

## 呉駅周辺地域総合開発基本計画検討会 第2回会議 摘録

1 日 時 令和元年11月27日（水）14時～16時

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】

呉市長の新原でございます。

本日は、大変貴重な時間を割いてご出席いただきまして、ありがとうございます。

今日は第2回の会合でございますが、これが終わった後で、5時から「呉市の交通まちづくりに関するフォーラム」を開くこととなっております。今日御出席の先生方にも、お助けをいただきまして、このフォーラムが開催されますことを合わせて感謝申し上げます。

また、3時からこの会議と並行して、次世代モビリティの特別見学会を開いております。トヨタ自動車の水素燃料バス「SORA」、NTTドコモの遠隔運転をする車であります「ニューコンセプトカート」の特別見学会を、この建物のすぐ前の駐車場でっております。これについても皆様方のお力添えをいただきまして、ありがとうございました。

今日は、呉駅周辺地域総合開発につきまして、市民アンケートと駅で降りされる方のアンケート、それからディベロッパーの方々に意見を対話型ニーズ調査ということで聞いていますが、この中間とりまとめを事務局から説明させていただきたいと思っております。どうか引き続き、皆様方から、たくさんのご意見を頂戴できますようよろしくお願いいたします。今日はどうぞよろしくお願いいたします。

#### 【委員変更等紹介】

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 市民アンケートの結果について

- 若年層だと当たり前だが、子供のための機能を望む声が多いという特徴がある。それぞれの世代ごとに求められているニーズが違うので、そういう機能を新しい開発の中へどうやって盛り込んでいくか。ミックスしてやっていくような姿勢が必要なのではないかと思う。曜日（平日・祝日）、若い層・高齢者の層という形でターゲティングをしっかりとしていくことが大事だと思う。
- 他の町に比べて災害に対する感度が相当に高いと言うことが非常に印象に残った。やはり新しく考えていく呉駅は防災の拠点であって欲しいし、それが単純に観光などだけではなくて、地域の拠点とちゃんと非常軸を結んで欲しいという住民の方々の強い意志が、このアンケートから感じられる。
- 昨年の災害では、公共交通を含めた情報発信というのが、アナログに頼らざるを得なかった。色々な機能を一元的に集めておくことが、今後再開発を行う上では極めて必要であると感じている。災害に対してだけ備えてしまうとコスト的に赤字になってしまうので、普段使いをしながら災害に備える。例えば、道の駅のような機能があるけれども、災害時はそこに備蓄があるとか、今後考えていく上でポイントになると感じている。
- 災害対応用の空間を専用で作ってしまうということは、あまり良くないような気がする。一つのスペースを色々な目的で使えるようにしておくこと、様々にニーズを同一の空間で盛り込んで使えるようにすること、プラス、練習をすること。練習をすることは、面倒くさいと思うが臨時で場所を使うようなことを、防災訓練として入れておくべきだと思う。
- 呉市では、丁度今、公共空間の利活用とあって、色々なイベントの時にそこをどのように使うのかといった検討を並行して進めている。その中でも非常時に人がたくさん集中したときに、交通をどう捌くのか、それは災害時とは違うが、イベントを起こして駅前で色々なことをすれば必然的に

人が集まってくるし、普通とは違う交通の運用を考えざるを得なくなる。それに備えて空間整備ができれば良いと思っている。思い切って専らはこの用途に使うけれども、ここの敷居を外せば、こういう風に運用すればこういうことが出来るよと、それを主にイベントの時に運用して非常時に備えますよと、そのような設計思想が入らないかと考えている。

- 災害時の一時避難場所としては、恐らく市民の方は市役所に来る。旅行者は、まず駅を目指して行って、交通情報や空港までのアクセスなどを確認する。単に避難場所としての駅というよりは、とりあえず駅に行ったら何とかなるのではないかという状態だと思う。その役割は絶対に変わらないので、そういう意味での行く先を失った人が行く場所として幅広にとらえた方が良いと思う。
- 次世代の移動手段のところは、かなり潜在的なニーズが書かれていると思う。逆に呉駅の機能だけではなくて、受け手の側の地域にどういうポート、駐車場が作っていけるのかという地域側の受け皿もないと、この駅の開発というところと結びつかないので、呉市全体でこういったことを考える必要があると思う。
- 防災という視点でいうと、活動の拠点を必要としている方もいると思うので、そのような機能を織り込めるように考えておくとも良いと思う。
- 働き方も随分これから変わってくると思うので、マルチパーパスにも使っていけるような建築的なしつらえ方が、最近のこういうスペースの作り方の基本になっている。そのようなことにも対応できる空間に仕立てていく方が長期的にもいいのではないか。

## 2 対話型ニーズ調査の状況について（中間報告）

- 敷地の面積からすると容積は300%くらいのイメージであり、思った以上に容積の需要が少ない。その中で、バスターミナルの立体道路部分を、民が持って公が利用するのか、場合によっては賑わいを含めて民間の力を引き出すとすると、公が持って民に利用させるようなことを、幅広な形でヒアリングしていくのもありだと思う。

- 土地の持ち方、立体道路制度の使い方については、事業制度の例も国内にそれほど経験がないので、具体的なイメージは湧きづらいと思う。土地の持ち方の選択肢も色々違って来るが、ここをどう決めるかが、基本計画策定に向けて極めて大事なところであるので、そういう意味では規模感の初期のデータが出てきているのは大きい。
- 地域を持続的に元気にしていくには、エリアマネジメント的な取組が必要だと思っている。アーバンデザインセンターがその役割を担っていくものと思うが、アンケート結果を見ると、無期限・無定量の参画は難しいとの意見が出ている。まちづくりは持続的にやっていく必要があると思うので、うまく工夫してずっと関心を持ってもらえるような仕組みを考えていく必要があると思う。
- 呉市のコンパクトシティ的な観点からいうと、特に都心への居住が進んでいくのではないかと思っている。呉市の政策的にもそのような傾向であると思っているが、そういう意味では居住機能 100～150 戸は、もう少し大きくてもいいのではという感想である。政策的に誘導していける部分もあると思うので、そういったことも含めて事業者に当たっていくことも考えられる。
- 政策的にという意味でいうと、単にマンションを作るのではなくて、まちなか居住の推進というのが大目的なので、このところはもう少し計画を押ししていくというのは確かにあると思う。その中でもアーバンデザインセンターのような組織があると、エリアマネジメント、モビリティ側のマネジメントも加わっていくので、こういうものを結びつけて空間価値を高めていくことが重要だと思う。
- 複合施設の容積率を見たときに、まだ使い方の余地があると思う。例えば、オフィスビルとしてのスペースの可能性は無いのかなと思う。これは、床面積を広げてビジネスを成り立たせる、資産価値につながりうる高度利用を促すという意味と、出来た後、エリアマネジメント・タウンマネジメントの担い手をつくっていくという2つの意味がある。こうした仕組みも含めて、検討する必要があると思う。
- アーバンデザインセンターを支える担い手は、駅前の開発だけではなくて、もう少し周辺の市街地まで広げて志のある方とか、そういう方も含めたような担い手を視野に入れながら考えた方が良くと思う。

- 三宮の場合だと、地下と1・2階くらいがバスということで、商業とせめぎ合っている状況。市がその上、5～7階くらいにホール、図書館を作りその上がホテルや色々なものを入れる計画で、そこで利益が出る。そういうフロアごとの利益の構造を組み合わせて、事業として成立するスキームを作るのが、基本計画の中で、あるいは事業者と一緒に作っていくところなので、バスの機能を収めるために必要な機能・フロア、公的な機能も当然必要でしょうから、それは商業的なものとぶつかるもの、あるいは相乗効果を出せるところもあるので、その組み合わせ方をこれから考えていく必要があると思う。
- 従来型の駐車場、特に平面駐車場を用意すると相当の面積をくってしまう。都心だと自動車を最初から持たないライフスタイルを訴求して、そういうものを建てるという計画も出来るが、呉でそこまでは難しい。ライフスタイルによっては車を持たない生活もありえると思うので、一定程度そのような謳い方をしても成り立たなくはないと思う。しかし、メジャーな部分は、車を持たれるであろう。その辺の空間の配分みたいなこと、呉の駅前に住宅を入れて、モビリティをどうするかというところは、我々の方で頭出しをしておかなければいけないと思う。
- 事業実施上の課題として、建物の解体費用等が膨大なものにならないか懸念しているところであり、その辺が今後JAとしての重要な課題ではないかと思っている。
- 広域に集客しようと思うと、例えば、無印良品であれば1,500㎡くらいないと出店してこない。自然に人が集まってくる、今の流れの中でニーズに応じていくというところだと、3,000㎡というのは事業者としては理解できる。ただ、資産価値を最大化していくという意味では、アンケートにも出ている公共施設が、どのようにここに入って、トータルの魅力を上げていくのかというところの検討が必要であると感じた。
- ニーズと事業者の事業経験からくる当てはめ方が、ひょっとしたらうまくいっていない可能性もあるので、平均値的な今回の集計結果はもちろんあるが、個別の内容なども精査しながら、じっくりと本当に合った事業者を選んでいくプロセスが必要ではないかと思う。

### 3 交通社会実験について

- バス事業を取り巻く環境は非常に厳しく、利用者の減少、運転手不足による減便や路線の廃止など路線が維持できない状況になっている。今回の交通社会実験では、アンケート調査も行うので、その結果は気になるところではあるが、一方で、自動運転・MaaS・AIを活用したデマンド運行など新たな技術やサービスが進展しており、地域交通を取り巻く環境が大きく変わることが予想されている。今後こういった新しいモビリティのサービスで、利用者の利便性を向上させて持続可能な公共交通の維持を図ることは、非常に大切なことであると思っている。
- 災害時に呉の小さな町の中で活動できるのは、基本的にはタクシーである。その辺と自動運転がどのように関わっていくのかという話が昨今議論になってきている。
- AIを使ったデマンドは、必ずしもバスだけではなくて、むしろタクシーの方に向いている。非常に機動的に色々なことも出来るし、予約や呼び出しなど色々なノウハウを持っている。これからの地域の交通にとって大きな役割を果たしていただけるものと思っている。

### 4 その他

- 地方の新しいまちづくりは、いわゆる人口が伸びる東京圏のモデルじゃなくて、地方のこういうことで考えていく、リードしていくそういうことが必要だという風に、基本的認識の中で持っていく必要があると思う。今までは、いわゆる容積を与えてそこで生まれた道路に補助していくというスタイルだったが、地方だと逆に将来管理者に移管するものは基本的に管理者がやる、そのときに民間はそういう余力を民間の知恵で賑わいを創出するところに資源を投入していく。やはり地方のやり方というものがあるんだと思う。そういうものを標榜しながら今後の基本的な方向性に書いていく。当然人口が減るのでやはりみんなが寄り添いながら暮らしていけないといけない。そのときに人口が減るからバスやタクシーも限界がある。そういうときに新しいモビリティで、交通拠点で呉の街をこうするというこ

とを重ね合わせると、交通まちづくりというのが、人口が減っていく地域での生きる大きな希望だと思う。だから呉のこのそごう西武の跡地だけではなくて、その周辺を公的な子育て支援とか、高齢者のサポートとか色々なものをワンセットでやっていきますということを宣言すると、民間の方も受けとめ方が違うのではないかと。そういうことを考えながら、基本的なクリティカルな部分のメッセージを出していただくと、非常に中の方向性が生きるのではないかと思う。人口が減る、高齢者が増える、モビリティというのは単純に車の台数というのではなく、最後は人が動くという最終の政策目標に道路側もどう訴えていくかということもメッセージの中に要るのではないかと。

- 呉の街がこうあるべきだということから基本計画をまとめていかないと、ややもすると事業性という制約があまりに大きいため、夢の無い計画になってしまう。本当に呉の市民の方が求めているような潜在的なニーズを満たすような、そういう未来の子供たちのためというような街にはならないので、もう一回そのところを正面から書きつくすというところが、やはり基本計画ということなので、是非そういう方向性で検討を進めていただきたいと思う。
- 今回の社会実験のようなものが、基本計画の中にどのように入ってくるのか気になる。実は、アーバンデザインセンターも市民参加型の様々なプログラムを社会実験として作っていくということだし、ニューモビリティというものも恐らく公共交通を使ったまちの使い方みたいなものに関して色々な社会実験を行っていくことになるので、是非そうしたことは今回の社会実験を皮切りに、この駅が新しく生まれ変わる前、それから生まれ変わっている最中、後に関してもずっと続いていくことだと思うので、是非そうした実験的な仕組みづくりを基本計画の中に盛り込んでいただくと、市民・事業者・関係諸機関にも分かりやすい計画づくりになっていくと思う。

16:00 【散会】