

呉駅周辺地域総合開発基本計画の進捗状況について（報告）

呉駅周辺地域総合開発基本計画（骨子案）について報告します。

1 会議の開催状況

(1) 第1回会議

- ア 開催日 令和元年 7月17日
- イ 議事概要
 - ・呉駅周辺地域総合開発に関する提言書を踏まえて
 - ・今後の進め方について

(2) 第2回会議

- ア 開催日 令和元年11月27日
- イ 議事概要
 - ・市民アンケートの結果について
 - ・対話型ニーズ調査の状況について（中間報告）
 - ・交通社会実験について

(3) 第3回会議

- ア 開催日 令和2年 2月14日
- イ 議事概要
 - ・交通社会実験の結果について
 - ・対話型ニーズ調査の結果について
 - ・基本計画（骨子案）について

2 基本計画（骨子案）について

【 基本計画（骨子案）の目次 】

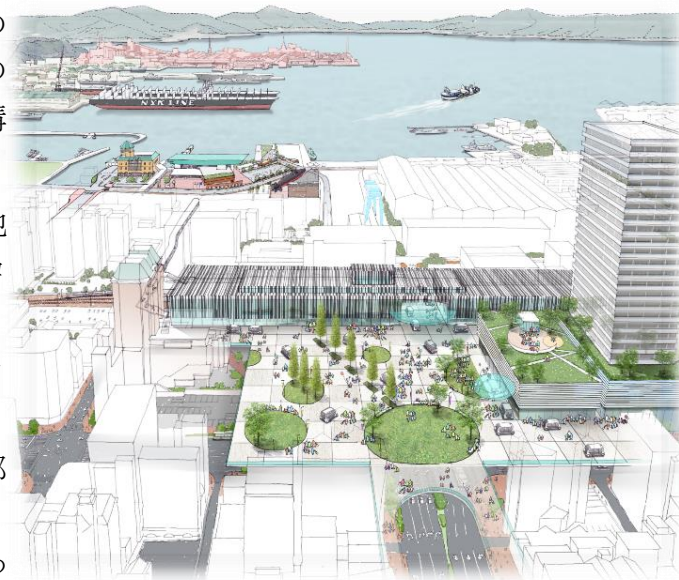
(1) 基本計画策定の趣旨	.....	3
(2) 基本計画の位置付け	.....	4
(3) 基本計画の対象範囲	.....	5
(4) 呉駅周辺地域総合開発の実現に向けた5つのビジョン	.....	6
<u>ビジョン1 交通まちづくりの起点となる“次世代型“総合交通拠点の形成</u>	.....	7
<u>ビジョン2 市民と来訪者が憩い、賑わい、快適に移動できる駅前空間の創出</u>	.....	8
<u>ビジョン3 災害時にも頼りになる防災対応型交通拠点の形成</u>	.....	9
<u>ビジョン4 歩きたくなる・住みたくなる「心地よく過ごせるまちなか」の形成</u>	.....	10
<u>ビジョン5 「公・民・学」一体で課題を解決し続けるまちづくり</u>	.....	13
(5) ロードマップ	.....	14
(6) 第1期開発の基本方針	.....	15
ア 第1期開発の方向性	.....	15
イ 第1期開発の対象ゾーン	.....	16
ウ 駅前広場の再整備	.....	17
エ 複合施設の導入機能の考え方	.....	18
オ 複合施設における機能配置の考え方	.....	19
カ 第1期開発のスケジュール	.....	20

(1) 基本計画策定の趣旨

現在、本市を始めとする多くの地方都市では、急速な人口減少と少子高齢化が顕在化し、一定の人口集積により支えられてきた公共交通や医療、福祉、商業などの各分野で従来のサービス水準の維持が課題となっており、持続可能で豊かな地域社会の維持に向けて、これまでの都市構造を再構築していくことが必要となっています。

本市においても、斜面市街地が多いという地形的特性を踏まえ、災害の危険がある地域等から地域の拠点へと居住機能や都市機能を集積し、その拠点間及び拠点内を効率的な交通手段で結ぶ「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりに向けて、検討を進めています。

また、国においては、様々な社会課題の解決と経済の持続的成長を実現すべく、今後我が国が目指すべき未来社会の姿として、ICTやIoT、AI等の活用により、すべてのひと・モノ・情報がつながる社会「Society5.0」を提唱し、関連する施策が展開・推進されているとともに、各国の先進都市においては、スマートシティに関わるプロジェクトがすでに進行しており、特に、次世代モビリティやMaaSを始めとする交通分野の技術が、今後の社会構造に大きな変革を与える可能性があるものとして期待を集めています。



こうした社会的背景や地方都市が置かれた状況を踏まえ、また、国道、鉄道駅、港といった複数の交通モードが集積しているという呉駅周辺地域のポテンシャルに着目し、本市は、この呉駅周辺地域を、**未来の理想的なまちの姿を先行的に具現化し、今後の市全体のまちづくりを牽引する地域**として位置付け、総合的な開発を推進します。

具体的には、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とともに、官民連携の手法や積極的な制度活用等により、居住機能や生活に必要な都市機能を誘導し、市内で最も人口と都市機能が高度に集積した、Society5.0の実現に向けた先駆的サービスが展開される次世代のまちなか居住エリアの創出を目指します。

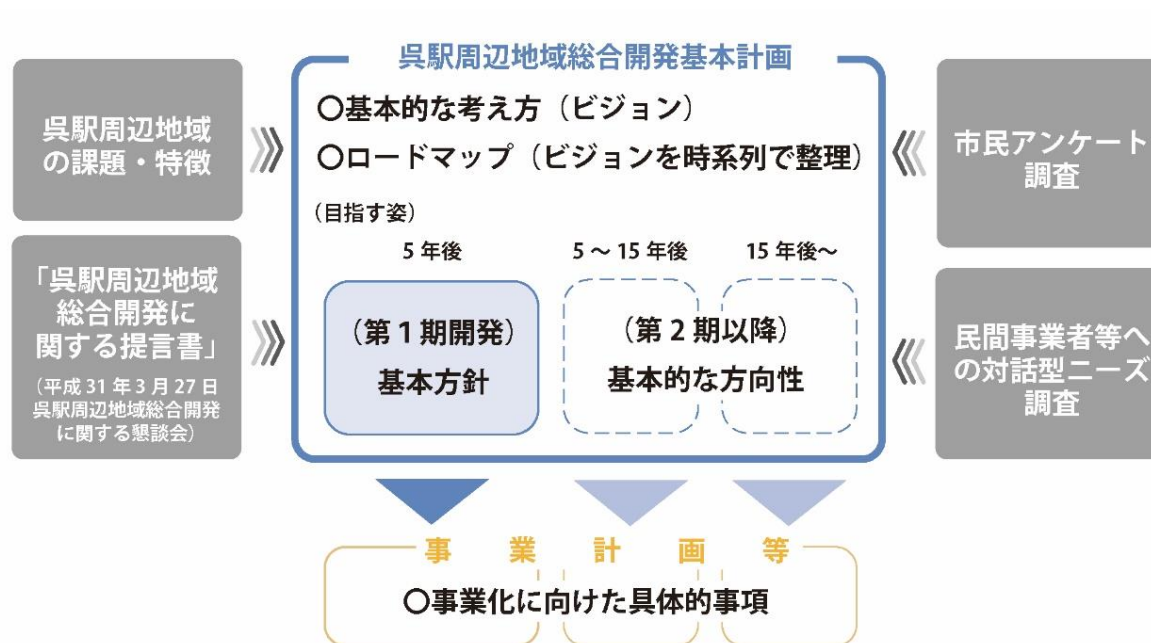
この呉駅周辺地域総合開発基本計画（以下「基本計画」といいます。）では、総合開発のビジョンと中長期的なロードマップを策定するとともに、その第一歩となる第1期開発の方向性を示すことを趣旨とするものです。

(2) 基本計画の位置付け

この基本計画は、呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会からの提言を基礎としながら、市民アンケート調査、民間開発事業者等への対話型ニーズ調査等から得た視点を加味し、呉市として、呉駅周辺地域総合開発の全体ビジョン、全体ロードマップ及び第1期開発の基本方針を策定するものです。

なお、個別の整備や事業化に当たっては、この基本計画に沿って、国、県、市、関係地権者が中心となり、民間事業者の技術やノウハウを活用しつつ進めていくものであり、整備の規模や配置、導入する機能や事業費などの具体的事項については、個別の整備に関する「事業計画」等を策定していく中で、更なる検討を進めていきます。

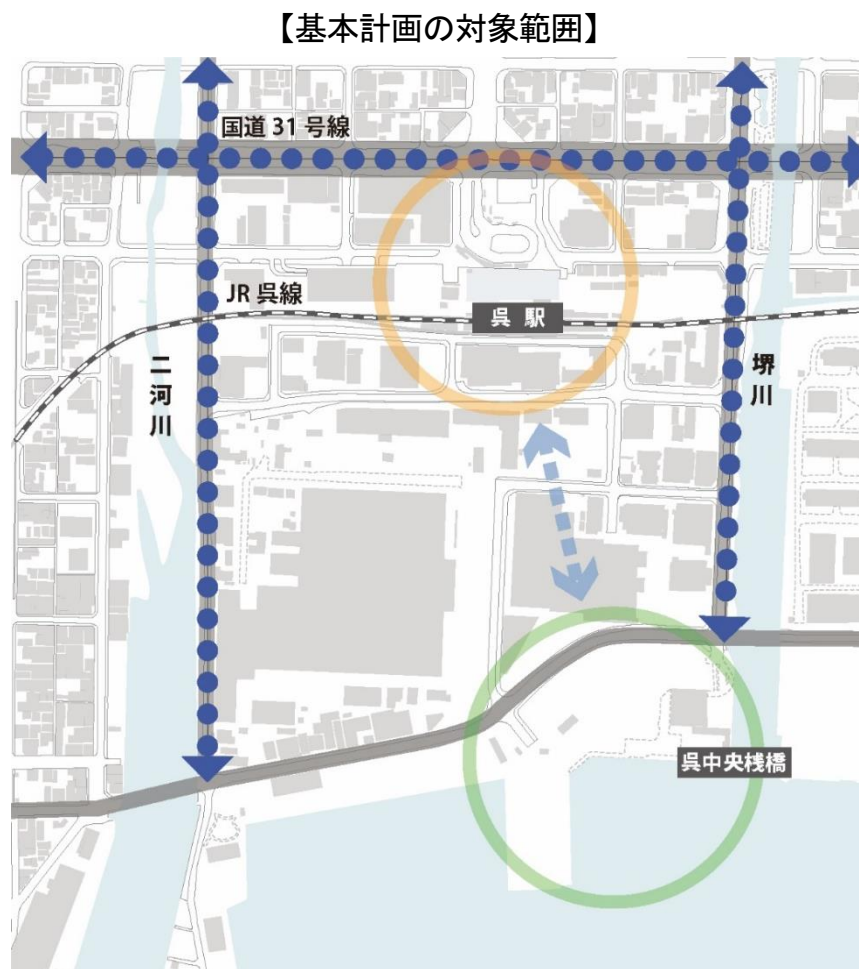
【基本計画の構成】



(3) 基本計画の対象範囲

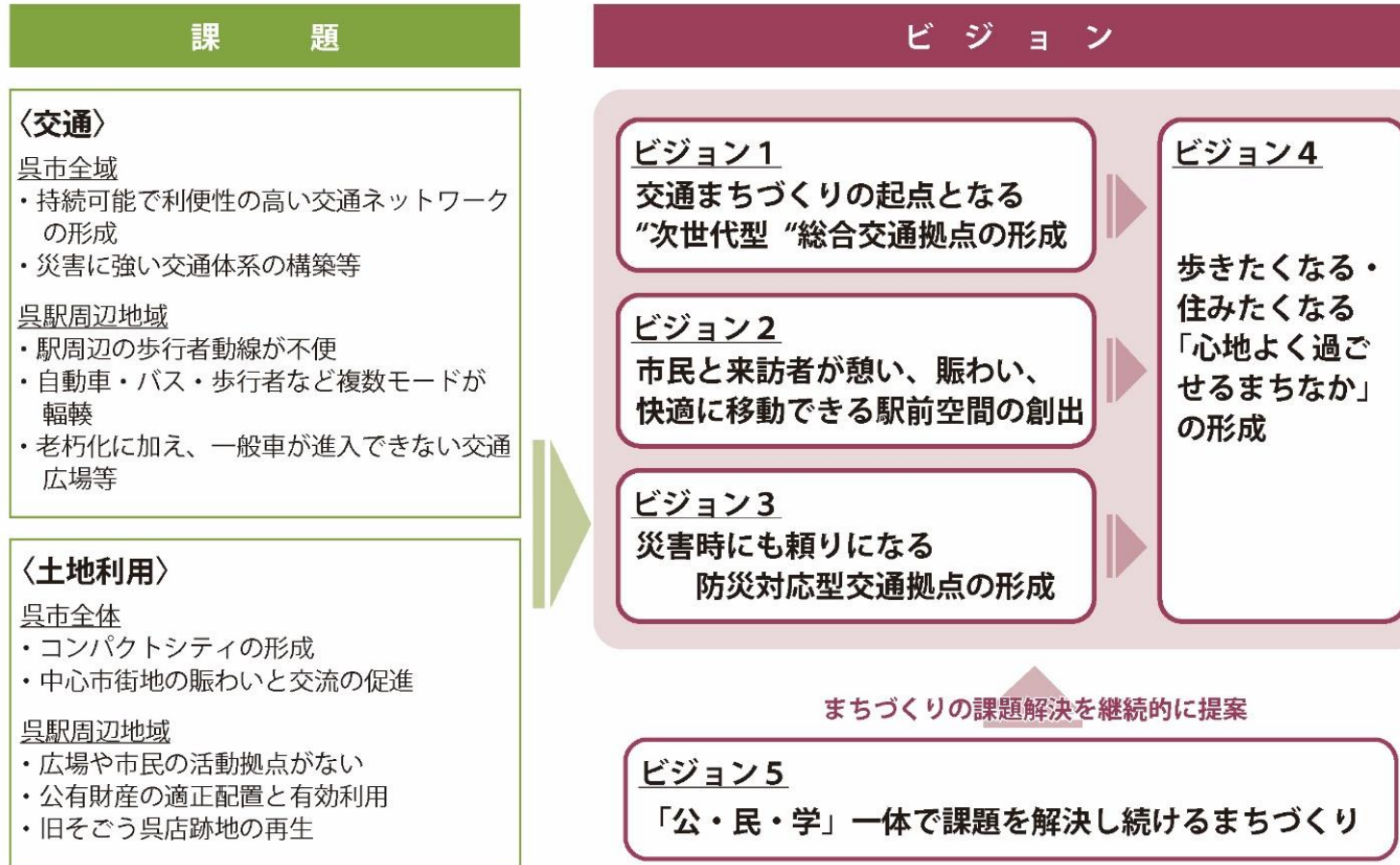
基本計画の対象範囲は、おおむね下図に示す範囲とします。

国道31号、二河川、堺川に囲まれるこの対象範囲において、呉駅から呉中央栈橋までをつなぐラインを中心に、中心市街地や市全域との関連性を整理しながら、中長期的な総合開発の指針やロードマップ等を定めます。



(4) 呉駅周辺地域総合開発の実現に向けた5つのビジョン

呉駅周辺地域を取り巻く課題を踏まえ、呉駅周辺地域総合開発のビジョンを次のとおり定めます。



ビジョン1 交通まちづくりの起点となる“次世代型“総合交通拠点の形成

国が進めるバスタプロジェクトの一環として、呉駅周辺地域を、鉄道、港、市内・広域都市間の交通ターミナル、次世代モビリティが集積する総合交通拠点とし、呉市全域における交通まちづくり推進の核とする。

① バス・タクシー・自家用車と歩行者を分離した利用しやすい駅前広場の整備

国の主導及び県・市の連携により、駅前広場を改修し、1階を車系広場に、2階を歩行者系広場のデッキとします。

1階は、バス・タクシーの発着機能に加え、市民が利用しやすい一般車の送迎スペースを確保した交通ターミナルとするなど、周辺道路の混雑解消など交通環境を総合的に改善し、呉駅周辺地域の交通円滑化を図ります。



1階交通ターミナルのイメージ

② 鉄道・船・バスなど交通モード間の接続強化

旧そごう呉店跡地に整備する複合施設と一体となる交通ターミナルを整備するとともに、駅北側と南側を結ぶデッキの整備、呉駅の橋上駅化、駅と港を結ぶ次世代モビリティの導入等を検討し、鉄道、船、バスなど交通モード間のモーダルコネクトを強化します。

③ 新しい交通システムの積極的な導入

新たに整備される交通ターミナルや既存の道路空間（国道31号や今西通り等の6車線道路）を有効に活用し、自動運転車両などの次世代モビリティの導入を視野に入れた実証実験等に継続して取り組むことにより、導入に向けた環境整備を推進します。

こうした取組を軸として、国が進めるスマートシティ、Society5.0が目指す社会の実現に向けて、呉市全域における未来志向の「交通まちづくり」を推進します。

④ 呉駅周辺地域を起点とした広域的な回遊ルートの形成

ゲートウェイ機能の強化により、市民・観光客が移動しやすい交通体系を構築し、市内観光拠点の魅力向上との相乗効果により、更なる回遊性の向上を図るとともに、呉市を起点として広島・瀬戸内へとつながる回遊ルートを形成します。

ビジョン2 市民と来訪者が憩い、賑わい、快適に移動できる駅前空間の創出

国が進めるバスタプロジェクトの一環として、呉駅の東西南北を連絡するデッキ広場を2階レベルで整備し、交通課題の解決や賑わいの創出、災害時の拠点など、多様かつ先進的な活用を図る。

① 駅・交通ターミナルと一体となった2階レベルの歩行空間

国の主導及び県・市の連携により、既存の駅前広場上に駅・交通ターミナルと一体となるデッキを整備し、2階レベルでバリアフリーの歩行者空間を確保するとともに、広場空間を創出します。

② 広場空間を活用した賑わい創出

新たに創出された広場空間を、市民や観光客が自然に集い、イベントが開催される憩いと賑わいの空間として、活用を図ります。

国・県・市のほか、市民や民間事業者、まちづくり関係団体など、多様な主体の連携により、デッキ空間が積極的に活用される仕組みづくりを進めます。

③ 市中心部の回遊促進

2階デッキを駅周辺地域のメインフロアと位置付け、東西南北の人流を活性化することで、呉駅から、れんが通りなどが立地する北側市街地エリア、高い集客力を持つ大和ミュージアム等が立地する宝町エリアとの回遊性を促進します。

④ 次世代モビリティの乗り入れ等広場空間の先進的な活用

将来的には、デッキ上への小型の次世代モビリティやデマンドタクシー、緊急車両の乗り入れなど、多様な活用を検討します。



2階デッキ広場のイメージ



ビジョン3 災害時にも頼りになる防災対応型交通拠点の形成

災害に強い幸せで魅力的な都市を目指し、呉駅周辺地域における防災拠点機能を強化する。

① 災害時に一時避難場所等として機能するデッキ広場

新たに創出するデッキ空間等を、災害時には、一時的な避難場所や帰宅困難者等の受入空間や、災害支援の活動拠点として活用できるように、防災性能の向上を目指した機能整備や運用を図ります。

② 呉駅周辺地域を起点とした災害時の交通ネットワークの確保

災害時に地域間・都市間を連絡する緊急輸送バス、緊急輸送船など代替交通の発着機能の強化や、情報発信機能の充実を図ります。

休山新道や広島呉道路（クリアライン）の4車線化、呉平谷線（上二河～此原区間）等の整備促進など、国・県等と連携して進める幹線道路網の強化と併せ、災害時の交通ネットワークの拠点としての役割を果たしていきます。

③ 官民連携による防災拠点性の向上

市民や地域関係団体、民間企業など、多様な主体との連携により、呉駅周辺地域の防災力を高めます。

避難が長期化する場合を想定し、滞在施設や備蓄の確保等に関し、複合施設の運営事業者を始めとする地域の民間事業者等と連携し、防災体制の強化を図ります。

④ 次世代モビリティによる非常時電力供給

中長期的には、非常電源機能を有した次世代モビリティ（燃料電池自動車：FCV）の導入により、災害時に呉駅周辺を臨時の電力供給基地として運用することも視野に検討します。



ビジョン4 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

旧そごう呉店跡地等を活用し、官民連携により、商業施設や住居施設、公益施設などの機能を備え、交通ターミナルと一体となった複合施設を整備し、賑わいとまちなか居住を誘導するコンパクトシティの形成の核とする。

① 駅前の賑わいを創出する複合施設の整備

旧そごう呉店跡地を活用し、官民連携により、交通ターミナルと一体となった複合施設を整備します。

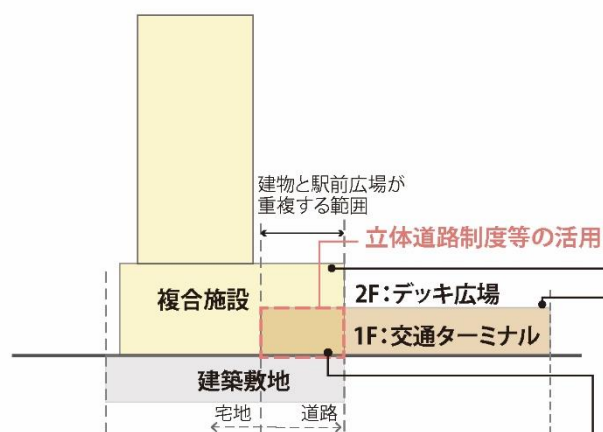
立体道路制度など道路空間を有効利用できる制度を積極的に活用するとともに、一般車両の送迎スペースを備えた1階交通ターミナルや、人が集い快適に歩ける2階デッキ広場との連続性・一体性を確保することで、機能相互の相乗効果を最大限に発揮し、旧そごう呉店跡地における賑わいの再生を目指します。

② 複合施設への商業・賑わい機能、居住機能等の導入

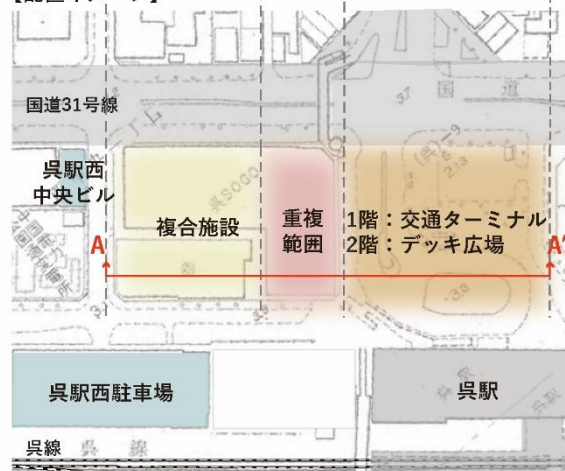
新たに整備する複合施設には、飲食・物販を始めとする「商業・賑わい機能」、まちなか居住を推進する「居住機能」を導入します。そのほか、民間開発事業者のノウハウやアイデアを活かしながら、宿泊機能や子育て支援機能など、駅利用者や市民の利便性向上に資する機能の導入を検討します。

また、民間開発ニーズの動向や関係者との協議を通じ、旧そごう呉店跡地と隣接する公有財産や民間財産についても、活用可能性を検討します。

【断面イメージ】



【配置イメージ】



低層部のイメージ



2階デッキ広場のイメージ



1階バス乗り場のイメージ

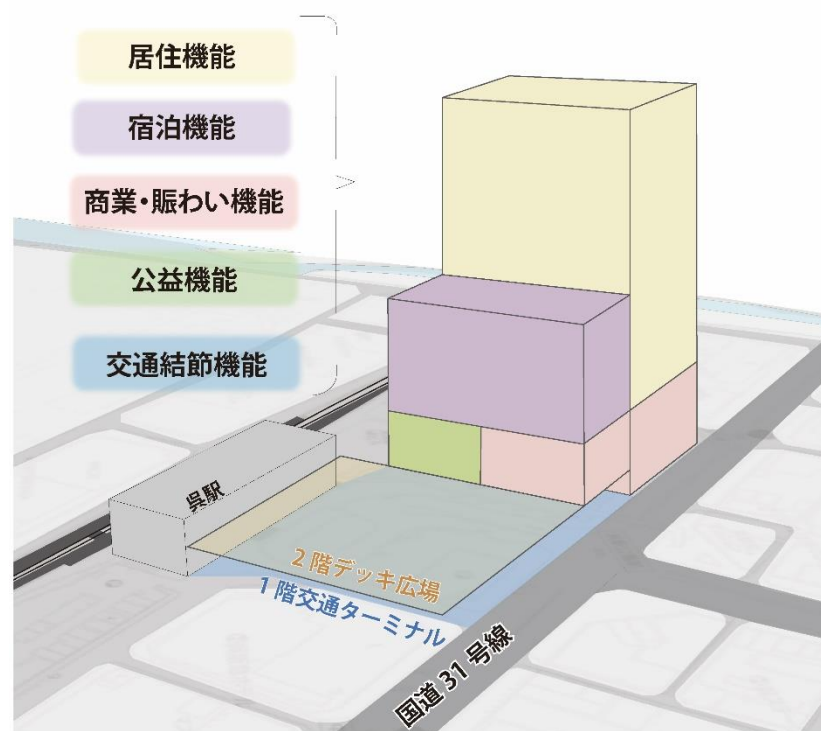
③ 複合施設へのパブリックスペースの設置

新たに整備する複合施設において、今後、設立を目指す公・民・学の連携組織「アーバンデザインセンター」のパブリックスペース等を設置します。市民活動や交流の拠点とするとともに、図書閲覧スペースなど、駅利用者や周辺住民の利便性の向上に資する機能を導入します。

④ 周辺地区における開発の誘導・推進

これらの機能を備えた複合施設と、一体的に整備する交通ターミナル（総合交通拠点機能）とデッキ空間（憩いと賑わいの機能）との相乗効果により、賑わいとまちなか居住を誘導するコンパクトシティの形成の核とします。新たに創出されるデッキ空間の効果的活用と併せ、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」（ウォーカブルシティ）の理念を取り入れながら、周辺の中長期的な開発・市有財産の有効活用の起点とします。

周辺地区においても、国・県・市の緊密な連携，民間活力を最大限に引き出すための制度支援の実施（例えば，都市再生緊急整備地域の指定等）など，官民連携により，効果的に開発の誘導・推進に取り組みます。

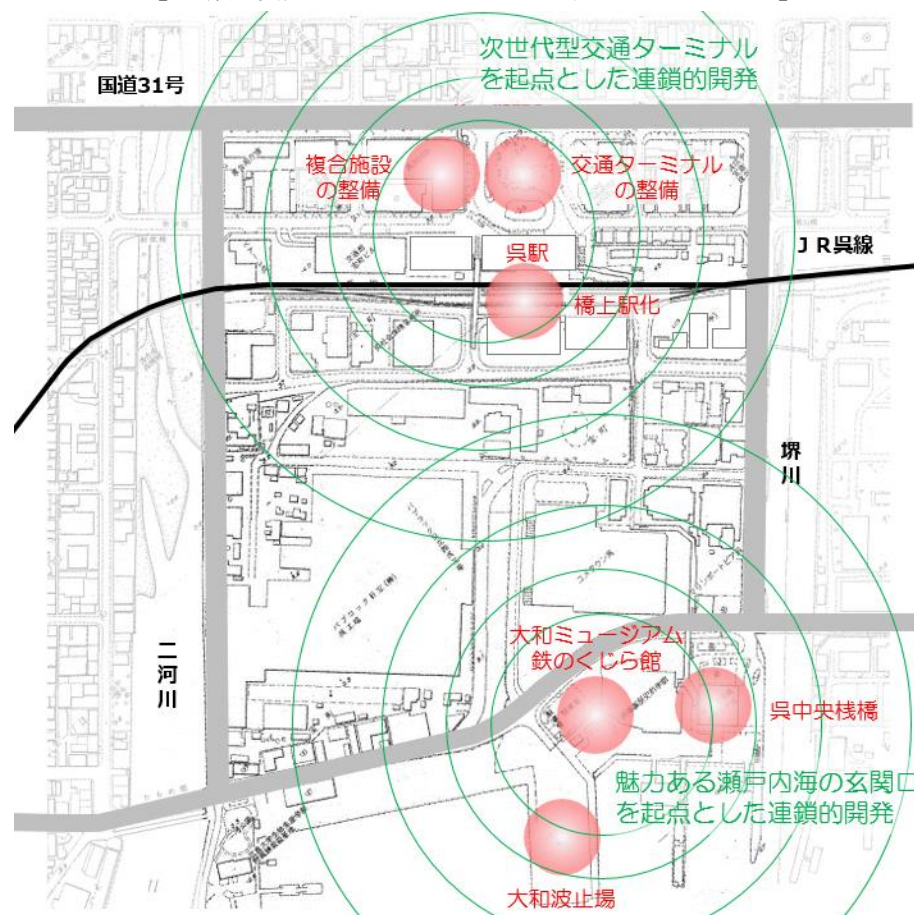


導入機能のイメージ

【参考】 呉駅周辺地域におけるコンパクトシティ推進の考え方

- ・ 呉駅周辺地域を、未来の理想的なまちの姿を先行的に具現化し、今後の市全体のまちづくりを牽引する地域として位置付けます。官民連携により、賑わい創出の拠点開発と周辺開発との有機的なつながりを構築しながら、連鎖的な開発を推進します。
- ・ 次世代モビリティの導入を視野に、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機能整備を推進します。
- ・ 商業・賑わい、居住、宿泊、子育て支援、高齢者支援など、生活や商業活動に必要な都市機能を誘導し、市内で最も人口と都市機能が高度に集積した、Society5.0の実現に向けた先駆的サービスが展開されるコンパクトシティの拠点を目指します。

【連鎖的开发によるコンパクトシティ形成のイメージ】



交通まちづくりの起点となる 総合交通拠点の形成

- 鉄道、港、市内・広域都市間の交通ターミナル、次世代モビリティが集積する総合交通拠点とし、呉市全域における交通ネットワークの起点とします。

スマートシティの起点となる 先駆的な取組の展開

- 今後、設置を予定しているアーバンデザインセンター等において、次世代モビリティを始めとするスマートシティの各分野で、先駆的な社会実験が地域展開される仕組みを構築します。

まちなか居住の受け皿となる 高質な居住機能の誘導・集積

- まちなか居住の受け皿として、地域全体で、子育て世代から高齢者まで様々な世代の方々が快適に暮らせる高質な居住機能の誘導・集積を目指します。

生活や商業活動に必要な 高度な都市機能の誘導・集積

- 地域全体で、商業・賑わい機能、宿泊機能、子育て支援機能や高齢者支援機能など、生活や商業活動に必要な都市機能の誘導・集積を図ります。

ビジョン5 「公・民・学」一体で課題を解決し続けるまちづくり

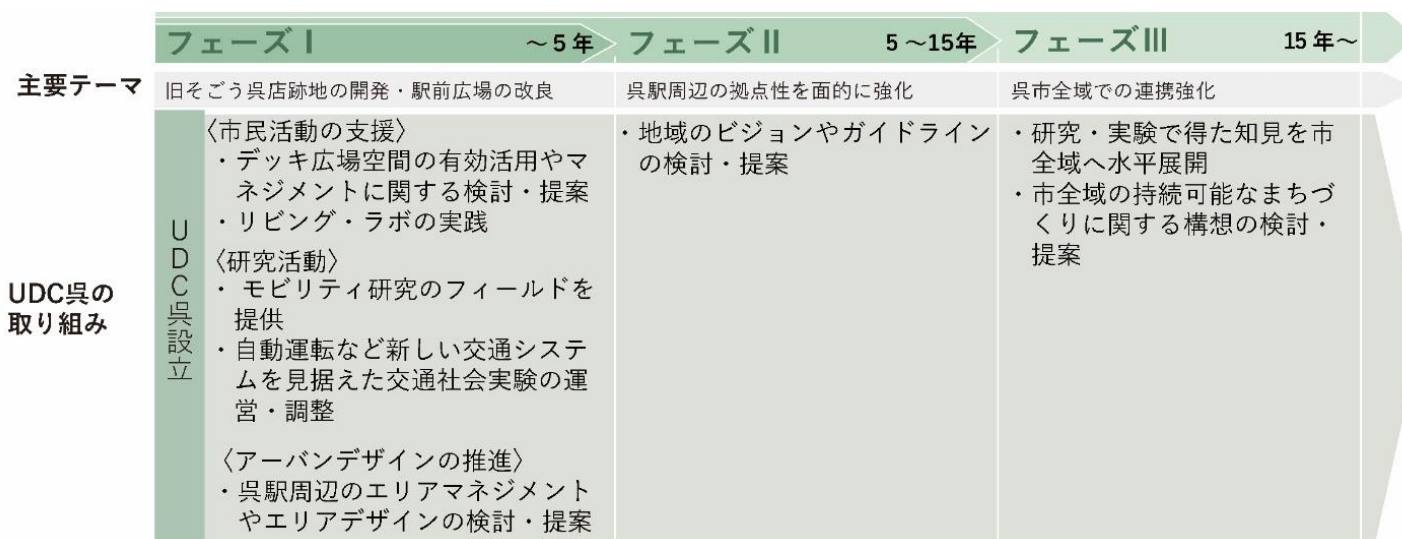
アーバンデザインセンターを設立し、「公・民・学」の連携により、中長期的にまちのビジョンを育て、更新し、提案・実践していく。

① アーバンデザインセンターの設立

現在の「KUREスマートシティコンソーシアム」における活動を母体に、「公・民・学」が連携してまちづくりの課題を解決していく組織として、アーバンデザインセンターを設立します。

② 市民参加による継続的なまちづくりの推進

アーバンデザインセンターでは、市民が集う広場空間のあり方やマネジメント、更には、自動運転を見据えた交通社会実験などの新たな取組について、市民や民間企業の意見を取り入れながら、継続的に考え、取り組んでいきます。



※ 今後、組成するアーバンデザインセンターの設立準備組織において、アーバンデザインセンターの体制や活動方針を具体的に検討します。

(5) ロードマップ

(4) で掲げた5つのビジョンの要素を時系列で再整理し、市全域における課題解決を含む長期的な目標の実現に向けて、各時点での「目指す姿」を明らかにするため、「5年後」、「5～15年後」、「15年後～」のスパンでロードマップを示します。

時 点	目指す姿のイメージ
5 年後	<p>旧そごう呉店跡地への複合施設の整備，駅前広場の再整備により，駅前の賑わいを再生します。</p> <ul style="list-style-type: none">○ 国が進めるバスタプロジェクトの一環として，2階デッキを備えた交通ターミナルの整備を検討します。 1階を交通ターミナルに，2階デッキを広場空間とし，バス・タクシー・自家用車と歩行者が利用しやすい駅前広場を整備し，将来の次世代モビリティの導入も視野に入れ，今後の交通まちづくりの核を形成します。○ 併せて，官民連携により，旧そごう呉店跡地において，新たに整備する交通ターミナルと一体的な複合施設を整備し，駅北側の賑わいを再生します。○ 新たに創出する広場空間等を，災害時には，一時的な避難場所や帰宅困難者等の受入空間，災害支援の活動拠点として活用できるよう，防災性能の向上を目指した機能整備や運用を図ります。○ アーバンデザインセンターを設置し，次世代モビリティの導入実験や新たに創出される広場空間の活用提案など，多様な主体によりまちづくりの課題解決に取り組みます。
5～15 年後	<p>港との連携により，モダルコネクト機能を更に強化。周辺開発を誘導し，更なる賑わいを創出します。</p> <ul style="list-style-type: none">○ 国，県等と連携しながら，呉駅の南北，呉港までを結び，次世代モビリティの動線としても機能するデッキの延伸・拡張整備を目指します。このデッキにより，呉駅から呉港方面に向けて，誰もが使いやすい次世代モビリティが導入されていることを目指します。○ 併せて，呉駅の橋上駅化工や呉駅西駐車場の活用について，交通事業者等と連携しながら，拠点機能の更なる強化を検討します。駅前の広場空間の効果的な活用と併せ，呉駅周辺地域に賑わいの連鎖を生み出します。○ 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」（ウォーカーブルシティ）を形成し，官民連携により，周辺の中長期的な開発を誘導します。
15年後 ～	<p>呉駅周辺地域を起点とした，Society5.0が目指す社会の実現を目指します。</p> <ul style="list-style-type: none">○ スマートモビリティを中心に，健康，環境などの様々な分野で，今後活用が進むIoTシステムと連携した，持続可能な「課題解決先進都市」を実現します。 すべての世代が幸せにイキイキと暮らし続けることができる，誰一人取り残さないまちづくりを目指します。○ 次世代BRTや自動運転車の導入により，呉駅周辺地域を起点として，市内・都市間・瀬戸内へとつながる，高齢者，子育て世代，観光客などの多様なニーズに応える交通ネットワークの形成を図ります。○ アーバンデザインセンターは，公共空間の有効活用やマネジメント，新たな交通システムの検討・提案など，呉駅周辺地域における活動で得た知見を市全域に横展開し，公・民・学による課題解決の手法を市全域に広げます。

※ 最終的な基本計画においては，上表の内容を視覚的に取りまとめたものを別途に作成し，盛り込みます。

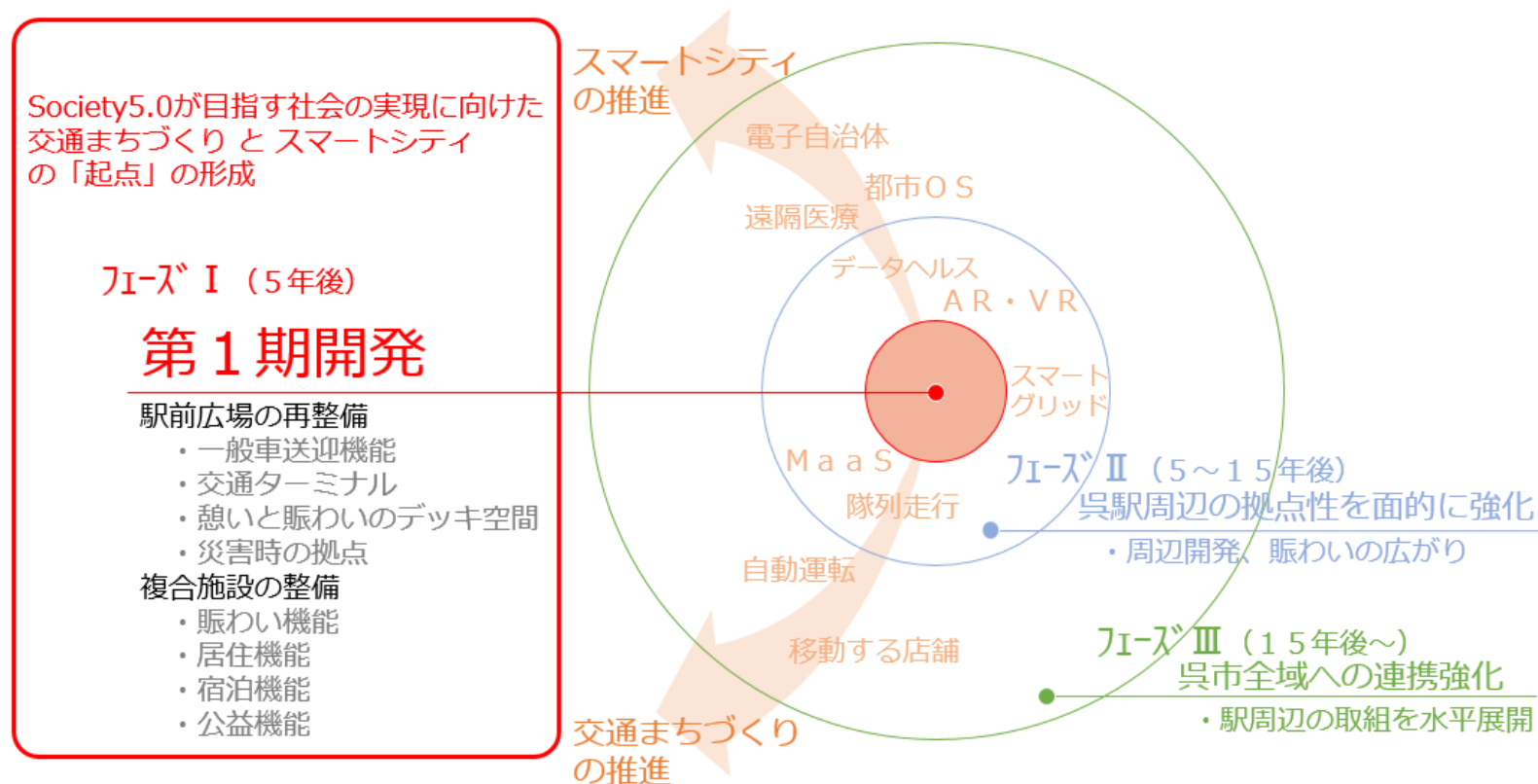
(6) 第1期開発の基本方針

ア 第1期開発の方向性

ロードマップで示す「5年後」の目指すべき姿の実現に向けて、第1期の開発を推進します。

具体的には、国が進めるバスタプロジェクトの一環として、既存の駅前広場を交通ターミナル・2階デッキ広場に再整備するとともに、旧そごう呉店跡地において、官民連携により、これらと一体的又は連続的な構造を持つ複合施設の整備を検討します。

駅北側の賑わいを再生するとともに、今後の周辺開発や、市全域にわたる交通まちづくり・スマートシティの起点を形成することを目指します。

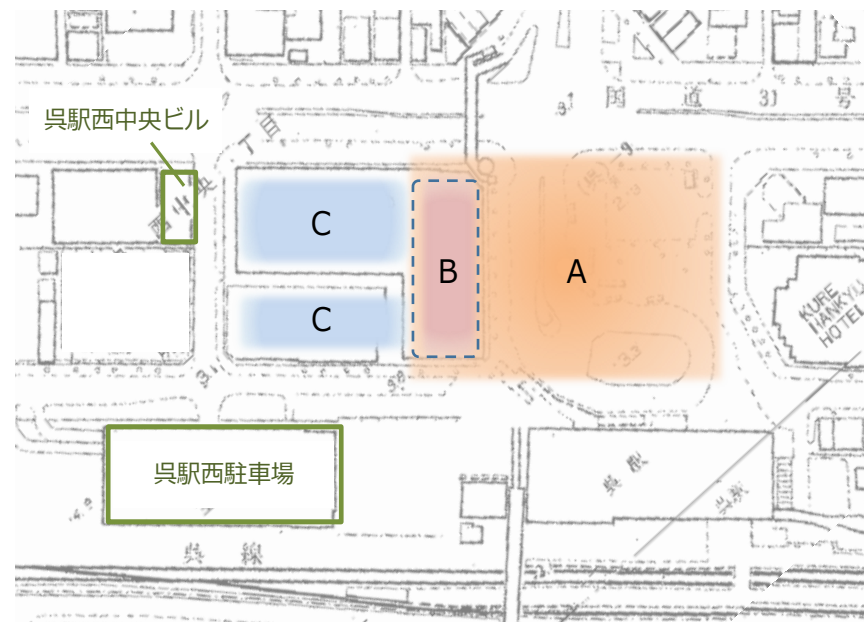


イ 第1期開発の対象ゾーン

第1期開発の対象となる範囲を次のとおり3つのゾーンで区分します。

区分	ゾーン名称	説明
(7) 交通ターミナルと2階デッキ広場を整備するゾーン	Aゾーン	国の主導、県・市の連携により、交通ターミナルと2階デッキ広場を整備するゾーンです。 引き続き、国と緊密な連携をとっていきます。
(1) 複合施設の敷地の核となるゾーン	Bゾーン	旧そごう呉店跡地東側のゾーンです。 1階部分が交通ターミナル（道路区域）と重複する可能性が高く、緊密な官民連携が必要となります。
	Cゾーン	旧そごう呉店跡地西側のゾーンです。 交通ターミナルと重複する可能性が低く、整備後は民間資産として活用されることが想定されます。 旧そごう呉店跡地と同一区画内の民有財産が位置するゾーンです。 所有者の意向と開発事業者のニーズを踏まえながら、活用可能性について協議を継続します。

【第1期開発のゾーン配置】



※ A・B・Cのゾーンに隣接する市有財産については、第1期開発に併せて、又は第1期開発に関連して、活用の可能性があります。
開発事業者のニーズを踏まえながら、活用可能性について検討を進めます。

ウ 駅前広場の再整備

国が進めるバスタプロジェクトの一環として、国の主導及び県・市の連携により、駅前広場を鉄道、広域・都市間バスなど多様な交通モードの接続が強化された交通結節点として再整備を推進します。なお、交通広場等の詳細な計画は、国の検討結果を踏まえ交通事業者等と協議の上、決定します。

(ア) 一般車の送迎機能を強化した交通ターミナル

既存の駅前広場及び旧そごう呉店跡地の一部を、バス・タクシーに加えて、一般車の乗り入れが可能な交通ターミナルとして再整備を推進します。

(イ) 利便性の高い待合所及びデッキの整備

待ち時間に買い物や食事ができる便利施設を備えたバス待合所を設置し、デッキにより駅と直結した利便性の高い駅前空間の整備を目指します。

また、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します。

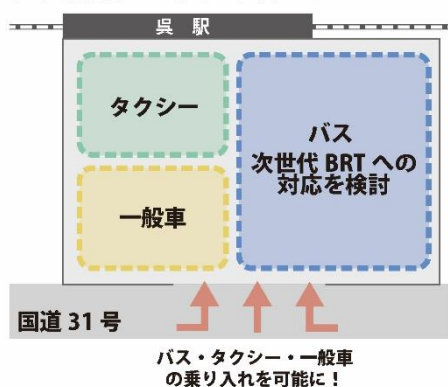
(ロ) 駅前の憩いと賑わいの空間整備

デッキにより2階レベルの歩行者動線を確保するとともに、デッキ上に市民の憩いと賑わいを生む広場空間の整備を推進します。

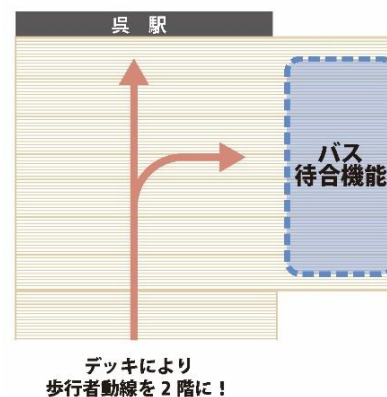
(ハ) 災害時の交通拠点、一時避難場所としての利用

新たに整備する交通広場は、災害時の緊急輸送バス等が円滑に発着できるよう構造に配慮するとともに、デッキ広場やバス待合所は、災害時の一時避難場所として利用できる機能を備えるなど、災害対応を念頭においた整備を推進します。

(1) 交通ターミナルのイメージ



(2) デッキ広場のイメージ



エ 複合施設の導入機能の考え方

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成の核とするため、旧そごう呉店跡地で整備する複合施設に導入すべき機能、導入が望ましい機能等は、次のとおりとします。

なお、複合施設の規模、導入機能、その配置等は、プロポーザル等を経て、開発事業者の提案及びその後の協議等により最終的に決定します。

(ア) 商業・賑わい機能

閉店から7年が経過した旧そごう呉店跡地における、賑わいの再生を図ります。

民間開発事業者等へのニーズ調査では、おおむねの事業者において「延床面積3,000平方メートル程度の機能誘導が見込まれる」という回答であったことを踏まえ、これを超える規模の商業・賑わい機能の誘導を目指します。

(イ) 居住機能

コンパクトシティの形成の核としてまちなか居住を推進するため、居住機能の誘導を図ります。民間開発事業者等へのニーズ調査では、おおむねの事業者において「150戸程度の機能誘導が見込まれる」という回答であったことを踏まえ、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成に向けた重要な呼び水として、これを超える規模で、子育て世代から高齢者まで様々な世代の方々が快適に暮らせる高質な居住機能の誘導を目指します。

(ウ) 宿泊機能

呉駅周辺地域内には、比較的規模が大きいホテルが立地していますが、市中心部における宿泊機能は、なお不足している状況があります。複合施設を始め、呉駅周辺地域において導入することが望ましい機能の一つとして、宿泊機能を位置付けます。

(エ) 公益機能

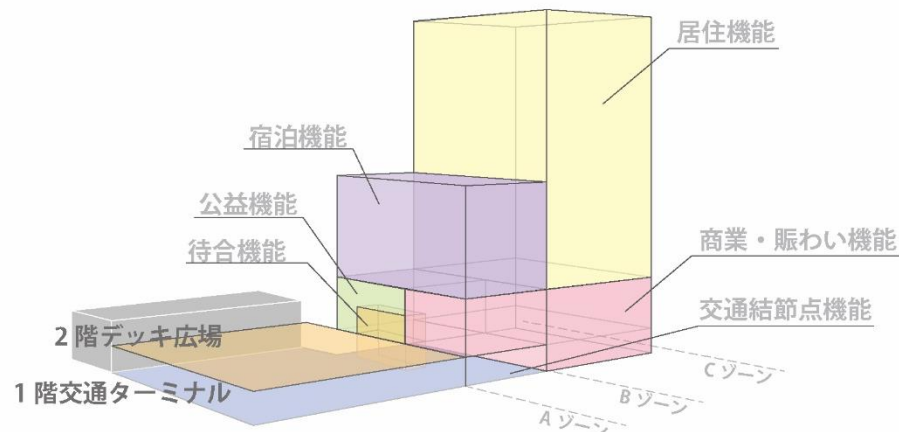
複合施設において、今後、設立を目指す公・民・学の連携組織「アーバンデザインセンター」のパブリックスペースを設置します。現在のKUREスマートシティコンソーシアムの構成団体に呉駅周辺地域総合開発（第1期開発）の開発事業者（優先交渉権者）等に加え、アーバンデザインセンターの設立準備組織を組成し、設立手法や役割分担等について検討します。

そのほか、子育て支援等に関する機能、図書閲覧機能や災害遺構展示機能などについて、開発事業者の提案、その後の協議等を踏まえながら、官民連携による機能導入を検討していきます。

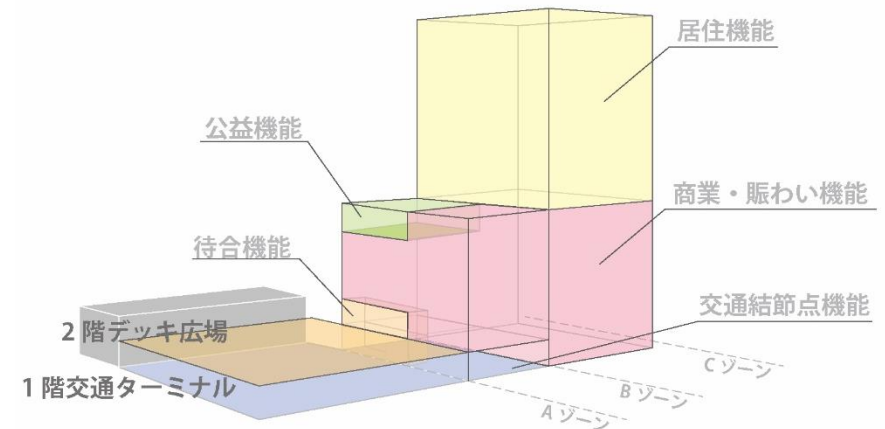
オ 複合施設における機能配置の考え方

複合施設における機能配置は、民間開発事業者の提案及びその後の協議等により最終的に決定しますが、次の例のような配置が考えられます。

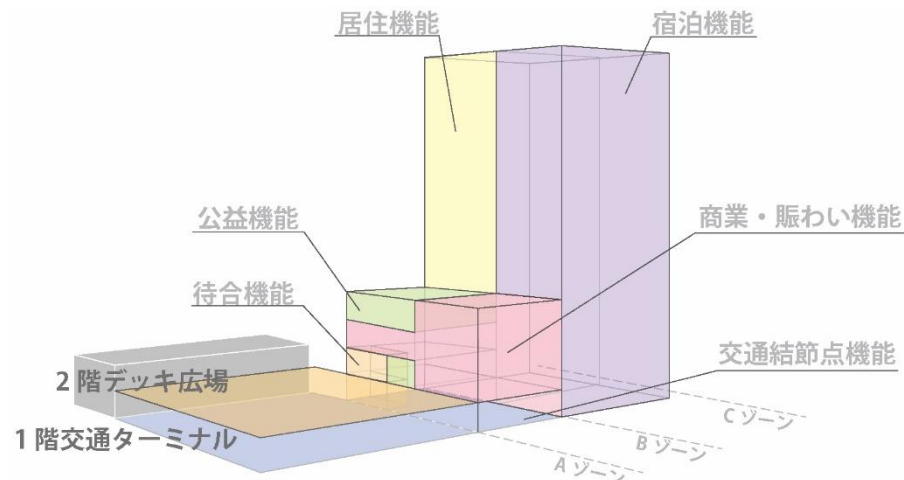
【例1】居住機能をメイン機能として導入する例



【例3】商業・賑わい機能をメイン機能とし、これを呼び水として居住機能を段階整備する例

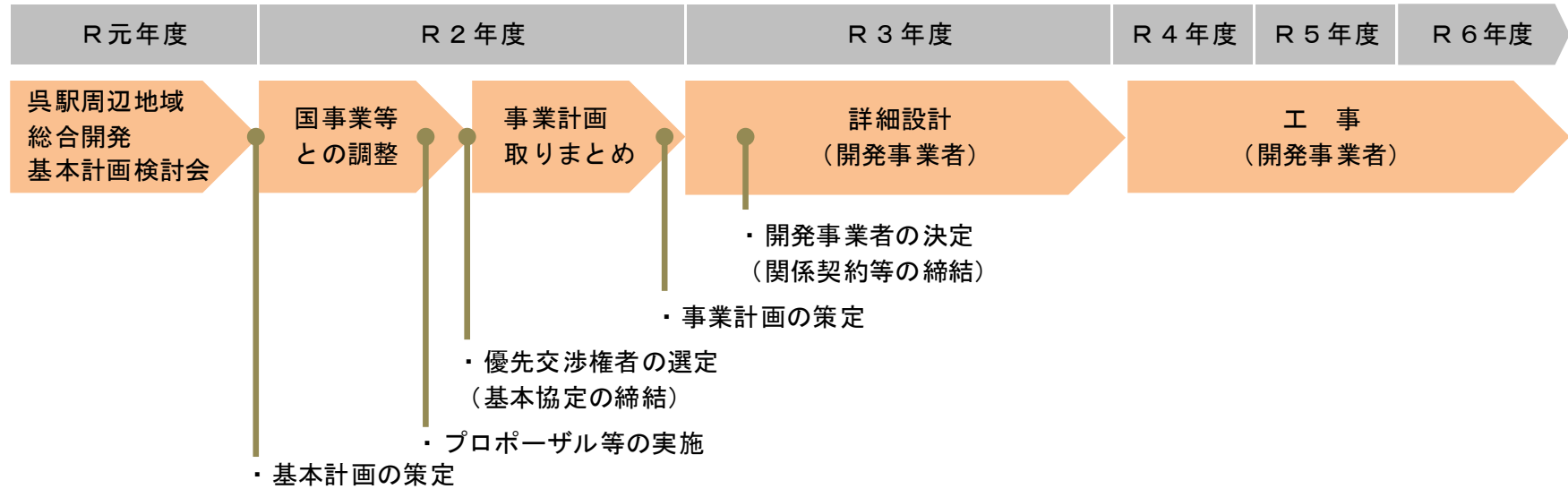


【例2】比較的大規模な宿泊機能を導入する例



カ 第1期開発のスケジュール

今後、駅前広場の整備に係る国等との調整を経て、令和2年度中の優先交渉権者の選定、令和4年度中の着工を目指して、引き続き検討を進めます。



3 基本計画の策定に係る今後の進め方

呉駅周辺地域総合開発基本計画検討会の第4回会議（令和2年3月27日開催予定）での意見交換を経て、基本計画を策定します。

参 考 资 料

【参考資料1】 交通社会実験の結果について

1 実施概要

(1) 目的

今後の「交通まちづくり」に向けた、利用者の受容性検証及び理解促進、並びに市全体の機運醸成を図る。

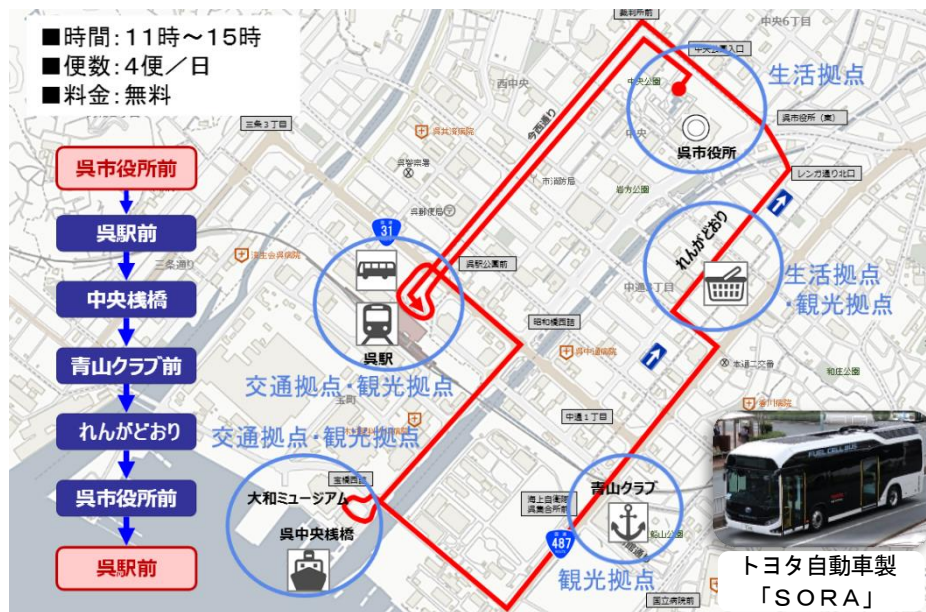
(2) 実施日

公道走行：令和元年11月30日(土)、12月1日(日)、
12月7日(土)、12月8日(日)

特別見学会：令和元年11月27日(水)

(「SORA」の電力供給機能を活用した災害時非常電源
デモンストレーション)

(3) 走行ルート

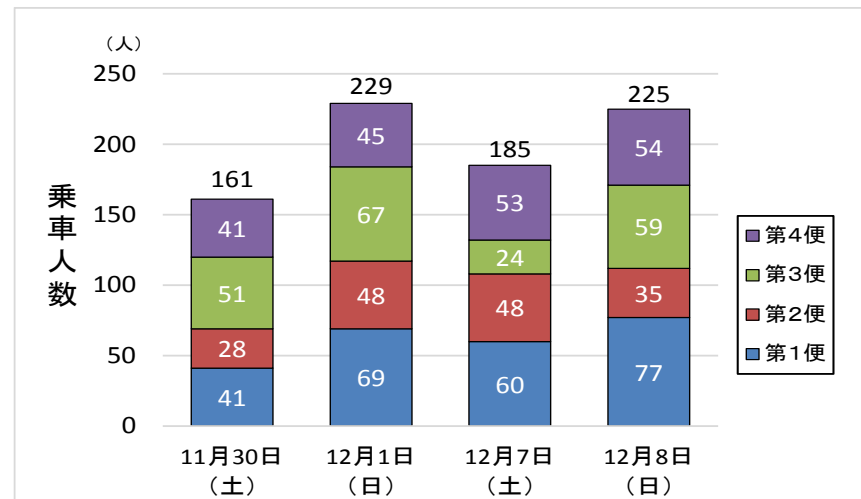


【図】 走行ルートと使用車両

2 実施状況

(1) 公道走行乗車人員数

800人(4日間合計)



(2) 特別見学会来場者数

238人



【呉市役所前臨時バス停】



【特別見学会】

3 主なアンケート結果

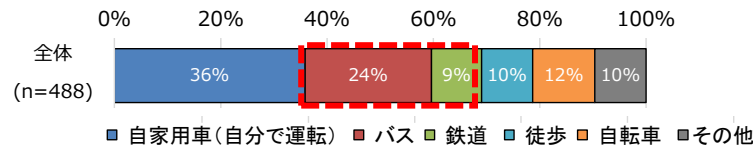
回答者：SORA利用者(624人), 特別見学会参加者(40人),
れんがどおり関係者(27人)

【呉市の移動における現状】

(1) 普段最も利用する交通手段 (対象：SORA利用者)

- 約3割の方が日常の移動手段に鉄道やバスなどの公共交通を利用している。

Q 普段最も利用する交通手段を教えてください。



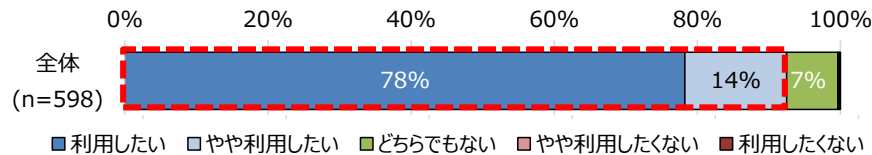
【次世代モビリティの導入への期待】

(2) 次世代モビリティを用いた公共交通の需要

(対象：SORA利用者)

- 次世代モビリティを用いた公共交通を全体の約9割の方が「利用したい」・「やや利用したい」と回答した。

Q 次世代モビリティを用いた公共交通を利用したいと思いますか？

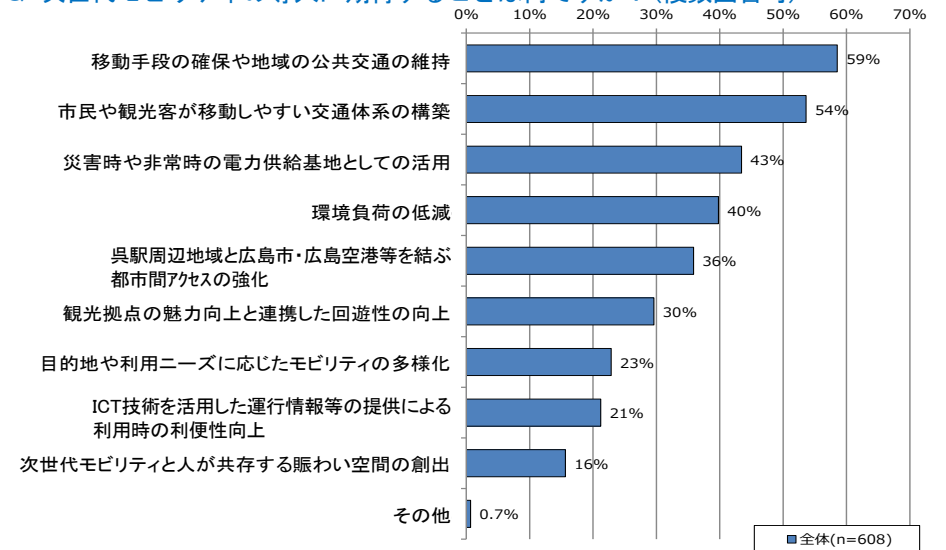


(3) 次世代モビリティの導入に期待すること

(対象：SORA利用者)

- 約6割の方が「移動手段の確保や地域の公共交通の維持」に期待すると回答し、次いで「市民や観光客が移動しやすい交通体系の構築」が多かった。

Q 次世代モビリティの導入に期待することは何ですか？(複数回答可)



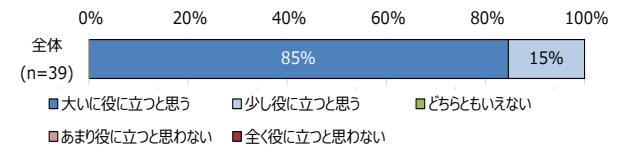
【次世代モビリティ（燃料電池バス）関連】

(4) 次世代モビリティの非常電源機能について

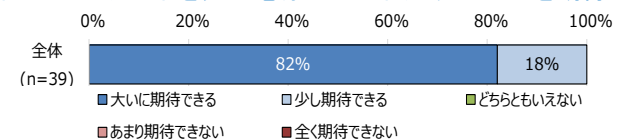
(対象：特別見学会参加者)

- 「次世代モビリティを活用した非常電源機能」は全員が「大いに役に立つ」・「少し役に立つ」と回答し、「災害時の利用」についても全員が「大いに期待できる」・「少し期待できる」と回答した。

Q 災害時に次世代モビリティを活用した非常電源機能は役に立つと思いますか？



Q 災害時に次世代モビリティを非常電源として利用することを期待しますか？



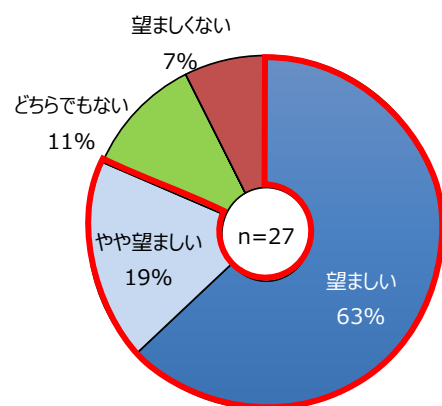
【「れんがどおり」への導入】

(5) 将来的な「れんがどおり」への次世代バスの通行について

(対象：れんがどおり関係者)

- ・ 将来的に「れんがどおり」に次世代バスが通行することに対して、「望ましい」・「やや望ましい」と約8割の方が回答した。

Q 将来的に「れんがどおり」に次世代バスが通れるようにすることが望ましいと思いますか？

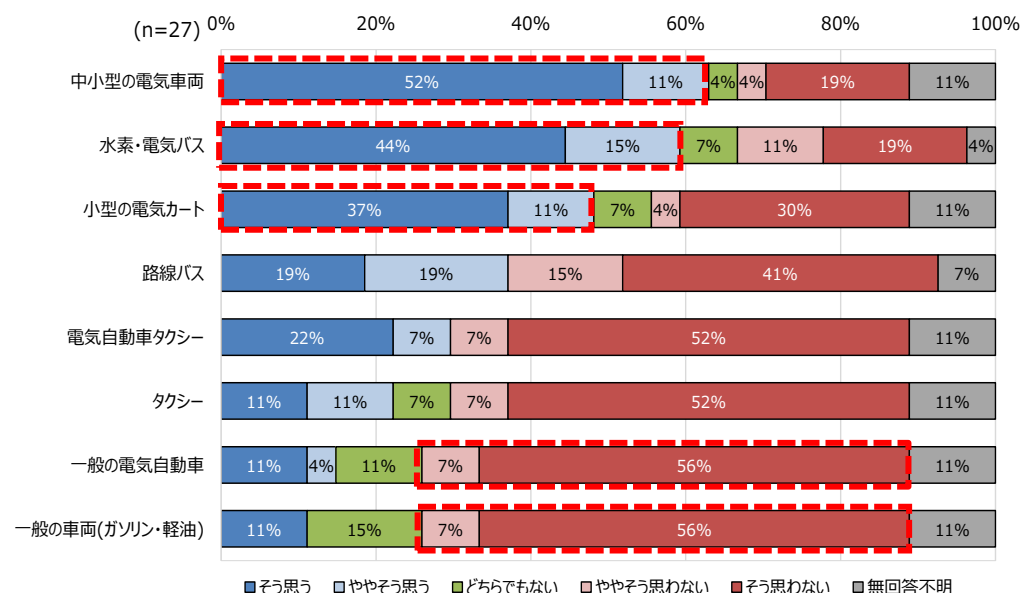


(6) 「れんがどおり」の通行を想定した際の望ましい車両タイプ

(対象：れんがどおり関係者)

- ・ れんがどおり（アーケード区間）の車両通行に関して、約6割の方が「中小型の電気車両」が「望ましい」・「やや望ましい」と回答し、他のタイプと比較して最も多かった。次いで、「水素・電気バス」、「小型の電気カート」との回答が続いた。
- ・ 「望ましいと思わない」との回答は、一般の車両（電気・ガソリン・軽油）が最も多く約6割の方が回答した。

Q れんがどおり（アーケード区間）をどのような車両が通ることを望ましいと思いますか？



4 今回の交通社会実験で明らかになった課題

- (1) 日常の移動（公共交通の利用）に当たっては、「乗り継ぎの利便性向上」「駅やバス停までのアクセス性向上」が課題となる。
- (2) れんがどおりの次世代モビリティの通行について、関係者から高い期待がうかがえるが、導入に当たっては車両のサイズ等について検討が必要である。また、安全性を確保するため、れんがどおりを横切る道路の在り方をセットで議論する必要がある。
- (3) 水素自動車の導入に当たっては、安定的に燃料が供給できる固定式の水素ステーションの整備等の環境整備が併せて必要である。

【参考資料2】対話型ニーズ調査の結果について

第1期民間開発想定エリアについて、事業組成段階から民間事業者のノウハウを活用するため、昨年度の「市場ニーズ調査」に引き続き、「対話型ニーズ調査」を実施するもの

1 実施概要

- (1) **調査対象** 対話型ニーズ調査へ参加意向のある事業者
- (2) **募集方法** 募集要項をホームページ等により周知し、参加者を募集 ※ 昨年度ニーズ調査対象者にも、意向確認
- (3) **調査期間** 令和元年7月下旬 ～
- (4) **参加事業者** 18社（新規5社）
- (5) **調査方法** 対面型聞き取り調査
(随時、書面アンケート等を併用)
- (6) **調査内容**
 - ・ 事業範囲
 - ・ 用途、規模等の詳細
 - ・ 事業手法その他事業化に向けての課題 など

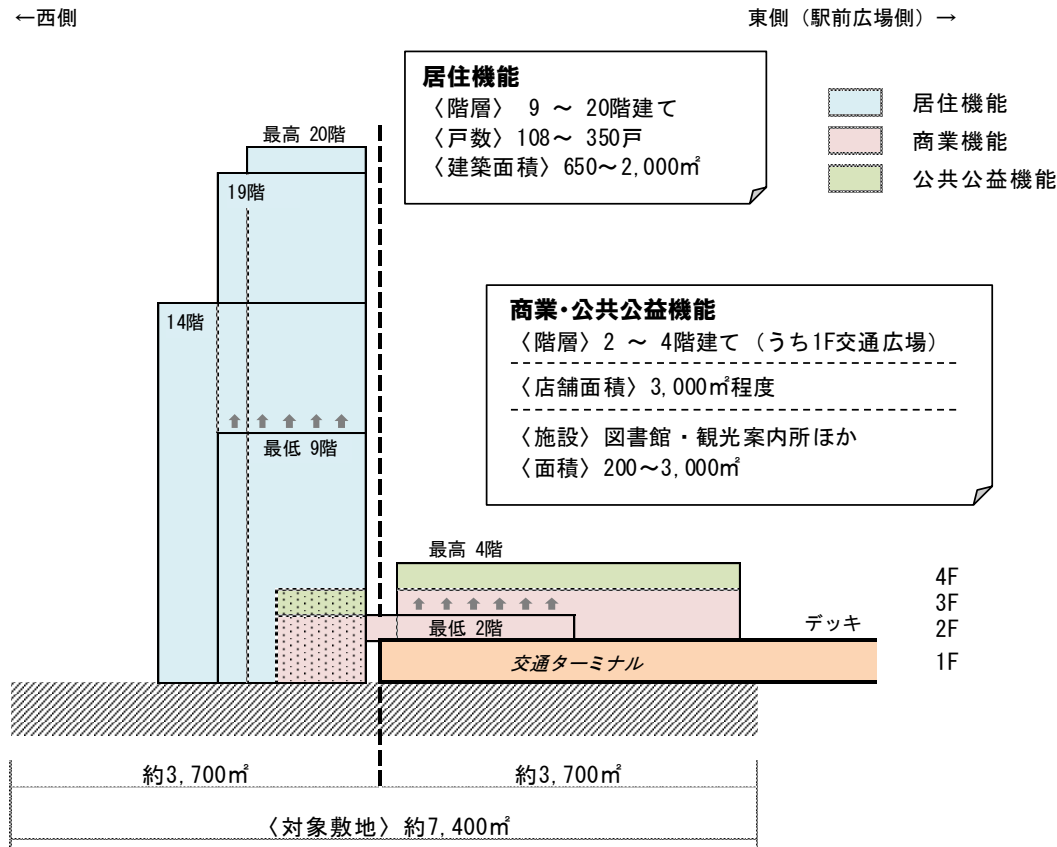
2 これまでの実施状況

- (1) **プレアンケート（8月）**
全社に対し、書面アンケートを実施
 - ・ 調査の進め方への要望
 - ・ 事業実施上の課題
- (2) **資料提供（8月）**
行政情報の提供（公図、建物図面など）
- (3) **プレヒアリング（8月～9月）**
ヒアリングを希望する事業者（13社）から、ヒアリングを実施
 - ・ 用途、規模等
 - ・ 事業実施上の課題
- (4) **論点整理アンケート（10月）**
概略提案に先立ち、全社に対し、書面アンケートを実施
 - ・ 立体道路制度について
 - ・ アーバンデザインセンターについて
- (5) **概略提案（11月～12月）**
民間事業者に対し、現時点で想定される概略提案を依頼（9社が提案）

3 調査結果

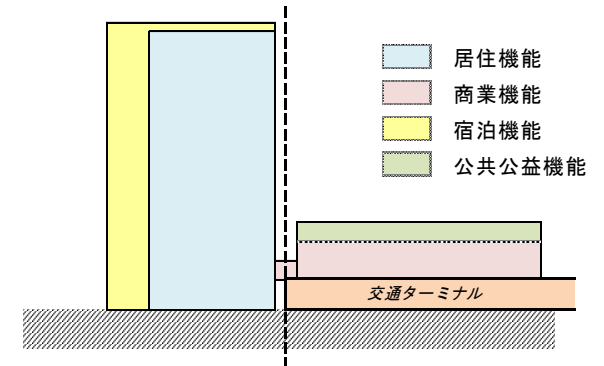
(1) 民間事業者による概略提案の傾向 (断面イメージ図)

- 居住機能を主とし、最低限の商業機能を確保した次のような提案が多数
 駅から北側(国道31号)方向

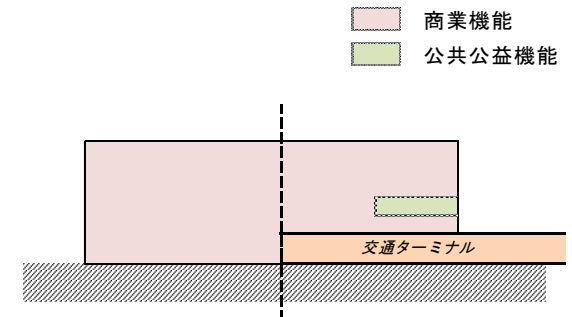


- その他の提案

◇ 居住機能・商業機能に加えて、宿泊機能を別棟で配置する提案



◇ 商業機能を主とし、対象敷地外に居住機能を誘導していく提案



【概略提案の主な想定条件】

- ・ 対象敷地を、「旧そごう呉店跡地」及び「J A呉敷地」と想定
- ・ 交通ターミナルの範囲を、仮に「駅前広場側：全体の50パーセント程度」と想定
- ・ 現行の指定容積率(600パーセント)にとらわれず、これを超える容積率で提案可能である旨を付記

(2) 用途・規模等

- ・ マンション機能をメイン機能として想定する提案が多数
想定規模は、約150戸程度
- ・ マンション機能をメインとする場合、商業機能の想定規模は、約3,000㎡程度
ただし、商業機能のみの提案もあった。
- ・ 分棟で、ホテル機能を導入する概略提案があった。

(3) その他意見

- ・ 「国庫補助事業の活用を前提とする」との提案が多数
- ・ 1階が交通広場となる（立体道路）部分の底地を公共が所有する手法（定期借地等）にも可能性があるとの意見あり

(4) 今後の予定

基本計画策定に向けての調査は、この概略提案で一旦の区切りとします。

今後、想定条件（対象敷地や交通ターミナルの範囲など）に変動がある場合は、必要に応じ、追加調査を継続します。