

## 第1回福山駅前広場協議会 議事録

日時：2021年（令和3年）10月19日（火）10時～12時

場所：福山市役所6階60会議室

### ●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1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1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。新型コロナウイルスに係る緊急事態宣言が解除され、こうして皆様と顔を合わせて協議会が開催できますことを嬉しく思います。さて、本市では、福山駅前の魅力やにぎわいを再生するため、2018年3月に「福山駅前再生ビジョン」を策定しました。ビジョンでは、「働く・住む・にぎわいが一体となった福山駅前」をめざす姿に掲げ、官民が連携して取り組んでいくこととしています。2020年3月には、ビジョンの実現に向けて、行政と民間が行う具体的なソフトとハードのプロジェクトを定めた「福山駅周辺デザイン計画」を策定しました。そして、デザイン計画に基づき、駅周辺を人や企業を惹きつける魅力あるエリアとするため、駅周辺の公園や広場、通り、建物の路面階などの空間を一体としてウォークアブルな空間に変えて行くことをめざしています。とりわけ、福山駅前広場に関しては、昨年度実施したアンケート調査から、市民の方々が、交通結節機能の改善に加えて、人が交流するための広場機能の充実を求めていることが分かりました。また、伏見町を中心とした遊休不動産のリノベーションや三之丸町の旧キャスパの再生事業など、官民の連携によって、駅周辺再生の取組が進んできており、その中心に位置する駅前広場を交通結節機能と都市の広場機能が融合した空間に転換していくことで駅周辺が一体的に再生し、めざす姿の実現につながっていくと考えています。駅前広場には交通事業者や地域関係者、行政などの多くの関係者が存在するため、多様な関係者から幅広い意見を聴き取りながら、検討を進めることが大切です。そのため、多様な関係者で構成された本協議会での議論をもとに駅前広場の検討を進めてまいります。現在行っております駅前広場の利活用についてのアンケートやシンポジウムでのご意見など、市民の皆さまのご意見も本協議会に加えながら、ご議論いただきたいと思っております。備後圏域の玄関口にふさわしい多くの方々に愛される福山駅前広場に向けて活発なご議論をお願いし、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

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。なお、今回はオブザーバーとしまして、国土交通省中国地方整備局建政部都市・住宅整備課様にご参加いただいております。福山駅前広場の検討を始めるにあたり、「駅まちデザインの手引き」について、後ほどご説明していただく予定です。続きまして、本協議会の座長についてであります。設置要綱において、委員のうちから市長が指名することとなっております。あらかじめ、清水義次さんを指名させていただいております。清水義次さんは、福山駅前再生協議会及び福山駅前デザイン会議でも座長を務めていただき、福山駅前の取組にご尽力いただいている方です。なお、座長代理には、渡邊一成教授を指名させていただいております。渡邊一成教授は、福山駅前再生協議会で座長代理を務めていただき、続けて、福山駅前デザイン会議でもご尽力いただいております。それでは、清水座長から一言ご挨拶をお願いいたします。

《座長挨拶》

●清水座長

いよいよ福山駅前広場の協議会がスタートします。どうぞみなさま活発な意見をどんどん言ってください。それらが総合されて、すばらしい福山駅前が出来てくることを期待しています。

●事務局

ありがとうございます。それでは、本日の進行及び配布資料について、ご説明いたします。本日の進行につきましては、はじめに本協議会の開催にあたりまして、事務局から福山駅前広場の現在に至る経過や協議会の開催趣旨、協議会の進め方などについて、ご説明いたします。続いて、国土交通省中国地方整備局建政部 都市・住宅整備課の濱田課長様より、「駅まちデザインの手引き」について、ご説明をいただきます。その後、本日の議題につきまして、事務局から説明をした後に、委員のみなさまによる意見交換を行っていただきます。次に配布資料についてです。資料1は本日の出席者名簿です。資料2は本協議会の設置要綱、資料3は委員名簿になります。資料4、5は、後ほど事務局からご説明する資料です。参考1は、都市・住宅整備課の濱田課長様より、ご説明いただく「駅まちデザインの手引き」になります。参考2は駅前広場に関する現況データ、参考3は昨年度実施したアンケート調査の結果を参考資料としてお配りしております。それではこれより、本協議会の開催にあたっての説明に移りたいと思います。ここからは、福山駅周辺再生推進課長の村上から説明をいたします。

《福山駅前広場協議会の開催にあたって》

●福山駅周辺再生推進課長

福山駅周辺再生推進課長の村上と申します。よろしくお願いたします。それでは、お手元の資料4で説明いたします。ここからは、福山駅前広場整備の歴史や駅前広場を取り巻く状況の変化、駅前広場の検討を開始する理由、本協議会の進め方などについてご説明させていただきますが、少々、説明が長くなります。申し訳ありませんが、着座にて、失礼させていただきます。それでは1頁をご覧ください。福山駅前広場整備の歴史についてです。福山駅周辺の市街地は時代の変化とともに、整備が行われてきました。1888年(明治21年)に設立された山陽鉄道会社によって、町の中心部への鉄道敷設が計画され、1891年(明治24年)に山陽鉄道が開通。福山城の城内には内堀や外堀の一部を埋め立てて福山駅が設けられました。2頁をご覧ください。福山駅を起点とした鉄道輸送網の発達などにより、陸上交通の要衝となった福山は1916年(大正5年)に「市」となり、備後地域における広域交流拠点都市として成長しました。しかし、1945年(昭和20年)、空襲により市街地の約8割を焼失しました。戦後、市民の旺盛な復興意欲に支えられ、いち早く戦災復興に着手し、大規模な土地区画整理事業によって、現在の原型となる福山駅周辺の市街地が形成されていきました。1971年(昭和46年)には山陽新幹線の建設に合わせて、市街地を南北に分断していた山陽本線と福塩線の高架化に着手し、1975年(昭和50年)の新幹線の開通に合わせて、在来線を2階に、新幹線を3階にする国内初の二重高架式の福山駅が完成しました。3頁をご覧ください。福山駅の南側は本市の中心的な商業地として発展し、備後地域の玄関口としての都市基盤整備が進められてきました。その間、福山駅前広場は何度か部分的な改修が行われてきたものの、山陽新幹線の開通やマイカーの急速な普及など、都市交通を取り巻く環境の変化に対応しきれず、交通の輻輳など様々な問題が生じました。

これらの問題を解決するため、2000年(平成12年)に「福山駅周辺整備推進協議会」を設置し、2002年(平成14年)に「福山駅周辺整備の基本方針」を取りまとめました。4頁をご覧ください。駅前広場整備に当たり、2006年(平成18年)に行われた試掘調査により、福山城外堀の石垣が確認されました。2007年(平成19年)に行われた第1次発掘調査では、福山城の外堀石垣の一部が良好な状態で発掘され、市民団体から遺構の保存・活用を求める要望書と署名が提出されました。さらに、2008年(平成20年)に行われた第2次発掘調査では、舟入遺構、二重櫓台が発掘され、福山市文化財保護審議会から福山駅前広場で発掘された福山城遺構の保存・活用についての意見書が提出されました。こうした動きを受け、交通結節点としての安全性や快適性などの機能を確保したうえで、福山城外堀遺構の保存・活用を図るため、地下送迎場の位置・形状の見直しを行いました。見直し案の検討にあたっては、2008年(平成20年)に市民団体や交通事業者などで構成する「福山駅前広場整備に関する懇談会」を設置し、201

2年（平成24年）に現在の駅前広場が完成しました。5頁をご覧ください。地下送迎場の位置・形状の見直し前後のレイアウトです。上の図が地上部，下の図が地下部になります。6頁をご覧ください。現在の福山駅周辺整備の基本方針には，ユニバーサルデザインに配慮し極力平面式とすることや公共交通を優先的に配置すること，周辺道路の機能強化により，駅前広場への交通負荷の軽減を図ること，周辺の都市基盤整備の進捗状況に合わせて段階的に取り組むことなどが示されています。7頁は現在の地下送迎場です。8頁をご覧ください。ここまでに現在の駅前広場整備に至る経過をご説明しました。ここからは，時代の変化による，駅前広場に求められる役割の変化についてご説明します。駅前広場は市街地形成や交通体系と深い関わりをもって変化してきました。現在では，都市機能の高度化・多様化に伴い，「交通機能の利便性やサービス向上に対応する広場」や「都市活動の拠点，あるいは都市の玄関口としての情報提供やシンボリックな空間の機能などを併せ持つ広場」，「福祉への配慮に対応できる広場」などへと，その役割が変化してきています。2020年度（令和2年度）に行った「福山駅前広場の機能検証（暫定）」では，現在の駅前広場には交通結節機能と都市の広場機能はあるものの，利用実態調査やアンケート調査から，交通結節機能の改善と都市の広場機能の充実が求められていることが示唆されています。交通結節機能に関しては，鉄道と徒歩，自動車，自転車などとの乗り継ぎについては一定の利便性を確保しているが，スペースの効率的な活用や安全性の確保には改善の余地があることが見受けられています。また，都市の広場機能に関しては，公共空間に求められる機能が時代と共に変遷してきており，現状では人が集い，憩い，くつろぐ場としての空間の不足により，十分な機能を果たせていないことが示唆されています。9頁をご覧ください。次は，福山駅周辺の取組による，駅前広場に求められる役割の変化についてご説明します。本市では，福山駅前に魅力やにぎわいを取り戻すため，2018年（平成30年）3月に，市民，事業者，行政がめざす福山駅前の姿を共有し，連携して再生に取り組んでいくための方向性を示す「福山駅前再生ビジョン」を策定しました。2020年（令和2年）3月には，ビジョンの実現に向け，行政と民間が行う具体的なソフトとハードのプロジェクトを定めた「福山駅周辺デザイン計画」を策定しています。駅周辺を居心地が良く歩いて楽しい空間へと転換を図るため，右下の図にあるように，駅周辺をウォークブルエリアに設定しています。10頁をご覧ください。駅周辺を人や企業を惹きつける魅力あるエリアとするため，公園や広場，通り，建物の路面階などの空間を一体として「居心地が良く歩きたくなる」空間に変えて行く取組を行っており，駅前広場も一体としてウォークブルな空間に変えて行く必要があると考えています。11頁をご覧ください。現在，駅周辺では，遊休不動産をリノベーションした店舗や，歩道を活用したオープ

ンテラス営業が相当数オープンしています。エフピコR i Mは来年4月のオープンに向けて準備が進んでいます。旧キャスパ跡地の再開発も建築工事に着手し、2023年度中の完成をめざしています。さらには、中央公園では、図書館の前にガーデンレストランが建てられるなど、新たな民間投資により、まちに変化が起り始めています。こうした駅を中心としたそれぞれのエリアで、様々な取組が動き出してきたことを契機に、これらの取組と連動しながら、駅前広場の検討を進めていく必要があります。12頁をご覧ください。ウォークラブルなまちづくりを進める目的は、単に歩行空間を整備して、歩行者を増やしたり、また車両を排除したりすることだけではありません。居心地がよく歩きたくなるような「まちなか」を作ることで、多様な人材や関係人口が集まり、交流し、滞在することが誘発されます。そこでの出会いや交流から、新しいアイデアに基づくイノベーションが創出されたり、新たなつながりやコミュニティの形成から、人中心の豊かな生活が実現されたりすることが期待されます。そして、消費や投資の拡大、雇用の創出、健康寿命の延伸や孤独や孤立の防止など、様々な価値の創造や地域課題の解決にも結び付き、結果的に、まちの魅力の向上や生産性の向上などの好循環を生み出すことが目的です。13頁をご覧ください。また、福山駅周辺の取組では、福山駅前と周辺地域のヒト・モノ・カネ・情報がつながることで、相互に経済の好循環を生み出し、市域全体の一体的な発展をめざしています。周辺地域の潜在資源を駅前で福山の魅力として表現・発信しながら、駅前から周辺地域への交通需要も高めていきます。駅前は多くの人々が集まり、人の集まる場所には情報も集まります。そのため、駅前広場を検討する際は、多様な情報を集め、そして発信する場所と捉えることも必要になると考えています。14頁をご覧ください。新たな課題として、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、都市再生においても、密の回避等、都市活動に様々な影響が発生しています。都市政策の方向性としては、人や機能等を集積させる都市そのものの重要性に変わりはなく、ウォークラブルなまちづくりなどの推進は重要だと考えられており、新たな生活様式や社会情勢の変化を踏まえたうえで、今後の都市政策の方向性を検討していくことが必要とされています。15頁をご覧ください。デジタルテクノロジーの進展により、新たな移動サービス、グリーンスローモビリティ、AI オンデマンド交通、自動運転、MaaS等が台頭してきており、まちづくりとの連携が求められています。本市では、今年度から、福山駅周辺新モビリティサービス実証実験を実施する予定です。16頁をご覧ください。ここまでに、時代の変化や福山駅周辺の取組によって、駅前広場に求められる役割が変わってきていることなどを説明してきましたが、こうしたことから、現在の福山駅前広場の問題点や課題が何かを考えていくため、駅前広場の検討に着手するものです。検討にあたっては、新たな生活様式や社会情勢の変

化，新たな移動サービスの進展など，10年後，20年後といった先を見る視点も必要になります。そして，駅前広場には交通事業者や地域関係者，行政などの多くの関係者が存在することから，多様な関係者から幅広い意見を聴き取りながら，検討を進めることが大事になります。そのため，このたび，この福山駅前広場協議会を開催することとしたものです。17頁をご覧ください。ここからは本協議会の進め方についてご説明します。本協議会は，福山駅前広場の機能のあり方などに関する意見交換を行う場です。また，福山駅前広場に関する市の考え方に対して，分科会や市民の方々の意見を踏まえながら，幅広い意見を頂戴したいと考えています。分科会は，専門的な知見から意見交換を行い，論点に応じて，委員の中から参加者を構成したいと考えています。また，市民や事業者などの駅前広場を利用・活用する視点からの意見については，勉強会やシンポジウム，市政モニター，アンケートなど，様々な方法を検討していきます。なお，福山駅前デザイン会議は，駅前広場に関する議論の方向性について意見交換を行っており，デザイン会議での意見も踏まえながら，協議会で意見交換を行っていく予定です。18頁をご覧ください。国が監修してまとめられている「駅前広場計画指針」を基に，一般的な駅前広場の計画手順をご説明します。駅前広場の計画にあたっては，最初に，都市の将来計画や駅前広場の現況，駅前周辺での開発，整備計画を踏まえながら，問題点や計画課題の整理を行います。次に，駅前広場が備えるべき機能や駅前広場と周辺のあり方について検討を行い，基本方針を策定します。その後，駅前広場の概略規模や全体施設配置計画の検討，施設の配置，意匠などについて検討を行い，基本計画を策定します。19頁をご覧ください。基本方針策定までのスケジュールをご説明します。本日の協議会では，駅前広場の検討を始めるにあたり，駅前広場の問題点について，意見交換を行いたいと思っております。協議会は年2～3回程度開催する予定としており，必要に応じて分科会やシンポジウムも年2～3回程度開催する予定としています。分科会やシンポジウムなどを開催することにより，専門的な知見や，広場の利用や活用する視点からの意見を踏まえながら，来年度末の基本方針の策定に向けて，駅前広場や駅前周辺のあり方などについて意見交換を行う予定です。20頁をご覧ください。一般的な基本方針の検討内容についてご説明します。基本方針の検討内容は，大きく2点ございます。1点目は「広場機能のあり方」です。駅前広場に求められている「交通空間としての機能のあり方」と「環境空間としての機能のあり方」を明確にします。2点目は「駅前広場と周辺のあり方」です。駅前広場計画の検討にあたっては，駅前広場区域のみの計画にとどまらず，将来の駅前周辺の計画を見据えることが必要であり，駅前広場と周辺交通計画のあり方や駅前周辺に求められる機能を駅の南北，あるいは駅前広場区域内と周辺施設のどちらに配置するかといった役割分担などを整理します。21頁を

ご覧ください。指針で示されている基本方針の検討内容を整理するとこの表のようになります。「1. 広場機能のあり方」では、「(1)交通結節機能」と「(2)都市の広場機能」を検討します。それぞれの具体的な検討内容は一番右の列に記載している項目になります。次に、「2. 駅前広場と周辺のあり方」では、駅周辺に求められる機能の配置や駅前広場と周辺交通計画のあり方、動線計画の考え方、立体利用の条件などを検討します。22頁をご覧ください。都市の広場機能について、ご説明します。広場機能には、各種交通を結節・収容する「(1)交通結節機能」と都市の玄関口や人々の交流の場としての「(2)都市の広場機能」があります。そして、駅前広場の空間は「交通結節機能」を担う「交通空間」と「都市の広場機能」を担う「環境空間」で構成されています。23頁をご覧ください。今後のスケジュールについて、ご説明します。2022年度に基本方針の策定、2023年度に基本計画の策定を予定しています。2024年度、必要に応じて都市計画決定を変更し、2025年度以降、調査、設計、施工を予定しています。24頁をご覧ください。ここからは、本日の協議会の開催までに行ってきた「福山駅前デザイン会議」での議論の内容や、シンポジウムやアンケートでの市民や事業者の意見についてご説明します。これまで、デザイン会議では、駅前広場に関する議題について、第9回～第11回の計3回、意見交換を行っています。第9回では、ウォーカブルな駅前広場のあり方について意見交換を行っています。24頁と25頁は議事録の概要資料です。ここでは詳細については割愛します。26頁をご覧ください。これは第9回のデザイン会議の内容を整理したものです。「周辺のまちと有機的に連携すること」や、「駅の北側にある福山城から駅の南側までを一体的につなげること」、「駅に降り立った際に福山城の中に降り立ったような印象を与えること」などの考え方が大事になるとの意見があり、これらの意見を事務局で整理し、「面（集中と分散）」や「連続性」、「独自性」、「持続性」、「収益性」、「経済性」、「多様性」、「福祉・健康」、「柔軟性」というキーワードを抽出しています。イメージ図は、交通結節機能と都市の広場機能をバランスをもって融合させながら、これらのキーワードで表現される取組を連鎖させることにより、それぞれの機能を向上させ、ひいては、駅前広場全体としての機能が維持・向上するものと整理したものであり、その結果、ウォーカブルな駅前広場が形成され、駅周辺のエリア価値が向上していくと考えています。27頁をご覧ください。第10回では、ウォーカブルな駅前広場の実現に向けて、意見交換を行っています。27頁と28頁は議事録の概要資料です。第10回では、福山市民の誇りを駅前で表現することやウォーカブルなまちづくりに対する認知度の向上について意見がありました。29頁をご覧ください。第10回の意見を受け、「福山駅前再生」や「ウォーカブルなまちづくり」、「福山駅前広場の検討」の目的の周知を図りながら、駅前広場や駅周辺

の公共空間のあり方を市民や事業者の方々と一緒に学び考えるため、福山駅前広場デザインシンポジウムを開催しました。シンポジウムでは、「ウォークアブルなまちづくり」や「駅前広場の検討を始める目的」などを説明した後、「まちを変える公共空間の作り方と使い方」をテーマに基調講演を行い、単なる「ハード」としての場づくりではなく、人にとって居心地の良い場所をつくることでまちの価値を上げていく取組などを紹介いただきました。パネルディスカッションでは、会場やオンラインで参加された方々から質問や意見を受けながら、駅前広場や駅周辺の公共空間のあり方などについて、意見交換を行いました。30頁をご覧ください。パネルディスカッションでの意見交換の内容についてご説明します。「バスやタクシー乗り場はどうなるのか？」といった質問に対しては、「これからの検討になるが、色々な交通が結節して、今よりも便利になることが基本になる」といったことや、「車が手放せない。」といった意見に対しては、「車社会なので当然車は手放せないで、車でアクセスしやすく、車を降りた後、安全に歩ける空間をつくっていく必要がある」といった意見交換が行われました。31頁をご覧ください。第11回では、駅前広場の環境空間のイメージを共有するため、福山駅前広場でどのような活動が行われると良いかという内容について、意見交換を行いました。33頁をご覧ください。従来のまちづくりは、計画する、つくる、使うというプロセスで行われています。駅前広場の検討にあたっては、これとは逆のプロセスをたどり、駅前広場の具体的な使い方を検討し、それを計画に結びつけていくことが大事だと考えています。34頁をご覧ください。こうした、デザイン会議の意見を踏まえ、市民の方々が駅前広場でどのような活動をしたいと考えているのかを把握するため、現在アンケート調査を実施しています。調査期間は9月下旬から12月下旬を予定しており、本日はその速報をご説明します。10月11日時点の回答者数は191人です。35頁をご覧ください。回答者の年齢と性別、職業の割合を示しています。36頁をご覧ください。18歳未満の子どもの有無、居住地、利用頻度の割合を示しています。37頁をご覧ください。駅前広場で何がしたいのかについて、様々な活動のイメージ写真から選択していただきました。38頁をご覧ください。その結果です。買い物を楽しむ、飲食を楽しむ、まちを散歩する、休憩をするという活動が上位となっています。39頁をご覧ください。今後、駅前広場の活用を検討する際に大事なことになることについては、市民に愛され、市民が誇りに感じられる駅前にすること、一人で居ても居心地の良さが感じられること、天候によらず使いやすいくことが上位となっています。40頁をご覧ください。以上を踏まえて、本日ご議論いただきたいことをご説明します。本日の議題は、「現在の福山駅前広場の問題点について」です。まずは、現在の福山駅前広場の問題点を整理するため、みなさまからご意見を伺いたいと思います。駅前広場の何を変

えるべきか、何を大切にすべきか、大きいことや小さいこと、どのようなことでも良いので、それぞれの立場で思っていること、感じていることについて意見を伺いたいと思います。その際、16頁でもご説明しましたが、新たな生活様式や社会情勢の変化、新たな移動サービスの進展など、10年後、20年後といった先を見る視点を持って意見交換ができればと考えています。また、今後の協議会においては、広場機能のあり方や駅前広場と周辺のあり方についても議論を行う予定ですが、状況に応じて検討してまいりたいと思います。福山駅前広場協議会の開催に当たっての説明は以上とさせていただきます、後ほど、意見交換の際に、福山駅周辺の問題点と福山駅前広場の機能検証の結果について、あらためて、ご説明させていただきます。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、都市・住宅整備課の濱田課長様よろしくお願いいたします。

●中国地方整備局建政部都市・住宅整備課

都市住宅整備課長をしております。濱田と申します。本日はWEBでの参加となり大変申し訳ございません。本日は貴重なお時間をありがとうございます。最新の取組ということで、駅まちデザインの手引きについてご紹介させて頂ければと思います。9月30日にすでに公表されているものですが、駅を再整備する際に考慮すべき点などを記載したガイドラインで、合意形成の進め方などについてまとめたものとして公表しているものです。本日参考資料1としてお配りしているものが、そのパンフレットになります。そもそもなぜ国交省がこういったものを作ったのかということですが、新型コロナウイルスを契機にして、働くにも住むにも、快適な環境、ゆとりあるスペースへのニーズが高まって、安全性・快適性・利便性を備えた、駅まち空間の一体的な整備が期待されているところです。駅まち空間の再構築の推進に向けて、有識者からなる、駅まちデザイン検討会というものを国交省の都市局を中心として、道路局も参画するかたちで開催をしております。この検討会では座長として、日本大学の名誉教授の岸井隆幸先生ですとか、民間からはJR東日本、不動産協会、UR、東京都など参加をして頂いているところです。少子高齢化人口減少社会に直面する日本の都市の活力維持向上を図るために、各地でコンパクトプラスネットワークといった取組や、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり、ウォーカブルなまちなかづくりといった施策が進められているところです。そうした取り組みを進めるときに、特に人々の移動、滞在の拠点の中心となる交通結節点、駅まち空間といったものが、ニーズに沿った機能として求められていますが、必ずしもそれが効果的に活用されていないのではないかとことも考えられると思います。その要因の一つとして、高度経済成長期に整備されたこの駅まち空間

が、整備計画関係者の役割分担、連携体制、あとは変動幅の大きい整備資金需要への対応、様々な点で空間の共有とか、企業の連携とかがうまく進められていなかったことがあげられると考えています。昨年からは世界的に流行した新型コロナウイルス感染症などもあり、新しい生活様式が各所で求められている中で、駅まち空間の再構築においてこうしたことへの対応も不可欠な状況でありました。こうしたことに取り組もうとしたときに、行政や民間などの関係者からはまずどこから手を付けていいのか分からないといった声が多かったことから、今回、国交省を中心として手引きを作成しました。簡単に中身を紹介しますと、駅まちデザインの5原則といったことを考えましょうというところで、まず一つ目が多様な主体の連携、二つ目にビジョンの共有、そして空間の共有、機能の連携、最後に一体的で柔軟な運営といったものが必要ですといったことを解説しています。それぞれの原則について、先進的な事例についても紹介をしています。例えば、多様な主体が連携して計画を作るといったポイントに対しては日向市の都市デザイン会議ですとか、神戸の三ノ宮の取組や、東京大手町や姫路の取組など、先進的な取り組みについて紹介しています。今回お配りしているものはパンフレットですのでさわりの部分しか解説をしておりますが、本編が国交省のHPに掲載をしております。福山市さんは先進的な取組をしているので、これがないと始まらないということはないと思いますが、もしかしたら新しい視点とかそういったところで参考になることもあるかと思っておりますので、参考にして頂ければ幸いです。

#### ●事務局

ありがとうございます。それではこれより、意見交換に移りたいと思います。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、ご発言の際には必ずマイクを通していただきますようお願いいたします。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、よろしく願いいたします。

#### 《意見交換》

#### ●清水座長

それでは早速本日の議題である福山駅前広場の問題点について、まずは市の方からの説明をお願いします。

#### ●福山駅周辺再生推進課長

意見交換にあたり、福山駅周辺の問題点と福山駅前広場の機能検証の結果についてご説明します。まず、先ほどの資料4の41頁をご覧ください。福山駅周辺の問題点についてです。赤い文字はハードの問題、青い文字はソフトの問題を示しています。ハードの問題としては、駅南北の交流の分断に関する問題や駅周辺のにぎわいの拠点間の歩行者動線が

弱い問題、三之丸町地区エリアの交通ネットワークが脆弱である問題、駅前から南への眺望などがあります。問題点の内、駅北口の送迎バスの複数並列停車による通行への支障については、駅南側へ送迎バス乗降場の移設を予定しており、旧キャスパの閉店によるにぎわいの低下については、2023年度中の完成をめざして建築工事中です。ソフトの問題としては、福山城公園や中央公園、エフピコ RiM などの公共空間や公共施設の活用、民間の遊休不動産の活用などがあります。現在、民間投資により、中央公園では図書館の前にガーデンレストランが建てられ、エフピコ RiM についても来年4月のオープンに向けて準備が進んでいます。伏見町地区では、遊休不動産をリノベーションした店舗などが相当数オープンするなど、変化が起こり始めています。次に福山駅前広場の機能検証の結果についてご説明します。資料5をご覧ください。これは「駅前広場計画指針」に則して、福山駅前広場の機能について検証したものです。機能検証は、2019年度に実施した「駅前広場の利用実態調査」と2020年度に実施した「駅前広場に関するアンケート調査」を基に、交通機能と広場空間の検証を行いました。なお、アンケート調査は、16歳以上の市民4,000人に対して行い、回収数は1,821件、回収率45.5%でした。アンケートの詳細については参考資料3になりますが、時間の都合上、今回は詳しい説明は割愛させていただきます。この度の利用実態調査の対象範囲は、概ね、1ページの図1のとおりです。2頁をご覧ください。ここからは検証結果についてです。まず、交通結節機能の一つの車道についてです。駅前広場には、交通機関間の乗り継ぎと通過するための車道があります。今回、通過目的で駅前広場に流入している状況について検証しました。12時間あたりの交通量は、広場の南から西へは2,405台、東から南へは871台が流入し、全体で3,276台が流入していると推測されます。アンケート結果では、「車の通過しやすさ」に関しては、約58%が「不十分・やや不十分」と回答しました。車道については、駅前広場の通過交通による混雑度は、1.0未満であることから交通容量は確保されています。また、「通過のしやすさ」に関しては、歩行者の安全を考慮した道路構造とされていることや一時的に生じる混雑が影響していると考えられます。3頁をお願いします。次は歩道についてです。駅周辺の都市機能をつなぐ広場の歩行者と自転車の流入・流出の状況について検証しました。21時間あたりの通行量は、歩行者37,019人、自転車利用者7,920人、合計44,939人で、歩行者は、青色□囲みの調査地点16・20・27から、自転車利用者は調査地点20・25・27から主に流入・流出しています。アンケート調査では、「歩道の広さ」に関し約47%が「十分・やや十分」と回答し、「自転車の走行による歩行時の安全性」に関しては、約45%が「不十分・やや不十分」と回答しました。歩道については、調査地点20の有料自転車駐車場付近と27の

東交差点付近は歩行者と自転車利用者ともに流入・流出が多く、自転車交通量が一日当たり500～700台を超えている調査地点16付近の歩道幅員はあまり余裕がないということが考えられます。4頁をご覧ください。路線バスと長距離バスの乗降場についてです。まず、路線バスです。16時間あたりの全体の乗降客数は、乗車3,632人、降車3,472人、1時間あたりの乗車させる台数は平均で30.8台、ピークである7時台で46台でした。1時間あたりの1バスの乗車台数は平均で3.4台、ピーク時で5.1台でした。アンケート調査では、「駅舎からバス乗り場までの距離」に関しては、約38%が「十分・やや十分」と回答し、「不十分・やや不十分」を上回りました。また、「バス乗り場の配置の分かりやすさ」に関しては、約39%が「不十分・やや不十分」と回答し、「十分・やや十分」を上回りました。路線バスについては、乗客の利便性を考慮して方面別の配置となっていることから、乗り場により乗降車台数に大小があります。1時間あたりの1バスの乗車台数が平均で3.4台であることから、比較的余裕のある運用がされていると考えられます。「バス乗り場の配置の分かりやすさ」に関して「不十分・やや不十分」が多いのは、案内板の設置場所や情報、乗り場表示の分かりにくさが影響していると考えられます。6頁をご覧ください。長距離バスについてです。20時間あたりの乗降場全体の乗降客数は、乗車577人、降車303人でした。アンケート調査結果では、「駅舎からバス乗り場までの距離」に関しては、約34%が「十分・やや十分」と回答し、「不十分・やや不十分」を上回り、「バス乗り場の配置の分かりやすさ」に関しては、約37%が「不十分・やや不十分」と回答し、「十分・やや十分」を上回りました。長距離バスについては、施設規模に応じた利用状況になっていると考えられ、また、「バス乗り場の配置の分かりやすさ」に関して「不十分・やや不十分」が多いのは、案内板や乗場表示の分かりにくさが影響していると考えられます。8頁をご覧ください。タクシーの乗降場、待機場についてです。21時間あたりの乗降客数は、乗車995人、降車629人、乗車台数は690台、降車台数は421台でした。1時間あたりの乗車台数は平均で32.9台、ピークである12時台で77台でした。1時間あたりの1バスの乗車台数は平均で8.2台、ピーク時で19.3台でした。待機場の駐車台数は、20台前後で推移しており、待機場を占めるタクシーの駐車台数である満空率は、平均で約31%、ピークである12時で約55%でした。アンケート調査結果では、「駅舎から乗り場までの距離」に関しては、約54%が「十分・やや十分」と回答しました。タクシーの乗降場、待機場については、ピーク時に生じる一時的な混雑は見られるものの、施設規模に応じた利用状況になっており、また、待機場の満空率に余裕があるため、十分な駐車台数が確保されていると考えられます。10頁をご覧ください。次に、一般車送迎用の乗降場と駐車

場についてです。まず、送迎用乗降場です。福山駅西送迎場の21時間あたりの乗降客数は乗車578人、降車634人、乗車台数は503台、降車台数は541台でした。地下送迎場の17時間あたりの乗降客数は乗車246人、降車378人、乗車台数は215台、降車台数は323台でした。アンケート調査結果では、「福山駅西送迎場と地下送迎場の送迎のしやすさ」については、いずれも「不十分・やや不十分」が「十分・やや十分」を上回りました。送迎用乗降場については、福山駅西送迎場はピーク時などに生じる一時的な混雑は見られるものの、施設規模に応じた利用状況になっています。また、「地下送迎場の送迎のしやすさ」に関して「不十分・やや不十分」が多いのは、入口の分かりにくさなどが影響していると考えられます。12頁をご覧ください。送迎用駐車場についてです。福山駅西送迎専用駐車場の21時間あたりの駐車台数は261台、1時間あたりの駐車台数は平均で12.4台、ピークである10時台で30台でした。地下送迎場送迎用駐車場の17時間あたりの駐車台数は89台、1時間あたりの駐車台数は平均で5.2台、ピークである16時台で12台でした。福山駅西送迎専用駐車場と地下送迎場送迎用駐車場いずれも、約8割の車両が入庫から15分以内に出庫しており、常時満車ではない状態でした。送迎用駐車場については、いずれも、現在の駐車料金などの運用方法では、施設規模に応じた利用状況になっていると考えられます。14頁をご覧ください。都市の広場機能についてです。広場機能として、都市の拠点を形成する市街地拠点機能、交流機能、景観機能、サービス機能について検証しました。駅前広場の面積は約14,000㎡、広場空間の面積は約6,000㎡、交通空間は約8,000㎡です。アンケート調査結果では、「人が集い、憩い、くつろぐ空間の広さ」については、約49%が「不十分・やや不十分」と回答し、「十分・やや十分」を上回りました。そのほか、「イベントの実施や飲食店の出店などの広場の活用」、「広場の東西の横断のしやすさ」などについては、いずれも「不十分・やや不十分」が「十分・やや十分」を上回りました。広場機能については、市街地拠点機能については、広場の東西の車道によりまちとの連続性が分断され、駅周辺の様々な都市機能をつなぐ役割が十分に果たされていない、環境空間としてまとまったスペースが確保できていない、交通結節機能が集約され、今後、ウォークラブルな駅前広場をめざすにあたって、駅周辺の4つのエリアや各交流拠点をつなぐ核として、現状では十分に機能を果たせていないと考えられます。その他、交流機能、景観機能などについては、資料の通りです。16頁をご覧ください。今回の検証のまとめとして、現在の駅前広場には交通結節機能と都市の広場機能はあるものの、利用実態調査やアンケート調査から交通結節機能の改善と都市の広場機能の充実が求められていることが示唆されたと考えています。交通結節機能に関しては、鉄道と徒歩、自動車、自転車などとの乗り継ぎについ

ては一定の利便性が確保されていますが、スペースの効率的な活用や安全性の確保には改善の余地があることが見受けられ、都市の広場機能に関しては、公共空間に求められる機能が時代と共に変遷してきており、現状では人が集い、憩い、くつろぐ場としての空間の不足により、十分な機能を果たせていないことが示唆されたと考えています。以上が事務局からの説明になりますが、こうした、駅周辺デザイン計画や、駅前広場の機能検証で指摘されている問題点なども参考にさせていただきながら、本日は、「現在の福山駅前広場の問題点について」、そして、駅前広場の何を変えるべきか、何を大切にすべきかなど、大きいことや小さいこと、どのようなことでも良いので、それぞれの立場で思っていること、感じていることについて意見を伺いたいと思います。よろしくお願いいたします。

#### ●清水座長

どうもありがとうございました。それではここから意見交換の時間です。本日のメインテーマとなります。みなさまそれぞれのご意見があろうかと思しますので、所属とお名前を言われた後、忌憚のない意見をぜひお願いしたいと思います。それでは意見のある方、挙手してください。

#### ●渡邊一成教授

福山市立大学の渡邊でございます。よろしくお願いいたします。今日、冒頭に駅周辺の問題点についてっていうことの議論ですが、やはりここで一番最初に考えるべきは、何で問題点になったのかということだと思っています。一言で言ってしまえば、変化したからです。つまり、市の方から説明がありましたけど、今の駅前広場は2012年に完成しています。それから、9年ぐらいいろ経っていません。人によっては何でまたいじるのだという話が出てきます。でも、相当に変化しているのです。例えば、1998年に駅前広場の計画指針が出されています。今日の中の資料でも出ています。ぼくは専門なのでよく知っているのですが、この計画指針の中に、実は作り方が全く書いてないのです。駅前広場はこうあるべきだという作り方も全く書いてなかった。しかし、今回、国交省さんが作成された、「駅まちデザイン」は、ほとんど作り方のことしか書いてない。逆に言うと、そのくらい変わってきているわけです。当然福山の駅周辺も変わってきている。何が一番変わってきたかという、やはり皆さんの価値観が相当に変わってきています。駅前に求める、価値観というのは相当変わってきていて、これまではやはり交通利便性がすごく求められてきたのが、ちょっと変わってきている。つまり、環境空間が求められているということ。環境機能と呼んでいますが、やはりにぎわいだったり、広場だったりとか、そんなことを求める方向に変わってきている。その変化を着実にとらえて、問題点を見ていくことが僕は大事だと思っています。実はその変化も、これまでの変化を見ているだけでは駄目で、これからの変化も想定して考えていかないと、また時代遅れのものになってしまうことになるわけです。これからの変化とは何か

といいますと、僕がすぐに思いついたものは二つです。一つはデジタル化です。もう相当この間もデジタル化がかなり進んできています。そういった意味では、これからどのぐらいこのデジタル社会が進むのか、これを想定した広場にしないといけない。もう一つは、高齢化です。これは間違いなく、進んでくるということはもう間違いのないと思います。この、例えばデジタル化とか高齢化、こういった問題をこれから考えて、変化を的確にとらえて進んでいくことが大事ではないかと思えます。では、そのために先生どうするのですかと言われてますが、何をつくれればいいのかなどは、あまりはっきり言えないですが、やはりあまり作り込まない方がいいのではないかと考えています。そういう意味では、色々なことに使えるマルチな空間として駅前を取っておくということが、すごくいいのではないかと考えていますし、そういう意味ではやはり、今はどちらかという、先ほど面積の話がありましたが、駅前広場で占めているのは交通空間のほうが若干広いです。それはなぜかという、駅前広場は道路だからです。だからそうではなくて、駅前広場を公園の都市計画決定に変えて、その中に道路としての広場を作るような、そのぐらい柔軟な発想で、駅前広場を使いやすくしてあげることが必要ではないかと思っています。つまり、変化を着実にとらえ、その中で、皆で知恵を出して、汗かいて作っていくことが必要だと、今日色々な説明を聞いて思いました。以上です。

#### ●広島県バス協会

広島県バス協会の井上と申します。よろしく申し上げます。公共交通をまず堅持をしなければいけないということは大前提になると思いますが、今の状況がちょっとコロナの影響もあり、我々の経営状況が非常に厳しくなっています。皆さんにご協力いただかなければならない。こちらのお願いでなく、こちらの努力ももちろんいるわけですが、そうした中で、私が個人的に思っていることですが、要は駅前広場をにぎやかにする、ウォーカブルにするということが一番大切だとは思っている。例えば、福山駅の周りにはたくさん事業所がありますし、市役所も近くにあり。そこで勤めていらっしゃる方々が、公共交通を利用しているかどうか。福山市の職員の方、どのぐらいの方が、バスをご利用頂いているのか、あるいはJRをご利用頂いているのか、というのをちょっと調べてほしい。勝手な意見ですけど、例えば通勤を定期券でお願いできるとか、そういったことで、ご協力いただきたい。それから、金融機関も駅周辺にたくさんあるわけで、こちらの方も同様にお願ひできれば、当然朝とか帰りには駅に皆さん歩いてくるわけですから、賑わいが増します。そうしますとそこに店が色々できてきて、帰りにちょっと一杯飲んで帰ろうということになるのではないかと。これはバス協会ではなく個人的な意見でございます。

#### ●福山市身体障害者団体連合会

身体障害者団体連合会の事務局をやっております根本と申します。よろしくお願ひいたします。実は今、駅前付近の歩道がほぼ十分な幅があるというようなお話がありました。と

ころが、私たち障害者とか高齢者にとっては、あそこは必ずしも十分な幅があるとは言えない。では、どうするのかということになります。例えば、車椅子の人は、横断歩道があって、歩道を上がる時に段差があります。段差を上がる時は、体を後ろへボンと椅子へぶつけるような形で、前の車輪を上げて、それから上がるような作業になる。スロープを付けていただいても、なかなか人力では、車輪が回らない。しかし私たち視覚障害者は逆に、段があった方がわかりやすいという面がある。私も実は 2 日前に、駅前に一時間ばかり立ってずっと見ていたのですが、現在、福山駅は新幹線が止まって、在来線が 2 階、新幹線が 3 階の二重高架になっている。ここも一つちょっとネックになると思いついて見ましたが、まず、歩道に関しては、これから憩いの場としてそこを利用するとすれば、上の方にビルからでもいいので渡れるように、歩道橋をずっとめぐらす。駅のところでは当然階段とエレベーターをつける。そのような形で、例えば、天満屋さんの辺りや要所要所にそういったものをつける。それで、上の空間は、ある程度公園がある。そんな風になれば、少しは空間が確保できるのではないかと思います。ただ、現在のビルには、2 階から出入りすることになりますので、そこは調整が要るかと思いますが、歩道橋をつくれれば、階段もありませんし、つまづくこともない。できれば、国道をまたぐ程度くらいまでは整備すればいいのではないかなというふうに思います。まず、人が集えるところを作るとすれば、今の空間だけでは、公園化が難しい。であれば、上空をうまく利用したほうがいいのではないかな。そういったことを、駅前を見たときに思いました。

### ●三之丸町内会

三之丸町内会の三宅です。駅西にあります福山駅前商店会の会長もしています。十数年前に同じような協議会を立ち上げて、福山市の整備が決定されて作られてきたという経緯があります。十何年間経って、市の方も色々な調査やアンケートを取られてきた。十何年前かに駅前公園のプロジェクトの代表をしていますが、その時に提案したような内容に、近づいてきたと思います。時代がそういう方向に近づいてきた。数十年前は、結節点といいますか、車の中心というような状況ではあったのですが、確実に時代は変わってきている。渡邊先生が言われたように、デジタル化やいろんな技術革新で変わってきている。そういったことで市の方が提案している、キーワードとしてはウォークアブルなまちづくり、歩いて楽しい空間。我々の福山駅前商店会のほうでも色々ともまちづくりの提案をしている。その駅西含めて、単に駅前だけではなくて、福山城・文化施設、南と北一体でやっていかないとけないと思う。回遊性とか長くその地域に滞在してもらおう仕掛けを色々と考えていくということで、商店会でも色々な提案をしている。南北一体での長く滞在してもらえるシステムを考えていく。それからもう一つは、福山駅前というのは、やはり福山城に繋がるどころの石垣というものがあるわけです。このことで地元と市で議論をして、展示をしようというような議論もありましたけれども、結局埋戻しということで将来、駅前の石垣の活用を考えてくださいといった結果になりました。福山城のすばらしさというものやはり、三段重ねの石垣。

この石垣というのは江戸城に次ぐくらい非常に美しいお城の基礎になります。石垣というものを非常に大事に考えていく。現在も駅前の地下にあるわけですから。それから伏見町のところにもいろいろな遺跡も埋まっているわけですが、この協議会にどうして文化財保護審議会のメンバーが入っていないのかが不思議でしょうがない。いままでもすばらしい提案をして頂いています。これはやはり大事にして頂きたいと思う。とにかく福山の駅前の重要文化財というのを、色々な計画をされる前に、調査や研究をして使い方を検討したうえで実行するというのが基本です。記録保存で済まそうとしたところに問題があったと思う。そういう文化財保護の観点からも考えていただきたい。それと車の空間移動ということについてですが、車自体が自動運転であるとか補助タクシーとか、技術革新でどんどん変わってくるかと思いますが、それを予測しながら、利用の方法を考えていく必要があると思います。伏見町あたりにバスセンター機能をもっていっても面白いとも思います。そういったことに注意して、考えていただきたいと思います。

#### ●福山市バス交通利用促進協議会

福山市バス利用促進協議会の宇田と申します。現状、11番・12番と降車場があるのですが、降りたら北にしか行けない状況です。今後、駅周辺を利用することを考える際に、周辺への接続を検討することが必要だと思います。現在、バスが置かれている状況は非常に厳しい状況です。バス利用の交通分担率というのは1%程度しかない。その中で私ども、利用促進につなげているのですが、やはり、利用しやすい状況がないと、バス利用者は離れていくと思いますので、バスを降りたところからいろんなところに行けるようなことも踏まえてご検討いただければと思います。

#### ●広島県東部観光推進協議会

広島県東部観光推進協議会の高垣と申します。よろしくお願ひします。我々は広島県内の東部エリアに営業拠点をお持ちの、宿泊、バス、タクシー事業者など、いわゆる、観光関連事業者35社で構成をしております任意団体です。今まで、旅行でいう「発」ということをメインの事業推進をしてきましたが、今は「着」、いわゆる、福山にお越しいただくという観光振興を推進しています。地域に貢献をしながら、経済を循環させ、活性化に寄与するために、活動しています。その中で、福山市も推進されているMICEの事業推進について、我々も賛同しております。観光コンベンション協会様と連携しながら今後の誘致活動を始め、色々な連携を行っていきます。福山市がめざしているエリアMICEの実現のためには、駅からシャトルバスが出るとか貸切バスの乗降場が駅の近くにあることが必要です。観光においても、駅前にそのような施設が必要になります。南口の方にバス乗降場を設けるといふ予定があるとお聴きしましたが、これがあるのとないのでは誘致とか、来客にかなり影響してきます。実際に旅行商品造成の際にもバスの乗降場の利便性を重視いたしますし、MICEにおいても選考基準の一つになります。何よりも、交通の要所、新幹線の東部

エリアの玄関口は福山駅になりますので、最低限バスの乗降場の確保はお願いをしたいと思っています。

また、市民の方が自分の町に誇りを持つということは非常に必要だと思います。福山市民の方々を対象に、駅周辺のまちや、商店街をテーマに、その事業者の方々と一緒になって、まち歩きツアーのような造成販売実施をしながら、商店街で働く方々と交流することで改めて地元のよさの再発見するきっかけにしたいと思います。そういった事業を観光事業として実施をしていきたいと考えております。そしてその結果、町のプロモーションに繋がりますし、シビックプライドとかに繋がってくると思います。こういったことを今後、推進したいと思います。

#### ●福山市商店街振興組合連合会

福山市商店街振興組合連合会の高田です。福山のこれからの駅前広場機能の再計画をしていく上で、今までの交通機能から都市機能、都市の広場機能という方向性については非常に大事だと思うし賛成をしております。エリアとして中心市街地の中で、10数ヶ所の商店街というのが現在あります。ご存じのようになかなか、それぞれの存立が厳しいという中で、町の特徴を出していくためには、この駅前広場というのが福山の顔になる存在だろうなというふうに思っています。近隣都市と比較するのはちょっとやぶさかではないのですが、どうしても知名度という意味では、倉敷と福山を比べると、倉敷の方がやはり知名度がある。都市規模は違いますけれども、尾道と比べてもやはり、尾道の方がどうしても、流れがあるし、ネームバリューがあるなという気がしています。これからやはり、備後の福山の都市の知名度を上げていく上においてはこの駅前の機能というのやはり、これから公園化していくというふうなことで、にぎわいの広場の演出をしていかなければいけないだろうなと思っています。特に福山市は、518㎥と広範囲にわたる面積のなかで、中心部の商店街というのやはり、郊外の商業施設とのバランスを比較するとやはり、日曜日とか祭日というのは、車社会ですからどうしても郊外へと出ていってしまう。しかしそれをどうやってこの街中の方へ、魅力を高めていくかということを考えてときに、この広場機能を充実させるというのは大変重要だと思いますが、もう一つはやはり、そこから派生する道との連携というのが、私は不足しているのだろうと思います。例えば、都市軸としては、国道2号線がございますけれども、商業軸としてのそういうふうな道の生かし方や演出というものが、これからウォークアブルな都市をつくっていく上においては非常に大事だと思います。特に駅から、例えば伏見町から、東に抜ける道の生かし方もあるでしょうし、それから天満屋からずっと東の方へ、宝町から三吉町へ抜ける道ということもある。それと同時に、一番福山市の特徴であろうかと思いますが、かつては入江が入っていたということ。やはり福山の特徴であれば、北浜の通りを生かした道を作っていくことが、この中心部との繋がりになるのではないかと思います。極論を言うと、水のある町というのも、福山の特徴にしていくということになれば、その北浜の通りを、水辺公園のような水路が通ったようなまちづくりというのも、

将来的には必要ではないかなと思います。それが繋がれば、当然お城に繋がってくる築切のところの舟入というのが生かしていけるだろうし、そういったような特徴のあるものを作っていかなければいけないのだろうなと思います。それから人の集客施設という意味では、東西南北、その中心部を掲げた場合に、北にはお城があったり博物館とか美術館とかっていうものがあります。それから、今、西の方には、キャスパが再開発しておりますし、RiMのところもそうです。南側はパークPFIで中央公園のところ非常に魅力的な施設も出来ているようです。ところが、東西南北で見た場合に東にそういうふうなマグネットとなるものがないということを見ると、やはり、先ほどの道を生かしてウォーカブルなまちにしていき、駅前広場との関連性を持ち、回遊性を持たしていく。そして、東にもそういうふうな何らかの拠点をもたすべきではないかと考えております。

#### ●福山商工会議所

福山商工会議所の小川です。先ほどの高田理事長のご意見にあったように、何が足りないかということですが、私が思うのは非常にシンプル。色々な商店街が駅周辺のウォーカブルエリア内にありますし、中央図書館もありますが、来街者の方は案内表示が不足しているのか全然分からないようです。これが福山市の欠点だと思います。何人もそういった話を聞きました。例えば、東へいったら、ストリートガーデンといいまして、本通りが2016年にリニューアルされて、本当にすばらしい環境になって、初めてこられた方が、街中にこういった緑が多い商店街があるということで本当にびっくりされる。ただ駅前からそこへの行き方がわからない。それがやはりシンプルに言えば不足していると思います。それから経済界の立場から意見を出させて頂きますと、市民のアンケート調査と同様のアンケート調査を私どもの会議所にもやらしていただきましたが、やはりどうしても経済界の方が、駅前を利用する機会は市民の方よりも約30ポイントから40ポイント高くなる。これは出張などで、市外への往来が多いということがあると思います。その際にアンケートで浮き彫りになっていることは、駅前広場の交通が非常に複雑だということ。こういったことは改善が必要だと思います。それから今まで議論されているウォーカブルなまちづくりについては、経済界としても当然賛成の立場です。そうは言ってもやはりどうしても経済界として一番重きを置かないといけないのは、やはり交通結節機能です。最初、渡邊先生がおっしゃいましたが、そういった観点も踏まえながら、経済界としたら交通結節機能はぜひ、根底に置いていただきたいと思います。その際には、これまでデザイン会議などでも議論されておりますように、駅の北口広場とのバランスも必要なのではないかと思っております。おそらくこれまでの議論で、駅北口と南口を合わせての議論というのは、こういった場では出されてなかったので、ぜひ、そういった観点も入れていただければなというふうに思っています。

#### ●広島県土木建築局

広島県の土木建築局都市計画課の中野と申します。どうぞよろしく申し上げます。都市計

画の視点から、一言お話させていただければと思います。県の都市計画区域マスタープランというものを今年の3月に策定しております。その中で、福山市の中心部を高次都市機能の集積によって、中国地方の中核となる都市として位置付けをしております。皆様方のいろんな方のご尽力によって、今民間投資などが起こりつつあるということで、こういったものを中心に、高次都市機能が集約されて、集約型の都市構造へ転換することを非常に期待しているところです。一方でいろんなアンケート結果を見ても、やはり駅に来られる方も含めてですが、自家用車をご利用の方がやはり多いのかなと思います。また駅周辺でも、今後の再開発等の建て替えなどによって、交通量とか動線っていうのが、変わってくるのではないかと考えております。また資料の方にもありましたが、グリスロとかマースの関係、あるいはデジタル化、そうした新しい交通であるとか、まちづくりの対応という観点からもやはり柔軟性が求められるのではないかと考えております。作りこまないというようなことも大事。この検討に際しては、駅まちデザインの方にもありますように、いろんな機能を、今ある空間に配置していくというだけではなくて、やはり周辺部といかに分担していくかということが大事になるかと思っております。先ほど言いました県東部の核としてふさわしい駅前広場にしていくために、それを実現するために、やはり周辺部を含めたその将来像っていうのを具体的にしながら、役割、機能分担などを、地域の住民とか地権者、またはそのまちづくり主体などと合意形成を十分に図りながら進めていく必要があるのではないかと考えます。

#### ●福山市自治会連合会

福山市自治会連合会の大原でございます。我々が利用する立場ということで考えますと、先ほどからいろいろご意見出ておりますような、やはり、住んでいる我々が誇りに思うこと、行ってみたいと思うこと、そしてその行動範囲をスムーズにできるようにすることなど、色々な要素があるかと思っております。これまでの開発の中心は駅南側であって、北側は数年前まで取り残されていた。それがやはり美術館とか博物館などが、整備されてきてようやく、文化都市に近づいたという意見が出ております。そういう意味では、南側及び北側を含めて展開していくような形で、ぜひ進めていただきたい。先ほど三之丸の会長さんがおっしゃったように、まだまだ、文化遺産あるいは遺跡、これはまだ北側を含めて、かなりあると思えます。そういう点では、その辺りの発掘をやるということ、いわゆる巡回、観光のポイントになるかどうかはわかりませんが、そういうことを考える。それと東側。もともとバスターミナルの発想で、一部動いたこともありましたが、今は完全に頓挫している。そういう点では東の大きなポイントとしてはそれをどうやって活用するのかということ。昔の議論の中ではシンボルロードとか、トライアングルとか色々な形で議論されております。そういうところの見直しも今後必要だと思えます。

●広島県地域政策局

広島県地域政策局，都市圏魅力づくり推進課の原田と申します。どうぞよろしくお願いたします。福山駅前についてですが，やはり備後圏域の玄関口でありますし，備後圏域の拠点ということで，備後圏域全体の発展をけん引する存在であるというふうに考えておりました。それにふさわしい，駅前にしていくということが必要かと思っています。そのためには，福山駅前で働く人が，一定数必要であると考えていまして，そういうところで働く人たちと，その周辺に住んでいる方々とか，そういういろいろな方々が駅前に集まって，交流して，そこでイノベーションに繋がるということが必要かと思えます。それによってまたそれに魅力を感じて，また新たな人たちが集まってくるという好循環を生み出すような検討をしていく必要があるのかなと思っています。そうした場合に，そういう今までのアンケート結果とかにもありましたが，人々が駅前に集まって交流する空間をもう少し検討する必要があるのかなと思っています。合わせて，デザイン性のある駅前広場というのも必要かと思っていまして，これは決して奇抜なデザインというところがあるというわけではなく，町全体としてじっくり和むといえますか，そういったデザインが大事かと思えますのでそこも検討をしていく必要があるかと思えます。

●株式会社築切家守舎

築切家守舎の藤本と申します。ウォークアブルエリアの中で都市再生推進法人として，まちづくりを進めております。特に伏見町。先ほどより固有名詞が出ておりますが，伏見町のまちづくりに関わっている立場として意見を述べさせていただきます。伏見町の町内会長もいらっしゃっておりますが，以前，伏見町も再開発をということで進んでおりました。それは頓挫したわけですが，その時もやはり，伏見町だけではなくて，駅前広場とどういうふうに連携をさせるかというような議論がありました。今伏見町はリノベーションまちづくりということで進めておりますが，やはりこの駅前広場が変わる時は，一緒に変わっていくべきまちなのかなと思っています。先ほどから三宅さんなどから，バスターミナルの機能や，駐車場の機能の話も出ていましたが，やはり駅前広場の狭く，限定された地域で考えるのではなくて，三之丸もそうでしょうが，伏見町，あるいは伏見町の周りのエリアに，バス乗り場であるとか，駐車場であるとか，そういう機能を配置するという視点を，計画の中に盛り込んでいただければと思います。そういうことによって，伏見町も発展をしていきますし，伏見町に限らず，周りの地域もと思っています。駅前広場だけではなくて伏見町と伏見町の周辺の土地にどういう機能を配置して，駅と，あるいはバス乗り場やタクシー乗り場とつなげていくというような，そういうデザインや計画を推進していただければと思います。伏見町の場合は，再開発の議論もしておりますので，そういった議論に入っていくのは慣れております。そういったことは今までも経験しておりますので，そういうことも一緒にさせていただければ，広い範囲での駅前広場が作れていくのではないかと思います。

●ひろぎんエリアデザイン株式会社

ひろぎんエリアデザインの小寺と申します。弊社はこの4月にできたばかりの会社ではありますが、まちづくりという地域の課題を解決するために、地域の皆さんや、行政と一緒に課題解決をめざすことを一つのコンセプトとして取り組んでいます。そういう意味で、今回参加させていただきまして、ありがとうございます。これまでもずっと思っていたことですが、先ほど渡邊先生の方からもお話がありました通り、最終形を見据えて、ランドデザインや再開発に、またその周辺をイメージして取り組んでいくことが重要だと考えています。今日皆様のお話をお伺いする中で、まさに、皆さんいろんな思いとか、それぞれその地域に熱い思いを持った方がたくさんいらっしゃる。それは非常にありがたいことです。そういった方の意見も踏まえながらその地域をどういうふうにして、活性化していくか、賑わいを作っていくかということに、取り組んでいくことが重要です。その中で、最終形のイメージはしっかり描くのですが、やはり1度に完成させることはできないということになると思います。ではそれをどうしていくのかということですが、今日、みなさんの話をお伺いして、変化していくということをやはりしっかりと想定していく必要があるのかなと思います。デジタル化とか高齢化とか、モビリティの問題とか、いろいろお話がありましたけれども、これからどういうふうに変化していくかというのは、先取りを当然していく必要がありますし、そういう意味では大変難しい話です。まとめていくのはやはり時間がかかりますし、変化に対応していくことも必要です。ただ、そうは言ってもその途中段階においてどのように戦略をしっかりと描いていくかということも必要になってくると思いますので、その時点その時点でしっかりした考えを持っていないといけないかなと思っています。その場合をお願いしたいのが、色々な規制が実際ありますので、この規制緩和にしっかりと行政に取り組んでいただきたい。我々民間の話をしっかりと聞いていただいて、規制緩和の方もしっかりとしていただかないと、せっかく皆さんから良いアイデアを出していただいても、なかなか実現できないのかなと思いますので、そこについては、お願いをしたいと思っております。それと、運営については、体制の立場からもありますけれども、民間にしっかりと任せていただく部分も考えて、どういう部分を民間に任せて、そうは言っても任せられない部分もあると思いますので、しっかりと線引きをしていただかないと、なかなか我々の方も具体的なアイデアが出しにくいのかなというふうに思っています。

●西日本旅客鉄道株式会社

JR西日本の渡辺でございます。よろしくお願いいたします。先ほどからご議論いただいておりますが、福山駅のお客様は1日4万人の方にご利用いただいております。お客様には、福山市内や備後圏域の通勤である定期の方とか通学の定期の方、あるいは新幹線でも中距離の広島方面岡山方面からの定期の方、買い物や病院でご利用の方もいらっしゃいます。一方で、観光ということであれば長距離の、関東方面、近畿エリアから来ていただく方もいらっしゃいます。様々な方が利用されていると思いますので、市民が集える場所となり、

来訪の方にも素晴らしいまちだと思ってもらえるようにしてほしい。それには人の広場としての位置付けもいると思うし、交通結節という観点からの機能もいると思っております。限られた資源の中でそれが相まって、いい形で備後圏域の顔となるような整備として進めていただければ、鉄道、バス事業者、タクシー事業者様とも連携しながら進めていけるのではないかと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

●佐々木伸子准教授

福山大学の佐々木です。高齢者や障害者の住環境の研究をしています。今お話を伺いながら、気づいたことですが、この場に女性は私1人なんですね。駅前広場の利用者の半分は女性です。そういったこの場にいない人の、意見が出ない人たちの意見というの、委員の皆さんには、ぜひイメージを持っていただきたいなと思いました。これがもし反転して女性の中に、男性が1人だったらと考えると、ちょっとイメージしやすいのではないかなと思います。さて、問題点ですが、私は今この福山駅前広場というのは本当にいろんなところからの期待が高い場所だと思います。なので、いろんな要望が来てまとまらない。一番の問題というのは、コンセプトが立たないというところにあると思います。今、限られた敷地面積の中で、交通機能・広場機能をすべて入れるのは絶対無理です。今ある中に、これだけ求められるものを入れるのは無理。物理的に無理。そうなったときに、優先順位を決める覚悟というものは必要だと思います。広場機能の充実という点に関して言えば、これまでのデザイン会議でも、そして市民アンケートでも、強く出ているところです。そしてこの広場機能を入れるために一体、どう計画していくのかという具体的なところに踏み込んで優先順位をつけていくのが、これからやるべきことかなと思います。そういった時にやはり北側の広場も合わせて考えて、バスターミナル、タクシーとか、そういったものを上手に分散させていかないといけません。東側も含めて。そういった広域的な考え方をしないと、計画が進まない。まずはコンセプトを立てる。一番は誇りをもつ広場にするということが皆さんの意見として出ていて、それには福山にはお城・石垣という、他にはない地域資源があるわけなので、これを活用しない手はない。やはり、みんなが誇りに思う、市民の人が誇りに思うということはものすごく大事なことです。また埋戻してしまった石垣ですけれども、これを財産としてどう活用するかと言うこと。未来につなげるためには、また埋めたまま未来に先送りするのではなくて、今回やらなければいけないことだと思います。石垣は本当に使って欲しいなという思いがあるのですが、もう一つは、渡邊先生も言われたように将来の変化に対応するということに、高齢化ももちろんそうですが、人が住むエリアが変わってきます。福山市は、立地適正化計画を進めていて、中心・市街地への誘導をどんどん進めております。なかなか郊外の土地で住めない人たちを市街地に呼び込む、そして安心して安全に暮らしてもらうということをやっております。そう考えると、駅周辺の住宅団地とのバスの行き来。ウォークアブル、そして公共交通、バス、タクシー。そういったものをもっと使いやすくしていかなければならない。社会構造を見ると、車を手放しても生活できる町。今60代の人、

20 年後には 80 代で、車を運転して駅前まで来るっていうのは実際問題、無理です。でも 80 代は元気です。アクティブに生活ができます。だから、そのための準備を今からしますということは、市民の賛同を得られるかと思います。そういう、人口の構造、そして住む場所も変わっている。そしてデジタル化が進むのであれば、交通機能の分散。待機場を付近にもって行ってデジタルで呼ぶこともできるはず。こういった社会構造の変化をとらえ、居住地での生活、車を免許返納しても安心して住めるということが大事なことかなと思います。

#### ●広島県タクシー協会東部支部

この後退席させていただきますので、一言だけ。広島県タクシー協会東部支部の山田です。ウォークアブルなエリアということですが、我々タクシー業界も固定した考え方を取っ払って、新たな交通のモデルを作っていくことが重要だと思っています。もちろん一次交通、二次交通、先ほど先生が言われたように、この駅前広場のタクシー乗り場はこれだけの広さが要るのかということ。もう一度調査の中で、1 日の調査ではなくて、曜日によって調査を見ることによって、今現在 40 台という台数が本当に必要なのかという見方をしていく。これから京都に行くのですが、京都ではショットガン方式をとっております。こういったデジタル化にしますと、ちょっと離れた場所にタクシープールを置いて、駅前のプールが空くことによって、ガードが上がって、ドライバーさんが自然に向かってこれる新たなスタンスにできます。金沢も同じ。新しい仕組みにすることによって、駅前の見せ方、非日常感覚をどう作り上げていくかということが、大事ではないかと思います。私は伏見町生まれで、昔はすごく活気があった。私が昭和 45 年生まれで、JR の新幹線が通ったのが昭和 50 年。ではその活気があった頃とは何が違うのか。私は 1 階でアサヒ喫茶という喫茶店をやっていました。最近口癖になっているが、「あご・あし・まくら」ということで、あごは食、足は我々交通とか車、まくらは住むとか、生活、もしくは泊まる。これらが、だんだん福山の駅前に足りなくなってきたのではないかと、何か抜けているのではないかという思いの中で、食の充実、足は我々、ホテルは 3,4 棟新しいのが出来ましたが、そういったものを充実することによって、駅前に自然に人が集まっていける仕組みをもっと作っていきたい。そこにデジタル化、もしくは高齢化をうまく考え、住み心地のいい空間を作っていくことによって人が集まってくるのではないかと思う。今、福山に来られるお客様は、企業の方、出張族の方が多いのではないかと思います。そういったこと以外で、観光も強化するためには、福山城と一体で考える必要がある。なおかつ高齢者、また福祉。タクシー乗り場も、タクシー会社のジャパンタクシーという車椅子が乗れるタクシーに切り替わっているが、そういったものも、現状乗せられる場所が駅前にないという状況が起きている。障害者、高齢者の方が、乗り心地良い環境づくりも、踏まえた上で考えていければと思っています。

#### ●西村浩

西村でございます。今までのデザイン会議や今日の議論をお伺いしていく中で、やはり一

番大事なのは、「使う」ということを頭に置いて、ハード整備を考えていくことが大事だと思っています。今まで、今日もたくさんのご意見をお伺いしている中でいろんな話が出ていて、多分福祉とか子育てとか、あとは商業振興とか、その結果としての周辺部の一次産業の活性とか、そういうことに波及していく駅前広場をつくるのが、オール福山で作る駅前広場になると思っています。ただずっと話に出ているように、面積的に今の駅前広場は余裕がないと思う。実際、エリア MICE の話もありましたが、駅前広場はエリア MICE のオープンエアの大事な拠点になり得る場所だし、そういうことを考えると、じゃあどうやって余裕のある広場にするのかということを考えないといけない。おそらくそこには、交通事業者さんもたくさん関わられていますけれども、その協力も必要だし、地元の方々の協力も必要だと思っています。その余裕のある広場を作っていく、柔軟性のある広場を作っていくために、三つぐらいの方法があると思っています。一つ目は、今 JR を降りて改札を出ると、意識として、出口は南北に駅前広場のところだけです。でもよく見ると、駅という部分に関してはすごく東西に長いです。さんすての部分までを含めると伏見町のエリアまでが含まれるし、反対の西側に関して言えば、ずっと先の RiM のあたりまでいけるぐらいの長さがあるって、大事な交通結節を処理するのに今までは駅前広場で結節するっていうことを考えていたのでみんながそこに集中してしまっていた。でも、間口が広い JR さんとの接続を考えたときに、間口を全部使って結節するのだと考えると、正面の駅前広場の辺りに少し余裕が出てくるのではないかなと思う。結節のエリアが長くなれば、当然そこに南側あるいは北側の商業振興、商業に対する波及が出てくる。待合したり、バスを待ったり、タクシーを待ったり、いろんなことが起こるので、おそらく商業的な波及が幅広く起こってくると考えると、少し東西に広げて、さっきバスターミナルが伏見町の方にとの話がありましたが、そう考えると駅前広場にも余裕ができてくるのではないかなと思います。

もう一つ余裕を出す方法として、地下を接続するという方法。今、駐車場が南の駅前広場の地下にあります。おそらくいろんな経緯があって接続していないのかなと思いますが、地下を、駐車場が拡張するのか通路が拡張するのかわかりませんが、駅に接続して、今の地下送迎場と繋がるようなことができる、もっと駅に流入してくる通過交通が減っていくのではないかなと思っています。駅に流入する通過交通が減っていくと、おそらく駅前の通りの幅員をもっと狭くできると思います。そうすると何がいいかということ地下道が無くせす。さっき障害者団体の方がおっしゃっていましたが、地下に降りて渡らないといけないという状況を改善できる。昨日も、西側にホテルが多いので西側のホテルに泊っていましたが、ちょっと夜飲みに行こうと思って、グーグルマップで居酒屋を探すとやはり東側に多いんです。パッと見て渡ろうかなと思ったら、渡りづらいです。何となく行きづらいという、やはり東西をスムーズに障害なく、すっと渡れる駅前広場であったり、道路環境を作るには、一つの方法として地下を利用するというのもあるかなと思いました。もうひとつ、真ん中の交通を減らすための、三つ目が東西の道路網を強化して、真ん中に来なくても、東西南北にスムーズにいけるという状態をどう作っていくかということを考えなきゃいけないのかな

と思っています。勝手なこと言っていますが、JRさんの間口を精一杯使って、結節をもっと強化するというのと、それを商業振興につなげるという話と、地下接続を上手に使うと、もちろん石垣の問題も、石垣をどうしていくかとか、残しながらどう結節するかみたいなことも大事に考えていかないといけないですし、コストの問題とか、技術的な問題とかは、これからですが、地下接続をすることによって交通量を減らす。東西の道路網を整備するという、この3点セットを上手に使うと、将来的に余裕のある、柔軟性のある広場を、使い方も考えながら作っていくということが必要なのかなと思います。

#### ●清水座長

最後に、私の感想を少しだけ述べさせていただきます。今日はみなさんからのご意見が様々な観点から、非常に活発に寄せられたと思います。それぞれの意見は、とても貴重な意見だと思います。これをしっかり記録にとどめ、これを検討に生かしていくということがこれから非常に大事になってくると思います。その際、このプロジェクトは、色々な方々が指摘されたように、この限られた駅前空間をもっと使いやすい形に変えていくということが、やはり非常に大事だということです。それが第1の感想です。それは、今現在の駅前広場だけを対象に、これをどう変えるのだということにしてしまうには、いくらなんでも狭すぎるということが実態ではないかと思います。これを、駅空間という東西に長い空間、線路で南北が分断されているものを、随分前に新幹線が通ることを機に、2段構えの立体化したということが一番のポイント。これは日本で初めて行われたことで、非常に面白いです。この連続立体交差をまだ十分に生かしきれていないということが、課題の一つかもしれないなと思います。それだけではありません。いろいろな課題が、同時に存在するという。ではこれを、どうやって解決していったらいいのだろうかということ、専門家の知恵もどんどん出してもらいながら、考えていかなければいけないだろうなと強く感じました。それに先立って、駅前広場はいったい誰のための広場なのかということがやはり一番大事なことだと思います。あらゆる利用者の目線ということが、一番基本かだと思います。結局は人が使ったの広場、使う人の交通結節点ですから、そこは外せないところではないかと思います。昨年度の市民アンケートから、交通結節機能の改善に加えて、人が交流するための広場機能の充実が求められているということ。これは確かな調査結果が得られたのではないかと思います。それがまず前提条件としてあるということ。それから、駅前広場を利用する方々のための交通結節機能ということももちろん、重要度の一、二を争うところに、当然あるということ。なので、この両者をいかにして、調和できるような形に持ち込めるかが、この場にいる我々の責任だなと思っています。そのために、国土交通省さんの、「駅まちデザインの手引き」が出たということで、やはりとてもタイムリーだなと思います。まさにこの後やっていかないといけない議論の仕方が、ここにちゃんと書いてあるというのは不思議です。そんな時代になったのだなと思います。駅前広場を利用する方々のために、交通結節機能はきちんと果たさなければいけないし、また、人々が交流もしたい。さらに本年度の市

民アンケートをみると、「飲食や買い物をしたい」がトップにでている。今日はあまり飲食や買い物の話が出てきませんでした。これも大きいことだと思います。そういう広場機能と交通結節機能の両方を確保することをしていかなければならないです。それらを駅前広場という従来の空間を前提に考えるよりも、もうちょっとこの枠をまず拡大したらどうだろうかという意見が、今日の貴重な意見になっていたということを感じました。我々が議論すべきことは、駅前の交通機能を重視するのか、あるいは、駅前の広場機能を重視するのか、このせめぎ合いをこの場でやろうということではなさそうだと感じました。両方の上手い重なり合いを作りながら、しかも両方をともに満足させなければ答えにはならないのだということです。相対立するものをそのまま受け止めて、それをもう一步高いレベルまで持ち上げて解決するという。そういう相矛盾することを、同時にレベルをぐっと持ち上げて、それで解決してしまおうというやり方が、我々が今置かれている環境そのものではないかなという感じがします。ですので、ここから先は知恵の戦いではないかなと思います。そしてこの後も、第2回、第3回と、協議会は続いていきます。その間にこれに対する、より専門的な方々を入れた分科会を開いた方がいいのではないかと思います。そしてそこから上がってくる何パターンかの案が必要だという気がしました。今後、駅前の北も南も含めて、利用する福山市民の方々を中心にした人たちにわかりやすい議論をこの場を通じて行っていくことが必要だと感じています。そのために、様々な機能の配置案のたたき台が欲しいと強く思いました。3パターンから5パターンぐらいのものが、ここの場にあったら良いなというのが率直な感想です。たたき台の作成にあたっては、完成形を描くのではないということは、一番大事なポイントかなと思います。もっと自由度の高い、フレキシブルな空間設定を前提にしたたたき台案があったほうが良いというのが皆様の意見をお聞きして、私が感じたことです。事務局側がまた忙しくなるかもしれませんが、たたき台作成に向かって動き始めてはどうかと思います。この福山駅前広場協議会は、皆さんの活発な意見を、次の段階でまたどんどん出してもらって進めていけたら、いい会になるのではないかと思います。いろんな意見をまとめ上げる大変な作業だと思いますが、そこに挑んでいかなければいけないのだということだけははっきりわかりました。みんなでいい駅前広場を創り上げていきましょう。どうぞよろしく申し上げます。

●事務局

清水座長、ありがとうございます。それではこれより閉会に入りたいと思います。閉会に当たりまして、建設局長の市川からご挨拶いたします。

《閉会挨拶》

●建設局長

本日は、非常に活発なご議論いただき誠にありがとうございました。福山駅前広場の検討を始めるにあたり、有意義な議論をしていただきました。今後も協議会や分科会にて委員の

皆様よりご意見をいただくとともに、今後開催いたしますシンポジウム等で市民や事業者の方々のご意見をしっかりと聴き取りながら、検討を進めていきたいと考えています。市民に愛される備後圏域の玄関口にふさわしい駅前広場を官民連携で作り上げていきたいと考えておりますので、今後も引き続き、皆さまにはご協力をお願いいたします。簡単ではございますが、閉会の挨拶とさせていただきます。本日は、ありがとうございました。

●事務局

ありがとうございました。これをもちまして、第1回福山駅前広場協議会を終了いたします。次回の会議日程などにつきましては、後日事務局が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。事務局より、情報提供がございます。1点目は、現在行っております福山駅前広場に関するアンケート調査です。画面に表示しているQRコードもしくは、福山駅周辺再生推進課HPから、回答が可能ですので、アンケートへのご協力をお願いします。2点目は開催案内についてです。来月、11月17日（水曜日）、まなびの館ローズコム大会議室において、第2回福山駅前広場デザインシンポジウムを開催します。申込みは当課HPなどで近日開始予定です。みなさまのご参加をお待ちしております。情報提供は以上です。

以上