

三原内港再生基本計画

令和 4 年 3 月

三 原 市

— 目 次 —

序章. はじめに	1
1 章. 本計画の位置づけと関連計画の整理	2
1.1. 本計画の位置づけ	2
1.2. 上位関連計画の整理	3
2 章. 現状特性の整理	5
2.1. 三原市の歴史と沿革	6
2.2. 市中心部からみる地域特性	8
2.3. 本市の陸（鉄道・高速道路・主要道路）、海（港）、空（空港）からみる地域特性	9
2.4. 人口・観光・商業・福祉の視点	17
2.5. 港湾施設の状況	26
3 章. 三原内港再生に向けてのワークショップの実施	32
3.1. ワークショップ	32
3.2. ワークショップから見た三原内港の課題や活用方針	35
4 章. 三原内港に関するアンケート調査	36
4.1. Web アンケート	36
4.2. 三原商工会議所（運輸車両部会・サービス部会）会員他に実施したアンケート	39
4.3. 広島経済同友会三原支部に実施したアンケート	40
4.4. 三原商工会議所・広島経済同友会三原支部へのアンケートのまとめ	41
5 章. これまでの各章のまとめと分析・考察	42
5.1. 第1章から第4章までのまとめ	42
5.2. ワークショップ及びアンケート等を踏まえた分析と考察	44
6 章. 三原内港再生基本計画策定審議会の開催と意見まとめ	46
6.1. 市中心部において必要な取組	46
6.2. 三原内港再生に向けた主な視点	47
6.3. 『コンセプト』に入れるキーワードとその考え方	48
7 章. 三原内港再生のコンセプトと基本方針	49
8 章. 三原内港再生のコンセプトと基本方針に基づく導入機能と市中心部の取組	50
8.1. 導入機能	50
8.2. 市中心部の取組	50
資料編	51

序章. はじめに

■ 計画策定の目的

本市では、平成 30（2018）年 3 月に「市中心部のグランドデザイン」を策定し、将来めざすべき市中心部の姿として、市民が市中心部を誇りに思い、愛着を持ち、また、市内外の人から魅力的に感じられるような都市景観づくりを進めることで、地域の活性化を促進し、にぎわいの創出に繋げることを掲げている。

その中で、三原内港は「人が訪れ、楽しみ、滞留する場所」として、「瀬戸内海と筆影山と街を望む歩行空間づくり」「港湾施設の再生」「観光客と市民との出会いと交流の促進」「世代を超えた溜まり場づくり」をめざすものとしているため、「三原内港再生基本計画」を策定し、にぎわいのあるまちづくりに繋げることを目的とする。

■ 対象区域

本計画の対象区域は、破線で示した重要港湾尾道系崎港内港地区とする。

なお、内港再生に係る検討は、実線で示した市中心部エリアとの関連性を踏まえて検討する。

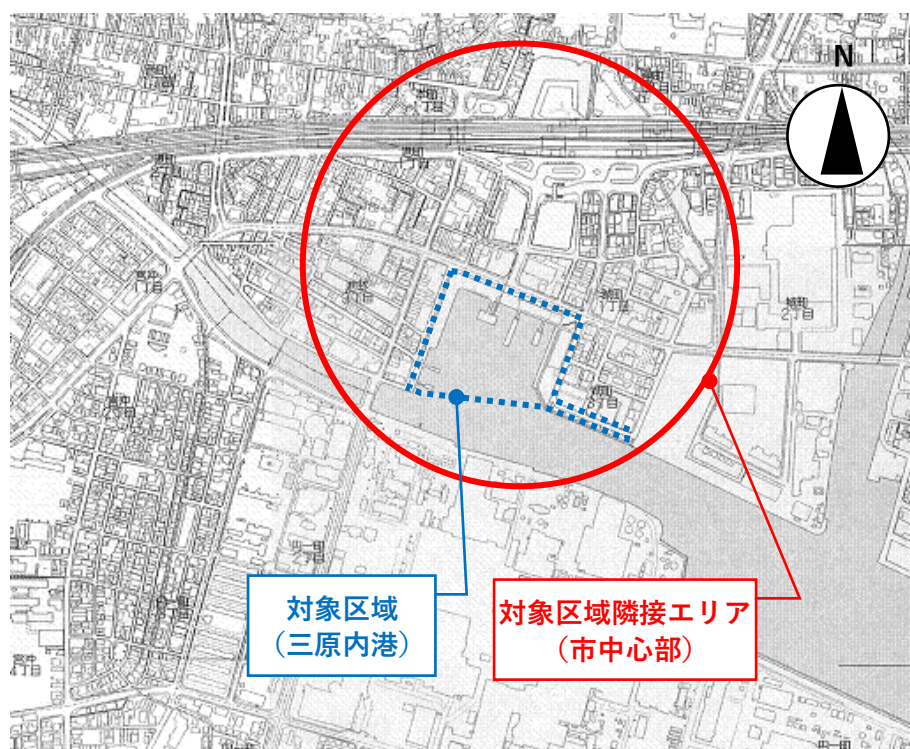


図 対象区域図

1章. 本計画の位置づけと関連計画の整理

1.1. 本計画の位置づけ

本計画は、「市中心部のグランドデザイン」や「三原市都市計画マスタープラン」、「三原市中心市街地活性化基本計画」等の各種計画に記載されている三原市の市中心部におけるまちづくりの方針や三原内港に求められる役割を踏まえるものとする。

なお、本計画と上位及び関連計画との位置づけは以下の通りであり、各種計画との整合・連携を図る。

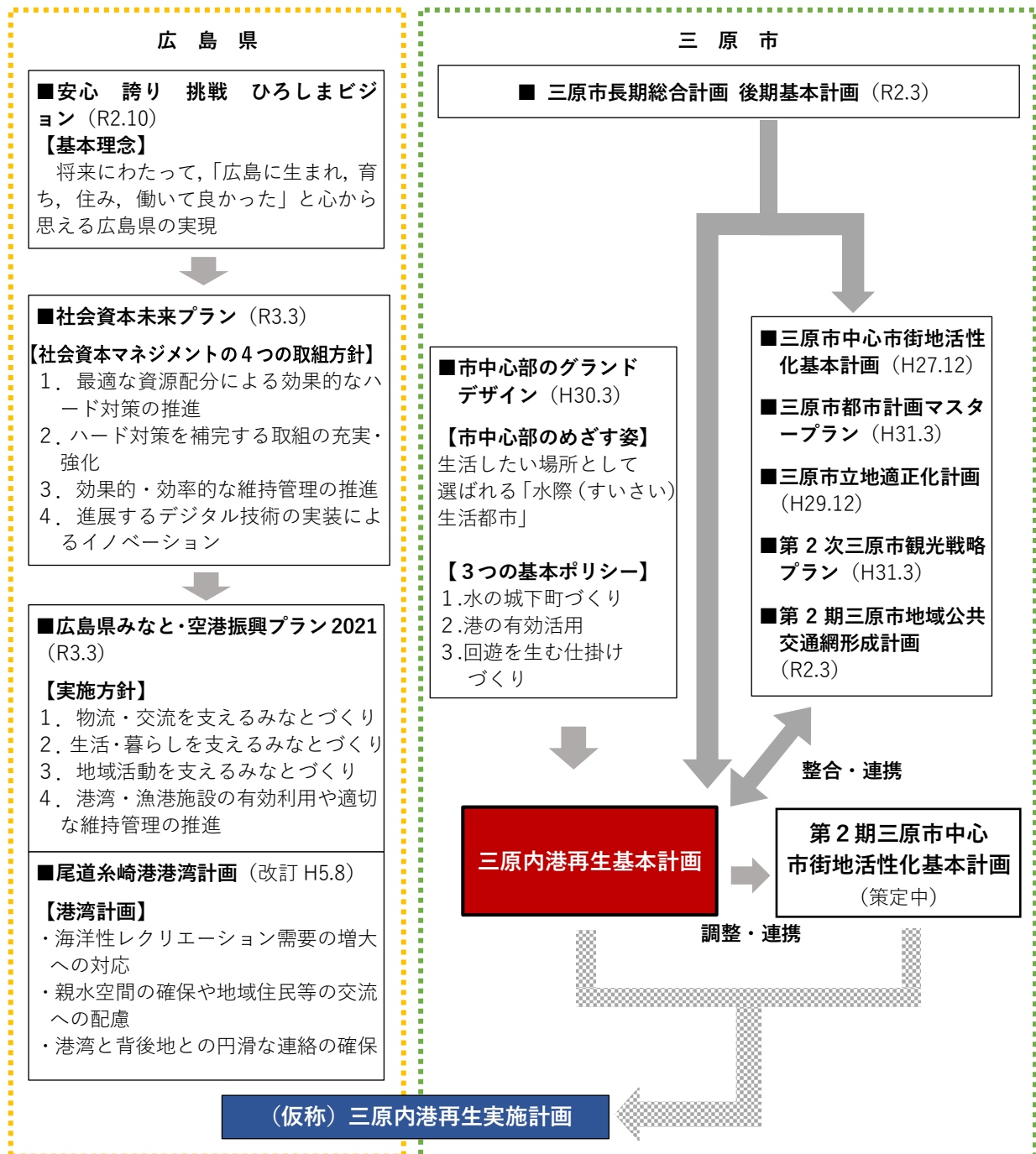


図 1-1 計画の位置付け

1.2. 上位関連計画の整理

(1) 上位関連計画における市中心部における“まちづくり”の方針

三原内港の再生を検討するうえで深く関係する、上位関連計画における市中心部における“まちづくり”の方針は以下の通りである。

中期的方針（10 年） 【三原市都市計画マスタープラン（H31.3）】

憩い・交流拠点の形成、にぎわいの創出

- ・にぎわい広場の機能拡大による交流拠点の形成
- ・駅前広場や道路用地の有効活用
- ・既存の商業・業務機能や公共公益施設(市役所等)、都市型居住等の様々な機能の集積によるにぎわいの創出
- ・官民連携による中心商業地の拠点性を高め、市内外へのまちの元気の発信
- ・陸(駅)や海(港)などを活かした広域交通拠点の形成
- ・「みなとオアシス三原」を、市民や来訪者の憩い・交流の場として活用

回遊性の向上

- ・三原城跡や祭りなど、歴史・文化資源を活かしたまちの形成
- ・誰もが安全安心して楽しめる歩行者・自転車走行空間の形成
- ・寺社等の案内誘導サインの設置、散策路の整備

誰もが安全・安心して移動できる環境づくり、旅客施設のバリアフリー化

- ・三原市交通バリアフリー基本構想による歩行空間のバリアフリー化の推進
- ・全ての人が安全で快適に利用できる環境整備
- ・老朽化した施設の計画的な維持管理の推進

景観の保全・形成

- ・市中心部のランドデザインに示された質の高い公共空間形成の推進
- ・建築物・工作物、屋外広告物等の誘導方法を検討し、官民一体でのまちなみ形成と、良好で魅力ある景観形成の推進
- ・景観計画の策定等による寺社等の歴史的景観と調和したまちなみの形成
- ・三原市空家等対策計画による空き家・空き地の利活用の促進

中期的方針（5 年） 【三原市中心市街地活性化基本計画(H27.12)】

回遊性の向上・にぎわいの創出

- ・来街者をもてなし、賑わいにあふれた魅力が感じられる場所づくり
- ・城下町の歴史・文化と調和した、集客・賑わい・交流などの創出
- ・商店街の再生を図り、集客力向上と、人の回遊性向上をめざす
- ・駅前の公共空間をイベント広場機能として活用できる仕組みづくり
- ・複合的都市機能の集積、都市型居住の誘導
- ・親水性、公共空間を活かした、歩いて快適な憩い・交流の場の創出

商業の活性化

- ・特色ある商業施設の整備や空き店舗の解消による商店街の魅力向上
- ・居住ニーズや滞留人口の増加による商業の活性化

長期的方針

【市中心部のランドデザイン(H30.3)】

【帝人通りエリア】

- ・イメージを統一した通りづくり
- ・魅力ある歩行空間、憩える空間づくり
- ・各エリアをつなぎ回遊性の創出

【駅南側エリア】

- ・帝人通り・中央ロード・マリンロードを連携させ、駅から港までの人流の創出
- ・人が集まり賑わいにつながる場づくり

【三原港エリア】

- ・コの字型の入り江を活用し、風景と対峙できる場所の設置や歩きたくなる環境づくりなど、港を散歩したり、海を眺めたり、訪れるだけで楽しめる場所をめざす
- ・港の北側・西側の建物群に景観に関するガイドラインを設け、景観を誘導
- ・居住地としての活用も促進



※青字は、破線で示した三原内港に関する方針を示している

図 1-2 上位関連計画における市中心部における“まちづくり”の方針

(2)「市中心部のグランドデザイン」を軸とした取組状況

三原駅及び三原内港周辺における事業の取組状況は以下の通りである。

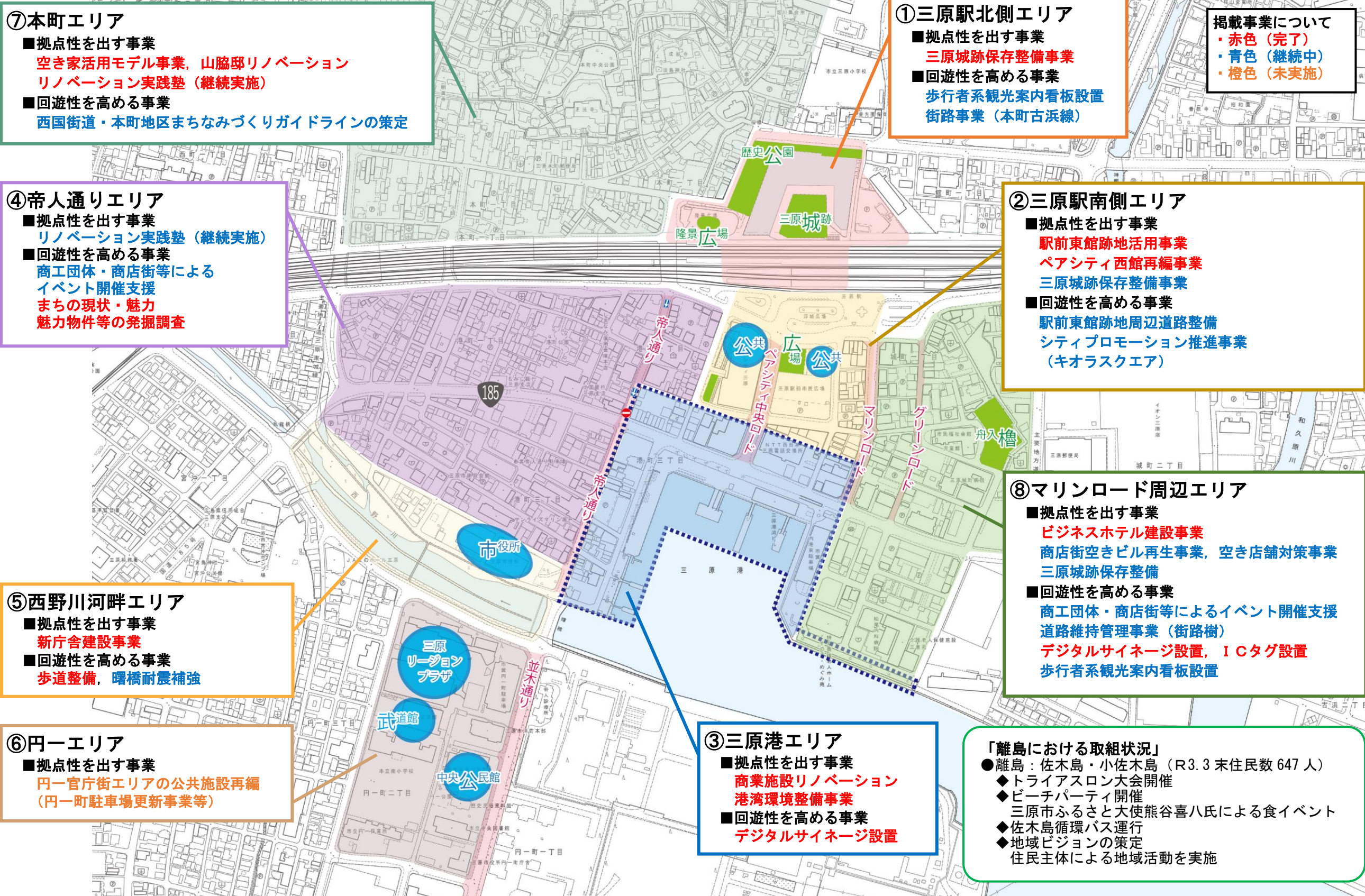


図 1-3 「市中心部のグランドデザイン」を軸とした取組状況

また、本市は中国・四国地方のほぼ中心に位置し、福山市を中心とした『備後圏域』※の西端、広島市を中心とした『広島広域都市圏』※の東端に位置し、県内二大都市圏のいずれにも属しており、当地方の各地域と連携するうえで恵まれた地理的条件を有している。

This map of Hiroshima Prefecture displays its administrative divisions. Cities labeled include: 庄原市 (Shiobara), 三次市 (Saiji), 神石高原町 (Shinkai Kōgen), 北広島町 (Kita-Hiroshima), 安芸高田市 (Aki-Kōgashi), 世羅町 (Sero), 府中市 (Fuchū), 備前町 (Bizen), 福山市 (Fukuyama), 尾道市 (Onomichi), 三原市 (Miyoshi), 東広島市 (Higashi-Hiroshima), 竹原市 (Takehara), 大崎上島町 (Ōsakijima), 呉市 (Kure), 江田島市 (Yasuda), 大竹市 (Ōtake), 廿日市市 (Nishitani), 安芸太田市 (Aki-Tai), 広島市 (Hiroshima), 府中市 (Fuchū), 海田町 (Umi-da), 板町 (Ita), 熊野町 (Kumano), 備北圏域 (Bokuho Kōen), 備後圏域 (Bōkō Kōen), and 広島広域都市圏 (Hiroshima Kōyoku Shisei Kōen). A blue dot and line specifically point to the 三原内港地区 (San'yū Inland Port Area) in Miyoshi City.

※ 備後圏域：三原市、尾道市、福山市、府中市、世羅町、神石高原町、笠岡市（岡山県）、井原市（岡山県）
※ 広島広域都市圏：広島市、呉市、竹原市、三原市、三次市、大竹市、東広島市、廿日市市、安芸高田市、江田島市、府中町、海田町、熊野町、坂町、安芸太田町、北広島町、大島上島町、世羅町、岩国市（山口県）、柳井市（山口県）、周防大島町（山口県）、和木町（山口県）、上関町（山口県）、田布施町（山口県）、平生町（山口県）

2.1. 三原市の歴史と沿革

(1) 市中心部の沿革

本市中心部は、室町時代末期の永禄 10（1567）年に小早川隆景が浮城と呼ばれている三原城を築造して以来、江戸時代にかけて山陽道（西国街道）の主要な宿場や瀬戸内の海路の要衝として、また城下町として繁栄してきた。

明治 27（1894）年には山陽鉄道が三原城本丸を貫く形で三原駅が開業し、また明治から昭和の時代にかけて、沿岸部の埋立が進められ、その埋立地など周辺部への企業集積により、近代工業都市、いわゆる「企業城下町」として発展し、昭和 50（1975）年の山陽新幹線三原駅停車決定を契機に、三原駅前再開発事業が進められてきた。

しかし、大企業の事業縮小など、産業構造の変化とともに、かつてにぎわっていた市中心部にもかげりがみえている。

そのような中、令和 2（2020）年には、駅前の市有地に複合施設「キオラスクエア」が開館し、また現在、北側の本町地区では、地元住民を中心ににぎわいのある西国街道の再生に向けた取組が進められている。

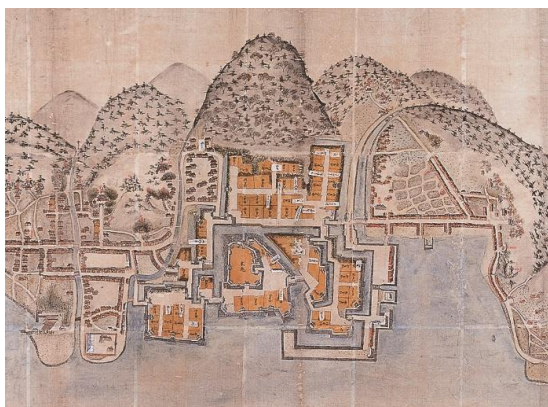


図 2-2 紙本著色備後国三原城下絵図 元禄初年

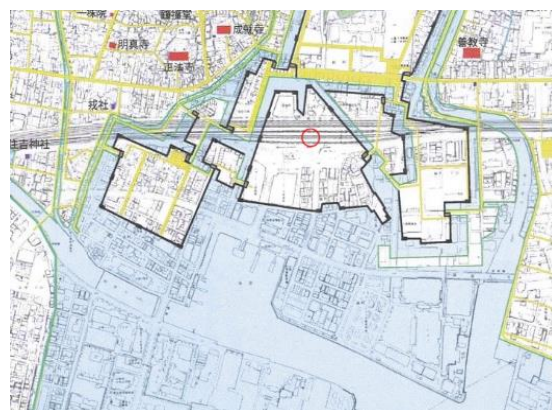


図 2-3 三原城下町寺社位置図

© N P O 法人広島文化財センター



図 2-4 駅前周辺の様子（キオラスクエア）



図 2-5 本町通り（西国街道）の将来イメージ

(2) 三原内港の沿革

三原内港は、明治 44（1911）年頃から浚渫を始め、昭和 10（1935）年までに、防波堤、物揚場、埋立等が完成した。

その後、昭和 47（1972）年に三原港湾ビル、昭和 48（1973）年に三原内港東駐車場を建設し、昭和 50（1975）年には、新幹線開業にあわせ旅客専用港として整備され、四国や瀬戸内海の島々への玄関口として多くの市民や来訪者に利用されてきたが、昭和後半からの本四連絡橋開通に伴う航路廃止などから利用者の減少が続いており、現在では離島住民の通勤・通学・通院などの生活航路として利用されている。



図 2-6 三原内港周辺の航空写真 昭和 23 年
(国土地理院)



図 2-7 三原内港周辺の航空写真 平成 30 年
(国土地理院)

表 2-1 三原内港の沿革

年号	主な内容
明治 44(1911)年	旧三原町が三原内港を浚渫。昭和 10(1935)年までに防砂堤、物揚場、埋立等完成。
昭和 11(1936)年	三原市制(旧三原市)施行により、糸崎港と三原内港が一体となって、海陸中継、沿岸、内海諸島、四国との交通拠点として発展
昭和 34(1959)年	三原～今治間フェリー就航
昭和 41(1966)年	国道フェリー（三原～今治）就航
昭和 42(1967)年	古浜地区に大型市営フェリーポート接岸施設を建設
昭和 46(1971)年度	三原内港をフェリー旅客船基地とする基本計画のもとにフェリー栈橋を新設。
昭和 47(1972)年	山陽新幹線三原駅停車決定により、三原内港が四国連絡の新基点になることが見込まれることから、これに対処すべく船客上屋設置のため、三原港湾ビルが完成。 三原～今治間高速艇就航
昭和 48(1973)年	三原内港東駐車場を建設
昭和 49(1974)年度	山陽新幹線三原駅停車に伴い、四国との連絡拠点として、航路新設及び増便のため、三原内港に客船栈橋を増設。旅客専用港として整備
昭和 51(1976)年度	三原内港西公園を整備
昭和 60(1985)年	因島大橋開通（昭和 58 年(1983 年)）に伴う航路再編と三原内港の安全確保を目的に須波港フェリー栈橋が完成し、運航を開始
昭和 63(1988)年	瀬戸大橋開通 三原～松山間 水中翼船廃止
平成 11(1999)年	西瀬戸自動車道（しまなみ海道）開通 国道フェリー（三原～今治）廃止
平成 28(2016)年	三原～向田港（佐木島）フェリー廃止
平成 29(2017)年	三原・須波～大久野島 高速船「ラビットライン」就航
令和 2(2020)年	三原～広島港 高速型クルーザー「SEA SPICA（シースピカ）」就航
令和 3(2021)年	三原～重井港（因島）フェリー廃止（須波港へ統合）

2.2. 市中心部からみる地域特性

三原内港周辺には大規模商業施設が集積しており、本市の経済の中心となっている。

市中心部のランドデザイン、三原市都市計画マスタープラン及び三原市中心市街地活性化基本計画に沿ったまちづくりが進められており、人が歩きやすい、歩きたくなる、街なかづくりのため、平成8（1996）年にマリンロード、平成20（2008）年に帝人通りの歩道・車道の改修を行った。

令和2（2020）年7月には、JR三原駅前の「駅前東館跡地」に市が市立中央図書館と広場、民間事業者がホテル、スーパー、駐車場を整備し、市と民間事業者が連携したにぎわい交流拠点整備事業が完了し、『キオラスクエア』と名付けられた。

また、児童館やみはら市民大学等の幅広い世代が集う施設として、ペアシティ三原西館の全面改修を行うなど、中心市街地やその周辺にある公共施設の機能を駅前の公共施設へ集約することで、コンパクトシティの推進や公共施設の適正配置に向け、積極的な取組を行うとともに、駅前周辺のにぎわい創出に向けたまちづくりに取り組んでいる。併せて、ペアシティ中央ロードの歩道整備が行われた。なお、三原駅周辺の商業については、後述の2章2.4(4)において記載する。

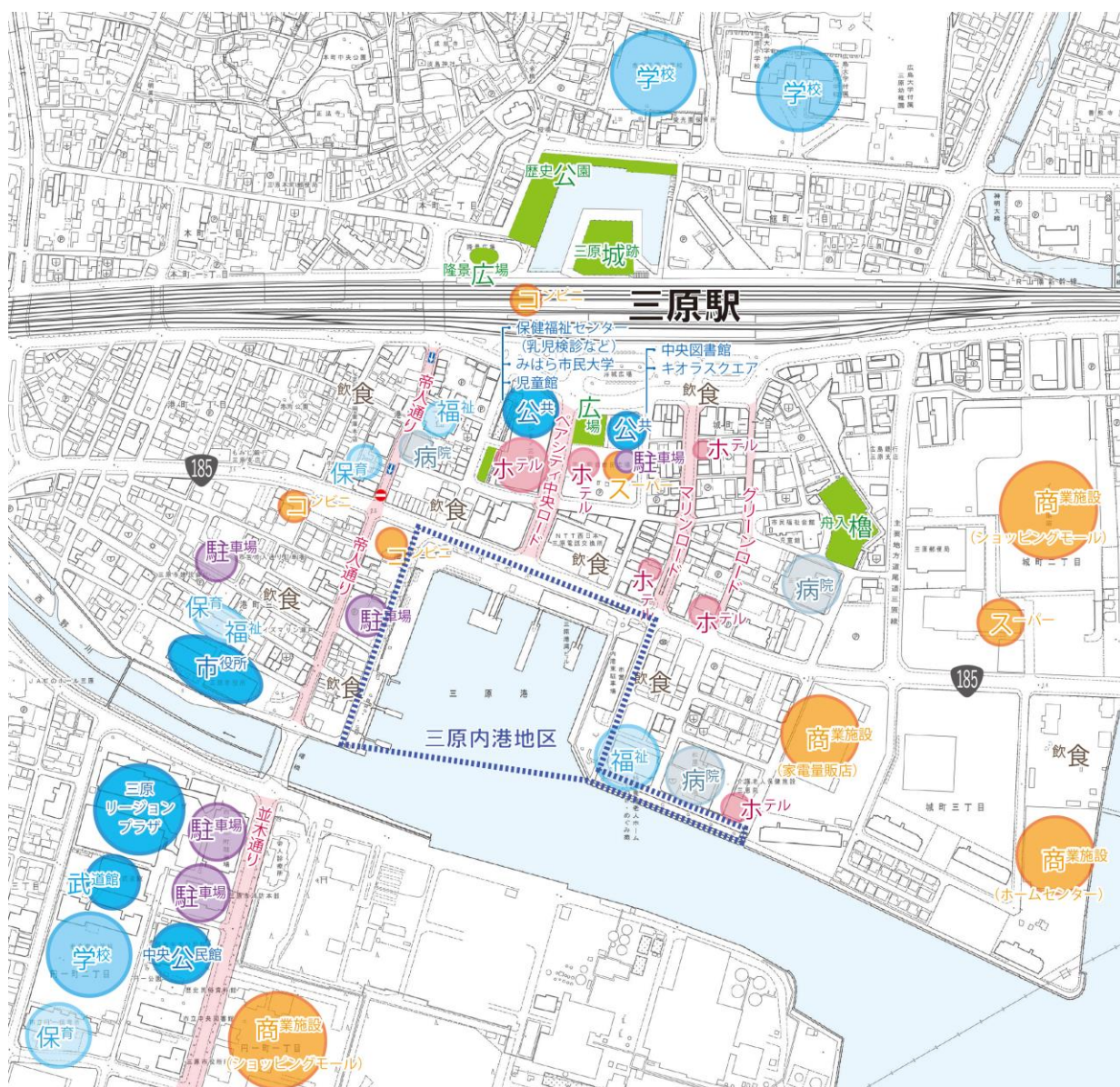


図 2-8 市中心部の主な施設配置

2.3. 本市の陸（鉄道・高速道路・主要道路）、海（港）、空（空港）からみる地域特性

古くから海上・陸上交通の要衝として発展してきた三原市は、広島空港・山陽新幹線や山陽自動車道（本郷 IC、三原久井 IC）といった高速交通ネットワークに恵まれ、かつ南側で瀬戸内海に面していることから、市域がその中心に位置する中国・四国地方において、陸・海・空の交通拠点としての役割を果たしている。

道路網は、山陽自動車道と国道 2 号・185 号・432 号・486 号及び主要地方道三原東城線等により、地域内外を連絡する格子状の骨格道路網が形成されている。

公共交通機関としては、三原駅をターミナルとする広域的なバスネットワークが形成され、山陽自動車道を利用する高速バス路線も運行されているほか、ＪＲ山陽新幹線とＪＲ山陽本線・呉線による鉄道網が形成されている。また、重要港湾尾道糸崎港の三原内港と地方港湾須波港を発着する、瀬戸内海島しょ部間の航路網も大きな役割を果たしている。

また、中国地方唯一の『拠点空港』に位置付けられている広島空港を擁することが大きな特長である。同空港の利用は、開港以来、国内線だけでなく国際線定期便やチャーター便も増やし、順調な増加傾向にあったが、近年新幹線のサービス拡充に伴うシェアの増加もあり、平成 14（2002）年度の 344 万人をピークに、以降は減少し、令和元（2019）年度は 297 万人となっている。なお、国内で 4 番目の計器着陸装置の高度化（CATⅢa、Ⅲb の導入）を行い、就航率の向上や定期便の定時運航を図っている。同空港へのアクセス交通としては、リムジンバスや高速バスの利用を主体とする自動車交通アクセスのみであるが、県内にとどまらず鳥取・岡山・今治方面とも連絡している。

なお、広島空港は令和 3 年 7 月に民営化され、効率のよい経営やサービス向上が期待されている。

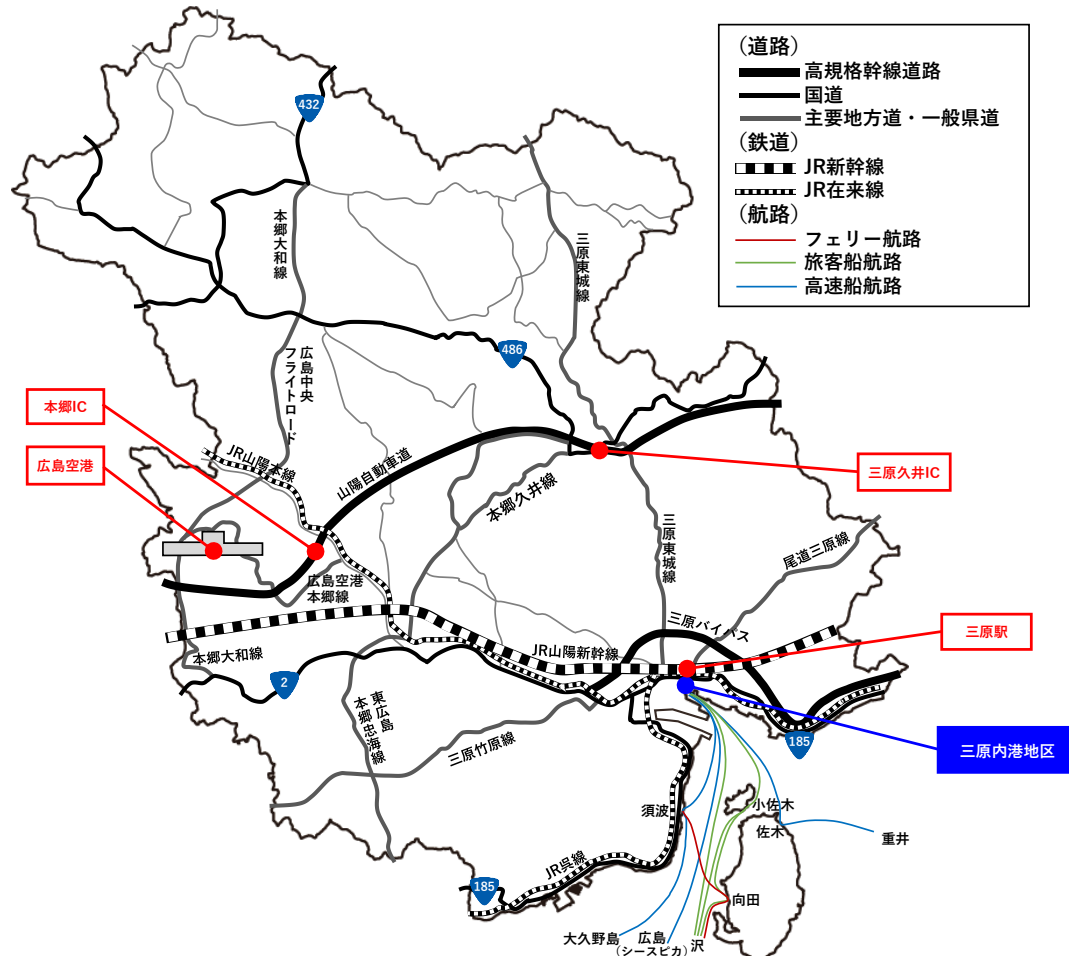


図 2-9 三原市の交通網

表 2-2 三原市の公共交通

区 分		内 訳	備 考
陸	①鉄道	■新幹線（ＪＲ山陽新幹線）	ひかり，こだま停車
		■在来線（ＪＲ山陽本線，ＪＲ呉線）	
	②乗合バス	■高速バス（３路線）	三原駅発着は夜行１路線
		■路線バス ・広域連絡路線（４路線 11 系統） ・地域間連絡路線（３路線 9 系統） ・地域内連絡路線（８路線 26 系統）	三原駅発着は 13 路線 39 系統
		■路線定期運行バス（２地域）	内港地区は該当なし
		■デマンド型・区域運行乗合タクシー（３地域）	
	③地域コミュニティ交通	■一部デマンド型・区域運行乗合タクシー（１地域）	
海	④タクシー	■タクシー会社営業所 13 箇所	三原駅周辺には 3 箇所
		■フェリー（１航路）	内港発着は該当なし
		■旅客船（２航路）	内港発着は 2 航路
		■高速線（定期 1 航路，土日祝限定 1 航路，火曜除く 1 航路）	
	①航空路		
空	①航空路	■国内線（５路線）	
		■国際線（７路線）	

(令和 3（2021）年 5 月 1 日時点)

(1) 道路

主要幹線道路 4 路線（国道 2 号，国道 185 号，三原東城線，尾道三原線）のうち，国道 2 号，尾道三原線以外の交通量は，平成 9（1997）年と平成 22（2010）年と比較すると減少している。また，主要幹線道路 4 路線とも，貨物車の交通量が大きく減少している。

一方，通勤時間帯等で渋滞が発生していた国道 185 号（旧国道 2 号）については，渋滞の緩和，市内の渋滞解消を目的に延長 9.9km の三原バイパスが整備され，平成 10（1998）年度から段階的な開通を経て，平成 24（2012）年 3 月末に糸崎から新倉までの区間が開通した。国道 185 号（旧国道 2 号）の通過交通量は，バイパス未開通時点で 28,100 台/日だったのに対し，全線開通 11 ヶ月後には 11,000 台/日にまで減少できており，国道 185 号（旧国道 2 号）の渋滞は解消されている。また，令和 3（2021）年 3 月には，尾道バイパス終点と三原バイパス起点を結ぶ木原道路が開通したことにより，更なる交通量の減少が見込まれる。

(2) 鉄道

本市を通る鉄道には、ＪＲ西日本の山陽新幹線と在来線（山陽本線，呉線）があり，三原内港至近の三原駅で接続している。

市内にある駅は，ＪＲ山陽新幹線には三原駅があり、『ひかり』の一部と『こだま』の全列車が停車している。在来線の駅は，三原駅の他にＪＲ山陽本線に糸崎駅と本郷駅，ＪＲ呉線に須波駅と安芸幸崎駅がある。

各駅の乗車人員をみると，新幹線停車駅でもある三原駅が突出しており，近年は 220～230 万人/年程度で横ばい傾向にある。他の在来線の駅は減少傾向にあり，最も多い本郷駅が 58 万人/年，次いで糸崎駅が 23 万人/年，以下，安芸幸崎駅が 6 万人/年，須波駅が 2 万人/年である。

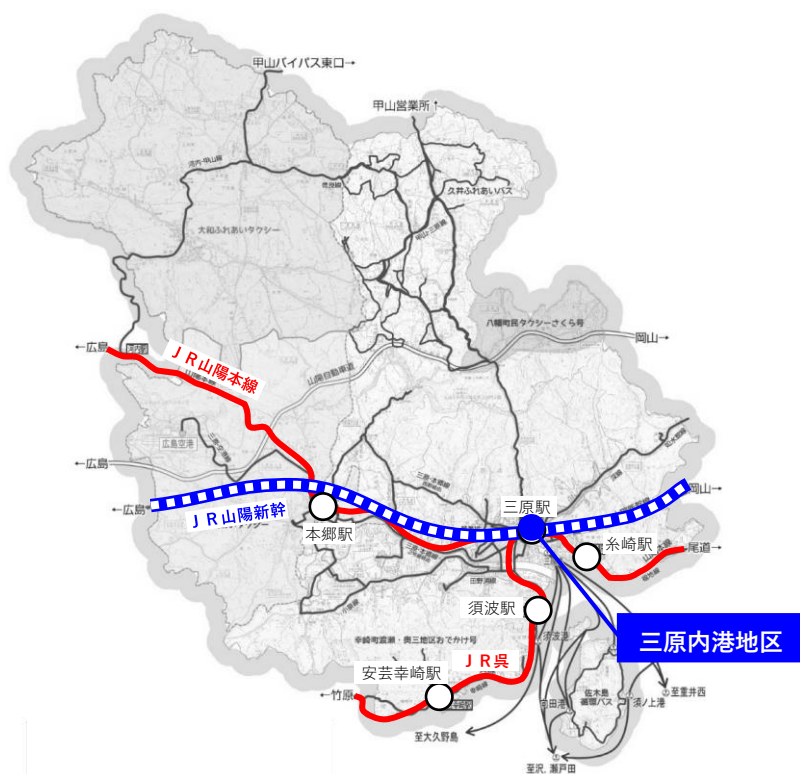
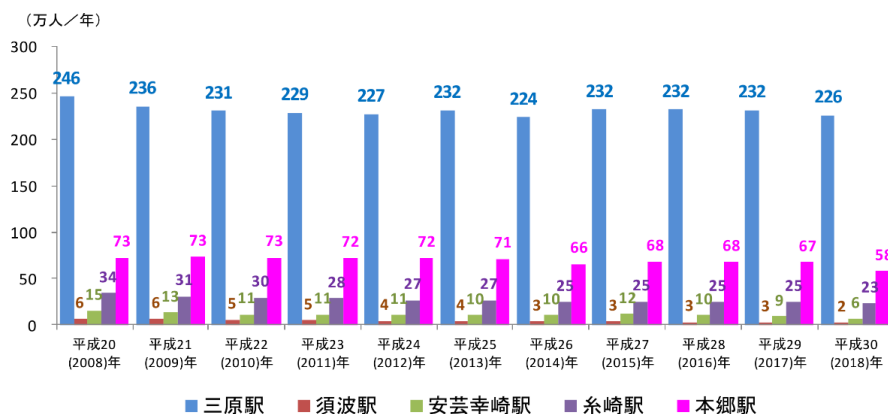


図 2-10 本市の鉄道網



資料：西日本旅客鉄道㈱広島支社
西日本旅客鉄道㈱岡山支社

図 2-11 市内鉄道駅の乗車人員

(3) 航路

三原内港発着の航路には、旅客船、高速船があり、主に生活航路として観光スポットの多い重井（因島）、瀬戸田（生口島）、大久野島、広島港と連絡している。

市内の港を発着する航路の乗降客数は、昭和 57（1982）年の約 340 万人をピークに減少傾向となっている。要因の1つとして、本四連絡橋開通による航路の廃止が考えられる。

フェリーは、平成 2（1990）年まで4航路（向田、重井、瀬戸田、大三島井口）あったが、平成 3（1991）年に瀬戸田行が廃止、平成 6（1994）年に大三島井口行が廃止、平成 28（2016）年に向田行が廃止、令和 3（2021）年に重井行が廃止となっている。

旅客船・高速船は、昭和 62（1987）年まで6航路（重井、瀬戸田、大三島井口、今治、大長、松山）あったが、昭和 63（1988）年に松山行が廃止、平成 19（2007）年に今治行が廃止、平成 20（2008）年に大三島井口行と大長行が廃止となり、現在は、佐木・重井・生名島行、小佐木・向田・瀬戸田行、向田・瀬戸田行の3航路のみとなっている。

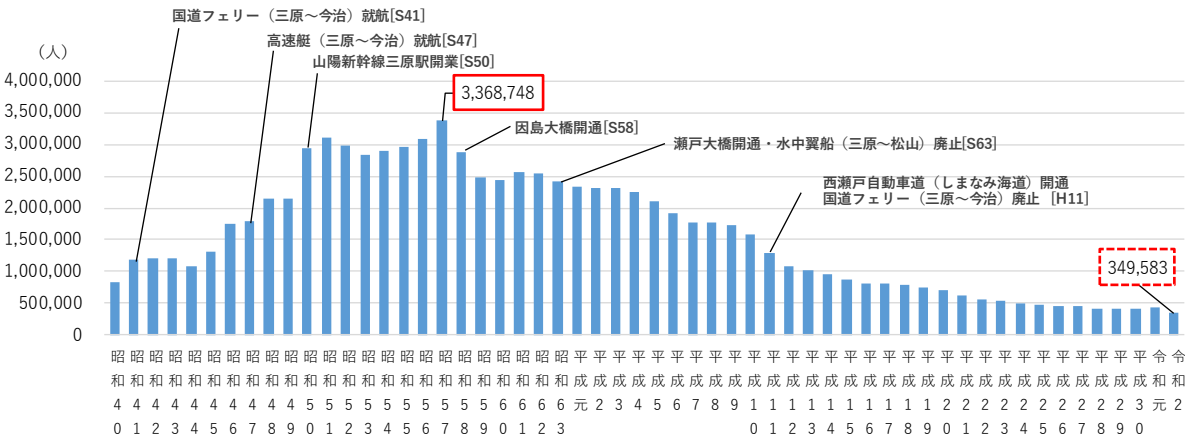


図 2-12 三原内港発着の航路利用者数の推移

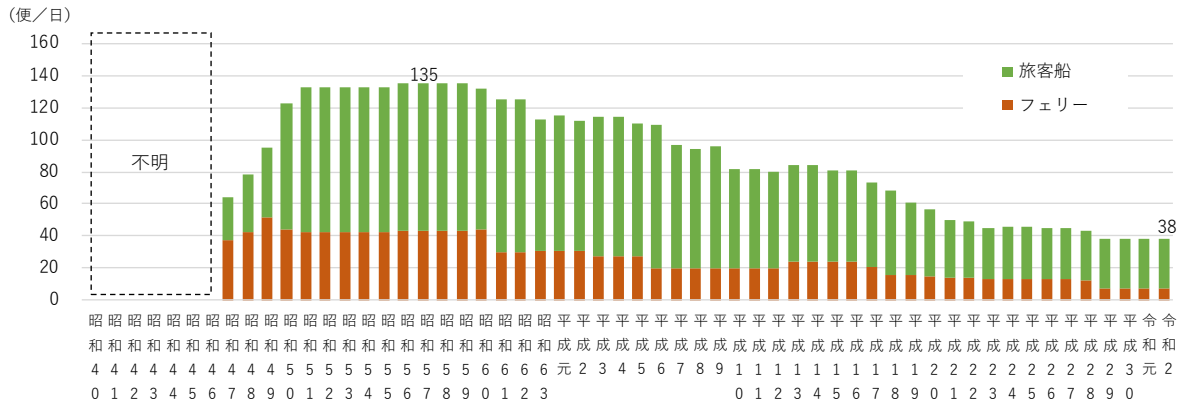


図 2-13 三原内港発着の1日あたりの便数

現在の主要な航路は以下に示すとおりであり、三原から瀬戸田を繋ぐ旅客船は特に運航回数が多く、運航時間中、毎時1便以上が確保されている。

また、本四連絡橋開通後、瀬戸内海の交通は多様化した。三原では、生活航路としての役割を果たす定期航路が運航されている。

直近5年間の航路利用者数は、乗込客数、上陸客数ともに約18万人で、安定して推移しているが、令和3(2021)年5月から三原内港と佐木島、尾道市因島を結ぶフェリー航路が再編され、佐木島へは須波港からのフェリーが運航されており、今後、三原内港における利用者数の減少が見込まれる。

近年、三原から大久野島を繋ぐラビットライン(平成29(2017)年4月就航)、三原から広島港(宇品)を繋ぐシースピカ(令和2(2020)年9月就航)と観光を目的とした航路が新設されている。

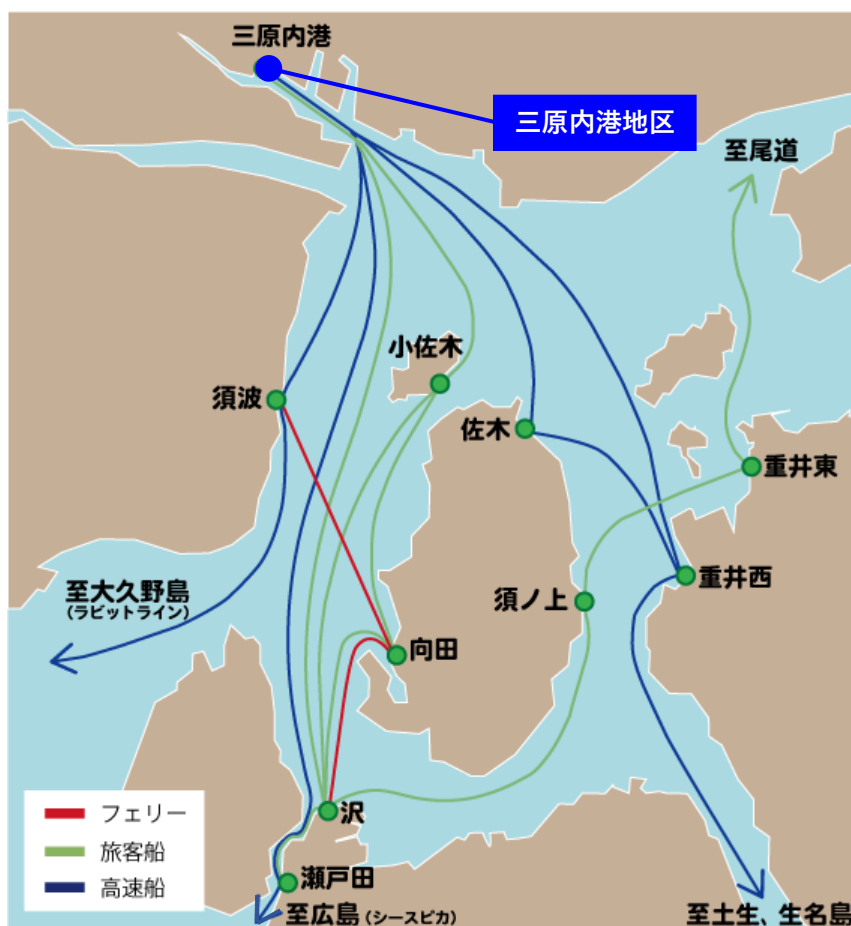


図 2-14 航路の状況

表 2-3 三原港発航路の状況（令和3（2021）年5月1日時点）

種別	航 路	運航回数 (回)	始発	終発
旅客船	三原～小佐木(小佐木島)～向田(佐木島)～沢(生口島)～瀬戸田(生口島)	6	7:30	17:25
	三原～沢(生口島)～瀬戸田(生口島)	12	6:46	20:40
高速船	三原～佐木(佐木島)～重井(因島)～因島マール(因島)～土生(因島)～立石(生名島)	12	6:20	22:11
	三原～須波～大久野島『ラビットライン』【土日祝のみ】	5	9:30	16:00
	三原～広島(宇品)『シースピカ』【金・土・日・月・祝日】	1	13:25	

表 2-4 三原内港発着航路別乗込客数・上陸客数

航路	種別	区 分	H27		H28		H29		H30		H31		R2	
			乗込	上陸	乗込	上陸	乗込	上陸	乗込	上陸	乗込	上陸	乗込	上陸
因島	客船・高速	土生	42,993	43,701	38,348	39,055	43,389	44,694	42,335	43,715	41,432	42,450	33,840	35,019
	客船・高速	佐木	9,125	13,406	15,992	12,667	28,412	25,276	31,192	30,652	31,115	31,153	24,601	23,920
	フェリー	重井	5,835	6,235	3,805	3,712	4,866	4,689	5,306	5,106	10,961	4,849	4,594	3,855
	フェリー	佐木	59,586	55,549	53,168	56,752	38,584	42,271	34,333	35,615	36,041	36,356	31,041	31,878
		因島 計	117,539	118,891	111,313	112,186	115,251	116,930	113,166	115,088	119,549	114,808	94,076	94,672
瀬戸田	旅客船	マルト	15,039	15,007	11,576	12,862	10,617	11,638	11,062	11,305	12,113	12,270	9,250	9,053
	旅客船	弓場汽船	42,221	42,948	41,916	42,602	42,917	42,306	43,218	42,180	44,720	43,212	38,938	37,680
		瀬戸田 計	57,260	57,955	53,492	55,464	53,534	53,944	54,280	53,485	56,833	55,482	48,188	46,733
向田	旅客船	マルト	916	1,314	1,887	2,281	2,889	3,154	2,774	2,754	2,305	2,404	1,543	1,744
	旅客船	小佐木	4,200	3,959	3,096	2,845	3,303	3,181	3,179	3,187	3,113	3,082	2,287	2,288
	フェリー	三原海陸運輸	6,055	6,268	3,754	3,748	—	—	—	—	—	—	—	—
		向田 計	11,171	11,541	8,737	8,874	6,192	6,335	5,953	5,941	5,418	5,486	3,830	4,032
大久野島	高速船	弓場汽船 計	—	—	—	—	3,378	2,940	8,278	7,461	8,331	7,459	3,954	3,438
広島(宇品)	高速船	(瀬戸内シーライン)計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,128	2,535
合 計			185,970	188,387	173,542	176,524	178,355	180,149	181,677	181,975	190,131	183,235	153,176	151,410

(有)ほうらい汽船は平成28年10月で廃業し、平成28年11月より弓場汽船(株)が受け継ぐ
 大久野島へのラビットラインは平成29年4月29日就航
 三原海陸運輸は平成28年8月で廃業

(4) 航空路

中国・四国地方の拠点空港である広島空港は 3,000m の滑走路を持ち、発着する航空便は、令和 2（2020）年 10 月時点で、国内線及び国際線の定期便と国内チャーター便の運航がある。

また、『三原内港地区』～広島空港の公共交通でのアクセス手段は、三原駅前発着のリムジンバスがあり、バス停「三原栈橋」を経由して 7 往復/日している。

広島空港の搭乗者数は、平成 14（2002）年のピークに 344 万人であったが、近年は 300 万人弱で横ばい傾向にあり、そのうちの約 9 割が国内線旅客である。

なお、新型コロナウイルス感染症の影響で、令和 2（2020）年度の広島空港搭乗者数は前年度と比較して大幅に減少しており、アフターコロナに向けて需要回復が期待される。

表 2-5 広島空港発着の航空路の状況（令和 2（2020）年 10 月時点）

区分		航空路
定期便	国内線	広島 ⇄ 東京（羽田）
		広島 ⇄ 札幌（新千歳）
		広島 ⇄ 仙台
		広島 ⇄ 沖縄（那覇）
		広島 ⇄ 成田
	国際線	広島 ⇄ 北京（大連経由）※休止中
		広島 ⇄ 上海（浦東）※休止中
		広島 ⇄ 台北 ※休止中
		広島 ⇄ 香港 ※休止中
		広島 ⇄ バンコク（ドンムアン）※休止中
チャーター便	国内線	広島 ⇄ 種子島
		広島 ⇄ 能登

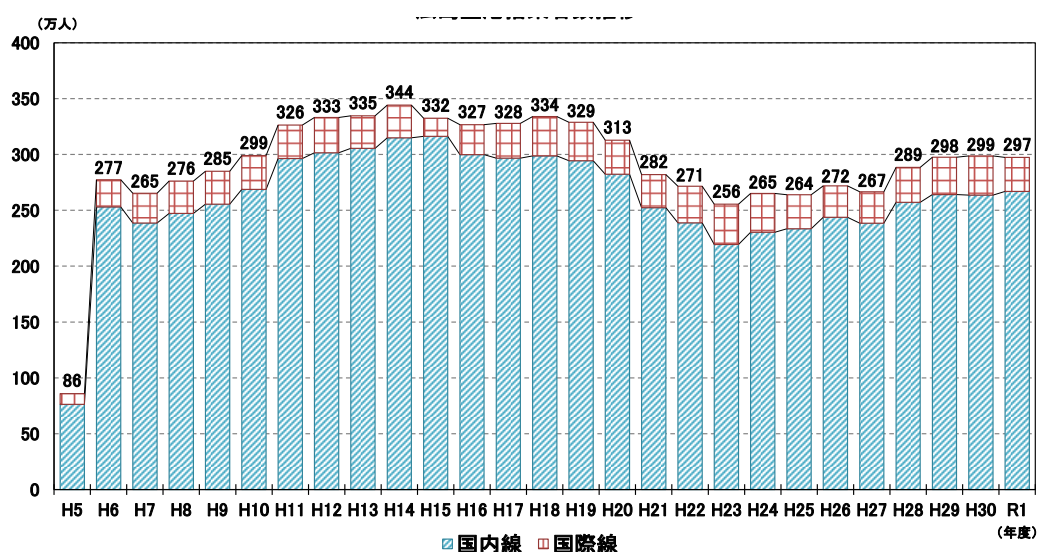


図 2-15 広島空港搭乗者数推移

資料：広島空港の利用情報について（出典：広島県）

表 2-6 三原駅前発着広島空港行リムジン利用者数

運行系統			項目	H28	H29	H30	H31	R2
起点	主な経由地	終点						
三原駅前	三原棧橋	広島空港	利用者数(人)	41,707	40,878	47,739	49,808	29,262
			往復／日(回)	10	10	10	10	7



図 2-16 広島空港

2.4. 人口・観光・商業・福祉の視点

(1) 人口からみた地域特性

a) 本市の人口動向

市全体の国勢調査人口は昭和 60（1985）年の 111,108 人をピークに減少傾向にあり、平成 27（2015）年は 96,194 人である。『旧三原市域（以下、「三原地域」）』は 75,046 人で、市全体の 78%を占めていて、市全体と同様に減少傾向にある。

また、令和 42（2060）年には、市全体で 53,185 人、『三原地域』で 41,859 人という将来推計がされており、平成 27（2015）年からの減少率は市全体が▲44.7%、『三原地域』が▲44.2%と、『三原地域』の減少率はわずかに市よりも緩やかである。

年齢 3 区分をみると、市全体及び『三原地域』のいずれも生産年齢人口が平成 27（2015）年の約 55%から令和 42（2060）年の約 47%へ、年少人口が約 12%から約 10%へと減少し、老年人口が約 32%から約 42%へと増加し、少子高齢化が進むと推計されている。

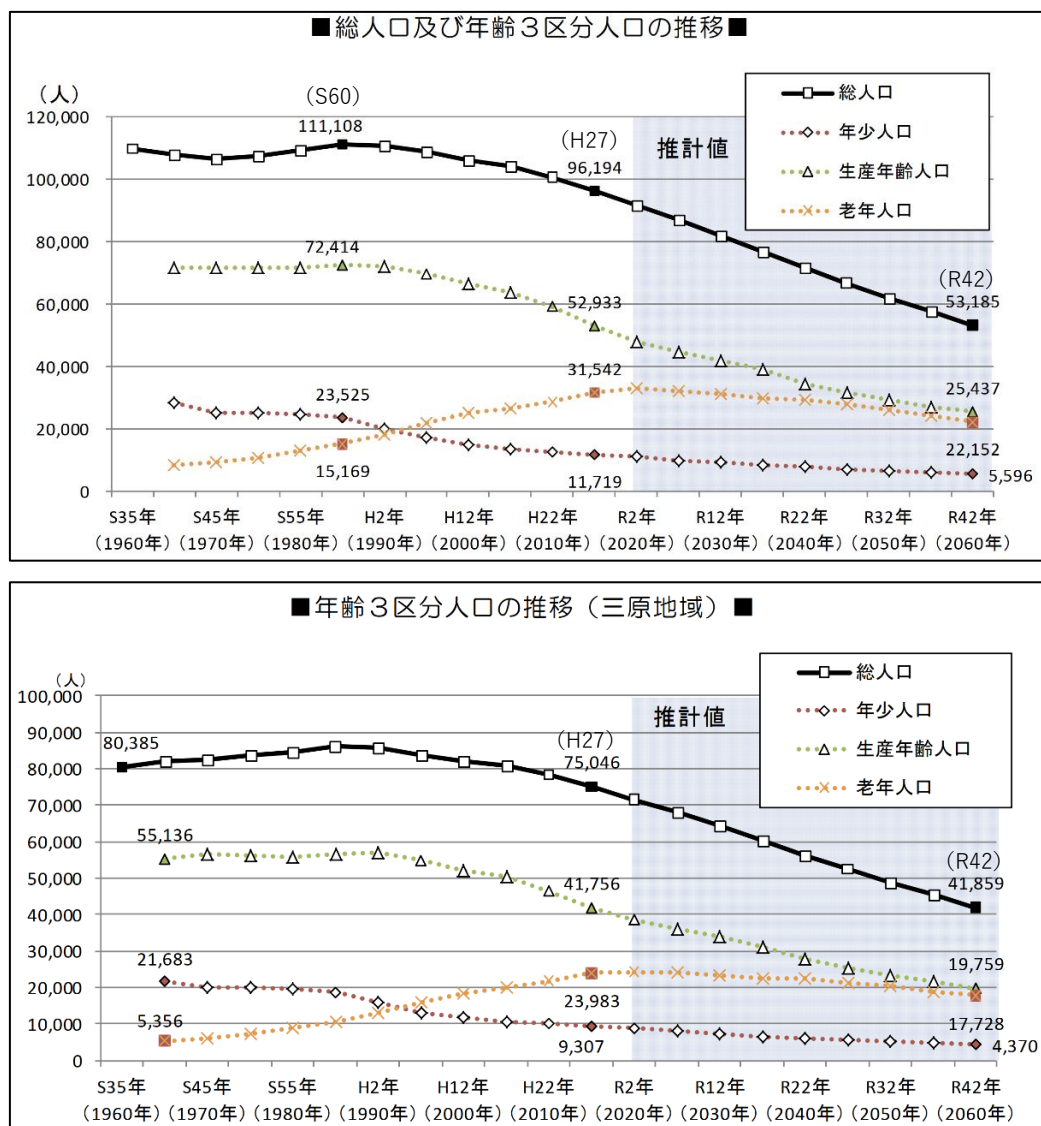


図 2-17 三原市及び『三原地域』の人口推移及び将来推計

b) 中心市街地の人口動向

本市の平成 26 (2014) 年における人口は 98,879 人で、そのうち中心市街地の人口は、7,623 人となっており、中心市街地の人口は市の人口の約 7.7%である。平成 12 (2000) 年から平成 17 (2005) 年の 5 年間で 52 人の増であったが、平成 17 (2005) 年から平成 26 (2014) 年の 9 年間では 737 人の増と、大幅に増加している。

同じく平成 26 (2014) 年における本市の世帯数は 43,958 世帯、中心市街地の世帯数は 3,499 世帯となっており、中心市街地の世帯数は市の世帯数の約 8.0%である。平成 12 (2000) 年から平成 26 (2014) 年の 14 年間で、中心市街地は 690 世帯増、平成 22 (2010) 年から平成 26 (2014) 年の 4 年間では 406 世帯が増加している。

中心市街地の 1 世帯当りの人員は、平成 17 (2005) 年に 2.41 人/世帯であったが、平成 26 (2014) 年には 2.18 人/世帯となっており、この間世帯人員は 0.23 人/世帯、約 9.5% 減少している。

中心市街地の高齢化率 (65 歳以上の人口割合) は、平成 26 (2014) 年で 27.5%であり、市全域の高齢化率 31.2%と比べて高齢化率が下回っている。市全域の高齢化率が、平成 12 (2000) 年から平成 26 (2014) 年までの 14 年間で 7.8%増加しているのに対して、中心市街地の高齢化率は 5.1%の増加であり、市全域と比べるとやや低い傾向ではあるが、高齢化は進展している。

なお、社人研推計に準拠した将来推計人口をみると、本市の総人口は今後も減少することが見込まれており、令和 22 (2040) 年には 71,669 人、令和 42 (2060) 年には 53,185 人まで減少すると試算されています。

c) 近隣島しょ部の人口動向

三原内港からの航路先となっている近隣島しょ部 (因島、瀬戸田、佐木島、小佐木島) の人口動向をみると、いずれも減少傾向となっており、航路利用者の減少の要因になっていると考えられる。

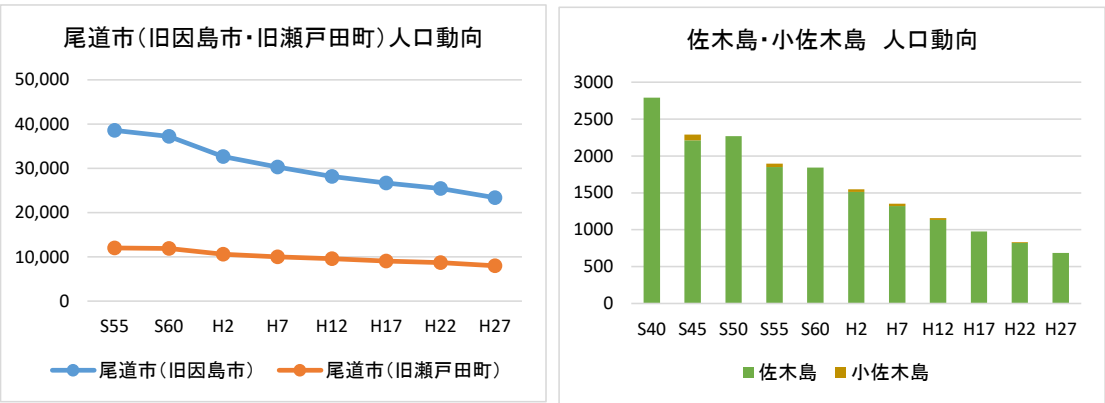


図 2-18 近隣島しょ部の人口

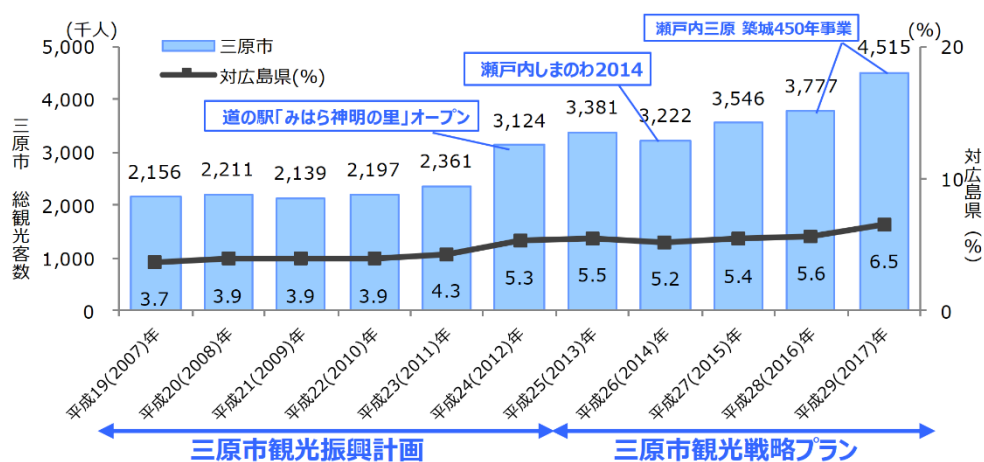
(2) 観光からみた地域特性

a) 観光客数等

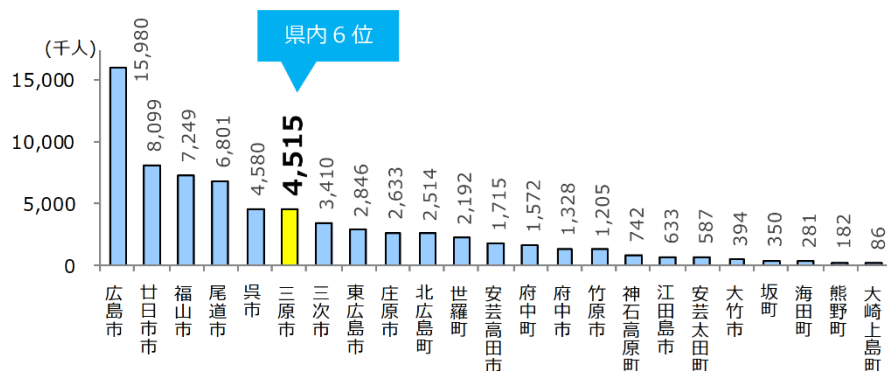
『広島県観光客数の動向』（平成 30（2018）年 7 月）によると、本市の総観光客数は増加傾向にあり、県内市町別で 6 位となっている。

総観光客数の 85%が本市を含む県内客であり、そのうち、自家用車の利用が全体の約 70%となっている。

日帰り・宿泊別では観光客数の約 97%が日帰りであり、観光消費額が少なくなっている。

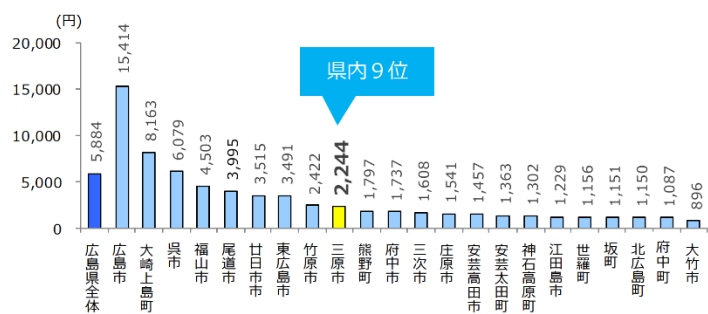


資料：広島県「広島県観光客数の動向」(平成 30(2018)年 7 月)

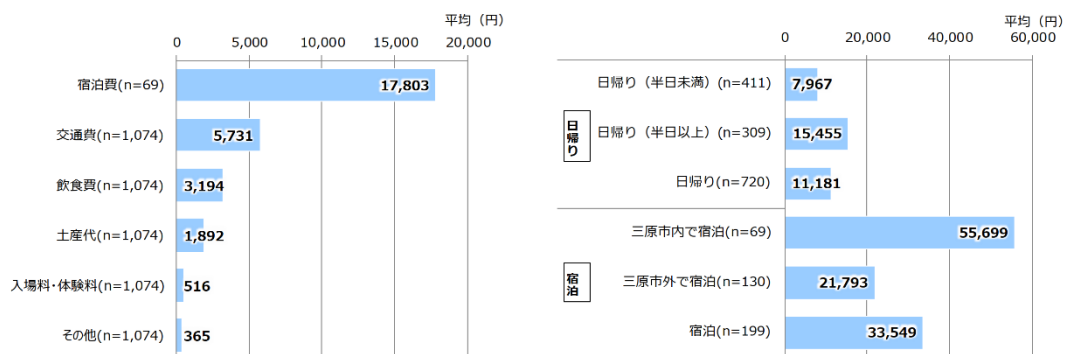


資料：広島県「広島県観光客数の動向」(平成 30(2018)年 7 月)

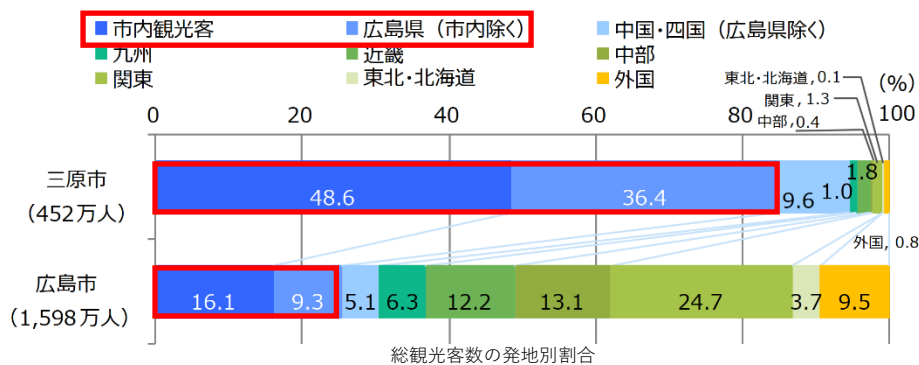
図 2-19 観光客数推移等



広島県 市町別 一人当たり観光消費額 資料：広島県「広島県観光客数の動向」(平成 30(2018)年 7 月)

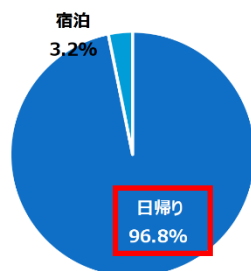


観光消費額 資料：「三原市の観光に関するアンケート調査」(平成 30(2018)年 9 月)

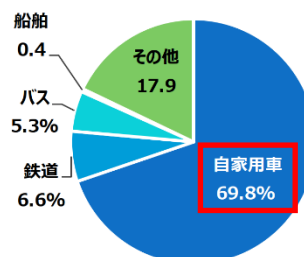


資料：広島県「広島県観光客数の動向」(平成 30(2018)年 7 月)

日帰り・宿泊の別



利用交通機関



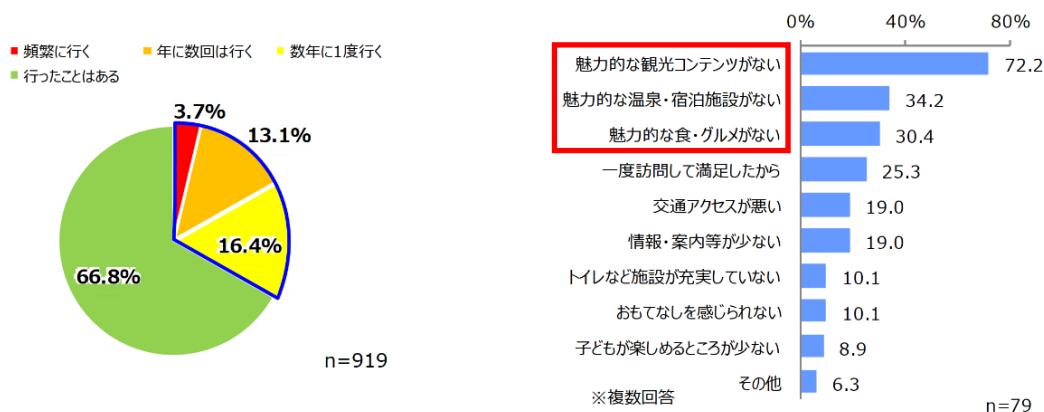
三原市 総観光客数の日帰り・宿泊の別、利用交通機関

資料：広島県「広島県観光客数の動向」(平成 30(2018)年 7 月)

図 2-20 観光消費額・発地客数等

本市を再訪したことがある市外の観光客は約3割にとどまっている。

また、再訪したくない理由として、『魅力的なコンテンツがない』『魅力的な温泉・宿泊施設がない』『魅力的な食・グルメがない』が上位となっており、再訪したくなる魅力的なコンテンツが少ない状況にある。

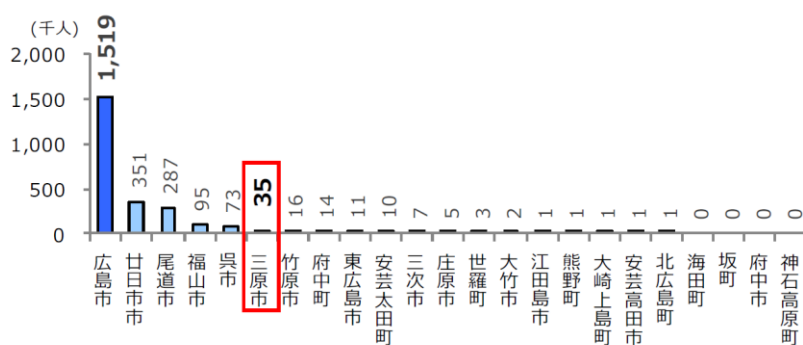


資料：「三原市の観光に関するアンケート調査」（平成30(2018)年9月）

図 2-21 三原市への来訪回数・再訪したくない理由

外国人観光客については、広島平和記念公園や原爆ドーム等を有する広島市に集中している。

また、本市に隣接し同程度の人口規模である尾道市と比較しても、外国人観光客数の約12%にとどまっている。



資料：広島県「広島県観光客数の動向」(平成30(2018)年7月)

図 2-22 広島県内の市町村別外国人観光客数

b) 観光資源等

『三原内港地区』周辺に位置する観光資源だけでなく、航路により三原内港と結ばれている島しょ部の観光資源も『三原内港地区』ににぎわいをもたらすポテンシャルを備えていると考えられる。このため、三原内港とのアクセスが航路により確保されている島しょ部の観光資源を整理する。

表 2-7 島しょ部の主な観光資源

三原内港とのアクセスが確保されている島しょ部	主な観光資源
佐木島（広島県三原市） 『日本一!! 新幹線駅から近い島』	■さぎしま塔の峰千本桜 ■海浜セラピー ■農産物 柑橘類（みかん・ネーブル・八朔・甘夏・レモン・安政柑・晩白柚・デコポン・ハルミ・清見 等）、メロン、スイカ、わけぎ ■トライアスロンさぎしま大会 ■磨崖和霊石地蔵（広島県重要文化財） ■安楽寺山門（三原市重要文化財） ■御弓神事（三原市無形民俗文化財） ■しま山 100 選「大平山」 ■恋する灯台「佐木島灯台」
小佐木島（広島県三原市） 『日本一!! 新幹線駅から近い島』	■豊かな自然 ■釣り場 ■小佐木島灯台(明治 27 (1894) 年整備の現役近代遺産) ■小鷺島バイオアイル計画(公益財団法人ポエック里海財団) ■宿 N A V E L の学校
因島（広島県尾道市）	■村上水軍 ■因島八景 ■白滝山・五百羅漢 ■しまなみ海道 ■白滝山荘（国登録有形文化財） ■白紫緋糸段威腹巻，紙本墨書因島村上家文書，金蓮寺在銘瓦，旧大浜埼通航潮流信号所（広島県重要文化財） ■長崎城跡，青木城跡，青影城跡（広島県史跡） ■鏡浦の花崗岩質岩脈（広島県天然記念物） ■棕浦の法楽おどり，中庄神楽（広島県無形文化財）
生口島（広島県尾道市）	■タコ料理 ■島ごと美術館 ■しまなみ海道 ■向上寺三重塔（国宝） ■光明坊十三重塔(石造)，木造阿弥陀如来坐像，孔雀戯金経箱，絹本著色仏涅槃図 他多数（国指定重要文化財） ■耕三寺（国登録有形文化財） ■名荷神楽（広島県無形文化財）
大久野島（広島県竹原市） 『世界唯一のラビットアイランド』	■うさぎ ■大久野島毒ガス資料館 ■砲台跡，毒ガス貯蔵庫跡，大久野島発電所跡
大三島（愛媛県今治市）	■大山祇神社 ■しまなみ海道

c) イベント

三原内港近隣には『三原リージョンプラザ』や『三原市芸術文化センター ポポロ』等、屋内でイベントやコンサートが可能な施設が整備されている。

『浮城まつり』や『やっさ祭り』等の屋外イベントは、駅前市民広場（旧天満屋跡地）で行われていた。しかし、平成 31（2019）年 4 月から『駅前東館跡地活用事業』の工事により使用できなくなった。

観光情報サイト等による三原内港周辺のイベントとしては、イベントの主催者は『三原観光協会』が多くなっている。その他の主催者は、『三原商栄会連合会』『みなとオアシス三原（特定非営利活動法人 みはらまちづくり兎っ兎）』『三原浮城まつり実行委員会』等である。

表 2-8 三原内港周辺で開催される主な定例イベント（平成 30（2018）年度時点）

季節	イベント名	開催場所	主催	参考：情報サイト名
春	いけばな閑漣流展	三原市民ギャラリー	閑漣流広島支部	主催者情報サイト
	[みはらWE フェス]三原元気祭り	三原駅前市民広場	みはらWE フェス	〃
	せとだレモン祭	生口島	せとだレモン祭実行委員会	〃
	城下町みはら 謎解き宝探しゲーム	三原駅周辺	城下町みはら寺社めぐり実行委員会	旅やか広島
	いちご狩り	大崎上島	藤原イチゴ農園	主催者情報サイト
	ミハライダーズカップ	三原駅前市民広場	駅前広場盛り上げ隊	〃
	城下町みはら 節句展	うきしろロビー（JR三原駅構内）	三原二之丸会・城下町文化保存会	三原観光 navi
	三原さつき祭り	宮浦公園	三原さつき祭り振興協議会	主催者情報サイト
夏	半どん夜市	市内一帯	三原商栄会連合会・半どん夜市実行委員会	〃
	七夕ゆかた祭り	三原駅前市民広場	三原七夕ゆかた祭実行委員会	〃
	みはらみなとマリンデイ	三原港	みなとオアシス三原	〃
	私たちのやっさ踊り展	三原市民ギャラリー	三原市教育委員会	〃
	浮城・歩ラリー はしご酒	三原駅周辺	浮城・歩ラリー実行委員会	〃
	瀬戸田サンセットビーチ	生口島	瀬戸田町開発公社	じゃらん
	みはらミュージックマーケット	市内一帯	MMM事務局	三原観光 navi
	やっさ祭り	三原駅周辺	三原やっさ祭り実行委員会	主催者情報サイト
	たこ市	三原港	みなとオアシス運営委員会	みなとオアシス三原
秋	三原浮城まつり	三原駅周辺	三原浮城まつり実行委員会	主催者情報サイト
	三原浮城まつり「浮城茶会」	三原城跡歴史公園	三原浮城まつり実行委員会	〃
	港ステージ 子ども広場	三原港	みなとオアシス三原	〃
	瀬戸内みはら美味しいM A R K E E E (t)	三原駅前市民広場	瀬戸内みはら美味しいM A R K E E E (t) 実行委員会	まちづくり三原
冬	三原うまいもの市	山脇邸他	みはら応援隊	主催者情報サイト
	神明市	東町、館町、本町一帯	三原観光協会	〃
	三原だるま～あの光景をもう一度～	三原小学校・東町周辺	三原観光協会	〃
	三原神明市展	歴史民俗資料館	三原市教育委員会	〃
	みはらバル	市内提携店舗	三原バル実行委員会	〃
	みはら彩るまち歩きおひなまつり	大島神社、宗光寺、正法寺、三原駅周辺	三原観光協会	〃
その他	[みはらWE フェス]お寺のがっこう	市内の寺	みはらWE フェス	〃
	フリーマーケット	三原リージョンプラザ	三原リージョンプラザ	〃
	映画上映	三原リージョンプラザ	三原リージョンプラザ	〃
	城下町ウォーク	三原駅周辺	—	—

(3) 福祉からみた地域特性

本市では、進行する高齢化社会に対応するため平成4(1992)年に県立保健福祉短期大学(現 県立広島大学三原キャンパス)を誘致し、翌年の平成5(1993)年に「三原保健福祉学園都市構想」を策定。大学の誘致を契機に、「福祉の街みはら」を掲げ、福祉に力を入れたまちづくりを進めてきた。

中心市街地では、市街地における保健福祉機能や商業・サービス機能の充実強化を図り、高次都市機能が集積した都市部として、広域的な役割を果たす地域とするため、平成9(1997)年にサン・シープラザ(三原市総合福祉健康センター)を開設した。



図 2-23 県立広島大学三原キャンパス



図 2-24 サン・シープラザ
(三原市総合福祉健康センター)

(4) 商業からみた地域特性

a) 本市における企業進出の状況

明治22(1889)年に市制町村制の施行により三原町となった後、山陽鉄道の敷設、糸崎の特別輸出港指定などにより、人と物資の交流が盛んになり、商業が急速に活気をみせた。

その後、時代は次第に工業立国への道を歩み、スタンダード石油、日本ラミー繊維(現在のトスコ)、片倉製糸、日本セメントなど、三原沖の埋め立てによる大規模工場が相次いで建設され、旧来の城下町からいわゆる企業城下町へと変貌していった。

昭和に入ると帝人、三菱重工など重厚長大型と繊維で栄えたが、近年、西部地区に造成された工業団地にDNPプレシジョンデバイス(現在のDNPファインオプトロニクス)などの電子系の企業が進出し、産業移行が起こり始めている。

b) 中心市街地における大型商業施設の現状

昭和に入り帝人の発展とともに帝人通り商店街は発展を続け、昭和30(1955)年頃には映画館や郵便局、洋品店など約80店舗が建ち並び、工場関係者や市内外の来客でにぎわった。昭和56(1981)年以降になると、天満屋、ニチイ、三原ショッピングセンター(現在のイオン)、フジグランなど大規模小売店舗が出店している。

しかし、平成元(1989)年から平成10(1998)年にかけて市街地内やその周辺において、店舗の撤退等が相次ぎ、平成18(2006)年には、駅前の天満屋がペアシティ三原東館から撤退し、市中心部の空洞化が進むとともに、商店街に空き店舗が発生するなど、中心市街地の活力の低下が深刻な問題となった。

ペアシティ三原東館が解体された後の数年間はイベント等多目的な広場として使用されていたが、令和2(2020)年に中心市街地のにぎわいを創出するため、図書館・広場・ホテル・商業施設等を含む「キオラスクエア」を整備した。また、旧三原郵便局跡地、JR高架下の未利用地についても、福祉施設や駐車場などの活用が実現している。

c) 中心市街地における商店街の現状

中心市街地には、商店街組織として三原駅前～三原内港間の南北軸を中心に、『マリンロード』『帝人通り』『御作事通り』等、5つの商店街組織が存在している。

各商店街においては、空き店舗の増加等による空洞化が進み、来街者の減少等によりにぎわいが失われている状況がある。

今後、空き店舗や地域資源を活用した新規事業者の創出、商店街の魅力発信等により、多くの来街者を呼び込み、にぎわいを創出していく必要がある。

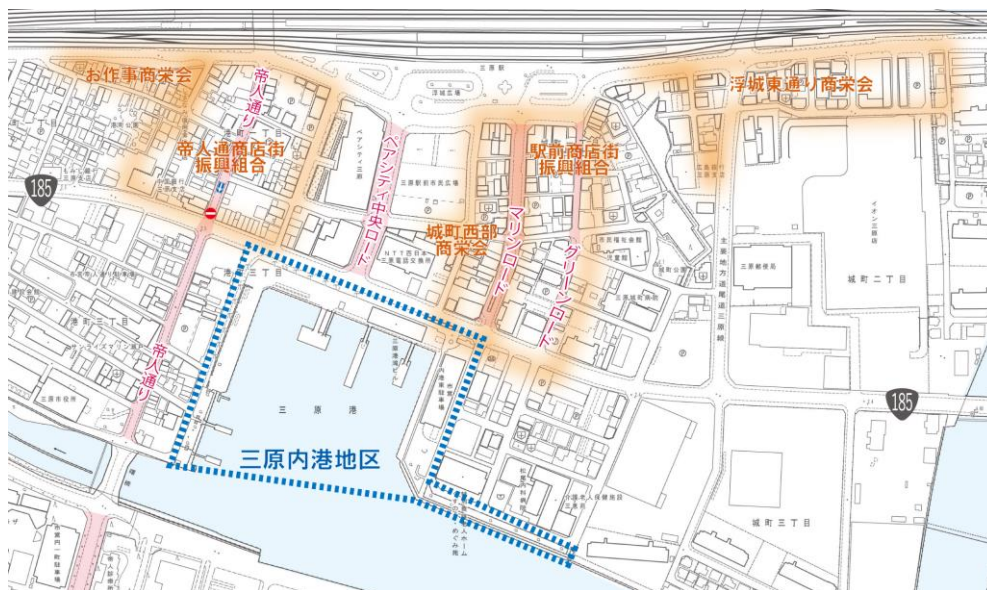


図 2-25 三原内港地区周辺の商店街

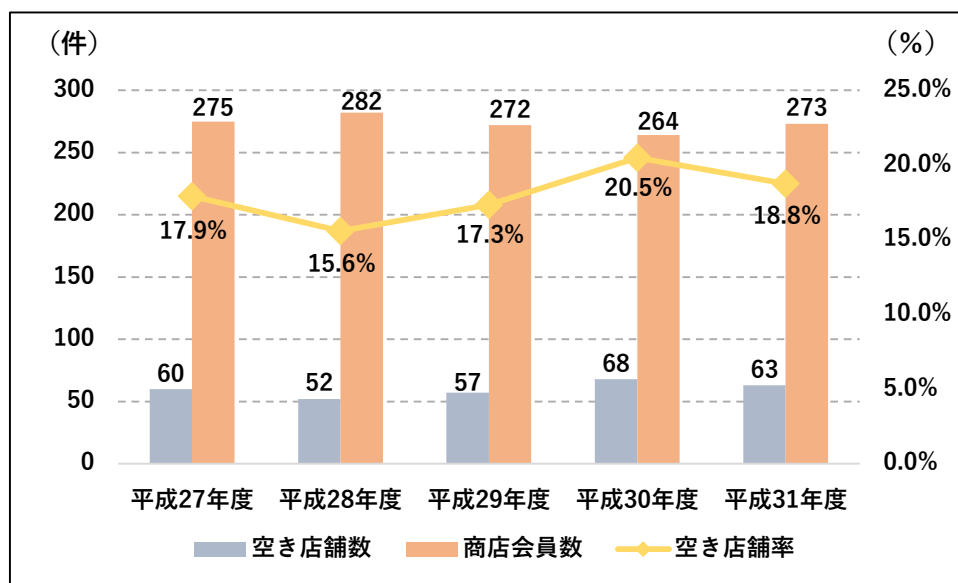


図 2-26 三原内港地区周辺の商店街空き店舗数推移

2.5. 港湾施設の状況

(1) 港湾施設等の状況

『三原内港地区』における、港湾施設台帳（広島県）で示されている、現況の港湾施設の配置、土地利用区分は下図に示すとおりである。

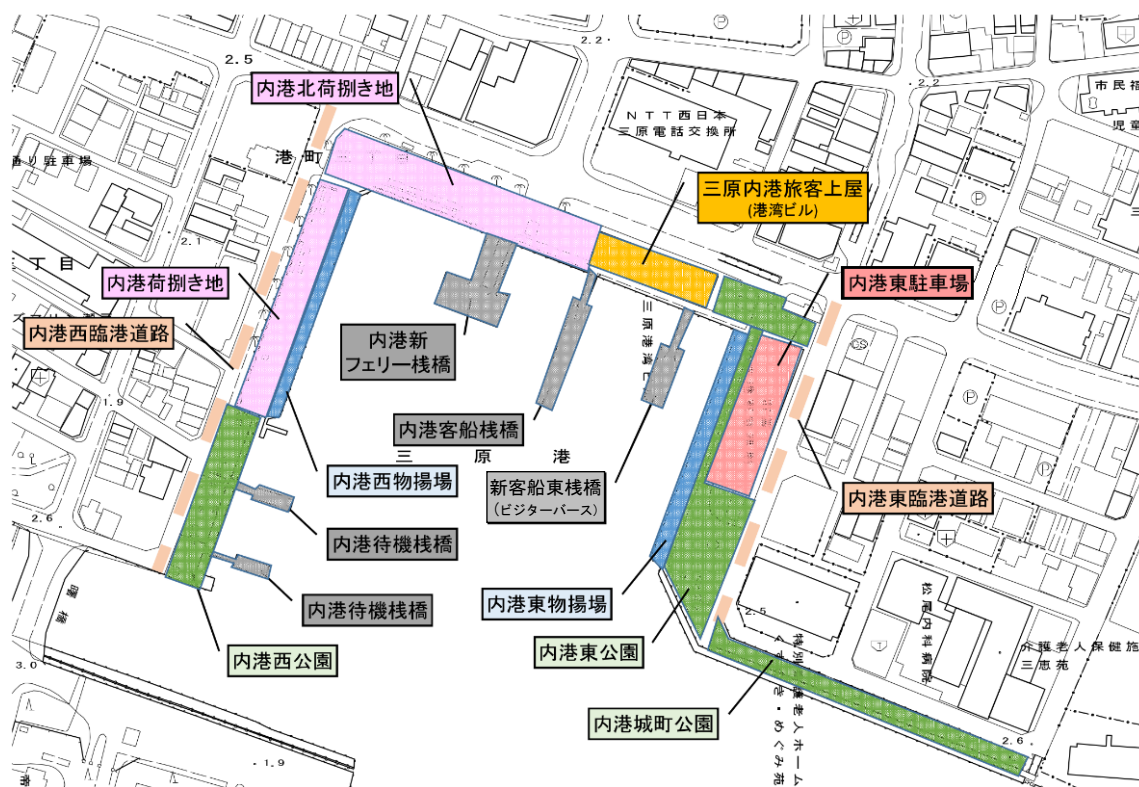


図 2-27 三原内港地区の港湾施設及び土地利用区分 出典：広島県

港湾施設の主な状況は以下のとおり。

- ・施設の所有者は広島県であり、その管理は三原市に委託されている。
- ・内港北荷捌き地は、令和 3（2021）年 4 月末まで、フェリー航路の車両待機レーンとして利用されていたが、現在は、臨時の駐車場（大型バス）として利用している。また、港湾ビルに近い一部をタクシー及び送迎用の待機スペースとして利用している。
- ・内港西物揚場及び内港荷捌き地の一部を、駐輪場（自転車、バイク）として利用している。
- ・内港新フェリー棧橋は、令和 3（2021）年 4 月末まで、佐木島・因島行フェリーが就航していた。
- ・内港旅客船棧橋は、定期航路（佐木・因島行、小佐木・瀬戸田行 等）が就航している。
- ・新旅客船東棧橋は、海の駅に登録され、ビジター棧橋として利用されている。
- ・内港西公園及び内港西臨港道路は、バリアフリーに配慮した改修工事を行っている。
- ・内港東駐車場は、令和 3（2021）年度中に解体予定。
- ・内港待機棧橋は、不定期航路及び港湾関係者が利用している。
- ・港湾ビルは、1 階が待合室、券売所、みなとオアシス三原（飲食・物販）となっており、2 階以上は区分所有による港湾関係者のオフィスビルとなっている。

内港周辺の主要施設写真



図 2-28 内港周辺の主要施設

出典：広島県

【関連港湾施設の詳細情報】

■三原港湾ビル

所在地	三原市城町三丁目 1 番 1 号																										
敷地面積	2,755.58 m ²																										
建築面積	798.75 m ² （建築延面積 3,580.98 m ² ）																										
竣工	昭和 47（1972）年 11 月																										
構造	鉄筋コンクリート造 5 階建																										
規模	<table><tr><th>階数</th><th>面積</th><th>利用状況</th></tr><tr><td>1 階</td><td>670.09 m²</td><td>待合室, 券売所, 売店</td></tr><tr><td>2 階</td><td>685.43 m²</td><td>港湾課分室, 会議室, 事務所</td></tr><tr><td>3 階</td><td>685.43 m²</td><td>事務所</td></tr><tr><td>4 階</td><td>685.71 m²</td><td>事務所</td></tr><tr><td>5 階</td><td>685.71 m²</td><td>事務所</td></tr><tr><td>屋上</td><td>168.61 m²</td><td>機械室</td></tr><tr><td>合計</td><td>3,580.98 m²</td><td></td></tr></table>			階数	面積	利用状況	1 階	670.09 m ²	待合室, 券売所, 売店	2 階	685.43 m ²	港湾課分室, 会議室, 事務所	3 階	685.43 m ²	事務所	4 階	685.71 m ²	事務所	5 階	685.71 m ²	事務所	屋上	168.61 m ²	機械室	合計	3,580.98 m ²	
階数	面積	利用状況																									
1 階	670.09 m ²	待合室, 券売所, 売店																									
2 階	685.43 m ²	港湾課分室, 会議室, 事務所																									
3 階	685.43 m ²	事務所																									
4 階	685.71 m ²	事務所																									
5 階	685.71 m ²	事務所																									
屋上	168.61 m ²	機械室																									
合計	3,580.98 m ²																										

■港湾関係施設

①港湾建築物

名称	構造	棟数	延床面積
三原港湾ビル	鉄筋コンクリート造 5 階建	1	3,580.98 ㎡
三原内港東駐車場	鉄骨造 3 階 4 層	1	4,294.25 ㎡

②係留施設（岸壁、栈橋、物揚場）

名称	管理者	延長 (m)	水深 (m)	利用最大船型	バース数	摘要
三原内港客船東栈橋	県	54	-3.5	200G/T	2	浮函 1 基
三原内港客船中央栈橋	県	100	-3.5	100G/T	14	浮函 2 基
三原内港新フェリー栈橋	県	60	-3.5	200G/T	3	浮函 1 基
三原内港待機栈橋	県	35, 30	-3.5	100G/T	4	浮函 2 基
三原内港東物揚場	県	110	-3.5	100G/T	2	駐車場
三原内港西物揚場	県	108	-2	100G/T	3	

（R2.4.1.現在）

(2) ビジターバス（海の駅）

三原内港のビジターバス（海の駅）の利用実績は、令和2（2020）年度が延べ92隻である。なお、利用者の多く（38隻）が1泊2日での利用となっている。

近隣市町への聞取りによると、他市町のビジターバスは日帰り利用が多い。他市町に比べ、三原内港では1泊2日や3泊3日等の宿泊を伴う利用が多い。

表 2-9 三原内港ビジターバス利用実績

	日帰り	1泊2日	2泊3日	3泊4日	その他	合計
平成30年	28	70	38	17	1	154
平成31年	25	55	32	22	1	135
令和2年	9	38	10	13	22	92

（延べ隻）

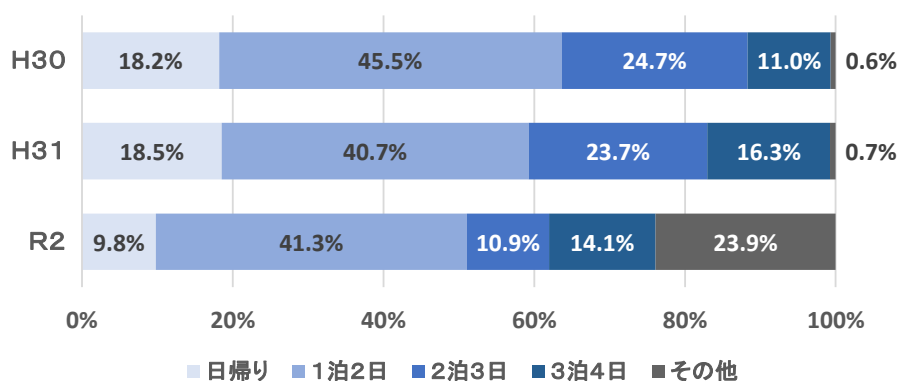
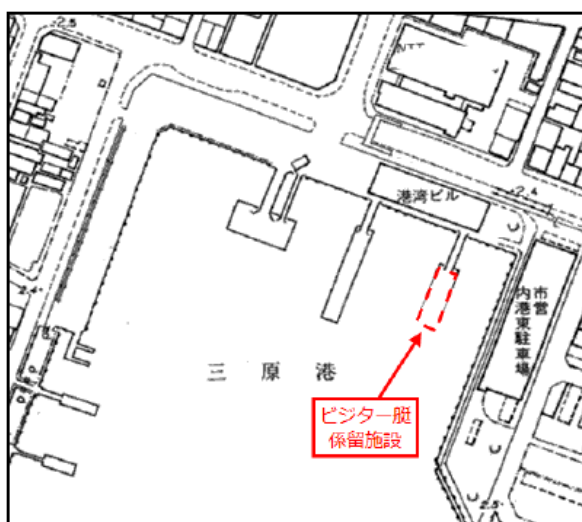


図 2-29 三原内港ビジターバス利用実績

【海の駅の概要】



施設概要	トイレ、休憩所、給水、給電
水深 等	水深：3.5m 浮き桟橋：27m×2
係留可能隻数等	4隻（25ft換算） プレジャーボートなど最大4隻まで係留可能
利用料金	～3,230円（延長60ft以上） （県条例による）
営業時間	三原内港監視室 8:30～19:30 三原市港湾課 月～金 8:30～17:15 （土日祝、12/29～1/3は電話対応不可）
入出港可能時間	営業日：原則 8:00～20:00 イベント実施日及び公用又は公共の用に供する時：不可
周辺施設（半径1km圏内）	コンビニ、コインランドリー、スーパー、宿泊、レンタサイクル、飲食店、駅、バス停、ガソリンスタンド
主要観光地等	三原城跡、瀬戸内海国立公園筆影山、竜王山、佛通寺

(3) みなとオアシス三原の状況

a) みなとオアシス三原の取組

みなとオアシスは、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する、「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設として設置されている（県内 15 箇所）。

みなとオアシス三原では、イベントの企画・運営のほか、物販、カフェ、レンタサイクル等に取り組んでいる。

b) みなとオアシス三原の来客数（レジ数）

港の施設やスペースを活用した地域交流拠点である「みなとオアシス三原」の令和 2（2020）年度における来客数（レジ数）は、5,579 回となっており、月平均 465 人である。

レジ利用者の同伴者や買い物・飲食をしない来訪者もいることから、実質的な来訪者はさらに多いと考えられる。

令和 2（2020）年度は、新型コロナウイルス感染症の影響で、前年度と比較して減少している。しかし、アフターコロナに向けて来客数の回復が期待される。

表 2-10 みなとオアシス三原の来客数（レジ数）

	平成 30 年度	平成 31 年度	令和 2 年度
来客数（レジ数）	6,251	7,061	5,579

（単位：回・人）



図 2-30 みなとオアシス三原

(4) 周辺公共施設の状況

『三原内港地区』が位置する中心市街地には多くの公共公益施設が集積しており、特に、行政サービス施設や病院等の医療・福祉施設が多数立地し、さらに、学校等の教育施設や銀行・郵便局等の金融機関も立地している。

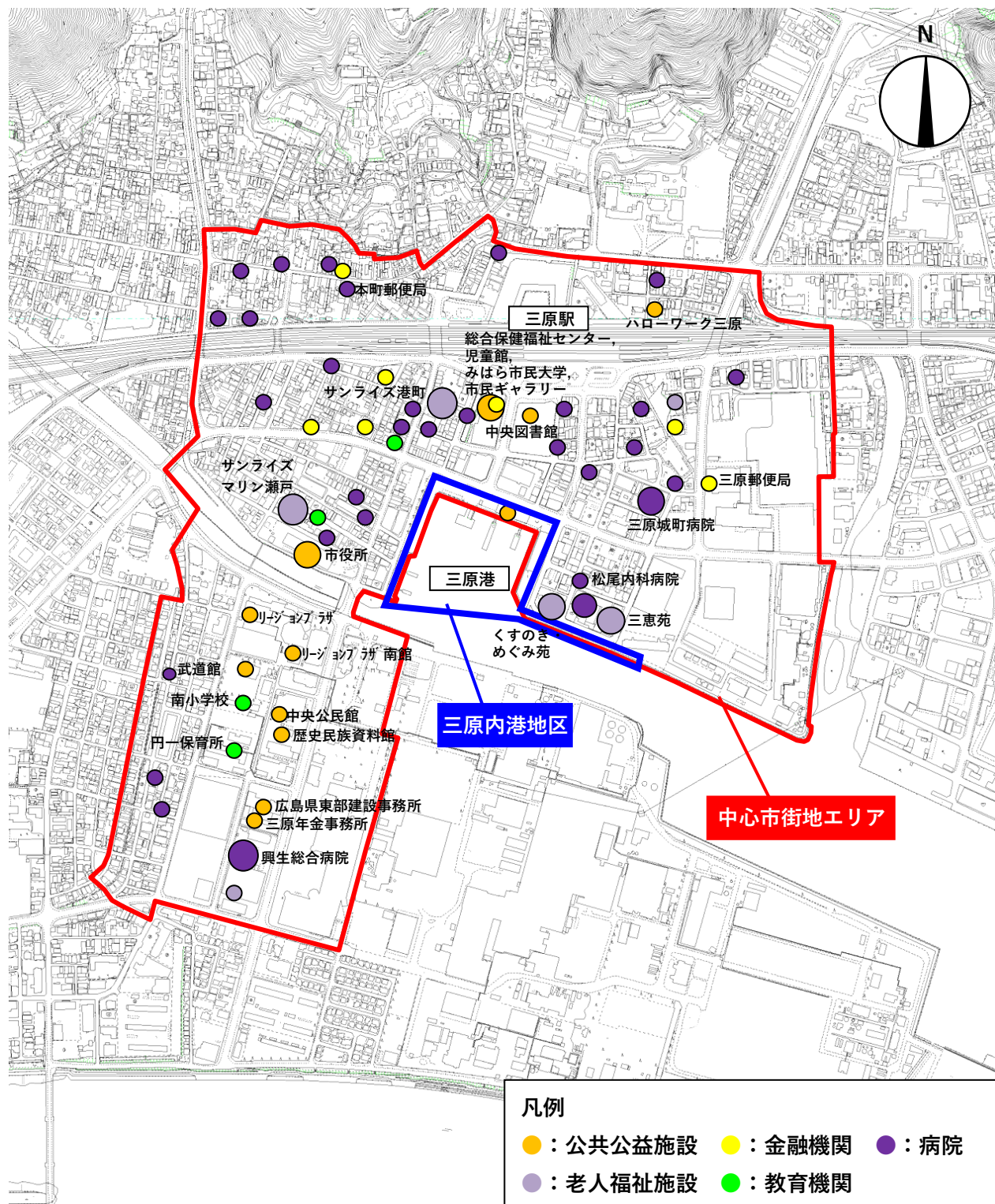


図 2-31 中心市街地の公共施設等の位置

3章. 三原内港再生に向けてのワークショップの実施

3.1. ワークショップ

三原内港再生にあたり、魅力的でにぎわいのある活用を実現するため、三原内港の再生に港湾施設関係者（観光・まちづくり・交通・商業事業者、地域住民、市職員等）の考えを“見える化”し、理想の三原内港と現状に対する課題やその改善方法を検討するため、2回にわたりワークショップを実施した。

(1) 第1回ワークショップ

a) 日時・場所・参加者

日 時：令和2（2020）年10月25日（日） 14時より

場 所：市民ギャラリー

参加者：33名

b) 実施内容

- ① 港湾活用に関する全国的な動向を共有
- ② こうなったらいいなと思う三原内港を考える
- ③ 理想と現状を踏まえて三原内港再生にあたっての課題と対策を考える

c) 実施結果



図 3-1 第1回ワークショップの実施結果

d) 当日の様子

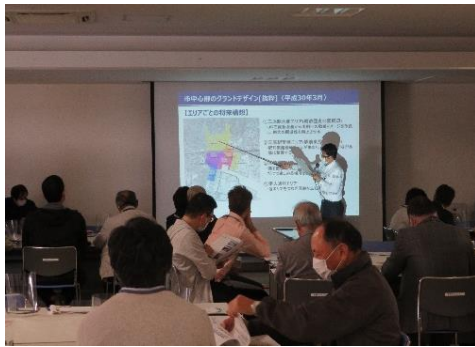


図 3-2 説明の様子



図 3-3 意見交換の様子

(2) 第2回ワークショップ

a) 日時・場所・参加者

日 時：令和2（2020）年11月15日（日） 13時より

場 所：中央公民館

参加者：38名

b) 実施内容

- ① 三原内港をどう活用したいか
- ② どこをどのように活用したいか三原内港の配置について
- ③ 今後どのように運営し、三原内港を盛り上げていきたいか

c) 実施結果

■三原内港再生のコンセプト

- (A グループ)地元も観光客も楽しめる港
- (B グループ)ぶちうみゃ〜港
- (C グループ)ミハラシミナト 〜にぎわいとたたずみの港〜
- (D グループ)生活を楽しみ、楽しみがつながる三原内港
- (E グループ)つなぐ（駅と港、周遊施設と港、離島と港、空港と港）
- (F グループ)港から魅力発信！ 〜新幹線からすぐ港！〜
- (G グループ)水際生活（すいさいせいかつ）〜三原ハーバーランド〜

■三原内港のどこをどのように活用したいか？

- ・三原独自の親水空間（広場・遊具・雁木とか）
- ・港湾ビルの建替え（3階以下）
- ・公園エリア：花のある和（なごみ）のあるスペース・ウッドデッキの整備
- ・開放感ある広場
- ・駐車場はイベント利用、離島の活用、ワーケーション（IT化で活用しやすい港）
- ・イベントスペースをつくる
- ・デッキカフェ
- ・ステージ、子どもの遊び場、船のパーキングと倉庫整備
- ・港湾ビルの地下に駐車場⇄地下通路とつなげる

■市民や団体の関わり方・役割等

【三原内港・離島・イベントのPR】

- ・各所にデジタルサイネージを設置し、イベントによってサインを変えてPR
- ・港を使えることをPR
- ・筆影山からのきれいな景色等をPR
- ・離島からにぎわい創出に向けたPR

【三原産の販売】

- ・観光ボランティア・まちづくり隊と連携し、三原の特産品を販売
- ・各島の農家さんへ協力して頂き、島の農作物を販売

【イベントの開催・サポート】

- ・近隣に迷惑をかけない仮設イベント
- ・将来の開業をめざす人のためのチャレンジショップ支援
- ・音楽イベント、かき小屋、骨董市、七夕、臨時イベント、土曜日
- ・イベント開催時の手続きの簡素化
- ・三原内港周辺の商店街とともにピアガーデン等、一体感のあるイベント
- ・イベントや観光振興のサポートの充実（拡充）

【体制・連携づくり】

- ・シルバー人材の活用、漁業組合との連携
- ・商工会や市内のイベント団体等との連携
- ・地域おこし協力隊等の力も借りて実施
- ・三原内港周辺の事業主や観光客、市民がコミュニケーションをとれる共同体等
- ・地元の学生、大学生等と連携した取組
- ・地元の店舗と連携した取組

【使いやすい港】

- ・港の設備等をシステム化、IT化
- ・船の運行面において柔軟な対応

d) 当日の様子



図 3-4 まち歩きの様子



図 3-5 発表の様子

3.2. ワークショップから見た三原内港の課題や活用方針

(1) 参加者が考える三原内港の課題

- ・三原内港にある公共施設施設が老朽化しており、港湾ビルは利用者が少なく、全体的に暗いイメージがある。
- ・前面道路（国道 185 号）の横断箇所が限られており、駅からのアクセスがしにくい。
- ・駅から港までの距離が近いという利点を活かし、一体性・回遊性を持たす必要がある。
- ・飲食や休憩スペースはあるが入りづらい。港湾エリアを多目的に利用されていない（しにくい）。
- ・特産品の P R が不足している。
- ・港で行われるイベント等の情報が共有されておらず、積極的な P R により一体的な活用を行うことが必要である。
- ・三原内港にあるワシントンヤシが台風時に倒れる恐れがあり、危険である。また、三原内港の景観に合うか考える必要がある。

(2) 参加者が考える三原内港再生の活用方針

- ・参加者が考えた三原内港再生のキーワードは、「つながる（陸海空）（離島や観光客）（情報発信）」「（誰もが）楽しめる」「美味しい（特産）」「景観（見晴らし・親しみ）」の 4 ジャンルに分類することができる。
- ・三原内港の再生に求める機能・活用の方向性として、飲食や物産、シェアオフィス等で利用されるデザイン性のある港湾ビルの配置や多目的に活用できる広場、子どもの遊び場、親水場所等を求める声が多く、また花火大会やライトアップ等市内で宿泊してもらうための夜間イベントの開催が多く挙げられていた。
- ・イベントの P R として、各所にデジタルサイネージを設置し、イベントによってサインを変えて P R すること等が挙げられていた。
- ・三原内港の運営について、商工会や市内のイベント団体、地元の大学生や店舗等と連携した取組を行うことが挙げられていた。
- ・歴史を取り入れることが挙げられていた。

4章. 三原内港に関するアンケート調査

4.1. Web アンケート

(1) 調査目的

三原内港の活用等に関して、幅広い世代と地域からの意見等を把握するため、Web アンケートを実施した。

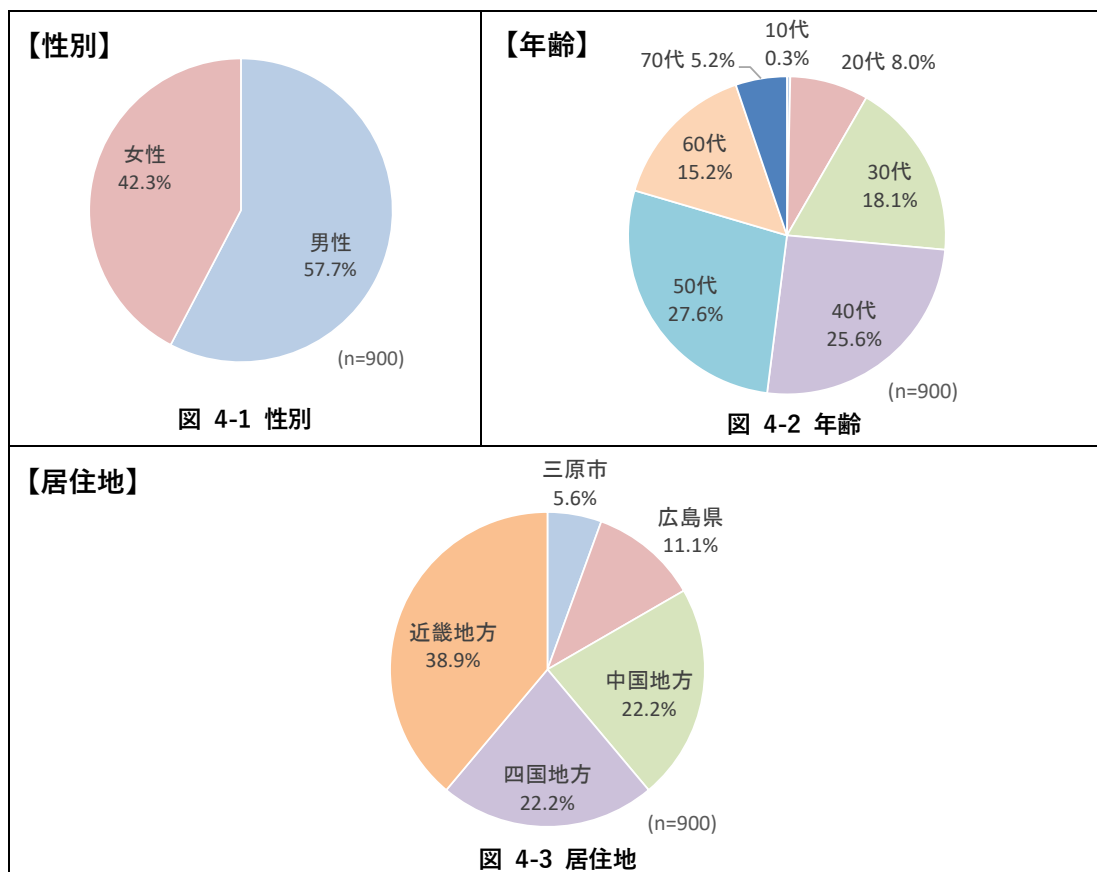
(2) 調査概要

表 4-1 Web アンケート調査の概要

項 目	内 容
調 査 期 間	令和 2（2020）年 10 月 28 日～10 月 30 日
調 査 対 象	(株)楽天インサイトに登録されているアンケートモニター 【年齢】15～79 歳 【地域】中国地方（鳥取県，島根県，岡山県，広島県，山口県） 四国地方（香川県，愛媛県，徳島県，高知県） 近畿地方（滋賀県，京都府，大阪府，兵庫県，奈良県，和歌山県，三重県）
有 効 回 収 数	900 票

(3) 調査結果

a) 属性



b) 広島県三原市および三原港について

問1 「広島県三原市」に行ったことはあるか
(三原市以外の方)

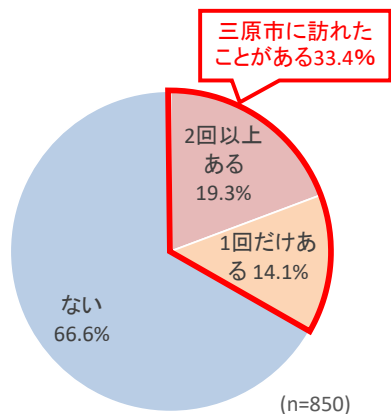


図 4-4 三原市を訪れたことがある人の割合

問2 「広島県三原市」を訪れた目的は何か。
(問1で「2回以上ある」または「1回だけある」を選択した三原市以外の方)

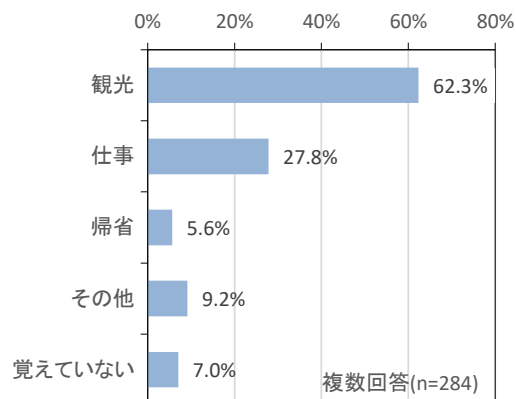


図 4-5 三原市を訪れた目的

問3 三原市にある「三原港」を知っているか。
(三原市以外の方)

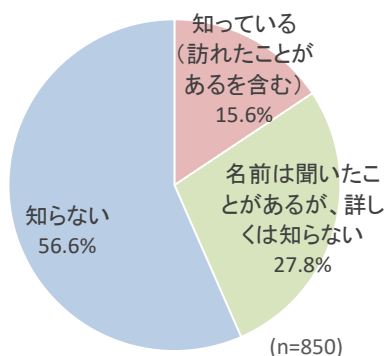


図 4-6 三原市の認知度

問4 「三原港」に行ったことはあるか。
(問3で「知っている（訪れたことがあるを含む）」を選択した三原市以外の方)

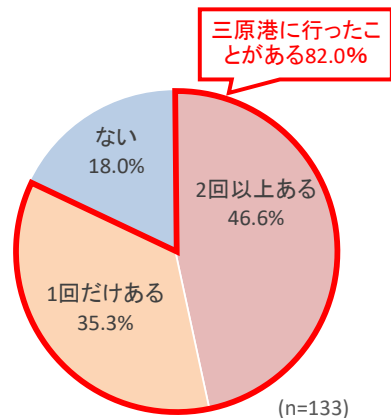


図 4-7 三原港を訪れたことがある人の割合

問5 「三原港」を訪れなかった理由はなにか。
(問4で「ない」を選択した三原市以外の方)

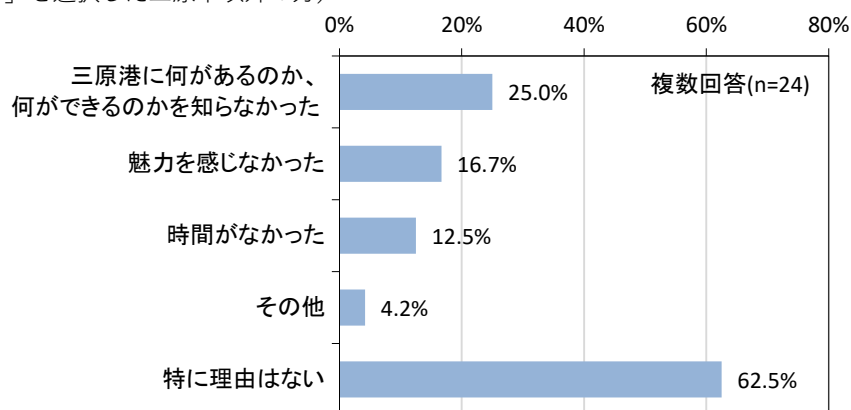


図 4-8 三原市を訪れなかった理由

c) 港のニーズや過ごし方についてお伺いします。三原港に限らずお考えください。

問 6 三原港に限らず港に何があれば訪れたいと思うか。

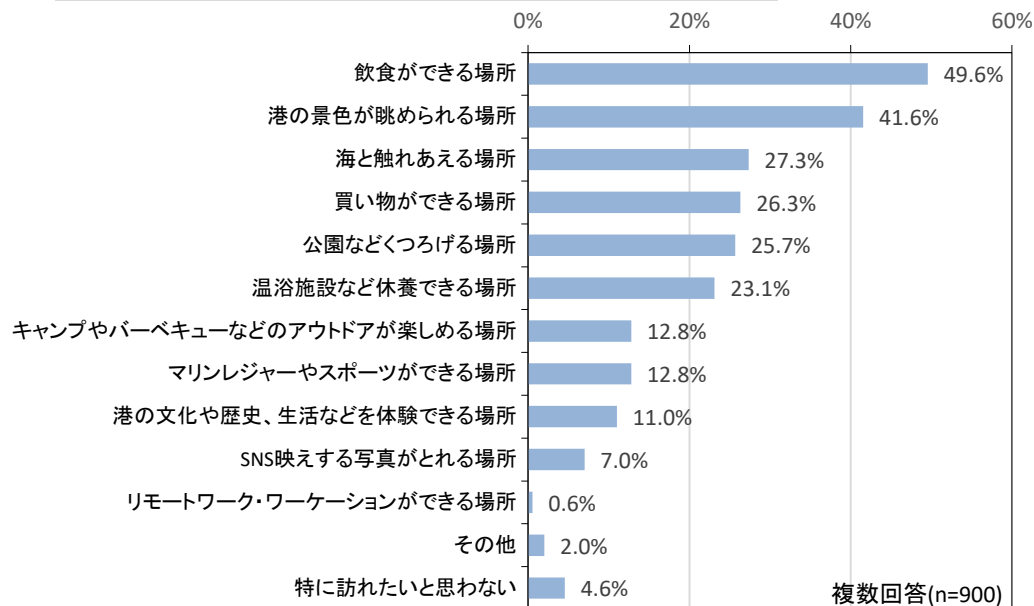


図 4-9 港に何があれば訪れたいか

問 7 三原港に限らず港でどんなイベントが開催されると訪れたいと思うか。(3 つまで)

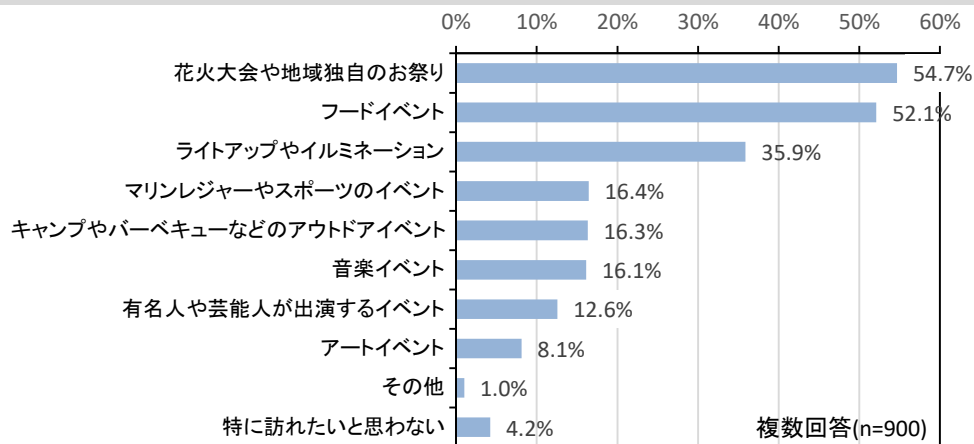


図 4-10 港で開催してほしいイベント

(4) Web アンケートから見えた三原内港に求められる機能

「三原市に訪れたことがある方」は 33.4%、「三原港を知っている方」は 15.6%と低く、三原市を訪れた人の目的は「観光」が 62.3%と高い割合であったものの、「三原内港を知っているが、行ったことがない方」が 15.6%を占めており、その理由の多くは「三原港に何があるのか、何ができるのかを知らなかった」であったことから三原内港の知名度の低さが課題点として挙げられる。

また、港にあれば訪れたいものとして、「飲食ができる場所」と「港の景色が眺められる場所」、港で開催されると訪れたいイベントとしては、「花火大会や地域独自のお祭り」や「フードイベント」という意見が高い割合を占めていたことを踏まえると、三原内港の再生には市及び三原内港の P R の拠点となる機能・役割が求められる。

4.2. 三原商工会議所（運輸車輛部会・サービス部会）会員他に実施したアンケート

(1) 調査概要

調 査 期 間	令和 2（2020）年 12 月 1 日（火）～令和 3（2021）年 1 月 12 日（火）
回 答 数	54 件（運輸車輛部会 12 件・サービス部会 40 件・その他 2 件）

(2) 調査結果（概要）

a) どのような場所になるとにぎわいが生まれるか

- ・飲食ができる場所 : 25 件（16％）
- ・港の景色が眺められる場所 : 23 件（15％）
- ・公園等くつろげる場所 : 18 件（12％）

b) どんなイベントでにぎわいが生まれるか

- ・フードイベント : 31 件（22％）
- ・ライトアップやイルミネーション : 23 件（16％）
- ・音楽イベント : 17 件（12％）

c) 三原内港の再生にあたって重視したいこと（主な回答）

食	・港湾ビルと老朽化した市営駐車場を撤去し、レストランやカフェテラス、ビアガーデン（港の景色が見える、大人数が入れる等）を誘致。 ・田舎らしい港づくり。瀬戸内海産物販売する“海の駅”。
憩い・交流	・老若男女、誰もが気軽に利用出来る場所（オフィス・店舗・サロン等）や、コンベンションホール。 ・図書館のようにオシャレとバリアフリーを兼ねた、誰もが使いやすい施設。 ・ＪＲ駅と港の間の各通りやエリアもセットで一つの「交通・飲食・買い物（人の集まる）」のゾーンにすること。 ・オシャレにリノベーション等をし、しまなみの玄関口として明るくにぎわいのあるスポットを作る。 ・三原住民や来訪者（就業者、帰省者）が繰り返し楽しめる場づくり。
景 観	・港東側の和久原川に至る遊歩道が活かされていないので、イルミネーションや花等で歩いて楽しむことができる遊歩道にして港への導線とする。 ・新幹線（三原駅）から港が望める。（港のにぎわいがわかるように） ・尾道のように花を植える。（三原を示す花を選定し、ボランティアで管理） ・船の行き来が見られる景観を維持。 ・海面と距離の近い施設として港らしい景観を維持。
交 通	・瀬戸のインターチェンジの復興。しまなみ海道の橋が見られる遊覧船。 ・三原駅から三原内港までのアクセスの広報と整備。出来ればプロムナードの建設（信号待ちのない）等。 ・3 月に三原バイパスが完成するので、2 号線のサイクリングロードを整備し尾道との連携（レンタサイクルの拠点等）を検討。 ・港の一角に大型クルーザー専用の施設を整備。
P R	・ＪＲと連携しシースピカが航行していない日に停泊イベントを行う等、内港のすばらしい景観に市民や観光客に気づいていただけるイベント。 ・SNS で話題となるような視覚に訴えるイベント。 ・市外からの観光客、外国人を呼び込み、港の活性化、商店を反映させる。
そ の 他	・利用するにあたって、駐車料金のサービスがある駐車場の設置。（広さの確保、立体式パーキングで 1 階はオープン）

d) 三原内港でやりたい活動等（主な回答）

食	・産直市場。 ・旅を楽しませる中継地として、中国四国地方各地のお土産品、お菓子を販売。 ・海の幸を堪能できる海鮮バーベキューや海鮮丼のお店を開く。 ・野菜や果物（瀬戸内で採れる柑橘類）等の朝市。
憩い・交流	・市民なら無料で開催出来るイベント広場（場所）を確保。 ・ミハラゴーマルシェのようなイベントを定期的で開催。 ・マリンレジャー、スポーツの大会やイベント、ボートショー。 ・三原やっさ踊り。
交通	・20人程が乗れる海上タクシー。観光タクシー船。
P R	・だるまを並べ、だるま関連のグッズの販売や、だるまカフェを開く。

4.3. 広島経済同友会三原支部に実施したアンケート

(1) 調査概要

調査期間	令和2（2020）年11月17日（火）15：00～
回答数	42件（回答率：87.5％）

(2) 調査結果（概要）

a) 三原内港周辺がにぎわいのあるエリアとなるには、どのような機能や施設があれば良いと思うか（主な回答）

食	・佐世保港のような人の集まるお洒落なカフェ。 ・海が見えるカフェとレストランや手軽に食べられる屋台。 ・地元物産エリア，飲食エリア。（三原の特色のある） ・釣り公園，釣った魚を食べることができる食堂。 ・瀬戸内の海の幸が味わえるバーベキューのできる施設。
憩い・交流	・大きな公園や広場，遊歩道。 ・地域の人を楽しめる場，乗船する人が滞在できる場。 ・催事スペース，音楽・踊りの発信スペース。 ・定期的なイベント，散歩が楽しくなる空間。 ・憩いの空間，港＋海辺のエリアに憩える広場。 ・人やワゴン，キッチンカーが海の際まで入れるウッドデッキ。 ・150名程度着席できるバンケットホールの機能をもった多目的ホール。 ・託児所等小さい子供が遊ぶスペース。 ・手軽にできるスポーツ広場，イベント広場。
景観	・夜のライトアップでお洒落な雰囲気づくり。 ・イルミネーション，夜も安心する街づくり。 ・内港の風景を活かして，ゆったり時間を作る場所づくり。 ・独自性のある二階建てのビル・待合室・トイレ。 ・港の東西を回遊でき，水に触れることのできるエリアを設ける。
交通	・港の整備，大型客船クルーザーの立ち寄れる岸壁，埠頭の建設整備。
P R	・若者が回遊したくなるようなショップの誘致。（岡山市北区間屋町エリアの様な雰囲気をイメージ）
企業誘致	・コワーキングスペース ・港のビルは2F建てとし，2Fはコワーキング，シェアオフィスでクリエイター，創業者が集まる場にする。新幹線が近いので都会の人，企業も海を見ながら気持ちよく仕事，打ち合わせができるスペースにする。

b) 三原市のシティプロモーションを進めるにあたり、他市との差別化を図り本市が“選ばれるまち”となるために必要なことは何だと思うか（主な回答）

憩い・交流	・都会の喧騒とは違う、住みやすく癒される街。 ・人と人とのつながり。三原と関係のある人が常に交流しているまち。
景 観	・「コンテンツ」ではなく「コンテキスト」。「コンテキスト」はここでしかできない事。海霧、海から見た夜景。 ・他にはないもの、風景を利用して珍しい写真の撮れるスポットづくり。
交 通	・人、物の動きをスムーズにする。
P R	・有名な飲食チェーンの誘致。 ・タコのキャラクターグッズの情報発信と販売。 ・SNS等を使った積極的な外部への発信。 ・新幹線、港、空港が揃っている交通の利便性をP Rする。 ・歴史・食・島の暮らし等、絞り込んだP Rが必要。例えば教育・医療等、他市に無いものを資源投入する。「歴史宣言都市」として町の色を作る。 ・オリジナル品の製造、ブランド力の強化。 ・多島美を全面的にP Rする。 ・三原駅前を基準として、生活していく上で便利な事を分かりやすく表示する。
企業誘致	・三原ならではの新しいライフスタイルやワーケーション等。 ・アメリカのシリコンバレーのような業種を絞った企業誘致をする。 ・一部税制優遇等、起業しやすい環境を整える。 ・造船、自転車、食文化の技術学校を企業ネットワークのなかでつくる。
そ の 他	・通信環境の充実。（光回線）

c) 三原市の“食”のブランディング向上を推進する上で、必要と思われること

- ・地場産品の積極利用 : 18 件
- ・食関連の事業・イベント等の取りまとめ・旗振り役の存在 : 18 件
- ・情報の共有・相互発信 : 16 件
- ・統一的なプロモーション展開（ロゴ・パッケージ・タイトル等） : 15 件

4.4. 三原商工会議所・広島経済同友会三原支部へのアンケートのまとめ

食	・フードイベント、海が見えるビアガーデン、だるまカフェ、産直市場からフードイベント、マルシェ等「飲食ができる場所」「地場産品の積極利用」「食関連の事業・イベント等の取りまとめ」等食に関する意見。
憩い・交流	・小さい子供連れでも楽しめる等「くつろげる場所」に関する意見。 ・大きな公園や広場、コンベンションホール等、「交流場所」に関する意見。
景 観	・ライトアップやイルミネーション、船の行き来が見られる景観等「港の景色が眺められる場所」に関する意見。
交 通	・しまなみの玄関口、三原駅から三原内港までのアクセスの広報と整備、三原駅との連携、大型クルーザー専用施設の整備、旅を楽しませる中継地等「市内県内の観光交通拠点」に関する意見。
P R	・積極的な外部への発信、ブランド力、歴史・食・島の暮らし等、絞り込んだP R等「観光P R力」に関する意見。
企業誘致	・コワーキングスペース、シェアオフィスの整備、自然を活かしたワーケーション、災害が少ない場所として企業に対するリスクヘッジとしてP Rする等、「企業誘致」に関する意見。
そ の 他	・内港や飲食店、公園等の利用者、イベント参加者のための「駐車場」に関する意見や「通信環境」に関する意見。

5章. これまでの各章のまとめと分析・考察

5.1. 第1章から第4章までのまとめ

1)【市の上位関連計画を踏まえた市中心部における“まちづくり”の方針】

- ◆「市中心部のグランドデザイン」(H30.3)
 - ・コの字型の入り江を活用し、風景と対峙できる場所の設置や歩きたくなる環境づくりなど、港を散歩したり、海を眺めたり、訪れるだけで楽しめる場所をめざす
- ◆「三原市都市計画マスタープラン」(H31.3)
 - ・陸(駅)や海(港)などを活かした広域交通拠点の形成
 - ・「みなとオアシス三原」を、市民や来訪者の憩い・交流の場として活用
 - ・全ての人が安全で快適に利用できる環境整備
 - ・老朽化した施設の計画的な維持管理の推進
 - ・緑地や親水空間の創出を図り、美しい海岸景観の形成の促進
- ◆「三原市中心市街地活性化基本計画」(H27.12)
 - ・親水性、公共空間を活かした、歩いて快適な憩い・交流の場の創出

2)【現状特性を踏まえた三原内港の課題】

◆現状特性のとりまとめ

本市は陸（新幹線・在来線）・海（船）・空（飛行機）と豊富な交通手段を活かし、瀬戸内の玄関口として積極的な観光推進や働き方の多様化（移住・定住）に対応した取組が求められている。

また、市の中心部には、駅、中央図書館、広場、ホテル、商業施設、飲食店、駐車場等が集積しているが、空き店舗の増加等による空洞化も一部に見られる。

三原内港は市の中心部に位置し、瀬戸内の海・自然、離島や、海の幸等観光資源と市の中心部が近接しているため、アクセス性に優れており、三原内港発着の航路利用者数は直近5年間18万人/年で安定して推移している。また、宿泊を伴うビジターバスの利用や観光を目的とした航路（ラビットライン、シースピカ）が新設される等、交通拠点の一つとして三原内港のニーズは高まっている。

また、三原内港周辺では定例イベントが活発に開催されており、三原内港においてもみなとオアシス三原による定期的なマルシェをはじめ、その他のイベントも年3回（みはらみなとマリンデイ、たこ市、港ステージ 子ども広場）程度開催されており地域における交流の場となっている。しかし、その魅力の発信力の強化が課題であり、他県及び他市町への観光の通過点となっている。また、駅周辺や帝人通り、円一各エリアで様々な取組が実施されているものの、市中心部における一体性や回遊性が乏しい状況となっている。

◆三原内港の課題

三原内港から出発している島しょ部へのフェリー航路が再編されたため、航路利用者数の減少が懸念される。また、情報発信のためのインフラが不十分であり、独自性のある観光PRができていない。

さらに、三原内港地区には優れた海の景観があるが、内港城町公園の高い防潮堤等、景観を楽しむための環境が整っておらず、市民に誇りや愛着を生む都市景観づくりに対応できていない。

駅から港までの主動線はペアシティ中央ロード等複数あるが、港への道が分かりにくく、駅から近いという特性を活かしきれていない。

3)【ワークショップ参加者が考える三原内港の課題と求められる機能・役割】

◆三原内港の課題

港湾ビルは老朽化しており、全体的に暗いイメージにあるため、飲食や休憩スペースはあるが入りづらい。さらに、公園等の施設について、多目的に利用しにくい。

駅から港の距離が近いという利点を活かし、一体性・回遊性を持たす必要があるが、前面道路（国道185号）の横断箇所が限られている。

各通りの商店街や各種団体、行政との連携が十分でない。

◆三原内港再生の活用方針

ワークショップの意見から導かれた三原内港再生のキーワード等は、「つながる（陸海空）（離島や観光客）（情報発信）」、「（誰もが）楽しめる」、「美味しい（特産）」、「景観（見晴らし）（楽しみ）」に分類することができる。

三原内港の再生に求められる機能の方向性として、駅と港の近接性を活かす、歴史を取り入れる、飲食や物産、シェアオフィス等で利用されるデザイン性のある港湾ビルの配置が考えられる。

また、多目的に活用できる広場、子どもの遊び場、親水場所等を求める声や、花火大会やライトアップ等市内で宿泊してもらうための夜間イベントの開催が挙げられた。

4)【Web アンケートから見た三原内港の課題と求められる機能・役割】

◆三原内港の課題

「三原市に訪れたことがある方」は33.4%、その内「三原内港を知っている方」は15.6%と認知度は低い割合となった。また、本市を訪れた人の目的は「観光」が62.3%と高い割合であったものの、「三原内港を知っているが、行ったことがない方」が15.6%を占めており、その理由の多くは「三原港に何があるのか、何ができるのかを知らなかった」であった。

上記を踏まえると、三原内港の知名度の低さが課題点として挙げられる。

◆港に求められる機能・役割

港にあれば訪れたい機能としては、「飲食ができる場所」と「港の景色が眺められる場所」、港で開催されると訪れたいイベントとしては、「花火大会や地域独自のお祭り」や「フードイベント」という回答が多かった。

上記を踏まえると、内港の再生には市及び地域イベントの拠点となる機能・役割が求められる。

5)【三原商工会議所・経済同友会会員に対するアンケートから見た、三原内港に求められる機能・役割】

フードイベント、海が見えるビアガーデン、だるまカフェ、産直市場、フードイベント、マルシェ等「飲食ができる場所」「地場産品の積極利用」「食関連の事業・イベント等の取りまとめ」等食に関する場としての活用の意見が多く挙げられた。

また、ゆったりくつろげる場、小さい子供連れでも楽しめる場、大きな公園や広場等「くつろげる場所」として活用する意見が多く挙げられており、地元住民にとって普段づかいしやすい場とすることが求められる。

内港の魅力を活かし、夜間のライトアップやイルミネーション、船の行き来が見られる景観等「港の景色が眺められる場所」に関する意見があった。

広域的な観点では、「瀬戸内・離島の玄関口」、三原駅から三原内港までのアクセスに関するPRの強化、三原駅との連携に関する意見や、大型クルーザー専用施設の整備、旅を楽しませる中継地等「市内県内の観光交通拠点」としての活用が求められている。

また、駅から近いという立地条件を活かし、積極的な外部への発信、ブランド力、歴史・食・島の暮らし等、「観光PR力」の強化に関する意見が多かった。

5.2. ワークショップ及びアンケート等を踏まえた分析と考察

(1) SWOT分析

三原内港及びその周辺エリアがめざす姿を検討するため、ワークショップ及びアンケート等を踏まえ、三原内港及びその周辺エリアの特徴についてSWOT分析を用いて、以下のとおり強みや弱み等を整理した。

	内部環境	外部環境
プラス要因	◆Strength（強み） ・本市の中心市街地に位置している。 ・駅、中央図書館、広場、ホテル、商業施設、飲食店、駐車場等が近隣に集積している。 ・離島へ向かう航路、ラビットラインやシースピカが運航している。 ・みなとオアシスの活動が活発。 ・みはら海の駅（ピタパース）の人气が高い。 ・集客力のある屋外イベントをはじめとして、大小多くの祭やイベントが開催されている。 ・瀬戸内の玄関口として、陸・海・空の交通アクセス手段が多い。 ・市役所・図書館等、ハード整備が進んでいる。	◆Opportunity（機会） ・大久野島、サイクリング・芸術等瀬戸内海の離島は観光目的で全国から訪れる人は多い。 ・県内、近隣自治体に訪れる観光客。 ・働き方改革、団塊世代の退職により、余暇を楽しむ人が増加。
マイナス要因	◆Weakness（弱み） ・駅から港までの道が分かりにくく、駅から近いという特性を活かしきれていない。 ・市中心部における一体性や回遊性が乏しい。 ・市民に誇りや愛着を生む都市景観づくりに対応できていない。 ・独自性のある観光（歴史、文化、島の暮らし）、物産品のPRが不足している。 ・施設が老朽化し、商店街の空き店舗が増加しており、全体的に暗いイメージである。 ・公園等の施設について、多目的に利用しにくい。 ・各通りの商店街や各種団体、行政との連携が十分でない。	◆Threat（脅威） ・少子高齢化・人口減少の進行、人材不足に伴うサービスの限界。 ・感染症の世界的な流行による観光需用の落ち込み。 ・航路利用者や定期航路再編による内港利用者が減少している。



(2) 三原内港及びその周辺エリアがめざす姿（考察）

前項の第1章から第4章までのまとめ及びSWOT分析から考えられる、三原内港及びその周辺エリアがめざす姿を以下に示す。

めざす姿 ①	●新たな機能配置（チャレンジショップ等）が行われ、周辺エリアの取組との連携により、内港及び周辺エリアの 回遊性 が生まれている。
◆次の強みを活かす ・駅、中央図書館、広場、ホテル、商業施設、飲食店、駐車場等が近隣にあり、集積している。 ・集客力のある屋外イベントをはじめとして、大小多くの祭やイベントが開催されている。 ◇次の弱みを解消する ・市中心部における一体性や回遊性が乏しい。 ・駅から港までの道が分かりにくく、駅から近いという特性を活かしきれていない。 ・商店街の空き店舗が増加。・観光、交流拠点としての魅力不足、知名度が低い。 ・各通りの商店街や各種団体、行政との連携が十分でない。	
めざす姿 ②	●交流拠点として、市民がまちの歴史を感じ愛着と誇りを持てる港、また瀬戸内海の島々への 玄関口 として定着している。
◆次の強みを活かす ・離島へ向かう航路、ラビットラインやシースピカが運航している。 ・瀬戸内の玄関口として、陸・海・空の交通アクセス手段が多い。 ・みなとオアシスの活動が活発。・みはら海の駅（ビジターバス）の人気の高い。 ◇次の弱みを解消する ・市民に誇りや愛着を生む都市景観づくりに対応できていない。 ・独自性のある観光（歴史、文化、島の暮らし）、物産品のPRが不足している。 ・施設が老朽化し、全体的に暗いイメージである。 ◇次の脅威に対応する ・少子高齢化・人口減少の進行、人材不足に伴うサービスの限界。	
めざす姿 ③	●使用目的に応じた施設用途が設定され、また電気・水道・トイレ等の施設整備も整い、多くのイベントが実施されている。 ●穏やかな入り江を活用し景色と一体となった空間が生まれ、地域住民の憩いの場となっている。
◆次の強みを活かす ・集客力のある屋外イベントをはじめとして、大小多くの祭やイベントが開催されている。 ◆次の機会を活用する ・余暇を楽しむ人が増加 ◇次の弱みを解消する ・市中心部における一体性や回遊性が乏しい。・公園等の施設について、多目的に利用しにくい。 ・各通りの商店街や各種団体、行政との連携が十分でない。 ◇次の脅威に対応する ・感染症の世界的な流行による観光需用の落ち込み	
めざす姿 ④	●市の特徴である交通アクセスの多様性が最大限に活かされ、県内の観光交通拠点となっている。 ●県内、近隣自治体へ訪れる観光客が内港周辺に滞在し、中心市街地ににぎわいが生まれている。
◆次の強みを活かす ・駅、中央図書館、広場、ホテル、商業施設、飲食店、駐車場などが近隣にあり、集積している。 ・瀬戸内の玄関口として、陸・海・空の交通アクセス手段が多い。 ◆次の機会を活用する ・県内、近隣自治体に訪れる観光客 ◇次の弱みを解消する ・独自性のある観光（歴史、文化、島の暮らし）、物産品のPRが不足している。 ◇次の脅威に対応する ・人口減少や定期航路再編による内港利用者が減少している。	

6章. 三原内港再生基本計画策定審議会の開催と意見まとめ

本計画の策定にあたり、市長等の附属機関に関する条例（平成 17（2005）年三原市条例第 29 号）に基づき設置された「三原内港再生基本計画策定審議会」を開催し、下表のとおり、前章までの内容を踏まえて審議した。

なお、審議会において出された意見は次項に整理する。

表 6-1 審議会の開催概要

開催年月日	項 目	内 容
令和 3（2021）年 6 月 15 日（火）	第 1 回審議会	・ 報告（上位及び関連計画等、現況特性、ワークショップ及び各種アンケート、分析と考察） ・ コンセプトと基本方針の検討
令和 3（2021）年 8 月 27 日（金）	第 2 回審議会	・ コンセプトと基本方針の検討
令和 3（2021）年 11 月 5 日（金）	第 3 回審議会	・ コンセプトと基本方針の検討 ・ 導入機能の検討 ・ 内港再生における市中心部との連携の検討
令和 4（2022）年 1 月下旬	書面確認	・ パブリックコメントの結果報告

6.1. 市中心部において必要な取組

前章までの内容を踏まえ、隣接する市中心部の状況について確認し、市中心部において必要となる取組について検討を行い、景観・回遊性・ユニバーサルデザインの 3 点について意見が出された。

(1) 景観について

- ・ 看板の色や各通りとの統一感を持たせるなど、三原内港及びその周辺の景観ガイドラインを作る。
- ・ そのためには、市中心部の商店、企業との連携・協力が必要となる。

(2) 回遊性について

- ・ 各通りの商店街と連携してイベントを行い、まちぐるみで盛り上げていく必要がある。
- ・ 国道 185 号の交差点に横断歩道を新設し、回遊しやすくなる。

(3) ユニバーサルデザインについて

- ・ 駅から三原内港までを含めた市中心部におけるユニバーサルデザイン、バリアフリー化が必要となる。
- ・ 駅から港までの横断歩道の信号時間を見直し、横断しやすくする。
- ・ 誰もが分かりやすい独自のピクトグラム等を用いて市中心部を移動しやすくする。

※ピクトグラム：誰が見てもすぐに意味が分かるように、視覚的に意味を伝えるシンプルな絵文字・絵記号のこと

6.2. 三原内港再生に向けた主な視点

前章までの内容を踏まえ、三原内港の再生に必要な視点について検討し、出された意見を次の6つの視点にとりまとめた。

(1) 景観を意識した三原内港の再生

- ・ 浮城などの歴史や多島美で穏やかな瀬戸内海、そして街との一体感や調和のとれた魅力的な空間、また、瀬戸内海の玄関口として海上からの視点も含め三原内港を囲む四方からの視点場を活かす空間とする。
- ・ 三原内港周辺を含む景観ガイドラインの策定等により、回遊性を促すよう街の景観を誘導する。
- ・ 開かれた港の風景を眺めながら食事ができるレストランや働くことができるコワーキングスペース等の充実を図るため、港の周辺にある空きビルや空き店舗の活用を促進させる。

(2) 交流やにぎわいが生まれる空間

- ・ 港をかすがいに人と人が繋がり、駅・街・港・島の交流が促進されるよう、マルシェや産直市などの食を楽しむイベント等により、人々が寄りたくなるオープンな空間とする。
- ・ 海を五感で感じながら自由に楽しむ・学ぶ・働くことができる空間とする。
- ・ 人々の交流から生まれる新たな文化やライフスタイルを発信する。
- ・ 市民にとって親しみがあり、心のよりどころになるような港とする。
- ・ 人や文化を迎えながら栄えてきた三原の歴史を踏まえ、多様な人々が生み出す新たなスタイルの港とする。
- ・ 中心市街地に不足している大型バスの乗降・駐車スペースを設け、観光ニーズにこたえる。

(3) 回遊性向上

- ・ 周辺の各通りとの接続性を高め、官民連携して、まちの案内サインや寄りたくなる仕掛けづくりなど、駅や港を起点とした歩きたくなるまちづくり・港づくりを進める。
- ・ 駅や周辺から、港の風景やにぎわいが見えるようにし、人々を三原内港へいざなう。

(4) たたずみ、憩える空間

- ・ 公園や広場において、潮風や輝く金波銀波など海を五感で感じながら、家族や友人たちとともに憩えるオープンな空間とする。

(5) 人にやさしい空間

- ・ 多様性を認め合い、多様な人々全てにやさしく使いやすいユニバーサルデザインが採用され、誰一人取り残さない、皆で助け合っていくやさしいまち・港とする。
- ・ 生活航路のある港として、人々の生活を支える。

(6) 防災機能

- ・ 有事の際、物資の輸送や集積ができる防災機能を持たせる。

6.3. 『コンセプト』に入れるキーワードとその考え方

前項の三原内港の再生に必要な視点を踏まえ、コンセプトに入れるキーワードを検討した。

- 『日本一』について、三原内港は「中心市街地の中にある日本一新幹線駅に近い港」とされており、佐木島は「日本一新幹線駅に近い離島」である。このような駅と港・離島の物理的な近さだけでなく、三原内港をかすがいとして、人・海・街・島がつながり、一体的ににぎわいや活力が生まれ、人々が三原内港や佐木島等へ寄りたくなるといった、心理的に近くに感じる港をめざすため、『日本一』を物理的・心理的に“近い”港とする意味でコンセプトへ入れる。
- また、『日本一』という言葉により、市民が『三原』に対する誇り・愛着・自信を持てるようにしたいという意味を込めながら、市民及び市外の方が『三原』に関心を持ち、訪れてみたいと思うことにつなげるという期待を込める。
- 『内港』について、三原港のように中心市街地にあり、コンパクトなコの字型の入り江の形状は、全国的にも少なく、その響きを大切に、三原内港の風景や人とのつながりを身近で感じられる市民に愛される港にしていくという意味を込める。
- 『すべての人にやさしい』という言葉により、訪れる多様な人々を温かく迎え入れ、「福祉のまち三原」として、やさしさの意味を込める。

7章. 三原内港再生のコンセプトと基本方針

審議会から出された意見を踏まえ、コンセプトと基本方針を以下に示す。

三原内港再生コンセプト

日本一 人と海と街が近い内港へ

～すべての人にやさしい港をめざして～

三原内港は、日本一新幹線の駅に近いと言われており、中心市街地にある港である。

三原内港の再生において、浮城と呼ばれた三原城の城下町を中心に、街を形成してきた本市の歴史を踏まえ、人と海と街が物理的に近いだけでなく、日本一その近さを「実感できる」港として再生する。

三原市民、そして来訪者にとって、三原と言えば三原内港の風景と集う人々の笑顔を思い浮かべる身近な港とすることをめざす。

三原内港の再生にあたっては、港を訪れるすべての人々を温かく迎え入れる三原らしいやさしさを感じられる港づくりを基本とする。

基本方針① 瀬戸内海と島々を五感で感じる内港

船に乗るための港というだけでなく、街のなかで海に親しむために訪れたい港とする。そのために、三原内港の特徴である海を囲む「コの字」を歩いたり、食事をしたり、たたずめる開かれた空間とし、海に近づき、海を五感で感じられるようにする。また、瀬戸内海の玄関口として、島々へ向かう人々の瀬戸内への期待感や島々から来る人々の三原の街への期待感を高める。

基本方針② 周辺の地域をつなぐ三原の顔となる内港

古くから海上交通の要衝、山陽道の要地として発展してきた三原の伝統を引き継ぎ、三原内港を市内外の多様な人々の交流を通して新たな文化を発信する拠点とする。魅力的な港の風景やにぎわいを駅や街から見えるようにし、行ってみたい、歩いてみたいという気持ちを高めることで、港をかすがいとした中心市街地の回遊性を生み、街全体に活気を広げる。

基本方針③ すべての人に開かれたやさしい内港

三原内港は、海の玄関口であり、街のなかで海と自然に親しめる憩いの場でもある。ユニバーサルデザインを導入するなど、高齢者、子ども、障がいのある人、外国人など多様な人々が安心して訪れ、ともに楽しめる港とする。すべての人を笑顔で歓迎するような「福祉のまち三原」らしいやさしさのある港づくりをめざす。

8章. 三原内港再生のコンセプトと基本方針に基づく導入機能と市中心部の取組

8.1. 導入機能

対象区域内は、航路機能、公園、イベント広場を中心とし、誰もが海に近づく空間とする。また、開かれた空間に地域の人々が活用するイベント機能などを導入する。

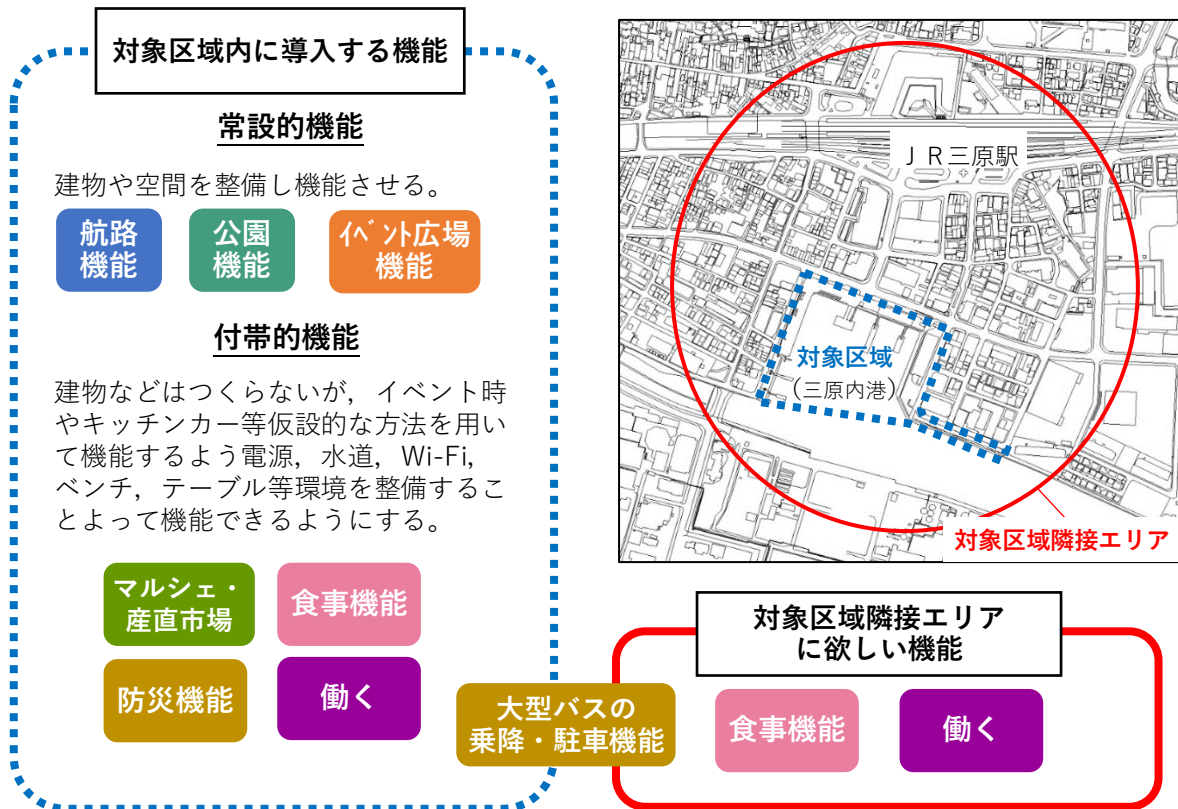


図 8-1 導入機能イメージ

8.2. 市中心部の取組

以下の取組を市の関連計画と調整し、関係機関及び団体と連携して推進する。

(1) 景観について

- ・ 駅と通りとの統一感を持たせる取組
- ・ 三原内港および隣接エリアの景観ガイドラインの策定
- ・ 市中心部の商店、企業との連携・協力

(2) 回遊性について

- ・ 三原内港と商店街等とのイベント連携
- ・ 国道 185 号における回遊性向上

(3) ユニバーサルデザイン・バリアフリー化について

- ・ 駅から三原内港までを含めた市中心部におけるバリアフリー化
- ・ 国道 185 号を横断しやすくする
- ・ ピクトグラム等を用いた市中心部全域のサイン計画

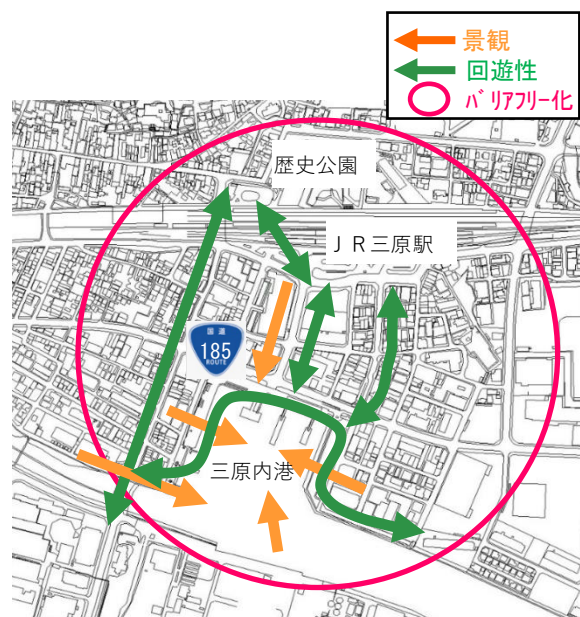


図 8-2 市中心部における取組のイメージ

資料編

上位・関連計画の概要

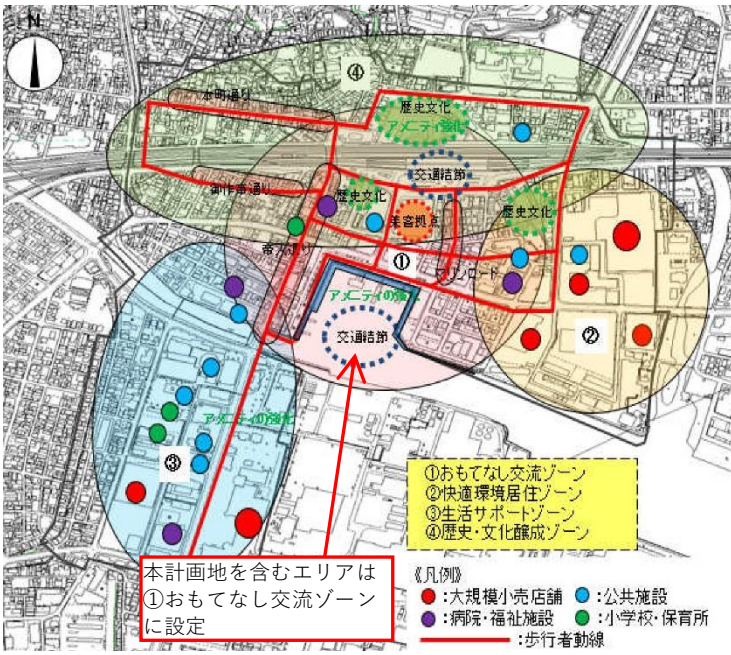
本市の各種計画のうち、三原内港再生に大きく関わる事項についての概要を以下に整理する。

計画名称	三原市長期総合計画基本構想	策定年月	平成 27（2015）年 3 月
計画期間	平成 27（2015）年度～令和 6（2024）年度【10 年間】		
基本理念	行きたい 住みたい つながりたい 世界へはばたく 瀬戸内元気都市みはら		
基本目標	（3）多様な産業と多彩な交流による活力あるまち 【交流・連携基盤】 ○市内外のヒトやモノの移動を促進し、交流や経済活動の発展につなげるため、道路や港湾施設の整備や適切な維持管理に努めるとともに、市内のほぼ全域をカバーする情報通信基盤の利活用の促進に取り組む。 ○JR 三原駅や三原港周辺の中心市街地は、多くの人が行き交う交流の拠点であり、三原城跡の整備や駅前東館跡地の活用に加え、市民や民間企業などによる多彩な事業実施を促進し、拠点の活性化に取り組む。		
地理的特性	■広島県の中央東部、福山市を中心とした備後圏域の西端、広島市を中心とした広域都市圏の東端に位置し、県内 2 大都市圏のいずれにも属し、2 つをつなぐ位置にある。 ■中国・四国地方のほぼ中心に位置するとともに、広島空港をはじめ、JR 山陽新幹線・山陽本線、三原港、山陽自動車道など主要交通が整う広域交通網の結節拠点でもあり、県内外の各地域と連携する上で恵まれた地理的特性がある。 ■瀬戸内海という世界に誇れる資源を持つ。		
課題	①まちづくりの課題	■仕事・活動の広がりを通じた「活力」あるまちづくり ■暮らしを支える持続可能な「安心」のあるまちづくり	
	②まちづくりの取組姿勢の課題	■地域資源・人材の活用によるまちの「独自性」の確立 ■まちづくり・地域づくりへの「主体性」の醸成	

計画名称	三原市長期総合計画後期基本計画	策定年月	令和 2（2020）年 3 月
計画期間	令和 2（2020）年度～令和 6（2024）年度【5 年間】		
将来像	行きたい 住みたい つながりたい 世界へはばたく 瀬戸内元気都市みはら		
基本目標	（3）多様な産業と多彩な交流による活力あるまち 【政策 3-4 交流・連携基盤】 ■施策 3-4-2 空港・港湾を活かしたまちづくり（空港・港湾施設を基点に、市内外の人・物の流れが広がっている） 【基本方針 2】 ○貝野・内港地区の物流機能強化とにぎわい創出のため、土地利用計画の見直し（港湾計画の変更）を行い、整備・利用促進につなげる。 ■施策 3-4-4 中心市街地の活性化（中心市街地（JR 三原駅を中心とした地域）のにぎわいが再生されている） 【基本方針 1】 ○国の認定を受けた中心市街地活性化基本計画掲載事業の進捗管理及び効果検証と新たな中心市街地活性化基本計画策定や民間も含めた各種事業のプランニングと計画推進を通じた活性化に取り組む。		
課題	■陸・海・空の交通結節機能を活かしたインバウンドを含む観光振興等により、市民生活・行政サービスの利便性向上や市内産業の生産性向上・競争力強化を図るなど、多様な産業と多彩な交流を生み出し、まちの活力につなげていく取組が必要。 ■日帰り観光客が大部分を占めているため、滞在時間の延長につながる魅力的な観光コンテンツや宿泊機能の充実が必要。 ■内港地区においては、沿岸部におけるにぎわい創出の取組が必要。 ■国の認定を受けた中心市街地活性化基本計画に基づく事業の進捗管理及び効果検証と新たな中心市街地活性化基本計画策定と事業のプランニングが必要。 ■事業存続が難しいテナント、空き店舗となった後に新たな事業者が見つからない等で空き店舗が増加。 ■定期航路は島民等の生活に必要な不可欠な交通手段であり、航路維持対策が必要。		

計画名称	三原市都市計画マスタープラン		改定年月	平成 31 (2019) 年 3 月
計画期間	基準年次：平成 27 (2015) 年～目標年次：令和 7 (2025) 年【10 年間】 将来展望：令和 17 (2035) 年			
まちづくりの方針	■元気	個性と魅力ある拠点の形成，産業の活性化，交流人口の拡大，地域への愛着の醸成などによる，「元気」のあるまちづくり		
	■安全・安心	生活の根底となる誰もが健やかに暮らし，災害の危険性の低い，「安全・安心」なまちづくり		
	■快適	生活基盤などが充実した快適で質の高い住環境の形成，都市と農村，自然との調和した，「快適」なまちづくり		
めざすべき都市像	安全・安心・快適，そして元気に住み続けられるまちづくり			
将来都市構造	○都市生活拠点	■本計画地を含む地域は，都市生活拠点に設定されている。 【三原駅周辺地区】 市役所，総合保健福祉センター等の公共公益施設や商業・業務機能など既存の集積と，JR 三原駅，三原内港など交通拠点を活かし，市域における都市活動の中心を担うため，中心市街地に高次都市機能の集積を図る。		
分野別方針	1 交通体系の整備方針	(2) 公共交通 ②航路 ○三原内港等の旅客施設については，バリアフリー化など，すべての人が安全で快適に利用できる環境整備を図るとともに，老朽化した施設の計画的な維持管理を推進する。 (3) 港湾・空港 ○重要港湾尾道糸崎港糸崎港区は，海上交通の拠点として重要な役割を果たしており，今後とも外・内貿拠点港として港湾機能や物流機能を強化するため，公共ふ頭や臨港道路等の整備を促進する。		
	2 景観の保全・形成	(2) 都市景観 ○JR 三原駅と三原内港が立地する市街地は，市中心部のグランドデザインに示された質の高い公共空間の形成とともに，建築物や工作物，屋外広告物などの誘導方法を検討し，良好で魅力ある景観の形成を図る。		
地域別構想 (三原中央地域)	4 地域のまちづくりの課題	(1) 三原の中心を担う都市生活拠点（JR 三原駅周辺）の形成 ○JR 三原駅や三原内港など，陸・海の広域交通拠点を活かし，にぎわいの創出が必要。 (2) より快適で利便性の高い市街地の形成 ○三原市の中心を担う地域であることから，買い物・通勤・通学など，周辺地域からのアクセス性の向上が必要。		
	6 地域のまちづくり方針 1 JR 三原駅周辺におけるにぎわい創出に関する方針	(1) 中心市街地におけるにぎわいの創出 ○中心商業地においては，既存の商業・業務機能や市役所など公共公益施設の集積，また公共交通の高い利便性を活かした都市型居住の促進など，様々な機能の集積により，にぎわいの創出を図る。 ○JR 三原駅に近接する三原内港の旅客ターミナル及びその周辺スペースについては，「みなとオアシス三原」として，市民や来訪者の憩い・交流の場として活用し，にぎわいの創出を図る。 ○誰もが安全・安心して楽しめる歩行者空間，自転車走行空間の形成により，中心商業地における回遊性の向上を図る。 (3) 誰もが安全・安心して移動できる環境づくり ○三原市交通バリアフリー基本構想に基づき，JR 三原駅を中心としたバリアフリー重点整備地区における特定経路（重点的にバリアフリー化を進める経路）など，歩行空間のバリアフリー化を推進する。また，経路のみならず旅客施設や建築物，公園，駐車場など，周辺施設も含めた一体的・連続的な歩行空間のバリアフリー化を進め，誰もが安全・安心して移動できる環境づくりを推進する。		

計画名称	三原市立地適正化計画		策定年月	平成 29 (2017) 12 年月
計画期間	平成 30 (2018) 年度～終期は定めず ※概ね 5 年ごとに見直ししながら、その都度概ね 20 年後の都市の姿を展望			
めざすべき都市像	安全・安心・快適、そして元気に住み続けられるまちづくり ～コンパクト＆ネットワークによる都市の再構築～			
まちづくりの目標	○まちの元気創造のため、高齢者を含め誰もが出歩きやすく、健康で快適な生活が送れる「元気」なまちづくり ○安全で安心して暮らせる居住地形成のため、日常生活に必要なサービス施設が利用しやすく、子育て世代にも魅力があり、また災害の危険性の無い「安全・安心」のまちづくり ○豊かな自然環境を共有し、市街地や中山間地域など市域全体が一体となった公共交通ネットワークを形成し、質の高い住環境を形成する「快適」なまちづくり			
都市機能誘導区域の誘導施設	三原地域	■日常生活に必要な都市機能	○市役所、保健・福祉施設 ○高齢者相談センター ○子育て世代包括支援センター	
		■中心市街地の活性化に資する高次都市機能	○大規模商業施設（集客力・にぎわいを創出する商業施設） ○大規模商業施設に併設される映画館、多目的活動ホール ○図書館及び人が集まり、にぎわいにつながる民間施設との複合施設。	
人口密度及び都市機能を維持・誘導するための具体的な施策	居住誘導区域における人口密度の維持に関する施策		1. 良好な居住環境の形成 2. 災害の発生の恐れがある土地における土地利用規制 3. 空き家等活用事業 4. 若年及び子育て移住世帯家賃補助事業との連携 5. 市営住宅施策との連携 6. 地域公共交通との連携 7. 豊かな地域コミュニティの形成	
	都市機能誘導区域における都市機能の維持・誘導に関する施策		1. 中心市街地活性化基本計画掲載事業の推進【三原地域】 2. 三原駅前東館跡地活用整備事業の推進【三原地域】 3. 街路本町古浜線 4 工区道路改良事業・交通安全施設等整備事業の推進【三原地域】	
	まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成に関する施策		1. 三原市地域公共交通網形成計画との連携 2. 交通施設のバリアフリー化の推進	
まちづくりの課題	公共交通の利便性、持続可能性		■高齢化の進行により公共交通の役割が高まる。 ■その一方で、利用者減に伴う収入減や利用者の少ない不効率な路線の増加に伴う市負担額のさらなる増加が懸念される。 ■市負担額を抑制するためにサービス水準の低下や、路線の廃止が懸念される。	
	市民生活の利便性、持続可能性		■人口減少に伴い、生活サービス施設（病院、銀行、商業施設等）の持続が困難になる可能性がある。 ■人口密度が低下することで低密度の市街地が形成され、市街地のコミュニティや活力低下につながる可能性がある。	
	高齢者の福祉、健康		■高齢者人口の増加に伴い、高齢者の生活支援施設のサービス水準が低下する可能性がある。 ■公共交通のサービス水準の低下等が懸念されており、高齢者の外出機会が減少する可能性がある。	

計画名称	三原市中心市街地活性化基本計画		変更年月	令和元（2019）年 9 月
計画期間	平成 27（2015）年 12 月～令和 3（2021）年 3 月【5 年 4 か月間】			
基本方針	おもてなしのところでつくる、にぎわいのある、暮らしやすい、歴史・文化が薫るまち			
	1. おもてなしのところでつくるまち	①多様な機能の導入により、空港、駅、港など市内外からの来街者へのサービスが充実したまち ②アメニティ豊かな、来街者を迎えるまち ③まちを愛し、人を気遣う人情あふれるまち		
	2. にぎわいのあるまち	①交通環境など優れた点を利用するまち ②駅前東館跡地、港湾エリア、公共施設などの拠点を活用するまち ③商店街を歩いて楽しいまち		
	3. 暮らしやすいまち	①保健・医療・福祉が充実し安心して暮らせるまち ②生活・都市機能が徒歩圏内にそろったまち ③環境に配慮したまち		
	4. 歴史・文化が薫るまち	①固有の歴史・文化資源を活用するまち ②歴史を感じながら歩けるまち		
整備ビジョン	①おもてなし交流ゾーン	イ) 三原内港を中心とする港湾エリア ・三原内港の親水性を活かし、港湾ビル等の施設や港湾緑地等の公共空間を活用し、新たな商業・にぎわいづくりにより歩いて快適な憩い・交流の場として整備する。 ・三原内港を、三原駅周辺の来街者を誘導し、回遊ができる「まちなか回遊ステーション」として整備する。		
	 本計画地を含むエリアは①おもてなし交流ゾーンに設定 《凡例》 ●：大規模小売店舗 ●：公共施設 ●：病院・福祉施設 ●：小学校・保育所 〃：歩行者動線			
目標	1. にぎわいの創出	■中心市街地には、JR 三原駅、三原バスターミナル、三原港といった交通結節拠点や駅前東館跡地、港湾エリア、三原城跡や古民家などの歴史的資源及び商店街などが存在する。これらを有効的に活用することにより、にぎわい交流機能を増進させることで、集客力、回遊性の向上を図り、にぎわいを創出する。		
	2. 商業の活性化	■特色ある商業施設の整備、空き店舗の解消などにより商業の魅力を向上させるとともに、日常生活に必要な商業等の充実を図り、居住ニーズの増加や中心市街地への滞留人口の増加により活性化を図る。		
	3. 街なか居住の推進	■コンパクトで持続可能なまちを実現するため、安心・快適で住みやすく、潤いある住環境を整備し、街なかで暮らしたくなるような魅力を高め、中心市街地の居住人口の増加を図る。		

計画名称	第2期三原市地域公共交通網形成計画		策定年月	令和2（2020）年3月
計画期間	令和2（2020）年度～令和6（2024）年度【5年間】			
基本理念	市民協働による利便性が高く持続可能な地域公共交通体系の維持・充実			
基本方針	①地域資源である既存の地域公共交通のサービス持続	■地域公共交通のサービスを維持することが、年々厳しくなっている。こうした状況の中、将来に向けて市民の移動手段を守るために、今、市民の暮らしを支えている既存の地域公共交通を貴重な地域資源と認識し、関係主体が協力して、運行サービスの持続を図る。		
	②市民ニーズ及び効率性を考慮した地域公共交通体系の維持・充実	■高齢者をはじめとする市民ニーズや地域特性を踏まえた上で、より利便性が高く、また各々の移動手段の特徴・機能を活かすことで、市域全体を見渡した効率的な地域公共交通体系の維持や充実を図る。		
	③市域の一体性を強化する地域公共交通体系の維持・充実	■これからの本市のまちづくりは、中長期的な視点から将来の都市形成の方向性を念頭においた上で、「三原市立地適正化計画」で位置づけた「都市生活拠点」「地域生活拠点」を中心に、各地域が個性的で活力ある地域形成を進め、地域間の相互連携により市域全体の発展を推進することが求められる。地域公共交通は、こうした市域の一体的な発展を支援・促進するものであり、「都市生活拠点」「地域生活拠点」相互の連絡、主要公共施設等相互の連絡及び「生活拠点」と周辺地区の連絡の維持や充実を図る。		
	④市民協働を含む関係者の連携による地域公共交通を守り育てる活動の推進	■市民、交通事業者、行政（市）等が、それぞれの役割のもと、主体的かつ積極的に地域公共交通に関与し、また連携して、協働で地域公共交通を守り、育てる活動を推進する。		
	⑤社会情勢や技術動向の変化に対応できる地域公共交通体系づくり	■厳しさを増す地域公共交通の事業環境、移動手段に関する技術の急速な発展など、地域公共交通を取り巻く環境は近年大きく変化している。こうした変化等に注視しながら対応することで、市民にとって便利で持続可能な地域公共交通体系づくりを推進する。		
目標及び計画事業	①機能集約されたコンパクトなまちづくりを支える地域公共交通の維持・充実を図る	【本計画の目標】 ①機能集約されたコンパクトなまちづくりを支える地域公共交通の維持・充実を図る 評価指標 ■路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数 ②人口減少・高齢化社会において市民生活を支える移動手段を確保する 評価指標 ■住民団体が運営する地域コミュニティ交通の数 ■地域コミュニティ交通利用者1人あたりの事業費 ■自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度 ■利用者による市内航路の満足度 ③地域公共交通を守る市民意識の醸成と利用環境整備を推進する 評価指標 ■路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数 ■自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度 ■利用者による市内航路の満足度 【計画事業】 (1)路線バスの運行・改善 (2)地域コミュニティ交通の運行・改善 (3)新たな地区への地域コミュニティ交通の導入支援 (4)海上交通の運航維持・改善 (5)高齢者等への移動支援策の検討・実施 (6)自然災害への対応策の検討・実施 (7)交通事業者の乗務員不足対策の検討・実施 (8)関連技術の進展等への対応策の検討・実施 (9)中心市街地における交通モード間の乗り換え改善の検討 (10)地域公共交通に係る施設等の整備 (11)地域公共交通の利用促進		
	②人口減少・高齢化社会において市民生活を支える移動手段を確保する			
目標及び計画事業	③地域公共交通を守る市民意識の醸成と利用環境整備を推進する			
地域公共交通に係る課題	■急進する人口減少や高齢化への対応 ■まちづくり方針との整合に向けた対応 ■路線バス、地域コミュニティ交通の見直しに係る対応 ■交通事業者における乗務員不足に係る対応 ■市民協働による地域公共交通の維持への対応 ■増加する観光入込客への対応 ■増加する自然災害への対応 ■新たな関連技術の進展への対応			

計画名称	第2次三原市観光戦略プラン	策定年月	平成31（2019）年3月												
計画期間	平成31（2019）年度～令和5（2023）年度【5年間】														
将来像	観光が三原市を支える産業の柱のひとつとなっている ■何度も訪れたいくなるような「三原ならではの」魅力的な観光コンテンツが整っており、観光客が周遊・滞在している。 ■市民一人ひとりがまちの魅力を知り、地域に誇りと愛着を持つとともに、行政、民間企業、関係団体などが共に積極的に「おもてなし」を行う体制が整っている。 ■三原の魅力（瀬戸内をはじめとする豊かな自然、継承されてきた祭り・歴史文化、食など）を活かした体験ができる場所として国内外に知られている。 ■三原の魅力的な観光情報が海外に伝わり、空港をはじめとする交通拠点性の良さや、整備された受入れ環境が活かされ、多くの外国人観光客が三原を訪れている。														
コンセプト	また訪れたいくなる 感動できるまち 三原														
基本戦略	めざす将来像 観光が三原市を支える産業の柱のひとつとなっている ↓ コンセプト また訪れたいくなる 感動できるまち 三原 【視点①】三原ならではの強みの活用 【視点②】市民の愛着・誇りの醸成 ↓ 4つの基本戦略 基本戦略① 観光コンテンツの充実 基本戦略② 観光推進体制の強化・人材育成 基本戦略③ 戦略的情報発信 基本戦略④ 外国人観光客の受入環境整備 ↓ リーディングプロジェクト														
観光の強み	■ やっさ祭りをはじめ地域の魅力が体感できる多くの祭りがある ■ 歴史が育む文化、寺社仏閣がある ■ 自然景観や新鮮な海の幸・柑橘など、瀬戸内ブランドに恵まれている ■ 空海陸の交通の要衝を持つ 前戦略プランでの調査分析結果 <table><thead><tr><th></th><th>強み</th><th>弱み</th></tr></thead><tbody><tr><td>内部環境</td><td>○瀬戸内の中心に位置し、温暖な気候、新鮮な魚介類、自然景観などの瀬戸内ブランドに恵まれている ○空海陸の交通結節点である ○やっさ祭り、神明市を始め、大小、多くの祭・イベントが開催されている ○交通量の多い国道に面し、情報発信基地となる道の駅がある</td><td>○観光関連産業が未成熟 ○観光資源のブラッシュアップ（磨き上げ）不足 ○情報発信のためのインフラが不十分 ○二次交通が不十分 ○市役所内の観光意識の弱さ</td></tr><tr><td>外部環境</td><td>○JR デスティネーションキャンペーン、瀬戸内しまのわ 2014 の開催 ○瀬戸内の他地域との連携の進展 ○瀬戸内ひろしま、宝しまキャンペーン ○おいしい！広島県など広島県実施のキャンペーン ○三原城周辺、三原駅前市民広場及び三原港などのエリア整備が計画中</td><td>○人口が減少している（ターゲットの絶対数の減少） ○他県、他市町が観光に対して積極的な取り組みを行っている</td></tr><tr><td></td><td>機会</td><td>脅威</td></tr></tbody></table>				強み	弱み	内部環境	○瀬戸内の中心に位置し、温暖な気候、新鮮な魚介類、自然景観などの瀬戸内ブランドに恵まれている ○空海陸の交通結節点である ○やっさ祭り、神明市を始め、大小、多くの祭・イベントが開催されている ○交通量の多い国道に面し、情報発信基地となる道の駅がある	○観光関連産業が未成熟 ○観光資源のブラッシュアップ（磨き上げ）不足 ○情報発信のためのインフラが不十分 ○二次交通が不十分 ○市役所内の観光意識の弱さ	外部環境	○JR デスティネーションキャンペーン、瀬戸内しまのわ 2014 の開催 ○瀬戸内の他地域との連携の進展 ○瀬戸内ひろしま、宝しまキャンペーン ○おいしい！広島県など広島県実施のキャンペーン ○三原城周辺、三原駅前市民広場及び三原港などのエリア整備が計画中	○人口が減少している（ターゲットの絶対数の減少） ○他県、他市町が観光に対して積極的な取り組みを行っている		機会	脅威
	強み	弱み													
内部環境	○瀬戸内の中心に位置し、温暖な気候、新鮮な魚介類、自然景観などの瀬戸内ブランドに恵まれている ○空海陸の交通結節点である ○やっさ祭り、神明市を始め、大小、多くの祭・イベントが開催されている ○交通量の多い国道に面し、情報発信基地となる道の駅がある	○観光関連産業が未成熟 ○観光資源のブラッシュアップ（磨き上げ）不足 ○情報発信のためのインフラが不十分 ○二次交通が不十分 ○市役所内の観光意識の弱さ													
外部環境	○JR デスティネーションキャンペーン、瀬戸内しまのわ 2014 の開催 ○瀬戸内の他地域との連携の進展 ○瀬戸内ひろしま、宝しまキャンペーン ○おいしい！広島県など広島県実施のキャンペーン ○三原城周辺、三原駅前市民広場及び三原港などのエリア整備が計画中	○人口が減少している（ターゲットの絶対数の減少） ○他県、他市町が観光に対して積極的な取り組みを行っている													
	機会	脅威													
課題	■観光コンテンツが不足している ■観光推進体制や人材育成、おもてなし意識の醸成が不十分 ■情報発信が不足している ■外国人観光客の受入環境が十分でない														

計画名称	市中心部のグランドデザイン		策定年月	平成 30（2018）年 3 月
計画期間	※50 年後の三原城築城 500 年をめざす			
背景	■ JR三原駅周辺の市中心部は、駅、港、バス等の公共交通機関、公共施設、商業施設等様々な都市機能が集積する場所であり、市民の生活を支えるとともに、市の活性化をけん引する役割を持つエリアとなっている。 ■ 市中心部はこれまでの歴史のなかで、再開発事業等様々な事業により整備され、都市機能や利便性は向上してきたが、景観への配慮が十分とは言えず、市民に誇りや愛着を生む都市景観づくりに対応できていない。 ■ 市民が市中心部を誇りに思い、愛着を持ち、また、市内外の人から魅力的に感じられるような都市景観づくりを進めることが必要であり、併せて、その魅力的なまちの中で活発な経済、地域振興の活動を促進し、にぎわいを作っていくことが必要。			
市中心部のめざす姿	水際（すいさい）生活都市	■ 最重点テーマ：「水のある風景」 ■ 海、港等の豊かな水資源を新たな視点で活かし、三原だけの魅力をつくり、“水に開き、水とただある幸せを感じて生きる生活地”として、水から一歩ずつ再生する「水際生活都市」をめざす。		
基本ポリシー	I 水の城下町づくり （水とある生活）	■ 「浮城」と呼ばれた三原城の天守跡や堀等、かつての城下町の名残と水を活用して、水の城下町のイメージづくりを進める。 ① 市中心部にある水に関する資源の景観づくりへの活用 ② これらの資源を「水」に関係する構造物（水路、鉢、モニュメント等）でつなぐ「水の回廊づくり」を促進し、水を感じながら回遊できる空間を創る等		
	II 港の有効活用 （さざなみ波止場）	■ 三原港を中心に、人が訪れ、楽しみ、滞留する場所をつくる。 ① 瀬戸内海と筆影山と街を望む歩行空間づくり ② 港湾施設の再生 ③ 観光客と市民との出会いと交流の促進、世代を超えた溜まり場づくり等		
	III 回遊を生む仕掛けづくり （みはらマーケット）	■ エリア内に人の回遊を生み出すための仕掛けをつくる。 ① 円一エリアへの世代間交流拠点の整備 ② 地域の海の幸、山の幸を扱う産直市等イベントの開催等		
エリアごとの将来構想	① 三原駅北側エリア	【エリア別発展の進め方】 ■ 三原城跡歴史公園を整備し、公園とつながる JR三原駅高架下の二つの連絡通路の整備と利用により、通行の快適性確保と南北をつなぐ仕掛けをつくる。 【将来構想】 ■ 三原城跡歴史公園や隆景広場等、JR三原駅北側から南側への動線イメージを改良し、南北の回遊性を向上させる。 ■ そのために、高架下のオープンスペースのソフト利用も検討する。 ■ 三原城跡歴史公園の北側及び西側に景観に関するガイドラインを設け、イメージ（景観）を誘導する。		
	② 三原駅南側エリア	【エリア別発展の進め方】 ■ 駅前東館跡地に整備される複合施設と並行してペアシティ中央ロードを整備し、JR三原駅から三原港のセンターラインを強化。 【将来構想】 ■ 駅前東館跡地を、人が集まり賑わいにつながる場として整備。 ■ 三原駅から三原港へ至るペアシティ中央ロードの整備を中心に、近隣のマリンロード、帝人通りと連携させ、三原駅から三原港への人の流れをつくる。		
	③ 三原港エリア	【エリア別発展の進め方】 ■ 三原港は中期的には歩行空間づくりや港湾施設の再生等によって人が訪れる場所に整備。 【将来構想】 ■ 三原港の特徴であるコの字型の入り江を活用し、風景と対峙できる場所の設置、歩きたくなる環境づくり等、港を散歩したり、瀬戸内海を眺めたり、訪れるだけで楽しめる場所をめざす。 ■ 老朽化した港湾ビル等の再生に取り組む。		

		■港の北側及び西側の建物群に景観に関するガイドラインを設け、イメージ（景観）を誘導する。 ■海を臨めるという好立地を活かし、移住者用コンドミニアム（マンション・アパート）の誘致等により、居住地としての活用も促進する。
④帝人通り エリア	【エリア別発展の進め方】 ■帝人通りは、周遊を生むために、建物を建替える際の外壁の色や素材等、イメージを統一した景観づくりを促進。修景やオープンスペース活用等も検討。 【将来構想】 ■イメージを統一した通りづくりをめざす。 ■足元照明、ベンチ、サイン等魅力ある歩行空間をめざすとともに、ポケットパーク等の設置等、憩える空間や、各エリアをつなぎ回遊を生む場所をめざす。	
⑤西野川河畔 エリア	【エリア別発展の進め方】 ■西野川一帯は、いつでも安心して歩ける界限となるよう河畔の両側を整備。帝人通りと直交する回遊動線を作り、東西南北への人の回遊を誘導。 【将来構想】 ■市役所から臥龍橋の間の歩道を整備し、周辺の川沿いを散策できるようにするとともに、植栽による景観づくりや西野川南側に移動販売等でも利用できるスペースを設ける等し、リージョンプラザ側への回遊を作る。 ■リージョンプラザや市役所駐車場を活用したイベント実施等で、北から人が訪れるきっかけをつくる等、円一エリアへの人の流れを生み出す。	
⑥円一エリア	【エリア別発展の進め方】 ■並木通りは、公共施設再編に合わせ、一体的な活用を促進。並木と調和する低層建築群、せせらぎのある歩道、オープンテラス等を設け、世代間交流の場を創出。 【将来構想】 ■今後、機能移転する公共施設の跡地を一体的に活用し、水を感じながら歩ける空間、親子・家族、来訪者が憩うオープンテラス、カフェ等の店舗誘致等、コンセプトを持って、市で一番高品位な通りづくりを促進する。	
⑦本町エリア	【エリア別発展の進め方】 ■本町エリアは、本町西国街道沿いを中心に、古民家・空き家の活用と街並みづくり、にぎわいづくりを促進。 【将来構想】 ■西国街道沿いの、古い町家等の建築物や歴史的に価値のある寺社、網の目のように張り巡らされた小路等、数多く残る歴史・文化資源と調和のとれたまちなみをつくる。 ■古民家を活用したゲストハウス、カフェ等の活動拠点づくりを促進する。	
⑧マリンロード 周辺エリア	【将来構想】 ■このエリアは、既に整備されている並木や道路・歩道の舗装、船入櫓跡等、今あるものを活かし、通り沿いへの水瓶の設置や、水路に鯉を泳がせる等、水を感じられる風景をつくる。	

■ランドデザインによる発展の進め方

- ① 三原城跡歴史公園を整備し、公園とつながるＪＲ三原駅高架下の二つの連絡通路の整備と利用により、通行の快適性確保と南北をつなぐ仕掛けをつくる。
- ② 駅前東館跡地に整備される複合施設と並行してペアシティ中央ロードを整備し、ＪＲ三原駅から三原港のセンターラインを強化。三原港は中期的には歩行空間づくりや港湾施設の再生等によって人が訪れる場所に整備。
- ③ 三原城跡歴史公園、船入櫓、ペアシティ三原西館西側の堀等歴史的価値を持つ水景を活かすまちづくりを進めるとともに、イベント等で、水景を市民の身近な存在にする。
- ④ 帝人通りは、周遊を生むために、建物を建替える際の外壁の色や素材等、イメージを統一した景観づくりを促進。修景やオープンスペース活用等も検討。
- ⑤ 西野川一帯は、いつでも安心して歩ける界限となるよう河畔の両側を整備。帝人通りと直交する回遊動線を作り、東西南北への人の回遊を誘導。
- ⑥ 並木通りは、公共施設再編に合わせ、一体的な活用を促進。並木と調和する低層建築群、せせらぎのある歩道、オープンテラス等を設け、世代間交流の場を創出。
- ⑦ 本町エリアは、本町西国街道沿いを中心に、古民家・空き家の活用と街並みづくり、にぎわいづくりを促進。

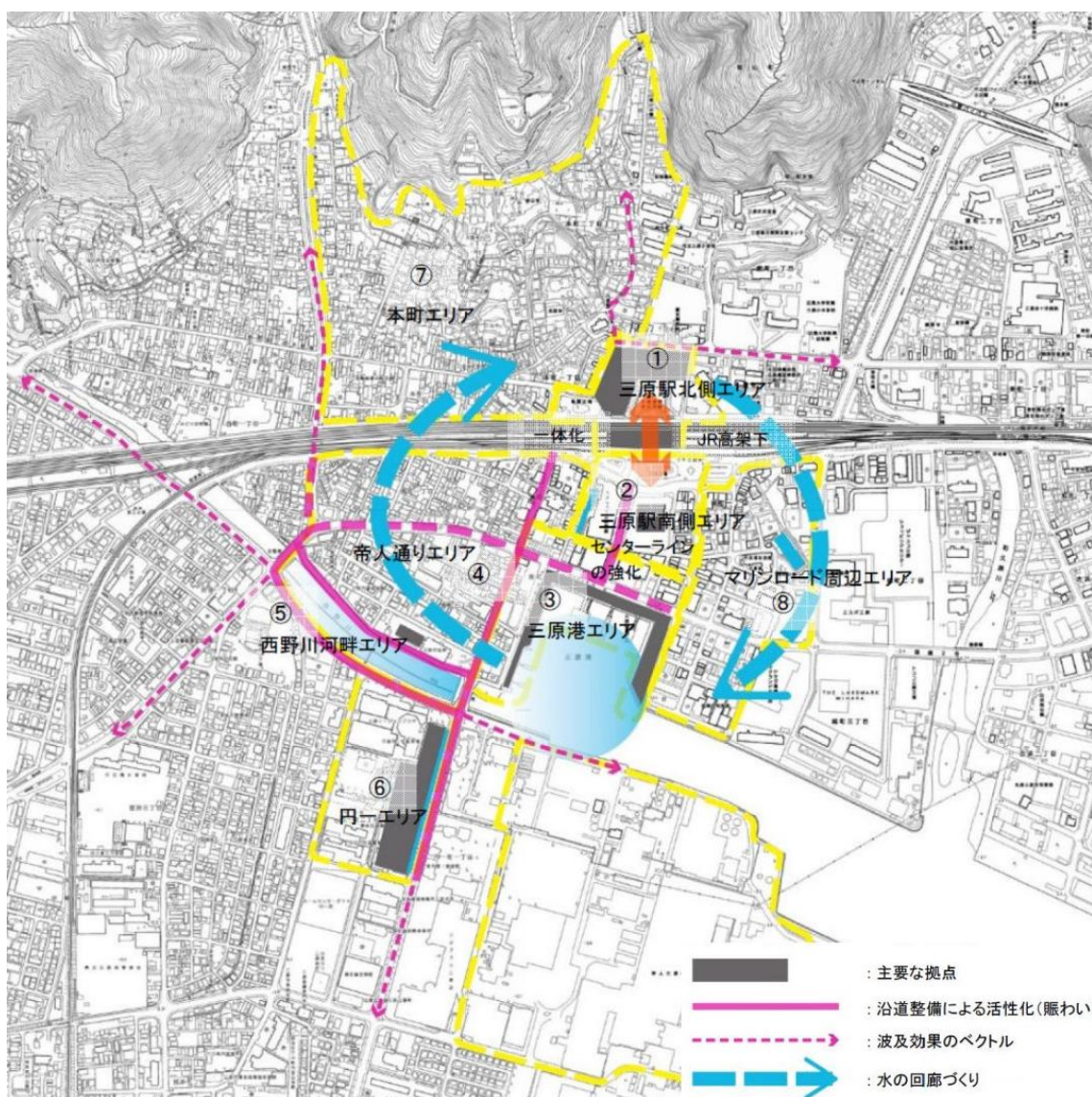


図 主要な拠点整備の周囲への波及効果予測

各種法規制等

三原内港に関する主な法規制等を以下に示す。

a) 臨港地区（都市計画法第8条）

三原内港は『臨港地区』に指定されている。

『臨港地区』は、都市計画法及び港湾法により指定するものであり、臨港地区内においては建築行為に対して事前の届け出が必要となる（港湾と一体となった適切な施設整備を主な目的としたもので、建築物の規模・構造を具体的に規制するものではない）。

b) 用途地域（都市計画法第8条）

三原港は用途地域のうち『商業地域』に指定されている。

『商業地域』は、都市計画法で定められた用途地の一種であり、主として商業その他の業務の利便を増進するため定める地域である。建築面積は敷地面積に対して80%、延床面積は敷地に対して400%以内でなければならない。



図 三原内港の用途地域指定状況

c) 屋外広告物許可地域（広島県屋外広告物条例第2条）

三原市全域（禁止地域を除く）が、広告物の表示・設置に許可が必要である。

【禁止地域】

- 国又は公共団体の管理する公園・緑地
- 官公署・学校・研究所・図書館・音楽堂・公会堂・記念館・体育館・气象台・変電所・記念塔・公衆便所の敷地
- 古墳、墓地、火葬場、葬祭場
- 社寺・仏堂・教会のある境域
- 高速自動車国道及び自動車専用道路の用地

三原内港再生基本計画策定審議会委員名簿

三原内港再生基本計画に関する審議会の委員は以下の通りである。

区分	氏名	組織	役職
委員長	百武 ひろ子	県立広島大学 大学院 経営管理研究科	教授
副委員長	森光 孝雅	三原商工会議所	会頭
委員	上田 隆政	広島経済同友会三原支部	支部長
委員	小川 和子	みなとオアシス三原運営委員会	会長
委員	滝口 隆久	株式会社まちづくり三原	統括マネージャー
委員	宮川 正	株式会社空・道・港	取締役本部長
委員	弓場 丞	尾道地区旅客船協会	会長
委員	内堀 達也	瀬戸内海汽船株式会社	常務取締役
委員	渡辺 彰彦	西日本旅客鉄道株式会社広島支社	三原管理駅長
委員	内藤 孝	広島県（土木建築局）	総括官
委員	山田 和孝	広島県（地域政策局地域力創造課）	課長
委員	栢 英彦	広島県（東部建設事務所三原支所）	支所長
委員	植村 正宏	三原市（経営企画部）	部長
委員	磯谷 吉彦	三原市（経済部）	部長
委員	山際 康彦	三原市（建設部）	部長

（敬称略，順不同）

