



福山駅前広場再編実証実験 実施報告

2023年（令和5年）2月8日

福山市 建設局 福山駅周辺再生推進部 福山駅周辺再生推進課

目次

1. 目的
2. 実証実験の内容
3. 検証結果
4. 参考資料

1. 目的

1. 目的

(1) 目的

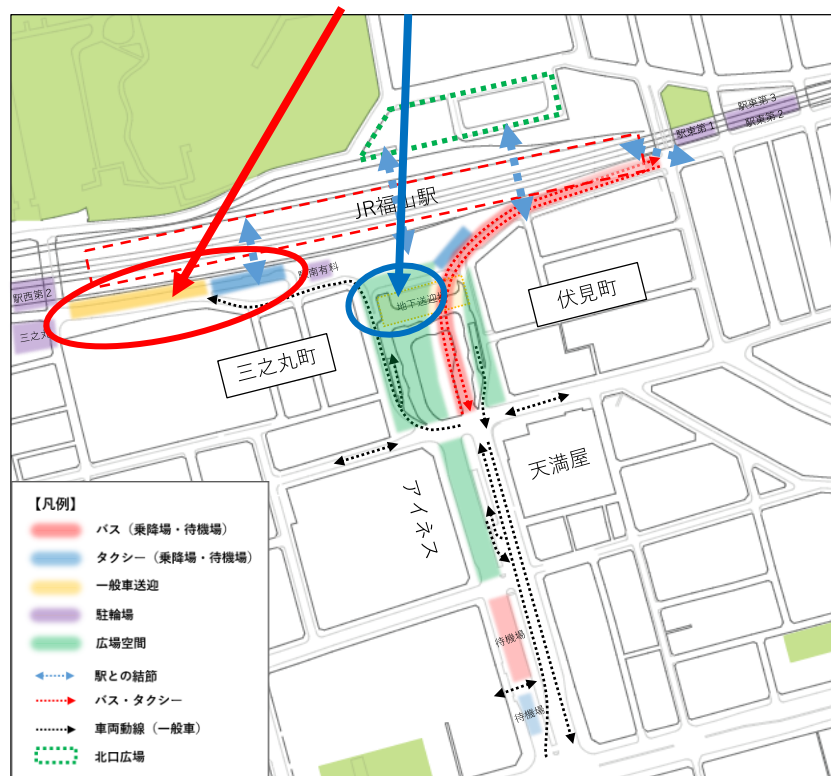
本実証実験は、福山駅前広場協議会で検討を進めている「福山駅前広場の各機能の配置計画案（素案）」に示している各機能の配置計画を検証することを目的として実施する。そして、実証実験の検証結果をフィードバックしながら、福山駅前広場整備の基本方針や基本計画の検討を行う。

(2) 検証内容

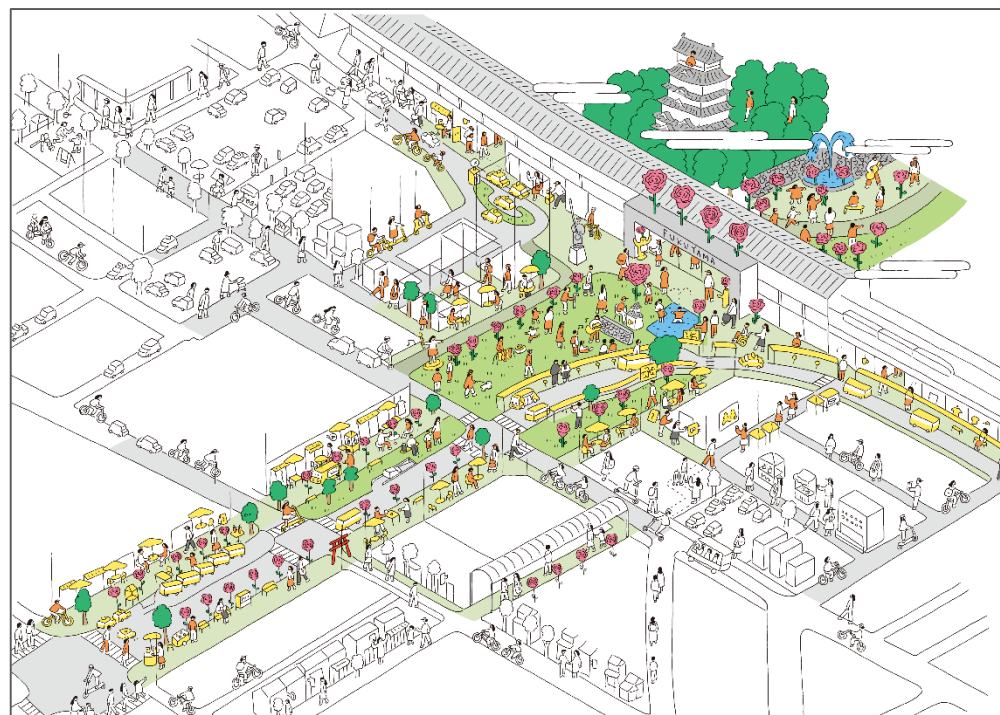
素案に示す内容の内、次の項目について検証を行う。

① 広場空間に対する市民ニーズの検証

② タクシー乗降場を福山駅西送迎場に配置した場合の交通処理の検証



福山駅前広場の各機能の配置計画案（素案）



福山駅前広場の各機能の配置計画案（素案）のイラスト

2. 実証実験の内容

2. 実証実験の内容

(1) 実施内容

① 広場空間の創出

- ・ タクシー乗降場及び待機場に広場空間を生み出す。

② 交通結節機能の再編

- ・ タクシー乗降場を福山駅西送迎場（以下「西送迎場」という。）付近に配置する。
- ・ タクシー待機場をJR高架下（西送迎場から約1.0km）に配置し、ショットガン方式で配車を行う。

(2) 実施期間

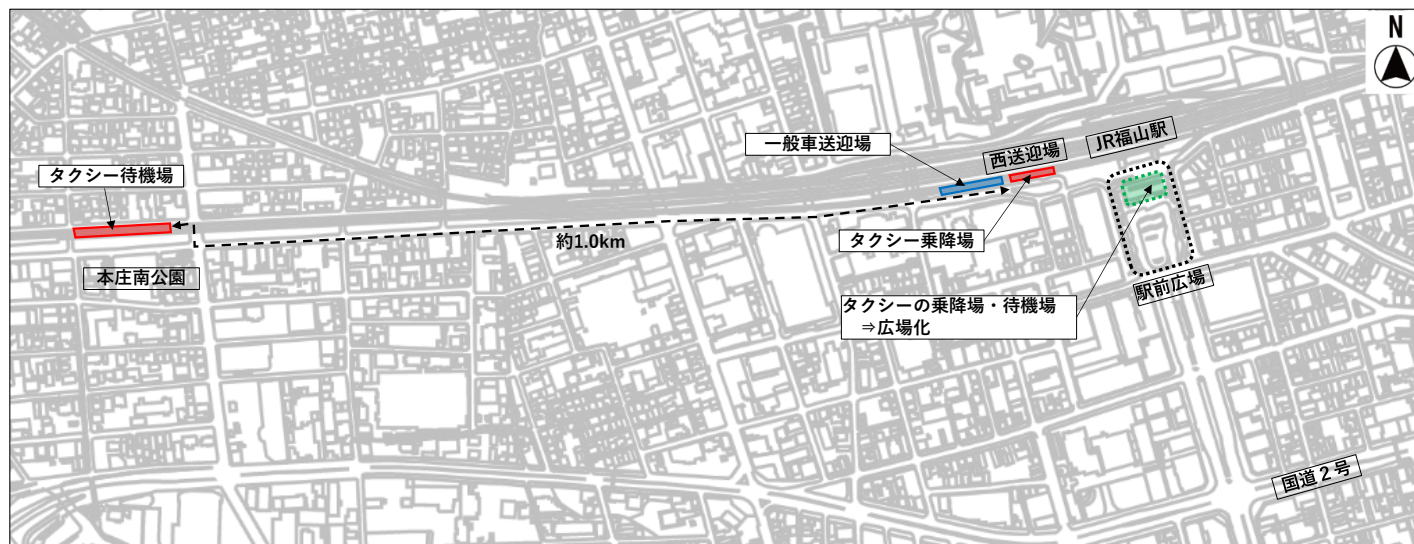
2022年（令和4年）11月14日（月）～11月28日（月） 15日間

- ・ タクシー乗降場変更期間 2022年（令和4年）11月14日（月）～11月28日（月） 15日間
- ・ 広場空間利用可能期間 2022年（令和4年）11月15日（火）～11月27日（日） 13日間

(3) 実施主体

福山駅前広場協議会（事務局：福山市福山駅周辺再生推進課）

(4) 全体図



2. 実証実験の内容

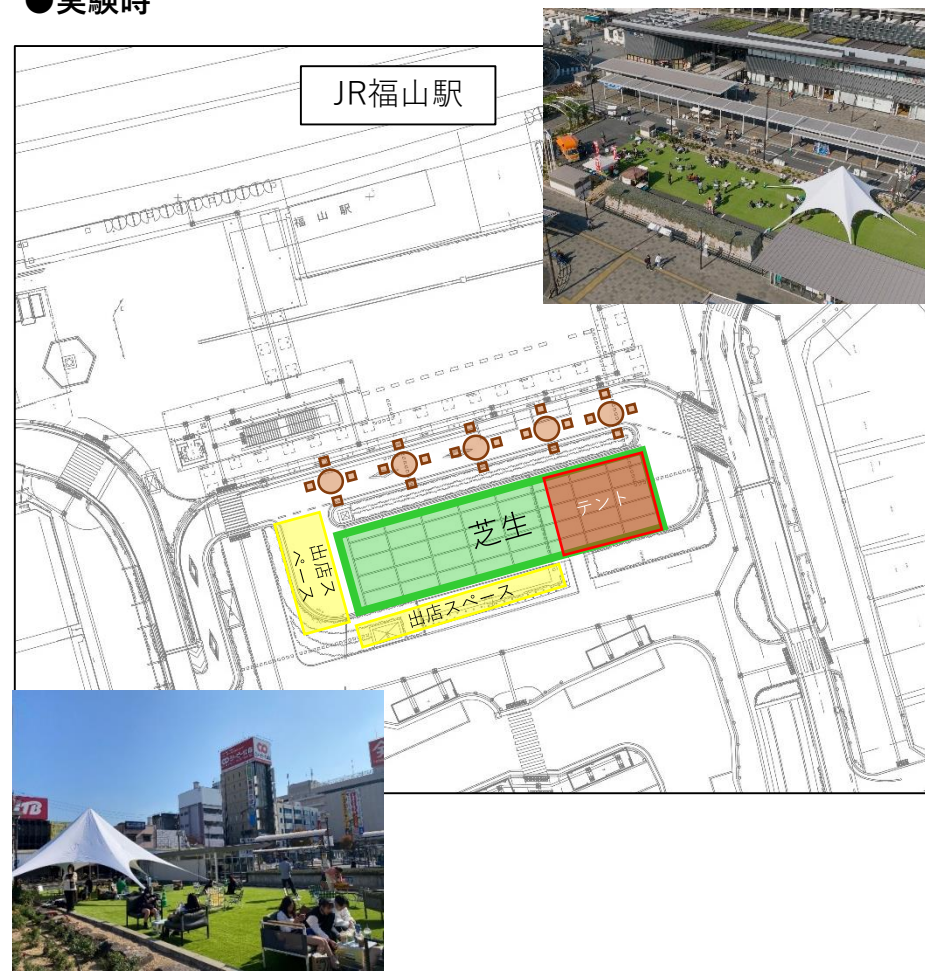
(5) 広場空間の創出の状況

- 素案では駅舎正面に広場空間を配置することとしてあるため、現在、駅舎の正面にあるタクシー乗降場及び待機場の機能を西送迎場やJRの高架下に移すことで、駅舎正面に広場空間を生み出した。
- 生み出した空間には芝生・テント・イス・テーブルを配置することで、人々が居心地良く滞在できる空間とするとともに、飲食・物販などの出店や演奏・ダンス・アートなどの様々な活動を受け入れることとした。

●現況



●実験時

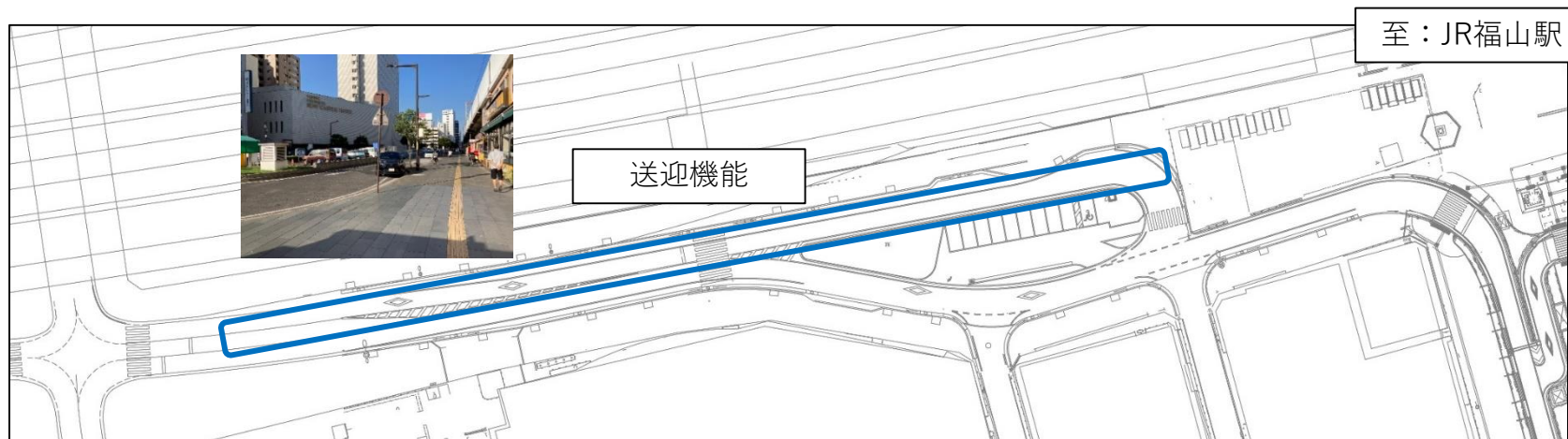


2. 実証実験の内容

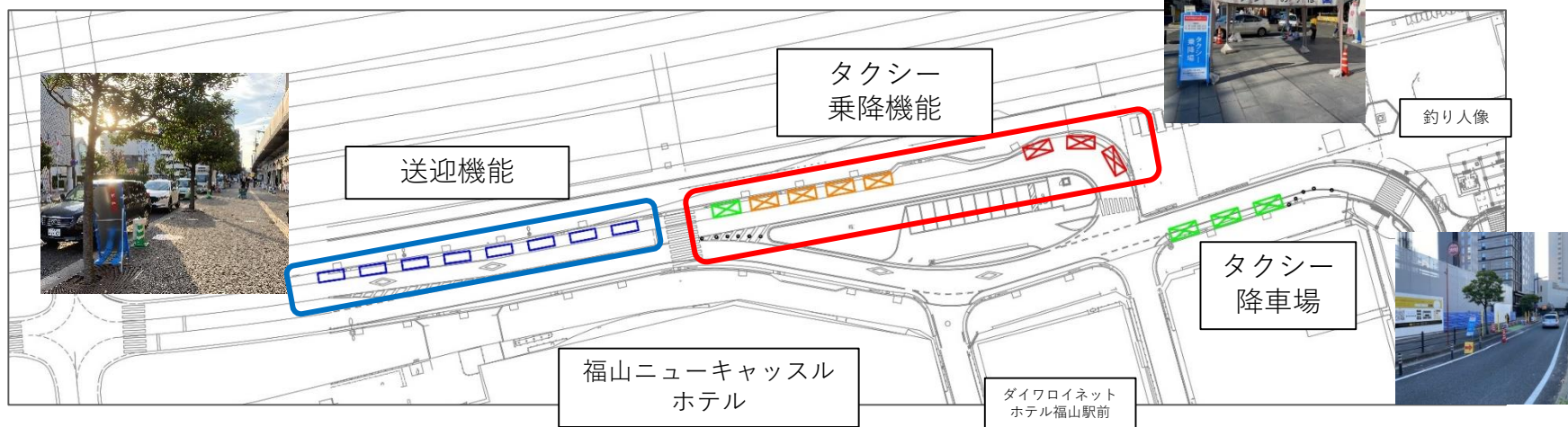
(6) 交通結節機能の再編の状況（タクシー乗降場と一般車送迎場）

- 素案ではタクシー乗降場を駅舎の正面と西送迎場に配置することとしている。今回の実験では駅舎の正面を広場空間とするため、タクシー乗降場は駅舎正面には配置せず、西送迎場付近のみに配置することとした。駅舎正面に配置しない代わりとして、南方向からの降車対応用に降車場を釣り人像付近に配置することとした。
- 西送迎場にはタクシーの乗降機能を駅舎寄りとなる東側に、送迎機能を西側に配置することとした。

● 現況



● 実験時



2. 実証実験の内容

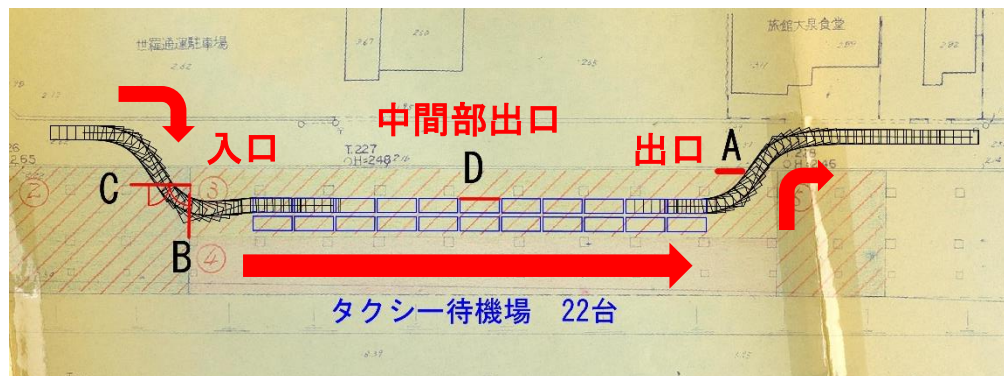
(7) 交通結節機能の再編の状況（タクシー待機場とショットガン方式による配車）

- 素案ではタクシー待機場を駅前大通りに配置することとしている。今回の実験では、西送迎場から西に約1km離れたJRの高架下を仮の待機場とし、待機場と乗降場の誘導員が無線で連絡を取り合いながら、西送迎場の乗場へと配車を行った。
- 配車ルート途中には信号が5箇所あり、事前の実測では待機場から西送迎場までの配車時間は約4分30秒だった。

●位置図



●待機場内のレイアウト



3. 検証結果

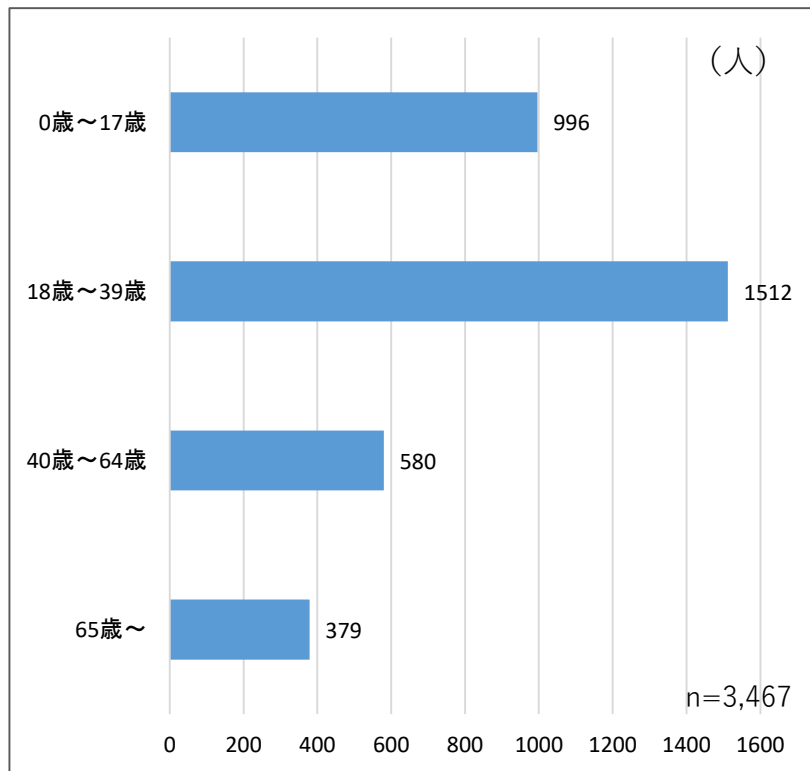
3. 検証結果

(1) 広場空間に対する市民ニーズの検証

① 滞在人数と行動回数

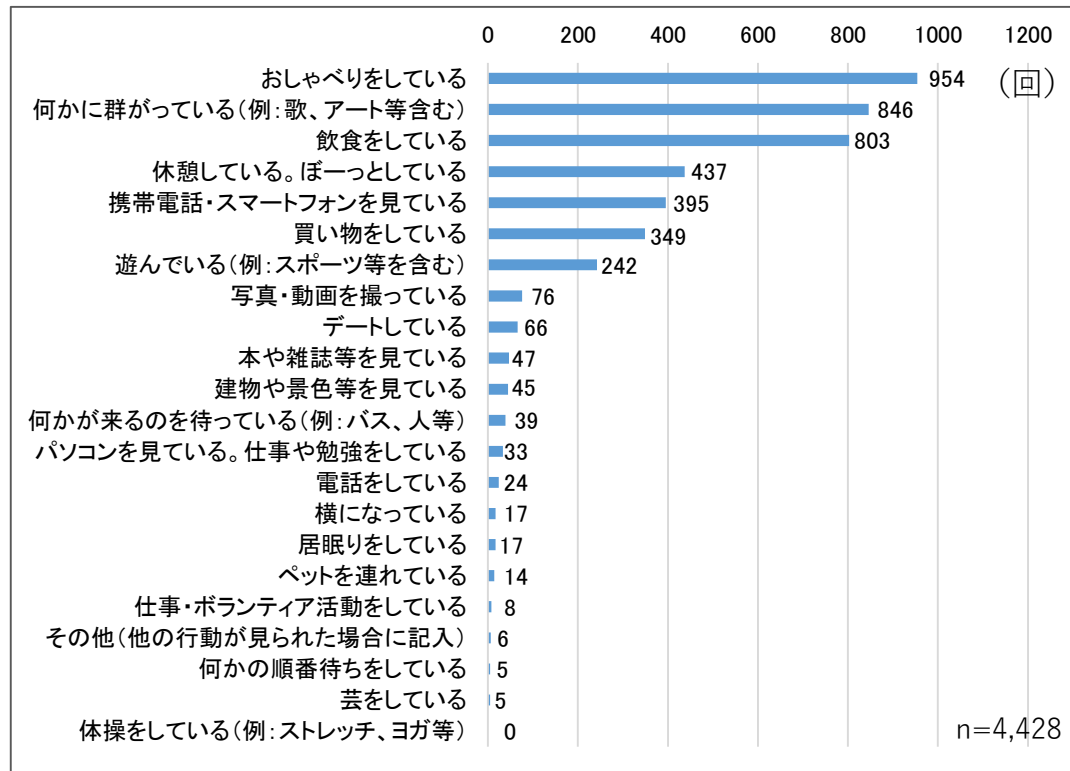
- 職員による目視調査により、滞在人数・滞在時間・行動回数などを調査した。
- 調査は2022年11月18日（金）から11月27日（日）までの10日間、各日午前9時～午後9時に実施した。
（調査期間中の天候状況や出店状況等については参考資料に掲載）

● 世代別滞在人数



- 2022年11月18日～11月27日の合計（10日間）
- 世代は目視による推測

● 行動回数



- 2022年11月18日～11月27日の合計（10日間）
- 滞在者の行動回数を種別毎に計測
- 複数の行動をした場合、それぞれの行動回数を計測

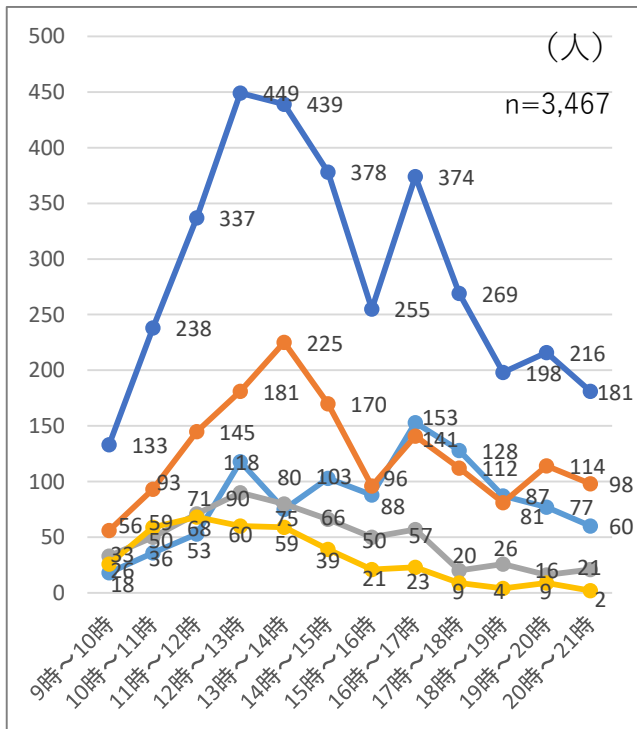
駅前広場に広場空間を生み出すと、幅広い世代の人々が滞在し、これまでのアンケートの結果で示されていたように様々な行動が起こることが分かった。

3. 検証結果

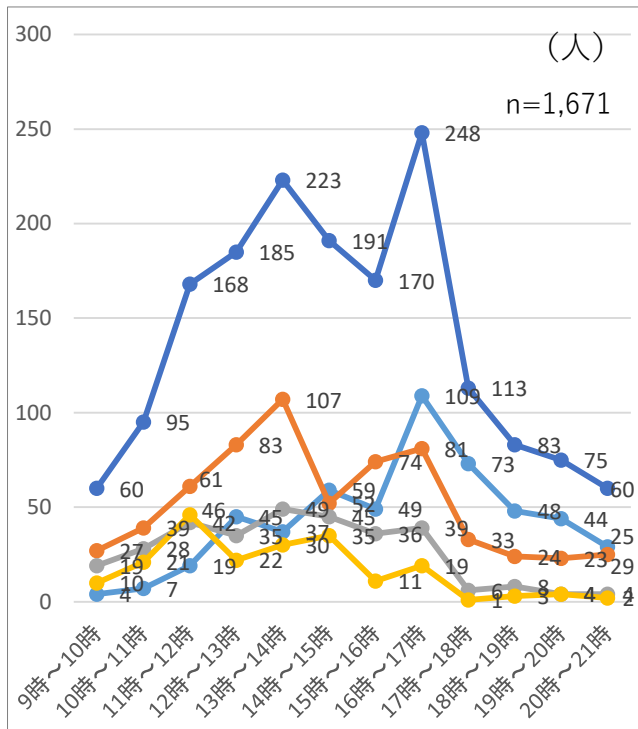
(1) 広場空間に対する市民ニーズの検証

②時間帯別の滞在人数

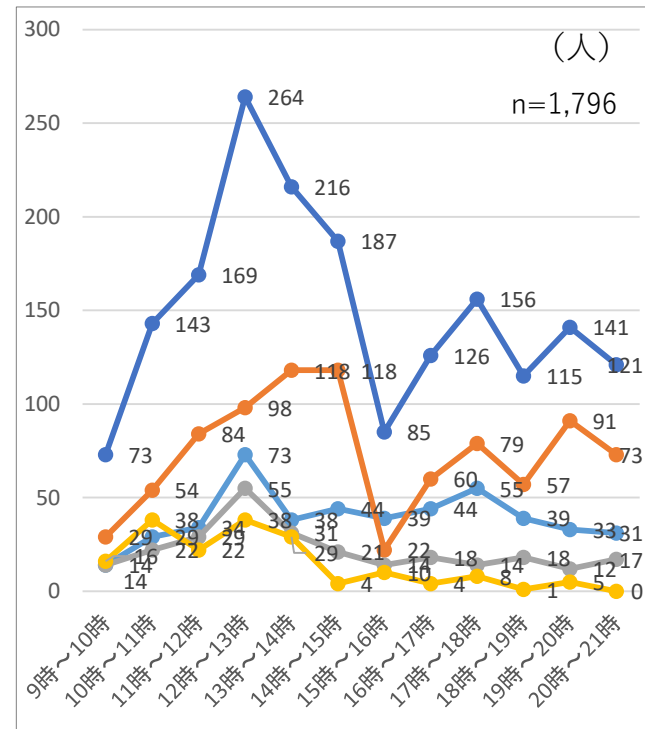
●時間帯別の世代別滞在人数（全体）



●時間帯別の世代別滞在人数（平日のみ）



●時間帯別の世代別滞在人数（土日・祝日のみ）



・2022年11月18日（金）～11月27日（日）の結果（全体10日間、平日5日間、土日祝日5日間）
 ・世代は目視による推測

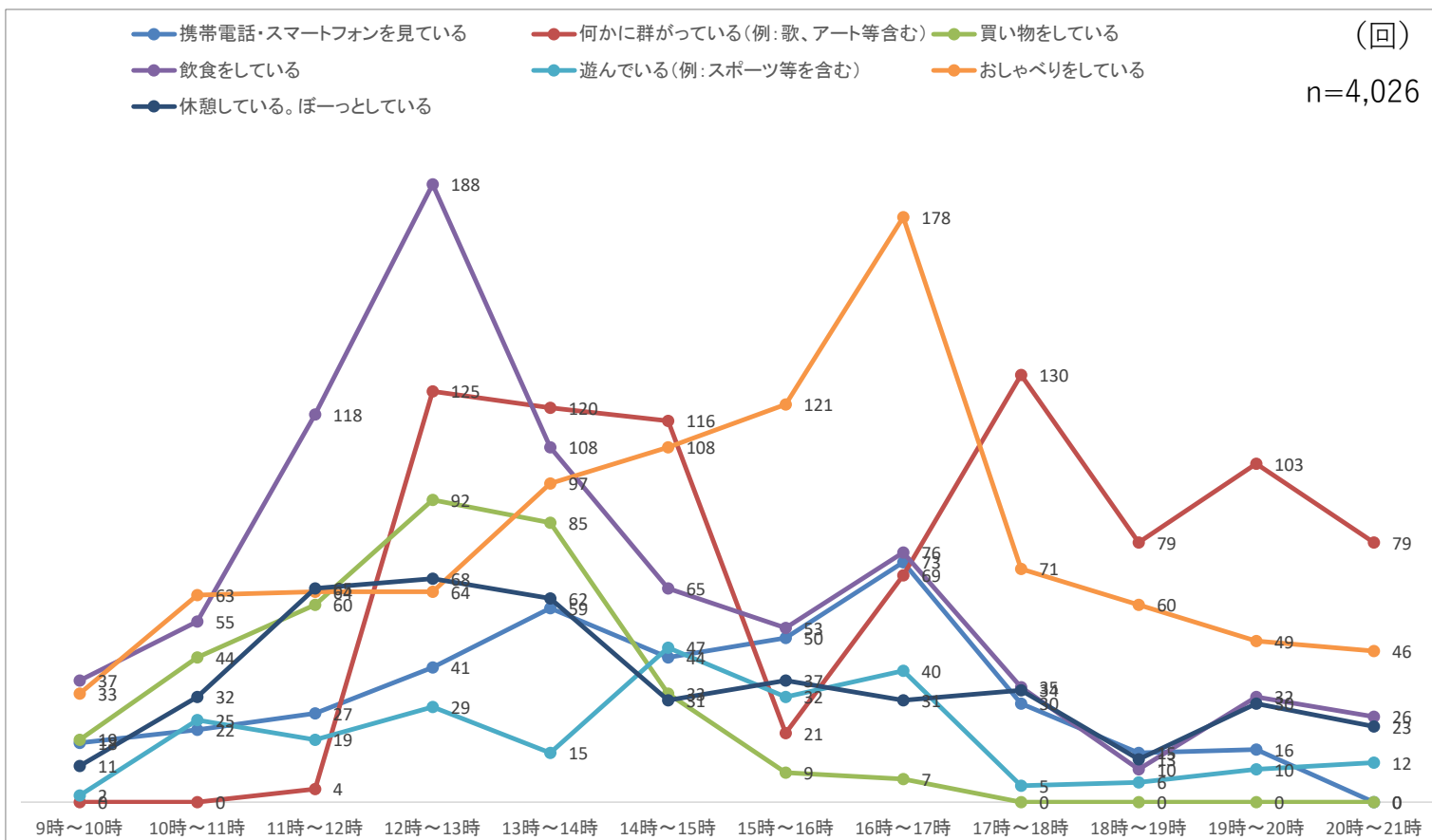
- 10日間の滞在人数は合計3,467人、世代別の滞在人数は時間帯や日によって異なる傾向がある。
- 世代別滞在人数のピークは、17歳以下が16時～17時、18歳～39歳が13時～14時、40歳～64歳が12時～13時、65歳以上が11時～12時だった。

3. 検証結果

(1) 広場空間に対する市民ニーズの検証

③時間帯別の行動回数

●主な行動の時間帯別の行動回数



・ 2022年11月18日～11月27日の合計 (10日間)
 ・ 主な行動は各行動の内、行動回数が多い行動 (調査期間内で行動回数が200回以上の行動)

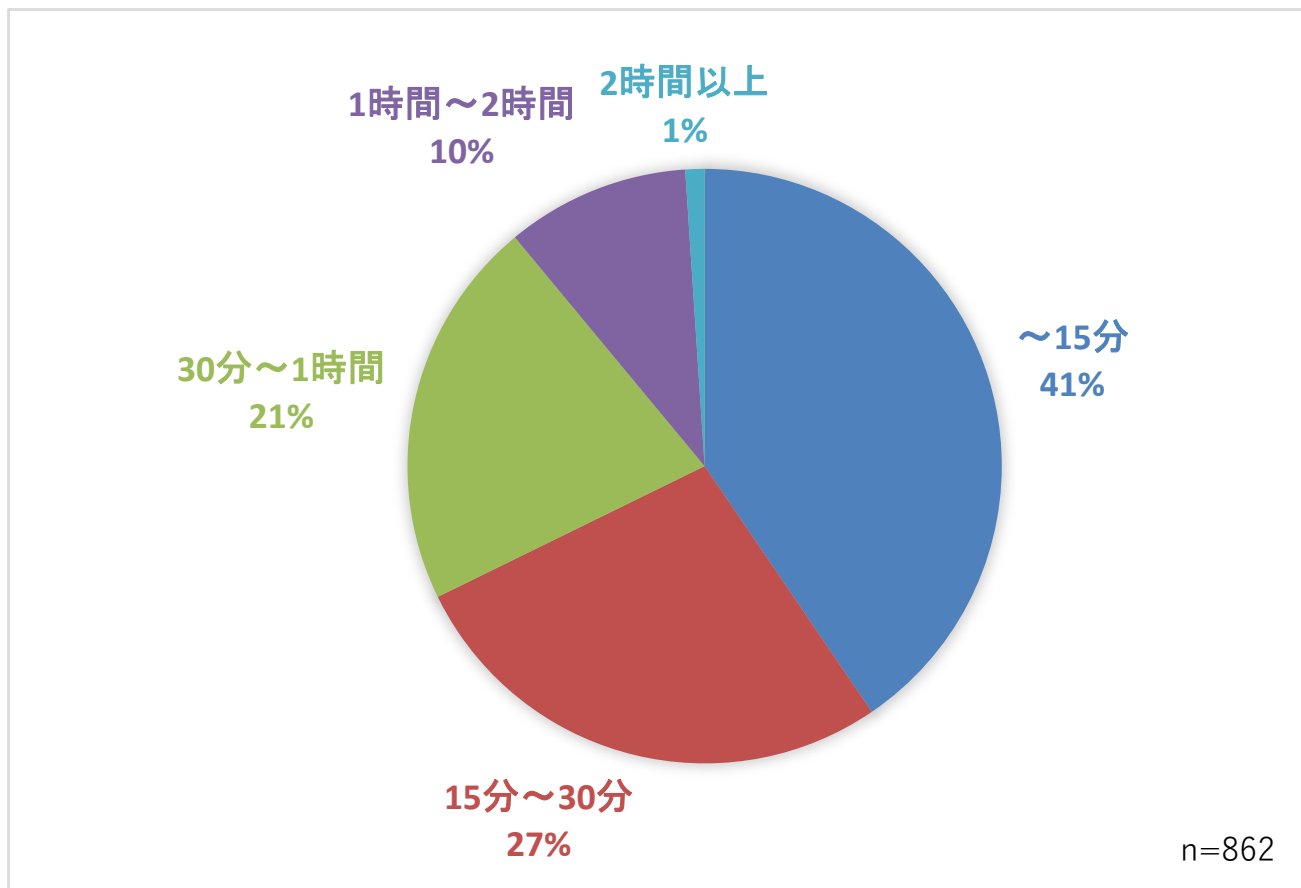
- ・ 各行動の行動回数は時間帯によって異なる傾向がある。
- ・ 「飲食・買い物」は12時～13時, 会話 (おしゃべり) は16時～17時に増加する傾向がある。
- ・ 「携帯やスマホを見る・遊ぶ・休憩」は時間帯による大きな差はあまり見られない。

3. 検証結果

(1) 広場空間に対する市民ニーズの検証

④ 滞在時間

● 滞在時間の割合



- ・ 2022年11月18日~11月27日の合計（10日間）
- ・ 広場空間に滞在している人の内、一部の滞在者を対象に計測

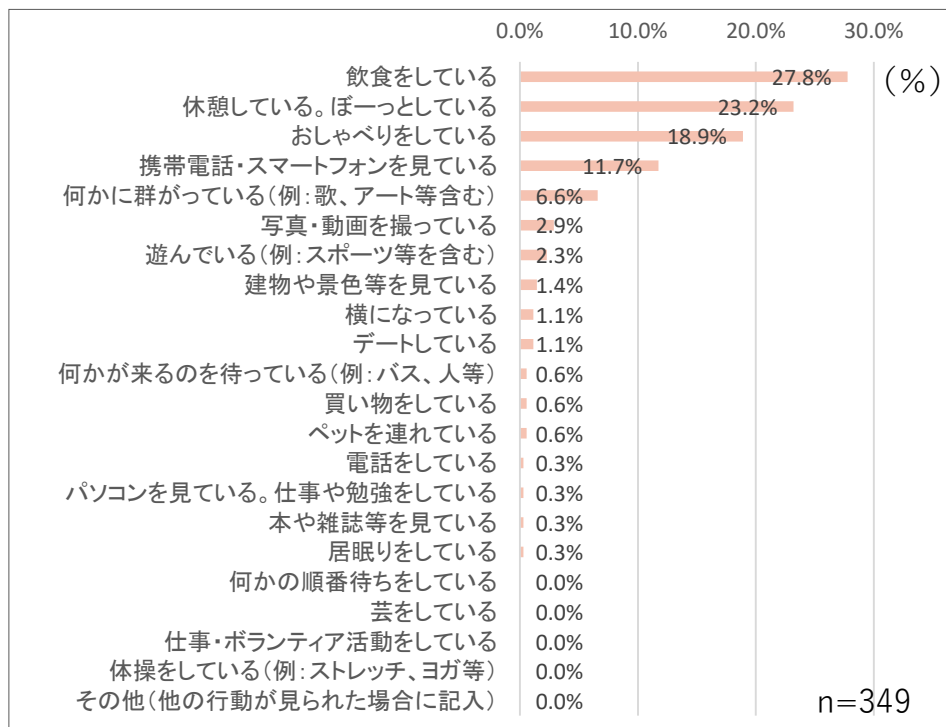
・ 滞在時間は15分以内が最も多く（41%）、次いで15分以上30分未満（27%）、30分以上1時間未満（21%）だった。¹²

3. 検証結果

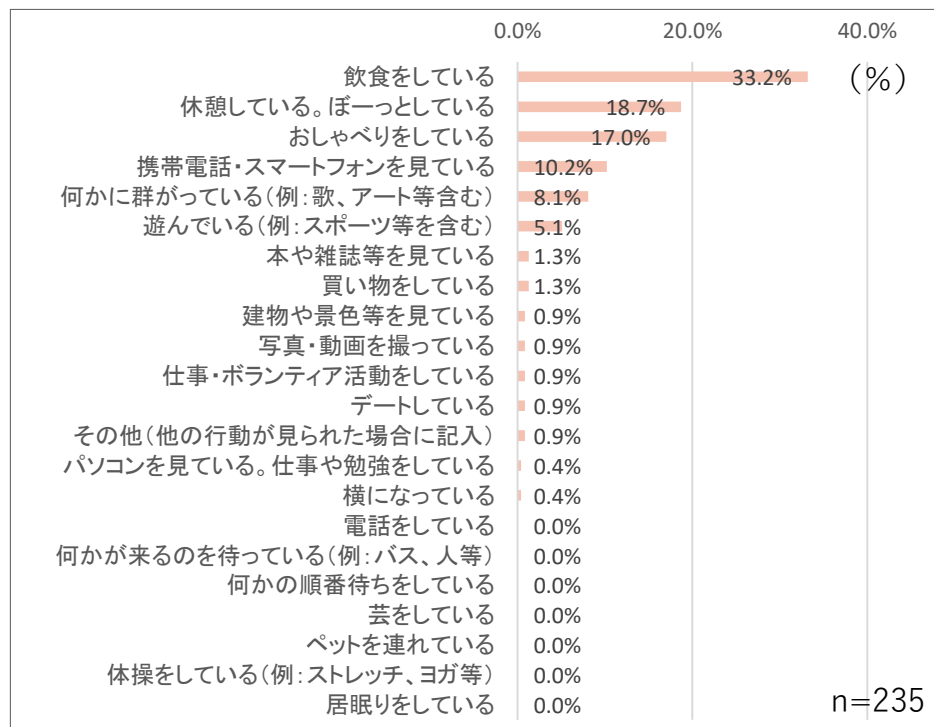
(1) 広場空間に対する市民ニーズの検証

⑤ 滞在時間別の行動回数

● 滞在時間別の行動回数の割合 (15分以内)



● 滞在時間別の行動回数の割合 (15分以上30分未満)



割合が高い行動 (上位3つ) 15分以内

- ① 「飲食をしている」 27.8%
- ② 「休憩している。ぼーっとしている」 23.2%
- ③ 「おしゃべりをしている」 18.9%

割合が高い行動 (上位3つ) 15分以上30分未満

- ① 「飲食をしている」 33.2%
- ② 「休憩している。ぼーっとしている」 18.7%
- ③ 「おしゃべりをしている」 17.0%

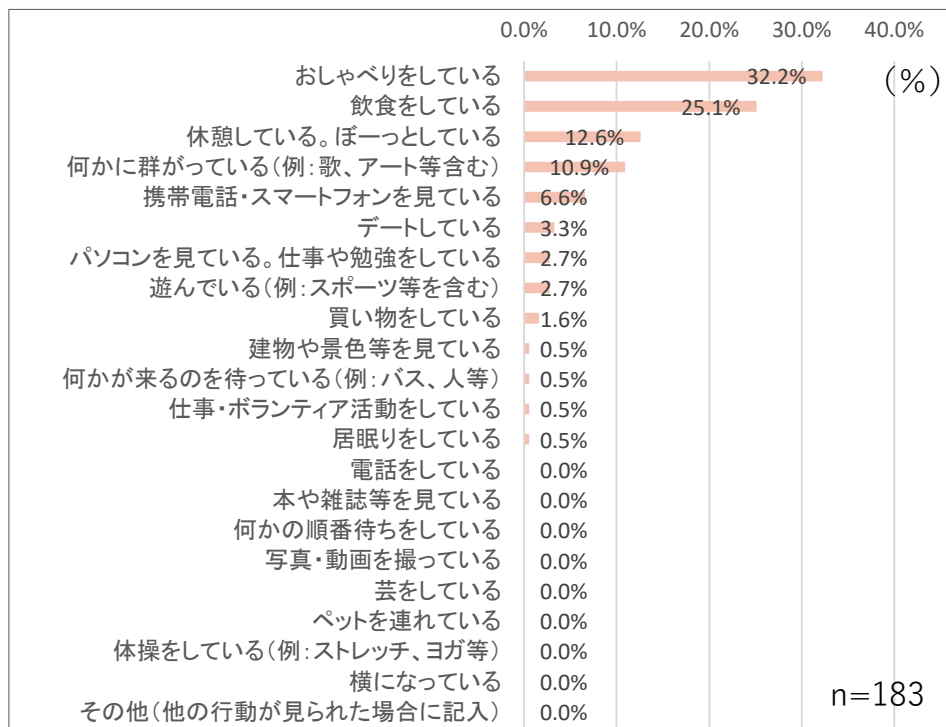
- ・ 2022年11月18日～11月27日 (10日間)
- ・ 広場空間に滞在している人の内、一部の滞在中者を対象に計測
- ・ 滞在時間別に各行動回数の割合を算出
- 以下、全て同じ

3. 検証結果

(1) 広場空間に対する市民ニーズの検証

⑤ 滞在時間別の行動回数

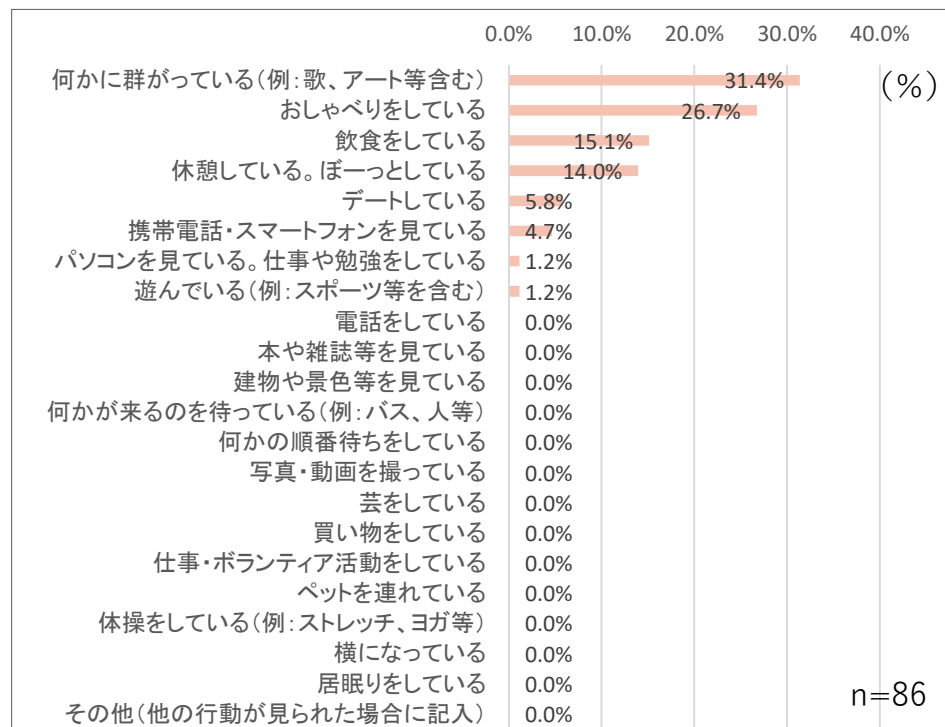
● 滞在時間別の行動回数の割合 (30分以上1時間未満)



割合が高い行動 (上位3つ) 30分以上1時間未満

- ① 「おしゃべりをしている」 32.2%
- ② 「飲食をしている」 25.1%
- ③ 「休憩している。ぼーっとしている」 12.6%

● 滞在時間別の行動回数の割合 (1時間以上2時間未満)



割合が高い行動 (上位3つ) 1時間以上2時間未満

- ① 「何かに群がっている (歌、アート等)」 31.4%
- ② 「おしゃべりをしている」 26.7%
- ③ 「飲食をしている」 15.1%

※2時間以上はサンプル数が少ないため省略 (n=9)

- 30分未満は「飲食」「休憩」「会話」の順に割合が高く、30分以上1時間未満になると「会話」の割合が一番高い。
- 1時間以上2時間未満になると、「何かに群がる (歌やアート等)」の割合が一番高かった。

3. 検証結果

(1) 広場空間に対する市民ニーズの検証

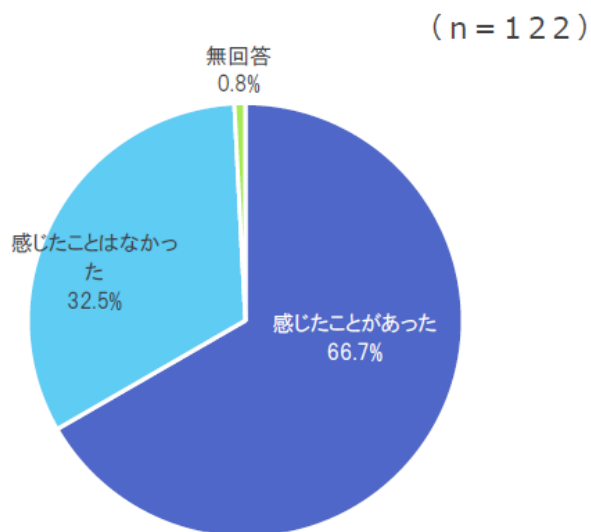
⑥ アンケート調査

● アンケート調査結果 (以下、抜粋)

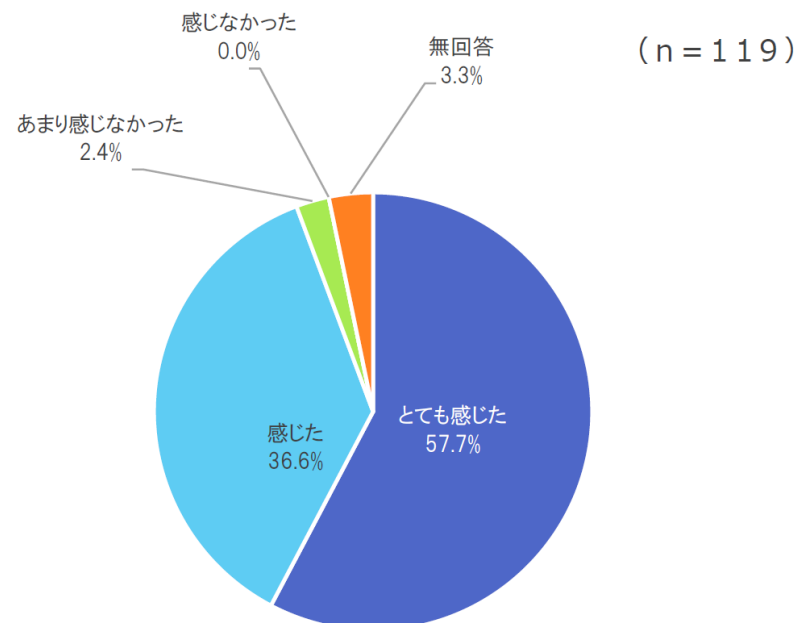
調査日：11月21日 (日), 22日 (月)

調査方法：調査員による, 来場者へのインタビュー調査

Q.これまで現在の駅前広場に人が集える空間が足りていないと感じたことはありましたか



Q.今回の実験で広場空間を体験してみた結果, 将来, 駅前広場に広場空間があれば使いたいと感じましたか



- 現在の駅前広場に人が集える空間が足りていないと感じたことはありましたかという設問に対して, 「感じたことがあった」という回答は**約67%**だった。
- 実証実験で広場空間を体験してみた結果, 将来, 駅前広場に広場空間があれば使いたいと感じましたかという設問に対して, 「とても感じた」・「感じた」という回答は合計で**約94%**だった。

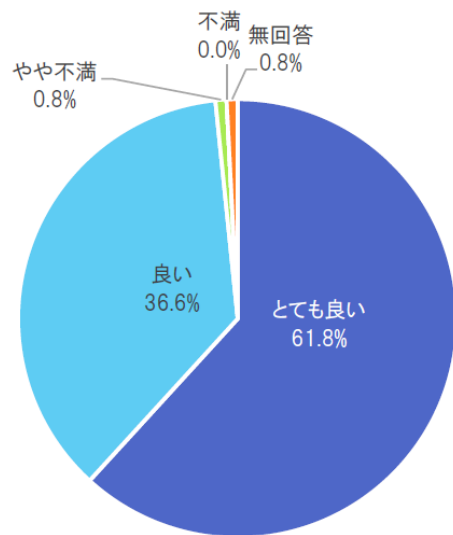
3. 検証結果

(1) 広場空間に対する市民ニーズの検証

⑥ アンケート調査

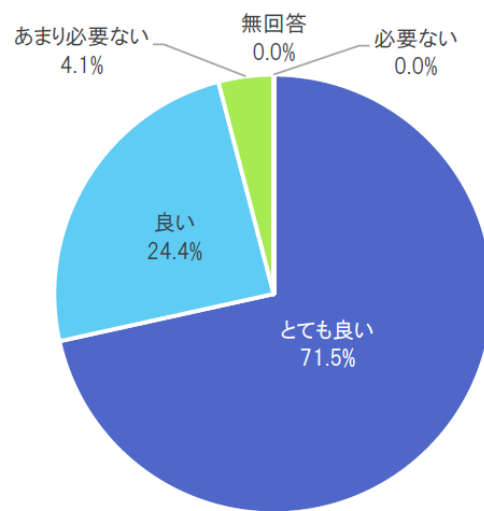
Q. 今回の広場空間の居心地の良さは
どう感じましたか

(n = 122)



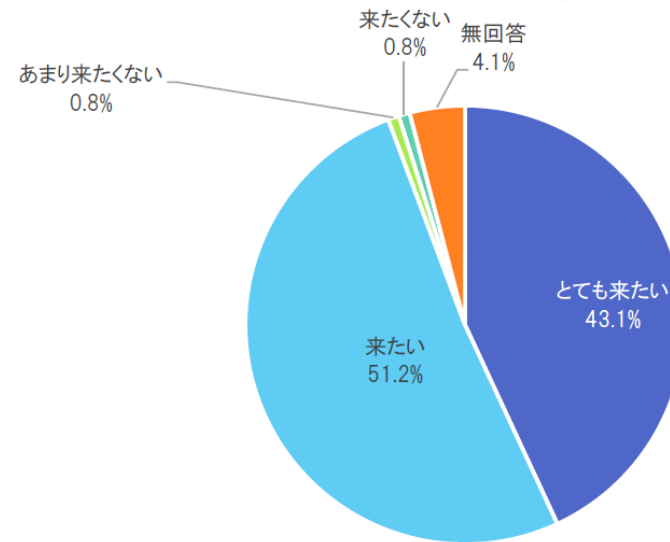
Q. 駅前広場に居心地の良い空間を
生み出していく取組についてどう思いますか

(n = 123)



Q. 次回あれば来たいですか

(n = 118)



- 今回の広場空間の居心地の良さはどう感じましたかという設問に対して、「とても良い」・「良い」という回答は合計で約98%だった。
- 駅前広場に居心地の良い空間を生み出していく取組についてどう思いますかという設問に対して、「とても良い」・「良い」という回答は合計で約96%だった。
- 次回あれば来たいですかという設問に対して、「とても来たい」・「来たい」という回答は合計で約94%だった。

3. 検証結果

(1) 広場空間に対する市民ニーズの検証

⑦実験中に頂いたご意見



広場利用者

- ・リビングのようにつろげる。
- ・駅前につろげる空間があることは良いこと。
- ・芝生がとても気持ちいい。
- ・開放的でとても気持ちの良い空間だった。
- ・ソファでコーヒーを飲んでいるとカフェにいるような感覚だった。
- ・駅前でこんなにゆっくり休憩できたのは初めて。
- ・今の駅には座れるところが無いから、このような空間が必要。
- ・都会の駅前ではこのような空間はできないと思う。福山だから良い空間ができている。
- ・こんな場所でお酒が飲めるとは思えなかった。
- ・歌を聴きながらゆっくり楽しめる。
- ・集中して勉強することができる。
- ・音楽やダンス等の活動時はとても活気があって、楽しめた。
- ・駅前で音楽やダンスができて最高。お客さんもいつもよりたくさん来ている。
- ・夜はロマンスを感じられる空間になっていた。
- ・親子連れや子どもたちが開放的に楽しめる場所が増えることはとても良いこと。
- ・絵本やおもちゃ等、家族で来ても楽しめる空間となっていて、何度でも来たいと思った。
- ・駅前に車を気にせず子育てができる空間があるとよい。
- ・子どもが見えるところで遊んでいるから安心できる。
- ・駅前で子どものイベントが見られるなんて最高。
- ・高い木や植物など、植栽があるとよい。
- ・広場空間が広すぎて座るのに勇気がいる。
- ・実験で終わってほしくない。実現してほしい。
- ・広場は必要ないという考えであったが、実際に利用することで考えが変わった。
- ・タクシー事業者や利用者の協力のおかげでこんな空間ができてとても感謝している。

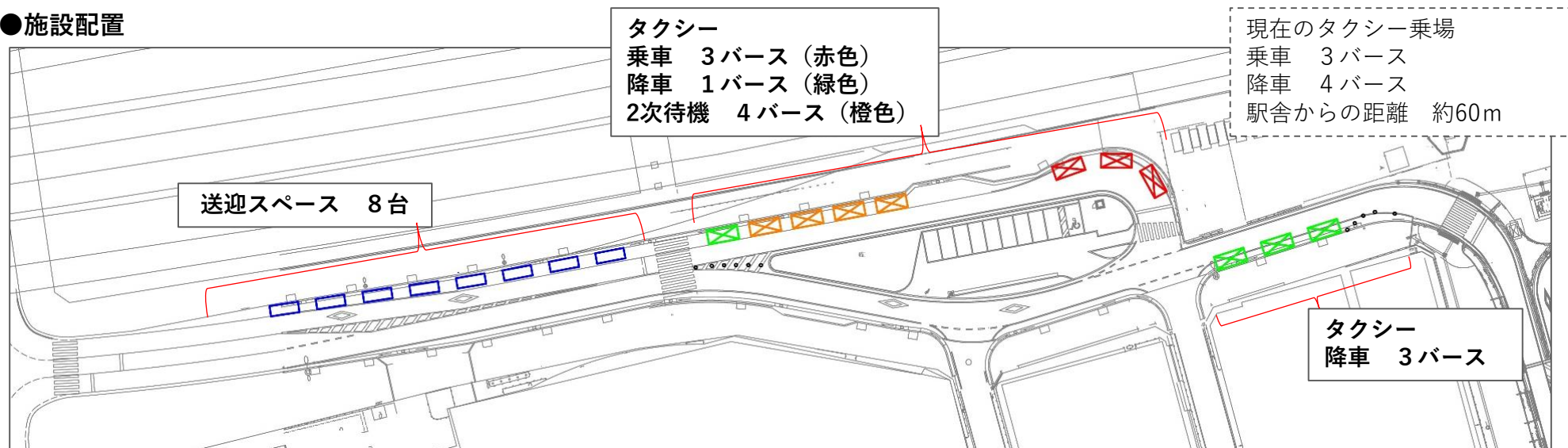
3. 検証結果

(2) タクシー乗降場を福山駅西送迎場に配置した場合の交通処理の検証

① タクシー乗降場と一般車送迎場の施設量

- 西送迎場にタクシー乗車場を3バース、降車場を1バース、2次待機場を4バース配置（駅舎からの距離 約70m）
- 素案に示す駅舎正面のタクシー乗降場の代替機能として、釣り人像付近に降車場を3バース配置
- 一般車の送迎場として8台分の停車スペースを確保

● 施設配置



※送迎機能として確保した台数の算出方法

- ▶ 人が乗り降りするために必要となる標準の停車時間：1分（自家用車平均停車時間：駅前広場計画指針より）と過年度のピーク台数：124台/時間（7時～8時）を基に送迎スペースを算出した場合、約2.3台≒3台となる。
- ▶ これはあくまで標準値を基に算出した数値であり、実態に即した運用が必要となる。過年度の調査結果のピーク時停車時間は約7.2分（7時～8時）であり、標準の停車時間とは大きな差が見られる。
- ▶ 今回の実験では停車スペースを8台分確保し、過年度のピーク台数：124台/時間（7時～8時）を処理することを想定して実験を実施した。この場合の平均停車時間は約3.9分となる。※ $60分 \div (124台 \div 8台) = 3.87分 \approx 3.9分$
- ▶ 現状の停車時間の短縮が必要となることが考えられることから、長時間駐車抑制のため、注意喚起を行いながら実験を実施した。

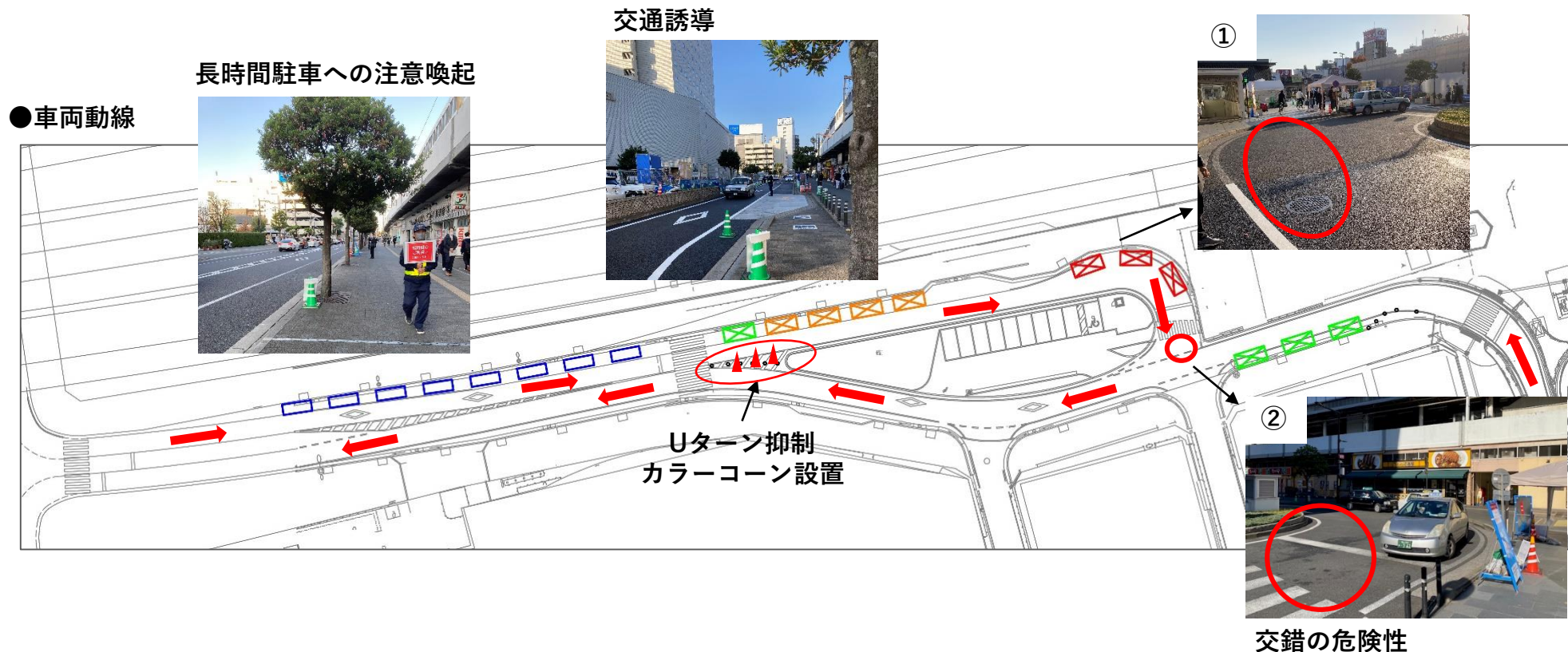
- 西送迎場に送迎機能とタクシーの乗降機能に必要な施設量を配置することは可能と考えられるが、そのためには既存の空間を効率的に使う必要がある。

3. 検証結果

(2) タクシー乗降場を福山駅西送迎場に配置した場合の交通処理の検証

② タクシーと一般車の動線

- ・ タクシーと一般車が同一路線を走行し、それぞれの動線が合流する状態で実験を実施した。
- ・ 送迎車両がタクシー乗降場の範囲で送迎することがないように、誘導員を配置して実施した。
- ・ 駅前広場から流入してくる車両が西送迎場でUターンをしないように安全管理を行った。



- ・ 送迎目的の車両は少しでも駅舎寄りでは停車しようとするため、誘導を行っているにも関わらず、無理やりタクシー乗降場の範囲で停車して送迎する車両が相当数見受けられた。(①参照)
- ・ 西送迎場に送迎機能とタクシーの乗降機能を配置することは可能と考えられるが、送迎車両とタクシーの交錯の危険性があったことから、動線の分離を図ることで安全性を向上させる必要がある。(②参照)

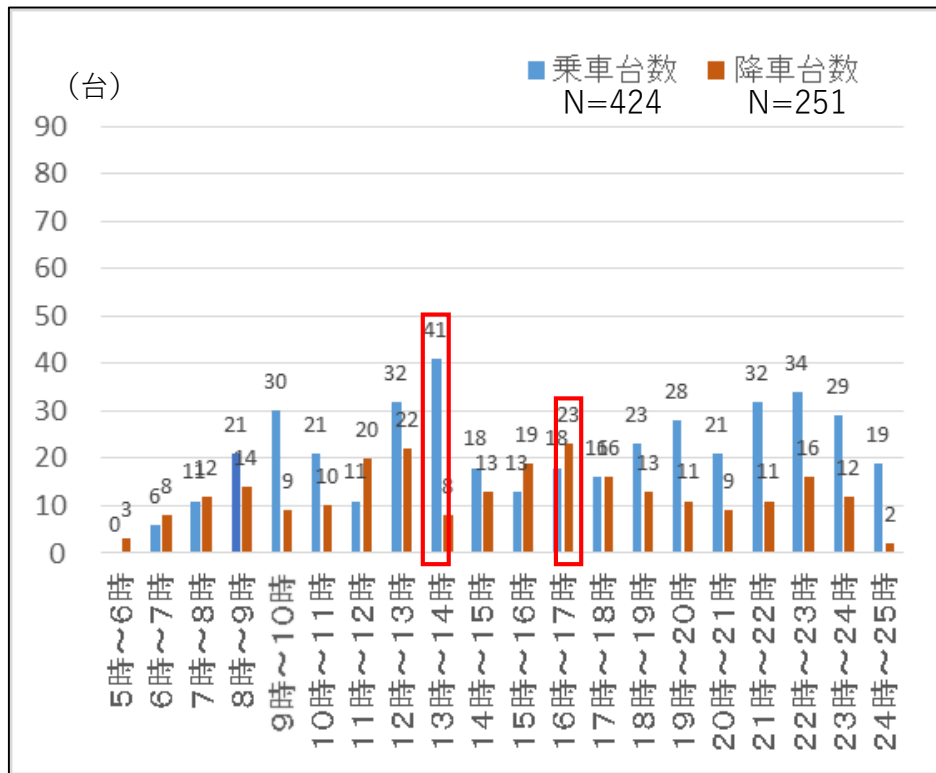
3. 検証結果

(2) タクシー乗降場を福山駅西送迎場に配置した場合の交通処理の検証

③ タクシーの乗降車台数

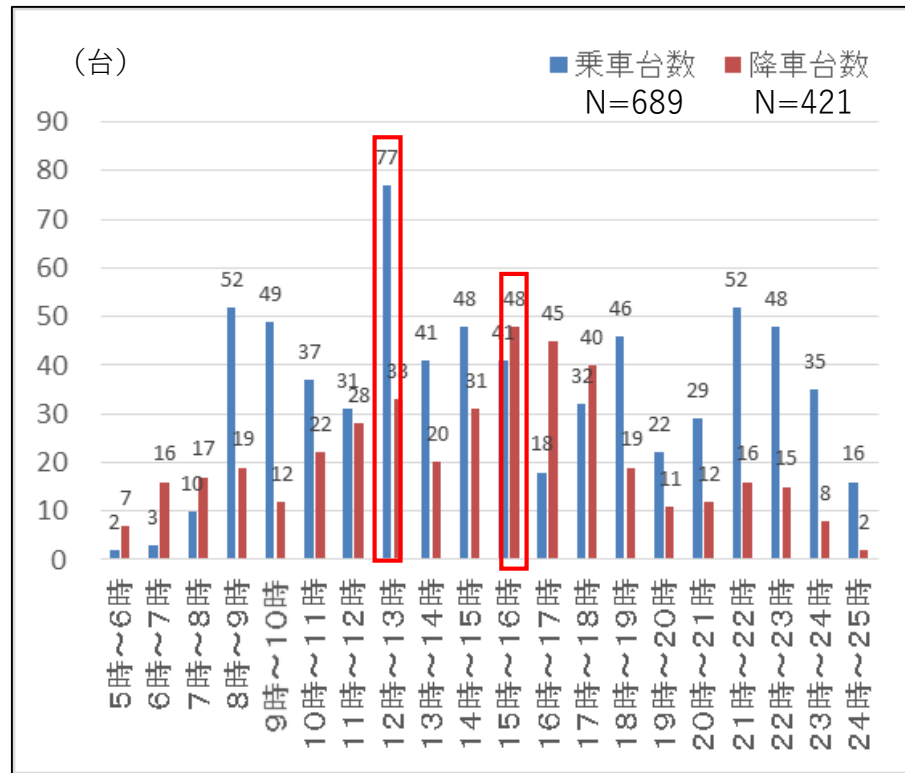
- 西送迎場のタクシー乗車台数は424台/日、ピーク時で41台（13時～14時）、タクシー降車台数は251台/日、ピーク時で23台（16時～17時）だった。

●西送迎場のタクシー乗降車台数（今回の実験結果）



2022年（令和4年）11月22日（火）に実施

●駅前広場のタクシー乗降車台数（過年度の調査結果）



2019年（令和元年）11月26日（火）に実施

駅前広場の利用実態調査（2019年度）より

- 過年度の調査結果と比較すると、乗車台数は合計で約62%、ピーク時で約53%となった。降車台数は合計で約60%、ピーク時で約48%となった。

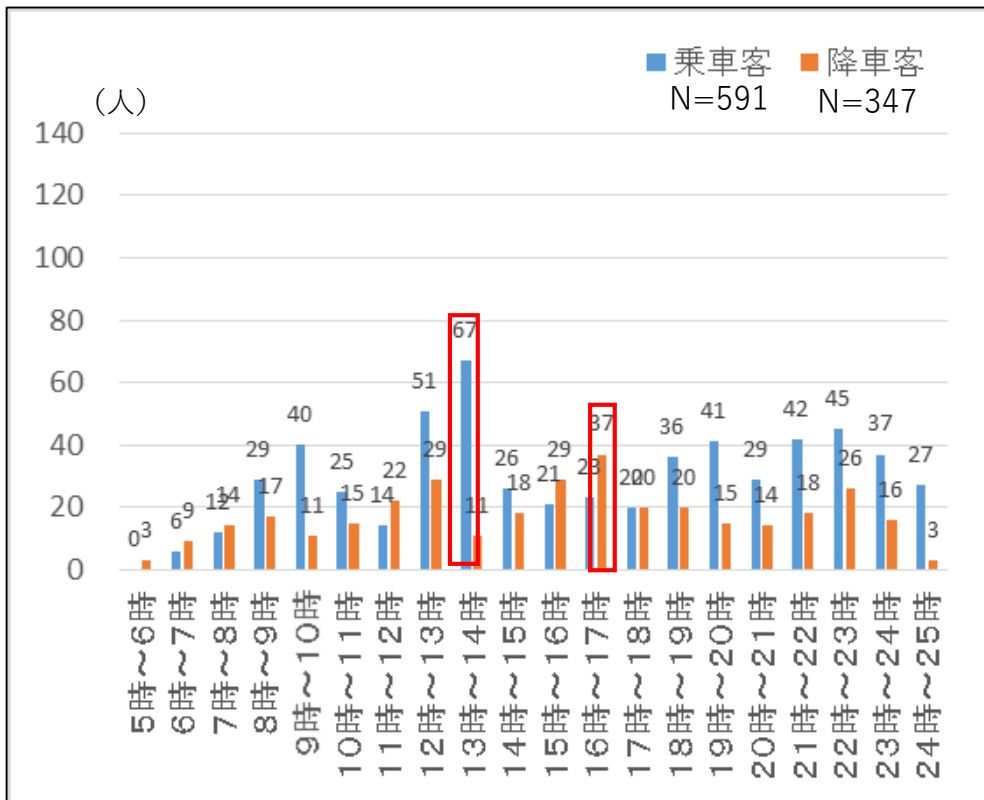
3. 検証結果

(2) タクシー乗降場を福山駅西送迎場に配置した場合の交通処理の検証

④ タクシーの乗降客数

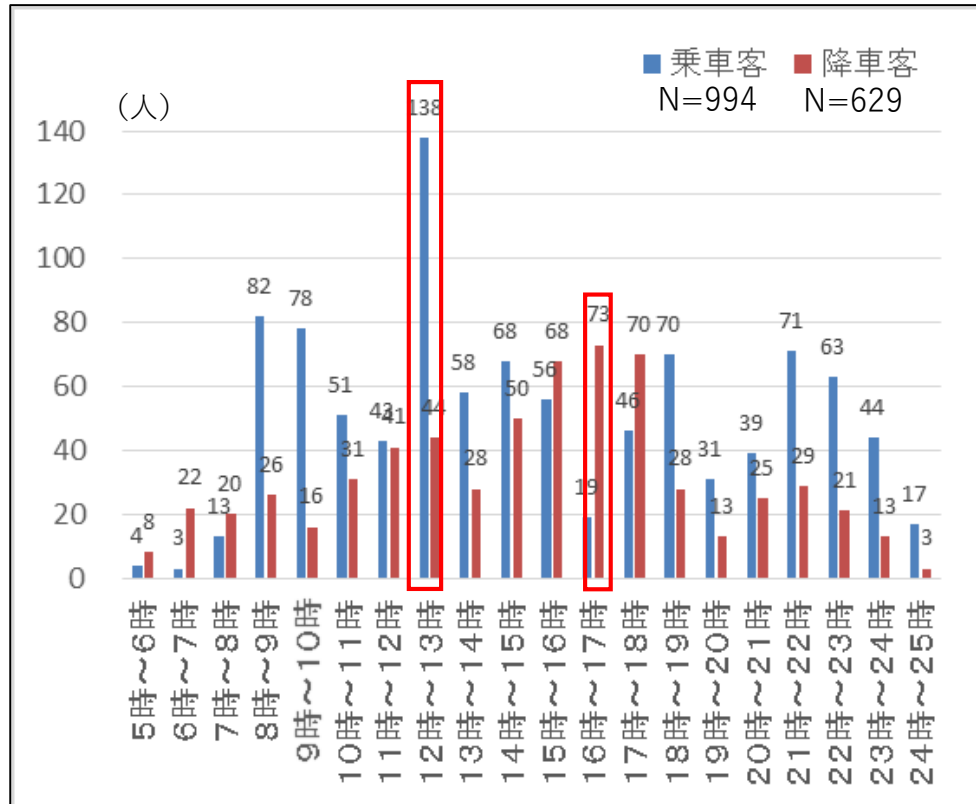
- 西送迎場のタクシー乗車客数は591人/日、ピーク時で67人（13時～14時）、降車客数は347人/日、ピーク時で37人（16時～17時）だった。

●西送迎場のタクシー乗降客数（今回の実験結果）



2022年（令和4年）11月22日（火）に実施

●駅前広場のタクシー乗降客数（過年度の調査結果）



2019年（令和元年）11月26日（火）に実施

駅前広場の利用実態調査（2019年度）より

- 過年度の調査結果と比較すると、乗車客数は合計で約59%、ピーク時で約49%となった。降車客数は合計で約55%、ピーク時で約51%となった。

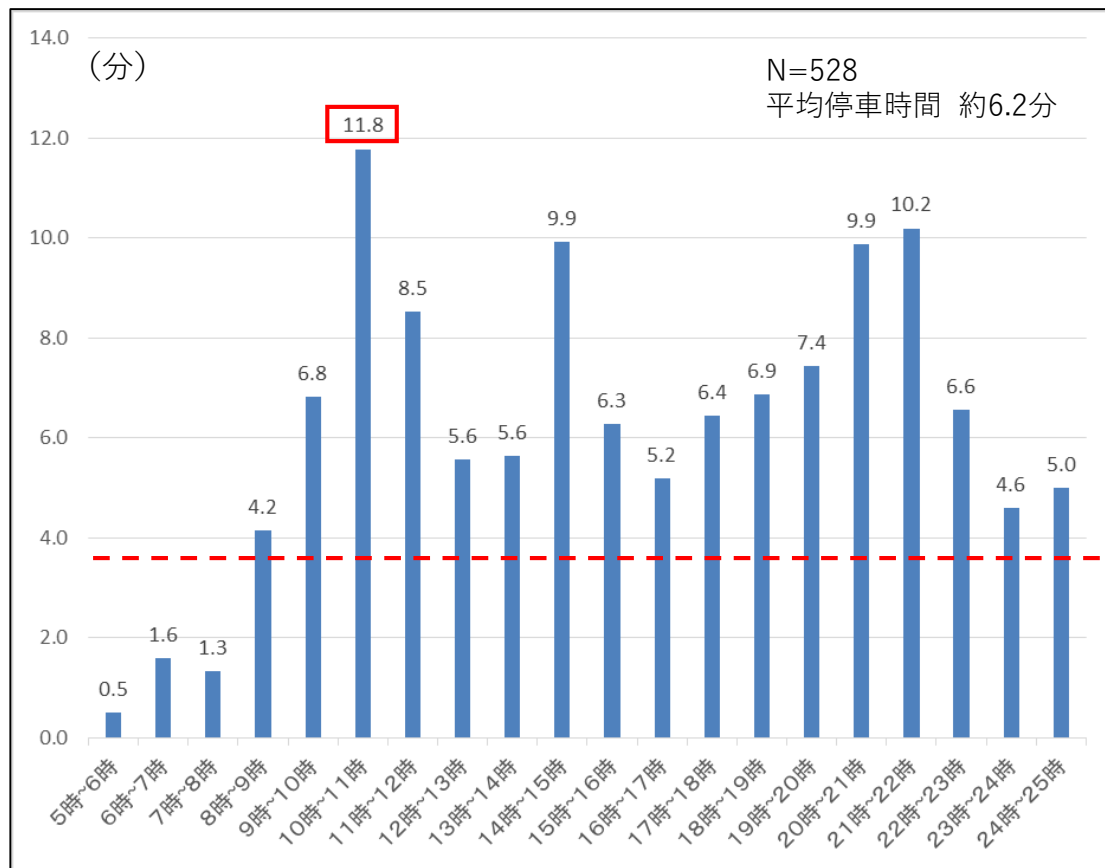
3. 検証結果

(2) タクシー乗降場を福山駅西送迎場に配置した場合の交通処理の検証

⑤送迎車両の停車時間

- 送迎に要した平均停車時間は約6.2分、ピーク時で11.8分（10時～11時）だった。
- 長時間駐車抑制のため、注意喚起を行ったものの、想定していた停車時間約3.9分を上回る結果となった。

●平均停車時間



2022年（令和4年）11月22日（火）に実施

●一般車送迎場の様子



想定停車時間
約3.9分

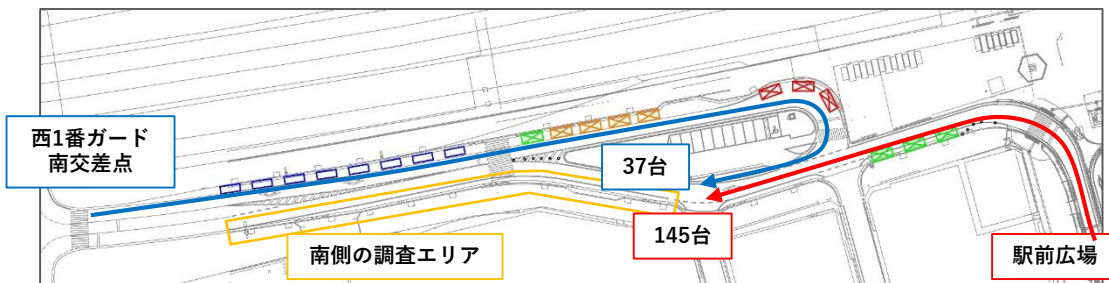
- 人待ち行為などにより停車時間が長くなることで、人の乗り降りのために必要とされる停車時間を超えている。
- 空間を効率的に使うためには、送迎車両の長時間駐車抑制が必要となる。

3. 検証結果

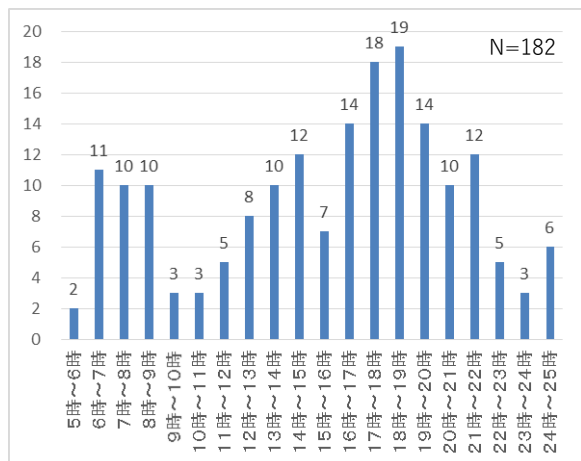
(2) タクシー乗降場を福山駅西送迎場に配置した場合の交通処理の検証

⑥ 駅前広場から流入する送迎車両

- 南側に停車して乗降した台数は合計182台（午前5時から翌日午前1時），その内，西1番ガード南交差点から流入した台数が37台，駅前広場から流入した台数が145台だった。
- 駅前広場から西送迎場でUターンをして送迎できないような形態で実験を行ったが，地下送迎場の乗降台数に大きな変化は見られなかった。

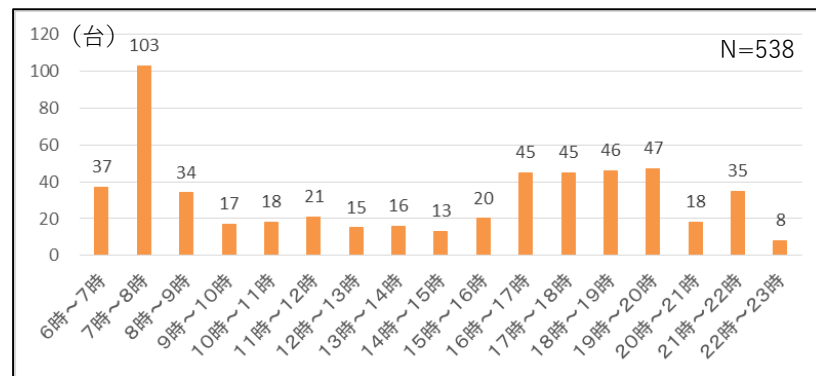


●南側の乗降台数

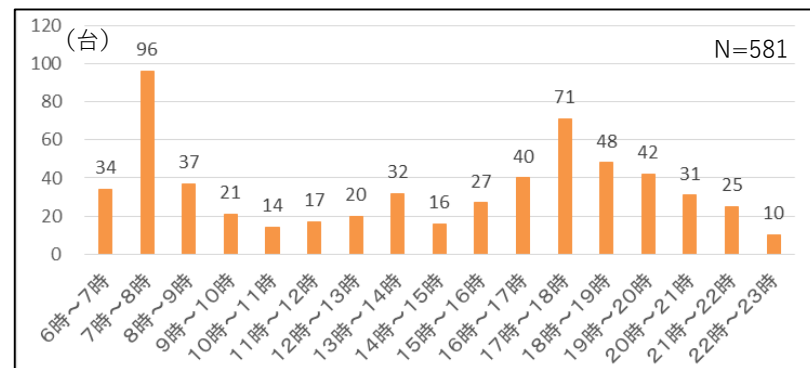


2022年（令和4年）11月22日（火）に実施

●地下送迎場の乗降台数



2019年（令和元年）11月26日（火）に実施



2022年（令和4年）11月22日（火）に実施

- 送迎目的で南方面から駅前広場を訪れた車両の一部が，本来，南方面からの送迎機能を担うはずの地下送迎場を使用せず，駅前広場を通過し，西送迎場に流入していることが分かった。
- 今後，西送迎場の空間を効率的に使用していくためには，地下送迎場の利用を促進する必要がある。

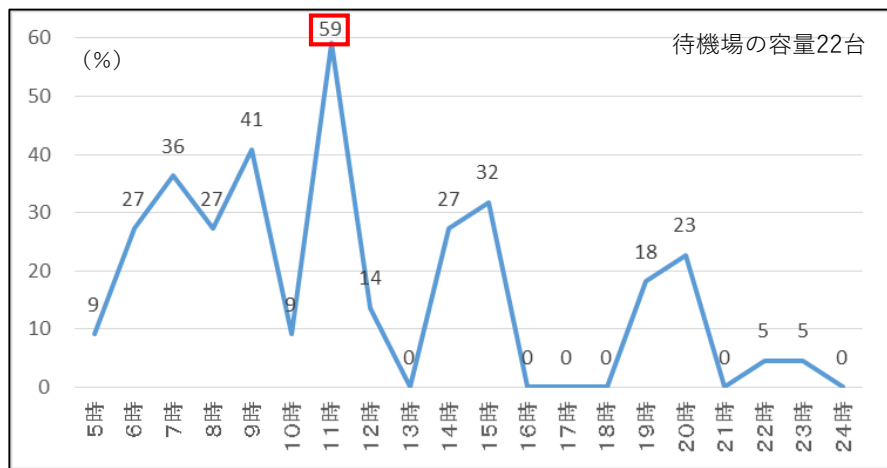
3. 検証結果

(2) タクシー乗降場を福山駅西送迎場に配置した場合の交通処理の検証

⑦ 1次待機場の台数

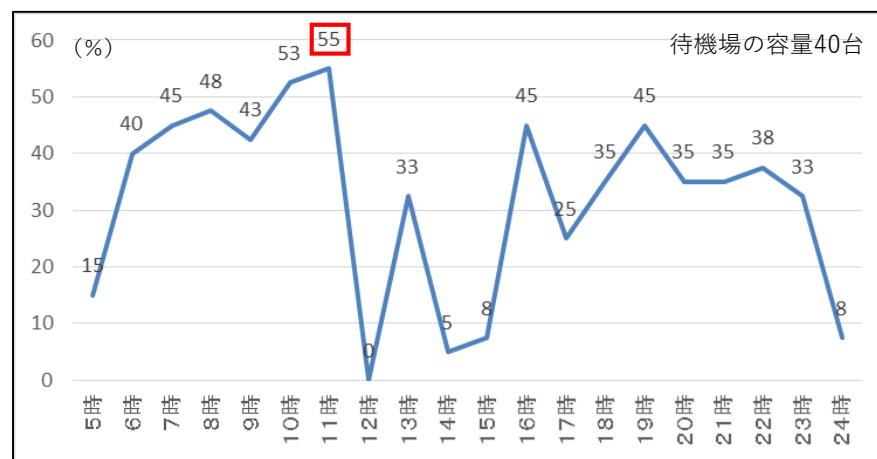
- 現在の待機場の満空率はピーク時で約55% (22台) であることから、今回の実験では待機場に22台分の駐車スペースを確保した。
- 実験中、待機場の満空率は平均で約17% (4台)、ピーク時で約59% (13台) だった。

●待機場の利用状況 (今回の実験結果)

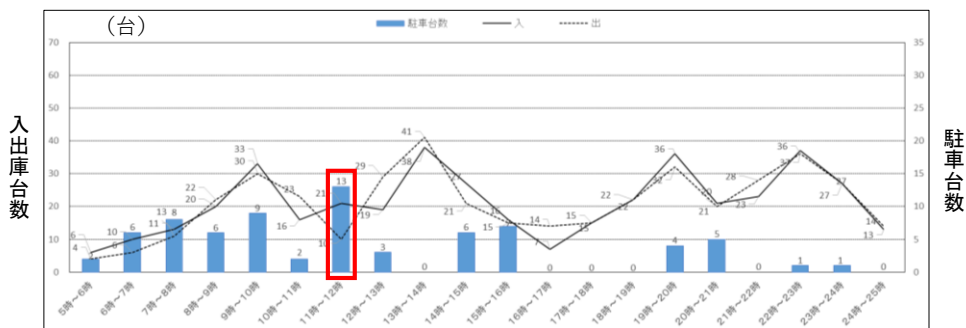


待機場の時間別満空率 (毎時0分時点) 1時間あたりの満空率 平均 約17% (4台) ピーク時 約59% (13台)

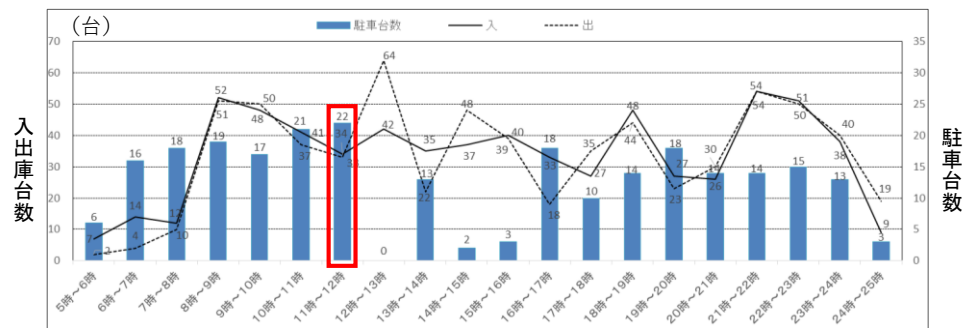
●待機場の利用状況 (過年度の調査結果)



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% (12台) ピーク時 約55% (22台)



時間別駐車台数



時間別駐車台数

- 過年度の調査結果と比較すると、今回の実証実験では待機台数や入出庫台数が少なかった。

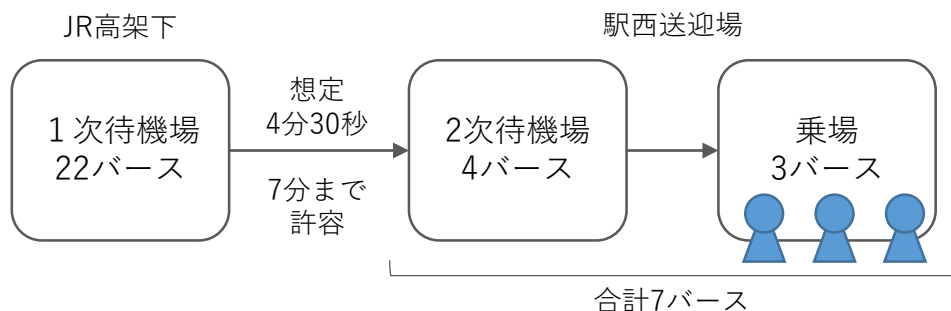
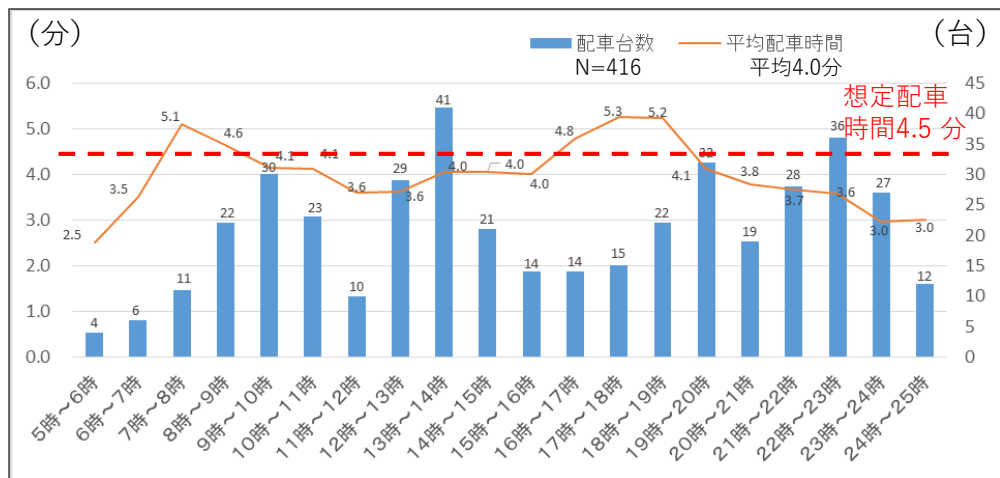
3. 検証結果

(2) タクシー乗降場を福山駅西送迎場に配置した場合の交通処理の検証

⑧配車時間

- 事前の実測では待機場から西送迎場までの配車時間は約4.5分だった。
- 実験の結果、1次待機場から2次待機場までの配車時間は平均4.0分、ピーク時で5.3分（17時～18時）だった。

●配車時間



※2次待機場の台数の考え方

- 周辺交通の状況による配車時間の遅延や急な利用者の増加によりタクシーの出発頻度が高くなることが想定されることから、今回の実験では駅西送迎場に2次待機場を4バース配置して実験を実施した。
- 標準的なタクシーの出発頻度は5分（駅前広場計画指針）とされている。この出発頻度でタクシーが出発し、同時に待機場からタクシーが5分以内に到着することができれば、利用客がタクシーに乗って出発するまでの間に、次のタクシーが1次待機場から2次待機場に到着できる計算となる。ただし、指針に示されている出発頻度はあくまで標準値であることから、実態に即した運用が必要になる。
- 今回の実験は出発頻度を最短で1分（送迎で人が乗り降りするため必要となる標準の停車時間）と想定し、その場合に配車時間が4分30秒から7分まで遅延したとしても、利用者を待たせずにタクシーが配車できる想定で実施した。

※出発頻度1分でも7分あれば、1次待機場からタクシーが配車可能

- 平均の配車時間（4分）は想定時間（4.5分）を下回り、ピーク時（5.3分）は想定時間を上回った。
- 朝ピーク（7:00～8:00）及び夕ピーク（17:00～18:00）で平均配車時間が伸びた理由は、周辺交通の交通量の増加や送迎車両の増加が影響しているものと考えられる。
- 出発頻度1分であっても、利用者を待たせずにタクシーが配車できる配車時間だったことが分かった。

3. 検証結果

(2) タクシー乗降場を福山駅西送迎場に配置した場合の交通処理の検証

⑨実験中に頂いたご意見



タクシー運転手

- ・屋根がないと、乗降時にお客さんが雨に濡れてしまう。
- ・待機場から乗降場までの距離が遠く、信号も多いため、時間がかかる。
- ・待機場が舗装されていないため、車両が汚れる。
- ・待機場に女性用トイレが必要。
- ・待機場を経由しないと乗車場へ行けないのが手間だった。
- ・一般車がルールを守っていない。
- ・一般車と交錯しそうになる場面があった。
- ・待機場の途中に出られる箇所がない。（お客さんからの呼び出しや緊急時）
- ・待機場に屋根があるため、日差しや雨がしのげてよい。
- ・駅舎の新幹線改札付近に出入口を設置することで、より便利になるのではないかな。
- ・課題はあると思うが、ショットガン方式は可能。



タクシー利用者

- ・駅から乗降場まで遠い。
- ・乗降場の場所が分かりにくい。
- ・高齢者や足が不自由な人には不便。
- ・タクシーがいなくて待たされた。
- ・いつもより料金が上がった。



一般車送迎場利用者

- ・送迎場が駅から遠くなり不便。
- ・送迎場のスペースもしっかりと確保してほしい。
- ・送迎車両に優しくない。

3. 検証結果

(3) まとめ

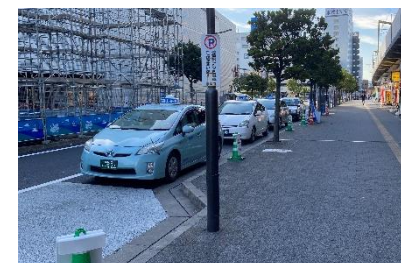
1. 広場空間に対する市民ニーズの検証

- 駅前広場に居心地の良い広場空間を生み出すと、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、将来、広場空間があれば使いたいという意見が約94%に上った。居心地が良いと感じた回答は約98%であり、広場空間を生み出す取組について約96%が肯定的な評価だった。
- 出店や演奏などの活動によって、飲食や演奏を楽しむなどの行動が生まれた。こうした行動は滞在時間を伸ばす要因となり、滞在時間が伸びると会話も増えると考えられる。人々が集い・出会い・交流することが、「人間中心の豊かな生活の実現」や「イノベーションの創出」につながると言われていることから、こうした行動や活動が可能となる整備・運営・管理の方法を検討していく必要がある。
- これまでの意見やアンケート結果で示されていたとおり、駅前広場には人々が集い・憩い・くつろげる空間が求められていることが確かめられた。駅前広場をウォークアブルな空間へと転換し、その効果を駅周辺へと波及させることで、駅周辺のエリア価値が向上するものと考えられる。



2. タクシー乗降場を福山駅西送迎場に配置した場合の交通処理の検証

- 西送迎場に送迎機能とタクシーの乗降機能に必要な施設量を配置するためには既存の空間を効率的に使う必要がある。
- 一般車とタクシーの動線の分離や送迎車両の長時間駐車抑制、送迎車両のマナーの向上、地下送迎場の利用促進などの課題が明らかとなった。
- 今回の実験ではタクシーの待機台数が少なかったため、タクシーを待つ利用者が相当数見受けられたが、待機台数と配車時間を調整することで、ショットガン方式での運用は可能であると考えられる。今後、自動化された効率的な運用方法を検討することで、タクシー事業者と利用者の利便性を向上させる必要がある。



4. 參考資料

4. 参考資料

●交通関係の調査

【実施機関】 福山市

【調査日】 2022年11月20日（日），11月22日（火）

●滞在者行動調査

【実施機関】 福山市

【調査期間】 2022年11月18日（金）～11月27日（日） 各日午前9時～午後9時

●調査期間中の天候

	18日 (金)	19日 (土)	20日 (日)	21日 (月)	22日 (火)	23日 (水)	24日 (木)	25日 (金)	26日 (土)	27日 (日)
天気										
最高気温	19.4℃	18.8℃	20.6℃	20.6℃	19.1℃	15.7℃	19.2℃	19.0℃	20.1℃	18.5℃
最低気温	5.7℃	5.2℃	6.5℃	9.0℃	7.7℃	12.3℃	8.0℃	6.7℃	9.4℃	5.5℃

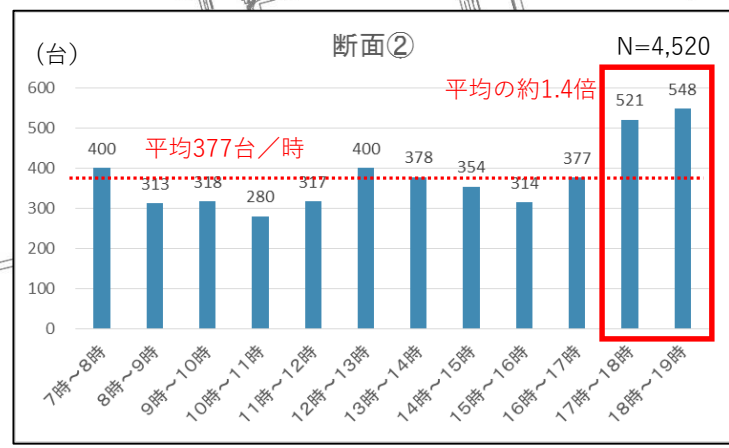
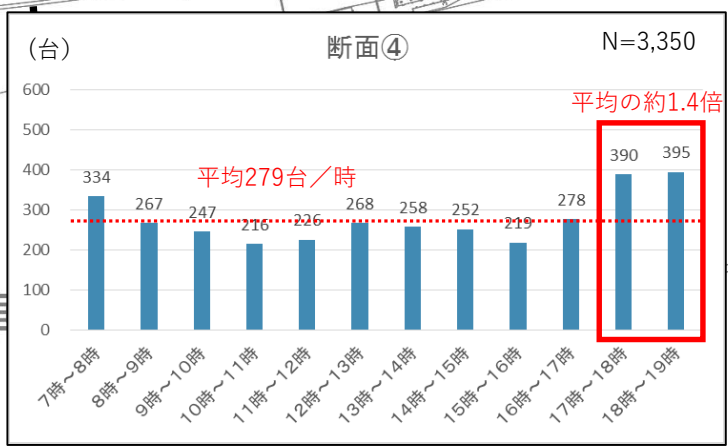
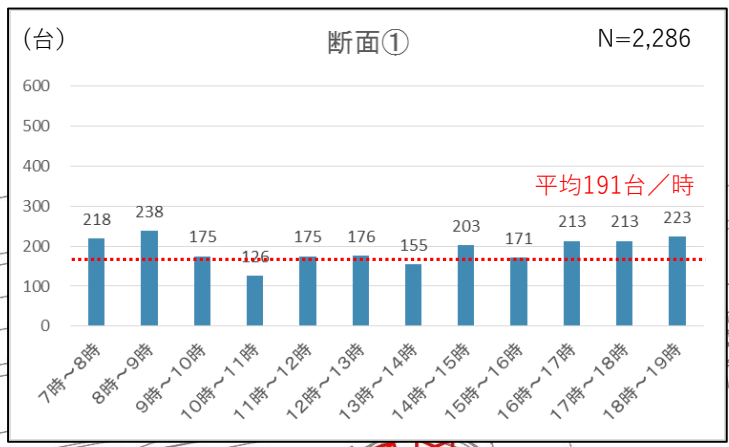
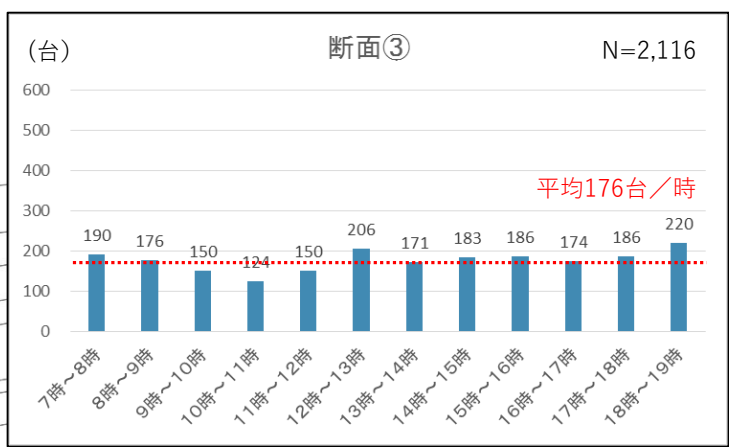
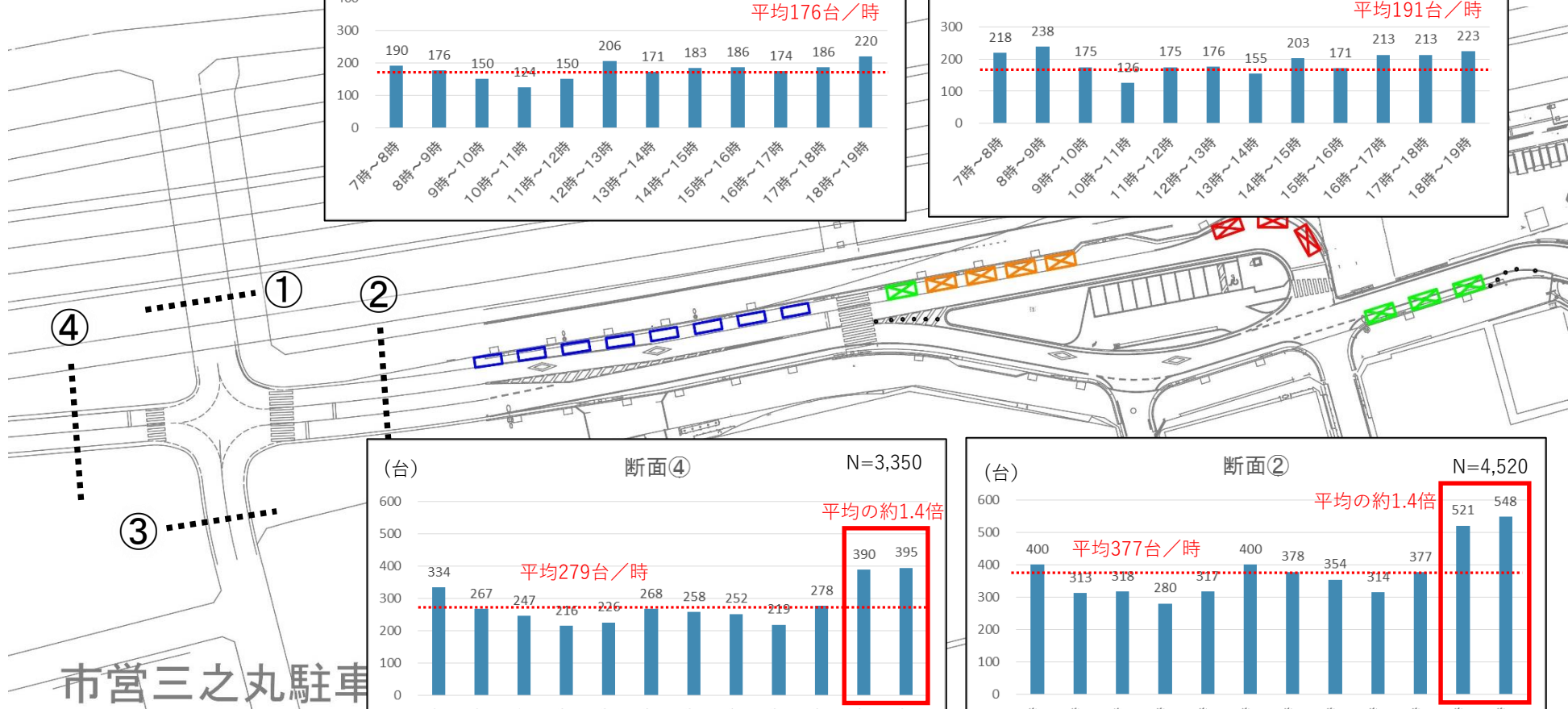
●出店等の状況

	18日 (金)	19日 (土)	20日 (日)	21日 (月)	22日 (火)	23日 (水)	24日 (木)	25日 (金)	26日 (土)	27日 (日)
出店数	1	4	3	2	2	5	2	2	5	7
出店内容	食べ物 物販	食べ物 飲み物 物販	食べ物 飲み物 物販	食べ物	食べ物	食べ物 飲み物	食べ物	食べ物	食べ物 飲み物	食べ物 飲み物 物販
活動数	1	1	2	1	0	1	0	0	2	3
活動内容	演奏	演奏	演奏 読み聞かせ	演奏		演奏			演奏 読み聞かせ	ヨガ ダンス 演奏 読み聞かせ

4. 参考資料

● 交通量調査

【調査日】 11月22日 (火)
7:00~19:00 (12時間)



- 南北の道路 (断面①③) は、東西の道路 (断面②④) に比べ、交通量が少なくピーク時の変動が少ない。
- 東西の道路 (断面②④) は、夕方 (17時~19時) の交通量が時間あたり平均台数の約1.4倍となっている。

4. 参考資料

● 実験中の様子



4. 参考資料

●実験中の様子



4. 参考資料

●実験中の様子



4. 参考資料

●実験中の様子



4. 参考資料

●EKIHIRO CREATIVE！ 福山駅前広場を楽しむ社会実験

実証実験の様子を映像化し、youtubeやSNS、デジタルサイネージ（福山駅前）等で情報発信する予定

