

福 山 駅 周 辺 整 備 調 査 (基 本 方 針)



2002年(平成14年)2月

福山駅周辺整備推進協議会

1. 目的

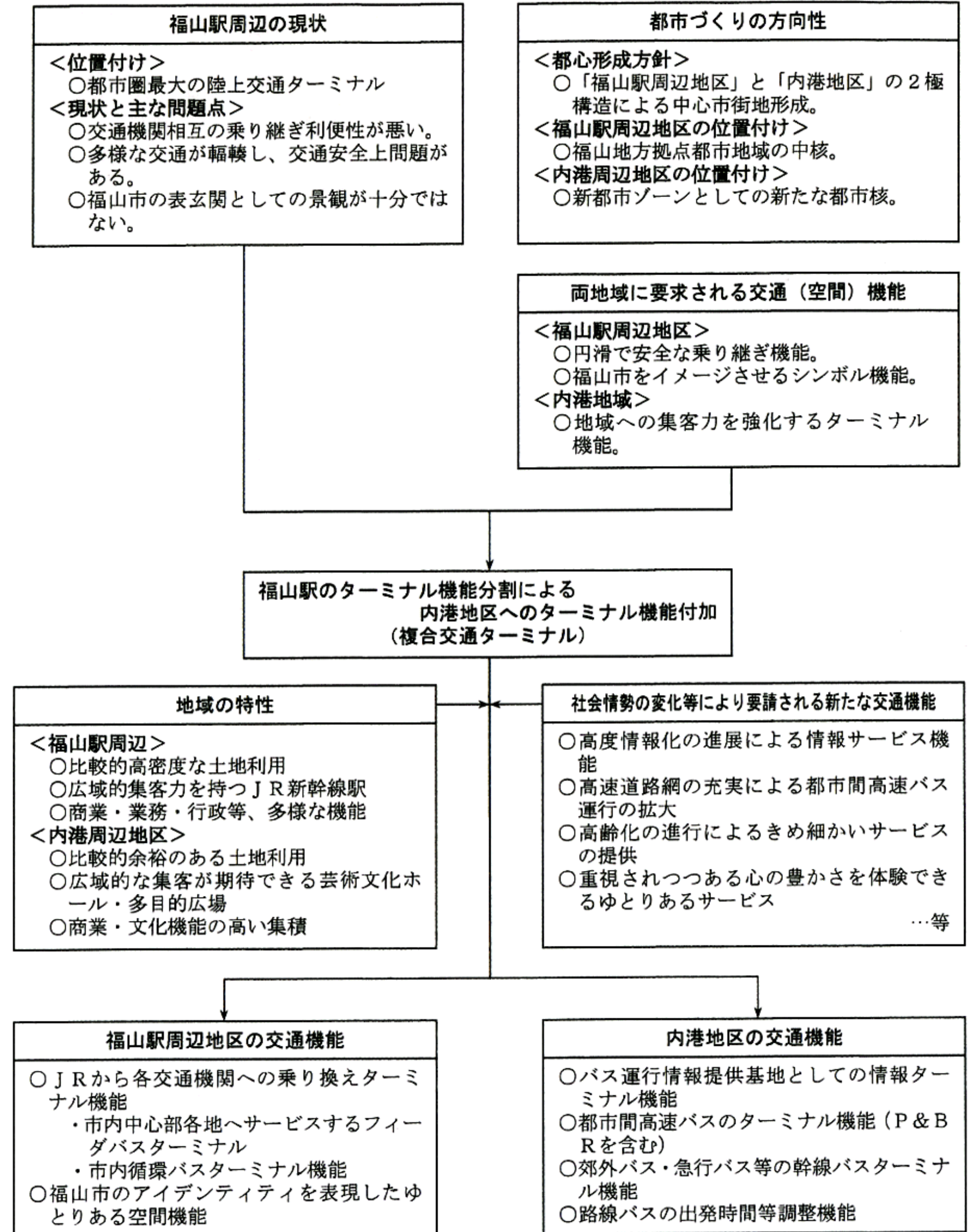
本検討は、第3次福山市総合計画において、都市発展の中核となる都心部の形成のために整備を行うこととされている「福山駅周辺地区」及び「内港周辺地区」について、福山駅周辺地区の交通機能分担を検討した上で、備後地区最大の陸上交通ターミナルである福山駅の駅前広場周辺について整備に向けた具体的な計画を策定することを目的に実施する。

<検討の視点>

- ① 福山駅前を中核都市の玄関口に相応しい魅力ある都市空間の創造や交通環境の改善を図る。
- ② 利用者の視点に立ったJRやバス等の乗り継ぎ利便性や安全性の向上を図る。
- ③ 伏見町地区市街地再開発事業、東桜町地区市街地再開発事業等の計画を踏まえ、周辺道路網の機能強化を図りながら、交通結節点として一体的な駅前広場を整備する。
- ④ 高齢者や身体障害者のみでなく、幅広くの方に利用できるよう細やかな配慮や工夫をするユニバーサルデザインの考え方を十分に念頭におく。

2. 福山駅周辺地区の交通機能分担の考え方と整備コンセプト

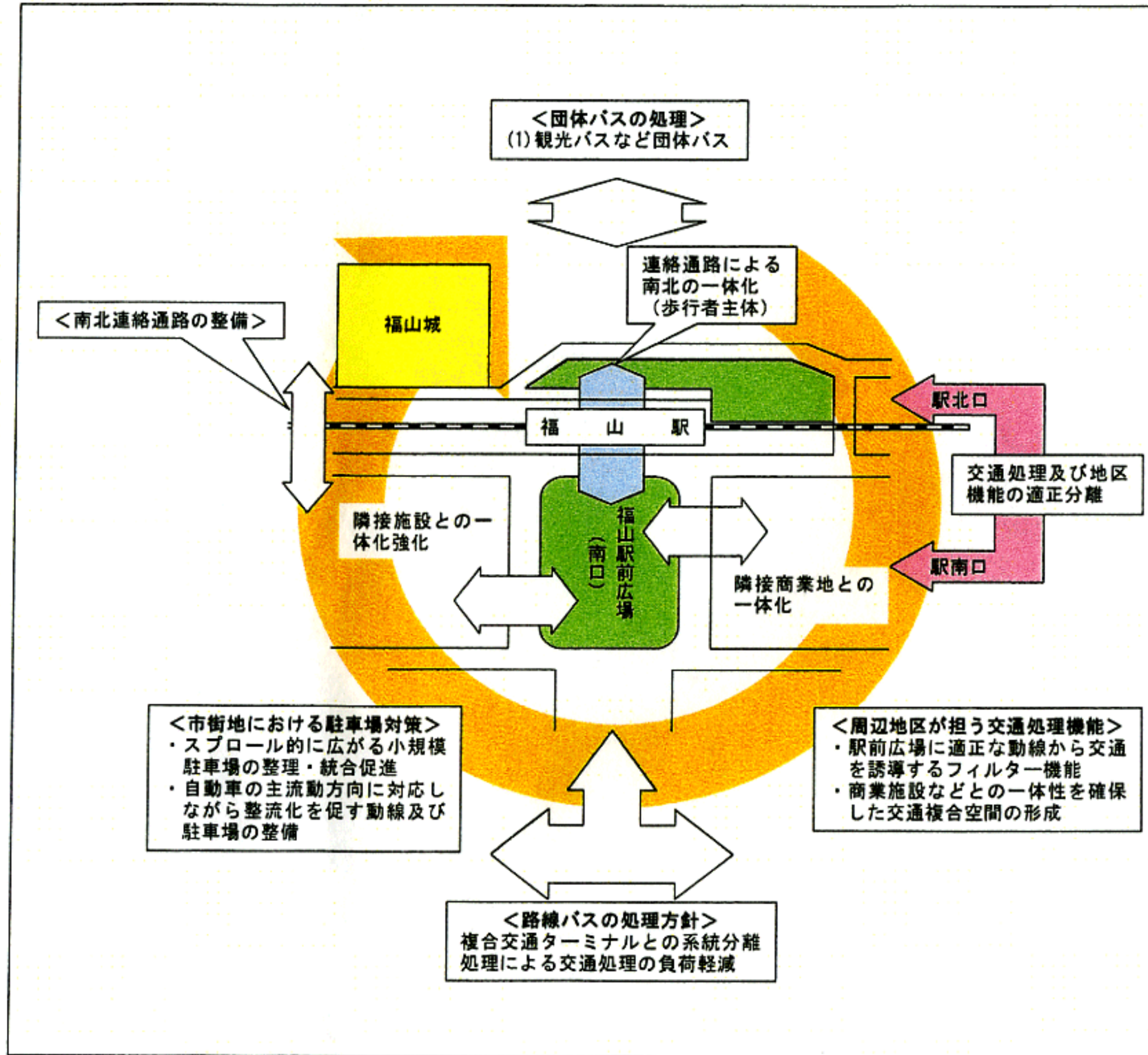
2. 1 福山駅周辺地区の機能分担



▲ 福山駅地区の機能分担の考え方

2. 2 福山駅南口と北口の機能分担

- 北口については、駅前広場への連絡道路が十分でなく、また、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。
- 南口は、市内主要地区への路線バスサービス機能を強化するとともに、福山市のシンボルとしての景観空間整備に努める。
- 南口地区と北口地区（文化ゾーン）の連絡性が悪いため、南北連絡通路等の整備により、一体化を促進する。
- また、南口駅前広場については、隣接商業施設との一体化を強化した広場機能をもたせる。



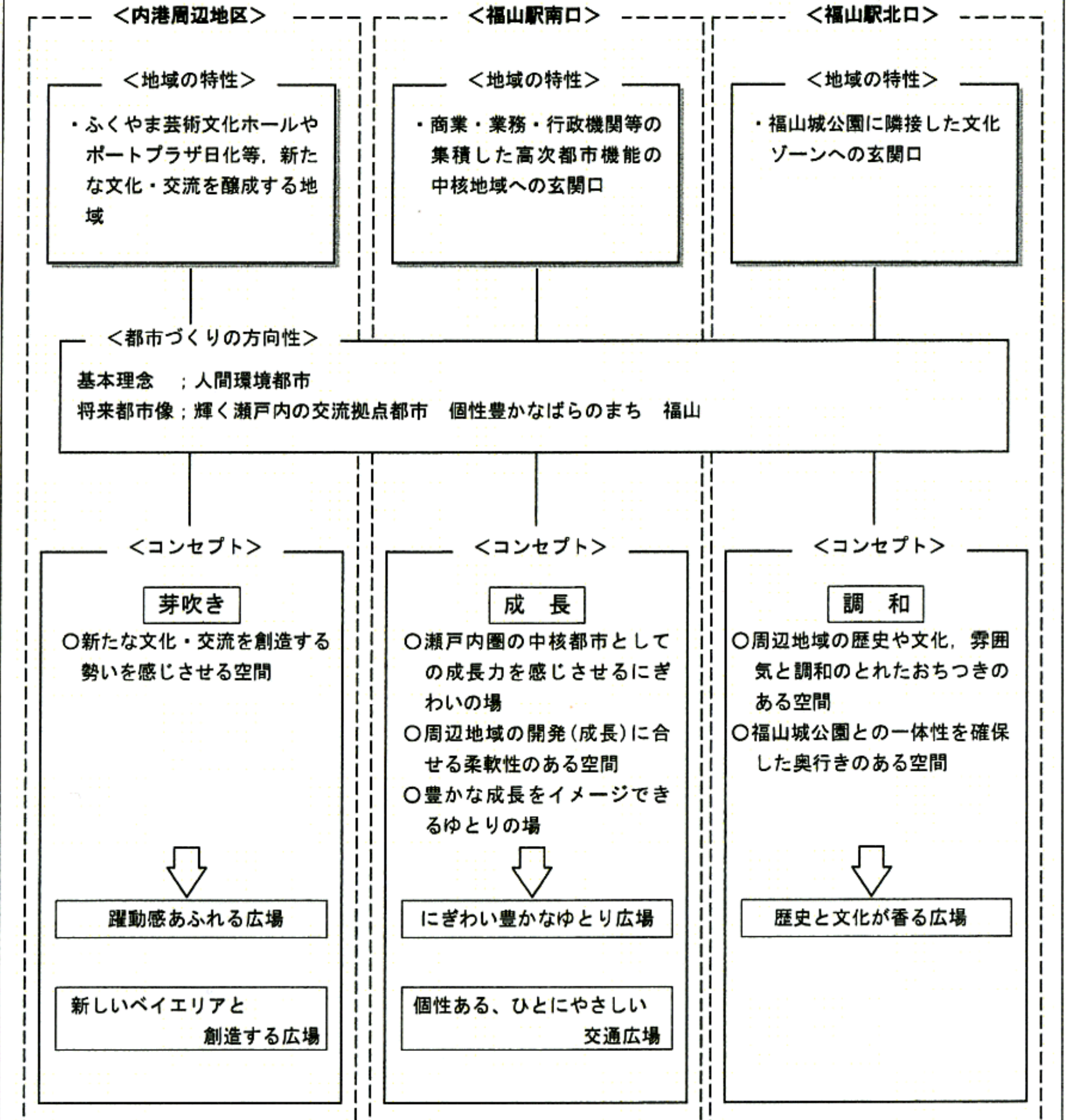
▲ 福山駅南口と北口の機能分担の考え方

2. 3 基本方針とコンセプト

<交通広場整備の基本方針>

- ①「輝く瀬戸内の交流拠点都市 個性豊かなばらのまち 福山」を表現する個性の創出
- ②周辺地区と一体となった美しい広場の創出
- ③都市広場としての広場の創出
- ④わかりやすく、安全性、利便性の高い交通広場
- ⑤交通機能が整備された拠点機能

<コンセプト>

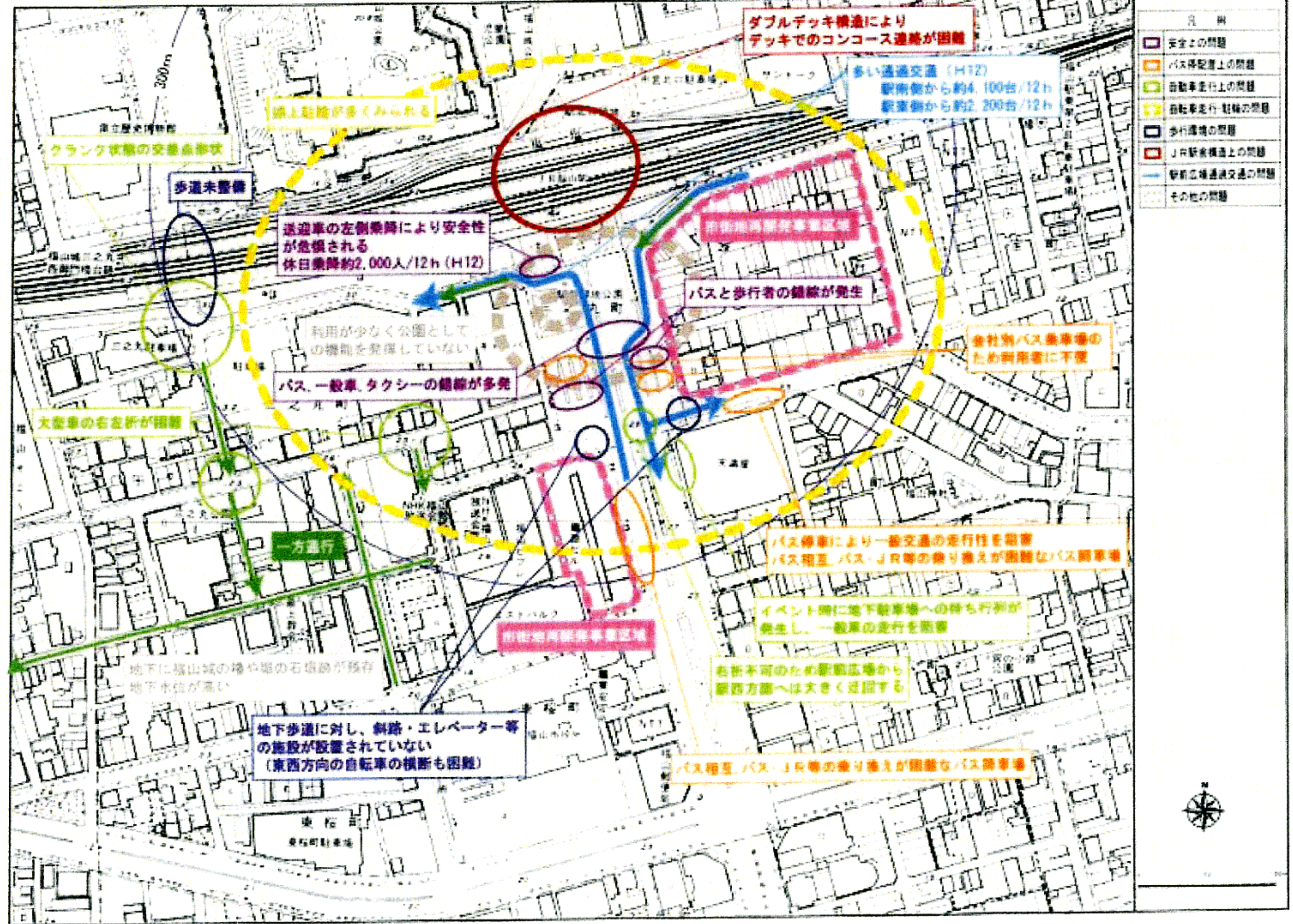


3. 福山駅周辺における現況の問題点

<主な問題点>

- JR, バス等の乗り継ぎ利便性が悪い
- 乗車バスと降車バスが遠い
- 会社別方面別バス設定
- 長い降車バスからJR駅までの距離
- 通過交通による東西連絡の阻害
- 歩行者と自動車の錯綜
- 送迎車の車道側乗降による安全性の問題
- クランク形状の交差点の存在
- 地下に福山城の櫓や堀の石垣跡が残存
- 地下水位が高い
- 駐輪場の供給量不足
- ミニばら公園がほとんど機能していない
- 地下通路に対し、エレベーター・斜路等の施設が未整備
- 駅前広場にトイレ等の施設が未整備
- 駅前商店のイベント時等では、駐車待ち行列が発生し、一般車の走行を阻害

<問題箇所総括>



4. 駅前広場のゾーニング

4. 1 前提条件

○駅前広場の配置は、つぎの理由から、平面計画とする。

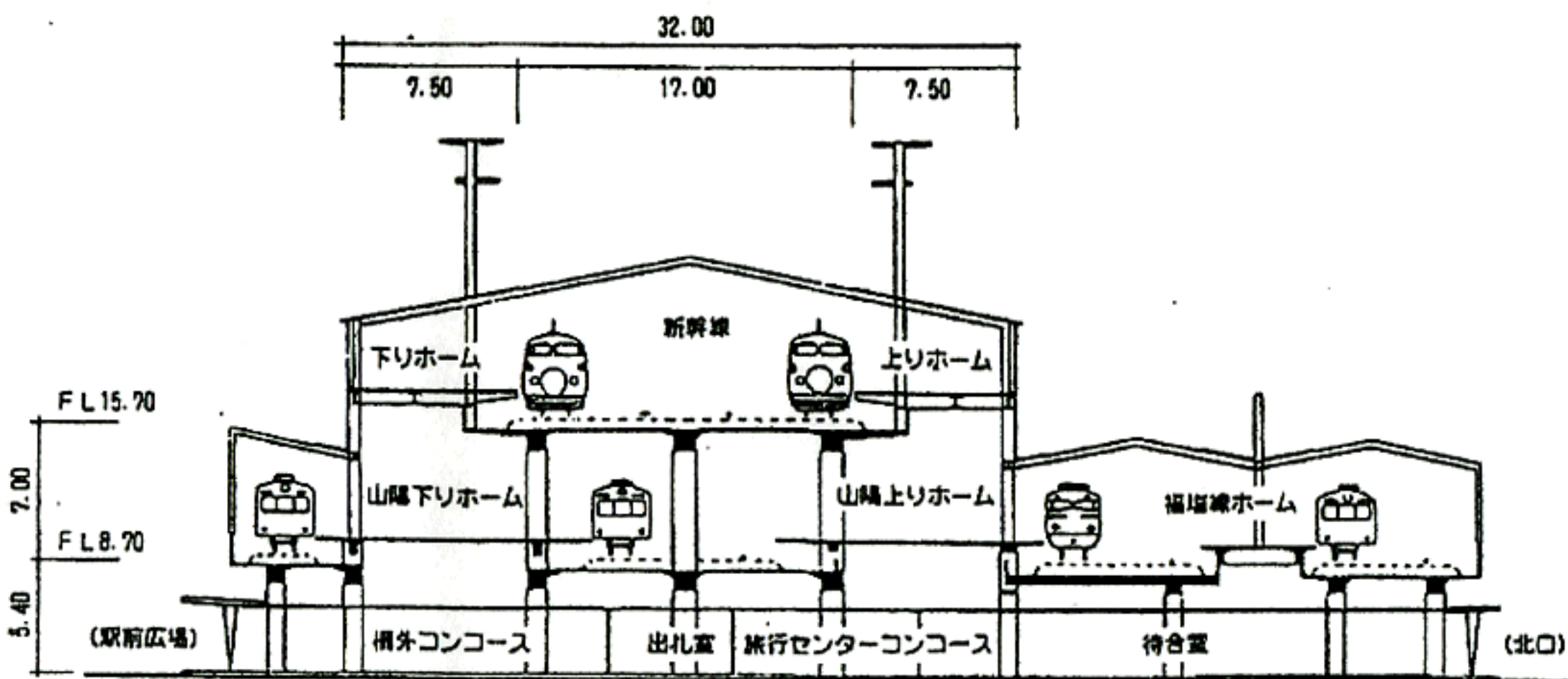
①全ての人にやさしいユニバーサルデザイン（バリアフリー等）の観点や、既に福山駅がダブルデッキ方式で整備されているため、立体式駅前広場では余分な昇降が必要となることなどから、福山駅の駅前広場は立体式より平面式が利用しやすく、平面利用で必要な施設配置が可能であれば、極力平面式をとることが望ましいと考える。

②伏見町市街地再開発事業及び東桜町市街地再開発事業の開発動向が不明な段階で、立体構造を考える場合、再開発の構造形式を固定し、再開発事業の展開にも支障をきたすことが考えられる。

③立体構造での整備は、一度構築すると作り変えることが困難であり、また、事業費も相当高額になることが予想されるため、長期的な視点に立った計画づくりが重要であり、かつ、立体施設をより活用するためには、再開発事業の計画内容と合わせて考えることが望ましい。

なお、将来福山駅の駅前広場を立体式で整備するとすれば、「福山駅がダブルデッキ方式となっている」、「駅前広場南側の地下通路の有効活用を図る」点から、立体方式としては、地下式が望ましいと考える。

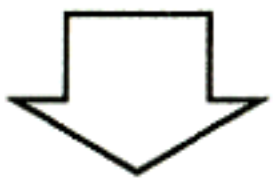
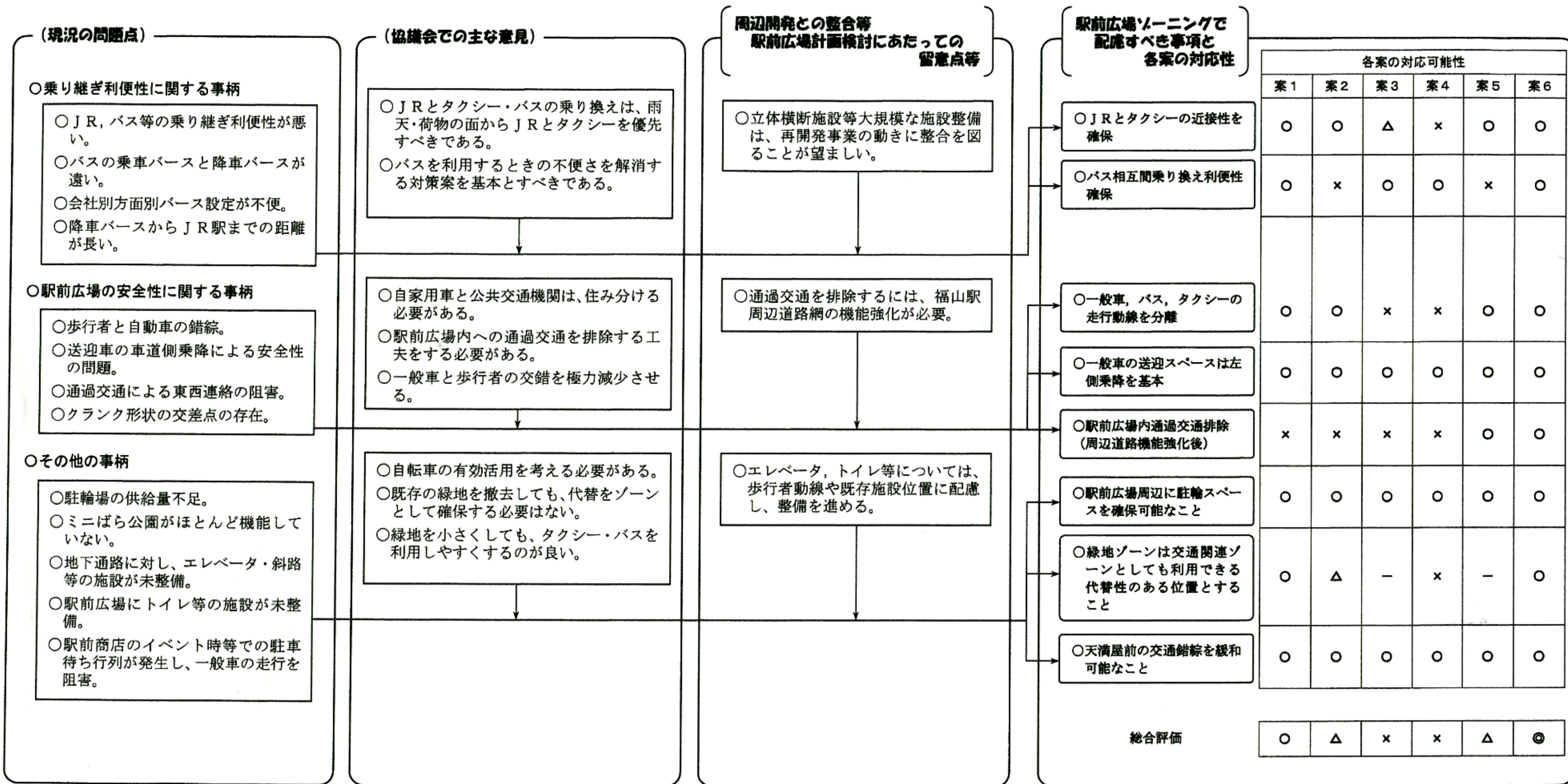
▼福山駅の構造（駅部横断）



4. 2 駅前広場ゾーニング代替案

案	タクシー北側、バス・公園南側配置案(案1)		タクシー北側、バス南側機能拡大案(案2)		バス・タクシー左右分離案(案3)	バス北側配置案(案4)	車両通行帯未設置島型案(案5)	馬蹄型通過交通排除案(案6)
	馬蹄型	島型	バスバス縦置き型	バスバス横置き型				
イメージ図								
車両動線	利点	○バス走行動線とタクシー・一般車走行動線が分離され、安全性が高まる。	○バス走行動線とタクシー・一般車走行動線が分離され、安全性が高まる。	○バス走行動線とタクシー・一般車走行動線が分離され、安全性が高まる。	○バス走行動線とタクシー・一般車走行動線が分離され、安全性が高まる。	○一般車両、タクシー、バスの交通動線はほぼ分離できる。	○一般車・バス・タクシーの交通動線の交錯は全く生じない。	○バス走行動線とタクシー・一般車走行動線が分離され、安全性が高まる。
	欠点	○一般車がタクシー関連ゾーンに右折する可能性がある。	○一般車がタクシー関連ゾーンに右折する可能性がある。 ○バスが反時計回りとなるため、駅前広場出入り口で交錯が生じる。	○一般車がタクシー関連ゾーンに右折する可能性がある。	○一般車がタクシー関連ゾーンに右折する可能性がある。	○駅前広場流入部においては、流入タクシー車両と流出バス車両の交錯が生じると思われ、信号処理方式等に工夫が必要。	○駅前広場流入部においては、流入タクシー車両と流出バス車両の交錯が生じると思われ、信号処理方式等に工夫が必要。	○一般車の福山駅へのアクセスが東西方向のみに限られ、また、Uターンを必要とするため、駅南側街路の拡幅が必要となる。
人の動線	利点	○バス相互間の乗り換えは比較的便利。	○バス相互間の乗り換えは便利。	○現在よりは、バス相互間の乗り換えは改善される。	—	○車両動線との交錯はほぼ生じない。	○車両動線との交錯はほぼ生じない。	○バス相互間の乗り換えは比較的便利。 ○広場北側での一般車と歩行者の交錯はなくなり、現状より安全は高まる。
	欠点	○JR～バス、バス～徒歩等の乗り換えにおいて、一般車両、タクシーの走行動線と交錯する。	○JR～バス、バス～徒歩等の乗り換えにおいて、一般車両、タクシーの走行動線と交錯する。 ○歩行者動線とバス動線が交錯するため、立体横断施設が必要となる。	○広場中央部のバス乗降バスへの歩行者の移動が困難であり、立体横断施設が必要となる。	○バス相互間の乗り換えが不便。 ○JR⇄バス、バス⇄バス、バス⇄徒歩、いずれの乗り換えにおいても立体横断施設が必要。	○バス相互間の乗り換えのため、移動距離が長くなるケースがあり、出発バスの位置の調整が必要。	○急ぐ人、荷物が多い人等のタクシー利用者の利便性が現況に比較し劣る。	○駅前広場中央部のバスバスへの歩行者移動において、歩行者動線とバス動線の交錯が数箇所生じるため、立体横断施設の設置が望まれる。
公園・景観	利点	○バスバス等の配置形態にもよるが、まとまった面積で修景施設が整備可能。	○バスバス等の配置形態にもよるが、まとまった面積で修景施設が整備可能。	—	—	○バス関連ゾーンとタクシー関連ゾーン間に広場機能を確保できる。 ○また、このスペースが歩行空間と連結しているため、高い活用が期待できる。	—	○バスバス等の配置形態にもよるが、まとまった面積で修景施設が整備可能。
	欠点	○公園・修景ゾーンが歩行者動線からはずれるため、休憩等の広場機能は、駅前広場外に持つこととなる。	○休憩等の広場機能とバス待ち場所が同一となるため、広場の利用度は高まる。	○駅前広場中央部に縦長の緑地を形成することが可能と考えられるが、幅が狭くなると想定されるため、休憩等の広場機能は、駅前広場外に持つこととなる。	○公園・緑地ゾーンが駅前広場最南端となるため、JR駅を降りた後の景観が無機質。 ○JR駅と離れすぎため、広場機能等を持たせることは困難。	○縦長の緑地程度しか形成できず、休憩等の広場機能は駅前広場外に持つこととなる。	○公園・緑地面積は、案1等と比較すると、若干小さいものになると想定される。	○駅前広場内で公園・緑地スペースをとることができず、駅舎西側の空間等駅前広場以外の空間が必要となる。 ○交通機能のみに特化した無機質な駅前広場となる。
その他	利点	—	—	○ほぼ現況並のバスバス数、タクシーバス数を確保することが可能。	○レイアウトによっては、現状以上のバスバス数、タクシーバスの設置可能性がある。	—	—	○動線の詳細チェックを必要とするが、バスバス数、タクシーバス数とも、最大の施設数を確保できると考えられる。
	欠点	○バスバス数、タクシーバス数が現況より若干減少する可能性がある。 → 内港バスターミナルとの連携が必要	○バスバス数、タクシーバス数が現況より若干減少する可能性がある。 → 内港バスターミナルとの連携が必要	—	—	○無駄なスペースが多く、動線計画によっては、バスバス数、タクシーバス数とも全案の中で最低になる可能性が高い。	—	○バスバス数、タクシーバス数が現況より若干減少する可能性がある。 → 内港バスターミナルとの連携が必要

4. 3 駅前広場ゾーニングの評価・設定



○福山駅前広場の整備は、案6を最終形とするが、周辺道路機能強化が終了するまでの中間段階として、案1を整備する2段階整備とする。

段階1 (周辺道路機能強化終了までの中間段階) ; 案1 (タクシー北側, バス南側設置(案) ; 馬蹄型)

段階2 (周辺道路機能強化後の最終形) ; 案6 (福山駅周辺地区の道路機能強化後)

5. 駅前広場施設整備方針

5. 1 駅前広場整備方針

(1) 計画の基本方針

- 駅前広場の計画にあたっては、つぎの点に配慮する。
- ①駅前広場の整備計画(案)は、平面計画を基本とする。
 - ②全ての人にやさしいユニバーサルデザイン（バリアフリー等）に配慮する。
 - ③バスについては、現行のバス運行を確保できるバース数設定を行ない、利用者サービスを低下させない。
 - ④バス相互間の乗り換え利便性、降車バースとJR駅との近接性の確保及びバス停車による交通混雑の緩和を図るため、天満屋前降車バースを廃止し、駅前広場内に乗降バースを設ける。
 - ⑤タクシーについては、現行の乗降実態からみたサービスレベルを確保できる乗降バース及び待機プールを確保する。
 - ⑥福山駅前の路上駐輪を減少させるための駐輪施設を確保し、福山市の玄関口としての景観形成を行なう。
 - ⑦バス・タクシー・送迎車等の交通動線と極力交錯しないゆとりある自転車歩行者動線を確保する。

5. 2 施設整備の全体方針

(1) 施設整備の基本的な考え方

駅前広場に整備する各種施設は、つぎの点に配慮し、その整備形態を検討する。

なお、各施設の具体的な内容については、今後、実施設計に向け「景観計画」を詳細に検討する必要がある。

- ①「輝く瀬戸内の交流拠点都市 個性豊かなばらのまち 福山」を表現する統一的な景観形成コンセプト
- ②全ての人にやさしいユニバーサルデザインの考え方を各施設に配慮
- ③わかりやすさ、安全性、利便性への配慮
- ④雨天、夜間等での通行性の配慮
- ⑤維持・管理の容易性への配慮

(2) 駅前広場に導入する施設

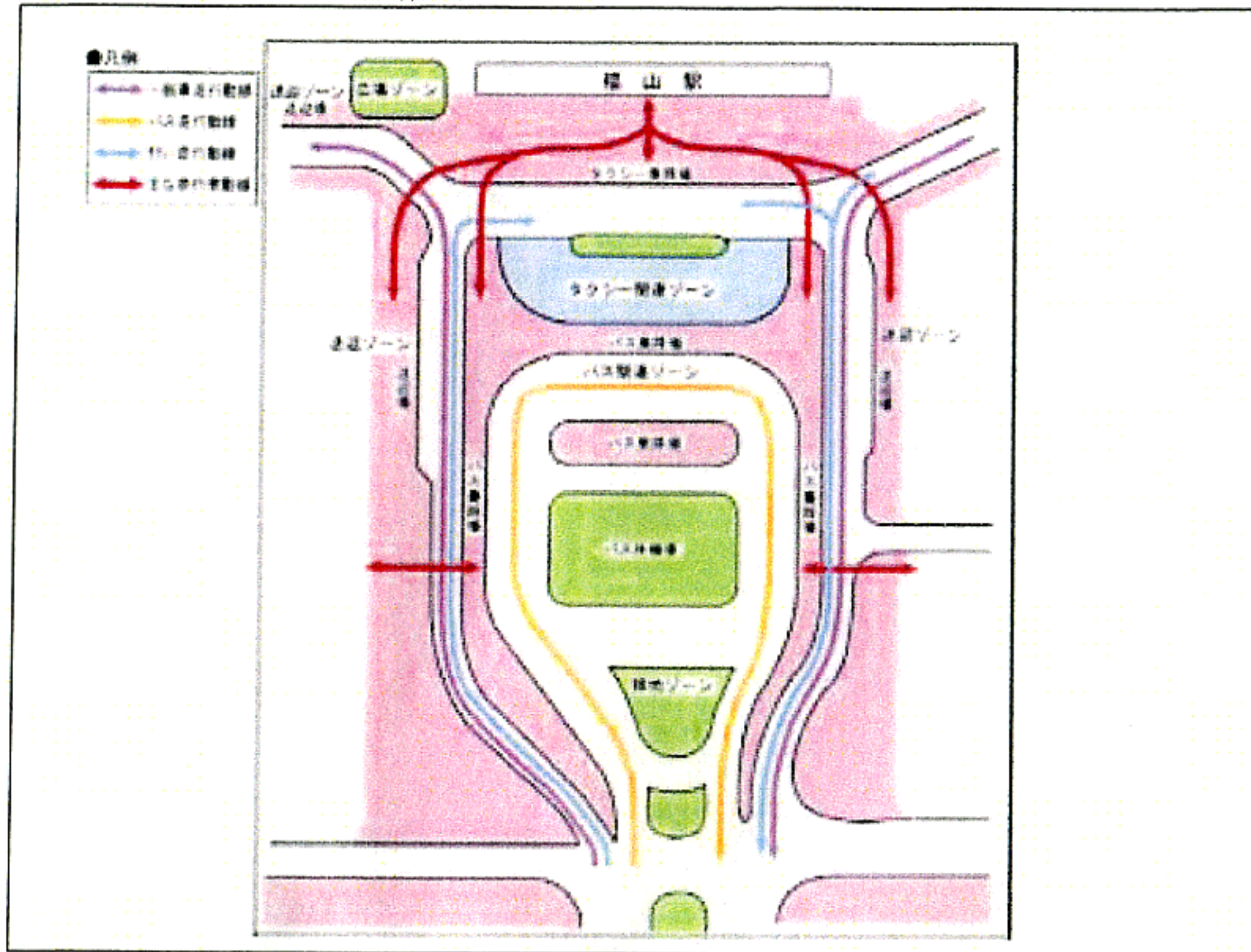
駅前広場に導入する基本的な施設としては、つぎのものを考える。

- ①駅前広場全体案内板、福山市（福山駅周辺）案内板
- ②バス停車場案内板、バス情報システム
- ③バス停等のシェルター、照明
- ④障害者支援誘導システム
- ⑤駅西広場、駐輪場
- ⑥緑化施設、ベンチ、ストリートファニチャー等
- ⑦公衆トイレ

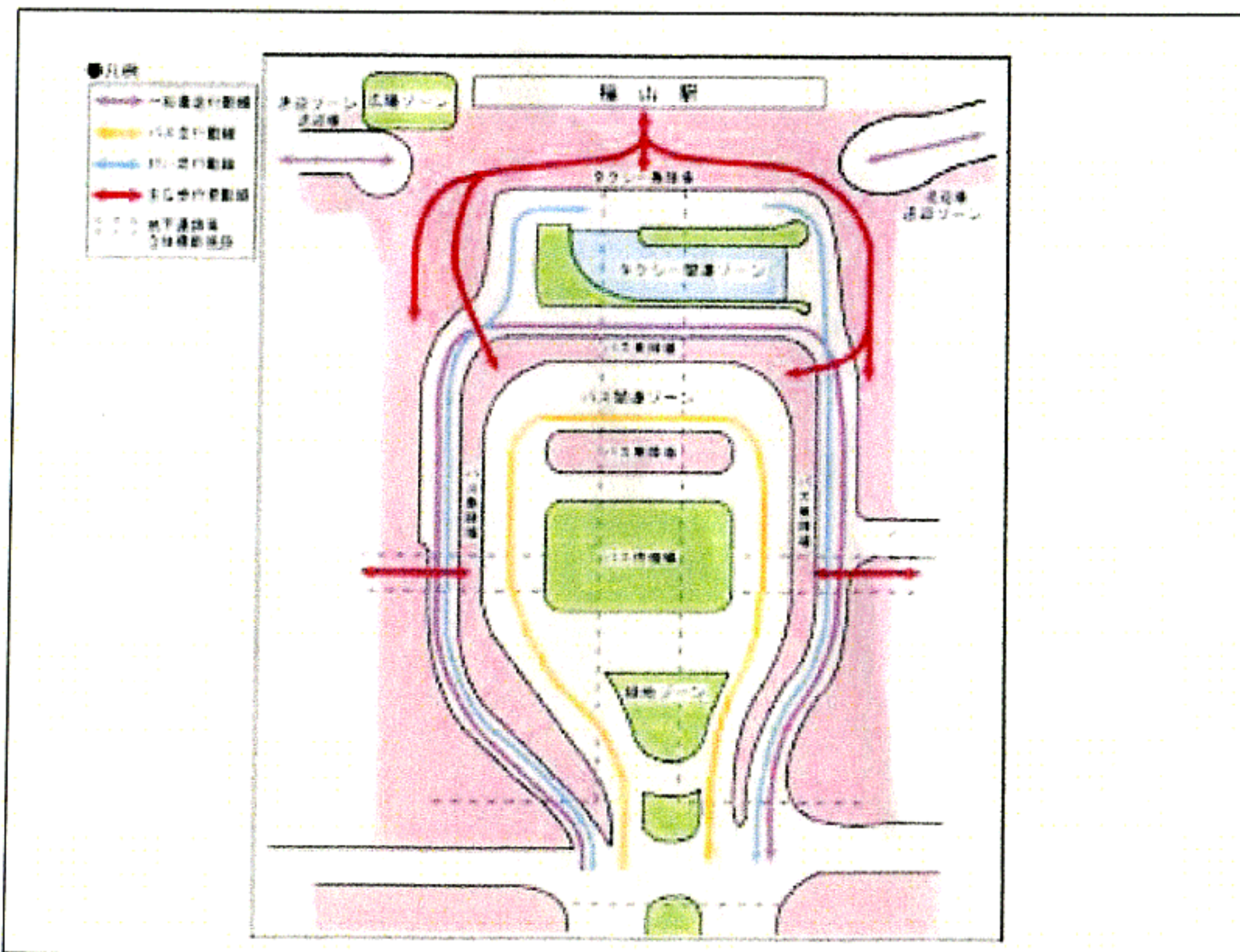
5.3 段階整備の考え方

(1) 福山駅周辺整備案

① 駅前広場イメージ (段階1)



② 駅前広場イメージ (段階2 ; 福山駅周辺道路網機能強化完了後の最終案)



③ 福山駅周辺道路機能強化の方針

○駅前広場から通過交通を排除することを目的に、自動車走行上の問題箇所を中心につぎのような機能強化を図り、体系的な道路網を構成する。

<現況の問題点>

① (仮)福山駅西町線と三之丸1号線の交差点がクランク形状となっている。

② 三之丸1号線は、JR横断部の歩道が未整備。

③ 三之丸1号線と西町三之丸1号線の交差点で大型車の右左折が困難。
(仮)福山駅西町線以南が一方通行。

④ 西町三之丸1号線のセントラル三之丸駐車場付近の屈曲部で大型車の右左折が困難。(一方通行)

⑤ 伏見町1号線に一方通行区間がある。

<機能強化の方向性>

(仮)福山駅西町線を双方方向2車線で整備するとともに、福山駅前広場付近に転回空間を設置する。

三之丸1号線JR横断部に歩道設置を行うとともに、(仮)福山駅西町線との交差を十字交差に改良する。

三之丸1号線に歩道設置を行い、双方方向2車線で整備する。

西町三ノ丸1号線のセントラル三之丸駐車場付近の屈曲部の線形を改良する。

伏見町1号線の福山駅前広場付近に転回空間を設置する。

〔段階1〕

〔段階2〕



福山駅周辺道路整備計画(案)〔段階1〕 S=1/2,500

伏見町1号線

三之丸1号線

伏見町

(仮)福山駅西町線







東桜町

延広町

西町三之丸1号線

東桜町

<凡例>

-  幹線道路
-  補助幹線道路
-  機能強化路線
-  一方通行
-  駅前広場内走行動線
-  一般車走行動線

福山駅周辺道路整備計画(案)〔段階2〕

S=1/2,500

伏見町1号線

三之丸1号線

伏見町

(仮)福山駅西町線

東桜町

西町三之丸1号線

延広町

東桜町

東桜町駅前

<凡例>

- 幹線道路
- 補助幹線道路
- 機能強化路線
- 一方通行
- 駅前広場内走行動線
- 一般車走行動線

6. 福山駅前広場整備計画

6.1 全体計画

(1) 計画諸元

福山駅前広場及び福山駅周辺整備計画の計画諸元はつぎに示すとおりである。

区 分		数 量	備 考	
駅前広場	バス	乗降バス	12バス	—
		待機バス	8バス	—
	タクシー	乗車バス	4バス	—
		降車バス	3バス	—
		タクシープール	40バス	—
	送迎車	一般用	9バス	東側に4バス、西側に5バス
		身障者用	2バス	東側に1バス、西側に1バス
地下道エレベーター		2基	東側に1基、西側に1基	
地下道自転車出入口(検討)		2箇所	東側に1箇所、西側に1箇所	
(仮)福山西町線	駅西広場		約400㎡	駅前広場の西側
	自転車駐車場		必要台数	駅西広場に地下式(500台以上)
	トイレ		1箇所	景観設計により位置を検討
	送迎車	一般用バス	6バス	—
身障者用バス		1バス	—	
南北連絡通路		約50m	計画幅員W=6.0m	



▲福山駅前広場全景整備イメージ

(2) 整備計画の概要

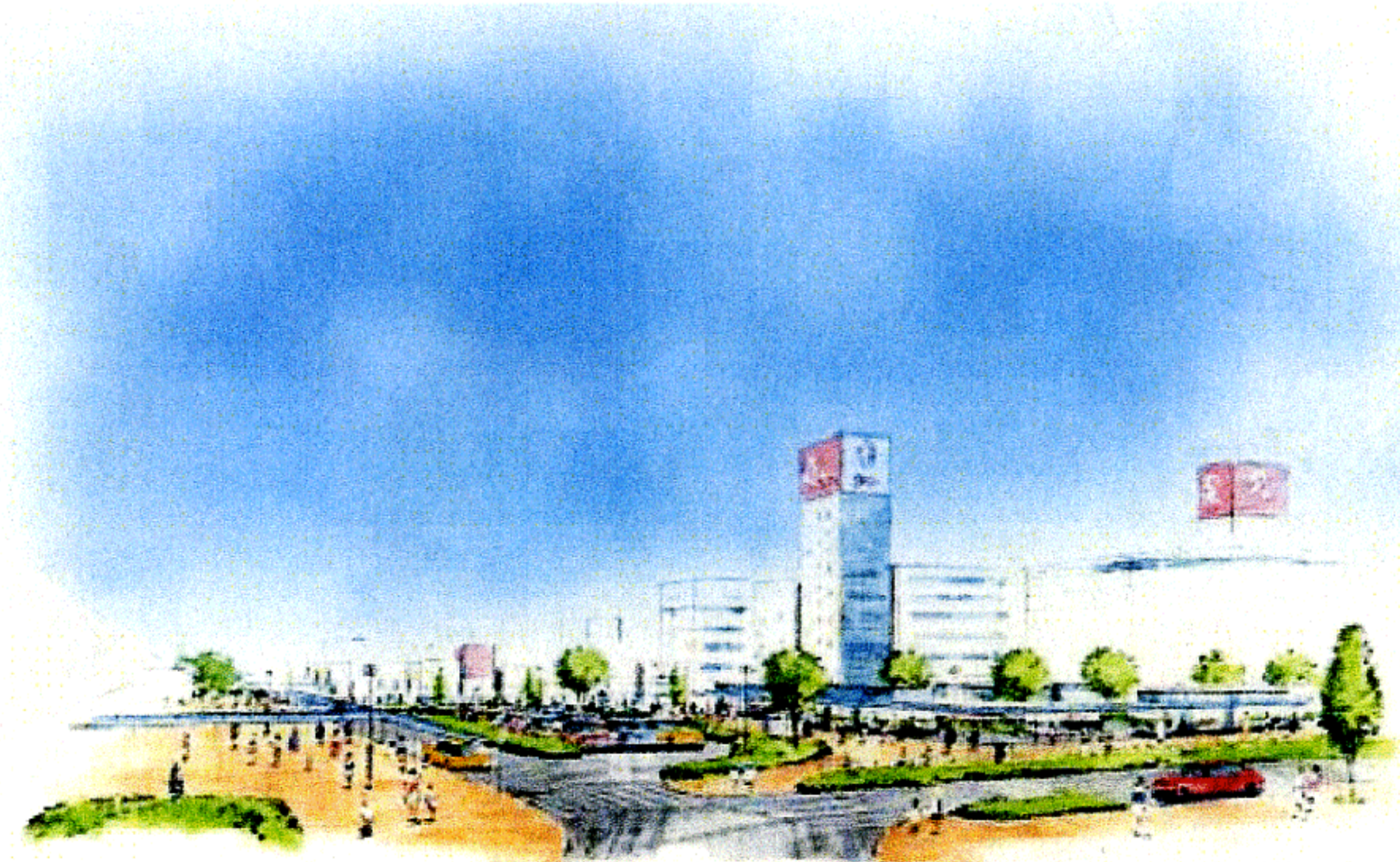
福山駅前広場及び福山駅周辺整備計画については、次のような段階整備を行うものとする。

[段階1]

- (仮)福山駅西町線の双方向2車線整備(福山駅から三之丸1号線間)
- 駅西広場及びトイレの整備
- 自転車駐車場の整備
- 駅前広場の整備

[段階2]

- 伏見1号線の福山駅前広場付近に転回空間を整備
- 伏見1号線の転回空間部に送迎用と身障者用バスを整備
- 駅前広場内の一般車巡回通路の整備
- タクシープールの改良
- 三之丸1号線の双方向2車線と歩道設置の整備
- 西町三之丸1号線の屈曲部線形改良
- (仮)福山駅西町線の双方向2車線整備(三之丸1号線以西)



▲福山駅前広場整備イメージ(北西方向から駅前広場)

福山駅前広場周辺計画図 [段階1]

JR福山駅

タクシープール

南北連絡通路
自転車歩行者道

身障者用バス

駅西広場

送迎用バス

地下駐輪場

タクシー乗車場

タクシー乗車場

身障者用バス

送迎用バス

阪神福山駅西町線

身障者用バス

送迎用バス

キヤッパ





バス待機場

エレベーター

エレベーター

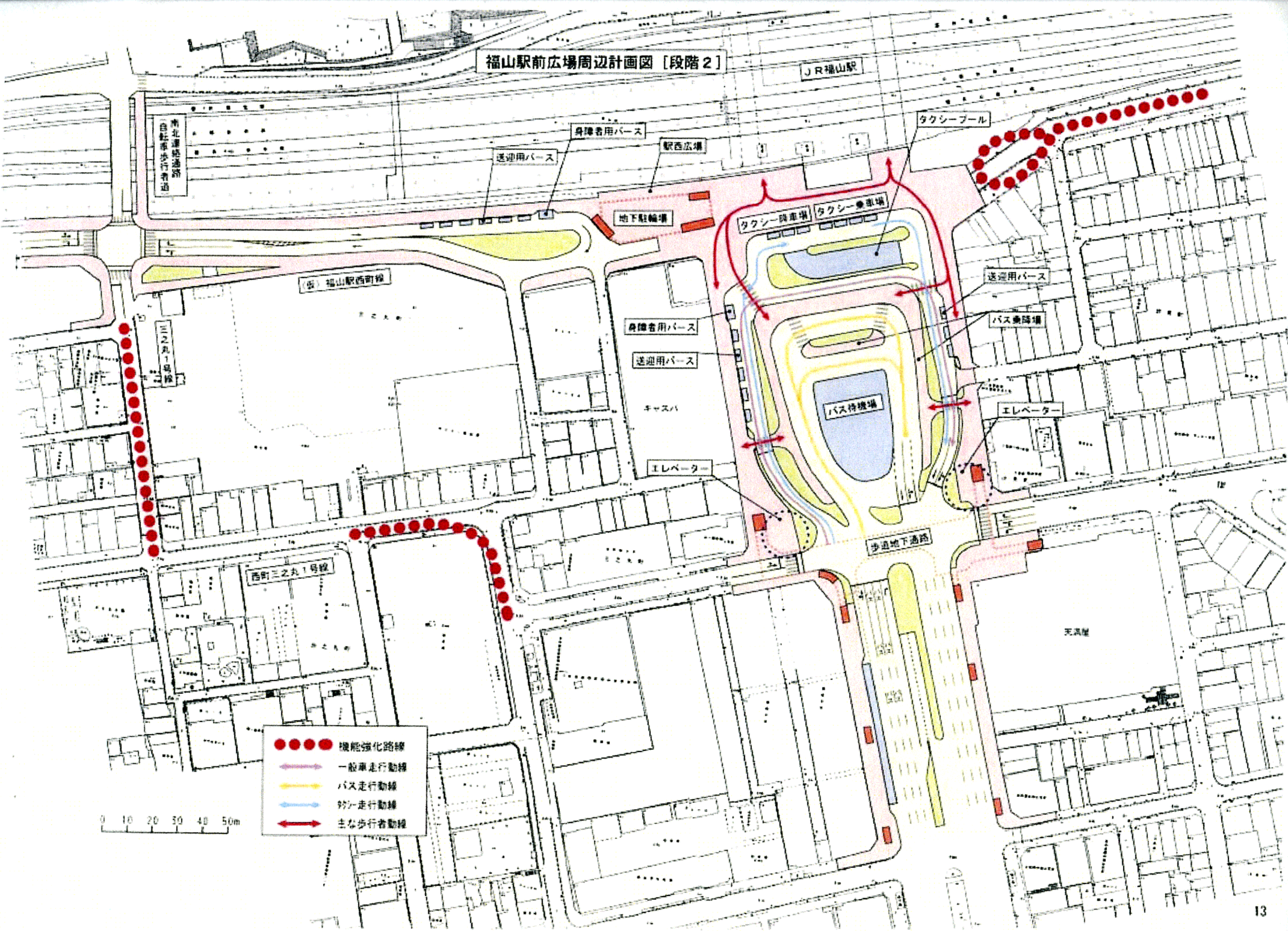
歩道地下通路

天満屋

-  一般車走行動線
-  バス走行動線
-  タクシー走行動線
-  主な歩行者動線

0 10 20 30 40 50m

福山駅前広場周辺計画図 [段階2]



- 機能強化路線
- ← 一般車走行動線
- バス走行動線
- ← 自転車走行動線
- ↔ 主な歩行者動線

0 10 20 30 40 50m

6. 2 関連道路整備計画

(1) (仮)福山駅西町線・南北連絡通路の整備計画

①(仮) 福山駅西町線

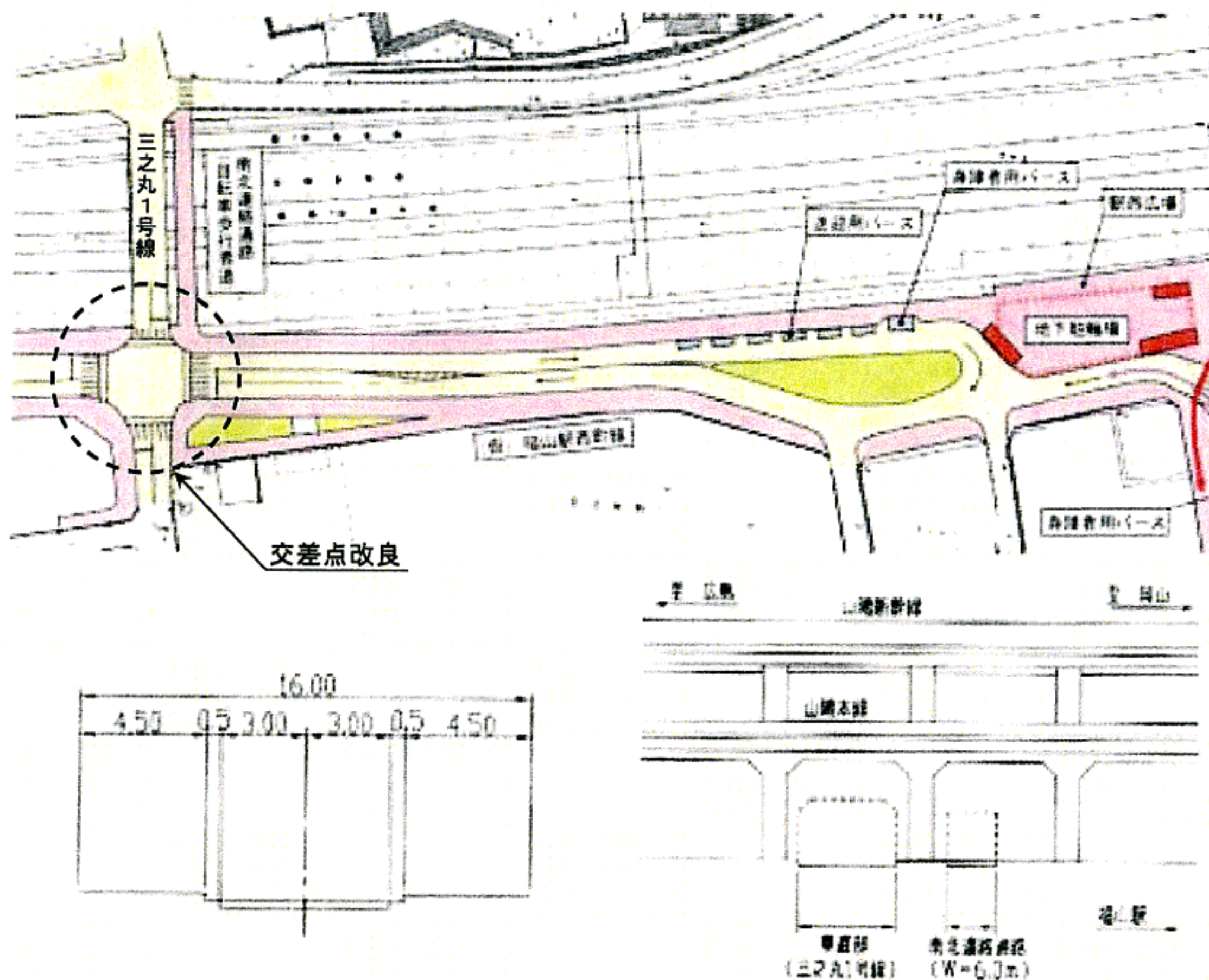
福山駅周辺道路網機能強化の一環として、(仮) 福山駅西町線を双方向2車線でつぎの事項に配慮して整備する。

- (仮) 福山駅西町線から福山駅前広場への進入ができないため、新たに整備する「駅西広場」の西側に回転広場を設ける。
- 福山駅前広場における送迎車バスの不足が予想されることから、回転広場部に送迎車用として一般用6バス、身障者用1バスを設置する。
- 三之丸1号線との交差点におけるクランク形状を改良する。

②南北連絡通路

三之丸1号線における鉄道連続高架横断部は歩道が未整備であることから、自転車歩行者道として南北連絡通路(L=約50m)を整備する。

- 鉄道連続高架構造との関係により現道部の拡幅が困難であることから、つぎの図に示すような構造で整備する。
- 設置位置としては福山駅方面への利便性に配慮して三之丸1号線の東側に整備する。



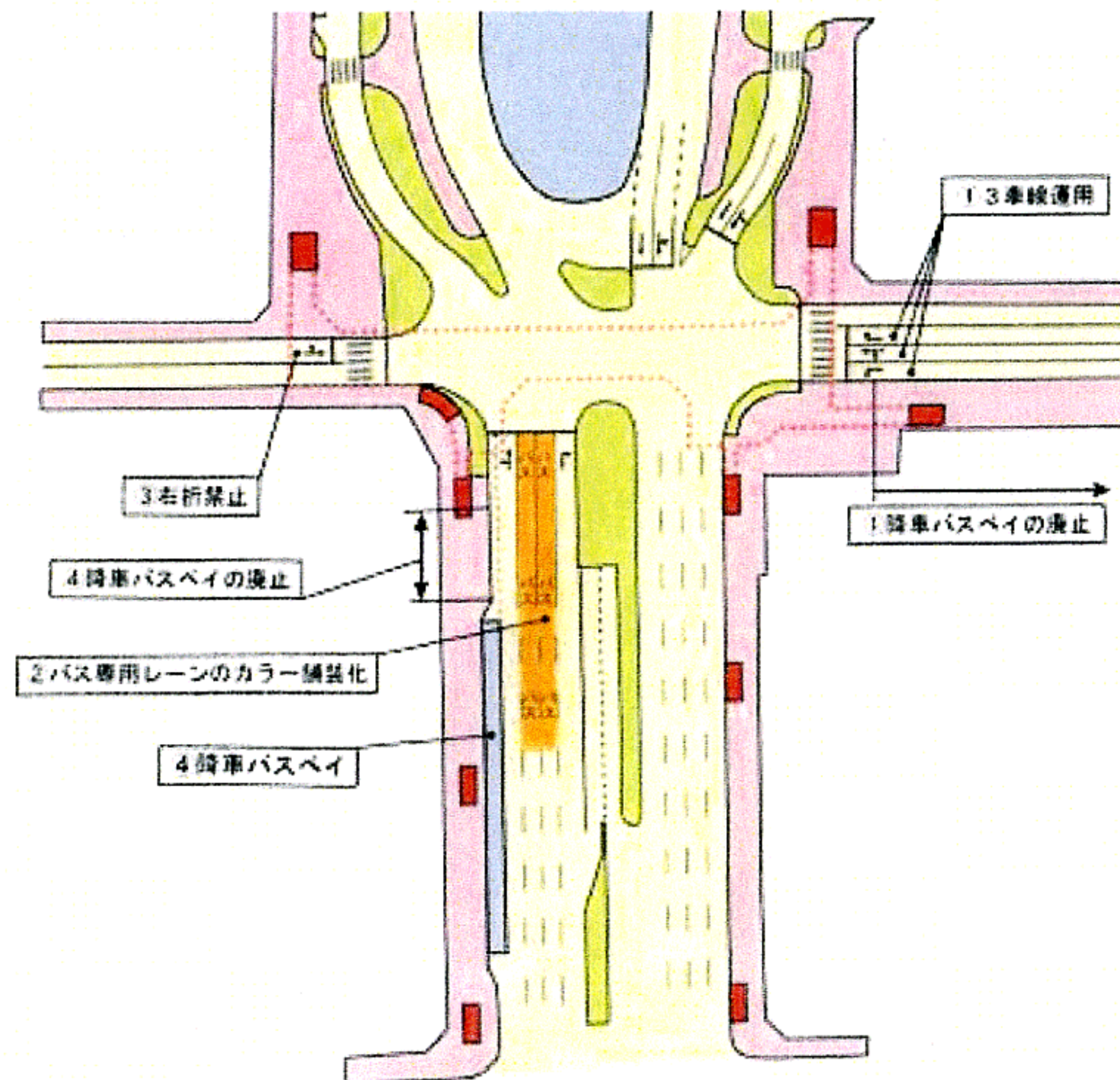
▲(仮)福山駅西町線標準横断面図

▲南北連絡通路の山陽新幹線横断部横断構成

(3) 福山駅前広場前交差点計画

福山駅前広場前交差点は、つぎの改良を加え、安全性・走行性を向上させる。

- ① 天満屋前バス降車場を廃止することから、天満屋前の道路を駅前交差点流入方向3車運用とし、自動車の走行性を確保する。
- ② 駅前広場内のバス動線が、タクシー・自家用車動線の内側となることから、駅前大通りにバス専用レーンを設け、カラー舗装化する。
- ③ 本交差点は、東西方向に長く、右折車の滞留が困難、かつ危険なため、駅西側道路から駅前大通りへの右折を禁止する。
なお、天満屋前からの右折による駅前広場への通行は、滞留性・安全性に配慮した動線計画とする。
- ④ 繊維ビル前の降車バスベイは、交差点に近すぎ、一般車とバスの間に錯綜が生じる可能性があるため、交差点から南30mの間廃止する。
- ⑤ 駅前広場東西方向の自転車横断については、横断距離が長いこと、天満屋方面からの右折バスとの錯綜が生じ危険なことから、実施にあたっては、地下に横断施設を検討する。



▲福山駅前広場前交差点計画図

7. 今後の取り組み

本計画では、福山駅前周辺を段階的に整備する計画としており、それぞれの段階において、つぎの内容の課題を包含しているため、今後の整備事業を展開する中で問題の解決に向けた柔軟な対応が必要である。

(1) 自転車駐車場の計画

西広場地下に計画している自転車駐車場については、西広場の中で約 500 台程度確保可能であるが、実施設計に当たっては事前に福山駅を利用する自転車交通の方面別需要予測を行い、具体的な台数設定とともに有料化も含めた検討が必要であるため、今後、福山駅周辺の自転車駐車場整備計画を立案する必要がある。

整備に当たっては、自転車利用動線を考慮した出入り口を計画するとともに、都市景観に配慮した実施設計が必要である。

自転車駐輪政策としては、自転車駐車場整備だけでなく、路上駐輪禁止区域の設定、放置自転車の管理・取締り及び大規模店舗の駐輪施設附置義務条例の制定等総合的な施策が必要である。

(2) 都市景観の検討

中核都市である福山市の玄関口に相応しい都市景観を創造するため、事前に総合的な景観検討の必要がある。

(3) 周辺道路網の整備

段階 2 の整備に位置付けた周辺道路網の機能強化については、段階 1 の整備に引き続き事業に取り組む必要がある。

(4) 福山駅周辺の市街地再開発事業との連携

伏見町地区及び東桜町地区市街地再開発事業の実施の際には、事業効果を高めるため、立体横断施設等の整備について検討する必要がある。

(5) 福山駅北口広場の整備計画

南口広場と北口広場については、それぞれの機能分担を図りつつ連携させるため、今後、北口広場の特に観光バス発着場、自転車駐車場等について、具体的な整備計画を立案する必要がある。

8. 資料編

8.1 福山駅周辺整備推進協議会

本調査は、つぎに示す各界の有職者等で構成する協議会を設定し、各種の意見をいただいている。

2000年度（平成12年度）
第1回協議会；地域の現況と地域整備のコンセプト
第2回協議会；地域整備のコンセプト、問題点解決のための検討（案）
2001年度（平成13年度）
第3回協議会；駅前広場のゾーニング及び駅前広場整備計画（素案）について協議
第4回協議会；福山駅前整備計画（案）

▼協議会構成メンバー

（敬称略）

役職	氏名	所属・職名
会長	井上 矩之	福山大学工学部教授
委員	大角 成美	(社)広島県建築士会福山支部女性部会
〃	林 克士	福山商工会議所副会頭
〃	松枝 康重	西日本旅客鉄道(株)岡山支社
〃	濱岡 康正	中国バス株式会社 取締役社長
〃	梅本 武義	鞆鉄道株式会社 業務部長
〃	仁科 隆	井笠鉄道株式会社 常務取締役
〃	井上 檀	福山市バス三社活性化対策協議会 事務局長
〃	佐藤 暉	広島県東部タクシー協会会長
〃	澤山 豊	福山市商店会連盟会長
〃	木村 恭之	福山市商店街振興組合連合会理事長
〃	小田喜士夫	福山市町内会連合会会長
〃	永久 洋子	ひろしま女性大学福山校同窓会
〃	潮 司 (前任者)	建設省中国地方建設局福山工事事務所
〃	岡村 真	国土交通省中国地方整備局福山工事事務所長
〃	河野 剛介	広島県福山東警察署長
〃	縫部 勝彌 (前任者)	広島県土木建築部福山土木建築事務所長
〃	畠山 和憲	広島県福山地域事務所建設局長
副会長	松井 正樹	福山市助役

8.2 用語の解説

ページ	用語	解説
1	ユニバーサルデザイン	・すべての人が快適で安全な生活を送ることができるような都市・社会基盤整備の考え方。バリアフリーの対象を全ての人に拡大するという考え方。
	コンセプト	・考え方, 概念, 基本方針
	フィーダバス	・都市間や都市の拠点間を連絡するJR線や幹線バスへ接続する比較的狭い範囲を運行する支線的なバス。
	アイデンティティ	・独自性, 主体性
	P&BR (パークアンドバスライド)	・幹線バスの主要バス停や、都市周辺部のバス停に駐車場を設置して、そこから都心部等目的地までバスを利用すること。
2	スプロール	・虫食い現象の意味、無秩序に空地や宅地が点在することをいう場合が多い。
	ベイエリア	・臨港周辺地区
3	クランク形状	・┌─┐等カギ型の形状。十字交差点の交差部分がズレている場合にクランク交差点という。
4	バリアフリー	・障害物がないこと、交通機関整備等では、高齢者や身障者等に対し、段差を無くす、誘導システムを整備する、エレベーター等の移動補助機器の設置等をいう。
	ダブルデッキ構造	・JR在来線のホームと、JR山陽新幹線のホームが同一場所で、2F・3Fに構成されていること。
7	バース	・バスやタクシーの乗降のため、バスやタクシーが停車する場所。
	シェルター	・おおいの意味。本調査ではバス停の上屋等を示している。
	障害者支援誘導システム	・障害者が移動することに対して、支援する機器、音声案内装置、触知図案内板、点字ブロック等がある。
	ストリートファニチャー	・道路を修景するために設置される「彫刻」、「置物」、「花壇」等をいう。
11	タクシープール	・客待ちタクシーが滞留する場所
14	バスベイ	・バス停車場