

西口商業施設跡地の利活用に関する検討報告

令和7年2月18日

福島駅周辺まちづくり検討会

西口商業施設跡地の利活用に関する検討報告

1. はじめに

西口商業施設跡地(以下「跡地」という。)に立地していたイトーヨーカドー福島店は、生鮮食品・お惣菜といった食料品、日用品などの最寄り品から、衣料品、家具・家電などの買回り品まで取り扱うライフサービスに対応した総合スーパーであり、フードコートやカルチャーセンターなどが併設され、幅広い世代の市民が利用する交流の場としても利用されていた。大型駐車場は2時間無料で提供され、施設利用者以外にも利用するという公共的な役割を担っており、周辺の商店等への誘客や福島駅東口への人の流れに寄与していたとの指摘もある。

モータリゼーションが進展し商業施設が郊外展開するなかで、事業経営者の判断により昨年5月に閉店に至った。以来、マイカーを持たない周辺住民等の買い物や周辺商店への来客、駅東西の人の流れに大きな影響を与えている。福島市の支援制度の活用により、街なかでは5年間で100を超える新規出店がある一方、駅周辺においては、近年閉店や移転が目立っており、スピード感を持った対応を求める声も大きい。

こうしたなかで、駅周辺まちづくり検討会において、駅西口エリアの現状や特徴を踏まえ、西口エリアの性格づけや跡地利用の方向性について検討を行った。

2. 駅西口の現状・特徴

駅西口は、住宅と工場が混在していた地域を区画整理により再編したことで、東口に比べて道路が計画的に整備され、商業系・業務系の立地が進むよう街区も広く設定された。そこにホテルや商業施設、マンションが立地する一方で、比較的規模の大きな平面駐車場も散見される。その周辺には、静かな戸建て住宅地が広がり、身近で小規模な商店・商業施設が立地しており、居住を中心としたエリアが形成されている。

交通の観点では、新幹線、高速バスなど広域・高速交通ネットワークの結節点として多くの人々が行き交う場所であり、市外・県外からの来街者にとって利便性が高い。また、東口に比べ、高速道路インターチェンジへのアクセスが良く、温泉地や観光果樹園、磐梯吾妻スカイラインなど多くの観光資源も駅の西側に集積している。

一方で、路線バスは東口に比べて脆弱であり、その発着便数は東口の1/15程度にとどまる。また、駅東西の徒歩移動は5分以上かかり、車移動においては動線が限定的であるなど、駅東西の連携が良好とは言い難い。

3. 跡地利用の考え方

(1) 跡地の位置づけとまちづくりの方向性

跡地は、駅西口から徒歩一分に位置する、約2万4千㎡というまとまった貴重な土地であり、まちづくりの観点から有効活用されることが非常に重要である。まとまった土地を活かし、経済活動・社会活動・文化活動などの拠点となって人の流れを変えるなど、周囲に好影響を及ぼす西口の新しい顔となることが望ましい。駅西口の活性化などまちづくりの観点、市民の期待に

副開発を進める観点から、民間事業者が、跡地利用の全体像を示すことが望まれる。

街なか再生の起爆剤である東口再開発に続いて、西口の拠点機能の姿が見えてきたら、駅舎・駅ビルを含めた一体化のため、課題となっている駅東西をつなぐ動線(ペDESTリアンデッキを含む)の検討・整備、東西の公共交通網の再編など、関係者とともに早期に検討を進めて駅周辺の未来像を提示し、周辺への投資を呼び込むべきである。

(2) 行政の関わり方

跡地の土地・建物は、民間事業者の所有であり、事業成立、経営判断を前提とした民間開発が基本であるが、マーケットの論理のみによって土地が分割・細分化され、マンションやホテルだけが個別に建築される開発となる事態は避けるべきである。そのため、そうならないよう行政・市民が、全体像を示すよう早い段階から民間事業者に働きかけるべきである。

民間事業者が、全体像を描く中で、行政に対して連携・協力を要請する場合には、補助金・規制緩和による誘導・支援や街なかで再整備が必要となっている公共施設の整備など、より質の高いまちづくりに貢献できるよう行政は一定の関与を行うべきである。行政が関わる場合には、調整や合意形成などのプロセスに時間を要することが想定されるが、可能な限りスピード感を持って対応すべきである。

4. 跡地利用に関する提案

駅西口は、インバウンドを含め市内外から人を集め、市民生活と交流をつなぐ中核的なエリアとして明確に位置づけをしたうえで、特色あるまちづくりを進めることが必要である。

既存建物をリニューアルするか、新規整備するか、それを誰が行うかに関わらず、この跡地を、福島市のまちづくり、駅西口の顔づくりに活かすことが極めて重要である。跡地開発においては、再開発が進む駅東口との機能・役割分担も想定しながら、マンションのみ・商業施設のみといった単独開発ではなく、以下のような機能を複数有し、それらがシナジー効果を生む一体的・複合的な開発が望ましい。

跡地が複合的な開発により魅力的な街の核となることで、中心市街地が有する、市全体またはより広域的に活用される機能が総合的に強化され、福島市が目指す都市構造であるコンパクト+ネットワークに沿った持続可能なまちづくりに貢献することを期待する。

(1) 集客機能 ～市内外から人を呼び込める魅力的な機能の導入～

既に述べたように、西口は高速道路や新幹線など高速交通ネットワーク利用の利便性が高く、観光地へのアクセス性に優れているという特徴を有している。また、周辺には良好な住宅地が広がっており、人口集積も進んでいる。このような特徴を活かし、市内外から人を呼び込める魅力的な機能の立地を検討・模索すべきである。

福島市においても、今後さらなる人口減少とそれによる税収の減少を免れることは出来ない。そのため、単に市民の利用だけではなく、域外収入を得られるよう、市外から人を呼び込み、インバウンドにも対応できる機能とすることが望ましい。

例えば、市外の人々が県内市町村のお土産を買えるような特徴ある商業施設・産直施設や、広域から人を集めるショッピングセンター、温泉や果物といった観光資源を活かしたテーマパークなどのエンターテインメント施設、あるいは、大学サテライト・専門学校といった高等教

育施設などが考えられる。こうした例示にとらわれず、民間の知恵・アイデアで、市内外から広域的に集客を見込める施設の立地を目指すべきである。

(2) 交流機能 ～幅広い世代・客層が集い、楽しめる機能の導入～

都市の魅力とは、都市が持つ複合的な機能や文化、発信される情報そのものであり、それが集客力を発揮する。跡地において、多くの人々の行き交う交通結節点としての利点を活かし、駅前的好立地に相応しい交流機能を充実させることで、都市の魅力が高まり、福島市が選ばれるまちとなることを期待したい。

世代、分野を限定せず、誰もが気軽に立寄れて、アクティビティが生まれる場、そこに行けば誰かがいて、新たな出会いによる刺激とアイデアが生まれる場、今後、人口減少が進む中で、移住・定住者や二地域居住者などが円滑に地域のコミュニティに溶け込み、活動を通して新たなビジネス機会が生まれる場など、様々な交流が生まれる機能の導入を模索すべきである。

例えば、趣味や余暇、子育てなどの交流の場としては広々とした公園や広場、様々な活動を通じた交流の場としてはシェアオフィス、コワーキングスペースなど、娯楽や文化などを通じた交流の場としては温浴施設や食を楽しむ空間などが考えられる。

ただし、公園や広場は、それだけで多くの人々が集まるというわけではないため、人々が目的をもって集まる、集客機能とセットであることが必須である。

福島市の「風格ある県都を目指すまちづくり構想」の中で移転建替えを検討中の「図書館」については、「文化教育施設」として整備するのではなく、わいわいガヤガヤもできる新しいタイプの文化交流施設として整備することを検討すべきである。カフェなど交流スペース付き図書館といったものに留まらず、ヒト・モノ・コトの新しいつながりを創出し、地域課題の解決や人材育成、雇用創出をもたらすような、新しいソーシャルイノベーションにつながるような、知の集積・創造・発信の機能を備えたものが望ましい。

(3) 買物機能 ～日常使いができる商業機能の導入～

イトーヨーカドー福島店の閉店、駅ビルテナントのリニューアルに伴い閉店や移転が続いており、マイカーを持たない西口の周辺住民、特に高齢者は、日常の買物に困っている。そのため、食品や生活用品、雑貨等を販売する店舗を揃え、衣食住を提供する機能を導入することで、地域に根ざした商業環境を創出し、暮らしの利便性を高めることが望まれている。

一方で、少なくとも食料品や日用品等が揃う近隣商業施設が早急に必要との意見があった。事業手法の検討、計画、テナント交渉、工事の実施、開店準備など、既存建物を利用するにしてもしないにしても、跡地開発には一定の事業期間を要することを考えれば、近隣の総合スーパー等にアクセスできる路線バスなどが有効であり、新たな西口循環バスがその機能を十全に発揮することが望まれる。

(4) 居住機能 ～買物需要につながる居住機能の導入～

居住人口の増加は、周辺における買い物需要につながり、民間投資を誘引する効果がある。福島市においては郊外戸建て志向が強く、マンション居住が一般的ではないが、高い断

熱性や防犯性、バリアフリーなどの特性、「駅近」という立地は、公共交通の利便性が高く、移動時間が大幅に短縮され、様々なライフスタイルに応じて時間を有効活用できるなどのメリットから、他都市の例をみても十分な需要が望めると考えられる。マンションは商業施設と親和性が高いため、マンション開発が行われる際にはこれらを併設することが望ましい。

また、国が推進している二地域居住は、ICTの発達によってより垣根が低くなっており、東京圏に加えて福島駅前に二つ目の拠点を持つことは、ノマドワーカーなどの興味・関心、需要にも応えられる。民泊との組合せも考えられ、観光・宿泊機能の強化にも資する可能性がある。

一般的な分譲マンションに限らず、サービス付き高齢者向け住宅や、新幹線駅に近い利点を活かした職住一体型マンションなど、時代のニーズに応じた新たなモデルとなる居住も考えられる。

(5) 駐車場機能 ～駅周辺の人流を生み出す集約型駐車場～

駅前立地とはいえ、集客・交流・買物・居住機能の立地には駐車場が必須である。イトーヨーカドーの大型駐車場が、新幹線パーク&ライドや周辺・東口への人流を生む公共的な役割を果たしていたことを踏まえると、現在の平面部分と同等の駐車台数(約400台)を確保すべきである。駐車場整備に当たっては、それぞれの施設駐車場として分散配置するのではなく、駅周辺の人流を生むような、公共的な役割を有する集約型の駐車場が望ましい。

福島駅周辺まちづくり検討会

委員長	小林敬一
副委員長	西田奈保子
委員	坪井大雄
委員	大和田諒
委員	追分拓哉
委員	紙谷瑞恵
委員	中野義久
委員	穴戸路枝
委員	鈴木深雪
委員	石川文雄
委員	江川純子
委員	瓶子莉奈