

# **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。



#### 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。



#### 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。



#### 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。



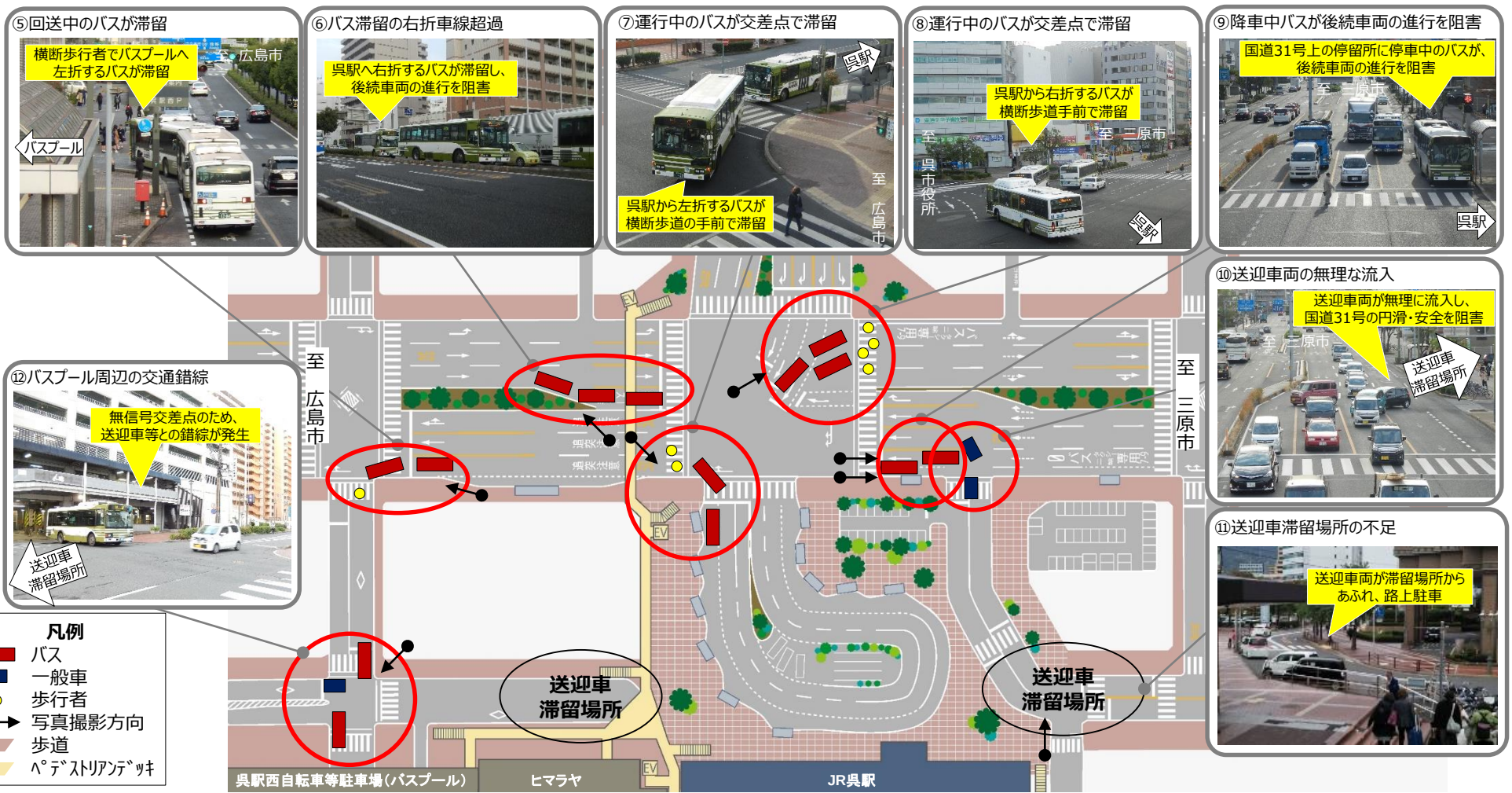


# 1. 呉駅周辺の現状と課題

## 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





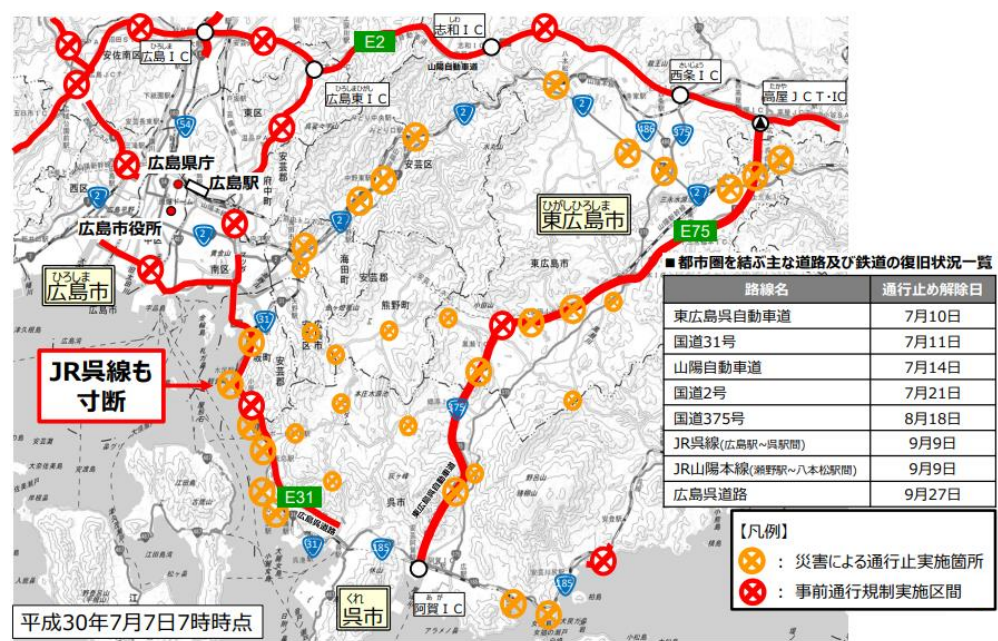
# 1. 呉駅周辺の現状と課題

## 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

災害時に国道31号の歩道空間に滞留するバス利用者



出典)国土交通省  
第2回 バスタブ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 (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。

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)

## 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に  
そして、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 パリアリーをフルに、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 吳駅周辺地域総合開発基本計画

- 駅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

呉駅交通ターミナル整備事業

複合施設整備

吳馭橋上馭化

KUREスマートシティ  
実行計画（策定中）

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



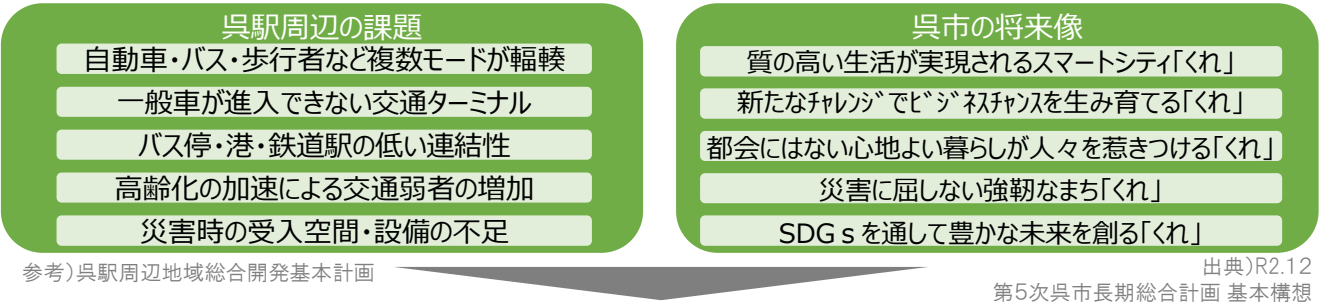


# 2. 事業の概要

## 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



### < 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』

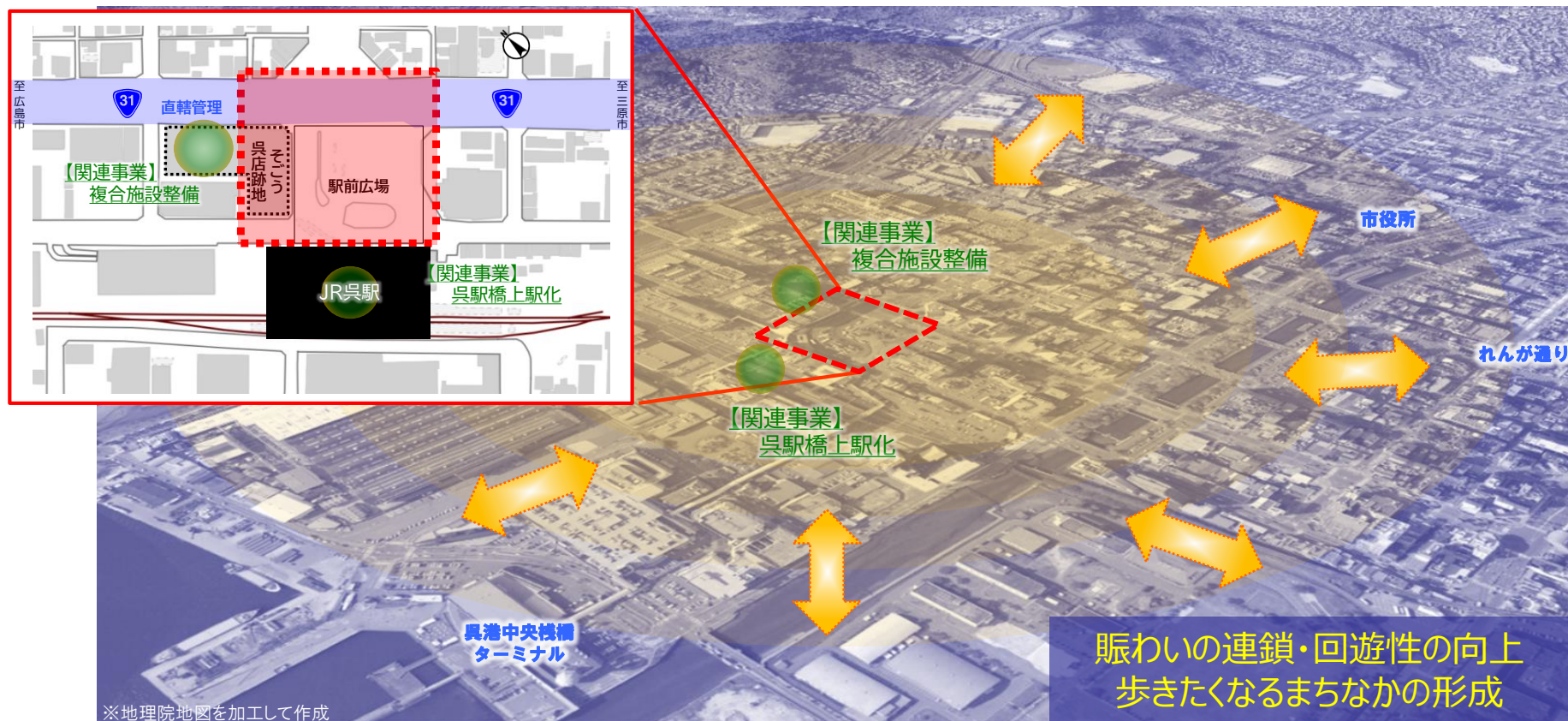
## 2. 事業の概要

### 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

#### モーダルコネクト機能の強化

- 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トの強化を図ります。



#### 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。

#### 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。



#### 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。

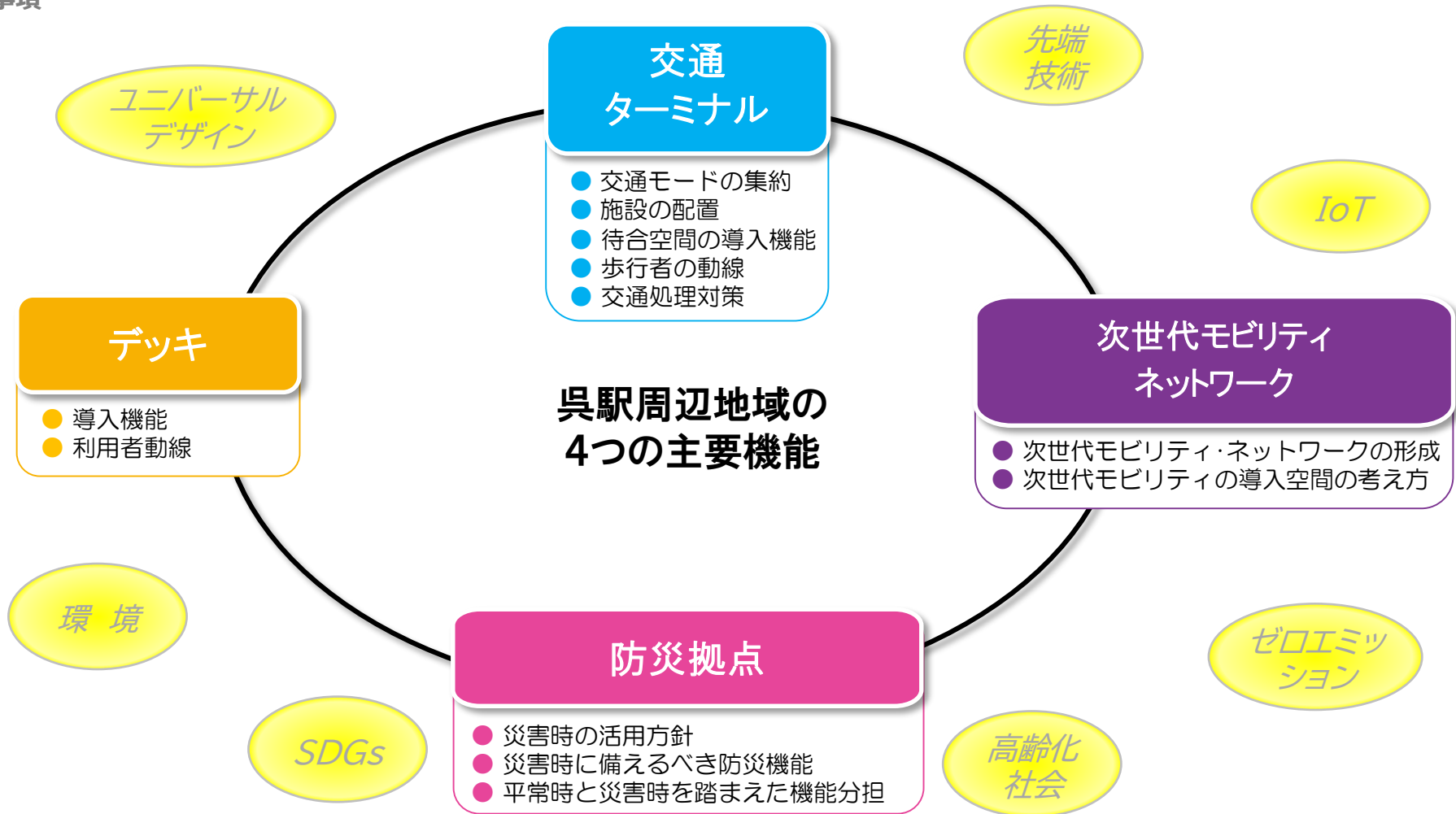


# 2. 事業の概要

## 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。

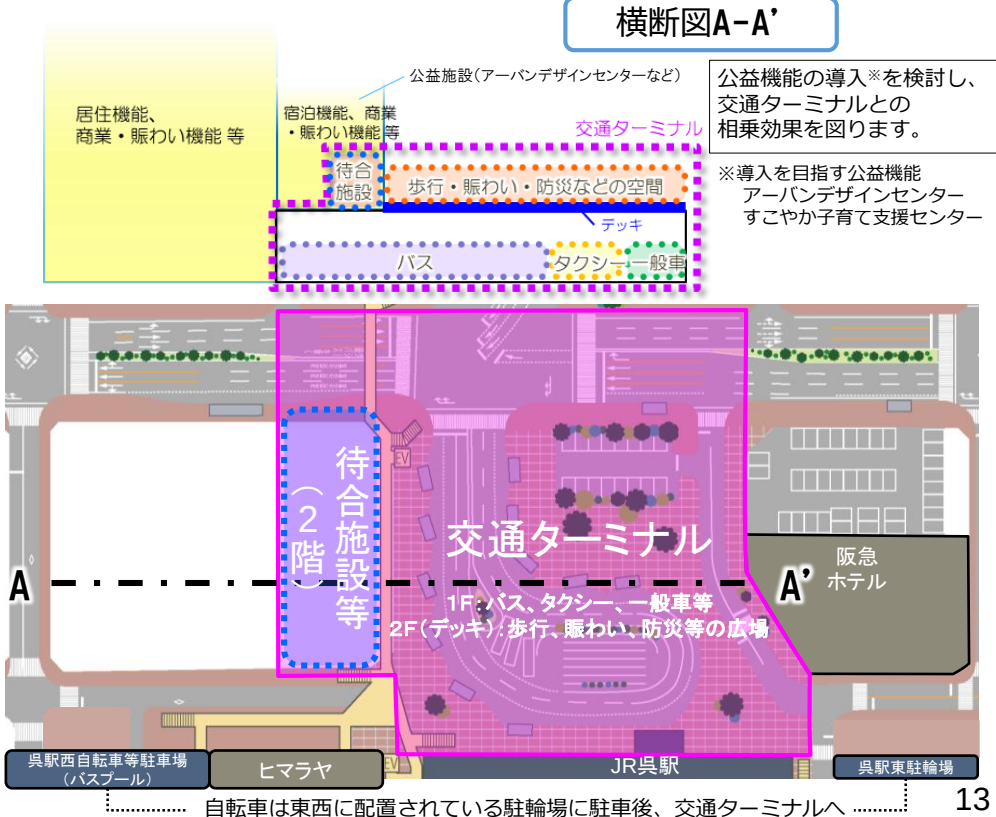
### ■ 交通ターミナルの対象施設と施設配置の考え方

| 施設             | 施設配置の考え方                                                                                                                                |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| バスターミナル        | <ul style="list-style-type: none"><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





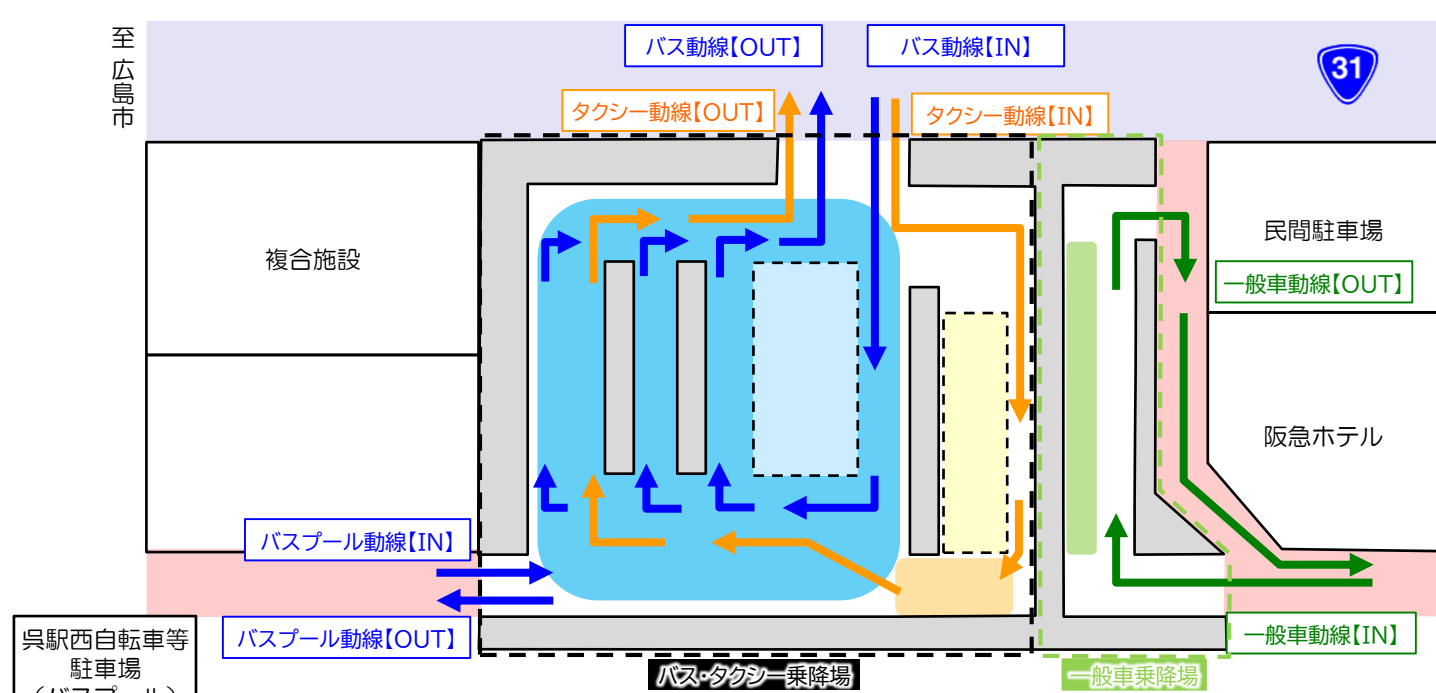
# 3. 交通ターミナル

## 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

- 至三原市
- <バスのバース数>
    - ・乗降バス:11バス(乗車6、降車5)
    - ・待機バス:6バス
  - <タクシーのバース数>
    - ・乗降バス:2バス(乗車1、降車1)
    - ・待機バス:25バス
  - <一般車のバース数>
    - ・乗降バス:10バス
- ※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<br>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

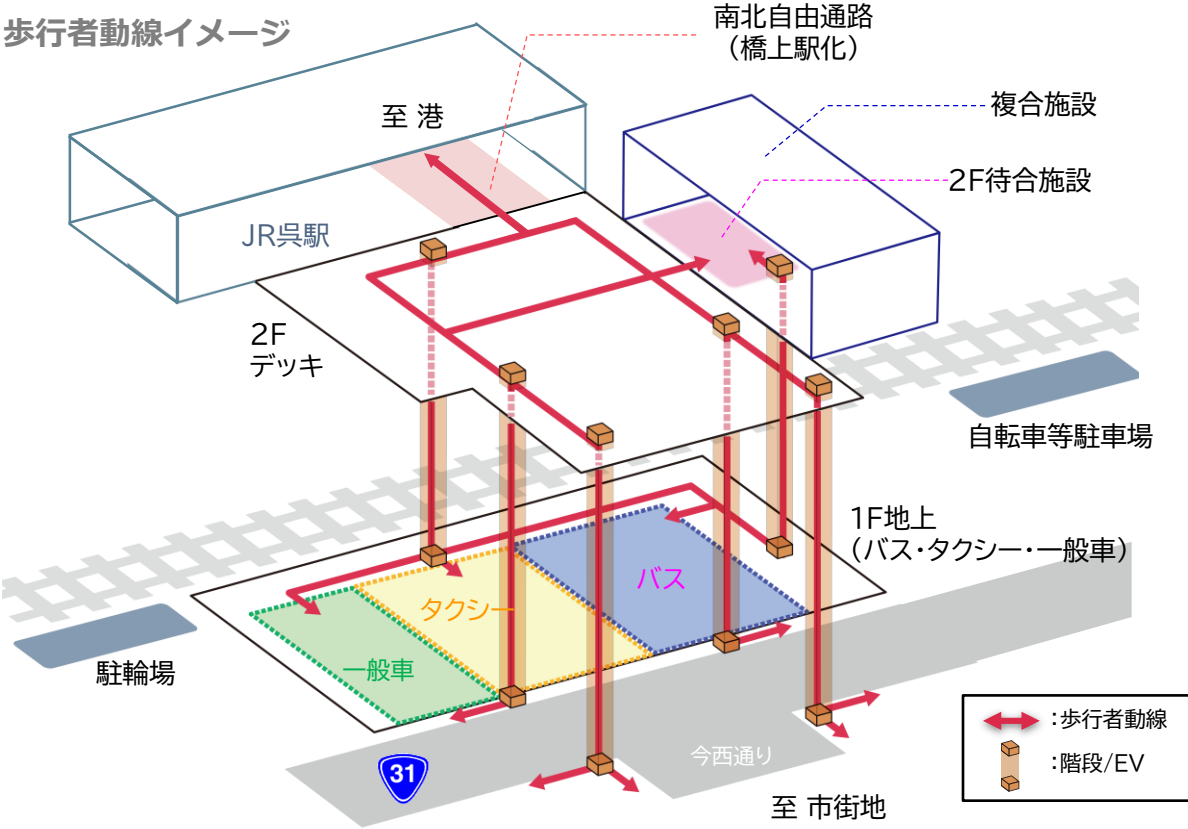
交通ターミナル、駅、港を、デッキで一体的につなぎ、便利で安全な利用者動線を形成します。

- 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"><li>● <b>移動距離</b>がなるべく短くなるよう考慮する</li><li>● 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<b>連続性・接続性</b>を確保する</li></ul> |
| 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、<b>ユニバーサルデザイン</b>に配慮する</li><li>● 交通モード間の乗換<b>動線の錯綜</b>を回避する</li></ul>            |
| 安全性 | <ul style="list-style-type: none"><li>● <b>自動車・自転車と人の輻輳</b>を回避する</li></ul>                                                                    |

### ■ 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<br>・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)<br>・チケット売り場窓口<br>・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。



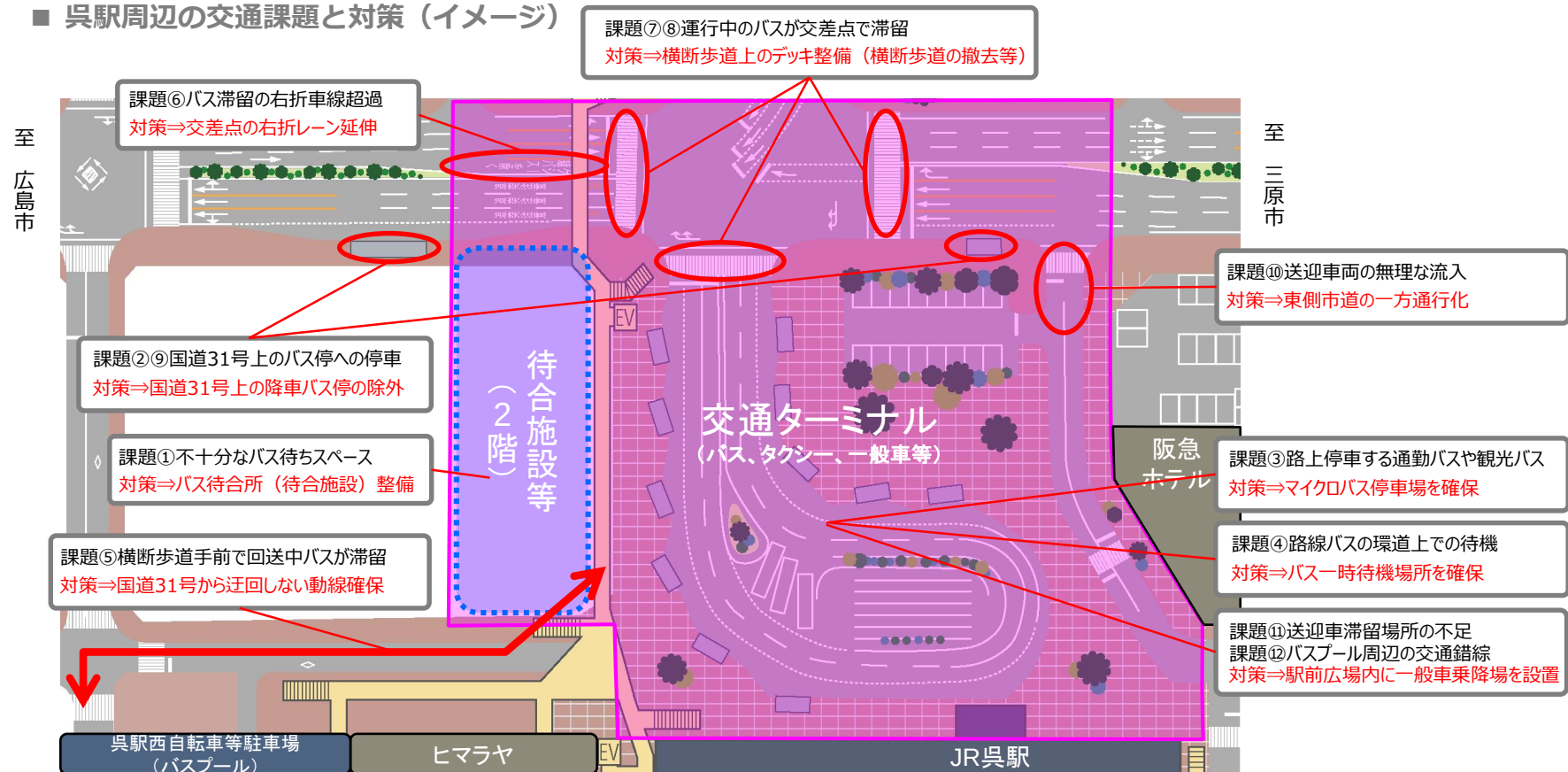
# 3. 交通ターミナル

## 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<br>・ユニバーサルデザイン など<br>⇒ 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<br>・休憩施設 など<br>⇒ 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<br>・帰宅困難者の受入空間<br>・排水設備 など<br>⇒ 呉駅への一時避難想定人数(500人)を考慮<br>⇒ 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<br>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<br>⇒ 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

歩行機能/賑わい機能/  
次世代モビリティ乗り入れ機能



出典)スーパーメガリージョン構想検討委員会資料より

防災機能



出典)防災情報新聞

賑わい機能



出典)国土交通省資料

採光機能



出典)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別区域では、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"><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><li>・ 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</li></ul> |

### ■ デッキ利用者の動線イメージ



※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。



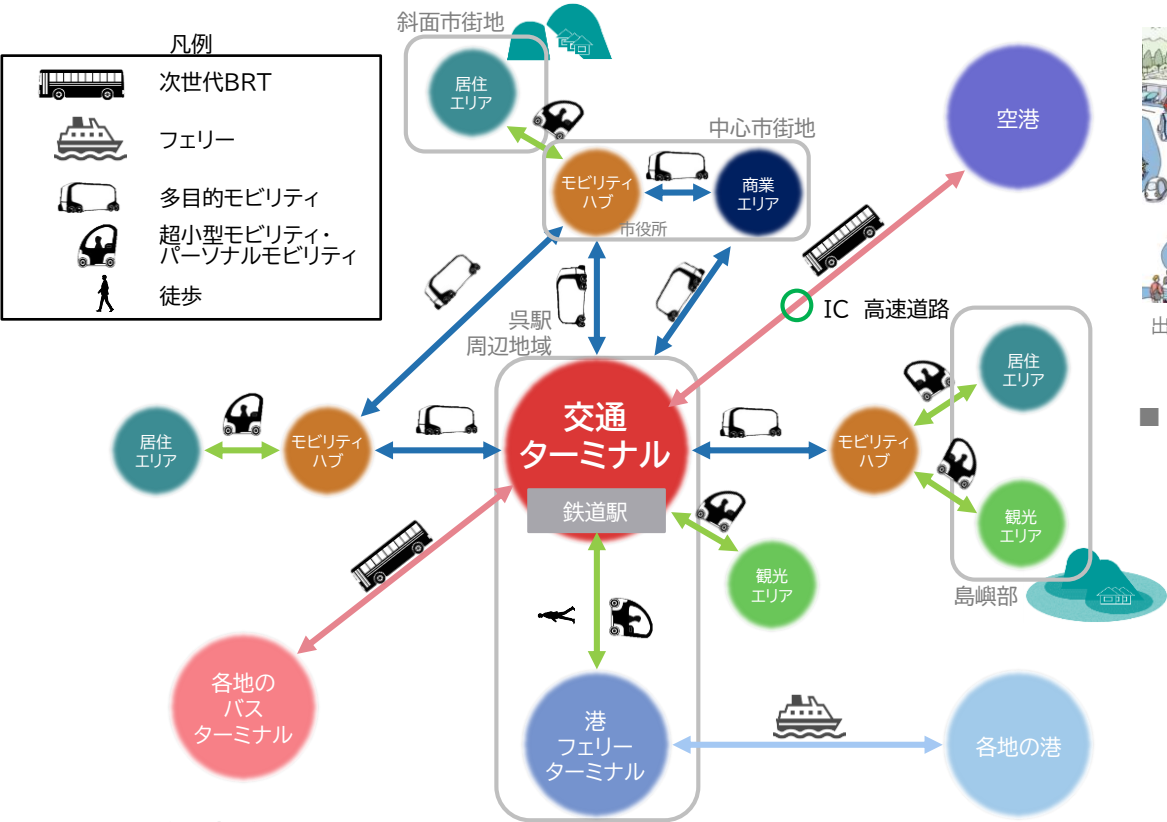
# 5. 次世代モビリティ・ネットワーク

## 5. 1 次世代モビリティ・ネットワークの形成

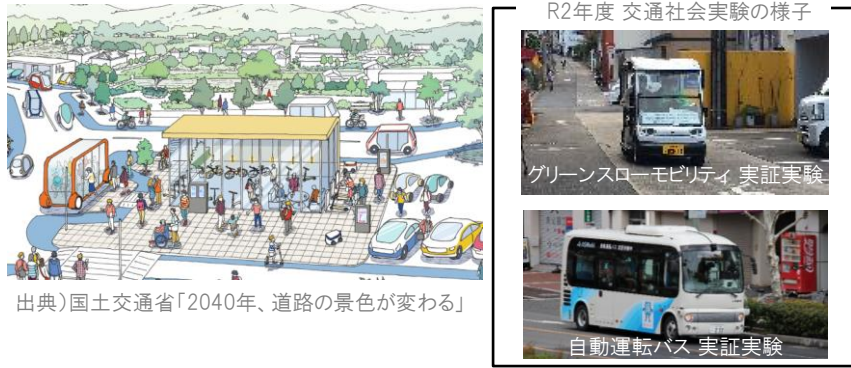
呉市周辺エリアと交通ターミナルをつなぐ最適なモビリティ・ネットワークの形成を図ります。

- 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も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 ～



### ■ 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。

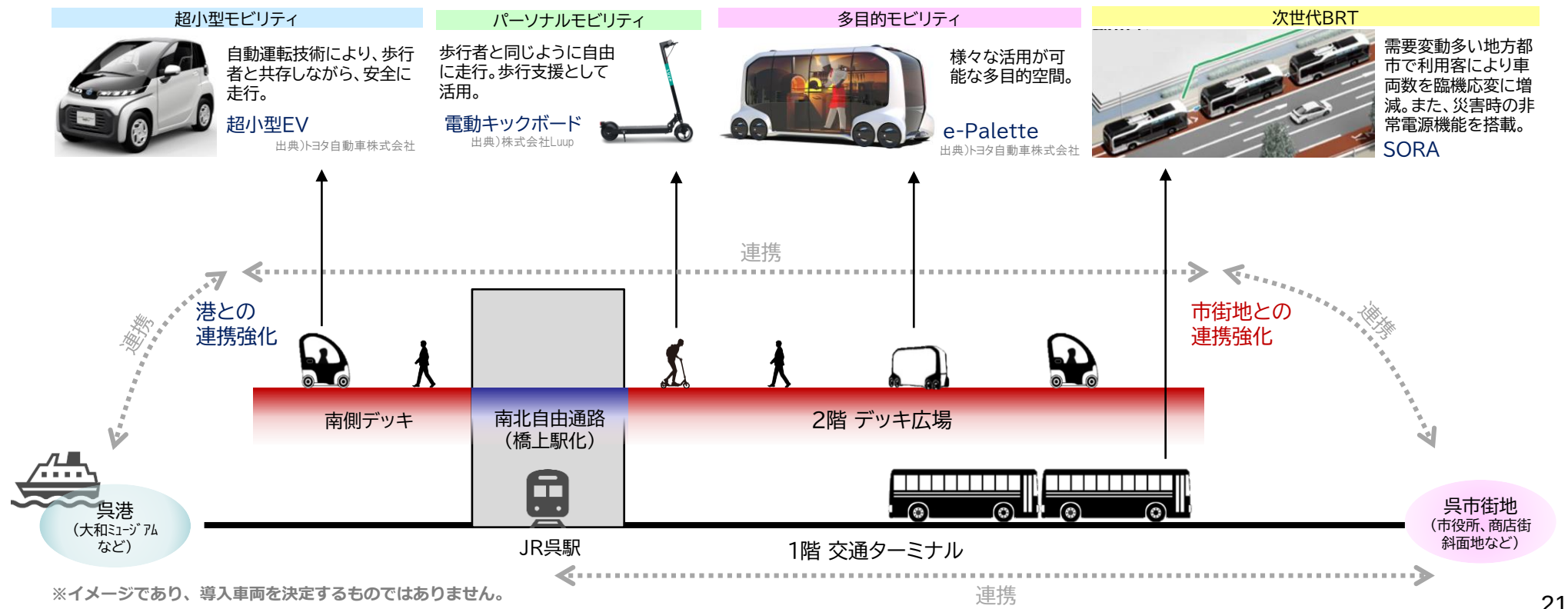
# 5. 次世代モビリティ・ネットワーク

## 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)<br>・ 非常電源機能<br>・ 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)<br>・ 帰宅困難者への物資提供<br>・ 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<br>・ 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）

・一時的な避難場所



提供)東京都

・非常用発電機



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」

・蓄電池システム



・移動用発電機



・代替交通の発着機能



画像提供:  
呉工業高等専門学校 神田研究室

・交通情報の発信機能



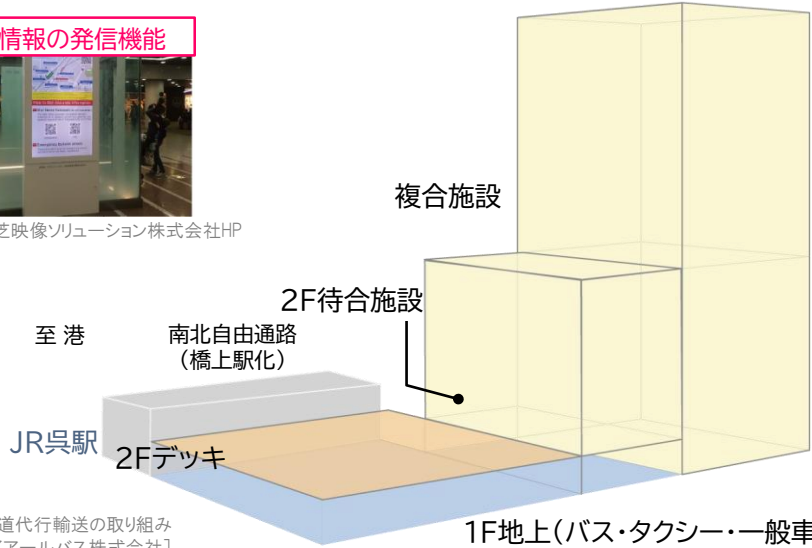
出典)東芝映像ソリューション株式会社HP

・代替交通の発着機能



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]

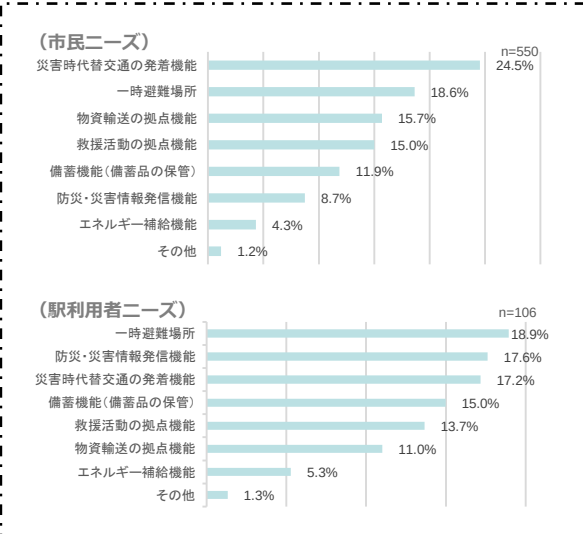
複合施設



至 港  
南北自由通路  
(橋上駅化)  
JR呉駅  
2Fデッキ  
2F待合施設  
1F地上(バス・タクシー・一般車)

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



・帰宅困難者の受入空間



写真提供)熊谷市HP

・物資備蓄・供給機能



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



画像提供：  
吳工業高等専門学校 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）



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

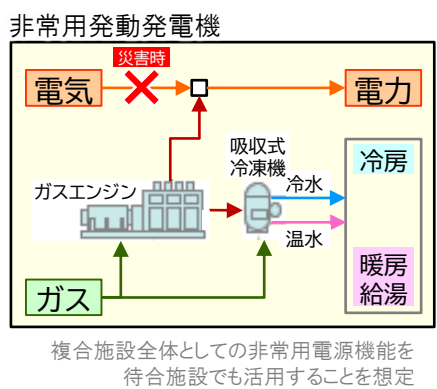


提供)東京都



写真提供)熊谷市HP

#### ■ 非常電源機能



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    | ・ 発災時における身の安全の確保<br>(デッキ、待合施設を活用)            |
| 帰宅困難者等の受入空間 | ・ 徒歩で帰宅不可能な帰宅困難者を最大3日程度収容<br>(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      | ・ 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 | ・ 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



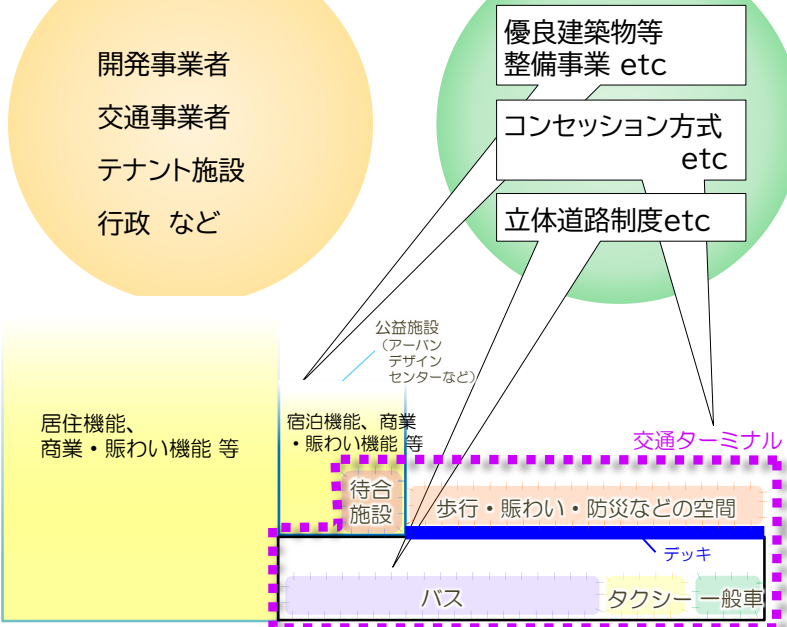
# 7. 整備・管理・運営手法

「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。

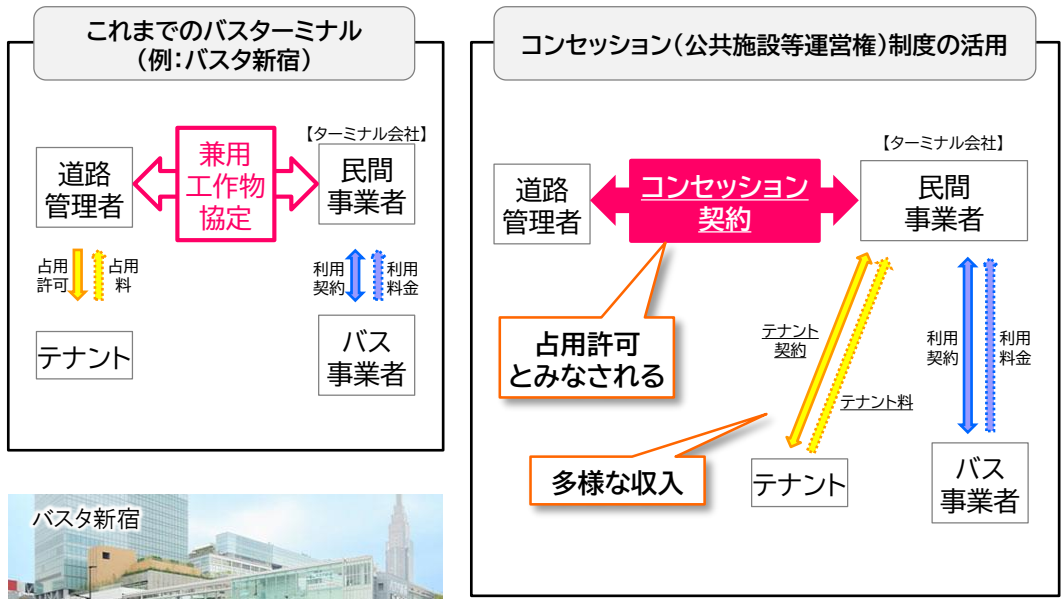
## ■ 整備・管理運営手法に関する制度・調整

### 複数の関係者との調整



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

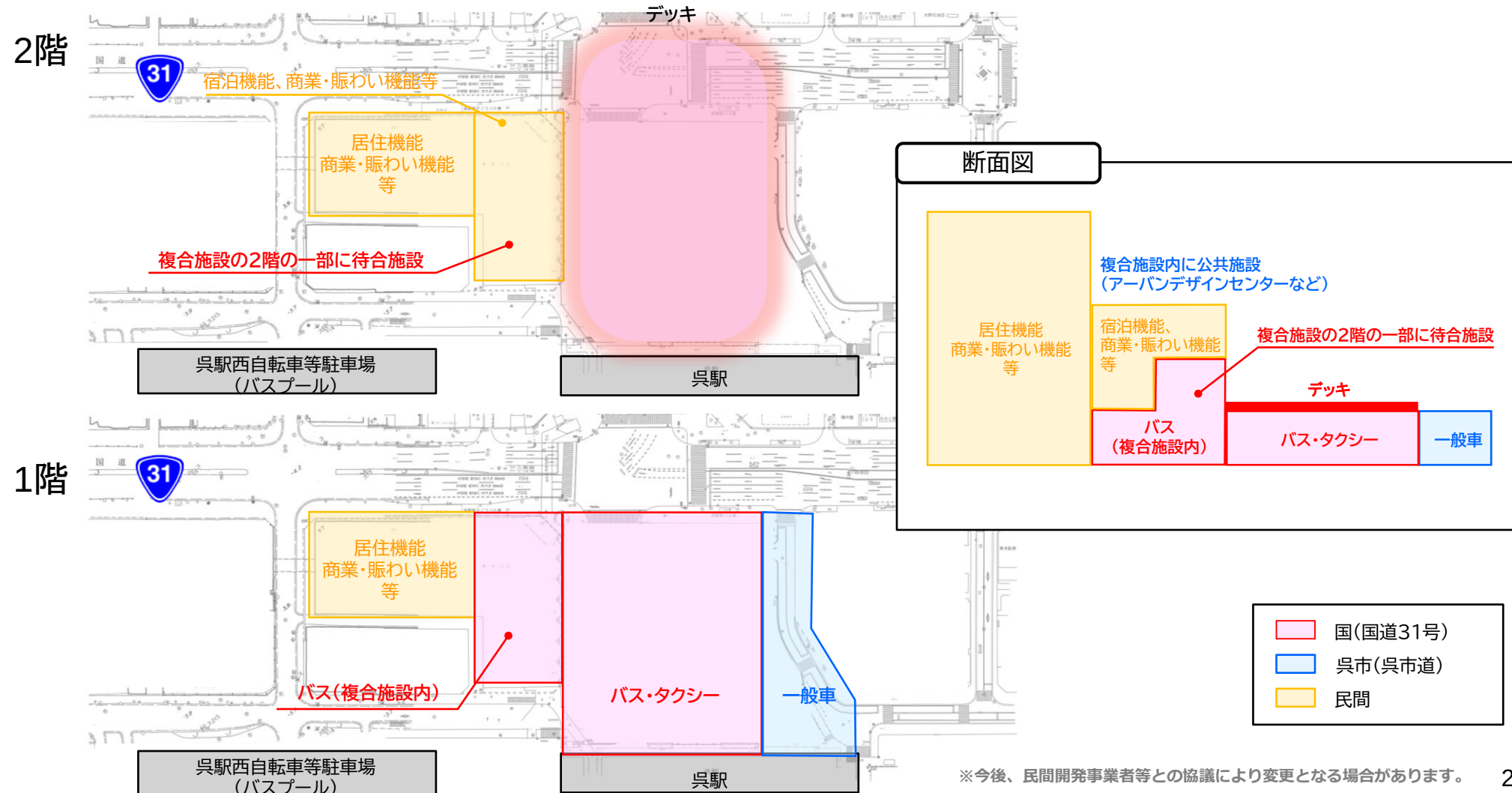
## ■ バスターミナルにおける事業方式例



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。

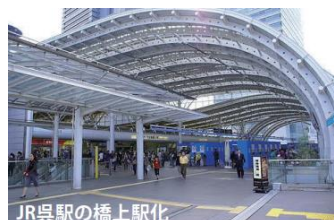
- 事業を進めるにあたって、さまざまな関係機関と合意形成を図っていきます。
- まちづくりの進展や次世代モビリティ、MaaSなどの将来技術などを見据えて、段階的に事業を推進します。

| 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 | <div>交通ターミナル<br/>そごう呉店跡地<br/>(東側低層部)</div> | <div>整備<br/>方針</div> <div>事業<br/>計画</div> <div>調査・<br/>設計</div> <div>工事</div> <div>呉駅交通ターミナル整備<br/>※呉駅橋上駅化と連携</div> |
|       |                  | <div>そごう呉店跡地<br/>(西側・東側高層部)</div>          | <div>官民連携</div>                                                                                                     |
| フェーズⅡ | 呉駅周辺の拠点性強化       |                                            | <div>呉駅周辺の拠点性を面的に強化</div>                                                                                           |
| フェーズⅢ | 呉市全域での連携強化       |                                            | <div>呉市全域での連携強化</div>                                                                                               |

# 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



### 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

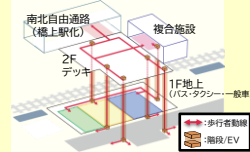


### 呉港中央横橋 ターミナル

### 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



※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呉駅の橋上駅化する推進等により、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。

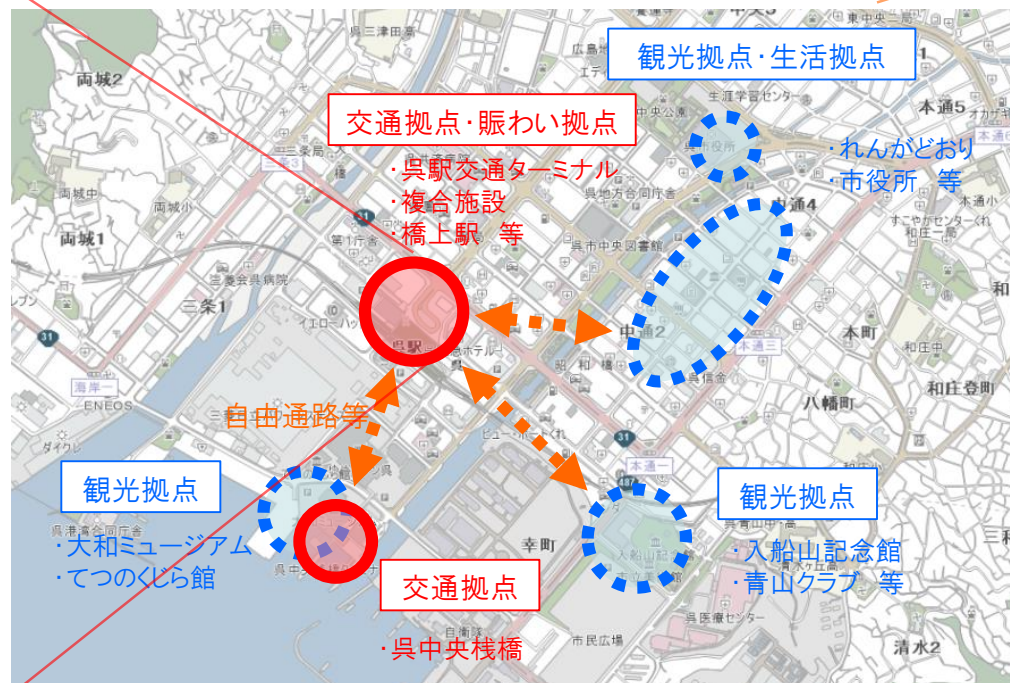
## ■ 複合施設による都市機能の充実



## ■ 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。

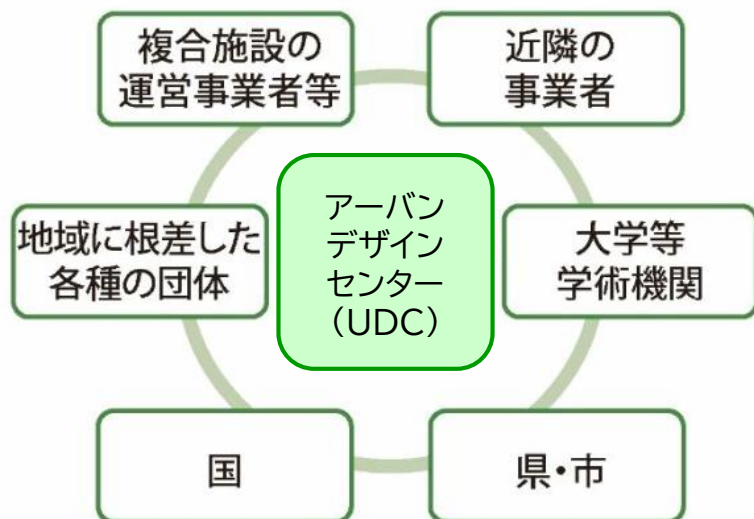
# 参考資料. 周辺エリアとの連携

## 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）