

■都市型「道の駅」－広域道路計画の拠点

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

次世代BRT (トヨタ自動車・SORA)



次世代モビリティサービス車両 (e-Palette)



将来的な自動運転の導入を検討する

■コンパクトシティの拠点として機能

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

①呉駅周辺地域総合開発の方向性に加え、②次世代モビリティの導入検討を行い、既存市街地から海側にかけての都市軸の形成や周辺観光・港湾資源との連携・連動を図る（下図）。



図：呉駅周辺における都市軸の形成

また、都市型「道の駅」としての整備を検討する総合交通結節点としての新設バスターミナルは、呉市内各地への接続や斜面市街地との接続、広島市内や広島空港など市外広域と接続するモビリティが発着し、モーダルコネクトを強化する（下図）。

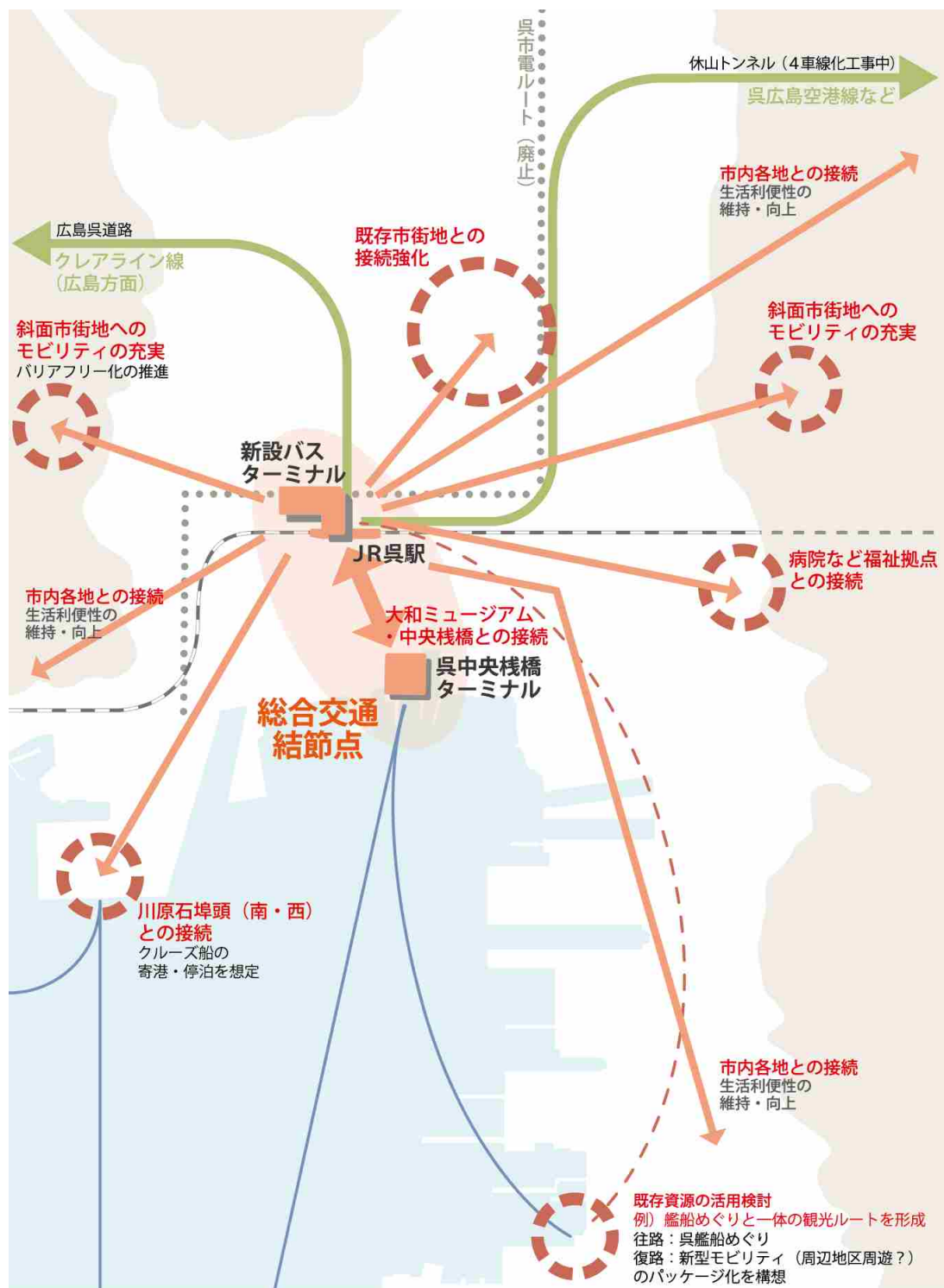


図. モーダルコネクトを強化した総合交通結節点

③広域との関係性（平常時・災害時）

呉駅周辺地域総合開発により、呉駅周辺は平常時においては各種機能が集約整備された総合交通拠点としての機能することを見込んでいる。併せて災害時の広域防災拠点としての整備も行い、強化された交通ネットワークや新型モビリティを活用した災害時対応を検討する。

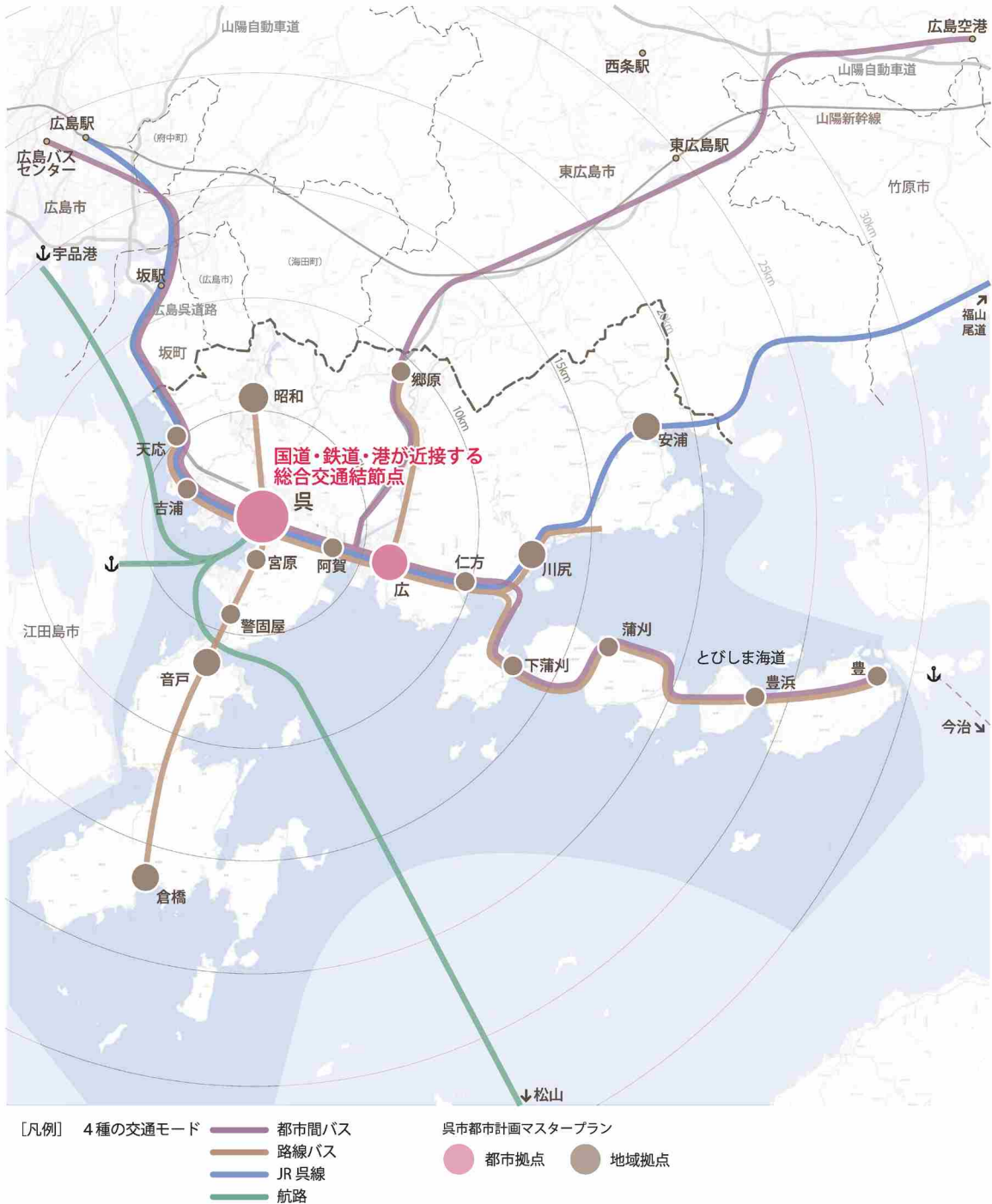
（次ページに続く）

● 平常時

・ 現在

呉駅は広島駅や広島バスセンター、広島空港など結ぶ「都市間バス」、市内各地を結ぶ「路線バス」、広島と三原を結ぶ「JR 呉線」、松山や江田島とを結ぶ「航路」が集積する総合交通結節点としての性格を持つ。

呉駅の総合交通結節点化・モーダルコネクットの強化



●地区整備方針（広域との関係性）

・開発により期待される効果と広域との関係性

各種の機能を集約して整備し、呉駅周辺が総合交通結節点として機能強化されることで、市内で観光客流動の促進や、島嶼部での生活利便性の向上、呉市を起点とした観光ルートの形成・強化や、広域連携の強化に間接的な効果をもたらす。



●災害時

・現状（平成30年7月豪雨での被害状況と課題）

平成30年7月豪雨では、市内各地で豪雨に伴う土砂災害が発生し交通網が寸断され、救援物資を含む物流が一時完全に停滞するなど大きな課題が生じた。また、国道31号や185号では開通後も慢性的な交通渋滞が問題となった。

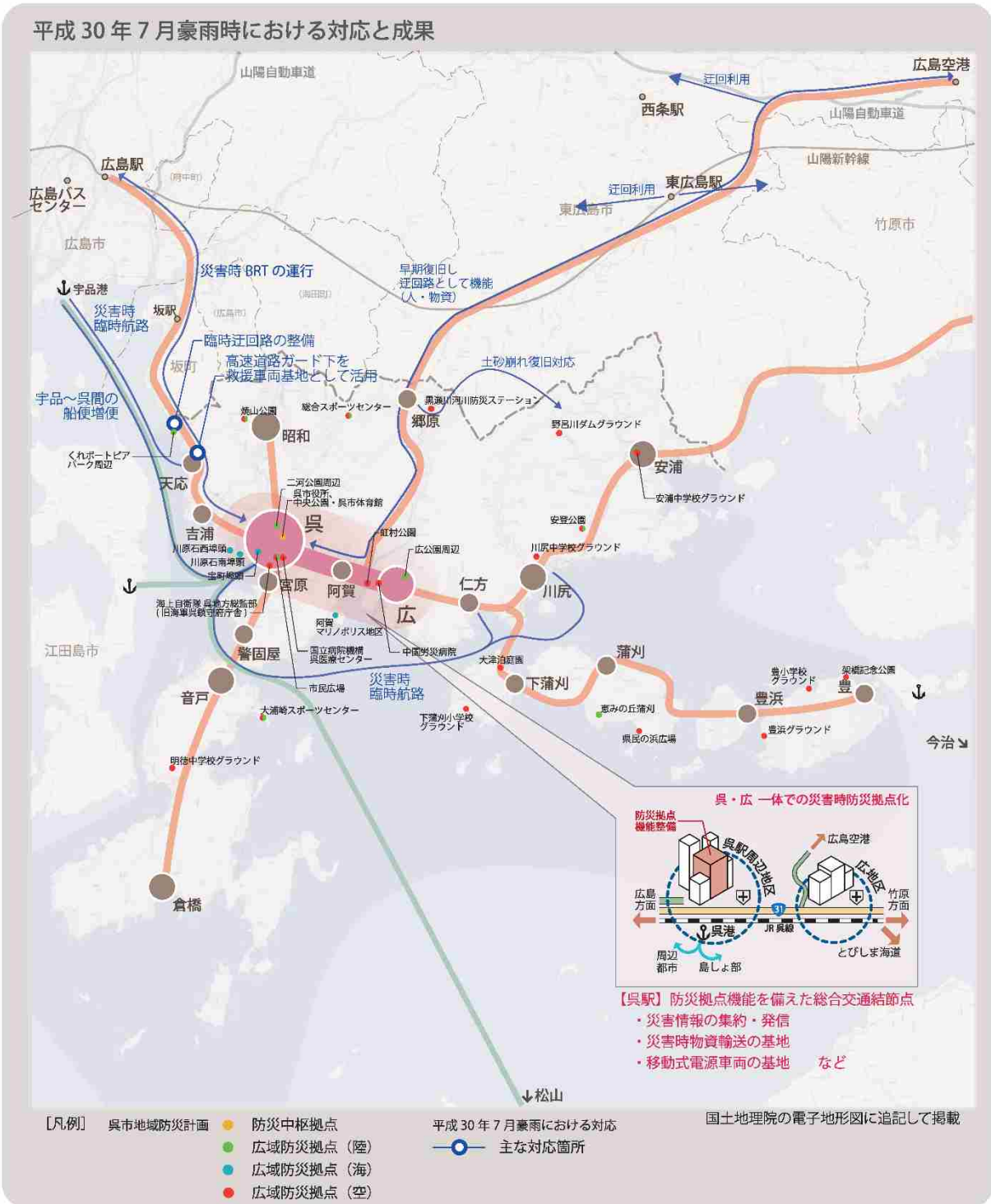
現状（平成30年7月豪雨での被害状況と課題）



●地区整備方針（広域との関係性）

・平成30年7月豪雨時における対応と成果

7月豪雨時は呉港を発着する船便が陸路の代替手段として大いに機能した。また、
 国道31号における災害時BRTの運行など陸側でも工夫がなされ、本開発での呉
 駅周辺の総合交通結節点化に合わせた防災拠点機能の強化についても検討を進めて
 いく。



4-3. 市場ニーズ等の調査

①市場ニーズ等調査の概要と結果

本地域における各用途の市場ニーズを把握する目的で、デベロッパー各社に対するアンケート調査を実施した。

■調査の背景

第1章の「1-3.事業発案に至った経緯・課題」でも記しているように、本地域は駅前の大型商業施設の撤退や高齢化に伴う人口減少が地域の課題となっている状況である。また、前節の「4-2.地区整備方針の検討」で記したように、呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会などで出された意見から複合用途の施設を整備する方針を立てている。

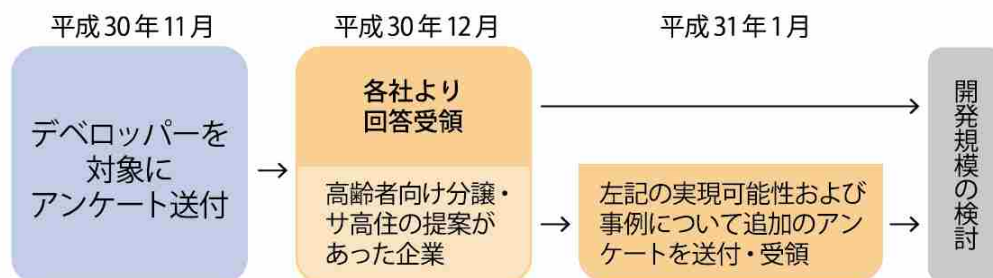
事業の実施に向けては、通常もいずれかの段階で各用途の市場性について民間事業者と連携して調査を行うが、今回の開発においては以下の2点において早期からの市場性の確認が肝要であると考えた。1点目は同施設の跡地は現在も建物が現存している状況にあり、活用の際はその解体費用も見込んだ上での事業となること、2点目は今後の少子高齢化社会および人口減少社会における地方都市の状況を考察する中で、確実な事業遂行を図るためにはこれまで以上に緻密な市場調査を行う必要があると判断したことにある。

以上から、市の中心部であり最大の拠点にあたる呉駅周辺の開発において将来的に持続可能である規模での開発を行うための検討資料として民間事業者の意見を参考とすることを目的に調査を実施した。なお、このアンケート調査は呉駅周辺地域総合開発の検討に用いるもので今後の事業者選定などには関係しないものである。

■調査の内容

調査は呉駅周辺地域総合開発の検討区域を調査の対象区域として、前節「4-2.地区整備方針の検討」で示した、開発により整備を検討する各用途や海側の大和波止場脇に位置する活用可能地（市有地）の活用方針などを質問した。

また、各社の回答結果から、住宅における「高齢者向け分譲マンション」や「サービス付き高齢者向け住宅」など一部の対象者に特化した形態の開発可能性および事例について、同内容を提案した企業からは追加での回答をいただいた。



■アンケート調査の実施概要

調査の概要は以下の通りである。なお、一部設問に対する回答を掘り下げる目的で一部企業に対しては追加アンケート調査を実施している。追加調査の概要および回答結果については、本調査の回答結果を整理した後に記載している。

調査票を含む配布資料については巻末に参考資料として付している。

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の概要

□調査期間

2018年11月19日発送 ～ 2018年12月10日（締切）

□方法

電子メールにて配布および回収

□配布数（送付先の総数）

計17社

□回答方式

選択式＋自由記述

□配布資料

- ・民間事業者アンケートシート（調査票）
- ・資料1 第1回 呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会 資料5
- ・資料2 第2回 同懇談会 資料2「開発コンセプトの検討」抜粋版
- ・資料3 第2回 同懇談会 資料3「呉駅周辺地域総合開発の方向性（案）」
- ・資料4 対象施設 地図および現況写真

■配布先の抽出コンセプト

本調査ではいわゆるデベロッパーと言われる民間事業者に対して調査票を送付した。送付先については本調査の受託先である民間コンサルタントが業務範囲上デベロッパー各社と関わりが深く、各社の面識がある人物に対して依頼をし、回答担当者へと送付している。

送付先については抽出のコンセプトを念頭に置いて選定しており、「整備を想定する規模」や「整備する機能」、各社の「事業範囲」を考慮した上で選定した。例えば「整備する機能」については、今回は複合機能での開発を想定するため、マンションやホテルなど各機能に特化した専門デベロッパーではなく総合デベロッパーへの送付を重視している。また、今回調査が市場ニーズを元に開発の概ねの規模感を把握するための最初期の調査であることも理由の一つであり、より深化した回答が期待される専門デベロッパーへの調査は今後必要に応じて行えばよいと判断した。

なお、従来のサウンディング型調査手法との比較については、のちの4-6.事業手法・官民連携方策等の検討において簡潔に記載している。

■質問項目の工夫

質問項目については、調査票において回答の選択肢を用意するなど尋ね方を工夫することで、より具体的な回答を引き出している。これは事業が進行した段階で市場ニーズを調査する際の方法を応用したものであり、業界で慣習的に使用されている方法を用いたことで回答者側も回答しやすく詳細な回答が得られたとも推察される。

その他の工夫した点は以下の通りである。

〈質問内容〉

- ・自由記述の設問を多く設けていること
- ・定性的な質問項目と、定量的な質問項目を使い分けていること
 - 初めに立地評価を質問することで、対象エリアに対する各社の見解を引き出すことができ、回答者側もそれに基づいて以降の設問に回答することができる
 - 概算床価格など定量的な回答を求める設問についても、その価格とした理由としての定性的な回答が必然的に伴う場合もある
- ・業界で慣習的に使用されている方法であること
 - 今回の場合は具体的な事業計画段階においてデベロッパー各社に対して送付する質問票をベースとしている

〈質問用紙の体裁〉

- ・質問票が回答用紙も兼ねた形式となっており、電子ファイル（Word ファイル）を送付しているため、直接記入し回答可能であること
- ・電子ファイルのため自由記述も行いやすいこと

■調査の対象範囲

質問の内容に応じて、質問内容が想定する対象範囲をそれぞれ以下の通り設定した。

- ・導入を検討する各用途についての設問 青破線 の範囲を対象
- ・海側の活用可能地についての設問 橙破線 の範囲を対象



(添付資料4より地図部分を抜粋)

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

■市場ニーズ等調査の結果

アンケート調査は「1. 住宅」「2. 商業」「3. 宿泊」「4. 業務」「5. その他施設関連」「6. 公益施設」「7. 海側にある活用可能地」の7項目に分けて設問を設けた。

以下に、項目ごとに回答のまとめを記載する。なお、設問には「参画対象エリア」を確認する欄を設けているが、各社の業務対象エリア内かを確認する設問のため回答結果については省略する。

1. 住 宅

□立地評価

公共施設、業務、商業施設、主要交通ターミナル等の都市機能が集積しており、高い生活利便性と交通利便性を持ち、一定の住宅需要が見込める。また、超高齢化社会に向かう中で、呉市内において公共交通機関が全て結節する重要拠点であるので、社会的責務が高いエリアでもあり、呉駅周辺の活性化にむけての開発進捗が大いに期待されている。

□住棟計画

建築コストと分譲相場から②板状形式が最も多い回答となった。次いで③どちらでもよいの回答が多く、①タワー形式の回答では「九嶺連峰が見回せる付加価値」といった視点も示された。

□戸数

④100～150 戸未満が最も多い回答となった。あくまで単年度での販売戸数であり複数年であれば 200～300 戸も検討可能との回答もある一方、呉駅周辺における年間供給戸数は 50～100 戸程度で推移しており、2017 年には 200 戸超の供給となったため販売状況が鈍化しているとの意見もある。

□平均住戸専有面積

回答した全社が②70 m²台を選択している結果となった。一方で、複数回答可の設問のためシニア向けを考えた 60 m²台や、80 m²台を同時に選択した回答も多く、70 m²台をメインターゲットにその他の需要について検討することが望ましい結果となっている。

□共用施設

ほぼ全ての企業が②ラウンジや①集会室を回答している。「これら以外の共用施設が周辺にある物件が少ないため評価は分かりにくいものの、差別化を図れるというメリットに加え、周辺一帯が観光地であるのでゲストルームはマッチする可能性もある」との意見もある。専有面積の設問と同じくメインターゲットによって左右されるため、十分な検討が必要と思われる。

□居住者用駐車場の必要台数

呉駅周辺は車社会であり駐車場需要は高いことから、③1 住戸につき 1 台 (100%) の回答が主であり、次いで④全住戸に対し 7～8 割 (70～80%) が多い結果となった。

1. 住 宅

□住宅の形態

①分譲マンション単体が主な回答であり、次いで①+②シニア向け分譲マンションの回答が多くなった。一部回答では③賃貸マンション（サ高住含む）もみられた。この項目に関しては②や③を回答した企業に対し、シニア向け住宅の市場状況を把握する目的から追加アンケート調査を行っており、本項の末尾に別途結果を記載しているので参照願いたい。

□購入・賃貸層

①ファミリー層は全社から選択されており、②シニア層、③DINKsを挙げる回答も多くみられた。

□概算取得単価

平均は1,224千円/坪となり、最大では1,500千円/坪という結果となった。

□概算一般分譲単価

平均は1,600千円/坪となり、最大では1,900千円/坪という結果となった。

2. 商業

□立地評価

呉駅周辺地域では既にクレスト、レクレ、ゆめタウン呉といった複合商業施設に多様な業種が出店しており、本地域の商業機能は概ね充足していることが概ねの見方として示された。そのため、商業の形態によっては既存店舗との棲み分けに考慮する必要がある。また、以前のような百貨店形式をはじめ、出店が見込めない形態も存在する。

□商業の形態

調査票にあらかじめ示した以下の3形態については、以下のようなニーズ調査結果が示された。

食料品	・食料品販売店の需要が見込めると考えますが、近隣には他にもショッピングセンターがあり競合を考えると規模は極めて限定的
最寄品	・呉駅周辺の狭域商圈をメインターゲットとするデリーユースの商業施設（SM・ドラッグストア等） ・近隣商業施設の回遊の創出による面的な街の活性化のために、役割分担した適正配置が必要
買回り品	・広島市内と商圈が重複するため難しいが、内容次第で検討可能

※最寄品：購買頻度が高く消費者が時間をかけずに日常の生活行動圏内で購入するような消費財

※買回り品：耐久消費財や趣味品など、質やデザインなどを比較検討した上で購入する傾向にある品物（価格や品質の比較のため、消費者がいくつかの商店を「買い回る」の意）

また、その他に出店可能性があると思われる施設について、以下の内容が提案された。

「その他」で挙げられた内容
<ul style="list-style-type: none"> ・健康増進（フィットネス、スポーツ施設） ・地元名品等の取扱い及び情報発信施設 ・ホームセンター、大型家電量販店（市内の商業施設立地を見る限り比較的少ないため） ・観光客の長時間滞留につながる商業機能 ・飲食（カフェ・レストラン、居酒屋、ファーストフード） ・各種サービス機能（スポーツ、スクール、クリニック）

□規模

商業規模は延床面積で概ね1,000坪～2,000坪（約3,000㎡～6,500㎡）を示す回答が多勢を占めた。また、商業施設を誘致する階としては、1階および2階（デッキ階、駅改札レベル）が望ましいとされた。

□駐車場

駐車場については、既存の呉駅西駐車場を活用や、周辺駐車場の活用を念頭に必要分だけ新規整備するなどの、周辺駐車場との連携を含めた必要台数確保の検討可能性が示された。

□概算の規模・床単価等

未定の意見が多く、周辺施設の運営状況や計画時のニーズに合わせて検討する必要がある。

3. 宿泊

□立地評価

ビジネスホテル（宿泊特化型）のニーズは高いという意見が多い一方で、シティホテルの需要は競合他社の存在や広島市内に宿泊する観光客の割合が高いこと、来訪客の呉への滞在時間が短いことから、新規参加は難しいと考える意見が複数見られた。市の施策等により観光地としての需要が今後拡大していけば、新たなホテルの立地需要が顕在化する可能性もあり、引き続きの検討が必要と思われる。

□規模・部屋構成等

客室は概ね100～150室（シングル100室+ダブルやツインなど25～50室前後）という意見が多数を占めた。

□共用施設

ビジネスホテルを想定した回答が多数であるため、具体的な提案施設としては朝食スペースあるいはレストランの設置が提案された。また、既出店のホテルとの差別化ができる共用施設の誘致が望ましいとの意見もみられた。

□ホテル基準階規模

概ね延床面積1,000～1,500坪（約3,500～5,000㎡）の意見が大勢を占めている。

□駐車場形式・台数

商業と同じく、周辺駐車場との連携を検討する必要がある。

□概算の規模・床単価等

未定の意見が多く周辺施設の運営状況や計画時のニーズに合わせて検討する必要がある。

4. 業 務

□立地評価

駅前の好立地から一定の需要は見込まれるとする回答が複数挙げられた一方で、人口流出、高齢化、オフィステナントの顧客の減少傾向からオフィス需要は小さく、新規整備は厳しいとの意見も同様にみられる。周辺に集積する各工場の老朽化など企業ニーズがあるのであれば業務用途の入居は考えられる項目である。

□規模

用途構成、需要の度合いにより検討する必要がある。

□駐車場

商業、ホテルと同様に周辺駐車場との連携を加味し、検討する必要がある。

□概算規模・床単価等

周辺施設の運営状況や計画時の需要に合わせて検討する必要がある。

5. その他施設関連

□立地が考えられる用途

①クリニック関連 ②スポーツ・健康関連 ③子育て支援関連 ④高齢者福祉関連

上記の4施設とも立地が考えられるとする回答が多くみられた。①④については呉駅周辺に総合病院が集積していることから需要があるとの複数意見があり、また、呉駅周辺の利便性を考慮すると一時預かりも可能な③子育て支援の需要が見込めると意見があった。このほか、各機能の項目でも質問した駐車場について、高稼働にて収益化が可能ではないかとの意見が存在した。

加えて、外国人観光客が増加していることを受けた国際交流施設やコミュニティ施設、エリアマネジメントの実施なども提案されている。

□用途ごとの規模

用途構成、当地域全体の計画を考慮したうえで検討が望ましいとされた。

□所有形態等

①民設民営、②公設民営、③公設公営の回答数がいずれも同数であり、導入用途次第で官民連携での運営も検討される。

□規模・床単価等

周辺施設の運営状況や計画時のニーズに合わせて検討する必要があります。

6. 立地が望ましい公益施設

□記載された回答を以下に整理した

・図書館（多世代交流施設）

- ・既存の図書館とは差別化された図書館
- ・周辺住民や観光客の長時間滞留にもつながり、地域貢献にも資する
- ・現状では、棧橋ターミナルの無料休憩所が常に満席であり、このニーズを活かした、カフェを併設した居心地の良い図書館の整備が望ましい
- ・「日本遺産」となった旧軍港呉の歴史や基幹産業である造船や製鋼等の資料の充実を図ることが可能

・バスセンター

- ・空港バスや観光用バス等の大型バスセンター

・市役所出張所

- ・市役所が離れているため

・市の観光案内派出所

- ・現在分かりにくい場所にあるため、動線を考慮した移設が必要

・災害拠点の整備

・公園

・ホール

- ・コンサートホール、イベントホール等の近隣都市では開催できないホール。

・コワーキング、シェアオフィス

・一般駐車場

・子育て支援施設（一時預かり、子育て相談、保育園等）

・児童館

・健康増進施設等

7. 海側活用地

□記載された回答を以下に整理した

- ・都市型公園
- ・クルーズ船に対応した大栈橋の整備及び公園の拡充等
 - ・駅周辺では公園が不足している印象があり、設置は急務と考える
- ・海釣り公園
 - ・観光客の増加、長時間滞在につながると考える
- ・商業施設や宿泊施設
 - ・インバウンド観光客、日本人観光客をメインターゲットとする
- ・大和ミュージアムの補完的施設
- ・レストランやカフェ
 - ・見晴らしのよさを活かす。長時間滞在が可能であり、市民や観光客にとっての憩いの場として機能することが期待される
- ・災害拠点を備えた大和波止場
 - ・連続性ある広場として整備し、観光施設と連携を図ったイベント等の実施を可能とする（横浜赤レンガ倉庫をイメージ）
 - ・防災拠点の維持。船による物資輸送拠点として維持がふさわしいのではないか
- ・「出島ワーフ」、「ドルフィンポート」のような施設
 - ・新陳代謝が可能な設えで、話題性を優先にした飲食等
- ・レジャー施設
- ・水族館
- ・温泉施設
- ・毎月定期開催型のマルシェ
 - ・地元企業協賛、行政の後援等により、市民が気軽に水辺を楽しめる機会の創出

■追加アンケート調査の実施概要

また、アンケート調査の住宅の項目において「シニア向け分譲マンション」や「サービス付き高齢者向け住宅」を選択あるいは提案した企業に対して、追加のアンケート調査を実施した。

調査の目的としては、昨今の少子高齢社会の現状や高齢化が深刻な課題である呉市の現状を鑑み、最新の事例や参画形態の整理と把握や、分譲マンションと一般の賃貸マンションあるいはサ高住付きの賃貸マンションなど異なる形態を同時に整備する可能性を検討する材料とするためである。以下に追加アンケート調査の概要を記した。

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（追加調査）の概要

□調査期間

2018年12月26日発送 ～ 2019年1月11日（締切）

□方法

電子メールにて配布および回収

□配布数（送付先の総数）

計8社

□回答方式

自由記述

□配布資料

- ・民間事業者アンケートシート【住宅事業に関する追加質問】（調査票）※

※配布した質問票は以下の①②について想定するマンションの形態ごとに回答するもので、アンケート調査（本調査）の「1.（9）住宅の形態」における回答により内容が異なる。

①各社が取り組まれた既存事例

②ホルダー等の事業の仕組み（呉駅周辺で適用する場合に想定される仕組み）

- ・賃貸マンション → 全社共通で質問
- ・シニア向け分譲マンション、賃貸マンション（サービス付き高齢者向け住宅を含む）
→ それぞれの形態が含まれる選択肢を回答した企業にのみ質問

■追加アンケート調査の結果

シニア向け分譲マンション

□既存事例

- ・いずれの事例においても様々な趣味や娯楽が楽しめる共用施設が充実している。温浴施設や栄養に考慮された料理が提供されるレストランなど健康に関する施設も整備される。また、入居者に対するサポート体制が充実しており、診療所を併設する事例も存在する。
- ・広島都市圏においてはシニア向け分譲マンションの事例が存在しないと思われるが、今後の地方都市における高齢化を見据えての都市部へのシニア向け住宅の供給は必要と考えられる。

- ・具体的な事例としては、以下のような事例が挙げられた

「多世代共生型の街づくり」としてシニア向け分譲（一部賃貸）と一般の分譲を同時に整備し、ハード面では20近くの共用施設や庭園、ソフト面では多世代共生のコーディネーターに取り組むスタッフを駐在させるなどした事例

〈上記事例における一般向けとシニア向けでの面積等比較〉

	一般向け分譲マンション	アクティブシニア向け分譲マンション
間取り	2LDK～4LDK	1LDK,2LDK
専有面積	58.55 m ² ～97.90 m ²	44.00 m ² ～73.54 m ²

□事業の仕組み

- ・市街地再開発事業において参加組合員として事業参加し床を取得、第三者に分譲
- ・今回調査の回答では上記仕組み以外の回答は示されなかったが、事業計画規模、参加業者など検討する中で開発手法についても継続した検討が必要となる

サービス付き高齢者向け住宅を含む賃貸マンション

□既存事例

- ・サービス付き高齢者向け住宅以外にも、有料老人ホームやデイサービス事業、認知症グループホームなど他事業の提案も回答としてみられた
- ・そうした多様な事業を同時展開している施設事例も複数みられた
- ・食堂を昼食時に地域開放するなど、積極的に地域との関係形成に取り組む事例も存在する

□事業の仕組み

各社とも以下のパターンを示されており、事業の内容に合わせた継続的な検討が必要である

- ・事業者が自ら開発し運営するパターンや、建物をホルダーとして取得し運営するパターン
- ・建物ホルダーから賃借し運営を行うパターン

なお、サービス付き高齢者向け住宅は賃借権、分譲マンションは区分所有権と、入居者の権利形態が異なるため、別敷地・別建物で整備することが一般的である。

賃貸マンション

追加のアンケート調査では、先述の高齢者向け住居形態に加えて一般の賃貸マンションについても同様の質問を行った。一般的な賃貸マンションのため参考事例の紹介は省略する。

□事業の仕組み

各社より賃貸マンションの事業スキームについて一般論を含め回答を受けている。

- ・ 事業用地を取得し、土地・建物を中長期的に保有および運営
- ・ 土地・建物ともに一時的に保有し、その後投資家などへ投資用物件として売却
- ・ 公有地を借地し事業者が建物を建設および保有、その後 REIT 等へ売却

など

なお、市場性については、一部企業のみでの回答ではあるが呉駅周辺での取り組みは難しいとの見通しが示されている。

②事業者の参入可能性の検討

今回のアンケート調査において一部に各事業者の参画を想定した質問項目を設けた以下の5つの機能について、事業者の参入可能性を以下に整理した。

1. 住宅	<ul style="list-style-type: none"> ・分譲で100～150戸の販売が見込まれ事業者の参入可能性は高い ・シニア向け分譲マンションについても複数業者が参入可能性を示している ・賃貸マンションでの事業参入可能性は分譲マンションほど高くはないことが伺える
2. 商業	<ul style="list-style-type: none"> ・食料品については、需要が見込まれ事業者の参入可能性は高い ・最寄品については周辺施設との棲み分けの検討次第で参入が見込める ・買回り品については広島市内と商圈が重複するため基本的に可能性が低い、内容次第で対抗可能と回答する企業も数社存在する ・そのほか地域産品や土産物など観光客を対象とした内容は検討の余地があり、事業者参入の可能性はある
3. 宿泊	<ul style="list-style-type: none"> ・宿泊特化型（ビジネスホテル）は需要が見込まれ参入可能性は高い ・シティホテルなど観光客向けの形態は、現状では呉市内への滞在客が少ないため事業者の参入可能性は低い ・短中期滞在型など他形態は今回確認しておらず、市場性の精査にはホテルコンサルなど専門コンサルへのヒアリングも考えられる
4. 業務	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前の立地性については高い評価がある一方、供給が飽和状態と見る向きも多く、参入可能性は他機能と比較すると低い ・駅前のサテライト型オフィスやシェアオフィスなどの他形態については調査しておらず、継続した検討を行う余地がある
5. その他施設	<ul style="list-style-type: none"> ・導入用途により参画手法や所有形態が異なることが想定されるが、選択肢として挙げた「クリニック関連」「スポーツ・健康関連」「子育て支援関連」「高齢者福祉関連」については参入可能性が高い

③公共財産の活用可能性の検討

今回調査では海側の活用可能地について「どのような活用が考えられるか」の意見募集に留めたが、この設問に対して各社から様々な活用方法が示された。

事業者の参入可能性など活用可能性の具体的な検討には至っていないものの、例えば複数の回答で見られた公園としての整備は、マルシェの開催などイベント的な利用による使用料収入を整備費負担を軽減する考え方も可能なほか、大型のサインなどを設置して自治体のブランディングに貢献する施設として整備する可能性もあるだろう。

このように、活用の可能性は様々な検討でき、次項以降で整理する駅側の開発と連動する活用の形が求められる。

4-4. 拠点施設等導入機能の検討

これまでに整理した先行事例や地区整備の方針、および市場ニーズ等の調査結果を受けて、現検討段階における拠点施設等の導入機能を整理した。なお、この検討内容は「呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会」の第3回会議にて公表した資料を基本としている。

①導入機能の検討

導入機能については、アンケート調査において設問としてこちらより提示した住宅、商業、宿泊、業務、公益施設をベースに整理した。まず「ゾーニングにおける検討事項+各敷地の面積」および規模検討の際にベースとしたゾーニング案（上記懇談会の第2回会議で使用）を以降に記載した。続いて、内訳にあたる機能ごとの検討内容を記載し、最後にそれを反映させたゾーニング案を記載している。なお、ゾーニング案は開発時期をⅠ期・Ⅱ期と想定して今回は検討を行っている。

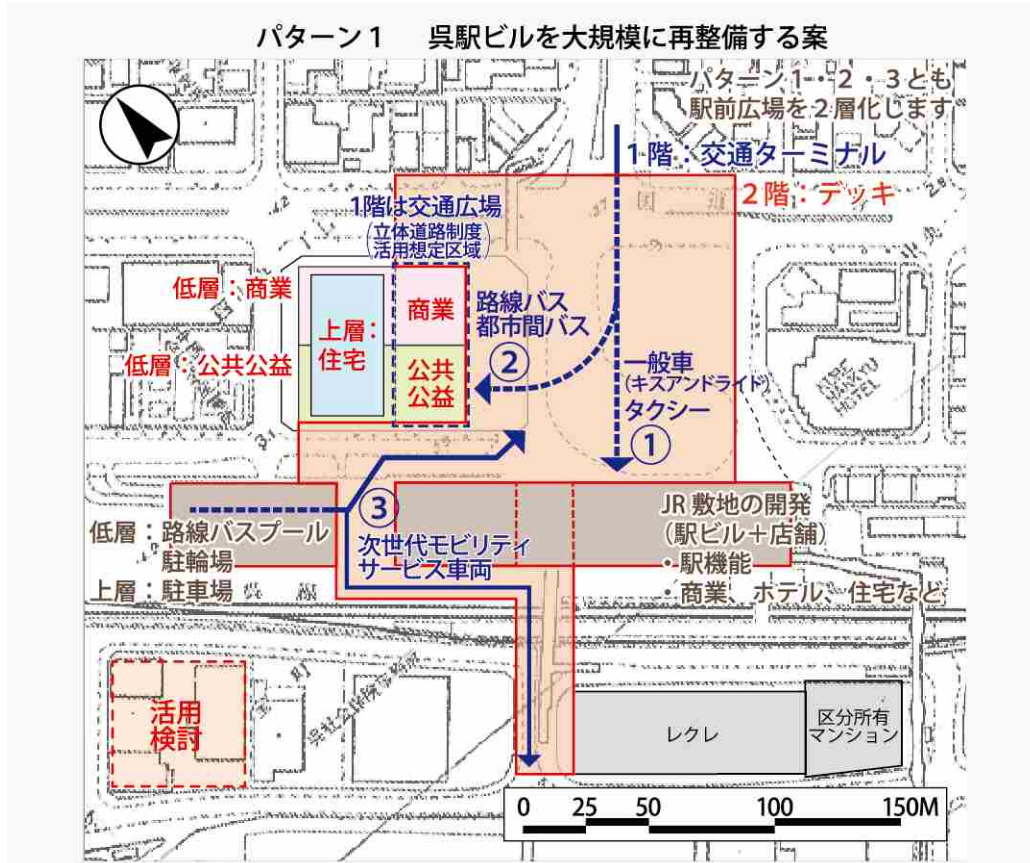
■ゾーニングにおける検討事項+主な敷地の面積

検討事項	<ul style="list-style-type: none"> ・呉駅前広場の必要面積（交通需要） ・立体道路制度の活用と対象とする区域 ・デッキの取扱い（工作物 or 建築物） ・旧呉そごう跡地に建築する場合の敷地の設定 						
主な敷地の面積	 <p>■主な敷地の面積（名称は建物名称）</p> <table border="0"> <tr> <td>①そごう跡地 約5,700㎡</td> <td>④店舗（ヒマラヤ） 約3,400㎡</td> </tr> <tr> <td>②JA 約1,700㎡</td> <td>⑤呉駅ビル（クレスト） 約4,500㎡</td> </tr> <tr> <td>③呉駅西駐車場（市営） 約4,200㎡</td> <td>⑥呉駅前広場 10,446㎡ (市7,146㎡：JR3,300㎡)</td> </tr> </table>	①そごう跡地 約5,700㎡	④店舗（ヒマラヤ） 約3,400㎡	②JA 約1,700㎡	⑤呉駅ビル（クレスト） 約4,500㎡	③呉駅西駐車場（市営） 約4,200㎡	⑥呉駅前広場 10,446㎡ (市7,146㎡：JR3,300㎡)
①そごう跡地 約5,700㎡	④店舗（ヒマラヤ） 約3,400㎡						
②JA 約1,700㎡	⑤呉駅ビル（クレスト） 約4,500㎡						
③呉駅西駐車場（市営） 約4,200㎡	⑥呉駅前広場 10,446㎡ (市7,146㎡：JR3,300㎡)						

■ゾーニング案

(呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会 第2回会議にて使用)

同会議では3パターンのゾーニング案を作成しており、以下にはパターン1のものを記載した。その他のパターンについては参考資料として付した懇談会資料を参照願いたい。



(次ページより機能ごとの検討内容を記載している)

以降、導入を検討する機能ごとの整理を行う。また、先に整理したアンケート調査の結果概要とそれを受けた検討ポイントを併記した。

※なお、開発規模の検討及び配置図についてはJR西日本など周辺の関係者とは未調整である。

■住宅

アンケート調査結果と検討ポイント

アンケート調査結果

検討ポイント

- ・ 交通利便性、生活利便性の高い地区
- ・ 駅前立地

【住棟形式】板状形式 → 住棟の向き（南西：呉港、南東：駅前広場）

【戸数】100～150戸が主だが、
複数年での販売なら200戸前後も検討可能 → ニーズと開発事業性を比較した検討
分譲と賃貸の内訳

【専有面積※】70㎡台が主力。シニア向けの～60㎡台も → 高齢者向けなど呉市の実情との比較

【住宅形式】分譲単体が主、シニア向け分譲

【購入賃貸層】ファミリー層を中心に、シニア層、DINKsも

【取得単価】平均1,228 最大1,500（千円/坪）

【分譲単価】平均1,607 最大1,900（千円/坪） → 広島市周辺の他都市との比較

※専有面積とは、玄関ポーチやバルコニー、ロフト等を含まない室内の専有部分における床の面積を指します。

開発規模の検討

第2回懇談会にて提示したゾーニング案をベースに開発規模の一例を提示



- 【駐車場】呉駅西駐車場の改修も含めた、規模および配置の検討が必要
- 【共用施設】集会室等の共用施設については、低層階の公益施設との兼ね合いを含めた検討が必要

〈呉駅周辺・同規模の分譲マンション〉

■サーパスシティ呉駅前

- 【所在地】呉市宝町2-37
- 【交通】呉駅徒歩2分
- 【竣工年月】平成21年2月
- 【住棟形式】板状（L型）
- 【戸数】156戸（15階建：1F商業）
- 【間取り】2LDK～4LDK
- 【専有面積】62.07㎡～91.84㎡
- 【駐車場台数】（不明）台 タワーパーキング



■商業

アンケート調査結果と検討ポイント

アンケート調査結果

- ・ゆめタウン呉をはじめ周辺商業は概ね充足
 - ・食料品の需要は見込める
 - ・最寄品は周辺との棲み分け、役割分担が必要
 - ・買回り品は広島市内施設と商圈が重複する
- 【規模】約 1,000 ～ 2,000 坪
+ 1 階および 2 階（デッキ階）が望ましい

検討ポイント

- 周辺商業との用途の棲み分け
- 開発規模のバランス
- 広島市内など広域商圈での比較
- 低層の公益施設との面積配分
- JR 敷地など他区域での開発可能性

用語説明

- ・食料品 スーパーマーケット等で購入する日用の飲食料品
- ・最寄品 購買頻度が高く消費者が時間をかけずに日常の生活行動圏内で購入するような消費財
- ・買回り品 耐久消費財や趣味品など、質やデザインなどを比較検討した上で購入する傾向にある品物

開発規模の検討

第2回懇談会にて提示したゾーニング案をベースに開発規模の一例を提示

新規で開発が可能と見込まれる規模 約 1,000 ～ 2,000 坪（約 3,000 ～ 6,500 m²）

■周辺施設との店舗面積による比較

※調査結果には延床面積・店舗面積双方の回答があり今後の精査が必要



※店舗面積
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



〈想定条件〉

【敷地面積】約 5,200 m²

※左図 の部分

【基準面積】約 2,000 m²

※左図 の部分

【延床面積】約 3,000 m²

【営業時間】 駅前の立地性や周辺店舗の営業時間を踏まえ、
飲食等の夜時間帯のニーズなど継続検討

【駐車場】 呉駅西駐車場の改修も含めた、
規模および配置の検討

立体道路制度の運用等
駅前広場区域の検討に
応じた検討が必要

〈その他の検討項目〉

- ・食料品・最寄品を中心としつつ、健康増進・スポーツ関連施設などの導入可能性を継続して検討
- ・「道の駅」機能に類する、地域情報の発信機能を兼ねた地域産品を取り扱う施設の実現性を検討

■宿泊

宿泊機能については、開発規模の検討においてベースとしている第2回懇談会で提示したゾーニング案において設定されていなかったため、II期開発の例としてJR敷地の一部を開発した場合の配置を記載している。

アンケート調査結果の概要（宿泊）

アンケート調査結果

検討ポイント

- ・ 宿泊特化型、ビジネスホテルは需要あり → 滞在日数など詳細なニーズの把握
- ・ 観光利用は広島市内に宿泊する観光客が多い
- ・ 観光地需要が今後拡大する場合は立地需要が顕在化する可能性もある → 観光振興策などソフト面での施策との連携
- ・ 広島市内が現在建設ラッシュであり需要減の懸念

【室数】 100～150室（内訳：シングル100室＋ダブル・ツイン等25～50室）

【規模】 約3,500㎡～5,000㎡

開発規模の検討

第2回懇談会にて提示したゾーニング案をベースに開発規模の一例を提示

■広島県内のビジネスホテル（宿泊特化型ホテル）の一例

ホテル名	延床面積	室数	1室あたり※	その他設備
東横イン広島平和大通	4,345㎡	255	17.04㎡	小会議室
コンフォートホテル呉	3,121㎡	149	20.95㎡	
くれたけイン広島大手町	4,395㎡	198	22.20㎡	
ホテルルートイン東広島西条駅前	4,866㎡	218	22.32㎡	レストラン、大浴場
ヴィアイン広島銀山町	3,700㎡	156	23.72㎡	レストラン、会議室、宴会場
チサンホテル広島	4,275㎡	170	25.15㎡	レストラン、会議室、宴会場
リッチモンドホテル福山駅前	6,800㎡	200	34.00㎡	会議室
ドミーイン広島ANNEX(仮称)	5,700㎡	166	34.34㎡	レストラン、大浴場

※共用部分を含む延床面積を室数で除した数値

新規で開発が可能と見込まれる規模

約1,000～1,500坪（約3,500～5,000㎡）
 (参考) 150室×25㎡/1室あたり=3,750㎡



〈想定条件〉

【対象敷地】

- ・ 現在は住宅、商業、公益を設定している旧そごう敷地の一部を宿泊施設として想定
- ・ JRなど他の民間敷地

立体道路制度の運用等駅前広場区域の検討に応じた検討が必要

【基準面積】 約400㎡

※左図の部分

【延床面積】 約3,500㎡

→コンフォートホテル呉と同等の規模

〈その他の検討項目〉

- ・ 工場就労者や観光客のニーズを調査し、短中期型滞在やドミトリー型など異なる宿泊形態の検討

■業務

業務については、アンケート調査結果等を踏まえ今回のゾーニング案の検討には反映しなかった。以下に参考までにアンケート調査結果の概要を引用した。

アンケート調査結果の概要（業務）

周辺に集積する各工場の事務所の老朽化など企業ニーズがあるのであれば、駅前立地を生かした業務入居は検討可能

今後の検討方針

現状では新規での整備は見込めないが、周辺企業の事務所状況などの調査とともに、駅前のサテライト型オフィスや、シェアオフィスを含めた業務用途のニーズを引き続きデベロッパー等とも調査をし、導入可能性を検討

（次ページに続く）

■その他機能

その他機能については、アンケート調査において規模への具体的な言及はなく、計画全体やニーズを把握したうえで導入の検討を進める施設を検討していくこととなるため具体的な規模の検討については省略した。次ページに記載する公益施設との内容や所有形態（公設公営、公設民営、民設民営等）の棲み分けを含めた検討を今後進める必要がある。

アンケート調査結果の概要（その他施設）

用途毎の規模や床単価等は、全体の用途構成や呉駅周辺地域全体の計画およびニーズを考慮したうえでの検討が望ましい

理 由	想定される施設
呉駅周辺には総合病院が集積 (呉共済病院・呉医療センター)	クリニック施設 福祉施設 スポーツ・健康関連施設
駅前の利便性や街なか居住の推進に伴う子育て世代のニーズ	子育て支援施設
全国的な外国人観光客数の増加	国際交流施設

検討ポイント

<p>クリニック施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・呉駅周辺に位置する同用途の施設について利用状況の把握 ・大型病院との連携など既存の取組みについての整理 ・新型モビリティを用いた駅および病院間の移動を見据えて、現在の主要な来院手段等の把握と交通からの福祉のまちづくりの可能性を検討 	<p>福祉施設</p>	<p>スポーツ・健康関連</p>
<p>子育て支援施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・レクレ内の市施設など、類似施設の利用状況の把握 ・近年の駅前マンション整備に伴う若年層の増加状況の把握 ・若年層の働き方（勤務地、通勤手段、子育て環境等）についての整理 ・呉市内外からの集客可能性の検討 		
<p>国際交流施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宿泊施設のニーズ調査と並行した観光客の滞留可能性および滞留促進策の検討 ・「音戸の瀬戸」や「松濤園」「御手洗」など日本文化に関係する史跡等への訪問状況および訪問手段の把握 ・広島、東広島、竹原など周辺自治体と連動した観光ルートのPR促進 		<p>施設の整備可能性を検討</p>

■公益施設

※公共公益施設は次節でも整理をしているが、交通結節点機能に付随する複合拠点施設機能の検討の一環として、以下に公益施設部分の検討も記載した。

同時の立地が望ましい公益施設については、その他機能と同様にアンケート調査において規模への具体的な言及はなかったが、想定される内容に該当する既存事例の面積を当てはめた仮想での規模検討を行っている。

施設の内訳としては「A. 書籍閲覧・市民活動・待合など複合施設」「B. こども向け文化施設+子育て支援施設」そして7月豪雨災害を受けて懇談会で提案のあった「C. 災害記録展示施設」を設定している。公益施設についても整備の必要性や内容、所有形態（公設公営、公設民営、民設民営等）などの検討を今後進める必要がある。

アンケート調査結果の概要（公益施設）

- ・図書館、学習室等
- ・観光案内施設
- ・地域交流施設、国際交流施設
- ・駐車場、駐輪場

開発規模の検討（公益施設）



〈想定条件〉

- 【敷地面積】約 5,200 ㎡
※左図 の部分
 - 【基準面積】約 2,000 ㎡
※左図 の部分
- 立体道路制度の運用等
駅前広場区域の検討に
応じた検討が必要

【延床面積】約 3,000 ㎡

- （内訳例）
- A. 書籍閲覧・市民活動・待合など複合施設 1,500 ㎡
 - B. こども向け文化施設+子育て支援施設 1,000 ㎡
 - C. 災害記録展示施設 500 ㎡

【駐車場】呉駅西駐車場の改修も含めた、規模および配置の検討

〈例示した各種施設の事例〉

A. 書籍閲覧・市民活動・待合など複合施設



エンクロス
(延岡市駅前複合施設)



アーバンデザインセンター
柏の葉 (UDCK)

B. こども向け文化施設



こどもクリエイティブタウン
ま・あ・る(清水駅前再開発)

C. 災害記録展示施設



長岡震災アーカイブセンター
きおくみらい(大手通中央東再開発)

■ゾーニング案

以上を踏まえた開発ゾーニング案を以下に記載した。なお、工期（Ⅰ期・Ⅱ期）や開発の区域、用途、規模等は開発のシミュレーションを目的に仮定したものである。

Ⅰ期 開発想定区域：そごう跡地+JA敷地+呉駅前広場	
検討のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・旧そごう呉店の跡地+呉駅前広場区域での開発 ・呉駅前広場の改修とデッキの整備 ・呉駅西駐車場の改修あるいは改築
開発規模の検討	<p style="text-align: center;">延床面積</p> <p>住宅 約15,000㎡（約150戸分譲）</p> <p>商業 約3,000㎡ ～6,500㎡</p> <p>宿泊 例) そごう跡地には設定せず他敷地での開発</p> <p>業務 （設定なし）</p> <p>公益 約3,000㎡ 図書館、文化交流施設など</p> <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デッキの整備 ・バスターミナルの整備 ・呉駅西駐車場の改修など、各機能で必要となる駐車場の整備
ゾーニング案（Ⅰ期）	<p style="text-align: center;">凡例 駅前広場区域 モビリティ動線 デッキ整備検討範囲</p> <p style="text-align: center;">※ゾーニング(案)はJR西日本等の関係者とは未調整です</p>
断面模式図	<p>■断面模式図</p> <p style="text-align: right;">〈想定条件〉 敷地面積 約5,200㎡ 建築面積 約4,000㎡ 延床面積 約21,000㎡ →容積率 404% <600% →建ぺい率 76.9% <80%</p>

II期開発：周辺整備	
検討の例	<p>(下図：ゾーニング案（II期）の丸数字と該当する）</p> <p>① 呉駅ビルを含む JR 西日本敷地での開発検討</p> <p>② デッキ上での商業店舗などの開発検討 (デッキ東辺まで一体の建築敷地として設定可能か検討)</p> <p>③ 駅南西側の市定借地（2021 年期限）の活用検討</p>
開発規模の検討	<p>住宅 (賃貸など他形態での開発や過年度での販売可能性)</p> <p>商業 0㎡～約3,500㎡</p> <p>宿泊 約3,500㎡～5,000㎡ (宿泊特化型・客室100～150室)</p> <p>業務 ニーズが見込まれる場合は配置検討</p> <p>公益 ニーズが見込まれる場合は配置検討</p> <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デッキの整備 (駅南側への接続等) ・各機能で必要となる駐車場の整備
ゾーニング案 (II期)	

以上に、アンケート調査の結果等を受けてゾーニング案を検討した。

今後、このゾーニング案を参考としつつ、引き続き幅広く検討を行う必要がある。

4-5. 公共公益施設の機能配置の検討

① 適正な機能配置の検討

機能配置の検討については先にも記載の通り、複合機能施設の一環として 4-4.拠点施設等導入機能の検討において整理したところである（以下に再掲）。

開発規模の検討（公益施設）



〈想定条件〉

【敷地面積】約 5,200 m²

※左図 の部分

【基準面積】約 2,000 m²

※左図 の部分

立体道路制度の運用等
駅前広場区域の検討に
応じた検討が必要

【延床面積】約 3,000 m²

（内訳例） A. 書籍閲覧・市民活動・待合など複合施設 1,500 m²

B. こども向け文化施設+子育て支援施設 1,000 m²

C. 災害記録展示施設 500 m²

【駐車場】 呉駅西駐車場の改修も含めた、
規模および配置の検討

〈例示した各種施設の事例〉

A. 書籍閲覧・市民活動・待合など複合施設



エンクロス
(延岡市駅前複合施設)

アーバンデザインセンター
柏の葉 (UDCK)

B. こども向け文化施設



こどもクリエイティブタウン
ま・あ・る (清水駅前再開発)

C. 災害記録展示施設



長岡震災アーカイブセンター
きおくみらい (大手通中央東再開発)

本節 4-5.では、上記を補足する内容のほか、呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会にて示されている「デッキ（広場機能等）」の事例や、地域全体のマネジメント等活動を行う「アーバンデザインセンター」の事例を整理し、今後の開発規模の検討の参考とする。

本節 4-5.にて整理する項目

- ・ 公益施設事例

- 駅前再開発における公益施設整備事例（H21以降に事業完了）について、再開発区域に隣接・近接する鉄道駅の1日の乗車客数が呉駅（11,487人）に近い事例について記載する

- ・ デッキ（広場機能等）事例

- ・ アーバンデザインセンター事例

②公益施設事例と既存施設の整理

●公益施設事例

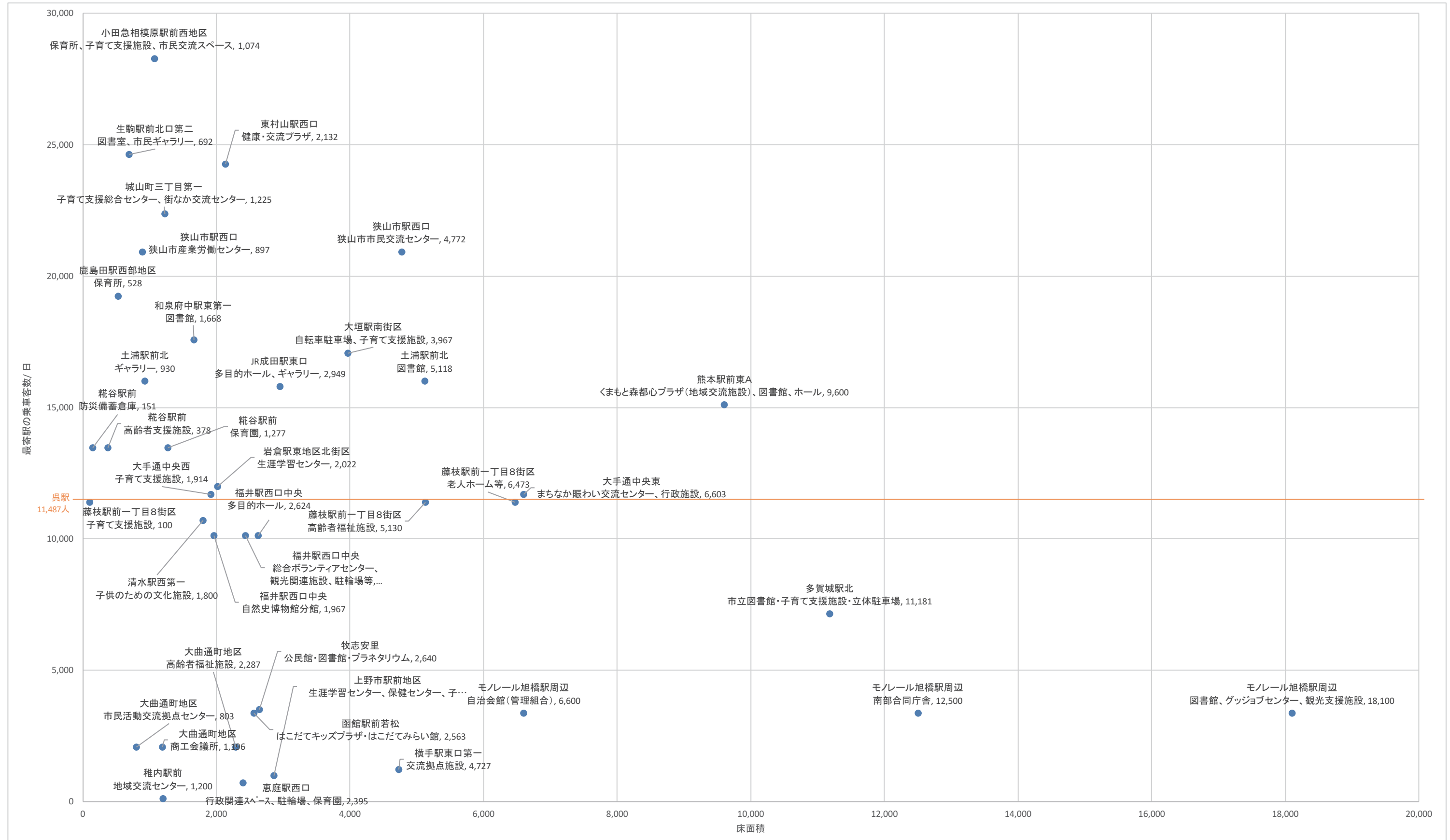
公益施設の事例については、駅前再開発における公共公益施設の整備事例を整理した。ここでは、再開発区域に隣接・近接する鉄道駅の1日の乗車客数が呉駅（11,487人）に近い事例について記載する。次ページに事例の一覧を兼ねたグラフ（縦軸：駅乗車客数、横軸：床面積）を折り込んでいる。

全体の傾向として、導入される公益施設の床面積は平均して約 4,000 m²である（1つの事業で複数の公益施設を整備の場合はそれぞれの施設の床面積で計算している）。一つの機能でその規模の公益施設床を確保する場合（例：多賀城駅北、清水駅西、福井駅西口中央）もあれば、複数の公益施設が同居している場合（例：JR 成田駅東口、狭山市駅西口、藤枝駅前一丁目8街区）もある。各自治体の施策状況や公共施設の管理計画に応じて規模は異なるので参考値ではあるが、近年のコンパクトシティ施策や公共貢献を図る動きが反映されたものと考えられる。

駅前再開発における公共施設整備事例 (H21以降に事業完了)

再開発区域に隣接・近接する鉄道駅の1日の乗車客数が呉駅 (11,487人) に近い事例について記載する

※図中の施設種目の右側に記載している数字は各施設の床面積を示している



●既存施設の整理

呉駅周辺に位置する主な既存の公益施設については、3-1.対象施設及び対象地の概要で整理したものを含めて以下の施設が挙げられる。

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	観光案内施設	市民利用施設
		
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)	くれ観光情報プラザ
		
		多目的スペース (大和ミュージアム内)
駐車場・駐輪場		市民利用施設
		
呉駅西駐車場・駐輪場	呉駅東駐輪場	呉市すこやか 子育て支援センター

公共公益施設については、平成28年3月策定の「呉市公共施設等総合管理計画」において計画全体の方針を「『量』と『質』の適正化」と定めており、総延べ床面積の3割削減（30年間）や、適正な規模等の検討、効率的な資産運営などが挙げられている。これは同規模人口の自治体と比較して市民1人あたりの公共施設等の延床面積が大きいことなどに基づいている。

また、平成27年3月策定の「第3次 呉市公共施設再配置計画」では各施設の今後の方針について以下のように定められている。

表. 第3次呉市公共施設再配置計画における位置づけ

施設名称	方針
呉市立中央図書館	現行どおり
呉中央棧橋ターミナル	記載なし
くれ観光情報プラザ	記載なし
呉市海事歴史科学館 (大和ミュージアム)	記載なし ※館内には展示の他、多目的室の貸室機能あり
呉駅西駐車場	指定管理期間中（H27～H31）に市営駐車場運営の方向性について検討を行う
呉駅西駐輪場	現行どおり
呉市すこやか子育て支援センター (くれくれ・ば)	施設（レクレ）を借り受けし運営しているため記載なし（広の子育て支援センターは現行通り）

現行の計画を踏まえると、方針の示されていた各施設については以下のように検討される。

■呉市立中央図書館

民間事業者アンケート調査において「立地が望ましい」との回答が複数みられた図書館機能は「現行どおり」となっているため、仮に整備する場合には駅前での分館的な機能や、図書館としての形態でない待合を兼ねた図書スペースとしての整備など、他の形態を検討することとなる。先の機能配置の項で例示した「エンクロス（延岡市駅前複合施設）」は図書館ではない駅前待合スペースを整備した事例である。

■呉駅西駐車場

そごう閉店後に利用台数が年間約40万台から20万台以下と半数以上減少した状況もあり、今回開発施設の駐車場として再利用することは検討可能である。ただし築年数が経過していることや、今回構想に盛り込まれているデッキの整備が実現する場合に地上とデッキレベルをつなぐスロープの設置に適していることなどから、改修あるいは改築を検討することも考えられる。

いずれの場合においても、今回開発で見込まれる必要駐車場台数を確保するため、本開発の構想・計画と併行した方向性検討を行うこととなる。

■呉駅西駐輪場

「現行どおり」となっており、現状の駐輪場機能および台数を維持することになる。ただし、上記の呉駅西駐車場と同じ建物に入居しているため留意が必要である。また、計画には記載のない「呉駅東駐輪場」についてはJR西日本の土地を借り上げて平場で運営している。

■呉市すこやか子育て支援センター（くれくれ・ば）

現在入居している「レクレ」が市所有地に定期借地（2025年期限）で建設されているため、その方針との整合も図る必要がある。本官民連携導入調査では同敷地については具体的な方針を示しておらず、継続した検討を行う。

また、方針の記載がない「くれ観光情報プラザ」や「呉中央棧橋ターミナル」については、前者は観光案内所機能であるが駅前に立地していない現状であり、後者は一部時間帯で学習スペースとして貸し出しているなど、現状と本来の機能が不一致である箇所も見受けられる。前者などは交通結節点機能を強化する上では導入を検討しうる機能であり、移設する場合の課題などを含めた検討を行う必要がある。

●デッキ（広場機能等）事例

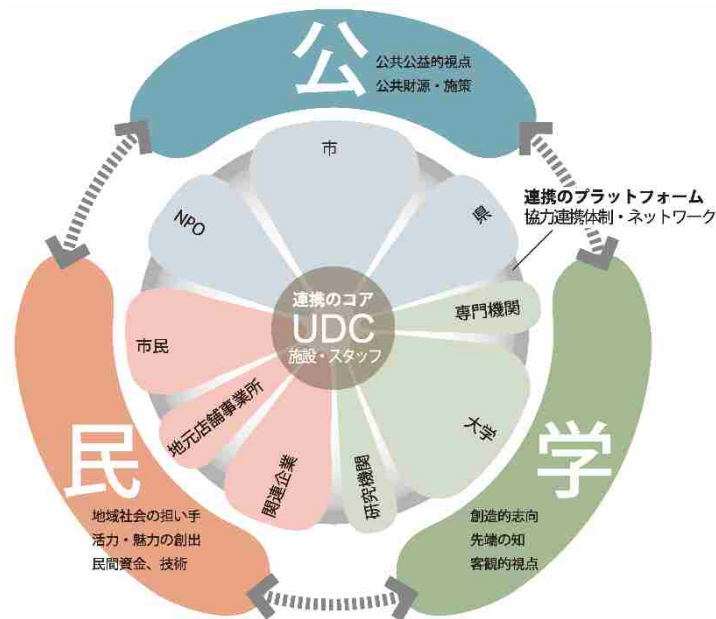
デッキについては、呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会において自動運転時代の次世代モビリティの導入とともに会の当初から提案を受けている内容である。提案を受けているデッキは面的な広がりを持つ空間で、市民が自然と集うような広場機能を兼ねた空間を想定している。

次ページにデッキの面積や階高を整理した図表を、次々ページに広場空間の事例をそれぞれ折り込みで記載している。次々ページの広場事例については次項（下記）に整理するアーバンデザインセンターの事例と併記した資料となっている。

●アーバンデザインセンター事例

デッキと同様に懇談会で提案を受けている内容である。「公・民・学」の3者が連携するまちづくり拠点であり、地域の総合的なデザインに取り組む組織である。事例を次々ページに折り込みで記載した。

今回の呉の場合は、ミクロな部分では市民の活動拠点や防災情報拠点、整備するデッキの官民境界の処理や、それをまたいでの一體的な運営の主体、呉駅周辺地域全体のマネジメントといった機能や役割が考えられる。また、学の分野では「くれワンダーランド構想」の検討でも提案されている大学や大学サテライトの誘致による産学連携や、自動運転などの各種技術の研究拠点を設けるといった方策が考えられる。



公・民・学の連携によるマスコラボレーションイメージ (UDCKパンフレットより引用)

デッキ下に交通機能を配した事例 (ペDESTリアンデッキ事例)

	豊田市駅	茨木駅東口	溝の口駅	姫路駅北口	【参考】呉駅
周辺図 (同縮尺)					
現地写真 など ※航空写真の縮尺は統一していない	 	 	 	 建物1階部分に交通系 (立体都市計画制度の活用)	
デッキ面積	約 4,000 m ²	約 2,600 m ²	約 3,900 m ²	—	約 15,000 m ² (上図で着色した範囲)
階高 (デッキ高さ)	約 6.5m	6.31m	約 5.6m	約 6.5m	約 4.9m (そごう2階レベル)
地上部 交通機能	バス5バース、タクシー乗り場 3台程度、道路計2車線	バス5バース、タクシー乗降2台、 待機5台、一般車3台程度	バス9バース、 タクシー待機15台 (兼乗り場)	建物1階部分はバス2バース、 一般車乗降場 (6台程度?)	(現行駅前広場) バス17バース、バス 待機3台、タクシー乗降2台、タクシー 待機24台、一般駐車場27台
駅乗降客数	約 48,000 人 (名鉄・愛知環状鉄道合計)	約 97,000 人	約 380,000 人 (東急・JR合計)	約 65,000 人	約 23,000 人

広場事例とアーバンデザインセンター事例 (市民の自発的な活動の場)

市民が集う広場空間およびアーバンデザインセンターについてイメージとなる事例の写真や概要を記載した

広場 ※広場面積は概数

ハピテラス(ハピリン) 1,020 m²



尾張一宮駅ビル 1,150 m²



あかし市民広場 500 m²



屋内広場

富山グランドプラザ 1,360 m²



半屋内広場

さいたま新都心「けやき広場」8,550 m²



JR茨木駅東口駅前広場 2,600 m²



尾道駅前広場 5,000 m² (デッキ部込)



エリアなかいち「なかいち広場」400 m²



豊田市駅ペDESTリアンデッキ4,000 m²



姫路駅「駅前芝生広場」1,400 m²



姫路駅「サンクンガーデン」1,400 m²



溝の口駅ペDESTリアンデッキ3,900 m²



屋外広場

デッキ上(2階~)広場事例

アーバンデザインセンター

アーバンデザインセンターとは (例・松山アーバンデザインセンターHPより引用)

「公・民・学」が連携するまちづくり拠点です。現地・現場のまちづくりを推進するため、中心市街地に拠点施設を構え、隣接して設置した憩いと賑わいの空間である「みんなのひろば」と「もぶるテラス」を運営しながら、将来ビジョンの検討や都市空間のデザインマネジメント等のハード面、まちづくりの担い手育成や地域デザインプログラム等のソフト面、双方のアプローチから、総合的なまちづくりに取り組んでいます。

アーバンデザインセンターにより管理・活用される広場の例

柏の葉ゲートスクエア 1,300 m²



みんなのひろば 300 m²



OM TERRACE 150 m²



まちづくり拠点となる施設 (スタッフが常駐し、市民が自由利用できる施設)

アーバンデザインセンター柏の葉 (UDCK)



松山アーバンデザインセンター (UDCM)



アーバンデザインセンター大宮 (UDCO)



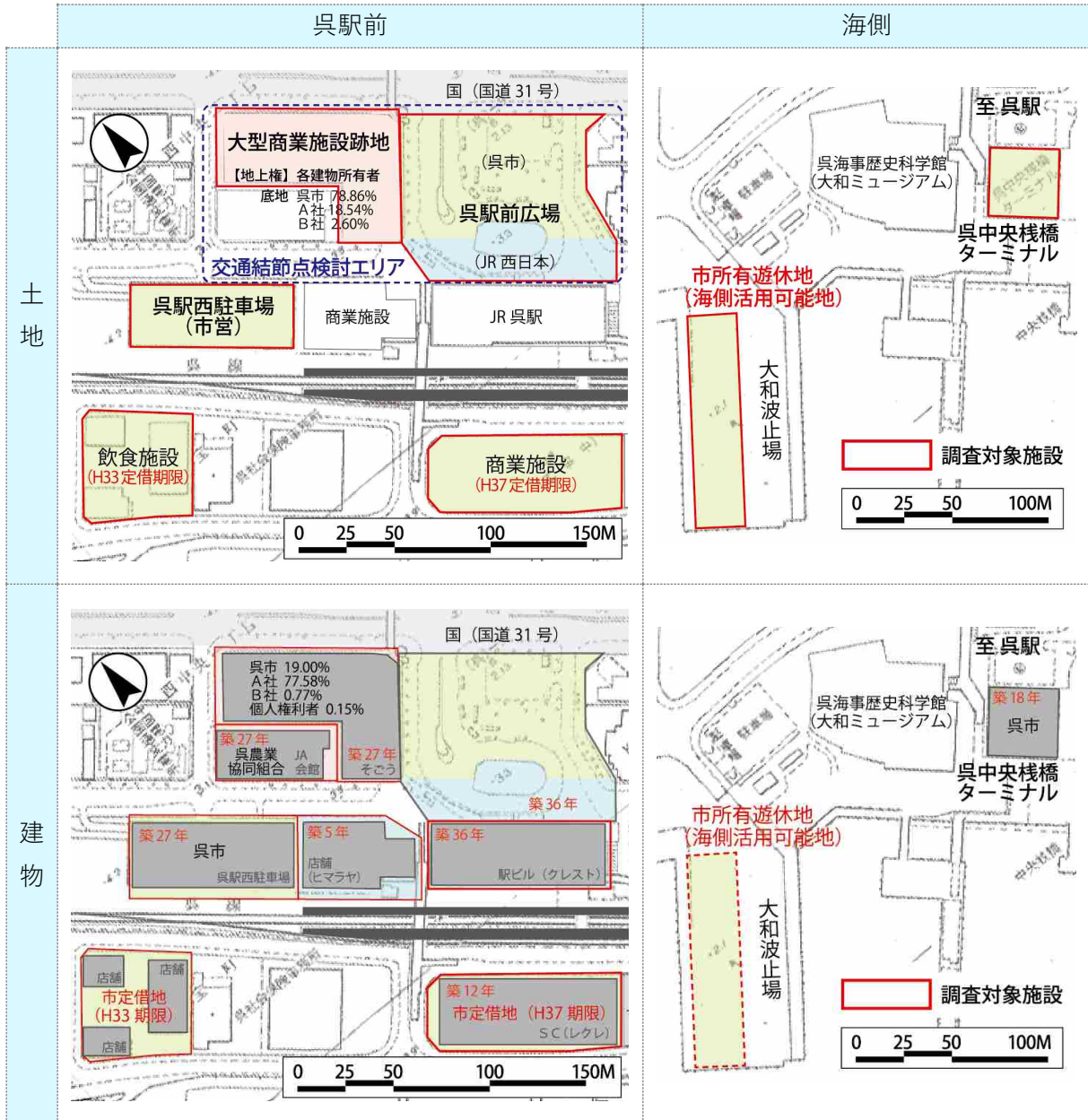
4-6. 事業手法・官民連携方策等の検討

①官民連携方策等の整理・比較

■官民連携方策検討の背景

本調査の対象エリア内には敷地と建物の一部を市が所有している大型商業施設跡地や、定期借地として民間が利用している市所有地、海側の活用可能地など公共財産・公共施設が多数存在している。そうした「公的不動産(PRE)」の活用検討について。整理を行った。

■今回調査対象地の土地・建物の所有者



■事業の段階に分けた官民連携手法の整理

I. 事業発案段階、II. 計画設計工事段階、III. 施設管理運営段階の3段階に分けて、本調査での状況を当てはめながら官民連携の手法を整理した。

I. 事業発案段階

●[今回]民間事業者アンケート調査

本調査にて今回用いた方法としては、構想検討段階から複数の民間事業者に対してアンケート調査を行った。調査の発想としてはサウンディング型市場調査を参考としたものであり、アンケート調査の内容において回答の選択肢を用意するなど尋ね方を工夫することで、より具体的な回答を引き出している。これは事業が進行した段階で市場ニーズを調査する際の方法を応用したものである。

送付先については本調査業務の受託先である民間コンサルタントが、これまでの業務などで形成されたネットワークの中から、主体的な事業参画を想定できるいわゆるデベロッパーと呼ばれる企業を選定している。整備を想定する規模や機能、事業範囲などを考慮して送付先を選定しているが、アンケート調査のみであったとしても選定の過程に透明性を求めるならば、その選出手法について検討の余地がある。

なお、今回調査においては各社への送付状には「アンケート調査結果は呉駅周辺地域総合開発を検討する上での参考とさせていただくものであり、他の目的には一切使用いたしません」と記載している。

●今後の対話方式等

今後については、これまでに回答を受けた企業からより詳細な内容等を把握するためにヒアリングを実施するか、開発の計画内容が変更あるいは固まった段階で再度アンケート等から調査を重ねることなどが考えられる。

サウンディング型市場調査の事例では提案を募集したうえで、提案採用事業者に対して公募に向けた条件整理のためのヒアリングを行い、事業者選定評価において、提案採用事業者へのインセンティブ付与を行う「提案インセンティブ付与型」や、提案内容を審査して優先順位付けを行った上で事業内容について競争的対話による協議を行い、協議が調った者と契約する「選抜・交渉型」なども存在する。

II. 計画設計工事段階

●想定される官民連携手法

図中には公共的な事業の一部または全部を民間事業者へアウトソーシングする場合の方式を記載している。今回計画では、大型商業施設の建物は既述の通り売却を検討していた時期があることや、関係権利者との調整や立体道路制度の活用の有無など複数の事項が定まっていないことなどから公共的な事業で行う範囲が未確定であり、以下は図中に記載した手法の整理に留める。

PFI 事業	PFI 法に基づく事業で、民間資金を活用して民間事業者に施設整備や公共サービスの提供を委ねる手法。民間事業者が PFI 事業の契約に基づいて、公共施設等の設計・建設・維持管理・運営等を一括発注・性能発注・長期契約等により行う手法である。一括発注となるためコスト削減の効果が期待できる反面、初頭で事業費を確定するため設計段階での変更など状況変化への対応が難しい側面もある。
DB 方式	DB 方式は民間事業者に設計・建設等を一括発注・性能発注する方式である。事業者選定の段階で設計企業と建設企業からなる構成体と契約し、実施設計および施工を進める。品質に考慮した設計が進められる上に、設計段階から工事コストへも配慮できる利点がある。
DBO 方式	DBO 方式は DB 方式に加え維持管理や運営等を長期契約等により一括発注・性能発注する方式である。構成体に施設完成後の維持管理や運営を担う主体を加えることで、DB 方式での利点に加えイベント等の市民活動の形態など運営面に配慮した施設設計や整備が行える利点がある。
民設公営	民間事業者が施設の設計・建設等を行い、施設（の一部）を公共主体に譲渡や賃貸して、公共主体が維持管理・運営等を行う方式である。 市街地再開発組合が施行する市街地再開発事業についても、民設のひとつの形式となる。

また、民間にて施設整備を行う場合に、公共からの資金供給があることで整備主体である民間の公益性の性格が向上し、民間では取り切れないリスクに係る資金調達の実現した事例なども存在する。この公共資金は補助金ではなく配当や元利金の変換が必要な出資または融資という形で行われるので、不動産の収益性に対する審査がなされることとなり、事業計画の合理性の向上につながる。

このほか、事業として市街地再開発事業や優良建築物等整備事業を用いる場合など、内容に応じた継続的な検討が必要となる。今回は大型商業施設の建物を解体する費用の負担を含んだ契約となる可能性もあるため、コスト面については十分な検討を重ねる必要がある。

III. 施設管理運営段階

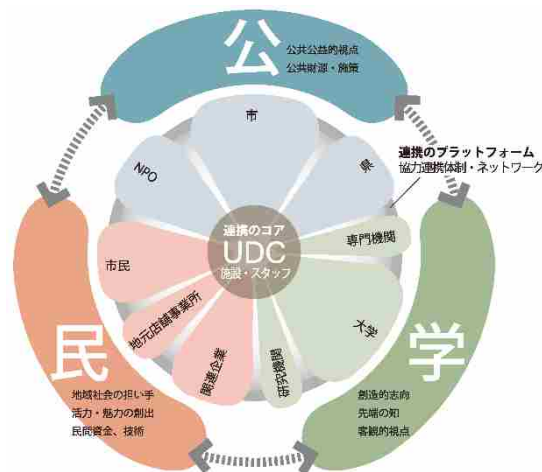
●想定される管理運営の形態

図中には形態の具体名は記載していないが、公共による直営のほか、指定管理者制度の活用などが考えられる。

指定管理者制度では、公共は民間のノウハウを活用した施設運営が実現できるうえ、管理者に指定された民間事業者は公共施設の利用料金を自身の収入とすることができるなどの利点がある。一方で、指定管理者となる民間事業者は仕様書に記載された内容の下で管理等を行うこととなるため、施設の公益性は保たれやすい反面、自由に動きにくいという側面を併せ持つ場合がある。

[参考]アーバンデザインセンター

懇談会ではアーバンデザインセンターを設置する提案が出されている。今回の呉駅周辺の計画に当てはめると、総合交通結節点となる呉駅周辺に関わる物事の取りまとめや、市民に対する窓口機能、整備構想のあるデッキの一体的な管理やイベント等の企画運営、同様に想定のある自動運転技術に関する研究機関などの入居などが考えられる。



公・民・学の連携によるマスコラボレーションイメージ
(柏の葉アーバンデザインセンターパンフレットより引用)

組織の形態については各地のアーバンデザインセンターで異なるが、例えば「柏の葉アーバンデザインセンター」では、「公」として自治体やまちづくり公社、「民」として商工会議所やデベロッパー、交通事業者など、「学(大学)」として地元大学や高校、あるいは当該の地域でのまちづくりや技術開発に関係する地域外の大学が参画している。柏の葉では上記主体による任意団体としてのUDCKのほか、事業に取り組むための法人格としての「一般社団法人 柏の葉アーバンデザインセンター」を組織している。

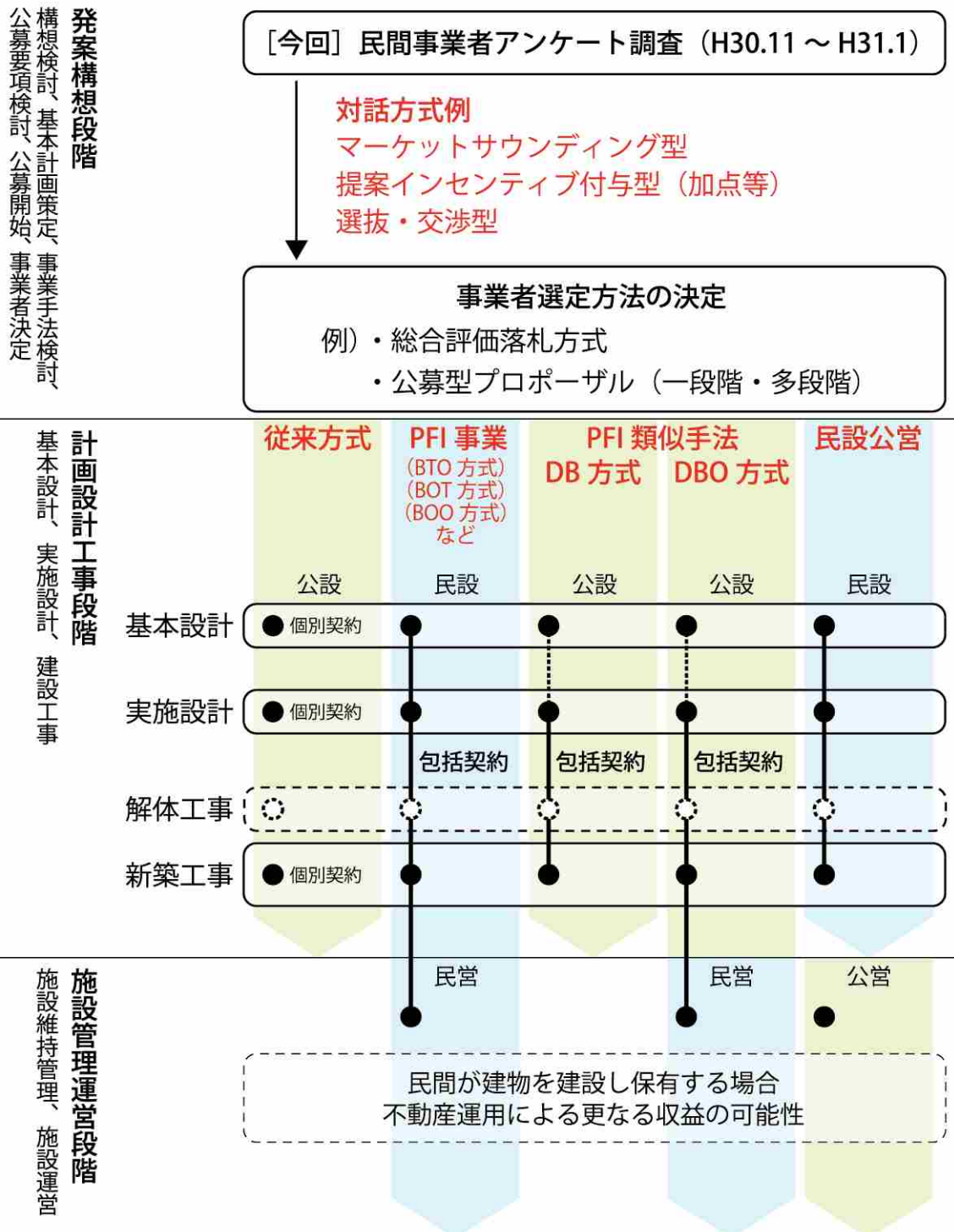


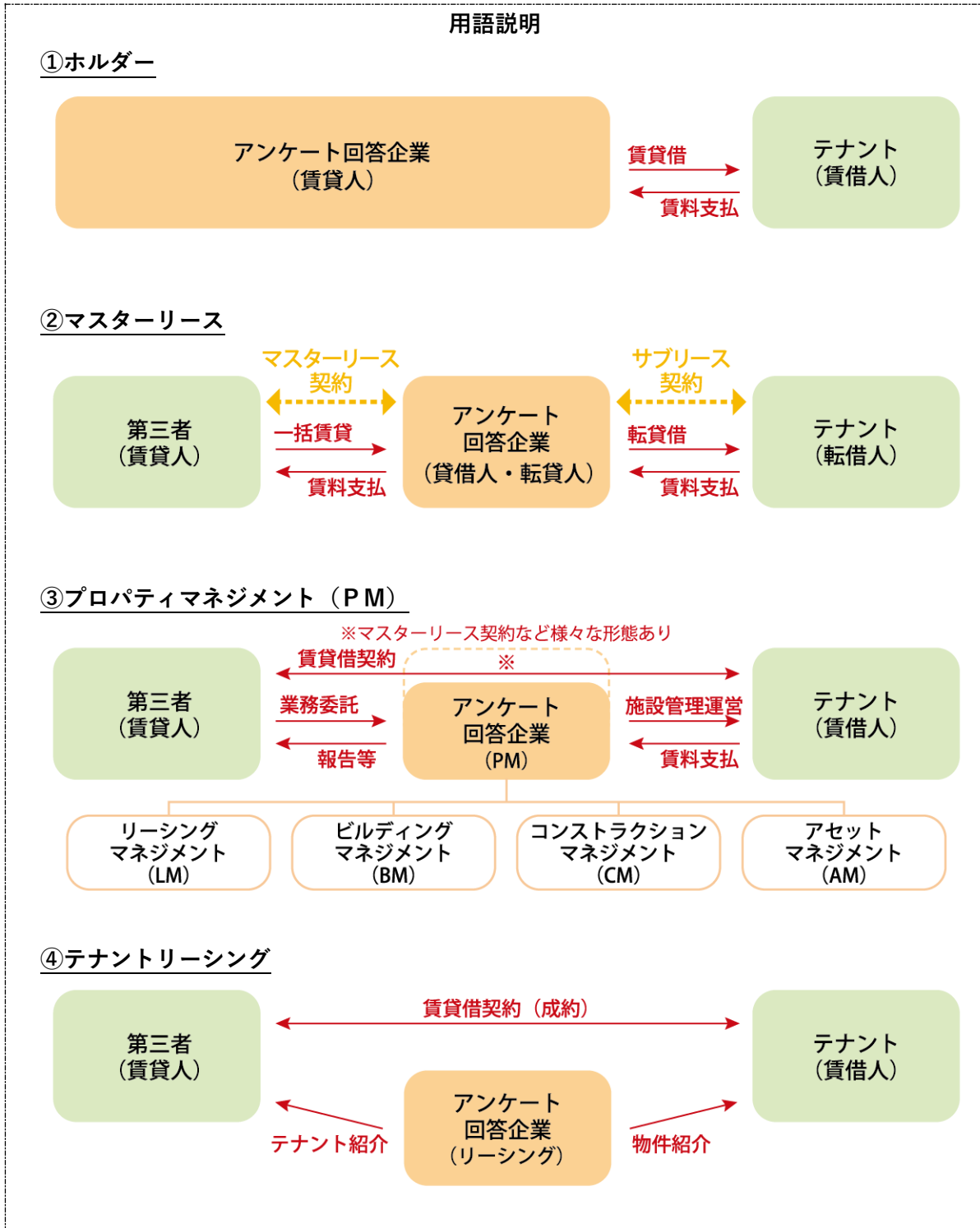
図. 事業の各段階において想定される官民連携の方策

②民間事業者の想定される参画形態

施設計画運営段階に関連して、民間事業者アンケートでは商業、ホテル、業務およびその他施設機能に関して、各社ごとに想定される参画手法についての設問を設けた。選択式（複数回答可）において示しており、本調査地の立地特性等が影響し現段階での計画内容では回答を控えた企業が多く存在していたが参考までに以下に記載した。

回答 \ 用途	商業	宿泊	業務	その他施設
①ホルダー	4社	4社	2社	6社
②マスターリース	2社	0社	0社	2社
③PM	3社	1社	1社	3社
④運営受託	—	1社	—	—
⑤リーシング	7社	5社	4社	5社
未回答・未定・参画不可	8社	10社	13社	9社

次ページには各回答の用語についての解説図を、
次々ページには各用途の回答に関して補足を記載した。



商業

商業について、アンケート調査の対象とした企業の回答結果は以下の通りである。各社で意見が分かれており、商業用途において呉駅前で各社が参画する場合の形態としては以下の4通りとも検討可能と判断できる。

ただし、各社とも自社の業務範囲を元に回答いただいた箇所であるため、事業手法および事業者の選定については継続的な意見聴取の中で判断する必要がある。

宿泊

宿泊機能について、アンケート調査の対象とした企業の回答結果は以下の通りである。①のホルダーとしての建物所有と、⑤リーシングでの参画が回答として多くみられた。

一方で、現段階の計画では判断しかねるとして「未回答」を選択した企業も多く存在するため、今後基本計画策定に向けて具体的な内容が定まる中で再度意見を求める必要がある。また今回のアンケート調査は総合デベロッパーの各社を対象としたものであるため、ホテルのコンサルタントを専門とする企業への意見聴取も必要に応じて検討する必要がある。

業務

業務機能については需要自体を見込む回答が少なく、大半が「未回答・未定・参画不可」の回答となっている。ニーズが見込まれる場合にはテナントリーシングの形での参画可能性を挙げる回答が4件存在する。

その他施設

その他施設については、同時に回答を求めている「立地が考えられる用途」との関連の中で以下設問を尋ねており、整備する用途によって以下表の参画形態の形も変化するものと想定される。例えば「駐車場事業であれば①ホルダー・②マスターリース・③PMで参画が可能」と回答した企業も存在し、市営駐車場の運営委託の検討につながりうる回答であるなど、官民連携の取組みを検討する上で継続して精査する必要がある。

■所有形態等

①民設民営	6社
②公設民営	6社
③公設公営	6社
④その他	0社
未回答・未定・参画不可	9社

③ 関連手法や制度の整理

■ 市街地再開発事業

都市再開発法に基づき、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的として行われる事業である。宅地や建物を所有する者および借地をして建物を所有する者の資産を、等価の再開発ビルの区分所有権に置き換える「権利変換」を用いて、道路などの公共施設や、敷地及び建築物を整備する。

市街地再開発事業では土地建物の共同化により、上記のように権利変換にて従前の権利者の権利を等価で再開発ビルの床（権利床）に置き換えたり、高度利用することで余剰に生み出された床（保留床）を処分して事業費に充当するといった取り組みがなされる。現在、駅前的大型商業施設跡地は土地・建物ともに市も権利を所有しており、これまでの一括売却の方針から転換して一部に公益施設を設ける場合などは、新規に整備する建物の権利床へと権利変換するといった形態が想定される。

また、4-1.先行事例等の調査の【再開発事例2】福山駅 の項にも記載の通り、呉駅前の大型商業施設は以前に市街地再開発事業によって整備された建物であり、再度市街地再開発事業にて開発する場合はいわゆる「再々開発」事業となる。その場合は、再開発施行区域に関する事業要件との整合性の検討などが必要になる。

■ 優良建築物等整備事業

優良建築物等整備事業は、市街地環境の整備、市街地住宅の供給等を総合的に促進する制度であり、国の制度要綱に基づく法定手続きによらない事業となっている。言い換えると民間主導型の任意の再開発事業であり、そのために都市計画決定や事業認可申請等の手続きが不要であるため市街地再開発事業と比較して短い期間で事業を行うことができる。

事業費の補助に関しては、一定割合以上の空地確保や、土地の利用の共同化、高度化等に寄与する優れた建築物等の整備に対して、共同通行部分や空地等の整備補助が行われる。

■立体道路制度

□制度の概要

- ・良好な市街地環境を確保しつつ、適正かつ合理的な土地利用を促進するため、道路の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うことを可能とする制度である。

- ①道路の上下空間を基本的に建築物等の自由な利用に供するため、道路の区域を立体的に限定した上で、道路施設として必要な空間を除いて私権制限、占用許可等の規定の適用を除外する。
- ②市街地環境に配慮しつつ道路と建築物の一体的整備を進めるため、一体的整備を行うべき区域等をあらかじめ都市計画において位置付け、特定行政庁の認定により道路内に建築物を建築できる。

- ・以下に引用した「立体道路制度の運用について（技術的助言）」を参照すると、例えば地区計画の策定が必要と考えられるなど、立体道路制度の活用においては留意すべき項目が複数存在するため計画を具体化する際には与条件の整理が求められる。

【参考】 H30. 7. 13 立体道路制度の運用について（技術的助言）

P.1

第1 立体道路制度について

イ 立体道路制度の活用に係る手続

- ① 道路管理者は、地区計画の区域内の道路 又は都市再生緊急整備地域の道路において、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため必要があると認めるときは、道路の区域を空間又は地下について上下の範囲を定めたもの（以下「立体的区域」という。）とすることができる。

P.2

第2 道路の上下空間又は地下における建築物等の整備について

(1) 道路の立体的区域の決定について

イ 道路管理者は、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため必要があると認めるときは、道路の構造保全・交通の危険防止、地権者の意向、周辺の地理的状況等を勘案し環境の保全に配慮しつつ、道路の区域を立体的に限定することにより、道路の上下の空間に建築物等を建築又は建設できるところである。

この場合、「適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため必要があると認めるとき」とは、都市的な土地利用が予定されている区域内において道路の新設又は改築を行う場合に、用地の所有権を取得する方途では事業の円滑な執行に支障をきたすおそれがある場合又は 既存道路において地域の一体化や機能的かつ魅力に富んだ空間の創出等の地域活性化の観点から、良好な市街地環境を確保しつつ、土地の有効・高度利用を図るため必要があると認められる場合等を意味する ものである。

●消防法上におけるデッキの取扱いについて

また、立体道路制度の運用と関連して、整備構想のあるデッキについて消防法上での取り扱いや適用が想定される法令について整理した。

□与件整理

- ・デッキが建築物であるか、工作物であるかの判断が必要となる。
- ・建築物の場合、道路法、建築基準法、消防法が適用法令となる。

表. 適用関連法令

土地	デッキ	建築基準法	消防法	道路法	備考
道路上	建築物として整備 例) 屋根がある場合	○ 建築物	○ 防火対象物	○ 47条の7 (立体道路制度)	
				○ 32条占用物件	例えば、道路上を横断する渡り廊下
道路上	工作物として整備 (≒屋根なし)	× 工作物	× 道路の一部	× 道路	兼用工作物として管理方法等協議

○ = 各法令等に基づく申請が必要 / × = 不必要

※なお、上記に関連する通知として「S32.7.15 道路の上空に設ける通路の取扱い等について」では同通路を設置する上での許可基準が定められていたが、建築物や道路の利用実態、法令の改正動向等を踏まえH30.7.11に廃止され、許可基準を設けない以下の通知に移行した。

→H30.7.11 道路の上空に設ける通路に係る消防法第7条の同意の運用について (通知)

□建築基準法関連での防災面に関する整理

- ・デッキが建築物である場合には、以下の項目などが確認すべき事項として想定される

表. 建築基準法に基づく確認事項

	項目	確認事項	備考
1	防火上の安全性	・道路上空の建物及び隣接建物の防火上の安全性に関する判断の考え方	・建築基準法施行令第145条第1項各号に掲げる基準への適合
2	避難上の安全性	・道路上空の建物及び隣接建物の避難上の安全性に関する判断の考え方 ・道路上空敷地からの避難経路の確保方法	
3	道路上空敷地の安全性	・道路上空敷地全体が周辺へ及ぼす安全・防火・衛生上の影響の検証方法	

※建築基準法全体では防災面以外にも、接道条件への適合などの検討が必要

④検討を経た整理

●検討項目の整理と事業者選定手法の精査

以上を踏まえると、まずは【Ⅰ. 事業発案段階】における継続した民間事業者との対話が必要と考えられる。今回は閉店した大型商業施設の建物が解体されないまま現存していることや、同施設が市街地再開発事業に基づく区分所有建物であること、道路上空を活用（立体道路制度の活用）した検討を行っていること、用途ごとで市場ニーズやデベロッパーが想定する所有・利用等形態にバラつきがあることなど、検討項目が多岐にわたる。

また、民間事業者の回答についても計画の内容が具体化していく中で変化していくことが想定され、継続した対話の中でどのような要件での事業者募集が望ましいか等を官民連携で具体化していく必要がある。また、民間事業者との対話が長期化することが想定される場合には、事業者選定時におけるインセンティブを設定するか等、対価の設定についても検討が必要となるだろう。

●開発形態の検討

【Ⅱ. 計画設計工事段階】でも触れたように、市では以前に大型商業施設に係る土地建物の一括売却を検討しており、候補者が現れない中で本調査を実施している背景がある。民間事業者アンケート調査の回答では導入機能（住宅、商業、宿泊、その他機能）によって想定する所有形態が異なるため、導入機能ごとで所有する民間事業者が異なるパターンや、それに応じて土地や建物を複数に分けた開発の形態も想定範囲となる。

●官民連携の範囲

以上のような状況下では官民連携で整備する範囲についても検討が必要であり、今後の検討においては与条件を整理しながら、VFM（Value For Money）の算定などを通して従来方式と比較した際の公共の負担度合いを確認することとなる。

また、海側の活用可能地など公的不動産の活用方針についても併行して検討が必要であり、上位方針では所有する公共施設面積を削減する方向にある中では呉駅前をはじめ市の所有する公共施設や公共財産とのバランスの調整や連携が求められる。

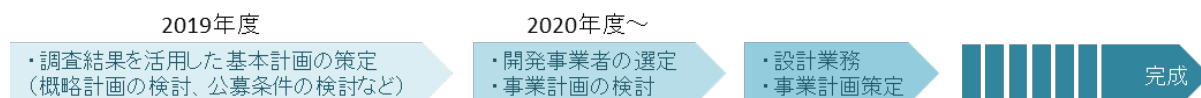
第5章 今後の進め方

5-1. ロードマップ

これまでの調査内容を踏まえ、以下を簡潔に整理した。

①事業化に向けてのスケジュール（案）

事業化に向けては今回調査の結果を活用し、来年度（2019年度）に基本計画を作成する。併行して概略計画の検討および前章に記した公募条件の検討や、公募に向けて民間事業者への調査等を進めることとなる。2020年度以降に開発事業者の選定を行い、事業者を選定したのちは事業計画の検討や設計業務、工事着工へと進んでゆく。



②今後の検討事項と想定される課題

今後の検討事項と想定される課題は大きく以下の通りである。

事業スキームの検討
<ul style="list-style-type: none"> ・大型商業施設解体費用の捻出方法 ・デッキ整備に関する規模、事業費、費用の負担主体および主体間の調整（整備範囲の区分等） ・上記を実現する上での最適な事業手法の検討 ・呉駅西駐車場など公共財産の活用や改修の手法の検討 ・再々開発にて整備する場合の事業要件との整合
各費用の負担主体の検討
<ul style="list-style-type: none"> ・官民連携方策の検討 ・市場性調査の実施と開発事業者選定方法の検討
鉄道事業者等の関係者との調整
<ul style="list-style-type: none"> ・呉駅前広場を一部所有する JR 西日本等との協議 ・呉駅周辺開発における長期的な視点での関係者協議（ゾーニング案として示したⅡ期工事に関する内容など） ・立体道路制度活用時の立体道路（重複利用）区域における権原の調整 ・その他交通事業者との調整（駅を発着するバス事業者、呉駅西駐車場1階に位置する民間バス車庫に関してなど）

