

## 呉駅周辺地域総合開発 呉駅周辺地域総合開発の方向性(案)

---

第2回 呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会

2018.10.26

1. 呉駅周辺地域総合開発 広域との関係性(災害時)
2. 呉駅周辺地域総合開発 広域との関係性(平常時)
3. 呉駅周辺地域総合開発の方向性(案)
4. ゾーニング(案)の検討



## 2. 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
- 国土地理院の電子地形図に追記して掲載

# 3. 呉駅周辺地域総合開発の方向性(案)

## 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

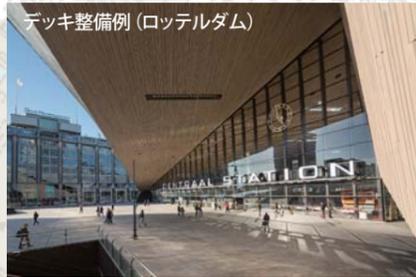
- ・呉駅を「鉄道の駅」から「鉄道、港、市内・広域都市間・次世代 BRT のバスターミナルなどが集積する総合交通拠点駅」として位置づける。
- ・広場、商業施設、居住施設、公共施設を内包する呉市の中心街区を形成する。

## 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

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  
 駅周辺の開発  
 港湾資源の活用

将来的には自動運転の導入を検討する

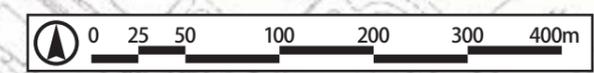
次世代 BRT (トヨタ自動車・SORA)



次世代モビリティサービス車両 (e-Palette)



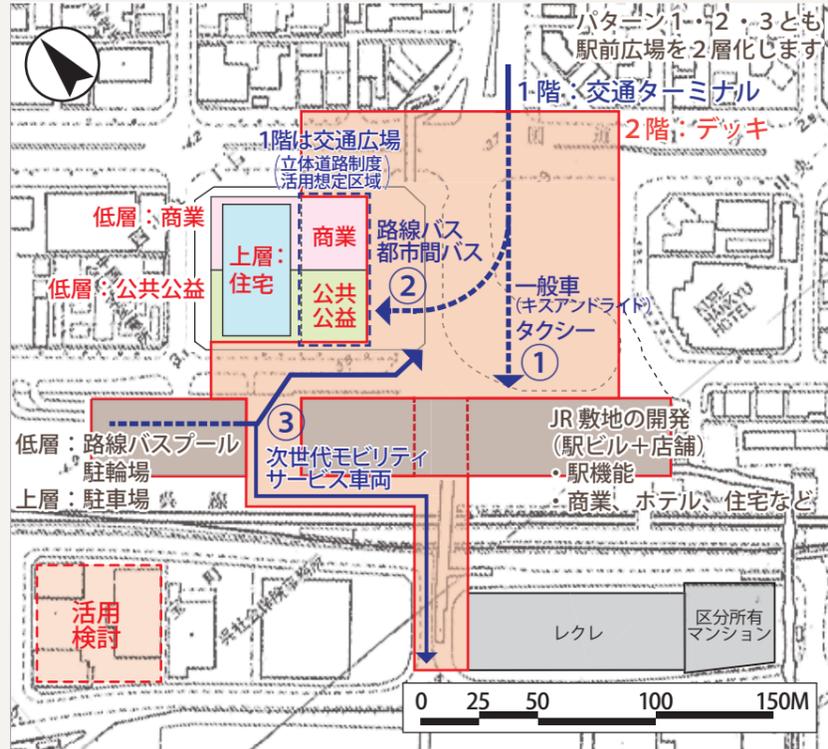
スーパー・メガリージョン構想検討会 (国土交通省 H29.11.20)



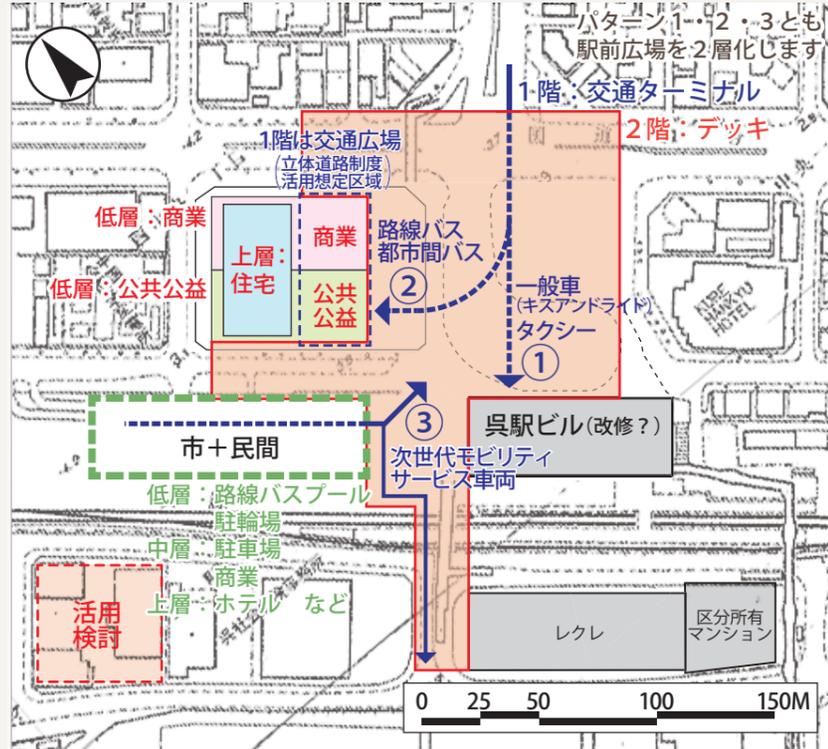
# 4. ゾーニング(案)の検討

※縮尺は全て1:3,000 (A3)

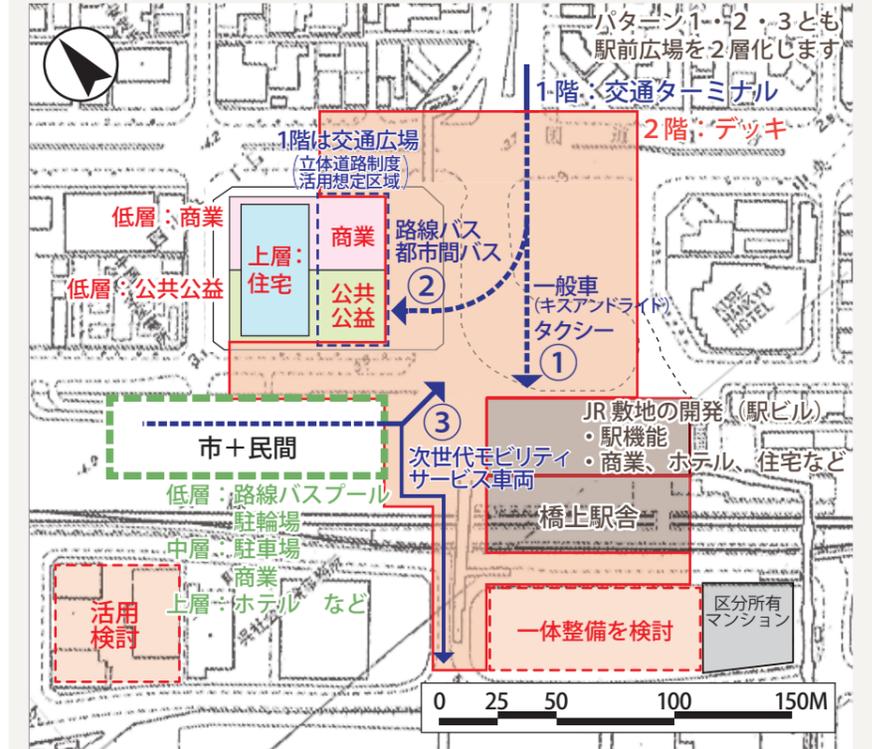
パターン1 呉駅ビルを大規模に再整備する案



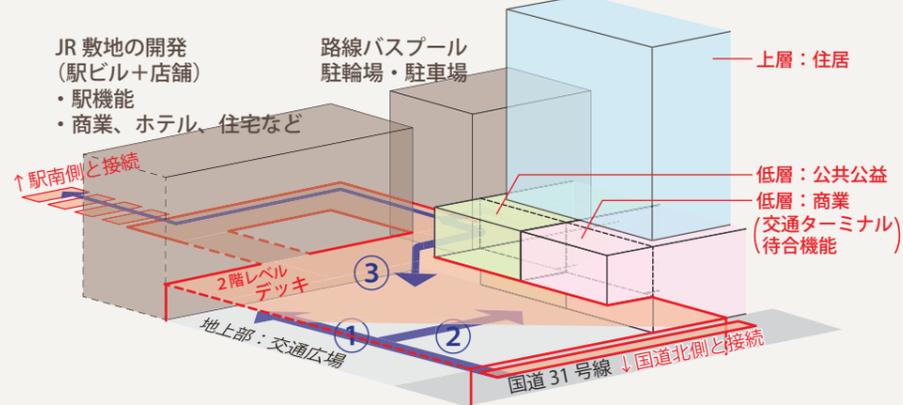
パターン2 既存の呉駅ビル機能を極力存置した案



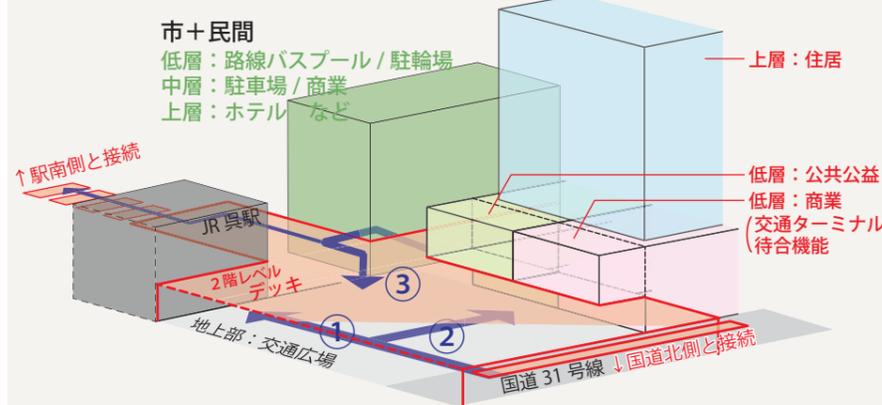
パターン3 呉駅の橋上化を実現する案



■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



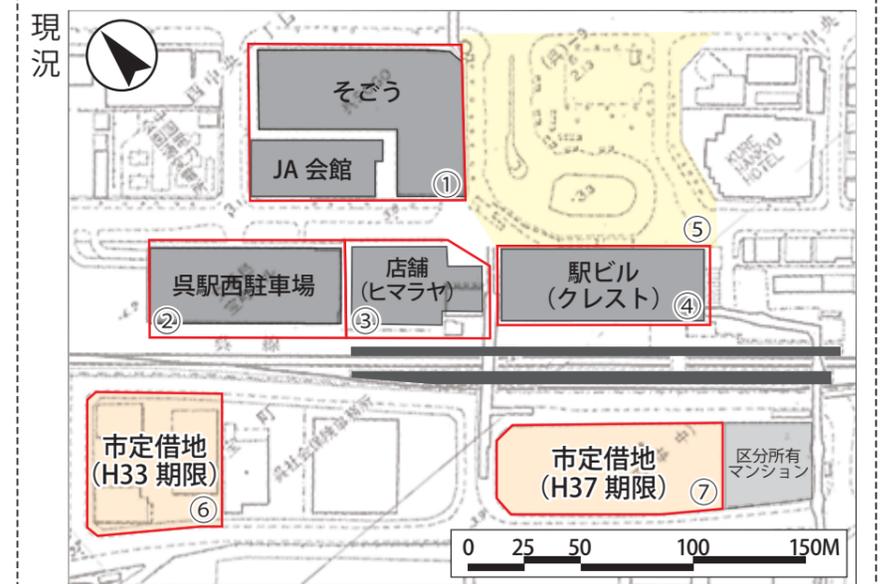
■各モビリティの発着場所 (上図内の○数字)



■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



- 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㎡