

# 福山駅前広場整備基本方針（案）に係る パブリックコメントの実施結果について

2023年（令和5年）3月

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 概要

### (1) 公表した案

福山駅前広場整備基本方針（案）

### (2) 公表の場所

福山市ホームページ，福山市役所本庁舎（福山駅周辺再生推進課，市政情報室），各支所

### (3) 意見の募集期間

2023年（令和5年）2月22日（水曜日）から同年3月23日（木曜日）まで

## 2 結果

(1) 提出数 5通（個人5通）（電子メール4通，持参1通）

(2) 意見数 18件

- ・計画に反映したもの：3件
- ・市の考え方を説明するもの：7件
- ・今後の参考とするもの：8件

※1通の意見に複数の内容が記載されている場合は，それぞれの内容ごとに整理している。

※類似の意見については，内容を集約している。

※該当箇所欄などに記載している頁番号は，編集後の頁番号である。

※該当箇所が不明な意見については，内容に応じたページ番号としている。

1 計画に反映したもの（3件）

番号	該当箇所	意見要旨	市の考え方
1	5 ページ	<p>実証実験の結果はどのように反映したのか。実証実験はもう行わないのか。</p>	<p>2022年（令和4年）11月に実施した実証実験によって得られた広場空間に対する市民ニーズやタクシーの配車方法の検証結果を踏まえ、福山駅前広場整備基本方針（案）を取りまとめました。今後も交通結節機能の配置や運用方法、広場の運営などに関する実証実験を行い、得られた結果を基本計画に反映します。</p> <p>5 ページに「実証実験の検証結果の反映に係る文言」を、16 ページに「交通結節機能の配置や運用方法に関する実証実験の実施に係る文言」を追記します。</p>
2	8 ページ	<p>「まちを良くする視点」の意味を説明してほしい。</p>	<p>「まちを良くする視点」とは、駅や駅前広場、周辺市街地を一体的な「まち」と捉え、「まち」を人や企業を惹きつける魅力あるエリアへと変える視点のことです。様々な立場の人々が、個々の立場のことだけを考えるのではなく、お互いのことを考え、「まち」が良くなるように考えることが大切です。例えば、公共交通の待機場を駅前広場外に配置して、駅前広場に居心地の良い空間を作ることによって、次のような効果が生まれ、公共交通利用者や広場利用者など関係する人、みんなが良くなること、「まち」を人や企業を惹きつける魅力あるエリアへと変えることにつながります。</p> <p>（期待される効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広場で飲食や買い物、散歩、休憩ができるなど、人々が駅前で集い、憩い、交流することができる。</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通利用者が乗り継ぎの待ち時間を過ごしやすくなる。</li> <li>・ 人々が駅前に集うことにより、結果として、公共交通の利用者の増加に期待できる。</li> <li>・ 広場と周辺施設との連携強化により、「まち」の魅力が向上する。 など</li> </ul> <p>「まちを良くする視点」については、8ページに注釈を追記します。</p>
3	24ページ	<p>C案の配置を基に基本計画の検討を行うとともに全面広場の計画も弾力的な検討を行うと示されていますが、どちらの案であってもこれまで公共交通を利用して来た人、特に高齢者や体の不自由な方にとっては、これまで以上に移動距離が増えたり、場所が分かりにくくなったりと使い勝手の悪い広場になると思う。</p>	<p>駅前広場の再編にあたっては、「使いやすさ」、「過ごしやすさ」、「安心感」、「福山らしさ」といった利用者目線の価値が大切になります。そのため、協議会やシンポジウム、アンケート調査で利用者などの意見を聴き取りながら、議論を行ってきました。例えば、公共交通利用者の場合、施設までの距離や場所の配置だけでなく、案内の分かりやすさや待ち時間の過ごしやすさ、雨に濡れない環境整備、様々な交通手段の乗換えのしやすさなどの利用者目線での価値を総合的に検討していきます。</p> <p>5ページに「利用者などの意見を聴き取りながら議論を行ってきたこと」、23ページから25ページに「基本となる各機能の配置計画の作成に至る経緯」を追記し、再整理します。</p>

## 2 市の考え方を説明するもの（7件）

番号	該当箇所	意見要旨	市の考え方
1	13ページ	13ページに現状の課題一覧と課題解決の方向性について記載されているが、「①歩行者と車両が安全で快適に移動できる環境整備」において、自転車は車両として考えているのか。歩行者と公共交通は地表面、自家用車は地下のように見受けられるが、自転車についても安全で快適に使える駅前広場となるのか。	13ページに示す「車両」はバスやタクシー、自家用車、自転車を含むものと考えています。これまでの議論では、現在の駅前広場は自転車と歩行者の交錯が危険といったご意見をいただいています。そのため、基本計画において、歩行者と車両が安全で快適に移動できる動線計画を検討します。
2	13ページ	13ページの「②多様な人々と活動を受け入れる居心地の良い空間の創出」や「⑤多様な主体が活用しやすい広場の運営」にあたっては、広場の空間だけでは、天候や気温によって屋外空間の活用が難しい時期もあると思う。そうした状況でも、広場を活用してもらうためには周辺施設との関わりが重要になると考えるが、今後の基本計画において、周辺施設との関わりについても検討するのか。	天候によらず使うことができることは利用者目線の価値の一つであるため、こうした利用者目線の価値を大切にしながら、基本計画を検討します。利用者目線の価値の向上や駅前広場再編の効果の駅周辺への波及のためには、周辺街区や周辺施設との連携強化が必要になると考えています。
3	15ページ Ⅲ 04 方向性に沿った計画の考え方	駅の南北の空間を一体的な広場とする計画だが、バスの動線を伏見町とさんすて福山の間に配置すると、駅南北の一体感が薄れるのではないのか。	基本となる各機能の配置計画は、バス乗降場がさんすての南側まで広がることによって、バス利用者がさんすて福山を訪れやすくなることやバスの待ち時間をさんすて福山や伏見町で過ごすなどの効果が期待されます。こうした連携強化を図ることで、駅南北の回遊性の向上に資するものと考えています。

4	17ページ	17ページ右下のイラストは「自動配送ロボット、大道芸人とその観客、ソファなどでごちゃごちゃしたこのストリートは、歩行者にとって、はたして安全で快適に移動できるストリートなのだろうか」と疑問に思った。	17ページ右下のイラストは、「道路や沿道建物の低層階部など、まちなかにおいて歩行者の目線に入る範囲の連続性を重視した空間づくり」のイメージを示すものとして掲載しています。
5	21ページ	21ページに多様な主体が活用しやすい広場の運営として、「使う人や運営する人の考え方を取り入れながら計画します」と示されている。使う人の意見を反映させた広場の計画づくりをされるようだが、特定の市民や事業者（運営者）の意見が基になって計画が策定されるのではないか。また、多様な使い方ができる空間とは、何もないフラットな空間を整備して、使い方に合わせて様々なものを設置するような広場では、居心地が良く歩いて楽しい空間にならないと思う。	駅前広場は多くの人々が利用される場所であるため、広場の使い方や運営についても、これまでと同様に幅広く意見を聴きながら検討を行います。とりわけ、まちを良くする視点を持ち、主体的に広場の使い方や運営に関わろうとする方々の意見は重要になると考えています。福山ならではの特徴や魅力を生かすとともに、多様な利活用を見据え、必要となる施設や配置など、全体のデザインを検討します。
6	24ページ Ⅲ 05 各機能の 配置計画	駅前の東西方向の回遊性を高めるには、歩行者動線とバス動線の整理が必要	ウォークアブルな駅周辺の実現に向けては、駅周辺の歩行者動線と車両動線を総合的に検討する必要があると考えています。タクシーや路線バス、観光バスなどの動線については、分科会において、公共交通事業者や観光事業者などと共に検討を行い、その結果を協議会やシンポジウムなどでみなさまにお示しし、ご意見をいただいています。

7	24ページ	<p>素案の東西分散配置は、繁華街が南東方向に広がる福山において、駅と繁華街の分断をまねき、本来の目的であるウォークアブルな街と矛盾している。城から駅、駅から繁華街が信号待ち無しに行き来出来るまちづくりを目指すべき。伏見町の交番からフェーレックの建物辺りの地権者が少ない地域の対象者を説得し、バスターミナルを設置したらどうか。交通結節機能を持ちつつ、広場空間を広く取れ、さらに東西南北の分断が完全に解消される。</p>	<p>各機能の配置計画の検討にあたっては、東西方向の回遊性と広場の規模を評価軸として検討を進めてきました。これまでの議論では、現状の東西方向の回遊性が低い要因として、①駅前大通りが交通量に対して余裕のある車線数となっていることや、②駅前広場の南側の交差点形状により歩行者が地下で移動していること、③交通空間が広場内に集約され、広く配置されていること、④駅前広場内に通過交通が進入していること、⑤福山市駅地下送迎場への出入り口が駅前広場内を縦断していることなどがあるとのことがありました。これらを改善するため、①駅前大通りの車線数の減少や②交差点のコンパクト化、③公共交通の待機場や転回場の広場外への配置、④通過交通の排除、⑤福山市駅地下送迎場と福山市営駅南口駐車場の接続による福山市駅地下送迎場の出入り口の撤去などの対策を盛り込んだ東西分散配置を素案として、ご意見を聴き取りました。素案に示した駅前広場を縦断する道路は、交通結節機能と都市の広場機能をバランスよく配置した検討結果であり、素案に対する意見を聴き取った結果、既存の公共用地内での配置計画となり実現性が高いことなどの一定の評価を受けたことから、この配置を基にして、基本となる各機能の配置計画を定めました。一方で東西の空間の一体性をより高めるため、駅前広場外にバスターミナルを配置して、全面的に都市の広場機能を生かすべきという意見も多くあったことから、駅周辺の開発動向によっては、駅前広場を全面的に人の広場とする計画も視野に弾力的な検討を行ってまいります。</p>
---	-------	---	---

### 3 今後の参考とするもの（8件）

番号	意見要旨
1	福山駅北口の出入り口(福山城口)の様な城郭関係の装飾を福山駅全体で実施してほしい。駅全体が福山城の城門の様な塗装にしてほしい。駅名も「福山城駅」に、愛称でも良いので変更を提案する。
2	駅周辺の歴史遺構(駅北側も)の掘割境界線等を表示(路面や看板等)し、それを活かしての商店街作りを提案する。江戸時代の町名の表示等も良い。VRゴーグルの有償貸出も提案する。江戸時代の町名表記と同時に、シャッター商店街を、民泊で欧米(+親日国)の旅行客の受入れ体制を、補助金と民間活力で展開を提案する。既に小規模だが、福山でも実績がある。点から、町全体での民泊の整備で、駅周辺の国内外の訪問者(ノマドワーカー等も)を増やすことで飲食需要や日本生活体験のアクティビティの市場の創造が想定できる(大島能の一週間体験+三蔵稲荷他の能舞台での実演等)。先行する東大阪を駅前城下町のコンセプトで、超える事は可能だと考える。訪日客に、今までにない体験を提供する事で、「駅前城下町+コンパクト日本」の我が国のどこにもない観光地として、差別化ができる。
3	福山城の本丸御殿や各櫓の木造再建と城泊を提案する。新幹線が停車する利便性もPRしたい。命名権や一定期間の宿泊券の10年間贈呈等の制度を整備して、寄附を募りたい。その結果、行政負担を軽減して、地方都市の活性化の成功事例を創造したい。
4	日本の歴史と現代が交差して、日本の木造と産業(世界一のJFEやユニーク企業の産業観光等)がコンパクトに体験できるユニークな都市として、情報発信を提案する。江戸時代の備後鞆から現代のデニム生地製造への変遷や、尾道経由のしまなみ海道のサイクリング、府中や、笠岡・井原から、倉敷・岡山への観光の中心地としての立ち位置を確立する事を提案する。
5	広場の民間組織の独立採算催事を継続的に開催するアイデアが重要
6	日本唯一の駅前広場にしてもらいたい。駅前広場の芝生化をするのなら、歴史遺構を活かした立体的(高低差を活かした)な芝生を提案する。新幹線が停車する駅前(南北)に城郭遺構がある日本唯一の駅前広場にしてほしい。石垣や堀等の復活があっても良い。写真映えが良ければ尚良い。
7	バスターミナルが福山市内のどこにあるのが良いか、もっと検討してから比較するのが良いと思う。駅やバスターミナルをつなぐ歩行者動線にエリアを関連付ける工夫も必要かと思う。交通機能が便利になるとともに、エリア全体がウォークアブルになり、相乗効果が上がる配置が良いと思う。
8	駅前広場の基本方針として、今後の変化を期待させる方針であり、これから作成される基本計画で具体的になることを楽しみにしている。