

第2回福山駅前広場協議会 議事録

日時：2022年（令和4年）1月25日（火）10時～12時

場所：福山市役所6階60会議室（オンライン開催）

●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2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2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。現在の新型コロナウイルスの状況により、今回の協議会はオンラインでの開催となりましたが、皆様から貴重なご意見を伺える大変重要な場であると考えておりますので、積極的にご意見・ご発言いただけますと幸いと考えております。さて、本協議会は2回目の開催となります。昨年10月に開催した第1回協議会では、活発な議論をいただき、その中で「駅前広場を利用する方々に対して、分かりやすい議論を行っていくために叩き台となる機能の配置案を作成してはどうか」とのご意見を頂きました。これを受け、福山駅前広場の各機能の配置計画の素案の検討を行いました。検討にあたっては、昨年11月と12月に分科会を開催し、交通事業者や学識経験者、専門家の方々にご参加頂き、交通機能の配置などについて、ご意見をいただきました。また市民の皆様からも、シンポジウムやアンケート調査で広場の使い方などについて、ご意見をいただきました。とりわけ、昨年9月から12月にかけて実施したアンケート調査では、5,000人を超える方々からご意見をいただき、改めて駅前広場への関心の高さを実感いたしました。こうしていただいたご意見を基に素案を作成しており、この素案をたたき台として、更に広く意見を聴き、修正を加えながら、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の実現に向けて取り組んでまいりたいと考えております。本日も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

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

第2回の協議会になります。前回、各委員から大変しっかりした意見が出てきました。まだまだ言い足りない点などもあると思いますので、余すところなく、みなさまの考えをこの場でしっかりと発言されることを期待しています。

●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、事前にお送りさせていただいております名簿より、出席者に変更がございますのでご確認をよろしくお願いいたします。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、「福山駅前広場の各機能の配置計画案について」です。前回の協議会において、今後の検討のたたき台となる機能の配置案を検討して欲しいとのご意見があったことから、分科会を開催し、素案となる福山駅前広場の各機能の配置計画案を作成しました。検討内容について事務局から説明し、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は福山駅前広場の各機能の配置計画案です。参考1は今年度実施した福山駅前広場アンケート調査の結果、参考2は第2回福山駅前広場デザインシンポジウムを開催した内容です。これらは参考資料としてお配りしております。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。

《意見交換》

●清水座長

本日の議題について、まずは事務局から説明をお願いします。

●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。よろしくお願いいたします。意見交換にあたり、福山駅前広場の各機能の配置計画案（素案）についてご説明します。少々、説明が長くなりますが、よろしくお願いいたします。それでは資料2の1頁をご覧ください。まず、背景と目的について説明します。JR福山駅は1日に4万人が利用する備後圏域最大の交通結節点であり、広域的に人を呼び込む大きなポテンシャルがあります。福山市や備後圏域が持続的に発展していくためには、その玄関口である福山駅周辺が市内外から人や企業を惹きつける魅力あるエリアとして、経済や文化の中心となる必要があります。そのた

め、福山駅周辺を経済の好循環を生み出すハブ機能を備えたウォークアブルな空間に転換します。そして、その核となる駅前広場を交通結節機能と都市の広場機能が融合する広場に変えることで、駅周辺への人の流れを生み出し、良質な民間投資を呼び込める魅力とにぎわいのある空間をめざします。2020年度に行った福山駅前広場の機能検証の結果から、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や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ました。交通結節機能に関して、鉄道と徒歩、自動車（バス、タクシー、一般車）、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ました。また、都市の広場機能に関しては、公共空間に求められてい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ました。そこで、福山駅前広場協議会を設置し、人々が交流するための広場空間を確保しつつ、交通結節機能が適切に配置された駅前広場に向けて、議論を始めたところです。2021年10月に開催した第1回福山駅前広場協議会においては、委員の皆様から「駅前広場の利用者の目線で考えていくことが基本となる」、また「駅前広場を利用する人達に分かりやすい議論をしていくために、叩き台となる機能の配置案を検討してもらいたい」との意見をいただきました。そのため、この度、福山駅前広場の各機能の配置計画の素案を作成しました。素案の作成にあたっては、福山駅前広場の機能検証やアンケート結果、福山駅前広場デザインシンポジウムの意見に加えて、福山駅前広場協議会分科会を開催し、各移動サービスを提供する事業者の皆様や専門家の意見を伺いました。素案は「最終案」ではなく、広く意見を聴き取るために作成したものです。今後、福山駅前広場協議会や福山駅前広場デザインシンポジウム等での意見を踏まえ、修正を加えながら、基本方針を作成します。2頁をご覧ください。検討項目についてです。検討項目は、①都市の広場機能、②交通結節機能、③動線、④立体利用の条件です。施設の配置や意匠、景観などに関する議論は、次の基本計画を検討する段階での議論になります。3頁をご覧ください。ここからは現状と問題点について説明します。3頁には福山駅前広場の位置と諸元を記載しています。4頁をご覧ください。都市の広場機能に関する主な問題点についてです。一点目は、広場内の施設が駅舎から南方向への視界を遮っていることです。視認性の低下は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になります。また、駅前広場の空間的な広がりやを狭め、玄関口としてのまちのイメージや魅力を低下させる要因になります。二点目は、道路や地下送迎場の出入り口、交通島があるため、歩行者が東西方向に移動しにくいことです。三点目は、広場内にまとまっ

たスペースが少ないことです。四点目は、駅前広場が駅周辺のエリアや各交流拠点をつなぐ場所に位置しているものの、十分に市街地拠点機能を果たせていないことです。5頁をご覧ください。交通結節機能に関する主な問題点についてです。一点目は、タクシーの待機場には余裕があり、空間が効率的に活用されていないことです。二点目は、路線バスの乗降場が乗車させる台数には余裕があり、空間が効率的に活用されていないことです。三点目は、駅前広場内に流入する自転車が、歩行者との交錯の危険性があることです。四点目は、駅前広場内に通過交通が流入しているため、車両と歩行者の交錯の危険性があることです。五点目は、駅前広場の南側の交差点が大きいため、交通が複雑になっていることです。6頁をご覧ください。こちらは参考に福山駅北口広場の位置と諸元を記載しています。7頁をご覧ください。福山駅北口広場の問題点についてです。一点目は、施設全体の老朽化が進んでいること、二点目は、福山駅北口交差点付近での送迎車両の違法駐車により、通行に支障が生じていることです。三点目は、長時間駐車により、一般車送迎場の混雑が生じていることです。四点目は、送迎バスなどの複数並列停車により、通行に支障が生じていることです。これらの問題の内、二点目と四点目の問題については、現在、福山駅北口スクエアの工事や送迎バス乗降場を駅南側へ移設する工事を行っております。8頁をご覧ください。福山駅周辺の主な問題点を記載しています。9頁をご覧ください。ここからは、これまでに出された意見についてご説明します。9頁、10頁は、第1回福山駅前広場協議会の主な意見についてです。内容については、割愛させていただきます。11頁をご覧ください。昨年11月17日に開催した第2回福山駅前広場デザインシンポジウムでの意見についてです。シンポジウムは、「市民が愛着と誇りを持てる駅前広場を考えよう」をテーマに意見交換を行いました。参加者からは、ちょっとした時間を過ごすために座って休憩できるスペースが欲しいであるとか、のんびり滞在できる場所が欲しい、子供が退屈しない空間が欲しいなど、利用者の視点から、広場での快適な過ごし方に関する意見が多く出ました。その他にも、福山城を生かして南北を一体的な空間にすることや、大きな駐車場や分かりやすい道路計画が必要であるといった交通の利便性の向上に関する意見も出ました。13頁をご覧ください。福山駅前広場に関するアンケート調査の結果についてです。駅前広場に必要とされる「都市の広場機能」のあり方を検討していくためには、駅前広場の利用者が駅前広場でどのような活動をしたと考えているのかを把握し、それを計画に結びつけていく必要があります。そのため、このアンケートは、駅前広場の利用者が乗り換え以外にどのような活動をしたと考えているのかを把握することを目的として実施しました。調査は昨年9月末から12月末までの期間で実施し、回答者数は5,424人でした。14頁から調査結果をお示ししています。属性の特徴は、女性

の割合が高いことと18歳未満の子どもがいる割合が高いことです。15頁をご覧ください。「あなたは福山駅前広場で何がしたいですか」という設問で多かった回答は、日常的な活動である「飲食を楽しむ」、「買い物を楽しむ」、「まちを散歩する」でした。その他にもイベントや祭りといった非日常的な活動も望まれていることが分かりました。この結果を参考にしながら、環境空間の使い方を検討していきます。16頁をご覧ください。「今後、福山駅前広場の活用を検討する際に大事になることは何だと思えますか」という設問で多かった回答は、「市民に愛され、市民が誇りに感じられる駅前にする事」、「1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こと」でした。アンケートの結果から、市民の「愛着」や「誇り」につながる事が大事な視点になることが分かりました。これらの結果については、今後の検討の参考にしていきます。17頁をご覧ください。分科会についてです。第1回協議会において、「駅前広場を利用する人達に分かりやすい議論をしていくために、叩き台となる機能配置案を検討してもらいたい」とのご意見を頂いたため、各機能の配置計画案を検討する分科会を開催しました。駅前広場の検討にあたっては、駅前広場の利用者の目線で考えていくことが大事になります。市民が求めている交通結節機能と都市の広場機能の両方を確保するためには、人々が交流するための広場空間を確保しつつ、交通結節機能を適切に配置しなければなりません。交通結節機能の配置検討にあたっては、各交通の乗り継ぎやダイヤ、運営方法などを踏まえる必要があります。そこで、まずは、各移動サービスを提供する事業者の方々の意見を踏まえるため、分科会を開催しました。分科会の意見をとりまとめて素案を作成し、その後、サービスの受益者となる市民の皆様へ素案を示すことで議論を活性化させていきたいと考えております。なお、分科会につきましては、各事業者の運営方法などの企業情報に関する内容が含まれることが考えられたため、非公開で開催しました。分科会では主に次のような意見が出ました。「今回のポイントは駅の正面に人々が過ごす風景を作ることと、駅前広場や駅前大通りによる東西の歩行者動線の分断を解消すること」、「東西に長い駅舎である福山駅との結節を増やして、交通機能を分散させる」「新幹線の改札のある西側の西送迎場のあたりに改札ができれば、西送迎場でタクシーに直結できる」「駅前大通りの道路幅を狭くして、交差点を小さくする」「タクシーとバスの待機場は、交通の遅延を起こさない広場外の場所に移す」「東西の連続性を阻害している地下送迎場の斜路を無くすために地下送迎場と駅前大通りにある地下駐車場を接続すると良い」といった意見です。ここで一旦、分科会での議論経過を説明するために、資料後半に飛ばさせていただきます。38頁をご覧ください。参考として分科会の議論経過をご説明します。まず、第1回分科会において、広場空間の規模や配置場所、東西方向の歩行者動線に着目して、各機能の配置案を

検討しました。一つ目の案は、タクシーの乗降場と待機場を広場外に配置しつつ、緑色で示す広場空間を北側に配置した案です。この案では歩行者が東西方向に移動しにくい配置になります。39頁をご覧ください。二つ目の案は、タクシーの乗降場と待機場を広場外に配置しつつ、バスの乗降場と待機場を広場内の西側に配置し、広場空間を東側に配置した案です。この案も歩行者が東西方向に移動しにくい配置になります。40頁をご覧ください。三つ目の案は、タクシーの乗降場・待機場やバスの待機場を広場外に配置しつつ、バスの乗降場を扇状に配置することで、広場空間を東西に配置した案です。バスは広場内で旋回できるように配置しています。この案も歩行者が東西方向に移動しにくい配置になります。41頁をご覧ください。四つ目の案はタクシーの乗降場・待機場やバスの待機場を広場外に配置しつつ、バスの乗降場を扇状に配置することで、広場空間を東西に配置した案です。バスは広場内で旋回せず、広場外で旋回するように配置しています。この案は歩行者が東西方向に移動しやすい配置になります。その他にも多様な利活用に対応できるスペースを最も広く確保できることや、伏見町や三之丸町と接する範囲が広く周辺街区との連携強化が見込めること、伏見町北側に延びる交通空間と「さんすて福山」との連携強化が見込めるといった利点があります。こうしたことから、第1回分科会では「広場空間を東と西に配置する」方向性とし、その課題については第2回分科会で検討することとしました。42頁からは、第2回分科会の検討内容についてです。案1は、広場空間を東西に配置し、広場外で旋回する案です。この案の主な課題は、路線バスが南方向に向かう路線が多いため、駅前広場の南側から流出する動線を確保する必要があることです。43頁をご覧ください。案1では路線バスが駅前広場の南側から流出できないため、案2は、路線バスが駅前広場の南側から流出できるように広場内に旋回場を追加した案です。広場内でバスを旋回させる場合、広場内に交通島ができるため、その分、環境空間が狭くなり、東西間の歩行者の移動の容易さは案1に劣ります。44頁をご覧ください。案3は、路線バスを広場内で旋回させようとした案2に対して、バスを広場外で双方向に旋回させ、交通島をコンパクトにすることをめざした案です。ただ、広場外で旋回させたとしても、駅前大通りが広く、中央分離帯があることから、広場内に交通島ができます。そのため、案2と同様に、その分、環境空間が狭くなり、東西間の歩行者の移動の容易さも案1に劣ります。こうした検討の結果、素案では、駅前大通りの道路幅を狭くすることによって、交通島を無くすことを検討しました。最終的な各機能の配置については、後半でご説明します。それでは恐れ入りますが、資料前半に戻ります。19頁をご覧ください。ここからは、これまでご説明したご意見や検討経過をとりまとめながら素案を作成するにあたっての考え方について説明します。一つ目に環境空間の規模についてです。2020年度のア

アンケート調査結果では、現在の環境空間の広さに対する評価に関して、回答の約10%が「十分」、「やや十分」だったのに対して、約49%が「不十分」、「やや不十分」でした。魅力的に感じる駅前のイメージに関しても、回答の約51%が環境空間の割合が大きいイメージ写真①、約42%が比較的大きいイメージ写真②を選択しました。福山市市政モニター調査の結果でも、回答の約46%がイメージ写真①、約42%がイメージ写真②を選択され、同様の結果となりました。2021年度のアンケート調査結果では、「福山駅前広場で何がしたいですか」という設問に関して、「飲食」や「買い物」などの環境空間が小規模でも可能な活動や「マルシェ」や「イベント・祭り」などの環境空間がある程度広くなければできない活動の両方の回答が多くありました。こうした結果から、環境空間の規模は「マルシェ」や「イベント・祭り」なども開催できるようになるべく広く確保することとします。20頁をご覧ください。環境空間の配置場所についてです。環境空間の配置場所は、「A：駅舎全面に集約配置」や「B：広場の東か西のどちらかに集約配置」、「C：広場の東と西に分散して大きく配置」することなどが考えられます。交通空間の面積はバスやタクシーなどの乗降場や待機場、車両動線の考え方によって変わり、交通空間が広くなれば、その反面、環境空間は狭くなります。環境空間の配置場所は、環境空間の規模の考え方から、なるべく広く確保することができる「広場の東と西に分散配置」とします。この広場の東と西に分散配置をした場合、次のような効果が見込めると考えています。①多様な利活用に対応できるスペースを最も広く確保できる。②交通空間の幅が狭くなることから、歩行者の回遊性が向上する。③広場空間が伏見町や三之丸町と接する範囲が広くなり、周辺街区との連携強化が見込める。④伏見町北側に延びる交通空間と「さんすて福山」との連携強化が見込める。21頁をご覧ください。交通空間の規模についてです。人口や交通、観光客数の推移を見ると、各交通施設の利用に関する大きな増減はなく、著しく駅前広場の利用に増減を及ぼす影響は少ないものと考えられます。また、2020年度のアンケート調査結果では、「将来の駅前広場に必要だと思うこと」という設問に対して、「車などでの駅へのアクセスのしやすい場」が上位となっていることから、交通結節機能を低下させないように、現状の交通施設数が同程度確保できる交通空間の規模を考えています。将来の交通需要の変化により、将来求められる交通空間の規模が変わる可能性はありますが、そうした状況でも柔軟に対応できる配置計画を検討します。22頁～24頁は参考資料として人口等の推移を掲載しています。25頁をご覧ください。交通空間の配置場所についてです。協議会や分科会の意見を基に、主に駅舎の中央で行われている駅舎との結節を東西に広げ、広がった結節箇所にバスやタクシーの乗降場を配置します。更に現在の交通量に対して余裕のある車線数となっている駅前大通りの道路幅を狭くするこ

とで、新たに生まれたスペースにバスやタクシーの待機場を配置することが可能です。バスの乗降場は三之丸町エリアの交通網が脆弱なことから、国道2号とのアクセス性が高い、伏見町側に配置します。26頁をご覧ください。立体利用の条件についてです。JR福山駅は図のようなダブルデッキ方式で整備されているため、駅前広場にペDESTリアンデッキを設置すると、駅利用者が昇り降りをする必要が生じます。駅利用者の目線で誰もが利用しやすい駅前広場にするため、平面式の駅前広場が望ましいと考えています。また、「ウォーカブルなまちづくり」の観点から、周辺のまちとの連続性やグランドレベル・アイレベルを重視した空間づくりが大事になることから平面式の駅前広場が望ましいと考えています。27頁をご覧ください。福山城の外堀遺構の保存・活用についてです。現在の駅前広場整備の際に行われた試掘調査により、駅前広場の地下に福山城外堀の石垣が確認され、外堀遺構の保存・活用に関する議論が行われました。その結果、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、遺構の多くは保存されています。これまでの議論やアンケートの結果から、福山城の外堀遺構やそれに関連する歴史資源を大切にすることは必須になると考えています。そのため、次の基本計画を検討する段階では、こうした歴史資源の保存・活用に関する議論を行う必要があります。28頁をご覧ください。ここからはこれまでご説明した考え方に基づいてとりまとめた各機能の配置計画案について説明します。まず、素案のポイントについて説明します。東西に長いJR福山駅の特徴を生かしつつ、駅の南北の広場を一体的に検討することで、交通結節機能を十分に発揮させます。そして、駅の南北間の交流軸の創出により、駅の南北の空間を一体的に、歴史や自然があふれる備後圏域の玄関口にふさわしいウォーカブルな空間へと転換します。福山駅の交通結節機能を東西に適正に配置することで、交通の利便性を確保しながら、駅前広場に広い環境空間を生み出します。駅北口広場は福山城の歴史的資源を生かしつつ、人々を惹きつける玄関口機能や送迎機能を配置します。駅前大通りの道路幅を狭くすることにより、駅前大通りにも空間的なゆとりを生み出し、その空間に広場空間やバス・タクシーの待機場を配置します。29頁をご覧ください。こうした配置計画によって期待する効果についてです。広場空間では飲食や買い物を楽しんだり、散歩や休憩などが可能となります。また、マルシェやイベント、祭りといった様々なアクティビティが可能となります。人々にとって魅力的な広場空間は周辺のエリア価値を高め、駅周辺全体の魅力の向上へとつながります。また駅前広場と駅前大通りの道路幅が狭くなるため、地下に降りなくても、地上を歩いて東西間の移動ができるようになり、駅前から周辺のまちに歩いて行きやすくなります。駅前広場がまちの拠点となり、駅周辺のエリアや各交流拠点をつなぐ場所として機能していきます。広場空間では、多くの人々が行き交い、滞在し、出

会い、そして交流できるようになります。広場空間が多様性を認め合うゆるやかなつながり、コミュニティ、サードプレイスを生み、福山ならではの人中心の豊かな暮らしを実現します。人が集まるところには情報も集まります。広場空間やその周辺店舗に市内や備後圏域の情報が集積し、発信されることで、駅前と市域全体や備後圏域との「つながり」を生み出していきます。そして歩行空間にゆとりが生まれることにより、店先でのテラス営業が可能になるなど、公共空間と沿線との一体的な空間活用が進むことで、三之丸町や伏見町などとの連携強化、さらに周辺エリアへの波及が期待されます。乗り継ぎの待ち時間を周辺で過ごすことができるようになることから、公共交通と周辺の商業施設との連携強化も期待されます。さらに駅前広場の交差点がコンパクトになることで、現在の複雑な交通が解消され、通行しやすくなることが期待されます。新幹線の改札とタクシーの乗降場が近くなり、新幹線とタクシーの乗り継ぎの利便性も向上します。今後、自動運転技術の発展や免許返納者の増加などによる交通需要の変化により、必要となるバスの乗降場の数が増減する可能性があります。このバス乗降場の配置であれば、範囲内で乗降場の数を調節することが可能となるため、交通需要の変化に対応できるようになります。30頁をご覧ください。ただし、この素案では今後検討を要する事項も多くあります。①一般車が駅前広場内を通過していることによって、まちとの連続性が分断されるとともに歩行者の安全性が低下するため、一般車が通過している広場内の車道は将来的に廃止することが望ましいです。ただし、走行している一般車が相当数いるため、この車道を廃止するためには、三之丸町内のアクセス性を改善することが前提となります。②広場内にある地下送迎場への斜路が東西の連続性を阻害しているため、地下送迎場へのアクセスの方法を検討する必要があります。駅前大通りの地下駐車場と地下送迎場を地下で接続するといった意見もありますが、そのためには地下接続の実現性やコストなどの検証が必要になります。③駅前広場の地下に埋まっている遺構は福山の歴史を象徴する重要な文化財であることから、基本計画を検討する段階で保存・活用の方法を議論します。④伏見町周辺の交通状況が変わるため、伏見町への車両のアクセス方法を検討する必要があります。⑤公共交通の利便性やまちの景観を考慮しながら、バスやタクシーの走行ルートや旋回場所、待機場の場所を検討します。必要に応じて、周辺の道路の改良を検討します。⑥西送迎場にタクシーの乗降場を配置する場合、西送迎場から国道2号までのアクセス性の改善を検討します。⑦北口広場との南北の役割分担を考えながら、機能の配置場所を検討します。北口広場整備の基本方針では、北口広場は人々を惹きつける玄関口機能や送迎機能を想定しています。⑧駅前広場や駅前大通りの広場空間の運営、管理の方法を検討する必要があります。31頁をご覧ください。今後は、素案で示した駅周辺の空間のイメージを市民の方々

にも、分かりやすく伝えることが必要と考えており、イメージパースを作成中です。3月18日に開催予定の第3回福山駅前広場デザインシンポジウムでは、このイメージを用いて、空間のイメージを共有しながら、ご意見を伺いたいと考えています。32頁をご覧ください。今後の進め方について説明します。本協議会の開催後、HPやSNSに素案や議論の経過などを掲載します。協議会やデザイン会議において、交通事業者・地域関係者・行政などの多様な関係者や専門家から意見を伺います。また、市民の皆様からも、HPや福山駅前広場デザインシンポジウムにおいて、意見を伺いたいと考えています。全体スケジュールについては資料のとおりです。33頁をご覧ください。意見をいただくにあたって大事になる視点を説明します。一つ目は、駅前広場の再編を検討する目的は、駅前広場の課題解決だけでなく、駅周辺のエリアを含めた都市全体に多面的な効果が得られることにあります。全体を俯瞰して、都市全体を改善する視点から検討することが必要であると考えております。この多面的な効果というのは、先ほど、29頁で配置案によって期待する効果をお示ししました。そこでの大きなポイントとして、多面的効果を資料にまとめておりますが、「駅前広場と周辺をつなぐ連続性、回遊性」、「周辺施設と公共交通との関係性からの利便性や公共交通の利用促進の考え方」、「空間の利活用による市民活動や市民サービスの向上」などの多面的な効果について考えながら、全体を俯瞰して、都市全体を改善するという視点が大事になります。二つ目は、駅前の空間と駅周辺の市街地をどのような形でつなぐかを検討することです。まちを歩く人が自然に「まち」として捉える空間を公共・民間の境無く一体的に捉える必要があります。三つ目は、施設の所有や管理の区分に関わらず、駅前広場や駅施設、隣接地区にある私有地内の公開空地等を一体のものとして捉え、その利活用により空間の質や空間内の利便性を向上させることです。34頁には、駅周辺のまちづくりのデザインにおいて重視する事項やウォークアブルな駅前広場のあり方のイメージを参考に掲載しています。35頁をご覧ください。四つ目は、これからの時代に求められる新たな視点です。駅前は都市内における極めてアクセシビリティ・拠点性の高い貴重な空間であることから、積極的に公共空間、オープンスペースの確保に努めることや将来の社会経済活動の変化やICT技術等の革新にも対応できるよう、電源の確保や給排水設備等の機能配置を含め、空間利用の自由度が高く、柔軟に活用できるようなオープンスペースとすること、また、駅前は多様な情報にアクセスできる「情報の駅」として、集まる情報を活用したスマート・プランニングの実装にかかる中心的役割を担うことも期待されることなどです。36頁～37頁には参考として新技術を活用した空間のイメージを掲載しています。将来は変化し続けるため、こうした変化を見据えながら、変化に柔軟に対応できるような計画が必要になると考えています。本日ご議論いただきたいことは、今回とり

まとめてお示ししました、福山駅前広場の各機能の配置計画についてです。その配置計画によって期待される効果については29頁に掲載しています。こうした効果を踏まえながら、大きな視点を持って、本日この協議会で議論、確認していただき、大きな方向性を確認できればと考えております。事務局からの説明は以上です。

●清水座長

ありがとうございました。それでは、ここから意見交換を始めます。

●福山市商店街振興組合連合会

事務局より、駅前広場の素案について伺ったが、素案をみせてもらう前に第1回目の協議会の時にも伝えたが、駅前広場は全面的に広場としての機能を生かしたものにしたいと思っている。東と西に交通の機能をとると示されているが、全面的に広場機能をそこに配置することによって、北側に福山城があり、南側に市民の集う広場があるということが、福山の都市ブランドとなるのではないかと考えている。この素案を見た時に、駅前大通りを縮小するという事は、あまり考えていなかった。戦後復興の時に福山の駅前大通りは、かなり広い幅をとって、南北に一直線に設置するというのが特徴であった。駅前の広場を優先的に作ることで、バスの通過や待機場をどこに持っていくかという問題があると思っていた。私案でいうと、福山市役所の北側にもっていくか、エフピコR i Mの東側など、少し距離は離れるが、そうした場所が考えられると思っていた。駅前通りを狭めていくということを提案されているが、広場の真ん中にバスを通すという考え方を改めて、駅前広場の全体を広場として使うほうが良いと感じた。遺構を再現することも前提として考えることには賛成である。伏見町には築切が残っていることも確認されているし、入船町の入川が入ったところに石垣が出てきたのも見学会等を開いて認められている。入川を復活するという事になれば、伏見町の築切も大事になってくると思う。広場と道をつなぐという意味においては、さんすてと伏見町の間にある伏見町から三吉町へとつながる道や天満屋から東方向への伏見町・宝町・三吉町の動線、北浜の通りを生かしていくということを考えると、北浜の通りに親水空間を伴った道路設計を考えていけば良いのではないかと思う。駅前広場でイベントなどの様々なことができることは市民にとって大事な事。例としては、富山市が設置している、賑わいの場「グランドプラザ」というものがある。富山は地域柄、雪が降るため、上にずっとガラスの屋根がかかっている。福山は天候が良好なので、広場として使っていけば良いと思った。

●渡邊一成教授

素案のまとめ、ありがとうございました。大変分かりやすくまとめられており、言葉だけの整理ではなく、空間のイメージに落としたことで議論がしやすくなったと思ってい

る。これから基本方針を詰めていく段階で、配置計画の議論がスタートすることになるかと思うが、我々が考慮すべき点を共有することが大事だと思う。広場も大事だが、交通事業者さんにとっては交通結節点の機能が大事になってくる。どういうことに考慮すべきかということを出し尽くしたうえで議論を進めていくべきだと思っている。そこで個人的に5つ、重要だと思う点を述べさせていただきたい。1点目。こういった議論をすると今現在のことを考えてしまいがちだが、広場は5年先、10年先にオープンするものだと思うので、5年、10年先を見据えた議論をすべき。どうしても今の不満・要望を考えてしまうと、5年先、10年先に高齢化が進んだり、IT社会が進展したりすることで、その中で解決できることがあるだろうから、先を見据えたうえでの議論がまず大事になってくる。2点目。自転車の扱い。福山は雨が少なく平らな市街地なため、非常に自転車利用のしやすいまちだと思う。日本で一番自転車が普及しても良い街だと思うが、そうではないことが残念なところ。駅前広場の空間配置の中で、自転車どうするかという点についてかなり議論になりそう。では、車や自転車の流動をどう考えるかということが重要。3点目。史跡の取り扱い。史跡を残すことは言うまでもなく大事だが、史跡を残すことを目的にしてはいけない。史跡を残す意味合いが何かということをしかりと皆で共有すべき。知り合いの社会心理学の先生が、「人の記憶はものも見て思い出す」と仰っていた。つまり福山城を見ることで、現在の福山の礎を築いたシンボルであることが分かる。そういった意味合いを含めて、史跡を取り扱うべき。先ほどの戦災復興の話もあったが、戦災復興のシンボルロードである駅前の通りも大事だが、広い空間を取ったということで、20世紀は車が通ればよいが、果たしてこれからの時代に車中心の大通りでいいのかということ、私は半分、公園や広場空間にしていくということがこれからの在り方ではないかと思う。先人たちのまちづくりや熱意を我々がどう引き継いでいくのかということを考えて、史跡や戦災復興を捉えるべきだと思う。4点目。駅前広場と周辺への波及は不可欠。駅前広場は作ることが目的ではなく、そこで新しい価値を生み出すことが目的。駅前広場の整備が周辺へ波及することは大事だが、周辺だけではなく、市民に対して色々な波及効果を生み出すことも大事。例えば、岡山市では、一日バス・路面電車の運賃を無料にする日を作って、乗り放題にするという新しい取組をする中で、公共交通に対する価値感を変えていく取組をしていると交通事業者さんに聞いた。5点目。新しい取組を実験的にやってみるということが大事。これまでもオープンストリート福山のように歩道空間を有効に使う実験も行われてきている。公共空間の利用実験や交通の実験などいろんな実験にチャレンジしてみる。例えば、駅前大通りの半分を公園にしてみたらどういう価値が生まれるかということを実験し、みんなで体験してみる。今回、駅前広場を作るタイミングで、そのような取組を行うべき。つまり、駅前広場は作ることが目的ではなく、作るタイミングで、皆で価値を生み出すことが大事だと思っている。この駅前広場の整備がそのような取組になれば良いと思う。

●三之丸町町内会

資料の25～27頁について意見を述べさせていただきたい。25頁については、駅舎との結節点を東西に広げ、広がった結節箇所にはバスやタクシーの乗降場を配置すると示されている。そして駅前大通りの道幅を狭くすることで、新たに生まれたスペースに新たにバスやタクシーの待機場を設置するという点については、前向きに賛成していきたいと思っている。26頁についての立体利用の条件については、駅から外に出る段階で、ペDESTリアンデッキで二重構造になると動線が上下することから、ペDESTリアンデッキに対して否定的な整理になっているが、昔は繊維ビルと天満屋の間に陸橋がかかっていた。その上から福山城を良く見ることができた。今は新幹線の上りホームからしか見られない。一般の人はお城を眺めることができないという状況になっている。例えば、アイネスから天満屋の方向に陸橋をつくることでお城が良く見えるようになるのではないかな。ですから、デッキを否定する必要はないと思う。今後、伏見町の再開発がどういう形で進むかは分からないが、駅前空間を考える時には、伏見町のまちづくりをどうするかということ議論にのせていくべきだと思う。そこから入船・入川、あるいは北浜通り、本通りという動線につながっていくだろうと思うし、バスの動線にもつながっていくと思う。従って、アイネスと天満屋の間にデッキがあっても良いと思う。27頁について、福山城の外堀遺構やそれに関する歴史資源を大事にしていきたいということで、市も大変留意されていることはよく分かった。しかし、今回の内容では利用方法の検討が何もなされていない。以前の試掘で出てきた舟入遺構は文化的に価値があるもの。ちょうど石垣のモニュメントがある場所に二重櫓があった。これを再建してもらいたい。福山城につながるところに二重櫓が出現すれば、福山市民にとってもお城に対しての誇りが持てるのではないかな。モニュメントとしても非常に有効だと思う。ぜひとも二重櫓を検討していただきたい。最後に、駅の西に向かう一般車の交通だが、将来的にはこれを止めて西や国道2号へどう動線を作っていくかということだが、西側の道は狭いところが多い。これをどうつなげていくかということについては、三之丸町の住民としては関心があるところ。この検討をしっかりと行ってもらいたい。

●福山商工会議所

素案については、環境空間がこれまでよりもかなり広くとられている。先ほど、渡邊先生の話にもあったように、私どもが中心となって2017年度から駅前の歩道空間の活用社会実験をこれまでに6回やってきている。来街者からのアンケートを見ても、この駅前の歩道空間を活用した色々な取組や、憩いの空間についてのニーズは非常に高いということは分かっている。素案で示された環境空間の配置の仕方は、これまでの結果にフィットしていると思うことから、賛成の立場である。また、交通事業者の協力を得る必要はあると思うが、渡邊先生の話にもあった様に、環境空間を広げてみるという社会実験をすることについても賛成の立場になろうかと思う。事務局から全体を俯瞰して考えてもらいた

いと説明があった。その観点から言うと、例えば、東側の本通りや船町などの商店街、西側のエフピコRIMなどの周辺エリアへの回遊性がこの案からどのように波及していくのかを示していくべきだと思う。経済界独自のアンケートの結果では、経済界が駅前に来る頻度は、出張等があるため、一般市民の方よりも多い。今回の素案では送迎機能がどうなるのかが見えにくい。地下の送迎場がどうなるのか、北口の送迎場も明示されていない。西の送迎場に送迎機能が配置されているがどの程度なのか分からない。素案では伏見町側へバスを配置するようになっているが、市道上を送迎場として使う一般車も多い。送迎機能をもう少し分かりやすく整理してもらいたい。

●福山市自治会連合会

色々検討いただきありがとうございます。先ほど、渡邊先生の話の中で、自転車の道路整備をどうすべきかとの発言があった。福山は昔から自転車の活用が多いところ。今後、高齢化に伴う自動車の免許返納が増えてくれば、自転車やアシスト自転車などの利用が増えてくるだろう。福山駅前からポートプラザ、緑町といったところの行き来を考えた場合、自転車は非常に便利だと思う。そうした状況で、福山の自転車道路の整備を考えた時、福山の地域特性を生かすためには、自転車に特化したまちづくりをしても良いのではないかと思う。特にこれからの高齢者にしてみれば、自転車を利用できる範囲が広がれば、ありがたいことだと思う。最近では景観の良いところではサイクリングロードとって評価されるが、街中でも安全かつ楽しい道が出来れば良いのではないかと思う。

●広島県土木建築局

地域政策局と土木建築局で調整した県の意見として発言させていただく。28頁の各機能の配置計画案についてご意見を述べさせていただく。備後圏域の中心都市、中核都市の発展をけん引していく地区が福山駅周辺だと考えている。この福山駅前広場を周辺エリアや都市全体の活性化へつなげていくためには、広域的な集客を図ると同時に、すでに駅やさんすてを利用されている方々が、駅周辺へと回遊し、駅周辺での滞在時間を延ばしていくことで、駅周辺エリアの回遊の拠点となり、公共交通の利用しやすい駅前広場になるのではないかと考えている。その中で、今回の配置計画の素案では、駅やさんすてからJR南北へ向けての複数の接点が検討されており、回遊性の向上には有効ではないかと考えている。一方で、バスの乗降場が駅前から伏見町の北側まで伸びており、反対側の三之丸町地区からはやや遠くなることで、駅や公共交通利用のための効率的な動線の確保や、バスと歩行者などの交錯箇所での交通処理、また、伏見町北側に通り抜けた後のバスの巡回や待機場までの走行ルートなどについても十分な検討が必要ではないかと考えている。いずれにしても、現状から課題を踏まえた大幅な配置計画の見直しとなっており、担当部局の意気込み、強い積極性を感じられる案だと思う。引き続き、バスが走行する沿道エリアの合意形成も含めて、精力的な検討をお願いしたいと思う。

●福山市身体障害者団体連合会

以前も話をさせてもらったが、自転車は歩道を通ることで、現状では危険な状態だと感じている。今後、歩行者と自転車の分離をどうするのか検討してもらいたい。歩行障害の方など様々な障害を持つ方がいることを考えると、一次交通から二次交通への接続距離をできるだけ短くするように考えてもらいたい。駅前広場の面積の問題もあるので、無理やり駅前でなくてはならないということはないが、できる限り接続距離を短くしてもらいたい。確かに伏見町と三之丸町との接続が難しいと感じている。ただ、路線バスが南の方面へ行くとなるとバスの動線がどうなるのか。もう少し皆様の意見を聞きながら推移を確認していきたいと思っている。

●伏見町町内会

素案の中の41～44頁について意見を述べたい。広場自体については一体で活用できるレイアウトに出来れば良いと思っはいるが、駅とのアクセスやバスやタクシーの交通の問題を考えるとこういった案が出てくるかなと思っはいる。しかし、いずれの案も、域内に住んでいる者としては、伏見町周辺の交通量が現状と比較にならないくらい、増えるのではないかと懸念している。現状でも伏見町内の中の道路は、駅の送迎の方の抜け道になっていたり、タクシーが信号を避けて通り抜けをしたり、かなり交通量が多い。この計画だと、交通量が現状と比較にならないほど、増えるのではないかと思う。現状、歩車分離が出来てない状況で、一般車やバス、タクシーのルートがどうなるのか、交通への対策をしっかりと考えていただきたい。

●株式会社築切家守舎

今の伏見町町内会の話も踏まえて、意見を述べさせていただきます。2～3年前ほど前に作られたビジョンの絵では、駅前広場が全面広場になっていて、良い案だと思っはいた。ただ、交通結節点という観点では、バスやタクシーもある程度乗り入れないといけな。今回の素案はその両方を踏まえた良い案になっていると思っはった。問題は自家用車だと思っはう。先ほど伏見町町内会の話にあったように伏見町の中の問題もあるだろうし、三之丸町から西への交通の問題もあると思っはうので、これらを今後どう整理していくか。歩行者や自転車、自家用車を分離し、福山駅前を歩きやすいまちにできれば良いと思っはうので、今後、議論をしながら構築していただきたい。もう一つは、三之丸町や伏見町に面している広場と周辺との連携のこと。三之丸町だとキャスパ跡地との連携や伏見町だと広場と面している部分との連携が大事だと思っはう。今後、伏見町がまちづくりを進める中で、伏見町の地権者やテナント等利用されている方などと意見交換をしながら、伏見町から広場のアイデアを提案できるような場ができればと思っはっているので、よろしくお願ひしたい。広場の運営のあり方に関しても、新しい時代に沿った、民間が絡んでいけるような運営のあり方を考え

ていただきたい。駅前広場と伏見町や三之丸町との連携を考えながら、計画を検討していただきたい。

●福山青年会議所

この資料を見て、大変楽しく、ワクワクした。今回、人間はつくづく強欲な生き物だと感じた。駅から降りたら、すぐに次の交通に乗り継ぎたいし、それでも時間があれば、カフェでお茶したいなど、色々な人の色々な意見を満たす福山駅前でなければならない。誇りになれる場所であることと、広島県の東の玄関口ということは忘れてはいけないと感じた。様々な世代の方々が集える場にしないといけないという視点も忘れてはいけない。現状では、高校生や中学生が多く利用しているが集える場所がない。今後のまちづくりにはその視点も欠かせないものだと思う。バスの乗降場が伏見町側に配置されるのは興味深いですが、市民感覚では狭すぎるのではないかと思う。伏見町全体が駅前広場と一体となって考えていくべきだと思う。

●広島県東部観光推進協議会

資料には皆さんのそれぞれの想いが十分に入っていると思う。駅前広場で何がしたいかということを知るアンケートがあったと伺ったが、ショッピングや飲食がしたいという意見が上位に挙がっていた。それを考えた時に、駅前辺りに交通の機能を持つてくる必要性が本当にあるのかと感じた。東西の遮断の話もあったが、東西南北で行き来しやすい動線を考えることが大事だろう。福山城築城400年で売り出しているのも、もっと東西南北の移動がスムーズにいくと良い。他県から来街者が来られた時に分かりやすいような素敵な空間にしてほしい。駅前広場は広々とした空間であってほしいということを非常に感じた。

●ひろぎんエリアデザイン株式会社

駅前の交通結節機能を維持し、広場の面積を広く確保しながら交通需要の変化に柔軟な対応が可能な配置となっていると思う。また、駅前大通りを交通需要に応じて狭めるという変化への対応や空間の有効活用についても考えられた案であり、これまでのみなさまからの具体的な項目や提案については、それぞれごもっともだと思う。しかし最終的にめざすのは、福山駅前再生ビジョンで示された駅前広場の絵だろう。交通結節点であるため、現時点ではいかに交通の利便性を高めるかを考えた現実的な案となっているが、歩行者を中心とする発想や観点はぶれないように検討していただきたい。一度に全てを実現することは難しいと思うので、今後、どういう段階を踏んでめざしていくのか、そのステップを示して市民の理解をいただく必要があるとは思っている。福山市民の誇りや愛着をもってもらうためには、独自性のある広場をめざしていくべきで、思い切ったチャレンジをして頂きたい。広場空間を北口広場とも連携させるために、福山城公園のパークマネジメント

や周辺施設等と一体的に運営をしていくことも考えられる。連携することで北口との一体感、回遊性を高めることができると思うので、駅前広場も城郭の一部だという見せ方も必要ではないか。福山駅前広場が歩行者中心の空間となり、日本中に、また世界に発信されるような場となってほしい。我々もそのためのお手伝いができればと考えている。

●福山市バス交通利用促進協議会

バス側の観点で話をさせてもらう。この提案の中で、私どもが不安になるのは、福山駅とタクシーやバスとの接続部分である。一般的に大きな都市に関しては、駅から出た時にバスやタクシーが見える安心感が必要になってくると思う。ヘビーユーザーの方にとっては問題ないが、一般的には、観光などで初めて来られて方にとっては目の前にバスやタクシーが見えないというのは不安だと思う。そういった面では見えやすいことは大事。10年後には、バスがコンパクト化していたり自動運転になって、もっと利用しやすくなっているのか分からないが、やはり待つお客様に対して、今の空間をうまく使って魅力のあるまちづくりをしていく必要があると思う。そのために今後も議論を重ねて、独創性をもった福山らしいまちづくりをやっていきたいと思う。

●広島県バス協会

バス会社としては、利用者みなさまの安全と利便性が第一だと考えている。その中で、配置計画の素案を示して頂いたが、検討事項の5番にバスやタクシーの走行ルートや旋回場所・待機場所を検討しますとあるが、旋回場所を具体的にお示しいただいていないので、そこはバス会社として気になるところです。バス会社としては南方面から入って南方面へ出ていくことを考えていただきたい。周辺の道路については、少しずつでも改善できるところから改善していくべきではないかと思う。

●佐々木伸子准教授

ワクワクする案が出てきて、大変うれしく思っています。今の時代、忙しくて乗り換えの効率や便利さを追いかけている中で、都会みたいに機能性だけを追いかけるのではなくて、将来を見据えた形で柔軟に対応していける核のようなプランが出てきたと感じている。駅前広場のことなので、駅周辺のことを話題の中心になっているが、バスやタクシー、鉄道の交通網が整理されることによって、広い福山の郊外に住んでいる人たちが、中心部に訪れることになる。そして駅前で、分刻みではなく、ゆったりと過ごせる広場機能が上手く備わっている。街中や商業の人だけではなく、福山全域で考えた周辺の人が集まってくるような計画になっていると思う。ここからは詳細な計画になってくる。歩行者や一般送迎、そして広場でどうくつろぐかなど、そこに福山のオリジナリティを出していくべきだと思う。共通目標である部分は今回のこの素案の中で共有できたと思う。ここから先の詳細計画を詰めていく、質を高め、福山らしさを出していくことに労力をかけていく

ことがここから先の作業だと思う。

●西村浩

福山青年会議所からあった、ワクワクするというご意見、これが大事だと思っている。社会の情勢の変化によって今の駅前広場を作った時代から価値観が180度変わってきている中で、これからの未来を見据えた新しい整備というのは、ワクワクしたり、新しい時代が始まる期待感のようなものを、メッセージとして福山市から発しないとなかなか浮上出来ないと思う。福山市や交通事業者さんが分科会などで一緒になって頭を悩ませながら、駅前大通りや周辺のまちも含めたこの大胆な案を考えられたことでこれからの福山市が非常に楽しみになってきたと思う。駅前広場の環境空間を増やしていくことを考える時に、駅前広場は国道2号までと考える方が良いと思う。半分車線を減らして、特に駅前への交差点がコンパクトになって交通処理が非常にしやすくなるということが大きなポイントだと思っている。今は、待機場が駅前大通りの南側に配置されているが、今後、民地も含めてもっと便利な待機場の場所や交通事業者さんにとっても良い場所を継続して探していく方が良いと思う。駅前広場が国道2号までつながる方が明快だと思う。そのために、バス事業者さんからも旋回や待機場をどうするかという話が出ているが、例えば、30頁を見ると、バスが相互通行するとしたら、どこかで旋回しないといけないという課題が出ている。今まで伏見町でリノベーションまちづくりをしていて、伏見町は歴史を感じられ、伏見町ならではの雰囲気が残る素晴らしいまちだと思っているが、建物の老朽化もあるし、これからもリノベーションだけでいけるかということとそうでもないと思う。民間の土地なので簡単には言えないが、一部、バスの旋回スペースやバスターミナルのようなものが計画されるということも可能性としたらあるのではないかと思う。あとは、駐車場の問題もある。大きな集約駐車場をつくることで、もっとこのまちに来やすくするというのも大事だと思う。伏見町が今後どうしていくかということを考えるきっかけになれば良いと思う。もう一つは自家用車の送迎やアクセスをどうするかという話がある。課題にも書いてあるが、地下がポイントになるだろう。既存の地下駐車場がもう少し拡張されて、地下送迎場に結節できれば、今の駅前広場内の地下への斜路が不要になって、そこが広場として使えるようになるのではと考えている。ただ、コストなどの課題の検討や遺構をどのように活用していくかという話と連動させながら考えていく必要がある。もう少し地下を使っていくことを考えれば、交通処理をスムーズにできるアイデアが出てくるのではないか。総論としてはワクワクするけど、それぞれ課題はあると思う。これから基本方針や基本計画に進んでいく中で、課題を検証しながら進めていくことが大事になってくると思う。実証実験で確かめながらやっていくというプロセスを踏むことが大事。駅前大通りの半分を車を止めてみることもやってみれば良いと思う。皆さんの意見や市民アンケートの意見を踏まえながら実証実験をやっていくことになると思うが、誰が主体でやっていくのかということが大事で、まさに、この協議会組織が駅前広場の部分に大きくかかわるメン

バーであるので、この協議会組織自体が主体となって、実験をやって、また協議をして、市民の方々に知ってもらいながら進めていくという事業主体になっていく方が、今後協議しやすいのではないかと思います。特に交通事業者さんにとっては、大きく関わってくると思うが、これから高齢化が進んでいくと、市民全員で応援しながら、バスが存続されて、活用されていく流れにしていかないといけない。公共交通の利用実験も一緒にやりながら、これからの新しい時代にふさわしい駅前広場を完成させて、運用していくところまでをこの協議会で見届けていく流れができると良い。そうすることで市民の皆さんにも納得頂けて、喜んでいただけるものになっていくのではないかと思います。

●広島県タクシー協会東部支部

我々、二次交通の固定した考え方をどのように取っ払っていかということを考えていないと新しい発想が出てこないと思っている。5年後、10年後先の考え方を見据えたうえで、新たなまちづくりをしていくということ。ストレスフリーなまちづくりや暮らすように過ごせる駅前の環境を作り上げていくためには、タクシーやバスの待機場が駅前に最低限何台あればいいのかということを考えながら、今後、MaaSやサブスク、カーボンニュートラルなど、急激に状況が変化している中で、二次交通もこの1年2年で変わってくるのではないかと考えている。福山全体を見据えながら、コロナ禍で観光だけ、商業だけというまちでは人が集まってこない。観光と商業が一体となったまちづくりを考えながら、そこに二次交通をどう配置していくかを考えていく必要がある。今後、高齢化社会が進んでいく中で、必ず二次交通は必要になってくる。そこにストレスのない環境をつくることや伏見町全体をウォークアブルなまちにしていくために、今までにない発想や考え方が必要だろう。福山市だけでなく、周辺の6市2町も踏まえたうえで、タクシー乗り場とバス乗り場の位置づけを考えていくことも良いと思う。色々な意見がある中で、まとめていくのは非常に難しいと思うが、できる限り、我々二次交通も、まちと観光客の皆さんと協力できる体制をとっていきたいと考えている。

●清水座長

その他に何かありますか、事務局から何か補足はありますか。

●福山駅周辺再生推進部長

事務局から一言補足させていただきます。商店街振興組合連合会から駅前大通りは戦後復興の象徴であるとのご意見をいただきました。駅前大通りは戦後復興、福山の発展に貢献し、これまでの戦後復興の礎になったことは間違いないと思っている。また、同時に市民の生活の質の向上につながってきたと思っている。これは昭和20年代の都市計画決定にあったものだが、先人の賢明なる判断によって、実現したものだと考えている。一方で渡邊先生やほかの委員のみなさまからもご意見をいただいているとおおり、駅周辺の最適化

を検討するにあたっては、将来を見据えながら検討を進めなければならないご発言を頂戴しているところだが、福山の発展や福山の市民の生活の質の向上といったところを十分に踏まえながら、先人の志を引き継ぎながら取り組んでいきたいと考えている。今後もみなさまの意見を頂戴しながら、事務局として進めていきたいと考えている。

●清水座長

最後に座長としての感想を述べたいと思う。事務局がこれまでにないスピード感で、意見の集約化を図っていただいたこと、素案として図で示したことが、非常に重要なことだと感じた。この図は今後も皆様の意見を取り入れてさらに精度の高いものになっていくはず。その叩き台が今日出てきたということが大変良かった。全体の最適化が今回の駅前広場の協議会のテーマだということ。駅前の空間の利用に関しては、様々な立場の方が関係しているが、今回、大きな方針として掲げることができたことは良かったと感じている。また、色々な方が発言されているように、これからは変化が非常に激しい時代となる。特に交通手段に関しては、パーソナルなものから皆が使うものも含めて、これから変革期に入ってくるのではないかと思う。その中での公共交通の在り方についても大きな変化が起きるということ予測しながら進んでいかなければならないと思う。今日みなさまが活発な意見を出してくださったこと、大変ありがたいと思っている。出てきた意見は、それぞれの立場からのご意見だと思うし、それぞれ一つずつが大変大事な意見だと思う。協議会の議論で、これらの意見をどのようにしていくべきなのかということを考えながら丁寧に取り扱っていくことになると思う。今日のこの協議会を視聴されている方がいらっしゃると思うが、市民の方々に駅前広場の議論の過程をどのように伝えていくかということも極めて重要なこと。これからも、引き続き、議論の過程を広く市民に知らせていくことが大事になる。この次の段階だが、今日出た意見を事務局が議事録として作成し、各委員と共有することで、課題を認識して進めていければと思う。将来的なことという、この駅前の再編ということに、行政だけではなく民間の方が関わって、公と民が連携して進めていくプロジェクトであるということ強く感じる。今日のみなさまの意見を聞いていくと、公と民が連携していくことが今後大事になっていくのだろうと感じた。また次の機会にみなさまの活発な意見を期待しています。次回も楽しみにしております。

●事務局

清水座長、ありがとうございました。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

委員のみなさま、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

山駅前広場の各機能の配置計画案について、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き、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に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2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ます、ご案内をいたします。本日はありがとうございました。ここで事務局より、情報提供がございます。3月18日にまなびの館ローズコムにおいて、第3回福山駅前広場デザインシンポジウムを開催いたします。素案の作成に関わっていただいた委員の方々にもパネリストとしてご参加いただき開催する予定です。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。情報提供は以上となります。それでは、本日はありがとうございました。

以上