

## 第14回福山駅前広場協議会

日時：2026年（令和8年）2月16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14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。よろしくお願ひいたします。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14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、1月28日の協議会では、各分科会での議論経過を報告したうえで、ブラッシュアップした交通施設の平面図と駅前広場のイメージ図をご説明し、施設の配置や広場の規模などについて、ご意見をいただきました。その後、2月5日に再度、交通分科会を開催し、修正した整備案及び現況と整備案の比較を説明し、意見交換を行ったところでございます。本日は、これまでの協議会や分科会、各種団体との意見交換などを踏まえて作成しました「福山駅前広場整備案」及び「現況と整備案の比較」についてご説明させていただきます。そして、本日はどの整備案をベースに福山駅前広場整備基本計画を作成していくのが良いのかということについてご意見をいただき、方向性を出していきたいと考えています。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

だいぶ春めいてまいりました。本当に春はすぐそこまで来ております。この議論も今年度で基本計画をまとめ上げるという本当にこれも春が近づきつつあるという感じでございます。今日もいつもにも増して皆さんの率直な議論を期待しております。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。なお、本日は広島

県東部観光推進協議会の秦様のご都合により、オンラインでのご参加となっております。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「福山駅前広場の整備案について」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は福山駅前広場協議会分科会（交通結節機能検討）の概要、資料3は福山駅前広場の整備案について、資料4は現況と整備案の比較、参考資料1は各団体や関係する事業者の意見です。それではこれより本日の議題である「福山駅前広場の整備案について」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。清水座長よろしく願いいたします。

#### 《意見交換》

##### ●清水座長

それでは早速ではありますが、事務局側から説明をお願いしたいと思います。よろしくお願い致します。

##### ●福山駅周辺再生推進課長

資料の説明をさせていただきます。資料2、第8回福山駅前広場協議会分科会の概要をご覧ください。前回の協議会での意見を踏まえ、現状と先行整備案の①案、②-A案、②-B案についての比較検討の結果に関する意見を聴取する目的で開催しました。まず、1. 計画についての主な意見についてです。(1) 2つの先行整備案について、路線バスの配置については、①案は運用面から難しく、②案が良いなどの意見がありました。(2) 観光バスと送迎バスの運用ルールについて、今後、事業所などの送迎バスが増えることも考えられる。将来的に、観光バスと送迎バスを分ける運用についても検討が必要という意見がありました。(3) 伏見町北側の道路の扱いについて、基本計画では、一般車送迎場を配置したとしても、北口の混雑緩和対策とともに、将来像として歩行者優先の道路をめざすことを記載しておくことが重要などの意見がありました。右側の2. その他の意見として、現計画で進めていくとしても、将来的には北口広場全体の整備も検討していくと良い。北口の混雑解消のためには、将来的に一般車送迎場の規模拡大についても検討する必要があるなどの意見がありました。3. まとめとして、先行整備案は、①案よりも②案が望ましく、大型バスと中小型バスの送迎場が北口広場で一体的に運用できる②-B案がよいという意見が多くありました。比較結果については、修正する箇所はなく、協議会に提示することとなりました。伏見町北側の道路の扱いについては、基本計画で方向性を示すとしても、将来的な活用に向けた道路のあり方を記載し、引き続き検討を行っていく。基本計画には「観光バスと送迎バスの運用ルール」、「北口の混雑緩和」については、検討していくことを記載することとします。資料2については以上です。次に、資料3、福山駅前広場の整備案についてをご覧ください。1頁をお願いします。整備案①は、

前回お示した伏見町とさんすて福山の間には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。前回からの修正箇所はありません。2頁をご覧ください。整備案②-Aは、駅前広場の南側に路線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。こちらも前回からの修正箇所はありません。3頁をご覧ください。整備案②-Bですが、先ほどの②-A案から中・小型バスの送迎場を北口広場に集約して配置した案になります。赤丸で囲っているところをご覧ください。伏見町とさんすて福山の間は道路に一般車送迎場を配置していますが、前回の協議会の意見を踏まえ、一般車のロータリーを駅前広場から東にずらし、福山駅から伏見町へのつながりを確保した案に変更しています。右上の枠をご覧ください。北口広場北側の市道の混雑を解消するため、一般車送迎場を配置しますが、歩車道のフラット化などにより、道路空間を活用したイベントが開催できる構造とし、北口の混雑解消が図られた場合は、歩行者優先の道路（一方通行化も含む）をめざすことを記載しています。また、左上の枠をご覧ください。北口広場北側の市道の混雑を解消するための対策について検討することを記載しています。資料3の福山駅前広場の整備案についての説明は以上です。次に、資料4、現況と整備案の比較をご覧ください。交通施設について、前回の協議会で示した比較項目で、現況とそれぞれの整備案を比較したものです。利用者の視点を大事にするという観点で、○と△をつけています。一番下にあるように、○は現況と比べて、利便性が同等もしくは向上しているものの、△は現況と比べて利便性が低下しているものとなります。まず、表の一番上、路線バスについて、駅舎（改札）からの距離です。現況は、平均距離が200mであり、最短距離が156m、最長距離が262mとなっています。それに対して、整備案①は、平均距離が242mで、現況より42m長くなります。最短距離で169m、最長距離が300mとなり、両方とも長くなり、△としています。整備案②-Aおよび②-Bは、平均距離が212mであり、最短距離が188m、最長距離が241mとなります。現況よりも平均距離が長くなりますので、△としています。次に、乗車時間です。これは、前回の協議会で説明した、交通シミュレーションでの結果を記載しています。整備案①は、現況と比べて、路線バスが伏見町を迂回するため、①国道2号からバス降車場までの乗車時間は2分48秒長くなっています。そのほかにも乗車時間は増加しているため、△としています。整備案②-Aおよび②-Bは、信号のタイミングなどで、長くなったり、短くなったりする場合がありますが、現況とほぼ変わらないということで、○としています。次に、路線バスの利便性・快適性です。施設数は現況の12バースに対して、整備案①は7バースとなります。整備案①の交通島は「なし」、案内所は「あり」で、さんすてを利用した待合も可能です。待合空間の幅員は4.6～5.4m、シェルターは駅舎から通路の一部に設置可能ですので、総合的に見て、○としています。整備案②-Aおよび②-Bは、共通して施設数は6バースですが、運用により対応が可能と聞いています。交通島は「あり」、案内所も「あり」です。待合幅員は、現況と同じく2.5m、シェルターも設置可能ですので、総合的に見て、○としています。次にタクシーです。まず駅舎からの距離ですが、現

況は125mです。それに対して整備案①は103mで、現況よりも近くなるため、○としています。整備案②-Aおよび②-Bも同じく103mで、○としています。タクシーの乗車時間については、交通シミュレーションの結果から、現況と比べて、整備案①、②-A、②-B共通して、4つのうち3つで乗車時間が短くなっていますので、総合的に見て、○としています。利便性・快適性について、現況は駅舎を出て正面にあるため見つけやすく、シェルターは駅舎から連続して設置されています。それに対して、整備案①、②-A、②-B共通して、駅舎を出て西側の配置となるため、案内が必要となることから、△としています。次に、大型の送迎・観光バスについてです。駅舎からの距離は、現況で、平均距離は394mです。それに対して、整備案①は、平均距離が303mであり、現況と比べて平均距離が短くなるため、○としています。②-Aおよび②-B案では、平均距離が297mとなり、こちらも現況と比べて平均距離が近くなるため、○としています。大型送迎バスの利便性・快適性についてですが、現況は、アイネスフクヤマ前に3台、郵便局前に2台の分散配置となっています。待合場所は、アイネスフクヤマのセンタープラザとウッドデッキがあります。シェルターはないです。それに対し、整備案①は、駅北口に3台、郵便局前に3台の分散配置です。待合幅員は4.3m~4.5mで、シェルターの設置も可能なため、○としています。②-A案、②-B案についても同様ですので○としています。続いて、中・小型の送迎・観光バスについてです。駅舎（改札）からの距離は、現況の平均距離は206mです。整備案①は、駅北口に配置されており、平均距離が161mで、現況と比べて短くなりますので、○としています。整備案②-Aは、伏見町の北側に配置されており、平均距離が226mとなります。現況と比べて長くなっていますので、△としています。整備案②-Bは整備案①と同様の場所であり、○としています。利便性・快適性については、現況の施設数は、伏見町北側に7台あります。待合の幅員4.6m~6.8m、シェルターは伏見町のアーケードがあります。整備案①は、施設数は駅北口に7台、待合幅員が3.4m~4.5m、シェルターも設置可能なので、○としています。整備案②-A案は、施設数は伏見町北側に7台、待合幅員が4.1m~5.3mで、シェルターも設置可能なので、○としています。整備案②-B案は、整備案①と同様で、○となります。次に一般車送迎です。これは地下送迎場のことです。駅舎（改札）からの距離については、どの案も場所が変わらず、現況と同じ平均距離の165mとなるため、○としています。②-B案については、伏見町北側に一般車送迎を追加しています。一般車送迎の乗車時間については、整備案①では現況と比較して、④地下送迎場から宝町西交差点まで1分12秒短くなっています。そのため、○としています。②-A、B案では、③宝町西交差点から地下送迎場までで、1分長くなるなどから、△にしています。利便性・快適性については、現況と変わらないため、○としています。最後に駐輪場です。駅舎（改札）からの距離については、現況が平均で325mとなります。いずれの整備案も、駅舎から近い伏見町の北西側とアイネスフクヤマ前に駐輪場を設ける計画としており、平均距離が298mとなり、現況より近くなるため、○としています。利便性・快

適性については、駐輪できる台数を記載しており、現況の3,857台と比較して、いずれの案も施設を追加しているため、駐輪できる台数が、約4,000台程度となり、○としています。一番下に広場面積を記載しています。現況はまとまった広場空間はないため、数字は入れていません。整備案①では駅前広場に7,500㎡、アイネスフクヤマ前に1,300㎡、郵便局前に600㎡の広場空間ができるので○としています。②-AおよびB案については、駅前広場に5,600㎡、アイネスフクヤマ前に1,300㎡の広場空間ができるので、こちらも○としています。現況と整備案の比較の説明は以上です。次に、参考1、各団体や関係する事業者の意見をご覧ください。前回の協議会后に、各団体や関係する事業者へ説明と意見聴取を行いました。1. 整備案（たたき台）や、2頁の2. 観光バス乗降場等の北口広場への配置などについて意見を記載しています。詳しくは、資料をご覧ください。資料の説明は以上です。最後に、本日もご意見をいただきたいことです。12月1日、そして1月28日の協議会において、整備計画のたたき台となる案をお示しし、協議会や分科会において、意見をいただきながら、ブラッシュアップしてまいりましたが、前回の協議会であらためて、それぞれの案を比較する中で、協議会としての方向性をまとめる時期に来ているとのご意見もいただきました。本日は、最終的に修正した整備案や比較内容をもとに、どの整備案をベースに福山駅前広場整備基本計画を作成していくとよいかについて、ご意見をいただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

#### ●清水座長

どうもありがとうございます。それではここより各委員の方々から忌憚なきご意見をいただきたいと思っております。

#### ●福山市商店街振興組合連合会

本日で本協議会は14回目となりますが、これまで長期間にわたり真剣な議論が重ねられてきたことを改めて感じております。その間、市民向けシンポジウム、パブリックコメント、市民対話集会、ヒロバラボなどを通じて、幅広い意見聴取が行われてきたと認識しております。建設局長や座長からお話がありましたが、そろそろ協議会として整備案をまとめる時期に来ていると私も考えております。前回の第13回協議会では、①案（全面広場化）と②案（A・B）の3案が提示されました。本日も示された②-B案は、広場北東角にあったロータリーを東側へ移動させるなど、さらに検討が加えられており、ウォークアブルな空間としての効果が一層高まったと感じております。前回、②-B案のさんすて南側の一般車乗降場について、私自身も反省の意を述べましたが、本日の説明では、北口市道の混雑解消を目的とした整理であり、混雑が解消された後は歩行者優先道路をめざし、歩車道のフラット化やイベント開催も可能な構造とするとの説明がありました。その点は一定の理解ができると感じております。2月9日には、福山市商店街振興組合の理事会（11商店街・4商業施設）において、市から説明を受け、概ね了承を得ました。また、2月5

日の交通結節機能分科会においても②-B案で了承されたとの報告がありました。以上を踏まえ、私としては整備案②-Bが最適であると考えております。

●福山市自治会連合会

資料3の最後のページにある整備案②-Bの平面図について確認いたします。駅北側にタクシー待機場が描かれており、その隣にピンク色で3台分のスペースがありますが、これはタクシーの乗車場という理解でよろしいでしょうか。

●福山駅周辺再生推進課長

はい、そのとおりです。図面上で「タクシー待機場」と記載している下側に、赤色で3台分のスペースがありますが、そこがタクシーの乗車場所です。その右側に青色で2台分ありますが、こちらがタクシーの降車スペースです。

●福山市自治会連合会

ありがとうございました。

●三之丸町町内会

タクシーの乗降場について確認させてください。タクシーに乗車した後、南側へ抜けていく動線になるのでしょうか。新たに南へ出られる道路が整備されるという理解でよろしいでしょうか。

●福山駅周辺再生推進課長

ご質問は南側のタクシー乗降場についてだと思います。現在の釣り人像付近にタクシーの乗車場および降車場を設ける計画です。タクシーは乗車後、南へ出ていくことが可能になります。一般車やタクシーは基本的に南から北へ進入しますが、タクシーに限っては南へ出ていける動線を確保する想定です。

●三之丸町町内会

それでは、車道が一本増えるということでしょうか。

●福山駅周辺再生推進課長

車道の新設して幅員を倍にするということではありません。既存道路を約1メートル拡幅し、双方向通行が可能とすることを予定しています。

●福山市身体障害者団体連合会

先日、事務局から説明を受け、聴覚・車椅子・視覚など6団体で協議しました。特に課

題として挙げたのは、車椅子利用者の乗降時の対応です。スロープの展開やリフトの使用が必要な場合、停車時間が長くなります。そのため、一定の待機時間や余裕のあるスペースが必要との意見が出ました。また、北口送迎場の混雑緩和という観点からも、さんすと伏見町の間一般車送迎場があることは利便性向上につながるという意見がありました。以上から、当団体としては②-B案で進めていただければありがたいと考えております。

●三谷繭子

北口の混雑緩和のため一般車送迎場を設けるとの説明がありましたが、混雑の主な原因は何でしょうか。

●福山駅周辺再生推進課長

主な要因は台数の多さに加え、長時間の停車です。そのため、②-B案では一般車送迎場に区画線の明確化、カメラ設置、誘導員配置などを行い、適正利用によって混雑緩和を図る考えです。

●三谷繭子

混雑の主因が長時間停車であれば、同様の状況が南口でも起こる可能性があるのではないかと懸念しています。くすのき通りは緑豊かな通りとなる可能性があり、ウォークブルな空間として期待しています。しかし、一般車が停めやすくなると利用が増え、ロータリー型になることでさらに車が集中し、伏見町側にも一時停車が増える可能性があります。道路を拡張すればするほど交通量が増えるという側面もあります。身体が不自由な方など、車利用が必要な方への配慮は重要ですが、対策を講じなければ車優先の空間になりかねません。現状は目一杯一般車を止められる設計になっていますが、本当にそこまでの台数が必要なのか再検討してもよいのではないのでしょうか。どうしても必要な方が優先的に利用できる仕組みを設けるなど、将来的にウォークブル化をめざすのであれば、改めて検討していただきたいと思います。また、広場完成後、NEWCASPA側との連携も重要です。道路が双方向化され、タクシー動線もあるため課題はありますが、イベント時には道路も含めて広場と一体的に活用できる可能性を検討していただければと思います。

●福山駅周辺再生推進課長

ご意見ありがとうございます。伏見町北側の使い方については、完成後に適正な利用が図られることが重要だと考えております。そのため、運用ルールを整備し、それに沿った利用がなされるよう工夫してまいります。また、車椅子利用者など、特に配慮が必要な方が優先的に利用できる仕組みについても、今後検討していきたいと考えております。さらに、NEWCASPA側についても、ウォークブルの観点から駅西側への回遊を促進していき

たいという思いがあります。こちらについても引き続き検討してまいります。

#### ●西村浩

一般車送迎場について申し上げます。北口の混雑緩和を図るにあたり、単純に容量を増やすのではなく、まずは既存の一般車送迎場を適正に運用することが重要だと考えます。長時間駐車を抑制し、整然と停車できる仕組みを整えるなど、運用改善を徹底することが先決ではないでしょうか。今後、社会実験を通じて、適切な停車運用がなされた場合にどの程度渋滞が緩和されるのかを検証し、その結果を踏まえて、駅周辺にどれだけの一般車送迎場が必要なかを改めて検討すべきだと思います。長い時間をかけて議論してきましたので、②-B案をベースとして基本計画を一旦取りまとめることには賛成です。ただし、それを最終形とするのではなく、今後バージョンアップしていくための出発点として位置づけるべきだと考えます。一度決めなければ、社会実験も始まりません。まずは決定し、その後、タクシーを含めた様々な実験を重ねながら改善を図っていくことが重要です。全国的に見ても、駅周辺にこれほど多くの一般車送迎場がある都市は多くありません。限られた空間を適切に運用する取り組みと同時に、その裏側でウォークアブルな街づくりへ段階的に転換していく。その方向性を基本計画の中に明記しておくことが、今後のチャレンジを後押しすることになるのではないのでしょうか。その点について、表現方法を含め、ぜひ検討いただきたいと思います。

#### ●広島県バス協会

前回1月28日の協議会において、多くの委員から②-B案が高く評価されました。その流れを受け、2月5日の交通分科会でも②-B案をベースに進める意見が大勢を占めました。バス事業者としても、ぜひ②-B案を基本として進めていただきたいと考えております。現在、乗り合いバス乗降場は6バースで計画されていますが、将来需要を見据え、プラスアルファを含めた検討をお願いしたいと思います。そのためにも、交通シミュレーションや実証実験を通じて、待機場も含めた運用設計、乗降場の形状、動線の整理について、共に知恵を出していきたいと考えております。安全性・利便性・運用面、さらには将来の自動運転導入を見据えると、乗り合いバス乗降場は可能な限り東西いっぱい、地下送迎場出入口通路付近まで広げていただくことが望ましいと考えます。貸切バスについては、市が提示されている北口案を基本に、一般車駐車をタクシー側へ広げることで、北側に5台程度の大型バス駐車が可能になると見込まれます。加えて、お城北側の既存駐車を待機場として活用できれば、有効な運用が可能ではないのでしょうか。また、かつてのような混雑を繰り返さないため、貸切バス・一般車ともに停車時間管理や厳格な運用ルールの整備が不可欠です。郵便局前の乗り合いバス待機場は、できるだけシンプルな形状とし、宮通り口交差点右折→市役所外周反時計回り→郵便局前という動線がスムーズではないかと考えます。ここからは私見です。福山駅は東西に長い特徴があります。この特性を

活かし、伏見町北側道路および釣人像周辺は、可能な限りウォークブルゾーンとして位置づけるべきではないでしょうか。2月5日の交通分科会では、南口タクシー乗降場を地下送迎場へ移設する実証実験の提案もありました。これによりタクシーの走行距離・時間が短縮され、利用者メリットも大きいと考えます。その場合、NEWCASPA北側のタクシー降車場を一般車降車場へ転用することも可能ではないでしょうか。広場価値を高めるためには東西の分断を最小限に抑えることが重要です。NEWCASPA前道路は2車線化せず、現状通り1車線一方通行の方が望ましいと考えます。直ちに変更は難しいかもしれませんが、今後の検討課題として加えていただければと思います。いずれにしても、②-B案をベースとしつつ、これを最終形とするのではなく、社会実験や検証を重ねながらブラッシュアップしていくことが重要です。少子高齢化・人口減少・交通空白地域の拡大といった課題の中で、公共交通はエッセンシャル事業でありながら、その維持は年々厳しくなっています。現在自家用車を運転している方も、将来的には公共交通や自動運転に頼ることになります。所有からシェアへの転換も進むでしょう。福山市民の多くがマイカー依存の現状にあることを踏まえ、公共交通の重要性を改めて認識していただければ幸いです。

#### ●福山駅周辺再生推進部長

ご意見ありがとうございます。②-B案をベースに進める中で、計画策定後もブラッシュアップできる点があるのではないかとのご指摘と受け止めております。公共交通の利用促進を含め、バス乗降場の構造などの詳細な実施設計については、引き続きご意見を伺いながら設計に反映してまいります。地下送迎場へのタクシー移設に関する実証実験については、先日の分科会でも議論がありました。ただ、現在の地下送迎場は、南側から駅に近い位置で送迎を完結し、そのまま南側へ戻れるよう整備された経緯があります。この視点も基本計画検討の中で重要な要素として整理してきたところであり、その点を踏まえた検討が必要と考えております。NEWCASPA前の道路については、2車線へ拡幅するものではなく、約1メートルの拡幅により、タクシーのみ南側へ抜けられる動線を確保するものです。一方で、三之丸町側へのウォークブルな回遊性の確保は重要な視点であり、大切にしていく必要があると考えております。いずれにしても、基本計画策定後も、ウォークブルに資する使い方や東西の連携強化について引き続き議論し、設計や運用に反映してまいります。周辺事業者の皆様とも協議しながら進めていきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

#### ●福山市バス交通利用促進協議会

②-B案に賛成ですが、いくつかお願いがございます。まず、大型バスの乗降場が2カ所に分かれている点についてです。貸切バスは事前に乗降場所を案内しますが、現状のままでは当日現地に行かないと分からない状況になりかねません。また、満車時に別の場所へ移動するなど、運用上の混乱も想定されます。できれば1カ所に集約し、特に北側へ集

約していただきたいと考えます。その上で、予約制とするなどルールを明確化し、5台程度が確実に止められる運用が望ましいと思います。次に、中小型バスや白ナンバー送迎車との動線整理についてです。例えばコロナワールドやラウンドワンの利用者など、若年層が集中する時間帯には、北口から直進して横断する動きが想定されます。その場合、タクシー動線と交錯し、危険な状況が生じる可能性があります。大型バスを上部に集約し、下部に送迎バスを配置するなど、安全性を考慮した再配置も検討いただきたいと思います。また、一般車送迎場については、複数箇所に分散させると早着車両が滞留し、渋滞を誘発する恐れがあります。北と南に1カ所ずつとし、厳格なルールのもとで運用する方が適切ではないかと考えます。最後に、バス待合所についてです。表示の工夫をいただいた点はありがたいのですが、今後は単なる待機スペースではなく、多目的に活用できる空間として検討いただきたいと思います。例えば、学習スペースやミニ図書館、創作スペース、期間限定ショップや地元名産品販売など、多様な活用が考えられます。広場のにぎわいと連動し、窓越しに広場を眺めながら飲食できるような空間も魅力的ではないでしょうか。バス利用者だけでなく、多くの市民が活用できる空間としての整備をお願いしたいと思えます。

#### ●広島県タクシー協会東部支部

②-B案で進めていただきたいと考えております。南口のタクシー乗り場については、Uターンして戻る案も示されていますが、観光客の予約車両待機場所や、高齢者・障害者・車椅子利用者が安心して乗降できるブースの確保についても十分配慮していただきたいと思えます。また、北口についても全体の動線を見据えた検討を継続していただきたいと思えます。白ナンバー車両と緑ナンバー車両を融合させる場合、安全性の確保が課題となる可能性がありますので、その点も踏まえた検討をお願いしたいと思えます。一般車両や観光バスについても、実証実験を行いながらルールを整備することが重要です。全国的に見ても、これほど一般車が止められる駅は多くありません。ルールを明確にし、実験を重ねながら進めていただきたいと思えます。地下送迎場でのタクシープールの実証実験についても議論がありましたが、タクシー業界としては様々な実証実験に協力してきました。今後もストレスフリーな交通環境づくりに向け、全面的に協力させていただきたいと思えます。

#### ●福山駅周辺再生推進部長

タクシー協会の皆様には、これまで実証実験等にご協力いただき、基本計画の検討を進めることができました。改めて感謝申し上げます。西側タクシー乗降場の機能や、北口タクシー乗降場周辺への中小型バス配置などのご意見、予約車両の取り扱いについては、基本計画策定後、具体設計の段階で改めて協会のご意見を伺いながら検討してまいります。白ナンバー車両との関係や安全性については、基準を遵守することはもちろん、実施設計

において関係者と十分に協議し、安全な運用体制を構築していきたいと考えております。また、一般車送迎場を含む運用ルールについても、多くのご指摘をいただきました。ルール設定だけでなく、それを実効性ある形で運用する手法についても重要と認識しております。引き続き皆様のご意見を伺いながら検討を進めてまいります。

#### ●株式会社築切家守舎

本日で協議会も14回目となり、ここまで議論を取りまとめていただいた事務局の皆様に敬意を表します。議論の流れを踏まえると、整備案②-Bをベースに進めていくということが、皆様の総意であると受け止めております。その方向で進めていただければと思います。本日の資料やこれまでの説明でもそうですが、交通結節点としての機能整理は当然重要であり、多くの議論が交通に集中してきました。これについては今後も丁寧に解決を図っていただきたいと思っております。ただし、もう一つの重要な柱は「どのような広場にするのか」「どのように運営していくのか」という点だと考えます。参考資料の最後のページに、各団体からの意見がまとめられていますが、例えば「広場だけでなく伏見町など周辺整備も同時に考えるべき」「広場整備だけでなく運営管理が重要」「若い世代や周辺事業者を交えた議論が必要」といった意見は、極めて重要だと感じています。②-B案を基礎に、今後は広場の運営や活用の議論をさらに深めていく必要があるのではないのでしょうか。また、駐車場に関する意見もありました。「駅周辺に駐車場が足りないのではないのか」という声です。実際には台数は足りているとの認識もありますが、分散しているため利便性が低いと感じられているのではないかと思います。広場整備とあわせて、どこかに「必ず止められる」規模の立体駐車場を交通体系の中に位置づけることも、一つの方向性ではないのでしょうか。そうした拠点駐車場があれば、路上駐車や送迎場問題の解決にもつながる可能性があります。協議会の直接的な範囲を超える部分かもしれませんが、広場を活かすための周辺交通体系として、ぜひ検討いただきたいと思っております。

#### ●福山商工会議所

北口の一般車送迎場の混雑については、参考資料にも多くの指摘がありました。整備案②-Bでは、さんすて南側にも一般車送迎場が設けられるため、北口混雑の緩和につながるのではないかと単純に考えておりました。しかし、三谷委員のご指摘を伺い、確かに南側に整備しても、実際に行ってみないと空き状況が分からず、満車であればロータリーを回って伏見町側に路上駐車が発生するなど、新たな問題が起きる可能性もあると感じました。その点を踏まえ、西村委員がおっしゃったように、②-B案を一旦基本として進めつつ、実際の混雑状況や運用状況について社会実験やシミュレーションを早急に行い、検証しながら改善していくことが必要ではないかと考えます。基本的には、現時点では②-B案がベターであると思っております。

●渡邊一成

4点申し上げます。まず1点目ですが、協議会を欠席が続き申し訳ありませんでした。資料は拝見しており、様々な意見を柔軟に取り入れながらここまで案をまとめられたことに感謝申し上げます。私も皆様と同様、②-B案が適切であると考えます。基本方針策定時にも、福山駅は東西南北をうまく活用すべきだという議論がありました。現在は北と南が中心ですが、②-B案は東西も含めた駅の特性を活かしている点が評価できると感じました。2点目は、高松駅周辺の事例です。新アリーナ整備に伴い、駅前の4車線道路がマイル張りの空間に再編され、平日は車両通行可能、休日は歩行者優先となるシェアスペース的な運用が行われています。非常に参考になる事例だと感じました。②-B案においても、伏見町北側の一般車送迎場やNEWCASPA東側道路などについて、通常はボラード等で区分しつつ、イベント時には全面広場的に活用できる柔軟な設計ができれば魅力的ではないでしょうか。3点目は、博多駅の新幹線口の運用です。一般車は進入可能ですが、基本は短時間停車のみで、警備員による厳格な運用がなされています。伏見町北側も同様に、止められるが長時間は止めさせない、1～2分程度の運用とすることで、アクセス性を確保しつつ滞留を防ぐ方法も考えられます。長時間利用は北口駐車場や西側駐車場、地下駐車場へ誘導するなど、役割分担を明確にする運用実験を今後検討してもよいのではないかと思います。4点目ですが、今後も人口高齢化や施設の老朽化は進み、建替えや再編が進んでいきます。基本計画を策定したから固定化するのではなく、コンセプトを大切にしながら、時代や周辺状況の変化に応じて成長・進化できる駅前広場とすべきだと考えます。

●広島県地域政策局

皆様のご意見を伺い、概ね方向性は共有されたのではないかと認識しております。今後重要になるのは、この広場をどのような空間として整備し、誰がどのような体制で運営していくのかという点だと考えております。福山駅前には備後圏域の拠点であり、来訪者が最初に目にする場所です。そのため、単に整備するだけでなく、周辺商店街や自治会、事業者の皆様と連携しながら、「自分たちの広場」「自分たちの街」という意識のもとで運営していく体制づくりが重要ではないでしょうか。広場の完成は数年先になると思われませんが、その間に若い世代の参画を促し、商店街や自治会の中でも若い方々を巻き込みながら議論を深めていくことが、より魅力的な広場づくりにつながると期待しております。

●清水座長

本日で14回目となりますが、ほぼ意見が出尽くしたという感じでしょうか。事務局も何か追加で補足すべき事項はありませんか。

●福山駅周辺再生推進課長

多くのご意見をいただき、ありがとうございます。広場整備後の管理・運営が重要であるとのこと指摘を多数いただきました。その通りであると認識しております。前回の協議会でもお示しましたが、広場活用分科会を開催し、駅周辺の事業者の皆様とともに、将来の管理や運営のあり方について検討を進めております。これは今年度のみで終わるものではなく、引き続き継続して取り組んでまいります。今後は、管理運営の具体的な仕組みや事業スキーム、参加主体のあり方についても検討を深めていきたいと考えております。いずれにしても、管理運営については今後も重要なテーマとして、しっかりと検討・整理してまいります。

#### ●清水座長

それでは、皆さんからの意見聴取はここまででよろしいですか。はい、どうもありがとうございます。皆様の度重なる、協議会へのご参加、本当にありがとうございます。ようやく、意見が集約されたという感じでございます。まずは、②-B案を基本にして、基本計画を策定するという形でよろしいでしょうか。はい。全員の合意が出たというところでございますので、ここまで皆さん本当にお疲れ様でした。さらに、色々な面も含めまして、運用面等も含めまして、さらに実験等も行いながら、この広場が機能する広場として福山の市民の生活のためになるものにしていかなければならないと深く思います。さらに、ご意見も何人かの方から上がりましたとおりに、これからの若い世代が我々のような年寄りの人たちに加えて、もっと加わって、ある面で、主役たる人たちがこの会議に参加されて、さらなるブラッシュアップをその都度図っていくということが、おそらく皆さんの合意になるのではないかと思います。今後ともご協力のほど、どうぞよろしくお願いしたいと思います。どうも本当にここまでお疲れ様でございました。ありがとうございます。

#### ●福山市身体障害者団体連合会

本日、基本計画の方向性が定まったと受け止めております。皆様の意見がまとまったことを評価いたします。今後はハード整備だけでなく、ソフト面も十分に考慮した設計をお願いしたいと思います。例えば、駐車場の台数が足りているとしても、どこが空いているのか分からないという不便さがあります。駅周辺で空車状況が分かる電光掲示板の設置など、情報提供の工夫を検討していただきたいと思います。また、タクシー乗車場については、雨天時でも安心して利用できるよう、屋根の整備などにも配慮していただきたいと考えております。さらに、経路の分かりやすさなど、利用者目線でのソフト面の整備も重要です。広場の運用については、警備会社や業者に任せるだけでなく、行政としても一定の監視・管理責任を果たしていただきたいと考えております。今後の具体設計および運用体制の構築にあたり、これらの点をご配慮いただきますようお願いいたします。

## 《閉会挨拶》

### ●企画財政局参事

本日は非常に活発なご議論をいただきまして、誠にありがとうございます。そして、1つの案の方向性を出していただきましたことに対しまして、清水座長をはじめ、皆さんに御礼を申し上げたいと思います。本日の議論をお聞きしまして、運用面でありますとか、一旦、決めた後の柔軟な対応について、ご提言をいただきましたけれども、基本計画は②-B案をベースに作成していきたいと考えております。今後、年度内には案を作成して、基本計画の骨子をお示ししたいと考えております。また、市民の皆様への丁寧な説明が必要とも考えておりますので、そうした対応も行ってまいりたいと思います。いずれにしましても、この協議会での議論も大詰めに近づいてきたと感じております。皆様と共により良い計画を作り上げていきたいと思っておりますので、引き続き、ご協力をいただきますようお願いを申し上げまして、ご挨拶とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

### ●事務局

これをもちまして、第14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