

D案の実現可能性検討

2024年（令和6年）9月4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. これまでの経過

●福山駅前広場の全面的な広場化の検討に至る経過

- 福山駅前広場整備基本方針（以下「基本方針」という）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、次のとおり交通空間と広場空間の配置を評価しています。

●広場空間を東西に分散配置する案（以下「C案」という）の評価

- バスが駅前広場外で転回することや駅前大通りを縮小することにより、交差点がコンパクトになり、歩行者が地上を渡れるようになる。
- 交通空間が狭くなることで、まちの一体的なにぎわいを感じやすくなり、回遊の動機が促される。
- 交通結節機能を確保しながら、広場空間を大きく確保できる。
- 周辺街区と接する広場空間の範囲が広くなり、周辺街区との連携強化が見込める。
- 既存の公共用地内での配置計画となるため、実現性が高い。

●全面的な広場化をする案（以下「D案」という）の評価

- 全面広場化により東西の分断が完全に解消される。
- 広場空間を最も大きく確保できる。
- 駅前広場外へのバスターミナルの配置が必要となる。駅周辺の開発動向によるため、実現性が不透明。

●各機能の配置計画<これまで検討してきた空間配置の評価>

| | 現状 | A:北側に集約 | B:東西のいずれかに集約 | C:東西に分散配置(素案) | D:全面広場化 |
|----------|----|---------|--------------|---------------|---------|
| 計画の考え方 | | | | | |
| 東西方向の回遊性 | × | △ | × | ○ | ◎ |
| 広場の規模 | × | △ | △ | ○ | ◎ |
| 実現性 | — | ○ | ○ | ○ | △ |

- 主な交通空間
- 歩行者動線
- まとまった広場空間
- 車両動線
- バス数は現状と同程度で作成
- 各車両の動線は実際の軌跡と同程度で作成
- 地下駐車場と地下送迎場の接続等を想定して作成

1. これまでの経過

●福山駅前広場の全面的な広場化の検討に至る経過

- 前頁に示すA案からD案のうち、C案は交通結節機能を確保できること、東西方向の回遊性を向上させるとともに広場空間を大きく確保できること、周辺街区と接する広場の範囲が広く周辺街区との連携強化も見込めること、既存の公共用地内に配置でき実現性が高いことから、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。
- その他、協議会や分科会の中で、次のような意見をいただくなど、**全面的な広場化をする案（D案）の実現を望む意見が多くあることから、D案の実現可能性を検討します。**

●C案とD案に対する主な意見

| 広場空間を東西に分散配置する案（C案） | 全面的な広場化をする案（D案） |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">●東西方向の回遊性に関する意見<ul style="list-style-type: none">C案でもまだ縦断する道路が東西を分断してしまう。中途半端に道路を残さず、全面的な広場化をめざしてもらいたい。●遺構の活用に関する意見<ul style="list-style-type: none">縦断する道路があるため、外堀遺構を復元する範囲が限られる。●路線バスに関する意見<ul style="list-style-type: none">バスの乗降場と待機場が離れているため、車両と歩行者との分離が困難となり安全性が低下する。安全なバス専用の転回場や公共交通だけが走行できる空間が必要。乗降場や待機場、転回場が離れている。ダイヤの密集時や渋滞発生時にはスムーズな運行が難しい。乗り場と転回場が離れると乗車時間が伸びるため、利便性が低下する。バスの走行距離が伸びるため、バスの燃料費や運転手の人件費が増加する。 | <ul style="list-style-type: none">●広場の規模に関する意見<ul style="list-style-type: none">縦断する道路が無くなることで、色々な使い方ができ、安心して使える広場になる。伏見町や商店街など、駅周辺のまちづくりにとっても全面広場化が良いと感じる。●遺構の活用に関する意見<ul style="list-style-type: none">福山らしさを表現するためには、福山城の遺構を生かした空間づくりは大変重要。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。城郭の中に駅があることを表現できるなど、福山ならではの駅前広場をつくることにつながる。●路線バスに関する意見<ul style="list-style-type: none">駅の近くにバスターミナルができれば、全面的な広場が実現できる。バスの利便性や安全性、運用面でも大きな問題はない。C案の場合、工事期間中にバス離れが懸念される。バスターミナルであれば、バスがスムーズに移行できる。 |

1. これまでの経過

●駅前広場外へのバスターミナル配置検討に至る経過

- ・ 駅前広場を全面的に広場化する案（D案）を実現するためには、駅前広場外にバスターミナル※を配置する必要があります。
- ・ バスターミナルの配置場所に関しては、これまでの協議会や分科会において、**伏見町もしくは福山駅北口広場（以下「北口広場」という）を候補地とする意見**が出ており、それぞれに対して、次のような意見が出ています。

●バスターミナルの配置場所に関する主な意見

| 伏見町 | 福山駅北口広場 |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">●実現性に関する意見<ul style="list-style-type: none">・ 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。●駅からの距離に関する意見<ul style="list-style-type: none">・ 駅との距離が長い。●路線バスに関する意見<ul style="list-style-type: none">・ 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。 | <ul style="list-style-type: none">●実現性に関する意見<ul style="list-style-type: none">・ 土地所有者が福山市とJR西日本に限られるため、比較的、合意形成が容易である。●駅からの距離に関する意見<ul style="list-style-type: none">・ 駅に近く、隣接している。●路線バスに関する意見<ul style="list-style-type: none">・ 路線バスの走行距離が伸びる。・ 燃料費や人件費が増加する。・ 雨に濡れずに乗り換えできるため、乗り換えの利便性が向上する。・ 南側でも降りることができるよう、南側に降車場を設けると良い。●利用者目線の価値に関する意見<ul style="list-style-type: none">・ 隣接している商業と結節させれば、乗り換えの待ち時間にコーヒーを飲みながら待つこともできるなど、周辺施設との連携により、便利に使える。・ 色々な交通機能が一カ所に集約され、利用者がそこに行けば、乗り換えできるような状態が良い。駐車場も併設できれば、スムーズに移動できる。・ 福山城周辺の景観への配慮をしつつ、福山城が良く見える屋上やテラスなどを設けることで、福山らしさを感じられる空間を作る。 |

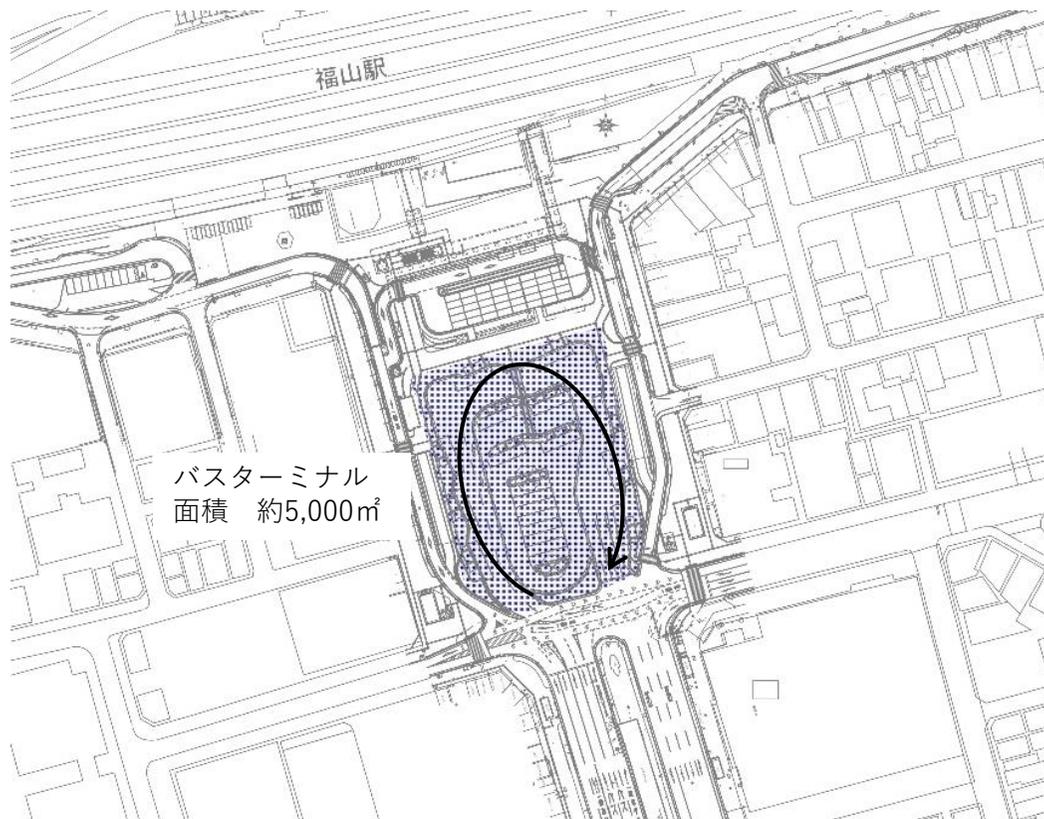
※「バスターミナル」とは、路線バスの発着点として乗降場・待機場・転回場を備えた施設のこととする

2. バスターミナルの配置場所の検討

●バスターミナルの規模

- 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、C案のように、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の確保、バスの定時性の確保、燃料費や人件費などの経済性の確保等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。
- バスターミナルの配置場所の検討にあたっては、バスターミナルの設置に必要な規模の敷地（約5,000㎡）を確保する必要があります。

●現在のバスターミナルの面積

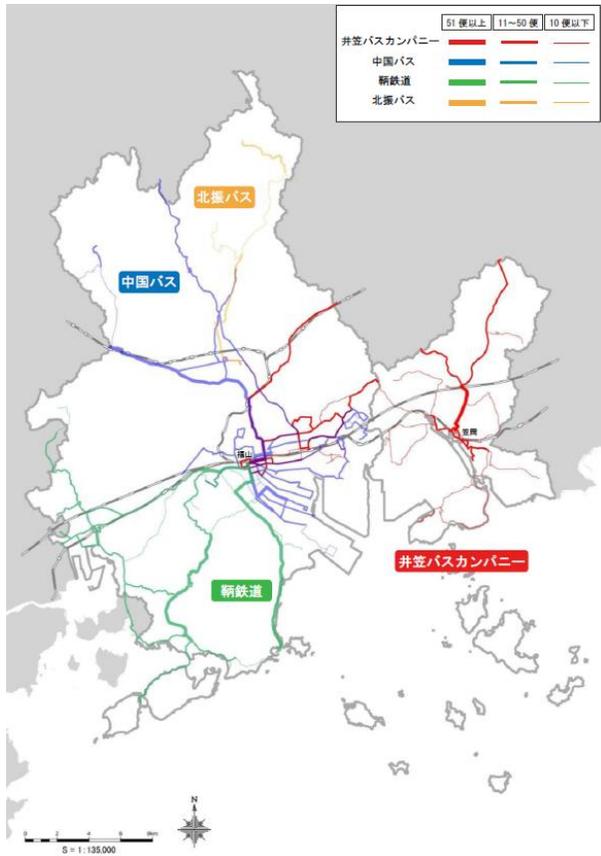


2. バスターミナルの配置場所の検討

●路線バスのネットワーク

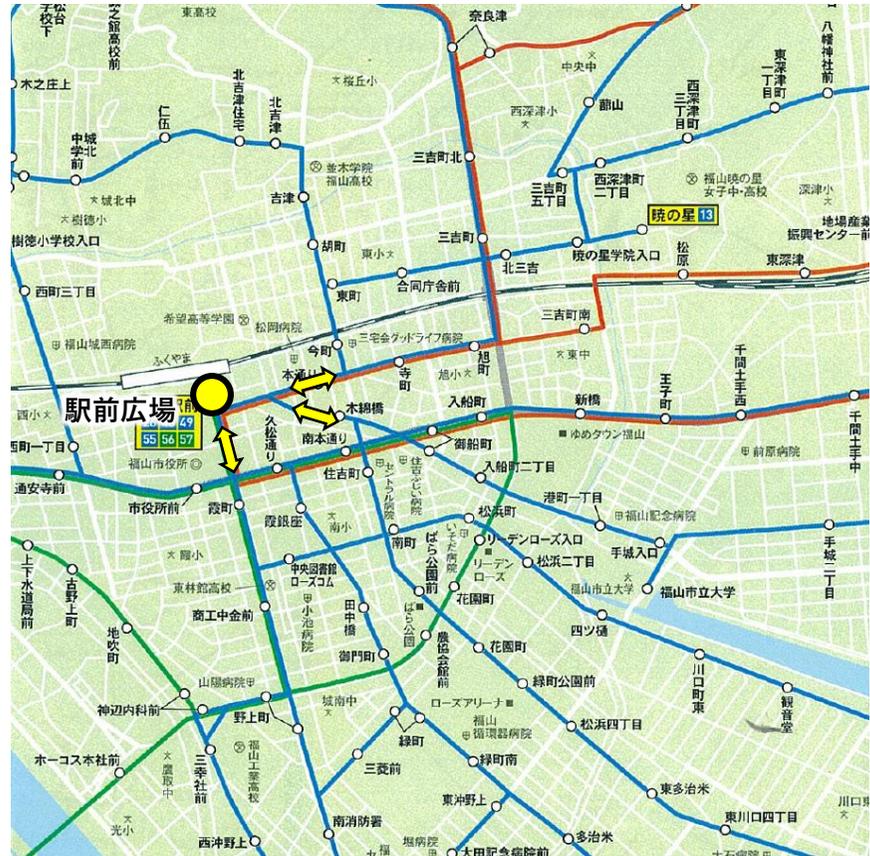
- 現在、複数のバス事業者が連携することで、市内のほぼ全域を網羅するネットワークが構築されています。数多くの路線が福山駅を発着しており、駅前広場が路線バス同士、また鉄道と路線バスとの乗換拠点になっています。
- バスターミナルの配置場所の検討にあたっては、大きく変えることなく、**既存のネットワークに接続できる新たな路線バスの接続ルート**を確保する必要があります。

●路線バスの運行状況（2022年10月時点）



- 福山駅では、両備グループ（中国バス、井笠バスカンパニー）が発着しています。
- 福山駅で発着する便数は約660便/日（平日）。その内、約7割は両備グループ、約3割は両備グループが運行しています。（2024年4月時点）

●福山市中心部のバス路線図（2024年3月時点）

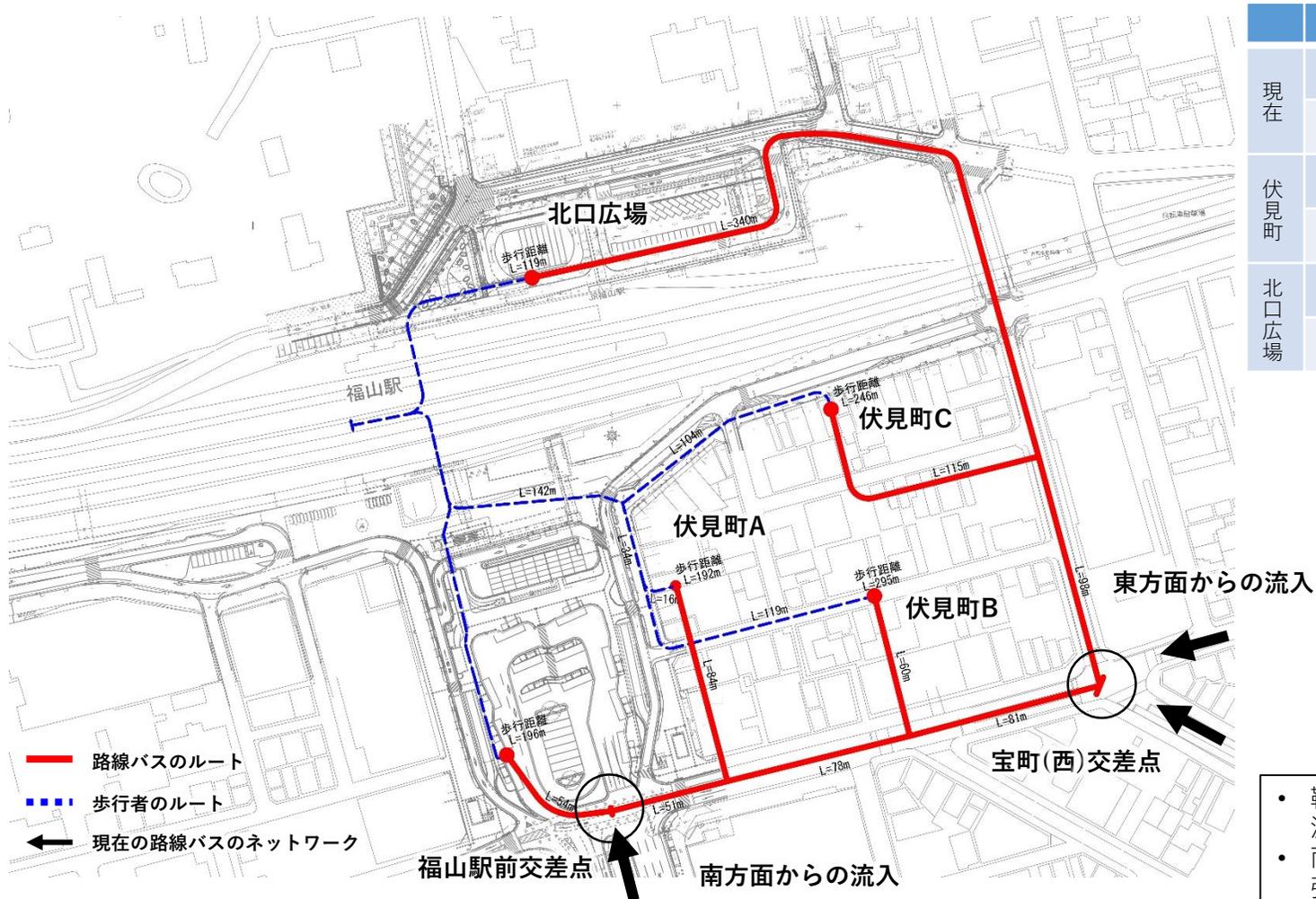


- 路線バスのネットワークは、図に示す3路線を経由して、駅前広場に接続しています。

2. バスターミナルの配置場所の検討

① 路線バスのアクセス性（路線バスの走行距離）

- 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。
- 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20～120m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。



| | 場所 | 走行距離(m) | 現在との差(m) |
|------|-----|---------|----------|
| 現在 | 南方面 | 54 | - |
| | 東方面 | 264 | - |
| 伏見町 | 南方面 | 135～423 | +81～+369 |
| | 東方面 | 141～243 | ▲21～▲123 |
| 北口広場 | 南方面 | 648 | +594 |
| | 東方面 | 438 | +174 |

- 鞆鉄道が運行する路線は全て、南方面から流入しています。
- 両備グループが運行する路線の内、約5割強は南方面から、残りは東方面から流入しています。

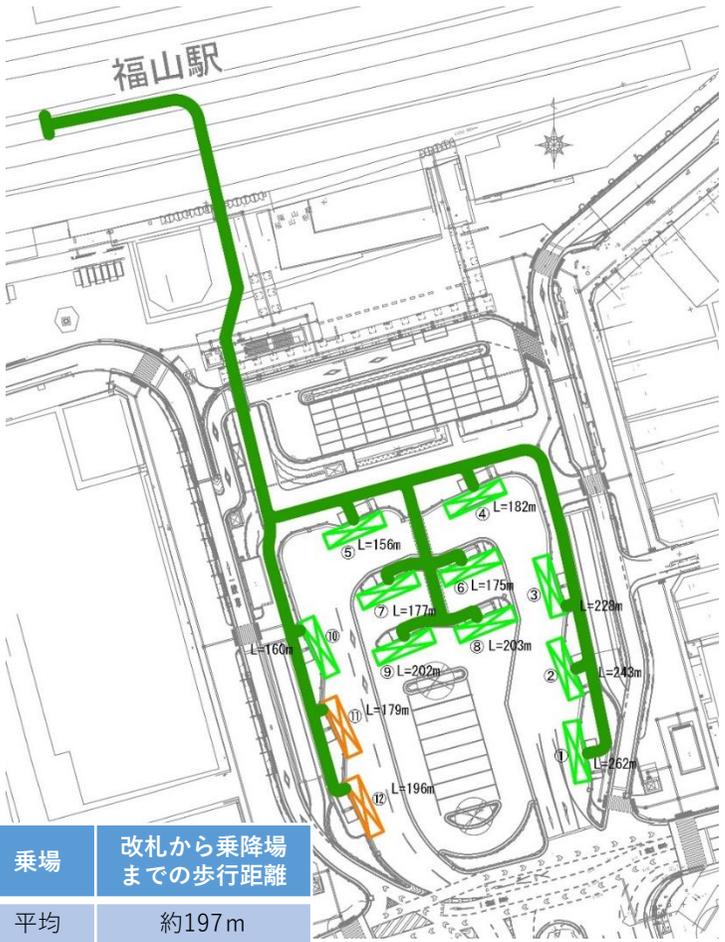
※南方面からの走行距離は福山駅前交差点から降車場までの距離、東方面からの走行距離は宝町(西)交差点から降車場までの距離を算出
 ※伏見町や北口広場のバスターミナルの位置及び降車場の位置は想定。降車場は駅舎に近い位置に仮で設定

2. バスターミナルの配置場所の検討

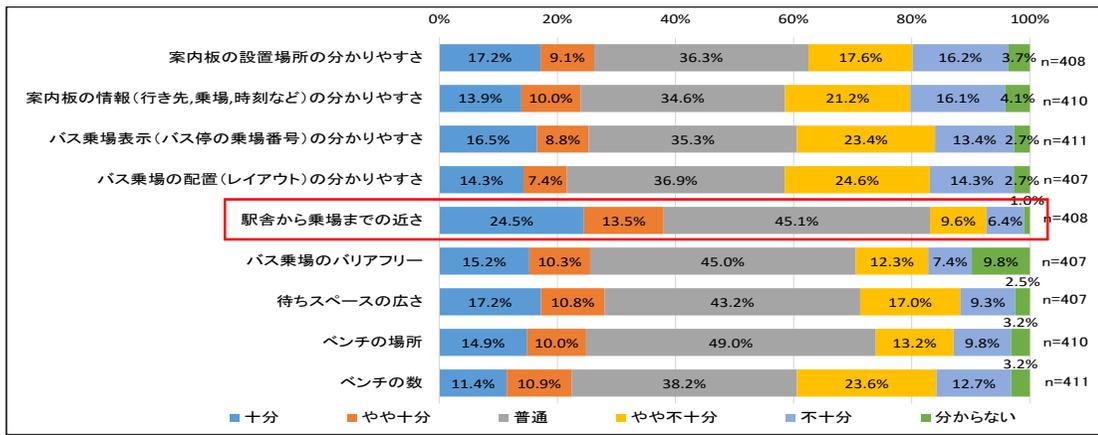
②路線バス利用者のアクセス性（改札までの距離に関する意識調査）

- 現在の改札から乗降場までの歩行距離は平均約200mです。過年度の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、回答の約38%が「十分」・「やや十分」だったのに対して、約16%が「不十分」・「やや不十分」と回答しています。
- 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。

●現在の改札から乗降場までの距離



●路線バスの乗場の評価



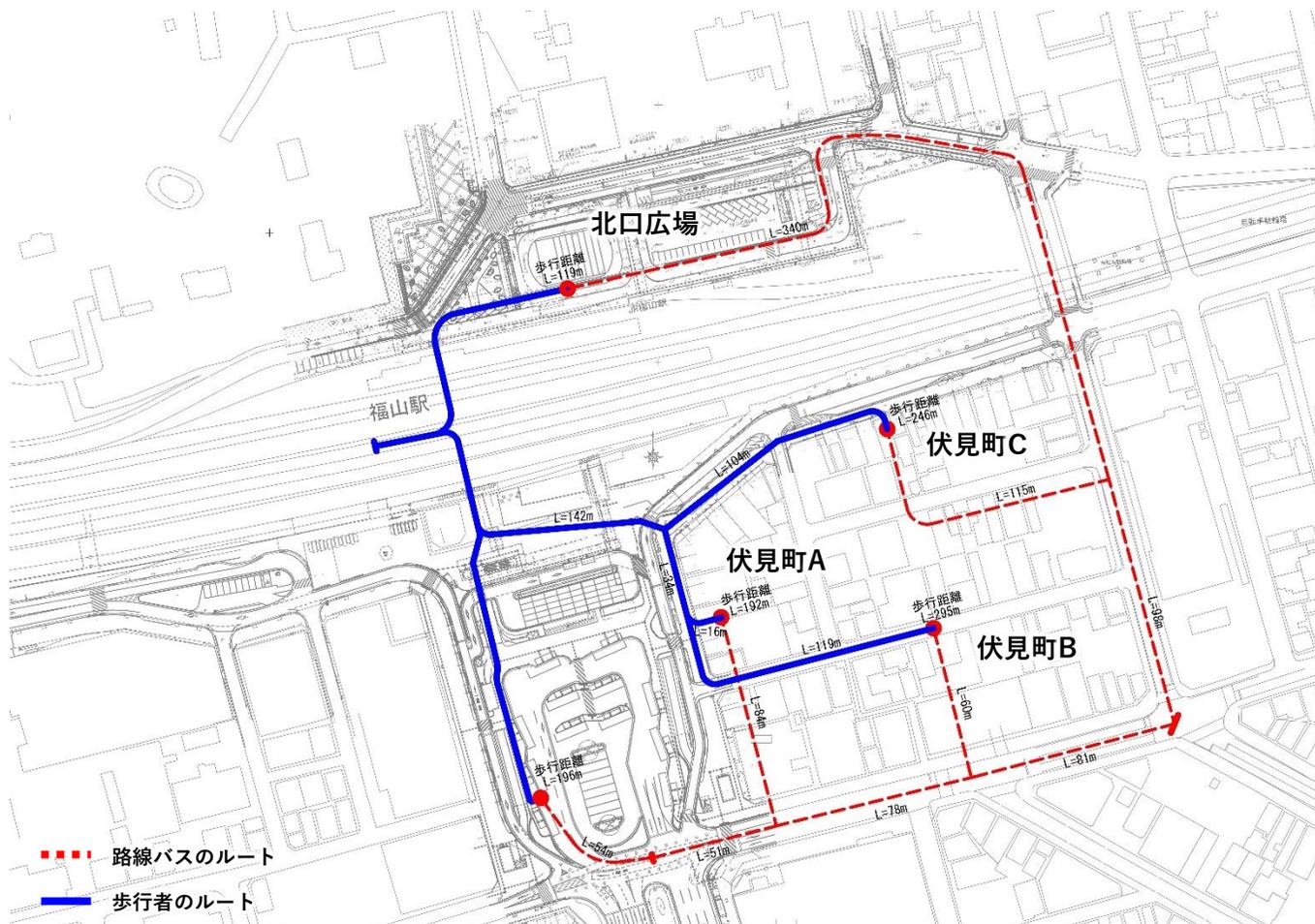
ウォーカブルな駅周辺の実現に向けた福山駅前広場に関するアンケート調査結果（2021年2月）

2. バスターミナルの配置場所の検討

②路線バス利用者のアクセス性（路線バス利用者の歩行距離）

- ・ 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約0~100m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。

●バスターミナルの降車場から改札までの歩行距離



| 場所 | 歩行距離(m) | 現在との差(m) |
|------|---------|----------|
| 現在 | 196 | - |
| 伏見町 | 192~295 | ▲4~+99 |
| 北口広場 | 119 | ▲77 |

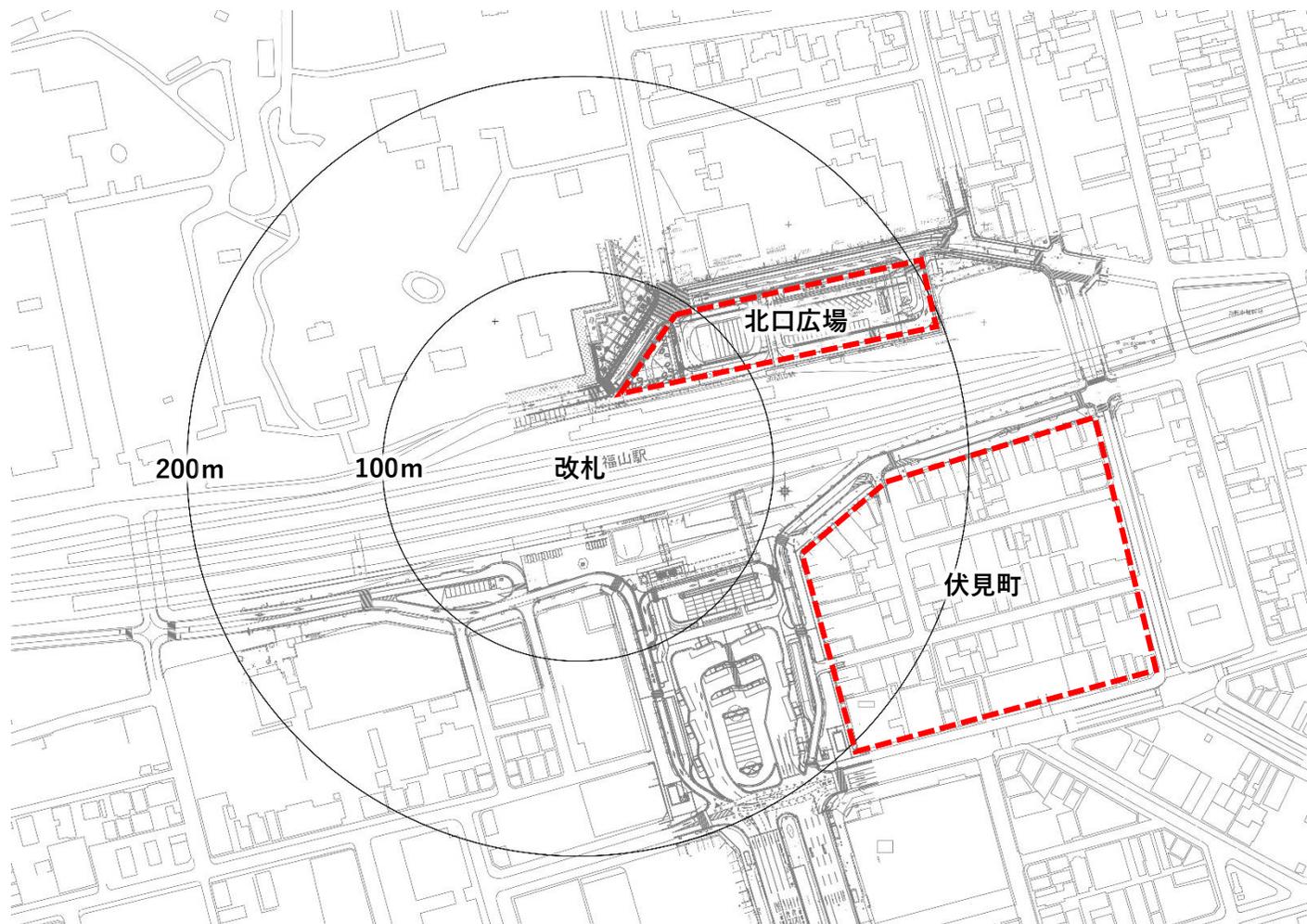
※歩行距離は改札から各バスターミナルの降車場までの距離を算出
 ※伏見町や北口広場のバスターミナルの位置及び降車場の位置は想定。降車場は駅舎に近い位置に仮で設定

2. バスターミナルの配置場所の検討

③合意形成

- 伏見町にバスターミナルを配置する場合、5,000㎡の敷地に対する**土地所有者の数は多数**です。
- 北口広場にバスターミナルを配置する場合、5,000㎡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。

●バスターミナルの規模



※同心円は改札からの直線距離を示す

2. バスターミナルの配置場所の検討

●バスターミナルの候補地の比較

- 「①路線バスのアクセシビリティ」や「②路線バス利用者のアクセシビリティ」、「③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。

●伏見町と北口広場の比較評価

| | 伏見町 | 北口広場 | |
|-------------------|--|--|---|
| 配置図 | | | |
| ①路線バスのアクセシビリティ | <ul style="list-style-type: none"> 伏見町の場所により、流入出の容易さが異なるものの、路線バスのアクセシビリティは確保できる。 南方面からの走行距離が、約80m～370m増加 東方面からの走行距離が、約20～120m減少 | <ul style="list-style-type: none"> 北口広場周辺の道路に課題がある。 南方面からの走行距離が、約600m増加 東方面からの走行距離が、約170m増加 | ○ |
| ②路線バス利用者のアクセシビリティ | <ul style="list-style-type: none"> 歩行距離が、約0～100m増加 南方面からの移動時間が、約5秒～130秒増加 東方面からの移動時間が、約100秒減少～約80秒増加 | <ul style="list-style-type: none"> 歩行距離が、約80m減少 南方面からの移動時間が、約70秒～130秒増加 東方面からの移動時間が、約40秒～60秒減少 | △ |
| ③合意形成 | <ul style="list-style-type: none"> 土地所有者は、多数 土地所有者が多いことから、開発に向けた合意形成に多くの時間や事業費を要する。 | <ul style="list-style-type: none"> 土地所有者は、2者（市とJR西日本） 伏見町地区に比べ、開発に向けた合意形成に要する時間や事業費は少なく済む。 | × |

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、バス利用者の歩行距離が減少します。次頁以降では、課題となる路線バスの接続ルートなどについて、詳細な検討を行います。

3. バスターミナルのレイアウトの検討

●北口広場の設計条件

- 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（タクシー乗降場・一般車送迎場・駐車場）に、広場機能（現：福山駅北口スクエア）と路線バス乗降場・待機場を加えた諸元を仮の設計条件とします。

仮の設計条件

- タクシー乗降場：5バース（小型自動車）
- 一般車送迎場：5バース
- 駐車場：60バース以上
- 広場機能：福山駅北口スクエア
- 路線バス乗降場：10バース（普通自動車）
- 路線バス待機場：8バース（普通自動車）

※ タクシー待機場は堀端公園を想定（ショットガンシステムでの運用）

※ 路線バス乗降場と待機場は、実証実験で検証する施設量

3. バスターミナルのレイアウトの検討

●福山駅北口広場に必要機能が収まるのか

- 仮の設計条件でレイアウトを検討したところ、普通自動車（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。

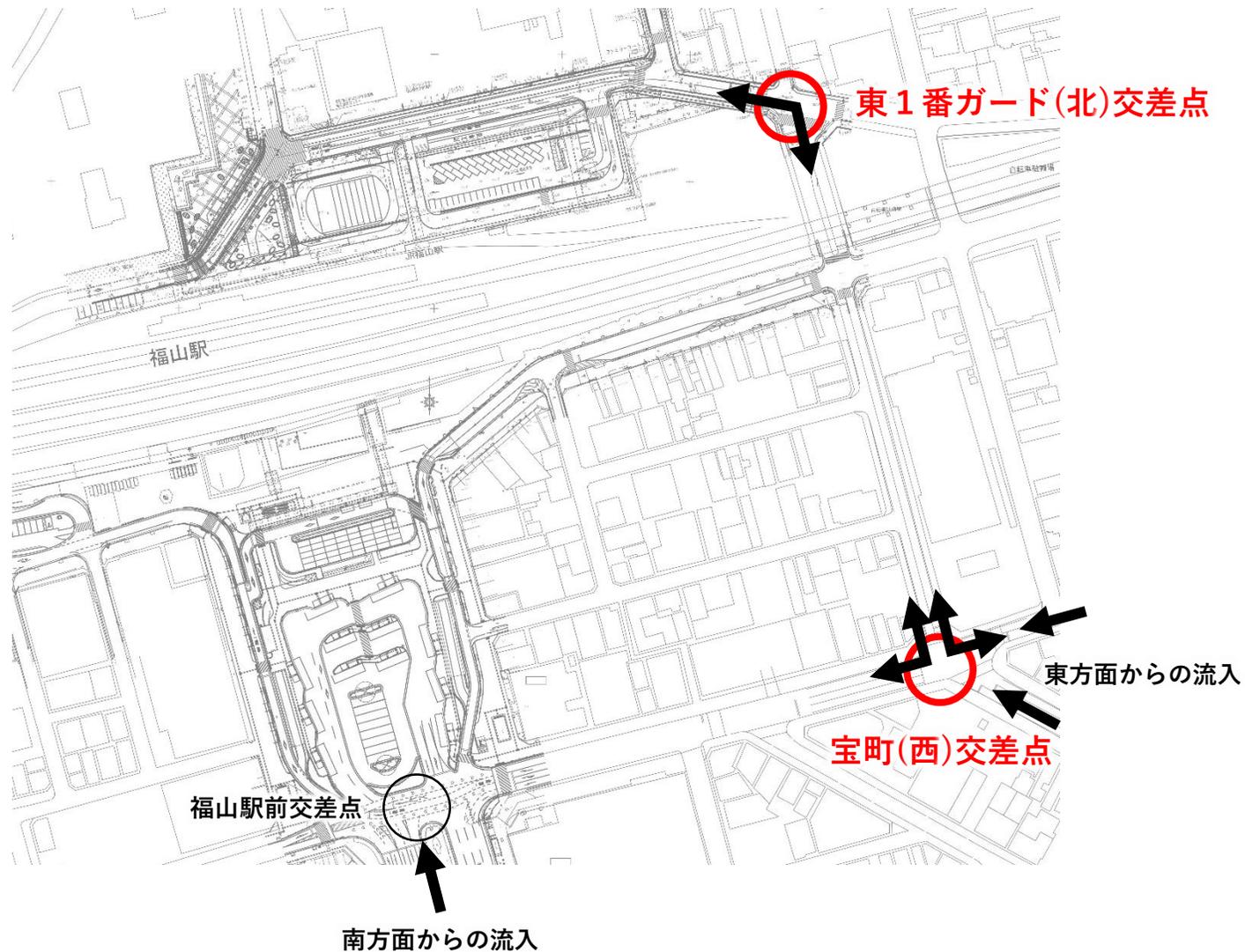


4. 路線バスの接続ルートの検討

●北口広場までのルートを確認できるか

- 北口広場に路線バスがアクセスするためには、宝町(西)交差点と東1番ガード(北)交差点を右左折する必要があるため、各交差点の交差点形状と交通容量について検討します。

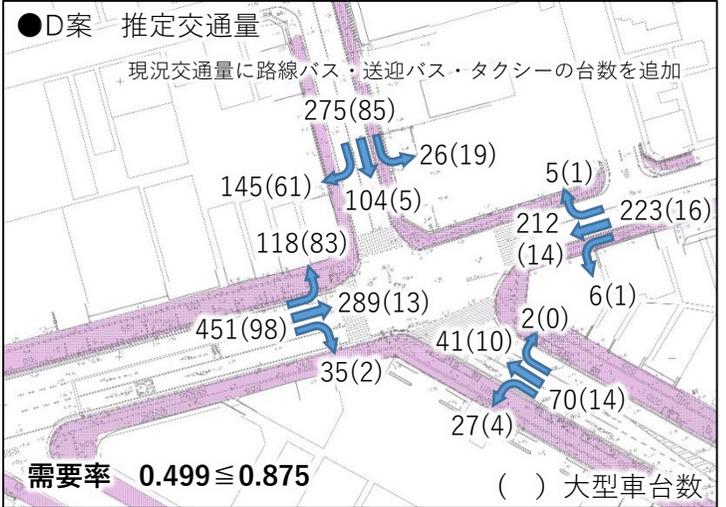
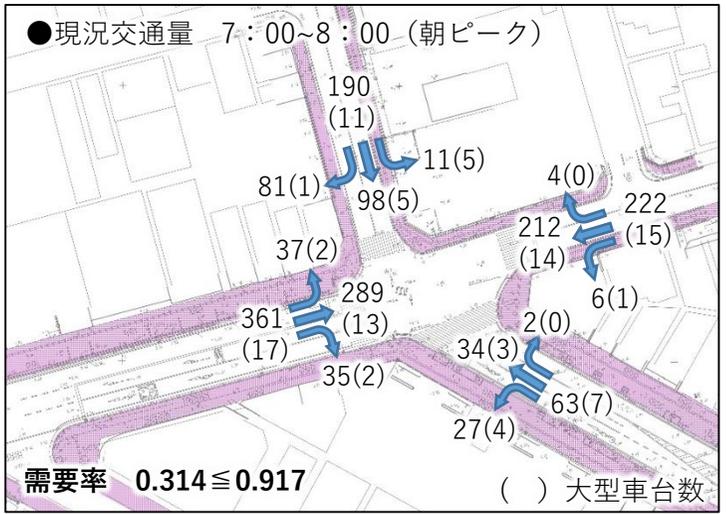
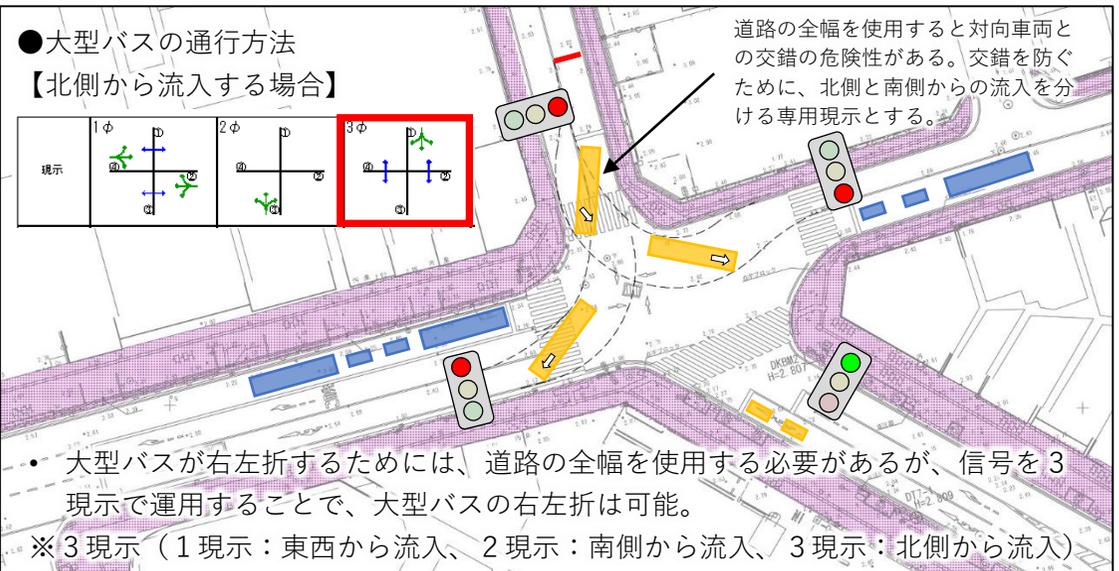
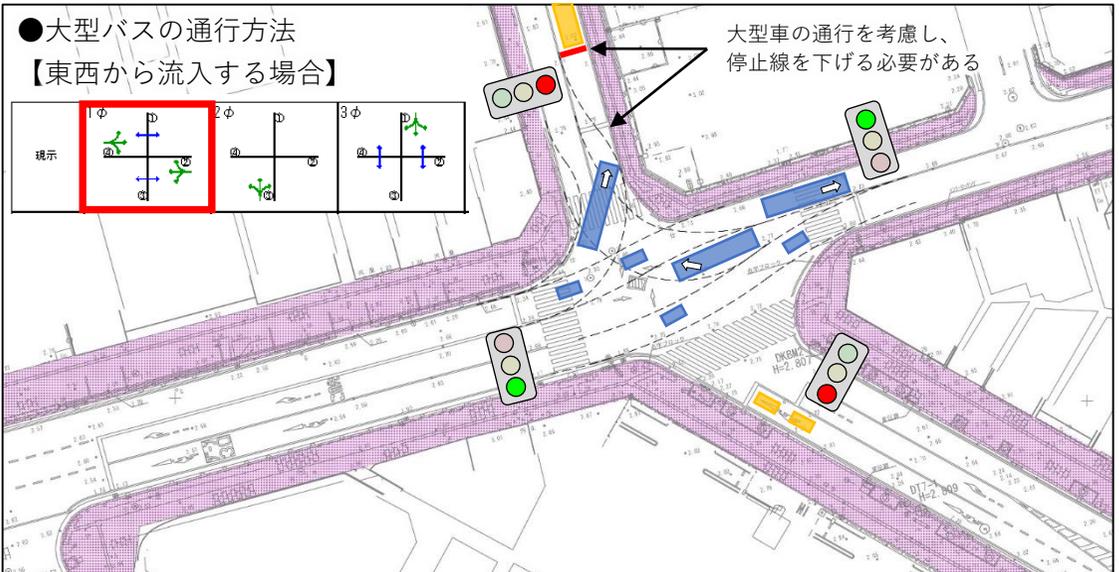
●路線バスの接続ルート



4. 路線バスの接続ルートの検討

●宝町(西)交差点

- 信号を3現示で運用することで、路線バス（大型バスを含む）の右左折は可能です。
- 走行のしやすさを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。

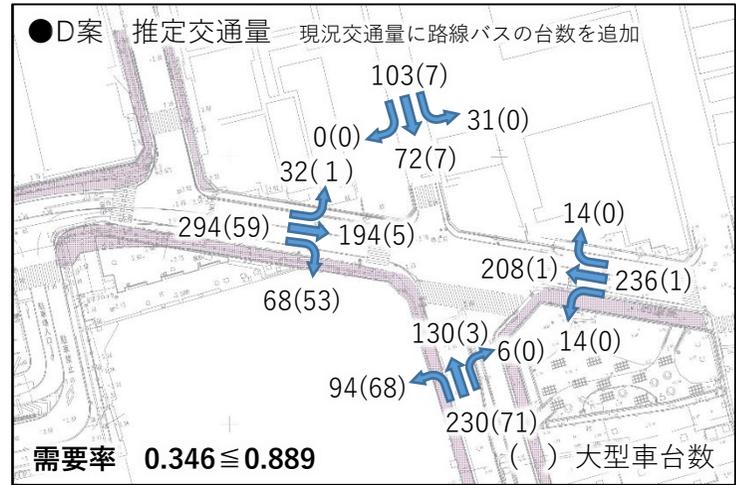
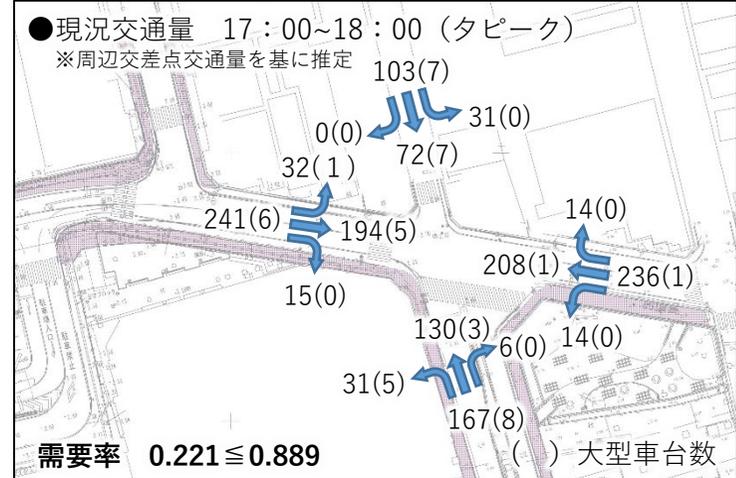
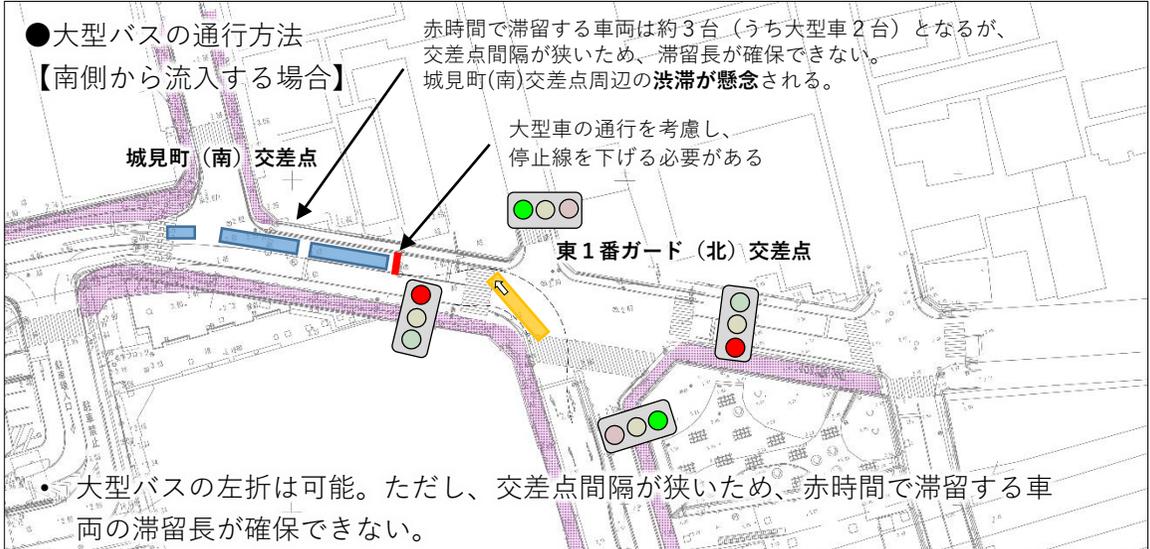


※交差点需要率とは、交差点全体として交通をさばく能力のこと。
右に記載する数値（需要率の上限値）以下であれば交通をさばくことが可能
基本的に、現示が増えると上限値は低下する。

4. 路線バスの接続ルートへの検討

●東1番ガード(北)交差点

- 路線バス（大型バスを含む）の右左折は可能ですが、現状では路線バスが走行する場合、**滞留長が確保できず、周辺で渋滞が発生する可能性があります。**



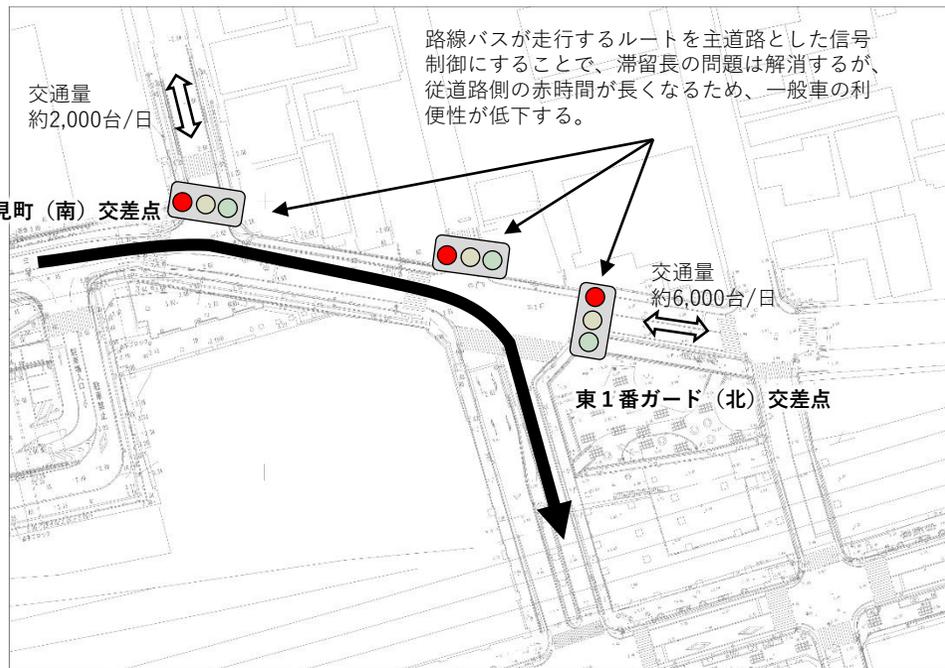
※滞留する車両の数については、ピーク時（17時～18時）の推定交通量（現況交通量に路線バス台数を追加）を使用して算出

4. 路線バスの接続ルートを検討

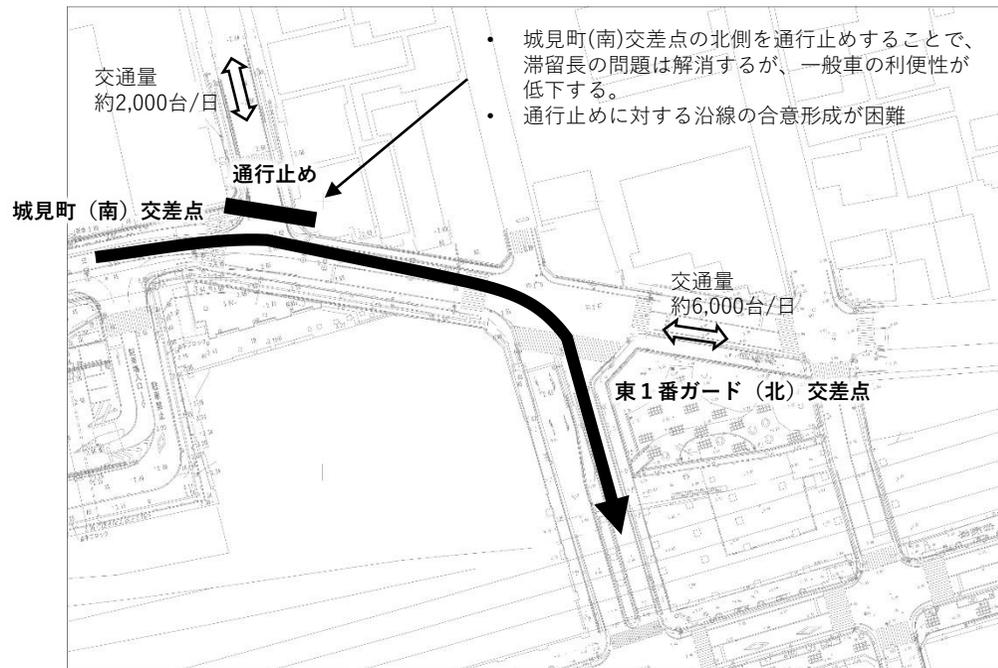
●一般車と路線バスの円滑な走行をどのように確保するか

- ①路線バスが走行するルートを主道路とした信号制御や②城見町(南)交差点の通行止めなどの対策も考えられますが、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。

①信号制御による対策



②城見町(南)交差点の通行止め



4. 路線バスの接続ルートへの検討

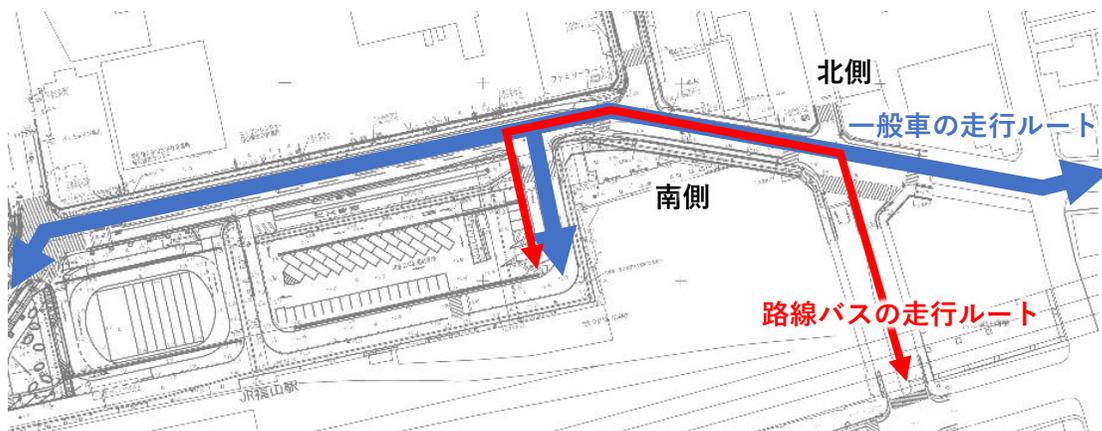
●一般車と路線バスの円滑な走行をどのように確保するか

- 路線バスが交差点に進入すると滞留長が不足する問題が生じるため、別の対策として、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）を検討します。
- 一般車と路線バスの走行ルートを分離することで、滞留長の問題は解消されます。走行ルートは、「一般車が北側を走行する案」と「路線バスが南側を走行する案」の2案考えられるため、「①交通の安全性・円滑性・快適性（一般車）」、「②交通の安全性・円滑性・快適性（路線バス）」、「③必要な用地の範囲」と「④実現性」の4つの視点から比較評価しました。次に示すとおり、「一般車が北側を走行する案」よりも「路線バスが南側を走行する案」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。

●一般車が北側を走行する案と路線バスが南側を走行する案の比較評価

| | 一般車が北側を走行する案 | | 路線バスが南側を走行する案 | |
|-----------------------|--|---|--|---|
| ①交通の安全性・円滑性・快適性（一般車） | • 背向曲線（Sカーブ）になるため、交通の安全性・円滑性・快適性は 現状よりも低下 する。 | △ | • 現況と変わらないため、交通の安全性・円滑性・快適性は 現状を維持 できる。 | ○ |
| ②交通の安全性・円滑性・快適性（路線バス） | • 単曲線（単なるカーブでSカーブではない）になるため、交通の安全性・円滑性・快適性は 確保 できる。 | ○ | • 単曲線（単なるカーブでSカーブではない）になるので、交通の安全性・円滑性・快適性は 確保 できる。 | ○ |
| ③必要な用地の面積 | • 南側ルートに比べ、必要な用地の面積は 多い 。 | △ | • 北側ルートに比べ、必要な用地の面積は 少ない 。 | ○ |
| ④合意形成 | • 土地の所有者は 多数 | × | • 土地の所有者は 1者（JR西日本） | △ |

●一般車と路線バスを分離しない場合の走行ルート



※ 一般車と路線バスの走行ルートを分離をした場合、分離しない場合に比べ、路線バス利用者の移動時間が、**約30秒～100秒短縮**

5. ご意見をいただくにあたって

●駅前広場（南側）の利用者数への影響

- ・ 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。

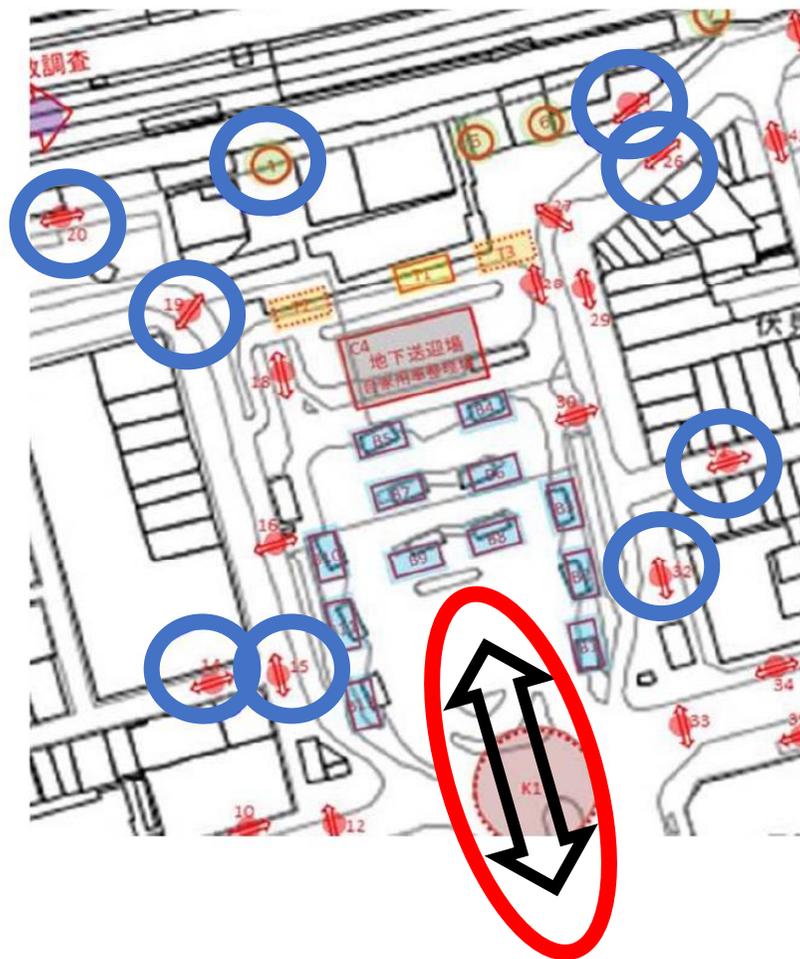
●駅前広場の利用者数に対する路線バス乗降客数の割合

(現状)

- 駅前広場の利用者数 87,428人
(鉄道利用者35,140人、非鉄道利用者52,288人)
【2019年（令和元年）11月26日（火）4:00～25:00（21時間）】
- 路線バス乗降客数 7,984人
(乗車客4,209人、降車客3,775人)
【2019年（令和元年）11月26日（火）5:30～22:00（16.5時間）】

- ・ 現状、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**です。
- ・ 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、**現在の利用者数の約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。

●駅前広場の端部の断面通行量



5. ご意見をいただくにあたって

●論点の整理

- 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があります。
- 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。

合意形成
(時間と事業費)

路線バス利用者の利便性
(乗車時間+歩行時間)

エリア価値の向上
(まちづくりの視点)

路線バスの接続ルート

D案の実現可能性の検討結果について、ご意見をいただきたい