

福山駅北口広場整備基本方針

2019年(平成31年)3月

福 山 市

はじめに

福山駅を中心とした駅周辺は、瀬戸内の十字路に位置する本市の最大の拠点であると共に備後圏の玄関口ですが、少子高齢化、人口減少の影響は駅周辺にも及んでおります。そのため、私は、市長就任当初から駅前再生と福山城築城400年の取組を挑戦の大きな柱に据え、福山駅前デザイン会議を中心に様々な取組を行ってまいりました。

福山城への入口にあたる福山駅北口広場は、1977年（昭和52年）に整備されてから、すでに40年以上が経過しており、老朽化が進み、様々な交通問題を抱えた状態にありました。私は、北口広場が、福山城を含む文化ゾーンへと人々を誘う玄関口となり、100年後の築城500年に向けた新たな扉を開くため、「福山駅北口広場整備基本方針」の策定に着手しました。

駅前広場は、すでに交通結節点として一定の整備を完了していますが、整備に着手する段階から西日本旅客鉄道株式会社（以下、この文中において「JR西日本」といいます。）と本市は、北口広場にも、将来、立体駐車場を共同して建設するという構想を持っていました。基本方針では、この構想をベースに、北口広場に玄関口機能を設けるという新たなコンセプトを加え、様々な選択肢を検討することとしました。

こうした中、昨年11月27日に、JR西日本から、北口広場整備計画の提案をいただきました。その内容は、駅前広場と北口広場の土地を交換し、駅前広場はすべて本市の所有地、北口広場はすべてJR西日本の所有地とした上で、商業施設、ホテル、福山城を望む展望広場を設け、さんすて福山と一体となって駅前周辺から北口へと人々をいざなう駅南北の交流軸の形成に資する施設を建設するというものでした。

この提案を、本市が作成した選択肢に加え、30年後の福山を見据え、総合的に評価を行いました。そのプロセスや結果を、福山駅前デザイン会議などにお示しし、専門家や市民の賛同をいただき、また、パブリックコメントの意見も反映する中で、JR西日本の提案を基にした基本方針を策定しました。

今後は、この基本方針を足がかりとして、本市の飛躍と成長に向けJR西日本と連携を深め、お互いの強みを生かしながら、福山駅を中心とした、夢のある“未来”を描けるまちづくりを進めていきたいと考えております。

市民を初めとする関係者の皆さまには、ご理解、ご協力をお願いいたします。

2019年（平成31年）3月

福山市長 枝廣 直幹



I	目的	1
II	北口広場の現状	2
1	交通機能の現状	2
2	福山城 内・外堀遺構の存在	3
3	土地利用上の制約	4
III	上位計画からみた北口広場の役割	5
1	福山市都市マスタープラン	5
2	福山市景観計画	5
3	福山駅前再生ビジョン	6
4	福山駅周辺整備調査(基本方針)	6
IV	北口広場整備の方針	7
1	整備に向けた方向性	7
2	北口広場の機能	8
(1)	各機能に求められる要素	8
(2)	各送迎機能の諸元	9
(3)	各機能のゾーニング	9
3	福山駅北口広場整備基本方針の策定	10
(1)	経過	10
(2)	駅前広場と北口広場の土地の交換	11
(3)	北口広場整備の方針	12
4	今後の進め方	15
	資料編	16

I 目的

I 目的

- 福山駅は、年間約700万人が乗車する中国・四国地方における広域的な交通拠点である。
- 福山駅北口広場（以下「北口広場」という。）は、1977年（昭和52年）に福山駅前広場（以下「駅前広場」という。）の補完的な機能を担うため施設整備されたが、近年、施設の老朽化と交通機能の低下が課題となっている。
- 2022年（平成34年）に、福山城が築城400年を迎えることから、これに向け、北口広場の交通機能の見直しを行うとともに、北口広場がふくやま文化ゾーン（以下「文化ゾーン」という。）へと人々をいざなう玄関口となるよう再整備するものである。
- 本基本方針は、限られた北口広場の空間の中に、魅力的なにぎわいの空間となる玄関口機能と交通機能を効果的、かつ、効率的に収容するための基本的な考え方を示すものである。



■福山駅北口広場及び周辺状況

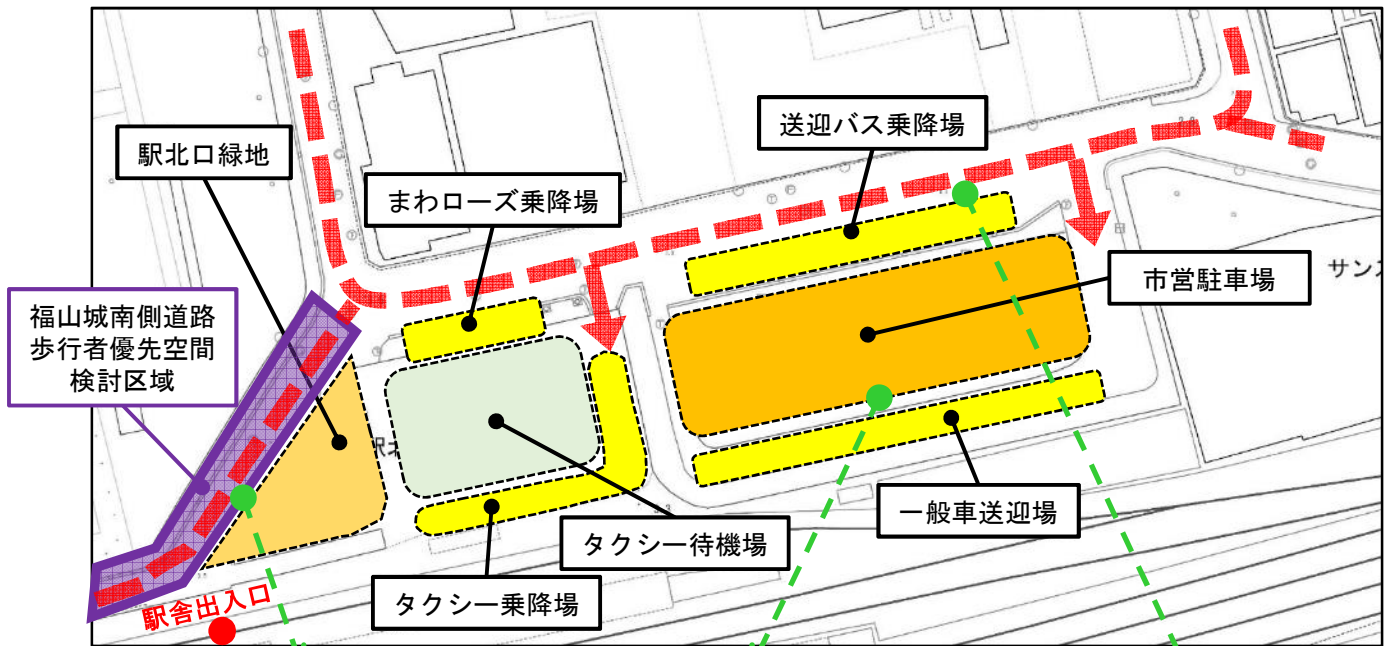
II 北口広場の現状

1 交通機能の現状

- 現在の北口広場は、タクシー乗降場、タクシー待機場、まわローズ乗降場、一般車送迎場、福山市駅北口広場駐車場（以下「市営駐車場」という。）、送迎バス乗降場及び駅北口緑地で構成され、福山駅利用の送迎機能に特化した広場である。
- 北口広場は、1977年（昭和52年）から整備後約40年が経過し、施設の老朽化が進んでいる。
- タクシー、まわローズ、一般車及び送迎バスは、北側の市道西町若松線よりアクセスしている。
- 福山駅北口交差点付近での送迎車両の違法停車、送迎バス乗降場での送迎バスなどの複数並列停車による市道の通行への支障及び一般車送迎場内の長時間駐車が問題となっている。
- 福山城南側道路においては、現在、歩行者優先空間創出に向けた実証実験を行っている。

■現在の交通機能の諸元

区分		バース数
タクシー	乗車場	2バース
	降車場	3バース
	待機場	21バース
バス	送迎バス乗降場	8バース
	まわローズ乗降場	2バース
一般車送迎場		15バース
市営駐車場		49バース

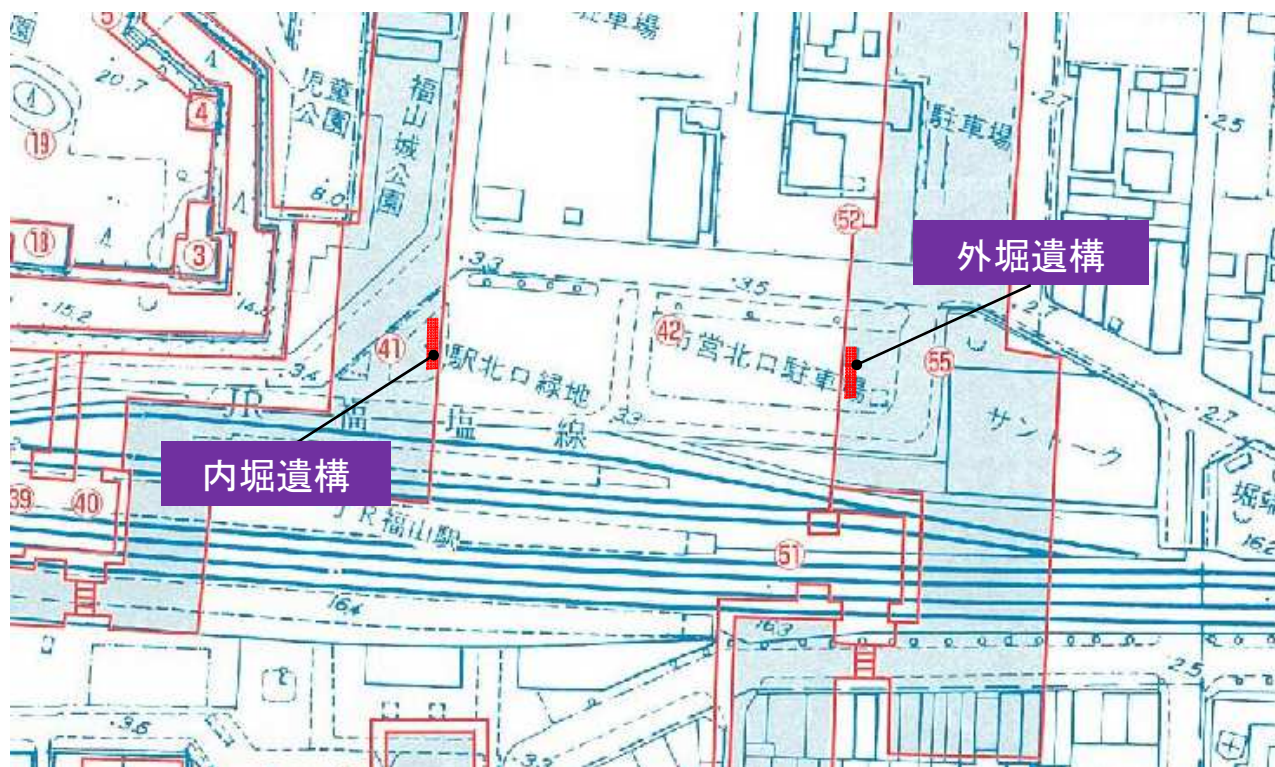


■送迎機能の現状

Ⅱ 北口広場の現状

2 福山城 内・外堀遺構の存在

- 北口広場の西側には福山城の内堀，東側には福山城の外堀が存在している。
- 市営駐車場の出入口付近に外堀遺構の一部が現状保存されている。
- 北口広場西側の地盤面下約2.5mの位置に内堀遺構の存在が確認されている（2018年（平成30年）5月15日文化財確認調査）。事業計画時には，既に周辺で確認されている福山城跡関連遺構とともに，これら遺構の保存・活用の検討が必要である。



■遺構位置図



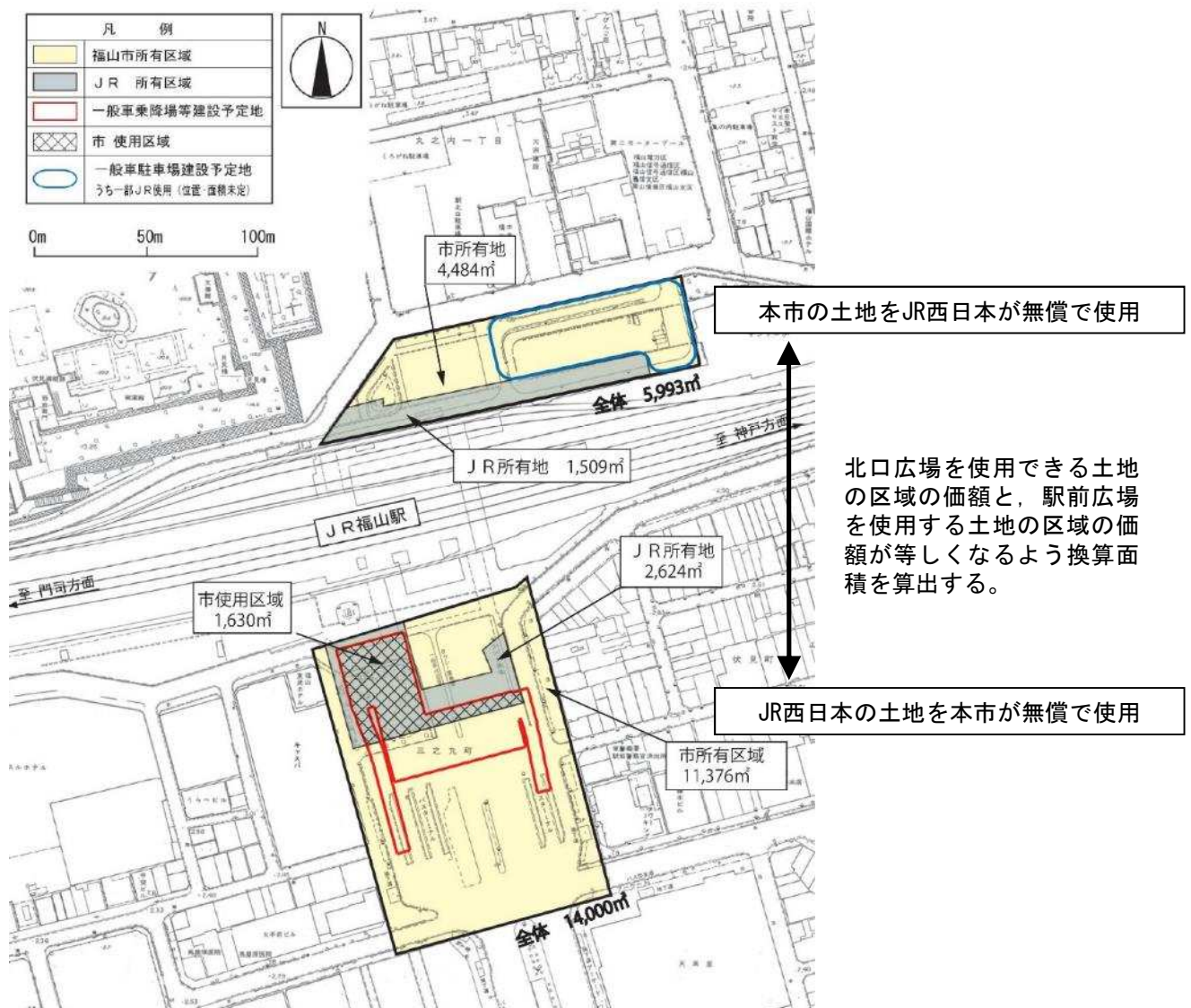
■内堀遺構



■外堀遺構

3 土地利用上の制約

- 駅前広場と北口広場には、それぞれ本市と西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR西日本」という。）の所有する土地が存在する。
- 本市とJR西日本は、本市が行う駅前広場の整備に当たり、用地処理に関する次の内容の覚書を締結（2007年（平成19年）1月22日付）している。
 - 本市は、JR西日本の所有する土地の地下に一般車送迎場などを整備し、当該区域を無償で使用することができる。
 - JR西日本は、駅前広場整備完了後、条件が整い次第、北口広場の本市が所有する土地の上空に一般車駐車場を単独若しくは本市と共同で整備し、当該区域を無償で使用することができる。
 - この場合、JR西日本が無償で使用できる北口広場の土地の区域は、本市が使用することのできる土地の区域と価額が等しくなるよう換算面積を算出し定めることとしている。



■相互無償使用区域概略図

Ⅲ 上位計画からみた北口広場の役割

Ⅲ 上位計画からみた北口広場の役割

1 福山市都市マスタープラン（2008年（平成20年）8月策定）

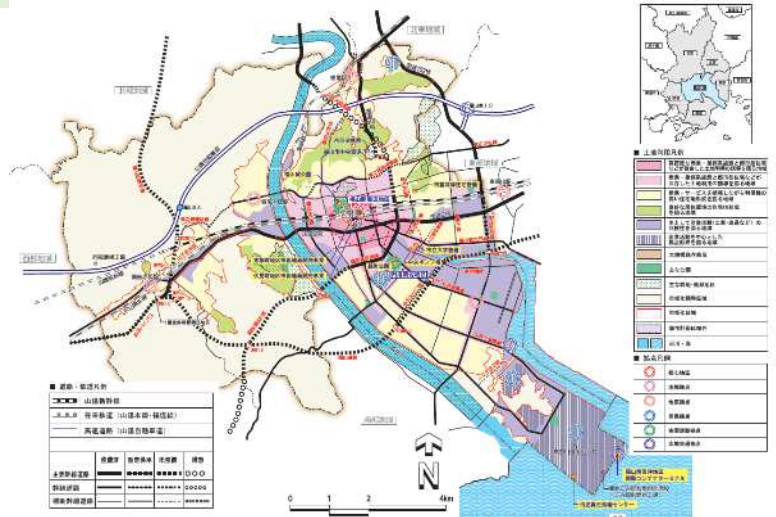
福山市の都心地区、都市核

- 福山駅周辺地区は、拠点性を備えた都市の核となるべき地区であり、広域的な都市機能（商業・業務・医療・福祉・教育・文化・交流・サービスなど）や都市型住居の集積が図られるよう、駅前広場整備や市街地再開発事業などを推進し、多様な都市機能が集積した高密度な市街地を形成するため、次のような整備を行うこととしている。

○駅前広場の整備や周辺道路の機能の強化により、都心交通の円滑化と交通結節機能の強化を図るとともに、交通バリアフリー化を推進する。

○北口広場は駐車場や駐輪場、バス・タクシー乗降場など、駅前広場との機能分担による広場整備を推進する。

○福山城公園周辺は、福山城跡とともに、落ち着きと文化の薫る景観づくりを図る。



■中央地域まちづくり方針図
出典：福山市都市マスタープラン

2 福山市景観計画（2011年（平成23年）3月策定）

現代的で風格ある都市景観、貴重な風致の保全

- 福山駅周辺は、備後の中核都市にふさわしい都市づくりを行う地区として位置付けられ、次のような景観づくりを行うこととしている。

○福山駅周辺では、歴史・文化的特性と調和を図りつつ、活力が感じられる現代的な整備を進め、拠点都市にふさわしい風格とにぎわいが感じられる景観をめざす。

○福山城周辺の歴史・文化的資源を有効に活用するとともに、周辺に残る貴重な風致を保全し、市民の誇りとなる景観をめざす。



■中央地域景観方針図
出典：福山市景観計画

Ⅲ 上位計画からみた北口広場の役割

3 福山駅前再生ビジョン (2018年(平成30年)3月策定)

福山駅南側と一体となってにぎわいを創出

- 駅南北間の分断を、駅北側道路の歩行者空間化や高架下の活用によりつなぎ、福山駅南側と一体となって、にぎわいを創出するエリアとして位置付けられている。

福山城遺構を生かした歴史を感じる空間形成

- 福山城をまちづくりの核として位置付け、福山城やその史跡を生かした広場とその周辺の環境が調和し、歴史と文化が織り交ざった景観を形成する。

備後圏域の拠点にふさわしい交通ネットワーク形成

- 備後圏域の拠点にふさわしい交通ネットワーク機能を強化するため、観光バスなどの乗降場を駅前広場の機能と一体的に捉え、円滑な二次交通機能の強化を図ることとしている。



図表12 公共空間の再整備イメージ(福山駅前周辺)

■公共空間の再整備イメージ
出典：福山駅前再生ビジョン

4 福山駅周辺整備調査 (基本方針)

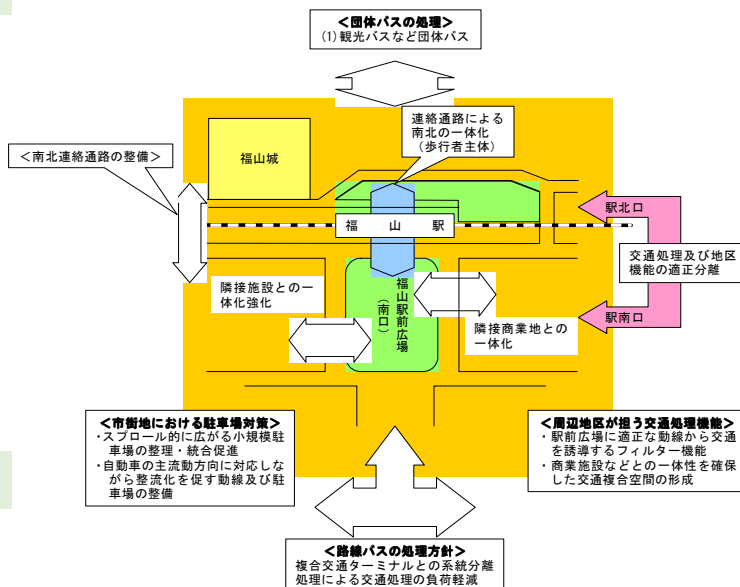
(2002年(平成14年)2月策定)

駅前広場との機能分担

- 駅前広場との機能分担を踏まえ、駅北口広場は次のように整備することとしている。
 - 駅前広場への連絡道路が十分ではなく、スペースも狭いため、現状どおり観光バスなどの団体バスサービスとする。
 - 南口地区と北口地区(文化ゾーン)の連絡性が悪いため、南北連絡通路などの整備により、一体化を促進する。

歴史と文化が香る広場

- 福山駅北口の特徴を踏まえ、整備コンセプトを「歴史と文化が香る広場」としている。



■福山駅南口と北口の機能分担の考え方 出典：福山駅周辺整備調査

IV 北口広場整備の方針

IV 北口広場整備の方針

1 整備に向けた方向性

歴史・文化の薫る福山城を含む文化ゾーンへの玄関口となる北口広場

方針1：にぎわいの空間となる玄関口の創出

- 福山駅周辺は、福山市の都市核、中心拠点として位置付けられ、北口広場と駅前広場が一体となってにぎわいを創出するエリアとする。
- 北口広場に、福山駅前周辺の人々を福山城を含む文化ゾーンへといざなう玄関口としての役割を持たせる。

方針2：円滑な交通処理システムの構築

- 文化ゾーンへの玄関口機能と、利用特性の異なる各送迎機能が調和した配置計画とする。
- 北口広場はスペースも狭いうえ、周辺の道路機能も十分でないことから、公共交通機関である鉄道、路線バス、タクシーの乗り継ぎの利便性を高めた交通結節機能は駅前広場に委ね、北口広場は送迎機能を中心とし、駅前広場の補完的な役割を担うものとする。

方針3：官民連携（PPP/PFI）の導入の検討

- 民間事業者の創意工夫を生かせるPPP/PFIの導入などの官民連携手法の検討を行う。

2 北口広場の機能

(1) 各機能に求められる要素

にぎわいの空間となる玄関口機能

交流とにぎわいにつながる仕掛けの付与

- 駅前周辺や駅構内の人々が自然に惹きつけられ、人々との交流が生まれる魅力的でにぎわいにつながる仕掛けを施す。
- 北口広場内の内堀遺構の保存活用については、福山城南側道路の歩行者優先空間の創出に向けた実証実験検討結果を踏まえ、福山城公園と内堀遺構との一体的な活用も考慮し検討を行う。

タクシー・まわローズ乗降機能

視認性の高い位置に整備

- 地理に不慣れな方や高齢者、障がい者の利便性に配慮し、地上面で駅舎出入口にできる限り近接した位置に設ける。
- 北口広場利用者が安全に利用できるよう、タクシー・まわローズ乗降機能と一般車送迎・駐車機能を分離する。

一般車送迎機能

送車効率の高い計画の採用

- 一般の送迎は事前にお互いが連絡を取り、待ち合わせて使用することが多いため、効率性の観点から、タクシー・まわローズ乗降機能に次いで駅舎出入口にできる限り近接した位置に設ける。
- 降車のみで短時間利用が主な送車機能は地上面に設ける。
- 限られた空間で効率的な送車を実現するため、長時間停車が困難な計画とする。

駐車機能

一般駐車を民間駐車場に委ね送迎機能に特化

- 迎車機能や長時間停車する送車機能を駐車機能に位置付け、送迎利用に必要な駐車台数を設ける。（本市とJR西日本の覚書（P.4）を履行する場合は、JR西日本が使用する駐車機能を設ける。）
- 送迎利用のうち、一定時間以上駐車した場合は有料とするなど、駐車機能としての効率性を高める。
- 限られたスペースに、駐車機能の必要台数を確保するため、駐車機能の立体的な活用も考慮し検討を行う。

駐輪機能

北口広場外の場所で検討

- 福山市都市マスタープランに位置付けられているが、限られた北口広場の空間内に玄関口機能と送迎機能を効果的、かつ、効率的に収容する必要から、分散配置が可能な駐輪場は北口広場外で検討を行う。

IV 北口広場整備の方針

送迎バス乗降機能

北口広場外の場所に移設

- 広場内に送迎バス乗降機能を設けた場合、駅までの間で乗降客の購買などが発生せず、福山駅周辺への波及効果が期待できないため、乗降客が回遊し活性化の効果が期待できる福山駅前周辺の適地の検討を行う。

(2) 各送迎機能の諸元

■ 諸元まとめ

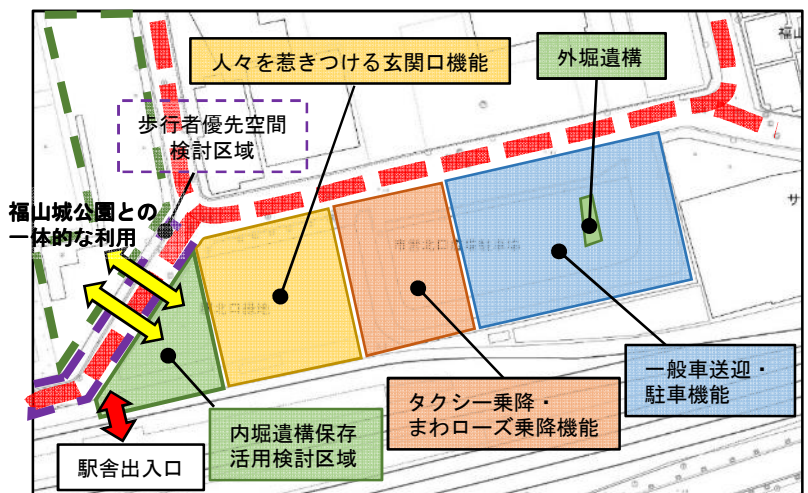
区分		バース数
タクシー	乗車場	2バース
	降車場	3バース
	待機場	18バース
まわローズ	乗降場	2バース
	待機場	1バース
一般車送車場	一般	4バース
	車いす使用者用	1バース
駐車場	一般	60バース以上+ α
	車いす使用者用	2バース以上

α : 相互無償使用を履行した場合に追加する駐車バース

(3) 各機能のゾーニング

玄関口機能を西側に、送迎機能を東側に配置

- 玄関口機能は駅舎出入口に隣接した広場西側に設ける。
- 地理に不慣れな方や高齢者、障がい者が利用するタクシー・まわローズの乗降機能は、駅舎出入口にできる限り近接した位置に設ける。
- 一般車送迎・駐車機能は送迎時間や場所の選択の自由度が高いため、タクシー・まわローズ乗降機能より東側に設ける。
- 外堀・内堀遺構については可能な限り保存し活用する。



■ 機能配置イメージ

3 福山駅北口広場整備基本方針の策定

(1) 経過

本市は、北口広場内の福山城内堀遺構の文化財確認調査結果や、北口広場内の各機能の状況を調査し、上位計画の考え方も踏まえる中で、北口広場に求められる機能や整備の方向性、各機能のゾーニングなどを整理した。

その結果を2018年（平成30年）10月4日に福山市都市再生協議会に諮り、異論のない旨を確認した。

これらの結果を基に、相互無償使用の覚書（P.4）に基づく配置計画などの検討を行っていたところ、福山市都市再生協議会に委員として参加しているJR西日本岡山支社の支社長が同年11月27日に市長を訪問し、同社の整備計画案（以下「JR案」という。）を提出した。

JR案の内容は、駅前広場のJR西日本所有地と北口広場の本市所有地を交換（以下「南北土地交換」という。）する前提で、北口広場にパーク・アンド・ライド機能とフリンジパーキング機能を併せ持つ大規模な駐車場に加え、商業施設、ホテル、福山城を望む展望広場を設け、さんすて福山と一体となって駅南北の交流軸を形成するというものだった。

本市は、この提案を、北口広場整備の有力な選択肢の一つとして受理し、本市が検討を行っている相互無償使用の覚書に基づく配置計画とあわせ、用地処理や配置計画の比較評価を行った（P.26～29）。

本市の案は、玄関口機能として、能のスケールの舞台を備えた板張り床と小庇のある和の広場を設けることとした。（資料編参照）その上で、駐車場棟を自走式で独立した棟とするF1案、低層化を図るためタクシーやまわローズの乗降場の上部を利用し駐車場部分を確保したF2案、そして、駐車場棟を機械式とすることで周辺への圧迫感を低減したF3案の計3案を作成した。

これにJR案を加えた合計4案について、用地処理や空間演出、機能性や概算事業収支などの視点から比較評価を行った。

その結果、JR案は規模が大きく、周辺への圧迫感において他の案に劣るものの、南北土地交換により駅前広場の将来の土地の利活用度が高いこと、また、駐車場のパーク・アンド・ライド機能や駅前再生に資するフリンジパーキング機能の面、さらに事業費や維持管理費の面で本市案より優れていることがわかった。

この結果を、「福山駅北口広場整備の考え方」として取りまとめ、2019年（平成31年）1月24日に開催した福山駅前デザイン会議に提示し、駅前再生の観点から専門家の意見を聴いた。

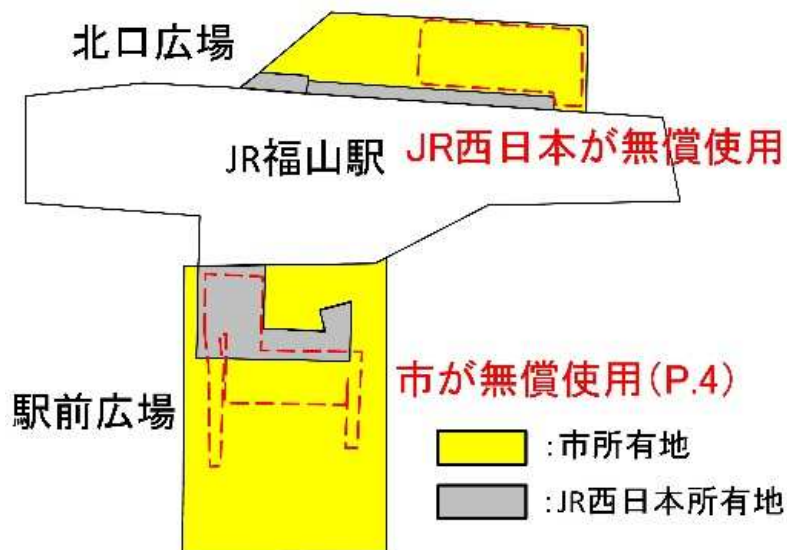
翌25日には、福山市都市再生協議会で、ネットワークの拠点としての視点から意見を聴いた。

これらの意見を踏まえ「福山駅北口広場整備基本方針」（案）を作成し、2019年（平成31年）2月1日から同年3月4日までパブリックコメントを行った。そこで出された市民の意見を反映し、3月末に、「福山駅北口広場整備基本方針」を策定した。

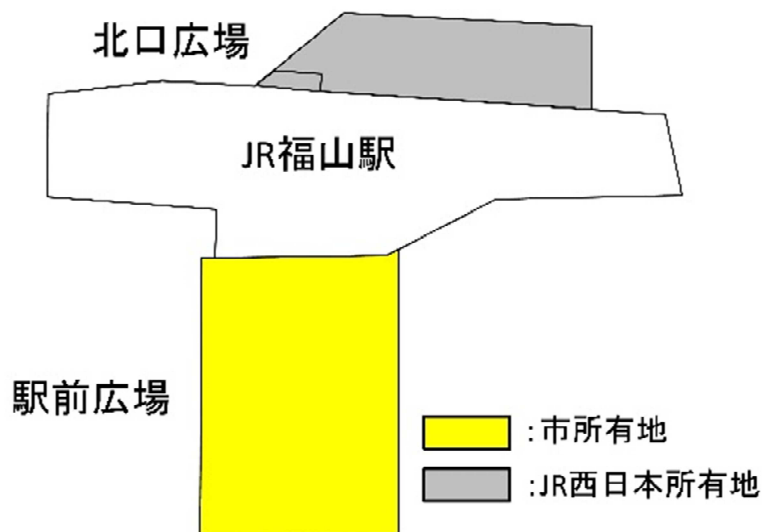
IV 北口広場整備の方針

(2) 駅前広場と北口広場の土地の交換

- 2007年（平成19年）に本市とJR西日本が締結した相互無償使用の覚書（P.4）によらず，駅前広場のJR西日本所有地（約2,624㎡）と北口広場の本市所有地（約4,484㎡）を交換し，駅前広場（約14,000㎡）は全て本市所有地，北口広場（約5,993㎡）は全てJR西日本所有地とする。

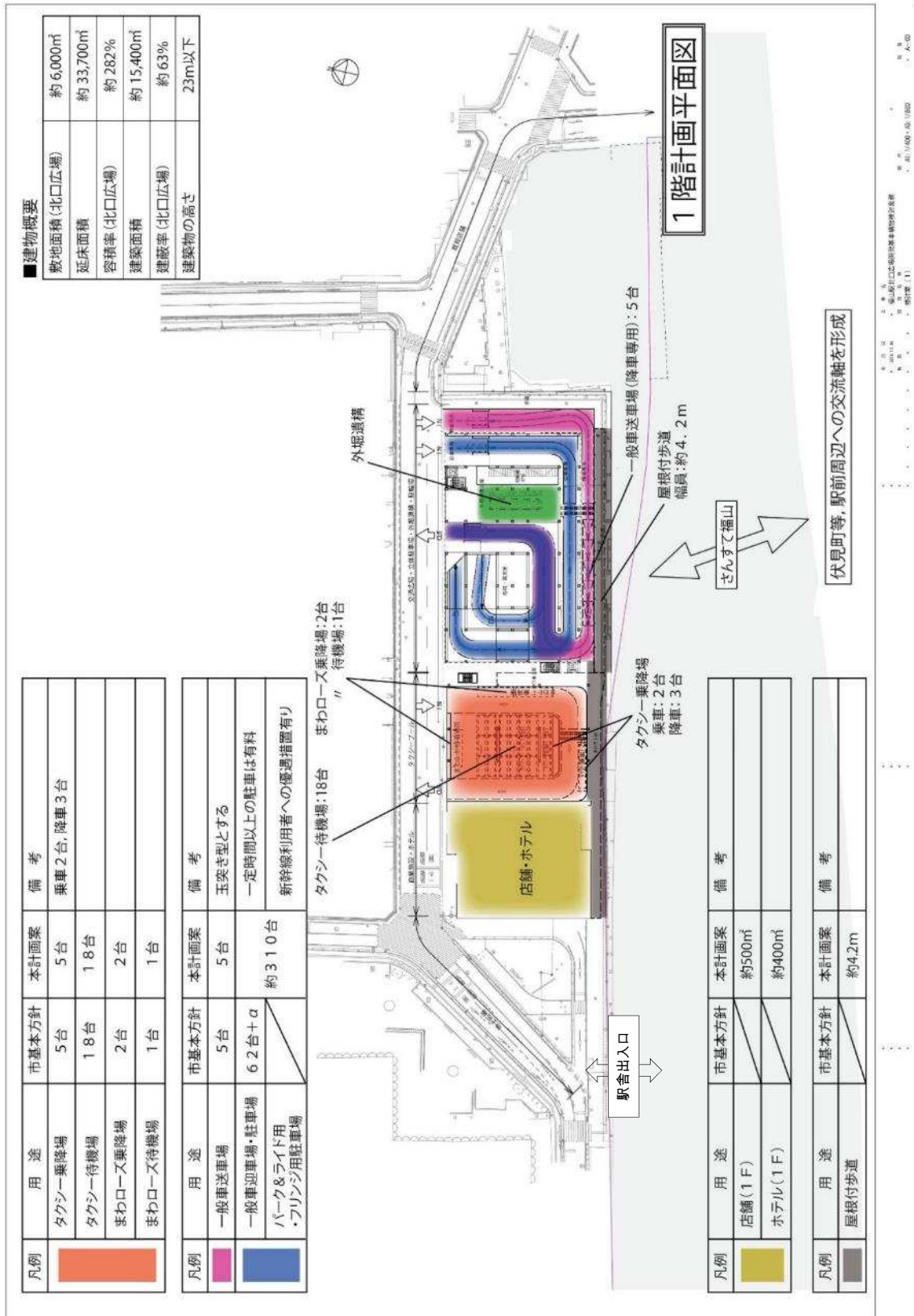


■相互無償使用概要図

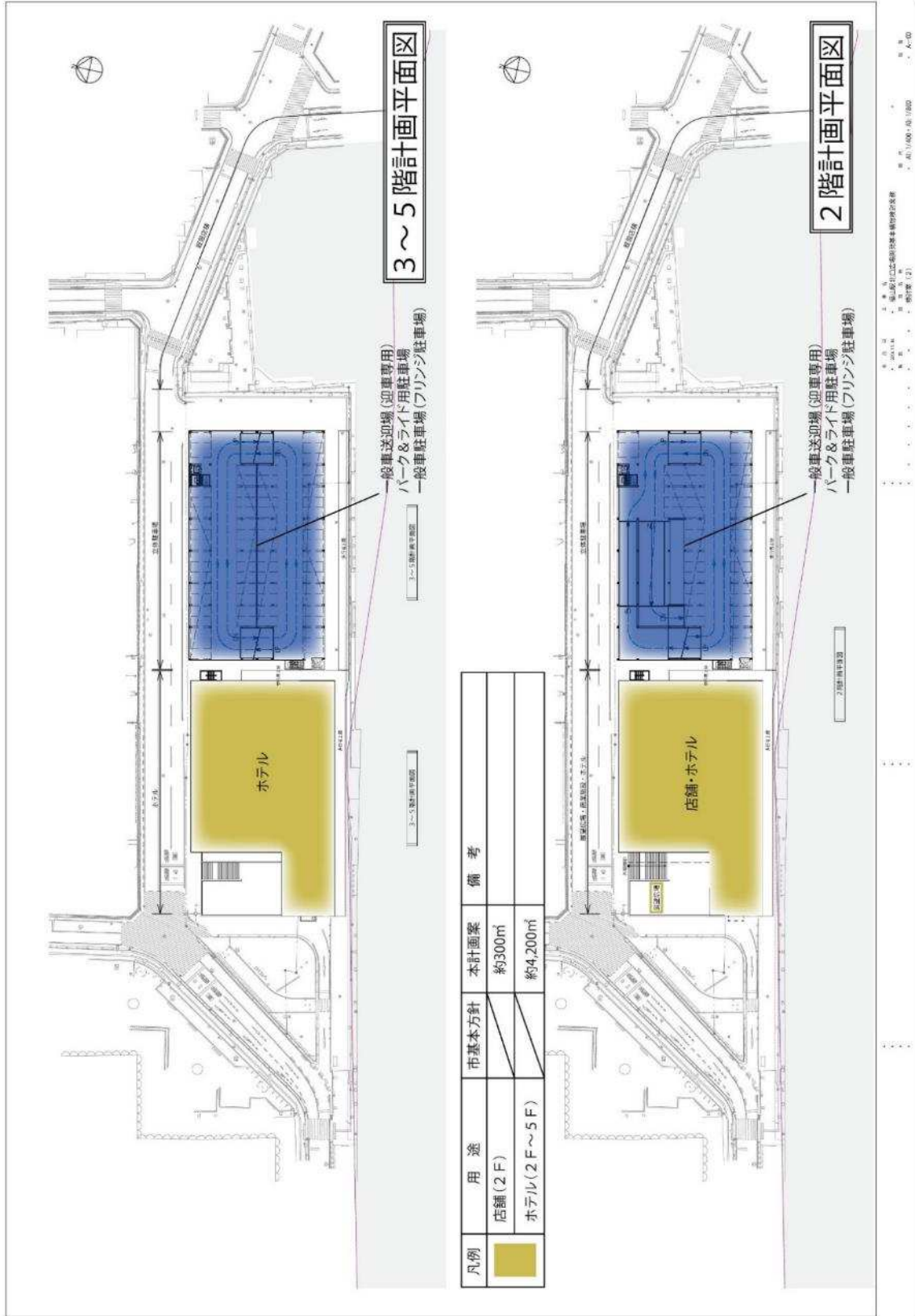


■南北土地交換概要図（JR案）

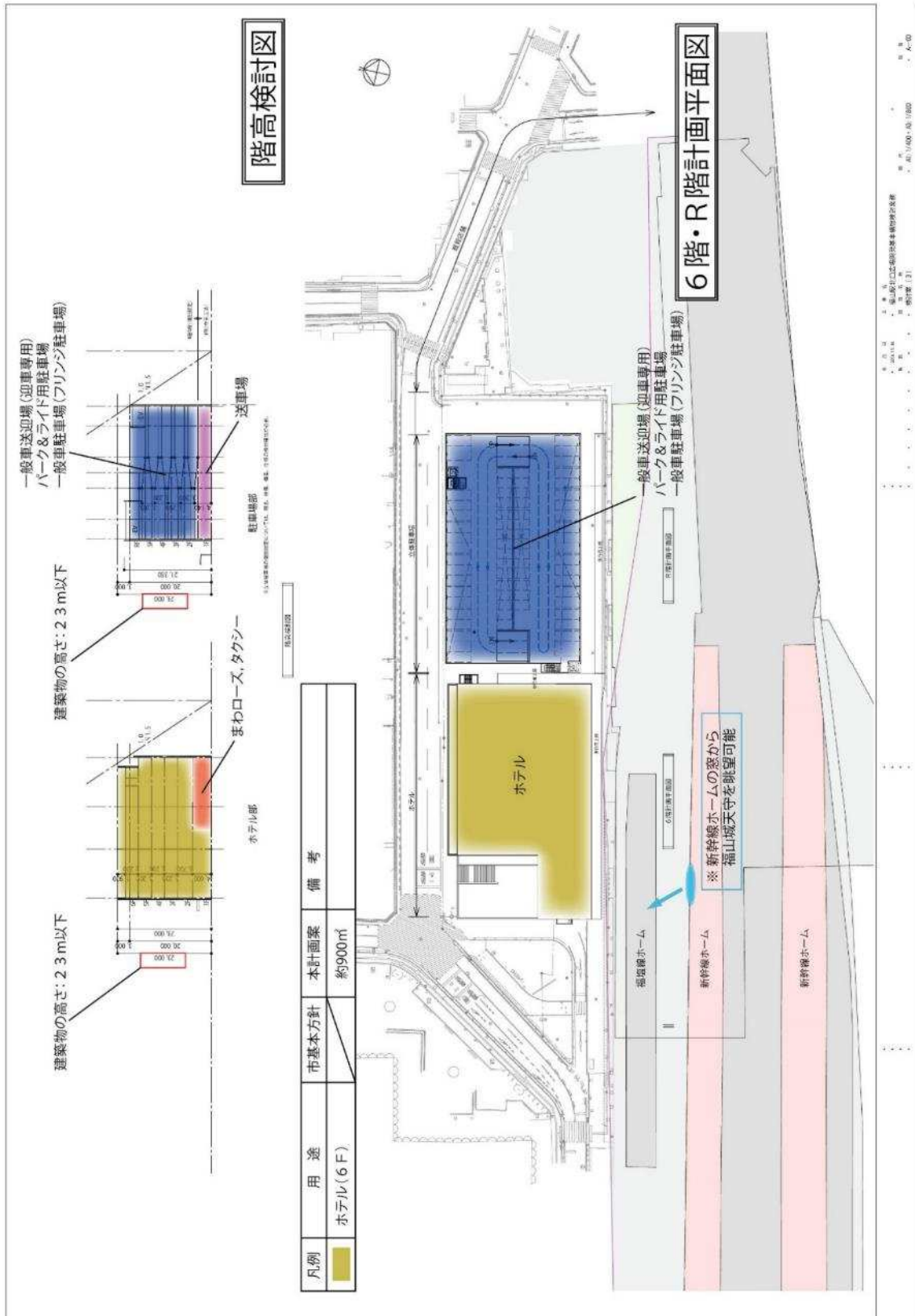
(3) 北口広場整備の方針



IV 北口広場整備の方針



IV 北口広場整備の方針



IV 北口広場整備の方針

4 今後の進め方

- 本市とJR西日本は、2019年度（平成31年度）以降、現在の相互無償使用の覚書に替えてJR案を実施するために必要な協定を締結する。
- 協定締結後、JR西日本は北口広場整備に係る基本・実施設計（外観パースを含む）を行い、その内容を本市と協議する。
- 設計協議が整い、本市が代替の送迎バス乗降場（暫定を含む）の整備を完了した後に、南北土地交換を行う。
- JR西日本は南北土地交換後、北口広場整備に着手する。