

第8回福山駅前広場協議会

日時：2024年11月29日（金）10時～12時

場所：福山市役所6階60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8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8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。福山駅前広場の再編につきましては、これまで委員の皆様にご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。9月下旬から約1か月間行った実証実験もこうした検討の一環であり、実際に体験された事業者や利用者の方々から多くのご意見を頂戴しました。実証実験の実施にあたっては、協議会の委員の皆様や地域の皆様、広場運営に携わった事業者など、多くの関係者のご協力により実施することができました。改めましてお礼を申し上げます。実験を通じて得られたデータや利用者・事業者の方々からのご意見を整理し、この度、実施報告として取りまとめましたので、後ほど、事務局よりご説明をさせていただきます。また本日は、前回の協議会での議論の続きとしまして、北口広場へのバスターミナルの配置についてご説明させていただきます。そして、福山駅前広場再編事業の考え方や道路計画案についてもご説明させていただきます。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。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

《座長挨拶》

●清水座長

今日も活発な意見が交換されることを期待しています。どうぞよろしくお願いいたします。

●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、「福山駅前広場再編実証実験の結果について」と「福山駅前広場再編事業について」です。議題につきましては、議題１と２に分けておりましたが、関連する内容になりますので、通して説明をしたうえで委員のみなさまからご意見を頂戴したいと思います。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実証実験実施報告、資料３は福山駅北口広場へのバスターミナル配置検討、資料４は福山駅周辺の将来イメージについて、資料５は全面的な広場化をする場合の道路計画案について、参考資料１は第７回福山駅前広場デザインシンポジウム（概要）になります。それでは、これより各議題に移りたいと思います。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。

《意見交換》

●清水座長

早速ですが議事に入りたい。まず事務局から資料の説明をお願いします。

●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。まず、資料２福山駅前広場再編実証実験実施報告をご覧ください。ページ数が多いので、ポイント絞って、説明します。１頁をお願いします。

（１）目的についてです。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「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しました。２頁をご覧ください。実験の概要です。実施期間は上部に記載のとおり、９月２５日から１０月２５日までの１か月間です。一番下の図が実験時の全体配置になります。３頁をご覧ください。（１）広場空間の創出と運営についてです。駅舎の正面にあるタクシー乗降場及び待機場のところに広場空間を生み出しました。そして、民間事業者により、ブリッジ・イス・テーブルなどを配置しました。４頁をご覧ください。②広場空間の運営についてです。広場空間の運営事業者をプロポーザル方式で募集し、「福山駅前南広場運営協議会」を選定しました。このコンソーシアムは駅周辺や市内で事業されている企業９社で構成されました。５頁をご覧ください。（２）交通施設の配置変更のうち、タクシーについてです。右下の図をご覧ください。写真①のところですが、駅舎東寄りの伏見町北側に乗車場、降車場を配置しました。そして、写真③、図の右上のところですが、堀端公園の西側道路を一般車通行止めにして、タクシー待機場にしました。６頁をご覧ください。②ショットガンシステムでの運用についてです。今回の実験は、カメラとモニターを使ったショットガンシステムによる運用を実施しました。タクシー協会と協議し、モニターとカメラの設置場所を決定しました。７頁をご覧ください。路線バスの施設量の縮小についてです。路線バス事業者と協議のうえ、乗車バースを２バース縮小して、運用しました。８頁をご覧ください。送迎バス乗降場の配置変更

です。左の図のとおり、現状では、アイネス前と伏見町北側に送迎場が分散しています。実験では、右の図の写真①のとおり、高架沿いの市道に送迎バス乗降場を集約配置しました。また、写真②のとおり、高架下の駐輪場の敷地を一部利用し、イスを置き、待合い空間を創出しました。9頁をご覧ください。ここから検証結果を記載しています。(1) 民間事業者による広場運営です。右の表のとおり、今回の実験では、運営事業者が、黄色のところ、関係機関との調整や許認可の一部、出店者の募集、空間演出、広場の管理などを行いました。少しページ飛んで、24頁をご覧ください。⑭アンケート調査です。広場の来場者250人にアンケートを行いました。右のQ4、福山駅前広場に、このような空間があったら良いと思いますかに対して、「非常に思う」・「思う」という回答は合計で93%でした。26頁をご覧ください。Q7 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%でした。少し飛びます。37頁をご覧ください。(2) タクシーのショットガンシステムの検証についてです。③タクシー運転手の意見について、左側のところですが、ショットガンシステムでの運用について、「特に問題ない」や「一般車との交錯も少なく良かった」などの意見がありました。また、右側のところ、「タクシー乗り場が遠くなり不便」などの意見がありました。38頁をご覧ください。(3) 路線バスの施設量縮小についてです。一番下のとおり、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りました。その際は、発車時刻を1分程度ずらして発車させていました。40頁をご覧ください。(4) 送迎バス乗降場の配置変更、②移動距離と移動時間についてです。右上の表のとおり、駅舎からの直線距離は現況と比べると、小型中型バスで175～287m増加、大型バスで49～61m増加しました。41頁をご覧ください。③利用している業種です。下のグラフで示すとおり、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です。学校系は大型バス～小型バスまで使われています。病院系は小型車がほとんどを占めています。55頁をご覧ください。(5) 周辺交通への影響についてです。右の図をご覧ください。今回の実験で、福山駅東側の高架を南北に通過する城見伏見線を通行止めにしたことで、周辺の赤色で示している路線に交通量が分散しました。増加率は1.05倍～2.29倍でした。56頁をご覧ください。②道路の混雑度と交差点需要率についてです。混雑度とは、左の図の下に少し小さい字で記載していますが、1.0未満であれば円滑に走行できるとされています。交通量が増加した周辺路線の混雑度は、右の図に示すとおり、全ての路線で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、円滑に走行できています。交差点需要率とは、右の図の下に記載しているとおり、交差点全体として交通をさばく能力のことで、こちらも右の図に示すとおり、全て需要率の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ます。57頁をご覧ください。まとめになります。1. 民間事業者による広場運営の効果検証です。①官民での目的の共有についてです。運営者の決定から実験開始までの期間が短かったことなどから、意見が合わない場面もありました。民間事業者と対話を重ね、目的の共有を図れば、今回の実験以上の運営ができる可能性があると考えています。③

情報発信についてです。民間事業者の強みを生かし、様々な媒体で出店者募集が行われ、広場の使用件数は69件ありました。単なる出店募集だけではコンテンツがバラバラなものになります。今後、どのような情報を駅前から発信していくかの議論が必要になります。58頁をご覧ください。⑧周辺との関係についてです。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ました。広場だけでなく周辺施設との連携を図るなど、駅周辺の回遊性を高めることが大切だと考えています。59頁をご覧ください。ショットガンシステムでの運用の検証についてです。②自動化された効率的な運用方法についてです。2ポツ目のところですが、実験期間中、モニターとカメラによる運用で大きな問題は生じませんでした。運転手も問題ないとの意見であり、運用は可能と考えられます。60頁をご覧ください。路線バスの施設量縮小についてです。①ダイヤ調整の必要性についてです。2ポツ目のところですが、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きました。②乗場を集約する際の課題についてです。2ポツ目のところですが、順番待ちの列が分かりにくい状況があったため、これを明確にする対策が必要になります。61頁をご覧ください。送迎バス乗降場の配置変更についてです。②移動距離と移動時間についてです。2ポツ目のところですが、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、利用者の評価が低くなっています。高齢者の利用が多い病院系の送迎バスの駐車場所は配慮が必要と考えています。③駐車台数・駐車時間についてです。2ポツ目のところですが、駅に近い駐車場所に駐車するケースが多かったです。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、送迎バス乗降場の運用ルールを検討する必要があると考えています。実証実験の報告は以上となります。

続いて、資料3について、説明します。資料3の1頁をご覧ください。前回の協議会において、お示しした内容になります。北口広場にバスターミナルを配置する場合、路線バスの接続ルートが課題であることをご説明しました。委員の皆様からは、「バスターミナルは駅北口広場への配置が良いが、路線バスが駅北側に回ることによって生じる渋滞を回避するため、一般車とバスの走行ルートを分離できるよう道路の拡幅を検討してほしい」といった意見や「北口広場にバスターミナルを配置するのであれば、福山城から見える風景も考えた方がよい。北口広場を福山城の直下にふさわしい景観に変えていくことを合わせて考えたほうがよい」などの意見をいただきました。また、南側の土地を所有するJRからは、南側の道路拡幅について「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。」との意見がありました。2頁をご覧ください。JRから検討に協力をいただけるとのことでしたので、JR所有地を含めて、路線バスの接続ルートと機能配置の案を作成しました。さんすて施設を解体し、JRが所有する敷地部分に路線バスの接続ルートを確保することで、一般車と路線バスの動線を分離することが可能となります。併せて、公共交通の円滑な運行を確保するためには、一般車の通行を制限する交通規制の検討が必要と考えられます。図面に示している赤色の四角がバスの乗降場、青色が待機場、そして、

上側に並んでいるオレンジ色がタクシー乗降場、その右側のピンク色が一般車の送迎場を想定しています。バスターミナル内の黄色の枠は福山城の遺構です。路線バスは東側から図面中央のバスターミナルに進入し、一般車は丸く記載してあるスロープから2階の駐車場に進入する配置にしています。バスターミナルは全長12mの大型バスが旋回でき、乗降場や待機場を確保できることを確認しています。その他、1階にタクシー乗降場や一般車の送迎場、待合空間などを確保し、2階には長時間の送迎に使える駐車場やお城が見える視点場などを確保できることも確認しています。こうした機能が収まることを図面上で確認できました。具体については今後の検討になります。3頁をご覧ください。北口広場の機能配置を横から見た断面のイメージ図です。1階にはバスターミナルとともに案内所や待合空間、また、ばらを見ながら時間を過ごせる空間などが考えられます。2階には駐車場やお城が見える視点場、テラスなどが考えられます。4頁をご覧ください。路線バスの接続ルートの比較です。現在の道路を通るルート案が左側の図、南側を通るルート案が右側の図になります。これらを比較すると、図の下側に示すとおり、走行距離、移動時間ともに減少します。5頁をご覧ください。相互無償使用の覚書についてご説明します。駅前広場と北口広場には、それぞれ福山市とJRの所有地が存在します。福山市とJRは、福山市が行った現在の駅前広場の整備に当たり、2007年に用地処理に関する覚書を締結しています。そのため、北口広場の開発を検討する際には、相互無償使用の覚書の履行を含めた検討が必要になります。資料3の説明については以上となります。続きまして、資料4は西村委員からご説明をいただきたいと思います。よろしくお願いします。

●西村浩

事務局から様々な説明があった。色々な意見をいただいているようだが、分かりにくいという意見が多いと思う。タクシーやバスなどの個別具体を説明されても、全体がどうなるのかが伝わってないと感じている。そのため、私が平易に分かりやすく伝えるための資料を作成してきた。交通結節や人のにぎわいの軸がどのように展開されるのかを説明したい。もう一つ。広場に絵を書いている。これはイメージ。以前、模型をお持ちしたことがあったが、広場はまだ何も設計をしてない状況。広場で何が出来るのか分からないという意見もある中で、例えば、広場でこんなことができるのではないかという絵を書いている。今後、市民や運営に関わりたい方々と一緒に広場のイメージとか、広場にどのような機能があったら良いかを議論していくためのものだと思っていただければと思う。

最初に駅周辺整備の考え方について説明する。今まで皆さんと一緒に議論してきた内容になるが、1番大事なことは、「将来を見据えて、交通結節の最大化を図る」こと。全ての2次交通を福山駅に直結させるということを前提にしている。この先、我々自身も交通がどうなるのか分かっていない。皆さんご存じのように、自動運転の技術や交通の機能が変化していく中で、将来を想像しながら、福山駅に2次交通をすべて直結させるということを考えている。2番目は、「福山へのお出迎えの場として、福山城の大広間を作る」こと。近年、

交通結節に加えて、駅前広場を含めて駅周辺をウォークアブルな空間にしていくという取組が行われている。地域のカルチャーや産業の情報発信の場として、オール福山でお客様を歓迎する空間づくりを考えようということ。3番目は「福山城の歴史遺構を尊重する」こと。駅前広場の地下には福山城の歴史遺構がある。掘りや石垣を顕在化し、城の中にある駅であることを印象付けることで、福山らしさを表現する場所を作っていこうということ。他にも色々あるが、この3つが大きな軸として、今まで議論されてきたと思っている。3頁目は簡単に描いたスケッチ。駅のところは1階部分が見えるように、上の線路などを少し消してある。その前提で見ていただければと思う。このスケッチには改札やさんすて、伏見町、三之丸町などを描いている。駅前大通りがまっすぐ南に続いている。最初のコンセプトの色がこの絵と直結している。1番目の「全ての2次交通を福山駅に直結する」というものが4頁の絵になる。ここは丁寧に説明したい。バスターミナルを北口に配置している。駅は東西に長く展開しているので、バスターミナルを駅に直結させて、バスターミナルでバスを降りると、雨に濡れず、さんすてを通ったり、横を通って改札まで行ける。非常に利便性の高いバスターミナルになる。そこに、一般車乗降場とタクシー乗降場が併設される。J Rがいる中で勝手に申し上げている。何階建てになるかは、今後、事業性も含めての検討になると思うが、例えば、このバスターミナルの上に自家用車の駐車場が併設できれば、このまちの拠点の駐車場にもなる。駅に直結することで、車で訪れた方が雨に濡れずにバスやJ R等へ乗り換えられる。タクシー乗り場は北側と南側に配置されている。社会実験の位置が点線丸部分の付近。社会実験ではハード整備をしていないので、既存の道を使って行われている。現在の南側のタクシー乗降場は駅前広場の一番東側にある。その後ろにタクシーが並んでいるという状態であり、乗り場が一番東側にある。新しく出来るタクシー乗降場は現在のタクシー乗り場のほぼ近く。意見の中には、「タクシー乗り場が遠くなった」という意見もあったが、実はあまり変わらない。今回の社会実験では、例えば雨に濡れない屋根の整備やサインを付け替えるといった整備までは出来ずに、社会実験を行っているため、意見にあったように、分かりにくいとか案内が無いということは確かにあったと思う。J Rやさんすてとも協力しながら、サインを付けたり、案内性を良くする工夫をしながら、このタクシー乗り場に誘導するという事は可能ではないかと思っている。西側には一般車の乗降場。これは今と同じ。駅の南側には地下送迎場がある。今は、駅前広場から地下送迎場に入っているが、今回の計画では、駅前大通り中央にある地下駐車場の入口が地下送迎場の入口になる。そこから地下送迎場につなげて送迎をするという形で、駅前広場周辺或いは駅前広場交差点付近の交通量を減らしていくという計画になっている。バスは北側に持っていく計画になっているがバスが北口にたどり着くのに少し時間がかかる。そこで、南側の伏見町のところにバス停を設けて、早く降りたい人はここで降りることが出来るように計画されている。例えば、バス停から駅まで雨に濡れない動線を確保することも考えられる。先に降りる選択肢も用意するというのが、1つのポイントだと思う。送迎バスについては、今回社会実験であったようにくすのき通りに置いているが、意見にも、距離が遠いとか、医療系や福祉系の車に

としては歩くのが非常に大変だということがあった。これについては配置をもう一度考えていくということをやっていく必要があると思っている。もう1点、タクシーについて。タクシーは、伏見町の東側から入ってきて駅前広場の乗車場にアプローチする計画になっている。駅から近いので乗る時はいいが、乗った後、南進する場合にぐるっと伏見町を回らなければいけないという課題について指摘がある。この点についても、南側に行くルートについて、もう少し皆様からお知恵をいただいて、改善できたらよいと考えている。タクシーの運用については、今回の社会実験で比較的ショットガン方式が可能であるという結果が出ている。お客様をお送りするときに、もう少しショートカットができる工夫ができないかということについては今後考えていきたいと思っている。俯瞰してみると、交通に関しては、地上で東西に結節し、地下で南北に結節することが大きな方針になっている。

続いて、5頁目。大広間について。今度は一転して南北に展開している。真ん中に駅前広場があり、駅前大通りの歩道が拡張されることでにぎわいの軸が南まで繋がっていく。この状況とともに、駅前広場の交差点が非常にコンパクトになるため、今まで地下歩道を通して横断していたものが、地上に横断歩道が設けられるようになる。交差点が非常にコンパクトになり、地上を渡れて東西の繋がりが強化されるということが、当初からの大きなテーマだったと思う。北側について。今、北側の駅前広場が整備されているが、これも例えばだが、この度の計画で北口広場に駐車場ができたり、立体化されたりしたときに、この建物の屋上を、公園のような広場として整備することによって、福山城に対してのビュースポットを一番良いところに設けられるということも考えられると思う。恐らくバスターミナルを建てるとすれば、J Rと市が連携を取ってやらなければいけないと思うが、市が関わることによって、J Rとともに福山城に対する景観を考えた計画にしていけることが可能になると思う。後程説明するが、6頁目に記載しているように、具体的なデザインについてはイメージ図のピンク色や水色で示したゾーニングが決まった後に、市民や運営の方々と一緒になって議論していくことになるだろう。今回は仮に絵にしてみるとどうなるのかということで描いている。3つ目の福山城の遺構の話。この広場の中に、緑色で着色している部分に石垣が埋まっている。この痕跡を駅前広場に表現できないのかということが、今回広場化されたときの一番大きなテーマとなる。福山らしい駅前広場というものが実現できると思っている。説明した3つの内容を重ねると9頁の絵になる。東西に主に交通結節をしつつ、南北は地下で交通結節をしながら地上は人のための空間となり、福山らしい空間を作っていく軸になる。そこに福山城の遺構が重なり合っていく。このゾーニングであれば、実現可能だと思う。もう少し具体的に話をする。皆さんご存じかと思うが、今の駅前広場に石垣のラインを重ねたのが11頁の赤いライン。現在の地下の送迎場はこの石垣を一部撤去して保存したりしながら作られている。今回は南側の地下駐車場から地下ルートを接続することによって北側の地下送迎場に地下でアプローチできるような形で計画をしている。このときに、石垣のゾーンを考えると3つのゾーンに分かれていくと思っている。この②のゾーンは、昔お堀で水があったところなので、地上の広場としても、何か水と関わりのある場所を作っていくと

ということが、一つの表現の方法としてあると思っている。次の12頁は何を示してるかというと、駅前広場の大きさはどれくらいの大きさかということ。左側の絵で黄色に囲んでいるのが、今の駅前広場の大きさ。右側は中央公園に、同じ黄色の四角を横にして重ねたもの。図書館の部分に少しかかるぐらいのところが、この駅前広場と同じぐらいの大きさだということ。ぜひ、中央公園に行かれた際に、これぐらいの大きさだというイメージを持ちながら、今後の計画を進めていく際のスケール感を把握する場所として理解していただければと思う。13頁。広場をこの3つのゾーンに分けるとすると、例えば、入船があったところは水の広場として水があるような場所を作る。普段は広場だが、夏の季節のいい時期には水が薄く出てきて、噴水があって、子どもたちが遊べるような、水と関わりのある大きな広場をつくっていくイメージをしている。また、3つ目のゾーンは、例えば芝生広場のようなものを作る。それぞれ特徴のある場所を石垣のゾーニングによってつくることが出来るのではないかと思う。何よりも駅から出てまちまで人が動いていくゾーンを作らなければいけない。例えば、ここにプロムナードを作っていく。マルシェなどをする際、雨が降ると、出店している人達は、仕入れたものをどうしようかと心配になる。例えば、長いロングルーフで、雨の日でも雨に濡れない動線を作りつつ、マルシェなどでも雨が降ったらロングルーフの下で出来るような状況を作ると、非常に使いやすいのではないかと思う。もう一点、舟入の近くには二重櫓があった。これまでの議論では、やはり本物を作るのであればきちんと本物を作ろう、その研究・調査を進めながら、きちんとした情報が分かり次第、再建するという流れをつくれたらいいのではないかという話だった。例えば、再建するまではガラスのパビリオンみたいなものが建設されていて、ここに二重櫓があったということをきちんと伝えながら、様々なチャレンジをしていく場所にしていくやり方も、1つの考え方かなと思う。以前も示したが、横浜市のグランモール公園は、並木のストリートがあって、隣に商業施設がある。夏になると、子どもたちがすごく遊ぶ水辺があるが、隣接する商業施設と連動しながら、ご飯を食べたり、ゆっくり休んだりといった使われ方をしている。例えば、この商業施設がニューキャスパだとすれば、ニューキャスパの前に、こういった森があるということも考えられるのではないかと思っている。このように、商業施設、並木、子どもたちが遊ぶ水辺がある。水が無い時はただの広場だが、噴水が出たりする時間帯もあったりして、子どもたちが、遊んでいる様子を見ることが出来る。先ほどから石垣のことを言っているが、その石垣の痕跡を、この広場で表現できないかと思っている。例えば、19頁、20頁の写真のように、石垣を介して段差を表現する。石垣が見えていることで、昔ここに石垣があったという記憶を伝える場所として表現できる。また、この段差があることで、ここに座って休むことができる場所ができると思っている。22頁、23頁の水盤について。この写真は東京駅前の広場だが、広場に車が駐車している。恐らくイベントをやっている時の写真。普段は何もないが、水が出てくると薄い数センチの水が張られて、子どもたちが遊ぶシーンも見られたりする場所。広場になったり、水辺になったりができる場所を、昔のお堀があった場所に作ることも1つの方法かと思う。24頁の写真のように、風がない静かな日には、建物

が映り込んだりして美しい風景が見られたりもする。もう 1 つ、グラスパビリオンについて。例えば、26 頁のようなイメージ。海外は非常に上手。ヨーロッパは石積みの建物がたくさんあったりするが、その前に最先端の技術で作られたガラスの箱みたいなものをぶつけて、未来を表現している。26 頁の写真はニューヨークのアップルストアの入口。この地下にストアがある。福山の場合、例えば、グラスパビリオンの中に二重櫓のホログラムがイベント的に浮かんたりしながら、機運を盛り上げていくような仕掛けができると面白いかなと思う。石積みとガラスをうまく組み合わせて、最先端の表現をしていくことが海外は非常に上手だと思う。あと、ロングルーフとキオスクについて。30 頁は上州富岡駅の写真。大きな屋根とその下に観光案内所などの色々な機能が配置されている。31 頁は、ドバイ万博の写真。福山の場合、このような大きな屋根が駅から天満屋の方まで続いていて、屋根の下に様々なイベントで使えるステージを配置することなどが考えられる。ときには屋根の下でマルシェが行われたり、屋根の下にあるキオスクでテイクアウトしてご飯を食べてたり、お茶を飲んだりといった場所ができれば、非常に日常的に使われる駅前広場になっていくと思う。こうした内容を 34 頁に整理している。グラスパビリオンはかつて二重櫓があった場所にあり、二重櫓の再建ができるまでは、様々な二重櫓についての情報が発信される。例えば、ラジオの放送局などの情報発信ができる機能を持つことで、地域産業の企業の方々が PR できるような場所になる。プロムナードが南北を繋いだり、石積みが広場の中に展開されたりする。芝生の広場があって子どもたちが走り回っていたり、時にはライブが行われている。あとは、緩やかな起伏があって、その段差を使って、色々なイベントが行われている。交差点がコンパクトになって渡りやすくなっている。ステージが設けられていて、ライブのステージができる。水盤と噴水がある。キオスクが中であって、簡単なテイクアウトや物販の機能がある。ロングルーフの下で、雨の日でも暑い日でも豊かに過ごせる。それから、天満屋の方まで雨に濡れずに行ける動線が確保されている。水の広場もある。そして北口。北の屋上の広場が、福山城のビュースポットになる。このような軸線が南北に広がるのが、福山駅の特徴になっていくのではないかなと思う。最後になるが、この 3 つの考え方。繰り返しになるが、交通結節の最大化を図ることを東西でやるということ。福山駅のお出迎えの場としての大広間を、南北を軸に作っていくということ。そこに福山城の歴史遺構を重ねて、福山らしさを表現すること。この 3 つのテーマを軸に駅前広場が構成されていくと良いと思っている。

●福山駅周辺再生推進課長

ありがとうございました。それでは、続きまして、資料 5 をご覧ください。全面的な広場化をする場合の道路計画案についてご説明します。前方のモニターにてご説明させていただきますので、モニターをご覧ください。本資料は、道路構造令などに基づいて、全面的な広場化をする際の道路計画案を作成したものです。これまで調査した交通量を処理できる計画となっております。道路計画は、今後の議論や関係機関との協議、施工する際の現場状

況などによって変更となる場合があります。1 頁をご覧ください。まず、宮通り口交差点付近です。画面の上が北、下が南になります。こちらは駅前大通りと宮通りが交差する交差点です。駅前大通りは車線数を縮小し、東側に車道を配置しています。道路構造令の基準に基づいて、現況交通量から算出した必要となる車線数は4車線であるため、現在の8車線から4車線へと車線数を縮小することを検討しています。車線数が縮小することにより東西の回遊性の向上を図ることができます。また地下送迎場と駅南口駐車場を地下で接続することで、地下への出入り口が現在の駅南口駐車場の出入り口に集約されます。地下接続の詳細については、後ほどご説明します。送迎車両などが地下へ入る時は、現在出口として利用されている東側の斜路へ、車線の左端から進入します。地下から出てくる時は、現在入口として利用されている西側の斜路から出てきます。地下から出てきた後は、この停止線で停止し、専用の信号が青になれば交差点に出られます。現在の地下送迎場は、タクシーや自家用車が出口付近で並んで、出にくいことがあります。この計画では専用の信号を設けることで、地下からスムーズに出れると考えています。地下の出入り口となっている斜路は、中央で分離することで安全に通行できると考えています。なお、画面左下の道路は、沿線の出入りを確保するための道路です。2 頁をご覧ください。次に地下送迎場と駅南口駐車場を接続する地下の状況です。地下送迎場と駅南口駐車場を地下通路で接続することを検討しています。黄色で示している線は、福山城の外堀遺構が埋まっていると想定される箇所を示しており、外堀遺構にあたらないうように計画しています。次に車での送迎の方法について説明します。地上から地下送迎場に向かう際は、画面右側の車路から地下に入り、地下通路を進みます。進んだ先には地下送迎場があり、そこで送迎をした後は、地下通路を進み、出口へと向かいます。送迎の際には、人は車の左側から乗り降りすることが多いため、歩行者の動線も変更しています。階段は赤く示している箇所に新設し、既存の階段は撤去します。既存の階段は駅の正面に配置され、地上では駅から南方向の視界を遮る形になっていますが、これを撤去することで、地上での南側への視認性が向上し、空間の広がりを感じやすくなると考えています。地下送迎場には駐車スペースも確保しています。地下送迎場から出るときはこの通路を通り、地上出口へと向かいます。駅南口駐車場を利用する際は、地下入口付近で右折します。駐車場内の動線については、駐車場中央付近の斜路の下を行き来することができるような動線を検討しています。駐車場から出る際は、地下出口付近から退出します。地上の駅前大通りの交差点がコンパクトになることで、歩行者は地下を横断せずに道路を渡ることができるようになるため、地下を横断する歩行者は減少すると考えています。地下通路と歩行者が通行する空間は、安全性を確保するため、壁で分離することを検討しています。地下内で東西を通行できるよう車路部分に横断歩道を設けています。地下の空間には自転車駐輪場を設置することを検討しています。3 頁をご覧ください。次に福山駅前交差点付近です。場所は駅前広場の南側の交差点です。現在の駅前広場交差点は駅前大通りの車線数が多いことや駅前広場を通り抜ける道路及びバスロータリーなどの交差点に接続している道路が多いことが原因で交差点が複雑になっています。本計画では、駅前大通りの車線数を縮小す

ることやバスロータリーが駅前広場からなくなることなどで、交差点がコンパクトな丁字路になります。交差点がコンパクトになることで地上部での回遊性が向上すると考えています。これは駅前広場整備基本方針で示している道路や沿道建物の低層階部など、まちなかにおいて歩行者の目線に入る範囲の連続性を重視した空間づくりに資すると考えています。また、車両を運転する人にとっても、交差点が丁字路になることで、交差点の信号の待ち時間が短くなったり、走行ルートが分かりやすくなるなど、交通がスムーズになります。北口広場へとバスターミナルを配置する場合、南側でもバスに乗り降りできるようにした方がよいというご意見があったことから、伏見町の南側に降車場を、天満屋の北側に乗車場を配置しています。天満屋に駐車する自家用車が道路に列をなした場合、道路が渋滞し、バスが停車できない状況も懸念されます。駐車場待ちの車が交通へ影響を与える場合は、駐車場を所有する店舗側で対処してもらうことが基本になりますが、駅前大通りの東側に停車帯を確保しているため、駐車場入口から駅前広場交差点までの間に駐車が発生した場合でも後続車への影響はでないよう、検討しています。現在、NEWCASPA 前にある駅前広場を通過する道路は、三之丸町周辺の道路再編を含めて検討をしていますが、当面の間は残すこととしています。ただし、全面的な広場化に伴い、歩行者の安全性を確保するため、減速を促す対策などを検討します。4 頁をご覧ください。次に宝町（西）交差点付近です。北口広場に向かうバスが左折できるよう、ここの交差点の停止線を下げています。また、信号制御により、大型バスを含む路線バスの右左折は可能と考えています。現在は交差点西側に右折レーンはありませんが、計画のように右折レーンを確保することで、スムーズに通行できるようになります。走行のしやすさを向上させるためには、北側にも右折レーンを確保するなどの道路拡幅の対策を検討することが望ましいと考えています。5 頁をご覧ください。次に東 1 番ガード（南）交差点付近です。高架下の道路についてはバスの円滑な運行を確保するため、自家用車が入らない交通規制を検討しています。タクシーの待機場は堀端公園のある箇所に配置し、ここから南側と北側へと配車します。この度の実証実験では、高架下の通行止めにより、交通量が減少しています。高架下の道路に自家用車が入らないようにした場合、交通量は減少し、渋滞などの懸念は低下するものと考えています。6 頁をご覧ください。次にタクシー乗降場です。タクシー乗り場は赤色で、降り場は青色、待機場色はオレンジで示しています。駅舎から乗場までの距離は現状とほぼ同程度となります。タクシーは東側から駅にアクセスし、ロータリーで転回する計画としています。7 頁をご覧ください。次に福山駅旭町線です。伏見町北東の交差点からグッドライフ病院前の交差点の区間を東向きの一方通行とし、北側に送迎バス乗降場を配置しています。北側の歩道幅員を広くすることで送迎バス利用者の滞留空間と歩道の通行空間を確保しています。資料の説明は以上です。本日は、駅前広場再編事業の考え方や道路計画案、北口広場への機能配置についてご意見をいただきたいと考えています。事務局からの説明は以上です。

<意見交換>

●清水座長

以上が全体の説明になる。早口で説明してもこれだけ時間がかかる。市民にしっかり伝えていくことが大切。大きな改変なので、どのようにして分かりやすく丁寧に市民に説明していくか。その努力が大切になる。ここまでの説明を踏まえて、意見交換をお願いしたい

●福山市商店街振興組合連合会

実証実験の実施報告については、非常に丁寧に詳しく調査されて書いてあるので、よく分かった。交通施設の配置変更については、予想されるタクシーや送迎バスの事業者やそれを利用される方々への周知徹底が想定できる範囲で対応できているのではないかと感じた。それから広場運営の民間事業者についても、限られた予算と限られた実証実験の期間の中で、利用者の視点で最大限努力されたという印象を受けている。送迎バスの利用者の方々から出ている意見の中で、駅からの移動距離が遠い、乗りたい送迎バスの位置がよく分からなかったといった課題については、これを実行する上において、配慮すべき大きな課題だろう。広場利用者の利用については、80%、90%が憩いのある広場の演出に対する評価が良く、大変良かったのではないかと考えている。私は商店街連合会の立場である。周辺の小売店舗がこの広場の周辺にあるので、経済人からの意見としては、実証実験とはいえ、それに対する売り上げへの期待から言うと、低下したという声もあった。実証実験を行うことによって、売り上げに影響が出ていたということがある。店舗の経営者と買い物に来られる利用者の方々の意見も踏まえる中で、この実験を成功に導いていくための努力をしていかなければいけないと思っている。それから全体の話。都市計画の大きな変更だろうと思う。戦後に福山市の徳永元市長が、駅前に100m道路を建設されたときに、1つの大きな改革点だっただろうと思っているが、それに匹敵するような大きな事業だろうと思う。これからSDGsということもあるので、持続可能な社会の実現に向けて、私たちが将来の子孫のために残していく資産として、駅周辺をウォークアブル都市として確立していくと良いだろう。福山市の特徴はやはりお城があるということ。またその遺構もたくさん残っているため、福山らしさという意味での強い意志と実現に対する努力をしていかなければいけないのではないかと感想を持った。それから2つ目のバスターミナルの配置検討について。これは西村委員にあれだけのものを出されたら、もうこれができれば非常に素晴らしいと思った。さんすての施設を解体して、バスの進入路を確保でき、それから自家用車や路線バスの走行ルートを分離する案については、絶対に必要なことであろうと思うし、賛成する。ただ、JRやさんすてという施設があるので、実現可能性を図るという意味から、事業にかかるスピードと経費の問題も考えていかなければいけない。その中で、相互無償使用の活用というのを前提に、是非とも実現を図っていただきたい。バスターミナルという機能を含めて、1つの施設を作ろうということ。駅の北側については、景観条例の中で高さ規制ということもあるため、景観に配慮した上でのウォークアブルなまちづくりをしていただきたい。最後にこの11月26日に、京都市市役所の都市計画部の景観政策課の方が、本通商店街の緑の景観、ストリート

ガーデンが非常に綺麗だということでお越しになられた。夜間照明に関わる経済効果等の勉強をしたいということだった。私達の商店街では、アーケードを撤去し、ステンレスのワイヤー7000本を上部にめぐらせている。夜間は下からワイヤーにライトを当てたり、或いは上から木にライトを当て、木漏れ日のように御影石に投影したりしている。これは一つの景観形成だと思っている。西村委員の景観形成の話を聞いて、大変重要だと感じたことと、それがおそらく福山のランドマーク、シンボルになるのではないかという期待感を持った。

●三之丸町町内会

現在の駅前広場整備の際に石垣が出たときに、貴重な埋蔵文化財を生かした水辺公園をつくるまちづくりをやってくれという提案を市にしたことがあった。そこから言えば、もう13年ぐらい経っていると思う。今日、福山駅周辺の将来イメージを西村委員がご提案された。交通体系について示されているが、どのようなデザインにしていくかが非常に分かりやすく、13年前に我々が提案した内容と全く同じだと思う。やはり、駅前の空間は市民に開放するという方向でいくべき。水辺公園として再開発したらよいという提案をさせてもらったが、その内容が入っているので、非常に感激をしている。この通りになれば良いと私は思っている。市の方も非常に丁寧に実証実験をされていて、確実にステップを踏まれている。非常に感心している。この将来イメージに沿って、事が進んでいくということになれば、非常に結構なことだろうと思う。

●福山市自治会連合会

もともとたくさんの案があった中で、D案に近い実証実験を1か月近くやっていただき、たくさんの検証をされて、今日の説明を受けた。特に検証結果のまとめという資料の中で、送迎バスのことが少し気になっていたが、全体を通して、検証結果ということでは、もともとの目標に近い状態の検証結果が出たのではないかなと思う。西村委員から、福山駅周辺の将来イメージについて丁寧な説明をいただいた。3つの大きなことが、ここで述べられているが、非常に簡潔で分かりやすいまとめであったと思っている。皆さんのお力で、また、地域の市民の賛成の声もいただいて、ぜひこのような形が実現できたらよいと思う。

●福山市身体障害者団体連合会

現在でも福山を自慢するものというのと、やはり水野さんの偉業と福山城にまつわるものというのが、歴史上の自慢するところだろうと私は思う。それをもって、駅前広場のお堀を生かした計画ということで、私は非常に福山らしさというのが出てくるのではないかなと思っている。全体的に見れば、広場を実現できれば、全国的にも珍しい駅前広場になるんじゃないかなというふうに思っている。1つ気になったのが、道路計画案ではタクシー乗り場がUターンするようになっている。そのUターンするまでの部分は、一般車は入れないのか。それともう1点、例えばそこに入ったとしても、Uターンのところではなく、途中で、町内

の人が路地から出てすぐ東の方へ向かえるような交通規制になるのか。一切入らさないのか。そこを質問させていただきたい。

●事務局

タクシー乗り場付近のUターンする箇所については、タクシーのみの通行を想定している。Uターンする手前、タクシー乗り場の東側にある交差点までは一般車が通行できるように考えている。そのため、伏見町街区へ行かれる方については通ることはできる。ただ、Uターンのところはタクシー専用とさせてもらうことを想定して検討している。

●三谷繭子

実証実験等々ご報告いただきましてありがとうございます。まず、実証実験の部分について。今回の実施報告の中で広場運営については、まだまだ課題があるということは認識できた。あと、交通の流れを止めないような形で、場所の変更などができる可能性は見えてきたというところも非常によく分かった。一方で実証実験を1か月間拝見させていただき、課題に感じたところを申し上げさせていただきたい。今日も一部課題として、残っているという話のあった、くすのき通りのこと。送迎バス乗降場の部分については、課題を感じた。大局的な目線で機能配置をしていくというところは、非常に納得感がある。その一方で、市民の方たちに伝えていくことが課題という説明もあったが、加えて、暮らす人の目線でどういった環境づくりを考えるかというところは、まだ検証が必要などころがあると感じている。くすのき通りのN T Tや鷗州塾があるところから東側は住居が多い暮らしのエリアになっている。そういった場所に送迎バスがかなり停まっていた。送迎バスが停まっている目の前の歩道上を自転車はかなり往来していたため、結構危ないと感じた。一方通行化をして送迎バスを駐車させる際に、自転車はどこを通すのか。今回の実験では、自転車を道路上に通すという話になっていなかったと思う。歩行者を安全で快適に歩けるようにしようとしているのに、自転車が歩道を通ることによって、逆に危なくなっていた。くすのき通りのような狭い空間に、色々な要素を盛り込もうとしていると思うので、そのあたりは熟考が必要ではないかと感じている。N T Tや鷗州塾から東側のところにずっとバスを並べる計画になっているが、ずっと停まっていて本当に待機だけしているようなバスも多かった印象がある。バスの台数や停まる時間を制限して、少し手前まで停車させる方法もありえると思った。駐輪場があるので、どうしても自転車の交通が多くなる通りだと思う。その辺りも含めて再度検証をしたほうが良いと思う。西村委員の説明を伺って、私も気づいたことがあった。駅前大通りの歩道を拡幅するという話があったと思うが、駅前大通りの空間の使い方をもう一度考えても良いのではないかと思う。駅前大通りの歩道を拡張して、どのような通りにしていくのか。非常に大きなポイントだと思う。今は南側に行っても目的地があまりない。そのため、歩道を拡張して空間が生まれても、福山市の人口規模だとガラッとした空間になってしまうのではないかと思う。南の目的地と合わせて、駅前通りの歩道拡幅については考えたほ

うがいいと思う。駅前通りにはバスが駐車できる潤沢な空間があるので、一部の送迎バスを南に据え置くということもあり得るのではないかと感じた。色々な回遊がどのようにして広場に集まってくるのか。その仕組みづくりが、広場運営にも絡んでくると思うので、議論の余地があるのではないかと感じている。それから市民に伝えていくというところ。私も実証実験の間に「何かやってるね」と聞くことが結構多かった。一部の知っている方は関心が高く知ってくださっているが、知らない方が圧倒的に多い。伝えていくという点においては足りない部分があると思う。シンポジウムや実験を年に1回やっていると思うが、もう少し小出しに接点を設けていくと良いと思う。大局的な視点はこの場で議論して思うが、暮らす人の視点や市民の方がどういうふうにこの広場を使って行動変容を起こしていくのかということが重要になるので、そのような点についてもう少し力を入れてやっていけると良いと思う。

●独立行政法人都市再生機構

色々なイメージが見えてきてワクワクしてくる。一方でどうしても絵を見ると絵にかいてある範囲だけに興味と関心が集中していくため、再度、エリア全体に視野を広げることが大事だと思っている。例えば、イチセトウチに向かう人の動線がもっと賑わうには、この絵にどういった絵が加わるのかとか、図書館からまっすぐ歩いてくるアーケードからこの駅前広場にどういうふうに人が流れるのかとか、本通りもそう。エリアを広げて書いてみて、全体を意識しながら進めるとより良くなると感じた。その時にやはり伏見町が将来どうなるのかというところが気になってくる。伏見町の皆様もこうした絵を見ながら、伏見町の魅力がより高まるようにこれから考えられるだろうし、この駅前の計画が伏見町の魅力をより高める後押しをするものになっていけばいいと強く感じた。

●西村浩

とにかく全体像がなかなか理解されていない状況だったので、イメージ図は極めて分かりやすく整理した。そのため、周辺の情報とかは一切外してエッセンスだけを書いている。駅前通りの拡幅の先は事業所が多かったり、沿道の不動産の用途が商業利用ではなかったりするため、なかなか賑わいが生まれないのではないかという意見があったと思うが、公共投資によって、沿道の土地利用を変えていく効果もあると思っている。素敵な通りになるのであればこういうお店を出したいという風に動機づけになると思う。少し長い時間を見れば、通りを整備することによって、その沿道の土地利用も変わる可能性がある。例えば銀行もそろそろ1階部分はもう少し開放してもいいかなとか色々思うこともあるのではないか。そのような銀行も増えてきている中で、このような公共空間になるのであれば、1階部分の用途を少し変えていこうといった誘発効果を、長い目線で考えた方がいいと思っている。伏見町や三之丸町、イチセトウチに向かう通りも、こうしたベースの絵があれば、こうなるのなら、うちもこうしようと連鎖的に反応が起こってくる。エリア全体の市民の方々や

事業者さんが一緒になって計画づくりに乗っかってくるようなきっかけになるといいかなと思っている。少し長い時間軸を見ながら、動きを重ね合わせていく、起点になればいいかなと思って今回資料を作成させていただいた。今後、中身もこれからどんどん変わっていくと思うが、長い目で見て頂きながら、ぜひたくさんの方に参加していただけるような、始まりになると良いと思う。

●広島県バス協会

ニューキャスパのテナントもほぼ決まったようで、駅前に人が戻ってきたと実感できるような状況になってきたと感じている。この流れを止めることなく、さらに駅前周辺に人や企業を引きつけて、交通結節点としての機能をより高めて、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るべきという思いに全く変わりはない。しかし、今までの話に水を差すような話になるが、バス協会としては、全面広場と周辺交通やバスターミナルは、同列で判断すべきであり、広場ありきで周辺交通やバスターミナルの位置・設計が後回しになっては、将来に禍根を残すと考えている。最低限、次の2つの課題は解決して話を進めるべきだと思う。1つ目は駅周辺交通のあるべき姿。駅周辺のあり方については、本協議会の結成当初は、周辺交通や駐車場の検討が大事との意見が多かったと思うが、いつの間にか全面広場ありきの流れになっている。原点に立ち返る必要性もあるのではないか。駅周辺の整備は、魅力的で人が集まりやすく、駅へのアクセスがしやすく、交通結節機能を今以上に向上させることが必須条件となる。バス事業者としては、バスの専用道路の設置や一般車両の流入制限もお願いしたいところだが、一方で、一般車両からすると、駅へのアクセスの利便性や渋滞のない大規模駐車場の整備などが必要になると考える。また歩行者からすると、安全かつ居心地のよい快適なウォークアブル空間が必要であるということになるだろう。よって、渋滞を起こさず、スムーズな周辺交通と快適なウォークアブル空間を実現させるためには、ある程度範囲を広げて、道路・駐車場等のドラスティックな見直しが必要になると考えている。また安全性の問題で、自転車や歩行者との交通リスクを徹底して排除する必要があると考えている。2番目はバスターミナルについて。バスターミナルについては、場所やスペース、待機場、機能、運用方法、設計まで踏み込んで、本当に実現ができるかを確認した上で進めるべきだと考えている。本日晒された案では、ターミナルが本当に機能するのかについて疑問に思う。また、天満屋の前で乗車することが案に載っているが、北口での乗降、天満屋での乗降で2回お客さんを乗せるということになると、乗車時間も増える。天満屋に入るお客さんの車との渋滞対策も全く不十分であると考えている。それから、バスの利用者ニーズは乗車時間の短さと定時制である。駅の改札口からの距離だけではなく、バス利用者の多くの方は目的地が南側にあるため、利便性の観点からも南側を希望すると思われる。前から申し上げている通り、バスターミナルは南側にある方が福山市内の動線からしても良いはず。北口をバスターミナルにするということは、わざわざ駅周辺の渋滞を引き起こすということにはならないか。渋滞を起こすというのが理由で、貸切バスが北口から排除されたのは、

つい最近のこと。バス事業者から見ると、運転手の労働時間が増加し、人件費も増加し、企業経営の面からも大問題である。また走行距離が増加することで、二酸化炭素の排出量は確実に増加し、カーボンニュートラルの観点からも時代に逆行するものであると考える。北口にバスターミナルというのは、半世紀以上福山に住んでいる者にとっては、相当違和感がある。しかし、本当に北口をバスターミナルにするということであれば、多くの問題を解決する必要がある。それぞれを深掘りし、それぞれの実現性を徹底的に検証した上で、議論を進めるべきである。一般市民の方々の声、バス利用者の方々の声、地元経済界の声などを十分に聞いた上で、それぞれのご理解とご協力が不可欠だと考えている。最後に12月18日から12月24日まで、バス料金を無料にする実証実験が始まることとなった。日頃バスを利用されていない皆様にも、ぜひこの機会に乗車いただき、公共交通の重要性を再認識していただきたい。

●福山市バス交通利用促進協議会

バス事業者としては、やはりお客様を優先に考えていきたいという中で、福山駅北口ロータリー案があるが、例えば北口広場をロータリーにするのではなくて、そもそも北口広場を公園にして、福山城と融合させる。1つの観点として考えてもいいのではないのか。今回、北口ロータリー案に対して反対されるお客様からバス会社に連絡が来た。そうした観点も含めて、大きな意見に左右されるのではなく皆さんの意見も尊重しながら、色々な考え方を、今一度ご検討していただきたい。

●株式会社築切家守舎

3点ほど申し上げたい。まず1点目は実証実験のこと。築切家守舎も民間事業者の一員とした参加した。冒頭で事務局から、市と民間事業者との意見が合わない部分があったという説明があった。準備期間が短かったので、市が思うこと、と我々が思うことで若干の祖語があった。それは何かというと、市はどちらかというと「にぎわい」を作ってくれと言う感じだった。我々、民間事業者としては、やはり実証実験は日常使いで駅前広場がどういう使われ方をするかということを考えて、あのような設計にした。それ以外にも色々あったのかもしれないが、準備期間が短かったためそうしたことがあった。今後、実証実験をやる時は、コンセプトや狙いといった目的を、もう少し民間事業者と擦り合わせる期間を十分取ってやる方が良いと思う。結果としては、広場は本当にいい雰囲気だったと思う。私も連日訪れて色々見たが、学生の方がしゃべっていたり、サラリーマン風の方がパソコンを広げて仕事をしたり、数名のグループの方がそこで食べていたり、非常にいい雰囲気だった。色々な場面で申し上げることだが、親子で連日にぎわっていた。母親と子どもがこんなに駅前にいることを再認識した。やはりあの空間に広場があることは、市民の皆さんにとって、非常に良いことだと思った。2点目は北口バスターミナル配置のこと。事務局から交通体系について説明があった。道路体系を見ると、伏見町と天満屋のところに、路線バスの乗降場を設け

るというはっきりした図案が示された。駅前が良くなるということを目的にして、実現に向け、伏見町の皆様方とこれからも議論を進めていけると思っている。また、天満屋の方にも乗降場がある。実は天満屋の社長から駅前のことを説明して欲しいということを何か月前に言われ、その時点での状況を説明させてもらった。社長は非常にいいですねと仰っていた。この乗車場という話は直接関係ないかもしれないがご協力いただけるのではないかとと思う。先ほど懸念材料として、天満屋に並ぶ車の混雑についても議論されていたが、これについても天満屋にもご協力いただけるような配置図ではないかと思っている。3点目。本日、商工会議所の小林専務が出席されていないので、どのようなご意見が出てののか分からないが、先日、商工会議所のまちづくりの部会が開かれ、そこで市よりこの案の説明が行われ、委員の皆様方から意見を伺う場があった。恐らく、後ほど話があると思うが、特に交通体系がどうなるんだという心配の声が多かったように思う。数名の方が言われていた。時間がなかったので意見を言いたくても、なかなか言えなかったということもあった。やはり駅周辺に人が集まってくるということが、小売業にとっても良いことだと思う。ただ、繰り返しになるが、はっきり申し上げて、やはり経済界の方々は交通体系という意味で懸念をされている。先ほど広い視点でというような話が出ていたが、広い視点で駅周辺が良くなることで、例えば、若い人たちのUターン定住が促進されるとか、市立大学の生徒が駅前に来たときに、こういうまちにもう1回戻って来たくなくなるとか、高校生・中学生の皆さんが市外に出ても、良い街だから帰ってきたいと思うことに繋がるとか、あるいは就職においても、まずは福山の教育が大事ではあるが、プラスでこういった良いまちであれば就職に戻ってくるとか就職しに来るとか、海外実習生のような海外の方々もこういう福山の良いまちに住みたい、就職したいと思わせるような駅前になるとか。このような広い意味で、駅前が良くなることによって、経済界にとっても良いということで、周知徹底、情報共有をしていく必要があると感じた。広い視点という意味で、そういったまちづくりが、市民の皆さんにとっては当然だが、経済界にとってもいいという視点で、どんどん情報発信していただきたいと思う。

●事務局

先ほど藤本委員から頂いた実証実験について。市の方も、決して一時的なにぎわいというわけではなく、日常的な使われ方をするというのを考えていた。広場が結節・繋がり場になるということを考えていた。一方で、色々な方に使っていただきたいという点で、うまく伝えきれなかったところで、祖語が起きてしまったかもしれない。いわゆる一時的なにぎわいではなく、日常的に使われるような空間に広場になっていくことが望ましいと考えており、そこは一緒だと思っている。

●株式会社築切家守舎

別に非難をしてるわけではなく、事前の準備期間をとって、そういったすり合わせが必要だったということを、今回、経験して感じたということを申し上げたかった。それが一番申

し上げたかったこと。

●事務局

本日、商工会議所と市立大学の渡辺教授が欠席されている。意見ということで言付かっているため紹介をさせていただく。まず、商工会議所からの意見。先ほど藤本委員の方からも話があったが、会員の中から少し意見や疑問点が出されているので、協議会の場で披露して欲しいと言われている。計画を理解している委員や会員の方もいる中で、商工会議所としての総意というわけではなく、あくまでも一部の会員様からの意見ということをお願いしなすと言われている。

●福山商工会議所（事務局にて代読）

まず、交通結節点の重要性の部分。やはり駅前には交通の結節点が一番重要な役割であり、駅前に広場をつくられ、それがどのような使われ方がされるのかということ、やはりその効果が伝わらないと理解が得られにくいというご意見。それから、交通の利便性の向上については通勤・通学の人たちにとっては、ＪＲやバスへの乗り換えや、改札からタクシー乗降場へのアクセスといったところを重視した設計にしていくことが必要だろうというご意見。駅北側へのバスターミナルとバスの運行についても、多くの路線バスが運行している中で、さんすての横からＮＴＴへ抜ける高架下の道を、スムーズに行き来するということができるのかという点については、やはり不安があるというご意見。その他の意見としては、せっかく駅前大通りの広い道路を半分にする意味について、しっかり理解をしていかなければならない。その理解が必要というご意見。今回の実験に関して、広場空間の利活用について、イベントを毎日実施して広場を有効活用できるというものでもない。実証実験についても、季節の良いときだけでなく、真夏や真冬での実験も必要ではないかというご意見。福山市や市民、産業界に向けて、情報発信しっかりしてもらいたいというご意見。今後もよりよい駅前再生を実現するための関係機関との情報共有をしっかりと図っていきたいというご意見。全体を通してあったが、北口へバスを回すことによって周辺道路が渋滞しないかという、交通体系を心配する意見もあった。

●渡邊一成（事務局にて代読）

渡邊先生が資料を作成されている。資料にもつけているが、文量が多いため、ポイントとなる項目だけを報告をさせていただく。１点目。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いることを改めて認識すべきである。２点目。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である。３点目。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、優れた案だと考える。

4 点目。この分散配置により、駅前の 1 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、これをうまく活用することも併せて検討すべきである。5 点目。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る。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る。子孫の代に、先人たちは色々と考え悩み、すば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る。書面ではお配りしておりますのでまたご覧ください。

●福山市身体障害者団体連合会

私たち障がい者は、もちろん車を運転できる人もいれば、私のような視覚障がい者の場合、全く車を運転できないので、公共交通機関であるバスを利用させていただくことが非常に多い。その中で、先日、車椅子の方のバス利用の利便性はどうなってるかという問い合わせがあった。バス会社さんに問い合わせをしたところを、路線バスについては、車椅子 1 台は乗車でき、バスによっては 2 台乗車できるという回答いただき、非常にありがたいなと思っている。ところが計画のように天満屋の前に乗降車場を作るとなると、車いすの場合は、ステップを出さなければならない。そうすると、乗ってからまた固定をしなければならない。通常の方よりも、乗降時に時間と場所を取る。先ほどから出ているように天満屋の前で、バスが混雑するのではないかという懸念が非常に考えられる。また、前回も話をさせてもらったが、雨が降るということを考えると、私たちのような歩行困難者は、なかなか早く歩けないことから、降りてから随分雨に当たるということも、現実的に考えられる。屋根をつけていただくとしても、どこまでつけていただけるのか。本当に駐車場のところまで屋根があり、濡れずにバス利用ができるのか。こういう点については、団体の中で少し懸念がある。もし分かれば、この点について回答いただきたい。

●事務局

今のご意見について。まず、雨のことについて。北口のバスターミナルの場合であれば、駅に直結ということなので雨に濡れずに行ける。また、例えば、南側の天満屋ところにできた場合について。具体については考えるが、例えば、今日の説明の中でもロングルーフが、提案されていたかと思う。このようなロングルーフのような屋根を検討することで、どこまでかということもあるが、少し濡れずに行ける、快適に歩けるような空間は作っていけるのではないかと思う。また、段差のことも懸念されていた。まだ具体的に決まっていはいないが、今後、円滑に乗れるための工夫が必要。誰もが使いやすく利用できるということが基本であると考えている。その点については、整備する段階、或いはその前の段階から、ご相談させていただきながら進めていきたいと考えている。

●福山市身体障害者団体連合会

先ほど、実証実験のときに歩道に自転車が走ってるという話があった。確かに、福山は非常に自転車のマナーが悪く、自転車道を作っても、そこを通らずに歩道を走る。こういったことになると、非常に歩行者の危険度が増す。自転車の交通規制も一緒に考えていただきたい。

●清水座長

話をすればするだけ時間が必要になると感じる。時間が限られており、不十分で申し訳ないが、ここまでにしたい。意見があれば事務局に仰ってください。

<閉会挨拶>

●企画財政局参事

一つご紹介させていただく。昨日、神辺のにぎわい創出の協議会に参加してきた。福山市バス交通利用促進協議会の宇田さんもお出席されていた。非常に頼もしく感じたことは、福山駅前でデザイン会議をやっていると話したところ、神辺の未来は神辺の者でしっかり考えていくと仰っていた。頼もしく感じた。そもそも「にぎわい」とは何かという議論もあった。デザイン会議でもそうした議論をしたことがあるが、「にぎわい」という言葉の定義付けよりも、まちの将来をオープンな場で議論すること自体に意味があると感じた。本協議会も今回で第8回目になる。第1回からもう3年経つ。当初、清水座長が「駅前広場は行政だけに任せてはダメだ」と仰っていたことが印象に残っている。みんなで議論をして、駅周辺だけでなく、広く市民の意見を聴き取りながら進めようとしていた。将来を見据えた交通結節機能が大事、人のための広場が大事、福山らしさが大事。遺構は一ミリも削らない、大切に保全する。史実が出てきたら再建も検討する。これまでの議論で一つずつ積み上げてきた。やっとここまで来たと思う。本日、意見が出ていた駅前大通りやくすのき通り、自転車、車椅子などこれらをどのようにするか。広場を利用した人を対象にしたアンケート結果では、広場機能は良いという意見が90%を超えている。今後、広場を利用されていない人の意見も聞かないといけない。交通の変化を心配している人もいる。市民に分かりやすく伝える努力をしないとイケない。十分に肝に銘じたい。大事な局面だと思っている。皆さんの意見を参考にしながら進めたい。今後も委員の皆さんからご意見を伺いたいと思っている。

●清水座長

最後に一言。駅前を変える事は大変な大事業。100年に一回できるかできないかということ議論している。その際、僕らは次の世代の人たちのためにやろうとしていると認識することが大きな肝だと思う。未来の福山のためにやる大事業をやろうとしている。そのためにはより若い世代の声。特に女性の声。大変大事な声の一つだと思う。この会場では女性が2人のみ。比率が偏っている。市民の声を聴きながら、後世に残る事業として成し遂げても

らいたい。今後も活発な議論を期待している。

●事務局

これもちまして、第8回福山駅前広場協議会を終了いたします。次回の開催は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、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