

福山駅前広場整備基本計画（案）に係る
パブリックコメントの結果報告

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

1 意見募集の概要と結果

(1) 概要

- ア 公表した案
福山駅前広場整備基本計画（案）
- イ 公表の場所
福山市のホームページ、市役所本庁舎（福山駅周辺再生推進課、市政情報室）、各支所、各分所、各分室 など
- ウ 意見の募集期間
2026年（令和8年）4月10日（金）～5月11日（月）

(2) 結果

- ア 提出数
36通（電子メール23、持参5、ファックス7、郵送1）
- イ 意見の件数
165件
 - ・意見を計画に反映したもの 44件
 - ・市の考え方を説明するもの 96件
 - ・今後の施策の参考とするもの 25件

※意見については、内容を要約しています。

※1通の意見に複数の内容が記載されている場合、それぞれの意見の内容ごとに要旨を整理しています。

2 意見の内容と市の考え方

(1) 意見を計画に反映したもの (44件)

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
1	8	3. 駅前広場の役割と機能 3-3空間形成の基本的な考え方	広場については、イベント時の一時的なにぎわいだけでなく、市民や来訪者が日常的に利用し、自然に人が集まる「にぎわいと憩いが共存する空間」として整備すべきだと考えます。いわゆる「福山ゲートパーク構想」として、交通機関の利用者、買い物や飲食する人、近隣の就業者などが休憩や散歩に立ち寄れる、日常的な公園のような場が求められると思います。	P.8「3-3 (3)多様な利用を受け入れる空間構成」に、「日常利用とイベント利用の双方に対応できる、柔軟性のある空間づくりを検討します。」と記載しています。 いただいた意見を踏まえて、上記文章に「にぎわいと憩いが共存する」を追記します。
2	4～5 23	2. 基本方針 2-3将来像 2-4利用者目線の価値 6. 今後について 6-5駅前広場と連動したまちづくり	計画で示された「過ごしやすさ」「福山らしさ」「使いやすさ」「安心感」の4つの価値を重視する方向性には賛同します。 一方、計画では「過ごしやすさ」に比重が置かれ、「使いやすさ」「安心感」(交通結節機能、安全性、定時性等)とのバランスが分かりにくいため、各価値を担保する設計・運用方針、優先順位やトレードオフ時の判断基準、評価指標と現状・計画後の比較を示してください。 また、ランドデザインについては、駅周辺だけでなく、郊外を含む広域的な交通ネットワークや主要施設とのアクセスも含めた全体像と、駅前整備による波及効果を示した上で検討してください。	P.5「2-4 利用者目線の価値」に記載のとおり、「駅前広場の再整備にあたっては「使いやすさ」「過ごしやすさ」「安心感」「福山らしさ」を大切にします。」としています。 同じくP.5には「使いやすさ」は徒歩や車両でスムーズに移動できることや、公共交通が使いやすいこと、「安心感」は「社会的なつながりが得られる」ことや「緊急時に安全に逃げ込める」ことなどと記載しています。 この考えのもと、今後、広場空間の設計において具体的に計画していきます。 ランドデザインについては、P.6「3-1 駅前広場の役割」右側に、駅前広場から周辺への波及や広がりイメージ図を記載しています。 より広域からの集積と波及や広がりを伝えるためP.6のイメージ図を修正します。 また「福山みらい創造ビジョン2026-2030」においては、「若者や女性に選ばれる都市づくり」の取組として「福山駅前広場の再整備」を位置づけています。 エフピコアリーナふくやまなども含めた一帯を多様な機能を持つ全世代交流型のエリアとし、福山駅前との回遊性を向上させ、一体的な都心核の形成をめざすこととしています。
3	1 9 26～39	1. 基本計画の位置づけ 1-1基本計画の位置づけ 4. 機能配置計画 4-1機能配置計画 参考資料 3)これまでの取組と合意形成プロセス	2020年度実施のアンケートでは、「駅前に憩いの場があるとよい」という意見と「アクセス性を上げてほしい」という意見がともに上位であったと認識するが、なぜ「バスターミナル機能の縮小を伴う広場整備」という整理に至ったのか、検討経緯を示してください。 あわせて、「憩いの場」を「広場」と整理した理由について、広場以外の手段との比較検討の有無と結論も示してください。	P.9「4-1 機能配置計画」に記載のとおり、駅前広場は交通結節機能と都市の広場機能の両方をバランスよく配置するよう検討を進めてきました。 バスターミナルについては、P.13「4-4 ①路線バス」に記載のとおり、バス事業者との協議により、乗降場を集約しています。 2020年度(令和2年度)実施のアンケートでは「将来の駅前広場に必要だと思うこと」への回答として、「車などで駅へのアクセスのしやすい場」「景観の良い空間」「市民や来街者が集い、憩い、くつろぐ場」などが上位となっています。 こうしたことからP.7「3-2 駅前広場の機能」に記載のとおり、駅前広場計画指針や駅まちデザインの手引きの考え方を踏まえ、交通結節機能に加え、「憩いの場」など、都市の広場としての機能を担う空間を「広場」として整理しました。 なお、2020年度(令和2年度)実施の市民アンケートの結果について、P.51～P.53に「10) 市民アンケート調査結果」を追記します。

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
4	9～11 13	4. 機能配置計画 4-1機能配置計画 4-2整備図 4-3広場空間	JR福山駅前の一等地を大きな広場で占領されている。この場所は人々の交流の場となるのか。交流はこの場所でなければダメなのか。広場の1階を交通結節点エリア、2階を交流結節点とし、三之丸町、伏見町、元町、東桜町方面へペDESTリアンデッキでつながれば駅前一帯がウォーカブルな街になる。現在の駅前広場のスペースで十分可能です。	P. 7「3-2 駅前広場の機能」に記載のとおり、駅前広場には「交通結節機能」と「都市の広場機能」があります。 また、P. 6「3-1 駅前広場の役割」に記載のとおり、現在、多くの人が通り過ぎるだけの場所である駅前広場を「集い、憩い、まちへ歩き出す」空間とすることで、福山らしい「人の風景」が生まれます。 そして、駅前の魅力や求心力を高め、人や活動を惹きつけることで、持続可能な都市の発展につなげていくことをめざしているため、交通結節機能と都市の広場機能のいずれかに偏るのではなく、両方をバランス良く配置し、一体的に機能する駅前広場を検討しています。 バスターミナルを伏見町へ配置することについては、2024年(令和6年)9月4日の第7回福山駅前広場協議会で検討を行いました。 「合意形成に要する時間や事業費の観点から課題がある」となっています。
5	9～12	4. 機能配置計画 4-1機能配置計画 4-2整備図	整備計画が平面に固執しており、若者を対象としたヒロバラボから出た空間利用（立体的な活用）の意見が反映されていない。	一方で、基本計画案P. 14下部に記載のとおり、「これまでの議論経過を尊重し、将来的な全体最適化（例えばバスターミナルを広場外に配置すること等）の実現を今後めざしていきます」としています。 福山駅前広場の立体利用について、これまで福山駅前広場協議会で検討を行ってきました。 福山駅の駅舎は、改札口が1階となっています。 そのため、駅前広場にペDESTリアンデッキ等の立体施設を整備した場合、2階、3階には線路があることから、改札口を設けたとしても、直接上り側ホームに移動することができません。これより必ず1階に降りる必要があり、利用者に上下移動が生じることとなります。 バリアフリーやウォーカブルなまちづくりの観点から、誰もが使いやすい空間となるよう、平面式の広場として計画しています。 ヒロバラボにおいても、駅前広場の立体利用について議論を行っており、P. 50に「9) 福山駅前広場における立体利用について」を追記します。
6	10～11 13～14	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設	バスターミナルの配置場所として「伏見町の再開発」に合わせるか、あるいは現在の場所にタクシー、バスターミナルを残したまま、上部をオープンスペースにする「二層式（立体整備）」の検討はできないか。	
7	8	3. 駅前広場の役割と機能 3-3空間形成の基本的な考え方	温暖化が進む中、快適な屋外都市空間を実現するためには、暑さ対策が重要なポイントになる。公園やバス乗り場には、都市環境に強くCO ₂ 吸収量の多い樹木を植えて、木陰を確保するとともに、暑さを和らげる噴水や水辺施設を設け、視覚的・聴覚的にも清涼感のある空間をつくるとよい。	福山駅前広場協議会やシンポジウム、市民対話集会、ヒロバラボなどで、広場機能として「雨よけや暑さ対策として大屋根や日陰のある滞在空間があるとよい。」「癒しの木陰や水辺などがあると良い。」という意見をいただいております。P. 13「4-3 ①福山駅前広場」で休憩施設や日陰施設、親水空間施設など検討していくことを記載しています。 また、福山駅周辺デザイン計画においては、グリーンインフラがウォーカブルなまちづくりと親和性が高く、生活の質の向上につながることを記載しています。 P. 8「3-3 (6) 将来の変化に対応しやすい空間づくり」に記載している「環境負荷の低減」には、グリーンインフラの考えも含まれるため「グリーンインフラなどによる」を追記します。

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
8	10～12 13	4.機能配置計画 4-2整備図 4-3広場空間	広場の具体的な設えとして、①天満屋まで続く大型の屋根の設置、②タイル貼りを基本としつつ中央に芝生広場を配置、③梅田のグラングリーンのように植栽は多めにしてほしい。	P.17～P.20の空間イメージでは、広場空間に大屋根や芝生、ばら花壇などの植栽を描いています。 P.22「6-2 道路と広場空間の設計」に記載のとおり、基本計画策定後に行う広場空間の設計にあたっては、「3-3 「空間形成の基本的な考え方」及び6-4 「広場の管理運営」を踏まえ、使う人の考え方を取り入れながら設計するため、(仮称)広場活用連携検討会などを設け、市民や事業者などの意見を聴くとともに、管理運営を踏まえて施設配置や規模などの検討をしていきます。 広場空間について、施設配置や規模などの検討をしていきます。
9	13	4.機能配置計画 4-3広場空間	駅からバス停・タクシー乗り場・ニューキャスパまでの通路に、屋根を設置してほしい。	検討にあたり、大屋根や芝生、植栽も対象となることから、P.13「4-3 ①福山駅前広場」に記載の施設の例示において、「雨よけ施設」「緑地」を追記します。
10	13	4.機能配置計画 4-3広場空間	バラの数を増やしたりして、プチバラ公園のような場所ができるのも素敵だと思います。素敵な駅前になるのを楽しみにしています。	
11	13 17～20	4.機能配置計画 4-3広場空間 5.空間イメージ	全面を芝生にすることには反対だったので、今回のイメージ図の案には賛成です。踏圧によって緑を維持するのは難しく、北口スクエアも長い間立ち入り禁止になっている状況があります。芝生に頼らなくても、立体的なグリーン、例えば図にあるようなバラのアーチや植木で心安らぐ空間は作れそうなので、一部芝生化には大賛成です。	
12	8	3.駅前広場の役割と機能 3-3空間形成の基本的な考え方	駅前広場から周辺の商業施設1階の店舗が見えやすくなるよう、街路樹の配置や樹種の選定に注意してほしい。	現在の駅前広場については、施設が視界を遮っていることが課題であるため、再整備では駅舎や広場からの視界の広がりを確保し、回遊性の向上につなげることをめざしています。 植栽の配置も重要な要素であるため、P.8「3-3 (1)駅周辺とのつながりを意識した空間づくり」の中に、「植栽の配置を含め」を追記します。
13	10～12 13～14 16	4.機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設 4-6施設の規模	変更前後の平面図及び動線図を並列表記、移設される施設は文章のみではなく位置がわかる形で示すなど、「何が、どこで、どのように変わるのか」が一見して分かる資料の提示をお願いします。	整備前後の交通施設配置が比較できるよう、P.41に「5) 現況図」、P.42に「6) 現況と整備案の比較表」を追記します。
14	10 15	4.機能配置計画 4-2整備図 4-5道路	駅前のウォークアブル化を優先するあまり、備後圏域の玄関口として重要な交通結節機能の利便性が損なわれる懸念がある。市は交通シミュレーション上「混雑は発生しない」「スムーズになる」とするが、交通量の多い場所での車線削減や一般車動線の複雑化は、悪天候・繁忙期に渋滞や違法駐車を誘発する恐れがあり、交通利便性やドライバーの負担へのリスクが過小評価されていると考えます。	駅前広場の再整備により交通の利便性が損なわれないよう、交通シミュレーションや実証実験で検証を行いながら、交通施設配置を検討してきました。 交通シミュレーションは、2019年度(令和元年度)に実施した福山駅前交差点の交通量をベースとし、雨天時の地下送迎場の利用増加率(1.15倍)や滞留長など、現況の道路状況を反映させることで現況再現を行っています。
15	10～12 15	4.機能配置計画 4-2整備図 4-5道路	駅前大通りの車線を半減させるという極めて影響の大きい変更を行うにもかかわらず、「混雑しない」と主張する根拠となるシミュレーションの前提条件や数値データが欠落している。対象とした時間帯、将来交通量予測、交差点での左右折待ちの滞留長や通過時間の変化が示されておらず、根拠として不十分である。	この検討結果から、駅前大通りの車線数を8車線から4車線にすることについては、福山駅前交差点をコンパクト化することにより交通効率が高まるため、今よりも混雑が緩和され車両の流れが円滑化されることを確認しています。 また、車両の滞留長や通過時間の変化についても確認しています。 路線バスやタクシーなどの交通施設についても、利便性を確保しています。
16	10 15	4.機能配置計画 4-2整備図 4-5道路	駅前広場化には基本的に賛成です。ただし駅前住民の肌感覚として今の計画案のまま駅前大通りの車線数を半減することだけは賛同できない。まずは交通量を再調査して科学的・論理的に計画を精査してください。	交通シミュレーションの検証結果について、P.43からP.48に「7) 交通シミュレーションによる検証結果」を追記します。
17	10～12 15	4.機能配置計画 4-2整備図 4-5道路	駅前大通りを半分の面積にし、8～10車線を4車線にすれば、交通の渋滞を招くことは必至であるため、他の道路の改修も含めて、やるべきでない。	
18	15	4.機能配置計画 4-5道路	駅前通りの車線数の半減は不便である。	

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
19	10 13～15	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設 4-5道路	<p>駅前大通りの車線数を半減させることは致命的な交通渋滞を招くと考え、駅前大通りは一部を広場化せずに現状車線数を維持していただきたい。2車線では駅前への交通をさばけず、渋滞が国道2号まで波及し、駅前活性化の目的に反してアクセスルートにボトルネックを作り、袋小路化するデザインである。アイネス前は現状の歩道幅で十分ににぎわい機能を果たせる。</p> <p>大型バスの主な利用者として想定されるJR利用観光客を駅から郵便局前まで歩かせるとは、都市としてのホスピタリティが全く感じられない。路線バス待機場は、既存の地下駐車場出入口ランプウェイの上部に設置する。ランプウェイ上への設置が困難ならばランプウェイのすぐ西脇の1車線を待機場にしても良い。タクシー待機場は、乗降場と近接して配置するべきであり、現状の駅前西側一般車送迎場の場所に設置し、一般車地下送迎場の規模を拡大する。地下駐車場を地下送迎場と地下で接続できれば、出入口を駅前大通りの地下駐車場出入口に一本化して既存の地下送迎場出入口をなくすことができ、駅前広場の分断を解消して広い面積を確保できると考える。</p> <p>これらのことから、アイネス前・郵便局前ともに現状車線数を維持できると考える。中途半端にせず、多少費用をかけてでも良い姿にしていきたい。</p>	<p>駅前広場の再整備により交通の利便性が損なわれないよう、交通シミュレーションや実証実験で検証を行いながら、交通施設配置を検討してきました。</p> <p>交通シミュレーションは、2019年度(令和元年度)に実施した福山駅前交差点の交通量をベースとし、雨天時の地下送迎場の利用増加率(1.15倍)や滞留長など、現況の道路状況を反映させることで現況再現を行っています。</p> <p>なお、現況再現の信頼性については、2017年度(平成29年度)～2024年度(令和6年度)に実施した代表的な周辺交差点の実測交通量に対して0.91以上の高い相関があることを確認しています。</p> <p>この検討結果から、駅前大通りの車線数を8車線から4車線にすることは、福山駅前交差点をコンパクト化することにより交通効率が高まるため、今よりも混雑が緩和されることを確認しています。</p> <p>交通シミュレーションの検証結果について、P.43～P.48に「7)交通シミュレーションによる検証結果」を追記します。</p> <p>また、観光バスの利便性については、P.14「4-4 ③大型バス・中小型バス」に記載のとおり、改札口に近い北口広場へ集約して配置しています。郵便局前の送迎場は、修学旅行等の臨時利用を想定したものです。路線バスの待機場については、アイネスフクヤマ東側道路に配置する検討を行いました。大型バスの旋回ができないなど、安全性や円滑な運行の観点から、配置が困難でした。</p> <p>タクシー待機場は、実証実験を行う中で、交通事業者からショットガンによる運用が可能であるとの意見をいただいています。</p> <p>地下送迎場の拡大や接続などの大規模な地下改修は、工事期間の長期化や建設コストの増額の観点から、平面での計画としています。</p>
20	10 13 15	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-3広場空間 4-5道路	<p>駅前大通りに広場的な空間を設けるのであれば、南向き車線の天満屋前における歩道拡張が適している。現在でも天満屋駐車場への入庫待ちの車列があっても渋滞が発生しておらず、1車線を減少させても大きな支障は生じないと思われる。ただし、これについても直近の交通量調査の結果に基づき、科学的に検討すべきである。</p>	
21	5 7～8	2. 基本方針 2-4利用者目線の価値 3. 駅前広場の役割と機能 3-2駅前広場の機能 3-3空間形成の基本的な考え方	<p>計画の拠り所(何を重視し、何を優先するか)を明確にすることが納得感につながると考えます。参照した理論・ガイドライン・指針・参考事例を、可能な範囲で具体名とともに示してください。</p> <p>また、それらを本市の条件(自家用車利用が多い、駅周辺の密度、バス運用条件等)にどのように適用・調整したのか、評価軸(安全性、定時性、処理能力、回遊性、維持管理等)とあわせて説明してください。</p>	<p>福山駅前広場の再整備は、P.7「3-2 駅前広場の機能」に記載している「駅前広場計画指針」や「駅まちデザインの手引き」の考え方を踏まえつつ、福山駅前広場協議会での議論に基づき、検討を行ってきました。</p> <p>交通施設の配置や道路構造は、「道路構造令の解説と運用(令和3年)」や「道路の交通容量(昭和59年)」、「平面交差の計画と設計(平成30年)」に基づき計画しています。</p> <p>また、実測データに基づく交通シミュレーションを実施することで、混雑が生じないことを確認しています。</p> <p>この交通シミュレーションの検証結果について、P.43からP.48に「7)交通シミュレーションによる検証結果」を追記します。</p> <p>評価軸については、2023年(令和5年)3月に策定した福山駅前広場整備基本方針において整理し、P.5に記載している「2-4 利用者目線の価値」とともに、P.8「3-3 空間形成の基本的な考え方」に記載のとおり、「安全で快適な歩行環境」「多様な利用を受け入れる空間構成」「将来の変化に対応しやすい空間づくり(維持管理のしやすさ等)」など重視すべき基本的な考え方を整理しています。</p>

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
22	2 5 13～14 22	2. 基本方針 2-1福山駅前広場の問題点と課題解決の方向性 2-4利用者目線の価値 4. 機能配置計画 4-4交通施設 6. 今後について 6-3交通施設に関する検討	本市では通勤手段が自家用車70%以上という前提があると認識しています。駅周辺では駐車場不足や送迎の混雑・渋滞が生じやすい状況もあると感じています。さらに、駅へ向かう道路(南側以外)の狭隘箇所(歩道を含む)や自転車通行空間が暫定的である点など、アクセス手段が限られる面があります。 これらの前提を、需要予測、交通処理(バス・タクシー・送迎・民間シャトル)、歩行者・自転車動線、安全計画、維持管理にどのように織り込んでいるか、前提の置き方と根拠を示してください。	駅前広場の再整備により交通の利便性が損なわれないよう、交通シミュレーションや実証実験で検証を行いながら、交通施設配置を検討してきました。 交通シミュレーションは、2019年度(令和元年度)に実施した福山駅前交差点の交通量をベースとし、雨天時の地下送迎場の利用増加率(1.15倍)や滞留長など、現況の道路状況を反映させることで現況再現を行っています。 なお、現況再現の信頼性については、2017年度(平成29年度)～2024年度(令和6年度)に実施した代表的な周辺交差点の実測交通量に対して0.91以上の高い相関があることを確認しています。 現況の道路状況と現況再現の結果から、過年度の実測交通量を用いて交通シミュレーションを行っていますが、道路の車線数や交差点の形状等に影響を及ぼすものではありません。 ただし、実施設計を進める中で必要な場合、交通量の調査・確認をしていきます。 これらの交通シミュレーションの検証結果について、P.43からP.48に「7)交通シミュレーションによる検証結果」を追記します。
23	10 15	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-5道路	計画案の前提となっている一般車・タクシー・歩行者の交通量は2019年の現地調査結果であり、計画の前提として適切とは思えない。近年のホテルやマンションの建設により、駅前の環境は大きく変化している。 駅周辺の居住者数・宿泊者数は2019年調査当時に比較して確実に増加しており、一般車・タクシー・歩行者、さらには物流量が増えている。 したがって2019年の調査結果をベースにしての交通シミュレーションは現実的な結果を導かない。 交通量の再調査を行い、その結果に基づいての機能配置計画再考を要望する。	現況の道路状況と現況再現の結果から、過年度の実測交通量を用いて交通シミュレーションを行っていますが、道路の車線数や交差点の形状等に影響を及ぼすものではありません。 ただし、実施設計を進める中で必要な場合、交通量の調査・確認をしていきます。 これらの交通シミュレーションの検証結果について、P.43からP.48に「7)交通シミュレーションによる検証結果」を追記します。
24	15	4. 機能配置計画 4-5道路	駅前大通りにおいて、天満屋の駐車場入り口車線が渋滞の原因となっている。車線の拡張など工夫して解決してほしい。	P.15「4-5 ①駅前大通り(福山駅箕沖幹線)」に「駅前大通りの東側の車線(南方面)に、停車帯を設け、走行車両への影響を抑えます。」と記載しています。 これは天満屋の駐車場入り口車線に停車帯を設けて、走行車両への影響を抑えて、混雑を緩和する対策であり、天満屋の駐車場入り口車線に停車帯を設けることが分かるよう、上記記載に「天満屋側」を追記します。
25	13～16 22	4. 機能配置計画 4-4交通施設 4-5道路 4-6施設の規模 6. 今後について 6-3交通施設に関する検討	地域公共交通の充実があげられていましたが、具体的にどの程度の増加を意味するのか、次の比較がわかる資料を示してください。 (1)現状/計画後(平常時/イベント時):バース数、待機・転回、乗降動線、定時性への影響 (2)利用者増を織り込む場合/織り込まない場合:混雑、遅延、滞留、運用上の余裕 (3)運用で吸収する範囲/構造(配置・面積)で確保する範囲(段階整備を含む) また、バスターミナルが実質的に縮小(半減)される計画について、利用者増方針との整合が判断しにくいいため、考え方と対応策を示してください。広場協議会において、バス事業者からイベント時に「6バースでは不足する」「観光バスの停留所が不足している」等の懸念が示されていたと理解しているため、遺恨を残さないよう関係者意見を踏まえた論点整理と対応方針(代替案、段階整備、運用上の対策)を示してください。 あわせて、郊外施設が運行する無料シャトルバス等を含む民間輸送について、計画後の運用を示してください。	交通施設については、2026年(令和8年)2月16日に開催した第14回福山駅前広場協議会で、現況と整備案の比較をお示ししています。 駅舎(改札口)からの距離、乗車時間、利便性・快適性について比較を行いました。 路線バス乗降場については、P.13「4-4 ①路線バス」に記載のとおり、「バス事業者との協議により乗降場は12台分から6台分へ集約し、駅前広場の南側へ配置します。」「イベント時などに使用できる乗降場は、駅前広場周辺を含めて配置を検討します。」としています。 送迎バスについては、P.14「4-4 ③大型バス・中小型バス」に記載のとおり、「大型バスと中小型バスをまとめて配置でき、改札口からも近い北口広場へ配置します。」「修学旅行などの臨時的な利用を想定した大型バスの送迎場は、郵便局前へ配置します。」としています。 運用ルールについては、P.22「6-3 交通施設に関する検討」に記載のとおり、「送迎バスの運用方法などについて、今後も交通事業者と継続的に協議しながら検討します。」としています。 交通施設の比較が分かるよう、P.42に「6)現況と整備案の比較表」を追記します。

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
26	12 15	4. 機能配置計画 4-2整備図 (3) 駅前大通り拡大図 4-5道路	国道2号から駅前広場までの区間の道路について、片側2車線（計4車線）化する計画となっているが、中央分離帯を中心に左右3車線（計6車線）を確保した方が良いと思います。	駅前大通りの動線については、これまで福山駅前広場協議会で検討を行ってきました。 駅前大通りの中央部に車線を設けた場合、地下駐車場の出入口スロープや換気塔などの構造物により、中央分離帯が広く残り、福山駅前交差点の複雑な状況が解消されません。 また、郵便局前の待機場スペースを確保できないことから、別の場所に待機場を確保する必要があります。 以上のことから、東側に車線を集約する方が有利であるため、現在の計画としました。 これらの検討経過が分かるよう、P. 49に「8）駅前大通りの動線検討」を追記します。
27	10～11 15	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-5道路	医療機関の前面道路は、救急搬送や通院・送迎、訪問診療などを支える最低限の「医療インフラ」となる。 伏見町北側から広場沿いに南へ通過する車道を廃止・分断し、一般車両の通行を不可とする本計画案には反対である。 医療機関の前面道路は、患者の通院・送迎車、訪問治療、商用車、配送業者、緊急時の救急車両などが進入・離脱するために必要不可欠な動線であり、「緊急車両が通行できる転回場の設置」だけでは、実質的に医療アクセス道路として機能しなくなるため、計画を変更してほしい。	福山駅周辺では、居心地が良く歩きたくなるウォークアブルなまちへの転換を行い、エリアの価値を高めることをめざしています。 福山駅前広場の再整備においては、交通結節機能を確保しつつ、都市の魅力とにぎわいの感じられる広場機能をバランスよく配置し、道路についても、通過するだけの車両や長時間の駐車車両を無くして、車中心から人中心のまちづくりをめざすものです。 P. 8「3-3（1）駅周辺とのつながりを意識した空間づくり」に記載のとおり、駅と駅周辺とのつながりや連続性を意識し、人の流れや活動が広場から駅周辺へ広がる空間づくりをめざしています。 一方で、沿道の方々の生活や事業活動に必要な車両動線にも配慮した計画としています。 伏見町北西から西側の広場沿いの道路は、沿線関係者の車両（許可を受けるなど）は通行可能な歩行者優先の道路をめざしており、車両の進入・離脱が完全にできなくなるものではなく、沿道の事業活動などに配慮した道路としていきます。 基本計画策定後に行う設計段階において、救急車両や荷捌き車両の安全かつ円滑な通行確保について、公安委員会等の関係機関や沿道の方々と協議しながら、検討を行っていきます。 今後、通行できる車両について検討を行うため、P. 10、P. 11の「許可車両専用道路」の表記を「歩行者優先道路」に変更します。
28	10～11 15	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-5道路	伏見町北側から広場沿いに南へ通過する道路の廃止がなぜ必要なのかかわからない。 歩行者空間化の必要性・合理性について、医療機関前の既存道路を廃止するほどの公益性が十分示されていません。 医療機関の周辺のインフラの変更については、まずは医療機関、消防署などと十分な協議を行った上で、安全性と公共性を最優先に検討されるべきです。	また、P. 15「4-5 ③伏見町北側道路（福山駅旭町線）」の「広場沿いに南へ通過する道路は廃止します。」及び「伏見町西側へ許可車両のみが通行可能な歩車共存型の道路を設けます。」の記載については、「広場沿いの道路は、通過する車両を無くし、歩行者優先の道路（沿道関係者の車両は通行可能など）を検討します。」に変更します。
29	10～11 15	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-5道路	伏見町ロータリー西側の道路に設定されている許可車両専用道路については、許可車両制度を廃止し、誰でも通行可能にしてほしい。さらに、現在「許可車両専用道路」とされている範囲について、西側へ1メートル程度拡大してほしい。	
30	10～11	4. 機能配置計画 4-2整備図	福山駅南口周辺および NEWCASPA 東側の歩行空間では、自転車の高速走行による飛び出しやすりが頻発しており、歩行者への配慮が十分とは言えない状況です。この現状を踏まえ、当該区間を自転車の押し歩き区間として指定するなどの規制、あるいは歩行者と自転車を物理的に分離する動線整備を検討していただけないか。	P. 2「2-1 福山駅前広場の問題点と課題解決の方向性」に記載のとおり、「歩行者と車両が安全で快適に移動できる環境整備」を課題解決の方向性として位置づけ、P. 13「4-3 ①福山駅前広場」の下段には「広場内の自転車の通行方法は、押し歩きを基本とします。」と記載しています。 P. 13「4-3 ①福山駅前広場」に記載の「押し歩き」を太字で強調します。 なお、福山駅南口周辺およびNEWCASPA東側の歩道についても、広場内と同様に、歩行者や自転車が安心安全に利用できるよう、今後、広場空間の設計と併せて検討していきます。
31	10～11	4. 機能配置計画 4-2整備図	今後の安全性向上の観点から、NEWCASPA 東側の車道については、自転車道の整備も進めるべきではないかと考えます。	

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
32	15	4. 機能配置計画 4-5道路	福山駅旭町線のアーケードは、住民が費用を負担して設置し所有してきた設備であり、十分な説明や協議もなく一方的に撤去を前提として計画が進められていることは、民主的手続や住民の権利が軽視されており危機感と強い不安を感じます。長年にわたり地域の安全や利便性に寄与してきた設備であり、撤去は生活環境に大きな影響を及ぼすため、住民の財産権だけでなく、安心して生活する権利や人格利益にも十分配慮すべきである。したがって、撤去の必要性や法的根拠、代替措置や補償の提示、生活・人権への影響を踏まえた対応を求めるとともに、「歩道にあるアーケードは撤去します」という方針の再検討を強く求める。	伏見町北側道路（福山駅旭町線）と駅前大通り（福山駅箕沖幹線）の一部について、沿道地権者の利便性や歩行者通行の安全性を低下させず、歩車共存型の道路構造へと再編するためには、歩道に設置されているアーケードが支障になる場合があると考えています。そのため、今後の設計段階で、アーケード所有者と協議を行っていきます。 P. 15「4-5 ③伏見町北側道路(福山駅旭町線)」の「歩道にあるアーケードは撤去します。」の記載については、「歩道（駅前大通りの一部を含む）にあるアーケードについては、広場や道路の整備の支障になる場合は、所有者と協議を行いながら撤去等について検討します。」に変更します。
33	10 14	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設	駅北口全体を駅前広場として整備し、福山城本丸・二之丸と一体となった、福山の歴史・文化を感じられる空間とすべき。配置を再検討する際は、バスやタクシーの乗降場を確保するとともに、歩行者の回遊を妨げる駐車場のあり方を見直し、福山市駅北口広場駐車場内にある福山城の石垣に歩いて接することができるようにしてほしい。 本計画は南口再整備が中心となっており、北口を含めた駅周辺全体の一体的な計画となっていない。北口整備は最小限となっている。まちの玄関口として、南口だけでなく駅周辺全体を対象に検討・立案する必要がある。	福山駅周辺デザイン計画では、駅北口の福山城周辺エリアと、駅南口の伏見町周辺エリア等を一つの「ウォークブルエリア」と位置づけ、駅の南北を一体的なエリアとして再生に取り組んでいます。 駅前広場の再整備においても、同様に駅の南北を一体的なエリアとして検討してきました。 北口広場については、「観光用の大型バス・中小型バスの送迎場」を集約配置するほか、北口一般車送迎場ではP. 14「4-4 ④一般車」に記載のとおり混雑緩和のための対策を実施することとしています。 また、P. 14下部の※において、北口広場については、将来的な整備を見据えて、「必要最小限の平面整備とします。」と記載していますが、より分かりやすくなるよう「将来的な整備を見据えて」を追記します。
34	10～11 14	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設	福山駅北口周辺の渋滞は現在の市営駐車場や駅北口送迎場の配置・形状が原因であるため、これを踏まえた整備が必要である。	福山駅北口周辺については、P. 14「4-4 ④一般車」に記載のとおり、「北口広場における一般車送迎場の混雑緩和のため、区画線やカメラの設置といった対策を実施します。あわせて、伏見町北側の一般車送迎場への送迎車の分散を図ります。」としています。 また、P. 14下部の※に「将来的な全体最適化の実現を今後ともめざしていく」としています。 北口広場については、将来的な整備を見据えて、「必要最小限の平面整備とします。」と記載していますが、より分かりやすくなるよう「将来的な整備を見据えて」を追記します。
35	16	4. 機能配置計画 4-6施設規模 ○概算事業費	概算事業費約40億円の内訳（広場整備、道路改修、地下駐輪場等）が示されておらず、物価高騰等による上振れリスクの試算もないため、計画の財務的妥当性を判断する根拠が不足している。	概算事業費は、機能配置案に基づき、2025年（令和7年）の建設単価を用いて算出したものです。 概算事業費（約40億円）の内訳は、広場整備：約19億円、道路整備：約18億円、駐輪場：約3億円を見込んでいますが、今後の物価変動や施設の詳細検討、新たな施設の設置などにより変動します。 また、財政負担を軽減するため、国の交付金を活用するなど有利な財源の確保に努めます。 P. 16に概算工事費の内訳を追記します。
36	9 10～12 13～14 16	4. 機能配置計画 4-1機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設 4-6施設の規模	段階整備（工事中を含む）の場合は、各段階の暫定動線・暫定乗り場・安全対策も示してほしい。	工事期間中の暫定動線、暫定乗り場、安全対策については、今後、設計を行う中で、安全かつ短期間での工事となるように工程計画と共に検討していきます。 バスやタクシーなどの利用に支障がないよう、交通事業者とも協議しながら検討を行います。 P. 22「6-3 交通施設に関する検討」に「（工事期間中の暫定形を含む）」を追記します。

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
37	23	6. 今後について 6-4広場の管理運営について	再整備にEOI方式を採用してはどうか。2026年度から設計に入るとのことですが、昨今の公共施設の開発では、EOI方式の導入が進んでいると思います。メリット・デメリットは有るようですが、市民の為の再整備であれば、運営事業者を先に選定するメリットが大きいと考えます。	EOI方式は施設の運営者として運営事業者を予め選定し、設計段階から運営事業者を関与させることにより、効率的で質の高い運営をめざす公民連携手法の1つとされています。広場の設計段階から使う人の考え方を取り入れることは、福山駅前広場協議会においても議論されていることから、P. 23「6-4 広場の管理運営について」に、「(EOI方式の導入などを検討します)」を追記します。
38	23	6. 今後について 6-4広場の管理運営について	近年、福山城天守前広場やふくやま美術館前で頻繁にイベントが行われており、新しく整備される駅前広場においても、これらの周辺エリアと連動した運営が求められる。	これまで福山駅前広場協議会で、駅前広場の再整備により、駅と駅周辺をつなぎ、駅周辺の回遊性を高めることが議論されてきました。P. 6「3-1 駅前広場の役割」に記載のとおり、「駅前広場は、駅と駅周辺をつなぎ、人の流れや活動がまちへ広がる起点となる場所」としています。駅前広場は、福山城や中央公園などの拠点とも連携した運営が求められるため、P. 23「6-4 広場の管理運営について」に、「駅周辺の各拠点(福山城や中央公園など)と連携を図り、エリア全体の回遊性を高める運営をめざしていきます。」を追記します。
39	23	6. 今後について 6-4広場の管理運営について	指定管理料等の公費を投入してまで広場を運営することに疑問を感じる。	駅前広場は、整備後に適切な運営管理と継続的な利活用を行うことで、その効果を周辺エリアへ波及させることが重要です。
40	23	6. 今後について 6-4広場の管理運営について	毎日ステージが使われるのか、ステージイベント等の企画運営や維持管理を誰が担うのか。業務委託の場合に多額の税金を使うことに市民の同意が得られるのか。	広場を安全で快適に維持し、イベント空間や滞在空間として活用することで、人の流れや回遊が生まれ、商店街や飲食店など周辺施設のにぎわいと経済効果につながると考えています。
41	23	6. 今後について 6-4広場の管理運営について	広場に若者がたむろし、「トー横」のような状態になることが懸念される。	そのため、駅前広場の運営管理は、維持管理に加えて多様なニーズに柔軟に対応できる利活用の視点を持ちながら、駅周辺全体の魅力向上や持続的なにぎわい、民間投資の促進を図るために必要な取組です。
42	23	6. 今後について 6-4広場の管理運営について	外国人利用者による夜間利用や宗教利用、ゴミ散乱や治安悪化などを懸念している。	そうした観点からP. 23「6-4 広場の管理運営について」に「行政のみでは対応が難しい柔軟で利用者志向のサービス提供、効率的な維持管理、継続的なにぎわい創出を実現するため、民間の創意工夫等を取り入れます」を追記し、P. 56、P. 57に「11) 他都市の事例」を掲載します。
43	31	参考資料 3) これまでの取組と合意形成プロセス 福山駅前広場再編実証実験(1回目)の実施	実証実験の「肯定的な評価約96%」という数字は、限定的な空間・期間の評価に過ぎず、ハード改変や車線減少を含む計画全体の妥当性の根拠とするには論理の飛躍がある。日常的なドライバーや通過交通の利用者など、利便性に影響を受ける層のデータが不足している。	駅前広場の再整備については、2019年度(令和元年度)～2020年度(令和2年度)に実施した駅前広場の利用実態調査やアンケート調査において、交通結節機能の改善や都市の広場機能の充実が求められていることが示唆されたことから、検討を開始しました。2021年度(令和3年度)～2022年度(令和4年度)にも市民アンケート調査を行い、これまでに延べ約13,000人に回答をいただきました。さらに、若者や女性が参加した「ふくまちヒロバラボ」やシンポジウム、市民対話集会などを通じて市民や関係団体からも意見をいただき、こうした意見を福山駅前広場協議会の検討に反映しながら、計画の具体化を進めてきました。これまでの市民アンケートの結果について、P. 51～P. 55に「10) 市民アンケート調査結果」を追記します。
44	1 2 23	1. 基本計画の位置づけ 1-1基本計画の位置づけ 2. 基本方針 2-1 福山駅前広場の問題点と課題解決の方向性 6. 今後について 6-4広場の管理運営について	計画案の中で「ウォーカブル」「コンテンツ」「スキーム」といったカタカナ用語が多用されているが、辞書に載っていない、あるいは具体的な内容が分かりにくい。専門用語に頼らず、より具体的な日本語での説明や内容を示すべきではないか。	意見いただいた用語も含め、巻末の参考資料に「12) 用語解説」を追記します。

(2) 市の考え方を説明するもの (96件)

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
1	6	3. 駅前広場の役割と機能 3-1駅前広場の役割	福山市は車社会で、人は郊外の商業施設に流れており、通過点として捉えられている福山駅は、郊外から人が集まる状況にない中、ウォークアブルなまちづくりを目標とすることに疑問がある。	福山駅前広場は備後圏域の玄関口であり、まちの第一印象を与える「都市の顔」となる場所です。 現在の駅前広場は、交通結節機能が重視され、福山駅は年間約1,300万人が行き交うにもかかわらず、単なる通過点にとどまっており、まちの魅力やにぎわいを感じにくくなっています。 これからは、P.6「3-1 駅前広場の役割」に記載のとおり、「多様な人の動きが重なる場所であるからこそ、交通の利便性を確保するだけでなく、人々を迎え、安心して過ごし、滞在や交流を支える都市の広場としての役割が必要」となります。 人が集い、憩い、まちへ歩き出す、福山らしい「人の風景」が生まれることで、駅前の魅力や求心力が高まり、人や活動を惹きつけ、持続的な都市の発展につなげていきます。
2	10～14 26～39	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設 参考資料 3) これまでの取組と合意形成プロセス	駅前広場を南口に整備する必要性（期待する効果と前提条件）を明確にしてください。南口で周辺商業施設等とのつながりを強める意図があるのか、周辺道路の扱い（西側以外が概ね維持されており、当初検討されていた東西の回遊性もタクシー動線確保のため二車線化して悪化している点）との整合も含めて説明をお願いします。 また、北口であれば城方面への動線が分かりやすくなる可能性もあると考えます。南口案／北口案について、動線、混雑・渋滞、公共交通の運用、歩行者・自転車の安全性の観点で比較資料を示してください（第1回アンケートで例示されていた写真が姫路駅（城側）であったと記憶している点も踏まえ、南口とした理由の説明をお願いします）。	現在の福山駅前広場は、交通結節機能が重視され、福山駅は年間約1,300万人が行き交うにもかかわらず、単なる通過点にとどまっており、まちの魅力やにぎわいを感じにくくなっています。 そのため、交通結節機能は確保しつつ、人が集い、憩い、交流する空間を創出するものです。 交通結節機能と都市の魅力とにぎわいの感じられる広場機能をバランス良く配置し、一体的に機能させることで、市内外から人や企業を惹きつけ、回遊したくなるウォークアブルなまちづくりを進めていきます。 NEWCASPA（ニューキャスパ）前の道路については、P.15「4-5 ④NEWCASPA前道路（駅前広場内の西側道路）」に記載のとおり、「幅員は2車線ではなく、相互通行ができる最低限の幅員を確保します。」「歩車道のフラット化によるイベント開催や修景舗装によるスピード抑制を図るなど広場との一体的な空間を形成します。」としており、駅前広場と一体感のある計画となるよう検討してまいります。 北口については、北口スクエアや道路の美装化など駅から福山城への回遊性を高める整備を行ってきたところです。
3	17～20	5. 空間イメージ	実証実験が秋という好条件の時期のみで実施され、イメージも描かれており、極寒・酷暑といった厳しい気象条件下のデータでの検証がされていない。	これまでの福山駅前広場協議会やシンポジウム、アンケート、ふくまちヒロバラボなどにおいて、暑い夏や寒い冬、雨の日などの気象条件においても広場空間を活用できるような整備を求めるとご意見をいただいています。 そのため、P.13「4-3 ①福山駅前広場」に、休憩施設、日陰施設、親水空間施設などを検討していくことを記載しています。 また、P.17～P.20「5. 空間イメージ」に、大屋根や木陰、噴水などを描いています。 基本計画策定後に行う広場空間の設計にあたっては、P.22「6-2 道路と広場空間の設計」に記載のとおり、3-3「空間形成の基本的な考え方」及び6-4「広場の管理運営」を踏まえ、（仮称）広場活用連携検討会などを設け、市民や事業者などの意見を聴くとともに、管理運営を踏まえて施設配置や規模などの検討をしていくこととしており、様々な気象条件にも配慮した施設を検討します。
4	31	参考資料 3) これまでの取組と合意形成プロセス	真夏の日中にイベントをしても誰が来るのかという意見があったが、そもそもそんな暑い時間帯にイベントを開く人がいるのかと思っていた。夏は夕方から夜にかけて夜店に行く文化があるだけすばらしい。 この整備で日陰が増えるだけでも夏はありがたいし、春や秋にイベントができるようになるのも整備の効果だと思う。秋に実験して多くの人出があったのなら、広場でのイベントに需要があったということだと思う。	

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
5	13	4.機能配置計画 4-3広場空間	南側整備計画の配置案については、広場だけを整備しても、よほど行きたい・見たい魅力がなければ人は集まらないと思います。	福山駅は市民や来街者など年間約1,300万人が行き交うにもかかわらず、その駅前広場が単なる通過点にとどまっており、まちの魅力やにぎわいを感じにくくなっています。
6	13	4.機能配置計画 4-3広場空間	広場ができて、駐車料金を払って夏の暑い時期や冬の寒い時期に市民が集まるのか、市外の人が憩いの場として利用するのか疑問である。	そのため、交通結節機能は確保しつつ、人が集い、憩い、交流する空間を創出するものです。
7	13	4.機能配置計画 4-3広場空間	駅前広場は駅利用者や近隣の一部の人だけに利用され、駅から離れた市民が駐車料金を負担してまで頻繁に利用するか疑問である。	福山らしい「人の風景」が生まれ、それが駅前の魅力や求心力を高め、新たに人や活動を惹きつけることで、持続的な都市の発展につなげていきます。
8	13	4.機能配置計画 4-3広場空間	夏の暑い日、冬の寒い日に楽しい時間を過ごしに人々は集まるのか疑問。駐車場や駐車料金をどうするのかわからない。	広場空間の利用については、P.26「3)これまでの取組と合意形成プロセス」に記載のとおり、2024年(令和6年)の実証実験では、平日でも1日約400人が広場空間を利用しました。
9	13 17~20	4.機能配置計画 4-3広場空間 5.空間イメージ	完成イメージパースのようなにぎわいが実際に生まれるのか疑問であり、誰が何の目的・移動手段で広場を利用するのが見えないことから、閑散とした広場になることを懸念する。	なお、広場利用者250人に行ったアンケート調査では、約24%は市外・県外からの利用者でした。移動手段は電車34%、自家用車23%、徒歩18%、自転車15%、バス8%であり、様々な移動手段で来られたことが確認できました。
10	13	4.機能配置計画 4-3広場空間	駅前広場計画は市民全体ではなく一部の受益者のために進められているように感じられる。	これまでの福山駅前広場協議会やシンポジウム、アンケート、ふくまちヒロバラボなどにおいて、暑い夏や寒い冬、雨の日などの気象条件においても広場空間を活用できるような整備を求める意見をいただいています。
11	26	参考資料 3)これまでの取組と合意形成プロセス	実証実験におけるイベント時の一時的な利用実績のみをもって駅前広場整備の妥当性を示すことには疑問がある。車移動が主体の福山市において、駐車場が整備されない広場に市民が日常的に集まる根拠や、実証実験来場者の交通手段が示されていないのではないかと。	そのため、P.13「4-3 ①福山駅前広場」に記載のとおり、休憩施設、日陰施設、親水空間施設などを検討することとしています。
				福山駅は市民や来街者など年間約1,300万人が行き交うにもかかわらず、その駅前広場が単なる通過点にとどまっており、まちの魅力やにぎわいを感じにくくなっています。
				そのため、交通結節機能は確保しつつ、人が集い、憩い、交流する空間を創出するものです。
				福山らしい「人の風景」が生まれ、それが駅前の魅力や求心力を高め、新たに人や活動を惹きつけることで、持続的な都市の発展につなげていきます。
				これまで、P.26「3)これまでの取組と合意形成プロセス」に記載のとおり、福山駅前広場協議会の議論だけでなく、市民アンケート調査やシンポジウム、実証実験、市民対話集会、ふくまちヒロバラボなどを通じて意見を聴きながら検討を進めてきています。
				P.26「3)これまでの取組と合意形成プロセス」に記載のとおり、2024年(令和6年)の実証実験では、イベントのない平日でも1日約400人が広場空間を利用しました。
				また、広場利用者250人に行ったアンケート調査では、約24%は市外・県外からの利用者でした。移動手段は電車34%、自家用車23%、徒歩18%、自転車15%、バス8%であり、様々な移動手段で来られたことが確認できました。

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
12	6	3. 駅前広場の役割と機能 3-1駅前広場の役割	駅前広場が楽しかったとあって、若者が帰って来る動機になるとは考えられない。	2020年（令和2年）と2024年（令和6年）に行った「福山市の新しいまちづくりに関する市民アンケート（福山市に住み登録されている18歳以上の4,000人を無作為抽出）」において、福山市から「引っ越したい」と回答した人にその理由を尋ねたところ、「福山駅周辺の中心市街地に魅力がないから」との回答が、2020年（令和2年）は最も高く、2024年（令和6年）も2番目に高くなっています。 そのため、福山市に住み続ける、あるいは将来帰ってくるための取組として、中心市街地の魅力創出が必要となります。 現在の福山駅前広場は、交通結節機能が重視され、福山駅は年間約1,300万人が行き交うにもかかわらず、その駅前広場が単なる通過点にとどまっております。また、まちの魅力やにぎわいを感じにくくなっています。 そのため、交通結節機能は確保しつつ、人が集い、憩い、交流する空間を創出するものです。
13	6	3. 駅前広場の役割と機能 3-1駅前広場の役割	駅前南口に「広場」を整備すれば若者が集まり、福山に若者が増え、さらには市外へ出た若者が戻り、少子化にも歯止めがかかるような説明がなされていますが、その考えには賛同できません。まず子育て世帯への分厚い支援や医療・保育・教育・住居・食費などを全て無償化に近づけなければ、出て行った若者が帰ってきて生活しようとは考えられない。	また、若者や女性に参加いただいた「ふくまちヒロバラボ」においても、「青春時代の思い出やこどもの頃の体験など、形に見える郷土だけでなく、体験を通じて育まれる郷土愛が、戻って来たいと思えるまちにつながる」との意見をいただいております。交通結節機能と都市の魅力とにぎわいの感じられる広場機能をバランス良く配置した駅前広場の実現に取り組んでいきます。
14	6	3. 駅前広場の役割と機能 3-1駅前広場の役割	この基本計画は、駅前に広場を新設するためにバス、タクシー、一般車両の円滑な交通を著しく犠牲にするもので、極めて不合理、不当であるため撤回すべきである。	福山駅前広場の再整備は、本市の持続的な発展に必要な事業であり、交通結節機能は確保しつつ、都市の魅力とにぎわいの感じられる広場機能をバランス良く配置するものです。 駅前広場については、P.6「3-1 駅前広場の役割」に記載のとおり、鉄道、バス、タクシー、一般車など多様な交通が接続する交通結節点であり、多くの人が行き交い、乗換え、立ち止まり、まちへ歩き出す場所でもあります。 こうした多様な人の動きが重なる場所であるからこそ、交通の利便性を確保するだけでなく、人々を迎え、安心して過ごし、滞在や交流を支える都市の広場としての役割が必要となります。 これまで、福山駅前広場協議会の議論だけでなく、市民アンケート調査やシンポジウム、実証実験、市民対話集会、ふくまちヒロバラボなどを通じて、多くの意見を聴きながら検討を行っており、引き続き、再整備に取り組んでいきます。 乗換えについては、駅舎（改札口）からの距離が、路線バスの乗降場までは平均で約12m長くなりますが、タクシーまでは約22m短くなります。中小型バス送迎場までは平均で約20m長くなりますが、大型バス送迎場までは平均約97m短くなり、全体として、駅舎からの移動距離が減少する計画としています。
15	9 10～12 14	4. 機能配置計画 4-1機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設	駅前市民にとって利便性が最も大切です。広場優先ではなく、駅についてすぐタクシーや路線バスに乗り、次の目的地に早々に行くことを大切にしたい。	

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
16	2～4 23	2. 基本方針 2-1 福山駅前広場の問題点と課題解決の方向性 2-2 6つの課題解決の方向性 2-3 将来像 6. 今後について 6-5 駅前広場と連動したまちづくり	北口周辺には福山城公園や市営プール跡地等の空間があると認識しています。駅前広場を整備する場合、これら周辺空間との役割分担や差別化（想定利用者、利用目的、イベント実施方針、回遊動線等）をどのように設計するのか示してください。	福山駅前広場は備後圏域の玄関口であり、まちの第一印象を与える「都市の顔」となる場所です。 現在の駅前広場は、交通結節機能が重視され、福山駅は年間約1,300万人が行き交うにもかかわらず、単なる通過点にとどまっており、まちの魅力やにぎわいを感じにくくなっています。 そのため、交通結節機能は確保しつつ、人が集い、憩い、交流する空間を創出するものです。 基本計画策定後に行う広場空間の設計にあたっては、P.22「6-2 道路と広場空間の設計」に記載のとおり、P.8「3-3 空間形成の基本的な考え方」を踏まえ、（仮称）広場活用連携検討会などを設け、市民や事業者などの意見を聴くとともに、施設配置や規模などの検討をしていきます。
17	2～3	2. 基本方針 2-1 福山駅前広場の問題点と課題解決の方向性 2-2 6つの課題解決の方向性	課題解決の方向性②の名称から「多様な人々」を削除し、説明文からも「寛容性と多様性に満ちた空間づくり」という表現を削除すべきである。駅周辺の問題点として「多様な人々の受け入れ」は挙がっておらず、福山市多文化共生推進プランの市民アンケートでも外国人増加への不安が示されている状況を踏まえると、この表現は不適切である。また「寛容性」という言葉を空間に使うのは違和感があり、市民の感情をコントロールしようとしているように感じられる。	P.2「2-1 福山駅前広場の問題点と課題解決の方向性」に記載の「多様な人々と活動を受け入れる」という課題解決の方向性は、福山駅周辺を「誰もが居心地よく過ごせる場所」にするための基本となる考え方です。 駅前広場の問題点として「居心地の良い空間になっていない」「様々な使い方ができる空間が少ない」ことがあり、これらを解決するためには、特定の利用層（通勤・通学など）に限定せず、「若者や女性、子育て世代からシニア世代まで」の多様な人々が、それぞれの目的（休憩、交流、待ち合わせなど）で利用できる空間へと転換する必要があります。 したがって、この「多様な人々」とは、国籍だけでなく、年齢、性別、身体的状況（障がいなど）、利用目的（働く人、住む人、観る人）など、駅を訪れるすべての人々を表しています。 「寛容性と多様性に満ちた空間」という表現は、単に物理的な施設を整備するだけでなく、「自分とは異なる価値観や目的を持つ他者が、同じ空間に共存することを認め合える」ような、心理的にも開かれた雰囲気を持つ場所をめざす意図を込めたものです。
18	9	4. 機能配置計画 4-1 機能配置計画	本計画は、当初検討されていた「全面的な広場化（D案）」を、バス事業者の運用課題や駅舎ビルの構造的制約を理由に放棄した「妥協案」である。その結果、福山城の遺構などを生かした圧倒的な魅力創出が不十分になり、既存の延長線上の無難な整備にとどまっている。	福山駅前広場の再整備は当初から交通結節機能と都市の広場機能をバランス良く配置することを基本に議論を行ってきました。 この議論において、福山城の遺構を生かし、東西の分断が解消できる「全面広場化案」を検討していましたが、民有地の活用（さんすて福山の一部解体など）が課題となり、当面見送ることとなりました。 駅前再生の歩みを止めないため、まずは既存の公共用地の中で最大限の効果を発揮できる施設配置を先行的な整備として計画しています。 バス乗降場を現在の12バースから6バースに集約することで、駅舎との間に約5,800㎡の人のための広場空間が創出できます。 これにより、福山城の外堀遺構（石垣天端）を地表面で表現するなど、遺構を生かした空間の創出が可能となります。 なお、P.14には「将来的な全体最適化（例えばバスターミナルを広場外に配置すること等）の実現を今後めざしていきます。」と記載しています。

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
19	9	4. 機能配置計画 4-1機能配置計画	三原市では駅前に図書館が整備され、屋外広場と異なり、学生や送迎待ちの保護者など市民が年間を通じて快適に利用できる。約40億円の事業費を投じるにあたり、なぜ室内公共施設が検討されなかったのか、比較検討の経緯を示してほしい。	今後、広場空間を具体化していく上で、P.8「3-3 (3)多様な利用を受け入れる空間構成」に記載のとおり、「通行、乗換え、待合、滞在、交流など、多様なニーズに対応できる空間構成を検討します。日常利用とイベント利用の双方に対応でき、にぎわいと憩いが共存する柔軟性のある空間づくりを検討します。」としています。 また、P.13「4-3 ①福山駅前広場」に記載のとおり、休憩施設や日陰施設、親水空間施設などを検討することとしており、人々が集い、心地よく過ごせる広場空間を創出していきます。
20	9 10～12 13～14	4. 機能配置計画 4-1 機能配置計画 4-2 整備図 4-4 交通施設	「交通結節機能」と「広場結節機能」の両立を掲げながら、明らかに広場結節機能優先になっていないか。交通結節の基幹となるJRと他の交通機関との乗継ぎ・乗換えをスムーズに快適に行えるような配置が求められており、修学旅行など臨時的な大型バスの送迎場を郵便局前に設けているのは理解できない。	駅前広場の再整備にあたっては、P.9「4-1 機能配置計画」に記載のとおり、「駅前広場は交通結節機能と都市の広場機能のいずれかに偏るのではなく、両方をバランス良く配置し、一体的に機能させることが必要です。」としています。 この考え方のもと、多様な視点を踏まえた議論を経て、交通施設及び広場空間の配置や規模、駅周辺の道路計画を示す「機能配置計画」をとりまとめました。 公共交通の各施設について、駅舎（改札口）からの距離が、路線バスの乗降場までは平均で約12m長くなりますが、タクシーまでは約22m短くなります。中小型バス送迎場までは平均で約20m長くなりますが、大型バス送迎場までは平均約97m短くなり、全体として、駅舎からの移動距離は減少します。 大型バス送迎場については、現行の利用実態を踏まえ、アイネス前のバス送迎場は駅舎から近い北口広場に配置し、比較的利用の少ない郵便局前のバス送迎場は臨時的な利用を想定し、現在の場所の近くに配置しています。
21	13～14	4. 機能配置計画 4-4交通施設	示された基本計画（案）は、公共交通（タクシーを含む）の利用拡大という観点から見ると、逆行する内容であるように思います。公共交通の利用が進めば、駅前付近の駐車場不足の改善にもつながり、余裕の生まれた土地を有効に活用することにも結びつくと考えます。	駅前広場の再整備により、P.5「2-4 利用者目線の価値」に記載のとおり、「公共交通が使いやすく、車を持たなくても暮らせる」ことなどの「使いやすさ」を大切にしている価値の1つに掲げています。 公共交通の各施設について、駅舎（改札口）からの距離は、路線バスの乗降場までは平均で約12m長くなりますが、タクシーまでは約22m短くなります。中小型バス送迎場までは平均で約20m長くなりますが、大型バス送迎場までは平均約97m短くなり、全体として、駅舎からの移動距離は減少します。 公共交通の利用拡大につながるよう、P.22「6-3 交通施設に関する検討」に記載のとおり、タクシーや路線バス、送迎バスの運用方法などについて、今後も交通事業者と継続的に協議しながら検討していきます。
22	10～12 14	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設	バス乗り場を駅の南北に配置し、以前の案よりも駅舎に近接させた点を評価する。一部のバスの乗り場を郵便局前に配置する計画については、再度検討してほしい。	

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
23	10～12 13	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設	高齢者の免許返納により今後バス需要の増加が見込まれる中、路線バス乗降場の集約・縮小により駅からバス停までの距離が延び、高齢者への配慮が不十分になるのではないかと。バス利用者数が減少している現状だからこそ、広場より乗降しやすいバス環境の整備を優先すべきではないかと。	P.8「3-3 (2)安全で快適な歩行環境」に記載のとおり、「雨天時の移動やバリアフリーに配慮し、高齢者や障がい者も安全かつ快適に移動できるよう検討します。」としています。 駅舎（改札口）から路線バス乗降場までの平均距離は約12m伸びますが、降車場から駅舎（改札口）までの距離は変わりません。 また、乗降場および主要な歩行動線には雨よけを設けるなど、安全で快適な歩行環境の整備を行います。
24	10～11 13	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設	路線バスの乗降場を縮小・集約して南側に配置する計画は、鉄道との乗り継ぎ利便性を低下させるものです。鉄道とバスを乗り継ぐ利用者にとっては、駅改札からバス乗降場までの距離が近いこと、そして乗り場が分かりやすいことが重要です。また、バスの発着状況（方面・便数など）を踏まえれば、乗降場にはホーム近くの待合スペースを含め、一定の面積が不可欠です。さらに、将来的にバスターミナルを広場外へ移す方針を「全体最適化」と位置づけている点からも、バス交通を重視しない姿勢が表れ、交通結節点としての機能を軽視している。	福山駅前広場の再整備では「交通結節機能」と「都市の広場機能」がバランス良く配置された空間をめざしています。 今回の基本計画案は、交通事業者も参加する福山駅前広場協議会や交通分科会での議論を踏まえて取りまとめたものです。 交通結節機能は重要であり、駅前広場の再整備により、公共交通の利用促進にもつなげていく考えで検討を行ってきました。 駅改札から路線バス乗降場までの平均距離は約12m伸びますが、降車場から駅改札口までの距離は変わりません。 バス待合所は、P.11「4-2 整備図」に記載しており、P.13「4-4 ①路線バス」では「待合所はバス乗降場の北側へ配置します。」と記載しています。 「全体最適化」の中でバスターミナルの広場外配置を記載しているのは、バスを排除するためではなく、駅前のポテンシャルを最大化させる都市デザインとしての理想像を指しています。
25	13～14	4. 機能配置計画 4-4交通施設	常時バスやタクシーを利用するのは市民であり、交通手段のない高齢者等にとって徒歩による移動距離の増加は厳しいものと感じる。	路線バス乗降場については、P.13「4-4 ①路線バス」に記載のとおり、「バス事業者との協議により乗降場は12台分から6台分へ集約し、駅前広場の南側へ配置します。」としています。路線数や便数を減少させるものではありません。 駅舎（改札口）からの距離が、路線バスの乗降場までは平均で約12m長くなりますが、タクシーまでは約22m短くなります。中小型バス送迎場までは平均で約20m長くなりますが、大型バス送迎場までは平均約97m短くなり、全体として、駅舎からの移動距離は減少します。 P.13「4-4 ①路線バス」に記載のとおり、乗降場及び主要な歩行動線には雨よけを設けるなど、安全で快適な歩行環境の整備を行います。
26	13	4. 機能配置計画 4-4交通施設	現在12ある停留所を6停留所に半減することは、福山駅前のバス乗り場を利用している一般市民や学生や勤労者へ著しい不便を押し付けるものである。	
27	10～14 22	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設 6. 今後について 6-3交通施設に関する検討	限られた空間で広場機能を追加する場合でも、交通結節点として必要な機能、特にバスの処理能力を現状水準以上で安定的に確保できることが重要です。 計画が公共交通機能（バスターミナル・タクシー乗り場）の縮小を伴うのであれば、処理能力・拡張性を確実に担保するために、公共交通機能を受け持つ代替用地の確保が、計画の成立条件として整理されるべきだと考えます。代替用地の確保方針（候補地の考え方、取得・確保の見通し、整備時期、費用、関係者調整）を示した上で、「代替用地を確保できる場合／できない場合」の比較（平常時・イベント時の処理能力、定時性、安全性）を提示してください。	路線バス乗降場については、P.13「4-4 ①路線バス」に記載のとおり、「バス事業者との協議により乗降場は12台分から6台分へ集約し、駅前広場の南側へ配置します。」「イベント時などに使用できる乗降場は、駅前広場周辺を含めて配置を検討します。」としています。 路線バスの機能は、代替用地を確保するのではなく、効率的な運行により対応していくことをバス事業者と協議しています。 また、P.22「6-3 交通施設に関する検討」に記載のとおり、路線バスの運行方法などについて、今後も交通事業者と継続的に協議しながら検討します。 タクシーについては、P.16「4-6 施設の規模」に記載のとおり、「乗車バース数：3バース、降車バース数：7バース」であり、現況から減少するものではありません。

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
28	13	4. 機能配置計画 4-4交通施設	バスエリアが狭すぎる。バス業界の代表者が言われていた通り2バス程度の増設が必要ではないかと思えます。	路線バス乗降場については、P.13「4-4 ①路線バス」に記載のとおり、「バス事業者との協議により乗降場は12台分から6台分へ集約し、駅前広場の南側へ配置します。イベント時などに使用できる乗降場は、駅前広場周辺を含めて配置を検討します。乗降場は利用者の動線を踏まえ、バスの停車場所を効率的に配置し、乗降場全体の面積を極力小さくします。」としています。 また、P.22「6-3 交通施設に関する検討」に記載のとおり、路線バスの運行方法などについて、今後も交通事業者と継続的に協議しながら検討します。
29	5	2. 基本方針 2-4利用者目線の価値	福山の路線バスは便数の少なさから、公共交通としての機能を十分に果たしていないように思われます。このことが、中心市街地が活性化できていない重要な要因の一つであると考えます。	路線バス乗降場については、P.13「4-4 交通施設 ①路線バス」に記載のとおり、「バス事業者との協議により乗降場は12台分から6台分へ集約し、駅前広場の南側へ配置します。」としていますが、路線数や便数を減少させるものではありません。
30	5	2. 基本方針 2-4利用者目線の価値	バスの増便を図るには、公共交通に関する予算を増額し、バス事業への助成金の拡充や大型バスから中小型バスへの変更など、さまざまな施策を検討する必要があると思えます。	公共交通については、「福山・笠岡地域公共交通計画」に定めた各種事業を着実に実行するため、交通事業者や市民団体、経済界等で構成する「バス共創プラットフォーム」を立ち上げ、中心市街地の活性化の取組と連携し、利用促進に取り組んでいるところです。
31	5	2. 基本方針 2-4利用者目線の価値	福山駅前の整備にあたっては、自家用車を使わずに公共交通の利用を拡大できるような方策も考えるべきではないか。	
32	22	6. 今後について 6-3交通施設に関する検討	鉄道と路線バスの乗換え距離が生じることに對し、高い利便性が維持できるよう「バスの増便」や「動く歩道の検討」など、丁寧な設計や管理の議論を行ってほしい。	基本計画策定後も、バスの運用方法については、交通事業者と継続的に協議を行い、利便性の確保に努めます。 乗降場や主要な歩行動線には雨よけを設けます。 誰もが安全で快適に移動できるよう検討します。
33	10～12 13	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設	国道2号手前にあるバスの旋回箇所の運用が実際に可能なのか不安である。	駅前大通りにおける路線バスの旋回箇所については、大型バス（長さ12m、幅2.5m）が旋回できる形状としています。 横断の可否に関する検証結果としては、国道2号が青時間（全体の6割）において、西方面から左折してくる車両の合間を縫っての横断が可能であることを確認しています。 路線バス乗降場から待機場までの走行ルートなどについては、P.22「6-3 交通施設に関する検討」に記載のとおり、今後も交通事業者と継続的に協議しながら検討していきます。
34	10～12 13 15	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設 4-5道路	バス停は天満屋前の1つだけになるのか。天満屋付近は道幅も狭く、さらに天満屋の駐車場入口の近くでもあるため、改善していただきたい。 駅前にあるバスステーションは便利なので、何らかの形で残せたらいいと思う。	路線バス乗降場については、P.13「4-4 ①路線バス」に記載のとおり、「バス事業者との協議により乗降場は12台分から6台分へ集約し、駅前広場の南側へ配置します。」としています。 天満屋西側の混雑については、P.15「4-5 ①駅前大通り（福山駅箕沖幹線）」に記載のとおり、「駅前大通りの東側の車線（南方面）に停車帯を設け、走行車両への影響を抑えます。」としています。 また、P.8「3-3 (2)安全で快適な歩行環境」に記載のとおり、「雨天時の移動やバリアフリーに配慮し、高齢者や障がい者も安全かつ快適に移動できるよう検討します。」としています。

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
35	10～11 14	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設	タクシー乗り場までの道路が拡幅され、相互通行が可能となりますが、タクシー乗り場の位置については、他の代替案も検討してみてもどうか。	タクシー乗降場は、初めて本市を訪れる方や高齢者、障がい者など様々な方々が利用し、駅舎からの乗換えの利便性が求められる施設であることから、配置場所について、実証実験を重ねながら乗換え距離や駅前大通りへのアクセスを考慮した計画としています。 今後、設計を行っていくにあたり、P.22「6-3 交通施設に関する検討」に記載のとおり、タクシーの運用方法などについて、タクシー事業者と協議しながら検討していきます。
36	8 10～12 15	3. 駅前広場の役割と機能 3-3空間形成の基本的な考え方 4. 機能配置計画 4-2整備図 4-5道路	渋滞シミュレーションについて、広場西側道がアイネスフクヤマへの交差点設置により人流が分散するという前提になっていますが、人流が偏った場合のリスクは考慮されていますか。また、南手城幹線から駅前大通りへ天満屋や立体駐車場への出入り、路上駐車等の影響、特にイベント時の状況がどの程度織り込まれているか示してください。 片側2車線の場合の回避余地（事故時のバッファを含む）について、片側4車線の場合との比較を含めて検証結果を示してください。仮に混んだ場合、周辺の交通にも影響（迂回による渋滞等）が発生しないか北口側等も含めた再シミュレーションをお願いします。 また、信号時間の調整で渋滞回避可能との説明がありましたが、なぜ現状で実施していないのか。左専用車線が設置されていた理由も合わせて示していただきたいです（使用者が少ないとありましたが、天満屋の駐車場へ入るための行列が左専用車線を塞いでしまっているのを見たことがあります。）。信号時間延長は歩行者の待ち時間増加につながるため、ウォークアップ（歩きやすさ）や自転車動線、ユニバーサルデザインとの整合も含めて整理してください。 「地下を通ればよい」という整理になる場合も、代替手段と根拠を示してください。 この計画は『にぎわい』を求めています。交通処理能力の低下による『駅前離れ』を加速させ、中心市街地の衰退を招く懸念が拭えません。	駅前広場の再整備により交通の利便性が損なわれないよう、交通シミュレーションや実証実験で検証を行いながら、交通施設配置を検討してきました。 交通シミュレーションは、2019年度(令和元年度)に実施した福山駅前交差点の交通量をベースとし、雨天時の地下送迎場の利用増加率(1.15倍)や滞留長など、現況の道路状況を反映させることで現況再現を行っています。なお、現況再現の信頼性については、2017年度(平成29年度)～2024年度(令和6年度)に実施した代表的な周辺交差点の実測交通量に対して0.91以上の高い相関があることを確認しています。 歩行者の通行ルートは、出発地と目的地を結ぶ最短区間を設定しており、駅と南方面をつなぐルートでは、迂回の少ない新設の横断歩道を通る設定としています。 天満屋西側については、P.15「4-5 ①駅前大通り(福山駅翼沖幹線)」に記載のとおり「駅前大通りの東側の車線(南方面)に、停車帯を設け、走行車両への影響を抑えます。」としています。 片側2車線あれば、事故時の回避は可能と考えています。 現状の信号時間や車線形状は、現在の大きく複雑な福山駅前交差点の形状に対応したものであり、駅前広場の再整備に併せて、車両と歩行者双方の交通の円滑化につながるよう、信号時間の検討を行っていきます。
37	15	4. 機能配置計画 4-5道路	2026年3月23日の市民説明会で心配の声があがっていましたが、駅から国道2号までの車線を半数にするのは賛成です。実際それほど車は多くなく、交通量が多いのは国道2号とそれより南側の道路だけです。活用しきれない空間なので、この整備案は良いと思う。人口が減ると車も減ります。通行する人、車が混乱しない整備をお願いします。	

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
38	16 21～23	4. 機能配置計画 4-6施設の規模 ○概算工事費 6. 今後について 6-1スケジュール 6-2道路と広場空間の設計 6-3交通施設に関する検討 6-4広場の管理運営について	事業費が40億円とされている点について、近年の物価・人件費高騰を踏まえた上振れリスクと、費用超過時の対応（仕様変更、段階整備、スコープ調整等）、品質低下の許容範囲を示してください。 あわせて、将来の市の負担を判断するため、整備後の維持管理費（清掃、植栽管理、舗装・設備更新、警備、イベント運営に伴う追加費用等）の年間見込みと算定根拠、将来の更新費用を含むライフサイクルコストを示してください。近年、公共施設で維持管理費が恒常的な財政負担となる点が論点になっていることも踏まえ、本計画が将来の負担とならないよう、前提を明確にしていきたいです。イベント収益等を維持管理費の補填に充てる想定がある場合は、収支見込み（平常時／イベント時）と前提条件、下振れ時の対応方針（一般財源の追加投入の有無、運用縮小・仕様見直し等）も示してください。 また、撤去対象となるバスターミナルが建設後十数年程度であるため、撤去を含む投資対効果の説明が必要と考えます。可能であれば、費用便益分析等により、維持管理費も含めた比較として提示してください。	概算事業費については、P.16「4-6 施設の規模」に記載のとおり、「2025年（令和7年）の建設単価により算出した概算事業費は約40億円です。今後の物価変動や施設の詳細検討、新たな施設の設置などにより変動します。国の交付金を活用するなど有利な財源の確保に努めます。」としています。 広場の管理運営については、P.23「6-4 広場の管理運営について」に記載のとおり、民間活力を活用することで、行政のみでは対応が難しい柔軟で利用者志向のサービス提供や効率的な維持管理、継続的にぎわい創出を実現するため、民間の創意工夫を取り入れます。 今後、管理運営体制を構築する中で、管理費や運営費などの公費負担が抑えられるスキームを検討していきます。 具体的には、民間の創意工夫やノウハウを活用してイベントや収益事業を展開し、広場から得られる利益を広場の維持管理なども含めてまちに再投資する仕組みを構築することなどにより、将来的な公費負担の抑制と、持続可能なぎわい創出の両立をめざします。 基本計画策定後、設計にあたっては、コストの抑制や費用対効果、事業効果を早期に発現できる工程などを考慮しながら取り組んでいきます。 費用便益分析（維持管理費の見込額算出を含む）は、広場空間の施設配置や規模が決定する段階で行う予定としています。
39	16	4. 機能配置計画 4-6施設の規模 ○概算事業費	約40億円の概算事業費に加え、完成後の広場の清掃・設備維持・イベント運営等に係る維持管理費や、その財源、市民負担への影響も明示すべきではないか。	
40	16	4. 機能配置計画 4-6施設の規模 ○概算事業費	市民への周知が不十分で、建築資材高騰による事業費増加や維持管理費、費用対効果が十分に示されていないと感じる。	
41	16	4. 機能配置計画 4-6施設の規模 ○概算工事費	大屋根やステージなどが計画されており、建設費が高騰する中、概算事業費がはね上がるのではないか。	
42	16	4. 機能配置計画 4-6施設の規模 ○概算工事費	この種の事業は過去の例を見ても、費用が超過する傾向こそあれ、当初見込みより低く収まることはない。途中での予算超過により、なし崩しの事業にならないようにしてほしい。	
43	9	4. 機能配置計画 4-1機能配置計画	2012年に完成した駅前広場の整備が無駄にならないよう、事業の連続性と経費を考慮して、現在の形を骨格とした整備を検討してはどうか。	前回の駅前広場整備は、交通機能の強化を目的としたものでした。モータリゼーションの進展やインターネットの普及などによる消費者行動の変化等から駅前を訪れる人が減り、駅前の魅力向上やにぎわいの再生が課題となっています。
44	16	4. 機能配置計画 4-6施設の規模 ○概算事業費	14年前に整備された駅前施設を多額の費用をかけて再整備する必要性や費用対効果に疑問がある。	そのため、福山駅周辺では、居心地が良く歩きたくなるようなウォークアブルなまちへの転換を行い、エリアの価値を高める取組を進めており、駅周辺エリアの中心に位置する駅前広場を「交通結節機能」だけでなく「都市の魅力とにぎわいの感じられる広場機能」をバランス良く配置したものに再整備するものです。
45	8	3. 駅前広場の役割と機能 3-3空間形成の基本的な考え方	大規模な駅前工場の必要性や、工事費用にたくさんの税金を使ってもにぎわいが創成できるのかわからない。既存設備の取り替えや外装変更など、より低コストでできることを模索したほうがよいのではないか。	交通施設配置の検討にあたっては、まちの連続性や費用面も考慮しており、前回整備した地下送迎場や西側送迎場はそのまま継続して利用することとしています。

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
46	16	4.機能配置計画 4-6施設の規模 ○概算事業費	40億円をこの事業に使うのは考え直してほしい。教育や子どものために、福祉のために使うべきではないか。	福山駅前広場の再整備は、福山駅周辺を人や企業を惹きつける魅力あるエリアに変え、福山市が持続的に発展するために必要な事業です。現在の駅前広場は単なる通過点にとどまっており、まちの魅力やにぎわいを感じにくくなっています。そのため、交通結節機能は確保しつつ、人が集い、憩い、交流する空間を創出するものです。
47	16	4.機能配置計画 4-6施設の規模 ○概算事業費	子ども達の未来や老人の人活など、お金の使い方はもっと他にあるのではないか。もう少し市民が今何を求めているのか、本気で向かい合ってほしい。形だけの意見交換で、訴えた内容は検討されたのか疑問である。	P.26「3)これまでの取組と合意形成プロセス」に記載のとおり、これまで市民アンケート調査や市民対話集会、シンポジウム、実証実験、市民対話集会、ふくまちヒロバラボなどを通じて意見を聴き、それらを踏まえて福山駅前広場協議会で議論しながら検討を進めてきました。
48	16	4.機能配置計画 4-6施設の規模 ○概算事業費	広場整備に40億円を使うより、子育て中の若い世代、低所得者層、ひとり親世帯などへの支援が先ではないか。	2020年(令和2年)と2024年(令和6年)に行った「福山市の新しいまちづくりに関する市民アンケート(福山市に住み登録されている18歳以上の4,000人を無作為抽出)」において、福山市から「引っ越したい」と回答した人にその理由を尋ねたところ、「福山駅周辺の中心市街地に魅力がないから」との回答が、2020年(令和2年)は最も高く、2024年(令和6年)も2番目に高くなっています。
49	16	4.機能配置計画 4-6施設の規模 ○概算事業費	長期間にわたる工事のために市民の生活の不便や不自由を強いる計画であり、40億円の予算は一部の市民にしか利用されない駅前広場の建設により、教育や福祉、生活困窮者の救済など幅広く多くの市民のためになる政策に使うべきである。その方が定住や若者の帰郷につながると考える。	そのため、福山市に住み続ける、あるいは将来帰ってくるための取組として、中心市街地の魅力創出が必要です。
50	16	4.機能配置計画 4-6施設の規模 ○概算事業費	老朽化したインフラ整備や食糧問題への対応を優先すべきであり、将来の世代に負担を残さないためにも、計画を早急に進めず再検討すべきではないか。	長期間の工事の影響については、基本計画策定後、設計に合わせて詳細な工程を組んでいく中で、なるべく交通規制や交通の切り回しが少なくなるよう、夜間工事も選択肢とするなど、影響を最小限に抑えるための検討を行います。
51	26	参考資料 3)これまでの取組と合意形成プロセス	福山駅前広場の計画は長年検討されてきたものの、市民へ十分浸透しておらず、多くの市民は北口バスターミナル凍結の報道をきっかけに初めて関心を持ったと思われます。今回の新たな計画は進捗が早く、市民への周知が十分とは思えません。これまでのアンケート結果についても、北口バスターミナル計画時からの回答が含まれている可能性があり、現在の状況を正確に反映しているとは限りません。アンケートを実施するのであれば、ホームページ掲載だけでなく、市が運用しているLINEを活用することで、より幅広い年代・地域から意見を集めることが可能だと思います。	福山駅前広場の再整備については、「広報ふくやま」で2021年(令和3年)8月号から2026年(令和8年)3月号までの間で合計16回、検討状況を発信してきました。また、P.26「3)これまでの取組と合意形成プロセス」に記載のとおり、2025年度(令和7年度)には「福山駅前広場市民対話集会」や「ふくまちヒロバラボ」「市民説明会」を開催し、計画の内容やこれまでの議論経過の説明を行い、意見を伺ってきました。その意見も踏まえながら、基本計画案を取りまとめ、引き続き、広報ふくやまやホームページへの掲載、説明会の開催などにより、周知に努めていきます。アンケートについては、P.26「3)これまでの取組と合意形成プロセス」に記載のとおり、2020年度(令和2年度)から2022年度(令和4年度)にかけて実施し、延べ約13,000人から回答をいただきました。これらのアンケートでは、特定の案への賛否ではなく、「駅前広場で何をしたいか(飲食、休憩、イベントなど)」といった市民の本質的なニーズを収集しています。2021年度(令和3年度)と2022年度(令和4年度)のアンケートでは市のLINEも活用しており、幅広い層から意見をいただくための有効な手段であると確認していることから、引き続き、情報発信や意見収集において活用を検討していきます。

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
52	26	参考資料 3)これまでの取組と合意形成プロセス	駅前には現状のままでも、人を呼び寄せるために「ふくやま」らしさを発信する方法はあるため、駅前整備については、もっと市民の声を幅広く聞くべきではないか。	P.26「3)これまでの取組と合意形成プロセス」に記載のとおり、これまで、福山駅前広場協議会の議論だけでなく、市民アンケート調査やシンポジウム、実証実験、市民対話集会、ふくまちヒロバラボなどを通じて意見を聴いてきました。 また、町内会や商店会などの各団体や関係する事業者にも説明し、意見を聴いてきました。 賛成、反対それぞれの意見がある中、本市の持続的な発展につながるよう、限られた空間を全体最適化するべく、議論や検討を重ね、とりまとめたのが、このたびの基本計画案です。 引き続き、基本計画策定後に行う設計にあたっては、P.22「6-2 道路と広場空間の設計」に記載のとおり、「3-3「空間形成の基本的な考え方」及び6-4「広場の管理運営」を踏まえ、（仮称）広場活用連携検討会などを設け、市民や事業者などの意見を聴くとともに、管理運営を踏まえて施設配置や規模などの検討をしていきます。
53	26	参考資料 3)これまでの取組と合意形成プロセス	駅前に予想図の掲示板を設置するなどして、多くの市民にもっと分かりやすく基本計画の存在及び内容を周知徹底したうえで、相当な時期に、相当な期間を設け、パブリックコメントの再募集をすべきである。	
54	26	参考資料 3)これまでの取組と合意形成プロセス	市民の合意形成についても、既成事実を積み重ねたものにとどまっており、今からでも更なる市民説明会やワークショップ、討論の場を設け、十分な議論を行う必要があるのではないか。	
55	26	参考資料 3)これまでの取組と合意形成プロセス	広報や地域説明会を開いたとしても、駅前広場の整備計画を知らない市民が多いと思う。駅周辺のことですから、看板でも掲げ、駅を利用する人々に知ってもらうことも必要だと思う。	
56	26	参考資料 3)これまでの取組と合意形成プロセス	町内会で説明を受けたが、質問が出尽くさないまま終了し、後の歓談では反対や懸念の意見も多く聞かれたにもかかわらず、市民が納得・合意したかのように扱われていないか懸念する。 パブリックコメントや説明会だけでは市民の真の声を十分に把握できないことから、より幅広い市民意見を把握する機会を設けるべきではないか。	
57	26 29	参考資料 3)これまでの取組と合意形成プロセス 福山駅前広場に関するアンケート調査	延べ約13,000人に実施したアンケートは「広場で何がしたいか」を問う内容であり、「広場整備そのものへの賛否」を直接問うものでないことから、真の市民の賛否を把握できていないのではないか。 広場整備の賛否を直接問うアンケートを改めて実施し、結果を公開した上で計画の是非を判断すべきではないか。	2020年度(令和2年度)に実施したアンケート（福山市に住居登録されている16歳以上の4,000人を無作為抽出）では、備後圏域の玄関口としてふさわしい福山駅前となるために、福山駅前広場の現在の機能と今後のあり方について、意見を伺いました。 また、2019年度(令和元年度)には駅前広場の利用実態調査を実施しました。 それらの結果、現在の駅前広場には交通結節機能と都市の広場機能はあるものの、利用実態調査やアンケート調査から交通結節機能に加え、都市の広場機能の確保が求められていることが示唆されました。 そのため、駅前広場の再整備の検討を始めたものです。 これまで、P.26「3)これまでの取組と合意形成プロセス」に記載のとおり、福山駅前広場協議会の議論だけでなく、市民アンケート調査やシンポジウム、実証実験、市民対話集会、ふくまちヒロバラボなどを通じて、意見を聴きながら検討を進めてきており、改めて広場整備の賛否を問うアンケートや住民投票を行う考えはありません。 引き続き、基本計画策定後に行う設計にあたっては、P.22「6-2 道路と広場空間の設計」に記載のとおり、「3-3「空間形成の基本的な考え方」及び6-4「広場の管理運営」を踏まえ、（仮称）広場活用連携検討会などを設け、市民や事業者などの意見を聴くとともに、管理運営を踏まえて施設配置や規模などの検討をしていきます。
58	26	参考資料 3)これまでの取組と合意形成プロセス	住民投票をやった方が良くと思う。計画の周知が十分でなく、市民が判断する機会がないまま計画への賛同が得られたかのように扱われてしまうことに疑問がある。	

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
59	26	参考資料 3)これまでの取組と合意形成プロセス	今回のパブリックコメント募集の時期および期間について1か月という期間は短すぎますし、GWを含むことも適切ではないと考えます。もっと長く設定するとともに、ホームページ以外の方法により視覚的で分かりやすい形で、幅広く市民に情報提供を行ったうえで意見を求めるべき。2回目のパブリックコメント募集については、適切な時期と十分な期間を設定していただきたい。	意見公募手続（パブリックコメント）の期間は、行政手続法第39条において、原則として30日以上とされており、このたびの期間は、32日を確保し、実施しています。 計画案の公表は、ホームページだけでなく、市役所本庁舎（福山駅周辺再生推進課、市政情報室）、各支所、各分所、各分室で行いました。このたびのパブリックコメントの意見を整理し、計画を策定する予定です。
60	26	参考資料 3)これまでの取組と合意形成プロセス	整備しても利用者が少なかった場合の責任の所在を明確にすべきではないか。	P.26「3)これまでの取組と合意形成プロセス」に記載のとおり、2024年（令和6年）の実証実験では、イベント時に1日約1,000人以上が、平常時に1日約400人の利用がありました。 引き続き、P.23「6-4 広場の管理運営について」に記載のとおり、民間活力を活用したスキームを検討し、設計前までに管理運営体制を構築して持続的にぎわいを創出していきます。
61	39	参考資料 3)これまでの取組と合意形成プロセス	福山駅前広場整備基本計画（案）の件は、常任委員会へ付託されたのか、それとも即決案として処理されたのか。もし即決案として扱われたのであれば、その理由および審議内容について、より分かりやすい形で公開して、さまざまな議論が生じている本件の平和的な収拾をめざしてもらいたい。	福山駅前広場整備基本計画（案）は、2026年（令和8年）3月30日の福山市議会の都市整備特別委員会で説明し、当該委員会でいただいた意見を反映した上で、パブリックコメントを実施しています。 パブリックコメント終了後は、あらためて都市整備特別委員会にてパブリックコメントの結果とともに意見を受けて修正した基本計画案について説明を行います。
62	39	参考資料 3)これまでの取組と合意形成プロセス	原案予算計画を通すことになった経緯及びそれに対する議会からの意見等は、可能な限り公開していただきたい。市役所及び議会には、福山市全体として「しっかりと取り組んでいる」という姿勢や方向性を示していただき、より平和で安心できるまちづくりを進めてほしい。	2026年度（令和8年度）の予算については、2026年（令和8年）3月議会で承認をいただきました。 また、2026年（令和8年）3月30日の福山市議会の都市整備特別委員会では、福山駅前広場整備基本計画（案）を説明し、その後、質疑応答を行いました。質疑は、「市民からの今後の意見を聞く場の創出」や「路線バス、タクシーの運行面の検討状況」、「自転車駐輪場の配置・運用」「広場の管理運営」などで、その場でご質問にお答えするとともに、いただいた意見は基本計画案に反映しました。 なお、市議会の議事録は市ホームページで公開されています。
63	1	1. 基本計画の位置づけ 1-1基本計画の位置づけ	計画案の1ページや奥付に「2026年●月策定」「発行日：2026年（令和8年）●月」と記載されており、パブリックコメントの結果を待たずに既に決定しているかのような表記になっている。	基本計画を策定した場合の表現の案であり、計画が決定したものではありません。 パブリックコメントでいただいた意見を踏まえて、必要な修正を行い、計画を策定していきます。
64	9	4. 機能配置計画 4-1機能配置計画	福山駅前に、広場を作るため、北口にまわローズや大型観光バスを移動させなければならなくなる。その結果、福山城を中心とする北口の景観、歴史的文化、静謐を損なうことになるため計画を断念すべきである。	観光や送迎用のバス送迎場は、「駅舎から近く、まとまった場所にあるほうが良い」「駅の北口に配置するのが良い」などの意見が、福山駅前広場協議会や分科会（広場活用連携）、ふくまちヒロバラボなどで出されたことを受け、P.14「4-4 ③大型バス・中小型バス」に記載のとおり、「送迎場は大型バスと中小型バスをまとめて配置でき、駅改札口からも近い北口広場へ配置します。」としています。 これにより市民や来街者の利便性は高まります。
65	10～12 14	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設	北口へ新たに観光バス乗り場などを設けることは、やめていただきたい。	北口の景観については、駅から福山城への動線として、これまで北口スクエアの整備や舗装の美装化を行い、芝生やばら花壇を整備してきたところです。
66	10～12 14	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設	北口広場については、必要最小限で暫定的なものとのことですが、南口と合わせて詳細に検討し、北口の市営駐車場を廃止して大型バス乗降場とすべき。	なお、北口広場内の一般車駐車場は多くの方に利用いただいていることから、駅北口に必要な機能となっています。今回の整備は北口の景観を犠牲にするものではありません。

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
67	10～11 14	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設	現状で北口の送迎のスペースは、とても少なく流れが悪い。今回の計画案で改善できるとは思えない。	北口広場の一般車送迎場の混雑の原因は、長時間駐車であることを確認しており、P.14「4-4 ④一般車」に記載のとおり、区画線やカメラ設置などの対策を実施します。また、新たに送迎場を伏見町北側へ配置し、北口広場送迎場からの分散を図ります。
68	10～11 14	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設	駅北口については現状を維持しつつ、車両の混雑状況を十分に確認し、再度交差点改良も考慮しながら、安全で円滑な交通環境を確保してください。	
69	1	1. 基本計画の位置づけ 1-1基本計画の位置づけ	福山駅前広場協議会は市長の意向に沿う人ばかりで構成されており、市民対話集会や市の説明会も“市民の意見を反映します”という形だけを整えるためのものと感じる。駅前広場に巨額の血税を注ぐ前に、まずは駅北口の深刻な渋滞問題を解決してください。	福山駅前広場協議会については、P.25「2) 福山駅前広場協議会構成員」に記載のとおり、学識経験者や専門家、交通事業者、商工事業者、地元自治会、障がい者団体、警察など幅広い機関で構成しており、市の意向に沿う人だけで構成しているものではありません。 駅北口の混雑緩和については、P.14「4-4 ④一般車」に記載のとおり、「北口広場における一般車送迎場の混雑緩和のため、区画線やカメラ設置などの対策を実施します。あわせて、伏見町北側の一般車送迎場への送迎車の分散を図ります。」としています。
70	14 26～39	4. 機能配置計画 4-4交通施設 参考資料 3) これまでの取組と合意形成プロセス	北口は慢性的な渋滞があるため、北口へのバス機能分散については、渋滞・定時性・安全性への影響を前提条件から整理して示してください。 過去に北口へバスを移転する案が検討された際、渋滞対策として専用動線の確保（サンステの一部改修等を含む）が検討されたものの、重要施設等の制約で頓挫した経緯があったと理解しています。今回、結果としてそれに近い内容に見えるため、前回の頓挫要因がどのように整理・解消されたのか（解消されていない場合はリスクと対策）を示してください。	以前の福山駅前広場協議会の議論で、北口広場に路線バスのターミナル配置を検討していたことがあり、その際路線バスは福山駅の南方面からのバスが約7割と多く、安全性・定時性の確保の観点から、駅南側から駅北側へのバス専用の接続ルートを確認する必要性がありました。 一方、今回はバス送迎場を北口広場に配置するものであり、2022年度（令和4年度）まで北口広場にバス送迎場を配置していたため、必要最小限の整備で配置が可能です。 また、駅北口周辺の混雑については、P.14「4-4 ④一般車」に記載のとおり「北口広場における一般車送迎場の混雑緩和のため、区画線やカメラの設置などの対策を実施します。あわせて、伏見町北側の一般車送迎場への送迎車の分散を図ります。」としています。
71	17～20	5. 空間イメージ	イメージ図の表現はあまりにも楽観的すぎると感じる。広さ的にあれだけの物があるのにゆとりを持ってできるのか疑問である。	P.17～P.20「5. 空間イメージ」右下に記載のとおり、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なく、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。 駅前広場の再整備により、広場空間が約5,800㎡（福山中央公園の芝生空間と同程度）を確保できるため、休憩施設や日陰施設など様々な施設配置が可能となります。
72	17～20	5. 空間イメージ	福山らしさを感じられる景観がどこにあるのか。	P.8「3-3 空間形成の基本的な考え方（4）福山らしさを感じられる景観形成」に記載のとおり、「福山城の遺構やばらなどの地域資源を生かし、福山らしさを感じられる景観形成を検討します。」としています。
73	17～20	5. 空間イメージ	デザインに「福山らしさ」を感じられない。福山城や城下町の歴史性を生かした駅前整備を検討すべきではないか。	イメージ図では、福山城の外堀遺構（石垣天端）を地表面に表現するとともに、豊富にばら花壇を描いています。 基本計画策定後に行う広場空間の設計にあたっては、P.22「6-2 道路と広場空間の設計」に記載のとおり、「3-3「空間形成の基本的な考え方」及び6-4「広場の管理運営」を踏まえ、（仮称）広場活用連携検討会などを設け、市民や事業者などの意見を聴くとともに、管理運営を踏まえて施設配置や規模などの検討をしていきます。」としています。
74	17～20	5. 空間イメージ	空間イメージ図では、イベント実施や歩行者動線の確保を優先したためか、福山城の石垣が平面的に表現されている。「福山らしさ」を感じられる景観にするため、現在の復原石垣のように立体的なものを拡充すべきではないか。	

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
75	8	3. 駅前広場の役割と機能 3-3空間形成の基本的な考え方	案内表示は現状のもの（南口を出てつきあたりの画面）でも十分分かりやすいし、駅構内にあるインフォメーションは綺麗で、スタッフも常駐しており、他都市と比べて劣るものではないと感じている。 より良いものに改善されるのは大歓迎なので、広さ、情報量、物販など視点とともにコスト面を考えながら進めてほしい。	案内表示については、P.8「3-3 (5)情報発信と案内に配慮したデザイン」に記載のとおり、「誰もが目的地や交通施設を分かりやすく利用できる案内表示や情報提供について、デジタル技術の活用も視野に検討します。」としています。 P.22「6-2 道路と広場空間の設計」に記載のとおり、基本計画策定後、（仮称）広場活用連携検討会などを設け、市民や事業者などの意見を聴くとともに、管理運営を踏まえて具体的な検討していきます。
76	8	3. 駅前広場の役割と機能 3-3空間形成の基本的な考え方	駅の西側のタクシー乗り場は視認性が低いため、案内看板を設置するなどの対応をしてほしい。	
77	8	3. 駅前広場の役割と機能 3-3空間形成の基本的な考え方	広場の一部に、福山の街・観光・歴史などの情報を発信する「福山を知るコーナー」を設置してほしい。モニターによる映像が流れ、屋根もあるとよい。	
78	8	3. 駅前広場の役割と機能 3-3空間形成の基本的な考え方	ばら祭りや夏まつりの際に一大イベント広場として活用できるように、ステージなどの設備を整備してください。	
79	8	3. 駅前広場の役割と機能 3-3空間形成の基本的な考え方	駅前広場のバスやタクシー乗り場等の案内板は、多言語ではなく、日本語と英語の二か国語で構成されたシンプルで視認性とデザイン性に富んだものとしてほしい。	
80	13	4. 機能配置計画 4-3 広場空間	実証実験時のようなイベントで1,000人規模の利用を想定した場合のトイレ確保について、計画内容が不十分である。NEWCASPA前のトイレ増設についても「検討」とされているだけで、具体的な台数や配置が示されておらず、不足した際には周辺商業施設に負担が生じるのではないかと。	駅前広場内のトイレについては、P.13「4-3 ①福山駅前広場」に記載のとおり、NEWCASPA前のトイレの増設を検討します。 配置や規模については、広場の設計と併せ、より利用しやすい施設となるよう検討します。
81	13	4. 機能配置計画 4-3 広場空間	現在、トイレの収容能力が不足していると考えています。イベントに対応できる十分な規模を確保し、さらに防犯対策を徹底した快適なトイレを設置してください。	
82	8	3. 駅前広場の役割と機能 3-3空間形成の基本的な考え方	駅近くにお城があり景観がよいのだから、駅の北口こそ緑豊かな広場にした方がよいと思う。	現在の福山駅前広場は、交通結節機能が重視され、福山駅は年間約1,300万人が行き交うにもかかわらず、その駅前広場が単なる通過点にとどまっております。まちの魅力やにぎわいを感じにくくなっています。 そのため、交通結節機能は確保しつつ、人が集い、憩い、交流する空間を創出するものです。 北口についても、北口スクエアや道路の美装化など、福山城の景観を大切に、回遊性を高める整備を行ってきたところです。

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
83	17 33	5. 空間イメージ 参考資料 3) これまでの取組と合意形成プロセス	管理・安全上の観点からお堀は復元しないと書かれているが、市として今もその方向性なのか。 P. 17のイメージ図のような水辺空間で、福山駅が城の内部に位置するという唯一性を表現することは、適切な妥協点だと感じる。	P. 33「3) これまでの取組と合意形成プロセス」に記載のとおり、2023年（令和5年）8月30日に「福山駅前広場協議会分科会（遺構を生かした空間検討）」を開催しました。 学識経験者や専門家、地域関係者などが参加して、「福山城の遺構を生かした空間づくりの方向性」について、専門的見地から議論を行い、「福山城の中に駅があることを表現する。」「本物を残して、史実に基づかないものはつぐらない。」「管理・安全上の観点から、お堀は復元しない。」ことを確認しています。 「福山城の遺構の生かし方」としては、「これまでの調査で明らかになっている外堀遺構の石垣の天端を地表面に整備することで、城郭の中であることを表現するなど、具体的な遺構の生かし方については、設計段階で検討する。」としています。
84	8 13～14	3. 駅前広場の役割と機能 3-3空間形成の基本的な考え方 4. 機能配置計画 4-3広場空間 4-4交通施設	釣り人像は、これまで駅前の待ち合わせ場所（シンボル）として機能してきたと認識しています。本計画が掲げる「福山らしさ」を利用者価値の1つとする考え方にも賛同します。 一方で、タクシー乗り場付近への配置となる場合、待ち合わせのしやすさ（分かりやすさ、滞留可能性、周辺動線）という従来の価値が維持されるのか判断が難しいため、釣り人像を駅前のシンボルとしてどのように位置づけ、待ち合わせ機能をどのように維持・向上させるのかを示してください。 また、移設予定地周辺に修学旅行等の団体が通行する出入口がある（またはあった）と認識しています。移設により通路が狭くなることや、自転車置き場との位置関係によって障害物となる可能性について、団体動線を含む検証結果、有効幅員の考え方、対策案を示してください。	五浦釣り人像については、P. 13「4-3 広場空間 ①福山駅前広場」に記載のとおり、「タクシー転回場の中央部へ移設します。」としています。 この場所は周囲からの視認性が高く、駅前のシンボルとしての機能を発揮できると考えています。 待ち合わせのしやすさや、歩行者の動線、福山駅の団体利用客の集合場所については、P. 22「6-2 道路と広場空間の設計」に記載のとおり、基本計画策定後、「（仮称）広場活用連携検討会などを設け、市民や事業者などの意見を聴くとともに、管理運営を踏まえて施設配置や規模などの検討をしていきます。」としています。
85	10～12 14 16	4. 機能配置計画 4-2整備図 4-4交通施設 4-6施設の規模	伏見町北西部やアイネスフクヤマ前に計画されている駐輪場は、自転車で駅を利用する市民の動線からすると遠く不便であり、日常的に利用しやすい位置や台数を再検討すべきではないか。	駐輪場については、P. 14「4-4 ⑤自転車」に記載のとおり、「駅周辺の高架下などに駅利用の需要に対応した駐輪台数を確保していますが、広場整備に伴う新たなニーズへの対応や駅周辺エリアの利便性向上のため、駐輪台数を拡充します。」としています。 P. 22「6-2 道路と広場空間の設計」に記載のとおり、基本計画策定後、「（仮称）広場活用連携検討会などを設け、市民や事業者などの意見を聴くとともに、管理運営を踏まえて施設配置や規模などの検討をしていきます。」
86	14	4. 機能配置計画 4-4交通施設	さんすて前（伏見町側）に送迎場を新設することは良い。 また、駅前交番付近にある「15分無料駐車場」は便利なので伏見町など他の場所にも設置してほしい。	北口広場の一般車送迎場の混雑緩和のため、伏見町北側の道路（福山駅旭町線）のさんすて福山側に、新たに一般車送迎場を整備します。 具体的な運用方法については、設計と併せて、より利便性の高い施設となるよう検討します。
87	14	4. 機能配置計画 4-4交通施設	北口・南口の両方に一般車の送迎場を設けてもらえるのはありがたい。その場所を利用する車が、きちんと前へ詰めて停車するように促す方法については、事前にしっかりと考えてほしい。	

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
88	8	3. 駅前広場の役割と機能 3-3空間形成の基本的な考え方	駅前広場は、自然災害や大地震の際に最大限活用できるよう、国・県と十分な協議を行い、市民の命を守るための整備をお願いします。	P. 5「2-4 利用者目線の価値」に記載のとおり、駅前広場の再整備にあたり、大切にすべき利用者目線の価値の1つを「安心感」としており、P. 8「3-3 (3)多様な利用を受け入れる空間構成」に記載のとおり、「災害時にも安全を確保できる空間となるよう検討します。」としています。
89	8	3. 駅前広場の役割と機能 3-3空間形成の基本的な考え方	常設トイレに加えて、災害時に使用できるマンホールトイレの設備を整備してほしい。	
90	5 23	2. 基本方針 2-4利用者目線の価値 6. 今後について 6-4広場の管理運営について	総合的参考資料として、国土交通省都市局が公開している『駅まちデザインの手引き』を参照しました。本手引きの中から、特に参考になる内容を選び出し、深掘りして、今後の活用や管理運営に生かしてください。	P. 23「6-4 広場の運営管理について」に記載のとおり、民間活力を活用することで、行政のみでは対応が難しい柔軟で利用者志向のサービス提供や効率的な維持管理、継続的にぎわい創出を実現するため、民間の創意工夫を取り入れます。 具体的には、民間の創意工夫やノウハウを活用してイベントや収益事業を展開し、広場から得られる利益を広場の維持管理なども含めて、まちに再投資する仕組みを構築することにより将来的な公費負担の抑制と、持続可能なぎわい創出の両立をめざします。 広場空間については、P. 13「4-3 広場空間 ①福山駅前広場」に、休憩施設、日陰施設、親水空間施設などを検討していくことを記載しています。また、P. 17～P. 20「5. 空間イメージ」に、大屋根や木陰、噴水などを描いています。 基本計画策定後に行う広場空間の設計にあたっては、P. 22「6-2 道路と広場空間の設計」に記載のとおり、3-3「空間形成の基本的な考え方」及び6-4「広場の管理運営」を踏まえ、(仮称)広場活用連携検討会などを設け、市民や事業者などの意見を聴くとともに、管理運営を踏まえて施設配置や規模などの検討をしていきます。
91	23	6. 今後について 6-4広場の管理運営について	福山駅前には大量のムクドリや、深夜帯に外国人が集う問題があり、これらを踏まえると防犯など相当の対策が必要になると考えられます。さらに、近年の異常気象の影響により、市民が屋外空間を快適に利用できる期間は非常に短いため、イベント利用がどの程度見込め、委託を受ける民間事業者が採算を確保し、継続的に運営できるのか疑問である。	
92	5 23	2. 基本方針 2-4利用者目線の価値 6. 今後について 6-4広場の管理運営について	便利で過ごしやすい広場を整備すると、浮浪者や不審者が滞留・集合する可能性があるため、その対策も併せて検討する必要があると思います。	
93	5 23	2. 基本方針 2-4利用者目線の価値 6. 今後について 6-4広場の管理運営について	駐輪場について、現在、福山駅東側ではシルバー人材センターが自転車の整理をしていますが、利用者に任せると乱雑になります。一部利用者のモラルの問題もありますが、こうした整理業務に公費を投じ続けることには疑問があります。新設にあたっては、これらの点を踏まえ、適切な運用が図られるよう検討を求めます。	
94	7 13～14 22～23	3. 駅前広場の役割と機能 3-2駅前広場の機能 機能配置計画 4-4交通施設 6. 今後について 6-3交通施設に関する検討 6-4広場の管理運営について	整備後の使われ方は、平常時とイベント時、事故や工事等の非常時で交通状況が大きく変わると考えます。図面だけでは判断が難しいため、平常時、イベント時、非常時それぞれの運用ルールなど、運用計画を前提として示してください。	

番号	ページ	該当箇所	意見の要旨	意見に対する市の考え方
95	23	6. 今後について 6-5駅前広場と連動したまちづくり	福山駅前には集客力のある商業施設が不足しており、これまでの開発の教訓を生かし、伏見町エリアでは、大型駐車場を備えた集客力・ブランド力のある商業施設の誘致につながる駅前再整備を期待します。伏見町のUR（都市再生機構）による旧三菱UFJビル跡地の整備は非常に重要であり、単なる民間任せではなく、公共（市・UR）が強くビジョンを持って、リーシング（店舗誘致）や空間整備を行う必要がある。特に広場との境界にはテラス席のあるカフェ等を配置し、広場での滞在を楽しみながら伏見町や商店街へ自然と人が流れる「街の玄関口」としてのにぎわいを期待します。	福山駅前広場協議会において、広場と民地の境界を感じさせないような整備を求める意見がありました。 そのため、P. 17～P. 20に記載している「5. 空間イメージ」において、広場と伏見町・三之丸町との境界あたりに、テラス席やマルシェが開催される様子を描いています。 伏見町周辺の活性化については、P. 23「6-5 駅前広場と連動したまちづくり」に記載のとおり、「駅前広場の再整備との連動や駅舎とのつながりを念頭に、伏見町をはじめとする駅周辺エリアへの良質な投資の促進に向けて、地権者や事業者などとともに将来のまちづくりを検討していきます。」としており、広場整備と併せて、周辺のまちづくりにも取り組んでいきます。 公共交通については、「福山・笠岡地域公共交通計画」に定めた各種事業を着実に実行するため、交通事業者や市民団体、経済界等で構成する「バス共創プラットフォーム」を立ち上げ、利用促進に取り組んでいるところです。
96	23	6. 今後について 6-5駅前広場と連動したまちづくり	駅前広場整備だけでなく、伏見町周辺の活性化や、駅から離れた地域の市民が利用しやすい公共交通整備を優先すべきではないか。	

(3) 今後の施策の参考とするもの(25件)

番号	意見の要旨
1	駅自体が古いため、福山駅の再整備やリニューアルも、伏見町を含めて一緒に検討した方が良いのではないかと。
2	JRと連携し、後世に禍根を残さない立派な空間を作してほしい。
3	福山駅が福山城内を南北に分断している現状を解消するため、JRと協働し、駅舎や構内も含めて駅前広場をデザインしてほしい。例えば、駅の1階通路を広場と調和したデザインの「道」や「広場」として整備することで、雨天時でも活用できるイベントスペースとなり、駅前広場の活用方法の選択肢が増えると考えます。
4	駅の西側から新幹線を利用する際、改札まで行き、再び西側の乗り場へ向かう必要があり不便に感じます。団体者用入口を新たな改札にすることはできないか。改札が1つしかないため、通勤時間帯には非常に混雑しており、利便性向上のためにも重要と思います。
5	駅改札前に、周辺施設・設備(改札から100m以内)の案内表示を設置してほしい。また、駅を出た場所に、徒歩圏内(500m以内)の案内地図を設置してほしい。
6	駅の新幹線ホームと福山城をつなぐ動線(連絡橋)について、障害のある方や高齢の方への配慮として検討していただきたい。あわせて、駅に残る外堀の遺構(石垣)を生かしていただきたい。
7	二番街にある、福山駅の北側と西側を結ぶ歩行者用通路の治安が悪く感じています。整備を進めるなどして、より明るい二番街にしてほしい。
8	駅周辺での歩行者の回遊性を高めるため、大型の荷物ロッカーを設置してほしい。
9	伏見町については、地権者との話し合いを密に行い、どこから見てもバランス(美観)の取れた駅前広場となるよう、最大限の努力をお願いします。
10	伏見町のまちづくりについて、組内から1~2名が参加し、まちづくりについて話し合う場を設けたら良いと思います。高層ビルは建設しない方が良い。
11	伏見町エリアをどう再開発し活用するか、より長期的に市としても検討を続けて公開いただきたい。三菱UFJ銀行移設、シネマモード閉館、TKKビル解体と徐々に動きが出始めている。
12	公共交通の価値を上げるため、福山駅~エフピコアリーナ・まちテラスまでをつなぐ連結バスを新交通システムとして導入することを検討しても良いのではないかと。公共交通に人々を呼び戻すことが駅前に人々を呼び戻し、人々が多く行き交えばにぎわいが生まれ地域は活性化される。そのための移動手段としてのバスは重要な役割を担っていると思う。
13	福山駅前が今取り組むべきことは、将来的に「交通結節点ではなく、目的地となる駅前をめざす」ために「日本一便利な交通結節点になることから始める」ことだと考えます。 そのためには、①交通手段の乗換えが直感的に分かり、人に尋ねなくても一目で理解できること、②移動の待ち時間が退屈にならず楽しく過ごせること、③日常的に必要なものがすぐに手に入り、その方法も分かりやすいこと、④天候に左右されず快適に過ごせること、⑤JRの最終列車まで時間をつぶせる環境が整っていること、これらを前提に判断し、整備を進めていくことが重要だと考えます。
14	公共交通の利用者を実質的に増やし、将来の拡張性や本市の歴史を内包した計画として、代替案を考案したのでご参照いただきたい。 案1) 伏見町での「複合型バスターミナル」整備と歴史の継承： バスターミナル機能を伏見町へ移設し、かつての「お堀」の形状や位置を意識した配置・空間デザインとすることで、城下町としての名残(福山らしさ)を体現する。さらに余剰地には、飲食施設(参考：高知・ひろめ市場のようなにぎわい拠点)や、ホテル、オフィスビル等を誘致し、交通機能と民間投資を掛け合わせた自立的な再開発を実現する(参考：博多駅のような複合開発)。 福山道路全線事業化を見据えた広域ネットワーク構築： 伏見町バスターミナルから「きたはま道路」を経由し、リーデンローズ前までをバス専用道路化、リーデンローズ前をサブターミナル化し将来的な利用者増や路線拡大にも柔軟に対応できる『拡張性』を確保する。また、国道313号(ロマンチック街道)や福山沼隈道路を活用し、神辺~リーデンローズ前~新市間を結ぶ南北の強力なアクセス軸を確保する。あわせて、福山道路を利用したバスツアーの拠点化や、新規高速バス路線の流入・獲得をめざし、「広域交通結節点」としての機能強化を検討する。 案2) 立体化(2階建て等)による交通結節機能の確保(雨天動線の改善を含む)： 駅前の限られた平面空間の中で「広場機能」と「交通結節機能」の両立を図る手段として、平面にこだわらず、2階建て等の立体的な整備も検討していただきたい。例えば、1階をバスターミナル(乗降・待機・転回を含む)として確保し、上部(2階)を歩行者空間・滞留空間として活用する。これにより、屋根の確保や雨天時の移動のしやすさ(乗換・待機時の濡れにくさ等)が改善し、「使いやすさ」「安心感」の向上にもつながる可能性がある。また、2階広場を周辺商業施設等と渡り廊下(デッキ)で接続することで、回遊性を高めつつ、デッキの合間に小規模な滞留・休憩空間(ベンチ、植栽等)を分散配置する(参考：名古屋市の「オアシス21」)。加えて、2階に歩行者空間を整備することで、駅に遮られて見えにくい福山城方面の眺望が確保され、来訪者にも「福山らしさ」が直感的に伝わる可能性があると考えます。

番号	意見の要旨
15	広場をつくってイベントを考えているようですが、駅周辺に駐車場がありません。土日には駅周辺の駐車場は直ぐにいっぱいになり、路線バスで行くとしても本数が少なく難しい。
16	福山市駅南地下や西側の送迎専用駐車場、福山市営三之丸駐車場の利用実態を確認し、運用方法の検討を求める。送迎専用駐車場は最初の15分無料で、それ以降は5分ごとに100円という特異な料金体系になっている。駐車場の運用方法は整備計画と密接に関連します。
17	広場整備計画については大いに応援しています。また、新たな事業を強い公共心をもって遂行しようとする組織の姿勢に強く敬意を感じます。
18	本案件については、総論として賛成します。多くの市民の皆さんの要望に応える努力を重ね、広島県第二の都市、そして「瀬戸内の十字路」と言われる福山市にふさわしい玄関口となる駅前広場を実現してほしい。
19	急がず、市民のためになる整備を進めてほしい。
20	伏見町の再開発が二度頓挫した歴史を踏まえ、まずは行政が公共空間（駅前広場・道路）へ投資し、エリア全体の価値を底上げすることが、民間再開発を誘発するために不可欠である。駅前再整備は単なる広場づくりではなく、伏見町再開発を再始動させるための「戦略的投資」である。福山道路の整備・全通と合わせて通過交通を減らし、人呼び込む空間をつくることは、備後の中核都市として今後50年の活力を維持するために不可欠な事業です。このチャンスを生かし、短期的なコストに捉われず、長期的な「街の稼ぐ力」として駅前再整備を評価すべきである。
21	「城のある交通利便性の高い駅」という福山らしさが感じられる魅力を生かし、新設されるまちづくり支援拠点施設や他地域のまちづくりとも連携した広域的な議論を期待する。
22	合意形成を進めるためには、まず多くの人からの様々な意見を選別するための明確な基準が必要であり、その基準は「役割」と「価値」の二軸で整理すべきだと考えます。「役割」とは、福山駅前が担うべき普遍的かつ駅前でなければ果たせない機能だと考えます。一方、「価値」とは、駅前で取り組むことでより高い効果や効率が得られる要素を意味し、これは時代や社会情勢に応じて変化するものです。「役割」を最優先の判断基準とし、「価値」については変化に応じて柔軟に調整できる点も含めて評価するものとします。 現在の福山駅前の「役割」は、「地域（備後）と全国（海外）をつなぐ」ことで、「価値」は、①のぞみ停車駅としての交通利便性、②四国との陸路連携、③備後圏域の拠点、④広島と倉敷の中間に位置する備後商圏の中心地といったことです。 今後の駅周辺整備において重要なのは、福山駅前が「通過点ではなく目的地になれるポテンシャルが十分ある」という点です。そのためには、市民だけでなく市外・県外からの来訪者の意見も大切です。①初めて訪れる人にも分かりやすいまち、②多くの人が集まっても「安心・安全なまち」、③地域の魅力を「知れる、わかるまち」、④日常的に「便利なまち」、⑤訪れるたびにワクワク、ドキドキする「楽しい場所」であることがポイントと考えます。
23	福山駅周辺の道路整備について、福山駅へと繋がる道路は交通量が非常に多いため、亀裂などの傷みが激しく、陥没が懸念される箇所も多く見受けられます。本基本計画（案）への深い理解を地元住民から得るためにも、点検および整備を早急に行っていただきたい。
24	堀端公園については、駅周辺の整備に関連する用地として利用できるのではないかと。
25	市民が、スマホを操作して簡単にパブリックコメントを書き込んで、クリックするだけで福山市に送信できるようなシステムを開発し公開するべきである。