

# 福山駅北口広場整備基本方針

2019年(平成31年)3月

福 山 市



### はじめに

福山駅を中心とした駅周辺は、瀬戸内の十字路に位置する本市の最大の拠点であると共に備後圏の玄関口ですが、少子高齢化、人口減少の影響は駅周辺にも及んでおります。そのため、私は、市長就任当初から駅前再生と福山城築城400年の取組を挑戦の大きな柱に据え、福山駅前デザイン会議を中心に様々な取組を行ってまいりました。

福山城への入口にあたる福山駅北口広場は、1977年（昭和52年）に整備されてから、すでに40年以上が経過しており、老朽化が進み、様々な交通問題を抱えた状態にありました。私は、北口広場が、福山城を含む文化ゾーンへと人々を誘う玄関口となり、100年後の築城500年に向けた新たな扉を開くため、「福山駅北口広場整備基本方針」の策定に着手しました。

駅前広場は、すでに交通結節点として一定の整備を完了していますが、整備に着手する段階から西日本旅客鉄道株式会社（以下、この文中において「JR西日本」といいます。）と本市は、北口広場にも、将来、立体駐車場を共同して建設するという構想を持っていました。基本方針では、この構想をベースに、北口広場に玄関口機能を設けるという新たなコンセプトを加え、様々な選択肢を検討することとしました。

こうした中、昨年11月27日に、JR西日本から、北口広場整備計画の提案をいただきました。その内容は、駅前広場と北口広場の土地を交換し、駅前広場はすべて本市の所有地、北口広場はすべてJR西日本の所有地とした上で、商業施設、ホテル、福山城を望む展望広場を設け、さんすて福山と一体となって駅前周辺から北口へと人々をいざなう駅南北の交流軸の形成に資する施設を建設するというものでした。

この提案を、本市が作成した選択肢に加え、30年後の福山を見据え、総合的に評価を行いました。そのプロセスや結果を、福山駅前デザイン会議などにお示しし、専門家や市民の賛同をいただき、また、パブリックコメントの意見も反映する中で、JR西日本の提案を基にした基本方針を策定しました。

今後は、この基本方針を足がかりとして、本市の飛躍と成長に向けJR西日本と連携を深め、お互いの強みを生かしながら、福山駅を中心とした、夢のある“未来”を描けるまちづくりを進めていきたいと考えております。

市民を初めとする関係者の皆さまには、ご理解、ご協力をお願いいたします。

2019年（平成31年）3月

福山市長 枝廣 直幹





---

I	目的	1
II	北口広場の現状	2
1	交通機能の現状	2
2	福山城 内・外堀遺構の存在	3
3	土地利用上の制約	4
III	上位計画からみた北口広場の役割	5
1	福山市都市マスタープラン	5
2	福山市景観計画	5
3	福山駅前再生ビジョン	6
4	福山駅周辺整備調査(基本方針)	6
IV	北口広場整備の方針	7
1	整備に向けた方向性	7
2	北口広場の機能	8
(1)	各機能に求められる要素	8
(2)	各送迎機能の諸元	9
(3)	各機能のゾーニング	9
3	福山駅北口広場整備基本方針の策定	10
(1)	経過	10
(2)	駅前広場と北口広場の土地の交換	11
(3)	北口広場整備の方針	12
4	今後の進め方	15
	資料編	16

---

# I 目的

## I 目的

- 福山駅は、年間約700万人が乗車する中国・四国地方における広域的な交通拠点である。
- 福山駅北口広場（以下「北口広場」という。）は、1977年（昭和52年）に福山駅前広場（以下「駅前広場」という。）の補完的な機能を担うため施設整備されたが、近年、施設の老朽化と交通機能の低下が課題となっている。
- 2022年（平成34年）に、福山城が築城400年を迎えることから、これに向け、北口広場の交通機能の見直しを行うとともに、北口広場がふくやま文化ゾーン（以下「文化ゾーン」という。）へと人々をいざなう玄関口となるよう再整備するものである。
- 本基本方針は、限られた北口広場の空間の中に、魅力的なにぎわいの空間となる玄関口機能と交通機能を効果的、かつ、効率的に収容するための基本的な考え方を示すものである。



■福山駅北口広場及び周辺状況

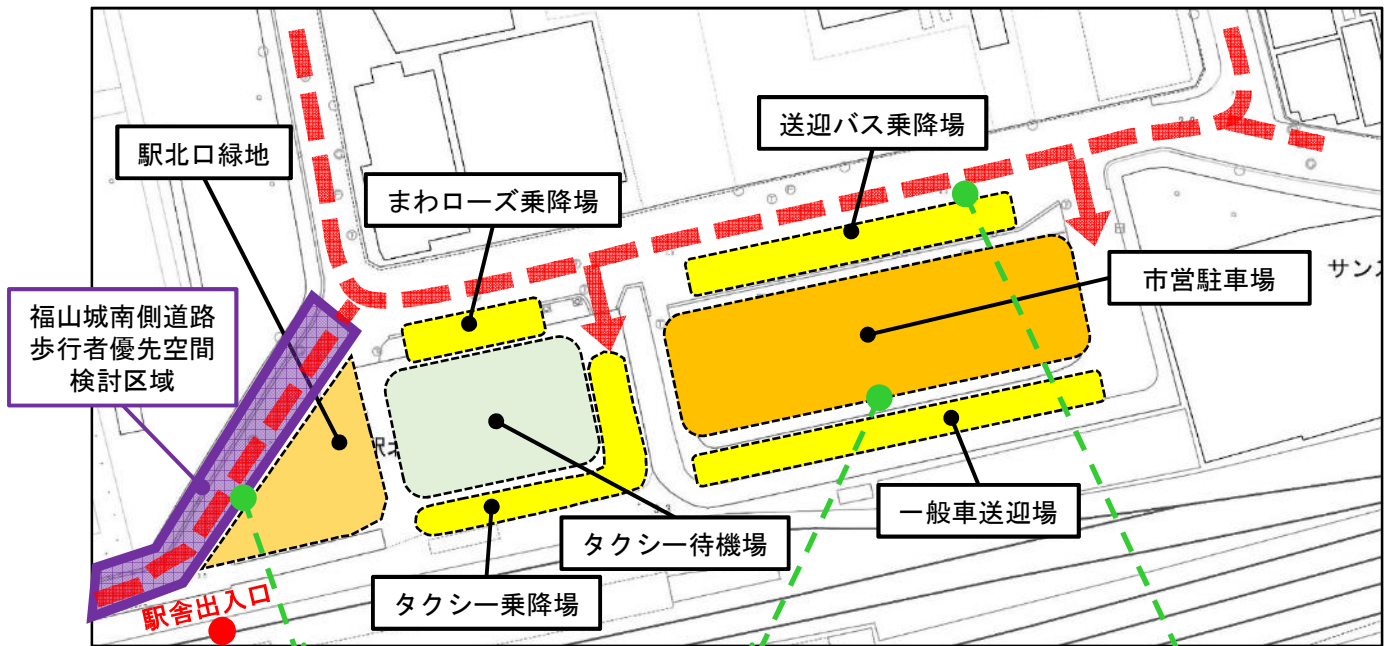
## II 北口広場の現状

### 1 交通機能の現状

- 現在の北口広場は、タクシー乗降場、タクシー待機場、まわローズ乗降場、一般車送迎場、福山市駅北口広場駐車場（以下「市営駐車場」という。）、送迎バス乗降場及び駅北口緑地で構成され、福山駅利用の送迎機能に特化した広場である。
- 北口広場は、1977年（昭和52年）から整備後約40年が経過し、施設の老朽化が進んでいる。
- タクシー、まわローズ、一般車及び送迎バスは、北側の市道西町若松線よりアクセスしている。
- 福山駅北口交差点付近での送迎車両の違法停車、送迎バス乗降場での送迎バスなどの複数並列停車による市道の通行への支障及び一般車送迎場内の長時間駐車が問題となっている。
- 福山城南側道路においては、現在、歩行者優先空間創出に向けた実証実験を行っている。

■現在の交通機能の諸元

区分		バース数
タクシー	乗車場	2バース
	降車場	3バース
	待機場	21バース
バス	送迎バス乗降場	8バース
	まわローズ乗降場	2バース
一般車送迎場		15バース
市営駐車場		49バース

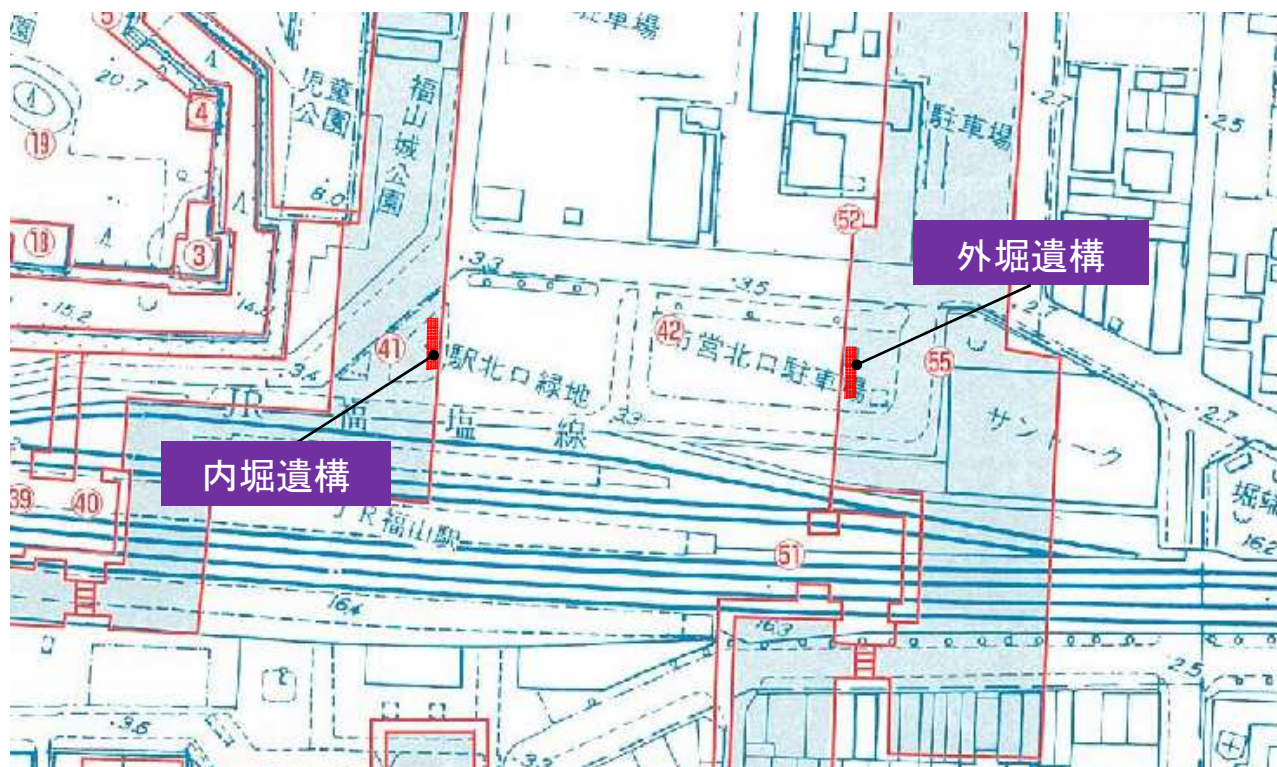


■送迎機能の現状

## Ⅱ 北口広場の現状

### 2 福山城 内・外堀遺構の存在

- 北口広場の西側には福山城の内堀，東側には福山城の外堀が存在している。
- 市営駐車場の出入口付近に外堀遺構の一部が現状保存されている。
- 北口広場西側の地盤面下約2.5mの位置に内堀遺構の存在が確認されている（2018年（平成30年）5月15日文化財確認調査）。事業計画時には，既に周辺で確認されている福山城跡関連遺構とともに，これら遺構の保存・活用の検討が必要である。



■遺構位置図



■内堀遺構

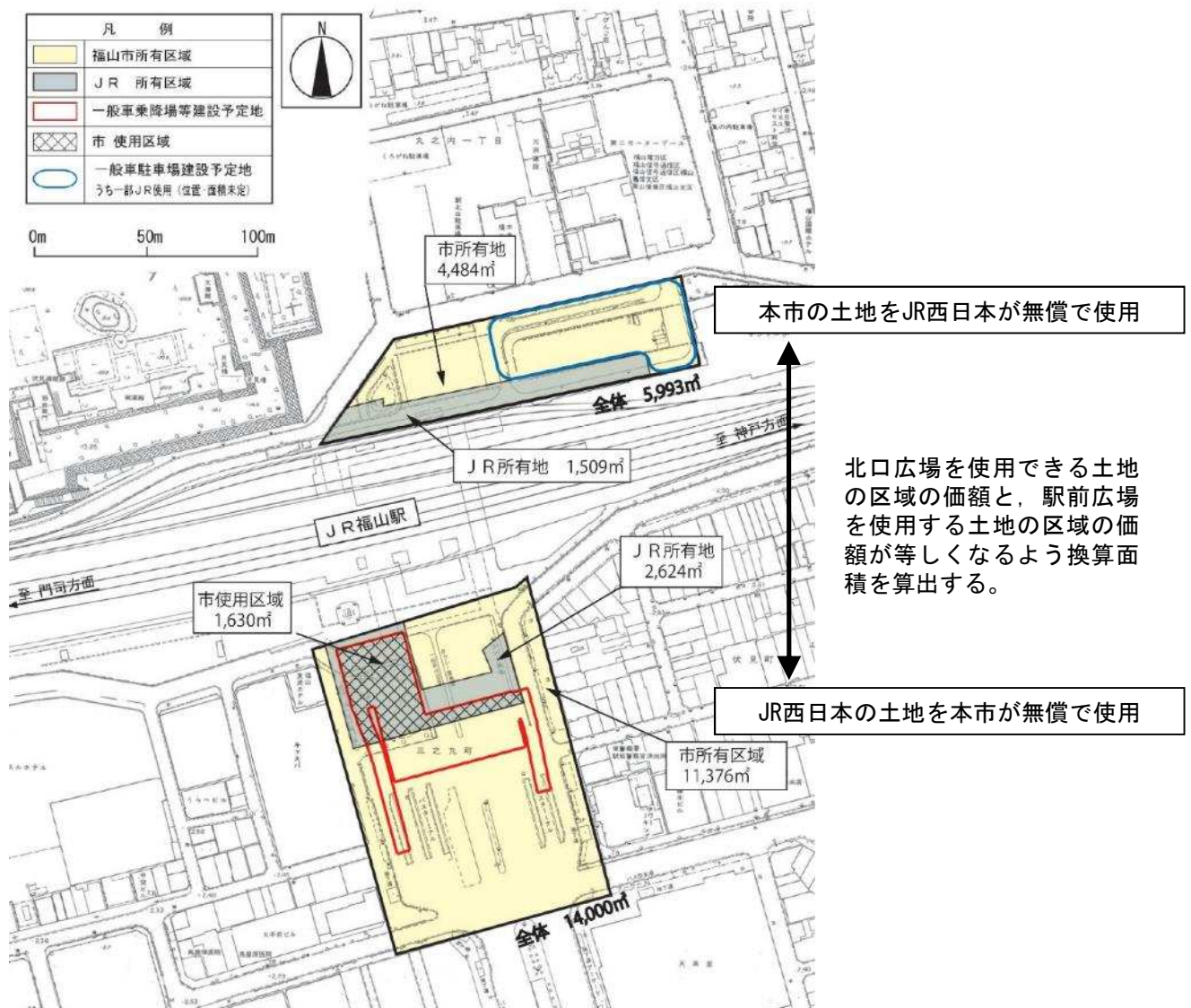


■外堀遺構



### 3 土地利用上の制約

- 駅前広場と北口広場には、それぞれ本市と西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR西日本」という。）の所有する土地が存在する。
- 本市とJR西日本は、本市が行う駅前広場の整備に当たり、用地処理に関する次の内容の覚書を締結（2007年（平成19年）1月22日付）している。
  - 本市は、JR西日本の所有する土地の地下に一般車送迎場などを整備し、当該区域を無償で使用することができる。
  - JR西日本は、駅前広場整備完了後、条件が整い次第、北口広場の本市が所有する土地の上空に一般車駐車場を単独若しくは本市と共同で整備し、当該区域を無償で使用することができる。
  - この場合、JR西日本が無償で使用できる北口広場の土地の区域は、本市が使用することのできる土地の区域と価額が等しくなるよう換算面積を算出し定めることとしている。



■相互無償使用区域概略図

## Ⅲ 上位計画からみた北口広場の役割

## Ⅲ 上位計画からみた北口広場の役割

### 1 福山市都市マスタープラン（2008年（平成20年）8月策定）

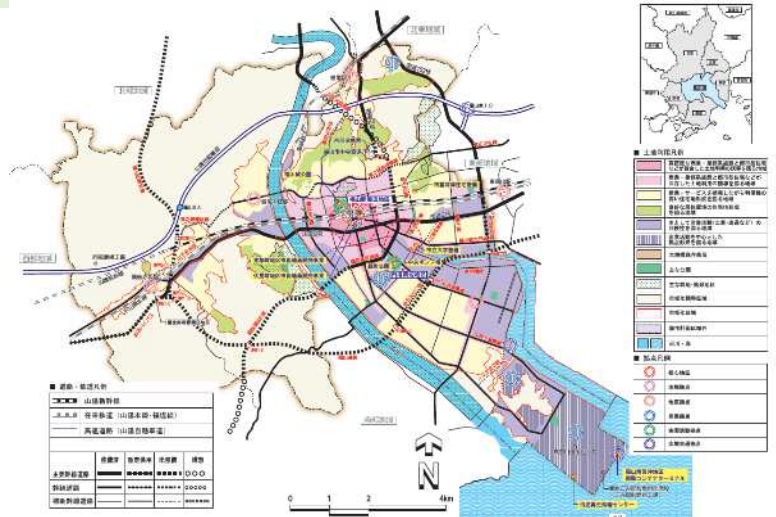
#### 福山市の都心地区、都市核

- 福山駅周辺地区は、拠点性を備えた都市の核となるべき地区であり、広域的な都市機能（商業・業務・医療・福祉・教育・文化・交流・サービスなど）や都市型住居の集積が図られるよう、駅前広場整備や市街地再開発事業などを推進し、多様な都市機能が集積した高密度な市街地を形成するため、次のような整備を行うこととしている。

○駅前広場の整備や周辺道路の機能の強化により、都心交通の円滑化と交通結節機能の強化を図るとともに、交通バリアフリー化を推進する。

○北口広場は駐車場や駐輪場、バス・タクシー乗降場など、駅前広場との機能分担による広場整備を推進する。

○福山城公園周辺は、福山城跡とともに、落ち着きと文化の薫る景観づくりを図る。



■中央地域まちづくり方針図  
出典：福山市都市マスタープラン

### 2 福山市景観計画（2011年（平成23年）3月策定）

#### 現代的で風格ある都市景観、貴重な風致の保全

- 福山駅周辺は、備後の中核都市にふさわしい都市づくりを行う地区として位置付けられ、次のような景観づくりを行うこととしている。

○福山駅周辺では、歴史・文化的特性と調和を図りつつ、活力が感じられる現代的な整備を進め、拠点都市にふさわしい風格とにぎわいが感じられる景観をめざす。

○福山城周辺の歴史・文化的資源を有効に活用するとともに、周辺に残る貴重な風致を保全し、市民の誇りとなる景観をめざす。



■中央地域景観方針図  
出典：福山市景観計画

## Ⅲ 上位計画からみた北口広場の役割

### 3 福山駅前再生ビジョン (2018年(平成30年)3月策定)

#### 福山駅南側と一体となってにぎわいを創出

- 駅南北間の分断を、駅北側道路の歩行者空間化や高架下の活用によりつなぎ、福山駅南側と一体となって、にぎわいを創出するエリアとして位置付けられている。

#### 福山城遺構を生かした歴史を感じる空間形成

- 福山城をまちづくりの核として位置付け、福山城やその史跡を生かした広場とその周辺の環境が調和し、歴史と文化が織り交ざった景観を形成する。

#### 備後圏域の拠点にふさわしい交通ネットワーク形成

- 備後圏域の拠点にふさわしい交通ネットワーク機能を強化するため、観光バスなどの乗降場を駅前広場の機能と一体的に捉え、円滑な二次交通機能の強化を図ることとしている。



図表12 公共空間の再整備イメージ(福山駅前周辺)

■公共空間の再整備イメージ  
出典：福山駅前再生ビジョン

### 4 福山駅周辺整備調査 (基本方針)

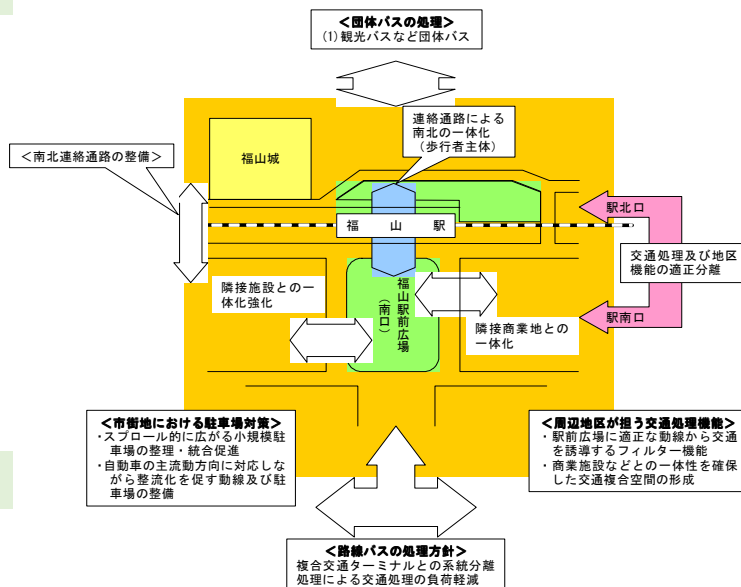
(2002年(平成14年)2月策定)

#### 駅前広場との機能分担

- 駅前広場との機能分担を踏まえ、駅北口広場は次のように整備することとしている。
  - 駅前広場への連絡道路が十分ではなく、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、南北連絡通路などの整備により、一体化を促進する。

#### 歴史と文化が香る広場

- 福山駅北口の特徴を踏まえ、整備コンセプトを「歴史と文化が香る広場」としている。



■福山駅南口と北口の機能分担の考え方 出典：福山駅周辺整備調査

## IV 北口広場整備の方針

---

### IV 北口広場整備の方針

#### 1 整備に向けた方向性

#### 歴史・文化の薫る福山城を含む文化ゾーンへの玄関口となる北口広場

##### 方針1：にぎわいの空間となる玄関口の創出

- 福山駅周辺は、福山市の都市核、中心拠点として位置付けられ、北口広場と駅前広場が一体となってにぎわいを創出するエリアとする。
- 北口広場に、福山駅前周辺の人々を福山城を含む文化ゾーンへといざなう玄関口としての役割を持たせる。

##### 方針2：円滑な交通処理システムの構築

- 文化ゾーンへの玄関口機能と、利用特性の異なる各送迎機能が調和した配置計画とする。
- 北口広場はスペースも狭いうえ、周辺の道路機能も十分でないことから、公共交通機関である鉄道、路線バス、タクシーの乗り継ぎの利便性を高めた交通結節機能は駅前広場に委ね、北口広場は送迎機能を中心とし、駅前広場の補完的な役割を担うものとする。

##### 方針3：官民連携（PPP/PFI）の導入の検討

- 民間事業者の創意工夫を生かせるPPP/PFIの導入などの官民連携手法の検討を行う。

### 2 北口広場の機能

#### (1) 各機能に求められる要素

##### にぎわいの空間となる玄関口機能

##### 交流とにぎわいにつながる仕掛けの付与

- 駅前周辺や駅構内の人々が自然に惹きつけられ、人々との交流が生まれる魅力的でにぎわいにつながる仕掛けを施す。
- 北口広場内の内堀遺構の保存活用については、福山城南側道路の歩行者優先空間の創出に向けた実証実験検討結果を踏まえ、福山城公園と内堀遺構との一体的な活用も考慮し検討を行う。

##### タクシー・まわローズ乗降機能

##### 視認性の高い位置に整備

- 地理に不慣れな方や高齢者、障がい者の利便性に配慮し、地上面で駅舎出入口にできる限り近接した位置に設ける。
- 北口広場利用者が安全に利用できるよう、タクシー・まわローズ乗降機能と一般車送迎・駐車機能を分離する。

##### 一般車送迎機能

##### 送車効率の高い計画の採用

- 一般の送迎は事前にお互いが連絡を取り、待ち合わせて使用することが多いため、効率性の観点から、タクシー・まわローズ乗降機能に次いで駅舎出入口にできる限り近接した位置に設ける。
- 降車のみで短時間利用が主な送車機能は地上面に設ける。
- 限られた空間で効率的な送車を実現するため、長時間停車が困難な計画とする。

##### 駐車機能

##### 一般駐車を民間駐車場に委ね送迎機能に特化

- 迎車機能や長時間停車する送車機能を駐車機能に位置付け、送迎利用に必要な駐車台数を設ける。（本市とJR西日本の覚書（P.4）を履行する場合は、JR西日本が使用する駐車機能を設ける。）
- 送迎利用のうち、一定時間以上駐車した場合は有料とするなど、駐車機能としての効率性を高める。
- 限られたスペースに、駐車機能の必要台数を確保するため、駐車機能の立体的な活用も考慮し検討を行う。

##### 駐輪機能

##### 北口広場外の場所で検討

- 福山市都市マスタープランに位置付けられているが、限られた北口広場の空間内に玄関口機能と送迎機能を効果的、かつ、効率的に収容する必要から、分散配置が可能な駐輪場は北口広場外で検討を行う。

## IV 北口広場整備の方針

### 送迎バス乗降機能

#### 北口広場外の場所に移設

- 広場内に送迎バス乗降機能を設けた場合、駅までの間で乗降客の購買などが発生せず、福山駅周辺への波及効果が期待できないため、乗降客が回遊し活性化の効果が期待できる福山駅前周辺の適地の検討を行う。

### (2) 各送迎機能の諸元

■ 諸元まとめ

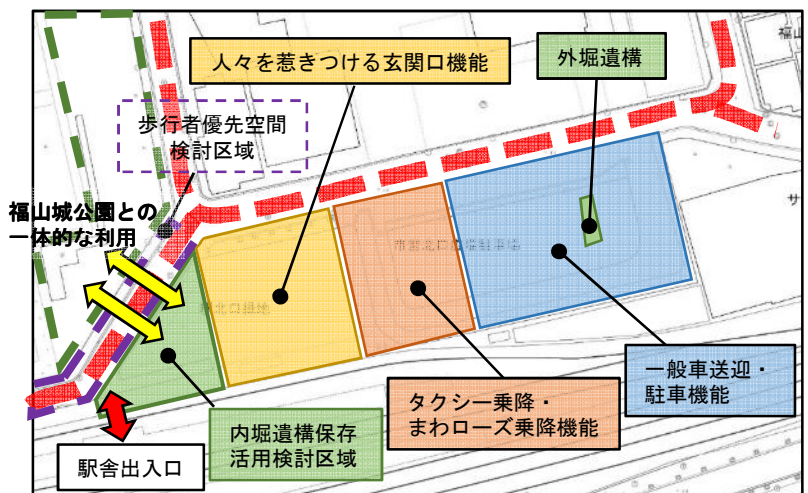
区分		バース数
タクシー	乗車場	2バース
	降車場	3バース
	待機場	18バース
まわローズ	乗降場	2バース
	待機場	1バース
一般車送車場	一般	4バース
	車いす使用者用	1バース
駐車場	一般	60バース以上+ $\alpha$
	車いす使用者用	2バース以上

$\alpha$  : 相互無償使用を履行した場合に追加する駐車バース

### (3) 各機能のゾーニング

#### 玄関口機能を西側に、送迎機能を東側に配置

- 玄関口機能は駅舎出入口に隣接した広場西側に設ける。
- 地理に不慣れな方や高齢者、障がい者が利用するタクシー・まわローズの乗降機能は、駅舎出入口にできる限り近接した位置に設ける。
- 一般車送迎・駐車機能は送迎時間や場所の選択の自由度が高いため、タクシー・まわローズ乗降機能より東側に設ける。
- 外堀・内堀遺構については可能な限り保存し活用する。



■ 機能配置イメージ

### 3 福山駅北口広場整備基本方針の策定

#### (1) 経過

本市は、北口広場内の福山城内堀遺構の文化財確認調査結果や、北口広場内の各機能の状況を調査し、上位計画の考え方も踏まえる中で、北口広場に求められる機能や整備の方向性、各機能のゾーニングなどを整理した。

その結果を2018年（平成30年）10月4日に福山市都市再生協議会に諮り、異論のない旨を確認した。

これらの結果を基に、相互無償使用の覚書（P. 4）に基づく配置計画などの検討を行っていたところ、福山市都市再生協議会に委員として参加しているJR西日本岡山支社の支社長が同年11月27日に市長を訪問し、同社の整備計画案（以下「JR案」という。）を提出した。

JR案の内容は、駅前広場のJR西日本所有地と北口広場の本市所有地を交換（以下「南北土地交換」という。）する前提で、北口広場にパーク・アンド・ライド機能とフリンジパーキング機能を併せ持つ大規模な駐車場に加え、商業施設、ホテル、福山城を望む展望広場を設け、さんすて福山と一体となって駅南北の交流軸を形成するというものだった。

本市は、この提案を、北口広場整備の有力な選択肢の一つとして受理し、本市が検討を行っている相互無償使用の覚書に基づく配置計画とあわせ、用地処理や配置計画の比較評価を行った（P. 26～29）。

本市の案は、玄関口機能として、能のスケールの舞台を備えた板張り床と小庇のある和の広場を設けることとした。（資料編参照）その上で、駐車場棟を自走式で独立した棟とするF1案、低層化を図るためタクシーやまわローズの乗降場の上部を利用し駐車場部分を確保したF2案、そして、駐車場棟を機械式とすることで周辺への圧迫感を低減したF3案の計3案を作成した。

これにJR案を加えた合計4案について、用地処理や空間演出、機能性や概算事業収支などの視点から比較評価を行った。

その結果、JR案は規模が大きく、周辺への圧迫感において他の案に劣るものの、南北土地交換により駅前広場の将来の土地の利活用度が高いこと、また、駐車場のパーク・アンド・ライド機能や駅前再生に資するフリンジパーキング機能の面、さらに事業費や維持管理費の面で本市案より優れていることがわかった。

この結果を、「福山駅北口広場整備の考え方」として取りまとめ、2019年（平成31年）1月24日に開催した福山駅前デザイン会議に提示し、駅前再生の観点から専門家の意見を聴いた。

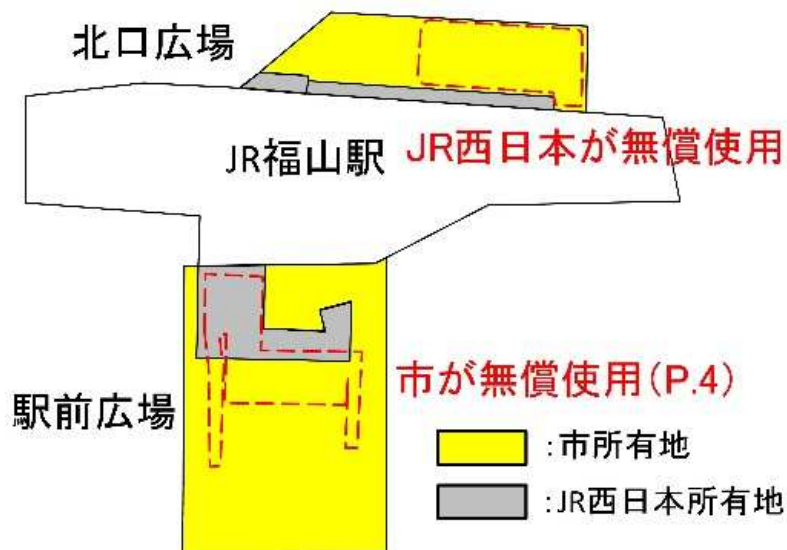
翌25日には、福山市都市再生協議会で、ネットワークの拠点としての視点から意見を聴いた。

これらの意見を踏まえ「福山駅北口広場整備基本方針」（案）を作成し、2019年（平成31年）2月1日から同年3月4日までパブリックコメントを行った。そこで出された市民の意見を反映し、3月末に、「福山駅北口広場整備基本方針」を策定した。

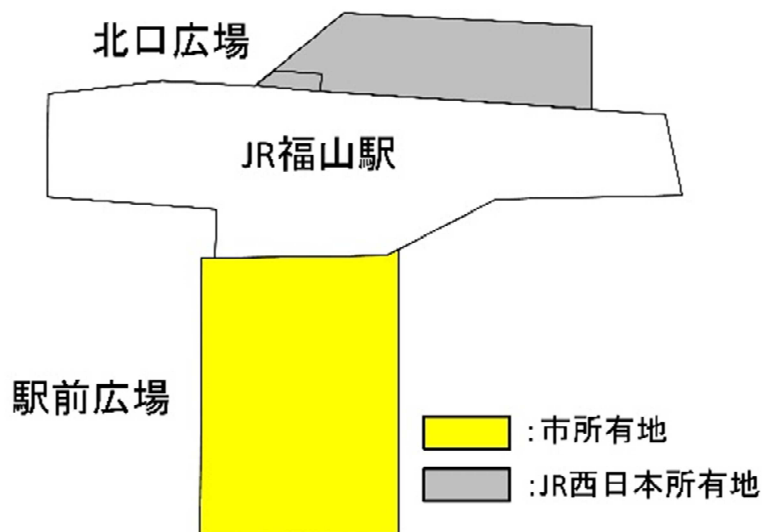
## IV 北口広場整備の方針

### (2) 駅前広場と北口広場の土地の交換

- 2007年（平成19年）に本市とJR西日本が締結した相互無償使用の覚書（P.4）によらず，駅前広場のJR西日本所有地（約2,624㎡）と北口広場の本市所有地（約4,484㎡）を交換し，駅前広場（約14,000㎡）は全て本市所有地，北口広場（約5,993㎡）は全てJR西日本所有地とする。



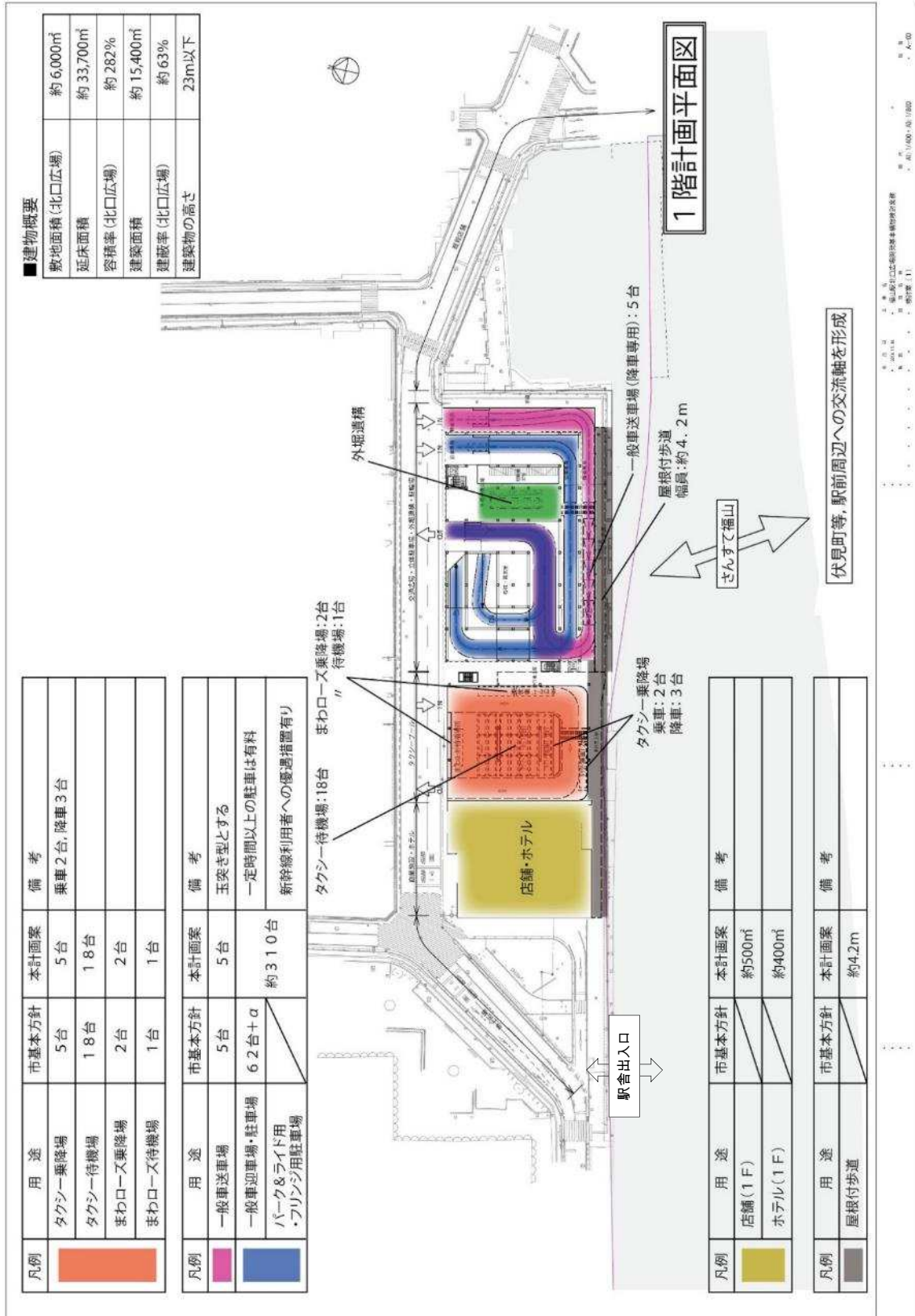
■相互無償使用概要図



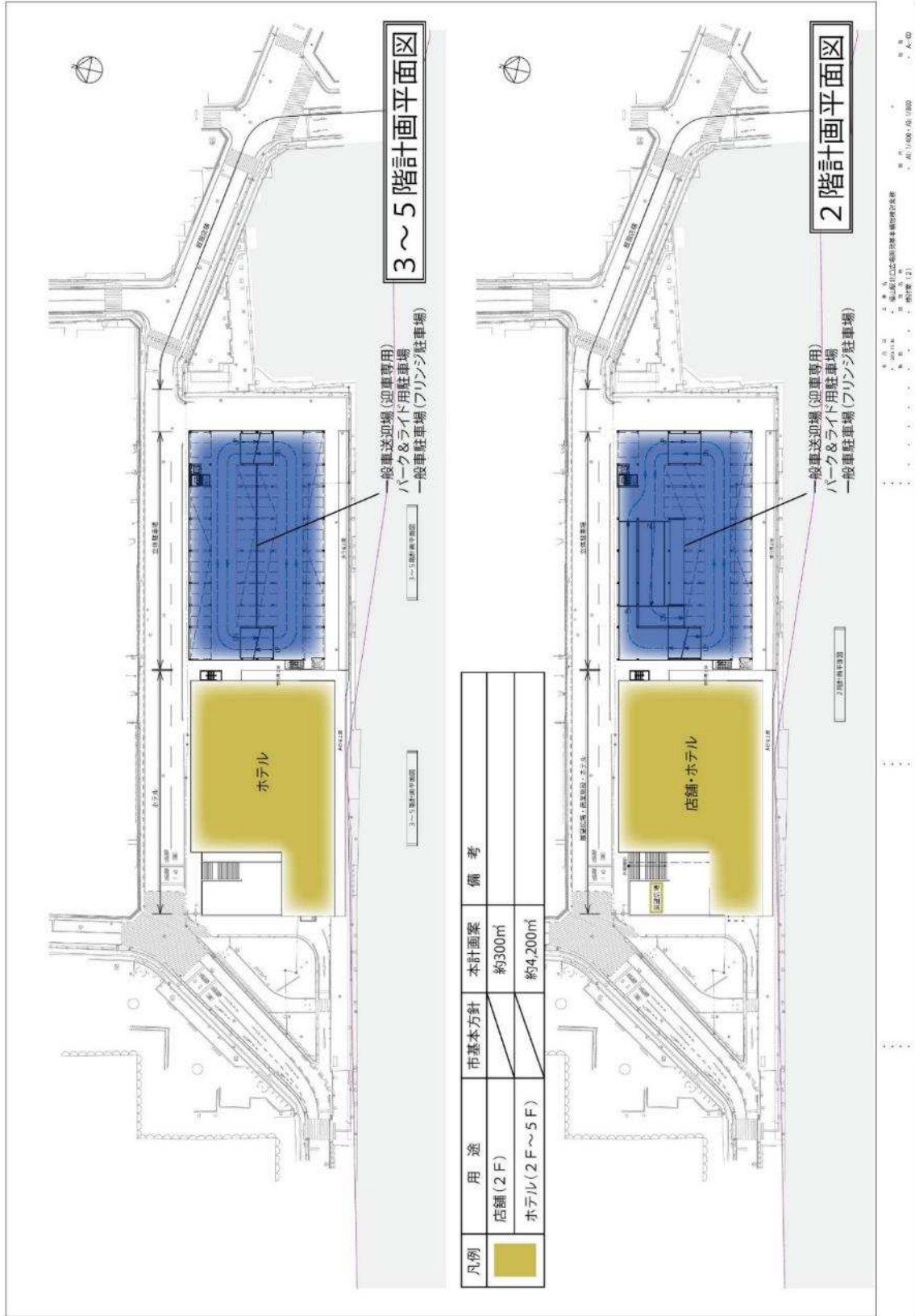
■南北土地交換概要図（JR案）



(3) 北口広場整備の方針



# IV 北口広場整備の方針





## IV 北口広場整備の方針

---

### 4 今後の進め方

- 本市とJR西日本は、2019年度（平成31年度）以降、現在の相互無償使用の覚書に替えてJR案を実施するために必要な協定を締結する。
- 協定締結後、JR西日本は北口広場整備に係る基本・実施設計（外観パースを含む）を行い、その内容を本市と協議する。
- 設計協議が整い、本市が代替の送迎バス乗降場（暫定を含む）の整備を完了した後に、南北土地交換を行う。
- JR西日本は南北土地交換後、北口広場整備に着手する。

---

# 資料編

1	交通機能の現状	17
2	送迎バス乗降機能の検討	21
3	各送迎機能の諸元の検討	22
	(1) タクシー・まわローズ乗降場	22
	(2) 一般車送迎場・駐車場	23
4	官民連携 (PPP/PFI) の導入の検討	25
5	北口広場の用地処理と配置計画の検討	26
	(1) 用地処理比較評価	26
	(2) 配置計画比較評価	27
	(3) 総合評価結果	29
6	基本方針策定までの経緯	42
7	福山市都市再生協議会	43

# 1 交通機能の現状

## 送迎バス乗降場

- 休日は、一般車両（自家用車）などが多く停車（59.9%）することで、バス発着の妨げになっている。平日は民間施設の送迎バスが多い。
- 休日・平日ともに朝夕の利用が多くなる。
- 15分以上停車している車両は休日で24.2%、平日で28.3%を占め、送迎場の混雑を助長する要因となっている。

調査実施日

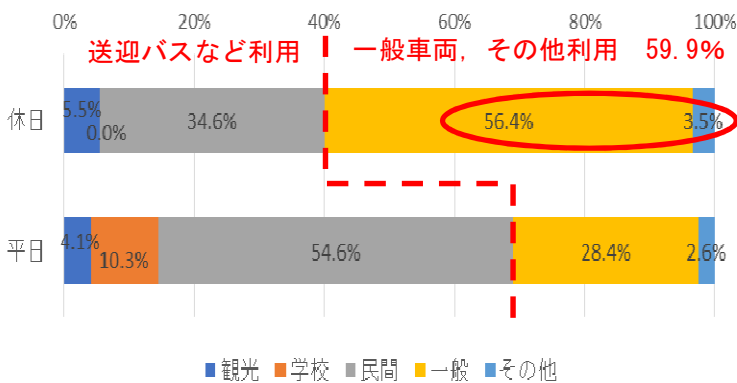
休日：2018年（平成30年）7月1日（日）

平日：2018年（平成30年）7月2日（月）

7時から19時まで

（備考）

- 観光：観光バス
- 学校：学校の送り迎え
- 民間：民間施設の送迎
- 一般：一般車両（自家用車）
- その他：上記に分類できないもの



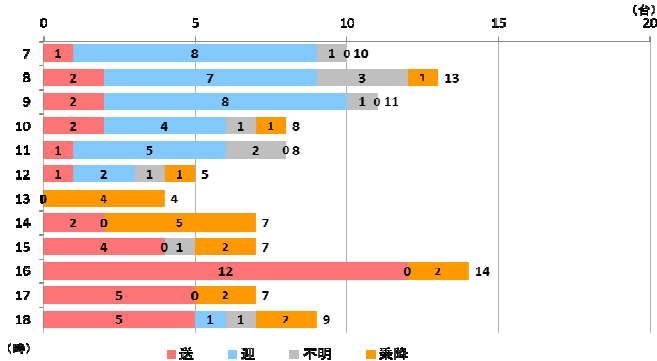
延べ利用台数

休日：257台（一般車両+その他 154台）

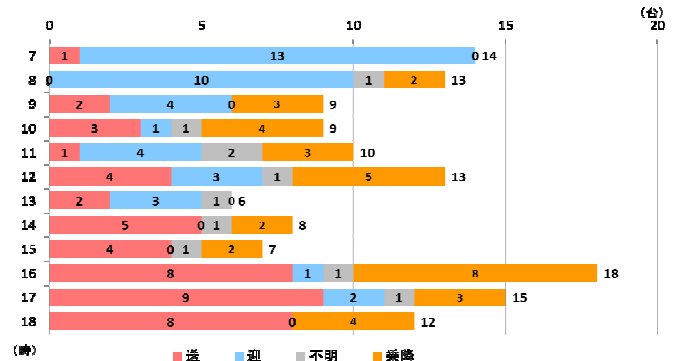
平日：194台（一般車両+その他 60台）

■送迎バス乗降場の利用車両

※一般車両、その他利用を除く

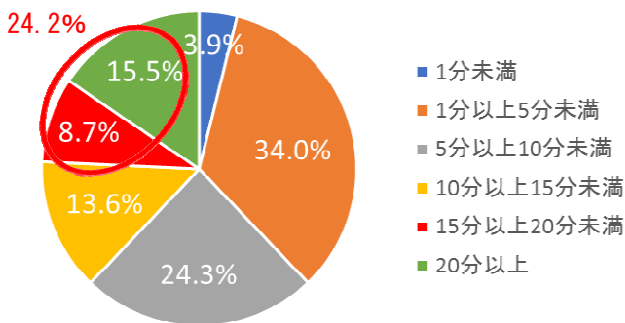


■送迎バスなど時間帯別利用台数（休日）

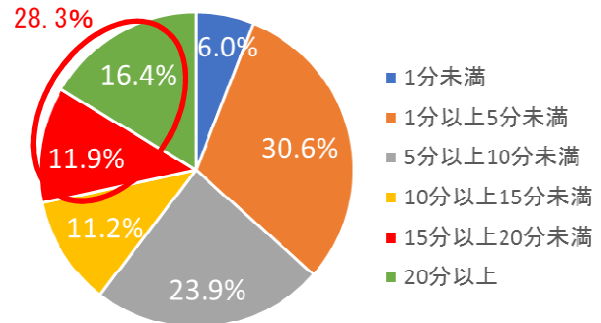


■送迎バスなど時間帯別利用台数（平日）

※一般車両、その他利用を除く



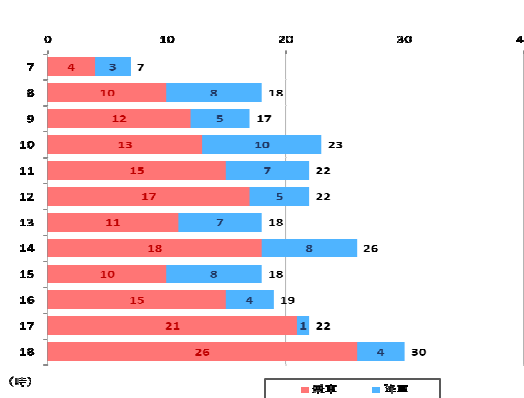
■送迎バスなど停車時間別利用台数割合（休日）



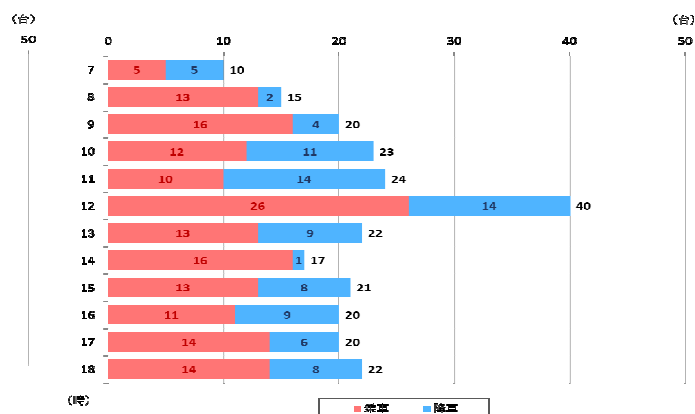
■送迎バスなど停車時間別利用台数割合（平日）

### タクシー乗降場

- 休日，平日ともに，時間当たり平均21台が利用している。
- 一時的に利用者が増加する場合はあるが，休日，平日ともに，タクシー利用待ちの行列ができることはなく，乗車場に待機するタクシーが不足することもない。



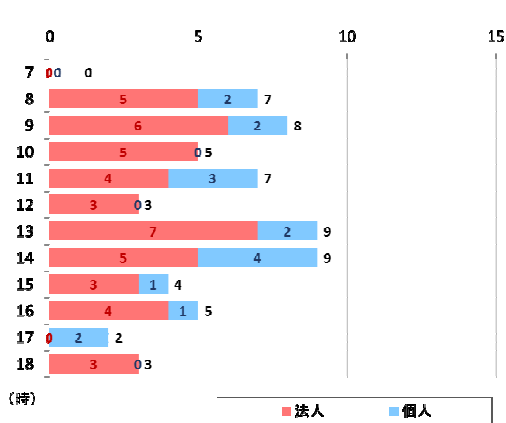
■時間帯別利用台数（休日）



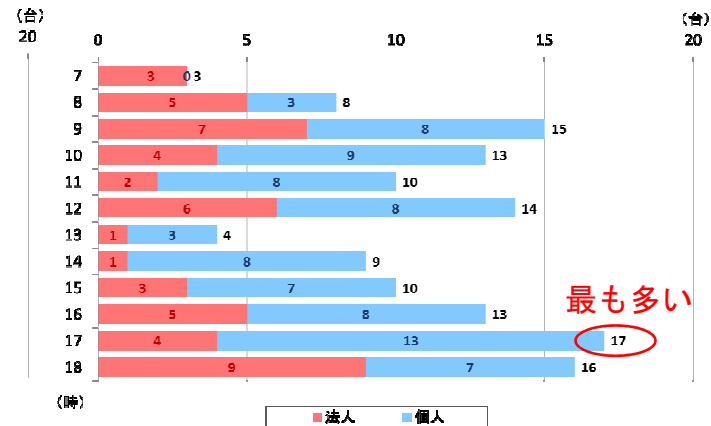
■時間帯別利用台数（平日）

### タクシー待機場

- 待機している車両は，休日に比べて平日の方が多く，平均8台，最大17台が待機している。



■時間帯別待機台数（休日）

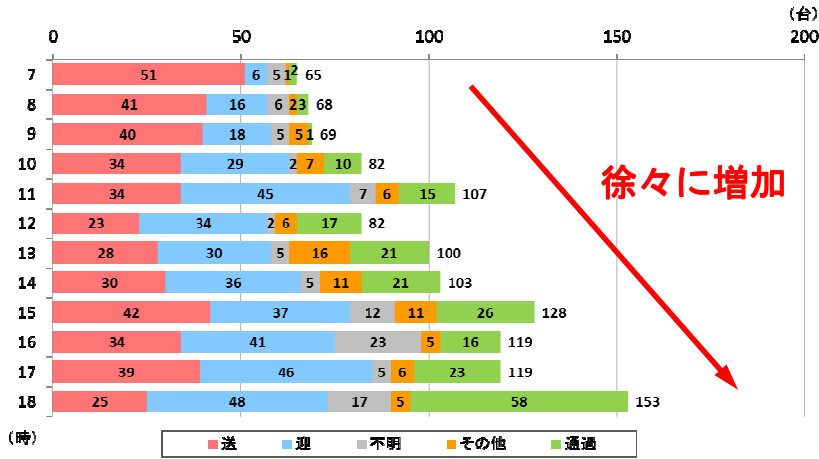


■時間帯別待機台数（平日）

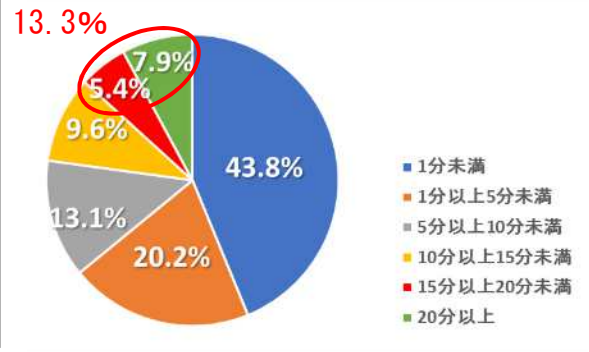
# 資料編

## 一般車送迎場

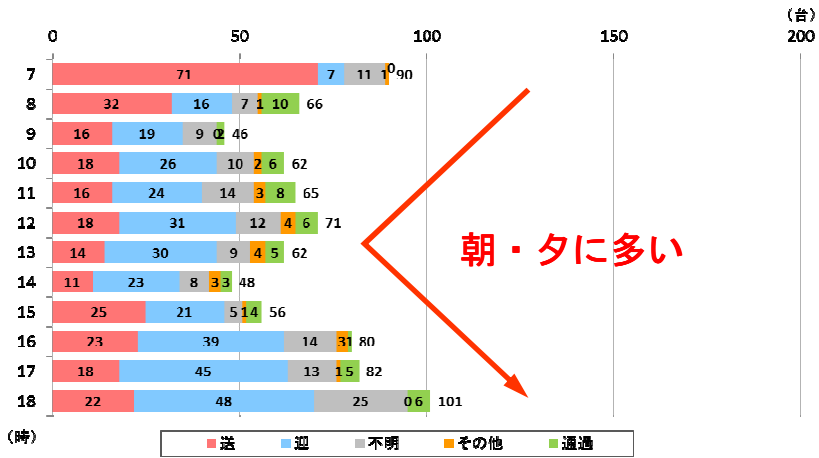
- 休日は朝から夕方にかけて徐々に利用台数が増加する傾向にあり、平日は朝夕に利用台数が多くなる。
- 1分未満停車している車両が全体の約4割を占めているが、15分以上停車している車両が休日・平日ともに約1割あり、送迎場の混雑を助長する要因となっている。



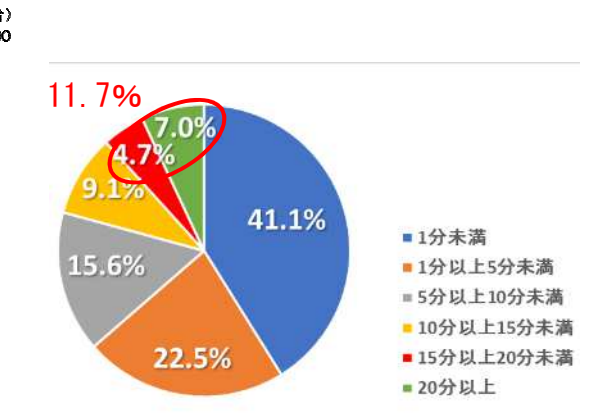
■時間帯別利用台数（休日）



■停車時間別利用台数割合（休日）



■時間帯別利用台数（平日）



■停車時間別利用台数割合（平日）

### 延べ利用台数

休日：1,195台（通過車両 213台）  
平日：829台（通過車両 56台）

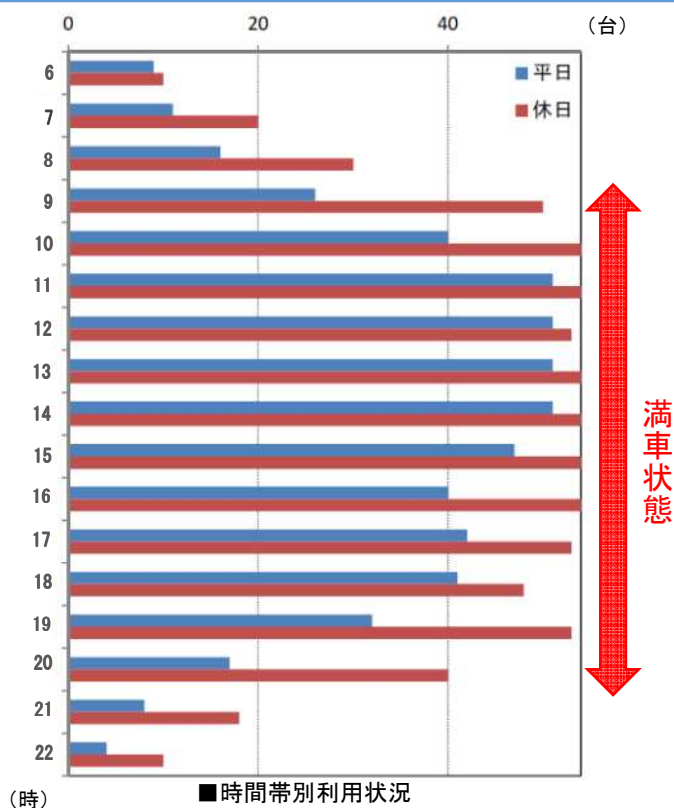
### （備考）

- ・送：送車を目的とした駐車利用
- ・迎：迎車を目的とした駐車利用
- ・不明：目的不明な駐車利用のみ  
(休憩、時間調整など)
- ・その他：その他利用を目的とした駐車利用  
(商業施設での買い物時駐車利用、トイレ利用など)
- ・通過：駐停車利用なしの進入車両  
(市営駐車場満車時の回避、駐車スペースの空き待ちなど)

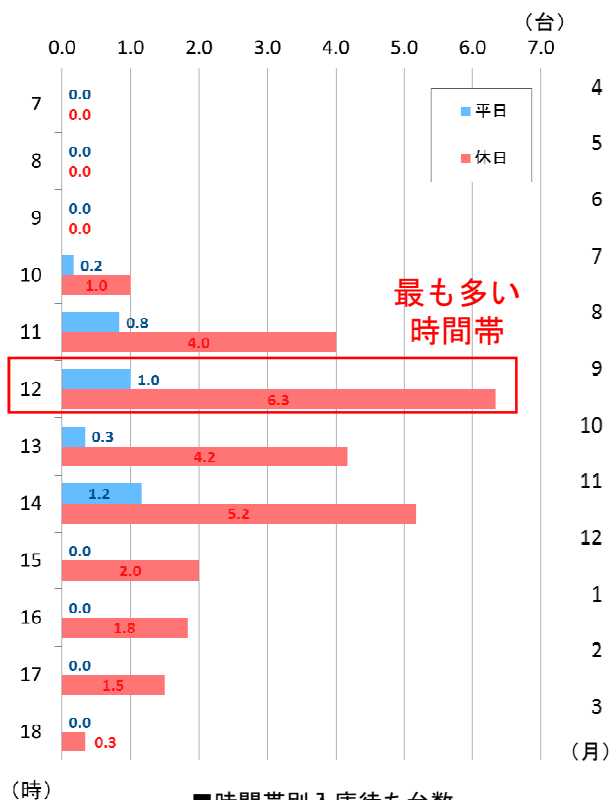


市営駐車場

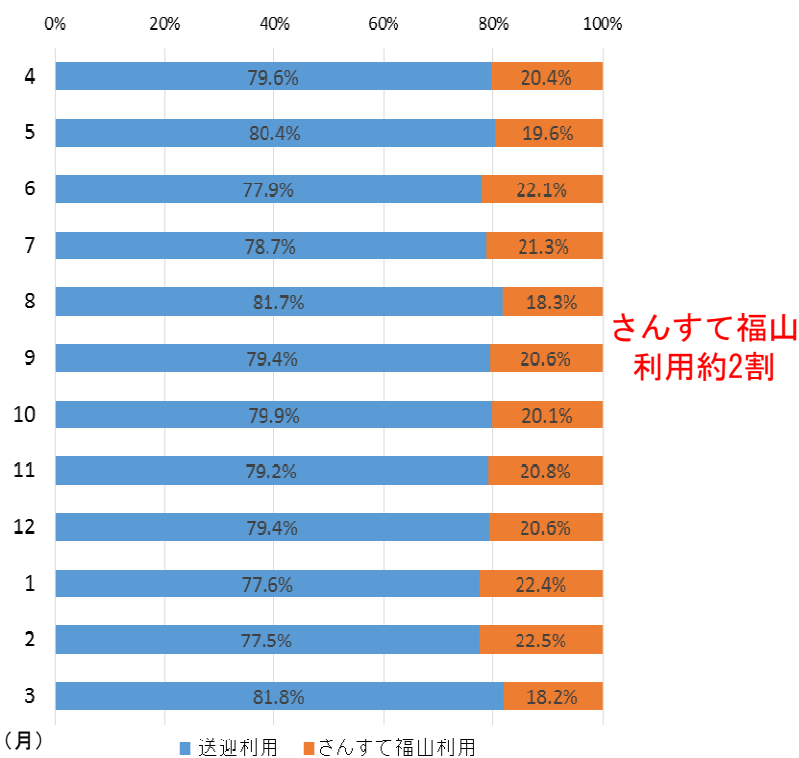
- 平日は満車になることはないが、休日は9：00～20：00にかけて満車状態となる。
- 入庫待ち台数は、多い時で約7台である。
- 駐車場の利用台数のうち約2割は、さんすて福山利用の車両である。



■時間帯別利用状況  
 平日：2017年（平成29年）10月11日（水）  
 休日：2017年（平成29年）11月5日（日）  
 出典：福山市駐車場整備地区に係る駐車場需要調査



■時間帯別入庫待ち台数  
 \*10分毎の計測値を、時間当たりで平均化している。



■月利用台数割合  
 (送迎利用とさんすて福山利用 2017年度(平成29年度))  
 出典：市営駐車場利用状況データ

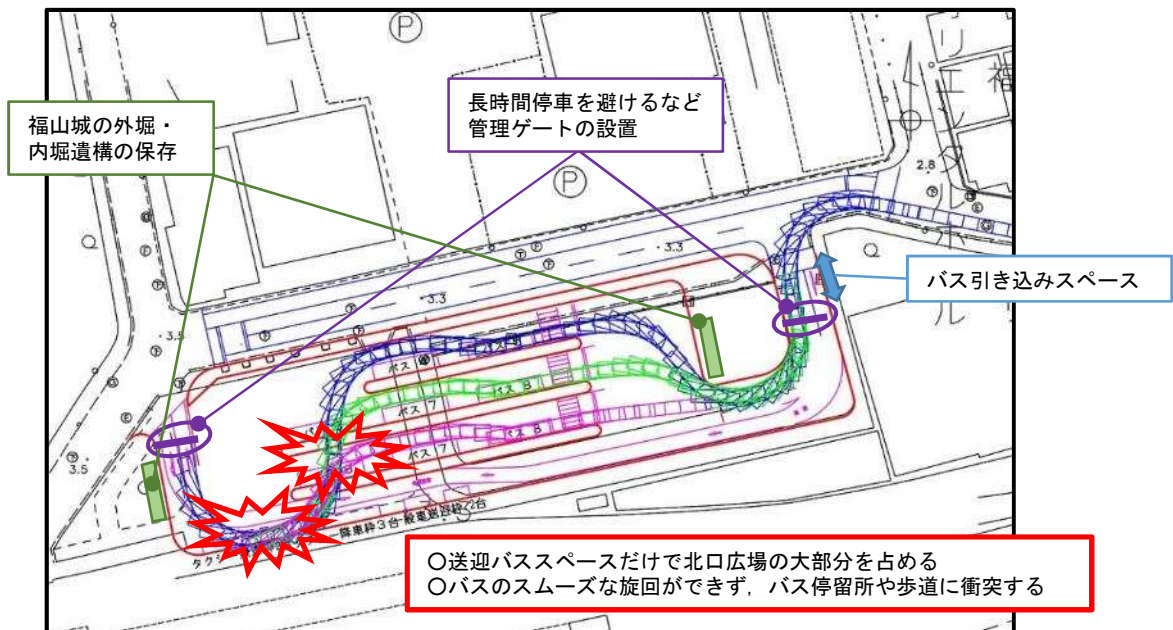
さんすて福山  
 利用約2割

## 2 送迎バス乗降機能の検討

### 送迎バス乗降機能

#### 整備・管理が困難

- 送迎バス乗降場の必要性は高いが、従来どおり市道路側帯に設けた場合、利用車両の管理が困難であるため、これまでと同様、市道の通行支障が生ずる。
- 広場内に設ける場合、管理ゲートなどで管理する必要があるが、送迎バス（大型バス）の旋回軌跡から現状の送迎バース数の整備も困難である。



■送迎バスバースの収容可否の検討

### 3 各送迎機能の諸元の検討

#### (1) タクシー・まわローズ乗降場

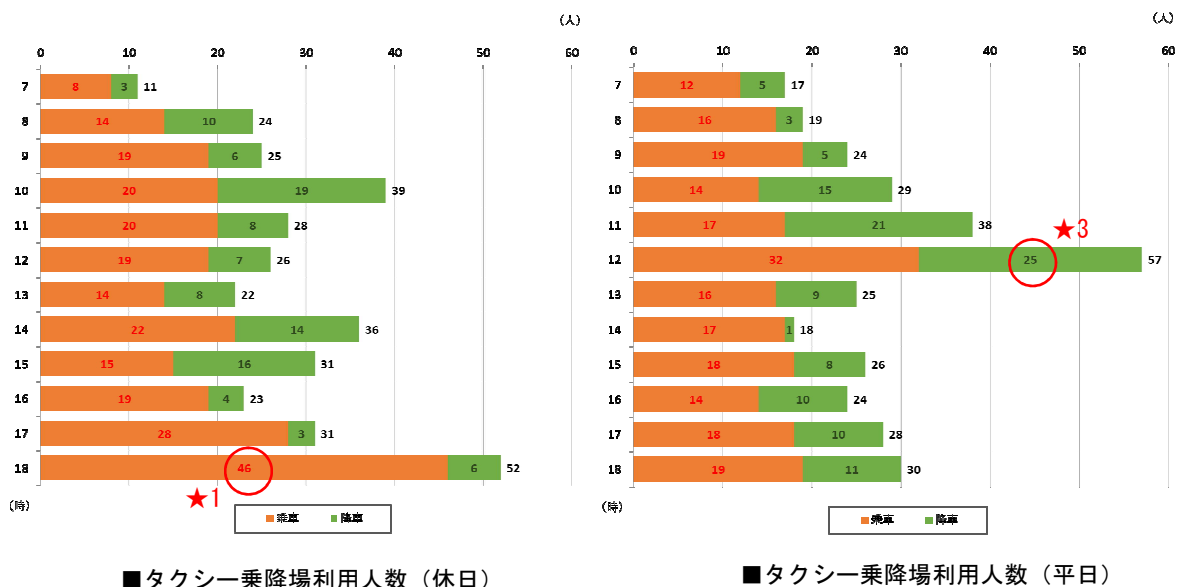
##### タクシー乗車場

- タクシー乗車場のバース数は、次の式により算出する。  
乗車バース数=ピーク時タクシー乗車客数★<sup>1</sup>×1人当りタクシー乗車所要時間★<sup>2</sup>/60 ※1  
=46 (人/時) ×10/60 (分/人) /60=0.13 →1バース  
★1: 休日18時台の乗車人数46 (人/時)  
★2: 10/60 (分/人)
- 計算上は1バースで十分であるが、ピーク時の待ち時間の発生を考慮し2バースを確保する。

※1【発行元：社団法人日本交通計画協会 「駅前広場計画指針」より】

##### タクシー降車場

- タクシー降車場のバース数は、次の式により算出する。  
降車バース数=ピーク時タクシー降車客数★<sup>3</sup>×1人当りタクシー降車所要時間★<sup>4</sup>/60 ※1  
=25 (人/時) ×30/60 (分/人) /60=0.21 →1バース  
★3: 平日12時台の降車人数25 (人/時)  
★4: 30/60 (分/人)
- 計算上は1バースで十分であるが、実際には同一グループの利用する複数のタクシーが到着することが想定されることから3バースを確保する。



##### タクシー待機場

- 現在のタクシー待機場の利用状況を見ると、ピーク時の待機台数は17台である。
- イベント期間中への対応やバース割付の効率性を考慮し1台追加した18バースとする。

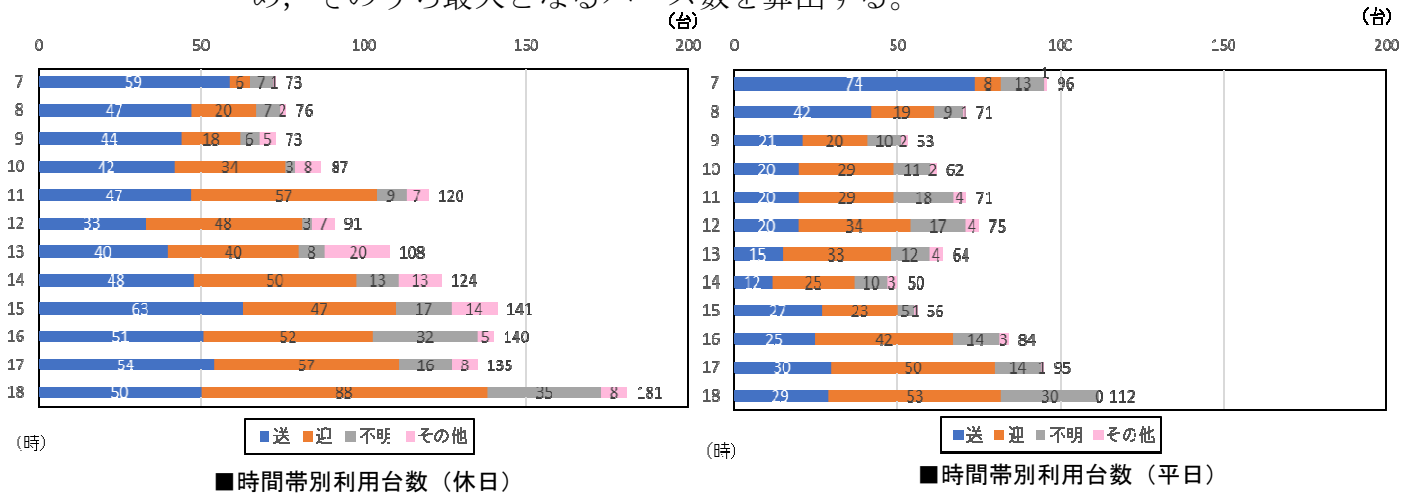
まわローズ乗降場

- まわローズの巡回路は、現在2系統あり、北口広場で乗降及び乗り換えが行われている。また、乗務員の休息も北口広場で行われている。
- そこで、2バースの乗降場と1バースの待機場を確保する。

(2) 一般車送迎場・駐車場

送迎場

- 送迎バス乗降場を一般車両などが送迎利用している現状があるため、これらを一般車送迎場を利用する車両として調査結果に加算し検討を行う。
- 送迎バース数は、ピーク時の自家用車利用台数と平均停車時間から算出するものであるが、短時間停車する送車機能は地上面に設け、長時間停車する迎車機能などは駐車施設へ設けることから、利用目的別にバース数の検討を行う。
- 送車・迎車・その他利用の目的で停車するものに加えて、目的不明の車両や通過車両が存在している。
- 通過車両は、各時間帯における利用目的別（送車・迎車・その他利用・目的不明）に台数按分し加算する。
- 目的不明の車両は、休憩や時間調整の利用と考えられることから送迎台数に含めない。
- 利用目的別（送車・迎車・その他利用）のバース数を、次の考え方で算出し、いずれかのバース数の大きい方を採用する。
  - ピーク時の自家用車利用台数と平均停車時間からバース数を算出する。
  - 各時間帯における自家用車利用台数と平均停車時間からそれぞれのバース数を求め、そのうち最大となるバース数を算出する。



※送迎バス乗降場で送迎利用している一般車及びその他車両を、調査結果に加算している。  
 ※通過車両は、各時間帯における利用目的別に台数按分し加算している。

送車用バース数 = a) ピーク時の自家用車利用台数 × 平均停車時間 / 60 ※1  
 = 74 (台/時) ★4 × 2.3 (分) / 60 = 2.8・・・3バース  
 = b) MAX (各時間帯利用台数 × 当該時間帯平均停車時間 / 60) ※1  
 = 47 (台/時) ★5 × 4.4 (分) / 60 = 3.4・・・4バース 採用  
 ★4：平日7時台74 (台/時) , ★5：休日8時台47 (台/時)

- 送車用バースの4バースに加え車いす使用者用駐車バースの1バースを送車機能へ設けるものとする。

## 駐車場

- 迎車及びその他利用目的の車両は駐車場に位置付ける。  
 迎車用バース数      =a) 88 (台/時) ★<sup>6</sup>×8.5 (分) /60=12.5・・・ 13バース 採用  
                              =b) 57 (台/時) ★<sup>7</sup>×12.1 (分) /60=11.5・・・ 12バース
  - その他利用バース数 =a) 20 (台/時) ★<sup>8</sup>×5.8 (分) /60=1.9・・・ 2バース  
                              =b) 20 (台/時) ★<sup>9</sup>×16.8 (分) /60=5.6・・・ 6バース 採用
- ★<sup>6</sup>: 休日18時台88 (台/時) , ★<sup>7</sup>: 休日11時台57 (台/時)  
 ★<sup>8</sup>: 休日13時台20 (台/時) , ★<sup>9</sup>: 休日13時台20 (台/時)

### ＜駐車施設バース数＞

- 既存の市営駐車場 (49バース) は休日の昼前後に満車となっており、「時間帯別入庫待ち台数」より、休日の12時台に平均して7台程度の入庫待ちとなっていることから、56台 (49+7台) の駐車バースが必要となる。
- 長時間停車している迎車用バース数及びその他利用バース数 (13+6=19) を加える。
- 市営駐車場の利用台数のうち約2割はさんすて福山利用の車両であるため、これを除く台数を必要駐車バース数とする。  
 $(56 \text{ (バース)} + 19 \text{ (バース)}) \times 0.8 = 60 \dots 60 \text{バース以上}$
- 車いす使用者用駐車バースは、次の式により算出する。 ※<sup>2</sup>  
 $\text{全駐車施設数} \times 1/50 = 60 \text{ (バース)} \times 1/50 = 1.2 \dots 2 \text{バース以上}$

※<sup>2</sup>【発行元：国土交通省令第114号 「建築物移動等円滑化誘導基準」より】

### ＜覚書を履行した場合のJR西日本の専有面積＞

- 覚書に従い、次のとおり駐車場におけるJR西日本の専有面積を算定する。
    - 南口使用部分評価額 (c円) = 南口使用部分面積 (am<sup>2</sup>) × 南口土地評価額 (b円/m<sup>2</sup>) ★<sup>10</sup> × 土地利用制限率 (阻害率 24.4%)
    - 北口使用部分換算面積 (Am<sup>2</sup>) = 南口使用部分評価額 (c円) ÷ 北口土地評価額 (B円/m<sup>2</sup>) ★<sup>10</sup> ÷ 土地利用制限率 (阻害率 x%) ★<sup>11</sup>
- ★<sup>10</sup>: 南口土地評価額, 北口土地評価額: 2007年 (平成19年) 10月1日時点の鑑定評価で算定する。
- ★<sup>11</sup>: 北口広場側の土地利用制限率 (次の算定式により算出)  
 地下1階, 地上5階建て, JR西日本の使用部分を地上n階と想定

■階層別効用比率表

階層 n	効用比率
6階	36.9
5階	40.1
4階	42.8
3階	44.1
2階	61.5
1階	100.0
地下1階	55.7
計	344.2

- ①建物利用に対する阻害率  
 $= n \text{階効用比率} / 344.2 \text{ (効用比率の合計)} \times 70\%$
- ②その他利用に対する阻害率  
 $= 30\% \times 0.5 = 0.15$
- ③阻害率 (x)  
 $= \text{①建物利用に対する阻害率} + \text{②その他利用に対する阻害率}$

## 4 官民連携（PPP/PFI）の導入の検討

- 相互無償使用の覚書（P. 4）を履行する場合，JR西日本は北口広場の本市が所有する土地に，本市と共同して立体駐車場を整備し，共同して管理することとなる。
- 本市が所有し管理することとなる立体駐車場の一部分及びその他の北口広場の機能を，官民連携（PPP/PFI）の効果の最大化の視点から，JR西日本が一括して建設・管理し，サービスを提供した場合を想定し官民連携（PPP/PFI）の導入の検討を行う。

### ■想定事業スキーム

事業手法	PFI（BT0方式）
事業範囲	設計・建設・維持管理・運営
事業期間	31年
事業類型	サービス購入型

（参考）事業期間は，大蔵省令第15号（昭和40年3月31日）「減価償却資産の耐用年数等に関する省令 別表1機械及び装置以外の有形減価償却資産の耐用年数表」の鉄骨製車庫の31年を採用

- PPP（Public Private Partnership）とは，公民が連携して公共サービスの提供を行うスキーム。
- PFI（Private Finance Initiative）とは，公共施設などの設計，建設，維持管理及び運営に，民間の資金とノウハウを活用し，公共サービスの提供を民間主導で行うことで，効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図る手法。
- BT0（Build Transfer Operate）とは，民間事業者が公共施設などを設計・建設し，施設完成直後に公共側に施設の所有権を移転し，民間事業者が維持管理・運営などを行う方式。

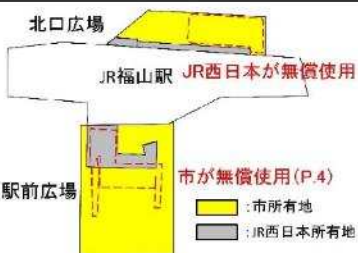
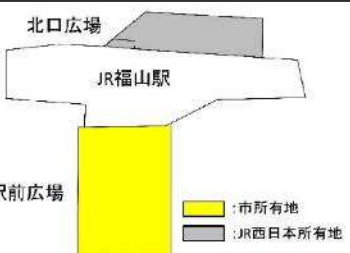
## 5 北口広場の用地処理と配置計画の検討

- 2018年（平成30年）11月27日にJR西日本岡山支社長から、本基本方針の選択肢の一つとして提案があった。
- JR案は、南北土地交換し、駅前広場はすべて本市所有地、北口広場はすべてJR西日本所有地とした上で、北口広場に商業施設、ホテル、福山城を望む展望広場及び本基本方針に示す送迎機能（P.9）を含む施設を建設するものである。
- 用地処理については、「相互無償使用の覚書（P.4）」に基づくものと、JR案の南北土地交換を「用地処理の収支」及び「土地の利活用度」について比較評価を行う。
- 配置計画については、PFIを導入し相互無償使用を行う本市計画案3案（F1案～F3案）に、JR案を加えた計4案の比較評価を行う。各案は、北口広場の各機能のゾーニング（P.9）及び送迎機能を満足しているため、それ以外の「空間演出」、「機能性」、「概算事業収支」について比較評価を行う。
- 評価の結果、最高点をつけた「項目数」が最も多い案を北口広場の整備基本方針とする。

### （1）用地処理比較評価

用地処理比較評価表（金額についてはすべて概算とする。以下、同じ。）

評点 ◎=2 ○=1 △=0 ×=-1 \*=-2

比較項目		相互無償使用(PFI)	評価	南北土地交換(JR案)	評価
概要図			—		—
用地処理の収支	用地取得に要する費用	無償	—	駅前広場JR西日本所有地 -1,262百万円 北口広場市所有地 1,206百万円 差額 -56百万円 (地価は2017年(平成29年)11月現在修正率意見書による)	—
	資産税収(31年計)	北口広場市所有地 0円 北口広場JR西日本所有地 0.4百万円 駅前広場JR西日本所有地 30.8百万円	—	北口広場JR西日本所有地 366百万円 駅前広場市所有地 0円	—
	合計(31年計)	31.2百万円	△	310.0百万円	◎
評点		0P(ポイント以下同じ)		2P	
土地の利活用度	活用性	駅前広場・北口広場ともに、双方の土地が存在するため、管理協定を定め協議しながら土地活用をする必要があるが、駅前広場を交通広場以外の用途で使用することは困難	×	駅前広場を交通広場以外の用途とすることが可能 北口広場はJR西日本が商業利用などに活用可能	◎
	将来課題	北口広場JR西日本の土地の活用に対して、市は土地所有者として一定の制限が可能	○	北口広場JR西日本の土地活用は覚書で担保	△
		北口立体駐車場と地下送迎場の耐用年数の違い、地価の変動から、将来相互無償使用の再調整が発生	×	権利が独立しており、将来の権利調整は不要	◎
遺構保存活用	内堀:市が整備管理 外堀:市が整備管理	○	内堀:市が整備管理 外堀:JR西日本が整備管理(覚書等で担保)	△	
評点		0P		4P	

(2) 配置計画比較評価 (計画の詳細はP. 30~41を参照)

- 本市案とJR案の大きな違いは、収益・集客施設の有無であり、これによりにぎわいに資する玄関口機能などは大きく異なる。
- 本市案の玄関口機能は、自然に人が溜まる「仕掛け」を施した快適な広場空間と、人の溜まりの中から自然的に発生するイベント、そして、国史跡の福山城天守前広場などでは実施が不可能な薪能など季節的なイベントが行える常設ステージが一体となった和の広場で構成する。
- JR案の玄関口機能は、既存のさんすて福山と一体となって機能する商業施設やホテル及び誰もが利用できる福山城を望む展望広場で構成される。
- 玄関口機能の詳細については、本基本方針、内堀遺構の保存活用の方針及び福山城南側道路の歩行者優先空間整備に向けた方針を踏まえ、2019年度(平成31年度)以降検討を行う。

整備方針案	イメージ配置図(上段), 断面図(下段)	特徴(玄関口機能は上記)
相互無償使用(PFI) F1案		一般車用立体送迎駐車場を6層5階建てとすることで広場西側の開放性を高める。最上階には、福山城の一部を望むことのできる展望スペースを設ける。
F2案		一般車用立体送迎駐車場を4層3階建てとすることで、高さを抑え圧迫感を低減するとともに、1層の駐車面積を広く取ることによって駐車利便性を高める。最上階には、福山城の一部を望むことのできる展望スペースを設ける。
F3案		長時間駐車用として機械式駐車場を設け、地表部分には迎車が利用する短時間駐車用としてフラップ式駐車場を設ける。圧迫感は少ないが、機械式駐車場の構造上、回転率は低くなる。
南北土地交換 JR案		立体送迎駐車場を6層5階建てとし、一般車用駐車機能に加え、新幹線利用客の利便性を大幅に向上するパーク・アンド・ライド用駐車機能、さんすて福山を介して駅前周辺を目的地とする人の利用に供する大規模なフリンジパーキング機能を設ける。

凡例

<p><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span> 人々を惹きつける玄関口機能</p> <p><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: lightblue; border: 1px solid black;"></span> 一般車送迎・駐車機能等</p>	<p><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid black;"></span> タクシー乗降・まわローズ乗降機能</p> <p><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px solid red;"></span> 公衆用歩道</p>
--	---



配置計画比較評価表

評点 ◎ = 2 ○ = 1 △ = 0 × = -1 \* = -2

比較項目		相互無償使用(PFI)						南北土地交換		
		F1案	評価	F2案	評価	F3案	評価	JR案	評価	
イメージ断面			-		-		-		-	
空間演出	玄関口機能	能のスケールの舞台を備えた板張り床と小底のある和の広場	-	F1案に同じ	-	F1案に同じ	-	さんすて福山と一体となり、北口へと人をいざなうことで、駅南北の交流軸及び地域のにぎわいを形成	-	
	日常的集客性	イベントがないときは、くつろぎ空間として活用されるような「仕掛け」を設ける。駅前周辺からの集客能力は低い。	△	F1案に同じ	△	F1案に同じ	△	店舗やホテルに加え誰もが福山城を望む展望広場があることで、常時、人の体温を感じる北口空間を演出。駅前周辺からの集客能力は高い。	◎	
	イベント時集客性	薪能など季節的なイベントや、日常的な人の滞留により自然的に発生するイベントなどによる集客	○	F1案に同じ	○	F1案に同じ	○	展望広場で小規模なイベントは可能	△	
	評点		1P		1P		1P		2P	
	景観への影響	駐車施設などの最高高さ	19.8m	△	13.2m	△	16.1m	○	23.0m	×
		開放感(建蔽率)	約18%		約33%		約8%		約63%	
		圧迫感(容積率)	約90%		約85%		約27%		約282%	
評点		0P		0P		1P		-1P		
機能性	駐車機能	送迎駐車台数	送車場 5台 迎車用駐車場 74台 合計 79台	送車場 5台 迎車用駐車場 80台 合計 85台	送車場 5台 迎車用駐車場 66台 合計 71台	送車場 5台 迎車用駐車場 62台 合計 67台	○	○		
		パーク・アンド・ライド フリンジ 駐車台数(JR)	約40台	約50台	約36台	約250台	○	◎		
	評点		2P		2P		2P		3P	
	歩車動線	施設周辺の歩行者動線	北側歩道+さんすて福山と施設間の歩道(幅員4~5m屋根付)を利用	○	F1案に同じ	○	F1案に同じ	○	さんすて福山と施設間の歩道(幅員4.2m屋根付)を利用	×
駐車施設の利便性		・入出庫がスムーズ ・効率的な送車が可能	△	F1案に同じ	△	・入出庫に時間を要す ・駐車車両が多い場合は送車に支障が生じる	*	・入出庫がスムーズ ・効率的な送車が可能	△	
評点		1P		1P		-1P		-1P		

概算事業収支比較評価表

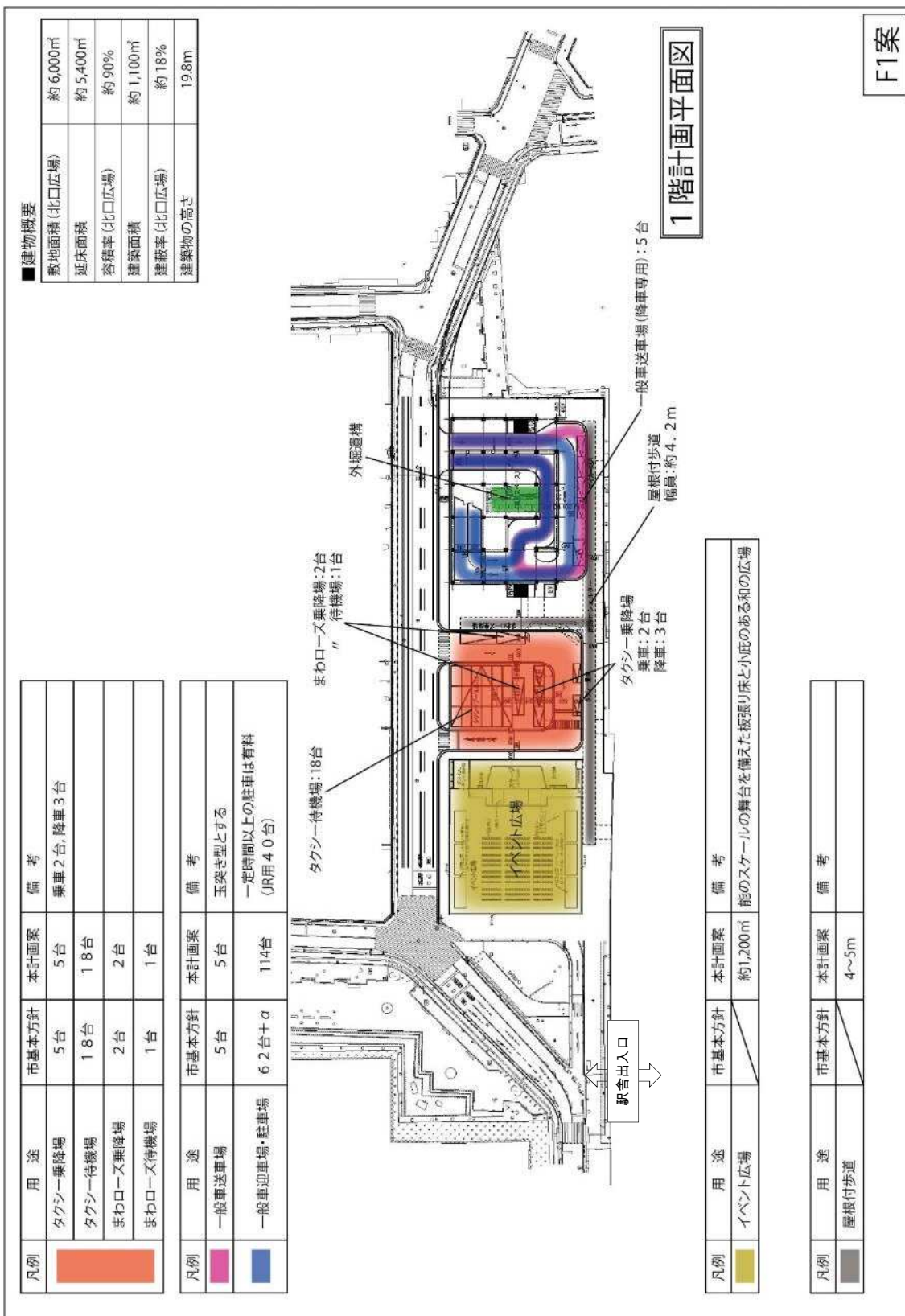
比較項目		相互無償使用(PFI)						南北土地交換	
		F1案	評価	F2案	評価	F3案	評価	JR案	評価
事業費	施設全体事業費	1,369百万円	×	1,555百万円	×	919百万円	△	0円	◎
評点		-1P		-1P		0P		2P	
駐車場収支	収入								
	駐車場収入(31年計)	2,052百万円	-	2,257百万円	-	1,778百万円	-	0円	-
	固定資産税(31年計)	19百万円	-	17百万円	-	21百万円	-	422百万円	-
	支出								
	駐車施設概算事業費	-857百万円	-	-706百万円	-	-420百万円	-	0円	-
	維持管理費(31年計)	-611百万円	-	-597百万円	-	-310百万円	-	0円	-
	b)収支(31年計)	603百万円	○	971百万円	◎	1,069百万円	◎	422百万円	○
評点		1P		2P		2P		1P	

(3) 総合評価結果 (「☆」は項目ごとに最高点となった案)

比較項目		相互無償使用(PFI)			南北土地交換
		F1案	F2案	F3案	JR案
用地処理	用地処理の収支				☆
	土地の利活用度				☆
空間演出	にぎわいの形成				☆
	景観への影響			☆	
機能性	駐車機能				☆
	歩車動線	☆	☆		
事業概算収支	事業費				☆
	駐車場収支		☆	☆	
総合評価		1☆	2☆	2☆	5☆

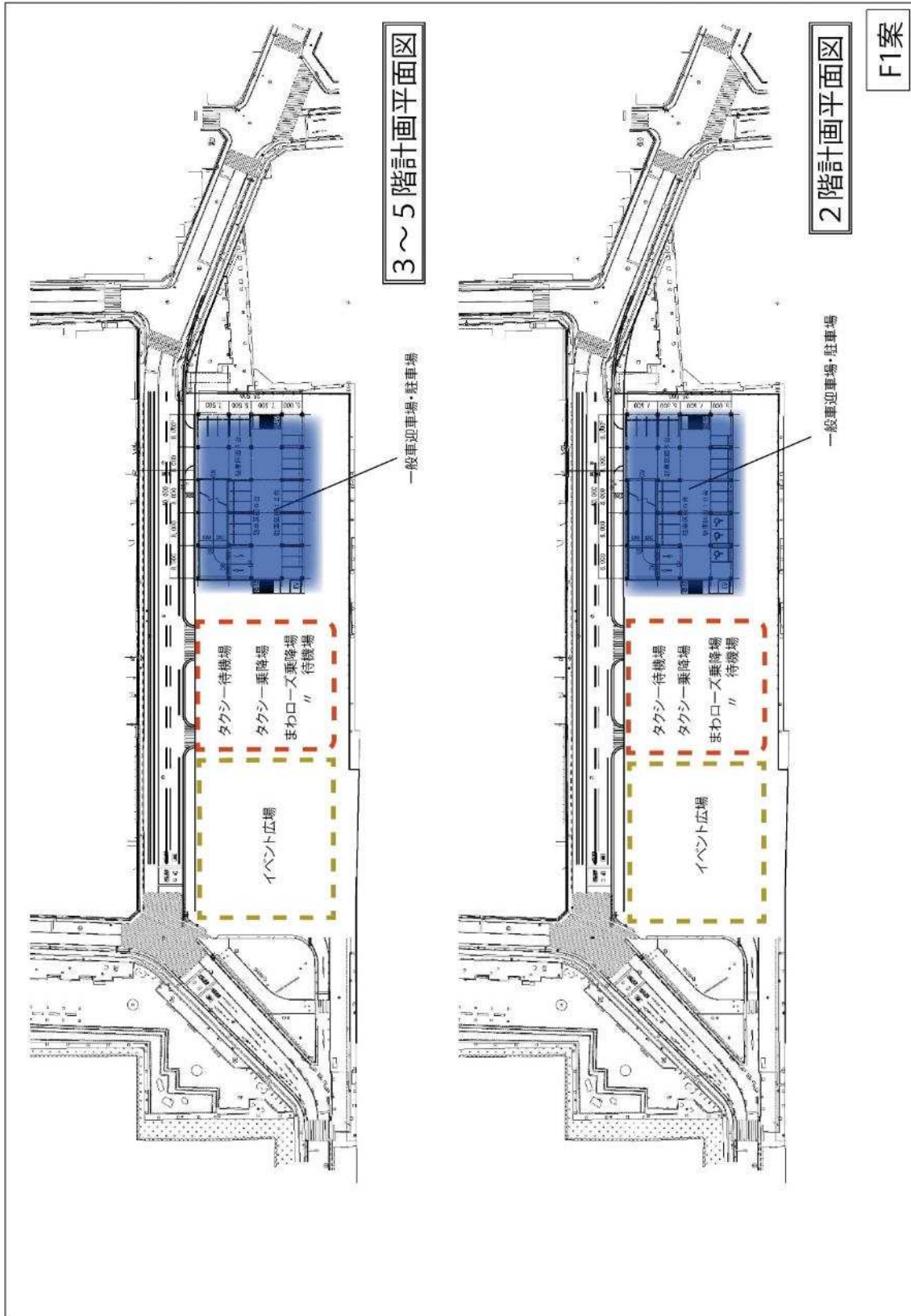
■総合評価結果から、JR案（南北土地交換）を北口広場の整備基本方針とする。

F1案



F1案

F1案

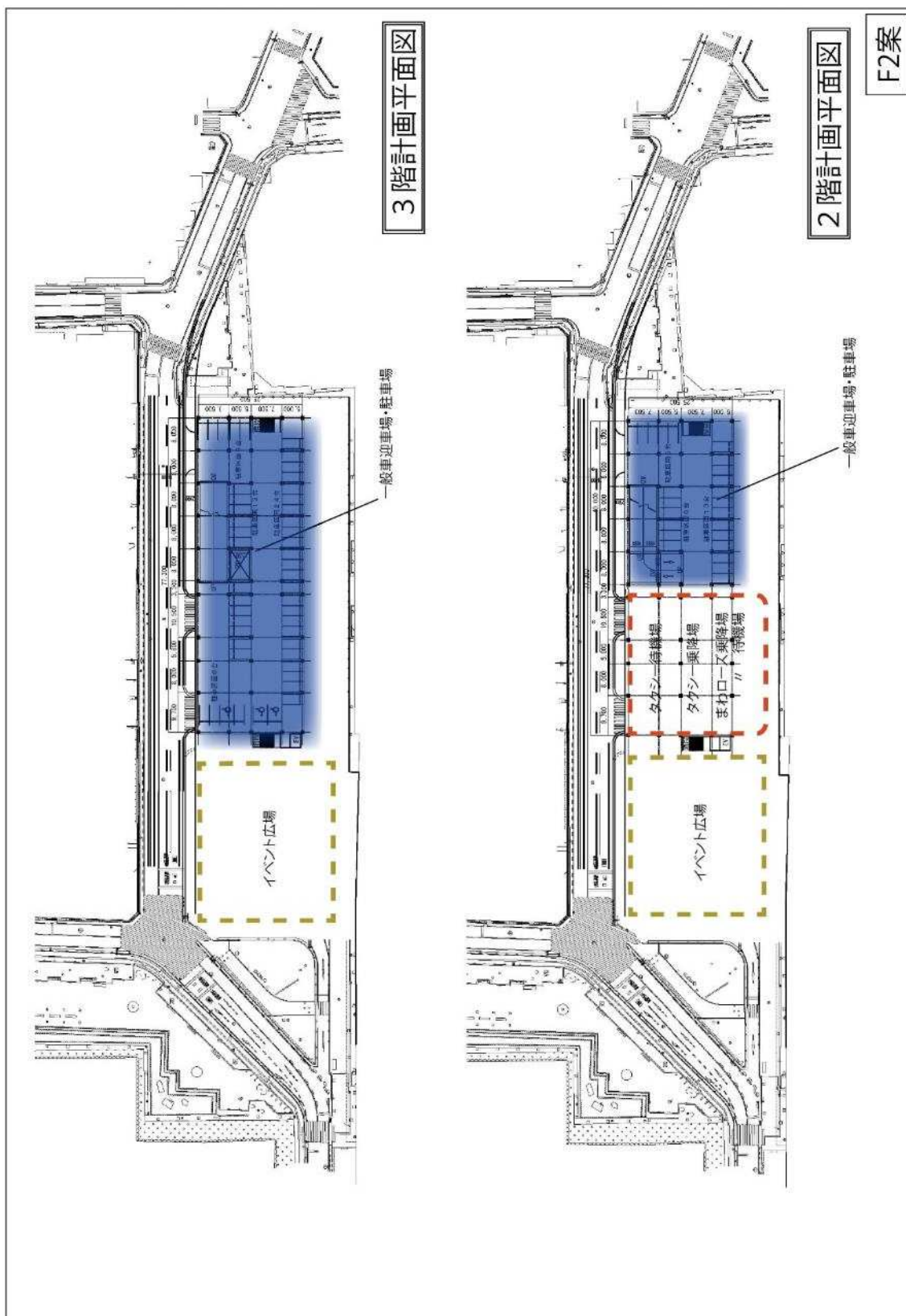


F1案

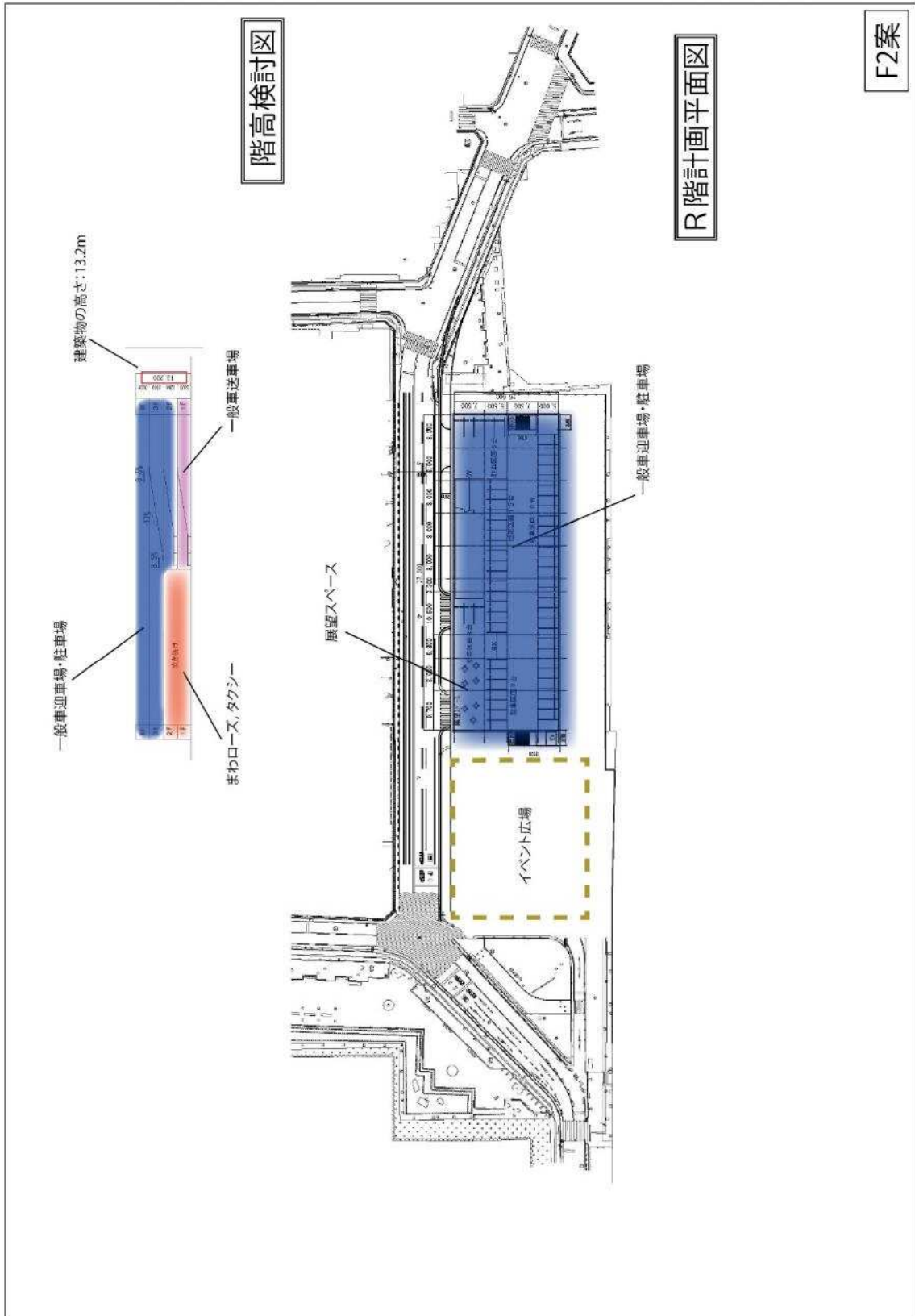




F2案



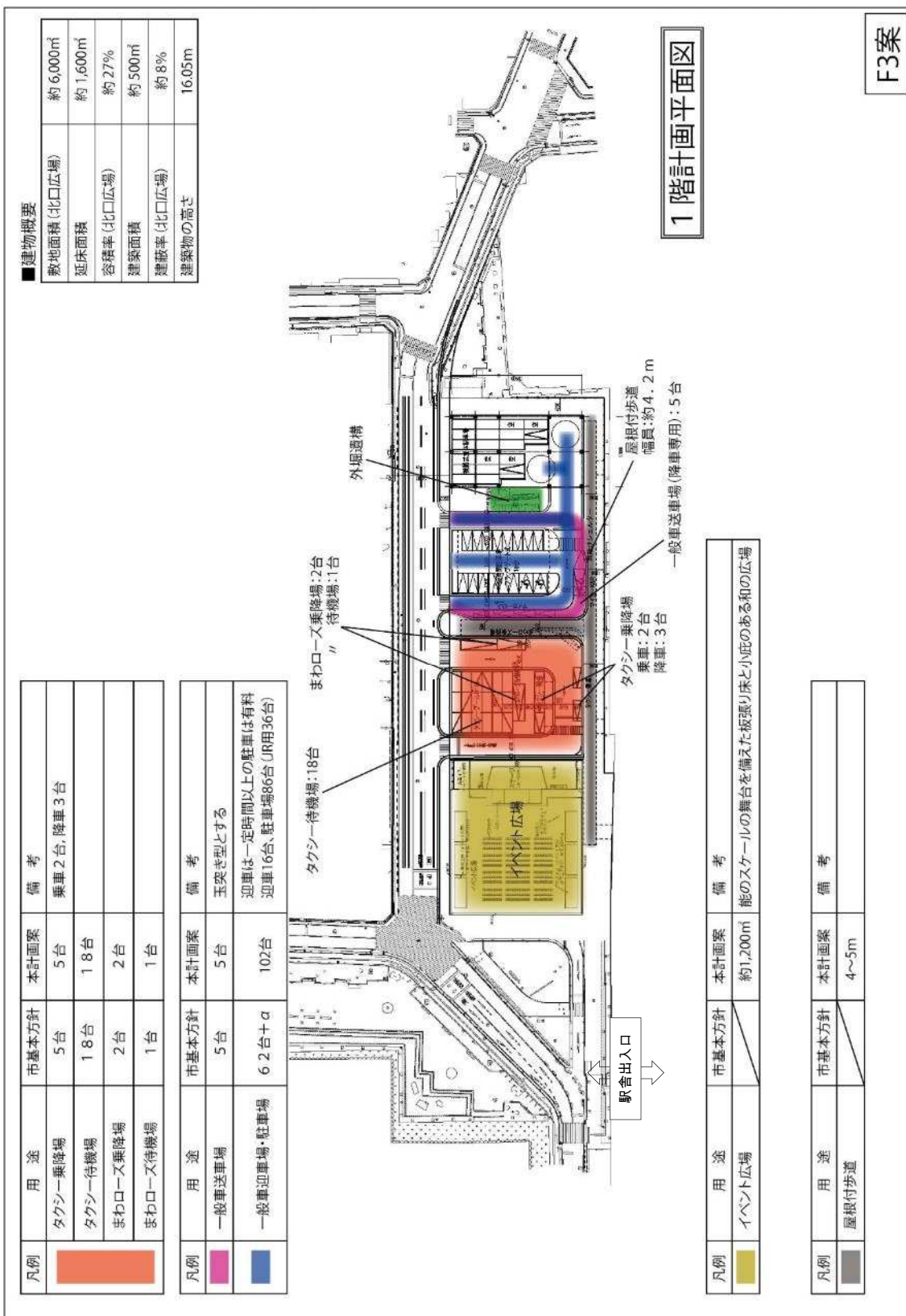
F2案



F2案

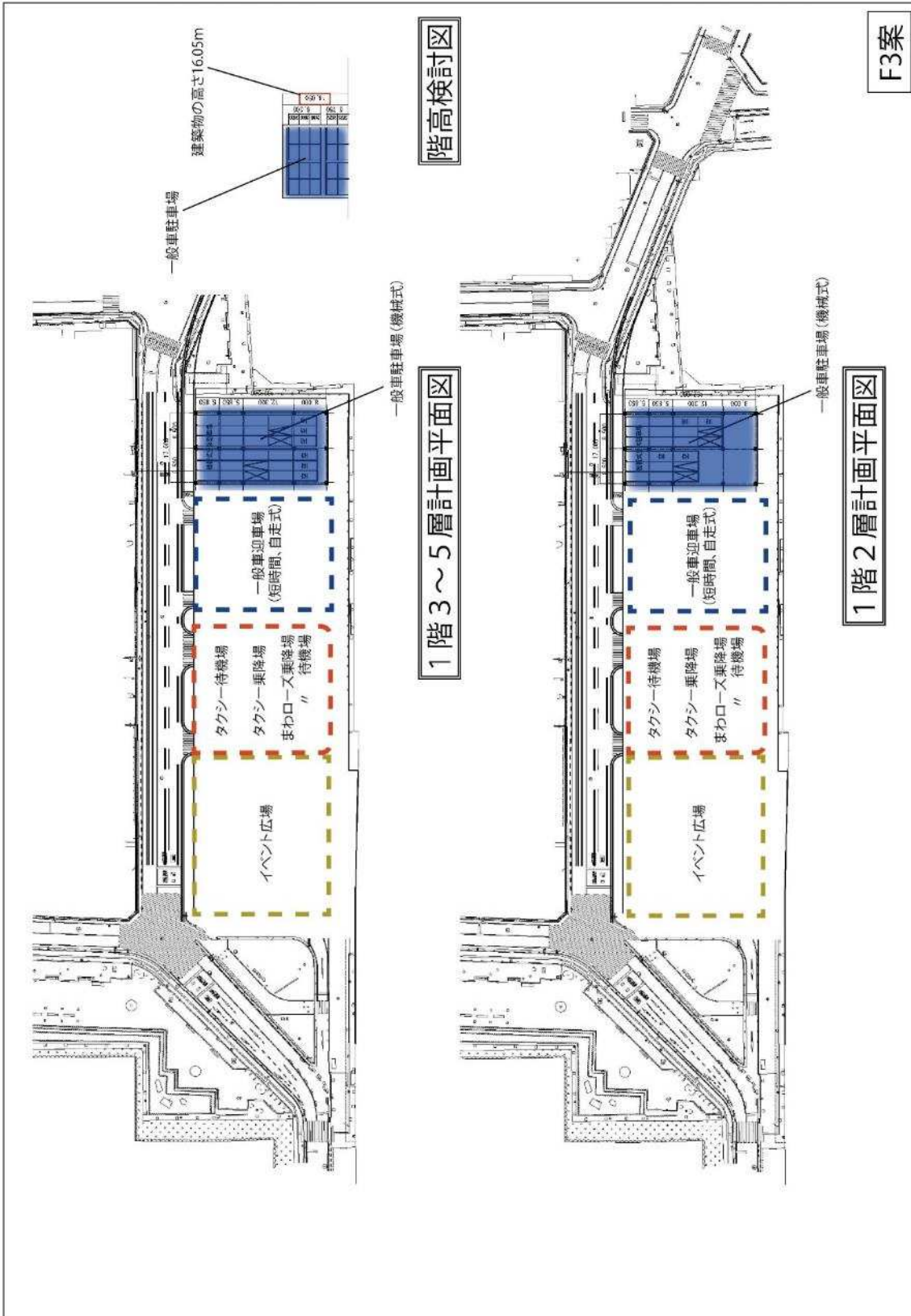


F3案



F3案

F3案



## JR西日本提案書

岡支企 第 712 号  
2018 年 11 月 27 日

福山市長  
枝広直幹様

西日本旅客鉄道株式会社  
執行役員岡山支社長 有田 泰弘

## 福山駅北口広場整備基本方針に関する提案書

拝啓 時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、弊社に対し格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、2018年10月4日に開催されました第7回都市再生協議会において、貴市から福山駅北口広場整備基本方針が示されました。それを受けまして、駅周辺を軸とした地域の賑わい創出、駅南北の回遊性創出の観点から、弊社ならではの特徴を活かした北口広場整備計画案を策定いたしましたので、ご提案いたします。

是非、福山駅北口広場整備方針の選択肢の一つとしてご検討いただきますようお願いいたします。

敬具

## 記

福山駅北口広場の貴市所有地と駅前広場の弊社所有地を交換し、北口広場はすべて弊社の所有、南口広場はすべて貴市の所有とするを前提とした上で、北口広場に次の施設を検討いたします。

- 1 商業施設、ホテル、福山城を望む展望広場を設け、さんすて福山と一体となって駅前周辺から北口へと人々を誘う、駅南北の交流軸の形成に資する施設とします。
- 2 貴市の提案する交通機能、諸元を確保した上で、鉄道利用者の更なる利便性向上に資する施設とします。
- 3 施設の高さは 23m 以下とするとともに、福山城の景観と調和した外観意匠の施設とします。

以上

[連絡先]

西日本旅客鉄道株式会社 岡山支社

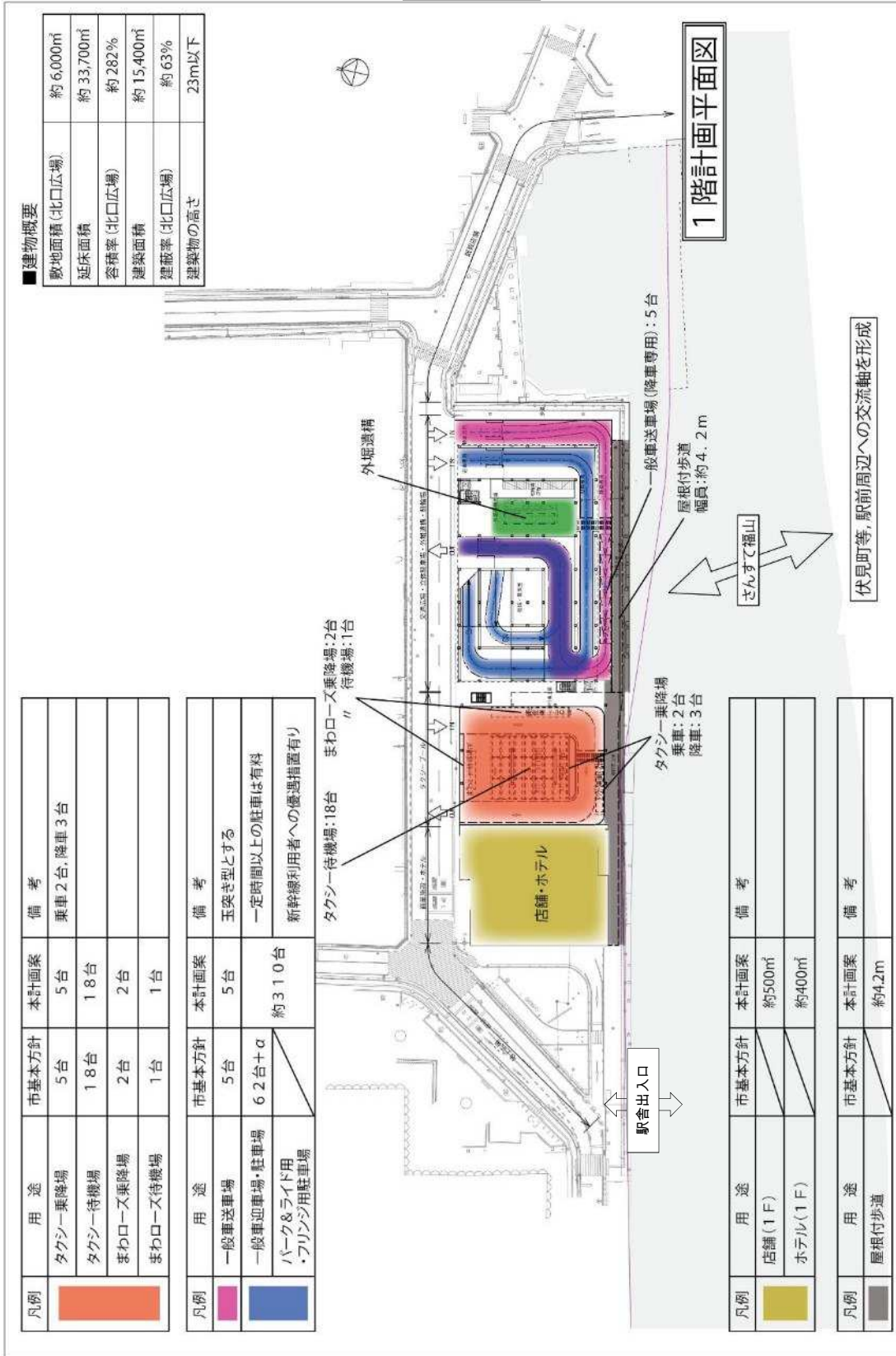
企画課（事業）担当 [REDACTED]

TEL [REDACTED]



・福山市情報公開条例（平成14年条例第2号）に基づき、一部の情報を加工している。

JR案



凡例	用途	市基本方針	本計画案	備考
■	タクシー乗降場	5台	5台	乗車2台、降車3台
■	タクシー待機場	18台	18台	
■	まわろース乗降場	2台	2台	
■	まわろース待機場	1台	1台	

凡例	用途	市基本方針	本計画案	備考
■	一般車送車場	5台	5台	玉突き型とする
■	一般車迎車場・駐車場	6.2台+α	約310台	一定時間以上の駐車は有料 新幹線利用者への優遇措置有り
■	パーク&ライド用 ・フリッジ用駐車場			

凡例	用途	市基本方針	本計画案	備考
■	店舗(1F)		約500㎡	
■	ホテル(1F)		約400㎡	

凡例	用途	市基本方針	本計画案	備考
■	屋根付歩道		約4.2m	

駅舎出入口

タクシー乗降場  
乗車: 2台  
降車: 3台

タクシー待機場: 18台  
まわろース乗降場: 2台  
待機場: 1台

外堀遺構

一般車送車場(降車専用): 5台

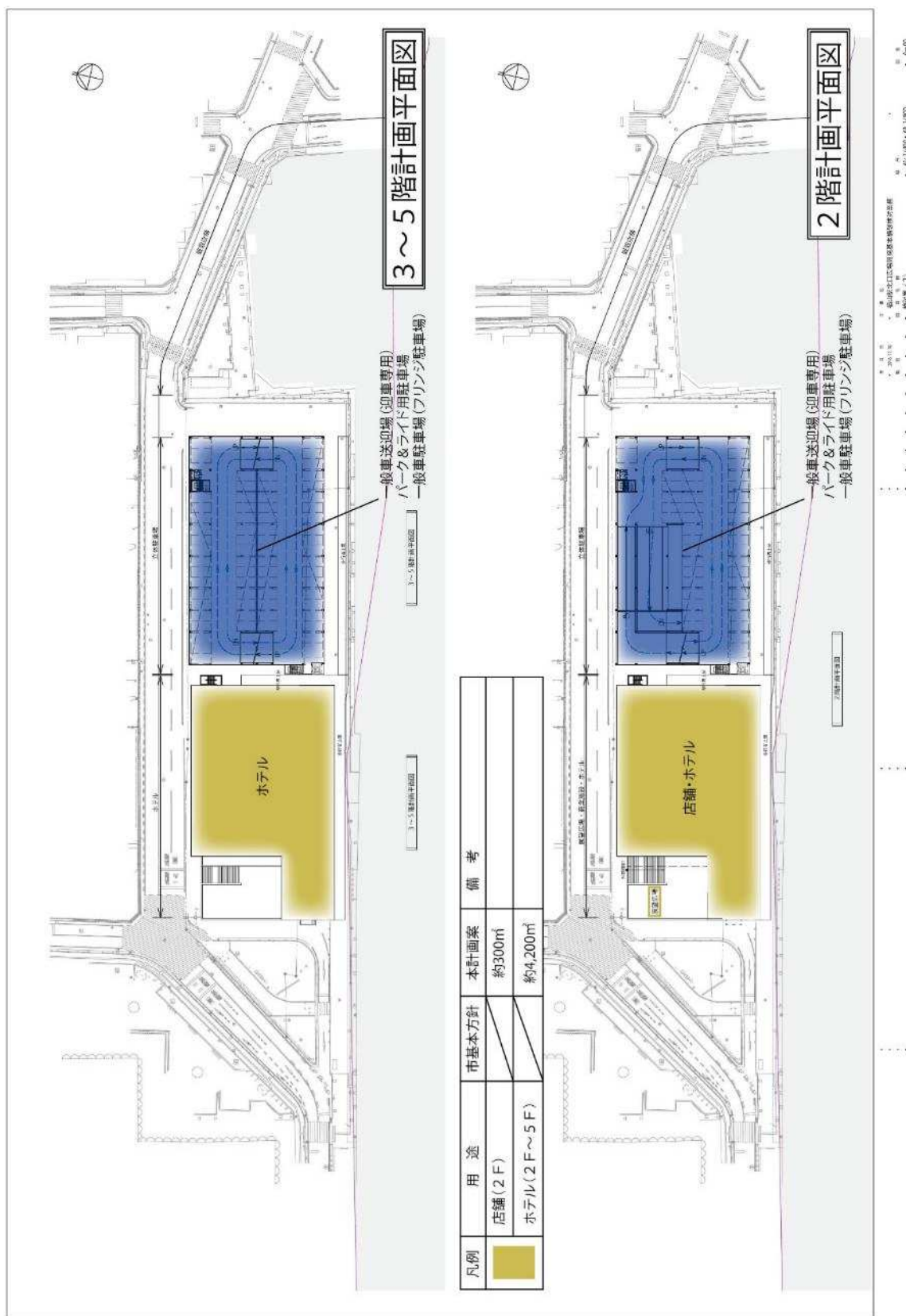
屋根付歩道  
幅員: 約4.2m

さんすく福山

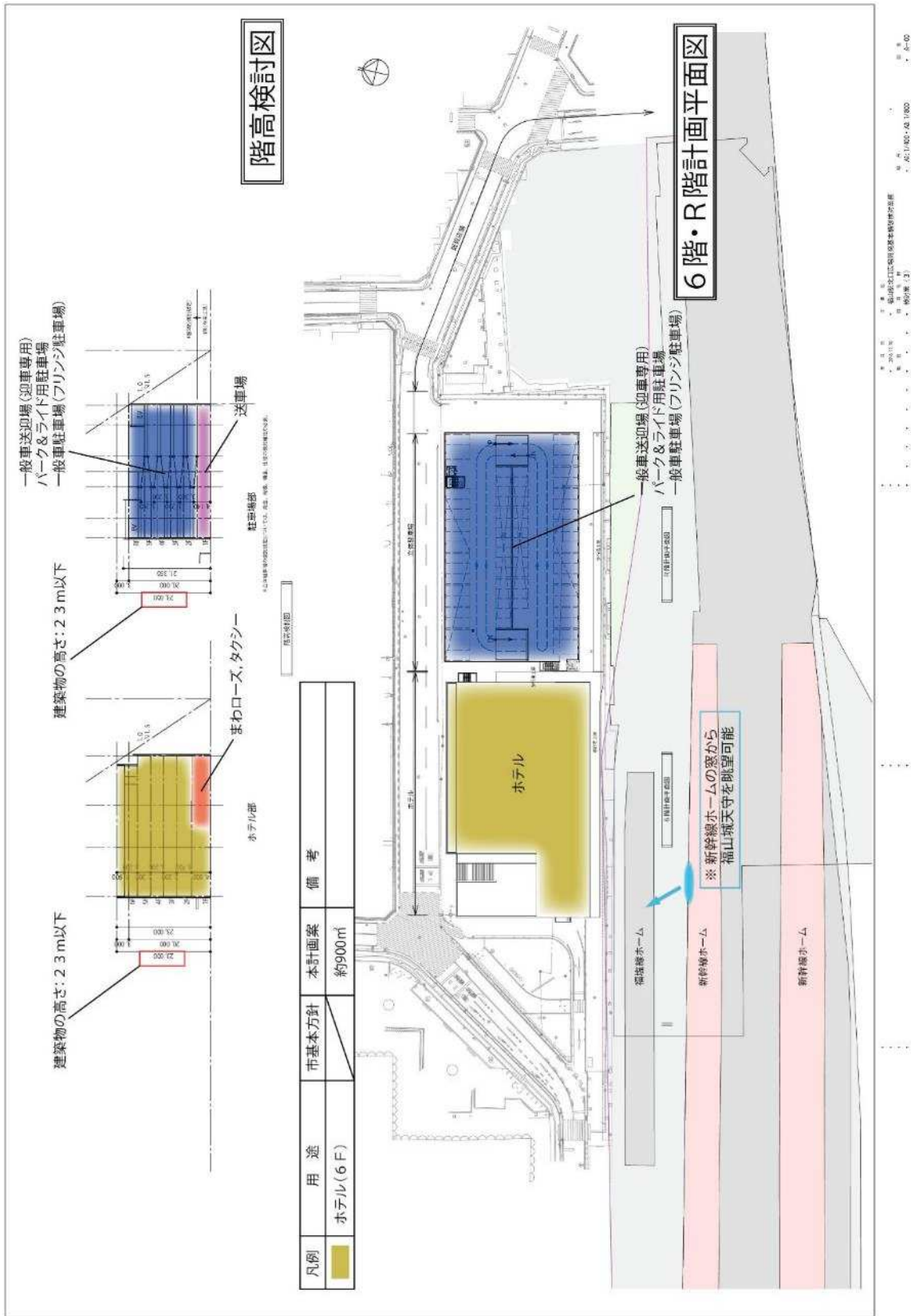
伏見町等、駅前周辺への交流軸を形成

JR東日本株式会社 京阪東北線 伏見駅 駅舎再開発事業  
2019年  
A11001-A011000  
図面番号: 00

JR案



JR案



## 6 基本方針策定までの経緯 (専門家や市民などへの意見聴取など)

2018年 (平成30年) 6月25日	第6回福山市都市再生協議会	○福山駅北口広場整備事業について ・基本方針策定にあたっての与条件 ・福山城の歴史
2018年 (平成30年) 10月4日	第7回福山市都市再生協議会	○福山駅北口広場に求められる機能について ・ゾーニング ・送迎機能の諸元
2019年 (平成31年) 1月24日	第3回福山駅前デザイン会議	○福山駅北口広場整備の考え方について
2019年 (平成31年) 1月25日	第8回福山市都市再生協議会	○福山駅北口広場整備の考え方について
2019年 (平成31年) 2月1日～3月4日	パブリックコメントの実施	○市HP, 市役所及び支所において案を公表
2019年 (平成31年) 3月末	第9回福山市都市再生協議会	○パブリックコメントの結果を報告

## 7 福山市都市再生協議会

### ○ 福山市都市再生協議会規約

(名称)

第1条 この協議会は、福山市都市再生協議会（以下「協議会」という。）という。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を福山市東桜町3番5号に置く。

(目的)

第3条 協議会は、都市再生特別措置法（平成14年法律第22号。以下「法」という。）第117条の規定に基づき、本市における立地適正化計画及びその実施に関し必要な協議を行なうことを目的とする。

(協議会の会員)

第4条 協議会は、法第117条第1項、第2項、第5項及び第6項に規定されている者のうち、別表1に掲げるもの（以下「会員」という。）をもって組織する。

(届出)

第5条 会員は、その名前及び住所（会員が団体の場合については、その名称、所在地及び代表者の名前）に変更があったときは、遅滞なく協議会にその旨を届け出なければならない。

(役員の数及び選任)

第6条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長1名
- (2) 副会長1名
- (3) 監事2名

2 前項の役員は、会員の中から総会において選任する。

(役員職務)

第7条 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときはその職務を代理し、会長が欠けたときはその職務を行う。

3 監事は、次に掲げる職務を行う。

- (1) 協議会の業務執行及び会計の状況を監査すること。
- (2) 前号の監査において不正な事実を発見したときは、これを総会に報告すること。

(役員任期)

第8条 役員任期は、2年とする。

2 辞任又は増員による役員任期は、前任者又は現任者の残任期間とする。

(総会の種別等)

第9条 協議会の総会は、通常総会及び臨時総会とする。

2 会長は、総会の議長として議事を整理する。

3 通常総会は、毎年1回以上開催する。

4 臨時総会は、次に掲げる場合に開催する。

- (1) 会員現在数の2分の1以上から会議の目的たる事項を示した書面により請求があったとき。
- (2) 第7条第3項第2号の規定により監事が報告するとき。
- (3) その他会長が必要と認めたとき。

(総会の招集)

第10条 前条第4項第1号の規定により請求があったときは、会長は、その請求のあった日から30日以内に総会を招集しなければならない。



2 総会の招集は、少なくともその開催の7日前までに、会議の日時、場所、目的及び審議事項を記載した書面をもって会員に通知しなければならない。

3 会員（学識経験のある者を除く。）は、あらかじめその指定する者を代理人として総会に出席させることができる。この場合において、代理人が総会に出席したときは、当該会員は、総会に出席したものとみなす。

（総会の議決方法等）

第11条 総会は、会員現在数の過半数の出席がなければ開くことができない。

2 会員は、総会において、各1個の議決権を有する。

3 総会においては、前条第2項によりあらかじめ通知された事項についてのみ議決することができる。ただし、緊急を要する事項については、この限りでない。

4 総会の議事は、出席者の議決権の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。この場合において議長は、議決に加わる権利を有しない。

（総会の権能）

第12条 総会は、この規約において別に定めるもののほか、次に掲げる事項を議決する。

(1) 事業計画及び収支予算の設定又は変更に関すること。

(2) 事業報告及び収支決算に関すること。

(3) 諸規程の制定及び改廃に関すること。

(4) その他協議会の運営に関する重要な事項

（特別議決事項）

第13条 次に掲げる事項は、総会において、出席者の議決権の過半数以上の多数による議決を必要とする。

(1) 協議会規約の変更

(2) 協議会の解散

(3) その他協議会の運営にかかる重要事項

（書面による議事）

第14条 会長は、やむを得ない理由により協議会を開くことができない場合においては、事案の概要を記載した書面表決により会議の開催に代えることができる。

（協議結果の尊重義務）

第15条 総会で協議が整った事項については、会員はその協議結果を尊重しなければならない。

（部会）

第16条 会長は、特定の事項に関し必要な協議、調整等を行うため、協議会に部会を置くことができる。

2 部会は、第4条の会員の中から、会長が指名するものをもって組織する。

3 部会に部会長を置き、部会に属する会員（以下「部会員」という。）の互選によりこれを定める。

4 部会長は、部会を総理し、部会を代表する。

5 部会は、部会員の過半数の出席がなければ開くことができない。

6 議事は、出席した部会員の過半数で決し、可否同数のときは、部会長の決するところによる。

7 部会長は、やむを得ない理由により部会を開くことができない場合においては、事案の概要を記載した書面表決により部会の開催に代えることができる。

8 部会員は、あらかじめその指定する者を代理人として部会に出席させることができる。この場合において、代理人が部会に出席したときは、当該部会員は、部会に出席したものとみなす。

9 部会長は、必要に応じ部会員以外のものに、部会への出席等必要な協力を依頼することができる。

10 2以上の部会に関係する事項については、関係する部会長と合議の上、合同で部会を開くことができる。

11 合同で開く部会（以下「合同部会」という。）の招集は、関係する部会長の連名で行う。

12 合同部会の議長は、関係する部会長のうちから互選する。

## 資料編

13 部会及び合同部会における成果及び決議は、部会長から協議会に報告し、協議会の承認を受ける。  
(事務局)

第17条 総会の決定に基づき協議会の業務を執行するため、事務局を置く。

2 事務局は、福山市建設局都市部都市計画課に置く。

3 協議会は業務の適正な執行のため、事務局長を置く。

4 事務局長は、福山市建設局都市部都市計画課長とする。

(業務の執行)

第18条 協議会の業務の執行の方法については、この規約で定めるもののほか、次に掲げる規程による。

(1) 事務処理規程

(2) 財務規程

(書類及び帳簿の備付け)

第19条 協議会は、第2条の事務所に次に掲げる書類及び帳簿を備え付けておかなければならない。

(1) 協議会規約及び前条各号に掲げる規程

(2) 役員等の名前及び住所を記載した書面

(3) 収入及び支出に関する証拠書類及び帳簿

(4) その他前条各号に掲げる規程に基づく書類及び帳簿

(経費)

第20条 協議会の経費は、負担金、補助金その他の収入をもって充てる。

2 協議会の会員の報酬及び費用弁償については、無償とする。

(事業年度)

第21条 協議会の事業年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わる。

(資金の取扱い)

第22条 協議会の資金の取扱方法は、財務規程で定める。

(収支予算)

第23条 協議会の事業計画及び収支予算は、会長が作成し、事業開始前に総会の議決を得なければならない。

(監査等)

第24条 会長は、毎事業年度終了後、次に掲げる書類を作成し、通常総会の開催の日の30日前までに監事に提出して、その監査を受けなければならない。

(1) 事業報告書

(2) 収支計算書

2 監事は、前項の書類を受領したときは、これを監査し、監査報告書を作成して会長に報告するとともに、会長はその監査報告書を総会に提出しなければならない。

(協議会が解散した場合の措置)

第25条 協議会が解散した場合には、その残余財産は、福山市に帰属するものとする。

(細則)

第26条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は会長が別に定める。

附 則

1 この規約は、2016年(平成28年)7月13日から施行する。

2 第21条の規定にかかわらず、協議会設立時の事業年度は、2016年(平成28年)7月13日から2017年(平成29年)3月31日までとする。

3 この規約は、2017年(平成29年)9月22日から施行する。

## ○ 福山市都市再生協議会 会員名簿

	所属団体	役職	名前	備考
各種団体	西日本旅客鉄道株式会社 岡山支社	企画課長	久保 聡志	
	広島経済同友会福山支部	まちづくり 委員会委員長	西村 啓二	
	広島県タクシー協会 東部支部	支部長	山田 康文	
	公益社団法人 広島県宅地建物取引業協会	福山支部 支部長	浅利 清	監事
	公益社団法人 広島県バス協会		渡邊 寛人	
	一般社団法人 福山市医師会	会長	児玉 雅治	
	福山市自治会連合会	副会長	藤本 雄三	
	社会福祉法人 福山市社会福祉協議会	会長	橋本 哲之	監事
	福山市社会福祉審議会	委員長	中司 登志美	
	福山市女性連絡協議会	会長	石川 紀子	
	福山商工会議所	副会頭	藤井 基博	
	連合広島福山地域協議会	事務局長	内田 隆士	
学識経験 のある者	広島弁護士会福山地区会	弁護士	成田 学	
	福山市立大学	教授	岡辺 重雄	
	福山市立大学	教授	渡邊 一成	会長
	福山大学	教授	萩野 覚	副会長
	福山平成大学	教授	福井 正康	
関係行政 機関	広島県 健康福祉局医療介護計画課	課長	久保 康行	
	広島県東部建設事務所	所長	上田 隆博	
	福山市建設局都市部	部長	神田 量三	

## 福山駅北口広場整備基本方針

発行日：2019年（平成31年）3月

発行：福山市建設局都市部都市計画課

〒720-8501 福山市東桜町3番5号

TEL 084-928-1092 FAX 084-928-1735

Eメール

ftoshi@city.fukuyama.hiroshima.jp

福山市ホームページ

<http://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/>