

令和3年度四日市スマートリージョン・コア推進協議会

第2回幹事会

開催日時 令和4年2月6日（日）10:00～12:00

開催場所 四日市市総合会館7F 第一研修室（オンライン併用）

1 議事次第

- ・議決事項 第1号 中部電力株式会社の幹事会参加について 資料2、3
- ・スケジュールの確認 資料4
- ・議題 第1号 四日市スマートリージョン・コア実行計画（案）の構成 資料5
- ・議題 第2号 ワーキンググループの設置状況 資料6
- ・議題 第3号 各取り組み等についてのイメージ 資料7
- ・議題 第4号 データサーベイの各計測結果の報告 資料8

2 各議題の説明

議決事項 第1号 中部電力株式会社の幹事会参加について

本協議会会長（森智広 四日市市長）は、令和4年1月に、中部電力株式会社（以下、中部電力）の柳川 博康 事業創造本部長から提出された本協議会への参画申込書（資料2）を受け、中部電力に協議会参画を委嘱しました。

これを受けて、本幹事会会長（館英次 四日市市副市長）としては、中部電力が本協議会で実現を目指すエネルギー関係の取組などにおいて重要な役割を果たせるものとして、幹事会に参画することを提案いたします。

つきましては、中部電力の幹事会参画に関して、本協議会規約第7条第5項の規定に基づき承認を求めます。

議題 第1号 四日市スマートリージョン・コア実行計画の構成

四日市スマートリージョン・コアにおける実行計画について、全体の目次構成や記載事項について整理したうえで、目的やコンセプトなどの骨子となる事項を検討してとりまとめた。詳細は資料5を参照。また、現段階の実行計画（素案）を資料9として添付。

議題 第2号 ワーキンググループの設置状況

データプラットフォームWGとモビリティWGを開催しており、それぞれのテーマに応じて参加企業からのアイデアを募ることや、実行計画に具体的な取組を記載することを目標にして議論や整理を進めている。詳細は資料6を参照。

議題 第3号 各取り組み等についてのイメージ

四日市スマートリージョン・コアの実現に向けた具体的な取組（案）として、賑わい、交通および安全などのテーマに応じた内容を検討し、実行計画へ反映する前提の仮説として整理した。それぞれの詳細については、関係機関へのヒアリングやワーキンググループなどで交わされた議論を確認し

ながら具体的に検討している。詳細は資料7を参照。

議題 第4号 データサーベイの各計測結果の報告

昨年10月頃から各種センサー機器を設置して、歩行者の通行状況や温湿度などの環境状況についてデータを計測している。いずれのデータも将来的にはデータプラットフォームに集約をして、情報を可視化することや今後展開する様々なサービスへ応用することを予定している。詳細は資料8を参照。

3 資料

資料1：議題

資料2：四日市スマートリージョン・コア推進協議会参画申込書（中部電力）

資料3：構成員案

資料4：検討スケジュール

資料5：四日市スマートリージョン・コア実行計画の構成

資料6：ワーキンググループの設置状況

資料7：四日市スマートリージョン・コア実行計画 取組等についてのイメージ

資料8：データサーベイの各計測結果の報告

資料9：四日市スマートリージョン・コア実行計画（素案）

別 添：出席者名簿

以上

参画申込

2022年1月18日

四日市スマートリージョン・コア推進協議会
会長 森 智広 様

中部電力株式会社
事業創造本部部長 柳川 博康



謹啓 時下ますますご清祥の段、お慶び申し上げます。平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

弊社は、四日市スマートリージョン・コア推進協議会の趣旨に賛同し、入会いたしたいので、ご承認くださるよう申請いたします。

弊社は、脱炭素化などのニーズに合った社会システムの変革に貢献するため、地域の皆さまや各セクターとの連携を大切にしながら、まちづくりへの参画、地域密着型サービスの領域拡大、エネルギーや資源の最適循環を実現する事業への参画などを通じて、「新たなコミュニティの形」の提供を加速させております。

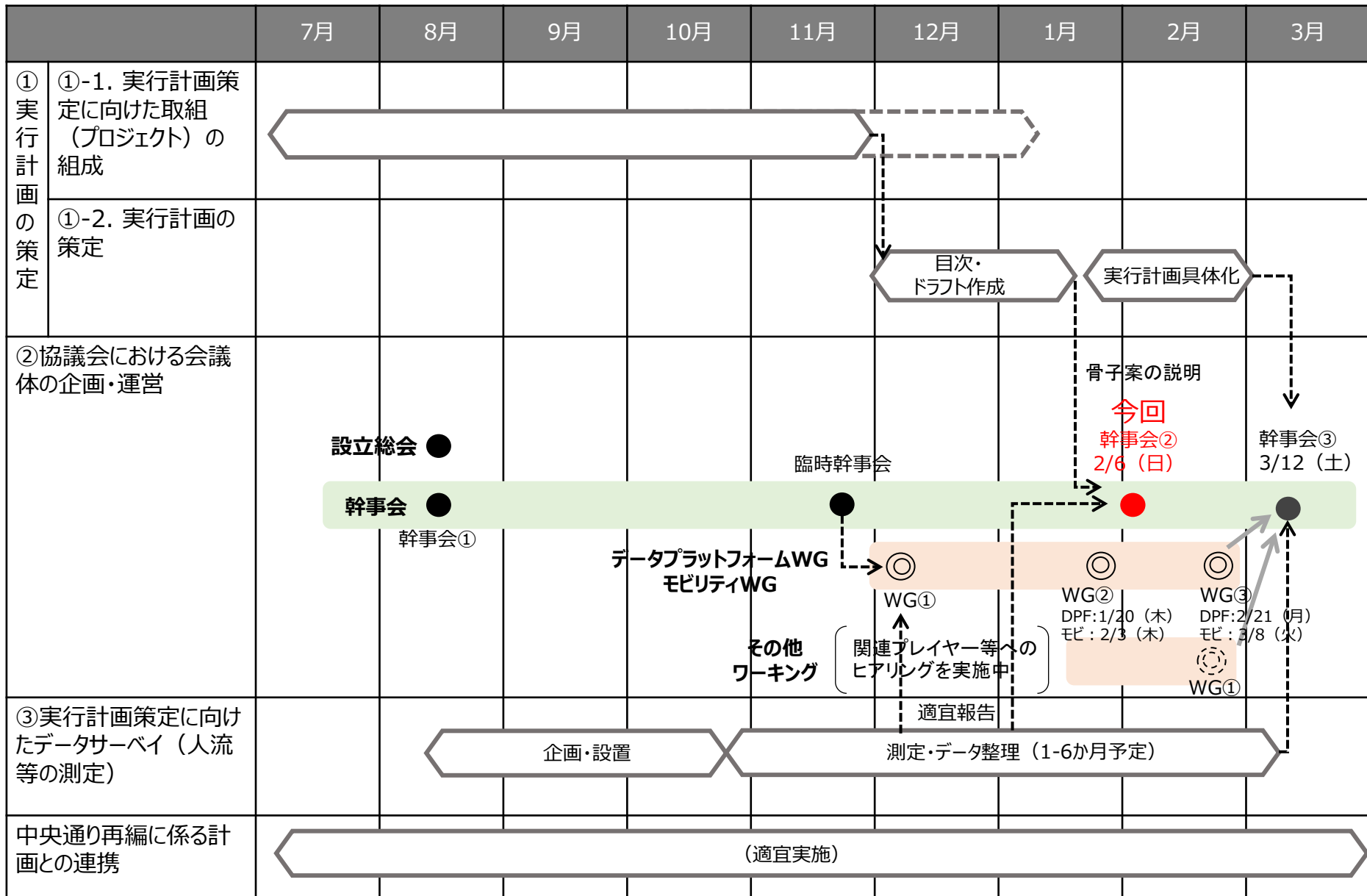
つきましては、弊社の協議会への参画について、ご高配を賜りますよう、よろしく御願ひ申し上げます。

謹白

四日市スマートリージョン・コア 推進協議会 構成(案)

構成員		
幹事会 会員	有識者	東京大学 大学院 工学系研究科 准教授 村山 顕人
		名城大学 理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授 松本 幸正
	交通 関係者	近畿日本鉄道(株)
		三重交通(株)
		三岐鉄道(株)
		三重県タクシー協会 / (株)三交タクシー
	商工関係者 大規模権利者 事業展開企業	学校法人みえ大橋学園
		(株)近鉄百貨店
		四日市商工会議所
		(株)ディア四日市
		近鉄グループホールディングス(株)
		近鉄不動産(株)
		(株)シー・ティー・ワイ
		(株)三十三銀行 ※令和3年12月参画
	中部電力(株) ※令和4年2月参画	
行政	四日市市	
	国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所	
	三重県	
賛助 会員	事業展開企業	(株)FIXER
		マクニカ・富士エレホールディングス(株)
		(株)VACAN
		(株)日建設計シビル
事務局	行政	四日市市 政策推進課
		// 商工課
		// 環境保全課
		// 都市計画課
		// 都市計画課 公共交通推進室
		// 市街地整備・公園課
オブザー バー	行政	国土交通省 都市局 街路交通施設課
		国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課
		国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課
		国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局

スケジュール (第2回幹事会時点)



四日市スマートリージョン・コア 実行計画（案）の構成

令和4年2月6日

第2回四日市スマートリージョン・コア協議会 幹事会

実行計画について

現在国土交通省では、全国の牽引的なスマートシティプロジェクト（モデルプロジェクト）に対し、スマート化の実現に向けて都市・地域における将来像、将来像の実現にむけた課題・取組、取組の社会実装に向けたロードマップ、社会実装後の持続可能な取組体制等を示す「スマートシティ実行計画」の策定に向けた支援（スマートシティ先行モデルプロジェクト、スマートシティ重点事業化促進プロジェクト）が行われています。

実行計画の策定は、来年度以降のスマートシティ関連施策の実施に係る国交省や他省庁の補助金に申請するための条件となることが想定されます。2022年1月現在、以下に示す全国36地区において実行計画が策定済みです。

実行計画策定済みの全国のスマートシティプロジェクト

スマートシティ先行モデルプロジェクト（27地区）

プロジェクト名	プロジェクト実施地区	採択年度
ICTにより健康・快適を実現する市民参加型スマートシティ	北海道 札幌市	R1
イノベーションの駆動力としてのスマートシティ	秋田県 仙北市	R1
オプトインによる共助型分散社会の実現（命を守るデジタル防災）	福島県 会津若松市	R3
スマートシティ「つくばモデル」	茨城県 つくば市	R1
宇都宮スマートシティモデル	栃木県 宇都宮市	R1
スマートシティさいたま	埼玉県 さいたま市	R2
熊谷スマートシティ実行計画	埼玉県 熊谷市	R3
毛呂山町スマートシティ先行モデル事業	埼玉県 毛呂山町	R1
柏の葉スマートシティ	千葉県 柏市	R1
大手町・丸の内・有楽町地区スマートシティ	東京都 千代田区	R1
Smart City Takeshiba	東京都 港区（竹芝地区）	R3
豊洲スマートシティ	東京都 江東区	R1
羽田第1ゾーンスマートシティ	東京都 大田区 羽田空港跡地第1ゾーン（HiCity）	R2
スマート・プランニングをエンジンとしたクリエイティブシティの実現	新潟県 新潟市 新潟駅周辺・万代・古町地区等	R2

スマートシティ重点事業化促進プロジェクト（9地区）

プロジェクト名	プロジェクト実施地区	採択年度
仙台市泉区におけるスマートシティ	宮城県 仙台市	R1
グリーンインフラ×スマートシティ自然共生型スマートシティモデル事業	茨城県 守谷市	R1
スマートシティモデル事業	群馬県 前橋市	R1
永平寺町スマートシティ事業	福井県 永平寺町	R1
「健幸都市ぎふ」出かけて健康になるまちを実現するスマートシティぎふ推進プロジェクト	岐阜県 岐阜市	R1
KUREスマートシティモデル事業	広島県 呉市	R1
ふくやまスマートシティモデル事業	広島県 福山市	R1
美波町スマートシティモデル事業	徳島県 海部郡美波町	R1
新居浜地域スマートシティ推進事業	愛媛県 新居浜市	R1

プロジェクト名	プロジェクト実施地区	採択年度
スマート加賀推進事業	石川県 加賀市	R3
「VIRTUAL SHIZUOKA」が率先するデータ循環型SMARTCITY	静岡県 熱海市・下田市	R1
ふじえだスマートコンパクトシティ	静岡県 藤枝市	R1
スマート×ウォークابل	愛知県 岡崎市 乙川リバーフロントエリア	R2
高蔵寺ニューモビリティタウン	愛知県 春日井市	R1
スマートけいはんなプロジェクト	京都府 精華町・木津川市	R1
うめきた2期地区等スマートシティ	大阪府 うめきた2期地区・夢洲地区	R2
加古川スマートシティ事業	兵庫県 加古川市	R2
すさみスマートシティ実行計画	和歌山県 すさみ町	R3
益田サイバースmartシティ	島根県 益田市	R1
中山間地・自立モデル検討事業	広島県 三次市	R1
松山スマートシティプロジェクト	愛媛県 松山市	R1
荒尾ウェルビーイングスマートシティ	熊本県 荒尾市 南新地区	R2

実行計画の目次

実行計画は、国土交通省の提示するフォーマットに従い、以下の11の章に分けて記述されます。このうち、5～10章の検討は各WG（後述）での議論を踏まえて記載されます。

1.	基本事項	実行計画の対象事業（四日市スマートリージョン・コア推進事業）、策定主体（四日市市都市再生協議会）、推進主体（四日市市都市再生協議会、四日市スマートリージョン・コア推進協議会）、期間（令和4年度～令和8年度予定）を示す。
2.	対象区域	四日市市、及び四日市スマートリージョン・コア推進事業の対象区域となるリージョン・コアYOKKAICHI地区の特性と、本計画の上位計画の概要、スマートシティへの取組の背景を示す。
3.	区域の課題とスマート化の契機	四日市市、及びリージョン・コアYOKKAICHI地区の課題（空き店舗の増加、回遊性不足等）と、中央通り再編などのスマート化の契機を示す。
4.	区域の目標	四日市スマートリージョン・コアの目標として、「都市軸と新たな『市（賑わい）』の創出」を設定すると共に、サービス提供とそのマネジメントの方針を示す。
5.	先端的技術の導入に向けた取組内容	4章で示したサービス提供とそのマネジメントの方針について、四日市スマートリージョン・コア推進事業における具体的な取組内容を示す。
6.	KPIの設定	5章で示した各種取組について、それらの評価に用いるKPI（重要業績評価指標）と、目標値を定める。
7.	スマートシティ実装に向けたロードマップ	近鉄四日市駅周辺整備等、他の事業との連携を踏まえた四日市スマートリージョン・コア推進事業の今後のスケジュールを示す。
8.	構成員の役割分担	四日市市都市再生協議会と四日市スマートリージョン・コア推進協議会、他の関連会議体の関係や四日市スマートリージョン・コア推進協議会内の体制を示す。
9.	持続可能な取組みとするための方針	各種取組のビジネスモデル構築に向けた考え方を整理する。
10.	データ利活用の方針	各種取組での利用を予定しているデータを一覧にし、またデータ活用を推進するためのデータプラットフォーム整備及びその運用方針を示す。
11.	横展開に向けた検討	四日市スマートリージョン・コア推進事業の取組を、他の自治体等に展開していくための方針を示す。

1章（基本事項） 実行計画の策定・推進主体

当地区においては、実行計画の**策定**を四日市市都市再生協議会が、実行計画の**推進**（計画の検討・実施等）を同協議会と四日市スマートリージョン・コア推進協議会が担います。

実行計画策定・推進主体 四日市市都市再生協議会

地方公共団体代表 : 四日市市

その他構成員

（関係都道府県） : 三重県

（公共交通事業者） : 近畿日本鉄道株式会社

東海旅客鉄道株式会社

三重交通株式会社

三岐鉄道株式会社

（関係を有する者） : 株式会社近鉄百貨店

株式会社ディア四日市

近鉄グループホールディングス株式会社

近鉄不動産株式会社

四日市商工会議所

株式会社シー・ティー・ワイ

（順不同）

実行計画推進主体 四日市スマートリージョン・コア推進協議会

地方公共団体代表 : 四日市市

有識者

: 東京大学大学院 村山 顕人

名城大学理工学部 松本 幸正

民間事業者代表（幹事会員） : 近畿日本鉄道株式会社

三重交通株式会社

三岐鉄道株式会社

三重県タクシー協会/株式会社三交タクシー

学校法人みえ大橋学園

株式会社近鉄百貨店

四日市商工会議所

株式会社ディア四日市

近鉄グループホールディングス株式会社

近鉄不動産株式会社

株式会社シー・ティー・ワイ

株式会社三十三銀行

（中部電力株式会社）※第2回幹事会で承認予定

国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所

三重県

その他構成員（賛助会員） : 株式会社FIXER

マクニカ・富士エレホールディングス株式会社

株式会社VACAN

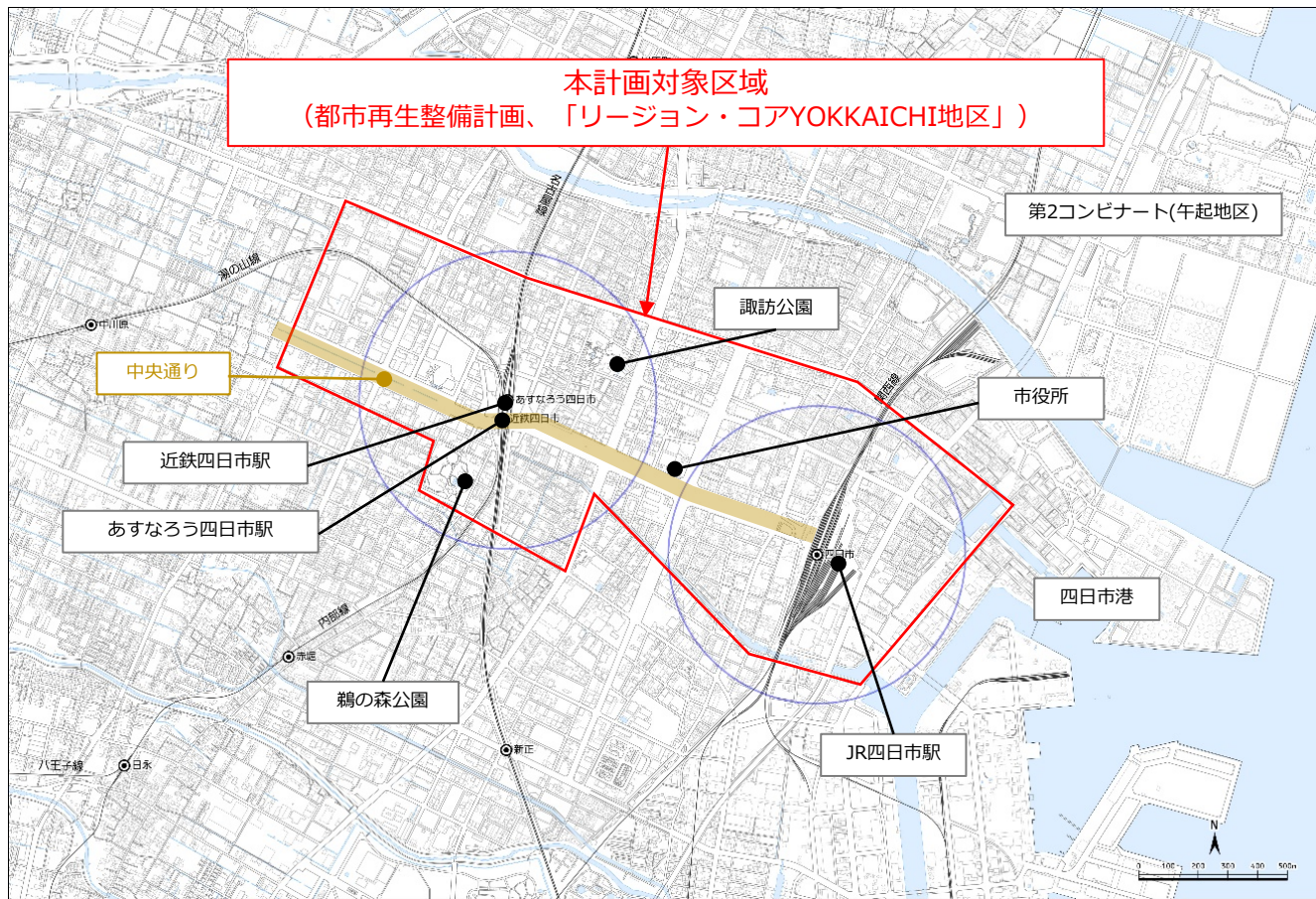
株式会社日建設計シビル

オブザーバー : 国土交通省

（敬称略_順不同）

2章 (対象区域)

実行計画の対象区域となるのは、都市再生整備計画（令和3年四日市市策定）にて市の中心市街地として定められたリージョン・コア YOKKAICHI地区です。



実行計画の対象期間

実行計画の対象期間として、バスタが完成し、中央通り再編の完了する令和9年度をターゲットとしてそれまでの5年間（令和4年度～令和8年度）を設定します。

3章 (区域の課題とスマート化の契機)

対象区域の課題を「全般」「交通・都市基盤」、「活力・賑わい」、「環境配慮、安全・安心」の観点から整理しました。中央通りの再編、バスタ整備というプロジェクトを契機として、これらの課題解決をスマート化によって目指します。

課題



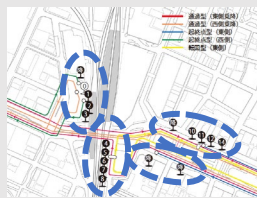
スマート化の契機

全般

リニア中央新幹線開業に伴う名古屋圏の優位性向上を背景として、さらなる発展・魅力向上が必要

交通・都市基盤

- ・近鉄・JR両駅間など中心市街地における回遊性の不足
- ・近鉄四日市駅周辺の歩行者動線、待合・滞留空間の不足
- ・近鉄四日市駅周辺の路線バス乗り場の分散
- ・自動車に代わる高齢者等の移動手段の確保
- ・中央通り中央分離帯のクスノキの並木空間の未活用



主要なバス路線とバス停の位置
(大きく4か所に分散)

出典:株式会社日建設計シビル調べ



利活用が望まれる中央通りの並木空間

賑わい・

- ・人口減少・高齢化の進行
- ・駅舎や周辺施設の更新の必要性
- ・地場産業の競争力強化
- ・空き店舗の増加と活用の必要性
- ・地域のイベントなどの不足

環境配慮、安全・安心

- ・CO2排出量の更なる削減、脱炭素化の必要性
- ・南海トラフ地震や河川氾濫等の災害リスクへの対応
- ・公園等緑地空間の利用減少

中央通りの再編、バスタ整備

中央通り再編によるパブリックスペースの整備や交通結節点としてのバスタ整備

上記プロジェクトと中心市街地のスマート化が並行して行われることは、他都市に類を見ない四日市市の特徴



中央通り再編とバスタ整備イメージ

出典: 第7回中央通り再編関係者調整会議資料

(<https://www.city.yokkaichi.lg.jp/www/contents/1642142734733/files/kaigisiryo.pdf>)

4章（区域の目標）

四日市市ではかつて定期市が開かれ、多様な交流や価値交換が行われてきました。四日市市は、ヒト・モノ・カネ・情報が集まる拠点だったといえます。また、実業家・稲葉三右衛門による四日市港築港をはじめ、地元の商工業者や市民が自らの手でまちづくりを行う伝統が地域に根付いています。こうした四日市市の特性を踏まえ、実行計画（案）では、今後の四日市スマートリージョン・コアの目標を次のように設定しました。

中央通りを軸とした中心市街地における「新しい『市（賑わい）』の創出」

中央通り再編・バスタ整備という新たな都市軸の整備を契機として、新たな「市」では、市民や地域企業が積極的にまちづくりに参加すると共に、外部企業を含めた新たな交流や価値創出を目指します。

四日市海岸之真景（出典：三重県名所図絵より）▶

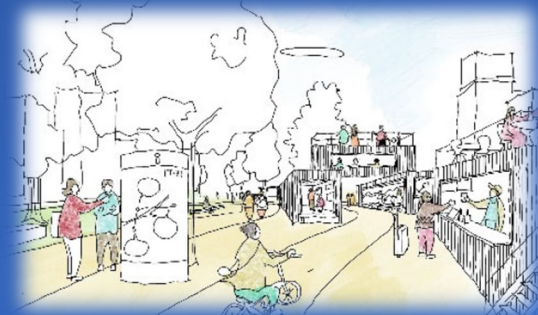
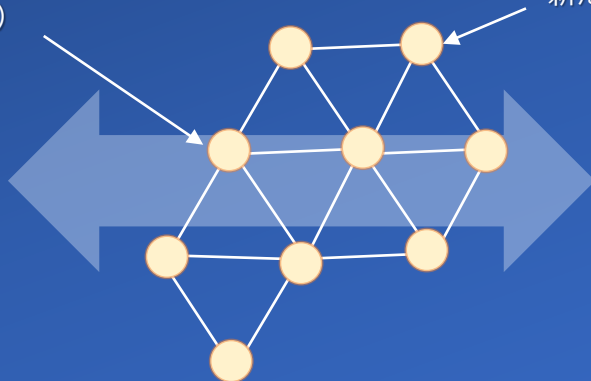
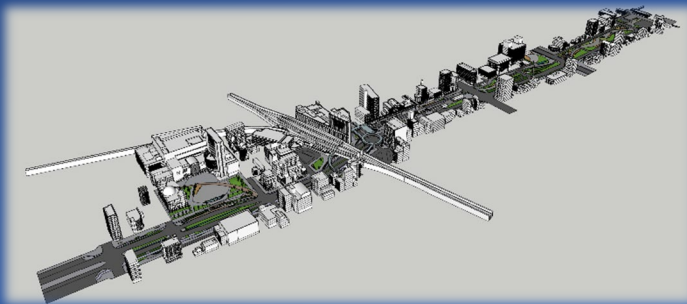


目標

四日市スマートリージョン・コア ～都市軸と新たな「市（賑わい）」の創出～

都市軸（中央通り）

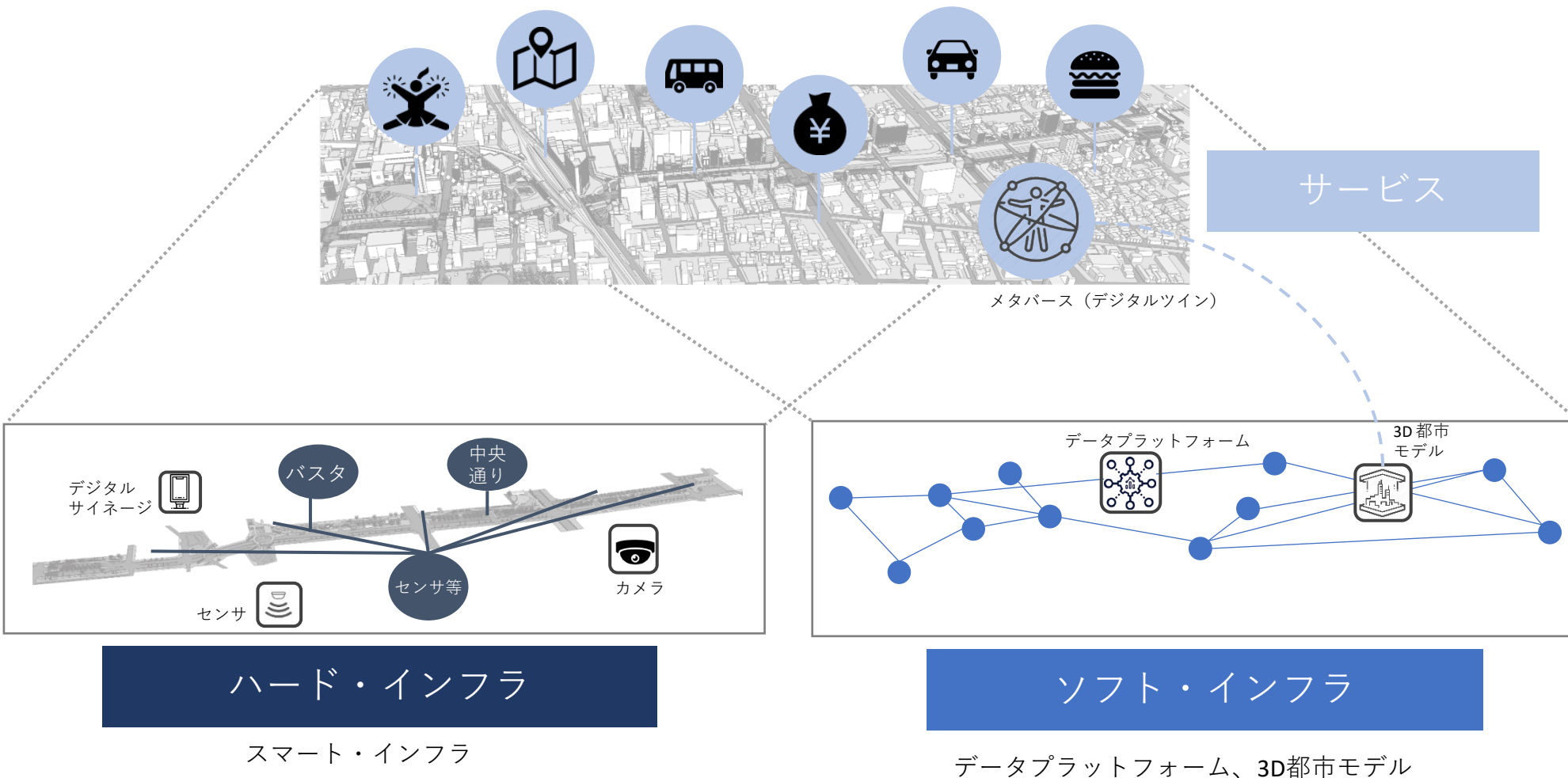
新たな「市（賑わい）」



4章 (区域の目標)

目標の達成に向け、中央通り再編に伴い新規に整備される「ハードインフラ」、データプラットフォームの利活用を中心とした「ソフトインフラ」、四日市の特徴と課題を踏まえた「サービス」の3つの取組分野を設定しました。このうち、サービスは、今後のWGでの議論を踏まえて決定されます。

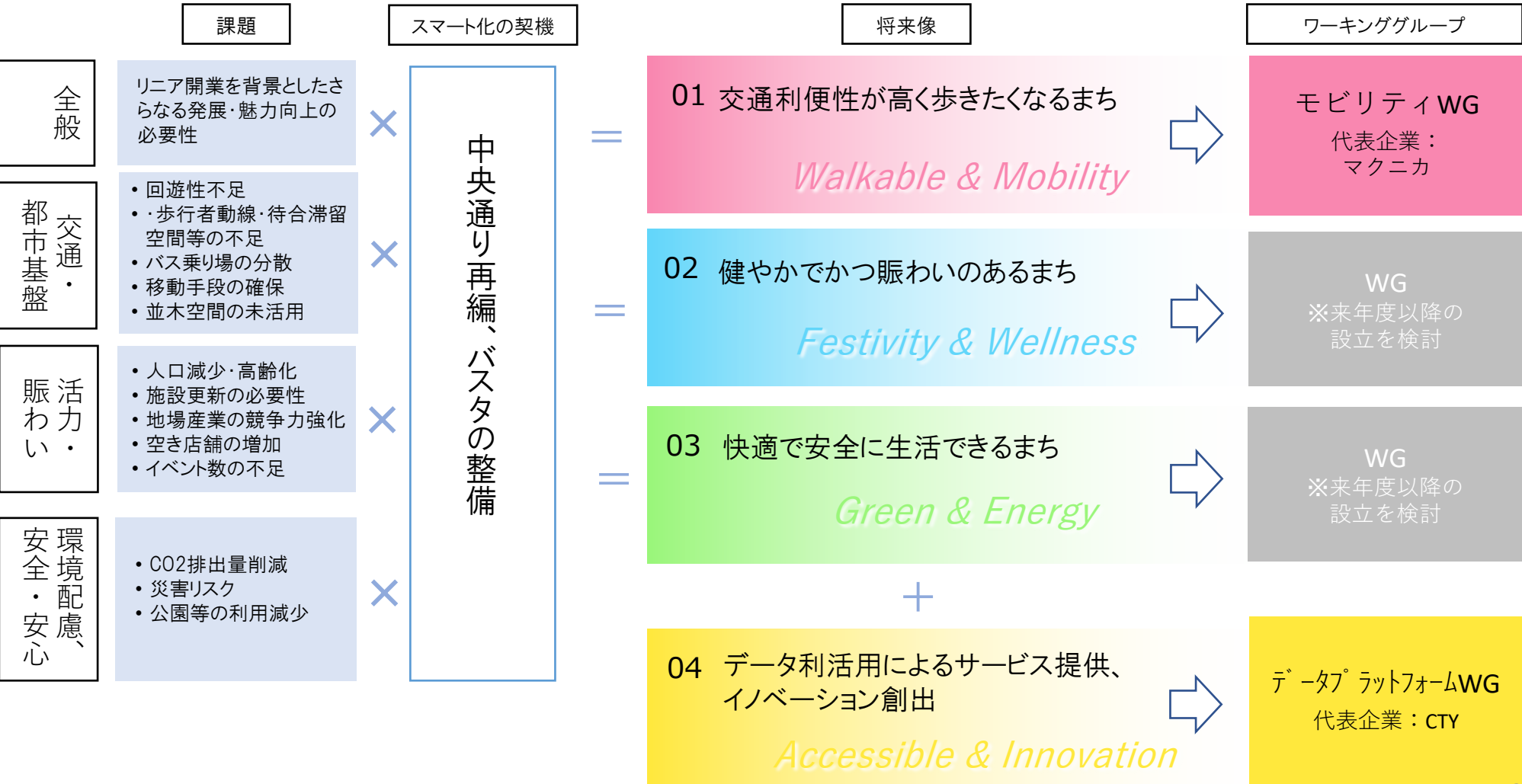
四日市スマートリージョン・コアのストラクチャー



4章 (区域の目標)

課題と特徴から導かれる望ましいスマートリージョン・コアの姿(将来像)として、「交通利便性が高く歩きたくなるまち」「健やかでかつ賑わいのあるまち」「快適で安全に生活できるまち」を設定しました。これに、スマート化を駆動する「データ利活用によるサービス提供、イノベーション創出」を加え、各将来像に対応するサービス等を検討する場としてワーキンググループ(WG)を位置づけています。今年度はモビリティWGとデータプラットフォームWGが稼働しておりますが、その他のWGは来年度以降に設立の予定です。

ワーキングの位置づけ



5章（先端的技術の導入に向けた取組内容）、6章（KPIの設定）、7章（ロードマップ）

5章では、4章で定めた方針に従い、具体的な取組（サービス提供やマネジメント）の内容、特徴、及び実現のための役割分担や今後の予定を記述します。また6章では、5章に示した取組ごとに、KPIと目標値を定めます。さらに7章では、目標を達成するための取組のロードマップを作成します。

取組内容

既存事例との差異や
四日市らしさを
アピール

XXX(取組名)

<取組概要>

XX
XX
XX

先進性	・XXX
効率性	・XXX
継続性	・XXX
汎用性	・XXX

<役割分担>

四日市市	・XXX
株式会社●●	・XXX
株式会社●●	・XXX

<今後の予定>

XX
XX

イメージ写真

図や写真のタイトル
(出典: ●●●●より)

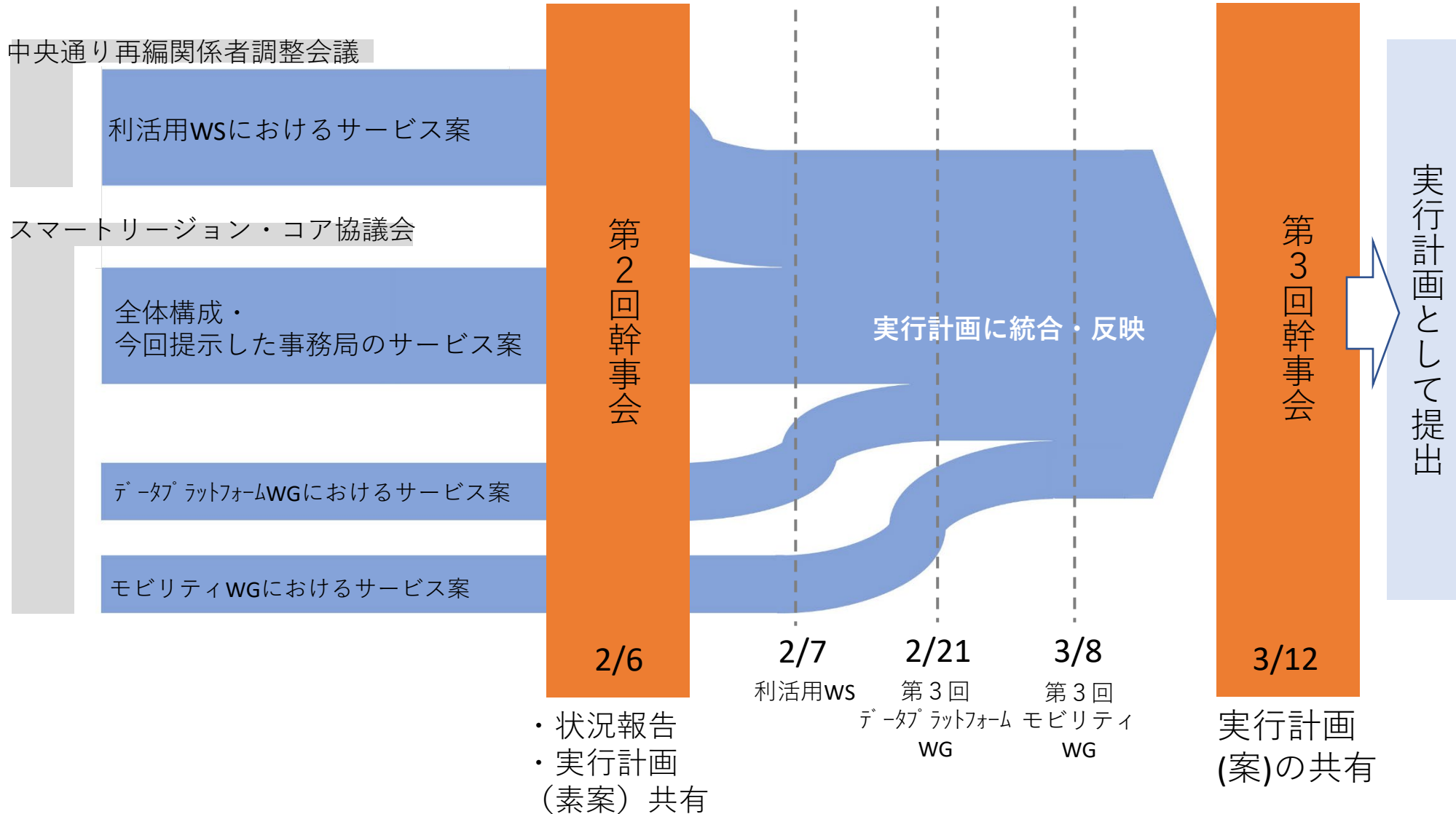
現時点で考えられる
役割分担を記述

KPIの例

基本目標	取組内容	KPI	実績値	目標値
交通利便性が高く歩きたくなるまち	次世代モビリティ導入	モビリティ利用者数	0人/日	〇〇人/日

取組内容の検討状況と今後の予定

取組内容は、現在複数の主体によって検討が進められています。実行計画の策定にあたり、これらの検討内容を統合する必要があります。



ワーキンググループ（WG）の設置状況

令和3年12月にデータプラットフォームWGとモビリティWGをそれぞれ以下のメンバー構成で設置し、年度末までにそれぞれ全3回の開催を予定している。

WGで議論されたスマートシティ化に向けた取組など、具体的な内容を実行計画にも反映する予定。

データプラットフォームWG参画企業	位置づけ
(株)シー・ティー・ワイ	代表
近鉄グループホールディングス(株)	
三岐鉄道(株)	
(株)三十三銀行	
中部電力(株)	
(株)日建設計シビル	
(株)バカン	
(株)FIXER	
(株)マクニカ	
三重交通(株)	
四日市商工会議所	
内閣官房 オープンデータ伝道師 武蔵大学 庄司 昌彦	アドバイザー
四日市市	事務局
(株)日建設計総合研究所	事務局補佐

モビリティWG参画企業	位置づけ
(株)マクニカ	代表
近鉄グループホールディングス(株)	
三岐鉄道(株)	
(株)シー・ティー・ワイ	
中部電力(株)	
(株)日建設計シビル	
(株)バカン	
(株)FIXER	
FUTURE(株)	
三重県タクシー協会	
三重交通(株)	
四日市商工会議所	
国土交通省三重河川国道事務所	オブザーバー
四日市市	事務局
(株)日建設計総合研究所	事務局補佐

(代表、アドバイザー、オブザーバー、事務局および事務局補佐を除き五十音順_継承略)

データプラットフォームWG 実施報告

第1回 令和3年12月7日 (火)

- **代表企業の選定**
 - ・ 代表企業を互選により選出 (株)シー・ティー・ワイ)
- **データプラットフォーム WG の概要**
 - ・ データプラットフォーム構築に向けた情報収集整理・体制について検討
- **データプラットフォームとは**
 - ・ データプラットフォームに必要なサービス、データ、体制、補助事業、他市町事例について検討 (検討結果は下表)
- **スマートインフラの整備について**
 - ・ 中央通りで実装するスマートインフラの検討

連携サービス案		5 2
データ	IN	1 5 3
	OUT	1 0 0
他市町ヒアリング調査		4 市町
システム調査 (実績メーカー)		4 社
補助メニュー調査		9 事業

このほか、総務省の地域情報化アドバイザー派遣制度を活用し学識者を招聘することをWG内で合意

第2回 令和4年1月20日 (水)

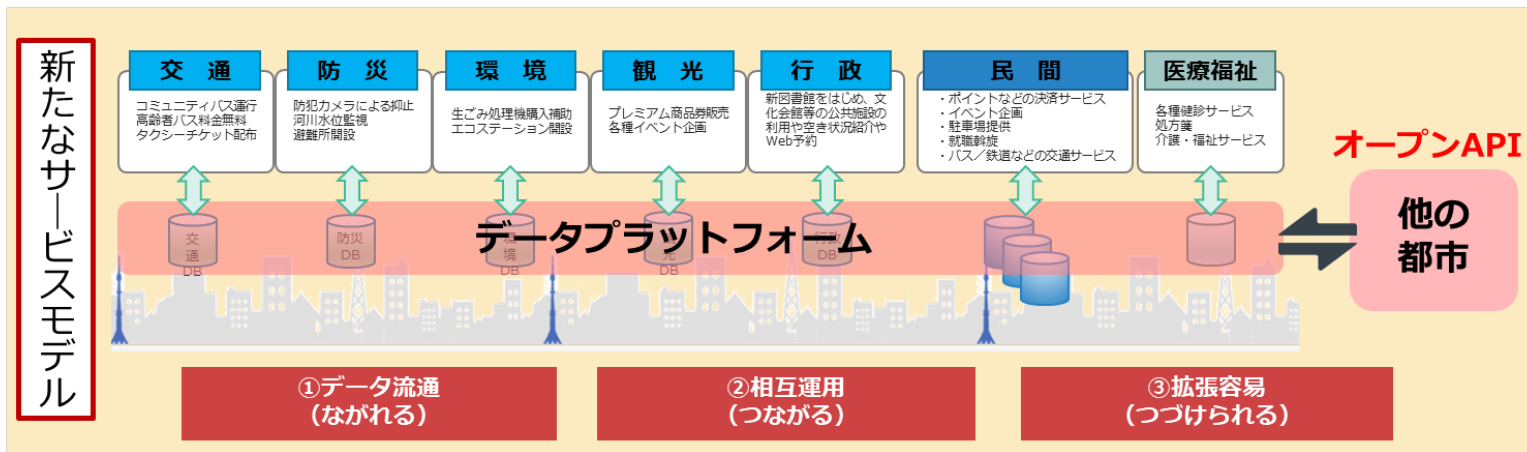
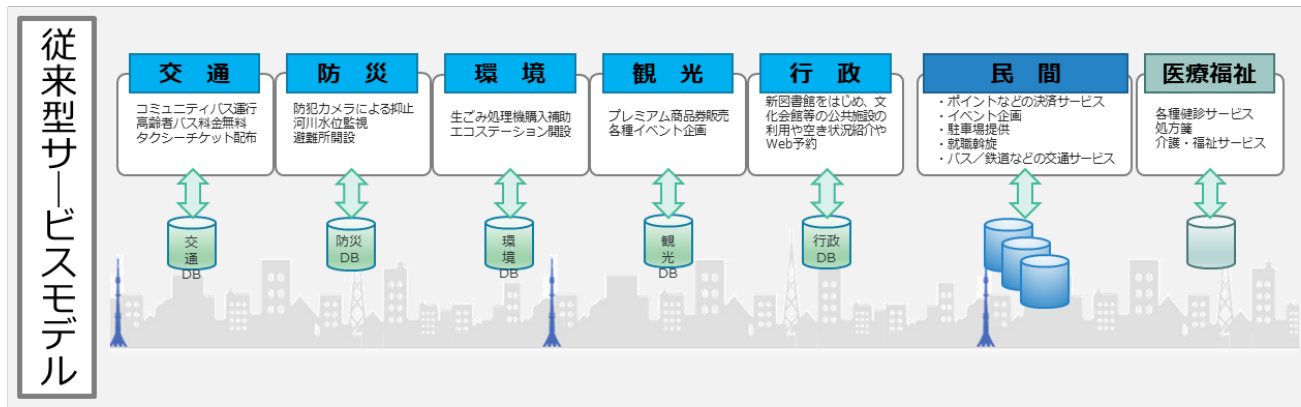
- **地域情報化アドバイザーご紹介**
 - ・ 武蔵大学 庄司昌彦氏
- **各社様サービス/データ利活用紹介**
- **四日市版データプラットフォームのあるべき姿の検討**
 - ・ 中央通り再編に向けた検討会議との連携について共有
- **主な導入事業者紹介/他市町事例/補助金事例**
 - ・ システムメーカー、総務省ヒアリング結果等共有
- **四日市と先進市の現状を踏まえた四日市版データプラットフォーム (案)**
 - ・ 四日市版データプラットフォームのあり方について意識合わせ
 - 段階的に拡張できる
 - 民間が積極的に利活用できる
 - 持続的な運営体制の構築
 - 市民/来訪者に向けた情報提供、関連施策の継続実施


第3回 令和4年2月21日 (月)【予定】

- **協議内容**
 - ・ 成果報告案の確認
 - ・ トライアル案のアイデア出し
 - ・ 今後のWG (次年度以降) の検討事項

別添1 : WG資料一部/ 別添2 : アドバイザープロフィール/ 別添3 : スケジュール

四日市版データプラットフォームの必要性 イメージ



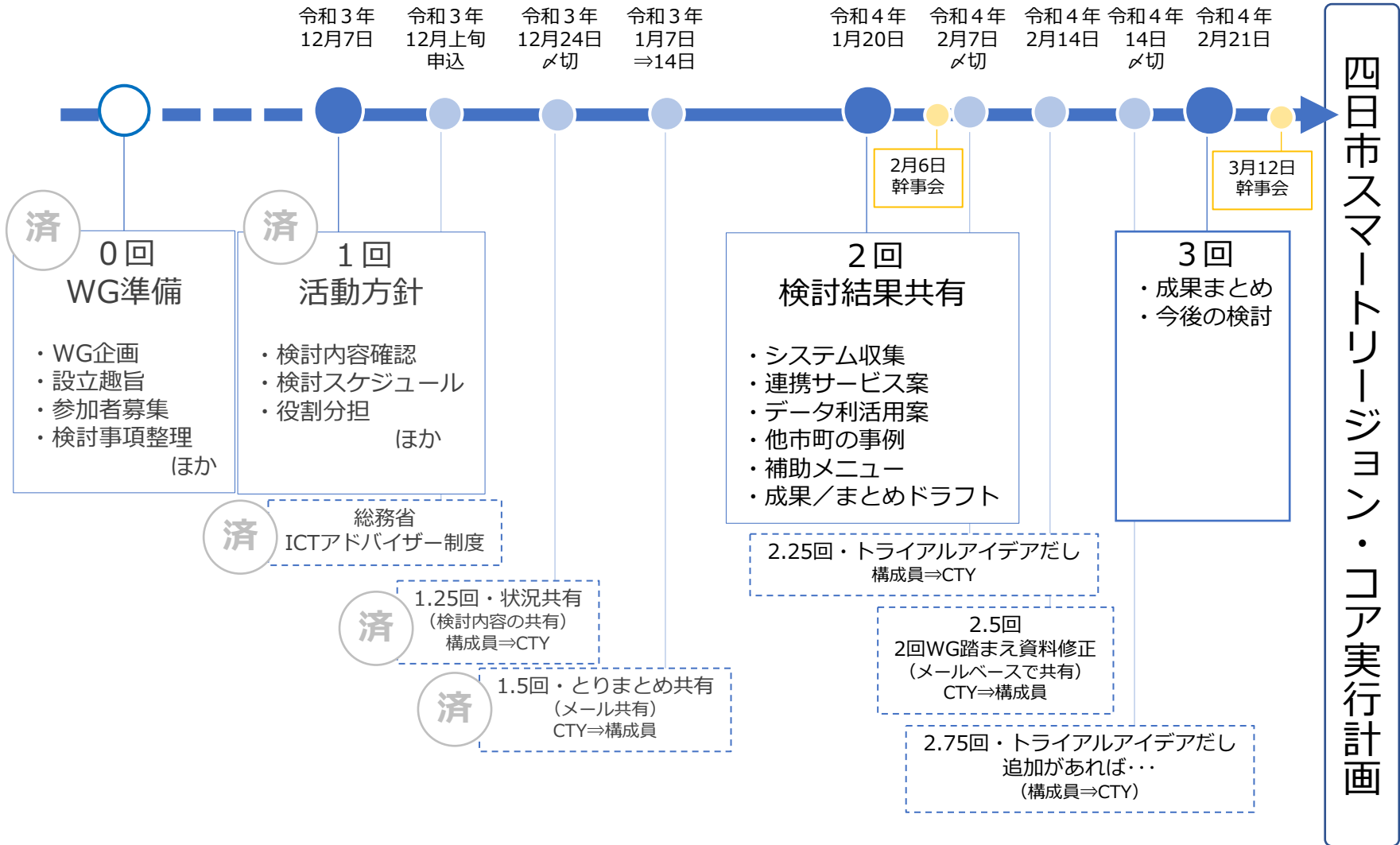
ふりがな	しょうじ まさひこ	
氏名	庄司 昌彦	
所属・役職	内閣官房 オープンデータ伝道師 武蔵大学 社会学部 教授	
活動拠点	主に東京	
略歴	<p>2002年 中央大学大学院総合政策研究科博士前期課程修了 修士(総合政策)</p> <p>2002年 国際大学 GLOCOM 研究員</p> <p>2018年 国際大学 GLOCOM 主幹研究員・准教授</p> <p>2019年 武蔵大学 社会学部 教授</p> <p>2009年より一般社団法人インターネットユーザー協会(MIAU)理事、2012年より一般社団法人オープン・ナレッジ・ファウンデーション・ジャパン(OKJP)代表理事なども務めている。『行政&情報システム』誌で「行政情報化新時代」を連載(2011-)。</p>	
地域情報化の専門分野・技術	<ul style="list-style-type: none"> ・官民データ活用や働き方改革を含む総合的な地域情報化ビジョン、戦略、計画の策定支援 ・オープンデータ・ビッグデータ・パーソナルデータ等の活用に向けた国内外事例分析と紹介、官民協働の場作りとその運営、自治体内の機運醸成や体制構築 ・その他、地域経済・社会の運営のあり方についての考察 	
自治体向けメッセージ	<p>研究者としては、「情報社会」の潮流や特徴を分析する情報社会学を専門としており、企業や政府・自治体との共同研究を多数行っています。利活用面や運営面に重点を置き、国内外の多種多様な事例を分析し、特徴を把握し、それらを踏まえて今後のビジョンやあり方を提言するようなアプローチを得意としています。</p>	
関連URL	<p>詳細プロフィール・業績 https://researchmap.jp/mshouji/</p> <p>地域 SNS 研究会(研究成果など) http://www.local-socio.net/</p>	

地域情報化に関する実績	<p>これまでの経験業務・研究活動</p> <p>情報社会学の観点から、電子行政・オープンガバナンス、地域情報化、社会イノベーション、高齢社会などについて調査研究を行っています。2006年から地域におけるソーシャルメディアの利活用や関連するヒト・モノ・カネなどの動きを研究する「地域 SNS 研究会」を主宰。また、2009年からはオープンデータ活用について、2013年からは「認知症の人にやさしいまちづくり」など高齢化と地域社会の関わりについても研究領域を広げています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仙台市 情報アドバイザー(2018年度～) ・千葉県 ICT 利活用戦略策定に係る有識者懇談会 座長(2018年度) ・東京都 ICT 先進都市・東京のあり方懇談会 構成員(2017～18年度) ・総務省 ICT 地域活性化大賞 審査員(2014年度～現在) ・川崎市 公衆無線 LAN 環境整備検討委員会 副委員長(2014年度) <p>著書(共著)に『地域 SNS 最前線 Web2.0時代のまちおこし実践ガイド』(アスキー)ほか。</p>
	<p>これまでに関与した地域情報化に関するプロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京都オープンデータアイデアソンキャラバン(東京都:2017年～現在) http://opendata-portal.metro.tokyo.jp/www/contents/1542276512239/ http://opendata-portal.metro.tokyo.jp/www/contents/1513141952414/ ・サテライトオフィス誘致戦略研究会(新潟県南魚沼市:2017年度) ※総務省おためしサテライトオフィス事業 ・環境情報・写真データを用いたコミュニティ活性化支援に関する共同研究～川崎タイムマシン～(神奈川県川崎市:2014～16年度) ※環境総合研究所 産学公民連携による環境技術等の共同研究事業 http://www.glocom.ac.jp/project/kawasaki_time_machine/ ・インターナショナルオープンデータデイ(2013年～現在) https://odd.okfn.jp/ ・富士宮プロジェクト(静岡県富士宮市:2013年度) ※認知症の高齢者を含む多世代の多様な人々が参画する地域コミュニティ醸成モデル形成事業:総務省 ICT 超高齢社会づくり推進事業 http://www.glocom.ac.jp/2014/04/post_200.html ・地域 SNS 全国フォーラム(2007～14年) http://forum.local-socio.net/

データプラットフォームWG 実施報告

スケジュール

別添3



モビリティWG 実施報告

第1回 令和3年12月21日 (火)

- **代表企業の選定**
 - ・ 代表企業を互選により選出 (株)マクニカ)
- **昨年度の実証実験の結果について**
 - ・ 令和3年3月に実施した自動運転や次世代モビリティの試乗実験の結果について共有
- **モビリティWGの論点について**
 - ・ スマートバスタ、次世代モビリティおよびMaaSという、WGの検討ポイントを確認
 - ・ WGの構成メンバーに対して情報収集や提案を依頼

第2回 令和4年2月3日 (木)

- **モビリティに関する各社提案内容の共有**
 - ・ 次世代モビリティについては、小型モビリティの事例紹介や実証実験のアイデアを共有
 - ・ スマートバスタについては、情報表示や環境対策などの観点からのアイデアを共有
 - ・ MaaSの構築を目指して、交通事業者が持つ各種データの提供可否を確認
- **モビリティに関する実行計画の記載内容の共有**
 - ・ スマートシティ実行計画の構成や記載内容について確認
 - ・ 現時点で検討しているサービス(取組)のアイデアを共有
- **スケジュール**
 - ・ 次回までに、実行計画に記載する具体的な内容を確認していく進め方を確認

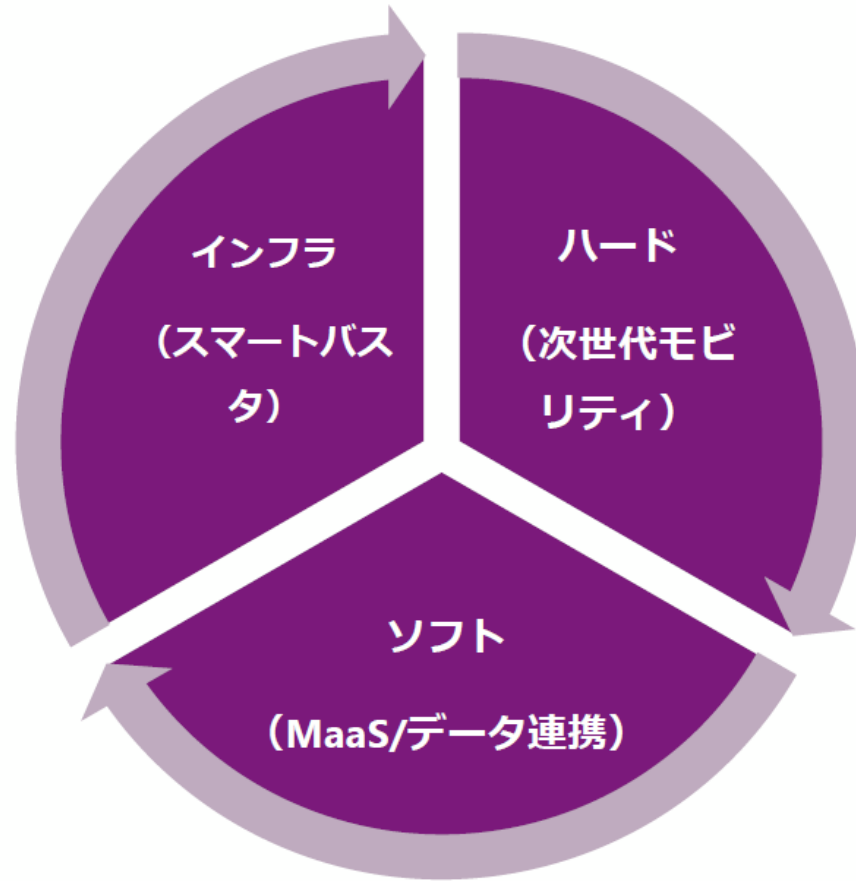
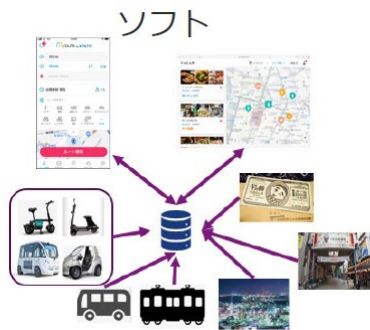
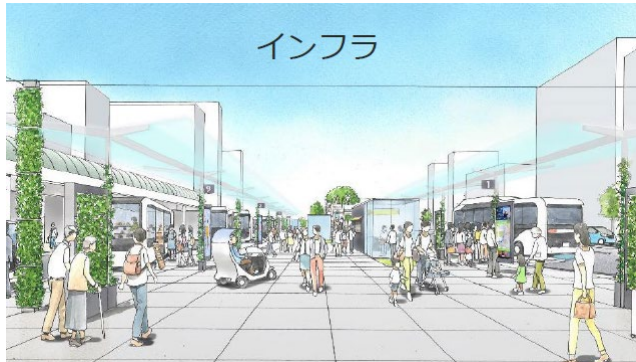
第3回 令和4年3月8日 (火)【予定】

- **モビリティに関する実行計画の記載内容の確認**

別添4 : WG資料一部/ /別添5 : スケジュール

第1回WG
資料

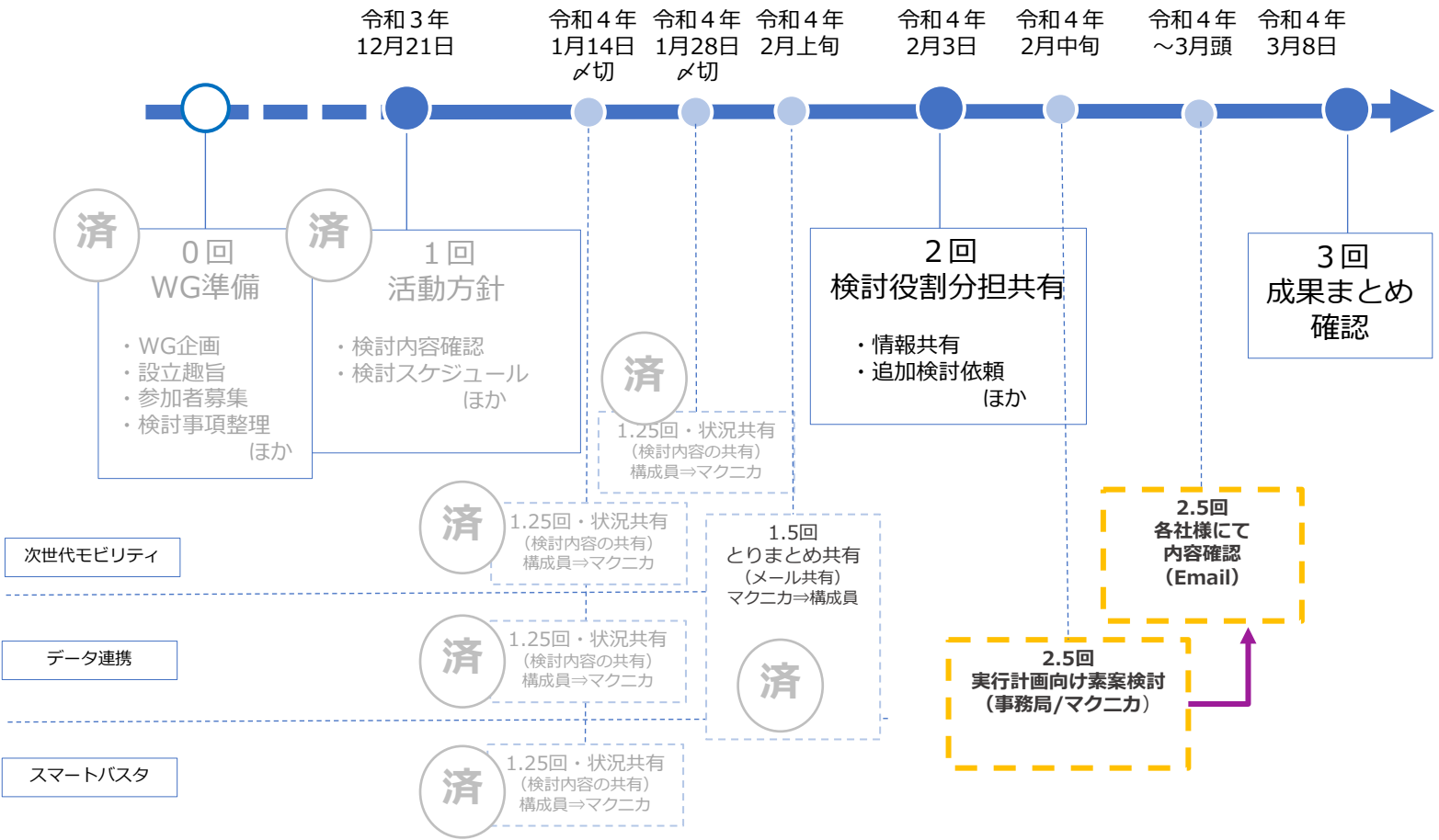
モビリティWG内で検討を進めるテーマ



ハード



第2回WG
資料



四日市市スマートリージョン・コア実行計画

四日市スマートリージョン・コア 各取組等についてのイメージ

令和4年2月6日

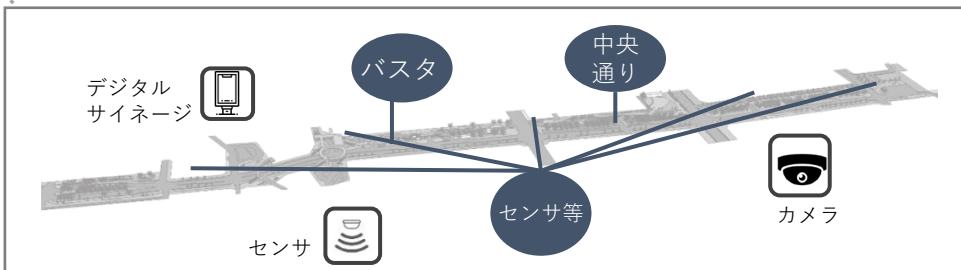
第2回四日市スマートリージョン・コア協議会 幹事会

現時点における下記に示す各取組についてのイメージ（ドラフト）を共有します。
これらのイメージを参考に、今後WGでの検討結果も踏まえて調整し、最終的に実行計画としてとりまとめる予定です。



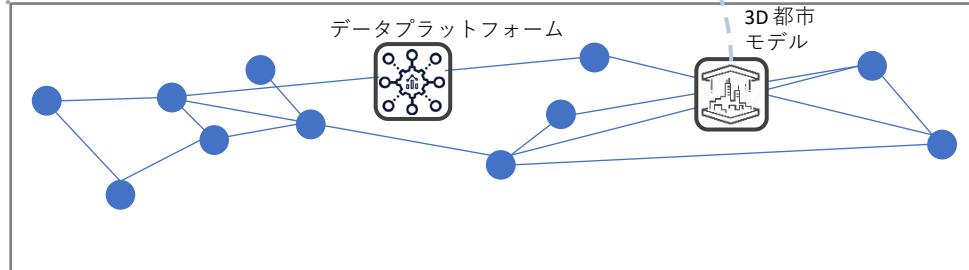
サービス

メタバース（デジタルツイン）



ハード・インフラ

スマート・インフラ



ソフト・インフラ

データプラットフォーム、3D都市モデル

サービス

目指すべき目標像

01 交通利便性が高く歩きたくなるまち
Walkable & Mobility

02 健やかでかつ賑わいのあるまち
Festivity & Wellness

03 快適で安全に生活できるまち
Green & Energy

中央通り再編・バスタ整備等を通じて実現される市民にとっての価値

街なかウォーカブル・ネットワーク

市民が自由かつ快適に移動できるモビリティ、交通結節機能、ウォーカブル環境の強化



使える・楽しめるパブリックスペース

市民がフレキシブルに利用でき、市の新たな名所となるパブリックスペース



交流・賑わいのバリューアップ

デジタル化を通じた新たな交流による中心市街地の活性化、賑わい創出

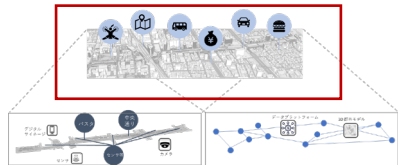


次回以降
詳細検討

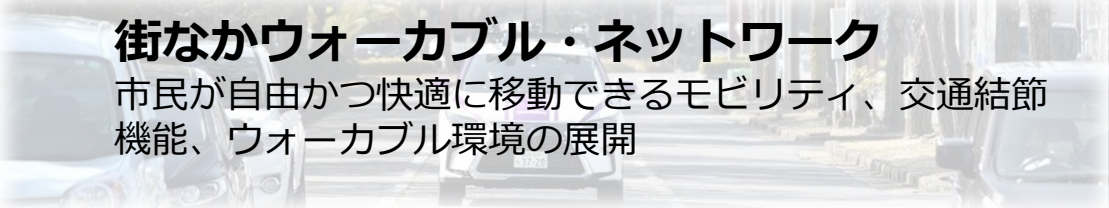
地区の脱炭素化

- ・創エネ・蓄エネ・省エネの推進
- ・公共施設、中央通り沿道施設のZEB化推進 等

さらなる新たな
価値を創出



サービス



街なかウォーカブル・ネットワーク

市民が自由かつ快適に移動できるモビリティ、交通結節機能、ウォーカブル環境の展開

スマート・バスタにおける乗り換え円滑化、バスバースやスペースの効率利用

- ・バスタにおいて、既存のバスロケーションシステムを活用して、適切な乗り換え時間、バースの場所・ルート等をデジタルサイネージ、スマホ等に表示
- ・利用実態等に応じて、バスタ内のパブリックスペース、バス・バースの使い方を柔軟に設定

パブリックスペースを柔軟に活用

仮設テーブル等

市内循環バスの発車の合間に中長距離バスを発着させるなど、バスバースの配置を柔軟に設定

バスバース

サイネージやスマホを通じてバス停まで誘導

様々なモビリティの導入による回遊性向上

- ・中心市街地内にモビリティポートを設置、多様なモビリティを導入
- ・スマホで予約、各ポートにおいて乗り捨て可能

モビリティポート

キックボードシェアサイクル自動運転システム、等々

MaaSによるモビリティ、駐車場等の予約

ウォーカブル環境の展開

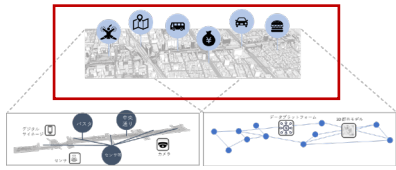
- ・夏季における緑陰のルート検索やミスト設置、また、スマート図書館と連携したデジタル書籍閲覧サービスなど、市民にとって歩きたくなる環境を展開

中央通りでデジタル書籍を見られる

スマート図書館

スマホで緑陰の散歩ルートが検索できる

猛暑時のミスト



サービス

使える・楽しめるパブリックスペース 市民がフレキシブルに利用でき、市の新たな名所となる パブリックスペース

パブリックスペースの可能性を最大限に引き出す

- 中央通りに新たに整備されるパブリックスペースにおける現況を可視化、場所の予約や商店街からのデリバリーなどニーズに対応
- センシング結果を用いて、平/休日、時間帯に応じて利用シーンを演出

人流の疎密表示

快適度表示

安全に遊べる場所がわかる!

時間と場所を予約

商店街からフード・ドリンクをデリバリー

場所も予約できるし、食事もおオーダーできる!

昼間：
キッチンカー集約によるランチスペースとして活用

夕方：
イベントスペースとして活用

インタラクティブなストリートファニチュア

- 屋外空間において歩く楽しさを演出

ゲートをくぐると音が聞こえる!

照明の周りを通ると点滅する!

照明が緑だからコロナ感染者数が減ってきてるな

街路灯

災害に強い中央通り

- デジタルサイネージ、個々のスマホ等へ災害情報をタイムリーに配信
- 中央通りのローカルグリッド化による災害時のライフライン確保等

避難所へのルート案内

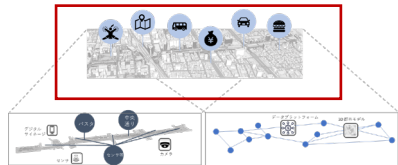
デジタルサイネージ、スマホ等で災害状況把握

EVの充放電、他施設等へのエネルギーデリバリー可能

スマホ等の充電可能

避難所の満空情報

中央通りにおけるローカルグリッド



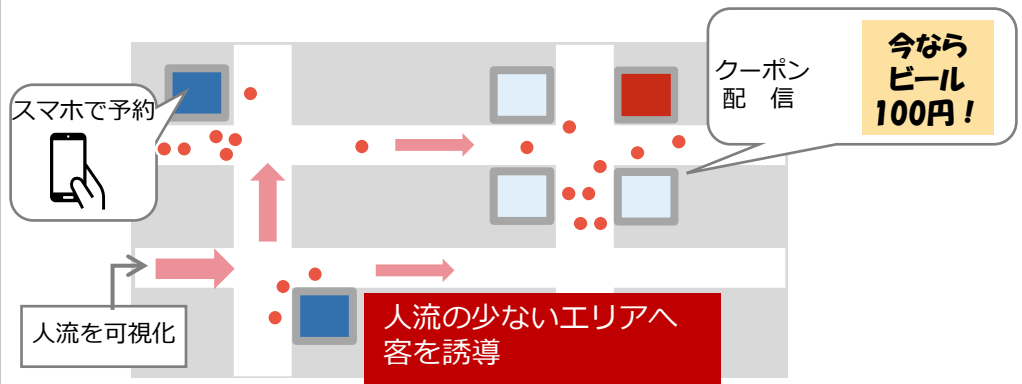
サービス

交流・賑わいのバリューアップ

デジタル化を通じた新たな交流による中心市街地の活性化、賑わい創出

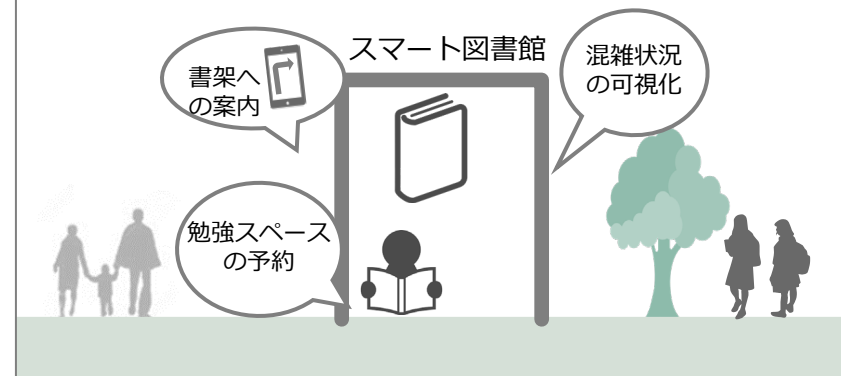
人流誘導による商店街活性化

- ・商店街の人流や店舗の混雑状況を可視化
- ・空いている店舗等へ誘導するためのクーポン等を配信



スマート図書館

- ・新規整備する図書館をスマート化、交流拠点として機能強化
- ・書籍の検索、書架への案内、勉強スペース等の予約システム導入、混雑状況の視覚化等



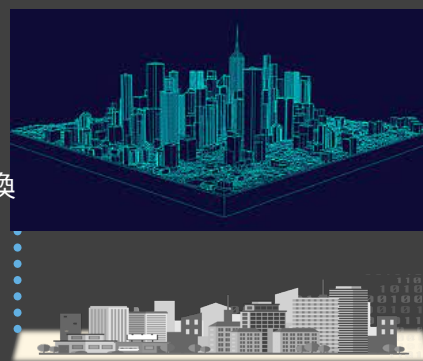
メタバース (デジタルツイン)

- ・市中心市街地の3D都市モデルを構築
- ・行政：都市計画や防災シミュレーションに活用
- ・市民：まちづくりへの参加ツールとして活用～アバターを活用してバーチャルに議論、イベントに参加等
- ・地元商店：e-commerceとして出店することにより国内外へのアピールも可能

まちづくりへの活用



アバターによる意見交換



バーチャル・イベント



ショッピング (e-commerce)



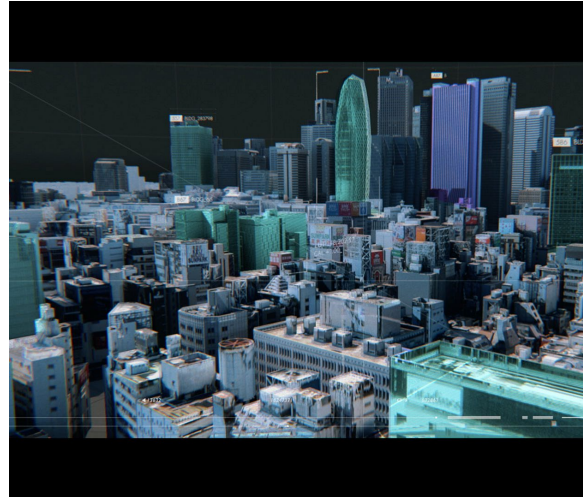
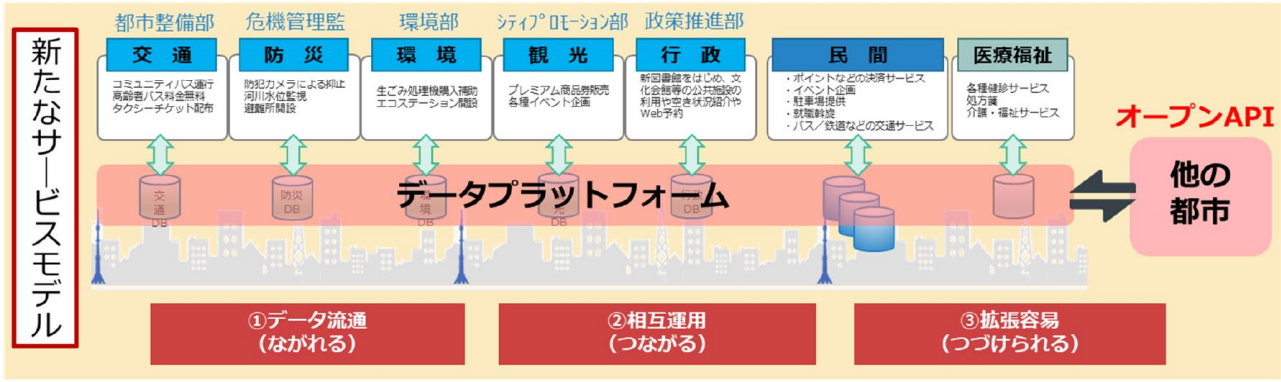


ソフト・インフラ

様々なサービスを実現するためのマネジメントのツールとして、データ利活用のためのプラットフォーム、よりわかりやすく視覚化するための3D都市モデル（PLATEAUの利用を検討）の導入・利活用が検討されています。これらを活用することにより、前述のサービス展開に加え、持続可能なエリアマネジメントや、施設計画の最適化を目指すスマート・プランニング、人材育成・マッチングなどへの展開が考えられます。

データプラットフォーム

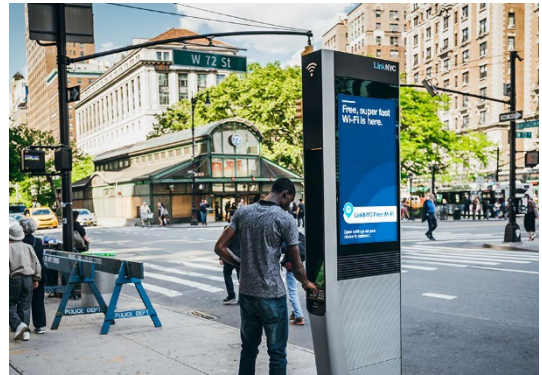
3D都市モデル





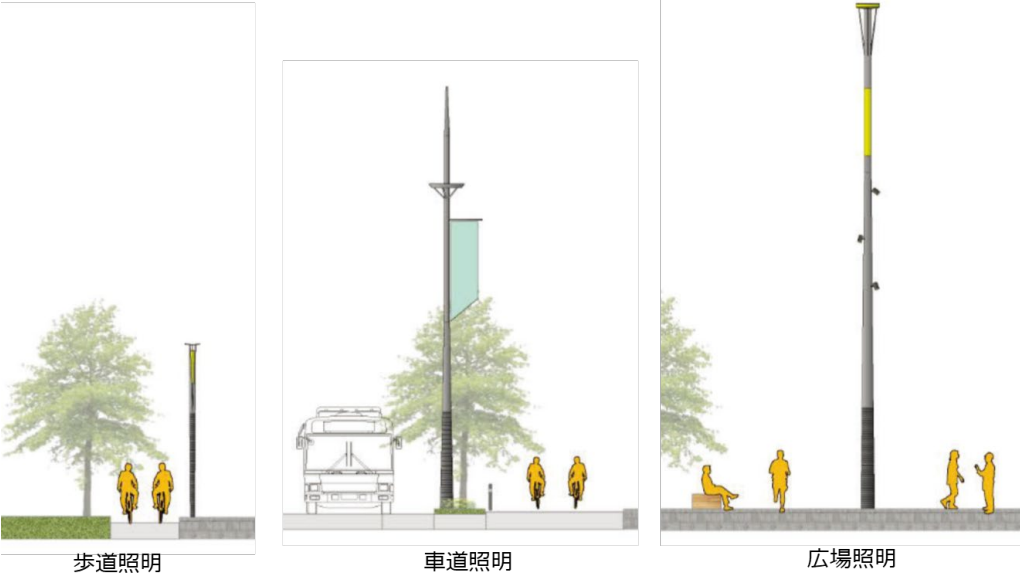
ハード・インフラ

中央通り再編及びバスタ整備に伴う基盤整備の一環として、IoTセンサ等を備えた街路灯等のストリートファニチュアの導入が検討されています。これらは「スマート・インフラ」として、サービス展開に必要なデータの収集・発信等の機能を担うことになります。



◀スマート・インフラの例
(サイネージ・公衆電話・Wi-Fiスポット等を組み合わせた「Link NYC (ニューヨーク市)」)
出典：<https://www.link.nyc/>

DRAFT



計画中のスマート街路灯 (案)

DRAFT

導入システムについて

- 照明**
 - ・照度により決定
 - ・歩道、車道照明
- データ通信**
 - ・電波の到達距離、データ処理量等から決定
 - ・広場等に配置
 - Wi-Fi: ●●m
 - Local 5G: 半径100-200m到達距離
- スピーカー**
 - ・音声の到達範囲等
 - ・広場ごとに配置
- 電源・充電**
 - ・広場ごとに配置
- デジタルサイネージ**
 - ・動線の交錯部、人が集まりやすい場所
 - ・広場ごとに配置
- 環境(快適度)**
- 大気汚染**
 - ・人が集まりやすい場所
 - ・広場ごとに配置
 - (大気汚染は中央通り地区内に数か所)

IoTセンサ類

①～③の検討結果を踏まえて見直し予定

- AIカメラ(車用)**
 - ・主要交差点
 - ・高さ10m～(広場照明上部またはデッキ部など)
- AIカメラ(歩行者用)(防犯用兼)**
 - ・高さ3m程度
 - ・距離3～5m(歩道照明等)
- 赤外線**
 - ・高さ、距離2m程度(歩道照明等)
- ビーコン**
 - ・駅、バス停など
 - (距離は柔軟に設定可能)
- LIDAR**
 - ・集中的に動線軌跡を測定したいエリア(商店街等)
 - ・半径2m程度
- 灌漑システム(Irrigation)**
 - ・緑地部の地中に配置
 - (詳細不明)
- エネルギー(太陽光発電)**
 - ・広面積の取れる部分
 - ・バス停、施設、地下駐車場で入口屋根等
- エネルギー(蓄電池)**
 - ・容量とのバランス
 - ・広場ごとに配置など

導入予定のセンサ等 (案)

四日市市 スマートシティ実行計画検討

データサーベイ2021

調査概要・分析方針のご説明

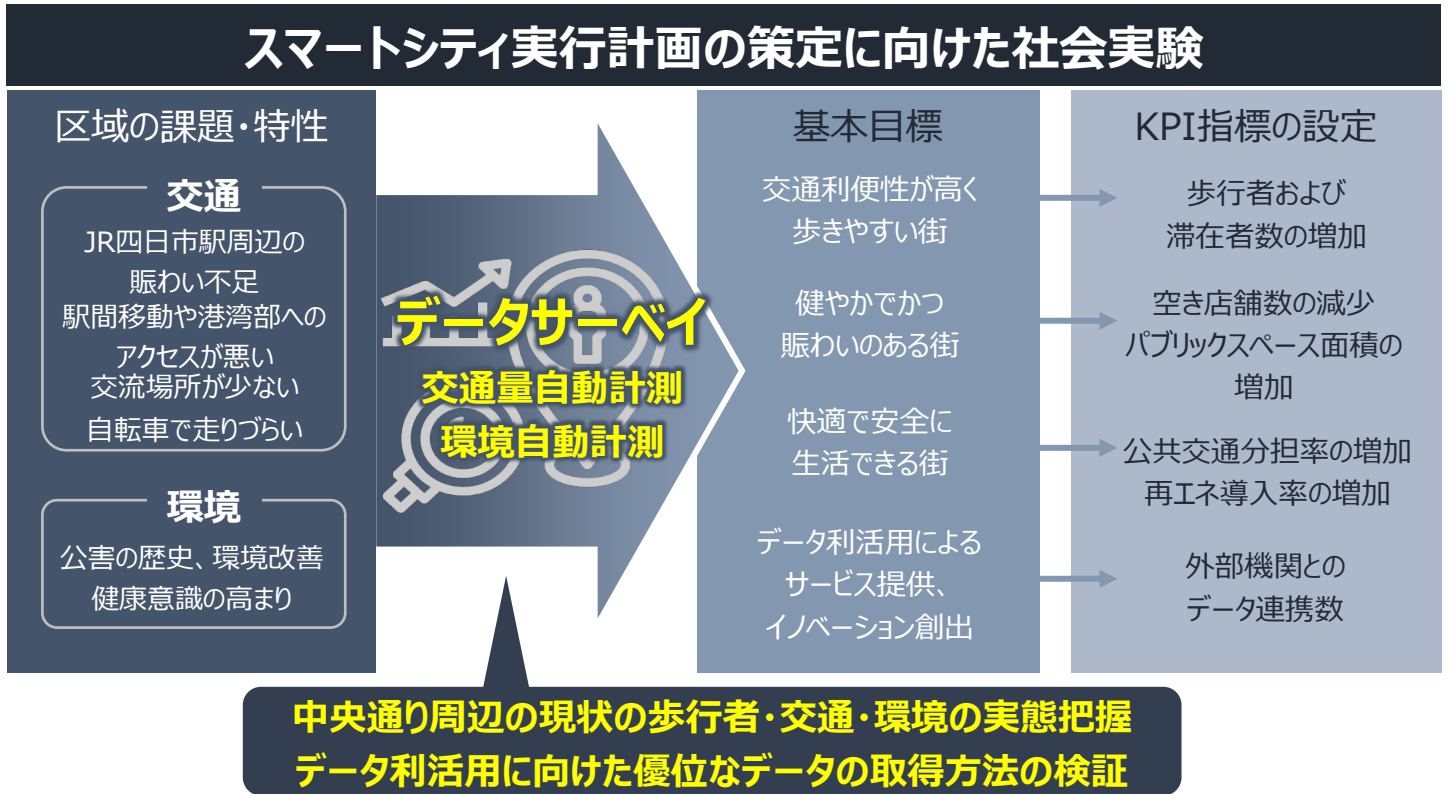
+12月計測分までの集計結果(一部)



令和4年2月6日
日建設計総合研究所

1) 目的

四日市スマートシティ実行計画の策定に向け、地域の課題や先進技術の導入に向けた取組内容を踏まえた「交通量自動計測および環境自動計測」を実施。四日市市で推進している「近鉄四日市駅周辺等整備」に基づき、中央通り周辺の現状把握を行い、データ利活用を基礎とした基本目標およびKPI指標の設定に資するデータ取得方法を検証する。



2) 実施内容

- 「交通量自動計測」では、中央通り周辺の歩行者計測と自動車計測を実施する。歩行者は、通行／滞留／滞在／回遊／属性、自動車は通行／種別に関する数値を計測する。
- 「環境計測」では、「近鉄四日市駅周辺等整備」に含まれる公園・パブリックスペース設計検討に向け、中央通り周辺の公園の気温湿度・風光風速・PM2.5値に関する数値を計測する。

計測項目		計測内容	計測方法案				
			AIカメラ	赤外線センサ	AIビーコン	GPS	環境センサ
交通量自動計測	歩行者計測 	通行 断面の通行人数、方向	●	●			
		滞留 特定スポットの滞留人数、時間	●	●	●		
		滞在 エリア内の滞在人数、時間			●	●	
		回遊 スポット間の移動パタン、動線			●	●	
		属性 歩行者の性別・年代、来訪者の居住地	●		●	●	
	自動車計測 	通行 断面の通行車両数、方向	●				
		種別 通行車両の車種	●				
環境計測 	屋外環境 気温湿度、風光風速、PM2.5					●	

調査概要

3) 計測技術 (交通量自動計測)

交通量自動計測では、各計測機器の特性を考慮し、計測場所と計測項目を検討した。

測定機器	AIカメラ	赤外線センサー	AIビーコン	GPS
機器イメージ (例)  (出典: Intelligence Design)	 (出典: センサズ・アド・ワークス)	 (出典: アドインテ)	 (出典: KDDI)	
取得データ内容	人数、属性、車数、車種等	測定ポイントにおける方向別の人数	測定ポイント周辺の人数およびポイント間の移動、属性(推定)	広範囲のエリア・道路等における時間帯別人数、属性
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者の属性(性別/年代)、自動車の車種などを高い精度で補足可能 電源は必要だが、比較的手軽に設置可能 	<ul style="list-style-type: none"> 電源が不要(電池駆動) センシングが人流の方向と人数のみのためデータが軽量 	<ul style="list-style-type: none"> 電源を必要とするが比較的手軽に設置可能 データが軽量 特定のアプリダウンロード等は不要 	<ul style="list-style-type: none"> 計測範囲が広い 人の移動軌跡と地理情報と結びつけることで詳細分析可能 時期、他地区との比較可能
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 個人情報の秘匿のための対応が必須(事前告知、データ処理等) データサーバの用意 電源が必須 イニシャル費用 地上から高い位置に設置する必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> 人流補足精度ではカメラに劣る 	<ul style="list-style-type: none"> 実際の通行量よりも補足数が少なくなるため、拡大処理が必要 人流の方向を表示することができない 	<ul style="list-style-type: none"> 特定のアプリをDLした対象に限られるため、実数との乖離を埋めるための拡大処理が必要。 特に歩行者量の少ない場合には、実数との差が大きく出る可能性あり。

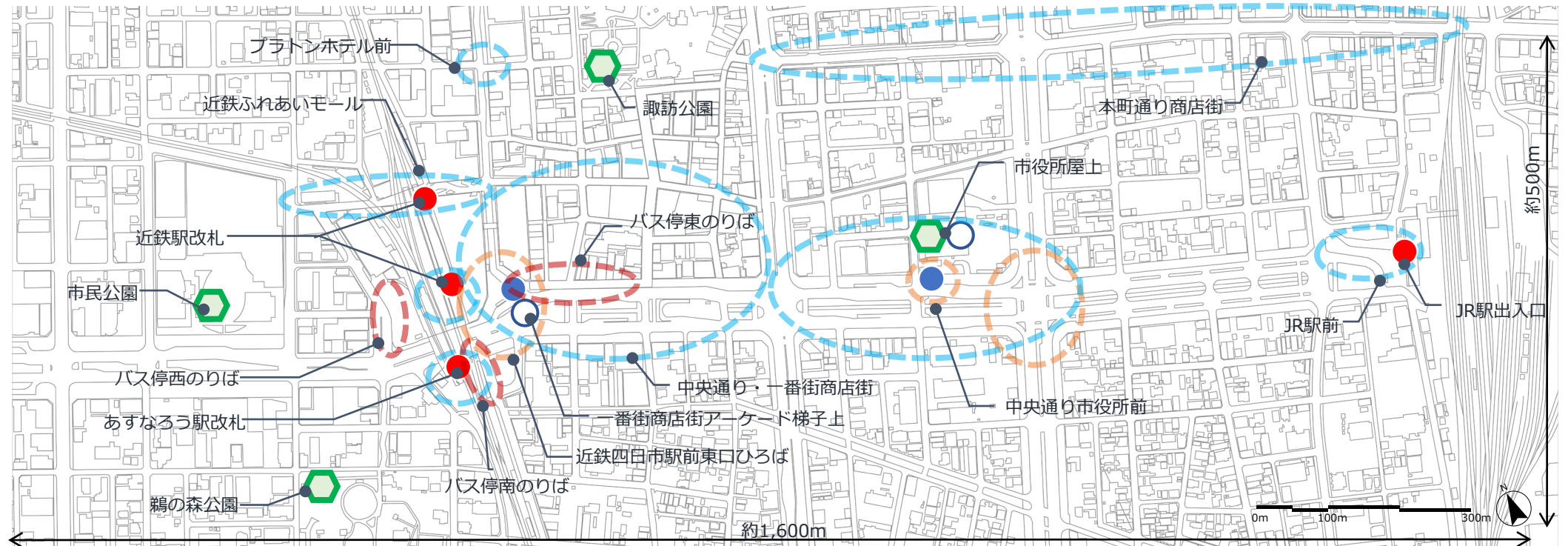


計測場所	歩行者 ・近鉄四日市駅前東口ひろば ・中央通り市役所前 自動車 ・諏訪西通り交差点 ・三滝通り交差点	・中央通り沿い ・一番街商店街 ・本町通り商店街 ・近鉄ふれあいモール ・各駅(近鉄/あすなろう/JR) ・プラトンホテル前	・近鉄駅南北改札 ・あすなろう鉄道改札 ・JR駅改札 ・主要バス停乗降場所	・四日市中心部全域 ・四日市周辺エリア								
計測場所と計測項目	<table border="1"> <tr> <td>近鉄四日市駅前東口ひろば</td> <td>・通行者数(通過方向別)</td> </tr> <tr> <td>中央通り市役所前</td> <td> ・通行者数(通過方向別) ・滞留時間 ・通行者属性(性別・年代) </td> </tr> <tr> <td>諏訪西通り交差点</td> <td> ・走行車両数(通過方向別) ・走行車種別(大型/小型) </td> </tr> <tr> <td>三滝通り交差点</td> <td> ・走行車両数(通過方向別) ・走行車種別(大型貨物/バス/乗用車/中型トラック/自動二輪/自転車/超大型貨物) </td> </tr> </table>	近鉄四日市駅前東口ひろば	・通行者数(通過方向別)	中央通り市役所前	・通行者数(通過方向別) ・滞留時間 ・通行者属性(性別・年代)	諏訪西通り交差点	・走行車両数(通過方向別) ・走行車種別(大型/小型)	三滝通り交差点	・走行車両数(通過方向別) ・走行車種別(大型貨物/バス/乗用車/中型トラック/自動二輪/自転車/超大型貨物)	通行者数(通過方向別)[5分単位]	<ul style="list-style-type: none"> 回遊パターン(乗換パターン) 滞在時間(バス停待ち時間) 属性判定(性別・年代・カスター/レジスタ/リター) 	<ul style="list-style-type: none"> 主要動線分析(時間帯/年代/方向)[1時間単位] 通行人口分析(日/期間/曜日/時間/性別/年代他) [1時間単位] 滞在人口分析(エリア/施設) [1時間単位] 来訪者居住地分析(町丁目/市区町村) 3地点来訪者属性分析 [1時間単位]
近鉄四日市駅前東口ひろば	・通行者数(通過方向別)											
中央通り市役所前	・通行者数(通過方向別) ・滞留時間 ・通行者属性(性別・年代)											
諏訪西通り交差点	・走行車両数(通過方向別) ・走行車種別(大型/小型)											
三滝通り交差点	・走行車両数(通過方向別) ・走行車種別(大型貨物/バス/乗用車/中型トラック/自動二輪/自転車/超大型貨物)											

調査概要

4) 調査計画

中央通り沿線を中心に、エリア特性に応じて計測機器を配置した。各調査期間は、関係者との協議を行い、今年度のデータサーベイとして十分な計測要件を満たす期間を設定した。



計測期間：令和3年10月26日～令和4年2月28日

□ 計測機器設置 ■ 計測機器撤去(予定)

地図内記号	計測機器	設置台数	R3年10月	R3年11月	R3年12月	R4年1月	R4年2月	R4年3月
●	AIカメラ(歩行者)	近鉄駅前：1台 市役所前：1台			12/10~14	1/14~18		
○	AIカメラ(自動車)	近鉄駅前：2台 市役所前：1台			12/10~14	1/14~18		
⬭	赤外線センサ	一期：51台 二期：18台 三期：18台	一期 □ 10/26~	二期 □ 11/30~	三期 □ 12/15~			~2/28
● ⬭	AIビーコン	鉄道駅：4台 バス停：12台			□ 12/01~			~2/28
広域	GPS	-	10/01~					~03月末
⬭	環境センサ	4セット			□ 12/04~			~2/28
⬭	手動計測(歩・自)	4か所			12/10~14	1/14~18		

5) 分析内容

(1) 歩行者流動

■ 分析項目

- ・エリア全体の日平均総通行量
- ・一日平均総通行量上位のエリア・ポイント
- ・主要ポイントの平日の一日の推移
- ・全エリア 時間帯毎の方向別平均通行量

■ 精度検証方法

同日同エリアの手動計測結果との比較
※近鉄駅前東口と市役所前のみ



(2) 歩行者属性（性別・年代）

■ 分析項目

- ・エリア全体の日平均男女比
- ・エリア別 時間帯別性別割合
- ・エリア別 一日平均年代別比

■ 精度検証方法

四日市市商工農水部商工課
令和2年度歩行者流動調査
結果との比較



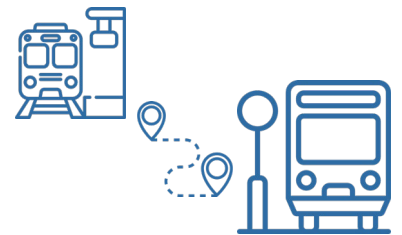
(3) バス乗換利用者

■ 分析項目

- ・利用者と各バス停本数の相関
- ・バス停・駅間の乗換率
- ・駅とバス停の乗換の関係性
- ・各バス停利用者の属性(リピーター/ビジター比率)
- ・主要バス停の利用者特性

■ 精度検証方法

四日市市商工農水部商工課
令和2年度歩行者流動調査
結果との比較



(4) 自動車流動

■ 分析項目

- ・断面別時間帯別通行量
- ・車種別時間帯別通行量

■ 精度検証方法

同日同エリアの手動計測結果
との比較



(5) 公園の快適性・利用者

■ 分析項目

- ・公園別環境指数（不快指数・WBGT）
- ・公園別利用者属性

■ 精度検証方法

国土交通省気象庁気象データ
との比較



(6) 他都市比較

■ 分析項目

- ・中京圏／県内の同規模都市との比較
- ・国内他スマートシティとの比較
- ※比較対象都市・分析項目は検討中



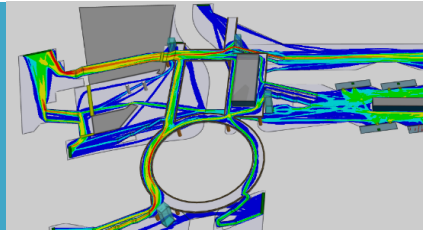
今後の展開

1) 今後の分析スケジュール

	R4年1月	2月	3月	4月～
データ計測	→ ~2/28			<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験時の計測 ・広域/狭域での計測
データ分析	~12月分データの反映	~1月分データの反映	最終取り纏め	社会実験等の施策への活用 <ul style="list-style-type: none"> ・人流粗密の評価 ・公園の快適度の評価
幹事会			3/12 第三回幹事会	
WG		2/21 第三回データプラットフォームWG	3/8 第三回モビリティWG	

2) 計測データや分析結果の将来的な利活用案

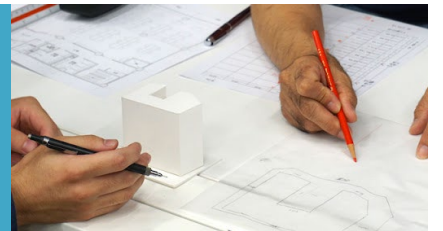
スマート・プランニングによる
バスターミナルや公園・パブリックスペースの設計の基礎データ



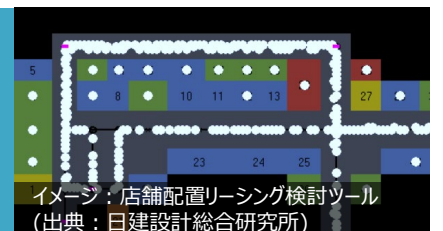
パブリックスペースの快適度指標(暑さ指数、不快指数、SET*)
や環境データと人流データによる快適度マップの基礎データ



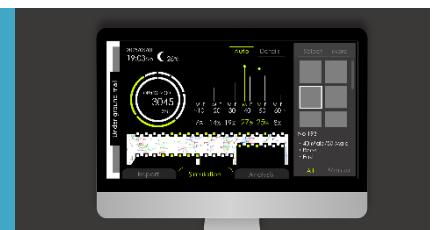
商店街内の活性化施策
(イベントや店舗配置の計画、広告や案内板の設置等)の検討



人流に応じた空き店舗のポテンシャル評価や
助成金・利用料金の検討



データダッシュボード・データカタログサイトの構築

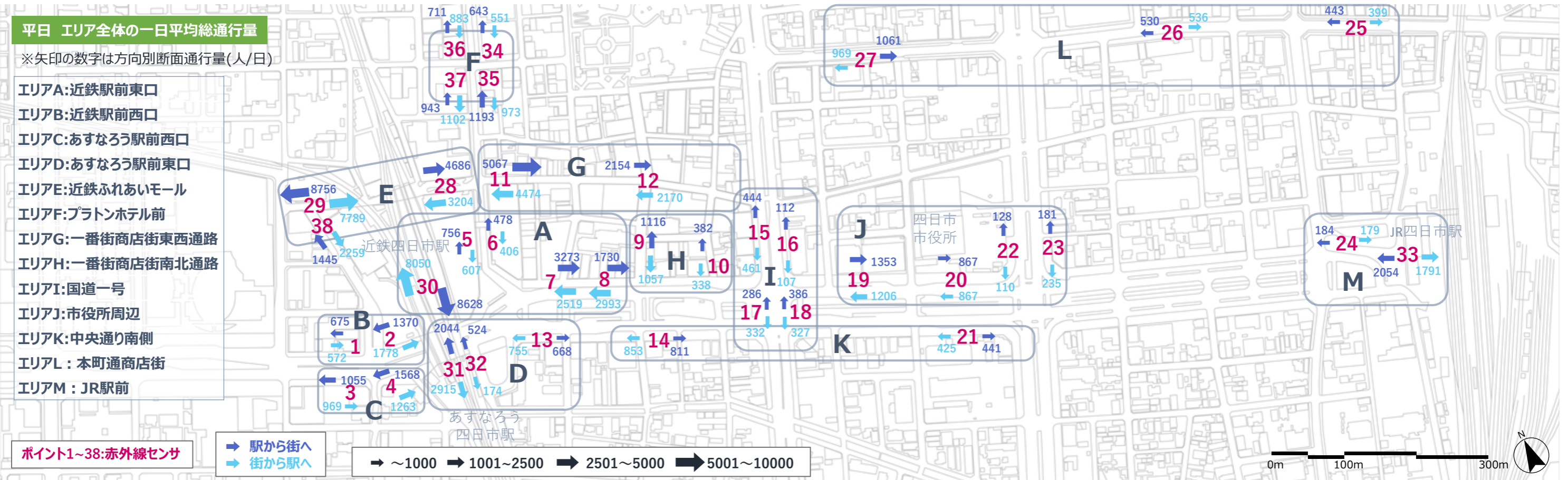


※12月までの計測より集計したものです



計測結果

1. 歩行者流動 | エリア全体傾向の評価

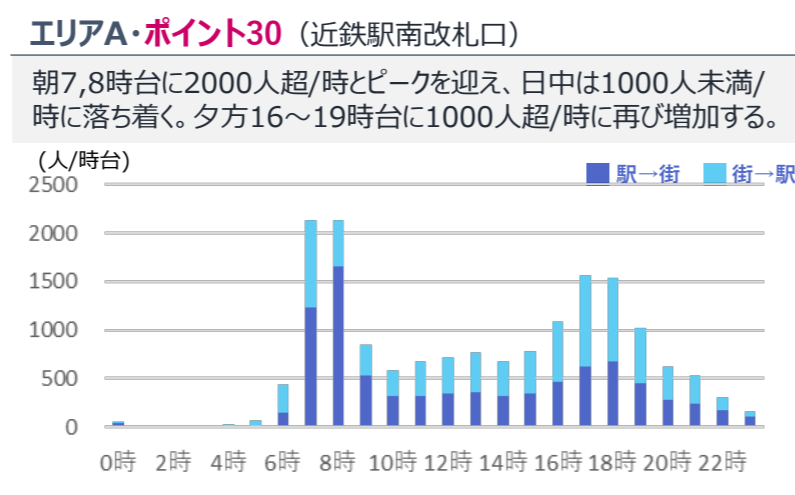
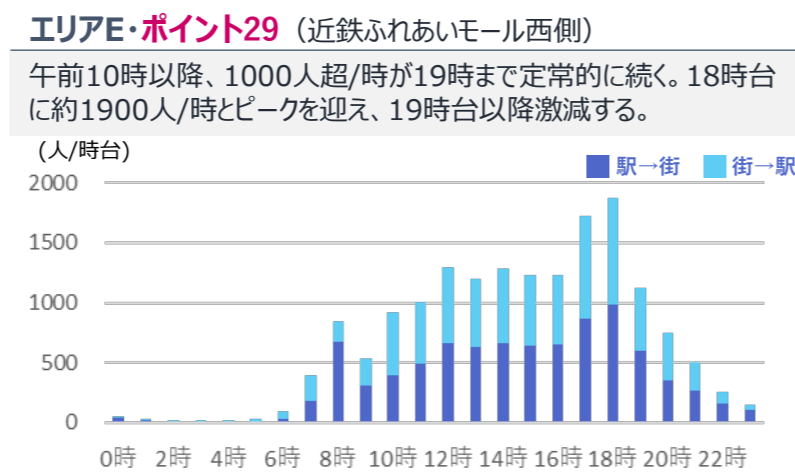


平日 一日平均総通行量上位のエリア・ポイント

- 近鉄ふれあいモール西側(エリアE・ポイント29)と、近鉄駅南口改札(エリアA・ポイント30)は、駅⇄街の両方向共に、通行量がいずれも約8000人前後であり最も多い。その他のポイントは、全て約5,000人以下である。
- 近鉄ふれあいモールのポイント28,29では、駅→街の通行量が、街→駅の通行量より約1,000人多く、他ポイントより差が大きい。
- 中央通り沿いのアーケード街(エリアA・ポイント7,8)では、ポイント7は駅→街の通行量の方が多い、ポイント8は街→駅の通行量の方が多い。

順位	エリア・ポイント・方向	平均総通行量(人/日)
1位	E 29 →	8,756
2位	A 30 →	8,628
3位	A 30 →	8,050
4位	E 29 →	7,789
5位	G 11 →	5,076
6位	E 28 →	4,686
7位	G 11 →	4,474
8位	A 7 →	3,273
9位	E 28 →	3,204
10位	A 8 →	2,993

総通行量の多い主要ポイントの平日の一日の推移



平日 全エリア 時間帯毎の1時間あたりの方向別平均通行量

- 朝から夜にかけて、エリアA,E,Gは常時通行量が多く、エリアE,Gは15~17時台を除き増減傾向が近似している。
- 朝6~8時台の時間帯は、エリアA,D,Mの各鉄道駅の周辺およびエリアE,Gの近鉄駅北側の、駅→街への通行量が多い。
- エリアB,C,Dは9~17時台にかけて駅⇄街のどちらの通行量も大差はないが、エリアBは18~20時台に街→駅が急増する。
- 夜21~深夜2時台にかけては、エリアE,F,G,Hが一体的に、他より通行量が多いエリアとなる。

時間帯	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
6:00-8:59	1,071 434	305 256	359 228	372 362	643 269	84 36	826 193	84 79	55 70	271 113	156 99	168 118	446 184
9:00-11:59	417 395	145 126	179 124	165 124	620 610	45 47	434 418	45 123	61 63	83 86	73 91	136 124	146 119
12:00-14:59	395 434	122 138	176 149	130 145	971 925	43 46	662 706	43 147	55 53	88 89	89 94	121 123	137 133
15:00-17:59	451 666	169 228	236 234	194 253	1,076 1,000	58 74	529 691	58 134	63 58	85 172	127 165	126 139	153 277
18:00-20:59	439 600	194 301	246 271	158 275	1,159 980	121 122	862 731	121 108	51 45	69 111	103 139	86 97	164 210
21:00-23:59	163 211	73 107	92 91	46 112	292 341	108 123	244 508	108 71	17 12	28 27	62 42	27 24	57 48
0:00-2:00	18 14	9 4	16 6	2 2	32 24	35 45	40 53	35 19	3 2	3 2	8 3	5 2	14 3

※ 単位は人/時 ※ 駅から街への通行者 街から駅への通行者 ※ □ は、時間帯毎のエリア内平均通行者数の上位5位

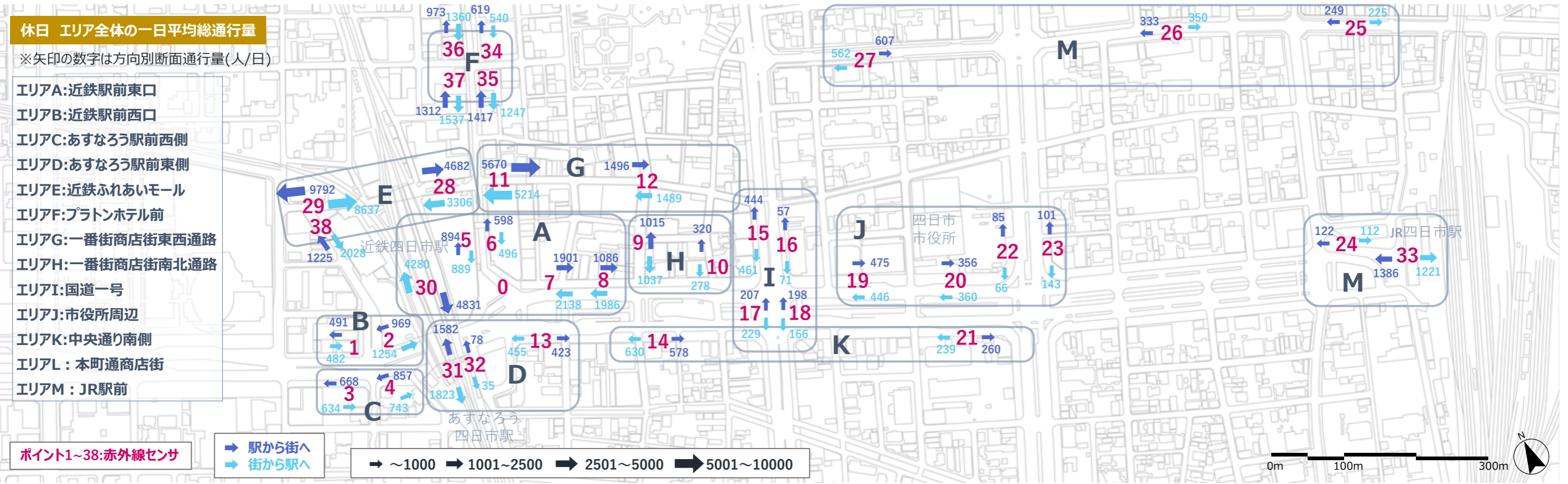
1 歩行者流動
2 歩行者属性
3 バス乗換利用者
4 自動車流動
5 屋外環境
6 他都市比較

計測結果

※12月までの計測より集計したものです



1. 歩行者流動 | エリア全体傾向の評価

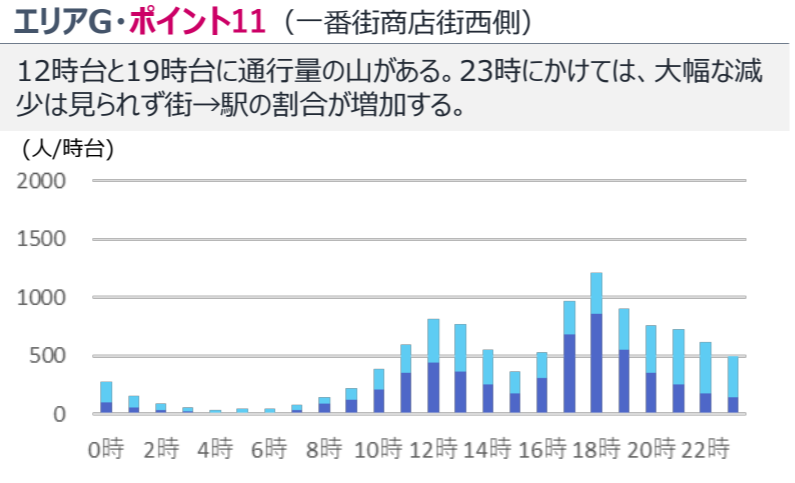
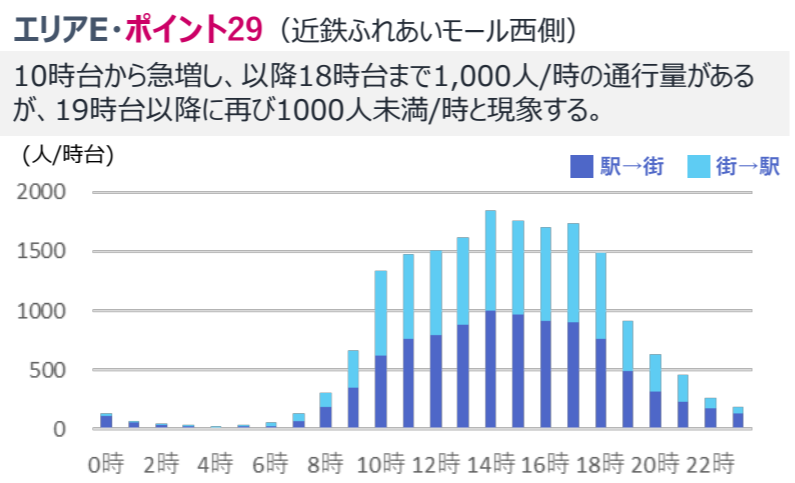


休日 一日平均総通行量上位のエリア・ポイント

- 近鉄ふれあいモール西側(エリアE・ポイント29)の通行量が最も多く、駅⇄街の両方向の通行量の合計は、約18,500人/日となっている。
- 一番街商店街の西側(エリアG・ポイント11)では、平日よりも通行量が増える。合わせて、近鉄ふれあいモールの東側(エリアE・ポイント28)も平日と同等の通行量があり、近鉄駅北側一帯で増加する。
- 近鉄駅南口改札(エリアA・ポイント30)では、平日の半数近くなる。
- 中央通り沿いアーケード街(エリアA・ポイント7)は、街→駅の通行量の方が多くなる。

順位	エリア・ポイント・方向	平均総通行量(人/日)
1位	E 29 ➡	9,792
2位	E 29 ➡	8,637
3位	G 11 ➡	5,670
4位	G 11 ➡	5,214
5位	A 30 ➡	4,831
6位	E 28 ➡	4,682
7位	A 30 ➡	4,280
8位	E 28 ➡	3,306
9位	A 7 ➡	2,138
10位	E 38 ➡	2,028

総通行量の多い主要ポイントの休日の一日の推移



休日 全エリア 時間帯毎の1時間あたりの方向別平均通行量

- 朝6~8時台の通行量は、全てのポイントで平日より激減しているが、上位の通行量のエリアは変わらない。
- 朝から夜にかけて、エリアA,E,Gが常時通行量が多い傾向は平日同様だが、エリアE,Gでは朝9~夕方17時台で平日より通行量が多い。また、同時間帯の通行量の平日比増加傾向は、エリアH,Mでも同様である。
- 平日同様、夜間にかけてはエリアE,F,G,Hが一体的に、他より通行量が多いエリアとなり、特にエリアFは夜18時以降に急増する。

時間帯	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
6:00-8:59	206 167	71 86	78 68	104 109	174 151	39 28	115 108	53 41	18 19	39 30	49 40	55 39	87 79
9:00-11:59	400 414	148 159	134 122	161 114	806 792	26 38	475 416	160 114	39 43	43 58	66 90	97 98	157 159
12:00-14:59	378 385	155 162	156 132	133 143	1,213 1,061	32 36	751 744	149 132	38 36	42 47	81 96	80 78	142 131
15:00-17:59	350 356	136 185	152 156	140 167	1,385 1,103	67 71	745 509	135 135	37 34	41 50	91 99	80 84	165 141
18:00-20:59	300 304	125 180	123 125	98 137	1,054 804	194 181	995 654	107 104	25 23	42 38	62 69	44 49	123 93
21:00-23:59	155 151	62 68	74 63	43 88	319 371	169 180	330 669	38 72	12 9	35 23	43 28	22 19	52 41
0:00-2:00	48 54	28 14	36 11	5 4	102 83	120 153	117 182	15 39	5 4	7 4	17 6	8 5	28 9

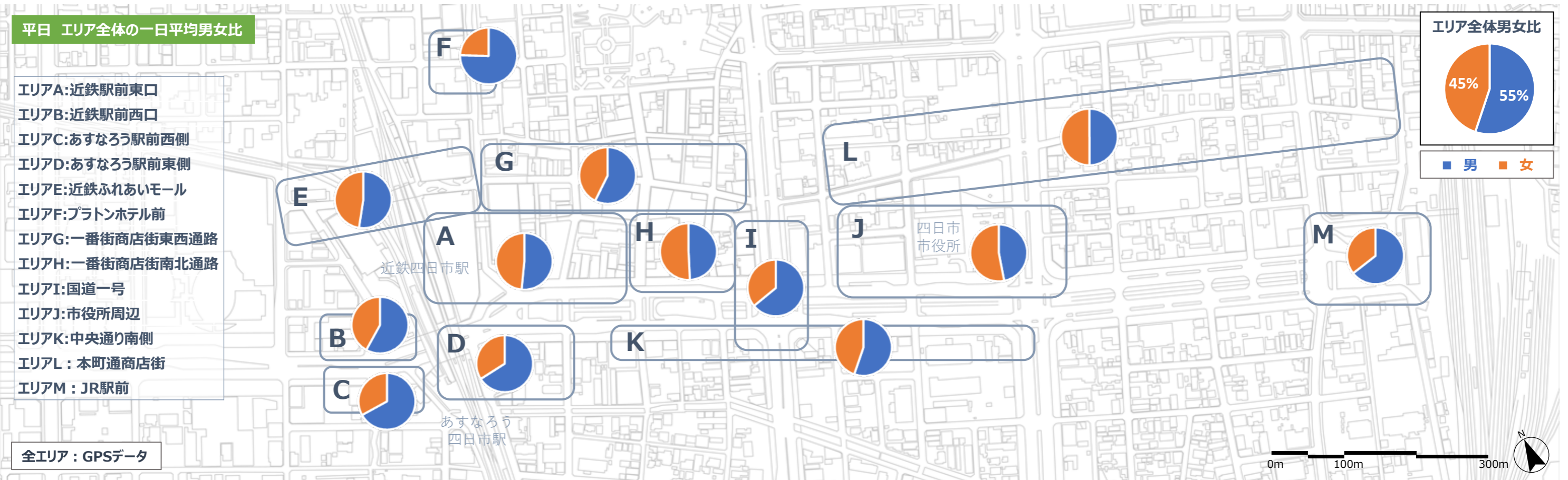
※ 単位は人/時 ※ 駅から街への通行者 街から駅への通行者 ※ 色付きは、時間帯毎のエリア内平均通行者数の上位5位

1 歩行者流動
 2 歩行者属性
 3 バス乗換利用者
 4 自動車流動
 5 屋外環境
 6 他都市比較

計測結果

2. 歩行者属性 | エリア全体傾向の評価

※12月までの計測より集計したものです



平日 エリア別 時間帯別性別割合

- 平日の平均男女比では、全体的に男性の通行者の割合が高く、特に近鉄西口・あすなろう駅周辺エリアB,C,Dや、近鉄ふれあいモールエリアE、一番街商店街南東エリアH、国道1号線エリアI、JR駅前エリアMは男性の割合が比較的高い。一方、近鉄東口エリアAや一番街商店街エリアG、市役所周辺エリアJは女性の割合が高い傾向がある。
- 時間帯ごとの男女比では、朝晩は男性の割合が多く、日中は女性の割合が高い傾向がある。例外的に、一番街商店街内の地点G、市役所周辺の地点Jは、朝から昼過ぎにかけて女性が多く通行している。

平日 エリア別 一日平均年代別割合

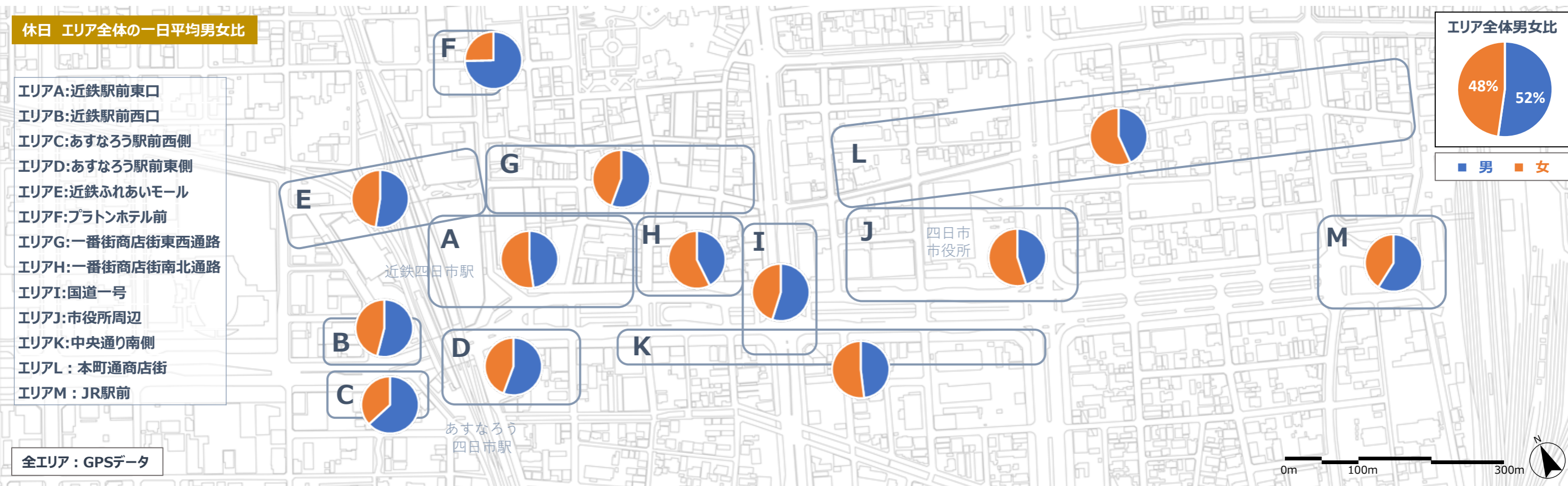
- 近鉄駅東西エリアA,Bや一番街商店街エリアGは各年代同程度の比率で通行がみられるため、幅広い年代の市民の通行動線になっている。
- 20代が多いエリアは近鉄・あすなろう駅周辺のエリアA,B,Dやプラトンホテル前エリアF、一番街商店街エリアGであり、30代は特にあすなろう駅エリアDや一番街商店街南東エリアH,I、40代は中央通り東側エリアJ,K,L,M、50代はあすなろう駅西側エリアCに多い。60代は中央通り南側エリアKに多く、70代以上は近鉄駅周辺エリアAや本町通り商店街エリアL、JR駅前エリアMに多い。

時間帯	エリアA	エリアB	エリアC	エリアD	エリアE	エリアF	エリアG	エリアH	エリアI	エリアJ	エリアK	エリアL	エリアM
6:00-8:59	56% 44%	85% 15%	64% 36%	62% 38%	76% 24%	41% 59%	71% 29%	77% 23%	79% 21%	36% 64%	56% 44%	54% 46%	57% 43%
9:00-11:59	59% 41%	68% 32%	70% 30%	64% 36%	73% 27%	38% 62%	66% 34%	77% 23%	81% 19%	38% 62%	60% 40%	59% 41%	78% 22%
12:00-14:59	50% 50%	54% 46%	71% 29%	52% 48%	65% 35%	46% 54%	49% 51%	65% 35%	73% 27%	44% 56%	56% 44%	49% 51%	63% 37%
15:00-17:59	45% 55%	47% 53%	66% 34%	50% 50%	66% 34%	50% 50%	42% 58%	59% 41%	57% 43%	45% 55%	53% 47%	47% 53%	63% 37%
18:00-20:59	46% 54%	53% 47%	66% 34%	50% 50%	68% 32%	56% 44%	40% 60%	58% 42%	58% 42%	49% 51%	51% 49%	44% 56%	58% 42%
21:00-23:59	63% 37%	61% 39%	60% 40%	70% 30%	57% 43%	79% 21%	66% 34%	71% 29%	80% 20%	59% 41%	61% 39%	56% 44%	68% 32%
凡例	エリアA	エリアB	エリアC	エリアD	エリアE	エリアF	エリアG	エリアH	エリアI	エリアJ	エリアK	エリアL	エリアM
■ 20代 ■ 30代 ■ 40代 ■ 50代 ■ 60代 ■ 70代-													

計測結果

2. 歩行者属性 | エリア全体傾向の評価

※12月までの計測より集計したものです



休日 エリア別 時間帯別性別割合

- 休日の平均男女比は平日の傾向と一致しているが、平日よりも女性の割合が高まっている。男性の通行者の割合が高いエリアは、近鉄西口・あすなろう駅周辺エリアB,C,Dや、プラトンホテル前エリアF、JR駅前エリアMは男性の割合が高い。女性の割合が高いのは、一番街商店街エリアH、市役所周辺エリアJである。
- 時間帯ごとの男女比では、朝から日中は男女比に大きな偏りはなく、晩は男性の割合が多い傾向がある。国道一号線エリアIは一日を通して男性の割合が高く、市役所周辺エリアJは日中女性の割合が高く、特定のエリアでは男女比が異なる。

休日 エリア別 一日平均年代別割合

- 平日同様、近鉄駅東西エリアA,Bや一番街商店街エリアGは、各年代同程度の比率で通行がみられるため、幅広い年代の市民の通行動線になっている。
- 各年代で割合が高いエリアは、20代はプラトンホテル前エリアF、30代は一番街商店街南東エリアH,Iと、平日と異なる傾向がある。40代は中央通り東エリア、50代はあすなろう駅西エリアCに多く、60代は特に中央通り南側エリアK、70代以上は近鉄駅周辺や本町通り商店街エリアL、JR駅エリアMで通行量が多く、平日と同様の傾向がある。

時間帯	エリアA	エリアB	エリアC	エリアD	エリアE	エリアF	エリアG	エリアH	エリアI	エリアJ	エリアK	エリアL	エリアM
6:00-8:59	58% 42%	57% 43%	73% 27%	52% 48%	57% 43%	61% 39%	42% 58%	66% 34%	51% 49%	33% 67%	47% 53%	34% 66%	44% 56%
9:00-11:59	54% 46%	50% 50%	76% 24%	68% 32%	60% 40%	58% 42%	41% 59%	59% 41%	60% 40%	30% 70%	45% 55%	47% 53%	62% 38%
12:00-14:59	47% 53%	56% 44%	75% 25%	64% 36%	51% 49%	58% 42%	35% 65%	50% 50%	59% 41%	38% 62%	43% 57%	52% 48%	52% 48%
15:00-17:59	43% 57%	52% 48%	71% 29%	60% 40%	50% 50%	60% 40%	40% 60%	47% 53%	45% 55%	47% 53%	45% 55%	42% 58%	56% 44%
18:00-20:59	44% 56%	52% 48%	68% 32%	70% 30%	53% 47%	49% 51%	48% 52%	48% 52%	53% 47%	51% 49%	55% 45%	43% 57%	60% 40%
21:00-23:59	55% 45%	61% 39%	84% 16%	56% 44%	82% 18%	47% 53%	76% 24%	61% 39%	66% 34%	55% 45%	57% 43%	40% 60%	77% 23%
凡例	エリアA	エリアB	エリアC	エリアD	エリアE	エリアF	エリアG	エリアH	エリアI	エリアJ	エリアK	エリアL	エリアM
■ 20代 ■ 30代 ■ 40代 ■ 50代 ■ 60代 ■ 70代													

1 歩行者流動

2 歩行者属性

3 バス乗換利用者

4 自動車流動

5 屋外環境

6 他都市比較

第2回 四日市スマートリージョン・コア 推進協議会 幹事会
出席者名簿

別添

令和4年2月6日(土) 10:00~12:00
オンライン会議

区分	所 属	氏 名	出 欠	随 行 / 代 理
有識者	東京大学 大学院 工学系研究科 准教授	村山 顕人	○	
	名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授	松本 華正	○	
交通 関係者	近畿日本鉄道(株) 鉄道本部 名古屋統括部 施設部長	布施 徳彦		代理 施設部工務課 黒川 雄太
	三重交通(株) 専務取締役	橋本 明雄		代理 取締役 神谷 昭彦
	三岐鉄道(株) 常務取締役 自動車部長	高木 修司	○	自動車部 次長 三輪徳樹 自動車部 運行管理課長 伊藤 真穂
	三重県タクシー協会 北勢支部長 (株)三交タクシー 代表取締役	中島 嘉浩	○	
幹事会 役員	学校法人みえ大橋学園 理事長	大橋 正行	○	
	(株)近鉄百貨店 百貨店事業本部 四日市店長	速水 正明	○	
	四日市商工会議所 専務理事	須藤 康夫	○	商工振興課長 水谷 貴信
	(株)ディア四日市 代表取締役社長	鈴木 生計	○	
	近鉄グループホールディングス(株) 事業戦略部長	山本 寛	○	
	近鉄不動産(株) 名古屋事業本部 賃貸事業部長	中野 光典	○	
	株式会社シー・ティー・ワイ 取締役 営業本部 営業部長 ICTソリューション推進室 室長	安達 勝也	○	ICTソリューション推進室 課長 山本龍太郎
	(株)三十三銀行 営業企画部 部長	中尾 淳	○	
	中部電力(株) 事業創造本部 まちづくりユニット ユニット長	荻村 洋一	○	主任 白坂 真二 担当 渡部 雄介 中部電力パワーグリッド (株) 四日市営業所 山本 秀敏
行政	国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長	菅 良一	○	
	三重県 県土整備部 理事	眞弓 朝光		代理 都市政策課 吉岡 直哉 都市政策課 技師 東 真奈美
	四日市市 副市長	籠 英次	○	
賛助会員	マクニカ・富士エスホールディングス(株) イノベーション戦略事業本部 副本部長	宮袋 正啓		代理 イノベーション戦略事業 本部 福田 泰之
オブザー バー	国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設安全対策官	太田 裕之	○	
	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長	武田 正昭		代理 建政部 都市整備課 課長補佐 梶原 裕二
	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長	石井 信	欠席	
	国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長	白木 広治		代理 首席運輸企画専門官 鈴木 博行

事務局	行政	四日市市 政策推進部 政策推進課	課長 田中 啓晶	
		四日市市 商工農水部 商工課	課長 桑 正洋	
		四日市市 環境部 環境保全課	課長 内糸 豊	
		四日市市 都市整備部 都市計画課	課長 伊藤 華紫	
		四日市市 都市整備部 市街地整備・公園課	課長 村田 孝幸	