

社団法人 建設コンサルタンツ協会 中国支部
平成 26 年度 社会貢献活動

報告書

活動テーマ



～ 総合的なまちづくりにおける課題解決に向けて ～



平成 27 年 3 月

一般社団法人 建設コンサルタンツ協会
中国支部 技術部会 地域計画委員会

*** 目 次 ***

	(頁)
第1章 活動概要	1
1. 目的	1
2. 活動内容	2
2.1 活動の流れ	2
2.2 活動の対象範囲	2
2.3 活動の内容	2
3. 活動工程	3
第2章 活動結果	4
1. 移動からみるまちのやさしさ まちトーク2014 in 広島のカ開催	4
1.1 開催準備	4
1.2 開催概要	7
1.3 開催結果	8
1.4 来場者アンケート調査結果	33
2. 移動手段のやさしさ調査	44
2.1 調査概要	44
2.2 調査方法	45
2.3 調査結果	48
3. まちづくり活動への参加報告	74
3.1 活動概要	74
3.2 参加報告	74
第3章 おわりに	116
参考資料	
1. 活動メンバー一覧	参考-1
2. 活動会議議事録	参考-2
3. 「移動からみるまちのやさしさ まちトーク2014 in 広島」関連資料	参考-15
4. 都市計画学会共催講演会の参加記録	参考-31
5. 活動メンバー感想文	参考-32



第1章 活動概要

1. 目的

平成18年度から7年間活動してきた「自転車とまちづくり」は、平成24年11月に国道交通省・警察庁が『自転車利用環境整備ガイドブック』を発売、広島市でも自転車を利用しやすい環境づくりに取り組む『自転車都市づくり推進計画』が策定されるなど、当初の目的としていた自転車の利用促進のきっかけづくりは達成されたと感じている。

昨年度からは、自転車の視点からだけのまちづくりではなく、安心・安全、賑わい、景観、環境など、総合的なまちづくりにおける様々な課題について探ることを目的とした。様々な課題が解決されたまちとはどんなまちか、たぶん安全・安心でにぎわいがあり、便利で快適な環境の良いまち、言い換えれば人が集まるまち、集まっているまちではないか。このようなまちを創るには、まちに住む人の“やさしさ”が必要と考え、本活動のテーマを“やさしいまちづくり”と設定した。

また、本活動では、市民等との対話・意見交換の場（フォーラム：移動からみるまちのやさしさ まちトーク2014in 広島）を設けるとともに、成果等を一般に向けて広報することにより、“やさしいまちづくり”のきっかけづくりを目指したもので、今年度が2年目の活動となる。

昨年度は、“やさしいまちづくり”をテーマに掲げ、第一ステップとして、“課題を探ること”を目的として「WEBアンケート調査」、みんなでつくろう「やさしいまち」まちトーク2013in 広島（2013年11月23日）を開催した。

本年度は、昨年度に引き続き“やさしいまちづくりに向けた課題を探ること”及び、第二ステップとして、“やさしいまちづくりに向けた提案事項を探ること”を目的として、「移動手段のやさしさ調査」、「まちづくり活動への参加」、「移動からみるまちのやさしさまちトーク2014in 広島（2014年1月22日）」を開催した。

本活動は、「やさしいまちづくり」のきっかけとなるために、継続的な取り組みの展開を図るものとしている。

本活動は、（一社）建設コンサルタンツ協会の「第二次中期行動計画 H22.3」に基づく社会貢献のための行動の一環であり、社会資本整備に関わる知見と知識を提供できる専門家集団として、ボランティア活動、各種フォーラム、著作物などを通じて、協会及び建設コンサルタントの情報発信と社会的認知度を高めることをねらいとしている。

（一社）建設コンサルタンツ協会・中期行動計画 <http://www.jcca.or.jp/about/invention/plan2/index.html>

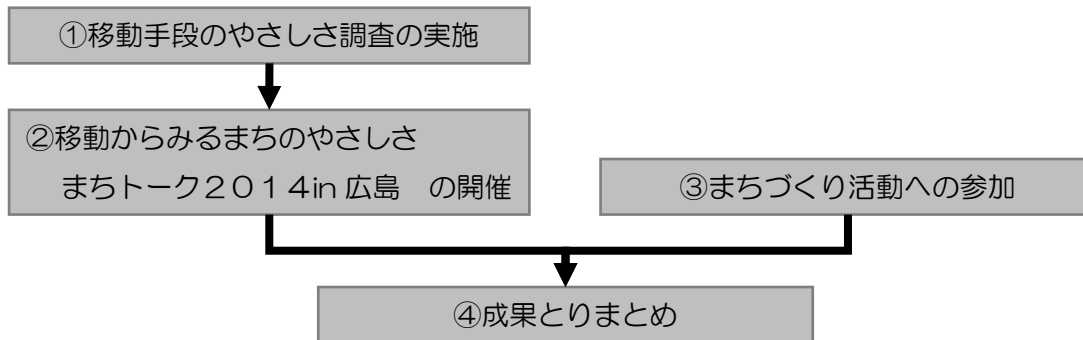


2. 活動内容

2.1 活動の流れ

本活動は、下図のフローに示すとおり、4つの活動を順次行い、成果としての本報告をとりまとめた。

活動その①は、「移動手段のやさしさ調査の実施」、活動その②は、フォーラム「移動からみるまちのやさしさ まちトーク2014in 広島」の開催、活動その③は「まちづくり活動への参加」である。



2.2 活動の対象範囲

活動の対象範囲は、昨年度に引き続き、広島市全域とした。

2.2 活動の内容

(1) 移動手段のやさしさ調査の実施

広島駅から平和記念公園までの移動手段について調査し、「移動手段のやさしさ」について、定量的かつ定性的な評価・整理を行った。また、調査結果は、フォーラムにおいて報告した。

(2) 移動からみるまちのやさしさ まちトーク2014in 広島 開催

昨年度のフォーラムにおいて実施したアンケートの中で、交通に対して「まちづくりの観点から不足している」という意見が多く挙げられたため、「移動手段からみたやさしいまち」について注目し、交通手段に係る方々と一緒に考える場としてフォーラムを開催した。

(3) まちづくり活動への参加

まちづくりにおける団体運営の仕方や課題、改善に向けた提案等を整理するきっかけとするために、まちづくり活動に参加し、団体の支援等を行った。

(4) 成果とりまとめ

以上の活動成果は、本報告書に記すとおりとりまとめた。

なお、本報告書は広島市や広島県、国土交通省へ建コン協の活動成果として提出することを検討している。



3. 活動工程

活動は以下に示す工程で実施し、会議はメンバー各社の持ち回りで計 7 回実施した。
 なお、具体的な作業については、メンバー内で作業を分担し実施した。

表 活動工程

	H26 (2014) 年										H27 (2015) 年		
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
(1) 移動手段のやさしさ調査													
①準備													
②実施													
③とりまとめ													
(2) 移動からみるまちのやさしさ まちトーク2014in 広島													
①準備													
②実施													
③来場者アンケート集計													
(3) まちづくり活動への参加													
(4) 成果とりまとめ													
会議	●	●	●	●	●	●	●						



第2章 活動結果

1. 「移動からみるまちのやさしさ まちトーク2014 in 広島」の開催

2013年度から広島におけるまちづくりのさまざまな課題を総合的に追求していこうと活動を行っており、昨年は“広島に住む人・来る人にとって「やさしいまち」とするために何をすればよいか”をテーマとしたフォーラムを開催した。

本年度は、昨年度のフォーラムにおいて実施したアンケートの中で、交通に対して「まちづくりの観点から不足している」という意見が多く挙げられたため、「移動手段からみたやさしいまち」について注目し、交通手段に係る方々と一緒に考える場としてフォーラムを開催した。

1.1 開催準備

開催案内は、一般市民、官公庁、大学及び本活動に参加している建コン協会会員各所などに対し、2,000部を配布した。

配布概要と案内チラシは以下に示すとおりである。

表 配布先と配布枚数

	配布先	枚数
一般市民	中国地域づくり交流会	100
	広島市まちづくり市民交流プラザ	400
官公庁	広島県庁（道路整備課・住宅課・環境政策課）	150
	広島市役所	400
	国土交通省 中国地方整備局	50
大学	広島工業大学	250
	テレビ局（4局・NHK）	200
	中国新聞社	50
	広島県バス協会	50
建コン協	予備・活動メンバー各社	350
合計		2,000



【表面】

まちトーク2014 in 広島

移動からみるまちのやさしさ

はじめて訪れたまちで公共交通を利用するのはムツカシイですよね。
 私たちのまち・広島にもたくさんの移動手段がありますがみなさんにとって
 やさしい乗り物でしょうか？
 「移動」の視点から「やさしいまち」のあり方について、
 一緒に紐解いていきましょう！

入場無料 どなたでも
参加できます

【日時】 平成26年 **11月22日(土)** 14:30～17:00 (開場：14:00)

【会場】 広島市まちづくり市民交流プラザ／研修室B (北棟 5階)

プログラム

14:30 (開会) 挨拶：亀田 雄二 建設コンサルタンツ協会中国支部

14:35 **第1部「移動手段のやさしさくらべ」**
 発表：建設コンサルタンツ協会中国支部
 (織田恭平・川村宏範・佐藤裕治・田辺博樹・小田雄司)

(15:30 ～ 休憩 ～)

15:40 **第2部 パネルディスカッション**
 ～ 会場を交えて、やさしいまちについて考えます ～

<p>■パネリスト 今川 朱美 東海 右佐衛門直柄 西川 雅己 長谷山 弘志</p>	<p>広島工業大学 工学部 都市デザイン工学科 准教授 中国新聞社 論説委員 広島県バス協会 専務理事 ひろしま輪輪プロジェクト</p>
<p>■コーディネーター 森島 誠司</p>	<p>建設コンサルタンツ協会中国支部</p>

17:00 (閉会) 挨拶：向井 敬治 建設コンサルタンツ協会中国支部
 (総司会 萬関 明子 建設コンサルタンツ協会中国支部)

<p>■ 主催 一般社団法人 建設コンサルタンツ協会中国支部</p>	<p>■ 後援 広島市、公益社団法人 日本都市計画学会中国四国支部 公益社団法人 日本技術士会中国本部</p>
<p>■ お問い合わせ・申し込み先 一般社団法人 建設コンサルタンツ協会中国支部 (まちトーク2014 担当) 住所：広島市中区鞆町5番1号 (榊福山コンサルタント中四国支社 担当：友松・川村) TEL：082-502-8802 FAX：082-502-8803 E-mail：y.tomomatsu@fukuyamaconsul.co.jp</p>	

～当日参加もOKですが、できれば電話、FAX、E-mail での事前申し込みにご協力ください～
 (FAXでお申込の場合は、裏面の申込み用紙をご利用ください)



【裏面】

コーディネーター パネリスト のご紹介

いまがわ あけみ
今川 朱美

広島工業大学 工学部 都市デザイン工学科 准教授

京都大学大学院/博士(工学)取得、英グラスゴー大学大学院修了。大学で教鞭をとる傍ら、自治体の委員や講演会などでも活躍中。また、3児の母親でもあり、子育てや子供の生活環境としての視点など、さまざまな切り口から「まちのあり方」を研究されています。ご専門は、シビックデザイン、地域都市計画。

とうがい うさえもんなおつか
東海 右佐衛門直柄

(株)中国新聞社 論説委員

1974年大阪市生まれ。早稲田大卒。中国新聞社入社後、経済部、報道部などを経て2007年から、国際政治を学ぶため英プリストル大学大学院へ生命留学し、修士号を取得。13年からは中国新聞社の論説委員としてご活躍されています。

もりしま せいじ
森島 誠司

(一社)建設コンサルタンツ協会中国支部

東京農業大学卒。15年間の東京生活を経て郷里広島にUターン。ランドスケープデザインや地域活性化等のプランニングに取り組むかたわら、地元では自治会長、NPO法人事務局、行政のアドバイザーなど、積極的に活動中。技術士(建設部門)、JFA公認キッズリーダー。

にしがわ まさき
西川 雅己

(公社)広島県バス協会 専務理事

国土交通省中国運輸局を退官後、広島県バス協会においてバス事業の活性化、バスの利用促進、輸送の安全確保対策等に携われ、平成26年~27年度の導入が計画されている「バスロケーションシステム」の構築に取り組まれています。

はせやま ひろし
長谷山 弘志

ひろしま輸輪プロジェクト

広島県内の自転車愛好家を中心に、自転車関係NPO、マスコミ、公務員、学識経験者、コンサルタントなど、様々なバックボーンを持つメンバーで構成される本会の一員として、地域の活性化や観光振興の実現につながる、安全で快適な自転車利用環境の創造を目指して、広島市を中心に活動を展開中です。



会場：広島市まちづくり市民交流プラザ

住所：広島市 中区 袋町6-36

TEL：(082)545-3911

<http://www.cf.city.hiroshima.jp/m-plaza/>

- 会場には駐車場がありません。公共交通機関をご利用ください。
- 自転車・バイクは、地下の公共駐輪場(有料)をご利用ください。

会場までのアクセス

市内電車：「袋町」電停から徒歩約3分

バス：「袋町」バス停(広島電鉄・広島バス)から徒歩約3分
「放送会館前」バス停(広島バス)から徒歩約6分

アストラムライン：「本通駅」から徒歩約5分



<まちトーク2014 参加申込み用紙>

082-502-8803 へ FAXしてください。 できれば、事前にお申し込みをお願いします!

氏名 _____ 年齢 _____ 性別 男・女

住所 広島市内 (_____ 区)・広島市外 (_____ 市) 参加人数(ご本人様を含めて) _____ 人



1.2 開催概要

「移動からみるまちのやさしさ まちトーク2014in 広島」のプログラム等は以下のとおりである。

開催日時：平成26年11月22日（土）14：30～17：00

■場 所：広島市まちづくり交流プラザ（北棟 5F 研修室）

■プログラム：

第1部 「移動手段のやさしさくらべ」

第2部 パネルディスカッション・・・〈○パネリスト、※コーディネーター〉

○今川 朱美 氏 （広島工業大学工学部 准教授）

○東海 右佐衛門直柄 氏 （中国新聞社 論説委員）

○西川 雅己 氏 （広島県バス協会 専務理事）

○長谷山 弘志 氏 （ひろしま輪輸プロジェクト）

※森島 誠司 氏 （建設コンサルタンツ協会中国支部）

第1部では、本年度の建設コンサルタンツ協会中国支部の活動について発表を行った。

第2部では、建設コンサルタンツ協会中国支部の森島誠司氏をコーディネーターとし、4名のパネリストにより、会場からの意見も交えながらディスカッションを行った。また、感想・意見などを把握するため、参加者に対してアンケート調査を行った。





1.3 開催結果

「移動からみるまちのやさしさ まちトーク2014in 広島」には65名の参加(一般参加は45名)があった。以下に内容を示す。

開催挨拶(建設コンサルタンツ協会中国支部 亀田 雄二 氏)

- 本日はたくさんの方にご来場いただきまして、ありがとうございます。
- 本日は「まちトーク2014」ということで、「移動からみるまちのやさしさ」をテーマとしています。
- 「まちトーク」は昨年が第1回目の開催でして、「やさしさ」をテーマに皆様より多くの貴重なご意見を伺いました。その中でやはり「ひと」が大事であると実感することができるよいお話がたくさん聞けました。
- そこで、今年はテーマを「移動手段のやさしさ」に絞りました。
- まず、メンバーが調査を行ったので、第1部ではその紹介を行いたいと思います。調査の概要、電車、バス、自転車、徒歩のそれぞれの移動手段の良いところのアピール合戦を行っていきます。
- 第2部では、4名のパネリストの方に話題提供をいただき、その後、当委員会のメンバーである森島のコーディネートにより、会場の皆様と一緒にパネルディスカッションをする予定です。
- パネラーの紹介

○今川 朱美	広島工業大学 工学部 都市デザイン工学科 准教授
○東海 右佐衛門直柄	中国新聞社 論説委員
○西川 雅己	広島県バス協会 専務理事
○長谷山 弘志	ひろしま輪輪プロジェクト



第1部 調査結果の紹介

【調査の概要】

- それでは、「移動手段のやさしさくらべ」と題しまして、我々建設コンサルタンツ協会中国支部地域計画委員会の活動結果報告をしたいと思います。
- 我々は、様々な地域貢献活動を行っているところなのですが、平成25年度からは広島市におけるまちづくりの様々な課題を総合的に追求していこうと活動を行っています。
- 一言にまちづくりと言いましても、交通、福祉、ひと、商業など様々な要素があります。これらの要素を多面的に捉え、何が必要かと考えた時に、これらそれぞれのやさしさが必要なのではないかと考えました。
- そこで、テーマをやさしいまちづくりとし、平成25年度から活動することが決定しました。
- 課題の追求、調査分析を行い、解決策を見出し、最後に提案を行うという流れで活動に取り組んでいます。
- 昨年は課題の追求として、アンケート調査やフォーラム等を行ってきました。





- アンケート調査では様々な問いかけをしたのですが、その中でも特に注目したのが、「やさしいまちづくりの観点から不足している点」は何かという問いかけに対して、「歩道が狭く通行しづらい」、「自転車道が分離されておらず危険」、「公共交通機関の案内がわかりづらい」などの意見が多く挙げられました点です。
- そこでまずは、交通の面からやさしいまちづくりを追求していくこととしました。「移動手段からみたまちのやさしさとはなにか」を検討し、実際に調査を行ってきました。
- 調査の概要ですが、今年の7月から8月にかけて行い、来訪者の目線で、広島駅～平和記念資料館の往復を様々なルートで移動してみました。移動手段はそれぞれ電車・バス・自転車・徒歩の4つとなっております。
- 調査項目はまず共通項目として、移動時間・移動距離・利用料金・CO2 排出量、カロリー消費量といった基本事項があります。
- その他、天候による影響・混雑具合・乗り物の空調状態、バリアフリー施設の有無など、快適さについての項目、案内板やマップの有無・外国語対応・インターネット対応など、情報量についての項目を調査しました。
- また、特殊な項目として、数値だけでは判断できない各手段の特徴もアピールポイントとして調査しました。
- 基本事項について、結果を比較しました。
- 移動時間はそれぞれの最短時間を比較すると、自転車が最も速く10分、バス・電車・徒歩となりました。ただし、待ち時間や停留所までの移動時間を含めると、バスが最も速く16分、電車・自転車・徒歩となります。
- 利用料金は、最安値はバス・電車が160円、自転車（レンタサイクル）が263円です。
- CO2 排出量はバスが最も高く、杉の木40本が必要な排出量となっています。
- カロリー消費量は徒歩が62kcalと最も高く、ケーキ46g分に相当します。
- それぞれのやさしさとはなにかを簡単にまとめました。
- 電車は初来訪者が利用しやすく、わかりやすくて確実な移動が可能であることです。
- バスは慣れた人にとって移動しやすく、効率的に利用することで快適な周遊が可能となります。
- 自転車は広範囲を自由に移動でき、様々なスポットを短時間で回りたいひとにやさしい移動手段です。
- 徒歩は自分のペースで移動できるほか、健康的であり、ゆっくりとまちを周ることによって、新たな発見があるかもしれません。
- 詳しい分析の結果は、これから紹介したいと思います。

【路面電車編】

- 路面電車の特徴として大きく2点、「ひとにやさしい」、「環境にやさしい」移動手段であるということが挙げられます。
- 今回の調査の対象ルートは広島駅から平和記念資料館までです。
- 平和公園側で利用する電停として、原爆ドーム前電停と袋町電停がありますが、原爆ドーム前電停は一般的な利用が多く、大々的な観光案内もされており、わかりやすい電停となっています。また、



袋町電停は、平和記念資料館への最寄りとなっており、多くの方がこちらを利用しています。

- 乗車料金は一律160円となっています。
- 所要時間は、原爆ドーム前電停は約20分、袋町電停は約19分となっており、いずれも大きな違いはありません。
- 待ち時間は、原爆ドーム前電停は約3分、袋町電停は約10分となっており、運行本数の少ない袋町の方が3倍程度長くなっています。
- 1時間当たりの本数は、原爆ドーム前電停は12本、袋町電停は6本となっています。
- アクセス時間はどちらも約9分と差はありません。
- これらを全て合計すると、待ち時間の短い原爆ドーム前電停の方が所要時間が短く、利用するには便利という結果になりました。
- CO2 排出量は、原爆ドーム前電停は乗車時間が約20分であることから、 $20分 \times 0.01kg = 0.20kg$ となります。袋町電停も同様に、乗車時間約19分で0.19kgです。年間排出量に換算すると、年間で約5本分の杉が必要であるという結果になりました。なお、バスで同じ所要時間だと、その約5倍の杉が必要であり、路面電車は比較的環境にやさしい移動手段であると考えられます。
- 広島駅側については、広島駅新幹線口に路面電車の案内がされており、新幹線からの乗り継ぎの際もスムーズな移動が可能です。
- 駅前電停での2号線、6号線にはそれぞれ言葉と絵によって「原爆ドーム前」と案内されており、これに乗れば行けるのかとイメージがつかみやすい案内がされています。
- 車外放送は、日本語と英語の両方で実施されています。多くの外国人が広島駅前電停より乗車し原爆ドーム前電停で降りている現状もあり、電停では英語による案内が整備されています。袋町電停はまだ日本語のみの対応となっていますが、これらを考えますと、外国人観光客にもわかりやすくやさしい移動手段ではないかと思われます。
- 実際、私も今年4月から広島に住み始めましたが、これまでは観光客として広島に来訪し、路面電車をよく利用していました。調査概要にもありましたが、初めての人にやさしくわかりやすい移動手段ではないかと私自身感じていることです。
- バリアフリーについては、1号線と2号線は半数程度が低床車両で運行しています。原爆ドーム前電停はバリアフリー対応となっており、一方で袋町電停は未対応です。
- 将来、広島駅電停の高架化によりJRとの乗り換え時間が短縮され、まちなかへの移動時間も短縮されると見込まれています。路面電車は移動手段として今後より一層便利になると思われます。
- まとめとなりますが、路面電車を利用すると、広島駅から平和記念資料館まで約36分かかります。また、一律160円という安価な料金での移動が可能であり、他の乗り物と比較して環境負荷が少ない移動手段となります。また、JR等からの乗り換え案内がわかりやすく、外国人観光客への英語対応もされています。バリアフリーへの対応も整備が進んでいる状況にあります。
- 広島のシンボルの一つでもある路面電車は、「ひとと環境にやさしい移動手段」として、今後更に便利になると思われます。
- ご清聴ありがとうございました。





【バス編】

- バスは、広島市の市街地を運行しているバス会社として4社、観光ループバスも含めたこれらを対象に調査を行いました。その中でも、出発点からバス停までがスムーズな路線、広島市中心地を運行する広島バスさんの路線を中心に検証しています。
- 平和記念公園、平和記念資料館、原爆ドームへアクセスしやすいバス停は4つあります。
- 平和記念資料館を目的地として、平和記念公園に直接アクセスできるバス停、原爆ドーム前のバス停、移動時間が短く効率的に移動するという観点で、本通り、紙屋町（原爆ドーム寄り）のバス停を対象に調査しました。
- それらのバス停に該当する路線は4路線です。運行間隔としては公園に直接アクセスできる吉島線が最も短く、平日平均5分、休日平均9分となっています。
- 4つのバス停別で見えていきますと、運行頻度が最も高いのは本通りのバス停です。路線バスを利用した、広島駅から平和記念公園までの移動を考えますと、一つのキーとなるのは平和記念公園のバス停と本通りバス停です。
- 次に、他の移動手段との比較を行った中で、バスにはどのような特徴があり、どのような点で優れているかを説明していきます。
- まず、移動時間の短さが挙げられます。自転車には劣りますが路面電車よりは移動時間が短いという結果となっております。
- 利用料金は、紙屋町及び原爆ドーム前、本通りのバス停は路面電車と同様となっており、平和記念公園のバス停は200円という値段設定となっております。
- CO2 排出量は路面電車に比べて劣っている傾向にあります。
- 消費カロリーは、バスが最も少ないという結果になりました。言い換えますと、バスの利用の仕方によっては、歩く距離を短くすることができるということです。体の不自由な方やお子様連れなどの歩行が辛い方にとって最も身体負担が少ない移動手段となっています。
- 次にバスの特徴をご説明します。
- アクセス性は、最寄りのバス停が4つありますので、バスを上手く工夫することで平和記念公園周辺エリアを周遊することが可能です。
- 例えば、広島駅からバスを利用して平和記念公園まで行き、平和記念資料館まで歩いてアクセスした後、原爆ドームへ周り、広島市のメインストリートである本通りを散策しながら、最後に本通りのバス停から乗車し広島駅まで帰るといった周遊が可能となります。
- また、本通りのバス停は運行頻度が多いですから、駅に帰る際には待ち時間が少なく済みます。
- 快適性は、いずれの車両も夏期冬季共に空調完備であり、混雑も比較的少ないです。
- バリアフリー対応は、低床バス（ノンステップバスやワンステップバス）の整備状況は路線によってまちまちですが、一番多い路線では1日の走行車両の約半数が低床バスとなっています。
- また、低床バスには全て車いす優先スペースが整備されています。
- 外国語対応は、平和記念公園と原爆ドーム前などの主要な降車場所については、案内放送があります。





- インターネット対応については路線図と時刻表がインターネット上に公開されています。
- 一般的な路線バスのほか、主要な観光場所を周遊する観光ループバス「めいぷるーぷバス」が運行しています。車内では観光マップを車内配布するほか、外国語対応として英語・中国語・韓国語と日本語の4カ国語に対応しており、観光客をターゲットとしたものの中では、非常にサービスが整っているものではないかと思われます。
- 次にバスのアピールポイントと課題をご説明します。
- アピールポイントは、移動時間が短い、交通弱者が利用しやすい、外国人対応が充実していることなどが挙げられます。
- 課題は、バス路線の運行状況が把握しづらい、観光客の認知度が低いことなどが挙げられ、利用者減少にもつながる特徴です。
- 例えば、案内板の路線図から路線名などが読み取れないことや、原爆ドームまでのバス運行状況がわからない。原爆ドームまで直接アクセスできる便数が少なく不便であるなどの意見が寄せられています。
- 課題の解決策として、情報提供の工夫や充実などが考えられますが、バス交通を一般の方に効率的に利用してもらう上で非常に重要であると思われます。
- 路線図から路線名が読み取れないことについては、案内版の路線の色分けや路線名の表示、観光ルートなど観光情報の発信などが解決策の一つとして挙げられます。
- まとめとなりますが、バスのやさしさについて、使い慣れている人にとっては、速く効率的な移動が可能であること、お年寄りや体の不自由な方にやさしいこと、特に観光ループバスについては外国人にやさしいことなどが挙げられます。
- 今後より一層やさしい移動手段とするためには、情報提供の創意工夫や観光での利用方法の提案・情報発信などが重要になってくると思われます。
- ご清聴ありがとうございました。

【自転車編】

- 続いて自転車について田辺が発表させていただきます。
- 最初に主な調査ルートですが、自転車の場合は紙屋町交差点が通行できないので、それ以外のところで主に3つのルートを選定して調査を行っています。
- 一つ目が赤色の1番のところ、基本ルートということで駅前通りを通っていくルートで、すべて車道を通行できるルートになっております。
- 比較的早く移動ができるルートです。
- 2番目は緑色のルートで、街中ルートということで、まちなかに向かって、平和大通りを通るルートです。
- このルートの特徴として、歩行者等も多いのですが、信号のタイミングで真っ直ぐ行ったり、曲がったりできるので、その時々でルートが選べます。
- 3番目が青色のルートで、これは観光ルートとしていますが、縮景園とか広島城とか、景色のいいところ通りながら行くルートを選定しました。





- このルートは距離が一番長くなるので移動時間は最もかかります。
- この3つについて何度か調査を行いました。
- 調査結果として、移動時間は平均を書いています。
- 当然自転車の種類によっても変わってきますが、平均すると基本ルートで18分、2番目のルートで19分、一番長くても24分、平均すると平均すると大体15分くらいになりました。
- 最も早い場合で10分くらいになりました。
- 消費カロリーにつきましても、移動距離が3kmくらいで平均して60キロカロリーほどでした。
- バスや電車に比べると多いが、徒歩の半分以下でした。
- 自転車の特徴としてCo2排出量がゼロです。
- 今回は観光客を想定しているので、基本的にレンタサイクルとしているのでここからはレンタサイクルの概要について説明します。
- 場所は広島駅の東側、350mほど行った場所にあるニッポンレンタカーが車のレンタカーと一緒に10台ほどのレンタサイクルをやっています。
- ここでレンタサイクルを借りて、調査を行います。
- 事前に調べ地区と観光客という想定にならないので、何もわからない状態で行ってみました。
- 広島駅を出たところに、総合案内板があり、観光マップのようになっています。
- レンタサイクルに関することは何もありませんでした。
- 改札を出たところの総合案内所で尋ねてみて、初めてわかるという状態でした。
- 情報収集や手続き、移動を考えると出発するまでの所要時間が20分ほどかかりました。
- 移動時間は最短10分というのがありましたが、場合によっては一番移動時間がかかるということになるかもしれません。
- レンタサイクルの場所には観光用のマップは置いてありました。
- 料金は2時間で263円、6時間借りても600円程度でそんなに高い料金設定ではないと思います。
- 自転車の移動の特徴ということで、良い点として、1つ目に自由にルートが選択できることです。
- ルートによっては信号のタイミングでいろんな方向に行ける。
- 自分のペースでコースが選択できる。
- 走りやすいルート、最短ルートが選べれる。
- 自分の都合で止まったり、出発したりできる。
- 2番目に行動範囲や視野が広いということで、移動スピードが徒歩と比べて早いので移動範囲が広がります。
- バスや電車だとスピードが出すぎるので、見落としてしまうようなところも、見つけることができます。
- 3番目に道に迷うことがなく、基本的に車と同じ道路標識を見て走行するので、迷わず行けるといいうのもやさしさかと思います。
- 最後はなんといっても地球環境にやさしいということで、Co2排出量がない。
- 優しさばかりではなく、厳しさという点も3点ほどまとめてみました。
- 1つ目が天候に左右されるということです。



- 雨が降ると、利用しにくいし危険も伴います。
- 夏は暑くて、敬遠される。
- 2番目は観光客にとっては不便な面もあるということです。
- 先ほどレンタサイクルの話もありましたが、場所が分かりにくいとか、大きな荷物がるときは、自転車は難しいかと思います。
- 観光マップは置いてあったが、自転車用というわけではなく、自転車にとって親切なマップがないということ。
- 案内板が少ない。駐輪場が少ないということも観光客にとっては不便な点かと思います。
- 3番目は走行環境が未整備ということで、自転車道が整備されているところはほとんどないので、やむを得ず歩道を走行するときは、歩行者が多く走行しにくいとか、交通量の多い車道を走る場合は不安を伴うとか、橋梁部は狭いなどです。
- 紙屋町交差点を通行できない。
- 平和公園界隈は人が多く走行しにくい、といった、走行環境の面での未整備ということが、厳しさのひとつとして挙げられると思います。
- 以上で、終わります。

【徒歩】

- 最後に徒歩の移送手段について小田が発表させていただきます。
- 徒歩についてはA~Fの6つのルートについて調査を行いました。
- それぞれAが緑のルートで駅前通りから城南通りを通過して白島線を降りてきて、本通りのアーケードに入るルートです。
- Bがピンクのルートで城南通りを通過して県庁の前で南下するルートです。
- Cが駅前通りを通過して銀山町の方から中に入ってきて、本通りを通るルートになります。
- Dが青いルートでCに近いものになりますが、銀山町から本通りまでの間が違うルートになります。
- Eがオレンジ色のルートで、ほぼ電車通り沿いを通るルートになります。
- Fが薄い水色のルートで、城南通りから八丁堀の方へ入って地下街を通るルートになります。
- それぞれ、6つのルートの内こちらに示している黄色と緑は黄色が本通りのアーケードで、緑がシヤレオ地下街を示しています。
- なぜ、この2つを明記したかなのですが、ここは歩行者しか通れません。皆さんはご存知の方も多いと思います。地下街は自転車が入れませんし、本通りも日中は殆ど乗ったままの走行はできないので、もしここを通りたいのであれば徒歩での移動にならざるを得ません。
- それでは6つのルートの内B,D,Eのルートについて、Bは移動速度が最も早く平均時速で5.8 kmです。
- D,Fについては移動距離が最も少ない2.7 kmなので他のルートよりもだいぶ距離が短くなります。
- この3つを選んだ理由ですが、まず、移動速度が速いということは混雑が少ないということではないかと思いました。
- 移動距離が短いルートは歩く距離の負担が少ないということで選びました。





- 2.7 kmという距離ですが、国土交通省の行ったパーソントリップという調査によれば2 km未満だと約8割の人が徒歩を選んで移動します。
- 但し、2 kmを超えて4 kmまでの移動となると2割にも満たない人が徒歩を選んで移動するという結果でした。
- なので、2 km未満であれば徒歩での負担が少ないととらえました。
- 広島市は徒歩に関する情報が少ないけど、他の都市は徒歩でも観光ができていないのではないかと思います、観光庁が公開している旅行観光施設動向調査の国内旅行先上位2地方の関東と近畿の中から代表的な観光地をピックアップしてインターネットにより徒歩に関する情報を集めました。
- 収集した内容は案内ルートや移動時間に関するものです。
- まず事例1として東京を調査しました。
- 赤枠で囲った中のものが、ホームページの画面を持ってきたものです。
- 5分程度で次の目的地まで行けるようなルートを設定してあります。
- 右にある地図ですが、ホームページ上では下の方にこの地図がありまして、図中の番号はそれぞれ、観光施設の番号に対応しています。
- 東京都のオフィシャル観光サイトには、豊富なモデルコースが掲示してあり、ジャンルや方面ごとに多数のルートが設定されていました。
- こうした案内も分かりやすく、徒歩に関する情報も沢山あるので、かなり力を入れている交通手段なのではないかと思えます。
- 次に事例2として、近畿圏から京都をピックアップしました。
- こちらも数分から10分程度で次の目的地まで移動できるようなルートを設定してありました。
- また、京都市のオフィシャル観光サイトには歩くまち京都公共交通センターという施設の案内があり、そちらに行けば、徒歩に関する情報が得られるようになっていました。
- 徒歩での案内ルートは民間や個人のレポートのような形で発信しているものがたくさんありました。
- また歩くまち京都公共交通センターの設立には京都市も協力してることから行政も協力いることから、行政も徒歩での観光に対してサポートを行っているのではないかと思います。
- では広島はどうなんだろうということで、今回は下調べなしで、まず現地に行ってみました。
- 広島駅総合案内所と地下広場にある観光案内所で観光客として平和公園までどうやって行ったらいいですかと尋ねてみました。貰った地図は“ようこそ広島へ”という観光マップで、この1種類のみおいてありましたが、言語は英語や韓国語、中国語に対応してありました。
- 1種類しかないので内容に乏しく、こちらが中身になります。
- 赤色で示したものがバスの路線、緑色で示したものが路面電車のルートになります。
- 公共交通のルートはあるが、徒歩でのルートは有りませんでした。
- 案内書の方に徒歩で行くルートを探ねると、教えて貰ったのは路面電車の線路に沿って歩くルートで、調査したEルートに近いものでした。
- ただ、このルートですと、散策しながらの移動には物足らなく、観光するにしても何もないのでインターネットで情報を収集してみました。
- 広島ナビゲーターというのがあり、いくつかのルートがありました。



- 但し、一連のルートで広島駅から平和公園まで行くというのではなく、それぞれの目的を持ったコース、平和記念聖堂散策コースですとか、広島城下巡りコースのように途中で切れたコースが設定されていました。
- それらの内にはいくつかの観光施設があるので最終目的地までの間の目的地として設定していけば先ほど言ったような、トータルで 2.7 km が最短でしたが、もっと短い距離で観光ができ、2 km 以内で負担にならず 8 割の人が選択する徒歩が選べるようになるのではないかと思います。
- 実際にこのルートで調査すると、所用時間は 40～50 分。
- それぞれの観光施設を見て回るので、更に時間はかかってきます。
- 配布しているマップは 1 種類しかないが、多言語に対応していました。
- ただ、現地調達だけの資料では不足きみなので、事前調査、ルート選定が必要かと思えます。
- 案内板は城南通り北側にはいくつかありましたが、南側には見つけることができませんでした。
- 気づきですが、広島市は他都市に比べ、徒歩での観光に関する資料が乏しいのではないかと。
- ただ、広島市も 5～10 分歩けば、2 km 以内に次の観光施設があるので徒歩での移動も苦にならないのではないかと思います。
- ということから、広島市ももっと徒歩での観光をアピールすればいいのではないかと思います。
- ただ、個々の施設のイベントが一括して分かるようなホームページがあれば徒歩のルートを選ぶときの一助になるのではないかと思います。
- また、歩けば思いがけないイベント等にも出会うことができるということで、私が調査した日も、広島城のあたりで戦国武将のコスプレイヤーや着ぐるみが居たりしました。
- また、アリスガーデンでも音楽イベントをしていたりと、思いがけないイベントに出会うということも徒歩ならではだと思えます。
- まちの歴史を知りながら目的地に向かうこともできます。
- これは柳大橋の被災後の写真をプレートにしたもので、柳大橋の一つ上流にある京橋という橋の名前の由来であったりとか、まちの歴史についてのうんちくを知ることができます。
- ということで私たちは徒歩のやさしさをこう捕えました。
- 町の文化や住む人の生活スタイルを肌で感じることができる。
- 新しい発見をすることがあると思えます。
- 観光マップに載っていないような場所の発見が出来たり、また来た時にもっと先の場所に行ってみようと思ってもらえれば、観光客もリピーターになってくれるのではないかと思います。
- ということから、心にやさしい徒歩の移動。
- 自分のペースで移動できる、近道だとか回り道、寄り道が自由にできる。
- 徒歩なので健康的です。近頃のスマートフォンなどの活用で運動量の確認が出来たりします。
- これらのことから体にやさしい移動手段であるということ。
- また Co2 排出がないので環境負荷が極めて小さいということから、環境にやさしい移動手段だと思えます。
- 心にやさしい、体にやさしい、環境にやさしいこれが徒歩交通のやさしさの要素だと思えます。
- 以上です。ありがとうございました。



【総括】

- 以上ですけれども、このように各交通手段のやさしさについて調査し、メリットデメリットを整理することにより、交通手段のやさしさを改めてわかることができました。
- 普段何気なく利用している交通手段ですが、こうやって、観光客の目線で実際に乗ってみたり、感じたことを議論することで新たな課題を発見することができました。
- このようなやさしさが分かったところで、今後我々に何が出来るのか、突き詰めていきたいと思っていますので、第2部のパネルディスカッションでご意見を頂けたらと思います。
- 以上で発表を終わりたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

第2部 パネルディスカッション

- 改めまして、会場のみなさんこんにちは。わたくし建設コンサルタンツ協会 中国支部の森島と申します。
- 本日コーディネーターを務めさせていただきますが、会場のみなさんご協力よろしくお願いいたします。
- 今日は前半、我々のメンバーが移動についてのやさしさを発表させていただきました。この発表を踏まえて、4人のパネラーのかたをお招きして、さらにこの移動のやさしさについて、いろいろトークしていただいて、みなさんに感じていただければと思っています。
- 今回、シンポジウムとかフォーラムといった名前を付けていない、勝手にまちトークと言っているのは、ここにいるパネラーのみなさん、会場のみなさんに感じたことをトーク頂いてそれぞれ皆さんが感じたことを、持ち帰って頂くという趣旨なので、どんどん会場の方からもご意見いただければと思います。
- では早速ですが4名の方から自己紹介を兼ねつつ、それぞれの方から情報提供をお願いしたいと思います。



【今川 朱美 氏（広島工業大学工学部 准教授）】

- 先ほど4つの事例、電車とバスと自転車と徒歩は何かどうやさしいのかというお話をしてくださったのですが、私は誰にやさしいのかということを考えてみたいと思います。
- まず、お隣にいらっしゃる西川さんはバスの専門家なのですが、地域とバスというか、公共交通機関というものを考えたときに、私はどちらかという、計画屋でして、景観だとかそういうことが気になります。
- そういう意味で言うと、公共交通機関は移動手段でありながら、地域のイメージをも左右するようなものであるということをいつも感じております。
- 広電といえば緑を思っていたのですが、最近は関西で言う近鉄カラーの赤茶色いものも走っていました。
- そういったときに、広島の色って何色なんですかということをおもいます。





- この中で、広島の色はカープの赤だ、厳島神社、もみじの赤だと思われる方は拳手をお願いいたします。
- 結構いらっしゃいますね。
- 何を言うか、サンフレッチェの紫だと思われる方。
- 歴史的建造物だとか、地形、自然の状況から地域の色というのが決まることが多いのですが、それに加えて公共交通機関の色というのが、景観に対しては差し色になって、地域のイメージを決めるということがあります。
- 私たちの誇りにする広島。そして広島を訪れる人がイメージするような広島の色を何色にすべきなのかを考えます。
- これは、6年くらい前に大学の学生にレポートを出させました。
- 広島の色を学生に尋ねたところ、公共交通機関の色を答えた学生が割といました。
- 表を見てわかるように、緑を選んでいました。
- それ以外は、アストラムラインは広島の未来を示すようなもの
- ほかにもかよこばすというのが日本で初めてのバスということでそれこそ、広島の誇りだという学生もいました。
- 広電はいろんな都市の電車をもってきていて、650型という古い電車以外はグリーンムーバーと緑からきている色になっています。
- 同じ、広電バスも緑のラインがついているのですが、これは1960年代にアメリカでストライプのバスがデザインされて日本のバスは右にならえてこうしているものが多いと聞きました。
- そして、緑を選んでいる。
- 私は広島8年生なのですが、広島の色といったときに、緑とずっと思っていました。
- バスの色なんですが、情報を色で表している地域もありまして、これはソウルの事例で、ソウル市の冊子からスキャナしてきたものです。
- バスの屋根の色を見てもらったらわかると思います。
- 青と緑と赤と黄色が見えています。
- どういうふうに塗り分けられているかということ、青は幹線バスと呼ばれ主要道路を走るバスです。
- 緑が支線バスです。大きな幹線道路から入った道を走るのが緑のバスです。住宅地のほうまで入っていくので、大きなバスで入れない場合は広島で言うボンバスの様なものが、同じように緑に塗られています。
- 郊外のほうに走っていくバスは広域バスと呼ばれていて、赤になっています。
- 循環バスというのが黄色で、広島でいう県庁だとか原爆ドームだとかを循環するようなバスは黄色に塗り分けられています。
- 観光客でも番号と車体の色で利用できるようになっています。
- バスの利用もパスピーの様なもの出来、カードもコンビニで買えるようになっています。
- そういったように、地域をイメージしたときに、広島では広電と広電バスの緑が私のイメージだといったのですが、そうではなくて情報そのものが色になっていて、ソウルにはビビットなバスがポップに走っているというイメージを持っています。
- 一方、京都のバス地図はこういう風になっていまして、色と番号が書いてあります。



- どうやってみるのかというと、京都では通りを色でわけていまして、番号を打ってあるので、子供でも分かるようになっていきます。
- 市内に私立の小学校がたくさんあるのですが、親御さんが送っていかなくても、子供が自分で行ってくれるというようになっていきます。
- 京都の通りというのは歌になっていまして、てまり歌のように小さなころから覚えていて、通りの色も小さなときから認識しているので、バスにそのラインが出たときにすぐに認識しやすいということがあります。
- ここで、バス協会の西川さんをお願いがあるのですが、広島バスを色と番号で分けてもらえないかと思えます。
- どうしてかというと、子供だけでもバスに乗れるように、子供にも優しい、子供にも優しいということは、送迎の必要がなくなれば親にも優しい。
- しかも、自家用車の利用も減る。
- 子供のため、親のため、環境のために色と番号で行先を分けてほしいと思えます。
- 徒歩のところで広島ナビゲーターの地図が出ていたが見どころエリアマップというのがありまして、色をクリックすると、その地図が出るようになっていきます。
- 中国から伝わった五行説というもので中央は黄色になっていて、広島ナビゲーターも広島駅周辺は黄色になっています。原爆ドームは無彩色のグレイを当てているので配色は悪くないと思えます。
- エリアごとに色をつけて、色を繋ぐようにして、数珠つなぎ表示と名付けてみたんですが、どの色を通して、目的地に行けるのか分かれば観光客であっても、広島ナビゲーターが示しているような地図を手に入れれば、バスに乗ることができる
- 初心者にはハードルの高いバスも利用することができると思えます。
- 色で、示してもらえれば分かりやすいかと思えます。
- 京都のように通りに色を付けるというのは広島の場合は難しい形になっているので、分かりやすいようにしてもらえたらと思えます。
- バスの話はこのくらいにしまして、自転車の話をしたいと思えます。
- 自転車は長谷山さんが専門なのであまり詳しくは言いませんが、広島は川と風ぶらりんタウンだそうで、そういった計画もあったそうです。
- なぜかということ、土地が平坦なので自転車に乗る人が多いということ。
- しかし、放置自転車が多かったり、自転車が安全に走行できないという問題を持っているので走行できる空間や、駐輪スペースを確保しますと平成 2 年に広島市は言っていました。
- 整備したというのがこちらで、その後平成 12 年に国道 54 号線、平成 13 年に袋町小学校地下駐輪場ができたという報告を最後にそれっきりになっています。
- 自転車というのは健康と美容にいいといいますが、尾道のある協会の方が自転車で痛風が治ると断言していました。メタボも人間ドックで引っかけからなくなったとおっしゃっていました。
- 美容にいいということも定評あるのですが、日焼けをしたくないご婦人の間で、自転車の機能を持った室内で乗れる機械というのが、たくさん売れているそうです。
- だだ漕ぐだけでは時間ももったいないので、発電できるか、広島市さんにアーケード付きの自転車道を整備して頂いて、ご婦人に自家用車に乗らないようにしていただけたらと思えます。



- これはぜひ長谷山さんの方でご婦人のために日焼けしない自転車道の整備という声を上げていただけたらと思います。
- バス、自転車を超えたものなんですけども、みなさんご存知の人力車です。写真は昭和 21 年となっています。
- これは大阪駅の客待ちの人力車です。
- かつては明治維新頃からたくさん走っていた人力車なんですけど、京都をはじめ観光地ではたくさん走っているんですね。
- えびすやというのが全国にチェーン店を持っていて宮島にもえびすやの会社があります。
- 見かけたことはあっても、乗ったことがないのですが、1 区間ひとり 3000 円だそうです。
- 貸切りというものもやっています、ひとりだと 7000 円、ペアだと 9000 円だそうです。
- ホームページで予約ができるそうなので、是非乗ってみてください。
- 宮島の人力車を引っ張っているイケメン団の人の顔も公開しておりまして、この人をお願いしますと言えるようです。
- 注目したいのはナカガワユキエさんという女性の方に引っ張って頂きたいという方は是非お電話してみてください。
- 広島市内も人力車を走らせたらどうかなと思っています。
- 森島さんの方に文化の道はいつできたんですかというのをお聞きしたんですが、たぶん 20 年以上前だろうということでした。
- 広島には文化の道というものがあまして、広島駅から原爆ドームを超えて文化交流会館までつながっている道が整備されているはずなんですけど、その存在すらあまり知られていない。
- もう少し整備して、人力車での走行を可能にすれば、その道を人力車に行っていただく。
- 最終地点が文化交流会館になっていて、そこでウエディングも受け付けていますから、広島駅で降りたって、ウエディング衣装を着たまま会場まで向かえます。
- 広島駅周辺にはホテルなども多いのでそこで衣装を着させていただくことも考えています。
- 輪タクというものもありまして、自転車が引っ張る人力車のようなもので、これも昭和 30 年代にはたくさん走っていたそうです。
- タクシーより安くて、バスよりは高いのですが、利便性が良くてとてもブレイクしたそうです。
- ジュラルミン製のものなどいろんなタイプのものがあって、大阪は幌のものがあったそうです。
- 今でも東京の方では輪タクがあるらしくウエディングプランなどがありました。
- ちょっとウエディングから外れるんですが、彦根に彦根引き車というのがあって彦根城周辺や駅で降りたって彦根城までこの輪タクに乗れます。
- 値段も安くて 20 分観光で 2000 円ですからリーズナブルで、是非行ったら乗ってみたいなと思った殺し文句が 1 回の乗車で 5 回へえ~と言ってもらえますと書いてあったので、とても面白いことを言ってもらえるんだと思います。
- 諸外国の事情はどうかというと、アジアの方ではまだ人力車の方が移動手段の便利なツールとなっています。
- 前に客を乗せるタイプと後ろに客を乗せるタイプがあります。



- インドではこれがバイクになるのですが、インドネシアとかインドでは後ろに乗せるタイプが多いです。
- マレーシアと中国の南の方は前に乗せるタイプがあるようです。
- それの近未来型としてベロタクシーというのがあって、広島でもあったよねと言っていたのですが、いま中国地方では岡山と島根の石見銀山にあるようです。
- 岡山は今年の3月から走って、石見銀山では市が運営しているようです。
- 結構値段がして片道 2200 円だそうです。歩くのも大変なので乗ってもいいかなと思います。
- ということで、広島ベロをどなたかに運営してもらえないかなと思っています。
- これは先ほど紹介した文化の道と同じところに平和の道というのが考えられていまして、これは歩く道と自転車の道で前半の部分で紹介されたルートになります。このルートを走ってもらおうと思っています。
- その間、カーブベロですとかサンフレベロといった赤や紫のベロの他、おいしい広島ベロというのを広島県にお金を出してもらって広島の広告を載せることにして、3種類のベロタクシーを是非走らせて頂きたいなと思います。
- こういったもので、広島の公共交通事情というものを少し変えてみれば、観光の一助となるのではないかなと思いますが、みなさんいかがでしょうか。

【西川 雅己 氏（広島県バス協会 専務理事）】

- バス協会の西川でございます。資料に沿って説明させていただきます。
- 第1部で資料の説明を頂いて、なかなか鋭く問題をとらえられているなと感じました。
- また、今川先生の方からもバスを分かりやすくしたらどうかと意見を頂いたので、現在検討中などといったことも含めながら、説明したいと思います。
- まず、広島のバス事情について簡単に説明したいと思います。
- バスといいましても、大きく分けて乗り合いバスと貸し切りバスがあります。
- 広島県においては大手の乗り合いバス、大型バスが走っているところが14社、貸し切りが95社あります。
- ただ、貸し切りバスの中で小さいエリアをコミュニティバスバスの様な乗り合いバスが走っているケースもありますが、大きく分けて、バス会社の状況としましてはこういったものになっております。
- 乗り合いバスについて、もう少し詳しく話しますと、昭和40年代を境に右肩下がりになっておりますが、数字的に申せば昭和43年ごろがピークで、広島県では23万人にご利用いただいております。
- しかしながら、平成24年になりますと、9万8千人余りと、ピークと比べ3割強まで落ち込んでいます。
- 原因としまして、昭和40年初めからのマイカーの普及が大きな要因となると思います。
- 最近では少子高齢化ということで、人口の減少に伴って、バス利用が減ってきている状況にあります。





- バス事業の経営ということで言いますと、平成 12 年、14 年の規制緩和により、今までの免許制ではなく自由に参入ができるということで競争が激しくなったために、経営もだんだんと厳しくなっている状況です。
- 一つの例を申せば、平成 24 年にありました井笠鉄道がいきなり軽破綻というようなこともありましたが、こういった厳しい環境の中で頑張っているということをご理解していただきたいと思えます。
- 広島市内のバスの現状というところですが、広島はよく 3B といわれまして、“Bridge”、“Brunch”、そして、“Bus” ということで、広島は昔からバスのまちといわれております。
- ただ、広島のバスというのは先ほどご指摘がありましたように、分かりにくい、乗りにくいと言われてきています。
- 理由としては、いろいろあるとは思いますが、一つは、バス会社が非常に多いということです。
- 全国的に見ても、この規模で 6 社、以前は 5 社が競合して走っています。
- 昭和のピーク頃から平成の初めごろにかけて、各社の路線取りが非常に激しかったということがあります。
- 中には、他社が走る直前にダイヤを組んで少しでも多くのお客さんに乗ってもらおうと、ある意味不毛の競争をやってきた時代もありました。
- 結果として、市内の多くのところで違うバス会社が路線を重複して走っていて、バスを見ると意外とお客さんが乗っていないというケースもいまだにあります。
- ご存じのとおり広島駅から八丁堀の間というのは、非常にたくさんのバスが走っております。
- 大体 1 日に 4500 便くらい走っています。
- それが果たして必要かどうかということがあるのですが、おそらく多くの方がそんなにいらいないのではないかと感じてらっしゃると思います。
- これに関してはそろそろ見直しを図っていかうかと思っております。
- そういう状況にありまして、広島県バス協会としましては、少しでも多くの客様に乗って頂けるようにいろいろな取り組みをしております。
- 簡単にご説明したいと思います。
- なぜバスが、ここまでお客さんが少なくなったのかを考えると、我々業界の方からみるとそれなりの努力はしてきましたよ、となるのですが、よくよく考えてみるとこれは事業者目線での改善策ではなかったのかということです。
- 要するに、お客さんの目線で物事を考えてきたかということが最近になって、ようやく我々業界の中でも議論されるようになってきました。
- まず第 1 にバスを理解してもらおうということでスタートしたのが“ひろしまバスまつり”です。
- これは毎年 9 月ごろに開催されていて今年で 16 回目を迎えました。
- ここでは、バスを展示したり、バスに関する情報を提供させていただいて、バスを知って頂こう、親しんでいただこうということでやっております。
- それから、利用者の方の利便性向上ということでパスピーの導入を平成 20 年から実施して、電車と船とアストラムラインに共通で乗れるということで皆様には喜んでいただいているのではないかと思います。



- 今取り組んでいるのはなぜバスを利用していない方がいるのか、そういう問題をクリアするためにアンケート調査をいろんなところで実施しています。
- 今分析中なんですけど、その中で見えてきたことというのが、バスはよく分からないということよりも、このバスに乗ったらどこに行くか分からないですとか、料金が分からない、どこで降りたらいいか分からないといった、乗ることに対する不安という意見がありました。
- ではこういった問題を解決していくために何をやるのかということですが、今具体的な取り組みを行ってきています。
- その一つにバス乗り場の案内というものがあります。
- いま、三越の前とヤマダ電機の前に表示をさせていただいています。
- これは順次市内の主要なところに展開していこうと思っています。
- 読み方としては、地図に正対したときに周辺にあるバス乗り場や建物を表示しています。
- 実は八丁堀というバス停が 15 か所、紙屋町というバス停が 9 か所もあります。
- 非常にわかりづらいということがあったので、八丁堀、紙屋町のバス停に副呼称というのを付けました。
- 副呼称というのは、例えば八丁堀-福屋前のように、同じ八丁堀だけど違うということがわかるようにしました。
- それぞれのバス停の番号のところに行先が分かるように表示をしました。
- 行先別の乗り場案内というものがありますが、主だった行先、交通結節点としていますが、広島港、あるいは広島バスセンターに行くには 8 番の乗り場あるいは 13 番の乗り場に行ってくださいというように、これを見れば目的地に行けるようになっています。
- 路線番号の付与ということで、先ほど今川先生からも指摘がありました遅ればせながら、こういった取り組みをやっております。
- 市内線については路線番号というのがありましたが、郊外線については全くそういうのはついていませんでした。
- したがって資料の下左側に地図がありますが大体広島中心部から見て北西部、北部、北東部、東部、そして西部のそれぞれのエリアに色を付けまして、且つ、番号を振るということをしております。
- 都心部から郊外へ向かうとき 71-3 というバスは北部のほうへ行くバス。71 という方面の 3 という終着駅に向かうバスということになります。
- 郊外から市内にも戻ってくるバスはバスセンター止めか駅止めというのが一般的でセンター止めで北部の方から戻ってくるものは問題ないのですが、広島駅行きというのが結構ございます。
- それは、八丁堀の方を歩いていくのか合同庁舎の前を歩いていくのかによって市内でのバス停の位置が変わってくるので番号の次に H がついたものについては八丁堀を通りますよ。G がついたものは合同庁舎前を通りますよというようにしてあります。
- バスがこういった経路をずっと市内に入っていくのか、ご理解いただくための番号を付けております。
- これにつきましては今年度中に対象車両約 1100 台余りに対して 7 割強の 851 台に番号を付けるようにしています。



- これは幕のものも含んでの数字ですが、今後 LED 車については順次導入の都度増やしていこうと考えております。
- バスロケーションシステムについて 26 年度と 27 年度にできるよう準備を進めております。
- これは市内を走るバスに車載器を搭載してこれを GPS によってセンターシステムの方へ走っている位置や速度といった情報を挙げていくものです。
- それを中央のクラウドシステムの中でコントロールして各端末で利用できる環境を作っていこうとしています。
- まず一つはバスロケーションシステムは各社がセンターサーバー用意して行っていたものをクラウドシステムを導入したということ。
- もう一つとして、IP 無線機能を持たせた端末を車載するので営業所とバスの間で無線通信が可能になります。
- なぜこういうものを導入したかといいますと、東日本の大震災の時にバスとの連絡が一切取れなくなったということで非常に大きな問題が生じました。
- バスには携帯電話があったのですが、大災害になると携帯電話が使えなくなるのでバスの安否に非常に時間がとられたということでした。
- 災害復旧の段階で停電ですとか営業所の設備が壊れたというときに、十分な運行管理ができなかったということでした。
- 実際にされたのは貸し切りバスは無線を積んでいることが多いのですが、それとテレビを積んでいます。テレビで新しい情報を得ながら日々の運行をしていったというような状況がありました。
- そういったことから今回のシステムを導入するに当たっては、無線機能を持たせたものを導入しようと IP 無線の機能を取り入れました。
- それから、鉄道駅等にあるあと何分で到着で到着しますという案内を、主要なバス停で掲示をしていこうとしています。
- そういった情報をコンテンツプロバイダ業者さんと連携をしてスマートフォンやパソコンで情報を収集できるようなシステムにしようとしています。
- これが今のバスロケーションシステムで今年度 3 月末から市内の一部、遅くとも 27 年の末ぐらいには広島市を中心とした広島県の北西部、北部のバスに搭載されることになります。
- 広島都市圏のバス路線再編ということも検討してしまして、これは先ほど今川先生からお話しただきましたソウルの交通システムのようなものがある程度イメージして作っていきたいと思い、検討を進めております。
- ただ、広島の場合以前もこういった検討をしてきたのですが、独占禁止法の関係がありましてバス事業者が連携してこういったことを議論できないといったことの足枷があります。
- これをどのようにクリアしていくかが今後の課題だと思っております。
- それから今検討中のものとしては観光に特化したバス路線図や共通の一日乗車券といったものもできるだけ早いタイミングでやっていきたいと思い準備をしております。
- 最後にお願ひでございますが、貸し切りバスの関係のものを 1 枚付けさせて頂いております。
- 昨年の関越自動車道で悲惨な事故がおきまして、貸し切りバスの運賃制度というものが大きく変わってまいりました。



- 貸切りバス運行にあたっての安全コストというものがあまりうまく反映されていなかったということがございました。
- それが事故の大きな原因の一つであるということから、こういった制度が変わってきております。
- 是非、今後貸し切りバスをご用命いただくときには、運賃が安いということで選んでいただくのではなくて適正な運賃かどうかということとバス会社がきちんと安全対策を行っているかどうかといったところを考慮して頂いてご用命して頂ければと思います。
- 以上でございます。

【東海 右佐衛門直柄 氏（中国新聞社 論説委員）】

- 先程、ご紹介がありました中国新聞で論説委員をしております。東海です。
- 長い名前なので、皆さんはテーマよりは名前に注目されるのではないかとおもわれますが、これまで報道部や経済部の記者をしており、1年くらい前から論説委員をしております。
- 名前と同じく、肩書きも厳しいのですが、本来は、このように皆さまとお話をするのが好きで新聞記者になったものですから、社説や天風録などの大変な仕事ばかりで、プレッシャーばかりの仕事に日々苦勞をしております。
- 今日は、最初に5分くらいと言われていたので5分くらいのものを用意したのですが、先の2人が20分くらい話されていたので、スピードアップで話させていただきます。
- 最初に、この「移動からみるまちのやさしさ」というテーマを頂いたときに、1ヶ月ほどまえにびったりのことがありました。
- 普段、読者から様々なお問い合わせがあり、手紙や電話を頂戴するのですが、先日次のような問い合わせがありました。
- 「東海右佐衛門さんは、どうやって会社にくるのですか？馬ですか？籠ですか？」
- このような問い合わせが読者広報センターか何かにきて、私も驚いたのですが・・・
- それに対して、ある役員が答えました。
- 「あいつは馬です。籠にのるほど偉くない」
- こんなイメージで皆様に伝わっていたら嫌だなと思うのですが、私はこんな風には入社していません。ちなみにそちらに和装の方がおられますが、名前は「うざえもん」とかではないですよ。
- 私も普段から和装のような格好をしていたら様になるのですが。
- 私は普段、「徒歩」で通勤しています。
- 前半でも徒歩についてのレポートがありましたが、徒歩を選択する理由は、①健康に良い。②CO2を排出しない、③お金がかからない。
- そうした理由で、取材時もタクシーなどはほとんど利用せず、歩きや、会社の自転車を使っています。
- 今回、このテーマを頂いて最初に思ったのが「徒歩のまちづくり」。
- 他の都市に比べても、広島は歩いておられる方が非常に、多いと思います。





- それに加えて、今、政府が全体として狙っている観光戦略では「歩きやすい町」というのが非常に重要になると思います。
- というのが、外国人は歩くのが好きですね。
- 広島駅でも、すごいリュックサックを背負った外国人がいて、どのようにホテルまで行くのだろうとみてみると、その大きな荷物を背負ったまま歩いて行っている。
- シニアの方も歩いてられる方が非常に多い。
- まちあるきが好きな人が多いですし、また自分のペースで観光地を廻りたい。また地元の人の生の生活に触れたいという欲求があると思います。
- 先例として思いついたのが、ボストンのフリーダムトレイルという取り組み。
- 皆さんもひょっとしたら聞いたことや、観光でいかれたことがあるかもしれませんが、ボストンの中心部には、こうした赤い線が全 4 km に渡ってずっと描かれています。
- これを巡れば市内の主要な観光地 16 箇所をすべてみる事ができる。
- (スライドに) 地図が右側についているが、この赤い線に沿って行けば主要な観光地が全部みられる。
- 観光客にとってもすごく便利だが、観光客に対しての道案内がすごくしやすいことが良い点として挙げられる。
- 私がずいぶん前にボストンに行ったときに、道に迷ってしまったのですが、「この線に沿って歩けば 10 分以内で到着する」と簡単に地元住民がおしえてくれました。
- そんなに英語がわからない観光客に対しても「10minutes」ぐらいの簡単な英語で説明でき、「このままわかりやすい。私は、このフリーダムトレイルを広島版でできないかと思っています。
- ピーストレイルなどいろいろと名付けられると思いますが、利点として、広島は平坦であり、名所が点在している。
- また、フランスから来た人は、広島はパリに似ているなどとおっしゃる方もおられるが、川沿いの景色が非常にきれいである。
- これが例えば、車や路面電車からでは(景色を見ないまま)行き過ぎてしまうこともある。歩くということで、こうした違う魅力をいろいろな人に感じてもらえると思う、こうした取り組みがおすすめだと思います。
- しかしながら導入にむけては、課題もいくつか挙げられます。
- 例えば、平和公園だと、フリーダムトレイルのような赤い線が通ると、景観の阻害要因となり、そうした色の配慮が必要かもしれない。
- もう一つは看板の英語表記。上が昨年までに看板です。「Heiwa Odori Avenue」これが去年の冬ぐらいから国土交通省が看板の付け替えを行い、今年の春までに主要な看板 55 箇所が「Peace Boulevard」に更新されました。
- これについてどう思いますか？いろいろな意見があったのですが、外国人にとっては「Heiwa Odori」が何を意味するかが分からないため Peace Boulevard のほうが分かりやすいという意見もある。
- しかし、私たちが外国人に「Peace Boulevard はどこですか」と聞かれてもわからないと思うのです。広島の人たちにとっては平和大通りと言われたほうがわかりやすい。



- そうしたことからも、こうした看板の表記をどのようにしたらよいのか、より観光客も、そしてわたしたちローカルも案内しやすいような表記、そしてまたフリーダムトレイルのような取り組みが必要ではないかと思います。
- もう一つ、移動からみるまちのやさしさで大切なのは、わたしたちのおもてなしのこころ、観光地にいろいろなものを見て、それに感動して帰ってくるのですが、私が一番記憶にのこっているのは、世界のその町とか、建物だけでなく、どのように親切にしてもらったかということだと思います。
- 小さな町にいて、まちなかで地図を広げていたら、ぱっと現地のひとが教えてくれたりですとか、そうしたことがあったりしたらそれだけでファンになったりしました。
- 広島も非常に親切で、ファンが多いまちではあるのですが、こうしたことのイメージを世界にもっとひろげていける、そんな取り組みがもっとすすめば、広島のさらなるイメージアップにつながるのではないかと思います。

【長谷山 弘志 氏（ひろしま輪輪プロジェクト）】

- 今日は、広島輪輪プロジェクトの紹介ということで、本日も中心となって活動されている輪輪プロジェクトのメンバーの方々にも何人か来ていただいています。
- 今日、ここに私がいるのは、これまで建設コンサルタンツ協会の中で自転車まちづくり研究会を約7年程やってきまして、その前は松山に3年ほど単身赴任をしております、自転車で通勤をしていたのですが、なぜかしまなみ海道の自転車コース作りに巻き込まれまして、伯方島や大三島のコース作りを一緒に進めてきたこともあって、広島に戻って来てから、自転車いいなとおもって今まで首を突っ込んでこうやってここに座っています。
- 1枚目の写真の左上は、輪輪プロジェクト、我々が輪プロと呼んでいますが、これのロゴマークで、これは森島さんに考えていただいたものです。
- 下の自転車の車輪のようになっていますが、今年のしまなみのサイクリング大会の写真でして、大島・大三島のエイドステーション、旧役場の写真です。
- この輪輪プロジェクトが広島で何を目指しているのかということですが、まず自転車はとても便利な乗り物なのですが、広島の町が安全で快適な自転車利用のできる町になればいいなというのがまず1つです。
- それから、自転車は、通勤・通学や買い物ですとか、サイクリングや、観光にも使えるなどとても便利が良いのですが、事故もたくさんあります。最近は特に対歩行者でして、歩道で自転車が歩行者を傷つけるといった事故がここ数年で急激に増えているという実態があるということです。
- それから、自転車は公共交通と連携するととても便利や良いということで、電車・バス・JRの乗り場の近くに自転車置き場があって、そこへ自転車をとめて公共交通と連携していく、いわゆるサイクル&ライドといわれますが、このような使い方がとても便利がよく、皆様もこうした使い方をされているのではないかなと思います。





- それから、もうひとつ、環境・健康ということで、広島町がいわゆるトランジットモールという歩いて暮らせる町、中心市街地、歩きやすい、自転車が使いやすい町になれば環境にも、人にもやさしい元気な町になるのではないかなということ。
- そして、自転車が走りやすい街になって、観光という視点でいえば、広島には原爆ドームと宮島という2つの世界遺産があります。
- これを結ぶ世界遺産ルート、これが実現したらいいなという我々の提案でございます。これについてはあとで紹介させて頂きたいと思います。
- そんな思いをもったメンバーが集って、話し合いをしながら活動をしていく会ということで、それが広島輪輪プロジェクトです。そして、この広島輪輪プロジェクトという会の名前ですが、1つ目の輪が自転車、2つめの輪が「つながり」、交流・ネットワーク、「輪」ということです。
- 自転車を通して、人と人がつながって、交流しながら、自転車が通る道でつないでいこうといった思いをこめて名付けています。
- 元々は平成25年9月に、「広島自転車研究会」が発足して、みんなで名前を決めていった経緯があります。
- それから、どんな活動をするのかということ、まずは実際に汗をかいて調べてみようということで、広島市内を中心にいろいろな走行ルートを想定しながら、危険箇所や立ち寄りどころを実際に調査しています。一部のメンバーは、先進事例として、海外や他都市に出かけていろいろ調査をし、情報を持ち帰ってもらっています。
- 2つめは、考えるということで、広島での課題を踏まえた改善提案ができればいいなと思います。そして、やはり自転車マップ。
- さきほど第一部での自転車の現地調査では、自転車のマップがないねという話がありましたが、使いやすい、走りやすさがわかるような自転車マップがあればと思います。
- そして、3つめが話し合う、このようなシンポジウムをやっていきたいと思いますし、皆さんと意見交換をするような場をつくっていきたいと思います。
- それからさいごに、広めていきたい、啓発していきたいということで、自転車の乗り方教室や、ルールマナーの勉強会などもできればいいなと思っております。
- そして、どんなメンバーが関わっているのかといいますと、中心に自転車愛好家です。なぜ、中心に自転車愛好家といいますと、自転車に乗っている人たちは元気がいいですね、本当にパワーがみなぎっていて、そうした元気のいい方を中心においたほうがいいと思います。
- それにプラスして、自転車NPOの方、マスコミの方、建設コンサルタント、公務員、こうしたメンバーによって構成されています。
- これにくわえて様々な関係機関の方のお話を聞きながら、いろいろな方々が繋がっていく事が大切だと思います。
- 構成は、こうした構成によって始まっていますが、どんな方の参加もOKということでやってきております。
- これまでやってきたことをかいつまんでご紹介しますと、先ほど走行調査を実施しているとお話しましたが、広島中心部から宮島街道を走ってもらい、宮島口あたりまでのいろいろなルートを走って調査してもらっています。



- 残念ながら、私はまだ走っていないのですが、今日来ていただいている、メンバーの方々にも一生懸命、走ってもらっています。
- 中国新聞に記載してもらったり、取材をうけたり、いろいろと汗をかいて調査をしています。
- とときどき、月に1回ぐらいは、作戦会議をしようということで、みんなで話し合いながら企画したり、様々な情報共有をしています。
- それから、冒頭にもうしあげましたが原爆ドームから宮島を結ぶ世界遺産ルート、約20kmのサイクリングロードですが、これが実現できないものかなと思っております。
- 立ち寄りスポットや美味しいお店など新たな魅力を探したりしています。しかしながら、どうしてもここに、難所があります。これは、阿品ですが、西広島バイパスと宮島街道が合流する場所で、自転車通行禁止の区間があります。
- 歩道橋を自転車でかついだり、わかりづらいルートを探しながら進んでいくと出た場所が歩道だったりなどいろいろな問題があるのですが、ここがどうか改善できないかなと話し合いながら、このルートの実現に向けて、今取り組んでいるところです。
- 昨日は、メンバーがこのルート上にあるお店のご主人にお話をさせていただいて、休憩所をかねて、ご協力をご依頼してきましてご了解をいただきました。
- サイクルラックやポンプを置いていただけることに合意していただいたという話が入ってきました。
- そのようなことを踏まえながら、今後どういったことを行なっていくのかといいますと、
- 世界遺産ルートの実現にむけて、今ルート検討の段階ではあるのですが、話し合いを重ねて、構想や、最終的には協議会を設置して、みんなの思いを実現させていけたらと思っております。それから、作戦会議やシンポジウム、これはのちほど紹介させていただきます。啓発イベント、様々な場所へ出かけて行って、調査をするということ、そして、最終的には、情報発信、政策提言というようなことも今後は、やっていきたいということです。
- 最後に皆さんの封筒の中にチラシが入っていましたが、12月5日金曜日に自転車ツーキニストという言葉の生みの親である引田さんをゲストとしてお招きして、自転車まちづくりシンポジウムを開催します。5日には広島、6日には因島で大山神社を拠点として、引田さんのお話だったり、自転車乗り方講座などをしていきたいと思っております。5日と6日のチラシが入っているとおもいますので、皆さん是非興味のある方はご参加してみてください。
- 我々の作戦会議ということで、12月13日には交流プラザで会議をおこなって、その後まち中の走行会をやるかという話がでています。
- 以上で、輪輪プロジェクトの紹介を終わらせていただきます。ありがとうございました。



【パネルディスカッション】

- (森島) やさしいといったふわりとした中々判断の難しいテーマについてなのですが、移動という視点からみて、広島という点で、パネラーの4名の方で広島市、移動といったてんからみると、100点満点中何点かというイメージかということ、理由を含めて簡単にお答えをお願いします。
- (西川) 交通事業者ということで、公共交通という視点から移動していただくということについて言わせていただきますと、70点ぐらいをつけたいと思います。確かにのりにくさ、分かりにくさはあります。しかしながら、路線網という点から見れば、この都市規模で十分にあるのではないかなと思います。あとは、我々が乗りやすさということを皆様方にお伝えできるかということだと思います。
- (今川) 広島の状態に点をつけるということはむずかしいので、私in広島 自分自身がどうかということ考えた場合に、26点を付けたいと思います。どうしてかということ、公共交通乗りこなし率が非常に低い。今日も五日市の自宅から、子供を文化会館に運び、それから五日市に帰って、それが自家用車です。それからここまで、広電でトコトコと来ています。最初から広電でくればいいのですが、子供を一人で帰らすことができない、公共交通手段を乗りこなしことを子供に教育することができないというところで失点でございます。ちなみに、京都での私は89点というところなので、どれほど自家用車に頼った生活を送っているかがわかります。
- (東海) 私は90点ぐらいですね。表裏かもしれないのですが、私は、中心部に住んでいて、車をもっていないんですね。自家用車なしで生活ができています。月に1回ぐらいは、カーシェアを利用しますが、あとは徒歩、バス、自転車、路面電車、かなり公共交通をつかいこなしているほうですね。あと、交通インフラもですが、先ほど歩道のお話ができました。狭いというお話もありましたが、私からみたら歩道が広くて綺麗です。皆さん、歩道の点字ブロックって広島は、ちょっと違うとおもいませんか？私は今まで北海道・東京・京都・大阪・兵庫・岡山とかいろいろなところを引越してきたのですが、広島の点字ブロックは歩道のほぼ中央にあるんですよね。これってすごいことだなあと。たぶん被爆者の方だったり、そうした視点から身体障害者を含めて、やさしいまちづくりというのが、昔からすすんでいたからではないかと勝手に創造しました。そうした理由から徒歩を含めて90点を付けさせていただきました。
- (長谷山) 私は最初思った数字が70点で、西川さんと同じでした。私の中では合格点は80点だなあと思っていたのですけれども、やっぱりおいしいなあとと思います。たしかに初めて来たときはわかりにくいなあと思うのですけれども、少し慣れると分かりやすいまちだなあと思っています。さきほど、東海さんもおっしゃられていましたけれども、まさか90点とは思っていませんでしたが。わたしのなかでもすこし慣れたら暮らしやすい良い町だなあと思っております。すこし臍貞目に70点ということですよ。
- (森島) 今川先生以外は、すこし臍貞目にすこし高い点数ですね。もう一つ、今日の前半、我々の仲間たちの発表が、観光客が移動するときに、移動手段としてのやさしさということテーマだったのですが、様々なバックボーンをもたれる4名の皆様ですが、もし皆様の大切な



- 友人が広島にやってくるというときに、広島駅から平和公園に案内するときに、どのようなルートで、どのような手段で、どういう案内をするかについてお願いします。
- (長谷山) おそらく新幹線でくるということで、なかには自転車ずきの人で、輪行するひともしとおられることだともおもいますが、ではどこで自転車を組み立てるかということになれば、駅の北側だとすこし広げるところがあるんですかね。そこでまちあわせをして、マイ自転車をもって、案内をしてみたいなあと思います。
- (東海) 私は路面電車と徒歩ですね。広島といたら、路面電車、すぐきて乗ってもらいたいと思います。観光客からしても「広島＝路面電車」のイメージがありますよね。ちんちん電車サブレなども観光土産として売られていたりするので、行きは路面電車、帰りは本通りや京橋川沿いのカフェなども案内したいので徒歩で放浪してもらいたいなあと思います。
- (今川) 私は、厳しい感じで正直にお答えするのが非常にこころぐるしいのですが、外国からのお客様をよくお受けするのですが、車で迎えに行っております。車に荷物を積んで、ホテルにお送りするなり、原爆ドームに車で送って行っていきます。宮島は、五日市に住んでおりますので、楽々園まであるいて広電には乗せるようにはしているんですけども、広島駅には車でいってしまうかなあと、26点です。
- (西川) 例えば、今であれば電車に乗りなさいというと思います。ただ1年後にはバスで十分行けるような環境をつくりたいと思いますし、現にやっていますので是非、来年か遅くとも2年後には広島の市内観光はバスで十分できるようになることをご期待いただきたいと思います。
- (森島) 2つほど質問をして面白いお答えをさせていただいたのですが、せっかくなので会場からも、これを聞いてみたいと言うことがあれば挙手をお願いします。
- (会場) 建設コンサルタンツ協会の佐伯と申します。2つ目の質問で、もし僕ならということ考えてみると、やっぱり水の都ということなのでできれば水上交通で広島を案内をしたいなあと思います。それで、水上交通の可能性について、もしなにかご意見があればお聞かせいただけますでしょうか。
- (東海) たしかに水上交通は広島の魅力を伝える手段としてよいと思います。しかし、ちょっと広島は値段が高いなあと思います。宮島に行くのに片道3,000円ぐらいですかね。観光客の方がぱっと手軽に乗ってもらうためには、1,000～1,300円ぐらいだったら乗るのになあと思います。海外で私は、何回か乗ったことがあります。例えば、ベニスのゴンドラやイタリアのいくつかの町の水上交通。ものすごく機能的で、観光客がぱっと乗りやすくて、だいたい1,000円前後のところが多いですよ。もうちょっとPRをして集客すれば、もうすこし1,000円ぐらいで広島もできるのではないかなあと思います。広島市も以前、看板を変えたり、接続を変えたり、市内中心部から宮島線を就航させてなど様々な取り組みをしているんですけども、中々集客できず、結局割高の料金になっている。もっと魅力がつかえられないかなあと思います。例えば、広電のワンデイパスとかありますよね、そうしたのと同じように、のり放題で電車もバスも、水上交通も、そんな感じで1日1500円程度にしてもらえたら、もっと観光客からしたらいいのになあとも思います。



(西川) 値段については、それぞれの輸送モードの原価がありますので、おっしゃられるように1500円ぐらいは難しいかなあとと思います。ただ、川の場合は干満の差があって、ダイヤが若干おくれるということもありますので、我々の議論の中ででてくるのは、片道船、片道JRなり、電車なりとあるとおもうんですけども、共有情報として、今の場合は、こういったのり方、回り方があるんですよといった、そういった情報をコンスタントに出していけたら、両方のモードを使い分けて、宮島と平和公園の周遊ができていける体制ができていければもう少し、全体のコストがさがるような気はしますけれども、なかなか議論がかみあわないのが現状です。

(森島) ありがとうございました。このへんで終わりたいとおもいますが、今回、移動のやさしさということで、非常に判断しにくいテーマでございました。最初の発表で4人の皆様の提言であったとおもうのですが、わかりやすいとか情報の話、早いとか時間の話、あとは発見とか楽しさとか、気持ちにかかわるやさしい話、安全にいけるとか健康的だとか体のはなし、といったところからのやさしさのはなし、最後に環境にやさしい、財布にやさしいとかコストの話、といったことでやさしさということについてもいろいろな視点からとらえられ、それが人によってはやさしさにもなり、厳しさにもなりという多様な面があることも再確認できたと思えました。こうした多用なニーズとか様々なシチュエーション、シーン、こういったものにこたえていくことがある意味やさしさなのではないかなあと、そしてこれらにこたえていくことができるまち、広島がやさしいまちになることかなあと、思いました。こうしたように私は捉えましたし、会場の皆様も様々なことを感じて帰っていただけたらなあと、思います。4名のパネラーの皆さん、会場のみなさん、ありがとうございました。





1.4 来場者アンケート調査結果

「移動からみるまちのやさしさ まちトーク2014 in 広島」の参加者に対して、フォーラムの感想や広島市の「やさしいまち」づくりの現状・課題についてのご意見などをうかがった。

参加者に配布したアンケート調査票は以下のとおりである。

移動からみるまちのやさしさ
まちトーク2014 in 広島

アンケート調査票

本日はご参加いただきありがとうございます。
今回の活動の参考とさせていただきますので、以下のアンケートにご協力をお願いします。

<問1：本日のフォーラムについて>

問1-1：本日のフォーラム全体を通してのご感想について、該当する番号にQをつけて下さい。また、その理由を教えてください。

1. 非常に良かった 2. 良かった 3. 普通 4. 悪かった 5. 非常に悪かった

理由

問1-2：本日のフォーラムで特に印象に残った話がありましたら教えてください。(複数可)

★印象に残ったパネラー { }

★印象に残った話 { }

問1-3：本日のフォーラムに関して、何かご意見があればご自由にご記入ください。

(例)・〇〇というテーマに取り組みたい。
・広島市の〇〇で活動している〇〇さんの話が聞きたい。 等

問1-4：今後もこのような機会があれば参加してみたいですか。

1. 参加したい 2. 参加したくない(理由：)

返票もありません！

<問2：広島市の「やさしいまち」づくりの現状・課題について>

問2-1：「移動」という観点から、あなたは現在の広島市をどのように感じていますか。様々な立場の視点で評価いただき、該当する番号にQをつけて下さい。また、その理由を教えてください。

★広島市で生活する人の視点

1. 非常にやさしい 2. まあまあやさしい 3. 普通 4. あまりやさしくない 5. 非常にやさしくない

理由

★広島市を訪ねる人の視点

1. 非常にやさしい 2. まあまあやさしい 3. 普通 4. あまりやさしくない 5. 非常にやさしくない

理由

★その他の視点

1. 非常にやさしい 2. まあまあやさしい 3. 普通 4. あまりやさしくない 5. 非常にやさしくない

どのような視点ですか、？

理由

問2-2：広島市をより「やさしいまち」とするために、どのような課題に重点的に取り組むべきだとお考えですか。その理由も併せて教えてください。(複数可)

★重点的に取り組むべき課題 { }

理由

問2-3：広島市で「まちづくり」を実践されている人をご存知でしたら教えてください。

団体名や氏名、所属	活動内容	主な活動場所

<問3：最後にあなたのプロフィールについて教えてください。>

性別	1. 男性	2. 女性	年代	() 年代
住 所	1. 広島市() 区 2. 市外()			
職 業	1. 会社員 2. 公務員 3. パート・アルバイト 4. 専業主婦(主夫等) 5. 自営業 6. 学生 7. 無職 8. その他()			
このフォーラムを知りましたか？	1. チラシ 2. 知人に聞いた 3. その他()			
まちづくりの活動に参加したことがありますか？	1. 参加したことがある(活動内容：) 2. なし			
町内会に属する傾向	・町内会に所属していますか。 1. 所属している(会費： 円) 2. 所属していない			
	・地区の行事に参加していますか。 1. 参加している 2. 参加していない			

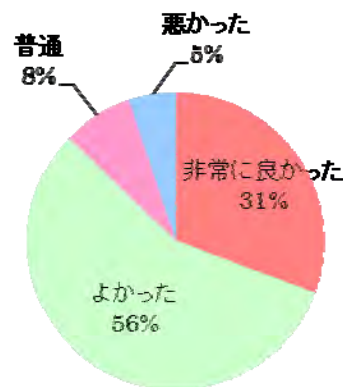
ご協力ありがとうございました。アンケート用紙は出口にある回収箱にご投入ください！

調査結果は以降のとおりである。

問1：本日のフォーラムについて

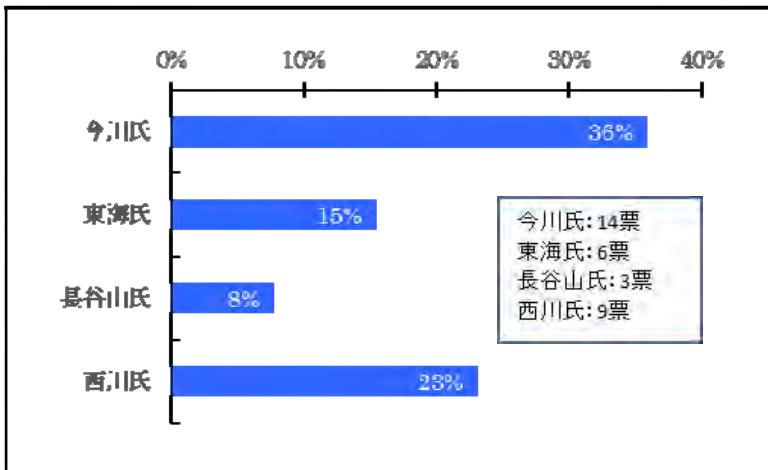
問1-1：フォーラム全体を通しての感想

項目	票数	割合
非常に良かった	12	31%
よかった	22	56%
普通	3	8%
悪かった	2	5%
非常に悪かった	0	0%
合計	39	100%





問 1-2：①フォーラムで特に印象に残ったパネラー。



問 1-2：②パネラーごとの感想・意見

1. 今川氏が印象に残った

- ・色と番号づけを活用したバスの案内。広島イメージコンセプトカラーを各組織が考える必要性を感じた。
- ・全国、海外の事例も含めよく研究されており、わかりやすい。
- ・交通手段に関する様々なアイデア・提案が面白かった。
- ・広島や地球の色彩イメージを用いた内容。
- ・自転車の有効活用とアーケード専用道、駐輪場の整備等。バスの色、会社別でなく方向、運行別などでの利用。
- ・特に第二部が面白く、知らなかった実情を知ることができた。

2. 東海氏が印象に残った

- ・ボストンのフリーダムトレイルを事例とした発表が印象的。
- ・馬かカゴかの話に興味を持てた。
- ・歩きやすいまちづくりの必要性について。
- ・旅人にやさしい街ということが広島のイメージアップにつながる。

3. 長谷山氏が印象に残った

- ・広島の自転車マナーが悪いということもあり、輪輪プロジェクトに興味を持った。
- ・世界遺産ルートプロジェクトの紹介が印象に残った。

4. 西川氏が印象に残った

- ・バスの活性化に遅まきながら懸命に取り組んでいる。
- ・実際に、広島の交通事業者の話が聞け、実情をよく理解できた。
- ・遺跡ロードの提案。



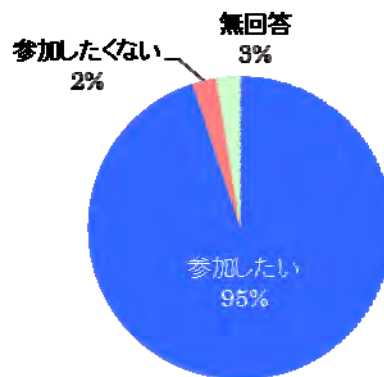
問 1-3：フォーラムに関する意見

意見一覧

- それぞれの交通手段の共存方法について取り組んでもらいたい。
- 移動にこんなに関心をもったことはなかった。今後、見方が変わってくるかもと思う。
- ディスカッションの時間をもう少し取ってほしかった。
- パネラーの話が皆さん个性的で楽しく聞くことができた。
- 街路、公園等のごみ収集活動の現状について。活動団体の現状、場所、頻度、課題など。観光立国を目指す上で、もっときめ細やかなソフト施策を考える必要あり。
- 公共交通の課題がフォーラム内でも多く話されていたと思う。次回は公共交通に特化したテーマで取り組んでみてはどうか。
- 中心街地とJR広島駅が離れており、移動のしやすさ、わかりやすさについてをテーマとして取り組んでほしい。
- 広島市内や郊外での自転車の走行空間整備について。(いかに安全に車道を走らせ、そのスペースを作るか)
- 部屋が暑く、空気が悪かった。もっと広い会場で開催してほしい。
- 内容が難しい。安全・安心なども含め「まちのやさしさ」の定義は？

問 1-4：今後もこのような機会があれば参加したいか

項目	票数	割合
参加したい	37	95%
参加したくない	1	3%
無回答	1	3%
合計	39	100%

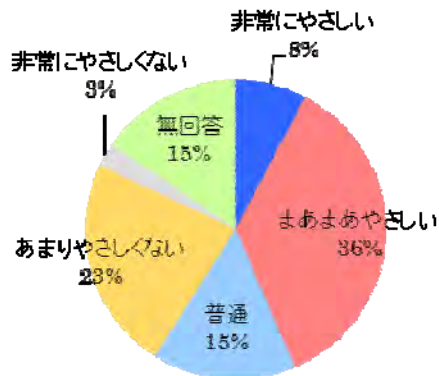




問 2：広島市の「やさしいまち」作りの現状・課題について

問 2-1：①広島市で生活する人の視点

項目	票数	割合
非常にやさしい	3	8%
まあまあやさしい	14	36%
普通	6	15%
あまりやさしくない	9	23%
非常にやさしくない	1	3%
無回答	6	15%
合計	39	100%



意見

1. 非常にやさしい

- ・バス停、アストラム、JR、電停の駅間が非常に短い。
- ・利用者を大事にしている。
- ・歩道で自転車がスピードを出して走っているという問題点はあるが、概ね満足。

2. まあまあやさしい

- ・交通手段が選択できることは評価できるが、乗り換え対策が不十分である。
- ・バスの系統が多すぎ、どこから乗っていいかが分かりにくい。
- ・中心部は公共交通が整備されており、快適に移動ができる。郊外の団地から公共交通までの距離が課題。
- ・駐輪場が少ない。基町駐輪場の自転車は満車上代が多く駐輪できないことが多い。
- ・比較的広い道路が多いと思うので。
- ・慣れているため。

3. 普通

- ・中心部は普通。郊外は車の移動が必須。
- ・電車、バス、路面電車の連携がよく、選択肢も多い、車中心なのが難点。



4. あまりやさしくない

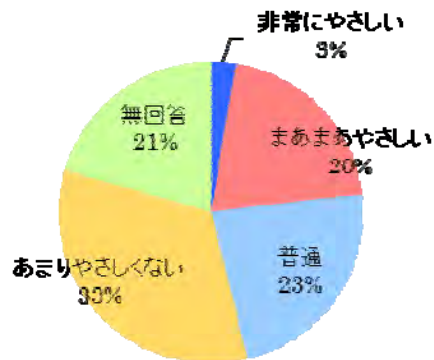
- バスが不便、他公共交通からの乗り換えが困難。
- バス停が少ない。一方通行の道が多く、バス停まで遠い。
- 朝夕は狭い歩道に自転車の、通勤通学者が混在して危険である。
- 朝夕は良いがそれ以外の時間で公共交通機関の本数が少ない。
- 歩道が狭く段差が多い。街灯が少ないので暗い。
- 路面電車は交差点、電停での停止時間が長い。自転車は自転車道が少ない、段差が大きく走りづらい。
- 徒歩の場合は雨の日、水溜りが多く歩きづらい。(舗装が悪い)

5. 非常にやさしくない

- 車優先の道路行政で、歩行者と自転車のすみ分けができておらず危険。

問 2-1：②広島市を訪ねる人の視点

項目	票数	割合
非常にやさしい	1	3%
まあまあやさしい	8	21%
普通	9	23%
あまりやさしくない	13	33%
非常にやさしくない	0	0%
無回答	8	21%
合計	39	100%



意見

1. 非常にやさしい

- おもてなしの対応が感じられる。

2. まあまあやさしい

- 観光地を中心に公共交通など充実。しかし、わかりやすくする工夫が必要。
- 公共交通機関が比較的整備されており、高齢者に対してもやさしい。
- 親切な方と接することができた。町並みが美しい。



3. 普通

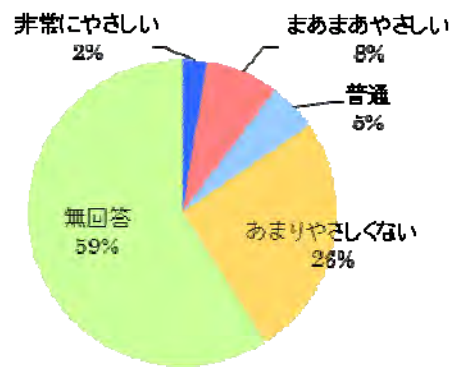
- ・路面電車やタクシーは非常に便利。ただし、本来は便利はずの路線バスが6社もあるため分かりにくい。
- ・快適に移動できるバスがあるのに、案内がわかりにくく利用されていない。一部JRバスのめいぶるーぷは宣伝が上手く、外国人にも利用されているが一社のみなのが残念。
- ・観光案内が分かりにくい。(特に駅前)
- ・整備計画があるようだが、まだ進行が不十分。

4. あまりやさしくない

- ・バス路線が複雑でわかりにくい。終バス、終電が早い。乗り場が多くどれに乗ればよいのか分かり辛い。
- ・目的地への交通手段や路線選択が乏しい。
- ・ランドマークが少なく、移動のチェックポイントに欠ける。
- ・外国人に対する案内手段が乏しいと思う。
- ・広島駅のバス案内の看板が何年も変わっていない。
- ・市内中心部（紙屋町、八丁堀）の移動は怖いとの声を聞く。

問 2-1：③その他の視点

項目	票数	割合
非常にやさしい	1	3%
まあまあやさしい	3	8%
普通	2	5%
あまりやさしくない	10	26%
非常にやさしくない	0	0%
無回答	23	59%
合計	39	100%



意見

2. まあまあやさしい

- ・街中に軌道系である路面電車があるため。ただ、路面電車で間違えて乗り継ぎする人をたまに見かけます。

3. 普通

- ・長く住んでいる人にはよいのかもしれない。

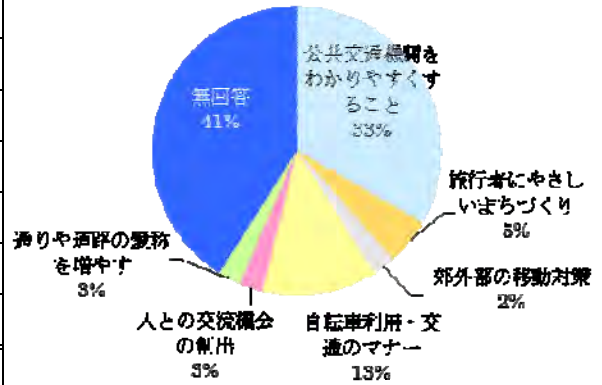


4. あまりやさしくない

- バリアフリーの普及がまだまだ。
- 河川敷沿いが走りにくい。
- 観光スポットの案内が少ない。
- 自転車の利用環境が著しく悪い。これではレンタルサイクルも発展しない。
- 南北の移動はバス、アストラムライン等便利だが、東西（特に北方面）の公共交通がなくて不便。どうしても車便りの移動になってしまう。

問 2-2：広島市をより「やさしいまち」にするために重点的に取り組むべき課題

項目	票数	割合
公共交通機関をわかりやすくすること	13	33%
旅行者にやさしいまちづくり	2	5%
郊外部の移動対策	1	3%
自転車利用・交通のマナー	5	13%
人との交流機会の創出	1	3%
通りや道路の愛称を増やす	1	3%
無回答	16	41%
合計	39	100%



意見一覧

- バス路線整備とわかりやすい情報の発信
- マイカー依存からの転換
- 公共交通機関の連携
- 広島を訪れる外国人の移動にやさしいまちづくり
- 観光ガイド・交通ガイドの配備
- 郊外部の移動対策
- 自転車の通行帯整備
- 自転車専用道及び駐輪場の整備、橋のアンダーパスの整備
- 自転車利用者のマナー
- 初めて訪れる人からの第一印象で安心してもらえる優しい玄関口に
- 人との交流機会の創出
- 水辺の通りや道路の愛称を増やすべき
- 全ての移動手段に対するマナー啓発と道路整備



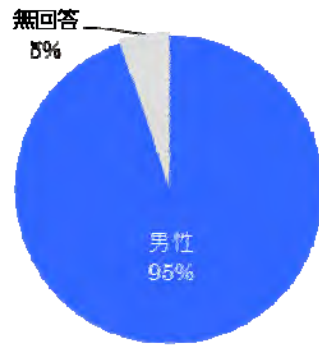
問 2-3 : 広島市で「まちづくり」実践している団体・人について

一覧	内容	場所
NPOひろしまジン大学	若者に学習の場を提供（専門家を招く） フリーマーケット	中央公園（基町ポップラ） 等
ひろしま輪輪プロジェクト	自転車関係各種	市民交流プラザ等
プロジェクトNOW	アート活動を行う若者による平和アピール	旧日銀ビル、空きビル等
森島誠司	-	-
角田雄二	-	-

問 3 : 回答者属性

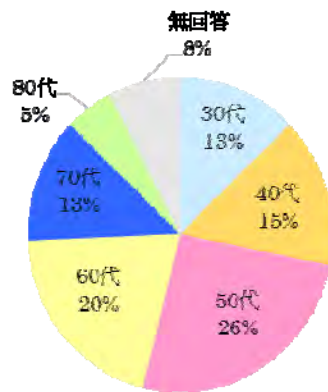
問 3-1 : 性別

性別	票数	割合
男性	37	95%
女性	0	0%
無回答	2	5%
合計	39	100%



問 3-2 : 年齢層

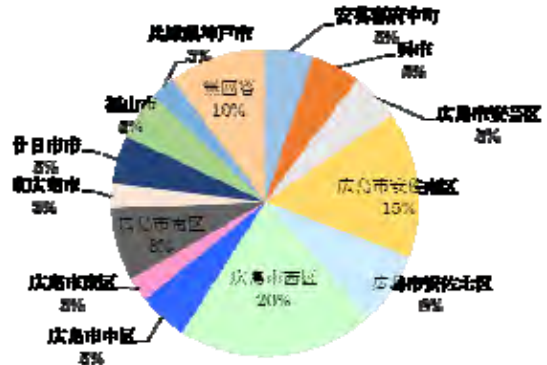
年代	票数	割合
30代	5	13%
40代	6	15%
50代	10	26%
60代	8	21%
70代	5	13%
80代	2	5%
無回答	3	8%
合計	39	100%





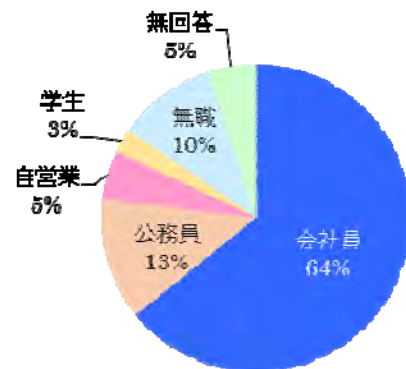
問 3-3：居住地

住所	票数	割合
安芸郡府中町	2	5%
呉市	2	5%
広島市安芸区	2	5%
広島市安佐南区	6	15%
広島市安佐北区	3	8%
広島市西区	8	21%
広島市中区	2	5%
広島市東区	1	3%
広島市南区	3	8%
東広島市	1	3%
廿日市市	2	5%
福山市	2	5%
兵庫県神戸市	1	3%
無回答	4	10%
総計	39	100%



問 3-4：職業

項目	票数	割合
会社員	25	64%
公務員	5	13%
自営業	2	5%
学生	1	3%
無職	4	10%
無回答	2	5%
合計	39	100%





問 3-5：フォーラムを知ったきっかけ

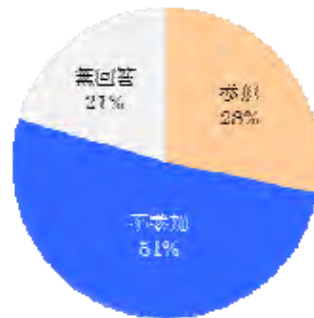
項目	票数	割合
チラシ	10	26%
知人に聞いた	11	28%
その他	14	36%
無回答	4	10%
合計	39	100%

【その他】の具体例

- ・インターネット
- ・SNS
- ・技術士会
- ・建設コンサルタント協会のHP

問 3-6：まちづくり活動参加の有無

項目	票数	割合
参加	11	28%
不参加	20	51%
無回答	8	21%
合計	39	100%



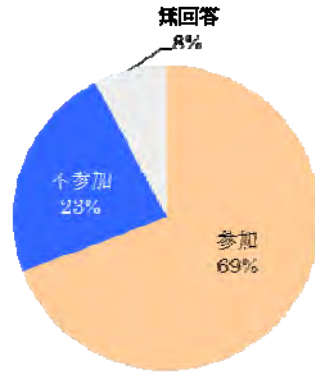
まちづくり活動具体例

- ・ひろしま輪輪プロジェクトの活動
- ・まちづくりワークショップ
- ・可部の地域活性活動
- ・水上タクシーの社会実験
- ・地域まちづくり協議会にボランティアとして参加。
- ・中国地域づくり交流会



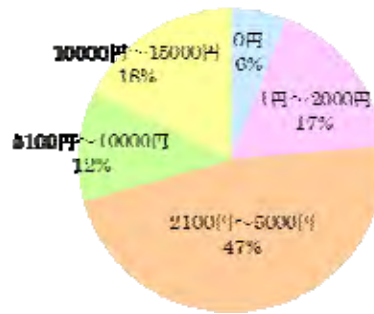
問 3-7：①町内会所属の有無

項目	票数	割合
参加	27	69%
不参加	9	23%
無回答	3	8%
合計	39	100%



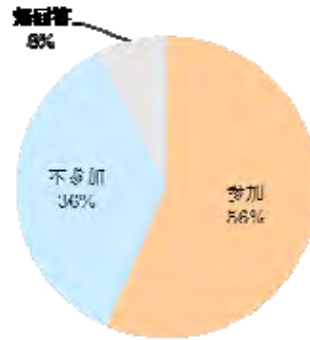
問 3-7：②町内会費について（年間）

町内会費（年間）	票数	割合
0 円	1	6%
1 円～2000 円	3	18%
2100 円～5000 円	8	47%
5100 円～10000 円	2	12%
10000 円～15000 円	3	18%
合計	17	100%



問 3-8：地域行事参加の有無

項目	票数	割合
参加	22	56%
不参加	14	36%
無回答	3	8%
合計	39	100%





2. 移動手段のやさしさ調査

2.1 調査概要

(1) 経緯

平成 25 年度の活動の中で、WEB アンケートやフォーラム来場者を対象としたアンケートを実施した。アンケートでは、「やさしいまちづくりの観点から来訪者に対して不足していることは何か」という問いに対し、「わかりやすい交通機関案内」という回答が半数以上にもなった。さらに、交通の整備状況に関する問いに対しては、「歩道がない、狭い」「都心部への高速・大量輸送機関の整備不足」「自転車走行環境が悪い」といった意見が多く、交通に関する様々な問題点が浮き彫りとなった。そこで、本年度は、「やさしいまちづくり」について「交通」の視点から考えることとし、移動手段から見た“やさしさ”とは何か、メンバーで実際に調査することとした。

(2) 内容

下記の 4 つの移動手段別に各社が分かれ、それぞれを調査し定量的な評価・定性的な評価を行い、各移動手段のやさしさ、あるいは課題について整理した。

- ・移動手段 : ① 路面電車
② バス
③ 自転車
④ 徒歩
- ・調査区間 : 広島駅～広島平和記念資料館
- ・対象者 : 観光客

(3) 実施時期

- ・プレ調査 : 平成 26 年 7 月
- ・本調査 : 平成 26 年 8 月

(4) 各移動手段の調査担当

- ①路面電車 : 福山コンサルタント・いであ
- ②バス : 長大・中電技術コンサルタント
- ③自転車 : 荒谷建設コンサルタント・復建調査設計
- ④徒歩 : 復建調査設計



2.2 調査方法

(1) 評価指標

各交通手段を調査する際の共通項目として、定量的な評価指標を以下にあげる。

表 定量的評価指標

	項目	評価	確認事項
基本事項	調査日・曜日・天気		
	出発・到着地点		出発・到着時刻
	移動時間	分	
	乗車時間	分	電車・バスのみ
	移動距離	km	
	ルート	〇〇 ~ 〇〇	
	料金	円	
	消費カロリー	kcal	乗車時間より算出
	CO2 発生量	g-CO2	乗車時間より算出
快適さ	天候の影響	あり / なし	
	混雑	あり / なし	
	空調	あり / なし	
	バリアフリー施設	あり / なし	低床対応車、車いす専用席など
情報量	案内板（道中）	あり / なし	箇所数など
	マップ	あり / なし	設置箇所など
	外国語対応	あり / なし	対応言語など
	インターネット情報	あり / なし	掲載内容など

また、定性的な指標として、各交通手段特有のアピールポイントを独自に調査・分析した。



※CO2 発生量・消費カロリー 算出方法

①CO2 発生量

バス	0.050 kg-CO2/分
路面電車	0.010 kg-CO2/分

※徒歩, 自転車は 0

(参考) 森林に換算すると・・・

スギ 1 本あたりの吸収量：14kg-CO2/本・年 (林野庁 HP より)

例：バスに 15 分乗車

$$15 \times 0.05 = 0.75 \text{kg-CO}_2$$

→年間発生量に換算すると, 274kg-CO2→約 20 本分のスギが必要

②カロリー消費量

徒歩	3.300 kcal/分
自転車	3.820 kcal/分
バス	2.180 kcal/分
路面電車	2.180 kcal/分

(参考) ケーキに換算すると・・・

ショートケーキ 100g あたりのカロリー：約 350kcal

例：路面電車を利用して 20 分移動 (乗車 15 分, 徒歩 5 分)

$$15 \times 2.180 + 5 \times 3.300 = 49.2 \text{kcal}$$

→ショートケーキ 14g 分

出典

- ・土木学会「モビリティ・マネジメントの手引き」 2005
- ・林野庁 地球温暖化防止に向けて
http://www.rinya.maff.go.jp/j/sin_riyou/ondanka/con_2.html



(2) 調査区間

調査は広島駅と広島平和記念資料館を往復するものとし、ルートは各移動手段で自由に設定してよいものとした。



図 調査範囲



2.3 調査結果

(1) 定量的指標の比較

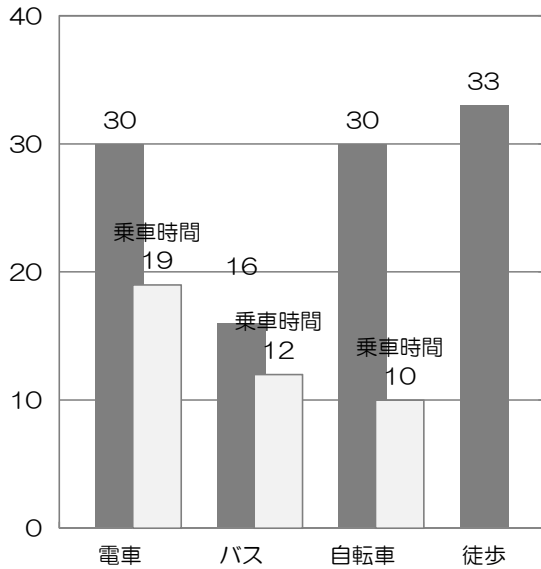
定量的指標の中の基本事項について、移動手段ごとに比較した結果を以下に示す。

①調査回数

電車	: 14
バス	: 37
自転車	: 18
徒歩	: 8

②最短移動時間

(分)

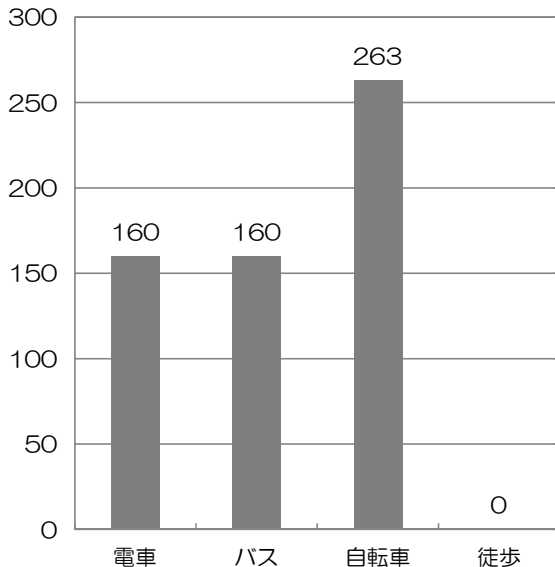


駅から資料館までの全移動時間のうち、最短のものを比較した結果、バスが16分と最も早く、続いて電車・自転車、徒歩の順であった。

乗車時間のみで比較すると自転車が最も早く、レンタサイクルの手続きに要する時間が長いことが伺える。また、バスは乗車時間と全移動時間の差が小さく、アクセス性のよさ、便数の多さによる影響が大きいと考えられる。

③最安料金

(円)



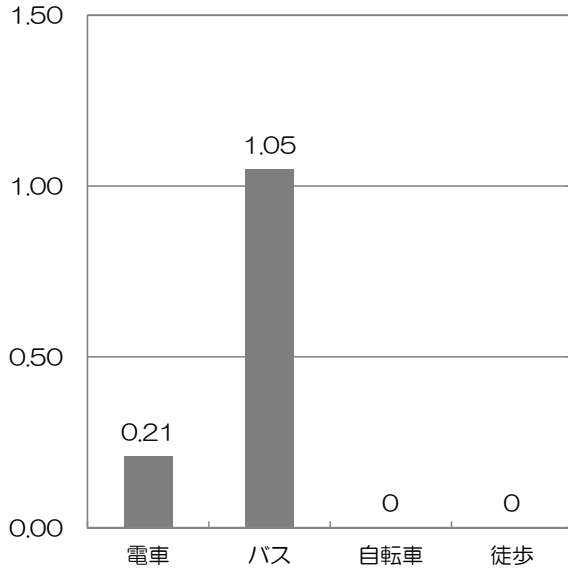
最安料金は、電車とバスが160円（バスピー利用時は150円）で同率となった。電車はどの区間でも一律の料金である。バスは、[広島駅—原爆ドーム前]間の料金であり、[広島駅—平和記念公園前]間の料金は高い。

自転車は、レンタサイクルの利用料が発生するため、4つの移動手段の中では最も高くなる。



④最大 CO2 発生量

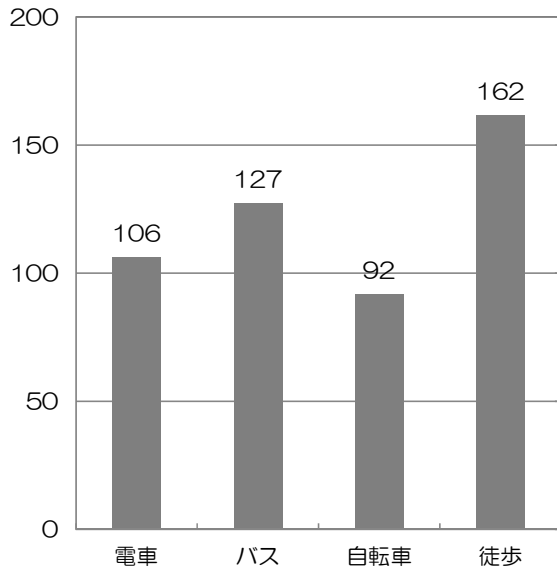
(kg-CO2)



CO2 発生量は、バスが 1.05kg-CO2 と最も高く、年間発生量に換算すると 383kg-CO2 となり、これを吸収するためにはスギの木が約 27 本必要である。一方、電車はバスの 1/5 程度であった。

⑤最大カロリー消費量

(kcal)



カロリー消費量は徒歩が 162kcal と最も高く、これはケーキ約 46g 分に相当する。一方、最も低いのは自転車であり、電車やバスは停留所からの移動分が含まれるため自転車よりも値が高くなっている。



表 調査結果（定量的評価）一覧（1/2）

①電車

	調査日	曜日	天気	出発	時刻	到着	時刻	移動時間 (min)	距離 (km)	ルート	料金
①-1	6月27日	金	曇り	(原爆ドーム前)	7:29	広島駅前	7:50	0:21	2.4	通勤	160
①-2	7月3日	木	雨	(原爆ドーム前)	7:12	広島駅前	7:34	0:22	2.4	通勤	160
①-3	8月3日	日	雨	広島駅前	9:18	(原爆ドーム前)	9:32	0:14	2.4	広島駅⇒江波・宮島方面	160
①-4	8月3日	日	曇り	(原爆ドーム前)	17:36	広島駅前	18:18	0:42	2.4	江波・宮島⇒広島駅	160
①-5	8月13日	水	曇り	広島駅前	14:01	(原爆ドーム前)	14:20	0:19	2.4	広島駅⇒江波・宮島方面	160
①-6	8月13日	水	曇り	(原爆ドーム前)	14:23	広島駅前	14:47	0:24	2.4	江波・宮島⇒広島駅	160
①-7	8月13日	水	曇り	広島駅前	16:17	(原爆ドーム前)	16:32	0:15	2.4	広島駅⇒江波・宮島方面	160
①-8	8月13日	水	曇り	(原爆ドーム前)	16:34	広島駅前	16:58	0:24	2.4	江波・宮島⇒広島駅	160
①-9	8月13日	水	曇り	広島駅前	17:00	(原爆ドーム前)	17:15	0:15	2.4	広島駅⇒江波・宮島方面	160
①-10	8月13日	水	曇り	(原爆ドーム前)	17:19	広島駅前	17:41	0:22	2.4	江波・宮島⇒広島駅	160
①-11	8月23日	土	晴れ	(袋町)	10:28	広島駅前	11:07	0:39	3.0	平和大橋⇒袋町乗車	150
①-12	8月23日	土	晴れ	広島駅前	11:11	(原爆ドーム前)	11:41	0:30	3.0	原爆ドーム前下車⇒元安橋	150
①-13	8月23日	土	晴れ	(原爆ドーム前)	11:42	広島駅前	12:14	0:32	3.0	元安橋⇒原爆ドーム前乗車	150
①-14	8月23日	土	晴れ	広島駅前	12:16	(袋町)	12:51	0:35	3.0	袋町下車⇒平和大橋	150

②バス

	調査日	曜日	天気	出発	時刻	到着	時刻	移動時間 (min)	距離 (km)	ルート	料金
②-1	7月5日	土	曇り	広島駅前	9:30	資料館前	9:51	0:21	2.9	広島駅乗車⇒本通経由⇒平和記念公園下車	220
②-2	7月5日	土	曇り	広島駅前	9:44	資料館前	10:27	0:43	3.4	広島駅乗車⇒原爆ドーム前下車	160
②-3	7月5日	土	曇り	広島駅(乗車)	11:06	平和記念公園前(下車)	11:26	0:20	2.9	駅前大橋⇒紙屋町⇒平和大橋	200
②-4	7月5日	土	曇り	広島駅(乗車)	11:06	平和記念公園前(下車)	11:28	0:22	2.9	駅前大橋⇒紙屋町⇒平和大橋	220
②-5	7月27日	日	晴れ	広島駅前	14:09	資料館前	14:29	0:20	2.9	広島駅乗車⇒平和記念公園前下車	200
②-6	7月27日	日	晴れ	平和記念公園前	15:00	広島駅	15:16	0:16	2.9	平和記念公園前乗車⇒広島駅下車	180
②-7	8月8日	金	雨	広島駅前	8:57	袋町	9:16	0:19	2.9	広島駅前⇒袋町下車	160
②-8	8月8日	金	雨	資料館前	17:51	広島駅前	18:17	0:26	2.9	本通り乗車⇒広島駅前	160
②-9	8月8日	金	曇り	広島駅前	12:56	資料館前	13:20	0:24	2.9	広島駅乗車⇒平和記念公園下車	220
②-10	8月10日	日	曇り	広島駅前	13:02	資料館前	13:27	0:25	3.2	広島駅乗車⇒原爆ドーム前下車	160
②-11	8月10日	日	曇り	資料館前	13:38	広島駅	13:57	0:19	3.2	平和記念公園前乗車⇒広島駅下車	220
②-12	8月10日	日	晴れ	広島駅前	14:15	資料館前	14:39	0:24	3.2	広島駅乗車⇒原爆ドーム前下車	160
②-13	8月10日	日	晴れ	資料館前	14:41	広島駅	15:01	0:20	3.2	平和記念公園前乗車⇒広島駅下車	220
②-14	8月10日	日	晴れ	広島駅前	15:13	資料館前	15:33	0:20	3.2	広島駅乗車⇒平和記念公園前下車	220
②-15	8月10日	日	晴れ	資料館前	15:33	広島駅	16:09	0:36	3.2	原爆ドーム乗車⇒広島駅下車	160
②-16	8月10日	日	晴れ	広島駅前	16:19	資料館前	16:36	0:17	3.2	広島駅乗車⇒平和記念公園前下車	220
②-17	8月10日	日	晴れ	資料館前	16:41	広島駅	17:11	0:30	3.2	原爆ドーム乗車⇒広島駅下車	160
②-18	8月10日	日	晴れ	広島駅前	17:15	資料館前	17:39	0:24	3.2	広島駅乗車⇒平和記念公園前下車	220
②-19	8月10日	日	晴れ	資料館前	17:39	広島駅	18:03	0:24	3.2	原爆ドーム乗車⇒広島駅下車	160
②-20	8月10日	日	曇り	広島駅前	12:50	資料館前	13:28	0:38	3.2	広島駅乗車⇒原爆ドーム前下車	150
②-21	8月10日	日	曇り	資料館前	13:30	広島駅	14:00	0:30	3.2	平和記念公園前乗車⇒広島駅下車	180
②-22	8月10日	日	晴れ	広島駅前	14:05	資料館前	14:27	0:22	3.2	広島駅乗車⇒平和記念公園前下車	200
②-23	8月10日	日	晴れ	資料館前	14:30	広島駅	14:58	0:28	3.2	原爆ドーム乗車⇒広島駅下車	150
②-24	8月10日	日	晴れ	広島駅前	15:00	資料館前	15:25	0:25	3.2	広島駅乗車⇒原爆ドーム前下車	150
②-25	8月10日	日	晴れ	資料館前	15:25	広島駅	15:55	0:30	3.2	平和記念公園前乗車⇒広島駅下車	200
②-26	8月10日	日	晴れ	広島駅前	16:15	紙屋町エディオン新館前下車	16:40	0:25	3.2	広島駅乗車⇒平和記念公園前下車	200
②-27	8月10日	日	晴れ	紙屋町バス停乗車	16:40	広島駅(エールエール裏)下車	17:12	0:32	3.2	原爆ドーム乗車⇒広島駅下車	150
②-28	8月10日	日	曇り	資料館前	13:28	広島駅	13:51	0:23	2.9	平和記念公園前乗車⇒広島駅下車	180
②-29	8月10日	日	曇り	広島駅前	14:03	資料館前	14:28	0:25	3.2	広島駅乗車⇒原爆ドーム前下車	180
②-30	8月10日	日	曇り	資料館前	14:28	広島駅	14:52	0:24	2.9	平和記念公園前乗車⇒広島駅下車	180
②-31	8月10日	日	曇り	広島駅前	15:12	資料館前	15:33	0:21	2.9	広島駅乗車⇒平和記念公園前下車	200
②-32	8月10日	日	曇り	広島駅前	17:18	資料館前	17:41	0:23	2.9	広島駅乗車⇒平和記念公園前下車	180
②-33	8月10日	日	曇り	資料館前	17:41	広島駅	18:04	0:23	2.9	平和記念公園前乗車⇒広島駅下車	180
②-34	8月16日	土	曇り	広島駅前	10:44	資料館前	11:11	0:27	3.2	広島駅乗車⇒平和記念公園前下車	200
②-35	8月16日	土	曇り	資料館前	11:11	広島駅(FKUYA)下車	11:45	0:34	2.8	原爆ドーム前⇒広島駅乗車下車	160
②-36	8月17日	日	曇り	広島駅前	20:50	資料館前	21:15	0:25	2.9	広島駅乗車⇒原爆ドーム前下車	160
②-37	8月24日	日	雨	資料館前	9:45	広島駅	10:06	0:21	2.9	本通り乗車⇒広島駅(福屋前)下車	160

③自転車

	調査日	曜日	天気	出発	時刻	到着	時刻	移動時間 (min)	距離 (km)	ルート	料金
③-1	6月26日	木	晴れ	資料館前	7:40	広島駅前(西側駐輪場)	7:50	0:10	2.8	平和大通⇒駅前通	0
③-2	6月26日	木	晴れ	広島駅前(西側駐輪場)	18:42	資料館前	18:54	0:12	2.7	栄橋⇒合庁⇒紙屋町西	0
③-3	6月29日	日	晴れ	資料館前	10:21	広島駅前(西側駐輪場)	10:33	0:12	2.7	紙屋町西⇒警察署前⇒栄橋	0
③-4	6月29日	日	晴れ	広島駅前(西側駐輪場)	10:34	資料館前	10:48	0:14	2.8	駅前通⇒平和大通	0
③-5	6月30日	月	曇り	資料館前	8:12	広島駅前(西側駐輪場)	8:25	0:13	2.7	紙屋町西⇒地下道⇒栄橋	0
③-6	7月5日	土	曇り	資料館前	17:43	広島駅前南口第三駐輪場	17:56	0:13	2.8	旧市民球場横⇒城南通り	0
③-7	7月5日	土	曇り	広島駅前南口第三駐輪場	18:01	資料館前	18:15	0:14	2.8	城南通り⇒旧市民球場横	0
③-8	7月12日	土	晴れ	資料館前	9:51	広島駅前南口	10:10	0:19	3.1	平和大通⇒中央通⇒相生通⇒駅前通	0
③-9	7月12日	土	晴れ	広島駅前南口	10:10	資料館前	10:32	0:22	3.0	栄橋⇒相生通⇒中央通⇒平和大通	0
③-10	7月15日	火	晴れ	資料館前	14:52	広島駅前(レンタサイクルショップ前)	15:10	0:18	2.8	荒神町⇒の場町⇒東広島橋⇒平和大通	263
③-11	7月15日	火	晴れ	広島駅前(レンタサイクルショップ前)	15:27	資料館前	15:47	0:20	3.0	平和大通⇒兼根通⇒ユートホテル前⇒の場町⇒荒神町	263
③-12	7月18日	金	晴れ	資料館前	16:55	広島駅前(西側駐輪場)	17:13	0:18	2.8	平和大通⇒駅前通	0
③-13	7月18日	金	晴れ	広島駅前(西側駐輪場)	17:30	資料館前	17:49	0:19	2.9	京橋⇒袋町⇒平和大通	0
③-14	7月23日	水	晴れ	広島駅前(福屋駐輪場前)	15:16	資料館前	15:34	0:18	3.1	相生通り(電車通り)経由	0
③-15	7月29日	火	晴れ	資料館前	17:23	広島駅前(西側駐輪場)	17:40	0:17	2.9	平和大通⇒駅前通	0
③-16	7月29日	火	晴れ	広島駅前(西側駐輪場)	17:43	資料館前	18:07	0:24	3.4	縮景園、広島城、原爆ドーム経由	0
③-17	8月3日	日	曇時々雨	資料館前	15:20	広島駅前南口	15:34	0:14	2.8	平和公園⇒市民球場跡⇒ひろしま美術館⇒城南通り⇒上柳橋	0
③-18	8月3日	日	曇時々雨	広島駅前南口	15:34	資料館前	15:45	0:11	2.8	駅前通り⇒平和大通り	0

④徒歩

	調査日	曜日	天気	出発	時刻	到着	時刻	移動時間 (min)	距離 (km)	ルート	料金
④-1	6月27日	金	曇り	広島駅前	23:55	資料館前	0:30	0:35	2.8	駅前通⇒本通	0
④-2	6月29日	日	晴れ	資料館前	8:52	広島駅前	9:32	0:40	2.8	地下道⇒駅前通	0
④-3	6月29日	日	晴れ	広島駅前	9:42	資料館前	10:18	0:36	2.8	駅前通⇒相生通⇒中央通⇒本通	0
④-4	7月3日	木	曇り	広島駅前(南口)	20:05	資料館前	20:45	0:40	2.9	駅前通り⇒本通り商店街	0
④-5	7月5日	土	曇り	資料館前	11:12	広島駅前	12:01	0:49	2.8	地下道⇒女学院前	0
④-6	7月5日	土	曇り	広島駅前	12:39	資料館前	13:17	0:38	2.8	駅前通⇒相生通⇒中央通⇒本通	0
④-7	7月20日	日	晴れ	資料館前	12:36	広島駅前	13:09	0:33	2.8	地下道⇒女学院前	0
④-8	7月20日	日	晴れ	広島駅前	13:36	資料館前	14:09	0:33	2.8	駅前通⇒相生通⇒中央通⇒本通	0



表 調査結果（定量的評価）一覧 (2/2)

①電車

	消費カロリー (kcal)	CO2発生量 (kg-CO2/年)	天候の 影響	混雑	空調	バリアフリー施設	案内板(道中)	マップ	外国語対応	インターネット情報	交通機関 乗車時刻	交通機関 降車時刻	乗車時間
①-1			なし	なし	あり	なし		なし	英語				
①-2			なし	なし	あり	なし		なし	英語				
①-3			なし	なし	あり	なし		なし	英語				
①-4			なし	なし	あり	なし		なし	英語				
①-5			なし	なし	あり	なし		なし	英語				
①-6			なし	なし	あり	なし		なし	英語				
①-7			なし	なし	あり	なし		なし	英語				
①-8			なし	あり	あり	なし		なし	英語				
①-9			なし	なし	あり	なし		なし	英語				
①-10			なし	あり	あり	なし		なし	英語				
①-11	106	73	なし	あり	あり	なし		なし	英語		10:47	11:07	0:20
①-12	78	69	なし	あり	あり	なし		なし	英語		11:13	11:32	0:19
①-13	82	77	なし	あり	あり	低床車両		なし	英語		11:53	12:14	0:21
①-14	96	62	なし	あり	あり	低床車両		なし	英語		12:27	12:44	0:17

②バス

	消費カロリー (kcal)	CO2発生量 (kg-CO2/年)	天候の 影響	混雑	空調	バリアフリー施設	案内板(道中)	マップ	外国語対応	インターネット情報	交通機関 乗車時刻	交通機関 降車時刻	乗車時間
②-1	57	201	なし	なし	あり	なし		あり	英語	時刻表・路線図あり	9:36	9:47	0:11
②-2	127	237	なし	なし	あり	なし	あり	あり	英語	時刻表・路線図あり	10:04	10:17	0:13
②-3	50	256	なし	なし	あり	車いす優先席	駅前2箇所	なし	英語	時刻表・路線図あり	11:10	11:24	0:14
②-4	58	237									11:13	11:26	0:13
②-5	49	274	なし	なし	あり	車いす優先席			英語		14:09	14:24	0:15
②-6	39	219	なし	なし	あり	ワンステップバス					15:00	15:12	0:12
②-7	50	201	あり	普通	あり	なし				時刻表・路線図あり	8:58	9:09	0:11
②-8	66	329	なし	若干あり	あり	なし			英語(主要バス停)	時刻表・路線図あり	17:59	18:17	0:18
②-9	58	347	なし	なし	あり	低床バス	駅前2箇所	なし	英語	時刻表・路線図あり	12:57	13:16	0:19
②-10	67	256									13:03	13:17	0:14
②-11	47	256									13:40	13:54	0:14
②-12	64	256									14:15	14:29	0:14
②-13	53	219									14:46	14:58	0:12
②-14	48	292									15:13	15:29	0:16
②-15	105	219									15:54	16:06	0:12
②-16	37	310									16:19	16:36	0:17
②-17	88	183									16:57	17:07	0:10
②-18	56	383									17:15	17:36	0:21
②-19	70	146									17:55	18:03	0:08
②-20	111	237	なし	なし	あり	車いす優先席		なし	英語	時刻表・路線図あり	12:57	13:10	0:13
②-21	83	256	なし	あり	あり	車いす優先席		なし	英語	時刻表・路線図あり	13:44	13:58	0:14
②-22	56	274	なし	そこそこ	あり	車いす優先席		なし	英語	時刻表・路線図あり	14:09	14:24	0:15
②-23	77	256	なし	なし	あり	優先席のみ		なし	英語	時刻表・路線図あり	14:41	14:55	0:14
②-24	67	256	なし	なし	あり	車いす優先席		なし	英語	時刻表・路線図あり	15:02	15:16	0:14
②-25	84	237	なし	なし	あり	優先席のみ		なし	英語	時刻表・路線図あり	15:38	15:51	0:13
②-26	65	292	なし	なし	あり	車いす優先席		なし	英語	時刻表・路線図あり	16:23	16:39	0:16
②-27	94	183	なし	なし	あり	車いす優先席		なし	英語	時刻表・路線図あり	16:57	17:07	0:10
②-28	65	183	なし	なし	あり	車いす優先席		なし	英語	時刻表・路線図あり	13:36	13:46	0:10
②-29	69	219	なし	なし	あり	車いす優先席		なし	なし		14:03	14:15	0:12
②-30	64	256	なし	なし	あり	車いす優先席		なし	なし		14:32	14:46	0:14
②-31	48	347	なし	なし	あり	車いす優先席		なし	英語		15:12	15:31	0:19
②-32	55	347	なし	なし	あり	車いす優先席		なし	英語		17:18	17:37	0:19
②-33	59	274	なし	なし	あり	車いす優先席		なし	英語		17:43	17:58	0:15
②-34	75	237	なし	なし	あり	優先席のみ	駅前2箇所	あり	英語	時刻表・路線図あり	10:55	11:08	0:13
②-35	98	237	なし	なし	あり	優先席のみ		あり	英語	時刻表・路線図あり	11:28	11:41	0:13
②-36	70	201	なし	なし	あり	なし	駅前あり	なし	なし	あり	20:55	21:06	0:11
②-37	59	164	なし	なし	あり	なし	あり	あり	英語	時刻表・路線図あり	9:53	10:02	0:09

③自転車

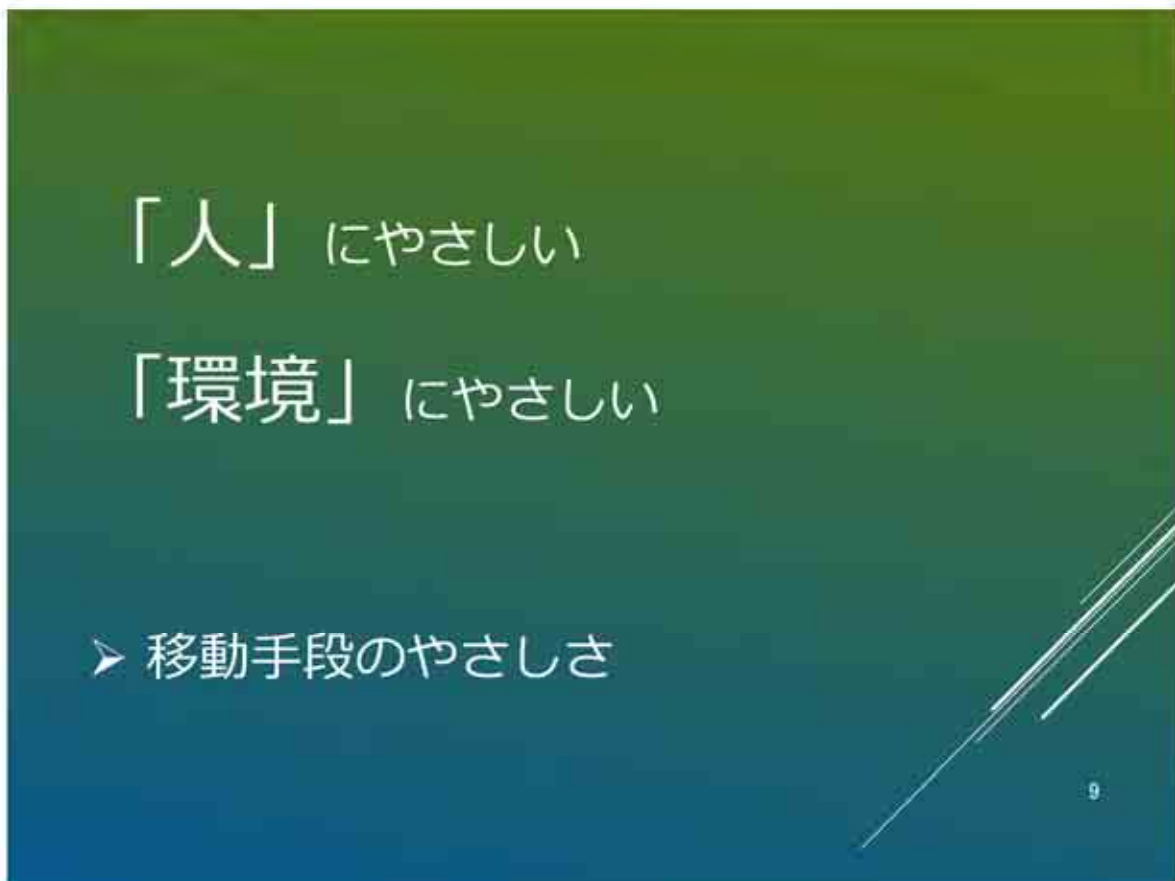
	消費カロリー (kcal)	CO2発生量 (kg-CO2/年)	天候の 影響	混雑	空調	バリアフリー施設	案内板(道中)	マップ	外国語対応	インターネット情報	交通機関 乗車時刻	交通機関 降車時刻	乗車時間
③-1	38	0	なし	なし				なし					
③-2	46	0	なし	なし				なし					
③-3	46	0	なし	なし				なし					
③-4	53	0	なし	なし				なし					
③-5	50	0	なし	なし				なし					
③-6	50	0	なし	なし				なし					
③-7	53	0	なし	なし				なし					
③-8	73	0	暑い	なし		小さい段差多数		なし					
③-9	84	0	暑い	なし		小さい段差多数		なし					
③-10	69	0	なし	なし				あり	マップに外国語あり				
③-11	76	0	なし	なし				あり	マップに外国語あり				
③-12	69	0	なし	あり				なし					
③-13	73	0	なし	なし				なし					
③-14	69	0	暑い	あり		小さい段差多数		なし					
③-15	65	0	なし	あり			縮景園(大須賀)	なし					
③-16	92	0	なし	なし				なし					
③-17	53	0	なし	あり				なし					
③-18	42	0	なし	なし				なし					

④徒歩

	消費カロリー (kcal)	CO2発生量 (kg-CO2/年)	天候の 影響	混雑	空調	バリアフリー施設	案内板(道中)	マップ	外国語対応	インターネット情報	交通機関 乗車時刻	交通機関 降車時刻	乗車時間
④-1	116	0	なし	なし				なし					
④-2	132	0	なし	なし				なし					
④-3	119	0	なし	なし				あり	なし				
④-4	132	0	なし	なし				なし					
④-5	162	0	なし	なし				なし					
④-6	125	0	なし	なし				あり					
④-7	109	0	なし	なし				なし					
④-8	109	0	なし	なし				なし					



(2) 交通手段ごとの調査・分析結果





- ▶ 原爆ドーム前電停
 - 一般的利用電停
 - 広島駅で案内
- ▶ 袋町電停
 - 資料館には最寄
- ▶ 料金
 - 一律160円



▶ 平和公園側の利用電停

10

利用電停	乗車時間	待ち時間	アクセス時間	所要時間
原爆ドーム前	20分	3分	9分	32分
袋町	19分	10分	9分	38分

- ▶ 乗車時間はどちらを利用しても20分程度
- ▶ 待ち時間は本数の少ない袋町が長い
(原爆ドーム前：12本/時 袋町：6本/時)
- ▶ アクセス時間はいずれも9分程度
- ▶ 待ち時間が短い分、原爆ドーム前が有利となった

▶ 所要時間

11



利用電停	乗車時間	待ち時間	アゲル時間	所要時間
原爆ドーム前	20分	3分	9分	32分
袋町	19分	10分	9分	38分

- ▶ 原爆ドーム前
 - $20分 \times 0.01kg-CO2/分 = 0.2kg-CO2$
- ▶ 袋町電停
 - $19分 \times 0.01kg-CO2/分 = 0.19kg-CO2$
- ▶ 年間排出量に換算すると、約5本分のスギが必要
(バスで同所要時間の場合、5倍のスギが必要)

➤ CO2排出量

環境にやさしい

12



- ▶ 広島駅新幹線乗換口に路面電車の案内
- ▶ 広島駅前電停で2号線・6号線に原爆ドーム前の案内
- ▶ 車内放送は日本語と英語の案内を実施
- ▶ 袋町は車内放送で平和公園入口と案内（日本語のみ）

➤ 案内

観光客にやさしい

13



- ▶ 1号線、2号線は半数程度が低床車両で運行
- ▶ 原爆ドーム前はバリアフリー対応電停
- ▶ 袋町はバリアフリー非対応

➤ バリアフリー設備

高齢者にやさしい

14



- ▶ 広島駅前電停高架化によりJRとの乗換時間短縮
→ 乗換距離短縮・同一フロアでの乗換
- ▶ 駅前大橋ルート切替で所要時間短縮

➤ 将来

さらに人にやさしく

15



- ▶ 路面電車を利用すると、広島駅—資料館は、約35分かかる
- ▶ 低料金での移動が可能
- ▶ 他の乗り物に比べて、環境への負荷が少ない
- ▶ 他交通機関（JR）からの乗換案内が容易、英語への対応
- ▶ バリアフリーへの対応あり
- ▶ 将来的に、広島駅での乗換時間が短縮される

- ▶ **広島のまちの象徴でもある路面電車は
人や環境にやさしい移動手段である**

➤ **路面電車のやさしさ**



移動手段のやさしさくらべ 〔バス編〕

1. バス交通の概要

- ・広島バス、広島交通、広電バス、中国JRバス(観光ループバス)を対象に調査を実施
⇒ **広島バスの路線を対象に検証**
 - ① 出発/目的地とバス停の位置関係がスムーズな路線
 - ② 広島市中心部の運行を主とした路線
- ・平和記念公園(資料館・原爆ドーム等)へアクセスしやすいバス停は**4箇所**、該当するバス路線は**計4路線**
- ・運行間隔は、24吉島線が最も短く、**平日平均5分、休日平均9分**。バス停別では**本通りの便数が最も多い**。

■平和記念資料館付近のバス停と運行路線の概要(広島バス)



路線名	便数/日(平均運行間隔)		主な下車バス停 (括弧内は原爆ドーム前側ののみ表記)
	平日	土日祝	
21 宇品線	118 (8分)	85 (11分)	本通り
22 横川線	68 (14分)	55 (17分)	原爆ドーム前、紙屋町
24 吉島線	207 (5分)	105 (9分)	平和記念公園、本通り
25 草津線	89 (11分)	57 (17分)	平和記念公園、本通り
	28 (34分)	27 (36分)	原爆ドーム前、紙屋町



※運行間隔は、6時台～21時台(計16時間)÷便数として算出



2. 他の交通機関との比較

- ・バスの移動時間は、同じ公共交通機関の路面電車より早く到着できる。
- ・バスの料金は160円または200円。平和記念公園以外のバス停は路面電車の料金と同じ。
- ・他の交通機関と比較して消費カロリーが少ない。
⇒ お年寄りや身体が不自由な方などにとって最も身体負担が小さい移動手段

■移動時間の比較(各手段の最短の移動時間を比較)

移動時間 = 乗車時間 + 待ち時間 + 徒歩移動時間

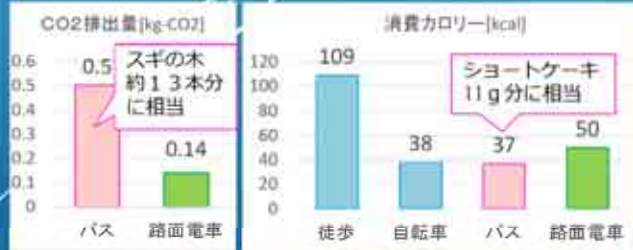
乗車時間：自転車・バス・路面電車に乗っている時間
待ち時間：バス停や電停で公共交通が来るのを待つ時間
徒歩移動時間：出発地/目的地からバス停・電停までの移動にかかる時間



■料金の比較

交通機関	料金
路面電車	原爆ドーム前：160円
バス(広島バス)	紙屋町：160円
	原爆ドーム前：160円
	本通り：160円
	平和記念公園：200円

■CO2排出量・カロリー消費量



3. バスの提供サービスの特徴(①一般の路線バス)

- ・アクセス性(最寄りバス停が複数ある)、快適性(空調完備・混雑が少ない)、交通弱者への配慮(バリアフリー・外国語対応を一定数実施)等のサービスが充実。
- ・バス路線の情報として、広島駅前の案内板やインターネットでの公開を実施。

■アクセス性

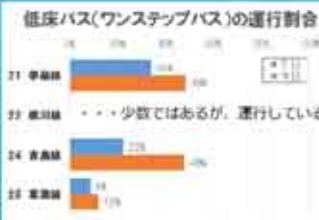
- ・平和記念公園・原爆ドームまでの最寄りのバス停が複数ある。
⇒ 行きと帰りで異なるバス停を利用することで効率的な周遊観光が可能

【平和記念公園周辺の周遊観光の一例】



■交通弱者への配慮(バリアフリー、外国語対応等)

- ・低床バスの運行率は最大で1日の約5割。休日の方が運行割合が高い。
- ・車椅子優先スペースは、低床バスにのみ設置。
- ・平和記念公園・原爆ドーム前等、主要な停車地で英語アナウンスあり。



車椅子優先スペースの有無
・低床バスの全車両に設置
・その他車両にはなし

資料：広島バスHPより集計
(一部広島バスへのヒアリング結果を適用)

■快適性(空調・混雑)

- ・空調完備
⇒ 夏季・冬季での移動が快適
- ・混雑：約9割が「混雑なし」と回答



■情報量(マップ・案内板)

- ・案内板は、広島駅前に2箇所設置(路線図・バス停案内)
- ・路線図・時刻表等の運行情報は、インターネットで公開





3. バスの提供サービスの特徴(②観光ループバス)

- ・広島市街地を周遊する観光ループバス「めいぶる〜ぶ」が運行(JR中国バス)。
- ・広島市街地の主要な観光施設を周遊。
- ・車内配布物(ルートマップ)、観光アナウンス、外国語対応(英語・中国語・韓国語)あり。

■運行間隔

9時台～17時台で

- ・オレンジルート18便(30分間隔)
- ・グリーンルート 9便(1時間間隔)

■運賃

1日乗車券 One-Day Ticket	大人 400円 Adult 400yen	(1日乗り放題 キトク)
	小児 200円 Child 200yen	
※1日乗車券はめいぶる〜ぶ専用でも販売しています。乗車時にお願いいたします。		
1乗車 1 Trip	大人 200円 Adult (Days & Week) 200yen	
	小児 100円 Child (Days & Week) 100yen	

■特徴的なサービス

項目	サービス内容
走行時間	16分～31分 (新幹線口～平和記念公園)
配布物	車内に配布物
アナウンス	各所で観光アナウンス
外国語対応	英語・中国語・韓国語



21

4. バスのアピールポイントと課題

■アピールポイント

- ・移動時間が早い、交通弱者が利用しやすい、外国人対応あり

■課題

- ・バス路線の運行状況が把握しにくい、観光客の認知度が低い。⇒待ち時間増、利用者数減につながる。

アピールポイント	課題 (調査より得られた意見をもとに整理)
①移動時間が早い ・待ち時間や遅れ時間の影響がなければ、自転車の次に早く移動できる	①広島駅前の案内板がわかりにくい ・路線図から路線名・路線番号が読み取れない。 ・路線図とバス停案内板の色分けの対応がとれていないため、どこのバス停に行けばいいかわかりにくい。
②お年寄りや身体が不自由な方が利用しやすい ・身体負担が小さい、空調あり、混雑が少ない、バリアフリー	②原爆ドーム前へのバスでの行き方・運行状況がわかりにくい ・同じ乗り場・系統番号で異なる行き先(原爆ドームor平和記念公園)を経由する便があり、わかりにくい。 ・付近に紙屋町のバス停があり、原爆ドーム前に停まる便が少ない。 ・原爆ドーム行きのバスは、広島駅の掲示板等での確認が困難。土地勘がないと判断が難しい。
③外国人への対応あり ・路線バスの英語アナウンス ・めいぶる〜ぶの4ヶ国語対応	③車内の情報提供について ・行先がバスの電光掲示板上に書いていないので不安。 ④運賃・所要時間の情報提供 ・乗車時に運賃・所要時間が分かれば便利。 ⑤その他 ・前の方の席の座高が低く、外の景色が見えない。

22



4. バスのアピールポイントと課題

- 解決策
 - ・情報提供の工夫・充実化

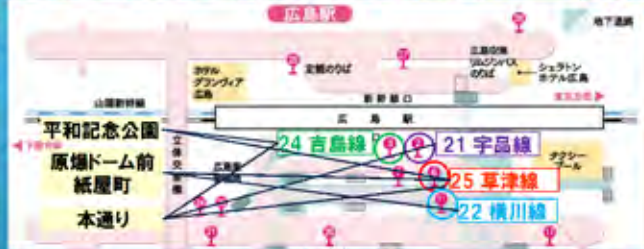
■情報提供の課題

① 広島駅前の案内板の改善



- ・路線図から路線名・路線番号が読み取れない
- ・路線図とバス停案内板の色分けの対応がとれていない

② 各路線の特徴の明示(行き先・運行頻度)



- ・どの路線を使えば良いかわからない。
- ・どの路線が待ち時間が短いかわからない。

■解決策(一例)

- ・案内板の情報の対応付け
(色分けの整合、路線図に路線番号を明記)
- ・観光利用時の主要なバス停(行き先)への行き方の明示
(平和記念公園⇒吉島線、原爆ドーム⇒横川線)
- ・観光での利用方法の提案・情報発信
(例：本通りバス停を有効活用した周遊方法の提案)
- ・休日ピーク時間帯での現地係員による案内
(現在は、朝ピーク時に広島駅で実施している)

23

おわりに 「バスのやさしさ」

- 使い慣れれば移動が早くて効率的
- お年寄りや身体が不自由な方にやさしい
- 外国人観光客にやさしい

もっとやさしい交通手段になるために・・・

- バスに関する情報提供の創意工夫
- 観光での利用方法の提案・情報発信

24



「移動手段のやさしさくらべ」 【自転車編】



25

主要な調査ルート

③ 観光ルート
・他資源を周遊
・やや時間がかかる

② 街中ルート
・信号のタイミングで柔軟に通行可
・歩行者も多い

① 基本ルート
・比較的はやい
・全て車道を通行できる

縮景園前 (③)

紙屋町交差点は自転車通行不可

平和大通り (①②)

駅前通り (①)

26



調査結果概要

ママチャリ、クロスバイク、ミニベロ等、自転車の種類でも差アリ

なんといってもゼロ！

ルート	移動時間 (分)	距離 (km)	消費カロリー (kcal)	CO ₂ 排出量 (kgCO ₂)
①基本ルート	18	2.82	69	0
②街中ルート	19	3.10	73	0
③観光ルート	24	3.40	92	0
⋮				
結果範囲	10~24	2.7~3.4	38~92	0
平均	15.9	2.87	61	0



27

レンタサイクル【広島駅】の概要①

■観光客を想定し、**広島駅から東側（約350m）**
のレンタサイクルを使用



28



レンタサイクル【広島駅】の概要②

- 広島駅前にレンタサイクル案内なし
(総合案内板はあるが、情報記載なし)



結局、広島駅改札口付近の総合案内所で情報収集



広島駅構内の総合案内板

29

レンタサイクル【広島駅】の概要③

- 情報収集、徒歩移動、手続き等を含め、出発までの所要時間約20分

- レンタサイクル店にマップあり
(外国語表示あり)

- レンタサイクル料金
2時間まで263円
4時間まで424円
6時間まで594円
12時間まで702円

時間	料金
2時間	263円
4時間	424円
6時間	594円
12時間	702円

30



自転車による移動の特徴の整理

【良い点＝自転車のやさしさ】

■自由にルートが選定できる

- ・信号のタイミングで柔軟に通行できる。
- ・自分のペースでフリーにコースを選択できる。
(裏路地が走り易い。メイン道路の車道走行が最も走行時間が短い。)
- ・自分の都合で、出発・到着できる。

■行動範囲や視野が広い

- ・徒歩に比べて、行動範囲が広がる。
- ・移動速度の速い交通手段では、見落としてしまうことも、見つけることができる。
- ・気づいたところで、寄り道できる。

■道に迷うことはない

- ・広島駅方面へは、道路標識に従って走行すれば、迷うことは無い。

■地球環境にやさしい

- ・CO₂排出量は、ルートや時間に関係なく、すべて0。

31

自転車による移動の特徴の整理

【悪い点＝自転車のきびしさ】

■天候に左右される

- ・雨天の場合は、利用しづらく、危険である。
- ・夏は暑い。

■観光客には不便な面もある

- ・大きな荷物がある場合は使えない。
- ・広島駅近辺では、レンタルサイクルのお店がほとんどなく、場所もわかりにくい。(お店案内なし)
- ・自転車用のマップがない。
- ・不案内な来訪者には、案内板が少なく、分かりにくい。
- ・駐輪場の無い施設が多く、探すのが大変。

■走行環境が未整備である

- ・歩行者が多い歩道内は、走行しにくい。
- ・交通量の多い車道の走行には、不安が伴う。
- ・橋梁部は、車道が狭いため走行しにくい。
- ・紙屋町交差点は歩行者も通行できない。
- ・平和公園界隈は歩行者も多く、走行しにくい。

32



移動手段のやさしさくらべ 〔徒歩編〕

33

徒歩ルート①の調査結果



34

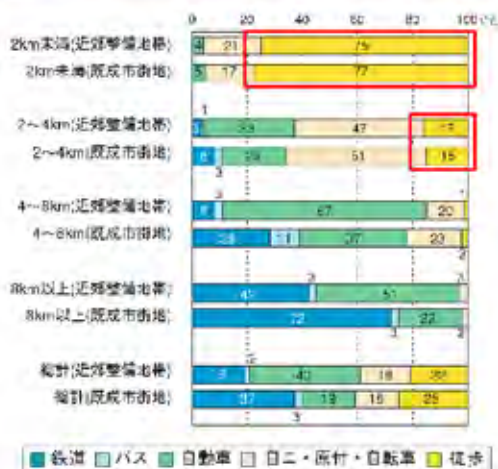


徒歩ルートの調査結果①



徒歩ルートの調査結果③

調査日	移動時間(分)	距離(km)	移動速度(km/h)	ルート	
A	7月20日	33	3.0	5.5	女学院-相生通り
B	7月20日	33	3.2	5.8	城南通り-紙屋町
C	6月29日	36	2.8	4.7	駅前通り-飯山町-本通り
D	6月29日	40	2.7	4.1	駅前通り-堀川町-本通り
E	6月27日	35	2.7	4.6	駅前通り-相生通り
F	7月5日	49	2.9	3.6	女学院-八丁堀-相生通り



パーソントリップ調査によれば

2km以下の移動であれば
徒歩で移動する人の割合が多いが
2kmを超えると徒歩で移動する人の
割合が急激に低下

資料：パーソントリップ調査データにより
国土交通省国土計画局作成(表1-図1)



徒歩での観光(事例調査)

観光庁が公開している旅行・観光消費動向調査の
国内旅行先に対する満足度、旅行に対する意識より

国内の旅行先上位2地方(関東、近畿)の中から代表的な観光地をピックアップ

インターネット情報で
徒歩での観光に関する情報を取得

・案内ルート

・移動時間の情報

など

徒歩での観光(事例①東京)



同じページにルートを示した
地図があり、番号は施設に対応

東京都のオフィシャル観光サイトでは
豊富なモデルコースを掲示
ジャンルごと→方面別に多数

案内が分かり易く、豊富

5分程度で次の目的地に着くようなルートを設定
方面別のルートを提案

東京都公式観光サイトより



徒歩での観光(事例②京都)



京都市のオフィシャル観光サイトでは「歩くまち・京都」公共交通センターという施設(京都駅前)の案内をしている(京都市も協議会設立に連携)

実際の徒歩での案内ルートは民間や個人が発信しているルートが充実

行政も徒歩での観光に対してサポートを行っている
民間からも情報発信

↓
徒歩観光が根付いている

数分～10分程度で次の目的地に着くようなルートを設定
エリア別のルートを提案

京都観光ポータルサイトより

39

広島市の徒歩ルート 情報収集

広島駅総合案内と駅地下広場の観光案内所で配布していた地図



40



広島市の徒歩ルート 情報収集①



41

広島市の徒歩ルート 情報収集①



42



広島市の徒歩ルート 情報収集①



43

広島市の徒歩ルート 情報収集②

広島ナビゲーターに記載の地図



44



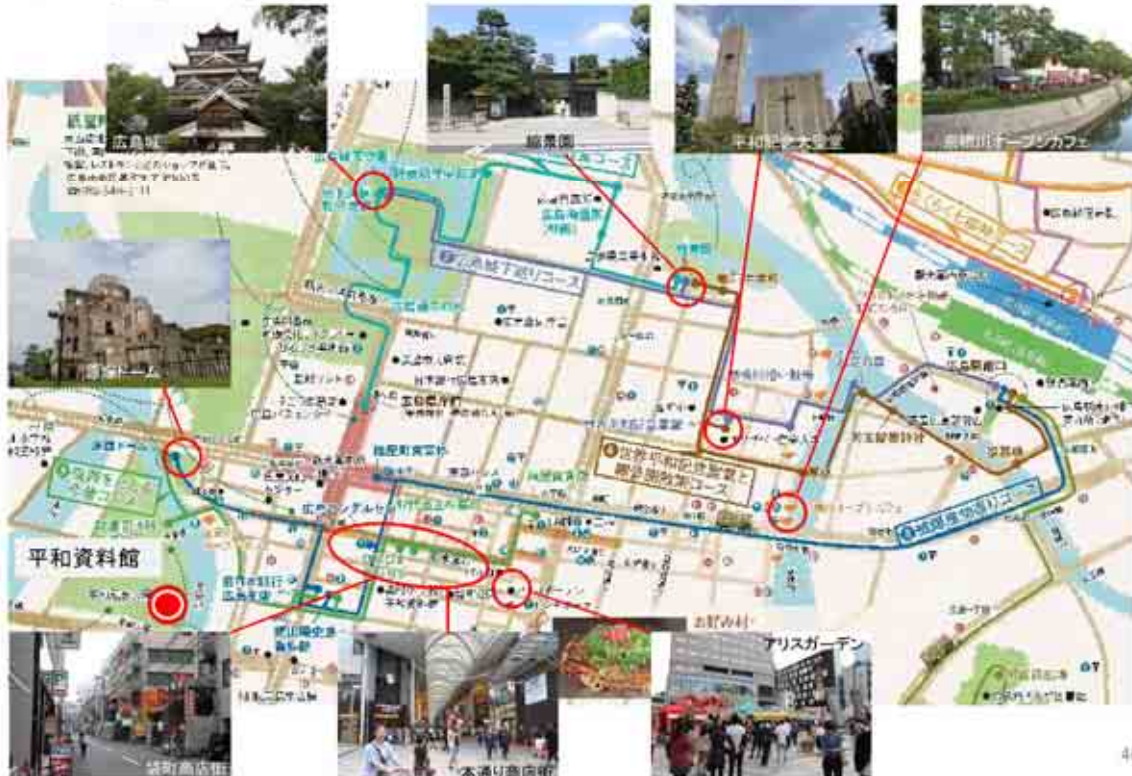
広島市の徒歩ルート 情報収集②

広島ナビゲーターに記載の地図



45

広島市の徒歩ルート まちあるき



46



広島市の徒歩ルート まとめ

- ・所要時間: 40分から50分 + よりみち次第
- ・配布しているマップは日本語以外もあり
- ・現地調達の資料だけでは不足気味
- ・案内板は城南通りより北側のエリアにはあり

～気づき～

- ・広島市には案内板や資料等 徒歩観光に関する情報が乏しい
- ・広島市も他都市と同様に5～10分程度歩けば 次の観光施設があるので(2km以下で移動可能) もっと、徒歩での観光をアピールするべき
- ・個々の施設でのイベントが一括して分かるルート選定の 一助となる(HP等の整備)
- ・歩けば思いがけないイベント等に出会う
- ・面白そう(美味しそう)なお店を発見する
- ・町の歴史を知りながら目的地に向かうことができる



47

私たちは「徒歩のやさしさ」をこのようにとらえた

～徒歩交通の長所～

- ◇ まちの文化や、住む人々の生活スタイルを肌で感じることができる
⇒新しい発見があるかも
- ◇ 観光マップに載っていないような場所の発見
⇒また来た時に違うところにも行ってみよう！(観光客のリピーター)
- ◇ 自分のペースで移動できる
⇒近道、回り道、寄り道自由
- ◇ 健康的
⇒運動になる。スマートフォンの活用により運動量の確認も可能
- ◇ Co2の排出がない
⇒環境負荷が極めて小さい



48



(3) まとめ

各移動手段のやさしさを簡単にまとめると以下のとおりである。

電車のやさしさ

「初来訪者が利用しやすい」

＝分かりやすく、確実な移動が可能であること

バスのやさしさ

「慣れた人が利用しやすい」

＝何度か乗れば、快適かつ効率的な周遊が可能であること

自転車のやさしさ

「広範囲・自由に移動しやすい」

＝いろんな所を短時間で効率的に移動できると
いうこと

徒歩のやさしさ

「自分のペースで健康的」

＝ゆっくり街並みを見ながら歩くことで、いろ
んな発見があり、健康増進にもなること

利用する人の“やさしさ”の捉え方は様々であり、それぞれの移動手段にそれぞれ違ったやさしさがある。各移動手段を効果的に使い分け、組み合わせて利用してもらうことにより、利用者の多様なニーズにも応えることができるのではないかと感じる。

これらの調査結果をどのように活用し、まちづくりの課題解決に向けどのような提案や活動につなげていくか、来年度以降の課題としたい。



3. まちづくり活動への参加

3.1 活動概要

まちづくりにおける団体運営の仕方や課題等を整理するきっかけとするために、まちづくり活動に参加し、団体の支援等を行った。

事前準備として、まちづくりに関するイベント等の情報を収集した。

3.2 参加報告

参加したまちづくり活動等は、以下のとおりである。

	名称	参加日
(1)	長井田植え体験会	2014年6月1日(日)
(2)	自転車さんぽ	2014年6月15日(日) 2014年11月23日(日)
(3)	大林小学校ホタルプロジェクト(ホタルのタペ)	2014年6月21日(土)
(4)	可部明神祭(チンチロピッツ)	2014年7月26日(土)
(5)	ふたたび線開通祈念鋳物切符の製作実験 (可部カラスの会)	2014年9月7日(日) 2015年1月25日(日)
(6)	建物公開イベント(アーキウォーク広島)	2014年11月29日(土)
(7)	コンパクトなまちづくりシンポジウム	2015年1月9日(金)
(8)	自転車まちづくり緊急コラボ会議 ～広島発!自転車文化の創造を目指して～	2015年3月7日(土)

参加報告の詳細内容は、以降に示すとおりである。



(1) 長井田植え体験会

(1) 実施概要

1) 日時・実施場所

日時：2014 年 6 月 1 日(日)9:30-13:30

参加者：佐藤裕治、亀田雄二

場所：亀山南集会所

主催：縁が和、共催：広島文教女子大学、(可部カラスの会・寺本氏)

後援：長井まちづくり会議、協力：長井スポーツ同好会・長井女性会



2) プログラム

①開会式

- ・運営スタッフ等の挨拶・紹介
- ・田植えの実施概要の説明 等

②泥んこ遊び

③泥んこダイブコンテスト

④田植え体験

⑤昼食

⑥コンテストの表彰

⑦閉会式



3)案内チラシ



名物:泥んこダイブコンテスト!
飛距離賞・パフォーマンス賞など
賞品がすごい!!
カーブ戦ペアチケット×3、お米など

田植え体験には誰でも参加できます!
「杵まくり」など昔の田植えの技も
披露します。

女子大のお姉さんたちと
泥んこ遊びもできるよ!

第6回 自然満喫・楽しみながら農業体験

長井田植え体験会

6月1日(日) 少雨決行

9:00~13:00

亀山南集会所に集合

参加費無料 (皆様の志で運営します、よろしく
お願いします)

・昼食は準備します。
・**熱中症に気を付けて!** 日焼け手
防、**帽子や水分**、着替えなど持ってきて
くださいね。

主催: 縁が和 共催: 広島文教女子大学

お問い合わせ: 縁が和 ☎ 082-815-9229 Mail: heita@fch.ne.jp

後援: 長井まちづくり会議

協力: 長井スポーツ同好会・長井女性会

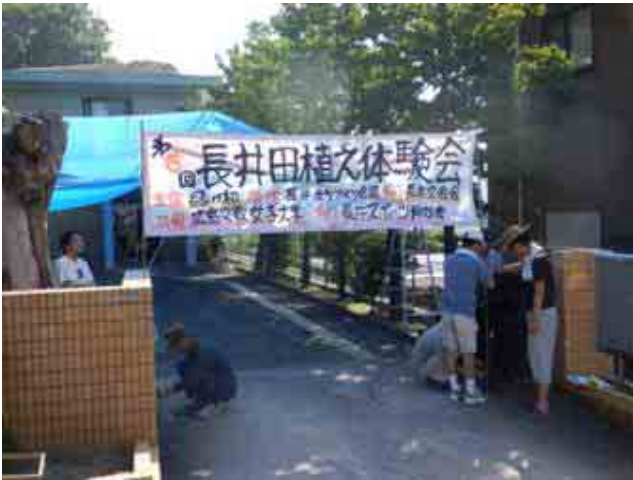
図 案内チラシ



(2)実施状況

1)開催準備

- ・主催：縁が和、共催：広島文教女子大学、協力：長井スポーツ同好会・長井女性会による準備。



テント・受付等の設営



シャワー室の設営



田植え会場の準備



昼食の準備（女性会+文教女子大学学生の手伝い）



図 写真(開催準備)



2) 実施状況



イベント横断幕



飛びました！



寺本さんは広報に専念



爽快な笑顔



泥防止の詰め物



お米をゲット！



女子大生も飛びました！



みんなでカレーをいただきました



前が見えません



写真撮らせてくれました



田植え風景



最後の集合写真



(3) 感想

- しっかりした絆で結ばれたコミュニティによる手慣れた運営。
- 地域の組織（縁が和、長井スポーツ同好会・長井女性会）を中心に近隣の大学を活動に巻き込み、小さな子供から見学するご老人まで、地域に関わる様々な立場の人が楽しく交流する機会を形成。
- 田植えイベントを通じた地域文化の伝達の機会、大学生への教育機会を創出。
 - 早乙女さんの伝統的な田植え衣装による実演
 - 地域に伝わる田植え唄を流しながらの田植え体験の実施（大学生、子供が中心になって参加）
 - 参加した大学生は単位がもらえる



(2) 自転車さんぽ 計2回

日時：2014年6月15日(日)、11月23日(日) 各10:00~14:30

参加者：亀田 イベント参加者：6/15 24組,70人、11/23 13組,28人

主催：広島市南区>みなみ区サイクリングプロジェクト

目的：自転車さんぽは、市民参加を進め、自転車まちづくりを目指す「みなみ区サイクリングプロジェクト」が実施するイベントです。スピードではなく、自転車でまちを巡って問題を解くゲームです。

内容：

- 10:00 受付
- 10:30 開会
- 11:00 競技開始
- 13:30 競技終了
- 13:30 解答発表
- 14:00 表彰式
- 14:30 閉会





(3) 大林小学校ホタルプロジェクト (ホタルのタベ)

(1) 実施概要

1) 日時・実施場所

日時：2014年6月21日(土)18:30-20:30

場所：広島市立大林小学校（広島市安佐北区大林）

2) 活動の概要

- ・校内のビオトープを活用したホタルを飼育
(根の谷川や水路で成虫を採集→産卵→幼虫の飼育→川や水路へ放流)
- ・あわせてホタル箒の材料となる麦を栽培、ホタル箒の制作
- ・その他、ホタルの歌を作詞作曲（先生と児童の共作）
- ・毎年6月のホタルの時期に「ホタルのタベ」という活動報告・ホタル観察のイベントを実施
→ これらホタルプロジェクトを授業の一環として取り入れ、継続的に活動を実施



(2) ホタルのタベ：実施状況

1) プログラム

- ① 開会挨拶
- ② 安佐北中・高等学校吹奏楽部の演奏
- ③ 児童の発表
- ④ 三入和太鼓クラブの演奏
- ⑤ OBS コーラス隊の合唱
- ⑥ 閉会・ホタルの観察会（観察後、自由解散）

2) 展示品等

- ・小学生の作品（絵付けした風鈴、ホタル箒）、小学校で栽培してつくった麦茶の配布



2012年 7月

中国新聞 © 第887号

可部中央郵便所 (TEL) ☎812-2349
 可部西販売所 (TEL) ☎815-2228
 可部南販売所 (TEL) ☎815-2325
 可部北販売所 (TEL) ☎818-5334

中国新聞の購読申し込みは 読者の販売所へ

中国新聞ファミリー可部編集部(干原忠二) ☎082(814)8825 (fax兼用) http://www.family-ch.no.jp/chi-om2 E-mail:chinets13@hotmail.com

大森小学校 ホタルの里 復活へ地域と一体



支援者の指導でホタル菌などを作るムギを刈る児童 (6月5日)



安佐北区大森4丁目の大森小学校(児童数60人)で、道徳と環境教育を推進している。道徳と環境教育を推進している。道徳と環境教育を推進している。

活動評価する2つの奨励賞受賞

3年目、ホタルの里復活への活動はホタルプロジェクトに格好の話題を提供している。かつて学区のあちこちで乱舞していたホタル(ゲンジボタル)は、河川改修や農業の影響で減少。ホタル狩りの復活は子どもたちの長年の願いだった。



菅道 和雄校長 福地 茂教頭 堂中 芳喜さん 宮上 昌喜さん

今年、ホタルの復活に貢献した福地茂教頭(58)は「子どもたちとホタルを取り組んでいる中で、自然発生的に『自分たちのホタルの歌を歌おう』ということになり作詞、作曲した。

大森の自然の中の小さな命の尊さを表現した」と歌のねらい。

「大きな自然の中の小さな命、川の流れて、心ときめく、追いかけたよ、ホタルの光!」という歌詞は、2番まであり、今後、3番を児童の作詞で追加、CDにする計画も、支援する大森学区社会福祉協議会長の堂中芳喜さん(78)は「大森町は、昨年の夕べで子どもたちのころのホタル狩りを話し、喜んで開いてくれた。高齢者を中心に支援者があつと参加して盛り上げ、地域全体のまつりになれば」と期待する。

菅道校長は「活動は子どもたちの長年の願いだった。毎年、継続的に取り組むことにした。地域に根ざす活動にするため児童、教職員、地域の支援者によるホタルプロジェクトを結成。今では年間の取り組みが定着している。6月に根の谷川や水路でのホタル(成虫)採集、ガラスケースで産卵、幼虫をピオトープで育てたあと、川や水路へ。一方でムギの種まき、ムギ踏み、ムギ刈り、ムギわらでホタル菌、ムギ茶やクッキー作りも。育てた幼虫が成虫になったことを祝

り上がり、子どもたちは参加者トキギ茶やクッキー、粘土細工などをおみやげに渡した。学校で育ったホタルは川や水路で光を放ち、その数は年々増えている。一連の取り組みが認められ、全国で50小中学校が受賞した昨年の全国学校ピオトープコンクール2011と今年第14回広島ユネスコ活動賞でそれぞれ奨励賞を受賞した。

菅道校長は「活動は子どもたちの長年の願いだった。毎年、継続的に取り組むことにした。地域に根ざす活動にするため児童、教職員、地域の支援者によるホタルプロジェクトを結成。今では年間の取り組みが定着している。6月に根の谷川や水路でのホタル(成虫)採集、ガラスケースで産卵、幼虫をピオトープで育てたあと、川や水路へ。一方でムギの種まき、ムギ踏み、ムギ刈り、ムギわらでホタル菌、ムギ茶やクッキー作りも。育てた幼虫が成虫になったことを祝

今年、ホタルの復活に貢献した福地茂教頭(58)は「子どもたちとホタルを取り組んでいる中で、自然発生的に『自分たちのホタルの歌を歌おう』ということになり作詞、作曲した。

大森の自然の中の小さな命の尊さを表現した」と歌のねらい。

「大きな自然の中の小さな命、川の流れて、心ときめく、追いかけたよ、ホタルの光!」という歌詞は、2番まであり、今後、3番を児童の作詞で追加、CDにする計画も、支援する大森学区社会福祉協議会長の堂中芳喜さん(78)は「大森町は、昨年の夕べで子どもたちのころのホタル狩りを話し、喜んで開いてくれた。高齢者を中心に支援者があつと参加して盛り上げ、地域全体のまつりになれば」と期待する。

図 大森小学校ホタルプロジェクトに関する記事



(3) 実施状況

1) 受付・展示の状況



入口のようす



受付付近のようす



ホタル籠の展示



ホタル籠づくりの様子



風鈴の展示



受付での配布物（麦茶（大林小栽培麦）・うちわ）

図 写真(実施状況 1)



2) ホタルのタベ：実施状況



安佐北中・高等学校吹奏楽部の演奏



児童の発表（小学4年生による活動報告）



三入和太鼓クラブの演奏



OBS コーラス隊の合唱（最後の曲は全員で合唱）

図 写真(実施状況 2)

3) 感想等

- 小学生の教育活動を軸にした、地域の活動を交えて行われた地域づくりの取組み。
- ホタルプロジェクトを通じた児童の教育機会の創出
(理科としての飼育・栽培、工作、プレゼン発表、地域づくりへの参画等)
- 一部光っていたものの、雨天のためホタルが飛んでいる姿は見れず。(亀田委員長は気づかず素通り)



(4) 可部明神祭 (チンチロピッツ)

(1) 実施概要

1) 日時・実施場所

日時：2014年7月26日(土)13:30-22:00
(祭り開催は18:30-21:00)

場所：可部駅東口駅前広場
(NPO 法人等の活動)
可部旧街道地区
(その他出店・神事・ステージ)

2) 活動の概要

- 可部明神祭 (チンチロピッツ) で駅前広場を有効活用するために、可部で活動している複数のまちづくり団体・NPO 法人 (可部カラスの会等) がステージ運営や屋台の出店等により『お楽しみ広場』を運営。

【可部明神祭 (チンチロピッツ) とは】

- 可部周辺地域一帯は、かつては太田川を上り下りする川舟が出入りする湊町として繁栄
- ・明治の末 (日本国鉄道可部線が開通前) までは、広島藩に送られる年貢米の集積所
- ・物流の拠点として商人、買い物客、食堂、旅籠などと賑わう町として繁栄。

○川舟の交通安全を守るのが明神さん⇒巖島神社の管弦祭

- ・巖島神社では夏の大潮の日に管弦祭を実施
(瀬戸内海に浮かぶ舟が、安全祈願にお参りし宮島湾一杯に集積)
- ・太田川の川舟も舟一杯に飾灯明をつけて、明神社から宮島に向かって下った。

⇒川面に飾り火がチンチロと写り優雅にその舟を送り出すのが、いつかの日からかお祭り行事として現在に引き継がれ、町内会によって守られている。





(2)活動の実施内容

1)可部駅前おたのしみ広場

ステージ運営（18：30～21：00）

【概要】

駅前広場にステージを準備し、催し物を進行。

【プログラム】

～開会セレモニー：炎の点火（亀田委員長）

- ①各団体 PR（18：30）
- ②ひょっこり踊り（18：50）
- ③銭太鼓（19：20）
- ④よさこい踊り（19：50）
- ⑤スイカ早食い大会（20：20）

～閉会

駅前屋台等の出店（18：00～21：00）

- ・飲食：コロッケ、カレー、ラムネ、プリン、ゲーム、お菓子等
- ・ゲーム：お菓子釣り、ダーツ、手作りおもちゃの遊び等
- ・その他：七夕短冊（可部カラスの会）、餅つき体験

2)駅前広場以外で実施された活動

- ・明神社：子供神輿、神事等
- ・広場・ステージ：和太鼓、神楽、盆踊り
- ・可部旧街道・歩行者天国：屋台



図 写真(案内看板：明神祭およびチンチロビッツのプログラム)



(3) 実施状況

1). 可部駅前おたのしみ広場

会場準備



テント設営



ステージ設営



屋台・客席の設営



図 写真(実施状況 1)



ステージの運営状況



開会：亀田委員長による点火



各団体 PR（普段の活動内容・今回の出展内容）



ひょっここ踊り（前半）



ひょっここ踊り（後半：シルバーサンバ）



銭太鼓



音響アクシデント中
（おじいちゃんたちがクイズを出してナイスフォロー）

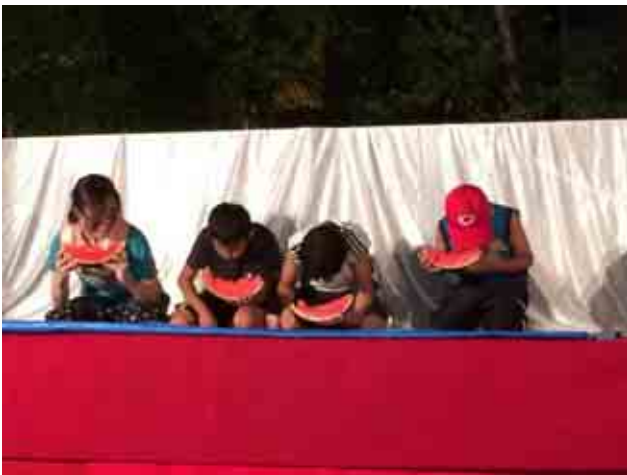
図 写真(実施状況 2)



よさこい踊り



災難だった音響の兄ちゃんも裸体でノリノリ



すいか早食い大会



フィナーレ

図 写真(実施状況 3)



駅前屋台等の状況



短冊かざり（可部カラスの会の出展）



屋台出店



ゲーム企画（ダーツゲーム、お菓子釣り等）

図 写真(実施状況 4)



餅つき体験



他の NPO 法人のブース



可部のゆるきゃら「五ええモン」



客席の賑わい

図 写真(実施状況 5)



駅前広場以外の状況

明神社



明神社入口



子供神輿



明神社の神事（小中学生くらいの女子2名+演奏者（左）、神主（奥）、とりまき（右））



可部旧街道沿いの屋台・出店



旧街道沿いのようす（人でびっしり）



地元酒蔵の店頭販売（樽酒）

図 写真(実施状況 6)



盆踊り



旧街道沿いを歩きながら



最後は広場で盆踊り

広場ステージ



文京女子高校和太鼓部



神楽

図 写真(実施状況 7)

(4)感想等

- まちづくり団体や NPO の手により、駅前広場に高い集客力を持つ賑わいの空間を創出。
- ステージ、屋台、ゲーム、餅つき体験等、来場客が楽しむためのコンテンツを多数設置。
- ステージでは、可部地域に関わる団体による催し物を実施。
(小学生から若者、中高年、シルバー世代と幅広い世代がステージに参加)
- 可部に住む人が主役となり、可部に住む人を楽しませる環境を形成。
- 駅前広場以外(旧街道沿い、神社、広場ステージ)でも多くの屋台、神事、イベントが開催され、前に進めないくらい多くの来場客で賑わうお祭り。



(5) ふたたび線開通祈念鑄物切符の製作実験（可部カラスの会）

本レポートは、下記ホームページより転載

<http://www.megaegg.ne.jp/~kabekarasu/katsudo/machi/kippu1/kippu1.htm>

日時：2014年9月7日（日） 参加者：亀田

土砂災害の復旧の願いも込めて、復活の願いのお守りとして、鑄物切符の作成を進めています。今日は、初めての鑄込み実験です。

切符は、昔の硬券切符と同じ大きさにするため、文字が大変小さくなります。

この小さな文字が、何処まで表現できるのか、やってみないと解らない部分です。

今回は、文明の力を利用しました。

なんと3Dプリンターで、鑄物で作る立体切符の模型を作製してもらったのです。

字の大きさはもとより、模型の厚み、次の深さ、側面の傾き、等々、鑄物の完成には、さまざまな要素が必要です。

今回は、第一号模型で、そうした基本的な部分を把握したいという実験となります。

さあ、実験開始です。

模型を砂に埋めて、鑄物を流し込みます。

この砂が鑄物の命なのです。

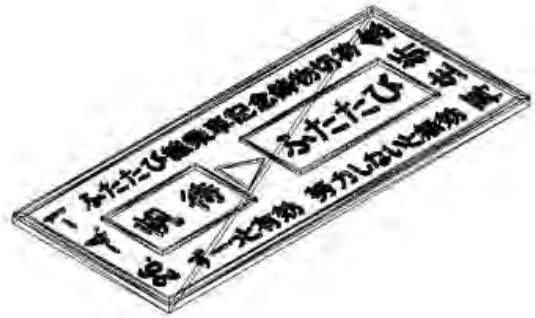
まずは、フルイにかけて、小さくしていきます。

手で砂の水分を測定しています。

多くても、少なくても失敗となります。

用途によって、いろいろな砂を用意しなくてはなりません。

左は、模型を置いて砂型創りの始まりです。



模型配置 右2枚が3D模型、左はいつもの偽金モデルです。





小さな砂を振っていきます。

大きな砂をかけていきます。



最後の砂を入れて固めます。

今度は反対側

最初は白い粉です。なんとロウです。



表と同様ですが、何やら持ってます。

実は、これを抜くと、溶けた金属を流し込む湯道となります。





つづいて、針で砂を刺していきます。砂の中の水分が高熱で蒸発する空気穴です。

表と裏の砂詰めが終わると、型を取りだします。



こんな感じです。

ここで、霧を吹いて、表面を固めます。



さあ、金属溶解の工程です。
まず炭をおこします。偽金用に作ったミニ溶鉱炉です。

炭だけでは、1000度にならないので、コークスを入れます。





どんどん燃やします。

お神酒も必須です。



るつぼも赤くなってきました。

いよいよ鑄込みです。



型に流し込みます。

さあ、はずしてみましよう。





折角作った型ですが、一回こっきりです。

さあ、出来上がり。



そこそこ、文字は読めるのですが、やはり小さい字は潰れています。

改良が必要です。どう改良するのか。
大人たちが真剣に議論しています。



量産の為の、労力節減の話までしているのは、マツダで生産管理をしていたいしいちゃんです。
たかが、地域起こしの切符づくりですが、マツダの技術が反映されると言う、
まさに、モノづくり広島の凄さを感じたところです。

○日本初鋳物切符製作実験2

日時：2015年1月25日(日) 参加者：亀田
第2回目を行いました。(詳細略)





(6) 建物公開イベント（アーキウォーク広島）

参加者：株式会社 長大 佐藤裕治

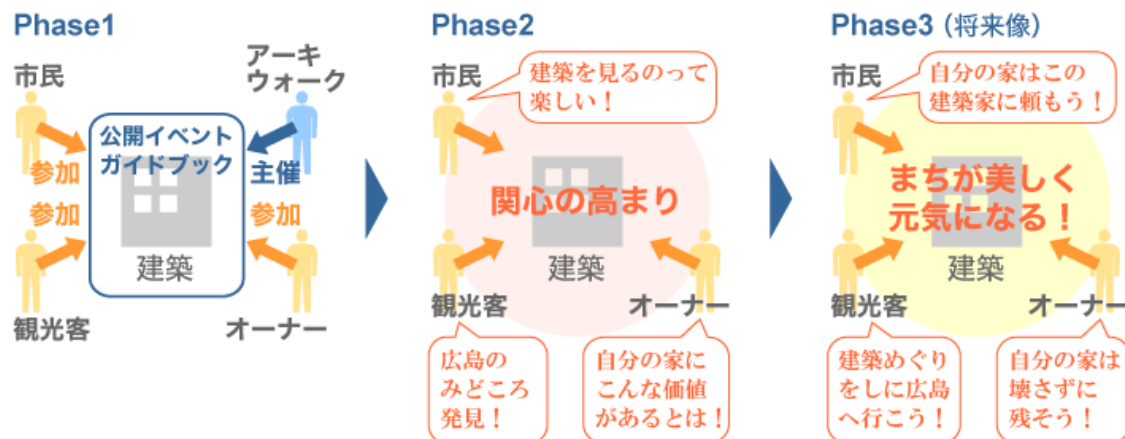
(1) 活動概要

1) 組織の概要・活動目的

- ・ 建築公開イベントの開催や建築ガイドブック発行などの活動を通して、広島の活性化への貢献を目的とした、建築愛好家が集まってつくられた市民組織。

アーキウォークのミッション

アーキウォーク広島は、建築好きが集まった市民組織です。建築公開イベント開催や建築ガイドブック発行などの活動を通して広島の活性化への貢献を目指しています。



Phase1

アーキウォーク広島は、建築公開イベントや建築ガイドブックなどの活動を通して、市民・観光客・建物オーナーへ、建物本来の価値や魅力をアピール。

- 建築公開イベント：普段入れない建物を特別公開して見学する。
- 建築ガイドブック：普段から建築まちあるきを楽しむためのツール

Phase2

広島の建築の魅力が認知されることで、地域の建物に関心を持つ、自分の建物に誇りを持つ都市文化創出につながる。

また、観光地に乏しいとされがちな広島の新たな観光資源として、建築・都市そのものを発掘する。

Phase3

建築への関心・誇りが高まると、自分の家は建築家に注文しようという人が増え、価値ある建物を残そうという建物オーナーも増える。さらに外部からは建築めぐりの人々が多く訪れる。

こうして、広島のまちはより美しく、より元気になる！



2) 活動内容と実績

① 建築公開イベントの開催

- 広島市内（一部市外）の建物に着目し、参加者を募って見学するイベント。
 - アーキウォーク広島のスタッフの案内・解説により、見学を実施。
- （毎年秋季（11月頃）開催）

建築公開イベントとは、普段入れない建物を特別公開して頂き、参加者を募って見学するイベントです。開催にあたっては、建物オーナーや建築家の生の声を聞く、詳細な解説を加える、音楽やアートを加えるなど、付加価値や交流が生まれるよう配慮しています。

2011年10月の建築公開イベントでは、2日間で11のイベントを実施しました。また、2011年8月には自由見学形式で京橋会館の見学会を行い、2日間で延べ1400人が訪れメディアにも大きく取り上げられるイベントとなりました。以降、ほぼ毎年秋季（11月頃）に開催しています。

[イベントに関する詳細はこちら](#)



基町高層アパートの屋上（通常非公開）を特別に見学



世界平和記念聖堂（重要文化財）を詳しい解説と共に見学



空間にパフォーマンスを加えることで、本来の魅力を体感

② 建築ガイドブックの発行

- 主に広島市内の建築物を対象に、建築ガイドブックを編集・発行
- 2012年10月に「アーキマップ広島」を書籍化

普段から広島の建築まちあるきが楽しめるよう、建築ガイドブックを編集・発行しています。2010年10月にはガイドブック「HIROSHIMA ARCHITECTURE」を作成し、助成金をいただいて7千部を印刷し、広島市内各所で無償配布しました。同ガイドブックは2011年度に8千部を追加印刷しており、合計1万5千部に達しています。また、ウェブサイトでのダウンロードも5千を超えるなど、大きな反響を呼びました。

その後、同ガイドブックを拡張して書籍化した「アーキマップ広島」を2012年10月に出版しました。全国の主要書店やamazonなどで販売されています。

[ガイドブックに関する詳細はこちら](#)



左：2010年発行のガイドブック。配布終了。
右：現在発売中のアーキマップ広島 (amazon)



③セミナーなどへの講師派遣

・他団体とコラボレーションによるセミナーの開催

他団体とのコラボレーションにより、広島県の建築に関するセミナーなどを開催しています。

- 広島県立美術館 セミナー「建築を見て歩く楽しみ」（2010年9月）
- ひろしまシン大学 授業「広島建築巡り～丹下健三の軸線を歩こう～」(2010年12月)・「トークで巡る、広島建築」(2013年11月)
- 広島市中央公民館 セミナー「歩いて学ぶ広島の建築・建物」(2011年11～12月、2012年10～12月)
- 公共建築協会 見学ツアー (2011年11月)
- 広島市立図書館 セミナー「読んで味わう広島の建築」(2013年8月)
- ひろしま美術館 セミナー「広島デザイン散歩」(2013年10月)
- 広島市立大学 講座「平和インターンシップ」(2013年11月)
- 瀬戸内観光ガイドサミット実行委員会「呉の知られざる建築を見に行こう」(2013年12月)

[イベントに関する詳細はこちら](#)



広島市中央公民館主催イベントへの講師派遣



ひろしま美術館主催イベントへの講師派遣



まちなかでのトークイベントへの出演

④情報発信・啓蒙活動

・マスメディアなどによる広島の建築についての情報発信

このウェブサイトのほか、マスメディアなどでも広島の建築について情報発信しています。

- 中国新聞連載記事「ひろしま・けんちく・まちあるき」(2011年1～3月・全12回)
- アートフリーペーパーHIROSHIMA EXsiteでの連載記事「広島建築遺産」(2011年10月～)
- RCCラジオ「ヒビカン」に出演。一度は訪れたい広島の建築について。(2012年5月)
- FMちゅーピー「広島すまいるパフェ」に出演。広島の建築の魅力について。(2011年10月～2012年3月・全6回)
- 写真展「写真でめぐる広島の建築」(2010年12月～2011年1月)
- 都市計画学会中国四国支部講演会「松井市長と若者が語る広島の未来」(2011年10月)
- Design Night 2012 へ出展。(2012年11月)
- 広島市現代美術館「ゲンビから行く広島建築マップ」にて文章と写真を担当。(2013年4月)



広島市現代美術館「ゲンビから行く広島建築マップ」



広島の建築を取り上げる写真展を開催



松井市長を迎えたシンポジウムへの登壇



⑤ 建築資源調査

・ 広島県の知られざる名建築の発掘調査

知られざる名建築を発掘し、各地の魅力を見出していくことも活動の一環として行っています。現在は西瀬戸内海地域
一帯を対象に、コツコツと調査を進めています。

[瀬戸内プロジェクトの詳細はこちら](#)



江田島の旧海軍官舎を調査



大崎上島の集落を調査





(2)今年度の活動への参加報告

1)活動の概要（建物公開イベント）

- 平成 26 年 11 月 29 日（土）～30（日）に、建物一斉公開イベントを実施。
- 下記建築物を対象とした見学イベントのうち、「①基町高層アパート・基町小学校」および「④平和記念公園」に参加。

【対象の建築物】

- ①基町高層アパート・基町小学校（⇒今回参加）
- ②五月が丘の家
- ③長束修道院
- ④平和記念公園（⇒今回参加）
- ⑤宮島（建築・まちめぐり）
- ⑥旧陸軍被服支廠倉庫

図 イベントのチラシ



2) 実施状況

① 基町高層アパート・基町小学校

■ 集合時の状況

- 資料の配布
- 配布資料をもとに建設経緯や建築物の特徴を説明

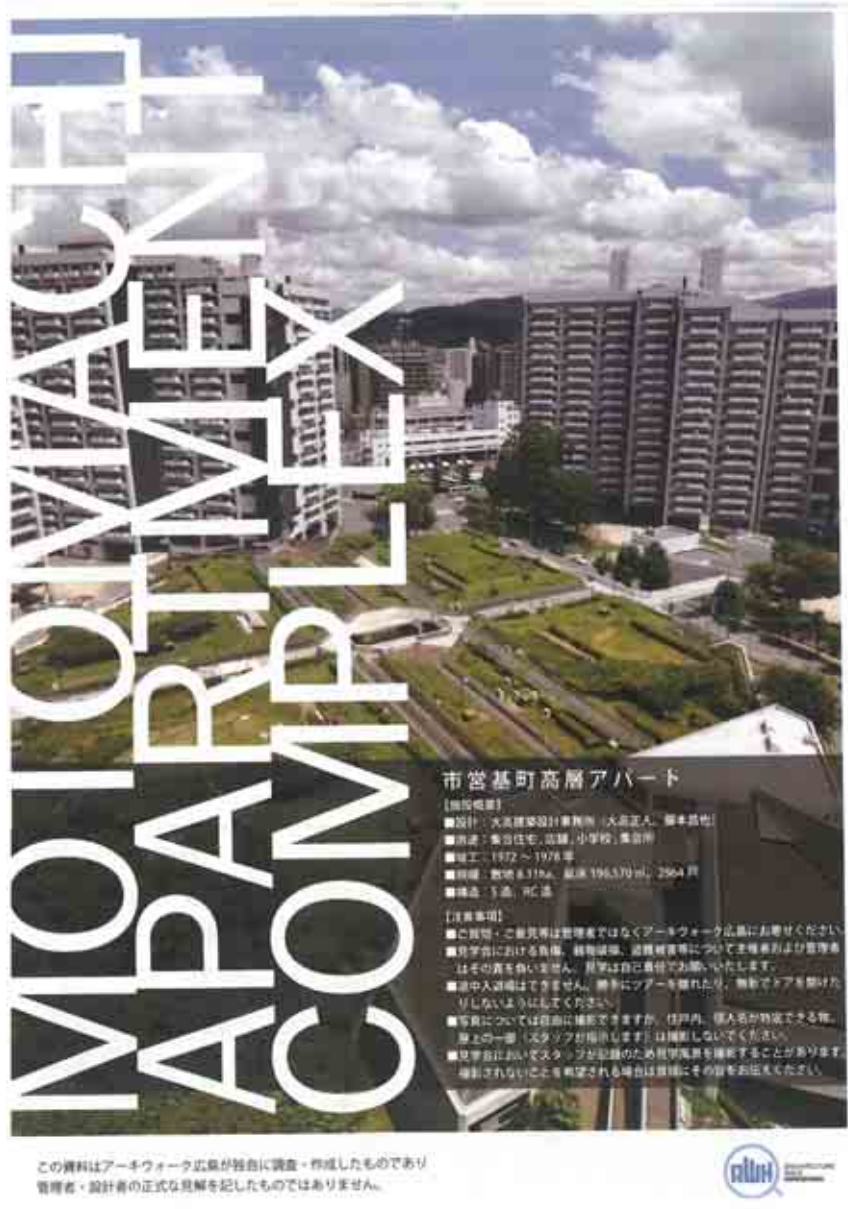


図 配布資料(市営基町高層アパート)



■ 建物見学の状況(市営基町高層アパート)

- ・アーキワーク広島代表：高田真氏による解説・案内による見学。



基町高層アパートの外観
(45° の角度をつけて「くの字」に配置)



ピロティ(1Fに床を設けないことで開放感を確保)



屋上庭園(普段は住民以外立入禁止)



南に行くほど屋上を低くすることで眺望に配慮



人口地盤(1Fのショッピングモールの上に公園を整備)



小学校・幼稚園・児童館(小さな街として、公共施設や商業施設を含めてデザイン・設計がされている)

図 写真(建物見学の状況 1)



■建物見学の状況(基町小学校)

- ・校長先生をゲスト解説者に迎えて校内を案内(教室、スキップフロア、屋内プール、体育館等)
(基町アパートの約6割が65歳以上、児童の約半数が外国籍か中国残留孤児の関連家族と説明)



基町高層アパートと小学校を結ぶ「通学路」



小学校入口(当初は2Fのみ設置。後に1Fにも設置)



スキップフロア
(教室と共用部を半層ずつずらして配置)



光を取り込む開放的なつくり



原爆に関する資料展示



地下に屋内プールを設置
(基町高層アパートの住民の目に入らないための配慮)

図 写真(建物見学の状況 2)



②平和記念公園

- ・原爆ドーム、平和記念公園、平和記念資料館を建築物という観点から解説・評価



配布資料



原爆ドームの概要やデザイン等の特徴を解説（建築史としての位置づけ、川の線形に合わせた設計）

図 写真(建物見学の状況 3)



慰霊碑の特徴（放物線と双曲線による構成等）、建設時の経緯等を解説



平和記念公園の景観軸（原爆ドームと平和大通りを直交で結ぶラインを、設計経緯とともに解説）
「平和記念公園は、平和を創り出す工場」（設計者の言葉）



平和記念資料館の解説（過去の建築物からの影響、フィボナッチ数列の適用など）

図 写真(建物見学の状況 4)



(3) 感想等

■ まちづくりに係る活動としての意義

- 広島の有名無名の建築物を取り上げ、建物としての価値や歴史的経緯、設計思想に関する解説をしながら見学する機会を設けることで、広島建築物や街としての魅力を再発見出来る機会を創出している。
- 個人的にもしばしば来客を平和記念公園へ案内する機会があるが、これまでとは異なる切り口で平和記念公園の特徴を説明することが出来るようになった。
- 現在の活動では、広島市に留まらず、西瀬戸内海地域を中心とした建築資源の発掘調査を行っており、今後の活動範囲の拡大が期待出来る。

■ 課題

- 施設規模等の制約により参加定員が限られていることから、すぐに定員に達してしまう施設もあり、多くの人に見学機会を提供することが難しい。
- 今後は、見学イベントの機会を増やす、説明出来るスタッフの増員、見学イベント以外の情報発信手段の増加などが、アーキウォーク広島の価値を高めるための課題になると思われる。



(7) コンパクトなまちづくりシンポジウム

日時：2015年1月9日(金) 14:00～17:00

場所：山口県総合センターホール

参加者：長谷山、田辺、森島、佐伯、天野、笹岡、大塚、亀田（以上8名）

主催：山口県

後援：国土交通省中国地方整備局、光市、柳井市、山陽小野田市、
建設コンサルタンツ協会中国支部山口県委員会 他

目的：少子高齢化、人口減少が進行する中、子育て世代や高齢者が安心して暮らせるコンパクトなまちづくりを推進するため。

内容：

14:00 主催者挨拶 山口県知事 村岡 嗣政



14:05 「まち・ひと・しごと創生とまちづくり」
～地方創生とコンパクトシティについて～

まち・ひと・しごと創生本部事務局次長 伊藤 明子 氏



15:05 「コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築」
～公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり～

国土交通省 都市局 街路交通施設課長 神田 昌幸 氏



16:00 モデル地区での取組状況 光市、柳井市、山陽小野田市

ディスカッション、質疑応答





感想：

(佐伯)

人口減少を前提として、国及び自治体の取組を勉強する良い機会をいただいた。

コンパクトシティは、国土交通省都市局が中心となり、人口減少と高齢化の進行に対応するとともに、公共施設の維持費の増大に対する地方財政の健全化等を目指して、市街地の計画的縮小を図ろうとするものであり、地方創生は、日本の人口減少に歯止めをかけるため、東京一極集中を是正し、人口の地方回帰を促進しようというものである。

山口県は、光市、柳井市、山陽小野田市をモデルとして、コンパクトなまちづくりに取り組んでいる。3つのモデルはいずれも集約拠点の形成を目指すもので、都市局寄り（都市再生）の事例である。自治体の取り組みはこれからであるが、コンパクトシティと地方創生を組み合わせ、人口の維持、高齢化への対応等を長期的なビジョンを持って取り組んでいくことが求められるが、コンパクト化に対する抵抗も多いものと想像される。

われわれ建設コンサルタント業界も、地域経営コンサルタントに変わらなければ仕事がなくなるだろう。生き残るためには、国も自治体も組織人も変わらなければならない厳しい時代である。

『最も強い者が生き残るのではなく、最も賢い者が生き延びるのでもない。唯一生き残るのは、変化できる者である』 by チャールズ・ダーウィン

(天野)

- コンパクトなまちづくりの推進は、非常に時間のかかることであるため、長期的な展望を持ちながらも、早期に効果の発現する取組を施策として講じていくことが必要であると思います。
- 我が国の社会・経済は、地方があってこそ都市が成り立っているという構図があるので、このたびの「まち・ひと・しごと創生」の考え方は非常によいことだと思いますが、切れ目のない施策にどれだけ実効性があるのかが今後の議論の焦点になるのではと思います。昨年暮れに公表された長期ビジョンや総合戦略が示すように、地方版の総合戦略も具体的な方策を立てていくことが重要であると感じました。
- 設計技術者とは違い、都市計画、地方計画を専門とする私は、仕事に取り組むにあたり、「ひと」ということは常に意識していますが、いざ人を地方に呼び込む施策は？と考えたときに効果的な施策があるのか、即答はできません。少ない財政投資で、人口増加に寄与する効果的な施策が何であるか、どの自治体も知りたがっていることなので、100点な施策などあるはずありませんが、研究していきたいと思います。

(長谷山)

既に手遅れとなり、消滅した小さな集落が地方にはたくさんある。コンパクトなまちづくりは、地方の都市部を守るための手段であって、中山間地域の切り捨てだと思っている人も少なくない。しかし、伊藤明子内閣審議官の講演では、地方創世は単なる掛け声ではなく、我が国の行く末を案じて、今始めなければ間に合わないという危機感から国が真剣に考えて起こした行動かもしれない、いやきっとそうに違いないと確信できた瞬間でもあった。

また、神田昌幸前富山市副市長の講演は、富山市ならでは成功事例ではあるが、大いに参考になる内容であった。モビリティ・マネジメントが見事なまでに成功した戦略的な都市経営構築について、具体的な取組みを交えて紹介があり、特に印象に残ったのは、花束を購入すると無料乗車券を進呈する「花



T ramモデル事業」や「公共交通沿線居住推進事業」などのソフト施策であった。そして、地元で乗車したタクシーの運転手から神田氏がコンパクトなまちづくりの説明を受けたという逸話は、トップの信念が市民に浸透していることの裏付けであり、成功するために最も重要な要因であることに強く関心を抱いた次第である。

(大塚)

「コンパクトシティとは運動論であり、市民個々の行動が環境、健康、持続性の観点からコンパクトの方向性に向かうことで、個々の集合体(都市)がコンパクトに形成される」という神田氏のコンパクトシティ形成者は、「コンパクトシティとは何か」という問に対しての簡潔かつ明瞭な回答であり、多くのことに気づかされた。

「コンパクトシティ」が国や自治体の方針として広く浸透してきた一方で、コンパクトシティをどのように形成していくかについては不明瞭な点も多い。富山市では「都市機能集約型の都市構造」と「LRTを中心とした公共交通体系」の一体的な整備が注目を浴びる一方で、その裏にはその実現に向け、医療・福祉・環境分野の施策と一体となった戦略的な施設整備やモビリティ・マネジメント、積極的な高齢者支援など「包括的な施策展開」が実施されている。こうした取り組みがあったからこそ、市民一人ひとりの意識や行動を変化させることができ、コンパクトで魅力的な地方都市を生み出すことに成功しているのだと感じた。

私も建設コンサルタントとして、魅力的な地方都市を生み出せるように市民の意識や行動がより良い方向へと導けるような仕事をしていきたいと感じる講演だった。

(笹岡)

人口減少が進む中であって、地方への新たなひとの流れを生むための国及び自治体の取組について学ばせて頂きました。「まち・ひと・しごと創生」における地方への情報・人的支援や財政支援が、掲げた目標に対してどれほど実効性があるかは疑問ですが、地方人口ビジョンや地方版総合戦略での将来展望や目標・施策の設定が今後重要になってくるのだと感じました。

コンパクトシティに係る富山市及び山口県3市モデル地区の事例は、具体的な取組の紹介もあり、非常に勉強になりました。コンパクトシティ化に対する誤解や抵抗も少なからずある中で、長期的なビジョンを持って実効力の高い施策を講じ、コンパクトシティ化の考えを市民の意識にまで浸透させていくのは非常に難しいと思われませんが、そこまで達することが成功の大きな要因になるのだと考えさせられました。

(森島)

今回の3つのカテゴリー、5人の講演(報告)を聴講することができたが、特に日常の建設コンサルタント業とは少し離れた視点と思われる まち・ひと・しごと創生本部 伊藤明子氏の講演が印象深かった。昨今、よく耳にする「人口ボーナス期から人口オーナス期へ」という言葉であるが、20~39歳女性が半分以下になる自治体や消費者物価指数と給与総額との関連など実際のデータをもとにした分析は非常にリアリティがあり、地域づくりの在り方を考える上で多様な視点を提示されたと感じた。その中でも「都市と地方ではヒト一人の存在感が違う」という言葉には、地方都市が豊かで魅力ある地域であるための大きなキーワードであると強く印象に残った。私自身も東京からUターンした身であり、この「地方での存在感、充実感」を誰もが感じる事ができるまちづくりについて考えていきたい。



(亀田)

最後に感想を総括してみたい。箇条書きで整理すると以下のようになった。

・コンパクト化に対する抵抗も多いが、生き残るためには、建設コンサルタント業界も、国も自治体も組織も人も変わらなければならない。**(変革)**

・コンパクトなまちづくりの推進は、非常に時間のかかるため、長期的な展望を持ちながらも、早期に効果の発現する取組を施策として講じていくことが必要**(長期的展望と即効性のある施策)**

・地方創世は単なる掛け声ではなく、我が国の行く末を案じて、今始めなければ間に合わないという危機感から国が真剣に考えて起こした行動**(今始める)**

・コンパクトシティとは運動論であり、市民個々の行動が環境、健康、持続性の観点からコンパクトの方向性に向かうことで、個々の集合体(都市)がコンパクトに形成される。**(行動)**

・地方人口ビジョンや地方版総合戦略での将来展望や目標・施策の設定が今後重要**(展望、目標・施策)**

・「都市と地方ではヒト一人の存在感が違う」は、地方都市が豊かで魅力ある地域であるためのキーワード**(地方は人)**

キーワードをつなぎ合わせてみた。

「我々建設コンサルタントは、コンパクトで元気な地方を実現するため、行政の長期展望や目標、即効性のある施策設定のお手伝いをする。また、個人的にも魅力ある人間として地方を輝かせる行動を今すぐ始める。常に変革を意識した技術者として、地方とともに元気に育つ」

随分、ありきたりな表現にまとまってしまったかもしれない。しかし、本シンポジウムがメンバーにとって認識を再確認する良いきっかけとなったことだけは確かである。



(8) 自転車まちづくり緊急コラボ会議～広島発！自転車文化の創造を目指して～

- 1 目的 誰もが自転車スポーツを楽しむことができ、日常利用においても安全で快適に自転車に乗ることができ、自転車を活用しながら地域が楽しく元気になるような「自転車文化」の実現を目指すキッカケとしたい。
- 2 日時 3月7日(土) 18:30～21:00 (開場 18:00)
- 3 場所 まちづくり市民交流プラザ 北棟6階 マルチメディアスタジオ
- 4 世話役 ひろしま輪輪プロジェクト・広島県自転車競技連盟・建設コンサルタンツ協会中国支部
- 5 プログラム
 - (1) 開会 (18:30～18:40)
 - (2) 講演 (18:40～19:40)
演題／自転車文化とは何か？だれが何をすべきか？
講師／小林成基 (NPO 自転車活用推進研究会理事長)
 - (3) 討議 (19:45～21:00)
テーマ／広島で自転車文化を育てるために何をすべきか？
参加者／自転車関係団体、関係行政・経済団体等
進行役／小林成基
- 6 参加者 長谷山、森島、藤岡、亀田 全体参加者数 50名



- 7 感想 小林講師の話は、様々なデータにより大変説得力があった。データを共有できれば、今後の自転車まちづくり促進に有意義だと感じた。



第3章 おわりに

委員長として、今年度の活動を締めくくりたい。

「やさしいまちづくり」をテーマとした「まちトーク」は、2回目である。今回はテーマを「移動」に絞り込んだ。絞り込んだはずだが、結果として「移動」だけでも多様な視点から様々な議論が展開され、大変興味深い内容となった。反面、委員会として「まちづくり」を語るにはまだまだまとまる方向には向かっていない。3年目を迎える次年度には、委員会として「まちづくり」の方向性を打ち出していきたい。

委員会の2つ目の活動として、まちづくりを実践している団体のイベントへの(運営)参加があった。メンバーが業務で忙しい中で参加し、報告してくれた内容を共有することができ、地域への関わりを考える一助になっている。

さらに、都市計画学会と共催した講演会「街を育てるエリアマネジメントー官民連携により地域価値を高めるー」では、小林先生の貴重なお話を聞く機会をいただいた。また、有志で山口まで参加した「コンパクトなまちづくりシンポジウム」でも、行政の取り組みについてナマのお話を聞くことができた。これらは今後、建設コンサルタントが、エリアのマネージャー、プロデューサーとして活躍の場を広げる可能性についても考えるきっかけとなった。

これからの活動については、課題も多いと考えている。さらに社会貢献色を出していく必要もあるかもしれない。なるべく独りよがりな活動にならないよう他団体との交流も必要と考える。しかし私個人としては、無理のない範囲でメンバーが少しずつでも役割を担い、全員でつくりあげる活動といった面をもっとも大切にしたいと考えている。

今後とも、地域計画委員会は、所属企業の枠を飛び越え、各個の貴重な体験を通じた情報を共有し、自由な意見を交換し、切磋琢磨し、技術者として、人として成長できる場としてあり続ける。

(文責：亀田)

参 考 資 料

1. 活動メンバー一覧 参考-1
2. 活動会議議事録 参考-2
3. 「移動からみるまちのやさしさ まちトーク2014 in 広島」関連資料
..... 参考-15
4. 都市計画学会共催講演会の参加記録 参考-31
5. 活動メンバー感想文 参考-32



1. 活動メンバー一覧

会社名(五十音順)	所属	氏名	TEL	FAX
㈱荒谷建設コンサルタント	地域デザイン部 地域計画課	長谷山 弘志 (hiroshi.hasevama@aratani.co.jp)	292-5486	296-5481
	"	田辺 博樹 (hiroki.tanabe@aratani.co.jp)	"	"
	"	岡本 隆彦 (takahiko.okamoto@aratani.co.jp)	"	"
いであ㈱	中国支店 陸園部 道路	松井 秀樹 (mti20946@ideacon.co.jp)	207-0143	207-0152
㈱サーベイ・リサーチ・センター	広島事務所	加藤 文教 (kato_f@surece.co.jp)	227-7511	227-7558
	広島事務所 調査課	田中 純二 (tanaka_j@surece.co.jp)	"	"
	"	藤本 健二 (fujimo_k@surece.co.jp)	"	"
	広島事務所 世論計画課	三村 絵里 (mimura_e@surece.co.jp)	"	"
	"	萬関 明子 (manseki_a@surece.co.jp)	"	"
㈱地域未来研究所	中国四国事務所	田中 雅宣 (tanaka@refrec.jp)	568-6081	263-3403
中電技術コンサルタント㈱	地域マネジメント部 地域づくりグループ	佐伯 隆之 (saeki@cecnet.co.jp)	256-3349	254-0661
	"	高田 禮榮 (takata@cecnet.co.jp)	"	"
	"	森島 誠司 (morisima@cecnet.co.jp)	"	"
	"	向井 敬治 (kmukai@cecnet.co.jp)	"	"
	"	織田 恭平 (k.oda@cecnet.co.jp)	"	"
	臨海・都市部 臨海施設グループ	森山 弘将 (hmoriyam@cecnet.co.jp)	256-3351	256-1968
	道路部 第一グループ	錦織 真樹 (nsikoori@cecnet.co.jp)	256-3389	254-0661
	"	森井 紀裕 (morii@cecnet.co.jp)	"	"
㈱長大	広島計画技術部	吉川 修司 (vosikawa-s@chodai.co.jp)	545-6541	545-6698
	"	久家 幸一郎 (kuge-k@chodai.co.jp)	"	"
	"	船田 尚吾 (funada-s@chodai.co.jp)	"	"
	"	前川 朝尚 (maekawa-t@chodai.co.jp)	"	"
	"	林 里樹 (hayashi-s@chodai.co.jp)	"	"
	"	佐藤 裕治 (satou_vuuii@chodai.co.jp)	"	"
	"	竹野 剛 (takeno@fukuyamaconsul.co.jp)	502-8802	502-8803
㈱福山コンサルタント	西日本事業部 交通計画グループ	船本 洋司 (y.funamoto@fukuyamaconsul.co.jp)	"	"
	"	友松 裕希 (y.tomomatsu@fukuyamaconsul.co.jp)	"	"
	"	川村 宏範 (h.kawamura@fukuyamaconsul.co.jp)	"	"
	"	亀田 雄二 (kameda@fukken.co.jp)	506-1820	506-1890
復建調査設計㈱	経営企画部 ICT推進室	佐伯 達郎 (t-saiki@fukken.co.jp)	506-1874	506-1897
	道路・地域整備部	天野 佑介 (y-amano@fukken.co.jp)	"	"
	" 地域計画課	笹岡 亮太 (r.sasaoka@fukken.co.jp)	"	"
	"	大塚 健裕 (k.otsubuka@fukken.co.jp)	"	"
	" 開発技術課	小田 雄司 (f19089@fukken.co.jp)	506-1872	506-1897
	松江支社技術課	松下 真一 (matsushita@fukken.co.jp)	0852-21-7367	0852-32-2968
	"	三木 脩平 (miki@landbrains.co.jp)	223-6919	223-6929



2. 活動会議議事録

(1) 第1回活動議事録

日 時	2014 年 4 月 30 日 (月) 18:30~19:30
場 所	中電技術コンサルタント株式会社 会議室・・・幹事：CEC
参加者	(荒谷) 山本、福光 (いであ) 松井 (SRC) 藤本 (地域未来) 田中 (CEC) 森島、佐伯、 向井 (福山C) 末成、友松 (復建) 亀田、佐伯 以上 12 名 (敬称略)
議事概要	<p>1. 平成 25 年度活動 会計報告</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 支払は概ね 100 万円となり、予算 120 万円に対する残金は技術部会への振替とした。 ・ フォーラム後の支払は、「Web アンケート」、「ビブス」「報告書作成費」で支払完了済みである。 <p>2. 平成 25 年度活動 概況報告</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 報告書に基づいて、各活動概況の報告があった。 <p>3. 平成 26 年度予算について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ H26 年度も 100 万円の予算が確保される予定 (実施計画書を作成提出予定) である。 ・ 道路委員会の活動内容によっては若干減額されるかもしれない。 <p>4. 平成 26 年度活動テーマについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 下記に示す意見を参考とし、次回会議において各社 1 活動案 (A4 判 1 枚程度) を発表し、今後の活動テーマを決定する。 <p>(第 1 回会議での活動内容意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 昨年度実施したアンケートを今年度の活動に活かすようにしたらどうか。 ・ まちトーク参加団体のまちづくり活動への参加 → レポート → 課題抽出 → 提案。 ・ 単なる参加では面白くないと思われるので、参加の仕方を先に決めたい。 ・ 参加するターゲットを絞ってアドバイスする。 ・ 昨年度のパネラーの方に今年度の活動計画を確認する。 <p>(植村氏・若狭氏：田中、寺本氏：亀田、福田先生：森島、平尾さん：向井)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ エンドユーザーの視点で考えることできる活動がいいと思う。 ・ まちづくり活動に参加する場合、問題意識を共通化して参加するようにしたい。



5. 委員会の名称等について

- ・ 4/23 の総会で「地域計画委員会」の発足が承認されたので、今年度から「地域計画委員会」として活動する。
- ・ 「道路委員会」は引き続き存続するので、新規にメンバーを募集している。

5. その他

- ・ 亀田氏から以下のイベントについて紹介された。
 (みなみ区サイクリングプロジェクト)
 - ・ 6/15 (日) THT : 宇品公民館発着 (5/1 広報、5/25 調査 (6/1 予備日))
 (ひろしま輪輸プロジェクト)
 - ・ 5/18 (日) or 31 (土) 世界遺産ルート調査
 - ・ 7/6 (日) 紙屋町地下街「自転車まちづくり講演会」
- ・ 委員会の開催は、原則、毎月第 4 水曜日 18:30~とする。
- ・ 今期の役員は正式には次回決定するが、暫定的に下記の方とする。
 委員長 : 亀田氏 副委員長 : 向井氏

6. 今後の予定、次回の幹事

- ・ 第 2 回実施日 : H25 年 5 月 29 日 (水) 18:30~ 幹事 : 福山コンサルタント

[今年度の開催予定]・・・幹事は建コン協会員での輪番制

開催日	回数	幹事
5/28	第 2 回	福山コンサルタント
6/25	第 3 回	いであ or 長大
7/23	第 4 回	荒谷建設コンサルタント
8/27	第 5 回	復建調査設計
9/24	第 6 回	中電技術コンサルタント
10/22	第 7 回	福山コンサルタント

－ 以上 －



(2) 第2回活動議事録

日 時	2014 年 5 月 28 日 (水) 18:30~20:00
場 所	株式会社福山コンサルタント 会議室・・・幹事：福山 C
参加者	(荒谷) 長谷山、田辺、岡本 (いであ) 松井 (地域未来) 田中 (CEC) 佐伯、向井、織田 (福山 C) 竹野、末成、友松 (復建) 亀田、天野 以上 13 名 (敬称略)
議事概要	<p>1. 平成 26 年度活動について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今年度の活動内容は、主に以下 2 つとする。 <ul style="list-style-type: none"> ①広島駅～広島バスセンターもしくは平和記念公園界隈までの移動手段について、定量的かつ定性的な評価・整理を行い、課題を挙げ、解決策を提案する。今年度のフォーラムで移動手段別にプレゼンを行い、一番やさしい移動手段を選出する。 ⇒次回会議までに、評価指標等の共通項目について骨子を作成する。(中電技術コンサルタント) ②まちづくり活動に参加し、団体の支援を行いながら、アンケート等によって、運営の仕方や課題等の整理を行う。(来年度、ひろしまジン大学で講座をもつことを目標とする) 参加のあり方については、受入団体と調整を行う。(準備段階からの参加、イベント当日のみ参加等) ⇒次回会議において、まちづくり活動を行う団体について、各社情報収集を行い紹介する。 <p>2. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 活動メンバー一覧に変更がある場合は向井氏に連絡すること。 ・ 以下の団体のスケジュールについて紹介があった。 <ul style="list-style-type: none"> 可部カラスの会 ひろしまジン大学 ・ 亀田氏、長谷山氏から以下のイベントについて紹介された。 <ul style="list-style-type: none"> 11/14～11/16 (金～日) 都市計画学会 11/21 (土)、11/22 (日) 建設技術フォーラム ・ 委員会の開催は、原則、毎月第 4 水曜日 18:30～とする。 ・ 今期役員の決定⇒委員長：亀田氏 副委員長：向井氏、田辺氏

**3. 今後の予定、次回の幹事**

- ・ 第2回実施日：H25年6月25日（水）18:30～ 幹事：長大、場所：いであ（要調整）

[今年度の開催予定]…幹事は建コン協会員での輪番制

開催日	回数	幹事
6/25	第3回	いであ or 長大
7/23	第4回	荒谷建設コンサルタント
8/27	第5回	復建調査設計
9/24	第6回	中電技術コンサルタント
10/22	第7回	福山コンサルタント

－ 以上 －



(3) 第3回活動議事録

日 時	2014 年 6 月 25 日 (水) 18:30~20:00
場 所	いであ株式会社中国支店 会議室・・・幹事：いであ・長大
参加者	(荒谷)長谷山、田辺、岡本 (いであ)松井 (CEC)佐伯、向井 (復建)亀田、小田 (長大)佐藤 以上9名 (敬称略)
議事概要	<p>1. 広島駅～平和記念公園界隈の「移動手段のやさしさ」調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 次回会議までに、各社担当の交通手段を実際に利用し、各移動手段の利点や課題についてプレ調査を行う。 <p>【各社の割り当て】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①バス：CEC、長大 ②路面電車：いであ ③徒歩：復建 ④自転車：復建、荒谷 <p>※今回欠席された各社は、どの移動手段を選択するか、中電・向井氏に返信する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 調査の発着地は広島駅～平和記念資料館までとし、休日に調査を行う (観光時を想定) ・ プレ調査では、後日中電技術コンサルタントより送付する評価指標を調査し、選択した移動手段に有利になる指標があれば、追加提案を行う。 <p>2. まちづくり活動への参加を踏まえた運営方法・課題整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ まちづくりに関するイベント一覧表の更新版を、後日送信する (復建調査設計) (直近のイベントは7/26 (土) のチンチロピッツ (可部カラスの会) : 参加者募集中) ・ まちづくりに関する取組団体やイベントがあれば、各社継続的に情報発信・共有する。 ・ アーキワーク広島の活動に参画出来るものがあるか、問い合わせる (荒谷建設コンサルタント) <p>3. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今年度の活動における各主担当は、以下の通りとする。 <ol style="list-style-type: none"> ①フォーラム運営：福山コンサルタント ②報告書作成：荒谷建設コンサルタント ③「移動手段のやさしさ」調査：中電技術コンサルタント ④まちづくり活動への参加：復建調査設計 ・ 今年度のフォーラムの開催日は、以下を想定。 H26 年 12 月 6 日 (土)

**4. 今後の予定、次回の幹事**

- ・ 第4回実施日：H26年7月23日（水）18:30～ 幹事・場所：荒谷建設コンサルタント

[今年度の開催予定]…幹事は建コン協会員での輪番制

開催日	回数	幹事
7/23	第4回	荒谷建設コンサルタント
8/27	第5回	復建調査設計
9/24	第6回	中電技術コンサルタント
10/22	第7回	福山コンサルタント

－ 以上 －



(4) 第4回活動議事録

日 時	2014 年 7 月 23 日 (水) 18:30~20:00												
場 所	(株) 荒谷建設コンサルタント 会議室・・・幹事：(株) 荒谷建設コンサルタント												
参加者	(荒谷) 長谷山、田辺、岡本、(CEC) 佐伯、織田、(長大) 佐藤、(福山) 竹野、友松、 (復建) 亀田、天野、笹岡、大塚、小田 以上 13 名 (敬称略)												
議事概要	<p>1. 広島駅～平和記念公園界隈の「移動手段のやさしさ」プレ調査結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ プレ調査結果について各社から報告を行った。 ・ プレ調査方法と同様の調査方法で、本調査を行う。 ・ 本調査を、盆明け目途に行い、復建亀田さんに結果をメールする。 ・ 本調査結果を踏まえ、次回会議に向けて以下の各担当会社が、グラフやコメントなどの整理(案)を作成し、表現方法や比較方法を調整する。 バス：長大、路面電車：いであ、徒歩：復建、自転車：荒谷、全体とりまとめ比較：中電 ・ 各社調査割り当てとして、路面電車：福山、を追加。 ・ 調査にかかった交通費は建コンで精算する。 ・ 指標の原単位は、自転車マップ作成時のものがあるため、参考にする。 <p>2. まちづくり活動への参加を踏まえた運営方法・課題整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ まちづくりイベントについて、今後の予定を確認した。 ・ 遠方のイベントで、参加に必要な交通費は、建コンで負担する。 ・ その他のイベント等について、詳細情報が収集できれば、別途提供する。 <p>3. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ フォーラムについて、各社が、テーマや時間構成、講演候補者などの案を作成し次回会議に持ち寄る。 ・ フォーラムでは、今年度の活動報告を行うことを基本とする。(ただし、時間配分などのバランスによっては、割愛することも想定。) <p>4. 今後の予定、次回の幹事</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第5回実施日：H26年8月27日(水)18:30～ 幹事：復建調査設計 [今年度の開催予定]・・・幹事は建コン協会員での輪番制 <table border="1" data-bbox="435 1765 1204 1937"> <thead> <tr> <th>開催日</th> <th>回数</th> <th>幹 事</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8/27</td> <td>第5回</td> <td>復建調査設計</td> </tr> <tr> <td>9/24</td> <td>第6回</td> <td>中電技術コンサルタント</td> </tr> <tr> <td>10/22</td> <td>第7回</td> <td>福山コンサルタント</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">- 以上 -</p>	開催日	回数	幹 事	8/27	第5回	復建調査設計	9/24	第6回	中電技術コンサルタント	10/22	第7回	福山コンサルタント
開催日	回数	幹 事											
8/27	第5回	復建調査設計											
9/24	第6回	中電技術コンサルタント											
10/22	第7回	福山コンサルタント											



(5) 第5回活動議事録

日 時	2014 年 8 月 27 日 (水) 18:30~20:00
場 所	公益社団法人日本技術士会 中国本部 会議室 …幹事：復建調査設計 (株)
参加者	(荒谷) 田辺、(中電) 佐伯、向井、織田、(長大) 佐藤、(福山) 友松、川村 (いであ) 松井 (復建) 亀田、天野、小田、大塚 (地域未来) 田中 (サーベイ) 藤本、井澤 以上 15 名 (敬称略)
議事概要	<p>1. 広島駅～平和記念公園界隈の「移動手段のやさしさ」本調査結果</p> <ul style="list-style-type: none"> 調査結果、とりまとめ整理 (案) について各社から報告を行った。 本調査結果を踏まえたとりまとめについては、1ヶ月延長とし各担当会社が、グラフやコメントなどの整理 (案) を作成し、表現方法や比較方法を調整する。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>バス：長大、路面電車：いであ、福山、徒歩：復建、自転車：荒谷、 全体とりまとめ比較：中電</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> 次回会議までに追加調査を行った場合は、中電にメールし中電が整理を行う。 — 事前に、復建が調査一覧表を各社に配信し、中電が整理後に各社に再配信する。 今後のスケジュールとして、発表を意識し 10 月中旬にまとめ、11 月に発表準備を行う。 <p>2. 平成 26 年度 フォーラムについて</p> <ul style="list-style-type: none"> 今年度フォーラムのテーマや時間構成、講演候補者などの案について各社から報告を行った。 フォーラムの構成については福山案、中電案を参考とする。(以下参照) <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>第一部 各社の活動報告発表 (プレゼン合戦)、パネルディスカッション (事業者) —休憩— (投票? 最優秀発表者を決定)</p> <p>第二部 第一部の総評を含めた基調講演 (15 分~30 分を想定)</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> 講演は、山田先生 (比治山大学) に依頼する。 コーディネータについては、中国新聞の方に依頼する。 パネリストには、バス・鉄道事業者の方に依頼する。 <p>3. フォーラム準備作業と当日の役割担当について</p> <p>(—準備作業—)</p> <ul style="list-style-type: none"> 山田先生への講演依頼は、復建 (天野) が依頼する。 — 前作業として、9 月中旬を目処に地域未来 (田中) がパンフの作成を行う。 北村さん (中国新聞) は、復建 (亀田) が依頼する。 バス (広島バス・広電バス・JR 中国バス)・鉄道事業者 (広電) への依頼は、西川さん (バス協会) を通して (向井) が依頼する。 会場の予約は、福山が担当する。(9 月 6 日に予約)



(一日の役割分担)

- ・ 当日受付（地域未来・いであ・サーベイ）
- ・ マイク・証明・タイムキーパー（中電）
- ・ 記録係（復建）， 都市計画学会NL担当（復建 佐伯 荒谷 長谷山）
- ・ パネルディスカッション・意見整理・アンケート回収（長大）

4. まちづくり活動の参加報告

- ・ 可部明神祭（チンチロピッツ）の活動・参加報告を長大（佐藤）が行った。

5. その他

- ・ 「移动手段調査」について、次回、各手段5分程度でプレゼンを行う（PPT形式）
- ・ 基調講演者、パネリスト（行政）については、再度各社が検討し、持ち寄ること。

6. 今後の予定、次回の幹事

- ・ 第6回実施日：H26年9月24日（水）18:30～ 幹事：中電技術コンサルタント

[今年度の開催予定]・・・幹事は建コン協会員での輪番制

開催日	回数	幹事
9/24	第6回	中電技術コンサルタント
10/22	第7回	福山コンサルタント
12/6	フォーラム	福山コンサルタント

－ 以上 －



(6) 第6回活動議事録

日 時	2014 年 9 月 24 日 (水) 18:30~20:00
場 所	中電技術コンサルタント株式会社 AV 会議室
参加者	(中電) 佐伯、森島、織田 (長大) 佐藤 (福山) 友松、川村 (いであ) 松井 (復建) 亀田、天野、小田、大塚 以上 11 名 (敬称略)
議事概要	<p>1. 「移動手段のやさしさ」調査結果 発表について</p> <p>○各社より調査結果の発表 (案) について説明</p> <p>○フォーラムの発表構成</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ol style="list-style-type: none"> 1. 調査概要の説明 (中電) 2. 定量的数値等の比較結果 (中電) 3. 各交通手段のアピール (各社 15 分以内) 4. 結果まとめ (中電) </div> <p>○全般を通しての主な意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 各交通手段の説明の頭に、「自分たちはやさしさをこのようにとらえた」という説明があればよいのではないか ・ 「4. 結果まとめ」においては、全交通手段のアピールポイントを整理・比較 → どのような人に向いているかも比較すべき <p>○今後の予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 10 月末までに発表資料を完成させ、パネリストに事前送付する。 ・ 次回会議において、全体を通して再度発表を行う。 <p>2. フォーラム詳細について</p> <p>○チラシ内容について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 開場 14:00, 開催時間 14:30~17:00 とする。 ・ プログラムの構成 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>第 1 部 「移動手段のやさしさ」調査結果</p> <p>第 2 部 パネルディスカッション (前段で取組紹介: 5~10 分/人 程度)</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・ 閉会の挨拶: 荒谷 田辺副委員長 ・ 総合司会: サーベイリサーチセンター (藤本?) ・ 問い合わせ先の担当: 福山より決定次第, 地域未来 (田中) へ連絡 <p>○コーディネータ, パネリスト依頼状況</p> <p>山田先生: 未確認 (第 2 候補: 広島工業大学工学部 今川先生) (天野)</p>



中国新聞：了承済み
 広島バス：了承済み
 広島電鉄：未確認（向井）

○今後の予定

- ・ 来月配布を目途に、今月中にチラシを完成させる。
- ・ チラシの配布分担を決定する。

3. その他

- ・ 9/28 可部の町めぐり 開催案内（亀田）

4. 今後の予定、次回の幹事

- ・ 第7回実施日：2014年10月22日（水）18:30～ 幹事：福山コンサルタント

[今年度の開催予定]…幹事は建コン協会員での輪番制

開催日	回数	幹事
10/22	第7回	福山コンサルタント
11/22	フォーラム	福山コンサルタント

－ 以上 －



(7) 第7回活動議事録

日 時	2014 年 10 月 22 日 (水) 18:30~20:30
場 所	株式会社福山コンサルタント 会議室・・・幹事：福山 C
参加者	(荒谷) 長谷山、田辺、岡本 (中電) 森島、織田 (いであ) 松井 (福山) 船本、友松、川村 (復建) 亀田、天野、笹岡 以上 12 名 (敬称略)
議事概要	<p>1. 「移動手段のやさしさ」調査結果 発表について</p> <p>○各社より調査結果の発表 (案) について説明</p> <p>○フォーラムの発表順番・発表者</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ol style="list-style-type: none"> 1. 調査概要の説明・定量的数値等の比較結果 (中電・織田) 2. 路面電車 (福山・川村) 3. バス (長大・佐藤) 4. 自転車 (荒谷・田辺) 5. 徒歩 (復建・小田) 6. 結果まとめ (中電・織田) </div> <p>○全般を通しての確認</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 発表時間は各手段 10 分程度 <p>2. フォーラム詳細について</p> <p>○チラシ内容について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 趣旨文・プログラムの確認 ・ 閉会の挨拶：田辺 (荒谷) → 向井 (中電) ・ 後援の確認 <p>○コーディネータ、パネリスト依頼状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ パネリスト 今川先生 (広工大)、東海さん (中国新聞)、バス協会の方、長谷山 (荒谷) ・ コーディネータ 森島 (中電) ・ チラシ用の紹介文を作成 <p>○当日のスケジュールについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 13:30 集合 → 13:30~14:00 準備 → 14:00 受付開始 → 14:30 フォーラム開始 → 15:30~15:40 休憩 → 17:00 フォーラム閉会 → 17:00~17:30 片づけ → 18:00 反省会 <p>○準備物</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 受付時に茶菓子を配布 (福山で用意)



○アンケートについて

- ・ 昨年度のものをベースに作成(福山)

○報告書の取りまとめについて

- ・ 荒谷が担当(フォーラムの概要については福山が担当)

○チラシの配布分担について

配布先	部数	担当
中国地域づくり交流会	100	福山
広島市市民交流プラザ	400	復建
広島県庁(道路整備課・住宅課・環境政策課)	150	復建
広島市役所	400	復建
国土交通省 中国地方整備局	50	復建
TV局(4局+NHK) 格50部ずつ	250	中電
中国新聞	200	復建
広工大	50	中電
バス協会	50	中電
予備	350	地域未来
計	2,000	

3. 今後の予定、次回の幹事

- ・ フォーラム実施日：2014年11月22日(水)14:30～ 幹事：福山コンサルタント

[今年度の開催予定]・・・幹事は建コン協会員での輪番制

開催日	回数	幹事
11/22	フォーラム	福山コンサルタント

－ 以上 －



3. 移動からみるまちのやさしさ まちトーク2014 in 広島 関連資料

ここでは、移動からみるまちのやさしさ まちトーク2014 in 広島 に関する資料として、調査結果・話題提供に用いられた上映資料を掲載する。

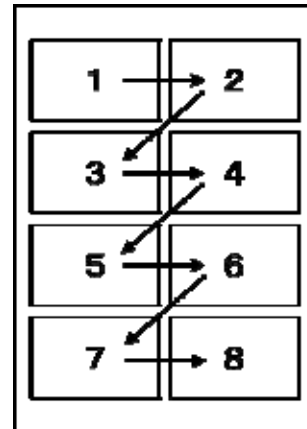
なお、各上映資料は、右下図の順に整理している。

【上映資料】

・調査結果

- ①調査の概要
- ②路面電車
- ③バス
- ④自転車
- ⑤徒歩

- ・今川氏 話題提供資料
- ・西川氏 話題提供資料
- ・東海氏 話題提供資料
- ・長谷山氏 話題提供資料





上映資料：調査結果 ①調査の概要

2014/11/22 sat.
まちトーク2014 in 広島
～移動からみるまちのやさしさ～

「移手段のやさしさくらべ」

建設コンサルタンツ協会中国支部
地域計画委員会

MACHI Tak 2014

調査の目的

H25～ 活動テーマ 「やさしいまちづくり」

商業、公園・緑地、人、福祉、交通

総合的なまちづくりにおける様々な課題を探究

■活動の流れ
課題 → 調査・分析 → 解決策 → 提案

MACHI Tak 2014

調査の目的

■アンケート調査では・・・

Q.やさしいまちづくりの観点から不足している点は？

- 歩道が狭くて歩きづらい！
- 自転車道が分離されておらず危険！
- 公共交通の案内が分かりにくい！

移手段から見た“やさしさ”とは何か！？
→ 実際に調査してみました。

MACHI Tak 2014

調査概要

■日時
2014年7～8月

■調査ルート
広島駅
平和記念公園

■交通手段
・電車
・バス
・自転車
・徒歩

MACHI Tak 2014

調査項目

共通項目		
基本事項 ・移動時間 ・移動距離・ルート ・料金 ・CO2排出量 ・カロリー消費量	快適さ ・天候の影響 ・混雑具合 ・空調 ・バリアフリー施設	情報量 ・案内板、マップ ・外国語対応 ・インターネット対応
独自項目 → 各交通手段特有のアピールポイントを調査・分析		

MACHI Tak 2014

調査結果の比較(1)

■移動時間(最長) ■料金(最安値)

MACHI Tak 2014

調査結果の比較(2)

■CO2排出量(最大) ■カロリー消費量(最大)

MACHI Tak 2014

まとめ

電車 のやさしさ 「初来訪者が利用しやすい」 分かりやすく確実な移動が可能！	バス のやさしさ 「慣れた人が利用しやすい」 快適に効率的な周遊が可能！
自転車 のやさしさ 「広範囲・自由に移動しやすい」 いろんな所を短時間で見て回れる！	徒歩 のやさしさ 「自分のペースで健康的」 新たな発見があるかも！

MACHI Tak 2014



上映資料：調査結果 ②路面電車（1/2）

移動手段のやさしさくらべ 〔路面電車編〕

- ▶ 原簿ドーム前電停
 - 一般的利用電停
 - 広島駅で案内
- ▶ 袋町電停
 - 資料館には最寄
- ▶ 料金
 - 一律140円



▶ 平和公園側の利用電停

「人」にやさしい 「環境」にやさしい

▶ 移動手段のやさしさ

利用電停	乗車時間	待ち時間	所要時間	所要時間
原簿ドーム前	2.0分	3分	9分	3.2分
袋町	1.9分	1.0分	9分	2.8分

- ▶ 乗車時間はどちらを利用しても2.0分程度
- ▶ 待ち時間は本数の少ない袋町が高い
(原簿ドーム前：1.2本/時、袋町：6本/時)
- ▶ アクセス時間はいずれも9分程度
- ▶ 待ち時間が短い分、原簿ドーム前が有利となった

▶ 所要時間

利用電停	乗車時間	待ち時間	所要時間	所要時間
原簿ドーム前	2.0分	3分	9分	3.2分
袋町	1.9分	1.0分	9分	2.8分

- ▶ 原簿ドーム前
 - $20\text{kg} \times 0.01\text{kg-CO}_2/\text{km} = 0.2\text{kg-CO}_2$
- ▶ 袋町電停
 - $19\text{kg} \times 0.01\text{kg-CO}_2/\text{km} = 0.19\text{kg-CO}_2$
- ▶ 年間排出量に換算すると、約5本分のスズが必要
(バスで同等乗客数の場合、1本のスズが必要)

▶ CO2排出量
環境にやさしい




- ▶ 広島駅前幹線乗換口に無蓋電車の案内
- ▶ 広島駅前電停で2号線・6号線に原簿ドーム前の案内
- ▶ 案内放送は日本語と英語の案内を実施
- ▶ 袋町は車内放送で平和公園入口と案内（日本語のみ）

▶ 案内
観光客にやさしい




- ▶ 1号線、2号線は半駅程度が低床車両で運行
- ▶ 原簿ドーム前(バリアフリー対応電停)
- ▶ 袋町はバリアフリー非対応

▶ バリアフリー設備
高齢者にやさしい




- ▶ 広島駅前電停高架化によりRとの乗換特設地帯
 - 乗換距離短縮・高フロアでの乗換
- ▶ 駅前大規模ルート切替で所要時間短縮

▶ 将来
さらに人にやさしく



- ▶ 路面電車を利用すると、広島駅～真光駅は、約35分かかる
- ▶ 紙料金での移動が可能
- ▶ 他の乗り物に比べて、環境への負荷が少ない
- ▶ 他交通機関（JR）からの乗換案内が容易、英語への対応
- ▶ /（リ）アフリーへの対応あり
- ▶ 将来的に、広島駅での乗換時間が短縮される

▶ 広島のマチの象徴でもある路面電車は
人や環境にやさしい移動手段である

➤ 路面電車のやさしさ



移動手段のやさしさくらべ 〔バス編〕

2. 他の交通機関との比較

- バスの移動時間は、同じ公共交通機関の電車より早く到着できる。
- バスの料金は190円または300円、平均記念公園以外のバス料は電車の料金と同じ。
- 他の交通機関と比較して混雑が少ない。
- お年寄りや身体が不自由な方などにとって最も身体負担が小さい移動手段。

乗り換えの比較（乗り換える際の移動時間と比較）

移動手段	乗り換え時間
徒歩	33分
自転車	10分
バス	16分
路面電車	20分

乗り換えの比較（乗り換える際の移動時間と比較）

移動手段	乗り換え時間
徒歩	33分
自転車	10分
バス	16分
路面電車	20分

CO2排出量・カーボン消費

移動手段	CO2排出量	消費電力
徒歩	1.1%	1.1%
自転車	1.2%	1.2%
バス	1.4%	1.4%
路面電車	1.5%	1.5%

3. バスの提供サービスの特徴（②観光ループバス）

- 広島市各地を周遊する観光ループバス「あいらびー」が運行（JR中国バス）。
- 広島市街地の主要な観光施設を周遊。
- 案内配布物（ルートマップ、観光アテラス、外国語対応（英語・中国語・韓国語）あり。

運行時刻

9時～17時
9時～17時（30分間隔）
9時～17時（1時間間隔）

料金

乗車券：A 300円、B 200円、C 100円
乗車券：A 300円、B 200円、C 100円

乗客サービス

乗客	サービス内容
乗客	乗車券
乗客	乗車券
乗客	乗車券

4. バスのアピールポイントと課題

解決策

- 情報提供の工夫・充実化

乗客提供の課題

工夫・充実化の提案

解決策（一例）

- 案内所の増設（例：観光案内所）
- 観光利用の主要なバス（バス）への行き方の提示（平均記念公園・広島駅、広島ドーム）
- 観光での利用方法の提示・情報発信（例：本通りバスを有効活用した観光方法の提示）
- 休日バス専用車の運行による案内（例：休日バス専用車の運行による案内）

1. バス交通の概要

- 広島バス、広島交通、広島バス、中国JRバス（観光ループバス）が運行を保障
- 広島バスの路線を特長に特長①②③④⑤⑥⑦⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺
- 平和記念公園（史料館・原爆ドーム等）へアクセスしやすいバスは4路線、該当するバス路線は計4路線
- 運行間隔は、24路線が最も短く、平日平均10分、休日平均15分、バス停別では本通りの便数が最も多い。

観光ループバス

あいらびー

あいらびー

3. バスの提供サービスの特徴（①一般の路線バス）

- バスはバス停（観光バス停）がある。快適性（空調設備・運転が快適）、交通弱者への配慮（バリアフリー・外国語対応を一定数実施）等のサービスが充実。
- バス路線の整備として、広島駅前の案内板やインターネットでの案内を実施。

観光弱者への配慮（バリアフリー、外国語対応等）

バス停の整備（案内板、インターネットでの案内）

観光弱者への配慮（バリアフリー、外国語対応等）

バス停の整備（案内板、インターネットでの案内）

4. バスのアピールポイントと課題

アピールポイント

- 移動時間が早い、交通弱者が利用しやすい、外国人対応あり
- 課題
- バス路線の運行状況が把握しにくい、観光客の認知度が低い、4時以降の運行がない

アピールポイント	課題（観光客の視点から見た課題をもちに整理）
移動時間が早い	正確な時刻の提供が難しい
交通弱者が利用しやすい	乗車券の提示が難しい
外国人対応あり	乗車券の提示が難しい

おわりに「バスのやさしさ」

- 使い慣れれば移動が早くて効率的
- お年寄りや身体が不自由な方にやさしい
- 外国人観光客にやさしい

もっとやさしい交通手段になるために・・・

- バスに関する情報提供の創意工夫
- 観光での利用方法の提案・情報発信



調査結果概要 ママチャリ、クロスバイク、ミニベロ等、自転車の種類でも差アリ なんといってもゼロ!

ルート	移動時間 (分)	距離 (km)	消費カロリー (kcal)	CO ₂ 排出量 (kgCO ₂)
①基本ルート	18	2.82	89	0
②街中ルート	19	3.10	73	0
③観光ルート	24	3.40	92	0
...				
結果範囲	10~24	2.7~3.4	38~92	0
平均	18.9	2.87	61	0

広島駅(東口) 平和記念公園



レンタサイクル【広島駅】の概要①
 ■観光客を想定し、広島駅から東側(約350m)のレンタサイクルを使用

レンタサイクル設置(ニッポンレンタカー)

レンタサイクル【広島駅】の概要②
 ■広島駅前にレンタサイクル案内なし(総合案内板はあるが、情報記載なし)
 ↓
 結局、広島駅改札口付近の総合案内所で情報収集

広島駅構内の総合案内板

レンタサイクル【広島駅】の概要③
 ■情報収集、徒歩移動、手続き等を含め、出発までの所要時間約20分
 ■レンタサイクル店にマップあり(外国語表示あり)
 ■レンタサイクル料金
 2時間まで263円
 4時間まで424円
 6時間まで594円
 12時間まで702円

自転車による移動の特徴の整理
 (良い点=自転車のやさしさ)

- 自由にルートが選定できる
 - ・信号のタイミングで柔軟に通行できる。
 - ・自分のペースでフリーにコースを選択できる。(裏路地が走り易い。メイン道路の車道走行が最も走行時間が短い。)
 - ・自分の都合で、出発・到着できる。
- 行動範囲や視野が広い
 - ・徒歩に比べて、行動範囲が広がる。
 - ・移動速度の速い交通手段では、見落としがちな見つけられることがある。
 - ・気づいたところで、寄り道できる。
- 遅に迷うことはない
 - ・広島駅方面へは、道路標識に従って走行すれば、迷うことはない。
- 地球環境にやさしい
 - ・CO₂排出量は、ルートや時間に関係なく、すべて0。

自転車による移動の特徴の整理
 (悪い点=自転車のきつさ)

- 天候に左右される
 - ・雨天の場合は、利用しづらく、危険である。
 - ・夏は暑い。
- 観光客には不便な面もある
 - ・大きな荷物がある場合は使えない。
 - ・広島駅周辺では、レンタルサイクルのお店がほとんどなく、場所もわかりにくい。(お店案内なし)
 - ・自転車用のマップがない。
 - ・不案内な来訪者には、案内板が少なく、分かりにくい。
 - ・駐輪場の無い施設が多く、探すのが大変。
- 走行環境が未整備である
 - ・歩行者が多い歩道内は、走行しにくい。
 - ・交通量の多い車道の走行には、不安が伴う。
 - ・横断歩道は、車道が狭いため走行しにくい。
 - ・紙屋町交差点は歩行者も通行できない。
 - ・平和公園界隈は歩行者も多く、走行しにくい。



移動手段のやさしさくらべ 〔徒歩編〕

33

徒歩ルートの調査結果①

調査日	移動時間(分)	距離(km)	移動速度(km/h)	ルート	【地下鉄乗り継ぎあり】
1月13日	33	3.0	5.5	本学通り→東横線	移動距離短い
2月13日	33	3.2	5.8	本学通り→東横線	移動距離短い
3月13日	38	2.8	4.7	本学通り→東横線	移動距離短い
4月13日	40	2.7	4.1	本学通り→東横線	移動距離短い
5月13日	35	2.7	4.6	本学通り→東横線	移動距離短い
6月13日	48	2.9	3.6	本学通り→東横線	移動距離短い

34

徒歩ルートの調査結果①

調査日	移動時間(分)	距離(km)	移動速度(km/h)	ルート	【地下鉄乗り継ぎあり】
1月13日	33	3.0	5.5	本学通り→東横線	移動距離が短い 移動速度が速い
2月13日	33	3.2	5.8	本学通り→東横線	移動距離が短い 移動速度が速い
3月13日	38	2.8	4.7	本学通り→東横線	移動距離が短い 移動速度が速い
4月13日	40	2.7	4.1	本学通り→東横線	移動距離が短い 移動速度が速い
5月13日	35	2.7	4.6	本学通り→東横線	移動距離が短い 移動速度が速い
6月13日	48	2.9	3.6	本学通り→東横線	移動距離が短い 移動速度が速い

35

徒歩ルートの調査結果③

調査日	移動時間(分)	距離(km)	移動速度(km/h)	ルート	【地下鉄乗り継ぎあり】
1月13日	33	3.0	5.5	本学通り→東横線	移動距離短い
2月13日	33	3.2	5.8	本学通り→東横線	移動距離短い
3月13日	38	2.8	4.7	本学通り→東横線	移動距離短い
4月13日	40	2.7	4.1	本学通り→東横線	移動距離短い
5月13日	35	2.7	4.6	本学通り→東横線	移動距離短い
6月13日	48	2.9	3.6	本学通り→東横線	移動距離短い

パーソナルマップ調査によれば
3km以下の移動であれば
徒歩で移動する人の割合が約10%
3kmを超えると徒歩で移動する人の
割合が急激に低下

36

徒歩での観光(事例調査)

観光庁が公開している旅行・観光消費動向調査の
国内旅行先に対する満足度、旅行に対する意識より

国内の旅行先上位2地方(関東、近畿)の中から代表的な観光地をピックアップ

インターネット情報で
徒歩での観光に関する情報を取得

- 案内ルート
- 移動時間の情報
- など

37

徒歩での観光(事例①東京)

同ページにルートを示した
地図が並び、番号は施設に対応

東京都のオフィシャル観光サイトでは
豊富なモデルコースを掲載
ジャンルごと→方面別→多数

案内が分かり易く、豊富
5分程度で次の目的地に着くようなルートを設定
方面別のルートを提案

38

徒歩での観光(事例②京都)

京都市のオフィシャル観光サイトでは
「歩くまち・京都」公共交通センター
という施設(京都駅前)の案内を
している(京都市も協賛会設立に連携)

実際の徒歩での案内ルートは民間や
個人が発信しているルートが充実

行旅も徒歩での観光に際して
サポートを行っている
民間からも情報発信
↓
徒歩観光が盛んでいる

数分~30分程度で次の目的地に着くようなルートを設定
エリア別のルートを提案

39

広島市の徒歩ルート 情報収集

広島駅総合案内と駅地下広場の観光案内所で配布していた地図

40



広島市の徒歩ルート まとめ

- ・所要時間：40分から50分 + よみぢ次第
- ・配布しているマップは日本誌以外もあり
- ・現地関連の資料だけでは不足気味
- ・案内板は結構遠くより北側のエリアにあり

～気づき～

- ・広島市には案内板や資料等、徒歩観光に関する情報が乏しい
- ・広島市も他都市と同様に5～10分程度歩けば次の観光施設があるので(2km以下で移動可能)もっと、徒歩での観光をアピールするべき
- ・個々の施設でのイベントが一括して分かるルート設定の1助となる(HIP等の整備)
- ・歩けは悪いがけなイベント等に出会う
- ・面白そう(第4社、そう)なお店を発見する
- ・町の歴史を知りながら目的地に向かうことができる

私たちは「徒歩のやさしさ」をこのようにとらえた
～徒歩交通の長所～

- ◇ **上での文化や、住人々の生活スタイルを肌で感じる、ことができる**
→ 観光客の視点から
- ◇ **観光マップに載ってしまえば、止る場所の発見**
→ また来た時に違うところにも行ってみよう！(観光客の視点)
- ◇ **自分のペースで移動できる**
→ 近道、回り道、寄り道自由
- ◇ **健康的**
→ 運動になる。スマートフォンの活用により運動量の確認も可能
- ◇ **CO2の排出がない**
→ 環境負荷が極めて小さい

心
体
環境



上映資料：今川氏 話題提供（1/3）



地域とバス 「都市の景色を彩る」

広島は公共交通機関の色が、
広島のイメージカラーを左右する？

広島の色、何色ですか？

広島人のために、
広島を訪れる人のために、
広島の色、何色にしますか？

地域と色 「広島の色～都市の景色を彩る」

広島の公共交通機関の色

色	路線名称	路線	イメージ
オレンジ	200-01 201 202	3	アストラムライン
緑	201 0120 202	3	広島 GREEN MOVER (R1)
青	Ron Green Bus	2	グリーンムーバー路線
赤	205 0207 206		赤電、グリーンムーバー
黄	201 0120 202、205 0207 206		広島電気 60 番の線、赤
白	204 0120 205		高電 T18 線
黒	204 0120 205		広島バス
白	R100 020 202、R100 020 203、R100 020 204		広島観光バス (かまごバス)
白	205 0207 206		赤電の赤電

地域とバス 「情報を色で」

Trunk / Feeder Lines, Circular Lines, Inter-Regional Lines

地域とバス 「情報を色で」

- 幹線バス(ブルーバス) 大型幹線道路
- 支線バス(グリーンバス) 幹線から分岐する支線を走る
- ←住宅地などへはボンバス有
- 広域バス (郊外バス)
- 循環バス 都心核をつなぐ

地域とバス 「京都市バスの路線図」

地域とバス 「京都市バスの路線図」

路線図の見方

市バスの行先表示 (方向線)

通り名 行先 系統番号

205 206 40 205 206 40

6つのラインカラーが主に走る通りを示しています。

地域とバス 「やさしさ！バス路線をわかりやすく」

【願い】バス協会で行先を
番号と色で仕分けてください。

- 子供だけでもバスに乗れるようになる
- 親が送迎しなくて済む
- 自家用車の走行が減る

やさしさ！ >
こどものため、親のため、環境のため



上映資料：今川氏 話題提供 (2/3)

地域とバス 「やさしさ！バス路線をわかりやすく」

提案！ 行先を「数珠つなぎ」表示

原爆ドーム行

原爆ドーム・平和記念公園周辺
八丁堀・紙屋町周辺
マンガスタジアム周辺
比治山・緑原周辺

ひろしまナビゲーターの見どころエリアマップ

自転車施策先進都市「ひろしま」らしいです

■川と風、プラ輪タウン ひろしま■

地形が平坦→自転車利用者数は公共交通機関とほぼ同数

モンダイ・・・中心部での安全性の欠落
放置自転車による交通環境の悪化

↓

自転車の適正な利用が図られるよう、
自転車走行空間の整備や駐輪スペースの確保などに
取り組む。

自転車施策先進都市「ひろしま」らしいです

<H12整備箇所>
(1)国道24号:
自転車10分待機の視覚的分離

<H13整備箇所>
(2)袋町小学校地下駐輪場
自転車駐輪場の整備

美容と健康に自転車

【健康】有酸素運動であるため
→○痛風が治る？
→○メタボ改善！

【美容】エクササイズに最適
→○しかも移動手段(¥)
→×日焼けが困ります。→→→

アーケード付自転車道があれば...

人力車

「なつかしき大阪」より 大阪駅西口で客待ちの人力車(昭和21年)

人力車のえびす屋

京都嵐山・京都東山・小樽・雷門・鎌倉・倉敷・宮島・関門・湯布院

乗車定員
大人2名+子供1名

料金
一区間 1名 3000円
2名 4000円
3名 6000円
貸切30分 1名 7000円
2名 9000円
貸切45分 1名 10000円
2名 13500円

<http://www.ebisuya.com>

人力車のえびす屋 (0829-44-1944)

宮島(1区間) 榎橋海遊覧、嚴島神社遊覧、榎橋～嚴島神社

ひろしま人力車の提案！

広島文化の道
広島駅～
縮景園～
広島城～
平和記念公園～
文化交流会館～

ウエディングにも♡



上映資料：今川氏 話題提供 (3/3)

輪タク

終戦後の東京に登場した「輪タク」。
2人乗りで、運賃は2キロまで10円だった。

「大原/写真/世紀」より
昭和30年代前半の大原駅前の輪タク

東京・新大塚駅前が都電ととも「二車」輪タク
(1947(昭和22)年2月20日 共同通信社)
客車はジュラルミン製。バスや都電より遅れたが便利さが受けて、大都市を中心に
全国に普及。1950年には1万3000台を越えていたらしい。

東京型輪タク (岡崎屋/品川人力車)

岡崎屋
3時間以内 ¥28500
6時間以内 ¥38000

ウエディングプラン ¥49800~

彦根リキシャ (彦根輪タク)

彦根城周辺+旧市街
(彦根駅～琵琶湖湖畔)

乗車定員
大人2名+子供1名

料金
～500mまで 300円
以降100m毎 100円

20分観光案内 2000円

一回のご乗車で「回へ」と言っています

人力三輪車

澳門各類交通工具乘坐指南

国際線上記者 呉若 撮影

ペロタクシー (http://www.velotaxi.jp)

環境にやさしい新交通システム+動く広告

定員(1名あたり) 大人2名+幼児1名

料金
区間(大人1名あたりの料金)
徳山公園-龍源寺間歩 片道 2,200円
往復 4,100円
徳山公園->代官所跡前 片道 1,000円
代官所跡前->徳山公園 片道 1,800円

貸切 3時間 6,300円/台
3時間以下は乗料
30分以上は大人料金

乗り方
その1 走っているペロタクシーに合図
その2 080-1645-0212, 0854-89-0212
その3 メールで予約する

石見徳山
2014年3月より岡山でも?

広島ペロ

平和の道
平和記念公園

広島駅
平和大通り
比治山

平和の道
広島駅～
京橋川左岸～
平和大通り～
平和記念公園

広島ペロ

提案！ カーブペロ
カーブのロゴ入りレッドなペロタクシーで
観戦前の広島観光を！ 試合前に球場に。

提案！ サンプルペロ
サンプルカラーのペロタクシーで観光を！
観戦前の広島観光を！

提案！ おいしいひろしまペロ
広島県の広告を載せるので、
費用を出してください。(おねがい)

おしまい



八丁堀 ヤマダ電機前 バスのりば 案内板

バスのりば案内 Bus Stop Guide

行先別バスのりば案内 Bus Stop Guide

iPhone | Android | 携帯電話

八丁堀 三越前 バスのりば 案内板

バスのりば案内 Bus Stop Guide

行先別バスのりば案内 Bus Stop Guide

iPhone | Android | 携帯電話



移動からみる
まちのやさしさ

中国新聞 論説委員
東海右佐衛門直柄

どうかいうざえもんさん、どうやって会社に来
るのですか？ 馬で？カゴで？

※ざえもん
「あいつは馬です。カゴにの死は
と僕くない」

正解は徒歩

- 健康に優しい
- まちに優しい
- 財布に優しい

観光客集客へ「歩きや
すいまち」

- ・国歩きが好き
- ・自分のペースで歩きたい
- ・地元で人気のレストランや
店を見たい
- ・現地の人の生の生活に触
れたい

先例：
「フリーダムトレイル」

- ・ポスطن中心部の道路に描か
れている赤い線
- ・全4km。これを巡れば、市内の
主要な観光地16か所をみるこ
とができる
- ・住所も道案内しやすい

広島線
「ピース・トレイル」は？

- ・賑わ平たん
- ・名所が点在
- ・美しい川沿いの景色がさ
わい
- ・→ 最速では？

課題は？

- ・景観論争が起きぬよう目
立たぬ色を
- ・看板表記の統一
- ・私たちのためてなしの心
「広島の色と人は親切」

ありがとうございました



ひろしま輪輪プロジェクト

ひろしま輪輪プロジェクト 長谷山

何を狙っているのか？

- 自転車を**安全・快適・便利**に乗れるまちづくり！
- 歩行者・自転車・公共交通**などとの共存や連携、交通体系全体の効率化！
- 環境や健康**にやさしい魅力的なまちづくり！
- 地域活性化や**観光振興**への寄与！

これらを目的に、関係機関や高い関心を持つ参加者が集い、意見を交わし、活動を企画し、実行していく会とする！

会の名前の意味は？

ひろしま輪輪プロジェクト

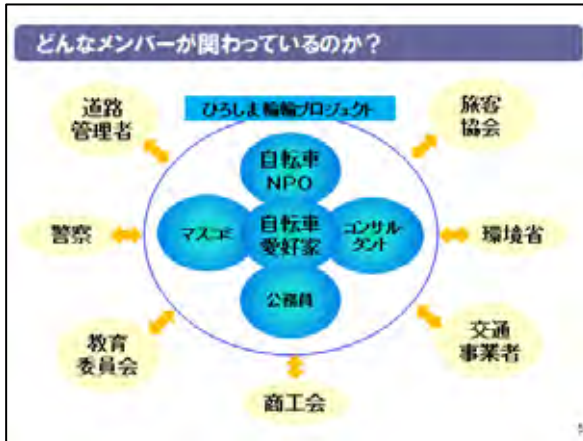
一つ目の**輪**は自転車を、二つ目の**輪**は、つながり、交流、ネットワークを表します。

自転車を通じて**人と人がつながり、交流し、自転車が通る道をつなげていこう**という意味を込めて名付けています。

平成25年9月（仮称）ひろしま自転車研究会として発足

どんな活動をするのか？

①しらべる	②かんがえる
<ul style="list-style-type: none"> ■現地走行調査 危険箇所を調査・分析 ■先進事例調査 国内外の先進事例を大規模で調査 	<ul style="list-style-type: none"> ■改善策の検討 広島での課題を踏まえ改善策を検討 ■自転車マップ制作 走り易さや整備状況をマップで共有
③ほのしるう	④ひろめる
<ul style="list-style-type: none"> ■ワークショップ開催 市民参加の勉強や意見交換の場づくり ■シンポジウム開催 専門家などを招いて講演やパネル検討 	<ul style="list-style-type: none"> ■啓発グッズ開発 自転車ルール・マナー啓発教材づくり ■イベントでの啓発 自転車イベント等で啓発活動を実施



これまでどんなことをやってきたのか？

世界遺産ルートプロジェクト

■2つの世界遺産を結ぶ約20kmのサイクリングロードの実現を目指しています。

これからどんなことをやるのか？

●世界遺産ルートの実現に向けて

コンセプト → 事前調査 → ルート検討 → 構想提案 → 協議会設立

- 自転車まちづくり作戦会議
- 自転車まちづくりシンポジウム
- ルール・マナー啓発イベント
- 現地走行調査・マップづくり
- 情報発信、政策提言など



上映資料：長谷山氏 話題提供（2/2）

当面の予定

- **第1回自転車まちづくりシンポジウムin広島**
日時：12月5日(金)19:00～21:00
場所：サテライトキャンパスひろしま(県民文化センター5F)
基調講演：正田智氏 パネルディスカッション
- **第1回自転車まちづくりシンポジウムin因島**
日時：12月6日(土)10:00～15:00
場所：サイクルオアシス大山神社(尾道市因島土生町)
正田さんの自転車乗り方講座他
- **第4回自転車まちづくり作戦会議**
日時：12月13日(土)11:00～13:00
場所：広島市まちづくり市民交流プラザ 研修室A
～自転車はどこをどう走る？～ 会議終了後「街なか走行会」を予定

9

ありがとうございました。
これからもよろしくお願いします。



10



4. 都市計画学会共催講演会の参加記録

1. 第3回都市計画研究会の開催要領

1.1 研究会の概要

本研究会は、都市計画学会中国四国支部が計3回のシリーズで「官民連携の今」をテーマとして、公共と民間の連携・役割分担の現状と課題を検討するため、研究会を開催してきたものである。

そこで本協会もその主旨に賛同し、第3回研究会を共催という形で開催した。第3回は「まちを育てるエリアマネジメント」をテーマとして、研究者でもあり、大都市圏などの駅前などのエリアマネジメント活動を進めている東京都市大学・小林重敬教授をお迎えして、官民連携の事例をもとに運営上の諸課題についてお話を頂いた。



1.2 研究会の目的

本研究会は、小林教授が経験されてきた全国の駅前開発において実践してきたエリアマネジメントのハウツウをお聞きし、これから開発・まちの発展が進行する広島駅前を中心とした再開発において、市民・事業者・公共がどのように関わりあったらよいか、そのヒント・諸課題について検討することを目的としたものである。

1.3 研究会の日時・場所・プログラム等

- 日時：2015年2月21日（土）15:00～17:00
- 場所：広島YMCA国際文化センター多目的ホール
- 講演者：小林 重敬氏（東京都市大学都市生活学部教授）
- 第3回講演テーマ：「街を育てるエリアマネジメントー官民連携により地域価値を高めるー」
- 講演プログラムの概要：
 1. エリアマネジメント基礎論
 2. BIDとエリアマネジメント
 3. エリアマネジメントの種類と実際
 4. エリアマネジメントと関係性
 5. これからの日本のエリアマネジメント 防災・減災と環境・エネルギー

2. 個人の感想

（文責：天野 佑介）

私は、当研究会を3回通して聴講してきましたが、このような考えは今後のまちづくりに最も求められる視点であると再認識しました。我が国は、開発を主体とした時代も終焉を迎え、今後は開発の構想段階から事業者・市民も一体となってまちを育て、価値ある地域を創造していくことが重要であると感じました。エリアマネジメントという概念は、小林先生の本で初めて勉強させて頂いたので、本日は本当に刺激になりましたし、明日からの業務に大変有益なものとなりました。感謝を申し上げます。



5. 活動メンバー感想

田中 雅宣

“やさしいまち”のあり方という捉え難いが重要なテーマに対して、多面的なアプローチより活動・検討を行い、かつ「まちトーク」においてもパネラーのみならず、参加頂いた会場の皆さんへも還元できる興味深い議論ができた点において、今年度の取り組みは有意義であったと思います。しかし、僕個人は活動への関与が薄かった点が、申し訳なく、残念で反省。

佐藤 裕治

移動手段のやさしさ調査については、実際にバスを利用してみることで、乗車時の不便さや思いの外移動時間が短いことなど、想像と大きく違うことに気づかされた。

もう一つのテーマである「まちづくり活動への参加」については、計4つの活動に参加させていただいた。うち3つの取組みは、地域コミュニティの連携を深めることに繋がる活動である。このような取組を継続することが、平成26年8月の豪雨災害のときのような、緊急時に迅速で効率的な対応を可能にすることに繋がるのではないかと考えさせられた。また、建物見学イベントは、広島市内に何気なく存在している施設に対する価値の再創出に繋がる活動の好事例として、興味深く見学させていただいた。

今年度の活動では実際に体験することで発見することが多く、建設コンサルタント業務やまちづくりについて考える場面などで、現場を知ることの重要性を再認識させられた。

林 里樹

移動手段のやさしさ調査では、初めてメイプルーブに乗車し、広島が観光客にどの程度やさしいのか実感する事ができた。まちトークでは、様々な分野の意見を聞く事により、改善点や今後のまちづくりへの参考となる話をきけて知識や視野が広がり大変勉強になった。

地元の祭りへの参加では、仕事でなかなか関わる機会が少ないNPO法人の方々や地元の人々、建設コンサルタントの他社の社員さん等、このような活動の中で様々な方から意見を聞き、大変貴重な経験をさせて頂いた。

このような体験を仕事に活かし幅広い知識や視野を持って、より良い社会になるよう還元していけたらと思う。



前川 朝尚

今回実施した移動手段のやさしさ調査で、バスと路面電車では利用のしやすさが根本的に違うと感じた。観光客視点では路面電車の方が路線の場所がわかりやすく利用されやすい一方、地元民視点ではバスの方が目的地までの所要時間が短く利用されやすい、のではないかと実感した。まちトークでは、バス・路面電車だけでなく、自転車や歩行者視点での移動についても分析されており、まちづくりに対する幅広い意見がきけ、大変参考になった。

今年度の活動では、普段良く利用している交通手段について深く調査・分析し、討論されたことで気付かされることが多く、今後の仕事で活かすことができれば良いと思う。

岡本 隆彦

移動のやさしさ調査では、平和公園と広島駅を自転車で2往復しました。7月の暑い日と8月の雨の日の2日。どちらも汗だくになりましたが、普段通らないような道や、車・路面電車・バスでしか通ったことのない道を使うと、意外にいろんなものが目に入って楽しかったですね。段差があったり、通行帯がなかったりと、決して自転車に“やさしいまち”だとは言えませんが、いろんな発見ができる“楽しいまち”だと感じました。

松井 秀樹

今年は移動のやさしさ調査（電車）を担当しました。

交通手段の中でも最も楽なのではないかと思われましたが、調査実施が工程ギリギリの8月となってしまう、原爆ドーム前と袋町を一度に調査したため、会社までの往復と合わせ休み休みとはいえ合計1時間も歩くことになり、暑さの影響もあって最後はかなりバテバテとなりました。これも日頃の不摂生の賜物と反省しているところです。

次年度も微力ながら何かしら活動に携われればと思っています。

織田 恭平

建コンの活動に参加して3年となる。今年は、私自身は初となるフォーラムでの発表や、その準備、炎天下での調査と、これまでで一番有意義かつ大変な年となった。特に、パネリストの方への出席依頼など、「やさしいまちづくり」についての説明が難しく苦労したものである。ただ、このように四苦八苦しながらも、少しずつ、ひとつずつ課題を解決していくことで、この活動の意義を明確にし、組織のテーマである「地域貢献」をまっとうしていきたいと思う。