

# 提言書

## 尾道みらいビジョン 2026

尾道臨海部の先行モデル地区(西御所・向島干汐)に関する提言

広島経済同友会 尾道支部  
2026年 3月



## 尾道臨海部の先行モデル地区(西御所・向島干汐)に関する提言

— 第1章	提言の趣旨	p.03
— 第2章	今年度提言の対象	p.04
— 第3章	提言の柱① 西御所:居住導入	p.06
— 第4章	西御所:前提検討・推進手順	p.09
— 第5章	提言の柱② 向島干汐地区:海業×滞在	p.10
— 第6章	向島干汐地区:前提検討・推進手順	p.11
— 第7章	要望:尾道市への具体要望	p.12
— 第8章	結語:実行フェーズへの移行	p.12

---

---

## 要約

尾道市中心部では人口減少・高齢化が進み、中心市街地の地盤沈下が懸念される。一方、尾道駅に近接する西御所～新浜港の臨海エリアは景観と交通利便性を備えながら、県営上屋・倉庫・駐車場等に利用がとどまり、高度な都市的利用が十分になされていない。加えて、尾道中心部では高付加価値の宿泊・飲食の受け皿が限定的であり、来賓・富裕層等の滞在需要に応えにくいという課題がある。

本提言は、2023年3月の提言書『尾道みらいビジョン2023』で提示したグランドデザインを前提に、臨海部の活用を「西御所(居住導入×水辺の高度利用)」と「向島干汐(海業×滞在)」の2本柱として具体化し、制度活用(容積率の緩和等)をテコに、定住人口の底上げと交流消費の拡大を同時に図るものである。本提言においては、行政の役割は事業実施そのものではなく、制度・手続(計画・指定・公募条件整理等)の整備を先行し、民間提案を誘導する「型」を整えることを主な役割と位置づける。

## 本提言の要点

(1) 西御所先行街区(約8,000㎡)をモデル街区と位置づけ、募集要件(公開空地・回遊動線・高さレンジ・駐車集約等)を文章化し、制度パッケージ(容積率緩和等)と並行して整理した上で、サウンディングに着手する。

(2) 向島干汐地区は国の実証枠(海業推進モデル)に沿って海業計画の策定に着手し、民間参画の条件(役割分担、利活用範囲、収益モデル等)を整理する。導入機能は、海業拠点+小規模高級滞在を基準案としつつ、民間提案により具体化する。

(3) 2地区(西御所+向島干汐)を束ねた推進体制(庁内横断の窓口とトップ協議の場)を設定し、意思決定を迅速化した上で、全国向けの情報発信により提案母集団を確保する。

# 第1章 提言の趣旨

## 問題意識

尾道市中心部では人口減少・高齢化に伴い、中心市街地の地盤沈下が懸念される。2023年の当支部提言書『尾道みらいビジョン2023』が示すとおり、島部(向島を含む)には海・漁業・体験資源が集積する一方、人口減少・高齢化や産業の縮小により、漁港周辺の空間活用と交流消費の取り込みが十分進んでいない。

尾道駅に近接する西御所～新浜港の臨海エリアは、景観と交通利便性を備える一方、県営上屋・倉庫・駐車場等に利用がとどまり、高度な都市的利用がなされていない。

あわせて、尾道中心部では高付加価値の宿泊・飲食の受け皿が限定的であり、来賓・富裕層等の滞在需要に応えにくいという課題がある。

## 本提言の目的

本提言は、臨海部の活用を「西御所(居住導入×水辺の高度利用)」と「向島干汐(海業×滞在)」の2本柱として具体化し、制度活用(容積率の緩和等)をテコに、定住人口の底上げと交流消費の拡大を同時に図る。

西御所は、まず制度・公募条件(設計条件・公共貢献・事業スキーム等)を整理し、最終的な建築計画や中身は民間(デベロッパー)の提案に委ねる設計とする。

向島干汐は、海業(漁港・海辺資源)と滞在・体験を結ぶ核施設の導入可能性を、道路・防災・景観等の前提条件と合わせて整理し、段階整備と運営の骨格を示す。

## 今年度の検討対象

項目	内容
西御所: 居住導入+高付加価値滞在	西御所では、居住機能に加え、高付加価値ホテル・高級レストラン等の導入可能性も含め、“街の質”を引き上げる突破口となる構成を検討対象に含める。
向島干汐: 海業×滞在の核施設	向島干汐では、海業(漁港・海辺資源)を核に、滞在・体験・食・学び等を束ねる拠点の導入と、漁港周辺の空間再編(回遊・運営を含む)を検討対象に含める。

今年度は、尾道駅近接の西御所(栗原川東側の旧県営上屋・倉庫群周辺)と、島部の向島干汐地区を検討対象とする。西御所では制度・公募条件の具体化を、向島干汐では核施設と空間再編の要件整理を行い、いずれも次年度以降の事業化(公募・実施設計・整備)に直結する検討を行う。

## 期待される効果

本提言のプラン実行が狙う効果は、西御所(居住導入×水辺の高度利用)と向島干汐(海業×滞在)を先行モデルとして、臨海部全体(中心市街地を含む)の「居住・滞在・産業」の再編を実行段階へ移すことである。

第一に、定住人口の底上げと、中心市街地の生活サービス維持(教育・子育て、医療、交通、商業等)に必要な需要基盤を強化する。

第二に、交流人口の質を高め、滞在時間・消費の増加につながる拠点(海業、食、体験、学び、回遊動線)を形成し、地域所得の循環を拡大する。

第三に、官民の役割分担と制度運用(募集要件、公共貢献、容積率緩和等)の「型」を先に整え、民間投資を呼び込む確度と速度を上げる。

第四に、景観・眺望・水辺の公共性を守りつつ、歩行者回遊と交通処理を両立させることで、臨海部全体の都市価値(住み心地・訪れやすさ)を底上げする。

## 基本方針

本提言は、2023年の当支部提言書『尾道みらいビジョン2023』で取り上げた課題およびエリアの中から①西御所(先行街区: 居住導入×水辺)と②向島干汐(海業×滞在)の2点を選択し、提言の具体化を行うものである。

## 進め方

行政には『事業実施』を求めるのではなく、制度・手続(計画・指定・公募条件整理等)の整備を先行する役割を担っていただくことを主とし、民間提案の誘導につなげることとする。

## 第2章 今年度提言の対象

### 対象地区: 先行2地区

今年度は、臨海部全体の将来像を踏まえつつ、次の2地区を先行モデルとして具体化する。

(A) 西御所(旧県営上屋1号～3号周辺/栗原川東側): 居住導入×水辺の高度利用(公募条件の整備を優先)

(B) 向島干汐地区(干汐漁港周辺): 海業×滞在(制度改正を踏まえた計画策定と民間参画条件の整理)



【図1】西御所地区 位置図



【図2】向島干汐地区 位置図

項目	内容
西御所:先行街区	尾道駅に近い栗原川東側の先行エリア(1号倉庫跡地周辺および県営3号上屋周辺)を対象とし、建築可能部分約8,000㎡を『モデル街区』として、容積率緩和等を活用した場合に成立する規模感・論点を例示する。
向島干汐地区	向島の干汐漁港周辺を対象とし、『海業×滞在』の拠点化に向けた検討土台(活用方針・導入メニュー・進め方)を整理する。干汐は水産庁の枠組み(実証的に海業の計画策定に取り組む地区)とも親和性が高く、早期着手に適する。

## 位置づけ

本提言は、2023年3月の提言書『尾道みらいビジョン2023』で提示した臨海部全体のグランドデザインを前提に、その一部分を先行して具体化するものである。今年度は、①西御所(県営上屋・1号倉庫跡地等:居住導入×水辺)と②向島干汐(海業×滞在)を先行対象として、検討土台(規模感・論点・制度整理)を提示する。

## 選定理由

項目	内容
西御所:制度・計画との整合	市の中長期計画(10か年計画等)および立地適正化計画の策定・見直しが進む局面にある。この計画改定の枠組みの中で、居住誘導区域/都市機能誘導区域の設定や、特定用途誘導地区・居住環境向上用途誘導地区等の指定と整合させながら、容積率緩和を含む制度設計を計画に位置づけやすい。
西御所:事業実行性: 県有地・スキーム	当該エリアは県有地であり、既存上屋等については、地方自治法第238条の4第7項に基づく行政財産の使用許可(いわゆる「目的外使用許可」)とリノベーションを組み合わせた民間活用の運用実績がある。売却を前提とせず、賃貸・事業用定期借地等の枠組みで、解体・更地化を含む再整備に移行する方式は、権利関係の整理と行政手続の見通しを立てやすい。
西御所:倉庫群の再定義・移転余地	1号上屋跡地~3号上屋にかけては、かつて国鉄貨物の引込線を介し、海からの物資を貨物列車で広域輸送するための倉庫群として重要な役割を担っていた。一方で現在は引込線が廃止され、海上物流の保管拠点としてこの場所であれば成立する利用ではなくなっている。倉庫形状のままの目的外使用(※「目的外使用」は行政財産の目的外使用許可(地方自治法第238条の4第7項)を指す。登記地目の意味ではない)にとどめるのではなく、臨海部の価値(景観・回遊・親水性)を最大化する新しい用途・建築へ更新する方針を明示したい。あわせて、物流倉庫は高速道路近傍等のより適地へ再配置できる余地があり、その場合は新浜エリア(県営上屋群)にも段階的な移転・再編を波及させ、臨海部全体の再編につなげる。
向島干汐:国の枠組みとの親和	水産庁の『海業推進モデル地区』(実証枠)として選定されており、国の枠組み・支援と親和性が高い。
向島干汐:事業実行性:尾道市・漁協 所有地、協力体制、制約の少なさ	尾道市と漁協が所有する土地であり、関係者間での協力関係・利害整理が進んでいるため、他地区に比べて合意形成・調整負担が小さい。向島内の他地区は既に利用が進んでいる、または災害リスク等の制約がある一方、干汐は比較的制約が少なく、先行着手に適する。

### 第3章 提言の柱① 西御所:居住導入×水辺



【図3】西御所 再開発イメージ図

#### 事業者募集要件の骨子(案)

	内容
高さ	高さは、周辺景観・眺望・風環境に配慮しつつ、建築面積（建蔽）を抑えて地上の余白（緑地・広場・プロムナード）を確保することを条件に、10～12階に固定せず、20階程度までを含むレンジで検討する。特に、前面道路より北側（山側）の既存マンション等からの海への眺望を阻害しないよう、配棟・スレンダー化・セットバック等により視線遮蔽の低減を図る。当該エリアは高さ制限がなく、周辺にも十数階規模の建物が立地しているため、『低層・横長』より『高層・低建蔽』で親水性と景観を担保する考え方を提示する。
公開空地・回遊	建築面積を抑え、地上の余白（広場・プロムナード・緑）を確保し、水際～駅側の回遊（歩行者・自転車）を阻害しない動線計画を必須条件として整理する。
水際の質	水際プロムナードの連続性、快適性（日射・風雨対策、ベンチ、夜間照明、案内サイン等）、安全性（交錯点整理・歩行者優先）、滞留（低層部にカフェ等）を要件化する。
高付加価値機能案	低層部を中心に、高付加価値ホテル・高級レストラン等の滞在／飲食機能の導入可能性を検討し、来賓・富裕層等の受け皿となる「街の質」の向上につなげる。

交通・駐車	<p>駐車は立体集約(自走式を基本)を前提としつつ、地下駐車場の整備(地下化)も選択肢として比較検討する。既存の尾道駅前港湾駐車場(普通車約227台)の代替に加え、居住者・宿泊者・来訪需要を踏まえて必要台数を設定する(台数は実態調査・サウンディングで精緻化)。</p>
岸壁利用の整理(景観・環境配慮)	<p>西御所岸壁(U2周辺)は公共岸壁として多目的に利用されているが、係留・滞留する船舶の利用実態により、景観上の違和感や、時期によっては騒音・臭気等の生活環境上の課題が指摘されている。居住機能および高付加価値滞在機能を導入する前提として、岸壁利用の実態を整理し、長期係留や売買に伴う滞留利用等については、景観・滞在環境を損なわない運用へ誘導する。必要に応じて、代替係留地の整理や、利用ルール(期間・時間帯・作業内容等)の明確化を関係者と協議する。</p>

設計・景観・公共貢献と交通・駐車を一体の計画条件として整理し、事業者公募時に要求水準として提示する。

### ボリューム例：規模感の共有

規模感の共有のため、現況(容積率400%)と緩和後(例:600%もしくは800%)で成立し得る延床レンジ、公開空地・回遊動線・駐車集約の取り扱いを、簡易なボリューム図で示す。

項目	内容
現状	<p>(前提)対象地の建築可能部分:約8,000㎡。現状の目安:用途地域 商業地域、建ぺい率80%、容積率400%(※駅前マンション・元福屋周辺のみ高度利用地区:建ぺい率80%、容積率600%)。当該地は居住誘導区域・都市機能誘導区域に該当しており、公共貢献等の条件次第では、条例等による容積率緩和(最大200%=400%→800%の可能性)も視野に入れる。</p>
現状上限	<p>現状(容積率400%)の上限イメージ:延べ床最大 8,000㎡×400%=32,000㎡。</p>
緩和例	<p>緩和(例:容積率800%相当)を活用した場合のイメージ:延べ床目安 8,000㎡×800%=64,000㎡(現状比+32,000㎡)。なお、緩和の可否・要件は制度検討で確認し、ここでは規模感共有のための例示とする。</p>
設計効果	<p>商業地域の上限(建ぺい率80%)のまま高容積化すると、横に大きな建物が水辺の景観を遮る懸念がある。そこで、公開空地・緑地の確保を条件に建ぺい率相当を例えば40%程度まで抑え(建築面積 約3,200㎡)、建物を高層化(例:延べ床64,000㎡なら20階程度)することで、敷地の約60%を緑地・広場等の親水空間として確保しやすい。ただし、3号上屋+1号跡地で分棟しても一棟あたりの建築面積は大きくなり得るため、壁面分節・配置計画等で圧迫感を低減する。</p>
用途構成:例示	<p>用途構成は、居住を軸に、宿泊・飲食(高付加価値)等との複合を前提に検討する。現実的な事業成立性の観点から、賃貸住宅に加え、定期借地権付き分譲マンション等のスキームも明記し、デベロッパーの参画余地を広げる。</p>

#### (参考)容積率緩和とは

容積率は、「土地の広さに対して、建物の延べ床面積(各階の床を合計した面積)をどこまで積み上げてよいか」という上限である。イメージとしては、土地の面積を『1階分の土台』と考え、そこに何階分まで“床”を重ねられるかを示す数字である(ざっくり言えば、400%は“4階分”、800%は“8階分”という感覚)。

例:建築可能部分が約8,000㎡なら、容積率400%では延べ床は最大32,000㎡(8,000㎡×400%)。800%なら最大64,000㎡(8,000㎡×800%)となる。

容積率を緩和するメリットは、大きく分けて次の3点である:

- ① 同じ土地で、住戸やホテル客室、店舗などの“床”を増やせるため、事業が成立しやすくなる。
- ② 床を“横に広げる”のではなく“縦に積む”(高層化)ことで、地面側に広場・緑地・歩行者動線などの余白を確保しやすくなる。
- ③ 緩和は通常『公共貢献(公開空地、回遊動線、駐車集約、景観配慮など)とセット』なので、まちにとっての使いやすさ・居心地の良さを条件として引き出しやすくなる。

ただし、交通量、日影、眺望、圧迫感などの影響も出るため、緩和は“ただ増やす”のではなく、何を確保するか(公開空地・動線・駐車・景観)を条件化して運用することが重要である。

## 事業方式

西御所は県有地であることを踏まえ、売却を必須としない事業用定期借地・賃貸を基本に検討する。あわせて、居住部分は定期借地権付き分譲(借地権設定)等の組み合わせも選択肢とし、資金調達・投資回収の実務性を確保する。

## 補足: 制度検討の位置づけ

上記数値は制度検討のたたき台であり、容積率緩和の適用可否・要件(公共貢献、手続、評価)は用途構成や公共性の内容により異なる。用途最適配分と適用制度の選択は次段階で精査する。

**参考: 尾道市景観地区(高さ制限)** <https://www.city.onomichi.hiroshima.jp/uploaded/attachment/56019.pdf> p27より引用

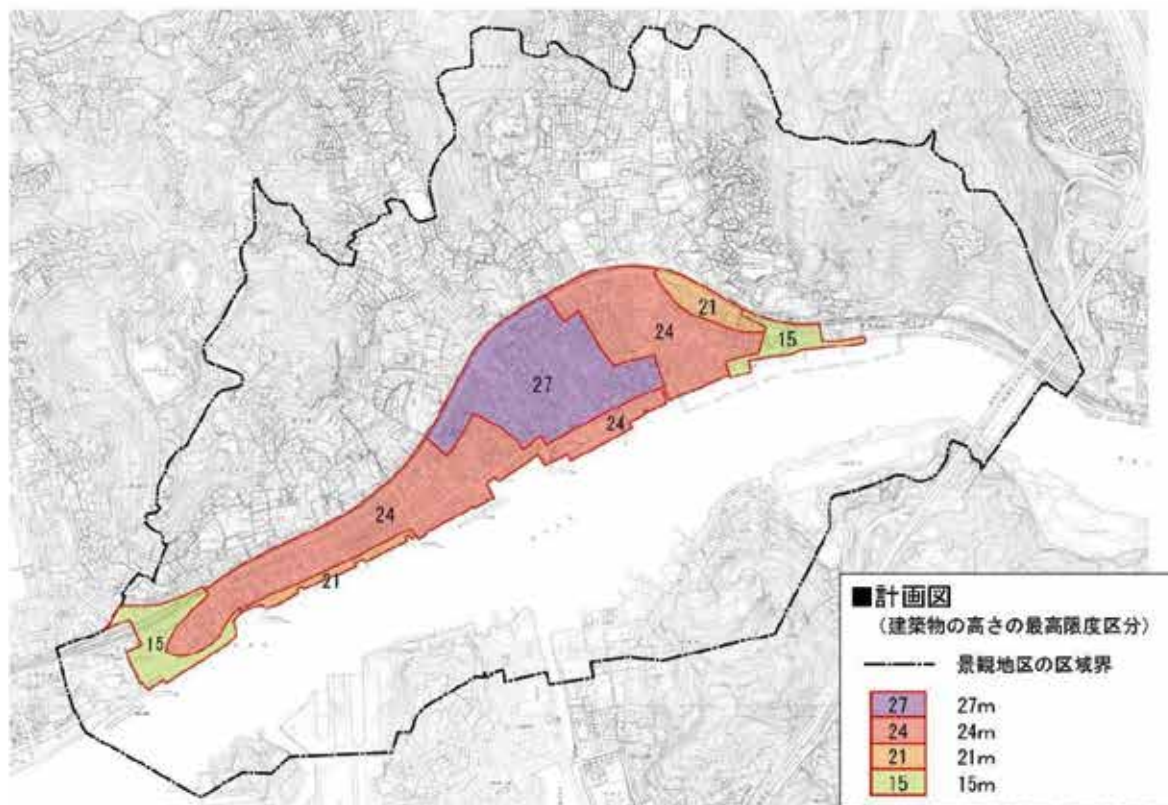
向島や尾道三山からの良好な眺望景観を保つため、尾道地区の一定の区域において「15m、21m、24m、27m」の建築物、工作物の高さを制限。高さ制限地域の西端は尾道駅となっている。すなわち、今回の西御所エリアは、高さ制限範囲外である。



天寧寺三重塔上から見た尾道水道の水際線の  
保全ライン



向島から見た尾道地区の保全ライン(標高40m)



## 第4章 西御所:前提検討・推進手順

### 都市機能誘導:例

項目	内容
特定用途誘導地区	都市機能誘導区域内において、特定用途誘導地区の指定検討により、容積率や用途制限の緩和を通じて土地の有効活用(高度利用化)と誘導施設の効率的誘導を図る。

### 居住誘導:例

項目	内容
居住環境向上用途誘導地区	居住誘導区域内において、居住環境向上用途誘導地区の指定検討により、居住環境向上施設を有する建築物の容積率や用途制限の緩和を通じて居住環境の向上を図る。

### 募集要件との接続

容積率緩和等の制度パッケージ(必要に応じ用途地域の見直し、高度利用地区の指定・拡張、地区計画、特定用途誘導地区等)について、適用の選択肢と交換条件(公共性の担保条件)を整理し、募集要件(案)に落とし込む。

### 定量の扱い

容積率緩和等の効果(誘導人口・居住誘導の説明等)の定量・説明については、市が整理している資料(立地適正化計画/誘導施策の説明)を援用し、説明コストを下げつつ整合的に示す。

### 推進手順

#### (1)所有者(広島県)との協議を先行

県営上屋3号及び元1号倉庫跡地(現駐車場)については所有者が広島県であるため、尾道市との協議を経た上で、早い段階で広島県との協議の場を設け、広島県に検討・判断をいただく。協議が前向きに進んだことを前提として、「(2)共通土台を固める」に進む。

#### (2)共通土台を固める

対象範囲と前提条件(港湾機能・防災・交通等)を整理し、行政・関係者で共有する。あわせて、U2周辺岸壁の利用実態の把握と整理(景観・生活環境への影響評価を含む)を行い、募集要件(案)に反映する。必須条件(公開空地、回遊動線、高さレンジ、駐車集約/地下化の選択肢等)を募集要件(案)として文章化する。

#### (3)サウンディングで成立条件を確認

デベロッパー、建設、運営(ホテル・飲食・商業等)を含む事業者ヒアリングを行い、成立要件(規模感、用途配分、リスク分担等)を把握し、募集要件(案)の修正ポイントを特定する。

#### (4)公募・選定へ移行

募集要件を確定し、公募型プロポーザル等によりコンソーシアム提案を募る。公募は市政だより等の域内広報にとどめず、Web・業界媒体等を活用して全国向けに発信し、並行して人脈による呼びかけも行う。公共性(公開空地・動線・景観配慮等)と、事業性・施工性の両面から評価し、段階的に計画を具体化する。

### 留意事項

具体の事業方式(定期借地、共同開発、PPP等)の確定は次段階で行う。必要に応じ、県関係者や市長を含むトップ協議の場を設定し、行政内部調整と意思決定を迅速化する。

## 第5章 提言の柱② 向島干汐地区:海業×滞在



【図4】向島干汐地区 再開発イメージ図(海業拠点+滞在機能)

### 現状資源

向島干汐地区は、干汐海水浴場および干汐(ひしお)自然海浜保全地区に隣接し、自然とのふれあい・散策・環境学習、ならびにマリッジとの相性がよい。また、地魚の直売等の既存コンテンツがあり、近年はクラウドファンディングを活用した潮干狩り復活プロジェクトが成立するなど、地域資源を再編集して来訪動機をつくる動きも出ている。一方で、堤防で囲われた漁港区域は漁業活動の場であり、提言の対象は漁業活動を阻害しない陸域・海面の活用限定して具体化する。

### 制度的位置づけ

向島干汐地区は、漁港漁場整備法改正を踏まえた水産庁の『海業推進モデル地区』に位置づけられており、全国86地区のうち広島県内で唯一選定されている。2024年4月施行の制度改正により、民間事業者が漁港施設等を長期間借りて事業を行う枠組みが整備されており、干汐はその早期導入・トップランナーとして期待されている。

### 目的

干汐の自然海浜と海辺資源を活かし、海業(食・体験・学び)と滞在を結ぶ高付加価値の拠点を段階的に形成することで、交流消費の拡大と地域の魅力向上を図る。あわせて、漁業活動の安全運用・景観・自然環境との調和を前提に、民間投資が成立しやすい事業条件(範囲、スキーム、運営ルール)を整理する。

## 導入機能の方向性:例

近年、瀬戸内海沿岸ではドームテント型等のグランピングや、サウナ・ジャグジー等の付加設備を中心とするヴィラ型宿泊が各地で増加している。一方で瀬戸内海は潮汐差が比較的大きく、干潮時には水際が大きく後退するため、海上コテージ型(常時「海上に浮かぶ」見え方を前提とするもの)は景観・運用の面で適合しにくい。そこで本地区では、落ち着いた水平性や海との近さを参照しつつ、4階建て程度の小規模高級リゾートホテルを基本像とする。

用地の呼称は便宜的に、向島町漁協の建物がある陸域(向島町漁協建物エリア)をA区画、その南に位置し、干汐漁港の北側に接した四角形の陸域(干汐漁港北側漁港用地)をB区画とする。漁港区域そのものは対象外とし、主としてA・B区画の陸域活用を前提に、宿泊・飲食・体験・付帯機能を組み合わせた施設計画を想定する。

登記簿により確認できたA区画(向島町漁協建物エリア)は、約4300㎡(※)、B区画(干汐漁港北側漁港用地)は航空写真の縮尺からの概算で約2,300㎡である。

建蔽率70%・容積率400%、景観・照明・騒音・排水等の環境配慮と周辺住宅地との調和を前提としても、A区画については、4階建て程度の小規模高級リゾートホテルを配置しうる敷地規模が見込まれる。

海業と滞在を組み合わせた複合機能(食・体験・学び等)を、漁業活動と両立する範囲で導入し、民間投資を呼び込む。宿泊機能は海業の振興に資することを前提に、日帰り偏重を避け、滞在・リピーター導線まで設計する。導入内容は公募・事業性検討の中で幅を持たせるが、最低限の「提案の絵姿」(核機能、配置、段階整備の考え方)を行政側で提示し、提案母集団を確保する。

干汐は「海業拠点(食・体験・学び)」と「高級小規模滞在」を組み合わせる基準案を提示する。A区画(向島町漁協建物エリア、約4,300㎡)は、主たる客室群、ロビー、レストラン、ラウンジ、ウェルネス等を備えるRC造4階建て程度の小規模高級リゾートホテルの立地を想定する。B区画(干汐漁港北側漁港用地)は、イベント利用、必要に応じた別館・離れ機能等を受け持つ区画として整理し、A・B両区画は一体運営を前提とした滞在拠点として構想する。海面利用は宿泊棟ではなく、必要に応じて栈橋、体験船の係留、海上アクティビティ等の範囲に限定して検討する。

※地番20074-4(1,427.60㎡)、20074-6(1,214.06㎡)、20074-7(1,685.90㎡)の計4,327.56㎡(現時点で把握できた範囲)。

## 第6章 向島干汐地区:前提検討・推進手順

### 提案の前提として満たすべき条件

本地区での整備・運営提案は、少なくとも次の点を満たすことを前提とする。

- ①海業振興に資する運営(食・体験・学びの設計)であること。
- ②漁港の安全運用(作業動線・係留・危険区域)を阻害しない計画であること。
- ③自然海浜保全地区・海水浴場に隣接する環境として、騒音・照明・排水等を含む環境配慮を担保すること。
- ④日帰りに偏らず滞在・リピーター導線まで設計すること。

(補足)本地区は漁協との連携が可能であり、海業としての制度設計を組み立てやすい点が相対的な優位性となる。

推進にあたっては、まずA区画を主たる宿泊機能の導入候補地として位置づけ、4階建て程度の小規模高級リゾートホテルを想定した事業スキームを整理する。その上で、B区画を付帯機能の受け皿として組み合わせ、A・B区画を一体で活用する前提で、必要な役割分担、動線計画、景観配慮、収益構造を整理し、サウンディング資料(前提条件)に反映する。

既往のサウンディング(令和4年度)で本地区に関する提案が示された一方、事業化には至っていない。今回のサウンディングでは、対象範囲(漁港区域の取扱い、A・B区画、必要に応じた海面利用)と前提条件(安全、景観、運用、環境配慮)を事前に提示し、提案の現実性と母集団の確保につなげる。

### 民間連携:例

民間事業者(流通・観光・体験事業者等)との連携により、販売・体験プログラムの設計と収益化を図る。必要に応じて協議会を設け、計画策定から事業化までの合意形成を進める。

### 当面の進め方

干汐地区については、次の手順で具体化を進める。

国の実証枠に沿って海業計画の策定に着手し、民間参画の条件(役割分担、利活用範囲、収益モデル、長期貸付等のスキーム、ハード整備の負担区分)を整理する。あわせて、サウンディングの叩き台として「海業拠点+4階建て程度の小規模高級リゾートホテル」の基準案(配置、機能分担、規模感を含む)を提示し、既往サウンディング結果も踏まえて提案母集団を確保する。

---

## 第7章 要望:尾道市への具体要望

### 尾道市への要望:3点

- ① 西御所:先行街区(約8,000㎡)を『モデル街区』と位置づけ、制度パッケージ(容積率緩和等)の整理と募集要件の文章化を同時進行で進め、サウンディングに着手すること。
- ② 向島干汐地区:国の実証枠に沿って海業計画の策定に着手し、民間参画の条件(役割分担、利活用範囲、収益モデル等)を整理すること。導入機能は、海業拠点+小規模高級滞在を基準案としつつ、民間提案により具体化する。
- ③ 2地区(西御所+向島干汐)を束ねた推進体制(庁内横断の窓口とトップ協議の場)を設定し、意思決定を迅速化した上で、全国向けの情報発信により提案母集団を確保すること。

## 第8章 結語:実行フェーズへの移行

### 本提言の整理

- (1) 西御所先行街区(約8,000㎡)の対象範囲と成立規模(現状400%と緩和後の比較)を可視化し、募集要件に落とすべき必須条件(公開空地・回遊動線・高さレンジ・駐車集約等)を整理した。
- (2) 向島干汐地区について、国の実証枠に基づく海業計画の策定と民間参画を一体で進めるため、提案の核となる基準案(海業拠点+小規模高級滞在)と、官民の役割分担・利活用範囲・事業スキーム、ならびに協議体/サウンディング/公募の手順を整理した。

### 行動に向けて

前章で示した要望事項は、臨海部再生を実行フェーズへ移すための最小限の前提条件である。本提言は、臨海部の将来像を理念として掲げるだけでなく、実務として動かすための「前提条件の整備」を求めるものである。西御所と向島干汐の2地区を先行モデルとし、制度運用・募集要件・官民連携の実務を“回る形”に整えることで、臨海部全体に展開可能な進め方の標準を確立する。行政・議会には、本提言を一つのたたき台として、賛否の議論に先立って、権利関係、公共貢献、交通処理、手続、情報発信といった参入判断の前提を明確化する作業に着手していただきたいと考える。先送りは、民間投資の機会損失を積み上げるのみならず、尾道のまちとしての活力低下を加速するだけである。

当支部としても、民間側の視点とネットワークを活かし、サウンディングの設計、募集要件の磨き込み、事業者との対話、合意形成の場づくりといった動きに協力していきたいと考えている。行政だけでも民間だけでも前に進まない領域だからこそ、同じ土俵で検討し、決め、動く体制を整えることが重要である。

本提言をきっかけとして、ここから確立した“型”を、次の街区・次の地区へ段階的に横展開し、居住と滞在が相乗する臨海部へと転換することにより将来の選択肢を広げ、尾道の都市価値を持続的に高める最短路となる一助となれば幸いである。

# 提言書

## 尾道みらいビジョン 2026

尾道臨海部の先行モデル地区（西御所・向島干汐）に関する提言

広島経済同友会 尾道支部

2026年3月

---

### 提言書「尾道みらいビジョン2026」策定に携わったメンバー

広島経済同友会 尾道支部	支部長	寺本 吉孝
	副支部長	河本 泰行
	副支部長	高垣 孝久
	総務部会長	村上 稔
尾道を考える委員会	委員長	清水 隆介
	委員	田邊 耕造
		瀬尾 暁史
		酒井 裕次

