



みなと再生プロジェクト
「いまばり海の駅」ワークショップ しおり

平成24年8月24日～26日 愛媛県今治市

■ 「海の駅」を考えるWSの主旨

人口 17 万人の今治市は四国第 5 の都市であり、造船、タオルなどで知られた都市であります。瀬戸内の交通の要衝として長い歴史を持ち、島嶼部の来島・能島を居城とした村上水軍は白村江の戦い、壇ノ浦の戦い、信長との大阪湾との戦いなど、日本史の各年代にその武勇伝を残しています。

大正 11 年、今治港は四国初の開港場（国際貿易港）に指定されました。戦後の変動期には、港も一時衰退しましたが、昭和 26 年重要港湾の指定を受け、今治港の安全宣言が告示され開港場（かいこうば）今治港は再び動きだしました。港は今年開港 90 周年を迎えます。

今治港は背後に紡績、タオル、織物、縫製品等の繊維産業、造船業やその関連産業の発達した工業地帯を有するため、原材料及び製品を中継する港として発展しました。また瀬戸内海国立公園を擁する観光港として華やかな脚光を浴びました。しかし時を経て、航路の縮小により機能転換を余儀なくされている今治港は、中心市街地の一端を担う重要な場所でありながら、衰退が著しいものとなっております。

2009 年 3 月、今治市は都市再生の方向性をテーマとした「みなと再生事業基本計画策定プロポーザル」を行い、A・N・K 共同企業体が最優秀事業提案者に選ばれました。この案は港の機能再編に最大限のフレキシビリティを与えつつ、「パブリックコンストラクション」という枠組みによって市民や学生の参加を呼びかけるというものです。

本ワークショップでは、「パブリックコンストラクション」の一環として、今治市出身の学生が、今治港のポテンシャルの理解（地元学）を行い、市民とともにみなと・海の駅の未来を考えます。

■ 学生 WS の内容

- ・ 日 時： 8 月 24 日(金)～26 日(日) 3 日間
- ・ 場 所： 愛媛県今治市 港湾ビル 4 F
- ・ 主 催： 今治市中心市街地再生協議会 みなと部会
- ・ 協 力： 今治ヨット倶楽部
- ・ 講 師： 山崎 亮 (studio-L)
神庭慎次 (studio-L)

■ WS のスケジュール (イメージ)

<1 日目>

- 13:00-13:30 開会式 オリエンテーション
- 13:30-14:30 みなと再生の経緯 みなと部会
- 14:50-15:50 班編成 自己紹介 アイスブレイク
- 15:50-17:20 みなと散歩 フィールドワーク
- 17:20-18:20 ワーク 1 みなとの印象
- 18:30 懇親会

<2 日目>

- 10:00-12:00 ワーク 2 海の駅コンセプト
- 13:00-16:00 今治周辺ヨットクルージング
- 16:30-17:00 発表 集約 山崎亮
- 17:00-18:50 ワーク 3 オリジナル性の追求
- 19:00 解散

<3 日目>

- 10:00-16:00 案の作成
- 16:00-17:00 各班発表
- 17:00-17:30 閉会式

太平記に「今の湊に舟をそろえ」云々とあり、古くから今張（後の今治）の名が船着場として記録されています。

旧今治港の起源は、慶長5年（1600）藤堂高虎公が関が原の功績により、20万3千石をもってこの地に築城し、城下町今治を建設、その城の北隅に舟入船頭町を造営したことにさかのぼります。

明治初年までは、小舟が出入りする一小港に過ぎませんでしたが、1876（明治9）年、初めて蒸気船が寄港して以降、今治市の商工業の発達に伴って船舶の往来が盛んになりました。

市政が施行された1920（大正9）年、すでに港には船舶が頻繁に出入りしていたため、今治地区の東防波堤の築造に着手。1921（大正10）年には重要港湾に指定、翌22年に外国船の出入りが許可された四国初の開港場に指定されました。同時に神戸税関今治税関支署も開設された。まさしく街と港が一体となって、近代化への一歩を踏み出しました。その後の歩みも、『みなとまち』の呼称がふさわしい形でみなとを中心として街は発展していきました。今治市は、綿糸紡績やタオル、織物、縫製品などの繊維産業が盛んで、なかでもタオルは全国シェア60%という一大地場産業です。また、造船業や関連産業の工業地帯も広がっており、今治港は原材料と製品の移出入の拠点となる商港として、地域経済の発展に大きく寄与してきました。

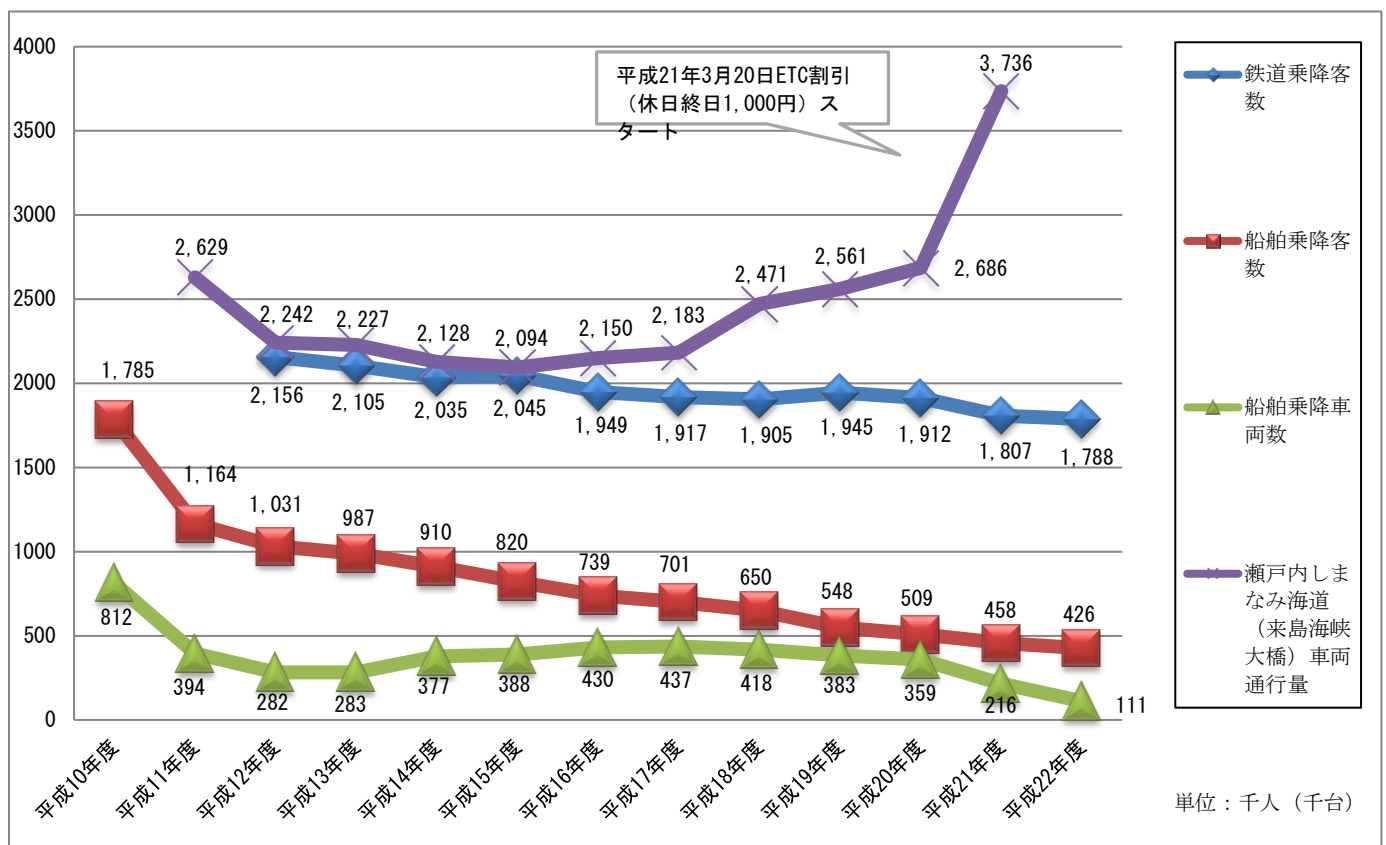
1959（昭和34）年に民営では全国で初めてカーフェリーが就航し“カーフェリー時代の到来”は、今治港に著しい発展をもたらしました。九州地方と阪神地方を結ぶ大型カーフェリー、島しょ部や中国地方を結ぶフェリー・高速船の発着所として利用され、瀬戸内海国立公園へアクセス至便な観光港であるとともに、島しょ部の住民にとっては生活圏の要でありました。

今治港の乗降客のピークは昭和49年に約300万人を記録しました。しかし今治港は車時代の到来そしてしまなみ海道の開通とともに交通の要所としての機能が薄れ、平成9年には180万人に減少し、架橋後、平成11年に110万人にまで減少しました。平成19年に55万人になり平成21年には大型フェリーも寄港しなくなり減少の一途をたどっています。

今治市では平成19年より『みなと再生委員会』を行い、みなと再生事業を推進しています。

そして今回話し合う、「いまばり海の駅」と「みやうら海の駅」は平成22年7月18日に開港しています。

■ 広域交通拠点機能の低下



■主な航路（カーフェリー）再編・縮小の経緯（今治港発着・寄港便のみ、しまなみ海道開通前後の変化）

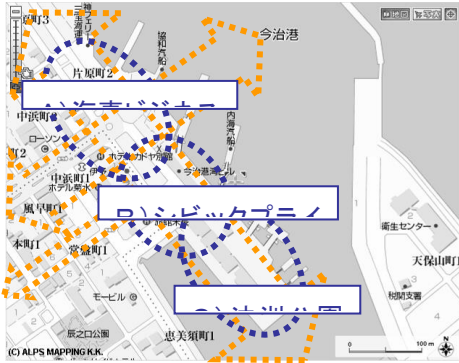
	船便名	運営者名	航路	運行開始	航路廃止
①	協和汽船フェリー (カーフェリー+高速艇)	協和汽船(株)	今治⇄下田水	S38	フェリーのみ休止 H23. 3. 1
②	大三島ブルーライン (カーフェリー+高速艇)	大三島ブルーライン(株)	今治⇄宗方	S62	
③	芸予観光フェリー (カーフェリー+快速船)	芸予汽船(株)	今治⇄因島 (土生)		カーフェリー H18. 5. 1 ※快速船は継続
④	今治市関前渡船 (フェリー)	今治市	今治市⇄ 岡村島		
⑤	津島渡船(高速艇)	津島渡船(有)	今治-津島		
①	ホワイトさんぼう(寄港) 一般旅客定期航路(カーフェリー運航)	三宝海運(株)と 愛媛阪神フェリーとの 共同運航	神戸-今治 -松山		H12. 7. 9
②	愛媛阪神フェリー(寄港) (カーフェリー)	愛媛阪神フェリー(株)	神戸-今治 -松山	S47	H12. 7. 10
③	さんふらわあ(寄港) 一般旅客定期航路(カーフェリー運航)	関西汽船(株)	関西-四国 -大分	S42	H21. 6. 1
④	今治三原国道フェリー (カーフェリー)	瀬戸内海汽船と昭和海運 (共同運航)	今治⇄三原	S43	H11. 5. 1
⑤	山陽商船フェリー (カーフェリー+高速艇)	山陽商船	今治⇄大長		高速艇廃止 H16. 5 フェリー航路廃止 H18. 9. 1
⑥	広今あきなだ高速(高速船)	広今あきなだ高速	広島⇄今治	S59	H18. 11. 30
⑦	せと観光ボート (高速船)	瀬戸観光ボート(有)	大長⇄今治		大長-今治 H23. 8. 21 仁方-今治 H20. 11. 19 三原-今治 H19. 1. 20 呉-今治 H23. 3. 23 大崎下島-今治 H23. 8. 21
⑧	ダイヤモンドフェリー(寄港) (カーフェリー)	関西汽船 (株)ダイヤモンドフェリー	神戸-今治- 松山-大分	H10 (寄港開始)	寄港中止 H21. 6. 1

〈みなと再生プロジェクト〉の経緯

みなと再生委員会

平成19年2月21日～平成20年2月22日（全9回）

「みなと再生構想」を越智今治市長に答申



みなと再生事業基本方針

1. 瀬戸内海を代表するような、今治市民の誇りとなる水辺空間の創造。
2. 架橋時代に対応した新しい海の交通機能などを〈基本機能〉として整備するとともに、新たな時代に対応した〈交流機能〉の整備。
3. 新しい今治市の玄関口としての立地条件を踏まえ、今治城や中心市街地、島しょ部との連携を重視。
4. 子どもから高齢者まで、全ての人が安全・快適に過ごすことができるバリアフリー空間の実現。
5. 事業の持続可能性を確保するために、事業規模の適正化を図ると同時に、事業の担い手となる組織イメージを明確にし、コトづくりを重視した事業計画の立案。



みなと再生事業基本計画策定業務委託プロポーザル公開ヒアリング最終選考会

平成21年3月11日

最優秀事業提案者

A・N・K共同企業体

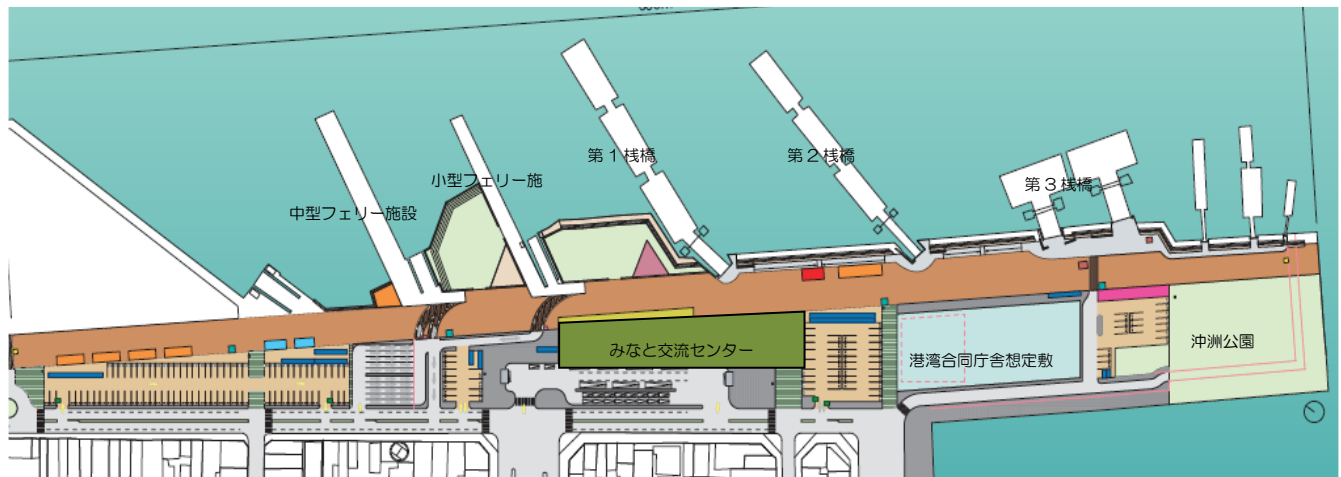
(株) 原広司・アトリエ・ファイ建築研究所

(株) 西沢大良建築設計事務所

(有) 金箱構造設計事務所



みなと再生事業基本計画の概要について



○【長さ600mの海のコンコースと港湾緑地】

市民の憩いと様々な活動を生み出す軸となる帯状の市民広場として考えています。また、コンコースの基準幅員は14.5mで、既存の片原町緑地やふれあいマリン広場、新設する沖洲公園を連結し、変化に富んだ景観を持つ市民活動の拠点エリアとなります。

○【交通広場と道路】

交通広場は「みなと交流センター」の前面に配置し、路線バス乗降場・長距離バス乗降場・タクシープール等を集約した機能的な広場として整備します。また、道路については、港湾ビルと市街地との間に平行して整備されている既存の市道、片原町1号線と2号線を市街地側に集約し、広小路と事業エリアの交点に設置されているロータリーを廃止したうえで、交差点整備を行います。

○【駐車場・駐輪場とフェリー待機場】

駐車場・駐輪場及びフェリー待機場は、海のコンコースと道路の間に並列に整備します。駐車場は平面駐車場として、交通機関への乗り換えや各施設利用者の利便性を考慮し、約180台程度を効率的に配置します。フェリー待機場は現在の中型フェリー施設の背後地へ集約し、今後の船舶航路の増減に対応しえる計画としています。また、駐輪場は海のコンコースに面して、約460台程度を整備します。

○【みなと交流センター（仮称）】

みなと交流センターは、事業エリアの核施設としてほぼ中央に位置付け、現在の港湾ビルの前面に整備します。現在の港湾ビルが果たしている港湾機能を損なうことなく、中心市街地とみなとエリアをつなぎ、新たに整備される交通広場や海のコンコースとの一体性の確保を図ります。

■みなと交流センターの施設規模（：詳細は基本設計にて検討します。）

- ①延床面積 …… 約5,000㎡
- ②階数 …… 5階程度

■みなと交流センターへの整備を検討する機能

- ①賑わい・交流機能 …… こどもセンター、多目的ホール、商業テナント等
- ②情報発信機能 …… まちづくりセンター
- ③港湾機能 …… 船舶やバス利用者のための発券所、待合室、水上交番等
- ④観光拠点機能 …… 物産館、観光協会
- ⑤海事都市機能 …… 展示スペース、セミナールーム等
- ⑥民間オフィス機能 …… 事務所スペース

○【港湾合同庁舎の整備想定地】

港湾合同庁舎の整備位置は、国（四国整備局）との協議を踏まえ、沖洲地区を想定しています。

■ アイデアシートのイメージ

海の駅のコネプト
キャッチフレーズ

〇〇大学 〇〇〇

〇〇大学 〇〇〇

〇〇大学 〇〇〇

① 提案したい海の駅のイメージ

イメージパースまたは
フォトモンタージュ

・・・どのような風景、どのような
賑わいが見込まれるかを描く

キャプション（200字程度）

イメージパースまたは
フォトモンタージュ

・・・B5の大きさにする

キャプション（200字程度）

イメージパースまたは
フォトモンタージュ

キャプション（200字程度）

② 「海の駅」についての分析

類似事例のイメージボード

インターネットで収集した
イメージなどを盛り込む
(A4 1枚)

説明文

③ 提案の「今治らしさ・オリジナル性」について

地図・写真など必要なものを
張り付ける。

説明文でもOK

説明文

③ 海の駅に必要な機能について

■ マネジメントシートのイメージ

施設マネジメントシート

海の駅に併設したほうがいい機能

利用者へのアプローチ

繁忙期	季節	月	時間
閑散期	季節	月	時間

利用イメージ

	朝	昼	夕方	夜
平日				
休日				

市民にできること