

(福山駅周辺再生Project)

日々、福山駅周辺の再生に関する情報を発信しています！
ぜひ！いいね・フォローをお願いします！



福山駅前広場市民説明会



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

2026年（令和8年）3月23日

本日のプログラム

福山駅前広場整備案の説明 (60分)

休憩
5min

質疑応答 (45分)

終了

これまでの取組

これまでの取組

市民と専門家が共に作り上げた計画



広場協議会・デザイン会議 開催数

34回

福山駅前広場協議会 14回
福山駅前デザイン会議 9回
分科会（交通など） 11回

アンケート調査 回答者

延べ約**13,000人**

2020年度福山駅前広場に関するアンケート調査
（市民1,821人、経済界88社、障がい者団体30人）
2021年度福山駅前広場に関するアンケート調査
市民5,424人、市政モニター523人
2022年度福山駅前広場に関するアンケート調査
市民5,568人

市民対話集会・シンポジウム 参加者

延べ約**750人**

市民対話集会 1回
シンポジウム 7回

ふくまちヒロバラボ 開催数

4回

今後のまちづくりの
担い手となる若者や女性で
構成されたワークショップ
（公募により43人参加）

第1回 2025年10月5日
第2回 2025年10月26日
第3回 2025年11月8日
第4回 2025年12月6日

パブリックコメント 実施回数

3回

2018年 福山駅前再生ビジョン(14通、43件)
2020年 福山駅前周辺デザイン計画(22通、43件)
2023年 福山駅前広場整備基本方針(5通、18件)

実証実験で広場空間(約500m²)の平日
利用者数

1日約**400人**

2024年9月～10月に行った実証実験におけ
る平日1日あたりの利用者数
土日イベント時は1日1,000人以上が利用

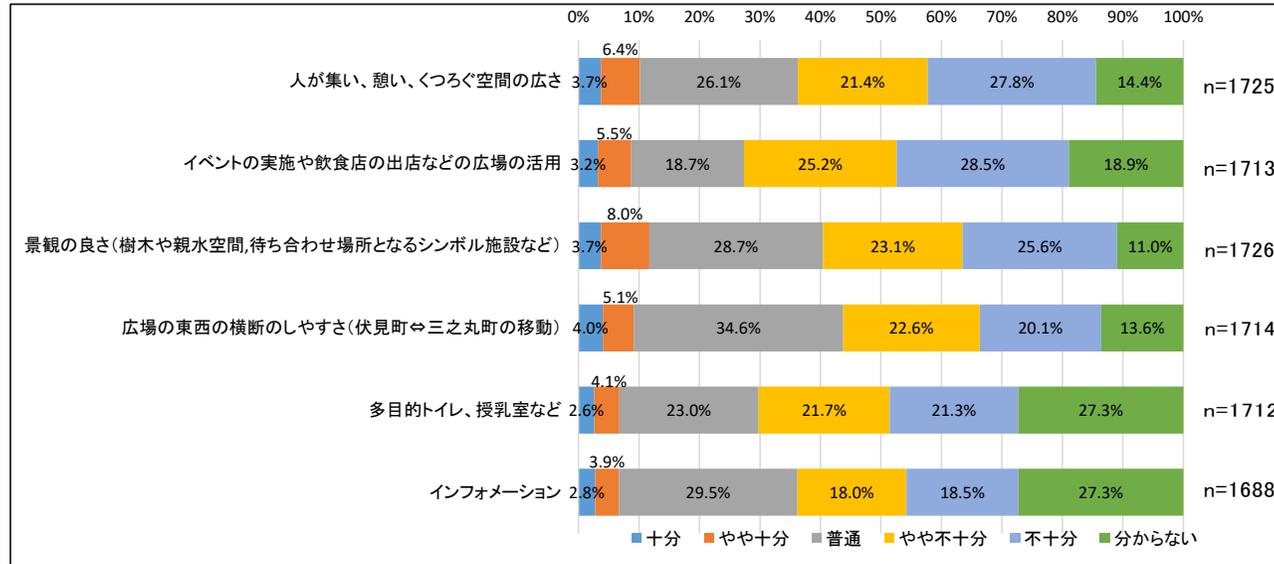
まちの玄関口の再生が動き出す



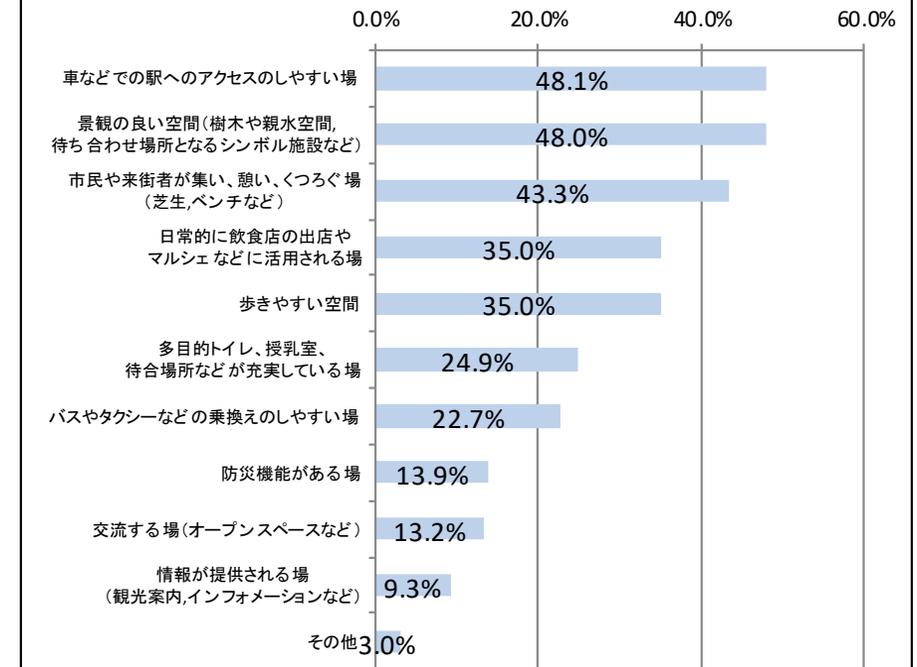
- 人口減少・少子高齢化が進む中、福山市が持続的に発展していくためには、福山の玄関口の再生が不可欠に
- 福山駅前再生ビジョンの策定（2018.3）
従来「交通や商業機能」重視から、「若者からシニア世代までが憩い、交流できる質の高い生活空間」へ転換
- 福山駅周辺デザイン計画の策定（2020.3）
ウォークアブルエリアを設定（居心地が良く歩いて楽しいまちへ）

市民の声から見えた「2つの機能」の両立

現在の駅前広場の環境空間に対する評価



将来の駅前広場に必要だと思うこと (3つ)



- 福山駅前広場に関するアンケート調査 (2020.12~2021.1)

駅前広場に対する市民の意識とニーズを把握 (回答者数1,821人)

- 福山駅前広場の機能検証 (2021.3)

現在の駅前広場には「交通結節機能の改善」と「都市の広場機能の充実」の両方が求められていることを確認

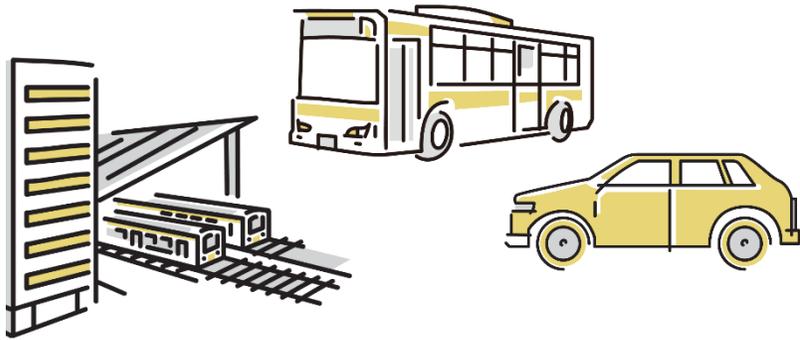
2018~2020

2021~2022

限られた空間における機能の両立

「交通結節機能」

(バス・タクシー・一般車の安全性、
分かりやすさ、運用のしやすさ)



「都市の広場機能」

(滞留、交流、人々の居場所、
ウォーカブルなまち)



- 福山駅前広場協議会を立ち上げ、議論を開始 (2021.10)

交通結節機能と都市の広場機能の両立が必要と確認

東西に長い駅舎の特性を生かし、駅舎との結節箇所を増やすことで交通結節機能を発揮させる

「分かりやすい議論をしていくため、たたき台となる機能の配置案を検討してもらいたい」との意見

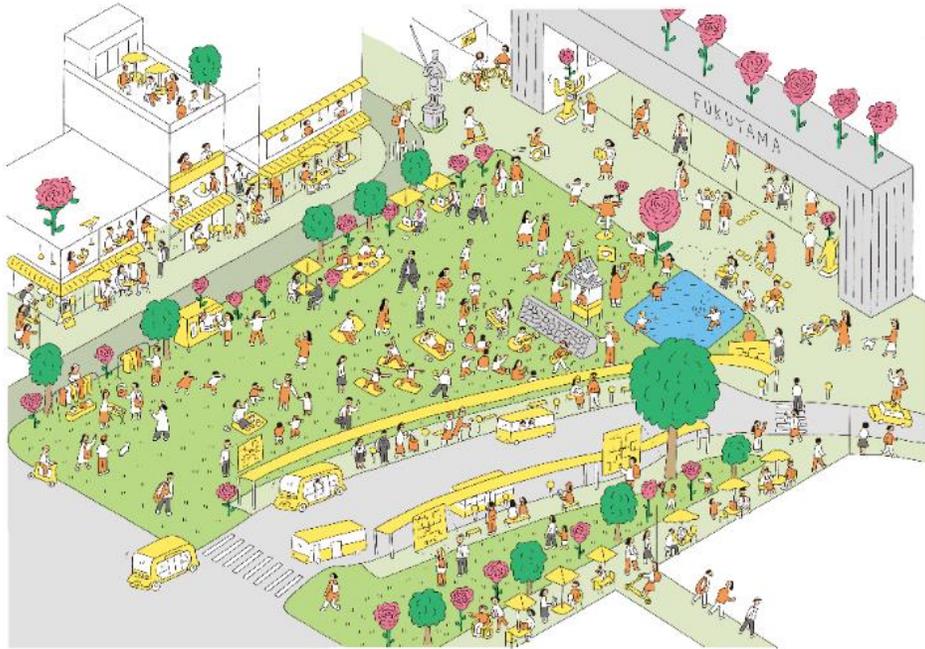
2018~2020

2021~2022

福山駅前広場協議会の構成員

役職	名前・所属・職名
委員	佐々木伸子（安田女子大学理工学部建築学科教授）
座長	清水義次（株式会社アフタヌーンソサエティ代表取締役・福山駅前デザイン会議座長）
委員	西村浩（株式会社ワークヴィジョンズ代表取締役・福山駅前再生アドバイザー）
委員	三谷繭子（株式会社グルーヴデザインズ代表取締役・ほこみちプロジェクトディレクター） 2023年9月～
座長代理	渡邊一成（公立大学法人福山市立大学都市経営学部教授）
委員	一般社団法人広島県タクシー協会東部支部
委員	一般社団法人福山青年会議所
委員	株式会社築切家守舎
委員	公益社団法人広島県バス協会
委員	国土交通省中国地方整備局福山河川国道事務所
委員	三之丸町町内会
委員	特定非営利活動法人福山市身体障害者団体連合会
委員	独立行政法人都市再生機構
委員	西日本旅客鉄道株式会社
委員	ひろぎんエリアデザイン株式会社
委員	広島県地域政策局
委員	広島県東部観光推進協議会
委員	広島県土木建築局
委員	広島県福山東警察署
委員	福山市企画財政局
委員	福山市建設局
委員	福山市自治会連合会
委員	福山市商店街振興組合連合会
委員	福山市バス交通利用促進協議会
委員	福山商工会議所
委員	伏見町町内会

たたき台を提示し、幅広い意見を聴き取る



- 素案の作成 (2022.1)

 - 分科会や市民の意見を踏まえて、福山駅前広場の各機能の配置計画案（素案）を作成

- 素案に対する意見を整理 (2022.8)

 - 交通を重視する意見と広場を重視する意見があり、両方の機能をバランス良く配置する検討が必要

2018~2020

2021~2022

実証実験による効果の検証



- 実証実験の実施（2022.11）

滞留空間には自然と人が集まり、様々な活動が見られた

広場を体験した人へのアンケートでは、約96%が広場空間を生み出す取組に肯定的な評価

タクシーの運用方法（ショットガンシステム）や周辺交通への影響を検証

福山駅前広場整備基本方針の策定



- 交通分科会の議論（2022.9・2023.1）

 - 路線バスの転回場と待機場が分離すると運用が困難

 - 公共交通の運用と広場空間の連続性（東西南北）の確保との両立

 - 駅前広場外へのバスターミナル配置による全面的な広場化の可能性について議論

- 基本方針の策定（2023.3）

 - 路線バスやタクシーの乗降場を駅前広場内に縦断する形で配置する案を基本に検討する方針を示しつつ、全面的な広場とする案への期待や課題を整理

2018～2020

2021～2022

2023

「まちの玄関口」としての福山らしさの追求



- 遺構を生かした空間の検討（2023.8）

福山城の歴史的遺構を広場空間の魅力として活かしつつ、交通結節機能と両立させるための専門的議論を実施

- 駅前広場の役割について議論（2023.10）

まちの玄関口として第一印象を形成する空間であるとともに、交通結節点としての機能を併せ持つ

2018～2020

2021～2022

2023

全面的な広場化の実現性の検討

全面的な広場化の実現性の検討

現時点では課題があることが判明

幅広い意見を踏まえた新たな計画の検討

- 駅前広場外へのバスターミナル配置の検討（2024.9・2024.11）
 - 北口広場と伏見町地区への配置について、合意形成期間、事業費、利用者利便性の観点から比較
 - 北口広場の立体的な整備についての意見（立体駐車場の併設、上層階に福山城を楽しむ視点場）
- バス専用ルート確保の課題が判明（2025.7）
 - 一般車と路線バスの動線分離のため、バス専用ルートの支障となる施設の一部解体について、市とJR西日本で検討したが、構造面や設備面での課題が判明
 - これまでの議論を大切にしつつ、幅広い意見を聴きながら、新たな計画を検討する

2018～2020

2021～2022

2023

2024～2025

市民との対話・次世代の意見



- 市民対話集会 (2025.8)

福山駅前広場再整備の目的や議論経過を丁寧に説明し、多様な意見を聴きとる

- ふくまちヒロバラボ (2025.10～2025.12)

これからの福山の担い手となる若者が将来の駅前広場での過ごし方や交通および広場の機能配置などについて未来志向で建設的な議論を交わす場

2018～2020

2021～2022

2023

2024～2025

市民対話集会での意見

Q1

「お金の無駄ではないか？」



駅前は「まちの玄関口」です。観光客や久しぶりに帰ってきた人が最初に見るのが駅前の景色です。玄関が寂しければ人は来ません。まち全体の価値を上げるための必要な投資です。

Q2

「駅前は乗り換える場所。広場なんていらなのでは？」

交通結節機能は、駅前広場の大事な役割の一つです。交通をしっかりと確保した上で、人が「集まり、憩い、交流できる空間」を加えます。通るだけの駅前から、人が集まり、まちへ広がる駅前に変えていきます。



Q3

「今も人がいないのに、広場をつくっても意味がないのでは？」

滞在できる場所や歩いてみたくなる空間が少ないため、通過するだけの場所になっています。駅前を「通る場所」から「立ち寄る場所」に変えていくことで、まち全体への回遊につなげていきたいと考えています。



市民対話集会での意見

Q4

「暑いし寒いし、
屋外なんて誰も
使わないのでは？」

広場は常に長時間滞在する場所というより、待ち合わせや休憩など、様々な使い方が想定されます。木陰や屋根など、快適に過ごせる空間づくりを検討していきます。



Q5

「イベントばかり
されると、商店街まで
人が来ないのでは？」



広場はイベントをするための場所、目的地だけではなく、まちへ歩き出すきっかけとなる場所です。駅前に人が滞在し、周辺の店舗や施設、商店街へ回遊してもらうことを想定しています。

Q6

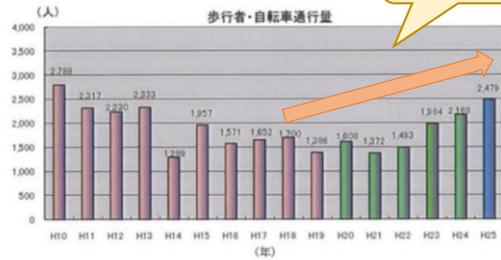
「10年前に
整備したばかり
ではないか」

前は「交通の強化」が目的でした。今回は、人口減少社会だからこそ、人が集まり、まちの魅力を高める「空間」としての整備が必要です。



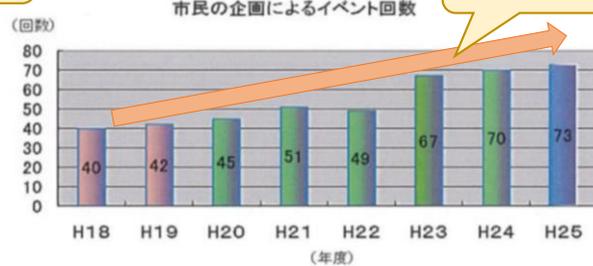
他都市の事例

事例① 日向市駅 (2009年完成)



歩行者・自転車交通量 (休日)

約1.5倍



市民企画のイベント回数

約1.8倍

・歩行者・自転車通行量(休日)が**1.5倍**に増加

(平成18年→平成25年)

・イベント回数が**1.8倍**に増加

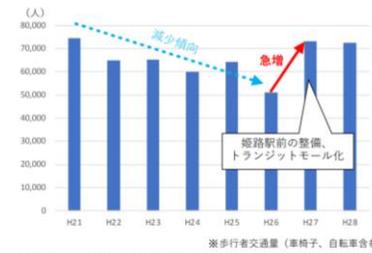
(平成18年度→平成25年度)

【日向市HPより】

事例② 姫路駅 (2014年完成)



駅前広場の様子【国土交通省 都市局「駅まち再構築事例集」より】 サンクンガーデン【全国まちなか広場研究会HPより】



※歩行者交通量(車椅子、自転車含む)

出典：中心街地通行量調査結果報告書(姫路市産業局商工労働部産業振興課)

姫路駅周辺(主要7地点)の歩行者交通量推移



トランジットモール導入箇所公示価格

約1.25倍

・歩行者・自転車通行量が**1.1倍**に増加

(63,639人/日(H22~25平均値)→70,434人/日(R1))

・イベント回数が**1.7倍**に増加

(232回(H27)→392回(H29))

・駅周辺の商業地の地価が**25%上昇**

(120万円/m²(H30)→150万円/m²(H31))

・駅周辺の商業床面積が約**20,000m²**増加

(83ha(H20)→85ha(H25))

ふくまちヒロバラボでの意見

○ふくまちヒロバラボ（2025年10月～12月 計4回）

これからの福山の担い手となる次世代の参加者と今後の駅前広場のあり方について議論を行いました。



(主な意見)

【将来の駅前広場での過ごし方】

- ・ 買い物や飲食を楽しむ
- ・ イベントをする
- ・ 勉強や仕事ができる
- ・ こども・家族が集まる など

【交通機能の配置】

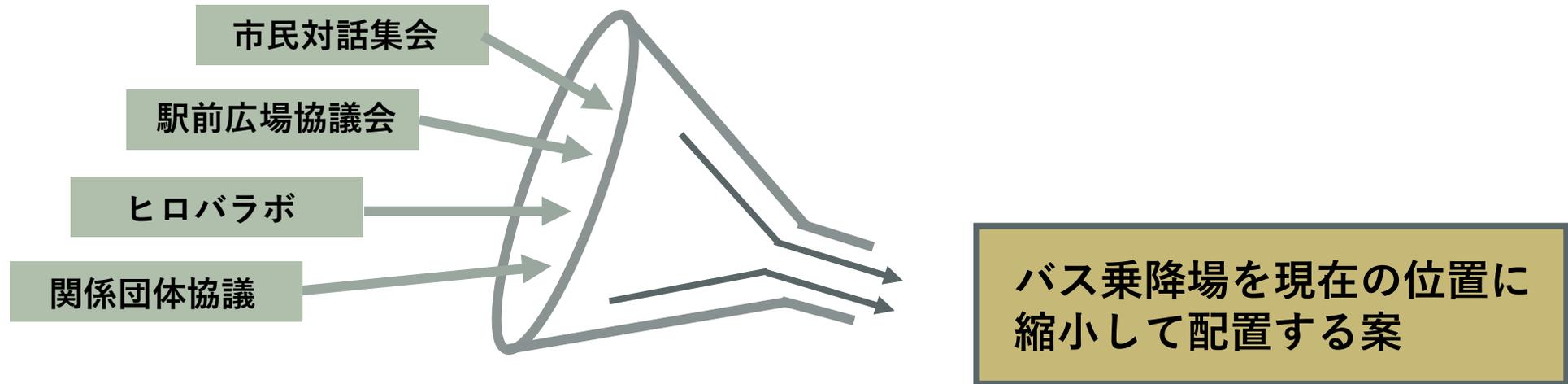
- ・ 駅前広場の南側にバス乗降場を配置するアイデア
- ・ 伏見町の北側にバス乗降場を配置するアイデア など

【広場機能の配置】

- ・ 滞在エリア（勉強や飲食など）とオープンエリア（イベントやマルシェなど）の両方が必要
- ・ 東西南北へ迂回せずに行き来ができた方がよい など



全ての声を整理し、整備案を作成



- 協議会、市民対話集会、ヒロバラボ、関係団体の意見を踏まえて2つの整備案（たたき台）を作成（2025.12）
- 交通シミュレーションによる検証（2026.1）
交通シミュレーションでは大きな混雑は生じない見通しを確認
- 協議会において、「バス乗降場を現在の位置に縮小して配置する案」をベースとし、基本計画案を作成することの確認（2026.2）
路線バス乗降場を駅前広場の南側に配置、タクシー乗降場は釣人像付近に配置
大型バスと中小型バスの送迎場を北口広場に集約

2018～2020

2021～2022

2023

2024～2025

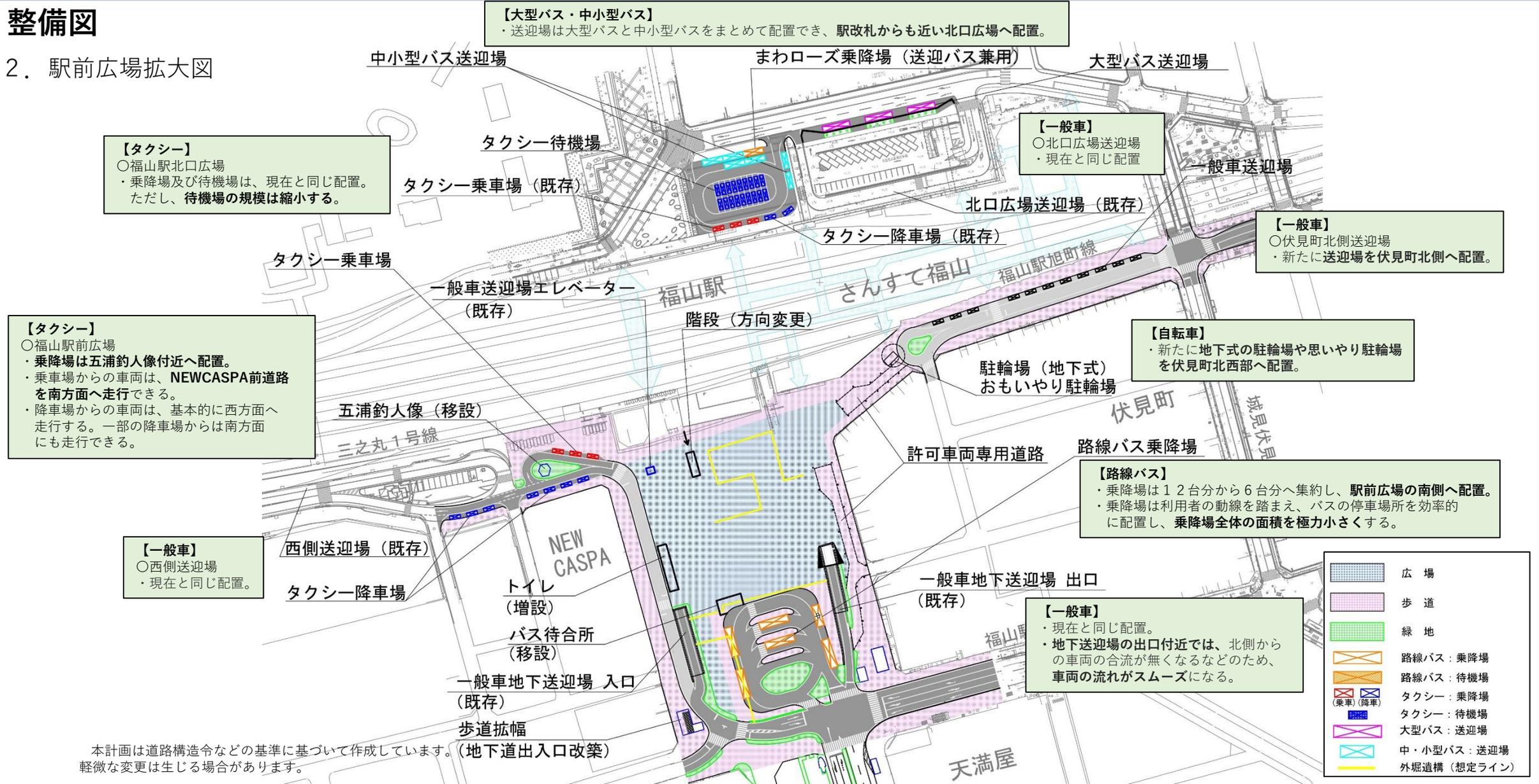
2026

福山駅前広場整備案の説明

機能配置

整備図

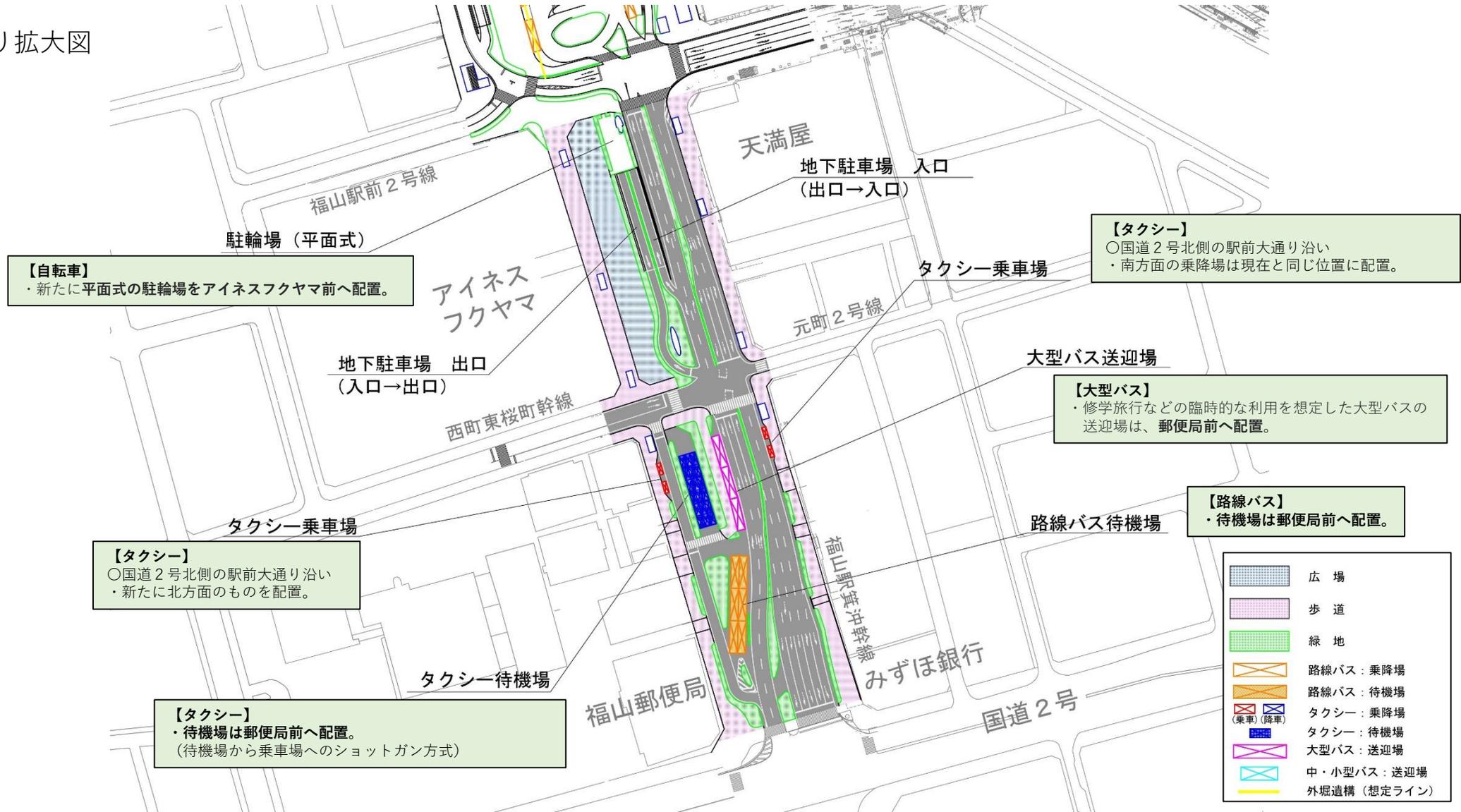
2. 駅前広場拡大図



機能配置

整備図

3. 駅前大通り拡大図



本計画は道路構造令などの基準に基づいて作成しています。軽微な変更は生じる場合があります。

機能配置

施設の規模

	項目	諸元	
広場空間	広場	約5,800㎡（駅前広場） 約1,300㎡（アイネスフクヤマ前）	
交通施設	路線バス	乗降場	駅前広場南側／乗降：6 バース
		待機場	駅前大通り（郵便局前）／待機場：6 バース
	タクシー	乗降場	駅南側（五浦釣人像付近）／乗車：3 バース、降車：7 バース
		待機場	駅前大通り（郵便局前）／待機場：18 バース
	中・小型バス	送迎場	福山駅北口広場／乗降：7 バース（まわローズ兼用）
	大型バス	送迎場	福山駅北口広場／乗降：3 バース 駅前大通り（郵便局前）／乗降：3 バース
	一般車	送迎場	伏見町北側／11 バース 北口広場送迎場・地下送迎場・西側送迎場／現状と同様
	自転車	駐輪場	伏見町北西（地下式）／駐輪台数：約100台 アイネスフクヤマ前（平面式）／駐輪台数：約90台

概算事業費 約40億円

※2025年の建設単価により算出

機能配置

(参考)

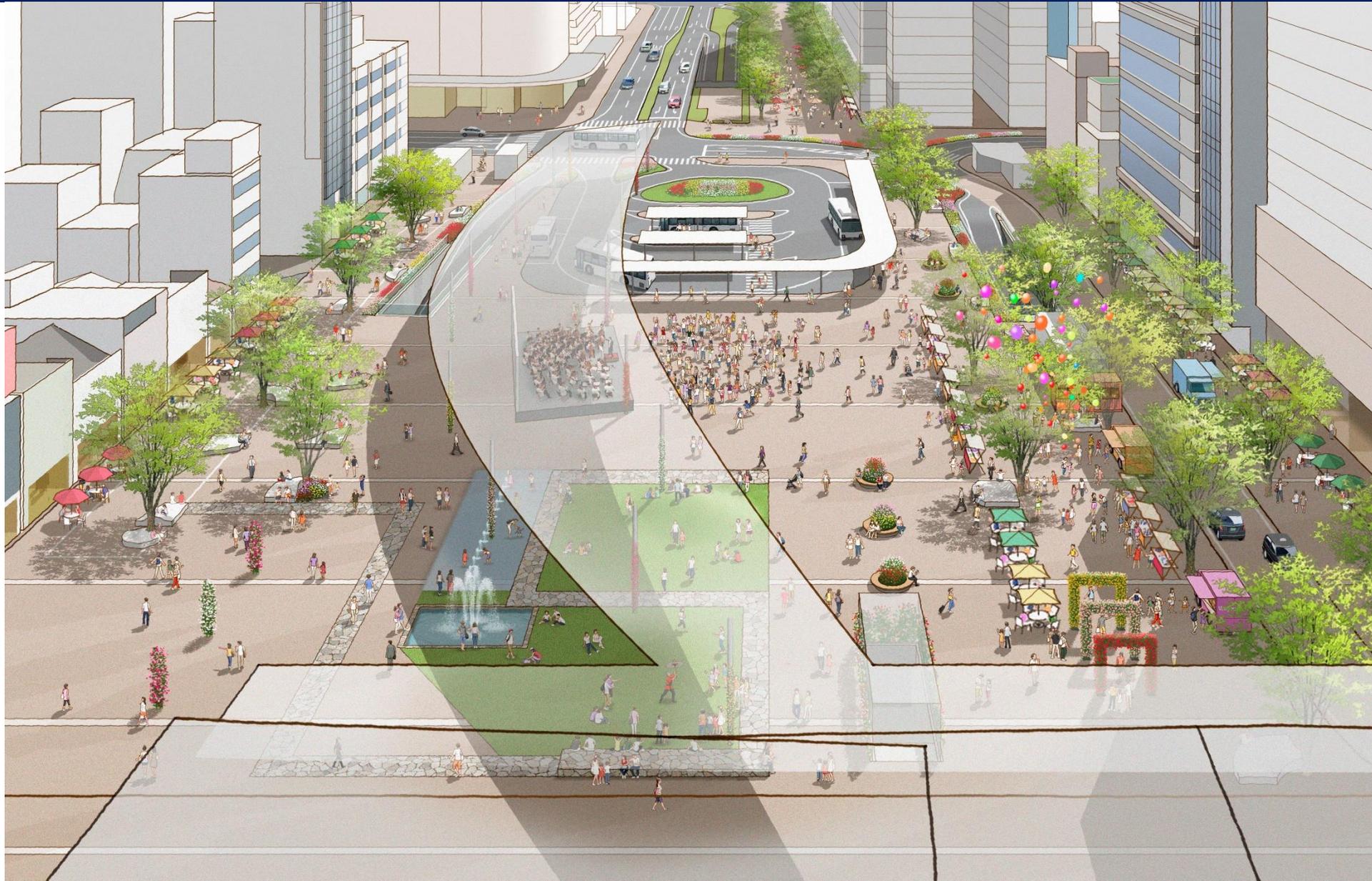


福山駅前広場



福山市中央公園

イメージ図（北からの鳥瞰）



この図はイメージであり、施設の配置やデザインは決まったものではありません。多様な活動や使い方ができ、福山らしさを感じられる駅前広場のイメージを共有するために作成したものです。

イメージ図（南からの鳥瞰）



この図はイメージであり、施設の配置やデザインは決まったものではありません。多様な活動や使い方ができ、福山らしさが感じられる駅前広場のイメージを共有するために作成したものです。

イメージ図（駅から南方面の風景）



この図はイメージであり、施設の配置やデザインは決まったものではありません。多様な活動や使い方ができ、福山らしさを感じられる駅前広場のイメージを共有するために作成したものです。

イメージ図（三之丸町からの鳥瞰）



この図はイメージであり、施設の配置やデザインは決まったものではありません。多様な活動や使い方ができ、福山らしさを感じられる駅前広場のイメージを共有するために作成したものです。

基本計画案の作成

基本計画案の作成（2026.3）

- 福山駅前広場協議会で方向性が確認された整備計画をベースに、基本計画案を作成
- 第15回福山駅前広場協議会で提示
（2026年3月25日開催）

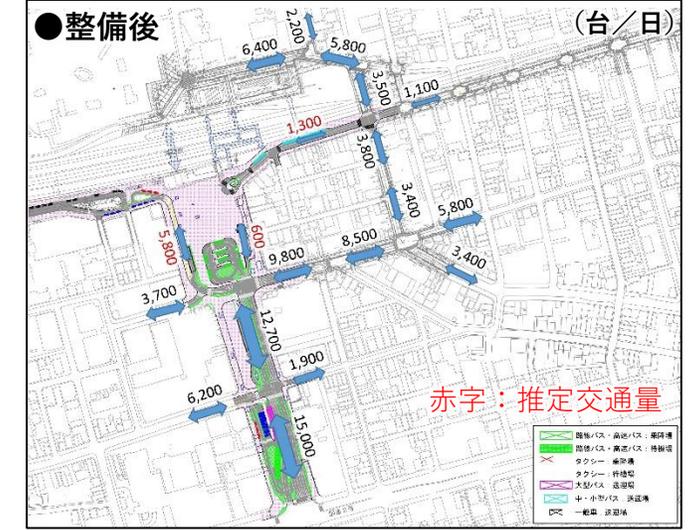
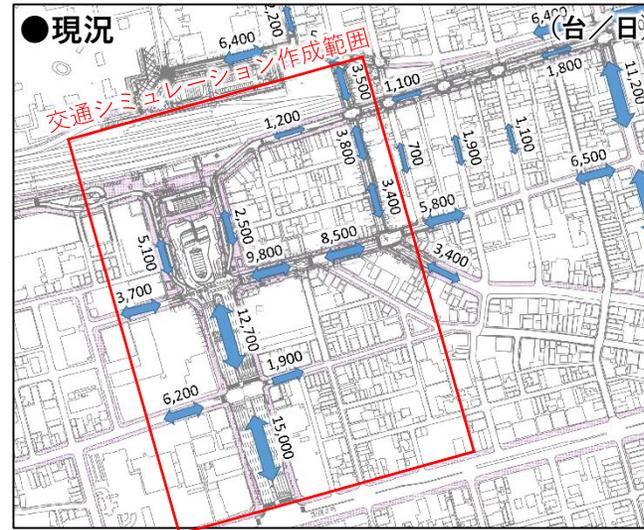
交通シミュレーション

1) 交通シミュレーションとは

実測交通量や現況道路構造、交差点の各現示の時間を再現した「現況再現」を行い、それを基に将来の交通量、交通施設配置、道路構造、信号制御などの条件を入力することで、将来の交通処理がどのようになるかを検証するもの。

- 対象時間は、朝のピーク時間（7:00～9:00）としている。
- 整備後で用いている推定交通量は、各交通施設配置の変更に伴う交通量の増減や雨天時の交通量の増加を考慮している。

（雨天時の地下送迎場利用台数の増加割合より、朝ピークの交通量を1.15倍にしている。）



過年度の交通量調査結果より作成（2017年度～2024年度）

2) 交通シミュレーションの作成条件

データ項目	出典
道路構造（車線数、幅員、車線運用など）	・実測図面 ・現地調査結果（2025年6月17日～18日）
交通規制（一時停止、一方通行、規制速度）	・現地調査結果（2025年6月17日～18日）
信号現示	・現地調査結果（2025年6月17日～18日）
一般車OD交通量	・現地調査結果（断面交通量2019年11月26日）
バスOD交通量	・路線バス時刻表（2025年4月1日改正）、高速バス時刻表（2025年6月時点）
歩行者交通量	・現地調査結果（方向別交通量2019年11月26日）
タクシー（乗降場）	・現地調査結果（2019年11月26日）
一般車（送迎場）	・現地調査結果（2019年11月26日）
送迎バス（乗降場）	・現地調査結果（2024年10月9日）

交通シミュレーション

「現況再現」とは…実測の交通量を、シミュレーションの中で再現すること。
現況の交通状況が正しく再現できているかを確認し、整備後のシミュレーション結果の信頼性を担保するもの。

《再現対象交差点》

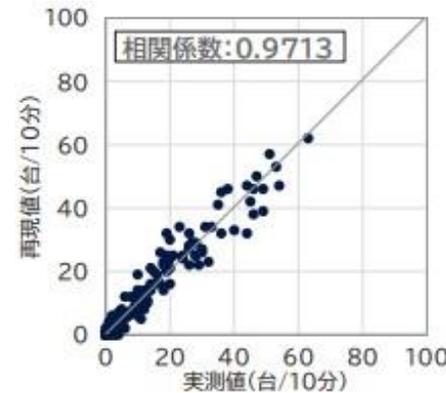


- 検証対象交差点
- 交通量設定交差点(既存調査あり)
- 構築交差点(既存調査なし)

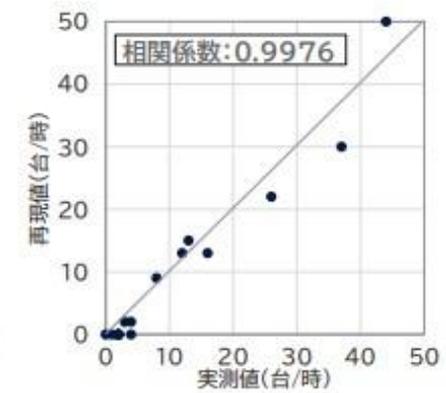
交通量データは、福山駅前交差点(2019.11.26)の実測値をベースに調査対象交差点における方向比率や時間比率を用いて、発生交通量を生成。

《朝ピーク時(7:00~9:00)における相関係数》

《福山駅前交差点》



《東1番ガード(北)交差点》



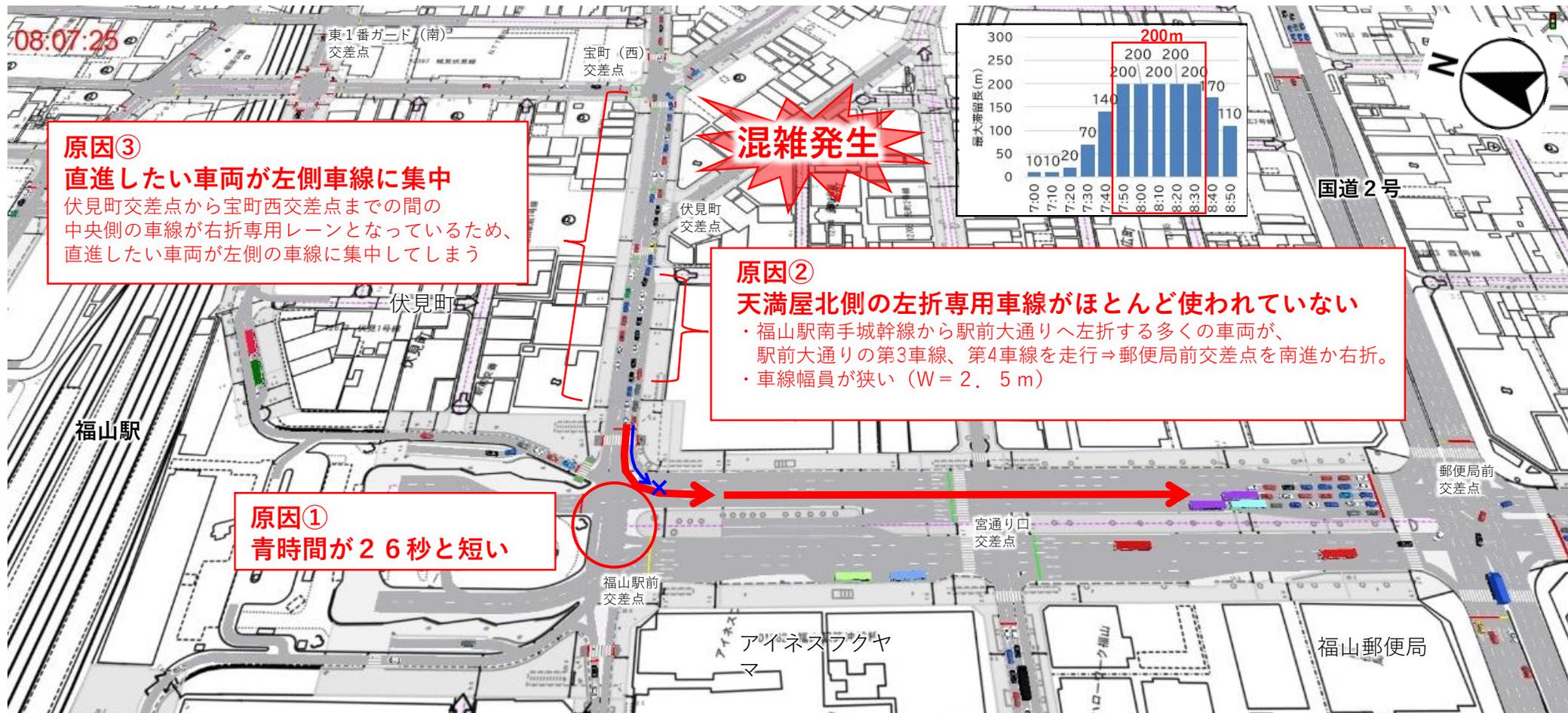
福山駅前交差点と東1番ガード(北)交差点を対象に方向別交通量の再現状況を確認した結果、相関係数は0.97以上と非常に高い相関を示しており、再現性が担保されている。

※一般的に0.7以上の相関があれば再現性が高いとされている。

**現況の交通状況が、
正しく再現できている。**

交通シミュレーション

現況の課題：天満屋と伏見町の間の道路（福山駅前交差点東側からの流入）で、**混雑が発生している。**



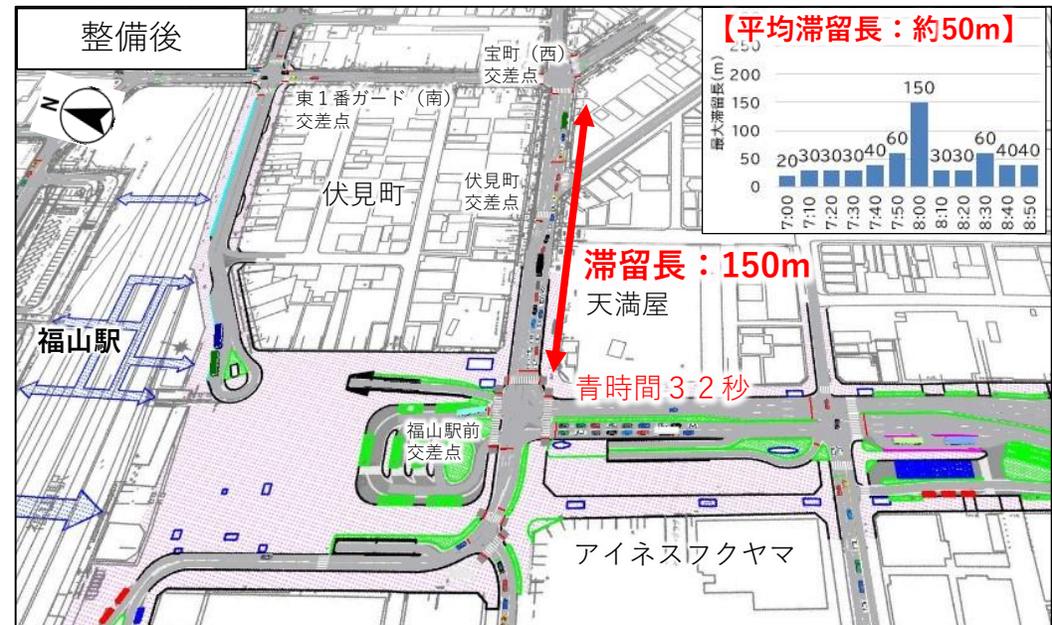
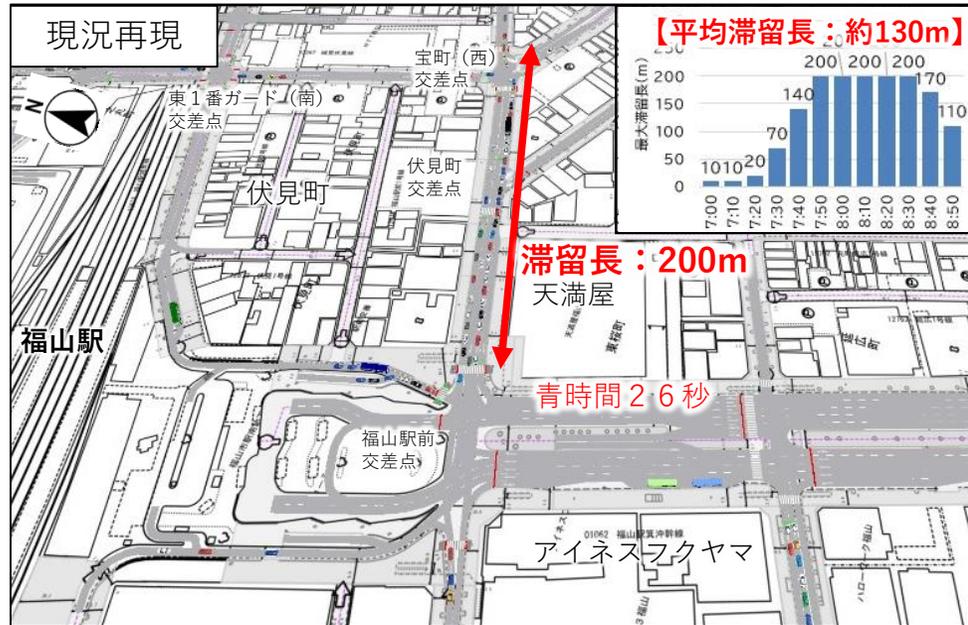
交通シミュレーション

◆ 「現況再現」と「整備後」の交通シミュレーション結果：天満屋と伏見町間の道路

結果：整備後は、現況よりも**滞留長が短くなる**

福山駅前交差点がコンパクトになることで、青信号の時間を26秒から32秒へ延長。そうすることで滞留長（1回の赤信号で停止する車の列の長さ）が減少する。

【福山駅前交差点（東側→西側）における渋滞の状況（8時1分ごろの様子）】



	現況	整備後	増減
最大滞留長	約200m（8時00分台）	約150m（8時00分台）	▲50m
平均滞留長	約130m	約50m	▲80m

交通シミュレーション

現況の課題：アイネスフクヤマ前の道路（福山駅前交差点の南側からの流入）で、**混雑が発生している。**



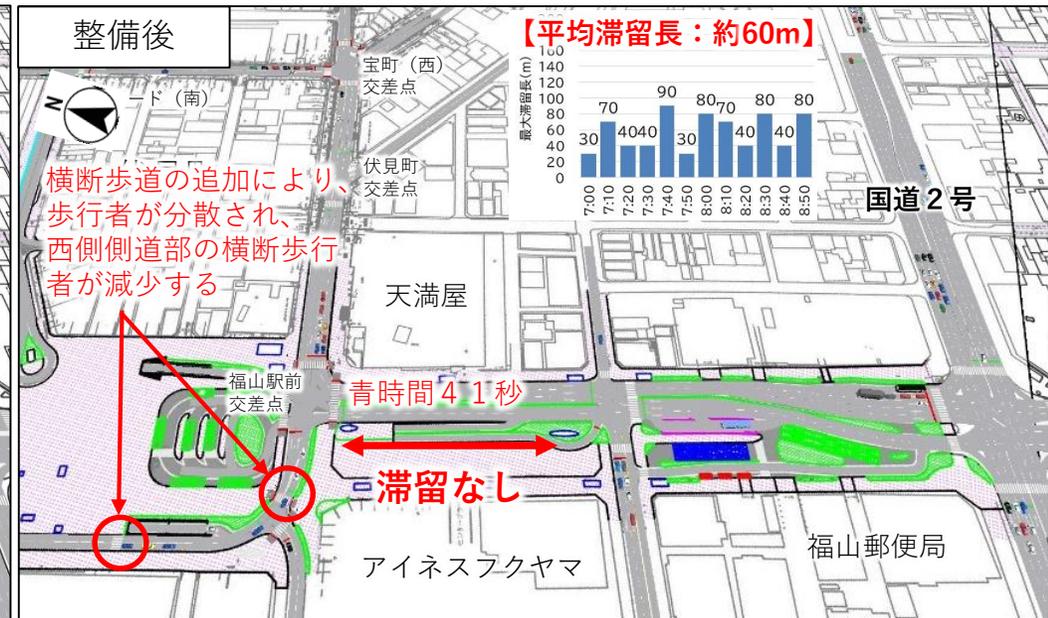
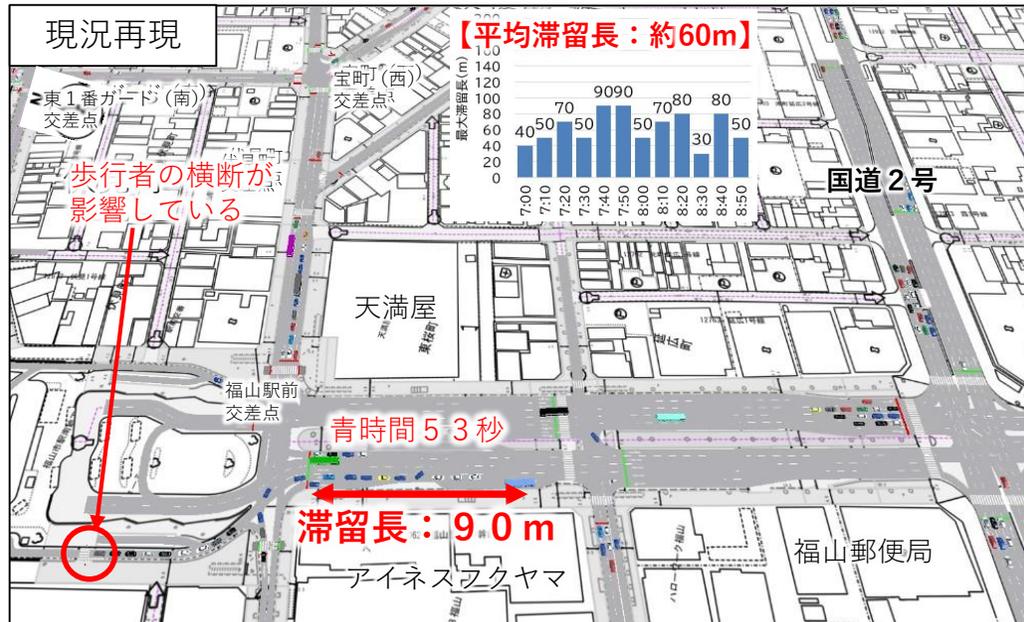
交通シミュレーション

◆ 「現況再現」と「整備後」の交通シミュレーション結果：アイネスフクヤマ前の道路

結果：整備後は、歩行者の横断の影響が減る。

駅前広場の西側側道の横断歩行者数が減ることで、車が流れやすくなる。

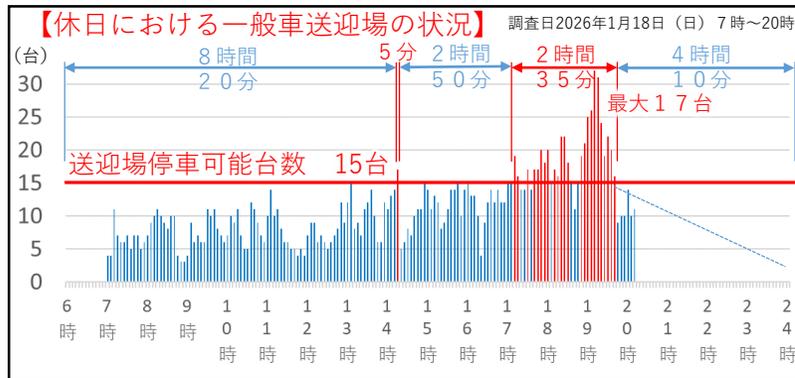
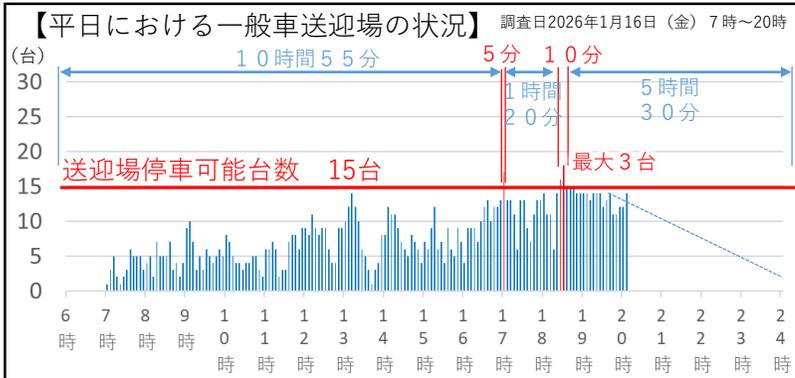
【福山駅前交差点（南側→北側）における混雑の状況（7時40分ごろの様子）】



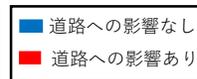
	現況	整備後	増減
最大滞留長	約90m (7時40分台)	約90m (7時40分台)	0m
平均滞留長	約60m	約60m	0m

福山駅北口の交通渋滞について

●福山駅北口送迎場の送迎車両が道路に影響を及ぼす時間と現況の交通量



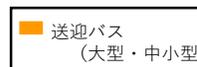
凡例



- 平日は道路へのはみだし駐車はほとんど見られない
- 休日の17～19時台にははみだし駐車が見られる

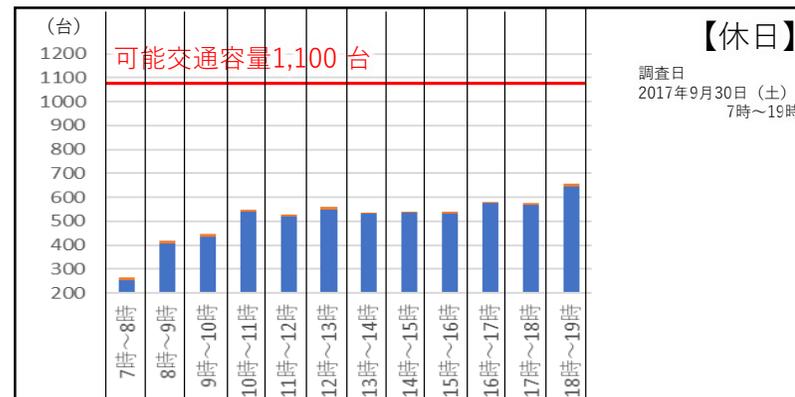


凡例



送迎バス乗降場の利用台数

- 平日のピークは朝7～10時台
- 休日のピークは夕方16時台



凡例



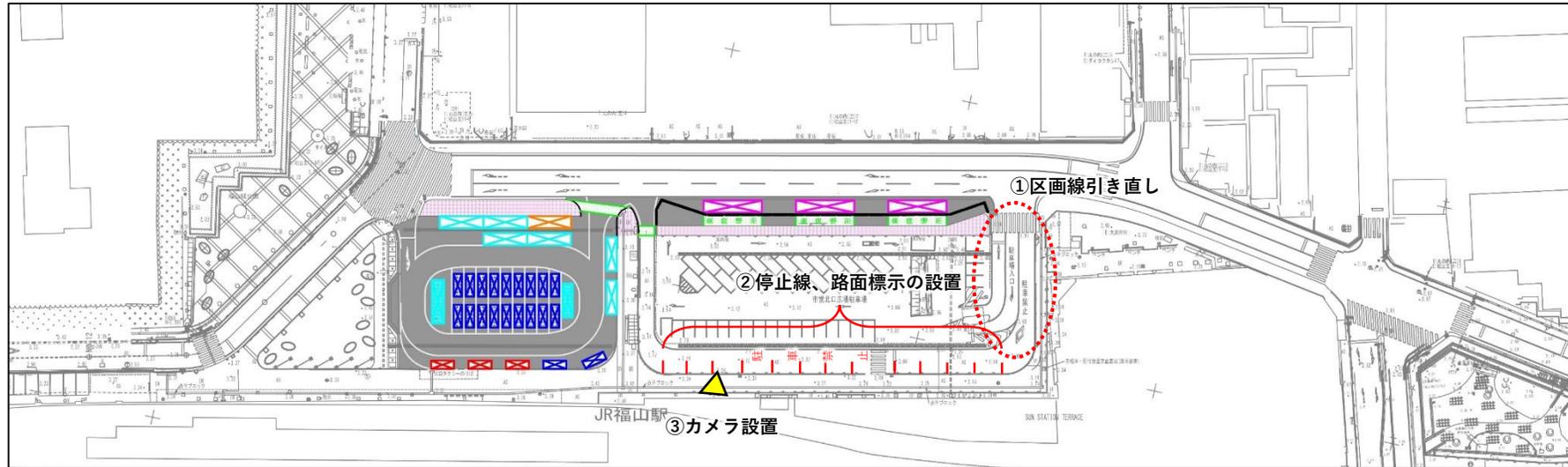
交通量に伴う道路の混雑はないと考えられる。

現況の交通量に送迎バスの交通量を加えても可能交通容量（1,100台）を大きく下回っていることが分かる

福山駅北口の交通渋滞について

●中小型・大型バス送迎場設置に伴う北口への影響を緩和する対策案

中小型・大型送迎バスを北口に配置することに伴う影響は、次の4つの対策を講じることで、影響を生じさせないことが可能であるとともに、道路へのはみだし駐車を減少させ、これによる道路の混雑緩和を図ることが可能



① 区画線の引き直し（2026年3月13日実施済）

駐車場入口、送迎場入口および車路を明確にすることで、入口部分での混雑が発生しないようにする

② 停止線の設置および路面標示による注意喚起

停止線により停まる箇所を明確とすることや、路面標示による注意喚起を行う

③ カメラによる長時間駐車の抑制

カメラを設置し、監視することで長時間駐車の抑制を図る

④ 施設数の増設

伏見町北側に一般車送迎場を新たに整備する

未来につながる、福山らしい駅前を。

若者が帰ってきたいと思える風景。誰もが憩い、誇りに思えるまちの玄関口。
市民、事業者、行政が連携して、これからの福山の未来をつくっていきます。

