

## 呉駅周辺地域総合開発基本計画検討会 第3回会議 摘録

1 日 時 令和2年2月14日（金）14時～16時10分

2 場 所 呉市役所本庁舎 757・758会議室

### 3 概要・骨子

14:00

#### 【市長挨拶】

呉市長の新原でございます。

本日は、第3回の会合に貴重なお時間を割いてご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

呉市におきましては、去る2月10日に、令和2年度の予算案のプレス発表をいたしました。「豪雨災害からの着実に力強い復興」を始めといたしまして、安全・安心で誰もが住み続けたい、訪れてみたい魅力的な交流都市「くれ」の実現を目指しております。

特に「呉駅周辺地域総合開発」につきましては、そのための最重点事業として位置付けております。呉全体として、「コンパクトシティ+ネットワーク」を形成する核となるものでございまして、第1期の開発事業者の選定や、事業計画の策定、スマートシティの実現に向けた取組などを予算案に盛り込んでおります。

2月7日に日鉄日新製鋼から、呉製鉄所を休止するとの発表がございました。呉駅周辺地域の総合開発は、呉市の将来を考えますと、ますますその重要性が高まっているというように思います。

呉駅周辺地域の総合開発の検討が、こうして着実に前に進んでおりますのも、本日、お集まりいただきました皆様の御助言・御支援、御議論のおかげでございます。

本日は、「呉駅周辺地域総合開発基本計画」の素案を中心に、御意見を賜りますよう、どうぞよろしくお願いたします。

#### 【委員代理等紹介】

14:10

#### 【議題1～3 事務局説明】

## 【質疑・意見交換】

委員からの主な意見は次のとおり

### 1 交通社会実験の結果について

- 「SORA」に実際に乗ってみると、すごく静かで快適であると感じた。駅へのアクセスは、非常に重要な部分でもあるので、こうした展開が実現すれば素晴らしいと思う。れんがどおりは、実験なのでやむを得ないが、かなりの警備体制で慎重に運行されていたので、実際に通るときには安全の面で対策が必要だろうと感じた。
- 中央栈橋に行くルートでは、JRのアンダーパスが課題であると感じた。それ以外の場所は、特に問題はなく、道路に関しては、呉は非常に条件が良く、危ないとか不便とか思うようなところはなかった。れんがどおりに関しては、周りに係員がついて、警戒に万全を期されているということはよく分かるが、実際の運行は難しいと感じた。れんがどおりそのもののアップデートが必要であると感じた。また、逆に静かすぎるので何らかの接近を知らせるようなやり方、恐らく音か光だと思うが、その辺は研究が必要だと感じた。
- 先般、道路法が改正されて、自動走行を見越した形の道路の新たな定義づけがなされている。呉の中でも、こうしたモビリティを入れていく際に、今までに無いことをやる訳なので、当然道路の側の空間の改良といったところが、中期的・長期的には当然必要になってくると思う。こうしたことに取り組んでいる地域は、まだないので呉が先進的な実験都市になっていくというところで、色々な人・コストが掛かるというところをどういう風にして、先例切っていけるのかということところが重要だと思う。
- 一番多い便に乗ったため、その分色々な市民の方々の意見を間接的に聞くことが出来た。一番印象的だったのは、燃料電池バスに乗るためにわざわざ街に出てきた人がかなりいたということである。れんがどおりの実験についても、比較的ポジティブな評価になっており、市民の方にワクワク感をもたらしたということが、非常に実験の効果としては大きかったのではないかと思う。

- 最近では、若い人の外出率が減ってきていて、高齢者も非常に少ないと言いますが、わざわざ行ってまで乗りたい乗り物があるというのはうれしいことだし、新たな動きが呉の中に起きてきているということが、ものすごい活力になっていると思う。プロジェクトそのものが色々なことを新しく動かしていけるという感じがするので、そういうところはこのプロジェクトの単なる建築をやっているだけではなくて、モビリティとセットだということ今までに無いプロジェクトだということところが、特徴であると感じる。

## 2 対話型ニーズ調査の結果について

- 機能の面で言うと、まちづくりとしての賑わいや、コンパクトシティ+ネットワークの核となるという意味では、単一機能よりも複合的な機能の方が良いと思う。また、それぞれのリスクをカバーし合えるという意味でも、複合的な機能の方が安定的な事業、もしくはまちづくりになるのではないかと思う。
- 半分バスターミナルを抱いたプランにするとした時に、事業者としては国庫補助事業など、公共貢献に見合うような支援をいただきたいというのが本音ではないかと思う。それは単に補助金だけではなく、土地を売却ではなく貸すという手段も考えられるし、このデッキを道路側の事業で全部やるのか、それとも別に費用を入れて組み合わせるのかという、その辺のバスターミナルの作り方と事業の構築の仕方が、ポイントになると思う。
- 今後事業者に対して具体的なプロポーザルを求めると思うが、その際には、公共公益施設として具体的にアーバンデザインセンターの中にどのような機能を持たせるのかについて、できるだけ具体的に提示された方が、民間事業者も、それを前提に色々な提案をして頂けるのではないかと思う。また、駅前という極めて立地の良い場所なので、施設利用者のためだけではなく、施設に入らない方にとっても魅力的な施設にするという観点も考慮した上で、提案を求められてはどうかと思う。
- 民間事業者に、地方型都市再生の新しいモデルを目指すというコンセプト・考え方を明確に言うべきという気がする。都心型では、ギブアンドテイクのギブが容積である。東京のディベロッパーは今でも人口が増える需要がいっぱいあるところのビジネスモデルなので、地方都市に来たときに

やはり下目になる。人工地盤を作るとなると首都圏とかだと一定部分民間が費用負担してとなるがそれは求めない代わりに賑わいがいっぱい出るような施設、知恵を出してくださいと誘導するような呉モデル、地方の新しい再開発のモデルと言えるようなものをやると言った方が良いのではないかと思う。

- この呉駅周辺開発は、自動走行の駅の開発プロジェクトであることをディベロッパーに提案してもらいたい。ここの式図がモビリティとセットであるということをどれだけ捉えてくださるかということ、この後の基本計画を含めて、どれだけメッセージとして出していけるかということが重要であるし、多分呉市側としては評価の基準というところにしていく。呉の実情も分かって頂いた中での提案にして頂きたいということが重要だと思う。
- EU（欧州連合）は持続可能な都市モビリティプランを策定するというのを、EUをあげてやっている。サステナブルアーバンモビリティプラン（SUMP）というので、各国・各地域に説明しているの、これを一つのモデルに呉もやるみたいなことがあれば、市長さんのプレゼンの厚みが増えるのではないかと思う。

### 3 基本計画（骨子案）について

- ペDESTリアンデッキや駅前広場などの公共空間の意味は、街の方に過ごしやすい空間を提供することであるが、なかなか人が集まってくれないケースがあり、段々と管理するのが大変になる。パースを見ていて法的に小売りや飲食などの香りを書くことができないのかなと思った。現在、特区など色々な制度があると思うので、最初から小売りができたり飲食のスペースが設けられたりするような設えができればよいと感じた。
- JAの現在の場所は、JA呉の事業エリアの中心に位置しており、また呉駅前という立地条件の良さで、組合員・利用者には利便性が十分確保できていると思っている。  
もし、仮に移転ということになればその部分は損なわれることになる。呉市の発展、地域の活性化・駅前の賑わいの創出は理解できるが、前回は申し上げたように駅前開発の検討が進む中、利便性を最優先に考慮した移

転先の代替地含め移転に係る膨大なコスト等、今後の重要課題として理事会・総代会においても協議検討が必要と考える。

- 次世代モビリティの時代はかなり早く来るのではないかと。呉は道路が広いので、自動運転の実験も出来るし、MaaS、斜面地ではオンデマンドなど色んな社会実験ができる街だと思っている。交通の部分についても平行して進めていただきたい。
- 1期開発で駅と一体構造となるデッキを作ると、2期開発の南北の自由通路は今の技術では工事が出来ないと思う。また、1期と2期開発は時間軸で10年違うため、これでは魅力的なまちづくりは難しいと思う。1期・2期開発を一気に進めるなどの検討が必要ではないか。
- 総合交通拠点・まちづくりの核という大きなコンセプトも大事だと思うが、市民の皆さんにアンケートをされているので市民の意見を基本計画にどう盛り込むかが非常に大事だと思っている。
- 駅前にどういう賑わいを作っていくかが核になると思っている。賑わいを考える上では居住空間が主となると日中に人がいなくなる恐れがあるので、公共的な機能やオフィス機能など平日も人が集まる機能を考えていけたらよいと個人的には思う。図書館的な機能、育児、介護機能など色んな機能を持たせながら日中の賑わいを考えていく必要があるのではないかと。
- 広場空間を活用した賑わい空間の創出というのは、駅前に賑わいを取り戻すのに重要なポイントになると思っている。建物の中の商業施設だけでなく広場の中にもアクティビティが生み出せるような仕掛けができると今までにない駅前空間になるのではないかと感じた。
- 駅前広場については、この基本計画を踏まえてバスターミナルの設計に入っていくスケジュールになっている。従来のバスやタクシーの設計については、これまでの基準を当てはめていけばよいが、将来の自動運転や次世代BRTの導入を見据えた施設整備を検討するのはなかなか難しい課題である。
- 道路法の改正について、基本計画に関わる部分が何点かあるのでご紹介する。交通結節点において、バス・タクシーの停留施設を道路付属物と位置付けターミナル等を道路管理者が設置できると、道路法に盛り込まれる

予定である。交通結節点を道路管理者が整備し、運用でコンセッション制度を活用できる。また、賑わいのある道路空間を構築するということで道路の指定制度が設定される。例えば、コーヒーなどの購買施設の占用基準を緩和して利用しやすくするもので、デッキ広場でも可能になってくる。

- 市民の理解と共感を得ていくという観点では、ワクワクドキドキするようなイメージが発信できればよい。例えば、図書館機能であればブックカフェ併設の図書館を誘致する、デッキを大胆に芝生化して、そこに面したレストランを設けるなどである。このようなイメージが市民の方が共感を得られれば、開発に対する期待感が高まっていくのではないかと思う。

2つ目として、駅周辺開発を起点として、連鎖的に都市開発やリノベーションを進めていくことが大事だと思っている。もう少しれんがどおりや市役所の方向に伸びる開発の軸線もあってもよいのではないか。

- 地方都市で右肩上がりが必ずしも期待できない駅前をどうすればいいのか考えている中で、自動運転でどう変わるのか。例えば、観光ではパークアンド自動運転ライドのような観光客が呉駅まで駐車場があるから来て、そこから自動運転の小型のもので回遊するようなパターンがあるかもしれない。色んな仮説をおきながら考えていかなければならない。

- 駅前の拠点性を高めるというのは、非常に重要な課題になると思っている。なんとかオフィス機能を持ってこれないかと思っている。オフィス需要をどうやってもってくるのかというと、例えば、駅前周辺の駐車場がある中でぽつんと老朽化したビルがあった場合、このビルの中に入っている機能を持ってくる。そのビルがなくなるとそこに広いスペースができる。そうすると虫食いではなく固まったスペースができ、例えば公園のようなオープンスペースを生み出すようなこともできる。面的にオフィスが分散しているものを駅前に集約するような発想もあるのかなと思う。

- 災害時の備えは非常に重要だと思うが、災害が起きない時の備えのコストを無視ができない。災害時にも使えて平常時にも使えるという発想で、その機能を保持しておくことも必要だと思う。例えば、商業機能にしても都市型道の駅のようなものを駅前に構えておいて、平常時は観光客を受け入れたり地域の方の買い物施設として機能させる、災害が起こると食料の供給拠点や会議室などで屋内の一時待機スペースを作るとかもあると思う。災害プラスどう使うのかという、平常時・災害時をセットで考えないといけないと思った。

- 今の自動車から自動運転につないでいくまでの間、駅というものをどうデザインすればよいのかということに悩んでいる。今の自動車を前提に空間を設計してしまうと自動運転が入ったときに同じ話が通用するのかという意味では矛盾がでるかもしれない。
- 平日と休日のことを考えると、平日に使いやすい駅というのは休日にも良い駅かどうかということにも若干疑問がある。観光客対応のための駅と地元の方の通勤のための駅に対して車の送迎、バス停の構造をどうするのか。もし駅にぴったり着ける形で設計すると効率はよいかもしれないが観光客の回遊性は下がると思う。
- アーバンデザインセンターがどういう機能を果たすのかは分からないが、過渡期の中で特に交通結節点の空間をどうデザインするのかということをも市民と一緒に検討できるようなハードウェアであってほしいと思っている。そうしなければ20年間という長期に渡って今デザインしたものが通用するとはとても思えない。
- 提案であるが第1期はアウトプットとして、前段に元々の検討として呉駅周辺のブロックだけでなくこの地域全体でどういうことを考えているのかということをも、提案者に対してもしっかりと見せることが大事ではないか。この地域全体に市として、こういう機能が欲しい、そごう跡地のブロックについてとりあえず何を考えるか提案してもらおう。
- 国交省が2050年の人口を単純推計した1kmメッシュのデータを重ねたものでは、呉市内は2050年段階で2010年に比べて増える1kmメッシュはひとつもない。だからそういうところで都心居住をどう進めるかである。コンパクト+ネットワークを具体的にこの中に入れ、呉駅だけでなく都心居住を進める。モビリティもこうするというところまでを是非書いて欲しい。
- 国交省道路局が広域道路計画の見直しをするときに、ネットワーク+交通拠点+ICT交通マネジメントとする。当然、自動運転が出るときに交通デマンド型のプラットフォームを作りましようとなったとき、共通的に交通事業者を皆でサポートするようになる。例えば、それがアーバンデザインセンターの機能になるような気がしている。

- 「SORA」は基本的に連結バスをイメージしている。せっかく「SORA」の実験をしたので、次世代の路面電車として、国道31号と市役所をぐるり周りで、とりあえず1期開発の時から「SORA」の多重連結を想定しながらの運行を是非したらどうか。

16:10 【散会】