

## 第2回検討会の振り返り

---

- 呉駅周辺地域について
- 4つの主要機能の考え方と基本的な方針
  1. 交通ターミナル
  2. デッキ
  3. 次世代モビリティ・ネットワーク
  4. 防災機能
- 第2回検討会での委員の皆様からのご意見への対応

# 呉駅周辺地域について

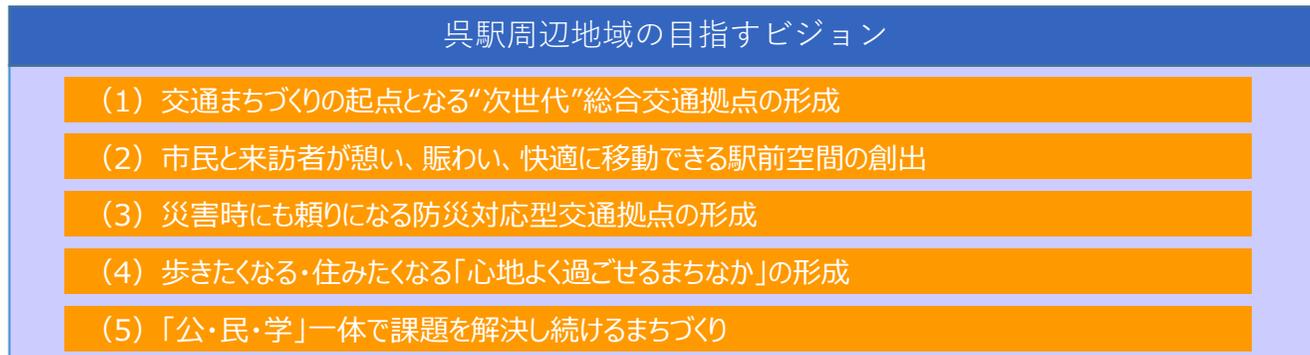
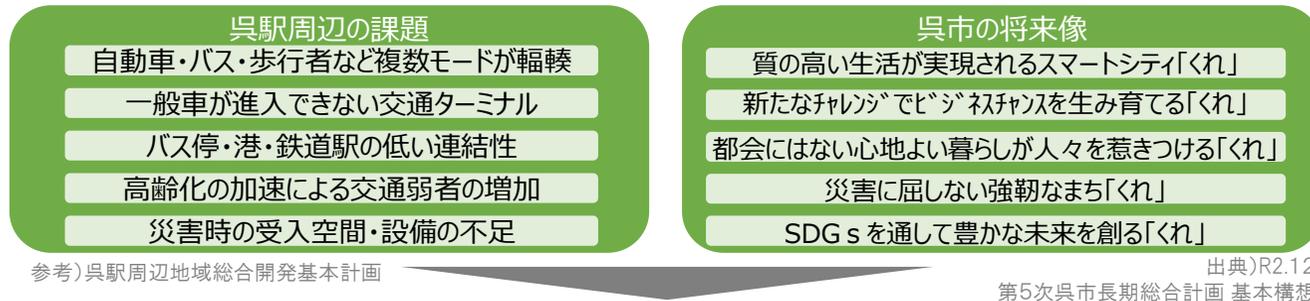
---

# 呉駅周辺地域について

## 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ふまえ、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



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 >

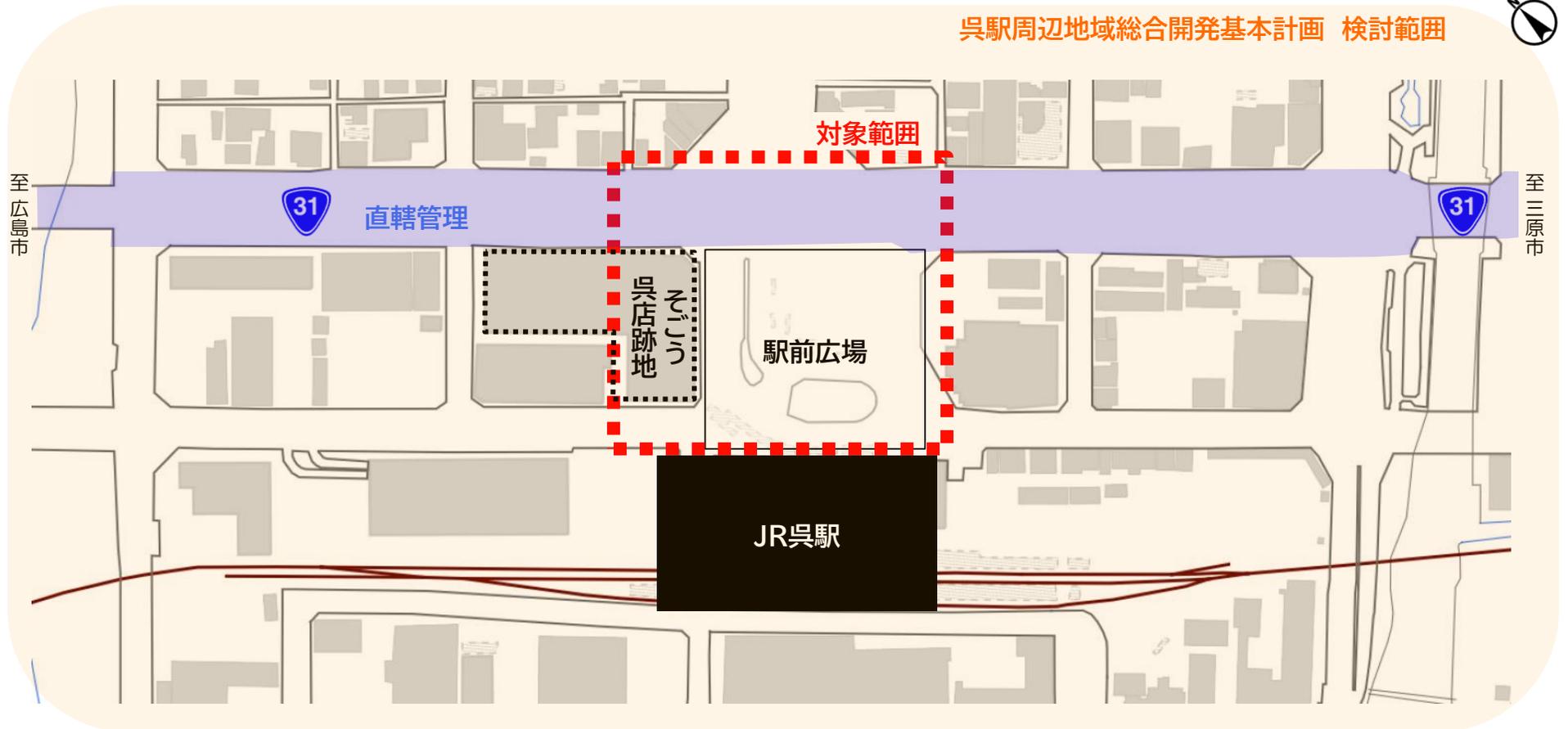
道・港・駅・まちが一体となった  
『安心・安全・快適、「住む人」「来る人」全てにやさしいまち、呉』

# 呉駅周辺地域について

## 事業対象範囲

「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。

### ■ 事業計画の対象範囲



※地理院地図

# 呉駅周辺地域について

## 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



# 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の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트의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、データ活用してモーダルコネク트의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。

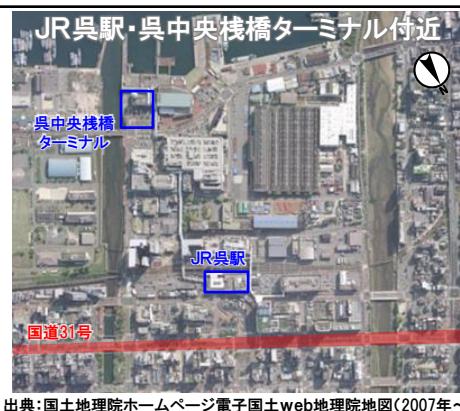
## 5. 官民連携による計画の具体化

- ・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。

# 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



出典:国土地理院ホームページ電子国土web地理院地図(2007年~)

## 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』



### 呉港中央棧橋ターミナル



#### ① モーダルコネクットの強化

- ・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、データ活用してモーダルコネクッ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。

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



## 4つの主要機能の考え方と基本的な方針

---

# 1. 交通ターミナル

## 1. 2 施設の配置

呉駅周辺の限られた空間を立体的に活用し、2層（駅前広場・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する。

- 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(自動車や自転車など)との輻輳を解消し、安全な施設配置とする。
- 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る。
- 交通事業者の意見等をもとに、利用者が利用しやすい施設配置を検討する。

### ■ 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"> <li>歩行者との分離を図るため、1階に配置する。</li> <li>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。</li> </ul>
タクシー乗降場	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者との分離を図るため、1階に配置する。</li> <li>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。</li> </ul>
待合施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の主要な動線となる2階に配置する。</li> <li>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。</li> </ul>
歩行・賑わい・防災などの空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul>
一般車送迎エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者との分離を図るため、1階に配置する。</li> <li>公共交通との分離を図るため、東側に配置する。</li> <li>福祉車両送迎スペースはJR呉駅に近い場所に配置する。</li> </ul>

#### 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



# 2. デッキ

## 2. 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検討する。

- 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する。
- 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2階レベルの利用者動線を形成する。

### ■ 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"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスや自動車との輻輳を回避する</li> <li>・歩行者と次世代モビリティの共存を考慮する</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>

### ■ デッキ利用者の動線イメージ



※レイアウトはイメージであり、整備内容を決定するものではありません。

※第2回検討会資料から一部表内を修正

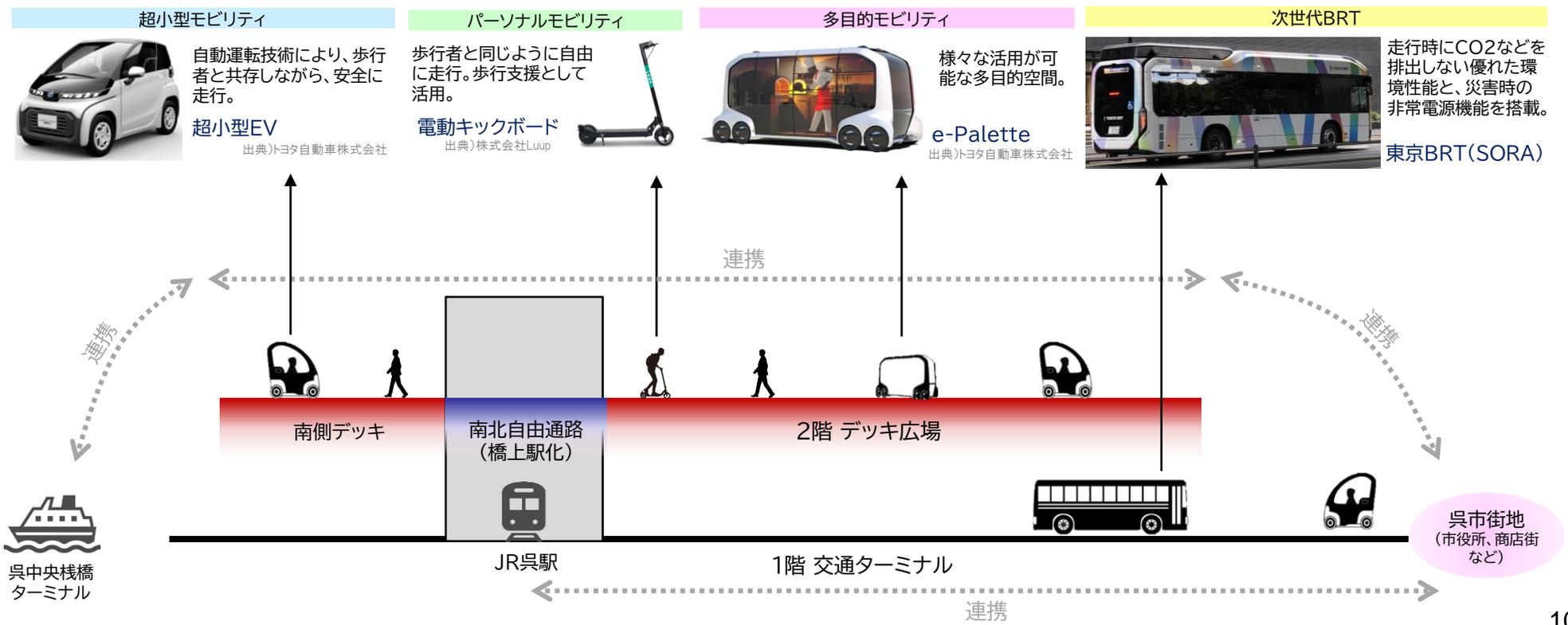
# 3. 次世代モビリティ・ネットワーク

## 3. 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する。

- 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する。
- 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する。
- 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する。

### ■ 呉駅周辺での導入イメージ



# 4. 防災拠点

## 4. 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する。

- 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、デッキ等を活用する。
- 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る。
- 一時的な避難場所(室内)に非常電源を設置し、併せて帰宅困難者への携帯端末の充電設備の設置について、通信会社等と連携を図る。
- 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る。

#### ■ 帰宅困難者の受入空間



一時的な避難場所

出典)防災情報新聞



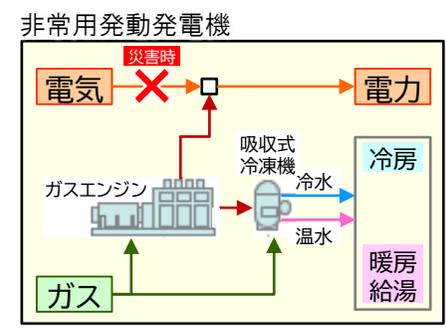
帰宅困難者等の受入空間

写真提供)熊谷市HP

#### ■ 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"> <li>● 発災時における身の安全の確保 (デッキ、待合施設を活用)</li> </ul>
帰宅困難者等の受入空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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)</li> </ul>

#### ■ 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)

導入検討機能	導入の目的
非常電源機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>
一時避難者への電源供給	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 帰宅困難者向けの携帯端末への充電設備を設置</li> </ul>

# 4. 防災拠点

## 4. 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・安心な空間を創出する。

- 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る。
- 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する。

### ■ 平常時と災害時の活用イメージ



## 第2回検討会での 委員の皆様からのご意見への対応内容

---

# 主な意見と対応内容(1/4)

No.	第2回検討会で頂いた主なご意見	対応内容	資料 頁
①	<ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナウイルス感染の状況が空間計画に影響を及ぼす可能性を踏まえ、余裕のある空間で計画を進めることが重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナウイルスによる社会情勢の変化を踏まえ、空間的な余裕に留意し、利用者の空間計画を進める。</li> </ul>	資料-2 ・ P.4 資料-3 ・ P.17
②	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通の総合駅とするという意味では、JR駅や隣接施設と一緒に官民連携で計画を進めていくことが重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>橋上駅化、複合施設等について、官民連携により、調整を図りながら、交通ターミナルの計画を進める。</li> </ul>	資料-2 ・ P.10
③	<ul style="list-style-type: none"> <li>大和ミュージアムなど周辺の観光施設への来客を意識すると物販施設が必要。物販施設は、平常時や災害時の各シーンで機能するものとすべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平常時と災害時を踏まえた機能分担に留意し、物販機能の導入を検討。</li> </ul>	資料-3 ・ P.15
④	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全を確保するために、歩行者動線と自動車動線の分離が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、安全な歩行空間を検討。</li> </ul>	資料-3 ・ P.14
⑤	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通の円滑化も重要であるが、歩行者や自転車の安全性確保も重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、安全な歩行空間を検討。</li> </ul>	資料-3 ・ P.14
⑥	<ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナウイルスの影響により自転車利用が増えていることから、とびしま海道のサイクリングロードとの連携など、自転車利用者の利便性の検討も必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車利用者の増加を見据え、利便性向上に資する環境整備について検討する。</li> </ul>	資料-3 ・ P.12

# 主な意見と対応内容(2/4)

No.	第2回検討会で頂いた主なご意見	対応内容	資料3 頁
⑦	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス、タクシー、一般車の輻輳を防ぐため、バス・タクシーと一般車の出入口を分けることやバス出入庫ルートでの駐車対策などが必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス、タクシー、一般車の輻輳を解消するレイアウトやバス出入庫ルートでの駐車対策について、関係機関と調整しながら、交通ターミナルの計画を進める。</li> </ul>	資料-2 ・ P.2 資料-3 ・ P.13
⑧	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通ターミナルの利用者動線については、シームレスでユニバーサルデザインに配慮し、上屋を設置するなど、利用者の利便性・快適性の向上に努めることが重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ユニバーサルデザインに配慮した、利用者が利用しやすい施設配置を検討。</li> </ul>	資料-3 ・ P.14
⑨	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時の代行バスの待機場所の確保等、防災の観点から、空間に余裕のある計画であることが重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス待機場を増やすなど、余裕を持たせた交通ターミナル(1階)の施設配置を検討。</li> </ul>	資料-2 ・ P.2 資料-3 ・ P.13
⑩	<ul style="list-style-type: none"> <li>限られた駅前空間を有効に活用するため、呉駅と面する国道31号以外の道路の使い方も考えることが必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道31号や市道からの交通ターミナル(1階)への進入方法に留意し、施設配置を検討。</li> </ul>	資料-2 ・ P.2 資料-3 ・ P.13
⑪	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般車の送迎空間について、一般車の送と迎の特徴(迎えの車両は滞留するが、送りの車両はその横をすり抜けていく)を意識し、うまく機能する運用となることが重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般送迎エリアについて、幅員を広く設定するなど、送と迎の特徴を踏まえた施設配置を検討。</li> </ul>	資料-2 ・ P.2 資料-3 ・ P.13
⑫	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業的、賑わいの観点でデッキと複合施設の連携を検討すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デッキと複合施設の連携について、柔軟に対応できるように、民間開発事業者と調整を図りながら、交通ターミナルの計画を進める。</li> </ul>	資料-2 ・ P.4 資料-3 ・ P.17

# 主な意見と対応内容(3/4)

No.	第2回検討会で頂いた主なご意見	対応内容	資料3 頁
⑬	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通ターミナルと複合施設の連携を図る必要があるため、民間事業者からの提案を受け入れられるような、柔軟な計画であることが重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通ターミナルと複合施設の連携について、柔軟に対応できるように、民間開発事業者と調整を図りながら、交通ターミナルの計画を進める。</li> </ul>	資料-2 ・ P.4 資料-3 ・ P.17
⑭	<ul style="list-style-type: none"> <li>防災・賑わい・採光・橋上駅化との整合などを含め、デッキと複合施設について、全体で検討が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デッキを整備した交通拠点の他事例などを参考に、複合施設や橋上駅化と連携しながら、デッキの計画を進める。</li> </ul>	資料-2 ・ P.10
⑮	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地へ人をどのように流していくのか動線の考慮が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>回遊性の向上に資する動線計画に配慮するとともに、呉市観光振興施策等と連携。</li> </ul>	資料-2 ・ P.10
⑯	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通体系やまちづくりの方針、さらに地域防災計画等との整合を図り、呉駅バスタ機能を活かしていくことが必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>次世代モビリティ導入を見据えた公共交通体系の検討、地域防災計画など関連計画等と整合を図る。</li> </ul>	資料-3 ・ P.19 ・ P.22
⑰	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時の一時避難場所としては、災害時の必要な防災機能を予め把握することが重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時に必要な防災機能を把握。</li> </ul>	資料-3 ・ P.24
⑱	<ul style="list-style-type: none"> <li>一時的な避難場所として活用することを考えると、排水についても考えることが必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時の一時避難場所としての活用を念頭に置いた排水計画を検討。</li> </ul>	資料-3 ・ P.17

# 主な意見と対応内容(4/4)

No.	第2回検討会で頂いた主なご意見	対応内容	資料3 頁
①9	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時にデッキを最大限活用するためには、日常的にデッキが使われていることが大事で利用者がくつろぐことができる機能が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>例えば、歩行者利便増進道路(ほこみち)の活用など、日常的に使われるデッキについて検討。</li> </ul>	資料-2 ・ P.4 資料-3 ・ P.17
②0	<ul style="list-style-type: none"> <li>そごう跡地、JR呉駅、呉駅南口について、交通ターミナルとの一体連携範囲として、検討することが必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>橋上駅化、複合施設などについて、官民連携により調整を図りながら、交通ターミナルの計画を進める。</li> </ul>	資料-2 ・ P.10
②1	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅の橋上化を決める上で自由通路が軸となって駅前広場含め様々な計画が決まってくる。ただし、自由通路の位置決めには多くの制約条件があることから、綿密な精査が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>別途検討が進められている橋上駅化の計画と連携しながら、交通ターミナルの計画を進める。</li> </ul>	資料-2 ・ P.10
②2	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間事業者による役割、公共の役割を踏まえたトータルデザインの枠組みについて、関係者間で共有することが重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共と民間の役割分担を官民連携により調整しながら、計画を進める。</li> </ul>	資料-2 ・ P.8 資料-3 ・ P.26
②3	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共事業と民間事業の分担を明確にし、交通ターミナル全体の議論が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共と民間の役割分担を官民連携により調整しながら、計画を進める。</li> </ul>	資料-2 ・ P.8 資料-3 ・ P.26