

建設企業常任委員会行政視察概要

令和6年7月22日（月）

於 呉市議会 委員会室

午後1時00分～2時30分

- 1 調査概要・説明 …………… 呉市 都市部 呉駅周辺事業推進室 担当課長
「呉駅周辺地域総合開発事業について」

呉市では、平成25年に閉店した旧そごう呉店跡地の再生に加え、駅前広場の老朽化・機能低下、歩行者のバリアフリー導線の確保が大きな課題となっていた。そこで、国道・鉄道駅・港がコンパクトに集積した立地特性や広島市・広島空港との高いアクセス性、豊富な文化資源とそれを生かす拠点性の高さという駅周辺地域のポテンシャルに着目し、令和2年4月に呉駅周辺地域総合開発基本計画を策定した。

呉駅周辺地域総合開発基本計画のビジョンとして、歩きたくなる・住みたくなる「心地よく過ごせるまちなか」の形成と定め、公・民・学一体で課題を解決し続けるまちづくりに取り組んできた。その第1期開発として、国のバスタプロジェクトに基づく総合交通結節点の形成、デッキ空間の創出と先進的な活用、アーバンデザインセンターの設立等の取組を、5年後の目指す姿として進めている。

整備の概要としては、旧そごう呉店跡地のうち約2,000㎡を民間事業者に無償譲渡し居住機能を導入。残りの約3,600㎡に商業機能等を導入し、その中に市事業として建物区分所有権を購入し公益機能を導入。また、市は一般車送迎場を整備する。国事業としては、駅前ロータリー一部分に交通ターミナル及び2階デッキを整備する計画とし、官民連携で駅前広場空間の整備を行う。

また、交通ターミナルは、地域全体を総合交通拠点として捉え、市全体の交通まちづくりの起点となる次世代モビリティにも対応した機能整備を推進することから、呉市は令和元年度より次世代モビリティ導入に向けた交通社会実験を行っている。実験車両は、トヨタ車の水素バスSORAや自動運転バスの日野ポンチョ、BYD J6、小型自動運転バスのNAVYA ARMAを使用し、呉駅から市役所、生活拠点、観光拠点間を各年度3～4日間、1日数便を運行させ、検証を繰り返している。また、電波や道路状況の調査、磁気マーカーの設置等、走行環境の整備も併せて行っている。

実験結果として、乗客アンケートでは多くの利用者から次世代モビリティに対して肯定的な意見があり、乗車中の安全性や運転速度についても適切であるとの意見が多かった。歩行者目線での不安感は、当初は7割以上の方が不安を感じていたが、実験を重ね、令和4年度には半数以下にまで減少した。また、磁気マーカーの埋設による走行の安定性も検証され、高い自動走行率も達成できたが、一方で路上駐車回避や歩行者の横断時にオペレーターによる手動介入が多く発生している。今後は、さらに実験を重ね、新しい技術も取り入れながら高い自動走行率を目指すとともに、市民の不安を払拭していくことが課題である。



2 主な質疑応答

問 民間との連鎖的開発をうまく進めるためにどのような工夫を行ったか。

答 呉市では旧そごう呉店の解体が長年大きな問題となっていたため、商店街等からの理解を得やすかった。また、関係課と連携しながら商店街への回遊性を高める取組を併せて行い、市民の不安を払拭している。

問 旧そごう呉店跡地のうち約2,000㎡を民間事業者に無償譲渡した経緯は。

答 ニーズ調査において、建物が大きすぎるので普通に売却しても買い手が見つかりそうにない状況があり、建物の解体費用と土地の売却額が同じくらいだったことから、建物の解体を条件に無償譲渡とすることとしたところ、プロポーザルのエントリー時点で6社が手を挙げ、そのうち2者が提案に至った。

問 タクシー事業者等からの反対の声はなかったか。

答 実証実験に際しての反対はなかったが、あまり積極的でもない状況。バスタプロジェクトの中で次世代の交通モードへの転換の議論を行う際に、時間をかけてタクシー事業者への説明を行い、理解を得たい。

問 運行ルートを選定はどのように行うか。

答 呉駅周辺地域総合開発の一環であるため、呉駅発着であることは決まっていた。今後、知見を蓄えていく中で、どのような場所に導入するのが良いか検討していく。

問 商店街内に自動運転バスを走らせる理由は。

答 れんがどおり商店街は古くから呉地区で一番賑わっている商店街であり、駅前だけでなく商店街との共存・共栄を図ることも大変重要な部分。駅前と商店街の回遊性を高めることで商店街との相乗効果を図るため、今後も商店街と連携していきたい。

問 今後実走に当たって運賃は取る予定か。

答 車両や部品が高価なため、運賃収入ではペイできない。スマートモビリティの技術を生かして付加価値を付与していく工夫が必要である。

問 実証実験から実走に向けての今後の展望は。

答 実証実験を重ねて車両の技術は上がってきているが、実走に向けては道路側の技術の向上が必要。今後は道路の整備に時間がかかるのではないかと考える。また、違法駐車対策等の手動介入を減らす取組も必要である。

以 上