

呉駅周辺地域総合開発基本計画（案）について（報告）

呉駅周辺地域総合開発基本計画（案）について報告します。

【会議の開催状況】

<第1回会議>

開催日 令和元年 7月17日

- 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

<第2回会議>

開催日 令和元年11月27日

- 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

<第3回会議>

開催日 令和2年 2月14日

- 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

<第4回会議>

開催日 令和2年 3月27日

- 議事概要
- ・ 基本計画（案）について

【呉駅周辺地域総合開発基本計画（案）の概要】

1 総 論

▶ 基本計画 P 1 ～ 3

(1) 策定の目的

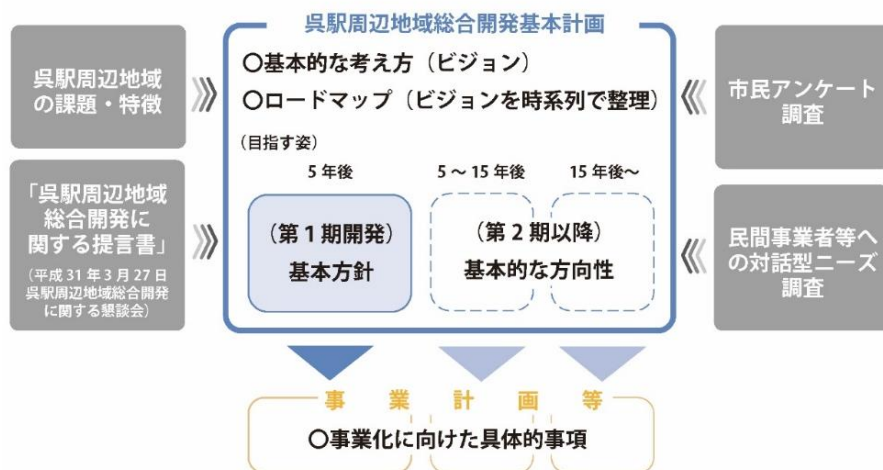
▶ 基本計画 P 1

- ・ 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
- ・ 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す。

(2) 基本計画の位置付け

▶ 基本計画 P 2

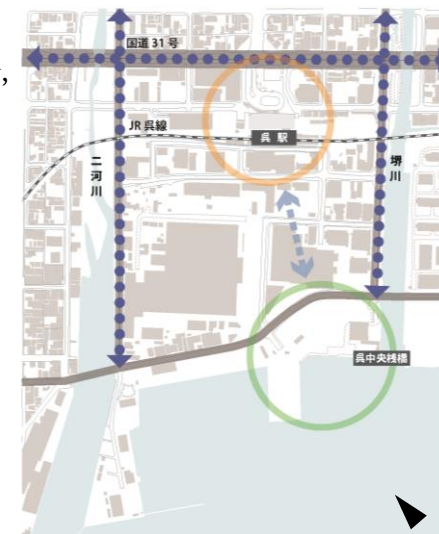
- ・ 呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会からの提言を基礎としながら、市民アンケート調査、民間開発事業者等への対話型ニーズ調査等から得た視点を加味
- ・ 個別の整備や事業化に当たっては「事業計画」等を策定



(3) 基本計画の対象範囲

▶ 基本計画 P 3

- ・ 計画の対象範囲は、国道31号、二河川、堺川に囲まれる範囲
- ・ 呉駅から呉中央駅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策定



(4) 関連計画

▶ 基本計画 P 3

- ・ 第4次 呉市長期総合計画（H23～R2）
- ・ 呉市まち・ひと・しごと創生総合戦略及び人口ビジョン（H27～R2）
- ・ 呉市都市計画マスタープラン
- ・ 呉市立地適正化計画（策定中）
- ・ 呉市地域公共交通網形成計画（策定中）
- ・ 呉市復興計画（H30～R6）
- ・ 呉市地域防災計画・水防計画
- ・ 第2次環境基本計画（H25～R4）
- ・ 呉市景観計画
- ・ 呉市公共施設等総合管理計画（H23～R22）

(1) 課題

▶ 基本計画P 4・P 5

ア 交通課題

区 分	課 題 の 内 容
呉市全域 の課題	◆ 高齢化の加速による交通弱者の増加 ◆ 持続可能で利便性の高い交通ネットワークの形成 ◆ 来訪者にも利用しやすい移動手段の確保、回遊性の向上 ◆ 災害に強い交通体系の構築
呉駅周辺地域 の課題	◆ 駅周辺の歩行者動線が不便 ◆ 自動車・バス・歩行者など複数モードが輻輳^{ふくそう} ◆ 防災機能を備えた交通拠点整備
うち駅北側 の課題	◆ 老朽化に加え、一般車が進入できない交通ターミナル ◆ 駅・広場への寄付きが困難な駅周辺の道路 ◆ バス利用者の利便施設がない

イ 土地利用の課題

区 分	課 題 の 内 容
呉市全域 の課題	◆ 居住誘導と定住促進によるコンパクトシティの形成 ◆ 中心市街地の賑わいと交流の促進
呉駅周辺地域 の課題	◆ 居住機能の更なる誘導 ◆ 広場や市民の活動拠点がなく ◆ 公有財産の適正配置と有効活用
うち駅北側 の課題	◆ 旧そごう呉店跡地の再生

(2) 特徴

▶ 基本計画P 6

呉駅周辺地域は、国道・鉄道駅・港の三つの交通モードが集積する交通拠点性を有するとともに、当地域を起点として周辺の豊富な観光資源、さらには芸予諸島・瀬戸内海へつながるゲートウェイとなり得る立地特性を有しています。

① 交通が集積する呉駅周辺地域

- ・ 国道・鉄道駅・港が近接したコンパクトな都市構造

② 豊富な文化資源・観光資源

- ・ 旧海軍ゆかりの文化と歴史
- ・ ものづくりに由来する文化・景観資源
- ・ 瀬戸内の風景などの豊富な観光資源

③ 周辺都市と比較した際の立地性の良さ

- ・ 県都（広島市）・玄関口（広島空港）との高いアクセス性
- ・ 芸予諸島・瀬戸内海における拠点性の高さ



(1) 基本理念 ▶ 基本計画P 7

まちの魅力とひとの交流をつなぎ、広げ、新たな価値を創造する

「交通まちづくりとスマートシティの発信拠点の形成」

(2) ビジョン ▶ 基本計画P 8～24

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

- 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
- ② バス・鉄道・船など交通モード間の接続強化
- ③ 新しい交通システムの積極的な導入
- 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

▶ 基本計画P 9

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

- 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
- ② 広場空間を活用した賑わい創出
- ③ 市中心部の回遊促進
- 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

▶ 基本計画P 12

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

- ① 災害時に一時避難場所等として機能するデッキ広場
- 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
- ③ 官民連携による防災拠点性の向上
- ④ 次世代モビリティによる非常時電力供給

▶ 基本計画P 15

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

- ① アーバンデザインセンターの設立
- ② 市民参加による継続的なまちづくりの推進

▶ 基本計画P 22

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**

- ① 駅前の賑わいを創出する複合施設の整備
- ② 複合施設への商業・賑わい機能、居住機能等の導入
- ③ 複合施設へのパブリックスペースの設置
- ④ 橋上駅を核とした周辺開発の誘導・推進

▶ 基本計画P 18

※ 別冊を参照

(1) 第1期開発の方向性

▶ 基本計画P26

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、旧そごう呉店跡地等において、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推進します。

また、JR呉駅の橋上駅化を推進し、2階デッキ広場とともに駅南北一体の玄関口を形成し、周辺の連鎖的な開発を誘導します。

この第1期開発を第一歩として、呉駅周辺地域全体で、人口と都市機能が市内で最も高度に集積した「心地よく過ごせるまちなか」を形成し、市全域にわたる「交通まちづくり」と「スマートシティ」の起点とすることを目指します。

施設整備後も、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推進します。

(2) 官民連携の考え方

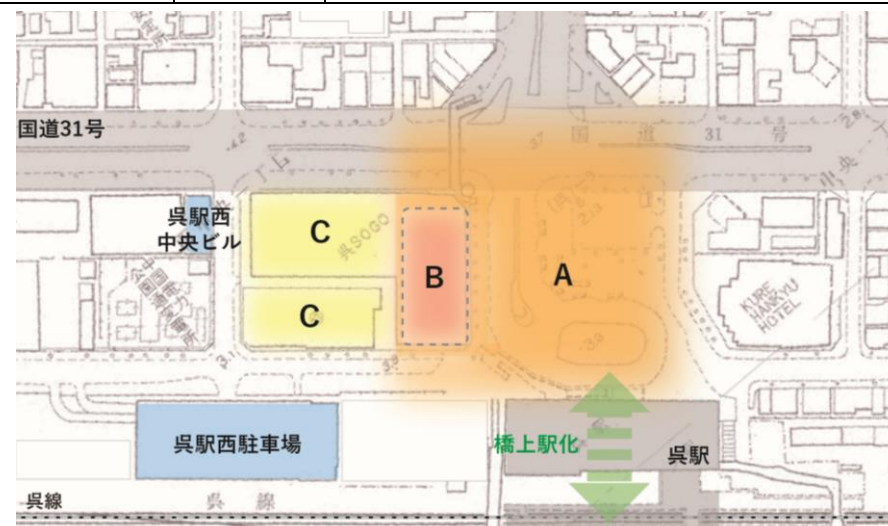
▶ 基本計画P27

第1期開発 の主な要素	行政(国・県・市) が担う役割	民間開発事業者 に期待する役割
① 次世代型総合交通拠点の形成	- 駅前広場の再整備 - 施設の整備・デザイン等に係る協議・連携	駅前広場と一体的な複合施設の整備
② 心地よく過ごせるまちなかの形成	高質な都市機能の誘導支援	高質な都市機能の導入・集積
③ 交通まちづくり・スマートシティの推進	課題を解決し続けるまちづくりの仕組みの構築	課題を解決し続けるまちづくりへの参画

(3) 第1期開発の対象ゾーン

▶ 基本計画P28

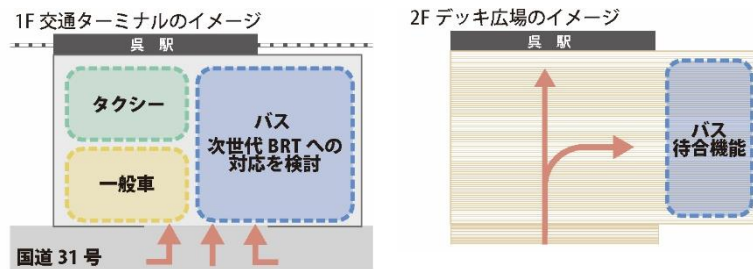
区 分	名 称	ゾ ー ン の 特 徴
ア 交通ターミナルと2階デッキ広場を整備するゾーン	Aゾーン	国の主導、県・市の連携により、交通ターミナルと2階デッキ広場を整備するゾーンです。 引き続き、国と緊密な連携をとっていきます。
イ 複合施設の敷地の核となるゾーン	Bゾーン	旧そごう呉店跡地東側のゾーンです。 1階部分が交通ターミナル（道路区域）と重複する可能性が高く、緊密な官民連携が必要となります。
	Cゾーン	北側は、旧そごう呉店跡地と同一区画内の民有財産が位置するゾーンです。 所有者の意向と開発事業者のニーズを踏まえながら、活用可能性について協議を継続します 南側は、旧そごう呉店跡地とは別の区画です。 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。



(4) 駅前広場の再整備

▶ 基本計画 P29

- ア 一般車の送迎機能を強化した交通ターミナル
- イ 利便性の高い待合所及びデッキの整備
- ウ 駅前の憩いと賑わいの空間整備
- エ 災害時の交通拠点、一時避難場所としての利用



(5) 複合施設の導入機能の考え方

▶ 基本計画 P30

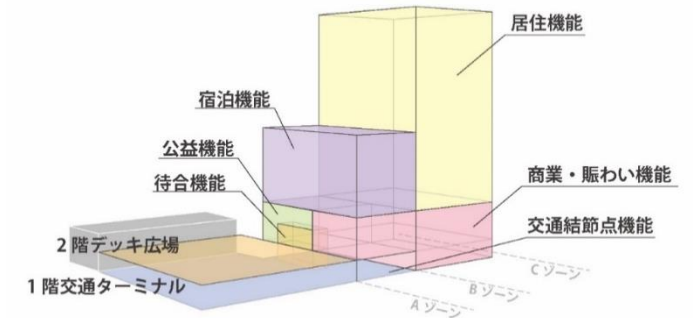
複合施設の規模、導入機能、その配置等は、プロポーザル等を経て、開発事業者の提案及びその後の協議等により最終的に決定します。

- ア 商業・賑わい機能
- イ 居住機能
- ウ 宿泊機能
- エ 公益機能

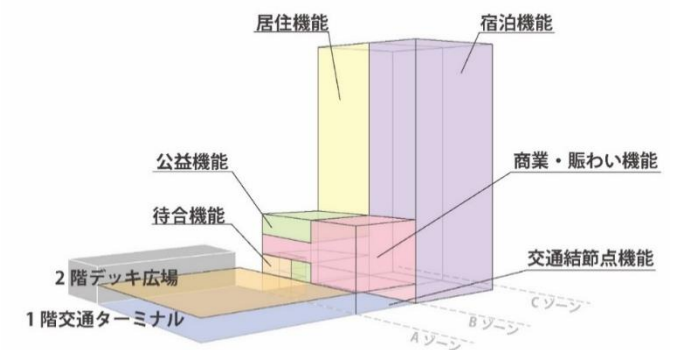
(6) 複合施設における機能配置の考え方

▶ 基本計画 P31

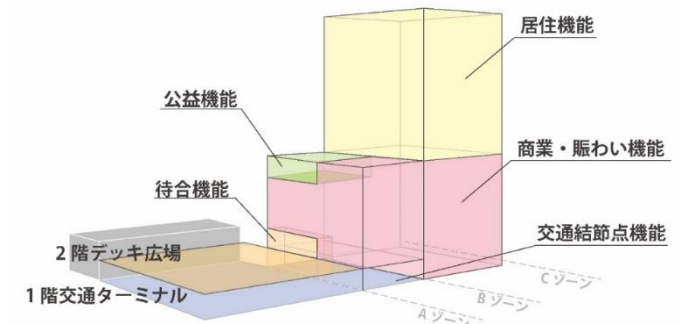
【例 1】居住機能をメインとして導入する例



【例 2】比較的大規模な宿泊機能を導入する例



【例 3】商業・賑わい機能をメインとし、これを呼び水に居住機能を段階整備する例



(7) 事業手法の基本的な考え方

▶ 基本計画P32

事業手法の基本的な考え方は、次のとおりです。なお、複合施設の整備は、国において整備検討が進められている「1階交通ターミナル」及び「2階デッキ広場」の整備が、Bゾーン内で重複する可能性が高く、相互に密接に関連するため、今後更に国等との協議を進め、最終的な整備条件（開発事業者選定に係るプロポーザル条件等）を決定します。

ア 道路空間の立体的活用等の考え方

1階交通ターミナル（道路区域）と重複する可能性が高いBゾーンにおいては、立体道路制度や道路占用許可制度等により、道路空間の立体的・効率的な活用を図ります。

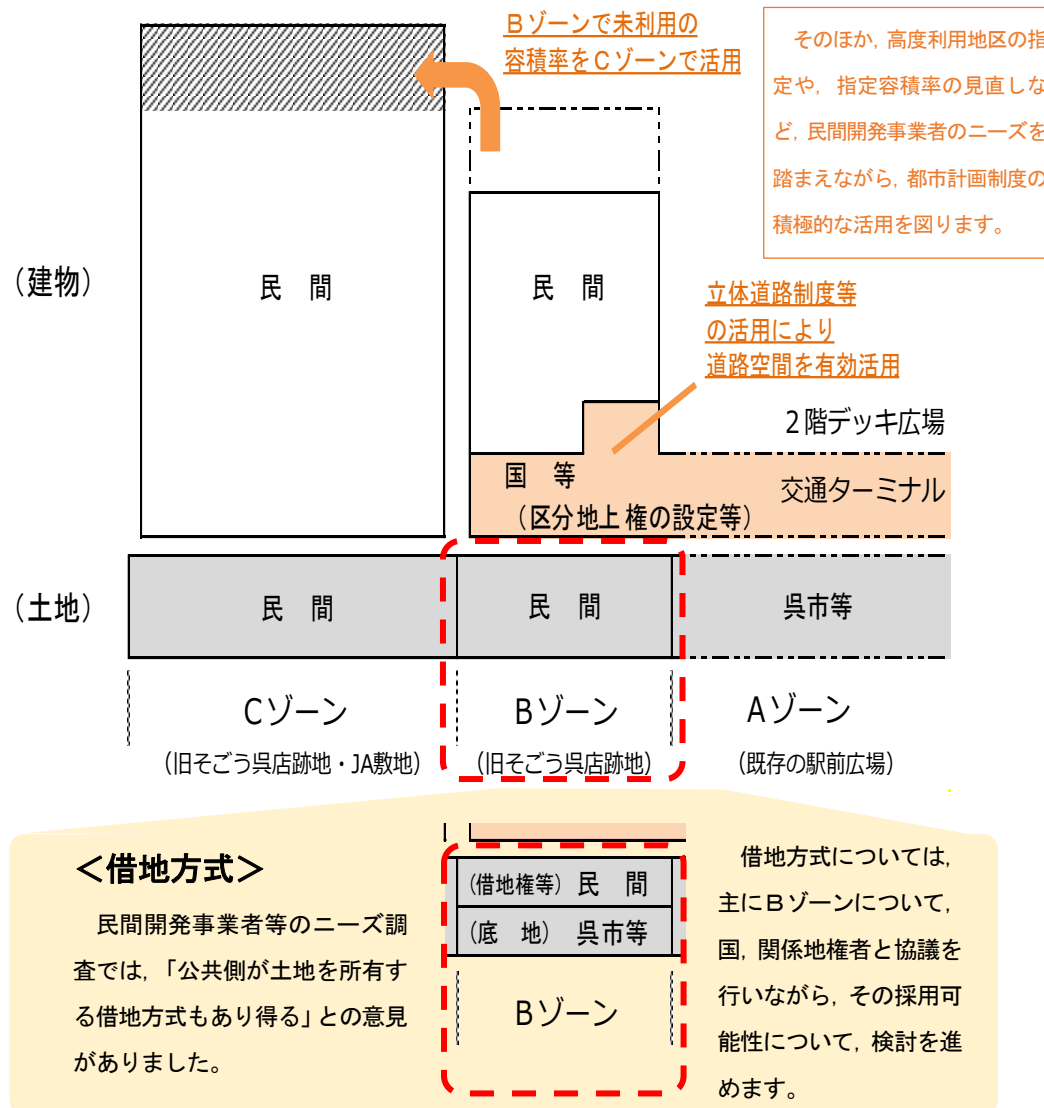
また、Bゾーン等の未利用容積率をCゾーンに移転する「一団地の総合的設計制度」の活用を検討するなど、高度利用を図ります。

（具体的には、民間事業者からの提案内容に応じ、官民連携により、各種制度を最大限活用します。）

イ 整備後の財産の権原の考え方

交通ターミナル（道路敷地）と重複するBゾーンの土地・建物の権原については、複数の類型について民間事業者の提案を可能とすることを念頭に、引き続き、国等との協議を進めます。

ほぼ純粋な民間施設となることが想定されるCゾーンの土地・建物については、現状有姿による民間売却を基本とします。



(8) 開発事業者選定の手続

▶ 基本計画 P33

ア プロポーザルの実施

引き続き関係機関、関係地権者等の協議を進め、令和2年度中を目途に、第1期開発の開発事業者（優先交渉権者）を選定するプロポーザルの実施を目指します。

イ 優先交渉権者の決定

複合施設の整備コンセプトや導入機能、財産処分に係る提案価格等を総合的に判断の上、優先交渉権者を決定します。

ウ 優先交渉権者との協議・事業計画の策定

第1期開発の整備対象範囲においては、国において整備検討が進められている「交通ターミナル」及び「2階デッキ」の整備がBゾーン内で重複又は連続しており、相互に密接に関連しています。

そのため、整備範囲や、それに伴う土地取得費、工事費等の負担区分など、開発事業者の決定に伴う契約額等が最終決定するまで、時間を要します。

優先交渉権者として選定された民間事業者は、当面の間は、優先交渉権者たる地位において、国、県、市等とこれらの協議を行うとともに、併せて、官民連携により、事業計画（案）の作成を進めます。

エ 開発事業者の決定

上記ウで述べた国、県、市等との協議が整い、及び関係地権者の合意をもって、開発事業者の決定に係る手続を進めます。

地方自治法（昭和22年法律第67号）の規定により財産の処分等に関する呉市議会の議決が必要となる場合は、呉市議会の当該議決を得た後、開発事業者の決定及び必要な契約等の締結を行います。

6

第1期開発のスケジュール

▶ 基本計画 P34

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。

