

呉駅周辺地域総合開発基本計画検討会 第3回会議次第

【日 時】令和2年2月14日(金) 14時から

【場 所】呉市役所7階 757・758会議室

1 開 会

2 議 題

- (1) 交通社会実験の結果について
- (2) 対話型ニーズ調査の結果について
- (3) 基本計画（骨子案）について

3 閉 会

【配付資料】

- 資料1 呉駅周辺地域総合開発基本計画検討会 名簿
- 資料2-1 次世代モビリティ導入に向けた交通社会実験の結果（報告）
- 資料2-2 次世代モビリティ導入に向けた交通社会実験 アンケート調査結果（全体版）
- 資料3 対話型ニーズ調査（報告）
- 資料4 呉駅周辺地域総合開発基本計画（骨子案）

- 参考資料 呉駅周辺地域総合開発に関する提言書（概要版）

呉駅周辺地域総合開発基本計画検討会 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
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	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
まとば ひろあき 的場 弘明	広島県土木建築局建築技術部長

1. 実施概要

1.1 目的

災害時における非常電源機能を有し、更には、将来の自動運転や隊列走行にも対応する燃料電池バス「SORA」を実験車両として公道走行実験等を実施し、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。

1.2 公道走行

(1) 実施日

令和元年11月30日(土)、12月1日(日)、7日(土)、8日(日)

(2) 走行ルート

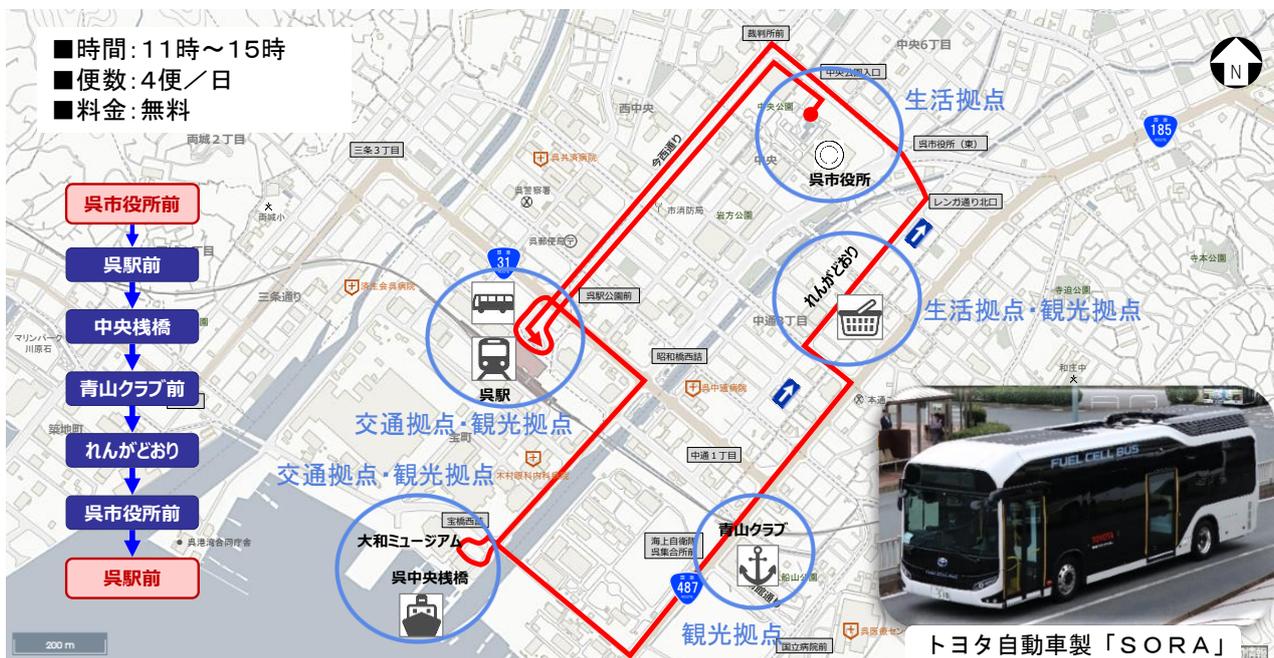


図 1-1 走行ルートと使用車両

(3) 実施状況

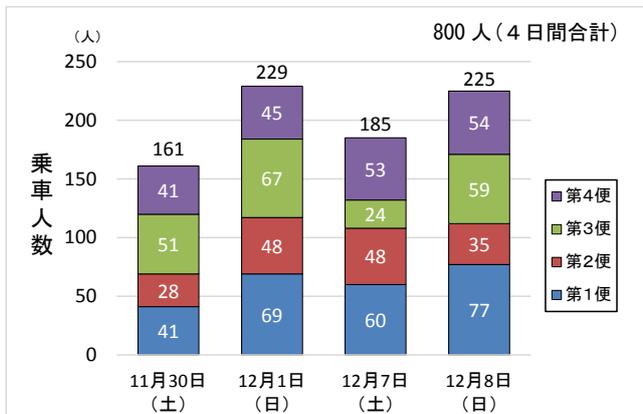


図 1-2 乗車人数

停留所	第1便	第2便	第3便	第4便
呉市役所前	11:00	12:00	13:30	14:30
呉駅前	11:05	12:05	13:35	14:35
中央棧橋	11:10	12:10	13:40	14:40
青山クラブ前	11:16	12:16	13:46	14:46
れんがどおり	11:22	12:22	13:52	14:52
呉市役所前	11:30	12:30	14:00	15:00
呉駅前	11:35	12:35	14:05	15:05

図 1-3 運行ダイヤ



写真 1-1 呉市役所前停留所



写真 1-2 呉駅前停留所



写真 1-3 れんがどおり



写真 1-4 バスロケーションシステム
(呉市役所ロビー)

1.3 非常電源デモンストレーション (特別見学会)

(1) 実施日時

令和元年11月27日(水) 15時00分～19時30分

(2) 来場者数

238名

(3) 実施状況



写真 1-5 防災テント外



写真 1-6 防災テント内

2. 調査結果

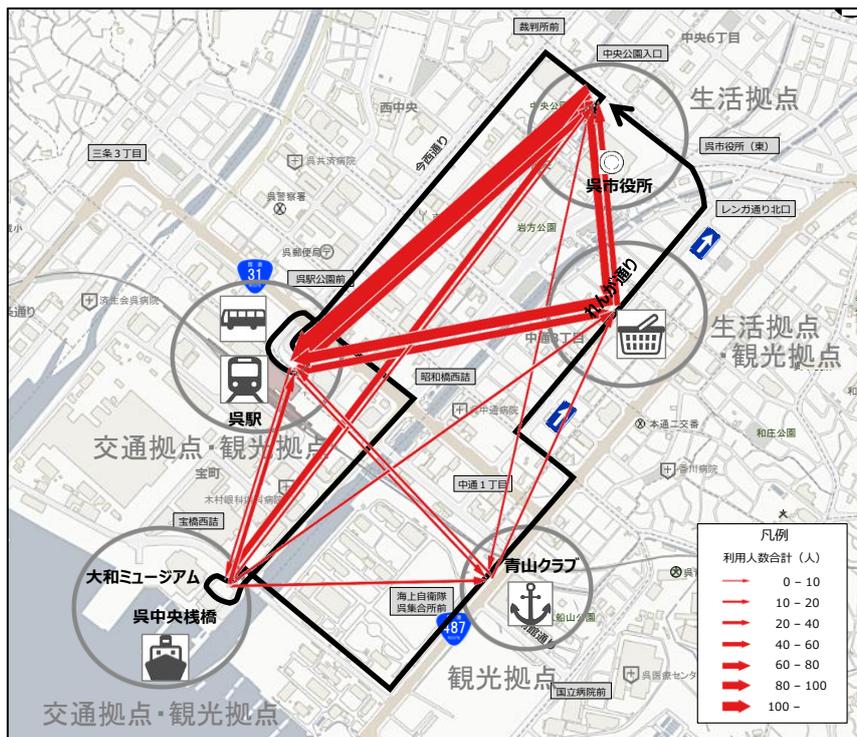
2.1 利用者の乗車区間

- ・ 呉市役所前から呉市役所前へ一周する乗車が最も多く全体の約4割を占める。
- ・ 一周する乗車を除くと、呉市役所前から呉駅前までの乗車が最も多く全体の約1割、次にれんがどおりから呉駅前への移動が多い。

表 2-1 OD 調査結果 (4 日間合計 800 名)

	出発計	到着						
		01 呉市役所前	02 呉駅前	03 中央 棧橋	04 青山 クラブ前	05 れんが どおり	06 呉市役 所前	07 呉駅前
到着計	800	-	22	38	5	96	380	259
出 発	01.呉市役所前	505	22	29	1	52	320	81
	02.呉駅前	150		9	2	35	22	82
	03.中央棧橋	31			2	8	2	19
	04.青山クラブ前	8				1	0	7
	05.れんがどおり	90					36	54
	06.呉市役所前	16						16
	07.呉駅前	-						

※赤字：異なる停留所間の移動数を示す



※一周利用を除く

図 2-1 OD 調査結果 (4 日間合計)

2.2 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）

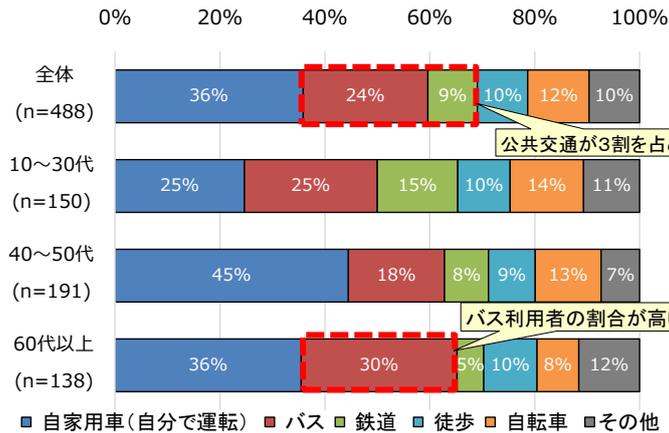
※本調査は、国土交通省中国地方整備局と呉市が共同で実施

【呉市の移動における現状】

(1) 普段最も利用する交通手段（対象者：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。
- ・ 年代別でみると 60 代以上の方は日常の交通手段として、バス利用が 3 割と高い傾向にある。

Q 普段最も利用する交通手段を教えてください。



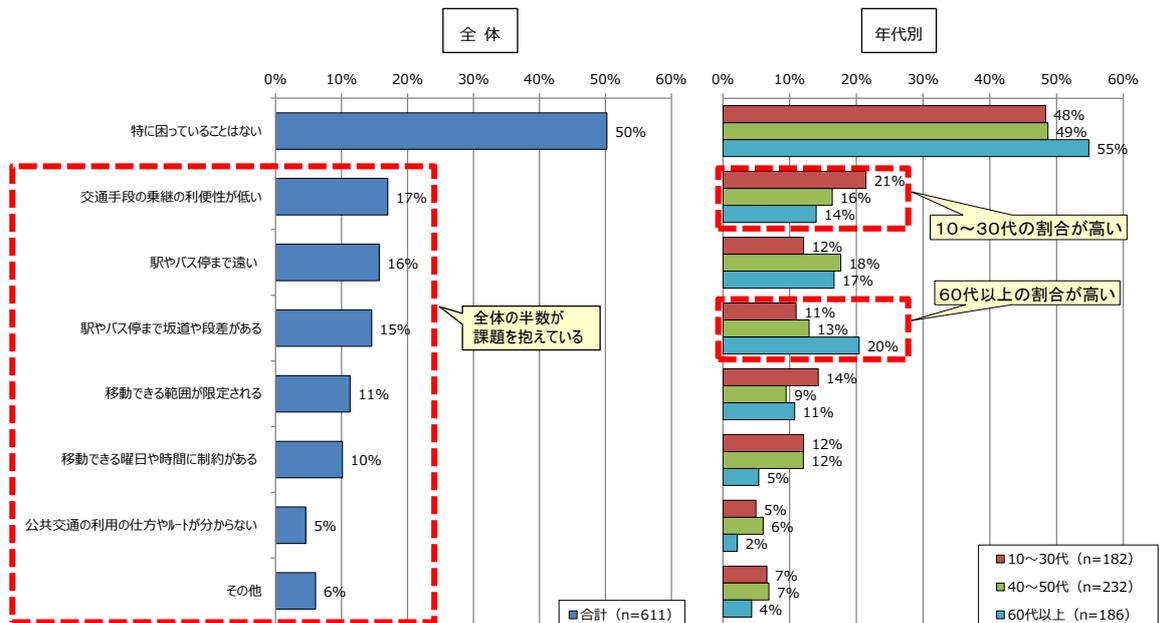
※複数回答を除く有効サンプルのみを使用
※全体集計は年代無回答も含む

図 2-2 日常の交通手段

(2) 日常の移動において、困っていること（対象者：SORA 利用者）

- ・ 全体の半数の方が日常の移動に困っていることがあると回答。
- ・ 10～30 代の方は、「交通手段の乗り継ぎの利便性が低い」ことに困っている。
- ・ 60 代以上の方は、日常の移動で「駅やバス停まで坂道や段差がある」などに困っている。

Q 日常の移動において、困っていることがありますか？（複数回答可）



※全体集計は年代無回答も含む

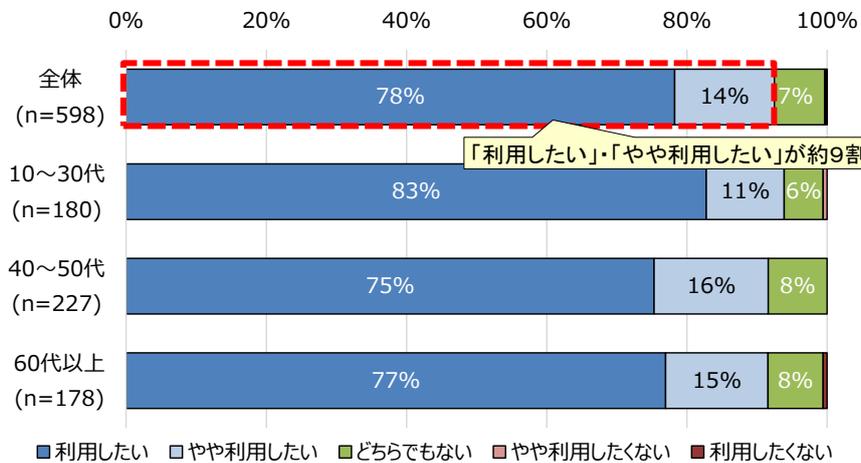
図 2-3 日常の移動における課題

【次世代モビリティの導入への期待】

(3) 次世代モビリティを用いた公共交通の需要（対象者：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？



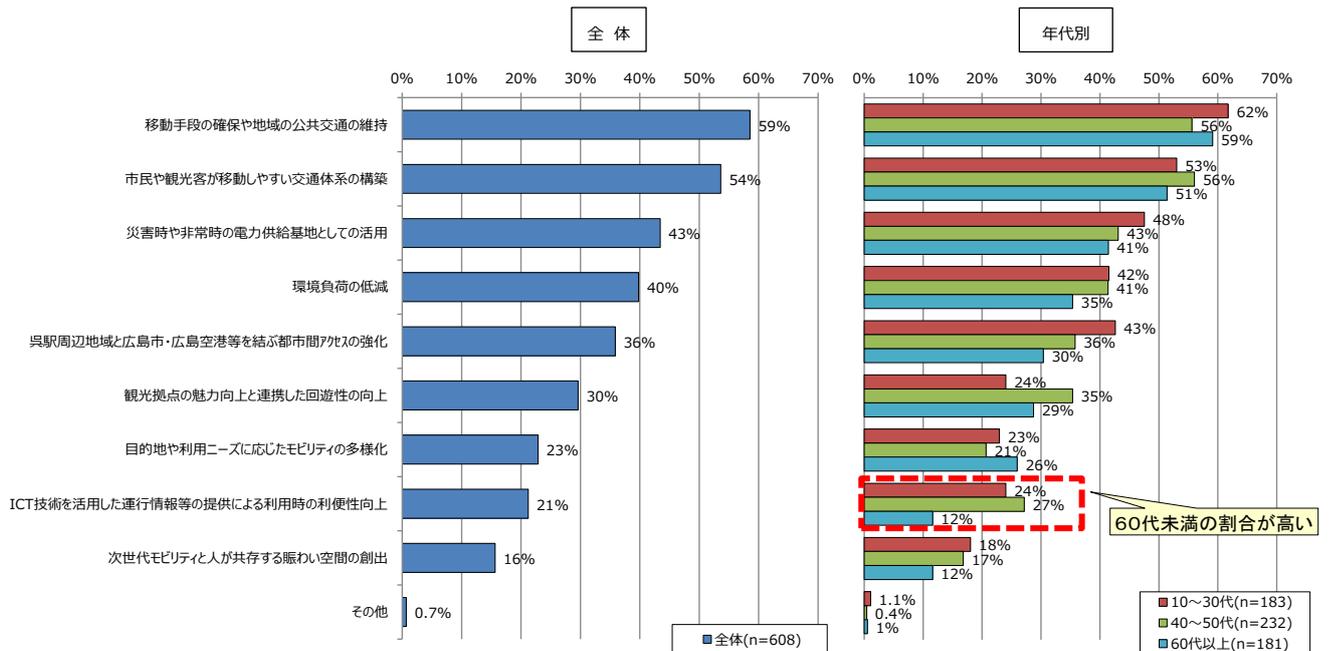
※全体集計は年代無回答も含む

図 2-4 次世代モビリティを用いた公共交通の需要

(4) 次世代モビリティの導入に期待すること（対象者：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。
- 60代以上の方に比べ60代未満の方は、「ICT 技術を活用した運行情報等の提供による利用時の利便性向上」と回答した割合が高い。

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）



※全体集計は年代無回答も含む

図 2-5 次世代モビリティの導入に期待すること

【次世代モビリティ（燃料電池バス）関連】

(5) 車両の騒音性・乗り心地について（対象者：SORA 利用者）

- ・ 走行音について、ほぼ全員の乗客が「静か」・「やや静か」と回答した。
- ・ 乗り心地について、約9割の乗客が「快適」・「やや快適」と回答した。

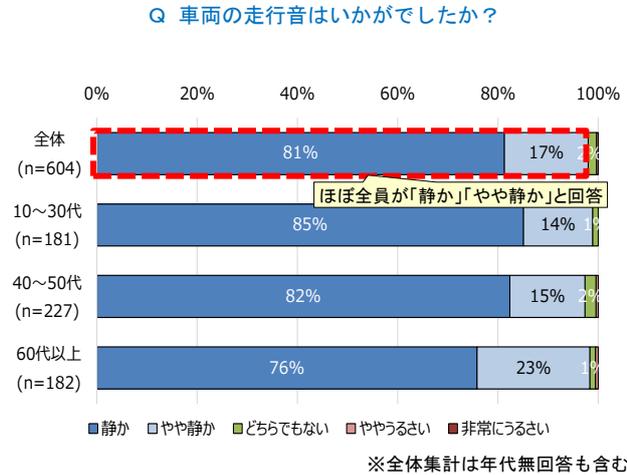


図 2-6 車両の騒音性について

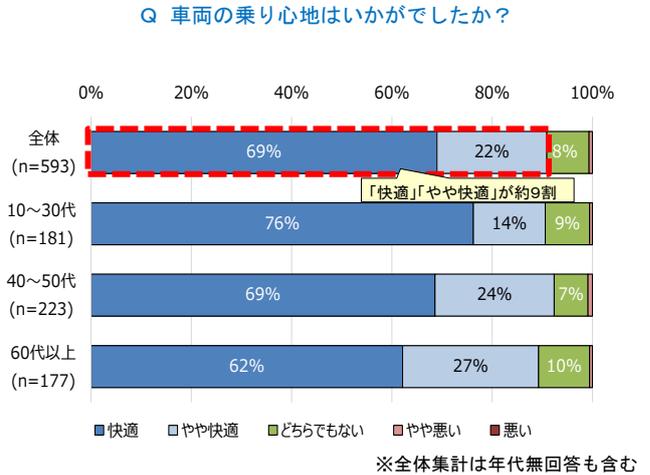


図 2-7 車両の快適性について

(6) 次世代モビリティの非常電源機能について（対象者：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。

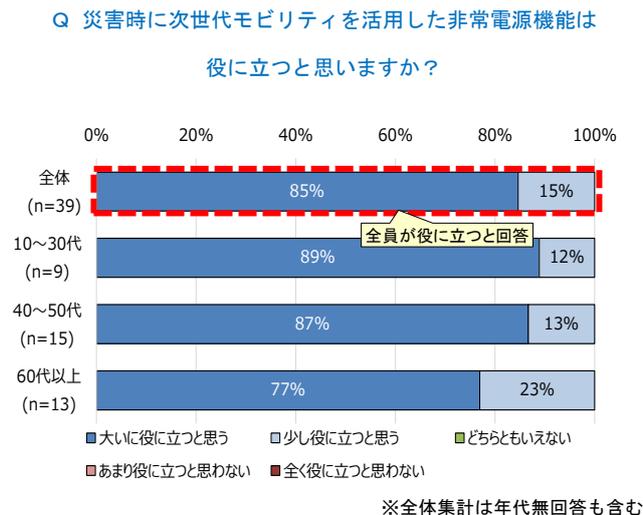


図 2-8 非常電源機能の利用について

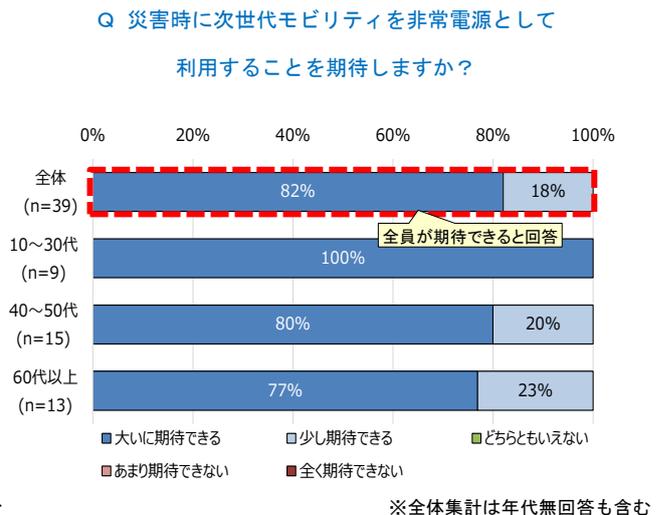


図 2-9 非常電源機能の需要について

【「れんがどおり」への導入】

(7) 将来的な「れんがどおり」への次世代バスの通行について（対象者：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？

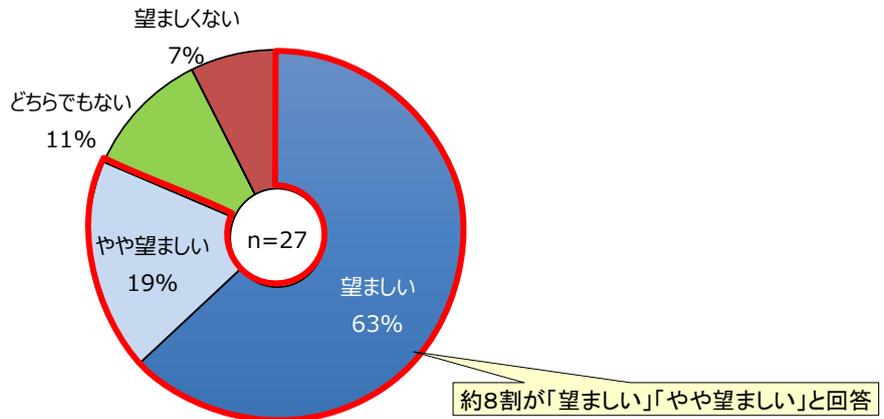


図 2-10 将来的なれんがどおりの通行について

(8) 「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（対象者：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？

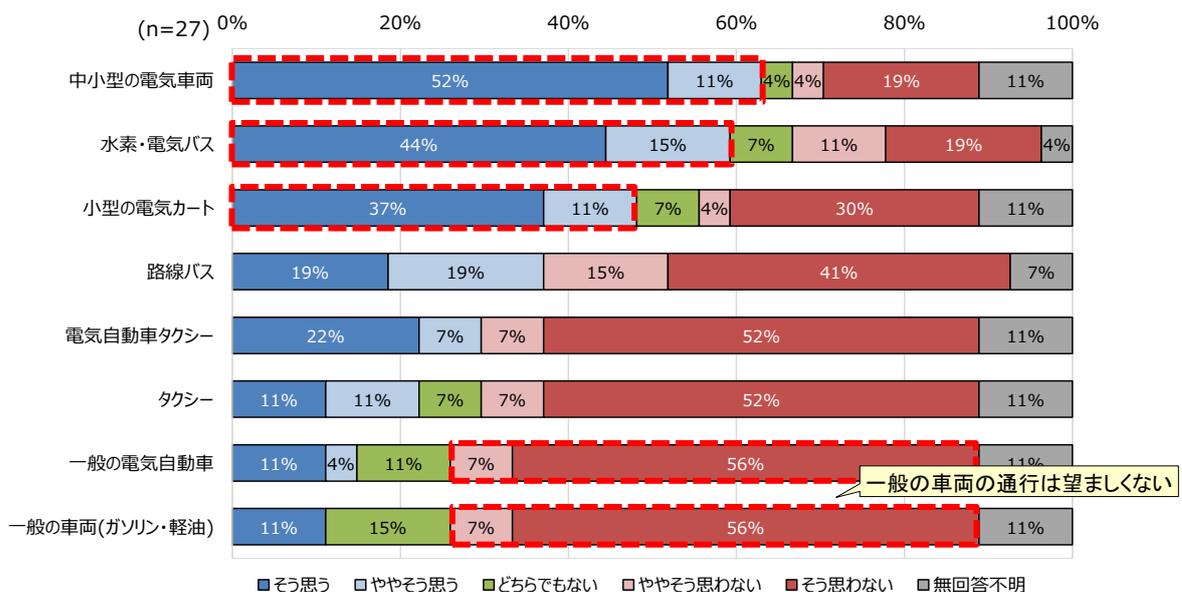


図 2-11 れんがどおりの通行に望ましい車両

3. 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。

次世代モビリティ導入に向けた交通社会実験 アンケート調査結果（全体版）

1. 非常電源デモンストレーション（特別見学会）アンケート調査結果	1
2. SORA利用者（乗客）アンケート調査結果	6
3. れんがどおり商店街関係者アンケート調査結果	11
4. ドライバーヒアリング調査結果	18
5. アンケート調査票	18

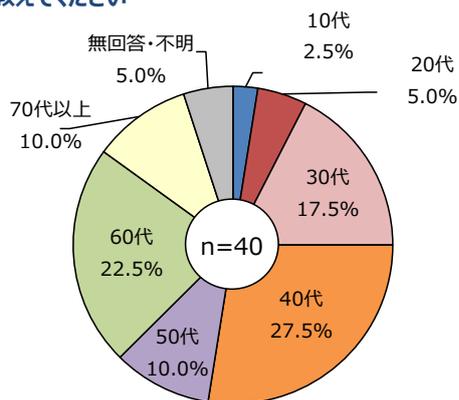
※本調査は、国土交通省中国地方整備局と呉市が共同で実施

1. 非常電源デモンストレーション（特別見学会）アンケート調査結果

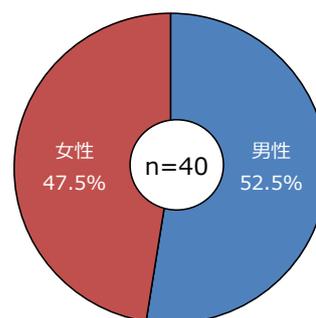
(1) 回答者属性

- ・回答数は 40 票であった。
- ・年代は、40代が最も多く 27.5%，次いで 60代が 22.5%であった。
- ・性別は、男性が 52.5%，女性が 47.5%であった。
- ・居住地は、呉市内が 92.5%であった。

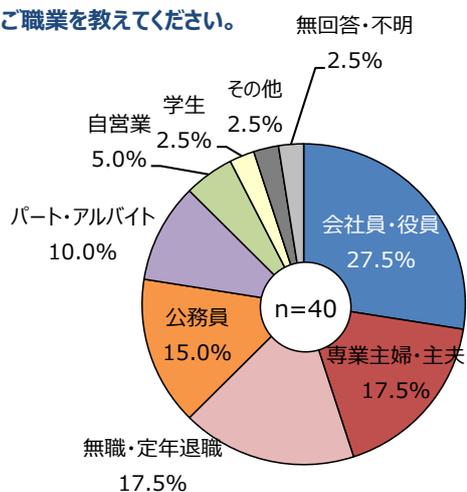
1-1 年代を教えてください



1-2 性別を教えてください



1-3 ご職業を教えてください。



1-4 お住まいの地域を教えてください。

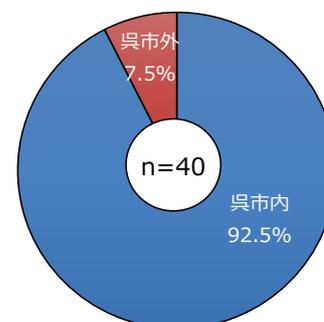
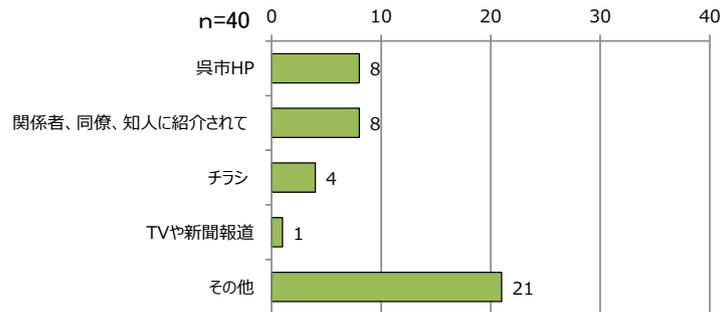


図 1 回答者属性

(2) 特別見学会について

- ・特別見学会を知ったきっかけは、呉市 HP，知人等の紹介との回答が最も多かった。
- ・興味を持った展示は、SORA という回答が最も多かった。
- ・展示内容について、約 97%の方が参考になったと回答した。
- ・「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。

2-1 特別見学会を知ったきっかけを教えてください。



【主なその他回答】

- ・ 通りがかり
- ・ SNS
- ・ ポスター

図 2 特別見学会を知ったきっかけ

2-2 興味を持った展示は何ですか。(複数回答)

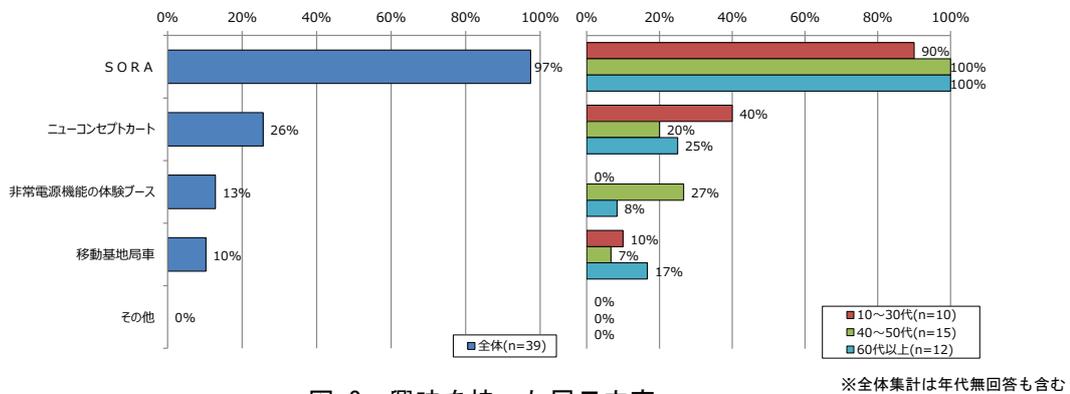


図 3 興味を持った展示内容

2-3 展示内容は参考になりましたか。

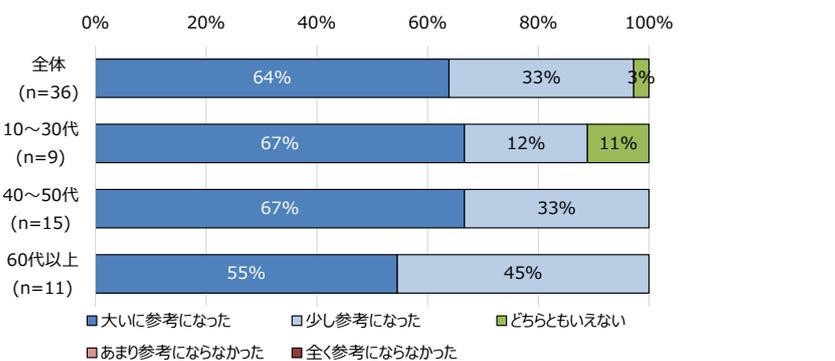
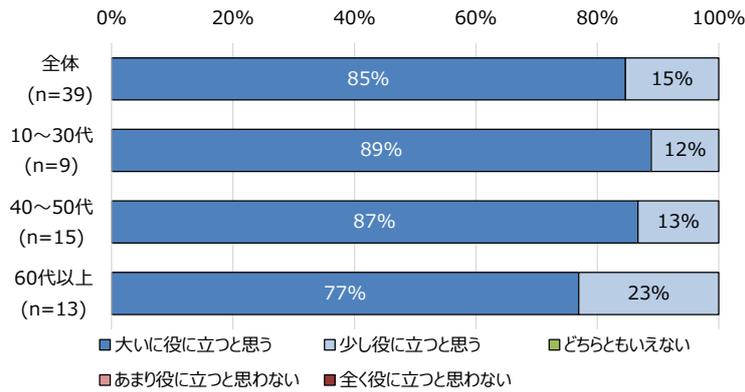


図 4 展示内容に対する評価

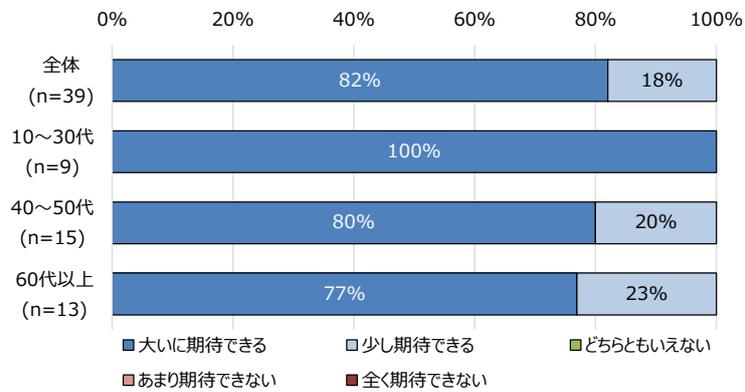
2-4 災害時に次世代モビリティを活用した非常電源機能は役に立つと思いますか。



※全体集計は年代無回答も含む

図 5 災害時における次世代モビリティの非常電源機能の活用について

2-5 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。



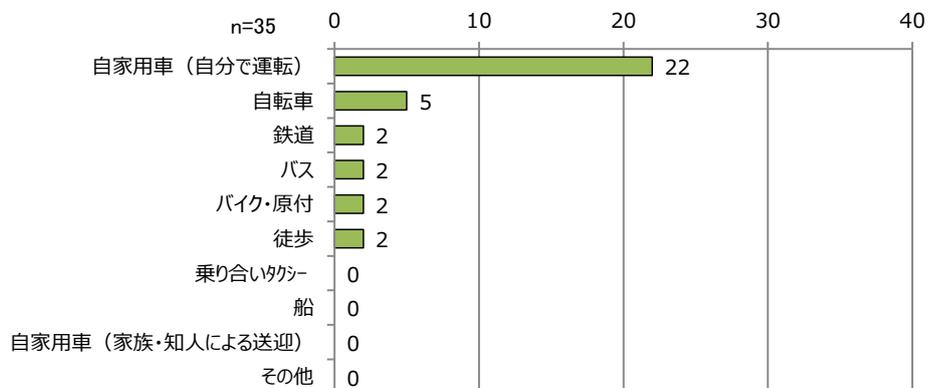
※全体集計は年代無回答も含む

図 6 災害時における次世代モビリティの非常電源機能に対する期待について

(3) 日常の移動について

- ・ 普段利用する交通手段は、自家用車（自分で運転）との回答が最も多かった。
- ・ 日常の移動については、特に困っていることはないとの回答が最も多かった。

3-1 普段最も利用する交通手段を教えてください。



※複数回答を除く有効サンプルのみを使用

図 7 日常利用する交通手段

3-2 日常の移動において、困っていることがありますか。(複数回答)

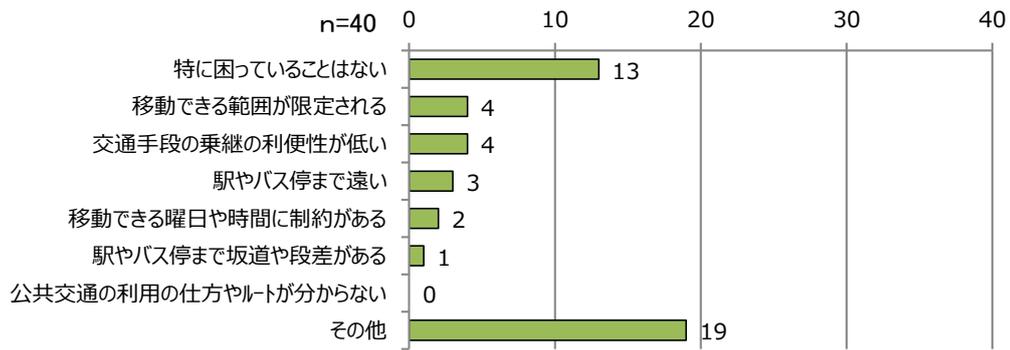
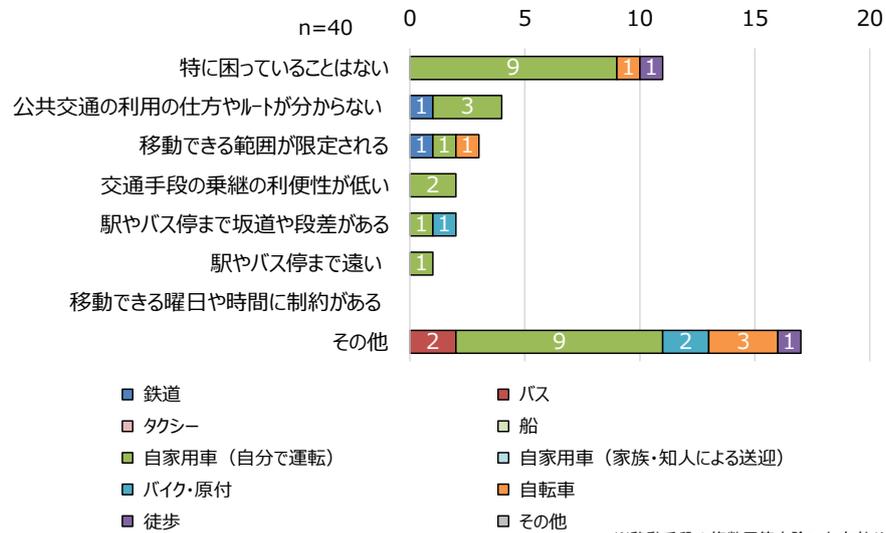


図 8 日常の移動で困っていること

■ 利用する交通手段別



※移動手段の複数回答を除いた有効サンプルのみを使用
 ※困っていることの複数回答があるため、合計値は合わない

【主なその他回答】

- ・バスの本数が少ない
- ・バスの通路が狭くてベビーカーの使用が難しい
- ・道路の渋滞

図 9 日常の移動で困っていること

(4) 次世代モビリティの導入を軸とした交通まちづくりに対する期待・要望

- ・次世代モビリティの公共交通としての利用意向は、約9割の方が「利用したい」・「やや利用したい」と回答した。
- ・次世代モビリティへの期待については、「環境負荷の低減」、「災害時や非常時の電源供給基地としての活用」との回答が多かった。
- ・次世代モビリティを理解する方法としては、走行実験との回答が最も多かった。

4-1 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。

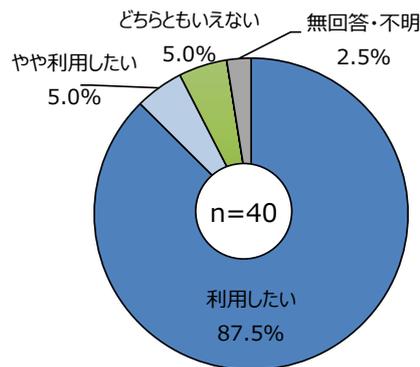


図 10 次世代モビリティの利用意向

4-2 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)

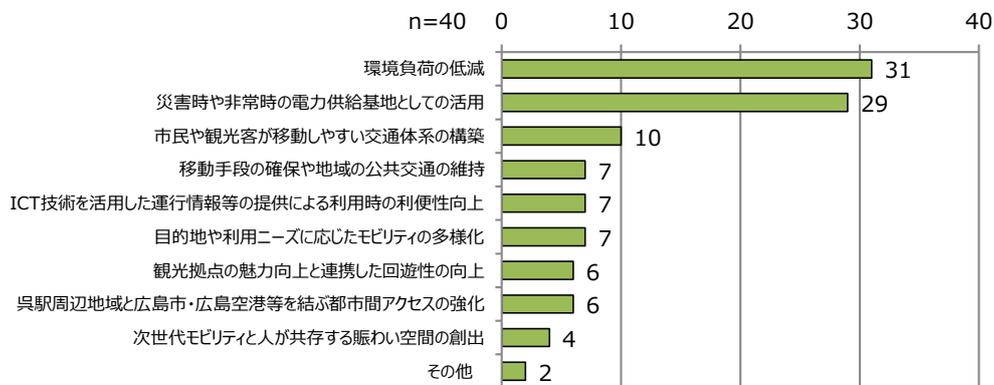
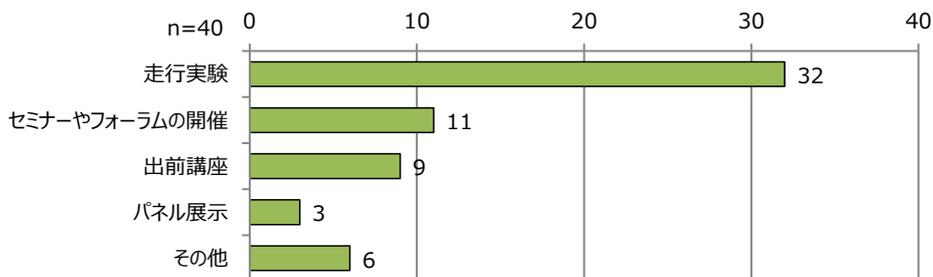


図 11 次世代モビリティ導入への期待

4-3 次世代モビリティを理解する方法として有効だと思うものは何ですか。(複数回答)



【主なその他回答】
 ・ SNS ・ TV ・ 回覧板 ・ イベント内で案内

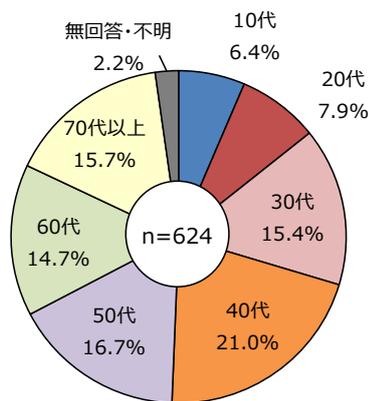
図 12 次世代モビリティを理解する方法

2. SORA利用者（乗客）アンケート調査結果

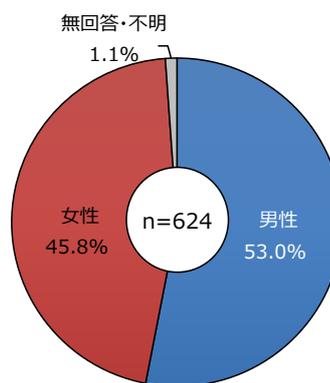
(1) 回答者属性

- ・回答数は 624 票であった。回答は、乗車された方のうち中学生以上を対象とした。
- ・年代は、40代が最も多く 21.0%，次いで 50代が 16.7%であった。70代以上も 15.7%の回答があった。
- ・性別は、男性が 53.0%，女性が 45.8%であった。
- ・居住地は、呉市内が 79.5%であった。呉市外では、広島市が約 10.7%であった。

1-1 年代を教えてください



1-2 性別を教えてください



1-3 お住まいの地域をご記入ください。

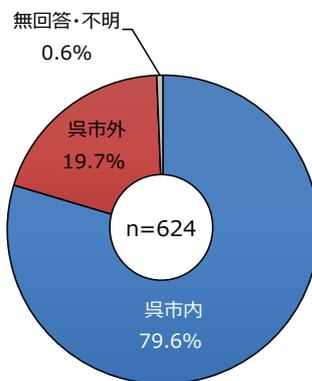
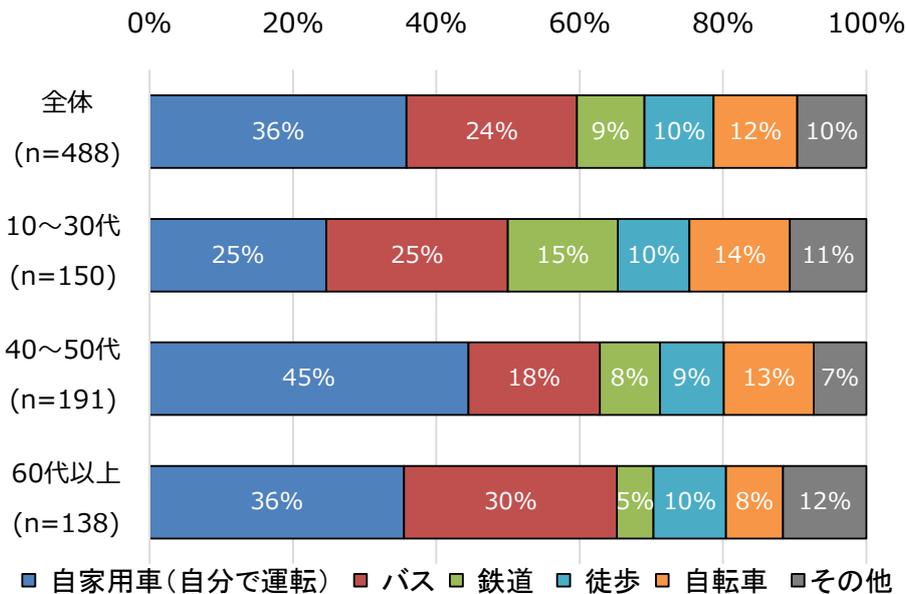


図 13 回答者属性

(2) 日常の移動について

- ・ 普段利用する交通手段は、自家用車（自分で運転）との回答が最も多く、次いでバスであった。
- ・ 日常の移動については、特に困っていることはないとの回答が最も多かった。困っていることで多かった回答は、交通手段の乗継の利便性が低い、駅やバス停まで遠いという回答であった。

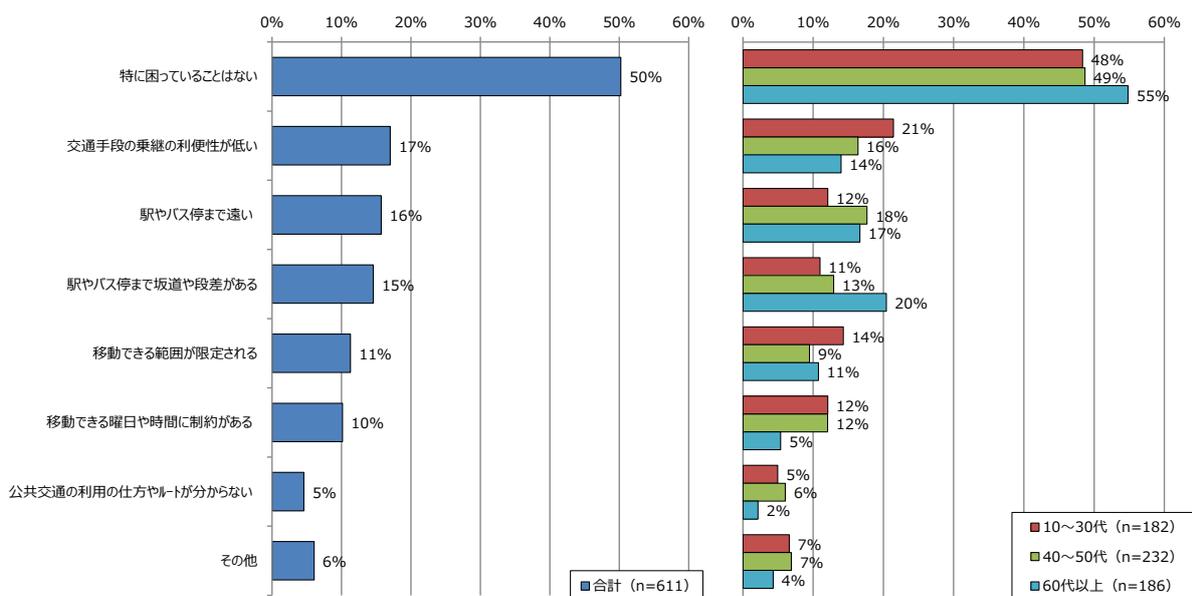
2-1 普段最も利用する交通手段を教えてください。



※移動手段の複数回答を除いた有効サンプルのみを使用
 ※全体集計は年代無回答も含む

図 14 日常利用する交通手段

2-2 日常の移動において、困っていることがありますか。(複数回答)



※全体集計は年代無回答も含む

図 15 日常の移動で困っていること

(3) 車両について

- ・ 走行音については、ほぼ全員の乗客が「静か」・「やや静か」と回答した。
- ・ 乗り心地については、約9割の乗客が「快適」・「やや快適」と回答した。
- ・ 乗車中については、約8割が安全だと回答した。不安との回答理由として静かすぎることに
に対する危険性が挙げられた。

3-1 車両の走行音はいかがでしたか。

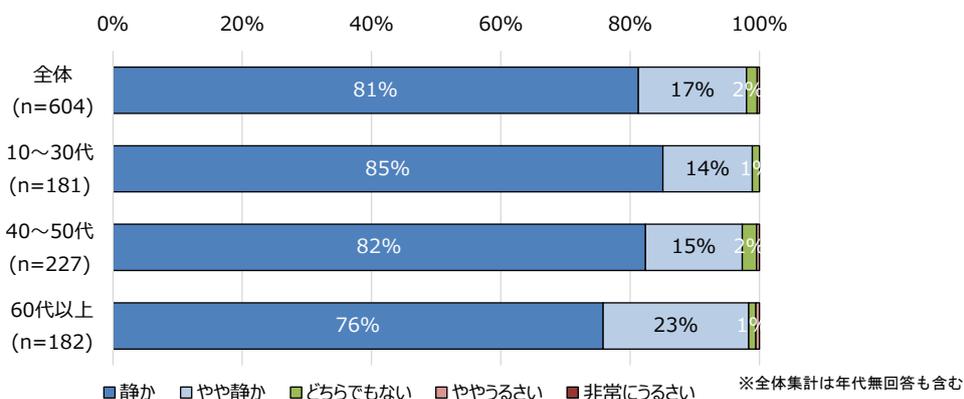


図 16 車両に対する評価（走行音）

3-2 車両の乗り心地はいかがでしたか。

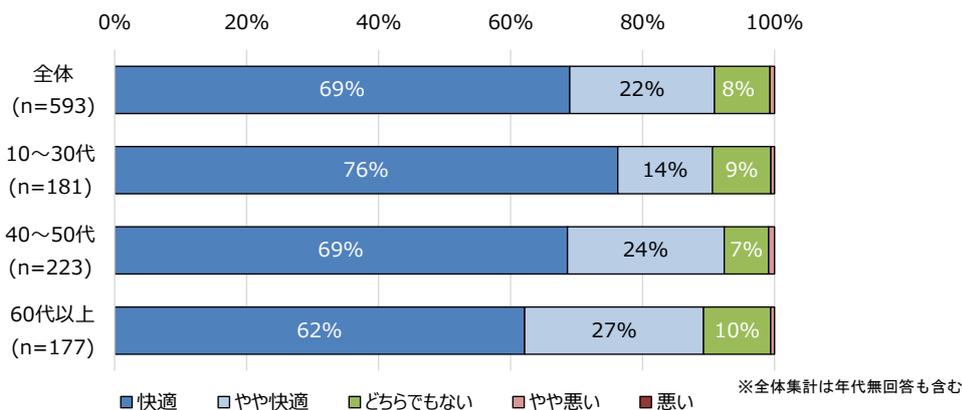


図 17 車両に対する評価（乗り心地）

3-3 乗車中に不安を感じましたか。

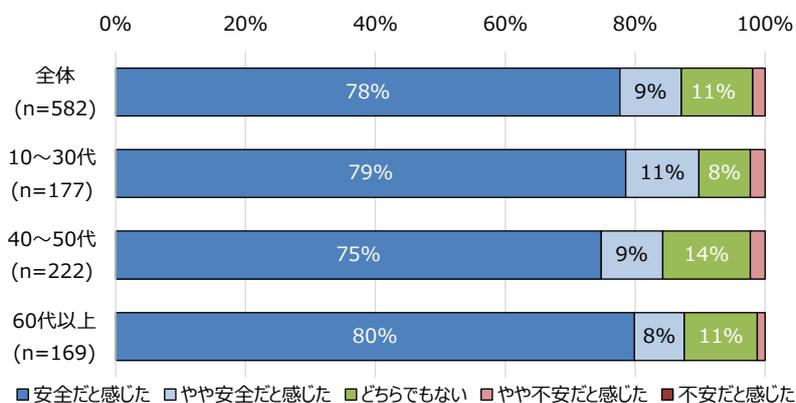


図 18 車両に対する評価（安全性）

※全体集計は年代無回答も含む

(4) 次世代モビリティの導入を軸とした交通まちづくりに対する期待や要望

- ・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。
- ・次世代モビリティの利用の目的として、買い物と通勤・通学などの生活利用を目的とする回答が大きな割合を占めた。

4-1 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。

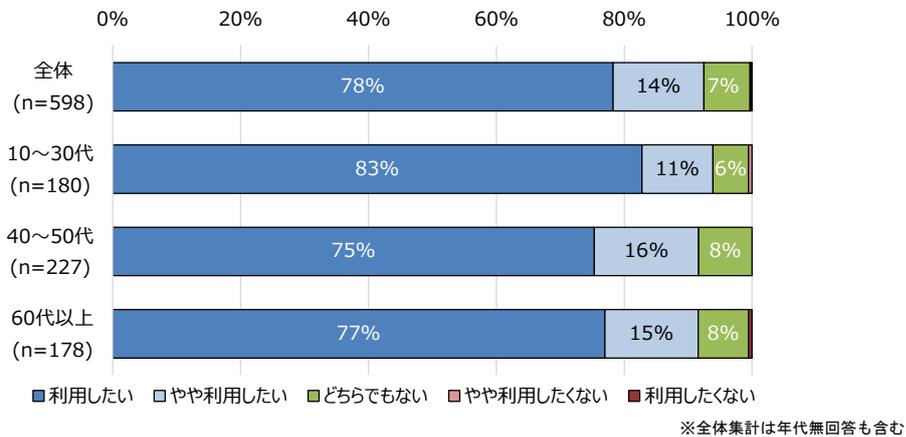


図 19 次世代モビリティの利用意向

4-2 次世代モビリティをどのような目的で利用したいと思いますか。

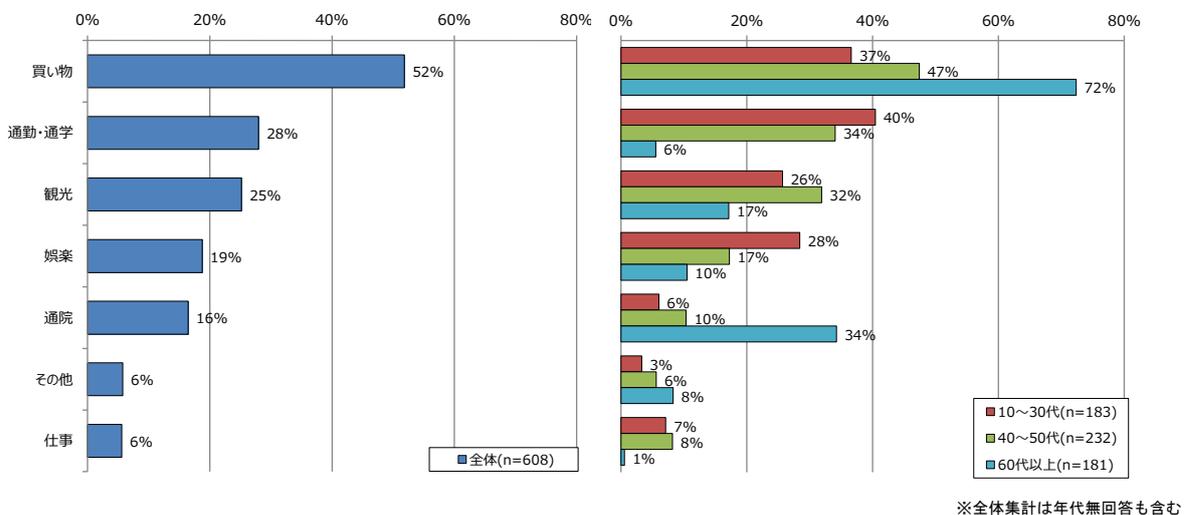


図 20 次世代モビリティの利用目的

【主なその他回答】
 ・イベントなど ・今すぐではないが免許返納したら ・災害時に役立って欲しい

- ・次世代モビリティへの期待については、「移動手段の確保や地域の公共交通の維持」、「市民や観光客が移動しやすい交通体系の構築」との回答が多かった。
- ・まちづくりにあたって次世代モビリティに対する期待として、「期待を感じる」・「やや期待を感じる」と約9割が回答した。

4-3 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)

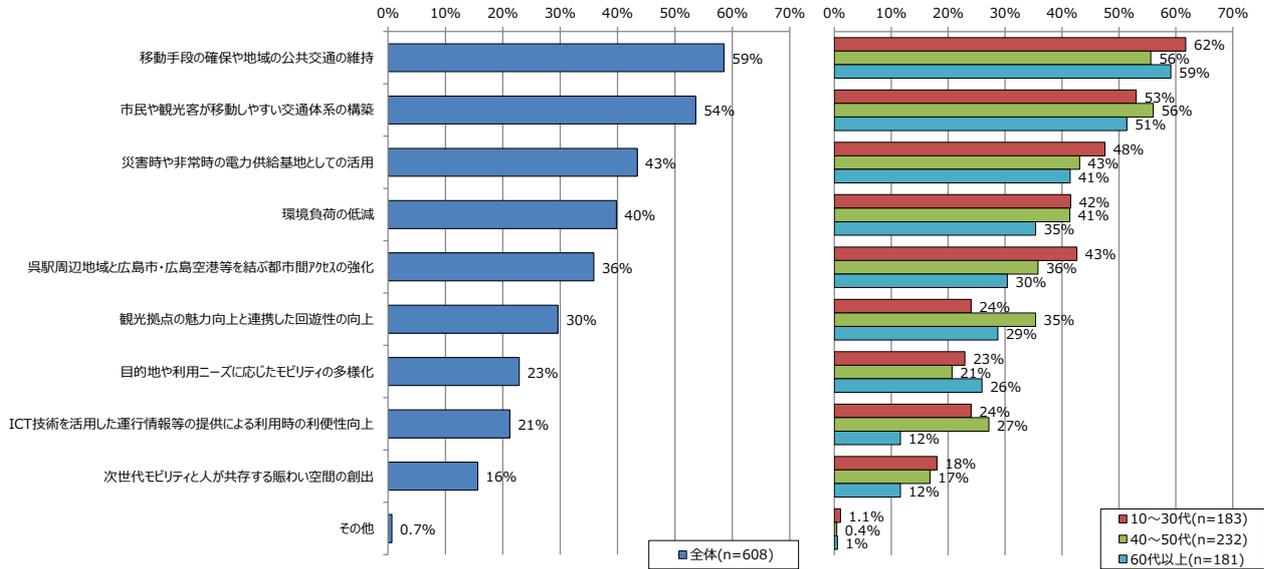


図 21 次世代モビリティ導入に期待すること

※全体集計は年代無回答も含む

4-4 呉市のまちづくりにあたって、次世代モビリティに期待を感じますか。

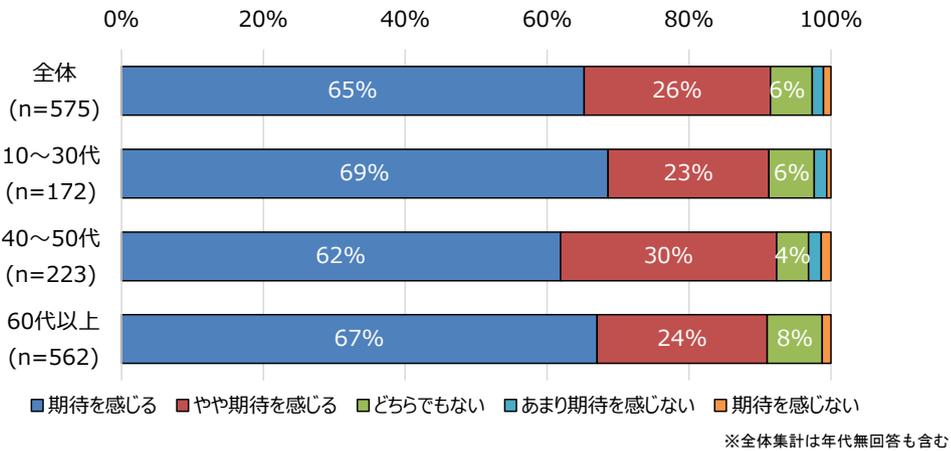


図 22 呉市のまちづくりにあたって、次世代モビリティ導入への期待

※全体集計は年代無回答も含む

3. れんがどおり商店街関係者アンケート調査結果

(1) 回答者属性

- ・ 回答数は 27 票，うち複数業種を選択した回答が 1 票，無回答者 1 票であった。
- ・ 業種は小売業が約 7 割と最も多かった。

1-1 業種をお教えてください。

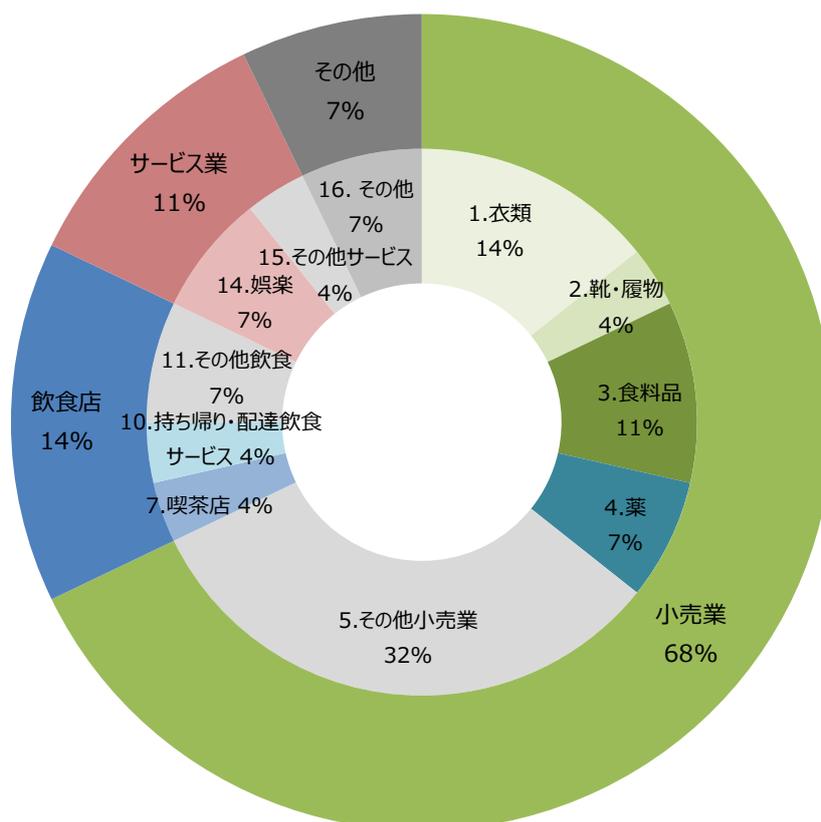


図 23 回答者属性：業種

(2) れんがどおりにおける次世代バス走行時の状況や商店への影響

1) 社会実験の認知状況

- ・社会実験の実施を事前に知っていたと96%が回答した。
- ・社会実験を知ったきっかけは、チラシ、関係者からの紹介との回答が多数を占めた。

2-1 今回の社会実験の実施を事前に知っていましたか。

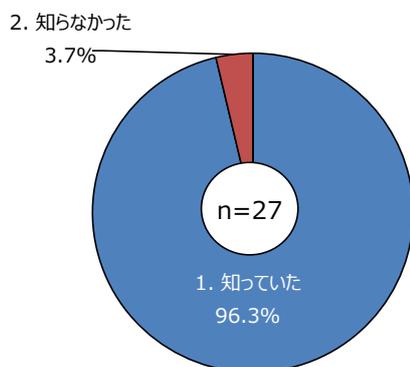


図 24 社会実験実施の認知状況

2-2 何で知りましたか。(複数回答)

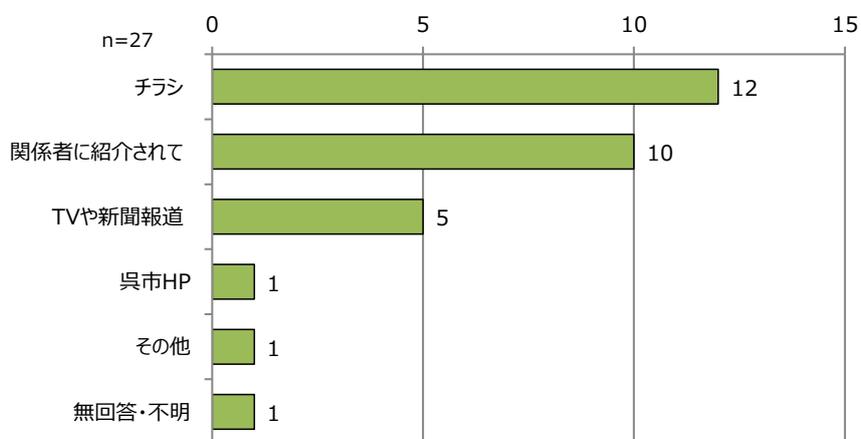


図 25 社会実験実施を知った媒体

2) れんがどおりにおける次世代バス走行時の状況や商店への影響

- ・ 走行時の騒音については、「気にならなかった」・「あまり気にならなかった」とすべての方が回答した。
- ・ 走行時の危険性や不安については、「安全だと感じた」・「やや安全だと感じた」と約5割の方が回答した。危険・不安だと8%の方が回答しており、走行時が静かであるために近接時が分かりにくいことによる危険性が挙げられた。

2-3 車両の走行音は気になりましたか。(通常のバスと比較してお答えください)

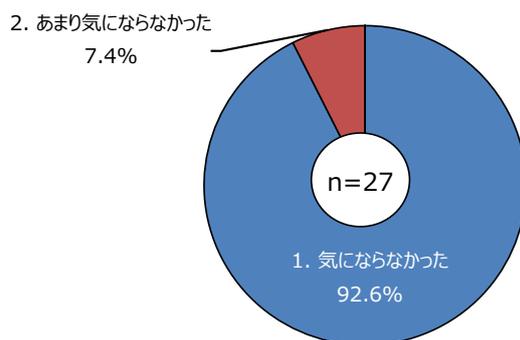


図 26 走行音について

2-4 次世代バス走行時や利用者の乗降時に危険や不安を感じましたか。

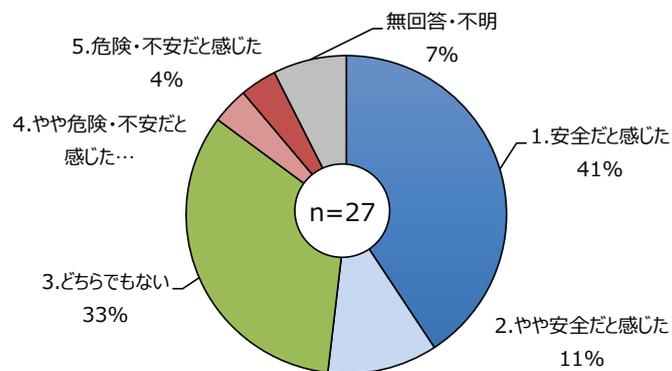


図 27 走行時の安全性

- ・バス走行による店舗での影響について、特にないと 96%が回答した。
- ・次世代バス走行時の問題・課題については、「特にない」と約 8 割が回答した。問題・課題としては、バスの車体の大きさ、警備体制、車両の中が見えないことに対する不安が挙げられた。
- ・れんがどおりに停留所を設置したことにより「利便性が良くなった」「やや良くなった」と約 6 割の方が回答した。

2-5 次世代バス走行による店舗での接客や営業等に何か影響がありましたか。

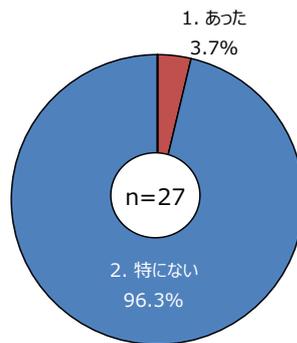


図 28 次世代バスの走行による営業等への影響

2-6 次世代バス走行時に問題・課題だと感じたことはありますか。

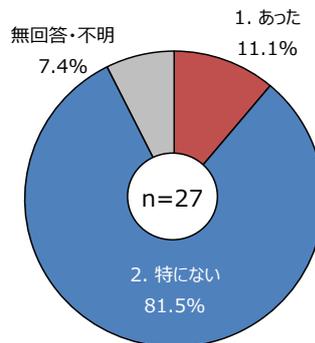


図 29 次世代バス走行時の問題・課題

2-7 「れんがどおり」に次世代バスの停留所を設置しました。商店街に来訪する方の利便性が良くなったと思いますか。

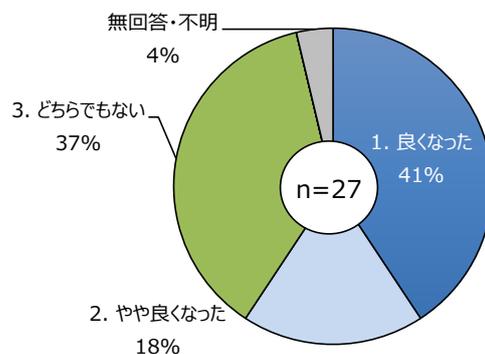


図 30 れんがどおりに停留所を設置したことによる利便性の向上

・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。その理由として、商店街への集客、活性化に期待する意見があった。

2-8 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？

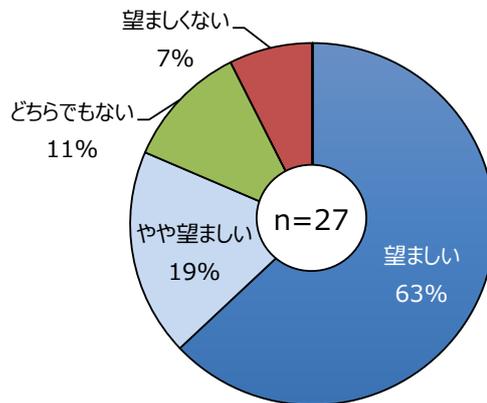


図 31 将来的に次世代バスを通行可能にすることについて

・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。

2-10 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？

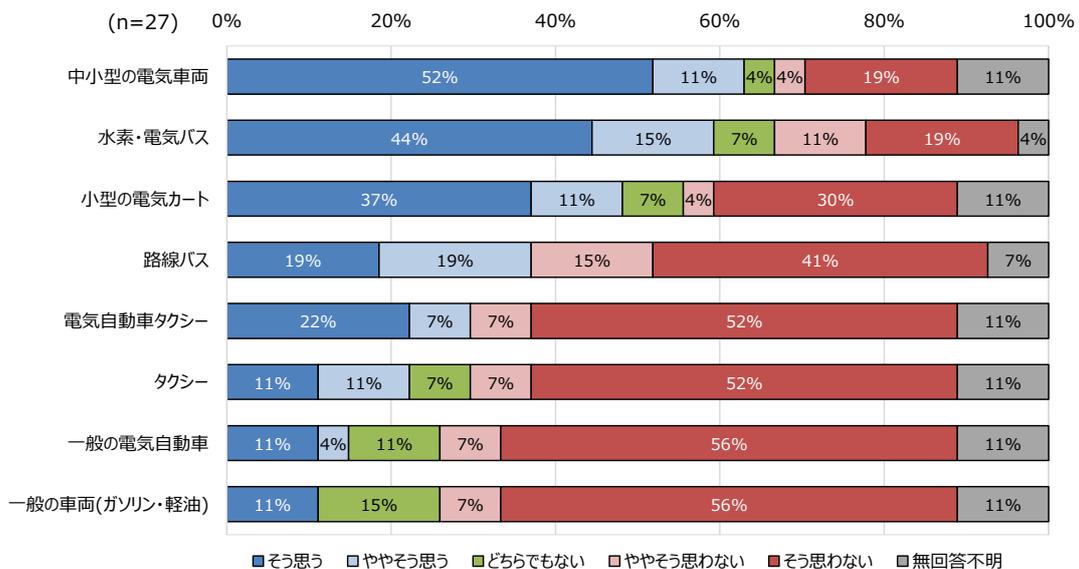


図 32 れんがどおり（アーケード区間）の車両通行について

3) 社会実験の効果と印象

- ・次世代バスの走行により、約4割の方がまちの魅力が「良くなった」・「やや良くなった」と回答した。
- ・今回の実験については、約7割の方が「良い試みだと思う」・「やや良い試みだと思う」と回答した。

2-11 次世代バスの走行によりまちの魅力が向上したと思いますか。

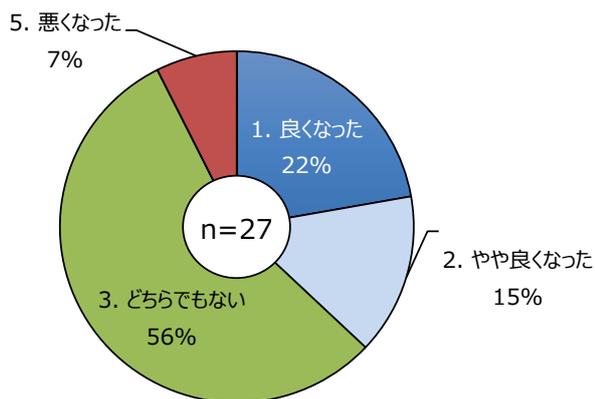


図 33 次世代バス走行によるまちの魅力向上

2-12 今回の社会実験の印象を教えてください。

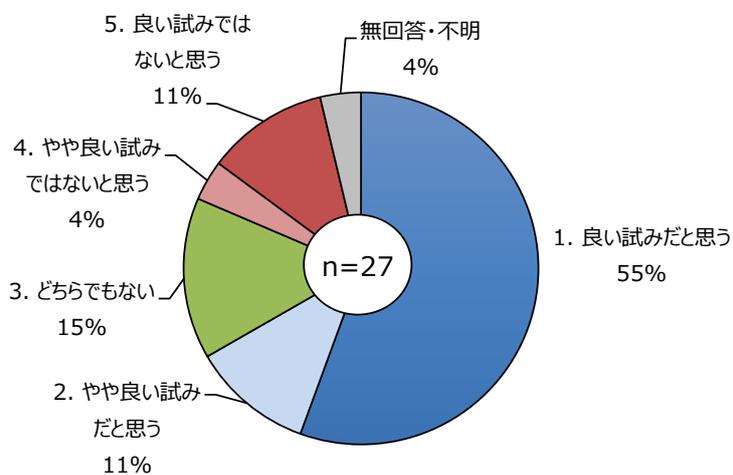


図 34 社会実験の印象

(3) 次世代モビリティの導入を軸とした交通まちづくりに対する期待・要望

- ・次世代モビリティの導入に対し、市民や観光客が移動しやすい交通体系の構築，移動手段の確保や地域の公共交通の維持，れんがどおりや周辺地域のイメージアップを挙げた回答者が多かった。
- ・まちづくりにあたって，約7割の方が次世代モビリティに「期待を感じる」・「やや期待を感じる」と回答した。

3-1 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)

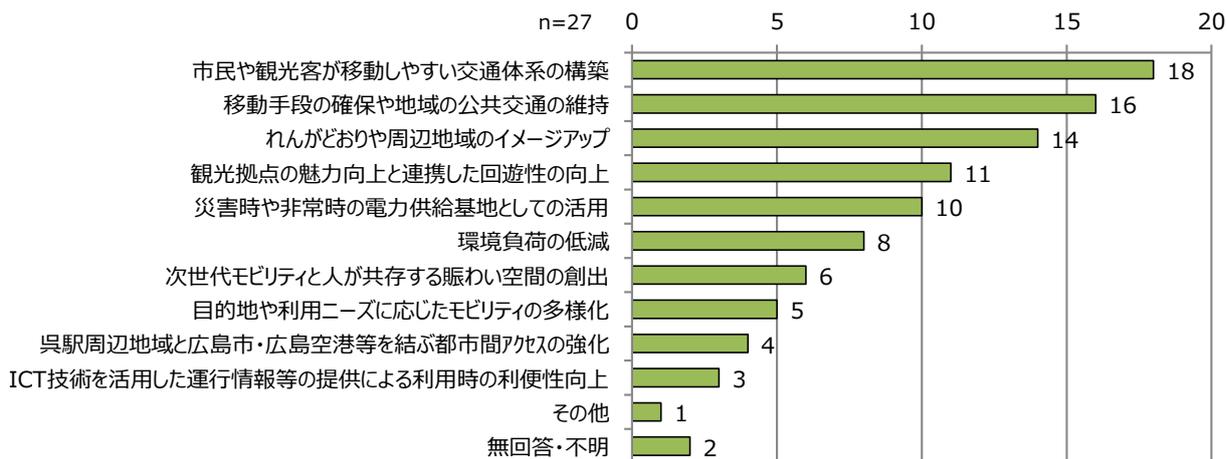


図 35 次世代モビリティの導入に期待すること

3-2 呉市のまちづくりにあたって、次世代モビリティに期待を感じますか。

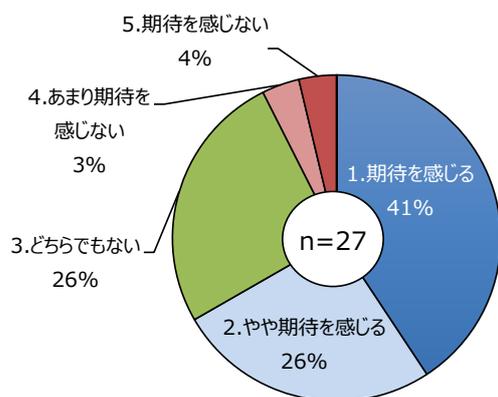


図 36 次世代モビリティへの期待

4. ドライバーヒアリング調査結果

(1) 回答者属性

- ・ 4日間の交通社会実験期間中、トヨタ自動車製「SORA」に乗務した3名のドライバーにヒアリング調査を行った。

(2) 交通社会実験について

- ・ 交通社会実験で使用した「SORA」について、静穏性・振動・快適性・操作性いずれも満足度は非常に高いという回答だった。
- ・ 全員、走行中にヒヤリと感じた場面はなかったとの回答だったが、車両の走行音が静かなためか歩行者や自転車で通行の方がバスに気付いていないと感じる場面に遭遇したとの話があった。

(3) 次世代モビリティの導入を軸とした交通まちづくりに対する期待・要望

- ・ ドライバー視点から次世代モビリティの導入に向けて必要だと思うことについては、「専用レーン・優先レーンの確保による定時性や速達性の確保」、「公共交通を優先するような信号制御による定時性や速達性の確保」、「公共交通等の利用者の確保」との回答が多かった。
- ・ 次世代モビリティの導入に期待することについては、「移動手段の確保や地域の公共交通の維持」、「ICT技術を活用した運行情報等の提供による利用時の利便性向上」、「観光拠点の魅力向上と連携した回遊性の向上」との回答が多かった。

5. アンケート調査票

今回の交通社会実験および次世代モビリティ特別見学会で実施したアンケート調査票を次頁以降に記載する。

(1) 非常電源デモンストレーション（特別見学会）

次世代モビリティ導入に向けた交通社会実験 アンケート調査票（特別見学会参加者）		
1. あなたご自身についてお伺いします。		
1-1	年代を教えてください	1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代以上
1-2	性別を教えてください	1. 男性 2. 女性
1-3	ご職業を教えてください。	1. 会社員・役員 2. 自営業 3. 公務員 4. 学生 5. 専業主婦・主夫 6. パート・アルバイト 7. 無職・定年退職 8. その他()
1-4	お住まいの地域を教えてください。	1. 呉市内（呉市_____）（例：呉市〇〇町） 2. 呉市外（_____県_____市町村）
2. 特別見学会についてお伺いします。		
2-1	特別見学会を知ったきっかけを教えてください。	1. チラシ 2. 呉市 HP 3. TVや新聞報道 4. 関係者、同僚、知人に紹介されて 5. その他()
2-2	興味を持った展示は何ですか。（複数回答）	1. SORA 2. ニューコンセプトカート 3. 移動基地局車 4. 非常電源機能の体験ブース 5. その他()
2-3	展示内容は参考になりましたか。	1. 大いに参考になった 2. 少し参考になった 3. どちらともいえない 4. あまり参考にならなかった 5. 全く参考にならなかった
2-4	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。	1. 大いに役に立つと思う 2. 少し役に立つと思う 3. どちらともいえない 4. あまり役に立つと思わない 5. 全く役に立つと思わない
2-5	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。	1. 大いに期待できる 2. 少し期待できる 3. どちらともいえない 4. あまり期待できない 5. 全く期待できない
3. 日常の移動についてお伺いします。		
3-1	普段最も利用する交通手段を教えてください。	1. 鉄道 2. バス 3. 乗り合いタクシー 4. 船 5. 自家用車（自分で運転） 6. 自家用車（家族・知人による送迎） 7. バイク・原付 8. 自転車 9. 徒歩 10. その他()
3-2	日常の移動において、困っていることがありますか。（複数回答）	1. 特に困っていることはない 2. 駅やバス停まで遠い 3. 駅やバス停まで坂道や段差がある 4. 移動できる曜日や時間に制約がある 5. 移動できる範囲が限定される 6. 公共交通の利用の仕方やルートが分からない 7. 交通手段の乗継の利便性が低い 8. その他()
4. 次世代モビリティの導入を軸とした交通まちづくりに対する期待や要望についてお伺いします。		
4-1	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。	1. 利用したい 2. やや利用したい 3. どちらともいえない 4. やや利用したくない 5. 利用したくない
4-2	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）	1. 移動手段の確保や地域の公共交通の維持 2. 市民や観光客が移動しやすい交通体系の構築 3. ICT技術を活用した運行情報等の提供による利用時の利便性向上 4. 目的地や利用ニーズに応じたモビリティの多様化 5. 次世代モビリティと人が共存する賑わい空間の創出 6. 観光拠点の魅力向上と連携した回遊性の向上 7. 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の強化 8. 環境負荷の低減 9. 災害時や非常時の電力供給基地としての活用 10. その他()
4-3	次世代モビリティを理解する方法として有効だと思うものは何ですか。（複数回答）	1. 走行実験 2. セミナーやフォーラムの開催 3. パネル展示 4. 出前講座 5. その他()
5. その他		
5-1	その他ご意見等ありましたら教えてください。	(※回答の記入は裏面)

質問は以上です。ご協力ありがとうございました。

(2) SORA利用者（乗客）

次世代モビリティ導入に向けた交通社会実験 アンケート調査票（次世代モビリティ利用者）		
1. あなたご自身のことについてお伺いします。		
1-1	年代を教えてください	1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代以上
1-2	性別を教えてください	1. 男性 2. 女性
1-3	お住まいの地域をご記入ください。	1. 呉市内（呉市_____）（例：呉市〇〇〇町） 2. 呉市外（_____都道府県_____市町村）
2. 日常の移動についてお伺いします。		
2-1	普段最も利用する交通手段を教えてください。	1. 鉄道 2. バス 3. タクシー 4. 船 5. 自家用車（自分で運転） 6. 自家用車（家族・知人による送迎） 7. バイク・原付 8. 自転車 9. 徒歩 10. その他（_____）
2-2	日常の移動において、困っていることがありますか。（複数回答）	1. 特に困っていることはない 2. 駅やバス停まで遠い 3. 駅やバス停まで坂道や段差がある 4. 移動できる曜日や時間に制約がある 5. 移動できる範囲が限定される 6. 公共交通の利用の仕方やルートが分からない 7. 交通手段の乗継の利便性が低い 8. その他（_____）
3. 今回の車両についてお伺いします（通常のバスと比較してお答えください）。		
3-1	車両の走行音はいかがでしたか。	1. 静か 2. やや静か 3. どちらでもない 4. ややうるさい 5. 非常にうるさい
3-2	車両の乗り心地はいかがでしたか。	1. 快適 2. やや快適 3. どちらでもない 4. やや悪い 5. 悪い
3-3	乗車中に不安を感じましたか。	1. 安全だと感じた 2. やや安全だと感じた 3. どちらでもない 4. やや不安だと感じた 5. 不安だと感じた ※4.または5.と回答した方⇒具体的に（_____）
4. 次世代モビリティの導入を軸とした交通まちづくりに対する期待や要望についてお伺いします。		
4-1	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。	1. 利用したい 2. やや利用したい 3. どちらでもない 4. やや利用したくない 5. 利用したくない
4-2	次世代モビリティをどのような移動の目的で利用したいと思いますか。また、その具体的な出発地・目的地を教えてください。	1. 買い物 2. 通院 3. 娯楽 4. 通勤・通学 5. 仕事 6. 観光 7. その他（_____） 出発地（_____）⇒目的地（_____）
4-3	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）	1. 移動手段の確保や地域の公共交通の維持 2. 市民や観光客が移動しやすい交通体系の構築 3. ICT技術を活用した運行情報等の提供による利用時の利便性向上 4. 目的地や利用ニーズに応じたモビリティの多様化 5. 次世代モビリティと人が共存する賑わい空間の創出 6. 観光拠点の魅力向上と連携した回遊性の向上 7. 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の強化 8. 環境負荷の低減 9. 災害時や非常時の電力供給基地としての活用 10. その他（_____）
4-4	呉市のまちづくりにあたって、次世代モビリティに期待を感ずりますか。	1. 期待を感じる 2. やや期待を感じる 3. どちらでもない 4. あまり期待を感じない 5. 期待を感じない
5. その他		
5-1	その他ご意見等ありましたらご自由にお書きください。	
質問は以上です。ご協力ありがとうございました。お答えいただいた内容は、すべて統計的に処理し、他の目的には一切使用いたしません。		
調査員記入欄	乗車停留所	1. 呉市役所 2. 呉駅 3. 中央棧橋 4. 青山クラブ前 5. れんがどおり
月 日 便	降車停留所	1. 呉駅 2. 中央棧橋 3. 青山クラブ前 4. れんがどおり 5. 呉市役所

(3) れんがどおり商店街関係者

次世代モビリティ導入に向けた交通社会実験 アンケート調査票 (れんがどおり商店街関係者)		
1. 貴店のことについてお伺いします。		
1-1	業種をお教えてください。	小売業 : 1. 衣類 2. 靴・履物 3. 食料品 4. 薬 5. その他小売業 () 飲食店 : 6. 食堂 7. 喫茶店 8. 居酒屋 9. スナック 10. 持ち帰り・配達飲食サービス 11. その他飲食 () サービス業 : 12. 洗濯 13. 理容・美容 14. 娯楽 15. その他生活関連サービス () 16. その他 ()
2. れんがどおりにおける次世代バス走行時の状況や商店への影響についてお伺いします。		
2-1	今回の社会実験の実施を事前に知っていましたか。	1. 知っていた 2. 知らなかった →2-3へ ▼1. 知っていたと回答した方は、2-2をご回答ください
2-2	何で知りましたか。(複数回答)	1. チラシ 2. 呉市 HP 3. TVや新聞報道 4. 関係者に紹介されて 5. その他 ()
2-3	車両の走行音は気になりましたか。(通常のバスと比較してお答えください)	1. 気にならなかった 2. あまり気にならなかった 3. どちらでもない 4. やや気になった 5. 気になった
2-4	次世代バス走行時や利用者の乗降時に危険や不安を感じましたか。またその理由を教えてください。	1. 安全だと感じた 2. やや安全だと感じた 3. どちらでもない 4. やや危険・不安だと感じた 5. 危険・不安だと感じた (理由)
2-5	次世代バス走行による店舗での接客や営業等に何か影響がありましたか。	1. あった 2. 特にない (具体的)
2-6	次世代バス走行時に問題・課題だと感じたことはありますか。	1. あった 2. 特にない (具体的)
2-7	「れんがどおり」に次世代バスの停留所を設置しました。商店街に来訪する方の利便性が良くなったと思いますか。	1. 良くなった 2. やや良くなった 3. どちらでもない 4. やや悪くなった 5. 悪くなった
2-8	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。	1. 望ましい 2. やや望ましい 3. どちらでもない 4. やや望ましくない 5. 望ましくない
2-9	上記のように回答された理由を教えてください。	

2-10

れんがどおり(アーケード区間)を右に示す車両が通ることは望ましいと思いますか？

車種	イメージ	車種	イメージ
1. 水素・電気 バス	<ul style="list-style-type: none"> ・50人乗り程度のバスタイプの車両 ・水素や電気をエネルギーとして走行  <p>※画像はトヨタ自動車の公式ホームページより引用</p>	5. 路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・一般的な路線バス ・ガソリンや軽油をエネルギーとして走行 
2. 中小型の 電気車両	<ul style="list-style-type: none"> ・6～20人乗り程度のバスタイプの車両 ・電気をエネルギーとして走行  <p>※画像はトヨタ自動車の公式ホームページより引用</p>	6. タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・一般的なタクシー ・ガソリンや軽油をエネルギーとして走行 
3. 小型の 電気カート	<ul style="list-style-type: none"> ・5人乗り程度のカートタイプの車両 ・電気をエネルギーとして走行  <p>※画像は国土交通省ホームページより引用</p>	7. 一般の 電気自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・一般の方が運転する車両 ・電気をエネルギーとして走行 
4. 電気自動車 タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・5人乗り程度のタクシー ・電気をエネルギーとして走行 	8. 一般の 車両	<ul style="list-style-type: none"> ・一般の方が運転する車両 ・ガソリンや軽油をエネルギーとして走行 

※画像はイメージです。

(4) SORAドライバー

次世代モビリティ導入に向けた交通社会実験 アンケート調査票 (次世代 BRT ドライバー)		
1. あなたご自身についてお伺いします。		
1-1	年代を教えてください	歳代
1-2	性別を教えてください。	1. 男性 2. 女性
1-3	乗務歴を教えてください。	年
1-4	今回の乗務回数を教えてください。	回
2. 今回の社会実験についてお伺いします。		
2-1①	走行中にヒヤリを感じた場面がありましたか。	1. ヒヤリがあった⇒2-1②をご回答ください 2. ヒヤリはなかった
2-1②	具体的な状況を教えてください (ヒヤリがあった場所や対象等)	
2-3	車両について教えてください。 ①静穏性	1. 非常に満足 2. 満足 3. どちらでもない 4. 不満 5. 非常に不満 理由:
	②振動	1. 非常に満足 2. 満足 3. どちらでもない 4. 不満 5. 非常に不満 理由:
	③快適性	1. 非常に満足 2. 満足 3. どちらでもない 4. 不満 5. 非常に不満 理由:
	④操作性	1. 非常に満足 2. 満足 3. どちらでもない 4. 不満 5. 非常に不満 理由:
2-4	運転中に不安など心理的な影響はありましたか。	1. 快適・安全だと感じた 2. 特に何も感じなかった 3. 不安・危険だと感じた
4. 次世代モビリティの導入を軸とした交通まちづくりに対する期待や要望についてお伺いします。		
4-1	ドライバーの視点から次世代 BRT の導入に向けて必要だと思うことは何ですか。 (複数回答)	1. 専用レーン・優先レーンの確保による定時性や速達性の確保 2. 公共交通を優先するような信号制御による定時性や速達性の確保 3. 急行運行による速達性の確保 4. バス停のハイグレード化による雨天時の快適性向上 5. バスロケーションシステム等の情報提供の充実 6. バス路線の再編 7. 水素充填設備の確保 8. メンテナンス体制の構築 9. 公共交通等の利用者の確保 10. 車両購入時の補助金等の導入支援 11. その他 ()

対話型ニーズ調査 報告

1 実施概要

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) 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

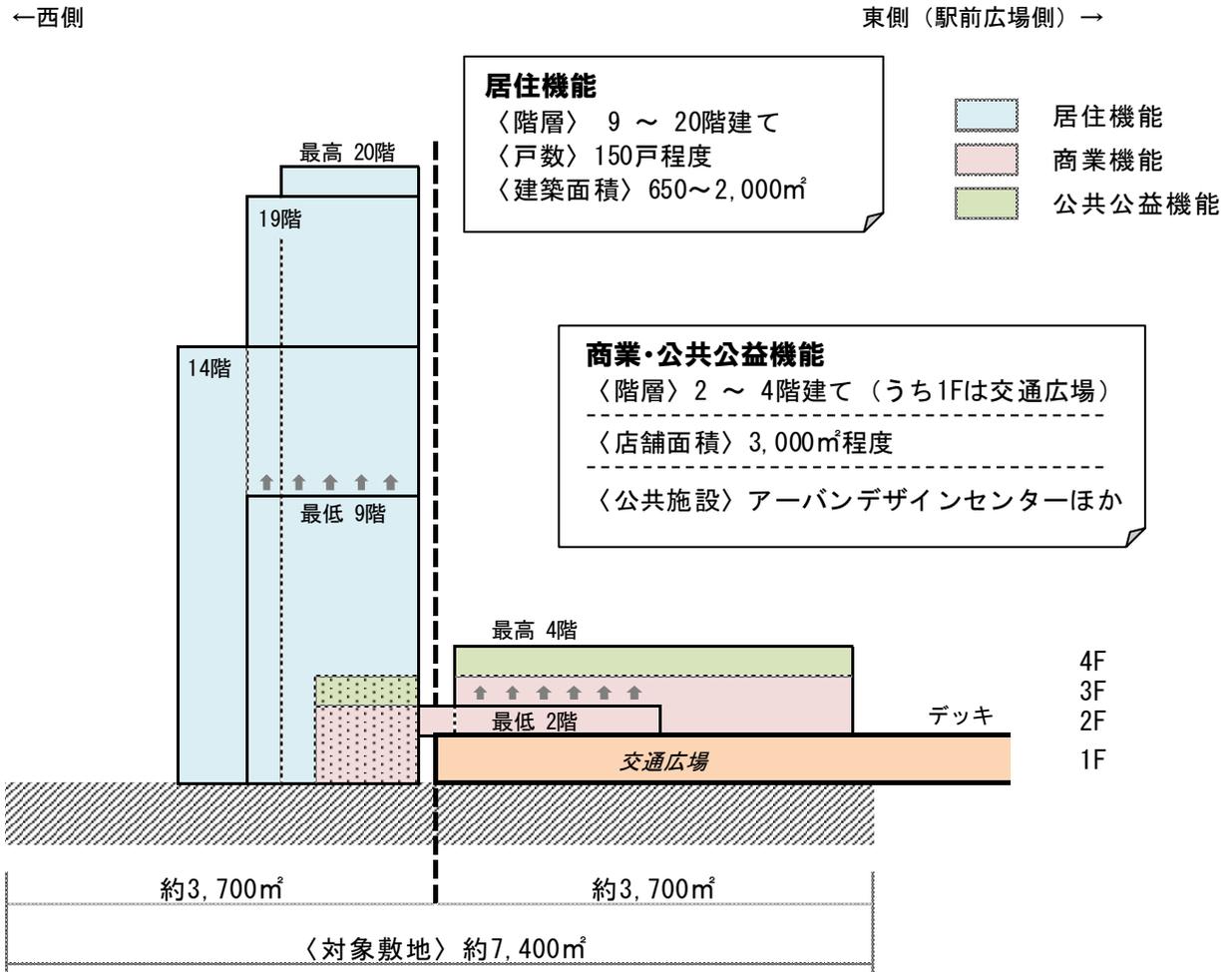
- (1) プレアンケート（8月）
全社に対し、書面アンケートを実施
 - ・ 調査の進め方への要望
 - ・ 事業実施上の課題
- (2) 資料提供（8月）
行政情報の提供（公図、建物図面など）
- (3) プレヒアリング（8月～9月）
ヒアリングを希望する事業者（13社）から、ヒアリングを実施
 - ・ 用途、規模等
 - ・ 事業実施上の課題
- (4) 論点整理アンケート（10月）
概略提案に先立ち、全社に対し、書面アンケートを実施
 - ・ 立体道路制度について
 - ・ アーバンデザインセンターについて
- (5) 概略提案（11月～12月）
民間事業者に対し、現時点で想定される概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

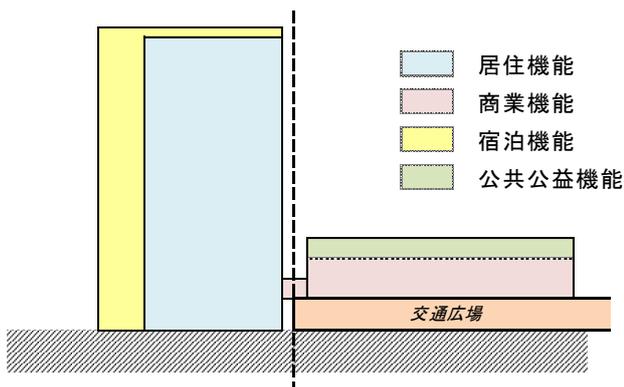
【居住機能を主とし、最低限の商業機能を確保した次のような提案が多数】

駅から北側（国道31号）方向

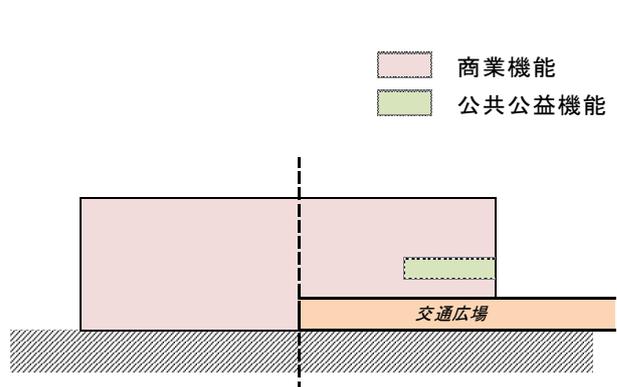


【その他の提案】

◇ 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】

- ・ 対象敷地は、仮に「旧そごう呉店跡地」及び「J A呉敷地」の区画と想定
- ・ 1階が交通広場となる範囲は、仮に「駅前広場側：全体の50パーセント程度」と想定
- ・ 手法は、原則として「現状有姿売買」（土地・建物を民間開発事業者が買い取る手法）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

ア 用途・規模

- (ア) 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
- (イ) 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。
- (ウ) 分棟で、ホテル機能を導入する概略提案があった。

イ 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
- ・ バスターミナル（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もあり

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（対象敷地やバス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。

呉駅周辺地域総合開発基本計画 (骨子案)

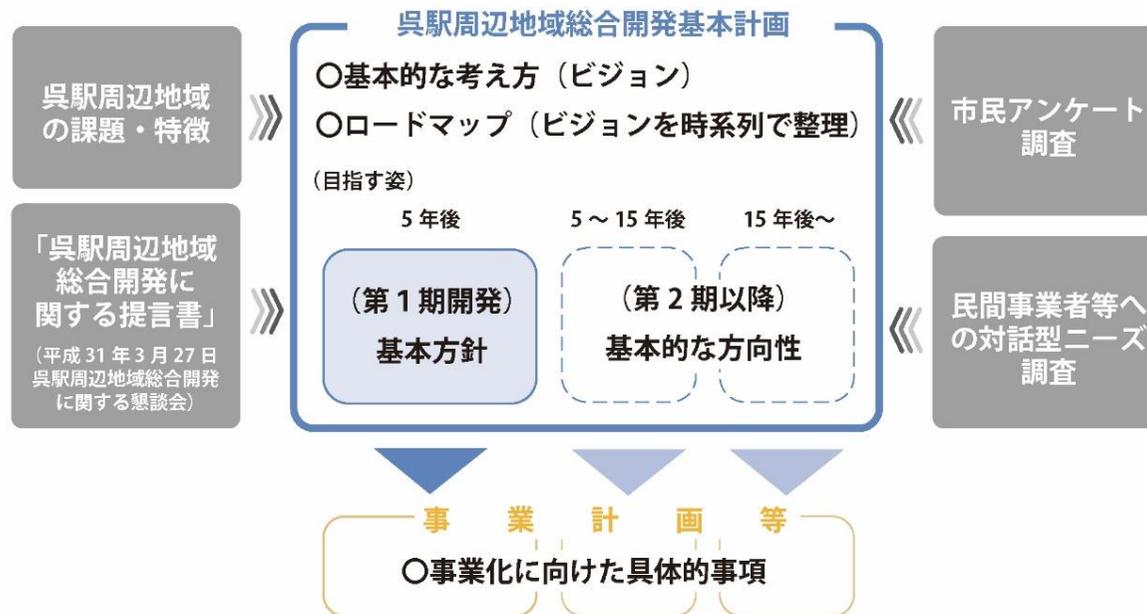
1 基本計画の骨子案について

(1) 基本計画の目的・位置付け

この呉駅周辺地域総合開発基本計画（以下「基本計画と言います。」）では、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え、当地域に係る課題を分析・整理の上、呉駅周辺地域総合開発の基本的な考え方（ビジョン）を市において示すものです。

また、その上で、短期的視点のみではなく中長期視点を加え、「5年後」、「5～15年後」、「15年後～」の時系列で「目指す姿」をロードマップとして整理するとともに、そのうち特に喫緊となる「5年後の目指す姿」の実現に向けて、第1期開発の基本方針を整理するものです。

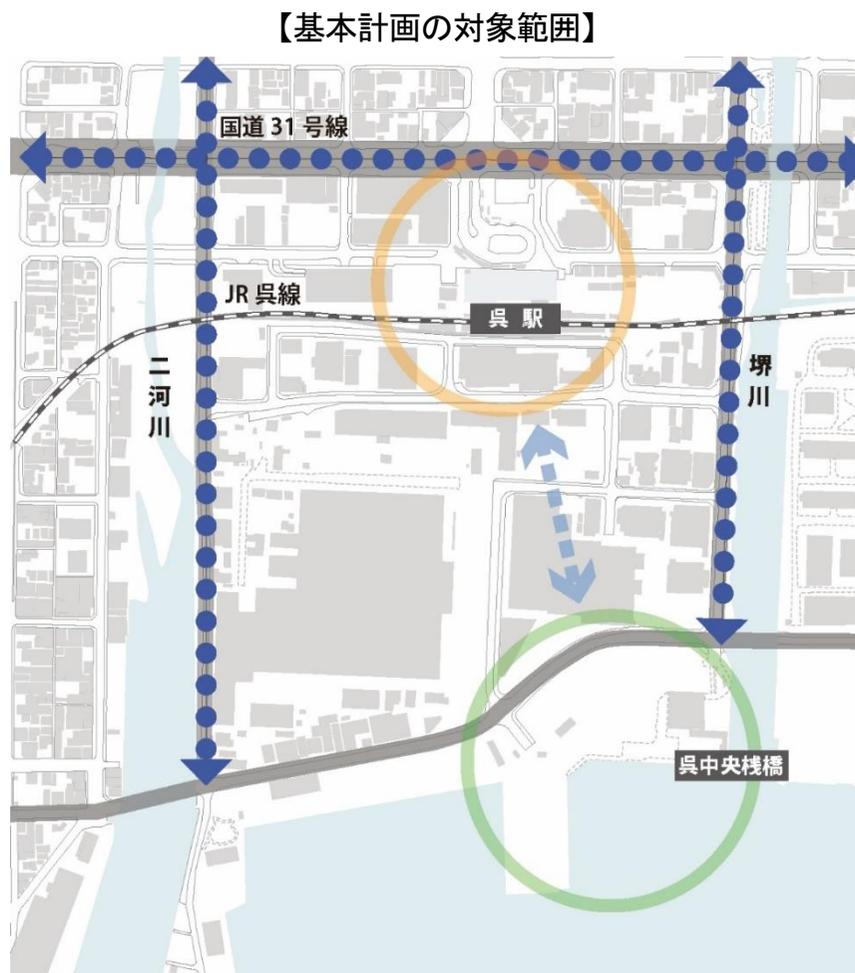
なお、個別の整備や事業化に当たっては、この基本計画に沿って、国、県、市、関係地権者が中心となり、民間事業者の技術やノウハウを活用しつつ進めていくものであり、整備の規模や配置、導入する機能や事業費などの具体的事項については、個別の整備に関する「事業計画」等を策定していく中で、更なる検討を進めていきます。



(2) 基本計画の対象範囲

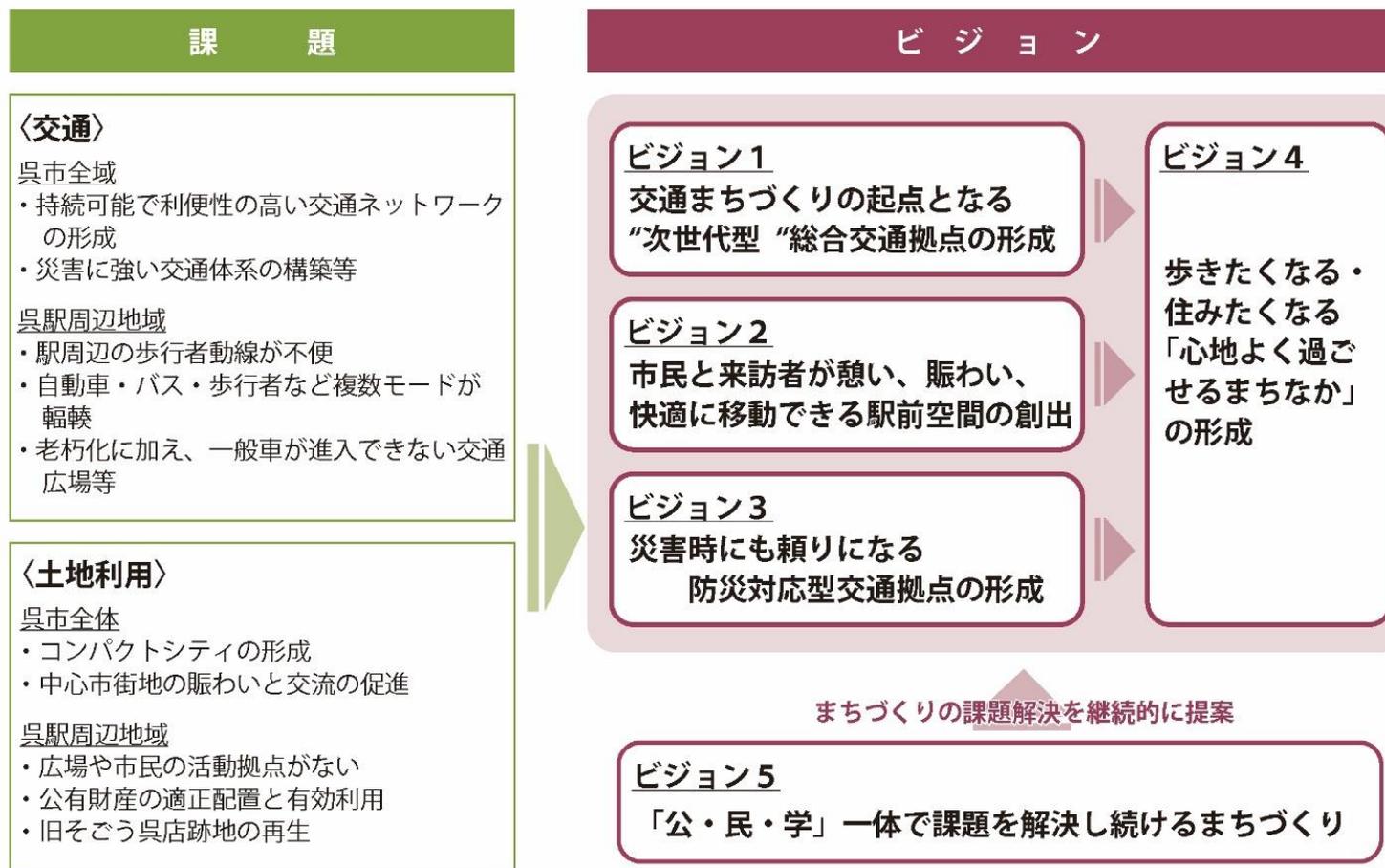
基本計画の対象範囲は、おおむね下図に示す範囲とします。

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。



(3) 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・広域都市間のバスターミナル、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交通広場の整備

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バス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階バス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バス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。

③ 新しい交通システムの積極的な導入

新たに整備されるバス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・バス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・バス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・都市間を連絡する代行バス、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、バス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、バスターミナルと一体となった複合施設を整備します。

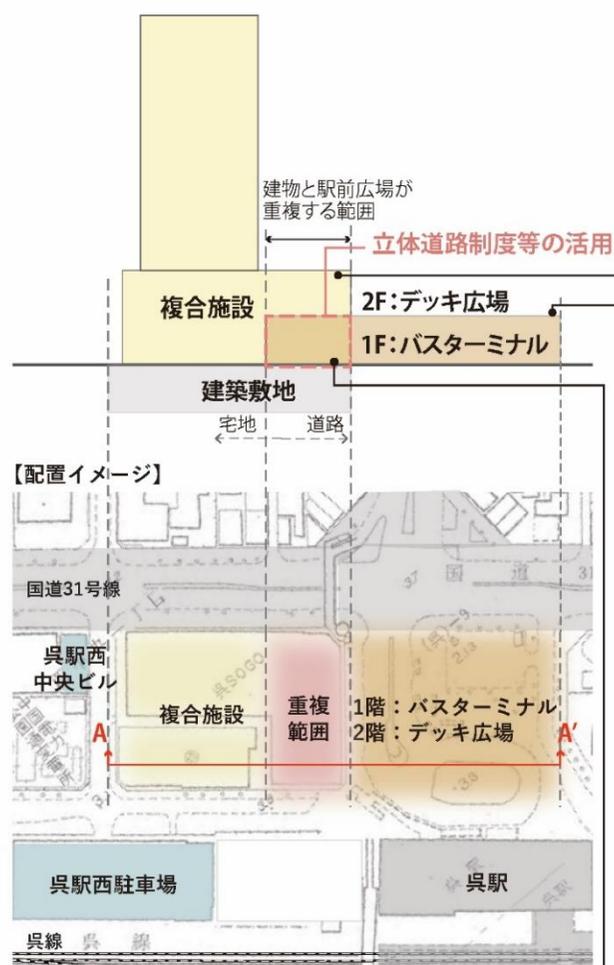
立体道路制度など道路空間を有効利用できる制度を積極的に活用するとともに、一般車両の送迎スペースを備えた1階バスターミナルや、人が集い快適に歩ける2階デッキ広場との連続性・一体性を確保することで、機能相互の相乗効果を最大限に発揮し、旧そごう呉店跡地における賑わいの再生を目指します。

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】



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

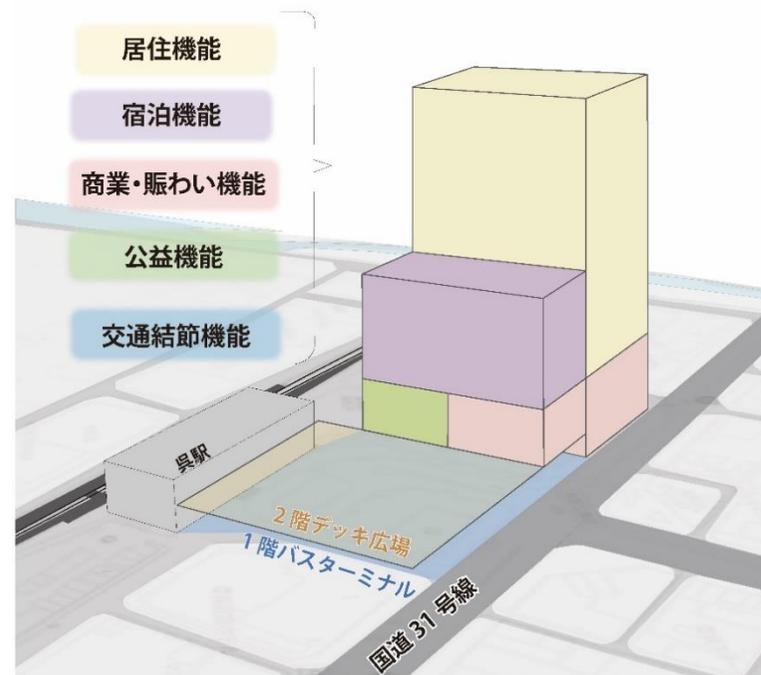
③ 複合施設へのパブリックスペースの設置

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、一体的に整備するバスターミナル（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

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

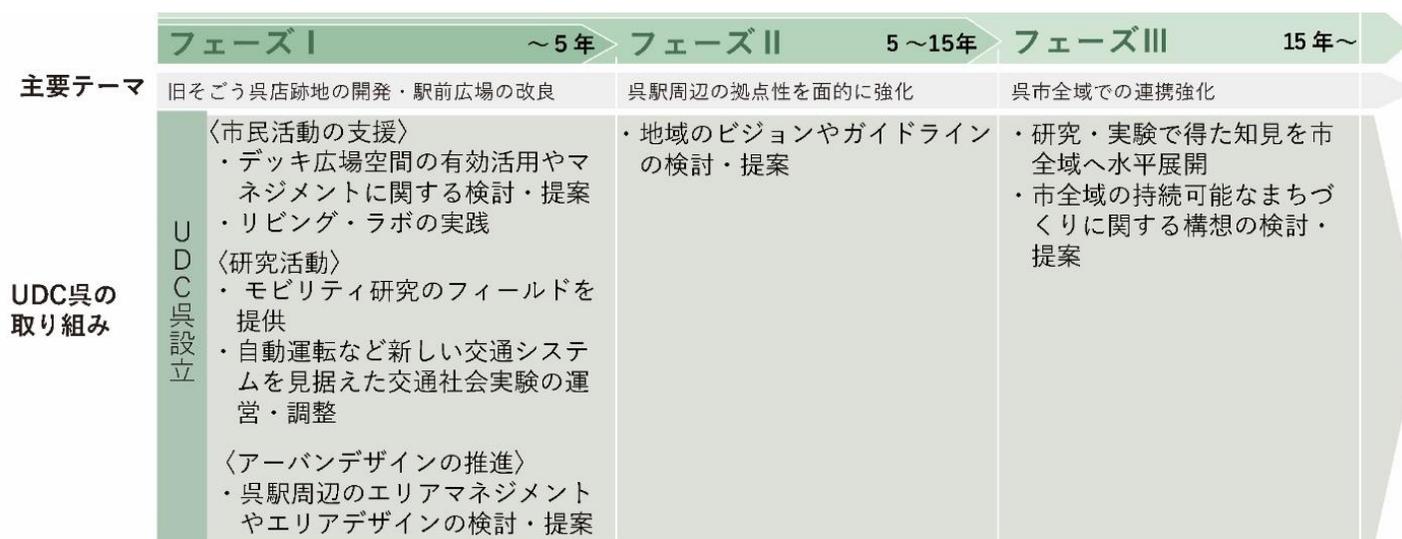
アーバンデザインセンターを設立し、「公・民・学」の連携により、中長期的にまちのビジョンを育て、更新し、提案・実践していく。

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。

(4) ロードマップ

(3) 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階をバスターミナルに、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、新たに整備するバスターミナル・2階デッキ広場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、モー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、呉駅の橋上駅舎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」（ウォークアブルシティ）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。

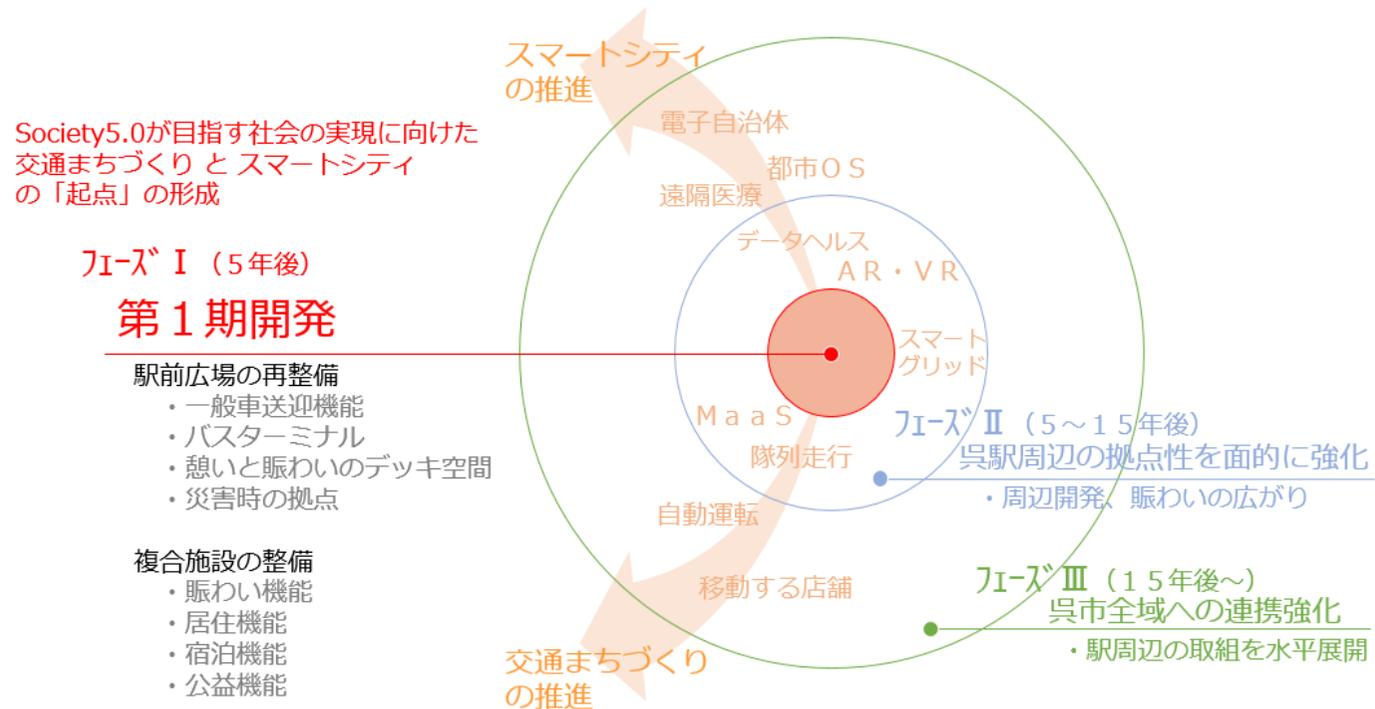
(5) 第1期開発の基本方針

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、既存の駅前広場をバスターミナル・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。

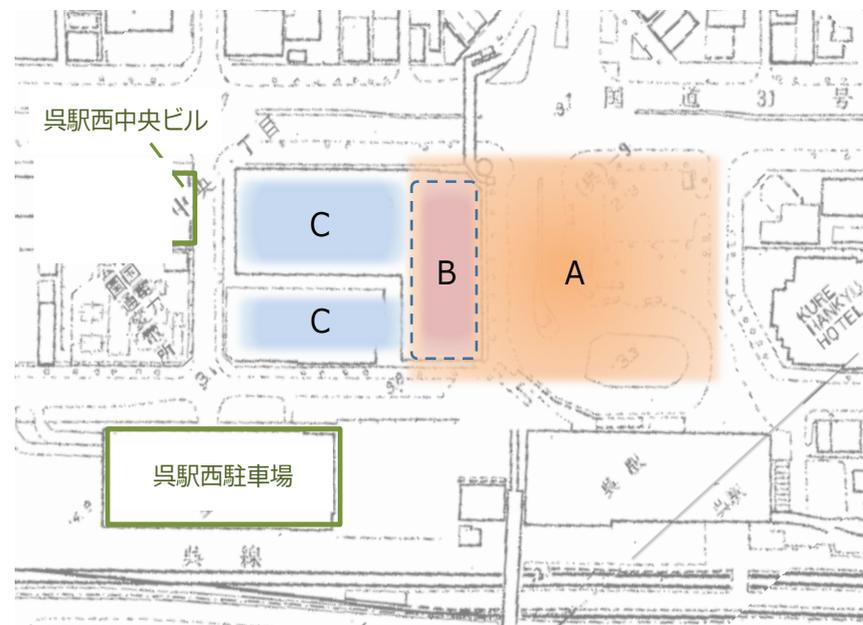


イ 第1期開発の対象ゾーン

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
(ア) バスターミナルと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、バスターミナルと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階部分がバスターミナル（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。 バス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広場

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広場として再整備を推進します。

(イ) 利便性の高いバスターミナルの整備

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バスターミナル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。

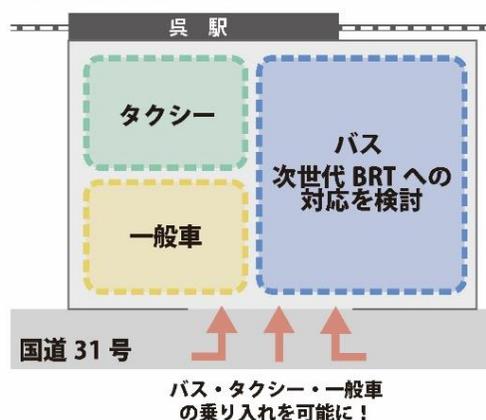
(ロ) 駅前の憩いと賑わいの空間整備

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。

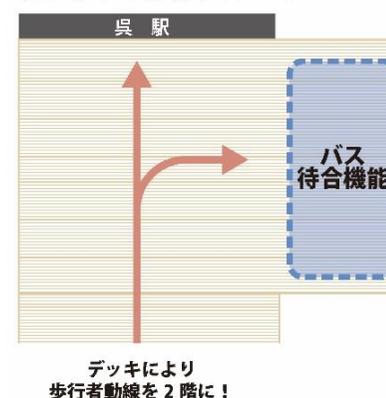
(ハ) 災害時の交通拠点、一時避難場所としての利用

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) 交通広場のイメージ



(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

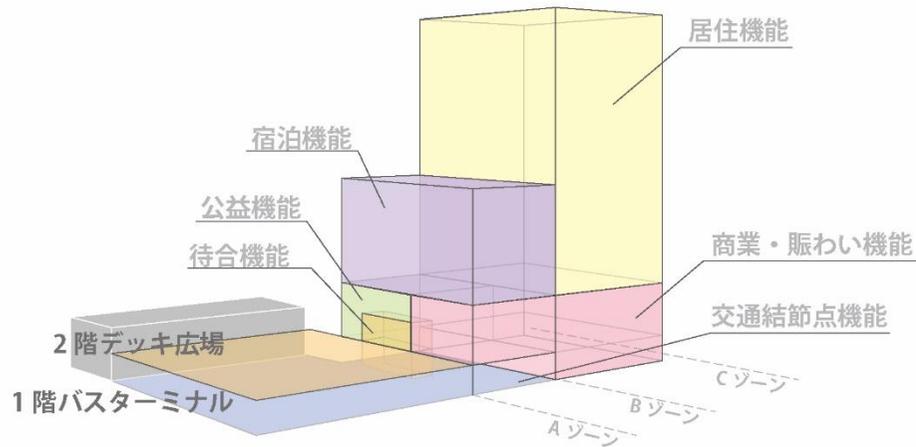
複合施設において、今後、設立を目指す公・民・学の連携組織「アーバンデザインセンター」のパブリックスペースを設置します。現在のKUREスマートシティコンソーシアムの構成団体に呉駅周辺地域総合開発（第1期開発）の開発事業者（優先交渉権者）等に加え、アーバンデザインセンターの設立準備組織を組成し、設立手法や役割分担等について検討します。

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。

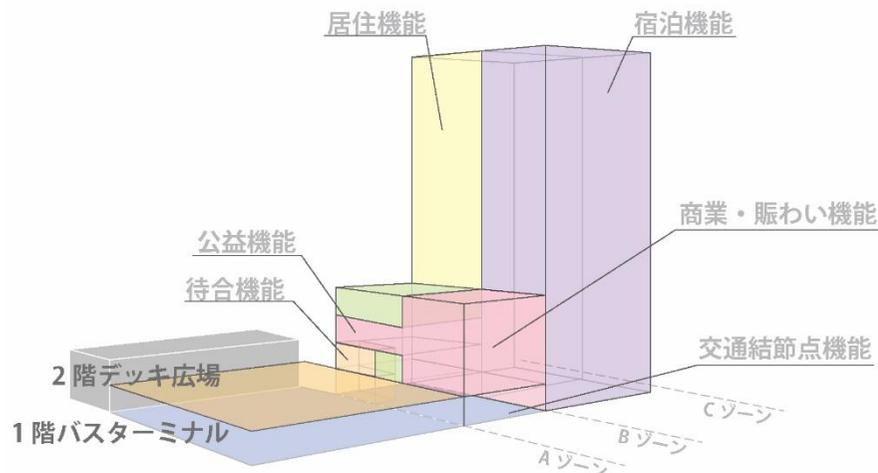
オ 複合施設における機能配置の考え方

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。

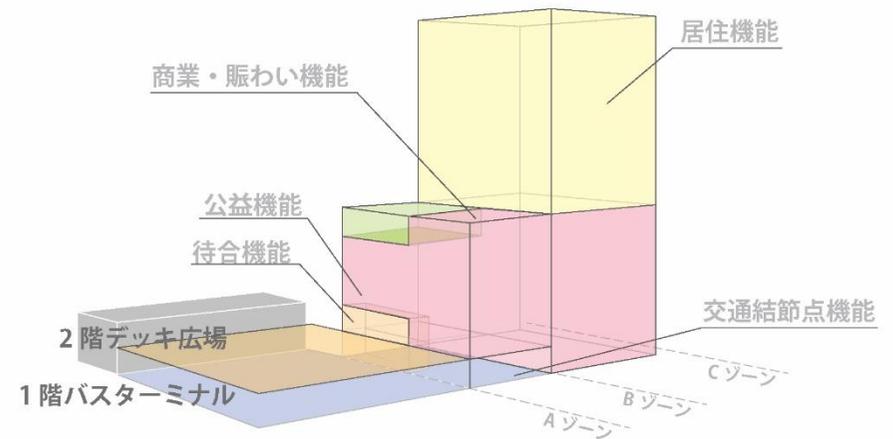
【例1】居住機能をメイン機能として導入する例



【例2】比較的大規模な宿泊機能を導入する例

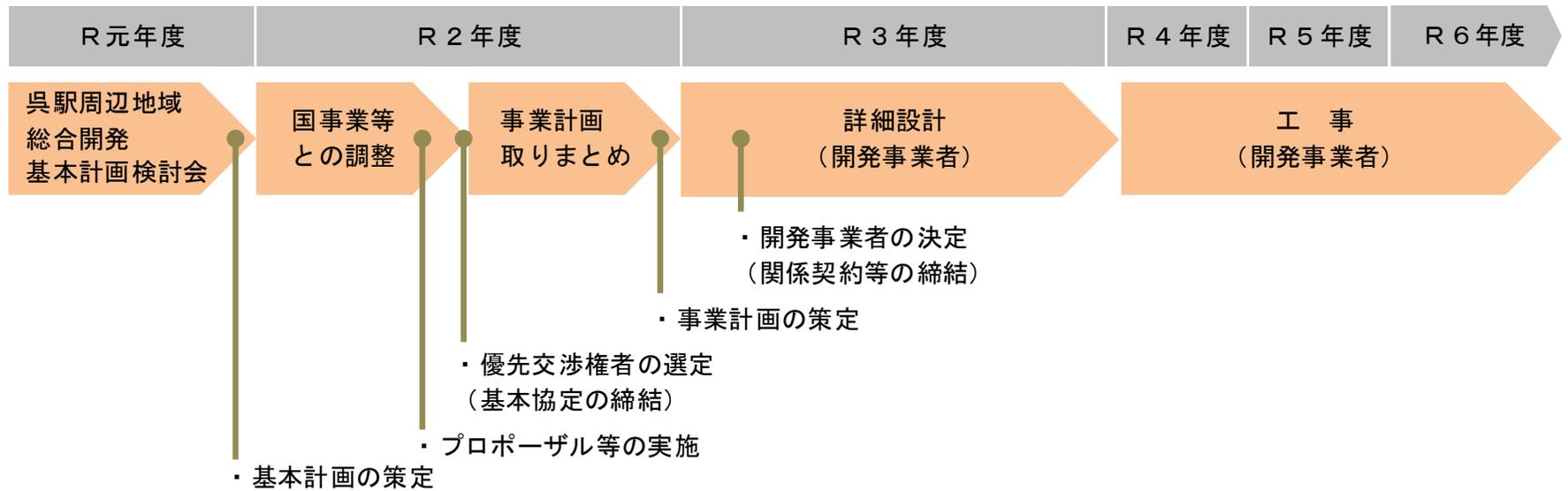


【例3】商業・賑わい機能をメイン機能とし、これを呼び水として居住機能を段階整備する例



カ 第1期開発のスケジュール等

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。



2 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、令和2年3月中に基本計画を策定します。

呉駅周辺地域総合開発に関する提言（概要版）

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

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。

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。

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。

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。

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。

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。

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。

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。

呉駅周辺地域の将来イメージ

平成31年3月27日開催
「駅を中心とした新たな呉のまちづくりに関するフォーラム」より

