

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

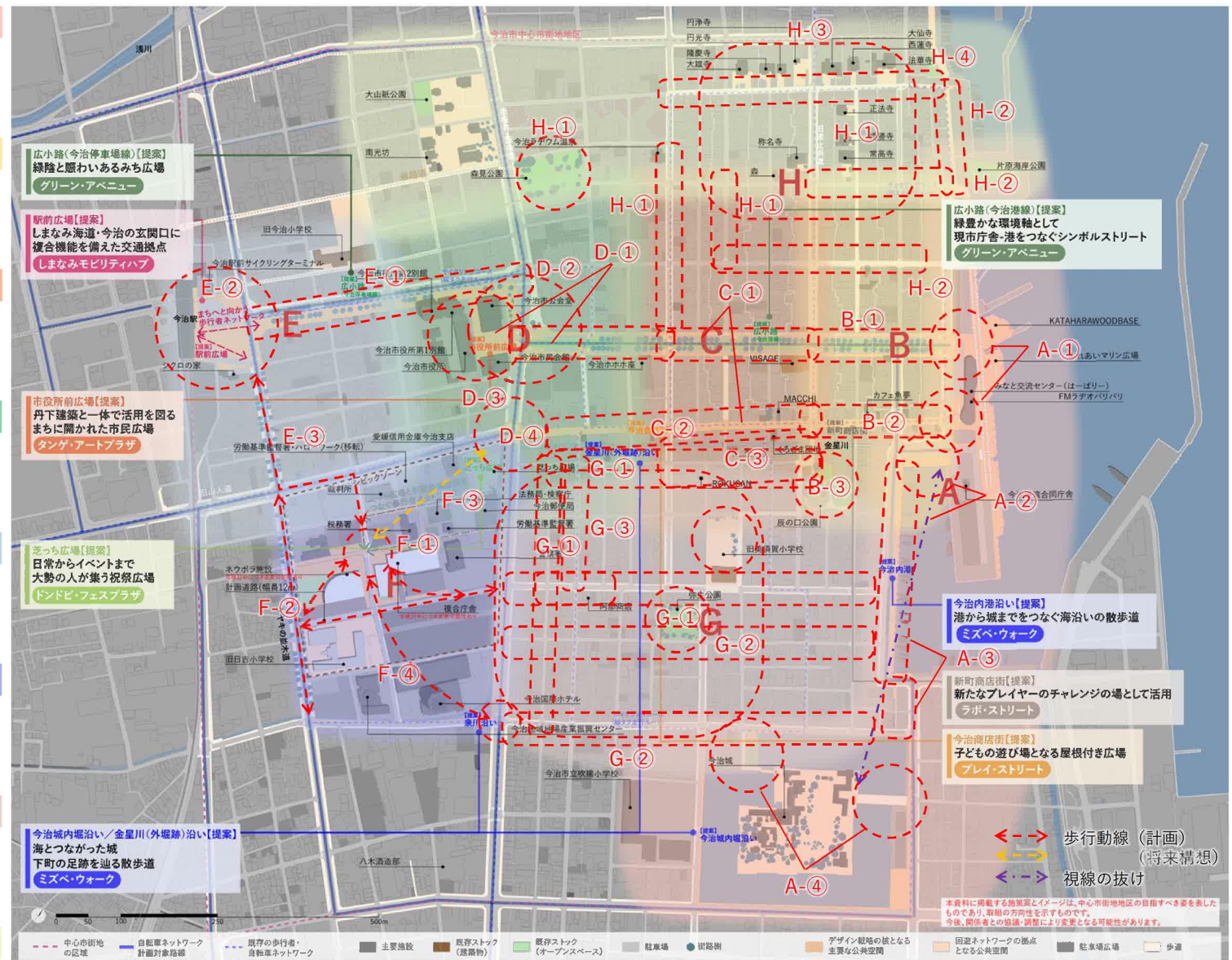
- F-①：公共施設整備の連携による拠点性の向上
- F-②：シビックゾーンと隣接エリアのつながりの強化
- F-③：芝っ広場の利活用、エントランス性の強化
- F-④：施設整備を契機とした歩行回遊性の向上

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

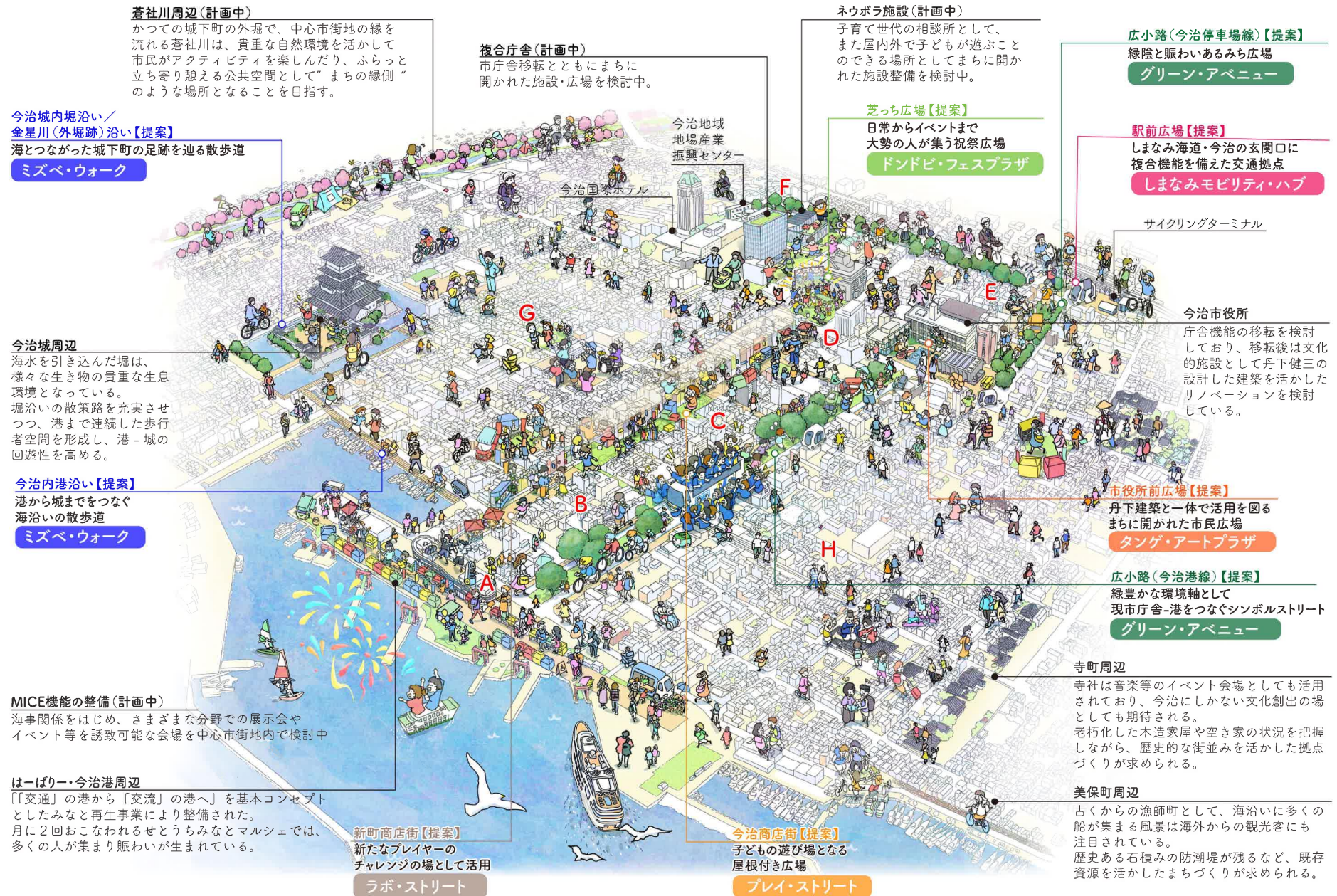
H 寺町周辺～美保町

- 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



5-1 将来ビジョン (案)

(2) 将来ビジョン (案)



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 今治港ー内港ー今治城



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「はーばりー」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。



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。

はーばりー周辺や海岸通線は、動線的つながりが弱く、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「はーばりー」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え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的特徴を活かした、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けられていない。
- ・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の可能性がある。
- ・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るとはいえない。
- ・はーばりー、今治商店街、辰の口公園は、平日・休日ともに比較的多くの滞留行動がみられ、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、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、広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。土曜夜市やこ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：金屋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

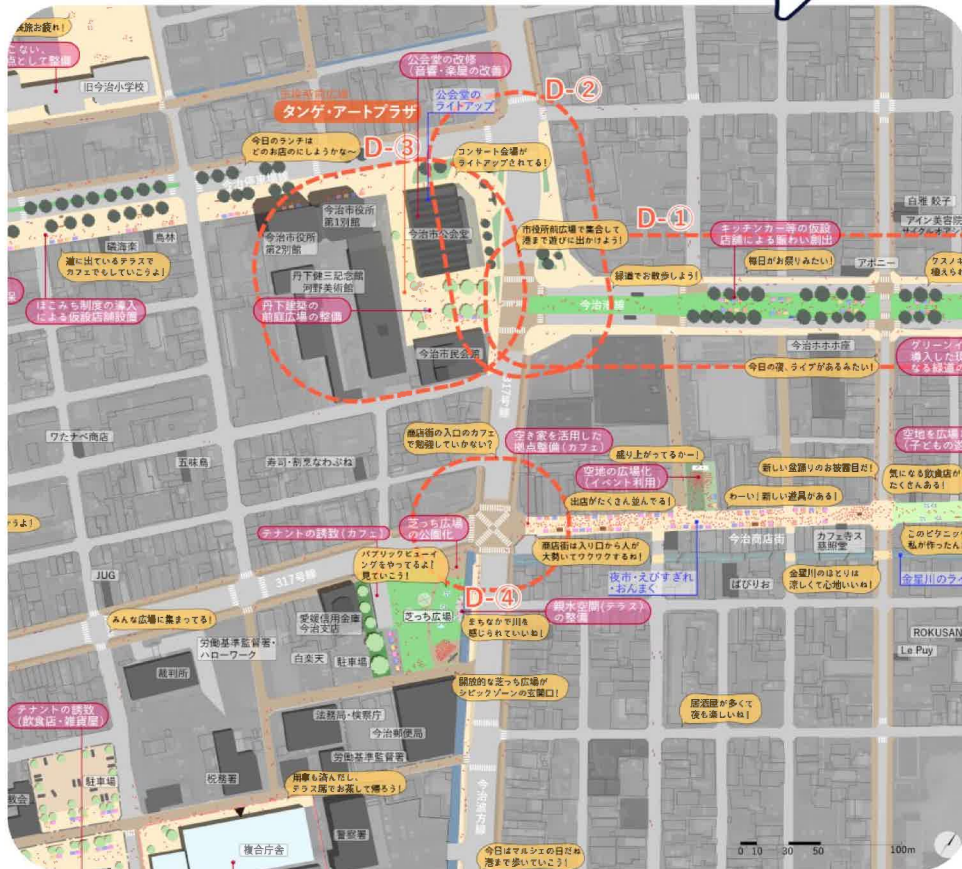
(凡例) ○想定されるエリアマネジメント ●課題



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



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率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



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。



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。

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

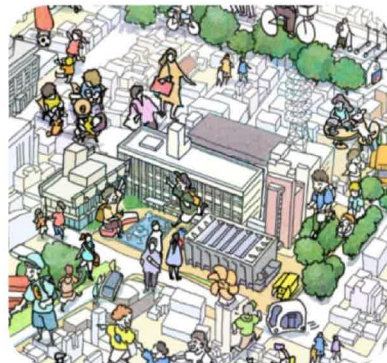
都市基盤整備の提案

- ・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

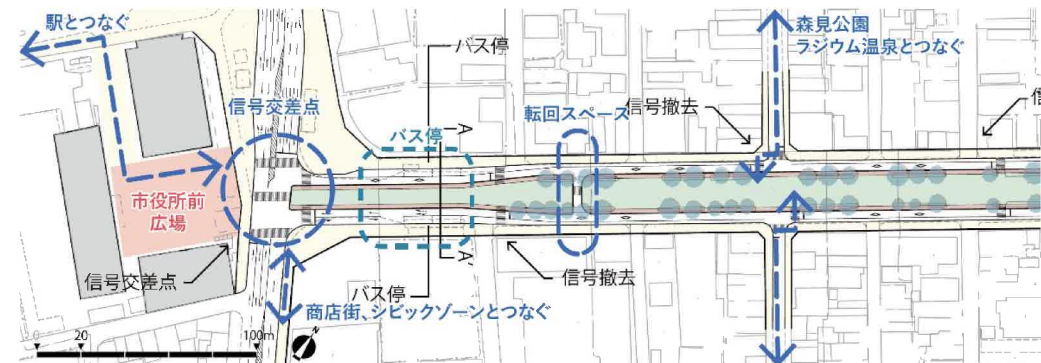
想定されるエリアマネジメントと課題

- 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場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



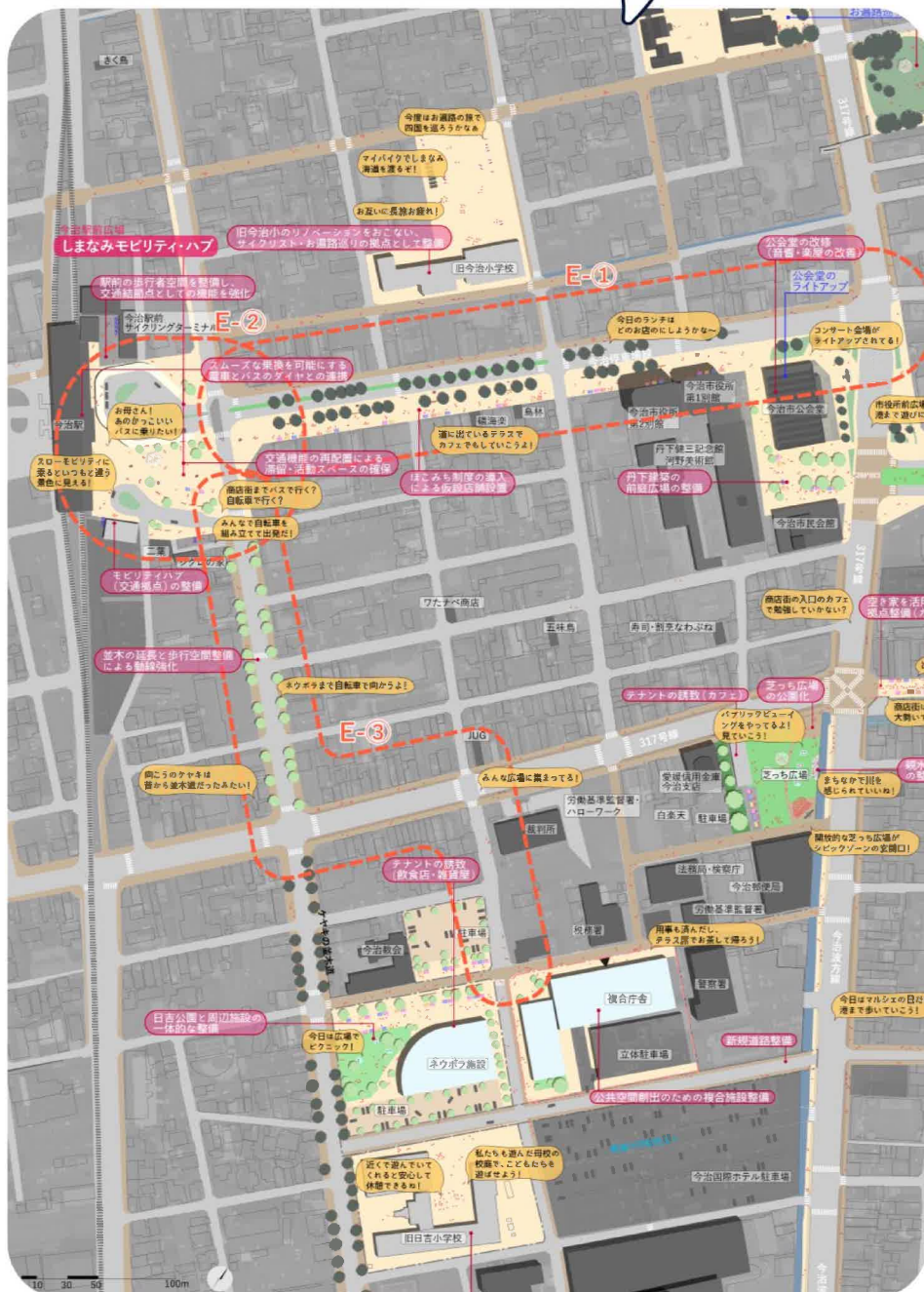
市役所前広場の将来イメージ



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）もクスのノキが残る広幅員道路で、今治市役所と今治駅を行き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シビリティがわかりづらく、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拠点となるモビリティハブへの展開の可能性がある。
- ・駅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



駅周辺は停車場線、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。

駅前広場は途中経路として利用されにくい。停車場線、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、クスのノキが残る広幅員の道路環境と、今治市役所と今治駅を行き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、グリーンズ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

しまなみ
モビリティ・ハブ
複合機能を備えた交通拠点の広場

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、グリーンズ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、実際歩行者が少い。
- 芝っ広場（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）

イベント時の芝っ広場
(<https://mton-imabari.jp/publicviewing2022/>)現状の歩行動線のつながりの良さ
(解析範囲400m)整備後（歩行動線のつながりの良さ）
(解析範囲400m)

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
 - 企業型エリアマネジメント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

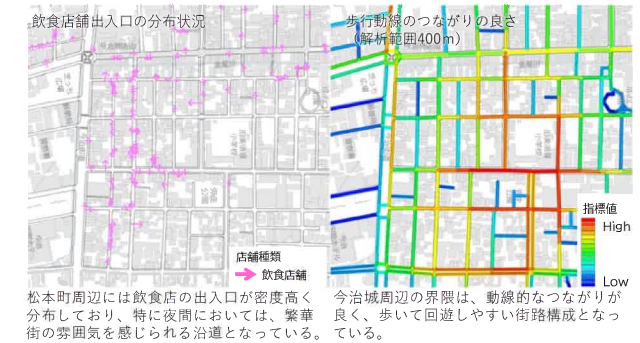
- 松本町周辺は、昔からの繁華街として娯楽・飲食店の面的な集積がみられる。エリア内に弥生公園や、統合された吹揚小学校などが位置する。今治商店街を横断して松本町周辺にアクセスする歩行者がみられる。
- 今治城周辺に近接中心性が比較的高いエリアがあり、周辺の改変によって認知されやすくなる可能性があり、また弥生公園周辺に媒介中心性が高い部分がみられるなど、今後の都市整備によって、シビックゾーンと今治城をつなぐエリアとして歩行回遊性の向上への寄与が期待される。



松本町大看板

(<https://miton-imabari.jp/matsumotochodaisakusen-2024pr/>)

松本町周辺



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



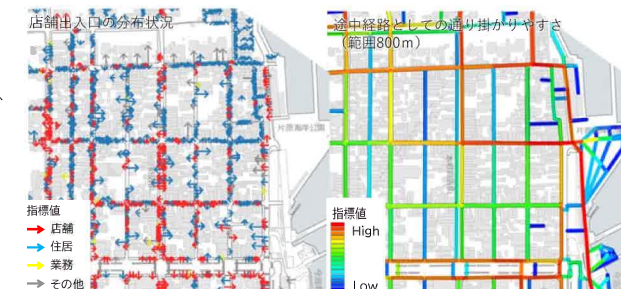
エリアの現状分析・課題

- 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がある。
- 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がある。
- 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



寺町周辺は店舗は少なく、住宅の多いエリアとなっている。とどこでT字路があり、途中経路として利用されやすい街路とそうでない街路がエリア内に混在している。

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う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

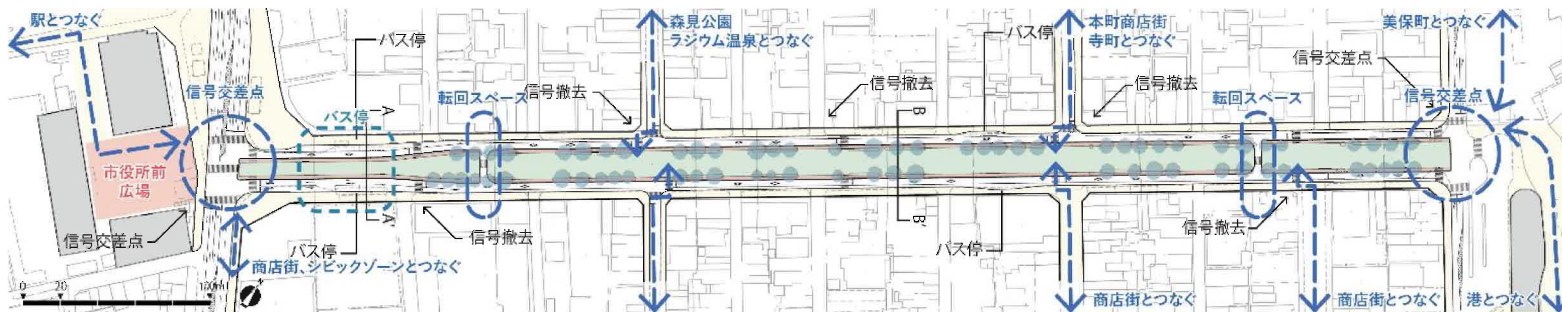
を整理し、下記A～Dの幅員構成案について協議を重ねました。

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。

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分離が取れるため、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分離がとりにくく、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分離がとりにくく、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

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かたちで実現する
- 戦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等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ある



戦災復興都市計画後の様子

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

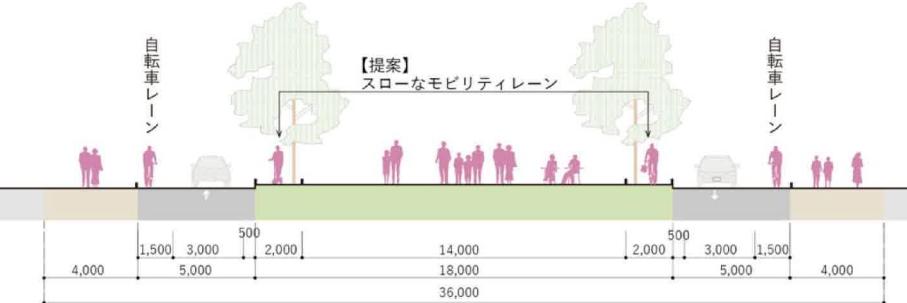
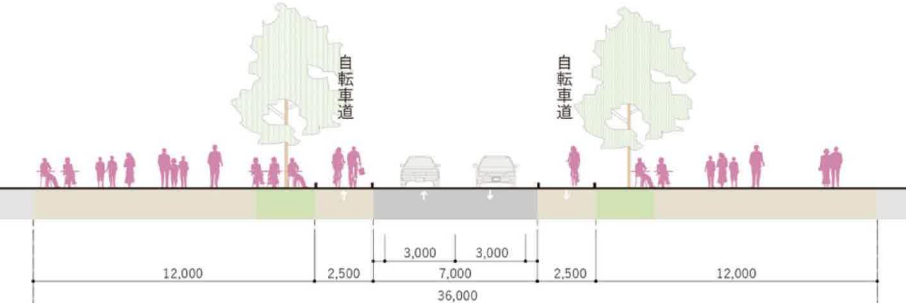
(2) 道路空間再配分・再整備に向けた社会実験の検討

- ・ 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かで、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、側道車道空間を活用
実施時の レイアウトの イメージ		
	 ※幅員構成は現時点の案です。詳細については今後の検討により決定していきます。	 ※幅員構成は現時点の案です。詳細については今後の検討により決定していきます。
道路空間再配 分のイメージ	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	側道を廃止し歩道を拡幅整備
特徴	○ 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）	○ 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（グリーンズローモビリティ、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

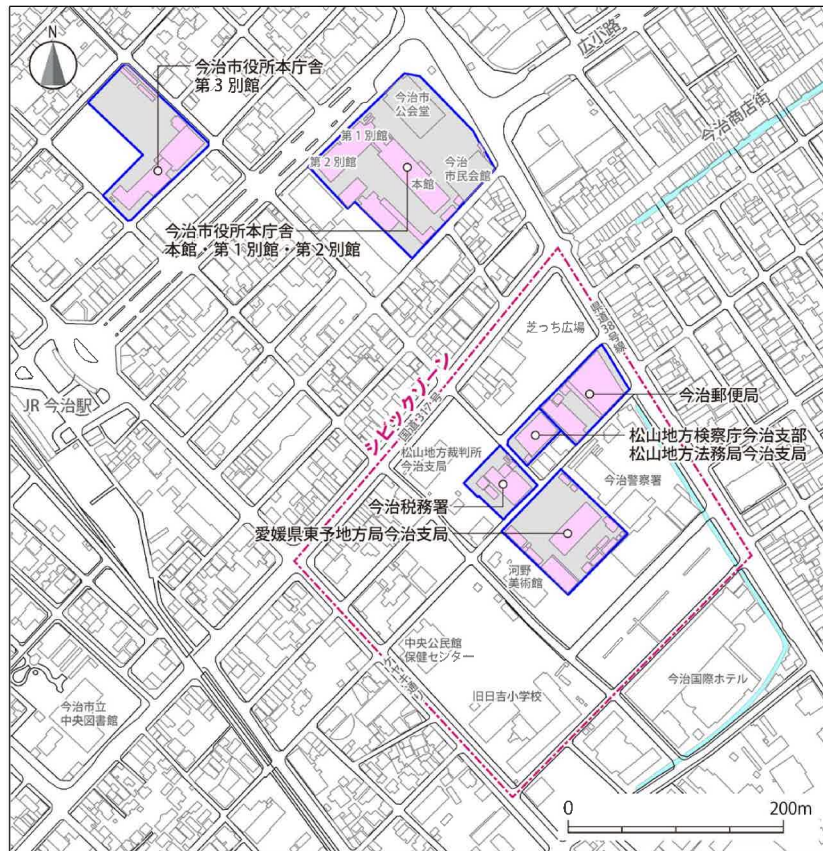
- 老朽化が進む今治市役所本庁舎（本館、第1別館、第2別館）において、早期の安全性確保と機能改善が求められています。令和2年度までは、現用庁舎の耐震改修及び設備改修を行う方向で検討が進められていましたが、中心市街地の活性化に寄与する都市デザインの一環として、長期的視点に立った庁舎建設のあり方を検討するため、令和3年度以降、シビックゾーンへの移転建替を含めた検討に移行しました。
- シビックゾーン内には、愛媛県東予地方局今治支局をはじめとする他の官公庁施設も多数存在しており、これらも同様の課題を抱えています。そのため、令和5年度以降、これらの施設を含む公共施設の再編・再配置を視野に入れた複合庁舎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



今治市役所本庁舎（本館）
愛媛県東予地方局今治支局

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

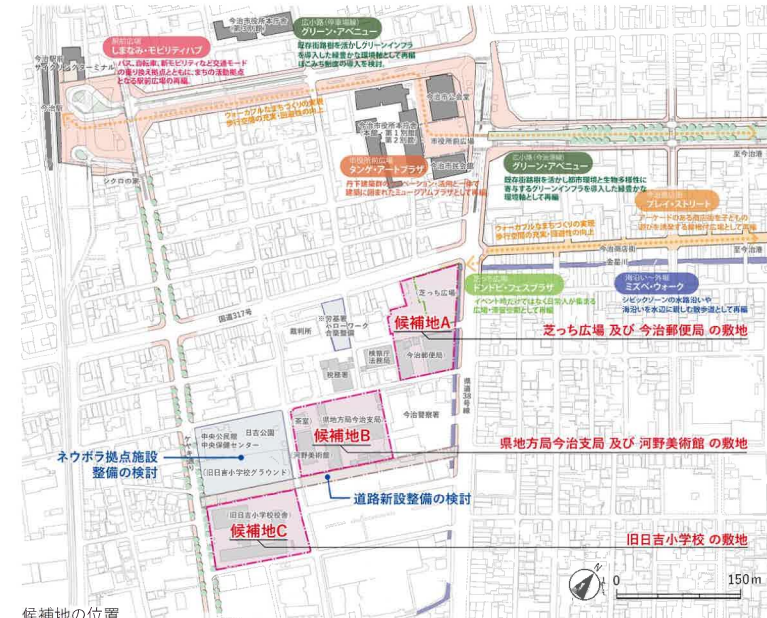


シビックゾーンと複合化検討対象施設

(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

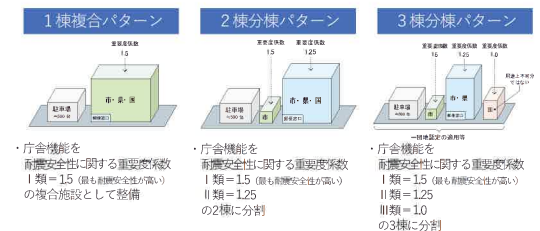
用途	算定方法
事務室・倉庫など	関係団体等へのヒアリング結果による必要面積を積み上げ
会議室、議場、トイレ共用通路部分など	平成22年度地方債同意等基準運用要綱※に基づいて算定
車庫	関係団体等へのヒアリング結果による必要台数を積み上げ（職員用、来庁者用（通常時）、公用車）

※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。

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在空間形成	○・オープンスペースと一体で滞在空間形成 ・新設道路で歩車動線分離化、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分離化、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、防犯性)
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 (一定期間閉館後には建替が必要) ・河野美術館の建替(現在と同規模) ・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 (集約機能の代替や移転補償費の提示等) ・「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 ・議会開会中は現場所を使用(代議館なし)

【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、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、ウォーカ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し最も合理的である

	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)	○・全ての機能が、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～Ⅲ類)を満たす	○・全ての機能が、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)の安全性能はⅢ類
利用者サービス等 (利便性・効率性)	○・全ての機能が1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	○・全ての機能が1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1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向上しない ・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)	△・全ての機能が1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対策を要する	△・全ての機能が1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対策を要する	○・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	・オーバーバッキング部分の費用負担の検討	・オーバーバッキング部分(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

- ウォーカ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