

福山駅前広場協議会

参考資料

2021年（令和3年）10月19日

福山市 建設局 福山駅周辺再生推進部 福山駅周辺再生推進課

1. 福山市の概況



交通アクセス
新幹線で
東京から 約3時間40分
名古屋から 約2時間
新大阪から 約1時間
博多から 約1時間30分

● **人口**
465,402人 [2021年(令和2年)3月末時点]

● **面積**
517.72km² [2021年1月1日現在]

● **沿革**
1916年(大正5年) 市制施行
1945年(昭和20年) 福山市空襲 市街地8割焼失
1961年(昭和36年) 日本鋼管(株)立地調印
1975年(昭和50年) 山陽新幹線開通
1998年(平成10年) 中核市移行
2016年(平成28年) 市制施行100周年

● **主な産業**
製造業(鉄鋼, 繊維, 機械, 木材...) など



● **市の花**
ばら, キク



福山市ばらのまち条例

【目的】 (条例のねらい)
市民と行政が一体となって
ばらのまちづくりを進め、
平和の尊さや心の豊かさを
実感できる、
活力ある福山を実現する



1. 福山市の概況

● 福山城

江戸時代に築城された最後期の城郭。
1622年に福山藩初代藩主水野勝成によって築城された。



福山城伏見櫓



京都の伏見城から移築された確証を持つ
日本唯一の建物。戦災を免れて今も当時の
のまま残っている。

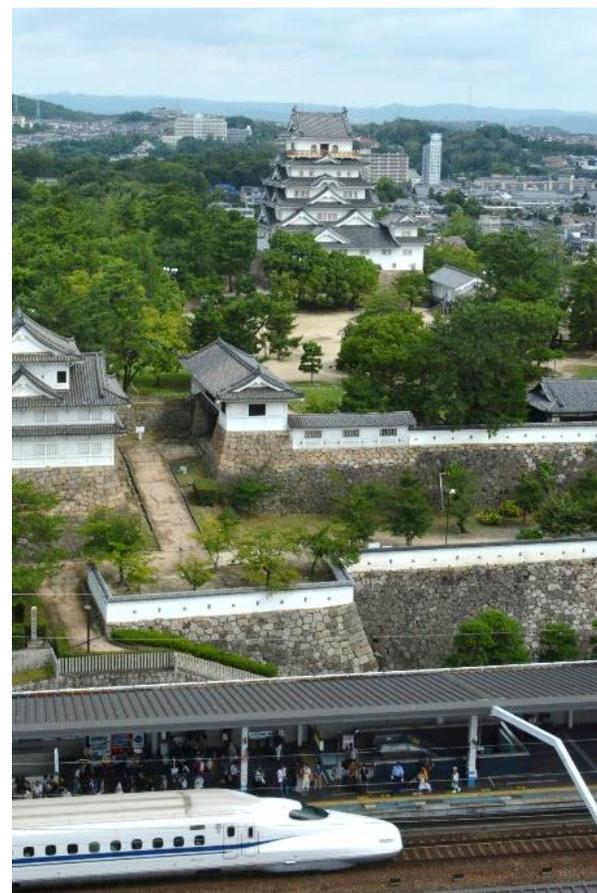
2022年（令和4年）
福山城 築城400年



水野勝成画像 賢忠寺蔵



日本一新幹線に近い天守

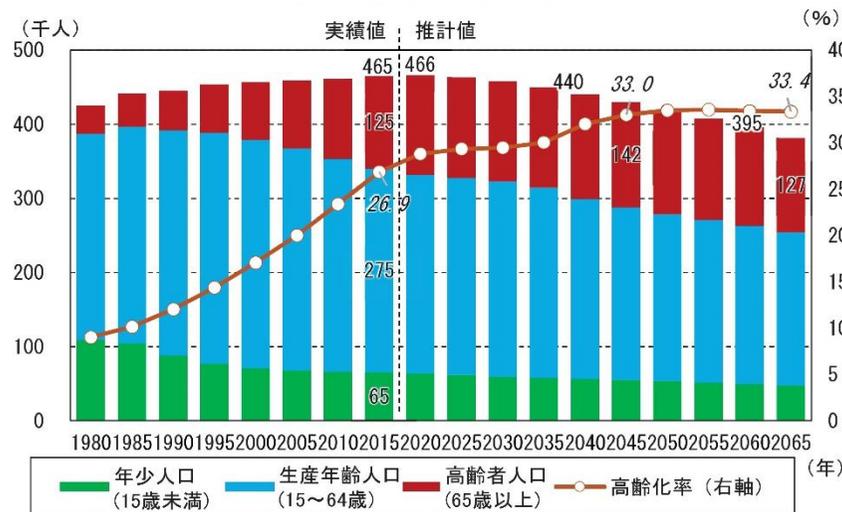


2. 人口

● 将来人口推計

- 国勢調査の結果からは、人口は2020年をピークに減少に転じ、2040年には44万人に、2060年には39.5万人になると予測されている。
- 年齢3区分別の推計を見ると、年少人口・生産年齢人口は減少を続ける。高齢者人口は2045年にピークを迎え、その後は減少に転じると予測されている。なお、高齢化率については、2045年に33.0%となり、その後も高い水準のまま推移する。

図表1 福山市の将来人口推計



資料：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」

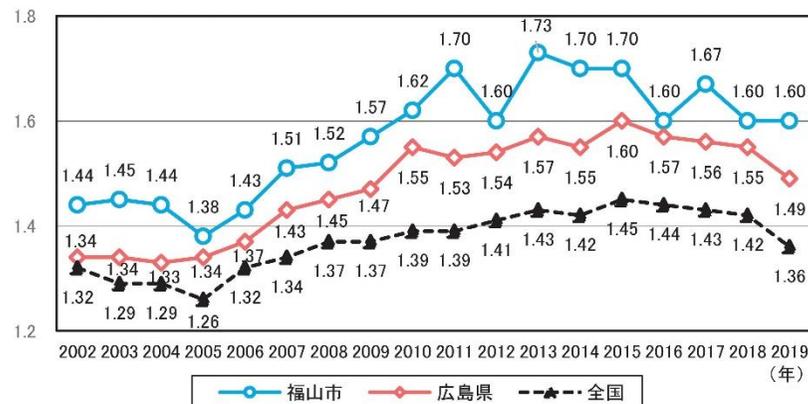
※ 2015年までは国勢調査の実績値(年齢3区分人口は年齢不詳を按分した数値) 2020年以降は推計値

出典：福山市みらい創造ビジョン

● 合計特殊出生率

- 合計特殊出生率は、継続して全国や広島県の平均を上回っている。2005年から2011年までは上昇していたが、その後はやや低下傾向にあり、近年は1.6台で推移している。

図表2 福山市の合計特殊出生率の推移



資料：福山市「福山市人口動態」

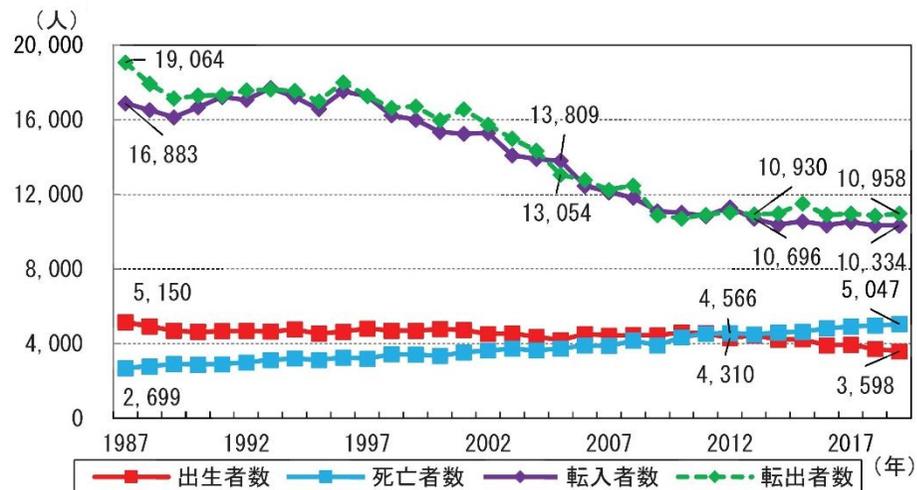
出典：福山市みらい創造ビジョン

2. 人口

● 出生者数, 死亡者数, 転入者数, 転出者数

- 2012年以降は死亡者数が出生者数を上回る自然減が続き、加えて2013年以降は転出者数が転入者数を上回る社会減が続いている。

図表3 福山市の出生者数, 死亡者数, 転入者数, 転出者数の推移 (日本人)



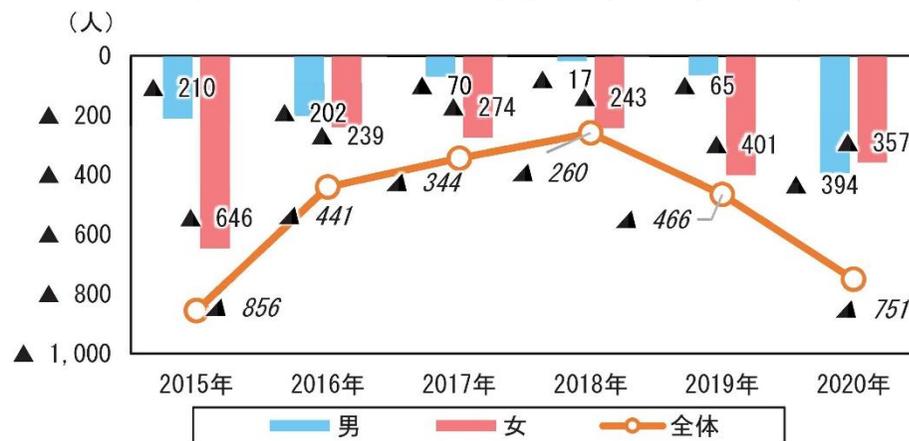
資料:総務省「住民基本台帳に基づく人口, 人口動態及び世帯」

出典: 福山市みらい創造ビジョン

● 転入超過数

- 社会減の状況については, 新型コロナウイルスの感染拡大の状況下にあった2020年を除き, 女性の転出超過が大きい傾向となっている。

図表4 福山市の転入超過数の推移 (日本人)



資料:総務省「住民基本台帳人口移動報告」

出典: 福山市みらい創造ビジョン

2. 人口

● 在留外国人数と全人口に対する在留外国人比率

- 外国人住民は近年増加傾向にあり、2019年には1万人を超えている。

図表5 福山市の在留外国人数と全人口に対する在留外国人比率の推移



資料：福山市資料

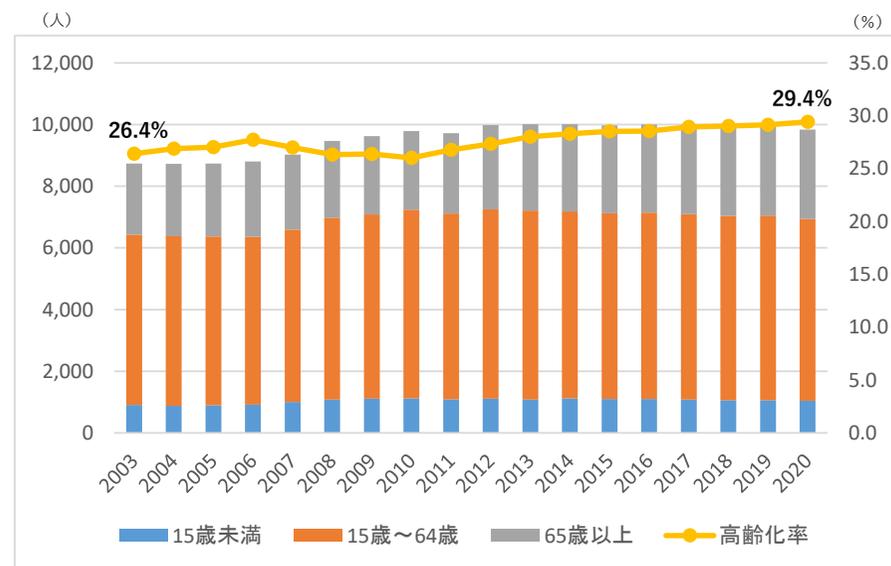
出典：福山市みらい創造ビジョン

2. 人口

● ウォークブルエリアの人口

- ウォークブルエリアの人口は増加傾向にあったものの、近年はほぼ横ばいに推移している。
- ウォークブルエリアの高齢化率は微増傾向にある。

図表6 ウォークブルエリアの人口の推移



ウォークブルエリアに含まれる町は次のとおり

今町，笠岡町，霞町一丁目，霞町二丁目，霞町三丁目，光南町一丁目，三之丸町，昭和町，城見町一丁目，大黒町，宝町，道三町，西町一丁目，西町二丁目，西町三丁目，延広町，東桜町，伏見町，船町，丸之内一丁目，丸之内二丁目，明治町，元町，紅葉町

※町境で集計しているため，ウォークブルエリア外の居住者を含む。

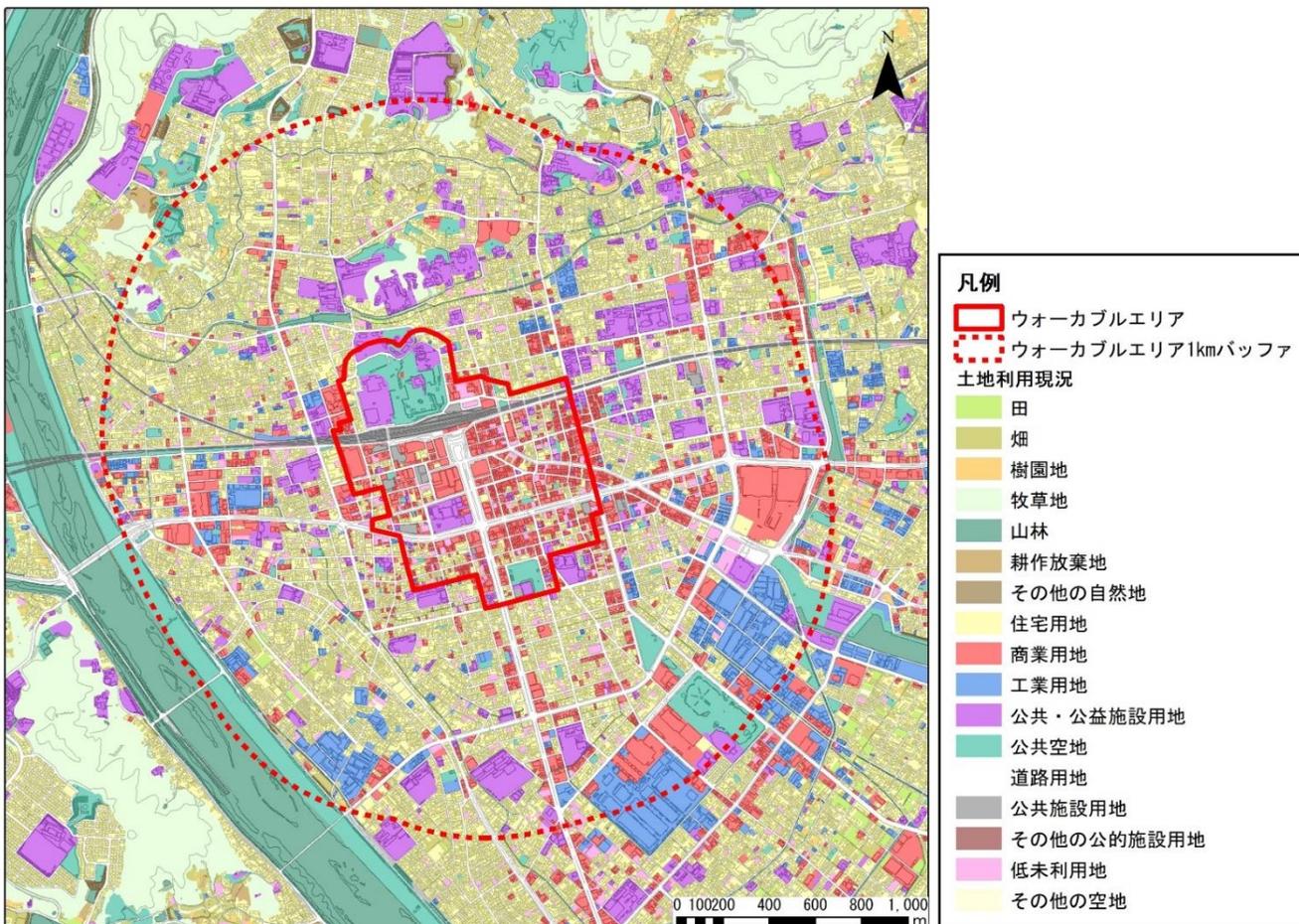
住民基本台帳より作成

3. 土地利用

● 土地利用現況

- ウォークブルエリアから1 km以内の土地利用を見ると、ウォークブルエリア内の主な土地利用は商業用地であり、住宅用地はウォークブルエリア外に多く分布している。

図表7 土地利用現況図



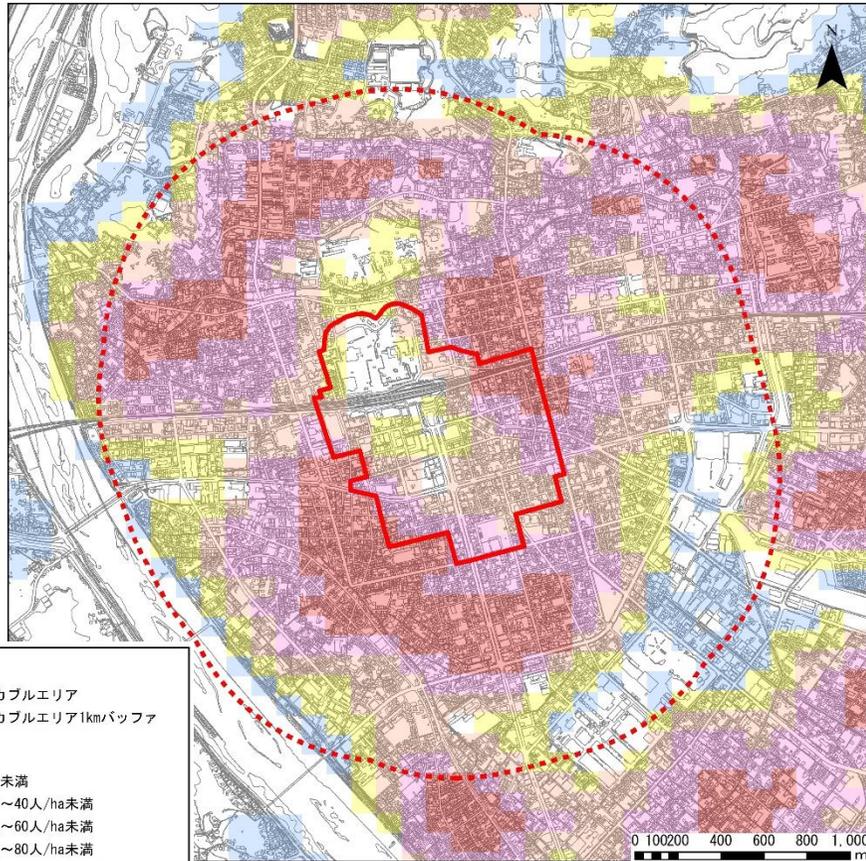
福山市立地適正化計画基本方針のデータ及び平成29年度
広島県都市計画基礎調査より作成
国土地理院の基盤地図情報をもとに編集・加工して作成

3. 土地利用

● 土地利用から見る人口分布（総人口）

- ・ ウォークブルエリアから1 km以内の総人口は減少すると予測されている。

図表8 2010年人口分布図（総人口）

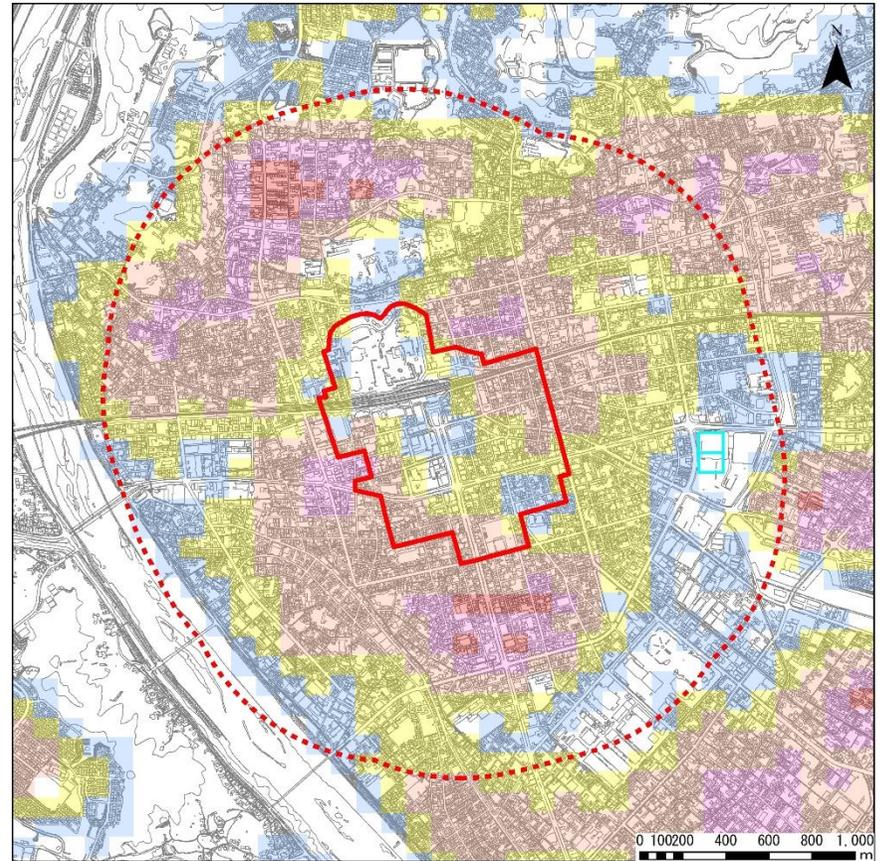


凡例

- ウォークブルエリア
- ウォークブルエリア1kmバッファ

15人/ha未満
15人/ha~40人/ha未満
40人/ha~60人/ha未満
60人/ha~80人/ha未満
80人/ha~100人/ha未満
100人/ha以上

図表9 2050年人口分布図（総人口）



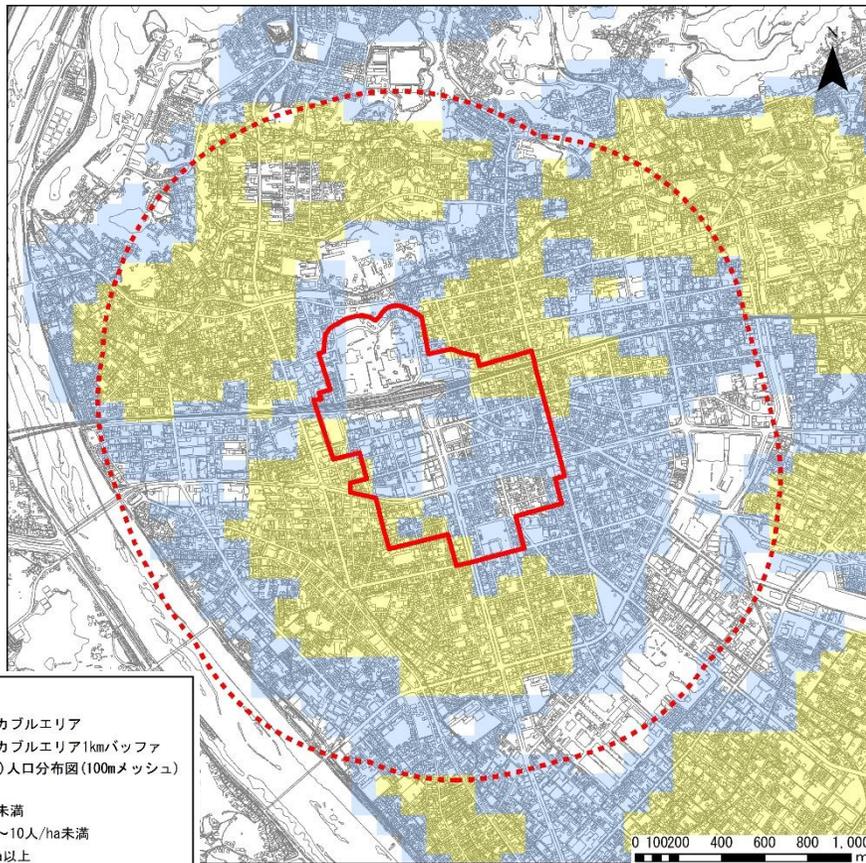
福山市立地適正化計画基本方針のデータより作成
国土地理院の基盤地図情報をもとに編集・加工して作成

3. 土地利用

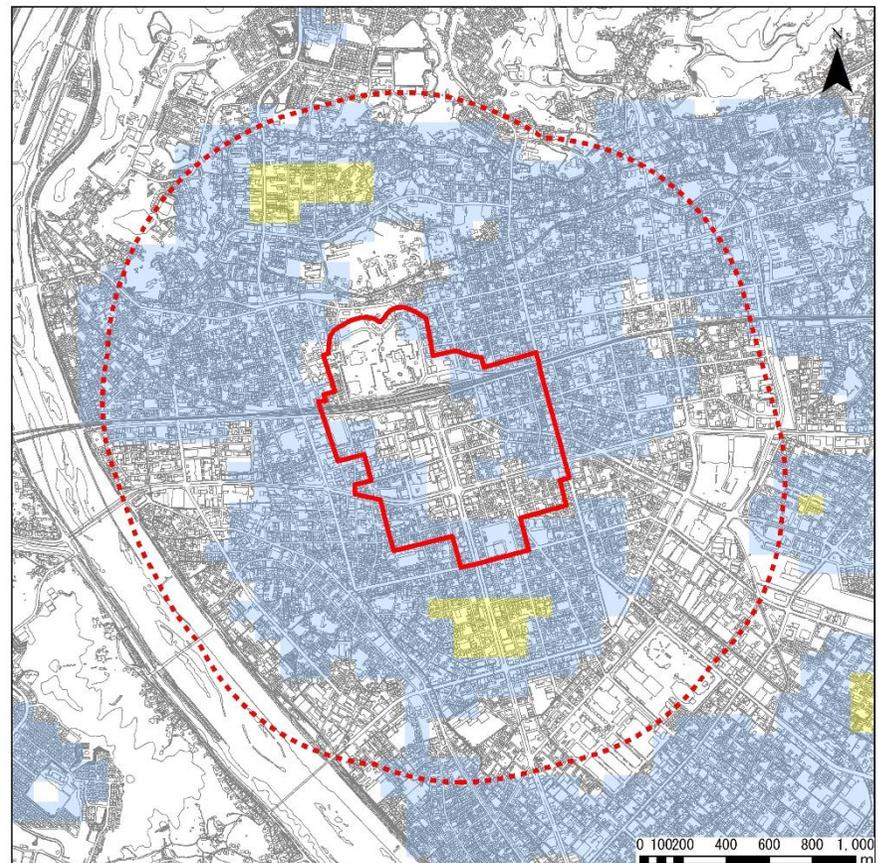
● 土地利用から見る人口分布（年少人口）

- ・ ウォークブルエリアから1 km以内の年少人口は減少すると予測されている。

図表10 2010年人口分布図（15歳未満）



図表11 2050年人口分布図（15歳未満）



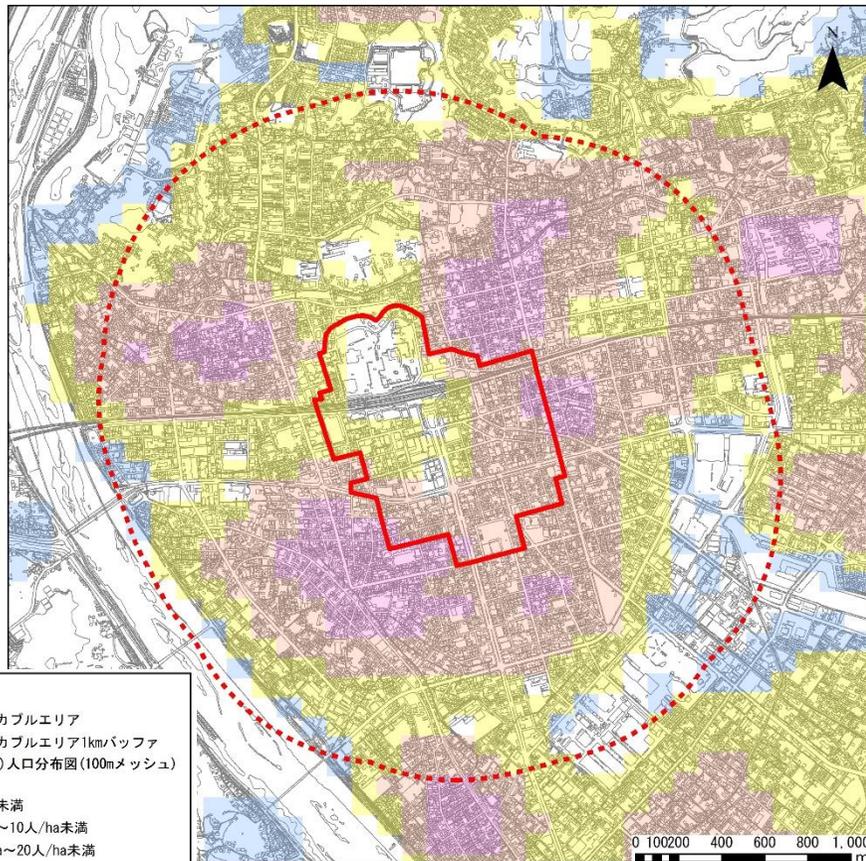
福山市立地適正化計画基本方針のデータより作成
国土地理院の基盤地図情報をもとに編集・加工して作成

3. 土地利用

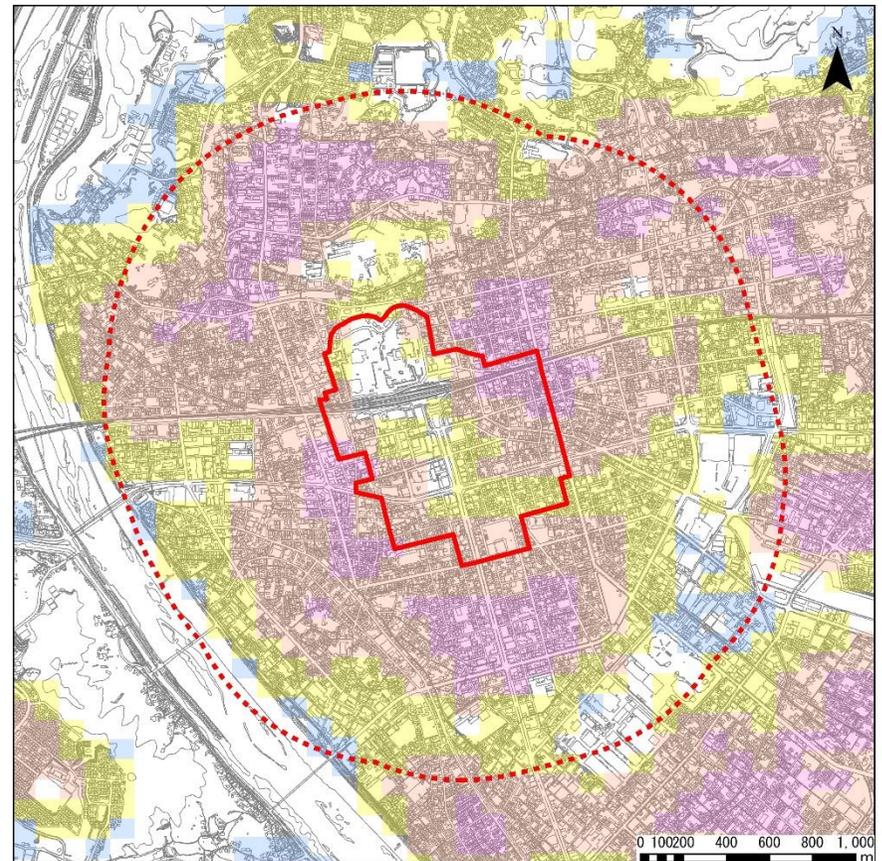
● 土地利用から見る人口分布（高齢者人口）

- ・ ウォークブルエリアから1 km以内の高齢者人口は増加すると予測されている。

図表12 2010年人口分布図（65歳以上）



図表13 2050年人口分布図（65歳以上）



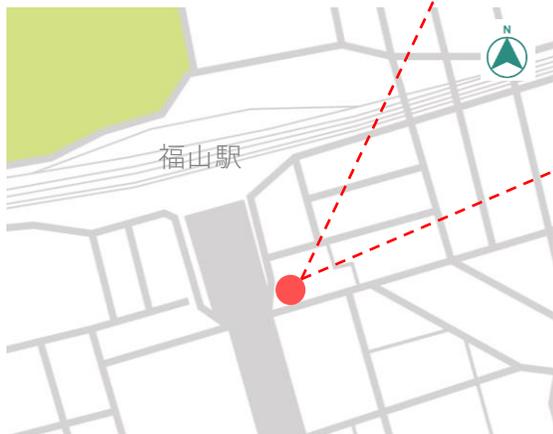
福山市立地適正化計画基本方針のデータより作成
国土地理院の基盤地図情報をもとに編集・加工して作成

4. 地価

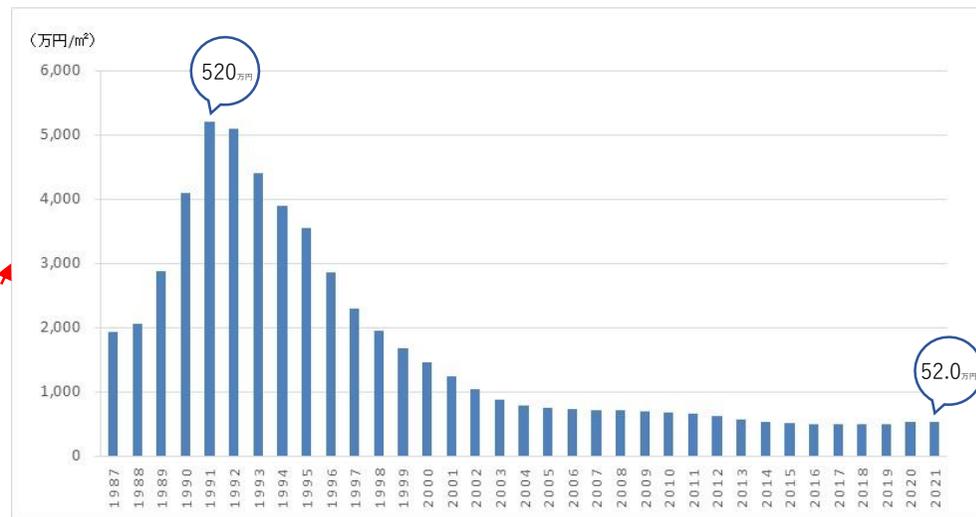
● 地価

- 伏見町99の地価公示価格は1991年以降、2017年までに10分の1以下に低下していたが、2019年に28年ぶりに上昇に転じている。

標準地番号：福山5-1
所在：福山市伏見町99

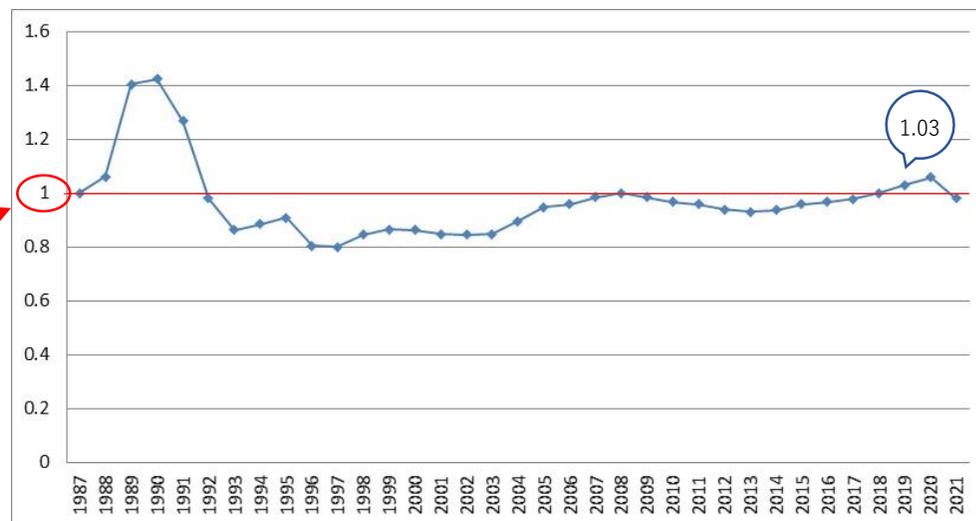


図表14 地価公示価格の推移



地価公示価格より作成

図表15 地価公示価格の推移（前年比）



地価公示価格より作成

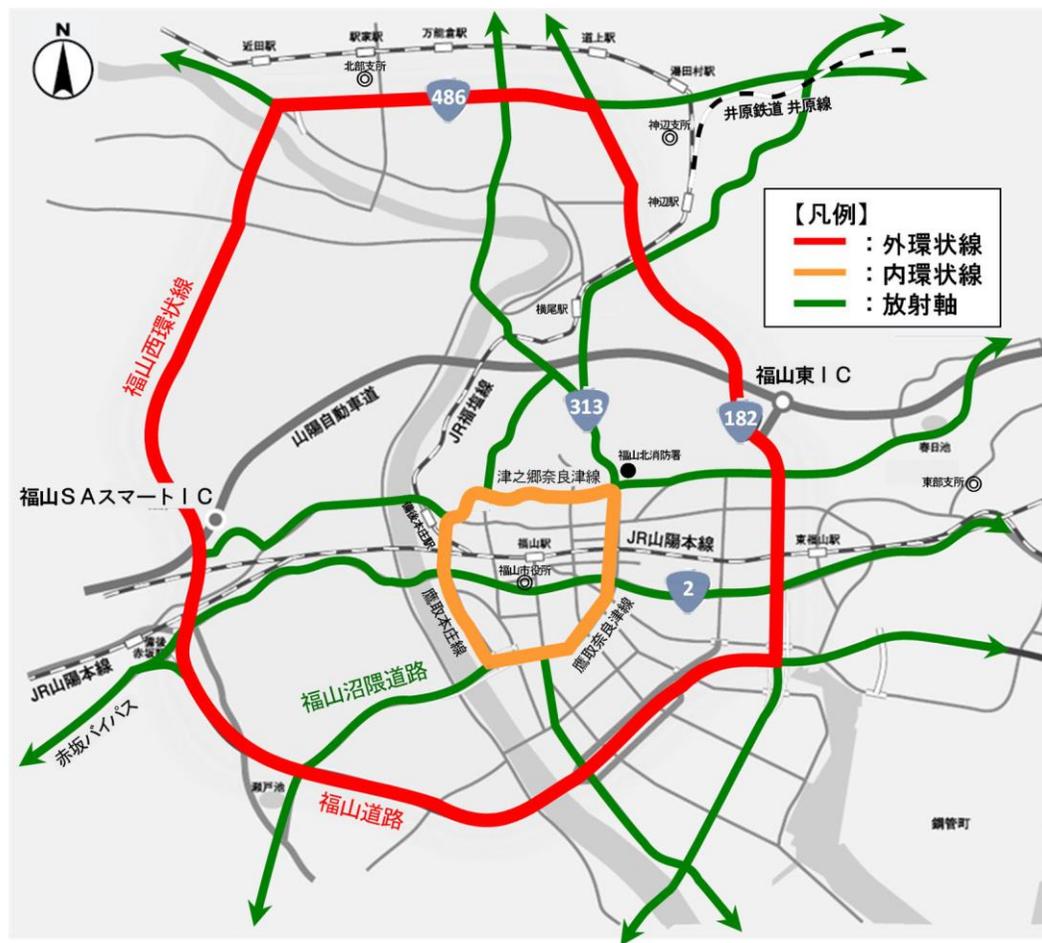
5. 道路

● 放射・環状型幹線道路網

- 放射・環状型幹線道路網を形成することにより、「郊外から郊外への通過交通」を中心部から排除し、「中心部から郊外への移動」や「中心部内の移動」を円滑にするなど、移動目的ごとに交通を分離し、慢性的な交通渋滞の解消をめざしている。

※放射・環状型幹線道路網とは、福山駅を中心とした環状道路である「外環状線」と「内環状線」、中心部から郊外へ放射線状に延びる「放射軸」により構成された道路網のこと。

図表 1 6 放射・環状型幹線道路網

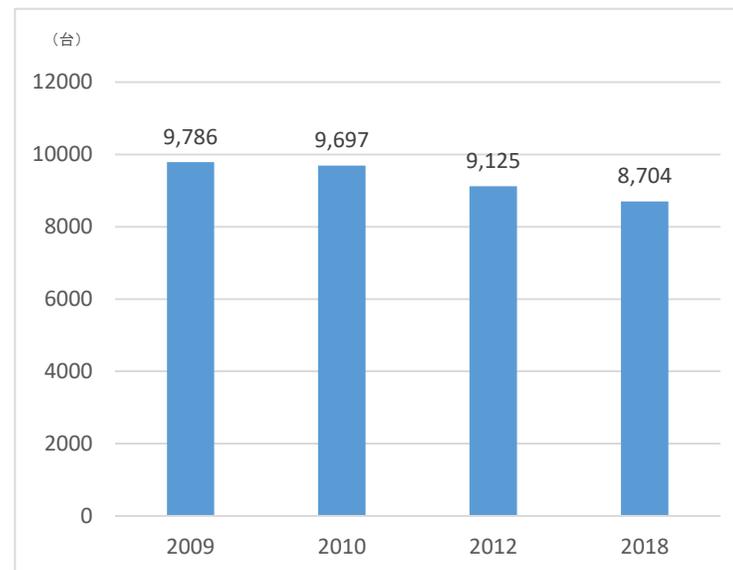


5. 道路

● 自動車交通量

- 福山郵便局前の交差点から、福山駅前広場方面に流入する交通量は減少傾向にある。

図表 1 7 福山郵便局前の24時間交通量（平日）の推移



国交省提供データより作成

調査地点：福山郵便局前交差点

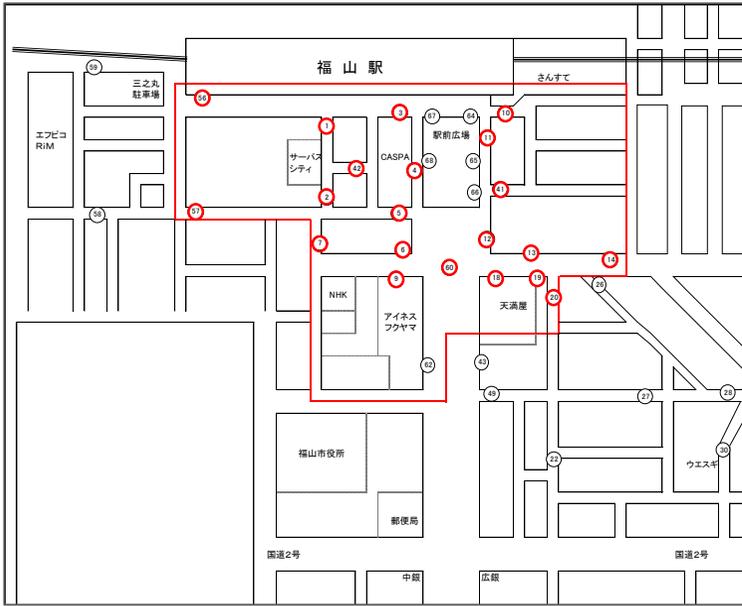


5. 道路

● 歩行者交通量

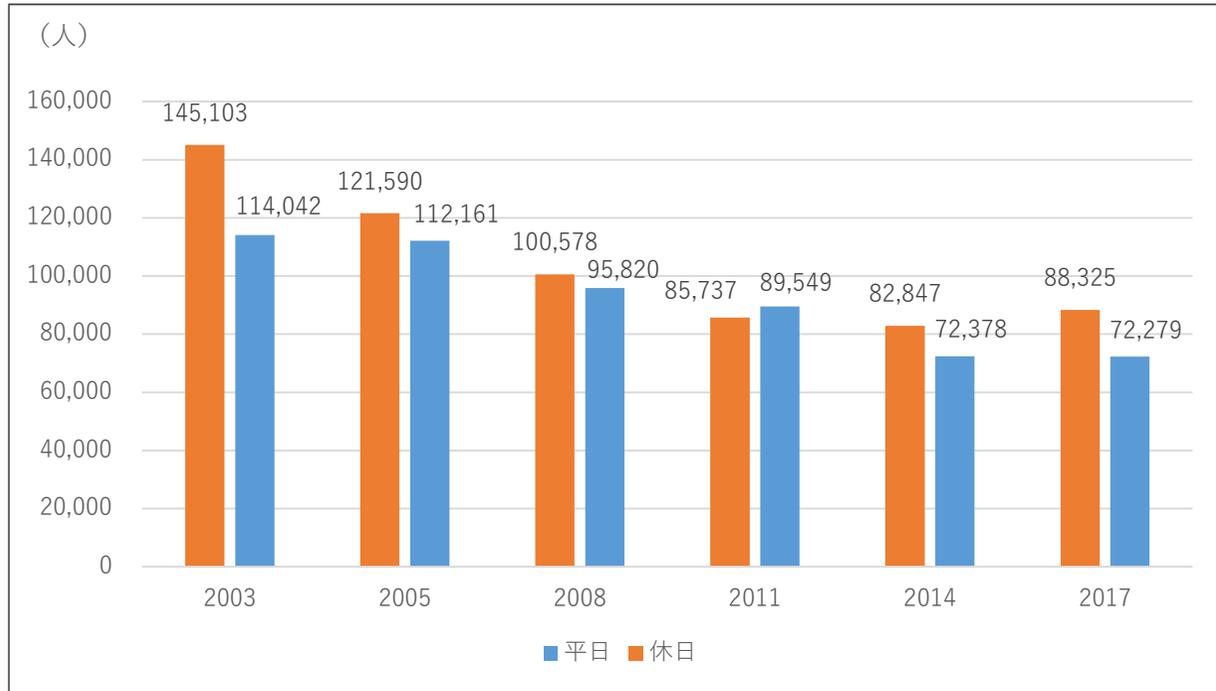
- 福山駅前（調査地点 21箇所）の流動客数は減少傾向にあったが、2017年の休日の流動客数は2014年に比べ増加している。

調査地点（21地点）



※赤枠のエリアは「福山駅周辺地区中心市街地の活性化に関する基本方針」に定めるエントランスゾーンを示している。

図表18 流動客数の推移



※調査地点（21地点）の流動客数の合計値

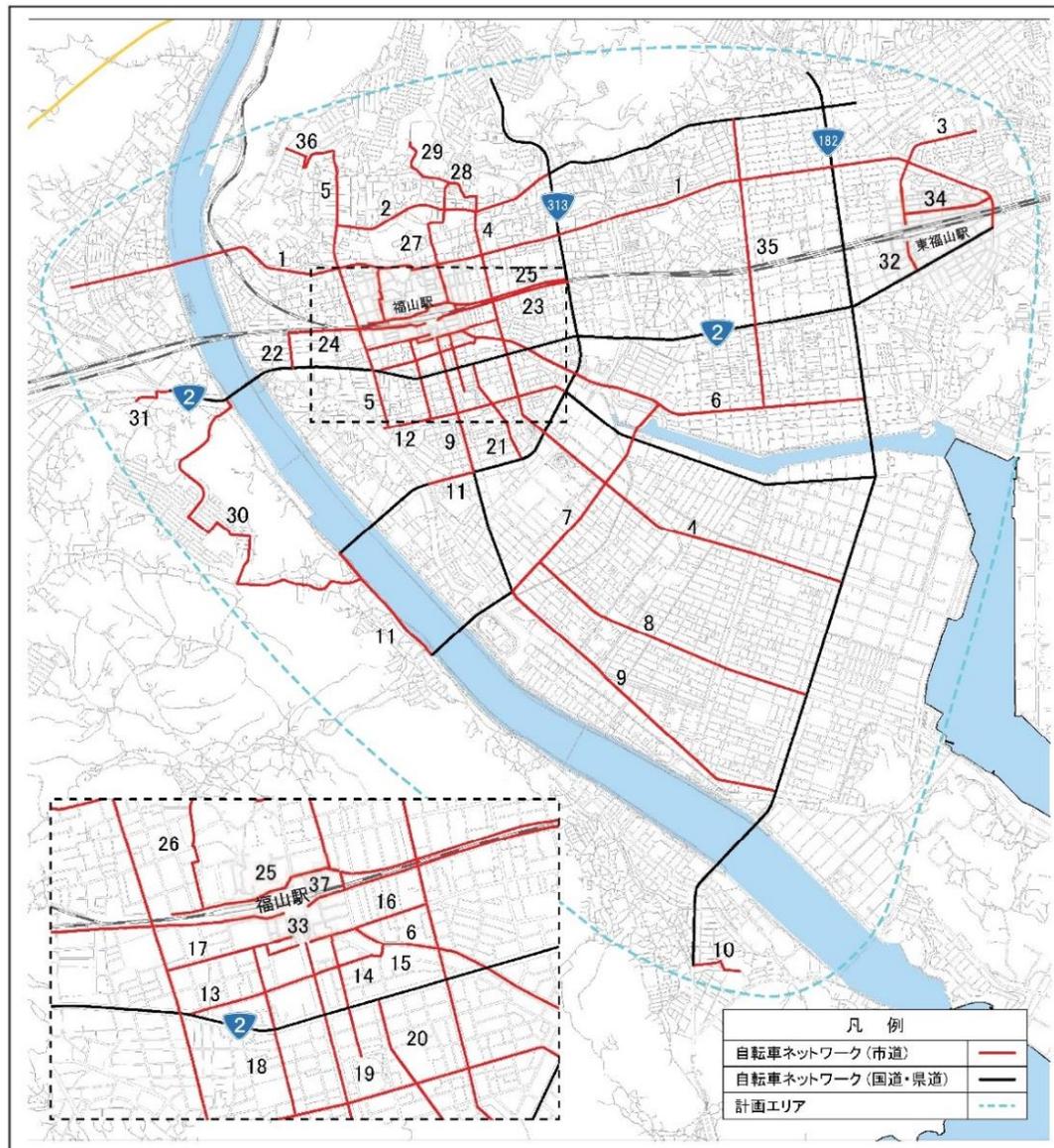
流動客調査（福山商工会議所・福山市）より作成

5. 道路

● 自転車ネットワーク

- 福山駅を中心とした概ね5 km圏域の通勤・通学等の日常生活での利用を対象とし、主要施設につながる平野部を計画エリアとして設定している。

図表19 自転車ネットワーク計画対象路線

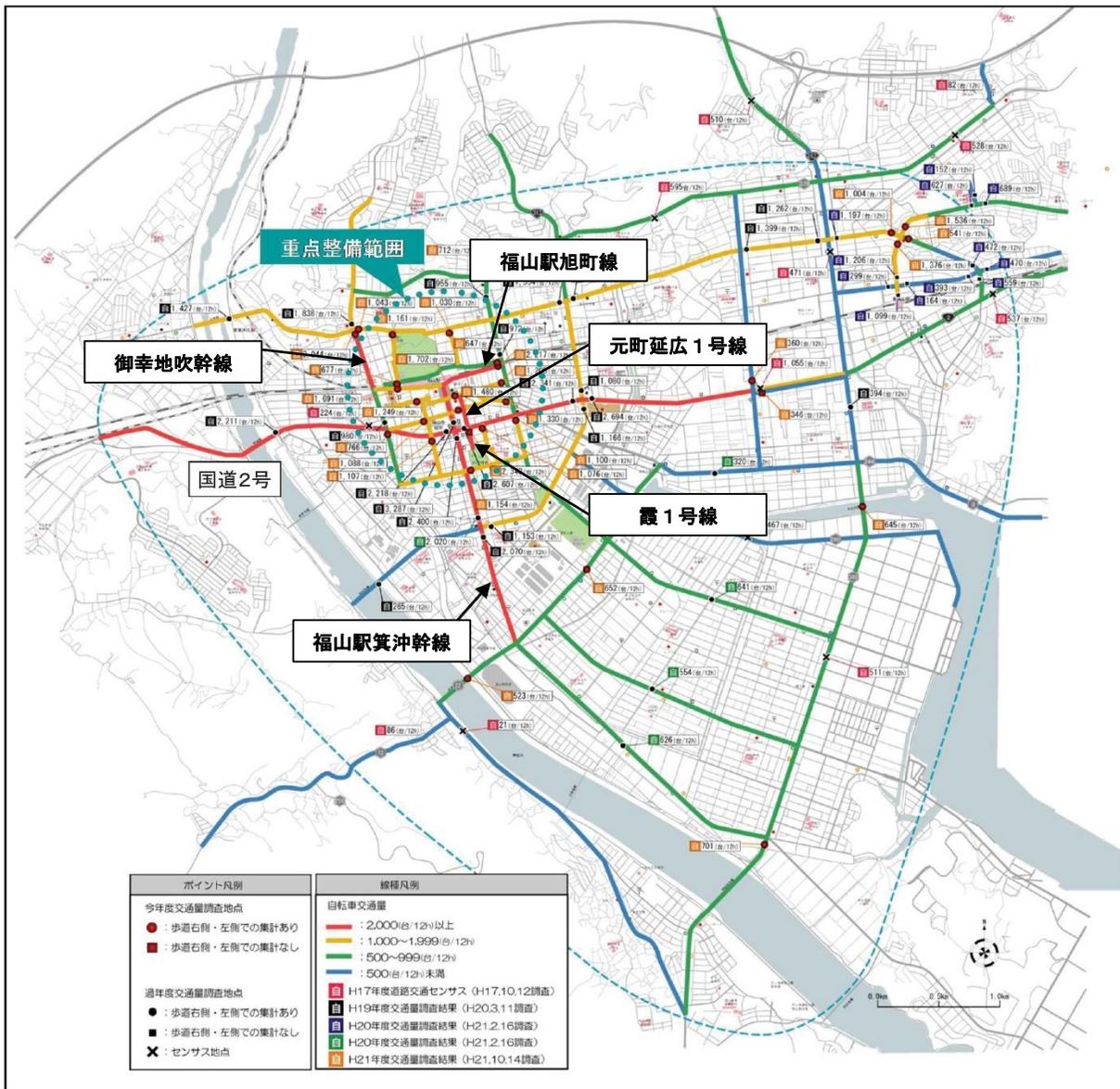


5. 道路

● 自転車交通量

- 国道2号や福山駅箕沖幹線，福山駅旭町線，元町延広1号線，霞1号線，御幸地吹幹線では交通量が2,000台/12hを超える。

図表20 自転車の交通量



5. 道路

● 駐車場

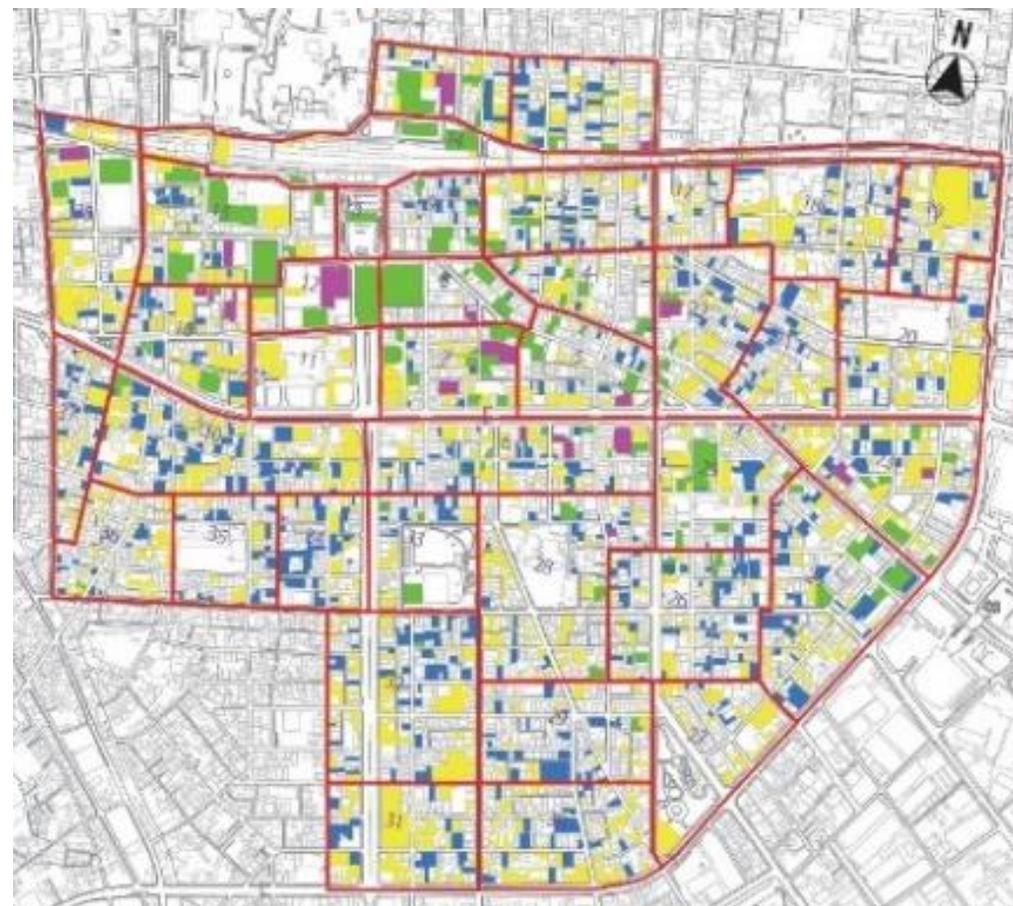
- 郊外型店舗の進出により中心市街地は衰退し、空き店舗が増加する中で、当面の土地利用を目的とした小規模駐車場が増加してきた。

	駐車場数	駐車台数
1975年	361箇所	7,270台
↓		
2014年	1,866箇所	24,717台

駐車場整備地区の都市計画決定当時（1975年）に比べ駐車場供用台数は3倍以上に増加

駐車場整備地区内で7,554台が供給過多

図表21 駐車場分布図（2014年）



■時間 ■月極 ■専用 ■併用

出典：（資料）備後圏都市計画駐車場整備地区及び備後圏都市計画駐車場の変更（廃止）について

5. 道路

● 駐輪場

- 福山駅周辺には、市営自転車駐車場が7箇所あり、収容台数は合計3,594台である。

図表 2 2 福山駅周辺の市営自転車駐車場



福山市HPより

図表 2 3 市営自転車駐車場の設置状況

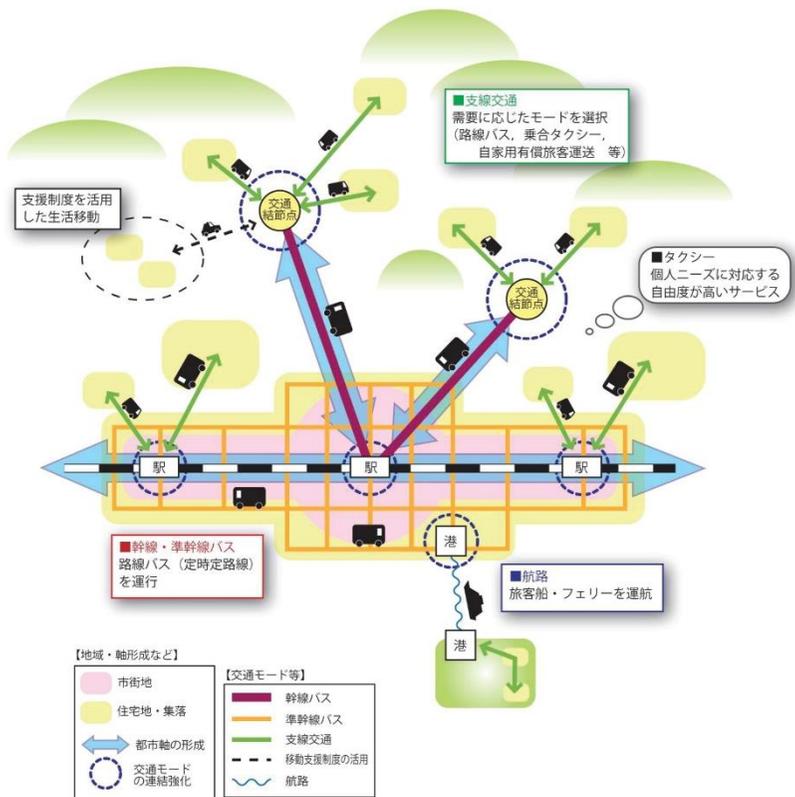
駐車場名	利用形態	収容台数	駐車料金（一時利用）	利用時間
駅東第1	一時利用	558台	終日無料	終日
駅東第2	〃	927台	〃	〃
駅東第3	〃	667台	〃	〃
駅西第1	〃	165台	〃	〃
駅西第2	〃	348台	〃	〃
三之丸	〃	224台	〃	〃
駅南有料自転車駐車場	一時利用・定期利用	705台	1日1回100円	午前6時～午後11時
		(計) 3,594台		

6. 公共交通

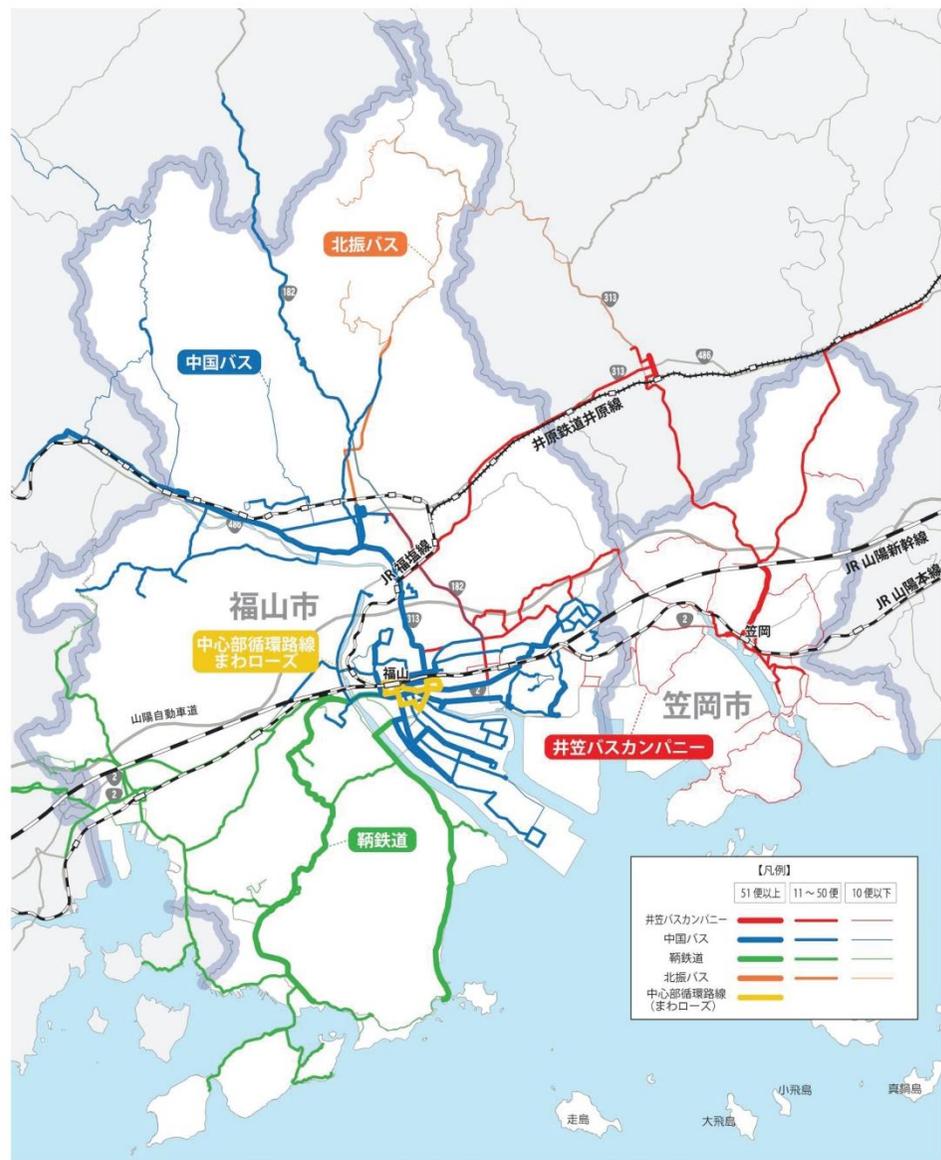
● 公共交通網

- 複数の交通事業者が連携することで、地域内のほぼ全域を網羅する路線バスのネットワークが構築されている。
- 誰もが移動しやすく、人の交流が活発になる地域公共交通の実現をめざしている。

図表 2 4 地域公共交通ネットワーク形成のイメージ



図表 2 5 路線バスの運行状況 (2016年10月時点)



6. 公共交通

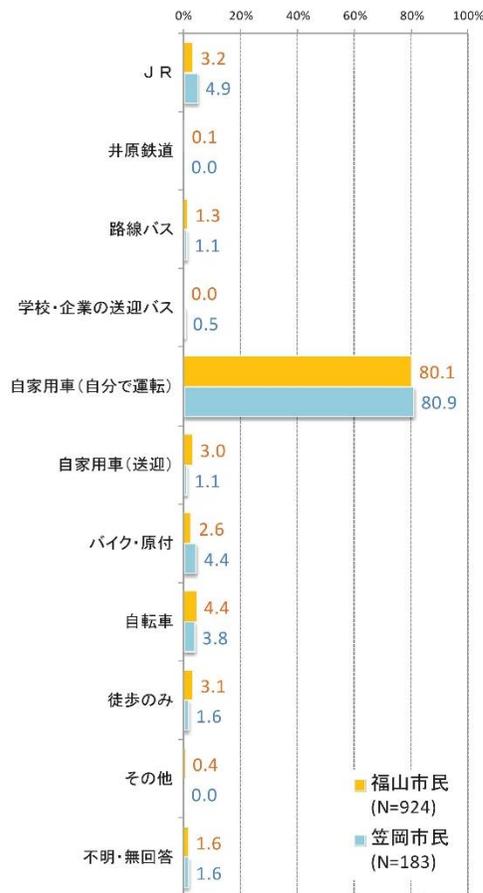
● 市民の交通行動

- ・ 通勤では「自家用車（自分で運転）」が約8割を占めている。通学では「JR」と「自転車」がそれぞれ約3割を占めている。
- ・ 「自家用車（自分で運転）」が買物では約7割，通院では約6割を占めている。

図表26 通勤・通学の交通手段

図表27 買物先・通院先までの交通手段

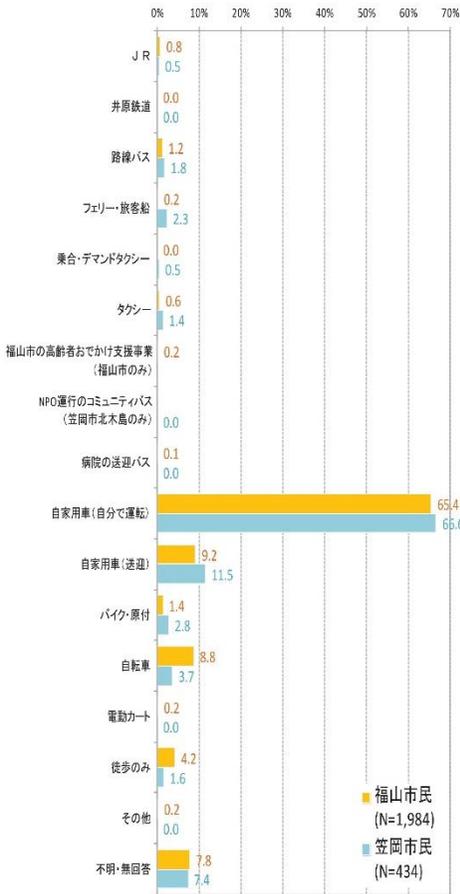
<通勤手段>



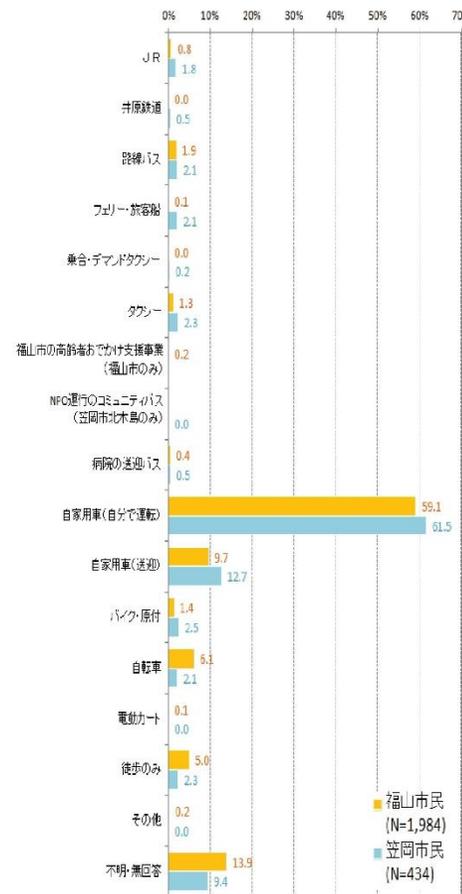
<通学手段>



<買物手段>



<通院手段>



市民アンケート調査結果 (2016年)

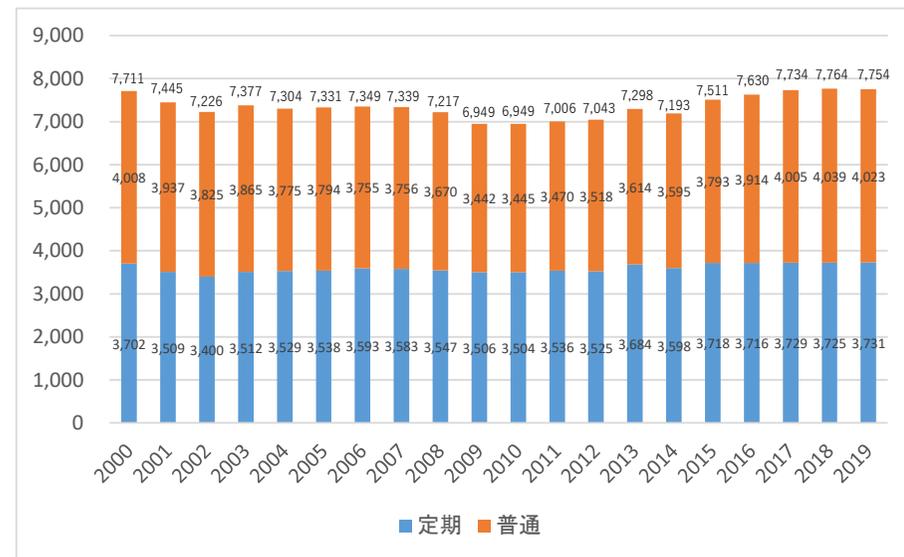
出典：福山・笠岡地域公共交通網形成計画

6. 公共交通

● 鉄道の乗車人員

- JR福山駅の乗車人員は長期的な減少傾向にあったが、近年は微増傾向にある。

図表 2 8 福山駅の乗車人員の推移



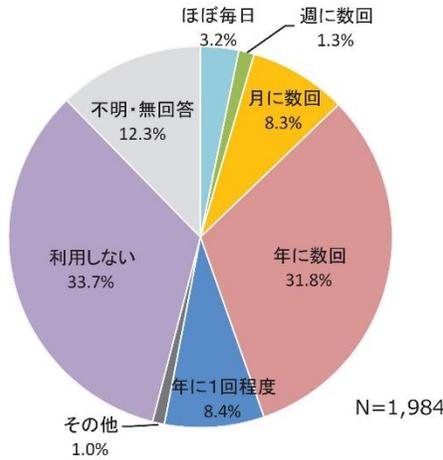
福山・笠岡地域公共交通網形成計画，統計ふくやまより作成

6. 公共交通

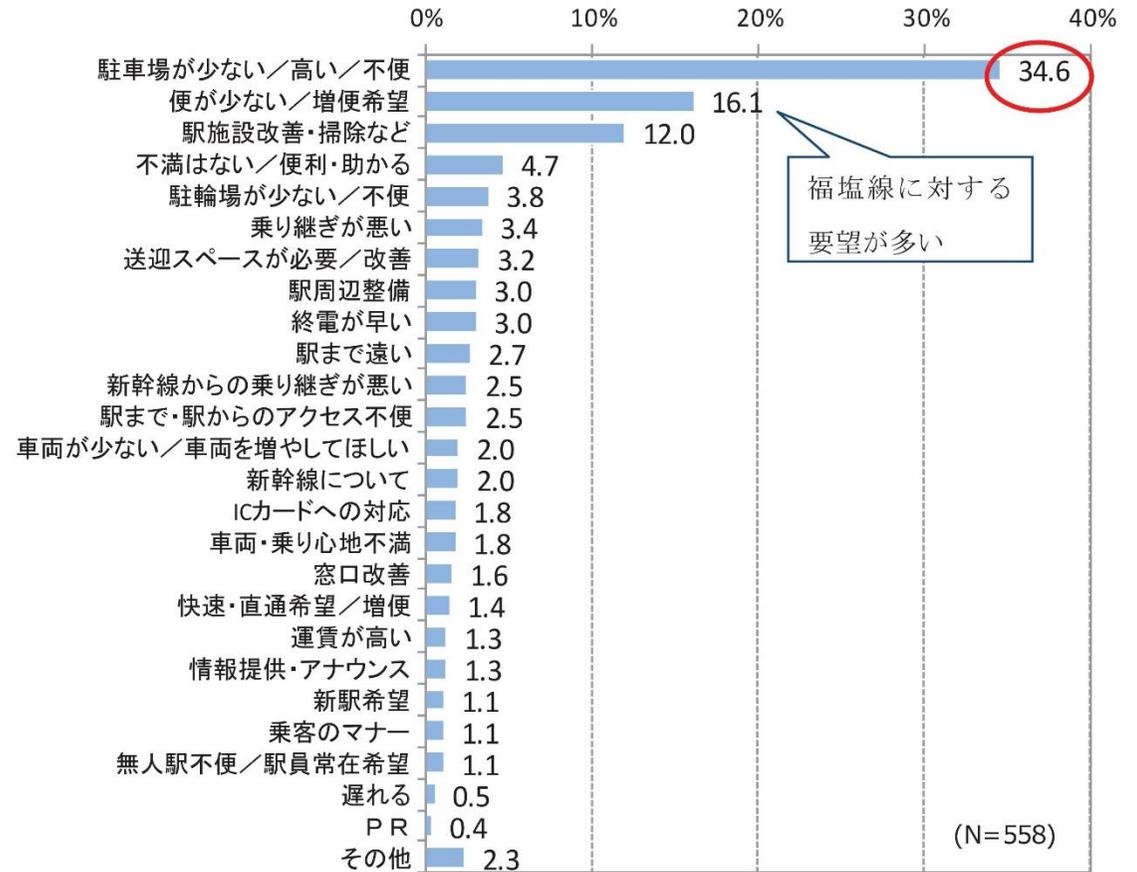
● JRの利用頻度と満足度

- ・ 利用頻度は「利用しない」が33.7%で最も多く、定期的に利用している人（「ほぼ毎日」と「週に数回」の合計）は4.5%である。満足度は「満足」（「大変満足」と「やや満足」の合計）が50.4%で最も多い。
- ・ JRへの意見は、「駐車場が少ない」などの駅周辺の駐車場に関する意見が最も多い。

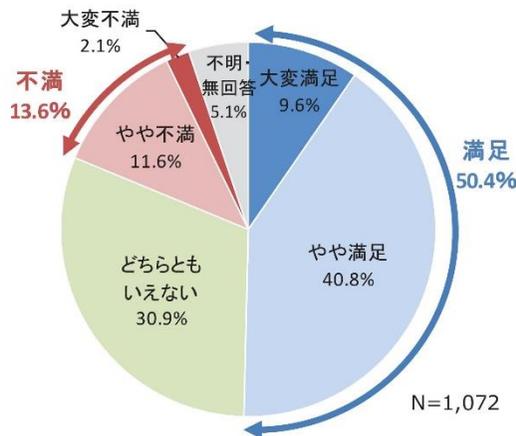
図表 2 9 JRの利用頻度



図表 3 1 JRへの意見



図表 3 0 JRの満足度



市民アンケート調査結果（2016年）

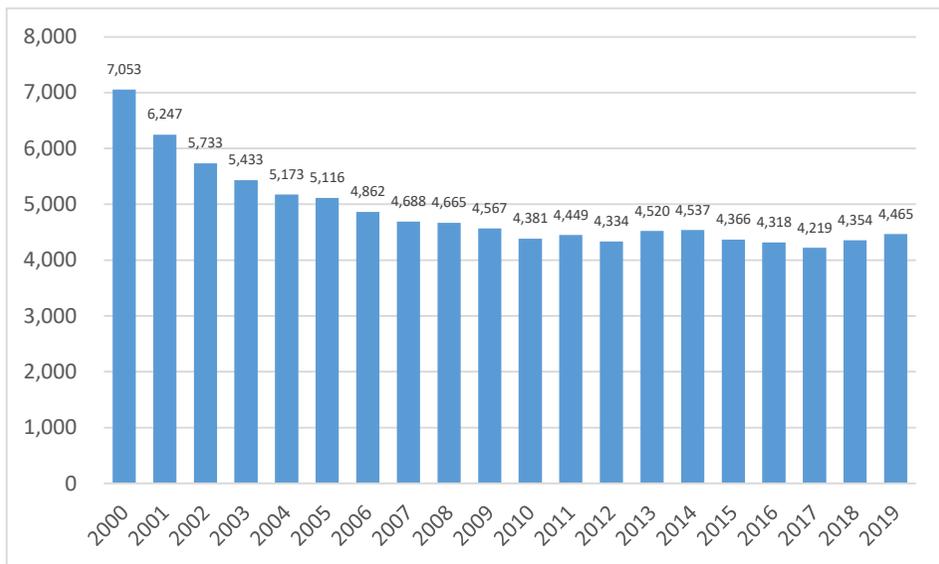
出典：福山・笠岡地域公共交通網形成計画

6. 公共交通

● 路線バスの利用者数

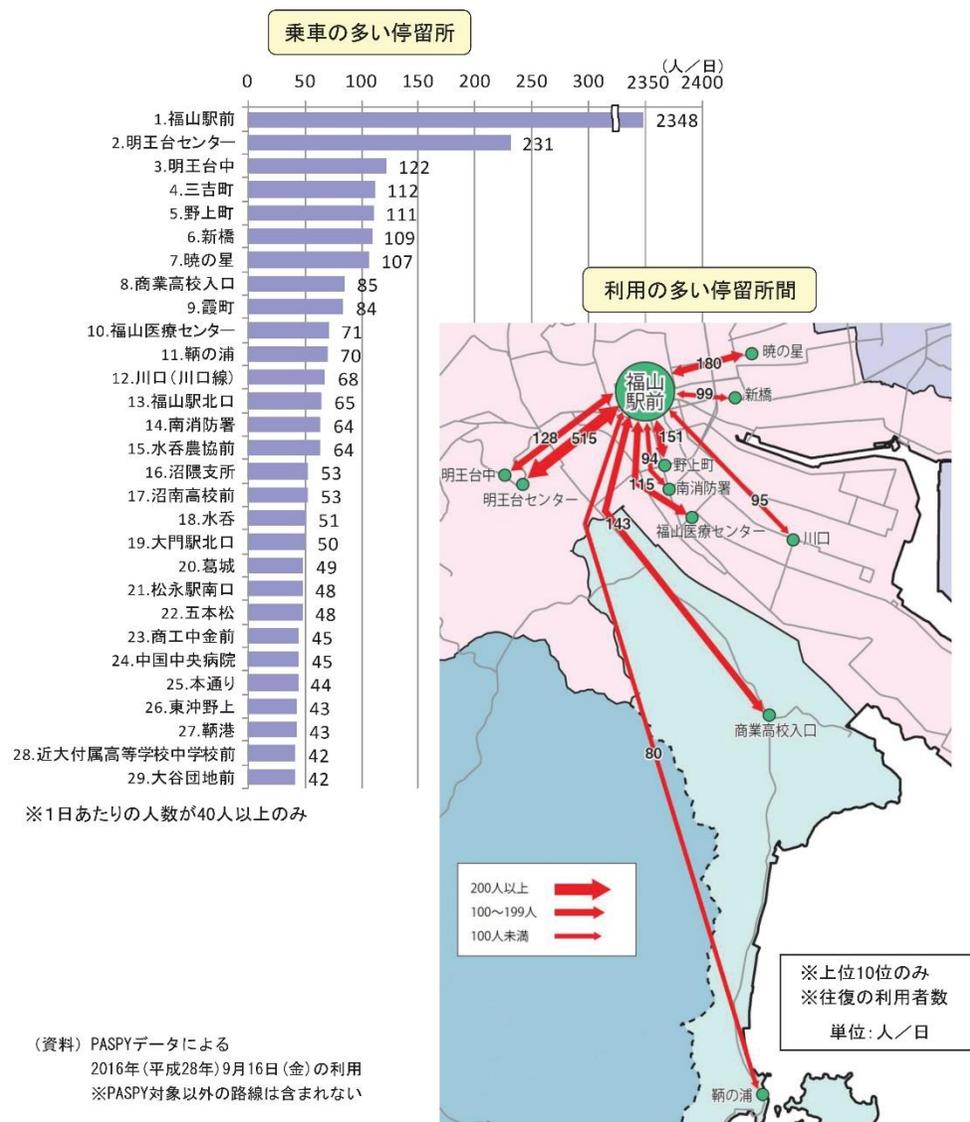
- 福山市内を運行する路線バスの利用者数は長期的な減少傾向にあるが、近年はほぼ横ばいに推移している。
- 福山市内の路線バスにおいて、平日に最も乗車が多い停留所は福山駅前であり、その利用者数は他の停留所を抜きんでている。また、次に多い停留所は明王台センター、明王台中である。
- 平日の停留所間の移動量をみると、福山駅前－明王台センター間の利用が多い。

図表 3 2 路線バスの利用者数の推移



福山・笠岡地域公共交通網形成計画, 統計ふくやまより作成

図表 3 3 乗車の多い停留所・利用者数が多い停留所間

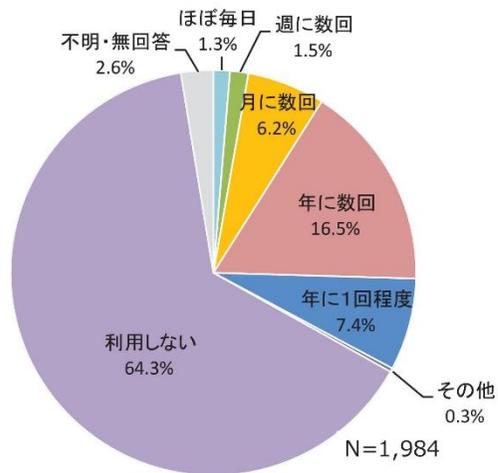


6. 公共交通

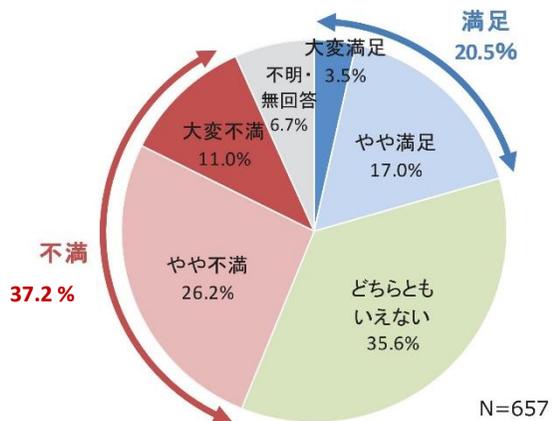
● 路線バスの利用頻度と満足度

- ・ 利用頻度は「利用しない」が64.3%で最も多く、定期的に利用している人（「ほぼ毎日」と「週に数回」の合計）は2.8%である。満足度は不満（「大変不満」と「やや不満」の合計）が37.2%で最も多い。
- ・ 路線バスを利用しない理由は、「クルマなど、他に便利な手段がある」が86.0%を占める。

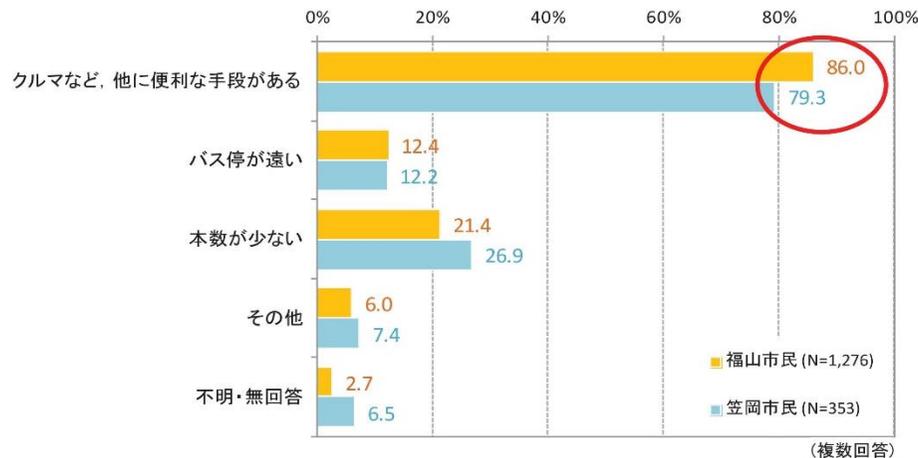
図表 3 4 路線バスの利用頻度



図表 3 5 路線バスの満足度



図表 3 6 路線バスを利用しない理由



市民アンケート調査結果 (2016年)

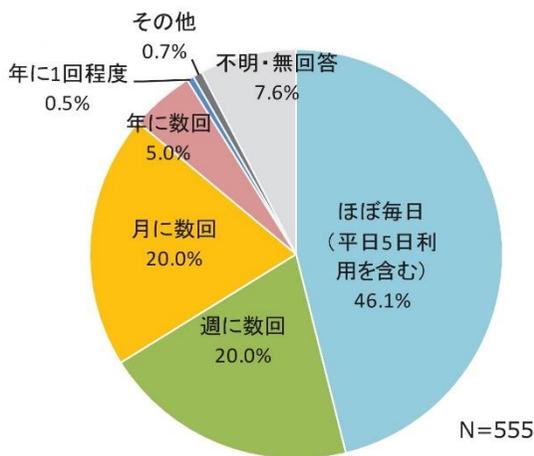
出典：福山・笠岡地域公共交通網形成計画

6. 公共交通

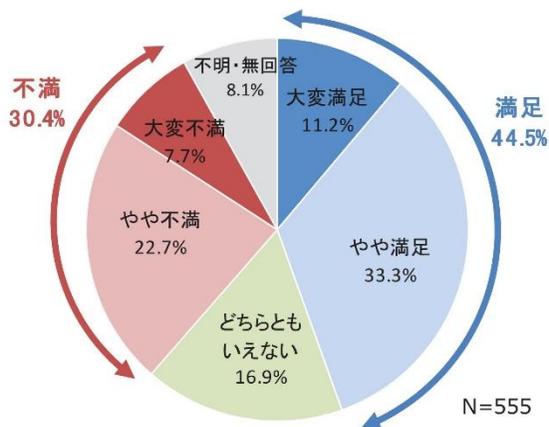
● 路線バスの利用頻度と満足度 (バス利用者へのアンケート結果)

- ・ 利用頻度は「ほぼ毎日」が46.1%で最も多い。満足度は満足（「大変満足」と「やや満足」の合計）が44.5%で最も多い。
- ・ 路線バスを利用した理由は、「行きたい場所までルートがある」が46.5%で最も多く、次いで「バス以外に交通手段がない」，「利用したい時間に運行している」の順となっている。
- ・ 不満に思う内容や改善要望は，便が少ないなどの「増便」に関する要望が最も多く，次いで「定時性の悪さや渋滞問題」に関する意見が多い。

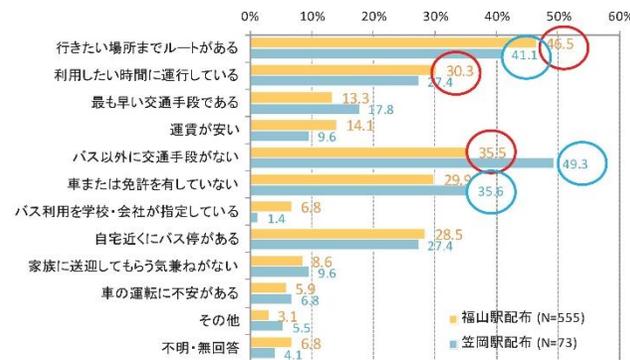
図表 3 7 路線バスの利用頻度



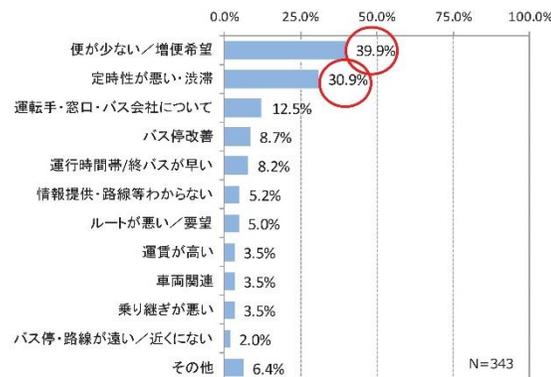
図表 3 8 路線バスの満足度



図表 3 9 路線バスを利用した理由



図表 4 0 不満に思う内容や改善要望



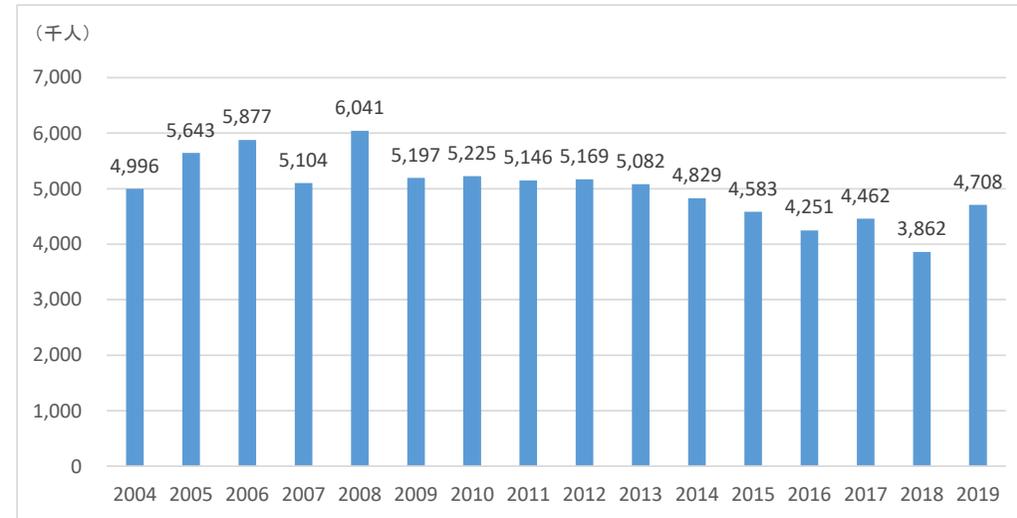
バス利用者アンケート調査結果 (2016年)
出典：福山・笠岡地域公共交通網形成計画

6. 公共交通

● タクシー利用者数

- 福山交通圏のタクシーの輸送人員は減少傾向にあったが、近年は増減を繰り返している。

図表 4 1 福山交通圏のタクシーの輸送人員



- 福山交通圏の営業区域は福山市、尾道市（昭和32年1月1日編入の旧沼隈群浦崎村の区域に限る）
- 1人1車両制個人タクシーを除く。

運輸要覧（中国運輸局）より作成

6. 公共交通

● 長距離バスの運行状況

- 長距離バスは、関西や関東、また九州方面等と連絡する路線が、数多くの交通事業者により運営されている。
- 福山市と広島市を連絡するローズライナーの運行本数が最も多い。

図表4-2 長距離バスの運行状況（2021年10月現在）

行き先	主な経由地	本数		運行事業者	名称
		往	復		
広島	福山～広島	36	36	中国バス・鞆鉄道・広島交通	ローズライナー
今治	福山～今治	16	16	中国バス・鞆鉄道・しまなみバス・瀬戸内バス	しまなみライナー
因島	福山～因島	15	15	中国バス・因の島バス・本四バス	シトラスライナー
広島空港	福山～広島空港	12	12	中国バス・鞆鉄道	リムジンバス
大阪	尾道・府中・福山～大阪	7	7	中国バス・近鉄バス	びんごライナー
松山	福山～松山	4	4	中国バス・本四バス・しまなみバス・伊予鉄道	キララエクスプレス
神戸	甲山・府中～福山～神戸	3	3	中国バス	神戸ライナー
東京（町田）・横浜	広島～福山～町田・横浜	2	2	中国バス	メープルハーバー号 ドリームスリーパー号
大阪	神辺～笠岡～大阪	2	2	中国バス	カブトガニ号
東京（新宿）	三原～福山～新宿	1	1	中国バス・小田急バス	エトワールセト号
福岡	福山～福岡	1	1	中国バス・JRバス	広福ライナー

※現在、運休又は減便中（リムジンバスを除く）

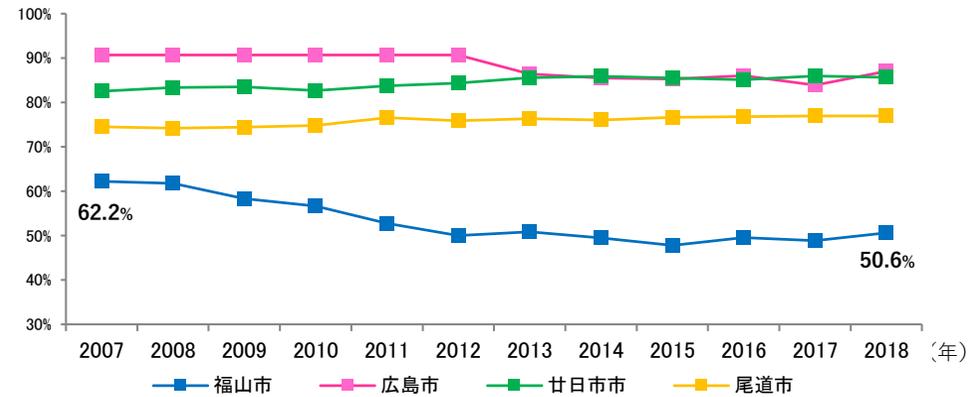
福山・笠岡地域公共交通網形成計画より作成

7. 観光

● 観光客数

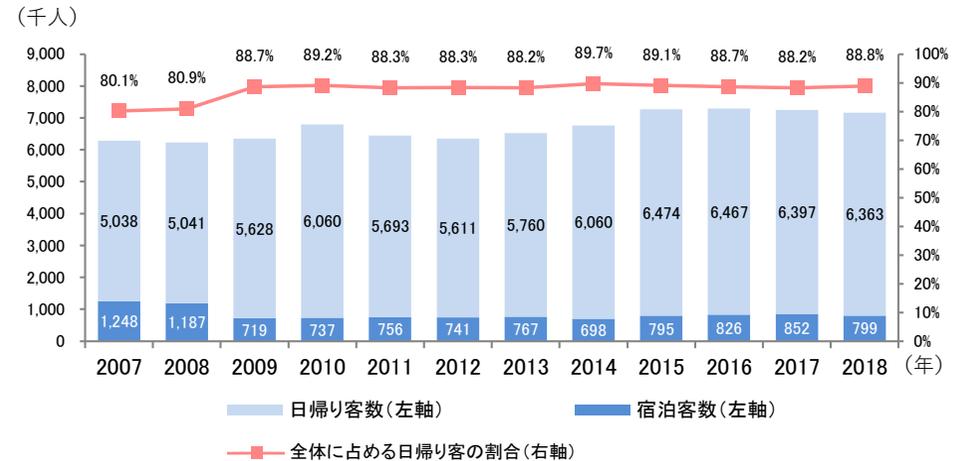
- 福山市の観光客数に占める市外からの観光客数の割合は、広島市や廿日市市、尾道市などと比較して少ない。
- 福山市の全体に占める日帰り客数の割合は約9割近くで推移しており、宿泊客数の割合が低い傾向にある。

図表4-3 観光客数に占める市外からの観光客数の割合



広島県観光客数の動向より作成

図表4-4 福山市の宿泊・日帰り客数の推移



広島県観光客数の動向より作成