

## 呉駅周辺地域総合開発基本計画検討会 第1回会議 摘録

1 日 時 令和元年7月17日（水）13時～15時15分

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。

皆様には、呉駅周辺地域総合開発に関する基本計画検討のために、委員へのご就任をお受けいただきまして、誠にありがとうございます。

また、本日は、第1回の会合に貴重なお時間を割いてご出席いただき、深く、感謝いたします。

呉駅周辺地域総合開発に関しては、昨年5月に東京大学大学院の羽藤教授を座長とした懇談会を立ち上げ、1年間かけて呉駅周辺地域のあるべき姿・将来像について、大変熱心にご議論していただきました。

そして、平成31年3月には、総合開発の方向性として、

「鉄道、港、バスターミナルなどが集積する総合交通拠点・防災拠点と位置付けること。」

「駅南北を連絡するデッキを2階レベルで整備し、切れ目ないバリアフリー空間を確保すること。」

「商業施設や住居施設、公共公益施設などの機能を集約し、バス利用者等の利便施設も兼ねた複合施設を整備すること。」

「次世代モビリティやMa a Sなどの新技術をまちづくりに取り入れ、スマートシティやSociety5.0が目指す社会の実現に向けて、中心的な役割を果たすこと。」など、

10項目の非常に先進的なご提言をいただいたところです。

今年度は、この提言を踏まえまして、第1期開発が想定されるエリアを中心とした基本計画を、皆様のご意見を伺いながら、策定してまいりたいと考えております。

本日は、皆様から遠慮なく、忌憚のないご意見を頂戴いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。私の挨拶とさせていただきます。

【委員等紹介】（省略）

【運営上の申し合わせ事項】

〔 資料2に記載のとおり，全委員が申し合わせ事項を了解。 〕

【座長・副座長の互選】

〔 互選により， 座長に 羽藤 英二 委員 を選出  
座長の指名により， 副座長に 塚井 誠人 委員 を選出 〕

【呉駅周辺地域総合開発に関する提言書 について 事務局説明】

〔 参考資料：呉駅周辺地域総合開発に関する提言書（概要版及び  
本体）により，事務局から説明 〕

14:30

【質疑・意見交換】

委員からの主な意見は次のとおり

## 1 呉駅周辺地域総合開発に関する提言書を踏まえて

- 人口減という社会的背景と，旧そごう呉店の閉店で都心部の空洞化に拍車がかかったという状況の下，そこを逆に「再々開発」，「都心居住の再生」という難しいテーマで，呉市全体の地域再生に結び付けるということが大きい目標である。様々な関係者が参画されている中，皆で Win - Win になるような計画が描けたら良い。
- 大都市でやっているようなビジネスモデル・行政モデルは，地方都市では上手く使えない。例えば，「容積を一杯上げて，民間活力を使ってインフラを手助けする」というよりは，地方都市では，インフラとしてやるべきことをやって，広範に分野を広げて民間活力を活用し，人が集う，集まってくる，そういうところに傾注するような，新しい地方再生のモデルを，呉で先駆的に作っていければ良い。
- これから人口が減少していく中で，鉄道駅周辺で居住系のスペースを検

討することは非常に良い。また、先に第1期開発が先行する中で、第2期以降の開発との境界部分で、駅を始めとする様々な交通モードの利用者の方々に、どのような形でスムーズに利用いただくかということも、大事な観点である。

- この開発が完了するころには、バスとかタクシーとか、そういうカテゴリーでは括れないような交通機関が出来上がっていると思う。また、呉港や大和ミュージアムなど、南北のつながりをどうしていくのが課題であるが、次世代モビリティや無人運転は、非常に有効なモビリティであると思われる。ハードが出来たときに、こういうものがすぐに動けるよう、考えていきたい。
- タクシー、バス、一般車両についていうと、現在、駅前で送迎されている一般車両が非常に苦勞されていることは、皆さん御承知のとおりであり、それが1階の交通ターミナル部分に含まれるということは、呉市民にとっても非常に便利になると考えている。
- 30年前の再開発では、百貨店が商業施設の核だったが、ここに来て、百貨店業界は非常に苦戦している。今後、商業施設としては、従来の百貨店という業態は難しいのではと思っている。
- 既存施設の中には、やはり人の流れの導線上にないと、従前の機能を維持できないものもあると考えられる。
- 3大都市圏だけではなく、地方都市でも、山際から都心へと引っ越してくる高齢者世帯も含め、都心居住が非常に進んできており、住宅が検討されているのは、非常に有意義ではないかと思う。市内に豊富な観光資源があり、とびしま海道・しまなみ海道へのゲートウェイとしてのポテンシャルもあるので、これらを強みとして活かしていけば、広島との近接性を兼ね備えた住宅として、魅力が高まるのではないかと考えている。
- 多種多様な交通モードを使うということであれば、「徹底的に使いやすい」とか、「ただ使いやすいだけでなくお洒落な」とか、そういう視点もあって良いのではないか。また、公共交通の観点から言えば、料金体系も公共交通だけで単独採算を取るのではなく、まちのマネジメントの中でどう採算するかなど、まちづくりと一体となって交通モードを考えれば、面白い取組に出来るのではないか。

- 駅前広場1階部分の交通ターミナルに一般車を入れるようにすることで、道路の混雑緩和に非常に役に立つと考えられる。
- 第1期開発、第2期開発、周辺整備の事業を組み立てていく上で、公共側が主導して実施する部分と、民間側が実施する部分、そして、民間と公共が共同でやる部分というように、大きく3種類ある。特に、公共側が先導して実施する基盤整備の部分を如何に民間に示しながら、民間側が「そこまでやるならば我々もしてみたい」となるような、良い面を引き出していく掛け合わせでプロジェクトを組み立てていくということが必要である。
- 駅前が国道や港などの結節点にもなっているという立地や、中心部に市街地があり、橋を渡って島しょ部につながっていく、そして、観光資源も島しょ部に色々あるという呉市の特性、そうした地域資源をどう活かしていくのかという観点を持ちながら、駅前の賑わいづくりと上手く連動させていくことが必要である。Ma a Sなどの新しい交通のツールを使って、公共交通とリンクする形で、あまり車に頼らない形で観光地を回っていく仕組みを作っていけば面白いのではないかな。
- 空き家対策やコンパクトなまちづくりなどへの対応を含め、建築物にも工夫が必要と思っている。

魅力ある建築物や魅力あるまちづくりによって、多様な人々を呼び込み、あるいは、色々な交流が生まれる。

呉市固有の魅力、歴史や港まちといった魅力について、インフラやモビリティ、魅力的な建築物と複合させることによって、相乗効果が生まれるのではないかな。
- 居住ゾーンを検討するというのは非常に大きく、駅周辺に居住が集中し、かつ、すぐ近くにスーパーがあるような人口20万クラスの都市は県内にあまり例がないので、広島都市圏の中での居住地として吸引するという視点での戦略性も必要ではないかな。また、休山トンネルが開通した効果として、比較的、都市内の道路の渋滞が軽微になった。そうすると、3車線あるような道路空間を、今回の開発と併せてどのように使っていくのかという視点があってもいいのではないかな。
- 「プロジェクトが終わった後のまちづくりをどうするのか」というテーマが必ず出てくるので、人材の育成を並行して進めていくべきである。出

来るだけプロジェクトが走っている状態で、まちづくりを一緒に考えて動かす、出来れば、プロに近い考え方を持っている人材、呉市の行政の感覚も分かっている動けるシンクタンク的な役割になるべき人材を、それがアーバンデザインセンターの発想なのかもしれないが、比較的早いうちから形成しておいた方が、後々に続いていくのではないか。

- 今、この地図の中で押さえようとしている領域は、海側の港や大和ミュージアムであったり、広域的な拠点としてはそごう跡地であったりということの間違いないが、すでに北側にある市街地に対して、どういう絵が描けるかというのは、今後、もう少し考えても良いのではないかと考えている。もっと具体的にいうと「歩行者」である。このモビリティの話を考えるときに、色んな観点があるが、来街者あるいは駅周辺の居住者ということで考えたときに、歩行者導線として面白いものにしていきたいというのが、この計画の次の課題ではないか。
- 歩いて面白い街なのかどうか、それは、よく考えておかないといけない。見て面白い景観になっているか、変化が付いているか、そもそも歩きやすいのか、デッキも、段々と具体化していくと、もう少し日影が欲しいとか、もう少し変化がないと面白くないとか、そういう発想が出てくると思われる。アーバンデザインセンターをどうするかと併せて考えていきたい。

## 2 今後の進め方等について

- 呉駅周辺地域総合開発と「SORA」などの次世代モビリティは、切っても切れない。人口が減っても皆がイキイキと暮らしていく、そのためには人が集まるような広場が欲しい。そして、その周辺に小さな拠点があり、次世代モビリティで簡単に集まれる場所に行ける。高齢者が運転しにくくなる、あるいは運転手不足、過労で事故が起きる、そういうことを解決してくれる新しいモビリティを、積極的に街の中に入れていく。こうしたことを市民に説明する必要があるのではないか。
- 交通実験は、社会実装、実現に向けてやるということを、市民に説明しないとならない。こういう交通実験は、単発で終わらせるのではなく、きちんと戦略を立てて、継続的に進めていく必要がある。

- 「SORA」の社会実験は、これだけの新しい乗り物が入って「でっかいバスじゃないか」と思われてしまうのではなく、乗り物に関する理解を深めるための市民向けの講座のようなものを用意することなどを考えなければならぬのではないかと。12月の社会実験に向けてのアンケート対策という意味で、10・11月にトヨタから技術的な情報やコンセプトをもらった上で、そういった機会が必要だと思う。
- 12月の社会実験に向けては、まず、次世代モビリティとはどういうものなのか市民の皆様に御理解いただくため、広報媒体による広報のほか、フォーラムのようなものを開催していくことを考えている。
- 現在、呉市では「公共交通網形成計画」について並行して議論を進めており、各種イベントの機会を通じて、公共交通網全体をテーマに市民の皆様にもお伝えしているが、そうした活動との連携についても検討する。
- 10年ぐらい前、札幌で「ポロクル」というシェアリングのバイクを立ち上げたが、それも最初は社会実験であった。そうすると学生さんが入ってきて、サポーターチームのようなものができて、本格運用の時に手助けとなった。こうした新しいモビリティが入ってくることを、学識の委員にやっていただけたらと思う。そうした連携をしながら、市民の皆さんとの協働や、開発をどう進めるのかということに関し、対話型ニーズ調査が一番重要な調査になると思う。
- Society5.0に関連し、「呉はデータヘルスという重症化予防の分野で非常に最先端であり、経団連でも有名である」と言われたことがある。呉駅から国立病院までバスが出ている。共済病院もあるし、広には労災病院もある。このような医療の面でも大きな結節点となっている。そういう意味で、単に交通だけではなく、あらゆるデータの中心にもなれると思う。そうした話も議論の中で出していただければありがたい。

15:15 【散会】