

# 第1回 呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会

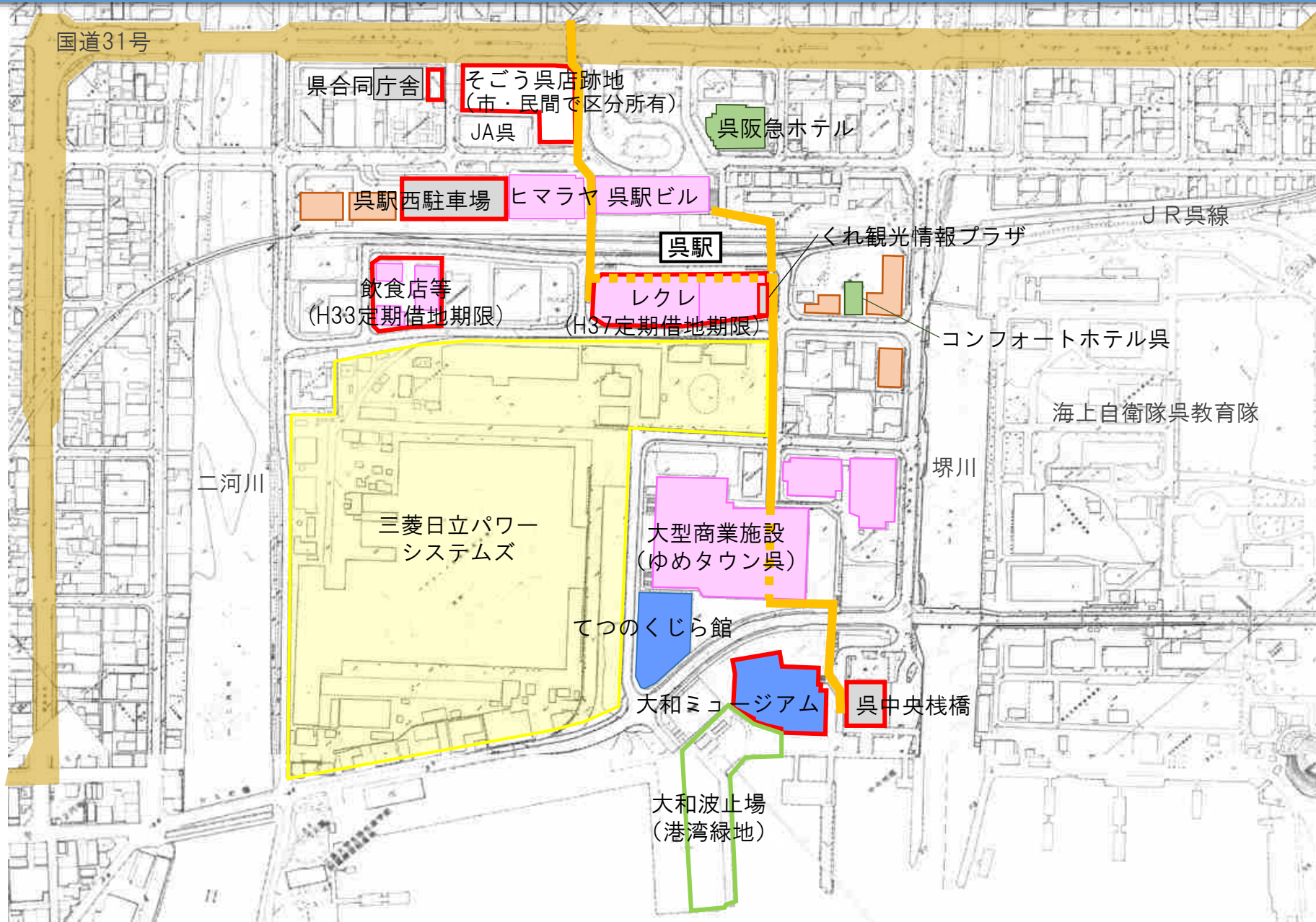
# 呉駅周辺地域の現状

# 呉駅周辺地域の施設配置図





# 呉駅周辺地域の建物用途・土地所有区分



## 建物用途等凡例

- 公共施設
- 商業施設
- 観光施設等
- 宿泊施設
- 事業所 (工場等)
- マンション等

## 土地所有区分凡例

- 市有財産



# そごう呉店跡地

- ◇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

- 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	補助金			
	名称	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



# そごう呉店跡地

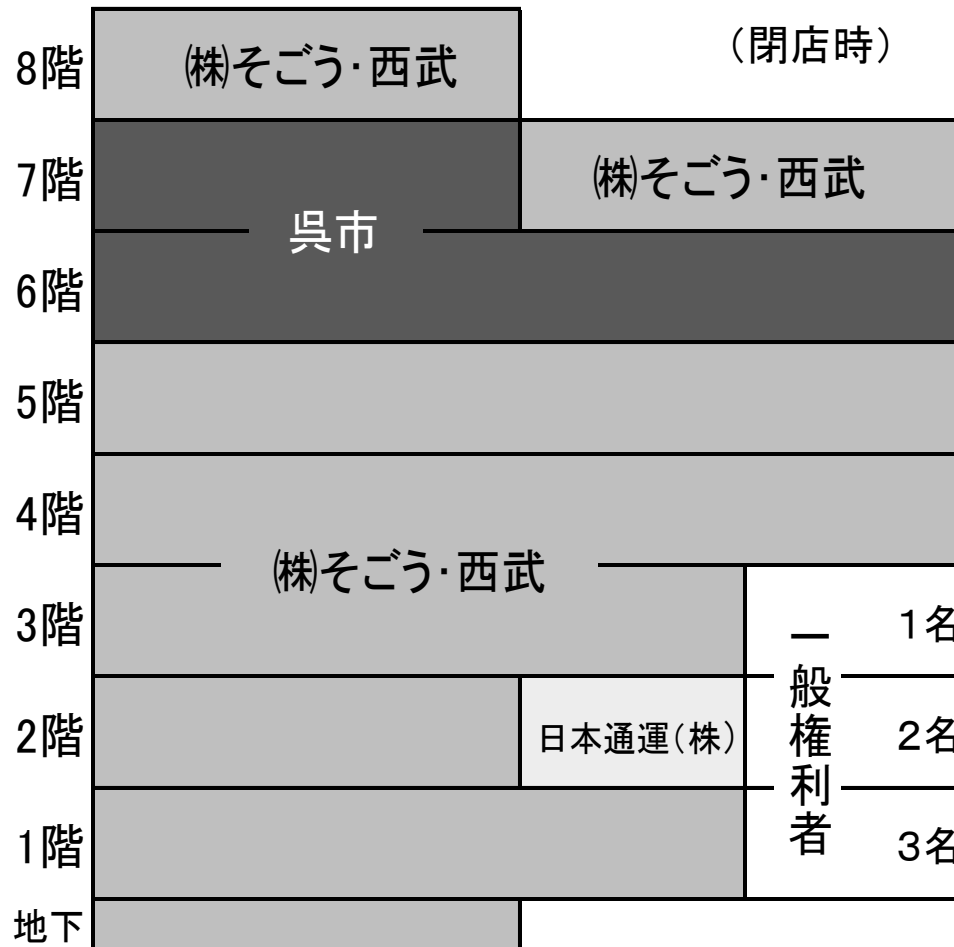
## 〈建物〉

(閉店時)

所有者	占有面積(m <sup>2</sup> )	
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 において 権利集約済
0.15%
100.00%



## 〈土地〉

(閉店時) 現在も同様

所有者	占有面積(m <sup>2</sup> )	
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%



# JR呉駅の構造

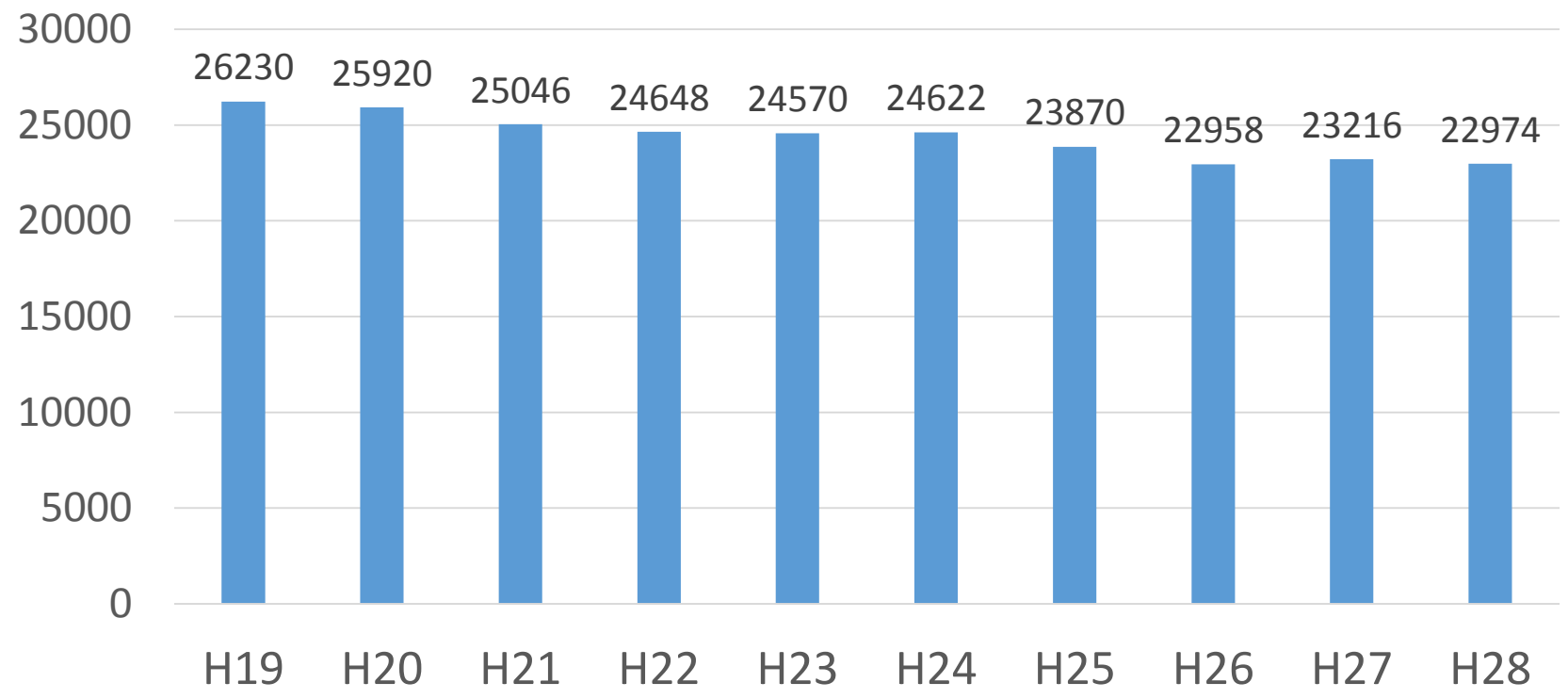




# JR呉駅利用者の推移等

- ◇ JR呉駅の乗降客数は、1日当たり約23,000人(H28年)
- ◇ 本数は上下線合わせて、115本/日、ピーク時間帯 7本(平日7:00~8:00) ※平成30年4月1日現在

JR呉駅乗降客数 ■ 乗降客数



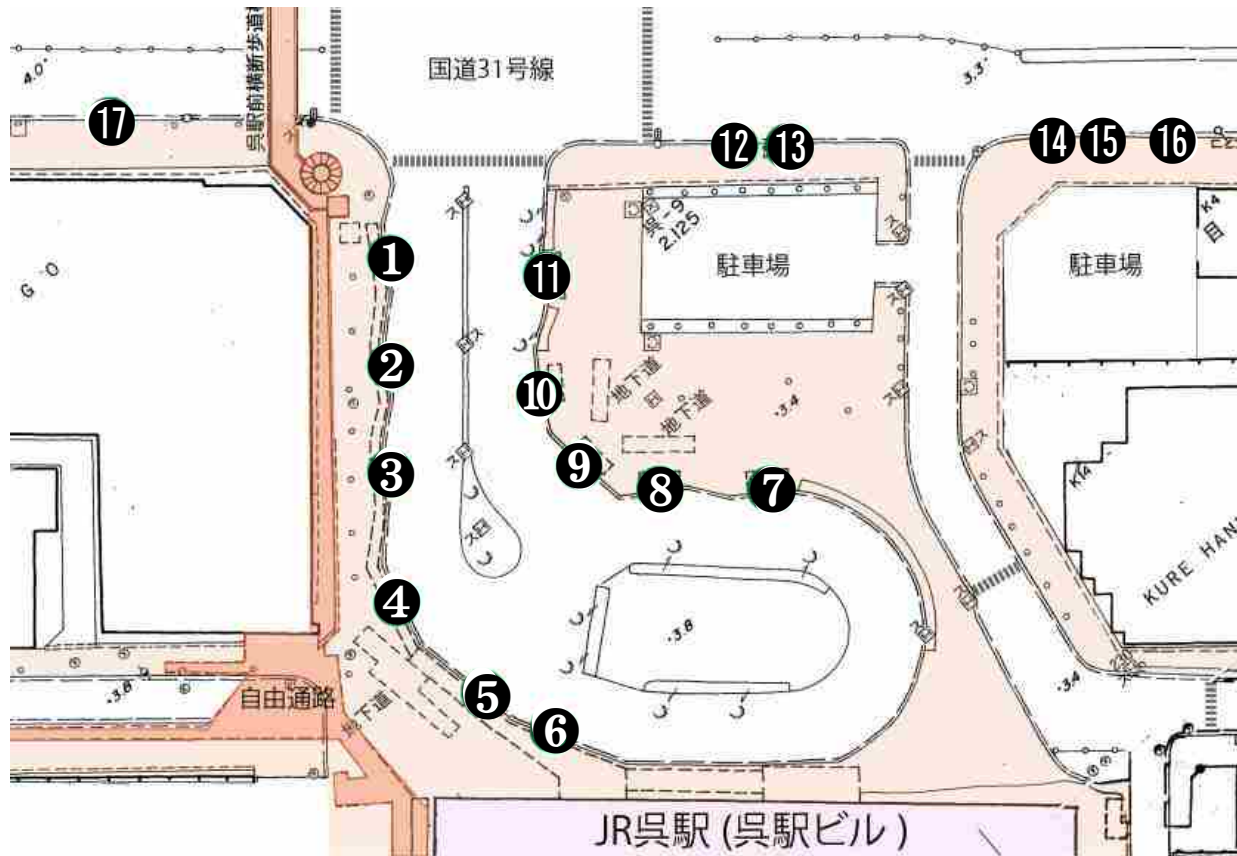
呉 駅		
海田市・ 広島方面	始発	5時 6分
	終電	23時18分
竹原・ 三原方面	始発	5時26分
	終電	0時51分

# 呉駅発着のバス路線図



# 呉駅前バス乗り場

- ◇バスは、3事業者17路線が乗り入れています。
- ◇呉駅バス停からの乗降客数 1日あたり約8,000人(H29年)



のりば	路線名	発車便数 (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	50
	阿賀音戸の瀬戸線	41
④	宮原線	66
⑤	クリアライン	65
⑦	仁方川尻線	52
	郷原黒瀬線	35
	広長浜線	16
	西条線	31
	とびしまライナー(蒲刈・豊浜・豊方面行き)	4
⑧	吉浦天応線(東畑行き)	33
	呉広島空港線	12
⑨⑩	長の木長迫線	74
	三条二河宝町線/宝町線	26
	辰川線	33
⑰	吉浦天応線(吉浦・天応行き)	46
	とびしまライナー(広島バスセンター行き)	4
⑥, ⑪~⑯	降車専用(おりば)	
合計		693

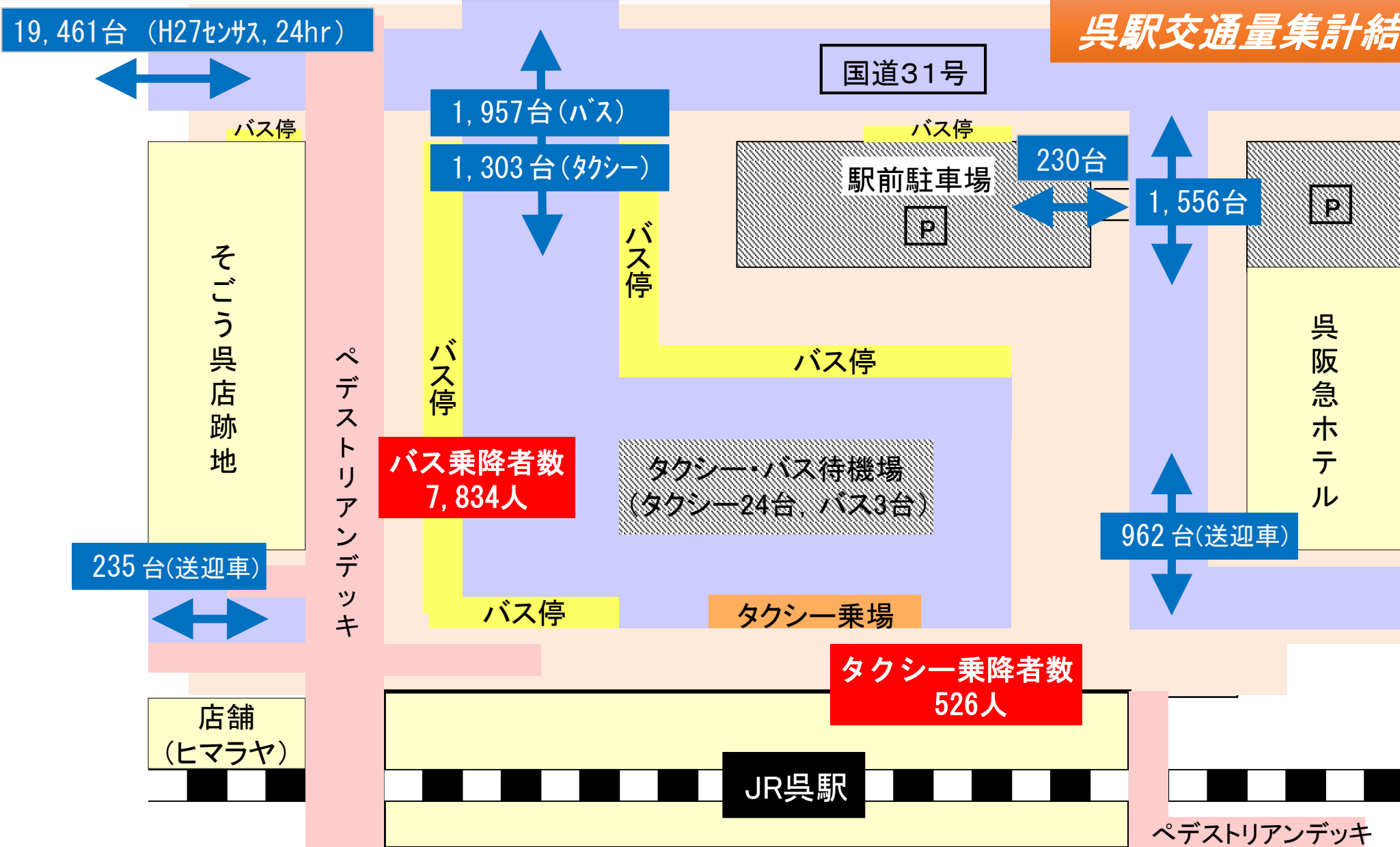


# 呉駅周辺地域の自動車交通

19,461台 (H27センサ, 24hr)

呉駅交通量集計結果(5:00~25:00)

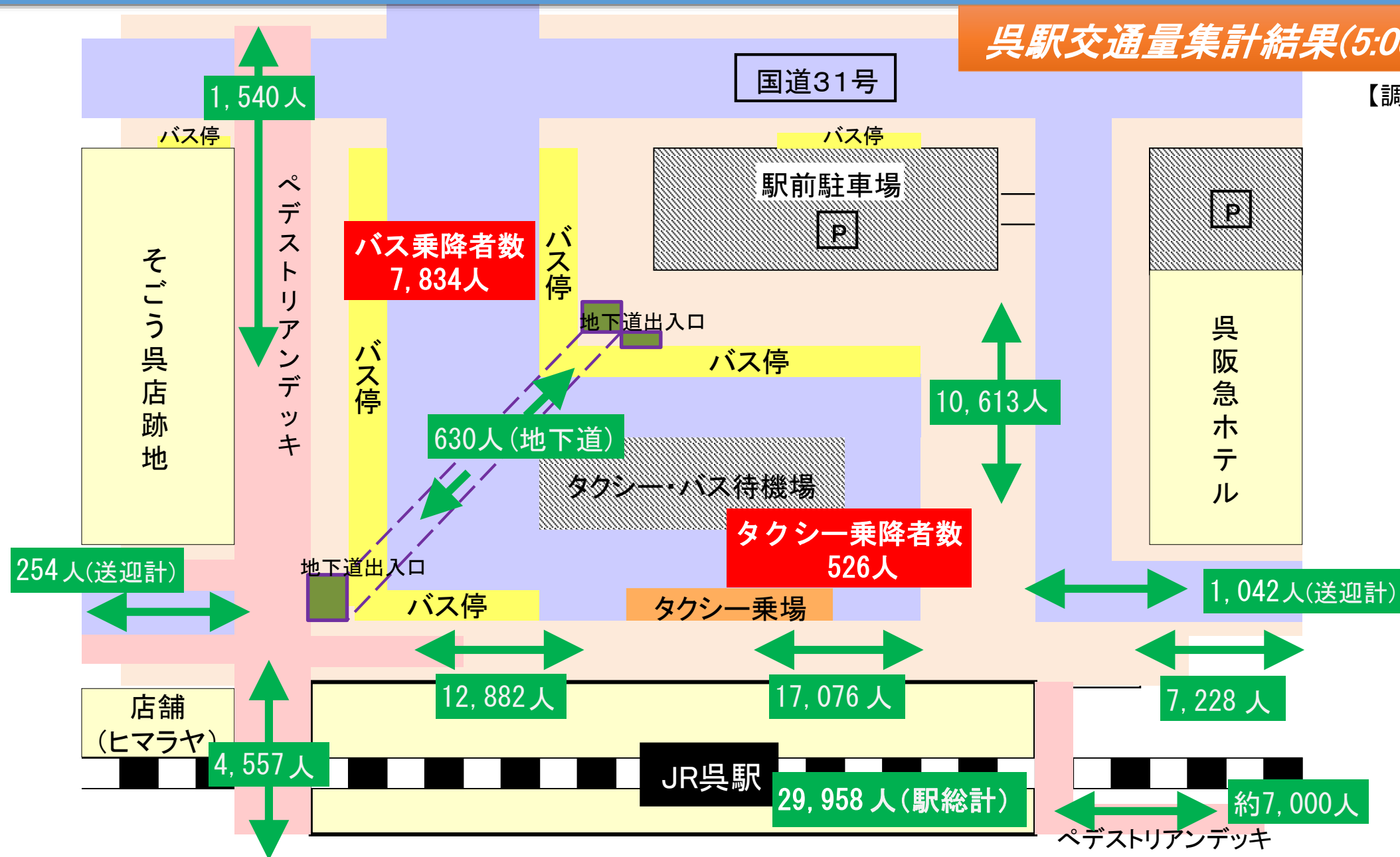
【調査日】H27.12.1



# 呉駅周辺地域の歩行者通行量等

呉駅交通量集計結果(5:00~25:00)

【調査日】H27.12.1



# 呉駅周辺地域のバリアフリー整備状況

**国道31号歩道橋**  
 【事業主体】 国  
 【供用開始】 平成13年度

**そごう自由通路**  
 【事業主体】 民間(広島そごう)  
 【供用開始】 平成2年度  
 【補助】 第一種市街地再開発事業

**呉駅宝町歩道橋**  
 【事業主体】 呉市  
 【供用開始】 平成2年度

**呉駅西自由通路**  
 【事業主体】 呉市  
 【供用開始】 平成13年度  
 【補助】 道路局補助

**ゆめタウン通路**  
 【事業主体】 民間  
 【供用開始】 平成16年度

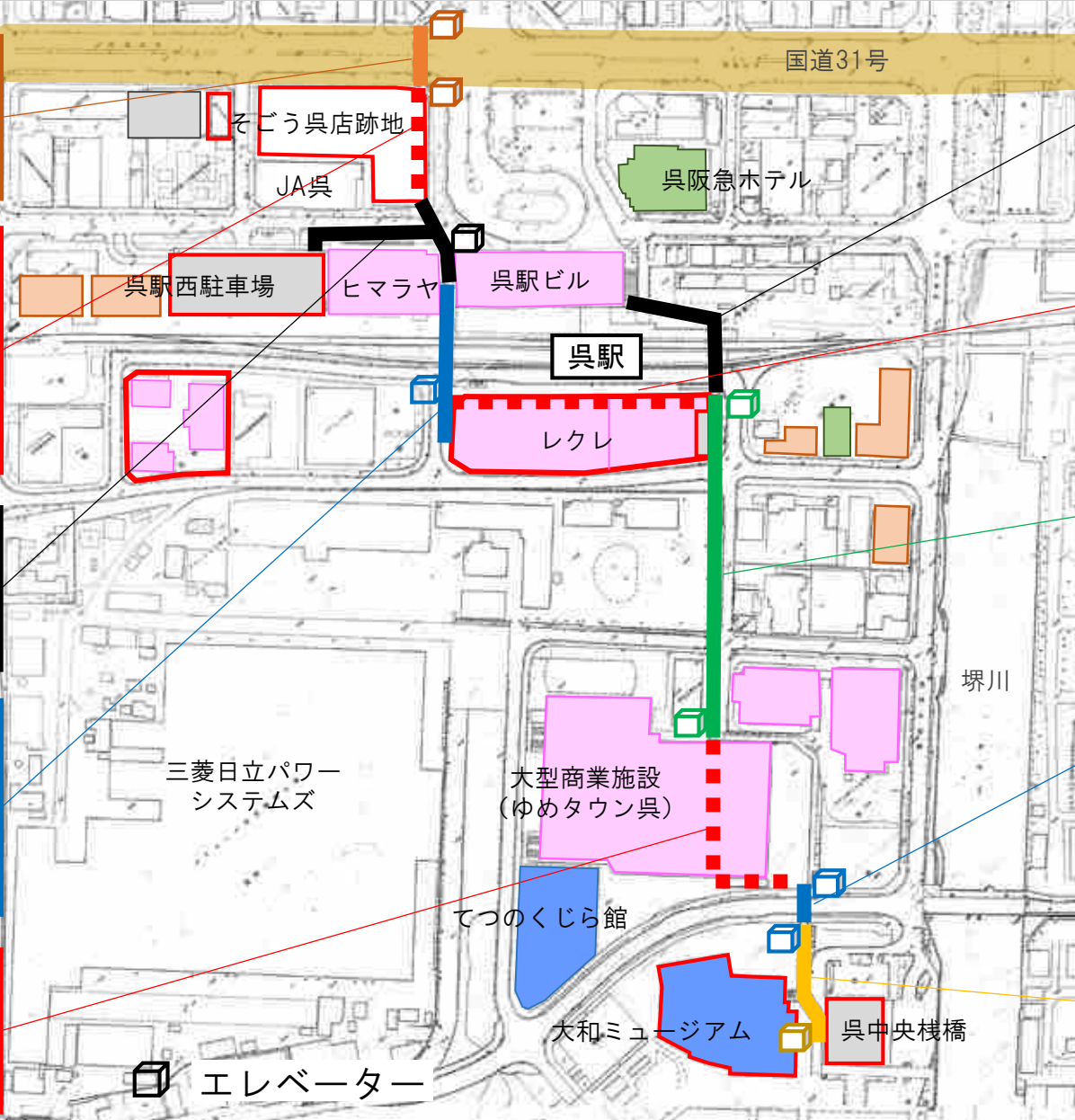
**呉駅宝町歩道橋**  
 【事業主体】 呉市  
 【供用開始】 昭和57年度

**レクレ自由通路**  
 【事業主体】 民間  
 【供用開始】 平成17年度

**呉駅宝町線**  
 【事業主体】 呉市  
 【供用開始】 平成16年度  
 【補助】 都市局補助

**市道幸町海岸線歩道橋**  
 【事業主体】 呉市  
 【供用開始】 平成16年度  
 【補助】 道路局補助

**港湾自由通路**  
 【事業主体】 呉市  
 【供用開始】 平成16年度  
 【補助】 港湾局補助



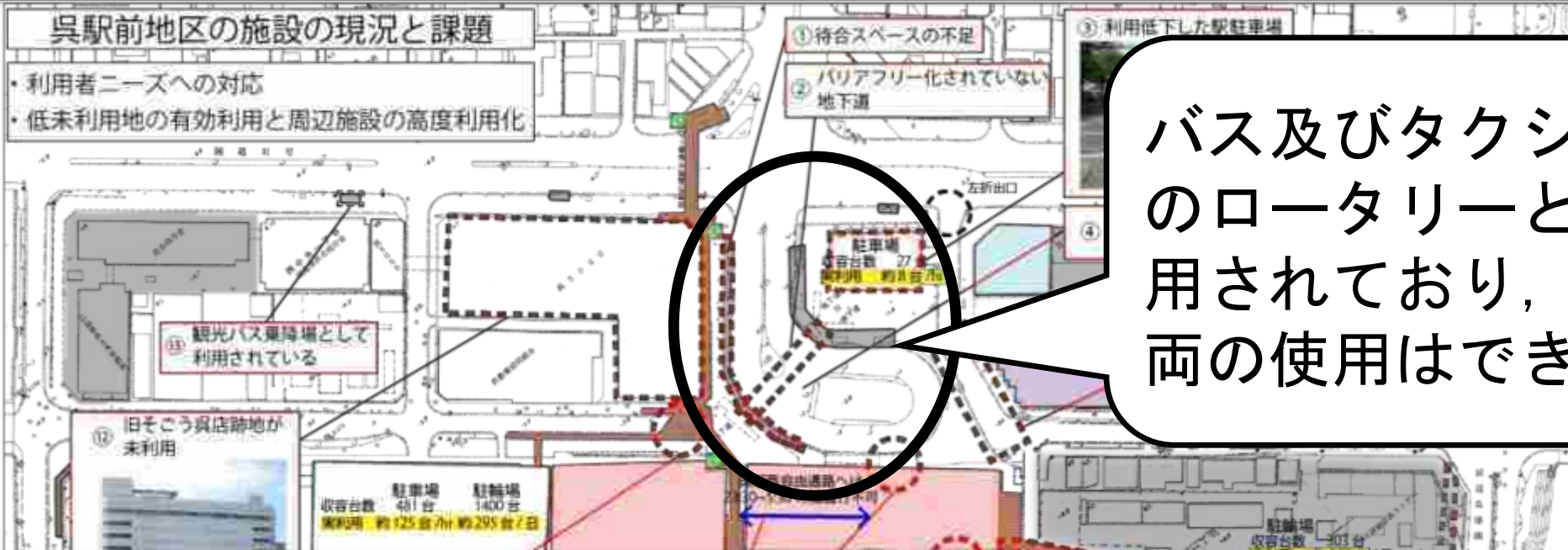


# 呉駅周辺地域の課題

# 呉駅周辺地域の課題



# 駅前広場



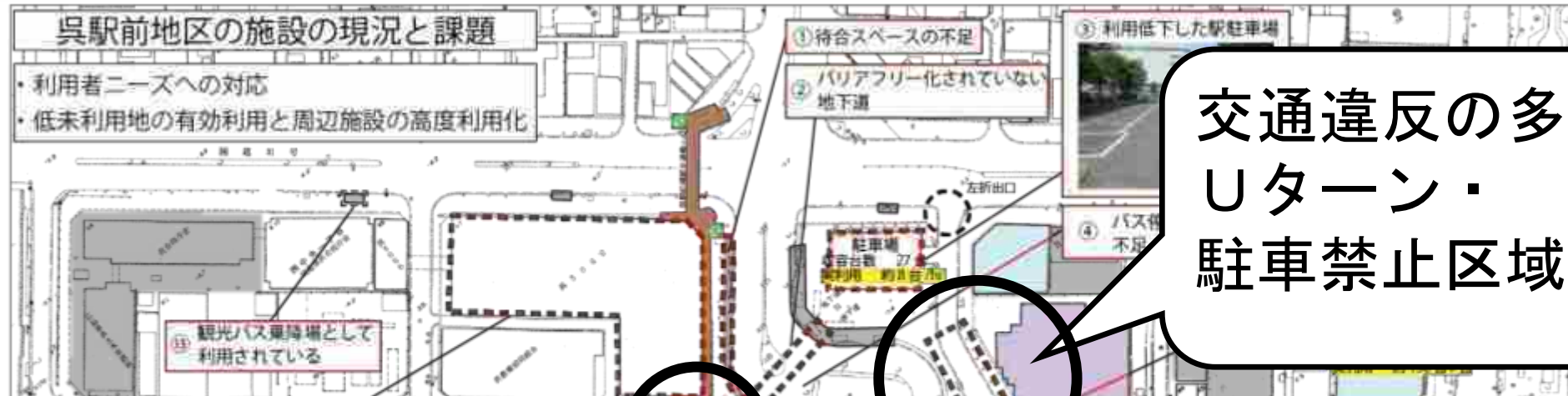
バス及びタクシー専用のロータリーとして使用されており、一般車両の使用はできない。

S56.7供用開始 築36年





# 一般車の送迎状況

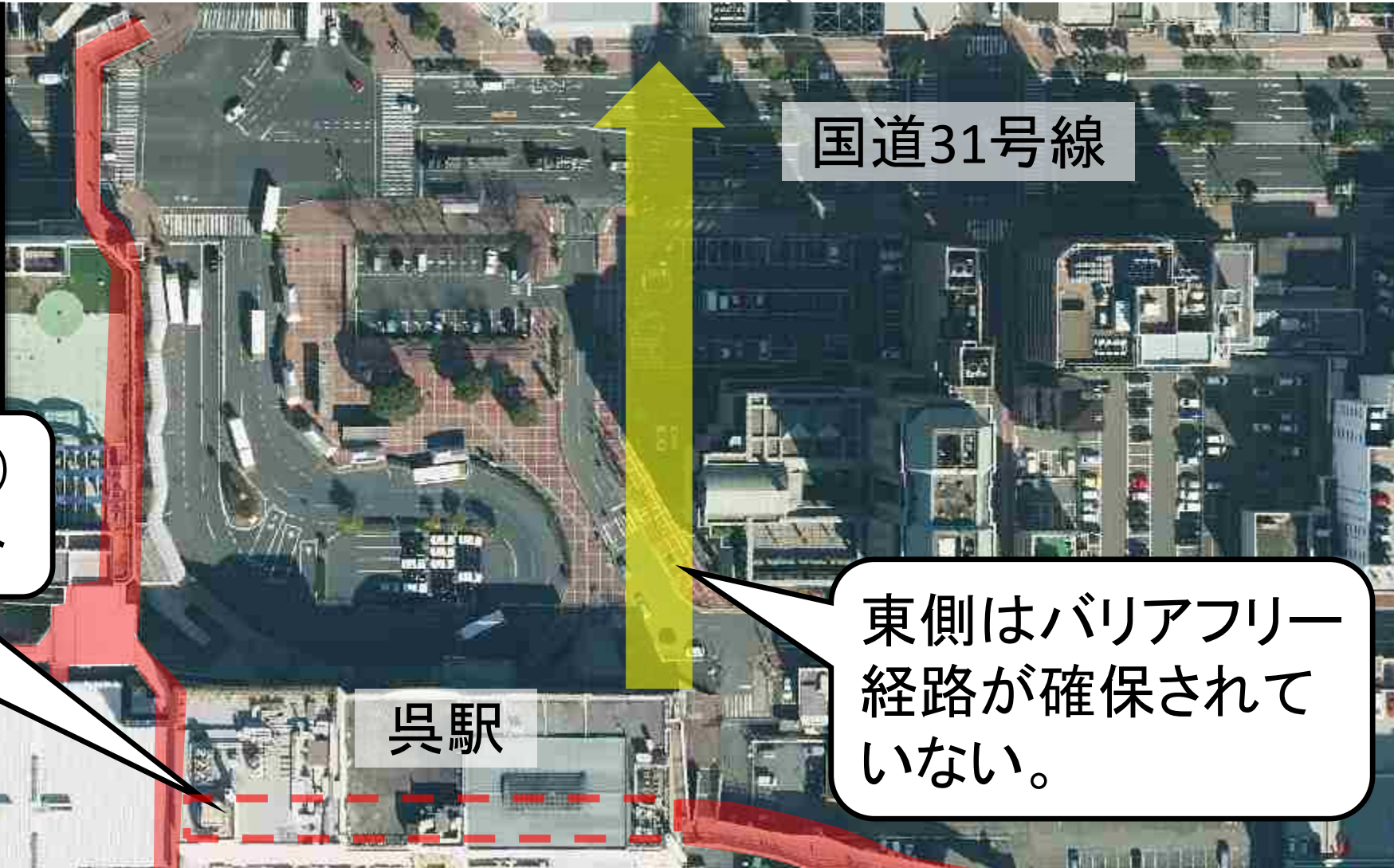




# バリアフリーの状況【駅北側】



夜間(23:30~5:30)  
通行できない自由通路



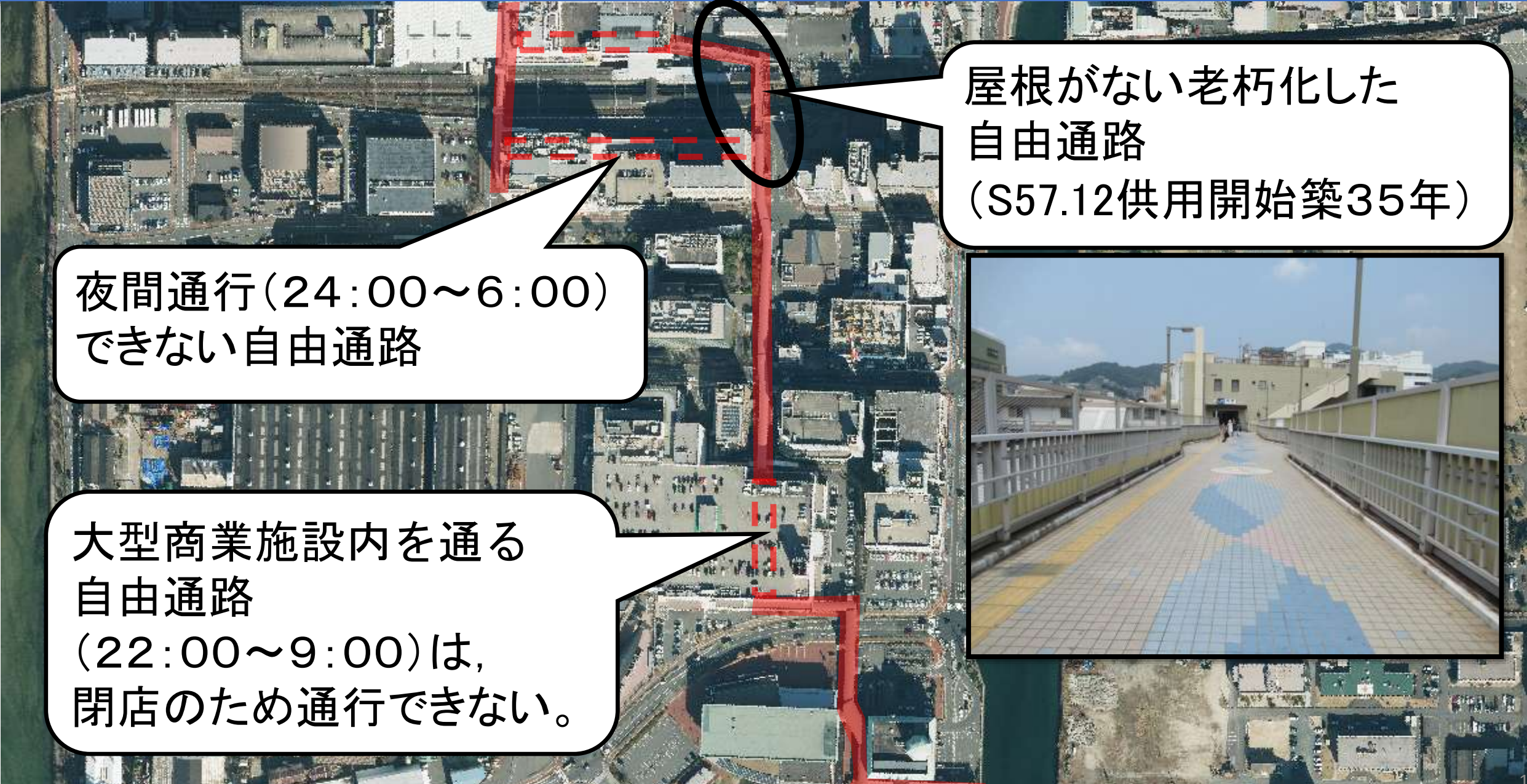
国道31号線

呉駅

東側はバリアフリー  
経路が確保されて  
いない。



# バリアフリーの状況【駅南側】



夜間通行(24:00~6:00)  
できない自由通路

大型商業施設内を通る  
自由通路  
(22:00~9:00)は、  
閉店のため通行できない。

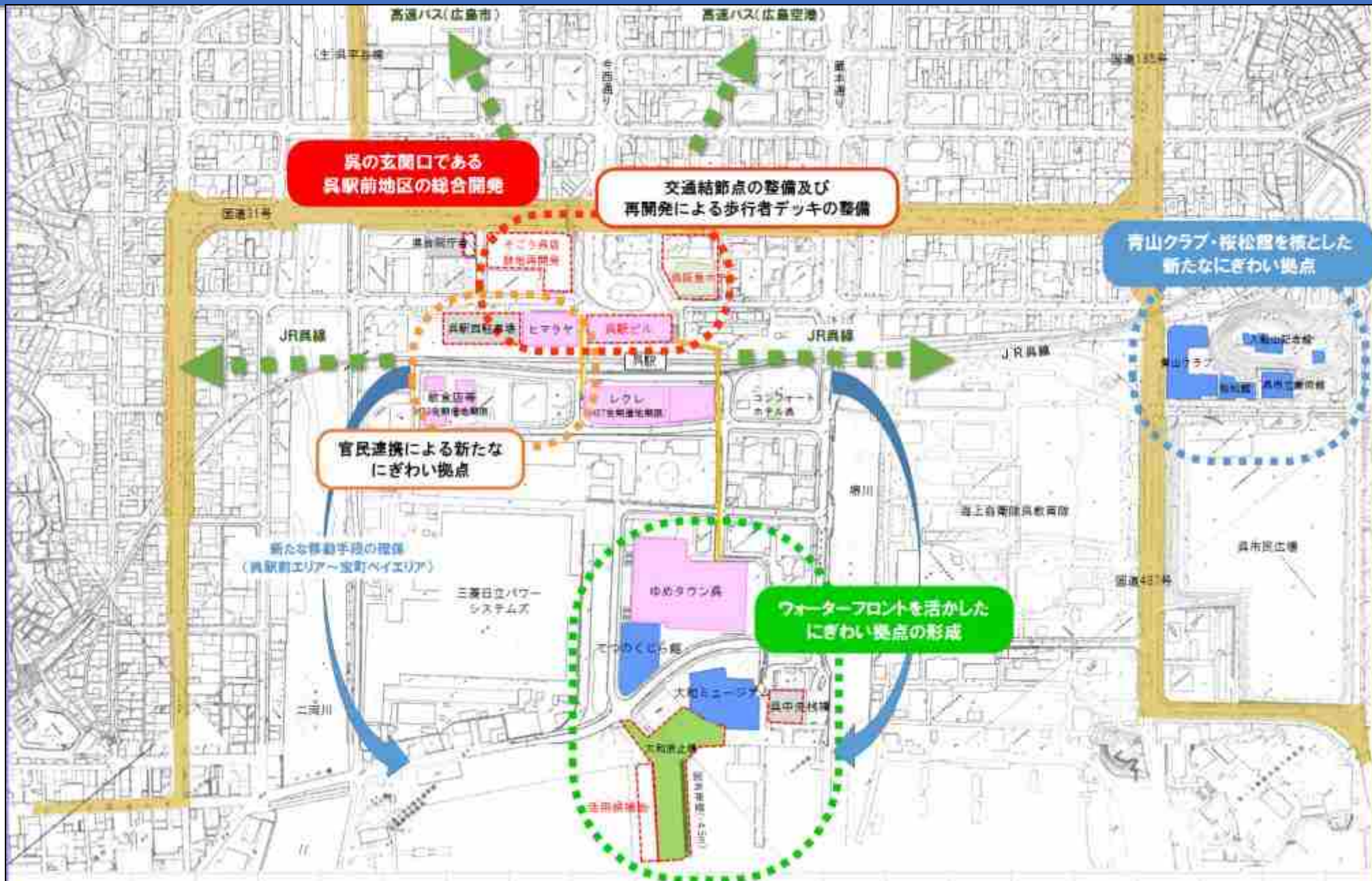
屋根がない老朽化した  
自由通路  
(S57.12供用開始築35年)



# 呉駅周辺地域の整備イメージ



# 呉駅周辺地域総合開発整備イメージ





※先に同封した懇談会資料と同一内容のため  
本報告書ではA4版に縮小し両面印刷とした

資料 2

民間事業者アンケート調査 資料 2

## 呉駅周辺地域総合開発 開発コンセプトの検討

第 2 回 呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会  
2018.10.26

1. 呉駅周辺地域の現況：主な課題
2. 呉駅周辺地域の現況：主な特徴
3. 提案内容（課題・特徴と提案内容との対応）
4. 交通拠点の整備に応じた交通ネットワークの充実
5. 総合交通結節点の整備と連動した各種機能の整備
6. 施設整備のコンセプト（まとめ）

参考資料 1．呉港の港湾資源（海上ルートの活用検討）

# 1. 呉駅周辺地域の現況 主な課題



## 駅前大型商業施設敷地の再生

- ・閉店後5年が経過しているが、現在も利用されておらず、駅前の賑わいが損なわれている。



## 広場や市民の活動拠点がない

- ・駅前広場は老朽化に加え、一般車が進入できない。また、市民が自由に活動できるオープンスペースもない。



Google マップより取得

## 公共施設・公共財産の有効活用

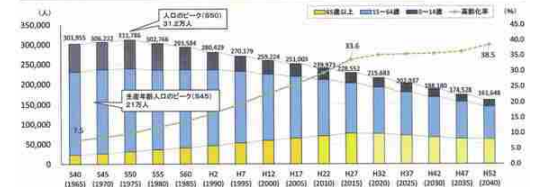
- ・波止場脇の活用可能地や市定借地の活用方針などが未策定である。



## 人口減少・少子高齢化の進行

- ・第1回懇談会資料より抜粋

◇ 呉市の人口は、SSO年の約31.2万人をピークに減少しています。  
◇ H22年には人口は、約16万人にまで減少し、高齢化率は38.6%まで上昇することが推計(社人研)。特に生産年齢人口の減少が大きな課題となっています。

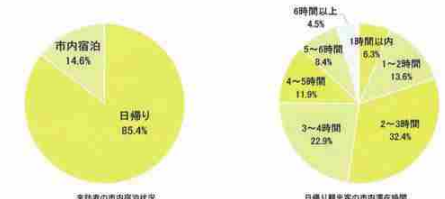


出典：H27まで国勢調査、H32以降は国立社会保障・人口問題研究所日本の地域別将来推計人口

## 市内に長時間滞在する観光客が少ない

- ・第1回懇談会資料より抜粋

◇ 呉市への来訪者は、約85%が日帰り客であり、市内へ宿泊される方が非常に少ない状況です。  
◇ 日帰り観光客の4分の3が4時間未満の滞在となっています。



出典：H28年度呉市来訪者調査

## 災害時拠点の整備必要性

- ・平成30年7月豪雨では土砂災害による長期間の通行止で物流が寸断され、呉市内で生活物資の不足が相次いだ。

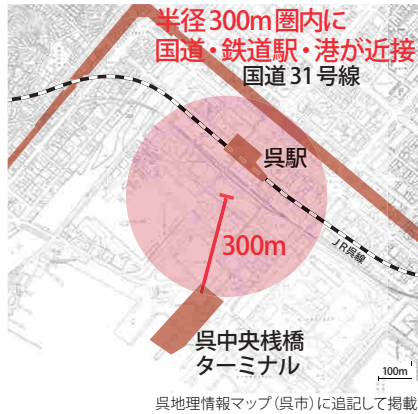


出典：広島国道事務所管内の通行止め箇所【第3報】



## 2. 呉駅周辺地域の現況 主な特徴

### コンパクトな都市構造



### 呉駅周辺地域内の港湾資源が充実

→【参考資料1】を参照

#### 港湾・海洋における豊富な観光資源

- ・駅周辺の呉中央棧橋ターミナルや公共埠頭、大和ミュージアムなど展示施設に加え、音戸の瀬戸やとびしま海道など観光資源も豊富である



### ■その他、陸側の観光資源や地域での取り組み



### 広島市内への時間的な近接性



### 芸予諸島・瀬戸内海における拠点性の高さ

- ・広島や県内他自治体と比較してとびしま海道や四国・松山方面に近く、埠頭も所有しているため瀬戸内クルーズなどの拠点として活用できる可能性がある



### 技術都市としての文化と歴史

- ・世界有数の臨海工業都市としての地域文化と、現在まで運用を続ける造船工場群の景観資源などがある



参考：新築分譲マンション(3LDK) 価格相場

呉駅徒歩3分	130万円/坪
呉駅徒歩6分	135万円/坪
①広島	230万円/坪
②東高須(広島駅23分=広電)	185万円/坪
③五日市(同15分)	160万円/坪
④廿日市(同20分)	160万円/坪
⑤安芸長束(同15分)	145万円/坪

- ・時間的には近接性がありながら、住宅価格相場は坪単価で15万円以上安い価格となっている

# 3. 提案内容 (課題・特徴と提案内容との対応)

## 1. 課題

駅前大型商業施設敷地の再生  
そごう跡地の活用方針の決定

老朽化に加え、一般車が進入できない交通広場  
駅・広場への寄付きが困難な駅周辺の道路  
広域・路線バス利用者の利便施設がない

駅前広場の再整備

回り込みが必要な駅へのアクセス動線  
バリアフリーが部分的な駅へのアクセス動線  
既存の駅横断ルートは使用可能時間が限定的

駅周辺の歩行者動線が不便

広場や市民の活動拠点がなく  
公共施設・公共財産の有効活用

公共空間の有効活用

人口減少・少子高齢化の進行  
市内に長時間滞在する観光客が少ない  
災害時拠点の整備必要性

呉市全体での課題

## 2. 特徴

国道・鉄道・港が近接した  
コンパクトな都市構造

3交通が集積する呉駅周辺

呉駅周辺地域内の港湾資源が充実  
港湾・海洋における豊富な観光資源  
技術都市としての文化と歴史

文化資源・観光資源の豊富さ

広島市内への時間的な近接性  
芸予諸島・瀬戸内海における拠点性の高さ

周辺都市と比較した際の立地性の良さ

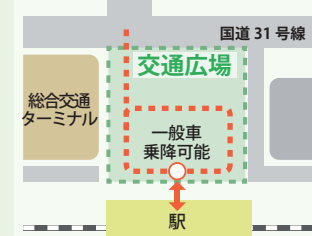
## 交通広場の機能改善・総合交通ターミナルの整備・広場の整備

## 様々な機能を連動的に整備検討

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います。

そごう跡地に交通広場と一体の交通ターミナルを計画  
そごう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します。

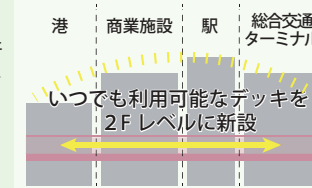
⇒駅利用者の交通利便性の向上



### 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します。

⇒歩行者空間の高質化・バリアフリー機能向上

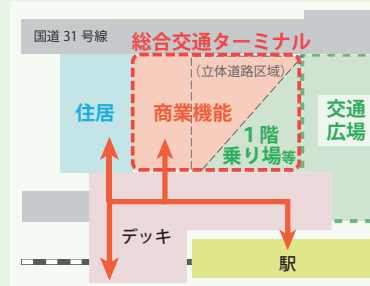


### 交通総合ターミナルと一体の他機能の整備 (住居、商業施設、公共公益施設など)

そごう跡地やその周辺ブロッカー帯を活用し、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します。

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します。

⇒交通利便性と地域振興の連動

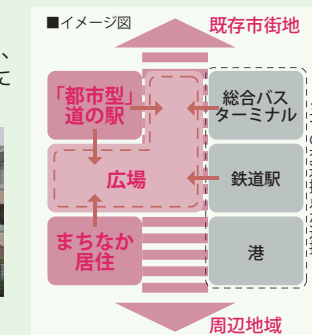


### 国道・鉄道駅・港を結ぶ軸線を意識した広場の整備

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します。



⇒駅前に賑わいのある空間を創出



## 交通ネットワークの充実

高齢者も多く住む斜面地や市役所、既存商店街方向にも接続し、誰でも暮らしやすいまちを目指す整備

## 「都市型」道の駅

モビリティの充実を活かし、地域連携の拠点であり、防災や福祉機能も併せ持つ複合施設的な「道の駅」を整備

## アーバンデザインセンター

「公・民・学」が連携してハード・ソフト両面でのマネジメントを行い、まちづくりを推進する主体であるUDCの整備

## 広域的な圏域における拠点 「瀬戸内のメインゲート」化

情報発信機能や短中期滞在施設の配置で滞在時間や交流人口の拡大に資する整備

## 防災時拠点機能

モビリティを活かした物資補給を念頭に置いた救援物資の倉庫の整備や、一時避難場所としての機能の整備

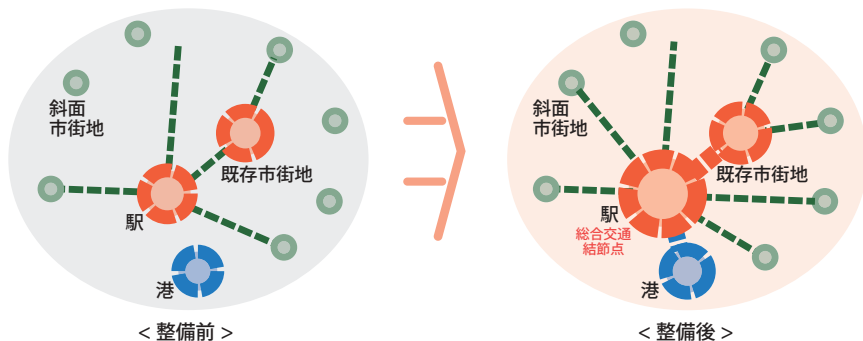


# 4. 総合交通結節点の整備に応じた交通ネットワークの充実

交通拠点の整備を受けて、将来的に以下のような内容を検討します。

## 斜面市街地や既存市街地との接続性を強化

- ・周辺の斜面市街地と呉駅を結ぶモビリティの設定  
→誰もが安心して移動できるバリアフリーな都市動線の整備
- ・既存市街地と呉駅を結ぶモビリティおよびその拠点を整備  
→大和ミュージアム・呉中央棧橋など呉駅周辺や、れんがどおり・蔵本通りなどと接続することで、地域全体の活力の向上を促進



## 立地的特性に応じた最適なモビリティの提案

技術都市に相応しい、新たなモデルとなる交通体系を提案していきます

マイクロ 斜面市街地まで走行      拠点間を大量輸送      マクロ

例) e-Palette<sup>1)</sup>      [小] 6人乗り ~ [大] 20人乗り



- ・大・中・小の3サイズを利用実態に応じて使用
- ・シェアライドのほか、物販や打合せスペースなど多様な使い方を想定

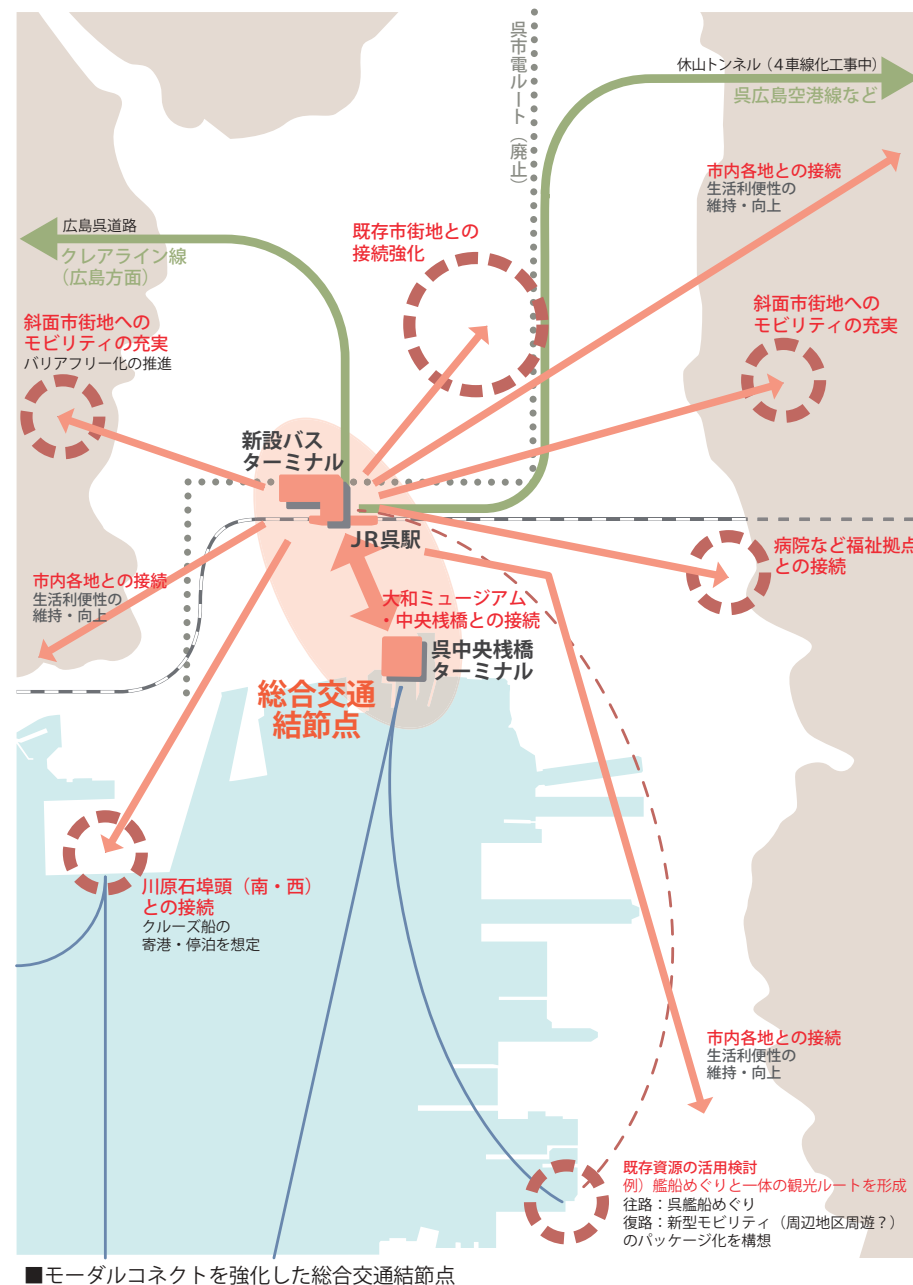


例) SORA<sup>2)</sup>      79人乗り



- ・拠点間での大量輸送を検討
- ・大容量外部給電機能を備えており、災害発生時に走行中の地域で応急的な復旧対応が可能
- ・かつての呉市電の役割を踏襲し、新時代の路面交通(BRT)として導入検討

出典：1) トヨタ自動車株式会社ホームページ (https://newsroom.toyota.co.jp/jp/corporate/20508200.html)  
2) トヨタ自動車株式会社ホームページ (https://newsroom.toyota.co.jp/jp/corporate/21862392.html)



■ モーダルコネクトを強化した総合交通結節点

# 5. 総合交通ターミナル整備と連動した各種機能の整備

交通広場の機能改善  
総合交通ターミナルの整備  
広場空間の整備

- 地域の総合拠点機能
- 交通ネットワークの整備で各種機能の連動的な整備を検討

### 賑わい（まちなか居住・商業）

#### 地域振興の拠点となる「都市型」道の駅の整備

アクセス性が高く、人が集まる都市部に、情報発信や地域連携などの地域振興と防災・福祉など機能に重きを置いた「都市型」道の駅を整備します。

**一般的な道の駅の機能**

一般道路利用客のための	<b>休息施設</b>	道路
	情報発信 地域連携	道の駅

**「都市型」道の駅**

- 国道中心の交通網に鉄道などが近接する立地特性
- 地域連携する市民の住機能が隣接して存在する
- 都市部ゆえに歩行者中心の交通環境下にある

従来型では副次的機能の **情報発信** **地域連携**

まちなかで必要な機能の **防災拠点** **福祉施設**

例) 呉の場合  
歩行者空間  
港  
鉄道  
集合住宅  
「都市型」道の駅  
道路  
一体的に整備

#### 地域での取り組みをマネジメントする「UDC 呉（仮）」

「公・民・学」が連携し、ソフト・ハードの両面から総合的にまちづくりを取りまとめるセンター機能を配置します。

公・民・学の連携によるマス・コラボレーション (UDCK)パンフレットより抜粋)



**公共空間の活用**

実証実験・事業創出



### 観光・文化

#### 広域的な圏域における拠点「瀬戸内のメインゲート」

インフォメーション機能や短中期滞在施設など観光における拠点機能や、アンテナショップ等の運営によるこれらの情報発信機能を配置し、交流人口の拡大や滞在時間の増加などを図ります。

**広域的な連携における一つの拠点として機能**

- 観光案内やクルーズ船の発着
- 地域資源の発信や紹介、販売等



■広域的な圏域における拠点としてのイメージ

事例：八戸ポータルミュージアム「はっち」（公立施設）



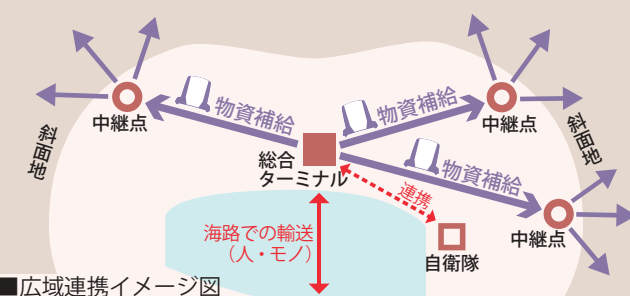
- 文化展示や貸室機能、プレイスペースなどを配置し、八戸市の観光、子育て、アート、ものづくりなど多様な要素が混在
- 多様な人々やアイデアが行き交う場を創出
- アトリエショップを館内に設け、生産と販売の一体化、地産地消を実現

**開館後の効果**

- 中心街の通行量 3 割増
- 空き店舗へ約 50 の事業所が新規入居
- 大型空きビルに民間開発の動き（3 事業）

### 防災

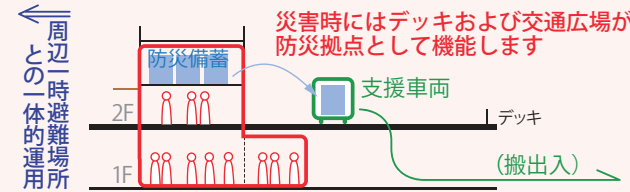
#### 十分な機能性を備えた地域の防災拠点として整備



■広域連携イメージ図

**周辺一時避難場所としての一体的運用**

災害時にはデッキおよび交通広場が防災拠点として機能します

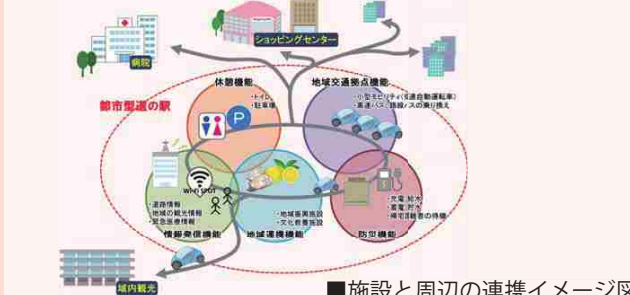


屋根つきデッキで従来の一時避難場所とも接続

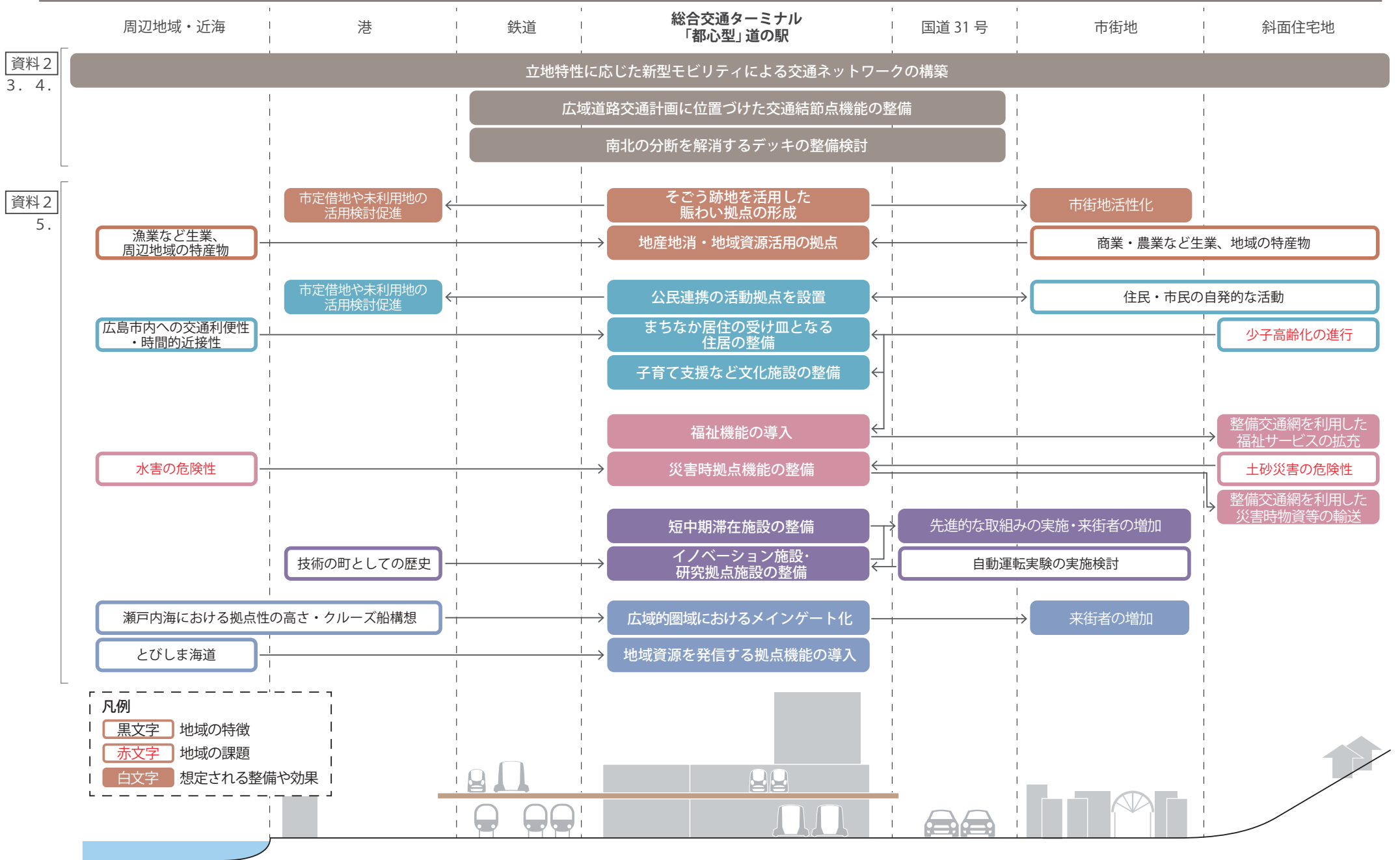
大人数を収容可能な周辺の一時的避難場所

- 呉駅西共同ビル (6,410 人)
- 呉中央橋塔ターミナル (2,610 人)
- ゆめタウン呉 (1,060 人)

■施設と周辺の連携イメージ図



# 6. 施設整備のコンセプト(まとめ)

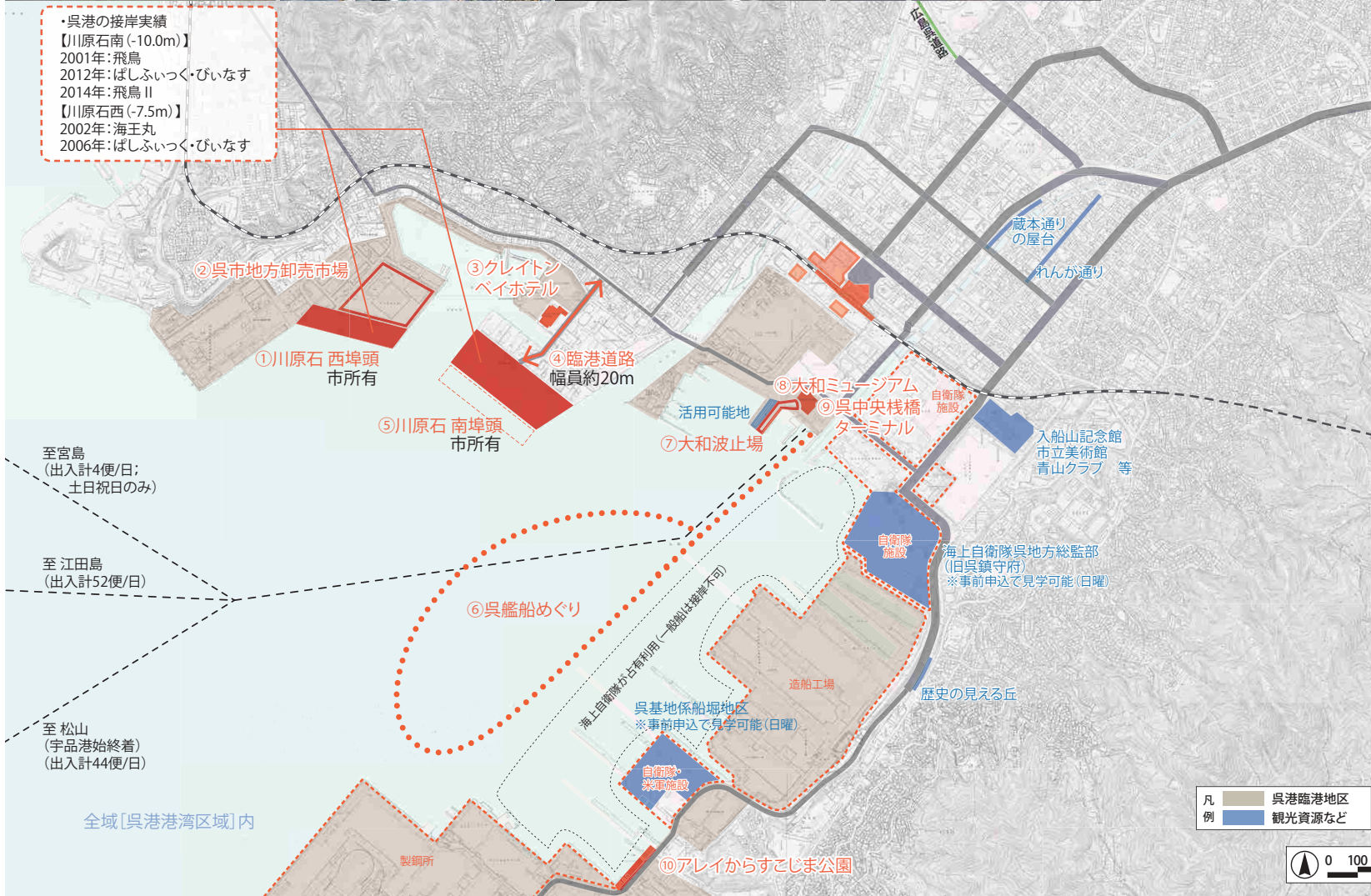




# 呉港の港湾資源(海上ルートの活用検討)



・呉港の接岸実績  
 【川原石南(-10.0m)】  
 2001年:飛鳥  
 2012年:ばしふいつく・びいなす  
 2014年:飛鳥II  
 【川原石西(-7.5m)】  
 2002年:海王丸  
 2006年:ばしふいつく・びいなす



至宮島  
 (出入計4便/日;  
 土日祝日のみ)

至江田島  
 (出入計52便/日)

至松山  
 (宇品港始終着)  
 (出入計44便/日)

全域[呉港港湾区域]内





※先に同封した懇談会資料と同一内容のため  
本報告書ではA4版に縮小し両面印刷とした

資料 3

民間事業者アンケート調査

資料 3

## 呉駅周辺地域総合開発 呉駅周辺地域総合開発の方向性(案)

---

第2回 呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会

2018.10.26

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

# 1. 呉駅周辺地域総合開発 広域との関係性(災害時)

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

現状 (平成 30 年 7 月豪雨での被害状況と課題)



- [凡例]
- 航路
  - 平成 30 年 7 月豪雨被害
  - 豪雨被害による運休・通行止
  - 重篤な損傷 (呉市 HP より)
  - その他通行止め箇所
  - その他交通上の課題箇所
  - 呉市都市計画マスタープラン
  - 都市拠点
  - 地域拠点

平成 30 年 7 月豪雨時における対応と成果



- [凡例]
- 呉市地域防災計画
  - 防災中核拠点
  - 広域防災拠点 (陸)
  - 広域防災拠点 (海)
  - 広域防災拠点 (空)
  - 平成 30 年 7 月豪雨における対応
  - 主な対応箇所
  - 国土地理院の電子地形図に追記して掲載
- 呉・広一帯での災害時防災拠点化
- 防災拠点機能整備
- 広島方面、竹原方面、とびしま海道
- 【呉駅】防災拠点機能を備えた総合交通結節点
- 災害情報の集約・発信
  - 災害時物資輸送の基地
  - 移動式電源車両の基地 など

## 2. 呉駅周辺地域総合開発 広域との関係性(平常時)

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

呉駅の総合交通結節点化・モーダルコネクットの強化



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

期待される効果と広域との関係性



- [凡例]
- 広域連携ルート
  - 観光ルート
- 国土地理院の電子地形図に追記して掲載



# 3. 呉駅周辺地域総合開発の方向性(案)

## 呉駅を「総合交通拠点駅」と位置づけ、モーダルコネクトを強化

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

## 駅南北をつなぐデッキの整備を中心とした計画

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

## デッキ下に交通の拠点となる空間の整備

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

デッキ整備例(ロッテルダム)



次世代BRTのイメージ



### 各モビリティの走行範囲と役割

<b>小型</b>	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
<b>中型</b>	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
<b>大型</b>	大型バス	長距離	地域間ネットワークの拠点同士を結び、広域連携を強化する

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

## 災害時には地域の防災拠点として機能

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



## 都市型「道の駅」—広域道路計画の拠点

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

## コンパクトシティの拠点として機能

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



**臨港道路**  
 ・国道と川原石南・西埠頭、および周辺の工業地帯を接続

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

運動連携  
 港湾資源の活用  
 駅周辺の開発

将来的には自動運転の導入を検討する

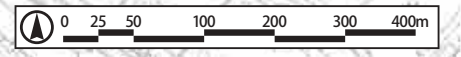
次世代 BRT (トヨタ自動車・SORA)

次世代モビリティサービス車両 (e-Palette)

スーパー・メガリージョン構想検討会(国土交通省H29.11.20)



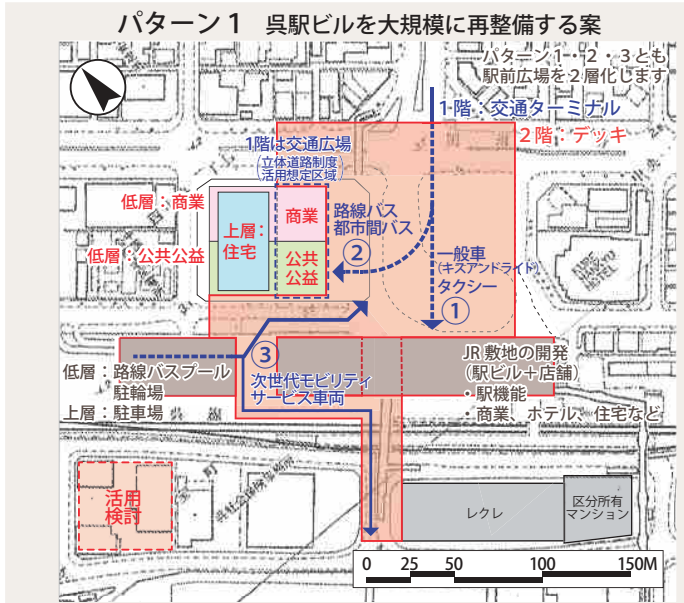
凡例  
 呉臨港地区  
 開発想定区域



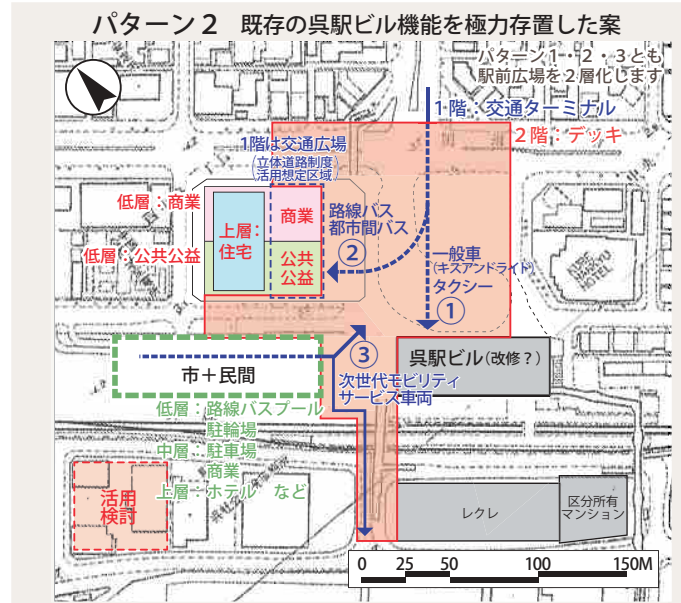
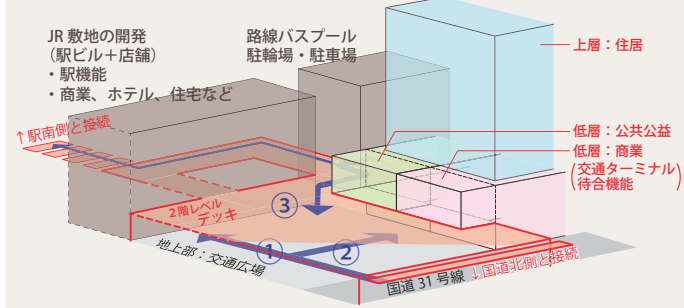


# 4. ゾーニング(案)の検討

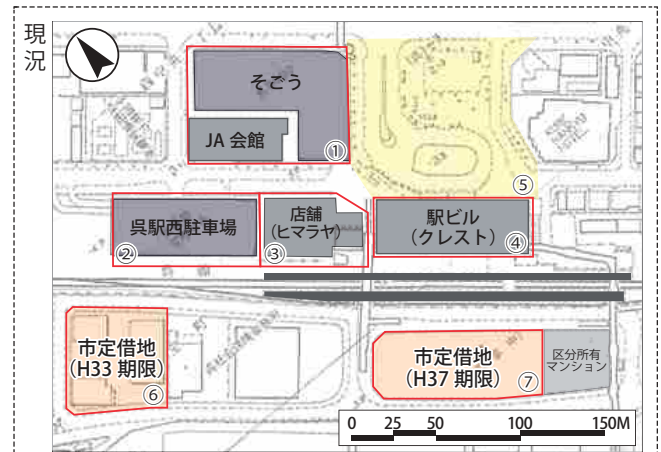
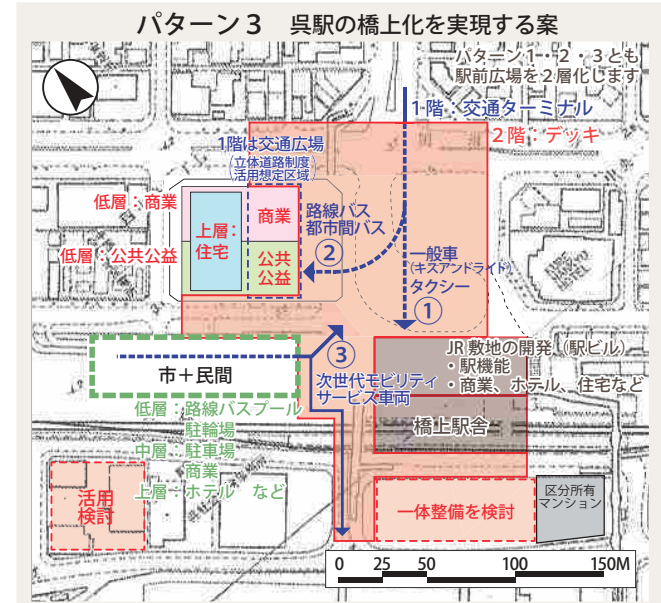
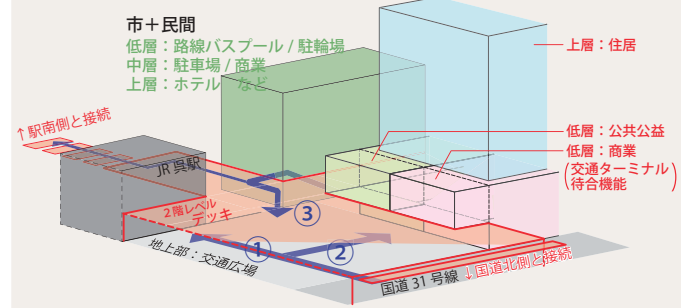
※縮尺は全て1:3,000 (A3)



■整備する建物の構成イメージ



■整備する建物の構成イメージ



■敷地面積

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

■各モビリティの発着場所(上図内の○数字)



■各パターンに共通する特長や課題

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

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





① 旧そごう呉店



② 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



平成 30 年 12 月 26 日

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）へのご協力をお願い

拝啓 時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

先日は「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」へのご協力をいただき、誠にありがとうございました。この度は、前回調査にて皆様よりいただいたご意見を踏まえ、住宅事業について追加でご意見を伺いたく、アンケート調査をお願いするものです。

重ねてお手数をおかけし恐縮ですが、別紙のアンケートシートを参考にご回答を頂けましたら幸いです。

（なお、アンケートシートにつきましては、2019年1月11日（金）までに、前回同様に調査受託先の株式会社アール・アイ・エーまで、メールにて返信をお願い致します。）

また、前回調査を含めたアンケート調査の結果を踏まえて、直接ヒアリングにお伺いさせていただく場合がございますので、合わせてご協力をお願いいたします。

なお、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。

※ただし、2019年1月下旬に開催予定の「呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会 第3回会議」において、貴社名を伏せた形で調査結果を公表資料内にて使用させていただく場合がございます。その点につきましては予めご承知おきください。

敬具

（調査受託先：株式会社アール・アイ・エー）

返信先 東京支社 永澤 明彦 a-nagasawa@ria.co.jp TEL 080-3529-3489  
同上 生田 尚志 h-ikuta@ria.co.jp TEL 080-4408-7913  
FAX 03-3458-6610

（調査発注者：呉市）

担当 企画課 橋本 美知明, 島津江 康統 TEL 0823-25-3273



呉駅周辺地域総合開発に関する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】

以下にご質問を記載しておりますので、ご回答につきましては、本データファイルを活用の上、直接ご記入をお願いいたします。

なお、アンケートシートにつきましては、2019年1月11日（金）までに、調査受託先の株式会社アール・アイ・エーまで、メールにて返信をお願い致します。

また、呉駅周辺地域総合開発の具体的なスケジュール等は今後の検討となっておりますので、あくまでも現段階でのお考えにつきましてお聞かせ願えましたら幸いです。

(調査受託先：株式会社アール・アイ・エー)

返信先	東京支社	永澤 明彦	a-nagasawa@ria.co.jp	TEL 080-3529-3489
	同上	生田 尚志	h-ikuta@ria.co.jp	TEL 080-4408-7913



## ■アンケート項目

以下、ご回答者様の情報をご記入願います。

前回のアンケートとご回答者が同じである場合は空欄のままで差支えございません。

□ご回答者		
法人名 (		)
部 署 (		)
役 職 (		)
御名前 (		)
連絡先 (TEL	/ FAX	)
(メール		)

前回のアンケート調査「1. (9) 住宅の形態」における貴社のご回答については、

①分譲マンション

②分譲マンション+シニア向け分譲マンション

③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）

④シニア向け分譲マンション

を、ご提案いただきました。

この度、貴社をはじめ皆様からのご回答を踏まえ、一般の分譲マンションに加えて、賃貸マンションなど各形態での事業性についても重ねて検討を行いたく、追加でのアンケートをお願いした次第です。つきましては、次ページ以降に記載の質問にご回答をお願い致します。

以降に挙げる形態のマンションについて、

- ・「①貴社で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）」

をそれぞれお答えください。

※回答欄は拡大等ご自由に調整してご利用ください

※該当がない場合にはその旨をご記載ください

## 1. シニア向け分譲マンション

### ①既存事例

### ②事業の仕組み

## 2. 賃貸マンション（サービス付き高齢者向け住宅を含む）

※次ページに「一般の賃貸マンション」についての回答欄がございます

### ①既存事例

### ②事業の仕組み



### 3. 一般の賃貸マンション

①既存事例
②事業の仕組み

アンケートは以上となります。  
ご回答ありがとうございました。