

第7回福山駅前広場協議会

日時：2024年9月4日（水）14時～16時

場所：福山市役所3階中会議室

内容

●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7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。よろしくお願いいたします。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7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。福山駅周辺の再生に向けて、2018年3月に再生ビジョンを策定してから6年が経ちました。これまでに、ウォーカブルな駅周辺をめざすため、福山駅周辺デザイン計画を策定し、リノベーションまちづくりや中央公園パークPFI事業、エフピコRiMリノベーション再生事業、福山城築城400年記念事業など駅周辺再生の実現に向けた様々な取組を官民が連携して行ってきました。今月9月1日には、新たな商業施設「NEWCASP A」がグランドオープンし、備後圏域の玄関口の更なる魅力向上が期待されます。福山駅前広場の再編につきましては、駅周辺の核となる福山駅前広場を交通結節機能と都市の広場機能が融合したウォーカブルな空間へと転換するため、2021年10月にこの協議会を設置して以降、委員の皆様には活発な議論をいただくとともに、シンポジウムや市民アンケート、実証実験を行い、市民の皆様から多くのご意見をいただきながら、検討を進めてまいりました。これまでの議論で、おおまかで良いので、スケジュールを示して欲しいというご意見、それから、全面的な広場化の実現を望むご意見をいただいたことから、想定スケジュール及び全面的な広場化の実現可能性の検討をいたしました。また、今月下旬から始まる実証実験に関しては、協議会の委員の皆様や地域の皆様、広場運営に携わる事業者など、多くの関係者のご協力により実施に向けて準備を進めています。この場をお借りして感謝申し上げます。本実験を通じて、利用者や事業者の方々からご意見をいただき、広場運営や交通施設配置の効果検証を行うとともに、結果も踏まえながら、今年度末の基本計画策定に向けて、検討を進めていきたいと考えております。本日は、想定スケジュールやD案の実現可能性の検討結果、実証実験について、ご意見を頂戴したいと思います。引き続き、皆様方の活発なご議論をお願いして、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。

《座長挨拶》

●清水座長

風が吹くと涼しさを感じるようになってきた。暑さが常態化する時代になってきた。皆様もお体に気を付けながら、本日も元気良く協議会を開催したいと思う。本日もよろしくお願いします。

●事務局

ありがとうございます。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。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、「D 案（駅前広場を全面的な広場にする案）の実現性の検討」です。後ほど、事務局から説明を行い、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たいと思います。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 は福山駅前広場再編事業の想定スケジュール、資料 3 は D 案の実現可能性検討、資料 4 は 2024 年度福山駅前広場再編実証実験について、資料 5 は第 7 回福山駅前広場デザインシンポジウムについてです。それではこれより、これより福山駅周辺再生推進課の野田から説明をいたします。

《意見交換》

●福山駅周辺再生推進課長

福山駅周辺再生推進課長の野田です。よろしくお願いいたします。意見交換を始める前に、資料 2 と資料 3 について、説明します。資料 4 と資料 5 については、のちほど説明します。少し長くなりますが、ポイントを絞って説明しますので、よろしくお願いいたします。資料 2 をご覧ください。前回の協議会において、駅前広場の再整備の時期が民間の投資判断などに影響するため、現時点での想定で、スケジュールを示してほしいとのご意見をいただきました。そのため、現時点の想定で事業スケジュールを作成しました。今後の検討や施工状況などにより変更となる可能性があることをご了承ください。1 頁をご覧ください。まず、C 案の場合のスケジュールについて説明します。C 案の場合、今の駅前広場内で、バスやタクシーなどの交通結節の確保もしながら、交通施設の場所を変えつつ、工事を段階的に進める必要があります。最初のステップは、資料の左側に示している、路線バス切り回し準備です。まず、駅前広場の施設を撤去し、駅前広場をフラットな状態にします。並行して、駅周辺の道路工事も行います。次のステップは、資料の中央に示している、駅前広場整備（半分）と地下接続工事です。例えば、バスターミナルを東側に寄せて、西側半分の工事を進める。西側の工事が完了後、バスターミナルを西側に寄せて、東側半分の工事を進めるといった施工手順です。こうした交通施設の配置換えによって、資料右下に示していますが、交通の切替が複数回必要となります。最後のステップは、資料の右側に示している、駅前広場の整備です。地下工事完了後、地上の駅前広場全体の整備

を行います。2035年度完成、全体の事業期間は11年を想定しています。C案の場合、交通施設の切替回数の増加による交通の利便性低下や工事期間が長期間に及ぶことによる周辺の魅力の低下が少し懸念されます。2頁をご覧ください。次に、D案の場合のスケジュールについて説明します。最初のステップは、資料の左側に示している、北口広場開発と周辺道路の整備です。中間とりまとめに示したとおり、バスターミナルの配置場所は北口広場としています。北口広場開発については、一階にバスターミナルとタクシー乗降場、二階に駐車場と送迎場などの整備をすると仮定し、工事を2028年度までとしています。次のステップは、資料の中央に示している、路線バスの移設と地下接続工事です。北口広場を整備後、路線バスの発着場所を駅前広場から北口広場へと切替えます。その後、地下接続工事の影響範囲の埋蔵文化財調査や地下接続工事を行います。地下接続工事は2031年度までとしています。最後のステップは、資料の右側に示している、駅前広場の整備です。駅前広場の工事は2033年度までで、全体の事業期間は9年を想定しています。工事期間が長くなると、工事期間中の交通の利便性低下が懸念されますが、D案の場合、C案に比べ、資料右下に示している交通施設の切替回数が少なくなるため、スムーズな交通施設の移行ができると考えています。また、工事期間中のまちの魅力低下の懸念については、タクシー乗降場と待機場を早期に移設し、現在のタクシー乗降場と待機場を実験的に広場として活用していくことで、事業完了前から、早期に人のための広場を作り出し、まちの魅力を向上させることができるとも考えています。さらに、この広場活用の実験期間を広場運営のトライアル期間とすることで、広場運営の課題などの検討を行い、運営者を決定。そして、運営者とともに駅前広場に必要な施設や配置、空間デザインなどの設計に移るというプロセスも可能と考えられます。C案、D案の事業スケジュールを比較すると、D案の方が事業期間が短く、交通の利便性低下を抑えることができ、まちの魅力向上を早期に実現することができると考えられます。資料2の説明は以上です。続いて、資料3をご覧ください。D案の実現可能性を検討するため、バスターミナルの配置場所や路線バスの接続ルートの検討を行いました。1頁をご覧ください。これまでの経過についてです。まず、福山駅前広場の全面的な広場化の検討に至る経過について、福山駅前広場整備基本方針では、「東西方向の回遊性」と「広場の規模」を評価の主軸として、交通空間と広場空間の配置を評価しています。その中でC案とD案の評価が高くなっていますが、全面的な広場化をするD案は、駅前広場外へのバスターミナル配置が必要となるため、実現性は不透明となっています。2頁をご覧ください。A案からD案のうち、C案は交通結節機能と都市の広場機能が融合した駅前広場が実現できる案だと考えられます。一方で、東西の空間の一体性をより高めるため、駅前広場外へ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りました。協議会や分科会の中で、下の表にあるとおり、C案は、縦断する道路が東西を分断することや、外堀遺構を復元する範囲が限られること、路線バスと歩行者の分離が困難となり安全性が低下すること、バスのスムーズな運行が難しいこと、バスの燃料費や運転手の人件費が増加することなどの意見をいただきました。一方で、D案であれば、色々な使い方ができ、安心して

使える広場になる。全面的な広場になれば、外堀遺構の復元できる範囲がC案よりも広がる。路線バスの利便性や安全性、運用面でも大きな問題はない。といったD案の実現を望む意見が多くあったことから、D案の実現可能性を検討することとしました。3頁をご覧ください。駅前広場外へのバスターミナル配置検討に至る経過です。バスターミナルの配置場所に関しては、伏見町もしくは福山駅北口広場を候補地とする意見が出ています。伏見町に関しては、土地所有の細分化が進んでいるため、合意形成が困難であることや、駅との距離が長いこと、路線バスは南方面の行き来が多いため、路線バスの走行距離が短くて済む南側にバスターミナルを配置してもらいたい、などの意見をいただきました。北口広場に関しては、比較的、合意形成が容易であることや、駅に近く、隣接していること、路線バスの走行距離や燃料費、人件費が増加すること、乗り換えの利便性が向上すること、駅の南側に降車場を設けると良いという意見などをいただきました。また、周辺施設との連携により、便利に使えることや、色々な交通機能が一カ所に集約され、スムーズに移動できること、福山城周辺の景観への配慮をしつつ、福山らしさを感じられる空間を作れるといった、意見もいただきました。4頁をご覧ください。バスターミナルの配置場所の検討についてです。まず、バスターミナルの規模についてです。現在の駅前広場のバスターミナルは乗降場と待機場、転回場が集約されており、その面積は約5,000㎡です。バス事業者から、乗降場と待機場、転回場を分散して配置すると、利用者の安全性や利便性、バスの定時性、経済性の面から運営が難しいとの意見があったため、D案では乗降場と待機場、転回場を集約するバスターミナルを検討します。そのため、バスターミナルの配置場所の検討にあたっては、約5,000㎡を確保する必要があります。5頁をご覧ください。次に、路線バスのネットワークについてです。現在、複数のバス事業者が連携することで、市内のほぼ全域を網羅するネットワークが構築されています。多くの路線が福山駅を発着しており、駅前広場が乗換拠点になっています。右の図に示すとおり、特に駅前広場の南側、東側からの接続が多い状況です。バスターミナルの配置場所の検討にあたっては、大きく変えることなく既存のネットワークに接続できる新たな路線バスの接続ルートを確認する必要があります。6頁をご覧ください。次に路線バスのアクセス性の内、走行距離についてです。現在の路線バスのネットワークは、南方面から福山駅前交差点に、東方面から宝町(西)交差点に接続しています。図に示す赤色の線は、仮に北口広場及び伏見町の任意の場所に降車場ができた場合、路線バスの降車場までの走行ルートを示しています。右の表に示す南方面からの走行距離は、福山駅前交差点から降車場までの距離です。東方面からの走行距離は、宝町(西)交差点から降車場までの距離を算出しています。伏見町にバスターミナルを配置する場合、南方面からの走行距離は約80m～370m増加、東方面からの走行距離は約20m～120m減少します。北口広場にバスターミナルを配置する場合、南方面からの走行距離は約600m増加、東方面からの走行距離は約170m増加します。7頁をご覧ください。次に、改札までの距離に関する意識調査についてです。現在の改札から乗降場までの歩行距離は、左の図に示すように平均約200mです。右に示すアンケート調査結果から、「駅舎から乗場までの近さ」に関して、「十分」・「やや十分」が回答

の約 38%だったのに対して、「不十分」・「やや不十分」が約 16%となっています。バスターミナルの配置場所の検討にあたっては、バスターミナルから改札までの距離が同程度、もしくはなるべく短くなるように、配置場所を検討する必要があります。8 頁をご覧ください。次に、路線バス利用者の歩行距離についてです。図に示す青色の線が、バスターミナルの降車場から改札からまでの歩行距離を示しています。伏見町にバスターミナルを配置する場合、改札までの歩行距離は現在と同程度～100m増加します。北口広場にバスターミナルを配置する場合、改札までの歩行距離は約 80m減少します。9 頁をご覧ください。路線バス利用者の移動時間についてです。路線バス利用者の移動時間とは、路線バス利用者が路線バスに乗車している乗車時間と降車場から改札まで歩く歩行時間の合計のことです。伏見町にバスターミナルを配置する場合、南方面からの移動時間は約 5 秒～130 秒増加し、東方面からの移動時間は約 100 秒減少～約 80 秒増加まで場所によって差が見られます。北口広場の場合、南方面からの移動時間は約 70 秒～130 秒増加し、東方面からの移動時間は約 40 秒～60 秒減少します。歩行時間は北口広場の場合が最も短く、現在よりも約 70 秒短くなります。10 頁をご覧ください。次に、合意形成についてです。伏見町にバスターミナルを配置する場合、約 5,000 m²の敷地に対する土地所有者の数は何十人と多数になります。北口広場にバスターミナルを配置する場合、約 5,000 m²の敷地に対する土地所有者の数は福山市と JR 西日本の 2 者です。11 頁をご覧ください。バスターミナルの候補地の比較です。路線バスのアクセス性やバス利用者のアクセス性、合意形成の視点から、伏見町と北口広場を比較評価しました。結果、伏見町に比べて、北口広場は合意形成に要する時間や事業費が比較的少なく、路線バス利用者の歩行距離が減少することが分かりました。12 頁をご覧ください。バスターミナルのレイアウトの検討についてです。北口広場に必要な施設量が収まるかを確認するため、仮の設計条件を設定しています。福山駅北口広場整備基本方針に示す各送迎機能の諸元に、広場機能とこの度の実証実験で検証する路線バス乗降場・待機場の施設量を加えた諸元を仮の設計条件としています。13 頁をご覧ください。図の中で赤色がバス乗降場、青色がバス待機場、オレンジ色がタクシー乗降場、黄色が今ある遺構を残している箇所を示しています。一般車送迎場と駐車場は 2 階を想定しています。仮の設計条件でレイアウトを検討したところ、大型バスが走行する際、支障がありますが、路線バスの実際の大きさなども踏まえた詳細な検討によって支障が解消される可能性があるため、北口広場に必要な施設量を配置することは可能と考えられます。ただし、北口広場へのバスの接続ルートに課題があります。14 頁をご覧ください。路線バスの接続ルートの検討についてです。北口広場に路線バスがアクセスするためには、赤く示しています宝町(西)交差点と東 1 番ガード(北)交差点を右折左折する必要があるため、各交差点について検討しました。15 頁をご覧ください。宝町(西)交差点についてです。交差点の検討は、2 つの視点で行いました。1 つは大型バスが現在の交差点形状で右左折可能かという点、もう一つは駅前広場再編後に推定される交通量を処理することが可能かという点です。まず、交差点形状についてです。左上の図をご覧ください。北側の停止線を下げることで、路線バスが東西から交差点に流入する場

合、路線バスの右左折は可能です。次に、左下の図をご覧ください。路線バスが北側から交差点に流入する場合、道路の幅いっぱいを使用しながら曲がる必要があるため、対面車両との交錯の危険性がありますが、北側と南側からの流入を分ける信号制御とすることで、対面車両との交錯を防ぎながら、路線バスが右左折することは可能です。交通量については、右下の図に示すとおり、現況交通量にバス・タクシーの台数を追加した推定交通量に基づく需要率が、上限値0.875以下のため、交通処理が可能です。宝町（西）交差点については、現在の交差点形状でも路線バスが右左折することは可能ですが、走行のしやすさをより向上させるためには、右折レーンを確保するなど、道路拡幅の検討が望ましいです。16頁をご覧ください。東1番ガード（北）交差点についてです。先程と同様に検討を行いました。左上の図をご覧ください。路線バスが南側から交差点に流入する場合、停止線を下げることで、路線バスの左折は可能です。ただし、東1番ガード（北）交差点と城見町（南）交差点の交差点間隔が狭いため、滞留長が確保できず、城見町（南）交差点周辺の渋滞が懸念されます。次に、左下の図をご覧ください。路線バスが西側から交差点に流入する場合も、路線バスの右折は可能です。交通量については、需要率が、上限値以下のため、推定交通量を処理することが可能です。東1番ガード（北）交差点については、現在の交差点形状でも路線バスが右左折することは可能ですが、現状では路線バスが走行する場合、滞留長が確保できず、周辺で慢性的に渋滞が発生する可能性があります。17頁をご覧ください。滞留長を確保するための対策として、①信号制御による対策や②城見町（南）交差点の通行止めなども考えられますが、北口広場ではタクシーの乗降や一般車の送迎・駐車などの利用があることから、北口広場周辺の一般車の利便性を低下させるような対策は望ましくありません。18頁をご覧ください。一般車の動線を確保しつつ、路線バスが交差点を通行しない方法、一般車と路線バスの走行ルートの分離も検討しました。一般車と路線バスの走行ルートを分離すれば、滞留長の問題は解消されます。その場合、走行ルートは、「北側に道路を拡幅して一般車が北側を走行する案」と「南側に道路を拡幅して路線バスが南側を走行する案」の2案考えられるため、一般車と路線バスの安全性・円滑性・快適性、必要な用地の範囲、実現性の4つの視点から比較評価しました。その結果、北側の用地を拡幅して、一般車が路線バスの走行ルートの北側を走行する案よりも、南側の用地を拡幅して、路線バスが一般車の走行ルートの南側を走行する案の方が、機能面では優れていますが、いずれの場合も合意形成が課題です。なお、右下にあるとおり、一般車と路線バスの走行ルートを分離した場合、路線バス利用者の移動時間は約30秒～100秒短縮されます。19頁をご覧ください。ご意見をいただく前に、以前協議会でご質問のあった駅前広場の利用者数への影響についてご説明します。バスターミナルを駅前広場外に配置する場合の駅前広場の利用者数への影響を検討しました。図に示す青色の円は、駅前広場を囲む端部を示しています。その地点で人の行き来を計測することで、駅前広場の利用者数を計測しており、2019年度の調査結果では、21時間で87,428人が行き来しています。同日の路線バス乗降客数は7,984人です。この結果から、路線バス乗降客数の割合は、駅前広場の利用者数の約1割ということが分かります。仮に

駅前広場外にバスターミナルを配置した場合、駅前広場の利用者数は約1割減となることが考えられますが、残りの約9割は駅前広場を利用（通過・滞留など）すると考えられます。20頁をご覧ください。ご意見をいただくにあたって、論点の整理についてご説明します。D案の実現性の検討にあたっては、駅前広場外にバスターミナルを配置する必要があり、その配置場所によって、合意形成に要する時間と事業費や路線バス利用者にとっての利便性（乗車時間や歩行時間）が異なります。また、これまで協議会や分科会の委員からいただいた意見のように、エリア価値の向上のために、まちづくりの視点から戦略的に配置場所を検討する必要もあります。北口広場にバスターミナルを配置することは、比較的、合意形成に要する時間と事業費が少なく、実現性が高いと考えられます。また、南方面からの移動時間（乗車時間＋歩行時間）が約1分～2分増加するものの、降車場から駅舎までの歩行距離が減少します。公共交通や送迎、駐車場などの交通機能を集約することや隣接する商業との連動による利用者の利便性向上、福山城が良く見える屋上やテラスなどを設けることによる福山城の価値を感じられる空間の創出など、利用者目線の価値の向上に資すると考えられます。一方で路線バスの接続ルートに課題があります。ここまでの検討結果を踏まえ、合意形成、路線バス利用者の利便性、エリア価値の向上、路線バスの接続ルートの視点から、D案の実現可能性の検討結果について、ご意見をお聴かせください。事務局からの説明は以上です。

●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、ご発言の際には挙手をしていただきましたら、マイクをお持ちしますのでマイクを通して発言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、よろしくお願いいたします。

●清水座長

ありがとうございます。説明を聞かれて、ご理解いただけましたか。今の時点で質問があれば、挙手をお願いします。無いようであれば、議論を進める中で質問があればお願いします。ご意見がある方、挙手してご発言をお願いします。

●広島県バス協会

現在、ニューキャスパが完成して、様々なテナントが入り、駅前に人が返ってきたと感じている。この歩みを更に確実なものとするため、駅周辺に人や企業を惹きつけ、併せて交通結節点としての機能をより高め、あらゆるステークホルダーが協力して、魅力あるエリアに変えていくべきという想いには変わりはない。周辺の都市を見渡すと、広島や岡山では、JRに直接、市内全線が直接入ってくるなど、交通結節機能は益々向上している。少子高齢化などによる労働者不足は我々の業界でも深刻さを増している。今後、国民の移動する権利は重

要になってくる。交通弱者を守る公共交通の使命は益々大切になってくることは明白。そのため、交通結節機能を低下させるわけにはいかない。2024年問題で、運転者の労働時間や連続運転時間が規制される。拘束時間は最大13時間以内、休息時間は11時間以上を取りなさいという法律ができています。バスの運行時間をこれ以上伸ばすことは困難。実際にバスを走らせて、北口広場までの時間を計測した。距離は往復で1.2kmある。さきほどの説明では、天満屋から北口広場まで2～3分の計算だったが、我々の実験では、片道5分かかった。往復10分。これは避けて通れない。概算ではあるが、我が社だけでも人件費で1,000万円、燃料費200万円、このくらいの経費が余分にかかる。精査はできていないが、市内3社合計で年間4,000万円程度経費が増加する。混雑時間帯に一度に多くの車両が北口広場に向かった場合、宝町（西）交差点、東1番ガード（北）交差点、城見町（南）交差点で渋滞が発生することは明白。高架下の東1番ガードは見通しが悪い。駐輪場があつて危険。一番大切な人の命を守るためには、安全なバスターミナルと周辺交通をつくりあげることがもっとも優先されるべきだと考えている。今後、自動運転を作り上げる場合、道路構造をシンプルにしていくことも大事。バス業界としては、駅に近接して、現状に近く、駅より南側のバスターミナルを希望する。D案の実現性に関しては、ターミナルをつくるにしても、北側、南側それぞれに課題がある。バス協会としては、安全性と利便性、効率性を見極めて、慎重に対応していくべきだと考えている。冒頭、清水座長からもあったが、今後、地球温暖化によって、夏の3カ月間、外に出れないという状況もありえる。それなのに単なる広場で良いのかと思う。強い日差しや風を凌ぐこと、動く歩道など併せて検討をしてもらいたい。実証実験については前向きに協力をしたい。福山市は積極的ではないようだが、岡山市や倉敷市のように、バス料金無料化の実験を実施して、バスの利用促進をしてもらいたい。利用促進策とともに、駅前の活性化と公共交通の重要性を改めて考えてもらいたい。先日、福山市でバス共創プラットフォームが組成された。駅前広場のあり方についても、本協議会に対して、バス共創プラットフォームの考え方を提案してもらいたい。

●福山市商店街振興組合連合会

本日示されたD案の実現可能性については、全面的に賛成している。走行距離や歩行時間、移動時間などを示されていたが、総合的に考えて、ターミナルを北口広場に持つて行くことに賛成している。まず初めに伏見町の地権者の多さや交渉に要する時間などを考えると、早期に実現できる北口広場の方が良い。ただ、9年間という期間は少し長い。スピード感をもって取り組まないと魅力は高まらない。広島駅では電車が駅に乗り入れたり、バスケットチームの施設の建設が検討されたり、サッカー場が完成している。都市間競争の中で福山の魅力向上を図るためには、極力早期に完成させて欲しい。次に投資額については示されていないが、なるべく安くしていかないといけない。財政がひっ迫している中であまりに大きな投資額になると、実現性をにぶらせてしまう。3点目は、利用者と事業者の利便性、使いやすさ。最後、4点目は、福山駅周辺の整備が福山のオリジナル性を発揮できるものにし

ていきたいということ。他の地域と比べても、全面広場化となれば福山らしさが出てくるだろう。遺構のこともある。駅前広場がランドマークになると良い。都市ブランドの確立ができる。福山の知名度が向上するものにしてもらいたい。また提案として、1つ目は、北口広場を2階建てにすることについて、一般車の駐車場や送迎場を配置するために2階建ての建物が必要なのかと思った。施設のデザインや規模は分からないが、築城400年を迎えて、北口の広場形成が出来たので、平面でできないものかと思った。北口広場には一般車の駐車場や送迎場がある。駐車場は財政にも寄与している。南側の地下送迎場と地下駐車場をつなぐ計画があるが、現在の地下送迎場はあまり機能していない。南側に北口の送迎機能と駐車機能を加えてはどうか。どのくらいの規模になるか分からないが、南側に北口の駐車機能と送迎機能を持って行くことで、充足できるのではないか。次に北口広場周辺の一般車両が渋滞するのではないかと懸念されているが、極論を言えば、北口広場を含めて、周辺の一般車の通行を規制してはどうかと思う。福山市では自家用車を持っていないと移動が難しいが、今後、SDGsの世の中をめざす中で、歩行者を優先した駅周辺のまちづくりを進めた方が良いと思う。北口広場周辺をバスとタクシーが優先されるエリアにして、一般車を規制する。北口広場周辺が歩きやすくなれば、安全だというイメージがついてくるだろう。特に福山城の南側とJRの高架下北側、すなわち西町若松線道路の歩行者道路化。北口広場周辺の道路を通行止めにするとなるとかなりの英断が必要だろうが、慣れれば、車は流れると思う。3点目は、公共交通の利用を促進すること。歩行者の安全性と歩行する楽しさを追求していくこと。最後に4点目。ニューキャスパが9月1日にオープンした。市民に喜ばれるような駅周辺が実現するためには、駅前広場の全面広場化の実現とともに、駅周辺への回遊性を向上させていくことも大切。福山市の特徴としては、駅周辺に商店街が広がっているので、従来から申し上げているように、回遊性を向上させるような歩道整備が必要だと考えている。

●広島県土木建築局

資料3の19頁にある駅前広場の利用者数。青色の箇所での出入りを足し合わせたものということで良いか。この資料だと、非鉄道利用者52,000人はどのようなことをするために訪れているのか。

●事務局

全体から駅舎からの出入り約35,000人を差し引いたものが、非鉄道利用者になる。駅に入らずに、駅前広場を通過した人と捉えている。

●広島県土木建築局

会議の設置要綱を改めて確認すると、ウォークアブルなまちづくりが大きなテーマになっている。今後、実証実験を行われると思うが、交通規制による駅周辺の細街路への影響や回遊性などを検証されると、説得力のある検証になると思う。

●事務局

細街路への一般車がどのように流れるのかについては、今回の実験で検証したいと考えている。

●建設局参事

ニューキャスパの話が出たのでご紹介させていただきたい。ニューキャスパが9月1日にグランドオープンした。施行者は、福山再生ビジョンに基づいて、福山らしさを出すようにリーシングを行ってる。テナントに入る方もビジョンを表現している。テナントの方からお話を伺う機会があったが、備後の玄関口なので、備後圏域の魅力を発信したいというご意見や福山らしさを出したいというご意見だった。遠くから福山限定の商品を買いに訪れたお客様もいらっしゃった。施行者やテナントの方が、敷地主義ではなくエリア主義で、広場と三之丸町を一体的に考えていた。感銘を受けた。駅前広場ができることを前提に投資をされているため、駅前広場の完成時期を気にされていた。全体最適化を引き続き考えてもらいたいというお話だった。事業者も期待されている。引き続きよろしくお願いしたい。

●西日本旅客鉄道株式会社

我々は交通事業者なので、人口減少などの社会環境の変化も踏まえて、公共交通の厳しさを実感している。今回、北口広場にバスターミナルをつくる場合、地権者でもあるため、意見を述べさせていただく。以前からお伝えしているが、福山駅周辺が活性化して、備後圏域が発展していくことは歓迎している。なんとかして実現に協力したい。一方で、福山駅の鉄道利用は、未だコロナ前の9割程度までしか回復していないが、それでも1日3万8千人くらいの方が福山駅を利用されている。そのうち、定期利用が半分くらいいる。定期利用は、通勤・通学の方。路線バスとの連携が非常に大事だと思う。バスターミナルを北口広場や伏見町に配置するなどの意見が出ているが、鉄道という観点で言うと、鉄道とバスの乗り換えの利便性の確保が重要という点ではバス協会と同じ思い。北口広場には市とJRの土地があるが、色々な意見があることは認識している。皆さんが北口広場を望むのであれば、JRとしても検討していかなければならないと思っている。

●西村浩

資料を拝見させていただいて、北口広場にバスターミナルが収まるような図が示されていた。一般車とバスが、東1番ガード（北）交差点を通行すると、交通が複雑になってしまう。バス事業者としても、一般車と混在することを懸念されていると思う。北口広場に2階をつくるべきかという話もあったと思う。ここからは勝手なことを言うが、今の北口広場は、車やタクシーが並んだ茫洋とした交通広場になっている。お城のおひぎ元なので、もう少しなんとかならないものかと感じている。そうした状況の中で、今回、北口を出たすぐの場所

にばらの広場が出来たと思う。仮に北口広場にバスターミナルができるとなると、今度はバスがたくさん停まっている風景ができてしまう。お城から見える風景のことも考えた方がよい。例えば、バスが東1番ガード（北）交差点に入る前に、さんすての商業施設のところから入って、一般車と分離する方法も考えられないのだろうか。折角、投資をするわけなので、交通渋滞のリスクを低減させることを考えると、南側から東1番ガード（北）交差点に入る手前のさんすてがあるところにバスルートをつくってはどうかと思う。そこにはさんすての商業施設があると思う。一般市民の目線で考えると、駅から北口広場に出て、ばらを見ながら、ごはんを食べられるような飲食店や屋上をテラスにして、城山がダイレクトに見える視点場をつくることなども検討してみてはどうか。事業のことやコストのことも議論になると思うが、総合的に北口広場をお城の直下にふさわしい景観に変えていくことを考えた方がよい。北口広場にバスターミナルができれば、雨に濡れずにJRに接続でき、スムーズな乗り換えが可能になる。バス事業者の意見も一理あるが、お客様にとっては直結できるメリットが生まれる。商業や城山への視点場を作る事も含めて、今よりも圧倒的な風景を成果として獲得できれば、良い投資になると思う。是非、バスルートの検討をもう少し柔軟に考えてもらいたい。

●築切家守舎

資料作成お疲れ様でした。資料を拝見しても、やはり全面広場化が良いと思った。エリア価値の向上のため、またウォーカブルエリアの拠点をつくるためには、駅前広場を全面広場化して、北口広場にバスターミナルを持って行くやり方がベストだと思う。枝江市長が駅前活性化の集大成は、駅前広場の改変だと仰っていた。その後、当選された。どのような広場をイメージされていたのかは分からないが、市民の期待に応えるためにも、良い広場を造っていただきたい。個人的にはそれは全面広場だと思っている。2点申し上げたいことがある。1点目。以前、伏見町再開発に関わっていた。伏見町内で5,000㎡の敷地の地権者の意見をまとめていくことは大変困難だと思う。スケジュールは読めない。経験上、伏見町に大きなバスターミナルをつくることは難しい。北口広場に向かうまでに、時間がかかるという説明があった。例えば、早く降りたい人は、伏見町あたりに降車場を設置すれば良いという意見もあったと記憶している。伏見町に降車場を設けることは可能だと思う。築切家守舎としても、地権者の方々と降車場を設けるとしたらどういう形が良いのか。今後、降車場を含んだ開発によって、伏見町の活性化につながる案を検討したい。地権者の方々へ投げかけているところ。北口広場へのバスターミナルの実現に向けて、協議会や市と情報を共有しながら、降車場の実現に取り組んでいきたい。2点目。北口広場のコンビニエンスストアの前辺りの交通のこと。あの辺りの交通は、普通の時は良いが、盆や正月など送迎車両が多い時期はとても混雑している。あの交差点がどうにかならないかといつも思っている。さんすての北側の交差点付近に花壇のあるスペースがある。あのスペースを道路にすれば、渋滞が無くならないものかと考えたりする。さんすての建物も古いと思う。使われていない部分もあると思

う。あの辺りを全部壊して、バスの動線を確保しながら、北口広場と一体的に整備されてはどうか。もう少し人が滞留するような空間にしていけば、北口広場ももう少し良くなるのではないかと思う。岡山駅も広島駅も落ち着いた頃だと思うので、そろそろ、ＪＲさんに福山駅にも力をいれてもらいたい。駅前広場と北口広場を良くして、良い駅周辺をつくってほしいよう、ＪＲにも協力してもらいたい。バスの降車場に関しては、伏見町としても協力していきたい。全面広場化と北口広場のバスターミナルの実現をお願いすると同時に協力もしたいと考えている。

●建設局参事

ご意見をいただいているように、北口広場周辺の道路は狭隘になっている。公共空間は市の管轄だが、官民連携で全体の最適化を考えていかないといけない。どうなるか分からないが、バスと一般車を分けるため、また渋滞解決のためにも、ＪＲに検討をいただきたい。もし、ご検討いただけるなら、市も一緒に考えていきたい。

●西日本旅客鉄道

ご意見をいただいている敷地の土地は、確かにＪＲが所有している。ただし、建物はグループ会社が所有しているため、この場では言いづらい状況。記憶が正しければ、その建物は高架下施設の設備と一体になっていたはずなので、検討するとなれば色々課題があると思う。バスターミナルを配置するのであれば北口広場が良いという話や鉄道利用者にとっても乗換えの利便性が向上するとか、備後圏域の発展のためというような話もあるので、可能なら前向きに検討したいと思うが、グループ会社のこともあるので、一度社内に持ち帰らせていただきたい。もし検討するとしても、ＪＲでは交差点や道路の計画は分からないので、具体的にどのようなルートになるのか、市と会話してから考えてみたい。

●福山商工会議所

資料を拝見させていただいて、Ｄ案の実現性についてある程度分かりやすいという印象を受けた。私は前向きに受け止めている。論議の出発点として、北口広場にバスが収まるのかどうかを確認した方が良く思っていた。今回のレイアウトが完成系ではないだろうが、一旦、収まる図になっている。これは論議の出発点として良いと思う。資料３の１８頁のところ。一般車と路線バスの走行ルートが重なっている。赤色と青色の動線を分けていく必要がある。西村さんの論議にもつながる。これだけ大きな改変をするときは、ＪＲさんとか、全体でまとまって動かないと改変できない。バスの走行ルートは何かしらの改善が必要だろう。資料３の８頁のところ。伏見町と北口広場を比較したとき、北口広場の方が、歩行距離が短くなっている。これをどのように評価するのか。移動困難な方や地域関係者がどのように評価するのか気になる。資料３の１１頁のところ。合意形成が難しいとかねてから言われていた。合意形成についても、北口広場と伏見町で大きな違いがある。論議の出発点とし

ては良いと思う。

●三谷繭子

スケジュールやD案の実現可能性について、とてもよく理解できた。時間がかかることが分かった。今後のプロセスは、次回以降の議論になると思う。北口広場にバスを持っていく方が現実的だと思う。自家用車とバスが混在するのは、生活者の視点としても考えづらいと思う。東1番ガード（北）交差点付近の交通の改善は重要な論点だと思った。今年度が計画の策定年度になっている。どこまで計画に盛り込むのか、盛り込めるのか。そういう観点では、JRとの連携が必須になると思う。市とJRにはしっかり協議してもらいたい。この事業の根幹はウォーカブルなまちをつくっていくこと。ウォーカブルの概念で大事なことは2つある。1つ目は、空間を車中心から居心地の良い人中心の空間に変えていくこと。2つ目は、移動手段を自家用車から公共交通や徒歩に変えていくこと。この2つの両輪がとても重要。公共交通の話が度々出ているが、これから9年間の中で、バス以外のモビリティも出てくるかもしれないが、公共交通を利用した方が来やすい環境をつくるという広い視点が必要。今は自家用車の方が来やすい。バスを利用した方が来やすい環境をつくるためには、便数を増やすとか、収支を改善するなど、官民が連携して、様々な課題を考えていかないといけない。今回の計画の中で公共交通の位置付けをきちんと整理すると良い。公共交通のことは各論になりやすく、置き去りにされやすい。10年後の公共交通をどのように位置付けるか。これは切り離せないこと。是非盛り込んでいってもらいたい。これから議論をしていければと思った。

●福山青年会議所

D案を検討することに敬意を表したい。中途半端なことをやるよりD案を検討した方が良い。伏見町の合意形成が難しいことは分かっている。バスターミナルを北口広場に持って行く話を聞いて賢いと思った。ただ、個人的には賢いのは北口広場、ワクワクするのは南側だと感じた。エリア価値向上という視点で考えたときに、北口広場にバスターミナルが移って、駅前に入人が増えるのか心配。南側であれば入人が増えて、バスの収支も上がるのではないかと。南側の可能性を探ってもいいのではないかという気がする。予算や時間を考えると賢いやり方だと思うが、玄関口なので、賢さだけでなく、人を呼び込むワクワク感も考えないといけない。中途半端なことをして入人が訪れるのかと思った。仕事柄、全国に行くことがあるが、他の都市は、お城自体というより、仲見世通りのようなところで人を集めている。北口広場はお城の価値を上げるようなものがあるかもしれないと思う。土地を活用して南側に人が集まって、北側には城に行く楽しみがあると、人が集まって、駅前広場の開発をして良かったということになると思う。基本的には良いと思う。

●三之丸町町内会

世界的に見ても、バルセロナの駅に面する空間を広場や公園にしようと動きがあるし、大阪梅田でもビルだけでなく、半分は緑地・広場化をした。これからの時代の趨勢だろう。福山市の計画もそれに沿ったものだと思う。以前、伏見町にバスターミナルを造れば良いということと言った。なかなかまとまらないという印象。4区画くらいに分けてやらないと進まないと思う。北口広場にバスターミナルをする計画になっているが、処理をするだけの面積もあるし、出来れば良いと思う。良い計画だと思う。北口広場の駐車場に入るあたりはすぐに詰まる。ネックになると思う。東1番ガード（北）交差点や宝町（西）交差点はバスがぎりぎり回ることになる。土地を確保して道路拡幅をして、スムーズに処理が出来るようにした方がいい。北口広場には石垣がある。石垣を避ければスペースを取れると思う。北口広場では、以前、お城周辺の景観について論議があった。市が土地を譲る計画が無くなった。それは良かったと思う。市営の駐車場はかなりの収益が上がっていると聞いた。お金もばかにならない。バスターミナルをすることによって、どれだけ駐車場の利用が減るのか気になるが、北口広場にバスターミナルを一回置いてみればと良いと思う。駅の広場の運用については、駅の西側の商店会としても関心がある。一緒になって考えていきたい。

●福山市身体障害者団体連合会

出来れば、伏見町で再開発してもらいたい。ただ、地権者の思いがあるので我々の思いだけではどうしようもない。南口から北口にバスを回すと時間がかかる。我々はゆっくり歩かないといけない。車椅子利用者や歩行困難者もいる。バスの乗客を伏見町付近で早く降ろしたから良いというわけではない。雨の時には、カッパを着て歩かないといけない。雨降りの時にどうすればいいのか。できるだけ距離が短いところにバスターミナルを整備してもらいたい。全く目が見えない方もスマホを使って歩いたりする。歩く距離が長くない方が良い。15年くらいすると、福山市の人口は減ってくる。車の運転者も同じように減ってくるだろう。バスの利用度は重要になってくる。一般車の規制もしていかないといけない。余分な施設は無駄になる。広島駅の中にもバスセンターができています。広電を2階に上げるように計画されている。そういうことを考えると、できるだけ駅の近くにバスとの接点をつくってもらいたい。

●伏見町町内会

現在の伏見町は小さな店舗が出ていて、結構にぎやか。ただ、大きな店舗はない。福山に帰ってきて、25年間何も変わっていない。変えてもらいたい。

●清水座長

まだまだ意見が尽きないと思いますが、時間になりましたので、意見がある方は後でも良いので事務局にお伝えいただきたい。

《その他》

●事務局

ありがとうございます。実証実験とシンポジウムの開催について、事務局からご報告があります。

●福山駅周辺再生推進課長

それでは、資料4と資料5について、順にご説明させていただきます。資料4をご覧ください。本実験は、「福山駅前広場整備に係る検討内容(中間とりまとめ)」に示す「施設計画」や「動線計画」、「運営計画」の考え方に基づいた広場運営や交通施設配置の効果を検証することを目的として実施するものです。実施主体は、前回同様、本協議会となります。広場運営の効果検証では、民間事業者の企画提案によって、広場運営を試行し、将来の広場整備を見据えた効果的な使用・運営・管理のあり方を検証します。交通施設配置の効果検証では、タクシーのショットガンシステムによる運用や路線バスの施設量縮小による運行への影響、送迎バス乗降場の配置変更による効果、交通規制による周辺交通への影響を検証したいと思います。実施期間は、今月25日から来月25日までの約1カ月間です。2頁をご覧ください。本実験では、交通施設の場所の変更や交通規制を行います。タクシーは、乗降場を伏見町北側に、待機場を堀端公園西側道路に移設し、ショットガンシステムで運用します。路線バスは、乗降場を12バースから10バースに縮小し、運行します。送迎バスは、伏見町北側とアイネス前・郵便局前に配置してある送迎バス乗降場を、福山駅東側、高架沿いの南側に移設します。送迎バス乗降場を配置するため、道路を一方通行で運用します。3頁をご覧ください。広場の運営は、プロポーザル方式で選定した運営事業者が実施します。場所は、タクシー乗降場・待機場やバス案内所前、路線バス乗場(6番・7番)を活用します。基本方針では、駅前広場の再編に当たって、次の利用者目線の価値を大切にすることを示しています。多様な人々が訪れる駅前広場には、日常的に利用される仕組みや仕掛け、機能が必要だと考えています。また、多様な情報が集積し、情報の発信や交換ができる場となることが必要と考えています。よって、今回の実験では、「平日・休日の朝昼夜に対応できるコンテンツの配置」や「多様な人々を受け入れられる広場運営」に基づいた実施を予定しています。今回の実験の基本コンセプトは「結節(つながり)」です。これまでの意見を踏まえ、「人とまち」、「人と人」、「人と場所」、「人と情報」、「人とモノ」、「人とコト」、「福山駅前と市内、備後圏域」といった、「結節(つながり)」を生み出す機能が重要であると考えています。4頁をご覧ください。プロポーザルの結果、コンソーシアムの福山駅南広場協議会が選定されました。このコンソーシアムが(5)の内容を行う予定であり、現在、実施に向けた準備が行われているところです。

資料5をご覧ください。デザインシンポジウムについてです。公民連携による駅前広場のマネジメントを考えていくため、実験期間中の来月1日に、タクシー待機場のところで、第7回福山駅前広場デザインシンポジウムを開催します。今回のシンポジウムは、本協議会の

委員で福山駅前再生アドバイザーである西村委員と今回、広場運営を行う方々のトークセッション形式で開催します。実証実験における駅前広場のマネジメントに対する思いやまちを変える駅前広場の使い方なども聞きながら、将来の駅前広場の運営について、意見交換を行う予定です。事務局からの説明は以上です。

●事務局

今の説明の中でご意見、ご質問がある方はいらっしゃいますか。

●三谷繭子

実証実験では、交通と広場運営の2つの検証が行われる。交通の実験は積み重ねていくことが大事。D案のスケジュールを見ていると、バス乗降場がどうなるのか、通りがどうなるのか、徐々に論点になっていくと思う。大きな議論の後の話ではあるが、もう少しパーツで分けた分科会のようなものを徐々にやっていった方が良いと思う。広場運営のことを詳しくご説明いただいたのは、恐らく今回が初めてだと思う。最短で2027年から広場の暫定活用が始まるとなると、あと2年くらいで広場運営のことを詰めていかないといけない。大きな話と部分部分の話を並行して詰めていかないといけない。各地で公共空間をまちのために活用していく業務に携わっているので、今回の実験の仕様書や条件を拝見したが、せっかくやるなら、もう少しお金と時間をかけてやった方がいいと思う。今回の予算と時間ではやれることが限られてしまう。次年度に向けて早めにやらないといけない。民間事業者が広場運営をすることを確かめることが、今回の実験の肝だと思う。民間事業者からすると、実証実験での投資回収は難しい。長期で回収することが基本になる。実証実験は短期間のものなので、市がある程度予算を確保しないと、民間事業者もなかなか出てこない。プロボで採択された事業者の方には成果を上げてもらいたいと思っている。次年度に向けて検討を進めてもらいたい。

●事務局

他にございますか。それでは、全体を通して、清水座長からまとめをお願いします。

●清水座長

本日の会議は大変重要な会議だったと思う。このあたりで本格的にどのような駅周辺をつくっていくのか本気で考えないと取り返しがつかないことになる。大事な瞬間が訪れつつある。市長も含めて、みんなで腹を決めて、やるなら徹底的にやらないとあまり上手くいかないかもしれない。本気で取り組んだとしたら、どのようなことが可能になるのかという腹決めが大事だと、皆様の率直なご意見を聴きながら感じた。担当する福山駅周辺再生推進課の更なる頑張りが必要になる。詰めの作業を丁寧に行いながら、年度末に向けてどこまで詰められるか頑張っていたきたい。

●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、建設局参事の池田からご挨拶いたします。

《閉会挨拶》

●建設局参事

本日はありがとうございました。デザイン会議でも幅広い意見を聴きながら、議論を深めていき、より良い空間をつくっていきたい。これまでも福山東警察署やUR都市機構とも協定を締結して連携してきている。今後も色々な主体と連携して取り組んでいきたい。

●事務局

これをもちまして、第7回福山駅前広場協議会を終了いたします。次回の開催は11月下旬、その次が2月上旬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。

以上