

D案（全面広場化）の場合の交通結節機能の配置を検討するため、学識経験者や専門家、事業者などの意見を聴取した。

●委員

- ・学識経験者 渡邊一成
- ・専門家 清水義次、西村浩
- ・事業者 西日本旅客鉄道株式会社、広島県タクシー協会東部支部
広島県バス協会、福山市バス交通利用促進協議会、広島県東部観光推進協議会
(敬称略)
- ・行政 福山市建設局

●事務局説明

- ・ C案の素案を作成した際、各機能をどのように配置すべきかを意見交換しながら、作成した経過がある。D案についても同様の進め方で意見交換を行いたい。配布資料で説明（P2～5）。これらの案を参考にしながら、D案の場合の各機能の配置について意見交換を行いたい。
- ・ 現状、タクシーは南北に配置されている。どこに配置すべきかを考えるため、西側・地下・東側・北側に配置する案を示している。
- ・ 路線バスは一か所に集約することを基本に示している。協議会での意見から、伏見町地区内もしくは北口広場内に配置する案を示している。待機場については同一箇所に収まるケースと収まらないケースがあると考えている。
- ・ 現状、観光バス・事業所バス乗降は駅前大通りと伏見町北側に配置されている。駅前大通りの再編に伴い、移設が必要になるため、市道福山駅旭町線と北口広場に配置する案を示している。
- ・ 一般送迎場と駐車場は現状のアクセスの状況から現状と同じ配置としている。

●タクシー乗降

- ・ **人が集まらない限り、タクシーやバスの利用者は増えない。**
- ・ 人を増やすためには、駅前広場に待機場がなくとも良いだろう。ただし、**利用者の利便性を確保するため、駅舎からすぐに乗り換えが出来るようにすることは必要。ショットガンシステムでの配車方法を検討した方がいい。**
- ・ 福山の場合、観光に力を入れないといけない。人の集まり方が違う。片方で居住者のことを考えながら、一方では観光客のことを考えることが大事。そうしないと駅前がにぎやかになることはないだろう。
- ・ タクシー乗降はあまり分散しない方が良いが、**駅の南北にはそれぞれ確保した方が良い。**
- ・ **色々な交通機能が一か所に集約され、利用者がそこに行けば乗り換えできる状態が良い。**

●路線バス乗降

- ・ 多くの路線バスは南方向から来て南方向に帰っているので、**南側に乗降場があれば利便性は低下しない。**
- ・ **バスターミナルの建設には広範囲の敷地を要するため、土地所有者との合意形成は課題。**伏見町地区は土地所有の細分化が進んでいる。
- ・ 北口広場にバスターミナルが建設できれば、駅舎に近く、雨に濡れずに直結できる。駅の商業との連動も期待できる。南側に比べて乗車距離は伸びるが、総合的には利用者にとっての価値は向上するだろう。
- ・ **北口広場周辺の道路は南側に比べて脆弱なため、円滑な動線の確保を検討する必要がある。**
- ・ 通勤時間帯は同時刻に到着するバスが多いため、**渋滞しないような降車場を検討する必要がある。**

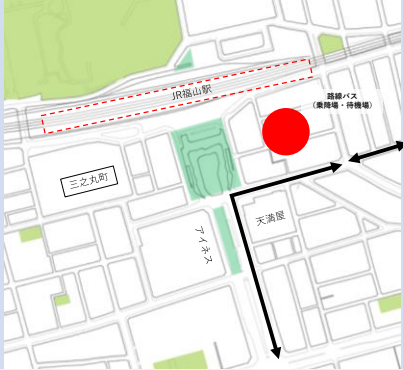
●観光バス・事業所バス乗降

- ・ 現状、乗降場が分散しているが、集約されることで事業者にとっても、利用客にとっても分かりやすくなる。
- ・ さんすての東側であれば、現状と同程度の距離で、信号の待ち時間も軽減できる。
- ・ 現状では、利用客がアイネス前付近から駅舎までを移動する間、雨をしのぎにくいのが、さんすての東側であれば、屋内（さんすて）に入ることで雨をしのげる。
- ・ キャリーバックなどの荷物を持った利用客の移動のしやすさも考えてもらいたい。
- ・ 国道2号から駅前大通りを経由してくる車両が多いため、市道福山駅旭町線の北側に停車させる方が良い。
- ・ 乗降場を高架側に配置することで地先からの苦情が出にくいことなどを考えると、総合的に市道福山駅旭町線の北側停車（高架側）は合理的だと思う。
- ・ 乗降場が市道福山駅旭町線に配置されれば、**本通りへの回遊も期待できる。**

● タクシー乗降の配置案

	南側			北側
	A案	B案	C案	D案
	(乗場) 西送迎場 (待機) 市営三之丸駐車場	(乗場) 地下送迎場 (待機) 地下送迎場	(乗場) 伏見町 (待機) 堀端公園	(乗場) 北口広場 (待機) 堀端公園
配置図				
接続距離	西送迎場付近に駅舎の出入口が新設できれば、新幹線口との接続距離が短くなる。	乗場を地上から地下に移設するため、若干、駅舎との接続距離は伸びるが、駅舎正面への配置が可能。一般車送迎機能との共存のため、地下の拡張を検討する必要がある。	駅舎正面付近に乗降場を確保できる。	同左
アクセス	現況では三之丸町地区の交通規制により、南側へのアクセスが弱い。	国道2号までのアクセス性を現状と同程度確保できる。	国道2号までの距離は現状よりは長くなるものの、アクセス性はある程度確保できる。	北側へのアクセスは現状と変わらない。南側へのアクセスは弱い。
運用	ショットガン方式での運用を行う必要がある。乗降場付近に待機場の場所を検討する必要がある。(※三之丸駐車場は案) 一般送迎車両との分離を図る必要がある。	地下送迎場に乗降場と待機場の両方を配置することができれば、運用は容易。ただし、待機台数の確保や一般車送迎機能との共存のためには、地下の拡張あるいは駅前大通りへの待機場の配置が必要。	ショットガン方式での運用を行う必要がある。乗降場付近に待機場の場所を検討する必要がある。(※堀端公園は案) 一般送迎車両との分離を図る必要がある。	北口広場を効率的に活用するためには、ショットガン方式での運用を検討する必要がある。(※堀端公園は案)

●路線バス乗降の配置案

	南側		北側	
	A案	B案	C案	D案
	(乗場) 伏見町地区内 (待機) 伏見町地区内	(乗場) 伏見町地区内 (待機) 駅前大通り	(乗場) 北口広場 (待機) 北口広場	(乗場) 北口広場 (待機) 堀端公園
配置図				
接続距離	伏見町地区内の場所にもよるが、駅舎との接続距離は現状と同程度となる。	同左	A案・B案よりも駅舎との接続距離は短くなる。	同左
アクセス	伏見町地区内の場所により、流出入の容易さが異なる。現状より乗車距離が長くなるものの、南方面や東方面へのアクセスは確保できる。	同左	現状より、乗車距離が長くなるものの、南方面や東方面へのアクセスは確保できる。	同左
運用	事業計画次第だが、乗降場と待機場を含めた開発ができれば、運用は容易。	待機場を含めた開発ができない場合、待機場を開発の敷地外に確保し、ショットガン方式での運用を検討する必要がある。	事業計画次第だが、乗降場と待機場を含めた開発ができれば、運用は容易。	待機場を含めた開発ができない場合、待機場を開発の敷地外に確保し、ショットガン方式での運用を検討する必要がある。

●観光バス・事業所バス乗降の配置案

	南側	北側
	A案	B案
	(乗場) 福山駅旭町線	(乗場) 北口広場
配置図		
接続距離	駅舎との接続距離は現状と同程度	駅舎との接続距離は短くなる。 ただし、他の交通機能を確保しながら、北口広場内に収まるかどうか検討が必要
アクセス	国道2号へのアクセスは確保できる。	国道2号へのアクセスは確保できる。
運用	観光ビジネスの繁忙期などであっても対応できるだけの広範囲の乗降場を確保可能	スペースが限られるため、観光ビジネスなどの繁忙期に対応しづらい

●一般送迎と駐車場の配置案

	一般送迎	駐車場
	(北・東方面) 北口広場 (西方面) 西送迎場 (南方面) 地下送迎場	(北・東方面) 北口広場 (西方面) 市営三之丸駐車場 (南方面) 市営駅南口駐車場
配置図		
接続距離	駅舎との接続距離は現状と同程度	駅舎との接続距離は現状と同程度
アクセス	交通量が多い幹線道路とのアクセスを確保できる	交通量が多い幹線道路とのアクセスを確保できる
運用	配置ケースにより他の交通機能との共存が必要となるため、分離などの検討が必要	配置ケースにより他の交通機能との共存が必要となる