

第12回福山駅前広場協議会

日時：2025年（令和7年）12月1日（月）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12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申し上げます。

《開会挨拶》

●建設局長

本日は、お忙しい中、第12回福山駅前広場協議会にお集まりいただきありがとうございます。前回の9月9日の協議会では、交通結節機能と広場機能がバランスよく調和した広場を検討するにあたって大切にする視点などについて議論いただきました。そして、新たな計画案のたたき台を提示してほしいとの意見をいただきました。前回の協議会以降、計画案の作成に向けて、交通事業者や経済界、商店街の皆様のほか、高齢者や障がい者団体の方などと意見交換を行ってきました。また、「ふくまちヒロバラボ」をこれまで3回開催し、若者や女性のご意見も聴いてきました。本日の協議会では、各団体やヒロバラボでの意見を踏まえて、新たに作成した2つの計画案をご説明し、バスやタクシーなどの交通施設の配置場所や広場の施設について、ご意見をいただきたいと思います。そして、引き続き各団体等のご意見も伺い、改めて協議会でも議論しながら、今年度末に向けて基本計画案を作成していきたいと考えています。本日も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。どうぞよろしくお願いいたします。

《座長挨拶》

●清水座長

暖かい日が続いている。この気候のように議論が盛り上がり、しっかりした計画が作られていくことを期待している。今日も一日よろしくお願いします。

●事務局

ありがとうございます。続きまして、本日の出席者です。出席者については、お配りしております名簿をご確認ください。なお、人事異動に伴い、企画財政局参事が池田から中津に変更となりましたので、一言ご挨拶を申し上げます。

●企画財政局参事

本日付けの人事で企画財政局の参事を拝命した中津と申します。皆様がこれまで積み上げてこられた議論がいよいよ形になっていく段階であると思っている。微力ではありますが、より良い結論を導き出せるように議論に加わりたいと思う。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。なお、所要により東部観光推進協議会様は途中で退席される予定となっております。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、新たな計画案（たたき台）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はふくまちヒロバラボのまとめ、資料3は福山駅前広場整備基本方針と先行整備案（たたき台）に取り入れた意見、資料4は福山駅前広場整備の先行整備案（たたき台）、資料5は先行整備案（たたき台）の内容、参考1はふくまちヒロバラボの各回の内容、参考2は協議会やふくまちヒロバラボ、各団体等の意見になります。それでは、まず、ふくまちヒロバラボのまとめを、全体ファシリテーターを務めていただいた三谷委員よりご報告いただきます。

《報告》

●三谷繭子

ご報告させていただく。ふくまちヒロバラボの目的は、駅周辺の再生に向けて駅前広場を検討する中で、これまで若い世代や特に女性の方の声を十分に聴けていないのではないかという背景から、これからの福山の担い手となる若い世代と議論しながら、一緒にワクワクする広場をつくるために開催された。全4回の開催となっており、対象者を中学生から40代までの「福山駅前を良くしたい」という思いのある方々から公募し、43名が参加された。割合としては、女性26名、男性17名で、女性の比率が高い。最も多い年代は30代で、次いで40代と20代が多く、10代の方は約10%程度参加されている。市内在住の方が多いが、中には東京在住の福山出身の方が毎回参加されるなど、様々な角度から駅前広場に関わっていきたいというモチベーションの高い方々が参加された。こういった内容だったかは参考資料1でご紹介する。全4回の内、3回までの内容を報告させていただく。1回目は「駅前広場を知って、未来を描いてみよう」というテーマで、まず現状について認識を揃えるため、市からの説明を受け、これまでの経緯や現状、課題を街歩きを通じて参加者に実際に見てもらった。ワークショップを通じて、将来の駅前広場の過ごし方やシーンについて考えた。4頁には街歩きの風景が掲載されている。このようにグループに分かれて駅周辺を歩き、課題やポテンシャルを確認しながら、ワークショップを行った。そこで出てきた視点や実現したいシーンは参考資料に詳しく載っている。2回目は、「まちをつなぐ広場空間を考えよう」というテーマでワークショップを行った。1回目に出たシーンを実際に駅前広場

に落とし込む際に、どのような空間配置や機能配置になるのかを検討した。この時、参加者からは、非常に難しいという意見が出た。協議会のように多角的な視点で考える重要性や難しさを共有できたと思う。様々なアイデアやこういった配置があるのではないかという意見が出た。2回目には、富山市のグランドプラザの運営をされていた山下裕子さんに講師として参加いただいた。グランドプラザの運営の様子や広場で大切なことについてお話を伺いながら進めた。本日は割愛させていただくが、レクチャーの中で、滞留時間を長くする事でまちなかの経済活動が増えることや福山らしさと個人らしさが混ざる広場の作り方についてお話いただいた。7頁には配置案を考えた時の写真を載せている。そして、3回目は、「今と未来の福山らしさを考える」をテーマに、駅前広場でどのように福山らしさを表現していくかを考えるワークショップを行った。福山城やばらといった象徴的な「らしさ」は語られやすいが、それだけではなく、気候や風土、人の気質といった目に見えない要素も含めて、駅前広場で体感できたら良いものは何かについて議論した。この際には、全国で公共空間のデザインに取り組まれている株式会社 SOCI 代表取締役の大藪善久さんを講師としてお招きした。広場や公園などのパブリックスペースをどのようなプロセスでデザインするのか。また、どのように「らしさ」を拾い上げていくのかについて、具体例を用いながらお話いただき、それに基にしてワークショップを行った。3回目までの結果が資料2の2頁にまとめてある。1回目の駅前広場の過ごし方やシーンについては、買物やイベント、仕事、勉強、子どもや家族が集まるなど、様々な要素が抽出された。具体的には、特に若い人たちがどのように使いたいかにについて考え、約10年後にできる広場をイメージしながら、具体的なシーンを含めて意見が出た。2回目の機能配置の結果として、交通広場の配置と居場所となる空間の配置に分かれる。バスの配置やタクシー乗降場の配置など、多くの意見が出たが、共通していたのは東西南北の移動をスムーズにできる配置や広場の中で周辺とのつながりを生む配置。居場所となる空間の配置については、安全面、子どもが走り回れるレベルで安全な環境、情報発信や運営面でコミュニケーションできる場所、遺構を生かしたデザインが提案された。3回目では、「福山らしさ」という点で、福山の歴史やストーリーを表現できる広場、人とつながれる広場、新しい文化がここから育つ広場、さらには、青春がつまっている場所にしてほしいという意見もあった。「子どもに10年後にはここで青春を過ごして欲しい」といった、思い出が残り、地域への愛着につながるような場所にして欲しいという意見もいただいた。こうした意見をいただいたが、その他にも、様々な意見をアンケートでいただいている。資料には含まれていないが、それをご紹介したい。アンケートでは、このような議論の場が設けられたことについて感想を伺ったところ、過去3回を通じて、92.5%が「良かった」と評価している。「様々な視点から多様なアイデアが出てきて大変興味深かった。未来の駅前広場に期待してワクワクした」との意見もいただいた。「お互いを否定しあうことなく、建設的に議論できたことが良かった」との声もあった。「多くの人が参加しており、今後の福山の発展にこれだけの人が興味を持ち、関わりたいと思っていることに未来の福山に期待を持てると感じた」との声や、「これからも集まれる場が続くと嬉

しい」といった、多くの意見をいただいている。参加し、駅前のことを深掘りした結果、前向きな意見をいただいている。簡単な総括だが、全体のファシリテーションを担当して感じたことは、未来の担い手である若い世代と共に将来の駅前広場のあり方を議論できたこと、前向きな議論ができたことは非常に良かったと感じた。今後も集まりや議論を続けたいという声が多く、現在の駅前広場の変化に向けた議論を通じて将来の担い手や継続した駅前再生の協力者が現れる可能性を強く感じた。そのため、参加者から、更に若者、また議論に参加しづらい女性を含めて、積極的に情報を届けていただける方が今後も出てくることを期待している。このような場を通じて関係性をさらに深め、コミュニティ化を進めることができると思う。これからの議論にとって良い成果が生まれることを期待している。

●事務局

ありがとうございました。続いて、本日の議題「新たな計画案（たたき台）について」に移ります。この度の会議はライブ配信を行っていますので、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

それでは、本日の議論に入りたい。まず事務局から説明をお願いしたい。

●福山駅周辺再生推進課長

福山駅周辺再生推進課の野田です。資料の説明をさせていただきます。資料3「福山駅前広場整備基本方針と先行整備案（たたき台）」に取り入れた意見をご覧ください。1頁をご覧ください。あらためて、福山駅前広場整備基本方針の内容を記載しています。左側の青色部分、これは福山駅周辺の問題点、中央の黄色部分は駅前広場の問題点、右側の緑部分には課題解決の方向性を整理しています。2頁をご覧ください。課題解決の方向性について詳しく記載しています。項目は、①歩行者と車両が安全で快適に移動できる環境整備、②多様な人々と活動を受け入れる居心地の良い空間の創出、③福山ならではの特徴や魅力を生かした空間の形成、④技術の進化や交通需要の変化、多様な利活用を見据えた可変性の確保、⑤多様な主体が活用しやすい広場の運営、⑥多様な情報が集積し、情報の発信や交換ができる環境整備となっています。新たな計画案についてもこうしたことを基本に考えています。3頁をご覧ください。北口広場へのバスターミナル配置を当面見送ることとしていますので、それまでの間、先行して整備する案（たたき台）の作成にあたり、福山駅前広場協議会やふくまちヒロバラボでの意見のほか、各団体や関係する事業者への説明・意見聴取を行いました。いただいたご意見については、参考資料2に記載しております。参考2と書いている資料をご覧ください。この資料には、福山駅前広場協議会やふくまちヒロバラボ、各団体等からいただいた意見を記載しています。バスやタクシー、広

場などの項目に分けて書いています。下線部分はたたき台に取り入れた、あるいは取り入れていく意見です。資料3に戻ります。資料3の4頁をご覧ください。たたき台に取り入れた意見として、路線バスについては、「駅前広場の南側にコンパクトなバス乗降場を配置する」、「さんすて福山の南側にバス乗降場を配置する」、「交差点をコンパクトにする」などの意見がありました。タクシーについては、「南から駅に来て、駅から南に向かえるようにする」というご意見がありました。5頁をご覧ください。広場については、「少しでも広い広場空間を確保する」、「東西南北に移動しやすくする」、「まちの第一印象を大事にする」、「福山城の遺構を生かした空間にする」、「多様な使い方ができる広場にする」というご意見になります。それでは続いて、資料4「福山駅前広場の先行整備案（たたき台）」をご覧ください。これまでいただいたご意見を踏まえて、2つのたたき台を作成しました。1頁をご覧ください。たたき台①についてご説明します。たたき台①は伏見町とさんすて福山の間に路線バス乗降場を配置し、全面的な広場機能を配置した案です。まず、路線バスの配置については、バス乗降場を伏見町とさんすて福山の間に配置し、その東側には鉄道高架沿い道路にバス待機場を配置しています。また、駅の南側でも降りられるように伏見町の南側（旧三菱 UFJ 銀行前）にバス降車場を配置しています。それから、駅前大通りの国道2号の北側にもバス停留所を配置しています。次にタクシーの配置です。乗降場は駅南側、現在の五浦釣人像のあたりに配置しています。赤色が乗り場、青色が降り場です。タクシーは広場の南側から進入し、退出時も南へ出ていけるようになっていきます。待機場は、駅前大通り（郵便局前）に配置しています。次に観光や送迎用の大型バス、中・小型バスです。バス送迎場は、駅前大通り（郵便局前）に集約して配置しています。次に一般車送迎です。一般車送迎は地下送迎場や駅西側の一般車乗降場を利用し、現状と変わりません。次に駐輪場です。駐輪場は伏見町の北西、ロータリーを計画しているあたりに地下式のものを、それからアイネスフクヤマ前に平面式のものを設ける計画としています。そして、駅前広場の広場空間、青色で塗っているところの規模は約7,500㎡です。それから、アイネスフクヤマ前の広場空間は、約1,300㎡です。たたき台①の説明は以上です。2頁をご覧ください。たたき台②についてご説明します。たたき台②は、駅前広場の南側にバス乗降場を縮小して配置し、駅前広場の北側に広場機能を配置した案です。まず路線バスについては、バス乗降場を駅前広場の南側に集約して配置しています。バス待機場は、駅前大通り（郵便局前）に配置しています。タクシーについては、たたき台①と同様で、現在の釣り人像あたりに配置しています。次に観光や送迎用の大型バス、中・小型バスです。中・小型バスは、伏見町とさんすて福山の間に配置しています。大型バスは、たたき台①と同様に、駅前大通り（郵便局前）に配置しています。一般車送迎、駐輪場は、たたき台①と同様です。一般車送迎は地下送迎場や駅西側の送迎場を利用し、現状と変わりません。駐輪場は、伏見町北西（ロータリーのあたり）に地下式のものの、アイネスフクヤマ前に平面式のものを設ける計画としています。駅前広場の滞留空間の規模は約5,600㎡です。アイネスフクヤマ前の広場空間は、たたき台①と同様、約1,300㎡です。資料4の説明は以上ですが、本日は、広場空間をイメージしやすいよう

に模型を用意しています。模型を使って、説明をさせていただきますので、皆さん模型の周りにお集まりください。これはたたき台①の模型です。交通施設の配置を再度、申し上げますと、路線バスの乗降場は伏見町とさんすて福山の間に配置、バス待機場は鉄道高架沿い道路に配置しています。伏見町の南側にも降車場を配置しています。タクシーの乗降場は現在の釣り人像付近に配置、タクシー待機場は駅前大通り（郵便局前）に配置しています。大型バス・中小型バスの送迎場は駅前大通り（郵便局前）に配置しています。そして、広場空間は約7,500㎡です。ヒロバラボや各団体などからいただいた意見も踏まえて、多様な使い方ができる空間をイメージしています。特徴として、大屋根を配置し、夏の暑さがしのげて、雨でも濡れずに通行したり、屋根の下でイベントが開催できたりするようにしています。また並木道を配置して、木陰を通っていける。並木の下ではテントを並べてマルシェを開催したり、座れるようにして、休憩やおしゃべり、勉強や仕事ができる空間をイメージしています。芝生空間を広場の北側と南側に配置して、ゆっくりと過ごしたり、こどもが遊んだりできる空間とし、大きなイベントをしたりとか、災害時には防災機能として、ここに避難できるなど、多様な利用が可能となります。大屋根の下には、ステージや大型ビジョンを配置しています。コンサートやステージ発表、パブリックビューイングもできるようにしています。遺構を生かした空間づくりとして、かつての石垣の場所に、石積みで遺構を表現しており、福山城の城郭内であることが感じられる工夫をしています。歩行者は、アイネスフクヤマと天満屋の間は地上で渡れるようになります。ニューキャスパから伏見町へスムーズに行き来ができるようになります。駅から南方向への景観は、開放的で人々が集い・憩い・交流する様子が感じられるようになると考えています。アイネスフクヤマ前には約1,300㎡の空間があり、並木道やマルシェができるようになると考えています。たたき台①の説明は以上です。続いて、たたき台②の模型の説明をします。模型の切り替えをしますので、少しお待ちください。こちらがたたき台②の模型です。交通施設については、路線バスの乗降場は駅前広場の南側に集約して配置、バス待機場は駅前大通り（郵便局前）に配置しています。タクシーはたたき台①と同じく、釣り人像のあたりです。中・小型バス送迎場は伏見町とさんすて福山の間に配置しています。大型バス送迎場は駅前大通り（郵便局前）に配置しています。一般車送迎、駐輪場はたたき台①と同様です。駅前広場の約5,600㎡の空間は多様な使い方ができると考えています。この案でもかぎ型ですが、大屋根を配置し、夏の暑さがしのげて、雨でも濡れずに通行したり、イベントが開催できたりするように考えています。また並木道を配置して、木陰を通ったり、マルシェを開催したり、座れるようにして、休憩やおしゃべりしたり、といったところは先ほどと同じです。芝生空間を広場の北側に配置して、ゆっくりと過ごしたり、こどもが遊んだりできる空間、あるいはイベントや災害時には防災機能として利用するなど、多様な利用が可能となると考えています。大屋根の下には、ここでは大型ビジョンを配置し、コンサートやパブリックビューイングができるようになると考えています。遺構を生かした空間づくりとして、かつての石垣の場所に石積みで遺構を表現しています。歩行者はこちらの案でも、アイネスフクヤマと天満屋の間は地上で渡れるよう

になります。ニューキャスバから伏見町の間もスムーズに行き来ができます。アイネスフクヤマ前の空間はたたき台①と同様です。並木道やマルシェができるようになると考えています。模型の説明は以上となりますが、いずれの案もイメージです。決まっているわけではありません。どのような広場空間にしていくかは、今後、意見を聞きながら、検討していきたいと考えています。それでは、みなさま、席にお戻りください。それでは、資料5「先行整備案（たたき台）の内容」をご覧ください。1頁をご覧ください。たたき台①と②の施設の規模などを整理しています。各施設の施設数については記載のとおりです。下の表をご覧ください。それぞれの概算事業費と事業期間を示しています。概算事業費として、道路整備や広場整備に要する費用が、たたき台①は約50億円、たたき台②は約40億円と想定しています。これは現時点の建設単価により算出しています。事業期間は両方とも7年程度と想定しています。これは基本計画策定後、設計が始まってからの期間になります。説明の最後に、本日ご意見をいただきたいことです。本日は、2つのたたき台について、交通施設の配置場所、これは路線バス、タクシー、大型バス、中小型バス、一般車送迎、駐輪場などについてご意見を頂きたいと思います。また広場の施設、これは規模、回遊性、まちの第一印象、歴史文化、多様な使い方について、ご意見をいただきたいと思います。本日のご意見や関係する事業者・団体からもご意見をいただきながら、基本計画案を検討していきたいと考えています。説明は以上です。どうぞよろしくお願いいたします。

●清水座長

ありがとうございます。それではお待たせしました。ここから、みなさまの意見を忌憚なくお聞きしたい。発言したい方は挙手していただいて、しっかりした発言をいただきたい。

●福山市身体障害者団体連合会

意見を述べる前に確認しておきたいことがある。私はたたき台①がベターだと思っている。バス乗場のこと。鉄道と伏見町の間配置する考えは良く分かる。ただ、乗客の移動を考えると今の道幅では狭くて危険だろうと思う。そうすると、今の伏見町側の歩道を少し削ることになるだろうが、私の感覚で言うと、最低7.5m～10mくらいの道幅が必要ではないかと思う。バス乗場の方の歩道だけで言えば、少なくとも3m程度の歩道幅が必要だと思う。それに加えて、バスの上下の通行幅や通り抜けのバスの幅がいる。そうすると10m程度必要だと思う。どのくらいの道幅を計画しているかを教えてもらいたい。そうすると実測したわけではないが、感覚では伏見町側の歩道は狭く、それだけの道幅が取れるのかという問題が起きてくるのではないか。そのあたりの計画を教えてもらいたい。

●事務局

伏見町側の歩道幅員は最低限3m確保できるように計画している。車道幅員は3mで双

方向に走行できるように6 m確保し、それと別にバスが停まれるように3.25 m確保している。さんすて福山側の歩道幅員は5 m程度確保できるように計画している。

●福山市身体障害者団体連合会

そのあたりを心配していた。バスに乗る際、バス待ちの列ができる。広島バスセンターもそうだが、バス待ちの横を通り抜けようとするするとさらに幅が必要になる。幅を確保できるのであれば、単刀直入に言うと、バス乗場もタクシー乗場も近くて、送迎場も地下と西側にあるのであれば、我々としては便利だと思う。もう一つ懸念がある。バスの回転場はどれくらいの面積が必要か。

●事務局

面積については即答できないが、回れる幅については、12 mの大型バスが転回できる計画にしている。

●福山市身体障害者団体連合会

分かりました。少し狭くなるということですね。ありがとうございます。

●福山市商店街振興組合連合会

ヒロバラボやあらゆる団体に意見を聴いて、2案をまとめられて、大変ご苦労があったと思う。道路幅は感覚でしか分からないが、2つの案をどちらかにするのは、現時点では決めるににくい。それぞれに一長一短があるだろうと思う。しかし、これまで協議会で話してきたように、広場機能と交通機能のそれぞれが最大限発揮するように決めていかないといけないと思っている。たたき台①については、さんすて福山と伏見町の間の道路が路線バスの乗降場、あるいは待機場として利用するために、交通の混雑が発生する懸念があるのではないかと感じた。協議会で議論されてきたD案の観点でいうと、ビルの中にバスターミナルがあり、その上に商業施設がある縦長のものが予想されるが、逆にこれは、さんすて福山を利用した横のターミナルという理解ができるのではないかと感じた。たたき台②については、広場の南側にバスターミナルが配置されるという案だが、これは駅との距離感を感じざるを得ない。また、これまで協議会で議論してきたイメージから言うと、路線バスのターミナルを共有する場合、広場のデザインがどうなるのか、懸念がある。次に大型バス送迎場の配置について。福山へ観光バスや修学旅行のバスが来るとすると、バスの乗降場は駅に近い方がよいと思う。今は両案とも、郵便局前付近に配置されているが、できれば駅に近い、北に近い方が望ましいのではないかと感じる。全体的なことだが、今まで協議会で進めてきた駅周辺整備の考え方を今一度思い起こしてみなければならないと思う。すなわち、1点目は「将来を見据えて、交通機能の最大化を図る」、2点目は「福山へのお出迎えの場として福山城の大広間をつくる」、3点目は「福山城の歴史遺構を尊重する」。これらがこれまで協議会でコンセ

プトとして言われていた。これからして、城郭の中に駅舎があるという特徴を含めて、福山らしい魅力ある駅前の都市景観が演出できれば良いと思うし、そのことが、将来的に市民に愛され、親しまれる場所、また市外から来られた方々に、福山という都市の印象を強く感じてもらえる、感動を与えるような場所になると思っている。

●広島県バス協会

J R福山駅は交通結節点として非常に重要な場所と認識している。駅前のにぎわいが復活して、交通結節機能が今以上に向上することを期待して、再編事業に賛成している。前回の協議会で我々は乗合バスターミナルを可能な限りコンパクトにすることを目標にし、バス待機場はターミナルから可能な限り近くの駅前大通りに配置することを提案した。これを受けて、たたき台②を作成していただき、非常に感謝している。これでたたき台①の問題点をほとんど解決できると考えている。たたき台①については、駅周辺の交通体系を大きく変更せざるを得ない様々な問題をはらんでいる。まずはバス乗車時間の大幅な延長。それに加え、バスの乗降場、転回場、待機場へ大型バスがスムーズに運行できるのか。そのためには複数の交差点の改良や道路幅を拡張しないといけない。定時制を確保するために、広範囲にわたり、バス専用路線の設置が必要となる。一般車両の通行制限、安全性を確保するため、歩行者や自転車などの通行制限や安全対策も必要になると思う。それから、先ほどお話があったように、乗降場と待機場のところは最低3車線必要。ここの歩道の幅が相当狭くなるという問題もある。特にばら祭りや花火、マイスなどの大型イベント時は対応が難しくなると心配している。バスの動線についてお話しする。まず、南から駅前大通りを進んできたバスが天満屋の角で右に曲がる。城見伏見線で左折して、NTTの西側を北に進んで、J Rガードの手前で左折して、ガード南側道路を西に進み、さんすて福山の南降車場に着く。そこでお客様に降車していただいて、その次は待機場に進む。待機場までの道筋は、ガード南側道路を東側に進み、さんすて福山の東詰めで城見伏見線に右折して、南に進み。宝町東深津線で左折、そこを東に進み、千田一文字幹線まで行かないといけない。本通りの次のところ。そこでグッドライフ病院前を北上して、ガード南道路で左折、ガード南道路を西に進み、待機場で待機。それから、もう一度、さんすて福山の南側の乗車場に進み。お客様が乗車後、再度、ガード南側の道路を東に進み、城見伏見線で右折、南に進んで、天満屋前を通過して、駅前大通りを左折する。この距離は現状より、2.7キロ増加する。あまりにも非効率だと思う。駅周辺の渋滞悪化は明らか。我々はたたき台①では運用が難しいと思う。また交差点周囲の収用であるとか文化財の発見であるとか、このうちどれか一つでも解決出来なくなると全ての計画は頓挫する。我々にとって、燃料費、人件費の増加に加え、利便性・定時制の悪化などによるバス離れによる減収により、3社合計で年間2億円程度の損失が懸念されている。事業継続が困難になる恐れがある。また深刻な運転手不足に追い打ちをかけることになる。現状のダイヤを維持するためには3社合計で14人以上の人員不足が発生する。試算では排気ガスの年間排出量が7万9千キロリットル発生する。これは杉の木が2万3

千本分が1年かけて吸収する量になる。ということで、たたき台②の方が安全性、利便性、定時制、効率性ともに優れている。広場の観点では、たたき台①では駅のすぐ目の前にバスの転回場があり、景観を阻害する。バス専用道路により、さんすてと伏見町が分断されてしまう。私はその部分は広場として活用した方が良いと思っている。そこには福山城の舟入の雁木、二重櫓などの史跡があるはず。たたき台②は、バスターミナルが駅から少し離れるが、駅からバスターミナルまでの空間を整備し、その間を楽しく快適に移動できるようになれば、そこを人が歩き、人が集うということになる。また、地下駐車場の出入り口が東西にあるが、これを動かすことはできない。広場は物理的に東西に分断されている。そのスペースをバスが使うことは非常に合理的ではないか。また、開発においても、現在の設備を活用できる部分が多いため、たたき台②の方が10億円も安くなる。コスト面、工事中の運用面などを考えても、たたき台②の方が優れていると思う。しかしながら、たたき台②にしても、バスや一般車両の動線について、乗降客の動線について、交通の専門家の意見を聞くべきだと思う。前回の北口の轍を踏まないように、道路の拡幅や通行制限、規制、PTPSという公共車両優先システムなど、事前に関係機関、警察、専門家の皆様に十分確認しておくべきと考えている。また、本日から福山市のバス自動運転の実証実験が始まった。市長も今日、試乗されたと聞いている。たたき台②の方が運転者不足の最後の切り札、自動運転に対しても圧倒的に有利だと思う。別の問題として、貸し切りバスの乗降場が郵便局前になっているが、インバウンド含め、大きなキャリーバックを持った方は困る。観光客が減り、備後圏域全体の地盤沈下につながるかもしれないように再検討をしていただくべき。バスは市民の移動を支える動くインフラであり、まちづくりと不可分の存在。駅周辺再編事業については、利用者の声、将来の利用者の声、現場の課題を真剣に聞き出して、持続可能な都市交通政策のため、将来に禍根を残さないよう、今まで以上に慎重に検討すべき。12月の13日から26日まで、「路線バス100円2ウィークス」が始まる。協議会の皆さんはバスに乗る機会が少ないと思われますので、この機会にぜひ一度ご乗車いただき、バスの必要性を再認識してもらいたい。

●福山商工会議所

意見が2つある。1つ目は一部の経済界からの意見。直接的な議論からは外れているかもしれない。すぐには難しいかもしれないが、駅前広場のあり方と並行して、開発などの広場周辺のあり方も考えていくべきという意見を聴いている。もう1点、観光バスの送迎場について。大きなスーツケースを持って移動することや雨が降った時のことを考えると、もう少し駅に近いところに確保できないのか。そういうことを考えていただきたい。

●株式会社築切家守舎

福山にとっては、個人的にも全面広場が良いと思っている。長い間、議論を尽くしてきたと思う。議論を尽くすことも大事だが、現在のままでいることが最も良くないと思っている。

一刻も早く駅前に変化をもたらす必要があると考えている。先日、市政に影響力がある方の講演会を聴く機会があった。その内容は私と全く同意見だったので、引用して発言させていただく。次の2つのことを述べられた。1つ目は、現在の駅前空間は都市としての格式が欠如しており、風格がない駅前になっているというご指摘だった。以前、まちづくりをしている方が福山を訪れた際に、「今の状態は仮設ですか」と言われたことがあった。私は全くその通りだと思っており、この状況を一刻も早く打開するべきだと感じている。2つ目は、広場と公園は違うという点。今回は広場を造るというご指摘だった。私なりに言い換えると、公園はそれ自体の魅力によって人々を集める場所ですが、広場は広場の周辺エリアとの関係性によって、魅力を発揮する場所だと思う。今回は広場をつくるため、周辺との関係性が非常に重要。築切家守舎としては、伏見町を中心としてまちづくりを行っているため、広場の東側に位置する伏見町との連携は極めて重要だと認識している。伏見町では何度かこの計画を提示していただいて、意見交換の場を設けていただいた。先週も意見を求める場があり、私も同席した。その場での意見を紹介する。大きく分けて、3点あった。1点目。多くの方の意見だが、駅前を良くし、にぎわいを創出することには基本的に賛成している。伏見町には、たたき台①をご説明いただいた。改善点はあるものの、このまま計画が進まないことは良くない。改造すること自体は、伏見町にとって良いことであるという意見も出ていた。2点目。更に良い計画にするために、広場単体が議論の中心になっているが、広場だけではなく、伏見町を含む周辺の活性化にどのようにつながるかを議論して決めてもらいたいという意見があった。加えて、駅周辺に人がどのように集まってにぎわうのか、そのためには広場を含めて、このような計画が良いという議論のプロセスが重要であるという意見が出ていた。参考にしてもらいたい。また、細かい意見も出た。伏見町ではアーケードや街灯の老朽化、排水、生活道路、荷捌き、周辺の渋滞などの課題を抱えている。広場の再整備はこうした課題の解消もセットで実施してもらいたいという意見が出た。さらに、商店主の方々からは、「伏見町の店舗は頑張っており、それは認めてほしい」との声があり、その状況を加速する計画にしてほしいという意見も出ていた。3点目。住民視点からの懸案事項が出た。2つ紹介する。1つ目。福山は車社会です。中心部にウォークアブルな空間をつくると言っても、そこへ訪れるのは車を利用する方が多い。やはり、大型の駐車場が必要。できるだけ駅に近い場所に大型の駐車場を設置し、そこから歩けるようにしてほしいという意見。2つ目は、交通渋滞の話だが、伏見町内でも同様に懸念が出ていた。ぜひ検証して解消してほしいという意見。伏見町内は生活道路になっているため、住民への配慮をぜひしてもらいたいという意見。伏見町からは、以上の3点の意見が出た。最後に私見を述べたいと思う。広場の整備計画は福山市の将来にとって必要であり、ぜひとも進めるべき事業だと考えている。駅前広場だけで達成できるものではないが、重要な施策の一つであることは間違いない。福山市は人口減少が大きな課題になっている。若者の流出を防ぎ、移住者を呼び込むために、選ばれるまちを実現するには、10年、20年、30年後を見据えた計画が必要。広場のある駅前をつくる必要があると考えており、一刻も早い実現を望んでいる。

●広島県タクシー協会東部支部

もともと何年前から、伏見町とさんすて福山をどのようにつなぐかという話があった。たたき台①②があるが、実際に交通渋滞をどのように回避するのが問題。恐らく、1日にバスが700台くらい出入りすると予測される。12mのバスがNTT前の約160mの間に集まると、ピーク時には40台弱が1分半ごとの間隔で出入りすることになると思う。昨日も一昨日も駅前には渋滞していた。伏見町への説明の際、私も参加していたが、たたき台①については、反対意見が出ていた。また、ある新聞で福山商工会議所の上層部の方が「国道2号が青信号でも車が動かない」という話が掲載されていた。この道路状況では、国道2号に出るまでに何らかの影響が起これるのではないかと懸念がある。タクシーについては、2度ほど実験を行った。たたき台と同じ実験をするのは難しいかもしれないが、スタートするまでには何度か実験を繰り返すことに協力したいと考えている。この駅前開発の中で、地方創成の一環として人が訪れる環境をどのように作るか、そして非日常をどのように創出するかが重要です。伏見町はウォークアブルな環境には賛成しているが、もっとコンセプトを明確にできないかという意見が出ている。例えば、以前、「点ではなく面で考える」という意見を申し上げたが、商店会などを含めた全体的な協議会や分科会を設け、駅前に訪れる人々が自然に商店会につながっていくようなまちづくりの場を作ると、駅前の作り方も変わるだろうし、伏見町も前向きに考えることができると思う。弊社も観光バスを運行しているが、大型と中・小型を分けるとお客様が場所を間違えやすくなり、出発が遅れることがある。どうにか一か所に集約できないかという話も出ていた。北口という案もありますが、コンパクトにまとめられる仕組みが必要です。例えば、京都の観光バスは15分で10台しか停められない仕組みになっている。確か、八条口だと思う。我々バス会社も何らかの形で観光に協力することが考えられる。コンパクトに収まる仕組みをもう一度検討してもらいたい。私はたたき台②のように、小さく生んで大きく育てるような仕組みが良いと思う。バス路線の距離が伸びれば行政負担が増えていくので、たたき台②を目標に何か考えられないかと思う。

●広島県東部観光推進協議会

私は観光の立場なので、皆さんがおっしゃっていることに同意します。大型と中・小型を分けるとお客様が分かりにくくなる。例えば、一つのグループで大型と中型のバス2台の場合、別々の場所に案内する運用になってしまう。先ほど、京都駅の例もあったが、その点は仕組みで管理することが可能だと思う。観光客の方をなるべく歩かせないとか、市民の駐輪場としての利用など、どちらを取るのかという問題もある。また、郊外の学校の生徒がバスに乗って修学旅行に行くパターンを考えると、現在の案では2つの交差点をまたいで乗ることになる。駅に近い方が望ましいですが、それでも現在の案が最適なのか、検討の余地があるかもしれない。たたき台①と②については、様々な声を反映してこの形になっていると

思う。私は観光業を主にしているが、市民の一人でもある。公共交通の専門家ではないが、ほとんどのバス路線が国道2号を使用しており、南側に向かう観光バスも同様だと思う。たたき台①では東に向かうことになるが、たたき台②の方が南にも東、西にも行ける。例えば、ビジネスの方は高速バスを利用して空港に行くが、その場合、一刻も早くというニーズがある。たたき台①はどうしても交差点が多い。結節機能も重要だが、定時運行や市民、市外の人の利便性の観点からも、個人的にはたたき台②の方が良いと感じている。

●福山市バス交通利用促進協議会

改めて、たたき台②を提示していただきありがとうございます。基本的に広島県バス協会の意見に賛同している。やはり公共交通を考えるうえで、安全が重要。お客様を安全に輸送しなくてはならない。たたき台①は交差点を2回曲がるため危険。また、その上で道路の渋滞もある。トータルで考えると、たたき台②が適していると思う。交差点は事故が多い場所であり、12mのバスが曲がることは非常に危険。さらに先ほどから話に出ているが、貸し切りバスは駅前付近に必要。初めて福山駅に来た人が無事にたどり着けるかどうか、現状では非常に厳しいと思う。貸し切りバスが福山駅に来て、観光へ向けて発信するのであれば、まだ再考すべき。

●三之丸町町内会

たたき台に対する皆さんの意見を聴いて、どちらが良いかの方向性が多少出てきたと思う。たたき台①の場合、さんすて福山の南側に路線バスの乗降場を移動させると、東西南北への乗車距離や時間が結構かかるので、運転手や乗客にストレスがかかるのではないかと感じる。たたき台②の場合、全面的な広場を確保しても、有効に使えるのか疑問があるという意見をよく聞く。駅前広場の南側半分くらいにバスターミナルを配置しても良いのではという意見も最近よく聞くが、その場合、南側にバスターミナルを配置することは残念に思う。広場全面を活用する動きの中で、我々、福山駅前商店会も様々な提案を行っている。商工会議所の青年部も12月に駅周辺で様々なイベントを開催して、どの程度の人を呼べるかを試している。伏見町でも色々な企画が進行中です。駅前の広場をなかなか有効に生かさないのではないかとという心配があるが、そうした動きもかなり出てきている。福山の駅前は、備後圏域の交通の結節点として重要な場所。福山の駅前だけでなく、備後全体で交通の結節点として活躍することが大事だと思う。それに、中・小型や観光バスが郵便局の前に配置されているが、そこから駅までスーツケースを運ぶのは大変。もう少し、観光バスや送迎バスの乗場を駅の近くに移動できないかという点が気になった。アイネスフクヤマの前でも構わないと思う。

●三谷繭子

たたき台①②ともに一長一短あると思う。まず一つ目の観点で言えば、バス乗場の位置が

大きく異なる。模型を始めて拝見し、路線バスのユーザー視点ではたたき台①の方が、利便性が良さそうだと感じた。バス事業者の意見とのバランスもあるが、何を優先するかを考えると、毎日使われるユーザーにとっては駅に近い方が便利だと思う。しかし、歩道に人があふれて通行できなくなると問題なので、JRさんに協力していただき、施設側のスペースを使って待機できるような対策をしないと現実的には難しいと感じた。2点目は観光バスの配置について。たたき台①②の構成を見ると、駅側が広場、真ん中が滞留空間、南側が機能的、実用的なユーティリティー空間になっている。たたき台①で駅側に広場を広く取った場合、真ん中のアイネスフクヤマ前にこんなに大きな滞留空間を取る必要は無いのではないかと感じる。現在のアイネスフクヤマ前には、滞留空間と大型バスが共存しているが、そのバランスを考えれば、日常的には人が集まれるし、全然人がいないということもないので、現在のバランスは良いと思う。交差点を小さくするという意図でアイネスフクヤマ前を滞留空間にしているため、非常に悩ましい点ではあるが、たたき台①は、既に駅前広場で広場を7500㎡確保できているので、アイネスフクヤマ前は滞留空間と観光バスが共存するようにしても良いと思う。もう一つの課題は歩行者の動線。広場は周辺との関係性で効果を発揮するという話があった。車の流し方はたたき台①②で検討されていると思うが、歩行者が快適に移動できる動線を確保できているか、三之丸のある西側、本通りのある東側に快適に移動できるのが課題。その点については、たたき台①の方が悩ましい。ニューキャスバの前も通行量がやや減るでしょうし、くすのき通りの駅側にバスが停まることで圧迫感や排気ガスの問題などが出てくる可能性がある。南側のバス通りを東側に向けた歩行動線にするなど、歩行動線を含めて市街地にどのように良い効果を出せるかをもう少し検討したいと思う。そういう観点ではたたき台②の方が良いのかなと思った。公共交通については、ヒロバラボでも意見が出ていた。公共交通のユーザーはほとんどおらず、実際にユーザーの意見を聞けなかったことが残念だという意見があったため、そうした声を聴くべきだと思う。利用促進や運行をコンパクトにする仕組みの検討に賛成。具体的な検討は専門家を交えて行うべきだと思う。ヒロバラボの報告を聞いて、皆さんにどう感じたか、聞いてみたいと思った。若い人達が未来に対して期待感を寄せていた。初めて知ったことも非常に多かったようだ。未来の事を自分たちも考えていきたいという前向きな姿勢を持ってくれたことは確かだと思っている。事業期間は7年程度と言われている。もちろん、計画をつくるのが最優先だが、計画ができた後のプロセス、どのように進めていくかも重要。人口減少に対しても、広場ができたからといって、人が残るわけではない。この7年間でどのように若い人達を巻き込んで一緒に創り上げていくかが大切。福山に残りたい、福山って意外に良い町だと思ってもらえるようにすることが長期的には非常に重要。そのため、綿密に設計してプロセスを作ることが重要だと感じる。

●西村浩

基本的にはこれから設計やデザインを進める中で、ヒロバラボでどう使っていくかをワ

クワクしながらポジティブに議論している状態だと思う。協議会で議論しているのは、そのような方々がどのようにクワクしながら様々なアイデアを盛り込むのか、その舞台や前提条件を提供することだと思う。たたき台①はバスを待つ方が駅に近い事と、さんすて福山がもう少し伏見町側にオープンになれば、さんすて福山や伏見町自体が待つ場所になるということを考えて作られた案だと思う。毎回、広島県バス協会の熱いプレゼンを聞いているが、それに基づくと、バス事業者としては機能的に課題が多いと感じている。たたき台②の課題は、バスロータリーを南側に配置するにしても、駅舎の正面でほぼ全面を占めている状態をなんとか改良できないかという点。アイネスフクヤマ前の歩道のラインよりも東側にバスロータリーを寄せることで、スムーズに駅からアイネスフクヤマ前に繋がる環境をつくれないだろうか。また、バス事業者とバスベイの数を協議し、もし駅前広場に収まらない場合、例えば、伏見町の南側（旧三菱UFJ銀行前）に東向きに置くなどの案を検討できないだろうか。できるだけ、歩行者の連続性を高める努力が必要だと思う。一般的に駅前広場の計画をする際、歩行者の動線とバスロータリーの形が課題になる。今後の取組として、駅前広場の南側にバスロータリーを配置するにしても、南側への歩行者の連続性をどのように作っていくかが重要。もう一つの点として、たたき台②の場合、南側が閉ざされた広場になってしまうため、伏見町の北側の道ができるだけウォークアブルになることが非常に重要。伏見町とさんすて福山が一体化するという考え方で、中・小型バス送迎場も平面で処理できる北側に移し、自由に歩ける空間を作るのはどうか。例えば、三宮のサンキタ通りのようにテーブルを並べ、歩行者優先の空間にする。伏見町とさんすて福山の間を広場と見なし、伏見町と駅を一体化すれば、広い間口ができ、人が流れていく状態が作れる。そして、この整備が南側にも波及していく状態を作ることができる。バスロータリーを南側に残す場合は、できるだけ南側への連続性を高めることと伏見町とさんすて福山の間をウォークアブルにして、連続的に人が流れ込む環境を作ることがポイント。そうしないと、駅前が行き止まりのようになり、非常に難しくなる。もちろん、荷捌きをどのように運用するかは今後の議論が必要。さらに、アイネスフクヤマ前に観光バスを配置するという話があったが、宮通りの交差点から駅を見ると城が良く見える。アイネスフクヤマ前が素晴らしいばら公園になれば、その背景にお城と駅が一緒に見える景観が名所になると感じた。いずれにしても、まちに波及しない駅前広場を作っても本当に意味がない。できるだけ、歩行者の動きや経済効果を生む駅前広場のあり方を考え、そのための前提条件を皆さんでまとめることが重要だと思う。

●三谷繭子

西村委員の意見にあったように、たたき台②の場合に伏見町とさんすて福山の間をウォークアブルにすることに賛成。バランスの取れた計画になると思う。駅と伏見町をつなぐ重要な場所だが、この区間に一般車がどの程度入るかによって、そこがどうなるか決まる。たたき台①ではそれは難しいが、この部分をしっかりと検討すれば相乗効果が得られると思う。福山は車で移動が多いため、フリンジパーキングのような形で駅から歩いて行ける場所

に駐車場を整備することが必要。中心部に車が入らないようにする工夫とともに、利便性を並行して考えることも重要だと思う。検討にこうした駐車場計画に関する視点も加えてもらいたい。3月末までに計画を策定すると聞いているが、しっかりと議論する時間を確保したほうが良いと個人的には思う。ここまで丁寧に進めてきたので、ここにいらっしゃる皆さんやまちの方がきちんと納得する内容になることをめざすべきだと思う。

●都市再生機構

福山と備後圏の将来を占う大変重要なプロジェクトであるため、駅前広場のみならず、駅前全体のまちづくりをしっかりと考え、まちづくりと一体となった計画を立てることが大事だと感じる。皆さんも同じ考えだと思う。もう一つ大事なことは、この協議会で全面広場化をめざすことを決めて、北口の整備が見送られた。今回の先行整備案は、ある種の中間的な整備案であり、当面これでいくという形になっている。言い方が正しいか分からないが、つなぎ整備として出てきた案。将来どうなるか分からないとしても、この先があるという前提で進んでいく。つなぎ整備だからこそ、多くの課題があるが、皆で知恵を出し合っていくことが重要だと思う。将来に備えるためには、色々な面で準備が必要。例えば、たたき台①の場合、将来的に伏見町とさんすて福山の間のバス乗降場がなくなる可能性もある。その場合、伏見町の南側にあった路線バス乗場が再び出てくるとも考えられる。今回のつなぎ整備案では、その次のステップを見据えて備えておく必要がある。理想像に向かう道が閉ざされることがないように、長期的な視点でまちづくりを考え、周辺を含めた計画をまとめることが大切。

●福山市身体障害者団体連合会

これから高齢化社会になることは、皆さんご存じの通りです。我々が一番懸念しているのは、バス乗降場が遠くなると、歩行困難な人々が困るということ。例えば、車いすの方はバスの乗客が降りてからスロープを出していただき、最後に降りる、その逆もある。雨の日には傘を差せないで、カッパを着る必要がある。屋根が必要だと思う。福山では、恐らく11人に1人が障がい者。そうしたことを考えると、バスの公共性は非常に重要。現在の乗降場が遠くなることは容認できない。もちろんタクシーもできるだけ駅に近い方が便利。たたき台①②はベターではあるが、広島県バス協会が指摘するように、走行距離が2キロ以上長くなることは、運転手の労働時間や燃料費の面で将来的に改善が必要。たたき台①が良いと思うのは、乗降場が伏見町あたりになると、伏見町の活性化に繋がるから。営業的には、久松通りまで波及効果があると思う。観光バスに関しては、郵便局から2つの交差点を渡る必要があると言われている。確かにそれはそう。私たちも郵便局前で降ろされると、車いすの方は、駅まで押していかないといけない。どちらを優先するのが問題。観光客だけを優先すると、それはまた別の問題になると思う。遠くなるのであれば、補助的に動く歩道でもつけてもらえるのか。現実的にはそれは無理。そういう意味で、たたき台①に賛成だが、改良

点はまだあると思う。広場の中に転回場を設けるのには納得できない。それでも、たたき台を作成した職員たちの努力には敬意を払いたい。皆さんの意見を聞いていると、それぞれの立場で意見を述べているが、全体を考えて譲れるところは譲っていただきたいと思う。三之丸町や伏見町の方も、もう少し町内で話し合う余地があるのではないか。それができれば、福山市の人口の減少を少しは抑えられると思う。近隣の明王台でもバス便が少なくなっている。ほとんど学生が乗り降りする時間くらいしかない。かつてトモテツの路線はドル箱で、満員でほとんど座れなかったが、今では乗客が減少し、座れるようになっている。にわとりが先か卵が先かと言われる状況ですが、利用者が少ないから便数を減らしているだけではなく、もう少し全体的に考えてもらいたい。我々、障がい者団体も譲れるところは譲りたい。皆さん、もうちょっと知恵を出し合いましょう。

●清水座長

ここまでありがとうございました。皆さんの意見を聴くと、次第に議論が熟成されてきていると思う。私自身の感想を少し述べさせていただく。これまで限られた土地や面積の中で、皆さん一生懸命考え、それぞれの意見を述べていただいたと思う。この後、これをまとめていく立場で考えると、譲るべきは譲るというご意見の通り、そうした立場も非常に大事だと思う。いずれにしても、しっかりとした考え方を基に優先順位をつけながら、今後、担当者の中でより深く検討していかなければならないとひしひしと感じた。年度内を目標にしているが、三谷委員の意見の通り、もう少し時間をかけた方が良いかもしれない。しかし、あまり長い時間をかけることも難しい。この状況をどのように受け止め、今後のまとめ方についても、しっかり考えながら進めていくべきだと感じた。座長自身が煮え切らないと思われる方もいるかもしれないが、座長は決める立場ではない。それは、皆さんがしっかりした意見を持ち、お互いのことを思いやり、それぞれの気持ちを汲み取りながら、次のステップで最後の合意点を求めていくことが大事だと感じている。皆さん、12回までお付き合いいただき、ありがとうございます。さらにもう少し続きますので、いよいよこれからが本番だという気持ちで気合を入れ、人情も持ちながら進めていければと思う。今後もお付き合いのほど、よろしくお願いいたします。ありがとうございました。

《閉会挨拶》

●企画財政局参事

本日は、非常に活発なご議論いただきまして、ありがとうございました。まず、交通施設や交通処理については、歩道や観光バス、渋滞などに関する話がありました。様々な意見をいただきましたが、これについては交通分科会を開催したいと思う。また、伏見町など周辺地域の活性化を同時に考えていかなければならないというご意見もいただきました。駅前広場整備は中心市街地の活性化、そして駅周辺全体の再生、活性化につなげていく事業として取り組んでいる。周辺の再生も同時並行で取り組んでいきたいと思う。ヒロバラボの報告

や商店街への人の流れづくりについてのご意見もいただいた。これについても、広場の活用、そして運営について、議論の場を設ける必要があると感じた。いずれにしても、本日の意見を踏まえて、たたき台をブラッシュアップしていきたいと考えている。今後については、本日の協議会や今後の分科会の意見を踏まえて、たたき台をより良い案として作り上げ、次回の協議会でお示ししたい。引き続き、多くの方の意見を聞きながら、検討を続けていきたいと考えている。簡単ではありますが、本日の議論のお礼を申し上げて、閉会の挨拶とさせていただきます。本日はありがとうございました。

●事務局

これもちまして、第12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