

国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画（案）について（報告）

国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画（案）について報告します。

第1 国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画検討会の開催状況等

1 国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画検討会の概要

(1) 趣旨

令和2年4月に本市が策定した「呉駅周辺地域総合開発基本計画」を踏まえ、国において、有識者や交通事業者、関係行政機関等で構成する検討会を設置し、幅広く意見交換を行い、国による整備が想定されている国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画（以下「事業計画」といいます。）の具体化を図るものです。

(2) 事務局

- ・ 国土交通省中国地方整備局広島国道事務所
- ・ 呉市都市部呉駅周辺事業推進室

2 会議の開催状況

(1) 第1回会議

【開催日】 令和2年 9月 8日

【議事概要】 検討の背景、交通ターミナルについて 等

(2) 第2回会議

【開催日】 令和2年11月24日

【議事概要】 整備方針案、4つの主要機能の考え方と基本的な方針 等

(3) 第3回会議

【開催日】 令和3年 2月15日

【議事概要】 事業計画（案） 等

第2 事業計画（案）の概要について

【事業計画（案）概要 目次】

1	呉駅周辺の現状と課題	.....	3
2	事業の概要	.....	5
3	交通ターミナル	.....	7
4	デッキ	.....	9
5	次世代モビリティ・ネットワーク	.....	10
6	防災拠点	.....	11
7	整備・管理・運営手法	.....	12
8	事業区分	.....	13
9	今後のスケジュール	.....	14
10	国道31号等呉駅交通ターミナルの将来の姿	.....	15
	(参考資料 )	.....	16

※ 第3回会議時点での事業計画（案）の概要です。

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。

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

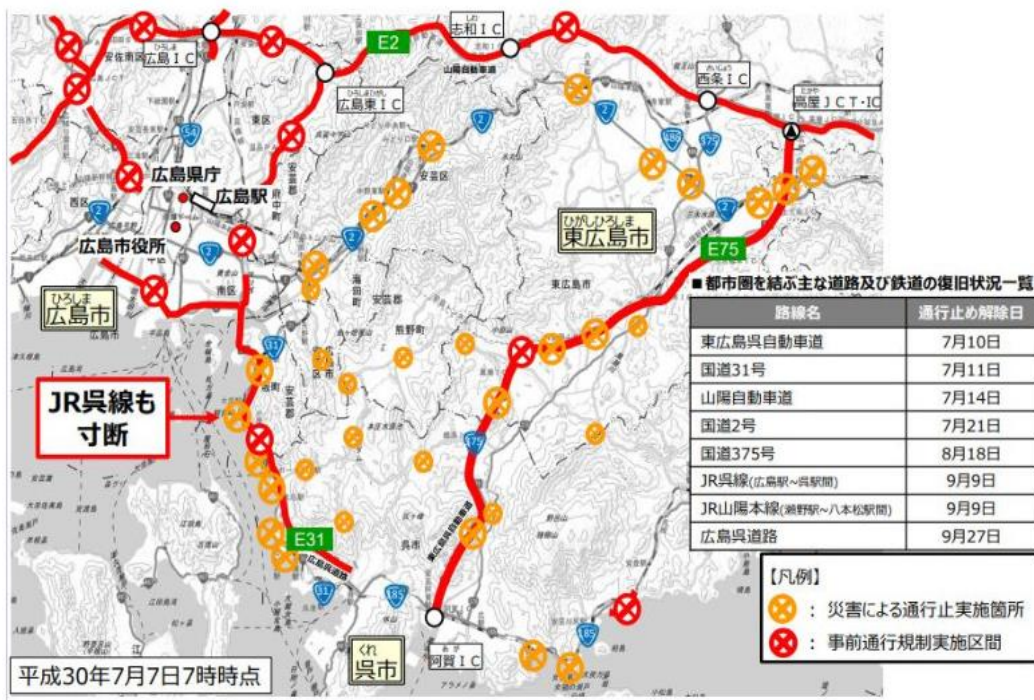
1. 3 呉駅前の交通円滑性

通勤・通学時間を中心に呉駅を利用する交通が国道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。

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在り方の検討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)



※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

【事業計画（案）本編 P6～P10】

2. 1 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、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。

2. 2 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、そごう呉店跡地及び国道31号を事業対象範囲とします。

2. 3 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。

2. 4 整備方針

2. 5 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。

■ 事業計画の対象範囲



■ 呉駅周辺地域の目指すビジョンおよび整備の方向性



(整備方針の概要)

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。



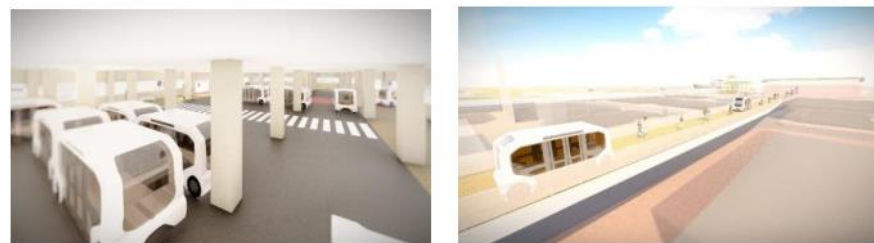
呉駅周辺地域の交通円滑化

- 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。



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。

3 交通ターミナル

3. 1 交通モードの集約

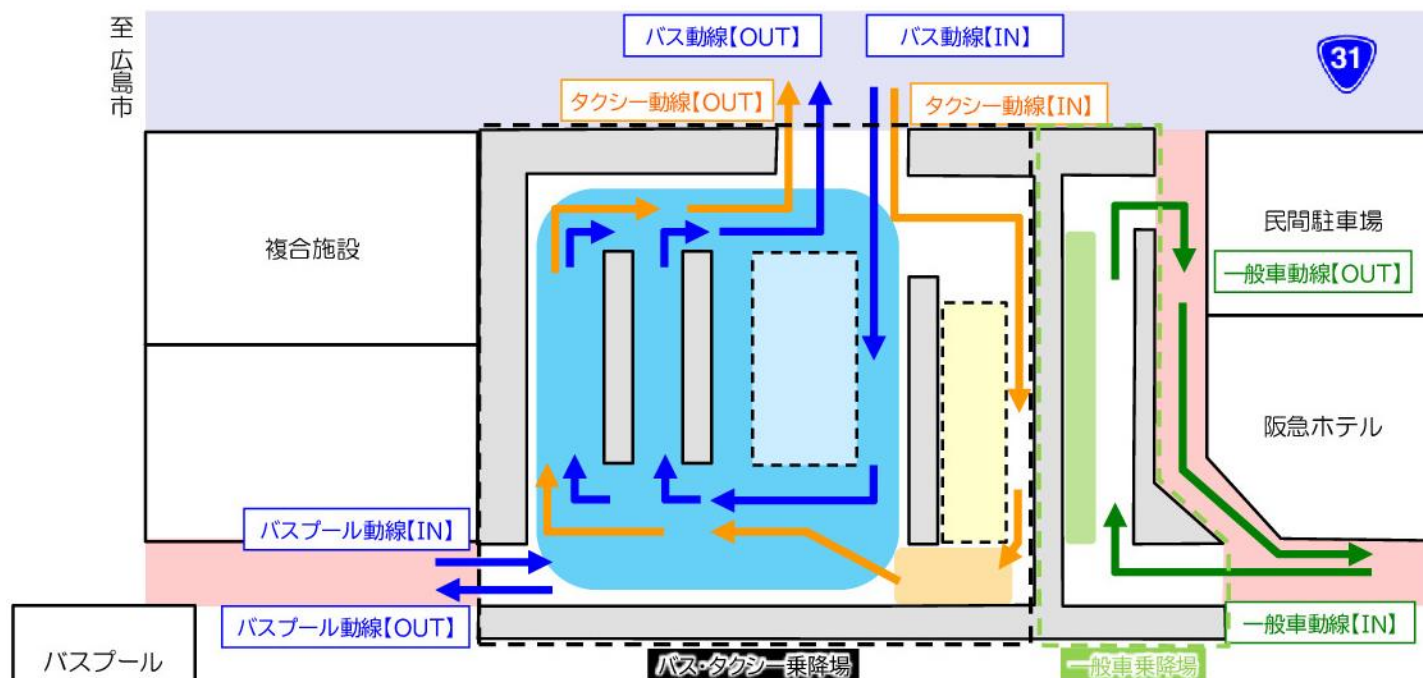
呉駅周辺の多様な交通モード（バス・タクシー・一般車・鉄道・自転車）間のモーダルコネクトを強化します。

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します。

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。

■施設レイアウトと動線

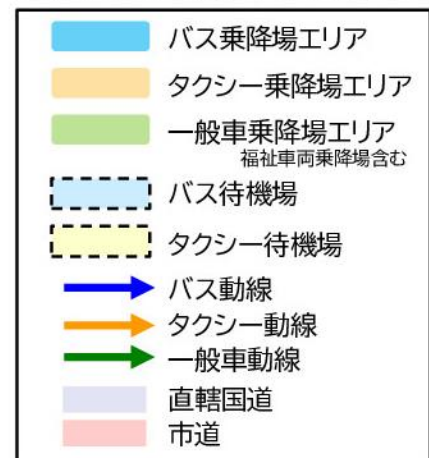


上記を踏まえたバス・タクシー乗降場面積：約9,000㎡、一般車乗降場面積：約4,000㎡

※今後の検討により変更となる可能性があります。

■バース数

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



3. 3 歩行者の動線

駅前広場，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。

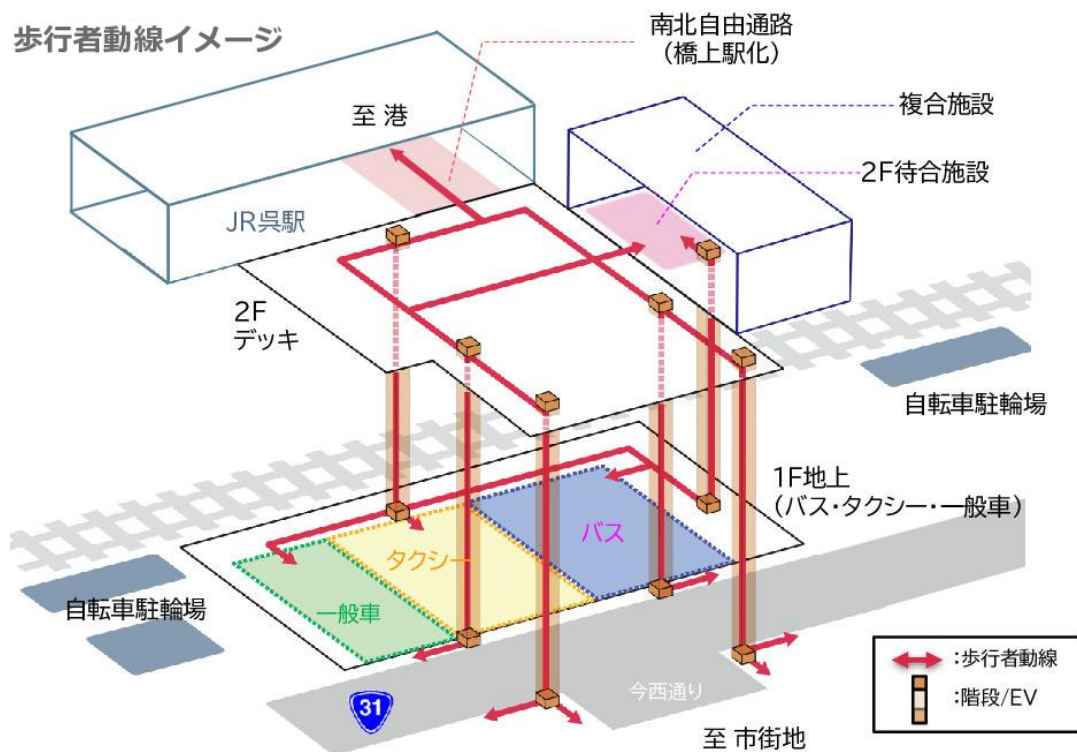
3. 4 待合空間の導入機能

「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。

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。

■ 歩行者動線イメージ



※上記はイメージであり、整備内容を決定するものではありません。

■ 待合空間の導入機能の例



4 デッキ

4. 1 デッキの導入機能

歩行機能、^{にぎ}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。

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。

■ デッキの活用イメージ

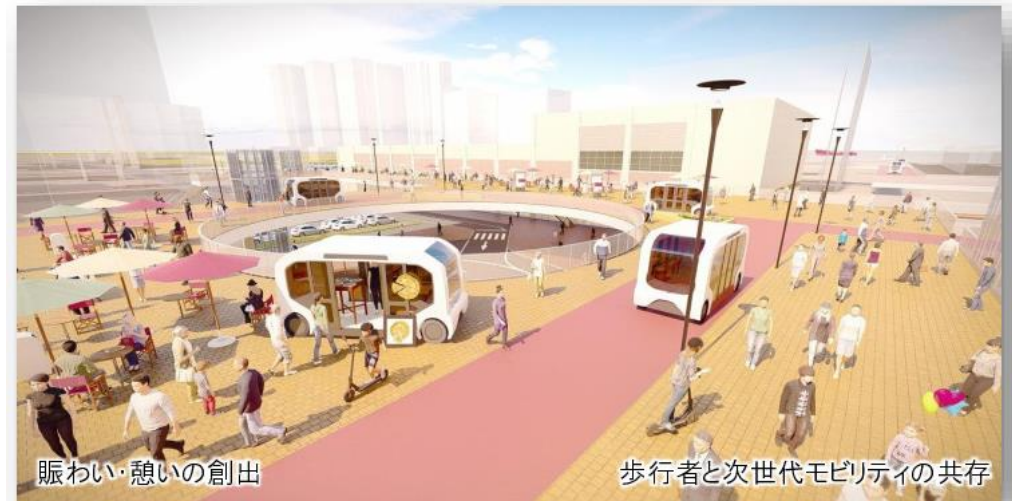


出典)スーパーメガージョン構想検討委員会資料より
徳山駅(みゆき口)



©NTTインフラネット, DigitalGlobe Inc.

■ 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。

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)



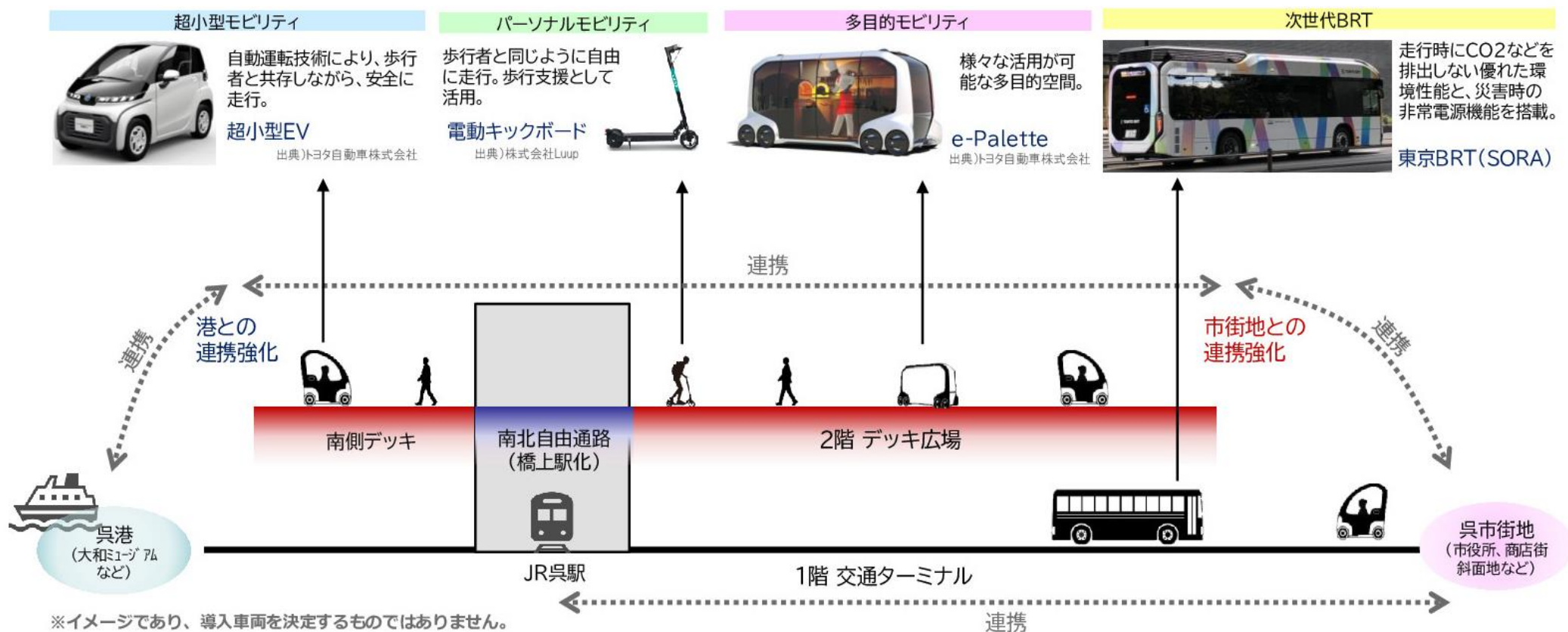
5. 1 次世代モビリティ・ネットワークの形成

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。

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すみ分け、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。

■ 呉駅周辺での導入イメージ



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。
また、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。

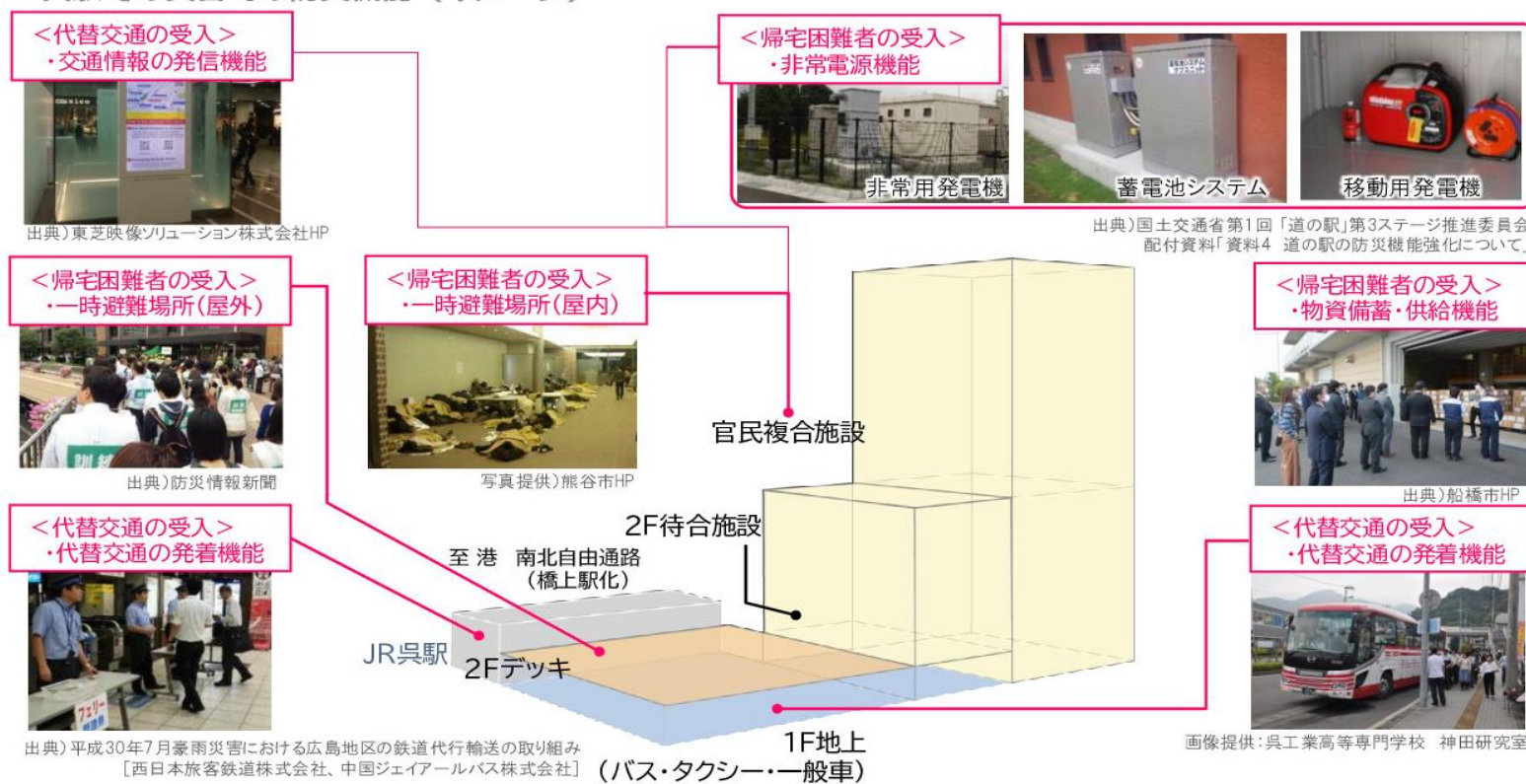
6. 2 災害時に備えるべき防災機能

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。
また、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。

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。

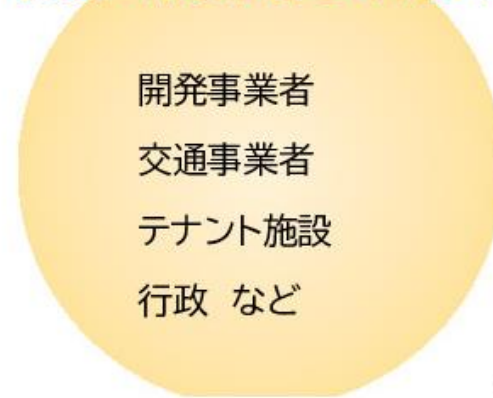
■ 呉駅での災害時の防災機能（イメージ）



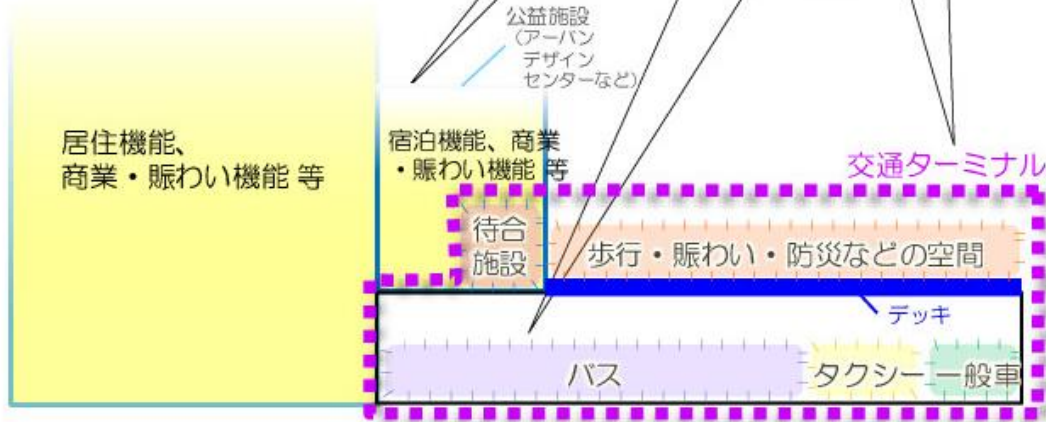
「道路法等の一部を改正する法律」（2020年11月25日施行）を踏まえながら、民間事業者の知見を活用しつつ、周辺施設と一体となった管理・運営を検討します。

■ 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

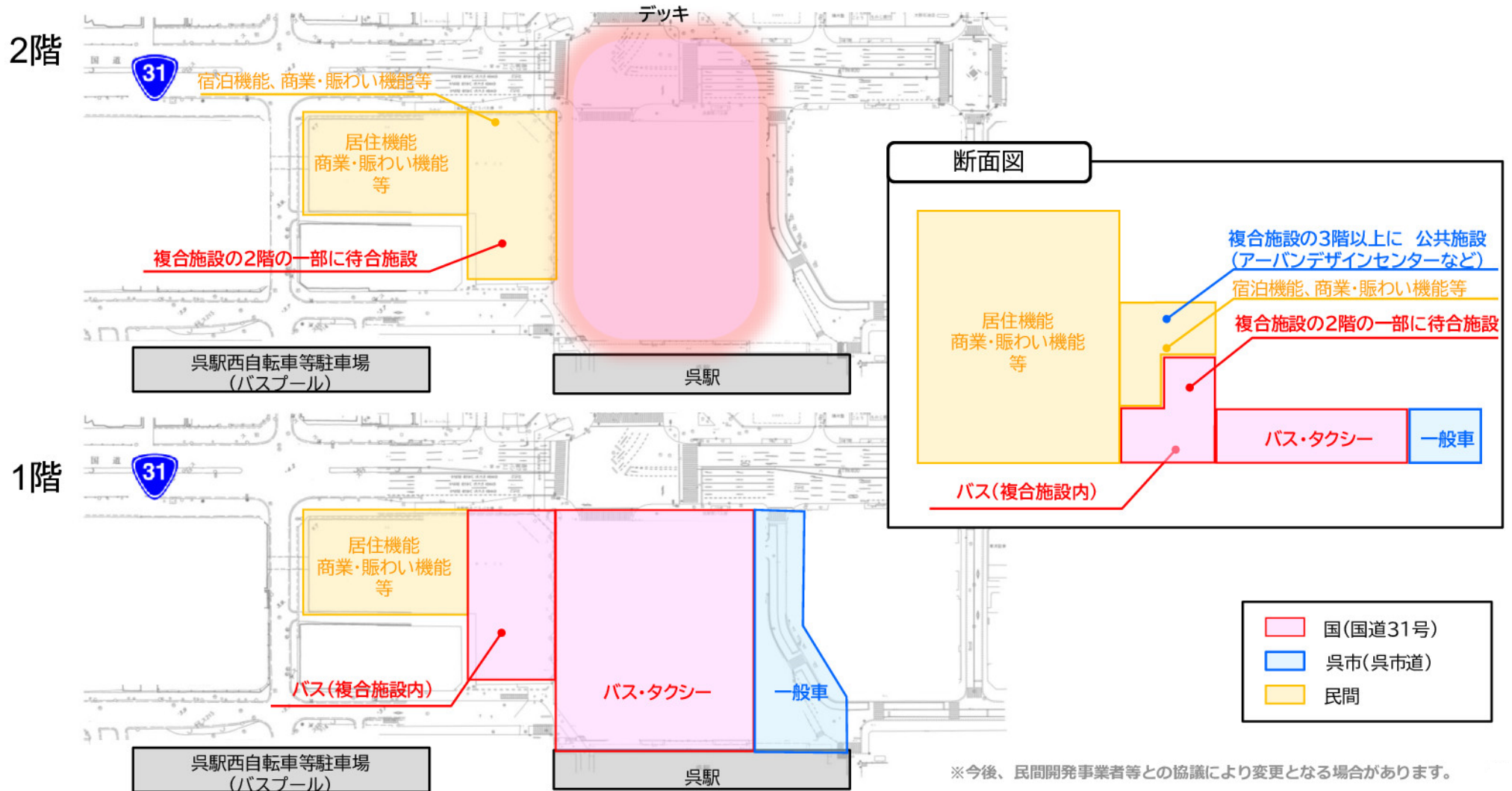


関連制度の活用



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

呉駅周辺全体を考慮しながら、国・呉市・周辺開発事業者が協同して、事業を推進していきます。

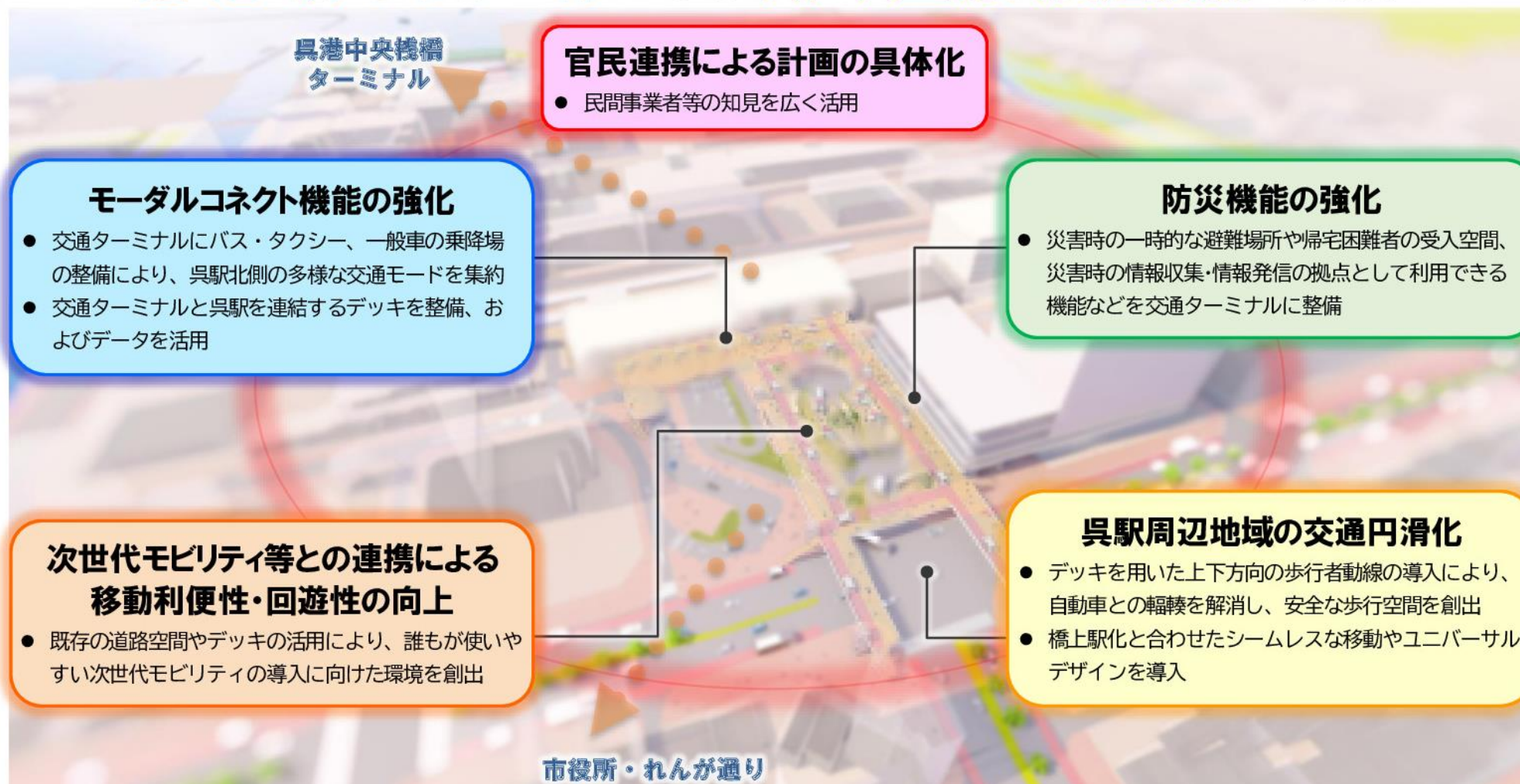


関係機関と調整を図りながら、段階的に事業を推進していきます。

項目	スケジュール
<p>フェーズⅠ そごう跡地の 開発・駅前広場 の改良</p>	<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>交通ターミナル そごう呉店跡地 (東側低層部)</p> </div> <p>呉駅交通ターミナル整備 ※呉駅橋上駅化と連携</p> <p>そごう呉店跡地 (西側・東側高層部)</p>
<p>フェーズⅡ 呉駅周辺の拠点性強化</p>	
<p>フェーズⅢ 呉市全域での連携強化</p>	

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』の実現に向けた整備を進め、次世代型総合交通拠点の実現を目指します。

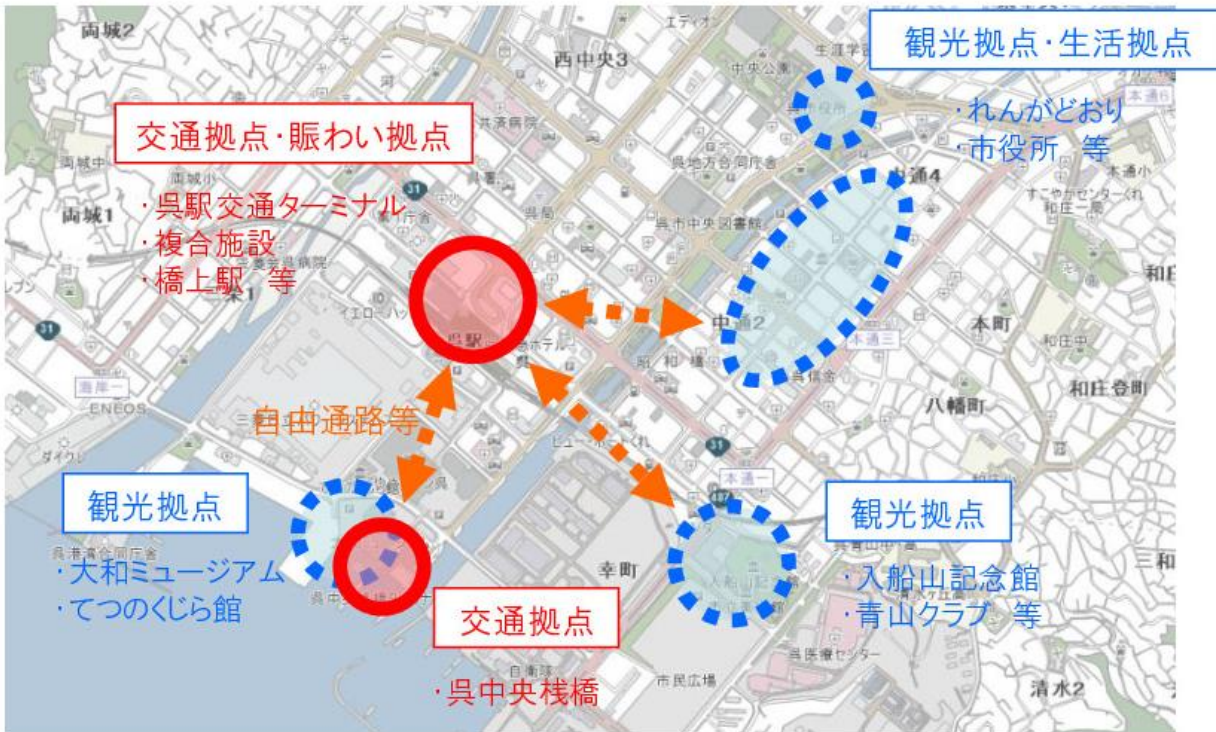
～道・港・駅・まちが一体となる次世代型総合交通拠点の実現～



周辺地域との連携による回遊促進

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、市中心部の回遊性を向上させるとともに、賑わいのネットワークを形成します。

■賑わいのネットワークのイメージ



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。

■ 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)

■ すこやか子育てセンター



- ▶ 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、新たな機能を拡充