

～道・港・駅・まちが一体となる次世代型総合交通拠点の実現～

整備方針

モーダルコネクト機能の強化

呉駅周辺地域の
交通円滑化

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

防災機能の強化

官民連携による
計画の具体化

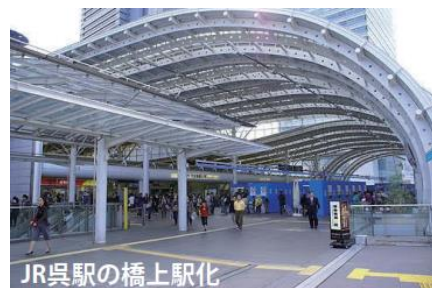
4つの 主要機能

交通 ターミナル

デッキ

次世代モビリティ ネットワーク

防災拠点



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



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

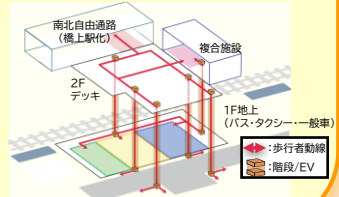


呉港中央棧橋 ターミナル

JR呉駅

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



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



れんが通り・市役所



防災機能の強化

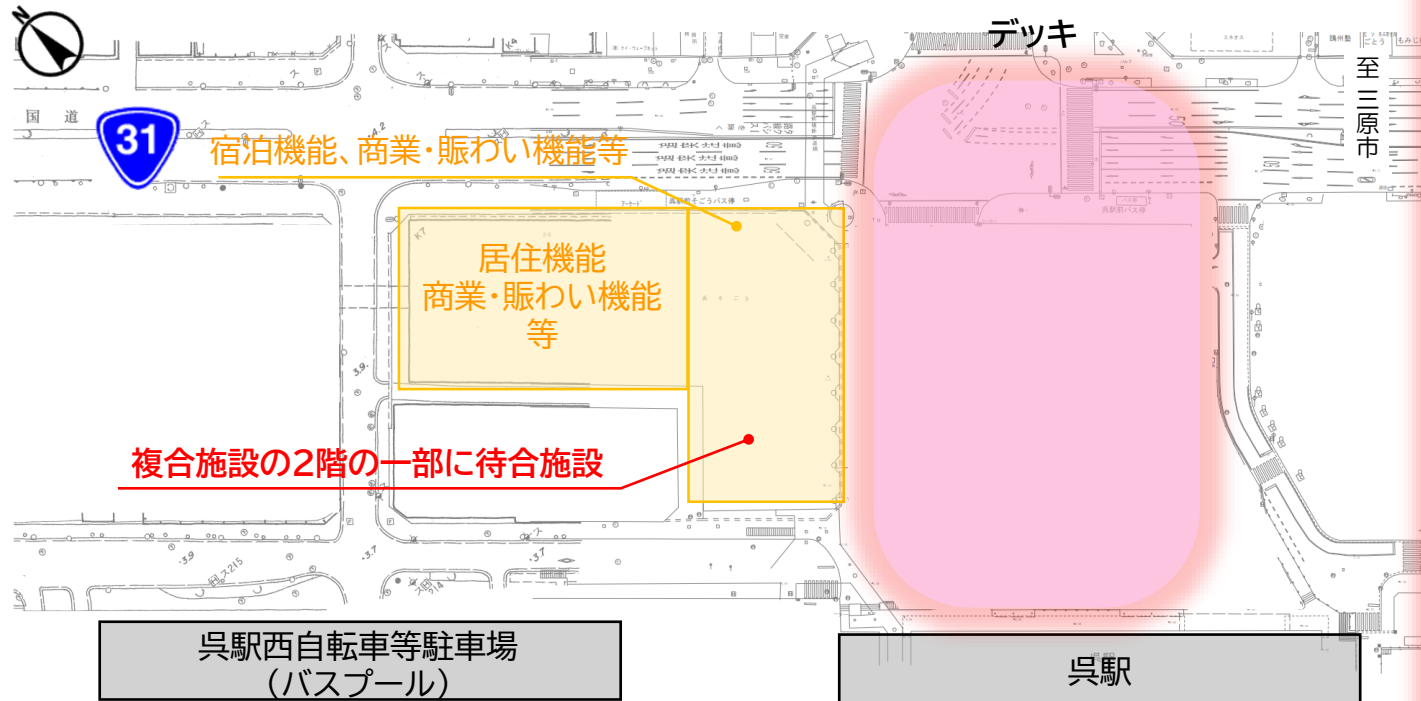
- 災害時の一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間、災害時の情報収集・情報発信の拠点として利用できる機能などを交通ターミナルに整備



施設配置計画と事業区分[平面図・断面図]

呉駅交通ターミナル整備
事業計画（概要）

2階平面図

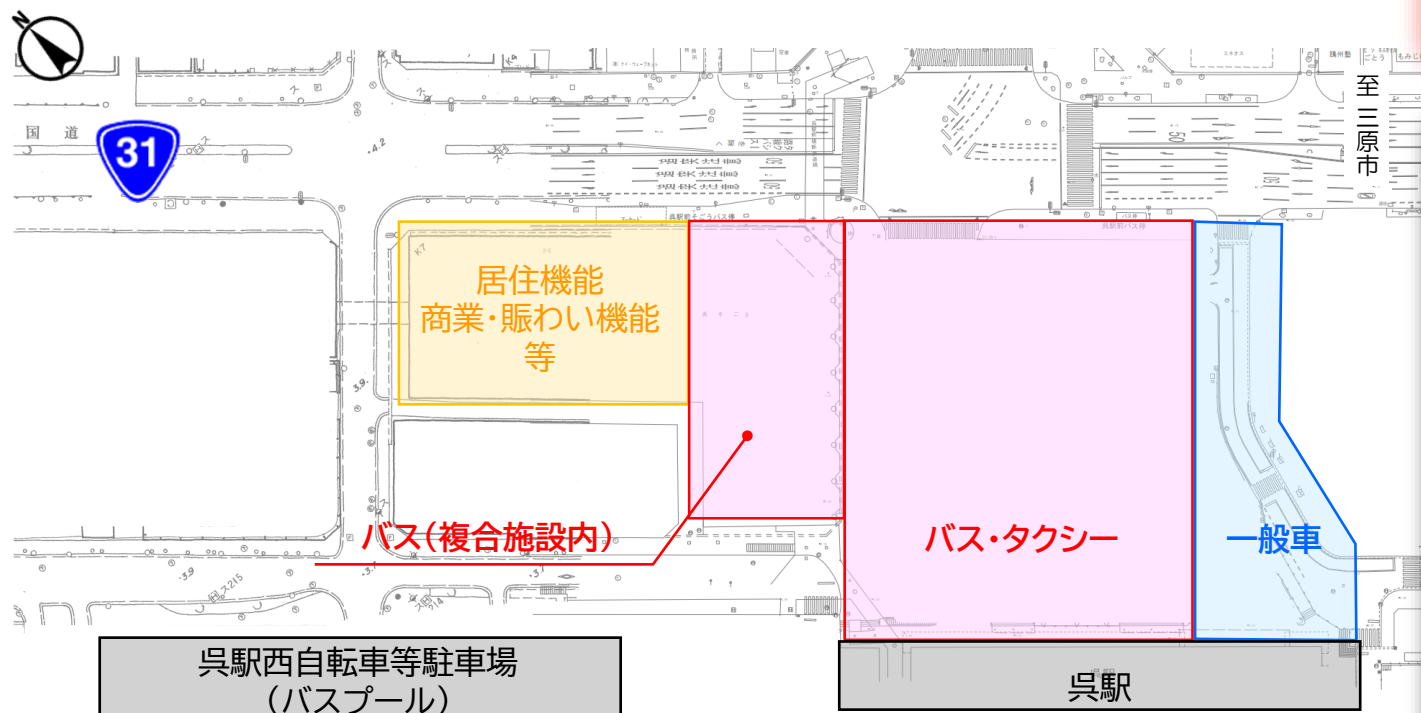


デッキのイメージ

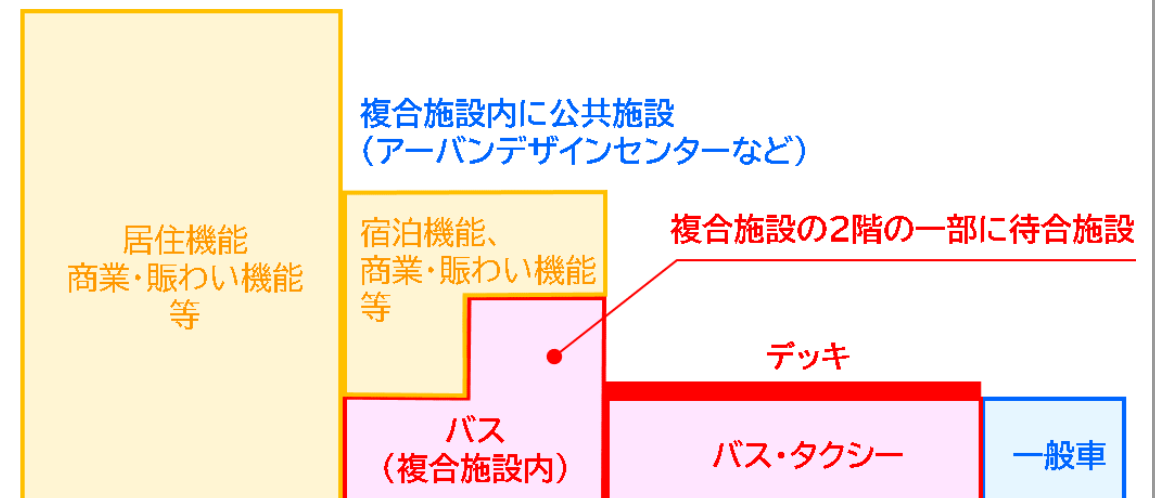


待合施設のイメージ

1階平面図



断面図



国(国道31号) 呉市(呉市道) 民間

※今後、民間開発事業者等との協議により変更となる場合があります。

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) 整備方針 事業計画 調査・設計 工事	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) 官民連携	
フェーズⅡ	呉駅周辺の拠点性強化	呉駅周辺の拠点性を面的に強化	
フェーズⅢ	呉市全域での連携強化	呉市全域での連携強化	

- ・交通ターミナル整備により、多様な交通モードを集約し、モーダルコネク（交通結節機能）を強化。
- ・呉駅の橋上駅化と連携してシームレスな交通結節空間を創出し、交通流円滑化、移動快適性の向上、防災機能の向上を実現。

1. 事業概要

- ・事業箇所：広島県呉市西中央1丁目
- ・面積：約0.9ha（交通ターミナル）
- ・全体事業費：約80億円
- ・道路内容：
 - －交通ターミナル整備（バス11バス、タクシー2バス）
 - －デッキ整備

2. 課題

課題① 呉駅周辺での交通の輻輳

- ・呉駅前の交差点では、駅前広場を出発した車両と歩行者が輻輳しており、また国道31号上にもバス停留所があるため、交通の円滑化が阻害されている（図2・3・4）。
- ・路線バス以外の通勤バス等の路上駐車がみられるほか、バスプールが離れており、回送中のバスが交差点で滞留している（図4）。

旅行速度：（三原方面行）15.8km/h / （広島方面行）18.2km/h
※ETC2.0プローブデータ（R1.9平日昼間12時間平均値）



※バス乗降場：17箇所（うち降車専用7箇所）

図2 車両と歩行者が輻輳

図3 後続車両の進行を阻害

図4 点在するバス停とバスプール

課題② 災害に備えた防災機能の強化

- ・平成30年7月豪雨災害による道路や鉄道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る。
- ・呉駅周辺は緊急輸送バスなどの発着場所になったものの、利用者の集中による混雑や運行情報等の速やかな情報発信など、今後の災害に備えた防災拠点の機能強化が求められる（図5）。

- ・平成30年7月豪雨時の呉駅～広島市間のバス
利用者数：約11.2千人/日
バス便数：約330便/日



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」

図5 災害時緊急輸送バス

3. 整備効果

効果① 呉駅周辺地域の交通流円滑化

- ・路上停車するバスによる後続車の阻害解消と、車両と歩行者との輻輳解消による交通流の円滑化。
- ・バスプールを直接つなぐ導入路を活用した回送バスや呉駅右折進入バスの滞留解消と、バスプール周辺の交通錯綜解消による、交通流の円滑化。

■ 国道31号の旅行速度

（三原方面行）整備なし 15.8km/h → 整備あり 16.9km/h
（広島方面行）整備なし 18.2km/h → 整備あり 21.5km/h

効果② 交通ターミナル利用者の利便性・安全性の向上

- ・交通ターミナル整備によるバス停の集約とバス・タクシーの一時待機場所の確保。
- ・デッキや待合空間の整備による、利用者の待合環境の改善や利便性・移動快適性の向上。（図6）
- ・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の導入によるバリアフリールートの確保。



図6 デッキイメージ

効果③ 災害時における防災機能の向上

- ・交通ターミナル整備による、災害時の代替輸送（緊急輸送バス）の発着機能や情報発信機能の向上。
- ・平常時に待合空間などとして機能する空間を、災害時には、一時的な避難場所、帰宅困難者等の受入空間として活用（図7）することによる地域防災機能の向上。

- 一時的な避難者や帰宅困難者などを、交通ターミナルで受け入れ



図7 平常時と災害時を踏まえた機能分担

効果④ 新たな技術・サービスの発展

- ・次世代モビリティの導入やICTを活用した多様な交通モードの連携（MaaS）の促進。

効果⑤ 地域経済の活性化

- ・呉駅周辺整備と連携した賑わい創出・まちの魅力向上による地域経済の活性化。