

第6回福山駅前広場協議会

日時：2024年2月2日（金）14時～16時

場所：福山市役所6階60会議室

内容

●事務局

本日はお忙しいところお集まりいただきありがとうございます。これより第6回福山駅前広場協議会を開催いたします。私は本日司会をさせていただきます福山駅周辺再生推進課の山田と申します。よろしく願いいたします。では、開会にあたりまして、建設局長の市川よりご挨拶を申し上げます。

《開会挨拶》

●建設局長

本日は、お忙しい中、第6回福山駅前広場協議会にご出席いただき誠にありがとうございます。福山駅前広場の再編につきましては、駅周辺の核となる福山駅前広場を交通結節機能と都市の広場機能が融合したウォークアブルな空間へと転換するため、2021年10月にこの協議会を設置して以降、委員の皆様には活発な議論をいただくとともに、シンポジウムや市民アンケート、実証実験などを行い、市民の皆様から多くのご意見をいただきながら、昨年度末に、「福山駅前広場整備基本方針」を策定しました。そして、今年度から引き続き、2か年をかけて駅前広場整備の基本計画の策定に取り組んでいるもので、今回の協議会では、中間的な取りまとめとして、現時点での検討状況を説明させていただき、ご意見を頂戴したいと思います。今後も、本協議会でのご意見を踏まえると共に、シンポジウムでのご意見、また、状況に応じて実証実験なども行いながら、福山駅前広場が福山ならではの特徴や魅力を生かした空間となるよう、取り組んでまいります。本日も、皆様方の活発なご議論をお願いして、開会の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

●事務局

ありがとうございます。続きまして、清水座長からご挨拶をいただきたいと思っております。清水座長、よろしくお願いいたします。

《座長挨拶》

●清水座長

いつもにも増して活発な議論がなされることを期待しています。どうぞよろしくお願いいたします。

●事務局

ありがとうございます。続きまして、本協議会の委員のご紹介です。本来なら、お一人ずつご紹介させていただくところですが、限られた時間ですので、お配りしております名簿をもって代えさせていただきます。次に、本日の進行及び配布資料について、ご説明いたします。本日の議題は、「福山駅前広場整備に係る検討内容（中間とりまとめ）について」です。後ほど、事務局から説明を行い、その後、委員のみなさまによる意見交換を行っていただきたいと思っております。次に配布資料についてです。資料1は本日の出席者名簿、資料2は福山駅前広場整備に係る検討内容（中間とりまとめ）、資料3は福山駅前広場再編実証実験（案）、参考1は第5回福山駅前広場協議会分科会（交通結節機能検討）の概要、参考2は第6回福山駅前広場デザインシンポジウムの概要、参考3は第5回福山駅前広場協議会議事録（抜粋）になります。それではこれより、意見交換に移りたいと思っております。この度の会議はライブ配信を行っておりますので、ご発言をされる場合は所属とお名前をおっしゃってください。また、ご発言の際には挙手をしていただき、手前のマイクでご発言ください。それでは、ここからの進行は清水座長にお任せしたいと思います。清水座長、よろしくお願いいたします。

●清水座長

本日の議題について、まずは、市から説明をお願いします。

《事務局説明》

●福山駅周辺再生推進課長

福山駅再生推進課長の村上です。よろしくお願いいたします。資料2と資料3について、順に説明させていただきます。説明が少し長くなりますが、よろしくお願いいたします。資料2をご覧ください。基本計画の策定に向け、現時点までの検討内容をとりまとめましたので説明します。1頁をご覧ください。まず、本資料の取扱いについて説明します。本資料は基本計画の策定に向けたこれまでの検討内容をとりまとめたものです。本資料に記載する内容は最終案ではなく、今後も本協議会やシンポジウム等での意見を踏まえ、修正を加えながら、基本計画を策定することとしています。2頁をご覧ください。基本方針には、駅前広場の再編における理念として、「使いやすさ」、「過ごしやすさ」、「安心感」、「福山らしさ」といった利用者目線の価値を大切にすることを示しています。基本計画の策定においても、これらの利用者目線の価値を大切にしながら、検討を進めてまいります。3頁をご覧ください。基本計画には右側に示している施設計画・動線計画・景観計画・運営計画の4つの内容を定めていきます。本資料では、左側に示しております基本計画で検討することとしている内容を右側の4つの計画ごとに整理をしています。4頁をご覧ください。まず、施設計画についてです。施設計画では、広場に設ける交通施設や修景施設、休憩施設など様々な施設の考え方を整理しています。表には各計画の検討項目を示しており、施設計画では主に遺構を生かした空間づくりの方向性や各交通施設の配置

場所を検討しています。具体的な施設の選択・配置・意匠に関わる項目については、運営方法を見据えながら、設計段階で検討することとしています。また、全面的な広場空間をめざすD案の実現に必要なバスターミナルについては、検討に時間を要するため、引き続き検討することとしています。検討内容について、順にご説明します。5頁をご覧ください。まず、「福山城の遺構を生かした空間」についてです。昨年8月に分科会を開催し、専門家などの意見を踏まえて、駅前広場における福山城の遺構を生かした空間づくりの方向性を整理しました。「福山城の遺構を生かした空間づくりの方向性」は、「福山城の中に駅があることを表現する」、「本物を残して、史実に基づかないものはつくりたくない」、「管理・安全上の観点から、お堀は復元しない」、以上の3点です。そして、「駅前広場における福山城の遺構の生かし方」は、3点の方向性を踏まえ、二重櫓など史実が明らかになっていないものについては、引き続き時間をかけて、資料収集に努めるものとし、これまでの調査で明らかになっている外堀の石垣の天端を地表面に整備し、城郭の中であることを表現するなど、設計段階で検討することとしています。なお、前回の協議会で現在の駅前広場の整備の際に取り外した一部の石材についての問合せがありましたが、適切に保管されていることを確認しております。6頁をご覧ください。次に「公共交通の運用方法」についてです。タクシー乗降の運用については、ショットガンシステムでの運用を基本に検討することとしています。資料では大分駅での事例を参考に載せていますが、カメラやモニターなどによる運用方法で、タクシーの待機場から駅前広場への流入を調整するシステムを検討しています。「各交通施設の施設数や配置場所」と「居心地の良い空間」については、動線計画や景観計画と関係しているため、後ほど、ご説明します。7頁をご覧ください。次に、動線計画についてです。動線計画では、駅前広場の再整備に伴い、各交通施設の配置場所や道路構造などが変わることから、駅周辺における歩行者や車両の動線の考え方を整理しています。8頁をご覧ください。まず、「各交通施設の施設数や配置場所」についてです。こちらは、現状の交通施設の配置場所や車両の走行方向を示しています。現状、タクシーの乗降場・待機場は駅前広場と北口広場に配置してあります。グレーの実線の四角にカタカナの「タ」と表示している場所が乗降場、点線の四角は待機場の場所を示しています。路線バス・長距離バスの乗降場・待機場はオレンジで示す場所です。今は駅前広場に配置してあります。小型・中型・大型の送迎バス乗降場は黄色で示す場所。伏見町の北側や駅前大通りに配置あります。一般車の送迎場は青色で示す場所です。駅西送迎場、地下送迎場、北口広場に配置してあります。地下送迎場と駅南口駐車場の出入り口は青色矢印で示す場所です。駅前広場の東西と駅前大通りの中央に配置してあります。路線バスの運行ルートは道路をオレンジで示しています。駅前大通りや天満屋と伏見町の間の道路から駅前広場に流入してきています。駅周辺の黒い矢印は現状の車両の走行方向を示しており、現状の施設数は各交通施設の後ろに丸囲みの数字で示しています。9頁をご覧ください。C案の場合について説明します。C案の場合につきましては、基本方針の策定の段階で各機能の配置について議論してまいりました。駅前広場内に南北に貫く道路が縦断し、そこへタクシーやバスの乗降場が配置される計画となります。駅前

大通りは地上部での面的な回遊性の向上をめざして、現状より車線数を縮小し、交差点をコンパクトにすることとしています。北口広場については、策定済みの北口広場整備基本方針によるため、この資料では一旦、現状で示しています。タクシーの乗降場はグレーの実線で、駅舎正面と西送迎場に配置、待機場はグレーの点線で、国道2号に近い駅前大通りに配置しています。路線バス・長距離バスの乗降場はオレンジの実線で、駅舎付近の縦断する道路沿いに配置しています。待機場はオレンジの点線で、駅前大通りの宮通り交差点の近くに配置しています。小型・中型・大型の送迎バスの乗降場は黄色の実線で、分科会の意見を踏まえて、さんすて東側に配置。分科会での検討内容については後ほどご説明します。一般車の送迎場は青線で、現状と同じく、駅西送迎場、地下送迎場、北口広場に配置しています。地下送迎場と駅南口駐車場の出入り口は青色矢印で、地下で接続することによって、駅前大通りにまとめています。路線バスの運行ルートはオレンジ色で示す道路です。現状同様、駅前大通りや天満屋と伏見町間の道路から駅前広場に流入し、伏見町北側に抜けた後、さんすての東側の堀端公園付近で転回することとしています。走行方向が現状と変わる箇所は赤枠の矢印で示しており、走行する車両によって色を分けて示しています。タクシーや路線バスの乗降場付近はタクシーと路線バスのみを通行を検討しています。小型・中型・大型の送迎バスの乗降場付近は一方通行化を検討しています。駅前広場の東側の通過道路については廃止を検討しています。駅前広場の西側の通過道路については、三之丸町地区の道路再編により、代替機能を確保することが必要となりますので、現時点では残すことを予定しています。各交通施設の施設数は検討中です。10頁をご覧ください。D案の場合について説明します。D案の場合の各交通施設の配置場所については、これまでの協議会での意見などを踏まえ、分科会でも検討を行ってまいりましたので、その内容についてご説明します。参考資料1の2頁をご覧ください。タクシー乗降については、駅西送迎場・地下送迎場・伏見町北側・北口広場に配置する案を示しながら検討しました。駅舎の南北に配置することやショットガンシステムでの運用方法を検討すること、接続距離やアクセス、他の交通施設との共存などを考慮し、伏見町北側と北口広場の2箇所に配置することとしています。3頁をご覧ください。路線バス乗降については、協議会での意見を踏まえて、伏見町地区内もしくは北口広場での配置を検討しました。乗降場と待機場が一体となった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が課題となることや伏見町地区は土地所有の細分化が進んでいることなどの意見が出ました。市の所有地がある北口広場にバスターミナルが建設できれば、総合的な利用者にとっての価値は向上しますが、北口周辺の道路が脆弱なことや南側への乗降場の配置などの課題が出ました。これらの意見を踏まえ、北口広場にバスターミナルを配置し、伏見町の南側に乗降場を配置する案を示しています。ただ、この実現性については今後も引き続き検討が必要と考えています。4頁をご覧ください。小型・中型・大型の送迎バス乗降場については、現状、乗降場が分散しており、それ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ことやさんすての東側であれば、郵便局前の乗降場から駅舎までの距離と同程度で信号の待ち時間を軽減できるこ

と、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、雨をしのぎにくいですが、さんすての東側であれば、さんすての屋内に入ること雨をしのげることなどの意見が出ました。多くのバスが国道2号から駅前大通りを經由していくことや乗降場の地先の店舗などからの苦情が出やすいことなどを踏まえ、さんすての東側のJR高架側に配置することを示しています。以上の検討を踏まえて、D案の場合の各交通施設の配置場所について、改めて、資料2に戻ります。資料2の10頁をご覧ください。D案は、駅前広場を全面的に広場化する計画となります。駅前大通りはC案同様、車線数を縮小し、交差点をコンパクトにすることとしています。タクシーの乗降場は北口広場と伏見町北側に配置しています。待機場はさんすて東側の堀端公園への配置を検討しています。路線バス・長距離バスの乗降場・待機場はオレンジ色でぼんやり示している箇所、北口広場にまとめて配置し、伏見町南側付近にも路線バスの乗降場を配置することを検討しています。小型・中型・大型の送迎バスの乗降場はさんすて東側にまとめて配置しています。一般車の送迎場は現状と同様、駅西送迎場、地下送迎場、北口広場に配置しています。地下送迎場と駅南口駐車場へは、C案同様、駅前大通りから出入りすることとしています。路線バスの運行ルートはオレンジ色で示す道路になります。伏見町の東側を北上し、北口広場への走行ルートはオレンジ色の破線で示しています。そして、北口広場内で転回することを検討しています。走行方向が現状と変わる箇所については、さんすての東側堀端公園の間にある東側のJR高架下の道路は路線バスやタクシーの円滑な走行を確保するために規制を検討しています。伏見町北側のタクシー乗降場付近はタクシーのみの走行とし、小型・中型・大型の送迎バス乗降場付近はC案同様、一方通行化を検討しています。また、C案同様、駅前広場東側の通過道路は廃止し、駅前広場西側の通過道路は、C案同様、現時点では残す計画としています。なお、各交通施設の施設数は検討中です。11頁をご覧ください。次に、「歩行者と車両の動線」についてです。まず、駅前大通りの動線についてご説明します。車線を西側や東側、東西に配置するケースで比較検討しました。福山駅前交差点の複雑な交差を解消することや地下への出入りのしやすさ、沿道の出入り、地上部の回遊性の向上などの視点から、C案・D案、いずれの場合も車線を東側に配置する案を検討しています。12頁をご覧ください。次に、駅周辺の動線イメージについてご説明します。赤線は自動車の主要な動線、青線は歩行者の主要な動線のイメージを示しています。赤線は駅周辺の多くの車両が走行している主な幹線道路などで、駅周辺の外周道路や外周道路から中央の駅舎へとアクセスする主要な道路を示しています。この度の駅前広場の再編に伴い、駅前広場や駅前大通り、さんすて～本通りまでの道路などが整備された場合、駅周辺の各拠点の動きと連動しながら、駅前広場から駅周辺へと人が回遊することが期待されます。13頁をご覧ください。次に自転車の動線イメージについてご説明します。前回の協議会での現状では広場内を自転車が走行しており歩行者との交錯が危険とのご意見を踏まえ、駅前広場内での自転車の通行規制を検討しています。通行規制に合わせて、現在東西に配置されている駐輪場に加え、駅前広場の南側付近においても駐輪場の配置を検討しています。14頁をご覧ください。次に「福山市営駅南口駐車場と福山市駅地下送迎場の動

線」についてご説明します。現状、地下送迎場も駅南口駐車場も、西側から流入し、東側から流出していますが、地下送迎場と駅南口駐車場を地下で接続しようとする場合、駅前大通りの現在の地下駐車場出入り口の位置から出入りすることとなります。C案・D案いずれにしても、地上部の駅前大通りの車線を東側に配置するため、いずれのケースも東側から流入し、西側から流出することになります。つまり、スロープの走行方向が逆になることになります。地下送迎場に西側からアクセスする1案や2案の場合、地下で車両動線の交差が生じたり、一旦、駐車場内を迂回するなど、走行距離が長くなってしまいます。地下送迎場に東側からアクセスし、現在の送迎場を逆に走行する3案の場合、交差や走行距離の問題は解消します。ただし、送迎の場合、車両の左側からの乗降となり、歩行者と車両の走行ルートが交差する機会が多くなります。そのため、4案のとおり、地下送迎場に東側から流入し、地下送迎場の階段の位置を変更し、歩行者との交差を避ける案を検討しています。15頁をご覧ください。次に、景観計画についてです。景観計画では、駅舎からの視界の広がりや遺構などの空間デザイン全般の考え方を整理しています。空間デザイン全般については、施設の選択・配置・意匠と併せて、設計段階で検討予定です。16頁をご覧ください。「駅舎からの視界の広がり」についてです。現在、地下送迎場への階段やアプローチの屋根などを含む様々な施設が駅舎から南方向への視界を遮っているため、利用者に心理的な負担を与え、気軽なまち歩きや施設回遊の動機を阻む要因となったり、玄関口としてのまちのイメージや魅力を低下させたりする要因となっていると、当初の課題で挙げられています。そのため、再整備においては、視界に配慮しながら施設の配置を検討することとし、先ほど説明しました地下送迎場と駅南口駐車場の接続に伴う階段の配置場所の変更も効果的ではないかと検討しているものです。17頁をご覧ください。次に、運営計画についてです。運営計画では、使用・運営・管理の方法について整理しています。18頁をご覧ください。「多様な使い方ができる空間づくり」についてです。国土交通省が公表している駅まちデザインの手引きでは、「駅まち空間」とは、駅や駅前広場と一体的に周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間と説明されています。駅まち空間が担う役割や備える機能は交通結節機能だけでなく、交流機能・防災機能、都市環境形成機能・サービス機能などがあると示されています。19頁をご覧ください。そして、求められる機能や空間の配置については、駅前広場だけで考えるのではなく、駅まち空間の特性に応じながら、柔軟に行うことが重要とされています。20頁をご覧ください。左側にこれまでのアンケート調査や実証実験の結果などから想定される活動を例示しました。そして、駅まちデザインの手引きを参考にしながら、駅の空間や駅前の広場、広場に隣接する地区に求められる活動と活動を支える機能を例示しています。具体的な施設の選択や配置、使用方法などは、運営を見据えながら、設計段階で検討を行う予定です。21頁をご覧ください。「駅周辺のエリア価値が高まる運営の仕組みづくり」についてです。官民連携による駅前広場の運営に向けて、昨年11月にシンポジウムを開催しました。参加者からは、エリア価値を向上させる好循環を作っていくことやイベントよりも日常をつくること、駅前広場を情報発信の場として捉えること

などの意見が出ました。また、今後、駅周辺地区と駅前広場で来街者の奪い合いとならないような配慮や誰が広場を管理運営するのか、運営経費をどう捻出するのかなどの議論を深めることが必要といった意見も出ました。運営の仕組みづくりについては、引き続き検討を進めてまいります。23頁をご覧ください。「柔軟な管理方法」についてです。駅前広場内には市とJR西日本が所有する土地があり、現状、両者で管理協定を締結し、駅前広場の管理を行っています。再整備後の管理方法については、使用方法や運営を見据えた柔軟な管理ができるよう検討していきます。資料2の説明は以上です。

次に資料3をご覧ください。これまでの協議会の議論において、実証実験を繰り返しながら、進めていくことが大切といった意見をいただいています。先ほどご説明させていただいた中間とりまとめについても、実証実験により、効果や影響などを検証しながら計画をまとめる必要があると考えています。どのような実験が効果的か、検討している内容の案をご説明させていただきます。実験の実施主体は前回の実験と同様、本協議会を想定しています。時期は今年秋ごろ、期間は一か月程度を想定しています。検証内容は、民間事業者による広場運営の効果検証、駅前広場と駅周辺の交通処理の影響検証などを検討することとしています。実施内容については、資料裏面をご覧ください。駅前広場において、路線バスのバース数を縮小、タクシー乗降場を伏見町北側へ移設、タクシープールを昨年同様、広場スペースとして確保することとしています。また、黄色で示す箇所、市道福山駅旭町線において、一方通行化と併せて、送迎バス乗降場を配置することを検討しています。今後、関係事業者などと調整を図りながら、実施内容を検討していきます。資料の説明は以上です。

続いて、模型についてご説明します。前回の協議会において、ビジュアルのイメージを示すことで議論を促すと良いのではないかとのご意見をいただいたため、西村委員が模型の修正を加えてくださいました。具体的な施設の計画は運営のあり方を踏まえ、設計段階で検討することとしていますので、この模型はあくまで議論を促すためのイメージとして受け止めていただければと思います。模型の説明については、作成いただいた西村委員にお願いしたいと思います。それでは、西村さん、よろしく願いいたします。

●西村浩

以前から駅前広場の大きさが分からないとか、広さが分からないと何ができるか分からないという意見があったと思う。これまで自分が遺構や交通の検討に参加してきたので、広さやデザインをイメージすることができる模型や資料を作成してきた。設計も今後のことなので、最終的なデザインがどうなるかは別の話だが、例えば、このようなことができるのではないかとというイメージとして聞いていただければと思う。

駅前広場の地下には石垣が残っていると思われる。分科会では、出来るだけ石垣を生かしたデザインやお城の中にある駅前広場であることを表現しようという意見が出ていた。駅前広場の大きさが分からないという意見が結構あったと思う。中央公園と駅前広場を同じスケールで比べてみた。駅前広場の面積は中央公園と中央図書館を併せた面積に近い。

中央公園と中央図書館を合わせた敷地は少し横幅が大きいですが、大体同じくらい。結構広い空間。この広い空間をどのようにデザインするか。何もない広大な広場とするよりも、少し石垣を生かしながら、分けけて、適度に過ごせる空間をつくれるのではないかと思っている。

例えば、舟入だった場所に水を張ってみるとか。二重櫓については、史実がはっきりするまでは、じっくり史実を調べる。とりあえずは二重櫓っぽいものを建設しない。ただ、二重櫓があったことが分かるように何か考えてもいいと思う。例えば、ガラスの箱を建設して、その中で観光案内をしたり、カフェやラジオ放送局のように使っても良いと思う。今回作成したイメージでは、石垣を表現しながら、広場空間や芝生空間を配置している。駅舎から半分緑地となる駅前大通りに人が流れていくと思われるので、駅舎から駅前大通りを接続する形で駅前広場の西側に並木による緑陰空間を配置している。中央部分には薄い水盤を配置している。水盤の水は普段は出さず、夏などには出せばいい。横浜のグランモール公園にも同じような場所がある。商業施設と並木と水盤が設置されている場所。水が出るときは子どもが遊べる場所になっていて、ファミリーに人気の場所になっている。すぐ隣にある商業施設は、旧キャスバがある場所だとイメージしてもらえばいい。冬やイベントのように水遊びしないときは水を出さなければいい。水があった場所が昔お堀だった場所だと伝わると良いと思う。

模型で立体的なイメージを説明する。石垣は地面から頭を出すくらいのイメージ。座れるくらいの高さにして、石垣の上と下に広場を配置するようなイメージ。水盤は東京の駅前広場のようなイメージ。普段は車が入っているが、時に水が出てくる。子どもたちが遊んだりしている。海外にも事例がある。水鏡と言われている。歴史的な建物が映って、美しい風景が広がっている。ガラスの箱はニューヨークにあるアップルストアのイメージ。まちなかにガラスの箱があって、夜光ったりしている。例えば、二重櫓の史実が明らかになるまで、映像で二重櫓が浮かび上がったたりするような取組もできると思う。石垣とガラスの箱がマッチするのかという疑問があると思う。ヨーロッパは景観の考え方がとても上手い。ヨーロッパでは昔の建物と現代的な物をうまく組み合わせて、昔の価値をより際立たせるデザインをしたりする。大屋根は、例えば雨の時にしのげる。イベントがあっても、屋根の下で開催できる。リスクが減るのでイベントがやりやすくなる。上州富岡駅のようなイメージ。大屋根の下に休憩所やお店、トイレなどがある。ドバイの大屋根は高さが高いため開放的。屋根があれば、日差しや雨をしのぐことができるのでとても良いと思う。勝手なイメージではあるが、駅前広場はこのようなことができる可能性がある。今後、使い方から考えたり、運営の人達が使いやすいデザインを考えていけば良いと思う。こうしたものがあれば、スケール感や使い方のイメージが膨らむと思う。今後の参考にしてもらいたい。

●福山駅周辺再生推進課長

西村さん、ありがとうございます。それでは、皆さん席にお戻りください。この後の

意見交換でご意見をいただきたいことについてご説明します。本日は、中間とりまとめに示す施設・動線・景観・運営の4つの計画や実証実験の内容について、ご意見をお聴かせください。事務局からの説明は以上です。

《意見交換》

●清水座長

西村委員に広場のイメージを示して頂いたことで、議論がしやすくなったと思う。ここからは、みなさまからご意見を頂戴したい。

●渡邊一成

資料2の20頁に示している「多様な使い方ができる空間づくり」について。このプロジェクトで一番大事なことは使い方がベースにあって、そのうえにデザインがあること。我々が忘れてはならないことだろう。20頁に書いていることを全て叶えようとするとう相当大変。19頁にあるように駅の周辺とどのように分担していくかが大事になると思う。使い方ファーストで運営やデザインを考えていかないといけない。

大学で熱環境から駅前広場整備を評価するプロジェクトを行っている。成果が出たらまたご報告したい。駅前広場にあるバラのアーチは温度を下げる効果あるようだ。どのような屋根にするかということも大事だと思う。雨をしのぐだけでなく、熱をしのぐ工夫も大事になるだろう。

●広島県バス協会

キャスパの跡地の再開発が完成間近となっている。かつての福山駅前の活力が戻ってくる感じがしている。この歩みを更に確実なものにするため、交通結節機能を更に高めつつ、あらゆるステークホルダーが協力して、魅力あるエリアに変えていくべきだと考えている。今後、国民が移動する権利（交通権）がクローズアップされていくことは明白だ。共働き世帯の増加による子どもの通学の問題や高齢者の免許返納の問題、障害者総合支援法の改正による障がい者支援体制の強化などの問題がある。交通弱者を守っていく公共交通の使命は更に高まっていく。カーボンニュートラルやグリーントランスフォーメーションという観点からも公共交通の重要性は更に認識されるべきである。業界特有の問題に「2024年問題」というものがある。運転手の労働時間規制に係る問題。4月から、拘束時間は13時間以内、休息時間は11時間以上が基本となる。これにより、現在よりも運行時間を伸ばすことが困難になる。問題を解決するためには、始発を遅らせ、終便を早める対策しかない。ターミナルの位置により、現状よりも運行時間が伸びるとなると、更に始発を遅らせ、終便を早める対策しかないことをご理解いただきたい。また、一番大切な命を守るために、安全なバスターミナルと周辺交通をつくるかが大事なポイントになる。我々としては、駅と近接

して、できるだけ現在の乗降場と近い南側にバスターミナルを希望する。北側のターミナルは、広範囲のトランジットモール化や2024年問題などがあるため、南側の可能性を排除せず、北側と平行して、伏見町へのバスターミナルの可能性を追求してもらいたい。伏見町はハードルが高いかもしれないが、伏見町が変われば、駅前の魅力は格段に高まると考えている。本通りや久松通りの再生にもつながると思う。

実証実験について。実験には前向きに協力させていただく。現在のアイネスの前の乗降場は、高低差があって非常に危険。業界としては、早いうちに事務局が示した福山駅旭町線に移した方が良く考えている。中小型バスの一時的な集中も解消してもらいたいので、移設は積極的にやってもらいたい。岡山市のバス料金無料化の実験と同様の実験をやってもらいたい。イベントに合わせて、バスの利用促進を行いたいと考えている。利用促進策によって、市民の皆様に駅前の活性化と公共交通の重要性を改めて考えてもらいたい。日頃バスを使っていない方にも、SDGs やご自身の健康のためにも公共交通に乗ってもらいたい。

●福山商工会議所

西村委員からご説明があったように、面的に少し水を張る事や一つの面が多機能化する使い方は良いと思った。20頁に示す想定される使い方の幅が広がるため、場面によって機能が変わることは素晴らしいと思う。雨をしのぐためにも大屋根は魅力的なことだと感じたが、視界を遮ってしまう側面もあると思う。どのように調和を図るべきとお考えか。

●西村浩

高さや幅を工夫することで、できるだけ分断しないような屋根にすることができると思う。

●福山市商店街振興組合連合会

C案とD案が併記になっている。個人的にはD案でまとめていく方が整理をしやすと思う。地下送迎場と駅南口駐車場が連結することは相当の予算がかかること。関係者との合意形成ができるかは分からないが、連結する前提で意見を述べさせていただく。

駅前広場の空間デザインについては、西村委員のご提案を見て、あのようなものができるとう非常に良いと感じた。駅前広場はウォークアブルな空間として、自転車を含めた車両を入れず、歩行者の安心安全を確保した方が良く思う。バスターミナルの検討については、伏見町の地権者の合意形成は時間もかかるため、難しいと思う。駅の北口や堀端公園を使うこと、さんすての南側で小型・中型・大型の停車を確保することを考えた方が実現性は高いと思う。動線計画について。このような事を踏まえると、「駅前大通りの動線」は東側の案が望ましく、「福山市営駅南口駐車場と福山市駅地下送迎場の接続」は4案が望ましいと思う。「駅周辺の動線イメージ」については、広場と連携する市道(福山駅旭町線, 通称「くすのき通り」)の景観を整えればと良いと思っている。ここに小型・中型・大型の送迎バス乗降場を配置す

る案になっているが、さんすての南側や伏見町の北側の通りの整備を同時に行わないと利用価値が高まらないと思う。送迎バスの利用者にとっては、さんすて屋内に入れることは利便性が高いことだと思う。高架下の駐輪場や公園、空き店舗などの活用も併せて行くと良いとだろう。道路については凹凸もはげしい。不衛生な印象もある。このあたりの整備も大事だと思う。同じように、天満屋と伏見町の間のも歩行者としての空間が形成されていない。駅前広場から駅周辺への歩行者の回遊性という観点で言えば、歩道と車道の色分けやサインなど、美しさの演出が大事になると思う。福山市は自転車の保有台数が多いまち。駅前広場内において自転車の走行を制限するのであれば、駐輪場の整備も併せて考えていかないといけないだろう。現在、商店街の路上において、駐輪の指導が行われている。天満屋を利用する人の駐輪場所が不足しているようだ。道路に乱雑に駐輪されている。駐輪場は高架下や駅舎付近にはあるが、商業施設の近くには少ない。広場の利用者は歩行者ばかりではないので、駐輪場を併設しているアイネスと同じように、駐輪場や駐車場のことも考えていかないといけないだろう。地下の接続を検討するのであれば、駐車場や駐輪場のスペースも併せて検討すると良いだろう。ある程度、周辺の駐輪問題も含めて検討してもらいたい。駐車場については、駅周辺の民間駐車場や市営駐車場の空き情報を取得できるシステムを検討してみてもどうか。

景観計画について。築城400年があり、北側の鉄板張りやライトアップなどによって、観光客需要が高まっているようだ。2019年に110位だった福山城の好感度は、2023年には14位まで上がっている。岡山城は2019年に24位、2023年に5位まで上がっている。岡山城に順位では負けているが、上昇率では勝っている。また、福山城の認知度は2017年に7.3%だったが、2022年には19.4%まで上がっている。これは鞆の浦よりも高い(5.6%⇒12.8%)。ぼらやデニムの認知度も上がっているが、福山城が圧倒的に上がっているようだ。このようなことを踏まえ、景観計画を検討する上では、やはり「福山城の中に駅があること」をセールスポイントにするべきだと思っている。「駅舎からの視界の広がり向上」については、お示しされているとおり、駅舎から南側への見晴らしが良くなるように計画してもらいたい。

運営計画について。適切なスケジュール管理や什器・備品の持ち込み、使用料のスムーズな受け払いなど、利用者の利便性が担保されるように検討してもらいたい。我々がイベントをしていても、近隣のマンションから騒音などの苦情がよく出る。ごみの処理なども含めて、広場運営者には的確な管理をしていただきたい。

●清水座長

微に入り細に渡って、よく考えられた意見だったと思う。大変大事なことが多く含まれていたと思う。

●広島県土木建築局

動線計画について。C案はバスの利用者が道路を横断する形になる。バスとタクシーの専用道路となり、一般車両が制限されることも踏まえると、見通しが良い状況であれば、C案の場合、この動線計画はやむを得ないと思う。路線バスの乗降場の位置は利用者の利便性を考慮しながら検討していくと思われる。一般車両の通行が制限される箇所があるので、路地への一般車の進入も含めて配慮が必要だと思う。D案は駅前広場が広いということもあり、バスやタクシーの利用者が不便になることが懸念されていると思う。駅の北側からのアクセスを可能にすることで、懸念を解決されようとしている。仮に天満屋の北側あたりにバス停が設けられた場合には、そこで降りて駅に向かう人も考えられるので、回遊性の向上も図られると思う。模型やイメージ写真を見ても、駅前広場はワクワクするような場所になると思う。一方で駅の北側に路線バスなどが回り込むことになる。現状、破線で示されているルートは道路幅員が狭く、歩道も十分ではないと思われるため、歩行者を含めた交通の安全性を検討する必要がある。C案同様、一般車両の動線が変わるため、路地への進入を含めた検討が必要。実証実験では路地への一般車両の進入も含めて、影響を検証できると良いと思う。周辺道路の配慮については、注意喚起や一方通行化、歩行者専用道路化などの安全性を図る方法あると思う。これらは歩行者の回遊性の向上にもつながることなので、まちづくりと整合を図る必要がある。都市計画の部局では、都市機能誘導区域や駐車場を誘導する施策を検討されているので、関係部局と整合を図りながら検討してもらいたい。

●株式会社築切家守舎

伏見町を中心に活動する立場で発言させていただく。個人的には福山市のまちづくりにとっても全面広場化が良いと思っている。資料や模型を見て、改めてそのように感じた。前回の協議会でも申し上げたが、伏見町や商店街の方々も全面広場化に対して好意的な意見が多かった。福山市商店街振興組合連合会から意見が出ていたが、方針をD案に絞って検討してはどうかと思っている。

小型・中型・大型の送迎バス乗降場の配置については、さんすてを通過して乗降場に行けるため、利用者にとっても印象が良いと思う。東側への回遊性を考えても良い案だと思う。

バスターミナルの北口広場への配置については、通勤時間帯のバスが多いため、渋滞しないような降車場を検討する必要があるという意見があることを資料で拝見した。伏見町の付近にバスの降車場が必要だと思っている。我々としても、伏見町の皆さんとも連携しながら、どのような案ができるかを検討していきたい。先ほど、広島県バス協会の方が仰っていたが、伏見町にバスターミナルをつくとすれば、今のような大きさは難しいと思う。地権者との合意形成や時間がかかる。もし、伏見町にバスターミナルをつくとすれば、バスの乗降場が少なければ可能かもしれない。以前訪れたことのあるJR和歌山駅では3～4つの乗降場で運用していた。バスの乗降場が少なくできないのであれば、やはり北口広場にバスターミナルを設けつつ、南側の伏見町付近にも乗降場が設ける方が良いと思っている。本日の議論を聞いていて、伏見町の方々とも真剣に議論していきたいと感じた。

実証実験についてはどんどんやってもらいたい。協力できることはしたい。明日から、伏見町の交番跡地と道路を活用した実証実験を行う。駅前広場の再整備に向けて、必要な実験だと思っている。そういうこともやっている。今後の駅前広場の議論に生かしてもらいたい。

●三谷繭子

模型を拝見して、非常に分かりやすく、イメージが沸くものだと感じた。お示しいただいた案で良かったと感じた点は、広場の西側がプロムナード化されている点やゾーニングを示して頂いた点。スケール感がかみやすかった。駅前広場が広い敷地であるということが共有できたと思う。これだけの広さの敷地を全てアクティブに使うことは難しい。西側部分をプロムナード化して、旧キャスパの商業施設と一体的に散策できるような空間としつつ、アイネスからも動線を促すようなストリートのデザインは素晴らしいと感じた。

11月に開催された運営に係るデザインシンポジウムにも参加させていただいた。この時に事務局から参加者に対して、運営にどのように関わりたいか、どのような使い方がしたいかといった投げかけがあったと思うが、雑ばくな意見交換になったと感じた。それはなぜか。何か叩き台がないとどのように使いたいと言われても意見を出しづらいと思う。今後、運営事業者や事業スキームを考えていくうえで、叩き台があれば色々な意見が出やすくなる。叩き台を示しながら、民間事業者を巻き込んだり、市民のニーズを聴き取るようなプロセスが必要だと思う。

C案・D案いずれにしても、福山駅旭町線（くすのき通り）が大きく変化することになる。交通の動線のことだけを考えるのではなく、一体的にストリート进行をデザインすることが大事になると思う。限られた空間の中でバスの配置や高架下の活用、南側の歩道、植栽を含む景観、マネジメントなどを考えていかないといけない。ストリートデザインとストリートマネジメントを一体的に議論していくことが必要になるだろう。例えば、ストリート进行をマネジメントとする団体を立ち上げたり、さんすてをストリートの方に開いたり、ほこみち制度を活用してオープンカフェを行うなど、活用方法や運営、デザインの議論を行っていけると良いと思う。ストリートに接するJR西日本ともしっかりと議論が必要になる。

事務局にお願いがある。C案とD案でスケジュールが変わってくると思う。具体的なスケジュールは出せないだろうが、ざっくりとしたスケジュールで構わないので示してもらいたい。どこから手をつけていくのかなど、ある程度のスケジュールを共有しながら進めていった方が良いと思う。民間事業者や周辺の地権者にとっても対応が変わってくる。できれば一般に公開してもらえるとありがたい。

●清水座長

大事な点が指摘されたと思う。特に時間軸は大事なこと。正確なことを出してもらいたいと言っているわけではない。現状で考える限りのざっくりとした時間軸を検討し、公表してもらいたい。

●三之丸町町内会

駅と周辺をどのようにつなげていくかが大事。基本方針でペDESTリアンデッキによる立体利用はしないことが示されているが、他都市のように将来的には考えていくことが大事になると思う。

個人的にお城への関心が深い。以前から二重櫓を造ってほしいと言っている。将来的に国の史跡指定されることを考えると、史実に基づいて復元することが条件になるだろう。若干の違いはあるかもしれないが、過去の調査結果から、かなり近いものは再現できると思う。西村委員が提案されたように、現代建築とコラボした仕掛けやお堀の演出は良いと思う。二重櫓の復元につながることも検討していただきたい。

●福山市身体障害者団体連合会

我々は一般的に交通弱者と言われている。バスターミナルが目的地から離れていると、利用しにくい状況が起こる。バスターミナルは伏見町あたりが良いと思っている。JR 和歌山駅の事例のような方式もあるのではないかと思う。

車椅子の利用者は車で駐車場まで行って、駐車場から車椅子で移動する。点字ブロックの設置については、歩道の幅も必要になる。設計では合理的な配慮をいただきたい。

自転車の排除については賛同する。高齢者社会となり、シニアカーも増えている。シニアカーや電動車いすと自転車の仕分けも意識して検討してもらいたい。

●清水座長

必要な配慮がなされた設計になると思うので、ご安心いただきたい。

●ひろぎんエリアデザイン株式会社

前回の協議会において、完成イメージをビジュアルで示してもらいたいという意見を述べた。この度、西村委員から模型をお示し頂き、屋根などのアイデアを聞いた結果、改めてD案が良いと感じた。D 案の場合、実現するために必要なバスターミナルの整備に時間がかかるため、C 案と D 案でどのくらい時間がかかるのか示してもらいたいという意見だったと思う。伏見町にバスターミナルを整備した場合、駅から距離が長くなってしまい乗り換え等に時間がかかると思う。

そのため、天満屋の前に降車場だけ設けることで一旦降りることができるようになればよいと思う。市内の通勤・通学をされる方は駅北側のみでの乗降だと時間がかかってしまうので、南側で一旦降りられるように検討をしていくことは必要だと思う。D案でも様々なパターンがあり、それぞれ時間軸も異なるため、D1 案・D2 案といったように、伏見町に全面的なバスターミナルを整備する案や降車場のみ整備する案を比較し、時間軸の検討ができればよいと考える。

福山城の関係について。全面広場とした場合、福山城の中にある駅との意識を高めるような工夫が必要との意見が出されている。福山は、駅舎から南側に出ると福山城天守が背後にあるので福山城を意識しにくい。姫路城は駅舎を出て目の前に天守が見えるため、そこをめざす意識が自然と高まる。福山は背後にあることを踏まえ、城と広場が一体化となったような意識を高めていく工夫が必要になってくるのではないかな。

実証実験はどんどんやってほしい。期待している。タクシーのショットガンシステムの実践をやってもいいのではないかな。実証実験を通して、広場に対する市民の関心を高めるような取組をお願いしたい。回数を重ねていけば、変化をしているということを感じてもらえるはずだ。

●福山青年会議所

広場に持たせることが大事。完成して誰も来なかったら、お金と時間の無駄になると思う。今の駅前広場が出来た際、すごいと感じたが、今では慣れてしまった。日常使いでも人が集まるようにしないといけない。昔は買い物目的で駅前に人が訪れていたと思うが、今はインターネットがあって買い物に行かない時代。今は食とコトだと思う。コトはいるだけで満足するようなものだと良いだろう。今はおしゃれで最先端である場所が選ばれる。そうでなければ、わざわざ来ない。駅で乗り降りする人は通過するだけ。駅前広場に水盤があれば、子どもは喜ぶだろうが、休日にわざわざ駐車場代を払うかは悩む。形は素晴らしいと思うが、来ただけで満足するような目的を織り込んだデザインにしてもらいたい。青年会議所はイベントをよく開催する。将来、駅前広場でも開催したいと思う。イベントをしている時よりもイベントをしない時のことを考えてもらいたい。実験にも協力させていただきたいと思う。

●伏見町町内会

なんとか形になるものをお願いしたい。

●広島県タクシー協会東部支部

模型を拝見して、ワクワクするような、過ごせるようなまちづくりが見えてきたと感じている。我々、交通業界に関する法律が変わってきている。日本型ライドシェアなどの新たな交通が出来る状況の中で、新たな交通網と変化の仕組みを考えていかないといけない。今後、自動運転やコンパクトなまちの中でスローモビリティが走る環境づくりも考えていかないといけない。

実証実験で試しながら変化していくことが大事。D 案で示されているタクシー乗場までの駅舎からの距離は現在と大して変わらない。ご利用されるお客様がストレスないように考えていくことが大事。前回の実証実験では、目の前に待っているお客様がいるのに、待機場に一旦行かないといけない運用方法だったので、より効率的な運用方法を検討してい

たい。

《閉会挨拶》

●建設局参事

前回の意見を踏まえて、西村委員から模型をお示しいただいたため、より活発な意見交換が行われたと思う。歩行者動線や自転車の駐輪場などの様々な意見に対して、全体の中で丁寧に検討していきたい。

二重櫓の復元については、文化財保護審議会の委員の方にお伺いしたところ、外観の写真しか残っていないため、外観復元だけでは本物にならないとのことだった。史実が揃ってから、復元に取り組むべきだというご意見を頂戴している。

座長から、C案・D案のスケジュールを示すようにご意見をいただいた。事務局で整理して次回、お示ししたい。

全体の話の中でD案の方が良いというご意見を沢山頂戴した。基本計画は来年度中に決める予定。実証実験やシンポジウムなどを通して、市民の意見を聴きながら判断していきたいと考えている。今後もみなさんのご意見を頂戴しながら、検討していきたい。本日はありがとうございました。

●事務局

これもちまして、第6回福山駅前広場協議会を終了いたします。次回の開催については、来年度を予定しております。日程につきましては、後日、調整させていただき、ご案内いたします。本日はありがとうございました。

以上