

福山駅前広場再編実証実験 実施報告

2024年（令和6年）11月29日

福山市 企画財政局 福山駅周辺再生推進部 福山駅周辺再生推進課

1. 目的

(1) 目的

福山駅前広場整備基本計画の策定に向けて、2024年2月にとりまとめた「福山駅前広場整備に係る検討内容（以下「中間とりまとめ」という。）」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。

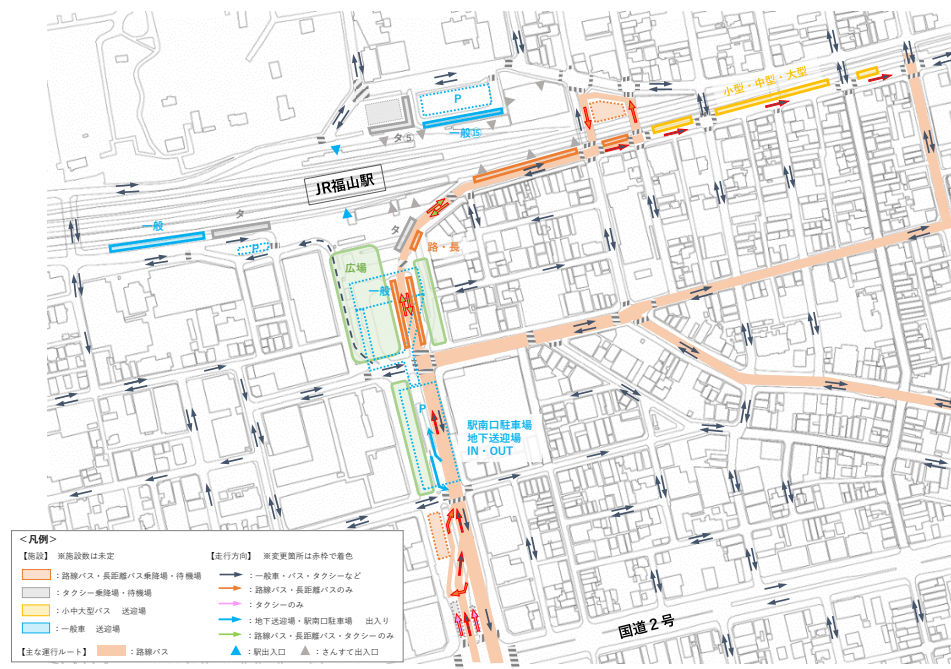
(2) 検証内容

①民間事業者による広場運営の効果検証

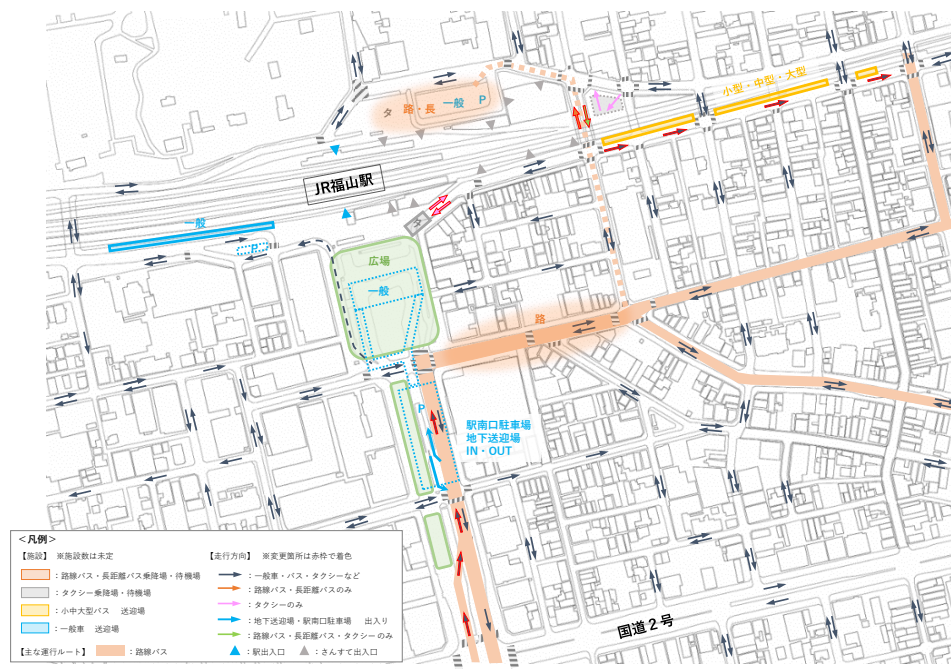
- ・ 民間事業者の企画提案によって広場運営を試行し、将来の広場整備を見据えた効果的な使用・運営・管理のあり方を検証

②交通施設配置の効果検証

- ・ タクシーのショットガンシステムによる運用を検証
- ・ 路線バスの施設量縮小による運行への影響を検証
- ・ 送迎バス乗降場の配置変更による効果を検証
- ・ 交通規制による周辺交通への影響を検証



各交通施設の施設配置（C案）



各交通施設の施設配置（D案）

2. 実証実験の概要

(1) 実施内容と期間

実施期間 2024年9月25日(水)～10月25日(金)

項目	内容	期間
広場空間の創出と運営		
①民間事業者による広場運営	広場空間の創出	設置：9月27日（金）、撤去：10月21日（月）
	広場の運営（管理など）	9月27日（金）～10月21日（月）
交通施設の配置変更		
②タクシー乗降場・待機場の配置変更とショットガンシステムでの運用	タクシー乗降場・待機場を移設（ショットガンシステムでの運用を実施）	9月27日（金）～10月22日（火）
	堀端公園西側道路の通行止め	9月27日（金）～10月22日（火）
③路線バスの施設量の縮小	乗降場を12バースから10バースに縮小して運行	9月25日（水）～10月25日（金）
④送迎バス乗降場の配置変更	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移設	9月27日（金）～10月23日（水）
	送迎バス乗降場を配置する道路を一方通行で運用	交通規制：9月25日（水）～10月24日（木） 工事：9月25日（水）、26日（木） 10月24日（木）、25日（金）

(2) 実施主体

福山駅前広場協議会（事務局：福山市福山駅周辺再生推進課）
・実施協力：福山駅構内会タクシー協会、靱鉄道(株)、(株)中国バス、西日本旅客鉄道(株)、東部観光推進協議会など

(3) 全体図



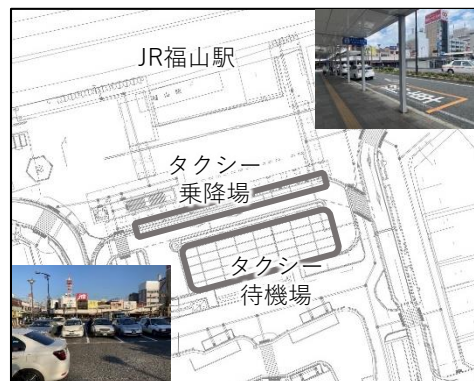
3. 実証実験の内容

(1) 広場空間の創出と運営

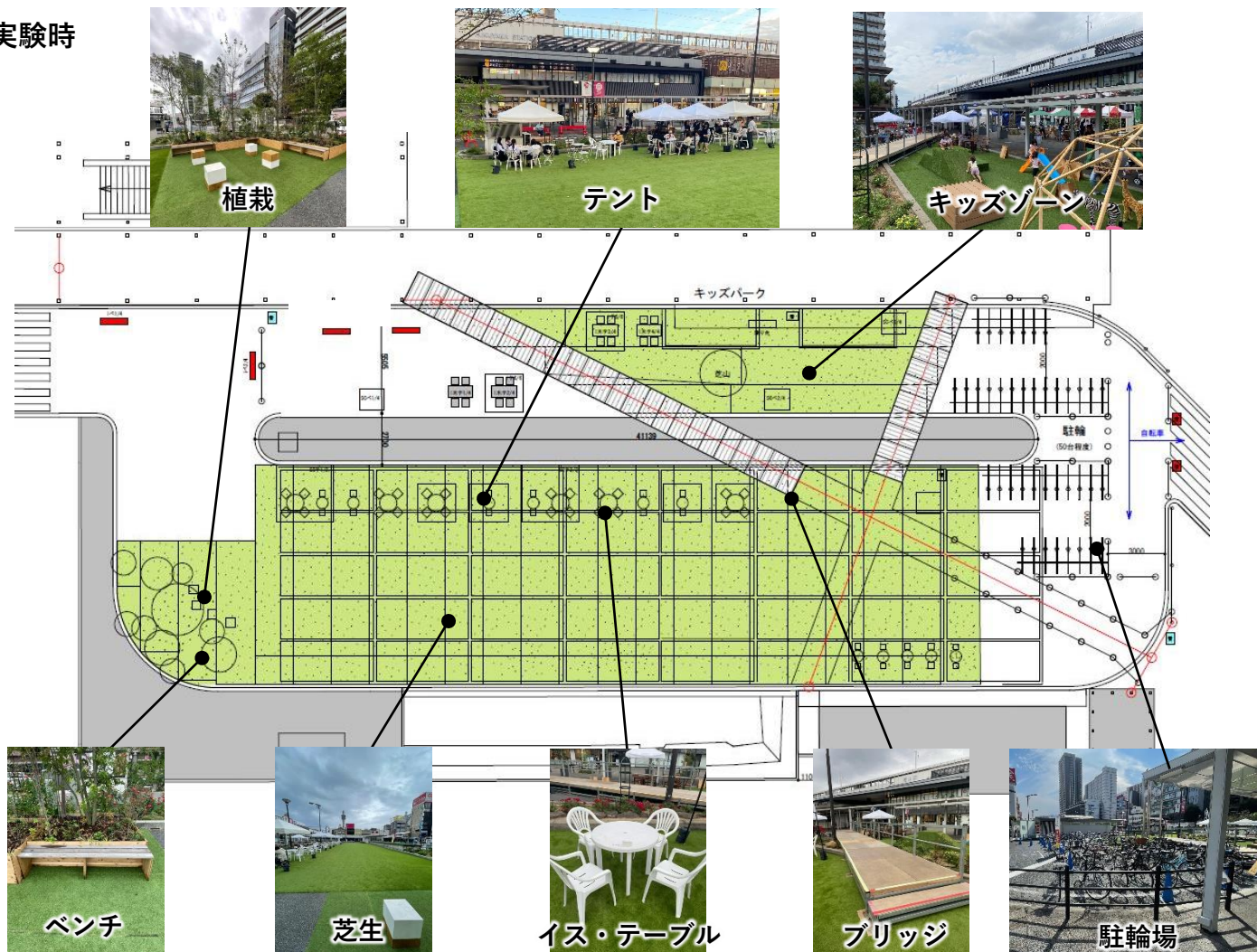
① 広場空間の創出

- ・ 駅舎の正面にあるタクシー乗降場及び待機場を伏見町北側や堀端公園西側の道路などに移すことで、駅舎正面に広場空間を生み出した。
- ・ 公募で選定した民間事業者の企画提案により、広場空間に芝生・ブリッジ・イス・テーブルなどを配置した。

● 現況



● 実験時



図の緑色の着色範囲は人工芝を設置した範囲を示す (約550㎡)

3. 実証実験の内容

(1) 広場空間の創出と運営

②広場空間の運営

- ・ 広場空間の運営事業者をプロポーザル方式で募集した結果、「福山駅前南広場運営協議会」（以下「運営事業者」という。）を選定。
- ・ 運営事業者の企画提案によって、広場運営を試行した。

●委託業者

コンソーシアム名：福山駅前南広場運営協議会

代表構成員：福山駅前開発株式会社

構成員：山陽SC開発株式会社

構成員：株式会社フューレック

構成員：株式会社築切家守舎

構成員：株式会社クロスエージェント

構成員：KI企画

構成員：アイデアル株式会社

構成員：そらやLandscape/有限会社モリタ

構成員：株式会社エフエムふくやま

●委託内容

- ・ 実証実験における広場運営の内容に関する企画
- ・ 関係者との調整（事前準備期間中から実証実験実施期間中まで）
- ・ 実証実験における広場運営の準備（必要な資材の調達を含む）
- ・ 実証実験における広場運営のプロモーション
- ・ 実証実験における広場運営の実施
- ・ 実施期間中の環境整備（清掃、什器の管理など）
- ・ 実証実験で得られた成果を様々な媒体で効果的に伝えるための動画制作



●企画提案の概要

多様な人々が訪れる福山の駅前広場でひと、もの、ことが集う駅前空間「ローズハーバーフクヤマ」を実施。

ソフト面では運営の仕組みづくりの為のデータ収集に重点を置き、市民の反応を把握することを提案。ハード面では、新たな動線を作り出し、結節点となる滞留場所を配置し、その利用傾向の検証をすることを提案。

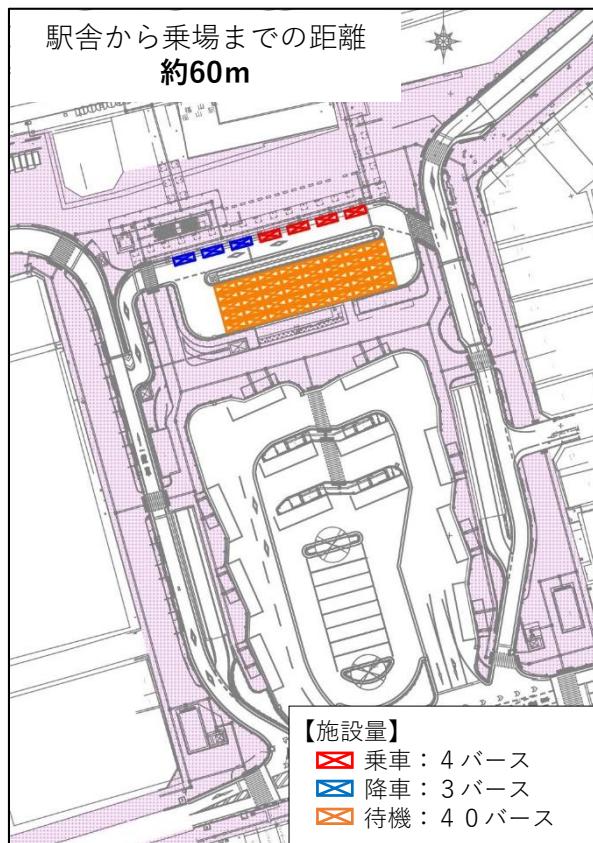
3. 実証実験の内容

(2) 交通施設の配置変更（タクシー）

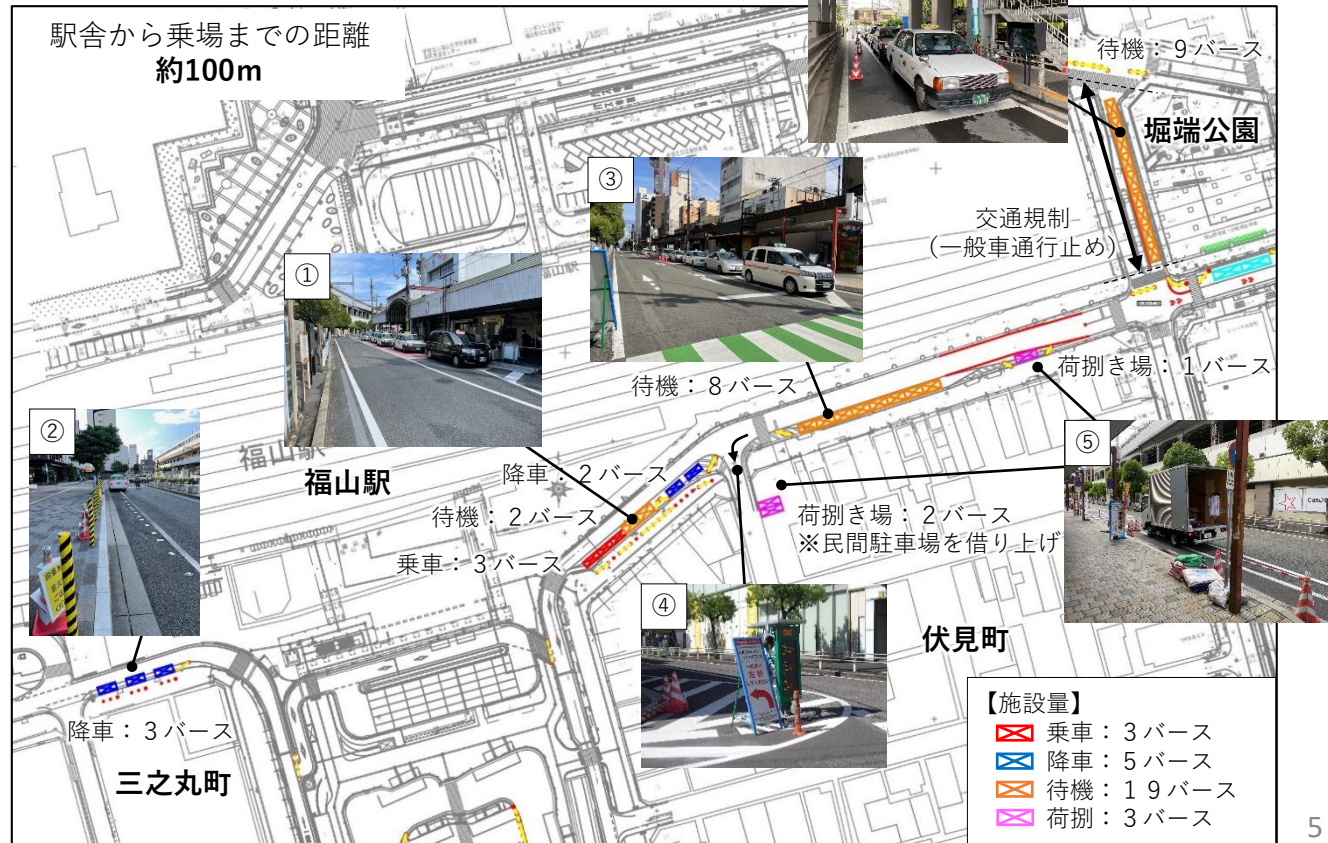
① タクシー乗降場・待機場の配置変更

- ・ 中間とりまとめではタクシー乗降場を駅舎正面の東寄りに配置することを検討しているため、今回の実験では、駅舎正面の東寄り付近の伏見町北側に乗降場を配置した【写真①】（今回の実験では施設量を確保するため、三之丸町にも降車場を配置【写真②】）。
- ・ 中間とりまとめでは公共交通の円滑な走行を確保するため、堀端公園西側の道路に一般車の通行規制を検討している。そのため、今回の実験では、堀端公園の西側道路を一般車通行止めにした。待機場は堀端公園の西側道路と伏見町北側の道路に配置した。【写真③】
- ・ 伏見町北側の道路は、駐車禁止に関わらず、送迎目的の駐車行為が発生している。駐車行為があるとタクシーの運用に支障が出るため、自家用車を誘導することにより、駐車行為を抑制した。【写真④】
- ・ 伏見町北側にタクシーの乗降場や待機場を配置すると荷捌き車両の駐車ができなくなるため、伏見町北側での荷捌き車両が駐車できるよう、所定の位置に荷捌き場を確保した。【写真⑤】

● 現況



● 実験時



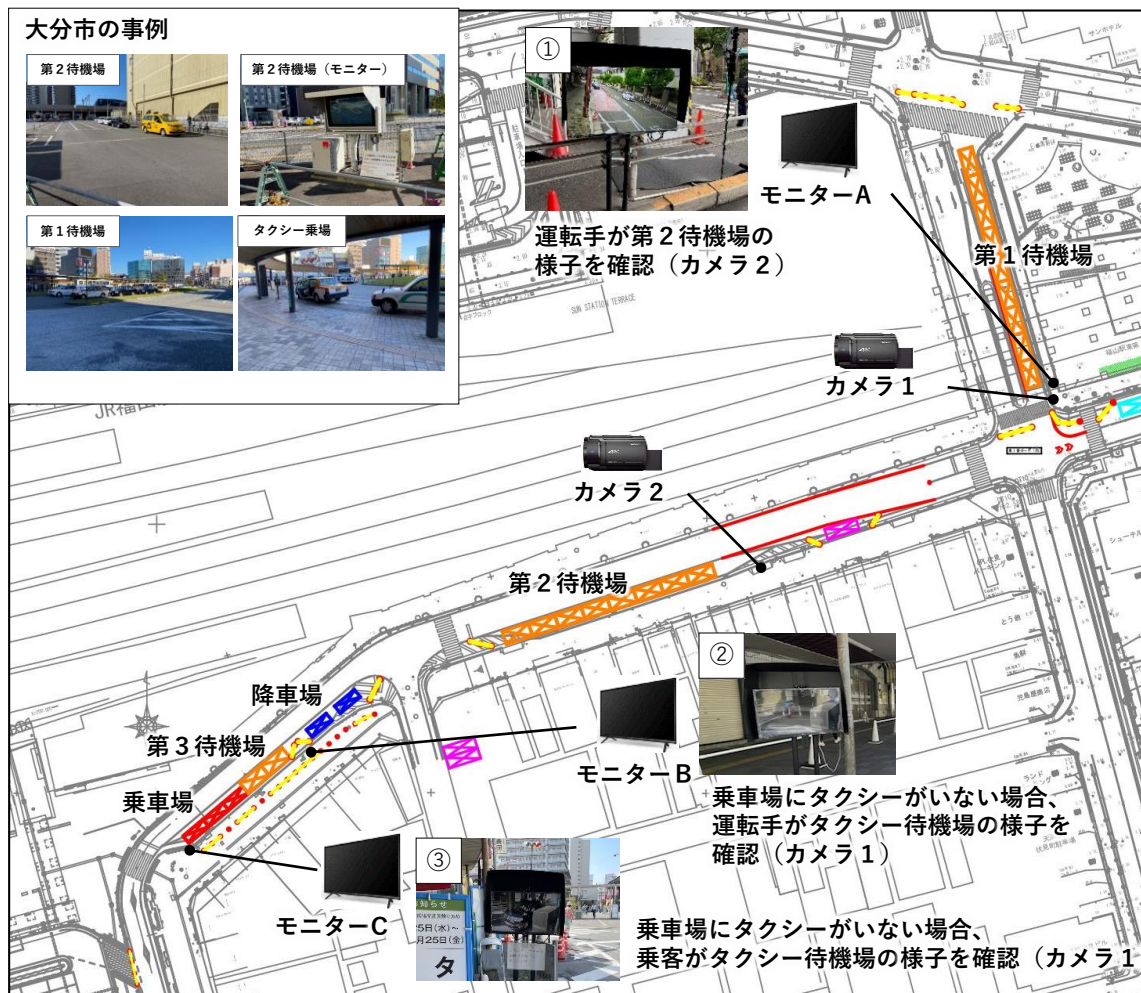
3. 実証実験の内容

(2) 交通施設の配置変更（タクシー）

②ショットガンシステムでの運用

- ・ 中間とりまとめではショットガンシステムでの運用を基本に検討しているため、大分駅の事例を参考にカメラとモニターによる運用を実施した。
- ・ タクシー協会と協議し、前回の実証実験（2022年度）の課題を踏まえてモニターとカメラの設置場所を決定した。

●モニターやカメラの配置



●運用手順

- ① 降車させた後、運転手は第1待機場へ向かう。
- ② 第1待機場で待機している先頭の運転手は、モニターA（カメラ2の画像）で第2待機場の状況を確認し、空きがあれば、第2待機場へ向かう。【写真①】
- ③ 第2待機場で待機している先頭の運転手は、第3待機場の状況を目視で確認し、空きがあれば、第3待機場へ向かう。
- ④ 第3待機場で待機している先頭の運転手は、乗車場の状況を目視で確認し、空きがあれば、乗車場へ向かう。

●前回の実証実験の課題

①自動化された効率的な運用方法の検討

②タクシーの順番の確保

前回の実験では、タクシーの順番を確保する必要があるため、降車場で降車させた後に、利用者が乗車場で待っていても、第1待機場を経由した後に乗車場に向かっていった。今回の実験では、降車場で降車させた後に乗車場にタクシーがない場合、運転手が第1待機場まで戻らず、すぐに乗車場に入れる運用方法を試行した。【写真②】

③タクシー待ちの利用者への情報提供

ショットガンシステムの運用では、利用者が第1待機場の状況を目視できないため、待機場にタクシーがない状態でも、利用者は待ち続けることになる。そのため、今回の実験では、タクシー待ちをしている利用者が待機場の空き状況を確認できるようモニターを配置した。【写真③】

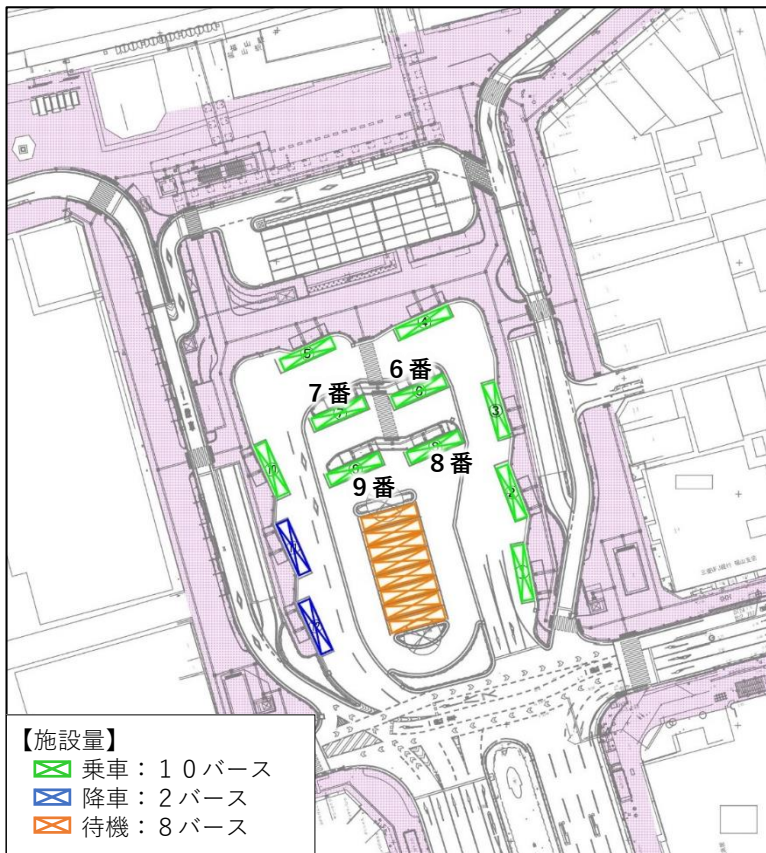
3. 実証実験の内容

(2) 交通施設の配置変更（路線バス）

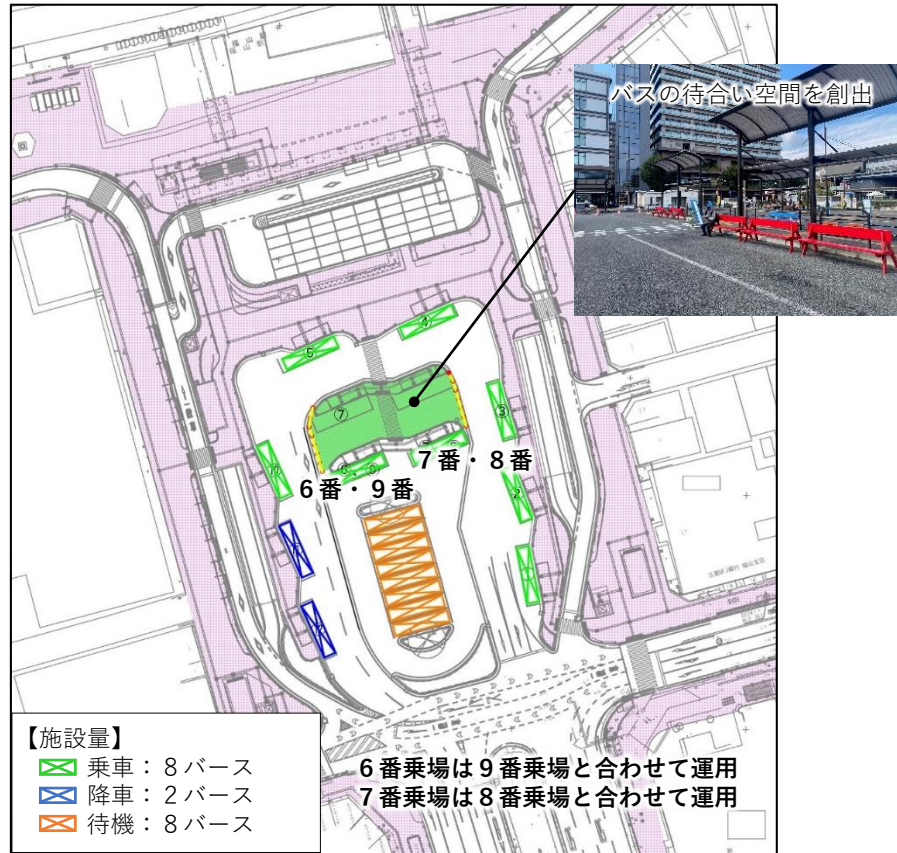
路線バスの施設量の縮小

- 中間とりまとめではD案の場合、駅前広場外にバスターミナルを配置することを検討している。駅前広場外にバスターミナルを配置する場合、施設量を出来るだけ縮小する方が必要となる敷地面積が小さくなるため、路線バス事業者と協議のうえ、乗車バースを2バース縮小した。

●現況



●実験時



3. 実証実験の内容

(2) 交通施設の配置変更（送迎バス）

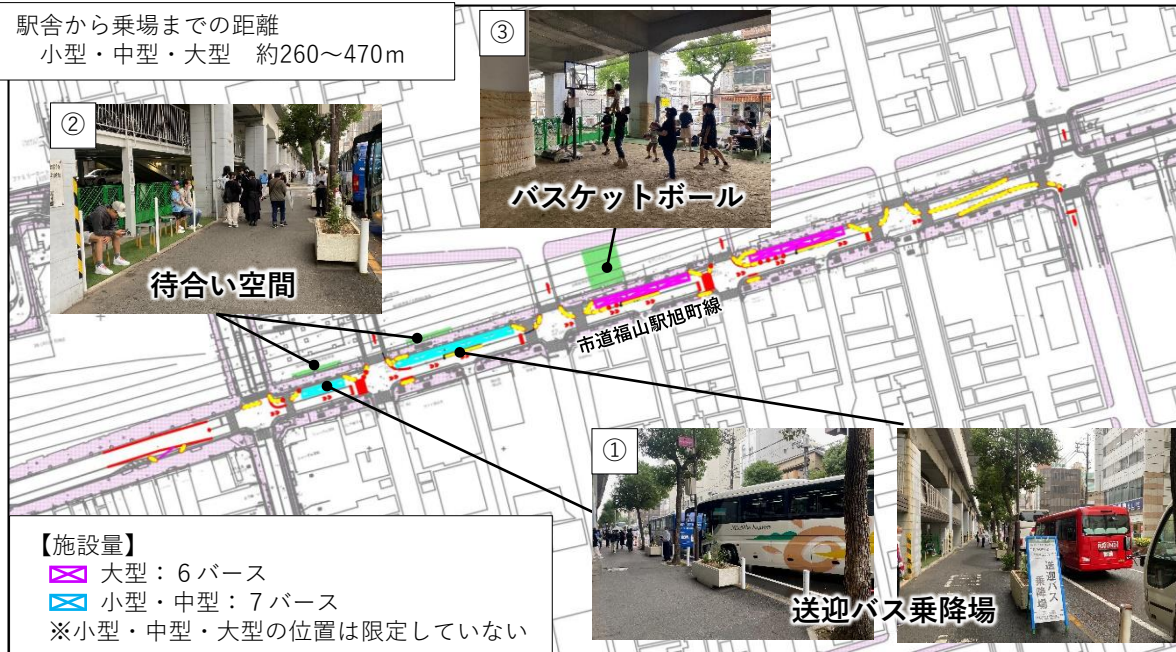
送迎バス乗降場の配置変更

- 分科会での意見を踏まえ、中間とりまとめでは、市道福山駅旭町線の一部区間を東方向への一方通行で運用し、当該道路へ送迎バス乗降場を集約配置することを検討しているため、今回の実験では市道福山駅旭町線を一方通行化し、送迎バス乗降場を配置した。【写真①】
- 運用方法として、小型・中型・大型バスの駐車場所は限定せず、駐車時間10分程度とすることを周知して実施した。
- 高架下の市営駐輪場の敷地の一部を利用し、イスなどを設置して、送迎バスの待合い空間を創出した。【写真②】
- 併せて、高架下空間の利活用を検討するため、放置自転車置き場の一部にバスケットボールができる空間を創出した。【写真③】

●現状



●実験時



●分科会での意見

- 現状、乗降場が分散しているが集約されることで事業者にとっても利用客にとっても分かりやすくなる。
- さんすての東側であれば現状と同程度の距離で信号の待ち時間も軽減できる。
- 現状では利用客がアイネス前付近から駅舎までを移動する間、雨をしのぎにくい、さんすての東側であれば、屋内（さんすて）に入ること雨をしのげる。
- キャリーバックなどの荷物を持った利用客の移動のしやすさも考えてもらいたい。
- 国道2号から駅前大通りを経由してくる車両が多いため、市道福山駅旭町線の北側に停車させる方が良い。
- 乗降場を高架側に配置することで地先からの苦情が出にくいことなどを考えると、総合的に市道福山駅旭町線の北側停車（高架側）は合理的だと思う。
- 乗降場が市道福山駅旭町線に配置されれば、本通りへの回遊も期待できる

4. 検証結果

(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

①官民の役割分担

今回の実証実験での流れ

①運営事業者募集

①運営組織の組成

②官民での目的の共有

③関係機関との調整

④許認可

⑤実験の周知

⑥出店者の募集

⑦空間演出

⑧広場の管理

	福山市
	運営者
	福山市・運営者
	福山市（前回）

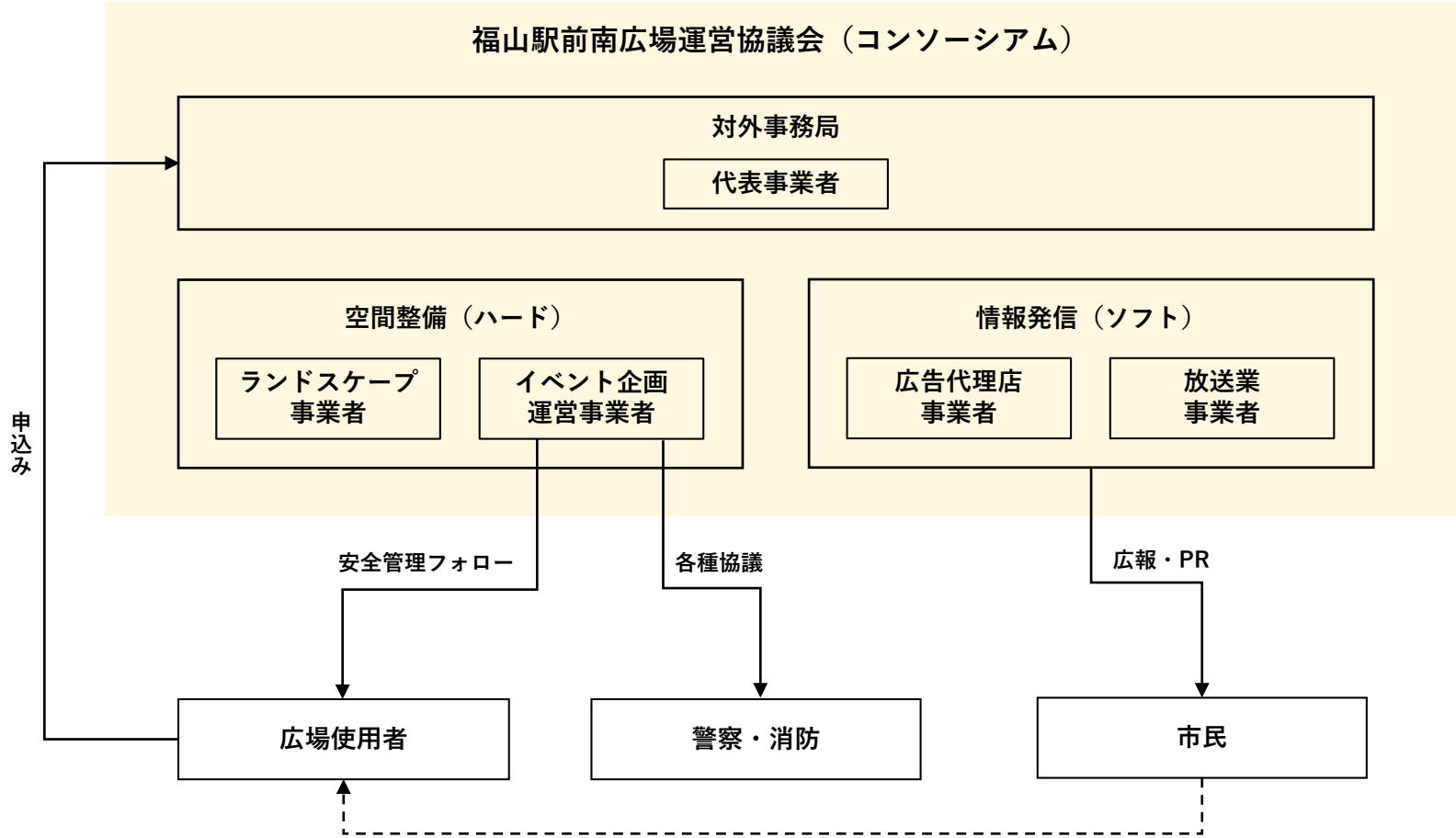
●今回の実験での役割分担

		前回 (2022年度)	今回	
		市	市	運営者
①運営事業者募集	募集方法の検討		○	
	募集要項の作成		○	
	運営事業者の選定		○	
①運営組織の組成	組織メンバーへの声掛け			○
	企画案検討			○
	プレゼン資料の作成			○
	収支計画の作成			○
	運営組織の組成・役割分担			○
②官民での目的の共有	広場のコンセプトの共有	○	○	○
	広場のレイアウト検討	○	○	○
	検証項目の検討	○	○	
③関係機関との調整	駅前広場内道路部分への看板設置等に係る道路の使用について（警察・道路管理者協議）	○	○	
	実験実施に係る交通施設の再配置について（タクシー、路線バス、送迎バス事業者協議）	○	○	
	道路（バス案内所横スペース）への出店（警察協議）			○
	駅前広場（タクシー乗降場・待機場）の使用（JR西日本協議）	○	○	
④許認可	バス案内所横スペースの出店に係る道路使用許可（警察）			○
	駅前広場内道路部分への看板設置等に係る道路占用許可（道路管理者）	○	○	
	駅前広場内道路部分への看板設置等に係る道路使用許可（警察）	○	○	
	駅前広場（タクシー乗降場・待機場）の使用許可（JR西日本）	○	○	
⑤実験の周知	議会・報道への情報提供	○	○	
	関係町内会・地域住民への周知	○	○	
	市民への周知（広報ふくやまなど）	○	○	
⑥出店者の募集	出店者の募集要項作成	○		○
	特設サイト作成			○
	チラシの作成	○		○
	利用者募集の広報（テレビ・ラジオ・SNSなど）			○
	窓口業務・申請受付	○		○
⑦空間演出	施設・設備の手配・準備	○	○（芝）	○
	施設・設備の搬入	○	○（芝）	○
	施設・設備の設置	○	○（芝）	○
	施設・設備の搬出	○	○（芝）	○
⑧広場の管理	広場の監視（案内や注意喚起）	○	○	
	水やり			○
	ごみ拾い	○		○
	トラブル対応	○	○	○
	出店者との調整	○		○

4. 検証結果

(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

②実施体制



- 主に、空間演出をするハードチームと情報発信を行うソフトチームで運営が行われた。

4. 検証結果

(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

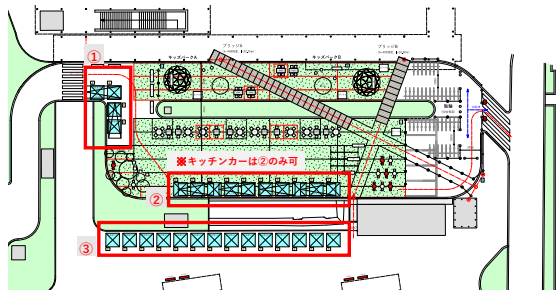
③使用方法・申込方法など（利用者募集要項から抜粋）

●募集期間

9月28日(土)～10月20日(日)まで 各日午前10時から午後9時まで

●貸出場所（計3エリア）

- ①タクシープール内
- ②タクシープール内（芝生エリア）
- ③バスチケット売り場横



●利用募集数（各日）

- ①飲食店舗（キッチンカーを含む）
※キッチンカーはタクシープール内のみ
- ②物販店舗 最大20店舗程度
- ③飲食・物販以外の活動
(ワークショップ、ヨガ・ダンスなど)での利用
※利用内容は事務局と要相談とします。
※ダンスなどスペースを広く活用する場合は
タクシープール内の中央区画の利用も可。

●利用料（各日）

- | | | |
|------------------|----|------------|
| ①飲食店舗（キッチンカーを含む） | 1日 | 3,000円（税込） |
| ②物販店舗 | 1日 | 2,000円（税込） |
| ③飲食・物販以外の活動 | 1日 | 1,000円（税込） |

●利用参加資格

- ・ 未成年の者については、利用等について保護者の同意・管理者の同伴が得られること
- ・ 暴力団またはそれに与するもの、反社会的な組織との関係を有していないこと
- ・ 飲食出店の場合、キッチンカーの出店は飲食店の営業許可を持っていること。その他の出店は保健所に臨時営業届を届出ていること
- ・ 飲食物に関しては福山市保健所の指導を受けていること
- ・ 利用の際にスタッフの体調管理には十分気をつけること
- ・ 飲食用のアルコール消毒液等の設置

●什器及び備品

- ・ テント等の什器及び備品の貸出はありませんので、必要に応じて各自持ち込みをお願いします。
- ・ 会場に設置する椅子やテーブルはお客様の飲食スペースとしてご利用できます。（誰でも使える共同スペースとなります。）
- ・ 電源や水道施設はありません。
- ・ 飲食を扱う方は必ず40リットルの水タンクに水を入れて常備しておいてください。水うけのバケツもご用意ください。
- ・ 過度な装飾や全体の景観に反するものはお控えください。場合によっては設置をご遠慮いただく場合もございますので予めご了承ください。
- ・ 装飾や商品が飛んだり、倒れないように安全対策をお願いします。会場の路面はアスファルト舗装になっており、ペグなど地中への設置はできません。

●申込方法

申込期限（随時募集します）

道路使用許可申請の関係上、下記の日程で募集いたします。

- ※9月28日～10月2日での利用は9月18日までに申し込み締め切り
- ※10月3日～10月9日での利用は9月23日までに申し込み締め切り
- ※10月10日～10月16日での利用は9月30日までに申し込み締め切り
- ※10月17日～10月20日での利用は10月7日までに申し込み締め切り

- ・ バス案内所横での出店利用に対して道路使用許可が必要だった。募集要項では、全ての申込みにに対して申込期限を設定しているように見て取れた。

4. 検証結果

(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

④出店募集・情報発信の評価

- 運営事業者からの提案により、今回の実験では福山のポテンシャル(現状)を把握するため、運営事業者による企画は行わず、運営事業者の声かけや様々な媒体を通じて情報発信した結果、どの程度の広場使用者(出店者など)が訪れるかを検証した。

●様々な媒体を通じた情報発信

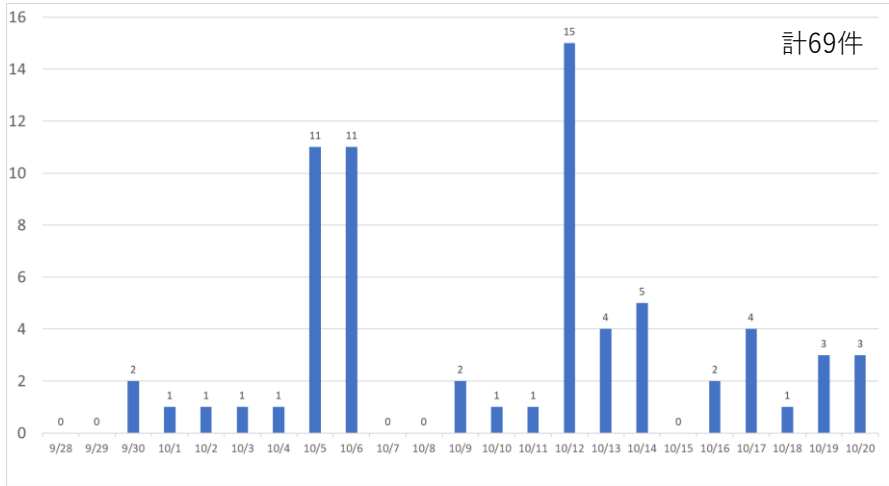
- ・チラシ 10,000部
- ・テレビ 1回 (RCCテレビ「イマナマ」)
- ・ラジオ 4回 (イブニングステーション)
- ・特設サイト 1回 (広テレ糸ちゃんの推しごとLab)



チラシ

特設サイト

●広場使用件数



9/28・29 OPEN STREET FUKUYAMA
10/5・6 ふくやま駅CHIKA手しごと市
10/12 金曜日のお祭り酒場実行委員会

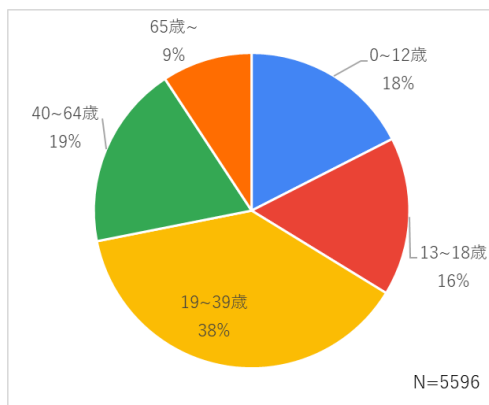
- 広場使用者は9/28～10/20までの23日間で合計69件だった。

4. 検証結果

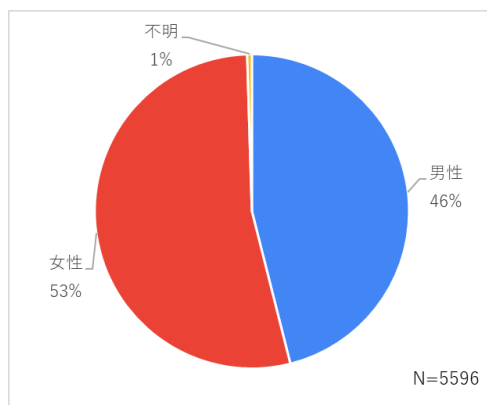
(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑤ 滞在者の多様性

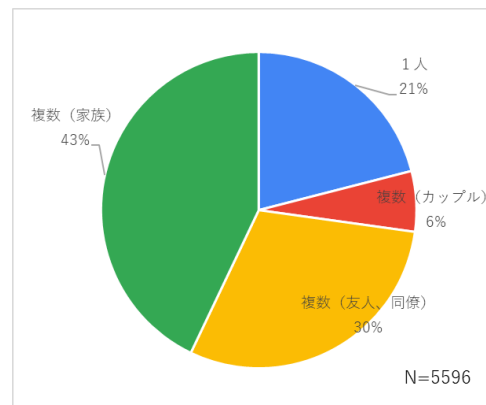
●年齢



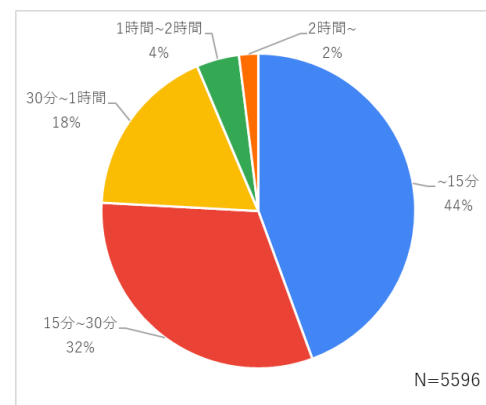
●性別



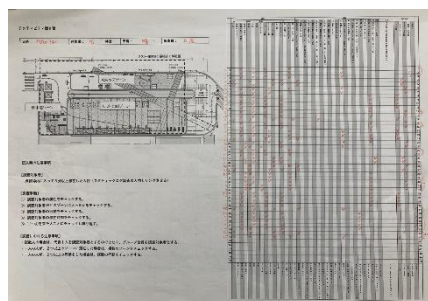
●人数



●滞在時間



9月29日、10月2日~14日（7、8、12日を除く）までの11日間の合計値



実際に使用した調査票

●アクティビティ調査

- ・調査内容：広場内で見られる滞留行動について、①属性、②行動、③滞在時間を観測・記録
- ・調査方法：職員による目視により滞留状況・行動の変化を観測・記録（年齢・性別・グループなどは推測）
- ・調査期間：9月29日、10月2日~14日（7、8、12日を除く）までの11日間、各日9時~21時に実施
- ・調査対象者：調査対象枠内に入っておおむね3分以上滞在した人物
- ・調査条件：一人の人が2つ以上の行動をした場合は、複数の行動を記録
一人の人が2つ以上のゾーンに滞在した場合は、複数のゾーンを記録

※「まちなかの居心地の良さを測る指標」（国土交通省）を参考に作成

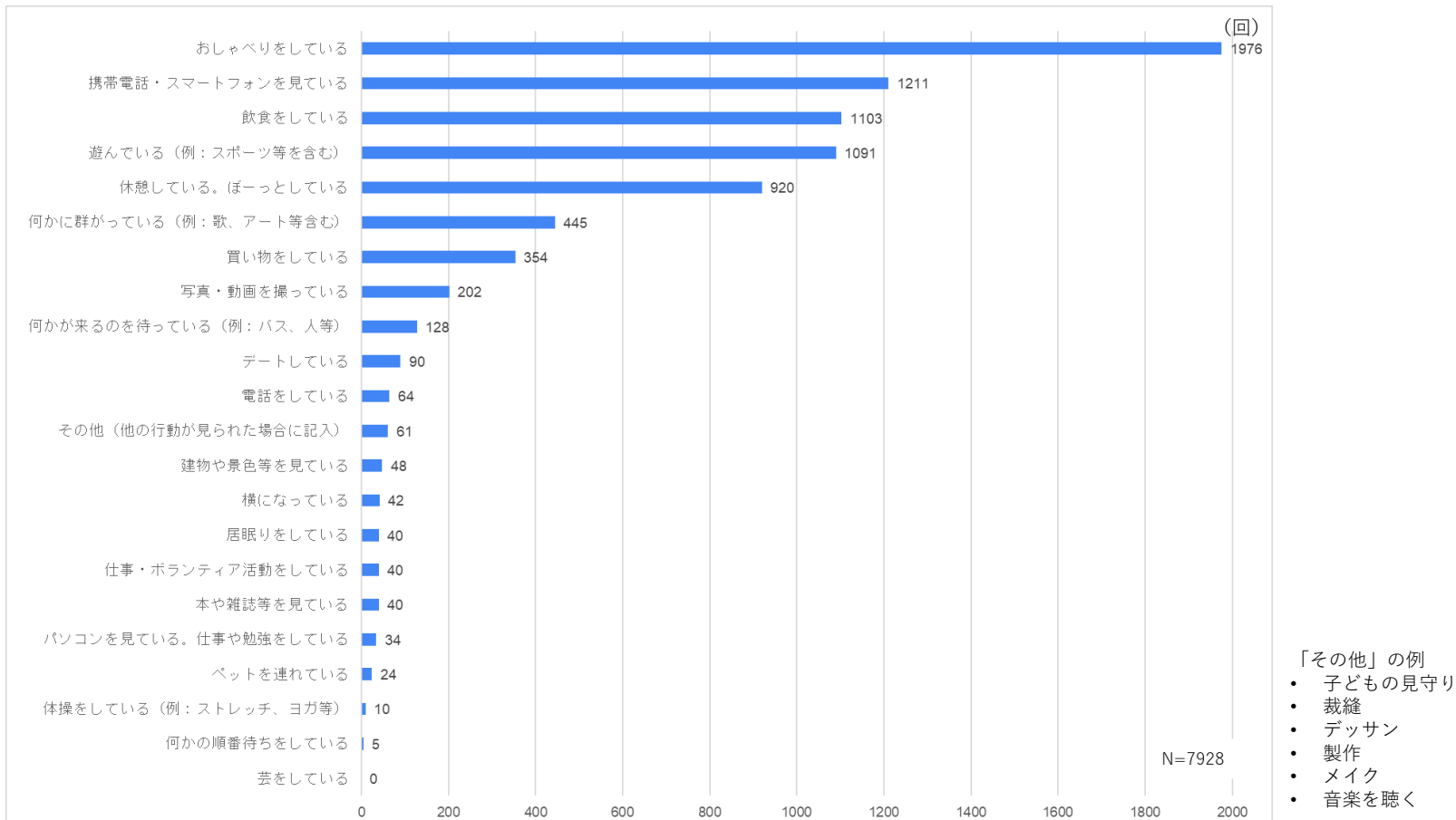
- ・滞在者の年齢は**19歳~39歳が最も高く(38%)**、子どもから高齢者まで幅広い世代の利用があった。
- ・滞在者の性別は女性が**53%**、男性が**46%**で、女性の割合が高かった。
- ・滞在者の人数は、**複数(家族)が最も高く(43%)**、複数の合計が**約8割**、一人が**約2割**だった。
- ・滞在者の滞在時間は**15分までが最も高く(44%)**、約24%の滞在者(およそ4人に1人)が30分以上滞在していた。

4. 検証結果

(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑥行動の多様性

●行動



9月29日、10月2日～14日（7、8、12日を除く）までの11日間の合計値
一人の人が2つ以上の行動をした場合は、複数の行動を記録

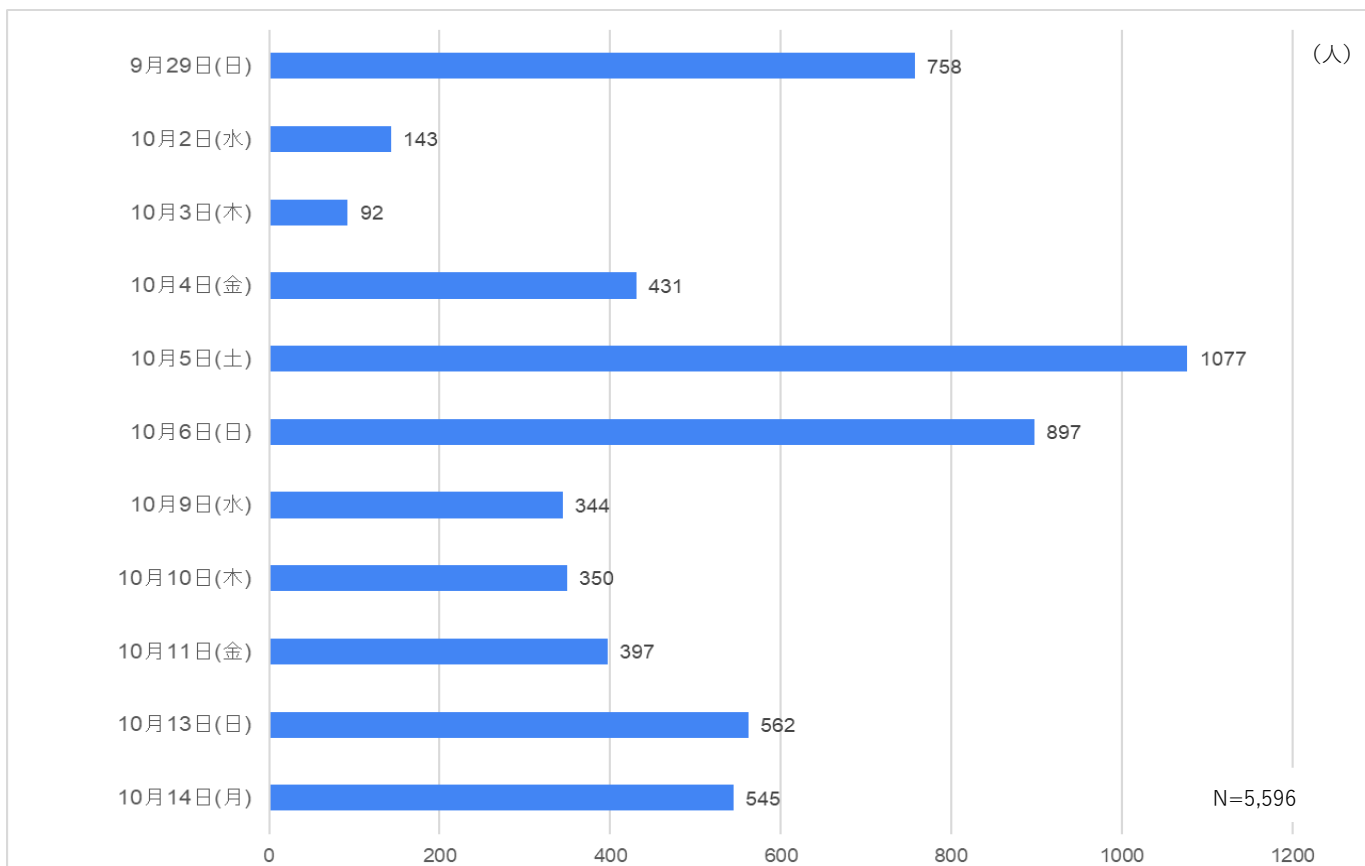
- ・ 滞在者の行動は「おしゃべり」が最も多く、次いで「携帯電話・スマートフォンを見る」、「飲食」の順に多かった。
- ・ 「遊んでいる」が4番目に多く、本や雑誌等を見ている人がいるなど、楽しんで時間を過ごしている人がいた。

4. 検証結果

(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑦ 滞在者数

● 平日・休日の滞在者数



9月29日、10月2日～14日（7、8、12日を除く）までの11日間の合計値

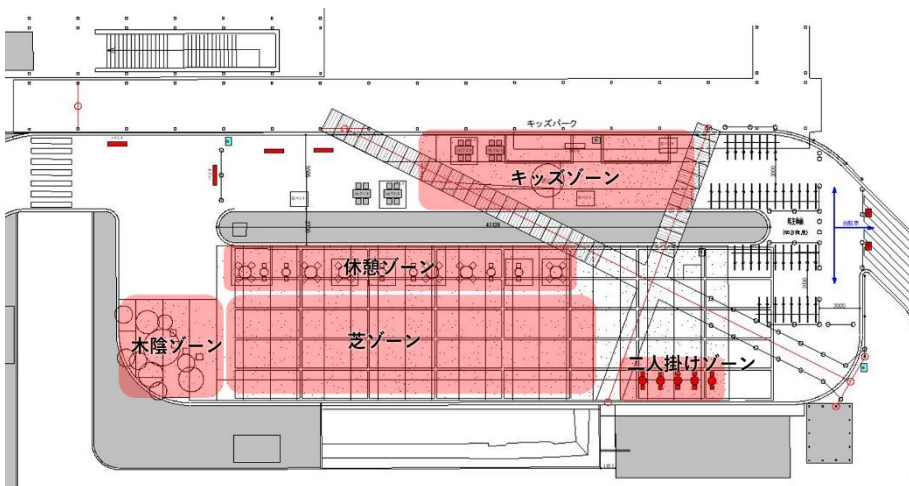
10/2・3は雨天、9/29「オープンストリートフクヤマ」開催、10/5・6「手しごと市」開催

- 11日間の滞在者数は**合計5,596人**、天候やイベントの有無によって滞在者数が増減する傾向がある。

4. 検証結果

(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑧ ゾーンの特徴



キッズゾーン

- ・ 人通りが多い駅舎の正面に位置する
- ・ 子ども連れの家族が立ち寄りやすく、人工芝と木材で製作した遊具など、子どもたちが遊べるスペースになっている
- ・ ブリッジがあるので、子どもがキッズゾーンと芝ゾーンを行き来し、走り回れる
- ・ 親はイスに座って子どもたちの様子を見守れる



木陰ゾーン

- ・ 広場の端（隅っこ）に位置する
- ・ 植栽による木陰があり、風が吹くと葉が揺れる
- ・ 一人席やサイドテーブル的に使えるベンチなどが配置
- ・ 植栽に囲まれ、バス待ちや電車待ちに少し座ってゆったりと待てる



休憩ゾーン

- ・ 駅舎正面や広場中央、広場の端など、広場内に点在
- ・ ベンチは駅舎正面の座りやすい位置に配置
- ・ 2人掛けや4人掛けのテーブル席を配置
- ・ 広場中央にはテントを配置して、日陰を創出（広場中央のみを休憩ゾーンとして分析）



芝ゾーン

- ・ タクシー待機場スペースに配置
- ・ ふかふかの人工芝が心地よく、裸足で走ったり、寝転がりできる空間
- ・ あえてイスやテーブルなどを置かず、広く開放しておくことで、出店のスペースや音楽や大道芸などのイベントをするスペースにもなる



二人掛けゾーン

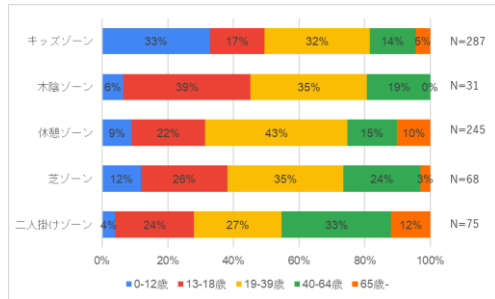
- ・ バス案内所の北側に配置
- ・ 午前中から夕方まで、基本的に日陰になる場所
- ・ 人通りの多い駅舎前の道やキッズゾーン・休憩ゾーンからも離れているため静かなエリア

4. 検証結果

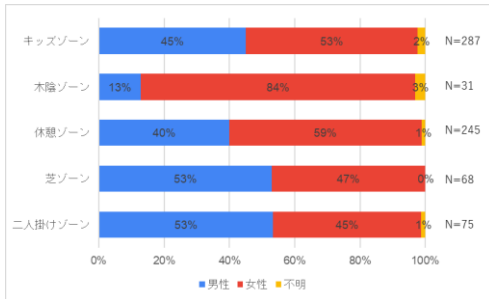
(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑨ゾーン別の評価

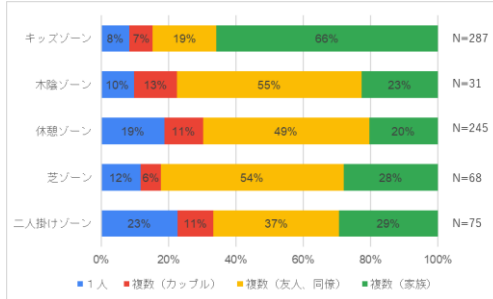
●年齢



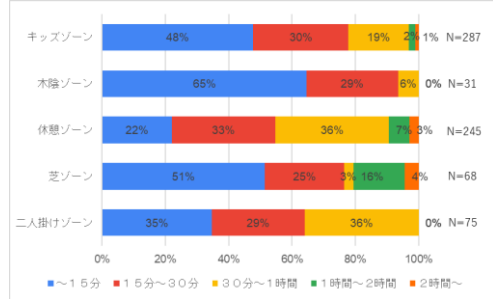
●性別



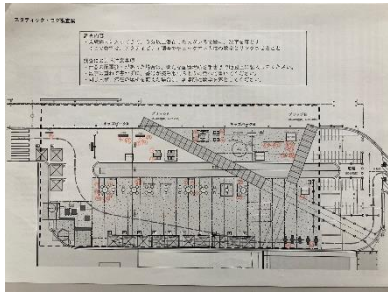
●人数



●滞在時間



10月11日(金)と13日(日)の2日間(各日9時~21時)の合計値



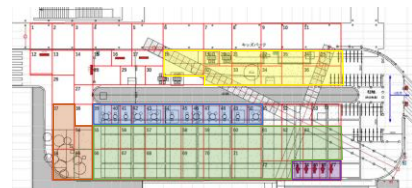
実際に使用した調査票

●スタティック・ログ調査

- ・調査内容 : 広場内で見られる滞留行動について、発生地点を観測(2日間の合計値)アクティビティ調査結果(属性、行動、滞在時間)と紐づけて分析
- ・調査方法 : 職員の目視により滞留状況・行動の変化を観測・記録
- ・調査期間 : 10月11日(金)と13日(日)の2日間、各日9時~21時に実施
- ・調査対象者 : 調査対象枠内に入ってのおむね3分以上滞在した人物
- ・調査条件 : 一人の人が2つ以上の行動をした場合は、複数の行動を記録
一人の人が2つ以上のゾーンに滞在した場合は、複数のゾーンを記録

※「広場の賑わいを創出するための手引き(案)」(国土技術政策総合研究所)を参考 to 作成

地点の区分と各ゾーンの範囲



(黄色) キッズゾーン : 18,19,20,21,22,24,25,32,33,34,35,36
(茶色) 木陰ゾーン : 37,54,64,65
(青色) 休憩ゾーン : 39~50
(緑色) 芝ゾーン : 55~63,66~72
(紫色) 二人掛けゾーン : 73~77

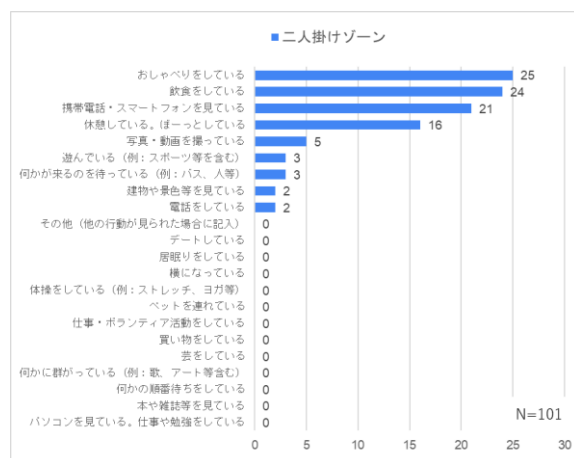
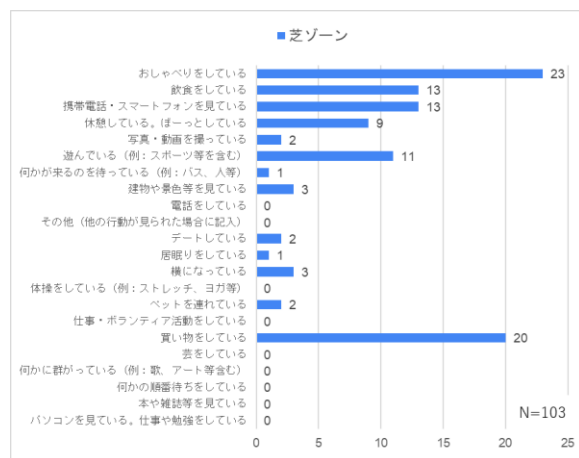
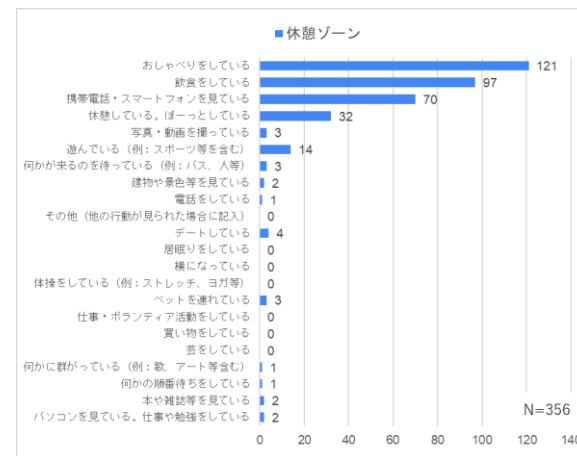
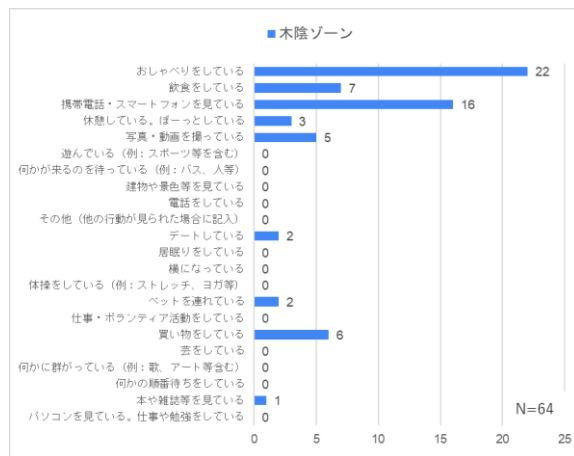
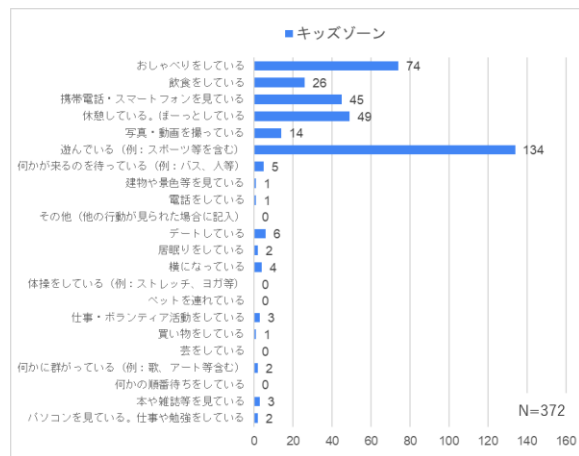
- ・ キッズゾーンは0~12歳の割合が高く(33%)、女性の割合が高く(53%)、複数(家族)の割合が高く(66%)、15分までの滞在の割合が高い(48%)。
- ・ 木陰ゾーンは13~18歳の割合が高く(39%)、女性の割合が高く(84%)、複数(友人・同僚)の割合が高い(55%)、15分までの滞在の割合が高い(65%)。
- ・ 休憩ゾーンは19~39歳の割合が高く(43%)、女性の割合が高く(59%)、複数(友人・同僚)の割合が高い(49%)、30分~1時間までの滞在の割合が高い(36%)。10%が1時間以上、滞在している。
- ・ 芝ゾーンは19~39歳の割合が高く(35%)、男性の割合が高く(53%)、複数(友人・同僚)の割合が高い(54%)、15分までの滞在の割合が高い(51%)。20%が1時間以上滞在している。
- ・ 二人掛けゾーンは40~64歳の割合が高く(33%)、男性の割合が高く(53%)、複数(友人・同僚)の割合が高い(37%)、30分~1時間までの滞在の割合が高い(36%)。

4. 検証結果

(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑨ゾーン別の評価

●行動



10月11日 (金) と 13日 (日) の2日間 (各日9時～21時) の合計値

- キッズゾーンは「遊んでいる」が最も多く、その他のゾーンは「おしゃべりをしている」が最も多い。
- 机が配置されていた休憩ゾーン・二人掛けゾーンでは「飲食をしている」が2番目に多い。
- 出店のあった芝ゾーンでは「買い物をしている」が2番目に多い。
- 木陰ゾーンでは「携帯電話・スマートフォンを見ている」が2番目に多い。

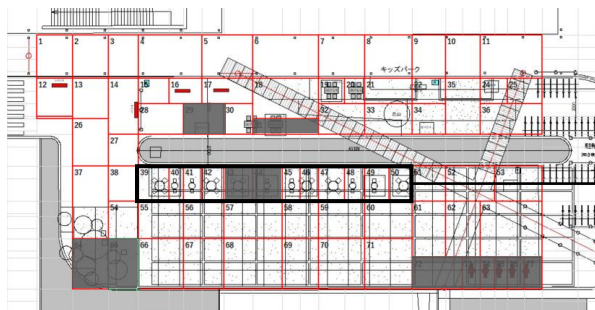
4. 検証結果

(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

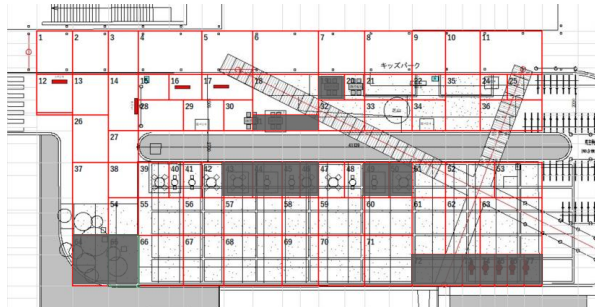
⑩ 日陰の評価

● 日陰の範囲の変化

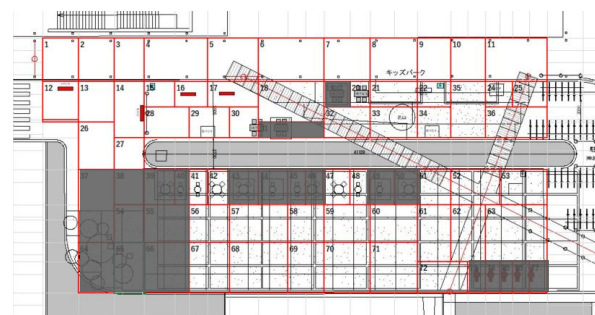
10時



12時



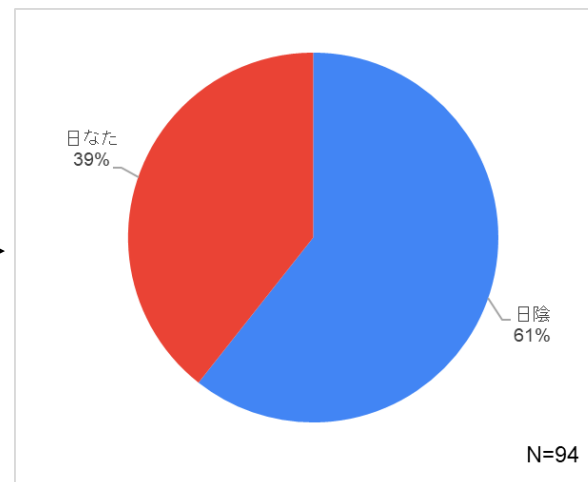
14時



テントや植栽、柱のパナーなどによる陰ができていた地点を黒塗りで示している
周辺建物の影に隠れるため、15時頃以降は全ての地点が日陰になった

比較的滞在者が多い休憩ゾーンを対象に分析
(地点39～50)

● 滞在場所の割合



調査開始した9時以降から、エリア全てが日陰になる14時台までの間に滞在した場所の割合

● 日陰の調査

- ・ 調査内容 : 広場内の日陰の地点を観測
- ・ 調査方法 : 職員の目視によりを観測・記録
- ・ 調査期間 : 10月11日(金)と13日(日)の2日間、各日9時以降、全て日陰になるまで

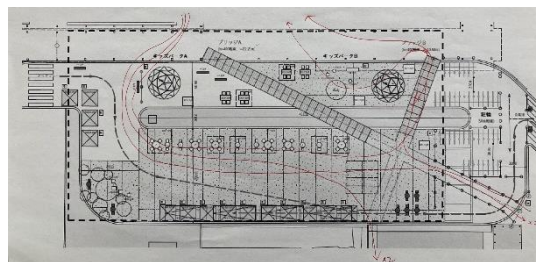
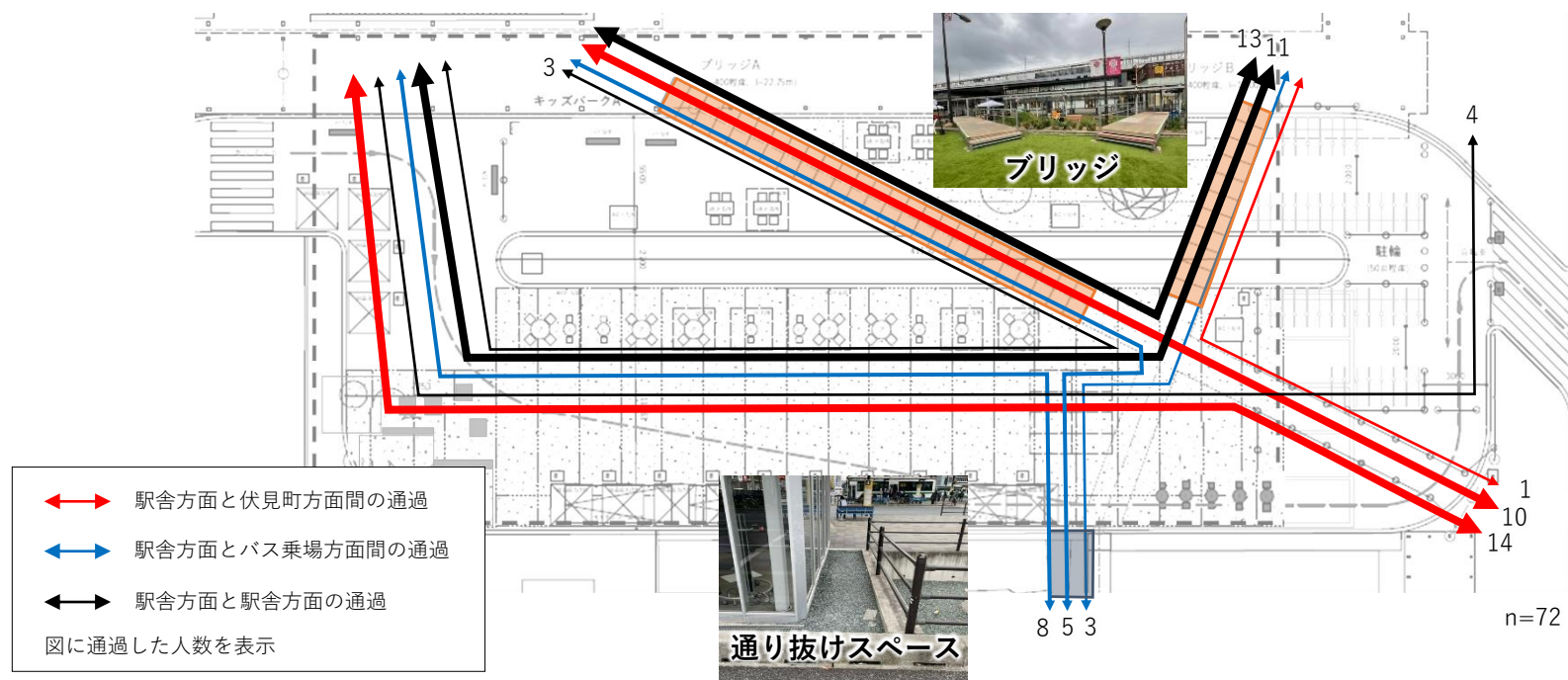
- ・ 休憩ゾーンでは日陰に約6割が滞在し、日なたに約4割が滞在していた。

4. 検証結果

(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑪ブリッジの評価

●通過動線



実際に使用した調査票

●ショートトレース調査（広場内の移動軌跡の観測調査）

- ・調査内容：広場を通過する人の移動方向を観測・記録
 - ・調査方法：職員の目視により観測・記録
 - ・調査期間：10/2（月）と10/13（日）の2日間、各日9時～21時に実施
 - ・調査対象者：対象枠内に入って、滞在せずに通り返けた人物の一部
- ※「広場の賑わいを創出するための手引き(案)」(国土技術政策総合研究所)を参考に作成

- 「駅舎方面と伏見町方面の間」や「駅舎方面とバス乗場方面の間」を通過する移動があり、「駅舎方面と伏見町方面の間」の通過(赤線)が多かった。広場内を回遊する通過(黒線)も同等程度あった。

4. 検証結果

(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑫広場を経由した移動経路

①移動経路の聴き取り



実際に使用した調査票

- ・調査内容 : 広場を訪れるまでの経路と広場を訪れた後に移動する予定の経路
 - ・調査方法 : 職員が広場利用者に聴き取りながら図に経路を記載
 - ・調査期間 : 10月14日～20日までの7日間、各日9時～21時に実施
 - ・調査対象者 : 対象枠内に入っておおむね3分以上滞在した人物の一部
 - ・調査条件 : 実際に移動した軌跡を確認しているわけではないことに留意
- ※「広場の賑わいを創出するための手引き(案)」(国土技術政策総合研究所)を参考に作成

②コードの設定

駅前広場	駅前広場	10
	バス	11
駅舎	駅	20
	さんすて	21
三之丸町周辺エリア	NEWCASPA	30
	アイネス	31
	店舗	32
	駐車場	33
	駐輪場	34
	送迎場	35
	その他エリア内	36
伏見町周辺エリア	天満屋	40
	店舗	41
	駐車場	42
	駐輪場	43
	タクシー	44
	送迎バス乗降場	45
	その他エリア内	46
福山城周辺エリア	福山城	50
	店舗	51
	駐車場	52
	駐輪場	53
	その他エリア内	54
中央公園周辺エリア	中央公園	60
	店舗	61
	駐車場	62
	駐輪場	63
	その他エリア内	64
上記エリア外		70

③経路をコードで整理

サンプルNo	最初の場所	駅前広場	最後の場所
1	46	10	46
2	60	10	46
3	43	10	46
4	46	10	33
5	52	10	21
6	46	10	20
7	21	10	11
8	11	10	50
9	35	10	11
10	34	10	21
11	70	10	70
12	70	10	70
13	20	10	20
14	20	10	20
15	20	10	20
16	20	10	54
17	20	10	20
18	20	10	20
19	70	10	70
20	20	10	20
21	46	10	46
22	20	10	20
23	52	10	52
24	20	10	35
25	64	10	35
26	20	10	20
27	20	10	11
28	20	10	43
29	20	10	20
30	11	10	20
31	11	10	20
32	46	10	20
33	30	10	20
34	33	10	46
35	20	10	45
36	20	10	45
37	20	10	40
38	46	10	20
39	11	10	11
40	70	10	70
41	70	10	36
42	70	10	36
43	36	10	21
44	21	10	11
45	21	10	11
46	46	10	46
47	35	10	36
48	20	10	36
49	42	10	42

N=49

④経路分析

1. 頻繁に出現する経路

- ・ 20 → 10 → 20 (9回)
- ・ 70 → 10 → 70 (4回)
- ・ 46 → 10 → 46 (3回)
- ・ 21 → 10 → 11 (3回)
- ・ 11 → 10 → 20 (2回)
- ・ 20 → 10 → 45 (2回)
- ・ 70 → 10 → 36 (2回)

2. 特定の場所からの頻度

- ・ 20からの開始: 17回
- ・ 70からの開始: 6回
- ・ 11からの開始: 4回
- ・ 46からの開始: 4回
- ・ 21からの開始: 3回
- ・ 36からの開始: 2回
- ・ 40からの開始: 2回
- ・ 52からの開始: 2回
- ・ 35からの開始: 1回
- ・ 34からの開始: 1回
- ・ 64からの開始: 1回
- ・ 45からの開始: 1回
- ・ 30からの開始: 1回
- ・ 33からの開始: 1回
- ・ 42からの開始: 1回
- ・ 60からの開始: 1回
- ・ 43からの開始: 1回

3. 特定の場所への到達頻度

- ・ 20への到達: 15回
- ・ 46への到達: 6回
- ・ 11への到達: 6回
- ・ 70への到達: 4回
- ・ 36への到達: 4回
- ・ 21への到達: 3回
- ・ 45への到達: 2回
- ・ 35への到達: 2回
- ・ 54への到達: 1回
- ・ 50への到達: 1回
- ・ 43への到達: 1回
- ・ 42への到達: 1回
- ・ 40への到達: 1回
- ・ 33への到達: 1回
- ・ 52への到達: 1回

傾向と特徴

- ・ 20(駅) → 10(駅前広場) → 20(駅) のパターンが最も頻繁に見られる (9回)。これは、20が始点であり終点でもある経路が多いことを示している。
- ・ 70(4エリア外) → 10(駅前広場) → 70(4エリア外) も頻繁に見られるパターン (4回)。このことは70も同様に自己ループが多いことを示している。
- ・ 46(伏見町エリア内) → 10(駅前広場) → 46(伏見町エリア内) のパターンも多く、特定の場所間での移動が繰り返される傾向がある。
- ・ 中間地点の10を経由して様々な場所に移動するが、特定の場所 (20、70、46) に戻るパターンが多い。

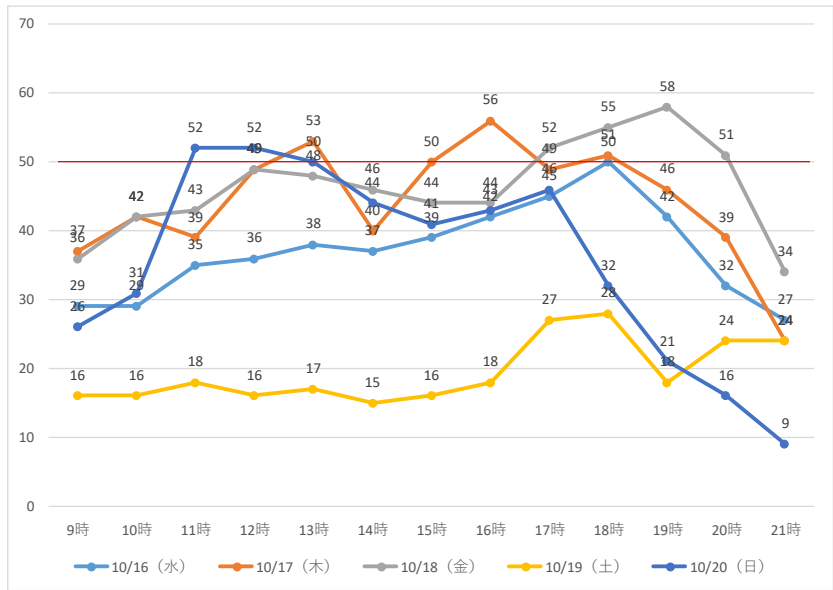
- ・ 特定の場所 (20(駅)、70(駅周辺の4つのエリア外)、46(伏見町周辺エリア内)) に頻繁に戻る自己ループの傾向が強い。また、移動の経路がある程度固定されている。

4. 検証結果

(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑬駐輪施設の評価

●利用台数



駐輪可能台数
50台程度

●利用状況



●使用条件



- ・台数：50台程度
- ・利用料：無料
- ・期間：9/28～10/20
(24時間駐輪可)

駐輪施設調査

- ・調査内容：駐輪台数を計測
- ・調査方法：作業員の目視により駐輪台数を観測・記録
- ・調査期間：10月16日～20日までの5日間、各日9時～21時に実施
※ある程度周知された実験期間の後半で実施
- ・調査条件：1時間毎(00分時点)の台数を調査

- ・ 平日(晴れ)は50台を超える駐輪があった。雨天(10/19)は駐輪台数が比較的少なかった。10/20は最終日で翌日撤去されるため、夕方以降、減少した。

4. 検証結果

(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑭ アンケート調査

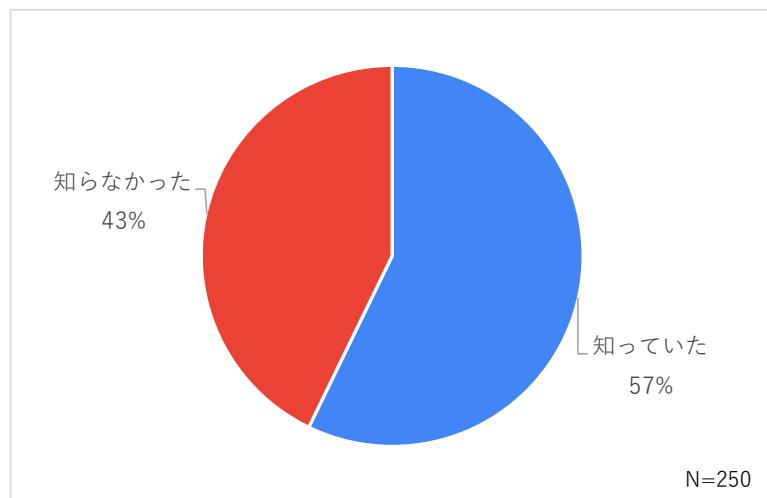
● 来場者アンケート調査

調査日：2024年10月9日（水）から20日（日）まで

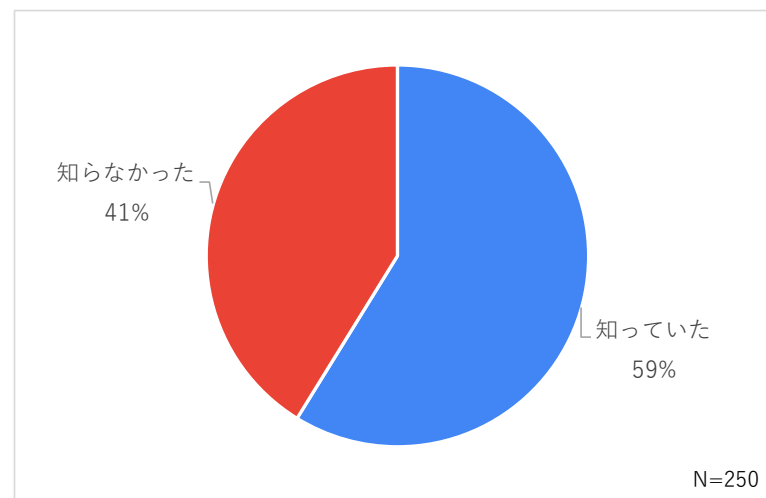
調査対象：広場で滞在している人

調査方法：WEBアンケート及びアンケート用紙での回収

Q1. 福山駅前広場を人が憩える広場にする計画に取り組んでいることを知っていましたか



Q2. 今回の実験（福山駅前広場に人が過ごせる空間をつくる実験）を行っていることを知っていましたか



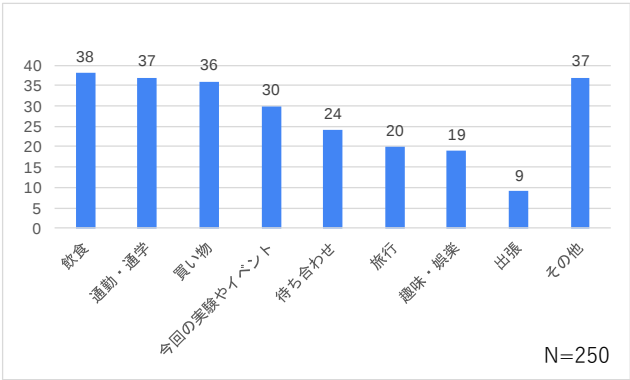
- 福山駅前広場を人が憩える広場にする計画に取り組んでいることを知っていましたかという設問に対して、「知っていた」という回答は**57%**だった。
- 今回の実験（福山駅前広場に人が過ごせる空間をつくる実験）を行っていることを知っていましたかという設問に対して、「知っていた」という回答は**59%**だった。

4. 検証結果

(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑭ アンケート調査

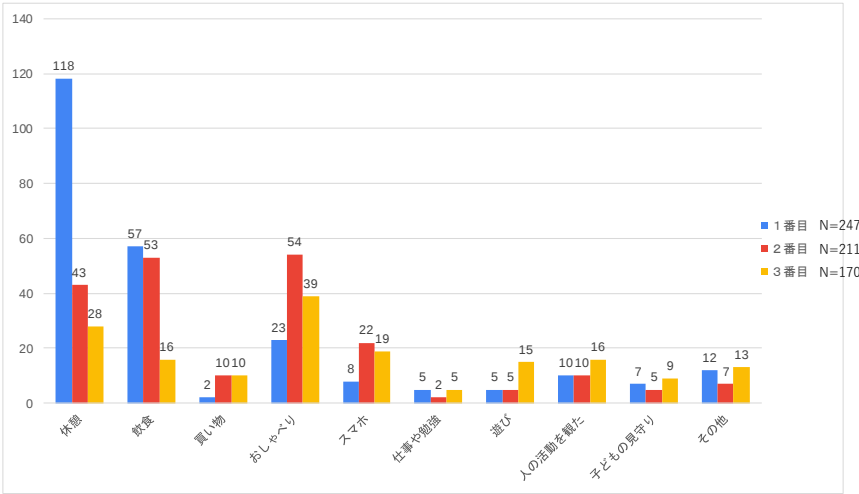
Q5.今日、福山駅周辺を訪れた主な理由はなんですか



その他の内容

カテゴリー	項目	件数
散歩・散策	散歩	5
	散策	1
	通りがかり	1
通りがかり	通りがかり	1
飲食	コンビニで買ったご飯を食べるため	1
休憩	休憩	3
友達と遊び	友達と遊びに来た	1
	暇つぶし	1
	遊び	1
学校関連	学校行事	1
	学校の行事	2
	学校の行事で	1
	学校の行事終わり	1
帰省	帰省	2
切符購入	切符の購入	1
バス関連	バスの時刻表を見に来た	1
	バス待ち	1
車での送迎	車での駅への送迎	1
	車での送迎	1
子守り	子守りのため	1
病院・通院	病院に行くため	1
	通院	2
塾	塾	1
出店	出店	3
イベント	フクヤマニメ	2
その他	ドクターイエローを見る	1

Q6.広場でどのような活動をしましたか（上位3つまで）



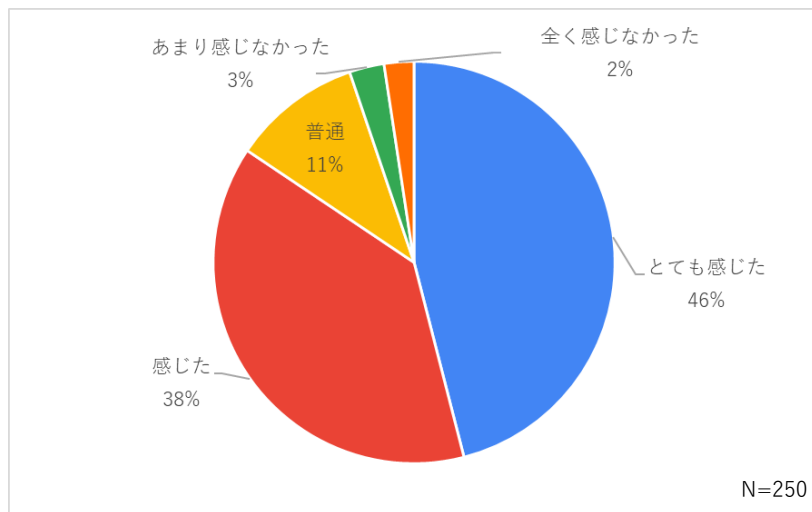
- 福山駅周辺を訪れた主な理由については、「飲食」、「通勤・通学」、「買い物」の順に多かった。
- 広場での活動を上から順番に選ぶ設問では、1 番目は「休憩」、2 番目は「おしゃべり」や「飲食」、3 番目は「おしゃべり」が多かった。

4. 検証結果

(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑭ アンケート調査

Q7.広場について居心地の良さを感じましたか



Q8.その理由を教えてください（自由記入）

ポジティブな意見

- ・ **居心地の良さ**: テントや椅子があり、芝生の緑が心を落ち着かせる。
- ・ **便利さ**: 駅からすぐの場所にあるため、便利で立ち寄りやすい。
- ・ **開放感**: 広々としていてゆったり過ごせる。外の空気を楽しめる。
- ・ **設備**: ベンチやテーブル、キッズスペースがあり、家族連れにも優しい。
- ・ **イベント**: けん玉パフォーマンスや音楽イベントなどが楽しめる。
- ・ **環境**: 静かで落ち着いて過ごせる。人工芝が足に優しい。

ネガティブな意見

- ・ **ゴミ問題**: 吸殻やゴミが散らばっていることがある。
- ・ **暑さ**: 日差しが強く、暑いときに困ることがある。もっと日陰が欲しい。
- ・ **騒音**: 街頭演説がうるさい。駅近くの騒音が気になる。
- ・ **混雑**: 時間帯によっては混雑し、リラックスできない場合がある。
- ・ **管理**: 自転車がまばらに置かれていたり、バリアフリー対応が不十分だったりする。
- ・ **広さ**: もっと広い休憩スペースが欲しい。

その他の意見

- ・ **子ども向け**: 子どもが自由に遊べるスペースがあり、親も安心して過ごせる。
- ・ **駅前の利便性**: 駅前にくつろげる場所があるのは良いことだが、交通の妨げにならないか懸念する声もある。
- ・ **天候対策**: 天候に左右されないように、もっと屋根や日陰が欲しい。

※自由記入の内容を要約しています

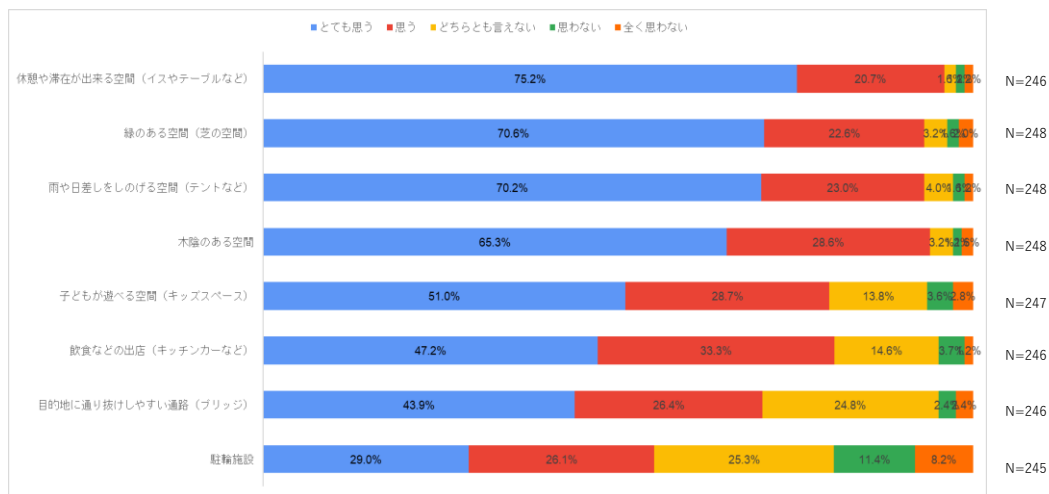
・ 広場について居心地の良さを感じましたかという設問に対して、「とても感じた」・「感じた」という回答は**84%**だった。36

4. 検証結果

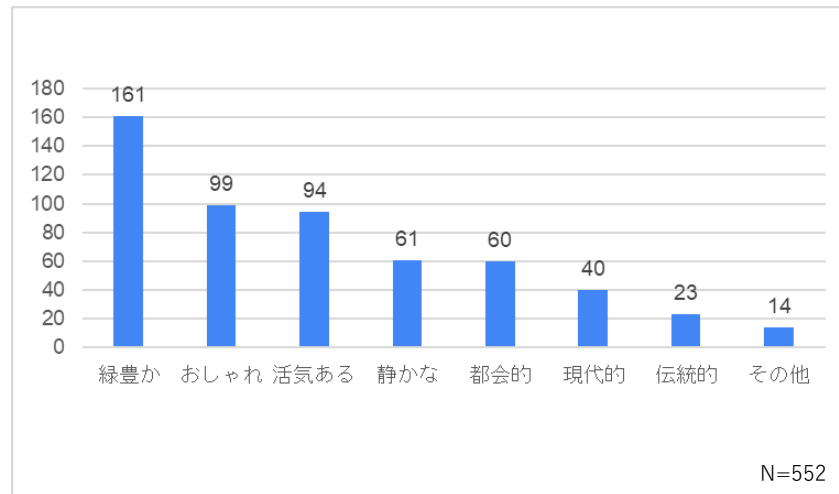
(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑭ アンケート調査

Q9. 今回の実証実験で広場空間に配置しているものについて、将来あると良いと思いましたか？



Q10. 将来の駅前広場にどのような雰囲気やデザインを期待しますか（複数回答可）



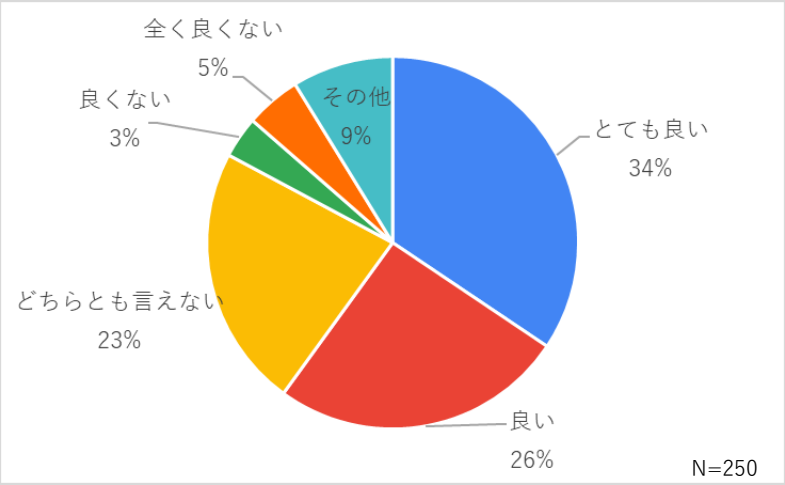
- 今回の実証実験で広場空間に配置しているものについて、将来あると良いと思いましたかという設問に対する「とても思う」・「思う」という回答については、「休憩や滞在が出来る空間、緑のある空間、雨や日差しをしのげる空間、木陰のある空間、子どもが遊べる空間、飲食などの空間、目的地に通り抜けしやすい通路」は **7割～9割程度**、「駐輪施設」は **5割程度** だった。
- 将来の駅前広場にどのような雰囲気やデザインを期待しますかという設問に対して、「**緑豊か**」という回答が最も多かった。

4. 検証結果

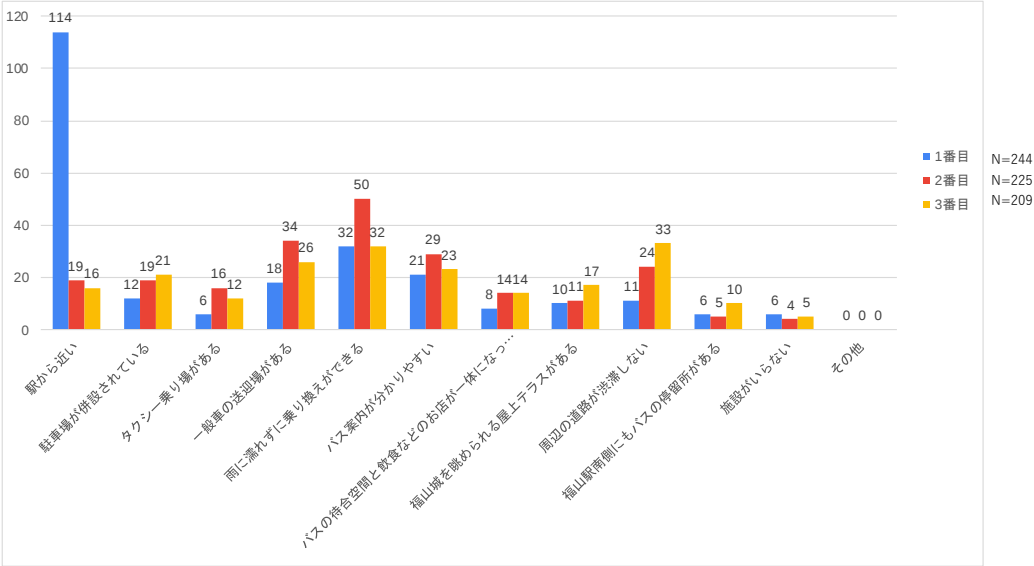
(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑭ アンケート調査

Q11.現在、福山駅前広場の再編（南側を全面的な広場とし、北側にバスターミナルを配置して、交通機能と人のための広場機能が両立した空間への転換）を検討しています。それについて、どう思いますか



Q12.バスターミナルを福山駅北側に配置する場合、どんな施設であることを期待しますか（上位3つまで）



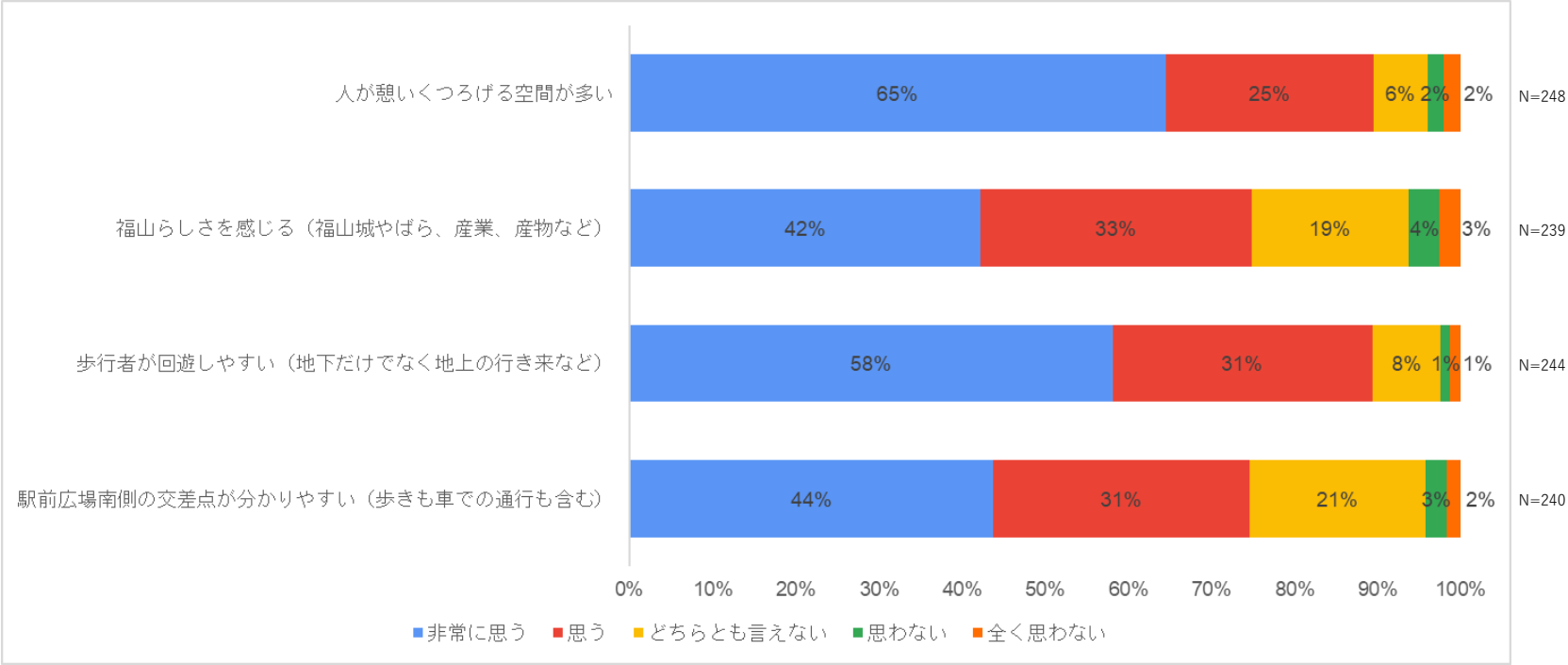
- 福山駅前広場の再編（南側を全面的な広場とし、北側にバスターミナルを配置して、交通機能と人のための広場機能が両立した空間への転換）を検討していることについて、どう思うかという設問に対して、「とても良い」・「良い」という回答は**60%**だった。
- バスターミナルを福山駅北側に配置する場合、どんな施設であることを期待するかを上から順番に選ぶ設問では、**1番目は「駅から近い」、2番目は「雨に濡れずに乗り換えができる」、3番目は「周辺の道路が渋滞しない」が多かった。**

4. 検証結果

(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑭ アンケート調査

Q13.将来の福山駅前広場がどのようなになれば良いと思いますか



- 将来の福山駅前広場がどのようなになれば良いかという設問に対して、「非常に思う」・「思う」という回答の割合は、「人が憩いくつろげる空間が多い」・「歩行者が回遊しやすい」は**約9割程度**、「福山らしさを感じる」・「駅前広場南側の交差点が分かりやすい」は**約7割程度**だった。

4. 検証結果

(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑭ アンケート調査

Q14.その他、今回の実験と将来の駅前広場についてご意見があればご記入ください（自由記入）

ポジティブな意見

- ・ **芝生の広場:** 子どもが遊びやすく、家族で利用しやすい。また、緑があってリラックスできる。
- ・ **便利な立地:** 駅前に位置しているため、お店と合わせて利用しやすい。
- ・ **開放感:** 広々としていて、座る場所が多く、イベントも楽しめる。
- ・ **人が集まる空間:** 休憩できる場所があることで、人々が集まりやすい。

ネガティブな意見

- ・ **駐車場の不足:** 無料の駐車場がなく、交通の便が悪いと感じる。
- ・ **騒音問題:** 街頭演説の騒音が広場の利用を妨げている。
- ・ **混雑と交通の不便さ:** バスターミナルやタクシー乗り場の変更により、混乱が生じている。
- ・ **プランニングの欠如:** 短期間の実証実験では効果が見えにくく、長期的なビジョンが欠けていると感じる。

要望と提案

- ・ **施設の充実:** ドッグラン、雨や暑い季節でも遊べる子ども向けの遊具スペース、施設が欲しい。
- ・ **イベント:** 季節ごとのイベントや音楽イベント、トークショー、会社とのコラボイベントを増やして欲しい。
- ・ **緑地化:** 木陰や親水空間を取り入れ、緑豊かな環境を整備すること。
- ・ **商業施設の充実:** ショッピングができる店舗やおしゃれなカフェ、テイクアウトのドリンク類を増やすこと。
- ・ **駐輪場の整備:** 駐輪場を増やし、整備すること。
- ・ **高齢者や障がい者に優しい環境:** バリアフリーや高齢者に優しい街づくりを進めること。
- ・ **ごみ問題:** ごみ箱を増やすこと。

その他の意見

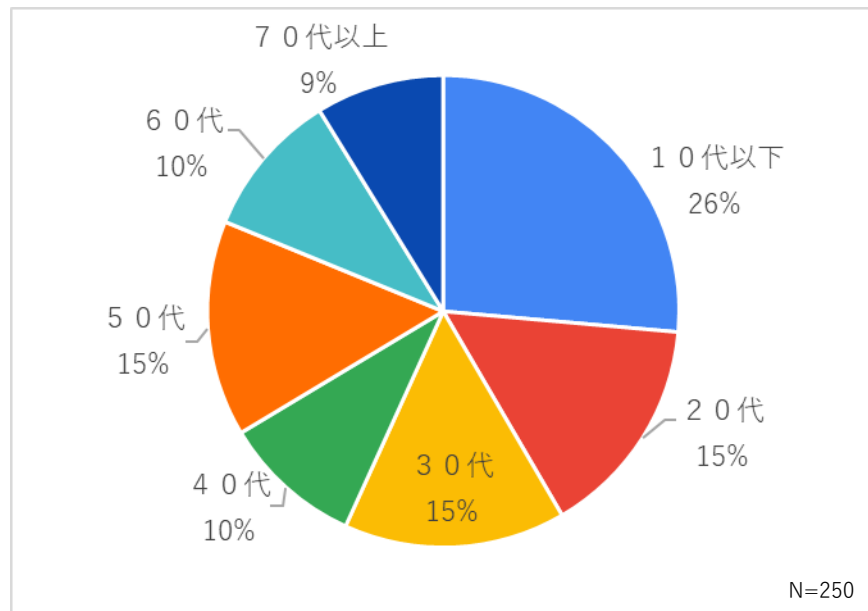
- ・ **広場の必要性:** 駅前広場の必要性に疑問を持つ人もいる。市民の意見をもっと取り入れてほしい。
- ・ **交通の便:** バスターミナルやタクシー乗り場の位置について、利便性を考慮して欲しい。
- ・ **景観:** お城や文化ゾーンと一体となるような広場が良いという意見。

4. 検証結果

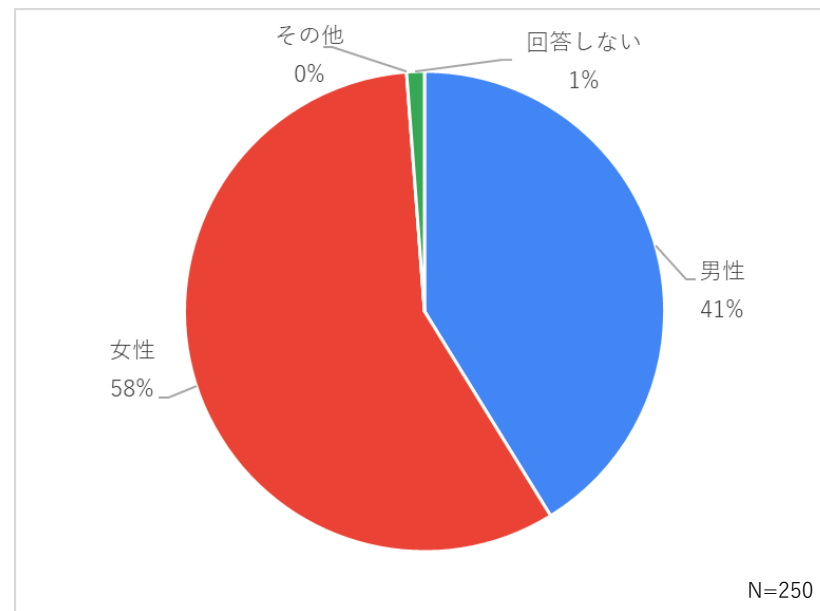
(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑭ アンケート調査

Q15.年齢を教えてください



Q16.性別を教えてください



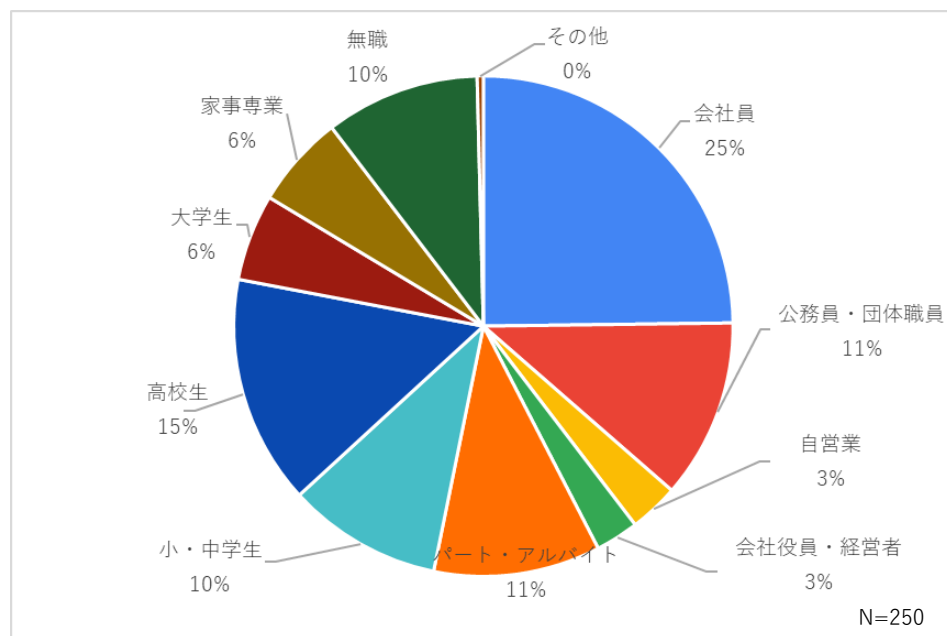
- 回答者の年齢は、**10代以下(19歳以下)**が最も多い。各年代で約1割～2割程度の回答を得た。
- 回答者の性別は、男性が約4割、女性が約6割だった。

4. 検証結果

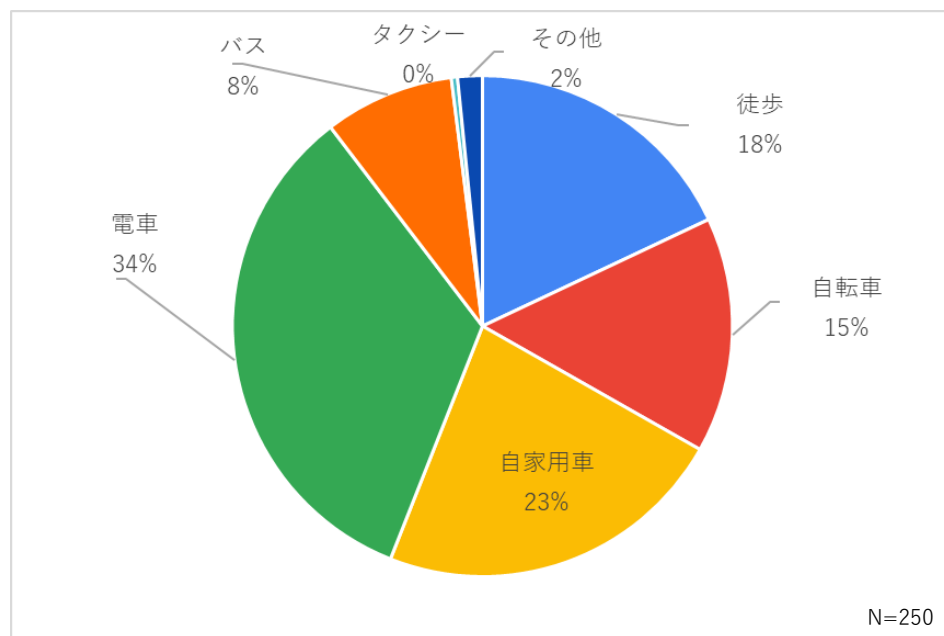
(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑭ アンケート調査

Q17.職業を教えてください



Q18.ここまでの主な移動手段を教えてください



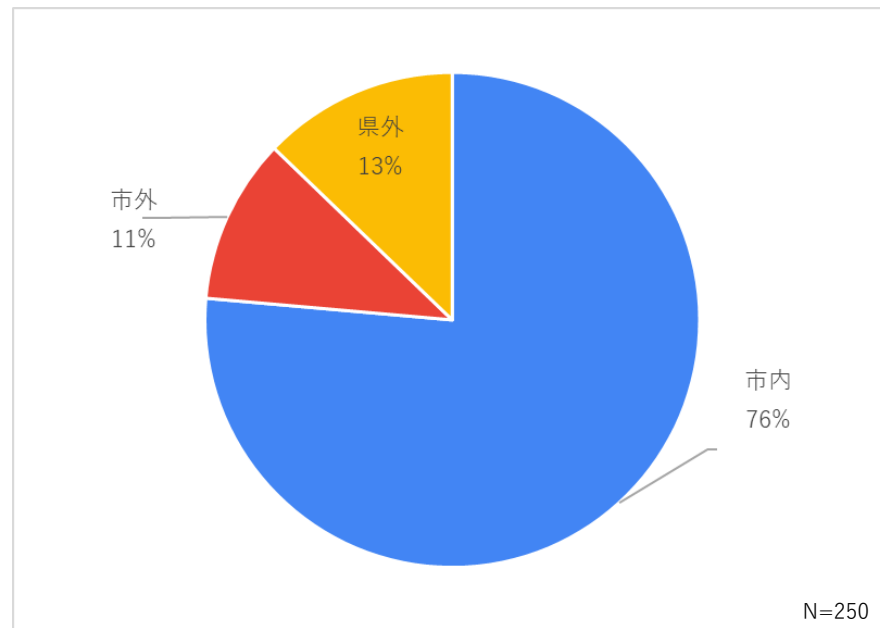
- 回答者の職業は、「会社員(25%)」、「高校生(15%)」、「パート・アルバイト(11%)」、「公務員・団体職員(11%)」の順に多かった。
- 駅前広場までの主な移動手段は、「電車(34%)」、「自家用車(23%)」、「徒歩(18%)」の順に多かった。

4. 検証結果

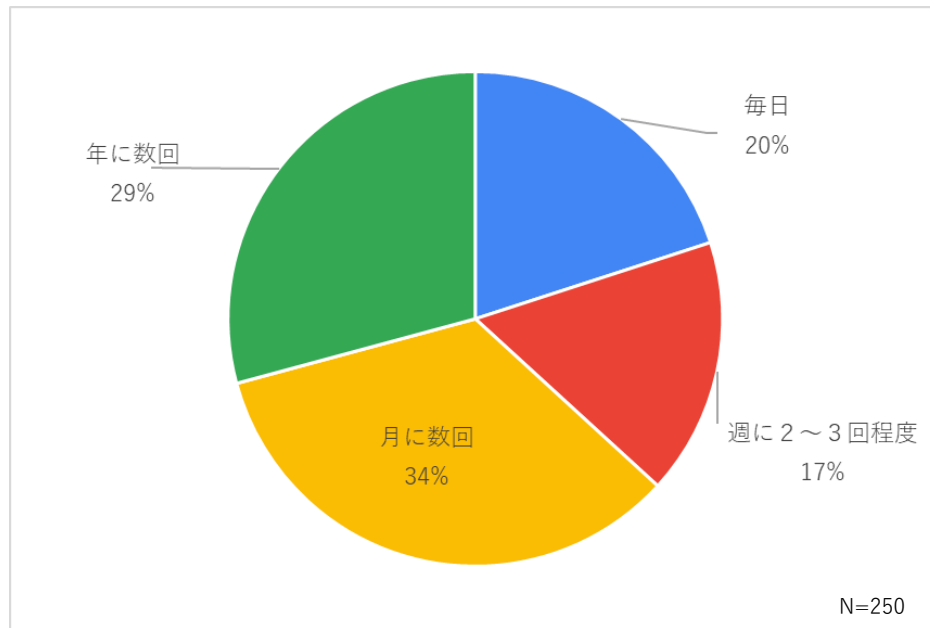
(1) 民間事業者による広場運営の効果検証

⑭ アンケート調査

Q19.あなたのお住まいはどこですか



Q20.普段、駅前広場をどのくらい利用しますか（通過も含む）



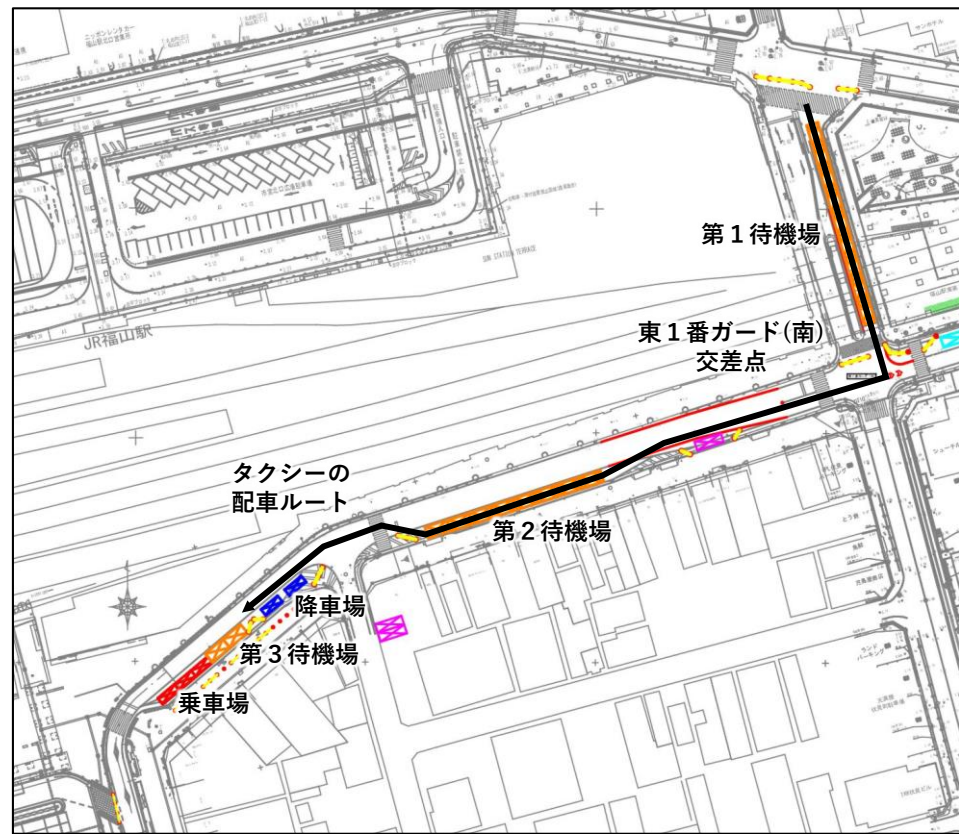
- 居住地は、**市内76%、市外11%、県外13%**だった。
- 利用頻度は、**毎日が20%、週に2～3回程度が17%、月に数回が34%、年に数回が29%**だった。

4. 検証結果

(2) ショットガンシステムでの運用の検証

①配車時間

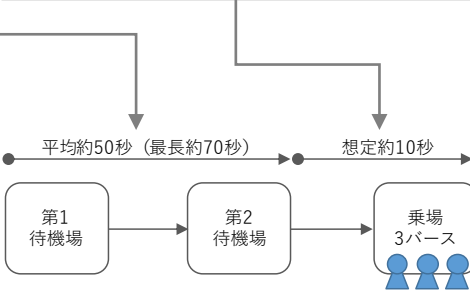
●配車ルート



実際の配車時間

第1待機場 到着時間 (A)	第2待機場 到着時間 (B)	第2待機場 出発時間 (C)	(C) - (A)
8:13:57	8:15:06	8:15:06	最長 0:01:09
8:19:54	8:20:52	8:20:52	0:00:58
8:19:58	8:20:56	8:20:56	0:00:58
8:29:29	8:30:03	8:30:03	0:00:34
8:29:38	8:30:14	8:30:14	0:00:36
8:33:58	8:34:40	8:34:40	0:00:42
8:39:26	8:40:27	8:40:27	0:01:01
8:39:56	8:40:29	8:40:29	0:00:33
8:45:34	8:46:24	8:46:24	0:00:50
8:45:40	8:46:30	8:46:30	0:00:50
8:45:54	8:46:39	8:46:39	0:00:45
8:46:02	8:46:47	8:46:47	0:00:45
8:49:59	8:51:07	8:51:07	0:01:08
8:52:57	8:53:49	8:53:49	0:00:52
8:53:04	8:53:54	8:53:54	0:00:50
8:54:22	8:55:23	8:55:23	0:01:01
8:54:29	8:55:34	8:55:34	0:01:05
8:55:58	8:56:57	8:56:57	0:00:59
14:48:23	14:49:23	14:49:23	0:01:00
14:52:07	14:52:26	14:52:26	0:00:19
14:54:21	14:55:29	14:55:29	0:01:08
18:06:20	18:07:28	18:07:28	0:01:08
20:22:58	20:23:55	20:23:55	0:00:57
20:23:06	20:24:03	20:24:03	0:00:57
22:28:53	22:29:58	22:29:58	0:01:05
平均			0:00:53

- 第2待機場から乗車場までの配車時間は約10秒（時速30km/h、車両の加減速を考慮、渋滞による遅れを考慮せず試算）
- 駅前広場計画指針では、標準的なタクシーの出発頻度は5分、送迎で人が乗り降りするために必要となる標準の停車時間は1分とされている。今回の実験では出発頻度を最短で1分と仮定。



合計の配車時間
平均約60秒
最大約80秒

タクシーの入庫調査結果から作成（調査日：10/9(水)5時から翌日10/10(木)1時まで）
第1待機場及び第2待機場に待機がならず、信号の影響を受ける可能性があった場合のデータを抽出（N=25）

- 待機場に待機するタクシーがない場合の配車時間は平均で約60秒、最大で約80秒だった。
- タクシーの出発頻度を最短で1分（送迎で人が乗り降りするために必要となる標準の停車時間）とした場合でも、タクシーが第1待機場で待機していれば、利用者を長時間待たせることなく、タクシーが配車できる状態だった。

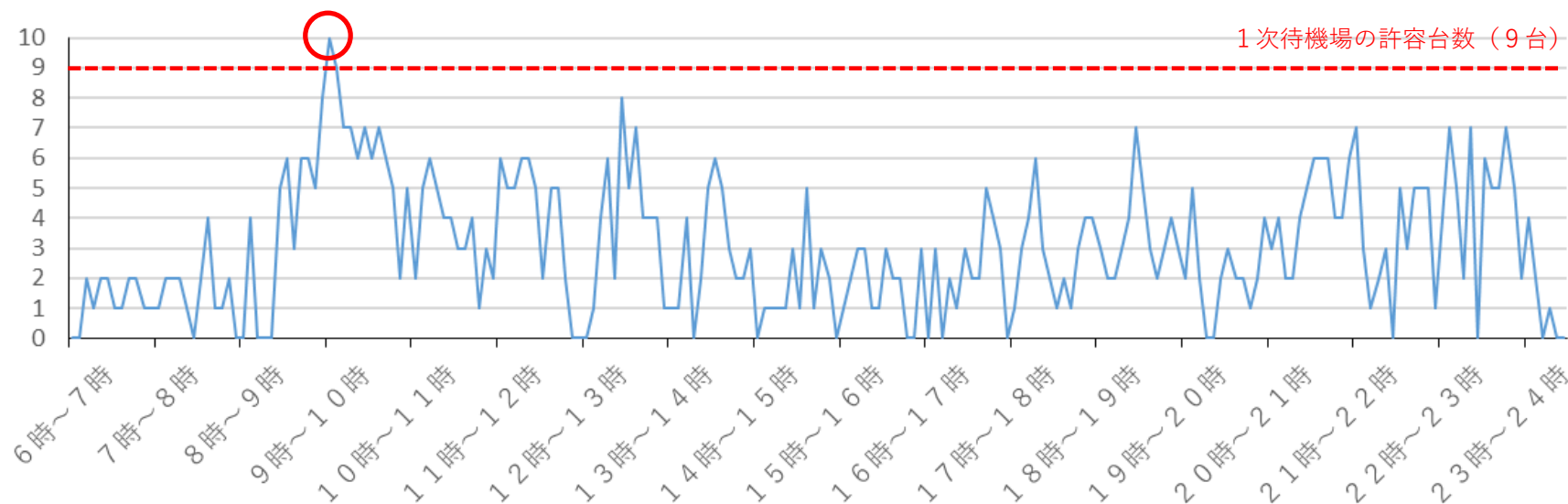
4. 検証結果

(2) ショットガンシステムでの運用の検証

②待機場の台数

- 今回の実験では、1次～3次待機場を合わせて、計19台分の駐車スペースを確保した。
- 1次待機場の台数を調査したところ、2次と3次待機場がいっぱいのため、1次待機場にタクシーが入りきらない時間が9時台に約5分程度あった。

● 1次待機場の台数の推移（5分毎）



タクシーの入出庫調査結果から作成（調査日：10/9(水)5時から翌日10/10(木)1時まで）
5分毎における駐車台数を計測

- 9 時台で約 5 分間程度、待機場が満車になる状況は見られたが、短い時間であったことから**約20台程度の待機台数で運行は可能**と考えられる。

4. 検証結果

(2) ショットガンシステムでの運用の検証

③ タクシー運転手の意見

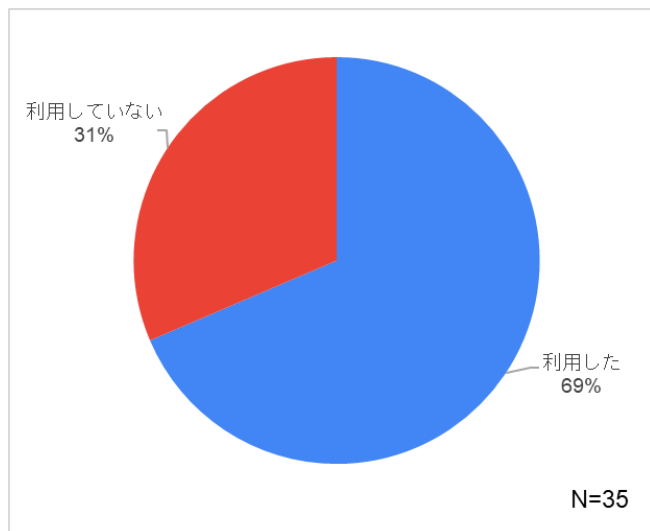
● タクシー運転手アンケート調査

調査日：2024年11月6日（水）から15日（金）まで

調査対象：タクシー事業者

調査方法：アンケート配布・回収及びヒアリング

Q1. 今回の実験で変更した伏見町北側のタクシー乗降場を利用しましたか。



Q2.Q1で「利用していない」と回答した人は理由を教えてください

理由

- お客様からの苦情に耐えられないので利用しない
- もともと駅前広場のタクシー乗降場を使用していない。
- 駅の中央出口から遠く、分かりにくい。
- 利用しにくい

※一部抜粋し、要約しています

4. 検証結果

(2) ショットガンシステムでの運用の検証

③ タクシー運転手の意見

Q. 今回の実験について、将来のタクシー乗降場をより良いものにするため、利用者の方からの声も含めて、ご意見があれば教えてください。

● 利用した運転手の意見

ポジティブな意見

運用方法と一般車との分離

- ショットガンシステムについては、特に問題無い。良い方式だと思う。
- 配車距離が短いため、運行は可能である。
- 現在の乗降場は西側の側道より流入する必要があり、夕方など渋滞時に使いにくい。一般車との交錯も少なく良かった。

ネガティブな意見

利便性と快適性

- タクシー乗り場が遠くなり、お客様にとって不便。
- 案内や看板が不十分で、乗車場所が分かりにくい。
- 雨天時に屋根が無く、不便。

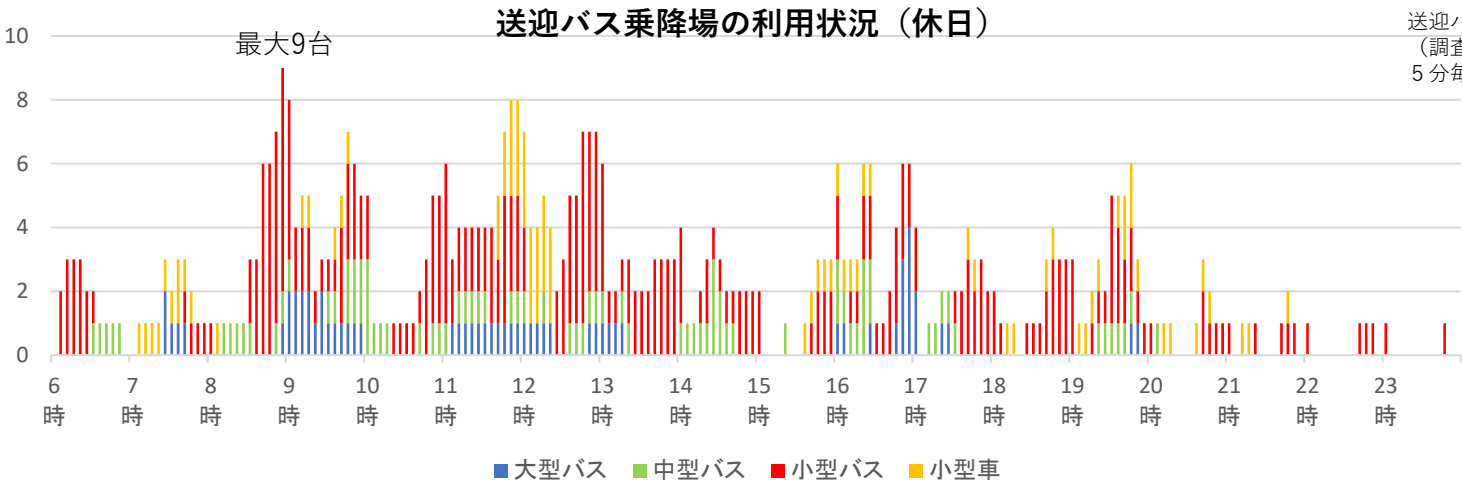
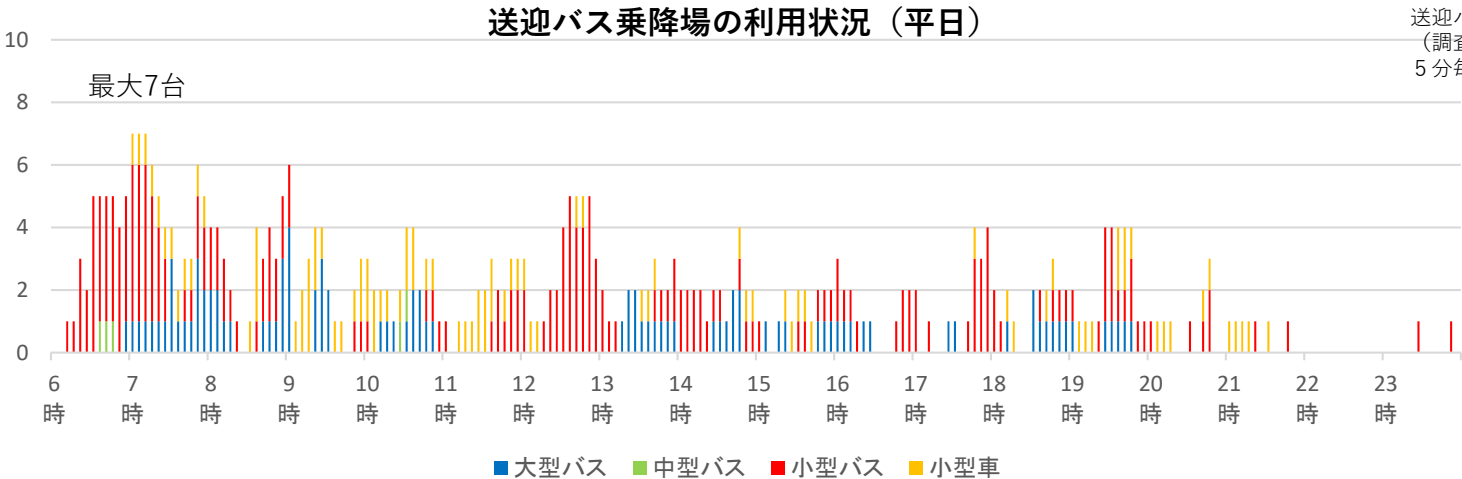
※一部抜粋し、要約しています

- 利用したタクシー運転手からはショットガンシステムでの運用について、一般車と分離されていたことで渋滞や交錯を防げた点が評価されている。屋根や案内表示などの課題について意見が出ている。

4. 検証結果

(4) 送迎バス乗降場の配置変更の検証

①施設量



※自家用車や荷捌き車両は除く

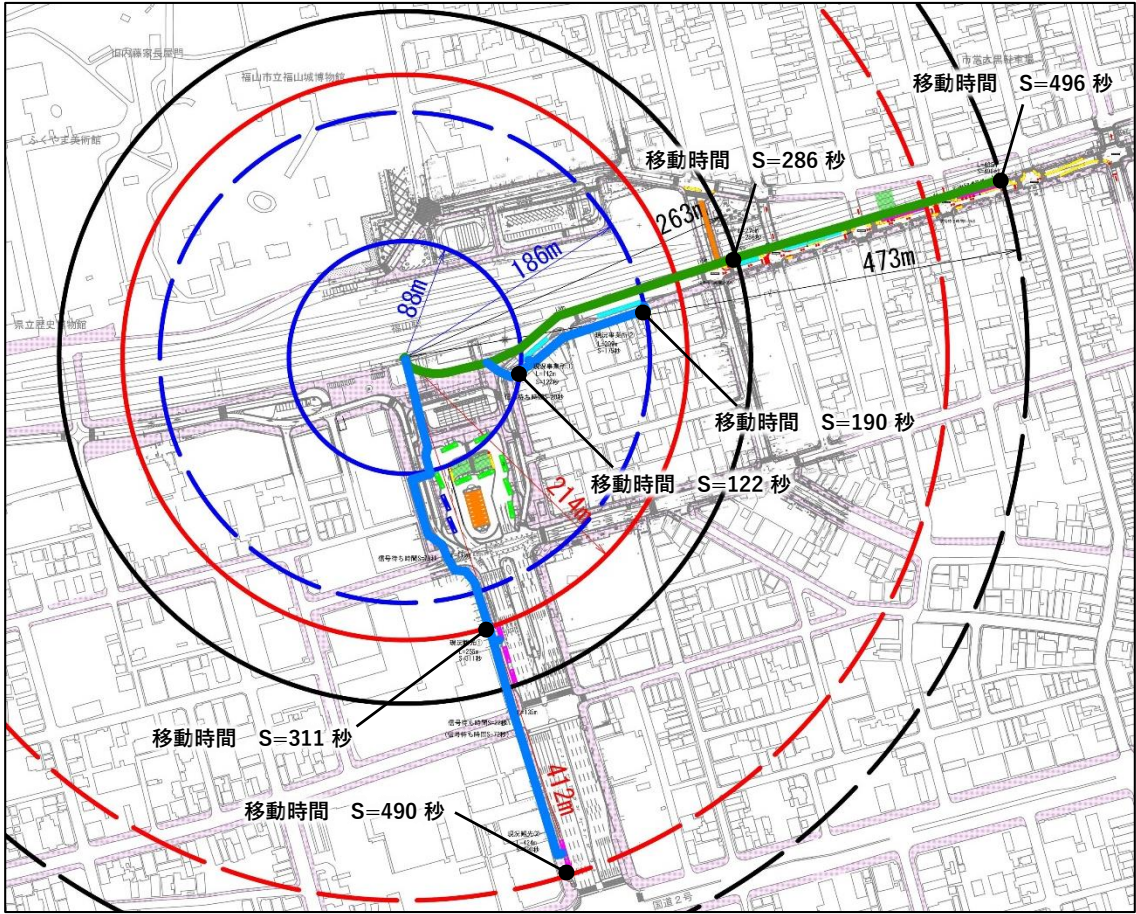
- 実験中の利用台数は平日で最大**7台**、休日で**9台**であり、最大駐車可能台数(13台)を上回ることには無かった。
- 平日は**7時頃がピーク**、6時～9時頃・12時～13時頃の利用が多い。休日は**9時頃がピーク**、9時～10時頃・11時～13時頃の利用が多い。
- 大型バスは平日**8～9時頃**・休日**17時頃**に増加傾向。中型バスは平日よりも**休日に多い**傾向。小型バスは平日**6時～9時頃**・**12時～13時頃**に増加、休日**9時頃**、**13時頃**に増加傾向。小型車は平日休日とも**1日を通して1～3台程度**で推移。

4. 検証結果

(4) 送迎バス乗降場の配置変更の検証

②移動距離と移動時間

●駅舎から送迎バス乗降場までの距離と移動時間



JR福山駅の南側出口を中心とした同心円

●駅舎からの直線距離

	現 況	実験時	差
小型中型バス	88m～186m	263m～473m	+175m～287m
大型バス	214m～412m		+49m～61m

●駅舎からの移動時間

	現 況	実験時	差
小型中型バス	122秒～190秒	286秒～496秒	+164秒～306秒
大型バス	311秒～490秒		▲25秒～+6秒

歩行速度 1.1m/秒で、信号の待ち時間を考慮して試算
信号の影響で一番時間が長くなる時間を記載

駅舎から乗降場までの距離

実験中の送迎バス乗降場（小型・中型・大型）

- 一番近い場所
- - - 一番離れた場所

現在の送迎バス乗降場（小型・中型）

- 一番近い場所
- - - 一番離れた場所

現在の送迎バス乗降場（大型）

- 一番近い場所
- - - 一番離れた場所

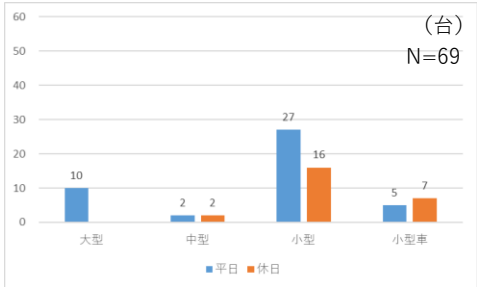
- 駅舎からの直線距離は小型・中型バスの場合約180m～290m増加、大型バスの場合約50m～60m増加となる。
- 駅舎からの移動時間は小型・中型バスの場合約160秒～310秒増加、大型バスの場合約25秒減少～10秒増加となる。駅前交差点の信号時間が長いため、大型バスの場合は歩行時間が減少している。

4. 検証結果

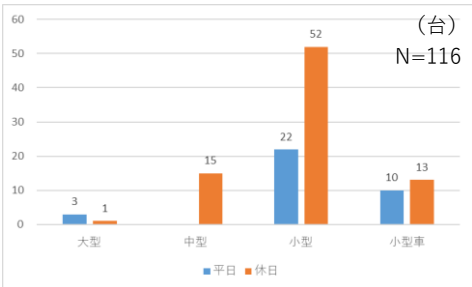
(4) 送迎バス乗降場の配置変更の検証

③利用している業種

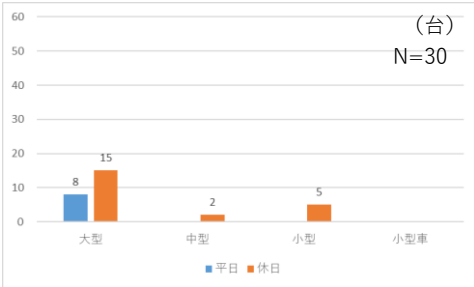
項目	内容	主な利用者の傾向	主な車両
会社系	会社への送迎など	特定・少数	小型バス
商業系	娯楽施設への送迎など	不特定・多数	小型バス
観光系	旅行など	特定・多数	大型バス
学校系	学校への通学など	特定・多数	大型、小型バス
病院系	病院への通院など	不特定・少数	小型車
その他	自家用車・荷捌きなど	—	一般車など



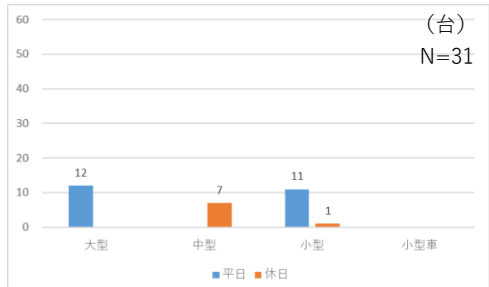
会社系



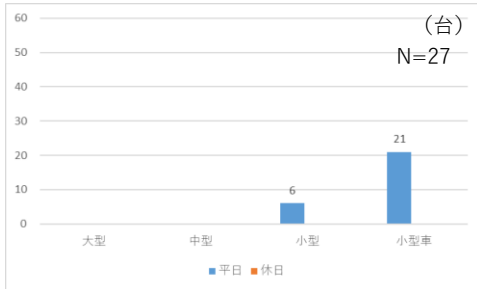
商業系



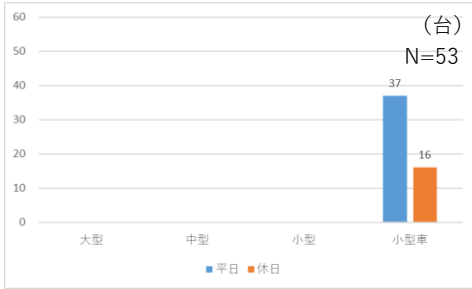
観光系



学校系



病院系



その他

大型バス：全長9m～12m
中型バス：全長7m～9m
小型バス：全長7m未満
小型車：その他の車両

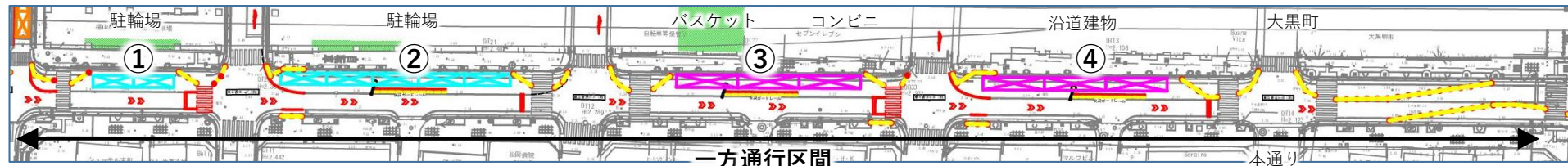
- 会社系、商業系は小型バスが多く、観光系は大型バスが多い。学校系は大型バス～小型バスまで使われている。
- 病院系は小型車がほとんどを占めている。

4. 検証結果

(4) 送迎バス乗降場の配置変更の検証

④ 駐車台数

● 駐車場所

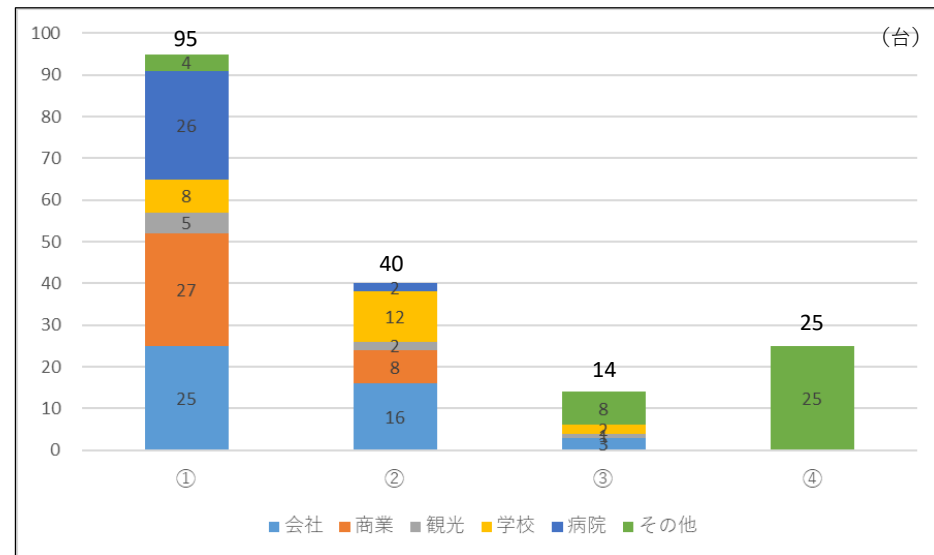


乗降場は一方通行の交通規制区間の北側(高架側)の各交差点の間に配置

● 駐車場所と駐車台数

平日

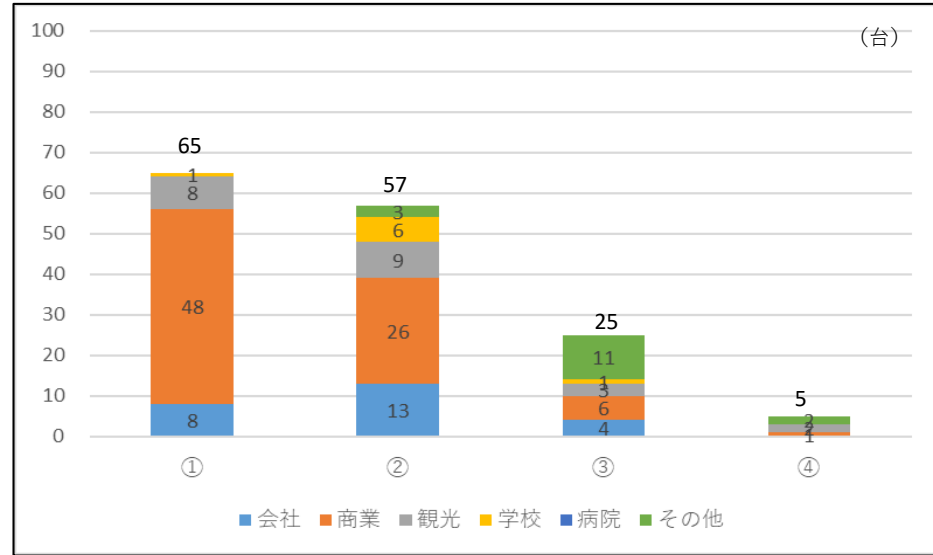
N=174



送迎バスの利用台数調査結果から作成 (調査日: 10/9(水)6時から24時まで)

休日

N=152



送迎バスの利用台数調査結果から作成 (調査日: 10/13(日)6時から24時まで)

- ・ 駐車台数は駐車場所①が最も多く、次いで②が多い。③④を利用していた車両も若干ある。
- ・ 会社・病院系の駐車台数は平日が多い。商業系や観光系の駐車台数は休日が多い。休日には病院系の利用はなかった。
- ・ 実験中、荷捌きや沿道建物の改修があったため、駐車場所③④のその他(荷捌き車両・工事用車両)が増えている。

4. 検証結果

(4) 送迎バス乗降場の配置変更の検証

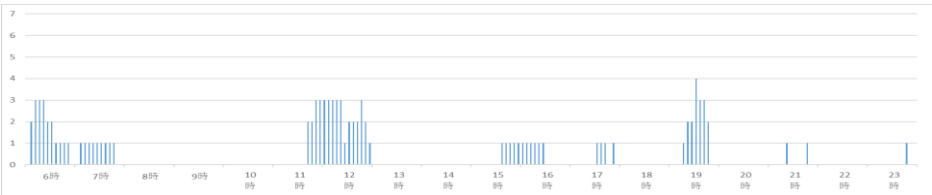
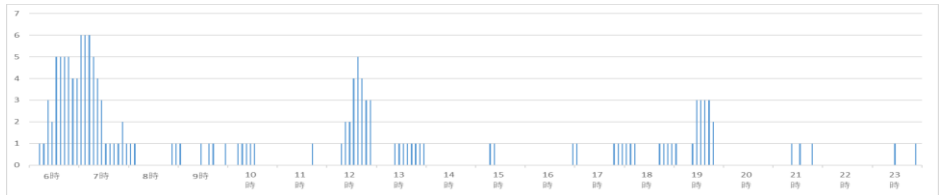
④ 駐車台数

● 業種別の駐車台数

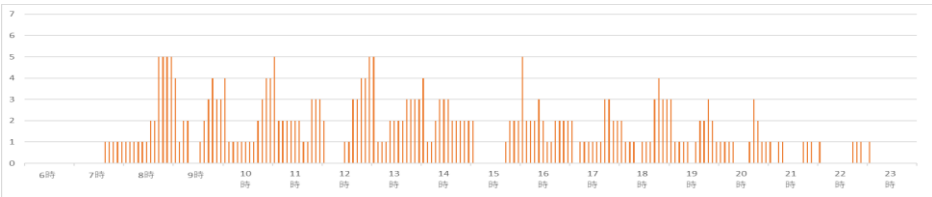
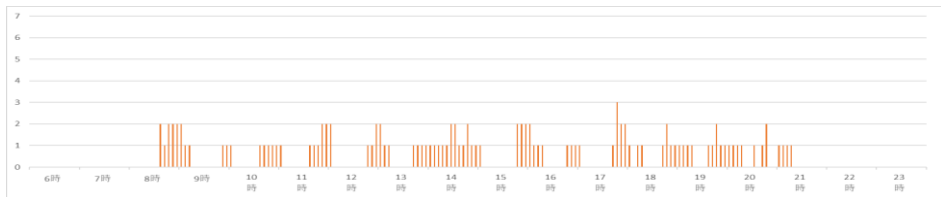
平日

休日

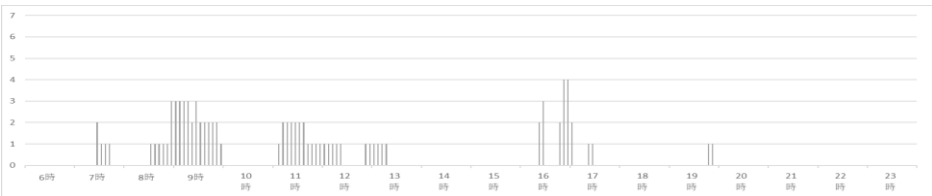
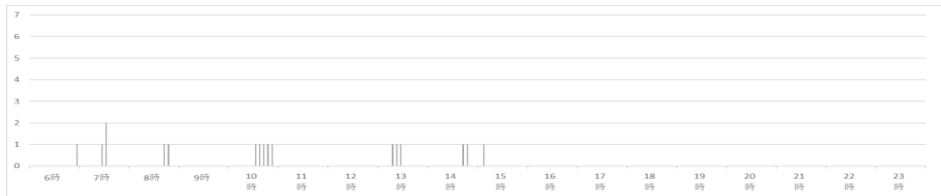
会社系



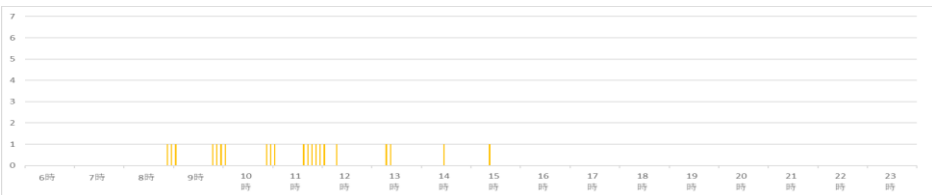
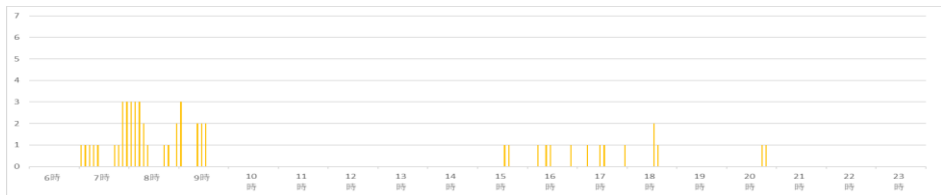
商業系



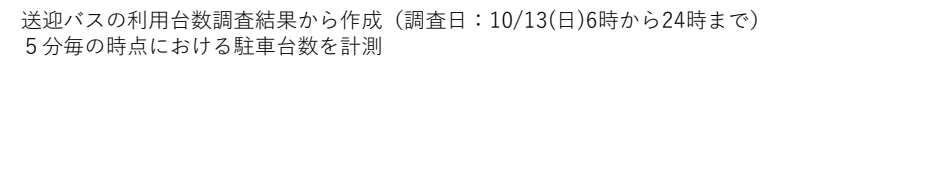
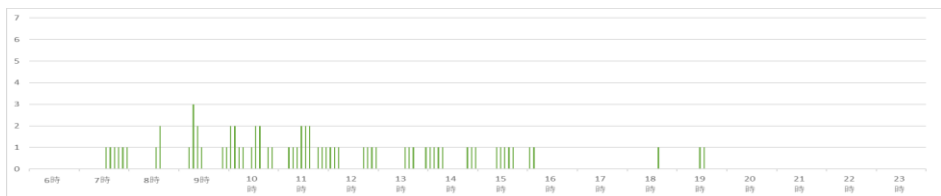
観光系



学校系



病院系



送迎バスの利用台数調査結果から作成（調査日：10/9(水)6時から24時まで）
5分毎の時点における駐車台数を計測

送迎バスの利用台数調査結果から作成（調査日：10/13(日)6時から24時まで）
5分毎の時点における駐車台数を計測

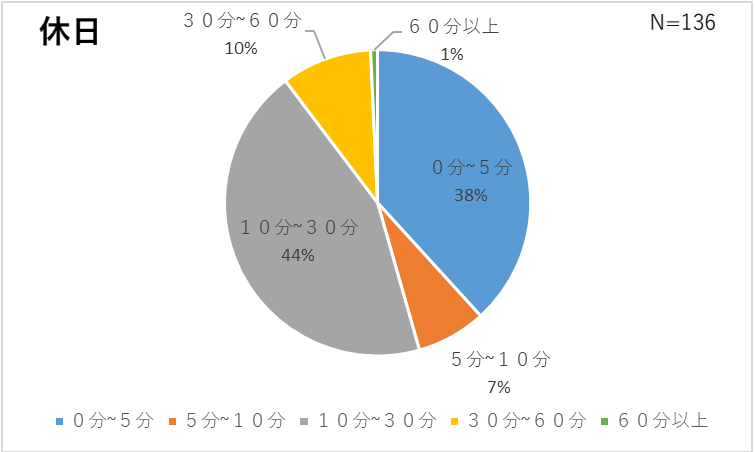
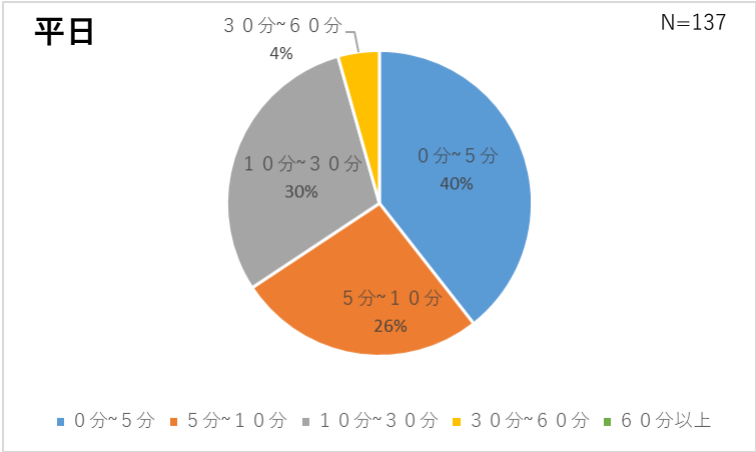
- 業種によって、使用する時間帯が異なる。

4. 検証結果

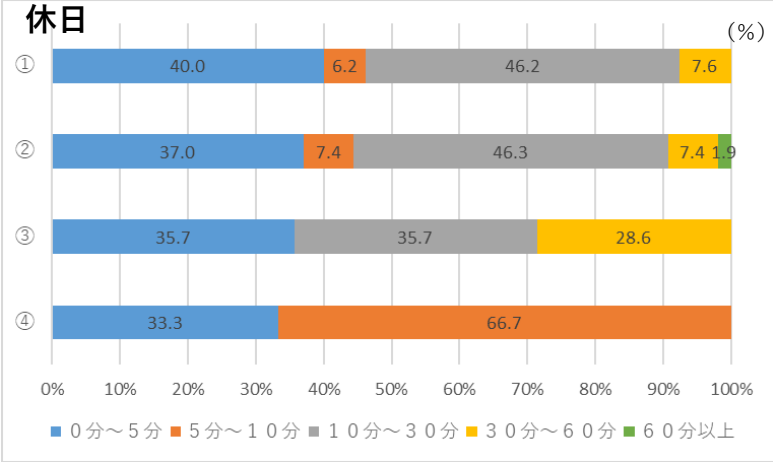
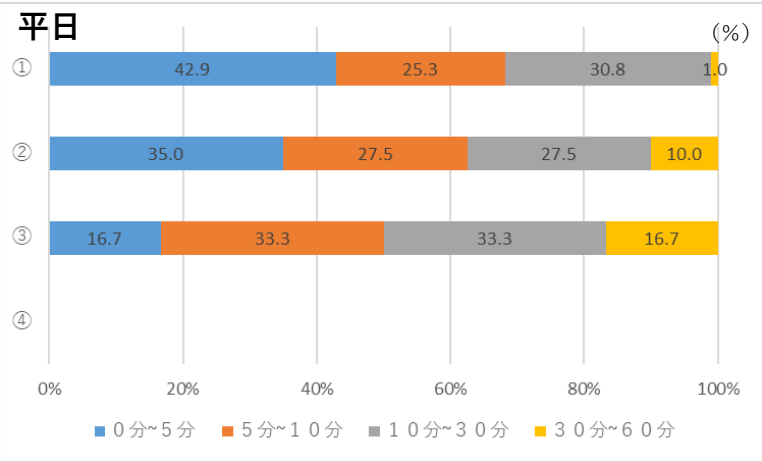
(4) 送迎バス乗降場の配置変更の検証

⑤ 駐車時間

● 駐車時間の割合



● 乗場別の駐車時間の割合



送迎バスの利用台数調査結果から作成 (調査日: 10/9(水)6時から24時まで)

送迎バスの利用台数調査結果から作成 (調査日: 10/13(日)6時から24時まで)

● 駐車時間は10分程度を許容することを周知していたが、10分を超える割合が平日は**34%**、休日は**54%**だった。

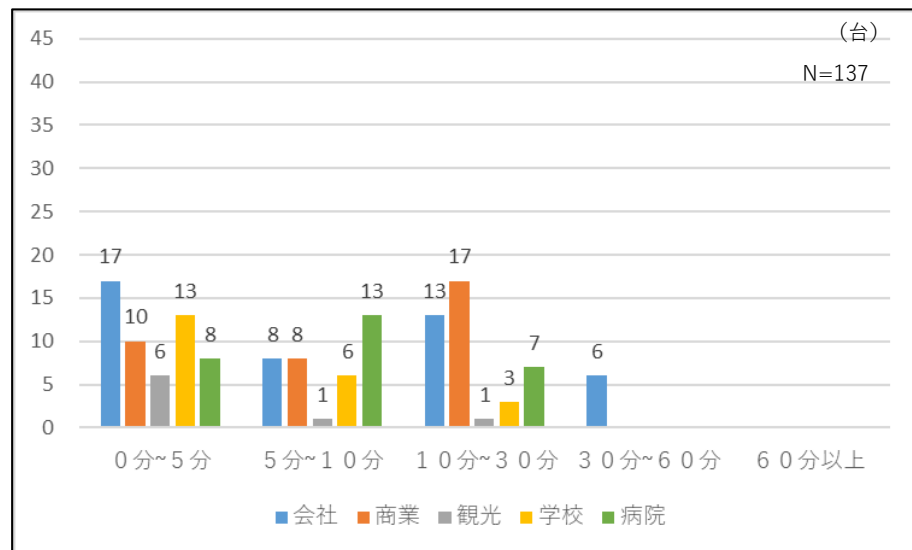
4. 検証結果

(4) 送迎バス乗降場の配置変更の検証

⑤ 駐車時間

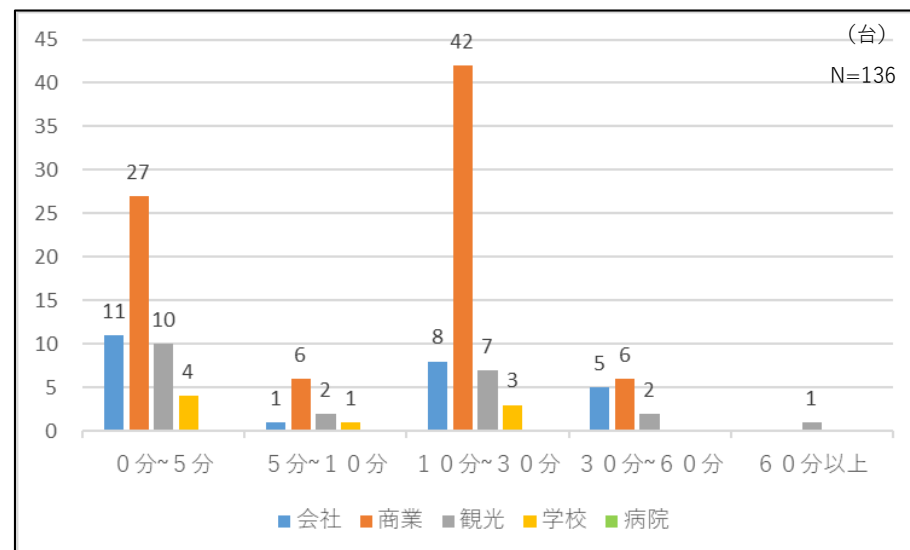
● 業種別の駐車時間

平日



送迎バスの利用台数調査結果から作成（調査日：10/9(水)6時から24時まで）

休日



送迎バスの利用台数調査結果から作成（調査日：10/13(日)6時から24時まで）

- ・ 会社系の駐車時間は、平日・休日ともに5分以内が最も多い。30分～60分の駐車もあった。
- ・ 商業系の駐車時間は、平日・休日ともに10分～30分が最も多い。30分～60分の駐車もあった。
- ・ 観光系の駐車時間は、平日・休日ともに5分以内が最も多い。1時間を超える駐車もあった。
- ・ 学校系の駐車時間は、平日・休日ともに5分以内が最も多い。30分を超える駐車はなかった。
- ・ 病院系の駐車時間は、平日のみで、5分～10分が最も多い。30分を超える駐車はなかった。

4. 検証結果

(4) 送迎バス乗降場の配置変更の検証

⑥事業者の意見

●送迎バス事業者アンケート調査

調査日：2024年10月31日（木）から11月18日（月）まで

調査対象：送迎バス事業者（シャトルバス、事業所バス、スクールバス、観光バス）

調査方法：アンケート調査

Q. 今回の実験によるバス乗降場について良かった点と気になった点を教えてください。

良かった点

1. 運行のスムーズさ

- バスをスムーズに停められる時間帯があり、楽だった。
- 土日に全てのバスが集まっても、広い場所が確保されているのでスムーズだった。

2. 集約配置

- 大型バスと中型バスが同じ場所に配車できる。
- すべての車両が同じ場所で乗降でき、お客様への案内がスムーズだった。

3. 安全性

- アイネス前に比べて、乗降時の段差が少なくなり、高齢者や足の不自由な方にとって安全性が向上した。

提案

- 東2番ガードから東5番ガードまでの交差点で、ガード下北側から南には通れないようにして、駅からの歩行者（団体客を含む）、自転車が安全に通行できるようにして頂きたい。
- バスが通るルートを指定（路面標示に）して決めれば少しはスムーズにいくかも。
- バス乗降場では、先に入場した車両が先に出発する方式、いわゆるショットガン方式であるべきと思う。
- 広島駅や岡山駅のように有料になっても良いので、駅に近く安全に乗降できるスペースを確保してほしい。
- 送迎バスと観光バスの乗降場を分けるべき。

気になった点

1. アクセスと距離

- 駅から遠い。
- 荷物を持った旅行者にとって不便。高齢者や足の不自由な方にとって不便。
- 駅から近い場所から駐車をするため、バスが多いときには遠い場所に駐車することになる。

2. 安全性と混雑

- 道路幅が狭く、発車時や道路走行時に、歩行者や二輪車が多くて危険。
- 中央分離帯があり、バスの出入りが危険。
- 歩道が狭く、団体客と自転車のすれ違い時に危険を感じる。

3. バス停の設備と案内

- 付近にトイレがなく、案内表示が不十分で利用者が迷う。
- 駐車スペースが狭く、停車位置が不明確で混乱が生じる。

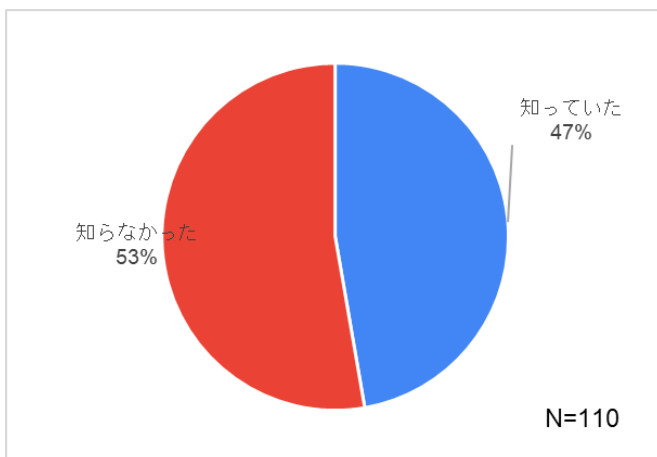
※一部抜粋し、要約しています

4. 検証結果

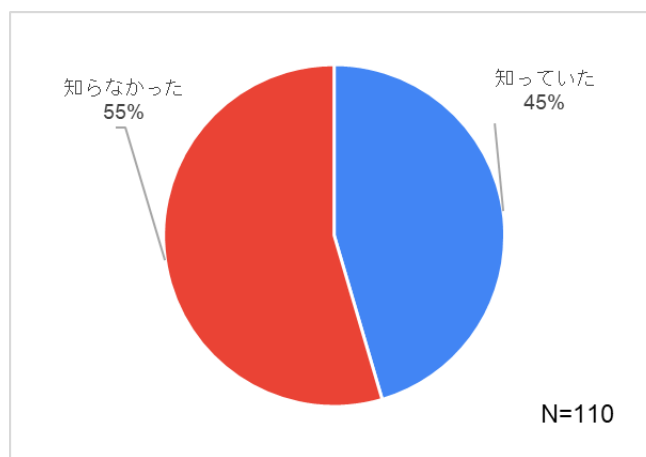
(4) 送迎バス乗降場の配置変更の検証

⑦利用者の意見

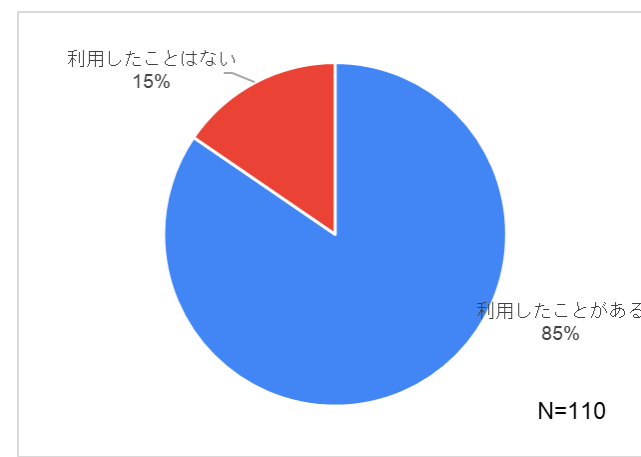
Q1.福山駅前広場を人が憩える広場にしようとする計画に取り組んでいることを知っていましたか



Q2.今回の実験で、福山駅前広場に人が過ごせる場所を作っていることを知っていましたか



Q3.実験前に福山駅前で送迎バスを利用したことはありますか



●送迎バス利用者アンケート調査

調査日：2024年10月15日（火）から11月15日（金）まで

調査対象：送迎バス利用者

調査方法：WEBアンケート及びアンケート配布・回収

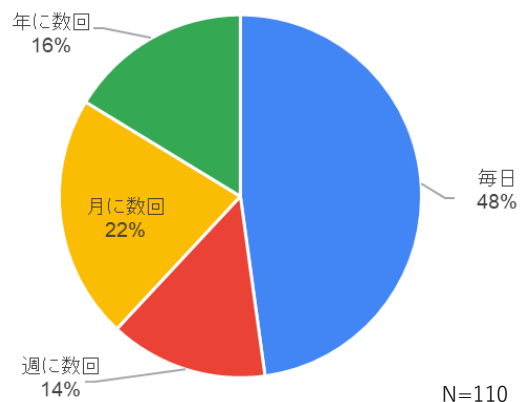
- 福山駅前広場を人が憩える広場にしようとする計画に取り組んでいることを知っていましたかという設問に対して、「知っていた」という回答は**47%**だった。
- 今回の実験（福山駅前広場に人が過ごせる場所をつくる実験）を行っていることを知っていましたかという設問に対して、「知っていた」という回答は**45%**だった。
- 実験前に福山駅前で送迎バスを利用したことはありますかという設問に対して、「利用したことがある」という回答は**85%**だった。

4. 検証結果

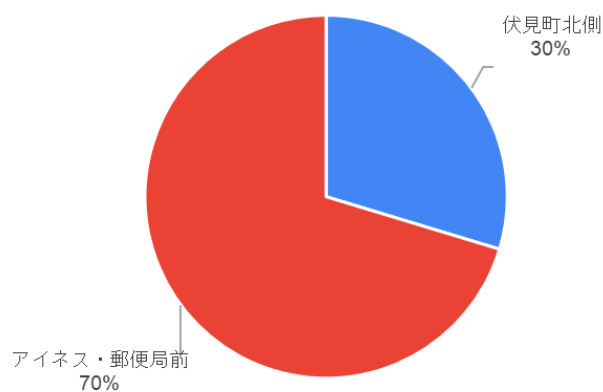
(4) 送迎バス乗降場の配置変更の検証

⑦利用者の意見

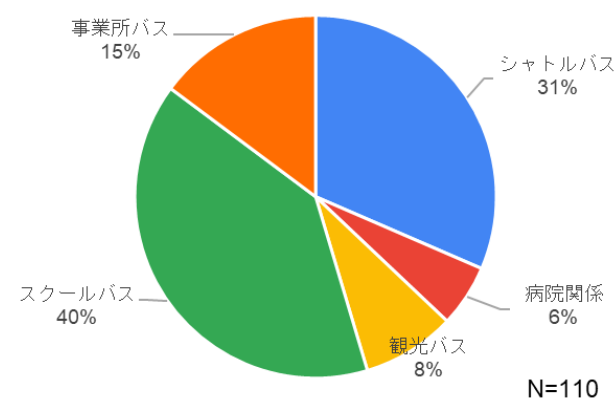
Q4.Q3で「利用したことがある」と答えた方は、普段送迎バスをどのくらい利用しますか



Q5.Q3で「利用したことがある」と答えた方は、普段どこで送迎バスを利用していますか



Q6.今回、利用される送迎バスを教えてください



シャトルバス	主に商業施設への送迎目的で利用されるバスのこと
事業所バス	主に会社の従業員の送迎目的で利用されるバスのこと
スクールバス	主に学校の通学目的で利用されるバスのこと
観光バス	主に観光目的で利用されるバスのこと
病院関係	主に病院への通院目的で利用されるバスのこと

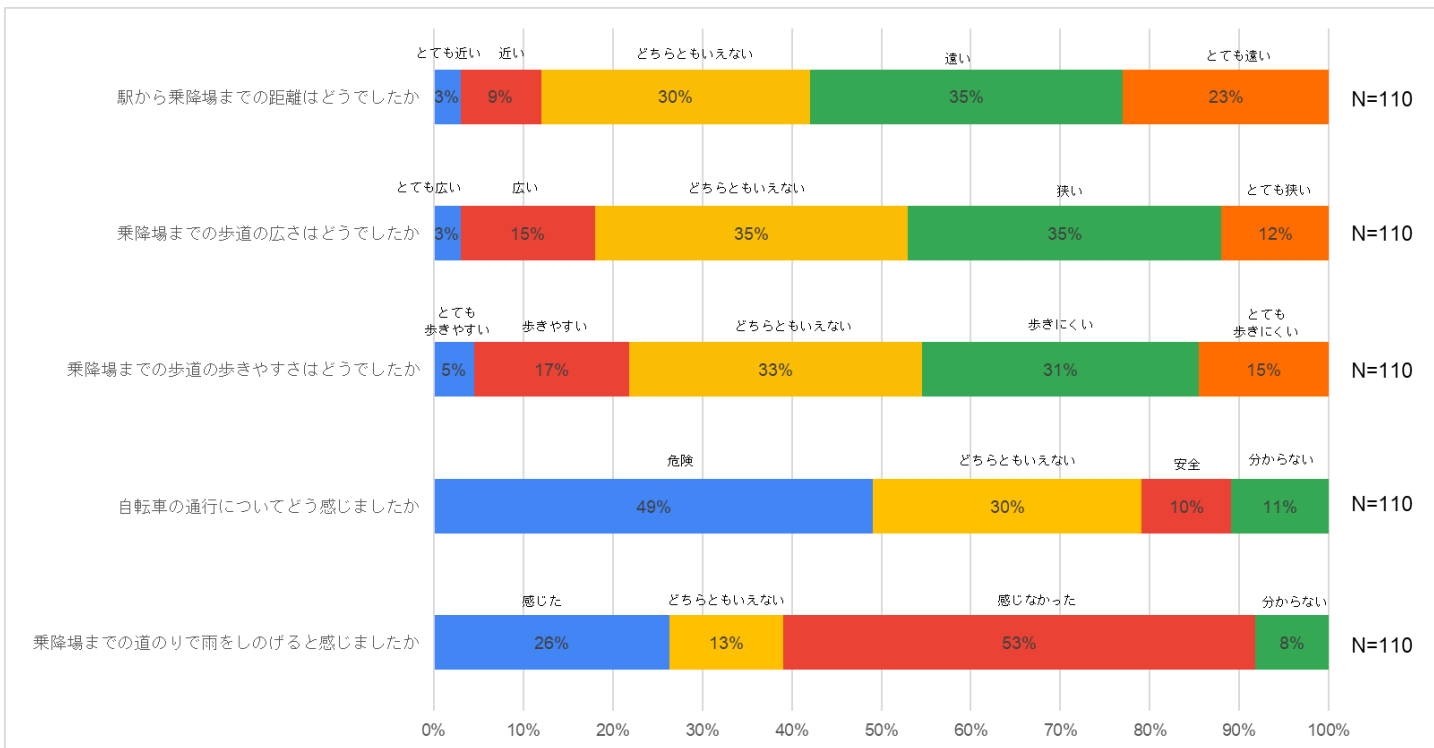
- 「利用したことがある」と答えた方は、普段送迎バスをどのくらい利用しますかという設問に対しては、「毎日」という回答が最も多かった(48%)。
- 「利用したことがある」と答えた方は、普段どこで送迎バスを利用していますかという設問に対しては、「アイネス・郵便局前」が7割、「伏見町北側」が3割だった。
- 今回、利用される送迎バスを教えてくださいという設問に対しては、「スクールバス(40%)」、「シャトルバス(31%)」、「事業所バス(15%)」の順に多かった。

4. 検証結果

(4) 送迎バス乗降場の配置変更の検証

⑦利用者の意見

Q7.今回の実験で、送迎バス乗降場の場所を変更しました。次の項目についてどう思いますか。



鉄道の高架が屋根代わりになっている様子



※アンケートは天候に関わらず実施

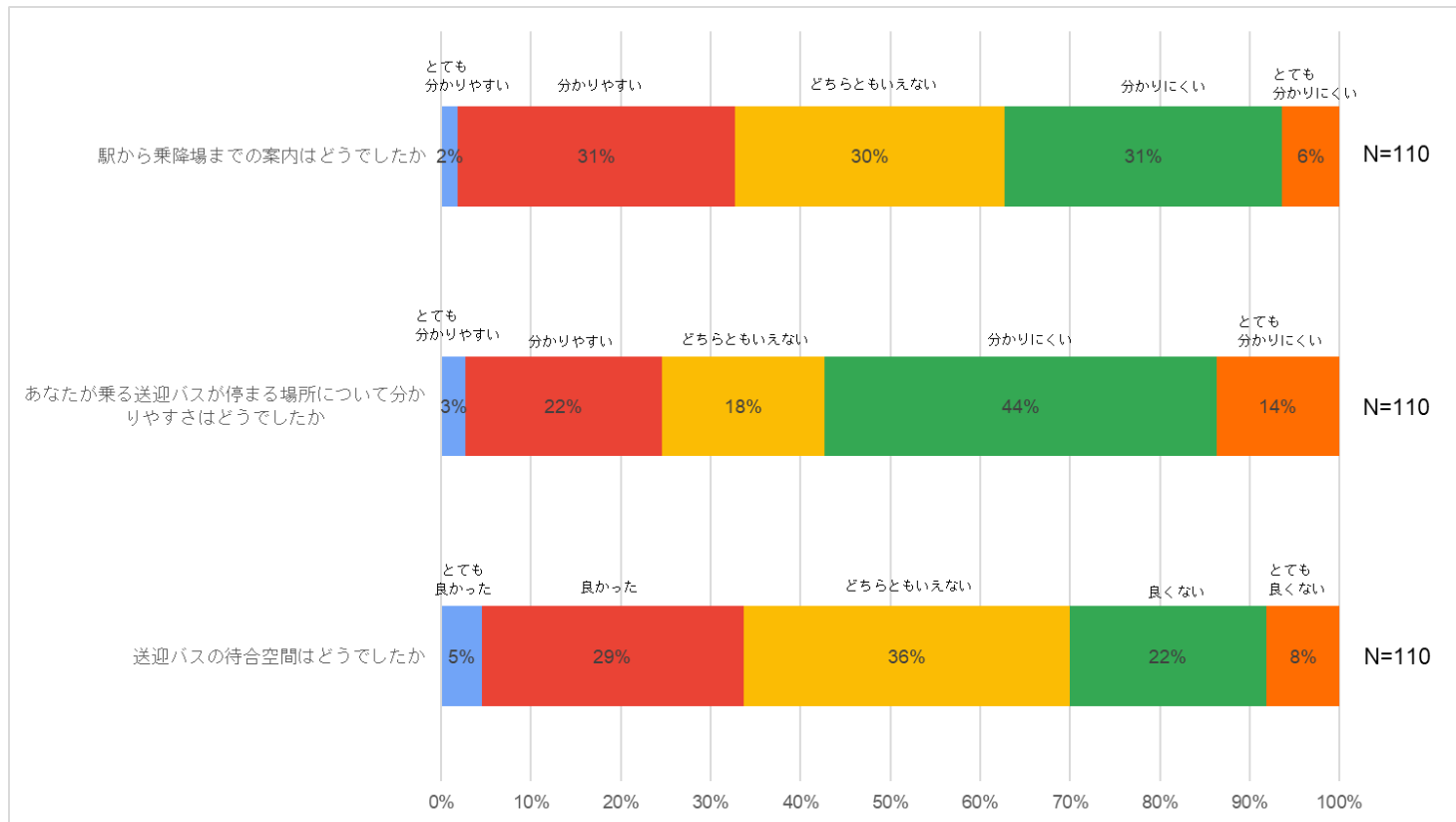
- ・ 駅から乗降場までの距離については、「とても近い・近い」が**12%**、「遠い・とても遠い」が**58%**だった。
- ・ 乗降場までの歩道の広さについては、「とても広い・広い」が**18%**、「狭い・とても狭い」が**47%**だった。
- ・ 乗降場までの歩道の歩きやすさについては、「とても歩きやすい・歩きやすい」が**22%**、「歩きにくい・とても歩きにくい」が**46%**だった。
- ・ 自転車の通行については、「危険」が**49%**、「安全」が**10%**だった。
- ・ 乗降場までの道のりで雨をしのげると感じたかについては、「感じた」が**26%**、「感じなかった」が**53%**だった。

4. 検証結果

(4) 送迎バス乗降場の配置変更の検証

⑦利用者の意見

Q7.今回の実験で、送迎バス乗降場の場所を変更しました。次の項目についてどう思いますか。



- 駅から乗降場までの案内については、「とても分かりやすい・分かりやすい」が**33%**、「分かりにくい・とても分かりにくい」が**37%**だった。
- 送迎バスが停まる場所については、「とても分かりやすい・分かりやすい」が**25%**、「分かりにくい・とても分かりにくい」が**58%**だった。
- 送迎バスの待合空間については、「とても良かった・良かった」が**34%**、「良くない・とても良くない」が**30%**だった。

4. 検証結果

（４）送迎バス乗降場の配置変更の検証

⑦利用者の意見

Q8.その他、お気づきのことがあれば教えてください

1. 距離の問題と乗降場の明確化

- ・ 乗りたいバスがどこに止まっているかわからない
- ・ 駅から遠すぎる
- ・ 元の場所に戻すべき
- ・ 普段アイネス、郵便局前のスクールバスを利用しているが、乗降場が変わったことで遠くなった
- ・ 遠いし暗い、いいことが一つもなかった
- ・ 遠かったけど歩けた

2. 案内表示の改善

- ・ 案内板を分かりやすく
- ・ バス停の場所が変わったことが分かりにくい
- ・ 具体的にどこへ行くバスがどこに止まるのか分かりやすくしてほしい
- ・ 映画館のシャトルバスの公式サイトに「この辺りに止まります」という大雑把な範囲しか書かれていないため、どこで待てばよいのか迷った

3. 駐輪場の改善

- ・ 駐輪場を潰して送迎バスの待合にすることで、駐輪場が大変混雑している
- ・ 駐輪場内の通路にも自転車が溢れ、自転車を外へ出すことが困難

4. 時間・利便性の向上

- ・ 時間にかなり余裕がないと難しい
- ・ 信号が多いので急いでいる時に困る
- ・ トイレが遠い

5. 安全面の改善

- ・ 観光バスやスクールバスが渋滞していて、安全面が非常に心配
- ・ 実験は利用者が落ち着いているときにすべき

6. その他の意見

- ・ バスは駅北か南側に専用の待機場を作るべき
- ・ 福山市は観光を推しているのに駅周辺に観光バスなどの駐車場がない
- ・ 一ヶ月ではなく一週間で結果が分かるのでは？

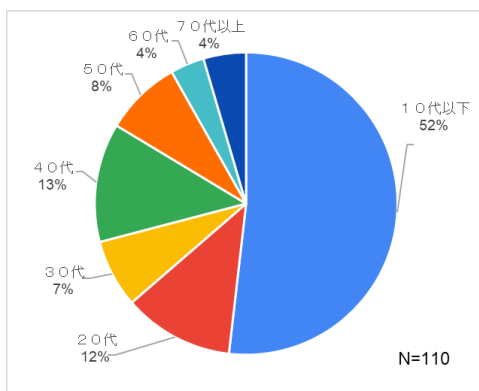
- ・ 「場所が遠い」、「乗りたいバスがどこに停まるか分かりにくい」、「どこに行くバスがどこに停まるか分かりやすくしてほしい」など、**駅からの距離**や**乗降場の明確化**、**案内表示**などに関する意見があった。

4. 検証結果

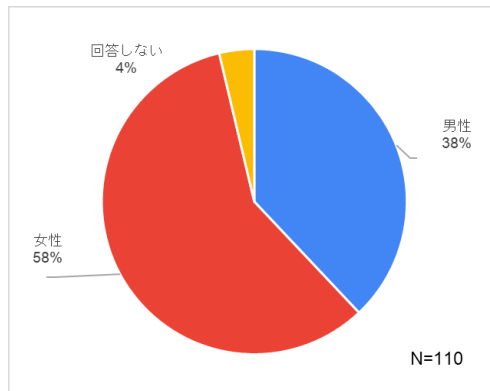
(4) 送迎バス乗降場の配置変更の検証

⑦利用者の意見

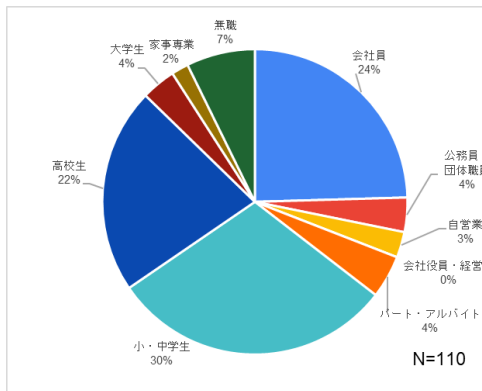
Q9.年齢を教えてください



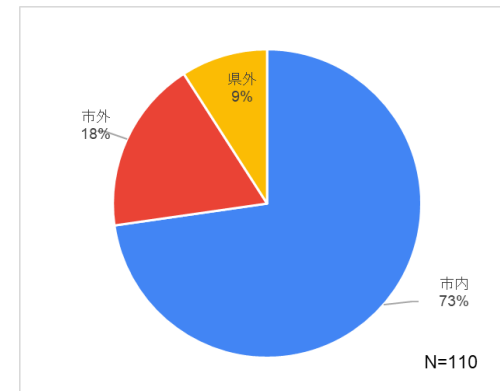
Q10.性別を教えてください



Q11.職業を教えてください



Q12.あなたのお住まいはどこですか



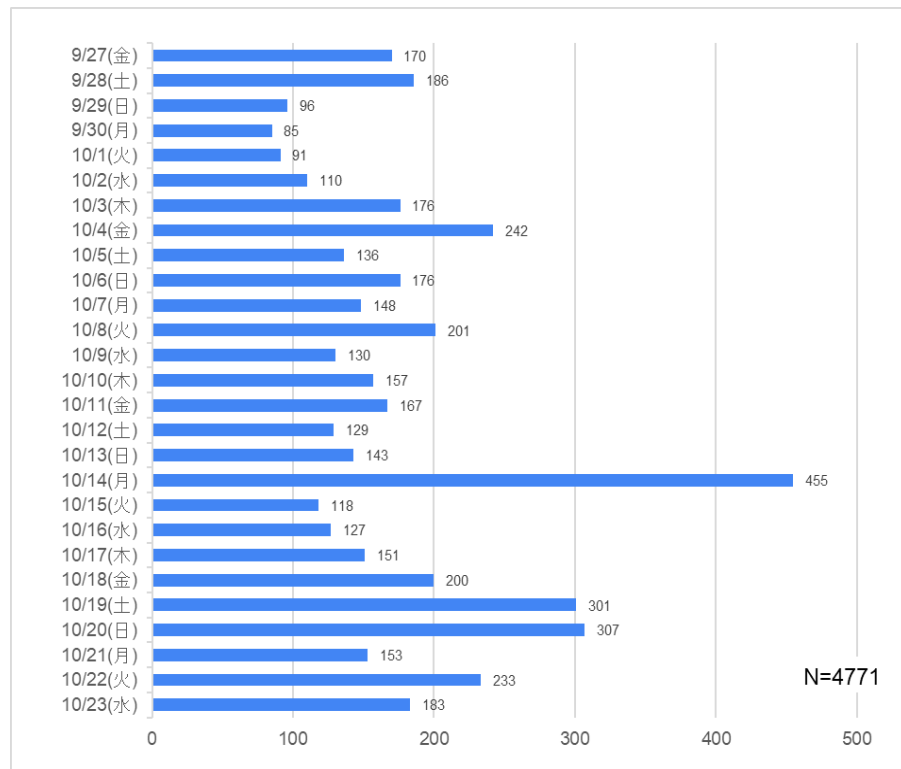
- 回答者の年齢は **10代以下(19歳以下)**が最も多く、約半数(52%)を占めている。
- 回答者の性別は男性が約4割、女性が約6割だった。
- 回答者の職業は「**小・中学生(30%)**」、「**会社員(24%)**」、「**高校生(22%)**」の順に多かった。
- 回答者の住まいは市内**73%**、市外**18%**、県外**9%**だった。

4. 検証結果

(4) 送迎バス乗降場の配置変更の検証

⑧高架下活用（送迎バス待合空間活用）

●利用人数



●高架下活用調査

- ・内容 : 高架下の福山駅東第一自転車駐車場および第二自転車駐輪場の一部を利用して、送迎バス利用者の待合空間として活用した。
- ・調査方法 : 送迎バス乗降場に配置した作業員によるカウント調査。
- ・調査期間 : 9月27日～10月23日までの27日間。各日7時～19時で実施。



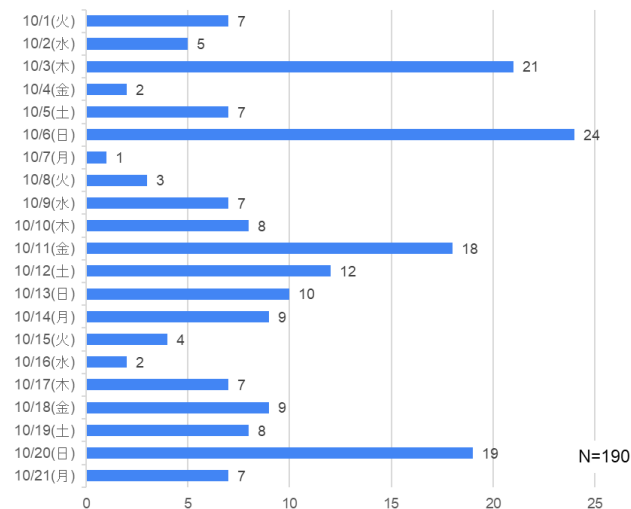
- ・ 全体の利用人数は4771人。
- ・ 10/14（月）は祝日であり、455人と利用が最も多く、1日あたり平均約176人。

4. 検証結果

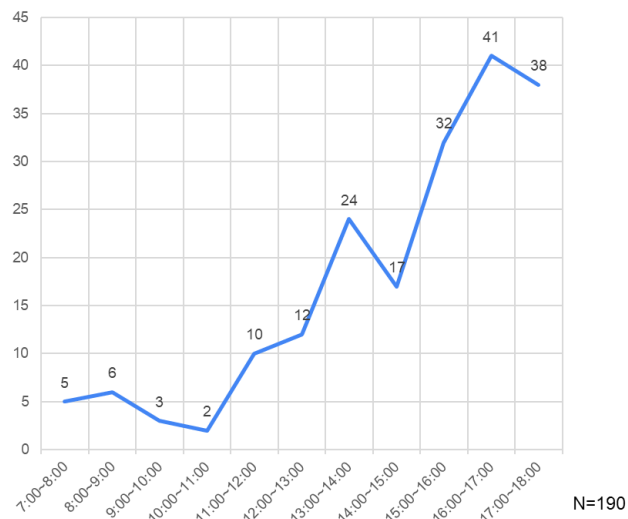
(4) 送迎バス乗降場の配置変更の検証

⑧高架下活用（休憩およびバスケットボール活用）

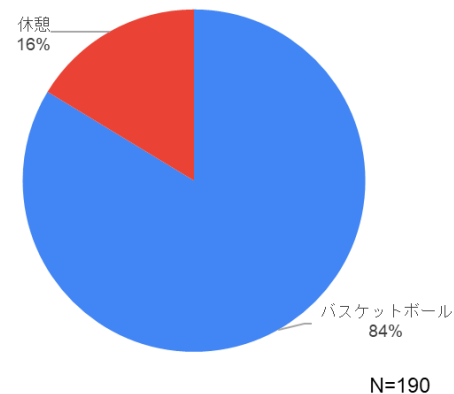
●利用人数



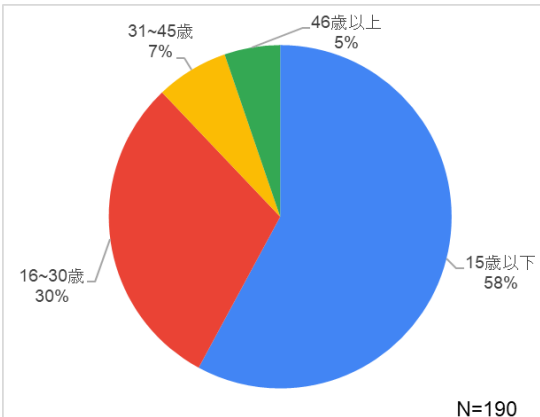
●利用時間帯毎の利用人数



●利用目的



●年齢



●高架下活用調査

- ・ 内容 : 高架下の宝町自転車等保管所の一部を利用して、休憩用のイス、テーブルおよびバスケットゴールを設置した。利用可能時間は7時~18時とした。
- ・ 調査方法 : 入口に使用簿を設置し、使用者の情報を収集
- ・ 調査期間 : 10月1日~21日までの21日間



- ・ 全体の利用人数は190人
- ・ 利用の時間帯は**16時~17時が最も多く(41人)**、夕方の**15時~18時頃**に集中している。
- ・ 利用目的は「バスケットボール」が**84%**、「休憩」が**16%**で、「バスケットボール」の割合が高かった。
- ・ 利用者の年齢は、**15歳以下が最も高く(58%)**、次いで**16~30歳(30%)**の割合が多かった。

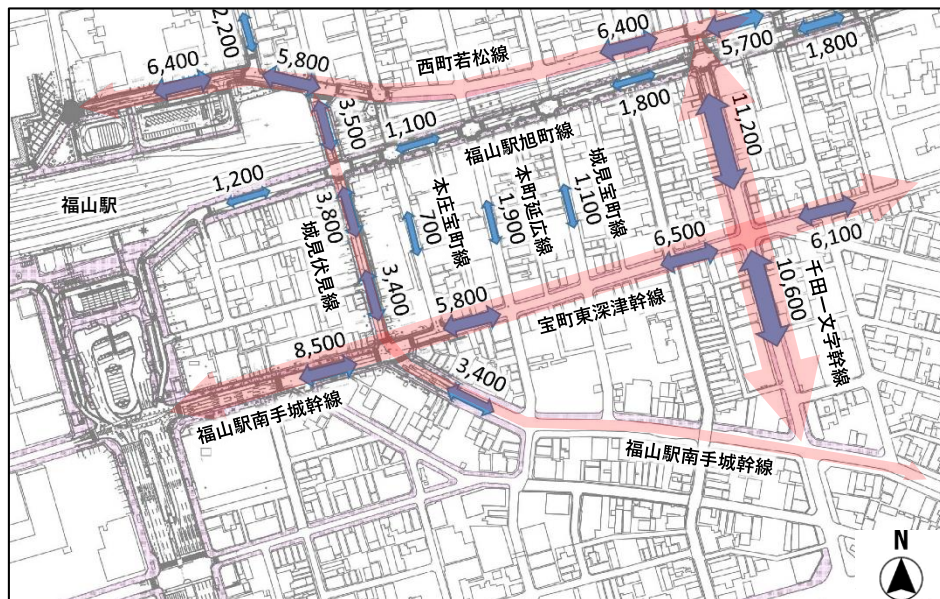
4. 検証結果

(5) 周辺交通への影響の検証

①交通ネットワーク

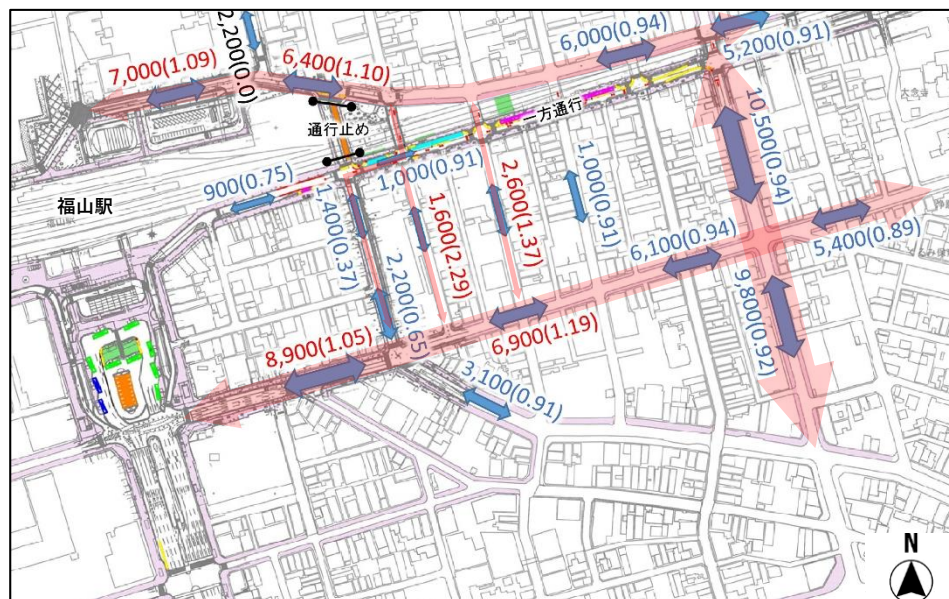
- 福山駅東側における交通ネットワークは、千田一文字幹線が環状道路として機能しており、そこから福山駅に向かって、西町若松線(約6,000台/日)・宝町東深津幹線(約6,000台/日)・福山駅南手城幹線(約3,000台～8,500台/日)が放射軸の道路として機能し、交通ネットワークが形成されている。城見伏見線(約4,000台/日)は高架を南北に通過する動線となっている。
- 福山駅旭町線の交通量は1,100台/日～1,800台/日であり、周辺道路と比べて交通量が少ない路線である。

●現況交通量



過年度の交通量調査結果より作成 (2017年度～2024年度)

●実験時交通量



交通量調査 調査日：10月9日(水)7:00～19:00
括弧内の数値は現況交通量と比較した割合 (青が減少、赤が増加を示す)

- 高架を南北に通過する主要動線となっている城見伏見線を通行止めしたことで、交通量が福山駅南手城幹線・本庄宝町線・本庄延広線に分散し、城見伏見線の交通量が減少した(0.37倍)。
- 車両の分散により交通量が増加した福山駅南手城幹線は1.05倍、本庄宝町線は2.29倍、本庄延広線1.37倍となった。
- 福山駅旭町線の交通量は一方通行化を行ったものの、送迎バスが流入したこともあり、変化は少なかった(0.91倍)。
- 伏見町北側道路の交通量は減少した(0.75倍)。その他の路線については大きな変化が見られなかった。

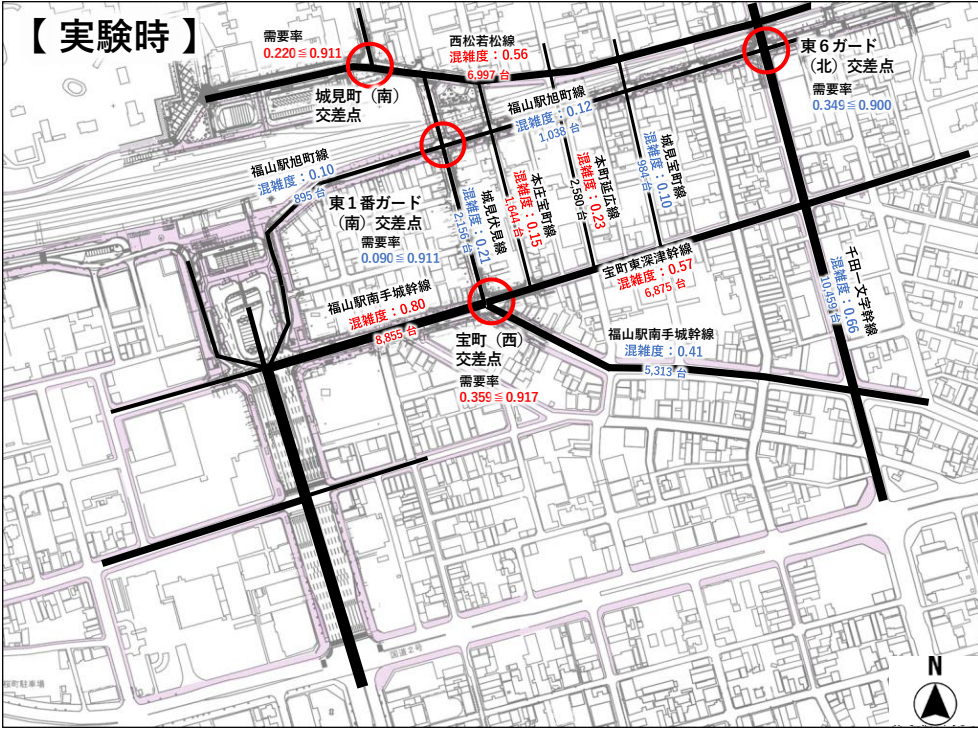
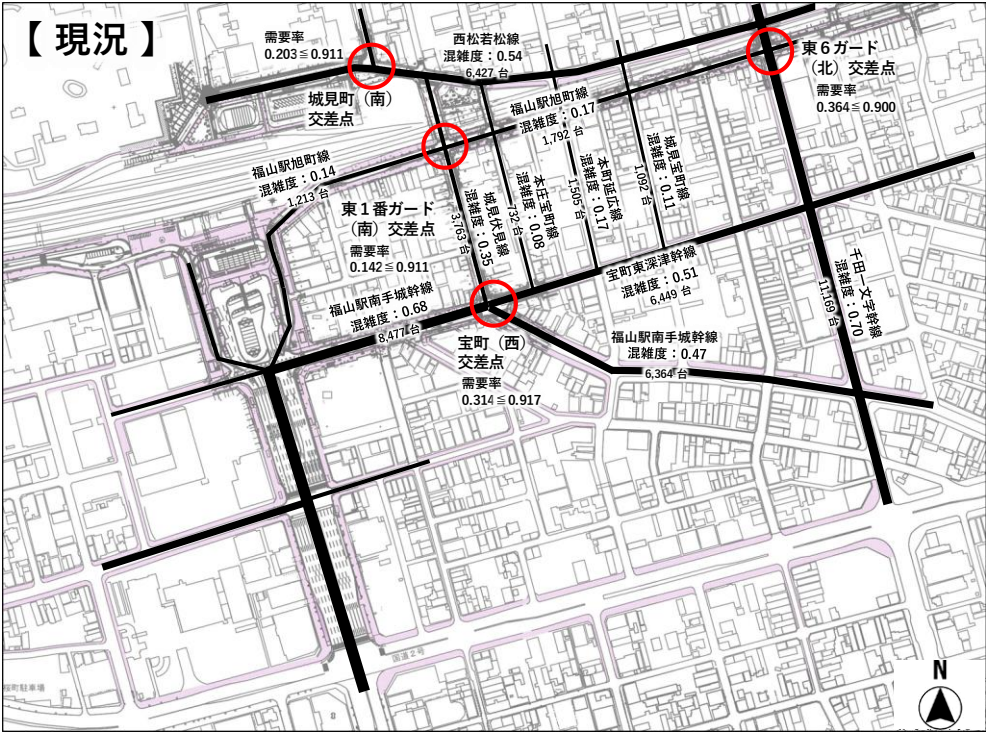
4. 検証結果

(5) 周辺交通への影響の検証

②道路の混雑度と交差点需要率

●道路の混雑度及び主要交差点の需要率

交通量調査 調査日：10月9日(水)7：00～19：00
括弧内の数値は現況交通量と比較した割合（青が減少、赤が増加を示す）



混雑度とは評価基準交通量に対する実交通量の比率のこと。下記に記載する数値を基準に評価される。
1.0 未満：昼間12 時間を通して道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25：昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯【道路の交通容量】と社団法人日本道路協会】
連続するという可能性は非常に小さい。

※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、現示が増えたと上限値は低下する。
【平面交差の計画と設計（基礎編）：社団法人交通工学研究会】

- 交通量が増加した周辺路線の混雑度については、福山駅南手城幹線が0.80、宝町東深津幹線・西町若松線が約0.60、本条宝町線・本町延広線が約0.20であり、全て1.0未満となっていることから、昼間12時間を通して道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどないと評価できる。
- 交差点需要率についても、上限値内に収まっていることから、交通量をさばくことができていると評価できる。

4. 検証結果

(6) まとめ

1. 民間事業者による広場運営の効果検証

運営・管理

① 官民での目的の共有

- 運営者の決定から実験開始までの期間が短かったことや実験の目的・検証内容の共有が不十分だったことから、行政と民間で意見が合わない場面が多々あった。そうした状況の中で、限られた人的資源や予算を考慮しつつ、やるべき事、出来る事、出来ない事を決定していく難しさがあった。
- 今後も民間事業者との対話を重ねることでプロジェクトの目的の共有を図る必要がある。

② 広場の管理

- 公共空間の維持管理をしっかり行くと多くの費用がかかる。今回の実験では期間中の簡易な維持管理を運営者が行ったが、人件費の捻出は課題だった。また、広場空間では様々なトラブルが生じる可能性があるため、日常的な見守り役が必要となる。
- 様々な人件費が必要となるため、損益の見込みやスキームを検討していく必要がある。

ソフト

③ 情報発信

- 民間事業者の強みを生かし、様々な媒体を通じて実証実験の出店者募集が行われた。その結果、広場の使用件数は69件あった。ほぼ毎日出店があり、週末にはイベントが開催されていた。
- 単なる出店募集だけではコンテンツがバラバラのものになってしまう。今後、福山の暮らし方や企業、産業など、どのような情報を駅前から発信していくかを議論し、運営者の企画によって集まるコンテンツを通じた情報発信の方法を検討する。

④ 簡単に使用できる工夫

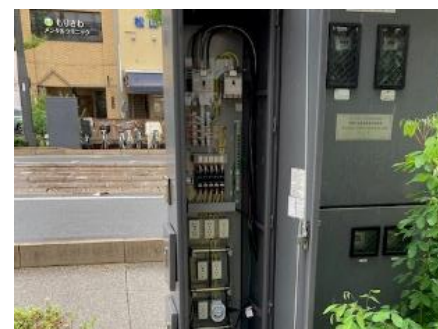
- 許認可の関係により申込期限が早めに締め切られていた。許認可が必要なものと不要なものを区別するなど、出来る限り気軽に広場を使用できる手続きや設備・環境を整えていく必要がある。



運営者が施設を設置している様子



出店者募集に使用したチラシ



イベント時などに使用できる電源の設置事例

4. 検証結果

(6) まとめ

1. 民間事業者による広場運営の効果検証

ハード

⑤ 行動の多様性

- 普段の駅前広場は通勤や通学、バスを待つなどの「必要活動」がほとんどで、特定の行動に限定されている。
- 滞在空間が生まれることで、散歩や楽しむために座るなどの「任意活動」や人々をただ眺める・会話・子ども達の遊びといった「社会活動」が生まれていた。

⑥ 利用者の多様性

- キッズゾーンや日陰ゾーンなど様々な特性のエリアを用意したこともあり、幅広い世代の人々が滞在していた。滞在者は女性が多くや子連れなどの家族の利用も多かった。滞在時間はおよそ4人に1人が30分以上だった。
- 様々な目的で移動する人々が途中で立ち寄り場所として使われている。あらゆる年齢層・性別・属性の利用者が混在しており、市民と市外の人々が共存していた。

⑦ 利用者数

- 会話や携帯電話・スマホ、飲食以外にも本を読むなど、楽しんで時間を過ごす人がいた。日常(雨天除く)の滞在人数は平日平均380人程度、休日550人程度、イベント時は1,000人を超える日もあった。
- 平日も休日も常に人がおり、一定の利用があることが分かる。

⑧ 周辺との関係

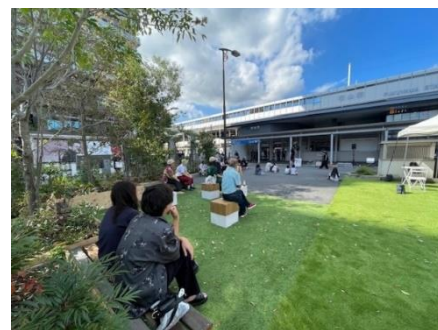
- 広場で飲食する人が利用者の1割以上おり、近隣店舗で買ったものを飲食する様子が見られた。
- 広場だけでなく周辺施設との連携を図るなど、駅周辺への回遊性を高めていくような取組を検討する必要がある。



通勤・通学などの乗り継ぎで使われている様子



幅広い世代の人々が滞在している様子



利用者が楽しんで時間を過ごしている様子

必要活動：多かれ少なかれ必要に迫られて行われる活動、ほとんど全ての条件下で一年中行われ、屋外環境の影響をあまり受けない（学校や仕事に行く、バスや人を待つなど）

任意活動：そうしたい気持ちがあり、時間と場所が許すときに行われる活動。具合の良い条件がある時だけ行われ、屋外の物的条件に大きく左右される（人々をただ眺める、くつろぐなど）

社会活動：同じ場所にいる人々が出会い、すれ違い、視線を交わし、他の活動と結びついて現れる活動。物的な計画は活動自体の質を高めるなど、重要な役割を果たす（会話、子どもたちの遊び、市場、集会など）

（※ヤン・ゲール著「建物のあいだのアクティビティ」より）

4. 検証結果

(6) まとめ

2. ショットガンシステムでの運用の検証

① 配車時間

- ・ 中間とりまとめにおいて待機場の設置場所として検討している堀端公園付近の道路を第一待機場として実験を行った結果、配車時間は平均で60秒、最大で80秒という結果になった。
- ・ この結果から、タクシーの出発頻度を最短で1分（送迎で人が乗り降りするために必要となる標準の停車時間）とした場合でも、タクシーが第1待機場で待機していれば、利用者を長時間待たせることなく、タクシーが配車できることが分かった。

② 自動化された効率的な運用方法

- ・ 今回の実験では大分の事例を参考にモニターとカメラを使用したショットガンシステムでの運用を試行した。
- ・ 実験期間中、モニターとカメラによる運用によって大きな問題は生じなかった。運転手からは配車距離が短いことや一般車との交錯が少なかったことなどを理由に、運用方式は問題ないとの意見があったことから、ショットガンシステムでの運用は可能と考えられる。

③ 降車後の運用方法

- ・ 降車場で降車させた後に乗車場にタクシーがない場合、タクシーが第1待機場を経由せず、すぐに乗車場に入れる運用方法を試行した。
- ・ 基本的にショットガンシステムでの運用方法について可能との意見をいただいていることから、降車後の運用についても可能と考えられる。

④ タクシー待ちの利用者への情報提供

- ・ 前回の実証実験の課題を踏まえ、タクシー待ちをしている利用者が待機場の空き状況を確認できるようなモニターを配置した。
- ・ タクシーが全く待機していない時間帯はあったが、タクシー利用者からの「いつになったらタクシーが来るのか」といった苦情は寄せられなかった。タクシー待ちの利用者が待機場の状況を確認できたことが要因だったと考えられる。



待機場の様子



乗降場の様子



乗車場にタクシーがない場合、
乗客がタクシー待機場の様子を確認

4. 検証結果

(6) まとめ

3. 路線バスの施設量縮小の検証

① ダイヤ調整の必要性

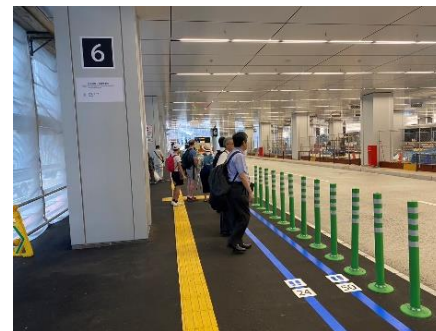
- 今回の実験では2バス縮小するために、6番乗場は9番乗場と、7番乗場は8番乗場とまとめて運用した。既存の便数はそのままだに2つの乗場のダイヤを重ね合わせて調整を行った。
- 便数を変えずに乗場をまとめたことでダイヤが密になり、発車時刻が重なる箇所もあった。基本的に道路の混雑状況により遅延が発生することがあるため、全て時刻表通りに運行は出来ていない。実験中、路線バスの発車が重なった際には、発車時刻を1分程度ずらして次発のバスを発車させていた。実験後に行った事業者へのヒアリングでは、ダイヤ調整をすることで2バス程度の施設量の縮小は可能との意見をいただいた。

② 乗場を集約する際の課題

- 乗場を集約することによって、各方面の利用者が一か所に集まることになるため、利用者が滞留できるスペースの確保が必要になる。そのため、今回の実験ではバス乗場の集約とともにバスターミナル内に滞留空間を確保した。
- 事業者へのヒアリングの結果では、実験で生まれた空間をバスの待合空間とすることで、利用者が滞留できるスペースは確保できていたとのことだった。ただし、順番待ちの列が分かりにくい状況があったため、施設整備の際には順番待ちの列を明確にするなどの対策が必要になる。乗りたいバスの分かりやすさについては、従来からの課題であるため、今後の整備に伴って改善ができるよう対策を引き続き検討していく必要がある。



路線バス（8、9番乗り場）の様子



順番待ちの列の明示の事例



実験で生まれたバスの待合空間

4. 検証結果

(6) まとめ

4. 送迎バス乗降場の配置変更の検証

① 施設量

- 市道福山駅旭町線を一方通行化し、送迎バス乗降場を配置した。乗降場には、小型・中型バス7台分、大型バス6台分が駐車できるスペースを確保した。
- 実験中の利用台数は平日で最大7台、休日で9台であり、最大駐車可能台数(13台)を上回ることにはなかったことから、施設量は十分確保できていたことが分かる。

② 移動距離と移動時間

- 駅舎からの直線距離は小型・中型バスの場合約180m～290m増加、大型バスの場合約50m～60m増加となる。駅舎からの移動時間は小型・中型バスの場合約160秒～310秒増加、大型バスの場合約25秒減少～10秒増加となる。利用者へのアンケート結果では、駅から乗降場までの距離について、「とても近い・近い」が12%、「遠い・とても遠い」が58%だった。
- 現状よりも駅舎からの距離が増加したため、移動距離についての評価が低い。主に高齢者などが利用する病院系の送迎バスの駐車場所は配慮が必要となる。

③ 駐車台数・駐車時間

- 駐車台数は駅に近い駐車場所が最も多く、駅から遠い駐車場所を利用していた車両も若干ある。会社・病院系の駐車台数は平日が多い。商業系や観光系の駐車台数は休日が多い。日曜日は病院系の利用はなかった。駐車時間は10分程度を許容することを周知していたが、駐車時間が10分を超える割合が平日は34%、休日は54%だった。駐車時間が30分を超えるケースも一定数あった。
- 駅に近い駐車場所に駐車するケースが多い。自分が乗りたい送迎バスの停まる場所が分からないという意見もあり、限られたスペースを効率的に使うため、送迎バス乗降場の運用ルールを検討する必要がある。

④ 高架下活用（待合空間・バスケットボール）

- 高架下活用として送迎バス待合空間と休憩所、バスケットボールができる空間を創出した。送迎バスの待合空間の利用者は合計4,771人(27日間)、休憩所とバスケットボールの利用人数は合計190人(21日間)だった。
- 現状、伏見町北側の乗場において、バスを待つ人々が沿線の店舗の入口を塞いでいる状況があることや実験中に待合空間の利用が多かったことから、送迎バス乗降場の配置場所の検討において、滞留空間や待合空間の検討が必要なが分かった。また、駅周辺にスポーツができる環境があれば利用されることが分かった。駅から東側への回遊性を高めるためにも高架下活用の検討が引き続き必要となる。



送迎場の様子



送迎バス利用者が移動する様子



送迎バス利用者が待合空間を利用している様子

4. 検証結果

(6) まとめ

5. 周辺交通への影響の検証

① 交通ネットワーク

- 福山駅東側における交通ネットワークは、千田一文字幹線が環状道路として機能しており、そこから福山駅に向かって、西町若松線(約6,000台/日)・宝町東深津幹線(約6,000台/日)・福山駅南手城幹線(約3,000台～8,500台/日)が放射軸の道路として機能し、交通ネットワークが形成されている。城見伏見線(約4,000台/日)は高架を南北に通過する動線となっている。福山駅旭町線の交通量は1,100台/日～1,800台/日であり、周辺道路と比べて交通量が少ない路線である。
- 高架を南北に通過する主要動線となっている城見伏見線の高架下部分を通行止めしたことで、交通量が福山駅南手城幹線・本庄宝町線・本庄延広線に分散し、城見伏見線の交通量が減少した(0.37倍)。車両の分散により交通量が増加した福山駅南手城幹線は1.05倍、本庄宝町線は2.29倍、本庄延広線1.37倍となった。福山駅旭町線の交通量は一方通行化を行ったものの、送迎バスが流入したこともあり、変化は少なかった(0.91倍)。伏見町北側道路の交通量は減少した(0.75倍)。その他の路線については大きな変化が見られなかった。

② 道路の混雑度と交差点の交通容量

- 交通量が増加した周辺路線の混雑度については、福山駅南手城幹線が0.80、宝町東深津幹線・西町若松線が約0.60、本条宝町線・本庄延広線が約0.20であり、全て1.0未満となっていることから、交通容量の基準によると昼間12時間を通して道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどないと評価できる。
- 交差点需要率についても、上限値内に収まっていることから、交通量をさばくことができていると評価できる。



交通が分散する前の様子（実験初日の城見伏見線）



一方通行と送迎バス乗降場の様子（福山駅旭町線）



交通の分散により交通量が増加した路線
（本庄延広線）

5. 参考資料

●実験期間中の天候

	28日 (土)	29日 (日)	30日 (月)	10/1日 (火)	2日 (水)	3日 (木)	4日 (金)	5日 (土)	6日 (日)	7日 (月)
天気										
最高 気温	30.1℃	30.4℃	30.8℃	31.1℃	28.4℃	22.1℃	23.7℃	27.5℃	28.5℃	22.9℃
最低 気温	23.1℃	21.5℃	21.9℃	20.3℃	20.1℃	18.1℃	18.6℃	18.8℃	17.7℃	20.2℃

	8日 (火)	9日 (水)	10日 (木)	11日 (金)	12日 (土)	13日 (日)	14日 (月/祝)	15日 (火)	16日 (水)	17日 (木)
天気										
最高 気温	20.3℃	27.6℃	26.2℃	25.3℃	25.7℃	27.4℃	28.5℃	28.8℃	28.6℃	28.3℃
最低 気温	19.0℃	14.5℃	14.6℃	14.9℃	12.5℃	13.5℃	15.3℃	20.1℃	20.4℃	19.1℃

	18日 (金)	19日 (土)	20日 (日)							
天気										
最高 気温	29.1℃	23.9℃	21.7℃							
最低 気温	20.3℃	21.5℃	13.2℃							