

第9回福山駅前広場協議会

日時：2025年（令和7年）2月4日（火）14時～16時

場所：福山市役所本庁舎 3階 大会議室

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9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9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。駅前広場の再編については、これまで協議会で丁寧に議論を重ね、その経過をお伝えしながら進めているところでありますが、市民や事業者の方々から、現在協議会で議論している内容に対してのご意見をいただいております。いただいた様々なご意見の中には、検討状況や計画の内容が十分に伝わっていないものも含まれていると考えています。こうした状況を踏まえ、今回の協議会では、検討経過やこれまでにいただいた意見とその対応案について、ご説明させていただきます。そのうえで、委員の皆様からご意見をいただき、それも踏まえて今後、市民や事業者の皆様にも丁寧にお伝えし、ご意見を伺いながら、検討を進めてまいりたいと考えております。引き続き、皆様の活発なご議論をお願いして、開会の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

《座長挨拶》

●清水座長

年が明け、テレビを付けてみると、仙酔島への星野リゾート進出と流れてきた。福山にとっては、これが一つのきっかけとなる朗報ではないかと思った。みなさんはこういった気持ちで星野リゾートを迎えようとされているのか。それについてもぜひお聞きしたい。今日も活発な議論がされることを期待しています。

●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。なお、広島県東部観光推進協議会の会長が、加川様から秦

様へ、また、福山青年会議所の理事長が、柿原様から佐藤様へ変わられましたので、ご報告いたします。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、「福山駅前広場再編事業について」です。次に配布資料についてです。資料１は、本日の出席者名簿、資料２は、福山駅前広場再編事業についてです。それでは、これより各議題に移りたいと思います。この度の会議はライブ配信を行っておりますので、ご発言をされる場合は所属とお名前をおっしゃってください。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、議事に入りたいと思います。まずは福山駅周辺再生推進課の野田課長より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の野田と申します。資料２「福山駅前広場再編事業」についてご説明させていただきます。１頁をご覧ください。１．検討経過についてです。（１）各機能の配置計画については、福山駅前広場協議会で議論を行い、福山駅前広場整備基本方針で整理しています。表の左側「東西方向の回遊性」と「広場の規模」を評価軸として、ＡからＤまでの案を評価しています。その中で右側にあるＣ案とＤ案の評価が高くなっています。基本方針ではＣ案を基本としつつ、協議会委員のみなさまから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が多くありました。そのため、まずは駅前広場を全面的な広場とするＤ案の実現可能性について検討を行ってきています。

バスターミナルの配置場所としては、候補地として意見があった伏見町と北口広場を比較したうえで、北口広場は合意形成の時間や事業費が比較的少なく、バスと鉄道が近くなつて交通結節機能の向上につながることから、北口広場を案として検討を行っているところです。２頁をご覧ください。先ほどの経過、これまでの検討の中で、広場や交通のことについてご意見をいただいていることから、意見についての考え方や対応案について、ご説明いたします。まず、（１）広場に関することです。①広場の必要性について「なぜ、駅前に広場が必要なのか。広場は北口でも良いのではないか。」というご意見をいただいています。考え方としては、駅前広場が単に通り過ぎる場となっているため、将来の魅力的なまちづくりの中核を担う場所ととらえ、そのポテンシャルを発揮できるようデザインすることを検討しています。駅前広場を居心地の良い空間にすることで、にぎわいから生まれる経済の好循環を創出します。国においては、駅まちデザインの手引きを作成し、「駅・駅前広場・周辺市街地を一体的にとらえて、そのポテンシャルを最大限、効果的に発揮できるようにデザインすることが求められる」という考えを打ち出しています。また各都市でも、駅前広場の再整備に取り組んでおり、資料にある通り、様々な効果が現れています。福山市においても

駅前広場を多様な使い方ができる居心地の良い空間にかえることで、こういった様々な効果を狙っています。3頁をご覧ください。「なぜ、バスターミナルを北口に配置する必要があるのか」「北口にバスターミナルを建てると、景観への影響が懸念される」というご意見です。考え方については、駅南側の広場再編と交通結節機能の確保のため、駅に近い北口にバスターミナルを配置することを検討しています。また景観については、景観に配慮した計画とします。建物を高さ制限 23m以下とし、外観にも配慮します。お城を見る景観とお城から見える景観の両方を大事にし、福山の新たな魅力を創出することを検討しています。4頁をご覧ください。(2) 路線バスに関することです。「北口をバスターミナルにするということは、北口の渋滞を引き起こすということにならないか。」というご意見です。対応案として、バス専用のルートを設け、一般車と通行を分離することで、バスが北側の道路に出ることはないため、路線バスによる北口の渋滞への影響はないと考えています。そのためには、さんすて福山の一部解体が必要となることから、JR と検討を行っているところです。また、現在の北口広場周辺道路については、駅への送迎のピーク時に混雑が生じることがあるため、今回の整備で、例えば交差点の改良などを行うことによって、解消していくことを検討しています。5頁をご覧ください。「北口の渋滞を起こさず、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、道路・駐車場等の見直しが必要になる。」というご意見です。対応案として、バス専用のルートを確保し、一般車と通行の分離のほか、送迎しやすい駐車場ということで、バスターミナルの上階に一定時間無料で駐車できる駐車場を検討しています。また、渋滞を生じさせない交通規制や交差点改良を検討していきます。6頁をご覧ください。「高架下をくぐる道路を多くのバスが行き来すると危ない」というご意見です。対応案として、高架下をくぐる道路をバス・タクシー専用とすることにより、交通量の減少を図ります。それに伴い、南側の道路も交通量が減少すると考えています。更に、交差点の改良により、見通しの確保や乱横断防止など安全性の向上を図っていきます。7頁をご覧ください。「天満屋の駐車場に車が並んで、天満屋の北側の道路が渋滞することがある。天満屋北側にバス停をつくと停車できないことがあるのではないかな。」というご意見です。対応案については、天満屋の西側に停車帯を設け、駐車場入口から福山駅前交差点までの間に車が停車しても後続車に影響が出ない道路計画を検討します。路線バスが乗り場から車線に合流しやすい路面標示も検討します。また、駐車場の管理者と連携して、天満屋北側に駐車場待ちの車両による渋滞が生じない運用を検討します。8頁をご覧ください。⑤乗車時間の増加、駅南側での乗降のニーズです。「バス利用者の多くは目的地が南方面のため、利便性の観点からも南側を希望するのではないかな。」また、「路線バスの乗車時間が増える。」というご意見です。対応案については、バス停を南側にも配置することを検討しています。利用者が南北の乗降場所を選択できるようになります。鉄道利用者などは北側を利用し、南側に用事がある利用者は南側を利用することができるようになります。9頁をご覧ください。「運転手の労働時間が増加し、人件費も増加する。企業経営の面からも問題。」というご意見をいただいています。対応案としては、公共交通の維持確保は福山市の重要な施策と

考えています。経営を改善するためにも、公共交通の利用者を増加させることが大事だと考えています。バス事業の健全な経営に向けてプラットフォームでバスの利用促進や労働環境確保を検討しており、バス利用全体で黒字化をめざしています。なお、赤字の路線については、運行費補助を行っているところです。また、右に書いている「走行距離が増加することで、二酸化炭素の排出量が増える。」というご意見について、対応案は、公共交通利用者を増やすことが二酸化炭素の排出量を減らすことになり、そのためにも、駅前広場を目的地として、まちなかのにぎわいを創出し、公共交通の利用者を増やしていきたいと考えています。10頁をご覧ください。(3) タクシーに関することです。「タクシー乗降場は駅から近く、分かりやすくしてもらいたい。」というご意見について、対応案は駅南側のタクシー乗り場は、現在の位置から大きく移動しないよう検討しています。また、南から来たタクシーが駅の近くで乗客を降ろせるよう、西側にも降車場の配置を検討しています。11頁をご覧ください。(4) 送迎バスに関することです。「送迎バス乗降場は駅から近く、分かりやすくしてもらいたい。」「バスを待つ人と歩行者・自転車との交錯が危険」という意見について、対応案は、乗降場の配置場所は、さんすて福山や駐輪場の南側を検討しています。それから、さんすて福山の南側の歩道を拡幅するとともに、駐輪場内にバス待ち空間を確保することで、交錯リスクを低減することを検討しています。12頁をご覧ください。(5) 交通規制に関することです。「実験時に一方通行化によって、駅への行き来が不便になった」というご意見をいただきました。対応案については、駅へのアクセスを確保するため、一方通行は行わない方向で検討しています。13頁をご覧ください。3. 検討している交通施設の配置(たたき台)についてです。このページ以降、全体図と拡大図を付けております。これまでの意見を基に作成していますが、この図は検討中のものであり、決まったものではありませんので、ご了承ください。資料の説明は以上になりますが、本日ご意見をいただきたいことについてお伝えします。2つございます。1つ目は今ご説明した考え方や対応案についてのご意見をいただきたいです。そのほかにも懸念事項や今後さらに検討が必要と思われる事項があれば、それも含めてご意見をいただければと思います。2つ目です。今後、市民や事業者の皆様を検討内容を丁寧に伝え、意見を聞いていくことが大事だと考えておりますが、その検討内容の伝え方や意見の聞き方についてもご意見をいただきたいと思います。私からの説明は以上です。よろしくお願いいたします。

●清水座長

それでは早速、各委員からの意見をお聞きします。挙手して、ご発言をお願いします。

●広島県タクシー協会東部支部

バスを北口へ持っていく中で、問題も色々あると思う。例えば、バスを北口に持って行き、さんすてを改造するということだが、回避は出来たとしても、バスの専用ルートを出た後の渋滞をどうするか。渋滞緩和をどう考えているかについてもっと詳しく聞きた

い。また、観光バスが止まる場所とタクシーを同じ場所へ融合することについて。大きいものと小さいものを同じエリアにもっていくと、接触事故等様々な事故起きるという問題もある。それに対する検討も聞きたい。駅前広場について色々と検討されているが、広場だけを作るという考えではいけない。点で考えるより、お城なども含めた全体を含んだ考えをもう少し示してもらえれば、また新たな発想が出てくると思う。駅前だけでなく、例えば中央公園方面までエリアを広げたまちづくりをしていかなければならない。福山に人が降りてきてもらう環境をどう作るかということが駅前広場の作り方ではないかと思う。その辺りも含めたうえで、みなさんと意見交換をさせていただきたい。

●福山商工会議所

秋ごろに駅前の広場化と交通結節点の具体案が示された。これまでは、広場化することに対しては前向きな意見が多かったが、交通結節機能についての具体案が出てからは、交通結節については再考が必要だという声が多数寄せられたという状況。まだ具体案が出てから日が浅く、説明にも限界があると思う。じっくり市民や公共交通機関の利用者のニーズをよく聴いて、コンセンサスを取っていく必要がある。13ページに全体の配置案のたたき台。特に意見として多いのは、タクシーについて。タクシーは南からまっすぐ上がってきて、まっすぐ南に向かいたい。それに対して、周囲を回るようなルートしか確保できてない。タクシー利用者の多くは、駅前大通を上ってきて下っていくので、タクシー利用者からは大きく迂回をしすぎではないかという意見が多い。そういった点で、バスとタクシーについて考えてもらいたい。

●広島県バス協会

駅前周辺に、人や企業を惹きつけて、交通結節点の機能を高める。そしてあらゆるステークホルダーが協力し、魅力ある広場に変えていくということには大賛成であるという思いに変わりはない。ただ、バス業界としては、南側の全面広場化ありきで、周辺交通やバスターミナルの設計が後回しになっていることから、今の状況では積極的に賛成はできないと考えている。一番の問題は、北口のバスターミナル案。朝夕の多客時には、上り下り合わせて1時間に50～60台のバスが発着している。北口バスターミナル案の今の面積の形状では、スムーズな運用が可能か疑問。仮にターミナルが運用できたとしても、伏見町南側の天満屋前のバス停がスムーズに運用ができるとは到底考えられない。様々な行先のバスが、そのバス停に順不同に入ってくる。乗客の混乱は避けられない。それに伴い、周辺の交通は大渋滞すると考えている。現在のバス乗降場から北口ターミナルまで距離は片道600mある。バスにとっては、往復で1.2kmの走行距離が伸びることになる。1日上り下りを合わせて640台のバスが運行している。少なく見積もって、すべてが折り返しのバスだとしても320台のバスが行き来をしている。計算をすると、1日1.2km×320台で384km。広島までの2往復分の走行距離が延びることになる。バスの燃費が4km/Lで計算

すると、96L。軽油代140円/Lと仮定して、365日で、燃料費が約500万円上がる試算となる。次に人件費。片道5分とみて、往復10分。これが320台で、3200分の時間が余分にかかる。3200分は54時間なので、時給2000円と計算して、10万8000円。これを365日かけると、4000万円のコストアップとなる。燃料費と人件費を合わせて、4500万円になる。市の説明では、赤字は補填しているとのことだったが、全てもらっているわけではない。バス事業者からすると、運転手の労働時間が増え、人件費も増加し、企業経営の面でも悪化する。また、安全性について。市の説明にもあったが、特に高架下。近隣には駐輪場が多くある。朝夕の通勤通学時に相当交通量が多くなっている。バス会社としては、そこでの事故リスクが非常に怖い。今の市の案では不十分。走行距離が増加して、二酸化炭素の排出量も確実に増加する。市の産業振興課が推進しているグリーン経営の観点からも時代に逆行するものだと考える。バス業者としてもDXを推進し、生産性の向上に努めているが、運転手の不足や2024年問題の改善基準の対応に苦慮しており、厳しい経営状況が続いている。SDGsの観点からも無理やり北口につくるのはいかなものかと考えている。バス利用者のニーズは、乗車時間の短さや定時制。先日、ご高齢の市民の方が、乗車時間が延びるのは困る。病院や買い物に行くにももっと乗りやすく便利にしてほしいとご意見を言いに来られた。バス利用者の多くは、目的地が南側にある。わざわざ北口まで行くのは如何なものかというご意見もあった。

我々としては、伏見町の再開発が福山にとって一番だと思っている。しかし、どうしても難しいということであれば、「少し駅から離れるが、未だ用途の決まっていないアイネスから2号線までの道路半分の活用」、「広場空間が少々狭くなっても広場の南側の活用」、「バスの行先に応じて北南に分散してターミナルを設置し、それぞれをコンパクトにし、駅周辺のスムーズな交通を維持する」ということを考えてはどうか。コンパクトシティということで進めているが、コンパクトシティというのは、ネットワークがないと、都市の持続可能性や公共交通の安定的事業を確立することはできない。これが国の政策だと考えている。そのためには、本当に北口ターミナルで良いのか。もう少し慎重に考えていく必要がある。

せっかく協議会を立ち上げたが、残念ながらまだ市民やバス利用者、経済界の声が十分にくみ上げられていない状況。それぞれのみなさまの理解、協力が得られる方向性を示していくべきだと考える。

最後に、福山市でバス共創プラットフォームを立ち上げている。プラットフォームの学識経験者にも、この北口バスターミナル案についての意見を聞きたいと思っている。

●福山青年会議所

今回からの参加となるため、すでに議論されている内容であれば申し訳ないが、確認をさせていただきたい。駅前広場を作るうえでのコアターゲットは誰なのか。賑わいを創出するための滞留をうながしたいのか、公共交通利用者を増やすということで、駅前を起点として各所に移動していくことを促したいのか。広場の在り方というところが、私が理解できてい

ない点。また、減少傾向にある市民を対象とするのか、県外から人を呼び寄せるためにこの広場を使うのか、はたまた海外からの人をターゲットにするのか。どのように福山の持つ価値をこの広場を使って活用していくのか、引き出していくのかというところもイメージができない。そこがしっかりと形づいていけば、目的に沿って、広場のデザインも定まってくるのではないか。その辺りも教えて頂きたい。

●事務局

色々のご意見をいただいた。まずターゲットについて。今の広場には、多様な方が訪れていると思っている。昨年の実験の中でも見えてきたが、時間帯によって、利用する層が異なる。例えば、日中だとビジネスの方やファミリー層。夕方だと学生が多く利用されていた。日中は特に高齢者の方も多く、まちを歩く中でゆっくり休憩をして過ごしていかれた。このように、様々な方に利用されている。先ほど言われたように海外のインバウンドを見据えるということもあると思うが、多様な方が色々な過ごし方ができる空間。単一的なものではなく、色々な過ごし方ができる、様々な機能が組み合わさった複合的なものを考えていきたい。

バス事業者からのご意見に対して。利用者からの意見として、乗りやすくしてほしいということがあったとのこと。乗車時間の短さもあるが、北口になれば、乗り換えのしやすさもあるのではないかと思う。トータルの時間もそうだが、高齢の方や障がい者の方にとっての乗り換えのしやすさ、バス・鉄道への結節の良さは利点だと考えている。そうした中でスムーズに通行できるようにという点については、これから考えていくところだと思っている。交差点の改良、バス専用のルートの検討、そもそも渋滞を生じないようにする工夫、仮に渋滞が生じたとしてもバスが円滑に運行できるような仕組みも考えていく必要があると思っている。

先ほど申されたプラットフォームの中でもバスの利用促進を検討されていくようになる。広場だけでなく、トータルで考えていかないといけないと思う。引き続きバス事業者としっかり話をしながら検討したいと考えている。

●福山市商店街振興組合連合会

今回で9回目。これまで8回の広場協議会が開催された。ここには各種色々な団体の方もおられ、色々な意見が出てきた。そして先日の実証実験等で問題点や課題も集約できたと感じている。前回の広場化に対する意見のインパクトが強かった。今日の報告では、特に交通結節機能を考えたうえでの質問や課題について、良く整理されていると感じた。資料の2ページにある「広場に関すること」。国において、2021年9月に駅まちデザインの手引きを作成し、交通結節点が魅力あるまちづくりの支障になる事象が生じているという、国の指針があった。福山市においても、50～100年先にわたって将来世代のことを考えて、都市のデザインをするうえで、駅前広場は非常に重要なところだと特に痛感している。これから色々な意見を集約していかなければいけないということで、先日市長が報道へ「基本計画

策定は3月末という期限にはこだわらず、色々な意見を多く聞きたい」と発言された。そうはいっても、基本計画の策定期限はある程度計画をもって進めていかなければいけないのだろうと思っている。先日、福山市商店街振興組合連合会の12の商店街の理事長や役員に集ってもらい、市から改めて、駅前広場の再編について広場機能と交通結節機能の説明と質疑応答を約1時間程度していただいた。その中で、これまではただ漠然と南を広場にし、交通結節機能が北に行くと思っていたが、説明を聞くと、広場にはモール、水辺、大きなルーフがあり、遺構も残すという計画であること。福山城が、その中で特徴のある福山駅のデザインとして形成されることがよく理解できたという意見が多々あった。この場にいる各種団体の方も、市役所に依頼をされ、説明を受けて、理解を広めていく必要があるのではないかと。我々は、駅前の広場の重要性を理解する中で、交通結節機能も公共交通の重要さも上手にミックスし、作り上げていく義務があると思う。駅前広場が、広場化することによって、そこが市民の憩いの場、やすらぎの場、さらにはにぎわい創出、ウォークブルな空間になることをめざしていけば、福山の都市の価値が高まる。また、相乗効果も生まれてくる。ぜひ、広場化を進めていってほしい。それから、従前から絶えず言っているが、広場化と併せた広場周辺への回遊性の向上という意味では、くすのき通りやきたはま通りへの回遊を促すような歩道の整備も併せてやらないといけない。今回、改善点が示された。さんすての施設を一部変えていくことを前提に、北へバスの専用道路をとる。あるいは、西側にタクシーの降車場を設置する。観光・送迎バス乗降場を郵便局前に設置する。実験を踏まえて、送迎バスは駅からなるべく近くにすると示されている。こういった改善点も前へ進めてもらいたい。送迎バスを待つ人にとっての利便性を考える上で、さんすて南側の歩きやすい歩道の整備、また、高架下に雨風をしのげて日陰にもなる待合場所としての設備を整えていくべきではないかと思う。NHKのニュースで夜間景観について放送されていた。全国1位が横浜から北九州市になったということだった。公共もまちなかも工場群も合わせて一つの観光として都市の景観を売っていくということだった。特に夜間景観が綺麗だということで、全国1位になったことを誇りに感じているようだった。福山の駅前広場が市民の誇れるものになり、これを将来世代が共有できるような場所にしていく務めが我々にはあるのではないかと考えている。

●ひろぎんエリアデザイン株式会社

事業に対する心配の声が出てきているということは、事業が具体的になりつつあるのだと感じている。今回の資料は、心配の声に対する市の考え方が整理されている。問題点や課題をしっかりと聴き、それに対して真摯に対応していこうという姿勢は非常に評価できる。ただ、まだ様々な意見が出てくると思うので、それらをしっかりと把握し、丁寧に対応し、対応策を検討してもらえればと思う。再編に伴うデメリットや影響面についての意見もあるが、広場化による良さもこれまで議論してきた。その点についてもしっかりと情報発信し、市民の共感を得てもらいたい。福山駅周辺の特性は福山城や遺構があることであり、それにより福

山城の遺構を生かした駅前広場のづくりが可能となる。この特性をもう一度評価・分析し、特性を生かした個性あるまちづくりに取り組んでもらいたい。若者たちが福山で新たな魅力を感じ、福山で何かやってみたいと期待を持ってもらえるような事業にしていきたい。それがこれからの福山市の発展につながる。協議会でしっかり議論をした結果の事業だということも含めて、地方都市のまちづくりの成功モデルとして全国から注目を浴びるような事業にしていきたい。皆さんが熱意をもって議論してきているので、一定の結論を早く出したほうが良いと思う。今後のスケジュールについて、明確にしていなければありがたい。

●三谷繭子

前回の協議会の後、報道を見た人たちから、広場のことについて良く知らないが、計画にはどうなっているのかと聞かれることが増えた。不安な点に対して、市のほうで対応案を考えられたのだと思う。こういったことも含めて、これから広く知ってもらえるように伝え方を工夫してやっていくべきだと思う。これは感想。他の委員のみなさまから、将来世代のことや若者も減っていくということもあったが、まちなかに来て欲しいということもあったと思う。この広場ができるのが10年後くらいということ。社会情勢など様々なことが変わるだろう。バスも10年後にどうなっているのかなど、予測を立てて、その予測をもとに計画をしていくことが大事。現状の課題から考えることも大事だが、不確実ではあるものの、将来の予測やデータを含めて議論していくことが大事。私が感じている課題。10年後に広場を使う人たちは誰か。若い人達にしっかり意見をきく、これからのまちづくりの担い手を育てていく観点でも、駅前広場やまちなかの議論に入ってもらふということは非常に重要ではないかと思う。私も、委員の中では数少ない30代で女性。将来像として、ファミリー層や、子どもが遊んでいる姿が描かれていると思うが、その対象になる方々が計画を知らないし、意見が言えない状況だと思う。プロセスに参加していないことは、今後のまちづくりに影響してくる。その機会を設けることが重要だと思う。広場がどういった使われ方をしていくのか。そのためにどのような運営をしていくのかということもより具体化されてくるのではないか。検討していただきたい。

●福山市身体障害者団体連合会

今からこの計画が即決で決まったとしても10年かかる。障害者の中でも、車いすに乗っている方は、今はまだ車に乗られている。しかし、10年という月日を経過すると、高齢になるため、特に障害者の場合はバス利用が増えるだろう。現在でも運転の資格がない方はバスを利用している。そういう方がもっと増えると思う。気になっているのは、バス協会も言うように、伏見町がどうかなれば良いだろうと私も思う。ただ伏見町が無理だということで北口にバスターミナルを配置して、天満屋の前をバス停にするという案が出ている。本当に天満屋の前をバス停にして混雑しないのか。何年か前、天満屋の前が降車場だったが、

当時は非常に混雑していた。何台もバスが並んで、乗用車は1車線しか使えないという状況だった。これがまた再現するのではないかと思う。もう一点は、車寄せをしないといけないのだと思うが、これに対して、車いすはスロープで降りていく。本当に歩道の幅が取れるのか心配している。郵便局のあたりにバスターミナルを持っていくという意見もあったが、郵便局から駅の改札口までの距離は相当延長することになる。歩行困難者にとっては非常に危ないし、移動が困難。なるべく駅に近い場所が良い。そういう意味であれば北口ターミナルが良いと思う。交通結節の便利なところ、危険性がないところ、またソフト面も考えると、北口への移設もやむを得ないのかと思う。ただ、バス協会が言うように経費がかかるということもよく分かる。それによってバス便が減らされると困る。余計に公共交通という手段が奪われ、悪循環になるということも考えていかないといけない。行政から補助金が出ているという話もあったが、それで本当に埋め合わせができるのかが心配。できるだけ、公共交通機関であるバス便をこれ以上減らさないこと。利用者を増やしていけば、当然、バス会社も便数を増やされると思うので期待したい。駅前に公園を作るとは、若い人だけでなく、高齢者の方も憩いの場として利用できるのではないかと思う。ただ、運営者がしっかり運営していかないといけない。今までのように作りっぱなしではいけない。運営者にうまく企画をしてもらいたい。

●事務局

天満屋前のバス乗降場についての話があった。今の駅前広場を整備する前の話だが、天満屋の前にバスの降車場があった。その当時は、バスが天満屋前でお客を降ろした後、右折して駅前広場に入っていくため、一般車との交錯が非常に大きかった。その後の天満屋周辺の交差点改良等で、現在はある程度の交通処理ができていると考えている。今の計画を実現するためには、さらに交通の混雑が発生しないように、しっかり検討していく必要があると考えている。運用についても、発着の順番や段差の意見が出ていたが、それらの点についても設計の段階では、十分に検討が必要だと考えている。バス事業者から、周辺交通の渋滞への懸念の話があった。南方面だけでなく、東方面のバスも相当数あると聞いている。方面別にどのように分散していくのか、バス事業者と協力のもと分析をしながら、バスのルートも含めた交通への影響の検討が必要だと考えている。いずれにしても、駅周辺の活性化によって、市民が駅前ですっかり過ごしてもらえる事、それによって、バス利用者を増やしていくことを、将来を見据えながら検討していきたい。

●三之丸町町内会

ずっと話を聞いていた。高田委員、小寺委員と同じことを言おうと思っていた。駅前広場の緑地化という中で、今回のテーマは交通機関の処理の仕方。前回の会議でも出始めてきたこと。そういう中でやはり、今まで駅の南側でバスやタクシーの交通機関の処理をしていたものが、北口広場で処理をするということで、この図を見れば、その範囲内で通常時には処

理ができると考えられる。ただ、朝夕やイベントの時は集中してくる。その時の処理はどうか。アクセスとして、出る時までは良いが、出た後に信号などで渋滞するのではないかと思う。そこは実際やってみないと分からないが、そういった細かい対応については、その都度、対応を考えていただくことが大事だと思う。最初に書かれているように、地方都市や東京の山手線の各駅の周辺では緑を重点的ににおいて、その中でにぎわいやニーズを作ろうとしている。しばらくはこの潮流が続くと思う。ましてや福山の場合は、福山城に繋がる駅前に埋蔵文化財であるお堀や舟入、二重櫓といったものが埋もれている。今すぐには復元できないだろうが、将来的には福山の財産や観光資源にもなる。これを見せるようにするためには、緑地化で全面開放して、次に、文化財を生かせるデザインにできればと思う。

●福山市バス交通利用促進協議会

広島県バス協会が言われたこととほぼ同じ。総合的に判断していかないといけない。全てを解決してくことも必要。もちろん経過段階ですべてを解決することは難しいが、駅北口にバスターミナルを持っていくことによってアプローチが近くなり、交通結節がよくなるということはメリットかもしれない。しかし、少なくとも所要時間が延び、運賃が上がるということは非常に大きいと思う。そのうえで、天満屋のところに乗り場をつくれれば解決すると言うが、交通渋滞を引き起こす可能性や事故のリスクも増える。一つ一つ解決しながら総合的な判断が必要。駅前に乗り場がある理由は、そこが利用しやすい場所であるから。それが北口に行ってしまうと、まちが南方面に放射状にできているにも関わらず、根底を覆す話になってしまう。検討してもらいたい。

●伏見町町内会

大阪に45年いた。福山に帰ってきて25年。高校の時に父から、1億5000万円と言われた土地を10年前に評価してもらったら8000万円だった。でも物価は十倍以上になっている。伏見の地価がそれだけ落ち込んでいる。どうにかしてほしい。

●株式会社築切家守舎

ずっと議論をしてきて、南に広場、北にバスターミナルということに賛成している。先ほど三谷委員が言われたが、10年後、はたしてターミナルが必要になるかは分からないが、そういう計画で進めてもらいたい。交通については、バスも含めて、交通結節点としてはどうかという議論が、ここ何回かあったと思う。それについては、本日課題をいくつか克服する話が出てきた。本日出てきた課題もこれから解決してもらえれば良いと思う。少し視点を変えた話。この議論の基本となっているのが、2018年に市が作成したビジョン。ビジョンを実現するためにはどうすればいいかということでこの会議が始まったと認識している。私も経済同友会に所属しているが、同友会でも同じころにまちづくりを支援するための提言書を作った。同友会ではそれを具現化するために視察もした。先進地と言われている大分

市に行った。行かれた方はご存じだと思うが、駅の周辺に大きな立体駐車場やバスとタクシーの乗り場も効率的に配置されていた。驚いたのは、駅から芝生の広場が広がっていた。ゴルフというロングホールくらい。横に道はついているが、福山でいうと駅から国道二号線くらいまでが、すべて公園だった。視察のあと、行政からもレクチャーを受けたが、非常にポジティブな内容だった。その後、その計画に長らく携わられていた大分大学の准教授からも話を聞いた。准教授からは、駅周辺の計画は紆余曲折があったと聞いた。既得権者や影響力のある経済界から色々な意見があり、本来の駅周辺の理想とは少し異なる結果になったということだった。その後、詳しく案内も受けたが、確かに、こんなところにバスの停車場がなくてもよかったとか、無駄なトイレがあったり、コンセプトが統一されていない建物や装飾があったりした。影響力がある方々からのばらばらの意見を通すことによって、統一感のない駅周辺が出来上がっていたことに気づかされた。これを反面教師として福山に生かさないといけないと思った。そういう経験をしたので、今、色々と開発の進め方を見ているが、大分の教訓を生かして福山の計画づくりをしていかないといけないと感じる。私は色々な立場を持つ人間だが、企業人としては、まちがよくなれば、周辺に立地している企業もよくなると思っている。広島県の転出超過は全国で一番多いということだった。福山もそうだと思う。一刻も早く、まちの魅力を高めて、定住者を増やす。外から人を呼び込む。そういった施策が必要だと思う。理想的な駅前空間と交通結節点との実現に向けて、スピード感をもって進めることが重要。色々な人の意見を聴くことも大事だが、スピード感をもって進めないと、いつの間にか福山市は廃れてしまったということになる。そうならないよう、我々も協力できることは協力したい。

●広島県東部観光推進協議会

こうした議論をするときに、様々な議論や背景があったかと思う。それぞれの立場もあるので合意形成は困難であることは承知している。こうしたときは、原点に立ち返ることが大事。なぜこういうことを考える必要があったのかということ。藤本委員の意見とまったく同じ。観光推進協議会という立場で話をしているので、誘客も含めての交流人口、定住人口をどう増やすか、民間投資を活発化させて地域のポテンシャルを上げていく一つの打ち手として、こうした広場の緑地化という方向性には賛成の立場。その中で公共交通のあり方、課題を一つ一つ見合わせていって、ベストミックスした形で着地点を見出していくことがあるべき姿だと思う。そのためには、丁寧な議論と、将来設計を見据えて10年後がどうなっているのか。それに基づいた公共交通のあり方はどうなるのか。今回が初めての参加だが、私自身もう少し勉強したい。

●広島県タクシー協会東部支部

タクシー業界は10年後に自動運転になるということで進んでいる。福山市も自動運転の実証実験を行っている。コンパクトで乗りやすい環境をつくり、タクシー業界でどう交通

を管理するかということ全国タクシー連合会の中で考えている。10年後には今の考え方がひっくり返るかもしれないという中で、将来を見据えたうえでの検討が必要だと思う。D案など考えてきたが、3ページにあるように、北口にバスを持っていく中で、景観を損ねないために23m以下での建物を建てるということであれば、例えば、アメリカのハイラインのように、廃線になった線路上にウォークアブルなまちをつくって多くの人を集めるのはどうか。駅南口もそうした立地的なまちづくりを考えられるのではないかと思うようになった。例えば、上をバス、下をタクシー、あるいは上をウォークアブルにして、城と一体型のまちづくりをする。新たな発想に切り替えていかないと、5年、10年で変わってくる。将来的な仕組みをもう少し議論をしていく。平面と立体についてももっと議論していくべき。

●佐々木伸子

先ほど原点に立ち返るという発言があった。私は2017年から福山駅前の再生の取組に参加している。2021年の協議会設置後、最初は駅前広場のことだけについて話をしていた。今の駅前広場にあるバスターミナルをどうするかという話をしていた。そこから、福山城の遺構や将来広場に必要なものをどんどん駅前広場に入れていくと、駅前広場に入れないといけないものがどんどん駅前広場から周辺へ出てきて、13ページの図になってきた。これはすごいこと。駅前広場を考えるというスタートだったのが福山の全体を考える議論になってきた。福山の将来を考えると、入れなければいけないものは沢山あるし、使わなければいけないエリアも沢山ある。そして今、公共ができることを全てここに盛り込んでいく。実際に、道路・歩道・公共地を使っている。お城があり、重要文化財が地下に眠っているこの地域を使って、どうやって未来につなげていくか。この駅前の部分だけでなく、面として全体を考えはじめた案が出てきた。7～8年かけてやっとここまで形になってきた。みなさんにイメージしてもらいたい。最初の段階で、バスもタクシーも駅前広場の中に全てを入れるという案を作っていたら、どうでしょう。きっと今とあまり変わらない。それが、駅舎との結節が東西にのびてきた、広場を南北に広がってきた。北口も含まれてきた。そのおかげで福山らしさや福山の歴史や文化を残すという福山のプライドが形になりつつある。公共がここまでの計画を実現できるのであれば、これをきっかけに開発されるところが増えるだろう。高齢者向けのマンション、色々な商業施設、若者が集まり滞留する場が出来れば、それに伴うビジネスも出てくる。その基幹をつくるのが公共の役割。これをきっかけに広がっていく。建築の福祉という立場で参加しているが、使いやすい公共交通、バスとタクシーはマスト。その時にターミナル化は非常に良い方法。サポートも集中し、設備も充実する。道路の整備も含めて考えれば、他都市の事例をみても、若者や高齢者のような交通弱者、出張で公共交通を使う人にとって便利になる。13ページの図を見ると、南北がJRで分断されているように感じる。ここを今からJRと一緒に考えてもらいたい。南から、JRを抜けて北へ行く。これを一体化すると、人が歩く、回遊する面が出来る。ある程度方向が出来て、今ある資源を洗い出し、実証実験を繰り返しながら配置していった。ここからは、

市民の意見を聴くことも重要だが、駅前広場で何をするかを考えていく。どう使うのか、誰が使うのかを、組織を作るなどして市民参画で話し合っていく。これから使っていく利用者が参画し、実際にやってみたい具体的な計画を進めていくことが、次のステップ。それが今回の議題にあがっている「市民への情報発信と意見収集」ということではないか。あとは北口のバスターミナル自体は良いと思う。あとは繋がり方が問題。南北が繋がる計画ができれば、福山のプライドや未来につながる。2017年から参加しているが、市役所の人たちはすごい。この駅前広場の中だけでは作れない部分をどうやってつくっていくのか。ここまできたのでぜひ実現させてほしい。

●広島県地域政策局

今までのご発言と重複するところもあるがご了承ください。資料2について、これまでの意見に対して本当に丁寧にまとめられている。広場計画については、今後、作っていきたい広場の魅力向上と同時に公共交通の利便性の維持あるいは向上させていくことも非常に重要な要素になってくる。そのために議論をしているところだが、今までと同様に、より丁寧にみなさんの意見を聴きながら進めていければ、バランスのよいものが出来るのではないと思う。藤本委員からあったが、どこの地方も同じではあるが、広島県は転出超過で人口流出が多い。これからを担う若い方からも丁寧に意見を聴きながら、若い方と、今を担っているみなさんが意見交換をしながら進めていけると良い。それが将来の備後圏域の拠点向上、魅力につながるのではないと思う。

●都市再生機構

本協議会は、市役所がリードして議論が進んできているが、官民が連携して、色々な方々が主体的に参加をし、みんなで福山の駅前を良くしていくこと大事。福山の知恵や福山の力がここに集まるからこそその広場だと改めて思う。これから色々な方に発信をしたり、意見を聴いたりするだろうが、色々な方が参加できる場を作り、主体的な意見を聴きながら進めてもらえれば良いと思う。

●西日本旅客鉄道株式会社

さんすての一部解体について、ここで発言ができる状況ではない。福山駅周辺の活性化が備後圏域の発展につながると固く信じており、ここに協力をしていかなければならないと思っている。福山駅のポテンシャルはまだある。広島で二番目の都市であるが、まだポテンシャルを生かせていないと思う。観光や人口流出の問題があるが、まずは、まちの魅力を上げて、いかに注目度を高めていくかが必要。一方で、日ごろ4万人近い方が福山駅を利用している。通勤・通学で利用している方も沢山いるため、交通の利便性は当然大事にしつつ、魅力ある駅前をつくっていく。これが、福山駅周辺の活性化につながり、備後圏域をけん引していく。こういったことをどうやっていくのか、まだイメージが私自身も持っていないが、

先ほど佐々木委員からもあったように、駅前広場の使い方、それがどのように発展していくかが見えてきて、夢のある話がでてくれば良い。前回、西村委員が作成された資料も良い資料だと思った。あのような駅前が出来れば、もっと福山に人が集まり、その人が福山周辺で仕事を見つけ、住む。日本全体の人口は間違いなく減っていくが、備後圏域の存在価値を高め、少しでも魅力のあるまちになれば、広域の移動を担う鉄道会社としてもありがたい。そこに我々としても、何とか協力をしたい。さんすての検討については、いろいろ課題があり、まだこの場で発言することは難しいが、話せるようになれば話したい。

●福山市自治会連合会

感想で申し訳ないが、たくさんの意見に丁寧に対応されている資料。大変なことを整理されていると思う。私自身は駅前広場と北口バスターミナルで良いと思っている。佐々木委員から、長い時間をかけて議論をし、13ページのような形になったとお聞きした。長い時間をかけて検討された結果だと思っている。意見を聴き、またそれを丁寧に説明していくという時間も大切だと思うが、長い時間をかけてこういう状態だということ。これからのスケジュールを決めて、そこに向かって、出来れば13ページのような形で進んでいくことを願っている。

●西村浩

色々な意見を聴いていて、今日はとても良い会だったと思う。先ほど7年間という話があったが、7年間で、初期のぼんやりとしたイメージの話から、だんだんと細かい内容が出てきた。細かい内容になればなるほど、色々な細かい意見がたくさん出てくるというフェーズに移ってきている。大きな方向性を議論してきて、先ほど佐々木委員からも話があったが、駅前広場だけでなく周辺も含めて考える絵になってきたことは、とてもいいことだと思う。駅前広場に遺構が埋まっていることに対する福山のプライドやアイデンティティを表現しようとする意志だと思う。他のまちとは違うというまちづくりの意思表示をしようとしていることが、これからの未来、さらに言うと、子どもたち・若者たちが、生きていく中で潜在的にしみついていく。ここで議論されていることが日常に定着していくということが大事。絵が出ているが、細かい部分の課題はまだたくさんある。それを一つ一つ丁寧に話を聞いて解消していく、課題を解決していくというフェーズに移っている。市は丁寧に話を聴き、三谷委員からも話があったように若い世代や女性の意見も聞きながら、市民総意でつくった案になっていくフェーズに移っていければよいと思う。駅前広場だけではなく、面的に広がった今回のアイディアを、いかに周辺にある民間事業者さんたちが自分事として考えるか。自分たちの生業、暮らしを良くしていくために、この計画をどう使っていくのかを積極的に考えてもらえると、民間の力も高まっていくと思う。こういう会を重ねて、オール福山で考えることや、日本、世界に誇れる駅前づくり、これからのまちなか再生のあり方を提案出来たらよいと思う。

●清水座長

最後に座長から意見を言わせていただきたい。西村委員も言った通り、今日は良い会だった。みなさんがこれまで9回にわたって、これだけ熱心に、丁寧に福山のことを考えている人たちが集まって、一生懸命に真摯に議論を重ねてきたことが非常に大事。深く尊敬している。その中で、このあとやるべきことは何か。そろそろ次のフェーズに入っていると思う。この協議会自体は交通事業者の立場、またその周囲の関係者の方々の考えを中心に展開してきた。この会はそういった意見を中心にしながら進めてきた。ただ、まだ足りない部分がある。それは交通サービスを利用される方々、あるいは未来の利用者の方々、この意見がまだほとんど入ってきていない。路線バスについては、昨年12月に運賃無料ウィークをされたと思うが、その時のことを話してもらえないか。運賃無料ウィークで利用者は増えたのか？

●広島県バス協会

前の週に比べて利用者数は160%アップし、たくさんの方に利用いただいた。普段バスを利用しない方に多く乗って頂いたと聞いている。今回の目的は路線バスに乗る「きっかけ」を作ることであり、その点では評価できる。これから初めて乗った方々が日常的に乗るようになればよい。

●清水座長

これまで乗ったことがなく、初めて乗ったという人もいたと思う。特に若い世代は、普段は自家用車や自転車で移動されている人が沢山いるということが分かったと思う。初めて利用した人のケアをこの後どうされていくのかは非常に重要であり、課題が生まれたと思う。バス全体のサービスや便利に利用できる運行状態であるかどうかとも関係するだろうが、いずれにしても、バス利用者を増やせる可能性があることに気づかれたと思う。これまで、駅前広場、駅周辺、その周りの道路、公園になるかもしれない場所についての議論が、福山城の目の前で行われている。しかし、これについて市民のあらゆる層の人たちが知らないことには話にならない。次のステージは、来年度の前半で、市民の方々がこういうことに縁がなかった人に知らせること、そして参加してもらうことが非常に重要になってくるフェーズに移行し始める。将来の公共交通のあり方も重要なテーマの一つだと思う。色々な層の色々な意見。若い層のことばかり話をしているが、年配の方でも参加できるような形が必要だと思う。より幅広い層、今まであまり関心がない人、あまり知られていなかったテーマに対して、次年度から、関心を高めて、市民全員が参加できるくらいの認知度と関与度が欲しい。傍聴されている方々も含めて、ぜひこの流れの中に自ら出来ることをどんどん提案して参加してもらいたい。

2025年は世界バラ会議がある。連休明けになるとばらの花が咲き誇り、かなりたくさ

んの人が福山駅を利用して訪れる。特に新幹線に乗ってくる人は非常に多くなると思う。まちが賑わう時、ばら祭りの時が、将来の福山駅前、駅周辺を福山城からひと繋がりと考えられる大きなチャンス。まちに出る時に、これが日常化するという状態が体感できる。ぜひばら祭りにも積極的に参加して、気分を味わい、福山のまちの魅力をこれから高めていってもらいたいと強く思う。

●企画財政局参事

みなさんの意見を聴くと、次にやることが見えてきた。広場機能と交通結節機能の融合が永遠の課題であることに変わりはない。その中で、将来の姿も見据えるべきであるとか、若者や高齢者など幅広い層の意見を丁寧に聴くことが必要だと感じた。引き続き、今日の意見を踏まえて、まだまだ議論を深めていきたい。

●事務局

これをもちまして、第9回福山駅前広場協議会を終了いたします。本日はありがとうございました。

以上