

呉駅周辺地域総合開発に向けた官民連携導入調査  
報 告 書

平成 31 年 3 月  
広 島 県 呉 市  
株式会社アール・アイ・エー

# 呉駅周辺地域総合開発に向けた官民連携導入調査

## 目次

|                              | ページ       |
|------------------------------|-----------|
| <b>1. 本調査の概要</b>             | <b>1</b>  |
| 1-1 調査の目的                    | 1         |
| 1-2 自治体の概要                   | 1         |
| 1-3 事業発案に至った経緯・課題            | 3         |
| ①自治体が抱えている課題                 | 3         |
| ②上位計画との関連性                   | 4         |
| ③上記課題への対策としてこれまで実施している施策や調査等 | 14        |
| ④当該事業の発案経緯                   | 15        |
| ⑤当該事業の必要性                    | 15        |
| 1-4 検討体制の整備                  | 16        |
| ①民間の関係者との協力体制                | 16        |
| <b>2. 本調査の内容</b>             | <b>17</b> |
| 2-1 調査の流れ                    | 17        |
| <b>3. 対象施設および対象地の状況</b>      | <b>19</b> |
| 3-1 対象施設の状況                  | 19        |
| 3-2 対象地の状況                   | 32        |
| <b>4. 事業化に向けた検討</b>          | <b>37</b> |
| 4-1 先行事例等の調査                 | 37        |
| ①市街地再開発事業事例の整理               | 38        |
| ②交通結節点機能を含む複合施設等の整備事例の整理     | 48        |
| ③港湾資源を活用した地域振興事例の整理          | 53        |
| 4-2 地区整備方針の検討                | 56        |
| ①地区全体の整備方針の検討                | 56        |
| 4-3 市場ニーズ等の調査                | 68        |
| ①市場ニーズ等調査の概要と結果              | 68        |
| ②事業者の参入可能性の検討                | 82        |
| ③公共財産の活用可能性の検討               | 83        |
| 4-4 拠点施設等導入機能の検討             | 84        |
| ①導入機能の検討                     | 84        |

|                     |     |
|---------------------|-----|
| 4-5 公共公益施設の機能配置の検討  | 95  |
| ①適正な機能配置の検討         | 95  |
| ②公益施設事例と既存施設の整理     | 96  |
| 4-6 事業手法・官民連携方策等の検討 | 107 |
| ①官民連携方策等の整理・比較      | 107 |
| ②民間事業者の想定される参画形態    | 112 |
| ③関連手法や制度の整理         | 115 |
| ④検討を経た整理            | 118 |
| 5. 今後の進め方           | 119 |
| <hr/>               |     |
| 5-1 ロードマップ          | 119 |
| ①事業化に向けてのスケジュール     | 119 |
| ②今後の検討事項と想定される課題    | 119 |

●参考資料

- ・ 呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会 配布資料
  - ・ 第1回会議 配布資料
  - ・ 第2回会議 配布資料
  - ・ 第3回会議 配布資料
- ・ 呉駅周辺地域総合開発に関する民間事業者アンケート調査 配布資料
  - ・ 民間事業者アンケート調査 配布資料
  - ・ 【追加調査】 配布資料



## 第1章 本調査の概要

### 1-1. 調査の目的

---

広島県呉市の中心駅である JR 呉駅前にある大型商業施設の跡地と既存駅前広場を活用した交通結節点機能を取り込んだ官民共同による複合施設の再整備（立体道路制度等を活用）及びエリア内の公共施設・公共財産の有効活用について検討する。また、こうした施設の再整備に当たり、周辺の民間施設や新たな民間事業者、JR・バス等の交通事業者などとの官民連携事業の導入可能性について調査・検討を行う。

### 1-2. 自治体の概要

---

#### ●地理

呉市は瀬戸内海のほぼ中央部、広島県の南西部に位置し、瀬戸内海に面する陸地部と、倉橋島や安芸灘諸島などの島しょ部で構成される気候温和で自然環境に恵まれた都市である。市域面積は 352.80 km<sup>2</sup>で、市域全体を通じて平たん地が少なく、集落が分断された形となっている。また、瀬戸内海国立公園の陸地部面積（県内）の約 4 割強を占めるとともに、島しょ部を含めた海岸線延長は約 300 km に及び、西日本有数の多島美を有する風光明媚な地勢を有している。

#### ●歴史

市の歴史として、かつては半農半漁の村落であったが明治期における呉鎮守府の開庁および海軍基地の建設により「東洋一の軍港」と称されるにまで至る海軍工廠を擁するまちに発展した。一時は 40 万人ほどの人口を有していたが、太平洋戦争での敗戦（昭和 20 年=1945 年）に伴い軍港としての基盤を失ったことや戦時中の大規模空襲により中心市街地が深刻な被害を受けていたこともあり、人口は 15 万人程度にまで落ち込んだ。

その後、旧軍港市転換法（昭和 25 年=1950 年）に伴い旧軍施設が民間用地として転用された際に造船や鉄鋼、機械金属、パルプ産業等が相次いで進出し、現在に至る臨海工業地帯としての基盤が確立された。また、海上自衛隊呉地方隊・呉地方総監部が設置（昭和 29 年=1954 年）され、同じく現在に至るまで海上自衛隊の一拠点として機能している。以後、オイルショックやバブル経済の崩壊など大きな打撃を受けつつも、瀬戸内海における有数の中核工業都市として、広島県の産業経済の発展をけん引してきた。

#### ●市勢

市勢としては、昭和 31 年（1956 年）に天応、昭和、郷原の 3 町村との合併により人口が 20 万人を超え、平成 12 年（2000 年）には特例市に移行している。平成 15～17 年（2003～2005 年）にかけて「平成の大合併」により下蒲刈町、川尻町、音戸町、倉橋町、蒲刈町、安浦町、豊浜町、豊町の近隣 8 町と合併し、現在の市域となっている。そして平成 28 年（2016 年）には中核市へと移行している。

（平成 30 年度呉市政概要を参照した）

## 呉市の概要

### ■人口等（出典：H27 国勢調査）

【人口】 228,552 人

【世帯数】 97,412 世帯

【高齢化率】 33.6%

### ■地勢

【市域面積】 約 35 km<sup>2</sup>

【海岸線延長】 約 300 km ※日本一海岸線が長い市

### ■歴史

|            |              |
|------------|--------------|
| 明治 22 年    | 呉鎮守府開庁       |
| 明治 35 年    | 市制施行         |
| 昭和 18 年    | 人口 40 万人を超える |
| 平成 12 年    | 特例市指定        |
| 平成 15～17 年 | 8 町との合併      |
| 平成 28 年    | 中核市へ移行       |

### ■主要産業

- ・造船、鉄鋼、機械金属、パルプ産業等

### ■位置・市域



### 1-3. 事業発案に至った経緯・課題

#### ①自治体が抱えている課題

呉市全体における課題としては、昨今の全国共通の課題と言える少子高齢化の進行や、市外への人口流出を含めた人口減少が第一の課題として挙げられる。また、そうした定住人口の減少を補う観点における交流人口についても、市外からは一定の来訪者が呉市へと足を運ぶ一方で、市内に長時間滞在する観光客は少ないなど、呉市の活性化に対して十分な効果を得られていないのが実情である。

また、昨年の平成30年には「平成30年7月豪雨」による土砂災害等により、広島県内で最多となる25名の方の命が失われたほか、建物等の損壊、広範囲にわたる断水、交通網の寸断とそれに伴う人流・物流の停滞など、市域全体で未曾有の被害に見舞われた。斜面地に囲まれた地理的特性ゆえに以前から土砂災害の影響を受けやすい土地であり、災害に強いまちづくりの必要性が改めて浮き彫りになった形である。

さらに、市の中心地である呉駅周辺においても様々な課題が生じている。呉駅前では大型商業施設（そごう呉店）敷地が、平成25年の閉店以降も建物が現存する形で未利用の状態となっているほか、駅周辺には活用可能な公共財産や公共施設が多数存在するが、県内有数の呉市海事歴史科学館（大和ミュージアム）や大型商業施設「ゆめタウン呉」を中心に集客力のある宝町エリアと、呉駅前エリアや呉駅南エリアとの回遊性が低い状態にあるなど十分に活用されているとは言い難い。加えて呉市の玄関口にあたる呉駅の周辺や呉駅前広場においては老朽化や機能低下が見受けられる。



図. 呉駅周辺の3つのエリア

## ②上位計画との関連性

### 1. 呉市策定の上位計画

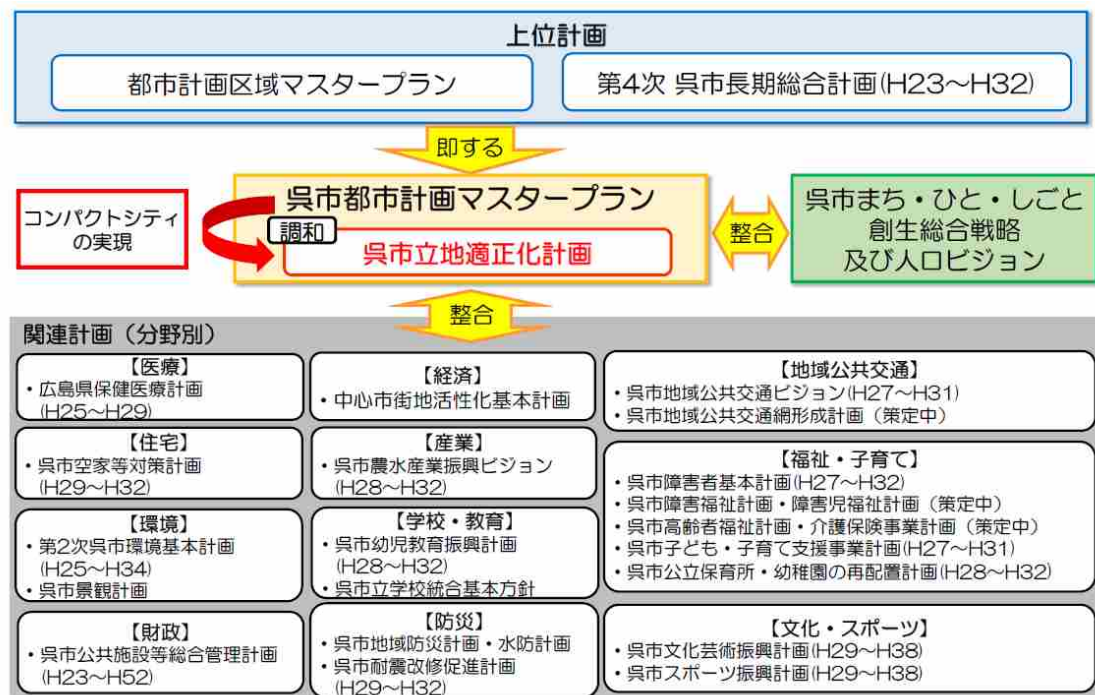
本調査の上位計画にあたるものとしては「第4次呉市長期総合計画（H23～H32年度）」「呉市都市計画マスタープラン」「呉市まち・ひと・しごと創生総合戦略及び人口ビジョン」、本調査と並行して作成中の「呉市立地適正化計画」が存在する。以下ではこの3つについて整理した。

#### ■引用した上位計画（呉市策定）

|   |                           |
|---|---------------------------|
| 1 | 第4次 呉市長期総合計画（H23～H32）     |
| 2 | 呉市都市計画マスタープラン             |
| 3 | 呉市まち・ひと・しごと創生総合戦略及び人口ビジョン |

また、併行して検討が進む「くれワンダーランド構想」においては「呉駅前の総合開発」が位置づけられているほか、今後は平成30年7月豪雨を受けて検討中の「呉市復興計画」との連携も図る必要がある。そのほか、以下に関連する各種上位計画間の関係図を引用した。

#### ■各種上位計画間の関係図



（参考）呉市において策定されている各種計画と関係性

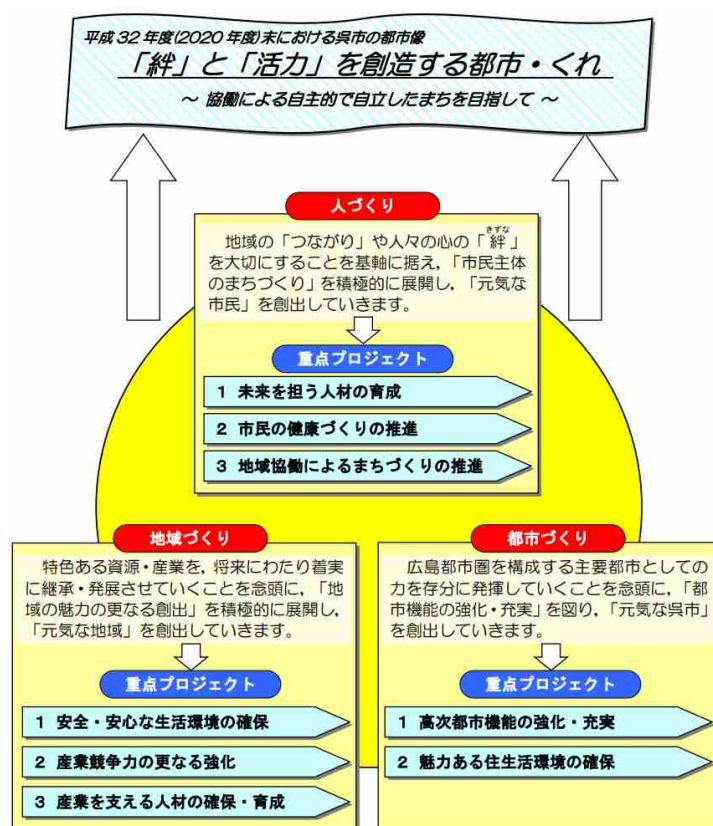
※呉市立地適正化計画（素案）より引用



【上位計画1】

第4次 呉市長期総合計画（H23～H32：後期基本計画 平成30年度改定版）

後期計画では平成28年度（2016年度）から平成32年度（2020年度）までの5年間で取り組む「重点プロジェクト」や、その他市政全般に係る「基本政策」の方向性及び代表的な施策を明示している。重点戦略として「人づくり」「地域づくり」「都市づくり」の3つを挙げており、それぞれに重点プロジェクトおよび具体の事業が設定されている。



■今回開発に関係する施策の例

| 箇所           | 具体的な取組・施策             |
|--------------|-----------------------|
| 重点施策3「都市づくり」 | 呉市中心部回遊性向上機能の整備（重点施策） |
| 重点施策3「都市づくり」 | 呉駅周辺地域の再整備の推進（重点施策）   |
| 商業           | 空き店舗となっている大型商業施設の有効活用 |
| 住生活環境        | 歩道空間、公共建築物などのバリアフリー化  |
| 住生活環境        | 都心部における居住促進           |
| 交通体系         | JR駅及び駅周辺施設の整備         |

総合計画は「市民生活」「福祉・保健」「教育」「環境」など上記以外の施策についても言及されたものであり、今回の開発計画で整備する機能によってはそれらの施策を実現あるいは後支えする内容も考えられる。そのほか、呉駅周辺地域の開発により結果的に市内他地域の観光利用を促進するなどの波及効果をもたらすことも考えられ、呉市の中心部にあたる呉駅前を舞台とした本開発に関しても総合的な視点に立った検討が求められる。

## 【上位計画2】 呉市都市計画マスタープラン（平成29年3月策定）

以下では「呉市を取り巻く状況（第2章）」などを踏まえて策定された、第3章の「全体構想」および第4章の「地域別構想」から呉駅周辺地域が所在する中央地区の構想を引用した。

| 第3章 全体構想   |
|--|
| <p><b>(1) まちづくりの課題</b><br/>呉市の都市づくりを取り巻く状況等を踏まえ、市全域を見渡した視点からまちづくりの課題を整理すると、大別して次の八つの課題が挙げられます。</p> <p><b>課題 1：人口減少・少子高齢社会への対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・誰もが便利で快適に暮らせる都市構造への転換</li> <li>・誰もが安心して移動できるような、各地域を効率的に連絡する公共交通ネットワークの構築及びそれに連携した土地利用の推進</li> <li>・バリアフリー環境の充実、交通安全面に配慮した高齢社会への対応</li> </ul> <p><b>課題 2：都市活力の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各種産業や観光等の経済活動の活発化と雇用の創出</li> <li>・にぎわいの核となる中心市街地の整備や、住商混合によるにぎわいの創出</li> <li>・高速交通ネットワーク等へのアクセス性を活かした土地利用の推進</li> <li>・交流人口の増加によるにぎわいの再生・創出</li> <li>・都市間の交流や連携を強化する道路ネットワークや鉄道・バス・航路等の公共交通網の確保による広島都市圏の一翼を担う都市としての機能の強化</li> </ul> <p><b>課題 3：災害に強いまちづくりの推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防災対策事業によるハード整備や災害危険性の低い土地の有効利用、自主防災組織の確立等のソフト施策を組み合わせた災害対策の実施</li> <li>・災害発生時の緊急物資等の輸送道路となる路線のネットワーク機能の強化と企業との連携による防災体制の強化</li> </ul> <p><b>課題 4：土地の有効活用・利用促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既成市街地の土地の高度利用や、増加する空き家の利活用の推進</li> <li>・開発許可制度の適正な運用</li> </ul> <p><b>課題 5：環境に配慮したまちづくりの推進</b><br/>都市の低炭素化等、環境に配慮したまちづくりの推進</p> <p><b>課題 6：多彩な地域資源の活用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然景観や歴史資源などの特色ある資源を活かした地域の活性化</li> <li>・瀬戸内の特色ある地域資源を活かした活性化</li> </ul> <p><b>課題 7：島しょ部のまちづくりへの対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光と連動したまちづくりの推進</li> <li>・島しょ部での暮らしを選択できる魅力あるまちづくりの推進</li> <li>・生活サービスを集積した拠点づくりなどによる生活利便性の維持・向上</li> </ul> <p><b>課題 8：持続可能な公共施設の管理</b><br/>公共施設の統廃合や長寿命化対策等による、持続可能な公共施設の管理</p> |

### 第3章 全体構想（つづき）

#### (2) 基本理念と基本的な方針及び将来都市構造

##### 〈まちづくりの基本理念〉

地域がつながり、にぎわい、住み続けられる都市・くれ  
～コンパクトで持続可能なまちを目指して～

##### 【まちづくりの基本的な方針】

- ・人と地域のつながりを生む、「自立した拠点」を育てるまちづくり
- ・住む人の笑顔を生む、「安全と安心」を育てるまちづくり
- ・にぎわいと活力を生む、「くれの顔」を育てるまちづくり

##### ■拠点の設定（市民生活編・産業活力編）

それぞれの内容は次ページの地域別構想に記した。

【市民生活編】市民生活を支える都市機能の集積を図る拠点の設定がされており、呉駅の立地する中央地域は「都市拠点」に指定されている。

【産業活力編】商業、工業、観光・地域産業等の都市的な経済活動を支え、呉市のにぎわいと活力を生む拠点の設定がされており、中央地区は「にぎわい拠点」「生産流通拠点」に指定されている。

##### ■軸の設定（市民生活編）

各拠点間を効率的・効果的に連携し、拠点の機能の補完を図るための軸の設定がされており、中央地域ともう一つの都市拠点である広地域、広島市方面、東広島市方面を結ぶ軸は「広域骨格軸」として指定されている。

|                 |  |
|-----------------|--|
| 役割              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の骨格を形成し、隣接市町等との広域的な連携を図るとともに、都市活動を支える骨格軸</li> <li>・広島市を中心とした高次都市機能との連携を図るための骨格軸</li> </ul> |
| 求められる機能のイメージ    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市拠点や地域拠点の活力に影響しない規模の、都市活動を支える機能を有する施設の立地等、交通利便性を活かした適切な土地利用</li> </ul>                      |
| 周辺における居住空間のイメージ | <ul style="list-style-type: none"> <li>主に次の道路等を対象</li> <li>・自動車専用道路及び一般国道(第1次緊急輸送道路)、鉄道</li> </ul>                                   |

### 第4章 地域別構想

#### 〈地域の課題とまちづくりの方針〉

##### ■地域の課題

- ・都心としての多様な都市機能の集積・誘導とアクセス性の向上
- ・多様な産業の集積を活かした産業活動の増進とにぎわいづくり
- ・都心としての安全・安心で快適な居住環境の確保

##### ■地域のまちづくりの方針

- ・多様な都市機能が集積した都心、便利で安全なまちづくり
- ・安全・安心、都心としての住みたいと思える斜面市街地のまちづくり
  - ・歴史と技の継承、にぎわいと活力のある魅力的なまちづくり

##### 〈地域の概況と特性〉

- ・市内外をサービスの対象とした多様な都市機能が集積しています。
- ・呉市のにぎわいと活力をけん引する地域です。
- ・都心となる地域ですが、人口が減少し、高齢化が進行しています。
- ・斜面市街地が広がり、災害に対して弱い市街地が形成されています。

■人口及び年齢構成

|        |          |         |         |
|--------|----------|---------|---------|
| 総面積    | 2,007ha  | 対呉市割合   | 5.7%    |
| H27総人口 | 51,951人  | 対呉市割合   | 22.1%   |
| 人口密度   | 25.9人/ha |         |         |
| 年齢構成   | 年少人口     | 生産年齢人口  | 老齢人口    |
| 人数     | 5,086人   | 29,162人 | 17,703人 |
| 構成比    | 9.8%     | 56.1%   | 34.1%   |

出典：国勢調査（H7～H22年，総務省）  
住民基本台帳（H27年，呉市）

〈全体構想における地域の位置づけ〉

|        |  |
|--------|--|
| 都市拠点   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・呉市全域や周辺市町を含む広域的な圏域において中核を担います。</li> <li>・商業や医療、文化、娯楽、行政等の中枢的な機能の集積を図る地域です。</li> <li>・広島市との連携を強化するとともに、呉市の西部の地域を支える地域です。</li> </ul>     |
| にぎわい拠点 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR呉駅周辺や中央商店街周辺の一体的なエリアにおいて、広域的なサービスを提供する商業施設を積極的に誘導するとともに、人が集える空間の整備や多様な主体が連携したイベントの開催等によって魅力の発信を行い、交流を促進し、市のにぎわいの顔となる地域です。</li> </ul> |
| 生産流通拠点 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿岸部の産業集積地において、歴史的なものづくり産業の維持と強化を図り、産業発展をけん引していく地域です。</li> </ul>  |

〈分野別のまちづくりの方針及び方針図〉 ※特に該当する箇所

| 分野   |                       | 中央地区のまちづくりの方針   |  |
|------|-----------------------|---|--|
| 土地利用 | 「呉の玄関口」としてのにぎわいの再生    | JR 呉駅から中央地区商店街周辺の一体的なエリアにおいて、集客・交流の機能の充実を図るとともに、多様な主体や観光産業等と連携したまちづくりを推進します。<br>また、まちのにぎわいの再生に向け、居住と商業が適度に混在したまちなか居住を推進します。 |  |
|      | にぎわい創出のための高度利用化や施設の誘導 | にぎわいの核となる施設の誘導や市街地再開発事業等による市街地の高度利用を推進します。<br>JR 呉駅周辺における、遊休地や未利用地等について土地利用の推進を図り、高度利用を促進します。                               |  |
| 交通   | 公共交通                  | 便利で快適な交通結節点の機能強化  | 呉市の主要な交通結節点であり、交流の玄関口であるJR呉駅について、その役割にふさわしい機能と景観を備えた待合施設や広場等の機能向上に向けた検討を行います。    |
|      |                       | 海の玄関口となる栈橋ターミナル等の機能強化   | 市外との交流促進に向け、海の玄関口となる呉中央栈橋ターミナルとその周辺環境の一体的な整備について検討します。また、航路等の機能強化や周遊クルーズ等を検討します。 |
|      |                       | 公共交通のバリアフリー化等   | 公共交通の安全性や利便性の向上に向けたバリアフリー整備等を推進します。  |
| 都市施設 | 港湾機能の強化               | 物流機能の強化やレクリエーション機能等の充実に向け港湾機能の強化を図ります。また、事業継続計画の策定により、災害時の事業の継続性の向上を図ります。   |  |
| 防災   | 防災拠点の整備・機能強化          | 市全域の防災の中枢的な拠点となる市役所及び周辺施設について防災事業を推進し、防災拠点を形成します。また、中央公園の防災機能の強化を図ります。  |  |

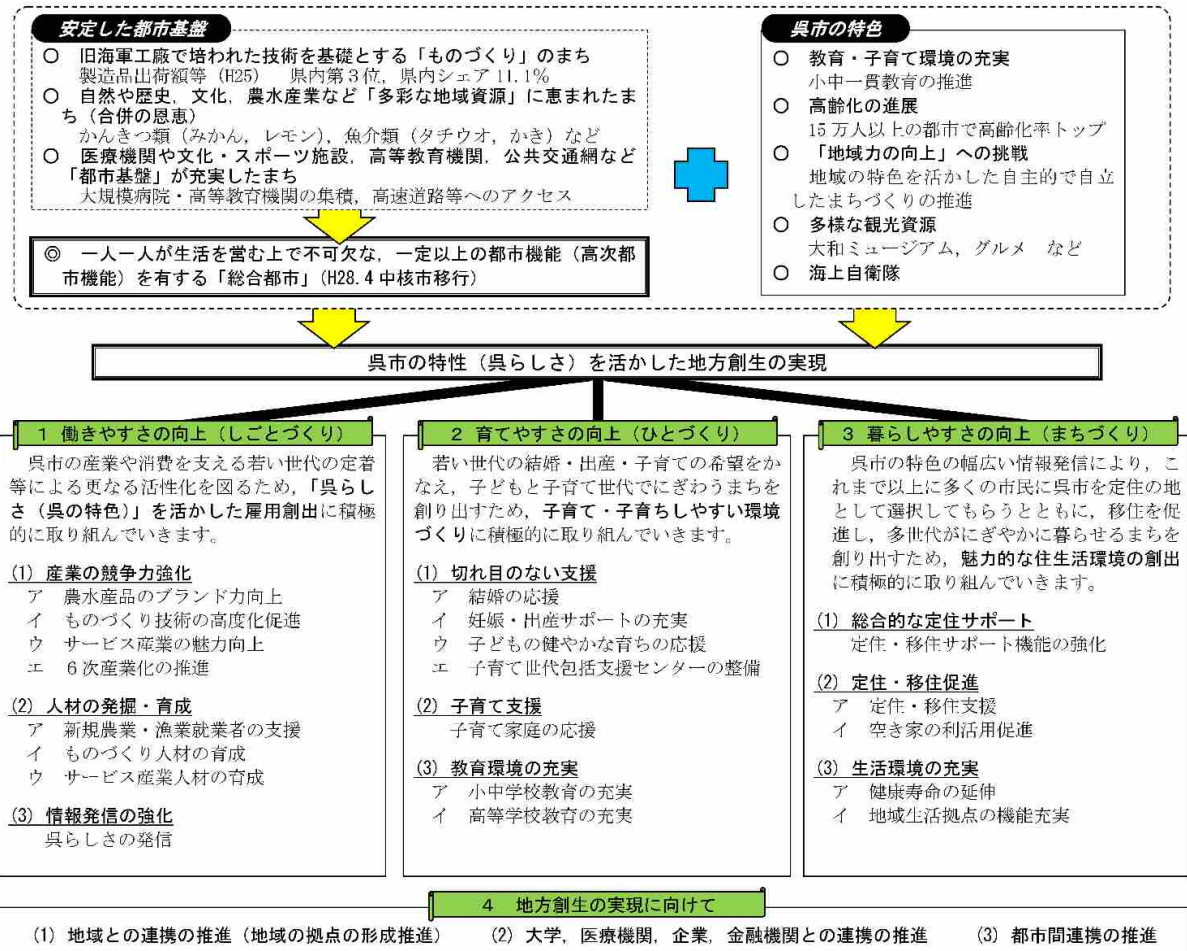
### 【上位計画3】

## 呉市まち・ひと・しごと創生 総合戦略及び人口ビジョン 平成30年度改定版

呉市の人口減少の最も大きな要因が若年層の社会減（人口流出）にあることに着目し、若年層の減少に歯止めを掛け、新たな活力を創造することを呉市での地方創生の最重要課題と捉えた計画である。

### ■具体化方策

呉市の特性（呉らしさ）を活かした地方創生の実現に向けて各種施策が位置づけられている。



呉駅周辺の開発に直接的に言及している施策はないものの、本開発で整備する機能が各種施策の実現に間接的に寄与する可能性がある。例えば「働きやすさの向上」にある情報発信拠点として機能する施設の導入の検討や、「育てやすさの向上」での各種支援に関係する施設の導入の検討、地域との連携や大学との連携に資する施設の導入の検討といったように、導入する施設を検討する上で参考とする上位計画である。

## II. 広島県・国（国土交通省など）策定の上位計画や取組み

国や県の策定する上位計画については、呉駅が国道31号に隣接することに加え、JR呉線・呉中央棧橋ターミナルの3つの交通機関が集積する拠点であることから、交通面での広域連携に関連する上位計画に対しての位置づけが検討すべきポイントの一つとなる。以下に一部の計画を引用する。

### ■引用した上位計画や取組み（広島県・国策定）

|   |                           |
|---|---------------------------|
| 4 | 新広域道路交通計画（作成中）            |
| 5 | 広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会 |

### 【上位計画4】新広域道路交通計画

平成30年7月に国土交通省（道路局）が各都道府県等に対して策定を依頼しており、今回の呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会においても関連計画として挙げられている。道路のネットワークの検討のほか、総合交通ターミナルの整備等も含めた交通拠点のモデルコネク트의強化策や、それと併行した広域での防災拠点化を検討することについても言及があり、策定される「新広域道路交通計画」は本開発の計画と関連するものになると考えられる。

以下に本文を一部抜粋する。

#### 【一部抜粋】平成30年7月18日 事務連絡「新広域道路交通計画の策定について」

### 2. 計画の内容

#### (1) 広域道路ネットワーク計画

##### ①主な検討の視点

高規格幹線道路や、これを補完する広域的な道路ネットワーク（地域高規格道路、一般国道（指定区間）（以下「直轄国道」という。）等）を中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行いながら、平常時・災害時及び物流・人流の視点を踏まえた具体のネットワーク計画を策定する。

##### ア) 平常時

##### a.都市間ネットワーク（物流・人流共通）

- ・広域的な主要都市間、及び主要都市と地域の中心都市との間の連携・交流機能の強化

##### b.物流ネットワーク

- ・主要な物流拠点と高規格幹線道路等のアクセス強化
- ・都市圏における生産性向上のための環状機能の確保
- ・国際物流を支えるための国際海上コンテナ車等の円滑な通行の確保

##### c.観光・交流（人流）ネットワーク

- ・主要観光地等と高規格幹線道路、主要空港・鉄道駅・港湾等のアクセス強化

##### d.その他

- ・地域の課題（渋滞、事故等）の解消等

**イ) 災害時****a.広域的なネットワークの多重性・代替性**

- ・ネットワークの防災機能評価等を踏まえた、主要都市及び中心都市間等の多重性の強化
- ・高規格幹線道路と並行する直轄国道など、基幹道路同士の代替機能の強化
- ・基幹道路に対する地方管理道路による広域的な代替路の確保（基幹道路同士が近接しない場合）

**b.局所的なネットワークの代替性**

- ・基幹道路の局所的な脆弱区間（事前通行規制区間等）に対する代替路の確保
- ・基幹道路から防災拠点への補完路を確保

**c.その他**

- ・地域の防災を強化する上で必要な路線の代替・補完路の確保

**(2) 交通・防災拠点計画****①主な検討の視点**

立体道路制度の活用による空間再編や総合交通ターミナルの整備等も含めた、地域における中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点のモダルコネクットの強化策に関わる計画を検討する。

その際、以下の先進事例を参考とする。

- ・鉄道駅と直結するとともに点在する高速バス停を集約した総合交通ターミナルとして官民連携の道路事業で整備・管理している「バスタ新宿」
- ・立体道路制度を活用して道・駅・街が一体となった効果の高い都市基盤整備について計画段階から官民連携で検討を進めている「品川駅西口駅前広場」
- ・大規模トランジットモールと集約型高速バスターミナルを一体的に整備する「神戸・三宮周辺地区の再整備」 など

また、災害時の物資輸送や避難等の主要な拠点となる道の駅や都市部の交通拠点等について、各交通機関の被災状況や通行可能路線などの災害情報の集約・発信に加え、非常電源や貯水槽、備蓄設備、仮設トイレなどの防災施設の整備など、ソフト・ハードを含めた防災機能の強化策に関わる計画を検討する。

**②主な報告内容**

交通・防災拠点計画については、対象とする拠点における利便性や交通状況、災害時の対応等に関する現状と課題を整理するとともに、これまでの検討の熟度等を踏まえた強化策の内容を整理し報告する。

また、広域道路ネットワーク計画の策定における拠点設定の基本的な考え方について、主要な拠点設定の基本的な考え方が別紙にて示されている。呉駅周辺に該当すると判断される箇所を赤枠で表示し、次ページに引用した。

(別紙1)

主要な拠点設定の基本的考え方

| 拠点         |  | 広域道路ネットワーク<br>(主な検討の視点) |               |     |  |
|------------|--|-------------------------|---------------|-----|--|
|            |  | 平常時                     |               | 災害時 |  |
|            |  | 物流                      | 交流・観光<br>(人流) |     |  |
| 都市         | 地方中核都市(役場) ※県庁所在地、人口概ね30万人以上<br>(三大都市や地方中枢都市を含む) | ●                       | ●             |     |  |
|            | 地方中心都市(役場) ※人口概ね10万人以上                           | ●                       | ●             |     |  |
|            | 地方生活圏中心都市(役場) ※2次生活圏含む                           | ●                       | ●             |     |  |
|            | 主要鉄道駅 ※中核市以上の代表駅                                 |                         | ●             |     |  |
|            | その他市区町村(役場)                                      |                         |               | ●   |  |
| 物流<br>拠点   | 空港   | 拠点空港                    | ●             | ●   |  |
|            |  | その他のジェット化空港             | ●             | ●   |  |
|            | 港湾   | 国際戦略港湾、国際拠点港湾           | ●             | ●*  |  |
|            |  | 重要港湾                    | ●             | ●*  |  |
|            | 鉄道貨物駅  | コンテナ取扱駅 (→トップリフター駅に絞込み) | ●             |     |  |
|            | 物流拠点   | トラックターミナル               | ●             |     |  |
|            |  | 卸売市場                    | ●             |     |  |
|            |  | 工業団地                    | ●             |     |  |
|            |  | 特定流通業務施設                | ●             |     |  |
|            |  | 流通業務地区                  | ●             |     |  |
| 保税地域       | ●  |                         |               |     |  |
| 特に地域で重要な拠点 | ●  |                         |               |     |  |
| 交流・観光拠点    | 主要観光地(国際観光上重要な地等)                                |                         | ●             |     |  |
|            | 特に地域で重要な拠点                                       |                         | ●             |     |  |
| 防災拠点       | 自衛隊基地・駐屯地  |                         |               | ●   |  |
|            | 広域防災拠点(備蓄基地)                                     |                         |               | ●   |  |
|            | 災害医療拠点(総合病院等)                                    |                         |               | ●   |  |
|            | 道の駅 (→防災機能を有する道の駅)                               |                         |               | ●   |  |
|            | 災害時民間物資集積拠点                                      | ●                       |               | ●   |  |
|            | 製油所、油槽所  | ●                       |               | ●   |  |
| 特に地域で重要な拠点 |  |                         | ●             |     |  |

※乗降人員やクルーズ船等の寄港が多い港湾



**【上位計画5】広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会**

平成30年7月豪雨を受けて設置された検討会であり、交通網の復旧段階における広島～呉間の渋滞対策など即時的な対応に加え、バスを中心とした地域の交通マネジメントの強化など中長期的な取組みについても検討がなされている。

平成31年2月現在で計3回の検討会が開催されており、第3回（H30.12.6開催）では平常時の交通マネジメントとして以下について関係者が連携して取り組んでいくことを確認している。

**「第3回 広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会 結果概要」より抜粋****（1）地域特性を踏まえた交通マネジメント方策の検討**

- ・広島市、呉市、東広島市の従業員数の多い事業所を対象に通勤交通実態調査を実施中。調査票の回収が概ね終わった呉市において、試行的に企業訪問を行い、相乗り通勤、通勤バスの活用、時差出勤等、マイカー通勤の抑制やピークシフトを促す取組を実施。
- ・また、公共交通機関への転換を図る取組みとして、バス路線案内が分かりづらいとされる呉駅において、バス利用者の利便性向上に向けた検討を関係機関との協働により開始。

**（2）リアルタイムな情報収集や情報提供の強化**

- ・国道31号において試行的にAIカメラを活用したリアルタイムの交通量観測を実施するとともに、関係機関がリアルタイムで情報共有できる仕組み作りを検討。

**（3）再度災害への備え**

- ・平常時・災害時を問わず機能する交通・防災拠点の整備、地域防災計画への位置づけや迅速に意思決定を行えるような枠組み、大規模イベント等を活用した実地検証を行うことを引き続き検討。

### ③上記課題への対策としてこれまで実施している施策や調査等

呉市では、市における課題に対して以下のような施策に取り組んでおり、本開発との連携などが期待される。

#### ■施策

- ・来てくれにぎわい店舗公募事業
- ・日本遺産普及啓発事業
- ・呉市中心部回遊性向上機能整備事業

#### ■調査

呉駅を中心とした周辺地域に関する調査業務として、昨年度より以下の2調査が行われている。また、次項の「④当該事業の発案経緯」にて整理する通り、旧そごう呉店の跡地（土地・建物）の活用についても事業者選定プロポーザルの検討を行った経緯がある。

#### 呉駅前地区整備基本計画策定業務（呉市都市部都市計画課）

期間：平成29年7月20日～平成30年3月30日

呉駅を中心に駅前広場や駅南への連絡通路を含めた呉駅前地区において、利便性の向上と安全性の確保を図り、新たな回遊発着点として、賑わいの交流の拠点となる再生を目的に実施した調査業務。解決の方策として、JR呉線の連続立体交差事業の検討および駅前広場の送迎環境の改善や回遊性の高い歩行者動線の配置改善、橋上駅舎の整備などを検討。

#### 呉駅周辺地域総合開発に係る基礎調査業務（呉市企画課）

期間：平成30年4月17日～平成30年7月31日

呉駅を中心とした周辺地域のまちづくりの方向を検討するため、当該地域の現状及び課題を整理した調査業務。以前より検討の行われていた「呉線連続立体交差事業」に関して、事業性の分析を行い、費用便益分析の結果としてB/Cの数値が1を大きく下回るという結果が示されたことから、呉駅と駅南側との接続性の強化や、駅南北の分断を解消する手段として連続立体交差事業以外を検討する必要があると結論づけられた。

#### ④当該事業の発案経緯

先述の調査結果を踏まえて呉駅周辺における課題を解決していくために、以下の項目についての検討が必要となった。

- ◇大型商業施設跡地と駅前広場を活用した交通結節点機能の強化
- ◇回遊性向上のため、バリアフリー歩行空間の確保
- ◇エリア内の魅力向上に資する適正な施設配置や整備の優先順位付け等

また、大型商業施設跡地についてはこれまでも活用のための検討や取組みがなされてきたが、開発事業者の選定にまでは至らず、本開発に向けた調査が続いている。以下に時系列に合わせて整理した。

#### ■大型商業施設（跡地）の変遷

| 年月                     | 取組内容  |
|------------------------|---|
| 平成25年1月                | 旧そごう呉店 閉店   |
| 平成29年9月頃               | 旧そごう呉店の跡地（土地・建物）活用について<br>公募型プロポーザルを実施による後継事業者の募集を検討                      |
| 平成29年12月頃<br>～平成30年3月頃 | 本会議等で以下のような答弁がなされた<br>・呉駅周辺地域のあり方についての検討<br>・再開発や駅前広場の整備についての有識者の検討会議立ち上げ |
| 平成30年5月                | 呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会 第1回会議 開催  |
| 平成30年10月               | 呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会 第2回会議 開催  |
| 平成31年1月                | 呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会 第3回会議 開催  |
| ～現在                    | 呉駅周辺地域総合開発に向けた官民連携導入調査  |

以上から、呉駅前の大型商業施設跡地および駅前広場のみならず、呉駅周辺地域のあり方を広く検討するエリアでの計画検討として本事業の実施に至っている。

#### ⑤当該事業の必要性

これらの事業を実施するにあたっては、市街地再開発事業により整備された大型遊休財産である「旧そごう呉店」の官民連携による事業手法の検討が必要となるため、民間事業者が参入しやすい官民の役割分担や事業スキーム等について、市場ニーズ調査の結果等を踏まえて整理する。

## 1-4. 検討体制の整備

### ①民間の関係者との協力体制

民間からの意見聴取の機会として、以下の3点を検討事項とした「呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会（以下、懇談会）」を、平成30年度内に計4回開催した（第4回は3月下旬に開催予定）。

※「呉駅周辺地域総合開発に係る基礎調査業務」期間を含む

#### 呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会における検討事項

- (1) 呉駅周辺地域の目指すべき姿や将来像に関する助言，提言等
- (2) 具体化に向けた手法等に関する助言，提言等
- (3) その他関係事項に関する助言，提言等

当会議の内容は会議終了の都度、原則として公表とし、呉市のホームページに資料データが記載されている。また、各回の会議終了後には会議の内容について、その概要を記者向けにブリーフィングすることとし、会議の摘録についても後日、上記同様ホームページ上に公開するものとした。各回の開催日および主な協議内容は以下の表の通りである。

なお、各回の配布資料や摘録については本報告書の末尾に参考資料として添付した。

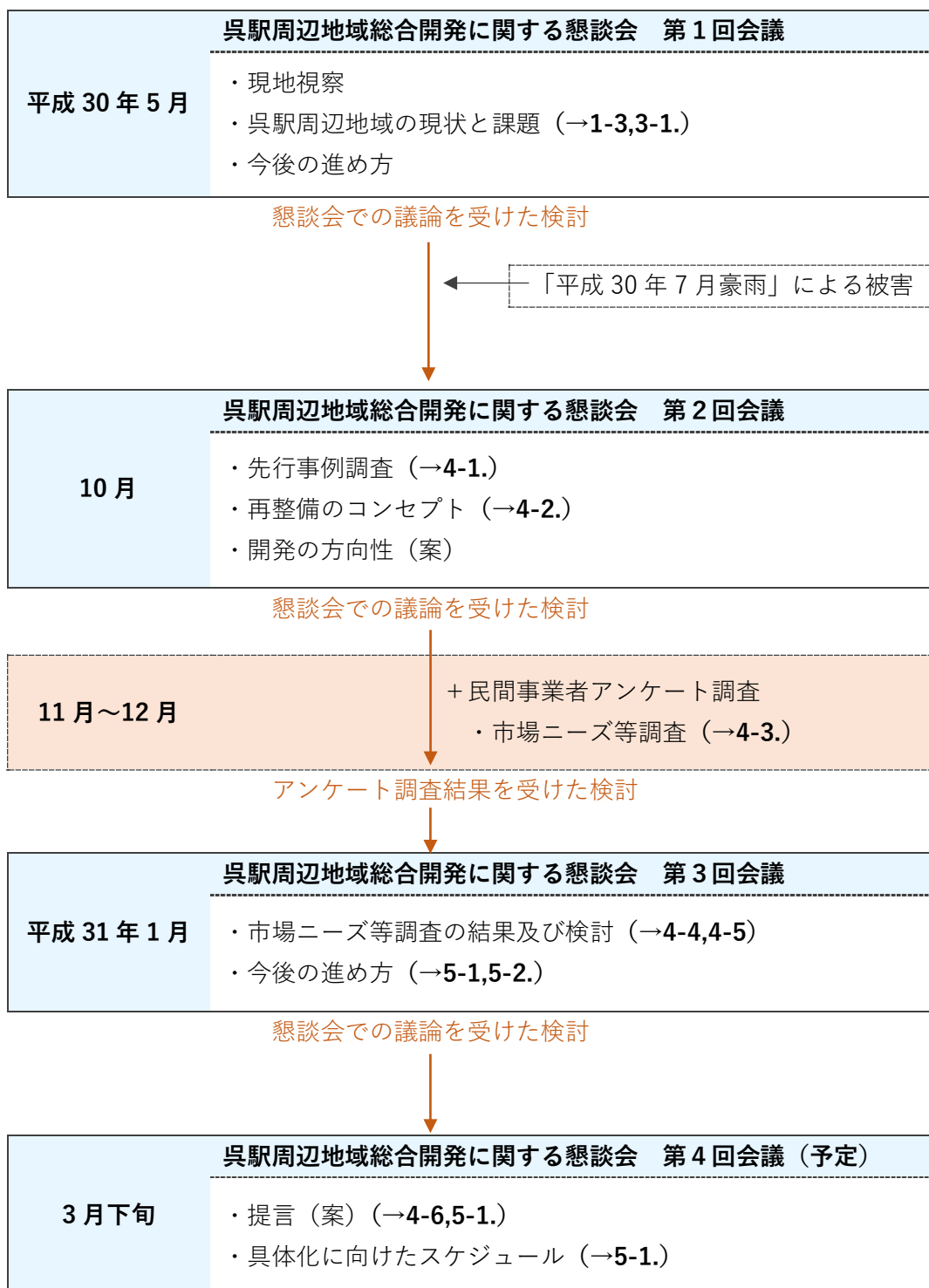
表. 呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会の開催日と協議内容

|             | 開催日            | 主な協議内容  |
|-------------|----------------|---|
| 第1回         | 平成30年5月2日（水）   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・現地視察</li> <li>・呉駅周辺地域の現状と課題</li> <li>・今後の進め方</li> </ul>   |
| 第2回         | 平成30年10月26日（金） | <ul style="list-style-type: none"> <li>・先行事例調査</li> <li>・再整備のコンセプト</li> <li>・開発の方向性（案）</li> </ul> |
| 第3回         | 平成31年1月21日（月）  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・市場ニーズ等調査の結果及び検討</li> <li>・今後の進め方</li> </ul>               |
| 第4回<br>（予定） | 平成31年3月27日（水）  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・提言（案）</li> <li>・具体化に向けたスケジュール</li> </ul>                  |

## 第2章 本調査の内容

### 2-1. 調査の流れ

本調査業務の流れを時系列に合わせて以下に示す。また、本報告書における当該章を併記した。



また、それぞれの項目については以下の仕様を基本とした整理を行っている。

#### (1) 既往計画等の整理

呉市の既往計画及び官民連携施策や立体道路制度等に係る国の動向、関連計画等について整理する。

#### (2) 先行事例等の調査

官民連携手法を活用した再々開発の事例や交通結節点機能を含んだ官民連携の複合施設等の整備事例を調査する。

また、港湾機能を活用した地域振興などの事例について、合わせて調査を行う。

#### (3) 地区整備方針の検討

当地域の現状、課題である交通結節点機能の強化、観光来訪者をはじめとする交流人口の拡大、バリアフリー動線の確保、あるいは将来のコンパクトシティへの動きを見据えながら、地区全体の整備方針を検討する。

なお、当地域の現状・課題については、呉市が過年度に実施した調査の成果を提供するものとする。

#### (4) 公共施設の機能配置の検討

大型商業施設跡地の活用、老朽化・機能低下した駅前広場の再整備及びエリア内に点在する公共施設・公共財産の有効活用、回遊性の向上など当地域の課題を踏まえ、エリアの魅力向上に資する公共施設の適正な機能配置を検討する。

なお、検討に当たっては民間資金を活用し、公共施設等を最小化する視点で検討を行う。

#### (5) 市場ニーズ等の調査

立体道路制度等を活用した官民共同による複合施設等（以下、「複合施設等」という。）の事業規模・用途や事業者参入の可能性や地区内の公共施設・公共財産の活用可能性について、開発事業者等への聞き取り調査等を実施し、民間事業者のニーズ・意向等を調査・分析する。

#### (6) 拠点施設等導入機能の検討

上記(1)～(5)の結果を踏まえ、複合施設等について、具体的な導入機能の検討を行う。

#### (7) 事業手法・官民連携方策等の検討

複合施設等について、民間資金を最大限活用できる官民連携手法の検討を行う。検討に当たっては、シミュレーション等を行いながら、民間事業者が参入しやすい官民の役割分担等について比較検討を行う。

#### (8) 今後の整備スケジュールの検討

公共施設の再編や民間施設の再築など官民の都市機能の更新時期等を踏まえ、エリア内の最も効率的な機能更新の順位や時期等の整備スケジュールについて検討を行う。

## 第3章 対象施設および対象地の状況

### 3-1. 対象施設の状況

本調査における調査の対象範囲は概ね以下の地図の範囲である。地図中に赤○番号を付した施設を本調査の対象施設とした。各施設の状況を次ページ以降に記載した。



図. 本調査の対象範囲と対象施設

|   |                |
|---|----------------|
| ① | 旧そごう呉店         |
| ② | 呉駅前広場          |
| ③ | 呉駅西駐車場         |
| ④ | 定期借地 (H33 年期限) |
| ⑤ | 定期借地 (H37 年期限) |
| ⑥ | 呉中央棧橋ターミナル     |
| ⑦ | 活用可能地          |

①旧そごう呉店

- ◇第一種市街地再開発事業により再開発ビルを建設し、平成2年にそごう呉店が開店
- ◇そごう呉店の閉店（平成25年）から5年が経過し、呉駅周辺のにぎわいが低下



呉駅側からみた旧そごう呉店（平成25年閉店）

- 名称 呉駅前西地区第1種市街地再開発事業
- 施行者 個人施行者 株式会社 広島そごう
- 事業期間 昭和63年～平成2年
- 施行地区面積 約0.6ha
- 事業費

| 総事業費 | 名称         | 補助金    |       |       |
|------|------------|--------|-------|-------|
|      |            | 国      | 県     | 市     |
| 81億円 | 再開発事業 補助金  | 5.1億円  | 2.5億円 | 2.5億円 |
|      | 緊急促進事業 補助金 | 2.5億円  | 0.6億円 | 0.6億円 |
|      | 小計         | 7.6億円  | 3.1億円 | 3.1億円 |
|      | 合計         | 13.8億円 |       |       |

※ 再開発事業補助金（間接補助）国1/3, 県1/6, 市1/6

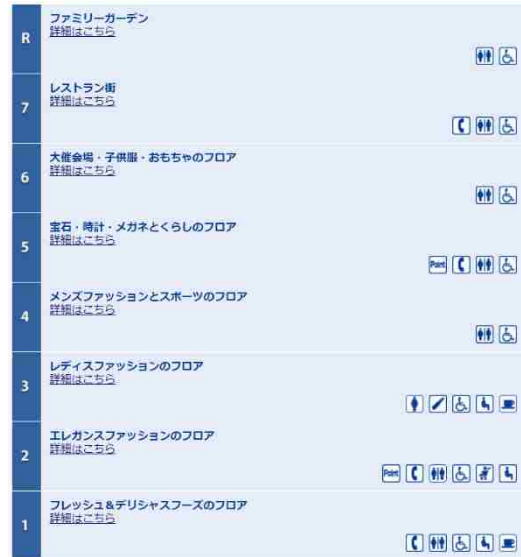
※ 緊急促進事業補助金（直接補助）国5/100, 県1.25/100, 市1.25/100



■閉店に至るまでの経緯

旧そごう呉店は平成2年に開業後、平成5年に年商212億円を記録した。しかし、その後は漸減傾向が続き、閉店前の平成24年の年商は約89億円となっている。売上額としては必ずしも小さい額ではなく、1階の食料品売場や7階のレストラン街は一定の利用客が存在していたとのことであるが、百貨店としての売上基準には及ばないものであり、平成25年の閉店に至っている。

(右図：閉店時のフロア構成)



■旧そごう呉店 土地・建物の所有状況

旧そごう呉店は前述の再開発事業による区分所有建物であり、平成25年の閉店以降では買収による権利の集約が行われている(下図)。新たな事業者への売却も見越したものであったが、1-3.④当該事業の発案経緯に記載の通り、現在まで新たな事業者への売却は実現しておらず、売却のスキームや事業性を含めた検討が必要な状況にある。

■旧そごう呉店 土地・建物の所有内訳

※第1回 呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会資料より抜粋

〈建物〉

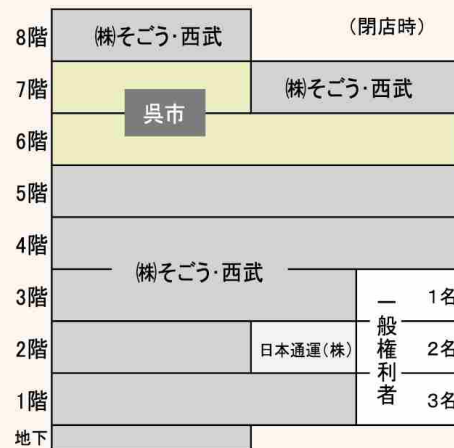
| 所有者     | (閉店時) 占有面積 (㎡) |         |
|---------|----------------|---------|
| そごう・西武  | 18,082.05      | 77.58%  |
| 呉市      | 4,428.71       | 19.00%  |
| 日本通運(株) | 180.35         | 0.77%   |
| 法人権利者A  | 424.49         | 1.82%   |
| 個人権利者A  | 37.82          | 0.16%   |
| 個人権利者B  | 37.82          | 0.16%   |
| 個人権利者C  | 40.83          | 0.18%   |
| 個人権利者D  | 41.67          | 0.18%   |
| 個人権利者E  | 33.74          | 0.15%   |
| 計       | 23,307.48      | 100.00% |

(現在)

|                         |
|-------------------------|
| 80.07%                  |
| 19.00%                  |
| 0.77%                   |
| そごう・西武<br>において<br>権利集約済 |
| 0.15%                   |
| 100.00%                 |

〈土地〉

| 所有者     | (閉店時) 現在も同様 占有面積 (㎡) |         |
|---------|----------------------|---------|
| 呉市      | 4,455.61             | 78.86%  |
| そごう・西武  | 1,047.45             | 18.54%  |
| 日本通運(株) | 147.08               | 2.60%   |
| 計       | 5,650.14             | 100.00% |



| 【地上権】各建物所有者 |           |         |
|-------------|-----------|---------|
| 呉市          | (株)そごう・西武 | 日本通運(株) |

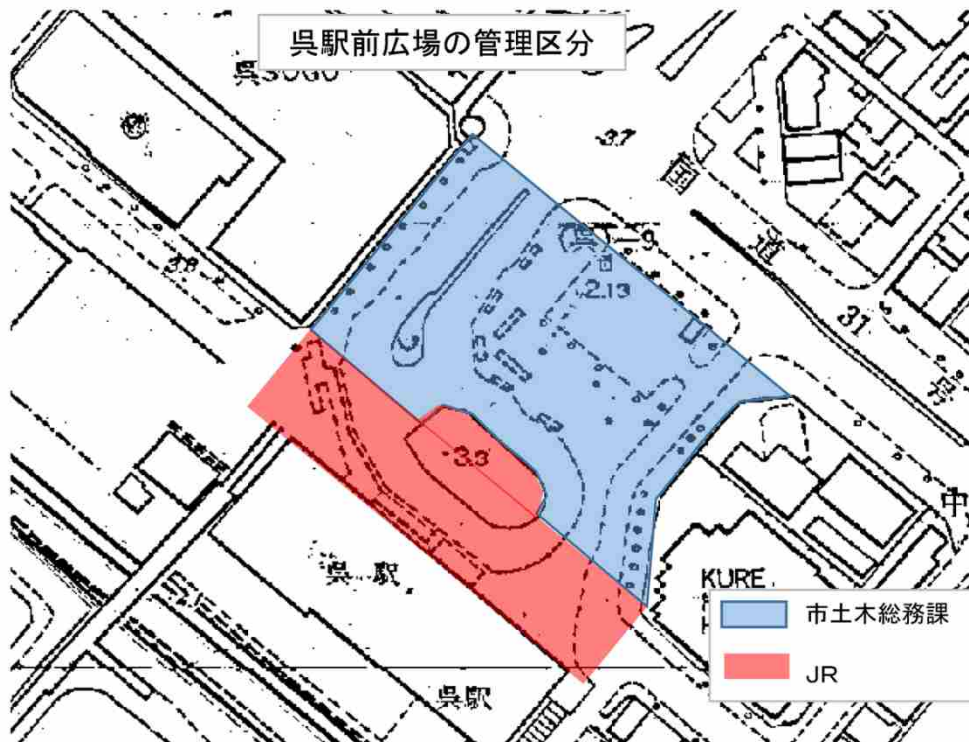
## ②呉駅前広場

◇呉市とJR西日本の2者による所有および管理

◇S56年供用開始（築38年）で機能低下がみられるほか、一般車が進入できない課題

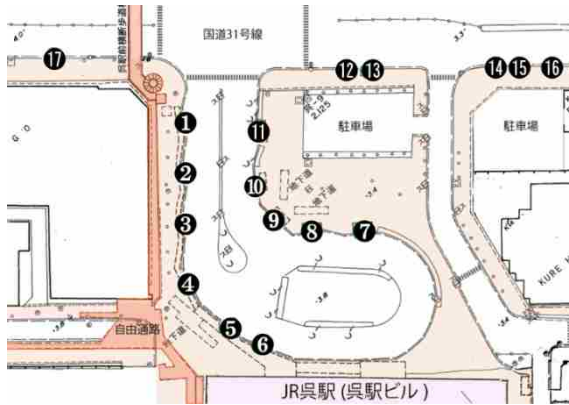
|               |  |
|---------------|--|
| ・総面積          | 10,446 m <sup>2</sup> （市所有：7,146 m <sup>2</sup> ・JR所有：3,300 m <sup>2</sup> ） |
| ・呉駅バス停からの乗降客数 | 1日あたり約8,000人（H29年）   |
| ・JR呉駅の乗車客数    | 11,487人（H28年）  |
| ・バスバース数       | 17バース（+待機場3台）  |
| ・タクシープール      | 24台分   |

※区域の一部に駐車場あり（収容台数27台：実利用約8台/hr）



「呉線呉駅前広場の管理運営に関する協定書」により管理区分が決められている。

■呉駅前バス乗り場



| のりば  | 路線名                   | 発車便数<br>(便/日) |
|------|-----------------------|---------------|
| ①    | 焼山熊野苗代線(上二河経由)        | 94            |
| ②    | 焼山熊野苗代線(平原経由)         | 11            |
| ③    | 呉倉橋島線<br>阿賀音戸の瀬戸線     | 50            |
| ④    | 宮原線                   | 41            |
| ⑤    | クレアライン                | 66            |
| ⑦    | 仁方川尻線                 | 65            |
|      | 郷原黒瀬線                 | 52            |
|      | 広長浜線                  | 35            |
|      | 西条線                   | 16            |
| ⑧    | とびしまライナー(蒲刈・豊浜・豊方面行き) | 31            |
|      | 吉浦天応線(東畑行き)           | 4             |
|      | 呉広島空港線                | 33            |
| ⑨⑩   | 長の木長迫線                | 12            |
|      | 三條二河宝町線/宝町線           | 74            |
|      | 辰川線                   | 26            |
| ⑪    | 吉浦天応線(吉浦・天応行き)        | 33            |
|      | とびしまライナー(広島バスセンター行き)  | 46            |
| ⑬⑭⑮⑯ | 降車専用(おりば)             | 4             |
| 合計   |                       | 693           |

(参考) 呉駅へのアクセス手段

(呉駅前地区整備基本計画策定業務報告書より引用)  
 バスが約 60%を占め、次いで徒歩によるアクセスが約 20%となっている。送迎車両によるアクセスは5%と低い状況にある。

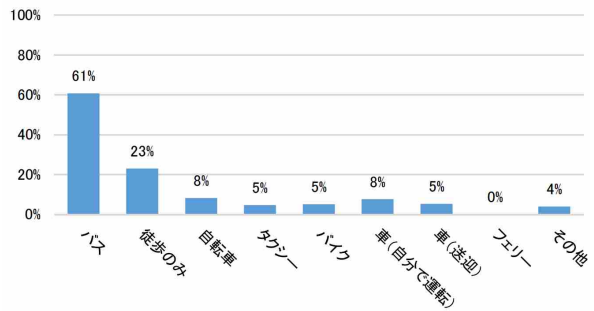
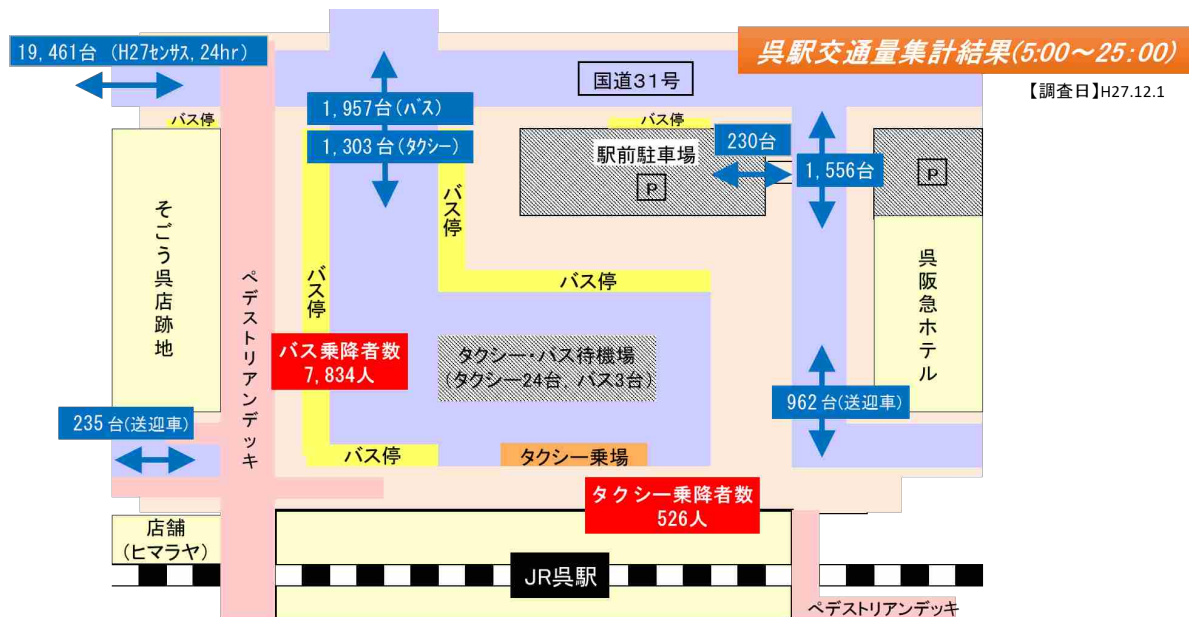


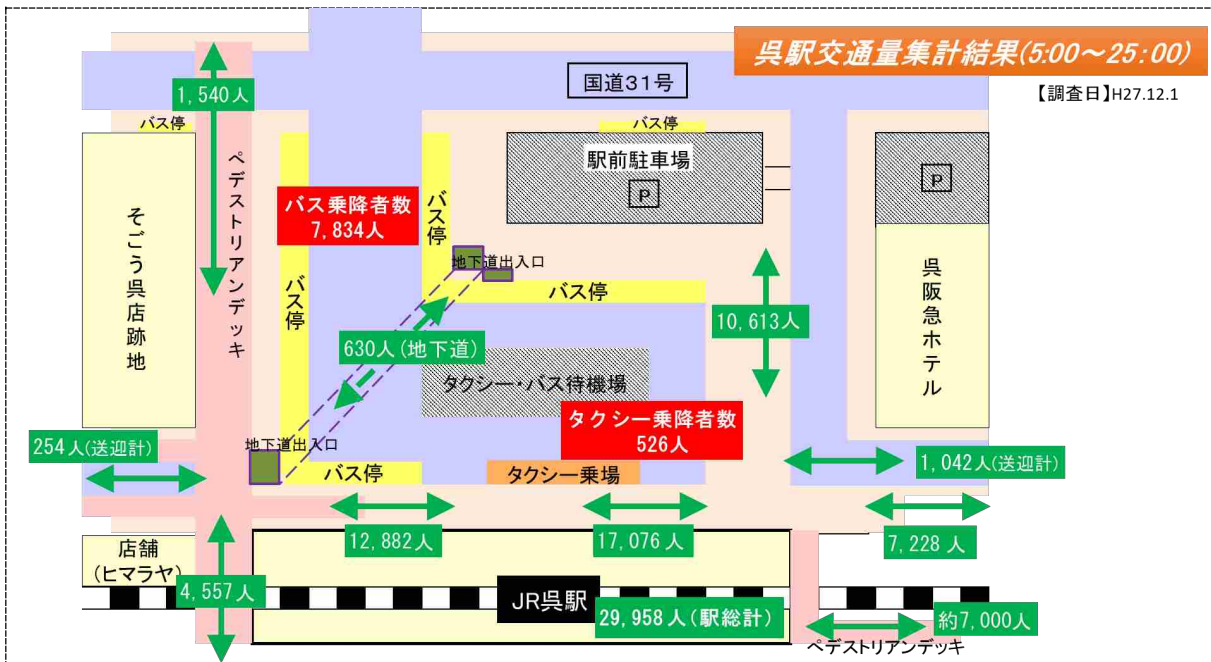
図. 呉駅へのアクセス手段

(資料：呉市地域公共交通ビジョン H27.3)

■呉駅周辺の自動車交通量



■呉駅周辺の歩行者通行量等



### ■呉駅及び駅前広場の利用状況

(文章部：呉駅前地区整備基本計画策定業務報告書より引用)

JR 乗車人数は平成 26 年で 11,479 人となっており、JR を利用する歩行者通行量に換算すると往復で 22,958 人となる。駅前での歩行者数は 29,958 人であることから約 7,000 人は駅ビル内や近郊での施設の JR 以外の利用者であると考えられる。

駅に近接する東側及び西側の市道の道路敷地内が一般車両の送迎に利用されており、最もピークの利用としては朝 7 時台の出勤時に集中している。東側の市道で時間当たり 127 台、西側の市道で 26 台が送迎用に駐車している。



西側市道の路上駐車状況

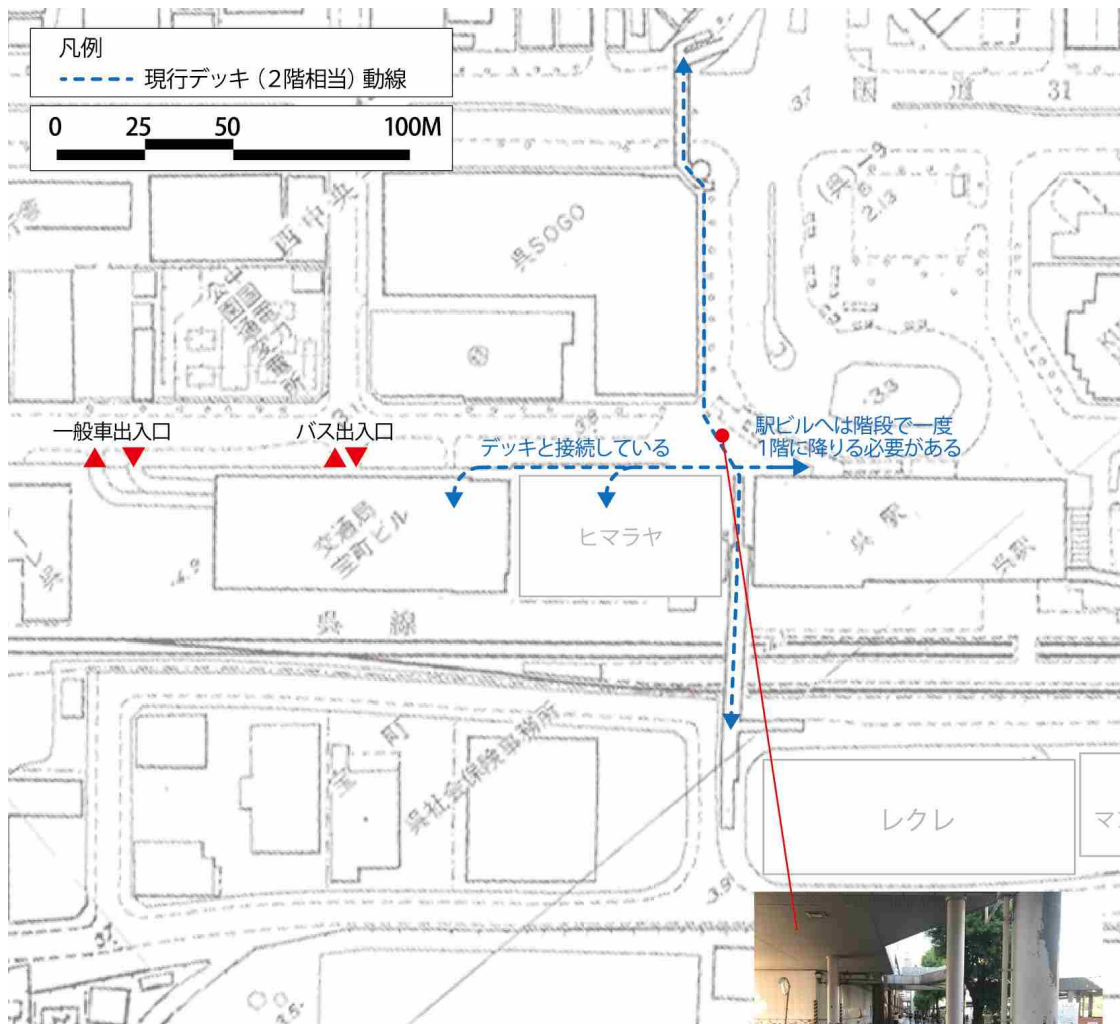


東側市道の路上駐車状況

### ③呉駅西駐車場

呉駅西駐車場はかつてはそごう呉店の駐車場としての機能も兼ねていた。現在も大和ミュージアムの利用時には駐車料の減免が設定されているなど、周辺施設の駐車場としての利用も想定されているが、実利用台数が少ない状況にある。駐車場の1階は路線バスの車庫として利用されている。

|                 |                  |
|-----------------|------------------|
| 平成2年2月供用開始 築28年 | ■駐車場 収容台数 481台   |
| 敷地面積 4,165.79㎡  | 実利用 約125台/hr     |
| 延床面積 12,027.99㎡ | ■駐輪場 収容台数 1,400台 |
| 構造 鉄骨造          | 実利用 約295台/日      |



駅前広場上の路上駐輪

|   |               |                 |                     |                   |
|---|---------------|-----------------|---------------------|-------------------|
|  | <b>■フロア構成</b> |                 | <b>呉駅西<br/>共同ビル</b> | <b>呉駅西駐車場・駐輪場</b> |
|   | 8階            | 事務所             | 呉駅西駐車場              |                   |
|   | 7階            | 事務所             |                     |                   |
|   | 3～6階          | (空き)            |                     |                   |
|   | 2階            | バス              | 呉駅西駐輪場              |                   |
| 1階  | 営業所           | バス車庫 (広島電鉄宝町車庫) |                     |                   |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  <p>呉駅西駐車場の出入車路</p>   |  <p>呉駅西駐車場の利用状況・3～8階を使用<br/>(自走式・スキップ式)</p> |                        |
|  <p>呉駅西駐輪場の出入車路</p>  |  <p>呉駅西駐輪場の利用状況</p>                       |   |
|  <p>駐車場1階はバス車庫 (広島電鉄宝町車庫) として利用<br/>2012年3月まで呉市営バス車庫 → 同年4月より営業譲渡</p> |   |  <p>広島電鉄宝町営業センター</p> |

#### ④定期借地（H33年期限）

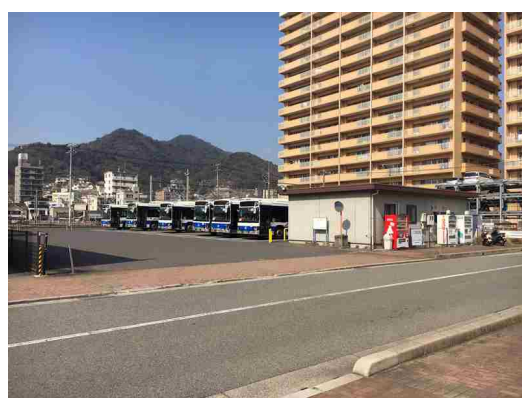
現在は低層の飲食店など計3棟と店舗用駐車場として利用されており、一定数の利用客が見受けられる。また、道路を挟んで敷地西側には JR バスの車庫と乗務員の宿泊室が存在する。



対象地の状況



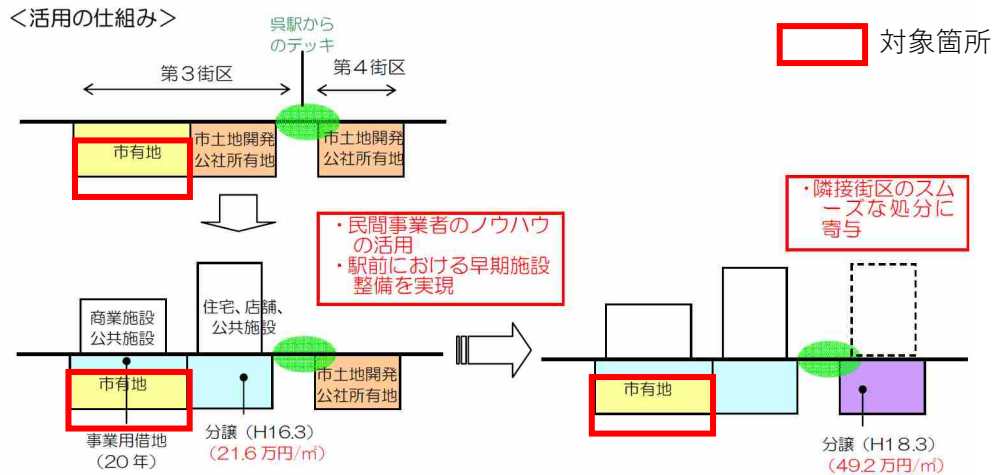
敷地南側の道路（呉駅方向を撮影）



JR バスの車庫および宿泊室

⑤定期借地（H37年期限）

従前は鉄道貨物ヤード跡地であった敷地を、売却あるいは事業用借地権を設定することで有効活用した街区（呉駅南地区第3街区市有地）の一部であり、現在は商業・公益施設が入居する「レクレ（RECRE）」が位置している。第3街区の市有地活用に伴って賑わいが形成されたことにより、第4街区（呉市土地開発公社所有地）のスムーズな土地処分に寄与するなど効果がみられた（第3街区での処分額及び路線価と比較して約2倍以上の額である）。



従後の様子

第3街区商業施設「RECRE」（市有地）

- ◆商業棟：延べ面積約12,600㎡、7階建て  
1～3階：専門店、4階：健康増進施設、子育て支援センター、5～6階：温浴施設
- ◆駐車場棟：延べ面積約6,600㎡、6階建て  
駐車309台、駐輪220台

第3街区住宅棟（公社所有地）

延べ面積約9,700㎡、12階建て  
住宅75戸、情報プラザ

第4街区（公社所有地）

- ◆都市型ホテル：延べ面積約3,000㎡、11階建て、150室
- ◆分譲住宅：延べ面積約16,000㎡、15階建て、140戸
- ◆物販・飲食
- ◆防災備蓄倉庫、オーブンスペース等

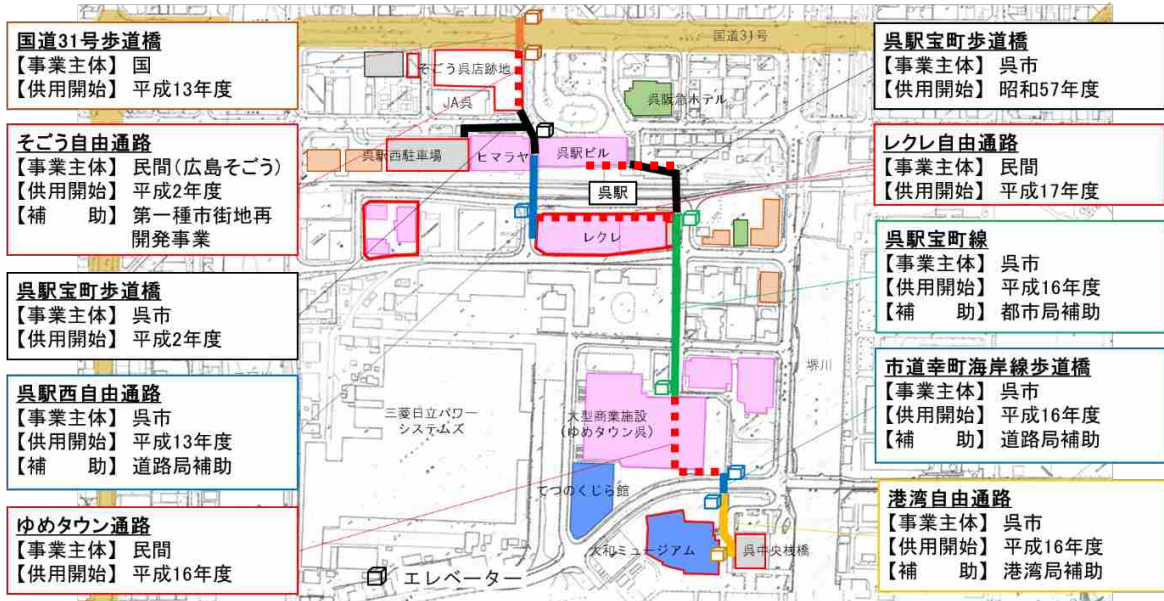
（国土交通省資料：公有地等のまちづくり活用事例集より引用）



【関連】 呉駅周辺地域の歩道橋・自由通路等の整備状況

現在の呉駅周辺地域における歩道橋・自由通路に関しては、一部で商業施設内を通過する通路があり、営業時間外に通過できない課題が存在する。具体的には「呉駅ビル」「レクレ(=⑤定期借地：H37年期限)」「ゆめタウン呉」の3ヶ所であり、駅南北を行き来する上での公共施設が十分に機能していない現状にある。

■ 呉駅周辺地域の歩道橋・自由通路等の整備状況



この他にも、呉駅宝町歩道橋は駅東側区間において築37年と老朽化が進行しており、屋根がないなどの機能的な不足も見受けられるなど、整備事業主体が異なる区間ごとでそれぞれの課題が生じている。

### ⑥呉中央棧橋ターミナル

呉中央棧橋ターミナルは、呉の海における玄関口であり、江田島など近隣島嶼部への航路のほか、松山および広島（宇品）を結ぶ航路も発着する。また、呉湾内を周遊して自衛隊の艦船等を間近で見ることができる「呉艦船めぐり」の発着地点でもある。整備主体は呉市で、市所有の建物であり、管理運営も呉市の直営である。施設の分類としては「港湾施設」である。



呉中央棧橋ターミナル

#### ■呉中央棧橋ターミナルを発着する主な船便

|            |                   |
|------------|-------------------|
| 松山（宇品港始終着） | 出入計 44 便/日        |
| 江田島        | 出入計 52 便/日        |
| 宮島         | 出入計 4 便/日（土日祝日のみ） |



待合スペース

（学生の自習スペースを兼ねており、夕方時間帯などは大勢の学生が自習に励む姿がみられる）

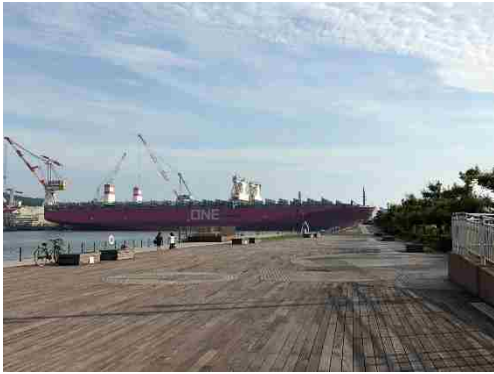


呉艦船めぐり

（自衛隊OBによる解説付）

⑦活用可能地

大和波止場の西側に位置する市有地である。現在は物資置き場として使用されており、活用が検討されている。大和波止場は戦艦大和の甲板と同サイズに整備されており、ウッドデッキの広場的な空間である。また、大和ミュージアムと大和波止場の間にはカフェが1軒立地している。

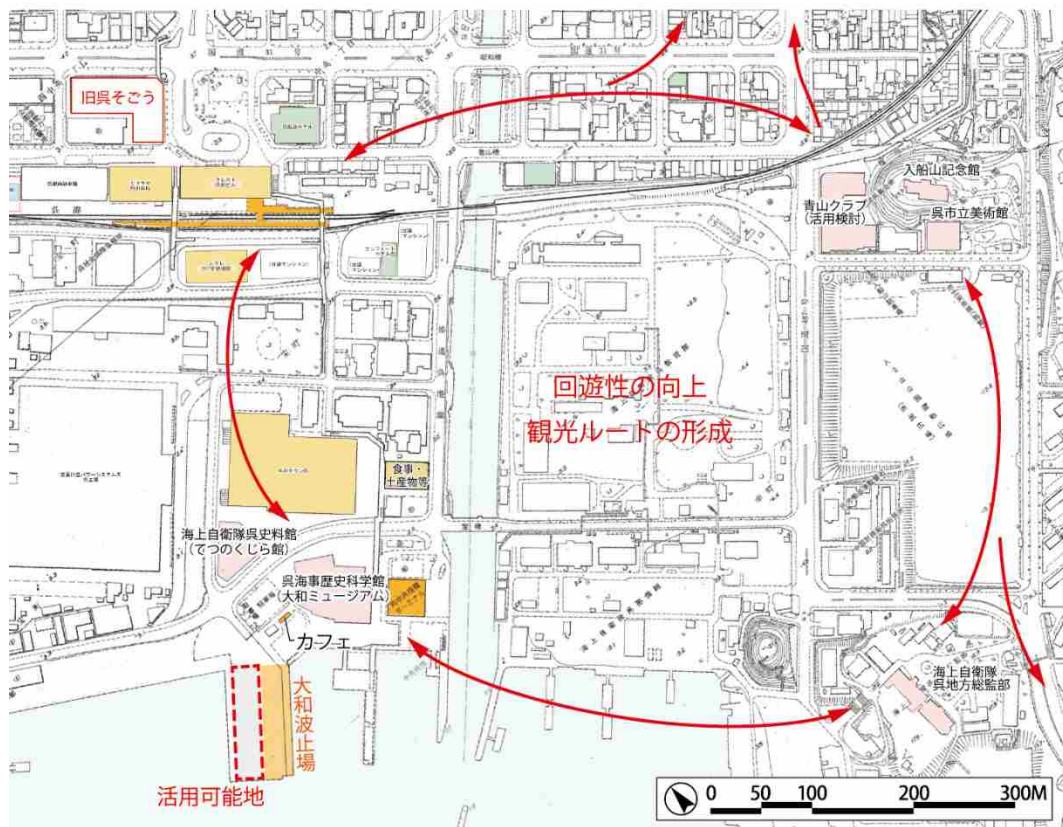


大和波止場



活用可能地

【参考】海側活用可能地と周辺施設の位置関係



「呉市中心部回遊性向上機能整備事業」においても呉中心部エリアの回遊性向上が目標として掲げられており、同活用地や「青山クラブ」など公共財産の活用を目指している。

## 3-2. 対象地の状況

本調査における対象範囲は先の項目において記した通りだが、本項ではさらにその周囲にあたる周辺の既存施設について住宅、商業、宿泊、公益施設の各項目に分けて整理した。なお、ここに整理した施設状況はアンケート調査において示された開発規模の参考としても使用する。

### ■住宅

#### 呉駅周辺に位置する分譲マンション（近年整備されたもの）



- 【所在地】 呉市西中央 2-1-12
- 【交通】 呉駅徒歩 6分 (450m)
- 【敷地面積】 2,322.22 m<sup>2</sup>
- 【建築面積】 1,002.77 m<sup>2</sup>
- 【延床面積】 10,872.47 m<sup>2</sup>
- 【竣工年月】 平成 31年 1月下旬予定
- 【住棟形式】 板状
- 【戸数】 117戸
- 【間取り】 2LDK～4LDK
- 【専有面積】 62.07 m<sup>2</sup>～91.84 m<sup>2</sup>
- 【住宅形式】 分譲
- 【駐車台数】 97台



サーパスシティ  
呉ゲートレジデンス  
(イメージベース)  
(ホームページより引用)



- 【所在地】 呉市西中央 1-6-15
- 【交通】 呉駅徒歩 3分 (240m)
- 【敷地面積】 1,883.08 m<sup>2</sup>
- 【建築面積】 949.87 m<sup>2</sup>
- 【延床面積】 8,924.15 m<sup>2</sup>
- 【竣工年月】 平成 30年 4月
- 【住棟形式】 板状
- 【戸数】 93戸
- 【間取り】 3LDK,4LDK
- 【専有面積】 65.86 m<sup>2</sup>～100.76 m<sup>2</sup>
- 【住宅形式】 分譲
- 【駐車台数】 94台



パレスト 呉駅前  
(イメージベース)  
(ホームページより引用)

■商業

呉駅周辺に位置する主な複合商業施設

呉駅周辺

①クレスト（呉駅ビル）

【所在地】呉市宝町 1-16  
 【開業年月】1981年7月  
 【店舗面積】3,881㎡  
 【営業時間】9:00～20:00（1Fは22:00）  
 【駐車場台数】550台（呉駅西駐車場＋平場）

②レクレ

【所在地】呉市宝町 2-23-1  
 【開業年月】2005年10月  
 【延床面積】9,069㎡  
 【営業時間】店舗により異なる  
 【駐車場台数】300台

③ゆめタウン呉

【所在地】呉市宝町 5-10  
 【開業年月】2004年9月  
 【延床面積】73,641㎡  
 （店舗面積 25,508㎡）  
 【営業時間】9:00～22:00  
 【駐車場台数】1,500台

商店街（れんがどおり）周辺

④ポポロショッピングセンター呉館

【所在地】呉市中通 3-5-3  
 【開業年月】（不明）  
 【延床面積】7,140㎡  
 【営業時間】9:00～20:00  
 【駐車場台数】近隣コインパーキング利用

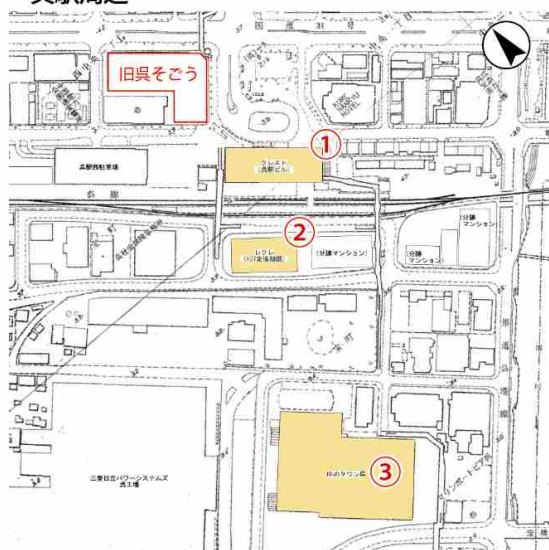
⑤クレアル

【所在地】呉市中通 3-2-18  
 【開業年月】（不明）  
 【店舗面積】（不明）  
 【営業時間】10:00～20:00  
 【駐車場台数】（不明）

⑥福屋呉店

【所在地】呉市中通 3-1-20  
 【開業年月】1978年7月  
 【店舗面積】1,411㎡  
 【営業時間】10:00～18:00  
 【駐車場台数】近隣市営 or 民営駐車場と提携

呉駅周辺



商店街（れんがどおり）周辺



※店舗面積は一般社団法人日本ショッピングセンター協会 (<http://www.jsc.or.jp/> 閲覧日 2019年1月7日) 作成の資料を参照した  
 ※店舗面積とは「SC内の物品販売業、飲食業、サービス業それぞれの店舗区画の面積をいい、店舗間の通路を除いた面積」を指す。



ゆめタウン呉



レクレ



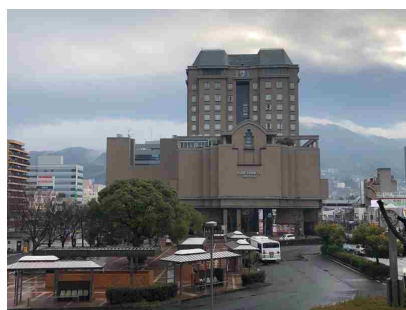
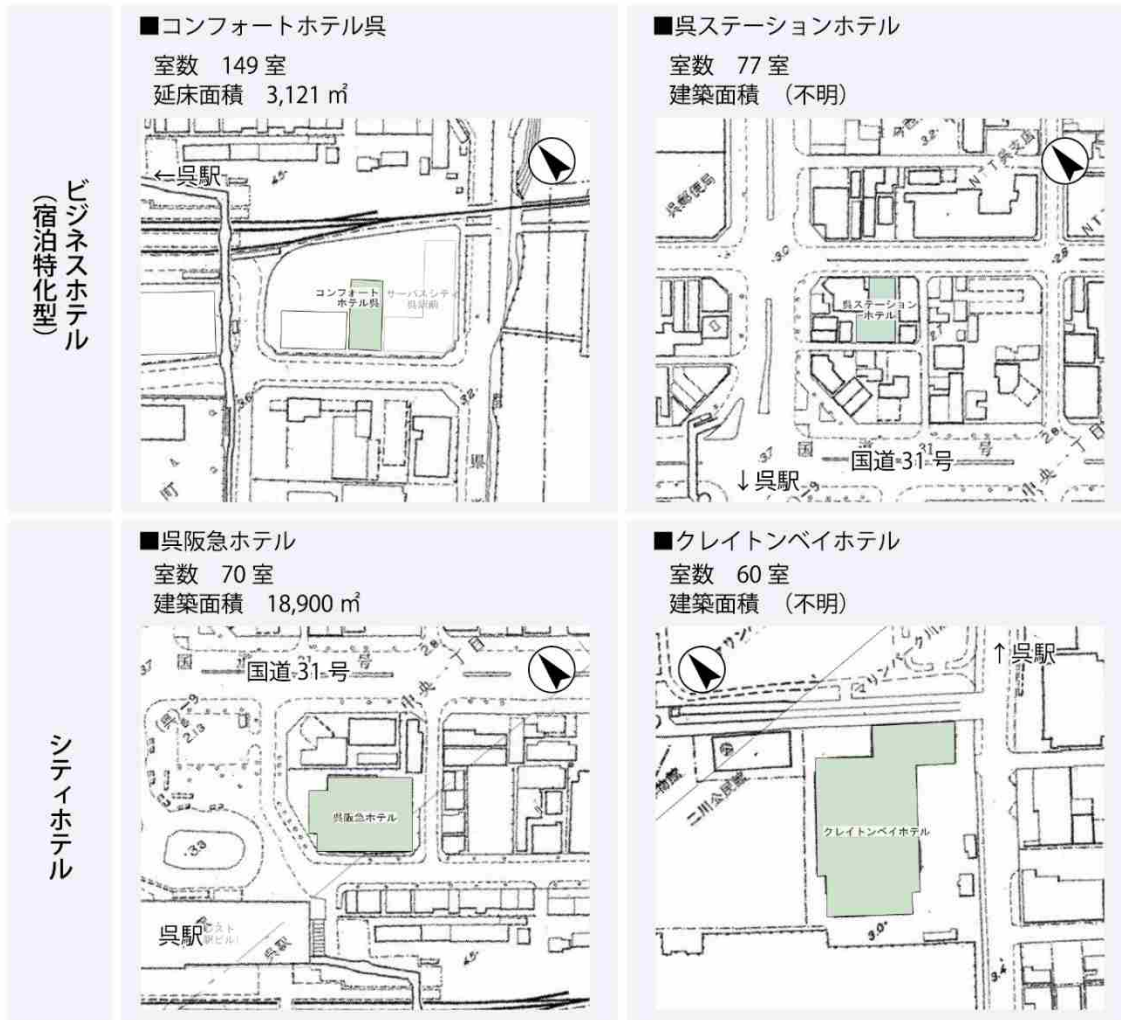
クレスト（呉駅ビル）

■宿泊

ここでは呉駅周辺の宿泊施設状況の一例として、比較的規模の大きなビジネスホテル（宿泊特化型）およびシティホテルを2例ずつ取り上げた。

呉駅周辺に位置する主な宿泊施設

呉駅周辺で比較的規模の大きなビジネスホテル および パンケット等を備えたシティホテルの一例



呉阪急ホテル



クレイトンベイホテル

## ■公益施設

ここでは呉駅周辺に位置する主な既存の公益施設を取り上げた。

### 呉駅周辺に位置する主な既存の公益施設

#### 図書館・学習室等



呉市立中央図書館



待合兼学習スペース  
(呉中央棧橋ターミナル内)

#### 観光案内施設



くれ観光情報プラザ

#### 市民利用施設



多目的スペース  
(大和ミュージアム内)

#### 駐車場・駐輪場



呉駅西駐車場・駐輪場



呉駅東駐輪場

#### 市民利用施設



呉市すこやか  
子育て支援センター

以上に挙げた「住宅」「商業」「宿泊」「公益施設」の各機能について、存在している施設との棲み分けも考慮しながら、次章4章に事業化に向けた検討を行った。





## 第4章 事業化に向けた検討

本章では、呉駅周辺地域総合開発の事業化検討に向けて「先行事例の調査」および「市場ニーズ等の調査」を受けた「地区整備方針の検討」や「公共施設の機能配置の検討」「拠点施設等導入機能の検討」そして「事業手法・官民連携方策等の検討」を行う。

### 4-1. 先行事例等の調査

先行事例の調査として、本開発事業での整備手法の候補である「市街地再開発事業」による開発事例の整理、本開発事業の必要性の一つである「交通結節点機能」を含んだ整備事例の整理、そして「港湾資源を活用した地域振興事例」の整理を行った。以下に記載事例の一覧を記す。

#### ■記載した先行事例

|                       | 事例名                       | 備考                         |
|-----------------------|---------------------------|----------------------------|
| 【再開発事例1】              | 尾道駅前地区第一種市街地再開発事業         | 県内事例<br>港や斜面地に近接           |
| 【再開発事例2】              | 東桜町地区第一種市街地再開発事業          | 県内事例（福山駅前）<br>住宅、商業、宿泊等    |
| 【再開発事例3】              | 勝田駅東口地区第一種市街地再開発事業        | 住宅、商業、宿泊等<br>交通広場の整備       |
| 【再開発事例4】              | 清水駅西地区第一種市街地再開発事業         | 住宅、商業、公益施設等                |
| 【再開発事例5】              | 藤枝駅前一丁目8街区<br>第一種市街地再開発事業 | 住宅（高齢者向け含む）、商業、公益施設、バス待機所等 |
| 【交通結節点機能事例1】          | バスタ新宿<br>（新宿交通結節点整備事業）    | 立体道路制度<br>デッキの整備           |
| 【交通結節点機能事例2】          | たまプラーザ駅<br>たまプラーザテラス      | 人工地盤（デッキ）の整備               |
| 【交通結節点機能事例3】          | 姫路駅                       | 立体都市計画制度                   |
| +建物内にバスターミナルを設けた事例の整理 |                           |                            |
| 【港湾事例1】               | 宇品デポルトピア                  | 県内事例<br>港湾地区内の事例           |
| 【港湾事例2】               | センザキッチン<br>（仙崎地区交流拠点施設）   |                            |
| 【港湾事例3】               | 長崎出島ワーフ                   |                            |

## ①市街地再開発事業事例の整理

広島県内外の事例を整理した。県外の事例については、鉄道駅に隣接する地区での事例かつ鉄道駅の乗降客数が呉駅とほぼ同等の駅前事例を整理したうえ、面積規模の大きい駅前広場の改修やバス車庫を設けた事例など共通項を持つ事例を取り上げた。

## ■県内の駅前再開発事例

## 【再開発事例1】尾道駅（JR山陽本線）

キーワード：県内事例、複合用途、身の丈再開発、交通結節点、港湾資源、斜面市街地

|       |        |                          |
|-------|--------|--------------------------|
| 事業概要  | 地区名    | 尾道駅前                     |
|       | 種別     | 第一種市街地再開発事業              |
|       | 施行者    | 尾道市                      |
|       | 所在地    | 広島県尾道市                   |
|       | 地区面積   | 2.62ha                   |
|       | 事業完了   | 2000年3月                  |
|       | 権利変換方式 | 法111条 地上権非設定型            |
| 土地利用  | 敷地面積   | 9,840 m <sup>2</sup>     |
|       | 建築面積   | 6,835 m <sup>2</sup>     |
|       | 延床面積   | 32,042 m <sup>2</sup>    |
|       | 用途地域   | 商業地域                     |
|       | 容積率    | 258% <最高 600%<br>最低 200% |
|       | 備考     | 高度利用地区（容積率の緩和なし）         |
| 規模用途等 | 主要用途   | 住宅(73戸)、商業、公益、駐車場、神社     |
|       | 階数     | 地下1階、地上11階               |
|       | 高さ     | 43m                      |



住宅、公益（ホール）



商業（路面店舗部分）



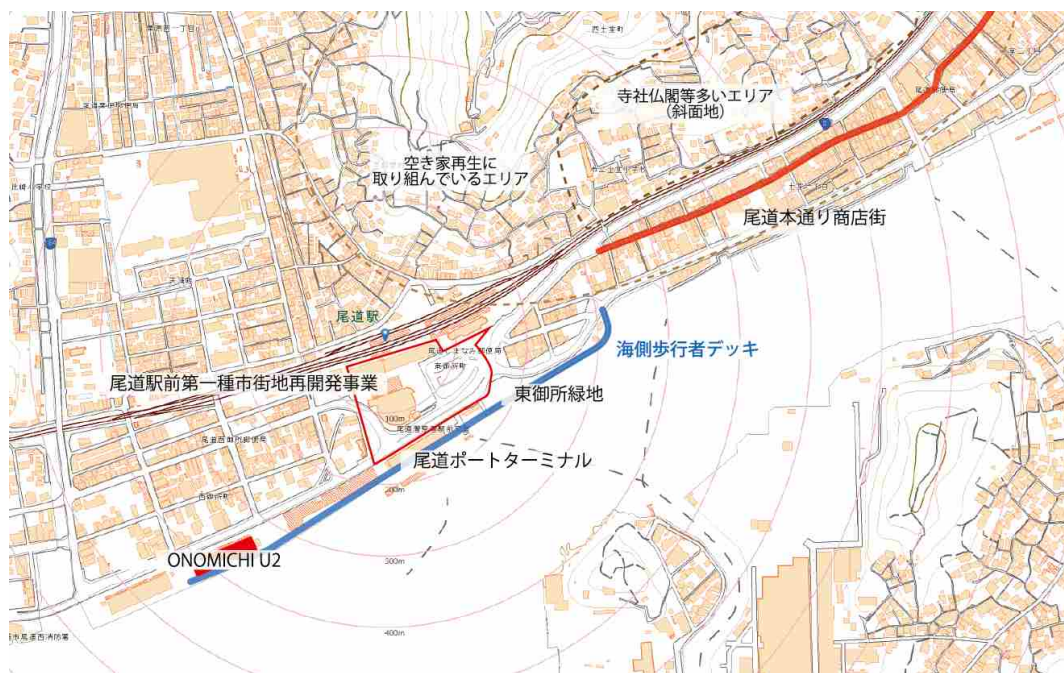
交通広場

参考：尾道の地形的特性とまちづくりの取組み

尾道は駅を降りると海（尾道水道）と山が目の前に広がり、その近接性に優れている。また、駅前を国道2号が通過しており、駅前広場は長距離を含むバスターミナルであるほか、国道2号の南側からは近隣島嶼部へのフェリーが発着するなど、呉駅周辺と同様に3交通が近接する交通結節点である。

また、尾道は近年のサイクリングブームの中でも広く紹介される「しまなみ海道」の始終点であり、県の有休財産となっていた港湾倉庫をリノベーションする形で、サイクリング用品や地域物産を取り扱う店舗+宿泊施設+簡易シャワーなどサイクリストに向けた設備が充実した施設が整備（ONOMICHI U2）されている。同施設を含め尾道水道沿いは歩行者デッキで連続していたり、駅東側へは商店街（尾道本通り商店街）が1km強にわたり続いており、地形に沿う形で駅東西の歩行者軸が明確である。

このほか、後に呉も指定された「日本遺産」に指定されている寺社仏閣群が上記の商店街軸を經由して駅から徒歩圏内に広がるなど、観光客が徒歩で回遊しやすい都市構造となっている。



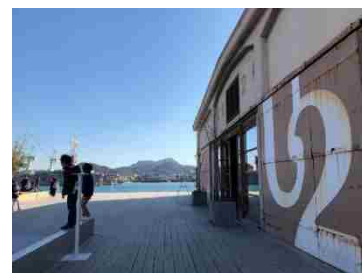
(国土地理院地図に加筆して利用した)



尾道ポートターミナル  
(上階：ホテル)



東御所緑地



ONOMICHI U2

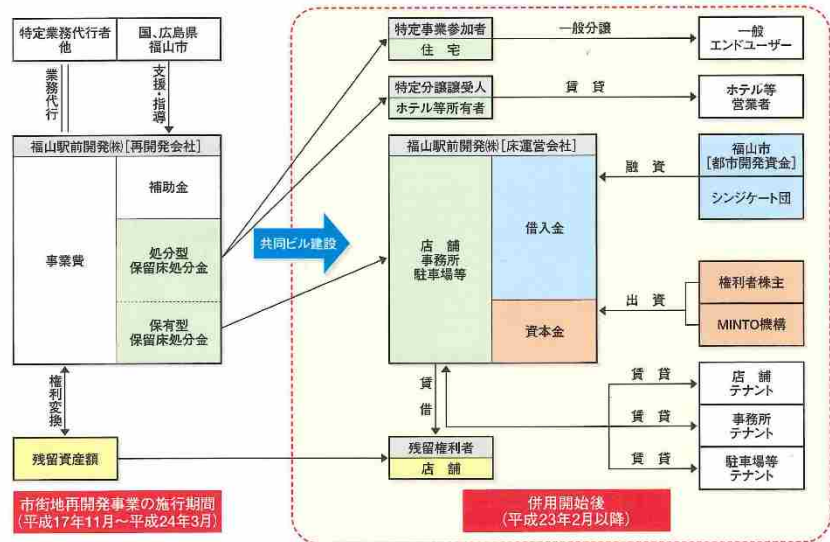
【再開発事例2】福山駅（JR山陽本線・山陽新幹線など）

キーワード：県内事例、再々開発事例、複合用途、100戸超の住宅

|       |        |                                       |
|-------|--------|---------------------------------------|
| 事業概要  | 地区名    | 東桜町                                   |
|       | 種別     | 第一種市街地再開発事業                           |
|       | 施行者    | 再開発会社                                 |
|       | 所在地    | 広島県福山市                                |
|       | 地区面積   | 1.00ha                                |
|       | 事業完了   | 2011年2月                               |
|       | 権利変換方式 | 法111条 地上権非設定型                         |
| 土地利用  | 敷地面積   | 5,648 m <sup>2</sup>                  |
|       | 建築面積   | 4,683 m <sup>2</sup>                  |
|       | 延床面積   | 51,164 m <sup>2</sup>                 |
|       | 用途地域   | 商業地域                                  |
|       | 容積率    | 693% < 最高700% (高度利用地区による緩和)<br>最低250% |
|       | 備考     | 高度利用地区（容積率の緩和なし）                      |
| 規模用途等 | 主要用途   | 住宅(140戸)、業務、商業、ホテル、駐車場                |
|       | 階数     | 地下1階、地上28階                            |
|       | 高さ     | 95m                                   |

関係権利者約170名という複雑な権利関係の中で、権利者の意見調整を図る場（再開発協議会）と事業推進を検討する場（再開発会社＝施行者）の2本立てで事業推進に取り組んだ。また、会社施行を選択した中では迅速な事業推進以外に、保留床処分においては商業部分について再開発会社が床運営会社として一括して取得し、かつ権利床

■事業スキーム



についても権利者との信頼関係の中で借り上げ（権利床をサブリース）、商業部分の一体的な長期賃貸運営を計画している。なお、保留床の約半分は総床原価の約半分をマンションおよびビジネスホテルとして処分している。

また、従前の街区は都市再開発法の前進にあたる「防災建築街区造成法」により整備されており、当事業はいわゆる「再々開発」事業である。再々開発として行う上での課題の一つとして施行区域要件（都市再開発法第3条第三号）をどのように設定するかが挙げられるが、当事業においては事務連絡として国交省より示されていた内容より「土地の利用状況が著しく不健全であること」の理由から再開発事業の実施に至った（以下参考）。

**都市再開発法第3条第三号**

当該区域内に十分な公共施設がないこと、当該区域内の土地の利用が細分化されていること等により、当該区域内の土地の利用状況が著しく不健全であること

**平成22年4月8日付事務連絡**

**『市街地再開発事業等を実施済みの地区における市街地再開発事業等の施行について』**

・・・(前略) 個別の状況により「当該区域内に十分な公共施設がないこと」及び「当該区域内の土地の利用が細分化されていること」以外で、「土地の利用状況が著しく不健全であること」にあてはまる場合があると考えられる（後略）・・・



全景



商業  
(路面店舗部分)

**■事業区域と周辺地図**



## ■国内の駅前再開発事例

近年事業完了した事例で、呉駅の乗車客数（11,487人）に近い乗降客数のある駅前における再開発事業事例について整理した。

### 【再開発事例3】勝田駅（茨城県・JR常磐線）

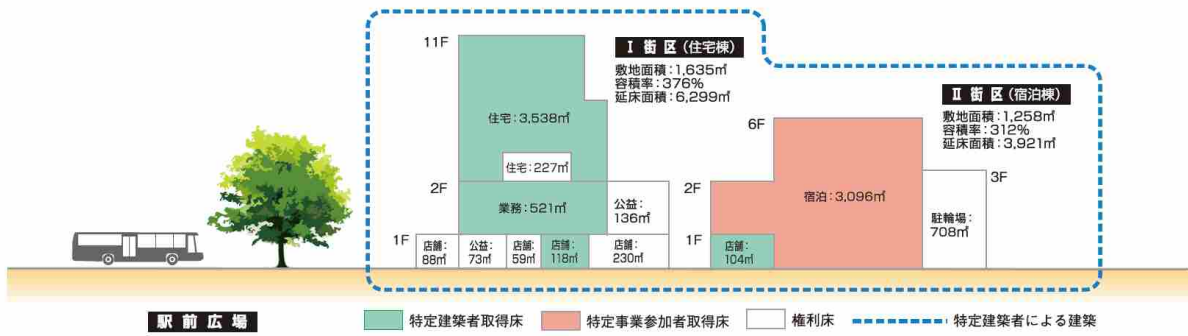
キーワード：複合用途、身の丈再開発、交通結節点、交通広場、呉駅と同規模の乗車客数

|       |        |                                       |
|-------|--------|---------------------------------------|
| 事業概要  | 地区名    | 勝田駅東口                                 |
|       | 種別     | 第一種市街地再開発事業                           |
|       | 施行者    | ひたちなか市                                |
|       | 所在地    | 茨城県ひたちなか市                             |
|       | 地区面積   | 1.5ha                                 |
|       | 事業完了   | 2012年6月                               |
|       | 権利変換方式 | 法111条 地上権非設定型                         |
| 土地利用  | 敷地面積   | 2,893 m <sup>2</sup>                  |
|       | 建築面積   | 1,917 m <sup>2</sup>                  |
|       | 延床面積   | 10,220 m <sup>2</sup>                 |
|       | 用途地域   | 商業地域                                  |
|       | 容積率    | 住宅棟 376%、宿泊棟 312% <最高 500%<br>最低 200% |
|       | 備考     | 高度利用地区（容積率の緩和なし）                      |
| 規模用途等 | 主要用途   | 商業、業務、住宅（50戸）、ホテル（101室）、公益            |
|       | 階数     | 地下1階、地上11階                            |
|       | 高さ     | 住宅棟 39.1m、宿泊棟 21.0m                   |

交流人口や居住人口の増加を図るために 9,500 m<sup>2</sup>と規模の大きな駅前広場を同時に整備した事例である。施行前の交通広場は通勤通学の時間帯に送迎車両が集中し、交通混雑が常態化していたため、駅前広場の再整備は喫緊の課題であった。

事業面では、事業規模の大幅な縮減見直し（事業費にして約 260 億円→約 66 億円）を経た上で、地方都市にしては未だ膨大であるその額について民間活力を積極的に導入する取り組みを行った。具体的には「特定建築者制度」と「特定事業参加者制度」の導入であり、前者において施行者（市）に代わり「施設建築物を（住宅棟、宿泊棟とも）建築、かつ権利床及び特定事業参加者床以外の床を取得・管理処分」し、後者において「宿泊施設の床取得者」を募集することで計画の円滑な進行を図った。つまり、施行者としての市は保留床の処分リスクの軽減や施設建築物の建築工事等資金調達の軽減などを図ることができ、コストの軽減を実現している。

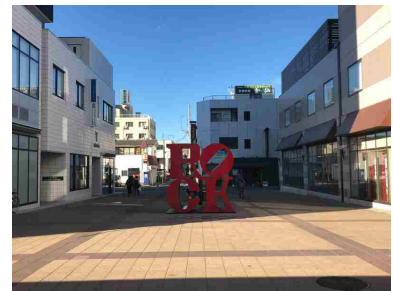
■施設建築物の概要（事業概要より引用）



住宅棟・宿泊棟

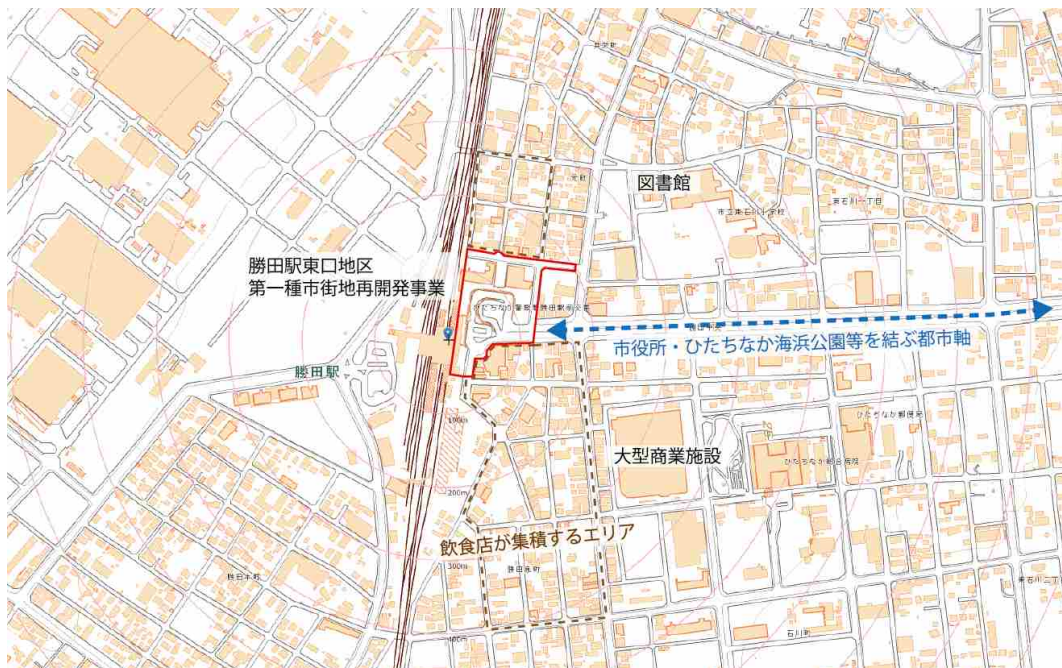


低層商業



公共広場

■事業区域と周辺地図



## 【再開発事例4】清水駅（静岡県・JR 東海道本線）

キーワード：複合用途、特徴的な公益施設、地域振興、100戸超の住宅、  
呉駅と同規模の乗車客数

|       |        |  |
|-------|--------|--|
| 事業概要  | 地区名    | 清水駅西                                   |
|       | 種別     | 第一種市街地再開発事業                            |
|       | 施行者    | 再開発組合                                  |
|       | 所在地    | 静岡県静岡市                                 |
|       | 地区面積   | 0.6ha                                  |
|       | 事業完了   | 2012年11月                               |
|       | 権利変換方式 | 法110条 全員同意型                            |
| 土地利用  | 敷地面積   | 約3,600 m <sup>2</sup>                  |
|       | 建築面積   | 約2,900 m <sup>2</sup>                  |
|       | 延床面積   | 約31,700 m <sup>2</sup>                 |
|       | 用途地域   | 商業地域                                   |
|       | 容積率    | 613% < 最高700% (高度利用地区による緩和)<br>最低200%  |
|       | 備考     | 高度利用地区                                 |
| 規模用途等 | 主要用途   | 店舗、公益（こども、地域振興）、住宅（134戸）、駐輪場、駐車場（226台） |
|       | 階数     | 地下1階、地上25階                             |
|       | 高さ     | —                                      |

土地区画整理事業との同時施行による再開発事業である。清水駅西口広場の整備に併せ、清水駅を中心とした商業・業務機能の充実と、中心市街地への定住化促進を図った事業である。

従前の権利を所有していた静岡市は、2フロア分の床を取得し将来の地域産業を担う人材の育成に加えて遊びや交流の機能を備えた子ども向けの施設を整備する構想を立てた。完成後は指定管理者制度による施設運営を行っており、運営者の工夫の中で隣接する商店街と連携した取り組みが行われるなど地域に貢献する施設となっており、県内各市から来訪者のある施設ともなっている。



全景



1階部分



公益施設（地域振興要素を兼ねたこども施設）



■事業区域と周辺地図



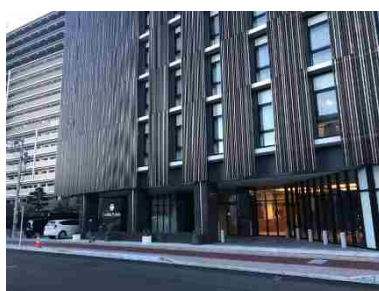
## 【再開発事例5】藤枝駅（静岡県・JR東海道本線）

キーワード：複合用途、身の丈再開発、高齢者福祉＋住宅、100戸超の住宅、  
 呉駅と同規模の乗車客数、駅周辺と一体での開発計画

|       |        |   |
|-------|--------|---|
| 事業概要  | 地区名    | 藤枝駅前一丁目8街区                                  |
|       | 種別     | 第一種市街地再開発事業                                 |
|       | 施行者    | 再開発組合                                       |
|       | 所在地    | 静岡県藤枝市                                      |
|       | 地区面積   | 0.9ha                                       |
|       | 事業完了   | 2012年11月                                    |
|       | 権利変換方式 | 法111条 地上権非設定型                               |
| 土地利用  | 敷地面積   | 6,724 m <sup>2</sup> （合計）                   |
|       | 建築面積   | 3,982 m <sup>2</sup>                        |
|       | 延床面積   | 26,579 m <sup>2</sup>                       |
|       | 用途地域   | 商業地域  |
|       | 容積率    | A-W 敷地 298%、A-E 敷地 308% <最高 400%<br>最低 200% |
|       | 備考     | 特定地区計画                                      |
| 規模用途等 | 主要用途   | 商業、医療、高齢者福祉、子育て支援、住宅（110戸）、バス待機所            |
|       | 階数     | 地上17階                                       |
|       | 高さ     | —   |



建物内通路（商業など）

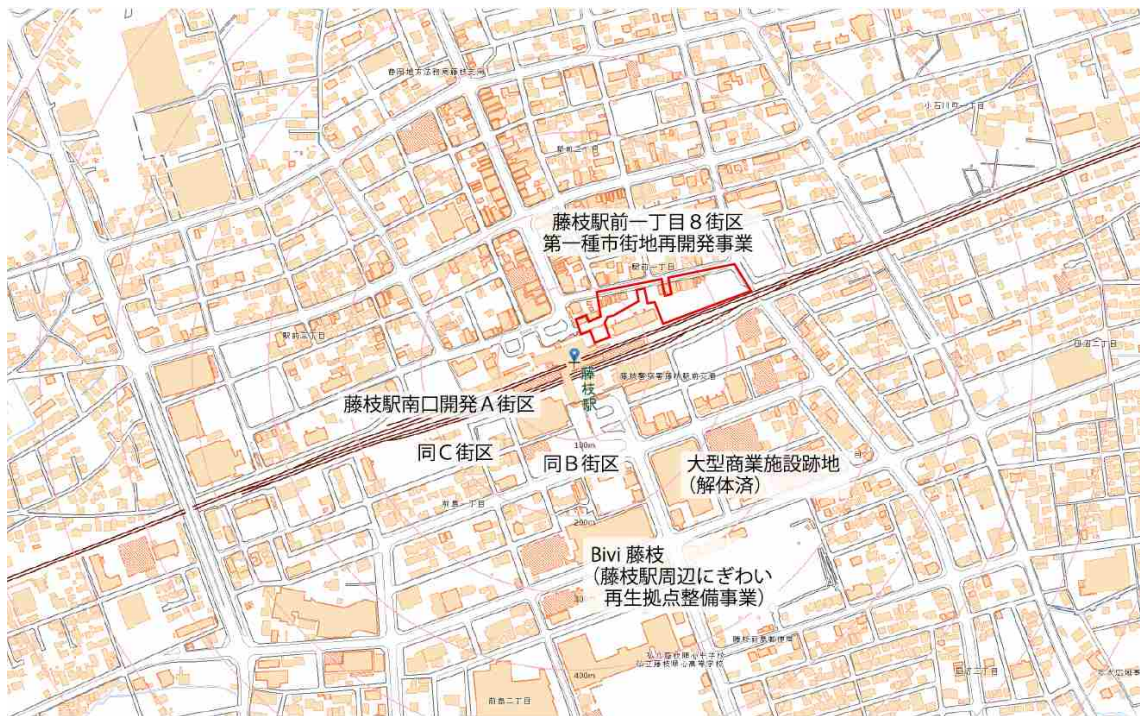


高齢者施設棟



バス待機所

■事業区域と周辺地図

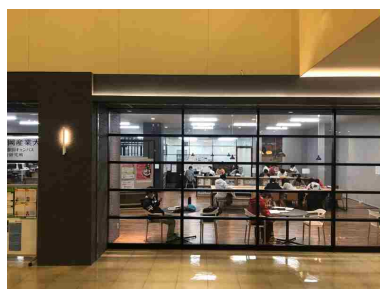
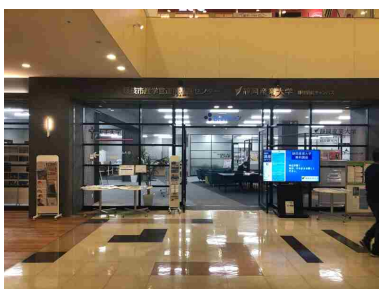


藤枝駅周辺では「藤枝駅前地区市街地総合再生計画」や「中心市街地活性化基本計画」に基づき複数の開発が行われてきている。官民連携の観点では、「藤枝駅周辺にぎわい再生拠点整備事業」が民間事業者選定プロポーザルにより選出された事業者により、市有地を定期借地する形で施設が整備されている。整備後には居住人口増加や地価上昇、街なかでの滞在時間の増加がみられており、空き店舗が発生する場合はあるものの、駅周辺での継続した開発により民間投資が誘発されており、新規入居者が現れる状況にある。

「駅周辺は再開発事業の進展に伴い民間投資が積極的に行われ、マンション建設や店舗出店などが相次ぐ。国税庁公表の路線価では駅南の前島1丁目が2015年から4年連続で上昇率県内トップ。市の調査では、中心市街地の居住人口や歩行者通行量などが年々伸びている（静岡新聞,2018.12.10）」との効果も示されており、駅周辺では引き続き再開発事業等が検討されている。

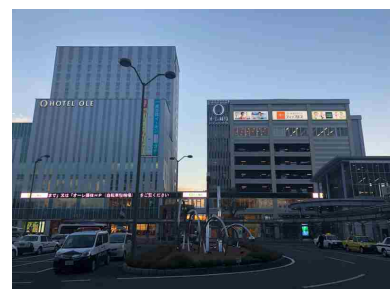
[周辺事例]

■Bivi 藤枝



藤枝市産学官連携推進センター

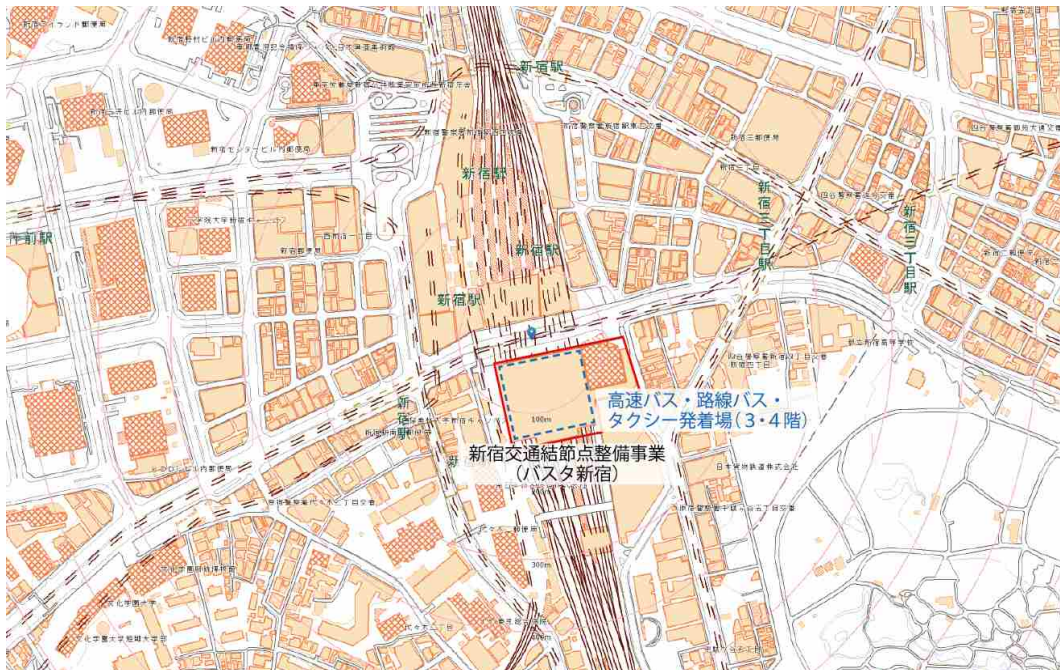
■藤枝駅南口開発



左：B街区、右：A街区

②交通結節点機能を含む複合事例等の整備事例の整理

【交通結節点機能事例1】バスタ新宿（新宿交通結節点整備事業）

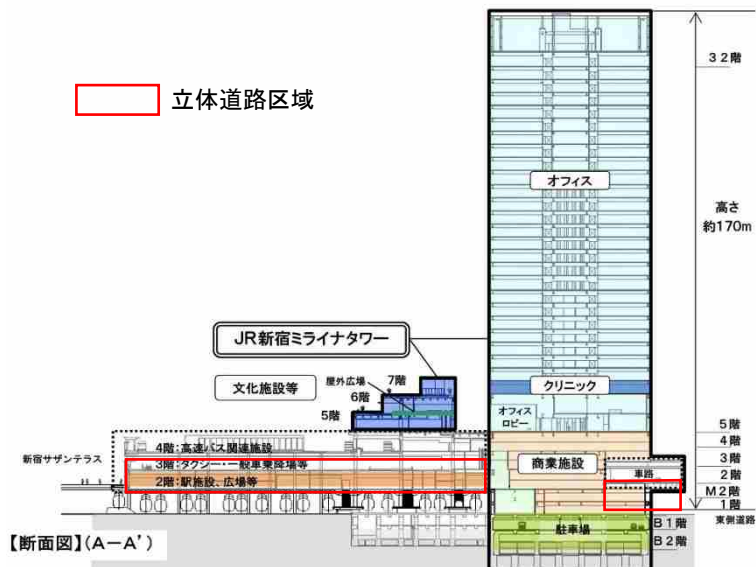


国道20号デッキの老朽化に伴う架け替え・耐震化に合わせ、立体道路制度を活用して交通結節点機能を含む複合施設を整備した事例である。

立体道路制度の活用内容としては、JR東日本が所有する線路上空を含む土地に道路法上の「道路」を包含する建物（「国道20号の道路付属物」扱いとして高速バス・タクシー乗降施設を整備）を設けている。

また、高速バス・タクシー施設は、建築基準法上は道路として扱われないため、この線路上空の区域部分も建築敷地の一部として取り扱うことができるため、余剰となっている容積を活用してオフィスを含む高容積の建物を整備することができている。なお、道路区域部分の権利に関しては、土地については区分地上権を設定し、建物については道路一体建物となることに関して国とJR東日本間で協定を締結している。

■断面図（東京国道事務所資料より引用、一部加筆）



また、バスタ新宿の整備前は、国道20号上のタクシー等の路上駐車により慢性的な交通渋滞や、高速バス乗降場が新宿駅周辺に点在しており不便な状況にあったなどの背景が存在した。

立体道路制度を活用して国道が線路上空にせり出す形での整備をする必要性については、その解消に貢献する施設であったことから説明されている。

■バス乗降場の集約（東京国道事務所資料より引用）



バスタ新宿と国道20号



待合スペース



バス乗車場

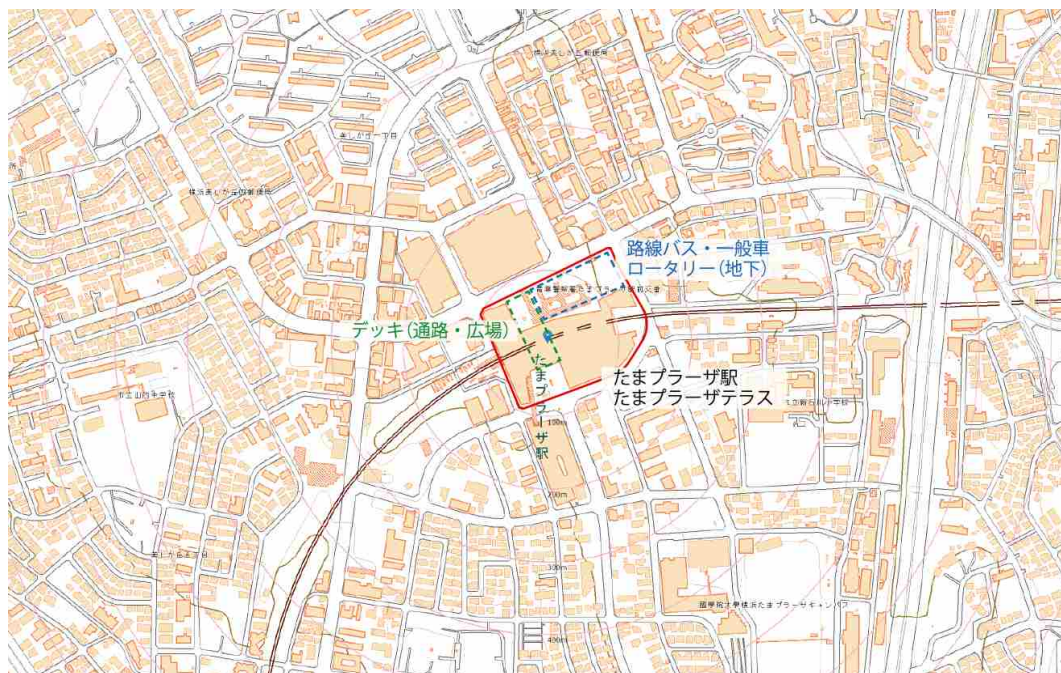


屋外デッキ広場



バス降車場と観光案内所

【交通結節点機能事例2】 たまプラーザ駅



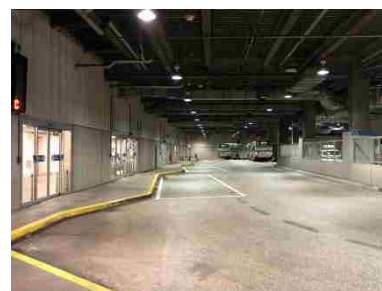
たまプラーザ駅は、従前においては駅南北間が線路によって分断され、地形上の高低差も存在した。駅機能の更新に伴い、鉄道上空に人工地盤を整備し、その上に駅施設および商業施設を整備することで駅南北間の分断を解消するだけでなく、南北が一体となったまちの姿を造り出している。その際にバスロータリーや駐車場など車の動線は建物下へと整備（地下化）しており、歩車動線の分離が同時に図られている。なお、たまプラーザ駅一帯はニュータウンとして開発されており土地の起伏が目立つ立地であるため、バスは重要な交通モードの一つとなっている。鉄道とバスは雨に濡れず乗換可能な動線となっている。



デッキ通路と駅改札

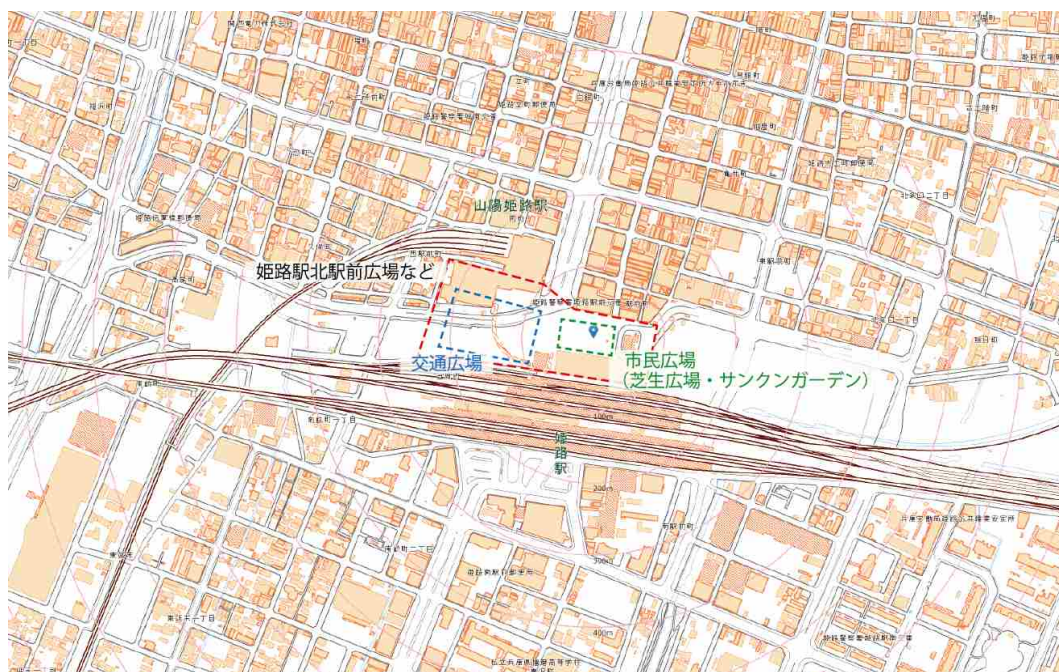


デッキ広場



建物下バスロータリー

## 【交通結節点機能事例3】 姫路駅



姫路駅前では駅前の再整備に伴い周辺道路をトランジットモール化し、一般車の進入を抑制している事例である。そのため基本的にはバスおよびタクシーのみが駅前の交通広場および道路を走行しており、駅前の大通りは歩道と車道の舗装が揃えられているなど、歩行者優先の空間として整備されている。また、新規に整備された「姫路ターミナルスクエア」の1階部分には交通広場の一部区域が含まれる。これは立体都市計画制度を活用したものであり、一部のバス乗降場のほか、一般車送迎用のロータリーが存在する。

このほか芝生広場やサンクンガーデンなどの広場も整備されている。上記のトランジットモールを含めた様々な取組みの発端は、当初の駅前再整備案に対して地元商店街などから対案が出されたことにあり、最終的には市民が一時的に借りて活用できる仕組みの整備も含め、全体が市民のための空間としてデザインされている。



駅前広場（一部）



姫路ターミナルスクエア



サンクンガーデン

### ●建物内にバスターミナルを設けた事例の整理

そのほか、建物内にバスターミナルを整備した例について、その規模等を整理した。

|   | 名称                   | バス<br>バース数  | 発着車両                    | 施設面積                                 | 同居用途           | 所有者 |
|---|----------------------|-------------|-------------------------|--------------------------------------|----------------|-----|
| 1 | バスタ新宿<br>(再掲)        | 15          | 高速バス、路線<br>バス、タクシー<br>等 | (約 15,000 m <sup>2</sup> )<br>人工地盤面積 | 商業、業務          | 公共  |
| 2 | 鹿児島中央<br>ターミナルビル     | 5           | 高速バス、<br>スクールバス         | 約 950 m <sup>2</sup>                 | 商業、事務<br>所、ホテル | 民間  |
| 3 | 松本<br>バスターミナル        | 10          | 高速バス、<br>路線バス           | 約 3,500 m <sup>2</sup>               | 商業             | 民間  |
| 4 | 博多<br>バスターミナル        | 26          | 高速バス、<br>路線バス           | 約 9,000 m <sup>2</sup>               | 商業、貸室          | 民間  |
| 5 | 上大岡<br>バスターミナル       | 11          | 路線バス                    | 約 4,800 m <sup>2</sup>               | 商業、業務、<br>公共施設 | 公共  |
| 6 | 新静岡<br>バスターミナル       | 6           | 高速バス、<br>路線バス           | 約 3,800 m <sup>2</sup>               | 商業、業務          | 民間  |
| 7 | たまプラーザ<br>テラス (再掲)   | 6           | 路線バス、タク<br>シー (3 マス)    | 約 5,500 m <sup>2</sup>               | 商業             | 民間  |
| 8 | 姫路ターミナル<br>スクエア (再掲) | (一般車乗降スペース) |                         | 約 — m <sup>2</sup>                   | 商業、業務          | 公共  |

※[5]上大岡バスターミナルは上大岡駅周辺地区第一種市街地再開発事業における権利床（一部、保留床）を横浜市が所有し、バスターミナルとして使用している。

#### ・一部事例の写真



松本バスターミナル



上大岡バスターミナル



新静岡バスターミナル



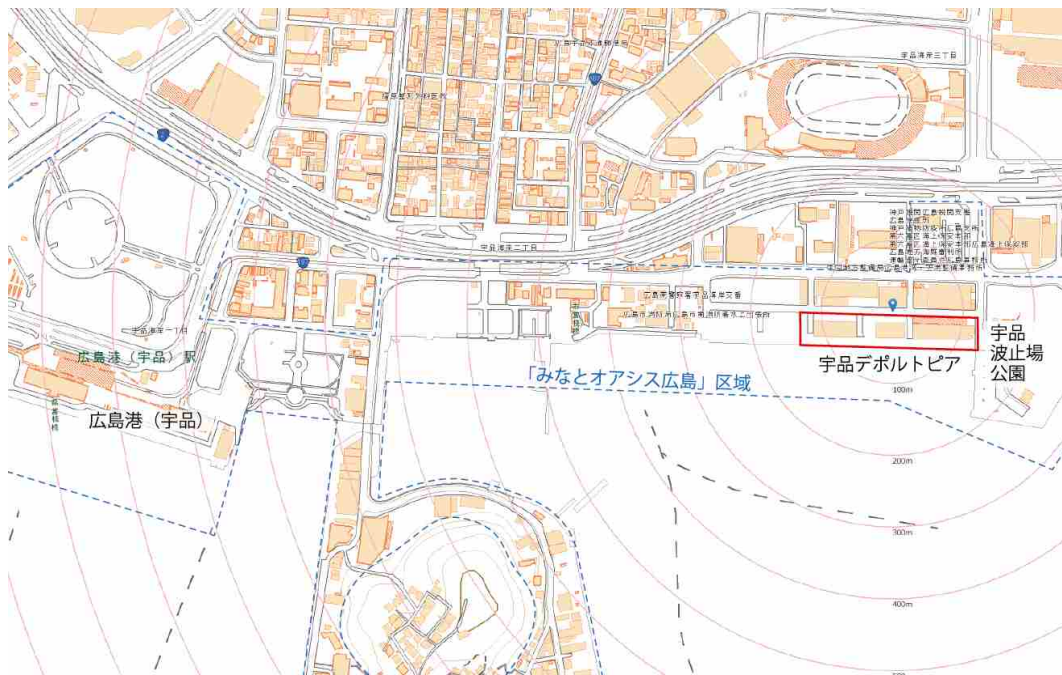
### ③ 港湾資源を活用した地域振興事例の整理

港湾資源を活用した地域振興の事例については、次節 4-3.にて取り扱う「民間事業者アンケート」において一部企業から例示された施設を含め記載した。

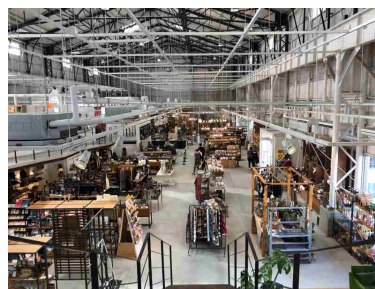
#### 【港湾事例1】宇品デポルトピア

広島県の港湾施設（倉庫，荷捌地等）を賑わい施設に利用転換し、民間による店舗運営を行っている。

|               |   |
|---------------|---|
| 運営者           | 各店舗を運営する民間事業者   |
| 土地・建物         | 県の港湾区域内敷地（荷捌地など）および港湾施設（倉庫など建物）<br>築50年の倉庫をリノベーションし、2005年にオープンした。 |
| 用途            | 各種商業施設（インテリア、自転車販売、カフェなど）   |
| 面積<br>（敷地・建築） | 敷地面積：約12,000㎡（Google Map上の計算）<br>建築面積（各棟）：①668㎡ ②800㎡ ③1,281㎡     |
| 所在地           | 広島市南区宇品海岸3-12-17  |



遊歩道



店舗内部（倉庫活用）

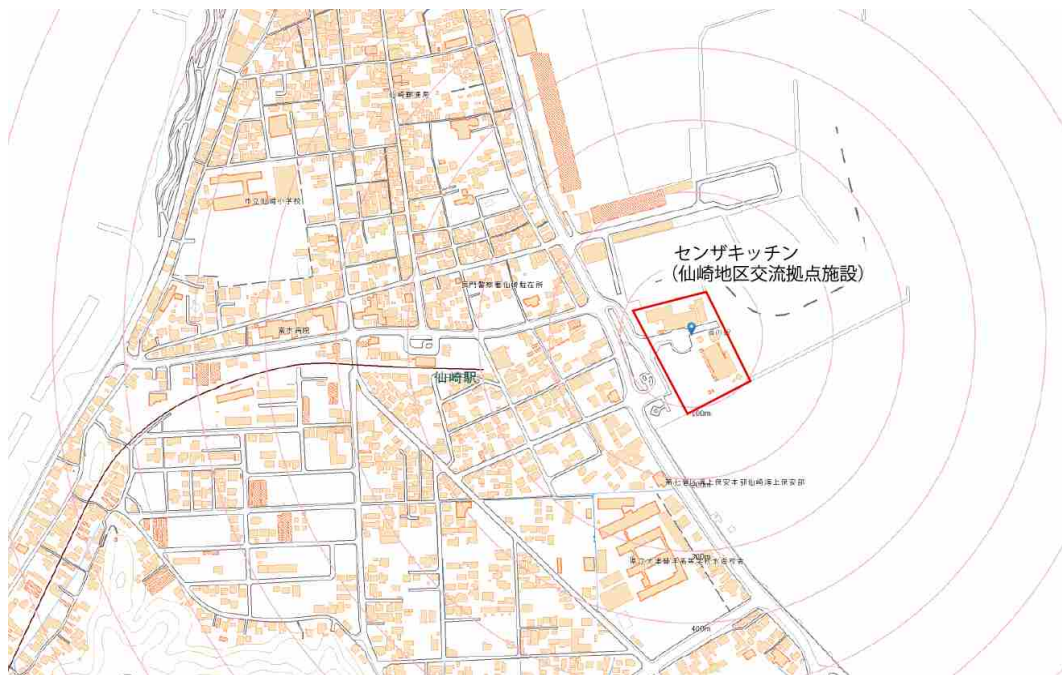


サイクルポートの設置

## 【港湾事例2】センザキッチン（仙崎地区交流拠点施設）

港湾区域の敷地を利活用した事例で、指定管理者制度による民間活力の導入のほか、施設運営検討組織や出荷者協議会、テナント事業者協議会など各種会議を設け一体的な運営に取り組んでいる。

|                  |  |
|------------------|--|
| 運営者              | 設置者：長門市（指定管理業者：ながと物産合同会社）<br>開業後は指定管理料を受け取らず、テナント料や販売手数料を収益源に経営に取り組む。市から赤字補填を受けない代わりに、収益を出せば社内で分配できる仕組み。 |
| 土地・建物            | 市有地・港湾区域内  |
| 用途               | キッチン棟(新設・平成29年10月オープン)<br>核施設 農林水産物直売所<br>サブ核施設 地産地消レストラン「仙崎本丸」  |
| 面積<br>(敷地・建築・延床) | 木造一部鉄骨造<br>延床面積 2410.21㎡<br>農林水産物等直売所・レストラン棟 1507.93㎡  |
| 所在地              | 山口県長門市仙崎 4297-1  |



外観



内観



長門おもちゃ美術館

※写真はいずれも公式ホームページより引用

【港湾事例3】 出島ワーフ

|                  |  |
|------------------|--|
| 運営者              | 地元企業 21 社の共同出資で、資本金 1 億 2,500 万円よりスタートした事業である。同地区の開発については、県・市の指導のもと NUR2001 特別委員会を中心に事業化研究会を発足し、具体的検討を重ねた結果、地元企業による民間主導型開発となった。総工費は約 5 億円。 |
| 土地               | 地元民間企業による開発会社(株)長崎出島ワーフにより臨海型商業施設「長崎出島ワーフ」が H12 年 4 月に開業。  |
| 用途               | 複合商業施設<br>ショッピングモール、飲食店、イベント広場等  |
| 面積<br>(敷地・建築・延床) | 木造+鉄筋コンクリート造、地上 2 階<br>敷地面積 2,077.45 m <sup>2</sup><br>建築面積 1,566.68 m <sup>2</sup><br>建築面積 2,270.39 m <sup>2</sup>                        |
| 所在地              | 長崎市出島 1-1-109  |



外観



外観 (夜景)

※写真はいずれも公式ホームページより引用

## 4-2. 地区整備方針の検討

---

呉市や対象地域が抱えている課題を受けて、地区の整備方針を検討した。検討した方針は「①呉駅周辺地域総合開発の方向性」と、開発と併せて検討する「②次世代モビリティの導入検討」および①②が連動した効果として想定する「③広域との関係性（平常時・災害時）」の3つに分けて整理した。

それぞれの検討内容は「呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会」の第2回会議において公表したものを基本としており、有識者との意見交換を行って検討したものである。

(次ページに続く)

## ①呉駅周辺地域総合開発の方向性

以下に呉駅周辺地域総合開発の方向性について、項目に分けて整理した。

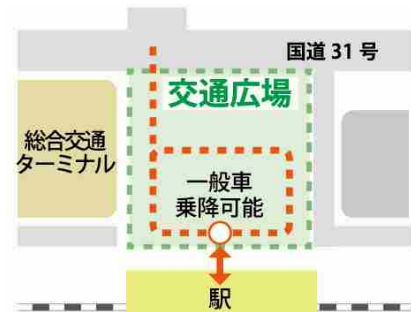
## 交通広場の改良

## ■一般車の進入と送迎が可能な交通広場の整備

- ・広場への一般車の進入を可能にするため、交通広場の整備を行う。

## ■商業施設跡地に交通広場と一体の交通ターミナルを計画

- ・大型商業施設跡地の立地特性を生かして、駅前広場と一体的に利用できる総合交通ターミナルを計画する。



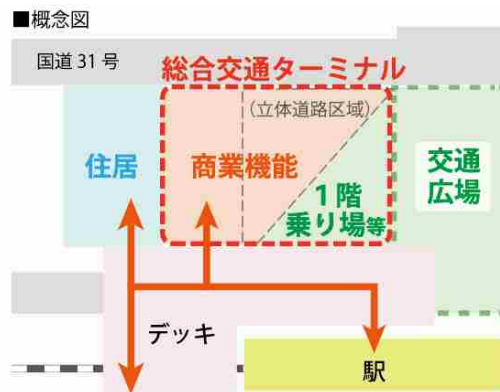
⇒ 駅利用者の交通利便性の向上

## 総合交通結節点としての整備

## ■交通総合ターミナルと一体の他機能の整備

(住居、商業施設、公共公益施設など)

- ・そごう跡地やその周辺ブロック一帯を活用し、総合交通ターミナルと一体の賑わいのあるエリアとしての再開発を検討する。
- ・例えば、商業機能はバス利用者の利便施設を兼ねるほか、「都市型」道の駅として情報発信や市民の活動の場としての機能も検討する。



## ■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。

⇒ 交通利便性と地域振興の連動

## デッキの整備

### ■駅の南北方向を結ぶデッキの整備

- ・駅を南北に跨る屋根付きのデッキを整備し、駅周辺の歩行者動線を改善します。また、駅から南側への直接的に行き来ができる動線整備を計画する。

### ■駅南北をつなぐデッキの整備

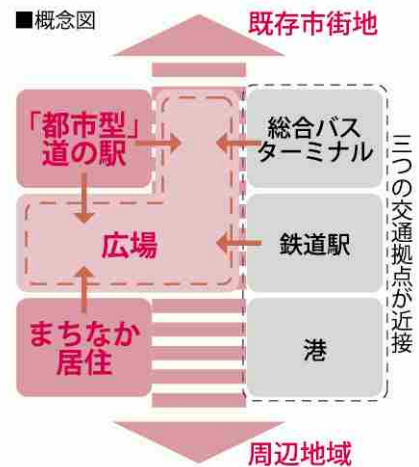
- ・駅北側と南側を結び、駅と一体構造となるデッキを整備する。
- ・デッキにより駅北側の商店街や、駅南側の観光施設等へのアプローチを促す。
- ・デッキの中心にある広場を囲んで駅、商業施設、居住施設、公共施設を配置する計画とし、広場は日常的な市民の憩いの場となる。

⇒歩行者空間の高質化・バリアフリー機能向上

### ■国道・鉄道駅・港を結ぶ軸線を意識した広場の整備

- ・国道・駅・港が近接する立地的特性を反映した軸線を意識し、その軸線に合わせて各機能が入る建物に囲まれた、自然に市民が集まる広場空間を整備する。

⇒駅前に賑わいのある空間を創出



〈市民が集う広場のイメージ〉



尾張一宮駅ビル



たまプラーザ駅



柏の葉ゲートスクエア

## ②次世代モビリティの導入検討

以下に懇談会において意見として出された呉駅周辺地域総合開発と併行した次世代モビリティの導入検討について、その内容と効果を項目に分けて整理した。

### ■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         |

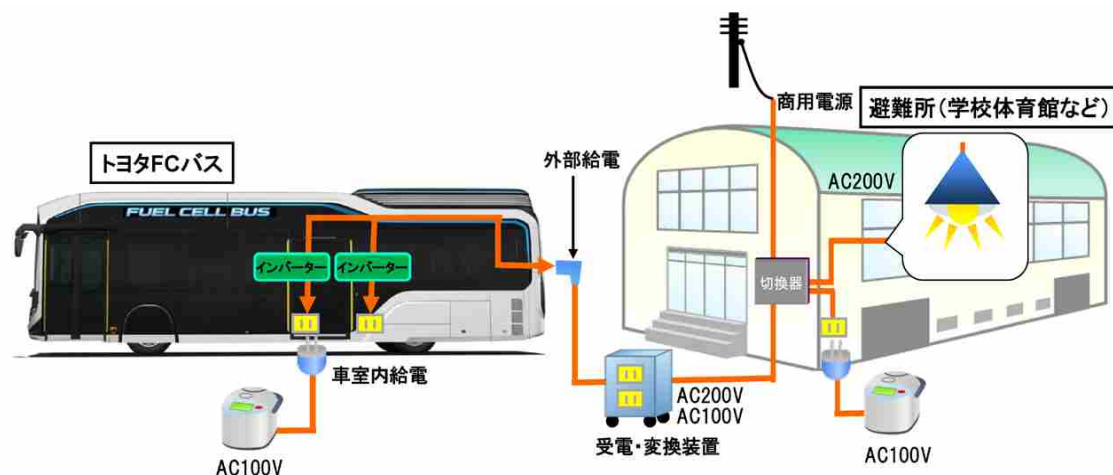
呉駅周辺は...

- ・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。



例) トヨタ自動車 量産型燃料電池バス「SORA」