

行政視察報告書

■目 的

小野市の脳科学と教育、姫路市のウォークブル推進計画、西宮市のコミュニティ交通及び、どうぞベンチ、尾道市の港を活かしたまちづくりについての調査

■訪問都市

兵庫県小野市、姫路市、西宮市、広島県尾道市

■期 間

令和6年7月10日から7月12日まで 3日間

高松市議会

<公明党議員会>

派遣議員名簿

会長 大山 高子 幹事長 中村 伸一

春田 敬司 中村 秀三

中津 宏信

用務の経過と結果

小野市（7月10日）

1 小野市の脳科学と教育について

(1) 脳科学に基づく教育

東北大学教授 川島隆太氏が、平成 17 年 10 月に小野市教育行政顧問に就任。「脳の司令塔」である「前頭前野を鍛える」ことは、「生きる力」を育み、こころの教育につながると提唱した。

○前頭前野のはたらき（知徳）→やる気・行動を制御する力、感情のコントロール

○前頭前野を鍛える方法→読み・書き・計算、音読、コミュニケーション

○前頭前野が成長する時期→3 歳までと 10 歳から（10 歳の壁）

(2) 重点施策Ⅰ「おの検定」

学力の育成と心の育成を育てるために独自でおの検定を作成。検定は、漢字検定、計算検定、体力検定、英語検定（中学校）がある。おの検定の狙いは、基礎学力・体力の育成、家庭学習の習慣化、朝食の推進、「やればできる」チャレンジ精神の育成としている。

おの検定のシステムとしては、教職員が中心となって作成しているおの検定のテキストを活用して学習する。各学校で、おの検定を受験し、教育委員会の方で採点等分析を行う。その後、分析結果をもとに、各学校で結果のフィードバックをすることで、基礎学力の定着を図る。

(3) 重点施策Ⅱ「16 か年教育」

教育の基盤は家庭教育にあり、特に小学校入学前の就学前教育は重要な役割を担っている。学校教育と就学前教育（胎児教育含む）に一貫性を持つことにより、教育効果が最大限に発揮する。就学前の子どもをもつ保護者対象に、家庭教育の重要性や子育てアドバイスを川島隆太教授の「脳科学理論」をベースにした、胎児～義務教育終了までの「16 か年教育」とし、就学前教育の充実を図った。

小野市教育委員会では市民福祉部（子育て支援課、健康増進課）と連携して、市内保育園児（幼稚園児）の指導者や保護者、0 歳児・胎児の保護者等を対象に、年間を通じ計 35 回の出前講座を開催している。

(4) 重点施策Ⅲ「小中一貫教育」

小野市では平成 16 年から小中連携教育を行っており、平成 28 年からは市内全校区小中一貫教育校となった。「16 か年教育」の一環としての小中一貫教育とし、義務教育を修了する 15 歳の姿をイメージして教員が指導するようにしている。また、義務教育で終わりではなく、その先の子どもたちの夢と希望をかなえる「キャリア教育」の視点を重視している。そして、脳科学理論を生かした前頭前野の発達と各成長段階に応じた教育を、9 か年を通じて展開していく。

(5) 主な質問と回答

① おの検定のテキストは教員の自作ということだが、大変だったことはあるか。

→当初、通常の業務もあるので大変だと反発はあった。ただ、おの検定の開始後、全国学力・学習状況調査において基礎学力の定着の割合が全国平均よりも高くなったことから、おの検定を実施したことで基礎学力定着の向上につながったといえる。そのため、教員も合間をぬって検定のテキストづくりを行っていただいている。

② 16 か年教育の中で、就学前教育の充実を図るとしているが、教育委員会以外の部署との連携をどのようにしているのか。

→他部署とも交流を図り、スムーズにつなげるように努めている。保育園によっていろいろな教育方針があるが、理解いただき、脳科学理論を生かした就学前教育の啓発を行っている。

(6) 所感

小野市では、マイナス1歳から15歳までの16年間を通した教育である「16 か年教育」を重点施策とし、脳科学理論に基づいて、それぞれの成長時期に合わせた教育を推進していた。また、教員の自作テキストによるおの検定の実施により、基礎学力の定着が全国平均より上回るという成果を得ている。

本市でも、子どもの発達や成長に関する分野にも目を向けて、子どもたちが主体的に学びながら生きる力を育むことができる教育を推進していくことが重要である。



姫路市 (7月11日)

2 ウォーカブル推進計画について

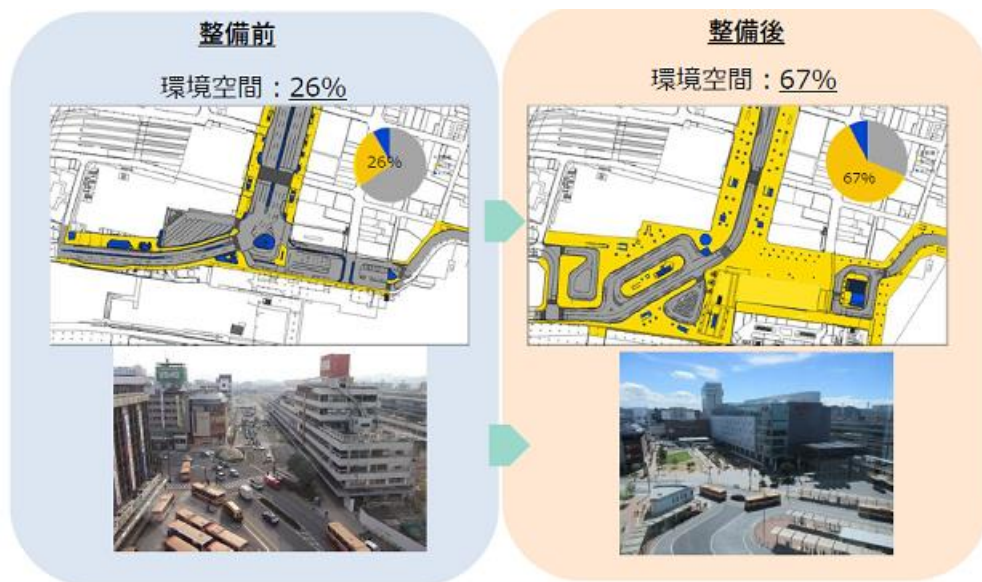
(1) 背景

姫路市では、身近な生活圏が豊かになることで住みたいまち・住み続けたいまちになることを目指し、市民・来街者が多様な過ごし方を選択できるよう、姫路市ウォーカブル推進計画を令和3年3月末に策定した。日常的な道路などの公共空間の利活用が実現できる組織体制の構築やリノベーションまちづくりの推進などにより、居心地がよく歩きたくなるまちなか空間の創出を目指している。

(2) ハード面における人中心のまちづくり

JR姫路駅から姫路城まで続く大通り「大手前通り」は、姫路市のメインストリートであり、全長約 800 メートルある。大手前通りは昭和 30 年に完成し、幅員 50 メートル、電線地中化が特徴であった。その後、昭和 63 年に、シンボルロード整備事業で歩道の拡幅が行われ、さらに令和 2 年に歩道の拡幅をし、歩道幅員は 16.1 メートルとなり、車から人のための通りへと変化してきた。

姫路駅は当初、駅前にタクシーや乗用車、バスの待機所など多くの車が行き交う場所であったが、平成 20 年に姫路駅北駅前広場の計画変更の中で、市民団体や交通事業者など、各種団体からの提案もあり、姫路駅北前広場整備推進会議を設置し、様々な意見の集約を行った。会議の中で、トランジットモール化の意見があり、最終的に平成 27 年 4 月 1 日に駅前のトランジットモール整備が実現した。歩行者が通行できる空間が、整備前 26% だったのが、67% にまで上昇した。

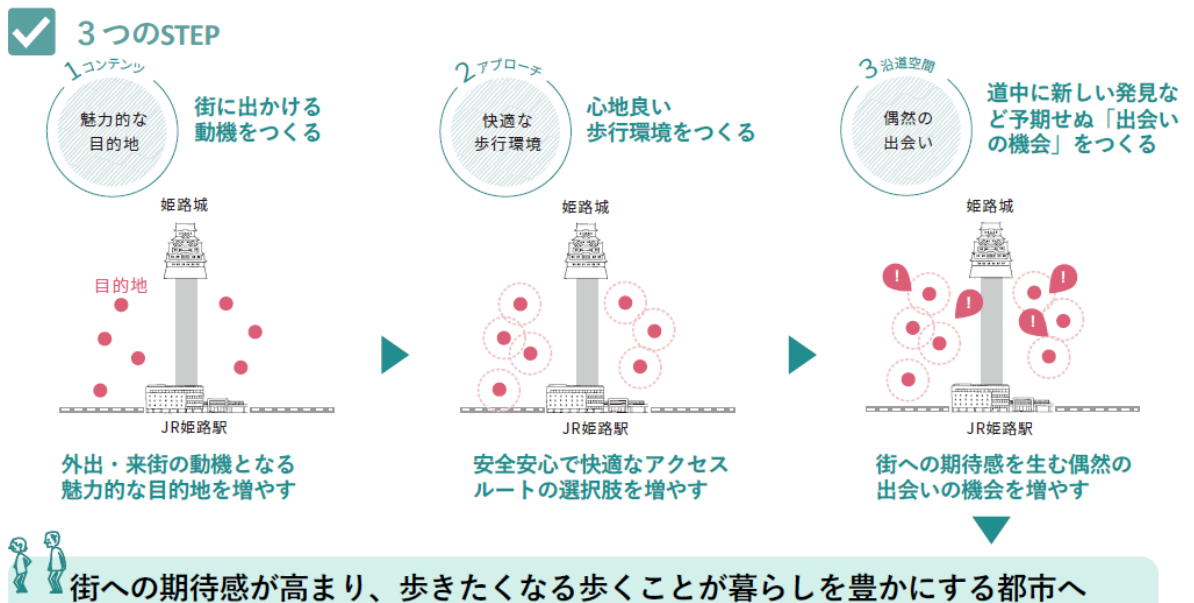


(3) 姫路市ウォークブル推進計画

① 概要

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目的とし、街での多様な過ごし方や選択肢をつくることによって、身近な生活圏（徒歩圏）が豊かになり、住みたい街・住み続けたい街に（周辺都市からは訪れたい街）となり、人口減少社会においても「選ばれる都市」になることを目指す。

② ウォーカブルな環境への3つのステップ



③ ウォーカブルな環境になることで期待される効果

- ・歩行主体の生活促進による健康寿命の延伸と医療費削減
- ・中心市街地での目的地選択多様性の創出及び人々の回遊によるエリア価値の向上と税収増加
- ・安全安心で快適な歩行空間の確保による外出意欲の向上

④ 取組方針

3つの区域と、3つの時間軸で段階的にウォーカブルな環境づくりを推進していく。

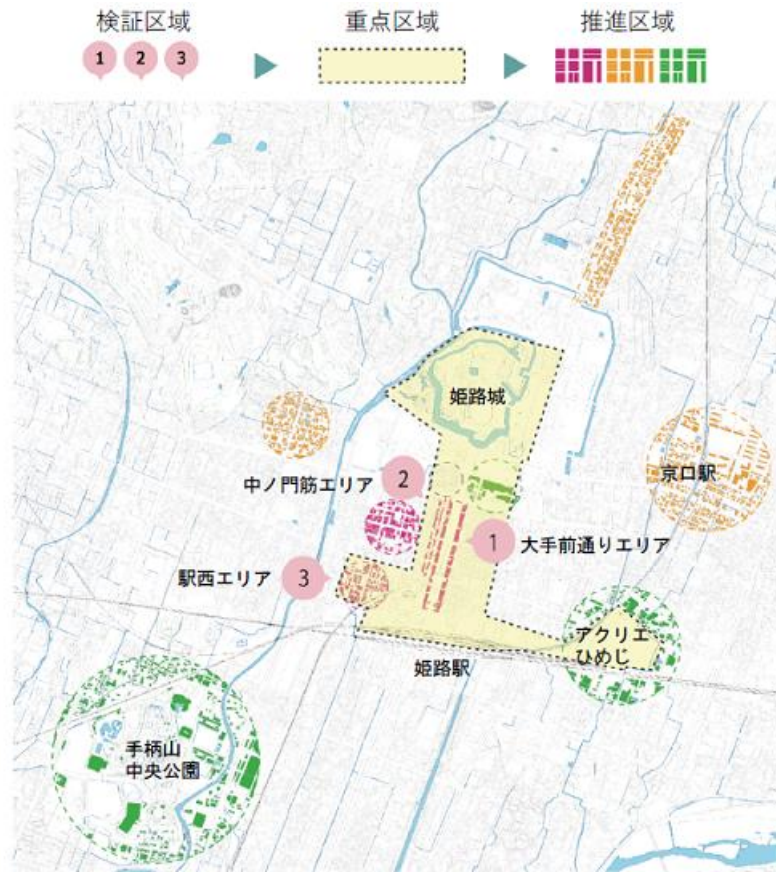
- ・長期（6～10年）→推進区域（広域）

長期的には、中心部にウォーカブルなエリアが増加し、様々な目的地が生まれ、多様な人が集まり、エリア間を歩いて楽しめる街となることを目指す。

- ・中期（3～5年）→重点区域（中域）

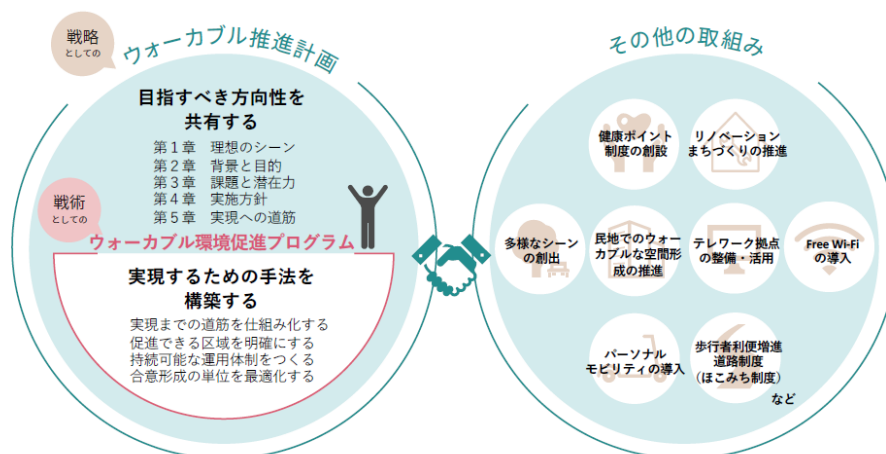
中期的には、短期の取組成果をもとに、中心部の重点区域においてウォーカブルな環境づくりを進め、行きたくなる魅力的な目的地が増えネットワークが広がることを目指す。

- ・短期（1～2年）→検証区域（狭域）短期的には、検証区域として複数場所で象徴的なプロジェクトの目指すシーンを実験し、ウォーカブルな取組の機運を醸成し、展開するための仕組みを構築する。



⑤ 計画推進のためのプログラム

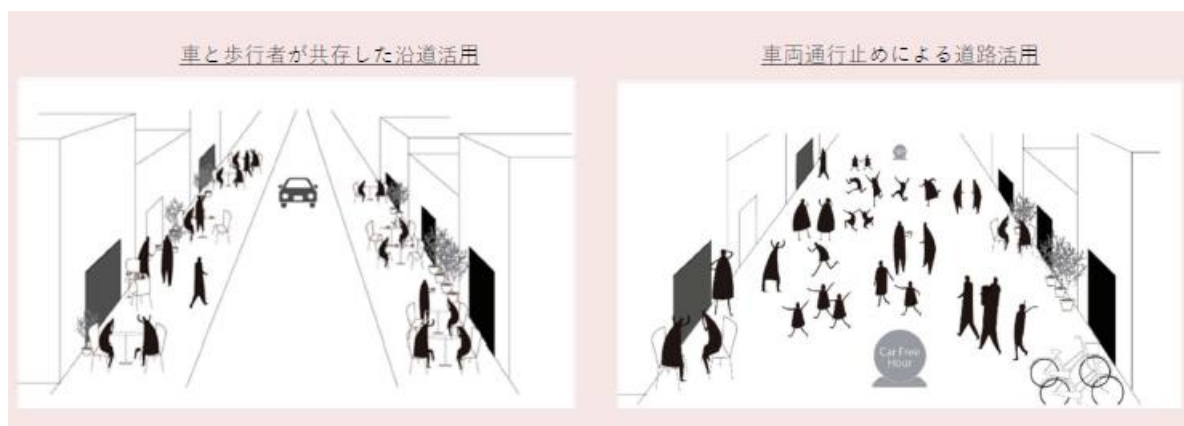
最終的に目指す姿を実現するため、長期のイメージを市民と共有しつつ、短期的にできることから小さく初めて一步一步進め、その道筋を具体的に描くことが重要である。そのため、理念や目標、エリアの考え方などを中心にまとめている戦略としての本計画に加え、今後実際にその環境を増やしていく戦術としてのプログラムをつくる。



⑥ 計画における公共空間利活用の仕組み

・ウォーカブルな環境をつくるアプローチ

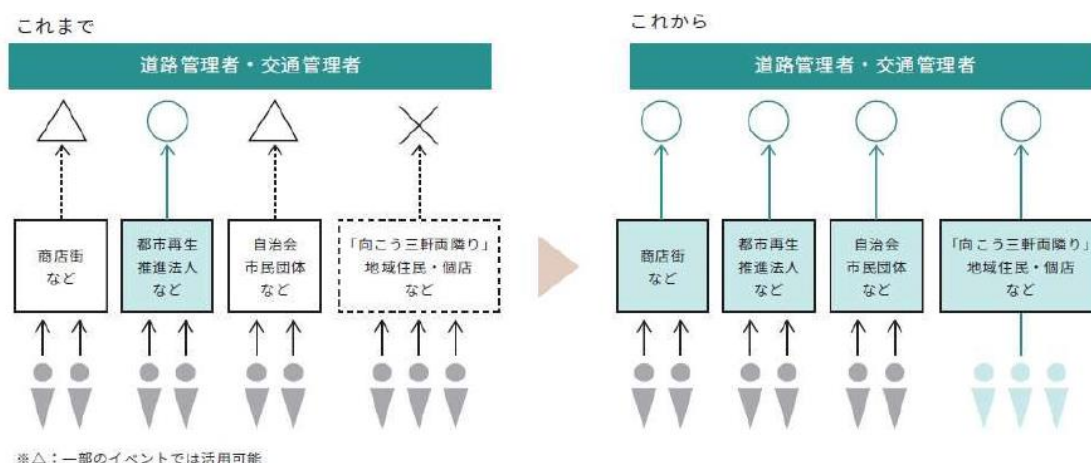
道路と沿道建物を一体的に活用し、滞留空間を生み出す「沿道活用」と、主に街区単位で自動車通行の時間帯規制や歩行者専用化を行う「交通制御」の2つのアプローチを必要に応じてバランスよく取り入れ、エリアに応じた最適解を求めることができる仕組みを作る。



・活用団体の拡充

ウォーカブルな環境づくりの主な舞台となる道路空間は、近年、国土交通省が中心となり通行のための空間としてでなく、居心地の良いまちなかづくりのための活用場としても使えるよう規制緩和が進められてきた。しかし、現在の制度では一部のイベントを除き、基本的に市や国が認めた特定の団体（既に道路や地域活性化の活動実績があり、法人格を有するかそれと同等の信用がある組織）しか、道路空間の活用を行うことは認められてない。

そのため、ウォーカブルな環境づくりを推進していくためには、適切な審査を経た上でより広く門戸を広げ、公共的な目的を持つ取組みを実施する団体であれば、小規模でも活用できる仕組みを独自に築くことが重要であり、住民や地元の民間事業者が、「向こう三軒両隣り」のスケールで関係者と合意形成が取れれば取り組めるような新しい単位の仕組みづくりを進めている。

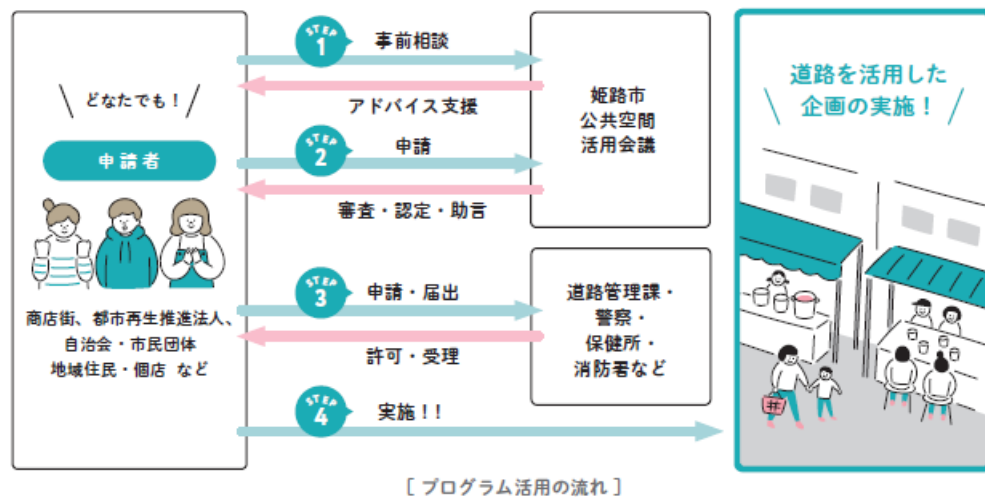


(4) ウォーカブル促進プログラム

まちなかにウォーカブルな環境を増やしていくことを目的に、マーケットや飲食スペースの設置、子どもの遊び場づくりなど、道路を活用した憩いの空間づくりの企画を立てやすくするための姫路市独自の新たな仕組み「ウォーカブル推進プログラム」を策定した。

現在の制度では一部のイベントを除き、基本的に国や市が認めた特定の団体しか道路の活用を行うことは認められていない。そこで、本プログラムにより、道路で実施してみたい企画を「姫路市公共空間活用会議」に申請し、審査を経て認定を受けることで、道路活用に関する各種許認可（道路占用許可、道路使用許可）が取得しやすくなり、誰でも道路を活用することが可能となる。

また、道路活用の相談にあたり、窓口（産業振興課）を設け、道路活用の取組に対するアドバイスや許認可手続などに関する支援を行う。



2

(5) ウォーカブルな環境づくりのためのアクション

① ミチミチ

「歩いて楽しい、大好きなお城への道」～「ひと」が集い「まち」とつながる大手前通り～をコンセプトに、JR 姫路駅から姫路城への緑・光・にぎわいの連続性を確保し、ひとが通行するための歩道から、ひとが滞留し楽しむための魅力あるストリートを目指した取組みを進める。エリア価値を向上させるため、公民連携の取組みにより利活用を促進する。道路空間と沿道建物が一体となった利用シーンの創出を見据え、2019年と2020年に社会実験として活用チャレンジ「ミチミチ」を実施した。2019年は、姫路の美味しいグルメやクラフトショップが大手前通りに集結し、2020年は、昨年の活用チャレンジを経て、大手前通りが憩いの場として日常的に利用されることを目指し、滞留施設や休憩施設を設けることにより、段階的に人が居る状況をつくり、大手前通りの利用価値を高めていくチャレンジを実施した。

②ほこみちの指定

道路法の改正により、道路を「通行」以外の目的で柔軟に利用できるようにする制度である、歩行者利便増進道路制度が創設された。ミチミチで安全に道路を使えるよう実験を重ねる中で、この制度を、大手前通りで活用するために、全国で初めて歩行者利便増進道路（通称ほこみち）の指定を令和3年2月に行った。その後、令和4年1月に誘導区域の指定や、占有者の公募を経て、令和4年8月から大手前通りにてほこみちが開始された。

③みちしば

人が憩い、日常的ににぎわいを創出する空間をつくることを目的に、JR西日本アーバン開発株式会社、西日本旅客鉄道株式会社と姫路市が協力して、JR姫路駅東側、東自由通路の北出入口付近にベンチや人工芝等の什器を設置し、滞留や行動変容等に対する効果や課題を検証するための社会実験を実施している。



みちしばの様子

(6) 主な質問及び回答

- ① 大手前通り以外にも周辺に商店街があるが、なにか取り組んでいることはあるか。
→周辺の商店街に人が流れていないのは課題であり、商店街の方とどうしていくか話し合っている段階である。
- ② ミチミチの際に、デザイン性のあるベンチや櫓など設置しているが、誰が発案したとかはあるのか。
→大学生の提案や、地域の方の意見を汲んだデザインにしている。
- ③ 駅前の再開発や、道路空間の利活用による、ゴミやトイレ、喫煙場所の問題はあるのか。
→ゴミについては、沿道事業者がきれいに保つよう努力していただいている。駅前等は喫煙禁止区域だが、みちしばは駅の裏に設置しているので、隠れて吸っているようでたばこの消し跡といった問題はある。トイレがなくて困っているなどの問題は出ていない。

(7) 所感

姫路市では、車中心の駅前を、トランジットモール化することで人中心の駅前へと変化させ、賑わい創出につなげたが、駅前からつづく大手前通りへの人の滞留までにはならなかった。そこでウォーカブル推進計画にて、沿道活用と交通制御の2つのアプローチによる実証実験等を通じて、ウォーカブルな環境を作り出し、人の滞留や居心地のい

い環境作りに取り組んだ。

本市でも、中心市街地におけるウォーカブルなまちづくりに取り組んでいるが、再整備が進むサンポートエリアと連携した、人中心の回遊性のあるまちになるよう取り組んでいく必要がある。



西宮市（7月11日）

3 コミュニティ交通について

(1) 西宮市の交通状況

西宮市は兵庫県の南東部にあり、大阪市と神戸市の中間地点に位置している。中央部分に六甲山系があり、そこを挟んで北部地域と南部地域で分かれている。南部地域は、鉄道が東西に走っており、路線バスの運行数は北部地域と比較して多い。北部地域は、名塩地区、生瀬地区には鉄道と路線バスもあるが、北西部の山口地区には鉄道駅はなく、路線バスが運行している状況である。

このような交通状況の中、西宮市では、鉄道駅や路線バス停留所から一定の距離がある地帯を、「公共交通不便地域」とし、地域住民が主体となって行うコミュニティ交通に関する取組に対して、市は支援を行うことで、持続可能な地域公共交通の確保を図っている。

また、そのような地域の住民の方々の取組を通じて地域内交流を促進し、活力ある地域づくりを支援している。

(2) コミュニティ交通への支援内容

① コミュニティ交通導入の流れ

初めに活動主体の形成を行う。地域住民が、地域の困りごとを話し合い、地域のニーズを確認してもらう。次に、地域での合意形成をとるため自治体や関係団体と一緒に、コミュニティ交通についての取組を話し合う。交通に関する協議会を設立し、コミュニティ交通の導入を検討する。その後、試験運行として、実際に運行してニーズを把握することで、地域にとって望ましい事業計画を決定する。事業計画の決定後、コミュニティ交通を本格運行する。

② 西宮市の支援内容

・交通アドバイザー派遣

最初の活動主体の形成時に、地域からの求めに応じて、市よりコミュニティ交通

に関する専門的な知識と経験を有する交通アドバイザーを派遣する。

・試験運行等に関する補助

項目	内容
試験運行にかかる経費	運転士等人件費、燃料費、車両修繕費、車両減価償却費などに対し、全額補助（予算の範囲内）
関係事務経費	会議運営費、広報紙作成、会場使用料、講師謝金、停留所明示などに対し、年間 30 万円まで補助

※補助の対象期間は、原則 3 年を限度とする。

・本格運行に対する補助

項目	内容
運行損失助成金	運行損失に対し、全額助成。ただし、運行経費の 60% か 600 万円のいずれか低い額が限度。
車両減価償却費等助成金	運行に使用するために取得した車両の減価償却費を 5 ヶ年に分割して全額助成。
バス停留所標識設置等助成金	バス停留所標識の設置等の費用（デザイン・製作・設置）を全額助成。

※国の補助金となる対象となる場合は、補助金を充てた後の費用に対して補助を行う。

(3) ぐるっと生瀬

① 生瀬地域について

生瀬地域は 1960 年代以降に山を切り開いて開発されたニュータウンである。急な坂道や狭い道が多く、移動は自家用車に頼るライフスタイルだった。近年、高齢化率が 3 割と市内でも高く、高齢者を中心に、気軽に外出することが難しい住民が多くいた。また、地域と最寄りの J R の駅を結ぶ路線バスがない状況であった。

そのような中、平成 24 年度に、コミュニティバスの無料試験運行を開始し、地域との合意形成等行いながら、平成 27 年度に本格運行を開始した。本事業は、生瀬地域の各エリアと、交通結節点である阪急・J R 宝塚線を結ぶコミュニティバスである。

生瀬地区の人口・世帯・高齢化率

	H18. 6. 30	H27. 9. 30	R2. 6. 30
人口	9, 253 人	8, 775 人	8, 558 人
世帯数	3, 561 世帯	3, 721 世帯	3, 815 世帯
高齢化率	18. 9%	29. 2%	30. 6%

② 重点目標

- ・ 生瀬における交通困難問題を解消する
→ 老いも若きも誰もが気軽に安心して移動できる手段
- ・ 生瀬における新たなコミュニティづくりと地域の活性化の一助を目指す
→ 人や地域（自治会等）をつなぐ生瀬のシンボル
- ・ 上記のことを達成するために 9 自治会がともに連携・協働して行う
→ 持続可能な運行を行うために、採算性を重視

③ 主な活動内容

定期的な活動

- ・ 理事会（年 2 回… 5 月、10 月）、常任理事会（毎月第 2 月曜日）の開催
- ・ 会報編集会議（毎月第 3 日曜日）
- ・ 駅前キャンペーン（毎月始め）情報交換（毎週月曜日午前中）

地域行事などへの参加

- ・ 盆踊り、敬老会、秋祭り、市民祭り棟

学校園との連携

- ・ 学校園への P R
- ・ 中学生によるトライやるウィークの受け入れ等

他市との交流

- ・ 視察の受け入れ等

記念イベントの実施

- ・ 利用者数達成イベント等

ゆるキャラの活用

- ・ 各種行事への参加等

ぐるなま合唱団の活動

- ・ 各種行事への参加等

④ 運行について

運行期間：平成 27 年 10 月 1 日～

運行時間：8 時半～19 時 20 分（平成 30 年 10 月 1 日～）

法令：道路運送法第 4 条

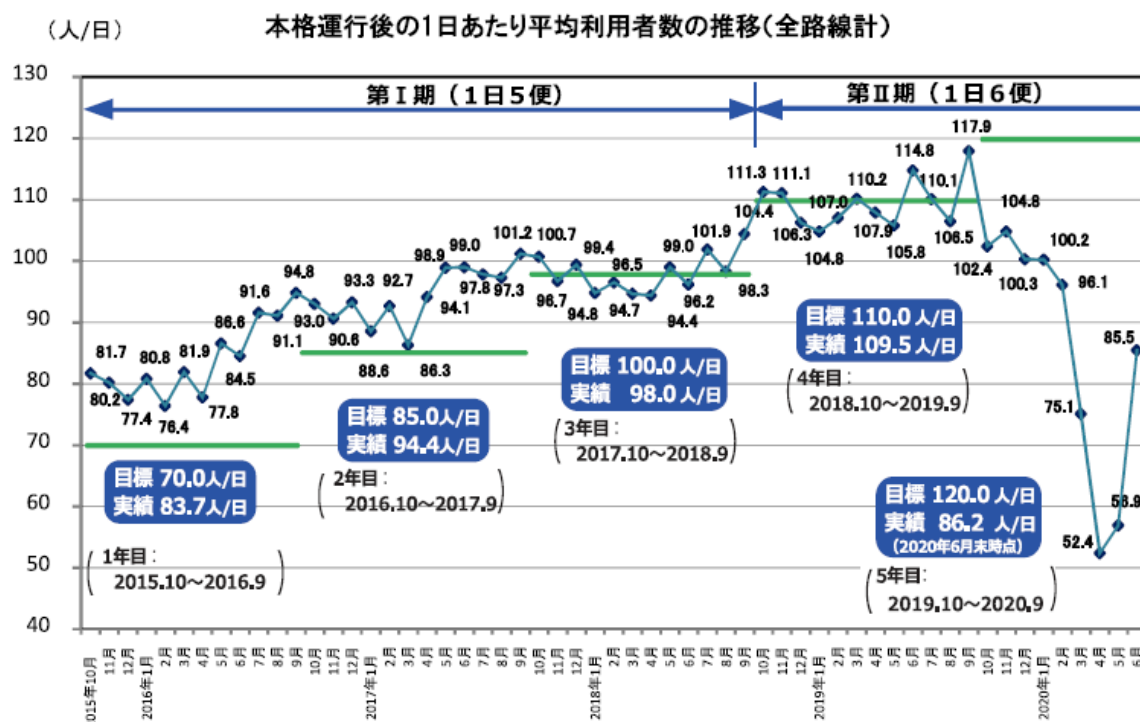
運賃：大人 300 円、小人 200 円、小学生未満は無料。

回数券 3000 円/冊

起終点：阪急・J R 宝塚駅

車両：14 人乗り小型バス（常用）、10 人乗りジャンボタクシー（予備）

⑤ 運行実績について



運行8年目(R4.10~R5.9)は、合計247日間運行を実施し、合計29,730人(1日あたり約120.4人)の利用があった。運行日は原則年始(1月1日~1月3日)を除く平日であるが、昨年度よりゴールデンウィーク中の5月3日~5月5日も運行日としている。

⑥ 今後の課題

- ・増便後の6便目の利用者数増加に向けた取組の検討
(6便目の利用者数は、他の便に比べて利用者数が少ない)
- ・従来の利用促進策の継続的な実施と新たな利用促進策の実施
- ・西宝橋の架け替えや青峯連絡道の整備に伴う運行計画の見直しの検討
- ・持続可能な運営に向けた体制の強化・確立や後継者の確保・育成

(4) 主な質問及び回答

① 本市でもコミュニティ交通を実施しているが、利用者の高齢化等で利用者数の減少の課題がある。ぐるっと生瀬では利用者数が年々増加しているが、こういった取組をされているのか。

→地域住民からの意見としては、「このバスがあるからこの地域に住み続けられる」との意見がある。バスの中でもコミュニティがあるようで、西宮市としては、単なる移動手段の確保だけではなく、コミュニティの醸成を含めてコミュニティ交通の支援を行うようにしている。

② 試験運行に対する支援の中で、運転士に対する支援とは具体的にどんなものか。

→支援としては、運転士の人件費も含めた運行経費の中で、赤字部分に対して援助する

もの。運転士の確保については、事業者側が行う。

③交通アドバイザーはどのような方なのか。

→現在、コンサルタント1名と大学の先生1名が就任されている。時刻表やバス停の位置など地域の方々に考えてもらうものが多いので、その際に困ったことや悩んでいることがあれば、アドバイザーが相談にのったり、アドバイスをしたりしている。

(5) 所感

西宮市では、鉄道駅や路線バス停留所から一定の距離がある地帯を、「公共交通不便地域」とし、その地域の中で、行政ではなく地域住民が主体となって行うコミュニティ交通に関する取組に対して、市が支援を行うことで、持続可能な地域公共交通の確保を図っている。また、そのような地域の住民の方々の取組を通じて地域内交流を促進し、活力ある地域づくりを支援している。

本市でも、市民の利便性向上のため地域の実情に応じた公共交通の普及促進を目的とし、各種交通サービス事業に対する補助や、新しい交通モードであるバタクスの取組を行っているが、今後も持続可能な地域公共交通の確保を考えていく必要がある。

4 どうぞベンチについて

(1) どうぞベンチの概要

西宮市では、「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」をコンセプトに、市内の歩道等に高齢者や障害者、妊婦の方はもとより、多くの市民がちょっと一休みできる「どうぞベンチ」を、寄附を募り、設置してきた。なお、令和元年度から寄附の募集を開始し、令和5年度11月30日をもって寄付金の受付を終了した。市内で58基のベンチを設置している。

(2) ベンチを設置できる箇所

市が管理する道路区域内の歩道などで、設置後の幅員を十分に確保できる平たんな場所に設置ができる。バス停留所、タクシー乗降所付近、商業施設の店舗の前などは設置できない。

また、ベンチの設置箇所について、令和4年度からは市民要望の受付を開始した。要望があった場合は、住民等の調整を行い設置の可否を検討する。受付を開始した当初、市の広報で周知した際、20日間で約23件の要望があった。その後は要望の数は減少していった。実際に市民要望で設置したベンチは、前述の設置条件や調整等により、全体で4基であった。

(3) 事業経緯

年度	事業内容	ベンチの周知等
令和元年度	どうぞベンチ設置に対する寄附金の受付を開始	市政ニュース（全戸配布）に記載 ホームページに掲載
令和2年度	・ベンチ設置：7基 （設置箇所は市が決定）	
令和3年度	・ベンチ設置：45基 （設置箇所は市が決定）	
令和4年度	設置箇所について市民要望の受付を開始 ・ベンチ設置：3基（内1基は市民要望箇所）	市政ニュース（全戸配布）に記載 ホームページに掲載
令和5年度	11月30日をもって寄附金の受付を終了 ・ベンチ設置3基（市民要望箇所）	ホームページに掲載

(4) 主な質問及び回答

① ベンチの耐久性はどのくらいか。

→ウッドベンチについては、10～15年ほどである。

② 市民の声等は届いているのか。

→あまり反響は届いていないけども、市民要望で設置したベンチについては、感謝のメールが届いたことがある。

③ 令和2、3年度は市が設置箇所を決定しているが、どういった意見集約をされたのか。

→設置場所に制限があるため、幹線道路沿いや平らな道など、病院や商業施設周辺の検討を行った。また、バス停も設置しやすいと考え、特にバス停から次の目的地へ行動できるような場所がないか検討した。市民の目線だと自分たちの生活圏の中でベンチがあったらいいなと思うようなところはたくさんあったと思うが、上記のような場所で市が設置すべきと考えたところに設置した。

(5) 所感

西宮市は、多くの市民がまちに出かけたくなるよう、ベンチ設置の寄附を募り、設置を行ってきた。事業は終了しているが、市内で58基のベンチを設置することができ、家族連れや高齢者、妊婦などがまちに出かけたときに休めるスポットとなり、出かけやすいまちづくりの一部を担っていると感



じた。

本市では、ウォーカブルなまちづくりの推進を行っているが、課題のひとつとして、休憩施設の充実による滞在できる空間の創出が挙げられ、年齢問わず出かけたくなるまちをつくるためには、ベンチの設置など、滞在できる空間づくりを強化していくことが重要と考える。

尾道市（7月12日）

5 港を活かしたまちづくりについて

(1) 尾道港について

自然の良港を持つ尾道は、1169年に備後大田庄（のち高野山領）公認の船津倉敷地、荘園米の積み出し港となって以来、対明貿易や北前船、内海航行船の寄港地として、中世・近世を通じて繁栄をとげた。港町・商都としての発展は各時代の豪商を生み、多くの神社仏閣の寄進造営が行われ、山手には千光寺や国宝浄土寺をはじめとする25か寺を数える神社仏閣が建立されている。その神社仏閣を這うように路地がまるで迷路のように入り組んでおり、数多くの映画の舞台になっている。このように、尾道は港とともに発展してきた。

現在も尾道港は、広島空港から40分、J R尾道駅前の好立地に位置し、市内観光の拠点として、また、しまなみ海道へのサイクリングや船旅の入口として、国内外に開かれた玄関港としての役割を担っている。

(2) 海や港を核としたまちづくり

① 「ONOMICHI U2」の整備

尾道糸崎港尾道港区は、1999年のしまなみ海道開通により、広域交通拠点としてのポテンシャルが高められた。しまなみ海道は、尾道と四国の今治をつなぐ、日本で唯一、自転車や歩いて渡れる高速道路として開通した。8つの島、9つの橋を全長約60kmで結ぶ架橋ルートで、しまなみの多島美や島と島をつなぐ橋の美しさを肌で感じることができる。平成31年（2019年）1月には、ナショナルサイクルルートの指定も受け、国内外から、数多くの方がサイクリングに訪れており、2022年10月には、高速道路も使った「サイクリングしまなみ2022瀬戸内しまなみ海道・国際サイクリング大会」が開催された。

平成22年3月には、尾道市が主体となり、賑わい創出を図るため、「サイクリングポートみなとオアシス尾道」として、みなとオアシスに登録した。みなとオアシスとは、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設として、国土交通省港湾局長が申請に基づき登録するものである。尾道市では、「みなとオアシス瀬戸田」、「みなとオアシス因島・上島」、「サイクリングポートみなとオアシス尾道」の3つみなとオアシスがある。「サイクリングポートみなとオアシス尾道」は、風光明媚な尾道の市街地に隣接したウォーターフロントに位置しており、しまなみ海道のサイクリングの拠点として、また、市民や国内外からの観光客が集う交流の場として、港の賑わいと雰囲気

醸成している。

そのような中で、ONOMICHI U2は、尾道ベイエリアの新たな賑わい創出を目的として、老朽化の進んだ県営上屋を官民連携により改修し、ホテル、レストラン、サイクルショップなどの複合施設として整備した。当時、広島県は、地域全体で取り組む「瀬戸内ブランド」の構築を目的とした「海の道構想」を推進し、その戦略テーマの1つとして、サイクリングという移動手段を瀬戸内の特性を生かして観光資源として活用することで、新たな集客・交流を図るという「瀬戸内サイクリングロード」を掲げていた。ONOMICHI U2は、その拠点として、平成26年3月にオープンした。

ONOMICHI U2の整備は、サイクリストをはじめとする観光客や市民の賑わい創出の起爆剤となり、全国から数多くのお客様や視察が訪れるようになった。

その後も、令和2年に新しく建て直した市役所庁舎の屋上を一般開放するとともに、海側にはボードウォークを設置したり、市街地東側の新庁舎から西側のONOMICHI U2までの間に、休憩できるウッドデッキやベンチ、パラソルの設置を行ったりして、歩いて楽しめる海辺の親水空間を創出してきた。こうした取組は単に観光客の誘致に止まらず、少子高齢化が進む今日において市民の健康寿命を延ばすことも意識したものとなっている。これらに加え、魅力あるクルーズの誘致や瀬戸内海の地域特性を活かしたマリンスポーツの推進を図るなど、アフターコロナ、ウィズコロナを見据えたさらなる賑わい創出の取組を行っている。さらに、未来を見据えSDGsを意識して干潟にHiビーズ（石炭灰造粒物）をまいて海を豊かにするブルーカーボンの取組等にも挑戦している。

② 尾道港を取り巻くまちづくりの取組

・おのみち海辺のコンサート

サイクリングポートみなとオアシス尾道が主催しており、尾道水道沿いに多数のぼんぼりを置いて楽しむ尾道灯りまつりの時期とあわせて、例年10月に開催している。音楽家を呼んで、尾道駅前の港湾の緑地部分に舞台を設置し、コンサートを行っている。

・外国クルーズ船の寄港

令和6年には、尾道港にル・ソレアルなどの外国クルーズ船が4回寄港する予定となっている。寄港の際には、尾道市内の園児や尾道観光親善大使がお出迎えしたり、ONOMICHI U2では尾道ラーメンを提供したりするなどのおもてなしを行っている。

(3) 主な質問及び回答

① 今後、本市では、大型クルーズ船等に乗船している高付加価値観光客に対して、瀬戸内ブランドとしての体験等を提供できるよう整備する必要があると思うが、尾道市ではどう考えているのか。

→外国クルーズ船が停泊するだけではインバウンドが高まるわけではない。飲食や宿泊での利益はあまり出ないが、停泊地の現地での体験等でいくらかの収益が出る。ただあまり集まりすぎるのもオーバーツーリズムになるのでバランスが大事である。

クルーズ船の誘致には、クルーズ船に関わるランドオペレーター等とのつながりが重要になってくると考えている。また、外国クルーズ船だけでなく国内のクルーズ船に対してのアプローチも行っている。

② 若い人達を活用した活動はなにかあるのか。

→クルーズの寄港時に、子ども達が折った折り紙等でおもてなしすることで、外国人観光客がとても喜び、学校にお礼の手紙が届くなど、異文化コミュニケーションの場の一つを設けている。

③ 本市ではサイクリングのまちとして取り組んでいるが、サイクリング利用者に対する取り組みは。

→島ごとに渡ってサイクリングすると、どこを通っていけばいいのかわかるように松山までの道のりに、サイクリングルートを示すブルーラインを施したり、自転車のパンク等が起きたらどうすればいいかなどをまとめたものをインターネット上に掲載したりしている。

(4) 所感等

尾道港は、J R尾道駅前の好立地に位置し、市内観光の拠点として、ONOMICHI U2といった施設の整備を行い、しまなみ海道へのサイクリングや船旅の入口として、国内外に開かれた玄関港としての役割を担っている。

本市では、現在、高松港近くのサンポートエリアの整備が進んでいるが、今後、国内外に開かれた玄関港となり、港周辺が回遊性のあるまちにしていくために、サンポートエリアが整備によって素晴らしいエリアになるとともに、周辺地域を結ぶまちづくりに取り組んでいくことも重要であると考えている。

