

技術提案・交渉方式(設計交渉・施工タイプ) による設計業務・工事発注に関する説明会

国道31号呉駅交通ターミナル整備工事

国道31号呉駅交通ターミナル整備工事にかかる設計業務

国土交通省 中国地方整備局 広島国道事務所

令和5年1月18日(水)

1. 品質確保に関する法律と技術提案・交渉方式について
2. バスタプロジェクトとは
3. 呉駅交通ターミナル整備事業とは
 - ・呉駅周辺地域総合開発基本計画
 - ・国道31号等 呉駅交通ターミナル整備事業計画
4. 工事・業務の概要

1. 品質確保に関する法律と技術提案・交渉方式について

品質確保の促進に関する法律と技術提案・交渉方式について

○ 平成26年6月4日に公布され、即日施行された「公共工事の品質確保の促進に関する法律の一部を改正する法律」(平成26年法律第56号)において、仕様の確定が困難な工事に対し、技術提案の審査及び価格等の交渉により仕様を確定し、予定価格を定めることを可能とする技術提案・交渉方式が新たに規定された。

公共工事の品質確保の促進に関する法律

平成17年法律第18号
(令和元年6月14日最終改正)

(技術提案の審査及び価格等の交渉による方式)

- 第十八条 発注者は、当該公共工事等の性格等により当該工事等の仕様の確定が困難である場合において自らの発注の実績等を踏まえ必要があると認めるときは、技術提案を公募の上、その審査の結果を踏まえて選定した者と工法、価格等の交渉を行うことにより仕様を確定した上で契約することができる。この場合において、発注者は、技術提案の審査及び交渉の結果を踏まえ、予定価格を定めるものとする。
- 2 発注者は、前項の技術提案の審査に当たり、中立かつ公正な審査が行われるよう、中立な立場で公正な判断をすることができる学識経験者の意見を聴くとともに、当該審査に関する当事者からの苦情を適切に処理することその他の必要な措置を講ずるものとする。
 - 3 発注者は、第一項の技術提案の審査の結果並びに審査及び交渉の過程の概要を公表しなければならない。この場合においては、第十五条第五項ただし書の規定を準用する。

- 発注者が、当該公共工事の性格等により当該工事の仕様の確定が困難な場合に適用。具体的に適用される工事としては、①「発注者が最適な仕様を設定できない工事」、②「仕様の前提となる条件の確定が困難な工事」を想定。
- 上記のような工事については、発注者がその目的を達成するため、「発注者の要求を最も的確に満たす技術提案」を公募し、審査の上で最適な技術提案を採用し、当該技術提案を踏まえて仕様・価格を確定の上、工事を行うことが必要である。
具体的に技術提案で求める「発注者の要求」としては、①「発注者にとって最適な仕様」、②「仕様の前提となる条件の不確実性に対する最適な対応方針」が想定される。



国土交通省直轄工事における技術提案・交渉方式の運用ガイドライン

平成27年6月に「**技術提案・交渉方式の運用ガイドライン**」を策定 ※令和2年1月改定

技術提案・交渉方式の運用ガイドライン

<主なポイント>

1. 適用工事の考え方を明記

① 発注者が最適な仕様を設定できない工事

例：国家的な重要プロジェクト開催までに確実な完成が求められる大規模なものである一方、交通に多大な影響を及ぼすため、工事期間中の通行止めが許されないことから、高度な工法等の活用が必要な高架橋架け替え工事

② 仕様の前提となる条件の確定が困難な工事

例：構造的に特殊な橋梁における大規模で複雑な損傷の修繕工事

2. 契約タイプとして3つの類型から選定

1) 設計・施工一括タイプ

⇒ 優先交渉権者と価格等の交渉を行い、設計及び施工の契約を締結

2) 技術協力・施工タイプ

⇒ 優先交渉権者と技術協力業務を締結。別契約の設計に提案内容を反映させながら価格等の交渉を行い、施工の契約を締結

3) 設計交渉・施工タイプ

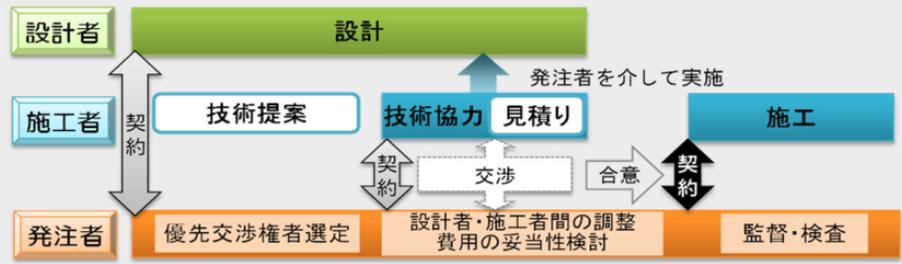
⇒ 優先交渉権者と設計業務を締結。設計の過程で価格等の交渉を行い施工の契約を締結

各契約タイプにおける手続の流れ

1) 設計・施工一括タイプ



2) 技術協力・施工タイプ



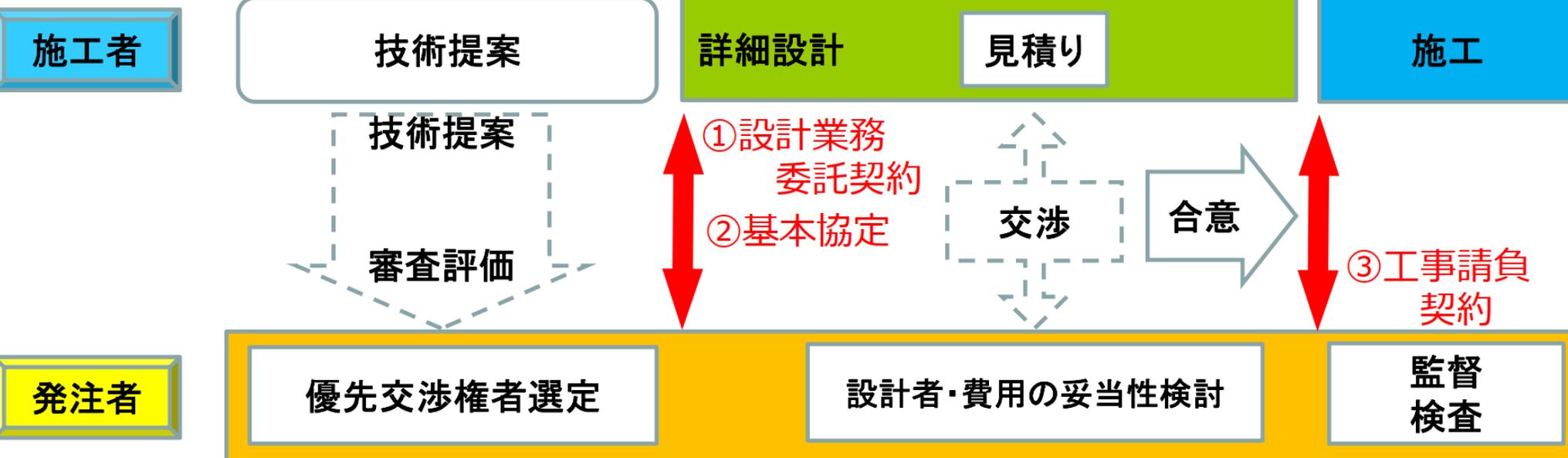
3) 設計交渉・施工タイプ



ガイドライン本文、説明資料は国交省HPに掲載 (<https://www.mlit.go.jp/tec/nyusatukeyaku.html>)

 本工事における適用タイプ

設計交渉・施工タイプの実施フロー(案)

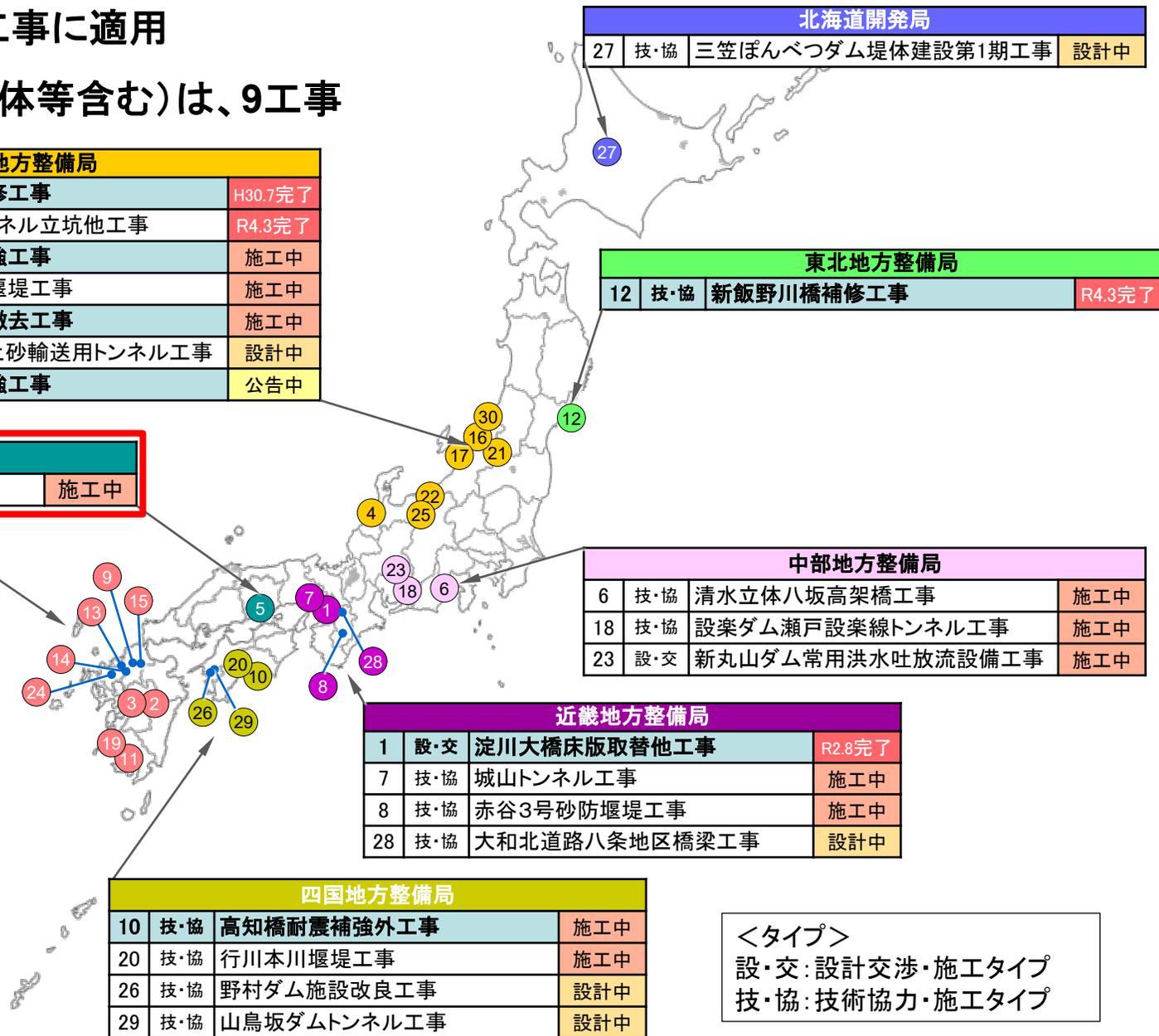


契約・協定の種類	概要
①設計業務委託契約	設計業務に関する優先交渉権者との契約
②基本協定	工事の契約に至るまでの交渉手続や交渉不成立時の手続に関する優先交渉権者との協定
③工事請負契約	交渉成立後の工事に関する優先交渉権者との契約

【参考】技術提案・交渉方式の適用状況

令和4年11月現在、30工事に適用

維持修繕(耐震補強・解体等含む)は、9工事



北海道開発局			
27	技・協	三笠ぼんべつダム堤体建設第1期工事	設計中

東北地方整備局			
12	技・協	新飯野川橋補修工事	R4.3完了

北陸地方整備局			
4	技・協	犀川大橋橋梁補修工事	H30.7完了
16	技・協	大石西山排水トンネル立坑他工事	R4.3完了
17	技・協	新潟大橋耐震補強工事	施工中
21	技・協	横山沢上流砂防堰堤工事	施工中
22	技・協	妙高大橋上部工撤去工事	施工中
25	技・協	大町ダム等再編土砂輸送用トンネル工事	設計中
30	技・協	府屋大橋耐震補強工事	公告中

中国地方整備局			
5	技・協	大樋橋西高架橋工事	施工中

中部地方整備局			
6	技・協	清水立体八坂高架橋工事	施工中
18	技・協	設楽ダム瀬戸設楽線トンネル工事	施工中
23	設・交	新丸山ダム常用洪水吐放流設備工事	施工中

九州地方整備局			
2	技・協	二重峠トンネル(阿蘇工区)工事	R2.7完了
3	技・協	二重峠トンネル(大津工区)工事	R2.5完了
9	設・交	隈上川長野伏せ越し改築工事	R4.3完了
11	技・協	東西道路シールドトンネル(下り線)新設工事	施工中
13	技・協	千歳橋補修工事	R3.6完了
14	技・協	枝光排水機場増設工事	R4.3完了
15	設・交	県道真竹橋架替外工事	施工中
19	技・協	天大橋補修工事	施工中
24	技・協	牛津川山崎排水機場外改築工事	施工中

近畿地方整備局			
1	設・交	淀川大橋床版取替他工事	R2.8完了
7	技・協	城山トンネル工事	施工中
8	技・協	赤谷3号砂防堰堤工事	施工中
28	技・協	大和北道路八条地区橋梁工事	設計中

四国地方整備局			
10	技・協	高知橋耐震補強外工事	施工中
20	技・協	行川本川堰堤工事	施工中
26	技・協	野村ダム施設改良工事	設計中
29	技・協	山鳥坂ダムトンネル工事	設計中

<タイプ>
 設・交:設計交渉・施工タイプ
 技・協:技術協力・施工タイプ

資料提供: 国土技術政策総合研究所

2. バスタプロジェクトとは

バスタプロジェクトとは

バスタプロジェクトの経緯

プロジェクトの立ち上げ

モーダルコネクト検討会とりまとめ(平成29年3月)

バス利用拠点の利便性向上『バスタプロジェクト』

バスタの
類型化

① マルチモードバスタ
集約交通ターミナル
の戦略的な整備
[バス ⇄ 鉄道・新幹線、
タクシー等]

② ハイウェイバスタ
SA・PAを活用した
バス乗換え拠点の整備
[高速バス ⇄ 高速バス]

③ 地域の小さなバスタ
地域バス停※の
リノベーションの推進
[バス ⇄ バス・乗用車・
自転車・徒歩等]
※高速BS、道の駅、地域の路線バス停

施策への
位置付け

社会資本整備審議会道路分科会 建議(平成29年8月22日)

6.モーダルコネクト(交通モード間連携)の強化

○バスタプロジェクトの推進

- ・集約型の公共交通ターミナルを戦略的に整備する必要
- ・収益等も最大限活用しながら、効率的な整備・運営を実現すべき
- ・SA・PAを活用した高速バスの乗換え拠点の整備を推進すべき
- ・道の駅(SA・PA併設型など)や高速バスストップの多様な交通との乗り継ぎを含めた有効活用等を推進すべき

個別事業の
立ち上げ

道路法等の改正:特定車両停留施設(令和2年5月20日成立)

法律への
位置付け

○交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として位置付け(特定車両停留施設)



特定車両停留施設(イメージ)

バスタ新宿の供用開始(平成28年4月)



品川駅西口駅前広場の事業化(平成31年4月)



神戸三宮駅前空間、新潟駅交通ターミナルの事業化(令和2年4月)

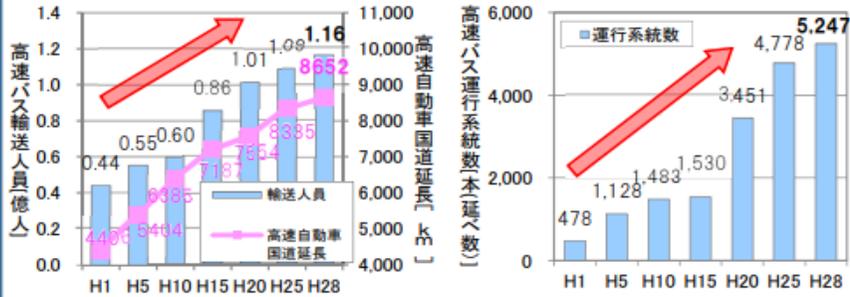


バスタプロジェクトとは

バスタプロジェクトの展開に向けた背景

高速バスの利用動向

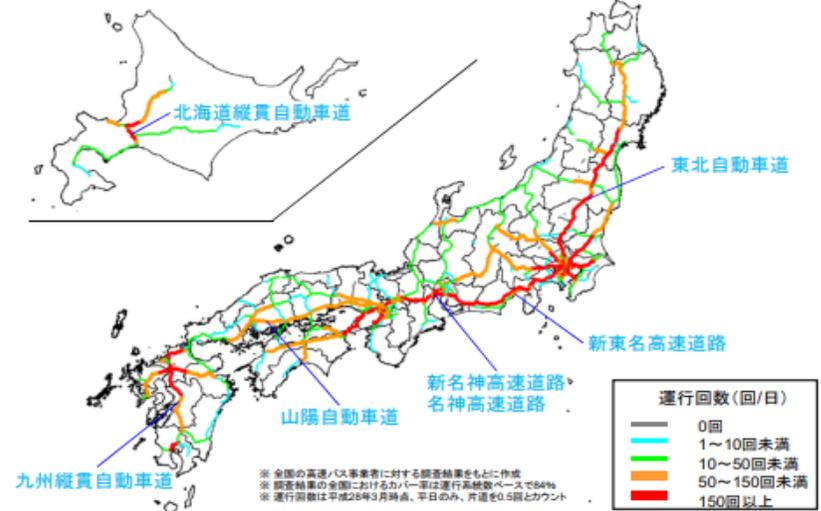
■ 高速道路整備の進展にあわせて高速バス需要が増加



出典：(公社)日本バス協会「2018年度版(平成30年度)日本のバス事業」

高速バスネットワークの現状

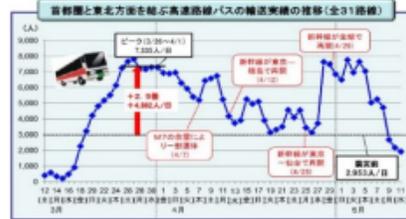
■ 路線は縦貫道に集中、横断道の活用は不十分



災害時における高速バスの役割

■ 東日本大震災 [H23.3]

震災後の2カ月間で、首都圏ー東北地方間の31路線で30万人を輸送。運休していた東北新幹線の代替輸送機関として重要な役割を果たす。



出典：国土交通省自動車交通局「東日本大震災での旅客自動車輸送(バス等)分野の対応」

■ 広島豪雨災害 [H30.7]

豪雨災害により、広島～呉間を結ぶ鉄道及び高速道路(広島呉道路)が被災し、都市間交通の移動が大幅に制限。

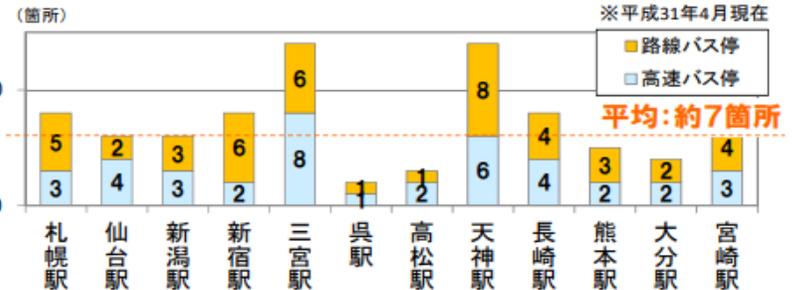
復旧した国道31号に交通が集中する中、緊急車両とバスのみ通行可能とする運用を開始し、災害時BRTの運行を実施。



<災害時BRTの運行>

道路交通の影響の改善

■ 鉄道駅周辺ではバス停がバラバラに設置



※ 鉄道駅から100m圏内に設置された同一系統において最も駅間距離に近接している高速バス停(空港連絡バス含む)・路線バス停を対象とし、駅間距離が近い駅間を1箇所としてカウント(高速バス停と路線バス停は別カウント)
 ※ ジェルダン(株)作成データ(H31年4月1日時点)をもとに作成

高速道路等をフル活用した、平常時・災害時を問わない公共交通ネットワーク・利用拠点の強化

3. 呉駅交通ターミナル整備事業とは

- ・呉駅周辺地域総合開発基本計画**
- ・国道31号等 呉駅交通ターミナル整備事業計画**

呉駅周辺地域総合開発基本計画

呉駅周辺地域総合開発基本計画

呉駅交通ターミナルの整備方針

国土交通省
呉市



呉駅周辺の基盤整備・まちづくりについては、平成31年3月の『呉駅周辺地域総合開発に関する提言書』を踏まえ、令和2年4月、呉市が『呉駅周辺地域総合開発基本計画』を策定しました。

本計画では、交通ターミナルを中心に必要な都市機能を誘導・集積することで、呉駅周辺をコンパクトシティの核とし、交通まちづくりとスマートシティの発信拠点を形成することを目指しています。

本計画に基づき、国土交通省と呉市は、道・港・駅・まちが一体となった『安心・安全・快適、「住む人」「来る人」全てにやさしいまち、呉』の実現に向け、「呉駅交通ターミナルの整備方針」を取りまとめました。

1. モーダルコネクートの強化
 - ・交通ターミナルにバス停、タクシーや自家用車の乗降場を整備し、呉駅北側の多様な交通モードの集約を図ります。
 - ・交通ターミナルと呉駅を連結するデッキを整備し、データを活用してモーダルコネクートの強化を図ります。
2. 呉駅周辺地域の交通円滑化
 - ・デッキ整備による上下方向の歩行者動線を導入することで、歩行者と自動車の輻輳を解消し、安全な歩行空間を創出します。
 - ・橋上駅化と合わせたシームレスな移動やユニバーサルデザインを導入し、利用者の利便性や回遊性の向上を図ります。
3. 次世代モビリティ等との連携による移動利便性・回遊性の向上
 - ・自動運転化への対応や次世代モビリティの拠点整備など、今後の新たな技術導入も見据えながら、既存の道路空間やデッキの活用により、誰もが使いやすい次世代モビリティの導入に向けた環境を創出し、移動利便性・回遊性の向上を図ります。
4. 防災機能の強化
 - ・平成30年7月豪雨の経験等を生かし、交通ターミナルにおいては、災害時の一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間、災害時の情報収集・情報発信等の拠点として利用できる機能を備えるなど、地域の防災機能の向上を目指した空間の活用を図ります。
5. 官民連携による計画の具体化
 - ・民間事業者等の知見を広く取り入れながら、官民連携して計画の具体化を図ります。

令和2年4月

呉市

呉駅交通ターミナルの整備方針

ポテンシャル

- ▶ 国道・港・鉄道駅が近接したコンパクトな都市構造
- ▶ 旧海軍ゆかりの施設や瀬戸内の風景など豊富な観光資源
- ▶ 県都(広島市)・玄関口(広島空港)との高いアクセス性



課題

- ▶ 自動車・バス・歩行者など複数モードが輻輳
- ▶ 公共交通拠点へのアクセス性が悪い
- ▶ バス停・港・鉄道駅の低い連結性
- ▶ 高齢化の加速による交通弱者の増加
- ▶ 災害時の受入空間・設備の不足



自動車・バス・歩行者の輻輳

道・港・駅・まちが一体となった 『安心・安全・快適、「住む人」「来る人」全てにやさしいまち、呉』



呉港中央橋樑ターミナル



①モータルコネクトの強化

- ・交通ターミナルにバス停、タクシーや自家用車の乗降場を整備し、呉駅北側の多様な交通モードの集約を図ります。
- ・交通ターミナルと呉駅を連結するデッキを整備し、データを活用してモータルコネクトの強化を図ります。

②呉駅周辺地域の交通円滑化

- ・デッキ整備による上下方向の歩行者動線を導入することで、歩行者と自動車の輻輳を解消し、安全な歩行空間を創出します。
- ・橋上駅舎と合わせたシームレスな移動やユニバーサルデザインを導入し、利用者の利便性や回遊性の向上を図ります。

③次世代モビリティ等との連携による移動利便性・回遊性の向上

- ・自動運転化への対応や次世代モビリティの拠点整備など、今後の新たな技術導入も見据えながら、既存の道路空間やデッキの活用により、誰もが使いやすい次世代モビリティの導入に向けた環境を創出し、移動利便性・回遊性の向上を図ります。

④防災機能の強化

- ・平成30年7月豪雨の経験等を生かし、交通ターミナルにおいては、災害時の一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間、災害時の情報収集・情報発信等の拠点として利用できる機能を備えるなど、地域の防災機能の向上を目指した空間の活用を図ります。

⑤官民連携による計画の具体化

- ・民間事業者等の知見を広く取り入れながら、官民連携して計画の具体化を図ります。

市民や観光客が快適で
利用しやすい総合交通
拠点を創出



国道31号等 呉駅交通ターミナル整備事業計画

2021年3月19日

国土交通省・呉市

- 目 次 -

1. 呉駅周辺の現状と課題	P2
2. 事業の概要	P6
3. 交通ターミナル	P12
4. デッキ	P18
5. 次世代モビリティ・ネットワーク	P20
6. 防災拠点	P22
7. 整備・管理・運営手法	P27
8. 事業区分	P28
9. 今後のスケジュール	P29
10. 国道31号等 呉駅交通ターミナルの将来の姿	P30
(参考資料)	P31

1. 呉駅周辺の現状と課題

1. 1 呉駅周辺の現状（ポテンシャル）

呉駅周辺は国道・港・鉄道駅の3つの交通モードが集積する交通拠点性を有しており、広島市や広島空港へのアクセス性や周辺観光資源から芸予諸島・瀬戸内海へとつながる立地特性を有しています。

- 呉駅周辺地域は、国道・港・鉄道駅の3つの交通モードが集積する交通拠点性を有しています。
- 周辺には日本遺産や豊富な観光資源が存在しており、芸予諸島・瀬戸内海へとつながるゲートウェイとなり得る立地特性を有しています。

■ 呉駅周辺の交通拠点性 / 日本遺産と豊富な観光資源



※地理院地図

■ ゲートウェイとなり得る呉の立地特性



参考)R2.4 呉駅周辺地域総合開発基本計画

1. 呉駅周辺の現状と課題

1. 2 バスターミナル周辺の交通課題

バスターミナル周辺では、バス待ち環境、国道31号への交通阻害、路線バス以外の路上駐車、路線バスの一時待機スペース不足などの課題があります。

■ 呉駅バスターミナル周辺の交通課題



① 不十分なバス待ちスペース

- 各バス乗り場には上屋やベンチが設置されているものの、バス待ち客の人数に対して不十分な状況。
- 歩行者の進行を阻害しているとともに、悪天候時におけるバス待ち環境に課題。

写真1



写真2



② 国道31号上のバス停への停車

- 路上での降車により、後続車の進行を阻害している。
- また、バス停がJR呉駅から離れており、交通結節機能にも課題。

写真3



③ 路上に停車する通勤バスや観光バス

- 路線バス以外のバスはロータリーへ進入できないため、路上に駐車して乗降している状況。
- 企業の通勤バスや観光バスに対する対応が必要。

写真4



④ 環道上で待機する路線バス

- 次のダイヤのため待機する一時駐車スペースが3台分しかないため、環道上で停車している。
- 路線バスの一時待機に対する対応が必要。

写真5

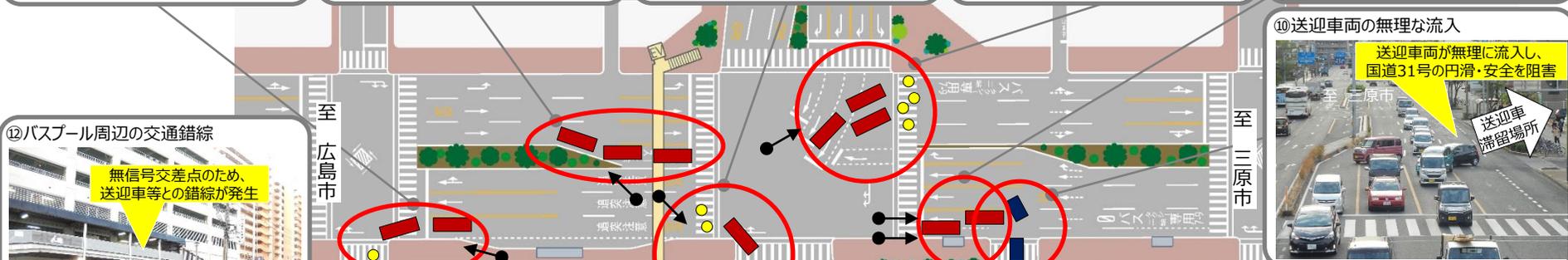


1. 呉駅周辺の現状と課題

1. 3 呉駅前の交通円滑性

通勤・通学時間を中心に、呉駅の利用者が様々な交通モードで国道31号を往来しており、バス・一般車・歩行者・自転車の動線が錯綜し、交通の円滑性を損なっています。

■ 現在の呉駅周辺の交通課題



呉駅西自転車等駐車場(バスプール) ヒマラヤ JR呉駅

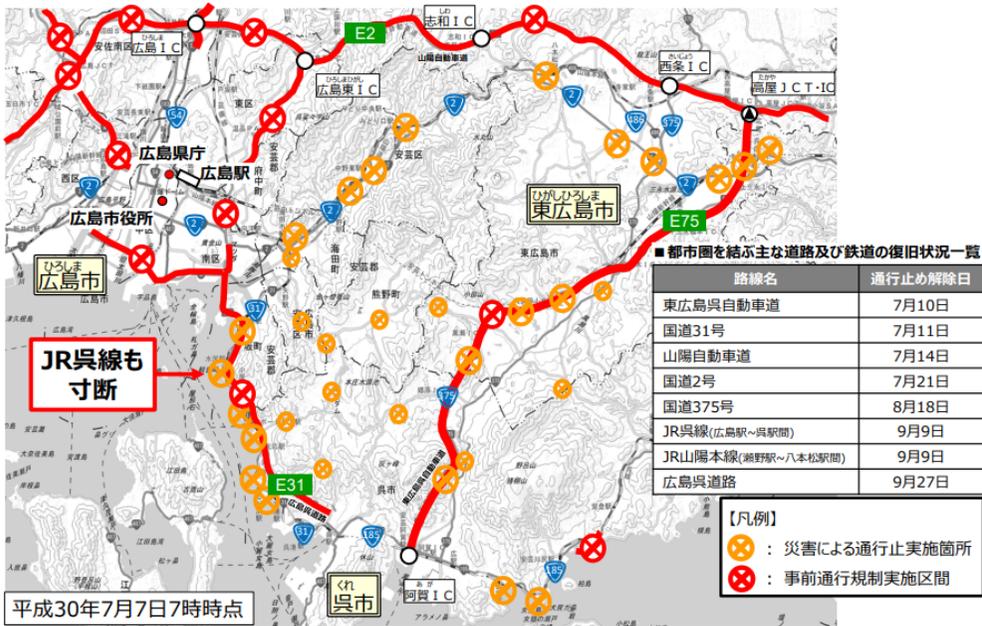
1. 呉駅周辺の現状と課題

1. 4 防災拠点としての課題

呉駅周辺は平成30年7月豪雨等の近年の災害を踏まえ、交通基盤の強靱化が必要となっており、災害に備えた新たな交通拠点のあり方の検討が求められています。

- 平成30年7月豪雨災害による幹線道路やJR呉線等の被害を教訓として、交通基盤の強靱化が必要となっています。
- 呉駅周辺地域は災害時に緊急輸送バスや緊急輸送船の発着場所として重要な役割を果たし、今後の災害に備えた防災拠点としての機能強化が求められています。

■ 平成30年7月豪雨時の交通ネットワークの被災状況



出典)R元.12 広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会中間とりまとめ(資料編)

■ 災害時緊急輸送バス



出典)国土交通省
 第2回 バスタプロジェクト推進検討会
 配付資料
 資料6-1 神田委員資料

災害時BRTにより呉I.C.から広島呉道路に進入するバス(提供:呉工業高等専門学校 神田研究室)



出典)R元.3 呉市復興計画(呉市)

※災害時BRT (Bus Rapid Transit) :
 災害発生時等で、通行止となっている高速道路や自動車専用道等において、路線バス、高速バス等を緊急輸送車両として通行を認めるとともに、本線道路空間上での転回を認めるなど、道路空間の柔軟な運用によりバスの速達性・定時性を確保する方法。

2. 事業の概要

2.1 呉駅周辺地域総合開発について

開発の基本的な方向性や整備すべき施設等についての提言をとりまとめた「提言書」や、開発のビジョンなどを示した「基本計画」を策定し、呉駅周辺地域総合開発を推進しています。

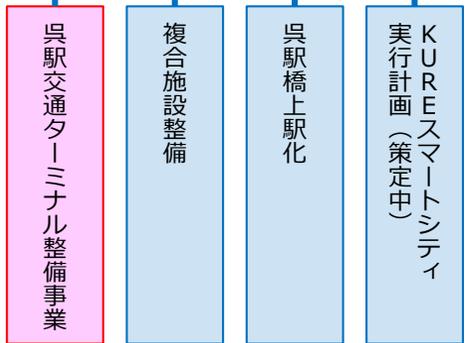
■ 呉駅周辺地域のこれまでの動き

H31.3 呉駅周辺地域総合開発に関する提言書

- 提言① 呉駅は鉄道駅だけでなく、バスや港の総合交通拠点として、まちづくりの核に
- 提言② 呉駅周辺における一般車の送迎環境改善
- 提言③ バリアフリーをフルに、市民が集う憩いの広場に
- 提言④ 呉市の都心居住の受け皿に、中心街区の形成の核に
- 提言⑤ 地域の防災拠点に
- 提言⑥ 交通まちづくりを軸としたスマートシティの実現
- 提言⑦ アーバンデザインセンターの設置
- 提言⑧ 既存市街地や市内観光拠点へのアクセス向上
- 提言⑨ 広域連携（都市間連携）の強化
- 提言⑩ 災害に強い安全・安心なまちづくりの拠点に

R2.4 呉駅周辺地域総合開発基本計画

- 呉駅周辺地域の目指す機能（ビジョン）として
 - ① 交通まちづくりの起点となる“次世代型”総合交通拠点の形成
 - ② 市民と来訪者が憩い、賑わい、快適に移動できる駅前空間の創出
 - ③ 災害時にも頼りになる防災対応型交通拠点の形成
 - ④ 歩きたくなる・住みたくなる「心地よく過ごせるまちなか」の形成
 - ⑤ 「公・民・学」一体で課題を解決し続けるまちづくり



まちの魅力とひとの交流をつなぎ、広げ、新たな価値を創造する
「交通まちづくりとスマートシティの発信拠点の形成」



周辺への波及開発のイメージ



呉駅周辺地域総合開発により期待される効果と広域との関係性



2. 事業の概要

2. 2 呉駅周辺地域の目指す姿

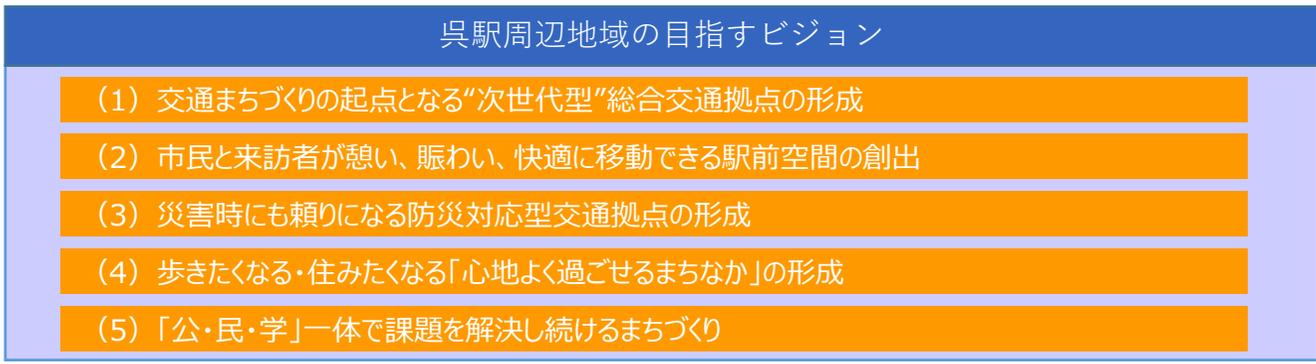
呉駅周辺の課題や呉市の将来像を踏まえたビジョンを示し、道・港・駅・まちが一体となった『安心・安全・快適、「住む人」「来る人」全てにやさしいまち、呉』を目指しています。

■ 呉駅周辺の課題と将来像を踏まえた呉駅周辺地域の目指す機能



参考) 呉駅周辺地域総合開発基本計画

出典) R2.12 第5次呉市長期総合計画 基本構想



出典) 呉駅周辺地域総合開発基本計画

< 呉駅周辺地域の目指す姿 >

道・港・駅・まちが一体となった
『安心・安全・快適、「住む人」「来る人」全てにやさしいまち、呉』

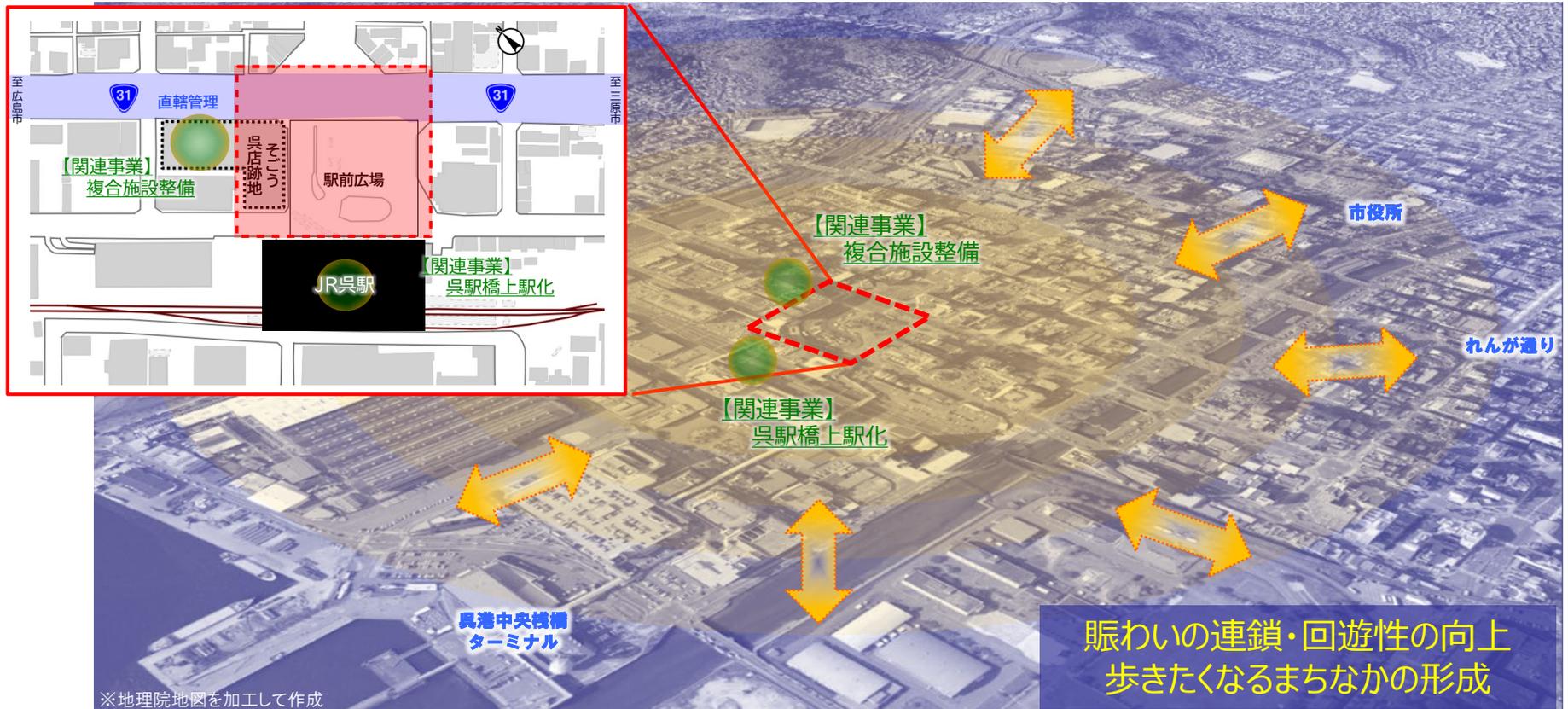
2. 事業の概要

2. 3 対象範囲

「呉駅周辺地域総合開発基本計画」の実現を目指し、「国道31号等 呉駅交通ターミナル整備事業計画」は、JR呉駅北側の駅前広場、そごう呉店跡地、および国道31号を事業対象範囲とします。

- 関連事業である「複合施設整備」や「呉駅橋上駅化」との連携を念頭に検討します。
- 交通ターミナル整備により、周辺地域及び呉市全体における呉駅周辺の拠点性を高め、都市機能の誘導、賑わいの連鎖、回遊性の向上、歩きたくなるまちなか形成を図ることを念頭に検討します。

■ 事業計画の対象範囲

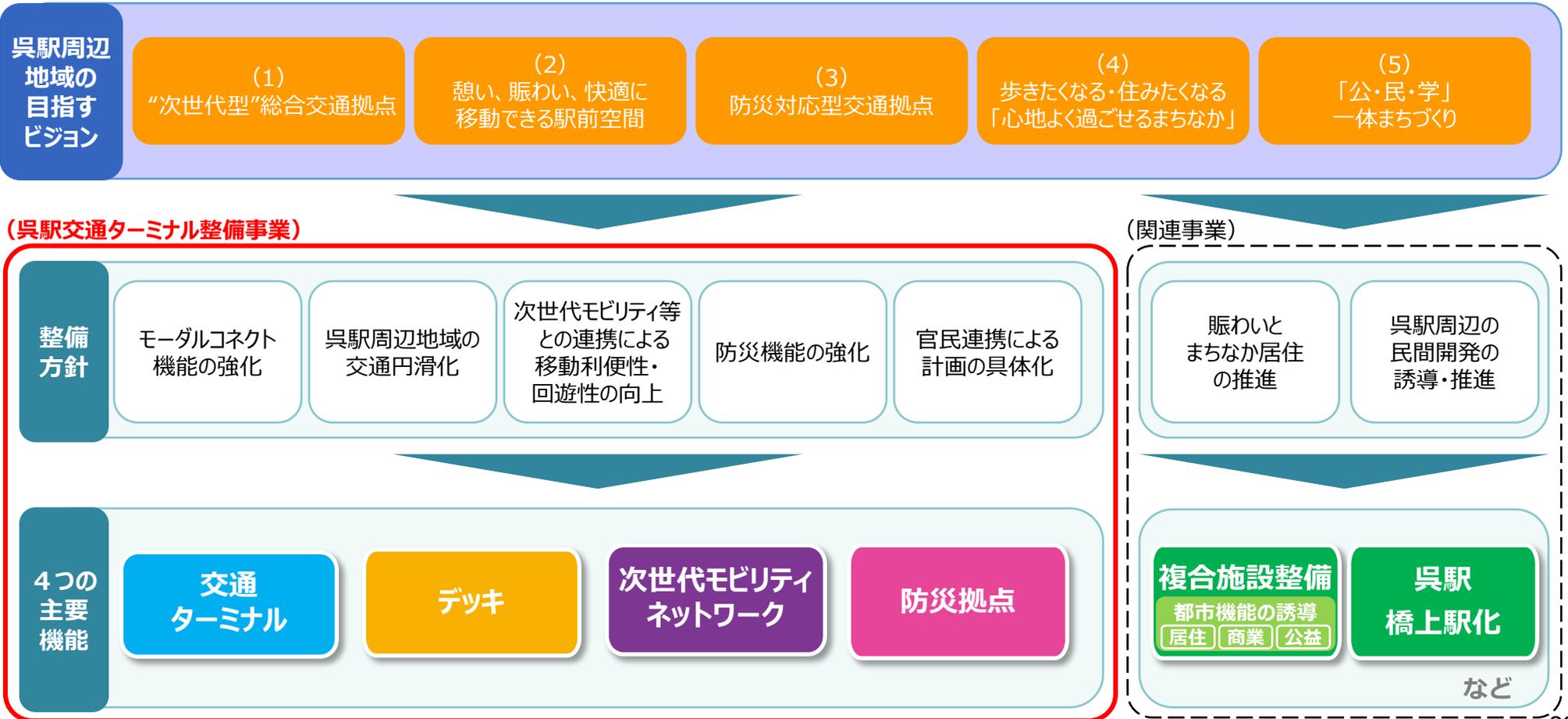


2. 事業の概要

2. 4 整備の方向性

呉駅周辺地域の目指すビジョン実現の整備方針を設定し、4つの主要機能を対象に官民連携を図ることで、事業対象範囲において計画の具体化を目指します。

■ 呉駅周辺地域の目指すビジョンおよび整備の方向性



2. 事業の概要

2. 5 整備方針

モーダルコネク機能の強化

- 交通ターミナルにバス停、タクシーや自家用車の乗降場を整備し、呉駅北側の多様な交通モードの集約を図ります。
- 交通ターミナルと呉駅を連結するデッキを整備し、データを活用してモーダルコネクの強化を図ります。



呉駅周辺地域の交通円滑化

- デッキ整備による上下方向の歩行者動線を導入することで、歩行者と自動車の輻輳を解消し、安全な歩行空間を創出します。
- 橋上駅化と合わせたシームレスな移動やユニバーサルデザインを導入し、利用者の利便性や回遊性の向上を図ります。



防災機能の強化

- 平成30年7月豪雨の経験等を生かし、交通ターミナルにおいては、災害時の一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間、災害時の情報収集・情報発信等の拠点として利用できる機能を備えるなど、地域の防災機能の向上を目指した空間の活用を図ります。



次世代モビリティ等との連携による移動利便性・回遊性の向上

- 自動運転化への対応や次世代モビリティの拠点整備など、今後の新たな技術導入も見据えながら、既存の道路空間やデッキの活用により、誰もが使いやすい次世代モビリティの導入に向けた環境を創出し、移動利便性・回遊性の向上を図ります。

官民連携による計画の具体化

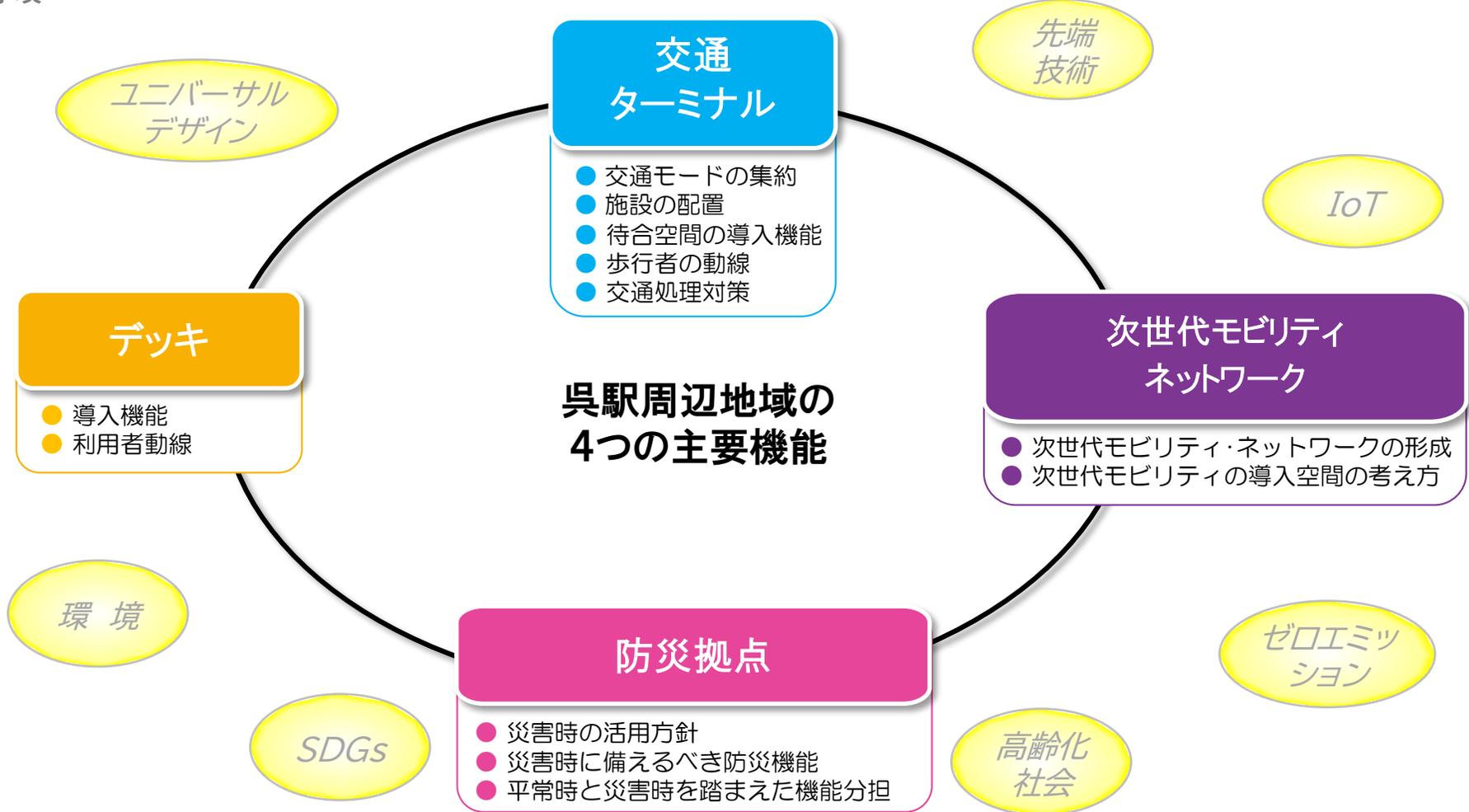
- 民間事業者等の知見を広く取り入れながら、官民連携して計画の具体化を図ります。

2. 事業の概要

2. 6 4つの主要機能

整備する4つの主要機能について、計画の具体化を図ります。

■ 検討事項



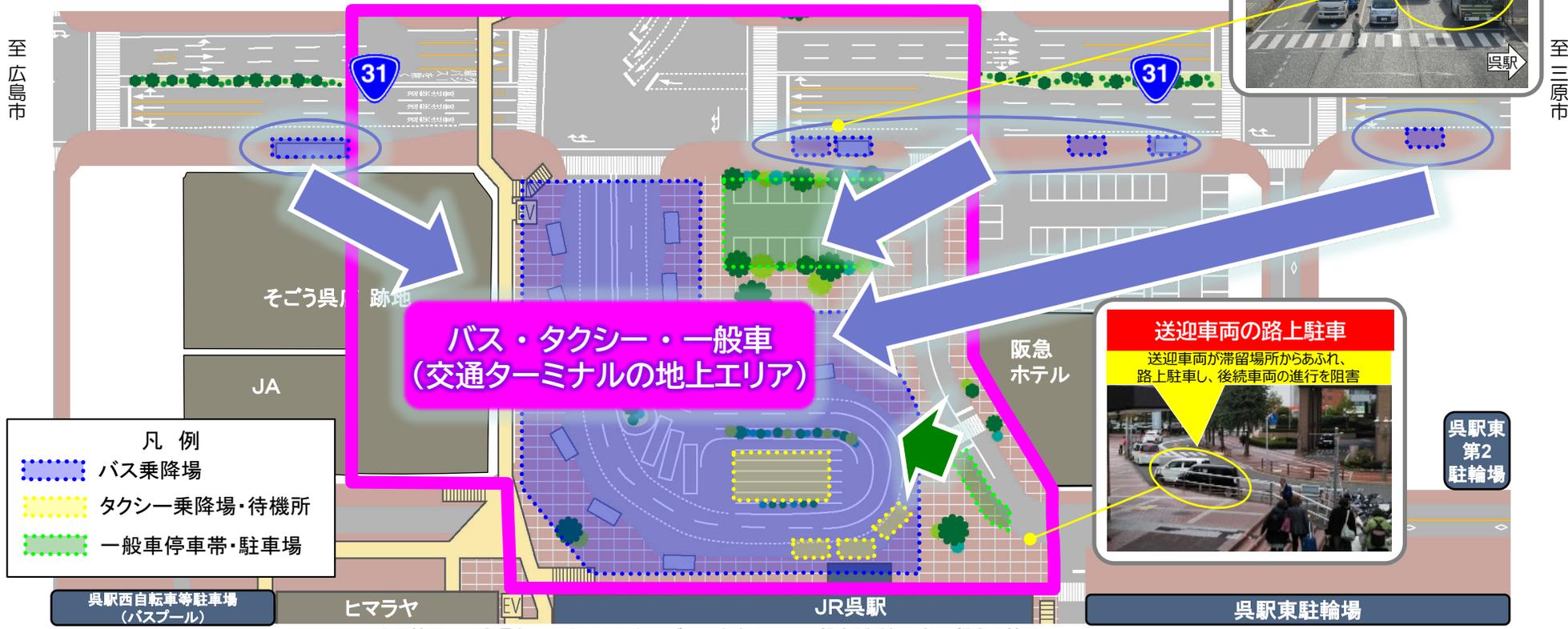
3. 交通ターミナル

3. 1 交通モードの集約

呉駅周辺の多様な交通モード（バス・タクシー・一般車・鉄道・自転車）間のモーダルコネクトを強化します。

- 駅前空間を拡張し、一般車の乗り入れを可能とするなど乗り換え環境を整えます。
- 交通ターミナルにバスやタクシー、自家用車の乗降場を整備し、呉駅北側の多様な交通モードの集約を図ります。

交通ターミナル



※上記範囲は、交通ターミナルのうち、バス・タクシー・一般車が乗り入れる想定範囲

3. 交通ターミナル

3. 2 施設の配置

呉駅周辺の空間を有効かつ立体的に活用し、2層（駅前空間・デッキ）でバス、タクシー、一般車、鉄道、自転車を効果的に連携する施設を配置します。

- デッキ整備による上下方向の歩行者動線を導入することで、歩行者と車両(自動車や自転車等)との輻輳を解消し、安全な施設配置とします。
- バリアフリーの観点から、ユニバーサルデザインを導入し、利用者の利便性や回遊性の向上を図ります。
- 今後の自転車の利用状況に応じて、自転車利用者の利便性向上に資する環境整備を検討します。

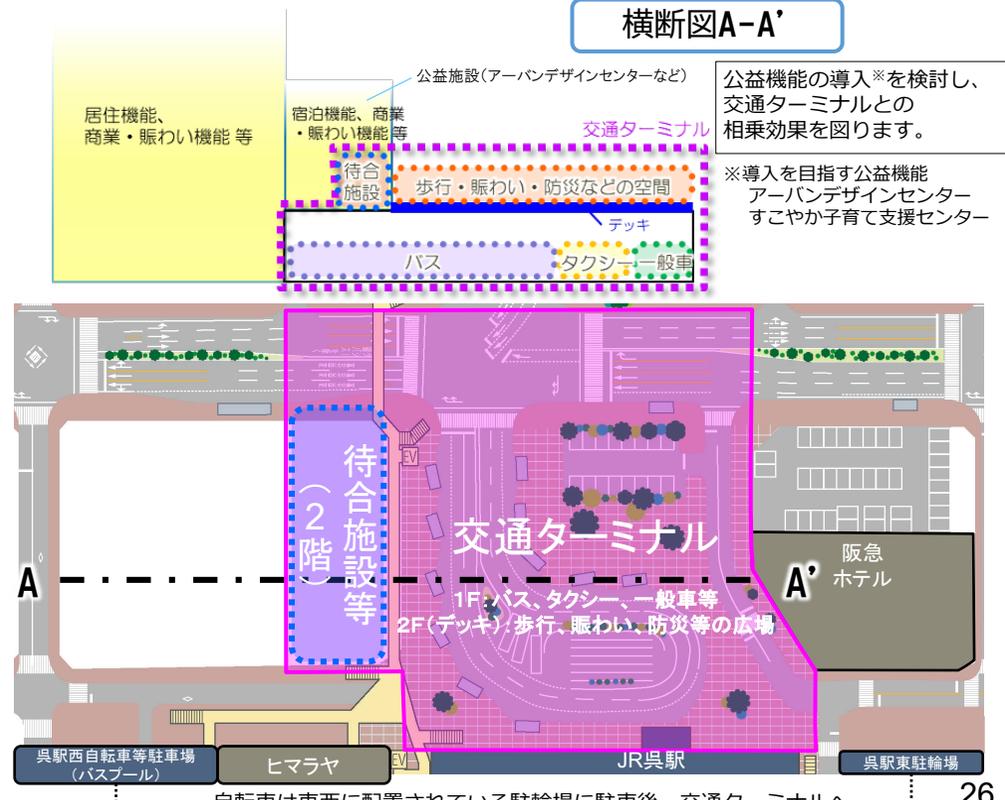
■ 交通ターミナルの対象施設と施設配置の考え方

施設	施設配置の考え方
バスターミナル	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者との分離を図るため、1階に配置する。 乗換利便性を踏まえ、降車場はJR呉駅近くに、乗車場は待合施設近くに配置する。
タクシー乗降場	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者との分離を図るため、1階に配置する。 乗換利便性や現在の利用状況を踏まえ、乗降場はJR呉駅に近い場所に配置する。
待合施設	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の主要な動線となる2階に配置する。 乗換利便性を踏まえ、バスターミナルの乗車場に近い場所に配置する。
歩行・賑わい・防災などの空間	<ul style="list-style-type: none"> 自動車との分離を図るため、2階に配置する。 (防災機能のうち、代替交通の発着機能は1階に配置)
一般車送迎エリア	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者との分離を図るため、1階に配置する。 公共交通との分離を図るため、東側に配置する。 福祉車両送迎スペースはJR呉駅に近い場所に配置する。

交通事業者からの意見

- 乗換を踏まえ、バス・タクシー、自家用車の順で駅に近いレイアウトが望ましい。
- 次世代モビリティに対応できる交通ターミナルが望ましい。
- 採光に配慮したタクシー待機場を配置してほしい。

■ 各施設の配置イメージ



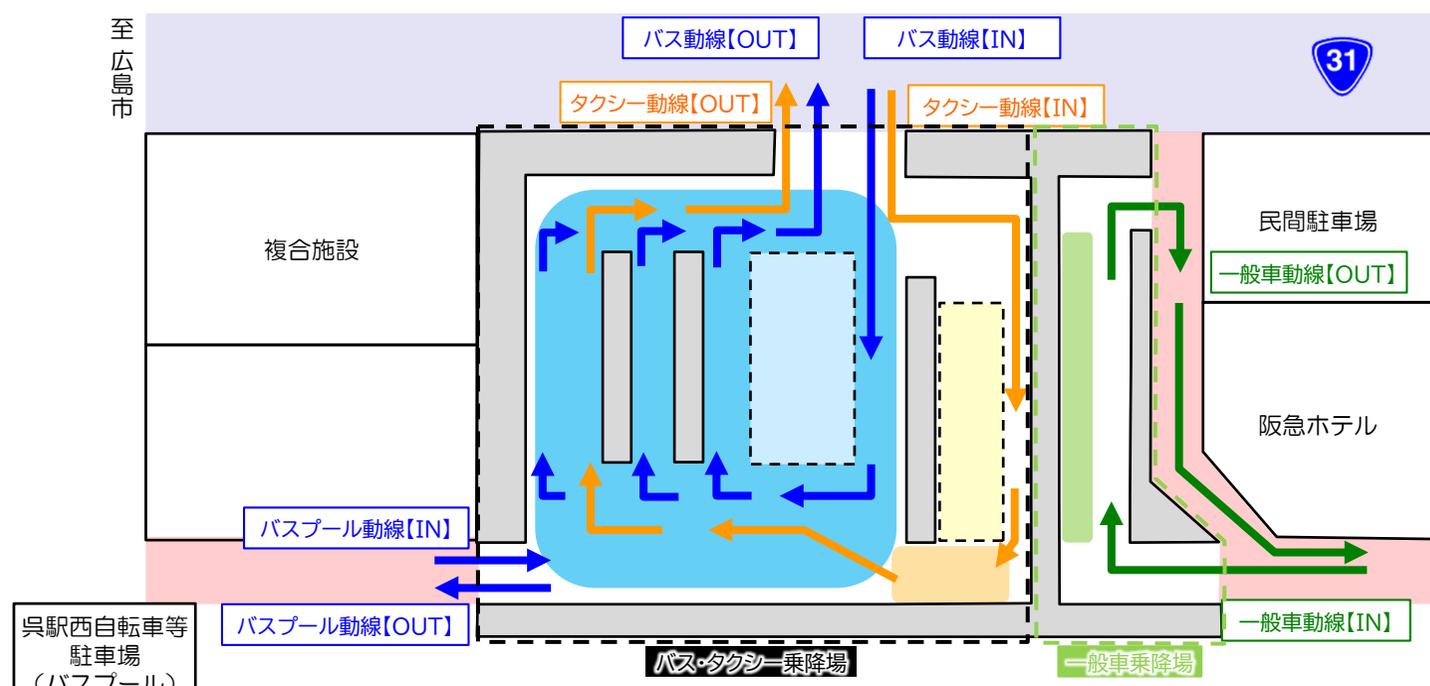
3. 交通ターミナル

3. 2 施設の配置

進入方法の工夫等によって駅前空間を有効活用し、安全で利便性の高い施設配置を目指します。

- 公共交通(バス・タクシー)と一般車の出入口を分離することで、輻輳のない、安全な施設配置とします。
- 送り迎えと迎いで特徴の異なる一般送迎車両に留意し、送迎車両が錯綜しないよう、広い通路をもつ施設配置とします。また、福祉車両の専用乗降場を配置します。
- 交通ターミナルとバスプールを直接つなぐ導入路を設定します。

■施設レイアウトと動線



■バース数

- <バスのバース数>
- ・乗降バス:11バース(乗車6、降車5)
 - ・待機バス:6バース
- <タクシーのバース数>
- ・乗降バス:2バース(乗車1、降車1)
 - ・待機バス:25バース
- <一般車のバース数>
- ・乗降バス:10バース

※今後の検討により変更となる可能性があります。

	バス乗降場エリア
	タクシー乗降場エリア
	一般車乗降場エリア 福祉車両乗降場含む
	バス待機場
	タクシー待機場
	バス動線
	タクシー動線
	一般車動線
	直轄国道
	市道

上記を踏まえたバス・タクシー乗降場面積:約9,000㎡、一般車乗降場面積:約4,000㎡

※今後の検討により変更となる可能性があります。

3. 交通ターミナル

3. 3 歩行者の動線

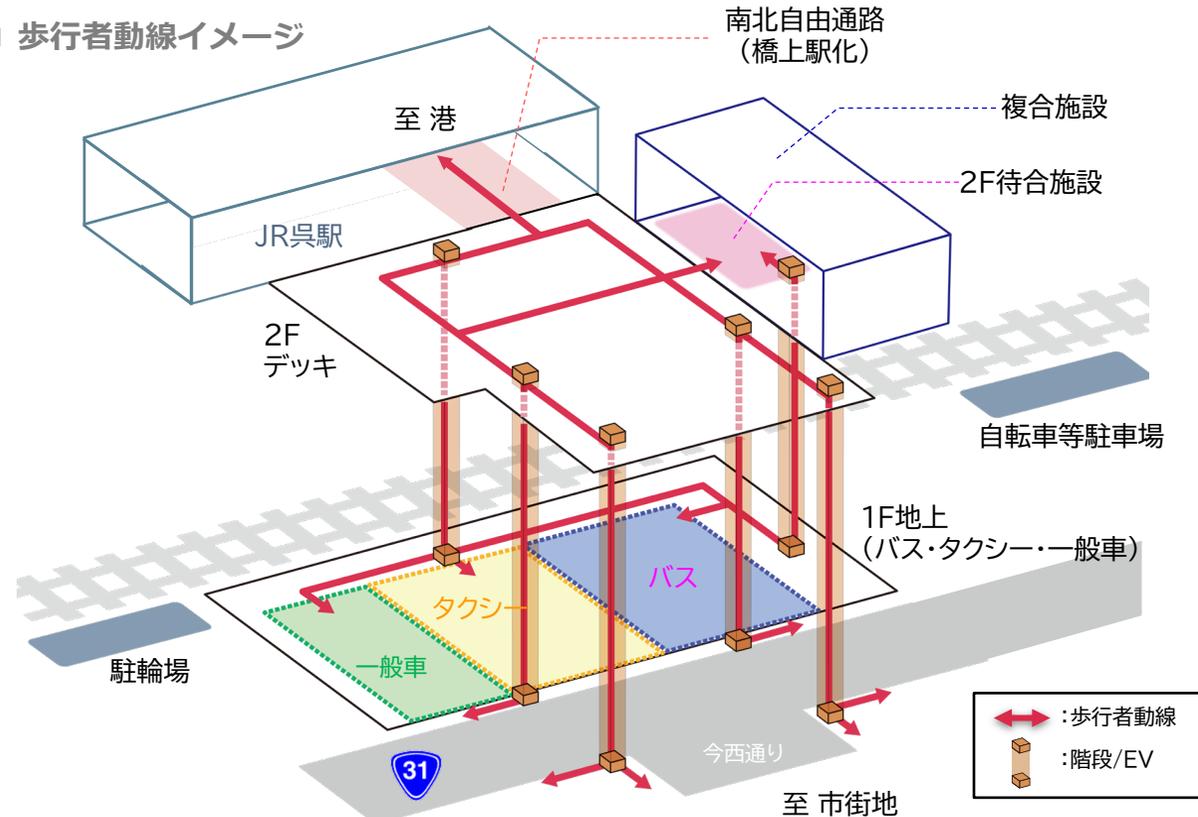
交通ターミナル、駅、港を、デッキで一体的につなぎ、便利で安全な利用者動線を形成します。

- 高齢者や障がい者、外国人などを考慮し、橋上駅化と合わせたシームレスな移動ができるバリアフリー動線を形成します。
- 歩行者と車両(自動車や自転車など)を分けた歩車分離により、安全な動線を形成します。
- 交通ターミナル利用者の利便性向上のため、橋上駅化(自由通路)と連携した南北の連続性・接続性を形成します。

■ 利用者動線設定の考え方

項目	内容
利便性	<ul style="list-style-type: none">● 移動距離がなるべく短くなるよう考慮する● 南北自由通路(橋上駅化)と連携して、南側(港)や北側(市街地など)との連続性・接続性を確保する
快適性	<ul style="list-style-type: none">● 段差の無いルートの設定や案内サイン導入等、ユニバーサルデザインに配慮する● 交通モード間の乗換動線の錯綜を回避する
安全性	<ul style="list-style-type: none">● 自動車・自転車と人の輻輳を回避する

■ 歩行者動線イメージ



※イメージであり、整備内容を決定するものではありません。

3. 交通ターミナル

3. 4 待合空間の導入機能

「休憩機能」や「情報発信機能」等、利用者の利便性向上に資する機能を導入します。

- 新たに整備する待合空間には、ベンチやデジタルサイネージ等、「休憩機能」や「情報発信機能」を導入します。
- 待合空間では、呉市の交通拠点として、バス・船・鉄道を含めた総合的な情報を提供します。
- また、民間開発事業者のノウハウやアイデアを活かしながら、物販など、利用者の利便性向上に資する機能を導入します。



■ 待合空間の導入機能の例

導入機能	内容
休憩	・ベンチ ・トイレなど
情報発信	・デジタルサイネージ(運行情報、観光情報) ・チケット売り場窓口 ・券売機(Paspyチャージ機能) など
付帯	・物販・飲食 など



上記を踏まえた待合空間面積:約1,000㎡

※今後の検討により変更となる可能性があります。

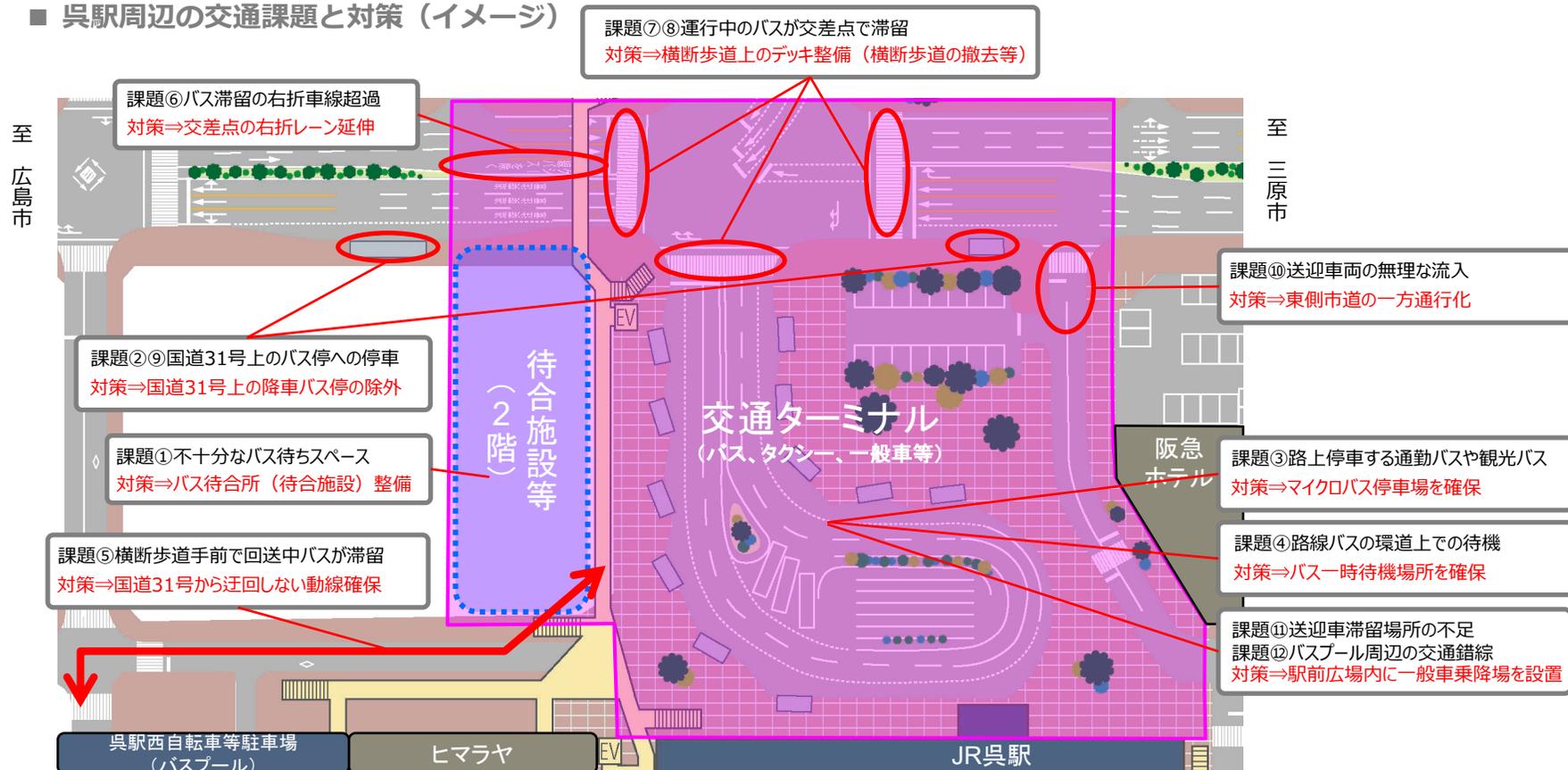
3. 交通ターミナル

3. 5 交通処理対策

呉駅周辺の交通課題に対して、交通ターミナルの整備と並行し、対策を図ります。

- 「1.呉駅周辺の現状と課題(p.3,4)」で示した交通課題①～⑫を解決する対策を図ります。
- 歩行者やタクシー乗降場での安全性などに留意して、安全で円滑な施設を目指します。

■ 呉駅周辺の交通課題と対策（イメージ）



※イメージであり、整備内容を決定するものではありません。

4. デッキ

4. 1 デッキの導入機能

歩行機能、賑わい機能、防災機能、次世代モビリティ乗り入れ機能をデッキに導入します。

- 市民と来訪者が集い、憩い、賑わい、快適に移動できる機能を導入し、居心地の良い空間を創出します。
- 歩行者利便増進道路(ほこみち)の活用など、民間や複合施設との連携等により、利用者にとって日常的に快適な空間の構築を目指します。
- 災害時の一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間、次世代モビリティ乗入に向けた先進的な機能を導入します。
- 交通ターミナル1階部分への採光等を踏まえながら、デッキ整備を図ります。

■ デッキの導入機能

導入機能	内容
歩行機能	・シームレスな移動 ・ユニバーサルデザイン など ⇒ JR呉駅利用状況(利用者数)を考慮できるよう、空間的な余裕に留意
賑わい機能	・イベントスペース、オープンスペース ・休憩施設 など ⇒ 歩行者利便増進道路(ほこみち)の活用など、民間開発事業者の創意工夫に対応できるよう、空間的な余裕に留意
防災機能	・災害時の一時的な避難場所 ・帰宅困難者の受入空間 ・排水設備 など ⇒ 呉駅への一時避難想定人数(500人)を考慮 ⇒ 平常時は賑わいの場として機能している空間を、災害時には、防災機能の場として活用
次世代モビリティ乗り入れ機能	・次世代モビリティの走行空間、乗降空間 など ⇒ 次世代モビリティの規格に対応できるよう、空間的な余裕に留意

上記を踏まえたデッキ全体面積:約6,000㎡

※今後の検討により変更となる可能性があります。

■ デッキの活用イメージ



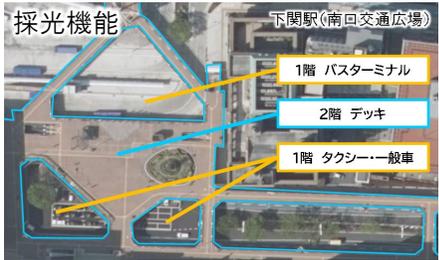
出典)スーパーメガリージョン構想検討委員会資料より



出典)国土交通省資料
デッキ整備例(ロッテルダム)
出典)呉駅周辺地域総合開発に関する提言書



出典)防災情報新聞
下関駅(南口交通広場)



©NTTインフラネット,DigitalGlobe Inc.

利便増進のための占用を誘導する仕組みの導入

- ・ベンチ等の施設を誘導するために指定した特例区域では、占用がより柔軟に認められる(無余地性の基準を緩和)
- ・占用者を幅広く公募し、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能になる
- ・公募選定された場合、最長20年の占用が可能になる(テラス付きの飲食店など初期投資の高い施設も参入しやすく)



4. デッキ

4. 2 デッキの利用者動線

ユニバーサルデザインに配慮した快適性、利用者の安全性などを踏まえた、歩行者と次世代モビリティが共存するデッキの利用者動線を形成します。

- 段差の無いルートなど、ユニバーサルデザインに配慮した快適性と、次世代モビリティとの共存などを踏まえた利用者の安全性を考慮します。
- 橋上駅化の検討が進められているJR呉駅と連携して、駅の南北が一体となった利用者動線を2階に形成します。

■ デッキの利用者動線の考え方

視点	内容
快適性	<ul style="list-style-type: none">・ 段差の無いルートの設定や案内サイン導入等、ユニバーサルデザインに配慮する・ 交通ターミナル～駅、周辺施設の動線の輻輳が起きないように配慮する・ 賑わいを創出する場所、憩いを創出する場所、周辺施設とのつながりを考慮する
安全性	<ul style="list-style-type: none">・ バスや自動車との輻輳を回避する・ 歩行者と次世代モビリティの共存を考慮する
その他	<ul style="list-style-type: none">・ 橋上駅化の検討が進められているJR呉駅との連続性など、周辺開発との連携を図る・ 次世代モビリティとのシームレスな乗り継ぎ動線を確保する・ 既存の賑わい(大和ミュージアム、入船山記念館、れんが通りなど)をつなぐ「賑わいのネットワーク」形成に留意する

■ デッキ利用者の動線イメージ



賑わい・憩いの創出

歩行者と次世代モビリティの共存

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません。

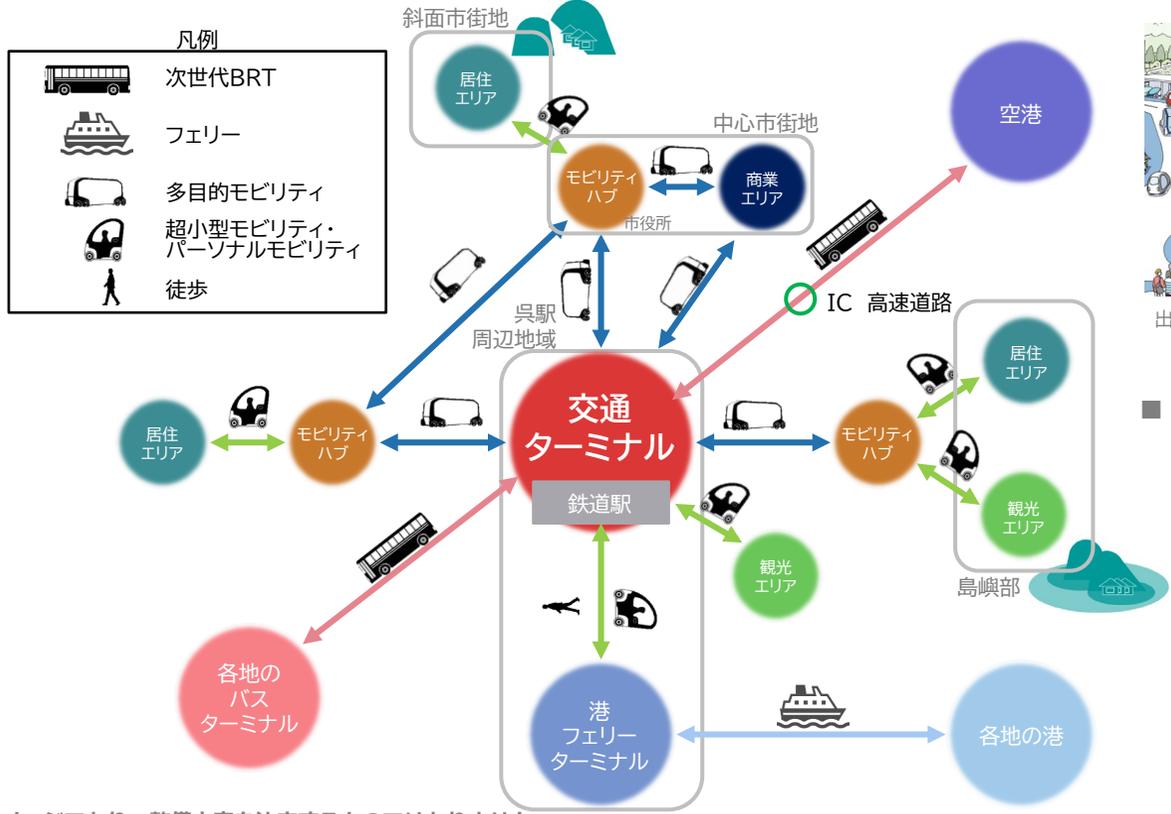
5. 次世代モビリティ・ネットワーク

5. 1 次世代モビリティ・ネットワークの形成

呉市周辺エリアと交通ターミナルをつなぐ最適なモビリティ・ネットワークの形成を図ります。

- 自動運転化への対応や次世代モビリティの拠点整備など、今後の新たな技術導入も見据えながら、呉駅周辺地域と斜面市街地や島嶼部などを含めた周辺エリアとの移動を支援する、次世代モビリティ・ネットワークを形成します。
- MaaSの導入やシェアリングモビリティを踏まえた、次世代モビリティ・ネットワークの効果的な運用を図ります。

■ 次世代モビリティによる交通ネットワーク



■ モビリティハブ

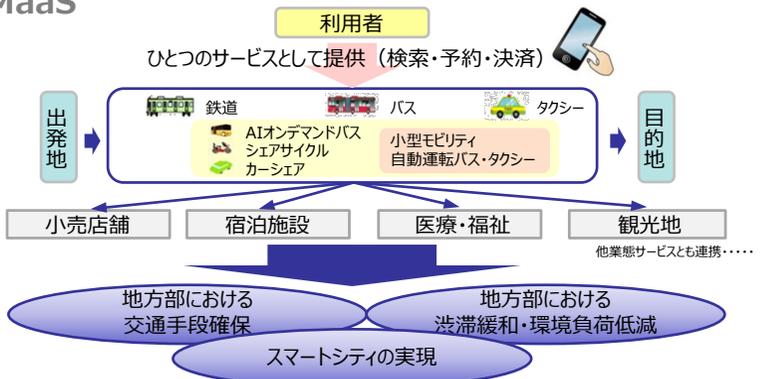
～ 多様な交通モードの接続・乗換拠点 ～



出典)国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」



■ MaaS



※イメージであり、整備内容を決定するものではありません。

出典)呉市地域公共交通網形成計画(R2.9)を基に作成

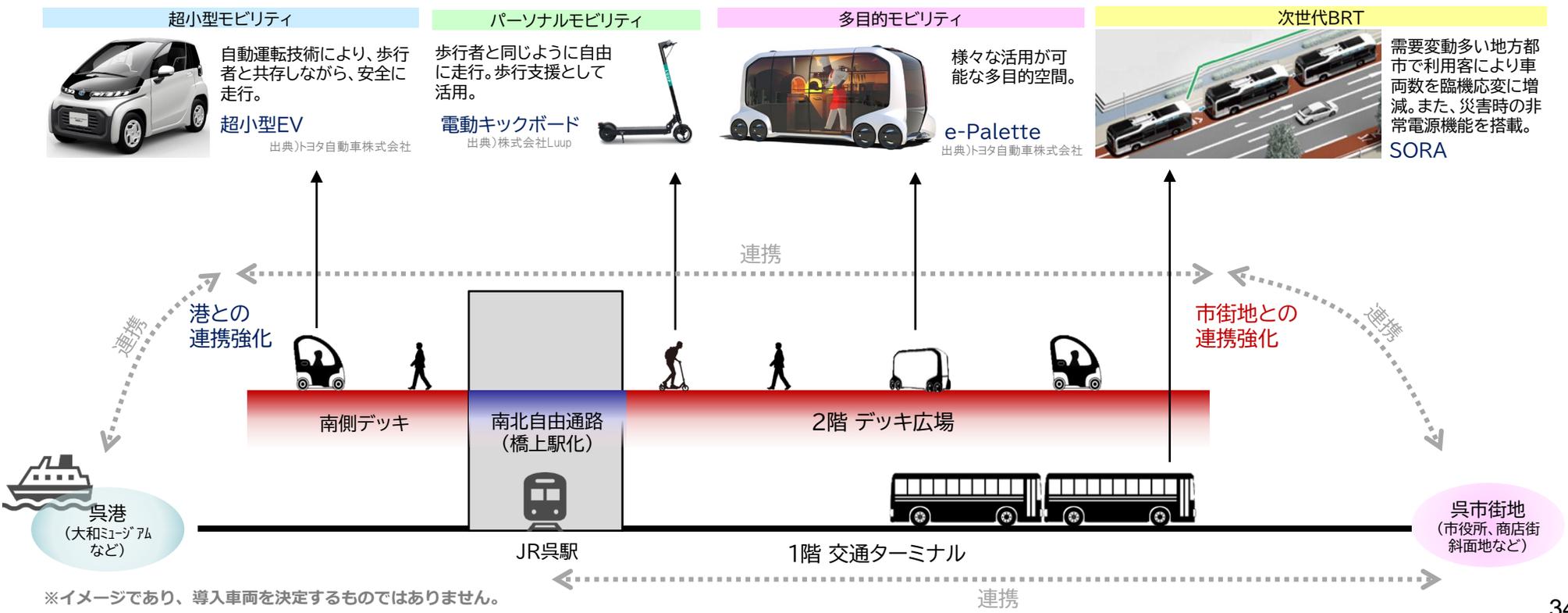
5. 次世代モビリティ・ネットワーク

5. 2 次世代モビリティの導入空間の考え方

既存の道路空間やデッキの活用により、次世代モビリティのタイプに応じて導入空間を棲み分け、誰もが使いやすい次世代モビリティの導入に向けた環境を創出します。

- 1～2人乗りの超小型モビリティやパーソナルモビリティは、デッキへの乗入れを想定し、シェアリングや自動運転などにより呉駅周辺の回遊性を支援します。
- 次世代BRT等の輸送能力の高いモビリティは、1階 交通ターミナルへの乗入れを想定し、周辺エリアを含めた回遊性を支援します。
- 移動店舗など、様々な活用が可能な多目的モビリティは、デッキへの乗入れを想定し、デッキの賑わい空間を創出します。

■ 呉駅周辺での導入イメージ



6. 防災拠点

6. 1 災害時の活用方針

鉄道・バス・航路が集積する総合交通拠点として、災害時に備えるべき防災機能を導入します。

- 平成30年7月豪雨災害時に、JR呉線代行バスや災害時緊急輸送船などの発着拠点等として機能した教訓を踏まえ、呉駅周辺地域に求められる防災機能を導入します。
- 災害発生直後や復旧期など復旧状況等に応じて必要となる防災機能を備えます。

■ 平成30年7月豪雨災害時に果たした役割

- ・ JR呉線代行バスの発着機能(呉駅前)
- ・ 災害時緊急輸送船の発着機能(呉中央棧橋)
- ・ 交通情報の発信(呉市HP、時刻表等の掲示) など



JR呉線代行バスの待ち状況

画像提供: 呉工業高等専門学校 神田研究室



旧そごう呉店仮囲いへの掲示

《果たせなかった役割》

- ・ 帰宅困難者の受入空間の確保
- ・ 交通情報の円滑な提供
- ・ JR呉線代行バス利用者の待合空間の確保 など

■ 復旧状況等に応じて備えるべき機能

復旧状況等	備えるべき機能
災害発生直後	・ 帰宅困難者の受入空間(一時避難場所) ・ 非常電源機能 ・ 交通情報(公共交通の運行状況等)の発信 など
災害発生から数日	・ 帰宅困難者の受入空間(短期) ・ 帰宅困難者への物資提供 ・ 交通情報(復旧見込み等)の発信 など
災害復旧期*	・ 災害時代替交通の発着機能 ・ 交通情報(臨時便ダイヤ等)の発信 など

※臨時ダイヤ等による公共交通の運行再開後



代行輸送船の整理券配布(呉駅)

出典)平成30年7月豪雨災害における広島地区の鉄道代行輸送の取り組み
[西日本旅客鉄道株式会社、中国ジェイアールバス株式会社]

6. 防災拠点

6. 1 災害時の活用方針

呉市地域防災計画と整合を図りながら、市民や駅利用者のニーズを踏まえた防災機能を導入します。

- 「災害時代替交通の発着機能」、「一時避難場所」など、市民及び駅利用者のニーズや道の駅の防災機能を参考にします。
- 物資備蓄・供給機能及び一時滞在機能等の様々な避難環境の確保について、周辺事業者との連携を図ります。

■ 呉駅での災害時の防災機能（イメージ）



提供)東京都



出典)国土交通省第1回「道の駅」第3ステージ推進委員会 配付資料「資料4 道の駅の防災機能強化について」



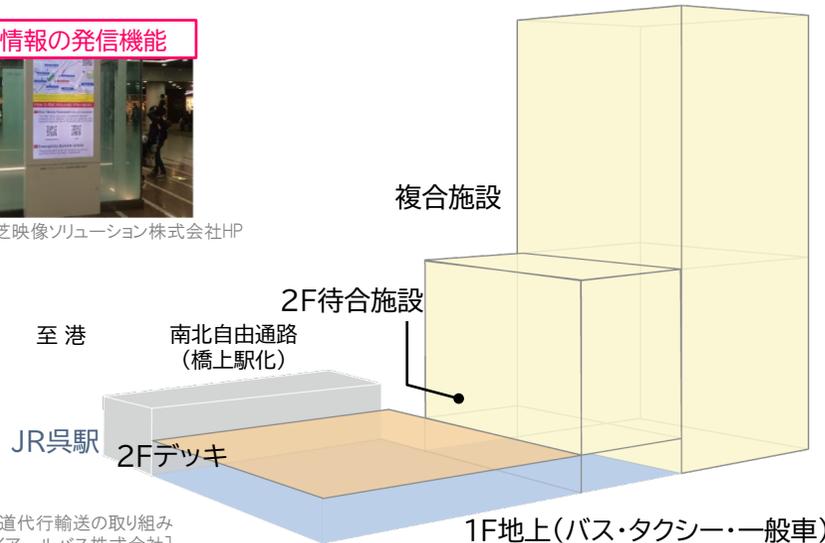
画像提供：
呉工業高等専門学校 神田研究室



出典)東芝映像ソリューション株式会社HP

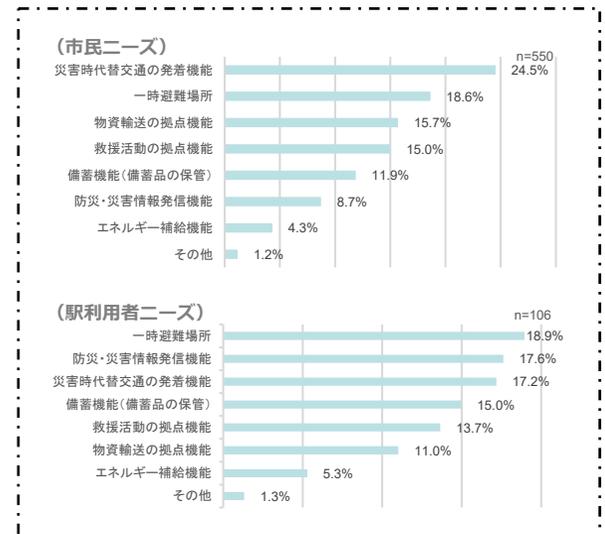


出典)平成30年7月豪雨災害における広島地区の鉄道代行輸送の取り組み
[西日本旅客鉄道株式会社、中国ジェイアールバス株式会社]



参考)呉駅周辺地域総合開発基本計画をもとに作成

■ 市民や駅利用者のニーズ



写真提供)熊谷市HP



出典)船橋市HP

6. 防災拠点

6. 2 災害時に備えるべき防災機能

災害時の交通ネットワーク拠点として機能する交通ターミナルを目指します。

- 災害時に、代替輸送(バス・船・鉄道など)の防災拠点として機能する交通ターミナルを目指します。
- 地域の防災拠点と連携し、災害時に必要な役割を相互に補完し合います。
- デジタルサイネージ等を活用して、災害情報、各種交通機関の運行情報や代替輸送に関する情報、また一時的な避難場所の情報提供等、災害時の情報発信等の拠点として利用できる機能を備えます。

■ 災害時の交通ネットワーク拠点



代行輸送バスの待合場所 (広島駅)

発着時刻	路線	車種	備考
12:10	博多・天神 スーパーエクスプレス	7	急行
12:35	福岡空港	7	※
12:40	博多・天神 スーパーエクスプレス	7	急行
12:45	博多・天神 スーパーエクスプレス	7	急行
13:10	博多・天神 スーパーエクスプレス	7	急行
13:20	博多・天神 スーパーエクスプレス	7	急行
13:30	博多・天神 スーパーエクスプレス	7	急行
13:35	福岡空港	7	※

画像提供:
呉工業高等専門学校 神田研究室

※デジタルサイネージによる情報提供(イメージ)



災害時緊急輸送船「キャットクルーズ」



出典)平成30年7月豪雨災害における広島地区の鉄道代行輸送の取り組み
[西日本旅客鉄道株式会社、中国ジェイアールバス株式会社]

6. 防災拠点

6. 2 災害時に備えるべき防災機能

災害時の一時的な避難場所、帰宅困難者等の受入空間を確保します。

- 発災時における身の安全の確保を目的とした一時的な避難場所として、待合施設、デッキ等を活用します。
- また、帰宅困難者を短期間(3日程度)受け入れる空間として、複合施設や宿泊施設等と連携を図ります。
- 一時的な避難場所(室内)に非常電源を設置し、併せて携帯端末の充電設備設置について、通信会社等と連携を図ります。
- 防災機能の導入にあたり、平成30年7月豪雨の時の経験や呉駅の利用状況を勘案し、十分なキャパシティの確保を図ります。

■ 一時的な避難場所・帰宅困難者の受入空間



一時的な避難場所

提供)東京都

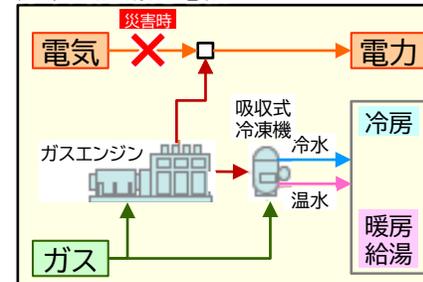


帰宅困難者等の受入空間

写真提供)熊谷市HP

■ 非常電源機能

非常用発動発電機



複合施設全体としての非常用電源機能を待合施設でも活用することを想定



携帯端末充電設備

出典)NTTドコモ「マルチチャージャー」ドコモ以外のスマートフォン・携帯電話でも、利用可能な携帯電話充電器。(10台同時に充電可能)

■ 災害時に備えるべき防災機能

導入検討機能	導入の目的
一時的な避難場所	<ul style="list-style-type: none"> ● 発災時における身の安全の確保 (デッキ、待合施設を活用)
帰宅困難者等の受入空間	<ul style="list-style-type: none"> ● 徒歩で帰宅不可能な帰宅困難者を最大3日程度収容 (複合施設、宿泊施設との連携)

導入検討機能	導入の目的
非常電源機能	<ul style="list-style-type: none"> ● 非常用のバックアップ電源機能の確保により、避難場所への電力供給を確保
一時避難者への電源供給	<ul style="list-style-type: none"> ● 帰宅困難者向けの携帯端末への充電設備を設置

6. 防災拠点

6. 3 平常時と災害時を踏まえた機能分担

デッキを一時的な避難場所や帰宅困難者等の受入空間として活用するなど、平常時と災害時を踏まえた機能を配置し、安全・安心な空間を創出します。

- 新たに創出するデッキ空間や複合施設など、平常時は憩いや賑わいの場として機能している空間を、災害時には、一時的な避難場所や帰宅困難者等の受入空間、情報発信拠点等として活用できるよう、防災性能の向上を目指した機能整備や運用を図ります。
- 中長期的には、非常電源機能を有した次世代モビリティ(燃料電池自動車等)の導入により、災害時の移動型非常用電源としての活用を検討します。

■ 平常時と災害時の活用イメージ



7. 整備・管理・運営手法

「道路法等の一部を改正する法律」（2020年11月25日施行）を踏まえながら、民間事業者の知見を活用しつつ、周辺施設と一体となった管理・運営を検討します。

- 2020年11月25日に施行した「道路法等の一部を改正する法律」を踏まえながら、コンセッション(公共施設等運営権)制度等の活用も視野に入れ、民間の技術やノウハウを活用した効率的・効果的な管理・運営を検討します。
- 民間事業者の知見を活用した他地域のバスターミナルの官民連携手法を踏まえ、周辺施設と一体となった整備・管理・運営を図ります。

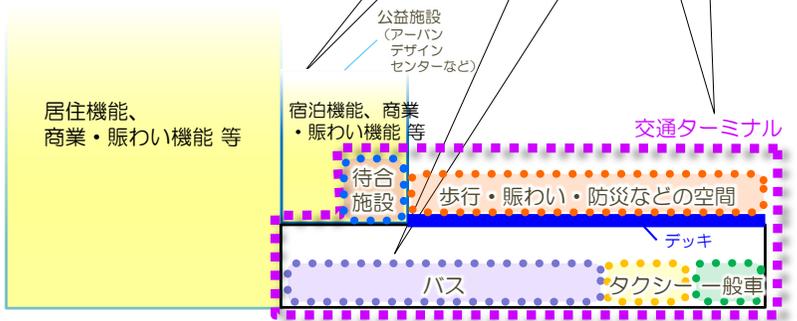
■ 整備・管理運営手法に関する制度・調整

複数の関係者との調整

- 開発事業者
- 交通事業者
- テナント施設
- 行政 など

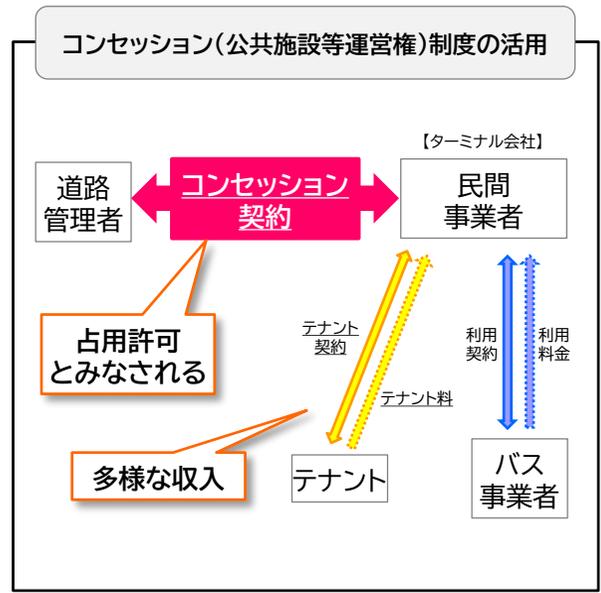
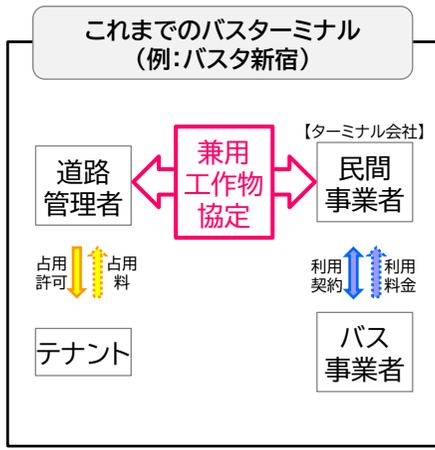
関連制度の活用

- 優良建築物等整備事業 etc
- コンセッション方式 etc
- 立体道路制度 etc



参考)国土交通省
第1回 バスタプロジェクト推進検討会 配付資料
「資料3-1 バスタプロジェクトの推進に向けた論点の整理」をもとに作成

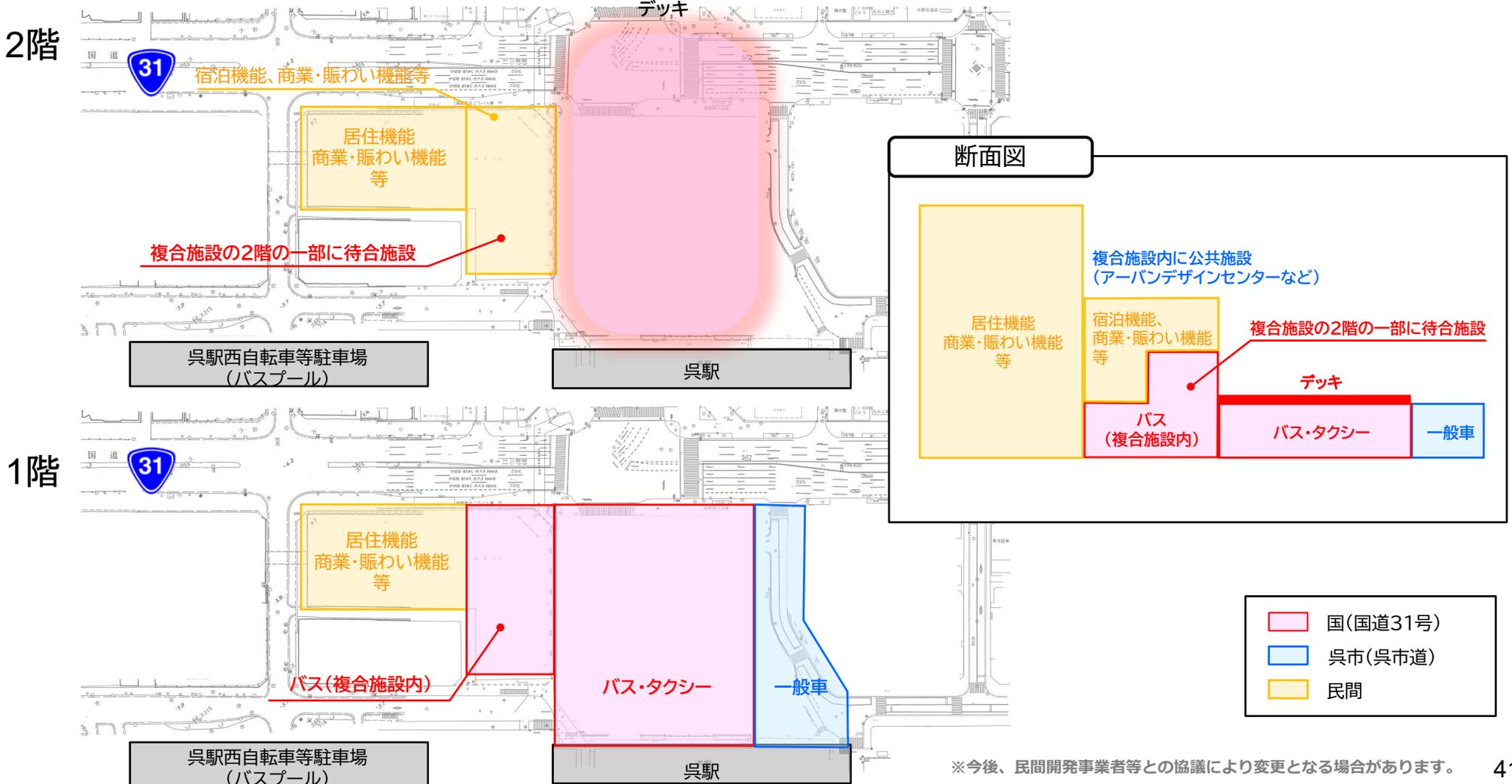
■ バスターミナルにおける事業方式例



参考)国土交通省
中部地方整備局 三重河川国道事務所
第4回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会
資料4をもとに作成

8. 事業区分

呉駅周辺全体を考慮しながら、呉市や周辺開発事業者と協同して、事業を推進していきます。



9. 今後のスケジュール

関係機関と調整を図りながら、将来技術などを見据え、段階的に事業を推進していきます。

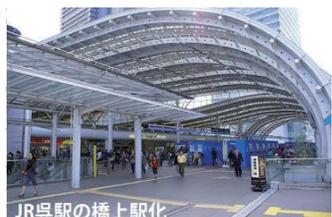
- 事業を進めるにあたって、さまざまな関係機関と合意形成を図っていきます。
- まちづくりの進展や次世代モビリティ、MaaSなどの将来技術などを見据えて、段階的に事業を推進します。

項目		スケジュール
フェーズⅠ	そごう跡地の開発・駅前広場の改良 交通ターミナル そごう呉店跡地 (東側低層部)	 呉駅交通ターミナル整備 ※呉駅橋上駅化と連携
	そごう呉店跡地 (西側・東側高層部)	
フェーズⅡ	呉駅周辺の拠点性強化	
フェーズⅢ	呉市全域での連携強化	

10. 国道31号等 呉駅交通ターミナルの将来の姿

呉港やれんが通り・市役所への回遊性を向上させる賑わいのネットワークの起点や、複合施設への都市機能の誘導によるまちなか居住の拠点となる、次世代型総合交通拠点の実現を目指します。

～道・港・駅・まちが一体となる次世代型総合交通拠点の実現～



官民連携による計画の具体化

- 民間事業者等の知見を広く活用

アーバンデザインセンター



モーダルコネクト機能の強化

- 交通ターミナルにバス・タクシー、一般車の乗降場の整備により、呉駅北側の多様な交通モードを集約
- 交通ターミナルと呉駅を連結するデッキを整備、およびデータを活用



呉駅周辺地域の交通円滑化

- デッキを用いた上下方向の歩行者動線の導入により、自動車との輻輳を解消し、安全な歩行空間を創出
- 橋上駅化と合わせたシームレスな移動やユニバーサルデザインを導入

南北自由通路(橋上駅化)

複合施設

2F デッキ

1F地上 (バス・タクシー一般車)

歩行者動線

構成EV

次世代モビリティ等との連携による 移動利便性・回遊性の向上

- 既存の道路空間やデッキの活用により、誰もが使いやすい次世代モビリティの導入に向けた環境を創出

防災機能の強化

- 災害時の一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間、災害時の情報収集・情報発信の拠点として利用できる機能などを交通ターミナルに整備

一時的な避難場所

代替交通の発着拠点



※今後関係者との調整により、整備内容を決定していきます。

参考資料. 周辺エリアとの連携

交通ターミナルを拠点とした「心地よく過ごせるまちなか」の形成

交通ターミナルと、周辺観光施設や北側市街地等の連絡を強化することにより、交通ターミナルの拠点性をさらに高め、歩きたくなる・住みたくなる「心地よく過ごせるまちなか」を形成します。

- そごう呉店跡地に整備する複合施設に商業・居住・公益等の都市機能を誘導し、憩いと賑わいの駅前空間を創出します。
- JR呉駅の橋上駅化の推進等により、駅南側の呉中央棧橋、大和ミュージアム等の連絡を強化します。
- デッキを国道31号の北側まで接続させることにより、れんがどおり商店街等北側市街地との連絡を強化し、市中心部の回遊性を向上させます。
- これらの相乗効果により、交通ターミナルを拠点に、歩きたくなる・住みたくなる「心地よく過ごせるまちなか」の形成を図ります。

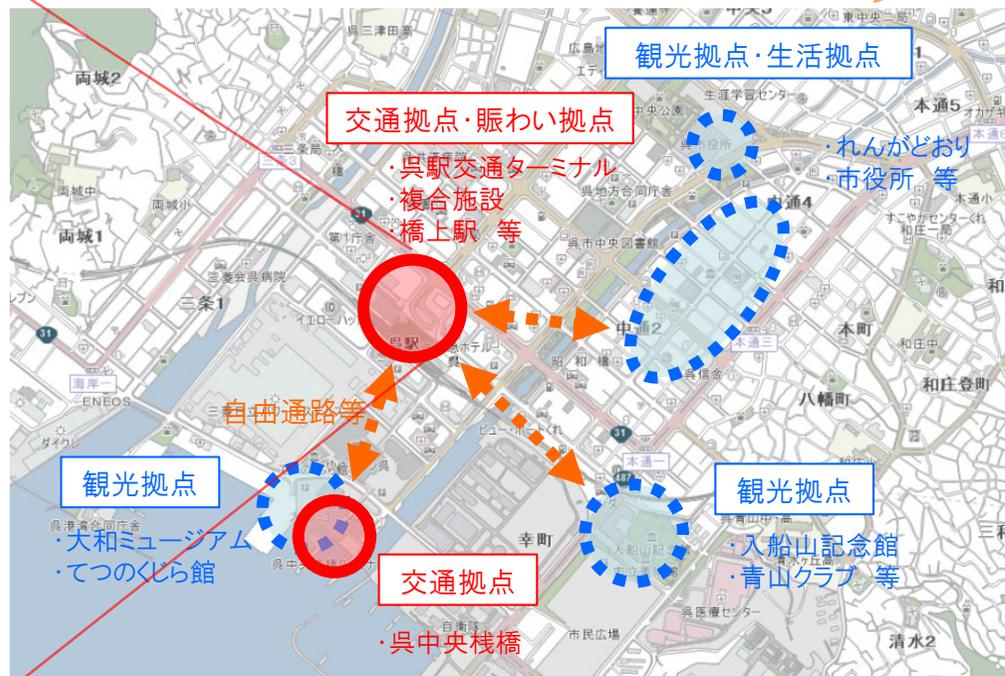
■ 複合施設による都市機能の充実



■ 憩いと賑わいの駅前空間



■ 回遊性向上のイメージ



■ 交通ターミナルを起点とした歩行者ネットワークの拡大



■ 占用等による道路空間再構築の例



出典:UR都市機構(UR PRESS vol51)
©新潮社 写真部 青木登

参考資料. 周辺エリアとの連携

複合施設への公益機能の導入

複合施設において公益機能の導入を目指し、交通ターミナルと相乗効果を図ります。

- 公・民・学の連携により、中長期的にまちのビジョンを育て、更新し、提案・実践していく組織として、アーバンデザインセンターの機能導入を目指します。
- 子育て家庭の多様なニーズに対応し、子育ての情報や楽しさを親どうしで共有しながら、親子に寄り沿った子育て支援事業を提供する場として、すこやか子育て支援センターの機能導入を目指します。
- 官民連携等により、高齢者支援機能や多世代交流機能など、まちなか居住に必要な公益機能の導入を目指します。

■ すこやか子育て支援センター



- ▶ 子育て交流広場など親子の交流機能
- ▶ 育自サロン、子育て支援講座などの支援講座、子育て相談事業
- ▶ 一時預かりなど、新たな機能拡充を検討

■ アーバンデザインセンター



出典)UDCM HP/撮影 宮畑周平

- ▶ デッキを始めとする公共空間の有効活用に向けた社会実験
- ▶ 交通まちづくりとスマートシティの推進に向けた社会実験
- ▶ 公・民・学連携による新たな価値の創造(リビングラボ)

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません。

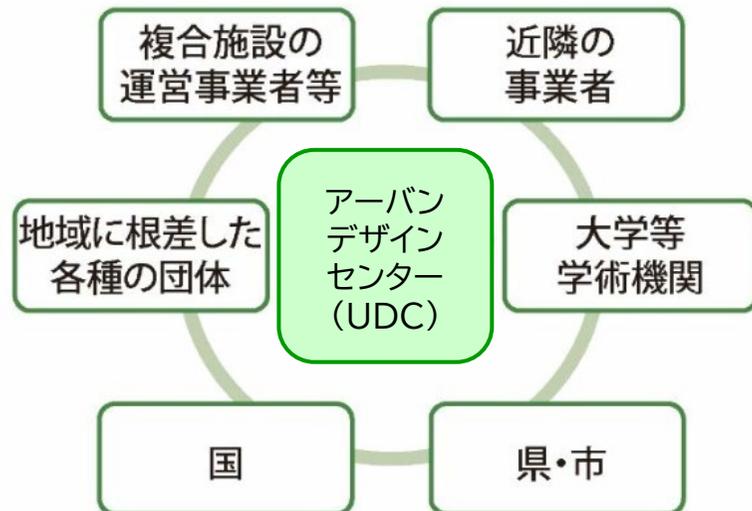
参考資料. 周辺エリアとの連携

官民連携による防災体制の強化

交通ターミナル周辺に立地する商業事業者等と、備蓄の確保等に関し協定を締結するなど、民間事業者等との連携により、防災機能の強化を図ります。

- アーバンデザインセンター(UDC)を中心として、国・県・市、民間事業者、大学、地域団体など多様な主体によるエリアマネジメントにより、防災体制の強化を図ります。
- 周辺のホテル事業者と帰宅困難者の受入に関する協定を締結するなど、避難が長引く場合の一時滞在機能を確保します。
- 複合施設内に立地する商業事業者と、災害時の飲料水・非常食の提供等について協定を締結するなど、民間事業者との連携により備蓄機能等を確保します。

■ 民間事業者と連携した防災体制のイメージ



■ 防災体制の強化

▼ 周辺ホテル事業者と連携



出典)熊谷市HP

熊谷ホテル旅館組合と「災害時における施設等（帰宅困難者の一時滞在施設）の提供に関する協定」を締結。（令和3年1月13日）

▼ 商業事業者と協定を締結



出典)船橋市HP

平時から定期的に協定内容の確認及び情報交換等を行うことで、有事の際の円滑な体制構築を目的に物資に係る災害時協定連絡会議を開催（令和2年11月9日）

4. 工事・業務の概要

工事・業務の概要

1. 業務名・工事名	・国道31号呉駅交通ターミナル整備工事にかかる設計業務 ・国道31号呉駅交通ターミナル整備工事
2. 事務所名	広島国道事務所
3. 当該工事施工箇所	広島県呉市西中央1丁目地内
4. 工事種別	鋼橋上部工事、プレストレスト・コンクリート工事、一般土木工事、 土木関係建設コンサルタント業務、建築関係建設コンサルタント業務
5. 概算工事費	工事:C=約6,000百万円程度 設計業務:C=290百万円程度
6. 工期	工事:契約締結の翌日～令和9年3月31日 ※1 設計業務:契約締結の翌日～令和6年3月31日
7. 工事施工形態	①技術提案・交渉方式「設計交渉・施工タイプ」 ②受注者希望型BIM/CIM活用工事 ③完全週休2日制試行対象工事

本案件は、呉駅交通ターミナル整備事業は、JR呉駅の新たな交通結節点として、多様な交通モードの集約によりモーダルコネクト(交通結節機能)を強化し、交通流円滑化、防災機能の向上、移動快適性の向上を目的とした事業であり、その整備を行う工事である。

<p>【工事内容】 工事延長L=100m ○駅前広場1式 ○デッキ1式(デッキ上部工、デッキ下部工、基礎工)</p>	<p>【設計業務内容】 設計業務延長L=100m ○駅前広場実施設計 ○デッキ詳細設計 ○全体工事費の算出 ○工事工程の作成 ○関係機関との協議資料作成 ○報告書の作成</p>
--	--

【設計・施工上の特徴・課題】

○バスタプロジェクトとしての次世代型総合交通拠点形成を踏まえた呉駅交通ターミナルの設計

→ 呉駅交通ターミナル整備事業は「呉駅周辺総合開発基本計画」を踏まえ策定した「国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画」を基に、「交通ターミナル」「デッキ」「次世代モビリティ」「防災拠点」の4つの主要機能をもち、道・港・駅・まちが一体となる次世代型総合交通拠点の実現を目指している。交通拠点整備については、無人自動運転車、シェアリングモビリティ、Maas等の最新の技術を活用しながら新たな交通拠点を整備し、道路ネットワークの強化を図るために「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」が策定されている。また、道路政策への新しいニーズへの対応として「歩行者利便増進道路(通称:ほこみち)」を創設し歩行者の利便増進を図り、賑わいのある道路空間の構築し、歩行空間の魅力向上を推進している。本業務はこのような関連計画や新たな道路政策へのニーズを十分に踏まえる必要があるほか、次世代モビリティの実装を見据えた社会動向や次世代モビリティの開発動向などを考慮し、複合施設と連携した次世代型総合交通拠点となるよう設計を行うことが必要。

○周辺事業との綿密な事業調整

→ 呉駅周辺が通勤・通学等を目的に様々な交通モード(JR、バス、タクシー、港等)で利用されていることから、交通ターミナル機能を維持しながら利用者の安全に配慮すること、及び工事の影響を極力押さえるための工期短縮などを踏まえた設計を行うことが必要となる。また、呉市の呉駅周辺地域総合開発(第1期)事業における民間再開発の複合施設が施工予定であることから、交通事業者や呉駅周辺地域総合開発(第1期)事業における民間事業者(以下「民間事業者(呉市)」という。)との密接な事業調整・連携が必要。

○効率的・効果的な管理・運営

→ 国道31号呉駅交通ターミナルは効率的かつ効果的で良好な公共サービスを実現するためにコンセッション(公共施設等運営権)制度等の民間の活力・創意工夫の活用やより魅力的な空間活用のためのほこみち制度などを活用した効率的・効果的な管理・運営の検討が必要。

維持管理を踏まえた次世代型総合交通拠点を効率的・安全に整備するための設計・施工が重要

- バスタプロジェクトとして呉駅交通ターミナルを設計するうえでの留意点
- 呉駅周辺利用者や民間事業者(呉市)等に関わる事業調整における留意点
- バスターミナル完成後の維持管理の検討における留意点

技術提案の評価項目

【主たる事業課題に対する提案】

1. バスタプロジェクトとしての呉駅交通ターミナルを設計する上での留意点
2. 呉駅周辺利用者や民間事業者(呉市)等に関わる事業調整における留意点
3. バスターミナル完成後の維持管理の検討における留意点

評価項目	評価内容
理解度(目的、条件、課題、方式)	<ul style="list-style-type: none">• 業務目的、現地条件、与条件に対して、適切かつ論理的に整理されており、本業務を遂行するに当たって理解度が高い場合に評価する。
主たる事業課題に対する提案能力	<ul style="list-style-type: none">• 「的確性」、「実現性」、「独創性」の観点で評価を行う。• 事業課題が的確に記されており、最新の知見や、手法、及び配慮事項などが有効な提案となっており、その実現性については裏付けなどがあり、工学的見地に基づく新しい提案などがある場合、評価する。
ヒアリング	<ul style="list-style-type: none">• 「理解度」、「主たる事業課題に対する提案能力」の審査、評価にあたっては、技術提案の記載事項からだけでは確認できない事項等について、ヒアリングの結果を含めて評価する。

手続関係等(案)

※詳しくは、「公示」及び「説明書」で確認願います。

発注方法		<ul style="list-style-type: none"> 「技術提案・交渉方式」 設計交渉・施工タイプ
参加企業等	参加企業	<ul style="list-style-type: none"> 単体企業(有資格者)または特定JV
	競争参加資格	<ul style="list-style-type: none"> 優先交渉権者選定通知時点において、中国地方整備局における令和5・6年度「鋼橋上部工事」、「プレストレスト・コンクリート工事」及び「一般土木工事」に係る一般競争参加資格の認定を受けていること。 特定JVの場合、各構成員は、優先交渉権者選定通知時点において、「鋼橋上部工事」、「プレストレスト・コンクリート工事」及び「一般土木工事」の全て又はいずれかの一般競争参加資格の認定を受けていること。ただし特定JVとして全ての認定を受けていること。 設計業務委託契約の締結日までに、単体有資格業者又は特定JVの構成員は、中国地方整備局(港湾空港関係を除く。)における令和5・6年度「土木関係建設コンサルタント業務」及び「建築関係建設コンサルタント業務」に係る一般競争(指名競争)参加資格の認定を受けていること。 特定JVの場合は「土木関係建設コンサルタント業務」と「建築関係建設コンサルタント業務」についてそれぞれ1社が認定を受けていること。
施工実績	企業	<ul style="list-style-type: none"> 平成19年4月1日以降に元請として完成・引渡し完了した下記の1)及び2)の同種要件を満たす工事の施工実績を有すること。 1)下記の①～②の要件を満たす橋梁上部工事の施工実績 <ul style="list-style-type: none"> ①道路橋(A活荷重以上又はTL-20以上)または鉄道橋(モノレール及び新交通は除く)であること。 ②最大支間長が25m以上であること。 ただし、上記①～②は同一工事であることとするが、鋼橋かPC橋かは問わない。 2)場所打ち杭(深礎杭は除く)または既製杭の施工実績。 特定JVの場合、各構成員は1)と2)の全て又はいずれかの要件を満たす工事の施工実績を有すること。ただし特定JVとして1)及び2)の全ての要件を満たす施工実績を有すること。
	施工技術者	(企業と同じ)

手続関係等(案)

※詳しくは、「公示」及び「説明書」で確認願います。

技術者の要件等	設計技術者 (管理技術者)	<p>①競争参加希望者と直接的かつ恒常的な雇用関係にあること。</p> <p>②設計技術者は下記(a)から(c)のいずれかの資格を有すること。</p> <p>(a)技術士(総合技術監理部門:建設-鋼構造及びコンクリート、建設部門:鋼構造及びコンクリート)の資格を有し、技術士法による登録を行っている者。</p> <p>(b)国土交通省登録技術者資格(施設分野:橋梁-業務:計画・調査・設計)に該当する資格を有する者。</p> <p>(c)土木学会認定技術者(特別上級土木技術者(鋼・コンクリート)、上級土木技術者(鋼・コンクリート)、1級土木技術者(鋼・コンクリート))の資格を有し、「資格認定証」の交付を受けている者。</p>
	施工技術者 (主任(監理)技術者)	<p>①競争参加希望者と直接的かつ恒常的な雇用関係にあること。</p> <p>②1級土木施工管理技士又はこれと同等以上の資格を有する者であること。</p> <p>なお、「これと同等以上の資格を有する者」とは、次の者をいう。</p> <ul style="list-style-type: none">・1級建築施工管理技士・1級建設機械施工技士・建築士法による1級建築士・技術士法による技術士(建設部門、農業部門(農業土木)、森林部門(森林土木)、水産部門(水産土木)又は総合技術監理部門(選択科目を建設部門に係わるもの、「農業土木」、「森林土木」又は「水産土木」とするものに限る。))の資格を有する者。・これらと同等以上の能力を有する者と国土交通大臣が認定した者。