

第2回
今治市都市再生協議会
(公共空間再編専門部会)

令和7年12月19日(金) 15:00 ~

1. 前回の部会の振り返り
2. 広小路（今治港線）の検討について
 - 沿道・周辺環境の分析
 - 交通量調査結果の分析
 - 整備・活用の方向性の検討
3. 意見交換①
4. 社会実験の企画検討案の更新について
5. 中心市街地での検討・取組の共有（続報）
 - 官民連携のまちづくりに向けた個別ヒアリングの実施（続報）
6. 都市再生整備計画の検討について
7. 意見交換②
8. 今後のスケジュール

1. 前回の部会の振り返り

専門部会の位置づけ

- 2つの会議体の設置（8月19日に実施した第1回都市再生協議会にて承認済）
 - 「**今治市都市再生協議会**」：都市再生整備計画の作成と検証
 - 「**専門部会**」：個別事業及び社会実験の検討

今治市都市再生協議会

- 都市再生整備計画の作成及び変更
- 都市再生整備計画関連事業の実施及び効果検証（R8以降）
- 中心市街地まちづくり（公共空間デザイン）の検討【総合的審議】

《構成》学識経験者、関係団体（経済・商店街等）、まちづくり関係者、関係行政機関、市

都市再生整備計画の
作成と検証

報告 ↑ ↓ 付託

本日の会議体

専門部会（協議会の下部機関）

- 中心市街地の公共空間再編整備の事業化検討
- 上記に関連する社会実験の検討・実施
- 中心市街地の公共空間デザインに関する検討【実質協議】

《構成》公共交通事業者、学識経験者、関係団体（商店街）、まちづくり関係者、関係行政機関、市

個別事業及び社会実験の検討

第1回公共空間再編専門部会の開催概要

日時	令和7年10月23日(木) 15:00~17:00			
場所	今治市みなと交流センター「はーばりー」1階みなとホール			
参加者（委員）	羽鳥 剛史 原 竜也 友田 康貴 越智 人史 大木 鉄兵 豊島 吾一 坂本 大蔵 矢野 克哉 飛田 隆之 川田 卓哉 大澤 弘幸	愛媛大学 教授 今治商工会議所 今治商店街協同組合 (社福)来島会 合同会社G T O 今治ホホホ座 しまなみジャパン 檜垣産業株式会社 株式会社今治 夢スポーツ 瀬戸内運輸(株) 愛媛県東予地方局 今治土木事務所 道路課	富田 義勝 頼木 清隆 波頭 健 木村 光男 村上 彰 山田 正美 桧垣 充宏 塩見 秀徳 田鍋 文浩 森 聖二	今治市 総合政策部 今治市 建設部 今治市 総合政策部企画政策局 今治市 総務部総務政策局 今治市 地域振興部地域政策局 今治市 こども未来部こども未来政策局 今治市 産業部産業政策局 今治市 建設部建設政策局 今治市 建設部都市政策局 今治市 市民が真ん中課
主な議題	(1) 第1回今治市都市再生協議会開催結果の報告 (2) これまでの経緯と「中心市街地グランドデザイン」の概要 (3) 関連する検討・取組の共有 (4) 【議題1】都市再生整備計画の検討について (5) 【議題2】今年度の検討内容について			

※大成氏（今治明德短期大学）、窪氏（四国旅客鉄道）は欠席

主な意見（１）：広小路（今治港線）での社会実験について①

項目	意見要旨
ゾーニング・プログラム	<ul style="list-style-type: none">• 社会実験全体計画（素案）の平面図のうち、緑のところには何かを敷くイメージか。 →人工芝を想定。自治体主催の社会実験としては類のない大規模な人工芝スペースになる。• ゾーンの設定の考え方は。 →マルシェとの連携は重要だが、社会実験として取り組むのであれば、あえて港から離れた場所でキッチンカースペースを設けることで、回遊拠点となりうるかを検証してはどうかと考えている。• 社会実験では歩道も連携して取り組むことを想定しているか。沿道と連携して取り組めることはあるか。
期間・評価方法	<ul style="list-style-type: none">• 8月8日のプレイヤー協議時点の計画案と比較すると、実験の実施期間が長くなったのはよいと感じた。もしマルシェに合わせて実施する場合、ミニマムの期間でも日曜日開始～翌週の日曜終わりとする事で、マルシェ開催の有無で比較できるとよい。• 広小路と商店街を結ぶ回遊ルートであるLINKでの人の動きをどのように評価するかが見えてくるとよい。 →広小路と商店街をどうつないでいくかは、友田氏をはじめ商店街関係者と一緒に話をしながら考えていきたい。評価方法として、昨年度実施した空間特性・アクティビティ調査のデータを用いて比較検証することも考えている。実験期間を活用して、8月8日のプレイヤー協議時に意見をいただいた観光拠点の設置やシェアオフィスなど、沿道での活用の可能性を地域の人たちと探っていく機会になればと思っている。• 社会実験の結果によって、整備案がどのように変わる可能性があるかも考えてもらえるとよい。

主な意見（２）：広小路（今治港線）での社会実験について②

項目	意見要旨
交通・安全対策	<ul style="list-style-type: none">• 社会実験期間中の交通について心配している。周知期間は長めに確保した方がよい。• 広小路は今治棧橋とバスセンターを結ぶバス交通の背骨となる路線。平日には路線バス250便、高速バスを含めると300便をつないでいる。車線を絞り込んだ場合、荷下ろしの車両が停車した際にバスが抜けられなくなってしまうのが心配。TDMによる通過交通の抑制や、トランジットモール化によりバス・タクシー以外は通過できない路線にするなどの対策がないと、交通困難を生じる恐れがあると感じている。• 広小路での社会実験や再整備にあたり、交通需要のマネジメントとして、まちなかでの交通を自家用車から公共交通に転換する施策とセットで取り組むことが重要。市が音頭を取って進める必要があるのではないかと。• これまでの計画は車、駐車場の組合せで行われてきたが、実際の市民の足としては徒歩（ウォーク）と自転車も重要。社会実験で広小路に滞留スペースができた場合、どのように今治のまちが変わるかを見てみたい。例えば、2週間の実施期間の中で今治の高校生がどのように過ごすか、どこに立ち寄るのかも気になっている。• 24時間の交通規制をする場合、夜間の警備体制を整えていくことも重要。
合意形成	<ul style="list-style-type: none">• 現在の整備案では南北の車両の行き来がしづらくなるなど、周辺で暮らす人たちにとっても日常が変わることになる。実験の評価をおこなう際に、中央部を利活用している人たちだけでなく、周辺で暮らしている人の声も拾いながら合意形成していくことが重要。• 今治のシンボリックな通りであり、今回の事業は歴史的なものになると思う。色々な人の声を踏まえて合意形成しながら、よいものをつくっていききたい。
官民連携・エリアマネジメント	<ul style="list-style-type: none">• 道路を更新すればまちが変わるわけではないのが難しい部分だと感じている。 →全国で行われている取組では、公共投資を行うことで不動産価値が高まり、沿道に新しい店舗、オフィスが入ることもある。公共投資だけでなく、そこに民間投資がのってくる状況をつくっていけるよう、伴走しながら進めることが重要。

主な意見（3）：広小路（今治港線）での社会実験について③

項目	意見要旨
実施体制	<ul style="list-style-type: none">• 今後社会実験の実行委員などをつくることも考えているか。もし実験を実施すること自体が確定しているのであれば、早めに体制を組んでいけるとよい。目的意識を持った人が集まる状況をつくることが重要。• 社会実験をやってはじめてわかることもあると思う。広小路を人が過ごせる場に変えていく計画について、社会実験を通じて「この方向でよいのではないか」という前向きな意見が出てくるとよい。• 社会実験を通じてチームワーク、関係構築ができていくとよい。
ロードマップ	<ul style="list-style-type: none">• 次回以降の専門部会では、広小路の社会実験実施に向けた道しるべ（ロードマップ）を示していただきたい。



- 10月1日に実施した交通量調査の結果を分析
 - 交通量調査の結果やこれまでにいただいたご意見を踏まえ、整備案の方向性を検討
 - 整備案を見据えて、社会実験の企画計画案を更新
 - 今後の整備・社会実験に向けたロードマップ（素案）を整理
- ※検討体制については現在検討・協議中

主な意見（４）：都市再生整備計画、県・市複合庁舎整備について

項目	意見要旨
都市再生整備計画におけるKPIの設定	<ul style="list-style-type: none">指標②「子育ての環境や支援への満足度」、指標④「中心市街地の満足度」について、数値としてあまり高くない印象を受けたかどうか。 →指標②は（仮称）今治版ネウボラ拠点施設整備基本計画（2024）の策定時に取ったアンケート調査の結果に基づいている。指標④は昨年度のまちづくり市民会議でのアンケート調査の結果に基づいている。効果検証の定性的な調査項目の一つとして検討している。
県・市複合庁舎整備	<ul style="list-style-type: none">県・市複合庁舎整備に関する協定を結んだという発表が新聞で出ていたが、その後市に対してネガティブな意見が出たりはしていないか。 →詳細に関する質問の連絡はあるが、反対意見は届いていない。 →皆で前向きにやっていく雰囲気になっているのはとてもよい。この調子で社会実験に進んでいけるとよい。

2. 広小路（今治港線）の検討について

前回の整備案に対していただいた主な意見

項目	意見要旨
機能・役割	<ul style="list-style-type: none">・ 高齢者にとっては、トイレや日陰がないと日常的な利用は難しい。・ 商店街とのつながりが出てくるとよい。商店街も含めてゆったり過ごせる場所になると、回遊も生まれてくる気がする。
交通	<ul style="list-style-type: none">・ 社会実験期間中の交通について心配している。・ 広小路はバス交通の背骨となる路線。平日には路線バス250便、高速バスを含めると300便をつなでいる。・ 車線を絞り込んだ場合、荷下ろしの車両が停車した場合にバスが抜けられなくなってしまうのが心配。・ TDMによる通過交通の抑制や、トランジットモール化によりバスタクシー以外は通過できない路線にするなどの対策がないと、交通困難を生じる恐れがある。・ まちなかでの交通を自家用車から公共交通に転換する施策とセットで取り組むことが重要。・ これまでの計画は車、駐車場の組合せで行われてきたが、実際の市民の足としては徒歩（ウォーク）と自転車も重要。
スクエア	<ul style="list-style-type: none">・ マルシェ等で利用する際に4~5店舗しか参加できないと人が寄ってこない。 できれば10店舗くらいが参加できる広いスペースの方が使いやすい。・ 上下水、電気が整備されていると、マルシェの際に利用しやすい。・ イベント用分電盤もあるとよい。・ 居心地の良い場所にしていくのであれば、港側の方が落ち着くように感じる。
タンゲ・アートプラザ周辺	<ul style="list-style-type: none">・ 市内に観光客を誘導するような、観光拠点となる場所がない。・ 市役所側の入り口にあたる場所に観光案内の拠点があるとよい。
沿道施設 (ビサージュ)	<ul style="list-style-type: none">・ 中心市街地には若い子、学生が遊べる場所がないので、若者が楽しめるコンテンツが入ってくるとよい。・ FC今治卒業生など、商売で起業したいと考える若い人が参画できるチャレンジショップがあるとよい。・ 保育園や介護施設、高校生や若い人たちのコミュニティスペース、ワークスペースになるのもよい。

(参考) 県・警察協議での整備案に対する主な意見 (1)

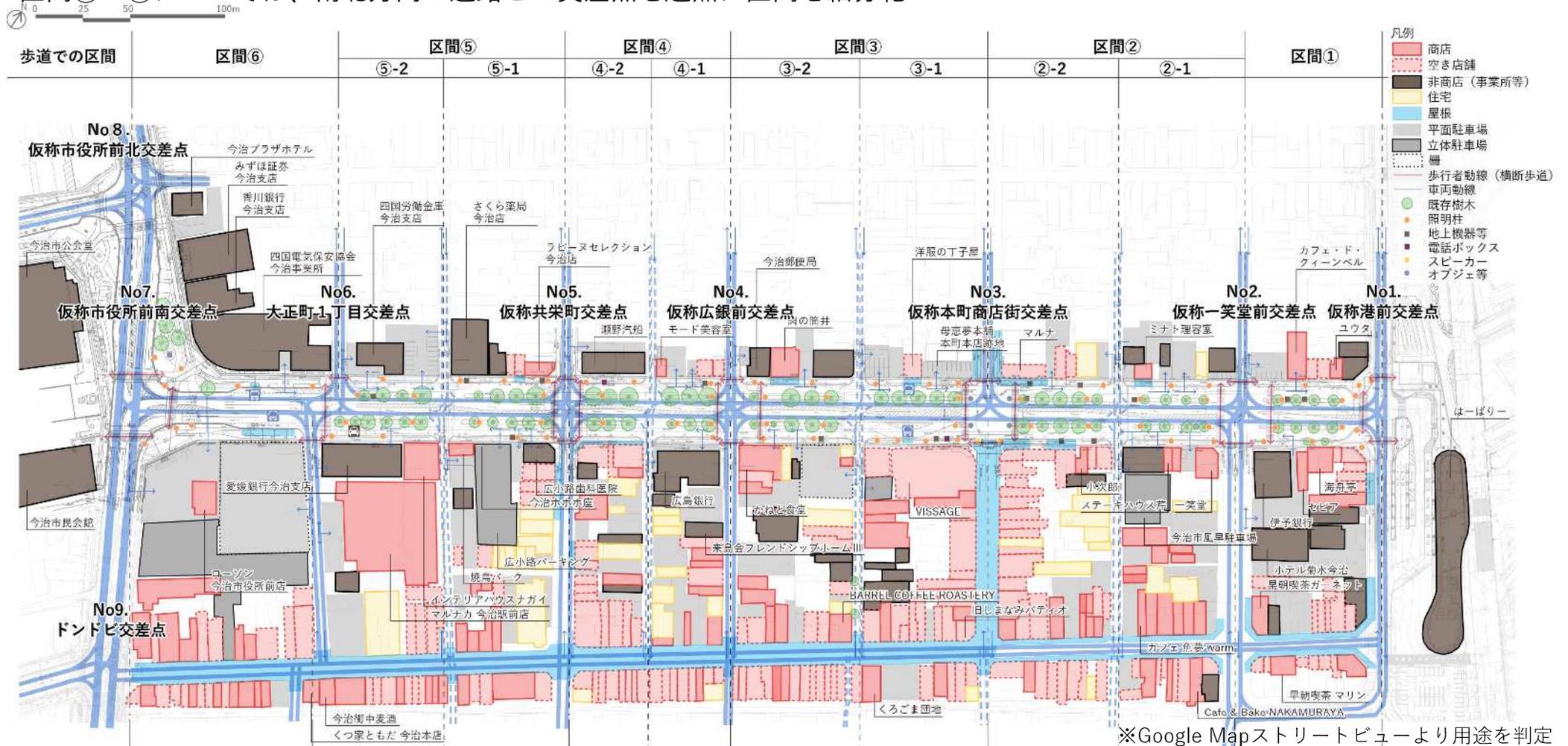
項目	意見要旨
スクエア	<ul style="list-style-type: none"> 将来イメージの交差点等に車両があるが、車両が自由に乗り入れできるのか。 →基本的に歩行者の空間であるが、一部キッチンカー等は乗り入れができるように考えている。一般車両は乗り入れを想定していない。
転回スペース	<ul style="list-style-type: none"> 転回スペースは一般車両も自由に通行できるのか。 →転回スペースは一方通行でUターンできるようにしている。 →ここは道路になるのか。 →その想定である。必要性や個所数、場所などは、交通量調査の結果を見ながら検討していきたい。まずは現状の交通量を見ながら車両が両側に吐き出されたときに持つかどうか。あとは社会実験で実際に封鎖したときのユーザーの声として不満が多ければ対処する必要があるため、その2段階で考えていきたい。
緑道内での スローモビリティの 走行	<ul style="list-style-type: none"> グリーンスローモビリティ等の運用を考えると、緑道部分は道路ではなく公園として運用する方が整理しやすい。 道路として運用する場合、歩道にするしかないと思うが、歩道にすると車両は基本的に走行できないので、公園として扱わない限りは厳しいと思う。歩道上だと許可ができない。道路交通法的には公園にした方がとても整理しやすい。 →その場合は転回スペースの部分のみが道路として残ることが悩ましい。 緑道としてスローモビリティを走行させるのはどうか。例えば3m程度をモビリティ走行レーンとし、その部分だけ歩道ではない運用にすることは考えられるか。 →今回、緑道という運用も初めて聞いたので内部を含めて確認が必要になるが、公園となると判断がしやすい。道路になると様々な制約がかかってくることになる。 →道路交通法の歩道の条件から考えると、全体像を見てみないと判断が微妙。その段階になったときに改めて相談するのがよいのではないか。 歩道の場合は 特定小型原動機付自転車は走行できるのか。 →特例特定小型原動機付自転車の場合のみ自歩道であれば走行できる。また、歩道でも小学生と高齢者は自転車で走ってしまう。歩道の自転車通行は車道側を走ることになるが、どちらが車道側になるかも判断が難しいので、整理が難しい。

(参考) 県・警察協議での整備案に対する主な意見(2)

項目	意見要旨
道路・公園の兼用工作物扱い	<ul style="list-style-type: none">道路と公園の兼用工作物にすることが一つの案としてある。 →例えば屋台を出すとなった時は、県に対しては道路占用許可をとる必要があるのか。 →占用の権限を協定で決めておけば、公園として市に占用を出すなどの対応が可能。その上で道路管理者である県にも情報は出すことになる。本線の部分を道路区域から除外することは可能なのか。道路の中に市が管理している公園がある、というような可能性もあるということか。 →底地は県管理の可能性もあるが、道路ではなくなる可能性もある。兼用工作物としての例だと、河川区域の中に市道が位置づけられていることはよくある。その場合は河川管理者と道路管理者で管理協定を結んでいる。今回の場合は、あまり事例を存じ上げていないので、今後検討が必要。
街路樹の剪定	<ul style="list-style-type: none">社会実験の実施に向けて、本線の両側にある街路樹について、剪定も必要ではないか。場所によっては規制看板も見にくい箇所もあるので、予算取りの中に剪定費用も含めておくべきではないか。 →予算の関係も含めて年内に内容を固める必要がある。(内部的にはもう少し早い)。
今治停車場線	<ul style="list-style-type: none">停車場線も含めて恒久的な整備は考えていないのか。 →駅前広場までを含めて、全体像としては考えている。 →今治港線と同じような整備を考えているのか。 →それとはまた別の将来イメージになる可能性はある。順番的には港側から検討を進めているということである。

沿道・周辺環境の分析

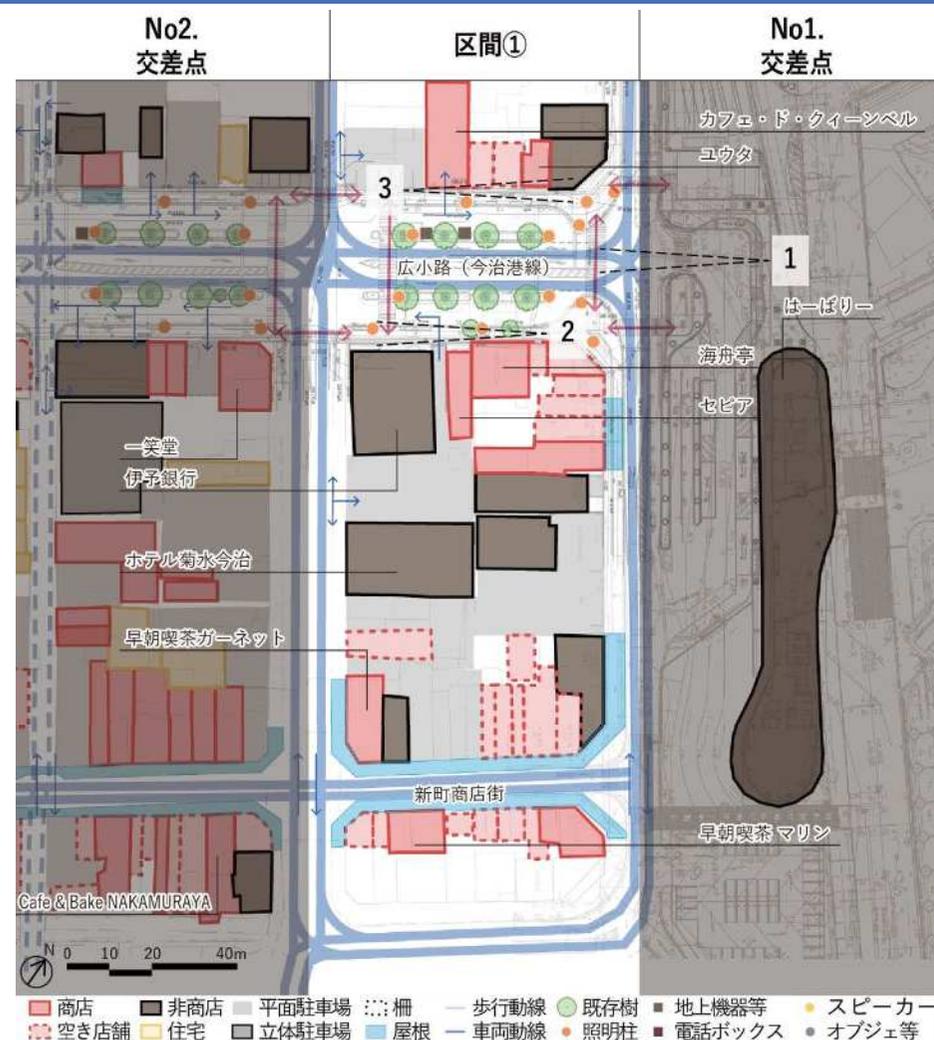
- 既存の信号交差点について港側から順にNo1. ~ No7. の番号を設定し、交差点間を結ぶ区間を①~⑥に分類
- 区間②~⑤については、南北方向の道路との交差点を起点に区間を細分化



※Google Mapストリートビューより用途を判定

区間① (交差点No1.-No2.)

- 港から最も近く、車両通行も少ないため落ち着いた雰囲気
- 沿道は北側・南側ともに商店が多く、空き店舗も見られている
- はーばりーの交通ロータリーにより、港側の広場に接続しづらい

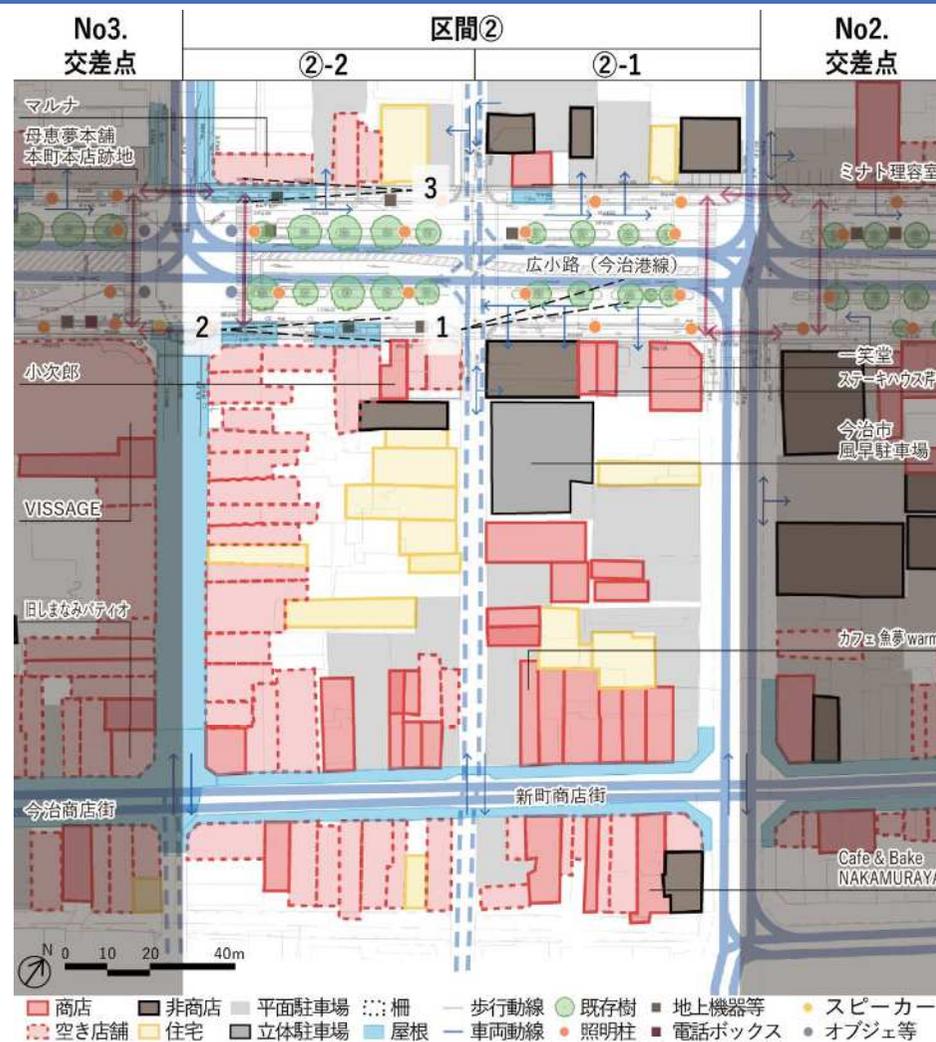


■ 商店 ■ 非商店 ■ 平面駐車場 柵 — 歩行動線 ● 既存樹 ■ 地上機器等 ● スピーカー
■ 空き店舗 ■ 住宅 ■ 立体駐車場 ■ 屋根 — 車両動線 ● 照明柱 ■ 電話ボックス ● オブジェ等

※Google Mapストリートビューより用途を判定

区間② (交差点No2.-No3.)

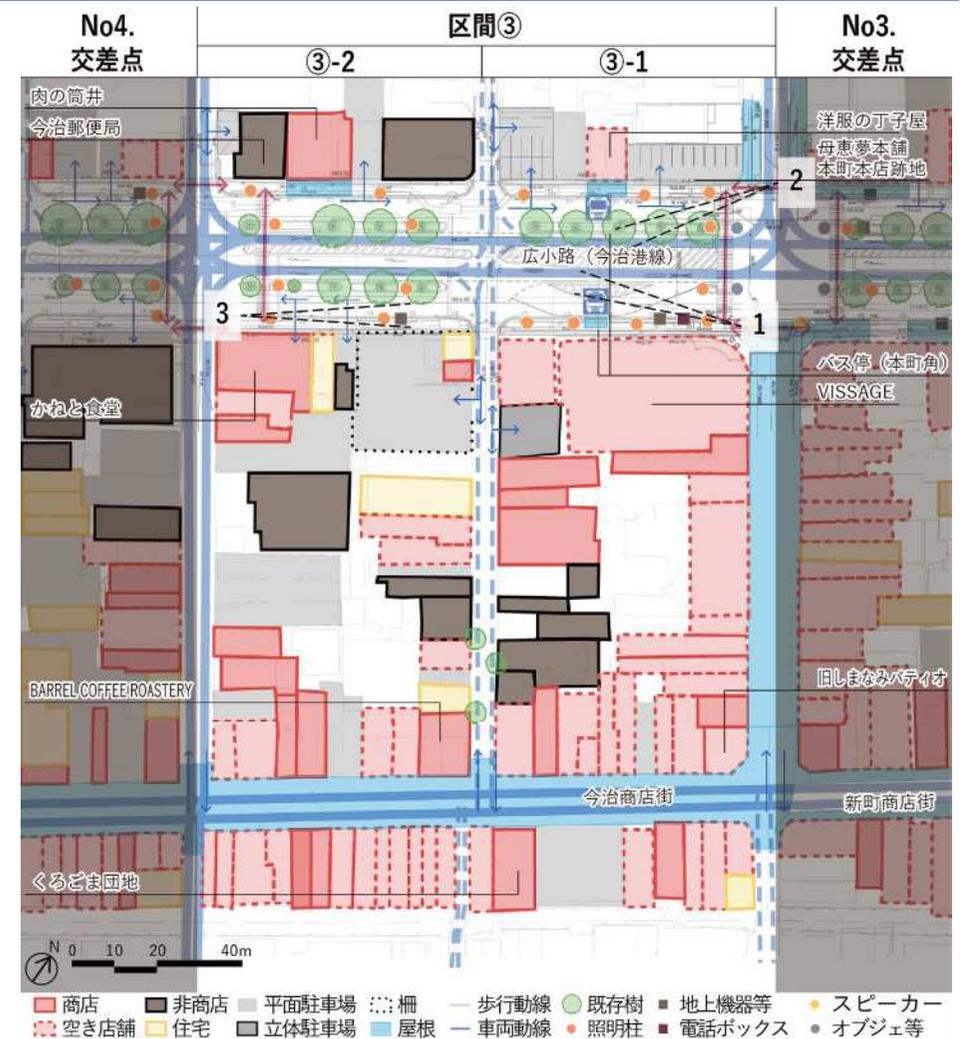
- 区間②-1では商店・非商店が混在し、落ち着いた雰囲気
- 区間②-2では老朽化したアーケード、空き店舗など寂しい雰囲気



※Google Mapストリートビューより用途を判定

区間③ (交差点No3.-No4.)

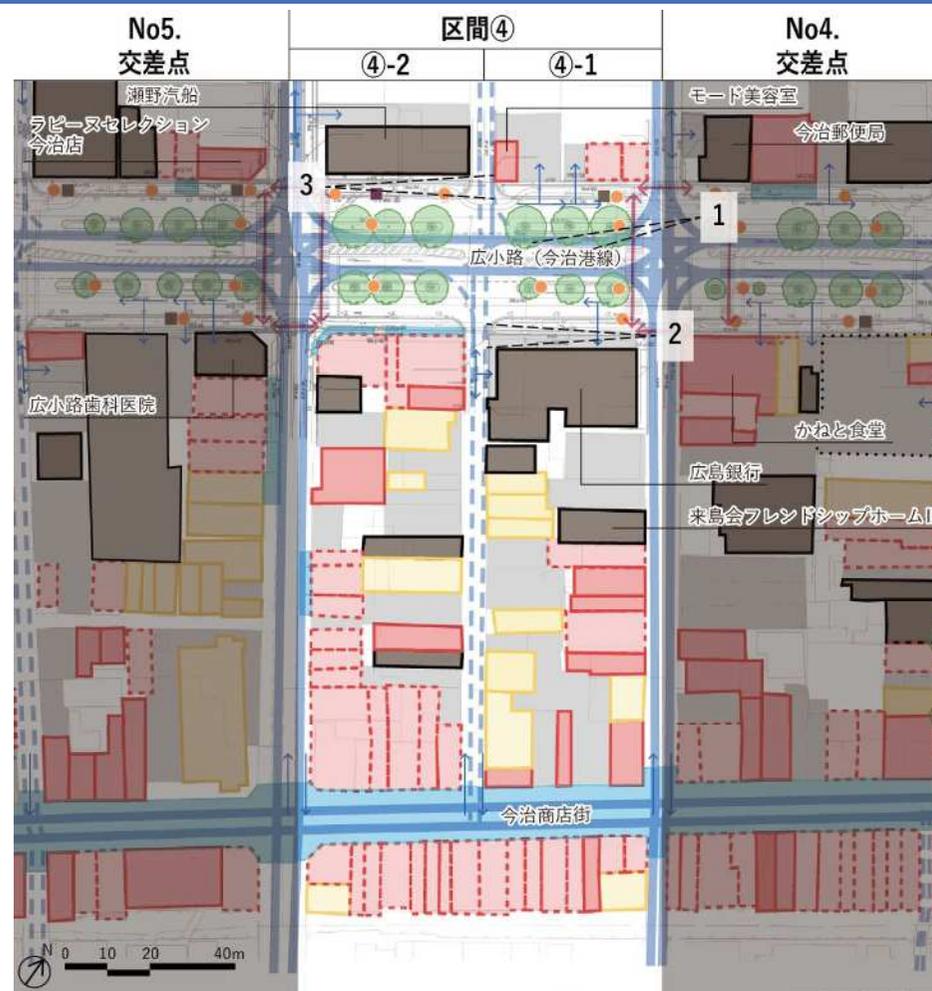
- 区間③-1では南側のVISSAGE前はクスノキもなく開かれているが、沿道に空き店舗が続き寂しい雰囲気
- 区間③-2では商店・非商店が混在し、明るい雰囲気



※Google Mapストリートビューより用途を判定

区間④ (交差点No4.-No5.)

- 区間④-1では北側は空き店舗・空き地、南側で広島銀行の駐車場に面する
- 区間④-2では北側で瀬野汽船の建物、南側は空き店舗群に面する



※Google Mapストリートビューより用途を判定

区間⑤ (交差点No5.-No6.)

- 区間⑤-1、⑤-2ともに商店・非商店の建物に面する
- 区間⑤-1の南側は立体駐車場（広小路パーキング）にも面する
- 区間⑤-2の南側は銀行、スーパーなど生活利便施設が集積



※Google Mapストリートビューより用途を判定

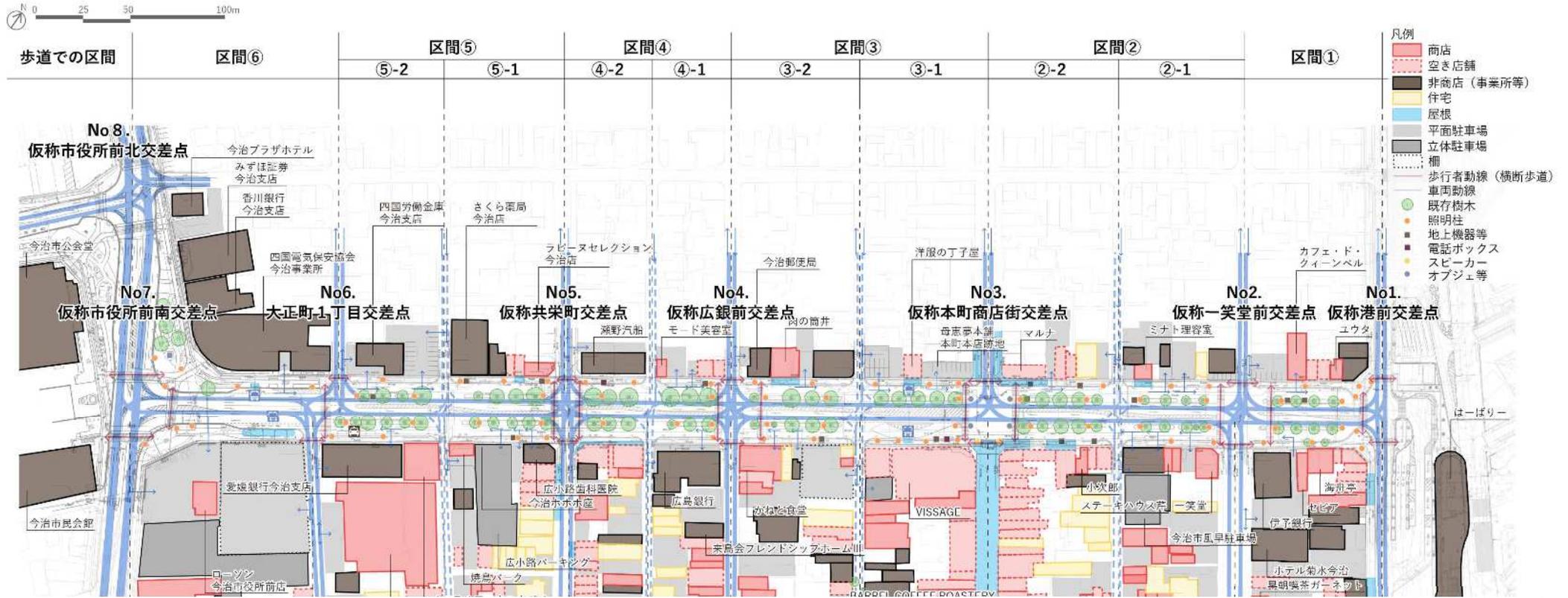
区間⑥ (交差点No6.-No7.)

- 市役所前交差点周辺は車両の通行も多く、屋根付きのバス停（今治バスセンター）や駐車場など交通機能が集積
- クスノキがなく車道幅員が小さい分、歩道が広い



※Google Mapストリートビューより用途を判定

10月1日に実施した交通量調査について



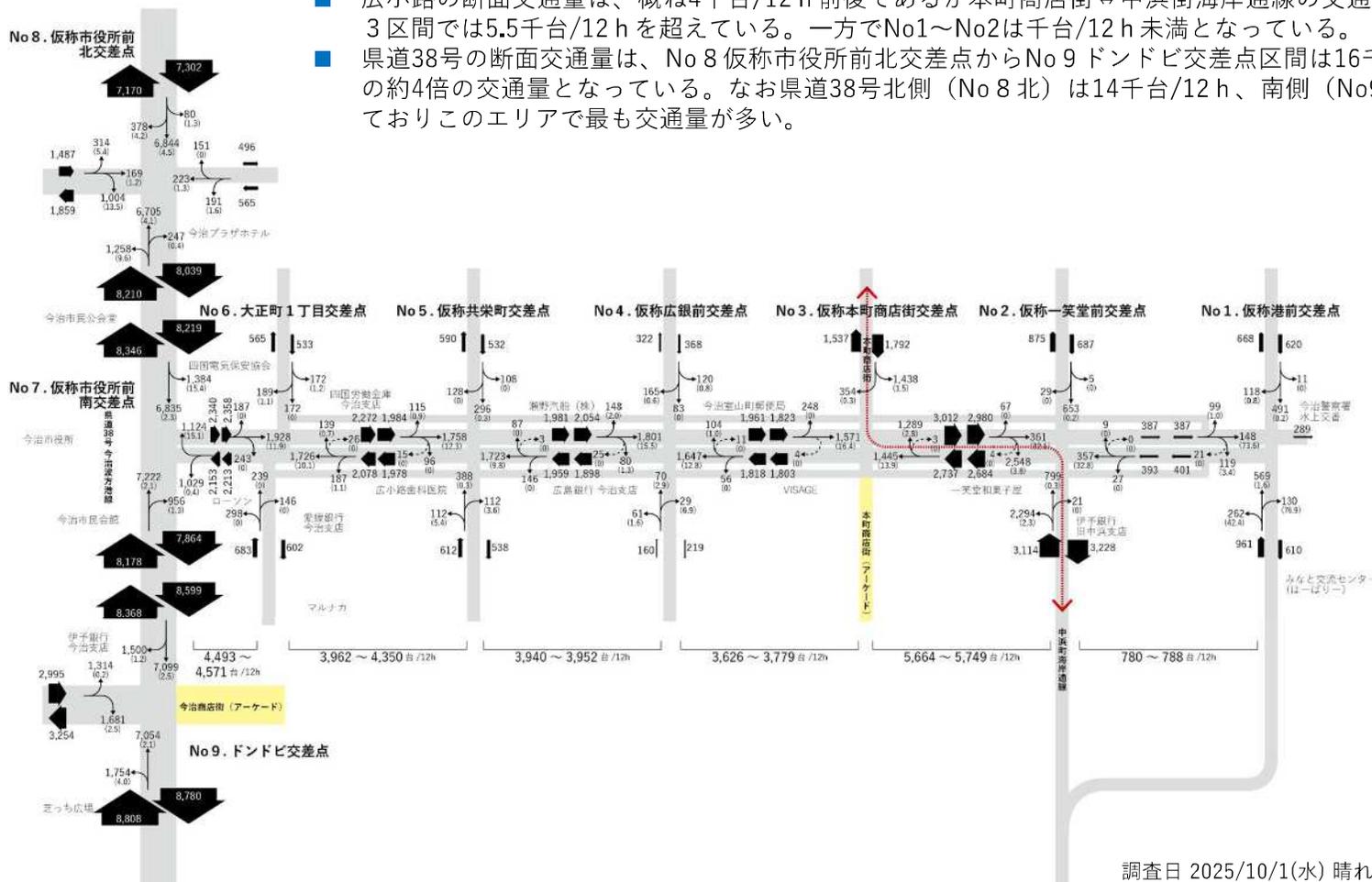
※Google Mapストリートビューより用途を判定

- 10月1日に実施した交通量調査の結果について分析
- 道路空間再編に伴う交通流の変化による交通影響を確認

交通量調査結果について

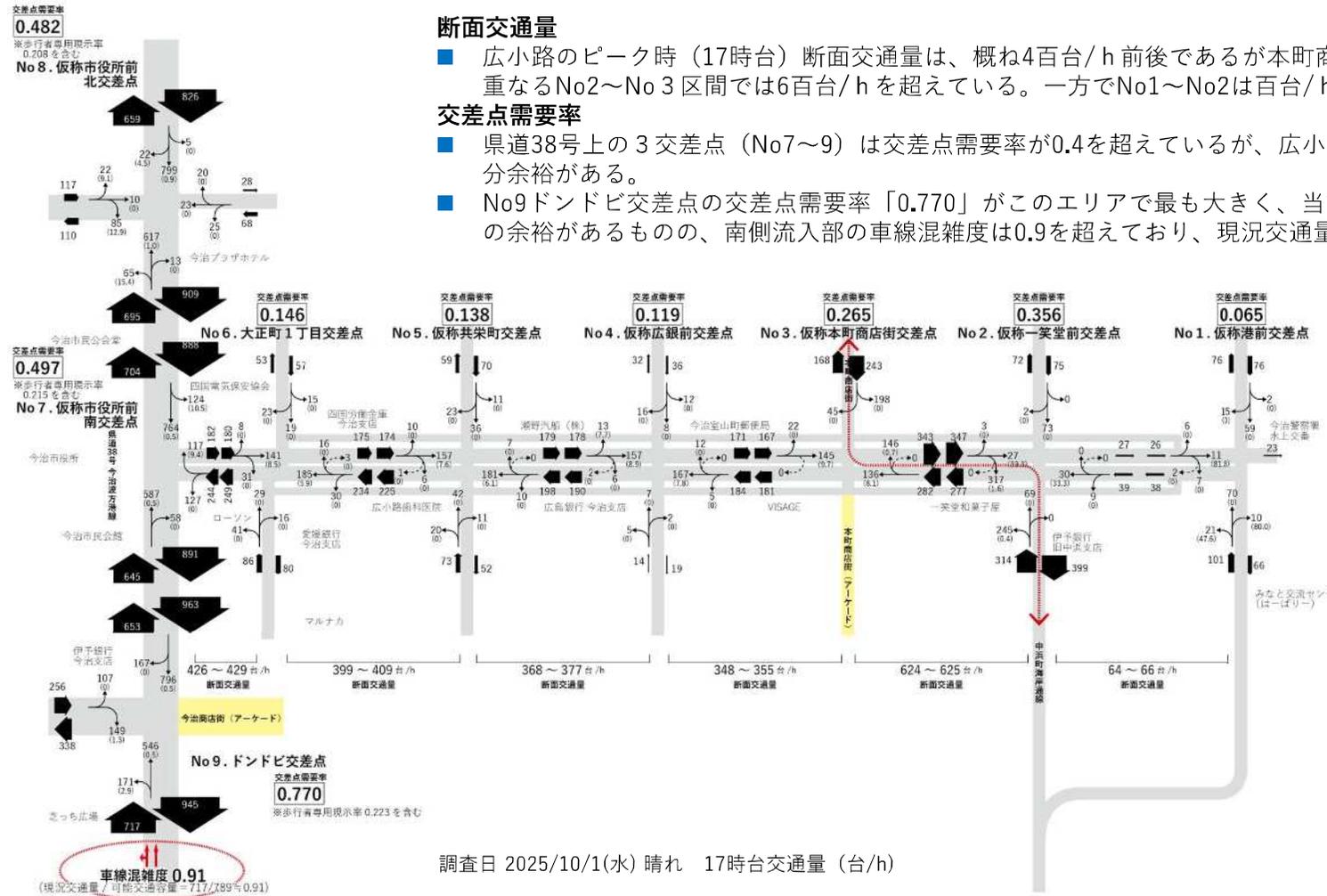
【現況12時間交通量】

- 広小路の断面交通量は、概ね4千台/12h前後であるが本町商店街⇄中浜街海岸通線の交通（赤矢印）が重なるNo2～No3区間では5.5千台/12hを超えている。一方でNo1～No2は千台/12h未満となっている。
- 県道38号の断面交通量は、No8 仮称市役所前北交差点からNo9 ドンドビ交差点区間は16千台/12hを超えており広小路の約4倍の交通量となっている。なお県道38号北側（No8北）は14千台/12h、南側（No9南）では17千台/12hを超えておりこのエリアで最も交通量が多い。



交通量調査結果について

【現況ピーク時（17時台）交通量】



交差点需要率：目安はおおよそ0.9※

交差点の車線構成と信号制御方法から当該交差点で処理できる交通量（交通容量）に対して、実際に流入する交通量の割合を示す指標

「算出方法」

- 交差点に流入する1時間あたりの方向別交通量（交通需要）に対して必要となる青時間（必要現示率）に対して、各現示の最大（現示の需要率）を合計した値が交差点の需要率

※ 一般的な交差点では、現示の変わり目に全方向が赤信号となる損失時間（交通処理できない時間）が1割程度あることから交差点需要率0.9を処理可能な目安としているが、厳密には各交差点によって異なる。

車線混雑度（q/Ci）：目安は1.0

当該車線で処理できる交通容量（可能交通容量（Ci））に対する実際の交通量（q）の割合

「算出方法」

- 当該車線で1時間あたりに停止線を通過できる最大車両台数（飽和交通流率）に当該車線に割り当てられた青時間割合（青時間スプリット）で乗じた値

交通量調査結果について

【参考：信号機の設置及び撤去における自動車等交通量の条件】

参考として「信号機の設置及び撤去における自動車等交通量の条件」で各交差点をみると、県道38号上の3交差点（No7～9）とNo2及びNo3は、信号機が必要となる交通量となっているが、No4～6は信号を撤去しても従道路に渋滞が発生しないと考えられる交通量であり信号機の撤去について検討できる場所となる。また、交差点需要率が0.1未満となっているNo1については原則として信号機の撤去の検討を要する場所となる。

ラインの考え方

最低交通量のラインA

1時間の自動車等往復交通量が概ね300台以下になると、歩行者が信号無視をする割合の上昇が急となる傾向が見受けられたことから、300台を最低交通量のラインAとして設定した。

円滑化の基準のラインB

従道路に一時停止規制がある信号のない交差点において、従道路に渋滞が発生する限界交通量を算出する数式を円滑化の基準のラインBとして設定した。このラインより上側の領域（ラインを含む）では従道路に渋滞が発生し、下側の領域については従道路に渋滞が発生しないと考えることができる。

領域の考え方

領域① 理論的に描画されない領域（網掛け部分）

領域① 設置：交通の円滑の確保の観点から、信号機の設置が可能な場所

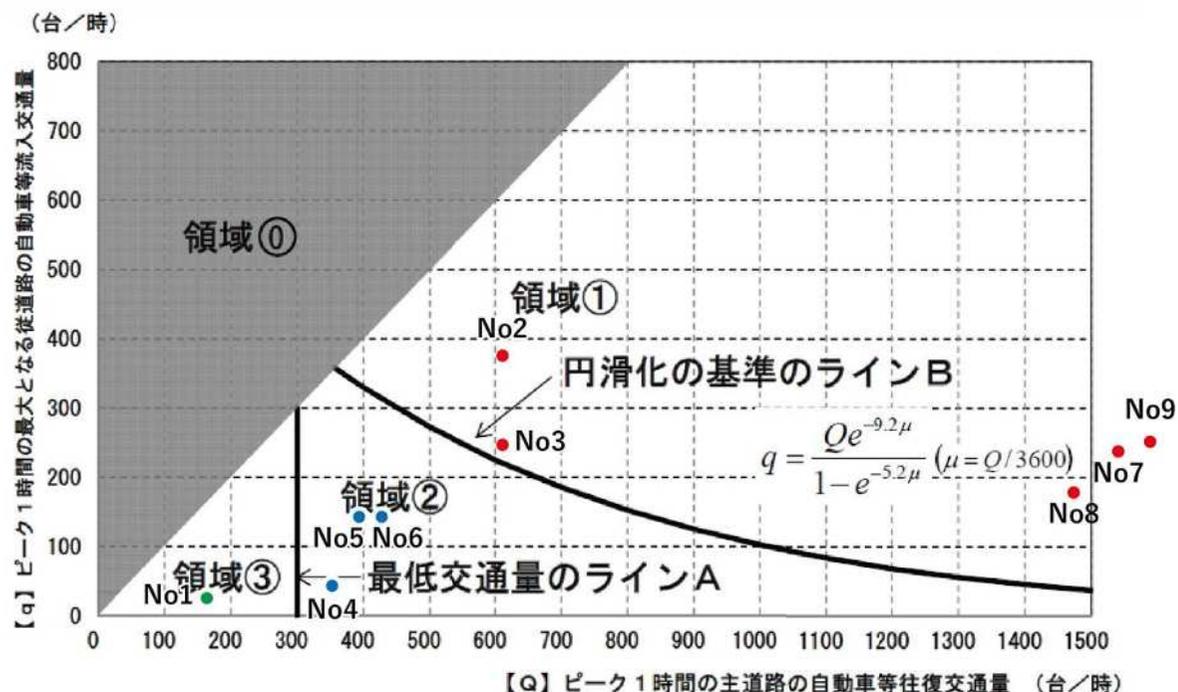
撤去：交通の円滑の確保の観点から、原則として信号機の撤去については、環状交差点の導入等の十分な検討を要する場所

領域② 設置：交通の円滑の確保の観点から、信号機の設置を要しないが、交通の安全の確保の観点から信号機の設置について検討できる場所

撤去：交通の安全の確保の観点から、問題がない場合については、信号機の撤去について検討できる場所

領域③ 設置：原則として信号機の設置を要しない場所

撤去：原則として信号機の撤去の検討を要する場所



(図) 信号機の設置及び撤去における自動車等交通量の条件

【広小路の道路空間再編による交通流の変化による交通影響の確認】

- 検証は影響を受ける**両端交差点（No1 仮称港前交差点とNo7 仮称市役所前南交差点）を定量的に評価**する。
- 変化交通量は、影響を受ける交通に対して下図の例のとおり迂回する経路で各交差点に流入する道路と流出方向が変わらないように設定し広小路の増加交通量を推計する。ただし、No2で中浜町海岸通線へ右折する交通（317台/h）は、No1の港前の道路と今治商店街の先ですぐに合流するため、広小路をUターンせずNo1を右折する迂回経路とした。
- 検証するのは以下の3案

計画案1（転回路無し）

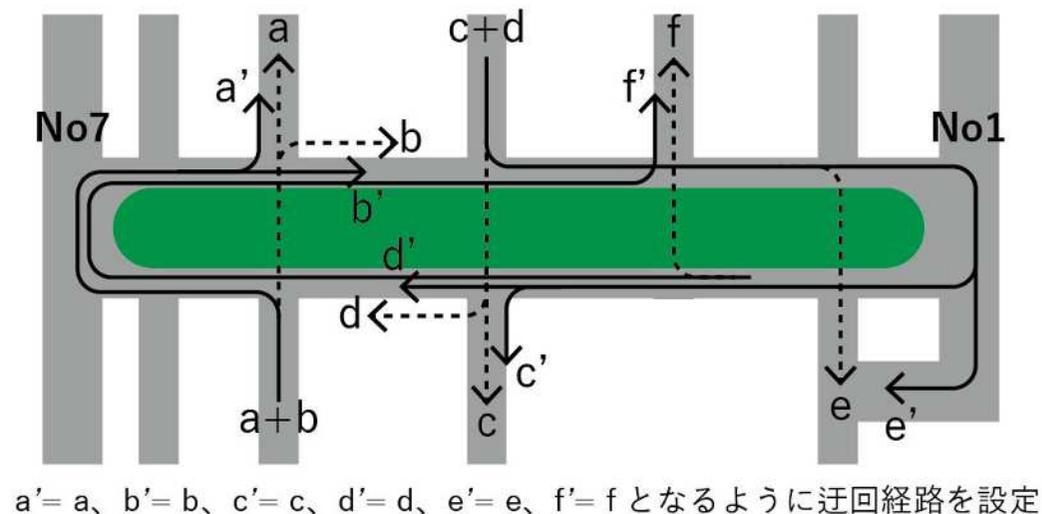
- 南北の横断道路を全て分断して中央帯を一体化
- 転回路を設けない両端交差点への負荷最大案

計画案2（本町商店街右折確保）

- 中浜町海岸通線から本町商店街へのルートを確認してNo7交差点に流入する交通量を減らす案
- No7への影響緩和案

計画案3（本町商店街右折確保+転回路2方向確保）

- 計画案2の本町商店街右折確保+西側区間に転回路2方向確保する案
- No7への負荷最小案

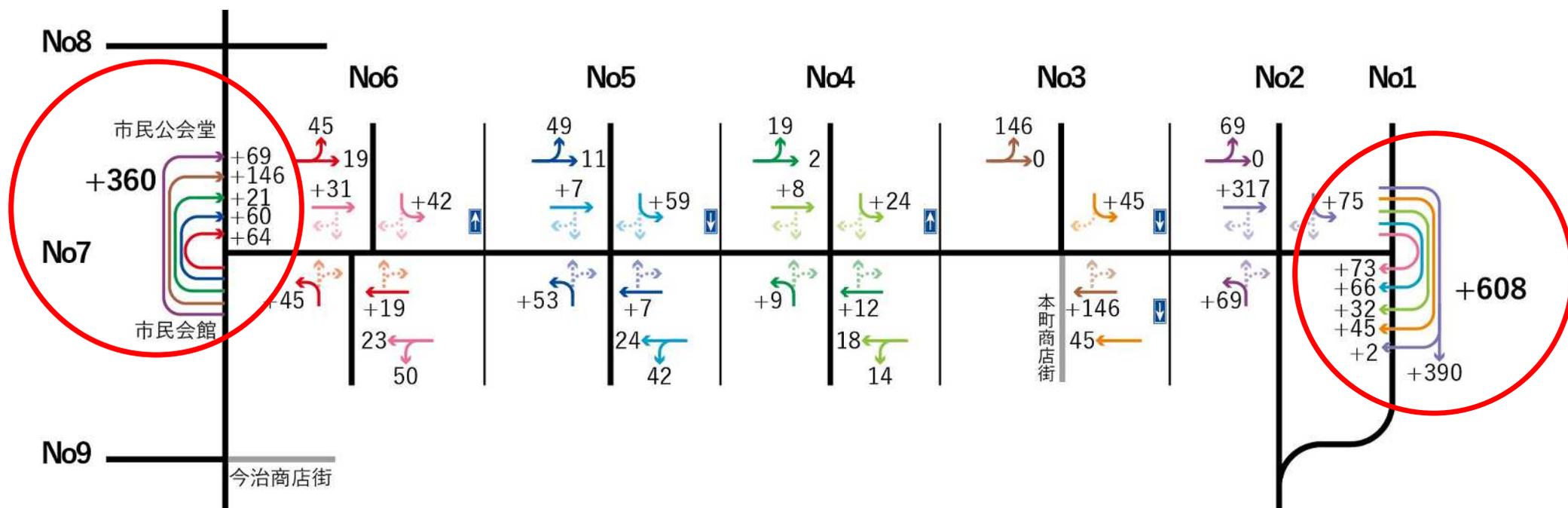


交通量調査を踏まえた交通検証

【広小路の道路空間再編による交通流の変化による交通影響の確認】

計画案1 (転回路無し)

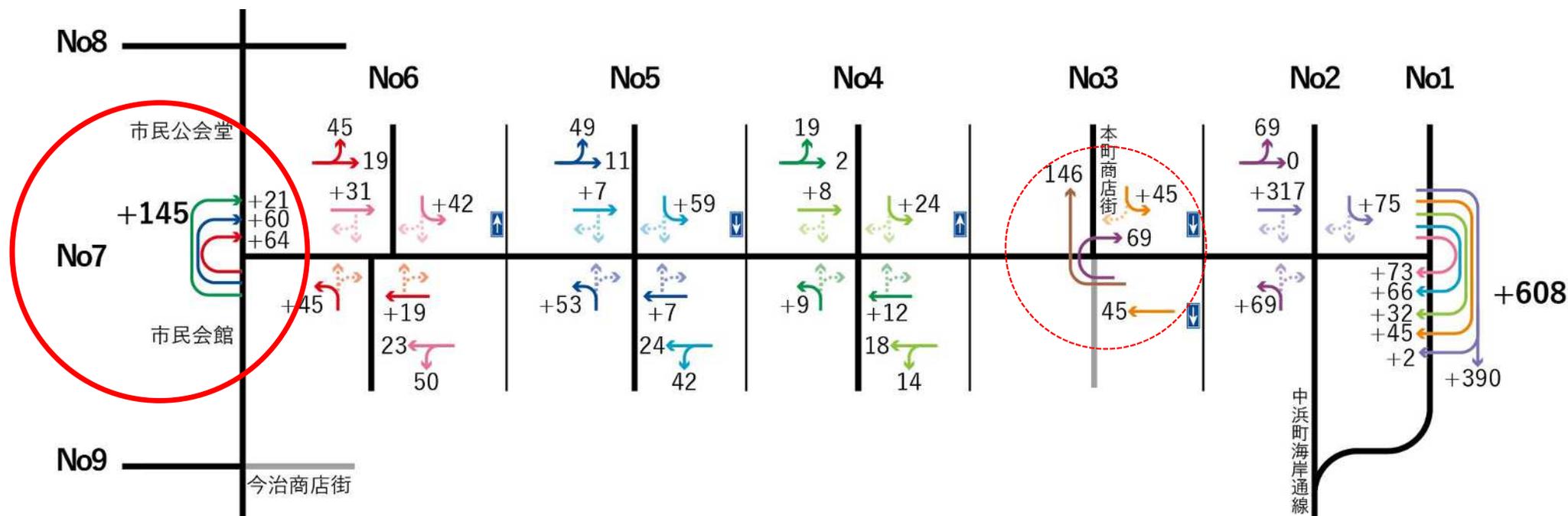
■ この案の場合、東側No1交差点には流入交通が608台/h増加し、西側No2交差点には360台/h増加する



【広小路の道路空間再編による交通流の変化による交通影響の確認】

計画案 2 (本町商店街右折確保)

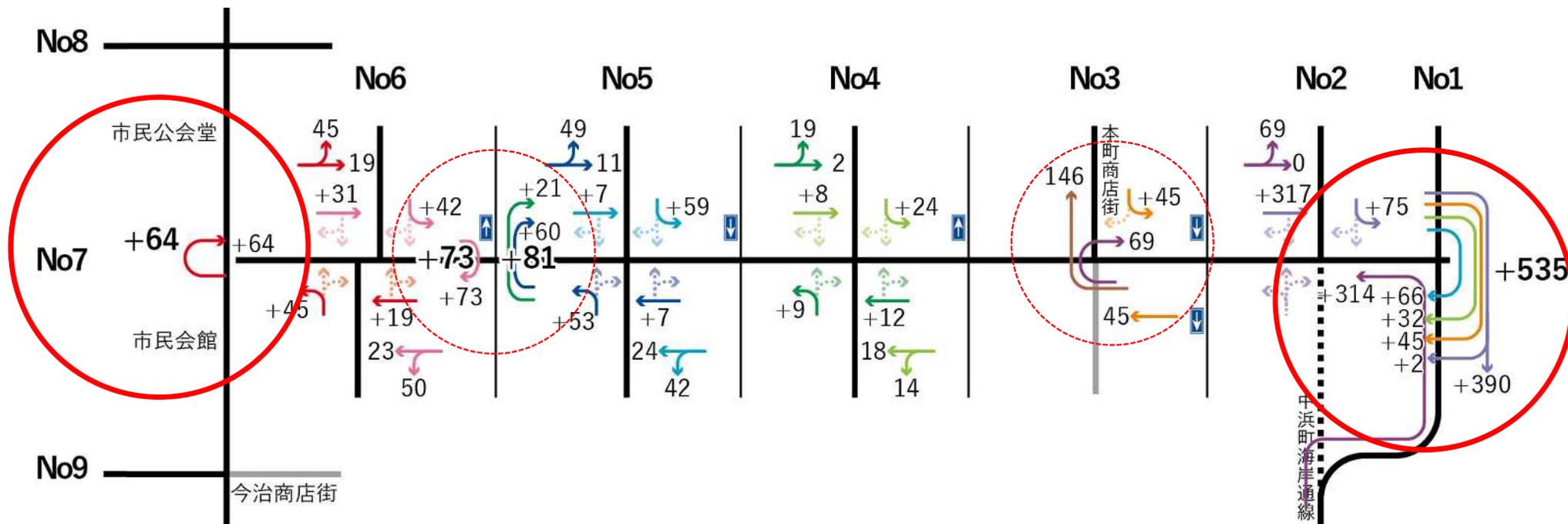
- 計画案 2 は、No3交差点で東からの右折を確保する案。交通量の多い中浜町海岸通線から本町商店街に抜ける現況交通 (146台/h) のルートを変更することでNo7交差点への影響を小さくする
- この案の場合、東側No1交差点は流入交通が608台/h増加と案1と変わらないが、西側No7交差点は360台/hから145台/hとなる



【広小路の道路空間再編による交通流の変化による交通影響の確認】

計画案3 (本町商店街右折確保+転回路2方向確保)

- 計画案3は、No3交差点の右折確保に加え、さらに両端交差点への影響を小さくするとともに影響を受ける交通の迂回抵抗を小さくするため、転回路を2か所設けた案
- この案の場合、**東側No1交差点**は流入交通が**535台/h**、**西側No7交差点**は**64台/h**の増加となる
- なお、計画案3では中浜町海岸通線を歩行者優先の道路にした場合の想定として、南から北進している交通を一ぱり一前の道路を通過してNo1から広小路に流入する経路に転換する想定とした (No1の影響最大)



交通量調査を踏まえた交通検証

【計画案2の将来交通量と影響評価】

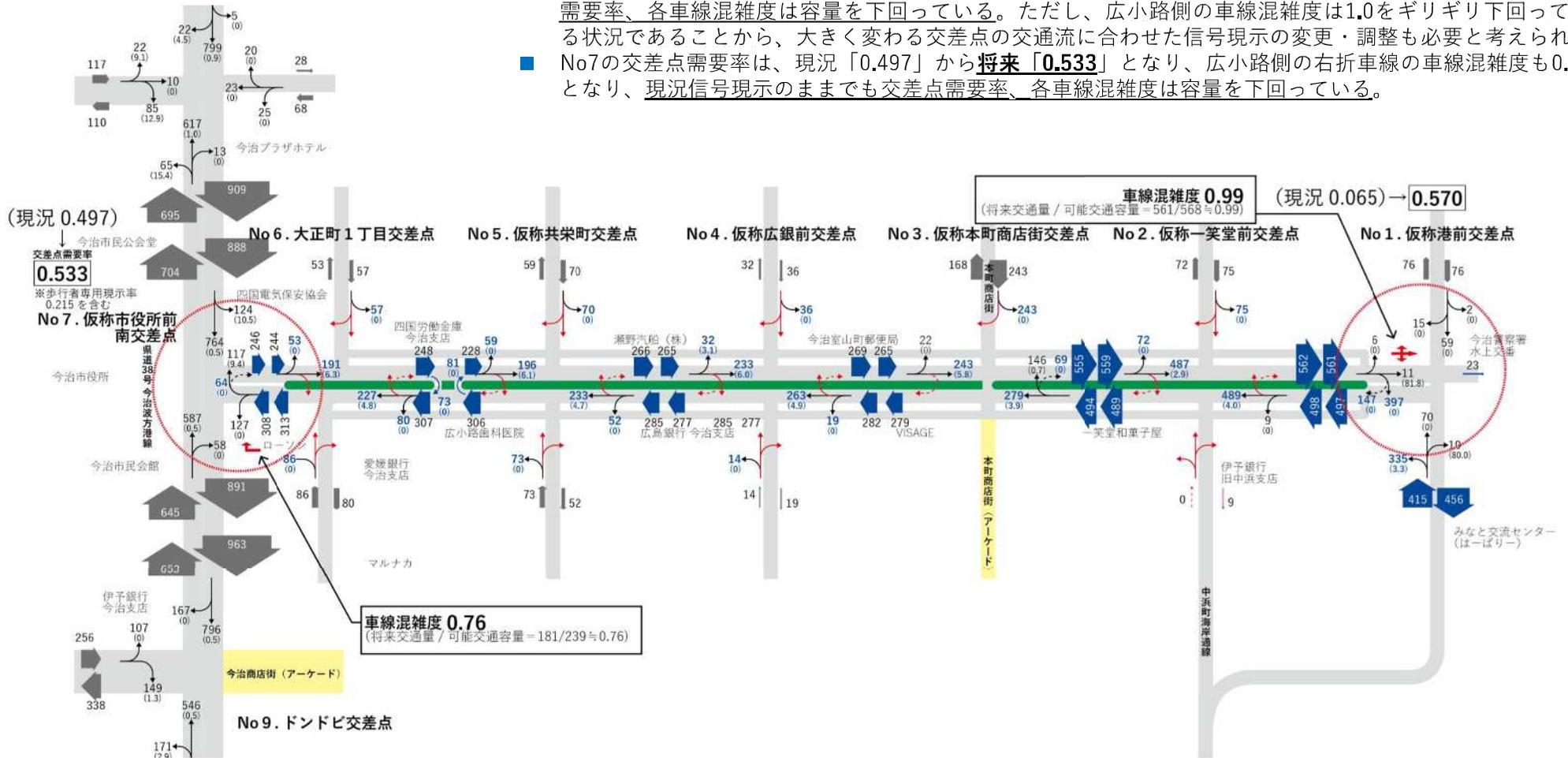
- 計画案2の広小路の将来交通量は本町商店街東側は概ね片側600台/h前後、**西側は概ね330台/h前後**となる。
- No1の交差点需要率は、計画案1と同様に**将来「0.375」**となる。No7の交差点需要率は、現況「0.497」から**将来「0.578」**となり、**広小路側の右折車線の車線混雑度は1.09**となる。**まだ1.0を上回っているが、現況青時間18秒から2秒増やせば1.0を下回る。**



交通量調査を踏まえた交通検証

【計画案3の将来交通量と影響評価】

- 計画案3の広小路の将来交通量は本町商店街東側は概ね片側500台/h前後、西側は概ね250台/h前後となる
- 計画案3では、No2で中浜町海岸通線から流入・流出するほとんどの交通をNo1に転換させているため、No1の交差点需要率は、現況「0.065」から**将来「0.570」**まで上昇するが、現況信号現示のままでも交差点需要率、各車線混雑度は容量を下回っている。ただし、広小路側の車線混雑度は1.0をギリギリ下回っている状況であることから、大きく変わる交差点の交通流に合わせた信号現示の変更・調整も必要と考えられる。
- No7の交差点需要率は、現況「0.497」から**将来「0.533」**となり、広小路側の右折車線の車線混雑度も0.76となり、現況信号現示のままでも交差点需要率、各車線混雑度は容量を下回っている。



【参考：信号機の設置及び撤去における自動車等交通量の条件】

参考として「信号機の設置及び撤去における自動車等交通量の条件」で計画案の各交差点をみてみると、現況で撤去の検討を要する場所となっていた**No1**は、交差点に流入する交通量が大幅に増加するため**信号機が必要**となる。

No2と**No3**は領域②に該当している。**No2**は従道路の渋滞等の発生の恐れがあるラインBを下回っているため、横断歩行者の安全性の観点から必要性を判断することになるが、横断距離も短いため必要性は低いと考えられる。

No3は、ラインBを下回っているもののラインに近く、広小路東行き直進交通と右折交通との交錯もあることから**信号機の撤去の判断は慎重を要する**。

No4～6については、**信号機撤去が妥当**と判断できる。

ラインの考え方

最低交通量のラインA

1時間の自動車等往復交通量が概ね300台以下になると、歩行者が信号無視をする割合の上昇が急となる傾向が見受けられたことから、300台を最低交通量のラインAとして設定した。

円滑化の基準のラインB

従道路に一時停止規制がある信号のない交差点において、従道路に渋滞が発生する限界交通量を算出する数式を円滑化の基準のラインBとして設定した。このラインより上側の領域（ラインを含む）では従道路に渋滞が発生し、下側の領域については従道路に渋滞が発生しないと考えることができる。

領域の考え方

領域① 理論的に描画されない領域（網掛け部分）

領域① 設置：交通の円滑の確保の観点から、信号機の設置が可能な場所

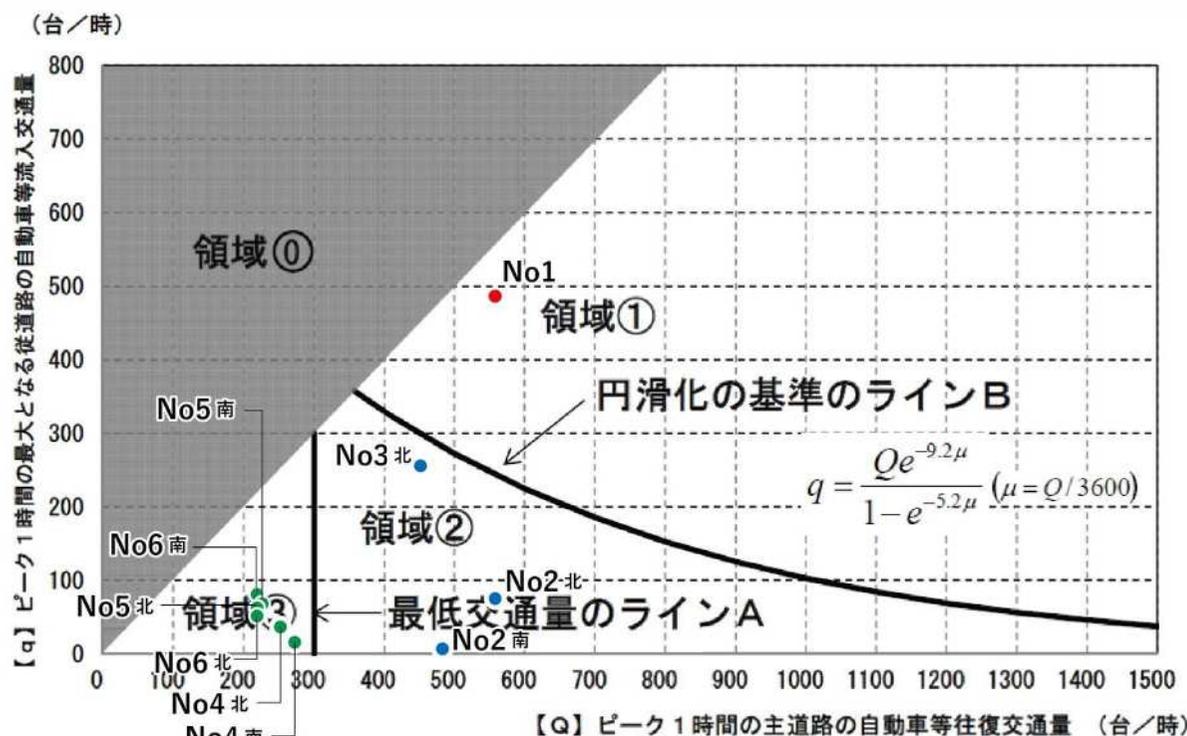
撤去：交通の円滑の確保の観点から、原則として信号機の撤去については、環状交差点の導入等の十分な検討を要する場所

領域② 設置：交通の円滑の確保の観点から、信号機の設置を要しないが、交通の安全の確保の観点から信号機の設置について検討できる場所

撤去：交通の安全の確保の観点から、問題がない場合については、信号機の撤去について検討できる場所

領域③ 設置：原則として信号機の設置を要しない場所

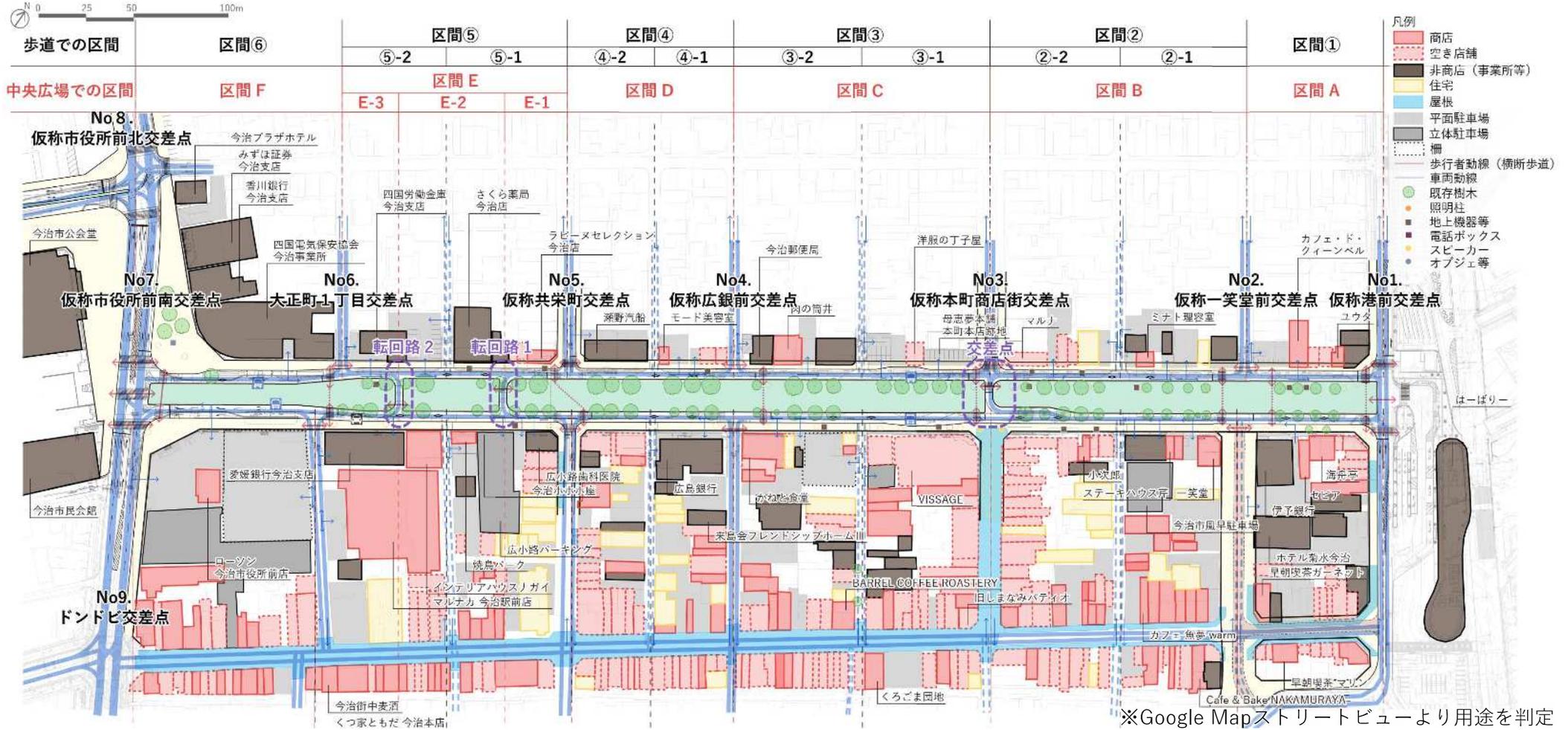
撤去：原則として信号機の撤去の検討を要する場所



(図) 信号機の設置及び撤去における自動車等交通量の条件

計画案3と沿道・周辺環境の分析図の重ね合わせ

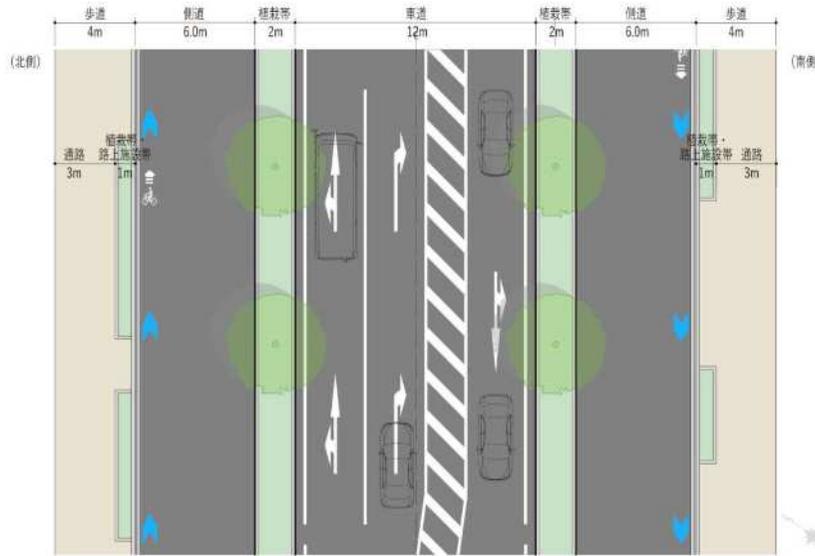
- 中央広場において渡る横断歩道を起点に、A~Fの6つの区間に分類
- 区間Eについては、転回路の位置を起点にE-1~E-3の3つの区間に細分化



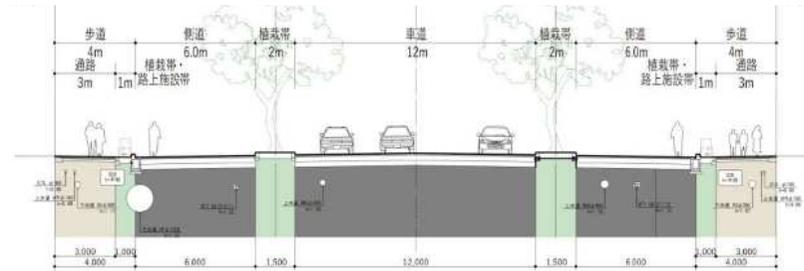
道路空間再編における基本方針

- ①側道を廃止し、車道を付け替える（側道の本線化）
- ②中央部の車道跡地を活用し、植栽帯と一体となった広場として再整備する

現況

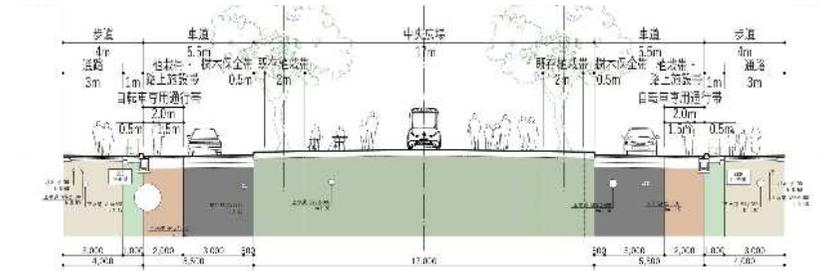
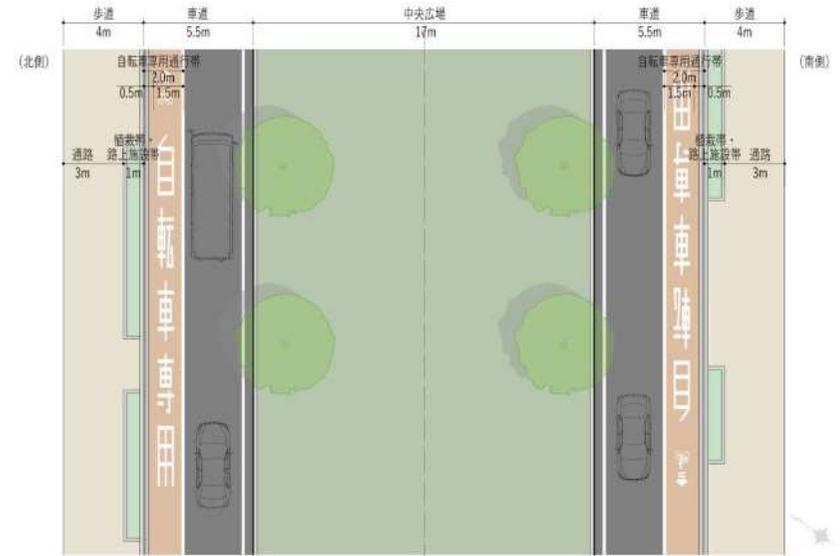


(標準平面図)



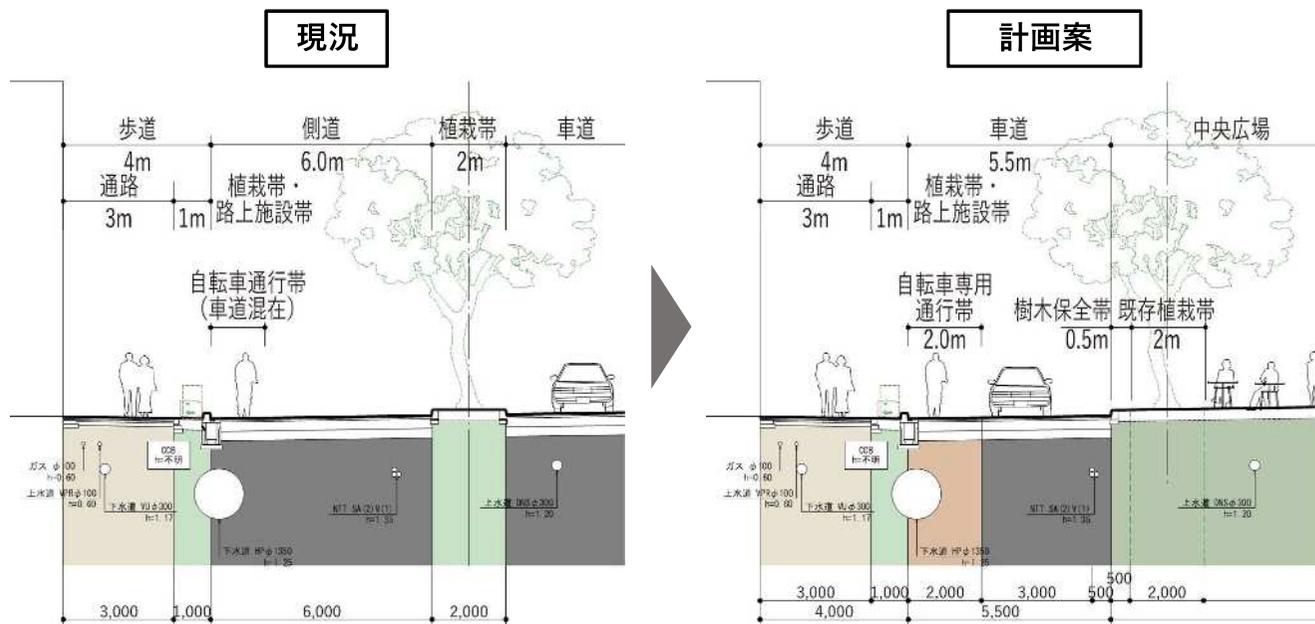
(標準断面図)

計画案



※歩道内の植栽帯・路上施設帯の扱いについては今後協議・検討をおこなう

歩道・車道・中央広場における幅員設定の考え方



現況の歩道・側道・植栽帯の様子



クスノキの根が広がり縁石が損傷

植栽帯・施設帯に設置された地上機器

【検討における前提条件】

- ① 植栽帯・施設帯に設置されている電線共同溝・地上機器は、整備後も既存のものを活用する方針を基本とする
→ 歩車道境界の位置は極力変えない
- ② 既存樹木（クスノキ）の根を傷めないよう、周囲に保全帯を確保する
→ 中央広場と車道の境界の位置は少なくとも現況位置を維持し、できる限り車道側に移動させて樹木保全帯を確保する

【計画案における幅員設定】

- 歩道 : 現況と同じ幅4.0mを維持
- 車道 : 荷捌きスペース幅2.5m、車道通行幅3.0mを確保するため、車道の幅員を5.5m以上に設定（※自転車専用通行帯含む）
- 中央広場 : 車道との境界位置を0.5m車道側に移動させ、既存樹木（クスノキ）の保全帯を確保

沿道と連携した歩道利活用の例（1）

【検討における前提条件】

- 歩道幅員4.0mのうち、有効幅員2.0m分は歩行空間として確保することが必要
- 歩車道境界付近に地上機器がある場合、施設帯の幅員1.0m程度の確保が必要
→ 幅員1.0~2.0m分は、オープンカフェやベンチ等の沿道と連携した施設の設置可能と考えられる

活用例1：車道側にコンパクトな滞留スペースを設ける（防府市）

- 歩車道の境界を分離する装置としてベンチを設置
- 横断抑止柵は、車両を通行止めにして道路空間全体を使う大掛かりなイベント時には撤去が可能
- 沿道に対して向かい合う形で座れるため、一体的な活用が可能



歩車道境界を仕切るベンチ

ベンチとしても利用可能な横断抑止柵

(出典： <https://xtech.nikkei.com/atcl/nxt/column/18/00109/00031/>)



(出典： <https://michixa.jp/works/hofu.html>)

沿道と連携した歩道利活用の例（2）

【検討における前提条件】

- 歩道幅員4.0mのうち、有効幅員2.0m分は歩行空間として確保することが必要
- 歩車道境界付近に地上機器がある場合、施設帯の幅員1.0m程度の確保が必要
 - 幅員1.0~2.0m分は、オープンカフェやベンチ等の沿道と連携した施設の設置可能と考えられる

活用例2：民地側に沿道建物と一体となった滞留スペースを設ける（宮崎市）

- 建物側と一体的な利用が可能なデッキを設置
- デッキはほこみち制度を活用して歩道上に設置されたものであり、人の手で分解・撤去が可能
- 沿道建物のリノベーションとも連携し、歩道と建物の両側からの活用が可能



建物外壁をくり抜いて整備された通路

建物側から張り出したように見えるデッキ

(出典： <https://project.nikkeibp.co.jp/atclppp/PPP/434167/082700309/?P=4>)



(出典： <https://project.nikkeibp.co.jp/atclppp/PPP/434167/082700309/?P=4>)



沿道関係者のニーズも踏まえて、整備・活用の方向性を検討する

車道内の空間利用の考え方

【参考事例】

若宮大路（鎌倉市、県道）

- 広小路の計画案と同様に、道路の中央部が車道より一段高くなった歩道（段葛）となっている
- 車道幅員は5.5~6.0mと推定され、沿道には商店が集積している
- バス停付近には停車帯を設けており、バス停車時にも車両通行が滞らないようにしている
- 荷捌き車は基本的には路肩を利用し、一部には歩道に乗り上げて停車できる箇所もみられる



バス停付近に設けられた停車帯



荷捌き車が歩道に乗り上げて停車可能な路肩

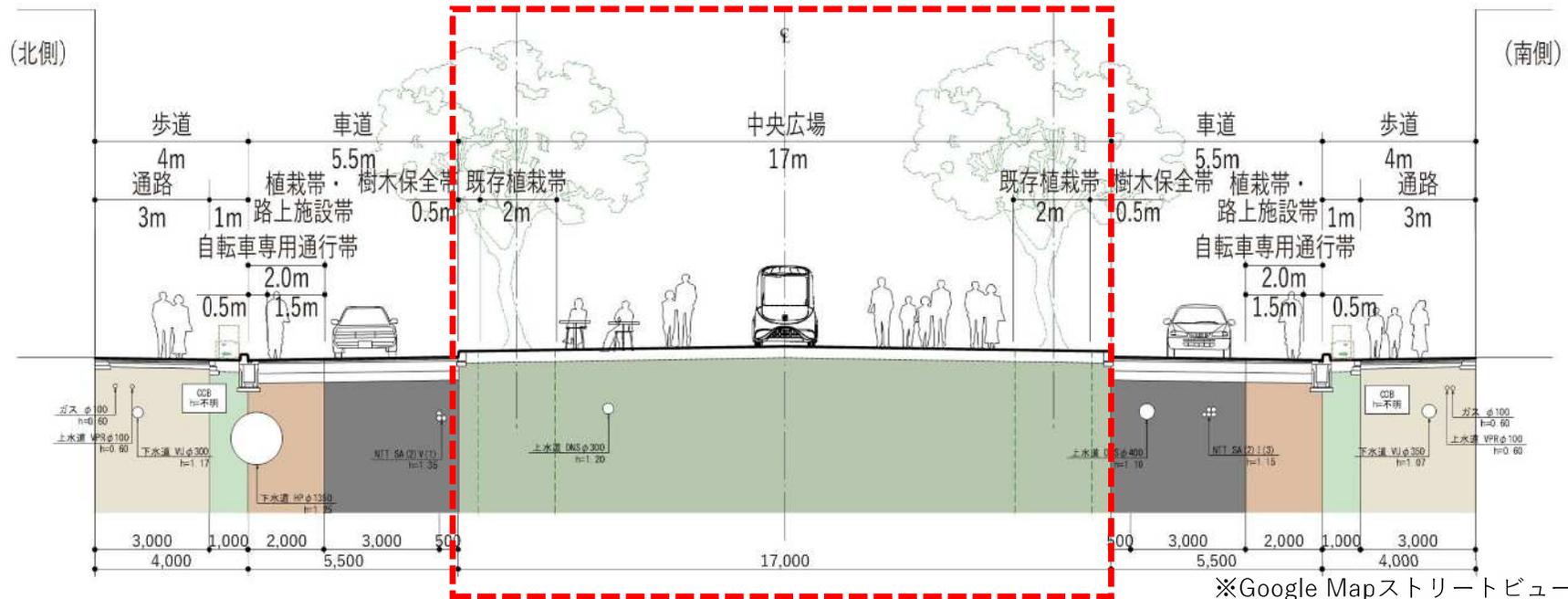
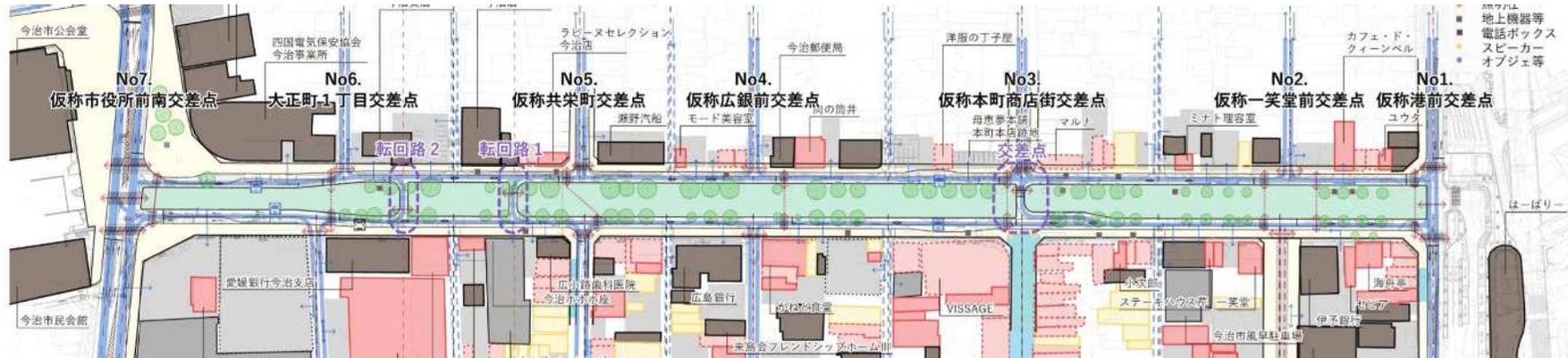
※Google Mapストリートビューより



(出典：<https://futaristyle.com/kamakura-cherryblossoms-dankazura/>)

限られた幅員の中で様々な利用者のニーズに応える整備・運用方法を検討していくことが重要

中央広場の整備・活用の方向性（案）



※Google Mapストリートビューより用途を判定

中央広場の整備活用の例（1）

活用例1：緑に囲まれた散策路（グリーンスプリングス、立川市）



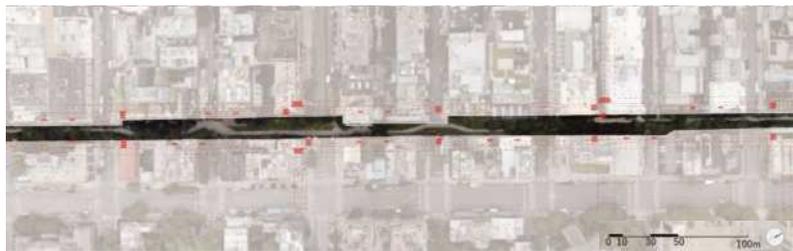
(出典：<https://www.landscape-plus.co.jp/greensprings>)



(出典：<https://www.shotenkenchiku-plus.com/issues/article.php?id=6132>)

中央広場の整備活用の例（2）

活用例2：移動・滞留が共存した線的な広場（ハイライン、ニューヨーク）



(出典： <https://hash-casa.com/2019/11/07/thehighline/>)



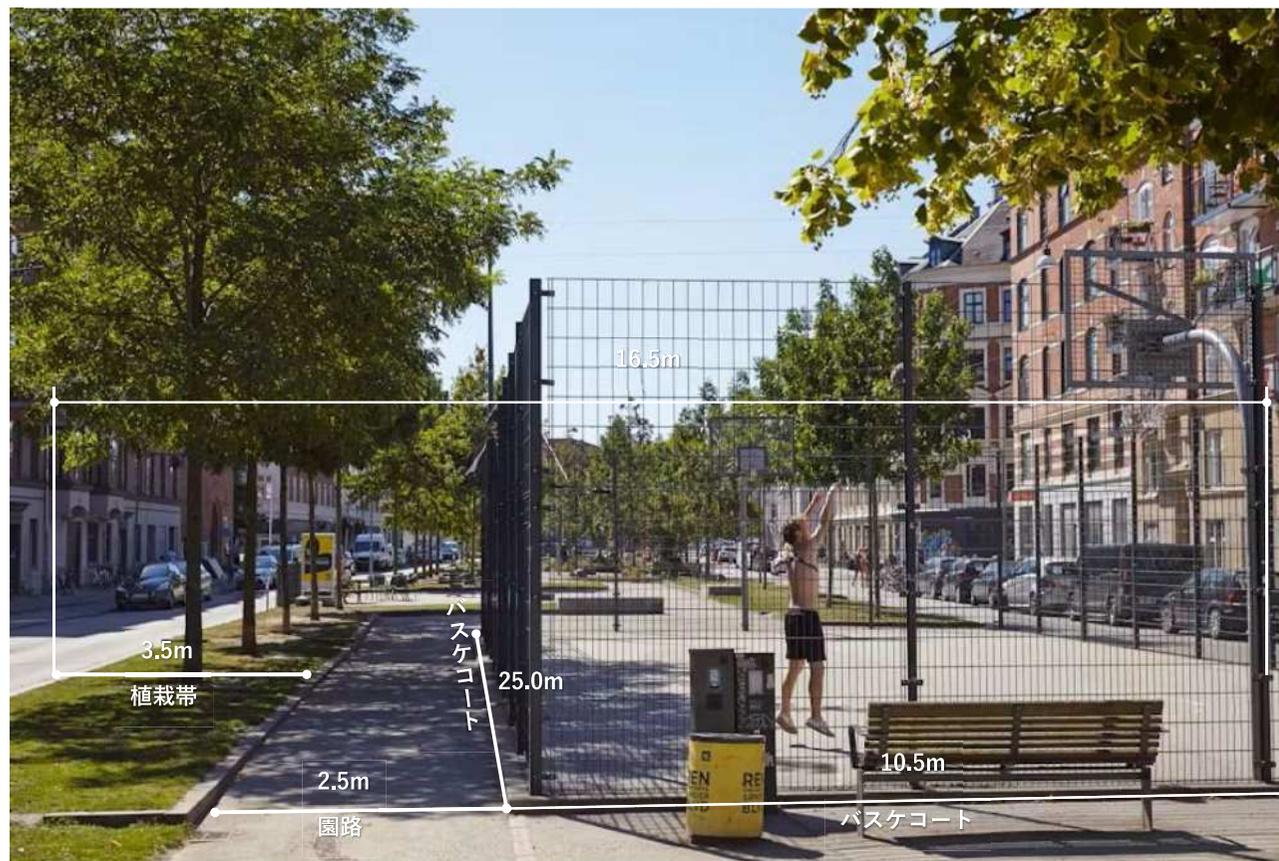
(出典： <https://hash-casa.com/2019/11/07/thehighline/>)

中央広場の整備活用の例（3）

活用例3：スポーツ・アクティビティのコートを備えた広場（Sønder Boulevard、コペンハーゲン）



(出典：https://www.sla.dk/cases/sonder-boulevard/)



(出典：https://www.sla.dk/cases/sonder-boulevard/)

中央広場の整備活用の例（４）

活用例４：段差と屋根を活かした広場（中央緑道、岡崎市）



(出典： <https://www.s-onsite.com/works/000409.html>)



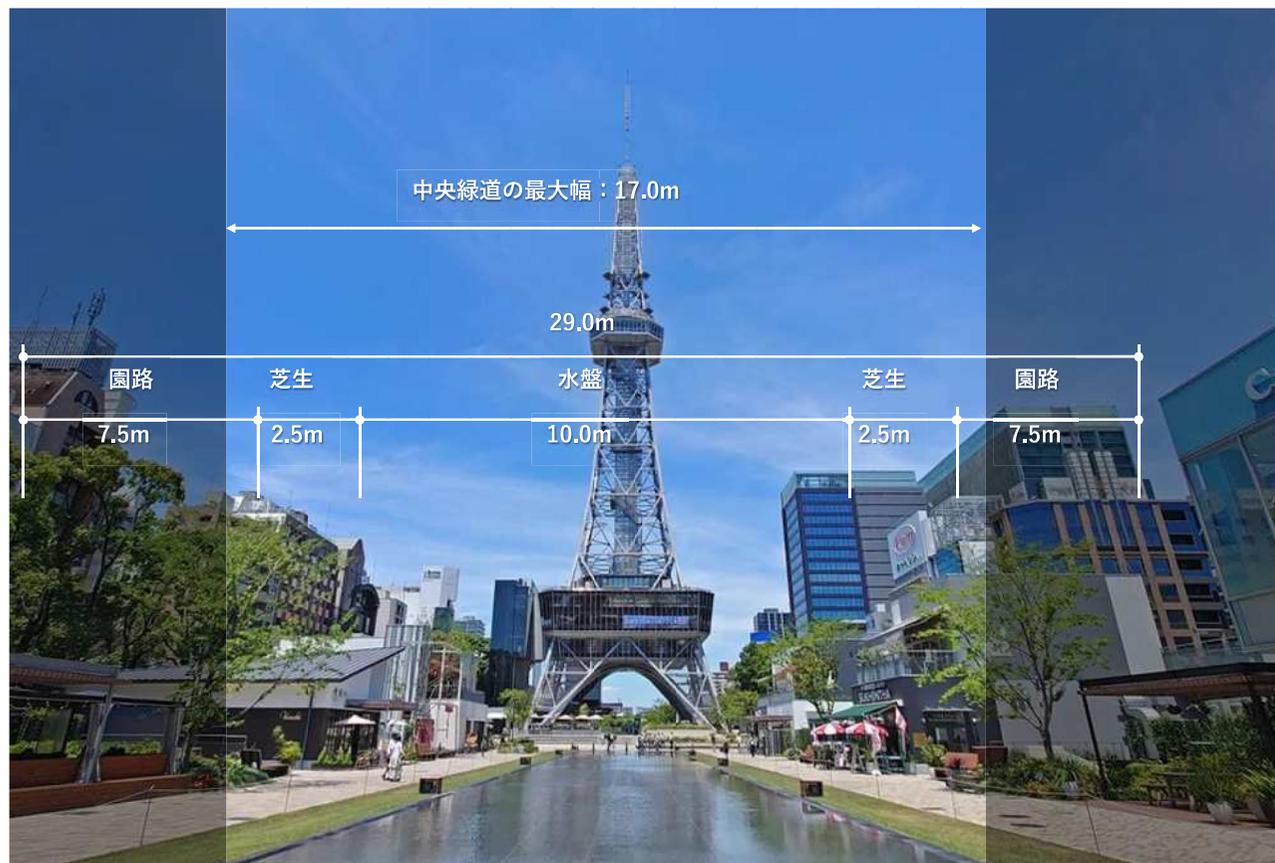
(出典： <https://www.s-onsite.com/works/000409.html>)

中央広場の整備活用の例（5）

活用例5：水盤を囲む広場（久屋大通公園、名古屋市）



(出典：https://tabiiro.jp/plan/2051/)



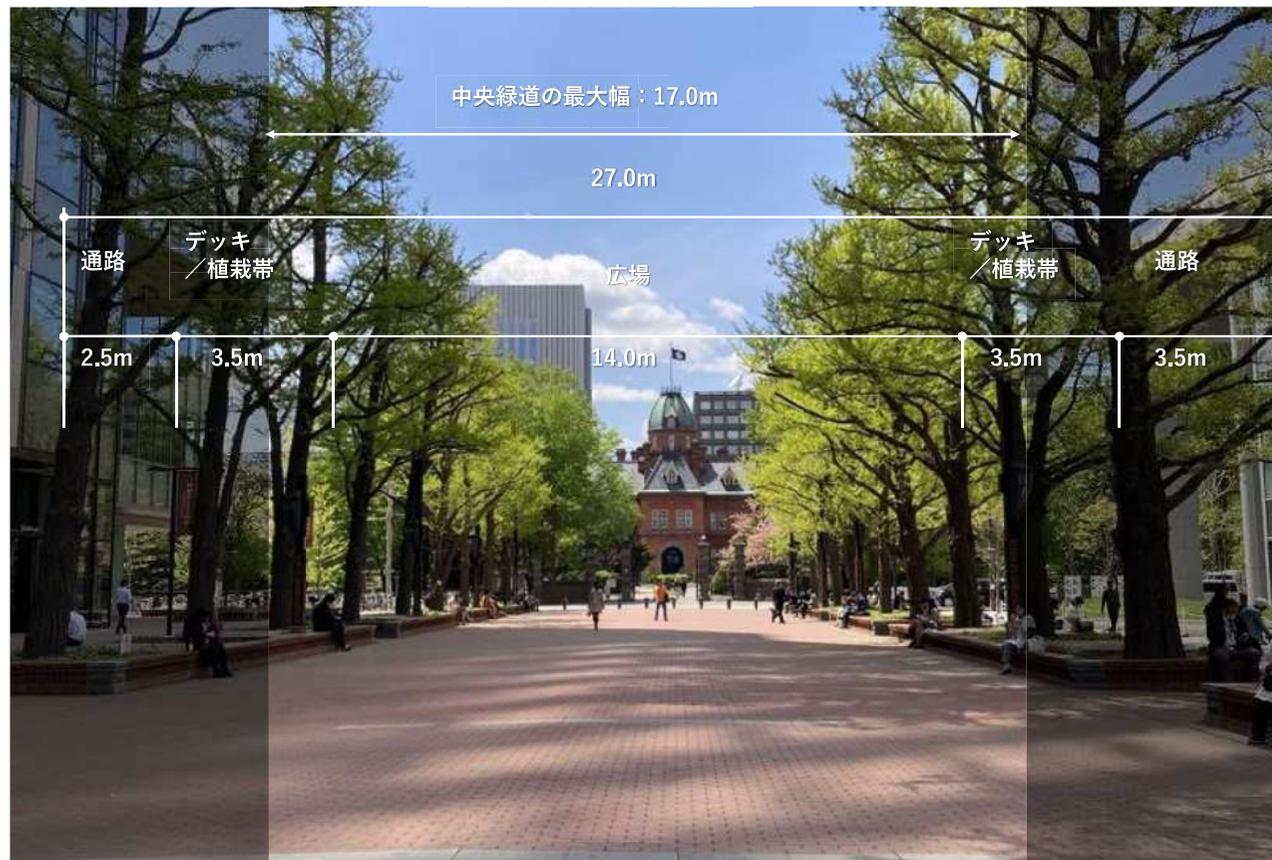
(出典：https://tabiiro.jp/plan/2051/)

中央広場の整備活用の例（6）

活用例6：沿道と一体で様々な活用が可能な広場（札幌市北3条広場、札幌市）



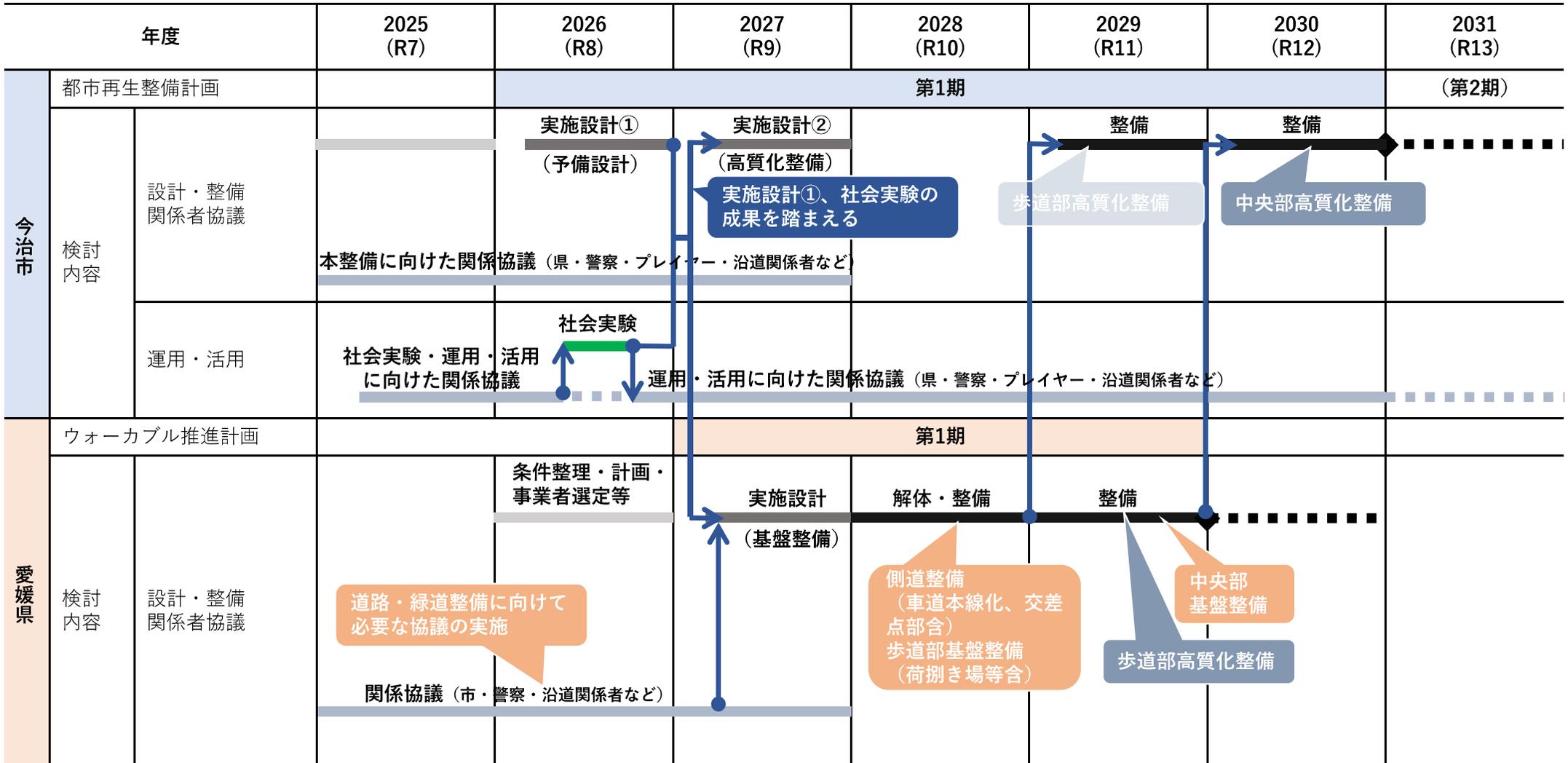
(出典： <https://www.kita3jo-plaza.jp/concept/>)



(出典： <https://www.kita3jo-plaza.jp/index.asp>)

整備に至るスケジュール（案）

今後の関係者との協議・調整に向けた素案



■ 関係者協議等
 ■ 社会実験
 ■ 条件整理・計画・事業者選定等
 ■ 設計
 ■ 解体・整備等
 ◆ 竣工

3. 意見交換①

4. 社会実験の企画検討案の更新について

■背景・目的

- 広小路の再編に向けて、**実際の現場での効果検証**や**市民・関係者等との合意形成**等を図る必要がある。
- そこで、以下に示す目的を達成するために社会実験を行う。
※社会実験の結果により、本整備の内容が変更されることもある

■社会実験の目的

- ①**車両の通行規制等による交通への影響を検証する**
- ②**中央緑道化を見据えた広小路の新しい活用方法を体験する**

社会実験の実施に向けた取組や体制づくりを通じて、**市民・関係者等による「まちづくりの機運醸成」**を図ることも重要な役割の一つ

(参考) 国土交通省による社会実験の定義

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

■ 交通規制・安全管理

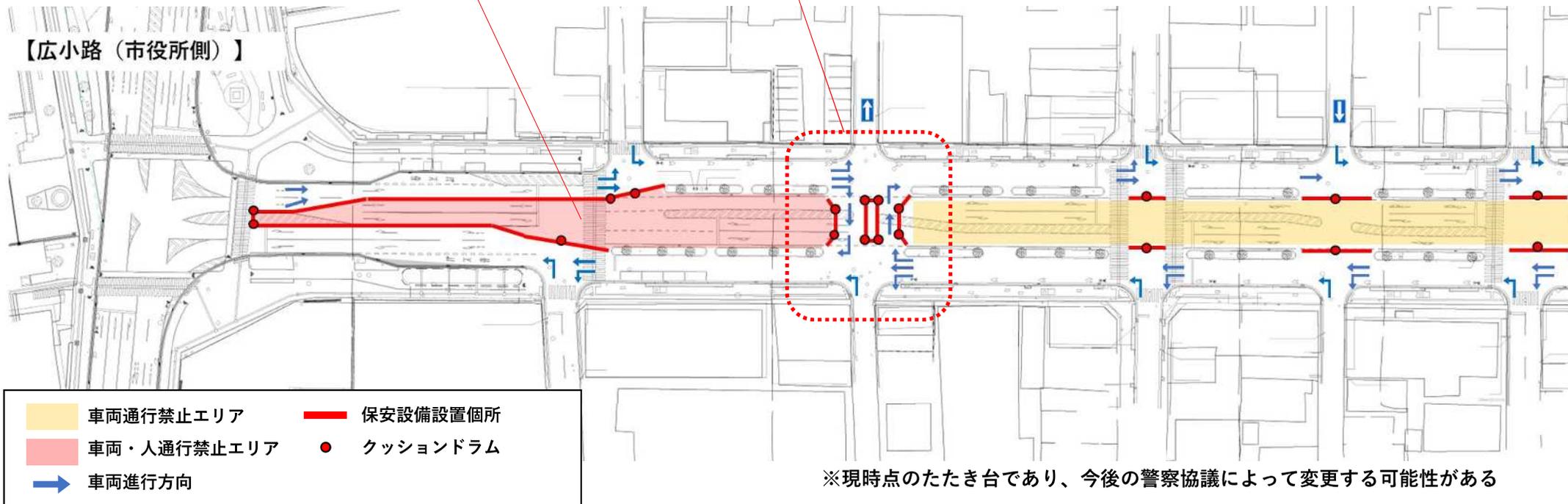
- 広小路本線（一部副道）の交通規制（植栽帯が無い区間に保安設備（赤線）を設置して車両等の侵入を規制）
- 広小路の副道及び広小路に接続する道路の進行方向の規制（道路上に青の矢印で記載。看板等により十分に周知を行う）
- 連続性を高めるため広小路の横断車両を規制し、その代替となる2か所の「転回スペース」の必要性を社会実験で検証

■ 交通規制のイメージ（市役所側）

安全性確保のため人も通行を規制する

転回スペース①（双方向）

【広小路（市役所側）】

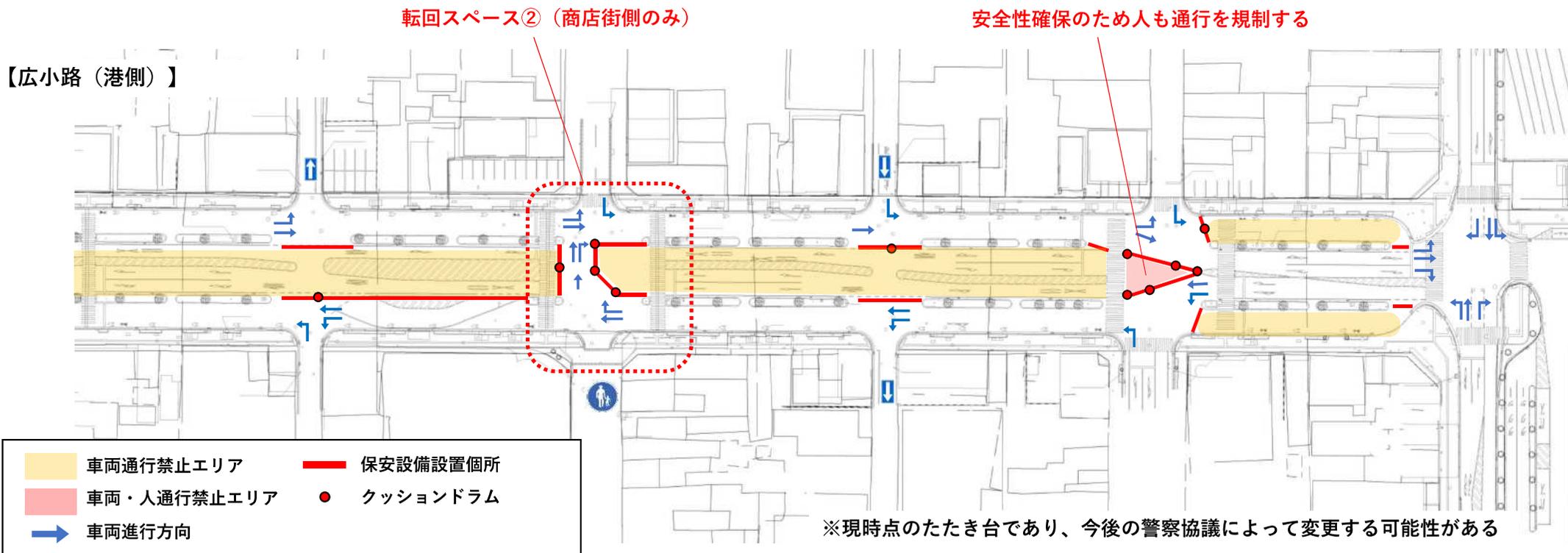


※現時点のたたき台であり、今後の警察協議によって変更する可能性がある

■ 交通規制・安全管理

- 広小路本線（一部副道）の交通規制（植栽帯が無い区間に保安設備（赤線）を設置して車両等の侵入を規制）
- 広小路の副道及び広小路に接続する道路の進行方向の規制（道路上に青の矢印で記載。看板等により十分に周知を行う）
- 連続性を高めるため広小路の横断車両を規制し、その代替となる2か所の「転回スペース」の必要性を社会実験で検証

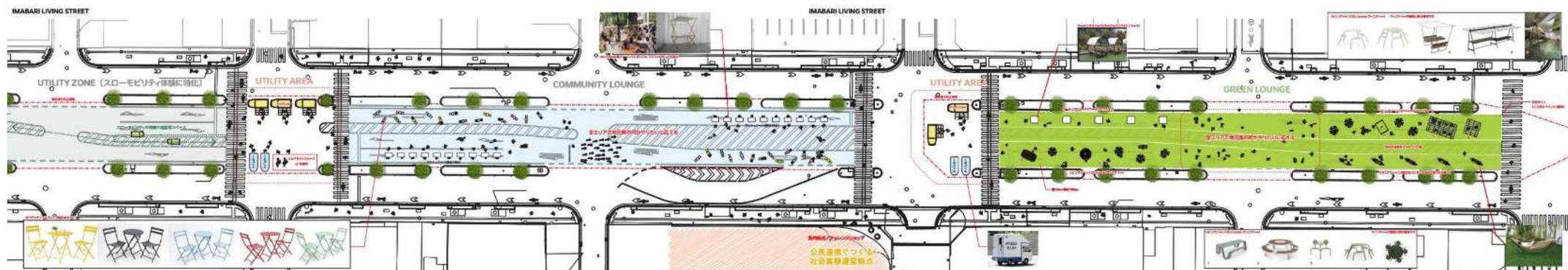
■ 交通規制のイメージ（港側）



■ 社会実験の内容

- 交通規制の検討案に合わせて実施内容も前回から更新をしている（あくまでも想定のたたき台となるもの）。

■ ゾーン配置のイメージ



- 実験の内容については、市（事務局）だけで内容を決めるのではなく、市民やプレイヤー・関係者等も含めたみなさんと一緒に検討し、実施していくことが重要だと認識している（実験の内容は、地元の要望を含めて柔軟に変えていきたい）
- 社会実験という機会を活かして、様々な取組（これまでできなかったこと、やってみたかったこと等）ができる場として活用していただき、まちづくりの機運醸成につなげたい

社会実験の実施に向けた官民協働による検討体制（ワーキンググループ）の構築が必要ではないかと考えている

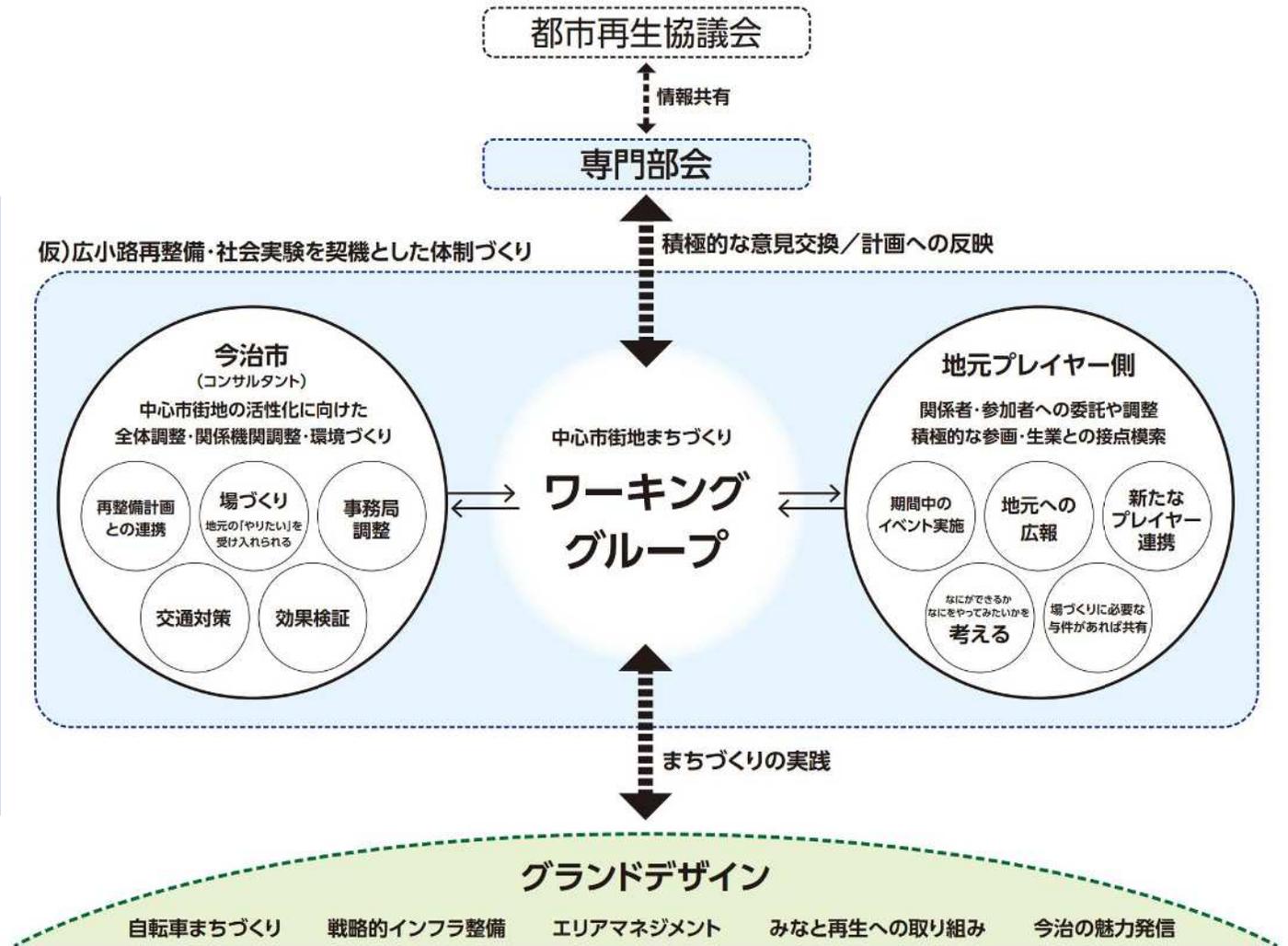
■ 検討・運営体制

- 以下のような検討・運営体制について検討している。（本日よりご意見をいただきたい）

◎提案事項

- 現検討体制の下に官民協働による「ワーキンググループ」を設置し、社会実験の実施に向けた検討を行う
- 今年度はその立ち上げを行うものとし、まずは“コアメンバー”（＝これまで話を聞いてきた方の中から参画意向のある方を呼びかける）によって小さく議論するところから始め、社会実験の検証項目や考え方等の方針を出していきたい

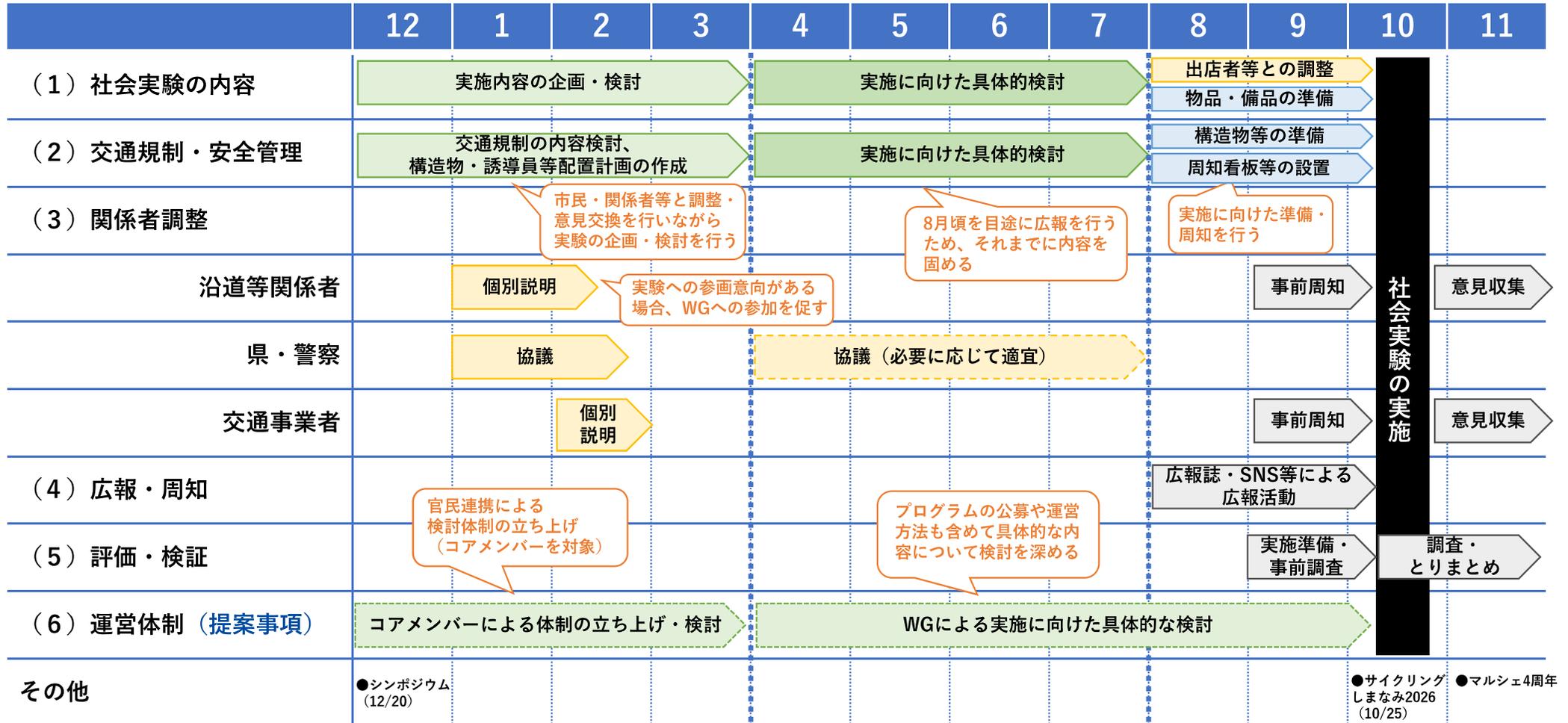
■ 社会実験の検討・運営体制のイメージ



広小路での社会実験実施に向けた検討

■ 社会実験実施に向けたロードマップ

※10月実施を想定した場合に逆算して一旦作成したイメージであり、この工程で進めるといったものではない（今後変更する可能性がある）



5. 中心市街地での検討・取組の共有（続報）

シビックゾーンでの公共施設整備の検討

個別計画の進捗状況

- (1) ネウボラ拠点施設
 - 発注に向けて最終調整中
 - R12年度供用開始（予定）
- (2) 県・市複合庁舎
 - 基本協定を締結（R7.10）
 - 基本計画の作成
- (3) MICE機能
 - 基礎調査が終了（R7.11）
 - 具体的な整備方針の検討
- (4) 新設道路
 - 関係者と協議中
 - 実施に向けた基礎調査

【凡例】

- 現状・経過
- 今後の予定



■ 個別ヒアリングの実施

- 10/22~23、12/2~3に今治のまちづくりに関わる組織・個人との個別のヒアリングを実施。
- グランドデザインの検討過程から議論をしてきた協議会（デザイン会議・部会）の委員の皆さんに加えて、今治でまちづくりに関わる活動をしている方と新たにコンタクトを取り、どのような方がいるのか、今後どのように関わる可能性があるのか、を把握することを目指す。
- コンタクトをとっていく方々の例は下記の通り：
 - A) まちづくり団体および青年経済人の集合体として、今治のまちの活性化に汗している・汗しようとしている組織
 - B) 実際に、すでに商店街の店舗改修などに取り組んでいる工務店や、まちの商店として地域の活性化を目指して取り組んでいる方々
 - C) 「エリアマネジメント」や「まちづくり」というキーワードとは関係なく、まちの魅力を創出する取り組みをしていたり、魅力発信をしたりしている方々

次ページ以降、対象者の関心が高かったテーマ別にまとめる



項目	意見要旨（抜粋）
グランドデザインについての感想	<ul style="list-style-type: none"> • 漠然と思っていたことをかたちにしてくれたという印象。<u>グランドデザインに肉付けをするのが民間の役割だと考えている</u> • グランドデザインは素敵だが、<u>どう人を巻き込むかが大事</u>になる。色々な意見も出ると思うが、<u>強烈なビジョンを打ち出せるとよい</u> • 例えば広小路であればこういうイメージといった、<u>エリアごとの詳細のイメージがあればもっと理解が進む</u>と思う
民間によるグランドデザインの活用可能性	<ul style="list-style-type: none"> • 今回のヒアリングで、<u>タッチポイントとなる機会</u>を設けてもらったので、理解が深まった • それぞれの<u>専門的視点から、ビジョンのアレンジ</u>を考えていけるとよい • 不動産事業者として、企業の寮など、<u>まちに暮らす人、活動する人を増やしたい</u>という考え。若い人が住めば、まちが盛り上がると思う • 小さな不動産会社が小さな点をつくる部分に取り組んでいる。現時点では、<u>不動産業界での連携の動きはまだ起こっていない</u> • イベントの時間にあわせて店を少し早く開けるとか、遅くまで開けておくとか、<u>できることからの連携</u>の方がいいと思う
グランドデザインのその先に必要なこと	<ul style="list-style-type: none"> • 人づくりがまちづくりだと思っている。<u>いくらハードがよくなっても、人をつくれないと意味がない</u> • 関係人口を増やすというよりも、<u>関わった人たちが今治のまちに投資してくれるような流れ</u>ができるとよい • 今治には隠れ富裕層多い。お金使うところがないと言われる。<u>個性的なエリアを作っていくのがよい</u> • <u>海事都市として知識・経験の豊富な人たちによるネットワーク</u>があることも、隠れたまちのポテンシャルだと思う • 元々<u>製造業が基幹産業のまち</u>なので、自分自身は観光のまちではないと感じる • <u>生活者と海事産業をまちづくりの中でどのように融合させるか</u>、というのは面白いテーマになるのではないかと



（調査員コメント）グランドデザインに関して、ヒアリング対象者からの感想は概ね好意的であったが、策定の先は「当事者意識を持って、民間ができることを考えるフェーズ」と受け止めている方は少なかった。どういう体系に基づき、誰に向け、何を求めるメッセージなのかをわかりやすく伝える「方法」と「機会」があると、理解が進むという印象を持った。

個別ヒアリングのまとめ -2 商店街について

項目	意見要旨（抜粋）
商店街の現状	<ul style="list-style-type: none">• 人が来ないのではなく、<u>お金を落とす場所が少ない</u>。<u>日常利用できる店が少ない</u>。人通りが少なくなるのは仕方ないこと• お店、ゲストハウスができてつつある。<u>客も増えたという声も聞く</u>
商店街の今後の可能性① 「商業集積機能」として	<ul style="list-style-type: none">• 周りからは「商店街で商売になるのか」と言われたが、<u>自分は可能性があると</u>思っている• 商店街のシャッターを開けようという人もいるが、正しいと思わない。<u>何でもいいからあけるのではなく、専門性が高いお店が集まっている状態を目指すべき姿</u>• 商店街の中でも、ドンドビ交差点から見える範囲であれば商売の可能性があった。今はドンドビ交差点から旧日の出パチンコのあたりまでが、<u>商店街の中でも可能性のあるエリア</u>だと感じている
商店街の今後の可能性② 「非商業」の可能性	<ul style="list-style-type: none">• <u>商店街の中で新しいマンションが2棟建ったが、2棟とも満室で、所有して他者へ貸す人も多い</u>。セカンドハウスとして地域外の人が所有する場合や通勤の利便性から通勤族の人が借りる場合も多い。住宅以外の商業・宿泊などの需要は以前ほどない• <u>商店街の中に宿泊</u>ができれば、店を利用する人が増えるのではと考えている• FC今治高校は新3年生が<u>まちなかに住む予定</u>
商店街の今後の可能性③ アセットを活かした、新たなチャレンジの場所として	<ul style="list-style-type: none">• 物件に関しては<u>不動産会社を介さず、自らオーナーと交渉をした</u>• <u>商店街の新規出店は、建物・設備のつくり等が理由でなかなか難しい</u>。（一方）家賃は周辺に比べて半分程度でリスクも低い• 店の仕上がりではない部分を重視している。<u>できるだけイニシャルを落として、挑戦できる人を増やしていくことが重要</u>• スモールスタートでやりたい移住者にも一定数いる。<u>「くろごま団地」は一步踏み出せるチャレンジの場</u>になっている• 地域の中で接点をもつことを考えると、商店街やアーケードでやりたい。<u>人やアイデアがあつまるところがよい</u>

（調査員コメント）商業・非商業の括りで整理したが、商業といっても従前の商店街のメイン機能である最寄り品や買い回り品ではなく、飲食が中心。既存物件の活用需要は現在も少なからずあるが、将来的には新規需要や商店街組織の意向などについて、情報集約や全体調整をする機能が備わると、商店街全体の更新に繋がるのではないかと。

項目	意見要旨（抜粋）
広小路について	<ul style="list-style-type: none"> モノもまちも、知られていなかったら無いものと同じだと考えている。<u>1か所いい場所ができては伝わらなければ意味がない</u> 通りの整備により、<u>周辺の不動産流動性も高まると思う</u>。ただ、現時点で先買いの動きが起きているほどではない <u>オフィス需要の声は聞かれないが、店舗の話はある</u> 以前は駐車場として便利な場所だった。廃止した当初は不満もあったが、店もできてくるのではないかと。<u>通り過ぎるのではなく歩いて楽しめるように</u> <u>屋上から海が見える店舗があるとよい</u>と思う 大通公園のようなイメージはよい うめきたのように訪れたらワクワクするものがあればよい 電柱もなくていい道路だと思う。<u>真ん中が広場になるのであれば、それはとてもいい</u>と思う
広小路での社会実験について	<ul style="list-style-type: none"> マルシェの出店はいまの取組と地続きでイメージしやすいが、<u>新たな取組をやろうとするときの仕組みをどう整えていくかが大事</u>だと感じた。 民間の人たちも<u>自分ごととして考える手掛かりがあった方が、関わりしろがある</u>ように感じた。現時点だと、まだ参加のハードルが高いという印象も受けた。 自分だけが参加するとなるとハードルは高いが、<u>同じ方向を向いて汗をかいてくれる人と協働できるのであれば面白い</u>と感じた。当事者意識をもってできる人とやれるといい。 まずは自分も含めて、広小路の<u>現地で話をしたい</u>。現場を見ると感じることもあると思う。



（調査員コメント）広小路に関しては、空間として目指すイメージは既存の事例なども踏まえて好意的に受け止められていると感じられるが、どのようなアクティビティが創出されるかと、沿道にどういう影響があるか、それぞれの立場で想像してもらうのは現時点では困難な印象を受けた。また、周知の重要性に対する指摘があった。（沿道の当事者についても）社会実験はその機会の一つとして位置付けられていると思うが、前段で言及した「当事者意識」や「自分ごと化」と総体として何を考え、個別に何をなすのかを考えて実行するチーム形成にも繋がると考える。

論点① グランドデザイン策定以降、これから求められること

- 調査員コメントとして記載した通り、誰に向け、何を求めるメッセージなのかをわかりやすく伝え、当事者意識を醸成する「方法」と「機会」が必要と考える
- 新しい計画書を追加するということではなく、具体的な活動に落とし込み、住民や事業者とのタッチポイント（接点）を増やしていくことが重要ではないか

論点② 商店街のこれからについて

- 個々には新しい施設整備や活動も進められている。経済活動として、それぞれの目的を持って取り組まれるものを統合することは困難であるし、得策ではない
- 一方で、不動産開発のみならず、イベント開催日が被る、開催を知らなかった（知っていたら店舗前出店などで盛り上げられた）など、情報の集約や発信、連携に関する問題は以前からも指摘されていた
- 具体の機会を通じて、課題として蓄積し、必要な機能を導入することを関係者間で合意していく形が取れば良いのではないだろうか

論点③ 広小路の整備と社会実験について

- 広小路の整備及び社会実験に関し、沿道の当事者を含め、周知と意見聴取の機会が必要
- プレーヤー候補の方をメンバーとするコア会議を組織し、連携や役割分担などについて、実践を通じた検討ができると良いのではないか
- これは、上記したグランドデザイン策定以降に求められること（論点①）や、商店街における、具体の機会を通じた連携のあり方（論点②）を考えることにも繋がる最初のきっかけにもなる

6. 都市再生整備計画の検討について

都市再生整備計画（案）の概要

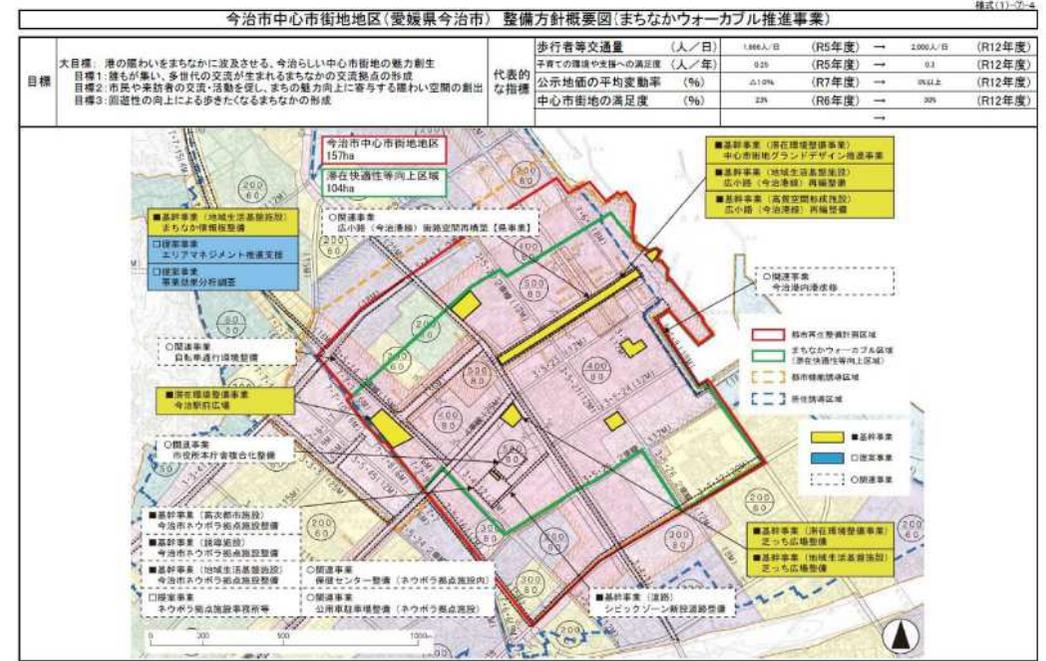
- ・ グランドデザインに位置付けた各事業について、国の財政支援を活用した事業実施に向けて、国・県と協議を行いながら「都市再生整備計画」を策定を目指す
- ・ 現在市の検討している都市再生整備計画では、R8～12年度での事業実施に関して提案している



都市構造再編集中支援事業による整備方針概要図（案）

事業例

- ・ ネウボラ拠点施設
- ・ シビックゾーン新設道路 他



まちなかウォークブル推進事業による整備方針概要図（案）

事業例

- ・ 広小路（今治港線）
- ・ 芝っち広場 他

まちなかウォークラブル推進事業

(1) 事業の位置づけ・目的

● まちなかウォークラブル推進事業とは

- ・ 「**滞在快適性等向上区域（まちなかウォークラブル区域）**」
において実施可能な**官民一体型**の空間再編事業
- ・ 公共空間の再編と**沿道民間の取組**を**一体的に促進**する制度

● 目指す姿

- ・ 車中心の空間から人が滞在・交流できる公共空間へ再編
- ・ 行政単独ではなく、**民間の投資・活動を引き出す**ことが前提

● 今治で想定するまちなかウォークラブル区域の範囲

- ・ 駅前・広小路・商店街・シビックゾーン・今治港・今治城
など徒歩による回遊を前提とした概ね1km程度
(右図緑色で囲まれる範囲)



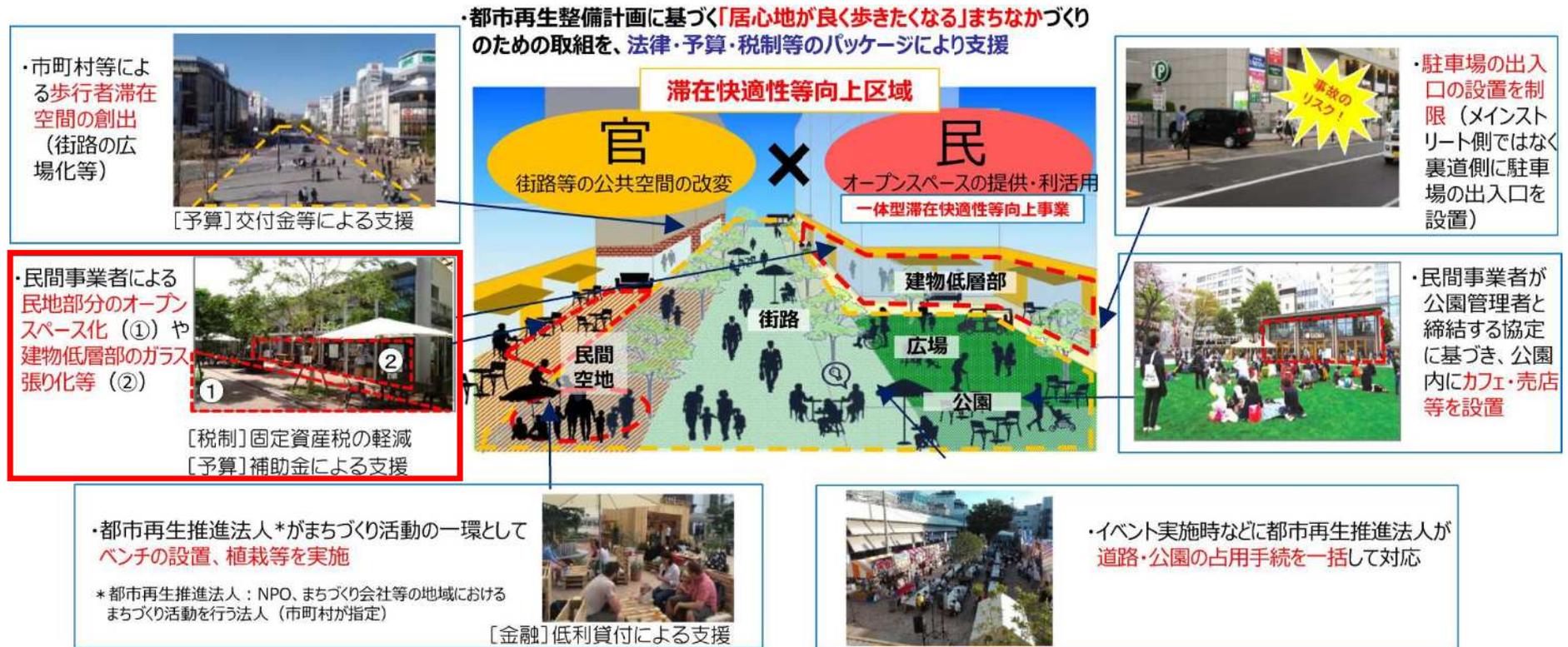
(2) 官民一体による公共空間再編の考え方

● 官の役割

- ・ 車道・歩道・公園・広場等の再編
- ・ 歩行空間・滞在空間の確保
- ・ 制度・規制の調整、特例活用

● 民の役割 (本日の主題)

- ・ 沿道建物・敷地の使い方を変えることで、空間の魅力と賑わいを実装



(3) 一体型滞在快適性等向上事業（一体型ウォークアブル事業）

- ・まちなかウォークアブル区域内の民間事業者が市町村が実施する事業と一体的に交流・滞在空間を創出する事業（例）道路・公園の再編 × **沿道民間のオープン化**
- ・予算支援や税制・法律の特例により公共整備と民間投資を一体で誘導

一体型滞在快適性等向上事業

民地のオープンスペース化（例：広場化、通路化、ベンチの設置等）

① 民地のオープンスペース化に係る課税の特例

○ オープンスペース化した土地（広場、通路等）及びその上に設置された償却資産（ベンチ、芝生等）の課税標準を5年間、**1/3～2/3の範囲内**において市町村の条例で定める割合に軽減（参酌基準 1/2）

建物低層部の可視化（例：ガラス張り化等）

② 建物低層部のオープン化に係る課税の特例

○ 低層部の階をオープン化※した家屋（カフェ、休憩所等）について、不特定多数の者が無償で交流・滞在できるスペースの課税標準を5年間、**1/3～2/3の範囲内**において市町村の条例で定める割合に軽減（参酌基準 1/2）
※改修の場合に限る

7. 意見交換②

8. 今後のスケジュール

第3回公共空間再編専門部会

日時： 2026年2月予定

場所： 今治市みなと交流センター「はーばりー」1階みなとホール

議題（案）：

- 第1～2回専門部会での議論の振り返り
- 広小路（今治港線）の検討について
- 都市再生整備計画（案）について
- 今後のスケジュール

（参考）

第2回今治市都市再生協議会

日時： 2026年2月予定

場所： 今治市みなと交流センター「はーばりー」1階みなとホール

議題（案）：

- 第1～3回専門部会での議論の報告
- 都市再生整備計画（案）について
- 今後のスケジュール

「中心市街地まちづくり市民会議2025」のご案内

72

日時： 2025年12月20日(土) 13:00～16:30 (予定)

場所： 今治市みなと交流センター「はーばりー」
1階 みなとホール (仮)

プログラム (案)：

- 各団体によるまちづくりに関する発表
(①たねからゼミ、②愛媛大学学生、③法政大学学生、④福地立憲氏)
- 今治市中心市街地グランドデザインの説明
- まちづくりワークショップ (仮) グループワーク

まちづくりワークショップ (仮) の実施イメージ：

現在のグランドデザインで示されているまちの将来像や各発表を聞いて、「まちなか」の未来とじぶんの関わりについて考えてもらい、こうなったらよいなと思うことや、自分がまちでやりたいこと等について意見・アイデアを出し合って話し合う。



各団体によるまちづくりに関する発表のイメージ
(昨年度の中心市街地まちづくり市民会議より)



まちづくりワークショップ (仮) のイメージ

(画像出典： https://ishi-community-design.jp/2022/01/06/jisedaikogai/?utm_source=chatgpt.com)

卷末資料

広小路での社会実験実施に向けた検討



広小路（今治港線）（撮影 北村 徹）

現在の広小路



例) グリーン・アベニューの実現を見据えた人工芝の設置

https://sotonoba.place/2022_0615_kanagawamiraistreet



<https://www.nishio-rent.co.jp/>



例) キッチンカーの出店

<https://shiga-park.co.jp/column/2054/>



例) せとうちみなとマルシェの出店拡大と飲食スペースの設置

<https://www.marunouchi.com/pickup/topics/1600/>



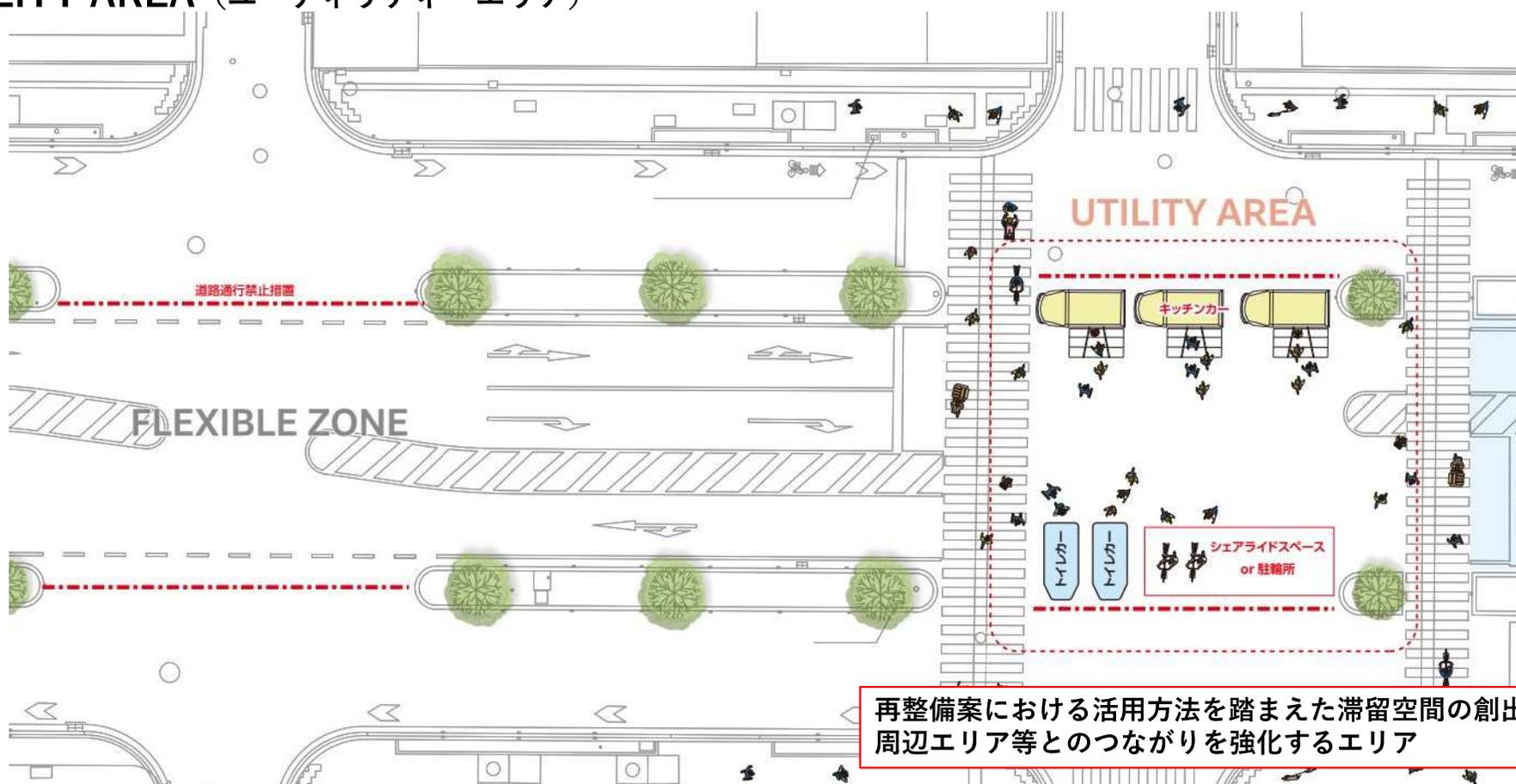
<https://imabari-mypf.net/article/event/imabari/87608>

来年、ランドデザインの先行プロジェクトとして、広小路（今治港線）を対象に将来像の実現に向けた社会実験を実施します

※現在、企画・検討中であり、写真は全て実施イメージで確定してのものではありません

■ 社会実験の内容

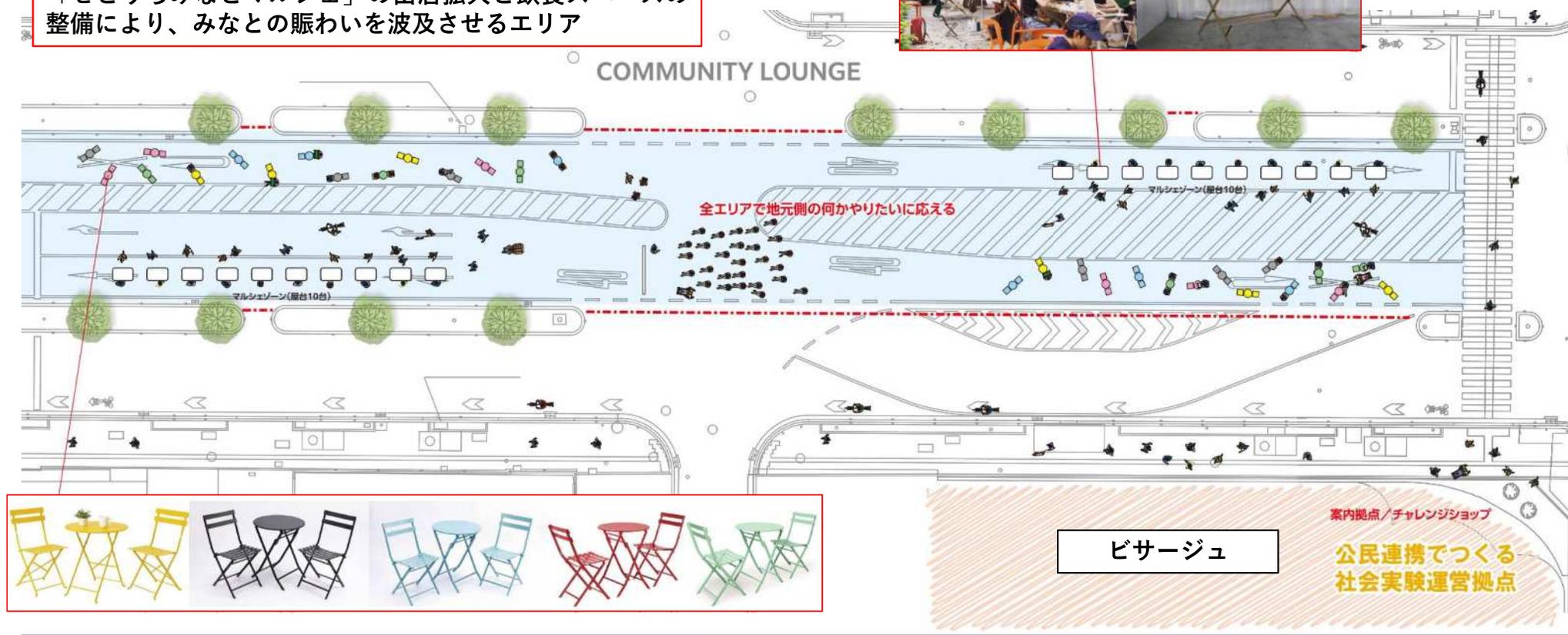
● UTLITY AREA (ユーティリティ・エリア)



■ 社会実験の内容

● COMMUNITY LOUNGE (コミュニティ・ラウンジ)

「せとうちみなとマルシェ」の出店拡大と飲食スペースの整備により、みなとの賑わいを波及させるエリア



ビサージュ

案内拠点/チャレンジショップ
公民連携でつくる
社会実験運営拠点

広小路での社会実験実施に向けた検討

■ 社会実験の内容

● GREEN LOUNGE (グリーン・ラウンジ)



リビングゾーン2(Extremis ファニチャー) ファニチャーの種類と数は暫定です



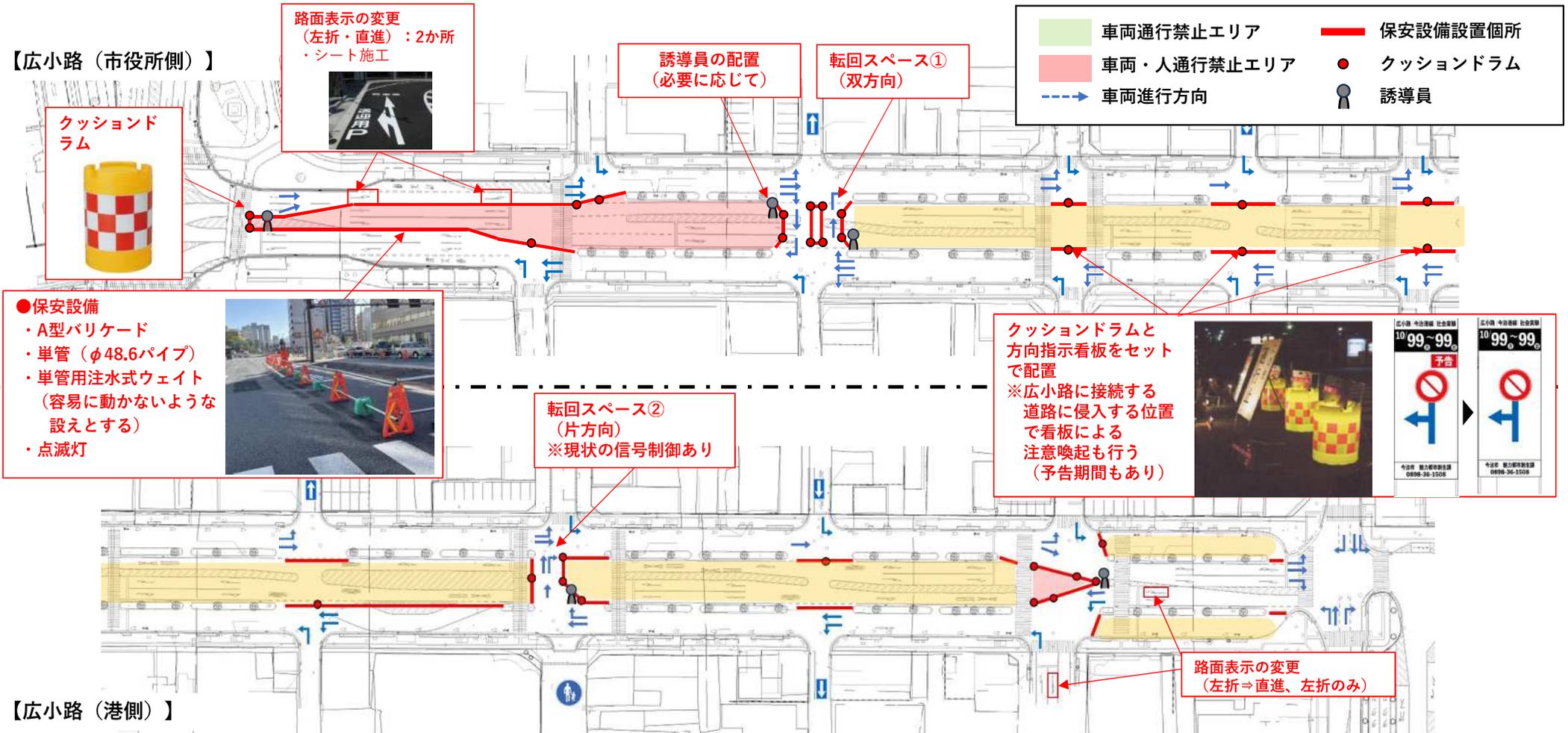
リビングゾーン1(Extremis ファニチャー)

ファニチャーの種類と数は暫定です



■ 交通規制・安全管理（詳細イメージ）

【広小路（市役所側）】



【広小路（港側）】

交通規制・安全管理

- 交通規制内容や社会実験の実施に関する周知看板を適所に設置し、周知・案内を徹底する。
- 看板は、予告（数か月前）と実施中（期間中）で内容を変えて設置する。
- 誘導員の配置については、人の横断を無くしたため、その必要性については警察等と引き続き協議を行う。
- 実験実施時には緊急時の対応できるように現場で待機する。

看板配置計画のイメージ



※内容はイメージであり、交通規制の内容や今後の警察協議によって変更します

■ 関係者調整

①沿道等関係者

- 広小路沿道を中心とした関係者を訪問し、広小路の再整備案や社会実験等に関する個別説明を実施する。
- 社会実験に関する事前説明や交通・荷捌き状況を確認するとともに、社会実験の参加意向についても確認を行う（参加意向がある場合はWGに参加を促す）。

②警察・道路管理者（愛媛県）

- 実験の実施に向けて、交通規制・安全対策に関する事項（規制内容や信号の運用等）について、将来の再整備の方向性も共有しながら協議。
- 今年度は10月に第1回を実施しており、今後も引き続き協議を実施する。

③交通事業者（バス・タクシー）

- 広小路はバス停やタクシープールを有するほか、今治港棧橋（はーばりー）を発着とする都市・地域間の移動を支える基幹的な公共交通ルートとなる。
- 沿道・商店街等関係者への個別説明で荷捌き状況を把握した上で、社会実験の内容や実験時の具体的な運行、留意すべき事項等について意見交換を実施する。



警察・愛媛県との協議

■ 広報・周知

- 社会実験の実施においては、一時的に交通状況が変更されることに加えて、**市民等に広く参加・体験を促すことが重要**であることから適切に広報・周知活動を行う。
- 社会実験の実施に関する内容について、**広報誌・SNS・チラシ・ポスター**等を活用し、効果的に進める。
※広報誌で周知する場合、**社会実験実施の数か月前（8月頃）には内容を固める必要がある。**

■ SNSの活用イメージ



■ チラシのイメージ



出典：人吉市「まちなかグランドデザイン推進アクションプランに伴う社会実験」

■ 評価・検証

- 社会実験の評価・検証を行い、今後の事業化に向けた基礎資料とするために、以下の調査を実施する。

■ 評価・検証に係る調査のイメージ（案）

調査名称	実験の概要
交通量調査	社会実験の実施前後で広小路（今治港線）の主要交差点における交通量を計測・比較することで、交通量にどの程度影響があるかを把握する 【実施方法】 調査員による計測調査又はビデオ撮影に基づく調査
アクティビティ調査	令和6年度に実施したアクティビティ調査と同様の調査を実施し、広小路周辺において歩行者の回遊性の向上がみられるか検証する 【実施方法】 調査員による歩行者量分布調査（ゲートカウント）
街頭アンケート調査	社会実験の実施期間中に来訪者・参加者等に対して、社会実験に訪れた理由や過ごし方、実験内容の満足度、将来の再整備の方向性等について意向を把握する 【実施方法】 調査員による現地での聞き取り調査（QRコード）又はシールによる投票
周辺住民・事業者等意向調査	広小路の周辺に居住される方や広小路沿線・商店街の関係者、交通事業者等を対象に、社会実験期間終了後に社会実験の影響や評価、効果の有無等について把握する 【実施方法】 調査票のポスティングによる調査