

呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会 第2回会議 摘録

1 日 時 平成30年10月26日（金）13時～15時

2 場 所 呉市役所本庁舎 757・758会議室

3 概要・骨子

13:00

【市長挨拶】

呉市長の新原でございます。本日は、「第2回呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会」にご出席いただき、誠にありがとうございます。

7月の豪雨災害では、広島呉道路を始めとする幹線道路やJR呉線が不通となり、大変苦労した訳でございますが、9月27日に広島呉道路が開通し、JR呉線についても順次、今は川尻まで、まもなく安浦まで、それから三原と可能な区間から運転再開されております。これにつきましては、中国地方整備局、JR西日本、ネクスコ西日本の皆様を始め、関係者の皆様に昼夜を分かたず、復旧作業をしていただいております。心から感謝申し上げます。

この度の災害で、呉駅がJR代行バスの発着点となりましたし、中央栈橋におきましても広島港とを結ぶ緊急輸送船の発着場所となるなど、呉駅周辺地域は災害時の代替交通の拠点として大きな役割を果たしたところでございます。

呉駅周辺地域の総合開発は、復興を進めていく中でも大きな役割を果たすものになると考えております。どうか今日は、実り多いご審議をいただきますよう、どうぞよろしく願いいたします。

13:05

【資料2、3について事務局からを説明】

呉駅周辺地域総合開発の方向性について

13:35

【質疑・意見交換】

委員からの主な意見は次のとおり

1. 交通拠点機能について

- 港と近いという呉駅の特徴をどれだけ最大限活かし切れるかが課題である。アーバンデザインセンターやインフォメーションセンターの機能を大和ミュージアムやとびしま海道、災害遺構などへの回遊も含めて呉駅にどう埋め込んでいけるか考えていきたい。
- デッキを整備し、上を市民・観光来訪者がまったりと過ごせる広場空間、下を路線バス・タクシーに加えて一般車の送迎を可能とする交通広場を配置し、道路空間を有効に活用した方が良い。
- 既存市街地と Win-Win になっていくためにも、呉駅周辺地域と既存市街地との接続の強化が重要であり、地域公共交通やソフト施策を含めてまちづくり全体でその連携を強化していくことが必要である。
- 呉駅周辺でこれだけの開発が進んだ場合、物流の動線も考えていく必要がある。デッキの上と下との使い方、搬入搬出、災害時には荷客混載も考慮するなど色々な動線パターン考えていくことが大事である。
- 非接触式ペイの導入など、将来駅の形も変わってくるという可能性を見据えた駅の構造としておくことも必要である。
- MOD (モビリティ・オン・デマンド)、利用者のデマンドに合わせていかにモビリティを作っていくかということについて、世界でシステムの標準化を進めようとしている。モビリティのシェアも含めてMODについても進めてはどうか。
- BRT (バス・ラピッド・トランジット：バス高速輸送システム) を走らせても車で中心部近くまで乗り入れられるのであれば意味がない。地方ではモビリティの基本が車になってしまっており、それを少しずつ公共交通に切り替えていく必要がある。エリアの中の駐車場を少しずつ外に追いやっていき、中心部はバスで移動する。いわゆるパーク&ライドを進めることで持続可能な交通が実現できると考える。簡単ではないが、そのようなことも視野に入れて考えるべき。

2. 防災拠点機能について

- 呉駅を防災拠点としての機能を含めた交通拠点として考えていくに当たっては、7月の豪雨災害を踏まえて、盛り込んでいくことを期待された役割、果たせた役割・果たせなかった役割を国・市でしっかり検証して、この駅周辺に持たせるべき機能や設備等をしっかり落とし込むことが大事である。
- 呉駅に防災機能を持たせる際、例えば、備蓄を考えるとその物資をどう被災地に運ぶか、物資をどう受け入れるか、物を運ぶ車の入れ方・出し方も考えておく必要がある。
- 防災拠点として活用するには、普段から使われていることが重要である。普段から市民に利用され親しまれているところでないとならば防災拠点としては機能しない。

3. 次世代モビリティについて

- 次世代モビリティ（e-palette（イーパレット）等）は、従来の人と物を運ぶだけではなく、情報やサービスも運ぶこともできる。色々なところにサービスが移動するとなると、固定的な施設をどこに置くという、これまでの街の作り方も少し変わってくるし、大きく可能性も広がってくる。
- 今回の災害では、水・物資・医療が足りないということがあった。e-paletteは新しくなった呉駅からそういうものを動かして、被災地に入っていける。そこで行政サービスを行うなど、動くサービスも提供できる。そういうことを防災機能として盛り込んでいくことも可能である。
- 呉は歴史的な成り立ちから、道路空間に非常にゆとりがある。新しい技術を導入していける素地があるというのが強みである。駅はいったん作ると50年・100年と続いていくものなので、次世代モビリティなどそういったことを受け入れられるような柔軟な駅の構成を考えていくということが重要だと思う。

4. M a a Sについて

- M a a S (モビリティ・アズ・ア・サービス) は、全部のモビリティを一つのサービスとして提供するという概念のことで、ヨーロッパで取組が進められている。ヨーロッパではBRTの出入は全部フリーであり、スマホでチェックが出来る。日本はお金をとるために運転手のところまで行かないといけないので、M a a Sが進められていない。シドニーでは一つの交通カードでバス・メトロ・フェリーに全部初乗り料金が同じでかつ乗り換えも非常に安い値段で乗れる。ソフト的なM a a Sをやっていくと物理的なバリアが見えてくるという副次的な効果もある。M a a Sを交通モビリティと違うものと思わず合わせて検討して欲しい。
- ヨーロッパで議論されているM a a Sの最大の題目は、自動車保有台数を半減したいということ。規制で手放すのではなく、みんな喜んで手離すという都市環境・交通環境をどう作るかということがM a a Sの根幹である。呉駅周辺地域総合開発計画は日本でも最初のプロジェクトになり得る。
- 一観光客として呉駅に降り立った時、周辺をどう観光してよいか分からない。交通・観光を含めて全部ここでOKというような、交通プラットフォーム・観光プラットフォーム・呉プラットフォームが集まると、世界に先駆けたM a a Sになると思う。見えないインフラ (ソフトインフラ) のM a a Sを是非みんなで知恵を出して作っていききたい。
- 交通と都市機能を融合させて、南北軸というものを呉駅を中心として作っていく、この際にM a a Sで呉にある色々なモビリティを一つのサービスとして展開していく。そういう拠点に呉駅をしていくということで良いと思う。

5. ゴーニング (案) 等について

- 地方では、いわゆる規制緩和で容積を上げ、旨みを与えて民間開発を誘導するという大都市型の都市開発は馴染まない。色々な事業を組み合わせ、まとめてという寄り添い型で、知恵を出し合ってやっていくということが一つの方向である。

- 民間開発で住居を誘導する場合、駐車場が必要である。隣接する都市計画駐車場（呉駅西駐車場）をどう活用するか考えていく必要がある。
- 今後、ゾーニング案を具体化していくに当たっては、住宅・商業・ホテルなど民間事業者のニーズをきちんと把握した上で導入機能やその規模を設定することが必要である。また、新しい技術的の導入を含めて関係者間でどのような連携・分担があり得るのかということをご個別に協議していく必要がある。
- 国も新しい道路事業のスタイルとして、今回の呉駅周辺地域の総合開発には強い関心を持っている。是非国も一緒になって考えていきたい。

14:55

【確認事項】

- これら意見を、各委員、事務局が持ち帰り、調査・検討を行い、次回に向けて更に議論を深めていくことを確認

15:00

【散会】