

## 福山駅前広場の機能検証（暫定）のポイント

### 1. 福山駅前広場の機能検証（暫定）とは

「駅前広場計画指針」に則して、「駅前広場の利用実態調査（2019年度（令和元年度）」及び「駅前広場に関するアンケート調査（2020年度（令和2年度）」を実施し、福山駅前広場の機能を検証したものの。

### 2. 検証結果

- ✓ 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た。
- ✓ 交通結節機能に関しては、鉄道と徒歩、自動車（バス、タクシー、一般車）、自転車などとの乗り継ぎについては一定の利便性を確保しているが、スペースの効率的な活用や安全性の確保には改善の余地があることが見受けられた。
- ✓ 都市の広場機能に関しては、公共空間に求められる機能が時代と共に変遷してきており、現状では人が集い、憩い、くつろぐ場としての空間の不足により、十分な機能を果たせないことが示唆された。

### 3. 検証内容

別紙参照

## 福山駅前広場の機能検証（暫定）

「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）に則して，「駅前広場の利用実態調査（2019年度（令和元年度）」<sup>※1</sup>（以下「利用実態調査」という。）及び「駅前広場に関するアンケート調査（2020年度（令和2年度）」<sup>※2</sup>（以下「アンケート調査」という。）を実施し，福山駅前広場（以下「駅前広場」という。）の機能について次のとおり検証した。

## 1 対象範囲

利用実態調査の対象範囲は図1のとおりである。また，アンケート調査では，駅周辺も対象範囲に加えて，タクシーやバスなどの交通施設の利便性や備後圏域の玄関口としてふさわしい将来のイメージなどについて意見を聴いた。

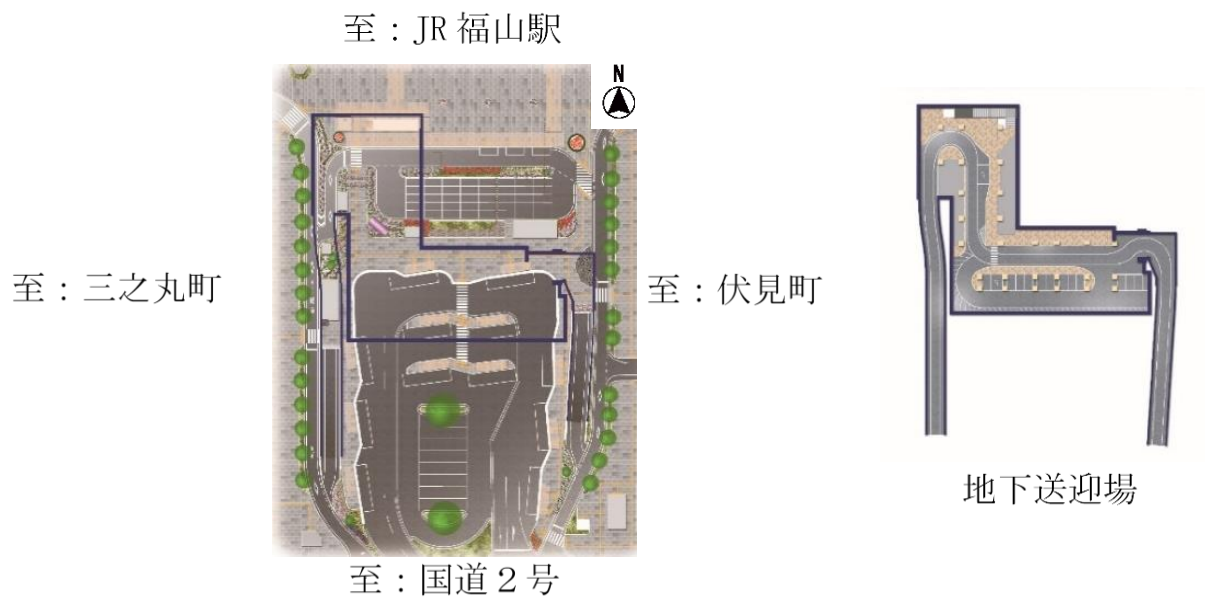


図1 対象範囲

※1 2019年（令和元年）11月26日（火曜日）に実施

※2 2020年（令和2年）12月25日（金曜日）～2021年（令和3年）1月8日（金曜日）で実施

## 2 検証結果

### (1) 交通結節機能

#### ①車道

駅前広場の車道は、鉄道と自動車（バスやタクシー、一般車など）との乗り継ぎの処理に加え、自動車の通過交通も処理している。そのため、通過目的で駅前広場に流入している交通の状況について検証した。

#### ○利用実態調査結果

- ・12時間<sup>※3</sup>あたりに（K2）から駅前広場方面に845台が流入し、駅前広場方面から（K2）に3,250台が流出していることから、（K1）から（K2）には2,405台が通過していると推測される（図2）。
- ・（K3）から（K1）に871台が通過していると推測される。以上から、3,276台が通過目的で駅前広場内を通行していると推測される（図2）。

#### ○アンケート調査結果

- ・「車の通過しやすさ」に関しては、運転者の約58%が「不十分・やや不十分」と回答した。
- ・自由意見では、「歩行者が多いため、車で通過しにくい」などの意見があった。

#### ○考察

- ・断面A～Dの混雑度<sup>※4</sup>がいずれも1.0未満であることから、現在の12時間あたりの交通量に対して道路の交通容量は確保されている。
- ・車の通過しにくさについては、歩行者の安全面を考慮して車の速度を抑制する道路構造としていることや送迎時に生じる短時間の混雑が影響していると考えられる。

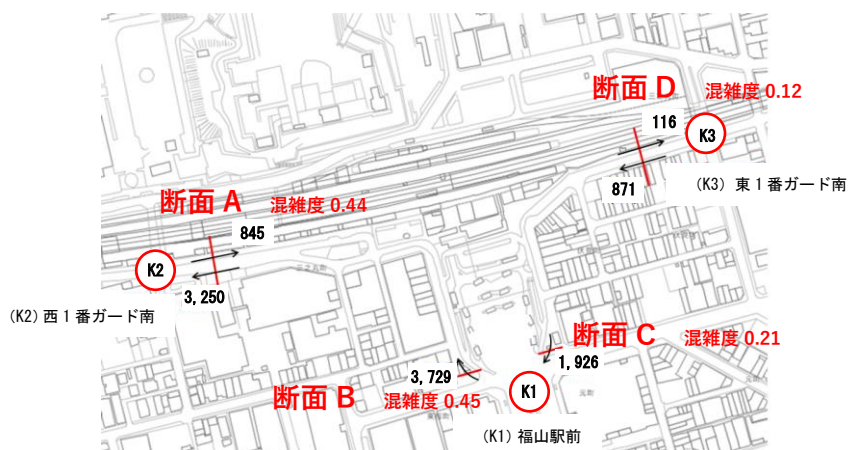


図2 駅前広場関連交通量（12時間あたり）

※3 午前7時から午後7時までの12時間

※4 混雑度とは、道路の交通容量に対する12時間交通量の比で表される混雑の程度を表す指標のこと。混雑度が1.0未満であれば、交通容量に対する交通量が少ないため、円滑に走行できるとされている。

## ②歩道

鉄道と徒歩や自転車などの乗り継ぎの処理に加え、駅周辺の都市機能をつなぐ役割などを担う駅前広場の歩道の歩行者と自転車の流入、流出の状況について検証した。

### ○利用実態調査結果

- ・調査地点を通過する21時間<sup>※5</sup>あたりの通行量は、歩行者37,019人、自転車利用者7,920人、合計44,939人である(表1)。
- ・歩行者は調査地点16・20・27から、自転車利用者は調査地点20・25・27から駅前広場に主に流入、流出している(表1)。

### ○アンケート調査結果

- ・「歩道の広さ」に関しては、歩行者の約47%が「十分・やや十分」と回答した。一方で、「自転車の走行による歩行時の安全性」に関しては、歩行者の約45%が「不十分・やや不十分」と回答した。
- ・「屋根の設置場所」に関しては、歩行者の約47%が「不十分・やや不十分」と回答した。
- ・自由意見では、「歩行者と自転車は区別すべき」、「自転車がスピードを出していて危ない」、「駅舎からバス乗場やエレベーター等まで屋根が連続していると良い」などの意見があった。

### ○考察

- ・調査地点20(福山駅南有料自転車駐車場付近)、27(福山駅前(東)交差点付近)は歩行者と自転車利用者ともに流入、流出が多い。
- ・自転車交通量が500~700台/日を超えている<sup>※6</sup>調査地点16付近の歩道幅員にはあまり余裕がない。

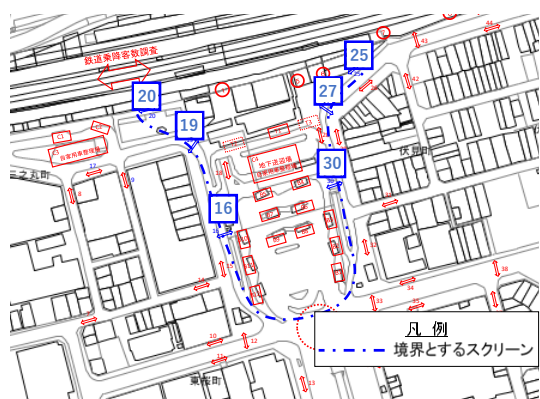


表1 調査地点を通過する通行量(21時間あたり)

| 地点 | 流入方向   |       |        | 流出方向   |       |        | 断面計    |
|----|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|
|    | 歩行者    | 自転車   | 計      | 歩行者    | 自転車   | 計      |        |
| 16 | 3,598  | 337   | 3,935  | 3,947  | 235   | 4,182  | 8,117  |
| 19 | 1,617  | 468   | 2,085  | 2,123  | 512   | 2,635  | 4,720  |
| 20 | 5,611  | 1,306 | 6,917  | 4,609  | 1,191 | 5,800  | 12,717 |
| 25 | 1,797  | 863   | 2,660  | 1,573  | 968   | 2,541  | 5,201  |
| 27 | 5,134  | 877   | 6,011  | 5,133  | 907   | 6,040  | 12,051 |
| 30 | 1,064  | 149   | 1,213  | 813    | 107   | 920    | 2,133  |
| 合計 | 18,821 | 4,000 | 22,821 | 18,198 | 3,920 | 22,118 | 44,939 |

図3 駅前広場を出入りする人を集計した範囲

※5 JR福山駅の始発から終電までの時間(午前4時から翌日午前1時までの21時間)

※6 自転車と歩行者を分離する際の判断基準(道路構造令の解説と運用(公益社団法人日本道路協会))を参考

### ③路線バスと長距離バスの乗降場

路線バスと長距離バスの乗降場について検証した。

#### ア 路線バス

##### ○利用実態調査結果

- ・16時間※7あたりの乗降場全体の乗降客数は、乗車3,632人、降車3,472人である(図5)。乗降場全体の1時間あたりの乗車させる台数(以下「乗車台数」という。)は平均で30.8台、ピーク時(7時台)で46台である。バース単位の1時間あたりの乗車台数は平均で3.4台、ピーク時で5.1台である(図6)。

##### ○アンケート調査結果

- ・「駅舎からバス乗場までの距離」(約90m(5番乗場)～約190m(1番乗場))に関しては、利用者の約38%が「十分・やや十分」と回答し、「不十分・やや不十分」(約16%)を上回った。
- ・「バス乗場の配置(レイアウト)の分かりやすさ」に関しては、利用者の約39%が「不十分・やや不十分」と回答し、「十分・やや十分」(約22%)を上回った。
- ・自由意見では、「バスの行き先や乗場が分かりにくい」、「雨風をもっと防げると良い」、「バスの本数が少ない」などの意見があった。

##### ○考察

- ・乗客の利便性を考慮して方面別の配置となっていることから乗場により乗車及び降車させる台数(以下「乗入台数」という。)が多い乗場と少ない乗場がある。バース単位の1時間あたりの乗車台数が平均で3.4台であることから、比較的余裕のある運用がされていると考えられる。
- ・「バス乗場の配置(レイアウト)の分かりやすさ」に関しては、案内板の設置場所や案内板の情報、乗場表示の分かりにくさが影響していると考えられる。

表2 乗場別利用状況

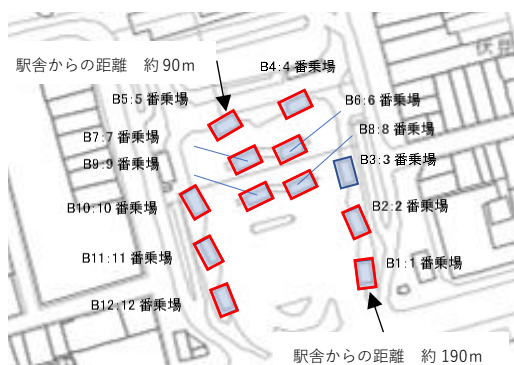


図4 路線バス乗降場の位置図

|            | 行き先など            |
|------------|------------------|
| B1: 1番乗場   | 北部方面             |
| B2: 2番乗場   | 東部方面             |
| B4: 4番乗場   | 南部後面             |
| B5: 5番乗場   | 南西部方面            |
| B6: 6番乗場   | 西部方面             |
| B7: 7番乗場   | 北西部方面            |
| B8: 8番乗場   | 北東部方面            |
| B9: 9番乗場   | 南東部方面            |
| B10: 10番乗場 | 中心部循環路線バス(まわろーず) |
| B11: 11番乗場 | 降車専用             |
| B12: 12番乗場 | 降車専用             |

(内訳) 乗車9バース, 降車専用2バース

※11番・12番乗場以外も降車バースとして運用されている。

※7 始発から最終までのバスの発着時間(午前6時から午後10時までの16時間)

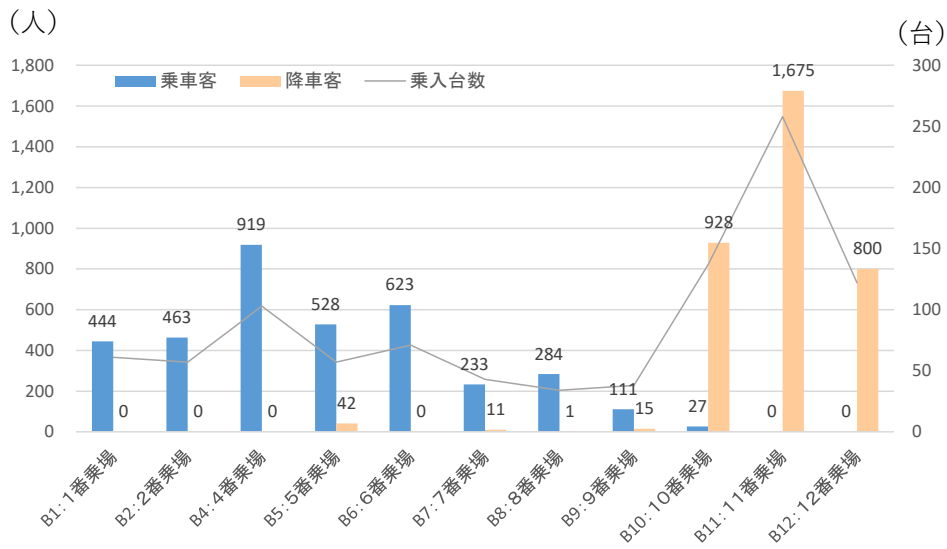


図5 乗場別乗降客数（16時間※7あたり）

【合計】乗車客数 3,632人

降車客数 3,472人

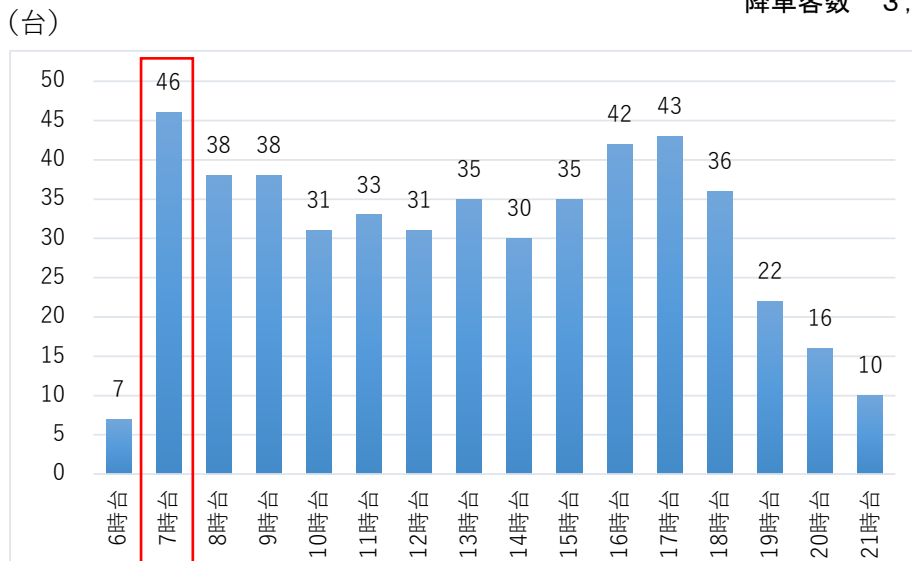


図6 時間別乗車台数

【合計】乗車台数 493台（16時間※8あたり）

・乗降場全体の1時間あたりの乗車台数 平均 30.8台  
ピーク時 46台

・バス単位の1時間あたりの乗車台数（乗車9バス）  
平均 3.4台  
ピーク時 5.1台

※8 始発から最終までのバスの発車時間（午前6時から午後10時までの16時間）

## イ 長距離バス

### ○利用実態調査結果

- ・20時間<sup>※9</sup>あたりの乗降場全体の乗降客数は、乗車577人、降車303人である(図8)。
- ・3番乗場の乗車台数は17時間<sup>※10</sup>で101台であるため、1時間あたりの乗車台数は5.9台、ピーク時(7時台、17時台)で9台である(図9)。

### ○アンケート調査結果

- ・「駅舎からバス乗場までの距離」(約150m)に関しては、利用者の約34%が「十分・やや十分」と回答し、「不十分・やや不十分」(約20%)を上回った。
- ・「バス乗場の配置(レイアウト)の分かりやすさ」に関しては、利用者の約37%が「不十分・やや不十分」と回答し、「十分・やや十分」(約22%)を上回った。
- ・自由意見では、「案内板に気付かない」、「雨風をもっと防げると良い」などの意見があった。

### ○考察

- ・1時間あたりの乗車台数が5.9台であることから、施設規模に応じた利用状況になっていると考えられる。
- ・「バス乗場の配置(レイアウト)の分かりやすさ」に関しては、案内板の設置場所や案内板の情報、乗場表示の分かりにくさが影響していると考えられる。

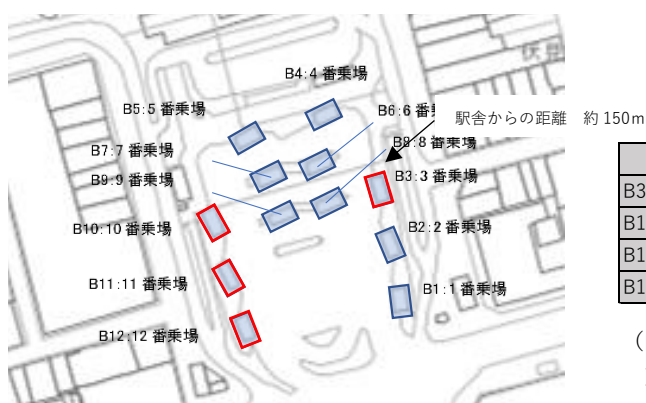


図7 長距離バス乗降場の位置図

表3 乗場別利用状況

|           | 行き先など            |
|-----------|------------------|
| B3:3番乗場   | 長距離バス            |
| B10:10番乗場 | 中心部循環路線バス(まわローズ) |
| B11:11番乗場 | 降車専用             |
| B12:12番乗場 | 降車専用             |

(内訳) 乗車1バース、降車専用2バース

※10 番乗場は降車バースとして運用されている。

※9 始発から最終までのバスの発着時間(午前5時から翌日午前1時までの20時間)

※10 3番乗場の始発から最終までのバスの発着時間(午前5時から午後10時までの17時間)

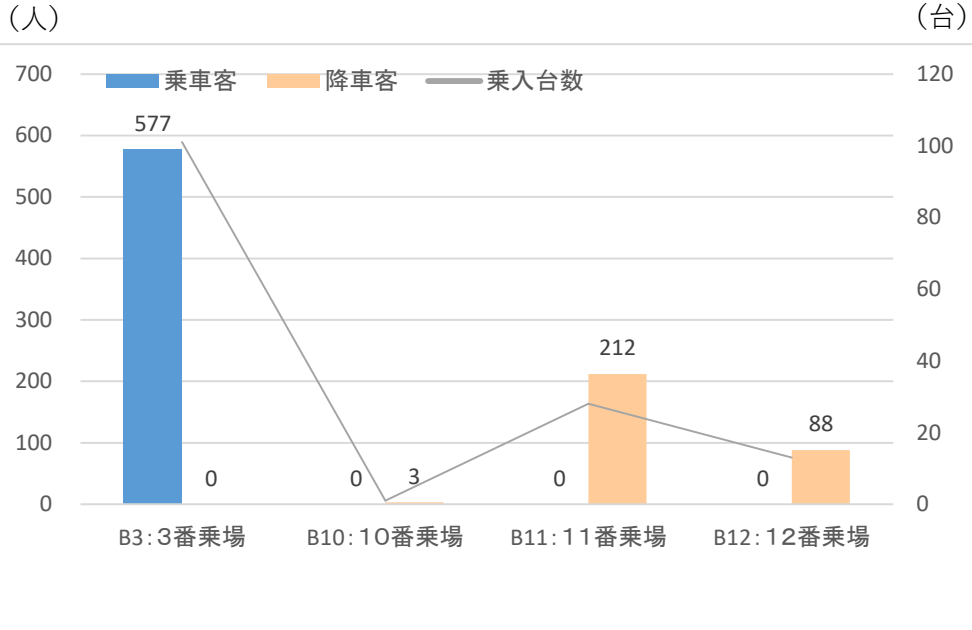


図8 乗場別乗降客数（20時間あたり）

【合計】乗車客数 577人  
降車客数 303人



図9 時間別乗車台数

【合計】乗車台数 101台（17時間あたり）  
・1時間あたりの乗車台数 平均 5.9台  
ピーク時 9台

※バス単位の1時間あたりの乗車台数は、  
乗車バスが1バスのため、同上である。



#### ④タクシーの乗降場、待機場

タクシーの乗降場と待機場について検証した。

##### ○利用実態調査結果

- ・ 21時間<sup>※11</sup>あたりの乗降客数は、乗車995人、降車629人(図11)、乗車台数は690台、降車させる台数(以下「降車台数」という。)は421台(図12)である。1時間あたりの乗車台数は平均で32.9台、ピーク時(12時台)で77台である(図12)。バス単位の1時間あたりの乗車台数は平均で8.2台、ピーク時で19.3台である(図12)。
- ・ 待機場の駐車台数は20台前後で推移している。満空率<sup>※12</sup>は平均で約31%、ピーク時(12時時点)で約55%である(図13, 14)。

##### ○アンケート調査結果

- ・ 駅舎から乗場までの距離(約50~60m)に関しては、タクシー乗場を利用している人の約54%が「十分・やや十分」と回答している。
- ・ 自由意見では、「雨風をもっと防げると良い」、「乗場を駅前中央に配置するのはもったいない」、「待機スペースが広すぎる」などの意見があった。

##### ○考察

- ・ ピーク時に生じる一時的な混雑は見られるものの、1時間あたりの乗車台数が平均8.2台であることから、施設規模に応じた利用状況になっていると考えられる。
- ・ 待機場の満空率に余裕があるため、十分な駐車台数が確保されているといえる。

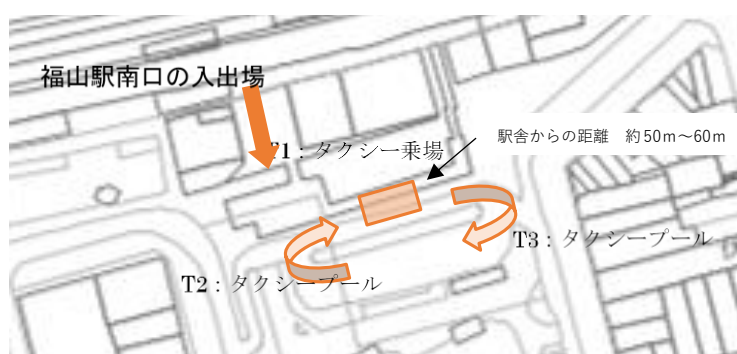
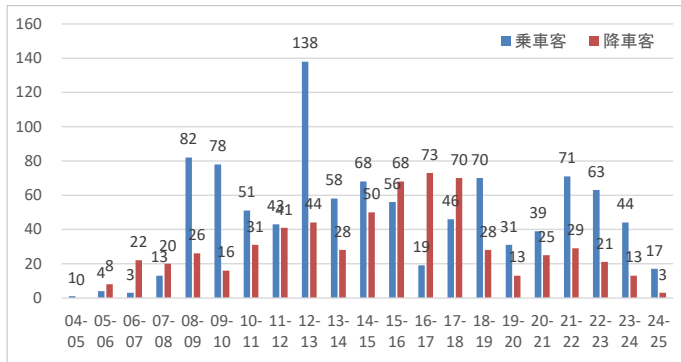


図10 タクシー乗降場と待機場の位置図

※11 福山駅の始発から終電までの時間(午前4時から翌日午前1時までの21時間)

※12 満空率とはタクシーの待機場を占めるタクシーの駐車台数の割合のこと

(人)



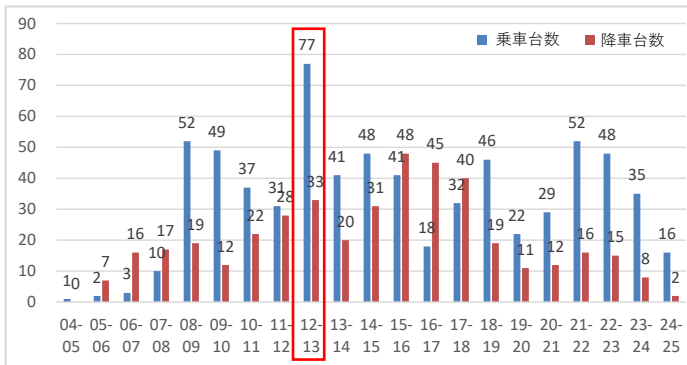
【合計】

- 乗車客数 995人
- 降車客数 629人

(時)

図 1 1 時間別乗降客数

(台)



【合計】

- 21時間あたりの乗降台数
  - 乗車台数 690台
  - 降車台数 421台
- 1時間あたりの乗車台数
  - 平均 32.9台
  - ピーク時 77台
- バス単位の1時間あたりの乗車台数

(時) (乗車4バス)

- 平均 8.2台
- ピーク時 19.3台

図 1 2 時間別乗降台数

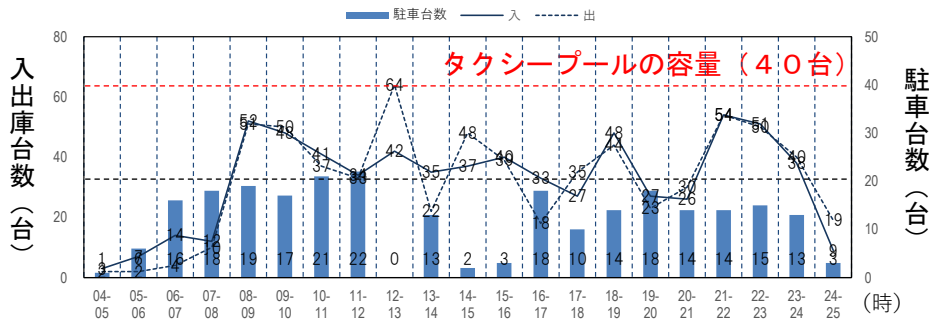


図 1 3 時間別駐車台数

・ 駐車台数は20台前後で推移

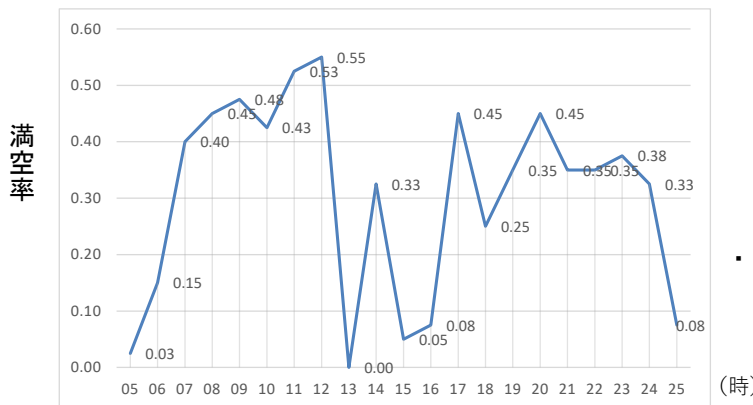


図 1 4 待機場の時間別満空率 (毎時0分時点)

- 1時間あたりの満空率
  - 平均 約31%
  - ピーク時 約55%

## ⑤一般車送迎用乗降場と一般車送迎用駐車場

駅前広場に隣接する福山駅西送迎場を含む一般車送迎用乗降場と一般車送迎用駐車場について検証した。

### ア 一般車送迎用乗降場

#### ○利用実態調査結果

- ・福山駅西送迎場（C1）の21時間<sup>※13</sup>あたりの乗降客数は乗車578人、降車634人（図16）、乗車台数は503台、降車台数は541台（図17）である。
- ・地下送迎場（C2）の17時間<sup>※14</sup>あたりの乗降客数は乗車246人、降車378人（図18）、乗車台数は215台、降車台数は323台（図19）である。

#### ○アンケート調査結果

- ・「福山駅西送迎場の送迎のしやすさ」に関しては、利用者の約49%が「不十分・やや不十分」と回答し、「十分・やや十分」（約12%）を上回った。
- ・「地下送迎場の送迎のしやすさ」に関しては、利用者の約46%が「不十分・やや不十分」と回答し、「十分・やや十分」（約12%）を上回った。
- ・自由意見では、「地下送迎場の入口が分かりにくい、通り過ぎそうになる」、「福山駅西送迎場の送迎スペースが狭い」、「福山駅西送迎場が混んでいるとカーブが曲がれない」などの意見があった。

#### ○考察

- ・福山駅西送迎場はピーク時などに生じる一時的な混雑は見られるものの、施設規模に応じた利用状況になっていると考えられる。
- ・「地下送迎場の送迎のしやすさ」に関しては、地下送迎場の入口の分かりにくさや出入りのしにくさが影響していると考えられる。

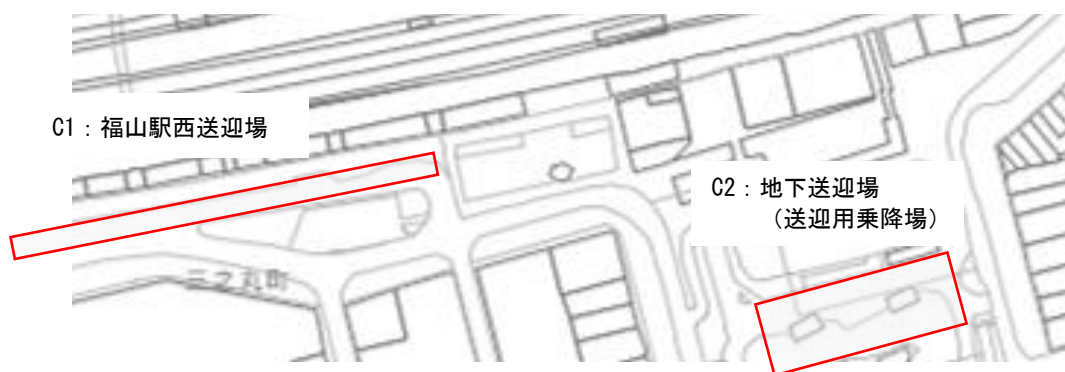
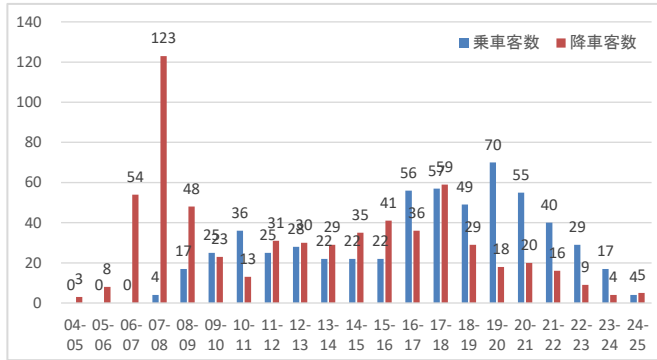


図15 送迎場位置図

※13 福山駅の始発から終電までの時間（午前4時から翌日午前1時までの21時間）

※14 地下送迎場の利用時間（午前6時から午後11時までの17時間）

(人)



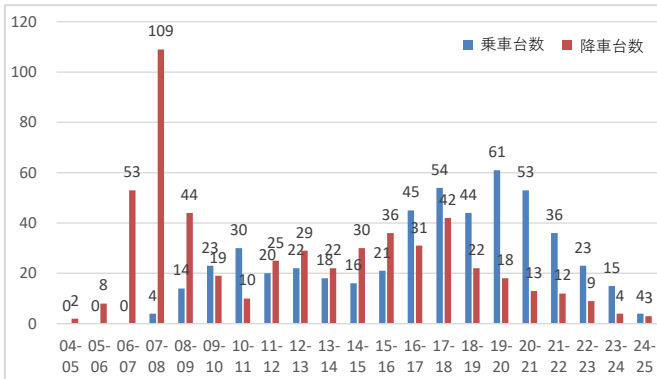
【合計】

- ・乗車客数 578人
- ・降車客数 634人

(時)

図16 福山駅西送迎場(C1)時間別乗降客数

(台)



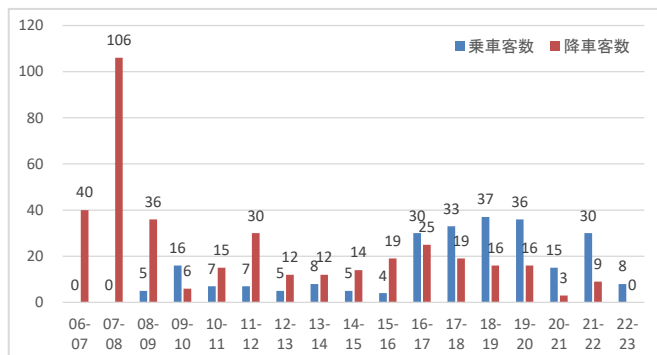
【合計】

- ・乗車台数 503台
- ・降車台数 541台

(時)

図17 福山駅西送迎場(C1)時間別乗降台数

(人)



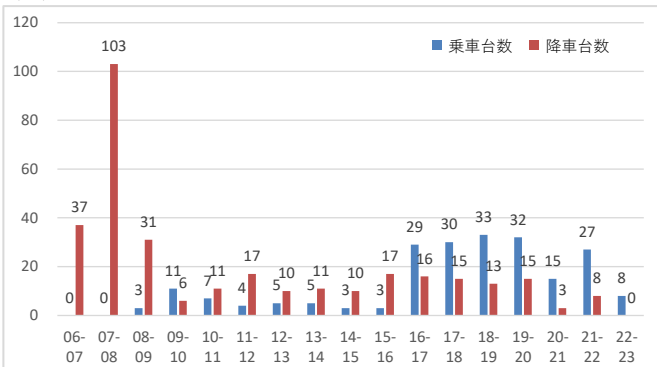
【合計】

- ・乗車客数 246人
- ・降車客数 378人

(時)

図18 地下送迎場(C2)時間別乗降客数

(台)



【合計】

- ・乗車台数 215台
- ・降車台数 323台

(時)

図19 地下送迎場(C2)時間別乗降台数

## イ 一般車送迎用駐車場

### ○利用実態調査結果

- ・福山駅西送迎専用駐車場（C3）の21時間<sup>※15</sup>あたりの駐車台数は261台、1時間あたりの駐車台数は平均で12.4台、ピーク時（10時台）で30台である（図21）。
- ・地下送迎場送迎用駐車場（C4）の17時間<sup>※16</sup>あたりの駐車台数は89台、1時間あたりの駐車台数は平均で5.2台、ピーク時（16時台）で12台である（図22）。
- ・福山駅西送迎専用駐車場（C3）と地下送迎場送迎用駐車場（C4）いずれも、約8割の車両が入庫から15分以内に出庫しており、常時満車である状態ではない（図21、22）。（入庫後15分まで無料）

### ○考察

- ・福山駅西送迎専用駐車場と地下送迎場送迎用駐車場は、現在の駐車料金などの運用方法では、施設規模に応じた利用状況になっていると考えられる。

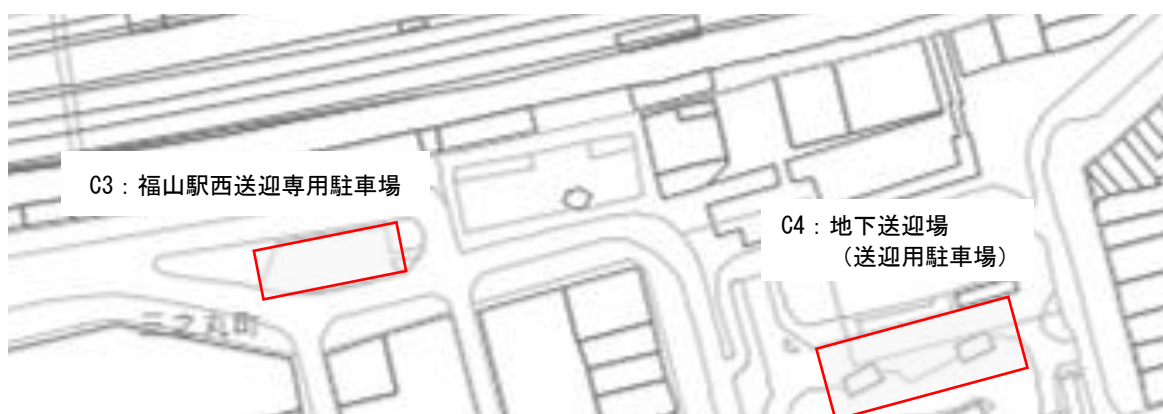
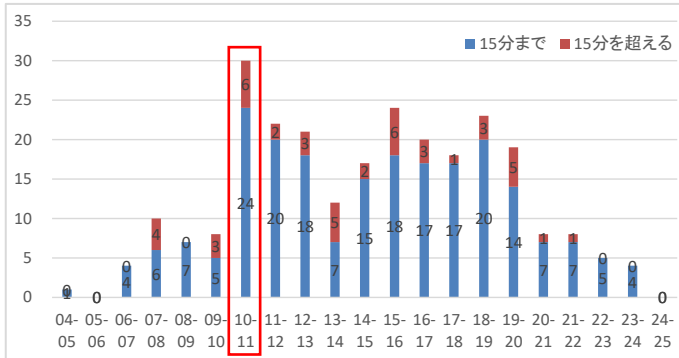


図20 送迎用駐車場位置図

※15 福山駅の始発から終電までの時間（午前4時から翌日午前1時までの21時間）

※16 地下送迎場の利用時間（午前6時から午後11時までの17時間）

(台)

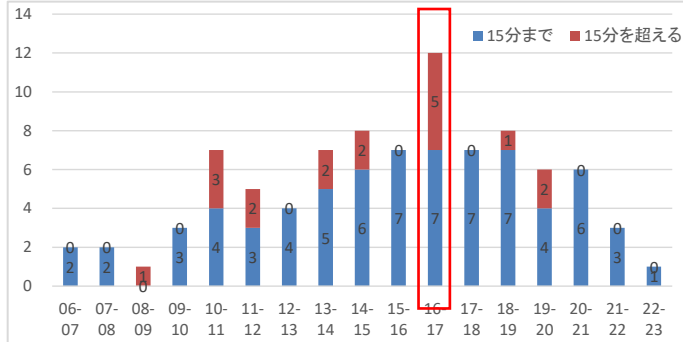


【合計】

- ・ 駐車台数 261台 (21時間あたり)
- 15分まで 216台
- 15分を超える 45台
- ⇒ 15分までの駐車割合 82.8%
- ・ 1時間あたりの駐車台数
- 平均 12.4台
- ピーク時 30台

図 2 1 福山駅西送迎専用駐車場 (C3) 時間別駐車台数

(台)



【合計】

- ・ 駐車台数 89台 (17時間あたり)
- 15分まで 71台
- 15分を超える 18台
- ⇒ 15分までの駐車割合 79.8%
- ・ 1時間あたりの駐車台数
- 平均 5.2台
- ピーク時 12台

図 2 2 地下送迎場送迎用駐車場 (C4) 時間別駐車台数

(台)

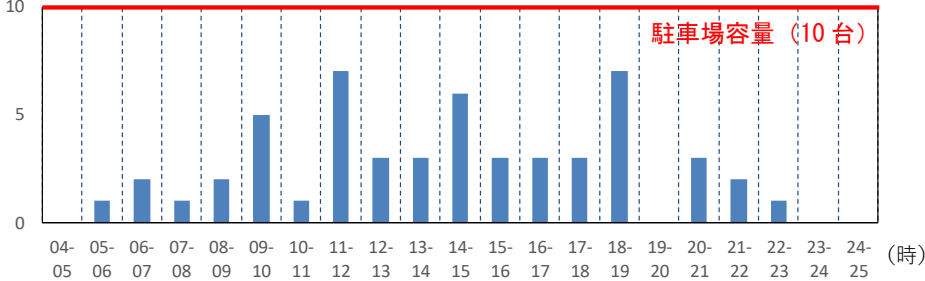


図 2 3 福山駅西送迎専用駐車場 (C3) 時間別駐車台数 (毎時0分時点)

(1時間毎の入庫・出庫台数に基づく算出値)

(台)

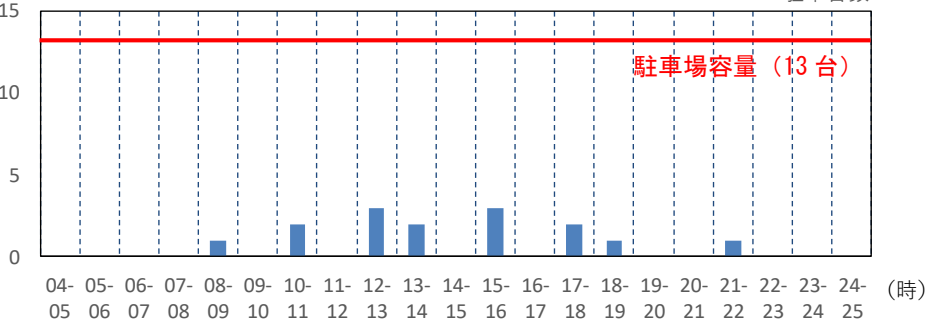


図 2 4 地下送迎場送迎用駐車場 (C4) 時間別駐車台数 (毎時0分時点)

(1時間毎の入庫・出庫台数に基づく算出値)

## (2) 都市の広場機能

市街地拠点機能，交流機能，景観機能，サービス機能について検証した。

### ○利用実態調査結果

- ・駅前広場の面積は約14,000㎡，その内，都市の広場機能を果たすための空間（環境空間）の面積は約6,000㎡（44%），交通結節機能を果たすための空間（交通空間）は約8,000㎡（56%）である。
- ・景観機能については，モニュメントやばらの植栽，ばらのアーチ，復元した石垣などの修景施設がある。
- ・サービス機能については，多目的トイレや案内板，バス案内所などの施設がある。

### ○アンケート調査結果

- ・「人が集い，憩い，くつろぐ空間の広さ」  
回答者の約49%が「不十分・やや不十分」と回答し，「十分・やや十分」（約10%）を上回った。
- ・「イベントの実施や飲食店の出店などの広場の活用」  
回答者の約54%が「不十分・やや不十分」と回答し，「十分・やや十分」（約9%）を上回った。
- ・「広場の東西の横断のしやすさ」  
回答者の約43%が「不十分・やや不十分」と回答し，「十分・やや十分」（約9%）を上回った。
- ・「休憩施設の場所」  
歩行者の約41%が「不十分・やや不十分」と回答し，「十分・やや十分」（約8%）を上回った。
- ・「休憩施設の数」  
歩行者の約45%が「不十分・やや不十分」と回答し，「十分・やや十分」（約7%）を上回った。
- ・「景観の良さ」  
回答者の約49%が「不十分・やや不十分」と回答し，「十分・やや十分」（約12%）を上回った。
- ・「多目的トイレ，授乳室など」  
回答者の約43%が「不十分・やや不十分」と回答し，「十分・やや十分」（約7%）を上回った。
- ・「インフォメーション」  
回答者の約37%が「不十分・やや不十分」と回答し，「十分・やや十分」（約7%）を上回った。

## ○考察

### (市街地拠点機能)

- ・伏見町でのリノベーションまちづくりや三之丸町地区優良建築物等整備事業などにより駅周辺の再生の兆しは見えつつあるものの、通過交通を処理している広場の東西の車道によりまちとの連続性が分断され、駅周辺の様々な都市機能をつなぐ役割が十分に果たされていないと考えられる。
- ・環境空間の面積が狭く、まとまったスペースが確保できていないことが「人が集い、憩い、くつろぐ空間の広さ」と「イベントの実施や飲食店の出店などの広場の活用」の低評価につながっていると考えられる。
- ・限られたスペースの中に交通結節機能を集約し、タクシーやバス、一般車を分離させた車両の安全性に配慮した施設配置であることが、「広場の東西の横断のしやすさ」の低評価につながっていると考えられる。また、今後、ウォークブルな駅前広場をめざすにあたって、駅周辺の4つのエリアや各交流拠点をつなぐ核となる場所に位置しているが、現状では十分に機能を果たせていないと考えられる。

### (交流機能)

- ・人が通行するための空間やバスを待つための空間が環境空間の多くを占めており、人が滞留するための空間が少ないことが、「人が集い、憩い、くつろぐ空間の広さ」の低評価につながっていると考えられる。
- ・主にバス乗場にベンチが15基程度（市が所有するもの）設置されているが、それ以外の場所に十分な数の休憩施設が設置されていないことが「休憩施設の場所」と「休憩施設の数」の低評価につながっていると考えられる。

### (景観機能)

- ・広場内の施設が駅舎から南方向への視界を遮っている。視認性の低下は、利用者心理的な負担を与え、気軽なまち歩きや施設回遊の動機を阻む要因になると考えられる。また、広場内の施設が視界を遮り、駅前広場の空間的な広がりを狭めていることが、玄関口としてのまちのイメージや魅力を低下させる要因になると考えられる。

### (サービス機能)

- ・多目的トイレや授乳室については、施設のあり方や官民連携による管理方法、周知方法などを検討する必要がある。
- ・インフォメーションについては、官民が連携して、情報の内容や発信方法、発信場所などを検討する必要がある。



### (3) まとめ

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た。交通結節機能に関しては、鉄道と徒歩、自動車(バス、タクシー、一般車)、自転車などとの乗り継ぎについては一定の利便性を確保しているが、スペースの効率的な活用や安全性の確保には改善の余地があることが見受けられた。また、都市の広場機能に関しては、公共空間に求められる機能が時代と共に変遷してきており、現状では人が集い、憩い、くつろぐ場としての空間の不足により、十分な機能を果たせないことが示唆された。

### (参考)

現在の駅前広場の計画諸元

- ・広場面積：約 14,000 m<sup>2</sup> (地下部分約 3,300 m<sup>2</sup> 進入・退出路含む。)
- ・構造：地下 1 階

| 区分         |         | 数量     | 備考  |
|------------|---------|--------|---|
| バス         | 乗降バス    | 12 バース | 路線バスの乗車バス：9 バース<br>長距離バスの乗車バス：1 バース<br>降車バス：2 バース |
|            | 待機バス    | 8 バース  |   |
| タクシー       | 乗車バス    | 4 バース  |   |
|            | 降車バス    | 3 バース  |   |
|            | タクシープール | 40 バース |   |
| 地下送迎場      | 送迎用乗降場  | 7 台    | 身体障がい者用 1 台                                       |
|            | 送迎用駐車場  | 13 台   | 身体障がい者用 1 台                                       |
|            | エレベーター  | 1 基    |   |
| 地下通路エレベーター |         | 2 基    | 東側 1 基, 西側 1 基                                    |
| 多目的トイレ     |         | 1 箇所   |   |