

## 呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会 第4回会議 摘録

1 日 時 平成31年3月27日（水）14時～15時30分

2 場 所 呉市役所本庁舎 753・754会議室

### 3 概要・骨子

14:00

#### 【市長挨拶】

本日は、年度末の大変お忙しい中、委員・オブザーバー・関係者の皆様に御出席いただき、ありがとうございます。

懇談会では、1年間大変熱心に議論いただきありがとうございました。

その中で、この地域の特徴は、国道・鉄道・港が近接するという立地的な優位性があること、それから呉駅周辺の道路は広く、自動運転など次世代モビリティの導入にも非常に有利であるなど、そういったことについてご指摘をいただき、改めてこの地域の持つポテンシャルの高さを私どもも理解することができました。

また、Ma a Sという出発から到着までの一連の交通サービスを一つのサービスとして提供する交通についてのビジネスモデルについても視野に入れた検討をしてはどうかなど、新しい少し先の時代には当たり前になるような動きについてもお教えをいただきました。

呉市といたしましては、提言を踏まえまして、基本計画の策定に着手する予定としております。市の組織も都市部の中に「呉駅周辺事業推進室」、課よりも少し上の組織を新設して、近藤企画部長を都市部長に、企画課の中で駅周辺についての事務を担当しておりました職員をこの部屋に異動させ、引き続き基本計画の策定の策定に当たらせる予定としております。

また、本日の懇談会終了後、「駅を中心とした新たな呉のまちづくりに関するフォーラム」を開催いたします。委員の皆様にもご登壇いただき、市民の皆様にも提言の内容を分かりやすく広く周知するそういう機会にさせていただきたいと思っております。

本日も議論をどうぞよろしく願いいたします。

14:05

#### 【資料2について事務局からを説明】

呉駅周辺地域総合開発に関する提言書（案）について

14:30

【質疑・意見交換】

委員からの主な意見は次のとおり

1. 提言書（案）について

- 基本的な機能は4つ、送迎・バリアフリー・住宅・防災拠点、その4つにまちづくりという視点を加えているというのが、呉の駅まちの非常に大きな特徴で、スマートシティとアーバンデザインセンターという市民の関わりをIT・AI様々なもので結びつけていく。それから地域内をつなぐ、地域間をつなぐ、広域をつなぐ、防災の時につなぐということで、非常に強いかつ地域の暮らしに届くネットワークの拠点として呉駅を生まれ変わらせるというビジョンを標榜しているというところに大きな特徴がある。また、総合交通まちづくり拠点ということで、今までにない駅のコンセプトが非常に新しいモビリティのイメージとともに打ち出せている。国内でもこういうコンセプトの打ち出しはないと思う。
- 自転車についても周辺の観光や周遊など地域の交通として考えておいた方が良い。自転車と新しい乗り物は対極のような気はするが、意外とそうではなくシェアリングなどもある。Ma a Sの中で自転車をどのように位置付けていくのか、可能性の芽を残しておいた方が良い。
- サイクリングでしまなみ海道にたくさんのサイクリストが訪れているが、それをいかにとびしま海道に引き寄せてくるのかということを考えるべきである。とびしま海道側に渡っていきたいというニーズは相当あるようである。そういう意味ではとびしま海道としまなみ海道を橋で渡すのではなく渡し船のようなもので上手にくっつけてはどうか。観光・交流人口を増やすという意味で考えていただきたい。また提言の具体化に当たっては、路線バスに自転車を積むことも併せて考えてはどうか。
- Ma a Sで新しい路線図を作ろうとしているので、それを使って皆が自転車でとびしま海道から船に乗って大三島までいけるというルートを地図の中に示していくことなどにより、ツーリズムを誘引することもできると思う。

- 自動運転はマイカーの代わりになってくる。みんなのリクエストを調整しながら車が回ってくる。結果的にはマイカーと同じような使い方をするけれども、車庫に車を入れずに直ぐに出る。したがって車庫も要らなくなるし、都心も駐車場のスペースが少なくなり、そこに新たなビジネスが生まれる。自動運転・MaaSにより色んな将来のインフラの形が見えてくるのではないかと思う。そういうことも呉市を発にして、発信できたらと思う。
- イメージ図については、全景1枚だけでは透けている31号のところが、初めて見た人は分かりにくいと思う。透けていない図面もあったと思うが、それと対比して見せていただくと非常に分かりやすい。そうすると駅前にデッキが出来ます、その下に31号が通っている2階建てだということがずっと頭に入ってくると思う。

## 2. 今後の進め方について

- モデル的・先導的な非常にチャレンジングなコンセプトだと思う。それ故にハードルも高い。色々なプロジェクトをやっている人間からすると、これらを1個1個計画に落として色々なプレイヤーを調整して上手くやっていくという難しさも感じる。今後は行政だけの頑張りでは実現できるプロジェクトだとは到底思えないので、どういうプレイヤーが必要なのかどういう役割分担でどうプログラムに落としていくことが大事になってくる。
- 議論したコンセプト・マインドを忘れずにやっていって欲しい。呉の駅前周辺開発は、時代の先駆けで先頭を走っているところがあり、今までは民・行政という日本の国の旧やり方、人口成長の20世紀型モデルであったが、人口減・高齢化という中で、いかに日本の国力を維持増進していくかという途轍もない大きな命題が、呉市のまちづくりのようなところで試されているのではないかと思う。
- 道路を繋げていく・広げていくというハード志向ではなく、どう使われるかということを考えて必要な事業をやっていくというマインドに変えていくための良い試金石だと思っている。そういうことで交通拠点あるいは交通まちづくりはマネジメントが不可欠なので、作りっぱなしではなく、

どう使われるかということを考えて必要な助成をしていくというマインドに変えて欲しい。

- 事業実施に当たっては、縦割ではなく皆で連携しながらやっていくという座組みを提言以降すぐに立ち上げていくことが必要なのではないかと思う。
- 水と電源が自由に使える公共空間については、誰がどうやって負担して動かすのか色んな課題があると思う。しかし、公共空間でイベントなど色んな方に使ってもらおうとすると、やはりインフラ側がそれなりに体制を作っておかないといけない。難しい話ではあるがそこもチャレンジできればと思う。
- 天応や安浦などの被災した地域ではまちづくりの機運が高まっているので、そうしたところに小さな道の駅、ハブになるようなもの、モビリティの乗り換え機能があるとか、情報・交流機能があるとか、そういうものを民間の方々と連携しながら作っていくような仕掛けができれば良いと思う。呉駅はあくまで中心なので、そこに行き先がないといけない。

### 3. その他

- 道路管理者としては必ずしもまちづくりの主役ではないが、道路・交通広場というツールを持っている。このツールをいかに市民の皆様に使っていただくかというマインドを強く出していかないといけない時代になってきていると感じている。まだ試行錯誤の段階であるが、この週末には山口県宇部市で自動運転のサービスの実証実験を開始した。二人乗りではあるが中山間地の高齢者の方々の足を確保してデマンドバスをやるにあたりどのような課題があるのか全国各地で実証実験をしている。一方で、大都市では品川や三宮で次世代型の交通ターミナルの検討を進めている。それらと中山間地の間にある地方都市では、呉市の取組が全国的に最先端で進んでいる。
- 呉駅周辺をどこまでの範囲にするかによって全線話が変わってくるという意見があったが、最終的には広域連携まで含めた非常に大きなコンセプトになり良い方向に進んだと思っている。現在、広島呉道路が4車化をする方向で進んでいる。この道路の4車線化というのは防災の観点

から行う事業であるが、広域連携を考えるとときに平常時の比較的余裕のある4車線の道路を上手く使えないかということを検討してみたいかがか。

- 呉駅のビジョンの中でも自動運転を標榜しているので、その専用レーンといった話が4車線化すると非常に現実味を帯びてくる。また、ラストワンマイルのインターを降りてから駅までの所を確保することができればネットワークとしては、二つの大きな都市を結ぶ所で自動運転のオペレーションができる。それがまさに災害時の対策としても機能しうる。そこから更に6人乗りなどのモビリティで災害があった地域を結ぶというような災害に強い広域的かつ地域内のネットワークを確立しうるような計画がそれぞれの事業主体が動くことで姿を現そうとしていることが大きな特徴である。

15:25

**【確認事項】**

- 提言書（案）のとおり、呉市へ提言することを確認

15:30

**【散会】**