

今治市中心市街地 グランドデザイン

まちづくり基本計画



2025年6月
今治市
IMABARI CITY



目次

1	「中心市街地グランドデザイン」とは ————— 2
	1-1 「中心市街地グランドデザイン」とは
	(1) 中心市街地グランドデザイン策定にあたって
	(2) グランドデザインの特徴
	(3) 対象範囲
	1-2 検討プロセス
	(1) 検討の経緯
2	計画の背景 ————— 5
	2-1 近年の社会状況
	(1) 社会状況
	(2) 現代の都市再生の取組
	2-2 中心市街地における現状と課題
	(1) 中心市街地における現状と課題
	2-3 グランドデザインの計画の位置づけ
	(1) 計画の位置づけ
	(2) 上位計画・関連計画（抜粋）
3	まちづくりのコンセプトと基本的な考え方 ————— 9
	3-1 まちづくりのコンセプト
	3-2 基本的な考え方
4	中心市街地に関する議論と現状分析 ————— 11
	4-1 各会議での意見と市民の声
	(1) デザイン会議での主な意見
	(2) 空間部会での主な意見
	(3) エリア別市民会議での市民の声
	(4) まちづくり市民会議での市民の声（参加者アンケート結果より）
	4-2 ネットワーク空間特性とアクティビティ分析
	(1) 現状分析の考え方
	(2) 現状分析の概要

- (3) ネットワーク空間特性の分析（街路空間の接続性）
 - (4) ネットワーク空間特性の分析（沿道建物について）
 - (5) アクティビティの現状（歩行量・移動行動）
 - (6) アクティビティの現状（滞留行動）
- 4-3 エリアの設定と現状分析・課題

5	将来ビジョン（案）とデザインノート ————— 21
	5-1 将来ビジョン（案）
	(1) 各エリアの公共空間デザイン戦略の方向性
	(2) 将来ビジョン（案）
	5-2 各エリアのデザインノート
	【A】 今治港～内港～今治城
	【B】 広小路（今治港線、港側）・新町商店街
	【C】 広小路（今治港線、中央部）・今治商店街
	【D】 広小路（今治港線、市役所側）・ドンドビ交差点・市役所
	【E】 今治駅周辺
	【F】 シビックゾーン周辺
	【G】 松本町周辺
	【H】 寺町周辺～美保町
	5-3 都市基盤整備のデザイン提案
	(1) 広小路（今治港線）のデザイン提案
	(2) 道路空間再配分・再整備に向けた社会実験の検討
	5-4 市役所本庁舎のあり方検討
	(1) 検討の趣旨
	(2) 施設再編パターンの設定
	(3) 施設再編パターンの比較検討
	(4) 最適案の総合評価

6	将来ビジョンの実現化方策 ————— 35
	6-1 将来ビジョンの実現化方策
	(1) 事業の実施イメージ
	(2) 推進体制の構築
	(3) エリアマネジメントの推進

「中心市街地グランドデザイン」とは



1

1-1 「中心市街地グランドデザイン」とは

(1) 中心市街地グランドデザイン策定にあたって

今治市中心市街地は、今治城の城下町として発展し、その後、戦災復興土地区画整理事業などの近代都市計画を通じて、時代の要請に応じた道路等の都市基盤整備が進められてきました。現在もJR今治駅や今治港などの交通拠点、大型商業施設や商店街、国・県・市の行政機能が集積し、今治城や丹下健三設計の建築物群、クスノキのある広幅員街路の広小路など、豊かな地域資源を有しており、「いまばりの顔」として長らく市民に愛されてきました。

しかし近年、今治港における定期旅客航路の廃止や公共交通の利用者減少、モータリゼーションの進展に伴う郊外への住宅需要の増加などにより、中心市街地の居住人口が減少し、活力の低下や低未利用地の増加などの課題がみられます。

こうした中、本市は平成22年度に「中心市街地再生基本構想」を策定し、これを基に「中心市街地再生基本計画（第1期・第2期）」を進めてきましたが、商店街のかつての活気は未だ戻っていません。一方、今治港では『「交通」の港から「交流」の港へ』をコンセプトにした「みなと再生」が進められ、みなと交流センターが整備されました。さらに令和4年11月からは「せとうちみなとマルシェ」が定期開催され、多くの人々が訪れていますが、この港の賑わいが中心市街地全体に波及することが望まれています。

また、瀬戸内しまなみ海道を活かした「サイクリングのまち」としての環境整備や、商店街での土曜夜市や「こどもが真ん中フェスタ」の開催など、まちなかの賑わい創出に向けた取組が進んでいます。今後はこれらの活動を継続し、効果的な連携を図ることが重要です。

加えて、施設の老朽化や市民ニーズの変化に対応するため、市役所本庁舎を含む公共施設や街路や広場などの都市基盤施設の再編、さらには地域公共交通の利用者減少に伴う利便性の低下や、頻発する自然災害への対応といった地方都市が抱える課題にも対応する必要があります。

今後のまちづくりにおいては、これらの複合的な課題を解決しながら、中心市街地の新しいあり方を検討していくことが求められます。その際には、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造への転換、ウォークアビリティの推進、公民連携に向けたエアリアマネジメント体制の構築、次世代モビリティの導入や公共交通の再編、災害対応を強化するためのグリーンインフラの導入など、現代の都市再生で重要な要素を織り込むとともに、今治の地域性や生活文化を継承し、発展させていかなければなりません。

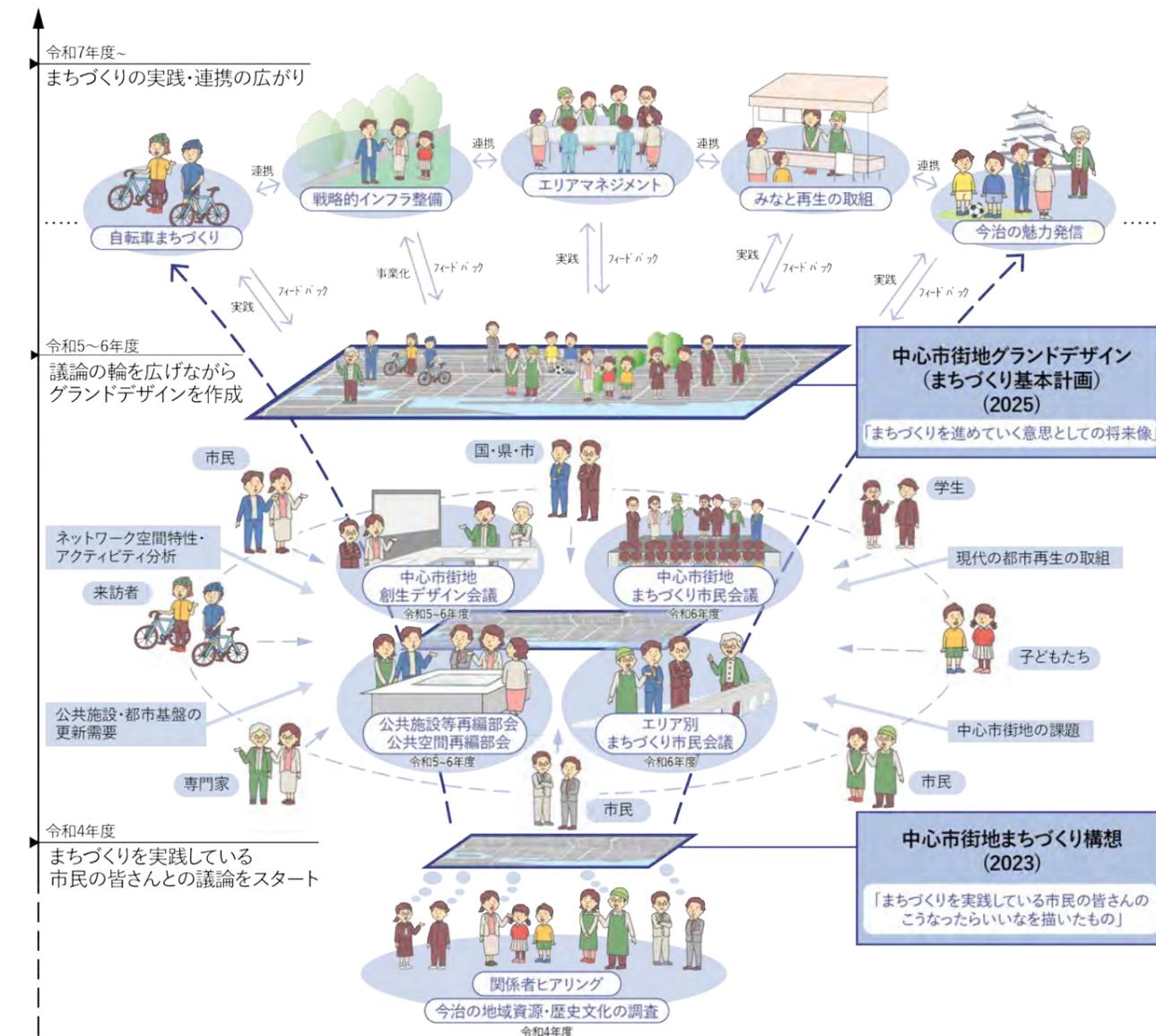
今治市中心市街地グランドデザイン（以下「本計画」）は、令和4年度に今治でまちづくりに取り組んでいる方々と議論を重ねながら策定した「中心市街地まちづくり構想」を基に、その実現に向けて関係者との協議や市民のみなさまとの対話を進め、行政による公共施設や都市基盤の再編、地域の民間開発やまちづくり活動が密に連携し、整備効果を最大化できるように策定されました。

本計画を通して、まちの将来像を共有することで、中心市街地のまちづくりが公民連携のもとで進展し、地域が誇れる魅力ある中心市街地の風景が実現することを願っています。

令和7年（2025年） 月
今治市長 徳永 繁樹

(2) グランドデザインの特徴

本計画は、「中心市街地まちづくり構想」をベースに、その具体化を図るため、中心市街地内のエリアごとの公共空間再編の方向性を示す「中心市街地公共空間デザイン戦略」及び、「シビックゾーン再整備基本計画」との整合を図るものとして示します。



(3) 対象範囲

本計画の対象範囲は、本市の中心市街地（JR今治駅周辺から今治港に至る区域で約1km四方で囲まれたエリア）を対象とします。



1-2 検討プロセス

(1) 検討の経緯

令和4年度の『今治市中心市街地まちづくり構想』の作成から検討が始まり、市民や関係機関等の様々な主体との意見交換・協議を積み重ねながら策定に至りました。

令和4年度

『今治市中心市街地まちづくり構想』

将来ビジョン・デザインノートの検討
公共事業やまちづくり活動など、多様な主体による活動が相互に連携していく将来像に向け、各取組の情報を統合し、空間イメージとともに示すものです。



将来ビジョン (案)

デザインノート (案)

令和5年度

『中心市街地公共空間デザイン戦略』

■ 都市基盤整備・エリアマネジメントの方向性の検討
「中心市街地まちづくり構想」に示す内容の実現化に向け、エリアごとに都市基盤整備の方向性、エリアマネジメントによる空間利用の考え方を検討しました。

『シビックゾーン再整備基本計画』

■ 関係機関ヒアリングを踏まえた施設再編パターンの検討
「中心市街地まちづくり構想」に示す内容の実現化に向け、シビックゾーン周辺における公共施設の再編・再配置とそれに伴い発生する施設跡地の活用案、具体化方策を検討しました。

令和6年度

『ネットワーク空間特性とアクティビティ分析』

■ 計画確度の向上、計画同士の連携を図る調査分析の実施
整形に近いグリッド構造の今治市において街路空間や場所ごとの特性を「つながり」の観点から読み解くネットワーク空間特性の分析と、一見人通りがまばらな今治市におけるパブリックライフの可視化を図るアクティビティ調査・分析を行いました。

中心市街地まちづくり構想
将来ビジョン (案) / デザインノート等の作成
● ヒアリング ● プレヒアリング ● 中学校WS ● 本ヒアリング

意見交換・反映

関係者ヒアリング他

■ 地域で活動されている方々とまちの将来像に関する議論をスタート
関係者へのヒアリングを通じてまちの将来像について議論し、いただいた意見を基に将来ビジョン・デザインノートを作成しました。



R4.7.25-26 関係者ヒアリング



R4.9.15 プレヒアリング

R4.12.20 中学校WS

※「デザインノート」とは
まちづくりに関わる多様な主体が議論を重ね、公共事業や地域活動等に関する情報を統合し、相互に連携した地域の将来像として、具体の空間整備や活用のイメージと共に示したものを示します。

協議会 (デザイン会議・部会)

■ 計画策定に向けた体制構築
「今治市中心市街地創生デザイン会議」と「中心市街地創生連携協議会」(公共施設等再編部会及び公共空間再編部会)とが連携し、中心市街地の活性化や都市デザインに関する事項が検討されました。



R6.7.19 第4回デザイン会議

R6.11.29 第6回デザイン会議



R5.11.01 第2回施設部会

R6.7.19 第4回空間部会

今治市中心市街地創生デザイン会議

- ・ 構想の実現に向けた具体化方策の審議
- ・ 中心市街地全体の調整
- ・ 外部連携組織等における意見とりまとめ

学識経験者、商店街組合、観光協会、商工会議所、NPO等により構成

報告 ↑ ↓ 意見反映

公共施設等再編部会

・ シビックゾーン周辺の再編に向けた検討
【シビックゾーン再整備基本計画】

四国財務局、高松国税局、松山地方方法務局・検察庁、県東予地方局等により構成

公共空間再編部会

・ 中心市街地の公共空間再編に向けた検討
【中心市街地公共空間デザイン戦略】

NPO・今治土木事務所、庁内関係者等により構成

※それぞれR5年度に3回、R6年度に4回実施

まちづくり市民会議 (エリア別・中心市街地全体)

■ エリアごとの議論を深度化
検討段階が異なる各エリアにおいてプレイヤーと密に協議を重ね、エリアの状況の理解を深めていきました。



R6.7.18 座談会

R6.9.18 まち歩き調査

■ 計画内容を広く市民と共有、意見交換
中心市街地の現状、課題、まちづくり方針、将来ビジョンについて多様な参加者による発表・意見交換を行い、中心市街地まちづくりへの機運醸成を図りました。



R6.11.30 中心市街地まちづくり市民会議

本計画

今治市中心市街地グランドデザイン

計画の背景



2

2-1 近年の社会状況

(1) 社会状況

①人口減少・少子高齢化

我が国の人口は減少局面を迎えており、2070年には総人口が9,000万人を割り込み、高齢化率は39%の水準になると推計されるなど、人口減少・少子高齢化はさらに進行していくものと予測されています。（出典：厚生労働省HP）

②都市基盤施設等の老朽化・ニーズの変化

社会資本ストックは高度経済成長期に集中的に整備され、今後急速に老朽化することが懸念されています。今後20年間で、建設後50年以上経過する施設の割合は加速度的に高くなる見込みであるため、一斉に老朽化するインフラを戦略的に維持管理・更新することが求められています。

③低未利用地の増加（都市のスポンジ化）

人口減少等の急速な進行に伴い、多くの都市で、空き家・空き地が時間的・空間的にランダムに発生する「都市のスポンジ化」が顕在化しつつあります。特に地方都市では、これまでの都市拡大と自家用車に頼った生活様式により住宅や店舗等の郊外立地が進み、低密度な市街地が形成されています。

④地域公共交通の利便性低下

自家用車利用の生活様式によって公共交通の利用者が減少しています。その結果、交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行しています。

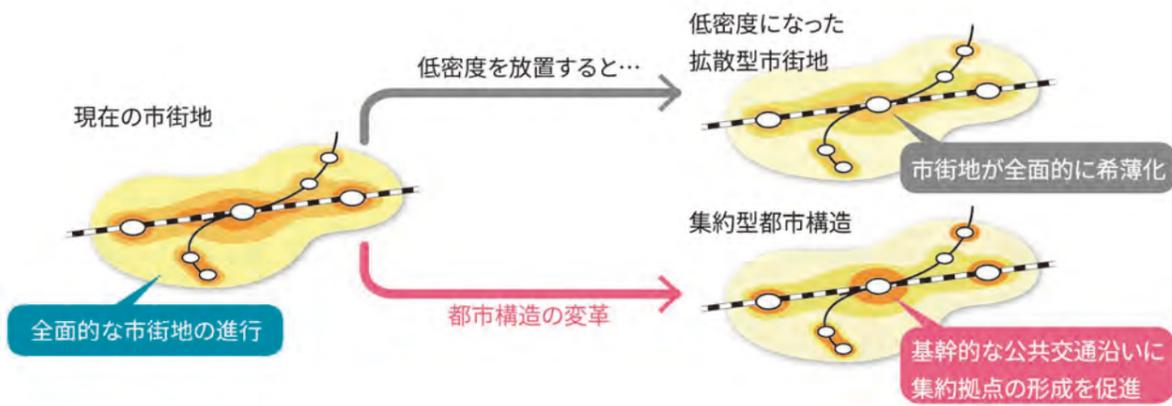
⑤激甚化・頻発化する災害への対応

近年、災害の激甚化・頻発化により、甚大な被害が発生しており、今後、気候変動に伴い災害リスクが更に高まっていくことが懸念される中、ハード・ソフト一体となった防災・減災対策が重要となっています。

都市政策の方向性

上記の社会状況を踏まえ、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携したコンパクトなまちづくりを推進する必要があります。
今治市においても、コンパクトなまちづくりと連携した公共交通のネットワークによる集約型都市構造の形成を目指しています。

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり



(2) 現代の都市再生の取組

①ウォークブルシティ（Walkable city）

ウォークブルシティとは、街路空間を車中心から“人間中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使う、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組です。

これらの取組は都市に活力を生み出し、持続可能かつ高い国際競争力の実現につながっています。



ウォークブルなまちなかのイメージ（出典：国交省）

関連事業 まちなかウォークブル推進事業（国土交通省、2020～）
一体型滞在快適性等向上事業（国土交通省、2020～）

②エリアマネジメント（Area management）

エリアマネジメントとは、地域の価値を維持・向上させ、また新たな地域価値を創造するための、市民・事業者・地権者などによる絆をもとに行う主体的な取組とその組織、官民連携の仕組みづくりです。

地域の環境の維持・向上などのため、住民が中心となって行われる活動や、商業・業務地で行われる地域活性化活動など、多様な活動があり、総合的な地域環境の質が高まることが期待されます。



関連事業等 地域再生エリアマネジメント負担金制度（内閣府地方創生推進事務局、2018～）
エリアマネジメント推進マニュアル（国土交通省、2008）

③モビリティ・ハブ（Mobility hub）

モビリティ・ハブとは、公共交通機関やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節の拠点となる施設です。

地域公共交通と連携することで、近隣の生活圏内における移動サービスの質の向上を図ることができます。

地域公共交通と連携したモビリティハブのイメージ



関連事業 都市・地域交通戦略推進事業【拡充】（国土交通省、2025～）
まちなかウォークブル推進事業【拡充】（国土交通省、2025～）

④グリーンインフラ（Green Infrastructure）

グリーンインフラは、自然環境が有する多様な機能をインフラ整備に活用するという考え方です。

社会資本整備や土地利用等に際して、自然環境が持つ多様な機能を賢く利用することで、持続可能で魅力ある地域づくりを進めるとともに、人が自然とよりよく関わることのできる緑と水の豊かな生活空間を形成することが求められています。



並木道(スペイン・バルセロナ) グランモール公園(横浜市)

関連事業 グリーンインフラ創出促進事業（国土交通省、2022～）
グリーンインフラモデル形成支援（国土交通省、2020～）

⑤プレイスメイキング（Placemaking）

プレイスメイキングとは、公共空間など、まちの空間の居心地を良くし、身近な場所に人の居場所（プレイス）をつくることです。

まちなかに人が居心地の良い居場所となる場所が増えることで、そのまちに暮らす人々の暮らしの質も高まることが期待されています。



プレイスメイキングの関連書籍等（出典：園田聡、ソトノバ）

2-2 中心市街地における現状と課題

(1) 中心市街地における現状と課題

① 居住人口の減少等による街の活力の低下

中心市街地では、モータリゼーションの進展に伴う都市の郊外化やライフスタイルの変化等により、居住人口が減少しており、人口・世帯数ともに減少傾向が続いています。また、今治市全体より減少の割合が大きく、街の活力が低下しているといえます。



中心市街地の人口・世帯数の推移

② 公共施設・都市基盤施設の更新需要の高まり

今治市役所は耐震性への対応が求められており、シビックゾーンに集積する、警察署、裁判所等や、愛媛県の東予地方局今治支局など官公庁施設も、一部施設で老朽化による更新の需要が高まっています。またシビックゾーンには市による子育て支援のためのネウボラ拠点施設整備が計画されており、それらの施設更新・整備のあり方を中心市街地全体で検討していく必要があります。

戦災復興土地区画整理事業による広小路をはじめ、豊かな都市基盤施設が整備されてきましたが、居住人口や交通量の減少、次世代の暮らしのあり方を踏まえ、公共空間、公共施設のあり方を再検討する必要があります。



シビックゾーンの概要



今治市役所本庁舎

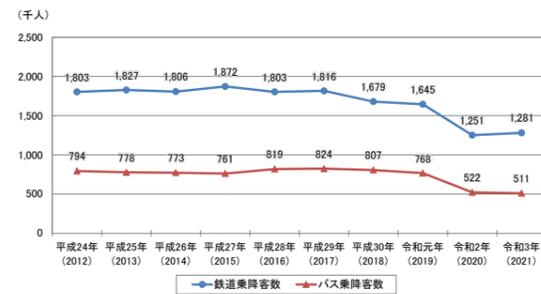


広小路

③ 公共交通利用者の減少

中心市街地は、鉄道や陸地部と島しょ部を結ぶ船舶、中心市街地内の主要地点を結ぶバスなどの公共交通が運行し、市の玄関口としての機能を果たしてきました。

しかし、瀬戸内しまなみ海道の開通に伴い定期旅客船航路が廃止されるとともに、鉄道及びバスの交通機関の年間乗降客数をみても、新型コロナウイルス拡大の影響等から令和2年度に大きく減少するなど、近年交通機能の低下がみられます。



鉄道及びバスの乗降客数の推移

④ 商店街などの空き店舗の増加

今治港と今治駅を結ぶ位置に今治商店街及び新町商店街をはじめとする商店街が立地し市民に親しまれてきましたが、定期客船航路の廃止等に伴い、近年は利用者が減少し、現在は空き店舗が多くみられる状況です。

一方、商店街でのイベント時には、多くの人で賑わっています。また空き店舗への新規出店が見られるなど、変化も見られており、これらの取組や動きを活かした、新しいかたちでの再生に向けた検討が求められています。



平常時の商店街



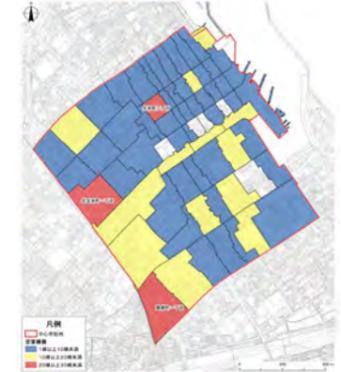
イベント時の商店街

⑤ 低未利用地（空き家・空き地）の増加

中心市街地の一部エリアでは、空き家が比較的多くみられ、駐車場等の低未利用地も広く分布しています。

平成20年の大規模商業施設の撤退に伴って発生した低未利用地を活用した「芝っち広場」は、イベント等の開催時に開放されていますが、民間所有地であることから、平常時には立入できない状態となっています。

このような低未利用地の活用について中心市街地全体で考えていく必要があります。



中心市街地における空き家の状況



芝っち広場

⑥ 地域資源・観光資源の活用

中心市街地は、江戸時代に藤堂高虎によって築城された今治城による城下町として形成されてきました。今治城は現在、年間約9万人が訪れ市を代表する観光資源となっています。また城下町としての町割りが今も残り、ドンドビという地名やかつての外堀であった金星川、今治港へと流れる堀の水など、歴史を伝える地域資源が豊富です。これらの地域資源をより活かしたまちづくりを進めていく必要があります。



今治城

⑦ 今治港・「みなと再生」の取組の展開

海とともに発展してきた今治市にとって「みなと」は重要な存在であり、定期旅客船航路が廃止後は「交通」の港から「交流」の港を基本コンセプトに「みなと再生」の取組が行われ、コンコースや「みなと交流センター（はーばりー）」が整備されました。さらに、令和4年11月からは「せとうちみなとマルシェ」が定期開催されており、多くの人々が訪れています。このみなとの賑わいをまちへと展開していくことが求められています。



せとうちみなとマルシェ

⑧ 自転車まちづくりの推進

平成11年に瀬戸内しまなみ海道が開通して以降、今治市は「サイクリストの聖地」として知られ、国の「ナショナルサイクルルート」に指定されるなど、現在では国内外から多くの自転車愛好家が訪れています。

中心市街地においては、自転車利用者のための道路や今治駅前サイクリングターミナル等の施設など、「サイクリングのまち」の環境整備が進められており、今後より多くの人々が自転車を楽しめるまちづくりが求められています。



中心市街地における自転車走行環境

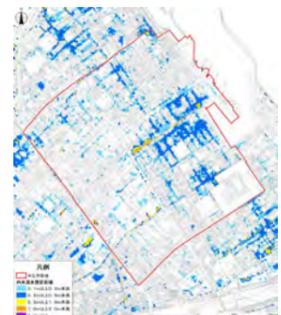


今治駅前サイクリングターミナル (i.i.imabari! Cycle Station)

⑨ 災害リスク・気候変動への対応

中心市街地の一部は内水氾濫での浸水被害が想定されており、都市災害リスクへの対応が求められています。

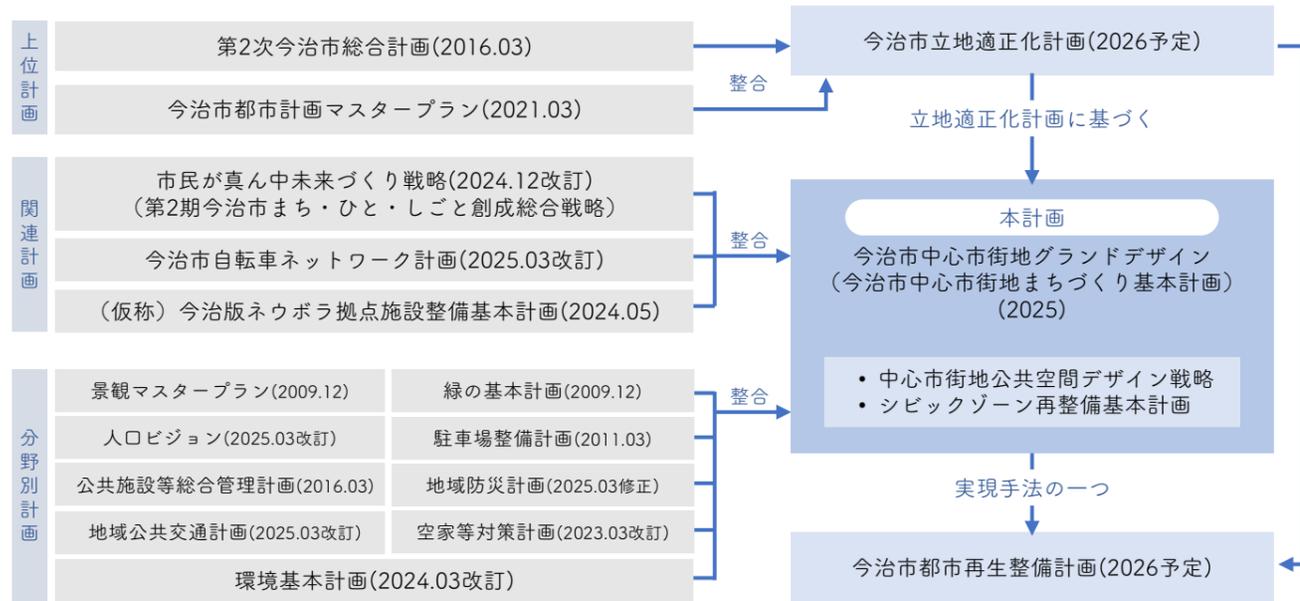
また全国的な気候変動などを踏まえ、変化する環境や自然と共生していくまちづくりを進めていく必要があります。



内水浸水想定区域

2-3 グランドデザインの計画の位置づけ

(1) 計画の位置づけ



(2) 上位計画・関連計画(抜粋)

① 第2次今治市総合計画(後期基本計画：令和3~7年度)(令和2年12月策定)

本市の最上位計画である総合計画は、まちづくりの羅針盤となるもので、現状や課題を踏まえて、今後10年間の進むべき方向を明確に示すことで、目指すべき将来像の実現に向けた取組を推進するものです。

【中心市街地に関する部分(主な内容を抜粋)】

- 基本方針：まちなかと今治新都市の魅力高め、交流とにぎわいを創造する基盤をつくります
- 今治港周辺の活用の推進
“「交通」の港から「交流」の港へ”を基本コンセプトに、中心市街地への回遊を促す交流の結節点として、みなと交流センター「はーぱりー」や海のコンコース等を有効活用し、今治港周辺のにぎわい創出を図ります
- まちなかの魅力を高める取組の推進
 - ・高齢者や子育て世代でも利用しやすいまちなかの環境づくりに努め、まちなか居住を促進します
 - ・まちなかの魅力を創出する取組を支援し、まちなかで過ごす機会や場所、回遊性を高める取組を推進します
 - ・既存施設などを利用した、市街地空間のより効果的な活用を推進します
 - ・まちに関わる組織の連携強化により、市街地の活性化に向けた取組を推進します 等

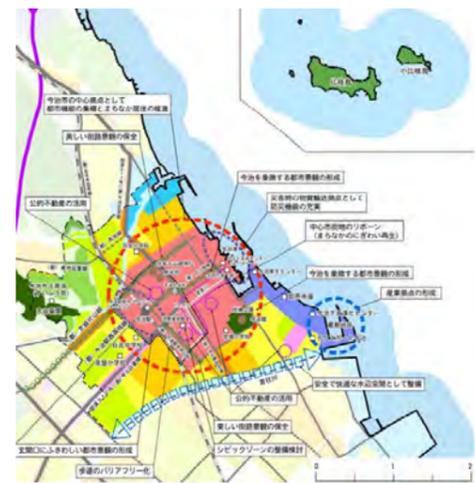
② 今治市都市計画マスタープラン(令和3年3月改定)

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」で、今後のまちづくりの指針として、市が目指すべき将来像とその実現に向けた取組の方向性をとりまとめたものです。

【中心市街地に関する部分(主な内容を抜粋)】

- 地域別構想(今治地域 市街地地域) 地域づくりの方針
 - ・地域住民や地元商業者、さらにはNPO等と連携を図りながら、空き店舗や大規模店舗跡地、金星川等を有効活用し、商業地域としての活性化を図るとともに、にぎわい創出事業や各種イベント等との連動により公共空間の質の向上を図るなど、公民連携によるまちなかのにぎわい再生を推進します
 - ・官公庁施設等が集積するシビックゾーンについては、施設の建替え等にに合わせて、歩きやすい都市空間や利用しやすい都市環境の検討を行うなど、便利で快適に暮らしていける市街地の形成を推進します
 - ・都市機能の集積による利便性を活かすとともに、公民連携によるにぎわいの再生を図り、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成を推進します
 - ・本市のシンボルロードとなる(都)広小路線やケヤキ並木が連なる(都)今治駅天保山線などについては、緑とゆとり空間を保全し、美しい街路景観の維持を図ります 等

地域づくり方針図(今治地域・市街地地域)



③ 市民が真ん中未来づくり戦略(第2期今治市まち・ひと・しごと創生総合戦略)(令和6年12月改定)

第2期総合戦略は、まち・ひと・しごと創生法第10条に基づき策定するもので、第2次今治市総合計画において重点施策として位置付けている「ふるさと共創(走)システム」は、人口減少問題の克服と地域課題の解決を、「共に働く」「共に育む」「共に感じる」の施策に応じて分野横断的に取組を整理したものであり、これを地方創生のリーディングプロジェクトとしてとりまとめたものです。

【中心市街地に関する部分(主な内容を抜粋)】

《基本目標4》 中心部と周辺部が連携した「選ばれるまち」いまばりを創る

○今治市定住自立圏構想の理念である「集約とネットワーク」「役割分担と連携」に基づき、生活機能の強化、結びつきやネットワークの強化、圏域マネジメント能力の強化に取り組み、周辺地域の地域資源を磨きあげ、中心地域と連携した魅力的な圏域づくりを目指す

都市機能が集積した中心市街地を、定住自立圏域の生活機能を支え、にぎわいと交流が生まれる活力牽引拠点として再生するとともに、防災上の観点も取り入れた地域公共交通ネットワークと連携して、人口減少・高齢化の進行や地域の特性に応じた、都市部と周辺部が調和し、安全安心で利便性の高いコンパクトなまちづくりを推進する

○コンパクト・プラス・ネットワークの本格的推進

- ・公共交通ネットワークの再構築
- ・道路ネットワークの形成
- ・まちなか持続可能なにぎわいづくり推進事業
- ・公園施設(遊戯施設)長寿命化事業
- ・公共交通を活用した観光振興事業
- ・海上交通の基盤強化
- ・今治港を活用した交流・にぎわい創出
- ・コンパクトなまちづくりの推進 等

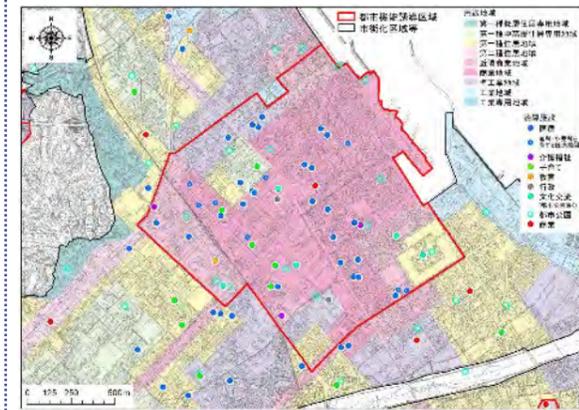
④ 今治市立地適正化計画(令和8年1月策定予定)

立地適正化計画は、平成26(2014)年8月に都市再生特別措置法が改正され、行政と民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するために創設されました。

【中心市街地に関する部分(主な内容を抜粋)】

- まちづくりの目標(中心市街地の魅力創生)
 - ・本市の中心として発展し、計画的な市街地整備が進められてきた中心市街地においては、公共施設等の再整備に伴い発生する施設跡地の活用や充実した都市基盤施設を活かした、人を中心とした居心地のよい空間の創出やまちの活性化に寄与する民間投資の誘導により、にぎわいの創出を図ります
 - ・子どもと家庭を取り巻く環境の変化に対応するため、市内中心部に点在する子育て支援施設を再編し、今治版ネウボラの中核を担う拠点施設の整備を行うなど、本市全体の子育て支援に必要な都市機能の充実を図ります
- 都市機能の誘導方針
 - ・今治駅や今治港といった本市の主要交通結節機能や充実した都市基盤を有する中心市街地として、商業・業務機能の集積を図るとともに、行政・医療・福祉、子育て等の高次都市機能の充実を図ります
 - ・公共空間の再編を契機として、持続可能な都市の実現に必要な都市機能を誘導し、まちなかの魅力向上を図ります 等

中心市街地における都市機能誘導区域の指定状況



※記載内容及び図面は作成段階のものであるため、策定時には内容が異なる場合があります

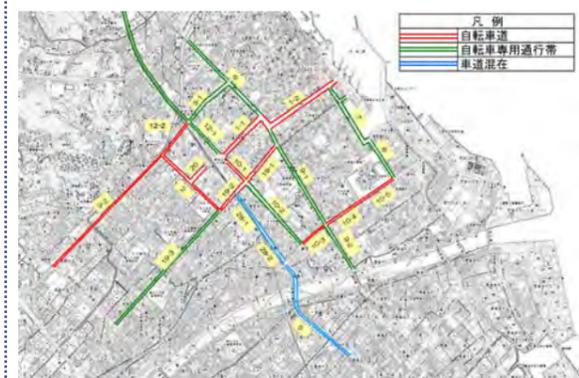
⑤ 今治市自転車ネットワーク計画(令和7年3月改定)

自転車ネットワーク計画とは、安全で快適な自転車通行空間(自転車が通行するための道路、又は道路の部分を含む。)の効率的、効果的な整備を目的に、面的なネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態を示した計画です。

【中心市街地に関する部分(主な内容を抜粋)】

- 今治市における自転車ネットワーク形成の考え方(旧今治市街地)
 - 《道路基盤》 中心市街地として密度の高い幹線道路網が格子状に形成されています
 - 《道路交通》 都市機能の集積に応じ、総じて自動車交通量とともに歩行者・自転車交通量が多く、歩行者・自転車・自動車の分離を図る必要があります
 - 《日常交通》 人口等の集積に応じ、日常における通勤通学や買い物行動での自転車利用が見込まれます
 - 《観光レクリエーション交通》 観光拠点や商業拠点、サイクルミナルが立地しており、観光動線における自転車利用が見込まれます
- 既存の道路ストック(空間)を活用した、道路の再配分を含めた自転車ネットワークの形成
- 各種交通量が多い道路交通事情を踏まえ、完成形態としては、歩行者・自転車・自動車の分離による自転車通行空間の創出とネットワークの構築 等

優先的計画策定エリア内の自転車ネットワーク路線(区間)の整備形態(案)



まちづくりのコンセプトと基本的な考え方



3

3-1 まちづくりのコンセプト / 3-2 基本的な考え方

3-1 まちづくりのコンセプト

本市の中心市街地がめざす将来のまちの姿について、本市の地域文化、現状と課題、上位計画での議論、都市再生の潮流を踏まえて、次のコンセプトを設定しました。

素晴らしい地域資源、地域文化に恵まれている今治の中心市街地では、様々な住民、企業、行政の協働によっ

て個々の価値を磨くとともに、それらがひとつながりの魅力として、地域住民に愛され、国内、海外に発信されていくことが大切です。コンセプトには、海、港からはじまった今治で、みなで新しいひとつながりの魅力をつくっていくという思いが示されています。

中心市街地まちづくりのコンセプト

つながる みなと・まち・いまばり
Walkable Port City IMABARI

3-2 基本的な考え方

上記のコンセプトを実現するため、具体的な6つの基本的な考え方を示しています。

- ① 今治らしく、多世代が暮らしやすい中心市街地の再生
- ② 公共施設の再編・既存ストックの活用による都市の魅力の創出
- ③ 交通機能の再編・新モビリティの導入による回遊性の向上
- ④ 官民連携・エリアマネジメントの推進による持続可能な体制づくり
- ⑤ 地域文化を活かした観光・交流の場の創出
- ⑥ 安心・安全な環境づくりと自然・災害との共生

① 今治らしく、多世代が暮らしやすい中心市街地の再生

- 本市が目指すコンパクト・プラス・ネットワークにおける、多極ネットワーク型都市構造のうち、中心市街地は都市拠点の中心核を担うエリアとして、多世代が暮らしやすいまちなかの環境づくりや、複合的な都市サービス機能の集約が求められます。
- 一方、中心市街地は今治の始まりの地であり、長い歴史の中で地域のアイデンティティ（今治らしさ）の基盤となる地域文化を育んできたエリアでもあります。
- 中心市街地のまちづくりを進める上では、まちなかの環境づくりや都市サービス機能の集約に加えて、地域のアイデンティティを育んできた特徴を活かした、今治らしい中心市街地の再生を目指す必要があります。

② 公共施設の再編・既存ストックの活用による都市の魅力の創出

- シビックゾーンでは、ネウボラ施設の整備や、公共施設の再編が進むことが想定されます。この公共施設整備に際して、個々の建物の機能を満たすだけでなく、都市の魅力向上の基盤となる公共空間の創出や、周辺エリアとの連携など、中心市街地のまちづくりに資する計画となるよう検討していきます。
- 商店街や住宅地など、中心市街地の低未利用地の有効活用や、不動産流動化を検討します。
- 建築家丹下健三氏の設計による複数の建築物の活用、商店街のリノベーションなど、地域既存ストックの活用を通して、今治の生活文化を活かした新たな都市の魅力を創出していきます。

③ 交通機能の再編・新モビリティの導入による回遊性の向上

- 中心市街地全体を、都市に活力を生み出す“ヒト中心”の空間につながるエリアへと再生するため、地域と連携した交通機能の再編を行います。
- 歩行者、自転車、公共交通、自家用車、新モビリティの移動経路・役割・連携を検討し、移動しやすく、ウォーカブルな都市の実現を目指します。
- 中心市街地の交通拠点となる駅前広場は、公共交通の再編、サイクルシティ構想の推進等との連携に加え、新モビリティの導入・連携など、次世代の交通結節拠点：モビリティ・ハブとして生まれ変わります。

④ 官民連携・エリアマネジメントの推進による持続可能な体制づくり

- これまでの中心市街地における地域活性化の取組の蓄積を踏まえ、官民連携・エリアマネジメントを推進し、新たな中心市街地のまちづくりを担う、持続可能な体制づくりを進めます。
- 行政をはじめ、まちづくりに関心のある地域組織、企業、団体が、将来像を共有し、協議・調整・連携を進めていくエリアプラットフォームの取組を検討します。

⑤ 地域文化を活かした観光・交流の場の創出

- 城下町、港町としての歴史、地域産業など、今治の地域文化を、都市基盤整備の内容に活かしていきます。
- 今治城、今治港をはじめとする地域資源や、せとうちみなどマルシェなど近年のまちづくりの取組と連携し、今治らしい観光・交流の場を創出します。
- 観光ターゲットを確度高く見据え、定期的なイベントや、地域の新たな魅力の発信などを戦略的に進めます。

⑥ 安心・安全な環境づくりと自然・災害との共生

- 多世代が安心・安全に暮らせる環境づくりを進めるとともに、災害対応に向けた地域組織の充実、互助意識の醸成を図っていきます。
- 広小路や芝っち広場など、大規模な緑地整備の中でグリーンインフラの導入等を検討し、浸水など中心市街地の災害への対応を見据えた都市基盤整備を進めます。

中心市街地に関する議論と現状分析



4

4-1 各会議での意見と市民の声

(1) デザイン会議での主な意見

第1回デザイン会議 (R5.8.22)

- 各論で検討できるため、エリアに分けて検討するのはよいと思う
- 市の施策やイベントは今まで個別で行われてきたが、つながらないとまちの発展にならない
- マルシェの来訪者がまちにしみ出していく仕掛けづくりが大事になる
- 今治駅からは一ぱりにつながる動線上で、先行して取組を進めていくことで、賑わいがまちに波及していくとよい

第3回デザイン会議 (R6.2.28)

- ハード整備だけではなく、担い手も必要であることから、エリアマネジメントの考え方は重要だ
- 行政と民間で役割分担をしながら、それぞれができることを連動させる必要がある
- ネウボラ拠点施設はシビックゾーン内で先行して動いているため情報共有が必要である
- 小さな子どもがいたら、ネウボラ拠点施設に来たついでに近くの公園で遊べるように周囲と連携してほしい

第5回デザイン会議 (R6.10.8)

- 商店街で外から出店者を呼び込むには、グランドデザインで今治が変わろうとしているメッセージを発信していく必要があると感じた
- 複合庁舎はいずれの候補地においても、しっかりと将来像とデザイン戦略に沿うような施設配置にしないといけないと思う
- エリアプラットフォームについては、不動産と連動していくと前に進んでいくのではないかと

第7回デザイン会議 (R7.2.27)

- 歩きやすいまちにしていくことを強く市民に伝えて、みんなで共有していくことが大事である
- まちなかに自転車専用レーンをつくるなど、シンボリックになるように踏み込んでよいと思う
- グランドデザインで示されている事業等について、きちんと方向性を市民に提示することが重要である
- それぞれの地域資源が繋がって長く滞在でき、また行きたいと思えるようなまちづくりをしていけるとよい



第2回デザイン会議 (R5.11.22)

- 中心市街地に港があって、商店街等が繋がっているのは、今治市独自のものです、他都市ではできないこと
- 中心市街地のエリア全体の雰囲気を変える戦略として、広小路をドラスティックに歩きやすいまちにしていく戦略が面白い
- 今治商店街はイベントで子どもが遊べる空間になっていたため、日常化することが大事だ
- 公共施設は人が集まらざるを得ない場所で、ポテンシャルを秘めている

第4回デザイン会議 (R6.7.19)

- 各エリアを未来へどうつないでいくかを、地域の方々と一緒に考えて、計画に反映していただきたい
- 市民の方へのインプット・情報提供も行い、自分たちの住んでいるまちの良さに気づいてもらいながら将来像を考えていくことが重要
- 美保町はサイクリストや海外の方がよく訪れるため、現状のままでも今治「らしさ」があると思う
- まちづくりと持続可能な公共交通は両輪になっていく必要がある

第6回デザイン会議 (R6.11.29)

- 平日にまちを利用している多くは中高生であるため、その人たちに対して何をしていくかが大事である
- 多くのインバウンドが訪れる今治城までの動線をつなぐことは重要である
- 城下町の通りと広小路などの近代に整備された通りが交差してできたのが現在の今治のまちなみであるため、双方の良さを生かして検討を行うべきである
- 広小路はより価値化し、市民が誇れるようなシンボル性があるものにしていきたい

(2) 空間部会での主な意見

第1回空間部会 (R5.9.11)

- マルシェを開催するのは中心市街地を賑やかにするために、駐車場は周辺を利用してもらうことで、まちなかに人が歩いている風景をつくることのできた
- 中心市街地に一気に人を集めて終わりではなく、何もないうちでも人がいて商売ができる環境があることが本当の賑わいだと思う
- 計画だけでなく人が大事で、行政にしても市民にしても、どれだけ本気でやれる人間がいるか。しっかり計画があったうえで、ぶれずにやりきることが大事だと思う

第3回空間部会 (R6.1.17)

- 近隣都市からも「おでかけ」感覚で来てもらう観光を考えてもよいのではないかと
- まちづくりに取り組むときに、しっかり収益を得られることも重要
- 現状個々の人や取り組みの横のつながりが弱い印象があるため、まちの課題に対応できるように、人と人を繋げる役割や機能が必要ではないかと
- 中心市街地全体の組織として大きなテーマを掲げ、情報共有しつつ方向性を整える場があればよい

第5回空間部会 (R6.9.19)

- 広小路の整備については、商店街とのつながりは念頭に置くべき
- 「今治の顔」となる公共空間はよいと思う。暫定的なイメージを提示しながら進めると伝わりやすいのではないかと
- 中心市街地では、多様な取り組みがなされている中で、その情報を集約して発信する主体がない
- 魅力的な公共空間を整備するだけでなく、そこを活用する人や店舗があれば、その場所がさらに生きてくる。現状の魅力要素も可視化できればよい

第7回空間部会 (R7.2.5)

- 良いデザインとは、使いやすく、かつ地域の人が誇りに思えるかどうか大事になる。ものの形だけではなく、運用するマネジメントや維持管理、ルールづくり、安全性なども考えていかなければならない
- アクティビティ分析から南北に一つの固まりがあることに着目し、エリア設定を行っていることは、今治のまちの特性をきちんと捉えられていると思った
- 現在の提案はこれからの公共交通や市民生活について考えられているため、大きな分岐点を示していると思う



第2回空間部会 (R5.11.1)

- 広小路は、駅から中心部、港から駅、どちらからスタートしても楽しめるような空間として、「グリーン・アベニュー」はありだと思う
- 何があるかわからないが、行ってみたら何かあると思ってもらえるような場所にしないと賑やかにはならないと思う
- 自転車の人たちが核となる場所に呼んでこなければいけない
- 日常的に何かあるというのは、市民活動だと思う。中心市街地にも市民活動を持っていく必要がある

第4回空間部会 (R6.7.19)

- 日常的にまちなかに人が歩いている姿にしていくことが重要であるため、まずはイベント時の賑わいを日常に波及させていくことが大事になって
- 広小路を将来的に事業化する時には、市と県で役割分担が必要になる
- 新モビリティの導入の際には安全に通行できるような道路空間が必要で、一緒に考えていきたい
- 単なる計画というよりも「生き物」というイメージを持った。動きながら進んでいくのではないかと印象を受けた

第6回空間部会 (R6.11.6)

- 「住んでいる人が住みやすいまち」だけでは波及する力が弱い。対外的にアピールするには、こういう場所があるなら行ってみたいというシンボル性は必要になる
- 滞留と回遊を考えたときに、まず滞留できる場所に誘導し、次の滞留場所に誘導すれば回遊が始まると思う
- 滞留場所の要因を考えたときに、例えば市役所周辺は用事があると思った。用事があるところをうまく点在させるべき
- 提案内容を実現できれば、視覚的にも行きたくなくなるようなきっかけになると思う

4-1 各会議での意見と市民の声

(3) エリア別市民会議での市民の声

美保町～北浜エリア

- ・漁師町で住民の人口は減ってきており、空き家が多くみられ、敷地も狭く細街路も多い
- ・潮の満ち引きによって、停泊している漁船の高さが変わる。満潮時には護岸沿いに並ぶ船の迫力がすごい
- ・石積の防潮堤は、昔に大学の先生方が視察に来た際に価値が高いと言っていた
- ・北浜町の空き地（臨港地区）について、活用ができないか検討している など



松本町周辺エリア

- ・毎年おんまくと同日に芝っち広場で「松本町大作戦」を開催している
- ・芝っち広場は使いやすい場所になってほしい
- ・自分たちの取組と行政の取組の間には境界線があり、横断した議論はなかなかできていないが、市の取り組むまちづくりに関心がないわけではないため、引き続き話し合いを行いたい など



エリア別座談会

まちづくり活動の機運が高い今治港や今治商店街等で活動されているプレイヤーについては、エリアプラットフォームの設立に向けた意見交換等を定期的に行いました。



今治城周辺エリア（通町・恵美須町等）

- ・今治城に対する町割りで構成された海側のエリアを旧市街（オールドイマバリ）と呼んでいる
- ・オールドニュータウンには、歴史的な遺構が散財している（かつてのまちの特徴が残る旧町名を表示してはどうか）
- ・歴史を活かしたまち歩きコースの提案など



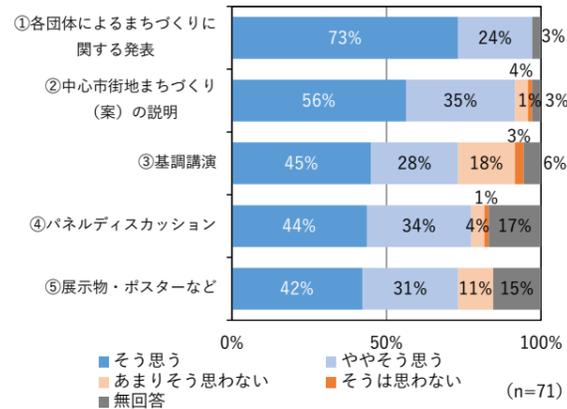
旭町エリア

- ・八木酒造部は1890年代に現在の場所に事務所を構え、現在では市内で唯一の酒蔵となっている
- ・今治の中心市街地は、昔のような賑わいを取り戻すことは難しいと思うが、観光に特化したエリアにすることはできるのではないか。外から来た人をどうまちに迎えられるかが重要だと思う など

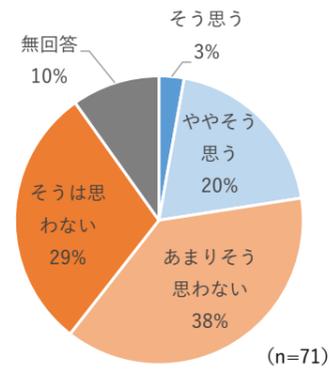


(4) まちづくり市民会議での市民の声（参加者アンケート結果より）

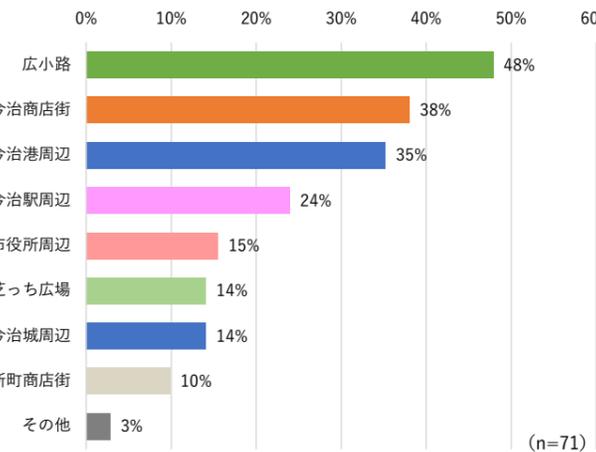
Q. 開催内容は満足できるものでしたか



Q. 現在の中心市街地に満足していますか

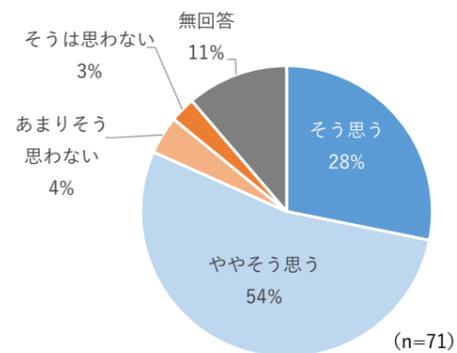


Q. 特に良いと思ったエリアや印象深かったエリアはありますか

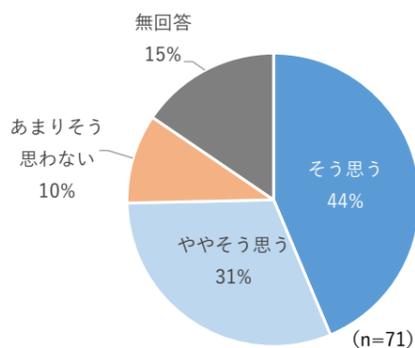


- ・子どもの集まる場ができれば親もついて来て、新たなコミュニティが生まれると思う【今治商店街・新町商店街】
 - ・活用しきれていないと特に感じた部分だったから【芝っち広場、今治商店街、今治駅周辺】
 - ・今治駅のタクシーの部分は確かにいいスペースになったと思った【今治駅周辺】
 - ・魅力あるスポットを点在させることで、点を線でつなぎ、飽きることのないまちづくりができるのかなと思った【芝っち広場、今治駅周辺】
 - ・アーケードがあると雨の日も活動できるので大切にしてほしい【今治商店街】
 - ・今治港から今治城へのルート整備に期待【今治港周辺】
 - ・イベントの会場にできる可能性を感じられた【市役所周辺】
 - ・港と駅の広小路を中心市街地の幹とする空間が、今治のまちの象徴的なまちづくりになると思う【広小路】
- ※【 】内は回答者が選んだエリア

Q. 中心市街地まちづくり(案)で説明された将来像の内容は満足・期待できるものでしたか



Q. 中心市街地まちづくり(案)が実現した場合、中心市街地を訪れる回数は増えると思いますか



Q. 中心市街地活性化に向けてあなたが必要だと思うことや今後の中心市街地まちづくりに期待すること、その他ご意見等

- ・商店街の再生が、中心市街地活性化に向けての大きな力になると思う。中高生が立ち寄って話したり勉強したりできる空間になってほしい
- ・やろうと思う市民が一人でも多くなればと思う
- ・そもそも未来の今治市がどうあるべきか、どんな都市として魅力を持たせていくのか、その物語をつくったうえで、現在取り組みをしている人をもっとヒアリングし、計画を策定していただきたいと思いますし、私も参加したいと思う
- ・起点となるプロジェクトを早く動かして、街が変わっていくという機運を作ることがまずは重要だと思う
- ・まちづくりは今日・明日でできる事ではないと思うので、やはり子供達を巻き込んで未来に向けて一歩ずつ進めていくべきことだと感じました
- ・一人ひとりの期待が異なるので、様々な事にチャレンジして欲しい



注) 意見等は一部抜粋であり、元となる文章の内容や意味を損なわない程度に変更しているものがあります

4-2 ネットワーク空間特性とアクティビティ分析

(1) 現況分析の考え方

なぜ、「ネットワーク空間特性」の分析が必要か？

「人」の存在なくして「まち」は成立しません。そして、まちにおける「人」は、突然そこに出現するわけではなく、どこから「やってくる」ものです。ネットワークが良くつながっているまちは、目的地にたどり着きやすく、「ついで」に寄り道もしやすい、回遊しやすいまちです。また、そのようなまちでは、ものごとや人との良い「出会い」が起きやすくなります。

ネットワークが自然な人通りをつくり、人通りが経済的な価値をつくる。

ビル・ヒリアー
(ロンドン大学UCL教授：専門は都市建築空間分析)

歩行者行動を観察することが、場所と人の相互作用の善し悪しを理解する、最善の方法である。

ヤン・ゲール
(デンマーク王立芸術大学教授：専門は都市デザイン)

そもそも、何を指した分析なのか？

量よりも関係性、つながりを良好にすること。エリアの価値を多くの観点から捉えて、ポテンシャルを見つけて伸ばすこと。これらの実現のために、まず押さえるべき空間デザインの要点を見つけ出すことを目指しています。

流通価値	空き店舗が減る。家賃が安定する。
利用価値	使いやすい。快適・便利に仕事、買物、観光ができる。
イメージ価値	ブランドイメージが上がる。市民が誇れる。
社会的価値	安全・安心に過ごせる。世代間の交流があり、道徳心や思いやりが伝わる。
環境的価値	よりクリーンな環境に居られる。歩いて(自転車で)生活、行動できる。
文化的価値	感動を与えられる。地理的・歴史的な文脈を、その場所で伝えられる。



なぜ、「アクティビティ」が重要か？

いま、そこで、実際に、何が起きているのか？人が、居るか居ないか、だけでなく、どのように過ごしているのか、楽しんでいるのか、否応なく移動しているのかといった情報は、現地での観察調査でなければ得られないものです。そして、これらの状況を正しく理解することは、将来のビジョンを議論する際に不可欠であると考えます。

この手法の特徴は？

人間の認知(気づく、見える、行ける、など)に対応した空間分析手法です。スマホから得られる情報や案内サインに頼り過ぎず、感覚的に歩きまわったり、気が向くところで座ったり、休めたりするような状況をつくるために、客観的な現状理解から検討を進めます。

良い都市空間デザインは、私たちの日々の暮らしを様々な面から豊かにする「価値」を生む。

CABE英国建築都市環境委員会
(2000年代に良好な都市デザインの普及活動を行った政府機関)

“Seeing is believing” 情報・サインよりも「そのもの自体が見える」ことのほうが、行動を変えやすい。

アーバンデザインの定説

類似の手法を用いた事例



トラファルガー広場の再整備

(ロンドン: 2003竣工)

歴史的な価値を持つ広場でありながら、有効に使われず、市民からの評判も悪かった公共空間を再生した事例。アクティビティの調査、ネットワーク空間特性の分析によって、広場の持つ課題及びポテンシャルを可視化、さらに、デザイン案の客観的な評価を行い、意思決定に根拠を与えた。



姫路駅前の公共空間再整備

(姫路市: 2015竣工)

城下町の面影を残す中心市街地と、鉄道駅との間の動線的なつながりが悪く、暗い印象になっていた駅前広場及びメインストリートを再構成した事例。歩行空間ネットワークの大幅な改善が予想されることを整備前に可視化し、市民団体等による活動を促す機運の醸成につなげた。

4-2 ネットワーク空間特性とアクティビティ分析

(2) 現況分析の概要

人の行動は空間の「つながり」に大きく影響を受けるとされており、その特徴を客観的にとらえる分析手法の実施と、計画への反映が求められます。

そこで、今治のまちが、現時点でどのような都市空間構造となっているのかを理解するために、実地におけるいくつかの観察調査及び空間特性のデータ化、可視化を行いました。それぞれについて特徴や課題を考察するとともに、それらの要点を次ページに整理します。

■ 現地調査の概要

【調査日時】

- ①2024年 7月13日（土） 10:00～19:30
- ②2024年 7月22日（月） 10:00～19:30

【調査内容】

- 1) 歩行者量分布調査（ゲートカウント）
- 2) 歩行行動調査（トレース）
- 3) 滞留行動調査（スナップショット）

ネットワーク空間特性の分析

⇒街路や場所の特性を、接続的・連続的に動きが広がるための「つながり」の観点から定量化、可視化

様々な現象のベースとなる
まちの「かたち」の特徴を明らかに



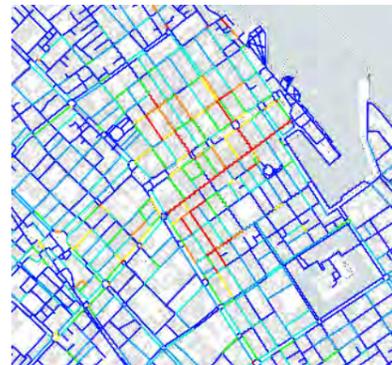
認知的つながりの良さ



動線的つながりの良さ



店舗出入口の分布



店舗出入口の密度

整形に近いグリッド構造を持つ今治市において、街路空間や場所ごとの特性を「つながり」の観点から丁寧に読み解くことで、都市の「ツボ（要所）」を探る

アクティビティ分析

⇒まちに来る・居る「人」がどのような行動をしているのかを把握するとともに、潜在的なニーズや行動の可能性を探る

現在の機能状況として表れる
人々の行動・アクティビティ



歩行者量分布（ゲートカウント）



歩行行動（フォローイング）



滞留行動（スナップショット）



調査時の様子

調査日：

- 2024年 7月13日（土） 10:00～19:30
→ マルシェ、夜市開催日
- 22日（月） 10:00～19:30
→ 普通の平日

一見すると人通りがまばらな印象の今治市において、まちに来る・居る「人」の活動の観点から調査分析し、顕在化していないパブリックライフを可視化する

現況分析結果の使い方

(ねらい) ネットワーク空間特性やアクティビティの分析を通して計画確度の向上を図る

課題・ポテンシャルの抽出

例えば、商店街のある場所から急に人通りが少なくなるとすれば、そこになんらかの課題があると考えられます。さらに歩行者の回遊範囲を広げることを目指すのであれば、そこに何らかの状況改善の鍵があると考えられます。

将来予測と可視化

例えば、将来、新たな歩行者経路を設ける場合に、周辺も含めた動線がどのように改善するかなど、空間特性指標を用いて、事後の状況を客観的に予測、可視化を行うことができます。これを案の改善や、意思決定に活かすことが考えられます。

空間活用の動きとの連携

ここで得られる情報は、ハード整備による改善・変更のみならず、イベントや新たな店舗の出店時における候補地の選定や機能配置などの検討にも活かされます。場所の特性に適った活用により、成功に近づきやすくなります。

4-2 ネットワーク空間特性とアクティビティ分析

(3) ネットワーク空間特性分析 (街路空間の接続性)

ここで参照する空間特性指標は、「見える」、「気づく」、「経路がわかる」、「行ってみようと思う」・・・というような人の空間認知や行動欲求と関係が深いものです。これらの情報から、街のカタチ（街路構成や接続関係）について、客観的に理解することを目指しました。その結果、以下の特徴を読み取りました。

- ① 今治商店街は、認知的なつながりが良く街路ネットワークの中心軸となっている。一方、広小路は、市役所付近で屈折していることなどから、ネットワーク特性としてはそれほど中心性が高くない。
- ② 弥生公園を中心とするエリアは、動線的に歩きやすいエリアとなっている。シビックゾーンの現状においては、街区サイズが大きく回遊性が低いエリアとなっている。
- ③ 市役所周辺やシビックゾーンにおいて、歩行動線としてのつながりに欠ける部分が見られる。駅前広場（ロータリー周辺）は途中経路として利用されにくい特性となっている。
- ④ 今治城に対する近接感（近いと感じやすさ）は、広小路や県道を境に低下することがわかる。また、今治城と今治港が遠く感じやすいことも示されている。



① 認知的つながりの良さ - 近接中心性 - 解析範囲 R4 (累計屈折角度=360°)
1本の道として認識される街路空間の「全幅」に対して1本(歩車道を区別せずに)中心線を連続的に引いた「認知モデル」。人々がその街の構造をどのように認知しているのかを知るために、これらの軸線(線分)相互の接続関係グラフ理論を用いて指標化。値が高い(赤系)ほど、「表通り」的に認知されやすい。



② 動線的つながりの良さ - 近接中心性 - 解析範囲 400m
直接歩いて「行ける」範囲を一つの空間のまとまりとして、1本の線で表現した「動線モデル」。グラフ理論における近接中心性によって指標化。人の活動の多さとの相関があるとされており、値が高い(赤系)ほど、動線的なつながりが良く、人の活動が集まりやすい。



③ 途中経路としての通り掛かりやすさ - 媒介中心性 - 解析範囲: 800m
動線モデルをベースとして、800m圏内に含まれる任意の2地点間の最適経路を総当たりで計算し、その途中経路として選ばれた回数を単位空間(街路セグメント)ごとに集計して指標化。値が高い(赤系)ほど、800m圏内での移動の際に途中経路として利用される可能性が高い。



④ 今治城からの近接感 < 距離 + 屈折の統合指標 >
動線モデルをベースとして、主要施設からの人が感じる「近さ・遠さ」を、物理的な距離(メートル単位)と認知的な距離(屈折角度の累計)のそれぞれでデータ化し、それらを合成して指標化。値が高い(赤系)ほど、主要施設から近く感じる場所となっている。

4-2 ネットワーク空間特性とアクティビティ分析

(4) ネットワーク空間特性分析 (沿道建物について)

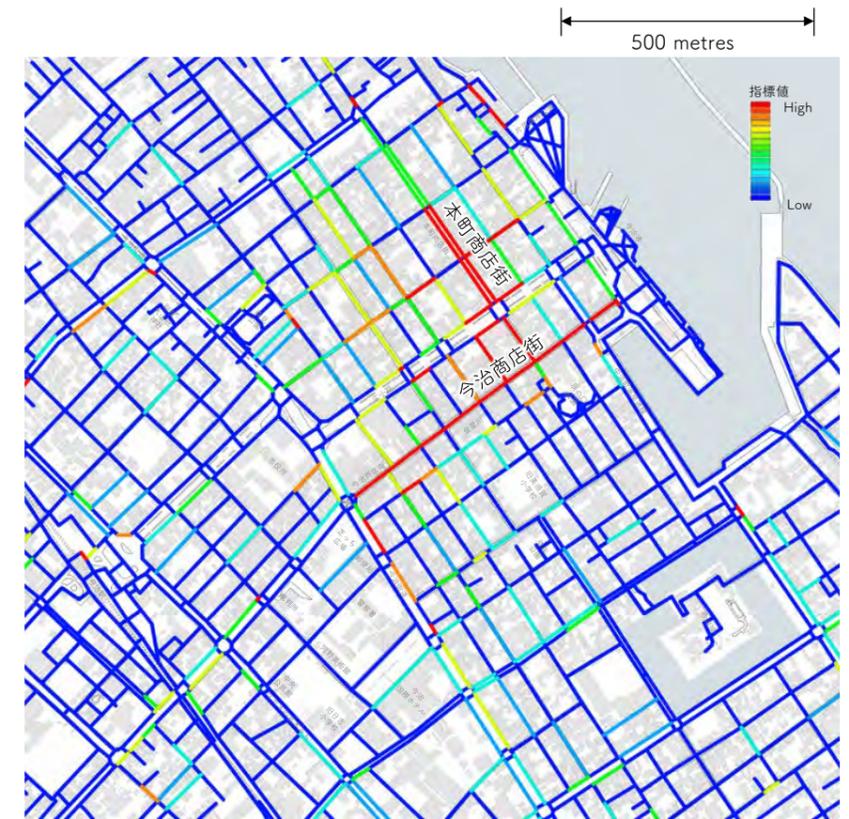
前頁で示した接続性のほかに歩行回遊性に影響を与える要素として、街路と建物の関係があります。例えば、沿道に店舗出入口が連続している街路では、楽しく歩行を続けやすいとされています。

ここでは沿道から認知できる建物出入口をプロットし、街路ごとに集計、可視化しました。その結果、以下の特徴を読み取りました。

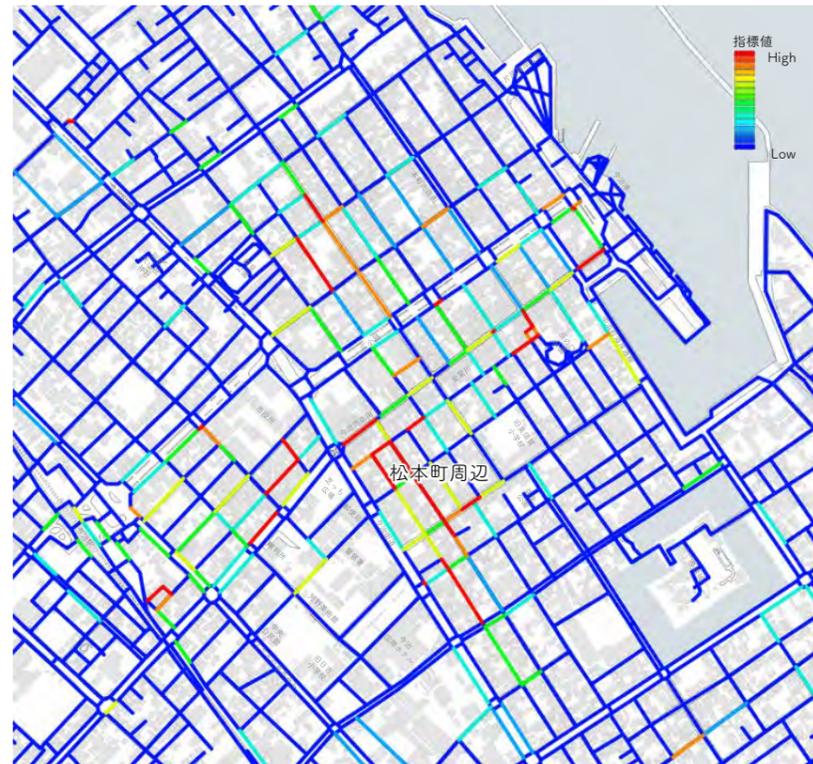
- ① 今治商店街は、エリアの中で最も店舗の連続性がある場所となっていることがわかる。一方、シビックゾーンや市役所周辺、今治駅周辺などは、街区が大きく、沿道に建物出入口があまり面していない。
- ② 物販店舗は、今治商店街、本町商店街に沿って多く分布している。
- ③ 飲食店舗は、松本町周辺など、いくつかに局所的な集積が見られるが、それら界隈相互の空間的つながりはあまり見られない。
- ④ 街路区間ごとの店舗タイプの分布を見ると、来街目的の大まかな傾向を推察することができる。例えば、飲食目的の人の回遊では、広小路の市役所側や、ドンドビ交差点周辺を通る潜在的な可能性があることがわかる。



① 建物出入口の分布



② 建物出入口の密度 (物販店舗)



③ 建物出入口の密度 (飲食店舗)



④ 街路区間ごとの店舗タイプの累計

4-2 ネットワーク空間特性とアクティビティ分析

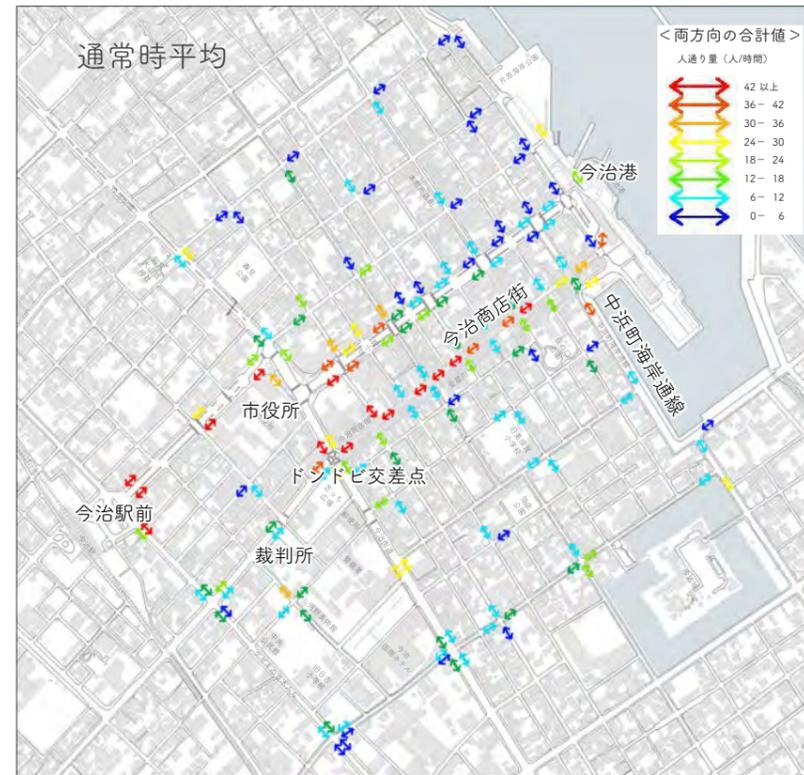
(5) アクティビティの現状 (歩行量・移動行動)

現状において、エリア全体がどのように機能しているのかについて、まず、歩行者の量と、移動行動のデータから理解を試みます。単に「人通りが少ない」などという感覚的な議論ではなく、どの街路区間に、どの程度の人通りがあるのか、分布を詳細に可視化します。

また、商店街周辺においては、移動の経路選択の現状、移動途中の立ち止まり行動などの詳細な歩行状況を明らかにします。これらによって、移動の動機付け、あるいは障壁となっている要素などについて明らかにします。

①② イベント開催中などを除く「通常時」の歩行者量分布を可視化すると、市役所～ドンドビ交差点を中心に、東側（今治商店街、今治港）と西側（今治駅）と多くの歩行者が分布していることがわかる。また、裁判所南側や中浜町海岸通線などにも、比較的多くの歩行者の流れが確認できる。

③④ 歩行軌跡の調査データから、今治商店街や広小路では、軸線方向を連続的に通るよりも、それらを部分的に通りつつ、直行する横道を通り抜けている行動が多くみられることが明らかになった。



① 歩行者量分布（両方向：通常時 平日・休日：午前～午後平均）



② 歩行者量分布：通常時の状況まとめ



③ 休日の歩行軌跡



④ 歩行軌跡：通常時の状況まとめ

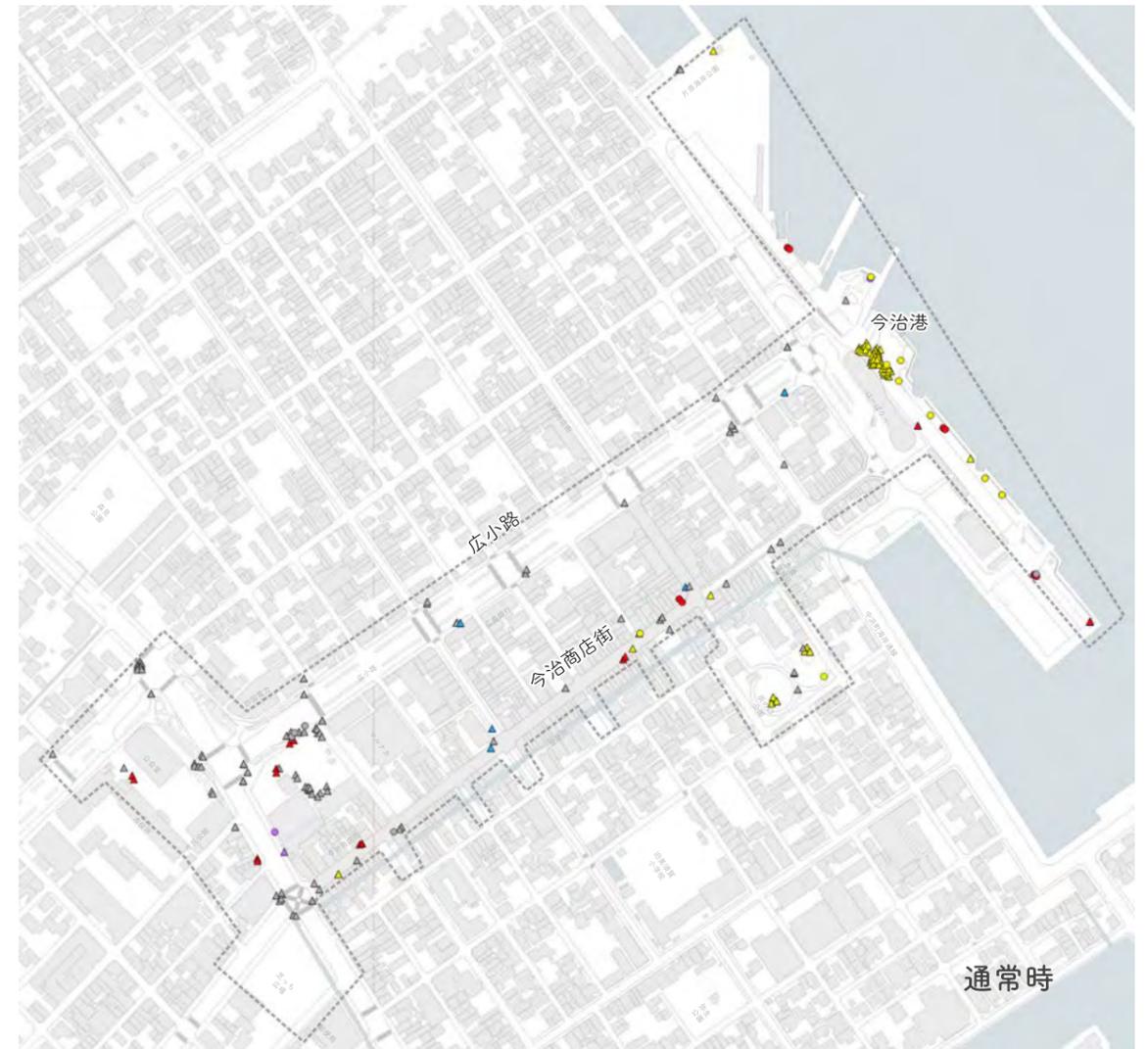
4-2 ネットワーク空間特性とアクティビティ分析

(6) アクティビティの現状 (滞留行動)

滞留行動データから読み取れる情報は、まちの機能特性のうち、快適性や魅力度などの要素と関係が深いです。快適な屋外空間で、飲食したり、会話を楽しんだりすることができるまちは、社会的、文化的な価値があると言えます。

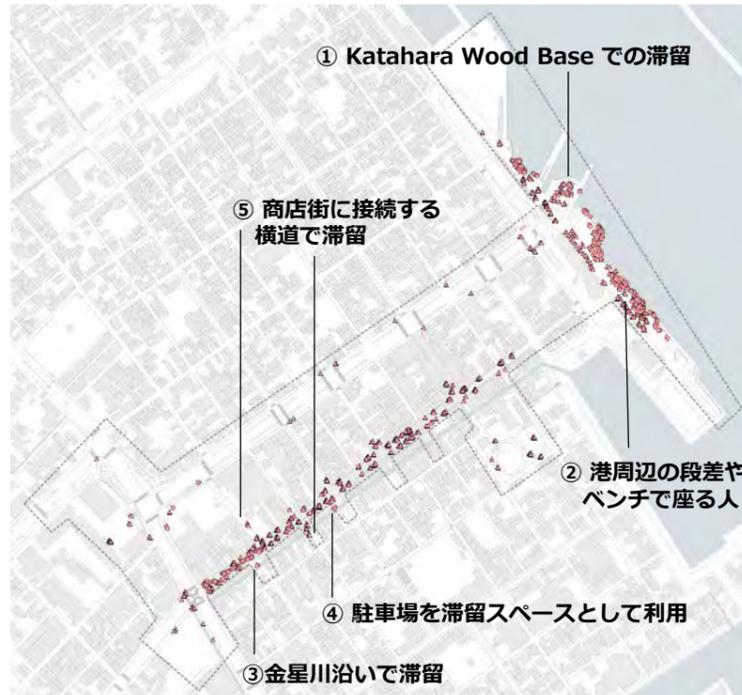
また、そのように人が集まり、滞在することによって、商業的、経済的な価値も高まることが期待できます。

- ① 平日の通常時においては、今治商店街や広小路でのポジティブな滞留行動は、あまり見られない。一部、飲食店周辺などにおいて、立ち話をしている様子が見られる。また、今治港では、若者の集団が遊ぶ様子が観察されている。
- ② 休日のイベント時においては、多様な滞留行動が観察された。グループで訪れ、今治港の屋外空間で時間を楽しむ人が多い一方で、快適な滞留空間の不足（潜在的な利用可能性）も確認することができた。



① 平日の滞留者分布 - アクティビティ別 -

滞留状況	行動
○ 座っている	● 話している
△ 立っている	● 飲食している
	● 楽しむ (買い物/遊び/写真撮影など)
	● 休憩 (荷物整理/居眠りなど)
	● 道に迷っている様子
	● 喫煙
	● その他 (信号待ち/スマホなど)



滞留状況
● 座っている
▲ 立っている

② 休日 (イベント時) の特徴的な滞留行動



① Katahara Wood Base での滞留



② 港周辺の段差やベンチで座る人



③ 金星川沿いで滞留



④ 駐車場を滞留スペースとして利用



⑤ 商店街に接続する横道で滞留

4-3 エリアの設定と現状分析・課題

エリアの設定と各エリアの現状分析

A 今治港～内港～今治城

- ・今治港から広小路・商店街方面へのつながりが弱い
- ・今治港・今治城の視覚的・動線的つながりが弱い
- ・水辺の風景や堀などの歴史的資源が十分活用されていない
- ・来訪者が多い今治城のアプローチ空間や周囲との接続の改善

B 広小路（今治港線、港側）・新町商店街

- ・広小路の海側のアイストップとして港側が、歩行回遊性の拠点として設けられていない
- ・新町商店街は閉じている店舗が多い。近年新規出店もある
- ・金星川や滞留行動がみられる辰の口公園の活用可能性

C 広小路（今治港線、中央部）・今治商店街

- ・クスノキが残る広幅員街路である広小路のシンボル性
- ・広小路は沿道店舗が少なく今治商店街は閉店舗が多い。
- ・商店街におけるイベントの蓄積がある

D 広小路(今治港線、市役所側)・ドンドビ交差点・市役所

- ・市役所と港と結ぶ広小路のシンボル性が活かされていない
- ・市役所前交差点の滞留空間が回遊拠点になっていない
- ・市役所移転に伴う庁舎の活用と市民広場の整備可能性
- ・ドンドビ交差点が商店街入り口としてのゲート性に乏しい

E 今治駅周辺

- ・広小路（今治停車場線）の環境や歩行者を活かした、道路幅員再構成やほこみち制度の導入による利活用の促進
- ・今治駅周辺は駐車場とロータリーが多く面積を占め、自転車、歩行者の回遊拠点としての機能に乏しい
- ・駅前からシビックゾーンの中央部に向かう歩行動線

F シビックゾーン周辺

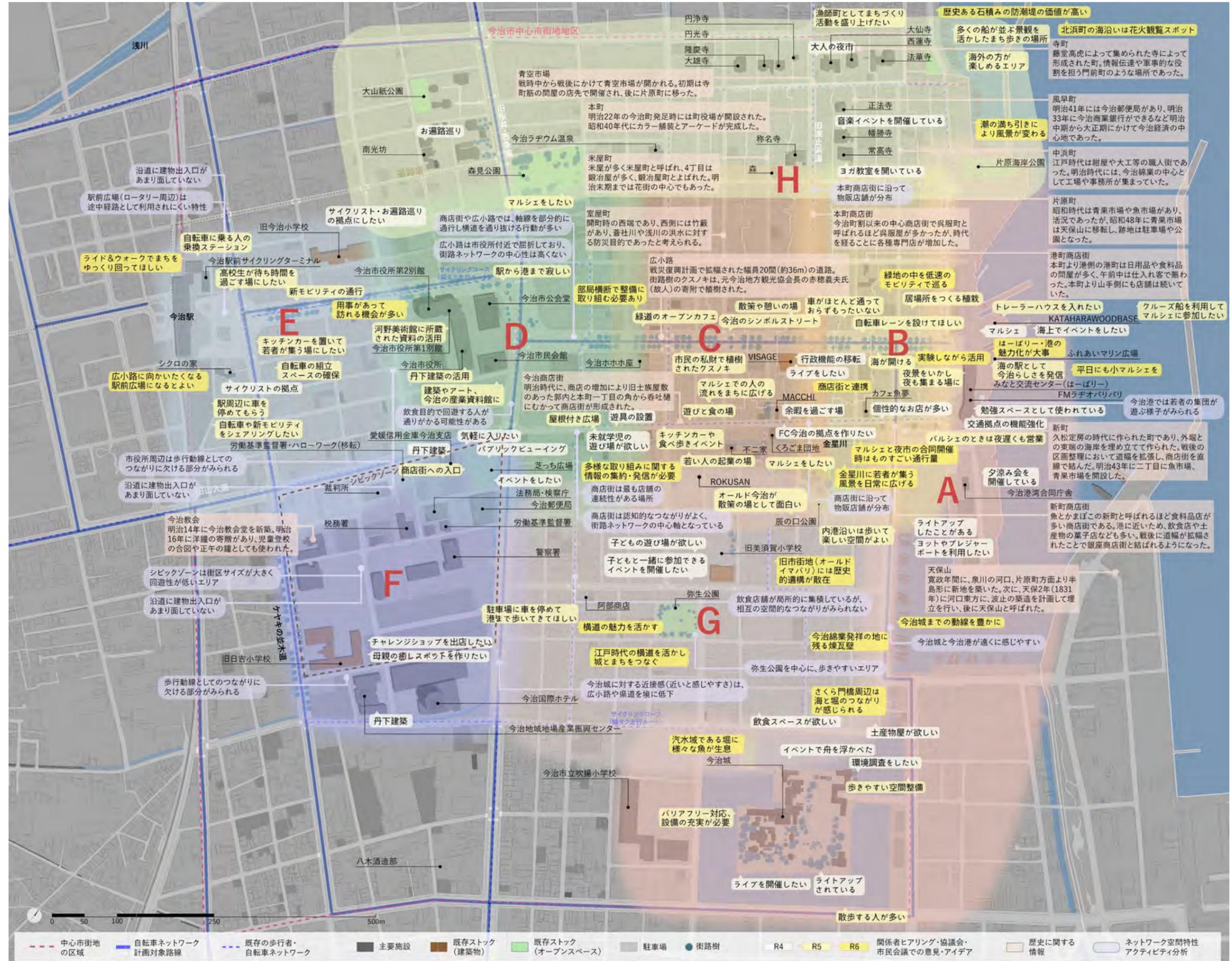
- ・ネウボラ拠点施設等、整備予定の公共施設による拠点性の向上が求められる
- ・街区が大きく、隣接街区との接続状況から、エリアとして歩行回遊性のポテンシャルが低い
- ・芝っ広場が管理運営上の課題から十分活用されていない
- ・各公共施設更新にあたってゾーン全体での歩行動線、滞留空間の創出が求められる

G 松本町周辺

- ・昔からの繁華街として娯楽・飲食店の面的集積がみられる
- ・今治城周辺に近接中心性が比較的高いエリアがある
- ・弥生公園周辺に媒介中心性が高い部分がみられる

H 寺町周辺～美保町

- ・老朽化が進行する木造家屋や空き家が多くなっている
- ・11の寺社が残るなど城下町の面影を残すエリアで寺社は音楽等のイベント会場に活用されている
- ・美保町は歴史的な防潮堤や漁船の風景など海外観光客からも注目されている



中心市街地まちづくり構想で設定したエリアに対して、令和5～6年度の検討、令和6年度のネットワーク空間特性・アクティビティ分析の結果も踏まえ、中心市街地の回遊性向上・エリア間のつながりの強化を考慮したエリアの再設定をおこなった。

将来ビジョン（案）とデザインノート



5

5-1 将来ビジョン (案)

(1) 各エリアの公共空間デザイン戦略の方向性

A 今治港～内港～今治城

- A-①：今治港と広小路・新町商店街のつながりの強化
- A-②：今治港・今治城のつながりの強化
- A-③：水辺の風景・歴史的資源の活用
- A-④：今治城のアプローチの改善

B 広小路（今治港線、港側）・新町商店街

- B-①：広小路（今治港線）のシンボル性の向上
- B-②：チャレンジの場としての新町商店街の活用
- B-③：辰の口公園の拠点・ネットワーク化

C 広小路（今治港線、中央部）・今治商店街

- C-①：広小路（今治港線）と商店街のつながりの強化
- C-②：屋根付き広場としての今治商店街の活用
- C-③：金星川の水辺の活用

D 広小路(今治港線、市役所側)・ドンドビ交差点・市役所

- D-①：丹下建築と広小路のつながりの強化
- D-②：市役所前交差点の拠点化
- D-③：市役所前の広場（駐車場）の再編
- D-④：ドンドビ交差点のゲート性の向上

E 今治駅周辺

- E-①：広小路（今治停車場線）の再編・利活用
- E-②：今治駅周辺の再編・拠点化
- E-③：駅とシビックゾーンのつながりの強化

F シビックゾーン周辺

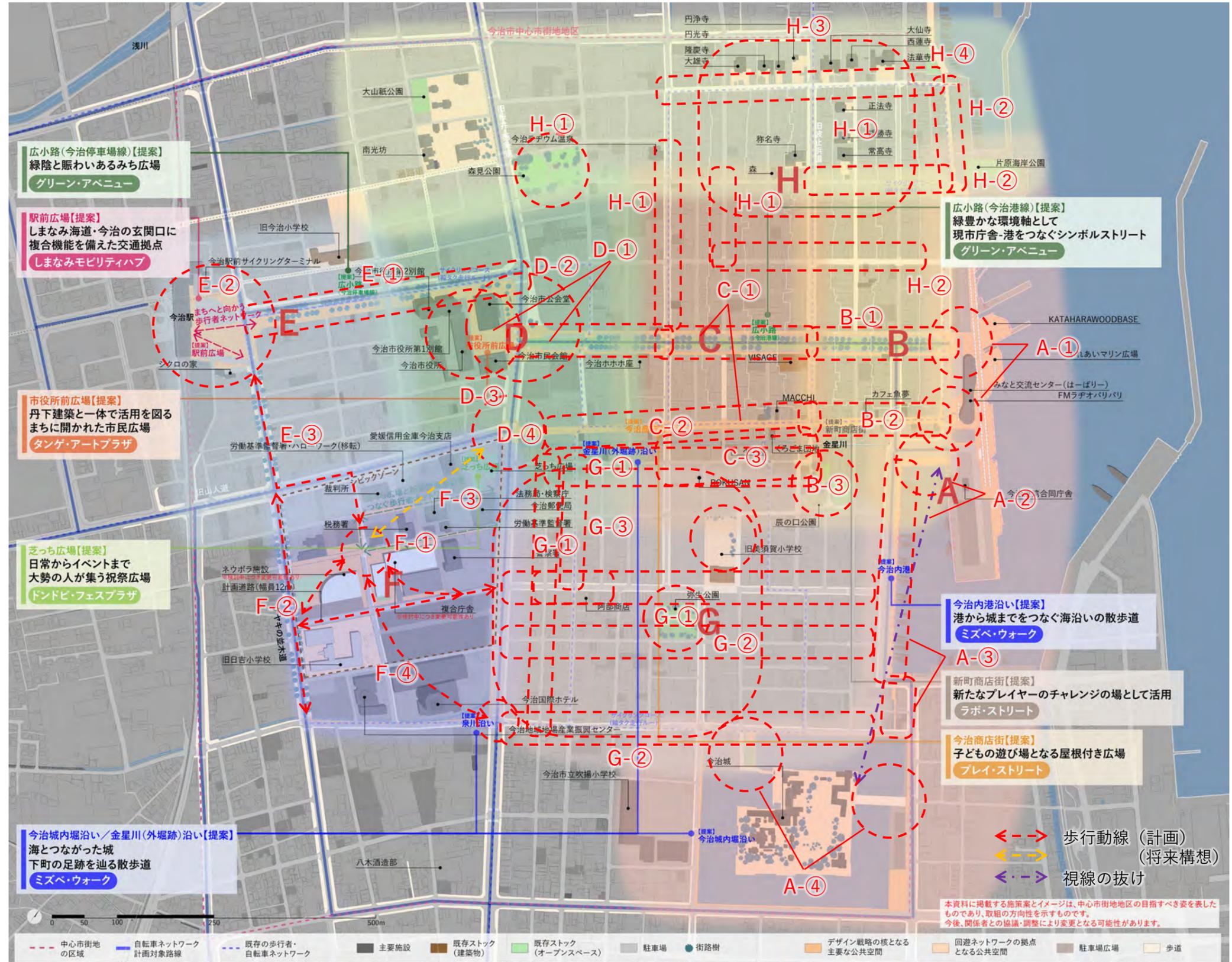
- F-①：公共施設整備の連携による拠点性の向上
- F-②：シビックゾーンと隣接エリアのつながりの強化
- F-③：芝っ広場の利活用、エントランス性の強化
- F-④：施設整備を契機とした歩行回遊性の向上

G 松本町周辺

- G-①：エリアとしての回遊性・滞留機能の向上
- G-②：シビックゾーンや今治城とのつながりの強化
- G-③：民間活動同士、公共事業との連携の強化

H 寺町周辺～美保町

- H-①：城下町の特徴を活かしたエリアの活性化
- H-②：今治港、美保町方面と中心市街地のつながりの強化
- H-③：既存の活動の展開・連携の強化
- H-④：美保町独自の風景・歴史的資源の活用



--> 歩行動線 (計画)
--> (将来構想)
--> 視線の抜け

本資料に掲載する施策案とイメージは、中心市街地地区の目指すべき姿を表したものであり、取組の方向性を示すものです。今後、関係者との協議・調整により変更となる可能性があります。

5-1 将来ビジョン (案)

(2) 将来ビジョン (案)

蒼社川周辺(計画中)

かつての城下町の外堀で、中心市街地の縁を流れる蒼社川は、貴重な自然環境を活かして市民がアクティビティを楽しんだり、ふらっと立ち寄り憩える公共空間として“まちの縁側”のような場所となることを目指す。

複合庁舎(計画中)

市庁舎移転とともにまちに開かれた施設・広場を検討中。

ネウボラ施設(計画中)

子育て世代の相談所として、また屋内外で子どもが遊ぶことのできる場所としてまちに開かれた施設整備を検討中。

広小路(今治停車場線)【提案】

緑陰と賑わいあるみち広場

グリーン・アベニュー

駅前広場【提案】

しまなみ海道・今治の玄関口に複合機能を備えた交通拠点

しまなみモビリティ・ハブ

サイクリングターミナル

今治市役所

庁舎機能の移転を検討しており、移転後は文化的施設として丹下健三の設計した建築を活かしたリノベーションを検討している。

市役所前広場【提案】

丹下建築と一体で活用を図るまちに開かれた市民広場

タンゲ・アートプラザ

広小路(今治港線)【提案】

緑豊かな環境軸として現市庁舎-港をつなぐシンボルストリート

グリーン・アベニュー

寺町周辺

寺社は音楽等のイベント会場としても活用されており、今治にしかない文化創出の場としても期待される。老朽化した木造家屋や空き家の状況を把握しながら、歴史的な街並みを活かした拠点づくりが求められる。

美保町周辺

古くからの漁師町として、海沿いに多くの船が集まる風景は海外からの観光客にも注目されている。歴史ある石積みの防潮堤が残るなど、既存資源を活かしたまちづくりが求められる。

今治城内堀沿い／金星川(外堀跡)沿い【提案】

海とつながった城下町の足跡を辿る散歩道

ミズベ・ウォーク

今治城周辺

海水を引き込んだ堀は、様々な生き物の貴重な生息環境となっている。堀沿いの散策路を充実させつつ、港まで連続した歩行者空間を形成し、港-城の回遊性を高める。

今治内港沿い【提案】

港から城までをつなぐ海沿いの散歩道

ミズベ・ウォーク

MICE機能の整備(計画中)

海事関係をはじめ、さまざまな分野での展示会やイベント等を誘致可能な会場を中心市街地内で検討中

はーばりー・今治港周辺

「交通」の港から「交流」の港へ」を基本コンセプトとしたみなと再生事業により整備された。月に2回おこなわれるせとうちみなとマルシェでは、多くの人が集まり賑わいが生まれている。

新町商店街【提案】

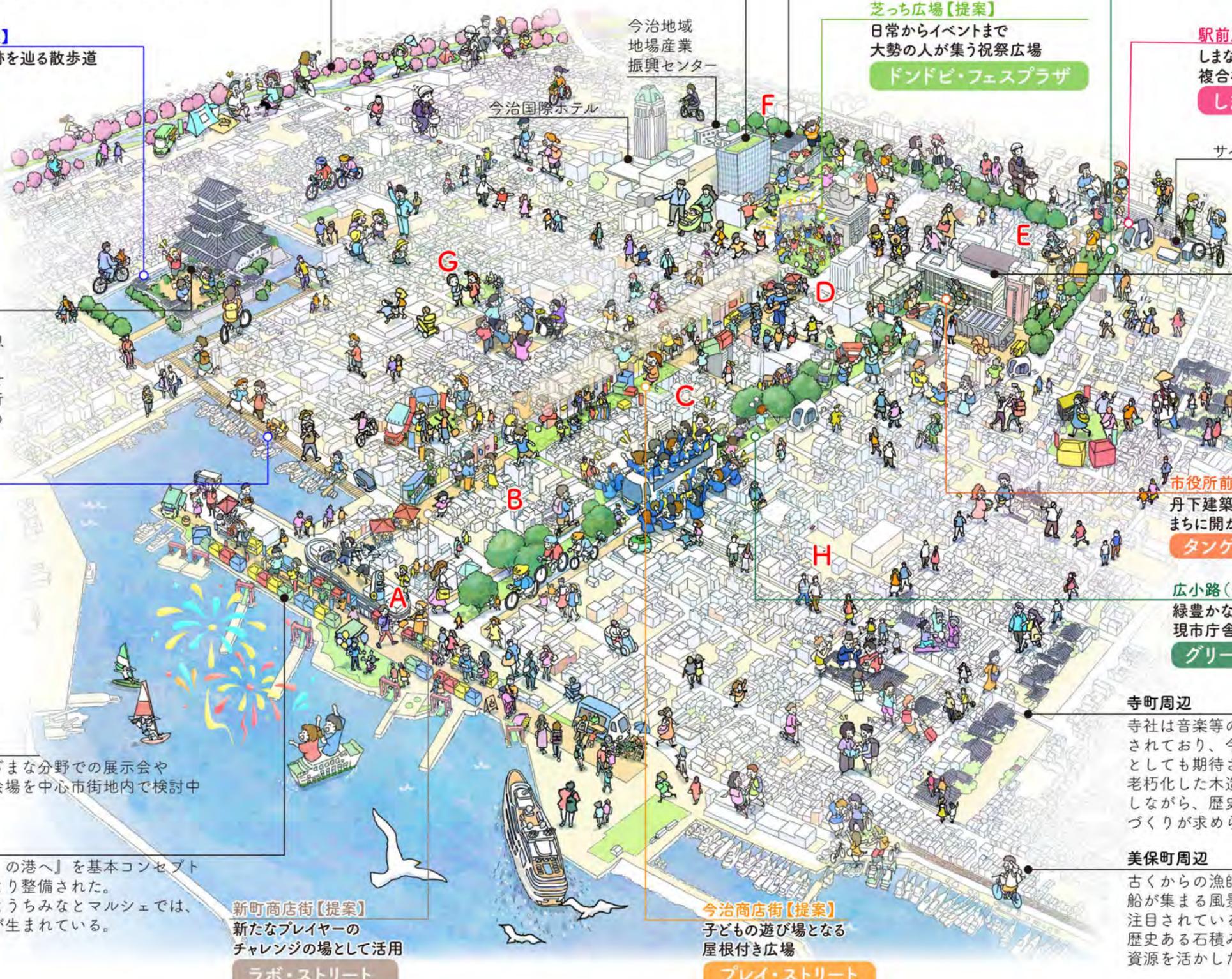
新たなプレイヤーのチャレンジの場として活用

ラボ・ストリート

今治商店街【提案】

子どもの遊び場となる屋根付き広場

プレイ・ストリート



本資料に掲載する施策案とイメージは、中心市街地地区の目指すべき姿を表したものであり、取組の方向性を示すものです。今後、関係者との協議・調整により変更となる可能性があります。

5-2 各エリアのデザインノート

A 今治港-内港-今治城



エリアの現状分析・課題

- 今治港周辺は、「みなと再生事業」「せとうちみなとマルシェ」の実施、みなと交流センター「はーぱりー」の日常利用など、にぎわい創出の拠点となりはじめているが、街とのつながりが弱い。
- 今治港から内港は、海を臨む貴重な水辺空間であるが、今治港と今治城をつなぐ視線が通っておらず、堀と海をつなぐ水路が活かされていないなど、水辺を活かした回遊性の向上や各拠点の活用が望まれる。
- 今治城は、今治を代表する主要観光地であり、環境調査やまちづくり活動の場としても活用されているが、周囲と連携が少なく中心市街地の賑わい創出の拠点として機能を十分果たしているとはいえない。
- 海側の各拠点間は距離的には近いが、視覚的つながりが弱く、歩行動線的には遠い関係となっている。



港周辺でのマルジェの賑わい



内港の船溜まりの風景



今治商店街と港周辺は多くの人通りが見られるが、広小路や今治城方面など周辺への波及は少ない。



はーぱりー周辺や海岸通線は、動線のつながりが弱く、広小路・新町商店街と距離的には近いが、歩行動線的には遠い関係となっている。

エリアの公共空間デザイン戦略

- A-①**：「みなと再生事業」「せとうちみなとマルシェ」の実施、みなと交流センター「はーぱりー」の利用によりにぎわい創出の拠点となり始めている今治港と、広小路・新町商店街との歩行者のつながりを強化する。
- A-②**：今治港と今治城の視線を通るよう視点場の整備等を進め、港から見た今治城のランドマーク性を強化し、両者の間の往来を増やす。
- A-③**：今治内港の水辺の風景や海と堀をつなぐ水路などの歴史資源を活かした水辺の散歩道の整備を検討する。
- A-④**：来訪者の多い今治城のアプローチ空間を周囲の街との接続を考慮したかたちで改善していく。

都市基盤整備とエリアマネジメントの検討例

今治港…内港…内堀…金星川(外堀跡)…泉川



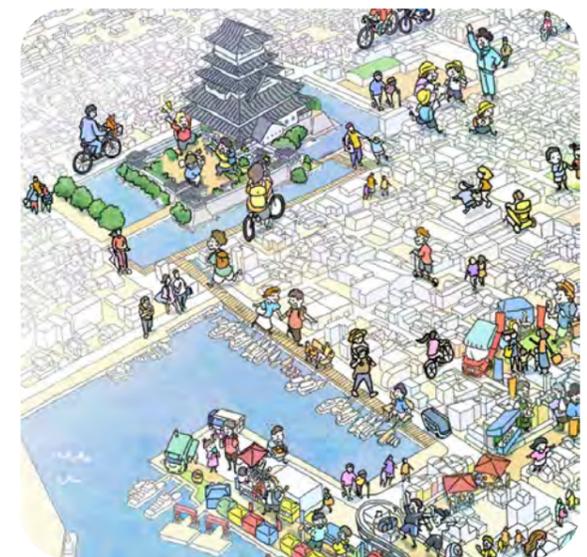
都市基盤整備の提案

- 今治港、内港、内堀、金星川、泉川など、多様な水辺空間を活かし、歩行者空間や滞留空間を整備

想定されるエリアマネジメントと課題

- 港エリアや今治城周辺等のアセットマネジメント
- 船舶+モビリティ利用など、交通結節の中間サポート
- みなと緑地PPPの導入等官民連携による都市空間の魅力化
- 広面積のアセットの活用方法の検討
- 港エリアの平日と週末利用の異なるニーズへの対応 など

(凡例) ○ 想定されるエリアマネジメント ● 課題



今治港～内港～内堀の将来イメージ

5-2 各エリアのデザインノート B 広小路(今治港線、港側)・新町商店街



エリアの現状分析・課題

- ・ 広小路(今治港線)は、港につながる広幅員街路という空間の特徴を活かした、今治のシンボルとなる街路整備の可能性がある。
- ・ 広小路は、軸線方向、横断方向共に歩行者が少ない。広小路の港側はロータリーとなっており、歩行回遊性の拠点として設えられていない。
- ・ 新町商店街は、店舗が集積しているが、シャッターの閉まっている店舗が多い。屋根が無い開放感がある。近年、特徴のある良質な飲食店など少しずつ新規店舗の出店がみられ、チャレンジの場としての活用可能性がある。
- ・ 商店街南側の金星川は、地域の歴史を伝える資源であるが、現状十分活用されていない。
- ・ はーばりー、今治商店街、辰の口公園は、平日・休日ともに比較的滞留行動がみられ、歩行回遊動線の拠点となるポテンシャルがみられる。



広小路(今治港線) (撮影 北村 徹) イベント時の新町商店街



はーばりー、今治商店街や辰の口公園周辺では、比較的多くの滞留行動がみられる。広小路は、広幅員の車道により、歩行動線のつながりを分断する要素となっている。

エリアの公共空間デザイン戦略

- B-①**： 広小路(今治港線)を受ける港側の歩行動線を改善し、港と街のつながりを強化する。広小路は、管理者である愛媛県と連携し、市民の憩いの場となり今治の顔となるシンボル性の高い街路として整備・活用を検討する。
- B-②**： 開放感があり、特徴のある良質な店舗が少しずつ増えている新町商店街を、新規店舗のチャレンジの場として活用する。平時からイベント時まで沿道店舗が使えるテラスなどの街路デザインを検討する。商店街南側の金星川を活かした水辺空間の創出を検討する。
- B-③**： 平日・休日ともに滞留行動がみられた辰の口公園を、歩行回遊動線の拠点として位置づけ、都市内の広場としての機能を持たせつつネットワーク化を検討する。

都市基盤整備とエリアマネジメントの検討例

新町商店街

ラボ・ストリート

新たなプレイヤーの活用

都市基盤整備の提案

- ・ 新町商店街を、チャレンジの場として実験的に活用
- ・ 平時からイベント時まで沿道店舗が使えるテラスなど商店街の空間活用の検討

想定されるエリアマネジメントと課題

- 実験的な空間活用のプログラム化と出店等へつなげるアセットマネジメントの体制構築
 - 商店街内建物の改修や更新に関する継続的検討
 - 港と街をつなぐ結節点としての拠点づくり
 - 港と近接する立地を活かしたターゲットの拡大
 - 商店街及び各商店の特徴・ポテンシャルの活用 など
- (凡例) ○想定されるエリアマネジメント ●課題



新町商店街の将来イメージ

5-2 各エリアのデザインノート C 広小路(今治港線、中央部)・今治商店街



エリアの現状分析・課題

- 広小路は、幅員に対し交通量が少ない。市民寄付で植樹されたクスノキが残るシンボリックな街路である。
- 広小路(今治港線、中央部)は、商店街を含め南北に横断する歩行者がみられる。港側に比べ歩行者が多い。
- 今治商店街の中央部は、店舗が集積しているがシャッターの閉まっているお店も多い。近年新規出店もみられる。平日もお店を見る、会話をするとといった滞留行動がみられる。土曜夜市や子どもが真ん中フェスタなどイベント時は、屋根のある空間が活用され、多くの住民が集まる。
- イベントの実績の蓄積から屋根付き広場としての活用の可能性がある。
- 本町商店街は、寺町など北側のエリアへの重要なアプローチであるが、現状歩行者が少ない。
- 商店街南側には、長く経営している飲食店などが残る。



広小路(今治港線)のクスノキ

イベント時の今治商店街

平日の滞留行動の分布状況



今治商店街では、現状、高齢者層の方の滞留行動が多くみられる。

飲食店舗出入口の分布状況



旧小学校の西側は、最も飲食店舗が集積しているエリア

エリアの公共空間デザイン戦略

- C-①:** 広小路(今治港線)は、管理者である愛媛県と連携し、既存のクスノキを活かしつつ、グリーンインフラの導入を検討し、市民の憩いの場となるとともに、今治の顔となる緑豊かなシンボル軸として整備を検討する。現状みられる商店街を含めた南北方向の歩行回遊性を活かすきめ細かい空間構成とする。
- C-②:** 今治商店街は、高齢者を含めた平日の既存の滞留行動を活かしつつ、イベント時の空間活用の実績を踏まえ、子供の遊び場等屋根のある広場空間としての活用を検討する。寺町方面へ続く本町商店街とのつながりも強化する。
- C-③:** 金星川の水辺を活用した居場所を整備し、古くからの飲食店や、旧小学校のある商店街南側とのつながりを強化する。

都市基盤整備とエリアマネジメントの検討例

広小路(今治港線)

グリーン・アベニュー
既存樹を活かした緑豊かな街路

都市基盤整備の提案

- 既存の街路樹を活かし、グリーンインフラを導入しながら、雨水流出抑制、都市環境や生物多様性の向上などに寄与する緑豊かな環境軸として再編

想定されるエリアマネジメントと課題

- 空間のプロモーション(イベント利用も含む)
- 植栽・環境装置の定期的なメンテナンス
- 駅・丹下建築と港を結ぶ空間的・交通的機能の検討
- モビリティとグリーンインフラそれぞれの利活用検討 など

(凡例) ○想定されるエリアマネジメント ●課題



広小路(今治港線)の将来イメージ

今治商店街

プレイ・ストリート
子どもの遊ぶ屋根付き広場

都市基盤整備の提案

- 商店街を屋根付き広場と捉え、遊具や人工芝などを設置して子どもの遊びを誘発する空間にデザイン

想定されるエリアマネジメントと課題

- まちなかの遊休不動産の流動化(サブリース等)
- アーケードの有効活用(通年での利用プログラム)
- 新旧機能共存の商店街におけるブランド戦略
- エリアリノベーションに向けた活動・運営主体の存在
- 個々の活動を有機的に結びつける思想と主体の検討 など

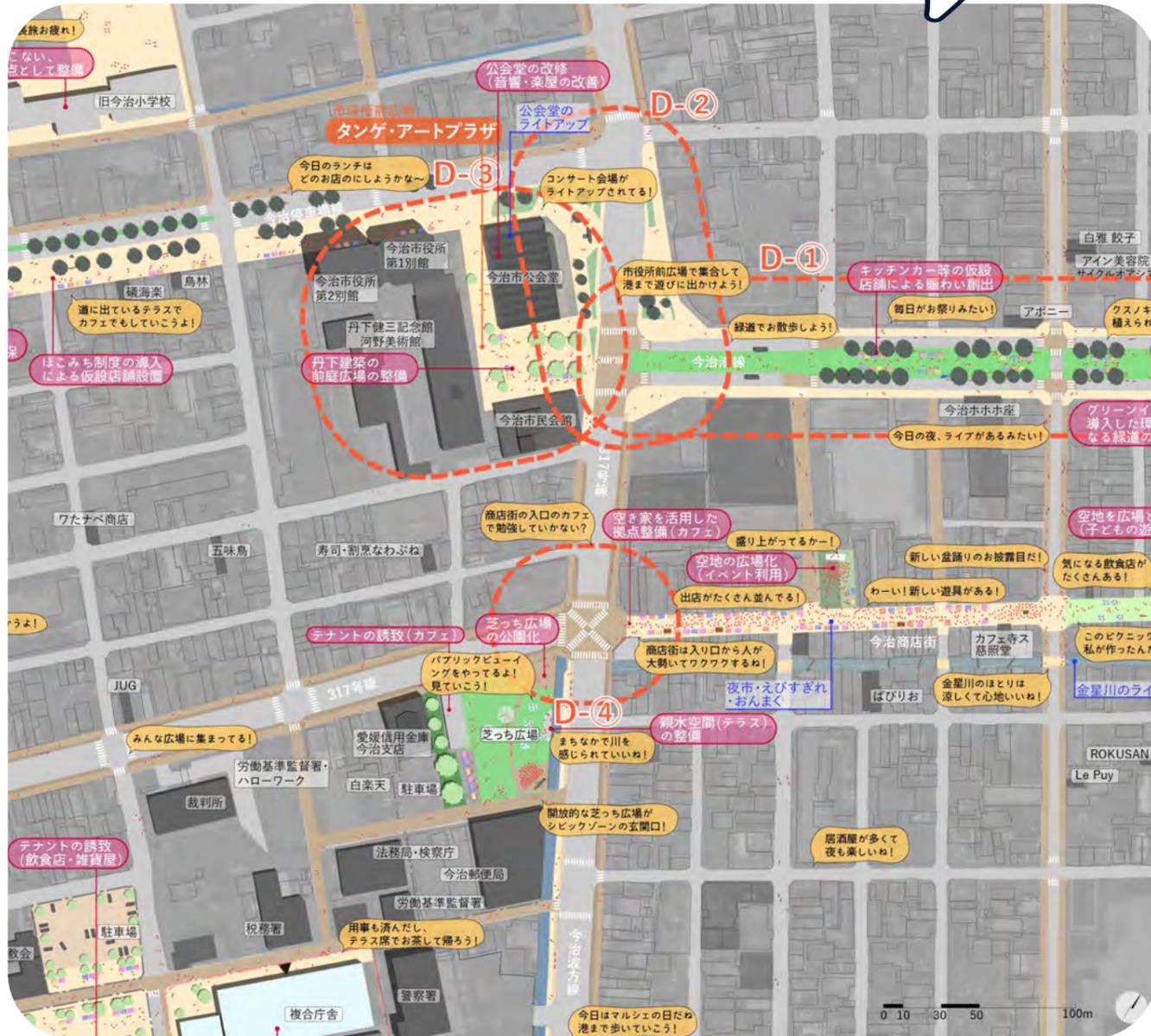
(凡例) ○想定されるエリアマネジメント ●課題



今治商店街の将来イメージ

5-2 各エリアのデザインノート

D 広小路(今治港線、市役所側)・ドンドビ交差点・市役所



都市基盤整備とエリアマネジメントの検討例

市役所前広場

タンゲ・アートプラザ
丹下建築ミュージアムを引き立てる
前庭広場

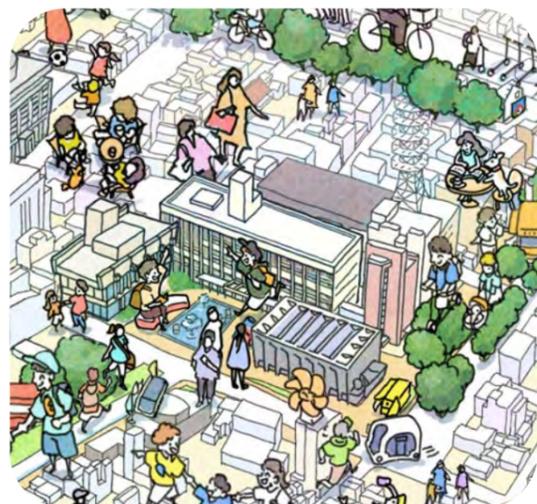
都市基盤整備の提案

- 丹下健三の建築群のリノベーション・活用と一体で検討し、名建築に囲まれた広場として再編
- まちに開かれたミュージアムを象徴する広場デザイン

想定されるエリアマネジメントと課題

- 丹下建築ミュージアム(仮)との一体的な管理運営
- 景観保全のための環境美化
- 港と駅を結ぶ軸の中間に存在する象徴的な空間
- 現在活用されている駐車スペースの新規確保 など

(凡例) ○ 想定されるエリアマネジメント ● 課題



市役所前広場の将来イメージ

エリアの現状分析・課題

- 広小路(今治港線、市役所側)は、商店街を含め南北に横断する歩行者がみられ比較的歩行者が多い。
- 市役所前交差点は、かぎ型に屈折する特徴的な場所であるが、交差点が大きく横断しづらい。滞留空間も周辺街区との連携がなく効果的に使われていない。市役所と広小路の関係にて、印象的なビスタ・アイストップの好条件が活かされておらず、自動車中心の交差点の印象が強い。
- 集積する丹下建築の活用について、広小路や周辺エリアとの連携を踏まえた議論が必要である。
- ドンドビ交差点は、今治商店街の玄関口として人々を迎え入れる雰囲気少なく、イベント時は過度に混雑し信号待ち、通行の快適性が低い。今後、ゲート性の演出や魅力的な滞留空間創出の可能性はある。
- 国道317号線沿いの水路は交差点付近で暗渠となり活用されていない。



市役所前広場 (撮影 北村 徹)

イベント時の商店街入り口



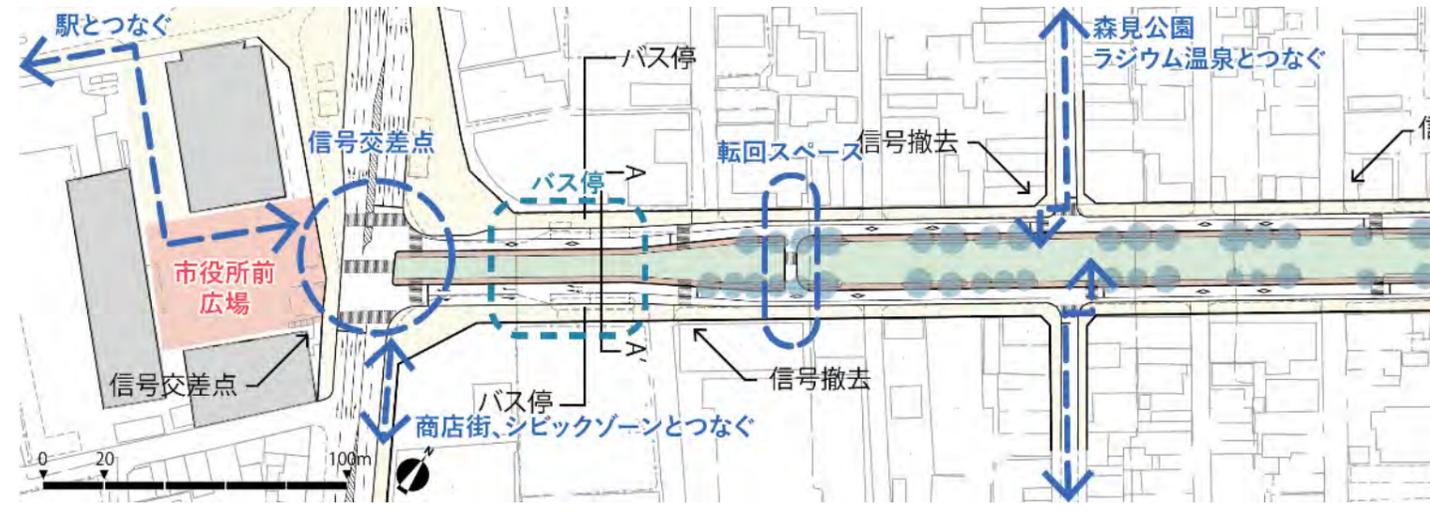
歩行動線のつながりの良さ (解析範囲400m)
動線が屈折している市役所前交差点周辺は、駅方面、寺町、商店街、シビックゾーンなど、各エリアを隔てる要素となっている。



歩行空間の認知的つながりの良さ
ドンドビ交差点は、最も認知されやすい交差点の一つで、街の印象に影響を与えやすい場所。

エリアの公共空間デザイン戦略

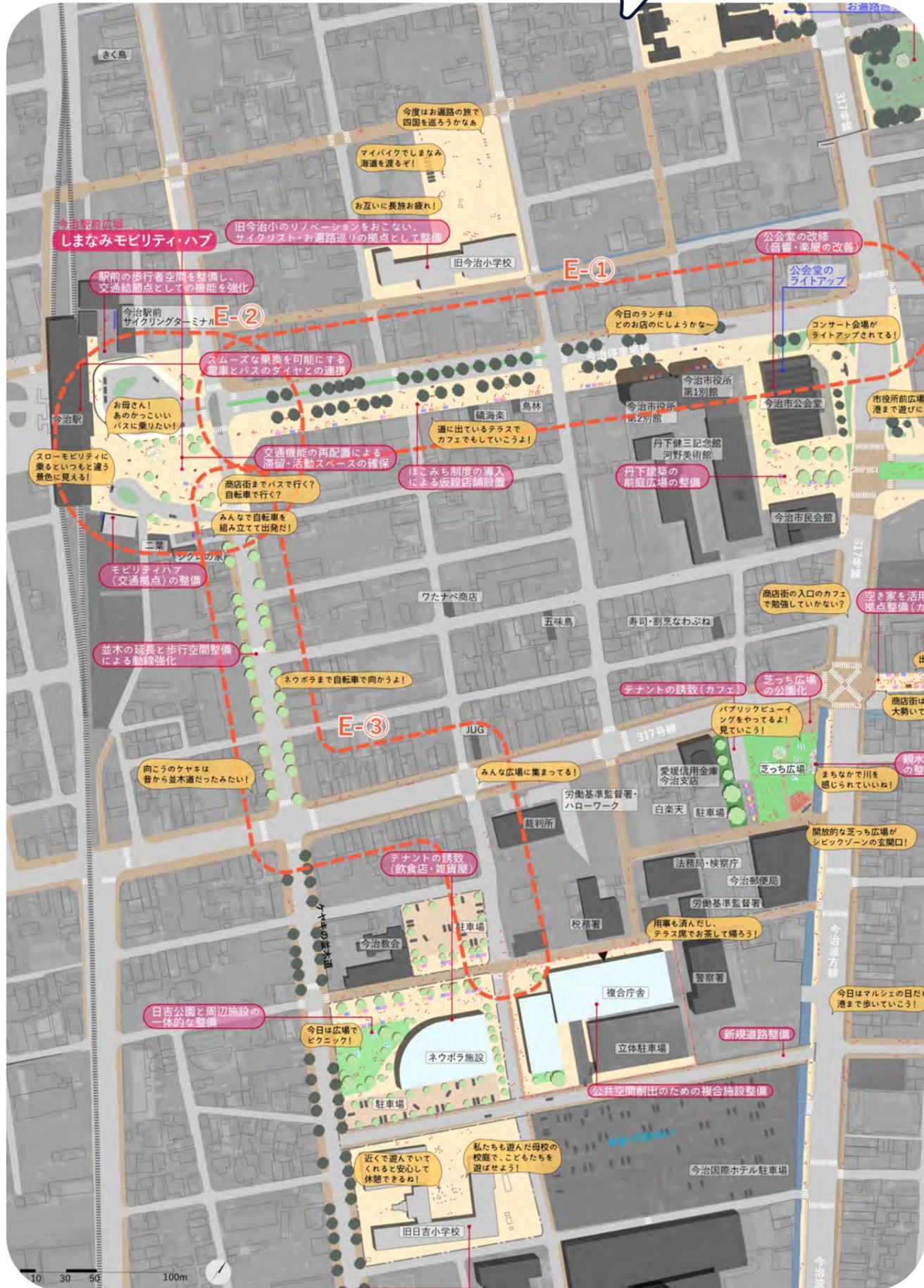
- D-①: 広小路(今治港線)は、丹下建築である市役所等の建築と港をつなぐ、シンボル性の高い街路として整備を検討する。国道317号(今治波方港線)の横断部は街路のシンボル性が連続するあり方を検討する。
- D-②: かぎ型に屈折する特徴的な市役所前交差点は、広小路の再整備と並行して、歩行動線のあり方、滞留空間の再配置、周辺敷地との一体的な活用などを検討し、歩行回遊性の拠点としての整備を検討する。
- D-③: 市役所前の広場(駐車場)は、丹下建築に囲まれた広場として広小路と一体で再編を検討する。
- D-④: ドンドビ交差点は、今治商店街の玄関口としてのゲート性をもち、イベント時も歩行者回遊に寄与し、滞留のしやすい空間を検討する。国道317号線沿いの水路を活かした水辺空間を検討する。



市役所前広場と広小路のつながりのイメージ

5-2 各エリアのデザインノート

E 今治駅周辺



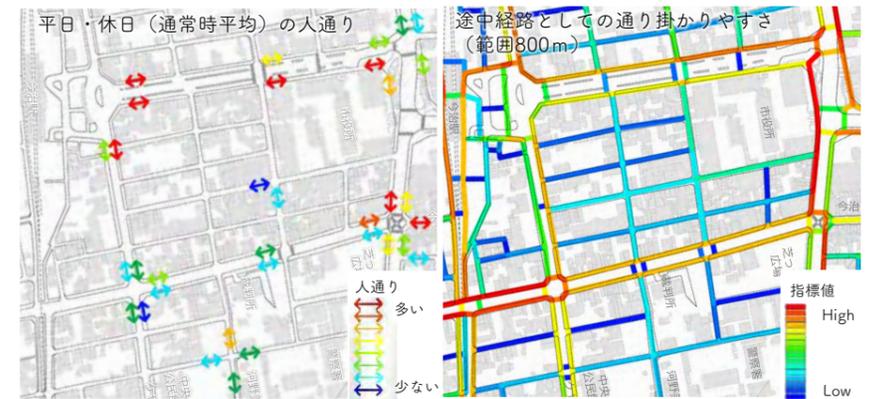
エリアの現状分析・課題

- ・ 広小路（今治停車場線）もクスノキが残る広幅員道路で、今治市役所と今治駅を往来する歩行者が多い。沿道はオフィスビルが多い。
- ・ 今治駅周辺は、鉄道に加え、多くの路線バスが発着し、サイクリングターミナルが整備されるなど、交通拠点としての機能の充実が期待される。一方、駅前広場の面積の多くを駐車場とロータリーが占め、車中心の茫洋とした印象を与える。まち歩きや移動の拠点として街中へのアクセスがわかりづらく、拠点として十分機能しているとはいえない。
- ・ 今後、歩行者空間の創出や、多様なモビリティ活用の拠点となるモビリティハブへの展開の可能性がある。
- ・ 駅前から裁判所の西側を抜け、シビックゾーンの中央部に向かう歩行者がみられる。



広小路（今治停車場線）

今治駅前広場



駅前周辺は駐車場線、特に東側歩道の人通りが多い。裁判所の西側街路でも比較的多くの人通りがみられる。

駅前周辺は途中経路として利用されにくい。駐車場線、ケヤキ並木、今治街道で大きなブロックが形成され、その内部や周辺の回遊性が低い。

エリアの公共空間デザイン戦略

- E-1:** 広小路（今治停車場線）は、クスノキが残る広幅員の道路環境と、今治市役所と今治駅を往来する歩行者の存在を活かし、道路幅員の再構成による歩行者空間の拡幅、ほこみち制度の導入による利活用の促進等を図る。
- E-2:** 今治駅周辺は、駅と街とのつながりを踏まえたロータリー形状の再検討による歩行者空間の整備を検討し、バス、自動車、自転車、グリーン・スローモビリティなどの拠点となるモビリティハブとしてのあり方を検討する。
- E-3:** 現状みられる、駅前から裁判所の西側を抜け、シビックゾーンの中央部に向かう歩行回遊性を活かし、ケヤキ並木を介した駅とシビックゾーンのつながりを強化する。

都市基盤整備とエリアマネジメントの検討例

今治駅前広場



都市基盤整備の提案

- ・ サイクリングターミナル等と連携し、バス、自転車、グリーン・スローモビリティなど多様な交通モードの乗換拠点となり、人の活動が生まれるモビリティハブとして検討

想定されるエリアマネジメントと課題

- モビリティマネジメントの運営主体
- 滞留・活動スペースの有効活用
- 滞留・活動スペースでの日常的な仕掛け
- 収益源になりづらいモビリティマネジメントの継続性 など

(凡例) ○想定されるエリアマネジメント ●課題



今治駅前広場の将来イメージ

5-2 各エリアのデザインノート F シビックゾーン周辺



エリアの現状分析・課題

- シビックゾーンは、ネウボラ拠点施設の整備予定地であり、今治市役所の移転先の候補でもある。また周辺の官公庁施設の老朽化による更新の需要が高まっており、エリアの一体的なあり方の議論が必要。
- シビックゾーンは、中心市街地の中でも街区が大きく、かつ隣接するエリアとの街路同士の接続も悪く、建物の開口も少ないため、歩行回遊性のポテンシャルが低く、実際歩行者が少ない。
- 芝っち広場（大丸跡地）は、中心市街地の中心部かつ、周辺エリアをつなぐ重要な位置にあるが、管理運営上の課題から十分利用されていない。整備・活用のポテンシャルは高い。
- 各公共施設の更新にあたっては、中心市街地全体の回遊性向上に寄与するため、施設更新の機会を活かした、ゾーン全体での歩行動線、滞留空間の創出の検討が必要。



シビックゾーン（旧日吉小学校）



イベント時の芝っち広場
(https://miton-imabari.jp/publicviewing2022/)



現況のシビックゾーンの街区内は、動線のつながりが弱く、人の活動が集まりにくい。



整備後、歩行動線のつながりの良さ（解析範囲400m）
317号線と今治街道から、シビックゾーン内部へ動線を通すことで、歩行回遊性の向上・周辺への波及が期待できる。（提案）

エリアの公共空間デザイン戦略

- F-①**：ネウボラ拠点施設、複合庁舎等、検討される公共施設整備を連携し、シビックゾーンの公共サービス機能、災害対策や市民活動の拠点性の向上を図る。
- F-②**：歩行回遊性のポテンシャルが低く、歩行者が少ないシビックゾーンに対して、施設更新の機会を活かし、エリア内の歩行動線、滞留空間を創出し、敷地内だけでなく、隣接エリアとのつながりを強化する。
- F-③**：芝っち広場（大丸跡地）は、日常・イベント時に使いやすい広場として再整備を検討するとともに、ドンドビ交差点から、シビックゾーン内部へと人を促すエントランスとしての役割を果たすよう検討する。
- F-④**：ネウボラ施設整備や候補地となっている市庁舎移転を契機に、歩行回遊性を向上する動線、滞留空間の創出を検討する。具体的には、両施設の境界部の拠点広場とそこから隣接街区につながる動線を検討する。

都市基盤整備とエリアマネジメントの検討例

芝っち広場



ドンドビ・フェスプラザ

歓声と熱気が人々を呼び込む
祝祭広場

都市基盤整備の提案

- ゲートに囲まれた広場をまちに開き、日常・イベント時に大勢の人が集まることのできる広場として再編
- 既存のイベント活用の継続に加え、パブリックビューイング、映画鑑賞会等での活用を検討

想定されるエリアマネジメントと課題

- 芝っち広場の有効活用の展開
 - 公共資産の定型・収益化（利用受付窓口代行等も含む）
 - 公共施設の管理運営、環境美化、空間の魅力化
 - 企業型エリマネ活動やイベント等の実施実績
 - 面的な管理運営体制を見据えた検討 など
- (凡例) ○想定されるエリアマネジメント ●課題



芝っち広場の将来イメージ

【参考】（仮称）今治版ネウボラ拠点施設整備基本計画（令和6年5月策定）

（仮称）今治版ネウボラ拠点施設整備基本計画とは令和5年3月に策定された「（仮称）今治版ネウボラ拠点施設整備基本構想」をもとに、新たに整備する施設の整備方針等の具体化を図るものです。

【中心市街地に関する部分（主な内容を抜粋）】

- 敷地条件等（事業用地の選定）
旧日吉小学校の一部と、隣接する中央公民館、日吉公園、旧中央乳児保育所、旧働く婦人の家を含む一団の公有地を事業用地として選定
- 基本理念・基本方針
「つどいつながりはぐくむ みんなの居場所～こどもが輝く未来を創る～」
【はぐくむ】 全ての子育て世帯が安心して交流し気兼ねなく相談できる場所
【つながり】 成長や発達過程に応じて支援を必要とする人に必要な支援が提供できる場所
【つどい】 大人も子どもも多世代が集いわくわくと子育てを楽しめる場所
- 施設利用イメージ
・気軽に相談できる場所／利用者に寄り添った支援
・こどもの居場所/多様な活動のサポート
・多世代の活動・交流の場 ・中心市街地活性化の拠点 等

施設利用のイメージ（中心市街地活性化の拠点）



5-2 各エリアのデザインノート

G 松本町周辺



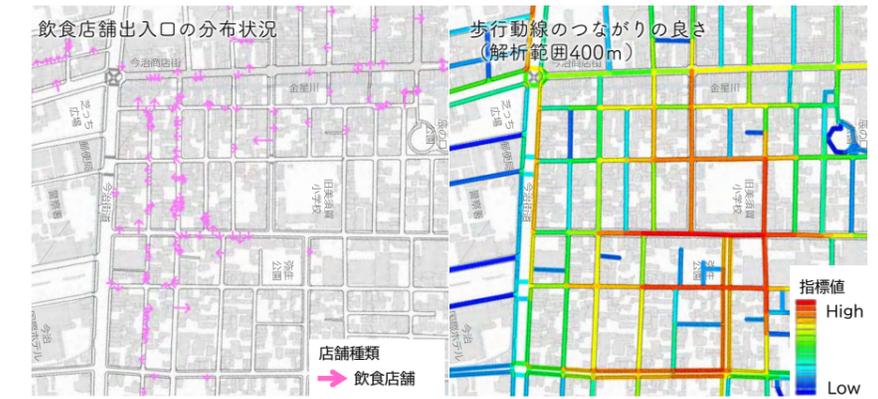
エリアの現状分析・課題

- 松本町周辺は、昔からの繁華街として娯楽・飲食店の面的な集積がみられる。エリア内に弥生公園や、統合された吹揚小学校などが位置する。今治商店街を横断して松本町周辺にアクセスする歩行者がみられる。
- 今治城周辺に近接中心性が比較的高いエリアがあり、周辺の改変によって認知されやすくなる可能性があり、また弥生公園周辺に媒介中心性が高い部分がみられるなど、今後の都市整備によって、シビックゾーンと今治城をつなぐエリアとして歩行回遊性の向上への寄与が期待される。



松本町大作戦
(<https://miton-imabari.jp/matsumotochodaisakusen-2024pr/>)

松本町周辺



松本町周辺には飲食店の出入口が密度高く分布しており、特に夜間においては、繁華街の雰囲気を感じられる沿道となっている。

今治城周辺の境界は、動線的なつながりが良く、歩いて回遊しやすい街路構成となっている。

エリアの公共空間デザイン戦略

- G-①：繁華街として娯楽・飲食店の面的な集積や、エリア内の公園等の公共空間を活かし、エリアとしての回遊性・滞留機能の向上を図る。
- G-②：歩行動線のつながりの良さを活かし、シビックゾーンと今治城をつなぐエリアとして歩行回遊性の向上へ寄与する。
- G-③：既存の民間の取組がみられるため、それらの活動同士、及び芝っち広場や街路整備等の公共事業による都市基盤整備との連携を図る。

5-2 各エリアのデザインノート

H 寺町周辺～美保町



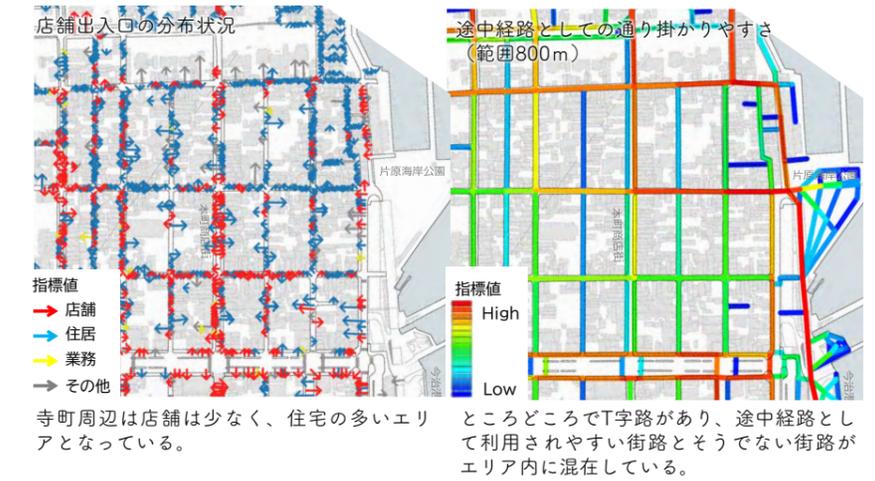
エリアの現状分析・課題

- かつての今治の中心的な場所として栄えていたエリアであり、11の寺社が残るなど城下町の面影を残す。寺社は音楽等のイベント会場に活用されている。老朽化が進行する木造家屋や空き家が多くなっている。
- エリアの特徴や、寺社のイベント活用の実績を活かしたまちづくりの可能性はある。
- 美保町は、古くからの漁師町であり、歴史的な石積みの防潮堤や、海沿いに漁船が連なる風景など、海外からの旅行者に人気がある。
- 漁師町の風景や、歴史的な石積みの防潮堤などの資源と、しまなみ海道と中心市街地をつなぐ立地を活かしたツーリズムの可能性はある。
- 媒介中心性をみると、周囲とのつながりが弱く、通り掛かりにくい街路が広がる一体がある。



本町商店街周辺

美保町周辺



エリアの公共空間デザイン戦略

- H-①：古くからの店舗の集積や、11の寺社が残るなど城下町の特徴を活かし、他地域にはない今治の魅力を伝えるエリアとして将来像を検討する。
- H-②：通り掛かりやすい経路の特徴を活かし、今治港、美保町方面と中心市街地をつなぐ回遊性の向上を図る。
- H-③：寺社でのイベントなど既存の活動の展開、連携を図る。
- H-④：石積みの防潮堤や、漁船の風景、特徴的な街並みなど、美保町の特徴を活かした拠点づくりを検討する。

5-3 都市基盤整備のデザイン提案

(1) 広小路（今治港線）のデザイン提案

公共空間デザイン戦略をもとに、先行整備が想定される広小路（今治港線）について、市役所（丹下建築）と港を結ぶ位置にあり、歴史的な並木が残るといったシンボル性を活かし、市民が活用しやすく、かつ今治の誇りとなる街路とすることを旨とし、整備内容の検討を行いました。

公共空間再編部会、及び今治市中心市街地創生デザイン会議にて、まちづくり、交通、環境形成・防災の観点から論点を整理し、下記A～Dの幅員構成案について協議を重ねました。

港の定期旅客航路の廃止等による車両交通量の減少、沿道店舗の減少等の現状を考慮するとともに、街路空間の質の向上による、これからの沿道の土地利用や市民活動の活性化に対する波及効果の期待から、新しい今治の顔としてよりシンボル性が高いD案が高く評価されました。

※今後、関係者協議・社会実験等を通して整備内容を検討していきます。

歴史的文脈の継承

- かつて丹下健三が構想した、都市空間と一体となって市庁舎と港をつなぐ市民広場の思想を、緑豊かな環境軸によって新たなカタチで実現する
- 震災復興計画で拡幅された20間（約36m）の幅員を、新たな都市機能（防災・環境等）の実現に活かす
- 市民の寄附で植樹されたクスノキを残し、市民の憩う居場所をつくる

防災・環境的な効果の発揮

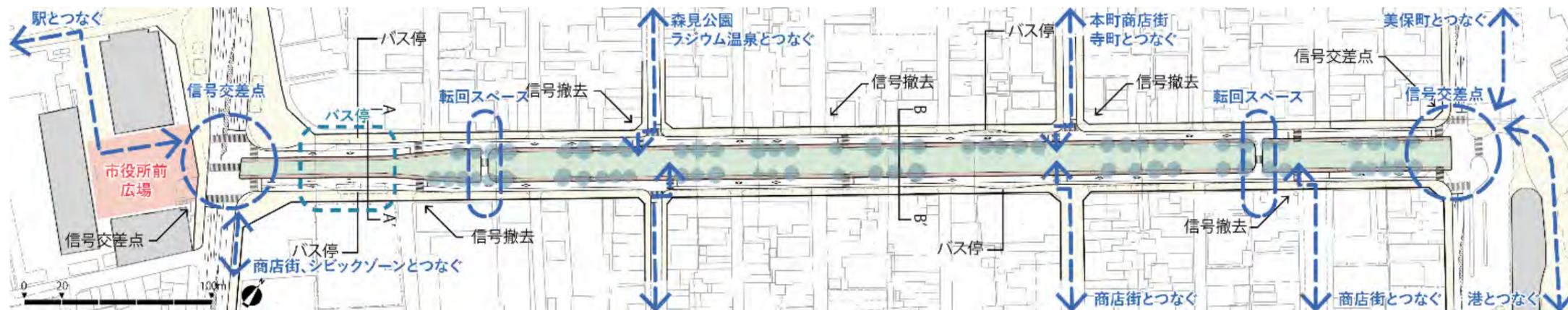
- 中心市街地は内水氾濫での浸水被害が想定される
- 広小路への雨庭などグリーンインフラの大規模導入による表面排水の浸透により、環境負荷・下水道負担軽減の可能性が高い



震災復興都市計画後の様子

まちづくり／交通／環境形成・防災からみた広小路（中央緑道整備案）の特徴

比較評価	【A】 両側歩道拡幅案	【B】 南側歩道拡幅案	【C】 北側歩道拡幅案	【D】 中央緑道案	
B-B'断面図					
まちづくり	シンボル性	○ 広幅員の歩道で広場と港をつなぐ	△ 偏心した道路構成のため、シンボル性を演出する工夫が必要	△ 偏心した道路構成のため、シンボル性を維持する工夫が必要	◎ 中央に広幅員の緑道を配置 既存樹木を活かした環境軸を形成し、広場と港をつなぐ
	活動・活用のしやすさ	◎ 南北それぞれに幅員12mの歩道があり、沿道と一体で活用が可能	○ 南側に幅員18mの広幅員の歩道 商店街と連携した活用が可能	△ 北側に幅員18mの広幅員の歩道 商店街との連携した活用が困難	○ 中央に幅員18mの広幅員の緑道 パブリックスペースとして活用
	沿道・周辺エリアへの波及効果	○ 沿道建物の前の歩道が広くなり、活動が展開すれば波及効果が期待できる	○ 南側の沿道建物の前の歩道が広くなり、一体的な利活用ができれば商店街への波及効果が期待できる	△ 北側の沿道建物の前の歩道が広くなり、一体的な利活用が難しいため商店街への波及効果が期待できない	△ シンボル空間として活用 沿道建物と車道で分離するため、活用のための工夫が必要
	歴史・思想の継承	○ 既存樹を活かした広幅員の歩道で広場と港をつなぐ	△ 既存樹を活かしているものの、偏心した道路構成により市民広場とは正対しない	△ 既存樹を活かしているものの、偏心した道路構成により市民広場と正対しない	◎ 既存樹を活かした緑地帯（広場）で市民広場と港をつなぐ
交通	安全性／交差点処理	○ 歩車道境界に緑の境界 交差点がコンパクトになる	○ 南側の広幅員歩道で安全性確保 交差点がコンパクトになる	○ 北側の広幅員歩道で安全性確保 交差点がコンパクトになる	△ 交差点が大きくなる 南北に直進する車は迂回が必要
	自転車走行環境	○ 車道両側に自転車道を確保	△ 自転車レーンを確保可能	△ 自転車レーンを確保可能	◎ 緑地帯外側に自転車道を確保 B、C同様自転車レーンも可能
環境形成・防災	グリーンインフラ	○ 幅員12mの歩道に分かれて設置 通行・滞留機能との両立が必要	○ 幅員18mの南側歩道にまとめて設置、通行・滞留機能との両立が必要	○ 幅員18mの北側歩道にまとめて設置、通行・滞留機能との両立が必要	◎ 幅員18mの緑道内にまとめて設置、歩道とは別で大規模なグリーンインフラの導入が可能
	緊急輸送道路	◎ 車道が中央部に位置し建物との離隔が取れるため、建物倒壊時にも機能が維持できる可能性が高い	△ 道路構成の偏心により車道と北側の建物との離隔がとりづらく、建物倒壊時の機能維持が懸念	△ 道路構成の偏心により車道と南側の建物との離隔がとりづらく、建物倒壊時の機能維持が懸念	○ 車道が沿道建物に寄るが、緑道の設け次第で建物倒壊時の機能維持が可能



【D】中央緑道案における計画平面図

参考事例 定禅寺通り（仙台市）



引用：https://sendai-tushin.jp/2023/11/02/post-330758/
既存のクスノキを活かしながら、今治の顔となる緑豊かなシンボル軸としての整備を検討

5-3 都市基盤整備のデザイン提案

(2) 道路空間再配分・再整備に向けた社会実験の検討

- ・ 広小路（今治港線）の道路空間再配分と再整備に向けて、社会実験の基礎的な企画検討を行いました。
- ・ 実験案①は、評価が高かった【D】中央緑道案をイメージして、中央の車道の公共空間として活用を想定した案です。南北方向での車両動線の規制が多数発生するなど実施に向けた交通規制の検討が必要となります。

- ・ 実験案②は、【A】両側歩道拡幅案に近いあたりで、側道の公共空間としての活用を想定した案です。側道での車両通行の規制のみで実施でき、交通規制のハードルは比較的低い、一方A~Dの幅員構成案の検討で議論されたように、現状沿道店舗が少ない中で広幅員の歩道部の利活用の担い手確保等に課題があります。

※今後、関係者協議・社会実験等を通して整備内容を検討していきます。

実験案①、②でのレイアウトイメージ、道路空間再配分のイメージ、特徴

	【実験案①】 南北方向の車両動線を規制、今治の顔となる公共空間を創出	【実験案②】 側道の車両通行を規制、側道車道空間を利活用
実施時のレイアウトのイメージ	<p>南北方向の車両動線を規制、今治の顔となる公共空間を創出</p>	<p>側道の車両通行を規制、側道車道空間を利活用</p>
道路空間再配分のイメージ	<p>車道を廃止し緑道として再整備 側道を車道として再整備</p>	<p>側道を廃止し歩道を拡幅整備</p>
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ○ 沿道の駐車場の出入り制限は発生しない × 南北方向の車両動線の方向規制など新たな交通規制が多い（誘導員の配置など安全確保対策も必要） △ 中央本線車道空間の利活用方策が課題（人工芝を敷くなどシンボリックな公共空間の演出が必要だが全区間の演出は費用的にも難しい可能性がある） 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 基本的には側道への進入口を構造物で塞ぐだけなので新たな交通規制は発生しない × 沿道に出入りが制限される駐車場が発生する（誘導員等により駐車場利用者のみ通行可とするなどの対策が必要） △ 側道車道空間の利活用方策が課題（沿道店舗も少ないため、担い手確保の面から全区間の利活用はハードルが高い可能性がある）

【提案】
スローなモビリティレーン
 将来的な次世代モビリティ（グリーンスローモビリティ、低速のパーソナルモビリティ等）や、自動運転バスなどの通行を想定したレーンとして活用することを提案します。
 多様なモビリティ走行環境を整えることで、広小路における市民利用を促すとともに、中心市街地全体の交通戦略と連携しながら、魅力的な地域資源が集まるまちなかでの回遊性向上を目指します。

5-4 市役所本庁舎のあり方検討

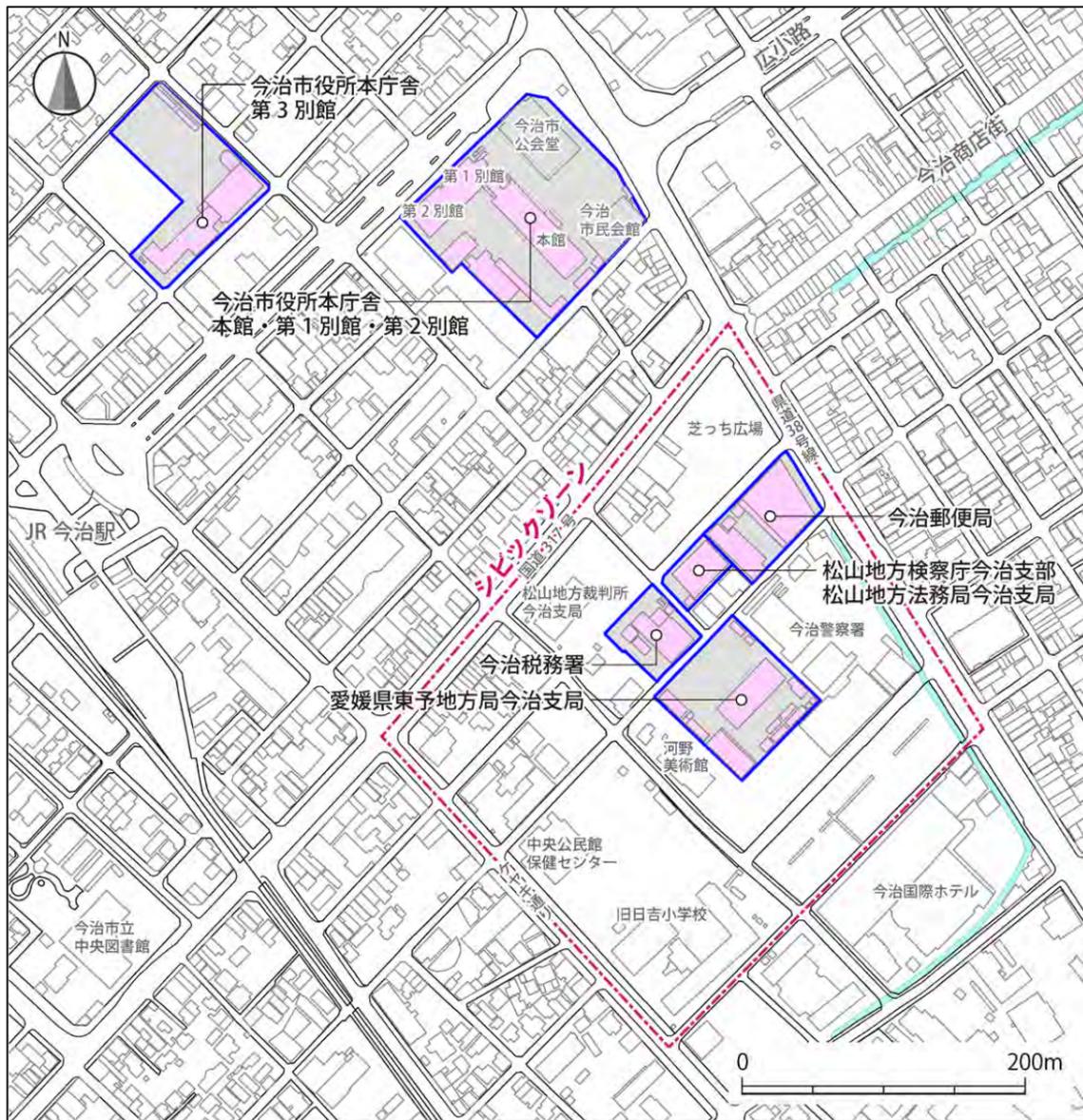
(1) 検討の趣旨

- 老朽化が進む今治市役所本庁舎（本館、第1別館、第2別館）において、早期の安全性確保と機能改善が求められています。令和2年度までは、現用庁舎の耐震改修及び設備改修を行う方向で検討が進められていましたが、中心市街地の活性化に寄与する都市デザインの一環として、長期的視点に立った庁舎建設のあり方を検討するため、令和3年度以降、シビックゾーンへの移転建替を含めた検討に移行しました。
- シビックゾーン内には、愛媛県東予地方局今治支局をはじめとする他の官公庁施設も多数存在しており、これらも同様の課題を抱えています。そのため、令和5年度以降、これらの施設を含む公共施設の再編・再配置を視野に入れた複合庁舎の整備検討を行うこととなりました。



検討対象施設

- 今治市役所（検討条件）本館、第1～第3別館、附属棟及び本庁舎外にある機能を新庁舎に集約
- 愛媛県東予地方局今治支局
- 松山地方検察庁今治支部
- 松山地方方法務局今治支局
- 今治税務署
- 今治郵便局（検討条件）郵便局窓口、ゆうちょ、かんぽを新庁舎（市役所）に併設

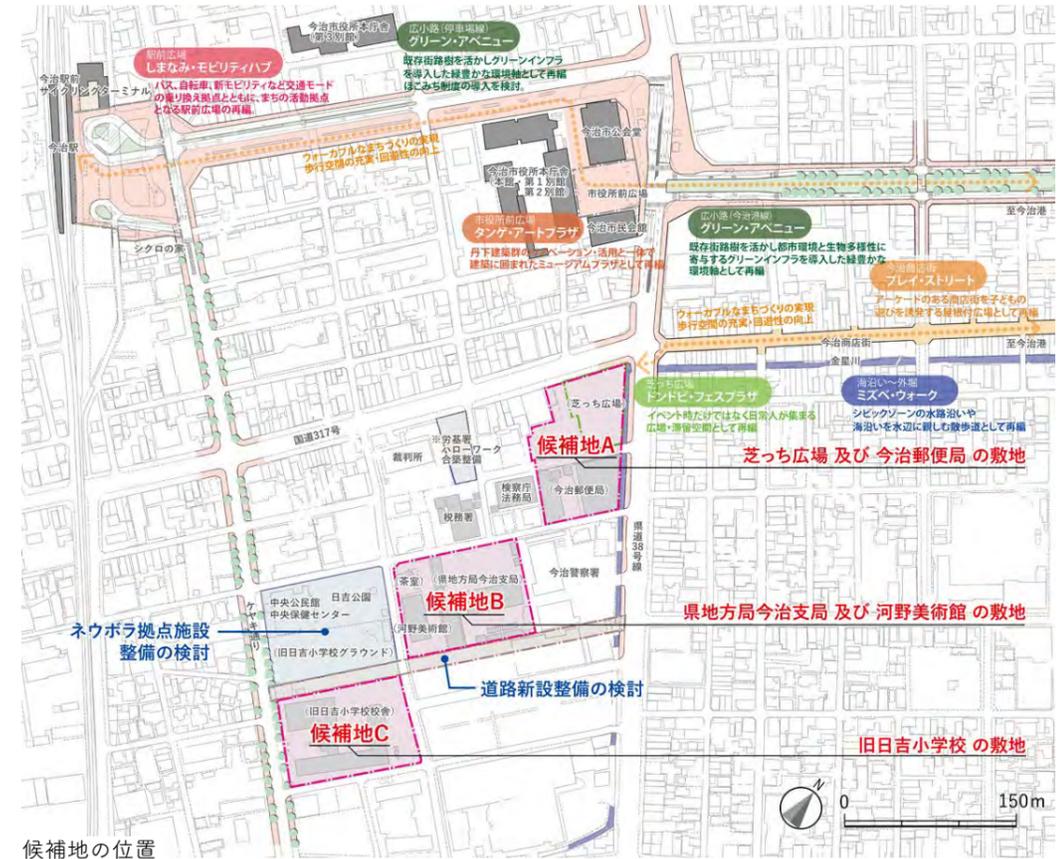


シビックゾーンと複合化検討対象施設

(2) 施設再編パターンの設定

① 候補地の設定

- シビックゾーン内で複合庁舎の整備に必要な面積を確保できる敷地として、低未利用地または老朽化が進行した公共施設が所在する敷地の中から3つの候補地を選定しました。



候補地の位置

※図は、将来ビジョンに示されるエリア設定と各候補地の配置関係を表しています。
※図に示す位置においてネウボラ拠点施設の整備を検討すること、並びに候補地B、Cの場合に進入路として機能する道路の新設整備を検討することを前提としています。

② 必要機能、規模の設定

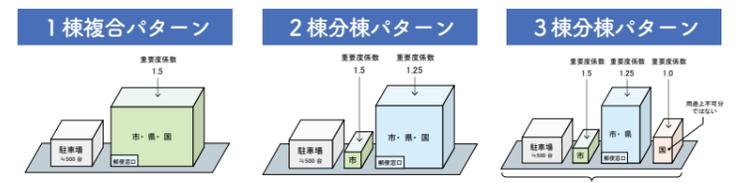
用途	算定方法
事務室・倉庫など	関係団体等へのヒアリング結果による必要面積を積み上げ
会議室、議場、トイレ共用通路部分など	平成22年度地方債同意等基準運用要綱※に基づいて算定
車庫	関係団体等へのヒアリング結果による必要台数を積み上げ（職員用、来庁者用（通常時）、公用車）

※総務省の基準による算定方法は、平成23年度から総務省の協議簡素化により取扱いを廃止されていますが、未だ多くの自治体が面積算定の基礎としていることから、算定方法として採用しています。

③ 棟構成の考え方

- 庁舎機能を全て1棟に複合化するパターンに加えて、災害発生時の事業継続性や建設費用の最適化を念頭に施設機能の仕分けを行い、複数棟に分割するパターンを設定しました。

棟構成のパターン



④ ボリューム検討

- 検討対象施設が全て集約した場合の必要機能、規模の設定に基づき、候補地別、棟構成別に9つのパターンを作成しました。

- 庁舎機能を耐震安全性に関する重要度係数 I類=1.5（最も耐震安全性が高い）の複合施設として整備
- 庁舎機能を耐震安全性に関する重要度係数 I類=1.5（最も耐震安全性が高い）II類=1.25の2棟に分割
- 庁舎機能を耐震安全性に関する重要度係数 I類=1.5（最も耐震安全性が高い）II類=1.25 III類=1.0の3棟に分割

5-4 市役所本庁舎のあり方検討

(3) 施設再編パターンの比較検討

- 複合庁舎を整備する場合と現用の市役所本庁舎を単独で改修する場合について、中心市街地内での周辺エリアとの調和や施設の配置の最適化、計画上の合理性、コスト面などの観点から、それぞれの施設再編パターンを比較します。

・関係団体等がいずれも参加しない場合の想定
 ・市役所単独で現用庁舎（本館、第1・2別館、附属棟）を改修して、約30年間継続使用

	候補地A (芝っ広場+今治郵便局)	候補地B (県今治支局+河野美術館)	候補地C (旧日吉小学校)	候補地D (現今治市役所)
位置図				
中心市街地まちづくり構想との整合性	△・県支局の跡地利用の方向性が不明 機能増強による賑わい・拠点の形成なし	○・公共施設の老朽化や分散化が解消 十分なオープンスペースが創出される	○・県支局の跡地利用の方向性が不明 十分なオープンスペースが創出される	△・シビックゾーン内の公共施設が整備されない ・リノベによる「文化拠点」が形成されない
施設配置による影響(回遊性や滞留性)	△・他エリアとの賑わいの動線を遮断 ・オープンスペースと一体で滞留空間形成	○・オープンスペースと一体で滞留空間形成 ・新設道路で歩車動線明確化、回遊性向上	○・中心市街地の賑わいの動線から乖離 ・新設道路で歩車動線明確化、回遊性向上	×・中心市街地の賑わい創出や滞留性の向上には全く寄与しない
周辺施設との配置(利便性や効率性)	○【隣接】オープンスペース(OS)、警察署 【乖離】ネウボラ拠点施設、公会堂、市民会館	○【隣接】ネウボラ拠点施設、OS、警察署 【乖離】公会堂、市民会館	○【隣接】ネウボラ拠点施設 【乖離】OS、警察署、公会堂、市民会館	△【隣接】公会堂、市民会館 【乖離】シビックゾーン内の行政機関
立地条件(土地の高度利用)	○・幅員25mの国道と県道に接道 ・基準容積率は約442%(商業地域)	○・幅員12m以上の新設道路に接道 ・基準容積率は約400%(商業地域)	○・ケヤキ通りと幅員12m以上の新設道路に接道 ・基準容積率は約400%(商業地域)	○・幅員36mの県道に接道 ・基準容積率は約500%(商業地域・防火地域)
既存施設への影響(事業スキーム)	△・今治郵便局を仮移転させずに施工 ・民間施設である「芝っ広場」の廃止	△・県今治支局を仮移転させずに施工 ・市庁舎改修完了まで美術館長期間閉館	○・屋内運動場(部活動、社会体育)の廃止 ・校舎棟(書類保管倉庫)の廃止	○・市役所を段階的に仮移転させ施工 ・現地での建替工事の間、河野美術館は閉館
概算事業費(土地、建物、道路)	○・複合庁舎の新設 ・市役所本館や市民会館を美術館に改修 ・民有地(芝っ広場、今治郵便局)の購入	○・複合庁舎の新設 ・市役所本館や市民会館を美術館に改修 ・幅員12m以上の道路の新設 ・県有地(県今治支局)の購入	○・複合庁舎の新設 ・市役所本館や市民会館を美術館に改修 ・幅員12m以上の道路の新設	△・現庁舎(1958年竣工)の耐震改修(一定期間経過後には建替が必要) ・河野美術館の建替(現在と同敷地) ・市役所本館規模の仮設庁舎
留意事項	・複合庁舎化へ今治郵便局の合意必須(集約機能の代替地や補償費の提示等) ・「芝っ広場」所有者との用地交渉	・複合庁舎化へ県今治支局の合意必須 ・河野美術館閉館中の収蔵品保管場所 ・「新設道路用地」所有者との用地交渉	・「新設道路用地」所有者との用地交渉 ・「屋内運動場」廃止の協議	・河野美術館閉館中の収蔵品保管場所 ・議会開会中は現議場を使用(代替施設なし)

【参考】庁舎整備と関連する事業の扱い

	道路整備	河野美術館移転/建替	オープンスペース整備
候補地A	市道大丸裏通線の一部を廃道、敷地として整地	複合庁舎整備後に旧市庁舎を文化拠点に改修、河野美術館移設	公共施設の再編を契機にオープンスペースや歩行者空間の敷地をシビックゾーン内に確保
候補地B・C	複合庁舎整備に先行して幅員12m以上の道路を新設、市道姫宮1号線を付け替え		
候補地D	整備なし	現地建替	整備なし



● 比較結果のまとめ

- まちづくり構想に基づく地域活性化への貢献、要求される性能の確保、長期的な財政負担軽減の観点から、現用の市役所本庁舎を継続使用するよりも、シビックゾーンにおける庁舎機能の集約、複合化の検討を進めることが望ましい
- いずれの候補地においても、必要規模で複合庁舎の建設は可能であるが、ウォークラブルなまちづくりに寄与することを考慮すると、芝っ広場を活用しつつ、シビックゾーン内で新たに人の流れや滞留を生み出す候補地BまたはCが望ましい
- 庁舎施設の複合化・集約化に関しては、求められる耐震性能と発生するコストのバランスを考慮し、庁舎機能の全てを一つの棟に集約するのではなく、防災拠点として機能すべき施設を独立棟で確保し、その他の庁舎機能は機能性を重視して複合化の方が計画中最も合理的である

	1棟複合 (耐震安全性Ⅰ類)	2棟分棟 (耐震安全性Ⅰ類+Ⅱ類)	3棟分棟 (耐震安全性Ⅰ類+Ⅱ類+Ⅲ類)	耐震改修 (耐震安全性Ⅱ類)
棟構成パターン図				
想定する機能分類	【Ⅰ類】全機能(国・県・市・郵便局)	【Ⅰ類】防災機能(市) 【Ⅱ類】一般機能(国・県・市・郵便局)	【Ⅰ類】防災機能(市) 【Ⅱ類】一般機能(県・市・郵便局) 【Ⅲ類】一般機能(国)	【Ⅱ類】全機能(本館・第1別館・第2別館・附属棟)
災害時の事業継続性(耐震安全性)	○・全ての機関が、防災機能として要求される安全性能(Ⅰ類)を満たす	○・国の機関は、要求される安全性能以上(Ⅱ類) ・県・市の機関は、それぞれ要求される安全性能(Ⅰ~Ⅱ類)を満たす	○・全ての機関が、それぞれ要求される安全性能(Ⅰ~Ⅲ類)を満たす	△・受電設備等がある機械棟(Ⅱ類)は新耐震基準を満たしており、耐震改修の対象外 ・機械棟と整合性を取り、防災機能(附属棟)の安全性能もⅡ類
利用者サービス等(利便性・効率性)	○・全ての機関が一つの建物に集約し、利用者の利便性や業務の効率性が高い	○・全ての機関の一般機能が一つの建物に集約し、利用者の利便性や業務の効率性が高い	○・県と市の機関の一般機能が一つの建物に集約し、利用者の利便性や業務の効率性が向上	△・利用者の利便性や業務の効率性は変化なし ・十分なバリアフリー化が実現しない
セキュリティ(区画や動線の分離)	△・全ての機関が一つの建物に集約するため、保安上の区画や動線の分離に十分な検討を要する	△・全ての機関が一つの建物に集約するため、保安上の区画や動線の分離に十分な検討を要する	○・高いセキュリティが要求される国の機関は別棟で、保安上の区画や動線の分離が容易	○・国や県等の建物と独立しており、相互に干渉しあうことがない
整備費用(建設費・改修費)	△・一般機能の部分(延床面積の97.5%)が必要以上に免震構造となり、コストが過大 ・集約化による共用部の圧縮効果が最も高い	○・必要規模だけが免震構造となる ・集約化による共用部の圧縮効果が高い	○・必要規模だけが免震構造となる ・集約化による共用部の圧縮効果が低い	×・柱や梁の耐震補強であり、非免震構造 ・建設から60年以上経過しており、庁舎として利用するには20~30年後に建替が必要
留意事項	・オーバースペック部分の費用負担の検討	・オーバースペック部分(国)の費用負担の検討	・一般機能(国)棟については、国の機関による単独発注の可能性も検討	・スペースに余裕がなく、複合庁舎への改修は不可能 ・既存不適格箇所の解消

(4) 最適案の総合評価

- 以上の検討を踏まえ、候補地B(愛媛県東予地方局今治支局及び河野美術館敷地)における2棟分棟パターンを最適案として仮定し、市と県の協力のもと庁舎複合化を基本方針として検討を進めます。

最適案

候補地Bの2棟分棟パターン

設定理由

- ウォークラブルなまちづくりへの貢献
芝っ広場、JR今治駅からの人の流れをゾーン内に呼び込み、旧城下町方面へ広げる拠点を形成
- 周辺の地域活力を向上する施設との空間的な連携によるエリアの拠点性の向上
今治版ネウボラ拠点施設や、官民連携による旧日吉小学校跡地活用との一体的な都市機能の向上
- 市と県の共同化による相乗効果の発現
市と県の共通課題の解決(施設老朽化の改善)に寄与、庁舎複合化による公益的メリットの発生

将来ビジョンの実現化方策

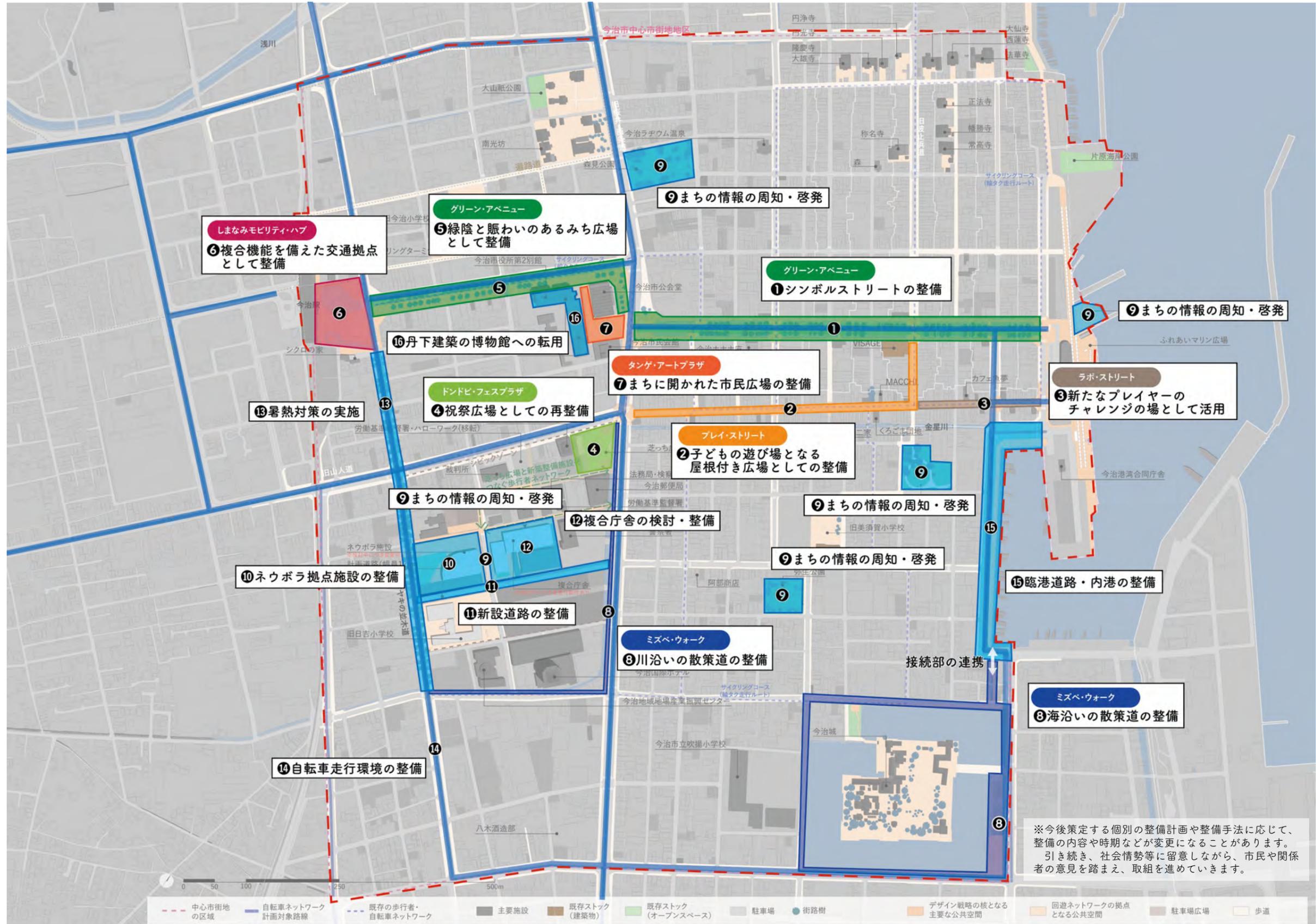


6-1 将来ビジョンの実現化方策

(1) 事業の実施イメージ

将来ビジョンの実現に向けた取組は長期間となるため、段階的に進めていく必要があります。デザインノートで示されている方向性に基づき、中心市街地内の既存の拠点の強化や新たな拠点の創出を図るとともに、それらを繋ぐネットワーク空間の充実を図ります。

将来ビジョンの実現に向けた事業の実施イメージ



卷末資料



用語解説 その1 (あ～し)

あ

アイストップ 人の注意を惹き、目を向けるように意識的に設置されたもの。

(地域の) アイデンティティ 地域の独自性を高めて、地域固有の「らしさ」となるもの。

アクティビティ 特定の目標を達成するための具体的な行動計画のこと。

アセットマネジメント 社会インフラの老朽化に対応するため、インフラを市民の資産（アセット）として位置づけ、計画的かつ戦略的に、アセットの価値を維持し、高める活動のこと。

い

インバウンド 「インバウンド」(inbound)とは、外から入ってくる旅行、一般的に訪日外国人旅行のこと。

う

ウォークブルシティ 沿道と路上を一体的に使って、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組みや、安全・快適で楽しく歩ける歩行空間ネットワークを整えること、また低速のモビリティを導入することなど、車中心から“人間中心”へと転換する都市デザインの考え方。

え

NPO 「Non-Profit Organization」又は「Not-for-Profit Organization」の略称で、様々な社会貢献活動を行い、団体の構成員に対し、収益を分配することを目的としない団体の総称のこと。

エリアプラットフォーム 行政やまちづくりの担い手などが集まって、まちの将来像を議論し・描き、その実現に向けた取組について、協議・調整を行うための場のこと。

エリアマネジメント 地域の価値を維持・向上させ、また新たな地域価値を創造するための、市民・事業者・地権者などによる絆をもとに行う主体的な取組とその組織、官民連携の仕組みづくり。

エリアリノベーション 空き店舗や空き家の再生、公共施設・空間の再整備、それらをフィールドとするイベント開催やコミュニティ活動などを通じて、特定エリアの魅力と価値を高め、活性化させていくまちづくり活動のこと。

お

オーバースペック 性能や機能が利用者等が求めるよりも高く過剰である状態のこと。

オープンスペース 計画地における広く一般に公開されている公開空地等の広場、緑地、歩行者通路及びこれと一体的な空間を形成しているもの。

か

官民連携 (PPP/PFI) 民間の創意工夫等を活用し、財政資金の効率的な使用や行政の効率化等を図ることで、良質な公共サービスの提供やコスト削減、地域活性化など、様々な効果が期待される。

く

グリーンインフラ 自然環境が有する多様な機能をインフラ整備に活用するという考え方。

グリーンスローモビリティ 時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。

グリッド構造 土地区画整理事業の実施により道路が直交するように配置されている都市構造のこと。

こ

公共施設の再編・再配置 公共施設の総量、老朽化度合、更新費用や利用状況など、様々な面から公共建築物の実態を把握した上で、施設の複合化、集約化、廃止、統廃合などにより、適切な施設配置を推進すること。

コンパクト・プラス・ネットワーク 各地域に拠点地域を設定し、拠点地域を中心に日常生活に必要な都市機能及び居住を誘導することで、生活利便性やコミュニティが維持できる生活圏の構築を目指し、公共交通ネットワークにより拠点間を結び、各都市機能の相互補完を図ることで、市域全体で多様な都市機能を確保する考え方。

さ

サイクリングターミナル サイクリングや観光情報を提供するほか、サイクリストの利便性向上・交流促進等を図るために、宿泊や飲食等の各種サービスを提供する施設のこと。

サブリース 貸主（サブリース業者）が建物の所有者（オーナー）から借りた物件を入居者に貸している、いわゆる「転貸借」を行うこと。

し

シェア・モビリティ 複数の利用者で共有して利用できるモビリティサービスのこと。

シビックゾーン 官公庁施設などが集中的に立地する区域で、今治市では、税務署や法務局、検察庁及び裁判所等の国の機関や県今治支局や警察署等が立地している。

社会実験 地域におけるにぎわいの創出、まちづくりまたは道路交通の安全の確保等に資するため、社会的に影響を与える可能性のある道路施策の導入に先立って、関係行政機関、地域住民等の参加のもと、場所や期間を限定して当該施策を試行・評価し、もって新たな施策の展開と円滑に事業を執行することを目的とするもの。

社会資本ストック (既存ストック) 公的機関により整備される道路、港湾、航空、鉄道、公共賃貸住宅、下水道、廃棄物処理、水道、都市公園などの社会資本のストックのこと。

次世代モビリティ (新モビリティ) 1人または2人用の超小型モビリティである「パーソナルモビリティ」や、「自動走行車」をはじめとした次世代の交通手段のこと。

用語解説 その2 (し～ほ)

重要度係数 建築基準法に定める耐震性能の基準を1とした場合に、施設の重要度に応じて地震力を割増す係数のこと。数値が高いほど大地震動後の人命の安全確保や十分な機能確保が図られる建物であることを目標としている。

せ

戦災復興土地区画整理事業 第2次世界大戦による戦災都市の復興事業として行われた土地区画整理事業。この事業により、広小路をはじめとする幹線道路や生活道路、公園等が整備された。

た

耐震改修 現行の建築基準法に基づいて地震に対する十分な安全性能を満たしていないと判断された建物に対して、適切な補強工事を行ない、より長期間の使用継続ができるようにすること。

ち

チャレンジショップ チャレンジショップとは、事業を始めようと考えている方や新事業の展開を目指す方等に対して、低予算で出店ができる店舗スペースを一定期間貸し出すもの。

庁舎複合化

複数の行政機関の庁舎機能を、既存施設の老朽化対策、耐震化等の課題や公有財産の最適利用の観点から、建替などにより同一敷地内の建物へ集約を図ること。

つ

ツーリズム 継続して1年を超えない期間で、レジャー、ビジネス、その他の目的で日常生活圏外の場所を訪れ、そこで滞在する人々の諸活動であって、旅行・滞在先で報酬を得ることを目的とする活動を除くもの。

て

低未利用地 空き地（駐車場や資材置場等の利用の程度が著しく劣っている土地を含む。ただし、立体駐車場等は、空き地に含まれない。）及び空き家・空き店舗等の存する土地。

デザインノート

まちづくりに関わる多様な主体が議論を重ね、公共事業や地域活動等に関する情報を統合し、相互に連携した地域の将来像として、具体の空間整備や活用のイメージと共に示したもの。

と

都市基盤施設（インフラ） 道路・街路、鉄道、河川、上下水道、エネルギー供給施設、通信施設などの生活・産業基盤や学校、病院、公園などの公共施設のこと。

都市再生協議会

都市再生整備計画等の作成や実施に必要な協議を行うための法定協議会のこと。

都市再生整備計画

都市再生特別措置法に基づき、都市の再生に必要な公共公益施設の整備等を重点的に実施すべき土地の区域を対象として、市町村が作成することができる計画。

都市のスポンジ化

都市の内部において、空き家、空き地等が、小さな敷地単位で、時間的・空間的にランダムに、相当程度の分量で発生すること及びその状態のこと。

な

ナショナルサイクルルート 日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして国内外にPRを行い、サイクルツーリズムを強力に推進していくもの。

ね

ネウボラ フィンランド語で「アドバイスの場所、相談の場所」という意味。今治版「ネウボラ」では、妊娠期から18歳までの子どもがいるすべての家庭を切れ目なくサポートを行う。

ネットワーク空間特性

ネットワーク（つながり、接続関係）の観点からみた、空間の特性。自然に人が集まりやすい（通りやすい）場所か、そうでないかなど、機能的な特性との相関関係があることが知られている。いくつかの方法で数値化、可視化する手法が学術的に確立されている。

は

ハード対策・ソフト対策

ハードは道路や公園、公共施設など物理的な要素を示し、ソフトは人の活動や取組、施策など目には見えない要素を示す。例えば防災分野では、ハード対策として河川改修や耐震補強など、ソフト対策は防災訓練の実施やハザードマップによる周知・啓発などが挙げられる。

パブリックライフ

街路や広場、公共的な空間における全てのアクティビティや、そこから生まれる何気ない人と人の交流、社会的・文化的な事象、醸し出される雰囲気など、人と街との関わりから生じるものの総体。

パブリックスペース

街路や公園、広場などの屋外空間のほか、駅、公共施設等を含む、誰もが利用可能で、多様な人々が利用できる開かれた空間のこと。

パブリックビューイング

スタジアムや公園、広場等に設置された大型ビジョン等を利用し、別の会場で行われているスポーツの試合等を観戦すること。

ひ

ピスタ

両側に並木や建築物が並んだ細長い眺めのこと。「見通し景観」ともいわれる。

ふ

プレイヤー

まちづくりに関する様々な活動を主体的に行っている市民。

ブランドイメージ

市民や訪問者等がまちに対して抱くイメージのこと。

プレイスメイキング

公共空間など、まちの空間の居心地を良くし、身近な場所に人の居場所（プレイス）をつくること。

ほ

ほこみち制度（歩行者利便増進道路制度）

賑わいのある道路の構築のための道路の指定制度のこと。歩道等の中に“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることができるほか、特例区域による道路空間の活用が柔軟に許可されたり、道路空間を活用する者の公募による選定が可能になる。

用語解説 その3 (み～り)

み

みなと緑地PPP
(港湾環境整備計画制度)

官民連携によりみなとの賑わい空間を創出するための制度として、港湾緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と収益の一部を還元して緑地等のリニューアルや維持管理を行う民間事業者に対し、緑地等の行政財産の長期貸付け(概ね30年以内)を可能とする認定のこと。

も

モビリティ・ハブ

公共交通機関やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節の拠点となる施設のこと。

モビリティマネジメント

地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組のこと。

ゆ

遊休不動産

店舗やビル、工場、倉庫や土地などのうち、企業活動にほとんど使用されておらず活用もされていない住居以外の不動産のこと。

ら

ランドマーク

付近の環境より目立ち、遠くからも見える歴史的、建築的、文化的価値のある建物や場所のこと。

り

リノベーション

今ある建築物等を活かし、今の時代に適したあり方に変えて、新しい使い方・機能を付与すること。

持続可能なまちづくりの推進に向けて

(1) SDGs (持続可能な開発目標) への取組

SDGs (持続可能な開発目標)とは、「Sustainable Development Goals」の略で、平成27年9月の国連サミットで採択された国際社会全体の目標です。持続可能な世界を実現するための17の目標と169のターゲットで構成されています。

本市では令和6年3月に、人口減少などの地域課題を解決し、持続可能なまちづくりを推進するため、「今治市SDGs宣言」を発表しました。本計画においては、ウォークアブル(歩きやすいまちづくり)の推進や公共施設や都市基盤施設の再編、官民連携・エリアマネジメントの強化、観光・交流の場の創出など、多方面からの継続的な取組を展開することで、以下に示すSDGsの達成に貢献し、持続可能なまちづくりを推進していきます。



(2) 市内の各地域との連携による持続可能なまちづくり

今治市は平成17年に中心市街地がある旧今治市及び越智郡11町村(朝倉村、玉川町、波方町、大西町、菊間町、吉海町、宮窪町、伯方町、上浦町、大三島町、関前村)の新設合併により誕生し、20周年を迎えています。ランドデザインによる中心市街地の再生等に向けた取組を一つの契機とし、市域全体の活性化に寄与するように、各地域と連携しながら持続可能なまちづくりに取り組んでいきます。



むすんだ絆、つながる未来

今治市合併20周年

編集・発行

今治市 総合政策部 企画政策局 魅力都市創生課

〒794-8511 愛媛県今治市別宮町一丁目4番地1

TEL: 0898-32-5200 FAX: 0898-32-5211

E-mail: miryokutosi@imabari-city.jp