

福山駅前広場整備基本計画



表紙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。

福山の「人の風景」が生まれる駅前

福山駅前は、備後圏域の玄関口であり、多くの人が行き交う本市の顔となる場所です。福山を象徴する福山城やまちを彩るばらといった世界に誇れる風景を感じられる空間であり、通勤・通学、観光、ビジネスなど、様々な目的で人々が訪れ、まちへ歩き出す起点となっています。

これからの福山駅前広場は、交通結節点としての機能に加え、人が集い、過ごせる場であるとともに、福山駅周辺とつながりながら、まちの魅力を高める空間であることが求められます。交通の利便性を確保しながら、誰もが安心して過ごせる、心地よく親しみのある駅前空間をめざします。

福山駅前広場の再整備は、福山らしい「人の風景」をつくる取組です。このまちを歩きたくなる、このまちで過ごしたくなる、このまちに住みたいと思える。そんな“まちの入口”を実現するための第一歩として、福山駅前広場整備基本計画を位置づけます。



福山駅前再生ビジョンに示す福山駅前のイメージ

もくじ

はじめに

| | | |
|-------------------------|----|--|
| 1. 基本計画の位置づけ | | |
| 1-1 基本計画の位置づけ | 1 | |
| 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 | |
| 2-2 6つの課題解決の方向性 | 3 | |
| 2-3 将来像 | 4 | |
| 2-4 利用者目線の価値 | 5 | |
| 3. 駅前広場の役割と機能 | | |
| 3-1 駅前広場の役割 | 6 | |
| 3-2 駅前広場の機能 | 7 | |
| 3-3 空間形成の基本的な考え方 | 8 | |
| 4. 機能配置計画 | | |
| 4-1 機能配置計画 | 9 | |
| 4-2 整備図 | 10 | |
| 4-3 広場空間 | 13 | |
| 4-4 交通施設 | 14 | |
| 4-5 道路 | 15 | |
| 4-6 施設の規模 | 16 | |
| 5. 空間イメージ | | |
| 5-1 北からの鳥瞰 | 17 | |
| 5-2 南からの鳥瞰 | 18 | |
| 5-3 駅から南方面の風景 | 19 | |
| 5-4 三之丸町からの鳥瞰 | 20 | |
| 6. 今後について | | |
| 6-1 スケジュール | 21 | |
| 6-2 道路と広場空間の設計 | 22 | |
| 6-3 交通施設に関する検討 | 22 | |
| 6-4 広場の管理運営について | 23 | |
| 6-5 駅前広場と連動したまちづくり | 23 | |
| 巻末 参考資料 | | |
| 1) 福山駅前広場協議会の枠組み | 24 | |
| 2) 福山駅前広場協議会構成員 | 25 | |
| 3) これまでの取組と合意形成プロセス | 26 | |
| 4) 土地所有状況と管理協定区域図 | 40 | |
| 5) 現況図 | 41 | |
| 6) 現況と整備案の比較表 | 42 | |
| 7) 交通シミュレーションによる検証結果 | 43 | |
| 8) 駅前大通りの動線検討 | 49 | |
| 9) 福山駅前広場における立体利用について | 50 | |
| 10) 市民アンケート調査結果 | 51 | |
| 11) 他都市の事例 | 56 | |
| 12) 用語解説 | 58 | |

本文中で*印がついている語句は、巻末の用語解説に説明を記載しています。

1. 基本計画の位置づけ

| | |
|---------------------|---|
| 1-1 基本計画の位置づけ | 1 |
|---------------------|---|

1. 基本計画の位置づけ

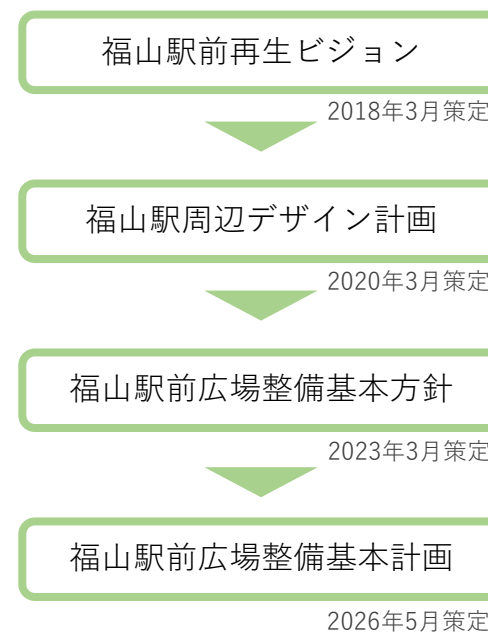
1-1 基本計画の位置づけ

2018年（平成30年）3月に策定した福山駅前再生ビジョンでは、人口減少や少子化・高齢化が進行する社会であっても、福山市や備後圏域が持続的に発展していくため、その玄関口である福山駅前が市内外から人を惹きつける魅力あるエリアとして、経済や文化の中心になることをめざしています。また、経済活動に加え、「人」の生活を中心とした視点から、より豊かな暮らしを実現するための機能を集積させることとしています。

2020年（令和2年）3月に策定した福山駅周辺デザイン計画では、福山駅周辺（以下「駅周辺」という。）を居心地が良く歩きたくなるウォークアブル※¹な空間へと転換することを示しました。これを踏まえ、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（以下「基本方針」という。）では、その核となる福山駅前広場（以下「駅前広場」という。）を交通結節機能と都市の広場機能が融合した居心地が良く歩きたくなる空間へと転換することを示しました。

福山駅前広場整備基本計画（以下「本計画」という。）は、基本方針を踏まえ、駅前広場の役割と機能を整理し、機能配置計画を定めるものです。なお、具体的な空間デザイン、施設意匠、構造・仕様、管理運営手法、利活用ルール等については、今後の設計及び管理運営の検討の段階で具体化を図ります。

本計画の作成にあたっては、学識経験者や専門家、交通事業者、商工事業者、まちづくり事業者、自治会、行政などで構成される「福山駅前広場協議会」における議論を軸に、専門的な検討を行う「分科会」や若者や女性が参加する「ふくまちヒロバラボ」、アンケート・シンポジウム・市民対話集会・実証実験などを通じて把握した市民や関係団体などの意見を福山駅前広場協議会の検討に反映しながら、内容の具体化を進めてきました。



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 |
| 2-2 6つの課題解決の方向性 | 3 |
| 2-3 将来像 | 4 |
| 2-4 利用者目線の価値 | 5 |

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

基本方針に示す駅周辺の問題点と駅前広場の問題点及び課題解決の方向性は次のとおりです。

福山駅周辺の問題点

回遊しやすいエリアになっていない

居心地の良い快適なエリアになっていない

まちのコンテンツ*2が不足している

人や企業を惹きつけるビジネスの拠点になっていない

新しいライフスタイルを支える環境が整備できていない

市民や事業者が一体となってまちづくりを行う仕組みが不十分

福山駅前や都市独自の魅力が構築・発信できていない

福山駅前広場の問題点

交差点の形状により、歩行者や車両が通行しにくい

駅が目的でない車両が駅前広場を通過している

タクシーやバスの空間が効率的に活用されていない

駅周辺のエリアをつなぐ拠点として機能していない

乗場や目的地への行き方が分かりにくい

駅舎から南方向への視認性が低い

様々な使い方ができる空間が少ない

居心地の良い空間になっていない

将来の変化に対応しにくい空間になっている

官民連携による運営の仕組みがない

福山ならではの特徴や魅力を感じにくい

課題解決の方向性

①歩行者と車両が安全で快適に移動できる環境整備

②多様な人々と活動を受け入れる居心地の良い空間の創出

③福山ならではの特徴や魅力を生かした空間の形成

④技術の進化や交通需要の変化、多様な利活用を見据えた可変性の確保

⑤多様な主体が活用しやすい広場の運営

⑥多様な情報が集積し、情報の発信や交換ができる環境整備

2. 基本方針

2-2 6つの課題解決の方向性

次の6つの課題解決の方向性に沿って、駅前広場整備の計画を検討します。

| | | | |
|----------|---|---------------------------------|---|
| 課題解決の方向性 | ① | 歩行者と車両が安全で快適に移動できる環境整備 | 駅前広場内だけで考えるのではなく、駅周辺のエリアと一体的に考えながら、駅周辺のエリアとの連続性を高める環境整備を行うことによって、訪れた人々が歩いている、運転している、安全で快適に使える駅前広場をめざします。 |
| | ② | 多様な人々と活動を受け入れる居心地の良い空間の創出 | 国内外から多様な人々を受け入れることができる寛容性と多様性に満ちた空間づくりを行うことにより、駅前広場が乗継ぎの場としてだけでなく、一人でゆっくりと過ごしたり、家族や友人、恋人などと過ごし、交流できる居場所になることで、訪れた人々が愛着を感じる駅前広場をめざします。 |
| | ③ | 福山ならではの特徴や魅力を生かした空間の形成 | ばらなど、福山ならではの地域資源を生かした空間づくりや福山城の遺構を生かした空間づくりにより、市民が誇りに思える駅前広場をめざします。 |
| | ④ | 技術の進化や交通需要の変化、多様な利活用を見据えた可変性の確保 | デジタルテクノロジーなどの技術の進化や将来の交通需要の変化、駅前広場の多様な利活用を見据え、柔軟に対応できる空間づくりを行うことにより、訪れた人々が便利に使える駅前広場をめざします。 |
| | ⑤ | 多様な主体が活用しやすい広場の運営 | 官民が連携して駅周辺のエリア価値 ^{※3} を高めていく広場の運営の仕組みづくりを行い、多様な主体が活用しやすく、訪れた人々が魅力的に感じる駅前広場をめざします。 |
| | ⑥ | 多様な情報が集積し、情報の発信や交換ができる環境整備 | 多様な情報が駅前広場や駅周辺に集まり、発信されることによって、訪れた人々が駅周辺や周辺地域の魅力や各種サービスの情報を得たり、訪れた人々の出会いや交流によって、情報が交換されるような情報のハブ機能 ^{※4} を担う駅前広場をめざします。 |

2. 基本方針

2-3 将来像

駅前広場の「課題解決の方向性」と 福山駅周辺デザイン計画に基づく「福山駅周辺の再生がめざすもの」を踏まえ、駅前広場の将来像を次のとおり掲げます。

福山駅前広場の「課題解決の方向性」

- ①歩行者と車両が安全で快適に移動できる環境整備
- ②多様な人々と活動を受け入れる居心地の良い空間の創出
- ③福山ならではの特徴や魅力を生かした空間の形成
- ④技術の進化や交通需要の変化、多様な利活用を見据えた可変性の確保
- ⑤多様な主体が活用しやすい広場の運営
- ⑥多様な情報が集積し、情報の発信や交換ができる環境整備

「福山駅周辺の再生がめざすもの」

(福山駅周辺デザイン計画より)

- ①エリア価値を高める経済循環
- ②市域全体の一体的で持続可能な発展
- ③将来の都市構造を実現するまちづくり

福山駅前広場の将来像

あらゆる資源をつなぎ、福山らしい豊かな暮らしを実現する駅前広場

～ ヒト・モノ・カネ・情報・交通をつなげ、愛着・誇り・魅力ある駅前広場へ～

2. 基本方針

2-4 利用者目線の価値

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」といった利用者目線の価値を大切にします。

使いやすさ

- 徒歩や車両でスムーズに移動できる
- 公共交通が使いやすく、車を持たなくても暮らせる
- 周辺施設との連携により、便利に使える
- 新しいヒトやモノ、情報に出会えて、役に立つ
- 柔軟性や可変性のある空間で使いやすい

過ごしやすさ

- 誰でも簡単に様々な活動を行うことができる
- 誰もが（一人でも）居心地が良く過ごすことができる
- 天候によらず、使うことができる
- 心地よい穏やかな光景を見ることができる
- 歩いたり会話する機会が増え、健康に暮らせる

安心感

- 社会的なつながりを得られる
- 徒歩や車両で安全に移動できる
- 防犯性の高い環境で安全に使える
- 緊急時に安全に逃げ込める

福山らしさ

- 福山の歴史や文化を感じられる
- 福山の気候や風土との調和を感じられる
- 駅周辺や周辺地域の様々な魅力を感じられる
- 訪れる人々が愛着を感じられる
- まちの多様性やにぎわいのエネルギーを感じられる

3. 駅前広場の役割と機能

| | |
|------------------|---|
| 3-1 駅前広場の役割 | 6 |
| 3-2 駅前広場の機能 | 7 |
| 3-3 空間形成の基本的な考え方 | 8 |

3. 駅前広場の役割と機能

3-1 駅前広場の役割

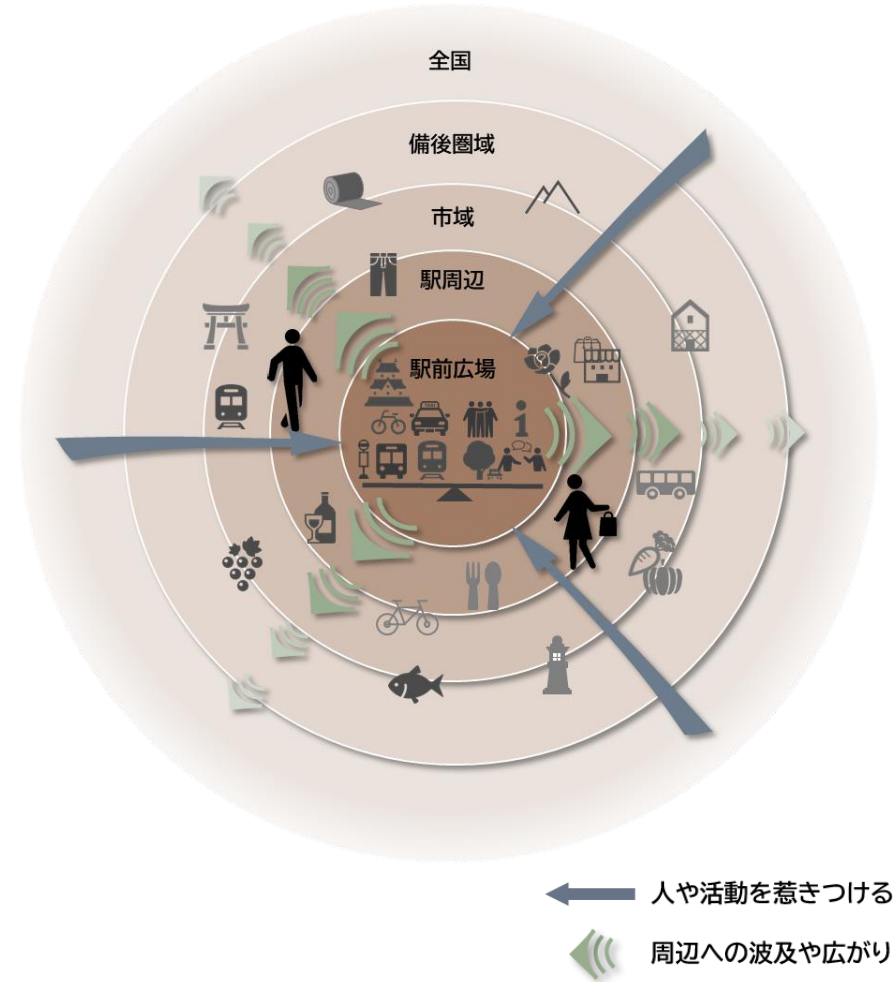
駅前広場は、備後圏域の玄関口として鉄道、バス、タクシー、一般車など多様な交通が接続する交通結節点であり、多くの人が行き交い、乗換え、立ち止まり、まちへ歩き出す場所でもあります。

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です。

また、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です。福山らしい魅力やにぎわいを感じながら、歩いて回遊したくなるウォークアブルなまちづくりを進めるうえでも、その役割は重要です。

こうした駅前広場の役割を踏まえ、交通結節機能と都市の広場機能が融合した空間形成を進めることで、人が通過するだけでなく、集い、憩い、まちへ歩き出す、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、持続的な都市の発展につなげていきます。

駅前広場は、交通をつなぎ、
人が集い、まちへ広がる起点となる場所



3. 駅前広場の役割と機能

3-2 駅前広場の機能

建設省監修の「駅前広場計画指針」や国土交通省が公表する「駅まちデザインの手引き」では、駅前広場は交通結節点としての機能に加え、都市の広場としての機能を担う空間として整理されています。本計画では、こうした考え方を踏まえ、駅前広場の機能を次のとおり整理します。

駅前広場の機能

(駅前広場計画指針)

交通結節機能

交通空間 交通結節機能

都市の広場機能

環境空間 市街地拠点機能

交流機能

防災機能

景観機能

サービス機能

駅まち空間の機能の検討

(駅まちデザインの手引き)

交通結節機能

バリアフリーかつスムーズに各種交通を結節・収容する

市街地拠点機能

都市(地区)の拠点を形成する

交流機能・防災機能

平常時には憩い・集い・滞留空間となり発災時には防災活動の拠点となる

都市環境形成機能

都市の顔としての景観を形成する(緑、親水空間、シンボル施設など)

サービス機能

(商業機能や住居機能、公益的機能も含む)
都市機能の誘導により地域の利便性や活力を高める

福山駅前広場の機能

交通結節機能



多様な交通手段を円滑に接続し、分かりやすく安全に乗換えられる機能。交通結節点としての利便性を確保し、誰もが利用しやすい移動環境を形成する。

市街地拠点機能



駅前広場を起点として、駅周辺へ人の流れや活動を広げ、まちの魅力や活力の向上につなげる機能。駅と駅周辺がつながり、歩いて回遊したくなるウォークブルなまちづくりを支える。

交流・防災機能



待合、休憩、滞在、交流など多様な過ごし方を受け入れる機能。人が集い、過ごせる都市の広場としての役割を担うとともに、災害時にも安全を確保できる。

都市環境形成機能



福山城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を形成する機能。駅前広場を本市の顔として、来訪者を迎え、まちの印象や魅力を高める。

サービス機能



案内表示や観光・交通情報の提供、地域の魅力やサービスに関する情報発信などにより、利用者の利便性を高める機能。駅前広場を起点として、来訪者や市民の回遊や活動を支える。

「駅前広場計画指針」建設省都市局都市交通調査室監修 社団法人日本交通計画協会編集 (平成10年)

「駅まちデザインの手引き」駅まちデザイン検討会 (令和3年)

「駅まち空間」とは、駅や駅前広場と一体的に周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間のこと。

出典：「駅まち再構築事例集」(国土交通省都市局街路交通施設課) P6の図を一部改変して掲載

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

駅前広場の役割と機能を踏まえ、今後、広場空間を具体化していくうえで、大切にすべき基本的な考え方は次のとおりです。

(1) 駅周辺とのつながりを意識した空間づくり【P.3 方向性①】

駅前広場単体ではなく、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検討します。回遊したくなるウォークラブルなまちづくりにつながる動線や植栽の配置を含め、駅舎からの視界が広がる空間づくりを検討します。



(2) 安全で快適な歩行環境【P.3 方向性①②】

歩行者動線は駅や交通施設、駅周辺を安全で分かりやすく円滑につなぐものとし、道路の歩道として位置付けるほか、広場内を東西南北に移動しやすい歩行環境を検討します。併せて、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。



(3) 多様な利用を受け入れる空間構成【P.3 方向性②④⑤】

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。また、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。



(4) 福山らしさを感じられる景観形成【P.3 方向性③】

分科会やふくまちヒロバラボの意見を踏まえ、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。本市の玄関口にふさわしい、印象的で親しみのある空間をめざします。



(5) 情報発信と案内に配慮したデザイン【P.3 方向性⑥①】

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。また、都市の玄関口である駅前広場の立地特性を生かし、地域の魅力や資源などの情報の集積や発信・交換ができる環境整備を検討します。



(6) 将来の変化に対応しやすい空間づくり【P.3 方向性④⑤】

デジタル技術の進化や交通需要の変化、多様な利活用にも柔軟に対応できる空間づくりを検討します。また、グリーンインフラ^{*5}などによる環境負荷の低減や維持管理のしやすさにも配慮し、持続可能な空間づくりを検討します。



4. 機能配置計画

| | |
|------------|----|
| 4-1 機能配置計画 | 9 |
| 4-2 整備図 | 10 |
| 4-3 広場空間 | 13 |
| 4-4 交通施設 | 13 |
| 4-5 道路 | 15 |
| 4-6 施設の規模 | 16 |

4. 機能配置計画

4-1 機能配置計画

駅前広場の役割や機能を踏まえると、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。

この考え方のもと、アンケート調査や実証実験による検証、ふくまちヒロバラボや各種団体との意見交換などにより、若者や女性、高齢者や障がい者など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。

この機能配置計画は、最終的に協議会において一本化した整備計画（駅前広場の南側にバスターミナルを縮小して配置する案）をベースにしています。



「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」



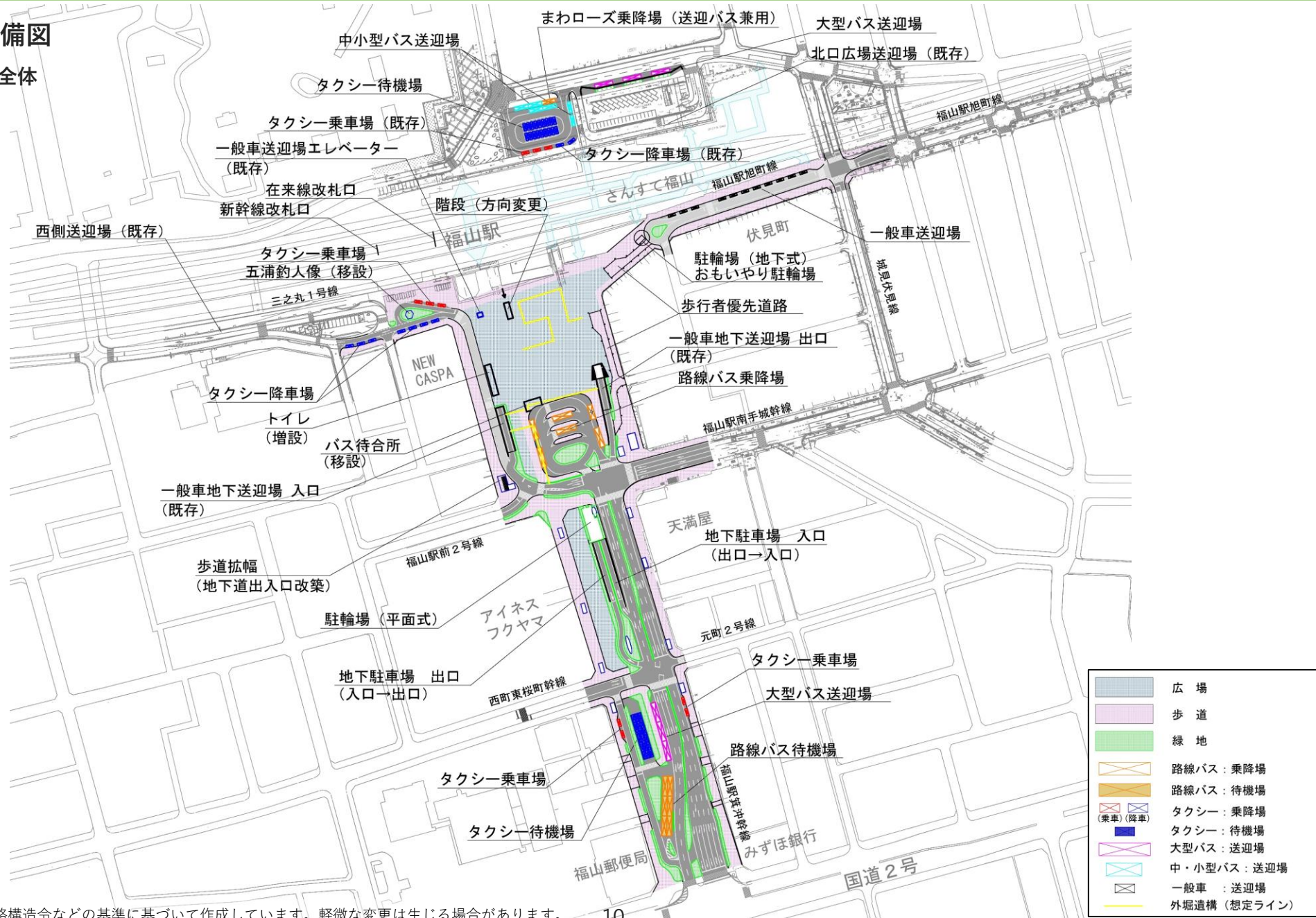
(滞留、交流、人々の居場所、
ウォーカブルなまち)

(左図) 駅まち空間における一体的な都市アセットのイメージ
出典「駅まちデザインの手引き」(駅まちデザイン検討会)の図を一部改変して掲載
(右図) 人中心の空間として再生したまちのメインストリート
出典「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」(国土交通省)

4. 機能配置計画

4-2 整備図

(1) 全体

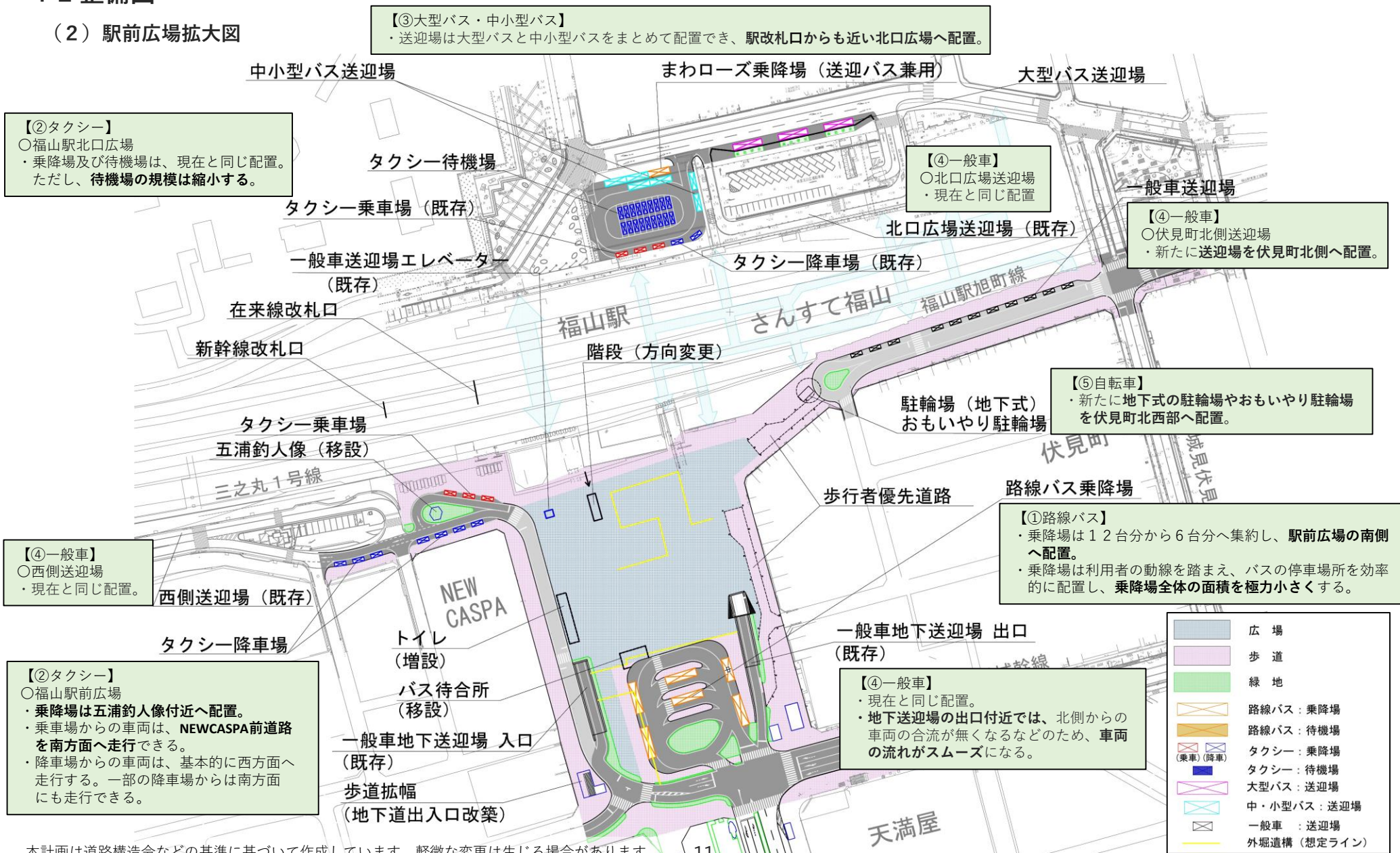


本計画は道路構造令などの基準に基づいて作成しています。軽微な変更は生じる場合があります。

4. 機能配置計画

4-2 整備図

(2) 駅前広場拡大図

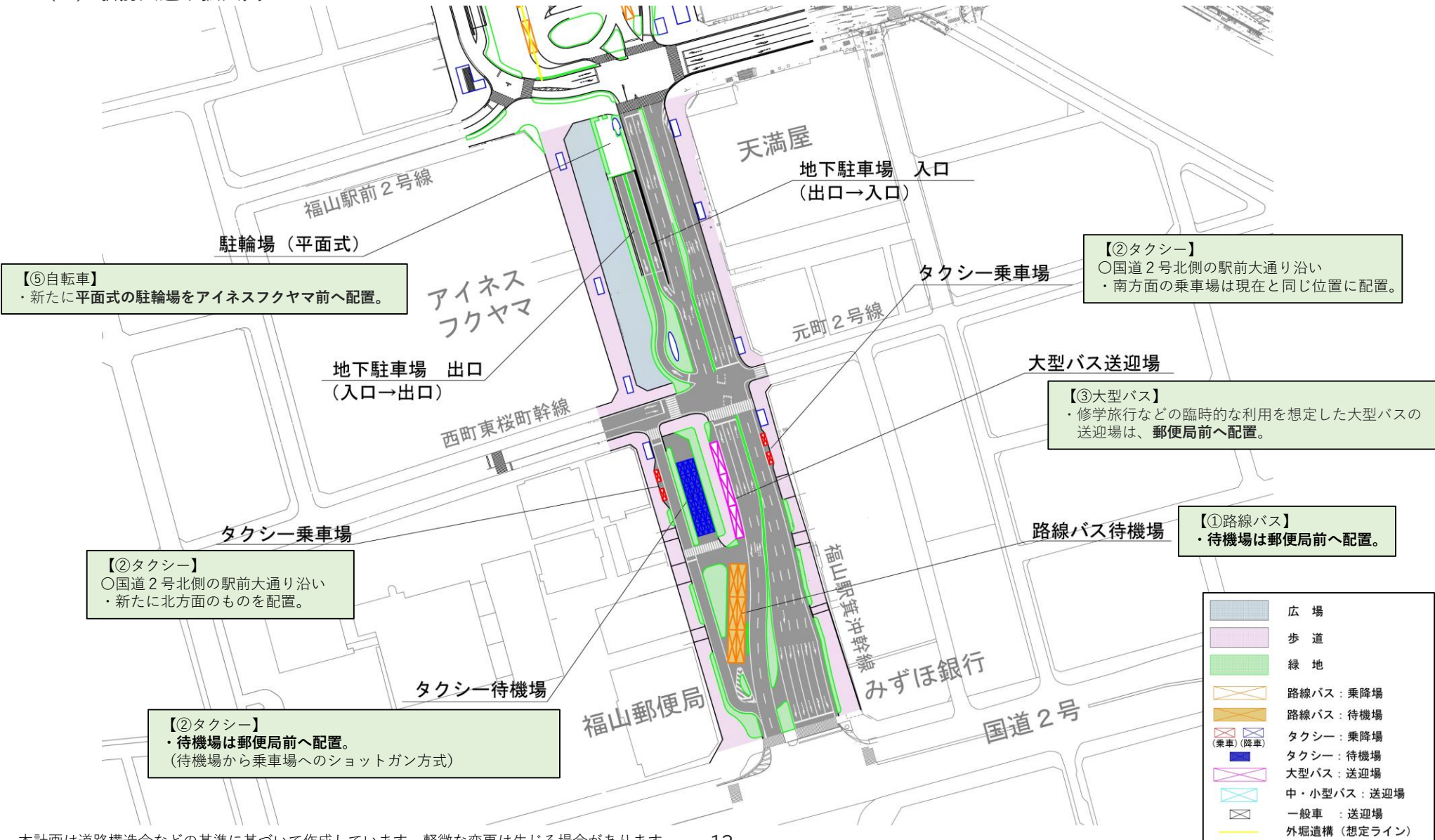


本計画は道路構造令などの基準に基づいて作成しています。軽微な変更は生じる場合があります。

4. 機能配置計画

4-2 整備図

(3) 駅前大通り拡大図



4. 機能配置計画

4-3 広場空間

| 広場空間 | 考え方 |
|------------|--|
| ①福山駅前広場 | <ul style="list-style-type: none">・ 駅舎と路線バス乗降場の間に約5,800㎡の広場空間を確保します。・ 施設配置については、駅舎からの視界や周辺エリアとのつながり、安全で円滑な動線づくり、滞在や交流ができる施設を検討します。・ 広場全体として調和のとれた色彩や形態・意匠を検討します。・ 施設は、情報発信施設、休憩施設、雨よけ施設、日陰施設、親水空間施設、防災施設、緑地、福山城の遺構やばらを表現する施設などを検討します。・ NEWCASPA前のトイレ（Everyone smile toilet）の増設を検討します。（この施設は本計画で確定するものではなく、広場の詳細な設計と併せて決めていきます。）・ 新たなトイレ設置は、広場の詳細な設計とあわせ具体的なニーズを確認します。・ 五浦釣人像はタクシー転回場の中央部へ移設します。・ 地下送迎場の出入口のコンクリート壁等は、修景などにより圧迫感を軽減します。・ 広場内の自転車の通行方法は、押し歩きを基本とします。 |
| ②アイネスフクヤマ前 | <ul style="list-style-type: none">・ アイネスフクヤマ前に約1,300㎡の広場空間を確保します。・ 休憩施設、日陰施設等は、福山駅前広場と一体的に検討します。 |

4-4 交通施設

| 交通施設 | 考え方 |
|-------|--|
| ①路線バス | <ul style="list-style-type: none">・ 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。・ 待機場は郵便局前へ配置します。・ 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。・ 乗降場及び主要な歩行動線には雨よけを設けます。・ 乗降場内の車路は基準に基づき、大型バスが通行できる幅員とします。・ 待合所はバス乗降場の北側へ配置します。（待合所の配置は本計画で確定するものではなく、今後、広場の詳細な設計と併せて定めます。） |

4. 機能配置計画

4-4 交通施設

| 交通施設 | 考え方 |
|--------------|---|
| ② タクシー | <ul style="list-style-type: none">○福山駅前広場<ul style="list-style-type: none">乗降場は五浦釣人像付近へ配置します。また、乗降場及び主要な歩行動線には雨よけを設けます。乗車場からの車両は、NEWCASPA前道路を南方面へ走行できます。降車場からの車両は、基本的に西方面へ走行します。一部の降車場からは南方面にも走行できます。待機場は郵便局前へ配置します。（待機場から乗車場へのショットガン方式とします。）○福山駅北口広場<ul style="list-style-type: none">乗降場及び待機場は、現在と同じ配置になります。ただし、待機場の規模は縮小します。○国道2号北側の駅前大通り沿い<ul style="list-style-type: none">南方面の乗車場は現在と同じ位置に配置し、新たに北方面のものを配置します。 |
| ③ 大型バス・中小型バス | <ul style="list-style-type: none">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。北口広場は、必要最小限の整備（柵の移設と車両出入口歩道部の改築）とします。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。 |
| ④ 一般車 | <ul style="list-style-type: none">新たに送迎場を伏見町北側へ配置します。北口広場送迎場及び地下送迎場、西側送迎場は、現在と同じ配置としています。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。地下送迎場の出口付近では、北側からの車両の合流が無くなるなどのため、車両の流れがスムーズになります。地下送迎場の階段は、駅改札口からの視界を確保するため方向を変更します。 |
| ⑤ 自転車 | <ul style="list-style-type: none">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。新たに地下式の駐輪場やおもいやり駐輪場を伏見町北西部へ配置します。（駐輪場の配置は本計画で確定するものではなく、規模も含めて広場の詳細な設計と併せて検討します。）新たに平面式の駐輪場をアイネスフクヤマ前へ配置します。 |

※本計画は駅前再生の歩みを止めないよう、早期に駅前を変えていくために先行的な整備を行うものです。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。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。

4. 機能配置計画

4-5 道路

| 道路 | 考え方 |
|---|---|
| ① 駅前大通り (福山駅箕沖幹線) | <ul style="list-style-type: none">現在8車線の道路を4車線化し、東側へ配置します。(4車線化による車両の混雑は発生しないことを交通シミュレーションにより確認しています。これにより歩行者が地上部を東西に横断することができます。)アイネスフクヤマ前に広場空間(約1,300㎡)を確保します。地下駐車場の出入口は、東側を入口に、西側を出口に変更します。これにより、出入車両が車線を跨ぐ必要がないため安全性が向上します。さらに、出口からの宮通り口交差点への流入は、この車線専用の信号により安全に退出できます。駅前大通りの天満屋側、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。郵便局前の北方面の車線数は、国道2号の南側と同じ車線数であり、走行に支障はありません。みずほ証券前の南方面の車線数は、現在と同様であり走行に支障がないことを交通シミュレーションにより確認しています。歩道の修景や緑地へのばらなどの植栽を検討します。 |
| ② 福山駅前交差点 | <ul style="list-style-type: none">駅前大通りを4車線化することで、交差点がコンパクトになり、信号の効率化等により現況と比べて車両の流れがスムーズになることを交通シミュレーションにより確認しています。新たに横断歩道を路線バス乗降場の南側へ設けます。広場南西側から南方面への横断歩道を設けます。これにより、NEWCASPA^{ニューキャスバ}前の横断歩道を渡る歩行者を分散し、車両の流れをスムーズにします。 |
| ③ 伏見町北側道路 (福山駅旭町線) | <ul style="list-style-type: none">さんすて福山側の車線に一般車送迎場を配置します。伏見町側の車線に荷捌き車両用の停車帯を設けます。車道幅員は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。緊急車両が通行できる転回場を設けます。道路空間を活用したイベントが開催できるよう歩車道のフラット化や修景舗装などを行います。北口の混雑解消が図られた場合は、歩行者優先の道路(一方通行化を含む)をめざします。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。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。 |
| ④ NEWCASPA ^{ニューキャスバ} 前 道路 (駅前広場内の西側 道路) | <ul style="list-style-type: none">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。(現況3m)一般車(大型を除く)・タクシーともに北方面へ通行できます。タクシーの専用の転回場を設けることで南方面へはタクシーのみ通行できます。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。地下道に降りる階段を狭める改修をして、歩道幅員を拡幅します。 |

4. 機能配置計画

4-6 施設の規模

| 施設 | | 規模 | |
|------|--------|-------------------------------------|--|
| 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 乗降バス数：6 バース |
| | | 待機場 | 駅前大通り（郵便局前） 待機バス数：6 バース |
| | タクシー | 乗降場 | 駅南側（五浦釣人像付近） 乗車バス数：3 バース 降車バス数：7 バース |
| | | 待機場 | 駅前大通り（郵便局前） 待機バス数：18 バース |
| | 中・小型バス | 送迎場 | 福山駅北口広場 乗降バス数：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 乗降バス数：3 バース 駅前大通り（郵便局前） 乗降バス数：3 バース |
| | 一般車 | 送迎場 | 伏見町北側：11 バース 北口広場・地下・西側の送迎場（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

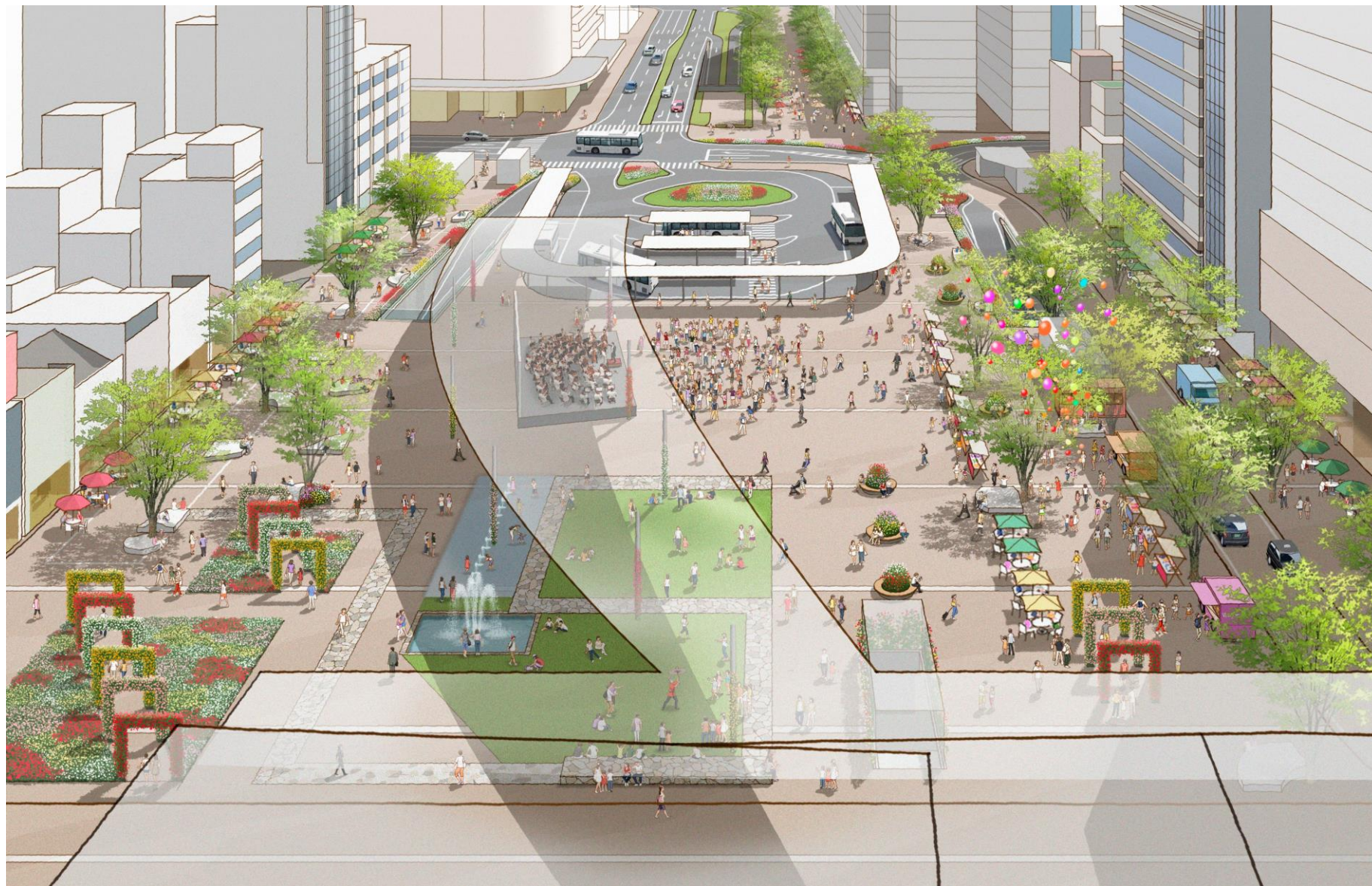
- 2025年の建設単価により算出した概算事業費は約40億円です。
（広場整備：約19億円 道路整備：約18億円 駐輪場：約3億円）
- 今後の物価変動や施設の詳細検討、新たな施設の設置などにより変動します。
- 国の交付金を活用するなど有利な財源の確保に努めます。

5. 空間イメージ

| | |
|---------------|----|
| 5-1 北からの鳥瞰 | 17 |
| 5-2 南からの鳥瞰 | 18 |
| 5-3 駅から南方面の風景 | 19 |
| 5-4 三之丸町からの鳥瞰 | 20 |

5. 空間イメージ

5-1 北からの鳥瞰



5. 空間イメージ

5-2 南からの鳥瞰



5. 空間イメージ

5-3 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。

5. 空間イメージ

5-4 三之丸町からの鳥瞰

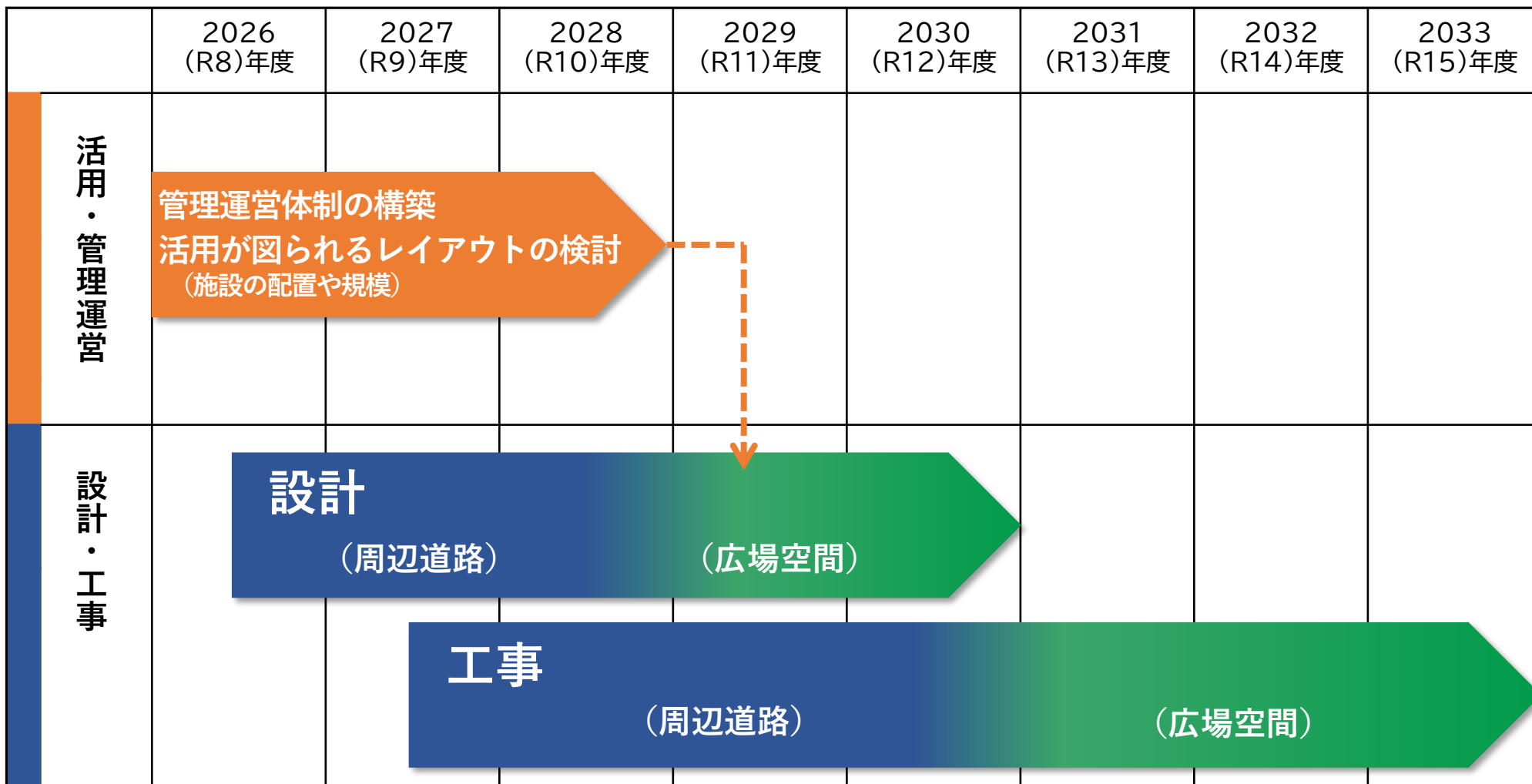


6. 今後について

| | |
|--------------------|----|
| 6-1 スケジュール | 21 |
| 6-2 道路と広場空間の設計 | 22 |
| 6-3 交通施設に関する検討 | 22 |
| 6-4 広場の管理運営について | 23 |
| 6-5 駅前広場と連動したまちづくり | 23 |

6. 今後について

6-1 スケジュール



6. 今後について

6-2 道路と広場空間の設計

- ・基本計画策定後、速やかに道路の設計を進めます。広場空間についても、3-3「空間形成の基本的な考え方」及び6-4「広場の管理運営について」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。

6-3 交通施設に関する検討

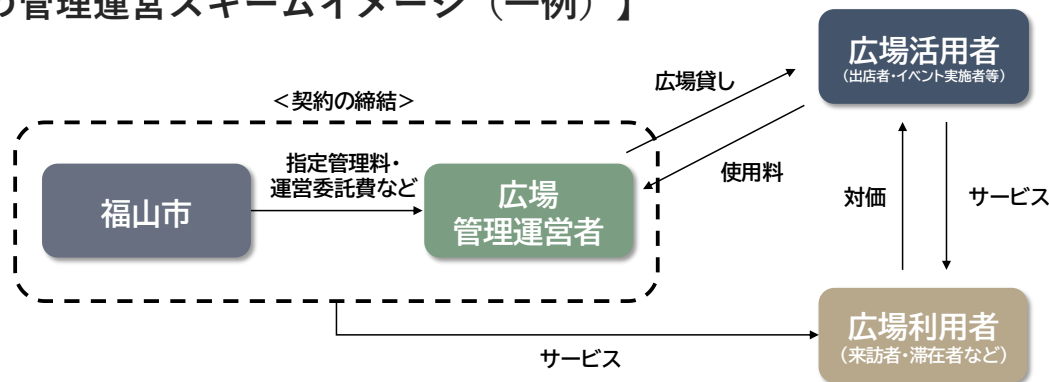
- ・タクシーや路線バス、送迎バス、一般車送迎場の運用方法（工事期間中の暫定形を含む）などについて、今後も交通事業者と継続的に協議しながら検討します。
- ・福山駅前交差点から宝町（西）交差点までの区間については、交通（車両）の円滑化が求められるため、本計画と併せて整備を検討します。

6. 今後について

6-4 広場の管理運営について

- ・ 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。
- ・ 関係者と協議しながら民間活力を活用したスキーム※6の検討を行います。（イメージの一例を下図に示す）
- ・ 供用開始後の適切な管理運営や、誰もが使いやすく過ごしやすい広場につなげていくため、（仮称）広場活用連携検討会を通じて市民や事業者などの意見を聴きながら、設計前までに管理運営体制を構築していきます。
（EOI方式※7の導入などを検討します）
- ・ 駅周辺の各拠点（福山城や中央公園など）と連携を図り、駅周辺全体の回遊性を高める運営をめざしていきます。

【広場の管理運営スキームイメージ（一例）】



期待される波及効果

- ・ 広場への来訪・滞在者の増加
- ・ 駅周辺の魅力発信・回遊・来訪の増加
- ・ 駅周辺のエリア価値の向上
- ・ 市域・備後圏域の持続的な発展

6-5 駅前広場と連動したまちづくり

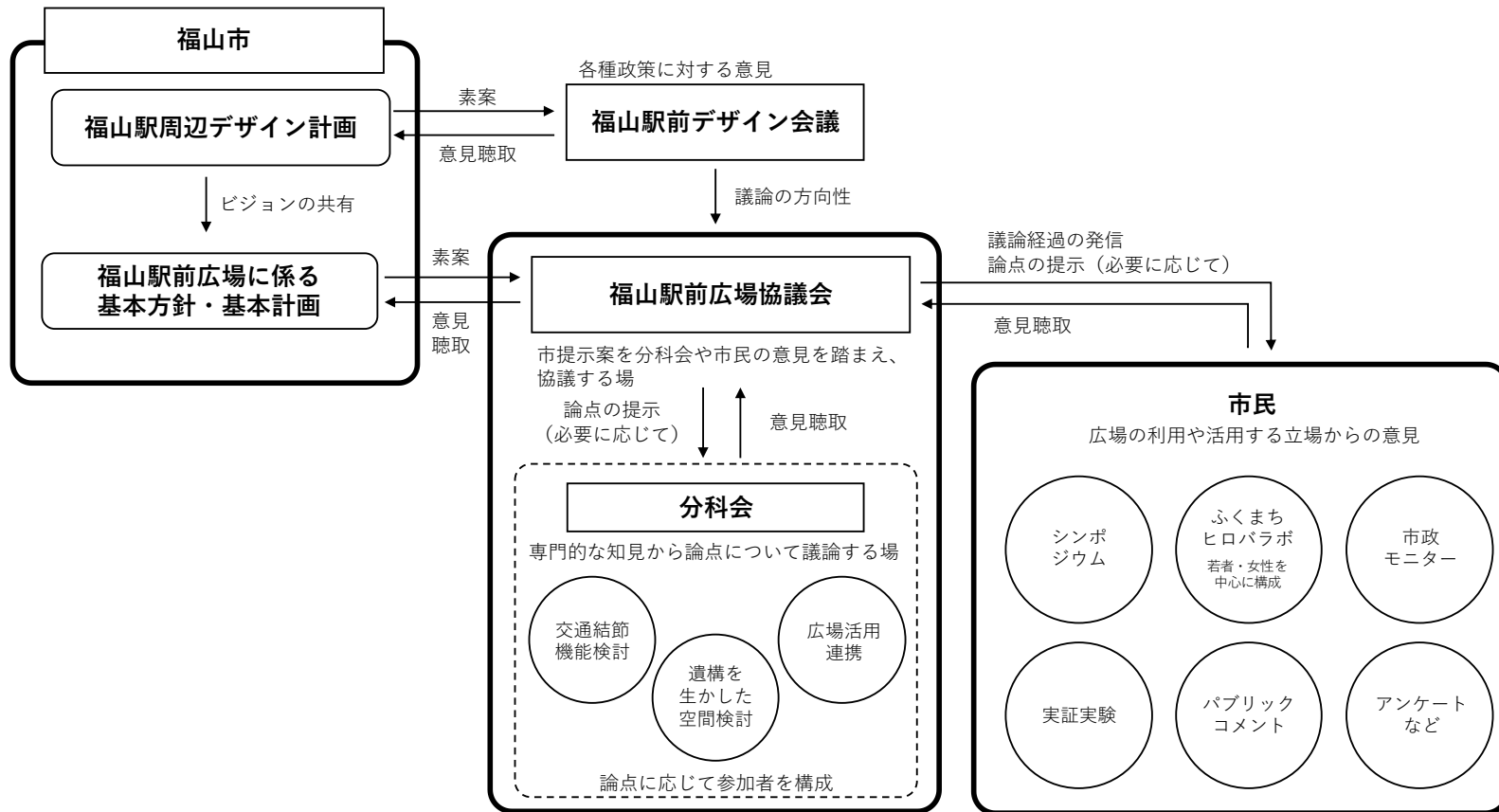
- ・ 駅前広場の再整備との連動や駅舎とのつながりを念頭に、伏見町をはじめとする駅周辺エリアへの良質な投資の促進に向けて、地権者や事業者などとともに将来のまちづくりを検討していきます。

巻末 参考資料

| | |
|-----------------------|----|
| 1) 福山駅前広場協議会の枠組み | 24 |
| 2) 福山駅前広場協議会構成員 | 25 |
| 3) これまでの取組と合意形成プロセス | 26 |
| 4) 土地所有状況と管理協定区域図 | 40 |
| 5) 現況図 | 41 |
| 6) 現況と整備案の比較表 | 42 |
| 7) 交通シミュレーションによる検証結果 | 43 |
| 8) 駅前大通りの動線検討 | 49 |
| 9) 福山駅前広場における立体利用について | 50 |
| 10) 市民アンケート調査結果 | 51 |
| 11) 他都市の事例 | 56 |
| 12) 用語解説 | 58 |

1) 福山駅前広場協議会の枠組み

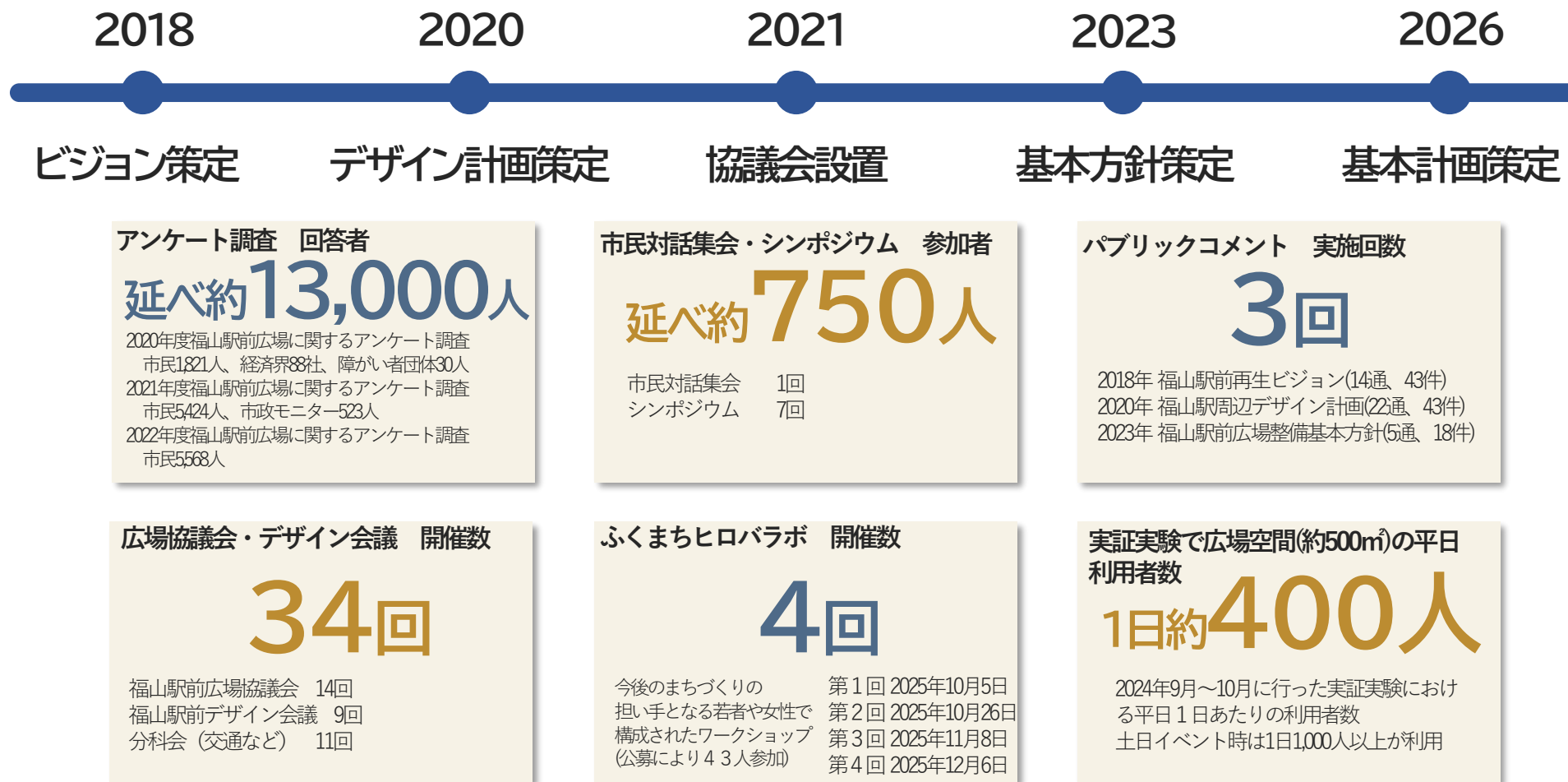
駅前広場の再整備に向けて多様な主体の意見を反映させるため、次のような体制で検討を進めてきました。このように、計画検討に多様な主体が参画する枠組みを構築しています。



2) 福山駅前広場協議会構成員

| 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 |

3) これまでの取組と合意形成プロセス



多様な視点を踏まえた議論と、様々な場面での意見聴取を経て、
本計画をとりまとめました。

3) これまでの取組と合意形成プロセス

2018

福山駅前再生ビジョンの策定

2018.3 福山駅前再生ビジョン策定 「“働く・住む・にぎわい”が一体となった福山駅前

人口減少・少子高齢化が進む中でも福山市・備後圏域が持続的に発展するためには、玄関口である福山駅前の再生が重要。福山駅前は今まで重視されてきた交通や商業機能の充実に加え、今後は若者からシニアまでが、健康で、安心して働き、住み、憩い、にぎわい、交流できる質の高い生活空間となる必要がある



2020

福山駅周辺デザイン計画の策定

2020.3 福山駅周辺デザイン計画策定

デザイン計画は福山駅前再生ビジョンの実現に向け、行政と民間が連携して進めるプロジェクトを定めたもの。公共空間等の新たな使い方により、駅周辺を居心地が良く歩いて楽しい空間（ウォーカブルな空間）へと転換し、人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人中心の豊かな生活の実現を掲げる。

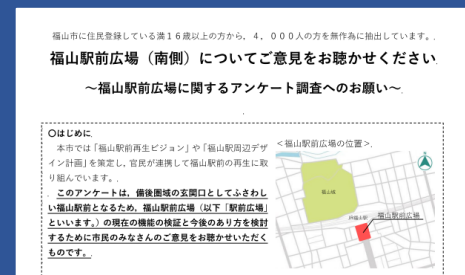


2021

福山駅前広場に関するアンケート調査

2020.12～2021.1 福山駅前広場に関するアンケート調査（回答者数1,821人）

ウォーカブルエリアの中心にあり、本市の交通結節機能を担う駅前広場の現在の機能の検証と駅前広場に対する市民の意識とニーズを把握するために実施



3) これまでの取組と合意形成プロセス

2021.2 第9回福山駅前デザイン会議の開催

ウォーカブルな駅前広場のあり方について議論。交通結節機能に加え、滞留・交流を生む都市の広場機能の必要性や検討にあたって必要な視点について意見交換

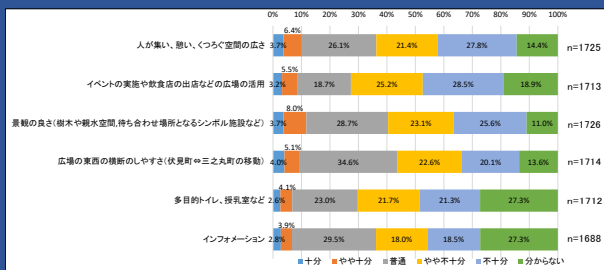
福山駅前広場の機能検証

2021.3 福山駅前広場の機能検証

利用実態調査結果とアンケート調査結果を踏まえ、現在の駅前広場の機能について検証した。

現在の駅前広場は、交通結節機能の改善と都市の広場機能の充実が求められていることを確認。

現在の環境空間に対する評価



全ての項目で「不十分・やや不十分」が多い

魅力的に感じる駅前のイメージ

交通を両側に、
広場を中央に広く確保



50.9%

交通と広場の
バランスを考慮



42.1%

広場が狭く、
交通を中央に広く確保



7.0%

51～53ページに調査結果を記載

2021.5 第10回福山駅前デザイン会議の開催

ウォーカブルな駅前広場の実現に向けた検討課題と方向性を議論。交通結節機能と都市の広場機能を両立させるための考え方や、検討の進め方について意見交換

2021.7～2021.8 福山市市政モニターアンケート (回答者数523人)

駅前広場の将来像や整備の方向性に関する市民意見を収集

3) これまでの取組と合意形成プロセス

2021

福山駅前広場デザインシンポジウムの開催

2021.8 第1回福山駅前広場デザインシンポジウムの開催（参加者数131人）

福山駅前再生の取組やウォーカブルなまちづくり、駅前広場の再整備を検討する必要性について説明
市民や事業者など参加者からの質問に答えながら、駅前広場や公共空間のあり方について意見交換



2021.8 第11回福山駅前デザイン会議の開催

駅前広場の環境空間の使い方の方向性について議論。駅前広場でどのような活動が行われると良いかについて意見交換

福山駅前広場に関するアンケート調査

2021.9～2021.12 福山駅前広場に関するアンケート調査（回答者数5,424人）

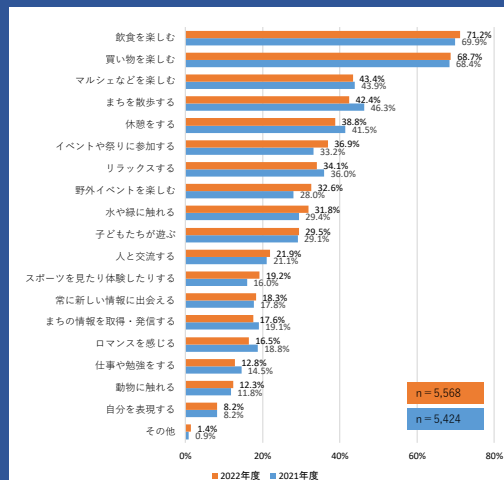
都市の広場機能のあり方を検討していくため、幅広い市民から、駅前広場で何をしたいかについてアンケート調査を実施。

2021

福山駅前広場で何がしたいですか？



乗換え以外にも、様々な活動のニーズがある



54・55ページに調査結果を記載

3) これまでの取組と合意形成プロセス

2021

福山駅前広場協議会の設置

2021.10 第1回福山駅前広場協議会の開催

現在の駅前広場や駅周辺の問題点について議論

交通結節機能に加え、滞留・交流などの都市の広場機能が必要であることを確認

駅周辺も一体的に捉える視点や利用者目線の重要性を共有



2021.11 第1回福山駅前広場協議会分科会（交通結節機能検討）の開催

バス・タクシー・一般車等の交通結節機能の配置案について、専門的見地から議論
配置の考え方や検討条件を共有し、複数案の検討に向けて意見交換

2021.11 第2回福山駅前広場デザインシンポジウムの開催（参加者数98人）

「市民が愛着と誇りを持てる駅前広場を考えよう」をテーマに開催

市民や事業者など参加者からの意見や質問に答えながら、現在の駅前広場の問題点について意見交換

2021.12 第2回福山駅前広場協議会分科会（交通結節機能検討）の開催

バス・タクシー・一般車等の各交通機能の配置計画案について議論。安全性・分かりやすさ・運用のしやすさ等の観点から、案の精度向上を図った。

2022.1 福山駅前広場の各機能の配置計画案（素案）の作成

分科会（交通結節機能検討）の意見を踏まえ、交通結節機能と都市の広場機能の配置計画案を取りまとめ協議会での議論や比較検討のたたき台として整理した。

福山駅前広場の各機能の配置計画案（素案）の提示

2022.1 第2回福山駅前広場協議会の開催

福山駅前広場の各機能の配置計画案（以下「素案」という。）を提示

交通結節機能重視や都市の広場機能重視など多様な意見が出され、さらに市民や事業者の意見を聴取する方針を確認



2022

3) これまでの取組と合意形成プロセス

2022.2 第12回福山駅前デザイン会議の開催

検討経過を整理し、次年度に向けた検討について意見交換。次年度は素案の具体化と市民や事業者の意見を聴取する方針について確認

2022.3 第3回福山駅前広場デザインシンポジウムの開催（参加者数92人）

検討経過や素案について説明し、市民や事業者など参加者からの意見や質問に答えながら意見交換

2022.6～2022.8 福山駅前広場に関するアンケート調査（回答者数5,568人）

素案のイラストを示しながら、幅広い市民から、駅前広場で何をしたいかについてアンケート調査を実施 54・55ページに調査結果を記載

2022.8 第3回福山駅前広場協議会の開催

素案に対する市民意見を整理。交通結節機能を重視する意見と都市の広場機能を重視する意見がある。両方の機能をバランス良く配置することが必要

2022.8 第14回福山駅前デザイン会議の開催

福山駅前広場整備基本方針のとりまとめの方向性について議論

2022.9 第3回福山駅前広場協議会分科会（交通結節機能検討）の開催

路線バス事業者から、バスの転回場と待機場が分離した配置では運用が困難であるとの指摘

運用のしやすさ、安全性、乗継ぎの利便性の観点から課題を整理

公共交通の運用のしやすさと広場空間の連続性の確保の両立について、交通処理と空間構成の両面から検討

福山駅前広場再編実証実験（1回目）の実施

2022.11 福山駅前広場再編実証実験（2022.11.14～2022.11.28）

素案に示す各機能の配置計画を検証することを目的に実施

駅前広場に滞留空間を創出すると幅広い世代の人々が滞在し、様々な行動が起こることが分かった。

広場空間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ついて肯定的な評価だった。

また、タクシーの待機台数と配車時間を調整することで、ショットガン方式^{*8}の運用は可能であることが確認できた。



3) これまでの取組と合意形成プロセス

2022.11 第4回福山駅前広場デザインシンポジウムの開催（参加者数60人）

広場空間の使い方や運営、管理のあり方などについて、駅周辺などで公共空間を使って活動をされている方々を交えて意見交換

2023.1 第4回福山駅前広場協議会分科会（交通結節機能検討）の開催

素案への一定の評価がある一方、駅前広場を縦断する道路によって広場空間や駅周辺への回遊動線が分断されていることや路線バスの運用に係る課題が指摘され、北口広場を含む駅前広場外へのバスターミナル配置や全面的な広場化の実現可能性について議論

2023.2 福山駅前広場整備基本方針案の作成

これまでの検討の成果を整理し、問題点と課題解決の方向性を体系化
駅前広場の将来像と整備の考え方を「福山駅前広場整備基本方針（案）」として取りまとめた。

福山駅前広場整備基本方針案を提示

2023.2 第4回福山駅前広場協議会の開催

駅前広場の中央に道路を配置し、広場を東西に分散配置する案（C案）を基本にしつつ、東西の空間の一体性をより高めるため、駅周辺の開発動向によっては、駅前広場外にバスターミナルを配置して、駅前広場を全面的な広場とする案（D案）も視野に弾力的な検討を行うこととした。



2023.2 第15回福山駅前デザイン会議の開催

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実現可能性について本格的な議論を進めるべきとの意見が示された。

2023.2～2023.3 パブリックコメントの実施

福山市パブリックコメント実施要綱に基づき、福山駅前広場整備基本方針案に対する市民意見を広く募集

2023.3 第5回福山駅前広場協議会分科会（交通結節機能検討）の開催

北口広場へのバスターミナル配置による全面的な広場化の実現可能性を議論
用地確保や道路条件、通勤時間帯の交通処理などの課題を共有し、利用者にとっての利便性の向上と運用のしやすさの両面から意見交換

2023.3 第5回福山駅前広場デザインシンポジウムの開催（参加者数67人）

検討経過やとりまとめた基本方針（案）を説明し、意見を聴取

3) これまでの取組と合意形成プロセス

基本方針の策定

2023.3 福山駅前広場整備基本方針の策定

パブリックコメントやシンポジウムで出された意見を整理し、駅前広場の再整備の理念と計画・整備に係る基本的な方針を示す**福山駅前広場整備基本方針**を策定



2023.7 第16回福山駅前デザイン会議の開催

福山ならではの魅力的な空間づくりのためにも全面的な広場化が必要であるとの意見が示された。

遺構を生かした空間検討

2023.8 第1回福山駅前広場協議会分科会（遺構を生かした空間検討）の開催

福山城の遺構を生かした空間づくりについて、専門的見地から議論

広場空間の魅力として**福山城の歴史的遺構を生かす観点**と交通結節機能との両立を検討

福山城の遺構を生かした空間づくりの方向性

- 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ukらない。
- 管理・安全上の観点から、お堀は復元しない。

福山城の遺構の生かし方

- 方向性を踏まえ、二重櫓など史実が明らかになっていないものについては、引き続き時間をかけて、資料収集に努めるものとする。
- 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。



2023

2023

3) これまでの取組と合意形成プロセス

2023.9 第5回福山駅前広場協議会の開催

遺構を生かした福山らしい空間形成を重視し、全面的な広場化をめざす意見がある一方で、北口広場へのバスターミナル配置への懸念や伏見町地区へのバスターミナル配置を求める意見が出る。

2023.10 第17回福山駅前デザイン会議の開催

都市における駅前広場の役割について議論

駅前広場は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場であるとの意見

2023.11 第6回福山駅前広場デザインシンポジウムの開催（参加者数48人）

広場空間の活用や運営のあり方について、市民や事業者など参加者と意見交換を実施

持続的に活動が生まれる仕組みづくりや多様な主体が関わる運営体制の重要性について意見交換

2024.1 第6回福山駅前広場協議会分科会（交通結節機能検討）の開催

基本計画の作成に向けて、中間でとりまとめる各機能の配置計画の考え方について意見交換

2024.2 第6回福山駅前広場協議会の開催

各機能の配置計画や福山城の遺構を生かした空間づくりの方向性を示した「福山駅前広場整備に係る検討内容（中間とりまとめ）」を提示
D案（全面的な広場とする案）に絞るべきという意見や伏見町地区へのバスターミナル配置を検討すべきという意見が出る。

2024.2 第18回福山駅前デザイン会議の開催

駅前広場だけでなく駅周辺と連動したウォークアブルなまちづくりの必要性について議論

全面的な広場化の実現可能性の検討

2024.9 第7回福山駅前広場協議会の開催

D案（全面的な広場とする案）の実現可能性について検討

駅前広場外へのバスターミナル配置を前提に、配置場所ごとの合意形成期間、事業費、利用者利便性を比較

北口広場は伏見町地区に比べ、実現性が高く、交通機能集約や商業連動、福山城を生かした空間創出による価値

向上が期待される一方、懸念される路線バス接続ルートについて議論



3) これまでの取組と合意形成プロセス

2024

福山駅前広場再編実証実験（2回目）の実施

2024.9 福山駅前広場再編実証実験（2024.9.25～2024.10.25）

福山駅前広場整備に係る検討内容（中間とりまとめ）に基づき、交通施設配置の効果や民間事業者による広場運営の効果の検証を目的に実施



2024.10 第7回福山駅前広場デザインシンポジウムの開催（参加者数35人）

将来の駅前広場の使い方をテーマに開催。
日常利用とイベント利用の両立やにぎわいの創出、交通結節機能との調和などについて意見交換

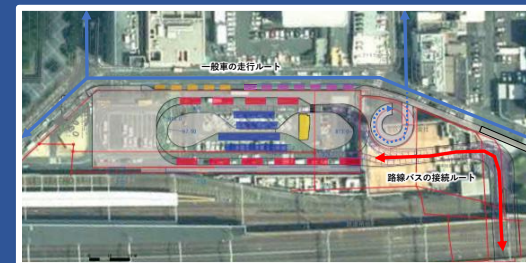
2024

バスの接続ルートの検討

2024.11 第8回福山駅前広場協議会の開催

北口広場にバスターミナルを配置する場合のJR西日本所有地を活用した一般車と路線バスの動線分離の可能性を整理

1階にバスターミナル・滞在空間・待合空間を配置し、上層階に福山城が見える視点場・テラス・駐車場を配置する立体的な整備の考え方について議論



2025.2 第9回福山駅前広場協議会の開催

北口広場へのバスターミナル配置に対する懸念と意見に対する考え方を整理
検討内容の伝え方、意見の聴き方について意見交換

3) これまでの取組と合意形成プロセス

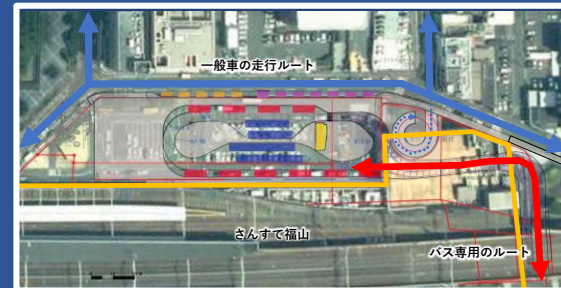
2025

さんすて福山の一部解体を当面見送り

2025.7 第10回福山駅前広場協議会の開催

北口広場へのバスターミナル配置に係るバス専用ルート確保の検討結果を報告

市とJR西日本で協議を行ってきたが、現時点において、支障となるさんすて福山の一部解体については、構造面及び設備面で課題があることが明らかになった。



2025

市民との対話の実施

2025.8 福山駅前広場市民対話集会の開催（参加者数222人）

駅前広場の再整備について市民との直接対話を実施し、全面的な広場化や交通結節機能のあり方に対する意見を幅広く把握

半数程度は理解いただけたが、理解できなかった方が一定数いたため、引き続き丁寧に説明し、意見を聴いていく。特に参加が少なかった女性や若い世代の意見はふくまちヒロバラボなどを通じて、意見を聴いていく。



2025.9 第11回福山駅前広場協議会の開催

市民対話集会の結果を踏まえ、合意形成を重視しながら、今後の検討プロセスを丁寧に進める方針を確認
特に将来の担い手となる若者世代の参画が重要視され、幅広い世代の声を踏まえた検討を進める方針を共有

3) これまでの取組と合意形成プロセス

2025

ふくまちヒロバラボの開催

2025.10 第1回ふくまちヒロバラボの開催

今後のまちづくりの担い手となる若者が、将来の駅前広場での過ごし方や利用シーンについて意見交換
若者・女性の視点で、現在の駅前広場の課題感や将来のポテンシャルについて確認



2025.10 第2回ふくまちヒロバラボの開催

駅前広場の機能配置について意見交換。駅周辺への回遊動線や空間構成、広場内の施設（屋根や木陰）など、検討にあたってのポイントを整理

2025.11 第3回ふくまちヒロバラボの開催

福山らしさを感じられる広場づくりをテーマに歴史・ばら・企業・文化などの地域資源の生かし方を議論
福山の魅力を発信し、誇りや愛着を育む空間とする方向性を共有

2つの整備案（たたき台）を提示

2025.12 第12回福山駅前広場協議会の開催

福山駅前広場協議会やふくまちヒロバラボ、各団体や関係する事業者の意見を踏まえて、**2つの整備案（たたき台）**を提示

整備案①：バス乗降場を伏見町北側と高架下の間に配置し、駅前広場をほぼ全面的に広場化する案

整備案②：駅前広場の南側にバス乗降場を縮小して配置する案



整備案 ①



整備案 ②

2025

3) これまでの取組と合意形成プロセス

2025.12 第4回ふくまちヒロバラボの開催

2つの整備案（たたき台）に対する意見を聴取。広場整備に向けて参加者自身が今後取り組みたいことを意見交換

2025.12 第7回福山駅前広場協議会分科会（交通結節機能検討）の開催

2つの整備案（たたき台）の修正案と「交通結節機能について現況との比較項目」について議論
分科会に提示した「たたき台（修正案）」については修正することなく、協議会に提示することを確認

2026.1 第1回福山駅前広場協議会分科会（広場活用連携）の開催

2つの整備案（たたき台）について、駅周辺との一体性や広場の使い方について議論
駅前広場と駅前大通りを連動させた空間形成や民間活用を見据えた連携の可能性について意見交換

2026.1 第2回福山駅前広場協議会分科会（広場活用連携）の開催

駅前広場を持続的に活用していくために必要な施設や機能について議論
広場整備の効果を駅周辺の価値向上につなげるための仕組みや連携のあり方について意見交換

修正した整備案とイメージ図の提示

2026.1 第13回福山駅前広場協議会の開催

各分科会の議論結果を報告し、修正した整備案（たたき台）とイメージ図を提示。

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共有

②-B案を支持する意見が多い一方で、一般車送迎場の扱い（伏見町北側）や運用ルールについての意見が出た。

修正内容

- ①案：大型・中小型バス送迎場を北口広場に配置変更
- ②-A案：大型バス送迎場を北口広場に配置変更
- ②-B案：大型・中小型バス送迎場を北口広場に配置変更。伏見町北側の道路へ新たに一般車送迎場を配置。



整備案①



整備案②

3) これまでの取組と合意形成プロセス

2026.2 第8回福山駅前広場協議会分科会（交通結節機能検討）の開催

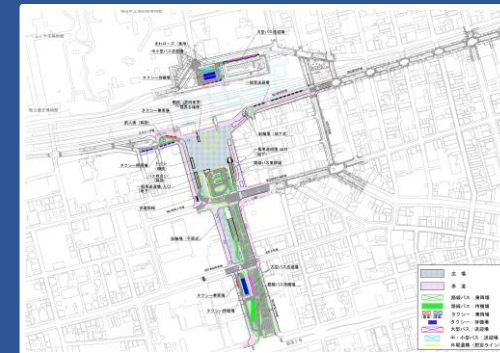
現況と整備案の比較検討結果について、修正することなく協議会に提示することを確認

①案より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案が良いという意見が多かった。

整備案②-B案をベースに基本計画案を作成する方向性を確認

2026.2 第14回福山駅前広場協議会の開催

整備案②-B案をベースとして基本計画を作成する方向性を全会一致で確認。



2026

2026.3 福山駅前広場市民説明会の開催

福山駅前再生ビジョン策定から基本計画案作成までの取組や福山駅前広場整備案、交通シミュレーションによる検証結果について資料や動画を用いて説明

2026.3 第15回福山駅前広場協議会の開催

第14回協議会で確認した整備案（バス乗降場を現在の位置に縮小配置する案）をベースに作成した基本計画案を提示し、意見交換

2026.3 第23回福山駅前デザイン会議の開催

基本計画案を提示し、説明

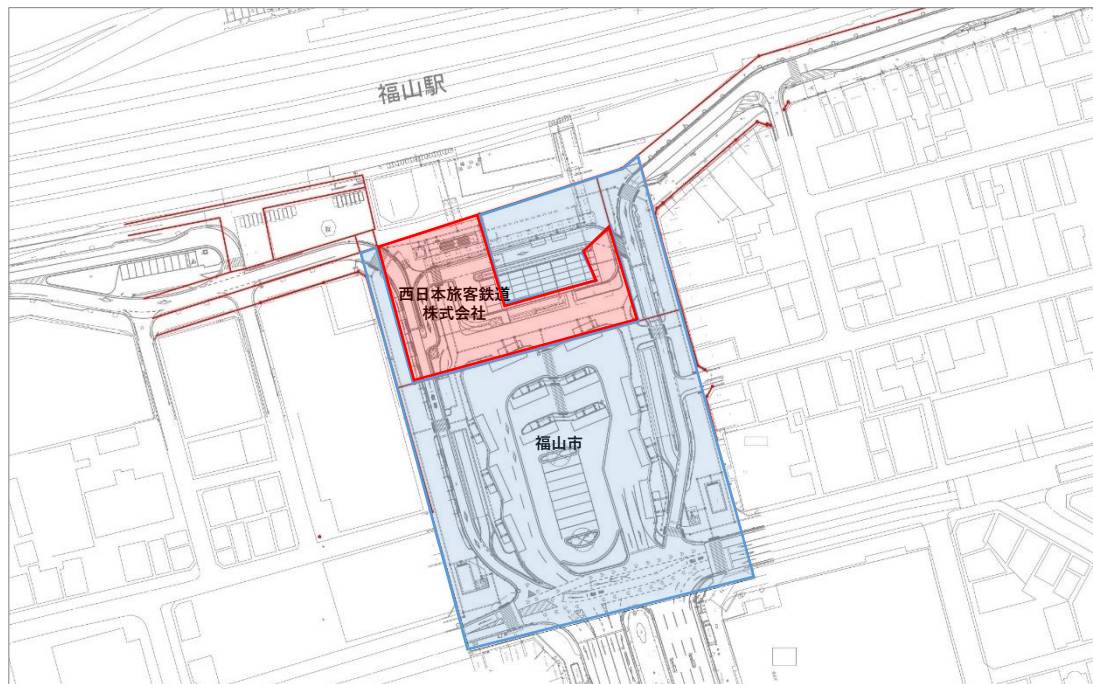
2026.4～2026.5 パブリックコメントの実施

2026.5 福山駅前広場整備基本計画の策定

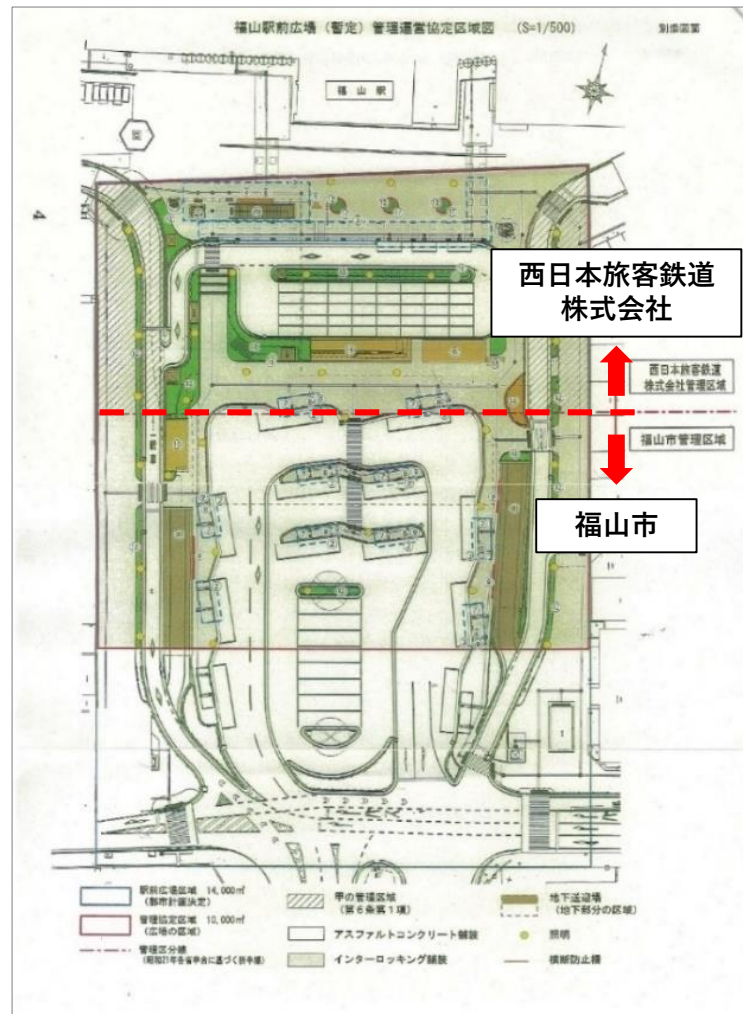
4) 土地所有状況と管理協定区域図

駅前広場内には福山市と西日本旅客鉄道株式会社が所有する土地があり、現状、両者で管理協定を締結し、駅前広場の管理を行っています。

土地の所有区分



管理協定区域図（現状）



福山駅前広場（暫定）の管理運営に関する協定書より

6) 現況と整備案の比較表

| 交通施設 | | 現況 | 整備案 |
|----------|--------------|--|--|
| 路線バス | 駅舎(改札口)からの距離 | 平均距離 L=200m (156m~262m) | 平均距離 L = 212m (188m~241m) |
| | 乗車時間 | ①国道2号 → バス降車場 54秒 ②バス乗車場 → 国道2号 2分24秒 ③宝町(西)交差点 → バス降車場 42秒 ④バス乗車場 → 宝町(西)交差点 1分54秒 | ①国道2号→バス降車場 1分24秒(+30秒) ②バス乗車場→国道2号 2分6秒(▲18秒) ③宝町(西)交差点→バス降車場 54秒(+12秒) ④バス乗車場→宝町(西)交差点 1分12秒(▲42秒) |
| | 利便性・快適性 | 施設数: 12バース 方向別に乗車が可能 交通島: あり 案内所: あり 待合幅員: 歩道幅員2.5m シェルター: 駅舎からの通路の一部と待合に設置されている | 施設数: 6バース 交通島: あり 案内所: あり 待合幅員: 歩道幅員2.5m シェルター: 駅舎からの通路の一部に設置可能 |
| | | | |
| タクシー | 駅舎(改札口)からの距離 | L = 125m | L = 103m |
| | 乗車時間 | ①国道2号 → タクシー降車場 1分48秒 ②タクシー乗車場 → 国道2号 2分30秒 ③宝町(西)交差点 → タクシー降車場 2分54秒 ④タクシー乗車場 → 宝町(西)交差点 2分36秒 | ①国道2号→タクシー降車場 1分42秒(▲6秒) ②タクシー乗車場→国道2号 2分36秒(+6秒) ③宝町(西)交差点→タクシー降車場 1分36秒(▲1分18秒) ④タクシー乗車場→宝町(西)交差点 1分42秒(▲54秒) |
| | 利便性・快適性 | 施設場所: 駅舎を出て正面にあるため見つけやすい シェルター: 駅舎から連続して設置されている | 設置場所: 駅舎を出て西側の配置となるため、案内が必要 シェルター: 駅舎から連続した設置が可能 |
| 大型送迎バス | 駅舎(改札口)からの距離 | 平均距離 L = 394m (310m~477m) | 平均距離 L = 297m (194m~399m) |
| | 利便性・快適性 | 施設数: アイネスフクヤマ前3台、郵便局前2台の分散配置 待合い: アイネスフクヤマセンタープラザ、ウッドデッキ シェルター: なし | 施設数: 駅北口3台、郵便局前3台の分散配置 待合幅員: 歩道幅員4.0m~4.3m シェルター: 設置することは可能 |
| 中・小型送迎バス | 駅舎(改札口)からの距離 | 平均距離 L = 206m (173m~238m) | 平均距離 L = 161m (158m~163m) |
| | 利便性・快適性 | 施設数: 7台(伏見町北西3台、伏見町北4台) 待合幅員: 歩道幅員4.6m~6.8m シェルター: 伏見町のアーケード | 施設数: 7台 現況と同等(駅北口7台) 待合幅員: 歩道幅員3.4m~4.5m シェルター: 設置することは可能 |
| 一般車送迎 | 駅舎(改札口)からの距離 | 平均距離 L = 165m (142m~188m) | 地下送迎場: 平均距離 L = 165m (142m~188m) 【伏見町北側: 平均距離 L = 260m (214m~305m)】 |
| | 乗車時間 | ①国道2号 → 地下送迎場 1分12秒 ②地下送迎場 → 国道2号 3分6秒 ③宝町(西)交差点 → 地下送迎場 1分6秒 ④地下送迎場 → 宝町(西)交差点 2分36秒 | ①国道2号 → 地下送迎場 1分24秒(+12秒) ②地下送迎場 → 国道2号 3分6秒(±0秒) ③宝町(西)交差点 → 地下送迎場 2分6秒(+1分) ④地下送迎場 → 宝町(西)交差点 1分36秒(▲1分) |
| | 利便性・快適性 | 施設: 地下送迎場 車路: 車両合流1か所 | 施設: 地下送迎場、【伏見町北側】 車路: 合流なし |
| 駐輪場 | 駅舎(改札口)からの距離 | 平均距離 L = 325m (138m~384m) | 平均距離 L = 298m (138m~384m) |
| | 利便性・快適性 | N=3, 857台 | N=約4, 000台程度 |
| 広場面積 | | — | 約5,800㎡(駅前広場) 約1,300㎡(アイネスフクヤマ前) |

7) 交通シミュレーションによる検証結果

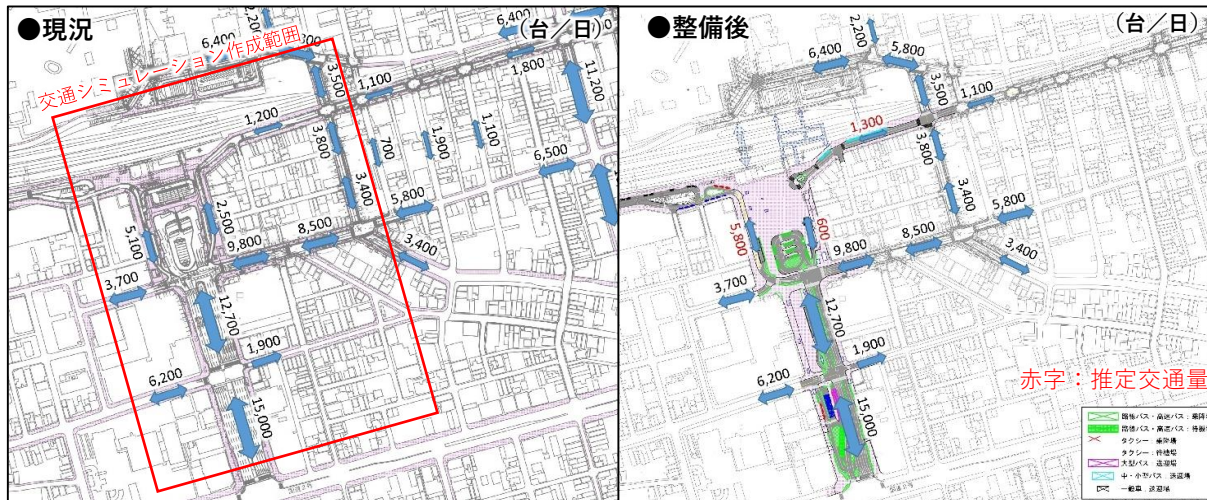
1. 交通シミュレーションの作成条件

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^{※9}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様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 ^{※10} | ・現地調査結果（断面交通量2019年11月26日） |
| 路線バス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） |

7) 交通シミュレーションによる検証結果

2. 交通量

《再現対象交差点》

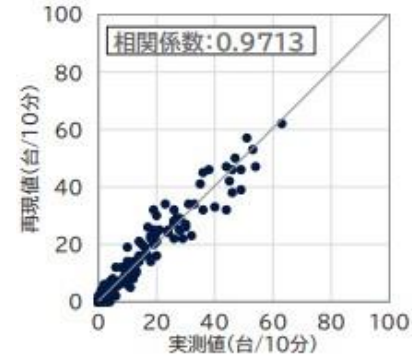


- 検証対象交差点
- 交通量設定交差点(既存調査あり)
- 構築交差点(既存調査なし)

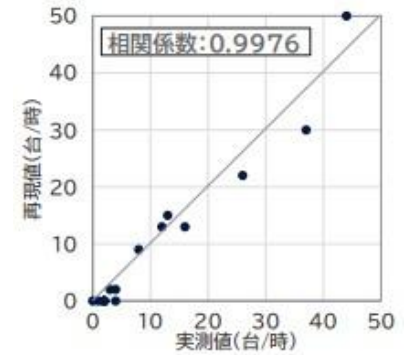
※交通量データは、福山駅前交差点(2019.11.26)の実測値をベースに調査対象交差点における方向比率や時間比率を用いて、発生交通量を生成している。

《朝ピーク時(7:00~9:00)における相関係数》

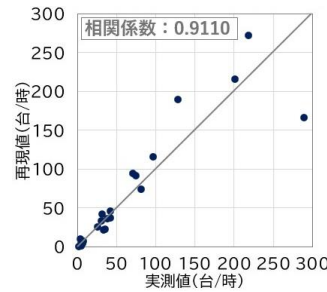
《福山駅前交差点》



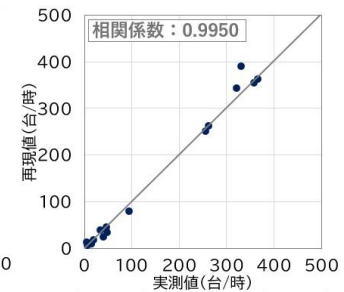
《東1番ガード(北)交差点》



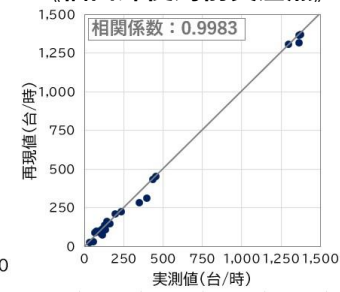
《宝町(西)交差点》



《宮通り口交差点》



《福山郵便局前交差点》



福山駅前交差点とその他交差点(東1番ガード(北)、宝町(西)、宮通り口、福山郵便局前)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0.91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。

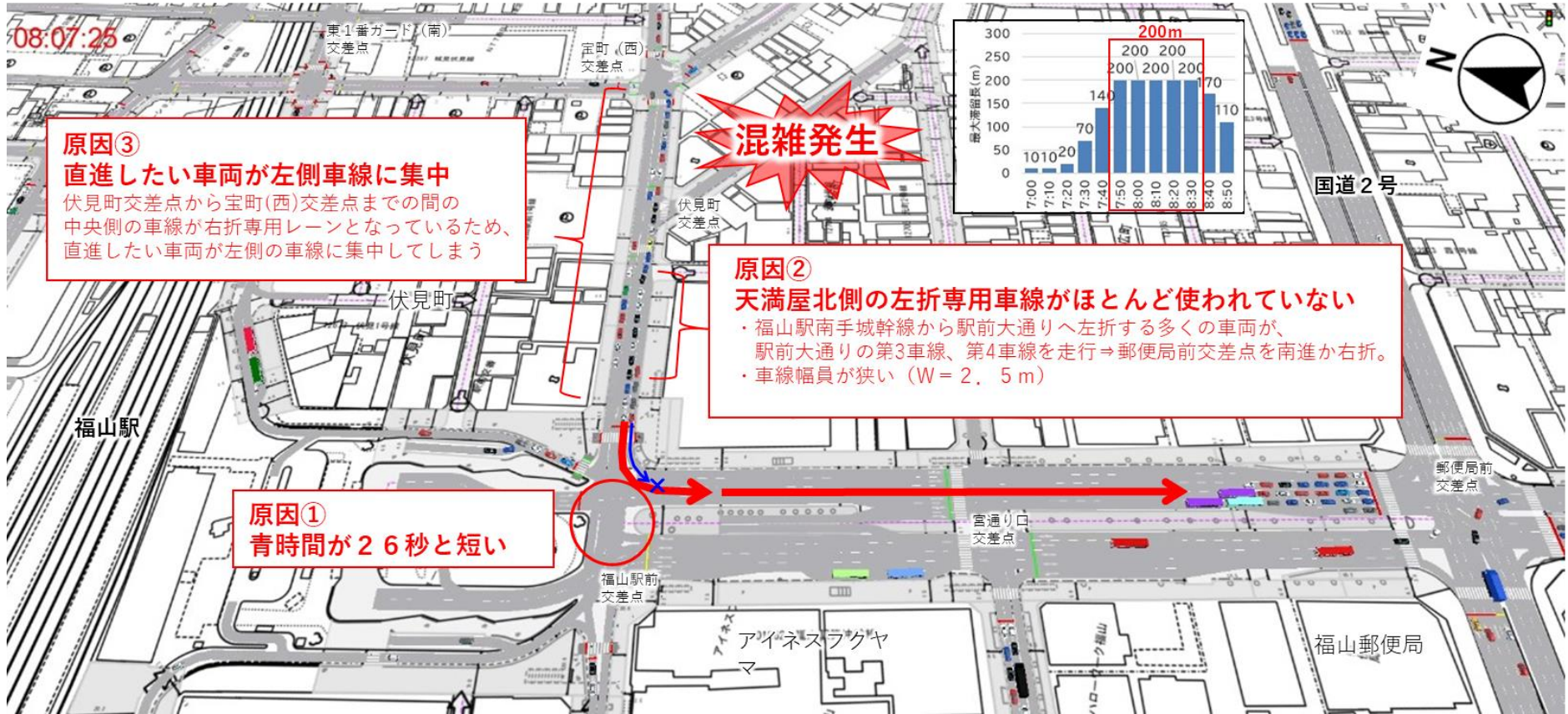
※一般的に0.7以上の相関があれば再現性が高いとされている。

現況の交通状況が、正しく再現できている。

7) 交通シミュレーションによる検証結果

3. 天満屋と伏見町間の道路：現況再現

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

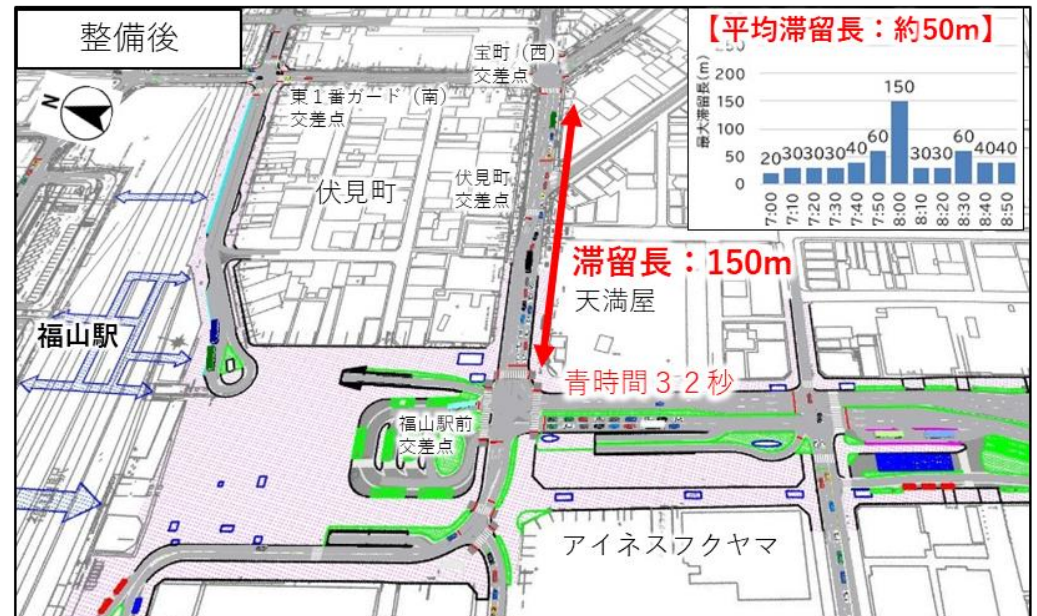
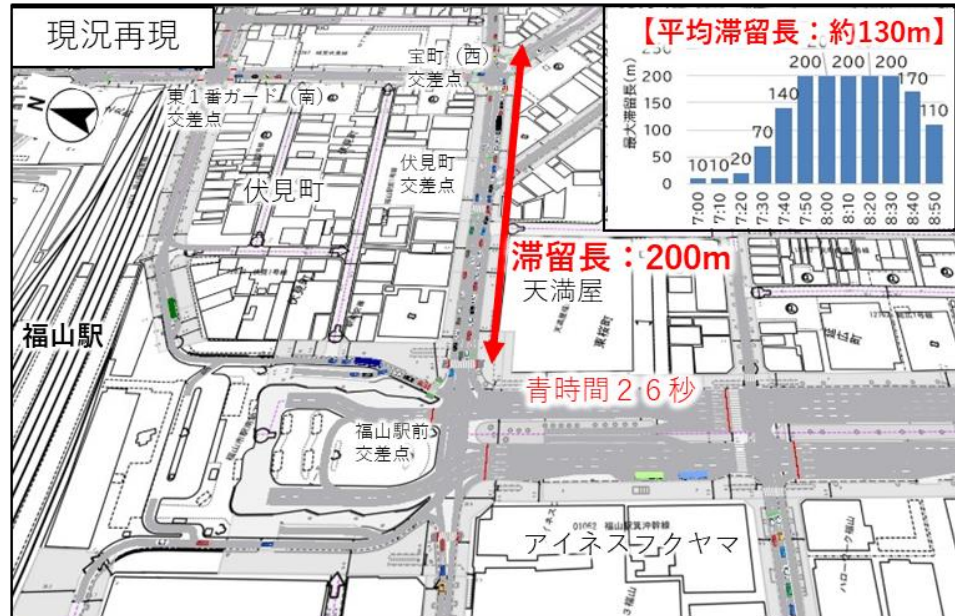


【福山駅南手城幹線（天満屋と伏見町南側の道路）の現況の交通状況（8時7分ごろ）】

7) 交通シミュレーションによる検証結果

4. 天満屋と伏見町の間の道路：「現況再現」と「整備後」における交通シミュレーション結果

【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 |

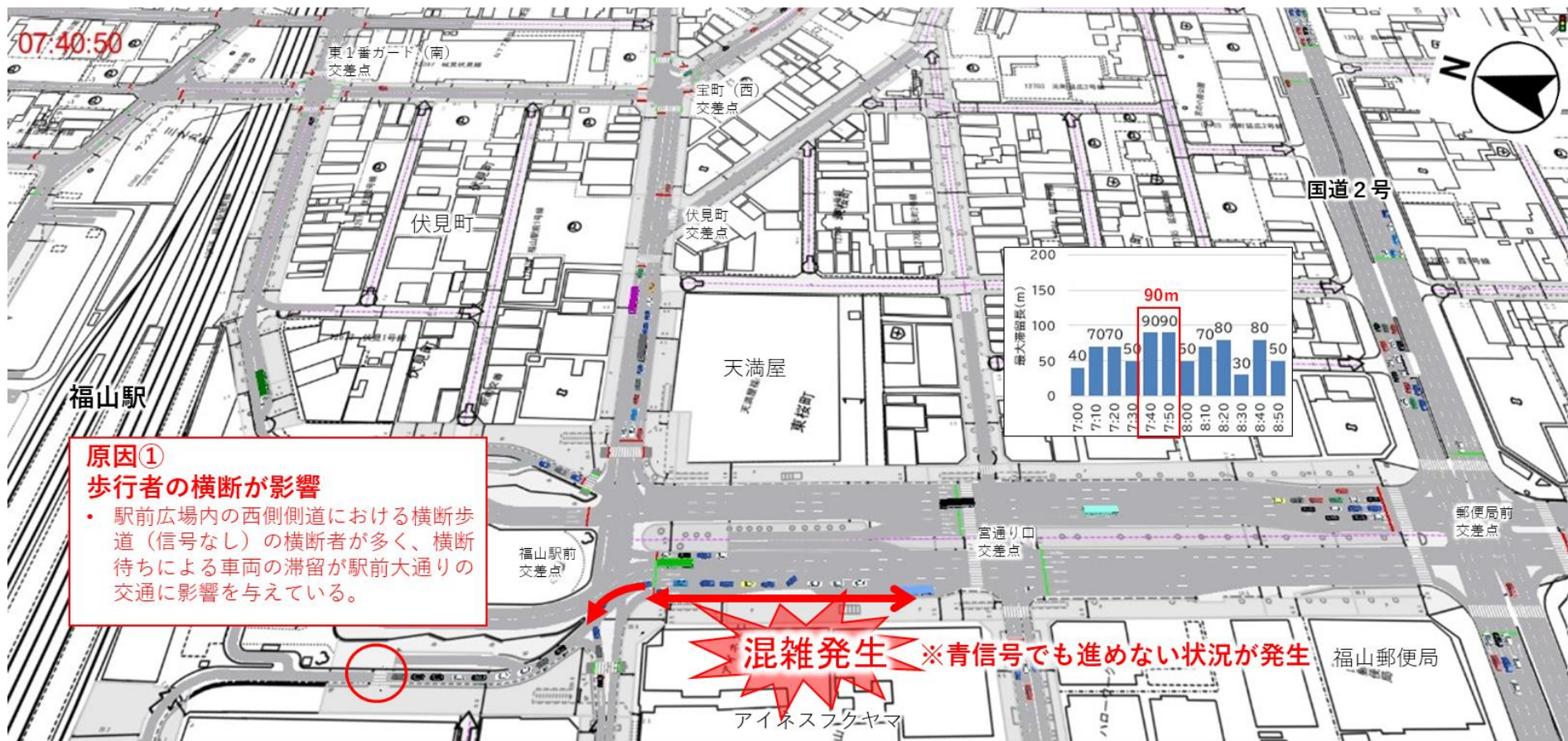
結果：整備後は、現況よりも滞留長が短くなる

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。
青信号の時間を延長することで滞留長（1回の赤信号で停止する車の列の長さ）が減少する。

7) 交通シミュレーションによる検証結果

5. アイネスフクヤマ前の道路：現況再現

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。**

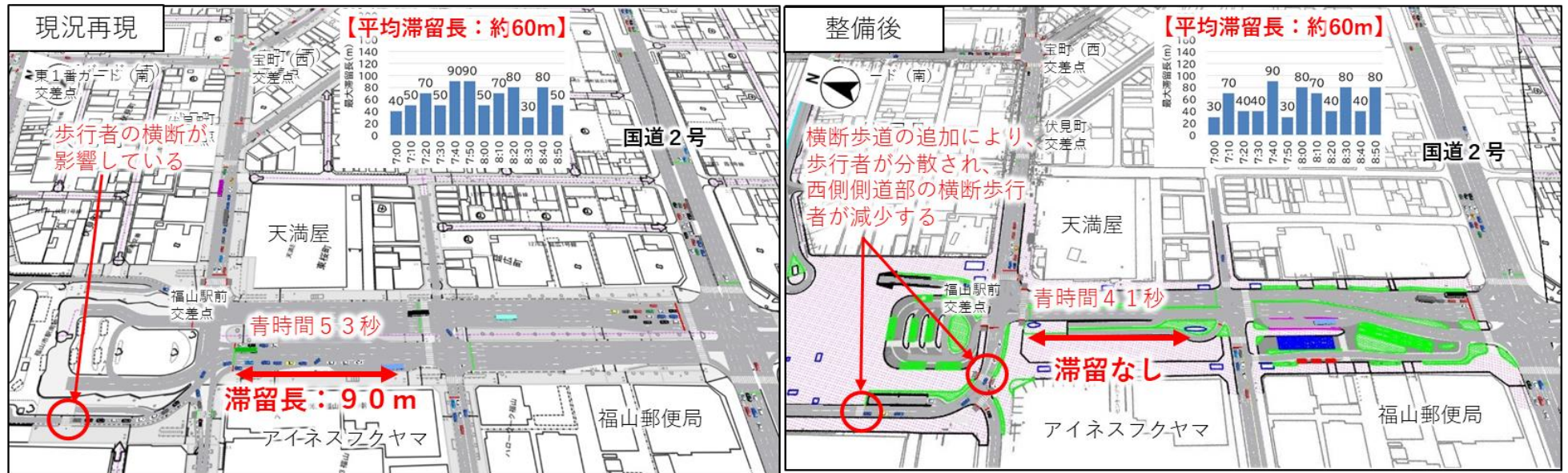


【福山駅箕沖幹線（駅前大通り）の現況の交通状況（7時40分ごろ）】

7) 交通シミュレーションによる検証結果

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

【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 |

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。

8) 駅前大通りの動線検討

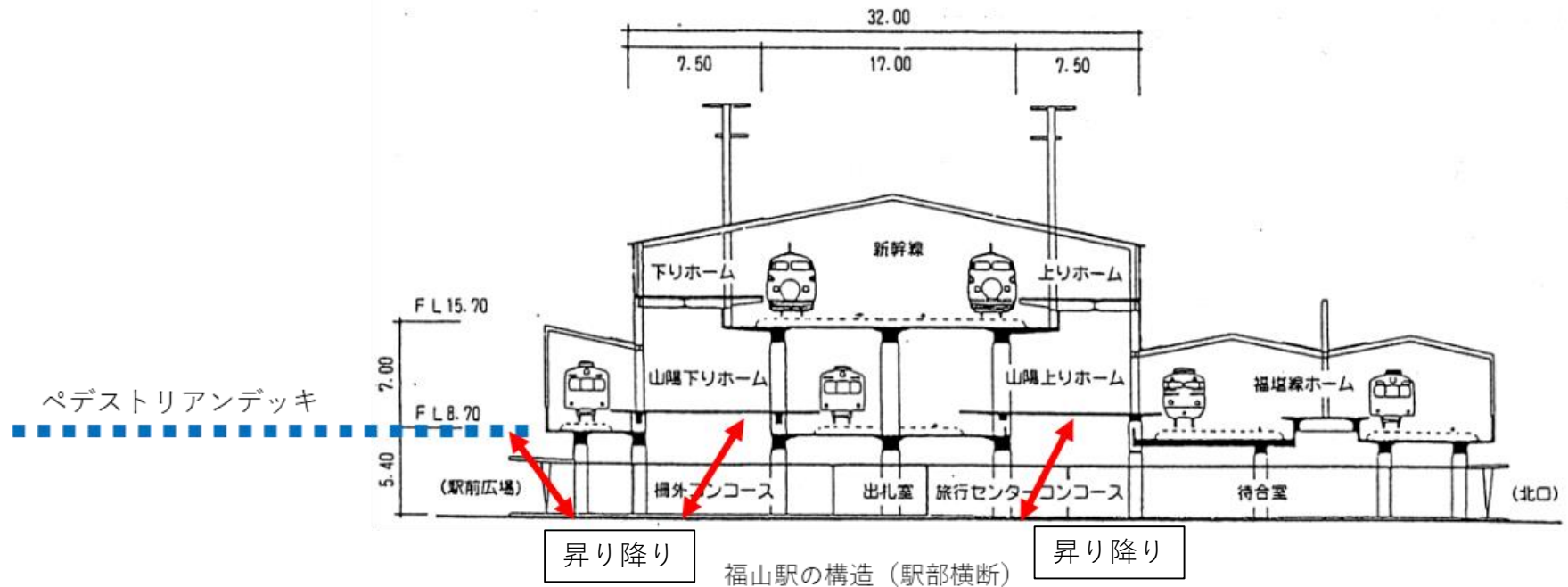
| | 駅前大通り-1案 (C案・西側案) | 駅前大通り-2案 (C案・東側案) | 駅前大通り-3案 (C案・東西案) | 駅前大通り-4案 (D案・東西案) | 駅前大通り-5案 (D案・東側案) |
|-------|--|---|----------------------------|-------------------------------------|---|
| 概略図 | | | | | |
| 道路線形 | 道路構造令を満足する道路線形を確保可能 ○ | 道路構造令を満足する道路線形を確保可能 ○ | 道路構造令を満足する道路線形を確保可能 ○ | 道路構造令を満足する道路線形を確保可能 ○ | 道路構造令を満足する道路線形を確保可能 ○ |
| 交差点形状 | 福山駅前交差点の複雑な交差が解消する。 ○ | 福山駅前交差点の複雑な交差が解消する。 ○ | 福山駅前交差点の複雑な交差が解消しない。 × | 福山駅前交差点の複雑な交差は3案よりは改善するものの、解消しない。 × | 福山駅前交差点の複雑な交差が解消する。 ○ |
| 地下出入り | 南方向からの流入の際、右折後に左折する必要がある。 × | 南方向から流入しやすい。出口を交差点に接続することで南方向に流出しやすい。 ○ | 流入が容易 ○ | 流入が容易 ○ | 南方向から流入しやすい。出口を交差点に接続することで南方向に流出しやすい。 ○ |
| 沿道出入り | 副道が複数箇所必要になる。 × | 副道が一か所で済む。 ○ | 副道が複数箇所必要になる。 × | 副道が複数箇所必要になる。 × | 副道が一か所で済む。 ○ |
| 待機場確保 | C案の実現に必要な待機場スペースを確保可能。 ○ | C案の実現に必要な待機場スペースを確保可能。 ○ | C案の実現に必要な待機場スペースを確保できない。 × | 待機場を含めたバスターミナルの開発が出来れば不要 - | 待機場を含めたバスターミナルの開発が出来れば不要 - |
| 回遊性 | 福山駅前交差点がコンパクトになることで、地上部の面的な回遊性が向上する。 ○ | 福山駅前交差点がコンパクトになることで、地上部の面的な回遊性が向上する。 ○ | 回遊性は1案に劣る × | 回遊性は1案に劣る × | 福山駅前交差点がコンパクトになることで、地上部の面的な回遊性が向上する。 ○ |
| 総評 | × | ○ | × | × | ○ |

9) 福山駅前広場における立体利用について

- JR福山駅は、図のように、1階に改札口、2階に在来線、3階に新幹線という構造

⇒ 駅前広場にペDESTリアンデッキ※11を設置した場合、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ない。これより必ず1階に降りる必要があり、駅利用者が昇り降りをする必要が出てくる。
⇒ 駅利用者の目線で誰もが利用しやすい駅前広場にするため、平面式の駅前広場が望ましいと考えている。

- 「ウォークラブルなまちづくり」の観点から、周辺のまちとの連続性やグランドレベル※12・アイレベル※13を重視した空間づくりが大事になる。



10) 市民アンケート調査結果

福山駅前広場に関するアンケート調査（2020年度）

●調査目的

本市では、2020年3月に策定した福山駅周辺デザイン計画に基づき、駅周辺をウォークアブルな空間へと転換することをめざしている。駅周辺をウォークアブルな空間へと転換するにあたっては、ウォークアブルエリアの中心にあり、本市の交通結節機能を担う福山駅前広場の現在の機能の検証と今後の人を中心にした広場空間のあり方の検討が必要である。このようなことから、本アンケートは、駅前広場に対する市民の意識とニーズを把握することを目的として実施した。

●調査対象

2020年11月時点で福山市に住民登録されている満16歳以上の方から、男女別・年代別に無作為抽出した4,000人を対象

●調査方法

郵送による配布・回収

●調査期間

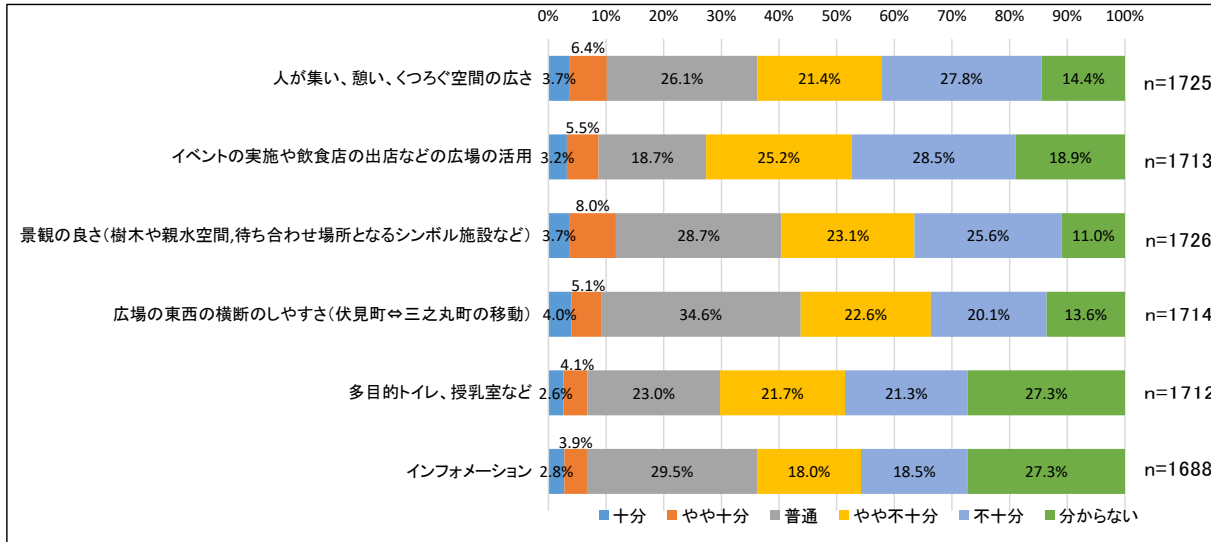
2020年12月25日～2021年1月8日

●結果

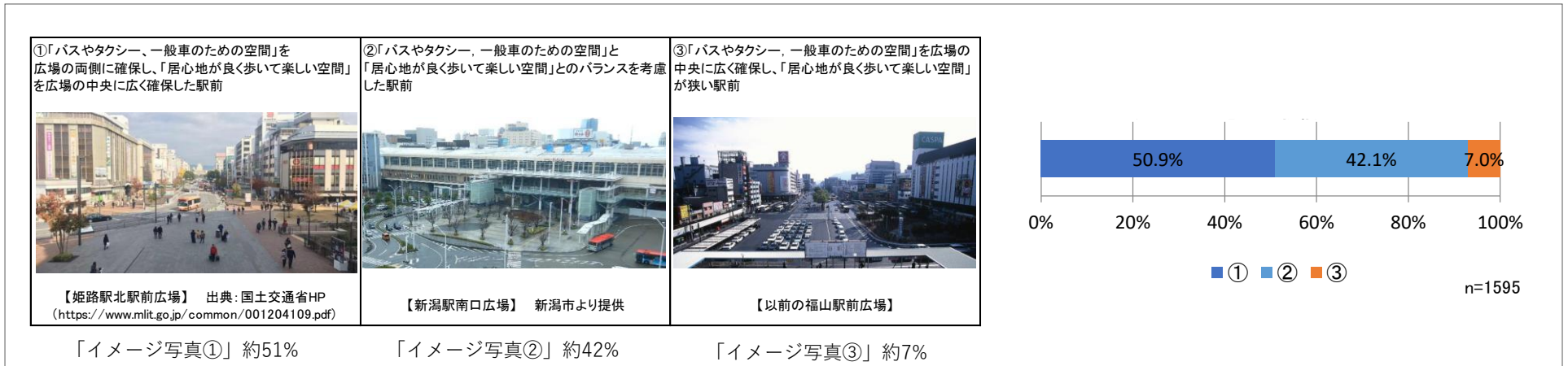
回収率45.5%（回収数1,821票/配布数4,000票）

10) 市民アンケート調査結果

●現在の環境空間に対する評価

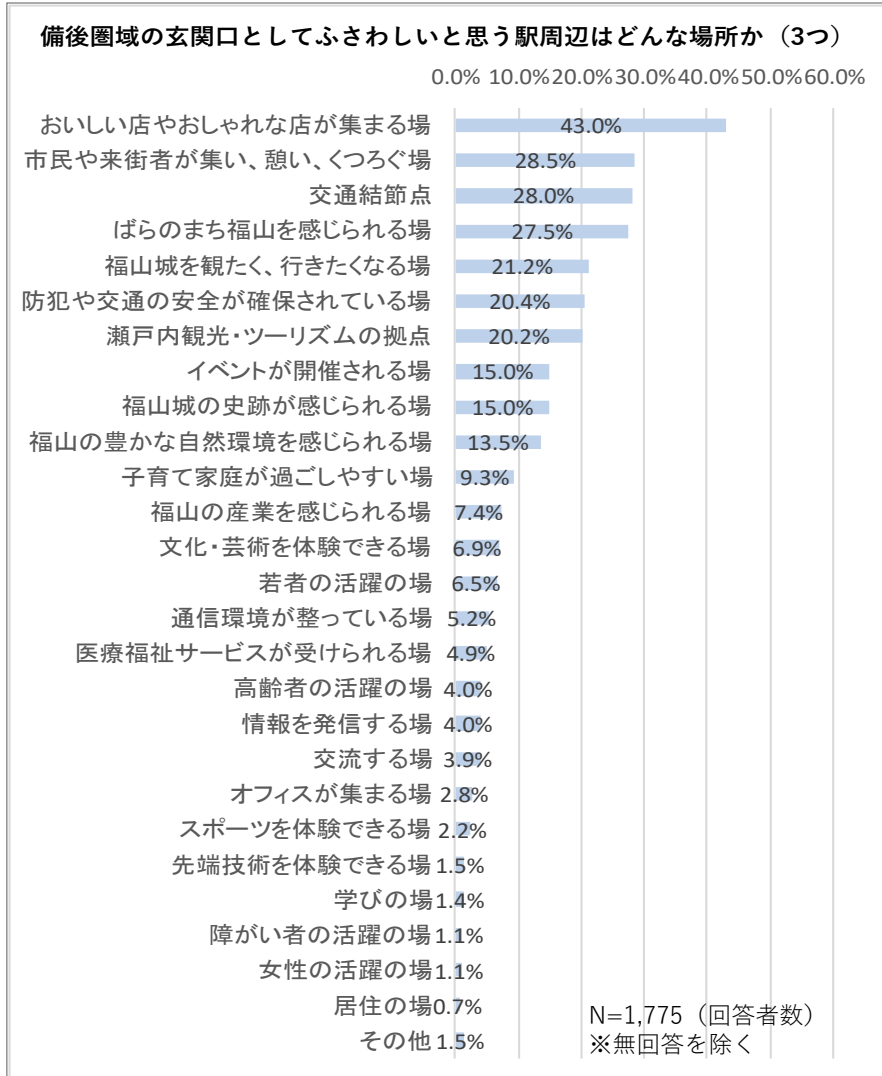


●魅力的に感じる駅前のイメージ

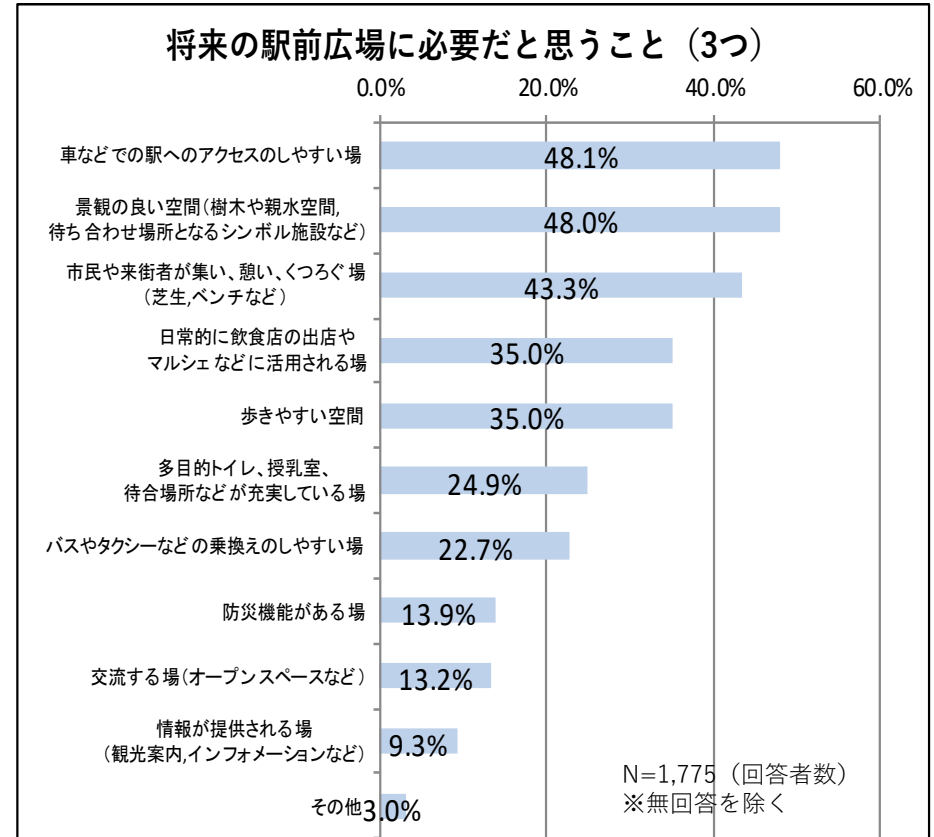


10) 市民アンケート調査結果

●備後圏域の玄関口としてふさわしいと思う駅周辺とはどんな場所か（3つ）



●将来の駅前広場に必要だと思うこと（3つ）



10) 市民アンケート調査結果

福山駅前広場に関するアンケート調査（2021年度）

●調査目的

駅前広場に必要とされる「都市の広場機能」のあり方を検討していくためには、駅前広場の利用者が駅前広場でどのような活動をしたと考えているのかを把握する必要がある。そのため、市民の皆様が乗換え以外に何をしたいのかアンケート調査を実施した。

●調査対象

市内外を問わず、誰でも回答可能

●調査方法

Webアンケート及びアンケート用紙での回収

●調査期間

2021年（令和3年）9月27日～12月28日

●結果

回答者数5, 424人

福山駅前広場に関するアンケート調査（2022年度）

●調査目的、調査対象、調査方法は2021年度調査と同様

●調査期間

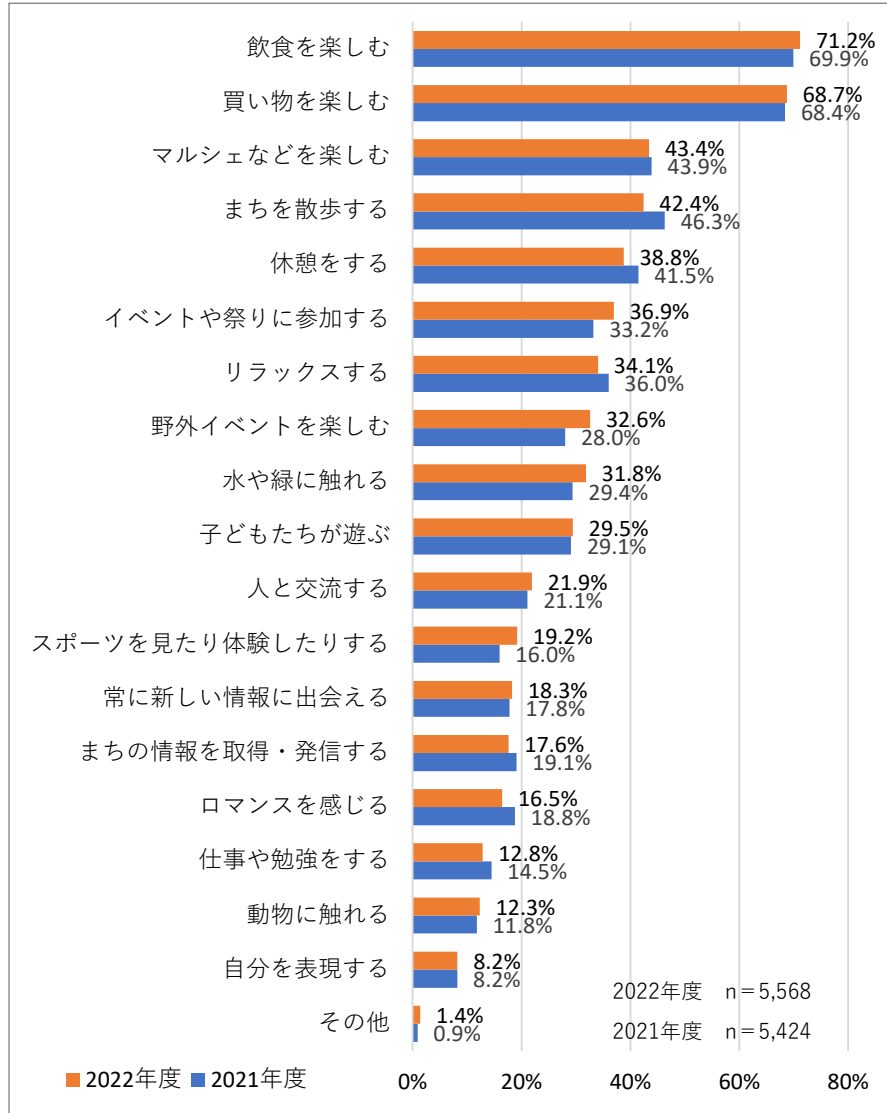
2022年（令和4年）6月6日～8月31日

●結果

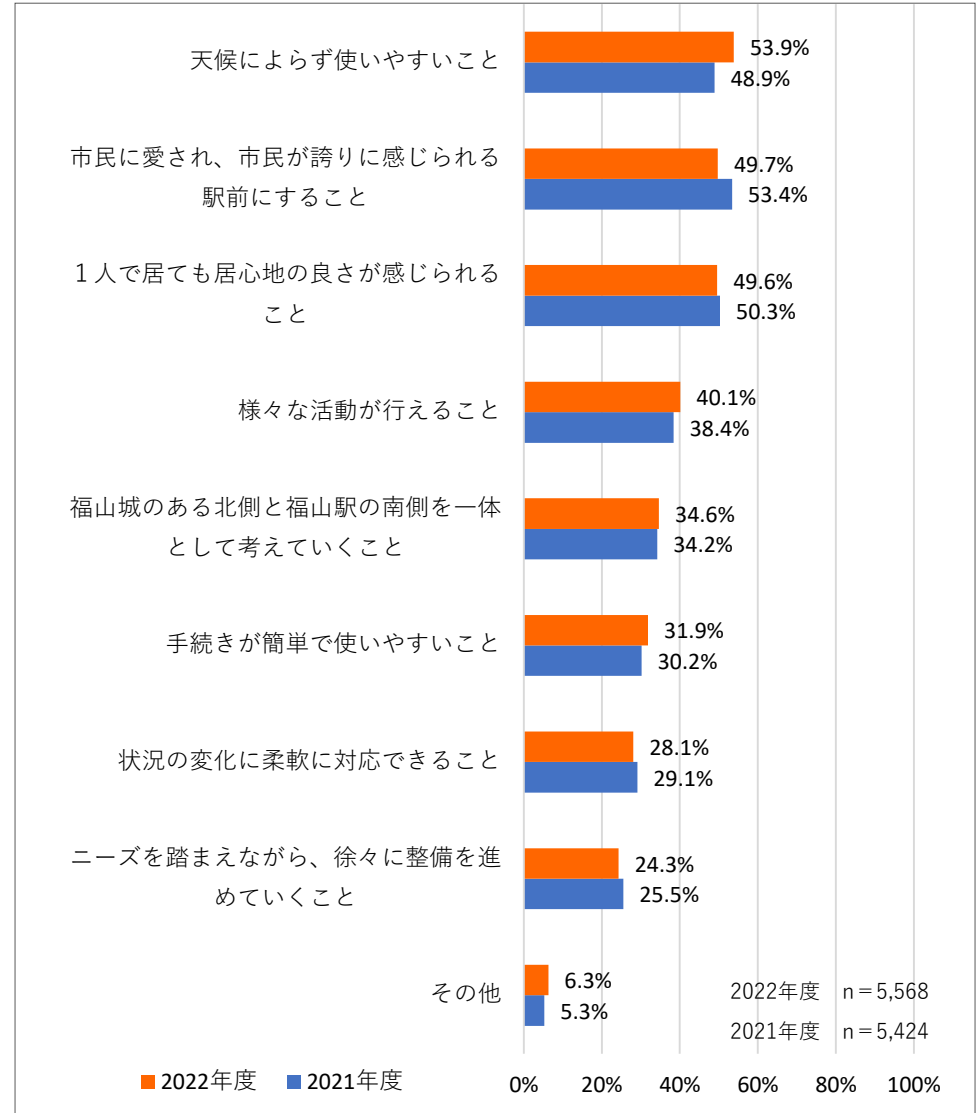
回答者数5, 568人

10) 市民アンケート調査結果

●あなたは福山駅前広場で何がしたいですか
(複数回答可)



●今後、福山駅前広場の活用を検討する際に大事になることは何だと思いますか (複数回答可)



11) 他都市の事例

事例① 姫路駅

自治体：兵庫県姫路市

管理運営者：姫路市及び一般社団法人ひとネットワークひめじ

管理方法：業務委託・連携型



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】

事例② 佐賀駅

自治体：佐賀県佐賀市

管理運営者：佐賀駅周辺賑わい創造コンソーシアム

管理方法：指定管理型



佐賀県 公共空間データベース【佐賀県HPより】

●概要

車道中心だった駅前をトランジットモール※14化するとともに、ゆとりある歩行者空間に再整備を行った。

●効果

・ イベント開催の活性化

音楽ライブやマルシェなど、年間約400回ものイベントが開催されるようになった。

・ 中心市街地人口の増加

周辺でのマンション建設が促進され、2009年（平成21年）からの14年間で中心市街地の居住人口が約3割増加した。

・ 市民の満足度向上

アンケートの結果、中心市街地居住者の約74%が「にぎわいが出てきた」、約73%が「行きたい場所になった」と回答している。

●概要

車中心から人中心の広場へ再整備。膜屋根や木製ベンチ、歩道拡幅により、日常的な滞留と沿道活動が連動する「にぎわいの街」を創出した。

●効果

・ イベント開催の活性化

キッチンカーの定期的な出店、カレーフェス、パブリックビューイング、140人で50mのロングテーブルを囲む乾杯イベントなど、多様な催しが頻繁に行われるようになった。

・ 歩行者の滞留時間の増加

夕暮れ時に高校生や仕事帰りの人々が広場や歩道のベンチで思い思いに過ごすなど、以前の閑散とした状況から「日常的に人が集う風景」へと変貌した。

11) 他都市の事例

事例③ 富山グランドプラザ

自治体：富山県富山市

管理運営者：株式会社富山市民プラザ

管理方法：指定管理型



【「GRAND PLAZA」HPより】

事例④ 豊田市駅

自治体：愛知県豊田市

管理運営者：有限会社ゾープランニング

管理方法：社会実験型



【「real local名古屋」HPより】

●概要

市道の廃止と民地のセットバックを組み合わせ、全天候型ガラス屋根の広場を整備。日常的な滞留を促すとともに、多彩なイベントを展開する“運営重視”の拠点としてにぎわいを生み出している。

●効果

・歩行者通行量の増加

広場開業前の休日の通行量は約5,800人/日でしたが、開業後は約12,000人/日と約2.1倍に増加した。

・公共交通の利用促進

隣接する路面電車の乗車人数が、開業前と比較して1日平均約1,500人増加した。

・テナントの安定稼働

オープンから10年が経過してもテナント撤退による空きがなく、高い集客力を維持している。

●概要

駅前整備を見据えた社会実験として拠点を整備。収益を公益活動に再投資する運営モデルを構築し、市民が主体的に活動を作る人材育成の場として公共空間を活用。

●効果

・多様な滞留行動の創出

整備前と比べて、日常的に人々が過ごせる居場所が生まれ、多様な滞留行動や幅広い世代の利用が見られるようになった。

・新しい公民連携モデルの提示

単なる公共空間の民間委託ではなく、公共的価値を生み出し、まちへの責任感や愛着を育む効果が生まれた。

12) 用語解説

| No | 頁 | 用語 | 説明 |
|-----|-----|----------|--|
| *1 | P1 | ウォークアブル | 「歩く (walk) 」と「～することができる (able) 」を組み合わせた造語。人が歩いて移動しやすく、歩きたくなる居心地のよい空間を指す。 |
| *2 | P2 | コンテンツ | 来訪、滞在の目的となる体験・機能など、まちの魅力となる産業やそれを生み出す人材のこと。 |
| *3 | P3 | エリア価値 | 敷地単位の価値ではなく、一定のエリアを対象として捉えた価値のこと。 |
| *4 | | 情報のハブ機能 | さまざまな情報が集まり、整理され、必要な人へつながっていく中心的な役割のこと。 |
| *5 | P8 | グリーンインフラ | 自然環境が持つ機能を活用し、都市環境を改善するためのインフラのこと。都市部における緑地や水辺空間の整備・活用を通じて、環境負荷の軽減などを図るもの。 |
| *6 | P23 | スキーム | 事業や施策を実現するための仕組み・枠組みのこと。 |
| *7 | | E O I 方式 | 公共施設の計画・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目指す公民連携手法のこと。 |
| *8 | P31 | ショットガン方式 | 駅周辺における客待ちタクシーの待機列を解消するため、駅乗り場（第1プール）から離れた大規模タクシープール（第2プール）を活用し、タクシーの駅乗り場への流入を調整するシステムのこと。 |
| *9 | P43 | 現況再現 | 交通量や渋滞長など、現況の交通状況をシミュレーションの中で再現すること。再現された現況の交通状況を基に、整備後のシミュレーションを行い、将来の交通状況を確認するもの。 |
| *10 | | OD交通量 | 人や車両が「どこから (Origin : 出発地) 」移動し、「どこへ (Destination : 目的地) 」に向かうかという移動の流れを数量的に示した交通データのこと。 |

| No | 頁 | 用語 | 説明 |
|-----|-----|-------------|---|
| *11 | P50 | ペDESTリアンデッキ | 駅前広場や道路上空に設けられる歩行者専用的高架上通路・広場空間のこと。 |
| *12 | | グランドレベル | 人が地面を歩いて感じるまちの空間。歩道、広場、道路空間、オープンテラス、植栽など人が利用する地上部の空間のこと。 |
| *13 | | アイレベル | 人が実際に歩いたり、立ったりしたときの目の高さから見える景色や空間の感じ方のこと。まちを散策している時など、店舗が見えるか、人の活動が感じられるか、緑やサインが認識しやすいか、安心して歩けるかなど、どう見えるかを考える視点のこと。 |
| *14 | P56 | トランジットモール | 都心部の商業地等において、自動車の通行を制限し歩行者と路面を走行する公共交通機関とによる空間を創出し、歩行者の安全性の向上、都心商業地の魅力向上などを図る歩行者空間のこと。 |

福山駅前広場整備基本計画

発行日：2026年（令和8年）5月

発行：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
〒720 - 8501 福山市東桜町3番5号
電話：084 - 928 - 1094 FAX：084 - 928 - 1735
URL：<http://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/>