

福山駅前広場再編事業について

2025年（令和7年）2月4日

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. 検討経過

(1) 各機能の配置計画 (基本方針)

| | | 現状 | A:北側に集約 | B:東西のいずれかに集約 | C:東西に分散配置 (素案) | D:全面広場化 |
|--------|-----------------|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 計画の考え方 | 東西方向の回遊性 ① | × 交通島や車両動線、駅前大通りにより、歩行者は迂回をしたり、地下への昇り降りが必要となる。 | △ バスが広場で転回することにより交通島ができ、現状の歩行者動線とほぼ変わらない。 | × 路線バスのレイアウトを変更したとしても、バスが広場で転回することによって交通島ができ、現状の歩行者動線とほぼ変わらない。 | ○ バスが駅前広場外で転回することや駅前大通りを縮小することにより、交差点がコンパクトになり、歩行者が地上を渡れるようになる。向こう側のまちのにぎわいを感じやすくなることで回遊の動機も促される。 | ◎ 全面広場化により東西の分断が完全に解消される。 |
| | 広場の規模 ② ⑤ | × 交通結節機能を集約しているため、まとまった広場空間が少ない。 | △ タクシー乗降場・待機場の移設や地下の接続により、まとまった広場空間を確保できるが、活動の規模が限られる。 | △ 同左 | ○ 交通結節機能を確保しながら、広場空間を最も大きく確保できる。周辺街区と接する広場空間の範囲が広くなり、周辺街区との連携強化も見込める。 | ◎ 広場空間を最も大きく確保できる。 |
| | 実現性 | — | ○ 既存の公共用地内での配置計画となるため、実現性が高い。 | ○ 同左 | ○ 同左 | △ 駅前広場外へのバスターミナルの配置が必要となる。駅周辺の開発動向によるため、実現性が不透明 |

- バース数は現状と同程度で作成
- 各車両の動線は実際の軌跡と同程度で作成
- 地下駐車場と地下送迎場の接続等を想定して作成

■ 主な交通空間

■ まとまった広場空間

↔ 歩行者動線

↔ 車両動線

2. これまでの意見と対応案

(1) 広場に関すること

① 広場の必要性

(意見)

なぜ、駅前に広場が必要なのか。広場は北口でも良いのではないか。

(考え方)

駅前広場が単に通り過ぎる場となっているため、将来の魅力的なまちづくりの中核を担う場所ととらえ、そのポテンシャルを發揮できるようデザインすることを検討しています

駅前広場を居心地の良い空間にすることで、にぎわいから生まれる経済の好循環を創出します

- ・ 国においては、2021年（令和3年）9月に駅まちデザインの手引きを作成し、「交通結節点が、魅力あるまちづくりの支障となるような事象が生じている。そのため、駅・駅前広場・周辺市街地を一体的に将来の魅力的なまちづくりの中核を担う場所ととらえて、そのポテンシャルを最大限効果的に發揮できるようデザインすることが求められる」という考えを打ち出しています。
- ・ 各都市では、駅前広場の再整備に取り組んでおり、福井市、姫路市、日向市などで、歩行者自転車通行量・イベント数・集客数の増加、周辺商業地の地価上昇、商業床の増加、公共交通利用者の増加などの効果が現れています。
- ・ 本市においても、約38,000人/日が利用する福山駅の駅前広場を多様な使い方ができる居心地の良い空間（ウォークアブルな空間）に変えることで、上記のような効果を狙っています。
- ・ 2020年（令和2年）12月に無作為抽出4,000人に行った市民アンケートでは、現在の駅前広場の環境空間に対する評価は、十分・やや十分が約10%、不十分・やや不十分が約50%でした。

2. これまでの意見と対応案

(1) 広場に関すること

② 駅北口へのバスターミナル配置

(意見)

なぜ、バスターミナルを北口に配置する必要があるのか
北口にバスターミナルを建てると、景観への影響が懸念される



(考え方)

駅南側の広場再編と交通結節機能の確保のために、北口にバスターミナルを配置することを検討しています

- 限られた駅周辺の空間の中で、市が保有する土地を有効活用し、駅南側の広場再編と交通結節機能の確保のために、北口にバスターミナルを配置することを検討しています。
- 南側にもバス乗降場を配置することで、利用者が南北の乗降場所を選択できるように検討しています。

景観に配慮した計画とします

- 建物を高さ制限内（23m以下）とし、周辺の空間に圧迫感を与えないよう外観にも配慮します。
- お城を見る景観とお城から見える景観の両方を大事にし、屋上には城が見えるテラスを設け、福山の新たな魅力を創出することを検討しています。

2. これまでの意見と対応案

(2) 路線バスに関すること

① 路線バスの影響による渋滞

(意見)

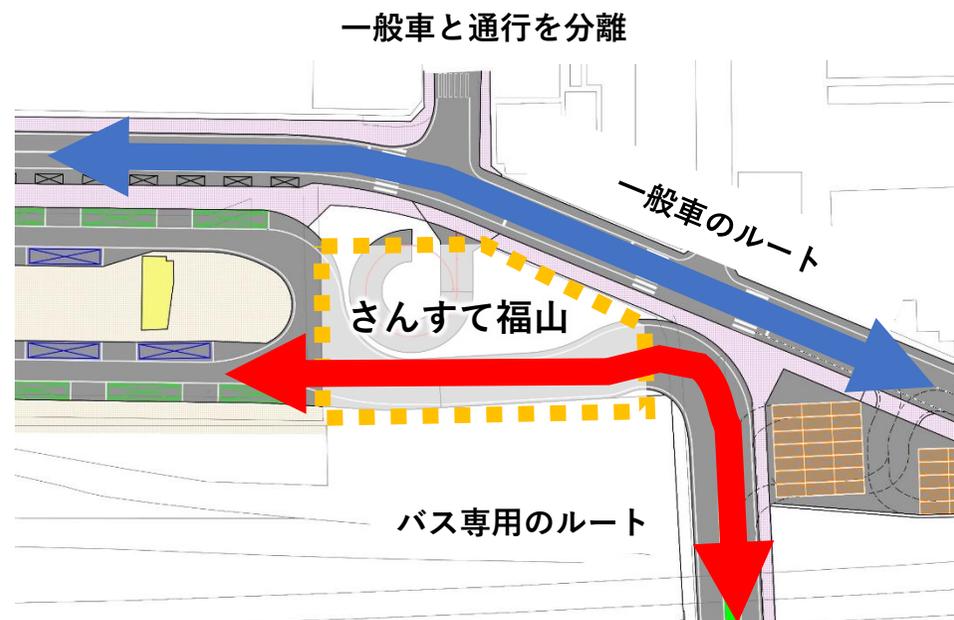
北口をバスターミナルにするということは、北口の渋滞を引き起こすということにはならないか。



(対応案)

一般車と通行を分離することを検討します

- バス専用のルートを設け、一般車と通行を分離することで、バスが北側の道路に出ることはないため、路線バスによる北口の渋滞への影響はないと考えています。
- ただし、そのためにはさんすて福山の一部解体が必要となることから、JRと検討を行っています。
- また、現在の北口広場周辺道路については、駅への送迎のピーク時に混雑が生じることがあるため、それも今回の整備で解消していくことを検討しています。



2. これまでの意見と対応案

(2) 路線バスに関すること

② 道路・駐車場の見直しが必要

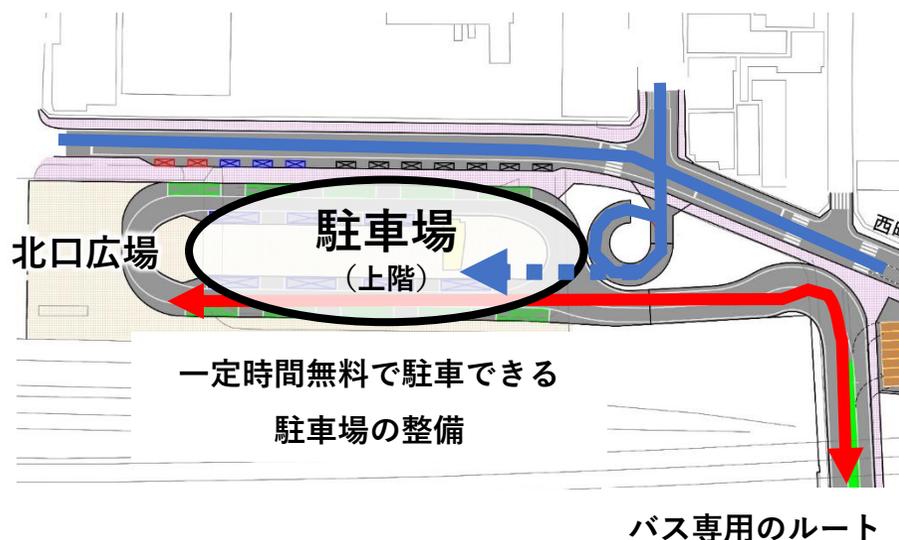
(意見)

北口の渋滞を起こさず、スムーズな周辺交通と快適なウォークブル空間を実現させるためには、道路・駐車場等の見直しが必要になる。

(対応案)

バス専用のルートを確認し、一般車と通行の分離を検討しています
鉄道への乗換えや送迎しやすい駐車場の整備を検討しています
渋滞を生じさせない交通規制や交差点改良を検討しています

- さんすて福山の一部解体により、バス専用のルートを確認することで、一般車と通行を分離し、互いに干渉させないように検討しています。バスが安全に走行でき、かつ、定時性の確保にもつながると考えています。
- バスターミナルの上階に一定時間無料で駐車できる駐車場の整備を検討しています。
- 渋滞を生じさせない交通規制（信号制御や駐車場への右折進入禁止など）や交差点改良（出入りしやすい隅切りの整備など）を検討していきます。



2. これまでの意見と対応案

(2) 路線バスに関すること

③ 高架下をくぐる道路を多くのバスが通行すると危ない

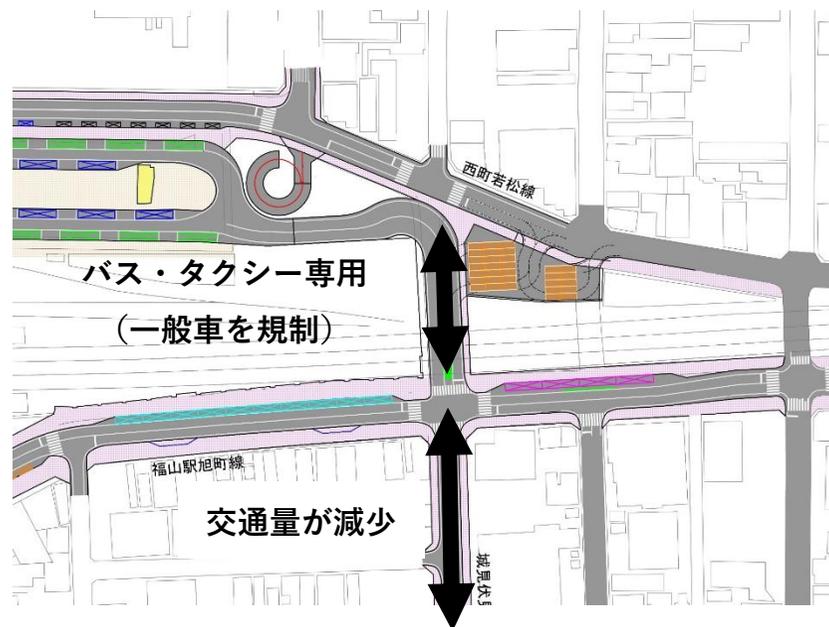
(意見)

高架下をくぐる道路を多くのバスが行き来すると危ない。

(対応案)

安全性はしっかり確保するよう検討しています

- 高架下をくぐる道路をバス・タクシー専用とすることにより、交通量の減少を図ります。
- それに伴い、南側の道路も交通量が減少すると考えています。
- 更に、東1番ガード(南)交差点の改良により、安全性の向上を図ります(見通し確保・乱横断防止)。



2. これまでの意見と対応案

(2) 路線バスに関すること

④ 天満屋の駐車場待ちの車両による路線バスへの影響

(意見)

天満屋の駐車場に車が並んで、天満屋の北側の道路が渋滞することがある。天満屋北側にバス停をつくると停車できないことがあるのではないか。

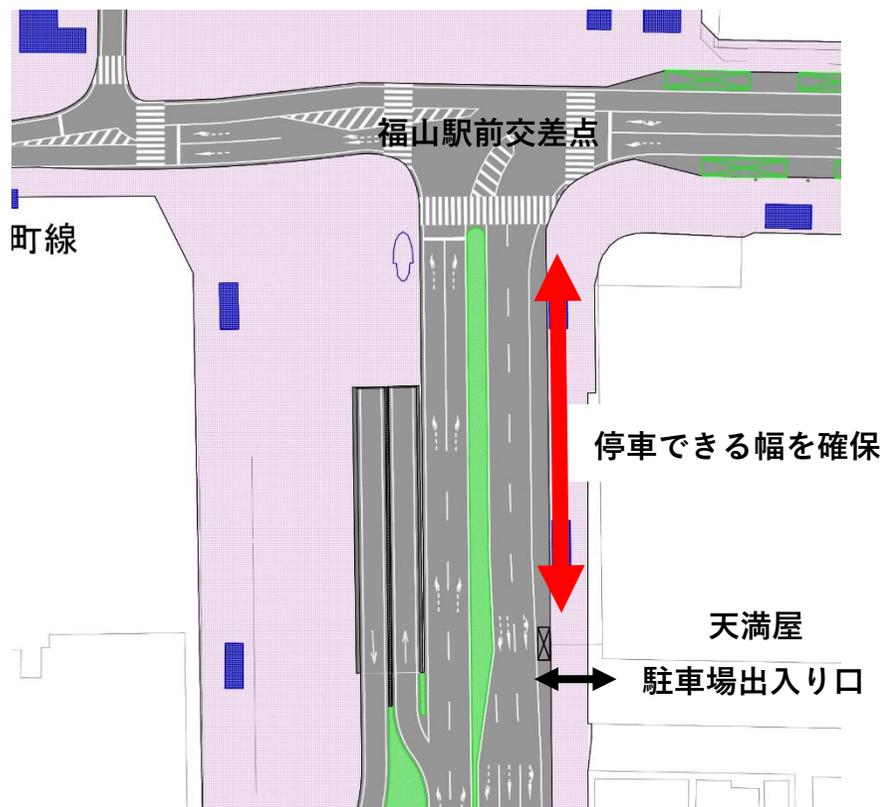
(対応案)

路線バスに影響がでない道路計画を検討します

- 天満屋の西側に駐車帯を設けることで、駐車場入口から福山駅前交差点までの間に車が停車しても後続車に影響が出ない道路計画を検討します。
- 路線バスが乗り場から車線に合流しやすい路面標示を検討します。

天満屋北側に渋滞が生じない運用を検討します

- 駐車場の管理者と連携して、天満屋北側に駐車場待ちの車両による渋滞が生じない運用を検討します。



2. これまでの意見と対応案

(2) 路線バスに関すること

⑤ 乗車時間の増加、駅南側での乗降のニーズ

(意見)

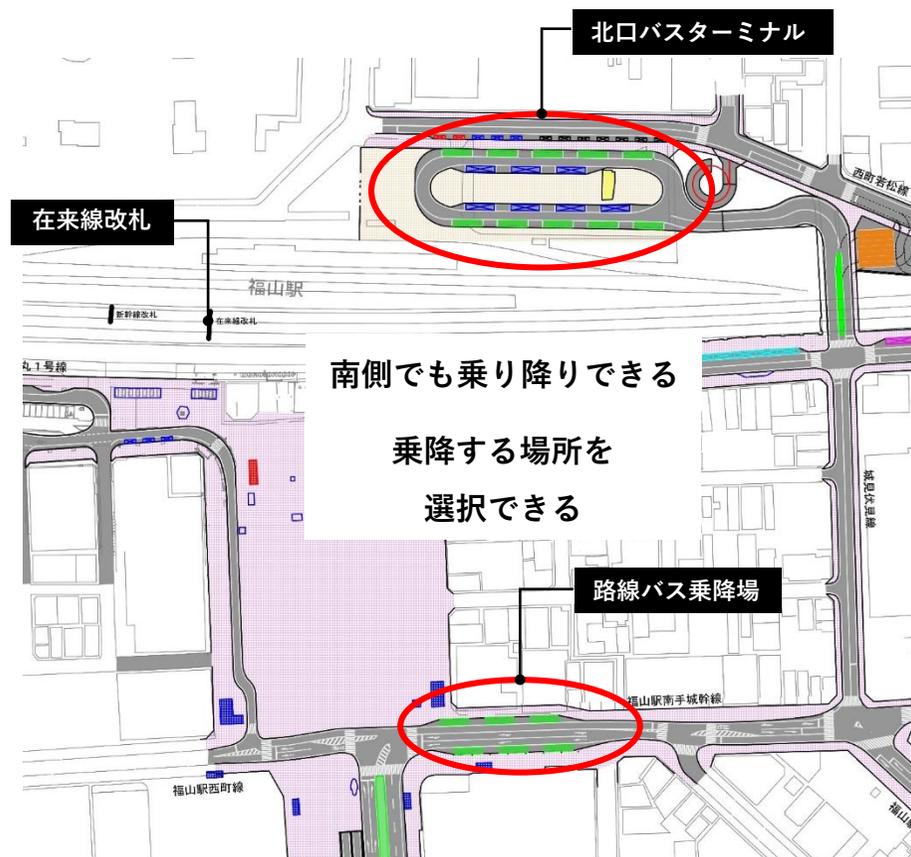
バス利用者の多くは目的地が南方面のため、利便性の観点からも南側を希望するのではないか。
路線バスの乗車時間が増える。



(対応案)

バス停を南側にも配置することを検討しています
利用者が南北の乗降場所を選択できるようになります

- ・ 鉄道利用者などは北側を利用し、南側に用事がある利用者は南側を利用することができます。



2. これまでの意見と対応案

(2) 路線バスに関すること

⑥ バス事業者の経営課題

(意見)

運転手の労働時間が増加し、人件費も増加する。企業経営の面からも問題。



(対応案)

公共交通の維持確保は本市の重要な施策と考えています
経営を改善するためにも、公共交通の利用者を増加させる
ことが大事だと考えています

- バス事業の健全な経営に向けてプラットフォームでバスの利活用促進や労働環境確保を検討しており、バス利用全体で黒字化をめざしています。

⑦ カーボンニュートラルへの対応

(意見)

走行距離が増加することで、二酸化炭素の排出量が増える。



(対応案)

公共交通の利用者を増やすことが大事になります

- 公共交通利用者を増やすことが二酸化炭素の排出量を減らすことになります。
- そのためにも、駅前広場を目的地として、まちなかのにぎわいを創出し、公共交通の利用者を増やしていきます。

2. これまでの意見と対応案

(3) タクシーに関すること

(意見)

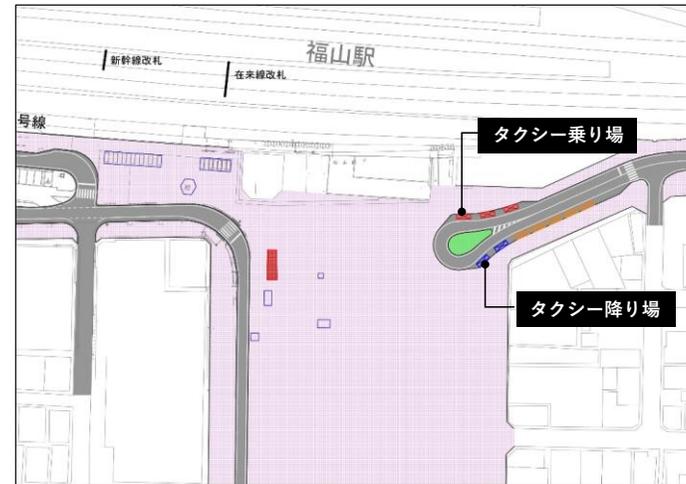
タクシー乗降場は
駅から近く、
分かりやすくしてもらいたい



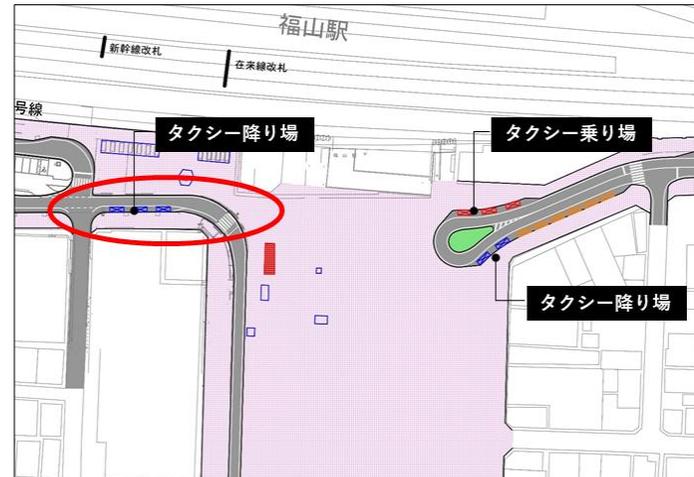
(対応案)

- ・ 駅南側のタクシー乗り場は、現在の位置から大きく移動しないよう検討しています。
- ・ また、南から来たタクシーが駅の近くで乗客を降ろせるよう、西側にも降車場の配置を検討しています。

(変更前)



(変更後)



2. これまでの意見と対応案

(4) 送迎バスに関すること

(意見)

- 送迎バス乗降場は駅から近く、分かりやすくしてもらいたい
- バスを待つ人と歩行者・自転車との交錯が危険

(変更前)

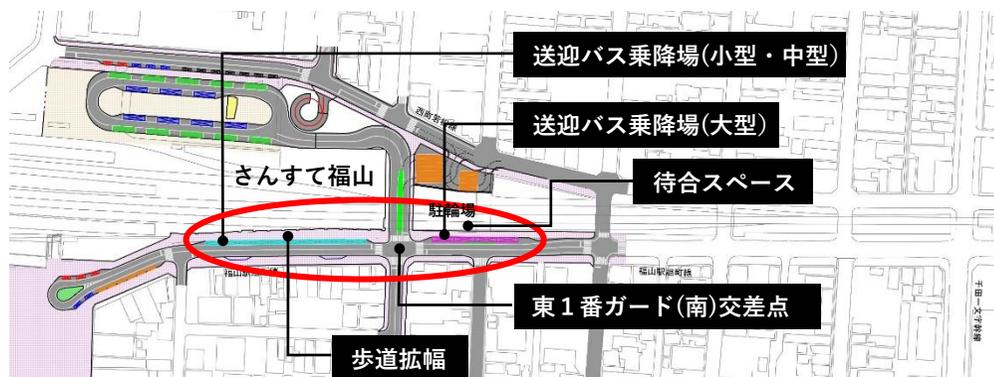


(対応案)

乗降場を駅の近くに配置することを検討します

- 配置場所は、さんすて福山や駐輪場の南側を検討しています。
- 歩道の拡幅をするとともに、バス待ち空間の確保を検討します
- さんすて福山の南側の歩道を拡幅するとともに、駐輪場内にバス待ち空間を確保することで、交錯リスクを低減することを検討しています。

(変更後)



2. これまでの意見と対応案

(5) 交通規制に関すること

(意見)

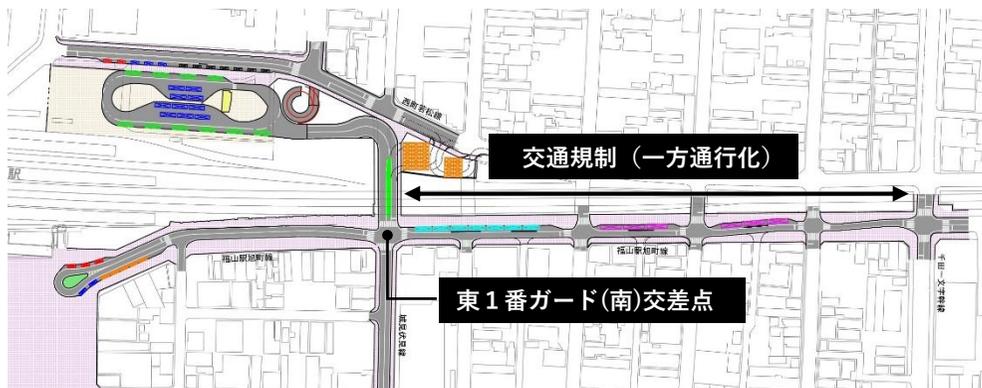
実験時に一方通行化によって
駅への行き来が不便になった



(対応案)

駅へのアクセスを確保するため、
一方通行を行わない方向で
検討しています

(変更前)

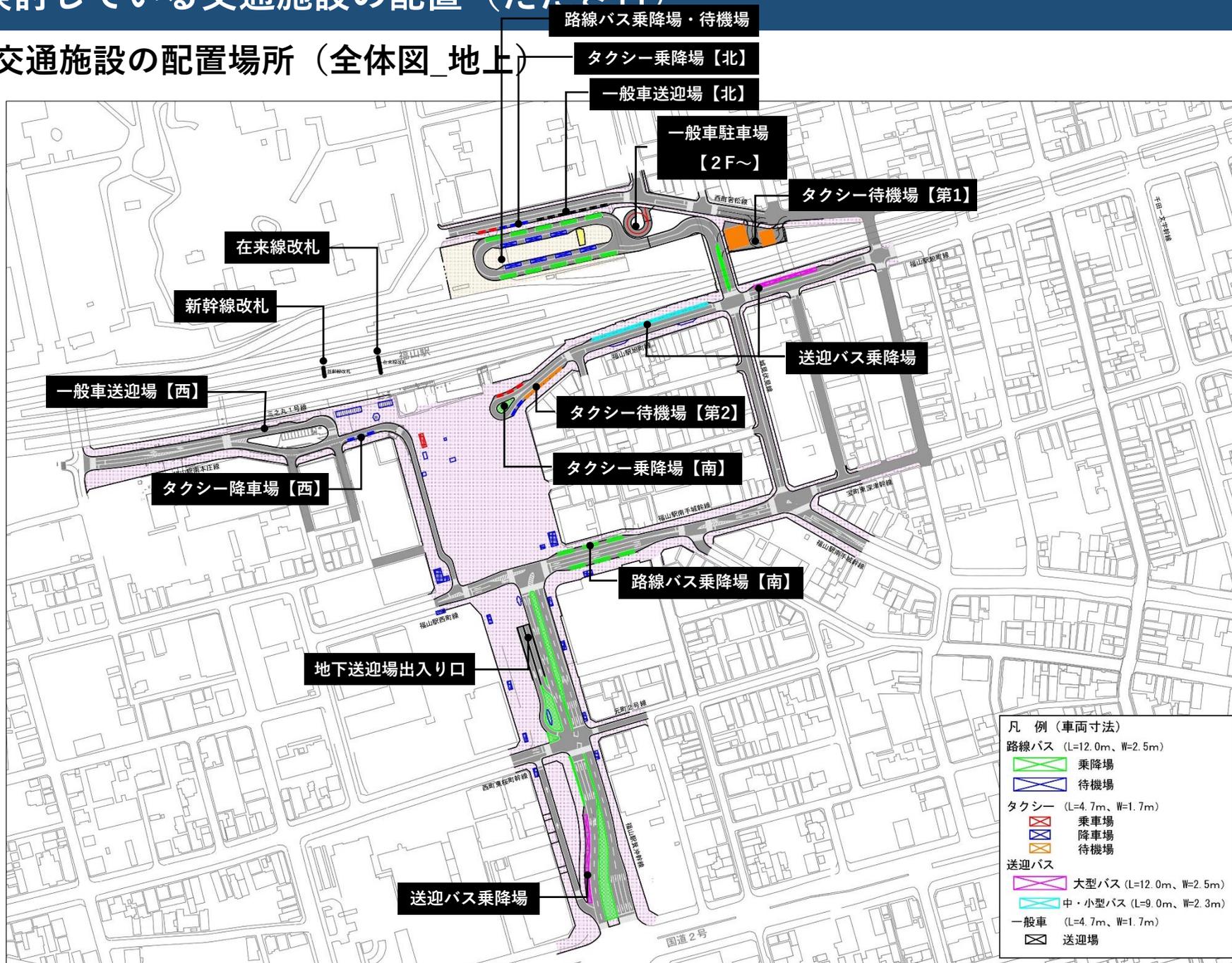


(変更後)



3. 検討している交通施設の配置 (たたき台)

(1) 交通施設の配置場所 (全体図_地上)

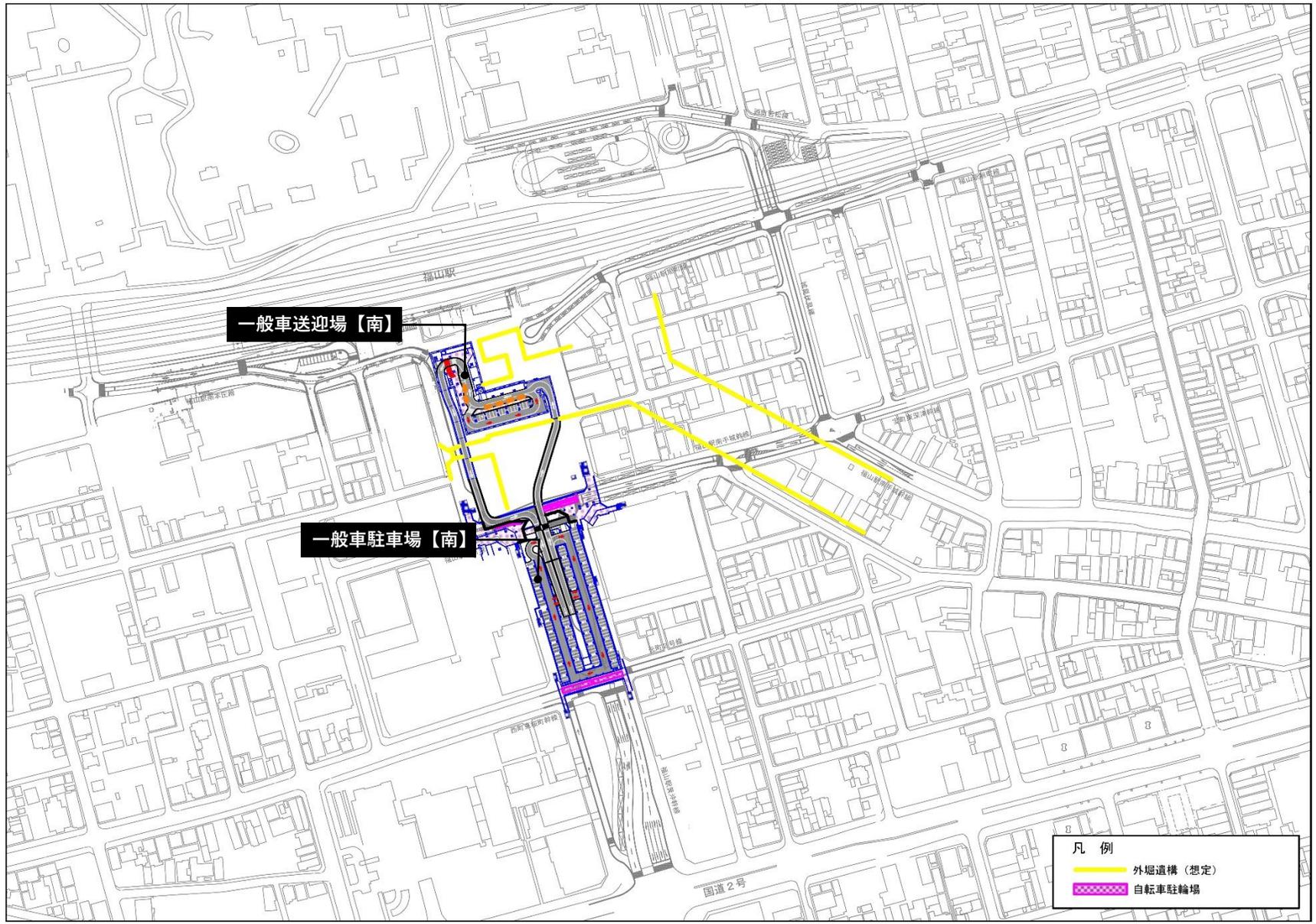


凡 例 (車両寸法)

| | |
|-----------------------|------------------------|
| 路線バス (L=12.0m、W=2.5m) | 乗降場 |
| | 待機場 |
| タクシー (L=4.7m、W=1.7m) | 乗車場 |
| | 降車場 |
| | 待機場 |
| 送迎バス | |
| | 大型バス (L=12.0m、W=2.5m) |
| | 中・小型バス (L=9.0m、W=2.3m) |
| 一般車 (L=4.7m、W=1.7m) | |
| | 送迎場 |

3. 検討している交通施設の配置（たたき台）

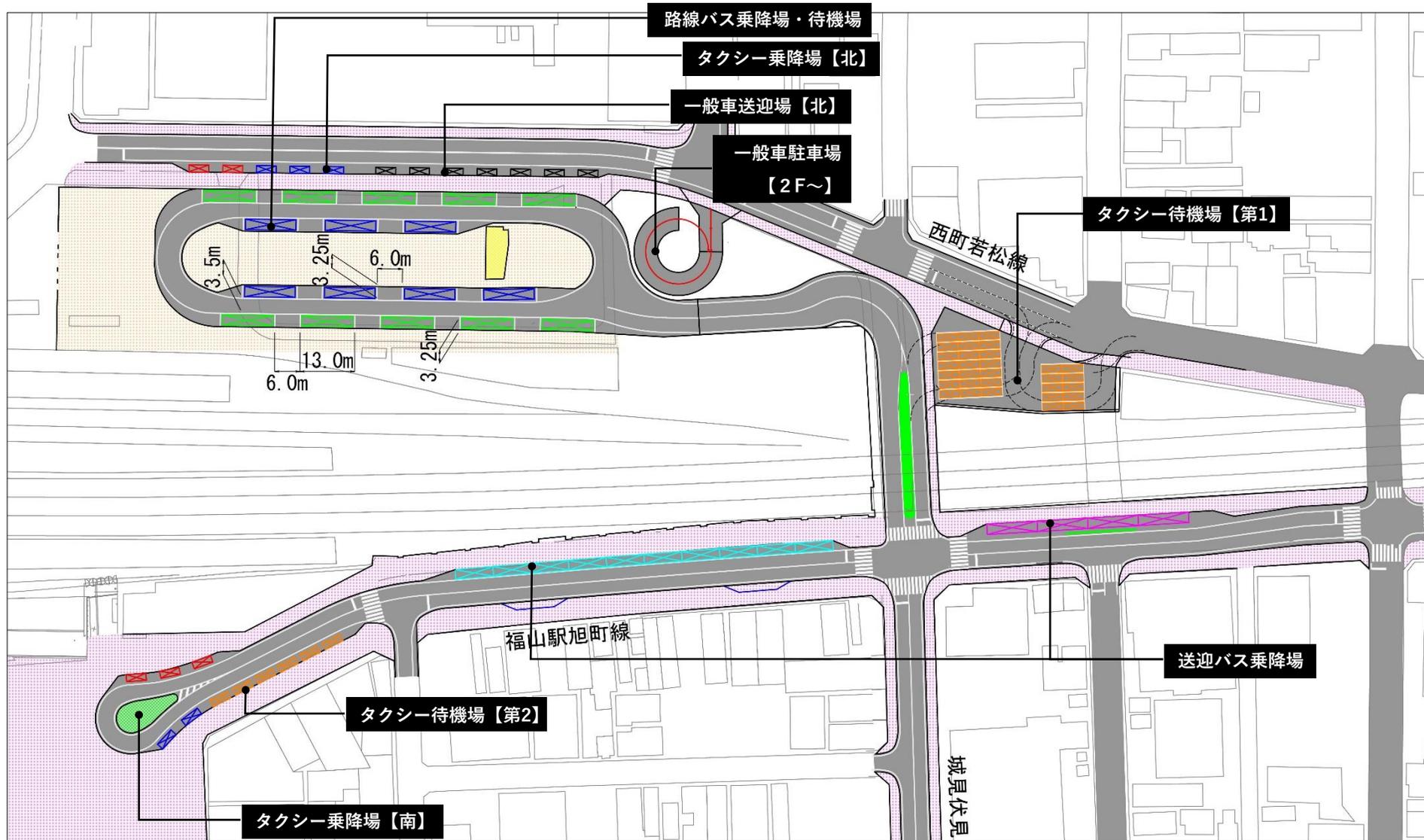
(1) 交通施設の配置場所（全体図_地下）



3. 検討している交通施設の配置 (たたき台)

(2) 交通施設の配置場所 (拡大図)

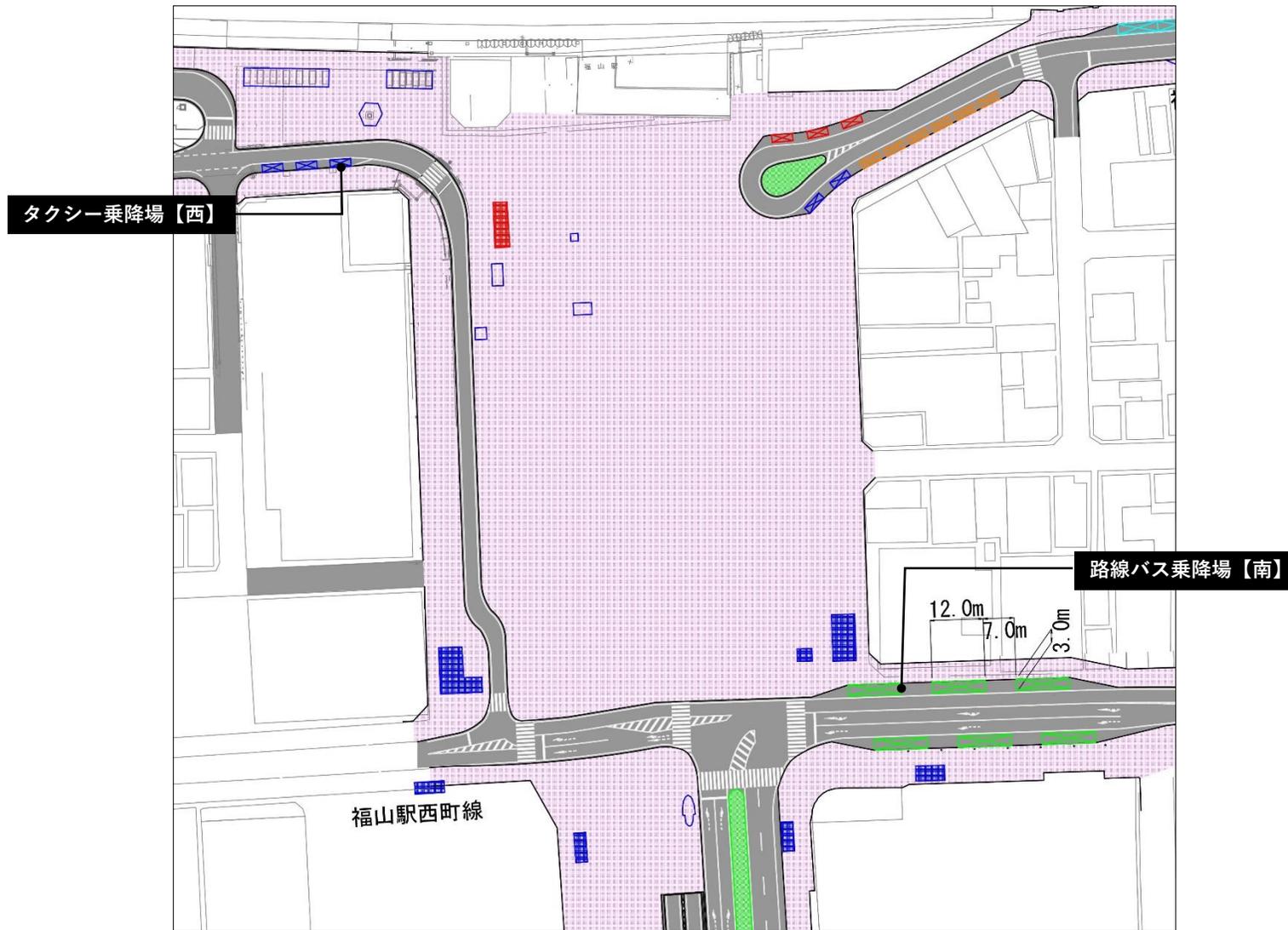
●北側の交通施設



3. 検討している交通施設の配置（たたき台）

(2) 交通施設の配置場所（拡大図）

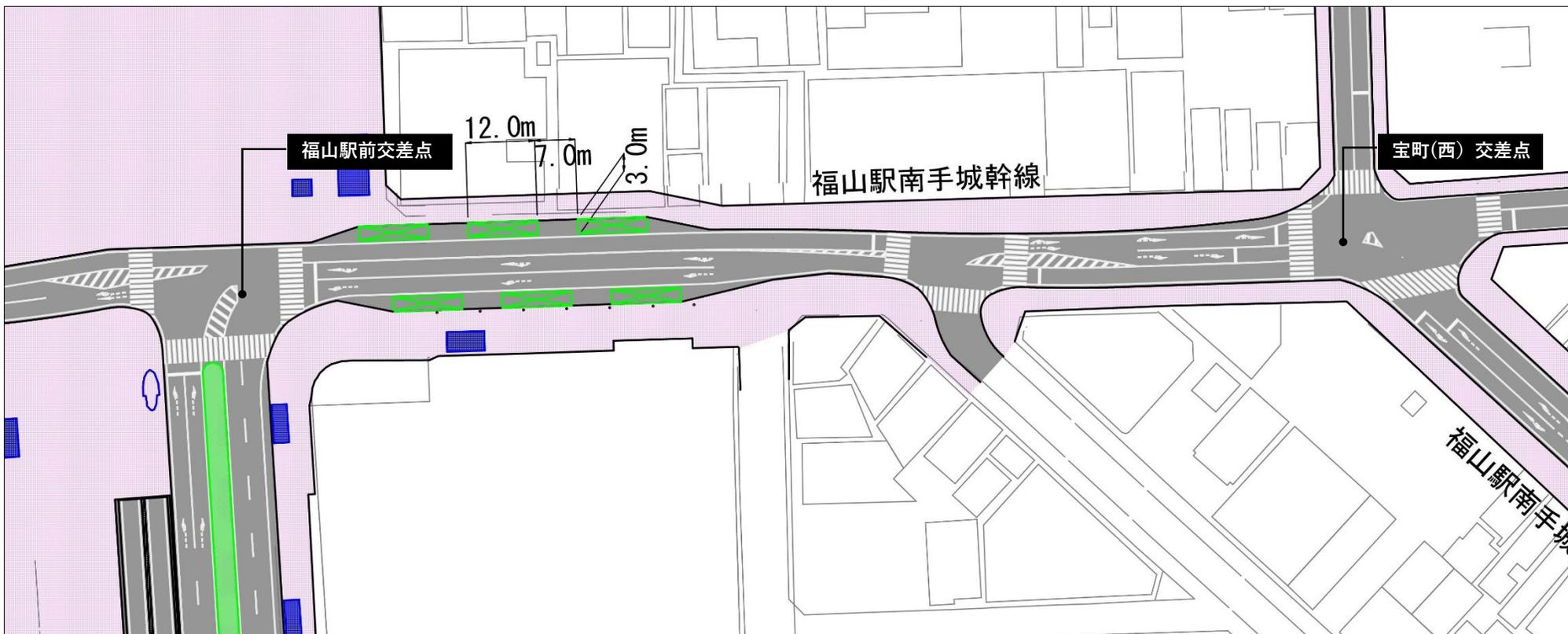
●南側の路線バス乗降場



3. 検討している交通施設の配置 (たたき台)

(2) 交通施設の配置場所 (拡大図)

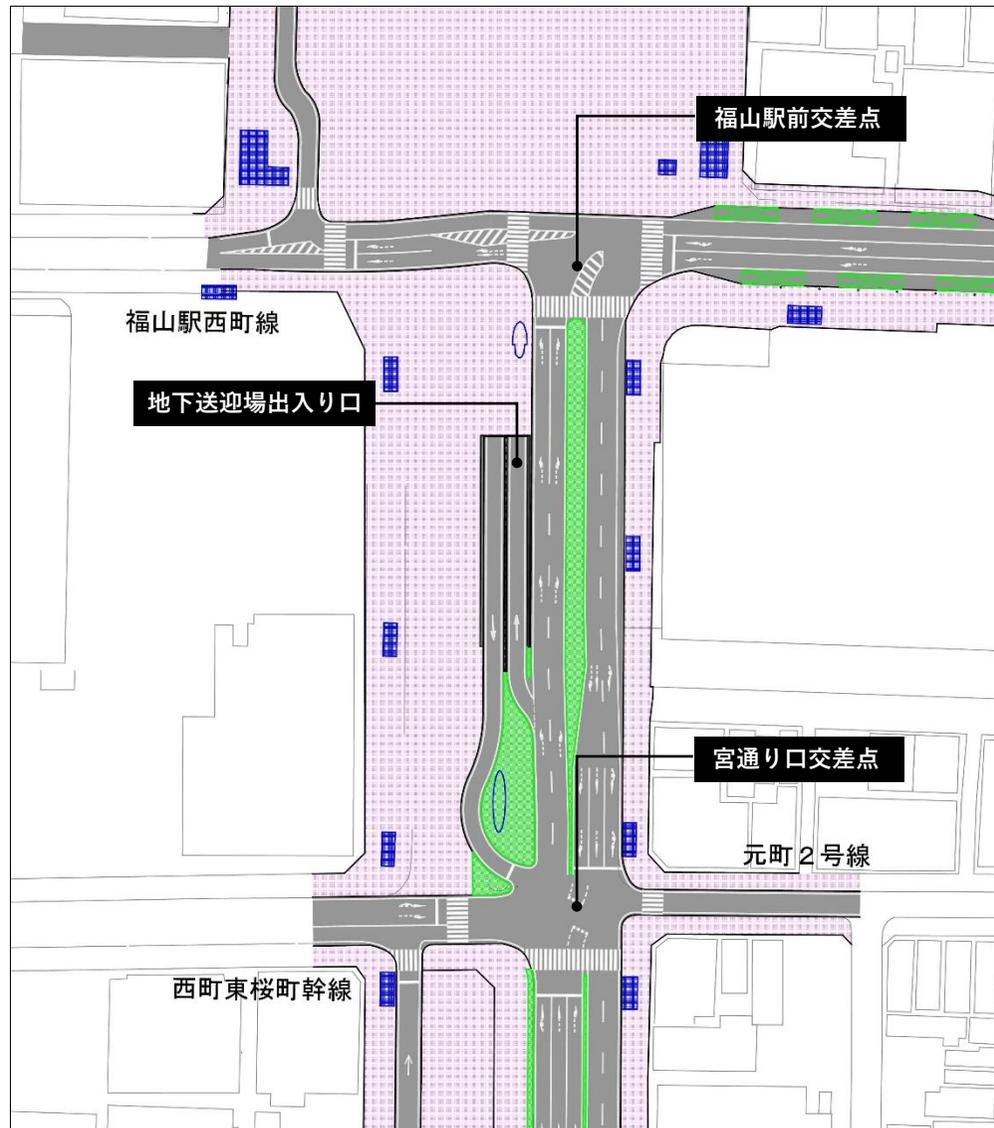
●福山駅前交差点～宝町(西)交差点



3. 検討している交通施設の配置（たたき台）

（2）交通施設の配置場所（拡大図）

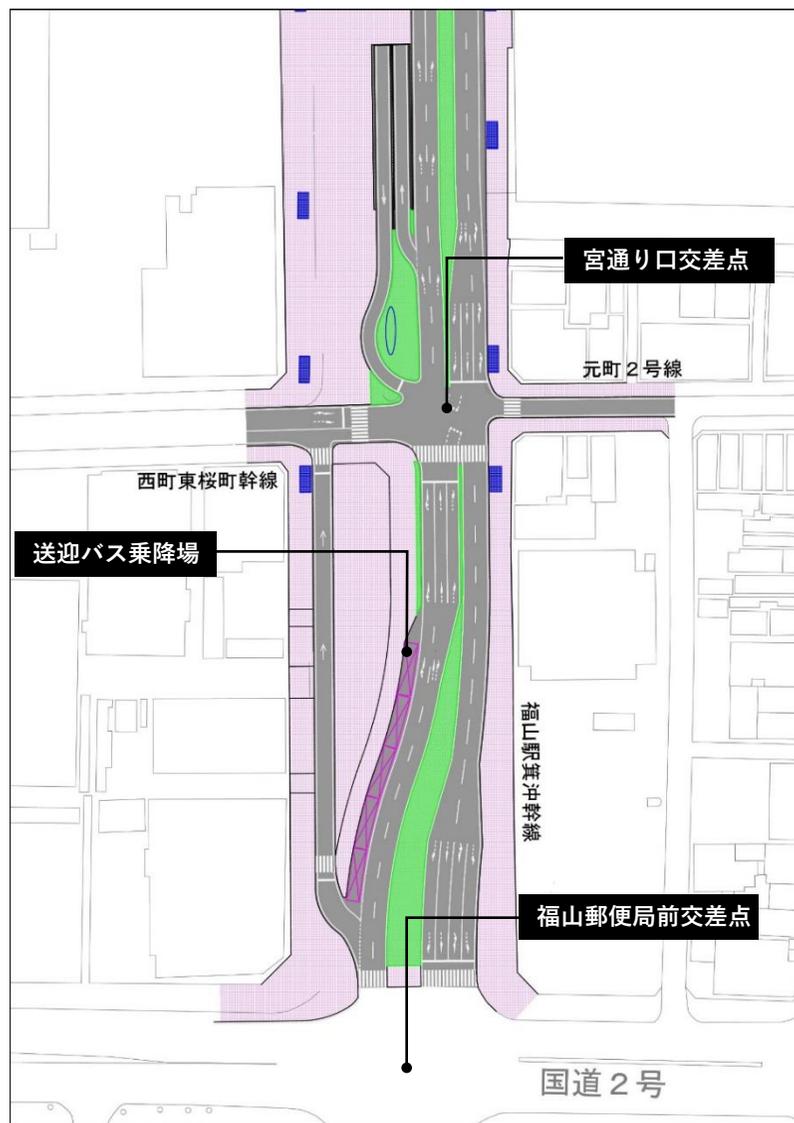
●福山駅前交差点～宮通り口交差点



3. 検討している交通施設の配置（たたき台）

(2) 交通施設の配置場所（拡大図）

●宮通り口交差点～福山郵便局前交差点



3. 検討している交通施設の配置（たたき台）

(2) 交通施設の配置場所（拡大図）

●地下送迎場～駅南口駐車場（地下）

