

第4回福山駅前広場協議会 議事録

日時：2023年（令和5年）2月8日（水）13時～15時

場所：福山市役所6階60会議室

内容

●事務局

本日はお忙しいところお集まりいただきありがとうございます。これより第4回福山駅前広場協議会を開催いたします。私は本日司会をさせていただきます福山駅周辺再生推進課の山田と申します。よろしくお願いいたします。では、開会にあたりまして、建設局長の市川よりご挨拶を申し上げます。

《開会挨拶》

●建設局長

本日はお忙しい中、第4回福山駅前広場協議会にご出席いただき誠にありがとうございます。福山駅周辺の再生をめざし、2018年3月にビジョンを策定してからもうすぐ5年が経とうとしています。これまでに、ウォークアブルな駅周辺をめざすデザイン計画を策定し、リノベーションまちづくりや中央公園パークPFI事業、エフピコ RiM リノベーション再生事業、福山城築城400年記念事業など駅周辺再生の実現に向けた様々な取組を官民が連携して行ってきました。福山駅前広場についても、2021年10月に本協議会を設置し、委員の皆様を活発な議論をいただくとともに、シンポジウムや市民アンケートを行い、市民の皆様から大変多くのご意見をいただきながら、検討を進めてきました。また、昨年11月には、福山駅前広場内で実証実験を行いました。関係事業者をはじめ、委員の皆様にご協力をいただき、タクシー乗降場や待機場を活用して、緑の芝生を設置し、広場空間を創出しました。公共空間の使い方が重要となる中、市民の皆様が多様な使い方、過ごし方をいただき、将来、居心地の良い広場空間ができたときのイメージを共有していただけたと考えています。そして、これまでの議論や多くの意見、実証実験を踏まえて、お示ししている「福山駅前広場整備基本方針（案）」を作成しました。基本方針では、駅前広場の再編の目的や大切にすべき価値、将来像などを定めることとしています。本日は、この基本方針案について、ご意見をいただきたいと考えております。皆様による活発なご議論をお願いして、開会の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

●事務局

ありがとうございます。続きまして、清水座長からご挨拶をいただきたいと思っております。清水座長、よろしくお願いいたします。

《座長挨拶》

●清水座長

お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。本年度最後の協議会です。皆さんから、活発なご意見をいただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

●事務局

ありがとうございます。続きまして、本協議会の委員のご紹介です。本来なら、お一人ずつご紹介させていただくところですが、限られた時間ですので、お配りしております名簿をもって代えさせていただきます。なお、所用により築切家守舎様と福山河川国道事務所様は途中で退席される予定となっております。次に、本日の進行及び配布資料について、ご説明いたします。本日の議題は、「福山駅前広場整備基本方針（案）について」です。後ほど、事務局から説明し、その後、委員のみなさまによる意見交換を行っていただきます。次に配布資料についてです。資料1は本日の出席者名簿、資料2は福山駅前広場再編実証実験実施報告、資料3は福山市駅地下送迎場と福山市営駅南口駐車場の地下接続通路新設等の実現性、資料4は福山駅前広場整備基本方針（案）、参考1は分科会の概要、参考2はシンポジウムの概要、参考3は再編後の福山駅前広場の空間のイメージです。それではこれより、意見交換に移りたいと思います。ここからの進行は清水座長にお任せしたいと思います。清水座長、よろしくお願いいたします。

《意見交換》

●清水座長

意見交換に入りたいと思います。まずは最初に事務局から説明をお願いします。

●福山駅周辺再生推進課長

資料2から資料4について、順に説明させていただきます。説明が少し長くなりますが、よろしくお願いいたします。まず、昨年1月に実施した福山駅前広場再編実証実験の実施報告を取りまとめましたので、こちらからご説明します。資料2をご覧ください。2頁をご覧ください。まず、実験の目的についてです。本実証実験は、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に実施いたしました。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ものであります。検証内容につきましては、素案に示す内容の内、次の2つの項目について検証を行いました。1つ目が「広場空間に対する市民ニーズの検証」、2つ目が「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」でございます。4頁をご覧ください。実施内容についてです。実施内容は主に2つあります。1つ目に「広場空間の創出」です。駅前広場のタクシー乗降場及び待機場に広場空間を生み出しました。2つ目に「交通結節機能の再編」です。タクシー乗降場を福山駅西送迎場付近に配置するとともに、タクシー待機場をJR高架下に配置し、ショットガン方式で配車を行いました。

実施期間は2022年（令和4年）11月14日から11月28日の15日間です。次頁以降、実証実験の内容や検証結果の詳細を整理しておりますが、今回は時間の都合上、説明は割愛させていただきたいと思っております。先に検証結果からご説明します。27頁をお願いします。検証結果のまとめでございます。1つ目に、広場空間に対する市民ニーズの検証結果についてです。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りました。また、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%に上りました。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%の方から肯定的な評価をいただいております。広場空間では、出店や演奏などの活動によって、飲食や演奏を楽しむ、といった行動が生まれました。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ます。人々が集い・出会い・交流することが、「人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おりますので、こうした行動や活動が可能となる整備や運営・管理の方法を検討していく必要があると思われまます。また、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ました。今後、駅前広場をウォーカ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ます。2つ目に、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結果についてです。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ことが分かりました。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りました。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見受けられましたが、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ます。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と考えられます。まとめは以上となります。ここからは、この度の実証実験の様子を映像化しましたので、動画をご覧ください（3分程度、動画の視聴）。この動画につきましては、今後、市のホームページやSNS、福山駅前のデジタルサイネージ等で情報発信してまいりたいと考えています。実証実験の実施報告の説明は以上となります。

続いて、福山市駅地下送迎場と福山市宮駅南口駐車場の地下接続通路新設等の実現性についてご説明します。資料3をご覧ください。今後の検討項目となっております「地下接続の実現性」につきまして、検討の結果をご報告させていただきます。1頁をご覧ください。最初に、駅南口駐車場から地下送迎場への接続からご説明します。まず、「技術的な検討結果」です。1つ目に既存構造物についてです。構造は送迎場の出入り口と同じ構造形式（箱型函渠）が有力であり、接続部の既存施設の躯体を補強することにより、構造上の安全性を確保できるため、接続は可能と考えられます。2つ目に遺構についてです。これまでの資料から遺構（石垣）の位置がある程度想定できることから、遺構の位置に当たらないルート

を選定することで、遺構に影響を与えずに接続することが可能と考えられます。3つ目に地下インフラについてです。多数の地下インフラが存在することは確認できていますが、大規模な移設は必要とならないと考えられます。一部のインフラについては、吊防護などの対応をすることによって、供用させながらの施工が可能と考えられます。次に「想定される費用」です。地下接続通路本体、仮設、既存施設撤去の工事費用は、「約20億円」と想定されます。地上施設の移設や交通の切り回し、既存施設（本体・設備等）の補強・補修、新設施設の設備等に係る費用は、詳細な設計により、追加で積算する必要があります。最後に、「今後の検討内容」です。1つ目は、駅南口駐車場の現行基準での老朽度及び耐震性の確認並びに補強や改修工事の検討です。2つ目は、交通の利便性確保に向けた地下構造物内の車両動線の検討及び周辺施設への接続を含む歩行者動線の検討です。3つ目は、既存施設のレイアウトや設備改修の検討などです。2頁をご覧ください。次に地下送迎場から北西方向への出口新設についてです。これは地上にある通過交通の代替機能として、その実現性を検討したものです。まず、「技術的な検討結果」です。1つ目に既存構造物についてです。構造は送迎場の出入り口と同じ構造形式（箱型函渠＋U型擁壁）が有力であり、接続部の既存施設の躯体を補強することにより、構造上の安全性を確保できるため、接続は可能と考えられます。2つ目に遺構についてです。施工範囲には遺構（石垣）が存在しないと考えられるため、遺構への影響はないと考えられます。3つ目に地下インフラについてです。多数の地下インフラが存在するものの、大規模な移設は必要とならないと考えられます。次に「想定される費用」です。北西出口本体、仮設、既存施設撤去の工事費用は、「約3億円」と想定されます。先ほどと同様に地上施設の移設や交通の切り回し、既存施設（本体・設備等）の補強・補修、新設施設の設備等に係る費用は、詳細な設計により、追加で積算する必要があります。最後に、「今後の検討内容」です。北西出口を新設したとしても、現在は天満屋北側の道路からも右折して進入しているものが、地下への入口が駅南口駐車場に限定されることや、地下構造物内の車両動線が複雑になることから、地上での通過に比べ、利便性が低下することが分かりました。そのため、駅前広場西側道路の代替機能に関しては、三之丸町周辺の道路再編を含めて検討します。

続いて、資料4の福山駅前広場整備基本方針（案）についてご説明いたします。まず、資料4の46頁から48頁をご覧ください。基本方針の説明を始める前に、改めてこれまでの取組の経過をご説明させていただきます。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、駅周辺をウォークラブルな空間へと転換することをめざしてまいりました。駅周辺をウォークラブルな空間へと転換するにあたっては、駅周辺の中心に位置する駅前広場のあり方を検討する必要があります。そのため、2020年12月～翌年1月にかけて、アンケート調査を行い、駅前広場に対する市民の意識とニーズの把握を行いました。2021年3月、アンケート調査と利用実態調査の結果を踏まえ、駅前広場の機能検証を行った結果、現在の駅前広場は、交通結節機能の改善や都市の広場機能の充実が求められていることが示唆されました。そのため、2021年10月に本協議会を設置し、まずは現在の

駅前広場の問題点や課題の整理から、検討を開始しました。第1回協議会では、駅前広場の問題点や課題の整理をする中で、委員から「駅前広場の利用者の目線で考えていくことが基本となる」との意見や「駅前広場を利用する人達に分かりやすい議論をしていくために、叩き台となる機能の配置案を検討してもらいたい」との意見をいただきました。そして、その叩き台となる素案の作成には、人々が交流するための広場空間を確保しながら、交通機能を適切に配置する必要があるため、各交通の乗り継ぎやダイヤ、運営方法などの意見を聴き取る分科会を開催しました。計2回の分科会では、東西方向の回遊性や広場の規模を視点にした空間の配置を検討し、素案を作成しました。そして、昨年度、第2回の協議会では、素案の考え方や効果、実現のために検討を要する事項などについて意見交換をするとともに、シンポジウムを開催するなどして、市民の皆様のご意見を聴き取ってまいりました。そして、昨年8月に開催した第3回協議会では、これまでにいただいた素案への意見とそれに対する市の考え方を整理するとともに、実現に向けた課題と検討の方向性をお示しし、皆様からご意見をいただきました。その後、その検討の方向性に沿って、地下接続の検討や実証実験を行い、これまでの意見を踏まえ、この度、基本方針案をとりまとめたものです。それでは基本方針案の内容のご説明をさせていただきます。2頁をご覧ください。序論として、駅前広場再編の経緯などについてご説明します。まず、「福山駅周辺の魅力やにぎわいの低下」です。福山駅周辺は1946年に始まった戦災復興土地区画整理事業から1990年代前半までの間、福山市のみならず、備後圏域のにぎわいの場として多くの人を惹きつけてきました。しかし、車社会の到来や郊外への大規模商業施設の立地、インターネットの普及などによる消費者行動の変化などから駅周辺に訪れる人が少なくなり、空き店舗や空き地が増えるいわゆる都市のスポンジ化が起きました。そのため、駅周辺から多様な機能が減少し、市民を始め、市外からの訪問者にとって魅力やにぎわいを感じにくくなりました。次に、「福山駅周辺の再生に向けた取組のはじまり」です。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には、その玄関口である駅周辺が市内外から人や企業を惹きつける魅力あるエリアとして、経済や文化の中心となる必要があります。そのため、2018年に福山駅前再生ビジョンを策定し、「“働く・住む・にぎわい”が一体となった福山駅前」をめざす姿に掲げました。2020年には、めざす姿の実現に向けて、福山駅周辺デザイン計画を策定し、駅周辺を居心地が良く歩きたくなる、ウォーカブルな空間へと転換していくこととしています。3頁をご覧ください。次に「福山駅周辺の再生がめざすもの」です。福山駅周辺デザイン計画では、駅周辺の再生がめざすものとして、次のような考え方を示しています。1つ目に「エリア価値を高める経済循環」です。官民の良質な投資により、にぎわいを生むコンテンツを創出することで、公共空間を形成することで、ウォーカブルなまちを形成し、エリア価値を高めていく経済循環を再構築します。2つ目に「市域全体の一体的で持続可能な発展」です。本市の都市核の中心である駅周辺と周辺地域のヒト・モノ・カネ・情報がつながることで相互に経済の好循環を生み出し、市域全体の一体的で持続可能な発展をめざします。駅周辺の再生と、周辺地域の潜在資源の発

見・活用が連動することで新しい持続する産業を生み出し、その効果を備後圏域から中国・四国地方へと波及させていきます。3つ目に「将来の都市構造を実現するまちづくり」です。駅周辺や周辺地域の生活拠点にその規模や特性に応じた都市機能を集積し、これらを公共交通などで結ぶ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方でまちづくりを推進します。都市核や地域核、その他の生活拠点を結ぶ利便性の高い公共交通軸を確立するとともに、地域実態に応じた移動サービスを導入し、維持・確保することで、市民の日常生活や地域活力を支えます。こうした基本的な考え方がございます。4頁をご覧ください。次に「福山駅周辺のまちの変化」です。福山駅前再生ビジョンや福山駅周辺デザイン計画に基づき、官民が連携して様々な取組を進めてきました。福山城のライトアップや北口スクエアの整備、エフピコ RiM のリニューアルオープン、旧キャスパ跡地の再開発、遊休不動産をリノベーションした店舗のオープン、中央公園へのガーデンレストランのオープンなど、官民の投資により、まちに変化が起り始めています。次に「福山駅前広場の再編の検討を開始」です。福山駅前広場は市街地形成や交通体系と深い関わりをもっており、都市の発展や都市交通を取り巻く環境の変化に対応した改修が行われ、交通結節機能を集約した現在の姿に至っています。今後、駅周辺を市内外から人や企業を惹きつける魅力あるエリアとしていくためには、駅周辺のエリアの中心に位置する駅前広場を将来の駅周辺のまちの変化や交通体系の変化に対応し、交通結節機能を確保した居心地が良く歩きたくなる空間へと転換していく必要があります。駅前広場の利用実態調査やアンケート調査からも、交通結節機能の改善や都市の広場機能の充実が求められていることが示唆されたことから、2021年10月に福山駅前広場協議会を設置し、まずは現在の駅前広場の問題点や課題の整理から、検討を開始しました。5頁をご覧ください。最後に「幅広い意見を聴き取りながら基本方針を策定」です。第1回協議会では委員から「駅前広場を利用する人たちに分かりやすい議論をしていくために、叩き台となる機能の配置案を検討してもらいたい」という意見をいただきました。そのため、協議会や福山駅前広場デザインシンポジウム、アンケート調査の意見に加えて、福山駅前広場協議会分科会を開催し、各移動サービスを提供する事業者や専門家の意見を伺いながら、2022年1月に福山駅前広場の各機能の配置計画案（素案）を取りまとめました。そして、素案を示しながら、協議会やシンポジウム、アンケート調査で意見を聴き取るとともに、実証実験による検証を踏まえ、本基本方針を取りまとめました。この基本方針に基づき、駅前広場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していきます。7頁をご覧ください。次に、基本方針策定の目的についてご説明します。この基本方針は、駅前広場の再編の理念と計画・整備に係る基本的な方針を示すものです。様々な立場の人々が理念や方針を共有し、「まちを良くする視点」を持って、連携しながら行動することによって、駅前広場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します。8頁をご覧ください。次に、まちを良くする視点についてご説明します。駅前広場の再編にあたっては、様々な立場の人々が「個々の視点」で考えるだけでなく、「まちを良くする視点」も持って連携することが大切です。

9頁をご覧ください。次に、駅前広場の再編の目的についてご説明します。JR 福山駅は備後圏域最大の交通結節点であり、広域的に人を呼び込む大きなポテンシャルがあります。本市や備後圏域が持続的に発展していくためには、その玄関口である駅周辺が市内外から人や企業を惹きつける魅力あるエリアとして、経済や文化の中心となることが必要です。駅周辺を市内外から人や企業を惹きつける魅力あるエリアに変えるため、その核となる駅前広場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します。10頁をご覧ください。次に、利用者目線の価値についてご説明します。駅前広場の再編にあたっては、「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。「徒歩や車両でスムーズに移動できること」や「公共交通が使いやすく、車を持たなくても暮らせること」などの「使いやすさ」や、「誰でも簡単に様々な活動を行うことができること」や「誰もが（一人でも）居心地が良く過ごすことができること」などの「過ごしやすさ」、「社会的なつながりを得られること」や「徒歩や車両で安全に移動できること」、などの「安心感」、「福山の歴史や文化を感じられること」や「福山の気候や風土との調和を感じられること」などの「福山らしさ」、これらの利用者目線の価値を大切にします。12頁をご覧ください。次に、福山駅前広場の問題点と課題解決の方向性についてご説明します。福山駅前再生ビジョンに示す駅周辺の問題点とこれまで議論をいただいた福山駅前広場の問題点及び課題解決の方向性を整理したものです。13頁をご覧ください。次に、課題解決の方向性についてご説明します。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。1つ目に、「歩行者と車両が安全で快適に移動できる環境整備」です。駅前広場内だけでなく、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つ目に、「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」です。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つ目に、「福山ならではの特徴や魅力を生かした空間の形成」です。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つ目に、「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」です。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つ目に、「多様な主体が活用しやすい広場の運営」です。官民が連携して駅周辺のエリア価値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つ目に、「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」です。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を担う駅前広場をめざします。14頁をご覧ください。次に、将来像についてご説明します。「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、「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～」を将来像として掲げ、その実現に向けて取り組みます。15頁をご覧ください。ここから、6つの方向性に沿った、計画の考え方についてご説明します。まず、駅南北の役割分担の考え方です。東西に長い駅舎の特性を生かし、駅舎との結節箇所を増やすことで、交通結節機能を十分に発揮させます。駅の南北間の交流軸の創出により、駅の南北の空間を一体的に、歴史や自然があふれる備後圏域の玄関口にふさわしいウォークアブルな空間へと転換します。16頁をご覧ください。次に、動線計画の考え方です。駅前広場内の通過交通を排除するなど、歩行者と車両（自転車を含む）が安全で快適に移動できる動線を計画します。駅周辺のエリアをつなぐため、駅前広場とともに駅前大通りを再整備し、東西方向の回遊性を向上させます。駅前広場の交差点をコンパクトにすることで歩行者の回遊性を向上させると同時に、複雑な交差の解消によって分かりやすい車両動線とします。17頁をご覧ください。次に、立体利用の考え方です。ウォークアブルなまちづくりの観点から、道路や沿道建物の低層階部など、まちなかにおいて歩行者の目線に入る範囲の連続性を重視した空間づくりとします。駅舎がダブルデッキ構造であるため、ペDESTリアンデッキを設置すると新たに昇り降りが増えることから、平面式の駅前広場とします。18頁をご覧ください。次に、環境空間の考え方です。多様な人々が集い・憩い・くつろげるような居心地の良い空間づくりを行います。様々な活動ができる空間とするため、環境空間をなるべく広く確保します。周辺街区や周辺施設との連携強化が見込めるように環境空間を配置します。玄関口としてのまちの魅力の向上や気軽なまち歩きの動機の創出のため、駅舎からの視界の広がり向上させます。駅前広場及び駅周辺のエリアに市内外から多様な人々が集まることで、公共交通の利用促進を図ります。19頁をご覧ください。次に、福山ならではの特徴や魅力の考え方です。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を行います。駅前広場を訪れる人々が福山の歴史や文化を感じられる空間にするため、福山城の遺構やそれに関連する歴史資源を大切にしながら、福山城の遺構を生かした空間づくりを行います。20頁をご覧ください。次に、交通空間の考え方です。人口や交通、観光客数の推移から各交通施設の利用に関する大きな増減はないことから、交通結節機能を低下させないように、各交通施設数は現状と同程度確保することを基本とします。駅舎との結節を東西に広げ、公共交通の運用方法を考慮しながら、各交通施設を駅前広場の内外に適切に配置します。駅前広場と駅前大通りによって低下している東西方向の回遊性を向上させるため、駅前広場内の交通空間や駅前大通りを縮小します。整備後も技術の進化や交通需要の変化に柔軟に対応できる計画とします。21頁をご覧ください。次に、使用・運営・管理の考え方です。使う人や運営する人の考え方を取り入れながら計画します。実証実験を

行い、得られた結果を計画に反映します。多様な使い方ができる空間づくりを行い、併せて、柔軟な管理方法を計画します。駅前広場の活用により、駅周辺のエリア価値が高まる運営の仕組みづくりを行います。22頁をご覧ください。次に、情報のハブ機能を担う環境づくりの考え方です。訪れた人々が駅周辺と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に、官民が連携して情報発信や情報交換が行える環境づくりを行います。乗場や目的地への行き方が分かりやすい案内表示とします。以上が、今後、具体的に計画を検討していく上での考え方の整理となりますが、それぞれの考え方については、これまで協議会でも説明させていただいてきた内容を改めて、課題解決の6つの方向性に沿って整理したものです。23頁をご覧ください。ここからは、各機能の配置計画になります。こちらの内容につきましても、叩き台となる素案を作成する過程での議論の経過などを、改めて整理したものです。まず、交通空間と広場空間の大きな配置の考え方については、これまでの意見を踏まえ、「東西方向の回遊性」と「広場の規模」を評価の主軸として検討してまいりました。加えて、駅周辺の開発による全面的な広場化の意見もいただきましたので、「実現性」を評価の視点として加えています。まず、一番左側の現在の駅前広場の空間についてです。東西方向の回遊性は、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っています。広場の規模は、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状態です。次に、広場空間を北側に集約するA案についてです。東西方向の回遊性は、バスが広場内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りません。広場の規模は、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ますが、活動の規模が限られます。実現性は、既存の公共用地内での配置計画となるため、高いと考えています。次に、広場空間を東西のいずれかに集約するB案についてです。東西方向の回遊性は、路線バスのレイアウトを変更したとしても、バスが広場内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りません。広場の規模と実現性は、A案と同様です。次に、広場空間を東西に分散配置するC案についてです。東西方向の回遊性は、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ります。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ます。広場の規模は、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ます。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ます。実現性は、A案、B案と同様です。次に、広場空間を全面的に配置するD案についてです。東西方向の回遊性は、全面広場化により最も向上します。広場の規模は、最も大きく確保できます。ただし、全面的な広場化には駅前広場外へのバスターミナルの配置が必要となるため、実現性は不透明と考えています。24頁をご覧ください。基本となる各機能の配置計画についてです。広場空間を東西に分散配置するC案は、交通結節機能を確保しながら、東西方向の回遊性を向上させるとともに広場空間を大きく確保することができます。また、周辺街区と接する広場の範囲が広がることで周辺街区との連携強化も見込めるとともに、

既存の公共用地内に配置できることから、実現性も高いと考えられます。従って、この配置を基にし、計画の考え方を踏まえて作成した次図を基本となる各機能の配置計画として、基本計画の検討を行っていきます。25頁をご覧ください。今後の検討項目についてです。今後の検討項目には、必要な施設と配置・空間デザインの検討や、地下や周辺を含めた具体的な交通動線の検討、そしてそれに伴う公共交通の運用方法の検討、広場の使用・運営・管理方法の検討などがあります。ただし、東西の空間の一体性をより高めるため、駅前広場外にバスターミナルを配置して、全面的に都市の広場機能を生かすべきという意見もあったことから、駅周辺の開発動向によっては、駅前広場を全面的な広場とする計画も視野に弾力的な検討を行います。27頁をご覧ください。スケジュールについてです。今年度、基本方針を策定します。2023年度、基本計画案を検討し、2024年度、基本計画を策定します。2025年度以降、調査、設計、施工となります。改めて46頁をお願いします。これまでの取組と今後の予定についてです。これまで委員の皆様や多くの市民や事業者の皆様のご協力を得て、様々な場やアンケート、実証実験などを通じて、ご意見をお伺いしながら、ここまで検討を進めていくことができました。ご協力を頂き、改めて感謝申し上げます。48頁をご覧ください。今後の予定についてです。年度内にデザイン会議やシンポジウムを開催、パブリックコメントを実施します。基本方針案に対しても幅広く意見を聴取し、3月末に基本方針を策定する予定です。基本方針案の説明は以上になります。

最後に、参考資料3をご覧ください。基本方針案に示す各機能の配置計画図を基に、再編後の駅前広場の空間のイメージを共有するために作成したものです。画像はあくまでもイメージとして作成したものであるため、実際とは異なる場合があるためご了承ください。施設などは今後の検討事項となるため、表現しておりません。空間の規模や視界の広がりなどが人の視点でどのように感じるのかをイメージしていただき、ご意見を頂く際の参考にさせていただければと思います。資料の説明は以上となります。この後の意見交換では、本基本方針案にお示しした「理念」や「方針」について、ご意見をお聴かせいただきたいと思ます。事務局からの説明は以上です。

●清水座長

ありがとうございます。しっかりまとめてあると思う。ここから意見交換に入ります。それぞれの立場からの基本方針案に対するご意見を出してもらいたい。順番に挙手をお願いします。

●広島県バス協会

駅前を活性化して、広場の活用により、人や企業を惹きつけて、併せて、交通結節点としての機能を高め、魅力あるエリアに変えていくことには何ら異議はない。今日は、公共交通の立場から発言させていただく。市役所が示している案は、安全面、運用面、利便性、コスト面について、ほとんど全てが現状より悪化する案だと考えている。バス事業者にとって、

この案を受け入れられない。まず、安全性はバスの発着場と待機場が広範囲になることから、一般の車、歩行者、タクシーとの分離が困難となり安全性が損なわれる。安全なバス専用の転回場の確保、広範囲のトランジットモール化がどうしても必要になるが、それらの実現は難しいのではないかと感じている。次に運用面、郵便局前が待機場になっている。転回場はまだ決まっていないが、相当の距離がある。待機場から乗場の状況が目視出来ない。特にダイヤの密集時や渋滞発生時にはスムーズな運行ができないことは明白であり、定時運行は困難になる。利便性についても、郵便局前の待機場から転回場までの距離が現状にプラスされるため、乗降場の位置関係にもよるが、乗車時間も5分程度延長となり、利便性も悪化する。駅とバスの乗降場間の距離が長いと乗り継ぎに影響が出る。マルチモーダルの観点から、広島や岡山などでは、市内電車がJRの駅に乗り入れるという計画が進む中で福山はこれで良いのか。コスト面についても、距離の延長による燃料費の増加や走行距離の増加による人件費の増加、最悪の場合、運賃に跳ね返る。要望事項として、毎日の生活に必要なバスの利用者は1日におよそ5000～6000人程度だと思うが、その方々が本当にこの案に納得できるのか。バスの利用客や鉄道の乗り継ぎ客の意見を注視して、本当に優先すべきことは何なのか調査が必要だと考えている。今後、交通弱者は確実に増加する。MaaSやマルチモーダル交通体系の必要性は高まり、カーボンニュートラルやグリーントランスフォーメーションの観点から公共交通の重要性が高まるのは明らか。我々としては、交通結節機能の向上が最重要なので、今より悪化する案はどうかと考えている。もし、駅に直結もしくは近くにバスターミナルができれば、駅前広場が大きく開放される。バスの安全性や利便性も確保される。運用面でも大きな問題は無いと思う。バスターミナルができるのであれば、それが一番良いと考えている。前回の工事の時には相当の時間がかかった。その間にバス離れがあったと思う。今回も工事期間が長期間となるとバス離れが懸念される。バスターミナルをつくってもらって、スムーズに移行できるのが良い。蛇足だが、バス事業者は厳しい経営状況が続いている。例えばバスターミナルを作ったからといって、使用料が増えるのは困る。

●株式会社築切家守舎

まちづくりや利用者の立場から発言させていただく。バスが斜めに入ってくるという計画を基本にするということだった。前から言うように、斜めに入るだけならまだしも、バスの乗降場があると、東西が分断される。せっかく、ゼロからの案なので、他の都市にないような大胆なものをつくってもらいたい。ビジョンのイメージ図は全面広場になっていた。広場のまわりに様々なコンテンツが広がっていた。市内外から人を惹きつけるエリアに変えるということであれば、是非、ビジョンの姿をめざしてもらいたい。さきほどの説明で周辺の開発と連動して模索するという話があったと思う。バス事業者からバスターミナルの話もあった。バスターミナルの形をどうするかは分からないが、伏見町のリノベーションまちづくりを進めている立場から、伏見町としても一緒に連携を取っていきたい。是非、全面広場をめざしてもらいたい。

●福山市身体障害者団体連合会

さきほどのバス協会の発言は、我々、障がい者の観点からいうと、そのとおりだと思う。郵便局のところまで、バス乗り場が延びると、我々としてはあそこまで行くのは5分以上かかる。旅行で訪れた人も駅を降りて、どこにバスがあるのかとなる。あそこにバスセンターがあるとか、すぐにバス乗場があるという風に分からないと、公共交通を利用することは難しい。現在の駅前広場の中にあるトイレは車いすの人達は使えない。地下から接続するにしてもどうやって上がるのか。エレベーターの設置も検討しないといけない。問題点がたくさん出てくるだろう。インフラに関してはご協力をいただかないといけない。いくら駅前広場に緑地ができたとしても、我々はほとんど利用できないのではないかと心配している。問題なのはバスの乗り場やタクシーの乗降場。我々は送迎場に行くにしても7～8分くらいはかかる。もう少し、送迎場の待機時間を長く考えてもらわないといけない。

●建設局参事

基本方針の24頁にあるが、郵便局前はバスの乗場ではなく待機場として示している。乗り場はまだ具体には示していない。行政にこうしてもらいたいといった発言を頂いているが、最初の協議会で発言させて頂いたとおり、行政だけで作ろうと考えているわけではなく、みんなで作り上げていくものだと考えている。これまでも協議会や分科会、シンポジウムなどを開催して、みなさんの意見を聴きながら検討を進めてきた。この基本方針は、行政の考えだけで作ったものではなく、みなさんの意見を取りまとめたもの。今回の基本方針では、大切にす観点などの方向性を決めるものだと考えている。先ほど、ご意見をいただいた運用方法などの具体は、計画する際に実験による検証結果などを含めて考えていく。交通結節機能と広場機能をどのように融合させていくかということからスタートして、みなさんの意見をとりまとめた。足りないところは今後、議論していきたい。方向性などの大切にしていきたいところをとりまとめながら、ここまで決まったことと今後考えていくことを整理していきたい。25頁に今後検討していくことを示している。

●西村浩

23頁に示している各機能の配置計画のところ。D案は周辺の開発に依るところがあるため、行政としては見通せないことから実現性が△になっていると思う。行政としては、確実ではないのでD案で行くとは言えないだろうが、24頁に今後の開発動向を見据えながら計画をしていくという記載を加えることはできないのか。

●建設局参事

交通結節点の観点があるので、近いところにバスの乗降場を考える必要があるがその考え方は反映できると思う。

●西村浩

24頁を見るとC案で決まったように見えるのが不安に感じると思う。

●建設局参事

C案についてもバスの転回場などを示していない。D案の検討については、今後検討する事項として25頁に示している。

●西村浩

そういうことであれば、24頁に周辺の開発も含めながらD案も検討していくことを追記した方がいい。

●建設局参事

加えさせていただく。

●西村浩

基本方針なのでそこは大事だと感じている。駅前広場の設計をしてきた経験者の立場から発言する。分科会でも同じような議論をしてきた。環境空間があると楽しいという市民の意見も踏まえつつ、交通も結節させて、バス会社が不安に思っていることを解消していかないといけない。確かにC案には運用上の課題があると思う。横断しないといけないリスクもあるだろう。一方でバスターミナルができればそれが一番という意見もあるが、開発事業が不透明な中、行政としては、単純にのっかることができないという状態だと思う。ではこれからどうするのか。実験をするしかないと思う。例えば、簡単にはできないと思うが、北口広場を使ったバスターミナルの実験と同時に駅前広場を市民のために使っていくような社会実験をやってみてはどうか。少し大がかりなので、検討には時間がかかるだろう。バス事業者もバスターミナルが良いというのであれば、運用のための努力やICT化を考えてみて、市民の反応をみてはどうか。試してみないと、想像だけでリスクだけを考え、みなさん否定的になってしまう。前回の実験もタクシー事業者に協力していただいて実施できた。24頁にD案を加えて、バスターミナルの実現性を検討してみてはどうか。ただし、スケジュールがあるのでそれに間に合わないとは実現できないとは思っている。伏見町でも開発を検討していきたいというご意見があった。北口広場で社会実験をやるとしても、北口広場までバスを回して降ろすと時間がかかるため、南側で降ろさないといけないだろう。伏見町に開発の動機があるのであれば、伏見町の開発にバスの降り場や地下から出てくる出口を開発の中に取り込むことを考えれば、伏見町の開発の動きを誘発できるのではないかと。まだ、基本方針なので、みなさんの不満や不十分な点もあると思う。各論にいけばいくほど出てくるだろうが、一旦ここまで取りまとめるとしたら、24頁にD案の検討を加えて、D案をめざ

してやってみようよという動きにつなげていくと良いだろう。

●伏見町町内会

伏見町の北側にバスが並んでいる。朝晩が多すぎて、苦情が出ている。その問題はこういう風に考えているのか。解消する方法はないのか。

●西村浩

そういう情報を言っていただくことは大事。

●福山市商店街振興組合連合会

最初の協議会では駅前広場の方向性は全面広場が良いと発言した。前回の協議会ではほとんどの人が、C案が良いと発言されていたと記憶している。その後、模型を持ってきて、将来像を示されたと思う。C案に向けてまとまりつつあると思っていたが、基本方針案にはD案の可能性も残されていると示されている。今日の議論を聞いていると、本当にターミナルの実現性が具現化してくるとすれば、D案の確実度は高いと感じた。過去、伏見町では再開発の計画があったが、長い時間をかけて白紙になった。伏見町の地権者を含めて、開発の実現性が高くなるのであれば、かなり重要視した問題になると思う。しかし、色々な利害関係があるので、まとまるのかという危惧をしている。バスターミナルを計画するとこのままのスケジュールでは間に合わないのではないか。この前の実証実験もC案でいく想定で考えていた。今日の報告でもあったように、都市機能の評価は高く、利用したい人も多かった。一方でタクシーや送迎のクレームは多かった。報告書のとおりだと思う。概ね実証実験は成功だったと思っている。地下送迎場と地下駐車場を接続すると書いてあるが、暗渠方式で最低20億円、北口出口は3億円かかる。これについても実現性を高めるということであれば、費用対効果を求められるだろう。ただ繋げるだけなのか機能を拡張するのかという検討も出てくる。極端なことを言えば、タクシーを地下に移すという考え方も出てくる。今日の報告は意外だった。全面広場化には賛成だが、実現性のある計画としてC案をめざしてやってきたと思っていた。なるべく結節が近い方がいいという話もある中で、C案に近い形でコーディネートしていく方が、実現性が高いと考えていた。D案も検討の余地があると受け止めてしまうのだが、これまでの協議会の進め方を確認したい。

●建設局参事

C案についても、25頁に示すように転回場などの課題がまだある。行政もみなさんもフラットな立場。恐らく、行政もみなさんも今の時点では方向性を決めていると思っていないと思う。C案には課題があり、D案もこれから整理しないといけないことがあると思っている。地下接続については、これまでの議論から、まずは技術的な実現性と費用を検討してみることだった。事実を示しているだけで、地下を接続すると決めたわけではない。地

下接続を計画するにあたり、協議会で論点整理をして、また市民に意見を聴きながら、みんなで作っていくと思っている。決定したという意思表示ではない。

●福山市商店街振興組合連合会

C案とD案の検討の余地があるけれども、市議会が結論を出すところについては、時間をかけて検討をするということか。

●建設局参事

そうだ。方向性はC案とD案があり、それを課題整理し、市民の意見を聴きながら、決定していくものだと考えている。

●西村浩

基本計画でも継続して検討していくということか。

●建設局参事

そうだ。

●福山市商店街振興組合連合会

スケジュールが厳しいと感じた。

●西村浩

27頁に目標年次は計画内容によって変わると書いてある。あまりに時間がかかるといけないと思うが、ある程度、期間が前後する中で、C案かD案になるかによって、スケジュールが変わると思う。交通の切り回しもあるし、それによって工程も変わってくる。恐らく、最後の施工に要する期間は変わってくる。あまりに工事期間が長いとバス離れやまち離れが起こる。駅前広場内で切り回しながらの工事を行うとそうなりやすい。渋谷がそうで、毎回経路が変わるからみんな降りたくない駅になっている。バスターミナルはそういう意味ではいい。この前、盛岡バスセンターを設計してオープンしたが、関わり始めてから4年くらいで完成した。決まってからは早い。決まるまでを早急に組み立てる必要があるだろう。例えば、北口はオープンな状態で土地があり、ある程度大きな土地なので、そこに複合させるというやり方もあると思う。北口広場を使えば、駅に直結できる。駐車場を併設すれば、交通結節も便利になる。一方で、駅南側の伏見町にバスの降り場を用意して、地下にも接続する、上層階で居住などの民間事業を行う。公民連携による事業を組み立てながら、来年度以降やっていくことが必要になる。それに合わせて、後半のスケジュールが少し変わる。例えば、5年くらいで出来るとか。

●清水座長

みなさんの本当の気持ちが出てきて、話ができている。いずれにしても、西村さんの話は大事だと思う。計画は良くても、時間がかかるのは今の時代では許されない。個人的には最長5年くらいだと感じている。

●福山市バス交通利用促進協議会

もともと、広場内にロータリーがあるということが問題だと意見をいただいた。検討が進む中で、中途半端に道路を残したとしても、全ての市民が受け入れることは難しいだろう。自分には小さな子どもがいるが、大きなバスが目の前にいて、気にせず公園で遊べるかというところではない。やはり、色々な使い方ができ、安心して使える公園をつくる方が良いだろう。バスを駅から近い別の場所に移すことで、利便性の高い駅前ができると思う。バスにとっては、現状のロータリーは使いやすいが、駅前に公園を作って、別の場所にバスターミナルができるのであればそれが良い。検討をお願いしたい。

●三之丸町町内会

福山のまちは、昔、西側は武家屋敷、東側は町屋だった。色々話を聞く中で、とりわけ、考えていけないといけないのは伏見町だと思う。伏見町をどのような位置付けにするのか。色々な問題を解決する機能をつくれるか。駅前を考える中で、伏見町をどうするかを考えないといけない。駅前広場に本格的な木造の二重櫓を再建してもらいたい。長年の希望だ。駅前広場は福山城につながる場所。築城400年のイベントにより機運が上がっている。福山城をもっと知ってもらいたい。福山は末広がりですぐ南に広がるまちなので、そうした視点を持って、まちづくりを進めてもらいたい。

●建設局参事

19頁に遺構などを大切にすることを示している。確かに築城400年の取組を通じて、機運が上がっている。二重櫓などの話があったが、利活用については、次年度、専門家を入れて、議論の見える化をしながら、検討していきたい。協力をお願いしたい。

●渡邊一成教授

1点目、7頁のビジョンに「駅前広場の理想とする姿とは」と記載してある。そういうことであれば、24頁にD案のことが入っていないことに違和感がある。2点目、動画を見て、福山はエネルギーで元気なまちだと感じた。未来の担い手が良いと感じてもらうまちを作っていくといけない。未来志向で考えていかないと、時代遅れになる。未来志向のマインドが必要。3点目、未来志向であれば、新しい技術を検討するのは必然。今回の実験ではアナログで実施したと思うが、ICT技術を使えば、ショットガン方式による配車も自動で運用可能だろう。新しい技術を導入しつつ、データ化することで、どう変わるのかを考え

ると良い。4点目、実験が大事だということ。先々、移設の問題が出てくる。移設の実験もしていけばいいと思う。実験をどんどんやること。5点目、24頁に各機能の配置計画図を示している。解せないのは、北口に色が塗られていない事。南だけでなく、北もセットで考えることをずっと言っている。北や東、西にも分散できる。そういうことも考えること。

●広島県タクシー協会東部支部

昨年の実証実験では色々な意見が出た。前向きな意見だけでなく、色々と怒られたり、みなさん大変な思いをされたと思う。色々な実証実験をしてみないといけない。東が良いのか西が良いのか、そしてD案に近づけていく。高齢者や障がい者が乗りやすい環境や訪れてストレスがない環境をどう作っていくか。かつ、短い期間でどうつくるか。ICTを使ってという話があったが、京都では、ドライバーがスマホでタクシーの状況を見ることができる。そうした技術を使えば、駅前に配置する台数が少なくても運用可能だろう。今回の実験は反発もあって、タクシーが足りない状況もあった。人が集まる空間が増えれば、2次交通は増えてくる。5年間でどういう形でウォークアブルなまちをつくっていくか。フランスではゾーン20やゾーン30がある。そういったことも含めて、D案に近づけていくことを考えてみてはどうか。

●福山青年会議所

自分の周りには子育てをしている人や経営者が多い。良く言われているのは、せっかく予算を投じて工事をするのであれば、大規模な改革をして欲しいということ。それが新しい福山の魅力になる。小手先の工事をして、少しだけ改善されるというのではなく、未来の世代に福山に住んで良かったと感じてもらえるように、帰ってきたいと感じてもらえるように議論を進めてもらいたい。20億円という金額はもしかしたら少ないのかもしれないということも考えていきながら検討をした方が良い。どのくらいの規模のまちが、どのくらいの予算が投じられてどうなったかを教えてもらいながら議論をしていきたい。

●佐々木伸子准教授

みなさんが駅前を広場にしたいという思いがあると感じている。今回、ゆずれないところだろう。出張でオーストラリアのパーズというまちに行ったことがある。そこにはバスセンターがあって、バスで便利に移動できる。バスと車の両方が成立していた。この先、バスとタクシーの利用は日常になる。広場を検討する中でバスの存在がネックになっている。そのためにバスターミナルというアイデアが出ている。開発の問題もあるだろうが、みんなの思いを形にしていくと、これしかない。まだ基本方針なので、今の段階では開発の可能性を残しておいて、基本計画で継続して検討できると良いだろう。バスターミナルは障がい者も安心できるし、市外からの訪れた人にとっても良くなる、アクセシビリティを高めるとか、みんなに優しいということを考えて、バスターミナルはカギになる。C案に留まらず、次

に進んでもらいたい。D案も含めてもらいたい。

●福山商工会議所

新任で初めてこの場に出席する。熱い会議だと感じている。エリア価値を高めて、人がたくさんくる。たくさんの方が来ることが、全ての利用を向上させる。それが原点だと思う。計画をするときに色々なことに配慮しすぎるばかりに、あまり人が寄らない空間になる、その調整も難しい話。C案、D案というのは、今までのことを考えると、市民は大きく変わったと感じると思う。ただ、C案でも課題は解決されなくて、結局、元に戻るのがD案というのであれば、もう少し検討が必要だろうと感じた。

●西日本旅客鉄道株式会社

私も新任で初めて出席させていただいた。人が集う場所を駅前に取り戻すことはとても良いことだと感じている。一方で、交通というテーマに立つと、色々な交通との結節を近くすることや分かりやすくすることを常に求められる。そうした両方の強い意見があって、それらをどのようにまとめるかという場だと分かった。これからのコンセプトだが、この人の広場が外側のまちとどうつながるか。箱を作っているわけではない。今は交通機能の議論がとがっているのでハードが優先する話になっているが、仕組みや仕掛けとか、どう使っていくかという話も必要。施設配置の検討については、地下への入り口もあり、C案とD案の2択になっていると感じた。

●広島県東部観光推進協議会

今の段階だと、普段使いの議論になっていると思う。我々は、観光事業者なので、非日常的な視点で発言する。魅力ある広場に変える中で、市外からの誘客は大きなポイントになる。交流人口を増やしていく大きなドライバーとなるのが誘客だろう。交通機能も重要だが、広場自体をどう作りあげていくかということも大事になる。その中で、福山らしさや福山ならではのコンテンツが重要となる。いくつかの課題が解決してからの先の話にはなるだろうが、市外から人を呼び込むためには必要。そういった目線でも広場づくりをしてもらいたい。実証実験も市民だけでなく、市外の人向けにも行ってもらいたい。個人的な思いだが、広場は禁止行為ばかりになっている。広場でバーベキューとか演奏とか色々なことができるように、そうしたものがあれば、人が呼び込めるだろう。

●清水座長

時間となりましたので、本日の議論はここまでにさせていただく。みなさんありがとうございます。とても有意義なご発言だったと思う。基本方針なのでとても大事になる。もう一回、原点に立ち返りながら、ここまでの議論を踏まえて、基本方針に盛り込むことが前提となる。来年度、再来年度と続くことになると思う。多くの方々に愛されるように、南北を

踏まえた駅周辺が蘇ることを期待したい。

●事務局

清水座長，ありがとうございました。それではこれより閉会に入りたいと思います。閉会に当たりまして，建設局参事の池田からご挨拶いたします。

《閉会挨拶》

●建設局参事

活発なご議論ありがとうございました。本日のご意見を踏まえて，24頁あたりは修正する。今後，シンポジウムの開催やパブリックコメントを行う。今月の都市整備特別委員会では市議会の意見も伺いながら，年度末には基本方針を策定したい。実証実験に関するご意見も出ていたが，今後，どのような実験をすればいいのかを考えていきたい。前回はタクシーにご協力いただき，広場へのニーズと西送迎場の交通処理に関する実験を行った。今後はバスの交通処理についても実験をしていくべきだと考えている。この場の意見を尊重して計画していきたい。行政だけの思いで計画するのではなく，協議会で論点整理をして，市民になげかけて，最終的に反映をしながら計画していく。今後もみなさんのお力をお借りしながら進めていきたい。本日はありがとうございました。

●事務局

これをもちまして，第4回福山駅前広場協議会を終了いたします。次回の開催については，来年度を予定しております。日程につきましては，後日，調整させていただき，ご案内をいたします。本日はありがとうございました。

以上