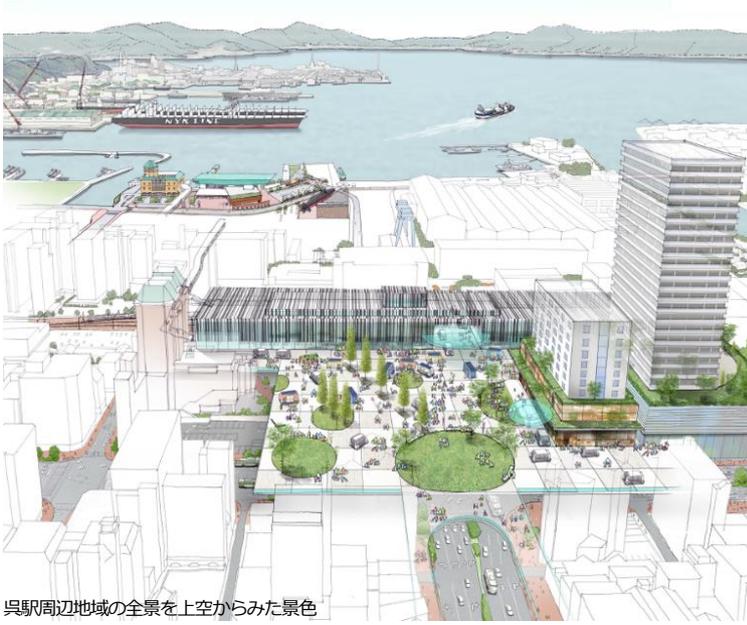


呉駅周辺地域総合開発基本計画



呉駅周辺地域の全景を上空からみた景色



2階デッキの国道側から駅ビルを見た景色



デッキの下を透かした様子



駅ビルから出て2階デッキの上から灰ヶ峰を見た景色

令和2年4月

呉市

目 次

1 総論	1
(1) 策定の目的	1
(2) 基本計画の位置付け	2
(3) 基本計画の対象範囲	3
(4) 関連計画	3
2 呉駅周辺地域の課題と特徴	4
(1) 課題	4
(2) 特徴	6
3 呉駅周辺地域総合開発の基本理念とビジョン	7
(1) 基本理念	7
(2) ビジョン	8
<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>	9
<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>	12
<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>	15
<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>	18
<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>	22
4 ロードマップ	25
5 第1期開発の基本方針	26
(1) 第1期開発の方向性	26
(2) 官民連携の考え方	27
(3) 第1期開発の対象ゾーン	28
(4) 駅前広場の再整備	29
(5) 複合施設の導入機能の考え方	30
(6) 複合施設における機能配置の考え方	31
(7) 事業手法の基本的な考え方	32
(8) 開発事業者選定の手続	33
6 第1期開発のスケジュール	34
別冊 ロードマップ	
参考資料	

(1) 策定の目的

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もたらす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。

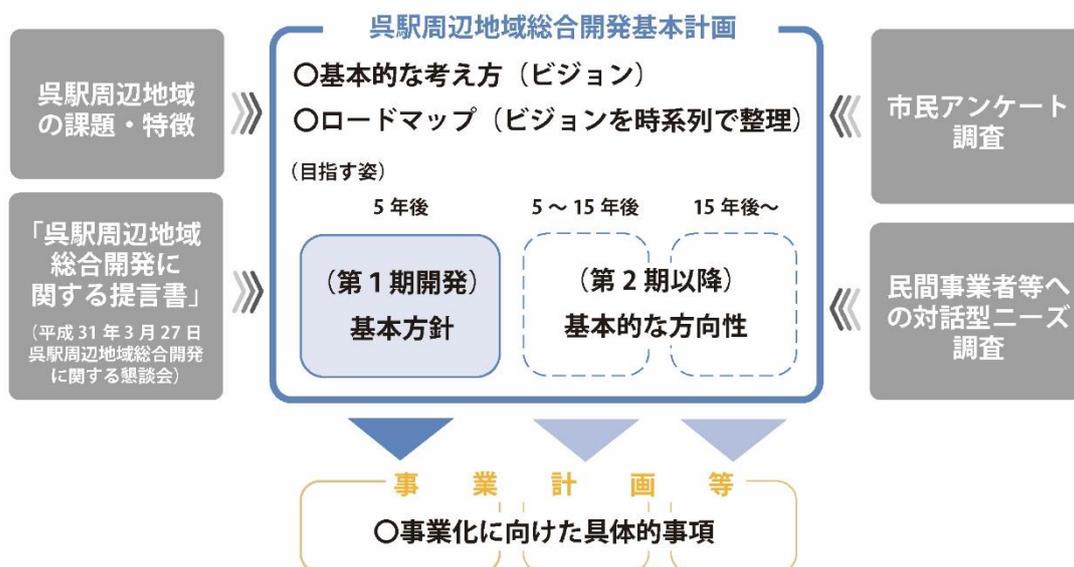
この呉駅周辺地域総合開発基本計画（以下「基本計画」といいます。）では、総合開発のビジョンと中長期的なロードマップを策定するとともに、その第一歩となる第1期開発の方向性を示すものです。

国、県、市、民間事業者など、多様な主体の連携により、呉駅周辺地域において今後のまちづくりの核となる都市開発を推進するための今後の指針として、「呉駅周辺地域総合開発基本計画」を策定します。

(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。

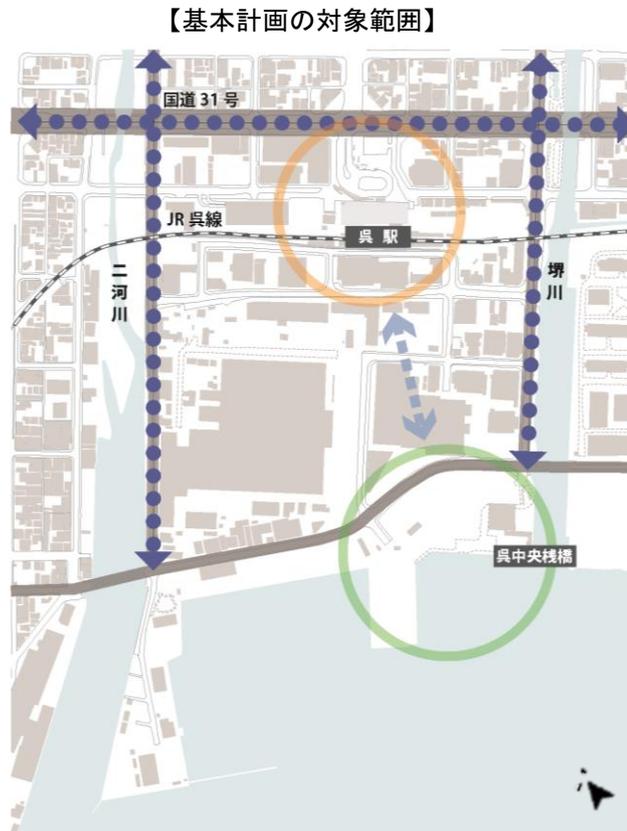
なお、個別の整備や事業化に当たっては、この基本計画に沿って、国、県、市、関係地権者が中心となり、民間事業者の技術やノウハウを活用しつつ進めていくものであり、整備の規模や配置、導入する機能や事業費などの具体的事項については、個別の整備に関する「事業計画」等を策定していく中で、更なる検討を進めていきます。



(3) 基本計画の対象範囲

本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) 関連計画

呉駅周辺地域総合開発は、今後の呉市全域のまちづくりを左右する重要な施策であり、関連する計画は多岐にわたります。

今後も、これらの計画と相互に整合を図りながら、具体化を進めていくものとします。

関連計画（主なもの）

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------|
| ○ 第4次 呉市長期総合計画（H23～R2） | ○ 呉市復興計画（H30～R6） |
| ○ 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） | ○ 呉市地域防災計画・水防計画 |
| ○ 呉市都市計画マスタープラン | ○ 第2次環境基本計画（H25～R4） |
| ○ 呉市立地適正化計画（策定中） | ○ 呉市景観計画 |
| ○ 呉市地域公共交通網形成計画（策定中） | ○ 呉市公共施設等総合管理計画（H23～R22） |

(1) 課題

ア 交通課題

区分	課題の内容
呉市全域の課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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 <p>人口減少・高齢化が進行する中で、利用者の減少、運転手不足などから、公共交通の維持が大きな課題となっている。</p> <p>呉市内には、大和ミュージアムや御手洗重要伝統的建造物群保存地区など、市内に地域資源が点在しており、これらの連絡強化による回遊性の向上が求められる。</p> <p>また、平成30年7月豪雨災害による幹線道路やJR呉線等の被害を教訓として、交通基盤の強靱化が課題となっている。</p>
呉駅周辺地域の課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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 ◆ 防災機能を備えた交通拠点整備 <p>呉駅周辺地域は、鉄道によって南北に分断されており、駅の改札が北側にしかなく、南側からは回り込みが必要、既存のバリアフリー経路は使用可能時間に制約があるなど、歩行者のバリアフリー動線を確保することが課題である。</p> <p>当地域は、バス、鉄道、船などの多様な交通モードがあり、かつ、利用者も通勤・通学、買い物、観光など目的が多様であるため、その利用動向やニーズに応じた交通機関や動線の整備が課題となっている。</p> <p>また、災害時に緊急輸送バスや緊急輸送船の発着場所として重要な役割を果たした当地域の防災拠点として機能強化が求められている。</p>
うち駅北側の課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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 <p>昭和56年に供用開始された呉駅前広場（築38年）は、老朽化で機能低下がみられる上に、バスの待合環境が不便であるなど利便性に課題がある。</p> <p>また、駅前広場に一般車が進入できないため、ピーク時に周辺市道で混雑が生じている。</p>



イ 土地利用の課題

区分	課題の内容
呉市全域 の課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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 <p>人口減少・高齢化が進行する中で、空き家の更なる増加や市街地の人口密度の低下が懸念されている。今後、若い世代の定住促進や生活利便性の高いまちなか居住の推進など、賑わいと交流を持続するコンパクトなまちづくりが求められる。</p>
呉駅周辺地域 の課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 居住機能の更なる誘導 ◆ 広場や市民の活動拠点が無い ◆ 公有財産の適正配置と有効活用 <p>呉駅周辺には、クレスト、レクレ、ゆめタウン呉など大型の商業施設が立地しており、市民の買い物の利便性に寄与している。また、比較的規模の大きいホテルが立地しており、観光・ビジネスでの利用が市内でも高い地域である。</p> <p>一方で、コンパクトシティの受け皿としては、居住機能を更に誘導する必要があるとともに、市民が集い、憩うことができるような広場や、イベントなどを開催できる活動拠点が無い。</p> <p>また、呉駅西駐車場や呉駅西共同ビル、呉駅西中央ビル、定期借地に供している用地など、中長期的に活用可能な公有地が点在している。</p>
うち駅北側 の課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 旧そごう呉店跡地の再生 <p>旧そごう呉店の閉店（平成25年1月）による土地の未利用状態が長期化しており、呉市の玄関口としてふさわしい賑わいの再生が大きな課題となっている。</p>



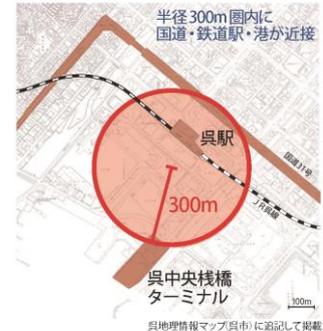
(2) 特徴

呉駅周辺地域は、国道・鉄道駅・港の3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、更には芸予諸島・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

呉駅周辺地域は、バス(国道31号)、鉄道(JR呉駅)、航路(呉中央棧橋)の3つの交通モードが集積しているという立地的優位性があります。

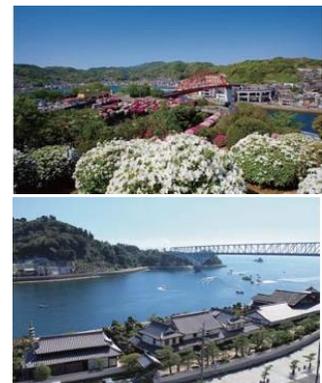


② 豊富な文化資源・観光資源

- ・ 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

市全域にわたり、旧海軍ゆかりの文化、ものづくりの文化に由来する文化・観光資源、更には、音戸の瀬戸やとびしま海道など、港湾・海洋における観光資源を豊富に有しています。

特に呉駅周辺地域(宝町エリア)、隣接する幸町エリアにおいては、日本遺産を構成する大和ミュージアムや青山クラブ、桜松館など、豊富な文化財が集積しています。



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

広島市内や広島空港への時間的近接性を有しながら、住宅価格相場が比較的安く、駅を中心としたまちなか居住を呼び込めるポテンシャルを有しています。

また、県内自治体と比較してとびしま海道や四国方面にも近く、瀬戸内クルーズなど海洋観光の拠点としても可能性があります。



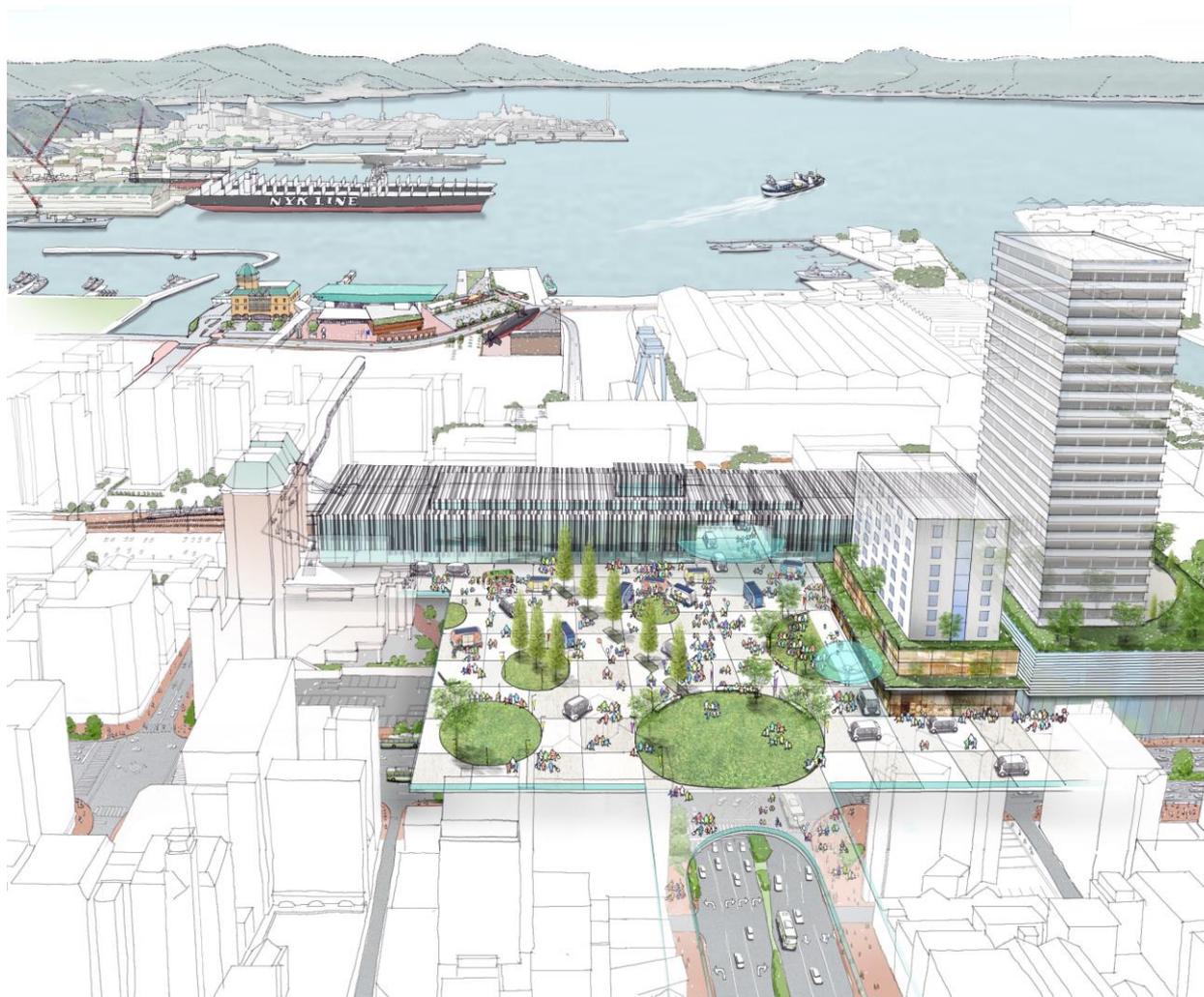
(1) 基本理念

提言、市民アンケート、民間開発事業者等へのニーズ調査等を踏まえ、呉駅周辺地域総合開発の基本理念を次のとおり定めます。

～ 呉駅周辺地域総合開発の基本理念 ～

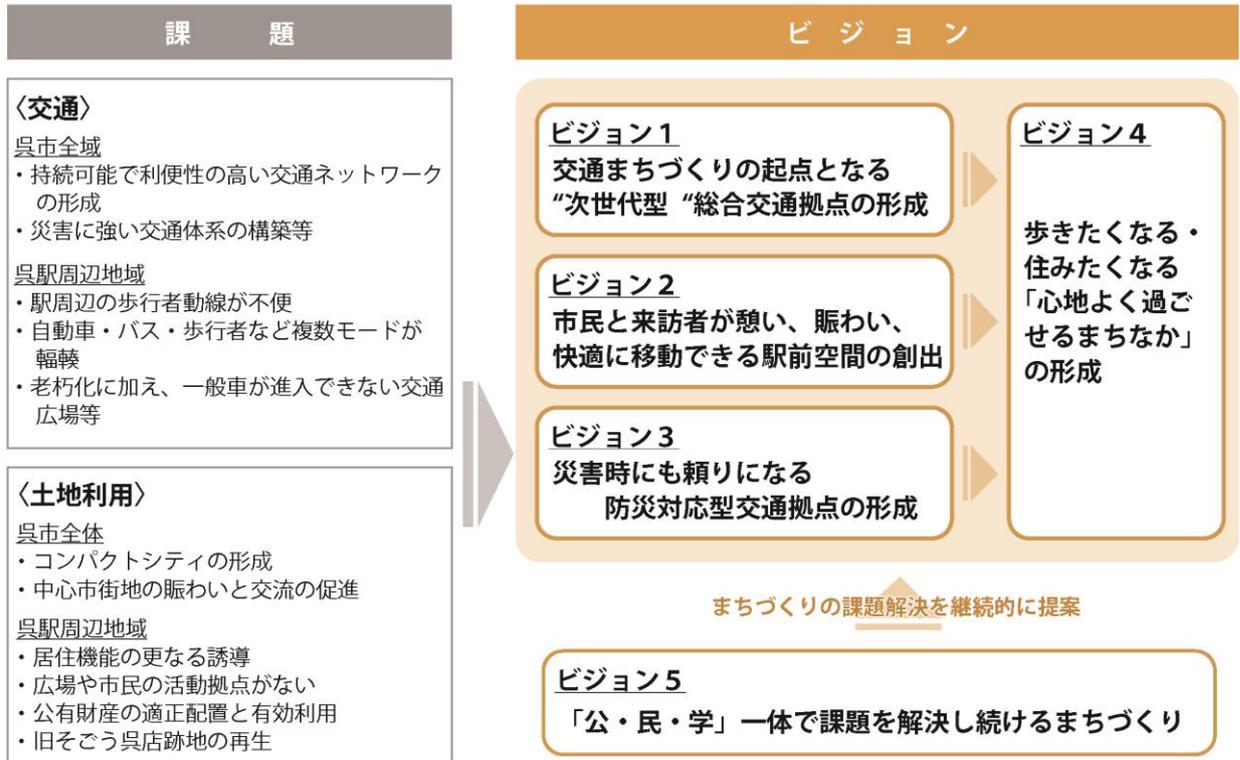
まちの魅力とひとの交流をつなぎ、広げ、新たな価値を創造する

「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

基本理念の実現に向けて、交通・土地利用の各課題に対応する施策の方向性を示す5つのビジョンを次のとおり定めます。



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。

ターゲットとなる課題

【市全域】

- ◆ 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

【呉駅周辺地域】

- ◆ 自動車・バス・歩行者など複数モードが輻輳

【駅北側】

- ◆ 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
- ◆ バス利用者の利便施設がない

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。

※ 2階デッキについては、ビジョン2に後掲

② バス・鉄道・船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や駅前広場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。

【総合交通拠点の整備イメージ】

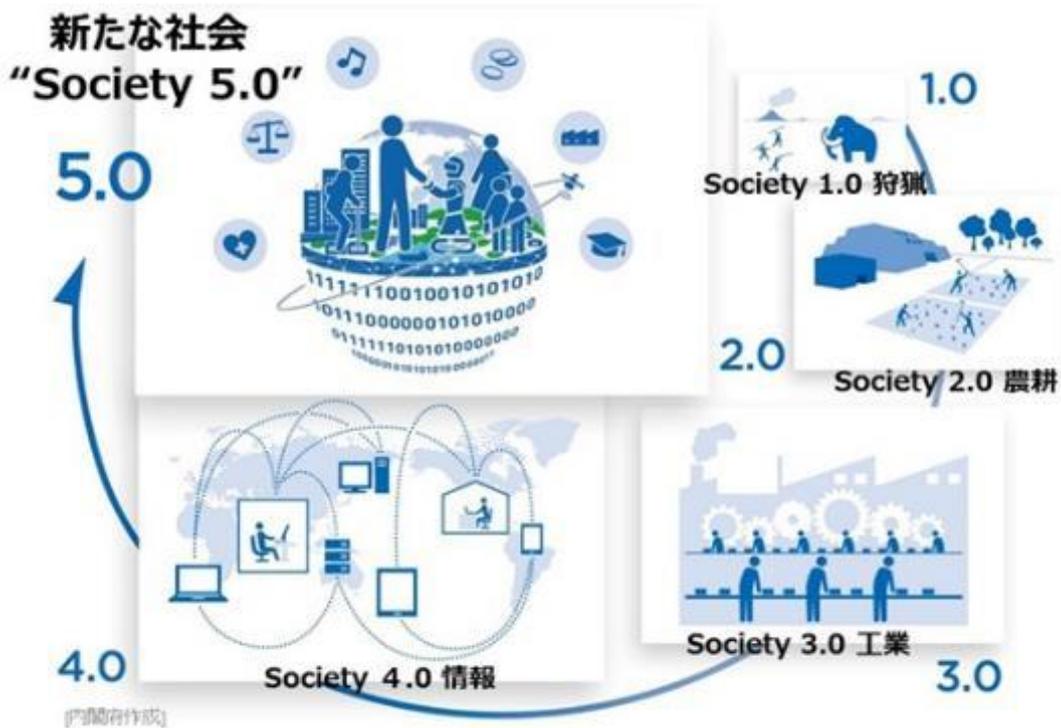


③ 新しい交通システムの積極的な導入

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。

【Society5.0が目指す社会のイメージ】



【次世代モビリティの活用イメージ】

スウェーデンのモビリティビジョン

	大きな駐車場で人は窮屈		電子連結にするとトラックもバスも
	自動運転のシェアリングモビリティにすると		利用に応じて、付いたり離れたりで効率的にトラックが、貨物列車になったりトラックに戻ったりバスが、路面電車になったりバスに戻ったり
	駐車場が公園に歩道もゆつかりに		
	家への送迎も楽に		

次世代モビリティの例



R元. 11. 27 「呉市の交通まちづくりに関するフォーラム」

鈴木 克宗 氏（一般財団法人 道路新産業開発機構理事）講演資料から

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・来訪者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。

【都市間回遊ルートのイメージ】



「市民アンケート調査」の結果から

回答者の約7割が「一般車での送迎」が不便と評価しており、駅前広場の機能改善に対する高いニーズが示されました。

■ 呉駅への一般車の送迎

・とても便利	2.7%	・やや不便	39.7%
・やや便利	10.3%	・とても不便	28.5%
・どちらでもない	18.8%		

〔出典：市民アンケート調査結果（R元年度）〕

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。

ターゲットとなる課題

【市全域】

- ◆ 観光客にも利用しやすい移動手段の確保、回遊性の向上

【駅北側】

- ◆ 広場や市民の活動拠点が無い

【呉駅周辺地域】

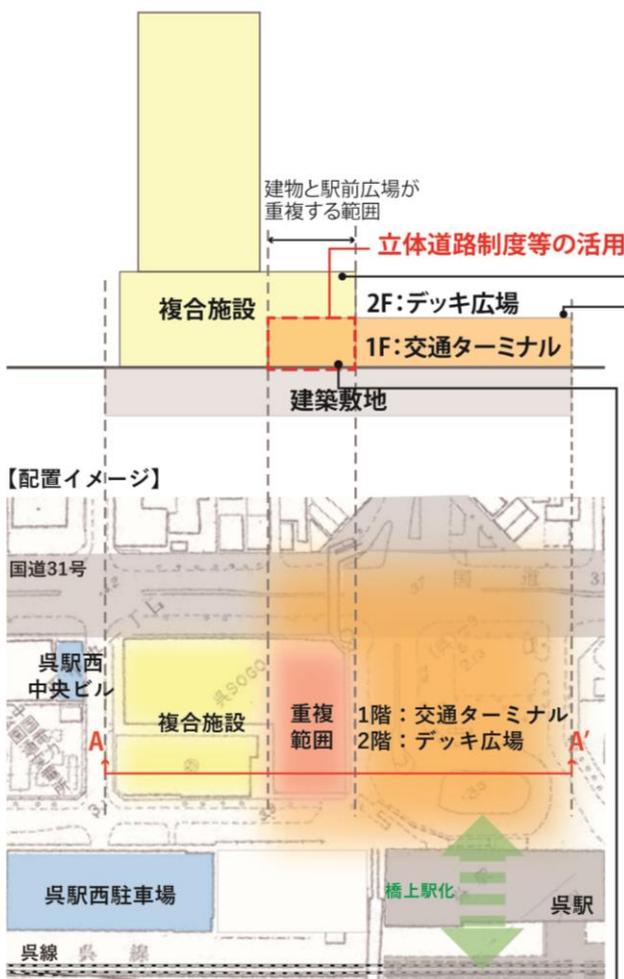
- ◆ 駅周辺の歩行者動線が不便
- ◆ 自動車・バス・歩行者など複数モードが輻輳

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、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。

【デッキ空間の配置イメージ（交通ターミナル及び複合施設との関係）】

【断面イメージ】



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

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。

【デッキ空間の活用イメージ】



出典：新宿バスタ MARKET facebook ページ



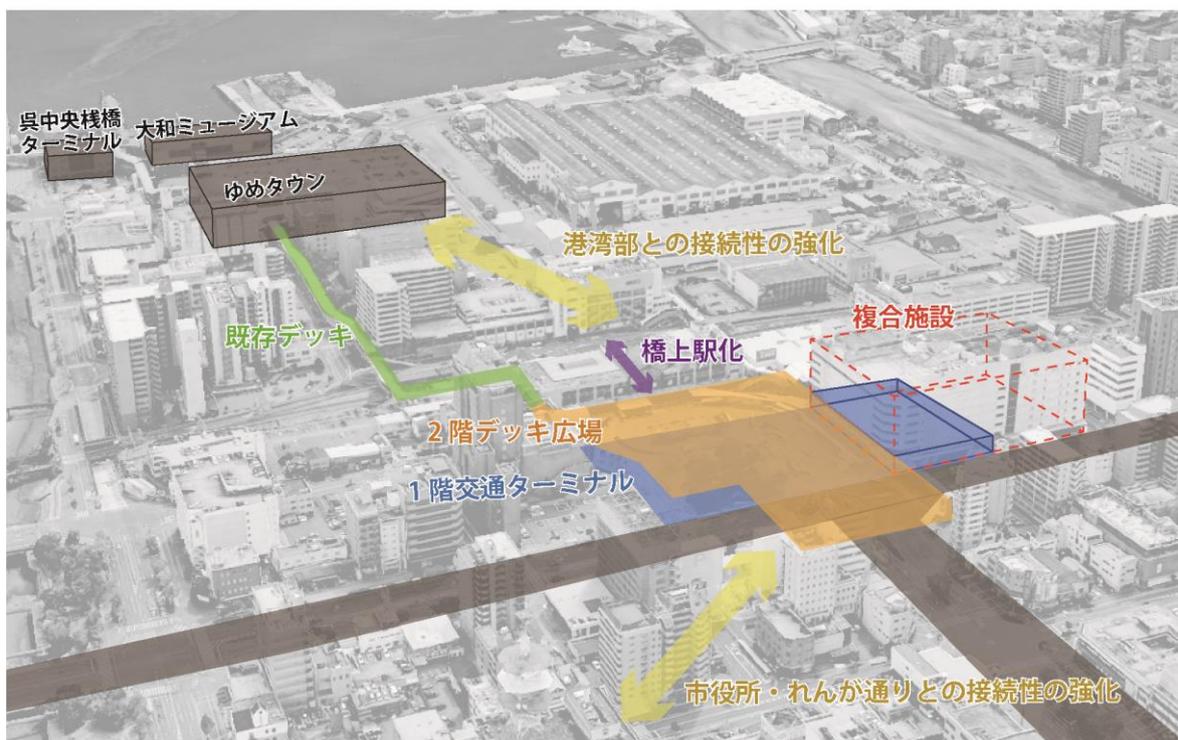
事例：さいたま新都心デッキ空間社会実験

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、市役所や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。

また回遊性の起点となる、駅の南北が一体となった玄関口の形成に向けて、JR呉駅の橋上駅化を進めます。

【デッキ空間の配置イメージ（回遊性との関係）】



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、緊急車両の乗り入れなど、多様かつ先進的な空間活用を検討します。

【デッキにおける次世代モビリティ活用のイメージ：スーパーメガリジョン構想検討委員会資料より】



「市民アンケート調査」の結果から

市民アンケート・駅利用者アンケートのいずれも、**広場機能**を求める意見が多数です。
また、様々な場面における交通手段として、**次世代モビリティに対する期待**の声も大きくなっています。

■ そごう跡地に整備する複合施設に必要だと思う機能（複数回答）

【市民アンケート】

・広場（憩い・イベント） 23.4%

【駅利用者アンケート】

・広場（憩い・イベント） 26.4%

■ 次世代モビリティへの期待（市民アンケートにおける「大いに期待する」、「期待する」の合計値）

【次世代バス導入への期待度】

「地域間の生活交通として」	・大いに期待する, 期待する	67.0%
「観光地への移動手段として」	・大いに期待する, 期待する	59.4%
「島しょ部のアクセスとして」	・大いに期待する, 期待する	58.5%
「広島へのアクセスとして」	・大いに期待する, 期待する	71.3%
「広島空港へのアクセスとして」	・大いに期待する, 期待する	63.3%

【小型自動運転車導入への期待度】

「呉駅周辺への移動手段」	・大いに期待する, 期待する	62.2%
「斜面地の移動手段」	・大いに期待する, 期待する	71.0%
「被災地の移動手段」	・大いに期待する, 期待する	74.2%
「観光地の周遊」	・大いに期待する, 期待する	64.4%
「車内を様々な空間として利用」	・大いに期待する, 期待する	57.0%

【出典：市民アンケート調査結果（R元年度）】

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。

ターゲットとなる課題

【市全域】

- ◆ 災害に強い交通体系の構築

【呉駅周辺地域】

- ◆ 防災機能を備えた交通拠点整備

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や複合施設など、平常時は憩いや賑わいの場として機能している空間を、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等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。

【災害時のデッキ空間等の活用イメージ】

平常時

オープンスペースやみどりなどの快適な空間を活用し、市民の交通拠点や賑わい拠点として利用



アーバンデザインセンター

出典：UDCKHP



バス待合空間

出典：UDCKHP



デッキ広場

事例：JR 新宿駅新南口

災害時

防災拠点として機能するとともに、オープンスペースを有する避難場所として帰宅困難者を受け入れる



情報発信拠点

出典：東芝映像ソリューション株式会社HP



一時避難場所

出典：仙台市HP



帰宅困難者受入れ施設

出典：防災情報新聞

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。

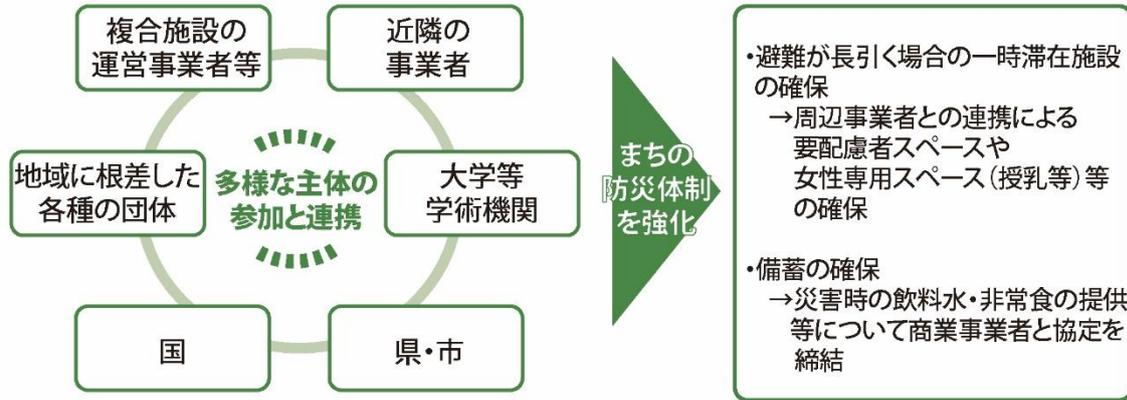
【平成30年7月豪雨時における対応と成果】



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。

【民間事業者と連携した防災体制のイメージ】



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。

【災害時のデッキ空間の活用イメージ】



R元. 11. 27 SORAを使用した非常電源デモンストレーション

「市民アンケート調査」の結果から

市民アンケート・駅利用者アンケートのいずれも、呉駅周辺地域に備えるべき防災機能として、「災害時代替交通の発着機能」・「一時避難場所」を求める意見が多くなっています。

また、駅利用者アンケートでは、「防災・災害情報発信機能」が約38パーセント、「備蓄機能(備蓄品の保管)」が約32パーセントで、帰宅困難者の受入れに対するニーズが高いことが示されました。

■ 呉駅周辺地域に備えるべき防災機能 ※ それぞれ上位3項目を掲載

【市民アンケート】

・災害時代替交通の発着機能	45.5%
・一時避難場所	34.5%
・物資輸送の拠点機能	29.1%

【駅利用者アンケート】

・一時避難場所	40.6%
・防災・災害情報発信機能	37.7%
・災害時代替交通の発着機能	36.8%

〔出典：市民アンケート調査結果（R元年度）〕

呉駅周辺地域全体で、駅を中心に、居住、宿泊、商業、公益等の機能を備える「心地よく過ごせるまちなか」を形成する。その起点として、主要な都市機能等を備え、交通ターミナルと一体となった複合施設を旧そごう呉店跡地に整備するとともに、JR呉駅の橋上駅化を推進し、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。

ターゲットとなる課題

【市全域】

- ◆ 居住誘導・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

【駅北側】

- ◆ バス利用者の利便施設がない
- ◆ 旧そごう呉店跡地の再生

【呉駅周辺地域】

- ◆ 居住機能の更なる誘導
- ◆ 広場や市民の活動拠点が無い
- ◆ 公有財産の適正配置と有効活用

① 駅前の賑わいを創出する複合施設の整備

駅前に立地する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。

【複合施設の整備イメージ】



■ 商業・賑わい機能のイメージ



■ 公益施設のイメージ



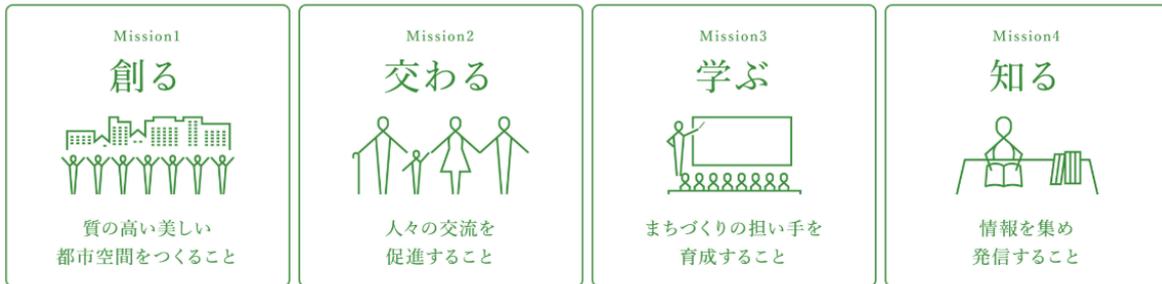
③ 複合施設へのパブリックスペースの設置

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。

※ アーバンデザインセンターについては、ビジョン5に後掲

【想定されるアーバンデザインセンターの設備・機能：松山アーバンデザインセンター(UDCM) HP より】

UDCMの基本コンセプト



公民学連携のイメージ

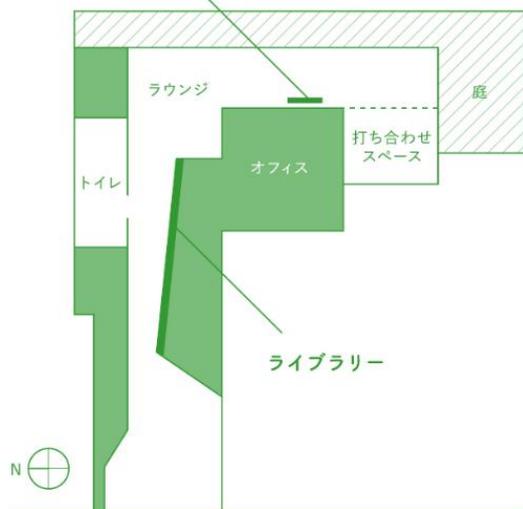


ワーキングスペースのイメージ

もぶるラウンジの使い方例

CityScope

日立東大ラボ提供のタッチパネル式ディスプレイ。今後、様々な都市情報が閲覧できるようになります。 ※スタッフによる立会いが必要です。



花園町通り

ライブラリー

約500冊のまちづくりや暮らしに関する図書を自由に閲覧することができます。利用登録すれば貸出も可能です。



活動の拠点

市民活動の拠点やまちづくりを目的としたイベント・プログラムを行う場としてご利用いただけます。



企画展示

ギャラリーとしてご利用いただけます。展示用の設備・備品(ワイヤー、パネルフレーム等)の貸出も可能です。



撮影：Shuhei Miyahata

パブリックスペースのイメージ

④ 橋上駅を核とした周辺開発の誘導・推進

JR呉駅の橋上駅化を推進するとともに、周辺の低未利用地を有効活用し、交通ターミナル（総合交通拠点機能）とデッキ空間、複合施設（憩いと賑わいの機能）との相乗効果により、必要な都市機能等の最適化を図り、まちなか居住を誘導するコンパクトシティ形成の核とします。

地域内の市有財産も有効活用しながら、連鎖的な民間開発を誘導し、「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）を形成します。

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。

【周辺への波及開発のイメージ】



「市民アンケート調査」の結果から

市民アンケート・駅利用者アンケートのいずれも、複合施設に必要な機能として、「**飲食店舗**」・「**物販店舗**」・「**居住機能**」を求める意見が多数です。

また、市外・県外居住者からは、**宿泊機能**に対するニーズも高くなっています。

■ そごう跡地に整備する複合施設に必要なと思う機能（複数回答） ※ それぞれ上位3項目を掲載

【市民アンケート】		【駅利用者アンケート】	
・飲食店舗	59.6%	・飲食店舗	59.4%
・物販店舗	55.6%	・物販店舗	50.0%
・居住機能（合計）	25.8%	・居住機能（合計）	33.0%

【うち市外・県外居住者】	
・飲食店舗	69.6%
・物販店舗	39.1%
・宿泊機能	33.0%

【出典：市民アンケート調査結果（R元年度）】

「開発事業者へのニーズ調査」の結果から

民間開発事業者等からは、マンション機能をメインとする意見が多数ですが、想定規模は100～150戸数程度となっています。

また、商業機能は、過度の整備には事業的リスクがあるとする意見が多数で、想定規模は3,000㎡～6,000㎡程度となっています。

市民のニーズを満たす規模の機能導入に向けて、引き続き検討を進めます。

【出典：開発事業者ニーズ調査（H30年度・R元年度）】

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。

ターゲットとなる課題

【市全域】

- ◆ 持続可能で利便性の高い交通ネットワークの形成
- ◆ 中心市街地の賑わいと交流の促進

【呉駅周辺地域】

- ◆ 広場や市民の活動拠点が無い

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。

【KUREスマートシティコンソーシアムの活動】

H31.4 設立
国土交通省スマートシティモデル事業に応募

(設立時構成団体)
広島大学、呉工業高等専門学校、呉市

R元.6 同モデル事業 重点事業化促進プロジェクトに選出
R元.11～12 交通社会実験等を実施

(活動目標)

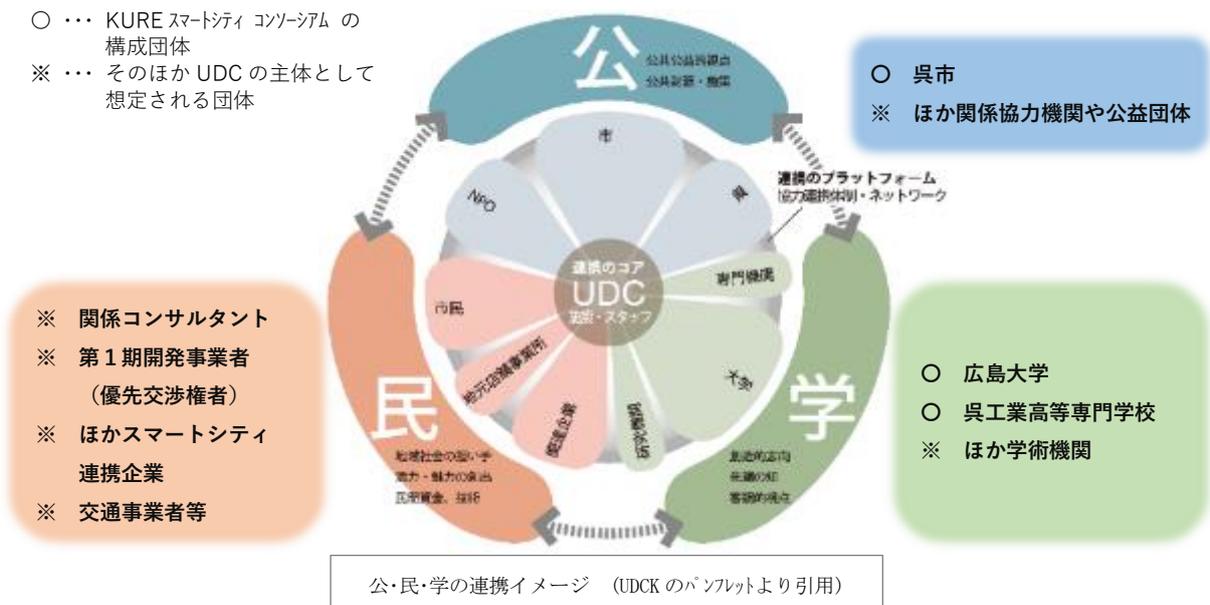
- ①次世代モビリティの導入
- ②防災機能の強化
- ③交通移動関連システム
- ④MaaSの実現の構築

持続的に
安心・安全で快適に
暮らせるまち



【想定されるアーバンデザインセンターの主体】

- … KUREスマートシティコンソーシアムの構成団体
- ※ … そのほかUDCの主体として想定される団体



公・民・学の連携イメージ (UDCKのパネルより引用)

※ UDCの設立に向けて、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総合開発(第1期開発)の開発事業者(優先交渉権者)等を加え、UDC設立準備組織を組成し、UDCの体制や活動方針を検討します。

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。

【想定されるアーバンデザインセンターの活動の例】

多用途に使える魅力的な広場空間の創造 ～ 公共空間の有効活用に向けた社会実験 ～

2階デッキ広場や周辺歩道等の公共空間について、歩行者利便増進道路などの新たな制度等を積極的に活用しながら、多用途に使える魅力的な広場空間の創造に向けて、社会実験等を実施する。

バスタマーケット



出典：新宿バスタ MARKET facebook ページ

大東ズンチャッチャ夜市



出典：大東ズンチャッチャ夜市 HP

柏の葉アーバンデザインセンター社会実験



事例：UDCK 屋台社会実験

時代を変革する先駆的サービスの創造 ～ 交通まちづくりとスマートシティの実現に向けた社会実験 ～

次世代モビリティやMaaS、デマンド交通などの交通分野を始め、スマートシティ実現に向けて取組が加速されている先駆的分野において、実証実験等を実施する。

茨城県常陸太田市自動運転実証実験



出典：常陸太田市 HP

ひたちMaaS実証実験



出典：日立製作所 HP

人と建物の健康をサポートするIoTスマートホーム実証



出典：大和ハウス工業 HP

公・民・学の連携による新たな価値の創造 ～ 呉市版「リビングラボ」の実施 ～

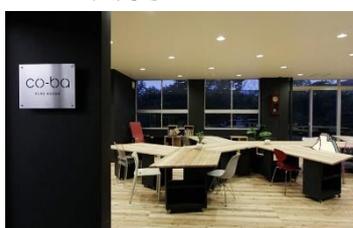
新しい技術やサービスの開発において、オープンイノベーションにより、民間事業者だけでなく、ユーザーや市民、学生も参加する新たな共創活動「リビングラボ」を実施する。

鎌倉リビングラボ



出典：はまれぼ HP

co-ba 呉高専



出典：co-ba 呉高専 HP

公・民・学の連携のイメージ



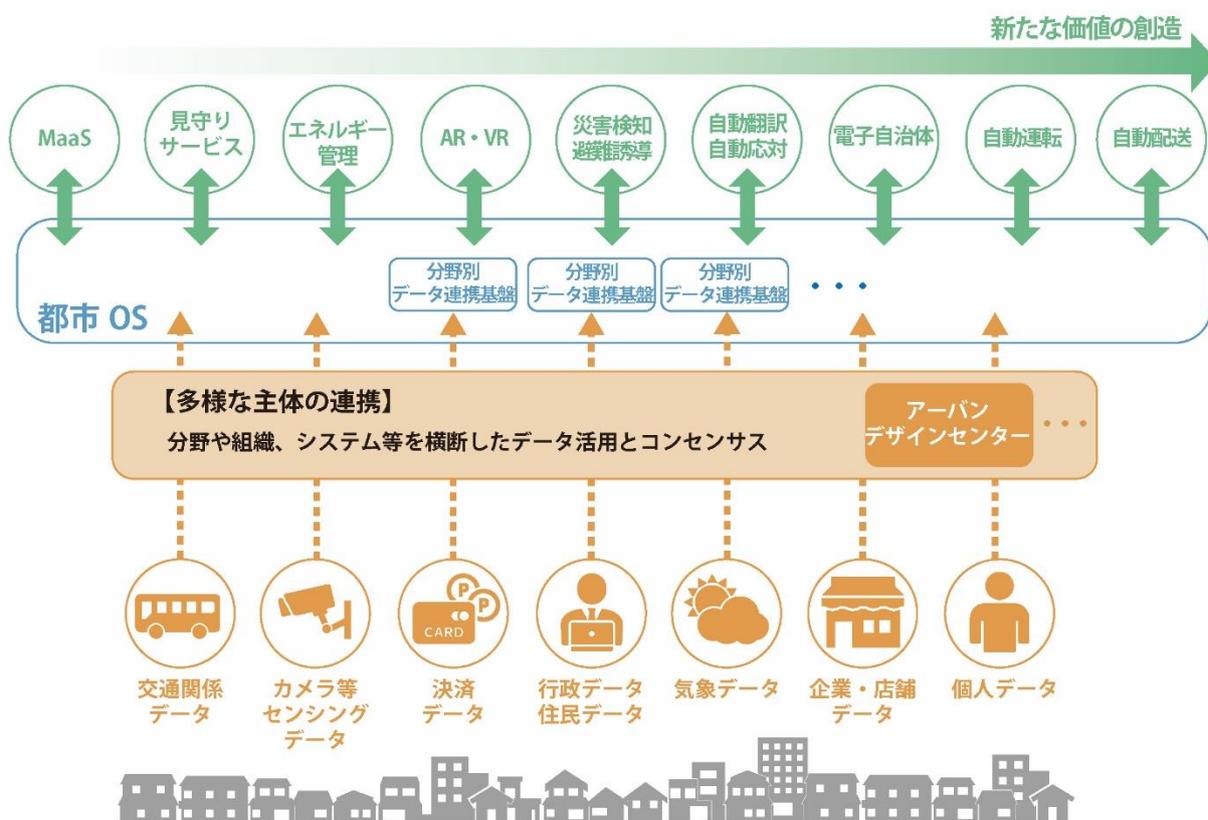
【スマートシティ実現に向けたアーバンデザインセンターの役割イメージ】

現在、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・推進されています。

また、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もたらす可能性があるものとして期待を集めています。

このスマートシティの実現に向けては、様々なステークホルダー（利害関係者）が、相互の利益・発展のために理念を共有し、新たな価値の創造に向けて、それぞれが保有するデータを有効活用していく必要があります。

こうしたことから、スマートシティ実現に向けたプロセスとして、多様な主体の連携により実証実験等を推進する組織となりうる「アーバンデザインセンター」の役割が、非常に重要になります。



「市民アンケート調査」の結果から

駅利用者アンケートでは、市民アンケートに比べ「市民活動・交流拠点機能」を求める声が高傾向が示されました。「市民活動・交流拠点機能」を駅周辺に導入することにより、市民活動の更なる広がりが期待できます。

- そごう跡地に整備する複合施設に必要なと思う機能（複数回答）

【市民アンケート】

・市民活動・交流拠点機能 9.2%

【駅利用者アンケート】

・市民活動・交流拠点機能 21.7%

【出典：市民アンケート調査結果（R元年度）】

3(2) 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。

※ 取りまとめたロードマップは、別冊のとおり

【ロードマップ策定のイメージ】



(1) 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

第1期開発は、「(1) 第1期開発の方向性」に示すとおり、局所的・短期的な開発にとどまらず、呉駅周辺地域全域、市全域にわたる中・長期的なまちづくりの起点となるものです。

そのため、官民連携によりこの第1期開発を進めるに当たり、行政と民間開発事業者において、開発の方向性を共有し、それぞれに期待される役割を理解しながら進めることが重要となります。

第1期開発の主な要素における官民連携の基本的な考え方は、次のとおりです。

【呉駅周辺地域総合開発における官民連携の基本的考え方】

～ 地方型都市再生の新たなモデルづくり ～

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 <ul style="list-style-type: none"> 交通ターミナル・デッキ広場の整備は、行政の負担で整備することを基本とします。 歩車を分離した利便性の高い構造とし、駅周辺の人流と経済活動を活性化することを目指します。 	■ 駅前広場と一体的な複合施設の整備 <ul style="list-style-type: none"> 民間の資金・ノウハウにより、旧そごう呉店跡地等において、交通ターミナル利用者の利便に資する複合施設が整備されることを想定しています。
	■ 施設の整備・デザイン等に係る協議・連携 <ul style="list-style-type: none"> 「交通ターミナル」及び「デッキ広場」の整備と一体性・連続性を保つよう、官民相互に緊密な連携を図ることが求められます。 	
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 <ul style="list-style-type: none"> 第1期開発の対象ゾーンに限定せず、民間開発と相乗効果を生む可能性がある機能（子育て支援機能、高齢者支援機能等）の誘導に向けて、市有地の有効活用など官民連携による機能導入を支援します。 	■ 高質な都市機能の導入・集積 <ul style="list-style-type: none"> 民間の資金・ノウハウにより、呉駅周辺地域全体に、高質な都市機能が導入されることを目指しています。 第1期開発（複合施設）のみでなく、整備後の2階デッキ広場の利活用や、呉駅周辺地域全体における今後の機能導入も念頭に、継続的かつ主体的に、課題提起や提案がなされることを想定しています。
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 <ul style="list-style-type: none"> 地域課題を解決し、スマートシティや交通まちづくりを推進していくため、多様な主体の連携組織「アーバンデザインセンター」を設立します。 先駆的なサービスを実験的に展開することにより、地域内の住民、利用者、事業者がメリットを享受できる仕組みづくりを進めます。 	■ 課題を解決し続けるまちづくりへの参画 <ul style="list-style-type: none"> 今後、設立を予定しているアーバンデザインセンターに、民間開発事業者（関連企業や共同企業体の構成員を含む）が主体的に参画することを想定しています。 民間事業者の立場として、課題の抽出や新たなサービスの提案、行政支援の要望など、新たなまちづくりを進める議論に参画する姿勢が求められます。

(3) 第1期開発の対象ゾーン

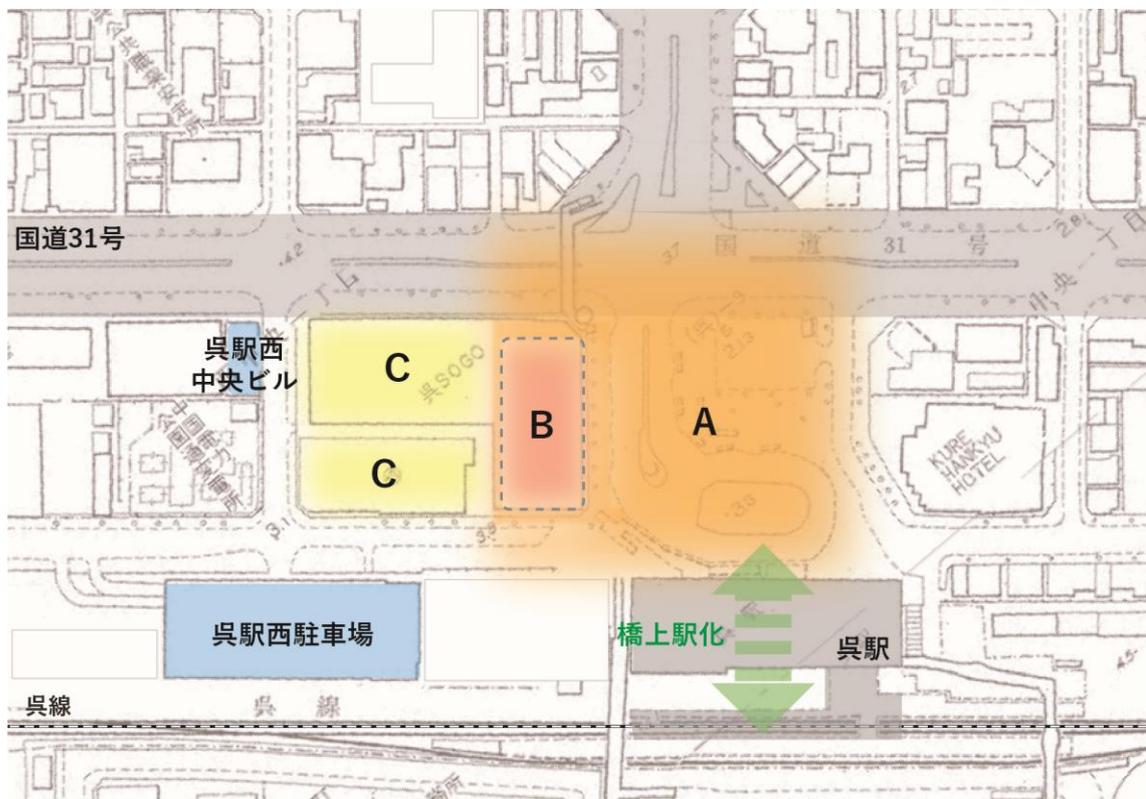
第1期開発の対象となる範囲を、次のとおり3つのゾーンで区分します。

これらのゾーンと、隣接する市有財産や橋上駅を含め、誘導・導入する都市機能等の最適化を図ります。

第1期開発の対象ゾーン

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私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。

【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。

(4) 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総合交通結節点として再整備を推進します。なお、交通ターミナル等の詳細な計画は、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利便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。

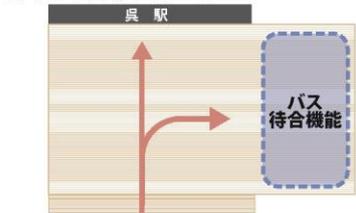
ウ 駅前の憩いと賑わいの空間整備

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。

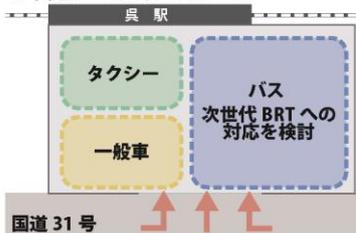
エ 災害時の交通拠点、一時避難場所としての利用

新たに整備する交通ターミナルは、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。

2F デッキ広場のイメージ



1F 交通ターミナルのイメージ



バスタプロジェクトにおける主な検討箇所と進捗状況

箇所	進捗状況
バスタ新宿	2016年4月開業
品川駅	2019年4月新規事業化
三宮駅	事業計画を検討中
札幌駅	地域で検討中
仙台駅	地域で検討中
大宮駅	地域で検討中
新潟駅	地域で検討中
呉駅	地域で検討中
長崎駅	地域で検討中
...	...

更なる箇所拡大を構想中



バスタ新宿

(5) 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。

※ プロポーザル等については、「5(8) 開発事業者選定の手続」に後掲

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、概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。

複合施設に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

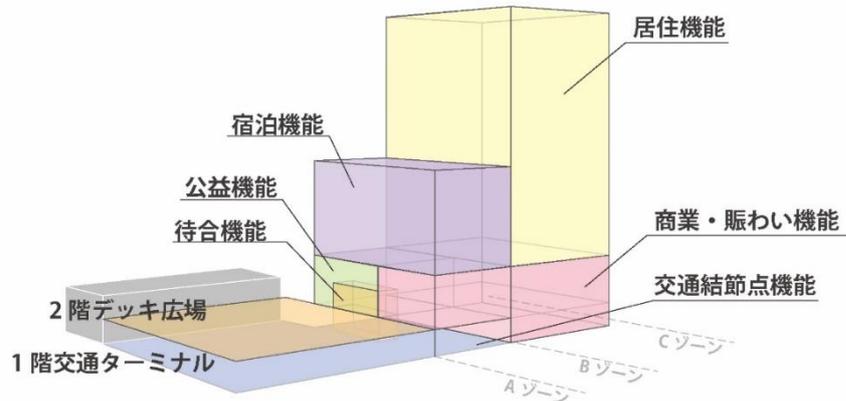
複合施設において、今後、設立を目指す公・民・学の連携組織「アーバンデザインセンター」のパブリックスペースを設置します。現在のKUREスマートシティコンソーシアムの構成団体に呉駅周辺地域総合開発（第1期開発）の開発事業者（優先交渉権者）等に加え、アーバンデザインセンターの設立準備組織を組成し、設立手法や役割分担等について検討します。

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。

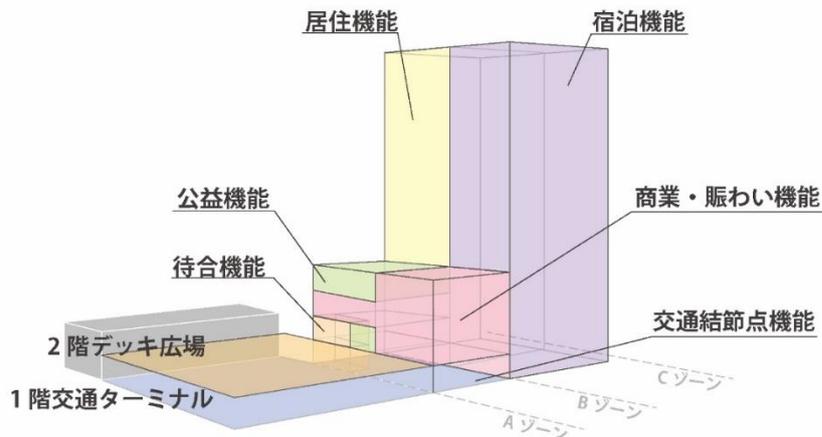
(6) 複合施設における機能配置の考え方

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。

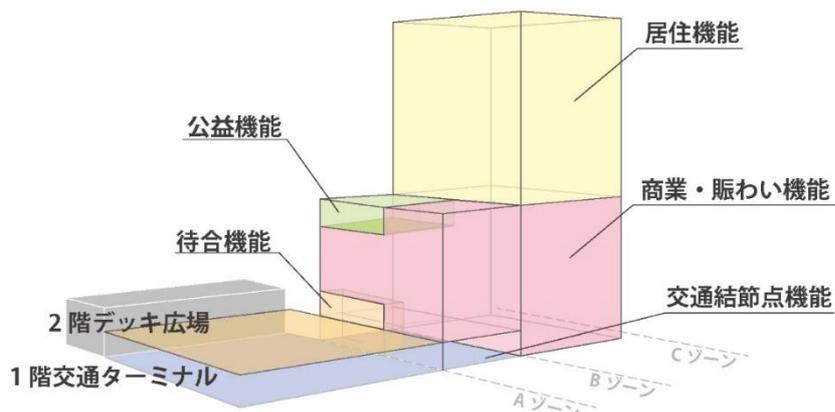
【例1】居住機能をメインとして導入する例



【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

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（道路敷地）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。

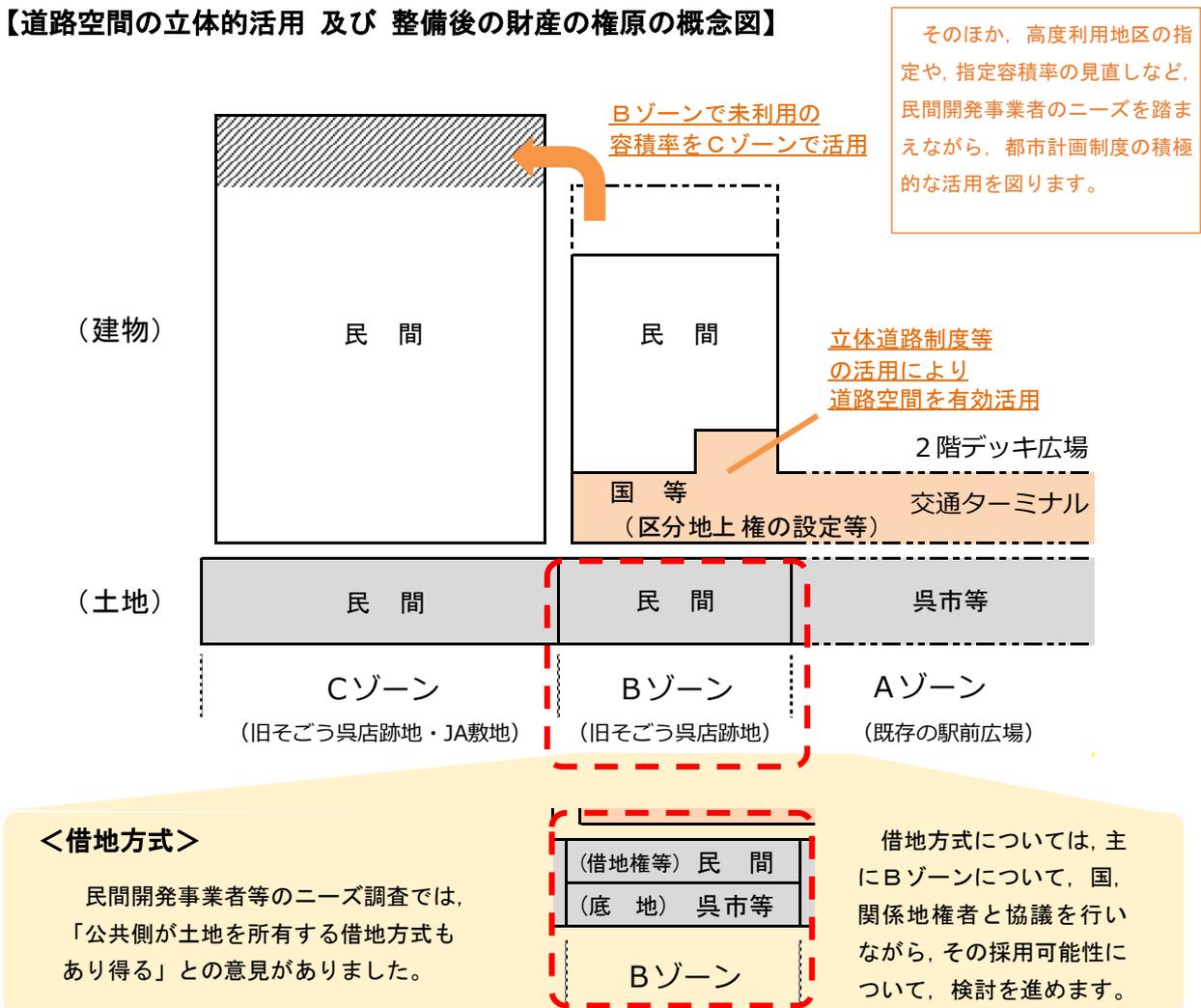
また、Bゾーン等の未利用容積率をCゾーンに移転する「一団地の総合的設計制度」の活用を検討するなど、高度利用を図ります。（具体的には、民間事業者からの提案内容に応じ、官民連携により、各種制度を最大限活用します。）

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。

【道路空間の立体的活用 及び 整備後の財産の権原の概念図】



(8) 開発事業者選定の手続

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

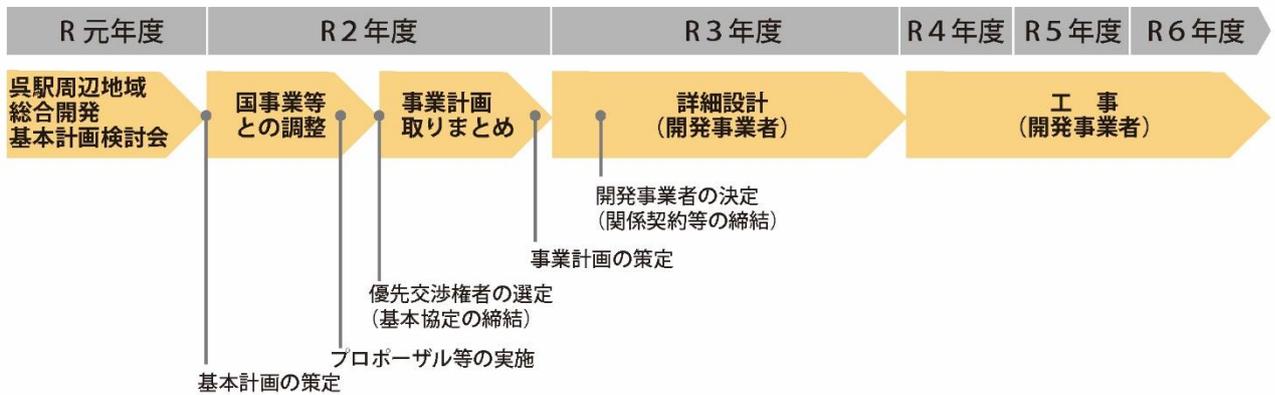
上記ウで述べた国、県、市等との協議が整い、及び関係地権者の合意をもって、開発事業者の決定に係る手続を進めます。

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

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。



ロードマップ

1. 総合交通結節点の形成 (駅前広場の改修・改築)

- バス・タクシー・自家用車と歩行者を分離した駅前広場の整備
 - ・国の主導及び県・市の連携により、駅前広場を改修する。
 - ・1階にバス・タクシーの発着機能，市民が利用しやすい一般車の送迎スペースを確保し，周辺道路の混雑解消など交通環境を総合的に改善する。
 - ・新たに創出される交通ターミナルや既存の道路空間を活用し，次世代交通システムを視野に入れた実証実験を実施する。



2. デッキ空間の創出と先進的な活用

- 交通ターミナル等と一体構造となるデッキ広場の整備
 - ・国の主導及び県・市の連携により，交通ターミナル等と一体構造となるデッキ広場を2階レベルで整備する。1階を車系広場，2階を歩行者系広場とし，歩行者とバス・自動車とを分離する。
- 賑わい創出につながる広場空間の利活用
 - ・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，活用を図る。



3. 呉駅の南北一体の玄関口の形成

- JR呉駅の橋上駅化
 - ・国・県・市・JR西日本の連携により，JR呉駅の橋上駅化に着手する。
 - ・駅の南北を2階デッキレベルでつなげ，モーダルコネクットの強化と回遊性向上の起点となる駅の南北一体の玄関口を形成する。

4. 呉駅の防災拠点機能の整備

- 災害時活動拠点の機能整備
 - ・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れ空間，情報発信等を行う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る。
- 災害時の広域的な交通ネットワーク拠点の機能整備
 - ・災害時に地域間・都市間を連絡する交通ネットワーク拠点として，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，情報提供の充実を図る。



5. 複合施設の整備による賑わいとまちなか居住の推進

- 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する。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」に加え，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に資する機能の導入を検討する。
 - ・民間開発ニーズの動向や関係者との協議を通じ，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，活用可能性を検討する。



6. アーバンデザインセンターによる「公・民・学」が連携したまちづくり

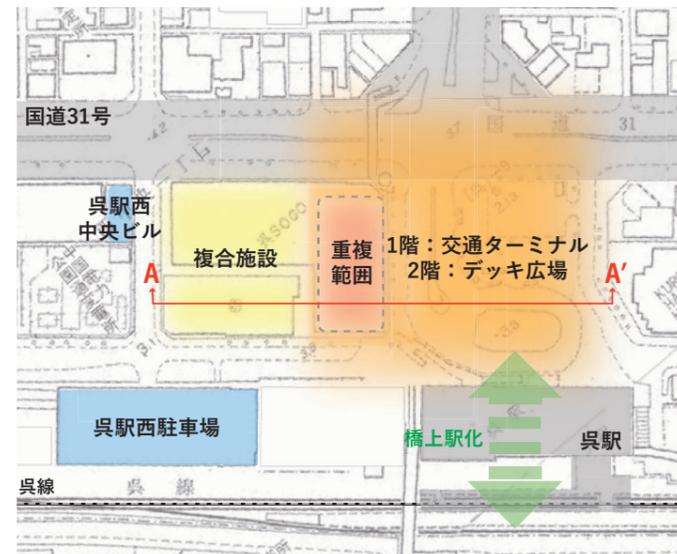
- アーバンデザインセンターの設立
 - ・現在の「KUREスマートシティコンソーシアム」における活動を母体に，「公・民・学」が連携してまちづくりの課題を解決していく組織として，アーバンデザインセンターを設立する。



複合施設のイメージ



【配置イメージ】



複合施設の低層部のイメージ

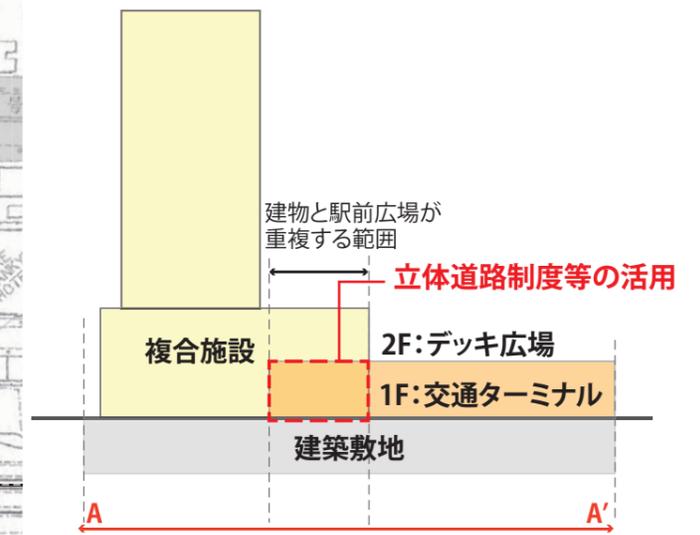


2階デッキ広場のイメージ



1階交通ターミナルのイメージ

【断面イメージ】



呉駅周辺地域総合開発 基本計画

I. そごう跡地の開発・駅前広場の改良 ~5年

II. 呉駅周辺の拠点性を面的に強化 5~15年

III. 呉市全域での連携強化 15年~

1 呉駅南北のモーダルコネクットの強化

■呉駅の南北をつなぐデッキの延伸整備

- ・国の主導及び県・市の連携により、呉駅から呉港までを結び、将来の次世代モビリティの動線としても機能するデッキを延伸整備する。
- ・併せて、地域内の土地活用について、交通事業者等とともに検討する。

2. 交通結節拠点である呉駅と呉駅周辺各地の連携強化

■市中心部の回遊性向上

- ・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の向上を図りながら、中長期的な周辺開発の起点として位置付ける。

■デッキ上での次世代モビリティの運行

- ・デッキ上は小型の次世代モビリティや緊急車両等が乗り入れることで、地域内におけるデッキ広場の拠点性を強化する。



次世代モビリティ(小型)のイメージ

スーパー・メガリージョン構想検討会(国土交通省H29.11.20)



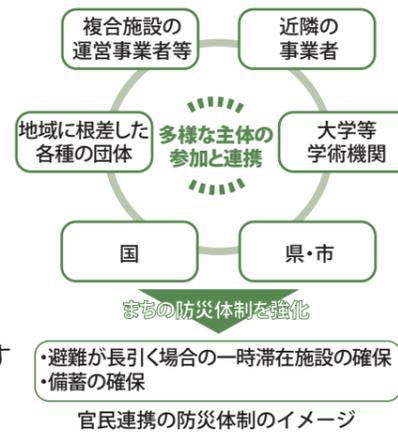
3. 呉駅周辺の防災力の強化

■官民連携による地域防災力の強化

- ・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強化する。
- ・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、防災体制を強化する。

■次世代モビリティの活用を見据えた先進的な防災機能の導入

- ・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的電力供給基地として運用する。



4. 橋上駅を核とした周辺開発の誘導・推進

■駅周辺土地を活用した都市機能等の最適化

- ・橋上駅を核に、国・県・市・JR西日本の連携により、周辺の低未利用地を有効活用し、まちなか形成に必要な都市機能等の最適化を図る。
- ・第1期開発による交通ターミナル、デッキ空間、複合施設との相乗効果により、コンパクトシティ形成の核とする。

■官民連携による民間開発の誘導・推進

- ・地域内の市有財産を有効活用しながら、連鎖的な民間開発を誘導し、「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)を形成する。
- ・周辺開発において、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など、官民連携により、効果的に事業を推進する。

開放性の高い南北通路
パーソナルモビリティも通行可能な
開放性の高い南北の動線を確保

デッキで巡るまちなか
駅と港を結ぶデッキにより、
「歩きたくなるまちなか」を形成

港湾用地を活用
港湾用地を活用した賑わい空間の創出
により、呉駅との連携を強化

【凡例】

- 賑わいの創出の拠点
- 連携して活用を検討する公有地等

呉駅周辺地域総合開発 基本計画



1. 交通まちづくりによる呉市全域の連携強化

■呉市全域における未来志向の「交通まちづくり」を軸としたスマートシティの実現

- 次世代BRTや自動運転車両の導入により、呉駅周辺地域と広島市・広島空港等を結ぶ「都市間アクセス」や斜面地及び島嶼部を含む「市内の移動」について高齢者、子育て世帯、観光客などの多様なニーズにこたえる交通まちづくりを軸としたスマートシティを実現する。

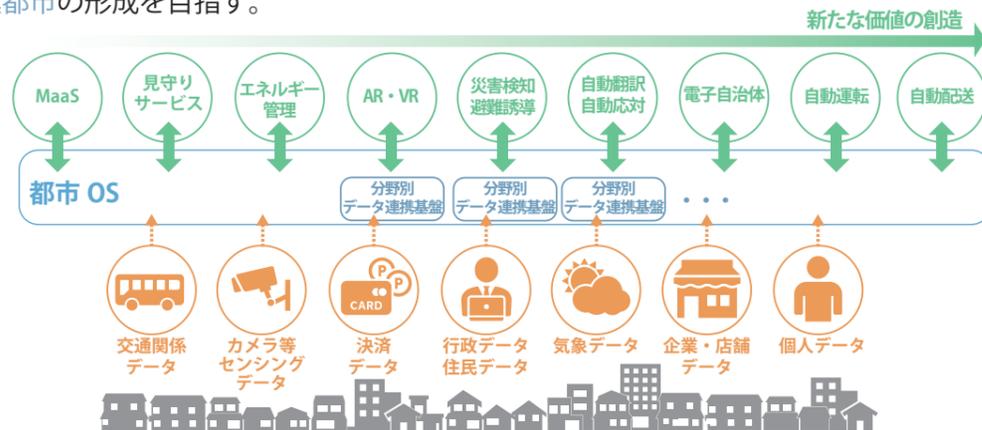


目的地に応じた最適な次世代モビリティを活用

2. 呉駅周辺を起点としたスマートシティの実現

■人間中心の超スマート社会を実現する持続可能な課題解決先進都市の形成

- 呉駅周辺を起点として、交通まちづくりの取組等を端緒に、健康、環境、観光など様々な分野でスマートシティの実現に向けた先駆的なサービスを展開し、持続可能な課題解決先進都市の形成を目指す。



3. アーバンデザインセンターの市内連携によるオール呉のまちづくり

■公・民・学が連携したまちづくりを市全域に水平展開

- アーバンデザインセンターと市内の各種団体が連携を深め、公・民・学によるまちづくりの取組を市全域に拡大させる。公共空間の有効活用や新たな交通システムの検討・提案、スマートシティに関連する実証実験など、呉駅周辺地域における活動で得た知見を基に、市民、学術機関、民間企業、公共が一体となって、市全域におけるまちづくりに取り組むことで、多世代・多主体の交流や新たな価値の創造を目指す。

フェーズ I	フェーズ II	フェーズ III
旧そごう呉店跡地の開発・駅前広場の改良	呉駅周辺の拠点性を面的に強化	呉市全域での連携強化
デッキ広場空間の有効活用やマネジメントに関する検討・提案 新しい交通システムやスマートシティの実現を見据えた社会実験 呉駅周辺のエリアマネジメントやエリアデザインの検討・提案	地域のビジョンやガイドラインの検討・提案	研究・実験で得た知見を市全域へ水平展開 市全域の持続可能なまちづくりに関する構想の検討・提案

拠点型アーバンデザインセンターの発展の時系列イメージ



①ひと中心のスマートシティ

交通、ものづくり、エネルギー、健康などの分野で新技術を実験的に取り入れ、誰もが多様な価値観やライフスタイルを持ちつつ、豊かな人生を享受し、暮らし続けることのできるまちを形成する。

(例)

呉市内の広幅員の道路

自動運転車の隊列走行

長距離輸送にも対応可能な大型バス等の自動運転化による隊列走行により、呉市と周辺都市をつなぐ広域ネットワークを形成

呉市役所

電子自治体

情報通信技術 (ICT) の活用により、市民の事務負担の軽減や利便性の向上、行政事務の簡素化・合理化を実現

②まちの魅力を活かすスマートシティ

くれ固有の文化・歴史の魅力を維持・継承しながら、新技術を活用して新たな価値やサービスを創造する。

(例)

呉市内の豊かな観光資源

ARを活用した観光システム

呉市内の観光地の情報をARコンテンツで発信、観光客が各地の歴史・文化を体感できる観光システムの活用

呉の港湾とつながる瀬戸内

観光型MaaS

観光客が、鉄道からバス、タクシー、シェアカー、シェアサイクルといった2次交通へとシームレスに乗り継げるシステムの活用

呉駅周辺地域総合開発基本計画検討会 名簿

(順不同, 敬称略)

氏名	所属・役職等
はとう えいじ 羽藤 英二	東京大学大学院工学系研究科教授
つかい まこと 塚井 誠人	広島大学大学院工学研究科准教授
かんだ ゆうすけ 神田 佑亮	呉工業高等専門学校教授
すずき かつむね 鈴木 克宗	一般財団法人道路新産業開発機構理事
いいた としまさ 飯田 稔督	J R 西日本広島支社副支社長
かりい やすひろ 仮井 康裕	広島電鉄株式会社取締役交通政策本部長
ひおか じゅんや 火岡 潤哉	一般社団法人広島県タクシー協会呉支部長
あさだ ひろし 浅田 宏 (たなか ひろゆき※) 田中 博之	呉駅前西再開発ビル管理組合代表 (株式会社そごう・西武施設部 部付部長)
みと まさひろ 三戸 正宏	J A 呉代表理事組合長
むらかみ たけお 村上 威夫	国土交通省中国地方整備局建政部長
まつうら としゆき 松浦 利之	国土交通省中国地方整備局道路部長
おぎの ひろゆき 荻野 宏之	国土交通省中国地方整備局広島国道事務所長
かわい ともあき 河合 智明	独立行政法人都市再生機構西日本支社副支社長
きたやま てつ 來山 哲	広島県地域政策局地域振興部長
まどば ひろあき 的場 弘明	広島県土木建築局建築技術部長

※ 田中委員は令和元年7月から10月まで

検討会の開催状況

<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

用語集

I C T	<p style="text-align: center;">I n f o r m a t i o n & C o m m u n i c a t i o n s T e c h n o l o g y (情報通信技術) の略。「I T」がハードウェアやソフトウェア、インフラなどコンピュータ関連技術そのものを意味するのに対し、「I C T」は、通信によりコンピュータ関連技術を応用・活用することに重きを置いた語</p>
I o T	<p style="text-align: center;">I n t e r n e t o f T h i n g s (モノのインターネット) の略。自動車、家電、ロボット、施設などあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出すというコンセプトを表した語</p>
A I	<p style="text-align: center;">A r t i f i c i a l I n t e l l i g e n c e (人工知能) の略。人工的な方法による学習、推論、判断等の知的な機能の実現及び人工的な方法により実現した当該機能の活用に関する技術</p>
S o c i e t y 5 . 0	<p>「第5期科学技術基本計画」(平成28年1月22日閣議決定)において我が国が目指すべき未来社会の姿として提唱された、狩猟社会(Society 1.0)、農耕社会(Society 2.0)、工業社会(Society 3.0)、情報社会(Society 4.0)に続く、サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会(Society)を指す。</p>
M a a S	<p style="text-align: center;">M o b i l i t y a s a S e r v i c e の略。出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス</p>

バスタプロジェクト	官民連携で整備した新宿南口バスターミナル（バスタ新宿）をモデルに、駅周辺に点在する高速バスやタクシーの乗降場などを集約し、交通結節拠点化する国土交通省主導のプロジェクト
次世代モビリティ	I C TやA I 技術を活用した自動運転、通信機能等を備えた移動手段
モーダルコネク	国民生活や経済活動を支える基盤である道路ネットワークを始めとする、陸・海・空の様々な交通手段間の接続
アーバンデザインセンター	U r b a n D e s i g n C e n t e r。略して「UD C」ともいう。「公・民・学」の連携により、まちづくりの課題解決に取り組む組織。2020年4月現在、全国で21のアーバンデザインセンターが組織されており、市民が集まる空間の創出や空き店舗の活用など各種の社会実験により、先進的なまちづくりの一躍を担っている。
デマンド交通	ワゴン車等を活用し、事前予約や乗り合い等により、利用者のニーズに応じて柔軟なルートやダイヤで運行する交通サービス
A R	A u g m e n t e d R e a l i t y（拡張現実）の略。現実の風景にコンピュータで生成した情報を重ね合わせることで、現実世界を拡張しようという技術
V R	V i r t u a l R e a l i t y（仮想現実）の略。コンピュータ上に人工的な環境を作り出し、あたかもそこにいるかのような感覚を体験できる技術
都市O S	都市におけるデータの収集・管理やアクセス、分析等を容易にする一元的・共通的な情報基盤
隊列走行	トラック等を車間の通信等の電子連結技術により一体に制御し、数台のトラック等が隊列車群を構成し走行するもので、省エネ効果・省人化（ドライバーの負荷軽減）・安全性・運行効率の向上が期待される技術