

第13回福山駅前広場協議会

日時：2026年（令和8年）1月28日（水）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13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。よろしく願いいたします。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13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。前回、12月1日の協議会では、2つのたたき台をお示しし、バスやタクシーなどの交通施設の配置や広場の施設内容について、ご意見をいただきました。その後、交通分科会を開催し、本協議会やその間に開催しましたヒロバラボでのご意見などを踏まえて、交通施設の配置を修正し、ご意見をいただきました。また、広場の活用や運営についても、新たに広場活用連携分科会を開催し、2つのたたき台の案の違いを踏まえて、整備効果や活用のアイデアなどのご意見をいただきました。本日は、各分科会での議論経過を報告させていただき、ブラッシュアップしました「たたき台」と駅前広場のイメージ図をご説明したうえで、それぞれのたたき台の交通施設の配置や広場の規模や内容、効果などについて、ご意見をいただきたいと考えております。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。本日は、どうぞよろしくお願い申し上げます。

《座長挨拶》

●清水座長

本日もまた駅前広場の議論が行われます。今年度末に向けて、だんだんと大詰めが近づいていると思うので、本日もまた皆様の真剣な議論が行われることを期待している。どうぞよろしくお願い申し上げます。

●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資料1の出席者名簿により紹介にか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。本日は、まず交通分科会および広場活用連携分科会

の概要についてご報告します。その後、本日の議題として「先行整備案（たたき台）について」の意見交換を行います。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は第7回福山駅前広場協議会（交通結節機能検討）の概要、資料3は交通シミュレーションによる検証、資料4は道路構造の確認、資料5は交通結節機能について現状との比較項目（利用者視点より）、資料6は福山駅前広場協議会分科会（広場活用連携）の開催概要、資料7は福山駅前広場整備の先行整備案（たたき台）の修正、資料8は先行整備案（たたき台）のイメージ、資料9は中小型・大型バス送迎場設置に伴う北口への影響について、参考1は福山駅前広場協議会分科会（広場活用連携）各回内容です。それでは、まず報告事項の1点目として交通分科会の概要について福山駅周辺再生推進部の建内から説明をいたします。

《報告》

●福山駅周辺再生推進部参与

福山駅周辺再生推進部の建内です。12月25日に開催した交通に関する分科会で説明した内容についてご報告させていただきます。資料2、第7回福山駅前広場協議会分科会（交通結節機能検討）概要をご覧ください。交通分科会では、「先行整備案（たたき台）」の交通シミュレーションの結果や協議会でいただいた意見に対する検討結果の報告と、たたき台をより良い計画とするための改善点や検討事項に関する意見を聴取することを目的として開催しました。まずは交通分科会での説明内容について報告します。資料3、交通シミュレーションによる検証をご覧ください。1頁をご覧ください。赤枠で囲っている範囲について、前回の協議会でお示した、たたき台①と②の交通シミュレーションを行いました。交通シミュレーションとは、現在の交通量や道路構造、信号制御などの条件から現況の再現を行い、それを基に将来の交通量や交通施設の配置、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うなるかを検証するものです。2頁をご覧ください。現況の再現がどのくらい正確にできているかを検証しています。福山駅前交差点と東1番ガード（北）交差点において、実測と現況再現の交通量を比較すると、0.97以上の高い相関を示していることから、現況の交通状況を正しく再現できているものです。3頁をご覧ください。この資料は左が福山駅、右が国道2号となっています。天満屋と伏見町間の道路である福山駅南手城幹線の混雑の原因について説明します。原因の1点目は、福山駅前交差点の東側からの流入の青時間が短いことです。2点目は、天満屋北側の第1車線がほとんど使われていないことです。福山駅南手城幹線から駅前大通りへ左折する多くの車両が、駅前大通りの第3・4車線を走行して、郵便局前交差点を南進もしくは右折していますが、天満屋北側の第1車線から駅前大通りの第3・4車線に入ろうとすると、交差が生じるため、第1車線はほとんど使われていません。3点目は、伏見町交差点から宝町（西）交差点までの間の第2車線が右折レーンとなっているため、主交通が第1車線に滞留していることです。4頁をご覧ください。駅前大通りの混雑の原因について説明します。原因は駅前広場内の西側側道の横断歩行者が多いことです。信号機の無い横断歩道があり、横断歩行者が多いと、福

山駅前交差点の信号が青でも車両が抜けることができません。5頁をご覧ください。現況再現とたたき台①を比較しています。これは8時7分ごろの福山駅南手城幹線の状況です。現況の滞留長は約200mですが、たたき台①では約30mになります。その理由は、福山駅南手城幹線の道路改良により左折専用車線を設けることで、福山駅前交差点の信号の青時間を増やすことができるからです。動画でも確認していただきたいと思います。左側が現況、右側がたたき台①です。現況では、7時50分から8時30分くらいまでの間で混雑が生じています。第1車線が使われていないことがわかります。たたき台①では円滑に流れていることがわかります。資料に戻ります。6頁をご覧ください。これは7時40分ごろの駅前大通りの状況です。現況の滞留長は約90mですが、たたき台①では約20mになります。その理由は、駅前広場の南側に横断歩道を新設することで、歩行者が分散するからです。動画でも確認していただきたいと思います。現況では、駅前広場の西側側道の横断歩道に歩行者がいると一時停止義務が働くため、福山駅前交差点の信号が青でも滞留が発生しています。たたき台①では、円滑に走行できていることがわかります。ここで駅前大通りを中心とした交通の流れを動画で見たいと思います。郵便局前交差点において、滞留長が伸びるが1回の青時間で交通が捌けている状況がわかります。資料に戻ります。7頁をご覧ください。たたき台①の問題点について説明します。伏見町の北側の路線バス乗降場から、路線バスがまとまって出てくる時間帯があります。1日に3回、6～7台の路線バスがまとまって入ってくるため、宝町（西）交差点を先頭に滞留し、信号を1回待っても抜けられない状態が生じます。この問題については、バスの発車時間を2分程度調整することで、改善できると考えています。8頁をご覧ください。たたき台①と同様に、現況再現とたたき台②を比較しています。8時1分ごろの福山駅南手城幹線の状況です。現況の滞留長は約200mですが、たたき台②では約150mになります。動画でも確認していただきたいと思います。たたき台②は福山駅南手城幹線の改良をしていないため、現況と比較して、滞留長は若干短くなります。9頁をご覧ください。7時40分ごろの駅前大通りの状況です。現況の滞留長は約90mですが、たたき台②では滞留はみられません。動画でも確認していただきたいと思います。現況では横断歩道で車が溜まっていますが、たたき台②はスムーズに流れています。資料に戻ります。10頁をご覧ください。これは現況再現とたたき台①における路線バスの走行時間を比較したものです。福山駅南手城幹線では、車両が滞留せず円滑な交通が確保できていることから、単純に走行距離が延びることが、走行時間が増える要因となっています。11頁をご覧ください。同じくたたき台②の路線バスの走行時間を比較したものです。こちらはバスの乗降場の位置が大きく変わらないので、現況と計画案②での大きな差は見られませんでした。12頁以降は、タクシーの平均走行時間を算出しています。こちらについては、信号の関係で若干の時間の増減があります。資料3の説明は以上です。

次に資料4、道路構造の確認をご覧ください。1頁をご覧ください。前回の協議会において、たたき台②の場合、バスターミナルの西側の歩行空間をもう少し広げることができないかという意見をいただきましたので、バスターミナルの形状について検討しました。駅前広

場内に4バース、伏見町南側に2バース配置した場合、西側の歩行空間を広げることができませんが、路線バスが旋回するため、中央に無駄なスペースができてしまいます。駅前広場内に4バースしか配置されないため、路線バスの運行が困難になることも想定されます。また、2バースを確保するため、用地買収が必要となることから、たたき台②に示すバスターミナルの形状が適切であると考えています。2頁をご覧ください。前回の協議会において、アイネス前に路線バスの待機場を配置できないかという意見をいただきましたので検討しました。まず、宮通り口交差点側からアイネス前に流入して、北側から流出する案を検討しました。この案については、公安委員会と協議を行ったところ、交差点内での流出は、安全性の観点から難しいという協議の結果になりました。次に、福山駅前交差点側からアイネス前に流入して、南側から流出する案を検討しましたが、この案については、流出部において路線バスが左折できないため駅前広場に行けないという問題があります。よって、アイネス前へ路線バスの待機場を設けることは難しいという結果になりました。資料5、交通結節機能について現状との比較項目をご覧ください。こちらは、現況とたたき台①、②における交通結節機能を利用者視点より比較するための項目を記載しています。比較する交通施設としては、路線バス、タクシー、大型送迎バス、中・小型送迎バス、一般車、自転車としております。それぞれの交通施設について、利用者視点で重要となる駅舎からの距離、乗車時間、利便性・快適性について項目を設定しています。ここで、資料2、第7回福山駅前広場協議会分科会（交通結節機能検討）概要の説明に戻らせていただきます。資料2の右側をご覧ください。分科会での主な意見です。意見としては、「たたき台①、②の計画におけるシミュレーション結果では、駅周辺の交通の流れについて、大きな交通混雑は生じず、福山駅前交差点における混雑の緩和に寄与するものと考えられる」といった意見や「たたき台①については待機場に行くまでのルートが複雑で移動時間を要する。路線バスの円滑性及び安全性の確保の観点からたたき台②がより適していると考えられる」、「観光用の中小型・大型バス送迎場については、場所を分散して配置するのではなく、福山駅北口広場への集約配置を検討することが望ましい」といったご意見をいただきました。その他の意見としては、「現在の北口の一般車送迎場の混雑解消及び②-B案の一般車送迎場の円滑な運用に向けては、ルールづくりが必要」という意見がありました。まとめとしては、分科会で提示された、たたき台①案、②-A案、②-B案と「交通結節機能について現状との比較項目」については、修正をする箇所はなく、協議会に提示することを確認しました。交通に関する分科会のご報告は以上です。

●事務局

次に、広場活用連携分科会について、福山駅周辺再生推進課長の野田から説明をいたします。

●福山駅周辺再生推進課長

福山駅周辺再生推進課の野田です。資料の説明をさせていただきます。資料6をご覧ください。1頁をお願いします。この分科会は、2つの案を練り上げていく上で、広場空間の活用・連携という観点で、駅前広場の活用可能性が高い周辺事業者の意見を聞き、駅前広場協議会での議論に生かしていくことを目的に開催しました。日時は記載のとおりです。議論の視点として、どのように駅周辺全体を魅力的にしていくか、各エリアをつなぐ「ハブ」となる広場空間を介して、周辺との回遊性をどのように生み出していくか、また、それらを実現するために、駅前広場をどのように活用していくか、という視点で議論を行いました。2頁をお願いします。各回の議論内容です。第1回は、意見交換1として「たたき台(2つの案)への意見出し」、意見交換2として「駅周辺と一体的につながる駅前広場・駅前大通りの使い方」について議論しました。第2回では、「駅前広場を活用していくために必要な施設」、「駅前広場・大通りの整備効果を、どうしたら自分たちのエリアとの相乗効果につなげていけるか」について、議論しました。3頁をお願いします。これは、分科会で説明した資料になります。2つのたたき台の広場空間を比較したものです。まず、広場の規模です。駅前広場の空間は、たたき台①が7,500㎡、たたき台②が5,600㎡です。参考として、下の図のように、駅前広場の全体の広さは約14,000㎡ですが、右側の中央公園とだいたい同じ広さとなっています。4頁をお願いします。駅舎とのつながりです。①案は路線バスの転回場が広場に大きく張り出しています。②案は、規模は小さくなりますが、中小型バスの転回場が張り出しています。次に東西の動線についてです。①案は伏見町エリアとのつながりは、路線バスの転回場が大きく張り出しています。②案も規模は小さくなりますが、送迎バスの転回場が張り出しています。また、両案ともに、三之丸エリアとのつながりは、広場とエリアの間に道路が通っています。南北の動線についてです。①案は南北の行き来がしやすく、②案は南北を行き来する動線が狭いです。次に遺構の表現についてです。①案はバスロータリーが大きく張り出して、駅前広場の北側にある舟入遺構や二重櫓の表現ができません。一方で南側にある外堀遺構の外側の表現ができます。②案は、外堀遺構の表現はできませんが、舟入遺構や二重櫓の表現はできるようになります。5頁をお願いします。分科会での意見とまとめです。まず、2つのたたき台についての意見です。周辺とのつながりの視点では、たたき台①は東西や南方面へ歩いて往来がしやすそう。一方でバスのロータリーが大きすぎるといった意見がありました。たたき台②は東西の往来は現状より改善される。ただ、南に乗降場が残ることで、南方面の分断感が気になる。また、両案ともに、広場を生かすためにはアイネスやNEWCASPA、三之丸町、伏見町との連携が必要などの意見がありました。使いやすさ・過ごしやすさの視点では、たたき台①は広場が広い方が様々な使い方ができて良い。一方で、広場の面積が広すぎるといった意見がありました。たたき台②はバス乗降場のすぐ隣に広場があるため、安全の配慮が必要。また、両案ともに広場に屋根が必要、などの意見がありました。次に福山らしさという視点では、両案ともに、福山城の遺構を見せる工夫をした方が良いなどの意見がありました。その他として、人の交流を促すにぎわいを創出、駅周辺を活性化するために広場は必要という意見、また観光バスの乗降場の位置はもう少し駅に近い方がよい、などの意見がありました。続いて、駅前広場の活用や周辺エリ

アとの相乗効果についてです。ビジネスや観光など、外から来る人を対象に休憩や飲食、仕事、待ち合わせ、情報を得る場として活用したい。また、歴史を語れる人を増やしたり、持続的に稼げる魅力的な店舗をつくることでエリア全体を目的地にしていきたいという意見がありました。地元の人向けには、カフェなどでくつろげる場所を提供する。駅周辺のお店MAPの作成・配布。まちの案内コンシェルジュを置く。グリスロなど移動手段の活用により、面的な広がりをつくっていききたいという意見がありました。まとめです。2つのたたき台については、周辺との連携や遺構を見せる工夫など両案共通の意見が多く出されました。両案ともに、日常的な活用とイベントなど非日常的な活用が同時に可能な広さとなっています。引き続き、市民や事業者と一緒に、活用方法や持続的な運営体制を検討していく必要があります。今の駅前広場を変えていくことで、回遊性の向上やにぎわいの創出など、様々な効果が期待できます。たたき台①②ともに、周辺の事業者と連携して空間や仕組みを作っていくことで、魅力とにぎわいを生み出せる広場空間にしていけると考えています。各回の主な意見は参考1にまとめています。また、ご覧いただければと思います。広場活用連携の分科会の報告は以上です。

●事務局

報告については以上です。続いて、本日の議題「先行整備案（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

まずは、事務局から説明をお願いします。

●福山駅周辺再生推進課長

資料7、福山駅前広場整備の先行整備案（たたき台）の修正をご覧ください。1頁をお願いします。たたき台①は、前回お示した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を修正したものです。主な修正箇所は、観光などの大型バス、中・小型バスの送迎場の配置場所です。以前は、郵便局前に配置していましたが、観光バスは駅の近くに配置するほうがよい、また、大型バスと中・小型バスは近い方がよいといった意見を受け、北口広場に配置しています。大型バス送迎場は3台分、図の赤色のところです。中・小型バス送迎場は7台分、図の水色のところです。タクシーの乗降場は引き続き、北口広場に配置しています。なお、トイレや路線バスのバス待合などの配置については、駅前広場の中に暫定的な位置でお示ししています。2頁をご覧ください。たたき台②-A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を修正したものです。大型バス送迎場の配置を変更し、北口広場に大型バス送迎場を

3台分、図の赤色のところに配置しています。3頁をご覧ください。たたき台②-Bです。先ほどの②-Aから中・小型バスの送迎場も北口広場に集約して配置した案になります。北口広場に大型バス送迎場を3台分、中・小型バス送迎場を7台分、配置しています。また、北口の混雑緩和のため、伏見町の北側の道路に一般車送迎場を配置しています。北口広場のバス送迎場は、各たたき台に共通して、柵の移設や歩道巻き込み部の改築など、最小限の整備により配置しています。また、送迎バスの配置を変更したことに伴い、郵便局前のバス送迎場の形状も変更しています。資料7のたたき台の修正についての説明は以上です。

●福山駅周辺再生推進部参与

続きまして、資料9をご覧ください。先ほど説明いたしました「たたき台の修正案」において、中・小型や大型バスの送迎場を北口へ配置することを検討するにあたり、福山駅北口への影響を把握し、その対策を検討するために様々な調査を行いました。その内容をこの資料にまとめています。まず、一番下のグラフをご覧ください。北口広場沿いの市道における通行可能な交通量は1,100台です。現況の一般車交通量に送迎バスの交通量を加えても、通行可能な交通量1,100台を大きく下回っています。送迎バスが増えることによる道路の混雑はないと考えられます。北口一般車送迎場付近の混雑の原因は、送迎車両が長時間滞在し、送迎場から車両が路上へはみ出して駐車し、交通に影響を与えていることによるものです。上の段のグラフをご覧ください。本年の1月16日～19日までの間、北口の一般車送迎場の利用状況を調査したものです。送迎場への停車が可能な台数は15台で、この台数を超えると道路へのはみだし駐車が発生します。グラフにおいて赤く表示している棒が、はみ出し駐車が発生している時間帯と台数を表しています。平日においては、道路へのはみ出し駐車はほとんど見られない状況でした。休日においては、夕方17時から19時台にはみ出し駐車が見られる状況でした。中段のグラフをご覧ください。これは、中・小型バスと大型バス数が1時間当たりに送迎場を利用する台数の合計です。送迎バス乗降場の利用台数は、平日のピークが朝7時から10時台です。休日のピークは、夕方16時台であるため、一般車送迎場が利用されるピーク時間とはずれています。裏面をご覧ください。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についてです。次の3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、道路へのはみ出し駐車を減少させ、これによる混雑緩和を図ることが可能と考えています。1点目、停止線により止まる箇所を明確にし、路面標示による注意喚起を行う。2点目、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。3点目、施設数の増設は2-B案になりますが、伏見町の北側に一般送迎場を新たに整備するといった対策が考えられます。資料9の中・小型、大型バス送迎場設置に伴う北口への影響についての説明は以上です。

●福山駅周辺再生推進課長

次に、資料8、先行整備案(たたき台)のイメージをご覧ください。たたき台①と②につ

いて、イメージ図を作成しました。1頁をご覧ください。右上に書いているとおり、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。1頁は、たたき台①の駅前広場を北側から見た鳥瞰イメージです。左下は、路線バスの転回場になります。駅を出て、南方向に大きな屋根を配置しています。屋根の下では、ステージでのイベントやマルシェが行われています。左右両方には並木道があり、駅前大通まで続いています。また、真ん中あたりに、水盤があり、こども達が遊んでいる様子も描いています。2頁をご覧ください。こちらは南からの鳥瞰イメージです。駅前広場の南側、図の真ん中あたりには、広い芝生空間があり、イベントを楽しむ人や日常的にくつろぐ人が集える空間になっています。また、駅前大通りの4車線分を広場空間としており、駅前交差点は今よりもコンパクトになっています。3頁をご覧ください。こちらは、駅から南方面の風景です。駅を出たときに広がるこの風景は、福山を訪れる人にとって、まちの第一印象となり、そこには、福山城の遺構やばらが感じられる空間が広がっています。そして、駅を出てすぐの空間で、大道芸を行ったり、待ち合わせや待ち時間を過ごす人がいたり、芝生でくつろぐ人がいたりというまちの顔となる豊かな風景のイメージを描いています。4頁をご覧ください。こちらは、三之丸町からの鳥瞰イメージです。左側の広場空間は、音楽イベントを行っている様子です。右側の芝生空間では、パブリックビューイングをしたり、マルシェをしたり、運動や芝生でくつろぐなどの過ごし方を描いています。5頁をご覧ください。次に、たたき台②の北からの鳥瞰イメージです。図の奥の方、広場の南側に、路線バス乗降場を描いています。そして、図の手前、広場の北側が広場空間となっています。芝生空間や福山城の遺構を表現した石垣、また噴水やこども達が遊ぶ水辺の空間を描いています。真ん中あたりは音楽イベントをしているときの様子になります。両側には並木道やマルシェ、周辺店舗のテラス営業が行われていることを描いています。6頁をご覧ください。これは南からの鳥瞰イメージです。この案も駅からバス乗降場まで大屋根を配置しています。また、手前の駅前交差点では、地上で東西に人が行き来できるようになっています。7頁をご覧ください。こちらは、駅から南方面の風景です。駅を出ると、並木道やたくさんのばら、親水空間など開放的な風景が広がっています。また、起伏のある芝生空間やベンチなどがあり、小さなこども連れや高齢者も、ゆったりと過ごせる空間になっています。8頁をご覧ください。これは、三之丸町からの鳥瞰イメージです。オーケストラなどの音楽イベントを開催しながら、その傍らでは、図の下にあるような、飲食したり読書したり、仕事をしたり、絵を描いたり、思い思いの過ごし方ができる様子を描いています。そうした人々の過ごす様子が見えることで、まちの豊かさが感じられ、人や企業を惹きつける魅力的な都市につながっていくと考えています。資料8の説明は以上です。最後に、本日ご意見をいただきたいことです。資料7、8のたたき台の交通施設（路線バス、タクシー、中小型・大型送迎バス、一般送迎、駐輪場）の配置場所や広場施設（規模、回遊性、まちの第一印象、歴史文化、多様な使い方など）について、それから、資料5の交通機能について現状との比較項目について、ご意見

をいただきたいと思います。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した。ここから、みなさんの忌憚のないご意見を伺いたいと思う。

●福山市商店街振興組合連合会

今回で13回目ということで、いよいよ議論をまとめる段階に入ってきたと感じています。同時に、提示されているたたき台も、これまでの議論を踏まえ、非常に集約された内容になっていると思います。当初、この広場の検討を開始した際には、JRの1日あたり約35,000人の乗降客がありながら、駅前広場が単なる通過点となっていることが課題として挙げられていました。そのため、広がりのある機能や交通結節機能を充実させ、都市の魅力を高めていこうという方向性だったと理解しています。今後10年程度を見据え、ウォークアブルな社会をめざす中で、今回の整備案が示されているのだと思います。先日の会合では、①案・②案それぞれに長短があり、どちらも決めがたいと申し上げました。その後、市民意見交換会やヒロバラボ、交通分科会、広場分科会などを重ね、丁寧に議論を積み上げてこられたことに敬意を表したいと思います。もちろん、遺構の表現方法や車両配置など、すべての課題を完全に解消することは難しいと思いますが、一定の効果が最大化される案にまとめていくことが重要ではないでしょうか。特に観光バスや送迎バスを北側へ配置する案は、これまでの意見を踏まえた現実的かつ妥当な判断だと感じています。その点を踏まえ、私としては、本日示された②-B案が最も望ましい案ではないかと考えています。南側にターミナルを配置することについては、景観面での懸念もあったかと思いますが、現時点では最もバランスの取れた案ではないでしょうか。バース数を集約するという考え方も合理的であり、今後、大型バスの小型化が進む可能性も踏まえれば、柔軟な運用も可能だと思います。景観との調和を図るため、デザイン性の高い車両の導入なども検討できるのではないかと感じました。また、広場単体で完結するのではなく、三之丸町、伏見町、霞町、本通りといった周辺商店街との連携が重要です。北側の福山城と回遊動線、南北・東西の誘導を意識することで、面的な広がりを生み出していく必要があります。広場は常にイベントで埋まるわけではありません。日常的に利用される空間として、待ち時間の休憩や散策ができる、潤いと癒しのある場となることが望ましいと考えます。イベント時には商店街との連携を強化し、相乗効果を生み出す工夫も必要でしょう。これまでの意見を総合的に踏まえると、現段階では②-B案が最も妥当な案であると考えています。

●西村浩

私も交通分科会に参加し、様々な意見を伺う中で、ここまで案が煮詰まってきたことは本当に良かったと感じています。基本計画の策定に向けて、十分な検討が積み重ねられてきたことに敬意を表します。その上で、資料9と②-B案について申し上げます。北口の渋滞緩

和は、今回の広場整備と同時に解決すべき重要な課題です。これまでの市の現地調査から、一般車送迎場の駐車車両が道路にはみ出すことが渋滞の一因になっていることが明らかになっています。資料9にあるように、停止線を明確に設け、詰めて駐車できる仕組みを整えることは非常に重要です。現地では、前方が空いていても見通しが悪いため詰めないケースがあり、その結果として道路にはみ出してしまいう状況があるとのこと。空きスペースの表示や明確な誘導、ルール徹底によって、はみ出し駐車を防ぐ運用改善は十分可能だと思います。一方で、②-B案では伏見町北側に新たに一般車送迎場を整備することになっています。しかし、福山駅のように東西南北すべてに一般車送迎場が配置される駅は全国的にも例が少ないのではないのでしょうか。あまりに自家用車が駅近くまで容易に乗り入れできる構造にすると、ウォークラブルな駅前をめざす方向性と整合しない整備になりかねないという懸念があります。仮に②-A案で中小型バスを北側へ移すのであれば、伏見町北側は人優先の空間として活用する可能性もあるのではないのでしょうか。例えば、三宮のように、歩行者が滞在し、飲食や交流が生まれる空間をめざすという選択肢も考えられます。私が懸念しているのは、伏見町北側に一般車送迎場を整備することを基本計画に明記してしまうことで、「利便性向上」だけが既成事実化し、その後にウォークラブル化へ踏み込む余地が狭まってしまうのではないかという点です。基本計画ですべてを100%確定させる必要はないと考えます。大枠の方向性を定めた上で、例えば北側送迎場の運用改善によって渋滞が十分緩和できるかどうかを社会実験で検証し、その結果を踏まえて伏見町北側の将来的な使い方を改めて議論する、という段階的な進め方もあり得るのではないのでしょうか。伏見町北側の道路空間は、駅前の投資効果をまちの暮らしや商業の活性化につなげる重要な場所です。交通結節機能の向上だけでなく、まちの価値向上につながる活用を慎重に検討すべきだと思います。ここで全てを固定的に決めるのではなく、前に進みながら検証と対話を重ねていくプロセスを基本計画の中に位置づけることも、非常に重要な方針だと考えます。基本計画のあり方そのものについても、皆様と議論できればと思います。

●福山市商店街振興組合連合会

西村先生のご意見を伺い、確かにその通りだと感じ、少し反省いたしました。これまで私は、北側に大型観光バスや中小型の送迎バスを配置する案が出てきた中で、現状、一般車が送迎のために道路にはみ出している課題を解消するためには、②-B案のような整理はやむを得ないのではないかと考えていました。大型バスや送迎車両との整合性を図る上で、一定の整理は必要だろうと置いていたからです。一方で、さんすて福山の東側には新たな店舗が入る予定であり、従来から親しまれてきた「くすのき通り」としての景観や歩行空間を生かし、本通り商店街ともつながるウォークラブルな空間をつくれないう思いも強く持っていました。その中で、西村先生から、固定的に決めつけるのではなく、実証的な検討を重ねながら、最もウォークラブルに適した形を模索すべきではないかのご意見を伺い、まさにその通りだと感じました。②-B案を前提として固めてしまうのではなく、検証を重ねな

がらより望ましい形を探っていくという姿勢が大切だと改めて認識いたしました。ありがとうございました。

●福山市自治会連合会

前回、①案と②案が提示され、3月までというスケジュールの中でどのように整理されるのか気になっておりました。今回、事前に資料をメールでいただき、分科会での議論も十分に反映されており、イメージとして具体的に示されたことで、検討が大きく前進したと感じています。私としては、先ほど高田委員がおっしゃったように、現段階では②-B案が良いのではないかと考えています。一方で、伏見町の扱いについては少し気になってます。本来であれば、伏見町との関係性も含めてうまく取り込める形になればよいと考えていました。しかし、本日の議論を伺う中では、まずは北側の大型・中小型バスの送迎場の整理や、さんすて前の一般車送迎場の整理を優先し、伏見町については今後の検討課題となるのかなと感じました。そのため、現時点での案としては②-B案が妥当ではないかと考えています。

●広島県タクシー協会東部支部

私は全国各地を見てきましたが、福山のように駅前にこれほど多くの自家用車が止められる事例はあまりありません。半分以上京都に住んでおりますが、京都でも一般車送迎は20台程度で、厳格な時間ルールのもとで運用されています。限られた空間をどう活用するかという観点から、自家用車の台数については改めて協議が必要ではないかと思えます。その上で、②-B案は「小さく作り、将来的に変化をかけられる」可能性を持つ案ではないかという印象を持っています。北口については駐車場を含め、全体の在り方を見直しながら、ストレスフリーな環境をつくるのが重要です。観光バスについても、時間制限を明確にするなどルールを徹底することが必要です。他都市では10分、15分を超えると高額な料金が課されるケースもあります。一般車、観光バスともに明確なルールを設ければ、②-B案は十分に機能するのではないかと考えます。伏見町については、駅前がウォークブルで魅力的になれば、自然とリノベーションや民間投資が進む可能性があります。広島市内でも、広電の高架化以降、周辺にワクワクする店舗や空間が生まれ、エリア全体が明るくなっています。伏見町から商店街へと自然な人の流れが生まれることも期待できるのではないのでしょうか。また、屋根の老朽化など表面的な課題もありますので、行政と連携し、駅前と商店街を一体で考える仕組みが必要だと思います。一方で、広場を整備するだけでは不十分です。地方都市では、広場を作ったものの人が歩いていない例もあります。福山がそうならないよう、「この広場で何をするのか」という視点をさらに具体化していく必要があります。人口減少社会の中で、観光客や企業人材を呼び込み、「降りてみたい」「住んでみたい」と思われる駅前づくりを、今後さらに議論していくべきだと考えます。最後にタクシーについてですが、ショットガン方式の社会実験を通じて業界としても一定の理解は進んでいます。ただし、

観光客の迎車や福祉車両の乗降スペースについては、分かりやすく確保する必要があります。北口も含め、その点は明確に整備すべきだと考えています。②-B案を基本としつつも、運用やルール設定を通じて柔軟に改善できる余地を残していただければと思います。

●福山商工会議所

細かい確認で恐縮ですが、大型バスの送迎場を北口へ移し、郵便局前にも大型バス送迎場を残すということですが、基本的な乗降は北口で行い、郵便局前は待機場としての位置づけになるのでしょうか。

●福山駅周辺再生推進部参与

北口を主たる送迎場とし、郵便局前は待機場としても活用できます。また、修学旅行など団体利用の場合には、郵便局前の方が利便性が高いケースも想定されるため、そこで乗降できる運用も考えています。

●福山商工会議所

つまり、2カ所でその機能を分担するという理解ですね。大型バスの送迎場については、郵便局前は現在よりも距離が生じるため、基本的には北側が中心になるのではないかと考えています。ベストとは言えないかもしれませんが、ベターな案だと思います。たたき台①と②の比較では、バスの運行ルートを考慮すると、個人的には②案の方が現実的ではないかという印象です。ただし、②案のAとBのどちらがより適切かについては、現時点では判断が難しいと感じています。

●株式会社築切家守舎

伏見町の話が出ておりますので、意見を述べさせていただきます。伏見町では月1回、商店街全体でまちづくりの議論を行っており、駅前広場案についても市から説明を受けながら意見交換を重ねています。その中で特に関心が高いのが、さんすて福山との接続部分がどうなるのかという点です。伏見町と駅前広場がどのようにつながるのかは、皆さん大きな関心を持っています。あの部分が車によって分断される形になることは、福山市全体のまちづくりにとって必ずしも望ましくないのではないかと感じています。ウォークブルなまちづくりを考える上で、あの通りは非常に重要なキーとなる空間です。②-B案で進めるにしても、その点を十分考慮した計画としていただきたいと思います。また、交通渋滞についての懸念は伏見町周辺でも常に出ています。シミュレーションの結果、現状より悪化しないとの説明はいただいておりますが、駅周辺の関係者や住民の方々へ丁寧に説明を重ねていただくことで、理解が深まり、広場整備への期待も高まるのではないかと思います。観光バスを北口に配置することについては賛成です。経済界の中でも、お城が見える場所で乗降できることは観光上の魅力になるという意見があります。北口の渋滞についても、はみ出し駐車

が主因であれば、その運用改善によって解決可能ではないかと考えます。どのような仕組みを作るのが重要だと思います。最後に、先日の都市再生協議会で、計量計画研究所の石神氏の講演を拝聴しました。現状の人の流れをデータで把握し、仮説を立てた上で空間設計を行うという内容でした。車の交通体系については詳細に検討されていることが分かりましたが、人の流れについてもデータに基づいた分析を行い、それを計画に反映していただければと思います。私はこれまでも申し上げていますが、「今の駅前には仮設ですか」と言われる現状を一刻も早く改善し、誇れる駅前にしていただきたいと強く思っています。

●三谷繭子

私もこの案を拝見し、先日の広場活用連携分科会にも参加させていただきましたが、議論は非常に煮詰まってきたと感じています。これまで委員の方からもお話が出ていた、さんすて福山と伏見町間の道路、②-B案の一般車送迎場について気になっています。形状の問題というよりも、一般車をどのように扱うのかという点は、ウォークアブルな都市づくりや、福山市がどのような都市像をめざすのかというスタンスをかなり明確にしてしまうことになるのではないかと考えています。そういう意味で、現在の福山は、過度に自動車に依存していることが、渋滞を引き起こしている根本的な要因ではないかと考えています。自動車中心から公共交通や徒歩を重視する方向へと社会がシフトしている中で、自家用車の利便性向上を目的に一般車送迎場を作ることは、めざしている方向性に反してしまうのではないかとこの違和感があります。交通の分野には、「モビリティマネジメント」という考え方があります。過度に自動車に依存するのではなく、公共交通や自転車へと行動を転換していくためのコミュニケーション手法については、学術的にも実践的にも研究・実践が進められています。本協議会には公共交通の事業者の皆様も参加されていますので、できれば自家用車ではなく、公共交通をより活用していく方向をめざしていければと思います。基本計画の具体的な内容をここで確定する必要はないかもしれませんが、少なくともスタンスについては明確にしておいた方がよいのではないかと考えています。仮に②案の方向で進めるとしても、前回どなたかから、最終的には①案の姿をめざすというご発言もあったかと思えます。今後の社会の変化の中で、公共交通をより使いやすくしていく流れも想定されますので、そうした変化に対応しやすい方向性を持つことが望ましいのではないかと感じています。

●西村浩

送迎場の台数についてですが、北口・西口・地下を含めた全体容量としては足りていると伺っています。

●福山駅周辺再生推進部参与

足りてるといふより、長時間の利用によって溢れているところがある。

●西村浩

それは運用を適切に制御すれば解決可能ということですよ。資料のデータを見る限り、全体として容量は足りている。どこかに分散させれば対応できる状況であれば、なぜここでさらに増やす必要があるのか、という疑問があります。特に、これから車が減少していく社会であることが見えている中で、ここで送迎場を確定的に整備してしまうと、後から変更することが極めて難しくなります。一度設ければ、「便利だから」という理由で外せなくなる可能性が高い。だからこそ、基本計画決定後にきちんと検証していくことを合意事項として明記することが重要ではないでしょうか。また、②-A・②-Bがあるのであれば、②-Cとして「車を入れない三宮型」のパターンも選択肢に加え、それも含めて将来的に検証していくという姿勢を示すことが必要だと思います。特に伏見町と直結する空間ですから、地域の皆さんと今後協議を重ねていくという申し送り事項を基本計画に入れるべきではないでしょうか。もう一点、図面表現についてです。NEWCASPA 前の車道が歩道と色分けされていますが、ウォークブルをめざすのであれば、できるだけ歩道と同じ色で描くなど、計画図の中でも「人中心」を明確に示すべきだと思います。絵はメッセージです。今後、車が減少していく社会を見据え、伏見町と直結する空間の可能性を地域と共に検討していく。その姿勢を基本計画にきちんと盛り込むことが望ましいと考えます。

●都市再生機構

今回の議論について、原点を改めて確認したいと思います。もともと駅前広場を大きく刷新することで、人が集まり、滞在時間が増え、さらに東西南北へと回遊し、経済活動につながるものが出発点だったはず。将来的には全面広場化を目標としつつ、北口についてはJRの動きが確定していないため、当面はつなぎ整備として今回の検討が進められているという理解です。しかし、北口施設がすぐに整備できないため、本来北側へ集約したかったバスやタクシー、自家用車を駅周辺に分散配置せざるを得なくなり、結果として議論が複雑になっているように感じます。現在の案では「どこに分散させるか」という交通配置の絵は示されていますが、「それによって人が東西南北にどう動くのか」という将来像までは十分に描けていないのではないのでしょうか。例えば、交通動線が変わるのであれば、イチセトウチからお城方面へのアクセスは弱くなるのではないか、あるいは強化すべきではないか、といった視点も出てくるはずです。公共施設の配置が変わるのであれば、それに合わせて駅周辺全体の構造も再構築する必要があります。この段階まで議論が成熟したのであれば、一度立ち止まり、「この整備が実現した場合、将来の駅前全体はどうなるのか」というビジョンを描くことが重要ではないのでしょうか。人はどこを歩くのか。車はどこへ流すべきなのか。駅前全体としてどう変わるのか。そこまでを視野に入れた将来像を共有しないと、目の前の配置調整だけで終わってしまう可能性があります。今回の議論を踏まえ、駅前全体の将来像をイメージし直すことが大切だと感じました。

●広島県バス協会

まず、たたき台②の評価が高まっていることに安心しております。本日は、市から求められている観点に基づき、意見を申し上げます。前回、①案と②案が提示されました。①案は広場面積が広いという利点がありますが、JR 福山駅改札からバス乗降場までの距離を計測すると、最も近い地点は両案とも約120mでほぼ同じです。一方で、最も遠い乗り場までの距離は、①案が約250m、②案が約170mであり、②案の方が約80m近いという結果になります。JR との乗り換え利用者にとっては、②案の方が確実に利便性が高いと考えます。また、福山市は南方面に発展してきた都市であり、通勤・通学・通院・官公庁利用等の観点からも、②案の方が動線として合理的です。①案は駅周辺の交通体系を大きく変更する必要があり、特に朝夕ピーク時の城見伏見線（NTT 西側）の運行は極めて困難になると考えます。市の交通シミュレーションは平日ベースと推察されますが、土日の天満屋前の混雑状況も踏まえる必要があります。さらに、①案では走行距離が約2.7km 増加します。これは運転手の労働時間増加につながり、私どもの試算では約14名分の運転手不足を生じさせます。現在の深刻な人手不足を踏まえれば、これは現実的ではありません。将来的な自動運転導入を考えても、①案は歩行者・自転車との交錯が多く、レベル4自動運転の導入は困難です。②案であれば導入できると思います。②案は広場面積が小さくなるものの、運用次第で十分活用可能です。交通結節機能・周辺交通への影響・将来技術導入まで含めれば、②案の方が実現性は高いと考えます。ただし、②案にも課題があります。郵便局前の待機場への動線にはやや無理があるため、駅前大通り→宮通り右折→市役所反時計回り一周→国道2号→郵便局前という専用動線の整理が必要です。また、現在6バースでの運用を想定されていますが、12バースから半減することは現実的に厳しい面があります。交通シミュレーションや実証実験を早急に行い、運用設計を具体化する必要があります。さらに、本日の報道によると、福山未来創造ビジョンではバス利用者を2030年度に20%増加させる目標が示されています。その場合、6バースでは不足する可能性が高く、将来需要を見越した余地確保が必要です。乗降場を東西に可能な限り拡張することも検討いただきたいと思います。貸切バスの北口配置については反対いたしません。最後に、利用者視点の反映が十分とは言えないと感じています。実際にバスを利用している方々の声も、より積極的に取り入れていただきたいと思います。私どもは駅前再生に反対するものではありません。実現可能性が高く、将来技術にも対応できる②案をベースに、より良い計画へと磨き上げていただければ幸いです。また、広場にはバス、デマンド交通、シェアサイクルなどを統合したモビリティハブ機能を持たせることも必要です。川崎市で実証されているような先進事例も参考に、未来志向の交通結節拠点を検討いただければと思います。

●伏見町町内会

本事業も18年目になると伺っています。一日も早く完成させていただきたい。よりスピ

ード感を持って進めていただくことを期待しております。また、駅から天満屋へ向かう道路沿いに新たに15台分の駐輪スペースが整備されましたが、日曜・祝日には無理に駐輪する方も見受けられます。細かいことではありますが、せっかく整備するのであれば、きれいな状態が保たれるよう管理をお願いしたいと思います。今後、駐輪場を新たに整備する際にも、その点を十分ご配慮いただければと思います。

●三之丸町町内会

前回、郵便局前に観光バスを配置した場合、観光客が駅まで歩く際に信号を3回渡らなければならず、来訪者にとって不親切ではないかという意見がありました。今回、駅北側に観光バスの送迎場を設ける案が示されたことは、来訪者にとって分かりやすく、優しい整備だと感じています。その点からも、たたき台②-Bが良いのではないかと考えています。一方で、私たちは駅の西側に位置しておりますので、駅前広場が整備された際、人の流れが南側に集中し、キャスパ前に人が来なくなるのではないかという懸念もあります。実際にキャスパの関係者からも、そのような心配の声を聞いております。しかし、イベントを実施した際には、広場だけでなくキャスパ周辺にも多くの人流れ、にぎわいが生まれていました。1月31日には商工会議所青年部が駅前でキッチンカーなどのイベントを予定していると聞いております。こうした取り組み次第で、人の流れは十分に生み出せるのではないかと感じています。最終的には、どのように仕掛けをつくるかが重要だと思います。駅前広場を起点として、周辺全体が盛り上がるよう、皆で取り組んでいければと思います。

●広島県東部観光推進協議会

中小型バスおよび大型観光バスの北口集約について、比較的賛成意見が多かったことに安堵しております。福山市民の生活視点はもちろん重要ですが、福山駅は備後圏域の玄関口であり、観光客の動線という観点も大切です。観光客の多くは北側、特に福山城方面へ向かいます。北口で降車し、城を間近に感じながら観光を始められることは、大きな価値があります。加えて、従来も観光バスは北側に配置されていた経緯があり、市民の理解も一定程度得られるのではないかと考えています。その意味で、北口に一体化を進める方向性は妥当ではないかと思えます。ただし、現計画では北側3台、南側3台という整理になっていますが、南側は待機場的な役割も含めた整理になる可能性があるかと理解しています。観光バスと送迎バスは分けて考える必要があります。観光バスは、特に修学旅行などで同時に3台以上が出発するケースも多く、待機場と送迎場の連携、運用面の整理が極めて重要です。空きが出たら即時に誘導できる体制など、実務的な運用設計が必要だと考えます。一方で、市民の立場として見ると、送迎場の多さについては、他都市と比較すると特徴的であることも理解できます。利便性や景観とのバランスを含め、今回のプロジェクトとしての最適解を見極める必要があります。最も重要なのは、この整備がにぎわいを生み、民間投資を促すような発展につながるかどうかだと考えています。交通機能の整理だけでなく、駅前全体が活発化

し、様々な主体が参画できる環境をつくることが本質ではないでしょうか。議論もかなり煮詰まってきたと感じております。時間も限られていますが、引き続き、市民や来訪者にとって最適な形となるよう取り組んでまいりたいと思います。

●佐々木伸子

私は2021年から本協議会に参加しておりますが、当初は「本当に広場ができるのか」というところからのスタートでした。周囲の様々な困難な条件を一つ一つ整理しながら、西へ東へ南へと可能性を広げてきたことは、大変意義深いことだと思います。多くの課題はありますが、ここからさらに広がる展開があると感じています。理想を言えば①案のように広い広場が望ましいですが、現実的な視点では②案という選択も理解できます。その上で提案ですが、②案のバスターミナル部分を立体的に活用できないでしょうか。例えば、バス転回場の上部を広場化するという発想です。大阪駅周辺では地盤を上げて空間を創出していますし、広島駅では市電を2階に上げました。福山では「広場を2階に上げる」という展開があってもよいのではないのでしょうか。いわば②-C案として、立体的に駅前広場のイメージを残しつつ、交通機能と両立させる可能性です。また、伏見町北側については、西村委員が指摘されたように、将来的には歩行者優先の空間へと転換していく視点が重要だと思います。すぐに一般車送迎場を撤去することは難しいかもしれませんが、福山市はまだ自家用車依存が強く、公共交通も発展途上にあります。今後バス路線が増え、駅周辺の住宅開発が進み、人の流れが変わっていけば、段階的に一般車送迎場を縮小していくという方向も考えられます。20年、30年先を見据えれば、伏見町北側はウォークアブルな伏見町と直結する、福山の顔となる開発エリアになり得る可能性があります。今は交通機能を整理しつつも、将来の豊かな展開余地を残す設計が重要ではないのでしょうか。最初の段階から振り返ると、ここまで議論が広がり、具体化してきたこと自体が大きな成果です。今後も前向きな発想で、より魅力的な駅前へと発展させていければと思います。

●福山市バス交通利用促進協議会

皆様のご意見の中で②案が前向きに検討されていることに安堵しております。駅前の価値向上やウォークアブルな空間の創出、にぎわいの創出といった観点から検討が進められてきたことを評価しております。路線バスについては、現在とほぼ同じ位置での配置、また北側についても過去に設置されていた位置であることなどを踏まえ、安全性・機能性・利用者利便性を総合的に考えた結果として、今回の案に至ったものと理解し、安堵しております。限られたスペースの中でいかに価値を高めるかが重要です。バスは決してウォークアブル空間の妨げではなく、むしろそれを支える基盤です。バスは通過交通ではなく、人を呼び込み、人を運んでくる装置です。現在、駅前でのバス乗降者数は1日約5,000～6,000人ですが、年々減少傾向にあります。これを維持、さらには増加させることが、駅前活性化にとっても重要です。福山みらい創造ビジョンでも利用者増加目標が掲げられておりますの

で、その実現に資する形で整備を進めていただきたいと思います。そのためにも、バス利用者の視点に立ち、安全で便利、かつ効率的な動線設計をお願いしたいと思います。なお、個人的な意見ですが、駅から出た直後の場所でバスや乗用車が回転する構造には、やや違和感を覚えております。この点についても、今後の検討課題ではないかと感じております。

●清水座長

だいたいが煮詰まってきたと思います。現実的な案が集約されつつあるという状態ではないかと思えます。その中で、特に北口に関しましては、観光バス等の駐車場が配置されるなど、北と南がうまく使い分けがされながら、現実的に福山に適した案が出てきたという実感。さらに、交通分科会や広場分科会を通じて、様々な団体や若い年齢層の人も加わった議論が進み、福山の将来の駅前広場を考えるふさわしいメンバー構成で共有が図られている。本当にもう一息。みなさんここで落ち着いて、しっかり将来を見据えて、良い福山の駅前の基本計画案を今年度内になんとか出していただきたいと思います。今年度内での議論が望まれるところであります。今日は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誠にありがとうございました。清水座長からまとめていただいたので多くは語らないが、本日の議論を通しまして、ブラッシュアップされた内容で良いと判断されたものと思っています。ただ、一般車両の送迎場や伏見町の北側の道路の検討のご意見も出ています。再度、交通分科会を開催し、現状との比較などを踏まえまして、比較検討を行いたいと思います。併せて、関係する団体などからもご意見を聞きたいと思っています。今後につきましては、そろそろまとめの時期だという意見もいただいております。なるべく早い時期に計画の方向性を出していきたいと考えています。引き続き、多くの方々のご意見を伺いながら検討していきたいと考えておりますので、何卒よろしくお願いいたします。簡単ではございますが、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

これをもちまして、第13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