

呉駅周辺地域総合開発に関する提言書

平成 31 年 3 月 27 日

呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会

提言書の構成

はじめに

1. 呉駅周辺地域の現況・主な課題
2. 呉駅周辺地域の主な特徴
3. 呉駅周辺地域総合開発への提言
 - (1) 呉駅周辺地域総合開発の基本的な方向性
 - 提言① 呉駅は鉄道駅だけでなく、バスや港の総合交通拠点に
そして、まちづくりの核に
 - (2) 呉駅周辺地域総合開発において整備すべき施設・機能
 - 提言② 呉駅周辺における一般車の送迎環境改善
 - 提言③ バリアフリーをフルに、市民が集う憩いの広場に
 - 提言④ 呉市の都心居住の受け皿に、中心街区の形成の核に
 - 提言⑤ 地域の防災拠点に
 - (3) 呉駅周辺地域総合開発と連携した呉のまちづくりの推進
 - 提言⑥ 交通まちづくりを軸としたスマートシティの実現
 - 提言⑦ アーバンデザインセンターの設置
 - (4) 呉駅周辺地域総合開発に伴い求められる重要な視点
 - 提言⑧ 既存市街地や市内観光拠点へのアクセス向上
 - 提言⑨ 広域連携（都市間連携）の強化
 - 提言⑩ 災害に強い安全・安心なまちづくりの拠点に

添付資料

附属資料

はじめに

呉駅前は、閉店から6年を経過する旧そごう呉店跡地の活用、隣接する呉駅前広場の再整備を含めた賑わいの再生が大きな課題となっています。

一方で、呉市は平成30年7月豪雨災害により過去に例を見ない甚大な被害を受け、そこからの復旧・復興が最優先課題となっています。

こうした中、呉駅周辺地域は鉄道・バス・航路の3つの交通モードが近接しており、豪雨災害時には呉駅や呉中央棧橋はそれぞれJR代行バス・緊急輸送船の発着場所となるなど、交通結節点機能として重要な役割を果たしたところです。

こうしたことから、呉駅周辺の交通拠点整備は当地域と被災地をつなぐ災害時の防災拠点という視点を持つことが必要となります。

国は、2020年の東京オリンピック開催に合わせて自動運転車両を走らせることを目指して技術開発を進めています。品川や三宮などの大都市では、こうした自動運転車両を始めとする次世代モビリティの導入を踏まえた次世代型交通ターミナルの議論が進んでいます。今後訪れる自動運転社会を見据え、地方都市の先駆けとして呉市で次世代モビリティの導入を見据えた交通まちづくりを是非進めてもらいたいと思っています。

呉市は、少子高齢化が全国的にも早く進行し高齢者の移動手段、特に斜面市街地の移動手段の確保が課題となっていること、中心市街地の道路が比較的広く1車線を自動運転車両の実験に使うことが出来ること、あるいはものづくりの最先端技術が培われた土壌があることなど、自動運転車両の導入に向けた環境が非常に整っています。

このような状況の中、「呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会」では、平成30年5月から計4回、呉市を世界に誇れる国際交流都市として広く発信していくため、その顔となる呉駅周辺地域の在り方について議論を行い、提言をまとめました。

今後はこの提言を参考に市民、事業者、行政等が一体となって、さらなる具体化のための取組を精力的に行っていただき、市の玄関口としてふさわしい整備にまい進していただくことを期待いたします。

呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会
座長 羽藤 英二

1. 呉駅周辺地域の現況・主な課題

呉駅周辺地域では、平成25年1月に閉店したそごう呉店跡地の活用、駅前広場の老朽化・機能低下への対応、駅を起点とした周辺のバリアフリー動線の確保等が課題となっている。

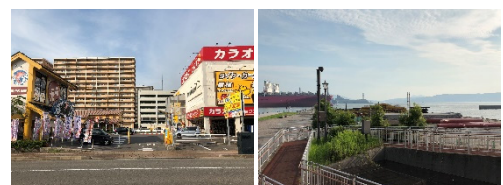
そごう跡地の活用	・ 駅前そごう呉店跡地の再生
駅前広場の再整備	・ 老朽化に加え、一般車が進入できない交通広場 ・ 駅・広場への寄付きが困難な駅周辺の道路 ・ 広域・路線バス利用者の利便施設がない
駅周辺の歩行者動線が不便	・ 南側からは回り込みが必要な駅へのアクセス動線 ・ バリアフリーが部分的な駅へのアクセス動線 ・ 既存の駅横断ルートは使用可能時間が限定的
公共空間の有効活用	・ 広場や市民の活動拠点がない ・ 公共施設・公共財産の有効活用
呉市全域での課題	・ 人口減少・少子高齢化の進行 ・ 市内に長時間滞在する観光客が少ない ・ 災害時の防災拠点整備の必要性



そごう呉店跡地



呉駅前広場



港湾活用可能地・定期借地用地

2. 呉駅周辺地域の主な特徴

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る。

交通が集積する呉駅周辺

- ・ 国道・鉄道・港が近接したコンパクトな都市構造

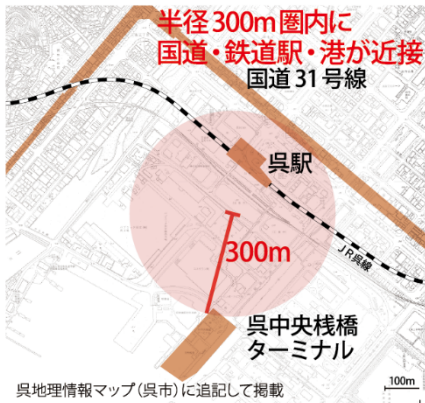
文化資源・観光資源の豊富さ

- ・ 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
- ・ 旧軍港都市としての文化と歴史
- ・ 工場群の景観資源やものづくりの文化

周辺都市と比較した際の立地性の良さ

- ・ 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

呉駅周辺に3交通が集積



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



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



広島市内への時間的な近接性



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

旧軍港都市としての文化と歴史

- ・ かつて世界有数の軍港として繁栄した地域文化として、旧海軍時代の建造物や転用され現在まで運用を続ける造船工場群などの景観資源がある



3. 呉駅周辺地域総合開発への提言

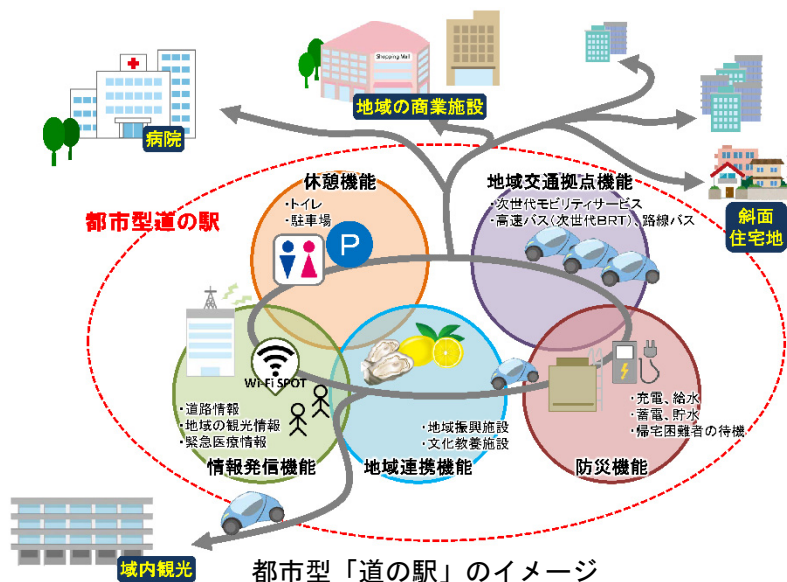
(1) 呉駅周辺地域総合開発の基本的な方向性

**【提言①】 呉駅は鉄道駅だけでなく、バスや港の総合交通拠点に
そして、まちづくりの核に**

呉駅周辺地域を、「鉄道の駅」から「鉄道、港、市内・広域都市間・次世代BRT※¹のバスターミナルなどが集積する総合交通拠点駅」とすること。また、コンパクトシティ※²の実現に向けたまちづくりの拠点とすること。

- 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立地的な特徴がある。
- こうした特徴を活かし、当地域を「鉄道の駅」から次世代BRTなど新たなモビリティを含めた複数の交通モードが集積する「総合交通拠点駅」とする。
- 広場、商業施設、居住施設、公共公益施設等を内包する呉市の中心街区を形成することにより、まちなか居住を推進するコンパクトシティの拠点としての役割を担う。
- また、交通拠点機能のほか、休憩・情報発信・防災・地域連携などの機能を併せ持つ空間、都市型「道の駅」としての役割を担う。
- 更には総合交通拠点の整備に当たり、自動運転車両などの次世代モビリティ※³やMaas※⁴など新しい交通システムを視野に入れた検討を行うなど、国が進めるスマートシティ※⁵やSociety5.0※⁶が目指す社会の実現に向けて中心的な役割を果たしていく。
- なお、当地域の交通防災拠点等について、今後策定が予定されている新たな広域道路交通計画への位置付けを目指す。

（添付資料「1. 呉駅周辺地域総合開発の方向性」参照）



- ※1 次世代BRT：次世代モビリティのうち大量輸送を可能とするバス輸送システム
- ※2 コンパクトシティ：生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市
- ※3 次世代モビリティ：ICT・AI技術を活用した自動運転・通信機能等を備えた移動手段
- ※4 Maas：複数のモビリティを一つの交通サービスと捉える考え方
- ※5 スマートシティ：都市や地域の抱える様々な課題に対して、AIやIoTなどの新技術を活用してマネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られた持続可能な都市・地区
- ※6 Society5.0：デジタル革新と多様な人々の創造・想像力の融合によって、社会の課題を解決し、価値を創造する社会をいう

(2) 呉駅周辺地域総合開発において整備すべき施設・機能

【提言②】 呉駅周辺における一般車の送迎環境改善

駅前広場の改良により、一般車の進入と送迎が可能な、市民が利用しやすい交通広場を整備すること。

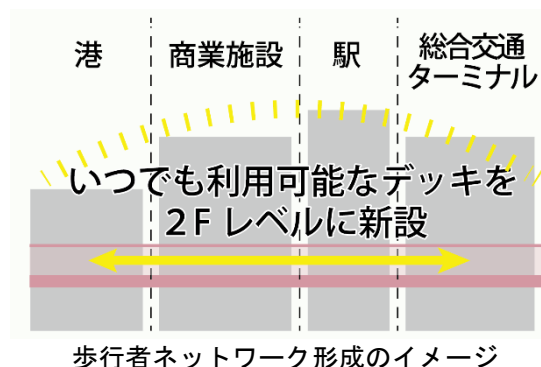
- ・現在の呉駅前広場は一般車の進入が規制されており、朝夕ピーク時には送迎車両で周辺道路が混雑している。
- ・こうしたことから、駅前広場内にスムーズな送迎（キス&ライド）が可能な一般車の送迎スペースを確保し、周辺市道の混雑解消など交通環境を総合的に改善する。
- ・現在の駅前広場はスペースが狭いため、道路の上下空間を立体的に利用できる立体道路制度^{※1}を活用して、交通広場にデッキを整備（二層化）することや複合施設の1階部分に交通広場を拡張することで空間を確保する。
- ・これにより、デッキの下に交通広場、上に歩行者の通行・滞留の空間を確保する。
(添付資料「2. ゾーニングの検討」参照)

※1 立体道路制度：道路の上下空間を自由に活用し、道路と建築物との一体的整備を可能とする制度

【提言③】 バリアフリーをフルに、市民が集う憩いの広場に

呉駅の南北を連絡するデッキを2階レベルで整備し、駅北側から呉中央棧橋ターミナルまで切れ目ないバリアフリーの歩行者空間を確保するとともに、市民や観光客が自然に集う憩いの広場空間を設けること。

- ・呉駅から呉中央棧橋へは、現在も自由通路により接続しているが、一部区間は商業施設内（通行時間に制約あり）を通過したり、一部の歩道橋で老朽化が進むなどの課題がある。
- ・このため、駅北側と南側を結ぶ駅と一体構造となったデッキを整備し、2階レベルでバリアフリーが確保された歩行空間を整備する。
- ・これにより、呉駅前と高い集客力を持つ大和ミュージアムなどが立地する宝町エリアとの回遊利便性の向上を図る。



- ・呉駅前には市民が憩える広場がなく、イベント等に活用できるオープンスペースがない現状である。
- ・このため、交通広場に広いデッキ（広場）を整備し、デッキ上を市民や観光客がまったりと時間を過ごすことのできる憩いの空間、またイベント等が開かれる賑わいの空間を創出する。
- ・平常時から市民に親しんでもらえる空間としていくことで賑わいの風景が生まれるだけでなく、市民の自発的な活動や企画をうむきっかけの場となる。
- ・なお、デッキ上は小型の次世代モビリティ（例：トヨタ社製「e-palette」）やデマンドタクシー^{※1}（高齢者対応・ショットガン方式^{※2}）、緊急車両等が呉駅西駐車場の車路などを活用して乗り入れることを検討する。

〈市民が集う憩いの広場・賑わい広場のイメージ〉



尾張一宮駅ビル
（愛知県一宮市）

建物内に半屋外の広場を
整備した事例



たまプラーザ駅
（神奈川県横浜市）

駅と一体の広場空間を
デッキ上に整備した事例



柏の葉ゲートスクエア
（千葉県柏市）

市民が活用できる広場の
整備や運営の事例



次世代モビリティと人が共存する賑わい広場のイメージ

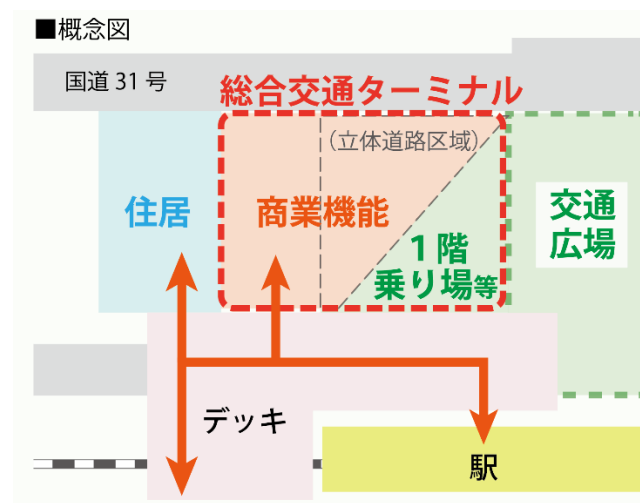
- ※1 デマンドタクシー：電話予約など利用者の需要に応じて柔軟な運行を行う乗合型タクシー
- ※2 ショットガン方式：乗り場から離れた場所で待機し、乗り場が空くたびに電話や無線連絡で順次移動させることにより、タクシー乗り場等の混雑を回避する方法

【提言④】 呉市の都心居住の受け皿に、中心街区の形成の核に

商業施設や住居施設、公共公益施設などの機能を集約し、バス利用者等の利便施設を兼ねた複合施設を整備すること。

- ・ 駅前のそごう呉店跡地やその周辺ブロックを活用して、交通ターミナルと一体となった賑わいの複合施設を整備する。
- ・ 複合施設内の商業施設等は、立体道路制度を活用することにより、バス利用者等が気軽に立ち寄ることのできる利便施設としての機能を併せ持つ。
- ・ 複合施設には、呉市が開発事業者等を対象として実施したニーズ調査の結果を踏まえ、下層に商業施設・公共公益施設（例えば、観光案内施設・図書館・交流施設など市民が集う施設・子育て支援施設・災害記録展示施設など）、上層を住宅として活用することを一例として考えられる。
- ・ 複合施設の整備に当たっては、附置義務駐車場を確保する観点から呉駅西駐車場の方向性と合わせて検討していくべきである。
- ・ なお、呉駅周辺地域の開発ニーズについて、引き続き調査を重ね、適正な開発規模を検討していくことが必要である。

（添付資料「3. 市場ニーズ調査結果を踏まえた開発ゾーニング」参照）

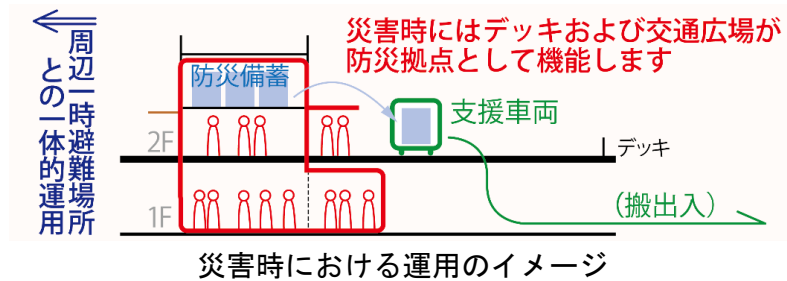


総合交通ターミナルと一体となった複合施設のイメージ

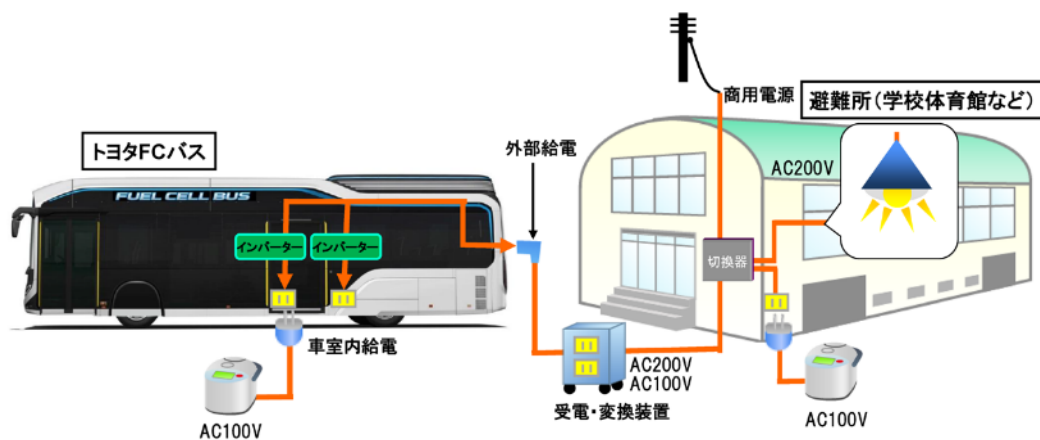
【提言⑤】地域の防災拠点に

災害時の一時的な避難場所や災害支援の活動拠点として利用できる防災拠点機能を備えること。

- ・ 呉駅周辺地域は、平成30年7月豪雨災害時において、呉駅はJR代行バスの発着点となり、呉中央棧橋は広島港や呉市東部地区とを結ぶ緊急輸送船の発着場所となるなど、代替交通の拠点として大きな役割を果たした。
- ・ こうした災害を教訓として、代替交通の発着機能の充実を図るほか、デッキ上を災害時の一時的な避難場所、物資の搬入を行う災害時の活動拠点スペース等としての活用を検討する。



- ・ 非常電源、非常用通信機器、トイレは民間の施設とも連携し、共用施設として整備する。
- ・ 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、災害時には呉駅周辺を臨時の電力供給基地として運用することも可能となる。



(3) 呉駅周辺地域総合開発と連携した呉のまちづくりの推進

【提言⑥】交通まちづくりを軸としたスマートシティの実現

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、斜面市街地の移動手段等としての次世代モビリティ（次世代BRT、自動運転車両など）の導入など、交通まちづくりを軸としたスマートシティの実現を目指すこと。

- ・ A I（人工知能）や I C T 技術を活用した自動運転車両など次世代モビリティの導入は、人口減少・高齢化社会において課題となっている高齢者の移動手段の確保や公共交通の維持等に大変有効な取組である。
- ・ 次世代モビリティは、目的地や利用ニーズに応じて大小のモビリティを使い分けることができ、効率良く最適な交通サービスを提供することが可能となる。
- ・ 呉市は他都市よりも早く高齢化問題に直面しており、斜面市街地における高齢者の移動手段の確保が大きな課題となっている。次世代モビリティ（小型自動運転車両等）はこうした斜面市街地における新たな移動手段としても期待される。
- ・ また、呉市周辺は国道 3 1 号・今西通りなど道路空間が広く、1 車線を自動運転の実験に使用する余裕がある。将来的な自動運転車両等の導入を見据え、交通社会実験を検討してはどうか。
- ・ このような背景下で、I C T 技術を今までにない形で活用し交通まちづくりを推し進めることで、スマートシティの先進事例となることが期待される。

次世代BRT(トヨタ自動車・SORA)



次世代モビリティサービス車両(e-Palette)

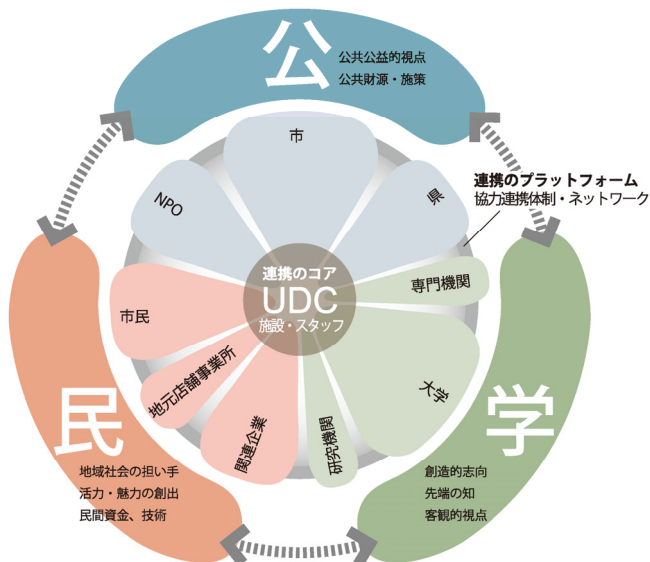


次世代モビリティ（次世代BRT・自動運転車両など）のイメージ

【提言⑦】アーバンデザインセンターの設置

市民の空間としての駅前空間をマネジメントしたり、自動運転を見据えた交通社会実験など新たな取り組みを推進する組織として、アーバンデザインセンターを設置すること。

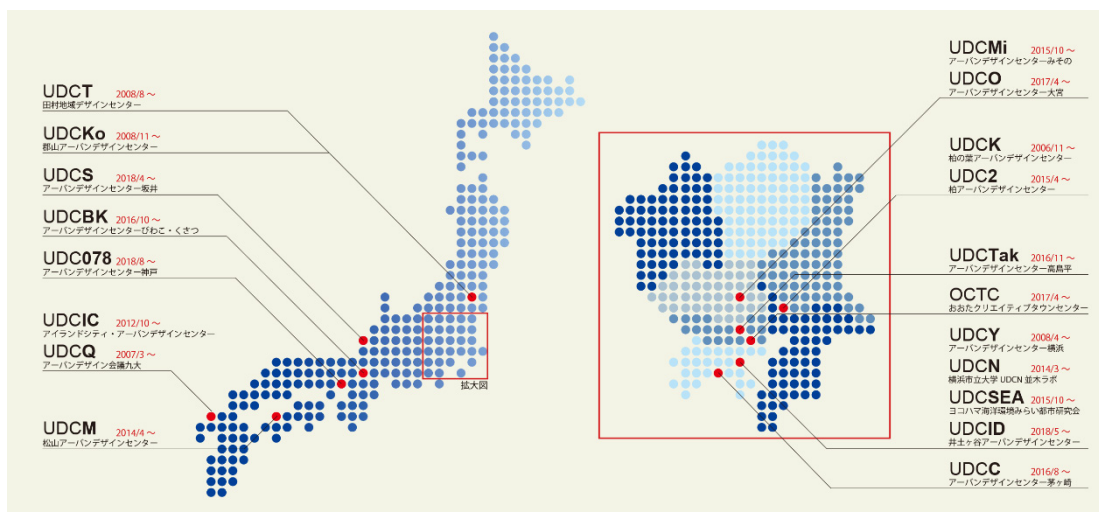
- ・アーバンデザインセンターは、「公・民・学」が連携してまちづくりの課題解決に取り組む組織であり、全国で19の団体が設置されている。
- ・駅前空間の再整備に当たっては、市民が集う広場空間のあり方やマネジメントについて市民の意見を取り入れながら継続的に考えていく必要があり、「アーバンデザインセンター」はその役割を担う。
- ・交通社会実験の実施を目指す際の推進組織としても期待できる。
- ・また、呉市は他の都市に比べて高齢化が早く進行していることから、例えば、高齢社会における市民の暮らしの向上、また企業の高齢化に対応したイノベーション活動の推進等を目的とした「鎌倉リビングラボ」のような機能を併せ持つてはどうか。



公・民・学の連携イメージ
(UDCK のパンフレットより引用)



市民主体で活用する広場の例



全国にあるアーバンデザインセンターの一覧

(4) 呉駅周辺地域総合開発に伴い求められる重要な視点

【提言⑧】 既存市街地や市内観光拠点へのアクセス向上

総合交通ターミナル機能の強化，次世代モビリティの導入等により、市民・観光客が移動しやすい交通体系を構築する。

- ・呉駅における交通モード間の接続強化及び次世代モビリティ（次世代BRT、小型自動運転車両等）やMaasの導入等を推進することにより、呉駅から病院・公共施設等への接続が強化され、市民・観光客の移動の円滑化が図られる。
- ・また、次世代BRTの導入はかつての呉市電を彷彿とさせる取組であり、将来的な道路空間の有効利用という観点からも非常に意義のある取組となる。
- ・更に、観光案内機能の強化を合わせて行うことにより、観光客を大和ミュージアムから入船山記念館・アレイからすこじま・れんがどおり、更には音戸の瀬戸・とびしま海道（御手洗町並み保存地区等）など市内に点在する観光資源への回遊にもつながる。
- ・観光拠点の魅力向上（例えば、青山クラブ等の活用）と連携することにより、更なる回遊性の向上が期待される。

【提言⑨】 広域連携（都市間連携）の強化

呉駅周辺地域のゲートウェイ（玄関口）機能を強化することにより、呉から広島・瀬戸内へとつながる回遊ルートを形成する。

- ・呉駅周辺地域を起点とする都市間バス・路線バス・JR呉線・航路などの交通モードの接続を強化していくことにより、呉市を起点として広島市、東広島市との更なる都市間連携が可能となる。
- ・回遊の発着点となる呉駅周辺地域のゲートウェイ機能の強化により、瀬戸内の特色ある地域資源を巡る瀬戸内クルーズやサイクリングなど新たな観光ルートの発掘にもつながる。

（添付資料「4. 呉駅周辺地域総合開発 広域との関係性（平常時）」参照）

【提言⑩】災害に強い安全・安心なまちづくりの拠点に

災害時には呉駅周辺地域が地域の防災拠点として機能するとともに、各地域へつながる災害時の交通ネットワークの拠点となる。

- ・呉駅周辺地域は、災害時には一時的な避難場所、情報発信拠点、物資の搬出入を行う活動拠点など地域の防災拠点としての役割が期待されるとともに、各地域とをつなぐ災害時の代替交通（災害時緊急輸送バス・緊急輸送船等）の発着拠点となる。
- ・また、広島呉道路（クレアライン）の4車線化など幹線道路網の機能強化と合わせて、呉駅周辺地域は地域間・都市間を連絡する災害時の広域的な交通・防災拠点としての役割を果たすなど、平成30年7月豪雨災害からの復旧・復興を目指す呉市の復興まちづくりに大きく貢献する。

（添付資料「5. 呉駅周辺地域総合開発 広域との関係性（災害時）」参照）

添 付 資 料

1. 呉駅周辺地域総合開発の方向性
2. ゾーニングの検討
3. 市場ニーズ調査結果を踏まえた開発ゾーニング
4. 呉駅周辺地域総合開発 広域との関係性（平常時）
5. 呉駅周辺地域総合開発 広域との関係性（災害時）

呉駅周辺地域総合開発の方向性

呉駅を「総合交通拠点駅」と位置づけ、モーダルコネクトを強化

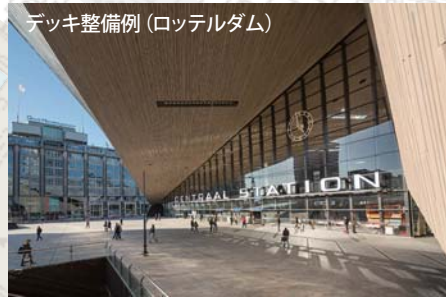
- ・呉駅を「鉄道の駅」から「鉄道、港、市内・広域都市間・次世代 BRT のバスターミナルなどが集積する総合交通拠点駅」として位置づける。
- ・広場、商業施設、居住施設、公共施設を内包する呉市の中心街区を形成する。

駅南北をつなぐデッキの整備を中心とした計画

- ・駅北側と南側を結び、駅と一体構造となるデッキを整備する。
- ・デッキにより駅北側の商店街や、駅南側の観光施設等へのアプローチを促す。
- ・デッキの中心にある広場を囲んで駅、商業施設、居住施設、公共施設を配置する計画とし、広場は日常的な市民の憩いの場となる。

デッキ下に交通の拠点となる空間の整備

- ・デッキ下は交通広場、一般車の送迎、タクシー、路線バス等の発着場所とする。
- 北側：都市軸方向に、空港や広島市内、県内外の都市間バスや次世代 BRT が走行
- 南側：港方向に、一般車の送迎、市内バス、次世代モビリティサービス車両が走行



各モビリティの走行範囲と役割

規模	例	距離	役割
小型	例) e-Palette	近距離	主に駅周辺を中心に走行し、総合交通拠点としての接続性・利便性を高める
中型	例) SORA	中距離	市内の公共交通ネットワークを形成し、生活利便性や観光での利便性を高める
大型	大型バス	長距離	地域間ネットワークの拠点同士を結び、広域連携を強化する

呉駅周辺は...
 ・次世代モビリティの導入で、市内の産業や文化など地域資源とのつながりが強化される
 ・地域をつなぐ象徴となる次世代モビリティの基地としての機能も担う

災害時には地域の防災拠点として機能

- H30年7月豪雨に伴う市内での災害を踏まえ、
- ・災害時には2階のデッキ、1階の交通広場は、防災拠点として機能する。
- ・非常電源、非常用通信機器、トイレは民間の施設とも連携し、整備する。
- ・次世代 BRT は、移動式非常電源の供給基地となる。(下図)



都市型「道の駅」—広域道路計画の拠点

- ・人を中心に据えながら、低速モビリティや自動運転等の次世代 BRT の交通拠点機能や防災機能等を併せ持つ空間としての都市型「道の駅」として整備する。
- ・交通防災拠点、ICT による交通マネジメントの拠点として、今後策定が予定されている広域道路交通計画への位置づけを目指す。

コンパクトシティの拠点として機能

- ・日本全体での人口減、高齢化は呉市でも同様の課題である。
- ・今後のコンパクトな街づくりについて、呉駅周辺地域をその拠点と位置づける。
- ・周辺地域では、移動公共施設として次世代モビリティサービス車両 (例:e-Palette) の導入可能性を検討する。



臨港道路
 ・国道と川原石南・西埠頭、および周辺の工業地帯を接続

川原石南・西埠頭
 ・クルーズ船の設定検討
 ・埠頭の延長工事は不要の見込み
 ・現在は港湾事業者の利用が多く、調整が必要

連動・連携
 港湾資源の活用
 駅周辺の開発

将来的には自動運転の導入を検討する

次世代 BRT (トヨタ自動車・SORA)



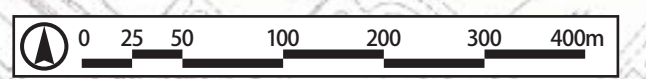
次世代モビリティサービス車両 (e-Palette)



スーパー・メガリージョン構想検討会 (国土交通省 H29.11.20)



凡例
 ■ 呉港臨港地区
 ● 開発想定区域

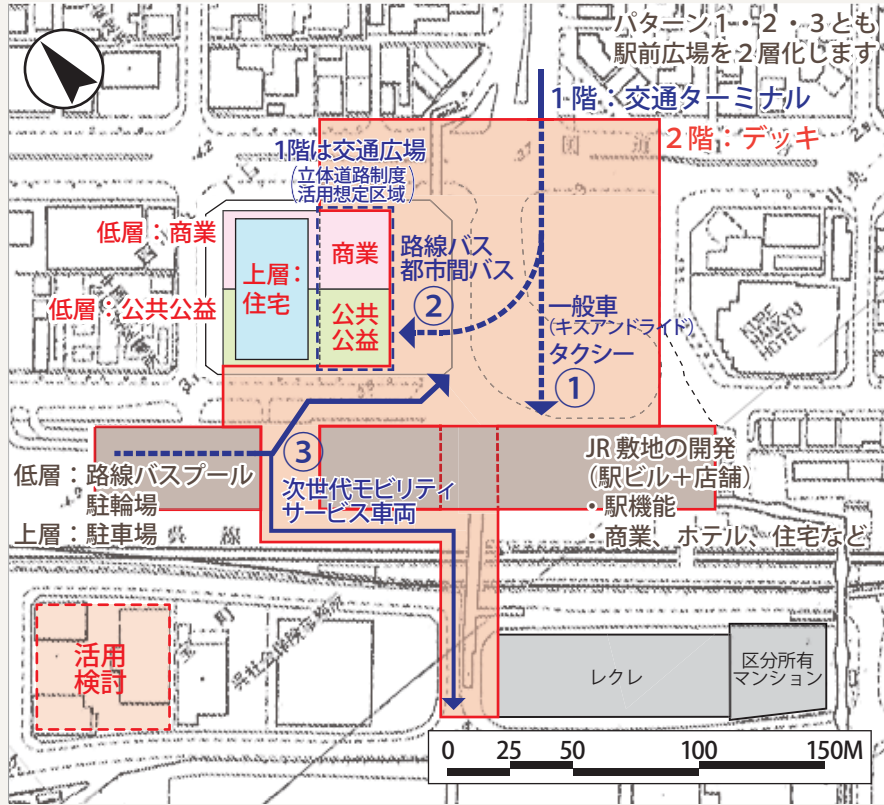


ゾーニングの検討

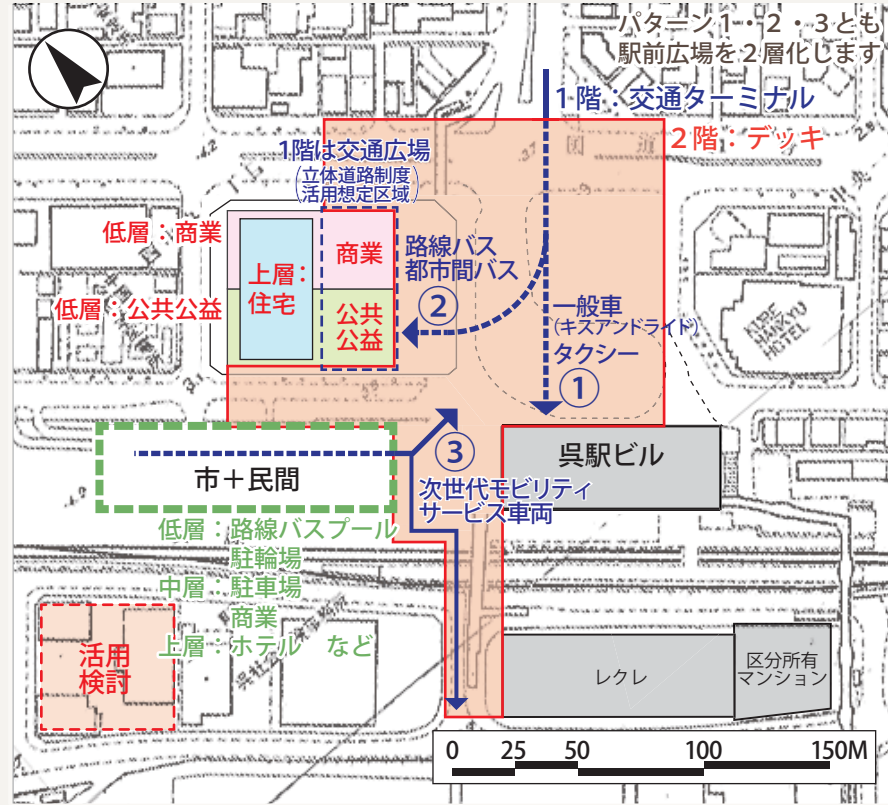
※縮尺は全て1:3,000 (A3)

2018.10.26 呉駅周辺地域総合開発 第2回懇談会資料

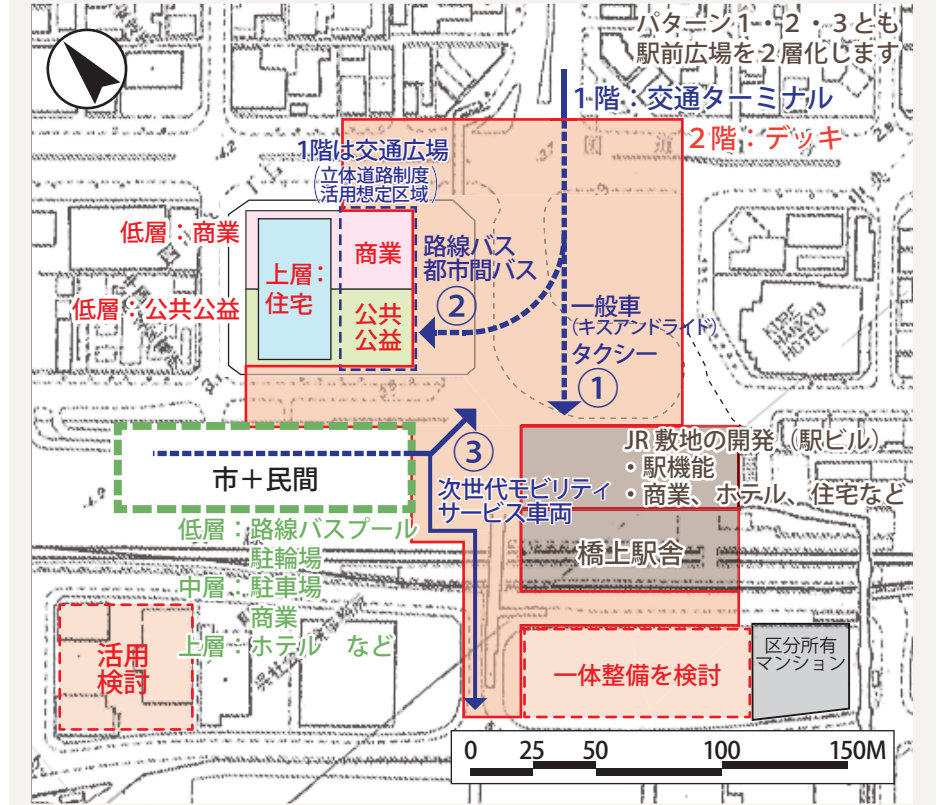
パターン1 呉駅ビルを大規模に再整備するパターン



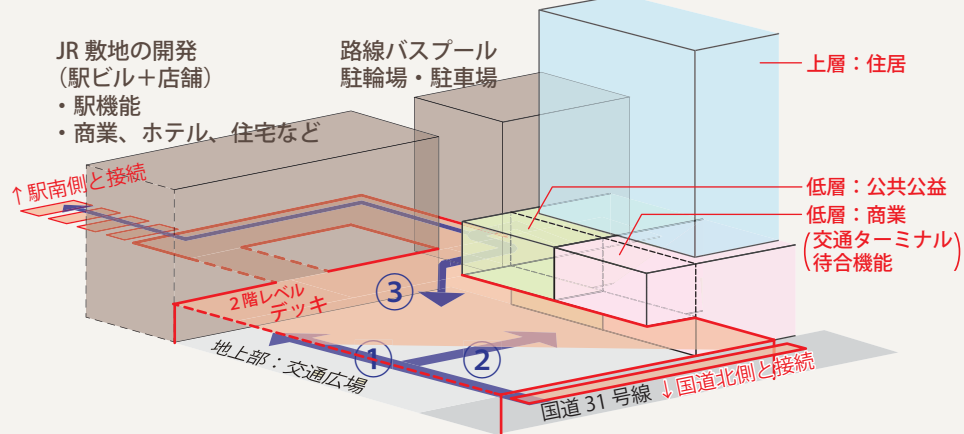
パターン2 既存の呉駅ビル機能を極力存置するパターン



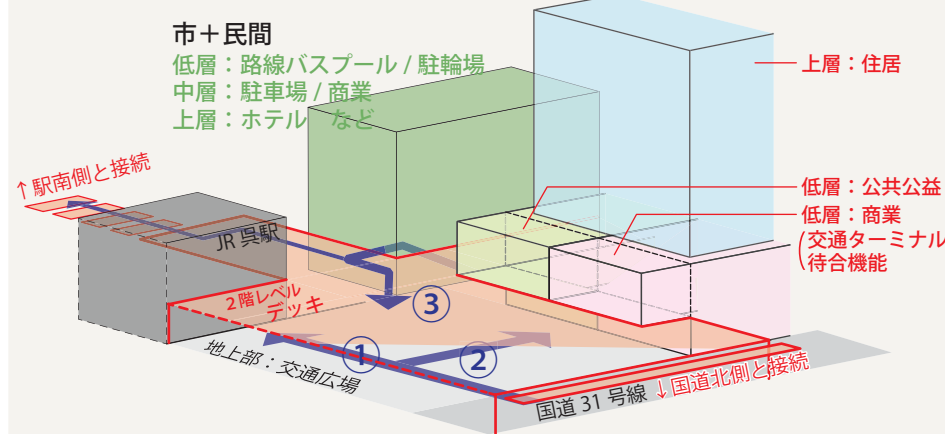
パターン3 呉駅の橋上化を実現するパターン



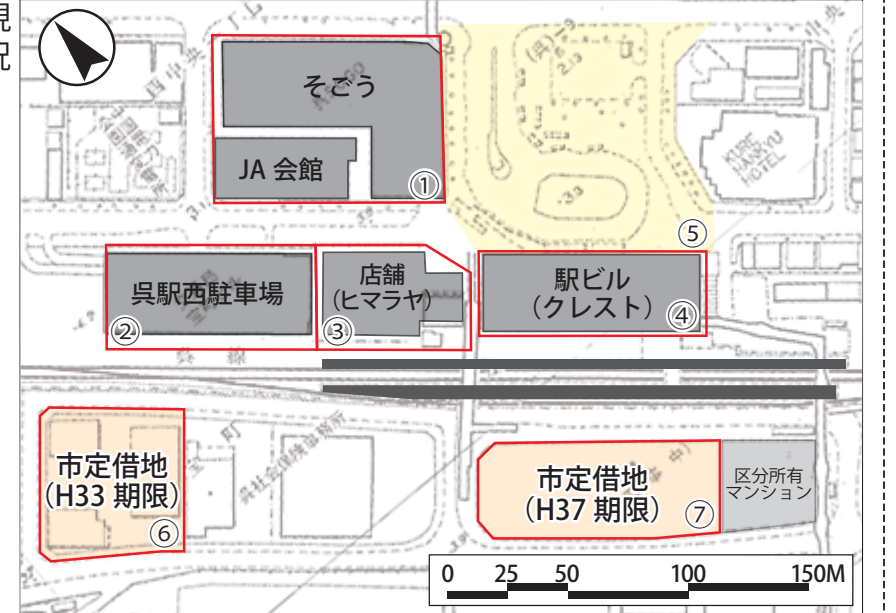
■整備する建物の構成イメージ



■整備する建物の構成イメージ



現況



- 敷地面積
- ①そごう跡地+JA 約7,400㎡
 - ②呉駅西駐車場 (市営) 約4,200㎡
 - ③店舗 (ヒマラヤ) 約3,400㎡
 - ④呉駅ビル (クレスト) 約4,500㎡
 - ⑤駅前広場 10,446㎡ (市7,146㎡: JR3,300㎡)
 - ⑥市定借地 約4,200㎡
 - ⑦市定借地 (レクレ) 約4,400㎡

■各モビリティの発着場所 (上図内の○数字)

- | | | | | |
|--|---|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ◀ JR 呉駅 駅南側 | <ul style="list-style-type: none"> 2階 デッキ上 | <ul style="list-style-type: none"> ③ 次世代モビリティサービス車両 (例: e-Palette) タクシー (高齢者対応・ショットガン方式)、緊急車両 | <ul style="list-style-type: none"> 次世代モビリティサービス車両は移動販売車としての運用も想定 | <ul style="list-style-type: none"> 隣接する駐車場スロープを利用してデッキ上(2階)に乗り入れ |
| <ul style="list-style-type: none"> 1階 デッキ下 交通広場 | <ul style="list-style-type: none"> ① 一般車 (キスアンドライド) タクシー | <ul style="list-style-type: none"> ② 路線バス、都市間バス、大型モビリティ (例: SORA) | | |

■各パターンに共通する特長や課題

- 特長**
- ・呉駅の前庭的広場となる象徴的なデッキ空間 (市民や来訪者が自然に集まるまったりとした広場)
 - ・駅南北をオープンにつなぎ地域間の回遊性を促進
 - ・民間開発との連動によるにぎわいの空間形成
 - ・一般車の進入を可能とする交通ターミナル拠点

- 課題**
- ・デッキ整備の負担区分および財源確保
 - ・市場ニーズを踏まえた導入機能と規模の設定、事業スキームの検討

市場ニーズ調査結果を踏まえた開発ゾーニング

第2回懇談会にて提示したゾーニング案をベースに、今回のニーズ調査を踏まえた開発規模とゾーニングを想定

■ニーズ調査結果を踏まえた開発規模の検討

ニーズ調査結果

- 住宅** 100～150戸/年間（地域内での分譲戸数）
- 商業** 約3,000～6,500㎡
- 宿泊** 客室100～150室（延床約3,500～5,000㎡）
- 業務** ニーズが見込まれる場合は整備を検討
- 公益** 図書館、交流施設など市民の集う施設の提案

ただし、市場ニーズは観光振興など各種施策やそれに基づく成果と連動するため、本開発計画と併行かつ連携した施策の検討が必要となる

I 期開発（想定）：そごう跡地+JA 敷地+呉駅前広場

延床面積

- 住宅 約15,000㎡（約150戸分譲）
- 商業 約3,000㎡～6,500㎡
- 宿泊 例）そごう跡地には設定せず他敷地での開発
- 業務 （設定なし）
- 公益 約3,000㎡ 図書館、文化交流施設など

その他

- ・デッキの整備
- ・バスターミナルの整備
- ・呉駅西駐車場の改修など、各機能で必要となる駐車場の整備

II 期開発・周辺整備

- 住宅 （賃貸など他形態での開発や過年度での販売可能性）
- 商業 0㎡～約3,500㎡
- 宿泊 約3,500㎡～5,000㎡（宿泊特化型・客室100～150室）
- 業務 ニーズが見込まれる場合は配置検討
- 公益 ニーズが見込まれる場合は配置検討

その他

- ・デッキの整備（駅南側への接続等）
- ・各機能で必要となる駐車場の整備

※工期（I・II期）や開発の区域および用途・規模は開発のシミュレーションを目的に定めたものであり、継続して検討を行います

■開発ゾーニングと規模の検討

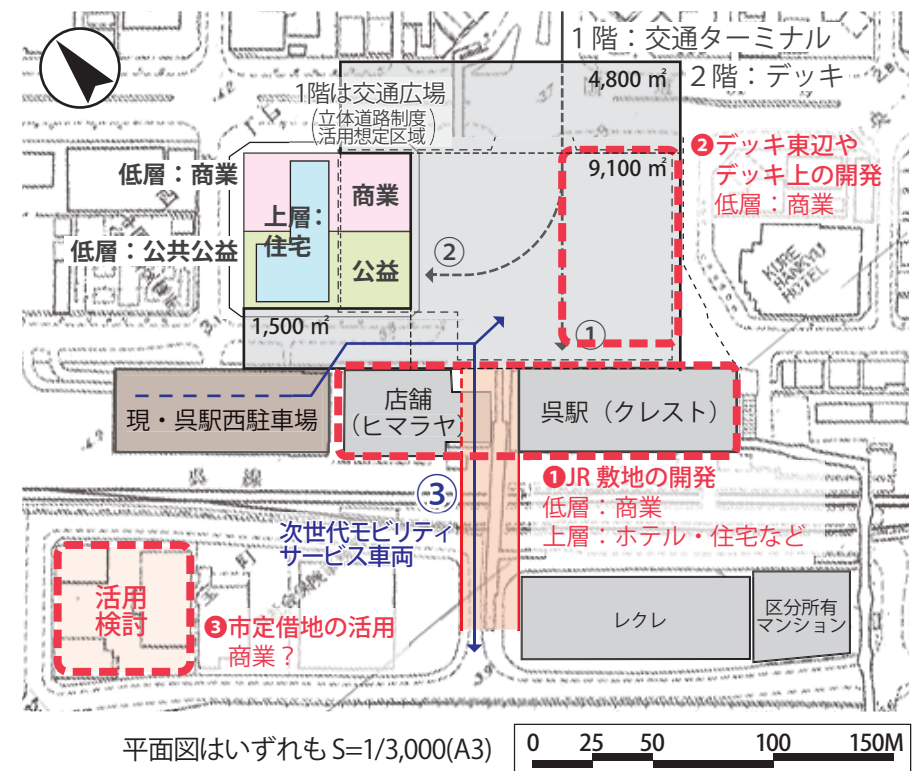
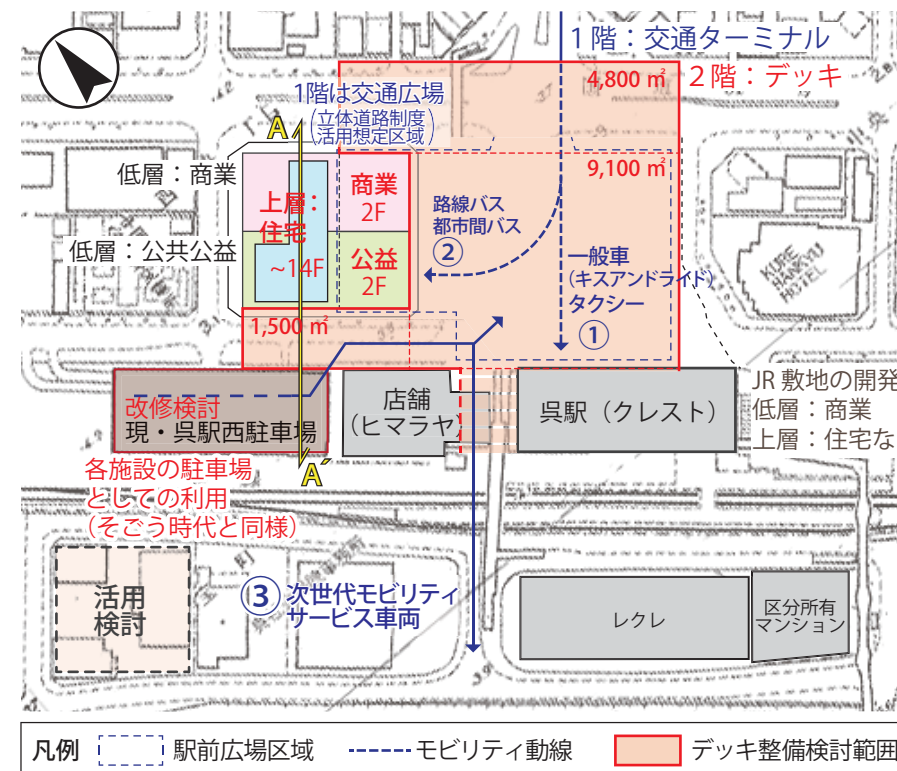
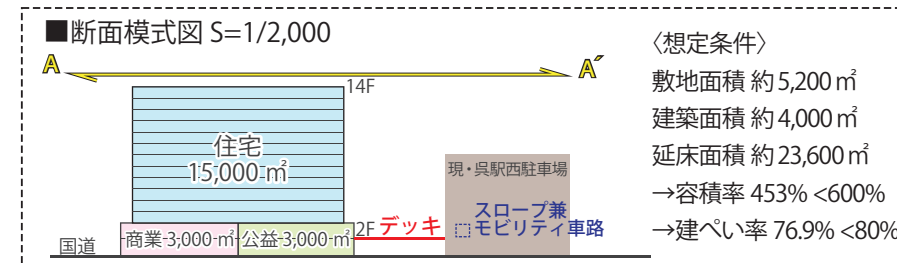
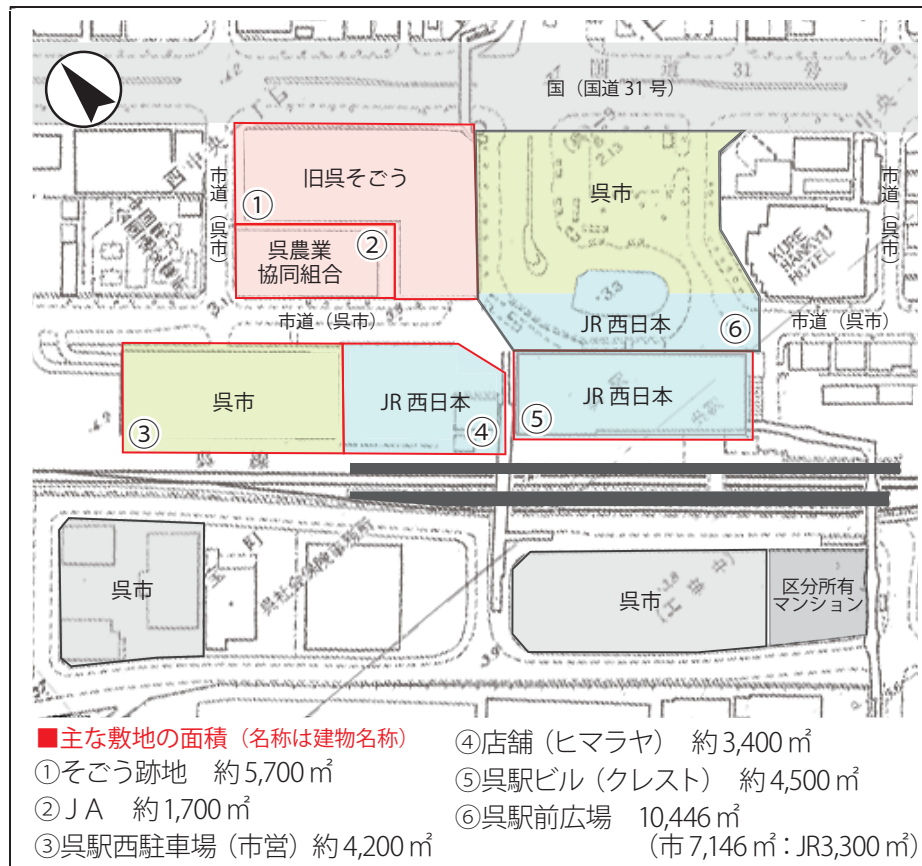
ゾーニングにおける検討事項

- ・呉駅前広場の必要面積（交通需要）
- ・立体道路制度の活用と対象とする区域
- ・デッキの取扱い（工作物 or 建築物）
- ・旧呉そごう跡地に建築する場合の敷地の設定（下図の①+②が基本だが、①+②+⑥のような構想が可能か）

- ### I 期開発区域
- ・旧そごう呉店の跡地+呉駅前広場区域での開発
 - ・呉駅前広場の改修とデッキの整備
 - ・呉駅西駐車場の改修 or 改築

II 期開発区域（候補）

- ① 呉駅ビルを含む JR 西日本敷地での開発検討
- ② デッキ上での商業店舗などの開発検討（デッキ東辺まで一体の建築敷地として設定可能か検討）
- ③ 駅南西側の市定借地の活用検討



※ゾーニングは JR 西日本等の関係者とは未調整です

呉駅周辺地域総合開発 広域との関係性(平常時)

呉駅周辺地域総合開発により現在の地域間ネットワークをより強化し、呉市の更なる活性化を目指します

呉駅の総合交通結節点化・モーダルコネクトの強化



- [凡例] 4種の交通モード
- 都市間バス
 - 路線バス
 - JR 呉線
 - 航路
- 呉市都市計画マスタープラン
- 都市拠点
 - 地域拠点

期待される効果と広域との関係性



- [凡例]
- 広域連携ルート
 - 観光ルート

呉駅周辺地域総合開発 広域との関係性(災害時)

呉駅周辺を災害時の広域防災拠点として整備することに加え、強化されたネットワークや新型モビリティを用いた災害時対応を検討します

現状 (平成 30 年 7 月豪雨での被害状況と課題)



平成 30 年 7 月豪雨時における対応と成果



附 属 資 料

1. 呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会 名簿
2. 懇談会の開催状況

1. 呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会 名簿

【委員】

(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
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
あんどう こうじ 安藤 恒次 すざとう たかし (杉藤 崇)	独立行政法人都市再生機構理事

※杉藤委員：平成30年5月～7月

【オブザーバー】

(順不同, 敬称略)

氏名	所属・役職等
とがし あつひで 富樫 篤英	国土交通省中国地方整備局企画部長
たいなか やすひさ 田井中 靖久	国土交通省中国地方整備局建政部長
ふくだ ゆきひろ 福田 敬大	国土交通省中国地方整備局道路部長
うえた まさとし 植田 雅俊	国土交通省中国地方整備局広島国道事務所長

2. 懇談会の開催状況

(1) 第1回会議

- ア 開催日 平成30年5月2日
- イ 議事概要 呉駅周辺地域の現状・課題等について

(2) 第2回会議

- ア 開催日 平成30年10月26日
- イ 議事概要 呉駅周辺地域総合開発の方向性について

(3) 第3回会議

- ア 開催日 平成31年1月21日
- イ 議事概要 市場ニーズ調査の結果と開発の検討について

(4) 第4回会議

- ア 開催日 平成31年3月27日
- イ 議事概要 呉駅周辺地域総合開発に関する提言書について