

第8回福山駅前広場協議会の議題・配布資料を踏まえた意見の提出

11月29日（金）10時より開催される、第8回福山駅前広場協議会につきましては、担当授業があるため、誠に申し訳ございませんが、欠席とさせていただきます。また、本協議会について、欠席が続いており、重ねてお詫び申し上げます。

そのため、今回の協議会に向けて、事前に協議会資料を事務局より御提供いただき、これを見させていただいての意見を提出させていただきます。事務局の詳細な説明や、皆さまの御意見を伺う以前での意見提出となりますので、ややピント外れな内容が入っているかもしれませんが、御容赦いただけますと幸いです。

私からの意見は、以下の5点です。

1. 駅前広場の再整備は、駅前広場だけの観点ではなく、福山駅周辺の「エリア価値の向上」という観点から議論されてきていることを改めて認識すべきである。

- 今回の会議資料として、西村さんより資料4をご提出いただいておりますが、この協議会の議論の原点は、福山駅周辺デザイン計画に即した「福山駅周辺のエリア価値を高めるために、貴重な公共空間である福山駅前広場の在り方を検討する」というものであったと再認識しています。
- 無論、現在の北口・南口の駅前広場や、これを結節する駅空間に問題点や課題が無いわけではありませんが、問題解決型の思考のみで駅前広場の再整備を議論するのではなく、問題点や課題も考慮しつつ、福山の強み、福山らしさを感じられる駅前広場に再整備することで、福山駅周辺のエリア価値を高める、ということがミッションであったと認識しています。
- 都市計画や都市再生における空間配置等の即地的な議論に入ると、どうしても「ここは通れるのか？」とか「歩行者や自転車の動線と交錯するのではないか？」等の、細部にかかる気がかりな点がでてくることは最もだと考えますが、“福山駅前広場で大切にしたいこと”という大きな方向性・将来像（総論）に向け、さまざまな課題を克服しつつ、将来像に向けた具体的議論（各論）に取り組むべきことを忘れてはならないと思います。
- 福山駅周辺では、リノベーションまちづくり等によるハード面での再生に加え、パブリックマインドをもった担い手の出現等のソフト面・人材の出現により、確実に、その姿は変わってきており、だからこそ、今、福山駅前広場の再整備に取り組んでいることを再確認しておく必要があると思います。

2. 駅前広場の再整備は「福山の未来」を考えることであるため、現状を踏まえつつも、未来志向で考える（当たり前を前提としない議論が）必要がある。

- 駅前広場は、かつて、「交通結節機能」を重視した（場合によっては「交通結節機能」のみの）駅前広場が整備されてきましたが、その後、交通結節機能に加え、市街地拠点・交流・景観・サービス・防災などの「都市の広場機能」の必要性も打ち出され、駅前広場のデザイン・設計は変化してきました。さらに、令和3年8月には、国土交通省が「駅まちデザインの手引き つながる駅とまち ～駅とまちの上手なつきあい方～」を発出し、駅前広場には「交通結節機能」「都市の広場機能」に加え、「駅前広場と周辺のあり方」についても考慮が必要であること

が打ち出されてきていることは、デザイン会議や、この協議会でも情報共有されてきました。

- この国土交通省が発出した「駅まちデザインの手引き」での考え方、すなわち、“駅前広場の検討に際しては、駅周辺のあり方を一緒に考えるべき”という示唆は、まさしく、福山駅周辺デザイン計画や、この協議会で議論してきている内容に符合するものです。
- ですので、駅前広場の再整備は、まさしく、福山駅周辺のあり方、大げさに言えば「福山の未来」を考えていくことであるため、いろいろと難題は噴出してくるものの、決してあきらめることなく、「交通結節機能」「都市の広場機能」「駅前広場と周辺のあり方」を念頭においた、未来志向での、これまでの“当たり前”を前提としない議論が必要であると考えています。

3. その意味で、北口へ交通結節機能を大きく集約するとともに、福山駅の東側や西側、一部南側にも交通結節機能を振り分ける現在の案は、ベストではないものの、優れた案と考えます。

- 限られた空間である福山駅前広場に「交通結節機能」「都市の広場機能」「駅前広場と周辺のあり方」を盛り込むためには、従来の南口・北口に加え、福山駅の東側や西側を上手く使うことは必須であり、“16両編成・400mの長さの山陽新幹線が停車する、東西に長い福山駅”の特性をいかした駅前広場の再整備が必要との方向性により、これまで議論が進められてきました。
- また、従来の南口広場に「都市の広場機能」を大きく取り込むことにより、福山駅南口の「駅前広場と周辺のあり方」を考慮し、より「エリア価値の高い」駅周辺をつくっていくことが方向性としては確認されてきたと認識しています。
- 一方、駅前広場にとって「交通結節機能」が重要であることは変わらないことであるため、「交通結節機能」「都市の広場機能」「駅前広場と周辺のあり方」という3つの観点の考慮（3つの連立方程式の最適解を求める）に対して、今回、北口へ交通結節機能を大きく集約するとともに、福山駅の東側や西側、一部南側にも交通結節機能を振り分ける案に至っていると考えます。
- 無論、福山駅南口の周辺エリアにバスターミナルが整備できればベストだと思いますが、その実現可能性は残念ながら非常に低く、実現可能性がある内容で、よりよい福山駅前広場の姿を描くことが重要であると考えます。
- その意味では、今回、事務局で検討いただいた、天満屋福山店の北側道路にバス降車場（場合によってはバス乗車場の設置も可能）というアイディアは、交通結節機能が北口に集約化されるものの、南口においても、タクシーやバスに乗降できる交通結節機能を維持できる意味で、よく考えられた案だと思います。

4. この分散配置により、“駅前の一等地”が福山駅周辺に広がることにより、駅周辺の利用可能性が高まる空間が広がり、これを上手く活用することも、併せて、検討すべきである。

- 今回の福山駅前広場の再整備は、「交通結節機能」「都市の広場機能」を駅前に整備していくだけでなく、駅前広場の再整備により「駅前広場と周辺のあり方」を再構築していく意味合いが、とても大きいと認識しています。
- このことは、まさしく、福山駅前デザイン会議で取り組んできている、「パブリックマインドをもった官民連携によるまちづくり」により「福山駅周辺のエリア価値を高めていく」ことにつながっている訳です。
- ですので、この協議会だけでなく、この協議会の議論を派生させ、経済界・産業界の皆さまにも、ビジネスの効率化、ビジネスチャンスの拡大の機会であると捉え、検討いただくことを期待したいと思います。

- ・大規模リノベーションにより、エリアに新たな価値を投げかけてきている「iti-Setouchi」の取り組みは、福山駅周辺に、確実に「新たな価値」を発信・実現してきており、最近、これに呼応した北川鉄工所さんによる「一部オフィス機能の駅前への移転」という動きにつながってきていると考えます。
- ・是非とも、今回の取り組みを、単なる“駅前広場のみの再整備”と捉えるのではなく、駅前広場の再整備に係る意味合いを皆で理解し、福山駅周辺のエリア価値を一層高めていく行動に、市民の方々、経済界・産業界も含めて、つながっていくことを強く希望します。

5. 駅前広場の再整備は、駅周辺、そして福山市全域、ひいては備後圏域全域に影響を及ぼすプロジェクトであり、“人々の行動変容を促す契機”となる事業であると思っています。

- ・福山駅周辺のあり方検討は、枝広市長就任後、“一丁目一番地の取り組み”“福山の未来づくりの取り組み”として進められてきています。また、こうした福山駅前の取り組みが、福山市内全域へ、そして、備後圏域へ展開されていくことを、デザイン計画で謳われています。
- ・今年から、神辺駅周辺や松永駅周辺のエリア価値向上、さらには、道の駅「アリスト沼隈」の再整備検討は、デザイン計画に沿った取り組みですし、市役所においても、企画財政局に地域拠点形成推進部地域拠点形成推進課を設置し、本格的に駅前エリアで展開されてきている「エリア価値向上」の取り組みを、市域へ展開するフェーズに至っていると思っております。
- ・こうした「エリア価値向上」の取り組みに向けては、市民全員のパブリックマインドをより高める“行動変容を促す”ことが非常に重要だと認識しており、デザイン計画に即した、リノベーションまちづくり、福山駅前広場の再整備や神辺・松永・沼隈のエリア価値向上の取り組みは、市民の方々の意識改革、行動変容につながっていくものと期待しております。
- ・駅前広場は、単なる「施設」ですが、その「施設」を再整備することだけが今回の事業の目的ではなく、「施設」を再整備することを契機に、市民全員が総力を挙げて、官民連携により「福山の未来づくり」を考え、変容し、実行することだと思っています。

この協議会では、以上の考えのもと、「福山の未来」を見据えた駅前広場の再整備のあり方を議論していると認識しています。ですので、子孫の代に“先人たちは、いろいろと考え、悩み、素晴らしい財産を残してくれた”という駅前広場を、英知を結集して作るべきであると考えています。

以上です。よろしくお願いいたします。