よっかいち
四日市市長(三重県)

もり
智広



はじめに

四日市市は三重県の北部、東海エリアの西端、わが国の東西交通の要衝に位置する人口約31万人の都市である。古くから東海道の宿場町、港町として栄え、高度経済成長時代には臨海部へ石油化学コンビナートが形成され、重化学を核に産業の集積が進み、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、わが国屈指の産業都市として発展してきた。

一方、中心市街地においては、全国の地方都市と同様に、商業などの都市機能の空洞化などが課題となっていたが、近年、好調な産業集積などを背景に都心回帰が進みつつある。

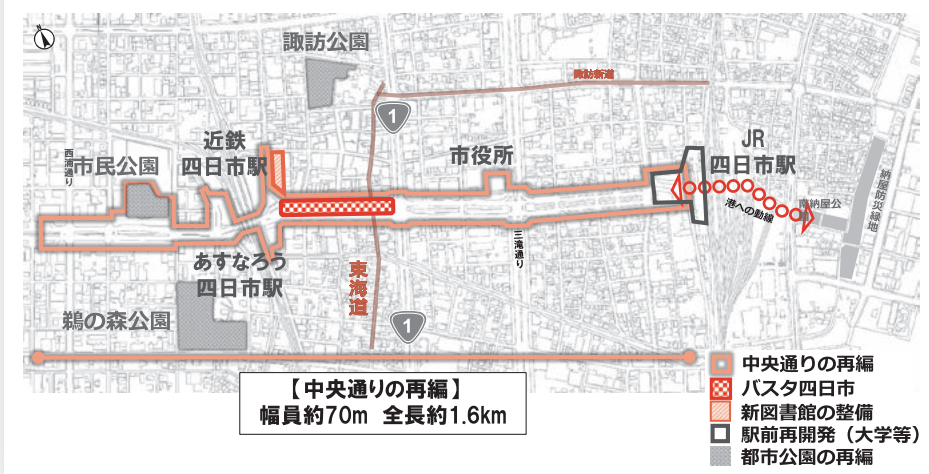
また、今後は整備が進む新名神高速道路をはじめとした広域幹線道路網の形成による経済効果や、リニア中央新幹線開通によるスーパードラッグの形成効果が期待されており、人口減少局面においても都市の活力を維持していくために、この効果を最大

限に生かしたまちづくりを行っていく必要がある。

こうした中、総合計画において、四日市の未来ビジョン「ゼロからイチを生み出すからイチから未来を 四日市」の下、四つの将来都市像の一つに「産業・交流拠点都市」を掲げ、都市機能の集積と高次化、近未来技術の社会実装を進め、人の交流が仕事や魅力を生み出す好循環のまちづくりを目指している。この将来像を実現するため、重点的横断戦略プランとして、中心市街地の都市機能高次化プロジェクトを進め、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一目で見取り、体感できる、象徴性を持った高次の都市機能が集積する都市空間へと転換を図る取り組みを進めている。

具体的には、中心市街地再開発プロジェクトとして、近鉄四日市駅やJR四日市駅の前広場の整備や、両駅を結ぶ幅員70mを有する中央通り(延長1.6km)を歩行者中心の街路空間とする中央通りの再編、バスタ四日市

図 中心市街地再開発プロジェクト概要図



の整備、都市公園の再編、新図書館の建設、大学の設置などに取り組んでおり、これらについて紹介する。

中央通りの再編

再編事業の中心となっている中央通りは、震災復興土地区画整理事業で造られた街路で、幅員70mと広大な空間を有する市のシンボルロードでもある。過去には、市内の自動車交通を担う基幹道路としてJR四日市駅を連続立体交差させ、臨海部につなぐといった計画もあったが、この計画は平成20年に中止することとなった。これに伴い、中心市街地活性化に向けた新たなアプローチが求められることとなったが、結果として、この決断が中央通りの道路空間を人中心の空間として再編していく計画へとつながったと考えている。

その後、近鉄四日市駅とJR四日市駅の駅前広場の再編の検討に着手し、平成30年に「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」を策定した。基本構想では、中央通りの道路空間の車線数を縮小し、歩行者空間を拡大するとともに、その空間にバスターミナルを整備し、駅直結のペDESTリアンデッキを整備する方針を示した。また、駅前に本市への来訪者をもてなす空間を確保すること、クスノキ並木の空間を生かしながら歩行者中心の空間づくりを行うことなど、現在、進めている事業の基本となる方向性が固まった。

令和2年度からは、事業の着手に向けて基

本計画の検討を進め、その中で、基本構想におけるバスターミナル部分については、令和3年度からバスタプロジェクトとして国の直轄事業として進めていただいている。

このような経緯を経て、基本構想から始まった計画は、近鉄四日市駅周辺からJR四日市駅までの1.6kmを一体的に再編するものへと大きく育ち、本年5月に「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画（以下「基本計画」という）として、その全体像を公表した。

中央通りの道路空間再編の特徴としては、現在6〜8車線ある車道空間を2〜4車線に縮小して大胆に南側に寄せ、現行の北側歩道とクスノキの並木空間を一体的に歩行者空間に再編しているという点がある。

また、中央通り全線において、南側に幅員4mの自転車道を整備する方針とした。歩行者と自転車とを安全に分離するとともに、次世代モビリティの導入空間になることを想定している。

官民連携の取り組み

この新たに誕生する歩行者空間を、本市ならではの価値を生み出していくフィールドと



将来イメージ図1 (近鉄四日市駅から港(東)側を望む)

して、市民と一緒に育てていくこととし、令和4年秋にさまざまな市民・事業者の参加を募り、中央通りの道路空間をさまざまな用途に活用してみる社会実験「はじまりのいち」を開催した。

中央通りのクスノキ並木の下には、スケートボードパークや店舗、座って語り合うことができる空間を設置し、市役所東

広場では、ジャズフェスティバルなどのイベントを開催した。
社会実験は、道路空間の新たな活用を實際に行い、その結果を基本計画に反映していくためのものであると同時に、道路空間全体を官民の連携で運営していく新たな仕組みづくりの可能性を探っていく狙いがあり、この結果を踏まえ、今後の道路空間の活用や管理・運営についての基本的な方向性を基本計画に盛り込んだ。

具体的には、公共空間の管理運営への民間活力の導入に向けて、バスタ四日市エリアに



将来イメージ図2 (JR四日市駅から山(西)側を望む)

中心市街地のスマート化

この中央通りの再編やバスタ四日市の整備を契機として、「四日市市スマートリージョンコア実行計画」を官民連携で令和3年度に策定し、中心市街地のスマート化を図る取り組みを進めている。

り拠点の整備を並行して進め、相互の活動の調整を図っていく仕組みを想定したものとしている。

つについては「コンセプション制度」、国道1号とJR四日市駅の歩行者空間では「Park-PFI制度」の導入など、官民の

コラボレーションで空間を運営していく方針を掲げた。さらに、これらの制度の活用を進めていく過程で、まちづく

具体的には、中央通り再編事業の事業進捗しんちよくに合わせたハード・ソフトインフラの整備や、12のデジタル技術を活用したサービスの展開を目指している。令和4年度には、自動運転車両の実証実験やデータプラットフォーム、3D都市モデルの整備を行った。また、民間においても中央通りにおけるローカル5Gや中央通りの将来の姿を体験できる、メタバース空間の整備に取り組んでいる。これらのデジタルインフラを活用し、実行計画に位置付けた各種サービスの実現に向けて官民が連携しながら取り組み、中央通りの整備に合わせて社会実装していく考えである。

今後の展開

中心市街地再開発プロジェクトの基盤となる中央通り再編の基本計画がまとまり、今後は、本市の新たなシンボルとなる円形デッキの整備や国によるバスタ四日市の整備に取り掛かるなど、いよいよ中央通り全線にわたって街路空間がダイナミックに変わっていく。

これらの再整備と併せ、高次な都市機能が集積する都市空間へと転換を図るため、図書館や大学などの設置に向け取り組んでいる。図書館は、中心市街地から約1km離れ、開館から50年が経過した現図書館から、近鉄四

日市駅に隣接する商業施設跡地へ複合施設として移転させ、ICTへの対応や観光施設、交流施設も併せ持つ滞在型図書館として整備に向けた検討を進めている。

大学の設置については、JR四日市駅周辺においてまちの活性化やにぎわいを創出するとともに産業都市である本市の特性を踏まえ、地域で活躍できる人材を育成するため、駅直結の大学の設置を目指し、本年度有識者会議を設置し、基本構想の策定に向けた協議を行っている。

また、明治以来、本市の物流や産業を支える四日市港の発祥の地である四日市地区は、JR四日市駅の東側、中心市街地から比較的近距離に位置している。このため、中央通りと四日市港をつなぎ、駅周辺における利便性の向上を図るための自由通路の整備について検討に着手した。四日市地区には多くの歴史的資源を有していることから、四日市商工会議所を中心に策定されたみなどまちづくりプランを基に、中心市街地と連携したみなどまちづくりにも取り組んでいる。

これらの事業を着実に進めることにより、市民が豊かで幸せに暮らせる持続可能な都市となり、東海エリアにおける西の中核都市として存在感を示し、飛躍することができるよう、オール四日市でまちづくりに取り組んでまいりたい。