

呉駅周辺地域総合開発 開発コンセプトの検討

第 2 回 呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会

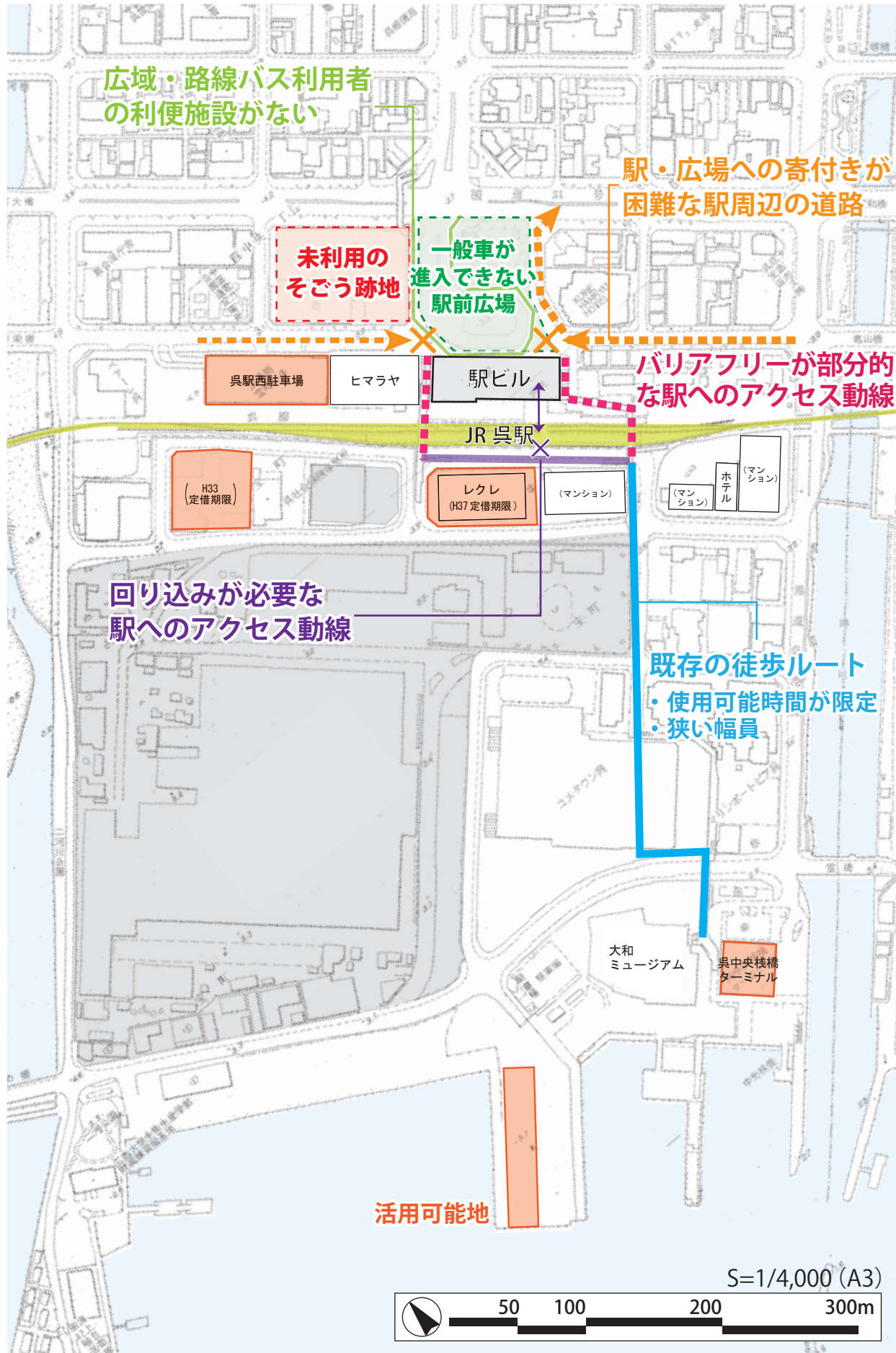
2018.10.26

1. 呉駅周辺地域の現況：主な課題
2. 呉駅周辺地域の現況：主な特徴
3. 提案内容（課題・特徴と提案内容との対応）
4. 交通拠点の整備に応じた交通ネットワークの充実
5. 総合交通結節点の整備と連動した各種機能の整備
6. 施設整備のコンセプト（まとめ）

参考資料 1．呉港の港湾資源（海上ルートの活用検討）

参考資料 2．呉駅周辺の公共交通機関＋呉市電（廃止）路線図

1. 呉駅周辺地域の現況 主な課題



駅前大型商業施設敷地の再生

- 閉店後5年が経過しているが、現在も利用されておらず、駅前の賑わいが損なわれている。



広場や市民の活動拠点がなく

- 駅前広場は老朽化に加え、一般車が進入できない。また、市民が自由に活動できるオープンスペースもない。



Google マップより取得

公共施設・公共財産の有効活用

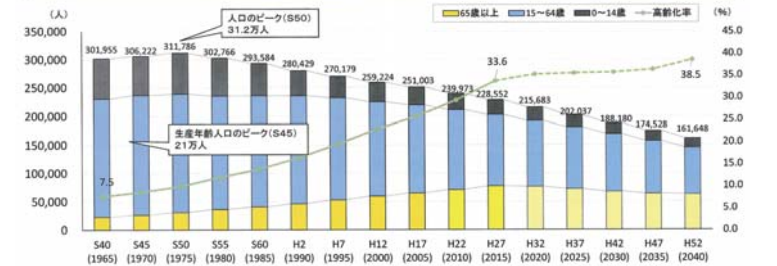
- 波止場脇の活用可能地や市定借地の活用方針などが未策定である。



人口減少・少子高齢化の進行

- 第1回懇談会資料より抜粋

◇ 呉市の人口は、S50年の約31.2万人をピークに減少しています。
◇ H52年には人口は、約16万人にまで減少し、高齢化率は38.5%まで上昇することが推計(社人研)。特に生産年齢人口の減少が大きな課題となっています。

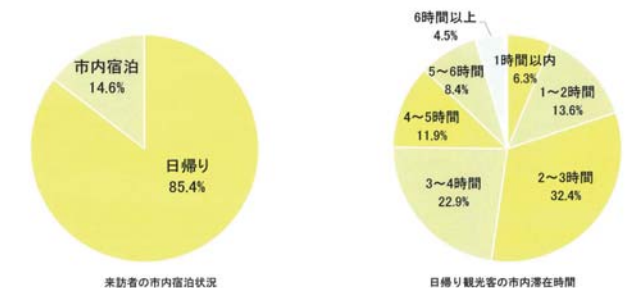


出典: H27まで国勢調査, H32以降は国立社会保障・人口問題研究所日本の地域別将来推計人口

市内に長時間滞在する観光客が少ない

- 第1回懇談会資料より抜粋

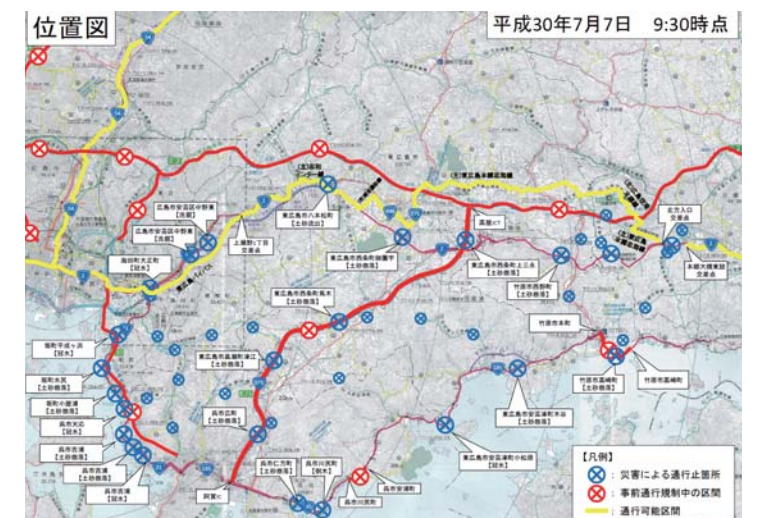
◇ 呉市への来訪者は、約85%が日帰り客であり、市内へ宿泊される方が非常に少ない状況です。
◇ 日帰り観光客の4分の3が4時間未満の滞在となっています。



出典: H28年度呉市来訪者調査

災害時拠点の整備必要性

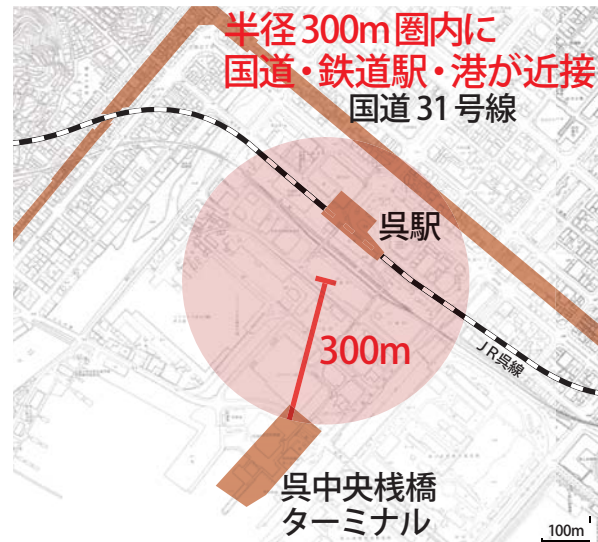
- 平成30年7月豪雨では土砂災害による長期間の通行止で物流が寸断され、呉市内で生活物資の不足が相次いだ。



出典: 広島国道事務所管内の通行止め箇所【第3報】

2. 呉駅周辺地域の現況 主な特徴

コンパクトな都市構造



呉地理情報マップ(呉市)に追記して掲載

呉駅周辺地域内の港湾資源が充実

→【参考資料1】を参照

港湾・海洋における豊富な観光資源

- ・ 駅周辺の呉中央棧橋ターミナルや公共埠頭、大和ミュージアムなど展示施設に加え、音戸の瀬戸やとびしま海道など観光資源も豊富である



広島市内への時間的な近接性



国土地理院の電子地形図に追記して掲載

参考:新築分譲マンション(3LDK)価格相場

呉駅徒歩3分	130万円/坪
呉駅徒歩6分	135万円/坪
①広島	230万円/坪
②東高須(広島駅23分=広電)	185万円/坪
③五日市(同15分)	160万円/坪
④廿日市(同20分)	160万円/坪
⑤安芸長束(同15分)	145万円/坪

- ・ 時間的には近接性がありながら、住宅価格相場は坪単価で15万円以上安い価格となっている

芸予諸島・瀬戸内海における拠点性の高さ

- ・ 広島や県内他自治体と比較してとびしま海道や四国・松山方面に近く、埠頭も所有しているため瀬戸内クルーズなどの拠点として活用できる可能性がある



国土地理院の電子地形図に追記して掲載

技術都市としての文化と歴史

- ・ 世界有数の臨海工業都市としての地域文化と、現在まで運用を続ける造船工場群の景観資源などがある



■その他、陸側の観光資源や地域での取り組み



空き店舗の再利用

3. 提案内容(課題・特徴と提案内容との対応)

1. 課題

駅前大型商業施設敷地の再生
そごう跡地の活用方針の決定

老朽化に加え、一般車が進入できない交通広場
駅・広場への寄付きが困難な駅周辺の道路
広域・路線バス利用者の利便施設がない

駅前広場の再整備

回り込みが必要な駅へのアクセス動線
バリアフリーが部分的な駅へのアクセス動線
既存の駅横断ルートは使用可能時間が限定的

駅周辺の歩行者動線が不便

広場や市民の活動拠点がない
公共施設・公共財産の有効活用

公共空間の有効活用

人口減少・少子高齢化の進行
市内に長時間滞在する観光客が少ない
災害時拠点の整備必要性

呉市全体での課題

2. 特徴

国道・鉄道・港が近接した
コンパクトな都市構造

3 交通が集積する呉駅周辺

呉駅周辺地域内の港湾資源が充実
港湾・海洋における豊富な観光資源
技術都市としての文化と歴史

文化資源・観光資源の豊富さ

広島市内への時間的な近接性
芸予諸島・瀬戸内海における拠点性の高さ

周辺都市と比較した際の立地性の良さ

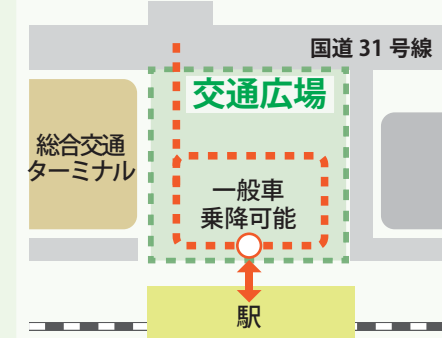
交通広場の機能改善・総合交通ターミナルの整備・広場の整備

様々な機能を連動的に整備検討

一般車の進入と送迎が可能な交通広場の整備
広場への一般車の進入を可能にするため、交通広場の整備を行います。

そごう跡地に交通広場と一体の交通ターミナルを計画
そごう跡地の立地特性を生かして、駅前広場と一体的に利用できる総合交通ターミナルを計画します。

⇒駅利用者の交通利便性の向上



駅の南北方向を結ぶデッキの整備

駅を南北に跨る屋根付きのデッキを整備し、駅周辺の歩行者動線を改善します。また、駅から南側への直接的に行き来ができる動線整備を計画します。

⇒歩行者空間の高質化・バリアフリー機能向上

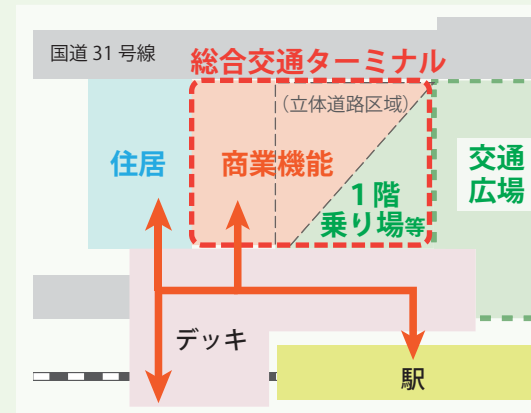


交通総合ターミナルと一体の他機能の整備 (住居、商業施設、公共公益施設など)

そごう跡地やその周辺ブロック一帯を活用し、総合交通ターミナルと一体の賑わいのあるエリアとしての再開発を検討します。

例えば、商業機能はバス利用者の利便施設を兼ねるほか、「都市型」道の駅として情報発信や市民の活動の場としての機能も検討します。

⇒交通利便性と地域振興の連動

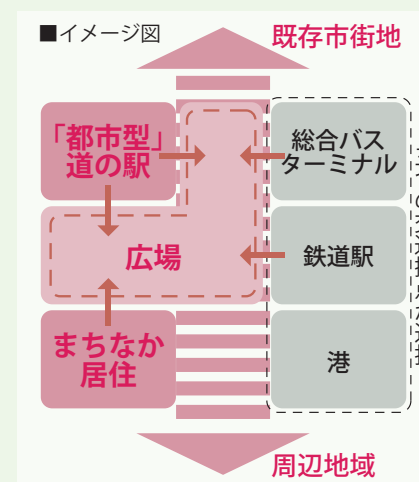


国道・鉄道駅・港を結ぶ軸線を意識した広場の整備

国道・駅・港が近接する立地的特性を反映した軸線を意識し、その軸線に合わせて各機能が入る建物に囲まれた、自然に市民が集まる広場空間を整備します。



⇒駅前に賑わいのある空間を創出



交通ネットワークの充実

高齢者も多く住む斜面地や市役所、既存商店街方向にも接続し、誰でも暮らしやすいまちを目指す整備

「都市型」道の駅

モビリティの充実を活かし、地域連携の拠点であり、防災や福祉機能も併せ持つ複合施設的な「道の駅」を整備

アーバンデザインセンター

「公・民・学」が連携してハード・ソフト両面でのマネジメントを行い、まちづくりを推進する主体であるUDCの整備

広域的な圏域における拠点 「瀬戸内のメインゲート」化

情報発信機能や短中期滞在施設の配置で滞在時間や交流人口の拡大に資する整備

防災時拠点機能

モビリティを活かした物資補給を念頭に置いた救援物資の倉庫の整備や、一時避難場所としての機能の整備

賑わい

観光・文化

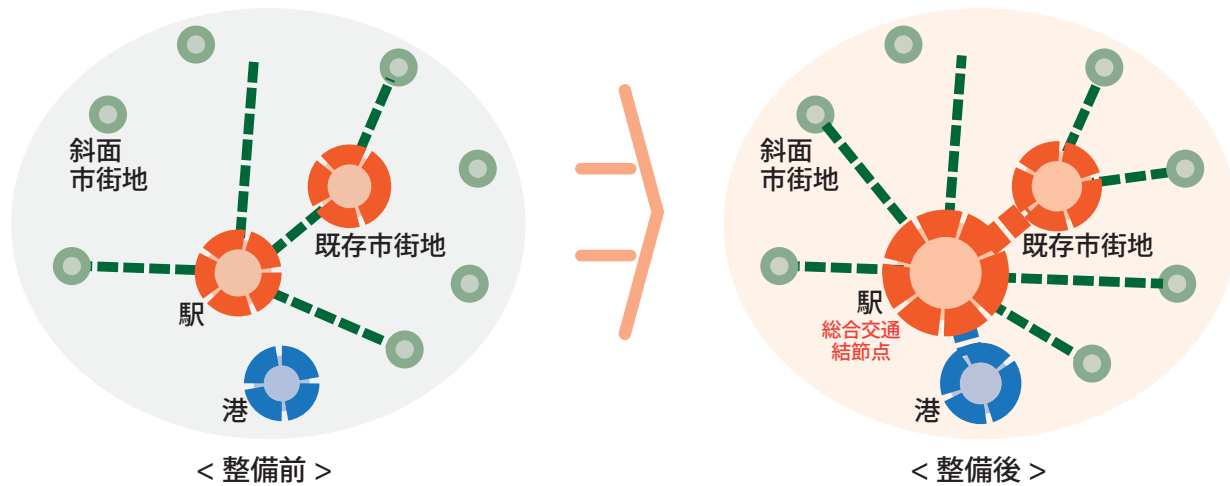
防災

4. 総合交通結節点の整備に応じた交通ネットワークの充実

交通拠点の整備を受けて、将来的に以下のような内容を検討します。

斜面市街地や既存市街地との接続性を強化

- ・周辺の斜面市街地と呉駅を結ぶモビリティの設定
→誰もが安心して移動できるバリアフリーな都市動線の整備
- ・既存市街地と呉駅を結ぶモビリティおよびその拠点を整備
→大和ミュージアム・呉中央棧橋など呉駅周辺や、れんがどおり・蔵本通りなどと接続することで、地域全体の活力の向上を促進



立地的特性に応じた最適なモビリティの提案

技術都市に相応しい、新たなモデルとなる交通体系を提案していきます

ミクロ 斜面市街地まで走行 拠点間を大量輸送 マクロ

例) e-Palette¹⁾ [小] 6人乗り ~ [大] 20人乗り



- ・大・中・小の3サイズを利用実態に応じて使用
- ・シェアライドのほか、物販や打合せスペースなど多様な使い方を想定

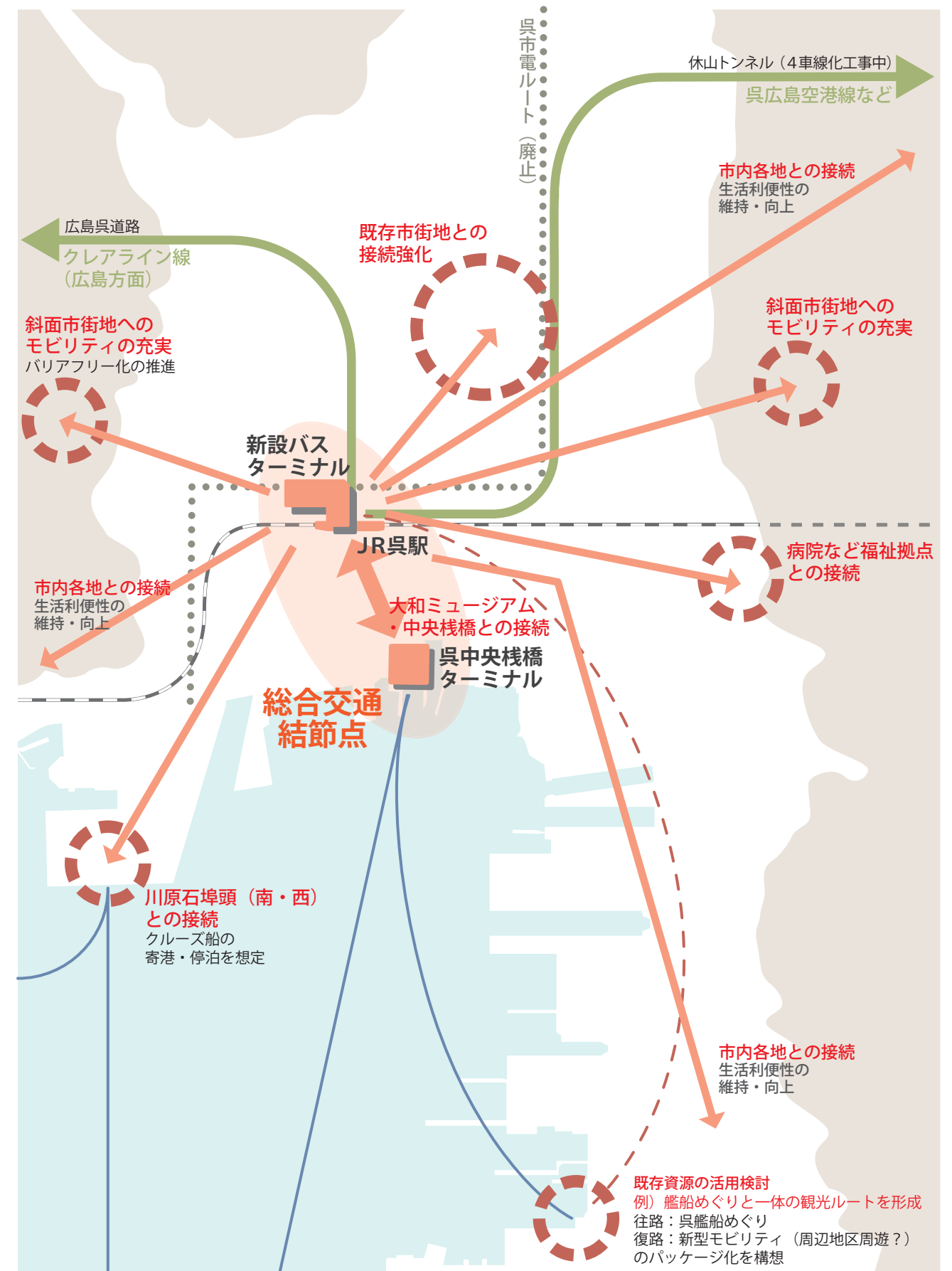


例) SORA²⁾ 79人乗り



- ・拠点間での大量輸送を検討
- ・大容量外部給電機能を備えており、災害発生時に走行中の地域で応急的な復旧対応が可能
- ・かつての呉市電の役割を踏襲し、新時代の路面交通(BRT)として導入検討

出典：1) トヨタ自動車株式会社ホームページ (https://newsroom.toyota.co.jp/jp/corporate/20508200.html)
2) トヨタ自動車株式会社ホームページ (https://newsroom.toyota.co.jp/jp/corporate/21862392.html)



■ モーダルコネクトを強化した総合交通結節点

5. 総合交通ターミナル整備と連動した各種機能の整備

交通広場の機能改善
総合交通ターミナルの整備
広場空間の整備

- ・地域の総合拠点機能
- ・交通ネットワークの整備で各種機能の連動的な整備を検討

賑わい（まちなか居住・商業）

地域振興の拠点となる「都市型」道の駅の整備

アクセス性が高く、人が集まる都市部に、情報発信や地域連携などの地域振興と防災・福祉など機能に重きを置いた「都市型」道の駅を整備します。

一般的な道の駅の機能

一般道路利用客のための **休息施設**

情報発信 地域連携

道路 **道の駅**

「都市型」道の駅

- ・国道中心の交通網に鉄道などが近接する立地特性
- ・地域連携する市民の住機能が隣接して存在する
- ・都市部ゆえに歩行者中心の交通環境下にある

従来型では副次的機能の **情報発信** **地域連携**

まちなかで必要な機能の **防災拠点** **福祉施設**

例) 呉の場合

歩行者など 港 鉄道 集合住宅 道路

「都市型」道の駅 一体的に整備

観光・文化

広域的な圏域における拠点「瀬戸内のメインゲート」

インフォメーション機能や短中期滞在施設など観光における拠点機能や、アンテナショップ等の運営によるそれらの情報発信機能を配置し、交流人口の拡大や滞在時間の増加などを図ります。

広域的な連携における一つの拠点として機能

- ・観光案内やクルーズ船の発着
- ・地域資源の発信や紹介、販売等

物産 産業 農業 技術 貿易 文化 歴史

とびしま海道 しまなみ海道

■広域的な圏域における拠点としてのイメージ

事例：八戸ポータルミュージアム「はっち」（公立施設）

- ・文化展示や貸室機能、プレイスペースなどを配置し、八戸市の観光、子育て、アート、ものづくりなど多様な要素が混在
- ・多様な人々やアイデアが行き交う場を創出
- ・アトリエショップを館内に設け、生産と販売の一体化、地産地消を実現

開館後の効果

- ・中心街の通行量3割増
- ・空き店舗へ約50の事業所が新規入居
- ・大型空きビルに民間開発の動き（3事業）

防災

十分な機能性を備えた地域の防災拠点として整備

物資補給 中継点 斜面地

総合ターミナル 連携 物資補給 中継点

海路での輸送（人・モノ） 自衛隊

■広域連携イメージ図

災害時にはデッキおよび交通広場が防災拠点として機能します

支援車両

デッキ

2F

1F

（搬出入）

周辺一時避難場所の一体的運用

屋根つきデッキで従来の一時避難場所とも接続

大人数を収容可能な周辺の一時的避難場所

- ・呉駅西共同ビル（6,410人）
- ・呉中央棧橋ターミナル（2,610人）
- ・ゆめタウン呉（1,060人）

ショッピングセンター 病院

都市型道の駅

休憩機能

地域交通拠点機能

情報発信機能

防火機能

■施設と周辺の連携イメージ図

地域での取り組みをマネジメントする「UDC 呉（仮）」

「公・民・学」が連携し、ソフト・ハードの両面から総合的にまちづくりを取りまとめるセンター機能を配置します。

公・民・学の連携によるマス・コラボレーション（UDCKパンフレットより抜粋）

UDC 施設・スタッフ

連携のコア

連携のプラットフォーム 協力連携体制・ネットワーク

専門機関

市民

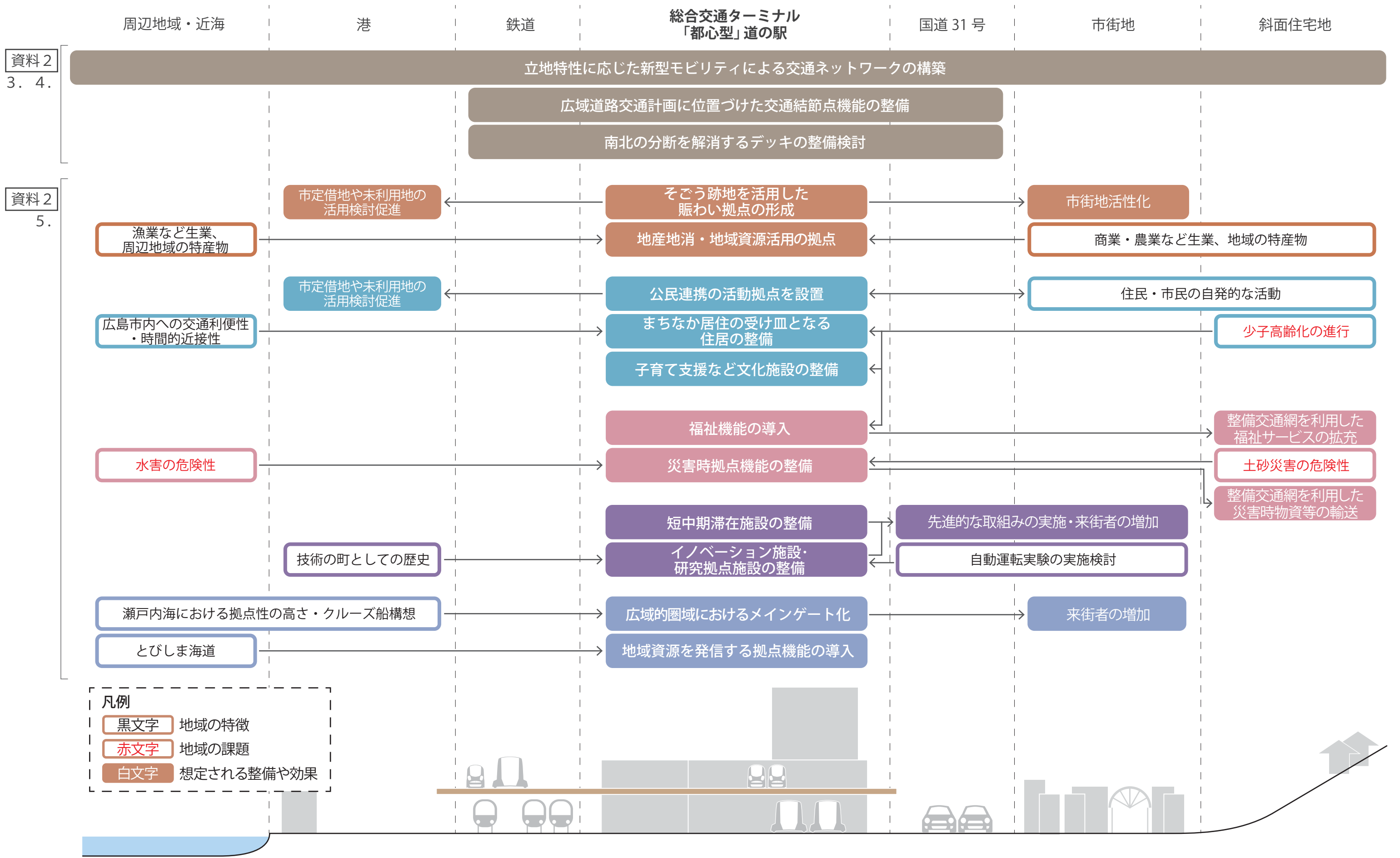
民間企業

学

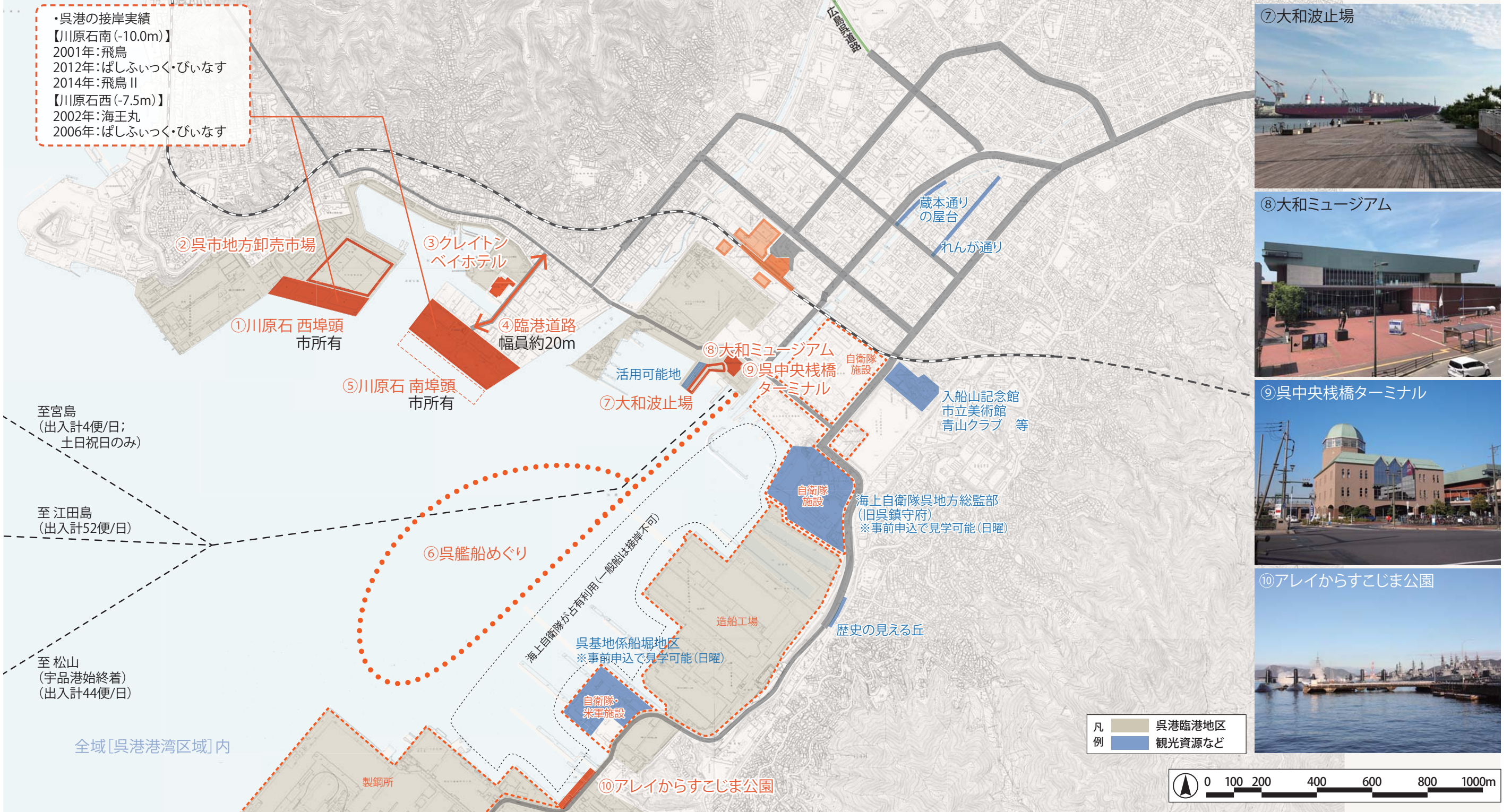
公共空間の活用

実証実験・事業創出

6. 施設整備のコンセプト (まとめ)



呉港の港湾資源(海上ルートの活用検討)



呉駅周辺の公共交通機関＋呉市電(廃止)路線図

□呉駅周辺の人口分布
2015年国勢調査を基に作成
(小地域・人口総数)

