

福山駅前広場の各機能の配置計画案

(素案)

2022年(令和4年)1月25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 はじめに

- (1) 背景・目的1
- (2) 検討項目2

2 現状と問題点

- (1) 福山駅前広場の位置と諸元3
- (2) 都市の広場機能に関する主な問題点4
- (3) 交通結節機能に関する主な問題点5
- (4) 福山駅北口広場の位置と諸元6
- (5) 福山駅北口広場の問題点7
- (6) 福山駅周辺の問題点8

3 これまでに出示された意見

- (1) 第1回福山駅前広場協議会の意見9
- (2) 第2回福山駅前広場デザインシンポジウムの意見11
- (3) 福山駅前広場に関するアンケート調査結果13
- (4) 分科会の意見17

4 素案の作成にあたっての考え方

- (1) 環境空間の規模19
- (2) 環境空間の配置場所20
- (3) 交通空間の規模21
- (4) 交通空間の配置場所25
- (5) 立体利用の条件26
- (6) 福山城の外堀遺構の保存・活用27

5 各機能の配置計画案（素案）

- (1) 各機能の配置計画案（素案）28
- (2) 期待する効果29
- (3) 今後検討を要する事項30
- (4) イメージパース31

6 今後の進め方

- (1) 公表の方法32
- (2) 意見聴取の方法32
- (3) スケジュール32

7 意見をいただくにあたって

- (1) 大事になる視点33

8 参考

- (1) 第1回分科会で検討した案38
- (2) 第2回分科会で検討した案42
- (3) 福山駅北口広場整備基本方針（抜粋）45
- (4) 福山駅前広場の検討経過46
- (5) 福山駅前広場協議会構成員名簿47
- (6) 参考資料など48

1. はじめに

(1) 背景・目的

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引き付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は、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（以下「環境空間」という）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、議論を始めました。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」、「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案（以下「素案」という）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。

1. はじめに

(2) 検討項目

素案の検討項目は次のとおりです。各項目の詳細な検証については、今後、必要に応じて、順次行います。施設の配置や意匠、景観などに関する議論は、次の段階（基本計画を検討する段階）での議論になります。

●検討項目

①都市の広場機能

- ・環境空間の規模・配置場所

②交通結節機能

- ・交通空間の規模・配置場所

③動線

- ・車両動線
- ・歩行者動線

④立体利用の条件

●基本方針の検討内容と素案の検討項目

1. 広場機能のあり方	(1) 交通結節機能	車道
	(2) 都市の広場機能	歩道
2. 駅前広場と周辺のあり方		(1) 駅周辺に求められる機能の配置
	(2) 駅前広場と周辺交通計画のあり方	タクシー（乗降場・待機場）
	(3) 動線計画の考え方	一般車送迎（乗降場・駐車場）
	(4) 立体利用の条件	長距離バス（乗降場・待機場）
		自転車（駐輪場）
		駐車場（パークアンドライドなど）
		市街地拠点機能
		交流機能
	景観機能	
	サービス機能	
	防災機能	

※素案で検討する項目は主に赤枠の部分

参考：「駅前広場計画指針」（建設省都市局都市交通調査室監修、社団法人日本交通計画協会編）

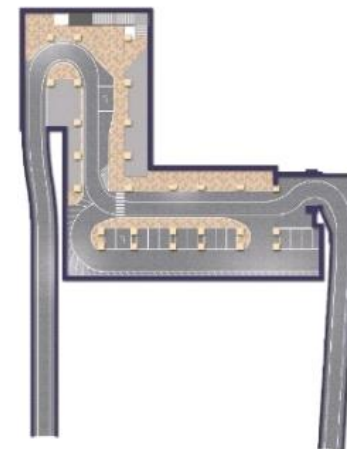
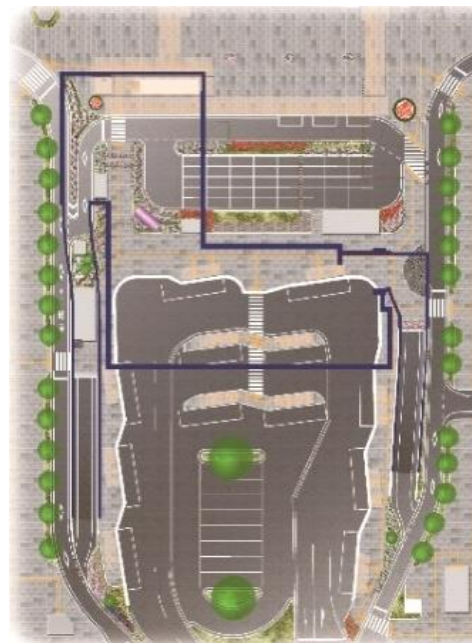
2. 現状と問題点

(1) 福山駅前広場の位置と諸元

●福山駅前広場の位置



国土地理院の基盤地図情報をもとに編集・加工して作成



- ・広場面積：約14,000㎡
(地下部分約3,300㎡進入・退出路含む。)
- ・構造：地下1階

●福山駅前広場の諸元

区分		数量	備考
バス	乗降場	12バス	路線バスの乗車バス：9バス 長距離バスの乗車バス：1バス 降車バス：2バス
	待機場	8バス	
タクシー	乗車場	4バス	
	降車場	3バス	
	待機場	40バス	
地下送迎場	送迎用乗降場	7台	身体障がい者用1台
	送迎用駐車場	13台	身体障がい者用1台
	エレベーター	1基	

2. 現状と問題点

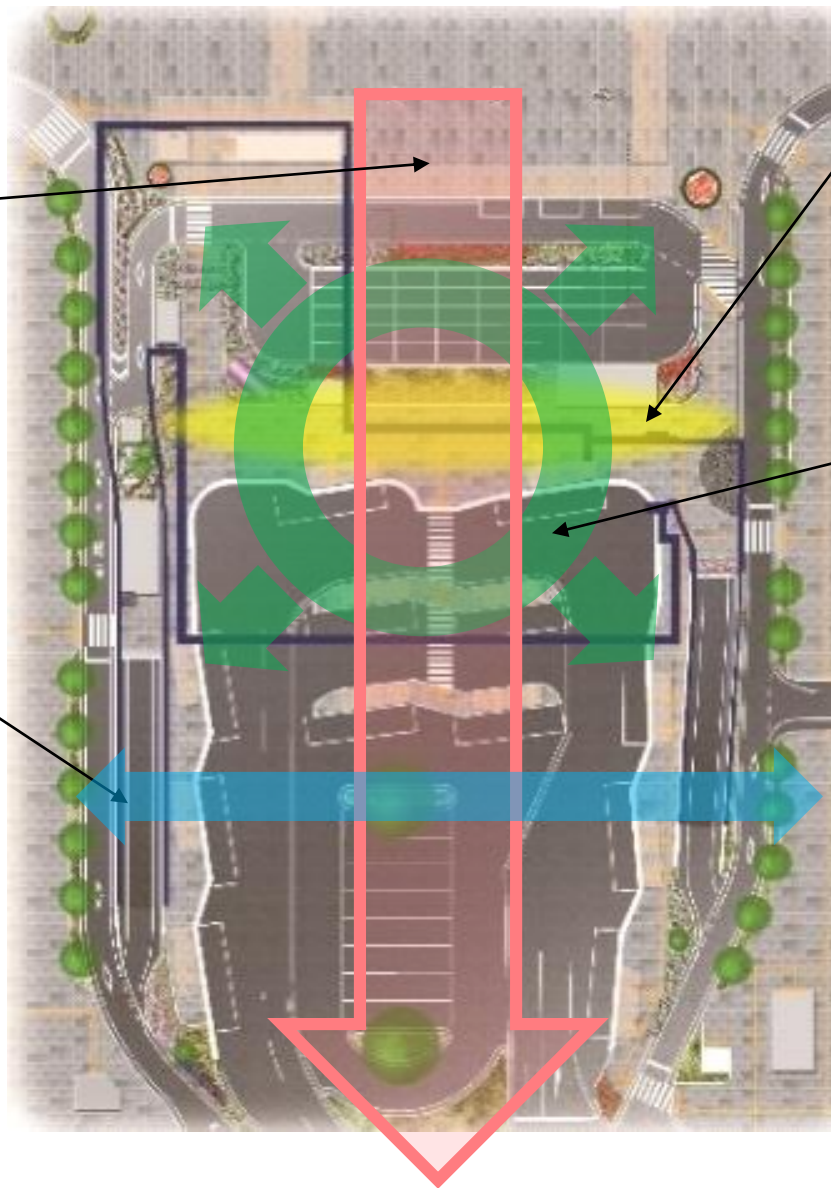
(2) 都市の広場機能に関する主な問題点

①広場内の施設が駅舎から南方向への視界を遮っている。

→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る。

→駅前広場の空間的な広がりを含め、玄関口としてのまちのイメージや魅力を低下させる。

②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。



③まとまったスペースが少ない。

④駅前広場は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が、十分に市街地拠点機能を果たせていない。

●アンケートで評価が低かった主な項目

- ・ 「人が集い、憩い、くつろぐ空間の広さ」
- ・ 「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」
- ・ 「休憩施設の場所」と「休憩施設の数」
- ・ 「景観の良さ」
- ・ 「多目的トイレ・授乳室など」
- ・ 「インフォメーション」

福山駅前広場に関するアンケート調査（2020年度）

2. 現状と問題点

(3) 交通結節機能に関する主な問題点

①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。

- ・概ね20台前後で推移（容量40台）
- ・満空率は平均約31%、ピーク時で約55%

※満空率とは待機場を占めるタクシーの駐車台数の割合のこと

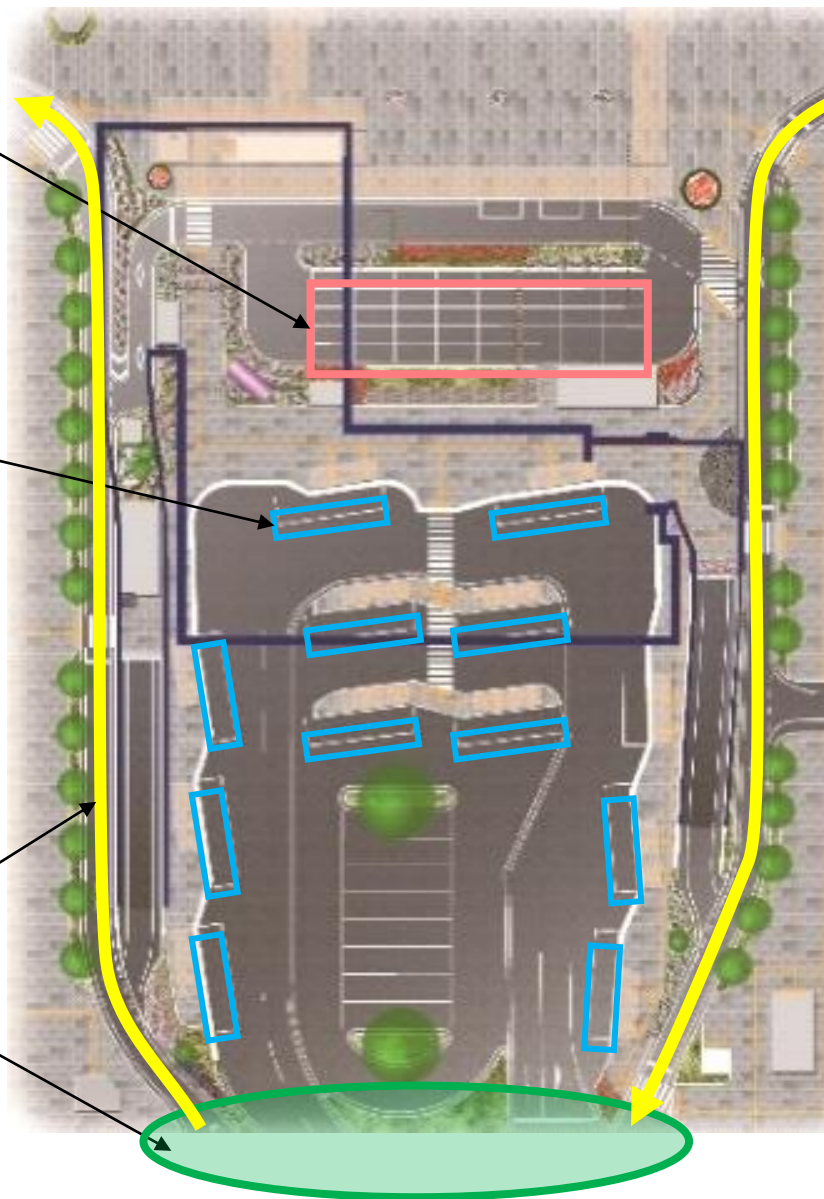
②路線バスの乗降場が乗車させる台数には余裕があり、空間が効率的に活用されていない。

- ・平均3.4台/時間・バス
- ・ピーク時5.1台/時間・バス

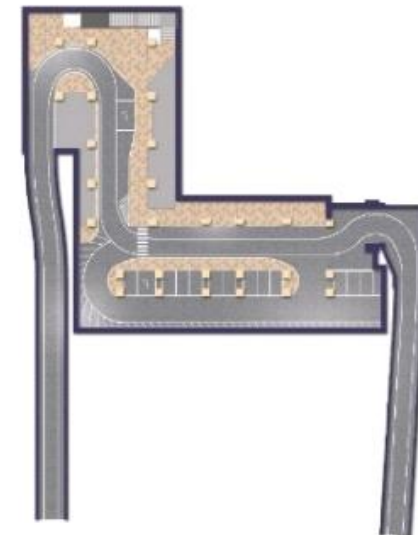
③自転車の流入が多く、歩行者との交錯の危険性がある。

④駅前広場内に通過交通が進入しているため、歩行者との交錯の危険性がある。

⑤駅前広場の南側の交差点が大きく、交通が複雑になっている。



<地下送迎場>



● アンケートで評価が低かった主な項目

- ・ 交差点の走行レーンの分かりやすさ
- ・ 交差点の信号（進行表示）の分かりやすさ
- ・ 地下送迎場の入口の分かりやすさ
- ・ バス乗場の配置（レイアウト）の分かりやすさ
- ・ 自転車の走行による歩行時の安全性
- ・ 屋根の設置場所

福山駅前広場に関するアンケート調査（2020年度）

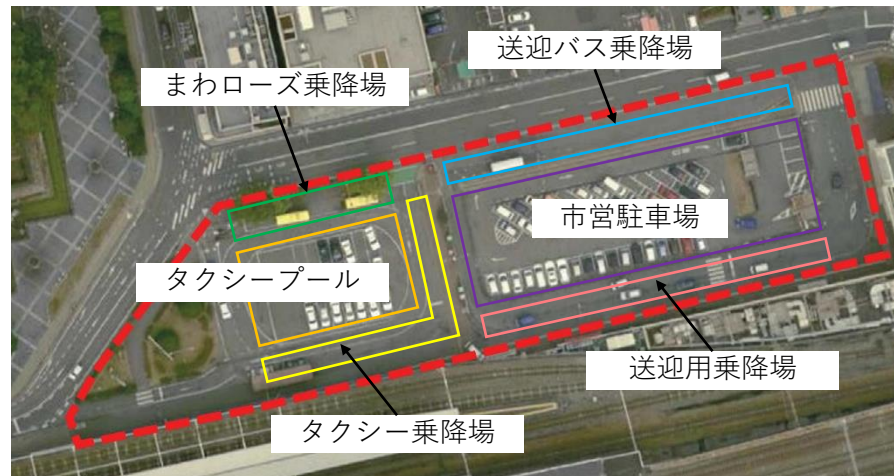
2. 現状と問題点

(4) 福山駅北口広場の位置と諸元

●福山駅北口広場の位置



国土地理院の基盤地図情報をもとに編集・加工して作成



・広場面積：約6,000㎡

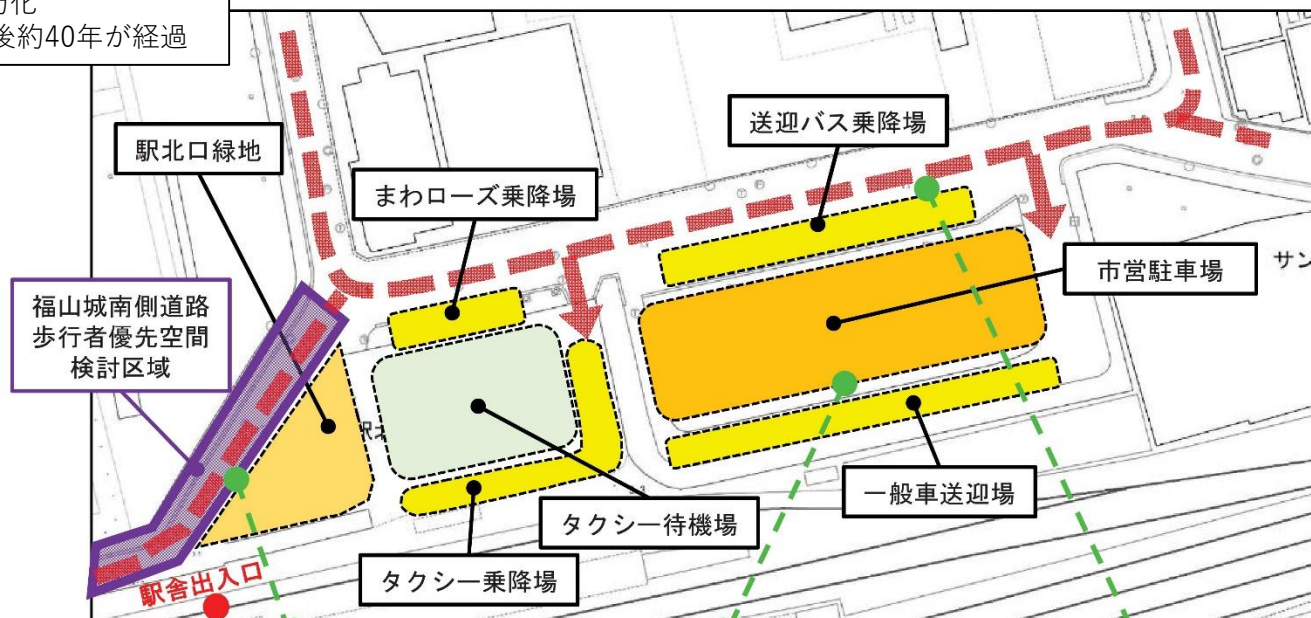
●福山駅北口広場の諸元

区分		数量	備考
バス	送迎バス乗降場	8バス	※2022年5月頃に駅南側に移設予定
	まわローズ乗降場	2バス	
タクシー	乗車バス	2バス	
	降車バス	3バス	
	タクシープール	21バス	
送迎用乗降場		15台	
市営駐車場		49台	

2. 現状と問題点

(5) 福山駅北口広場の問題点

①施設全体の老朽化
1977年から整備後約40年が経過



②福山駅北口交差点付近での送迎車両の違法駐車により、通行の支障が生じている。



③長時間駐車により、一般車送迎場の混雑が生じている。

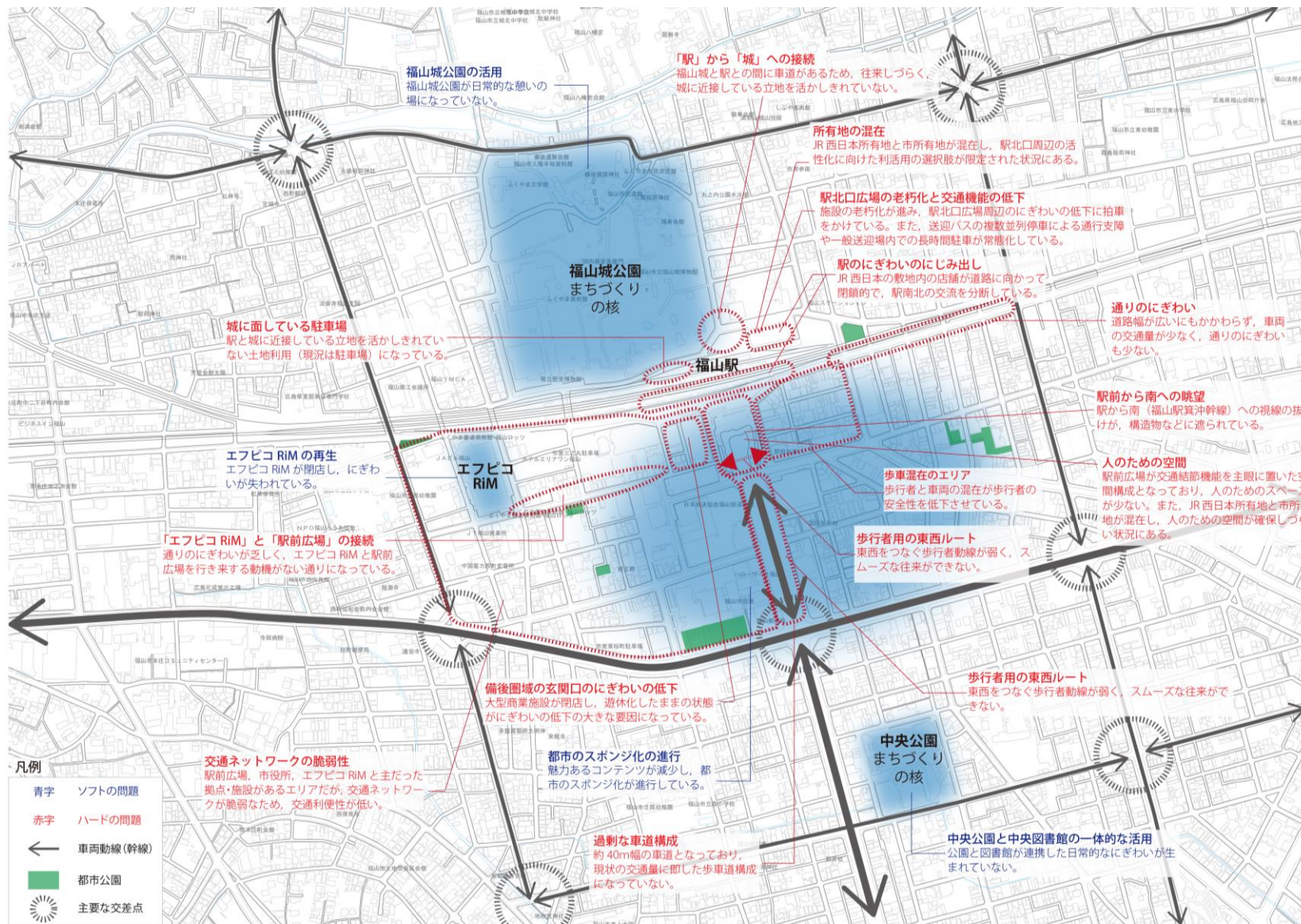


④送迎バスなどの複数並列停車により、通行の支障が生じている。

※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いることから、②と④の問題は解消される予定です。

2. 現状と問題点

(6) 福山駅周辺の主な問題点



3. これまでに出了された意見

(1) 第1回福山駅前広場協議会 (2021.10.19) の意見 (抜粋)

- 人々の価値観が変化し、駅前広場にもとめられる機能が変わってきている。デジタル化や高齢化などの**これからの変化を想定**しながら考えていくことが重要だ。
- あまり作り込まずに色々なことに使える**マルチな広場空間**とするべきだ。
- 現在は、路線バスの降車場を降りたら北にしか行けない状況だが、今後は**駅周辺へのアクセス性**を考える必要がある。
- 旅行商品造成の際にはバスの乗降場の利便性が重視されるため、シャトルバスや貸切バスの**乗降場が駅の近く**にあることが必要だ。
- 駅前広場の**交通が非常に複雑**なので改善する必要がある。経済界として一番重きを置かないといけないのは**交通結節機能**である。駅前広場だけでなく、**北口広場にも交通機能**が適切に配置されるべきだ。
- 来街者に対する**案内表示が不足**しているため、初めて訪れた人々に分かりやすい案内表示が必要だ。
- 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、駅前広場の限られた範囲だけでなく、**駅の周囲を含めて考えていく**ことが必要になる。
- 伏見町や三之丸町などの**周辺のエリアにバス乗場や駐車場を配置**するというような視点を計画に盛り込んでもらいたい。
- 離れた場所にタクシープールを置いて、**ショットガン方式**で運営している地域もある。



3. これまでに出了れた意見

- 車椅子を乗せられるようなタクシーの乗降場が駅前がない。障がい者や高齢者にとって安全な移動環境や乗り換えのしやすい環境が大事だ。
- 福山の知名度を上げていくためには、駅前ににぎわいの広場が必要。特徴のあるまちづくりをするべき。
- 駅前広場には色々な要望が来るため、コンセプトが立たないということが一番の問題。コンセプトを立てるためには優先順位を決める覚悟が必要。アンケートの結果から、市民が誇りを持てる広場にすることが大事になることが分かっている。福山城や石垣という地域資源をどう活用するかを議論するべきだ。
- 郊外の方々を中心部に呼び込んでいく必要がある。安全に便利に暮らせるように、ウォークラブルなまちづくりを行い、公共交通を使いやすくする。社会構造の変化をとらえて、車を手放しても暮らせるまちづくりをするべきだろう。
- 「使う」ということを念頭に置いて、ハード整備を考えていくことが大事。
- 東西に長いJRの間口を全て使って結節させることで、交通を分散させれば、駅前広場に空間的な余裕が出る。
- 地下送迎場と市営南口駐車を地下で接続することができれば、広場に流入してくる通過交通が減るだろう。交通量を精査すれば、駅前大通りの道路幅を狭くすることができるだろうし、地下道を無くすこともできるだろう。
- 駅前広場に流入する交通を減らすために、東西の道路網を強化して、駅前広場を通過しなくてもスムーズに移動できる状態をつくるべき。
- 連続立体交差事業による利点を生かして、駅の南北を一体的につなげていくことが大事だ。
- あらゆる利用者の目線で考えることが大事になる。駅前を利用する人にわかりやすい議論をしていくために、機能の配置案の叩き台の作成を検討して欲しい。

3. これまでに出了れた意見

(2) 第2回福山駅前広場デザインシンポジウム (2021.11.17) の意見 (抜粋)

- 駅前の風景がどこにでもある景色なのが残念。駅前に**福山らしくゆとりある人中心の空間**が必要ではないか。
- 福山城があるのに、駅の南北で別々のような空間になっていることがもったいない。駅の南側から駅舎の中、駅の北側を**一体の空間**にしてはどうか。
- 駅前が人中心の空間になることは良いと思うが、**大きな駐車場も必要**だと思う。駅の北側には平面の駐車場しかなく、土日は慢性的な渋滞となっており、近隣の住民としては立体的な大きな駐車場が必要。
- 色々な活動が行われていることで変化を感じることができる、**ワクワクするような場所**になれば、毎日の生活が潤い、福山愛も高まるはず。
- 福山駅では時間を潰せない。気軽に座れるベンチや椅子が少なく、飲食店に入らないと落ちついてゆっくりできない。お金を払ってコーヒーを買ってでもいいので、オープンカフェのような感じで、**ゆったり気にせず座って休憩できるスペース**が必要です。



わたしの駅前・ぼくの広場-愛着と誇りあるマイパブリックを考える-

福山駅前広場を人々が愛する場所にするには、どのような空間が必要なのか。このシンポジウムでは、市民や専門家、デザイナーなど様々な立場の人々が一堂に集まり、福山駅前の未来を共に考える。福山駅前の未来を共に考える。福山駅前の未来を共に考える。福山駅前の未来を共に考える。

2021/11/17 WED 13:30~16:00

場所 まなびの館ロースコム 大会議室 (福山駅前1-10-1)

※Zoomでの参加 (途中参加・退席)も可能

プログラム	
13:00	開会式
13:30	開会
13:50	アイスブレイク
14:00	セッション
14:30	パネルディスカッション
15:00	昼食
15:30	セッション

テーマ
『使い方から考える、広場の価値を生み出し方』

ゲストスピーカー

スピーカー	プロフィール
吉田 剛志	福山駅前広場を「まちの顔」にするには、どのような空間が必要なのか。このシンポジウムでは、市民や専門家、デザイナーなど様々な立場の人々が一堂に集まり、福山駅前の未来を共に考える。

テーマ
『市民が愛着と誇りを持てる駅前広場を考えよう』

ファシリテーター	パネリスト	一般に考えよう!
平本 高成	岡崎 浩志	吉田 剛志

参加方法

注意事項

※詳細は、福山駅前広場デザインシンポジウム事務局までお問い合わせください。

【お問い合わせ先】福山駅前広場デザインシンポジウム事務局 (TEL: 084-938-1000) | URL: <http://www.city.fuyukawa.lg.jp/irohata/>

福山駅前広場デザインシンポジウム Vol.2

3. これまでに出了された意見

- お金をそれほど使わなくても歩いたり、**のんびり滞在したりできる場所**が駅周辺にはかなり少ないように思えます。
- **駅前の交通が複雑**で市民でも分かりにくい。分かりやすい道路を計画して欲しい。
- 駅舎から南方向への視界が遮られている。駅に降り立った時、開けた空間ではなく、**非常に狭苦しい印象**がある。玄関口として**まちのイメージや魅力を低下**させている気がする。
- 福山駅前の子連れには厳しいです。**子どもが退屈しない空間**が欲しいです。
- ウォークブルなまちづくりのためには起点となる**駅からの動線が重要**。現状、出入り口が少ないため、動線が限られています。
- 使い方から考えるとある程度形になるまで時間がかかると思います。小さくてもいいので、暫定利用を繰り返しながら、形を作っていくって欲しい。

3. これまでに出了された意見

(3) 福山駅前広場に関するアンケート調査結果 (2021年度)

(1) 調査目的

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、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調査を実施しました。

(2) 調査対象

市内外を問わず、誰でも回答可能

(3) 調査方法

Webアンケート及びアンケート用紙での回収

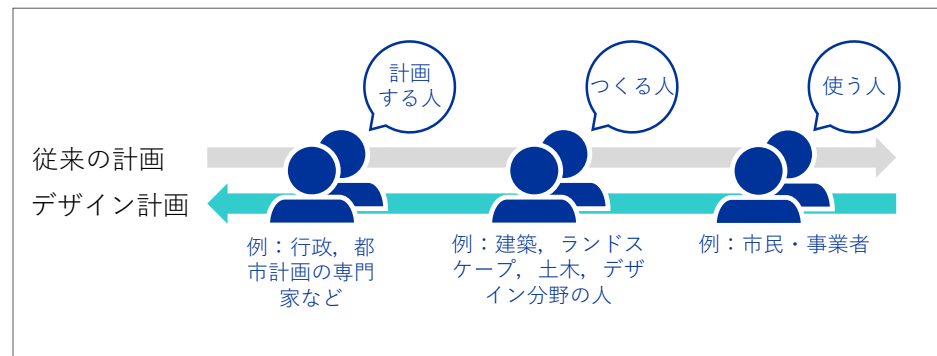
(4) 調査期間

2021年(令和3年)9月27日～12月28日

(5) 回答者数

5,424人

(参考) 計画策定のプロセス

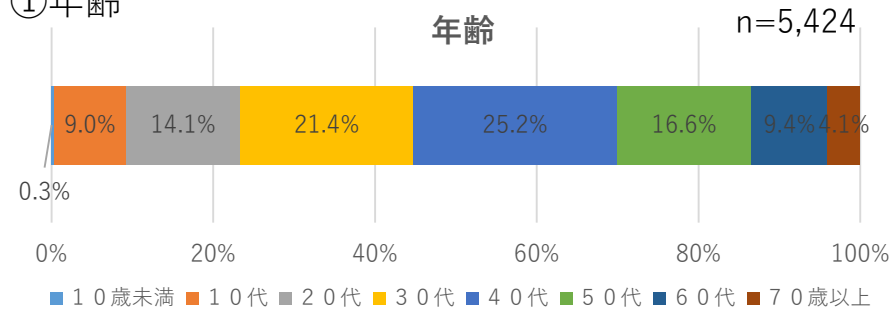


福山駅周辺デザイン計画より

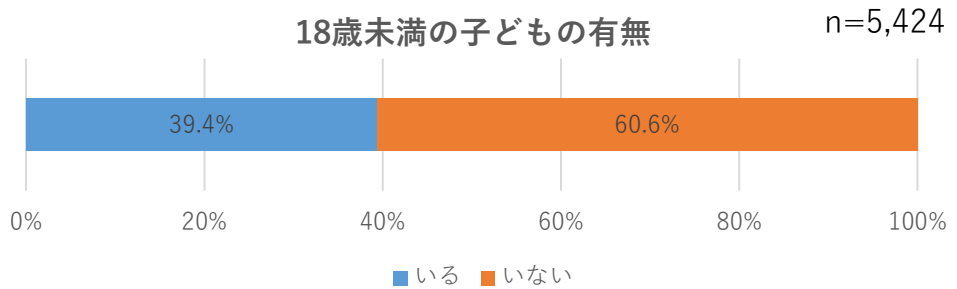
3. これまでに出了された意見

(6) 調査結果

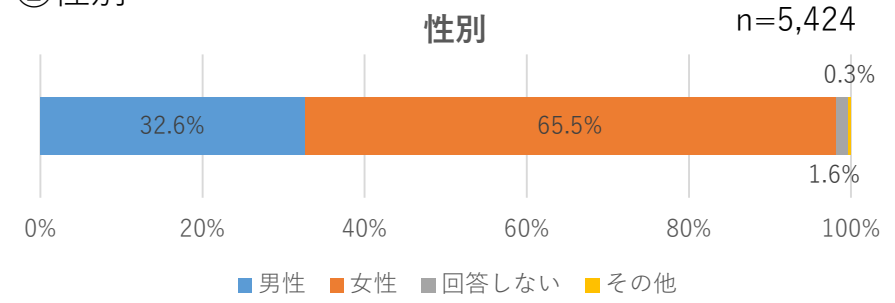
① 年齢



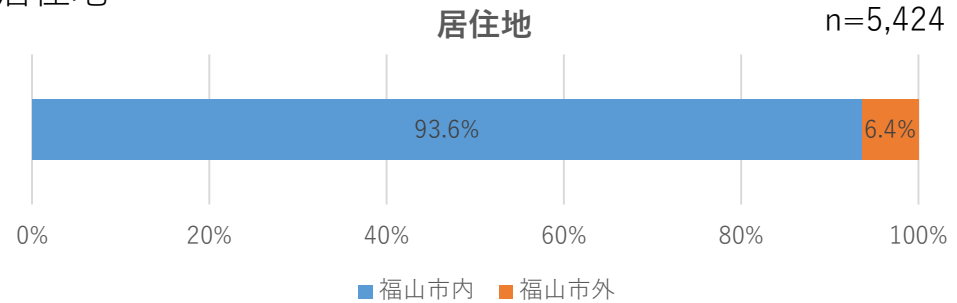
④ 18歳未満の子どもの有無



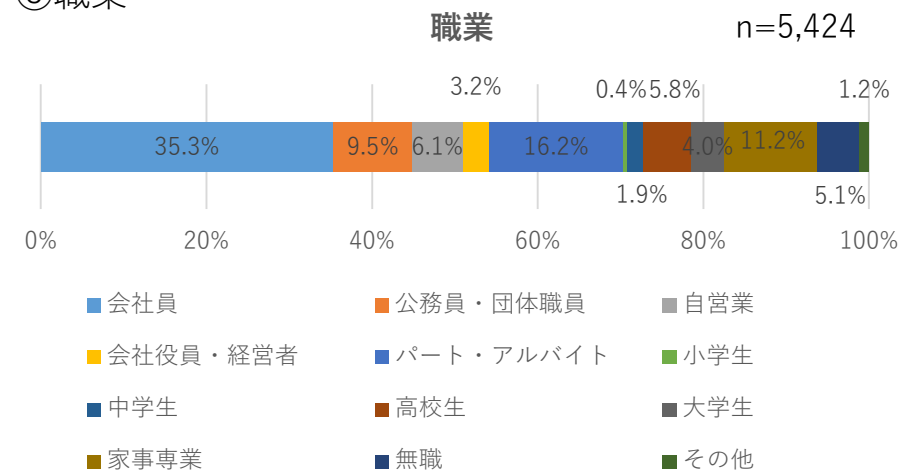
② 性別



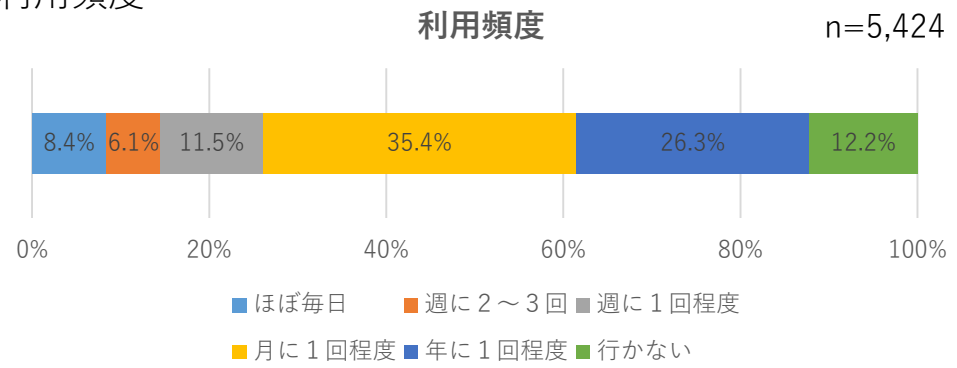
⑤ 居住地



③ 職業



⑥ 利用頻度



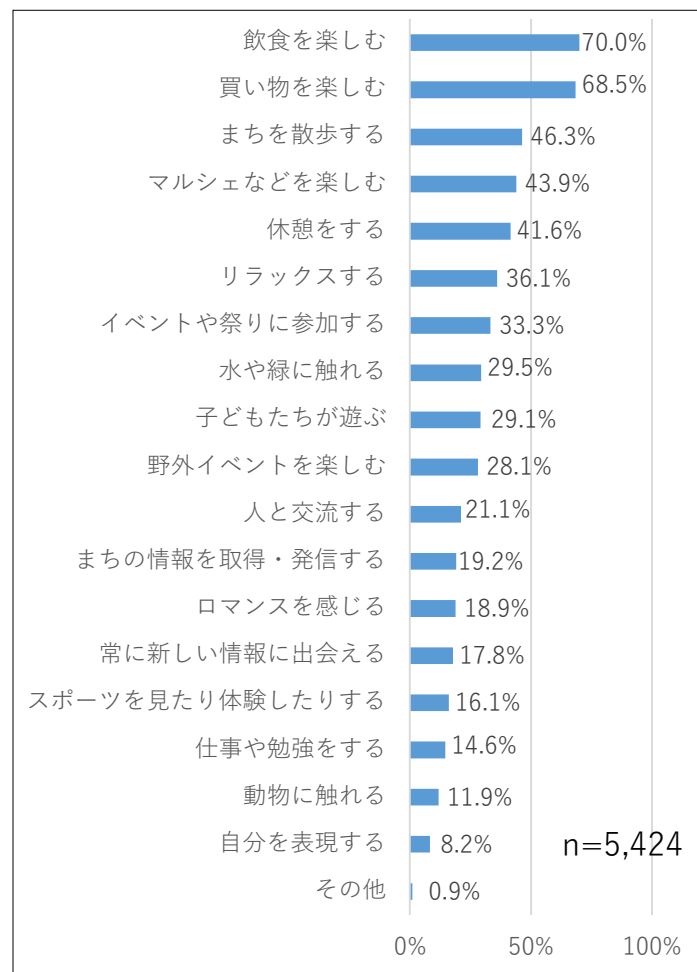
3. これまでに出了れた意見

⑦あなたは福山駅前広場で何がしたいですか（複数回答可）

「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。

●活動のイメージ

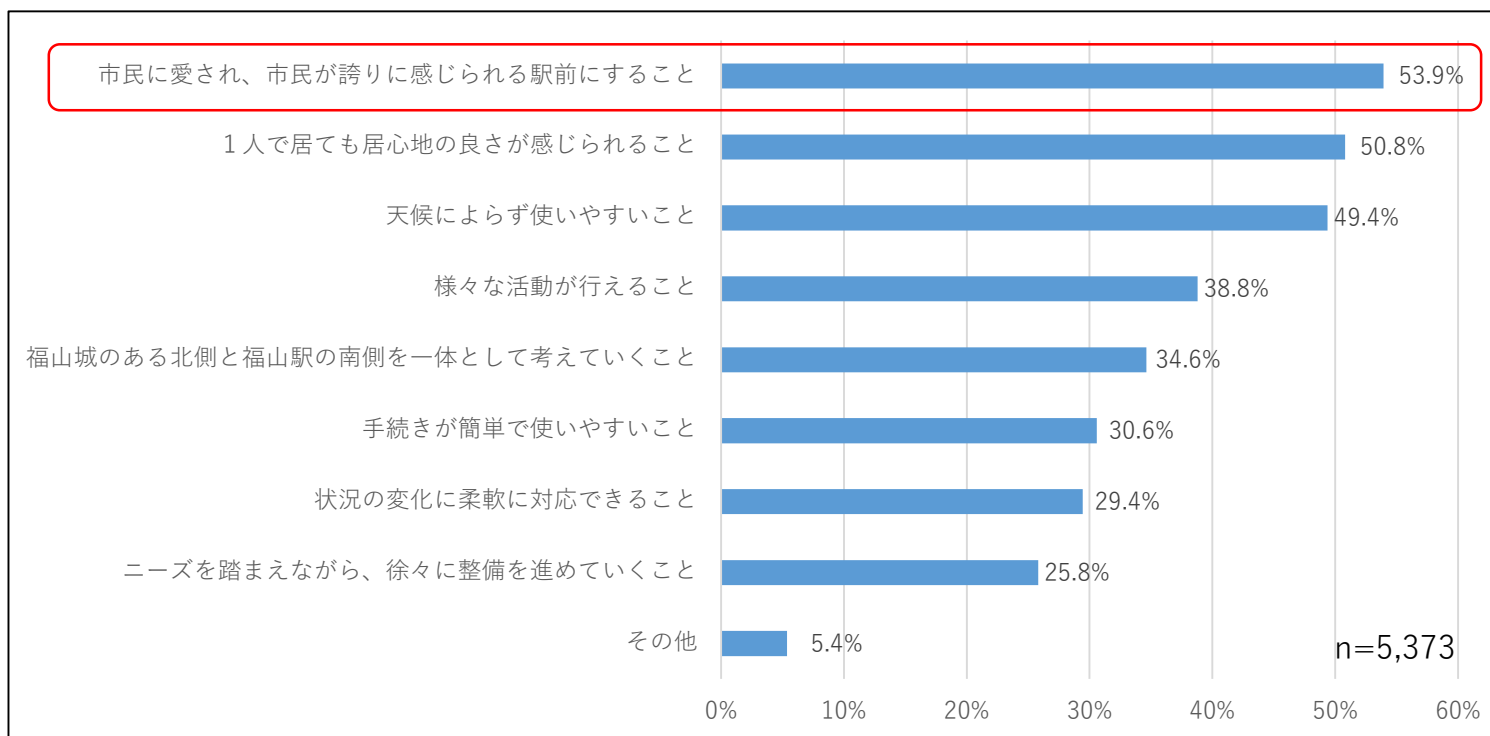
まちを散歩する  <ul style="list-style-type: none"> ・まちをそぞろ歩く ・賑わいを楽しみながら歩く <small>福山駅前HP ストリートデザインガイドライン http://www.mtl.jp/ai/road/00120088.pdf</small>	水や緑に触れる  <ul style="list-style-type: none"> ・草や花（バラ）を観察する ・水遊びをする <small>福山駅前HP http://www.mtl.jp/ai/road/00120088.pdf</small>	買い物を楽しむ  <ul style="list-style-type: none"> ・ウィンドウショッピングをする ・好みものを見つける <small>福山駅前HP ストリートデザインガイドライン http://www.mtl.jp/ai/road/00120088.pdf</small>	常に新しい情報に出会える  <ul style="list-style-type: none"> ・色々なことを試したり体験したりする ・好みものを見つける ・思いがけないことに出会える 	子どもたちが遊ぶ  <ul style="list-style-type: none"> ・子どもが遊んでいるところを見守る ・子どもと一緒に遊ぶ 	マルシェなどを楽しむ  <ul style="list-style-type: none"> ・マルシェなどで野菜や鮮魚を買う ・福山の特産品を買う ・ビアフェスに参加する
休憩をする  <ul style="list-style-type: none"> ・ベンチで休憩する ・ボーッとする ・景色を見るために腰を掛ける 	まちの情報を取得・発信する  <ul style="list-style-type: none"> ・福山の歴史に触れる ・周辺地域の情報を得たり発信したりする 	動物に触れる  <ul style="list-style-type: none"> ・ペットと散歩をする ・犬が走り回っている 	人と交流する  <ul style="list-style-type: none"> ・外来者と地元の人と交流する ・近所の人たちと交流する ・異業種・異文化に触れる <small>福山駅前HP 官民連携による駅前空間再構築・利活用の事例集 http://www.mtl.jp/ai/road/0014035888.pdf</small>	スポーツを見たり体験する  <ul style="list-style-type: none"> ・サッカーをする ・ヨガをする ・スポーツを観戦する 	イベントや祭りに参加する  <ul style="list-style-type: none"> ・お祭り（とんどなど）に参加する ・イベント（大通茶など）を楽しむ
リラックスする  <ul style="list-style-type: none"> ・寝転がってのんびりする ・日陰でくつろぐ ・昼寝をする 	仕事や勉強をする  <ul style="list-style-type: none"> ・外で仕事をする ・本を読む 	飲食を楽しむ  <ul style="list-style-type: none"> ・ランチを食べる ・コーヒーを飲む ・お酒を飲む 	自分を表現する  <ul style="list-style-type: none"> ・絵を描く ・歌を歌ったり、演奏をする ・自分の作品を並べる 	ロマンスを感じる  <ul style="list-style-type: none"> ・デートをする ・恋人と語り合う ・男女が出会う <small>福山駅前HP 官民連携による駅前空間再構築・利活用の事例集 http://www.mtl.jp/ai/road/0014035888.pdf</small>	野外イベントを楽しむ  <ul style="list-style-type: none"> ・コンサートを楽しむ ・映画やパブリックビューイングを見る



3. これまでに出了された意見

⑧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ひますか（複数回答可）

「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ひますか」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こと」、「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**ことが大事な視点になる**ことがわかりました。



3. これまでに出了された意見

(4) 分科会の意見 (2021.11.18/2021.12.16) (抜粋)

- 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れば、駅の南北にたまりスペースを確保できる。駅との結節が増えて、出入り口が増えると、観光面や商業面などで様々な波及効果が出るだろう。
- 現在は駅前広場で結節しているので、タクシーの乗降場は駅舎の正面に配置してあるが、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のではないか。
- 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してはどうか。新たなシステムの構築をめざすべきだ。
- 駅前広場の交差点が広いため、広場内の交通空間を減らせなくなっている。駅前大通りの道路幅を狭くして、交差点を小さくできれば、広場内の交通空間も狭くできるし、広場内や駅前大通りの東西の横断も容易になる。
- 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のではないか。更に駅前大通りの地下全体を駐車場にできれば、周辺エリアの集約駐車場として活用できるだろう。



福山駅前広場協議会 分科会 (交通結節機能検討)

1. 開催に至る背景

第1回福山駅前広場協議会において、「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た。

2. 開催目的

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る。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らない。

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る。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、分科会を開催した。

分科会の意見を踏まえて、市が素案を作成し、その後、サービスの受益者となる市民に素案を示すことで議論を活性化させていく。

3. 非公開とした理由

各事業者の運営方法などの企業情報に関する内容を含むため

4. 参加した委員

(1) 学識経験者

佐々木伸子, 渡邊一成

(2) 専門家

清水義次, 西村浩

(3) 各移動サービスを提供している事業者

西日本旅客鉄道株式会社, 広島県タクシー協会東部支部

広島県バス協会, 福山市バス交通利用促進協議会

広島県東部観光推進協議会

(4) 行政

福山市建設局

3. これまでに出了された意見

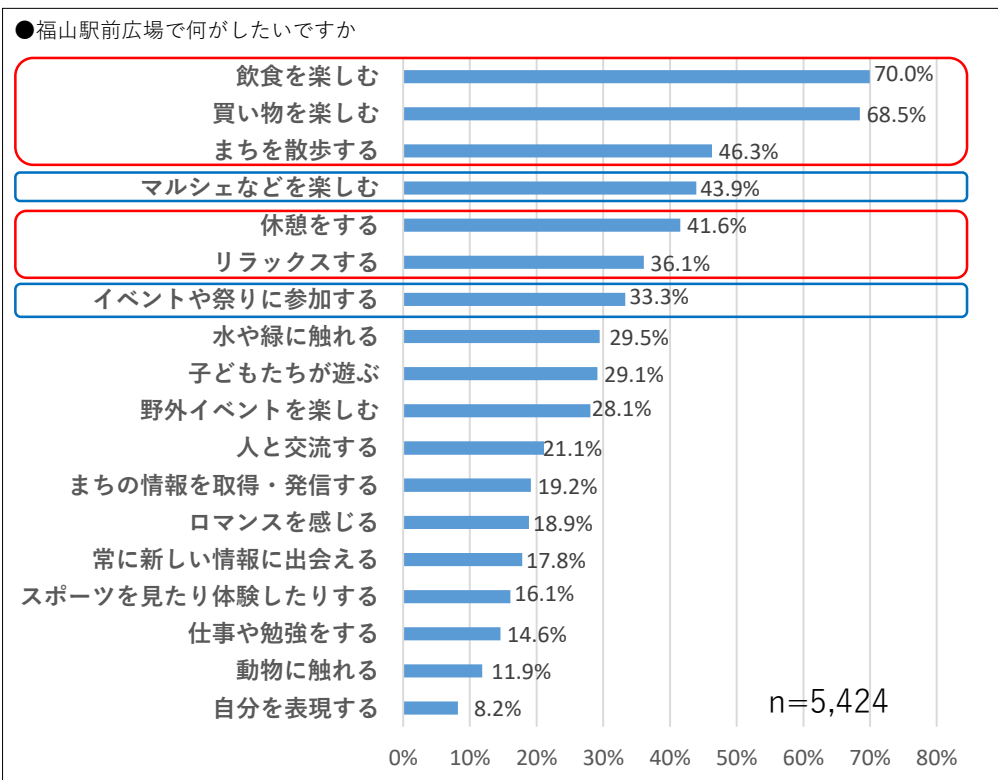
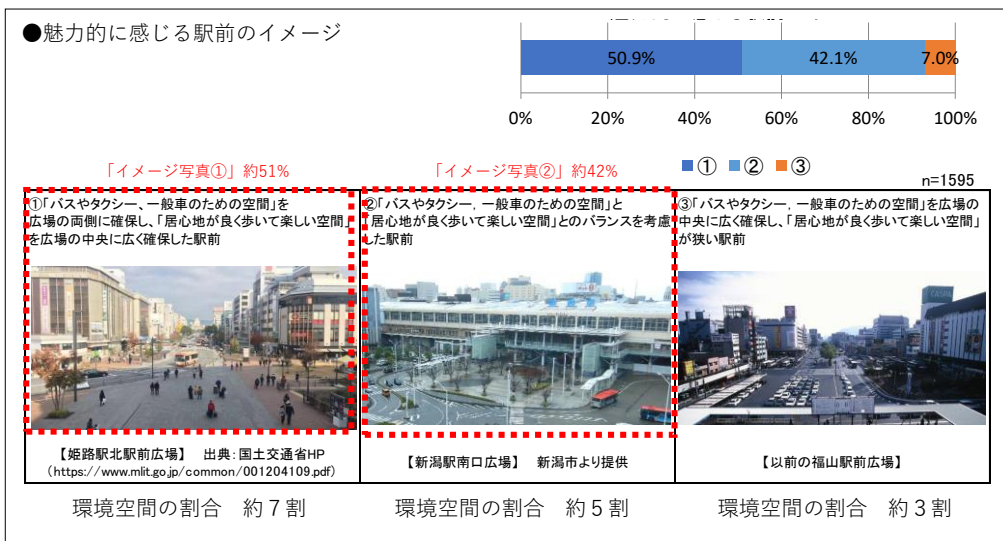
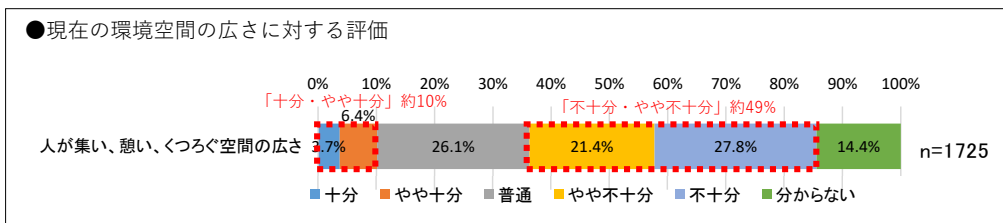
- 路線バスの配置を考えるうえで大切なことは**安全性と定時性の確保**。安全性を確保できる乗降場の配置や動線の検討、定時性を確保できる待機場の配置などを考えなければならない。路線バスは南方向に向かう路線が多いため、駅前広場の南側から流入出する動線を確保しなければ、乗車時間が増える。利用者の利便性が低下しないような走行ルートを検討する必要がある。
- 貸切バスの乗降場が駅から離れると観光面で不利になるため、なるべく駅舎の近くに配置するべき。
- タクシーの乗場が分散しすぎると利用者が分かりにくくなるため、できるだけ拠点を少なくするべき。タクシーが東西の方面にスムーズに行ける動線を確保する必要がある。**西送迎場にタクシーの乗降場を配置する場合、国道2号へのアクセス性に課題**がある。
- 公共交通の利用促進は共通の課題。1次交通から2次交通へと**スムーズな乗り換え**ができるようにする必要がある。
- 駅前広場の安全性を確保するためには、**一般車の動線を分離**した方がいい。
- 駅舎に南北通路を設置して、北口広場にもたまり空間があると良い。北口広場に立体駐車場があれば、**車を駐車してすぐに新幹線に乗って行けるような環境**ができるだろう。
- 駅前を魅力的な場所にして、人が集まる場所に変えていくことが、公共交通の利用を増やすことにつながる。
- 完成目標をいつにするのかが重要になる。段階的に進めることになると、**およそ10年後くらい**の変化を想定した議論が必要。
- 駅前広場や駅前大通り、周辺の道路の再編は、**社会実験を行いながら検討**していくと良いだろう。その際、**公共交通の利用促進につながる実験**も行っていくと良いだろう。

4. 素案の作成にあたっての考え方

(1) 環境空間の規模

福山駅前広場に関するアンケート調査結果（2020年度）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は、回答の約51%がイメージ写真①、約42%がイメージ写真②と回答しました。（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であり、同様の結果となっています。）

福山駅前広場に関するアンケート調査結果（2021年度）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。



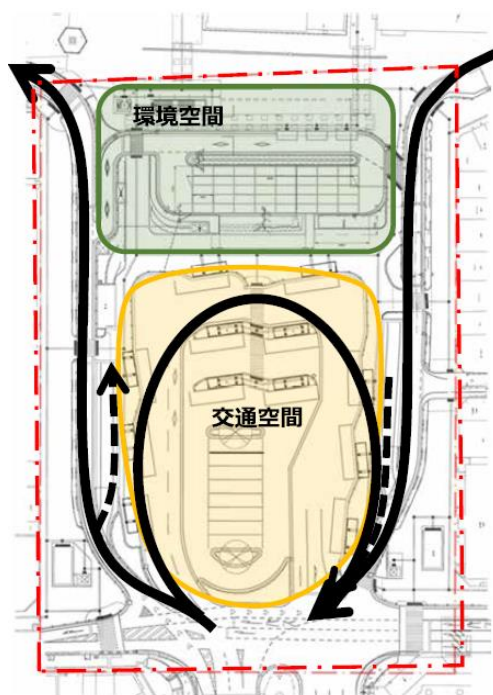
4. 素案の作成にあたっての考え方

(2) 環境空間の配置場所

環境空間の配置場所は、「A：駅舎全面に集約配置」や「B：広場の東西のどちらかに集約配置」, 「C：広場の東西に分散配置」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, なるべく環境空間を広く確保することができる「**広場の東西に分散配置**」とします。

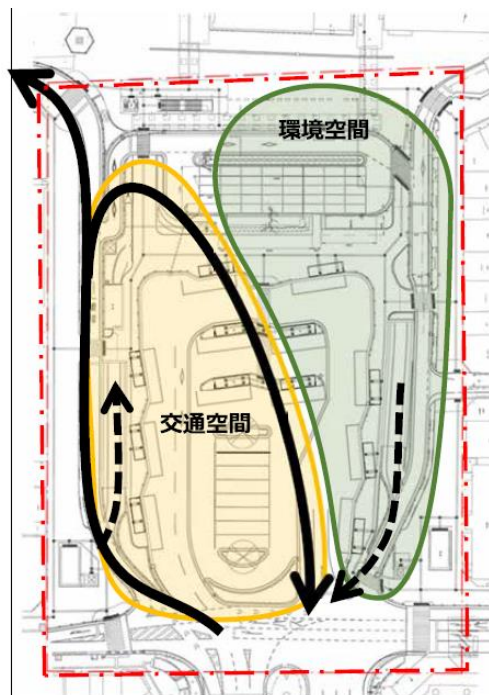
広場の東西に分散配置した場合, 次のような効果が見込めると考えています。①多様な利活用に対応できる**スペースを最も広く確保**できる。②交通空間の幅が狭くなることから, **歩行者の回遊性が向上**する。③伏見町や三之丸町と接する範囲が広く, **周辺街区との連携強化**が見込める。④伏見町北側に延びる**交通空間**と「**さんすて福山**」との**連携強化**が見込める。

A：駅舎全面に集約配置



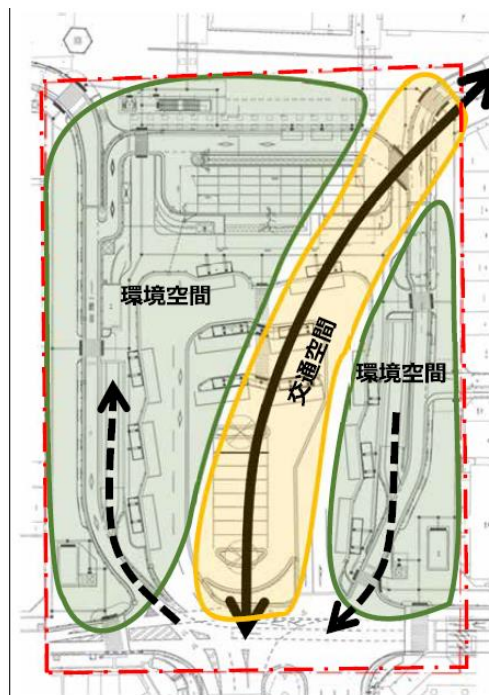
環境空間の割合 約6割

B：広場の東西のどちらかに集約配置



環境空間の割合 6割

C：広場の東西に分散配置



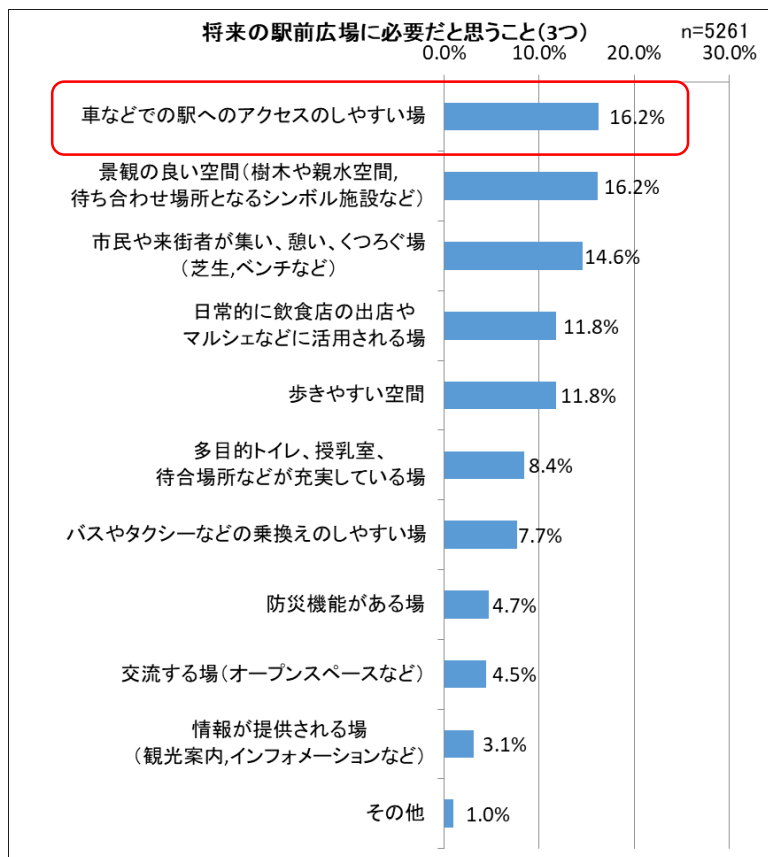
環境空間の割合 約7割

4. 素案の作成にあたっての考え方

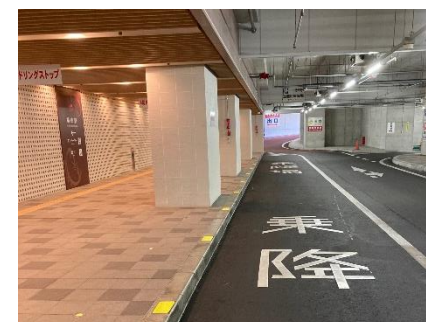
(3) 交通空間の規模

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、福山駅前広場に関するアンケート調査結果（2020年度）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**とします。

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。



路線バスの乗降場



地下送迎場



タクシーの乗降場



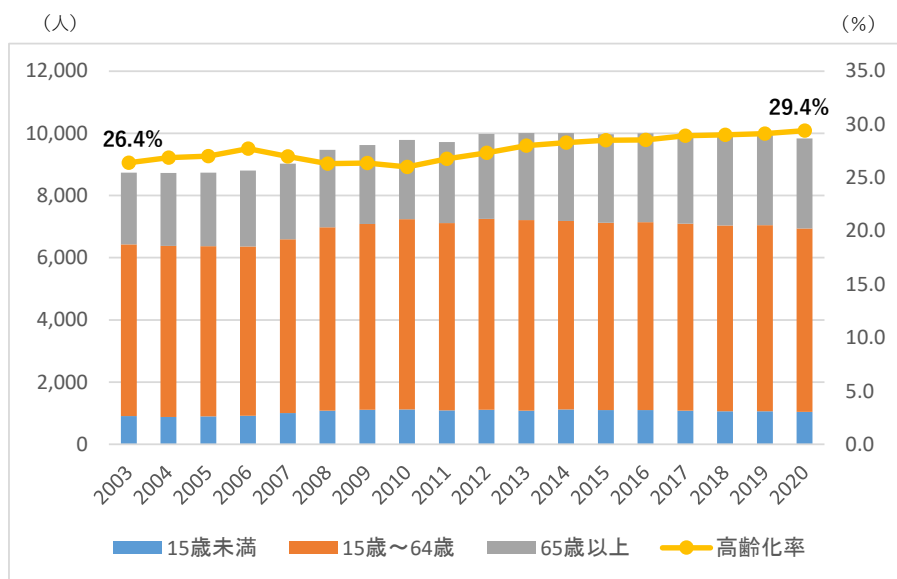
福山駅西送迎場

4. 素案の作成にあたっての考え方

●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**で推移している。

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

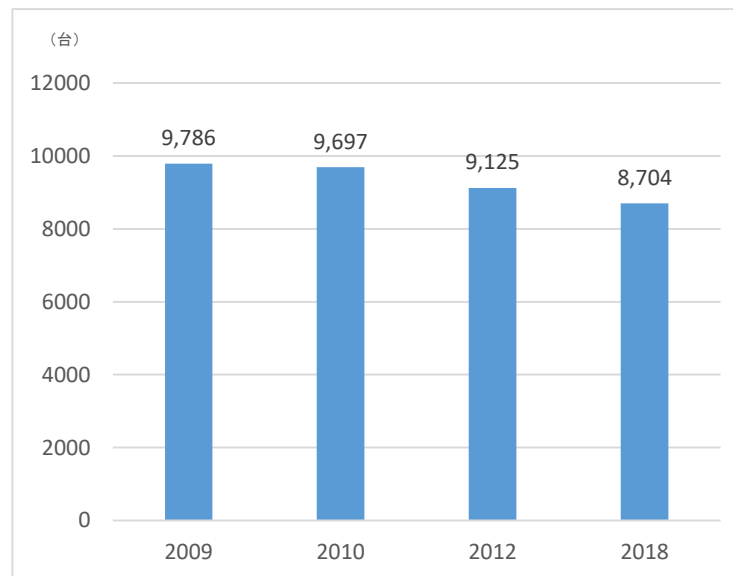
※町境で集計しているため、ウォークブルエリア外の居住者を含む。

住民基本台帳より作成

●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。

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

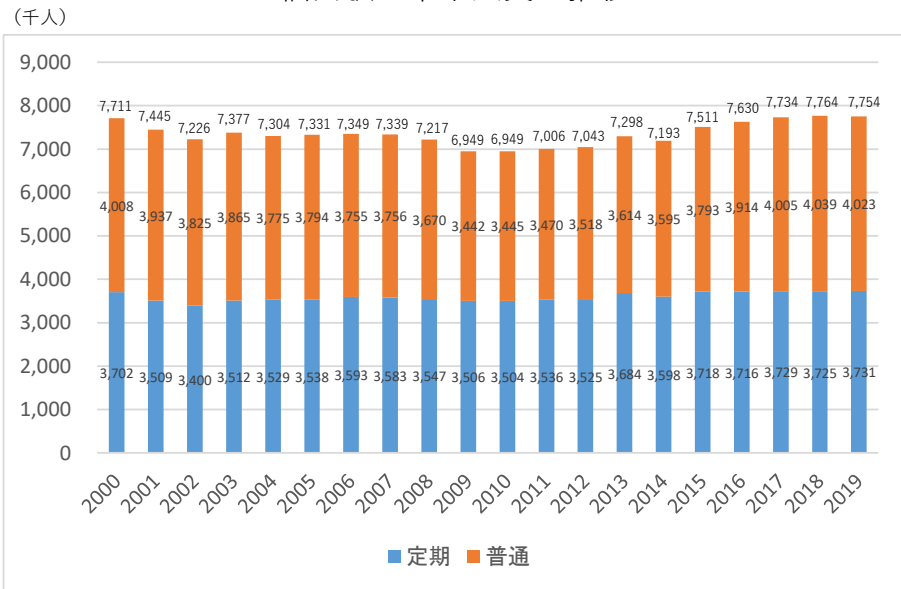


4. 素案の作成にあたっての考え方

●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。

福山駅の乗車人員の推移

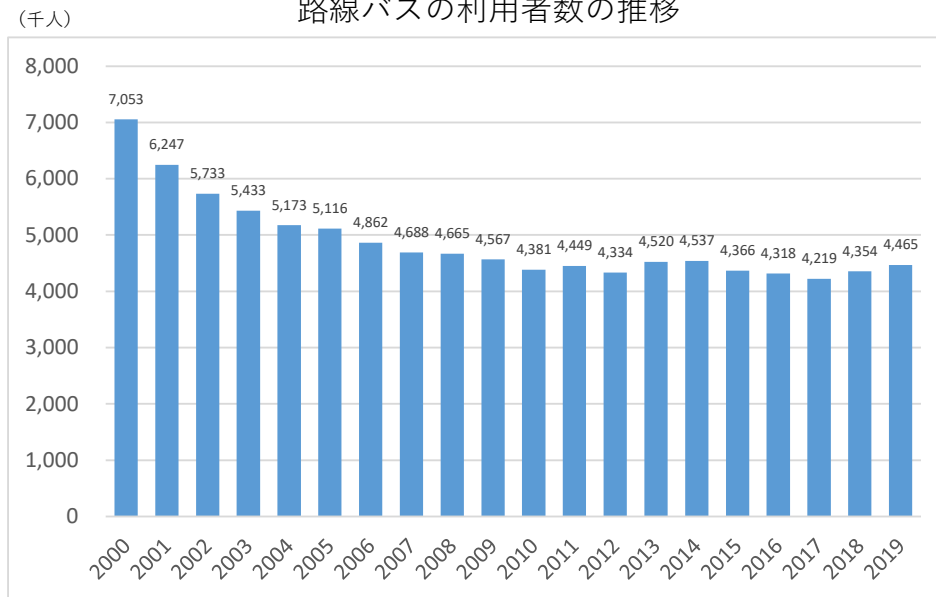


福山・笠岡地域公共交通網形成計画，統計ふくやまより作成

●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**で推移している。

路線バスの利用者数の推移



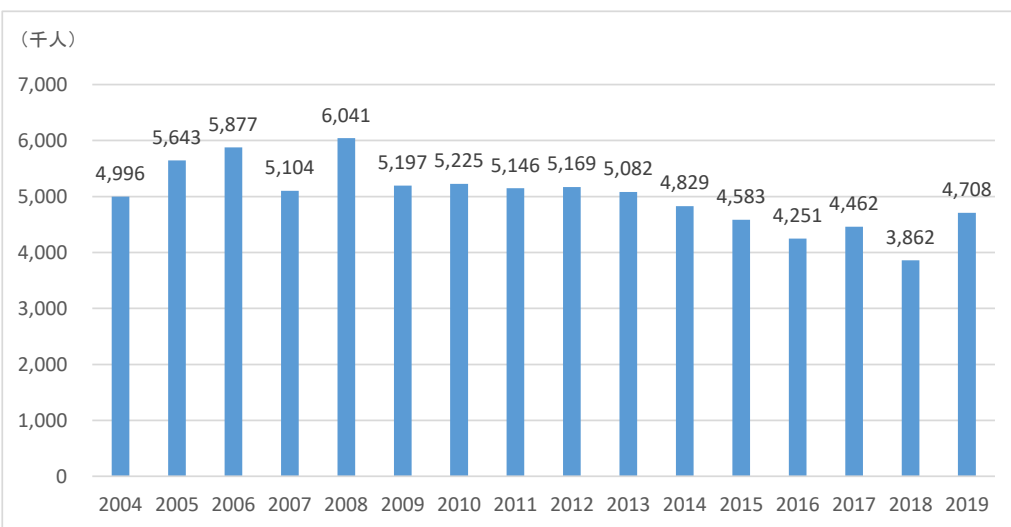
福山・笠岡地域公共交通網形成計画，統計ふくやまより作成

4. 素案の作成にあたっての考え方

●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。

福山交通圏のタクシーの輸送人員



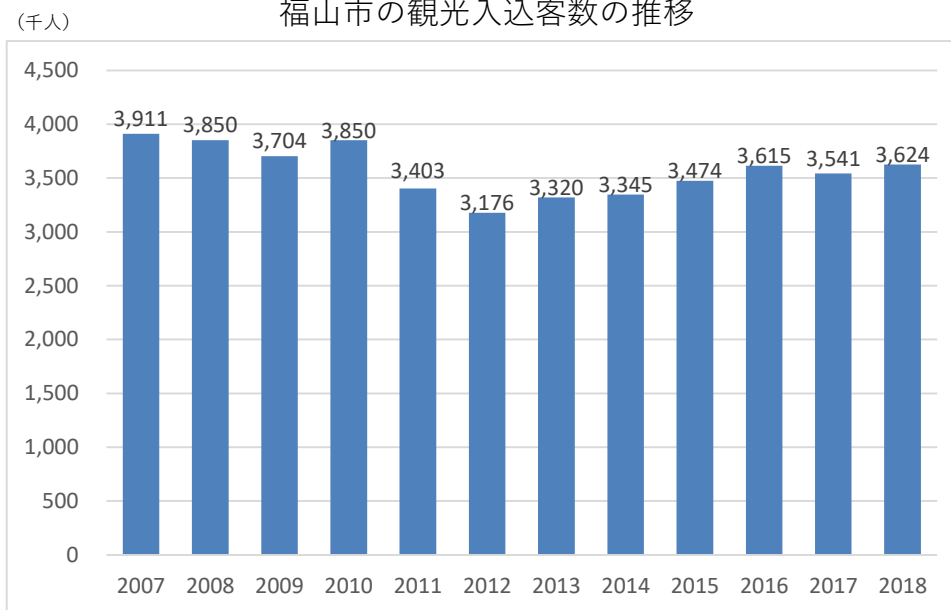
- 福山交通圏の営業区域は福山市、尾道市（昭和32年1月1日編入の旧沼隈群浦崎村の区域に限る）
- 1人1車両制個人タクシーを除く。

運輸要覧（中国運輸局）より作成

●観光入込客数

- 福山市の観光入込客数は近年**微増傾向**にあったが、新型コロナウイルスの影響により、**今後は不透明**な状況にある。

福山市の観光入込客数の推移



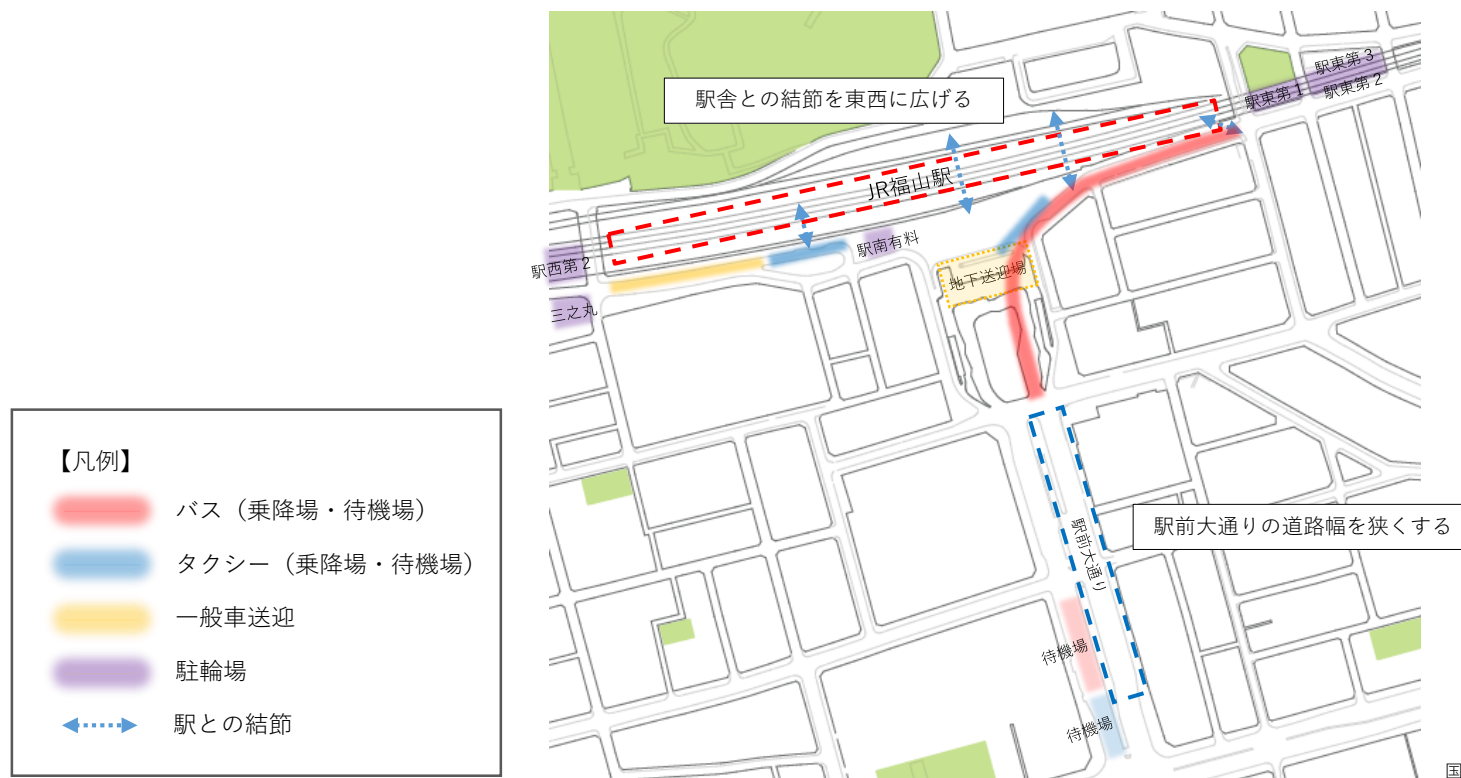
広島県観光客数の動向より作成

4. 素案の作成にあたっての考え方

(4) 交通空間の配置場所

協議会や分科会において、「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」などの意見がありました。

こうした意見を基に、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します。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。

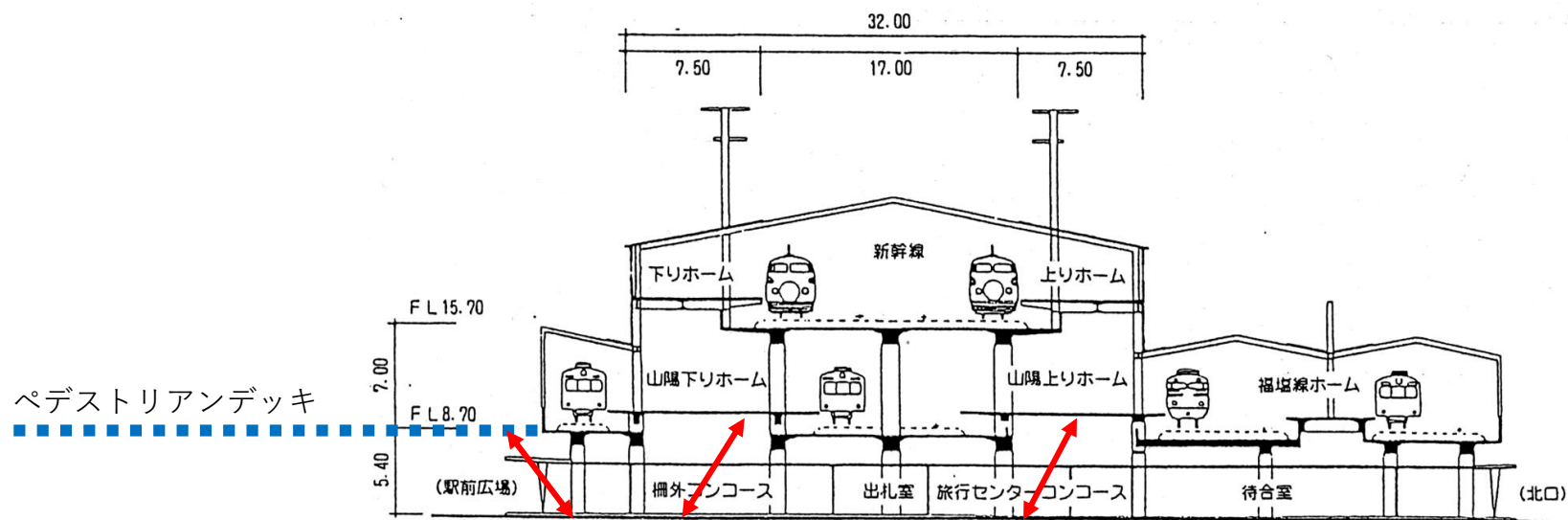


4. 素案の作成にあたっての考え方

(5) 立体利用の条件

JR福山駅は次の図のようなダブルデッキ方式で整備されているため、駅前広場にペデスト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。



福山駅の構造（駅部横断）

4. 素案の作成にあたっての考え方

(6) 福山城の外堀遺構の保存・活用

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。

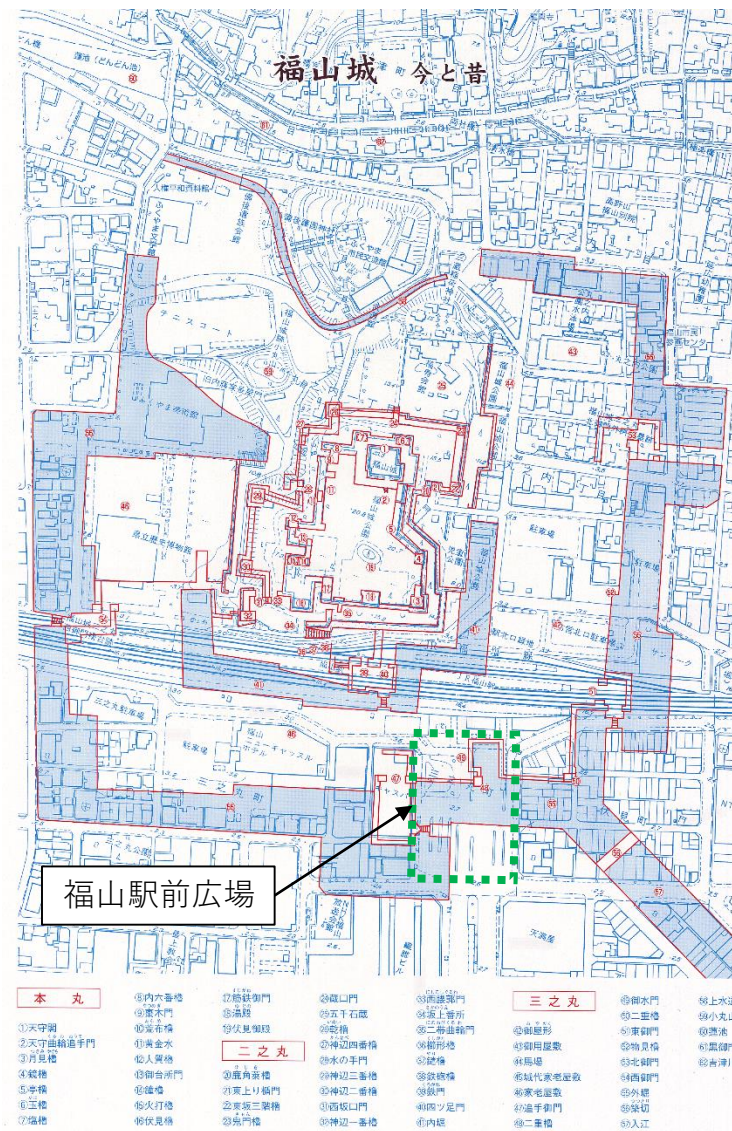
そのため、次の段階（基本計画を検討する段階）では、こうした歴史資源の保存・活用に関する議論を行う必要があります。



第1次発掘調査

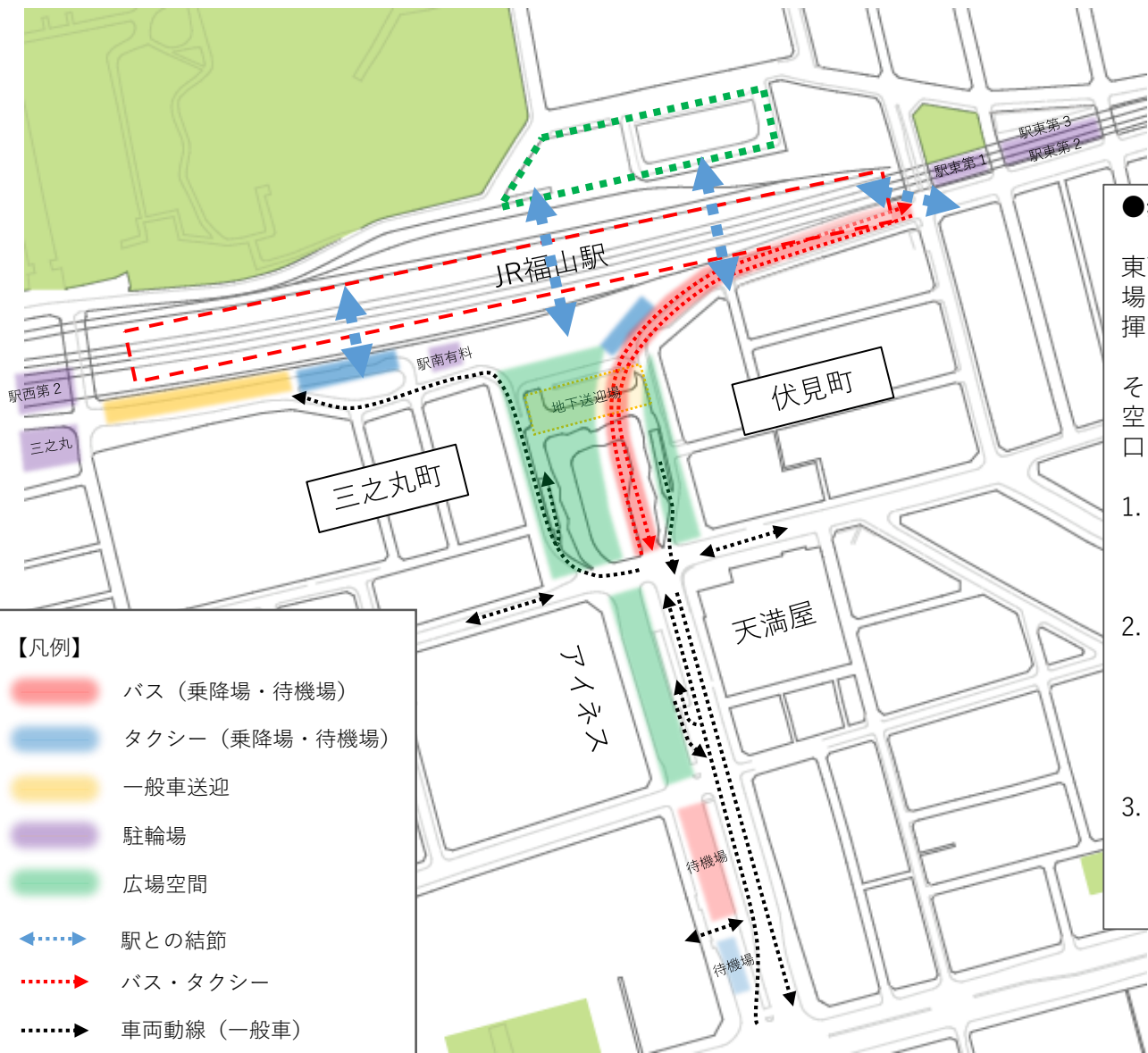


第2次発掘調査



5. 各機能の配置計画案（素案）

(1) 各機能の配置計画案（素案）



【凡例】

- バス（乗降場・待機場）
- タクシー（乗降場・待機場）
- 一般車送迎
- 駐輪場
- 広場空間
- 駅との結節
- バス・タクシー
- 車両動線（一般車）
- 北口広場

●素案のポイント

東西に長いJR福山駅の特性を生かしつつ、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。

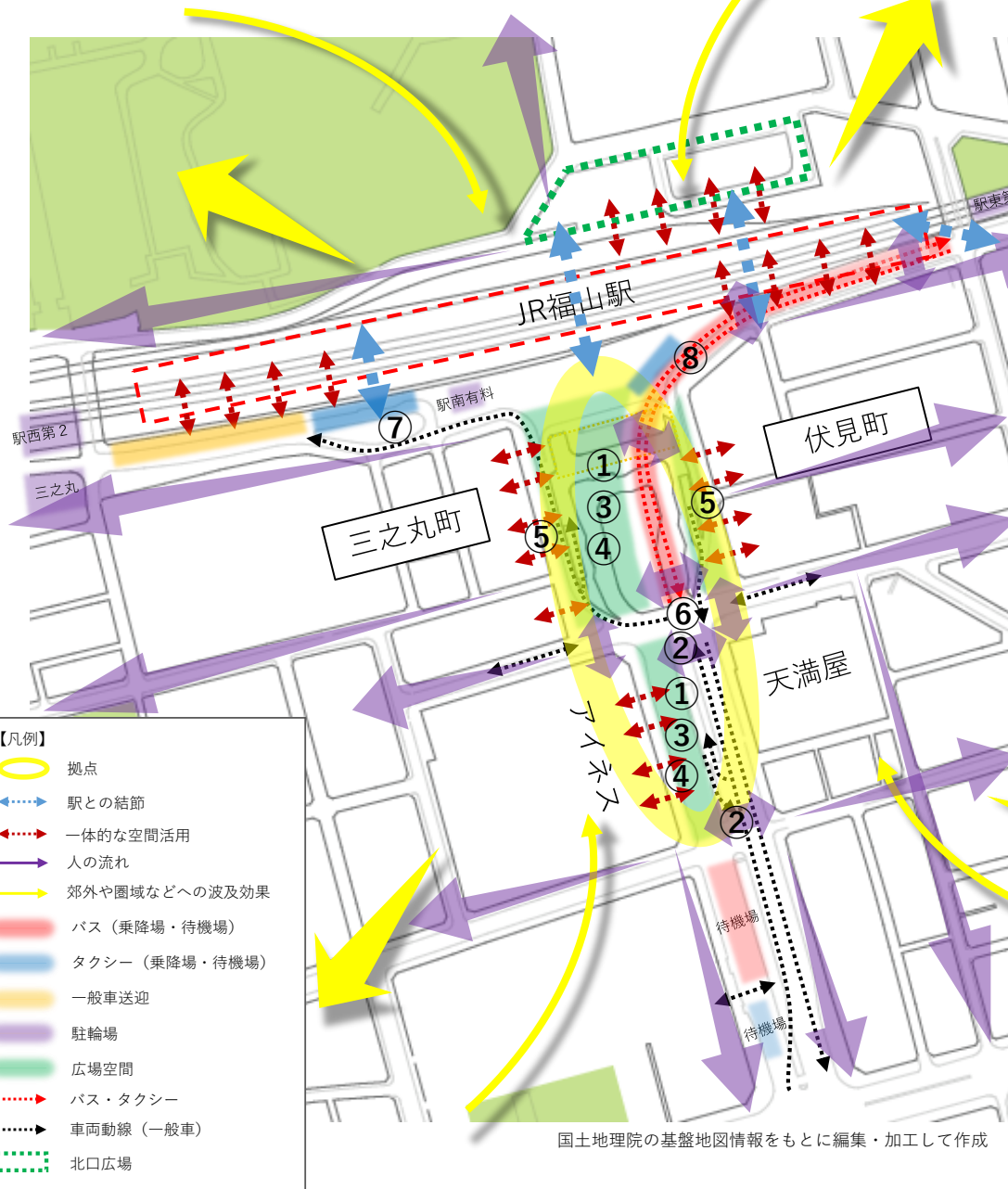
そして、駅の南北間の交流軸の創出により、駅の南北の空間を一体的に、歴史や自然があふれる備後圏域の玄関口にふさわしいウォークアブルな空間へと転換します。

1. 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。
2. 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（タクシー乗降・まわローズ乗降機能、一般車送迎・駐車機能）を配置します。（福山駅北口広場整備基本方針より）
3. 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。

国土地理院の基盤地図情報をもとに編集・加工して作成

5. 各機能の配置計画案（素案）

（2）期待する効果

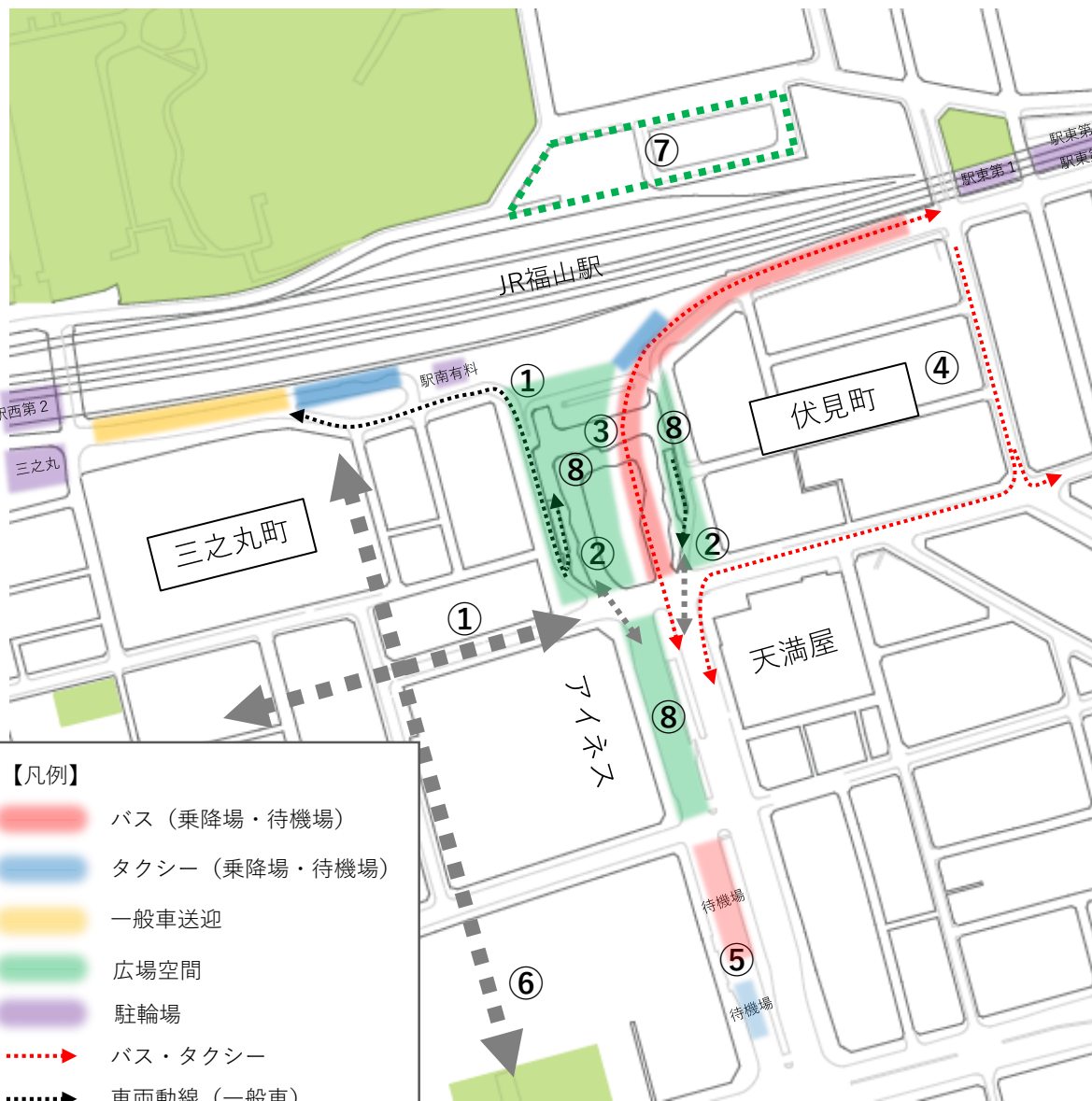


●期待する効果

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 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。
- ④ 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。
- ⑤ 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により、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。
- ⑥ 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。
- ⑦ 新幹線の改札とタクシーの乗降場が近くなることで、**新幹線とタクシーの乗り継ぎの利便性が向上**します。
- ⑧ 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。

5. 各機能の配置計画案（素案）

(3) 今後検討を要する事項



国土地理院の基盤地図情報をもとに編集・加工して作成

●検討事項

- 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。北口広場は人々を惹きつける玄関口機能や送迎機能（タクシー乗降・まわローズ乗降機能、一般車送迎・駐車機能）を想定しています。（福山駅北口広場整備基本方針より）
- 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。

5. 各機能の配置計画案（素案）

（4）イメージパース

素案で示した駅周辺の空間のイメージを
分かりやすく伝えるため、イメージパースを作成中です。

イメージパースは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公表する予定です。

6. 今後の進め方

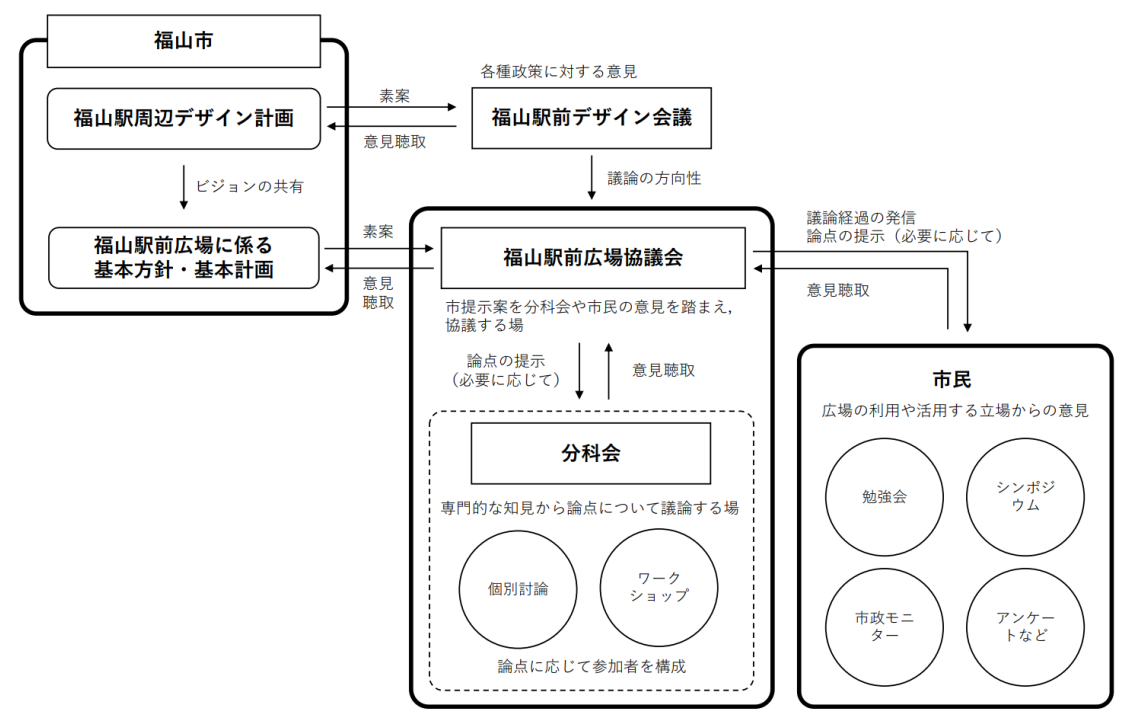
(1) 公表の方法

- 第2回福山駅前広場協議会の開催後、当課のHPやSNS（フェイブック等）で素案や議論の経過などを掲載します。

(2) 意見聴取の方法

- 福山駅前広場協議会や福山駅前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聴取します。
- また、市民の皆様からも、当課HPや福山駅前広場デザインシンポジウムにおいて、意見を募集します。

●福山駅前広場協議会の進め方



第1回福山駅前広場協議会資料より

(3) スケジュール

2022年度（令和4年度）	基本方針の策定
2023年度（令和5年度）	基本計画の策定
2024年度（令和6年度）	必要に応じて都市計画決定の変更
2025年度（令和7年度）以降	調査，設計，施工

7. 意見をいただくにあたって

(1) 大事になる視点

① 駅前広場の再編を検討する目的

➡ 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るため、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

<多面的な効果の例>

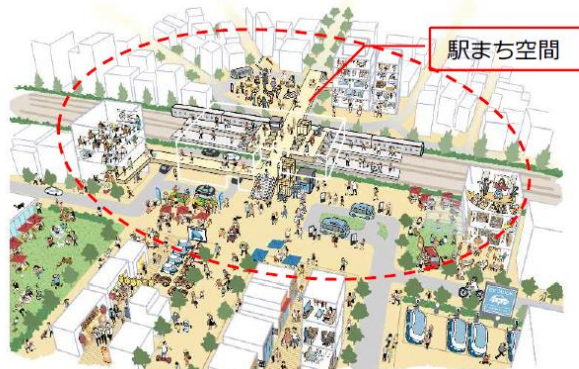
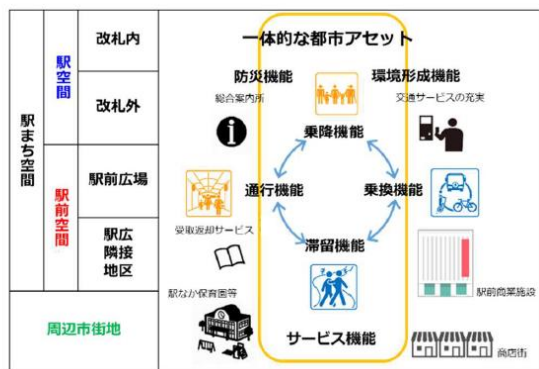
- ・駅前広場から駅周辺につながる連続的な歩行者空間の創出による回遊性の向上
- ・商業施設等との連携による時間帯を問わず常に人が訪れる空間の実現
- ・バス、タクシーをはじめとする交通事業者との連携による公共交通の乗換利便性の向上
- ・市民協働によるまちづくり活動との連携による中心市街地の活性化 など

② 駅前と駅周辺をつなぐ

➡ グランドレベルやアイレベルなど、駅前の空間と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

③ 公共施設・民間施設の一体的な活用

➡ 施設の所有や管理の区分に関わらず、駅前広場や駅施設、隣接地区にある民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

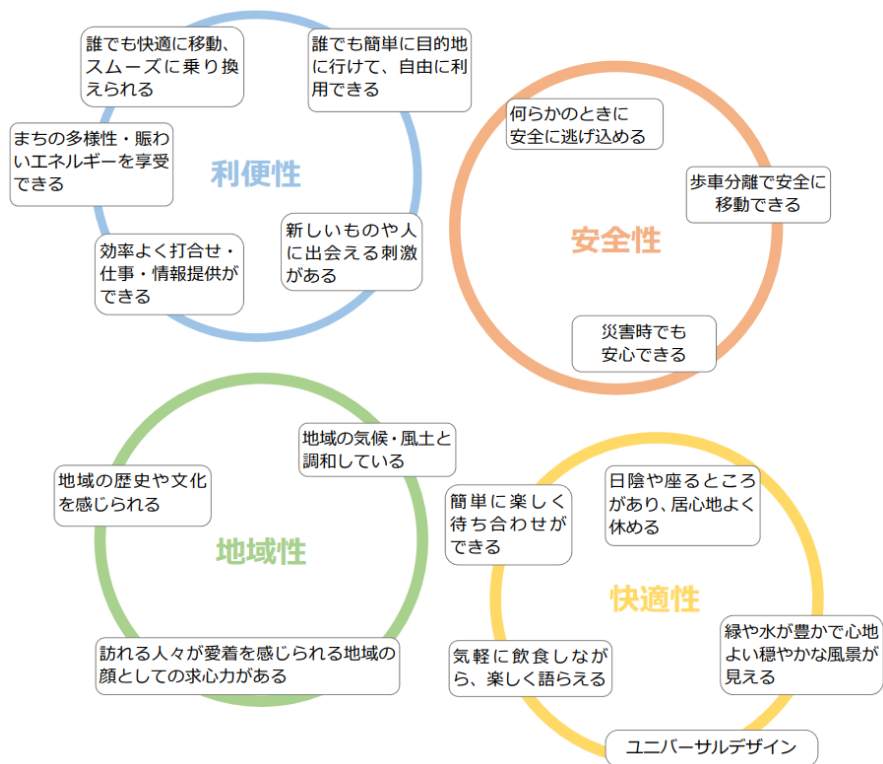


図：駅まち空間における都市アセットのめざすべき方向性

出典：駅まちデザインの手引き（国土交通省）

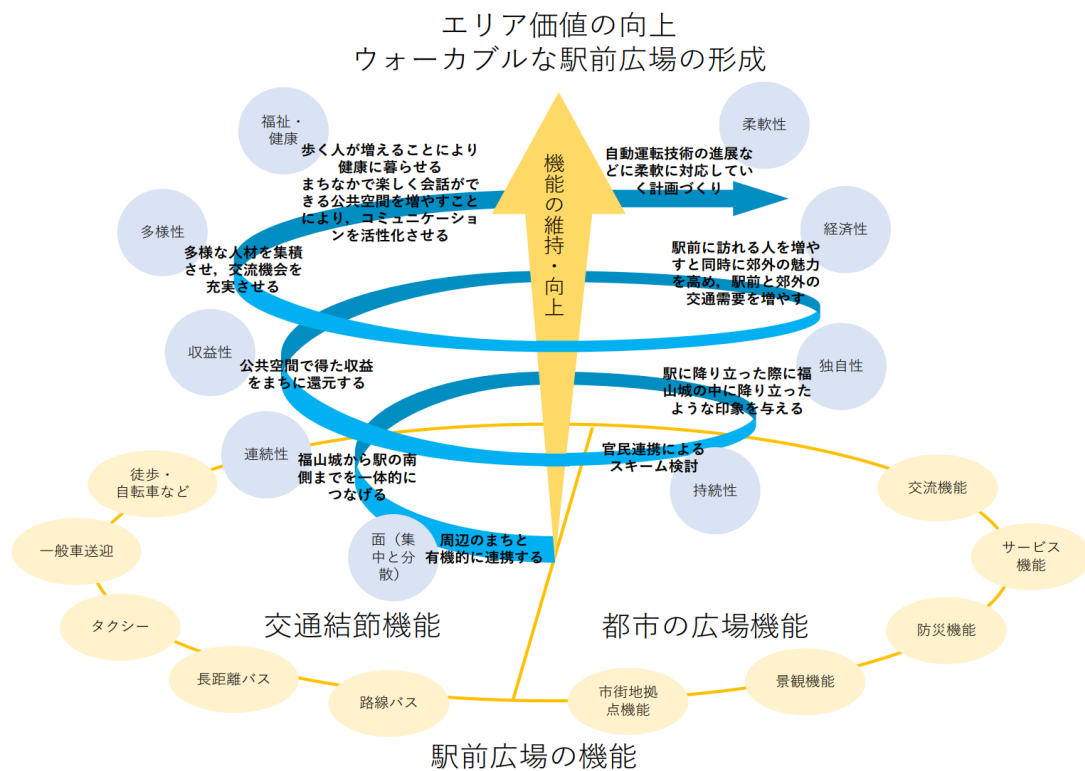
7. 意見をいただくにあたって

(参考) 駅まち空間のデザインにおいて重視する事項



出典：駅まちデザインの手引き（国土交通省）

(参考) ウォーカブルな駅前広場のあり方のイメージ



第10回福山駅前デザイン会議資料より

7. 意見をいただくにあたって

④ これからの時代に求められる新たな視点

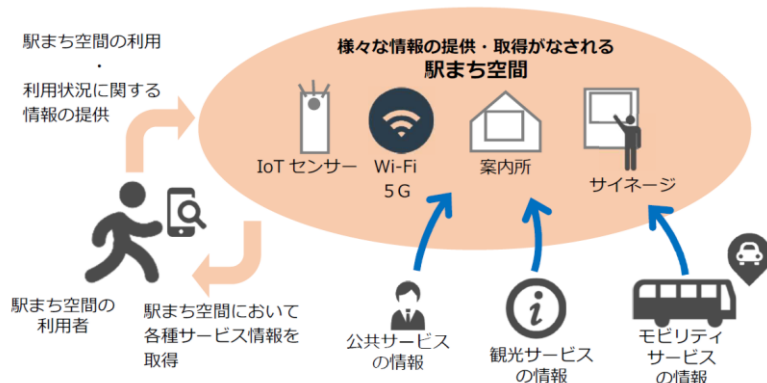
- ➡ 駅前には都市内における極めてアクセス性・拠点性の高い貴重な空間であることから、積極的に公共空間（オープンスペース）の確保に努めること
- ➡ 将来の社会経済活動の変化やICT技術等の革新にも対応できるよう、電源の確保や給排水設備等の機能配置を含め、空間利用の自由度が高く、柔軟に活用できるようなオープンスペースとすること

< これからの駅まち空間が対応すべき動向 >

- 近年、デジタルテクノロジーの加速度的な進展等により、将来を見通すことが困難な状況となっている。特に、自動運転・MaaS・デジタルツインなどの先端技術や、スマートシティのような都市コンセプトについて、どのような過程で社会実装が進み、駅まち空間にどのような影響を及ぼすか、確実に見通すことは困難となっている。
- 昨今、気候変動による猛暑やゲリラ豪雨による水害などが発生することが増えており、緑陰を増やす、クールシェルターを整備する、防水・排水・貯水設備を設けるなどの対応策をとることも求められる。
- さらには、新型コロナウイルス感染症の流行を契機に、テレワークの進展をはじめとし、人々の生活や行動様式も変化してきており、ニューノーマルへの対応も求められている。

引用：駅まちデザインの手引き（国土交通省）

- ➡ 駅前に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



出典：駅まちデザインの手引き（国土交通省）

※スマート・プランニング

個人単位の行動データをもとに人の属性毎の行動特性を把握した上で、施設配置や歩行区間等を変化させたときの歩行者の回遊行動のシミュレーションを実施しながら施策や取組を検討する計画手法の総称

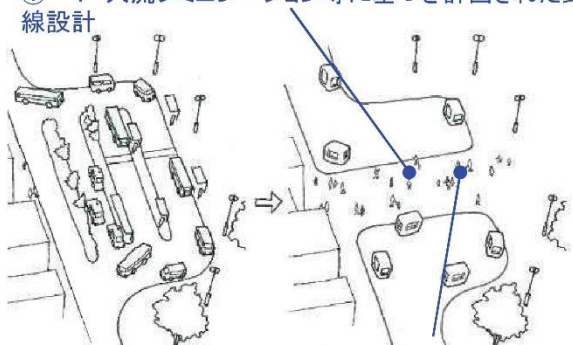
7. 意見をいただくにあたって

(参考) 新技術を活用した空間のイメージ

「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」において、自動運転技術等に基づく課題解決の方向性が議論されている。

① 分かりやすく円滑な移動経路の確保

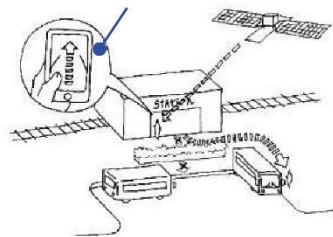
①-1 人流シミュレーション等に基づき計画された動線設計



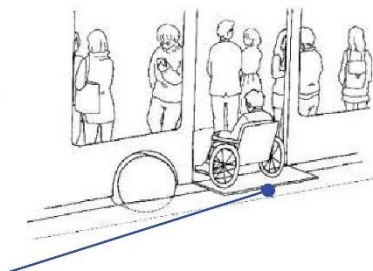
①-2 スマートプランニング等による移動距離の縮減と十分な歩行者空間の確保

④ 抵抗感の少ないユニバーサルな移動サービスの提供

④-1 高精度空間情報提供によるバリアフリー動線の案内

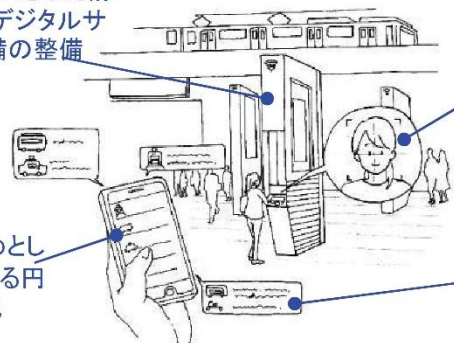


④-3 車いす仕様のオンデマンド車両専用の乗降スペースを設ける等、バリアフリーに配慮した空間設計



② 容易に入手可能で分かりやすい情報の提供

②-1 多様なニーズに応じた情報が適時提供可能なデジタルサイネージ等の情報設備の整備



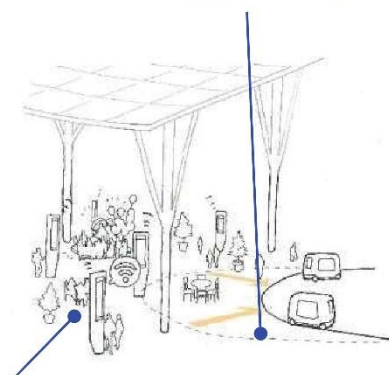
③-1 MaaSをはじめとしたアプリ等の活用による円滑な予約・決済の実現

②-2 AIロボットの導入など、多様な利用者属性に応じた音声対話型の案内サービスの実現

③-2 オンデマンド交通など、多様な交通手段を円滑かつ柔軟に組み合わせるサービスの提供

⑤ 多様な人・活動があふれる広場空間の創出

⑤-1 自動運転技術を活用した乗降空間の合理化と広場空間への転換



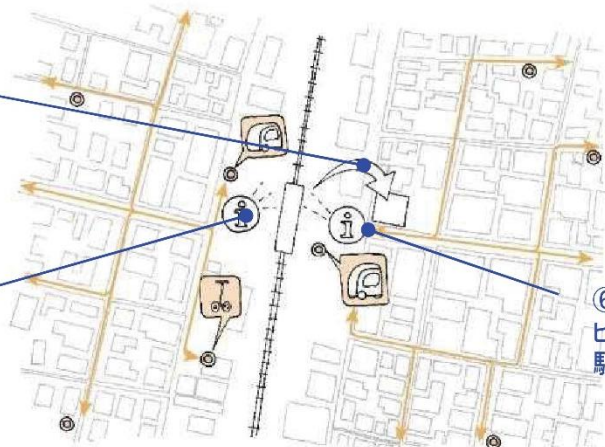
⑤-2 デジタルサイネージ等を活用したイベント情報その他様々なまちの情報提供

7. 意見をいただくにあたって

⑥交通結節点と周辺市街地の一体的な整備の推進

⑥-1 市街地の実態やまちづくり計画等を踏まえた交通結節点の整備

⑥-2 MaaS等を活用した交通以外の各種サービスとの連携による周辺市街地への誘引



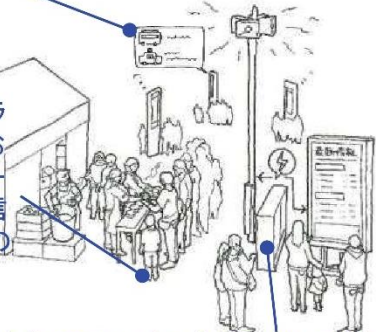
⑥-3 グリンスローモビリティ等の導入による駅まわりの回遊性向上

⑦災害時の拠点としての防災機能の提供

⑦-1 人流シミュレーションに基づく避難行動の円滑化

⑦-2 ライフライン途絶時におけるエネルギー供給、情報発信等に係る機能の確保

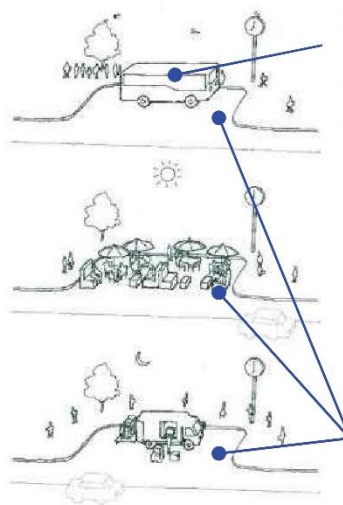
⑦-3 様々な都市間及びモビリティ間の連携による非常時における代替輸送手段の確保



⑧ダイナミックかつ柔軟な空間利用

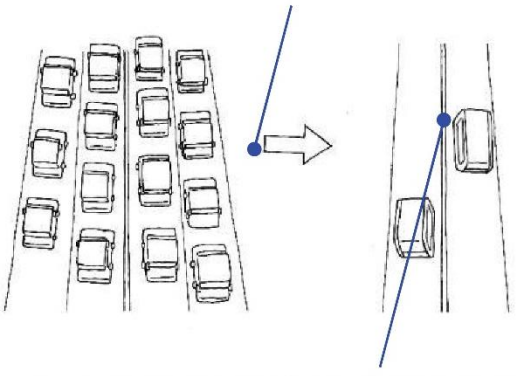
⑧-1 AIによる需要予測、自動配車等の技術を活用した自動運転車の待機方法の合理化

⑧-2 タイムシェアリング等による需要に応じた効率的な駐車空間の利用



⑨交通コントロールと通じたトラフィックの最適化

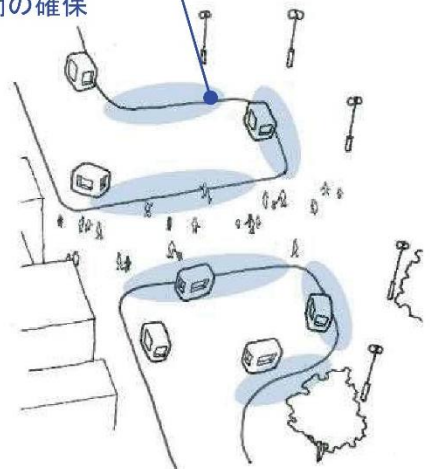
⑨-1 無秩序な車両の流入防止を目的とした駅前広場への流入車両のコントロール



⑨-2 自動運転バス等の公共交通が優先して駅前広場出入口を通行できるような交通コントロール

⑩柔軟で効率的な利用が可能なカーブサイドマネジメント

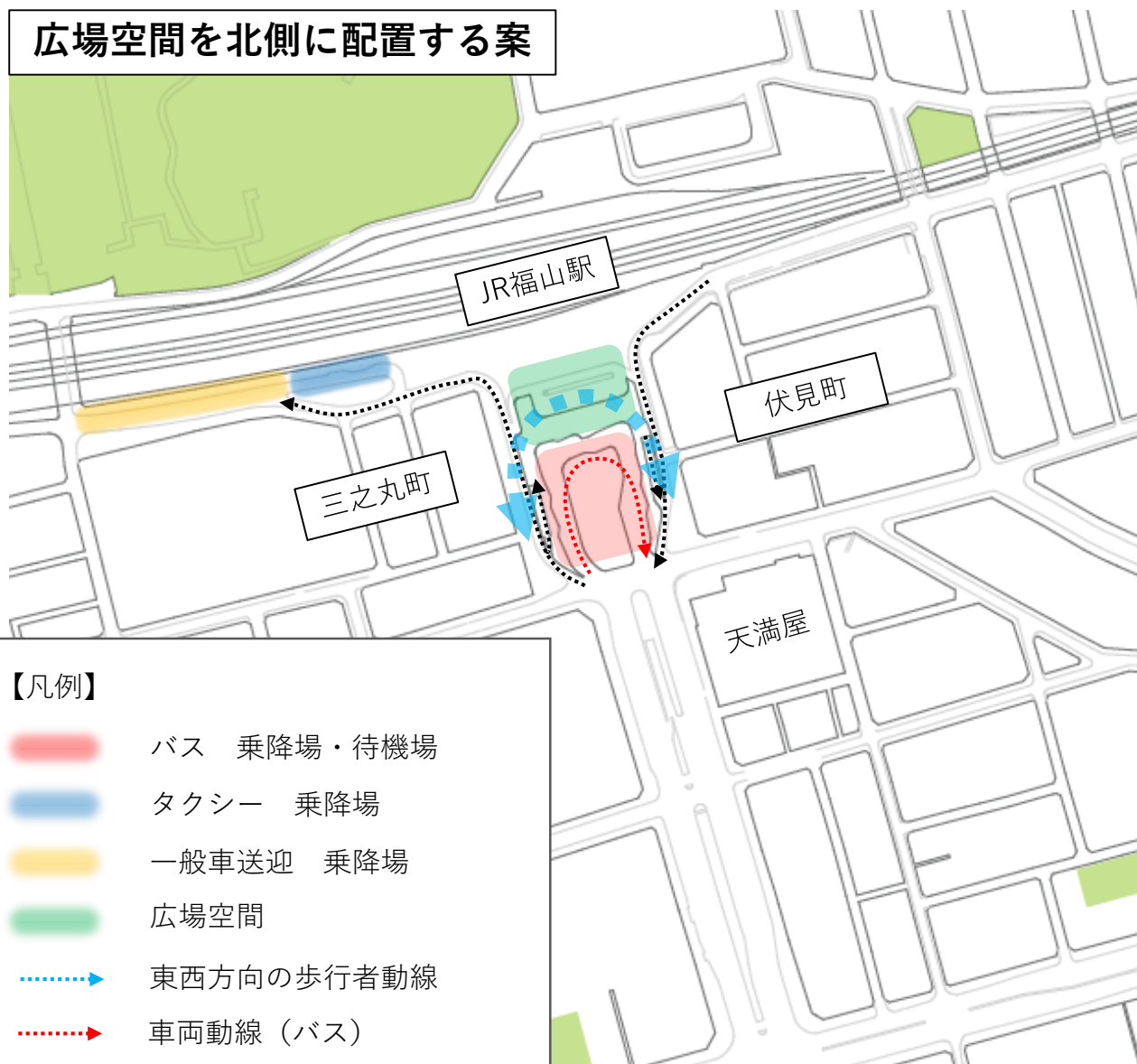
⑩-1 無秩序な駐停車を避けるための多様な交通ニーズに対する利便性の高い駐停車空間の確保



8. 参考

(1) 第1回分科会で検討した案

広場空間を北側に配置する案



【凡例】

- バス 乗降場・待機場
- タクシー 乗降場
- 一般車送迎 乗降場
- 広場空間
- 東西方向の歩行者動線
- 車両動線 (バス)
- 車両動線 (一般車両)

●ポイント

1. タクシーの乗降場と待機場を広場外に配置しつつ、広場空間を北側に配置した案
2. 交通空間が大きいので、歩行者が東西方向に移動しにくい。

国土地理院の基盤地図情報をもとに編集・加工して作成

広場空間を東側（もしくは西側）に配置する案



【凡例】

- バス 乗降場・待機場
- タクシー 乗降場
- 一般車送迎 乗降場
- 広場空間
- 東西方向の歩行者動線
- 車両動線（バス）
- 車両動線（一般車両）

●ポイント

1. 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
2. 交通空間が大きいいため、歩行者が東西方向に移動しにくい。

国土地理院の基盤地図情報をもとに編集・加工して作成

広場空間を東西に配置する案（広場内旋回有り）



【凡例】

- バス 乗降場
- タクシー 乗降場
- 一般車送迎 乗降場
- 広場空間
- 東西方向の歩行者動線
- 車両動線（バス）
- 車両動線（一般車両）

●ポイント

1. 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（バスは広場内で旋回できる）
2. 交通空間が大きいため、歩行者が東西方向に移動しにくい。
3. 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。

国土地理院の基盤地図情報をもとに編集・加工して作成

広場空間を東西に配置する案（広場内巡回無し）



【凡例】

- バス 乗降場
- タクシー 乗降場
- 一般車送迎 乗降場
- 広場空間
- 東西方向の歩行者動線
- 車両動線（バス）
- 車両動線（一般車両）

●ポイント

1. 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（バスは広場内で巡回せず、広場外で巡回する（伏見町を迂回する）。）
2. 交通空間の幅が狭くなることから、歩行者が東西方向に移動しやすい。
3. 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。
4. 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。
5. 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。

8. 参考

(2) 第2回分科会で検討した案

案1



●案1のポイント

1. バスとタクシーの待機場を広場外に配置しつつ、バスとタクシーを広場で旋回させる（伏見町を迂回する）ことによって、環境空間を広く確保した案
2. 公共交通へのスムーズな乗り換えを確保するため、バスやタクシーの乗降場を駅舎の近くに配置している。
3. 交通空間を狭くしたことで、東西間の歩行者の移動が容易になる。
4. バスの乗降場を駅舎側に配置することで、歩行者が車道を横断せずにバスに乗降できるようになる。

●主な課題

1. 路線バスは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。
2. 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が、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る。
3. 広場内にある地下送迎場への斜路がまちと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る。
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る。
5. 路線バスやタクシーの走行ルート、旋回場所、待機場の場所を検討する必要がある。必要に応じて、周辺の道路改良を検討する必要がある。

国土地理院の基盤地図情報をもとに編集・加工して作成

案 2



【凡例】

- バス 乗降場
- 交通島
- タクシー 乗降場
- 一般車送迎 乗降場
- 広場空間
- 車両動線 (バス・タクシー)
- 車両動線 (一般車両)

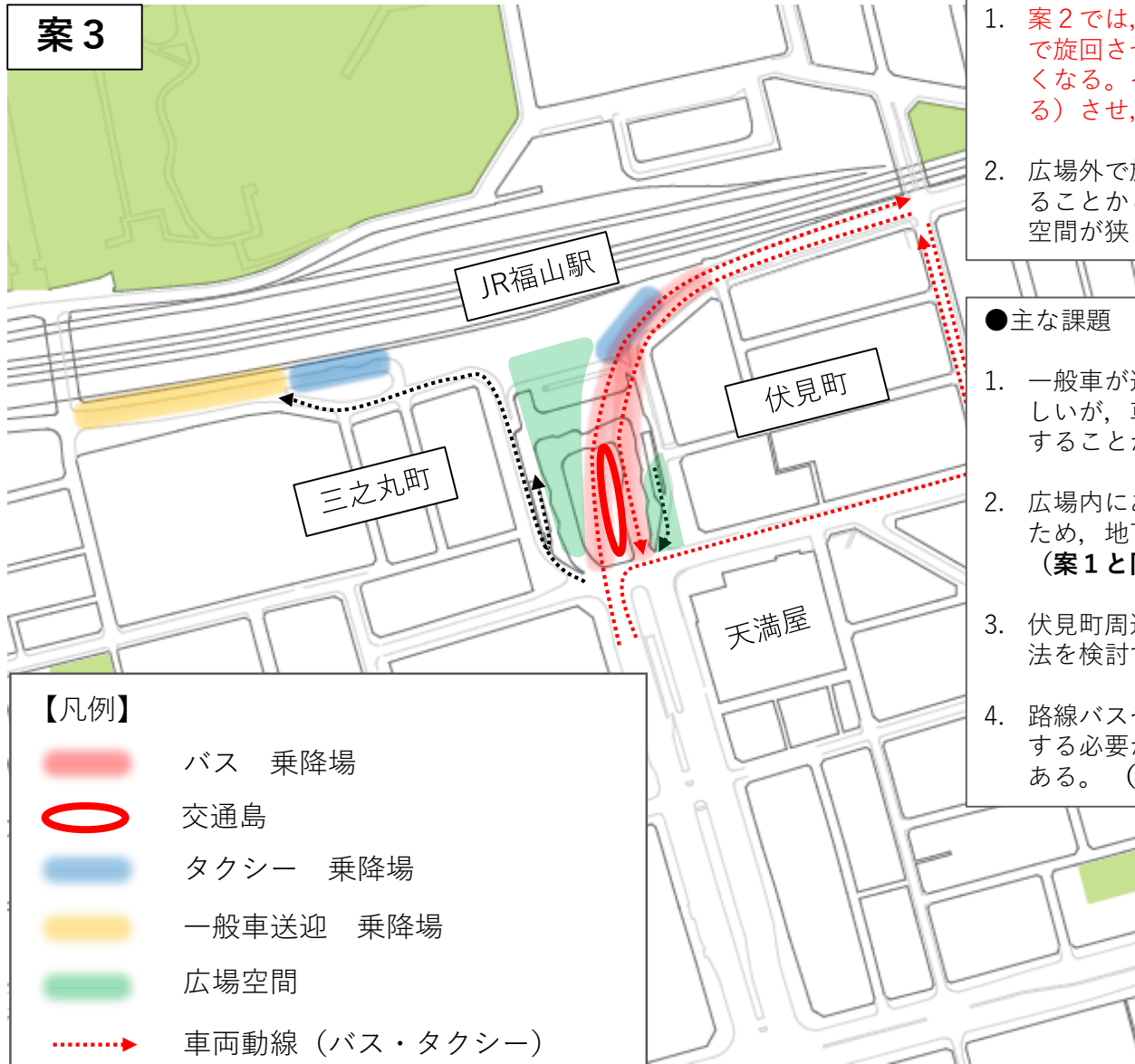
●案 2 のポイント

1. 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、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
2. 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 に劣る。

●主な課題

1. 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が、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る。 (案 1 と同様)
2. 広場内にある地下送迎場への斜路がまちと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る。 (案 1 と同様)
3. 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る。 (案 1 と同様)
4. 路線バスやタクシーの走行ルート、旋回場所、待機場の場所を検討する必要がある。必要に応じて、周辺の道路改良を検討する必要がある。 (案 1 と同様)

案3



【凡例】

- バス 乗降場
- 交通島
- タクシー 乗降場
- 一般車送迎 乗降場
- 広場空間
- 車両動線 (バス・タクシー)
- 車両動線 (一般車両)

●案3のポイント

1. 案2では、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で旋回させることによって、交通島ができてしまい、環境空間が狭くなる。そのため、バスを広場で旋回（伏見町を双方向で迂回する）させ、交通島をコンパクトにすることをめざした案
2. 広場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る**。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は案1に劣る**。

●主な課題

1. 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が、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る。 **(案1と同様)**
2. 広場内にある地下送迎場への斜路がまちと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る。 **(案1と同様)**
3. 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る。 **(案1と同様)**
4. 路線バスやタクシーの走行ルート、旋回場所、待機場の場所を検討する必要がある。必要に応じて、周辺の道路改良を検討する必要がある。 **(案1と同様)**

(3) 福山駅北口広場整備基本方針（抜粋）

IV 北口広場整備の方針

2 北口広場の機能

(1) 各機能に求められる要素

にぎわいの空間となる玄関口機能

交流とにぎわいにつながる仕掛けの付与

- ・ 駅前周辺や駅構内の人々が自然に惹きつけられ、人々との交流が生まれる魅力的でにぎわいにつながる仕掛けを施す。
- ・ 北口広場内の内堀遺構の保存活用については、福山城南側道路の歩行者優先空間の創出に向けた実証実験検討結果を踏まえ、福山城公園と内堀遺構との一体的な活用も考慮し検討を行う。

タクシー・まわローズ乗降機能

視認性の高い位置に整備

- ・ 地理に不慣れな方や高齢者、障がい者の利便性に配慮し、地上面で駅舎出入口にできる限り近接した位置に設ける。
- ・ 北口広場利用者が安全に利用できるよう、タクシー・まわローズ乗降機能と一般車送迎・駐車機能を分離する。

一般車送迎機能

送車効率の高い計画の採用

- ・ 一般の送迎は事前にお互いが連絡を取り、待ち合わせて使用することが多いため、効率性の観点から、タクシー・まわローズ乗降機能に次いで駅舎出入口にできる限り近接した位置に設ける。
- ・ 降車のみで短時間利用が主な送車機能は地上面に設ける。
- ・ 限られた空間で効率的な送車を実現するため、長時間停車が困難な計画とする。

駐車機能

一般駐車を民間駐車場に委ね送迎機能に特化

- ・ 迎車機能や長時間停車する送車機能を駐車機能に位置付け、送迎利用に必要な駐車台数を設ける。（本市とJR西日本の覚書（P.4）を履行する場合は、JR西日本が使用する駐車機能を設ける。）
- ・ 送迎利用のうち、一定時間以上駐車した場合は有料とするなど、駐車機能としての効率性を高める。
- ・ 限られたスペースに、駐車機能の必要台数を確保するため、駐車機能の立体的な活用も考慮し検討を行う。

駐輪機能

北口広場外の場所で検討

- ・ 福山市都市マスタープランに位置付けられているが、限られた北口広場の空間内に玄関口機能と送迎機能を効果的、かつ、効率的に収容する必要から、分散配置が可能な駐輪場は北口広場外で検討を行う。

IV 北口広場整備の方針

送迎バス乗降機能

北口広場外の場所に移設

- ・ 広場内に送迎バス乗降機能を設けた場合、駅までの間で乗降客の購買などが発生せず、福山駅周辺への波及効果が期待できないため、乗降客が回遊し活性化の効果が期待できる福山駅前周辺の適地の検討を行う。

(2) 各送迎機能の諸元

■ 諸元まとめ

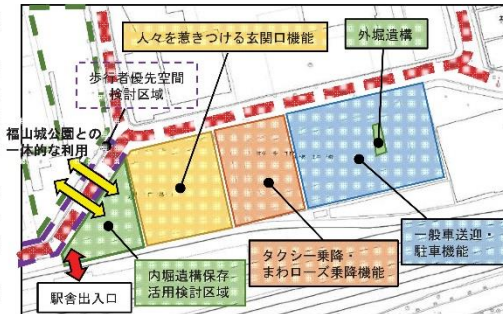
区分		バース数
タクシー	乗車場	2バース
	降車場	3バース
	待機場	18バース
まわローズ	乗降場	2バース
	待機場	1バース
一般車送車場	一般	4バース
	車いす使用者用	1バース
駐車場	一般	60バース以上+α
	車いす使用者用	2バース以上

α：相互無償使用を履行した場合に追加する駐車バース

(3) 各機能のゾーニング

玄関口機能を西側に、送迎機能を東側に配置

- ・ 玄関口機能は駅舎出入口に隣接した広場西側に設ける。
- ・ 地理に不慣れな方や高齢者、障がい者が利用するタクシー・まわローズの乗降機能は、駅舎出入口にできる限り近接した位置に設ける。
- ・ 一般車送迎・駐車機能は送迎時間や場所の選択の自由度が高いため、タクシー・まわローズ乗降機能より東側に設ける。
- ・ 内堀・内堀遺構については可能な限り保存し活用する。



■ 機能配置イメージ

8. 参考

(4) 福山駅前広場の検討経過

2020年度 (R2年度)

12月 1月 2月 3月

2021年度 (R3年度)

4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月 1月 2月 3月

2022年度 (R4年度)

4月 8月 12月 3月

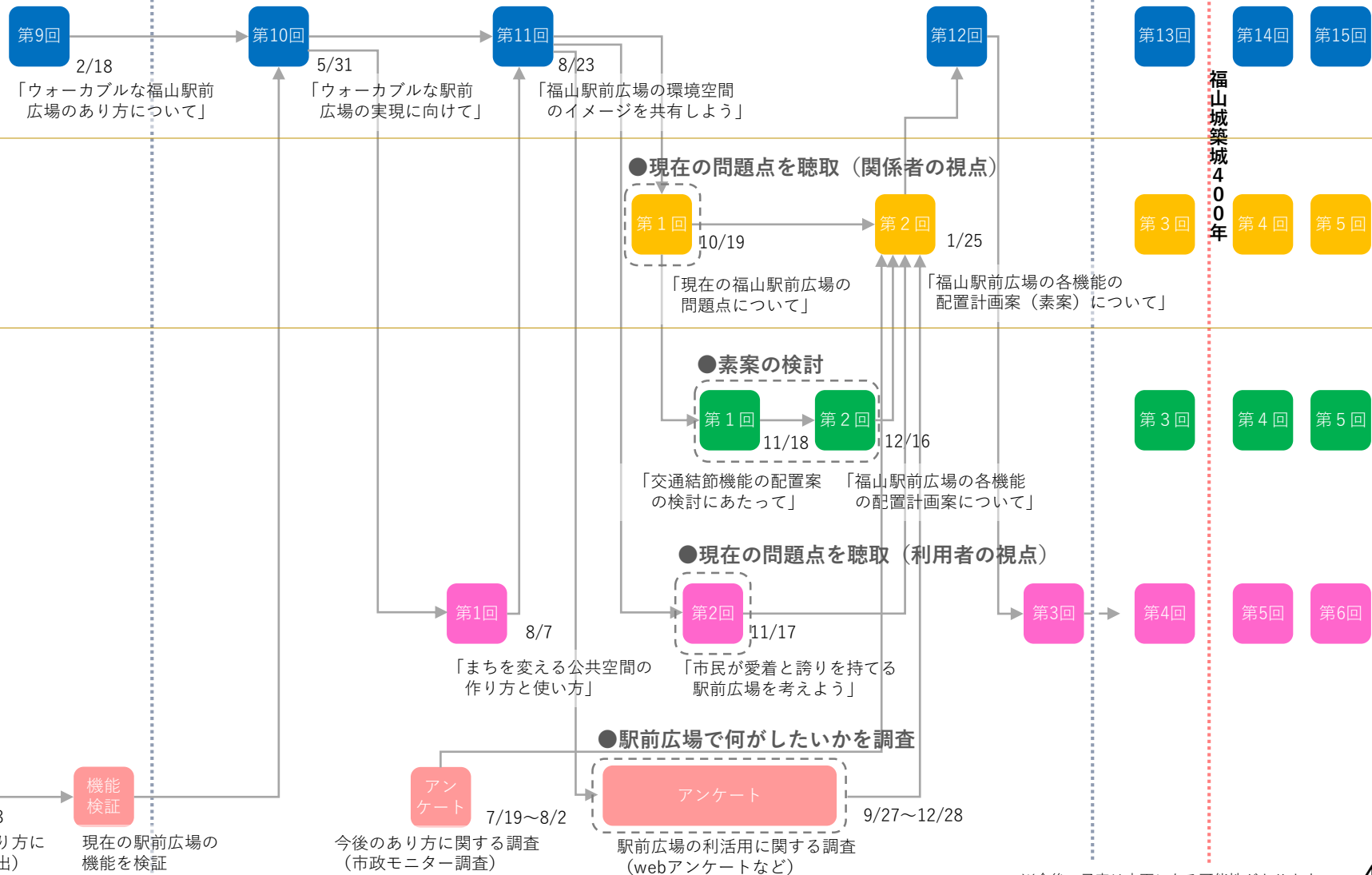
デザイン会議

協議会

分科会

シンポジウム

その他



福山城築城400年

基本方針策定

※今後の予定は変更になる可能性があります。

8. 参考

(5) 福山駅前広場協議会構成員名簿

役職	名前・所属・職名
委員	佐々木伸子（福山大学工学部建築学科准教授）
座長代理	渡邊一成（公立大学法人福山市立大学都市経営学部教授）
座長	清水義次（株式会社アフタヌーンソサエティ代表取締役・福山駅前デザイン会議座長）
委員	西村浩（株式会社ワークヴィジョンズ代表取締役・福山駅前再生アドバイザー）
委員	西日本旅客鉄道株式会社
委員	一般社団法人広島県タクシー協会東部支部
委員	公益社団法人広島県バス協会
委員	福山市バス交通利用促進協議会
委員	広島県東部観光推進協議会
委員	福山市商店街振興組合連合会
委員	福山商工会議所
委員	一般社団法人福山青年会議所
委員	株式会社築切家守舎
委員	独立行政法人都市再生機構
委員	ひろぎんエリアデザイン株式会社
委員	三之丸町町内会
委員	福山市自治会連合会
委員	特定非営利活動法人福山市身体障害者団体連合会
委員	伏見町町内会
委員	国土交通省中国地方整備局福山河川国道事務所
委員	広島県地域政策局
委員	広島県土木建築局
委員	広島県福山東警察署
委員	福山市建設局

8. 参考

(6) 参考資料など

●参考資料

- ・ 福山駅前広場に関するアンケート調査結果（2020年度） <https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/uploaded/attachment/203885.pdf>
- ・ 2021年度（令和3年度）第2回福山市市政モニターアンケート結果 <https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/soshiki/shiminseikatsu/205826.html>
- ・ 福山駅前広場に関するアンケート調査結果（2021年度）
- ・ 福山駅前広場の機能検証 <https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/uploaded/attachment/203878.pdf>
- ・ 福山駅北口広場整備基本方針 <https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/soshiki/toshikeikaku/146514.html>
- ・ 福山駅周辺デザイン計画 <https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/soshiki/ekisyuuhensaisei/180971.html>
- ・ 福山駅前再生ビジョン <https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/soshiki/ekisyuuhensaisei/114034.html>
- ・ 駅まちデザインの手引き（国土交通省） https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000098.html

●開催内容

- ・ 第9回福山駅前デザイン会議 <https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/soshiki/ekisyuuhensaisei/216584.html>
- ・ 第10回福山駅前デザイン会議 <https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/soshiki/ekisyuuhensaisei/228430.html>
- ・ 第11回福山駅前デザイン会議 <https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/soshiki/ekisyuuhensaisei/237525.html>
- ・ 第1回福山駅前広場協議会 <https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/soshiki/ekisyuuhensaisei/241709.html>
- ・ 第1回福山駅前広場デザインシンポジウム <https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/soshiki/ekisyuuhensaisei/239101.html>
- ・ 第2回福山駅前広場デザインシンポジウム <https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/soshiki/ekisyuuhensaisei/245999.html>
- ・ 福山駅周辺再生推進課HP <https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/soshiki/ekisyuuhensaisei/>