

「集約型都市構造に向けた広島都市づくり」

～未来の広島のために～

報告書

令和4年3月

都市マネジメント懇談会

はじめに



～これからの広島市の都市計画・未来づくりに向けて～

わが国は本格的な人口減少・少子高齢化社会に突入したところですが、広島市は人口減少には至っていないものの、少子化・高齢化や老朽化が進む公共施設・民間ストック、近年多発している自然災害への対応、利便性の高い公共交通サービスの展開、地域コミュニティの活力低下など、様々な課題に直面しており、変革期を迎えていると考えます。

こうした状況下にあっても、広島市を築き上げてこられた先人たちの想いや努力を受け継ぎ、広島市が将来にわたって魅力あふれる、新たな価値を創造し続ける地方中枢都市、200万人広島都市圏構想の母都市であり続けられるよう、広島市の強みに磨きをかけ、持続可能なまちづくりを進めていかなければならないと思います。

このため、広島市では、長期的な視点に立った都市づくりの目標やその実現に向けた方向性を示すと同時に、活力とにぎわいにより中四国地方の発展をリードし、活発な交流を生み出す都市を目指すことを示した都市計画マスタープランを2013年8月に改訂し、「集約型都市構造」への転換を着実に進めていくための、既存の公共交通体系をベースにしつつ、一定の都市機能を有する地域に、更に機能を誘導する「広島市立地適正化計画」を2019年1月に作成しました。

さらに、国内外の人々や企業などを惹きつける都心の魅力向上や質の高い都市環境の整備などに取り組み、都心を活性化するため、中長期的な視点で広島市の都心の将来像や目指す姿、その具体化に向けた施策等を示す「ひろしま都心活性化プラン」を2017年3月に公表し、2020年9月には、広島都心地域（広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を東西の核とする「楕円形の都心」地域）が、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域として特定都市再生緊急整備地域に指定されました。

このたび策定した本報告書は、こうした経緯を踏まえ、広島市が掲げる都市像「国際平和文化都市」の実現に向け、「集約型都市構造への転換に向けた広島市の都市づくりはいかあるべきか」をテーマに、広島市の都市計画について、数十年先を見据えた長期的な視点から大切にすべき事項や課題を整理するとともに、課題に的確に対応しつつ強みを活かしていく都市計画・まちづくりを一層深化させるための方向性をとりまとめています。

今後、この方向性を行政、市民、企業、NPO等にて共有し、未来の広島「国際平和文化都市」の実現という共通の目標の下、官民連携などによるまちづくりを進めていただきたいと願っております。

最後になりますが、本報告書の作成に向け、全6回に渡る懇談会に御参加いただいた委員の皆さま・若者意見交換会に御出席いただいた皆さまには多様な観点より「広島市の都市計画・未来づくり」について、忌憚のない御意見をいただき、また、事務局には、いただいた意見のとりまとめに御尽力いただきましたことに、深く感謝申し上げます。

令和4年（2022年）3月

都市マネジメント懇談会
座長 渡邊一成

目 次

I 都市マネジメント懇談会の目的

1 目的・委員構成	1
-----------	---

II 議論の前提とした将来予測データ

1 人口減少・少子高齢化社会	2
2 インフラ・建築物の高齢化	4
3 災害リスクと気候変動	5
4 経済・産業の変化	7
5 AI・ICT時代	8
6 ビッグデータを活用した計画策定・モニタリング	9

III 議論の状況

1 開催概要	10
2 第1回 都心部のあり方	11
3 第2回 拠点地区のあり方	13
4 第3回 都心部、拠点地区を結ぶ交通ネットワークのあり方	15
5 第4回 郊外住宅団地や点在集落のあり方	17
6 第5回 とりまとめ(素案)	19

IV 若者意見交換会

1 自然環境	25
2 アイデンティティ	25
3 まちづくり	26
4 交通	26
5 ICT	27

V まとめ

1 未来の広島を支える五つの柱	28
2 自然環境と共生し安全で快適に過ごせる都市	29
3 広島ブランドを世界に発信	31
4 市民が自ら創るまち	33
5 出かけたくなる交通サービスの充実	34
6 ICT技術を活用した環境創造都市	36
7 未来の広島のために	37

I 都市マネジメント懇談会の目的

1 目的・委員構成

【目的】

都市マネジメント懇談会は、都市計画審議会の委員を中心として発足した会であり、広島市の都市計画について、学識経験者の立場から自由闊達な議論を行い、数十年先を見据えた長期的な視点を市民へ提示し、「未来の広島」について、市民自ら考える機運の醸成を目的としている。

【テーマ】

「集約型都市構造への転換に向けた広島市の都市づくりはいかにあるべきか」

【委員構成】

分野	氏名	役職等
都市計画	渡邊 一成	福山市立大学教授（座長）
建設環境	田中 貴宏	広島大学大学院教授
交通	神田 佑亮	呉工業高等専門学校教授
経済観光	フク・カロリン	広島大学大学院教授
まちづくり	木原 一郎	広島修道大学准教授
(臨時委員)		
市民活動	平尾 順平	NPO 法人ひろしまジン大学代表理事
交通	加藤 博和	名古屋大学大学院教授
人文地理学	作野 広和	島根大学教授

II 議論の前提とした将来予測データ

1 人口減少・少子高齢化社会

(1) 我が国の人口の長期的展望

社人研は、このまま日本の総人口が推移した場合、2060年の総人口は9,284万人にまで落ち込むと推計しており、これは約60年前（1950年代）の人口規模に逆戻りすることを意味している。

2100年に6,000万人を切った後も人口減少は続くと推計されている。

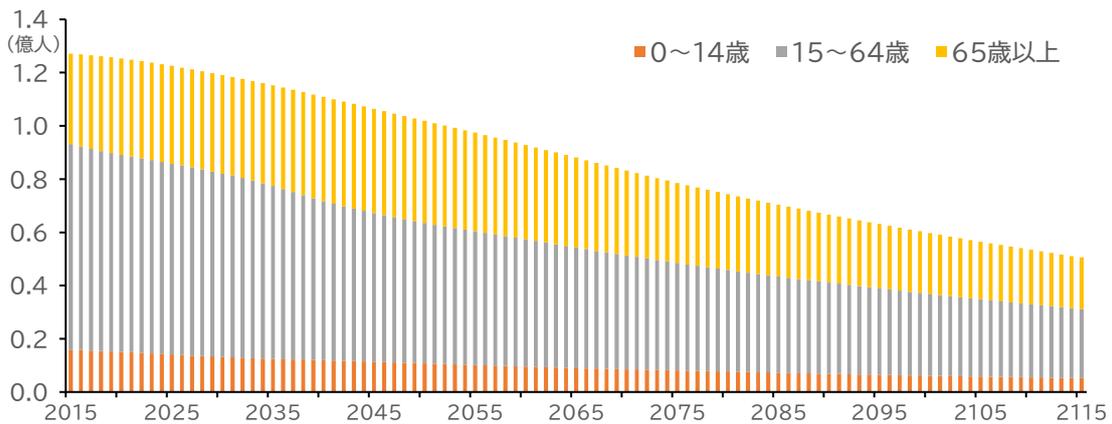


図 日本の人口の長期的な見通し・出生中位(死亡中位)

[出典] 国立社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口(平成29年推計)

(2) 広島市の人口の将来展望

広島市の総人口は、2020年以降は減少に転じると推計されており、特に都市縁辺部で大きな減少が見込まれている。

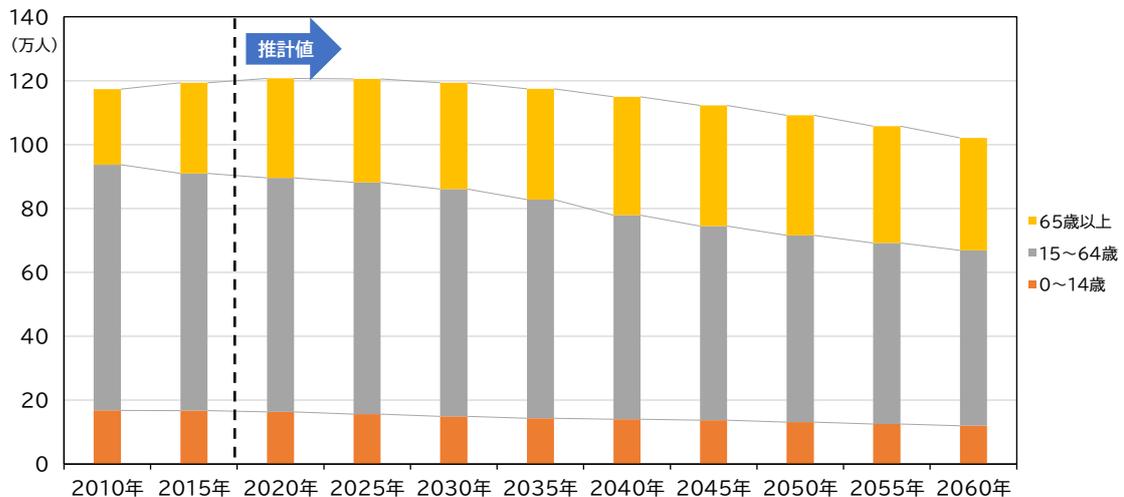


図 広島市の将来人口の推移(社人研推計準拠)

[出典] 広島市「世界に誇れる『まち』広島」人口ビジョン

(3) 広島市の将来推計人口

広島市では、来るべき人口減少に歯止めをかけるための施策等を着実に実行することで、2060年で社人研推計に対して約16万人の人口減少を抑制し、人口110万人を維持することを目指している。

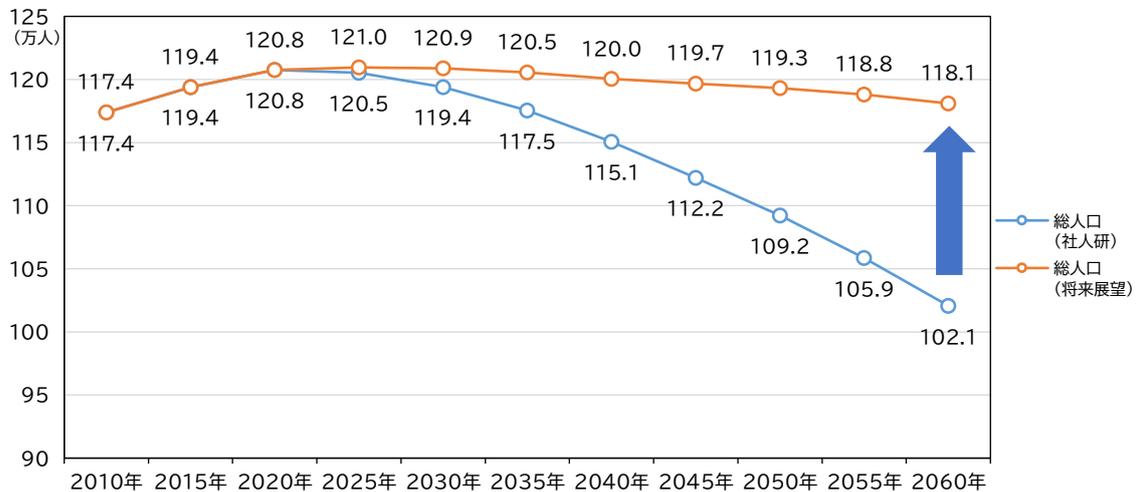


図 広島市が見据える将来の展望(将来人口)

[出典] 広島市「世界に誇れる『まち』広島」人口ビジョン

2 インフラ・建築物の高齢化

(1) インフラ資産の老朽化

広島市のインフラ資産の整備は、昭和40年代から本格化しており、今後20年間で急速に老朽化したインフラ資産が増加し、維持保全費用の増加が見込まれる。

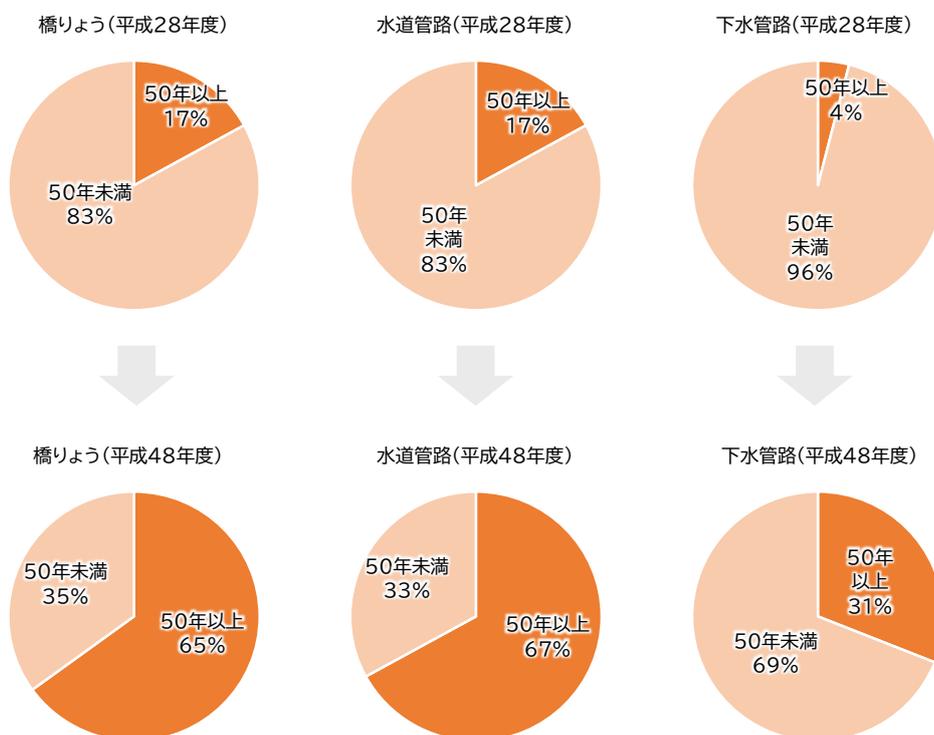


図 建設後の経過年数割合(橋りょう、水道管路、下水管路)

[出典] 広島市 広島市公共施設等総合管理計画

3 災害リスクと気候変動

(1) 自然災害リスクの高まり

現在、広島市の人口は災害発生危険度の高いエリアに集中しており、将来的にも、多くの人口が災害リスクにさらされることが見込まれる。

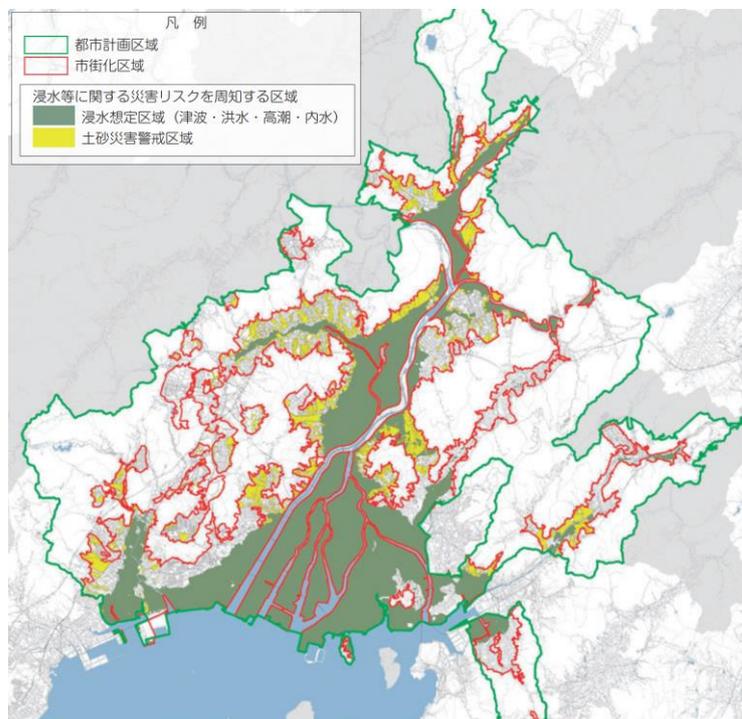


図 浸水等に関する災害リスクを周知する区域

[出典] 広島市 広島市立地適正化計画

(2) 気候変動 - 気温上昇

気候変動及び都市化（ヒートアイランド）の影響により、広島市の年平均気温は、100年当たり（統計期間：1879年～2012年）約1.5℃の割合で上昇しており、都市温暖化が進んでいる。

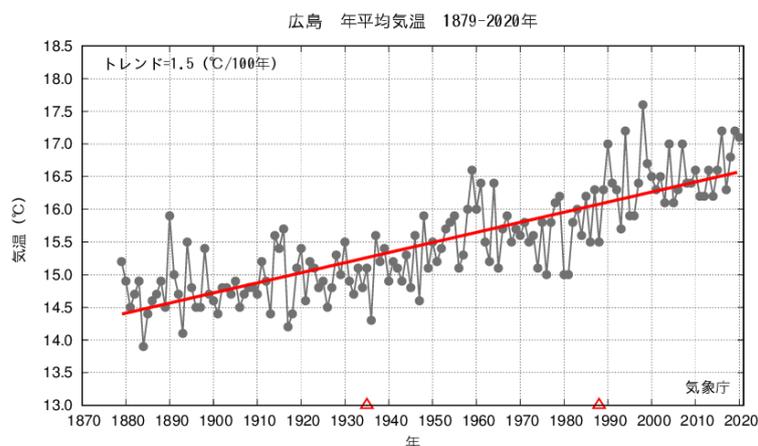


図 広島市の年平均気温の推移

[出典] 広島地方气象台 中国地方の気候変動 2017

(3) 気候変動 - 降雨の変化

日本では、21世紀末には、短時間強雨の発生回数が全ての地域及び季節で増加することが予測されている。

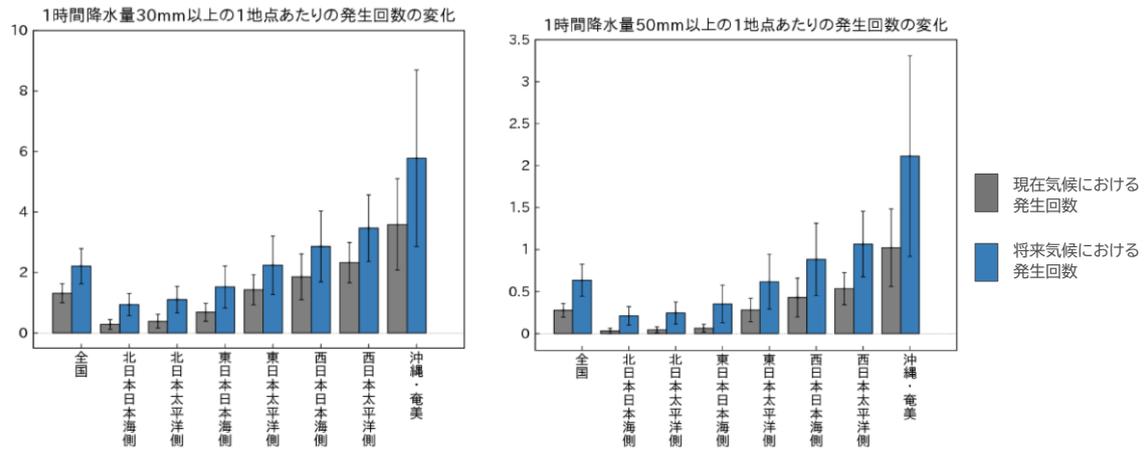


図 地域別の1時間降水量30mm以上(左)、1時間降水量50mm以上(右)の年間発生回数の変化

[出典] 環境省・文部科学省・農林水産省・国土交通省・気象庁

気候変動の観測・予測及び影響評価統合レポート 2018～日本の気候変動とその影響～

4 経済・産業の変化

(1) 人口減少が産業に与える影響

広島市では、2060年までに、農業・林業や漁業、鉱業・採石業・砂利採取業、電気・ガス・熱供給・水道業の就業者数が50%を下回るまでに減少し、大幅な人材不足に陥ると推計されている。

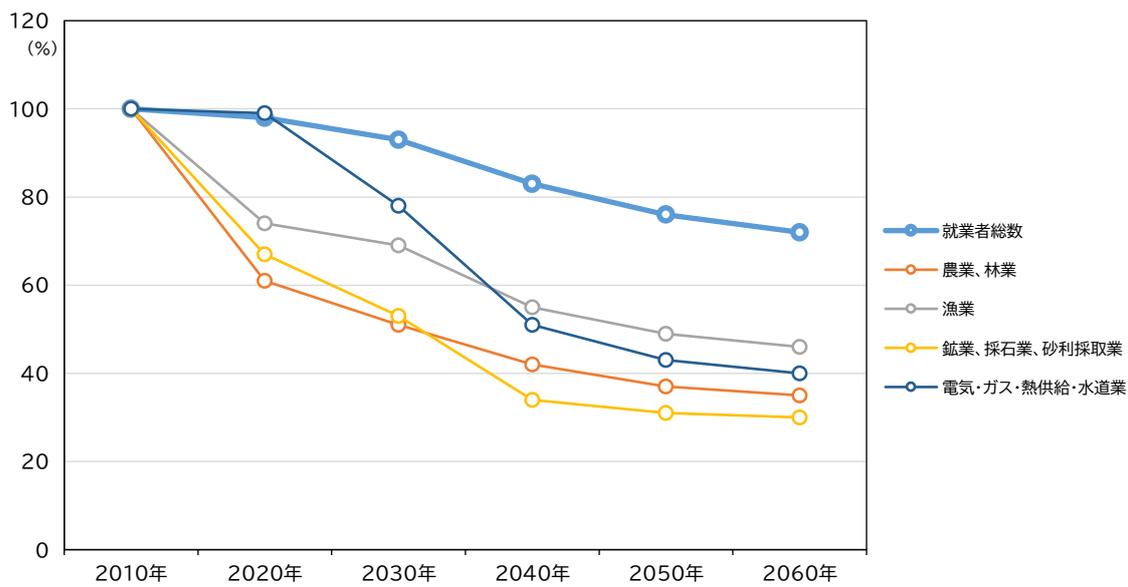


図 産業大分類別 15～64 歳就業者数の推計(2010 年を 100 とした場合)

[出典] 広島市「世界に誇れる『まち』広島」人口ビジョン

5 AI・ICT 時代

(1) 交通分野でのデジタルトランスフォーメーション(DX)の推進①

MaaSをはじめとする新たなモビリティサービスの導入に向けた取組のほか、自動運転等の自動化・省力化・無人化の取組が推進されている。

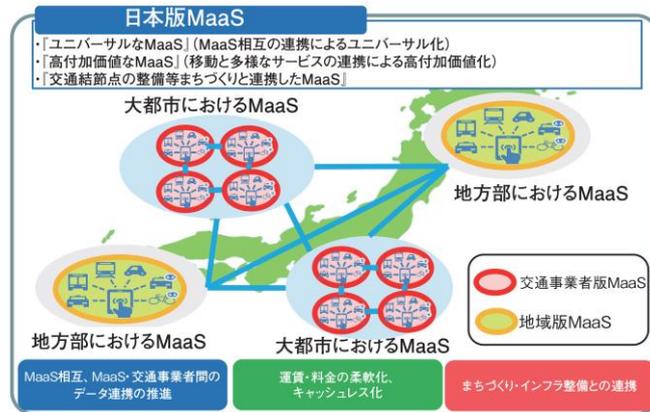


図 日本版 MaaS が目指すイメージ

[出典] 国土交通省 令和元年版交通政策白書

(2) 交通分野でのデジタルトランスフォーメーション(DX)の推進②

プローブデータ*の活用や AI カメラの導入等により、主要渋滞箇所における交通の円滑化や、災害時の交通支援等の交通安全対策を推進している。

*プローブデータ：車をセンサーあるいは遠隔監視装置と見立てて、走行中の多数の車から通信ネットワーク等を通じて得られる様々な情報（位置、速度など）のこと

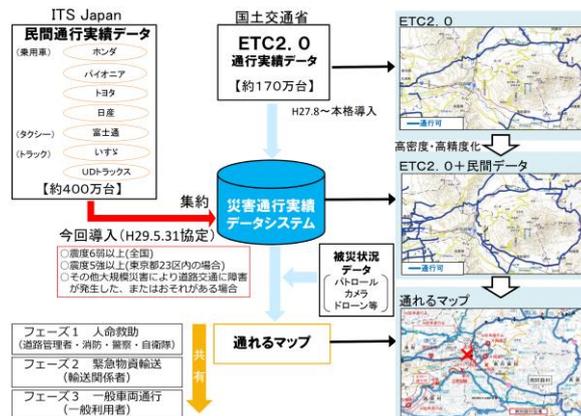


図 官民ビッグデータによる災害通行実績データシステム

[出典] 国土交通省 官民ビッグデータによる災害通行実績データシステム

6 ビッグデータを活用した計画策定・モニタリング

(1) 観光業における活用

ストレスフリーな観光の実現、地域に適した観光地の経営、周遊・滞在の促進等に向けて、人流や混雑状況等のビッグデータの収集・AI分析等により、観光分野における課題解決を推進している。

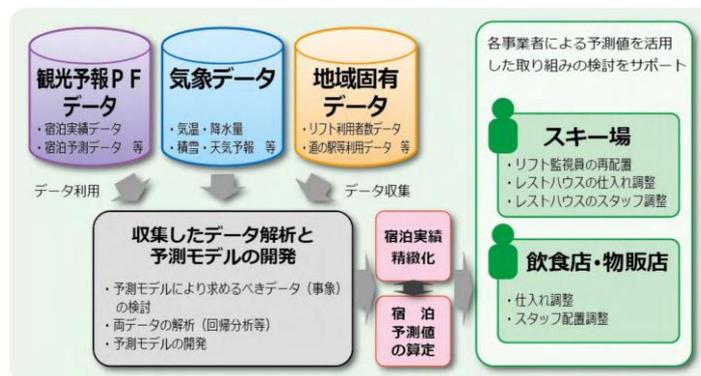


図 長野県白馬における宿泊需要予測モデルの活用

【出典】観光予報プラットフォーム 活用コンテンツ 事例集

(2) 防災分野における活用

携帯基地局データやGPSデータ等の位置情報を活用した災害時の帰宅困難者数の推計や、SNSデータや社会・経済データによる将来の災害リスク・気象状況等の解析により、防災・減災対策を行っている。

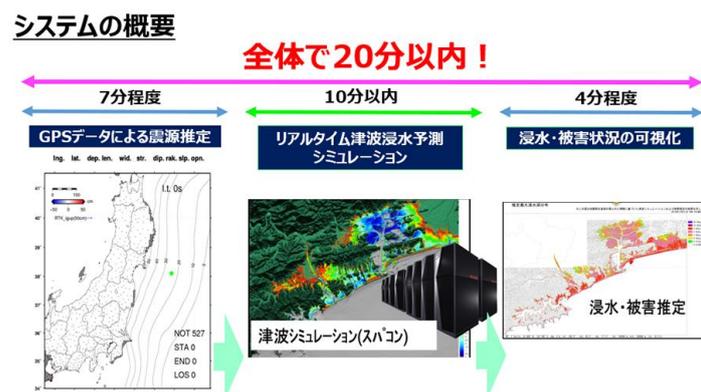


図 リアルタイム津波浸水・被害推定システムの概要

【出典】日本経済新聞

世界初・世界最速！地震発生直後に津波被害をリアルタイム推計するシステム
～世界屈指のスパコンで社会課題の解決に挑む～

III 議論の状況

1 開催概要

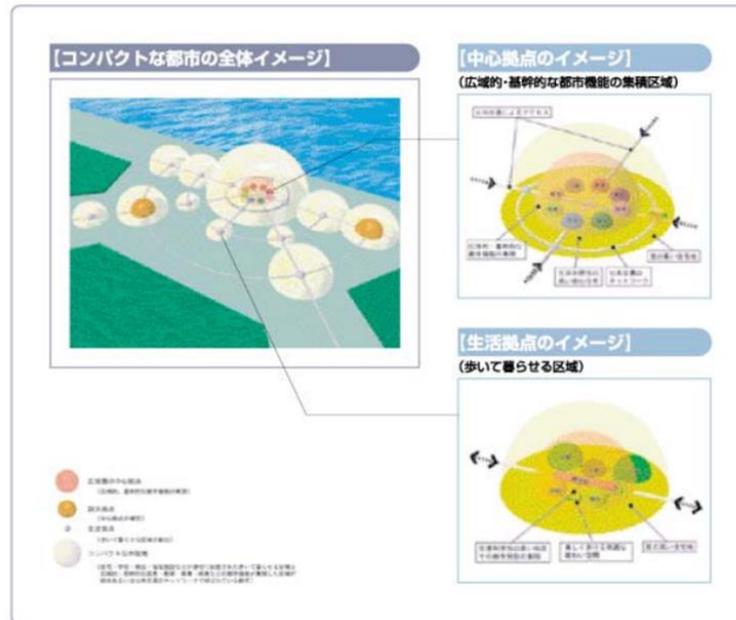
時期	内容
第1回 (R2.2)	「都心部のあり方」 ○対象地区は、広島駅周辺、紙屋町・八丁堀地区 ○広島市が国際平和文化都市として、また、中四国地方の中核都市として発展していくには、どのような都心づくりを進めていくべきかについて
第2回 (R2.9)	「拠点地区のあり方」 ○対象地区は、広域拠点4か所（宇品・出島地区、井口・商工センター地区、西風新都、緑井地区）と地域拠点8か所（西広島駅周辺、横川、古市、大町、高陽、可部、船越、五日市の各地区） ○各拠点が地域毎の特色を活かして持続・発展していくには、どのような拠点づくりを進めていくべきかについて
第3回 (R3.1)	「都心部、拠点地区を結ぶ交通ネットワークのあり方」 ○対象は、第1、2回で話題とした都心部、拠点地区を結ぶ交通ネットワーク ○第1、2回の議論内容を踏まえ、どのような交通ネットワークを構築するべきかについて
第4回 (R3.7)	「郊外住宅団地や点在集落のあり方」 ○対象地区は、主には市街化調整区域や都市計画区域外 ○郊外において、災害リスクを軽減し必要な機能を維持していくには、どのような地域づくりを進めていくべきかについて
第5回 (R3.9)	「最終とりまとめ」（素案） ○第1～4回の内容を踏まえ、数十年先を見据え集約型都市構造への転換に向けた広島市の都市づくりはいかにあるべきかを整理
第6回 (R4.3)	「最終とりまとめ」（案） ○第5回の内容を踏まえ、最終とりまとめ

2 第1回 都心部のあり方

(1) 集約型都市構造への転換に向けて〈渡邊座長〉

(コンパクトな都市づくりの概念)

コンパクトな都市づくりとは、都市を小さくするという意味ではなく、質の高い生活空間を充足し、中身を濃くすることである。



[出典] 21世紀新潟県都市政策ビジョン

(近未来の広島を考える上で押さえておきたい社会経済情勢)

①人口減少・少子高齢化社会 ②インフラ・建築物の高齢化 ③災害リスク ④産業構造の変化 ⑤AI・ICT時代 ⑥ビッグデータを活用した計画策定・モニタリング

	Society 1.0	Society 2.0	Society 3.0	Society 4.0	Society 5.0
社会	狩猟社会	農耕社会	工業社会	情報社会	超スマート社会
生産技術	Capture/Gather 捕獲・採集	Manufacture 手工業	Mechanization 機械化	ICT 情報通信	サイバー空間と フィジカル空間の融合
マテリアル	Stone 石器	Metal 金属	Plastic プラスチック	Semiconductor 半導体	Material 5.0
交通	徒歩	牛・馬	自動車・船 飛行機	マルチモビリティ	自動運転
都市 (集合) 形態 モデル	移動/集落 	城郭都市 	線形(工業)都市 	ネットワーク都市 	自律分散都市
都市 理念	Viability 生存性	Defensiveness 防御性	Functionality 機能性	Profitability 経済効率性	Humanity 人間性

図 Society5.0時代のまちづくり

[出典] 出口敦:Society 5.0の考え方と次世代スマートシティの構築、Super City / Smart City フォーラム 2019

(2) 都心部における環境調和型デザイン〈田中委員〉

(都市の温暖化)

広島市の温暖化のペースは、都市部の気温が上がるヒートアイランド現象により、地球温暖化のペースより早い。

広島市は8月の来訪者が多く、国際平和文化都市としての都心部のあり方を考えたときに、夏の屋外環境の快適性向上が課題である。

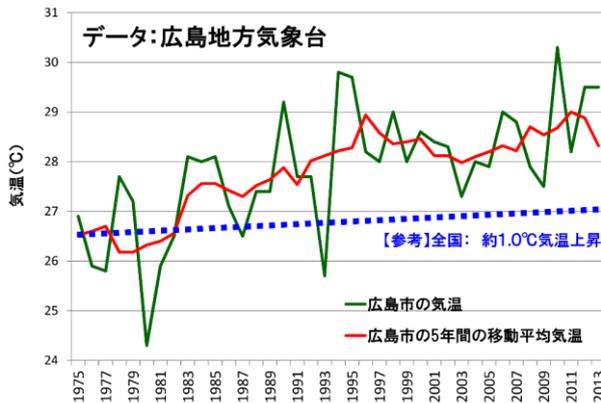


図 広島市の気温の経年変化(8月)

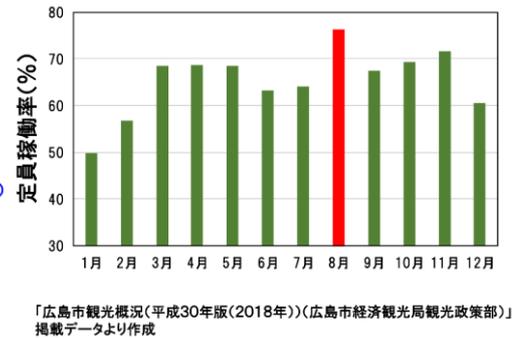


図 広島市の宿泊施設の月別定員稼働率

(気候変動(温暖化)への適応)

昼間は海風の影響により沿岸部の気温が低く、夜間は緑の影響により内陸部の気温が低い。こうした広島の特性を活かすことが必要である。

都心部では、昼間の気温を下げるためには、風通しを良くすること、緑陰などの日陰づくりが必要である。また、夜間の気温を下げるためには身近な緑を増やすことが必要である。

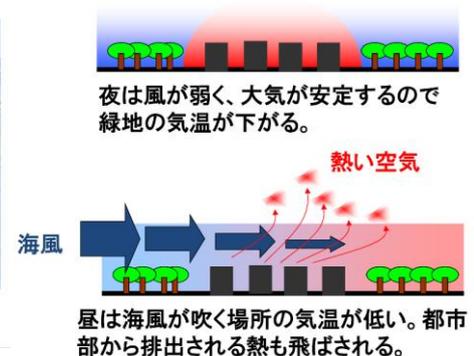
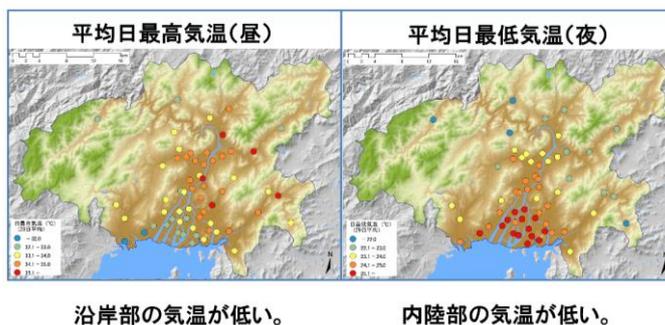


図 夏季晴天部における気温分布

3 第2回 拠点地区のあり方

(1) 拠点地区のあり方 -西区横川を通して-(木原委員)

(中小の拠点地区の活性化(横川での取組))

商店街振興組合、商店街連合会等が横をつなぐイベント（ふしぎ市）により大きなネットワークを形成している。

NPO 広島横川スポーツカルチャークラブは、横川と広島全域のスポーツ・カルチャーのつなぎ役、アンジュヴィオレ広島を運営している。

横川カンパイ王国として横川地区の魅力発掘と発信、外からの意見も取り入れながらプロジェクトを実施している（横川ゾンビナイトなど）。



図 横川ふしぎ市（提供：横川商店街）



図 横川ゾンビナイト

(拠点地区のコミュニティ形成)

横川地区のように、エリアビジョンを掲げ、その達成に向けてマネジメント志向をもった中間組織が、タスクフォースコミュニティとなり、複数の団体と有機的につながっていくことが必要である。

拠点地区のあり方として、実験的拠点となること、マネジメント志向を持つこと、エリアビジョンを持つことが必要である。



図 コミュニティの持続可能性

【参考資料】 寛裕介「持続可能なルールのつくり方-未来を育む『人と経済の生態系』(英知出版、2019)

(2) ひろしまジン大学の取組<平尾委員>

(地域に埋もれている人材の発掘、育成、活躍の場の提供(ひろしまジン大学の取組))

身近な誰かの日常と一緒に体験してみる、小さな学びの場である「授業」を広島県内 23 の市町で開催している。

誰かにとっての日常や当たり前は、ほかの誰かにとっては新たな学びや発見の場になる、ということを実現している。

やさしさ発見！本通りのユニバーサルデザインを探せ！

(広島市中区)

マンホール工場に潜入！～広島で一番熱い場所～

(広島市安佐北区)

SOUL OF 牡蠣 ～かき工場見学&かき打ち、かき船体験～

(呉市音戸)

ラマダン1日体験！ ～わたしたちの知らないイスラムの世界～

(東広島市西条)

レッツ！フォタリング ～自転車×写真×川のまち広島～

(広島市中区・西区・南区)

お茶のきほん ～教えて、綿岡大雅園さん～

(広島市中区)



など

図 ひろしまジン大学の授業の例

(地域や市民発のまちづくり)

ビジョンはとても大事だが、「ビジョンありき」ではなく、市民一人一人が何をするか、「ひとありき」の側面も重要である。

まちづくりは、まちを作り上げていくために人が関り、話し合い、動いていく、そんな過程こそが重要である。

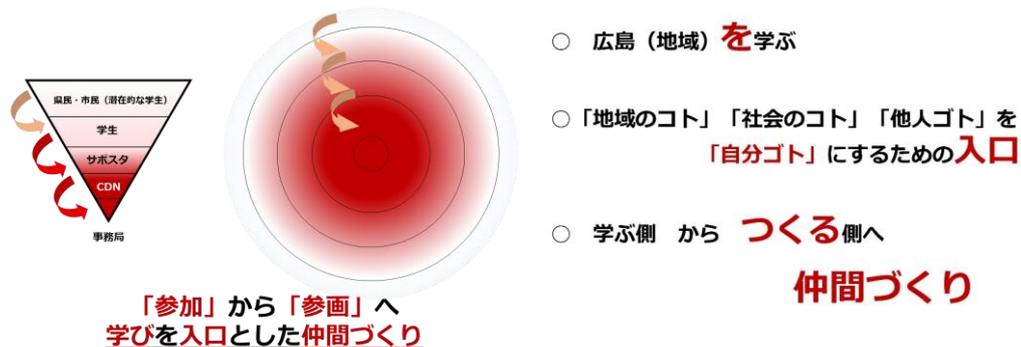


図 ひろしまジン大学の関わり方

4 第3回 都心部、拠点地区を結ぶ交通ネットワークのあり方

(1) 拠点と交通サービスと～これからの30年を牽引できる都市へ～(神田委員)

(外出回数の減少)

外出率は若い世代で減少、高齢者は増加。このままではまちに出てくる人が減り、交通サービスを維持することができなくなる。

コロナにより止まった人の動きが完全に回復するか分からない。

まち(商業関係者)や交通事業者が協調して取り組まなければ、将来、共倒れになってしまう恐れがある。

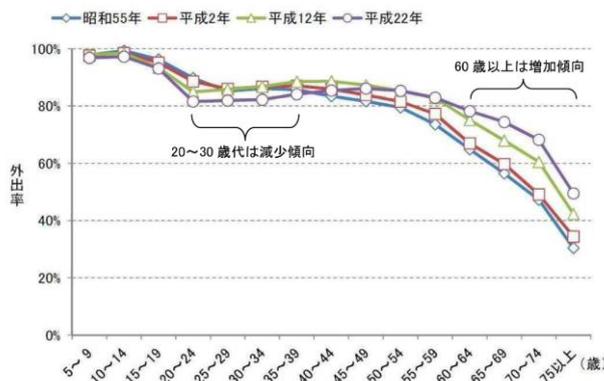


図 年齢層別外出率の推移

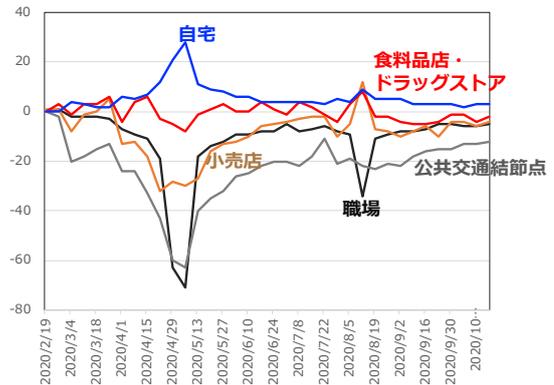


図 コロナ禍の移動の状況(広島県:水曜日)

[出典] 第5回近畿圏パーソントリップ調査(H22)
Google community mobility report

(交通サービスと拠点機能の強化)

公共交通を維持するためには、民間事業者による現在の「競争」を基調とする公共交通体系を「協調」と「共創」を基調とする体系に改め、移動を1つのサービス(MaaS)として捉え、シームレスにつなぐ必要がある。

交通需要を増加させるためには、交通サービスを高めるとともに、街に人が出たくなるように交通拠点の魅力もアップする必要がある。

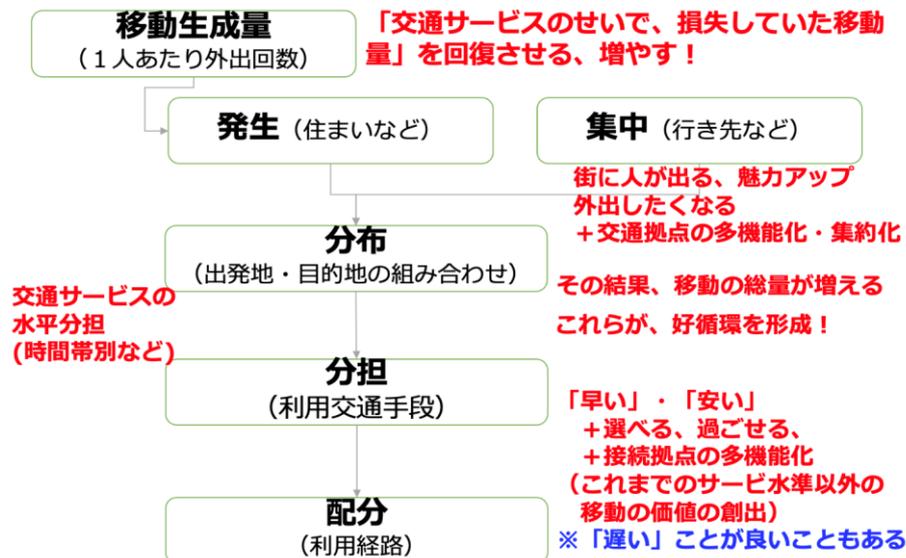


図 これからの交通需要のアプローチ

(2) 「引き締まった都市空間」を支える「メリハリある交通システム」づくり(加藤委員)

(公共交通網の機能強化)

広島市内の Mass Transit はレベルが低く、性能を高めることが必要である。

地域の軸となりコンパクトな市街地をつくり出せる幹線が広島は弱く改善が必要である。

西鉄バス 渡辺通幹線バス
(2015.11.2開始)



西鉄大橋駅で
都心/郊外の路線を分割

- ・ 遅延削減
- ・ 都心部の過剰本数を適正化
- ・ 運転士不足対応、環境負荷削減

→乗継による不便や運賃上昇を緩和するため、ICカードnimoca利用で100ポイント付与(乗り継がないほどより増える可能性あり)

大橋駅乗り継ぎポイント
好評サービス中!!



地域公共交通網形成の方向性は？

- ・ 地域の軸となり、コンパクト市街地をつくりだせる幹線(鉄道・地域間幹線バス・航路)の充実、そのための広域連携が重要
→ 多くは長年、進歩がないまま来てしまった。今後は「試行錯誤」の輪の中に入れてカイゼンを図らなければならない(ローカル鉄道活性化にもこの文脈が必要)
- ・ それ以外の路線(フィーダー)は「集約地区での」(単なる乗換点でなく、そこ自体が「降りても楽しい」)幹線との結節によって集約の推進力と効率的な利用拡大に資する
- ・ なお、撤退地域は高齢者等弱者が残される可能性が高く、シビルミニマムの公共交通(オンデマンド等?)が担保される必要

図 幹線・支線の分化と重層ネットワーク

図 広島市内の公共交通の課題

(コンパクト化を支える公共交通網の形成)

コンパクト化と利便性の高い交通サービスを同時に実現するためには、中大量輸送を行う幹線(軸)と、それにシームレスに接続するフィーダー交通の充実が重要である。



LRT・BRTは定時性・速達性に優れ、「軸」「幹」として有効しかし、カバーできる範囲が狭いため、それらに次ぐ「準幹線整備」と「フィーダー交通の充実」そして「相互のシームレスな接続」が重要に東証保証

- ・ 本数の多い幹線で乗り継げる便を決め保証
- ・ 時刻表・出発情報で明示
- ・ 幹線の定時性確保が重要
- ・ 遅延情報の共有(接続待ち、車間連絡等)

幹線・支線運行の適正化

- ・ 需要に見合った頻度・サイズ(幹線:専用道・レーン、連絡バス、支線:タクシー車両導入、オンデマンド化)

広島市内のMass Transitはレベルアップが必要

- ・ 路面電車の速達・定時性が劣り、郊外との直行も宮島線以外できない。混雑も激しい
➢ 高速化・遅延防止が必要
- ・ バスは郊外と直通するが、定時性が確保できず、利用の多い幹線は事業者競合もあって効率性が低い
➢ 幹線のBRT化、郊外低利用区間のフィーダー化、JR線・アストラムラインとの結節強化が必要
- ・ JRは都市鉄道として物足りない
➢ 高速化・高頻度化が必要

その上で、事業者横断ダイヤや完全ゾーン運賃導入で公共交通網一体化(運輸連合へ)

図 西鉄バス(渡辺通幹線バス)の例

図 地域公共交通網形成の方向性

5 第4回 郊外住宅団地や点在集落のあり方

(1) 集約型都市構造の転換に向けた広島市の都市づくり

～郊外住宅団地と点在集落のあり方を中心に～(作野委員)

(縮約していく郊外住宅団地や点在集落のあり方)

点在集落の活性化は点としての政策となっており、見通しを持った政策がとられていない。課題解決を地域住民のみで行うのは困難であり、土の人・風の人・水の人とのベストミックスが必要である。



図 小河内地区の事例

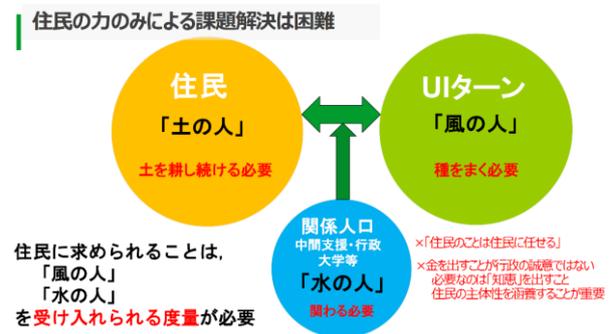


図 土の人・風の人・水の人

(郊外住宅団地の高齢化への対応)

地域課題の解決と地域資源の活用を具体的にやるか、やらないかで地域の状況は変わる。できることに取り組んでみるのが重要で、後押しする地域運営組織づくりなども必要である。

都市マネジメントは、トップダウンとボトムアップを並行して進める必要がある。



図 まちづくりの方程式

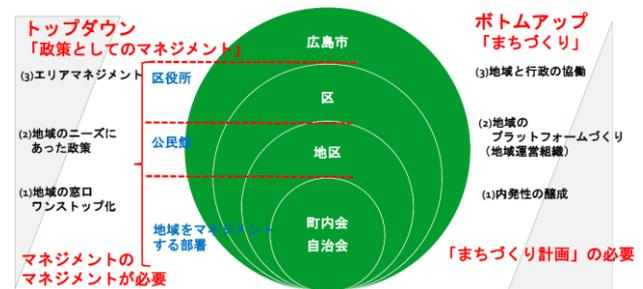


図 トップダウンとボトムアップによるマネジメント

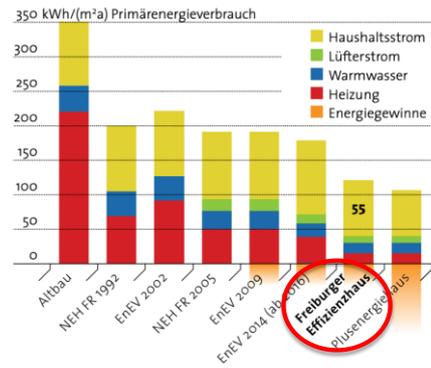
(2) 郊外住宅団地や点在集落のあり方(フंक委員)

(まちや地域の持続性の弱さ)

これから必要なまちづくりの方針は、「持続可能なまち」。特に省エネ・省資源、自然との共生が重要だが、日本では重視されていない。

ドイツ・フライブルク市のニュータウン開発は、省エネや環境への配慮が重視されており、住む場所として人気が高い。

- アイデンティティと市民参加
- 自然との共生
- 自動車の利用削減のための交通計画
- ミックスユース(商・工・住の混合):コンパクトシティー
- オープンスペース: 出会い、自由に利用できる空間、緑地
- 画一的でなく、いろいろな意味で工夫された個性的な住宅
- 省エネ・省資源



省エネ建築：フライブルク市の基準は全国基準を上回る

図 持続可能なまちの 7 要素

図 フライブルク市の省エネ基準

[出典] 川村・小門 2000: サステイナブル コミュニティ

Stadt Freiburg Bürgerdialog zur Entwicklung des neuen Stadtteils

(持続可能な居住地づくり)

日本の郊外開発では計画的な緑地が少なく、ルールが必要である。

観光地が分散し、観光客と住民が同じ空間を利用しており、共存の仕掛けが必要である。

気候変動の対策と、どう対応力を高めるか、住民と観光客の快適な空間をどうやって作り出すかが今後の一番の目標となる。



図 東広島、瀬戸田の事例

開発	縮小
<ul style="list-style-type: none"> • 人口減少 → 計画的な開発ではなく、ミニ開発 • 下水、道路、危機管理は追いつかない • 自然が「残っている」が保存・活用されていない 	<ul style="list-style-type: none"> • 建築物に対する責任 • 目指す状況のビジョン • 空き地の緑化と管理
<p>目標：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 気候変動対策とresilience • 住民と観光客の快適な空間 	

図 郊外や点在集落の課題

6 第5回 とりまとめ(素案)

(1) とりまとめ概要

第5回の懇談会では、第1回から第4回までの議論を踏まえて、最終とりまとめについて議論を行った。とりまとめにあたっては、懇談会での議論及び「広島市総合計画」より広島市の現状についてSWOT分析を行い、広島市の強みを抽出し、それを未来の広島につなげる施策について議論を行った。

分類	キーワード
自然環境	「自然環境を生かした温暖化対策」
アイデンティティ	「広島アイデンティティ」、「鉄道沿線のまちづくり」、「インフラの老朽化対策」
まちづくり	「拠点地区のコミュニティ形成」、「拠点地区の高質化」
交通	「都市圏の連携強化」、「ウォークアブル」、「トランジットモール」
ICT	「ICTによる環境の可視化」

(2) 自然環境

(自然環境を活かした温暖化対策)

広島市の特徴である川を中心に自然環境を生かした温暖化対策を具体化する。また、平和公園などの都心の自然環境と河川緑地をつなげる。<フंक委員>

風を活かしたり、緑を増やすことにより都市を涼しくすることは、都市の魅力づくりにもつながる。<田中委員>



図 「水と緑のネットワーク」の形成



図 緑地を取り込んだ開発の例

[出典] 神戸市「緑の基本計画」平成23年

三菱地所ほか開発事業者 JV うめきた2期地区(民間提案街区)開発事業 プレス資料

(3) アイデンティティ

(広島アイデンティティ)

都市間競争に勝つため、広島アイデンティティをより一層はっきりさせる必要がある。
<神田委員>



図 原爆ドーム・平和公園



図 まちなかスタジアム
都心に建設される新サッカースタジアム(イメージパース)

(鉄道沿線のまちづくり)

駅ごとの魅力のポテンシャルはあるので、駅周辺の歴史を紐解いて、現代的に解釈し都市空間の中に引き出していく必要がある。<木原委員>

鉄道沿線のまちづくりは、海や山などの立地の特徴を活かす。<フク委員>



図 (横川駅のまちづくり)レトロバスの復元



図 芸備線(平子・備後西城間)

[撮影] 林 智雄

(インフラの老朽化対策)

今後、建物が耐用年数を迎える時期には、新しい基準を打ち出したり、観光の面から景観的な側面も含めたらよい。<フंक委員>

都市インフラは、老朽化だけでなく、機能の陳腐化の対策も重要であるという認識を持たないといけない。<神田委員>



図 日本橋の再生(首都高速道路地下化事業)

図 Park-PFIによる公園再生(南池袋公園)

[出典] 首都高速道路㈱HP <https://www.shutoko.jp/ss/nihonbashi-tikaka/>
国土交通白書 2019

(4) まちづくり

(拠点地区のコミュニティ形成)

拠点地区において、自然環境の要素をデザインすることで、コミュニティの強化、地域価値の向上につながる。<木原委員>

広島の特徴として、市街化区域内農地がかなり多いので、農地と郊外居住とをどう組み合わせるかを考える必要がある。<田中委員>



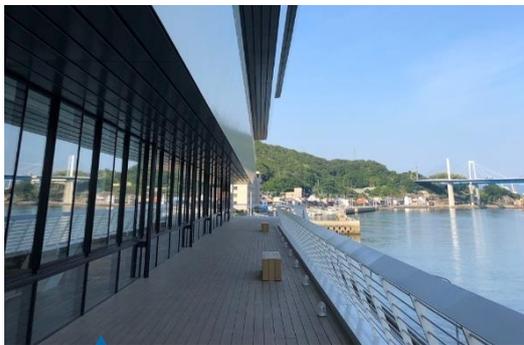
図 地域住民主体による公園再生事業
(広島市南区)本浦公園



図 郊外住宅団地内の空き区画を市民菜園に転用
(広島市安佐北区)あさひが丘団地

(拠点地区の高質化)

拠点地区では、QOL (Quality of Life) の高い空間がキーワードとなる。<神田委員>



海側でだれもが自由に入れるスペースを提供し、海と町をつないでいる

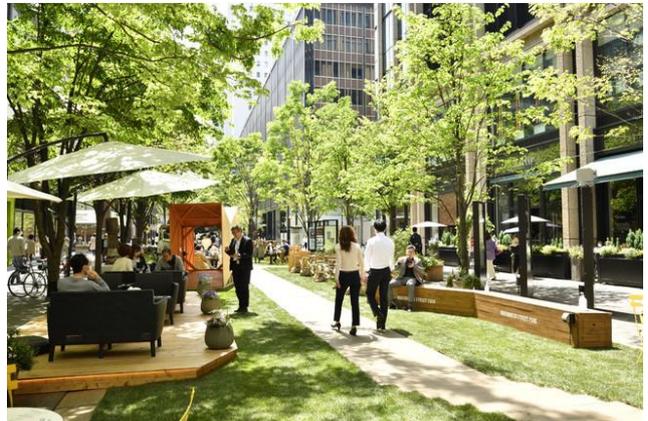


図 自然環境の活用事例(尾道市役所)

図 丸の内ストリートパーク

[出典] 三菱地所株式会社プレスリリース

(5) 交通

(都市圏の連携強化)

国道2号などの道路ネットワークが形成されることから、広島市を中心とした都市圏の連携強化のチャンスである。<神田委員>

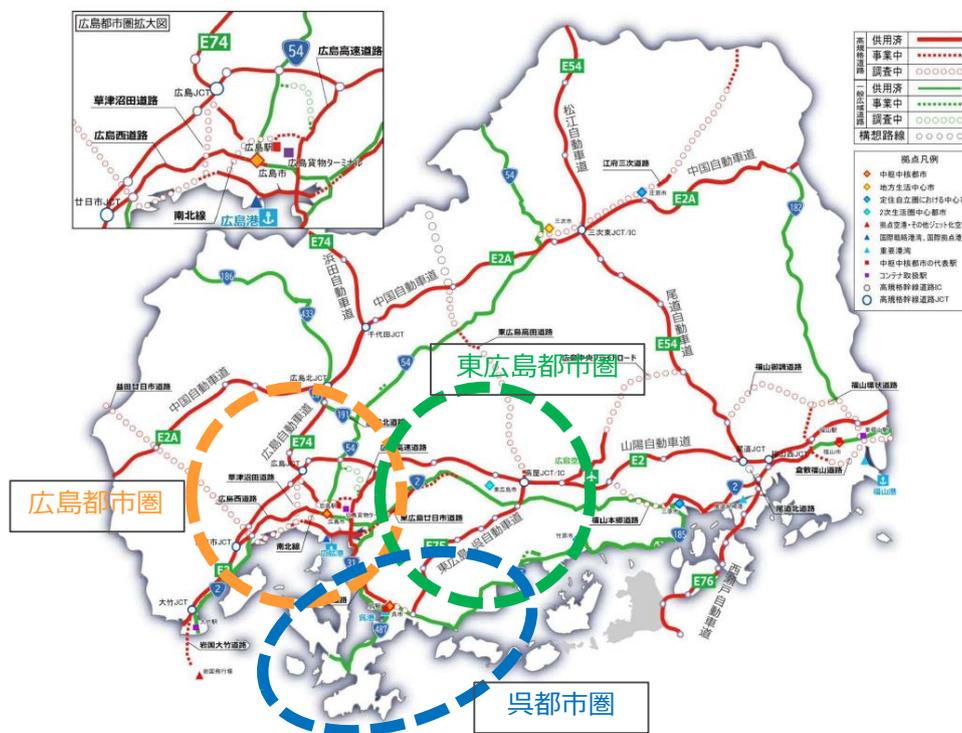


図 広島県広域道路交通ビジョン・計画

[出典] 広島県広域道路交通ビジョン・計画(令和3年5月策定)

(ウォーカブル)

歩くだけでなく、環境のために配慮するウォーカブルな空間という形であれば、企業も賛同しやすいのではないかと。<木原委員>

暑さ対策として、日陰を歩いて目的地に行けることがキーワードとなる。<田中委員>

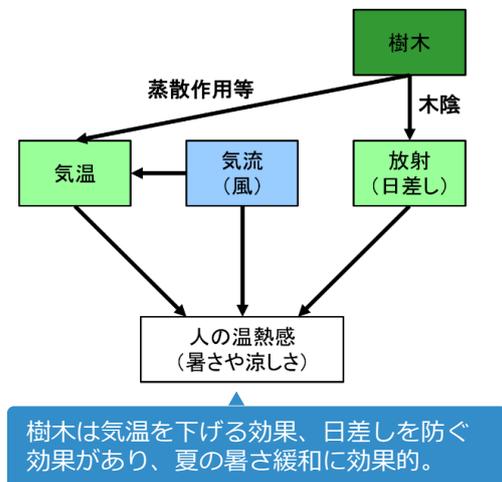


図 緑(樹木)の効果



図 道路の緑陰空間の事例(シンガポール)

(新しい公共空間としてのトランジットモール)

トランジットモールは、都市空間として人中心で環境にも配慮した、「トランジットパーク」という思想まで広げる必要である。トランジットパーク化は、官民連携ということは必須であり、民間主導でやっていくのが一つの今後の形である。<木原委員>



図 姫路駅前のトランジットモール化

[出典]「駅まちデザインの手引き」

(国土交通省駅まちデザイン検討会)



図 公共空間活用社会実験(カミハチキテル)

(6) ICT

(ICTによる環境可視化)

ICT技術の進展でデータのより環境を可視化できるようになれば、環境と活動が両立できるような社会となる。<神田委員>

MaaSで環境への負荷量を出せるようになれば、利用者が時間・費用・環境の選択肢から交通手段を選ぶことができる。<渡邊座長>

広島がもっと観光や消費都市として頑張るためには、ICTは非常に重要なインフラとなる。<渡邊座長>

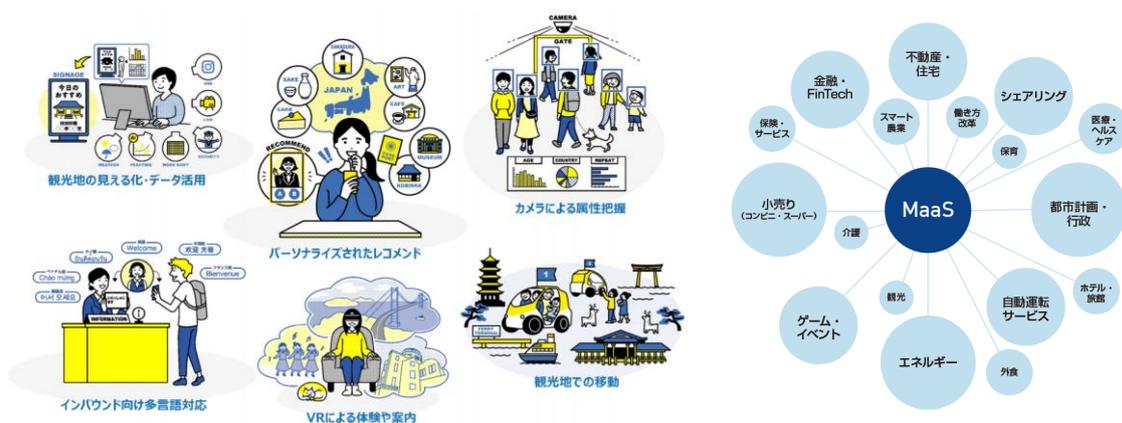


図 観光分野での DX 活用イメージ例

図 様々な業種と MaaS の連携

[出典]NTT 西日本 観光 DX 推進に関する連携協定を締結

ソフトバンク社ホームページ:「MaaS 経済圏」の誕生。都市のコントローラーは誰の手に?【後編】
https://www.softbank.jp/biz/future_stride/entry/iot_5G/20190329/

IV 若者意見交換会

様々な分野で活躍する若者を集い、未来の広島について意見交換を行った。

1 自然環境

(豊かな自然環境)

緑地としての農地、きれいな河岸緑地、豊かな海を維持する。

都市内自然環境の創造・管理、自然資源を活用したまちづくりを行う。



図 水と緑の構造図

[出典]広島市緑の基本計画 2011-2020(平成 23 年(2011 年)1 月)

2 アイデンティティ

(平和の発信)

世界平和の中心となるよう、市民自らまちづくりを行うとともに世界に発信する。(被爆樹木、VR・AR 活用など)

(芸術・スポーツの溢れるまち)

音楽やアートがあふれ、アーバンスポーツもできる、帰ってきたく場所づくりを行う。

平和とコラボした文化のまちづくりを行う。

(都市のブランド化)

広島の平和という強いメッセージ性を再認識し、都市のブランド化を図る。

世界と渡り合える都市、持続可能な都市づくりを行う。

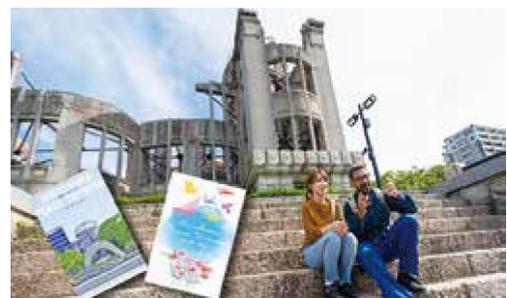


図 ピースツーリズム



図 都市型スポーツ (FISE HIROSHIMA)

[出典]広島市総合計画

3 まちづくり

(いきいき暮らせるまち)

いきいきと働け、居場所があり、健康で生活しやすいまちづくりを行う。
県内外、国内外のから様々な人が集まり、つながるまちづくりを行う。
起業、副業などがしやすい、持続可能な経済圏を形成する。

(郊外の農地)

都心から近く、地場野菜を手軽に買え、育てられる郊外の農地がある。
生産者と消費者の交流の場など農業を身近に感じられる環境づくりを行う。
地産地消を促進する。

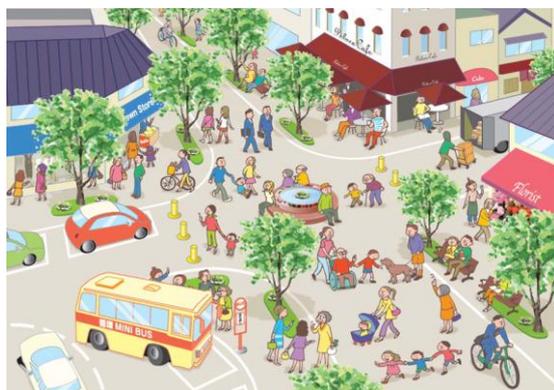


図 スマートウェルネスシティ

[出典]内閣府地方創生ホームページ



図 ひろしま朝市

[出典]広島市

4 交通

(使いやすい交通)

分かりやすく、使いやすく、安全な交通を提供する。
まちや職場と郊外の自宅をいろいろな交通手段で楽に、楽しく移動できる。

(出かけたくなるまち)

歩きたくなる道、ストレスフリーの公共交通があるまちになる。
車いす使用者や身体に不自由がある人でも移動・生活しやすいまちになる。
日常的なマルシェなど、出かけたくなる魅力があるまちになる。



図 様々な交通モードの接続・乗り換え拠点

[出典]「2040年、道路の景色が変わる」(国土交通省)



図 人に優しい道路のイメージ

[出典]ひろしま都心活性化プラン

5 ICT

(中山間地等での ICT 活用)

ICT を活用し、豊かな自然、人の少なさをビジネスチャンスにして活力を得る。
都市環境のデータ化・可視化によるインフラや交通環境を整備する。

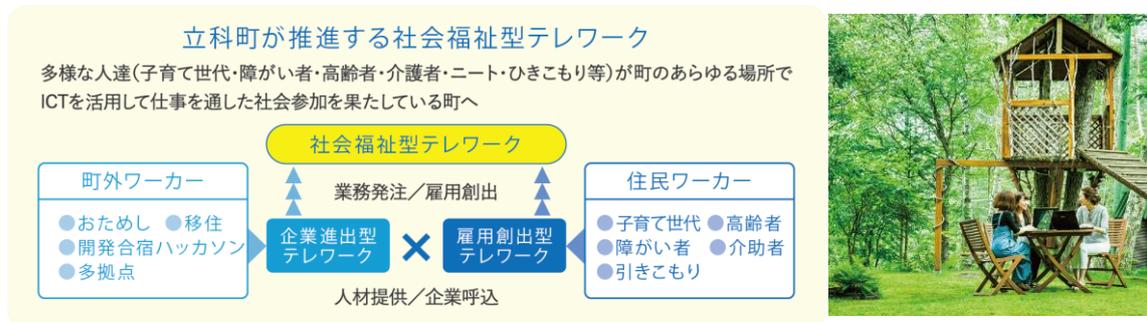


図 ワーケーション受入地域の事例(長野県立科町)

[出典]観光庁 HP <https://www.mlit.go.jp/kankocho/workation-bleisure/corporate/area/nagano/>

V まとめ

1 未来の広島を支える五つの柱

第1回から第5回までの懇談会及び若者意見交換会の議論より、キーワードの抽出及び分類を行い、「未来の広島を支える五つの柱」としてとりまとめた。

分類	第1回～第5回懇談会	若者意見交換会	まとめ -未来の広島を支える五つの柱-
自然環境	<ul style="list-style-type: none"> ・気候変動(温暖化)への適応 ・自然環境を生かした温暖化対策 	<ul style="list-style-type: none"> ・豊かな自然環境 	「自然環境と共生し安全で快適に過ごせる都市」
アイデンティティ	<ul style="list-style-type: none"> ・広島のアイデンティティ ・鉄道沿線のまちづくり ・インフラの老朽化対策 	<ul style="list-style-type: none"> ・平和の発信 ・芸術・スポーツの溢れるまち ・都市のブランド化 	「広島ブランドを世界に発信」
まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点地区のコミュニティ形成 ・地域や市民発のまちづくり ・持続可能な居住地づくり ・郊外住宅団地の高齢化への対応 ・拠点地区の高質化 	<ul style="list-style-type: none"> ・いきいき暮らせるまち ・郊外の農地 	「市民が自ら創るまち」
交通	<ul style="list-style-type: none"> ・交通サービスと拠点機能の強化 ・都市圏の連携強化 ・ウォークアブル ・トランジットモール 	<ul style="list-style-type: none"> ・使いやすい交通 ・出かけたくなるまち 	「出かけたくなる交通サービスの充実」
ICT	<ul style="list-style-type: none"> ・IT化を支える公共交通網の形成 ・ICTによる環境の可視化 	<ul style="list-style-type: none"> ・中山間地のICT活用 	「ICT技術を活用した環境創造都市」

2 自然環境と共生し安全で快適に過ごせる都市

(1) 広島市の特徴である川・緑などの自然環境の活用

(風の通り道となる水辺空間の形成)

広島市内を流れる太田川において、高潮対策の護岸工事等を行い市街地の安全性を高めるとともに、河川護岸の緑地整備を行い、温暖化対策にも寄与する風の通り道となる水辺空間を形成する。



図 太田川基町環境護岸



図 太田川の親水護岸

(水と緑のネットワークの形成)

川と緑に囲まれた市街地の自然環境を活かして、水と緑のネットワークの形成により、快適な都市空間が創出され、観光客の滞在時間が増加するなど、観光が促進される。



図 平和記念公園と平和大通り

【市民・事業者】

良好な川・緑の自然環境を維持する市民ボランティア活動等により、観光客をもてなす。

【行政】

市民・観光客が憩える緑地の整備や観光客が回遊できる緑のネットワークを形成する。

(2) 公共空間の再構成及び多様な活用

(道路空間の再構成)

道路空間について、車中心から人中心の空間に再構成し、緑が溢れ、風が吹き抜ける快適な都市空間を創出するとともに、地域住民及び民間事業者のアイデアにより、人々が集い、遊び、憩うなど、魅力ある空間づくりを行う。



【市民・事業者】

花壇やカフェの設置など人々が憩える場を創出するとともに、その維持・管理を行う。

【行政】

道路の空間構成を見直し、市民・事業者に緑溢れるオープンな空間として開放する。

図 (松山市)花園町通りの道路空間再構成

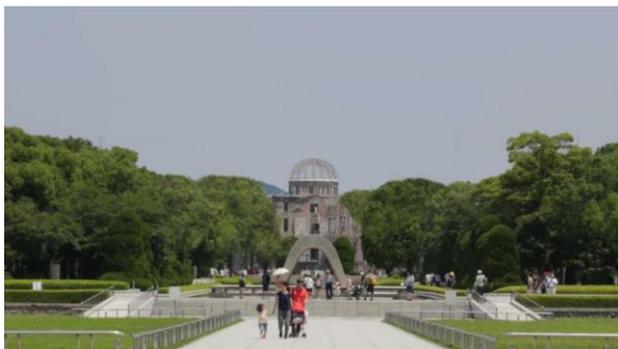
[出典]国土交通省 HP「ウォーカブルなまちづくり」

3 広島ブランドを世界に発信

(1) 広島のアイデンティティの再認識・強化

(原爆ドーム及び平和記念公園周辺の眺望景観の保全・形成)

原爆ドーム及び平和記念公園周辺の良好な景観形成に努めることにより、平和推進における役割をより確かなものとし、平和のメッセージを世界に発信する。



【市民・事業者】

ボランティアガイドなど様々な機会を通じて、平和の理念を海外からの観光客に伝え、世界に伝播するメッセンジャーとなってもらう。

【行政】

観光客に立ち寄ってもらえるような平和を感じられる良好な景観形成に努める。

図 原爆ドーム及び平和記念公園周辺の良好な景観形成

(2) 芸術・スポーツなどのにぎわいが溢れ、訪れたいような場所づくり

(民間活力を活用した公園緑地の再整備)

既存の公園について、Park-PFIなどの民間活力を最大限に活用することにより、新たなにぎわいの空間を創出する。



【市民・事業者】

アーバンスポーツなどのにぎわい施設を整備するとともに、継続的なイベント実施など公園の魅力向上を図る。

【行政】

事業者の自由な発想の提案を促すため、公園をできるだけオープンな空間として開放する。

図 旧広島市民球場跡地整備等事業(イメージパース)

(3) 投資を呼び込み、広島広域都市圏の経済を循環させる

(都心における高次都市機能の充実・強化)

都心において、交通結節点の機能強化や官民連携による民間再開発事業の促進により、商業・ビジネス・文化等の高次都市機能の集積を図り、さらなる投資を呼び込み、広島広域都市圏の発展をけん引する。



図 基町相生通地区市街地再開発事業(イメージパース)



図 JR 広島駅南口広場の再整備(イメージパース)

4 市民が自ら創るまち

(1) 地域の課題を解決するためには、マネジメント志向を持つ組織が必要

(行政に頼らない地域の自主的な取組)

地域の課題を解決し、地域の価値を高めるには、エリアビジョンを掲げ、マネジメント志向を持った組織をつくる。また、まちづくりの担い手となる市民がプレイヤーとして、まちづくりに参画し、学ぶ場を提供する。



図 横川地区の取組事例

【市民・事業者】

マネジメント志向を持った中間組織が、複数の団体を調整し、有機的なつながりを形成し、地域の課題に対応する。

(2) 自然環境を組み込んだ QOL(Quality of Life)の高い都市空間の形成

(民有地における質の高いオープンスペースの創出)

再開発や建替え等の都心空間のリニューアルに合わせ、広場空間を整備するなど、滞在しなくなる都心の魅力づくりをリードする緑とオープンスペースを創出する。



図 本通地区の取組事例(提供:アンデルセングループ)

【市民・事業者】

建築物の壁面後退等によりオープンスペースを創出するとともに、緑化を行い質の高い都市空間を形成する。

【行政】

壁面後退した場合の制度支援、財政支援などを行う。

5 出かけたくなる交通サービスの充実

(1) 「200万人広島都市圏構想」を実現する都市基盤の整備

(広島広域都市圏の交通ネットワークの整備)

広島都市圏内の市町が連携して、公共交通や高速道路などの交通ネットワークの充実・強化を図ることにより、人や経済の循環が生み出され、活力のある都市圏が形成される。

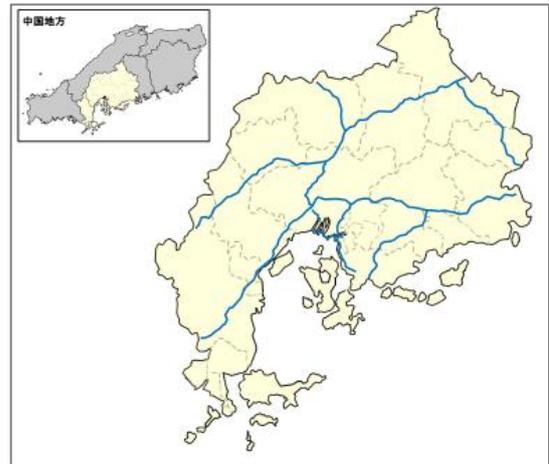


図 広島広域都市圏 高速道路ネットワーク

(2) 交通拠点における交通機能の強化・都市機能の集約化

(中山間地における小さな拠点づくり)

高齢化が進行する中山間地において、鉄道駅や道の駅などの拠点に住民サービスやビジネス施設を集約するとともに、自動運転サービスや貨客混載などのモビリティサービスで拠点と集落や公益施設を連絡することにより、モビリティの持続可能性を確保し、いきいきと暮らせる地域を形成する



図 (岡山県新見市)道の駅「鯉が窪」

[出典]国土交通省 HP

(3) 歩くだけでなく、環境にも配慮したウォークブルな空間の創出

(官民連携により「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を実現)

官民のオープンスペースを人中心の安全で快適な空間に再構築することにより、多様な人々が集い、交流し、住む人にも訪れる人にも魅力的な都市空間を実現する。



【市民・事業者】

オープンスペースを提供し、多様な使い方を提案する。

【行政】

市民・事業者の提案について、制度支援、財政支援などを行う。

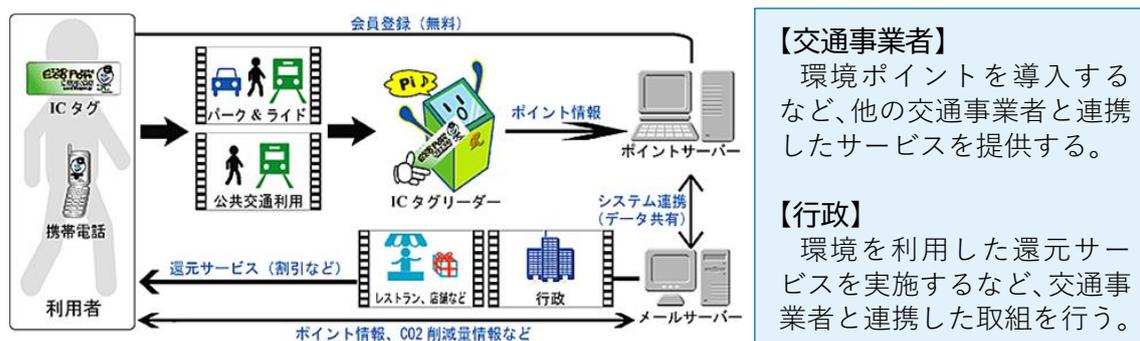
[出典]国土交通省都市局「ウォークブルなまちづくり」

6 ICT 技術を活用した環境創造都市

(1) ICT 技術による環境の可視化により、環境と経済活動が両立する社会を実現

(環境の視点を取り入れた交通サービスの提供)

ICT 技術の進展により環境への負荷量を可視化できれば、利用者が時間・費用・環境の選択肢から交通手段を選ぶことが可能となる。



[出典]環境的に持続可能な交通(EST)ポータルサイト <http://www.estfukyu.jp/estdb30.html>

(2) 中山間地における ICT 技術の積極的な活用

(ICT 技術で地域の活性化)

中山間地において、ICT 技術を活用することにより、豊かな自然、人の少なさを逆手に取ってビジネスチャンスにする。

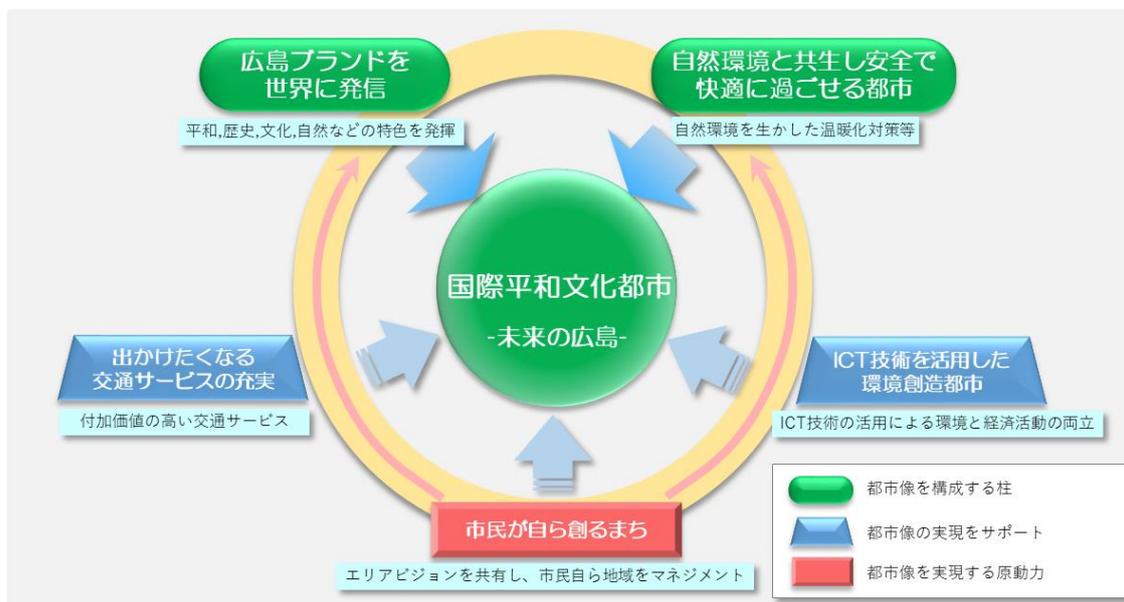


図 (会津若松市)ICT を活用した中山間地域づくり事業

7 未来の広島のために

(1) 課題克服とともに、個性・強みを活かす都市づくり

広島市が目ざす都市像である「国際平和文化都市」に向け、5つの視点より、時代変化に呼応しつつ、新たな価値創造に取り組む続ける。



(2) 未来づくりに向け、行政・市民・企業が総力をあげて取り組む

(未来の広島をつくる5つのアプローチ)

- 1) 官民連携による取組の推進 (公共空間の魅力づくり、公共交通など)
- 2) 全てのステイクホルダーでのビジョン共有
- 3) 市民や民間企業が主体となった
持続的なエリアマネジメント・まち育ての推進
- 4) 都市の成長を支えるインフラの整備
- 5) 広島広域都市圏における投資の呼び込み・経済の循環

座長 渡邊 一成

福山市立大学大学院 都市経営学研究科 都市経営学部 都市経営学科 教授



【略歴】筑波大学大学院修士課程環境科学研究科修了後、(株)芙蓉情報センター入社。その後、筑波大学社会工学系技官（環境科学研究科担当）、一般財団法人計量計画研究所都市・地域計画研究室長などを経て現職。博士(工学)。

【コメント】広島はオフィス街・商業施設が立地する都心部を始め、自然豊かな中山間地域や島嶼部も有する“日本の縮図”と言える都市です。被爆 77 年目を迎え、広島は新たな価値創造に、官民をあげて取り組む時期を迎えています。

委員 田中 貴宏

広島大学大学院 先進理工系科学研究科 教授



【略歴】横浜国立大学大学院工学研究科人工環境システム学専攻博士課程前期修了後、民間企業へ勤務。その後、神戸大学大学院自然科学研究科 COE 研究員、横浜国立大学大学院環境情報研究院 COE フェローなどを経て現職。

【コメント】都市マネジメント懇談会や若者意見交換会で、様々な分野の方々と議論を進めてきた結果、「広島」という都市が将来に向けて目指すべき方向性の最大公約数的な部分が、おぼろげながら見えてきたように思います。これを出発点に、多くの市民や事業者の方々と、将来の「広島」について語り合えるようなプラットフォームができたと思っています。

委員 神田 佑亮

呉工業高等専門学校 環境都市工学分野 教授



【略歴】広島大学大学院国際協力研究科開発科学専攻博士課程後期（博士（工学））、株式会社オリエンタルコンサルタンツ、京都大学大学院工学研究科都市社会工学専攻准教授などを経て現職。

【コメント】デジタル技術の加速度的な推進、コロナ禍による社会の変化、個人の意識や行動の変容により、これまでとは変わった視点での都市間競争の時代に入ったと感じています。世界中の多くの人々が知る「広島」という都市の強みを活かして、成長のエネルギーを高め、日本や世界をリードする都市を市民や産官学が連携して実現したいと思っています。

委員 フंक・カロリン

広島大学大学院 人間社会科学研究科 教授



【略歴】フライブルク大学大学院人文地理研究所博士（理学）。1987 年来日。松山大学、神戸学院大学、立命館大学などを経て 1998 年に広島大学総合科学部の教員となる。総合科学研究科准教授、教授を経て現職。

【コメント】国際平和文化都市、水辺の都市の広島市は 100 万人都市の中で特別な存在である。この懇談会では様々な新しい考えを検討し、持続可能な都市としての発展に貢献することを目指しました。

委員 木原 一郎

広島修道大学 国際コミュニティ学部 准教授



【略歴】広島大学工学部第四類卒業、同大学院工学研究科社会環境システム専攻博士課程前期修了、同博士課程後期進学後、一般企業勤務のち単位取得後退学。各種デザイン事業、広島修道大学地域イノベーション教育担当講師などを経て現職。

【コメント】広島はポテンシャルがあると言われますが、まだそれを磨くことができていないと感じます。世界の中で選ばれる都市になるように、変化を恐れず自分たちの思い描く未来を実現できる都市、世界の課題を解決する都市になっていければと思います。