

三豊市詫間庁舎周辺整備基本構想

令和4年2月

目次

1章 基本構想検討の概要

1. 基本構想策定の背景と目的	1
2. 対象区域・敷地	1
3. 上位計画における対象エリアの位置づけ	3
4. 基本構想策定の流れ	4

2章 基本構想策定に向けた可能性と課題の分析・把握

1. 対象区域の可能性	5
2. 地場産業の展開の可能性と課題	8
3. 周辺地域資源の活用の可能性と課題	10
4. 地域活動の展開の可能性と課題	15
5. 整備対象となる公共施設の活用状況と課題	18
6. 基本構想に向けて可能性と課題のまとめ	19

3章 基本構想

1. 基本的なコンセプト	20
2. 地域の課題と特性に基づく基本方針	20
3. 機能計画	22
4. 配置計画	24
5. 各ゾーンにおける具体的な取組	26
6. 市民テラスの整備内容	28
7. 詫間庁舎周辺整備に伴う交通計画の考え方	31
8. 基本構想の実現を通してめざすべき効果	41

4章 事業の進め方

1. 整備手法	43
2. スケジュール	48

1章 基本構想検討の概要

1. 基本構想策定の背景と目的

本市詫間地区は三豊市北部における産業と観光の中心であり、詫間庁舎周辺には行政機能のほか、文化・スポーツ施設、金融機関、商業店舗や工場などが集積し、人口密度も高いエリアです。近年は、荘内半島を中心に瀬戸内海の絶景を生かし注目を浴びる宿泊施設の増加など、民間事業者による活発かつ積極的な取組が盛んに行われています。

一方、加速度的な人口減少や地域経済の低迷、都市機能の衰退などの社会経済環境の変化に伴い、地域経済の維持発展や市民の安心安全で快適な暮らしが脅かされることが懸念されます。

また、当該エリアの公共施設は、詫間庁舎をはじめ新耐震基準を満たさない施設が多く、市民の安全性や利便性の確保が課題となっており、早急な対応が迫られています。加えて、造船所跡地は、平成 26 年の取得以降にぎわい創出の拠点として検討を重ねてきましたが、具体的な活用には至っていません。

こうした課題に対し、本構想は、公共施設の再配置や土地利用の観点に留まらず、当該エリアのポテンシャルを最大限生かした「地元住民が集い交流する地域コミュニティの形成」と「地域を越えた人の流れと交流によるにぎわい創造」の拠点として、地域内外の人が共生し「地域力」を育てる空間形成を実現するため、あらゆる世代が集い、交流し、まちの活力が持続する機能及び施設の在り方や、概算規模などを示すものです。

2. 対象区域・敷地

(1) 対象区域について

本構想は、詫間庁舎周辺を対象区域とします。区域内には、詫間庁舎や詫間福祉センター、詫間勤労会館のほか、マリンウェーブやたくまシーマックスなどの文化・スポーツ施設があります。

対象区域の範囲



(2) 整備対象となる公共施設について

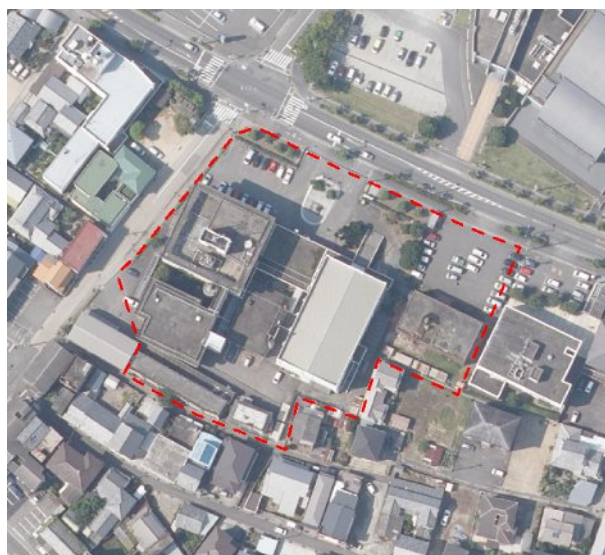
前述の対象区域にある公共施設のうち、詫間庁舎、詫間福祉センター及び詫間勤労会館は、旧耐震基準で整備されています。また、周辺の詫間町公民館第3分館についても同様であり、市民の安全性や利便性を確保するため、早急な対応が必要です。

施設名	詫間庁舎	詫間福祉センター	詫間勤労会館	詫間町公民館第3分館
建築年度	昭和 45/53/58 年	昭和 45 年	昭和 53 年	昭和 47 年
構造	鉄筋コンクリート造	鉄筋コンクリート造	コンクリートブロック造	鉄骨造
規模階数	地上 3 階 (北・南庁舎)	地上 2 階	地上 2 階	地上 1 階
耐震基準	旧耐震 (南庁舎を除く)	旧耐震	旧耐震	旧耐震
敷地面積	4,210 m ²	1,538 m ²	2,192 m ²	2,987 m ²

(3) 整備地について

本構想の整備候補地は、詫間庁舎及び造船所跡地の公共用地とします。

整備地（左：詫間庁舎跡地、右：造船所跡地）

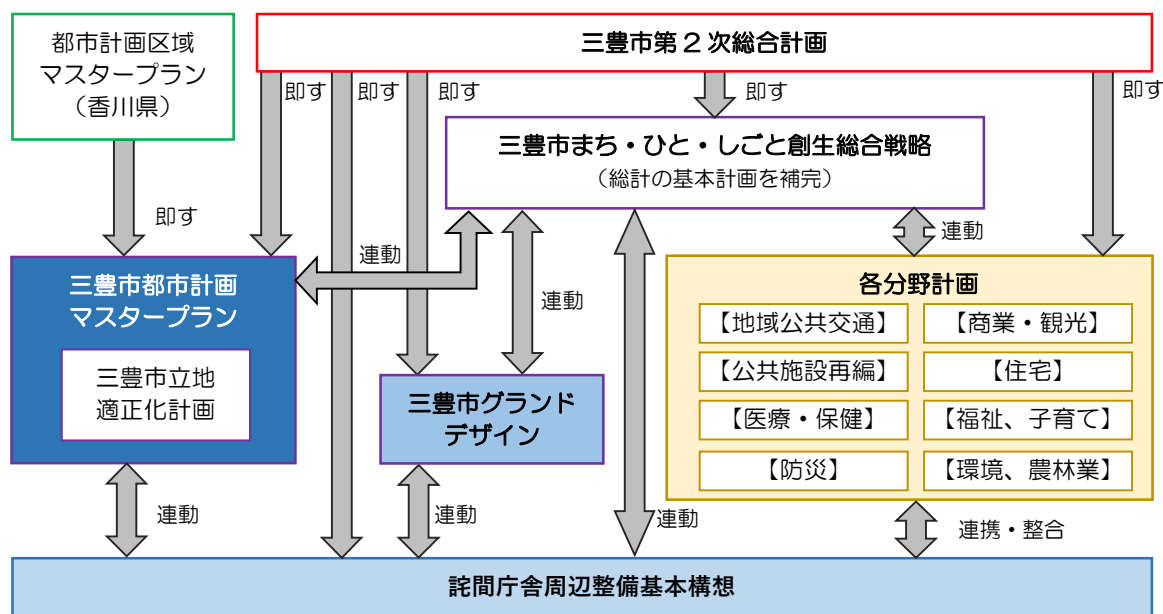


3. 上位計画における対象エリアの位置づけ

(1) 上位関連計画と本構想の関係

本構想は、上位計画である三豊市第2次総合計画に即し、三豊市まち・ひと・しごと創生総合戦略、三豊市都市計画マスタープラン、三豊市グランドデザインと連動します。その他の各分野計画とも連携・整合を図るものとします。

上位関連計画との関係図



(2) 対象区域の位置づけ

本構想の対象区域の上位関連計画における位置づけを示します。

① 三豊市都市計画マスタープラン

- ・ 詫間支所周辺を都市拠点に位置付け、生活利便性や交通利便性を維持・向上させるとともに、求められる役割に応じた高次の都市機能を維持・向上させ、求心力の高い区域形成を図ることとされています。
- ・ 詫間港を観光拠点として機能充実を図るとされています。
- ・ 詫間港周辺では、ボードウォークなどを活かしつつ、海を臨む良好な景観を創出するとされています。

② 三豊市グランドデザイン

- ・ 「観光交流賑わい創造拠点」として位置付けられ、荘内半島及び瀬戸内海への入り口としての詫間「讃岐造船所跡地」が想定されています。海と島の三豊を発信するランドマーク性・シンボル性のある環境づくり、市の事業性を踏まえた柔軟性と拡張性のある施設づくりが求められています。
- ・ 詫間庁舎周辺整備にあたっての基本的視点として「海に開かれた場としての潜在的な集客力」、「地域内外の人の流れを踏まえた拠点整備の必要性」、「詫間地区内の各ゾーンの連携」、「エリアの取り組みと歩調を合わせた、長期的育成視点による拠点機能整備の必要性」、「観光集客と市民の日常利用獲得による複合的なにぎわいづくり」が示されています。

4. 基本構想策定の流れ

対象区域とその周辺において、これまで行われてきた活動を考慮しながら、更なるにぎわい・コミュニティ創造の方法を検討しました。

具体的には、①詫間庁舎、詫間福祉センター、詫間勤労会館、詫間町公民館第3分館が担ってきた、庁舎と子育て支援拠点、地域コミュニティ拠点の機能を維持・集約すること、②造船所跡地を活用することを大きな方針として、具体的な機能や配置、実施方法の検討を行いました。

主な検討内容としては、下記5つの基本構想策定の前提となる可能性や課題をふまえて、住民説明会や事業者ワークショップ、ヒアリングを行いながら、機能や配置、実施方法の検討を行いました。

可能性・課題	状況把握・分析方法
①対象区域の可能性	実地踏査
②地場産業展開の可能性と課題	事業者ヒアリング
③周辺の地域資源の活用の可能性と課題	海岸線活動調査・海上事業者ヒアリング
④地域の活動の展開の可能性と課題	住民アンケート
⑤公共施設活用状況と課題	整備対象となる公共施設の活用状況分析

2章 基本構想策定に向けた可能性と課題の分析・把握

1. 対象区域の可能性

(1) 対象区域の調査の実施概要

本構想の検討開始にあたり、対象区域を見学したほか、関連性の高い場所についても訪問し、状況把握を行いました。

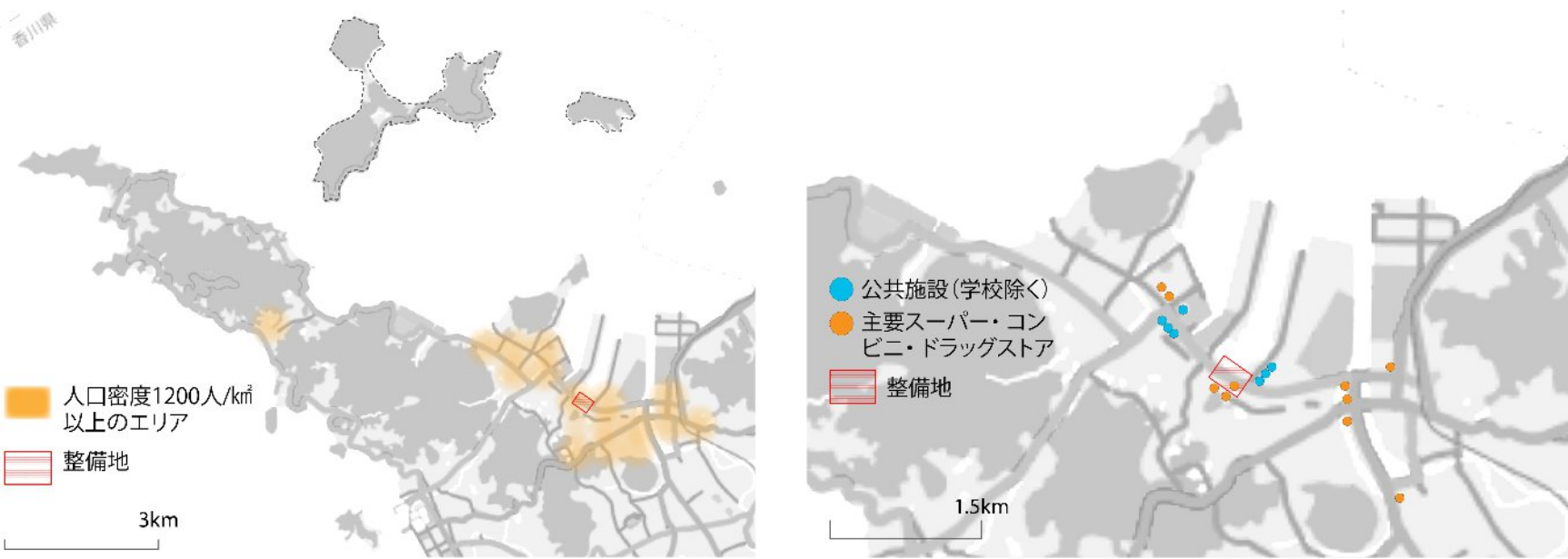
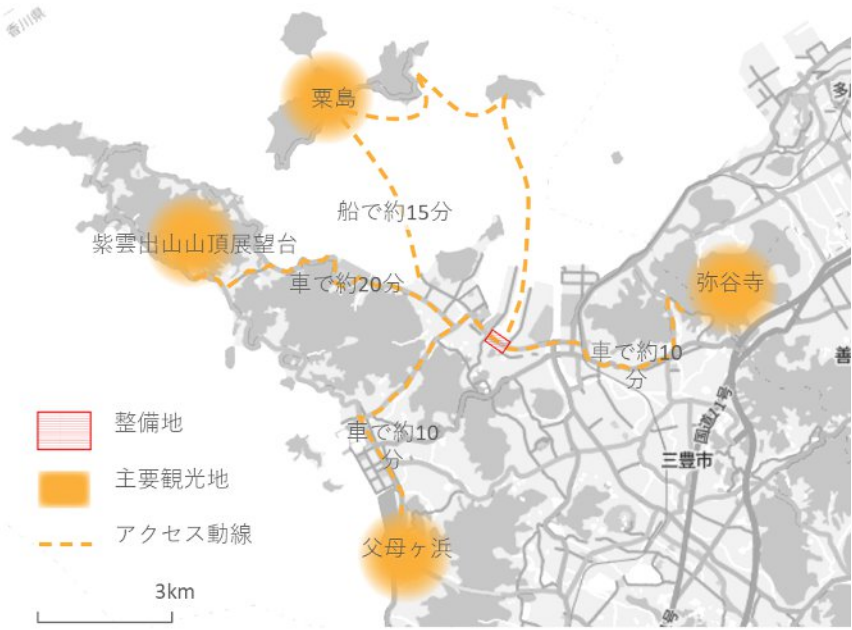
主な調査地

対 象 敷 地	詫間庁舎、詫間福祉センター、詫間勤労会館、詫間町公民館第3分館、造船所跡地
周辺主要施設	マリンウェーブ、たくまシーマックス、たくまポートメモリアルパーク
そ の 他	浪打八幡宮、神田地区、宮ノ下地区、永康病院、詫間町体育センター、市武道館、西野近隣公園、詫間小学校、箱浦ビジターハウス、父母ヶ浜、須田港、栗島

(2) 対象区域の可能性

現地調査を通し、対象区域の特徴として、①地域における生活・活動の中心地であること、②市内観光スポットの地理的中心であること、③浪打八幡宮から海へと伸びる軸線上に人の集まる場所が隣接していることがわかりました。

これらを受けて、①生活・活動の中心地として更なる活性化を図っていく可能性、②三豊の観光拠点になる可能性、③浪打八幡宮の参道の軸沿いに地域の活動が相互作用しにぎわうエリアを創出するの可能性があると考えます。

対象地域の特徴	現地調査で見えたこと	
①生活・活動の中心地	対象地域は、人口が集中し、生活に必要な商業施設や医療・金融機関、飲食店等が集まるエリアとなっている。 - 人口密度が 1,200 人/k㎡以上のエリアは対象地の周辺に存在しており、人口の多いエリアである。 - スーパーやコンビニ、ドラッグストアのほか、医療・金融機関等の生活に必要な施設が集中している。	
②観光の地理的中心	対象区域は、市内の主要観光地である父母ヶ浜、紫雲出山、弥谷寺、栗島の地理的な中心に位置しており、短時間で移動可能な交通動線上にある。 - 瀬戸内国際芸術祭の会場にもなっている栗島へは船で 15 分 - 桜や多島美等の絶景で人気の紫雲出山山頂展望台へは車で 20 分 - 鏡のように空や風景が海面に映る幻想的な絶景で人気の父母ヶ浜へは車で 10 分 - 四国八十八ヵ所霊場の一つとして、多くの参拝者が訪れる弥谷寺へは車で 10 分	

③浪打八幡宮から海へと伸びる軸に人の集まる場所が存在	整備地に隣接する浪打八幡宮から海へ伸びる軸線上には、人の集まる施設や歩きやすい空間が広がっている。 ・ たくまポートメモリアルパーク、たくまシーマックス、マリンウェーブ等の公共施設が存在し、公園へ遊びに来る人や、ジムやカルチャースクールを訪れる人たちが集まっている。 ・ 浪打八幡宮の周辺は、古くからの商店街があり、買い物客等が集まっている。 ・ 海沿いはボードウォークが整備され、歩きやすい空間になっている。	 The map shows the Takuma Port Memorial Park area. A red hatched rectangle indicates the '整備地' (Development Area). An orange line indicates the '地域の活動' (Regional Activity) axis. Key locations labeled include 'たくまポートメモリアルパーク' (Takuma Port Memorial Park), 'シーマックス' (Seimax), 'マリンウェーブ' (Marin Wave), and '浪打八幡宮' (Namiya Hachimangu). A legend at the bottom left identifies the red hatched area as '整備地' and the orange line as '地域の活動'.	 The photograph shows a wide, paved boardwalk along the sea. The boardwalk is bordered by a blue metal railing on the left side, overlooking the water. On the right side, there is a paved area with a yellow sculpture and some greenery. In the background, there are buildings and a clear sky. 海沿いのボードウォーク
-----------------------------------	--	--	--

2. 地場産業の展開の可能性と課題

(1) 事業者ヒアリングの実施概要

地域の民間事業者からみた産業の現状と事業展開の可能性や課題についてヒアリングしました。

ヒアリングは、製造業、建設業、施設運営事業、農業、エネルギー供給事業、宿泊業を主事業とする幅広い分野の事業者に対し実施しました。また、まちづくり活動に携わる各種団体にも、三豊市の産業の動向や可能性、課題について、一事業者・個人の視点を超えた状況把握を行いました。

(2) 地場産業の展開の可能性

事業者ヒアリングを通して、①地場産品の活用が高い可能性があること、②地元事業者主体の多様な事業展開の可能性があったことがわかりました。

地場産業展開の可能性	事業者ヒアリングで見えたこと
地場産品の活用	・ 果物をはじめ、年間を通して高品質な農産物が存在している。 “温暖な気候に恵まれており、数多くの農産物が生産されている” “大量生産ができない分、各農家は高い品質のものを栽培するように努力している” ・ また、豊かな漁場も存在し、牡蠣などの養殖も実施されている。 “潮の流れがぶつかる場所になっており、豊かな漁場がある” “近海でとれる魚はおいしい” 三豊のフルーツ 
地元事業者主体の多様な事業展開	・ 産業の6次化や飲食店等の新規出店、観光産業への参入など、活発かつ積極的な取組が進んでいる。 産業の6次化の取組 

(3) 地場産業の展開における課題

上述のように、多くの事業を展開する可能性が存在するものの、実際には①集客、②情報発信、③ブランディングの3つの領域で課題が存在していることがわかりました。

領域	具体的な課題
集客	・ 父母ヶ浜からの周遊性が生まれていない “瞬く間に父母ヶ浜が国内外から注目を浴び、多くの観光客が訪れるようになったが、車などで直接来て帰るのみとなっている” “父母ヶ浜に加えて、別の目的地を作らないと滞留は生み出せない” ・ 上述の状況下では、個別事業者が新しい取組に踏み出す決断をできない “この地域を盛り上げていこうという気概はあるが、人が来ないことには、個人レベルで新しいことには踏み出せない” “海上タクシーは便利だし、人を案内する際には利用している。ただ、人が来ないことには事業の拡大は難しいのでは” “近くに魚を売る場所がなくなり、今は漁業はやっていない。売る場所があれば再開したい”
情報発信	・ 店舗での取組や観光に関する情報が集約・発信される場所が存在しない ・ 上述の状況下では、各事業者が個別に情報発信をするだけにとどまってしまう限界がある（店舗での取組やホームページ等） “「ここに来たら三豊のお土産屋がわかる」という場所があるべき” “訪問者が、食事や訪問スポット、交通の情報等を得られたり、予約ができたような観光のハブがあると助かる” “イベント等の取組は行っているが、決まった場所が存在しない” “（商品開発や販路開拓に）興味を持ってくれる人材が見つかるような発信の場が欲しい”
ブランディング	1. 三豊全体でのブランドが確立できていない “「三豊といえば」というブランドを見つけ、作っていきたい。それが体感できる場所も必要” “品質では負けていない作物も、ブランドイメージがないため、なかなか成長させられないことも多い” 2. 上述の状況下では、個別事業者ごとにブランディングやマーケティングを実施しているが、限界がある “農家の場合、栽培が本業。商品開発を中心としたブランディングに割ける時間は限られている。個別事業者では手が出せないことが多い” “特に、商品開発と販路開拓は、時間的にも資金力的にも、個人では大変”

3. 周辺地域資源の活用の可能性と課題

(1) 調査の実施概要

1 海岸線調査

整備地は三豊市グランドデザインやヒアリングから、海をテーマとした活用が掲げられています。そこで、対象区域を含む市北部地域の海にまつわる活動を調査することで、周囲の海岸線一帯にどのような地域資源や特徴があり、対象地とどう連携させることができるのかを探りました。

1つ目の調査として海岸線の踏査をし、現在の海に関わるアクティビティを把握すると共に、活動の種類や分布の偏りを地図化し分析しました。(図1：海辺のにぎわいマップ)。2つ目には、海上交通の変遷を郷土資料やヒアリングを基に地図化することで、過去から現在にかけて海上交通の時流がどのように変わり、今後どのようなポテンシャルがあるのかを考察しました(図2：漁港・航路変遷地図)。

2 海上事業者ヒアリング

対象区域周辺で海上関係の事業を行っている事業者には、整備地の可能性と課題を海からの視点で伺い、地図上に要点を図示しました(図3：海の事業者ヒアリングマップ)。ヒアリングは、渡船業・遊漁業やマリナー業、旅客船業を営む事業者に行い、現在行っている事業内容と、その事業を整備地で展開すると仮定した場合の可能性と課題を伺いました。

(2) 可能性

1 海岸線アクティビティ

海岸線の踏査で明らかになったことは、父母ヶ浜が突出した集客力のある観光スポットで全国からの来訪がある一方で、他にも県外からの集客が見られる場所が複数あることでした。具体的には、積浦でのキャンプ、旧海軍滑走台を利用したジェットスキー、ゴマジリや須田港での釣り客など、バリエーションに富んだ海上アクティビティが荘内半島エリアを中心に見られました。

海上交通の変遷調査から明らかになったことは、住民の日常の移動手段としての定期便は大正・昭和初期から比べ減少している一方、海上タクシーやクルージングなどが、主に観光客を対象に柔軟に島や半島などに点在する観光地を結んでいることです。海上タクシーやクルージングで巡る場所は市内に留まらず、周辺自治体の島へも及んでいることから、対象地の港湾機能を充実させる整備ができれば、近隣の島々を巡る観光ルートの中核として役割を担える可能性があります。宮ノ下港は定期航路の他に海上タクシー、クルージング船、釣り船の発着場として多様な海上事業者が乗り入れる港となっており、海上アクティビティの中心港となり得る可能性を持っているといえます。

2 海上事業者

ヒアリングから、渡船・釣船業者は、船を通して、海の魅力を伝達する役割を果たしていることが分かりました。また、海上交通事業者は観光客向けに留まらず、緊急時の

定期便の代替輸送や、災害時の孤立集落の解消など、地域住民にとっても重要な役割を担っていることが明らかとなりました。

海上事業者が整備地において可能性を感じることで、

- ・海に隣接していることから、海から見たときの詫間の顔をつくることができること
- ・魚を売る場所が整備できれば、近隣の小さな漁港の漁師が魚を卸せるようになること
- ・食事場所ができれば、観光コースの自由度が上がること

などが挙げられました。

(3) 課題

1 海岸線調査から見えてきた課題

調査時期がコロナ渦であったことから、島への渡航が制限されていたほか、一部の砂浜には立ち入りを制限する看板も見られ、観光客の受け入れと地域住民の日常生活との両立に課題が見られました。また、対象区域周辺は工業地域という特徴もあり、観光資源の多い荘内半島周辺と比べると、たくまポートメモリアルパークでの公園遊び以外で目立った活動は確認できませんでした。

海上交通調査で分かった課題としては、対象区域の宮ノ下港はハブ機能を持たせられる一方で、近年の多様化する観光需要においては、半島に複数存在する漁港に隣接するゲストハウスから、直接船を出して島々を巡るルートなども見られ、ハブ港を介さない観光コースの設定がトレンドとなると、相対的に宮ノ下港の重要性が低下することが課題として挙げられます。

2 事業者ヒアリングから見えてきた課題

事業者ヒアリングを通して、対象地で事業を行うにあたって課題が複数見られました。観光事業からは、「遊漁の後の遅い時間に昼食を食べられる飲食店が少ない」、「船を待つ間、時間を潰す場所がない」マリーナ事業者からは「プレジャーボートの不法係留がある」、「浅瀬、風の関係から整備地に係留施設をつくる場合は堤防が新たに必要」といった課題がありました。また、近隣の漁師の立場からは「少量の魚を売る場所がない」といった意見も課題として挙げられました。

図 1：海辺のにぎわいマップ

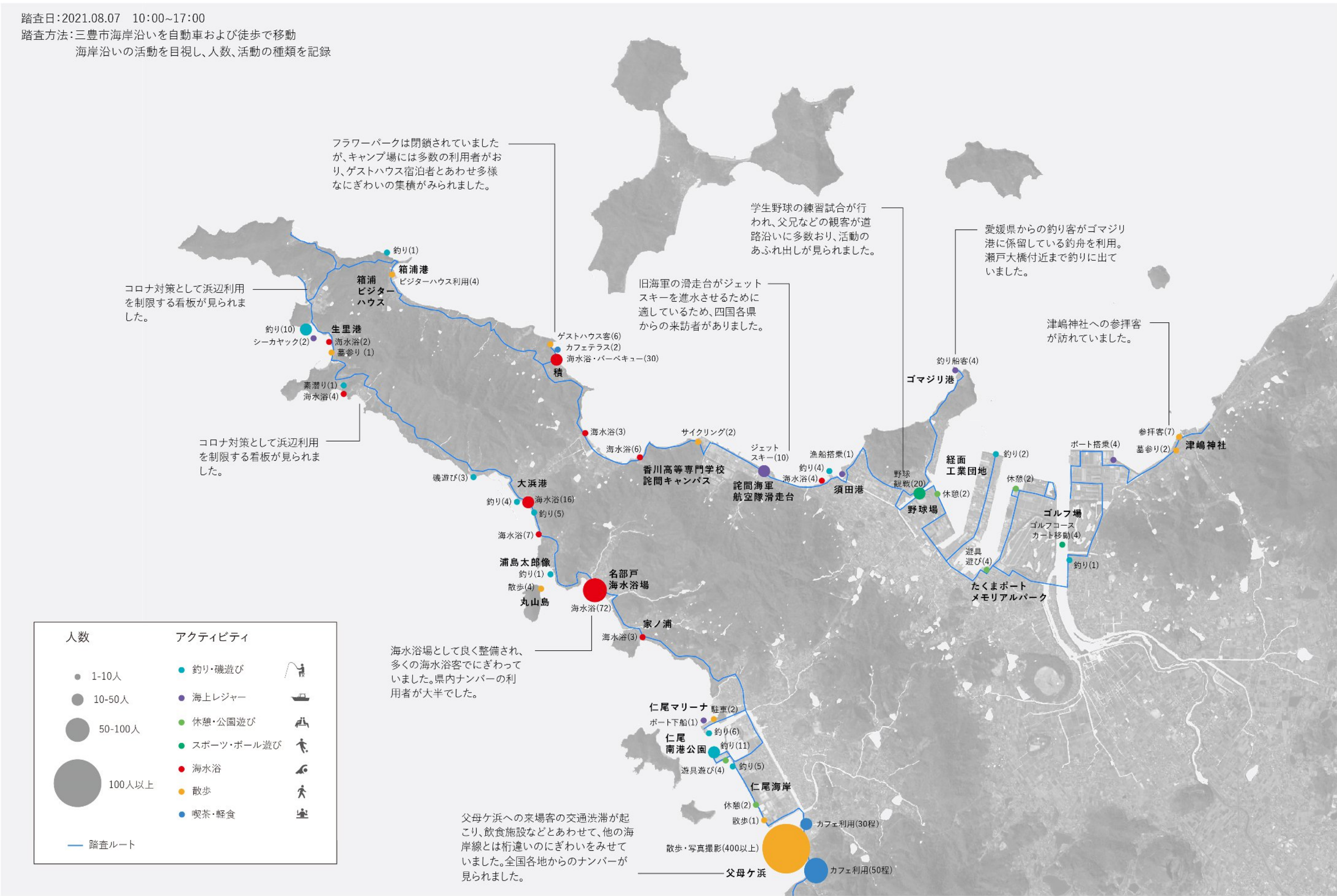
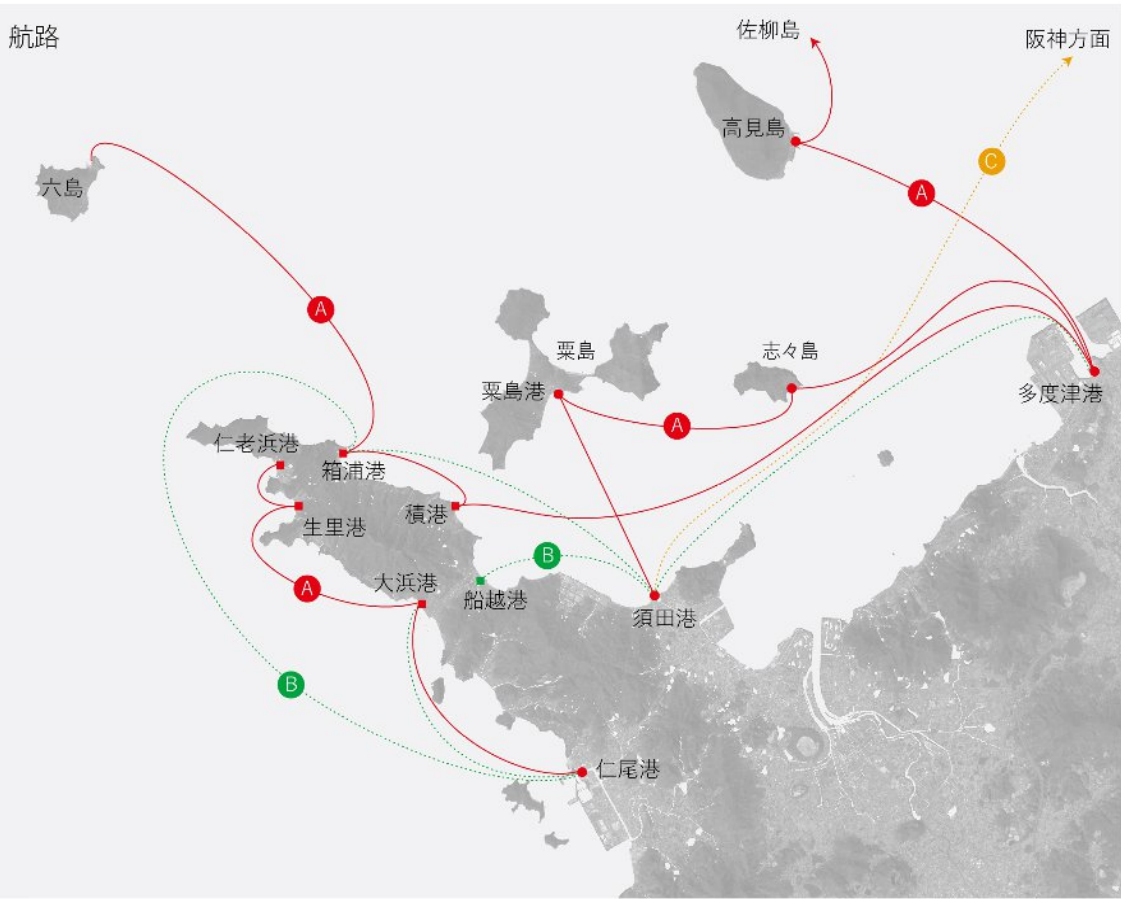


図2：漁港・航路変遷地図

大正・昭和初期



現在

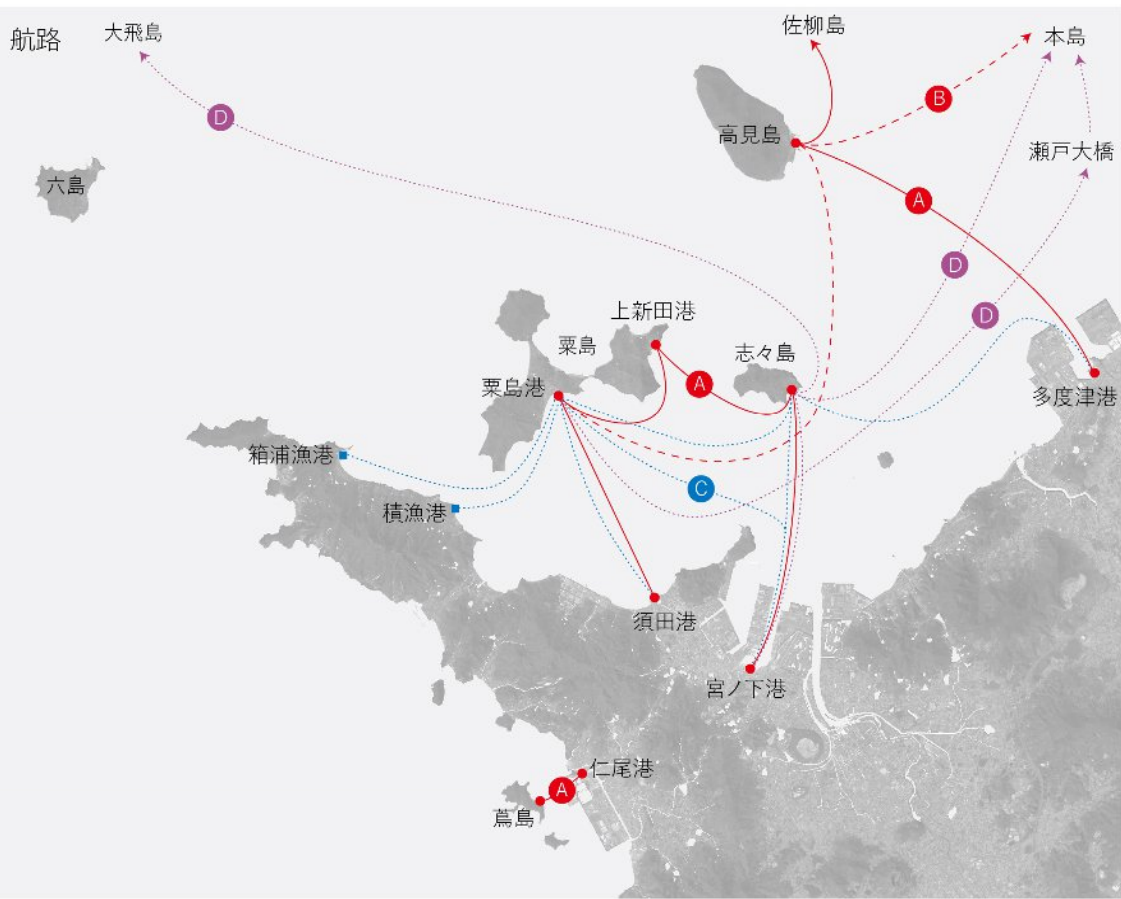
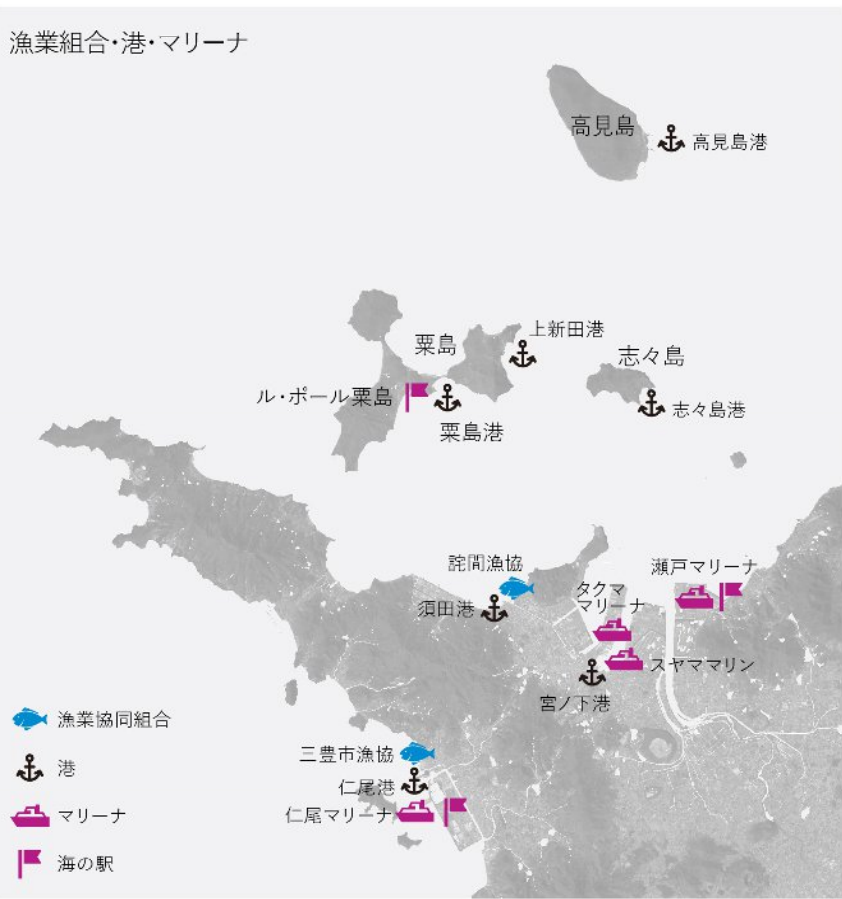


図3：海の従事者ヒアリングマップ

渡船業・遊漁業

- 事業内容
釣船の運行、小学生向け釣教室、釣り番組撮影協力
- 造船所跡地について
 - ・遊漁の後に昼食を食べる場所、釣った魚をさばいて食べられる飲食店がほしい
 - ・プレジャーボートの不法係留がある
 - ・詫間港中心の顔としてマリーナにするのが一番いいのではないか
 - ・漁師が稼げるように、魚の卸先をつくってほしい

マリーナ業

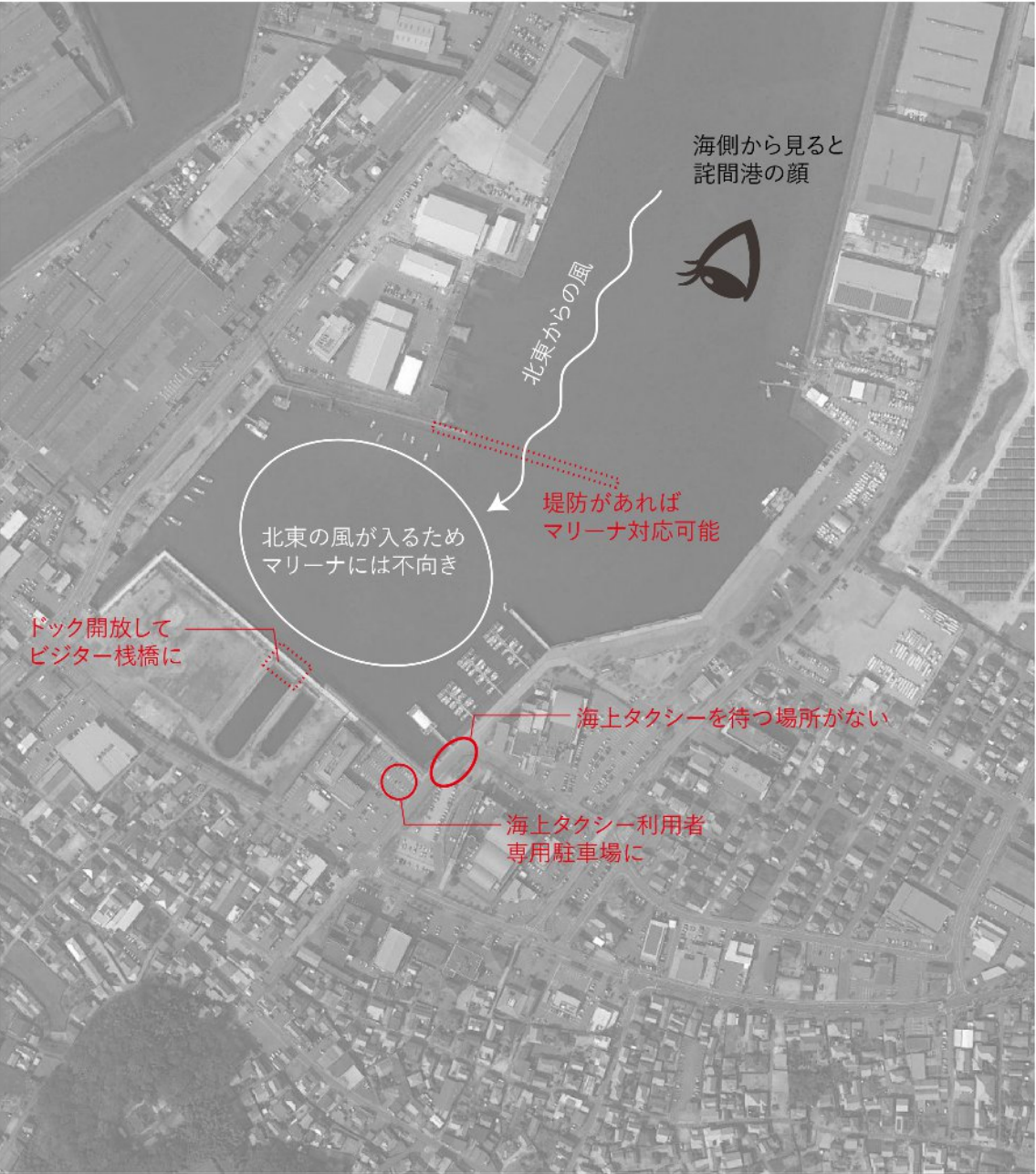
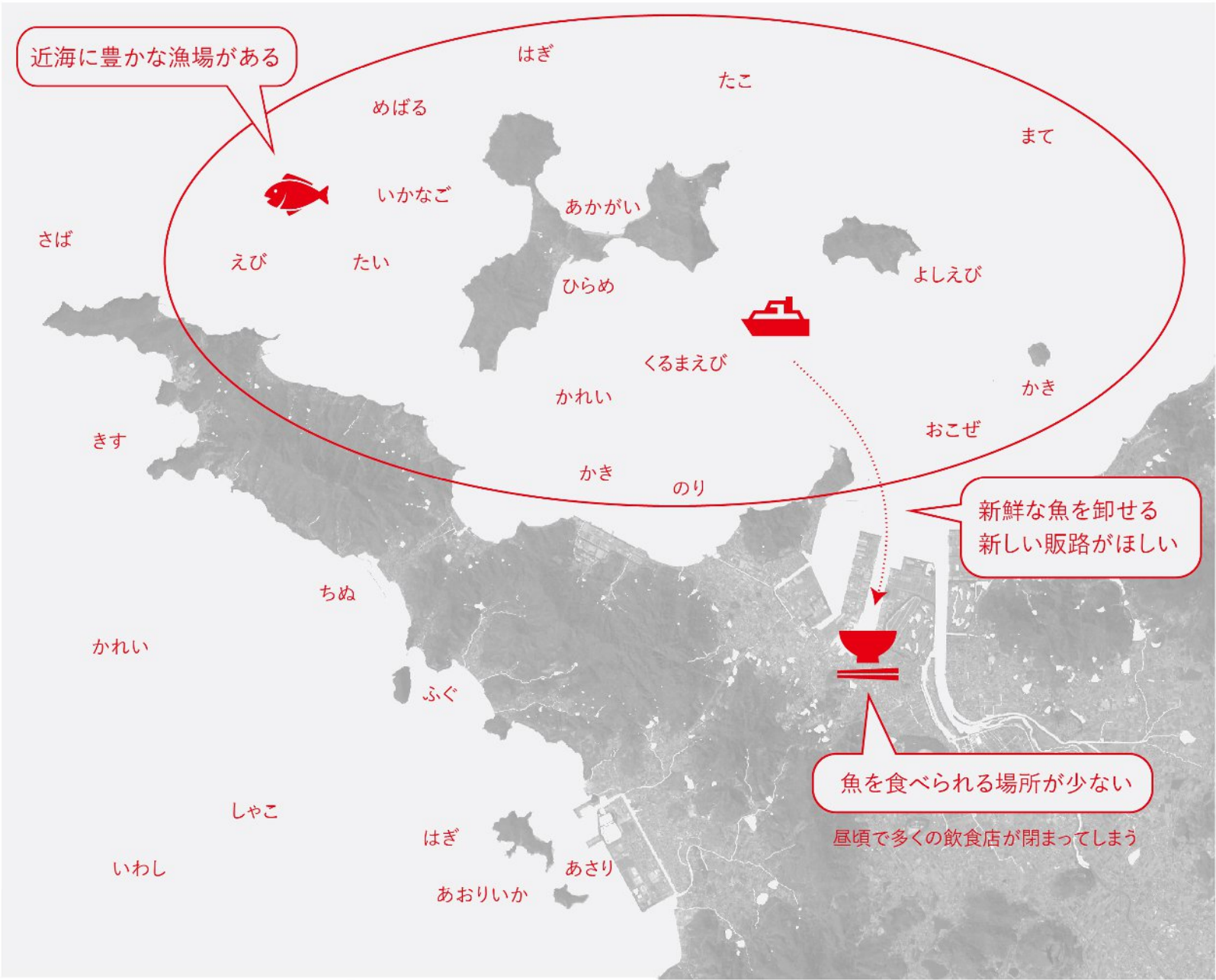
- 事業内容
レジャーボートの揚げおろし、陸上での保管
- 造船所跡地について
 - ・マリーナをつくる場合は堤防が新たに必要
 - ・ドック内にピジター棧橋を整備してはどうか
 - ・海からの来る人向けの魅力的な施設がほしい（飲食、魚のおいしい店）

旅客船業1

- 事業内容
海上タクシー、宿泊施設運営
- 造船所跡地について
 - ・須田港に専用の係留所があり宮ノ下港にはあまり行くことはない
 - ・積や箱は棧橋があるので行くこともできる
 - ・主に島民の利用、観光はそれほど需要はない

旅客船業2

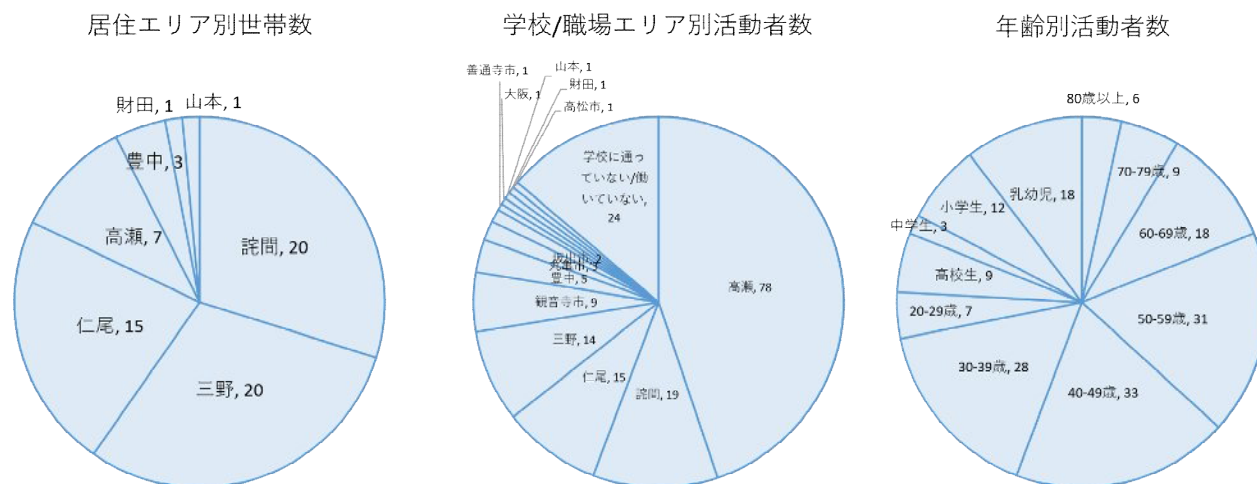
- 事業内容
海上タクシー、クルージング、宿泊施設運営
- 造船所跡地について
 - ・船を待つ間、時間を潰す場所がないので、飲食もできるフリースペースがあったらいい
 - ・海を見ながら食事ができるスペース（場所によっては飲食店がない）
 - ・魚を売る場所があったら、志々島から魚をもってきたい
 - ・海上タクシーにのれますよという掲示ができれば嬉しい、地元の方にも情報発信したい
 - ・マルシェやイベントをする場所もあったらいい
 - ・専用駐車場もあったらうれしい



4. 地域活動の展開の可能性と課題

(1) 住民アンケート実施の概要

市内在住者にアンケートを実施し、平日及び休日における訪問場所に関する情報を収集・分析しました。

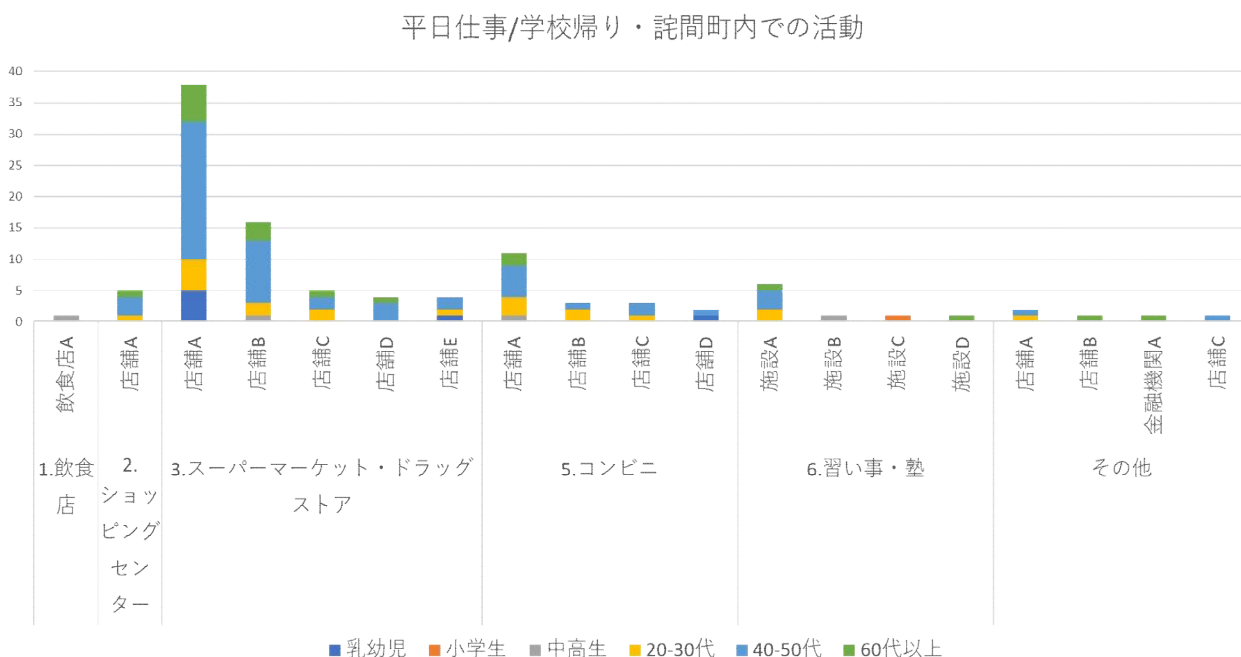


(2) 住民の活動の展開の可能性

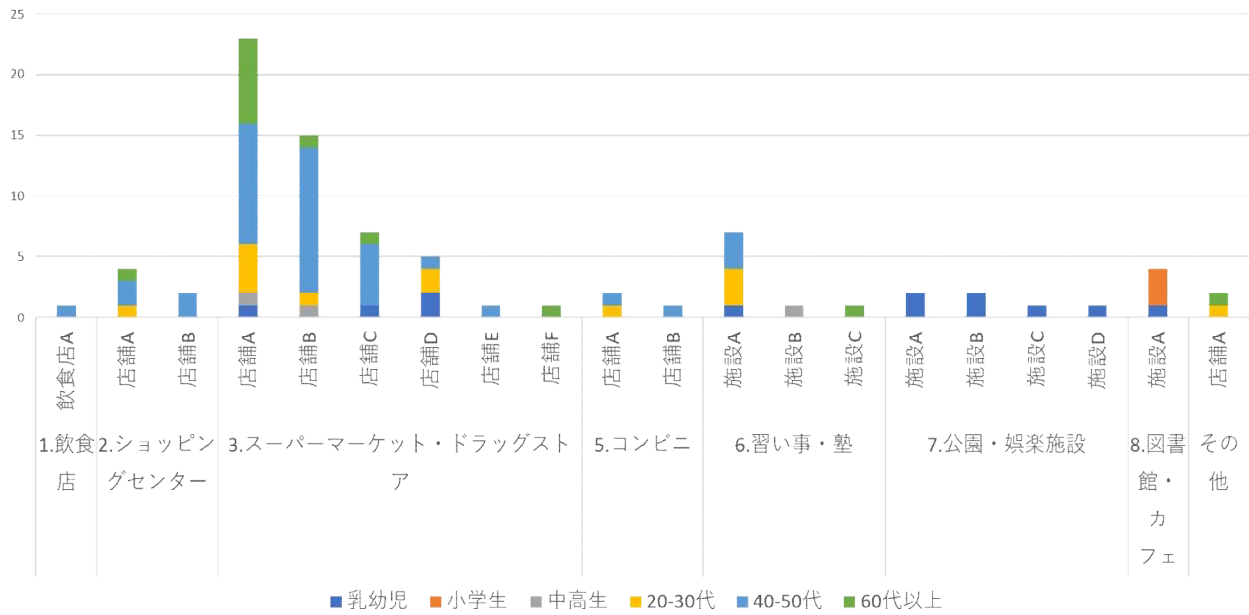
住民アンケートにより、対象区域周辺には多くの活動が存在することが確認できました。

具体的には、対象区域周辺に職場や学校が存在するほか、カルチャースクールや子ども向けの教室や塾などに通っている人が多くいること、また、平日休日問わず、スーパーやドラッグストアでの買い物が行われていることも分かりました。

こうした活動を生かした、①活動の可視化、②立寄りの誘発、③活動の発表という3つの展開を行うことにより、にぎわいの創出につながる可能性があると考えます。



休日・詫間町内での活動



種類	具体的な可能性	
可視化	周辺の工業団地やオフィスでの活動（昼食や休憩等）、公共施設での活動、子どもの公園遊び等の活動がまちなかから見える場所で行われるようにすることで、にぎわいを創出する可能性がある。	
立寄りの誘発	スーパーやドラッグストア等での買い物や家族の送り迎えの前後、仕事帰り等に、休憩や食事、買い物等の立寄りを生み出すことで、にぎわいを増幅する可能性がある。	

発表	周辺の保育所や幼稚園、小中学校での活動、更にはカルチャースクールやスポーツ教室などの活動を発表する場ができることで、新たなにぎわいを生み出す可能性がある。	
----	--	--

(3) 課題

上述のようなにぎわい創出の可能性が多く存在する一方で、現状は、各活動が独立、非顕在化しており、立寄りが生まれていない状況となっています。

(主な状況)

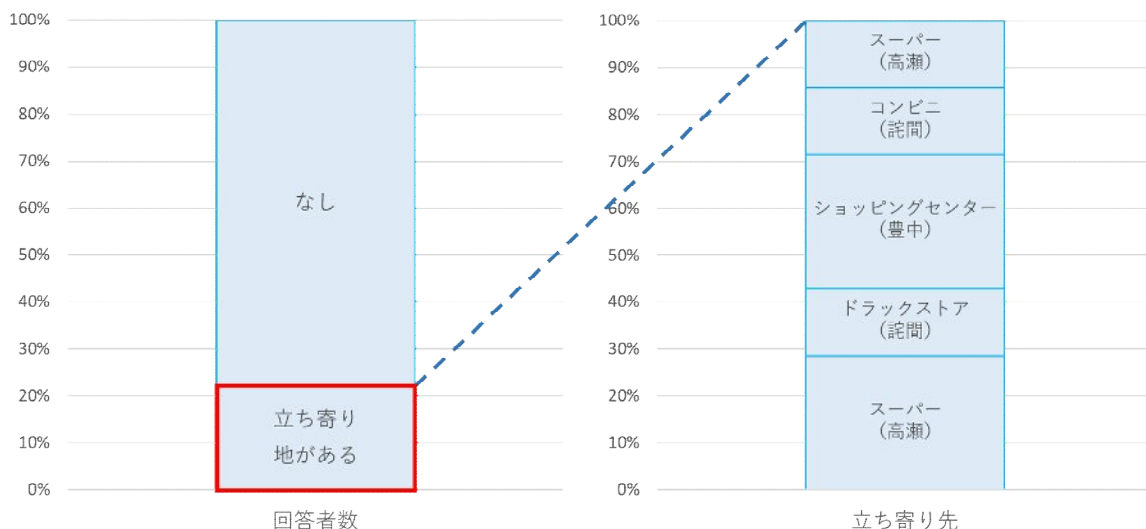
- ・たくまポートメモリアルパークでは、子どもたちが遊びにぎわう姿が見られるが、公園外の海岸沿いやたくまシーマックス・マリンウェーブのにぎわいとはつながっていない。

たくまポートメモリアルパークの様子



- ・周辺の飲食店では、昼食時ににぎわい、長い行列ができることもあるが、周辺への立ち寄りなどは見られない
- ・多くの客でにぎわっていても、にぎわいが外からは見えづらく、周辺への広がりもあり生まれていない
- ・小売店は平日・休日ともに買い物客でにぎわうが、車でのアクセスがほとんどで、買い物前後に周辺への立ち寄りは見られない
- ・子どもの送り迎え後に別の場所へ立ち寄っている人は少なく（住民アンケートでは 20% のみ）、立寄り先もスーパーやドラッグストアでの日用品の買い物物がほとんどである。

子どもの送り迎え後の立寄りに関する回答結果



5. 整備対象となる公共施設の活用状況と課題

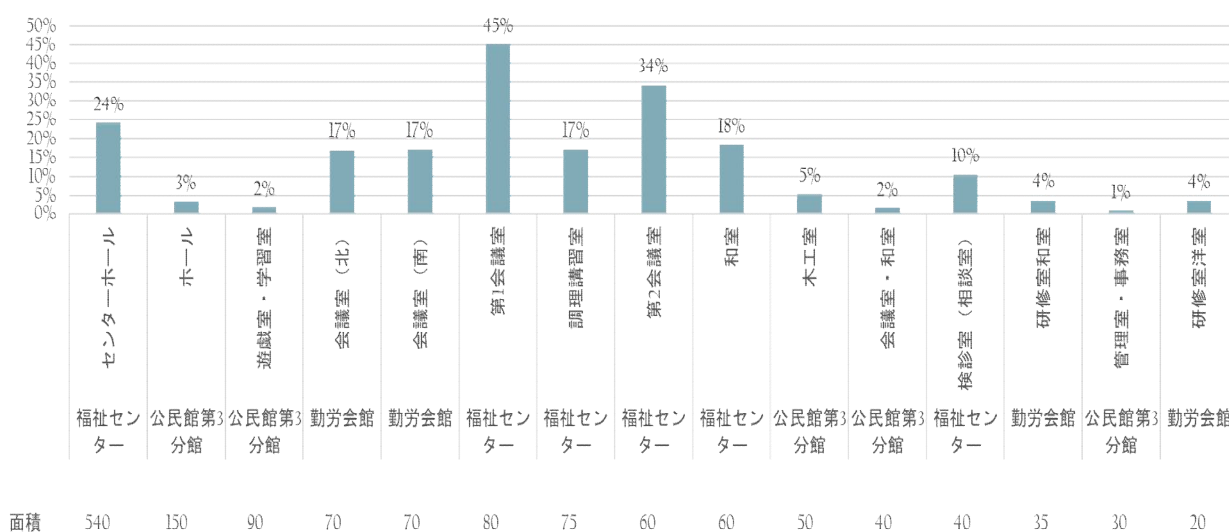
(1) 活用状況分析の概要

整備対象となる詫間庁舎、詫間福祉センター、詫間勤労会館及び詫間町公民館第3分館の各スペースについて、平成30年度の利用状況に基づき、稼働率を算出しました。

(2) にぎわい創出における課題

各部屋の稼働率は下図のように算出され、平均で約19%となっています。地域の活動が4つの施設に分散してしまっていることが、稼働率の低下を招いていると考えます。

また、これにより、活動によって生まれるにぎわいも分散してしまい、対象区域のにぎわい創出につながっていません。



6. 基本構想に向けて可能性と課題のまとめ

本構想の対象区域では、既に多くの地域の活動が存在している上、観光地の地理的中心地に存在しており、地域の活動と観光の両面における拠点になる可能性があります。

また、整備地は、公共施設などで行われる地域の活動に隣接しており、①活動の可視化、②立寄りの誘発、③活動の発表を通し、地域の活動場所を創出していくことで、既に存在する地域の活動と相互作用し、にぎわいを創出していく可能性があることがわかりました。

更に、地場産品や「海」の地域資源を生かしながら、地元事業者を巻き込んだ事業展開を行っていく可能性も存在しています。

一方で、現状は、地域の活動は独立、分散し、非顕在化していることが課題です。また、対外的には、集客力や情報発信力、ブランド力の低さも課題であり、これらの課題を解消しながら、上述の地域の活動と観光の両面における拠点を実現していく必要があります。

整備地における具体的な配置計画では、人が集まる場所となっている浪打八幡宮から海へ伸びる軸との関係性を生かしていくべきです。

3章 基本構想

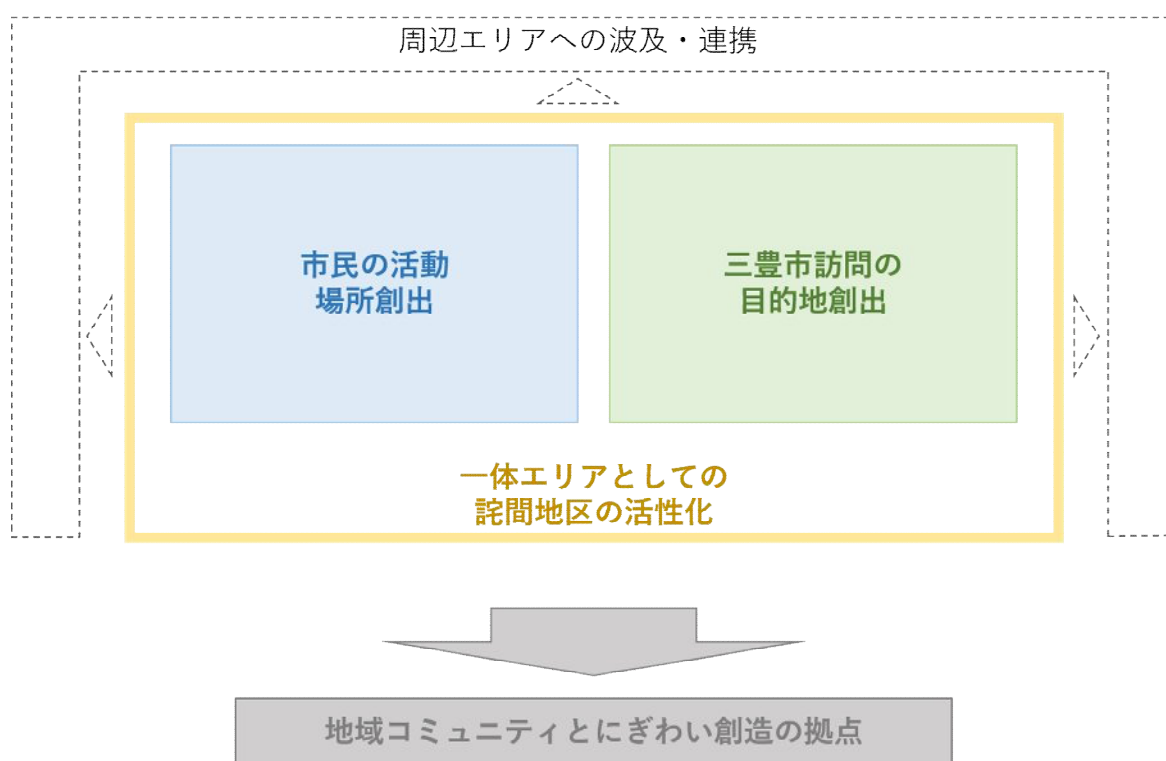
1. 基本的なコンセプト

本構想では、対象区域のポテンシャルを最大限生かしながら、市民が集い交流する地域コミュニティの形成と、地域を越えた人の流れと交流によるにぎわい創造を目的としています。これを踏まえ、対象地のコンセプトを「地域コミュニティとにぎわい創造の拠点」とし、実現するための計画を作成しました。

2. 地域の課題と特性に基づく基本方針

本構想においては、1及び2章にて示した可能性と課題に基づき、①市民の活動場所創出、②三豊市訪問の目的地創出、③一体エリアとしての詫間地区の活性化の3つを基本方針として設定します。

基本方針のイメージ



①市民の活動場所創出

本構想の対象区域は、古くからまちの中心地であり、現在も、地域の人々の通勤・通学や買い物、カルチャースクールなどの活動が多く展開しています。コミュニティやにぎわいの創造においては、これら既存の地域活動を生かしながら、更なる活動を創出していくことが必要です。

さらに、整備地には、多くの公共施設が隣接しており、カルチャースクールやマルシェ等のイベントが実施されています。これらの公共施設での活動を足掛かりに、市民の活動を増幅していく可能性があることも、現地調査や住民アンケートから見えてきました。

これらを踏まえると、本構想の整備地において、市民が活動できる場を創出することで、コミュニティやにぎわいの形成につながります。

②三豊市訪問の目的地創出

本構想の対象区域は、「三豊市都市計画マスタープラン」や「三豊市グランドデザイン」等の各種計画において、三豊市の「都市拠点」となるエリアであり、本市北部「海と島の三豊」の中心として「観光交流にぎわい創造」を担う場所と位置付けられています。

現地調査の結果においても、観光地からのアクセスが良く、三豊市への訪問者にとって主要な拠点になり得るエリアであります。

また、地元事業者へのヒアリング等から、「海」という資源活用の可能性が高いことや、観光分野を中心に地域に根差した事業者が活発に取り組み始めているということが明らかになりました。

一方で、父母ヶ浜への観光客は増加しているものの、市内での周遊にはつながっていないということ、そして、周遊を生み出すためには、訪問の目的地となる場所の創出が必要であるという課題も確認できました。

これらを踏まえ、本構想の対象区域では、観光を基軸とした産業の創出に向けて、特に訪問の目的地の創出が重要です。

③一体エリアとしての詫間地区の活性化

①及び②の基本方針を対象区域において実現するだけでなく、市民と訪問者が共存し、交わる環境や周辺地域との連携が重要です。そのために、対象区域を含む詫間地区一体を活性化していくことを本構想の基本方針とします。

3. 機能計画

(1) 実現のために創出すべき具体的な活動

前述①及び②の方針を実現するために、具体的に下表のような活動を想定します。

方針	創出すべき活動	具体的な活動シーン例
市民の活動場所創出	窓口サービスの利用	・各種手続きに必要な書類を取得する。 ・申告相談に行く。
	子育てサービスの利用	・親子の相互交流に参加する。
	カルチャースクール等	・毎週開催されるカルチャースクールに通う。 ・地元団体の会合を開催する。 ・イベントに向けてメンバーで集まって練習を行う。
	活動前後での市民間の交流	・子どもの送り迎え時に保護者同士でコミュニケーション ・カルチャースクールの前後に生徒同士でコミュニケーション ・支所訪問後に地元の人同士でコミュニケーション
	日頃の学校やクラブ活動、カルチャースクールでの活動などの発表の機会	・取り組んでいるダンスを地域のイベントで発表する。 ・子どもたちが作成した作品をイベントで展示する。 ・日頃の趣味を生かして、週末のマルシェに出店・出品する。
	近場に広い場所がないためにできない/不可視化している活動	・仕事の合間の一息休憩する。 ・散歩する。 ・家族連れでのピクニックに行く。
	周辺での活動前後の立寄り	・子どもと子育て支援センターへ行った後に、お茶を飲みに立ち寄る。 ・散歩の後に少し座って休憩する。 ・子どもの塾帰りに親子で夜ご飯を食べる。
三豊市訪問の目的地創出	周辺観光地への道中に立寄り	・父母ヶ浜へ訪問前に昼食をとる。 ・紫雲出山観光の後に土産物を購入する。 ・ドライブの途中で休憩する。 ・ゲストハウスでの夕食を購入する。
	旅の訪問スポットとして訪問	・旅行の目的地として訪問する。 ・瀬戸内国際芸術祭の展示を見るために訪問する。 ・海上やドックでのアクティビティを楽しむために訪問する。
	三豊の情報拠点として訪問	・交通手段やツアーの情報を入手し、観光プラン計画やツアーを予約する。 ・周辺スポットの情報を入手し、食事の予約等を行う。
	旅の交通拠点として訪問	・志々島に向かう船に乗船する。 ・荘内半島の岬へアクセスするため、海上タクシーに乗船する。 ・タクシーや自転車で周辺観光スポットへ移動する。

(2) 必要な機能

前述の活動に対して、必要な機能を整理しました。

方針	創出すべき活動	具体的な活動シーン例	機能		
市民の活動場所創出	窓口サービスの利用	・各種手続きに必要な書類を取得する。 ・申告相談に行く。	窓口サービス・子育てサービス・地域コミュニティ拠点機能を持つ、公共の複合施設	地域の交流に利用できる広場	カフェやレストラン、土産物店等の商業施設
	子育てサービスの利用	・親子の相互交流に参加する。			
	カルチャースクール等	・毎週開催されるカルチャースクールに通う。 ・地元団体の会合を開催する。 ・イベントに向けてメンバーで集まって練習を行う。			
	活動前後での市民間の交流	・子どもの送り迎え時に保護者同士でコミュニケーション ・カルチャースクールの前後に生徒同士でコミュニケーション ・支所訪問後に地元の人同士でコミュニケーション	十分な大きさ*のある広場 *散歩やピクニックができる広さ		
	日頃の学校やクラブ活動、カルチャースクールでの活動などの発表の機会	・取り組んでいるダンスを地域のイベントで発表する。 ・子どもたちが作成した作品をイベントで展示する。 ・日頃の趣味を生かして、週末のマルシェに出店・出品する。			
	近場に広い場所がないためにできない/不可視化している活動	・仕事の合間の一息休憩する。 ・散歩する。 ・家族連れでのピクニックに行く。			
	周辺での活動前後の立寄り	・子どもと子育て支援センターへ行った後に、お茶を飲みに立ち寄る。 ・散歩の後に少し座って休憩する。 ・子どもの塾帰りに親子で夜ご飯を食べる。			
三豊市訪問の目的地創出	周辺観光地への道中に立寄り	・父母ヶ浜へ訪問前に昼食をとる。 ・紫雲出山観光の後に土産物を購入する。 ・ドライブの途中で休憩する。 ・ゲストハウスでの夕食を購入する。	展示・アート・アクティビティなどが楽しめる観光スポット		
	旅の訪問スポットとして訪問	・旅行の目的地として訪問する。 ・瀬戸内国際芸術祭の展示を見るために訪問する。 ・海上やドックでのアクティビティを楽しむために訪問する。			
	三豊の情報拠点として訪問	・交通手段やツアーの情報を入手し、観光プラン計画やツアーを予約する。 ・周辺スポットの情報を入手し、食事の予約等を行う。	海上交通や海上アクティビティの乗降拠点	駐車場とバスやタクシーなどの陸上交通の乗降拠点	地域や観光の情報を集約・発信する拠点
	旅の交通拠点として訪問	・志々島に向かう船に乗船する。 ・荘内半島の岬へアクセスするため、海上タクシーに乗船する。 ・タクシーや自転車で周辺観光スポットへ移動する。			

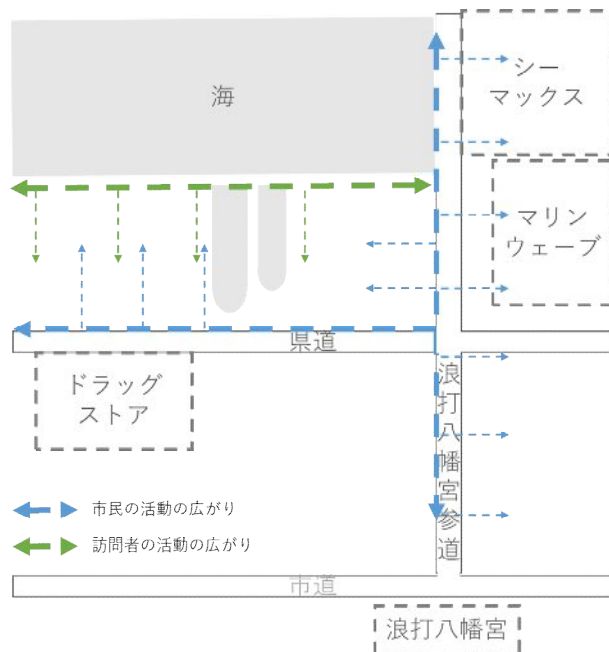
4. 配置計画

(1) 地域特性に基づくゾーニングの基本方針

本章2の基本方針を実現するために、ゾーニングとしては浪打八幡宮参道とその軸線上に地域の活動が展開しつつ、造船所跡地の海岸線沿いに訪問者向けのエリアが展開していくことを基本方針とします。

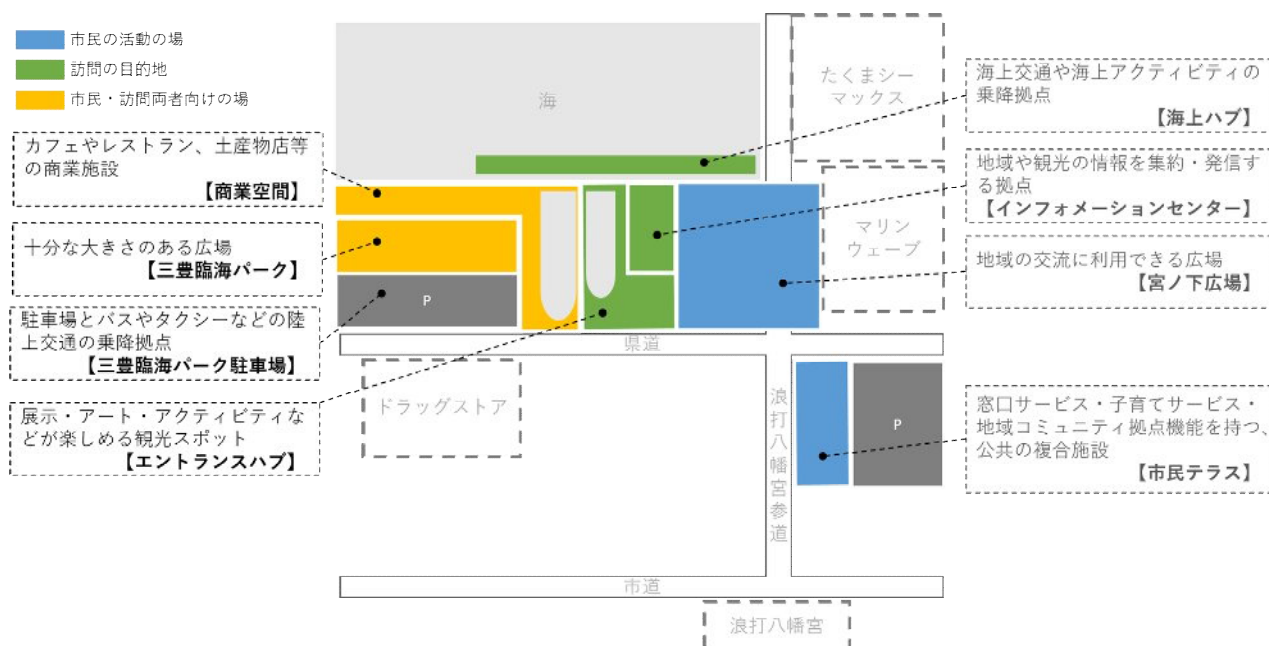
これにより、市民の活動拠点と、地域資源である海とドックを生かした訪問の目的地を創出します。また、市民・訪問者の活動が交じり合う場所も創出されます。

ゾーニングの基本方針イメージ



(2) ゾーン計画

ゾーニングの基本方針に基づき、本章3（2）で示した機能を配置したゾーン計画は、次のとおりです。



(3) 配置計画

前述のゾーン計画に基づき、具体的な配置計画と各ゾーンの整備や利用方針を示します。



5. 各ゾーンにおける具体的な取組

(1) 取組の全体像

活動の可能性を実現するためには、整備（ハード）と取組（ソフト）の両面が必要であり、主に下記のように、各ゾーンで取組を組み合わせ、活動を実現させていくことが重要です。

ゾーン		ハード面での整備	ソフト面での取組
①市民テラス	市民テラス	・ 支所・子育て支援拠点・地域コミュニティ機能をもつ施設を整備	・ 各種窓口サービス・子育て支援拠点施設の運営 ・ 地域コミュニティ施設の管理 ・ 利用者のニーズに合わせたスペース利用を企画・実施
	市民テラス駐車場	・ 約 120 台分の駐車スペースと車両動線を整備 ・ 外構を整備	・ 駐車場の管理
②インフォメーションセンター＋エントランスハブ	インフォメーションセンター	地域の情報を発信する機能を持つ施設を整備	・ センターの運営
	エントランスハブ	・ ドックの形状を生かし、内部に展示やアクティビティ用の屋内スペースを整備 ・ ドック内の屋外空間でも展示やアート、アクティビティを楽しめるような場所を整備	・ 展示・アート・アクティビティ事業の運営 ・ 展示やイベントの企画・実施
③商業空間		商業店舗を整備	・ 施設の運営 ・ イベント等の企画・実施
④三豊臨海パーク	三豊臨海パーク	多目的広場として、外構・植栽等を整備	・ 広場の管理 ・ イベントやお祭り等の会場として開放/貸出の実施 ・ イベント等の企画・実施
	三豊臨海パーク駐車場	・ 約 150 台分の駐車場スペースと車両動線を整備 ・ バス・タクシーなどの発着・待合スペースを整備	・ 駐車場の管理
⑤海上ハブ		(必要に応じて、船の乗降スペースや係留スペースを整備)	・ 船着き場利用の管理 ・ 利用者増加のための取組
⑥宮ノ下広場		-	・ イベントやお祭り等の会場として開放/貸出の実施 ・ イベント等の企画・実施

(2) 整備のイメージ

ゾーン		ハード面での整備	ソフト面での取組
①市民テラス	市民テラス	支所・子育て支援拠点・地域コミュニティ機能をもつ施設を整備	- 支所・子育て支援拠点・地域コミュニティ拠点が同じ施設内でゆるやかにつながり、利用者が交流し、にぎわいの生まれる空間を整備。 - 浪打八幡宮の参道側に面して建物を配置し、内部での活動が外から見えたり、外へ染み出したりしていくような空間を整備。
	市民テラス駐車場	- 約 120 台分の駐車スペースと車両動線を整備 - 外構を整備	－
②インフォメーションセンター＋エントランスハブ	インフォメーションセンター	地域の情報を発信する機能を持つ施設を整備	- 訪問者が気軽に出入りできるよう、海側、県道側の両方に開かれた空間に整備。 - 特に、エントランスハブと同じエリアに配置し、アクセスの確保やデザインの統一などを行う。
	エントランスハブ	- ドックの形状を生かし、内部に、展示やアクティビティ用の屋内スペースを整備 - ドック内の屋外空間でも展示やアート、アクティビティを楽しめるような場所を整備	小ドックの形状を残しつつ、必要に応じて補修や塗装を行い、産業遺構としてのドック自体を楽しめるような目的性の高い空間に整備。 ドック内空間イメージ (ドック内の一部に内部空間を設ける。屋根部分を斜面とすることでドック外からの動線の引き込みやドックに潜っていくような体験を実現。 
③商業空間		商業店舗を整備	- 施設の運営 - イベント等の企画・実施
④三豊臨海パーク	三豊臨海パーク	多目的広場として、外構・植栽等を整備	- 見通しの良い広い空間として整備し、不特定多数の人が自由に過ごすことのできる空間に整備。 - 散歩や、家族連れの訪問等、多様な用途に合わせて、必要に応じてベンチ等を設置。
	三豊臨海パーク駐車場	- 約 150 台分の駐車場スペースと車両動線を整備 - バス・タクシーなどの発着・待合スペースを整備	－
⑤海上ハブ		(必要に応じて、船の乗降スペースや係留スペースを整備)	- 船着き場利用の管理 - 利用者増加のための取組
⑥宮ノ下広場		－	- イベントやお祭り等の会場として開放/貸出の実施 - イベント等の企画・実施

6. 市民テラスの整備内容

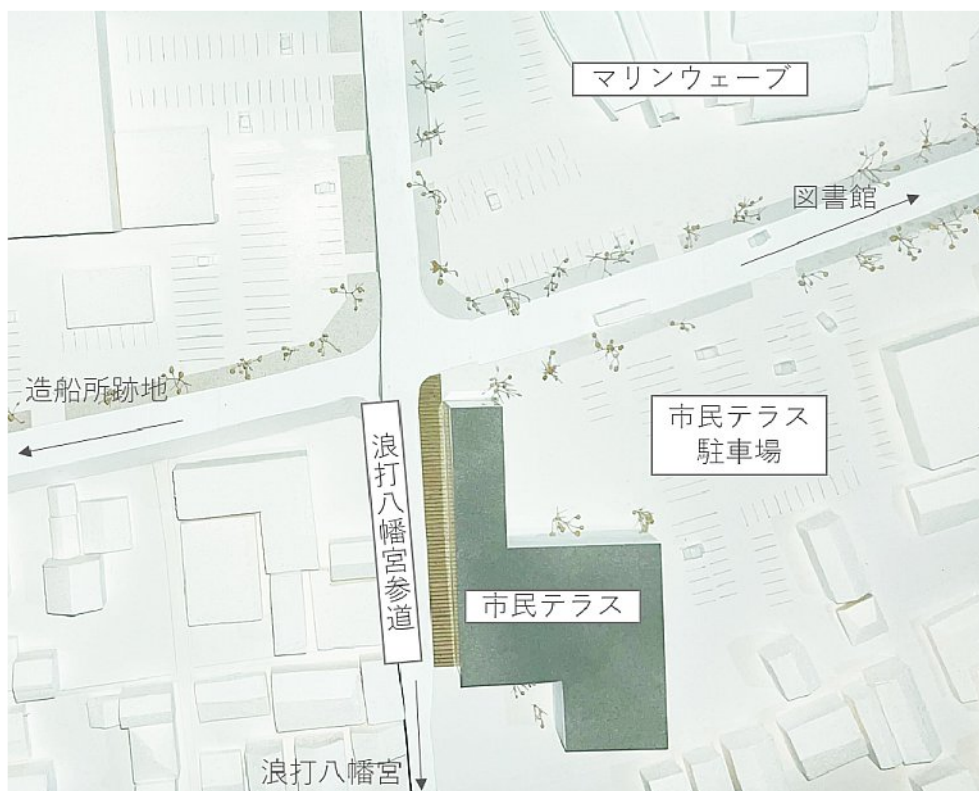
(1) 整備の概要

詫間庁舎、詫間福祉センター、詫間勤労会館、詫間町公民館第3分館の機能を集約した複合施設を整備します。その上で更なるコミュニティ・にぎわい創造を促進していくことを目的として、機能・配置計画を作成しました。

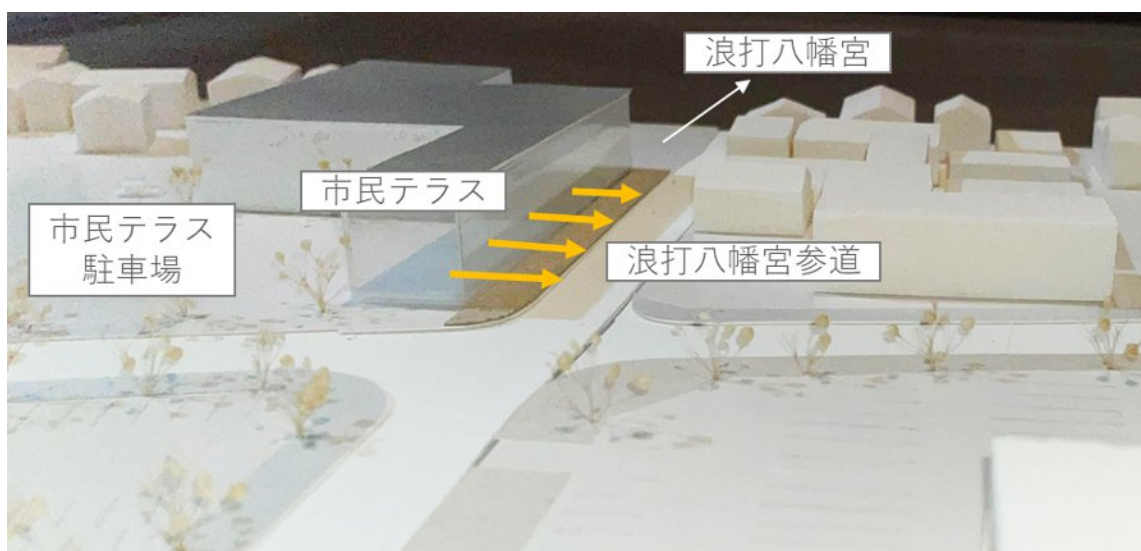
配置については、図書館側に利用者向けの駐車場、造船所跡地側に建物を配置し、浪打八幡宮参道沿いに活動が可視化・広がっていく計画です。

また、建物は低層（1-2階建て程度）とし、上記の機能が分断されることなく、緩やかにつながり、利用者の交流やにぎわいが生まれる空間づくりを目指します。

市民テラスの配置イメージ(1/2)

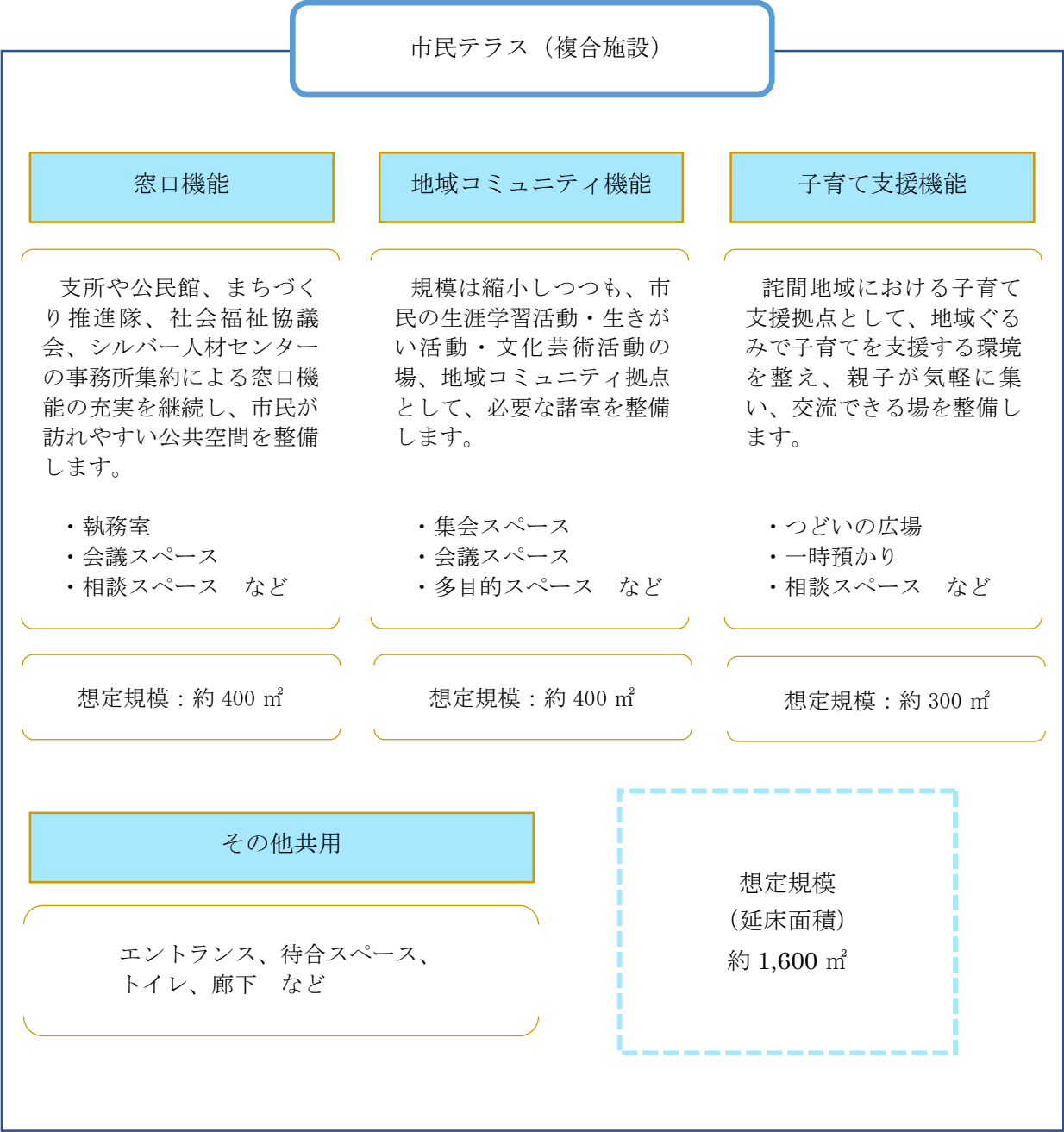


市民テラスの配置イメージ(2/2) (橙矢印方向に活動が広がるイメージ)



(2) 市民テラスの機能と面積

市民テラスの必要機能と想定規模を整理します。



(3) 地域コミュニティスペースにおける面積の算出について

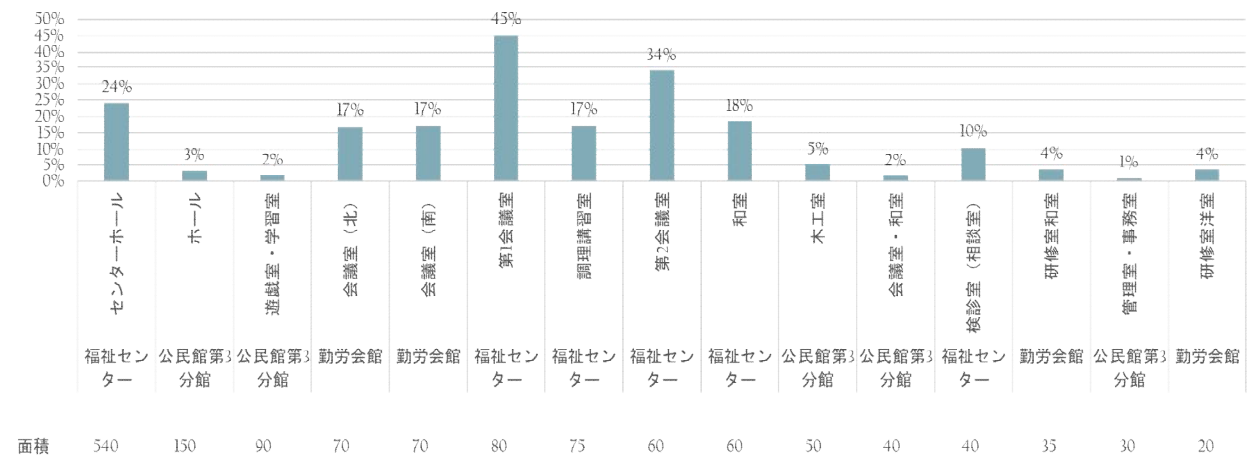
地域コミュニティのスペースについては、平成 30 年度の詫間福祉センター、詫間勤労会館、詫間町公民館第 3 分館の利用状況に基づき、それらの活動が同程度行われた場合に十分かつ適切な面積を算出しました。

結果、約 80 ㎡の多目的室を 4 部屋整備した場合の稼働率は約 60%程度となる見込みであり、80 ㎡の多目的室を 3～4 部屋設けることが適切な面積と考えます。

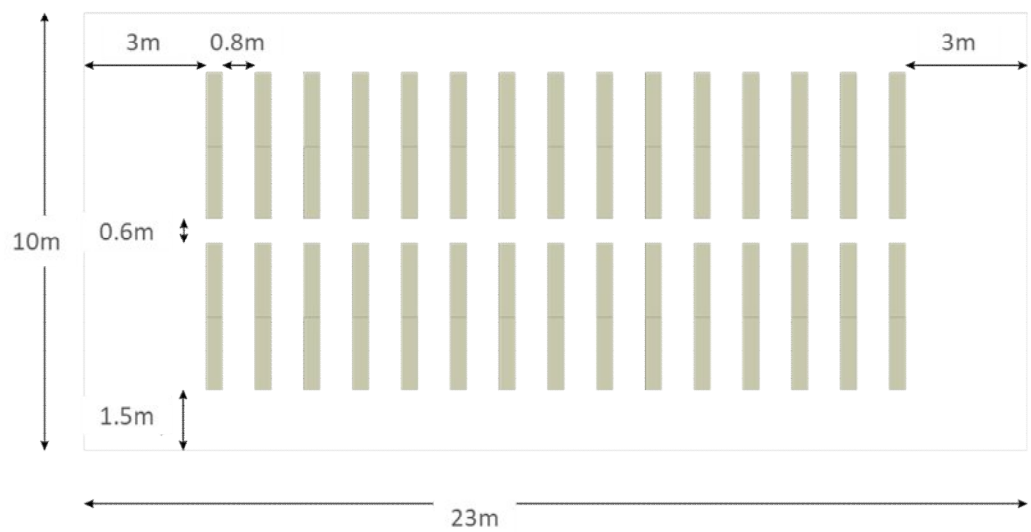
ただし、面積と部屋数の算出においては、下記を前提としました。

- ・福祉センターのホールを利用するような人数規模の大きい活動については、利用実績を踏まえ約 120 人の収容が必要であることから、約 230 ㎡程度の面積は確保する必要があります（下図参照）。よって、80 ㎡の多目的室を 3 部屋連結することで利用が可能になります。
- ・詫間町公民館第 3 分館のホールを利用する活動については、80 ㎡の多目的室を 2 部屋連結することで利用可能となります。

各部屋の利用状況（稼働時間 100%を 1 日 9 時間稼働、年間 365 日として計算。）



120 人収容時に想定されるスペースの利用方法



7. 詫間庁舎周辺整備に伴う交通計画の考え方

(1) 道路の計画条件

交通計画の検討にあたり、造船所跡地と市民テラス、マリンウェーブに面する県道詫間仁尾線（路線区間 起点：丸亀詫間豊浜線 終点：紫雲出山線）に関する前提条件となる各諸元について、道路構造令をもとに整理を行います。

1 道路等級・道路区分

- ・ 県道詫間仁尾線は「地方部-その他の道路」に分類されることから、道路等級は第3種となります。
- ・ 「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査」より、県道詫間仁尾線の平日24時間自動車類交通量は、11,392台を記録していることから、道路区分は第3種第2級となります。

道路の区分

道路の存する地域 高速自動車道及び 自動車専用道路又はその他の道路の例	地方部	都市部
	第1種	第2種
高速自動車道及び自動車専用道路	第1種	第2種
その他の道路	第3種	第4種

第 3 種道路の区分

道路の種類	計画交通量 (単位 1 日につき台)	20,000 以上	4,000 以上 20,000 未満	1,500 以上 4,000 未満	500 以上 1,500 未満	500 未満
	道路の存する 地域の地形					
一般国道	平地部	第 1 級	第 2 級	第 3 級		
	山地部	第 2 級	第 3 級	第 4 級		
都道府県道	平地部	第 2 級		第 3 級		
	山地部	第 3 級		第 4 級		
市町村道	平地部	第 2 級		第 3 級	第 4 級	第 5 級
	山地部	第 3 級		第 4 級		第 5 級

2 幅員構成

既存の道路における標準断面

- ・「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」より、県道詫間仁尾線の標準の幅員構成として以下を設定します。

道路部幅員 16.00m
車道部幅員 9.00m
歩道幅員 3.50m
車線数 2

県道詫間仁尾線の幅員構成（路線区間 起点：丸亀詫間豊浜線 終点：紫雲出山線）

出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

付加車線の設ける箇所の幅員

- ・道路構造令より付加車線を設ける箇所の直進車線の幅員は 3.25m、付加車線の幅員は、2.75m と設定します。

普通道路の車線の幅員

車線の種類 道路の区分		単路部の車線の幅員	付加車線を設ける箇所 の直進車線の幅員	付加車線の幅員
第 3 種	第 1 級	3.5	3,5	3.25, 3.0 又は 2.75(2.5)
	第 2 級	3.25〔3.5〕	3.25〔3.5〕	
	第 3 級	3.0	3.0	
	第 4 級	2.75	2.75	
第 4 種	第 1 級	3.25〔3.5〕	3.25 または 3.0	
	第 2 級	3.0	3.0 または 2.75	
	第 3 級			

〔 〕 は、交通の状況により必要がある場合の幅員

（ ） は、都市部の右折車線におけるやむを得ない場合の縮小値

3 設計速度

- ・道路構造令より、第3種2級の道路における設計速度は60km/hと設定します。

道路区分別の設計速度

区分		設計速度（単位1時間につきキロメートル）	
第1種	第1級	120	100
	第2級	100	80
	第3級	80	60
	第4級	60	50
第2種	第1級	80	60
	第2級	60	50又は40
第3種	第1級	80	60
	第2級	60	50又は40
	第3級	60, 50又は40	30
	第4級	50, 40又は30	20
	第5級	40, 30又は20	
第4種	第1級	60	50又は40
	第2級	60, 50又は40	30
	第3級	50, 40又は30	20

(2) 整備区域周辺の交通計画の考え方

①交通計画の前提条件

市民テラス、マリンウェーブ、造船所跡地の駐車場への入庫、出庫車両動線及び、交通計画の前提条件を下図に示します。

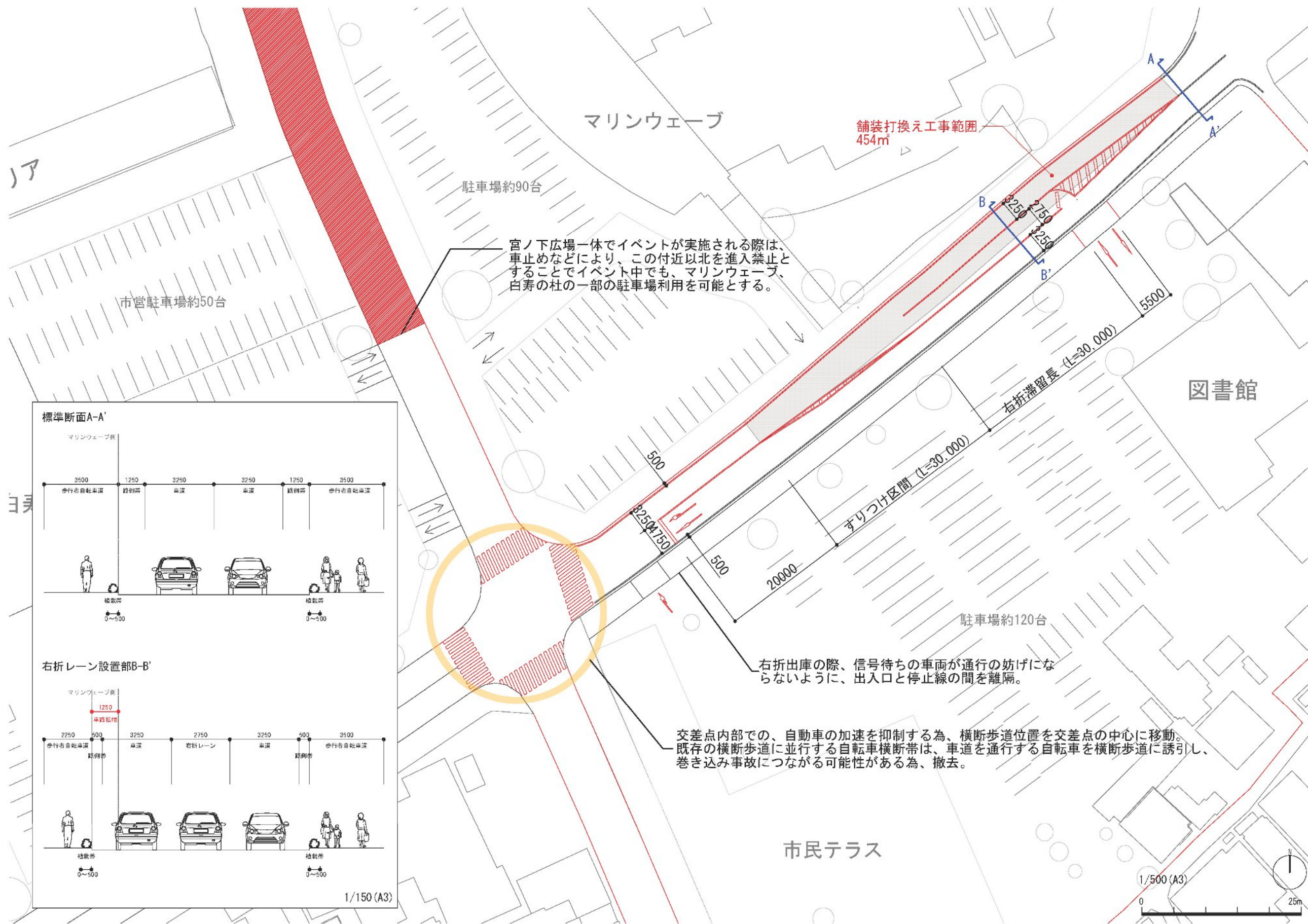
- ・市民テラスは、これまで県道詫間仁尾線に面して複数の施設が立地しており、施設ごとに駐車場の出入口が設置されていたため、市民テラスとしての一体的な駐車場の整備に伴い、県道詫間仁尾線への駐車場出入口の集約を図ります。
- ・令和2年に実施された県道詫間仁尾線の交通量調査では、右折が原因で車両がスムーズに流れない旨の調査結果が示されています。市民テラスでも同様に右折入庫しようとする車両が原因で渋滞が発生しうると考えられます。以上より、市民テラス駐車場への右折入庫が、県道詫間仁尾線における松崎方面への交通容量の低下を防ぐために、市民テラス駐車場への右折レーンの設置を検討します。
- ・造船所跡地駐車場も同様に、右折入庫が、県道詫間仁尾線における須田方面への交通容量の低下を防ぐために、造船所跡地駐車場への右折レーンの設置を検討します。
- ・造船所跡地の駐車場は、経面方面からの出入口と、県道詫間仁尾線からの2か所に出入口を設けます。
- ・マリンウェーブと市営駐車場の間の道路の歩行者専用道路化については、まちの活性化などを図るため、曜日や時間指定による歩行者専用道路の設定やイベント時の規制は既存駐車場の利用を考慮した制限の可能性を検討します。



交通計画の前提条件と車両の出庫、入庫動線

②市民テラス駐車場、宮ノ下広場周辺の交通計画

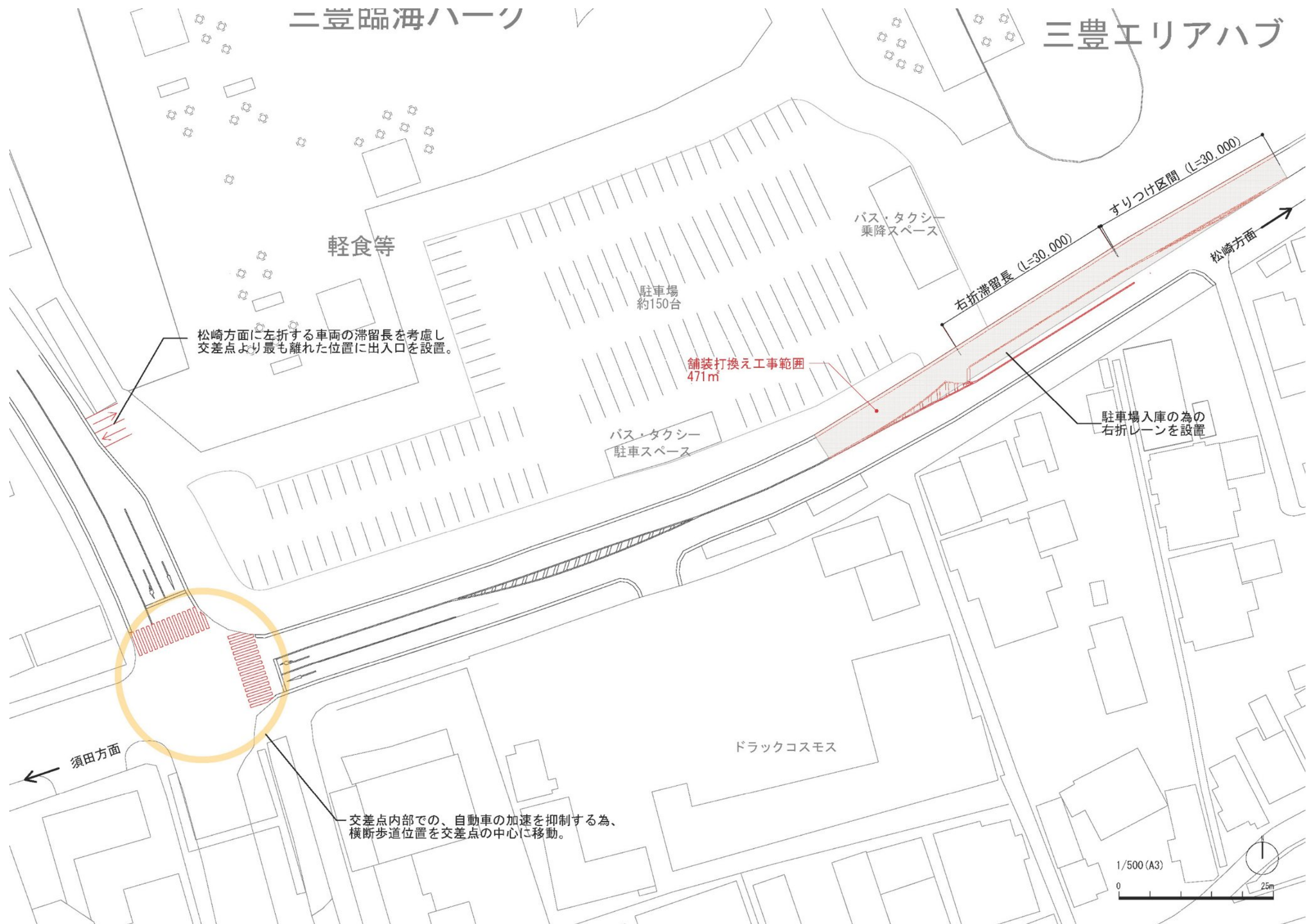
- ・ 須田方面から東進する車両の右折レーンの付加車線長は、設計速度から算出される原則に必要な長さ（すりつけ区間長）と滞留に必要な長さ（滞留長）から構成します。すりつけ区間長は、「道路構造令の解説と運用（令和３年）」より、設計速度 60km/h の場合の地方部の従道路及び、都市部の道路である 30m とします。滞留長は、小型自動車が 5 台程度滞留可能な長さである 30m とします。右折レーンの付加車線長計 60m を確保できる位置に出入口を設置します。
- ・ 市民テラス駐車場の県道詫間仁尾線に出庫する西側出入口は、右折出庫専用の出入口とし、信号待ちの車両が、通行の妨げにならないように、出入口と停止線を離隔することが望ましいと考えられます。この点については、県、警察など関係機関と協議しながら検討します。
- ・ 市民テラス北西交差点は、交差点右左折車両の加速を抑制する為、横断歩道位置を交差点の中心に寄せ、現状横断歩道に平行する自転車横断帯は、車道を通行する自転車を横断歩道に誘引し、巻き込み事故につながる可能性があるため、撤去することが望ましいと考えられます。この点については、県、警察など関係機関と協議しながら検討します。



市民テラス駐車場、宮ノ下広場周辺の交通計画

③造船所跡地の駐車場周辺の交通計画

- ・ 駐車場西側の出入口は、松崎方面に左折する車両の滞留長を考慮し、交差点より最も離れた位置に設置します。
- ・ 駐車場南側の出入口は、松崎方面から西進する車両が入庫するための右折レーンを設置します。
- ・ 交差点の路面標示は、交差点内部での、自動車の加速を抑制するため、横断歩道位置を交差点の中央に寄せることが望ましいと考えられます。この点については、県、警察など関係機関と協議しながら検討します。



造船所跡地の駐車場周辺の交通計画

8. 基本構想の実現を通してめざすべき効果

(1) ゾーン間・周辺との連携によって生み出す効果

本構想では、ゾーンごとに整備の方針等を整理しましたが、各々のゾーンが独立して存在するのではなく、一体のエリアとして「コミュニティ・にぎわいの創造」をめざしていくべきです。

そのためには、ゾーン間、また周辺との連携により、周遊や立寄りを生み出していくことが必要です。具体的には次の 5 つの連携により、効果を一層引き上げることにつながります。

連携するゾーン	効果
①マリンウェーブ・たくまシーマックス ・たくまポートメモリアルパーク・市民テラス ・宮ノ下広場	訪問者が周遊することで、人の流れを可視化・創出する。 また、複数施設の利用を促進するほか、市民間での交流を生む。
②海上ハブ・宮ノ下広場	海上ハブを利用する訪問者が宮ノ下広場へ立寄ることで、市民との交流を生む。 また、市民テラス・商店街側への周遊も促進し、新たな人の流れや交流を創出する。
③海上ハブ・エントランスハブ・商業空間 ・三豊臨海パーク	訪問者が周遊することで、新たな人の流れや活動を創出。 また、対象区域内での滞在時間の延伸や、市内観光の周遊を促進。
④周辺の事業所・三豊臨海パーク	周辺に勤務する人も三豊臨海パークへ立寄ることで、にぎわいを創出するほか、新たな交流を生む。
⑤周辺のスーパー等の施設・三豊臨海パーク ・商業空間	市民が三豊臨海パークへ立寄ることで人の流れを創出するほか、市民同士や、市民と市外からの訪問者との交流、新たな消費行動を促進する。



(2) 三豊市内で広域的にめざすべき効果

前述のゾーン間・周辺との連携に加えて、三豊市全体の視点においても、次の 3 つの効果をめざしていくことが必要です。

- ・周辺住民に限らず、全市民にとっての公共空間として利用され、市全域から人が訪れることで、市民にとっての重要な活動拠点になることをめざします。
- ・エントランスドックの展示・アート・アクティビティ、商業空間での事業、三豊臨海パークでのイベント等では、三豊市の歴史や文化、地場産品等を生かした企画を行い、市民にとっても、市外からの訪問者にとっても、三豊を象徴するような場所になることをめざします。
- ・紫雲出山や父母ヶ浜、栗島、志々島などの周辺の訪問目的地と連携することで、市内での周遊を促進し、滞在時間の延伸や観光事業の広がりをめざします。

4章 事業の進め方

1. 整備手法

(1) 事業手法の整理

3章の基本構想において示した各ゾーン計画について、整備のための事業手法を民間活力の導入可能性も含めて整理します。はじめに、官民連携を含む事業手法の概要を下表に示します。

事業手法一覧①

事業手法		公直接建設方式	リース方式	DB 方式	DBO 方式
仕組みの概要		資金調達、建設、運営に関わる全ての業務を公共が行う	民間が資金を調達し、施設を建設して、民間から公共へ施設をリースする	資金調達を除き設計・建設までを民間へ一括して委ねる	資金調達を除き設計・建設・管理運営を民間へ一括して委ねる
資金調達		公共	民間	公共	公共
建設主体		公共	民間	民間	民間
土地所有者		公共	公共	公共	公共
建物所有者		公共	民間	公共	公共
運営主体		公共	公共	公共	民間
		民間	民間	民間	
評価	民間の創意工夫の発揮	・ 運営の委託方法によっては創意工夫が期待できる		・ 設計から管理運営までトータルに創意工夫が発揮でき、工期短縮も見込まれる	・ 設計から管理運営までトータルに創意工夫が発揮でき、工期短縮も見込まれる ・ 運営を考慮した設計・施工が期待できる
	財政負担軽減効果	・ 建設費用は公共負担 ・ 仕様発注、単年度契約が基本となるため、財政負担軽減の観点からのコスト削減の効果は限定的であるが、合併特例債やその他の補助金の活用が可能	・ 設計から管理運営まで性能発注によるコスト削減が期待できる ・ 延べ払いにより財政負担を平準化することが可能 ・ 金利は、公共金利より高いが、コーポレートファイナンスとなることから PFI よりは低い	・ 設計から管理運営までトータルに創意工夫が発揮でき、事業費の削減も見込まれる	・ 設計から管理運営までトータルに創意工夫が発揮でき、事業費の削減も見込まれる
	留意事項	・ 工事にあたり、行政や設計者のチェック機能が働きやすい	・ デザインの品質等が期待と異なる可能性がある	・ デザインの品質等が期待と異なる可能性がある	・ デザインの品質等が期待と異なる可能性がある
事例		一般的な公共施設	・ 道の駅サーモンパーク千歳	・ 鳴門市新庁舎	・ 道の駅京丹波味夢の里

事業手法一覧②

事業手法		PFI 方式				定期借地方式
		BTO (Built-Transfer-Operate)	BOT (Built-Operate-Transfer)	BOO (Built-Own-Operate)	コンセッション	
仕組みの概要		民間が資金調達し、施設を建設して、公共に所有権を移転し、施設の維持管理・運営を事業期間終了時まで行う	民間が資金調達し、施設を建設して、整備後も所有し続けたまま維持管理・運営を行い、事業期間終了時に公共へ所有権を移転する	民間が資金を調達し、施設を建設して、維持管理・運営を行い、事業終了時点で民間が施設を解体・撤去する	民間が公共から事業運営権を取得し、改修投資等を含め、全面的にサービス提供を行う	民間が公共から期間を区切って借地をし、施設を建設して、維持管理・運営を行う
資金調達		民間	民間	民間	—	民間
建設主体		民間	民間	民間	—	民間
土地所有者		公共	公共	公共	公共	公共（借地）
建物所有者		公共	民間	民間	公共	民間
運営主体		民間	民間	民間	民間	民間
評価	民間の創意工夫の発揮	・設計から管理運営までトータルに創意工夫が発揮でき、工期短縮も見込まれる			・管理運営に関する創意工夫が期待できる	・民間の創意工夫を生かした機能導入と施設運営が可能 ・運営を考慮した設計・施工が期待できる
	財政負担軽減効果	・設計から管理運営まで性能発注によるコスト削減が期待できる ・民間金利は公共金利より割高となるため、DBO と比較すると VFM（※ 1）が下がる ・国の補助金を活用できる			・管理運営段階のコストは民間負担となり、コスト削減が期待できる	・施設整備に行政負担は生じず、借地料を得ることができる（無料での賃借の場合もある）
	留意事項	・デザインの品質等が期待と異なる可能性がある ・SPC の組成等の事務費が生じ、事業規模によっては削減効果（VFM）を生じない場合がある ・事業規模や要件設定により、民間事業者の参入意欲が低いものとなる可能性がある ・PFI 法に基づく手続きが生じ、整備までの全体スケジュールが延びる場合がある			・施設改修等による既存施設の活用が前提となる	・事業者選定・契約以降は民間事業者の独自運営となるため、選定段階で行政の考えや目標を満たす条件設定が必要
事例		・道の駅いぶすき（JV 型） ・道の駅ようか但馬蔵（サービス購入型）	・桑名市図書館等複合公共施設 ・稲城市立 i プラザ	・東京国際空港国際線地区旅客ターミナルビル	・仙台空港	・オガール紫波 ・ハマミーナ（定借 + BOT） ・Bivi 藤枝

※ 1 バリュ・フォー・マネーの略。従来方式と比べて PFI の方が総事業費をどれだけ削減できるかを示す割合

(2) ゾーン計画に合わせた運営主体・整備主体・事業手法の整理

ゾーン計画及び各機能の考え方を踏まえ、下表のとおり運営主体、整備主体及び事業手法を示します。

①市民テラス

エリア	市民テラス
機能の考え方、運営主体・事業手法を判断するポイント	・行政・公的機能が中心であり、主な機能である庁舎機能は外部委託するものではない。
運営主体	・庁舎及び地域コミュニティ拠点機能は三豊市 ・子育てサービス機能は運営を委託することを想定
整備主体	・三豊市
事業手法	・公設公営 ※子育て支援拠点施設については指定管理を行う場合もある
備考	・PFI 事業については簡易的な VFM の検討により導入の可能性は低いと想定される（当事業の規模は他事例に比べて小さくかつ交付金及び合併特例債により自治体負担割合が小さいことから、民間による削減効果が限定的となり、PFI 事業独自の追加費用も加味すると VFM が発揮されない） ・公設において基本的な設計・デザイン方針をまとめた上でデザインビルド方式の採用することは、事業費削減の点では有効と考えられる

②インフォメーションセンター＋エントランスハブ

エリア	インフォメーションセンター＋エントランスハブ
機能の考え方、運営主体・事業手法を判断するポイント	・三豊市のシンボルとして、情報発信・交流の拠点となる ・エリアのシンボルとして印象的なデザイン、空間とすることが必要であり、市として重点的なデザインコントロールが必要 ・施設の機能や展示内容について今後詳細な検討が必要であり、地域住民や地域団体の参画も含めて、市が検討を主導することが望ましい
運営主体	・地域団体又は公共施設の管理運営に長けた団体 ※地域の企業や各種団体を巻き込んだ企画や運営を行えることが望ましい
整備主体	・三豊市
事業手法	・公設民営 ※指定管理を想定
備考	・公的整備であるが、現段階での施設の要件設定が難しく、デザインコントロール上も市主体の整備が望ましいため、PFI 事業は適さないと考えられる

③商業空間

エリア	商業空間
機能の考え方、運営 主体・事業手法を 判断するポイント	・市民、観光客を呼び込むためには施設のブランディングと一体的なマネジメント、創意工夫が求められる ・公共でのマネジメントは難しく、財政上も市としてはエリア全体の中で力点を置いた整備が必要であるため、民間のノウハウが強く求められる商業空間においては、積極的に民間活力の導入を進めることが望ましい
運営主体	・商業空間のブランディング・マネジメントが可能な民間企業
整備主体	・商業空間運営者
事業手法	・民設民営（事業用定期借地を想定）
備 考	・三豊の独自性を出すため、地元テナント等を導入する仕組みが必要 ・臨海パークやエントランスハブとの連携方策について検討を進める必要がある ・地元企業の JV による施設整備の可能性等について検討が必要

④三豊臨海パーク

エリア	三豊臨海パーク
機能の考え方、運営 主体・事業手法を 判断するポイント	・広場の積極的な利活用のためには、隣接する商業施設やインフォメーションセンター側と連携した運営が必要 ・市民の憩いの場・活動の場にもなるため、公共的な位置づけが望ましい ・面積が商業空間に比べ大きく、エリア全体を民間整備で行うには負担が過大となることが想定される
運営主体	・エントランスハブと同一の運営者又は商業空間と同一の運営者
整備主体	・三豊市
事業手法	・公設民営 ※指定管理を想定
備 考	・エリアの一部を指定管理者の自主事業対象とし、民間による創意工夫の余地を残すことで、整備費の削減及び活発な利活用につながる。今後はより詳細な検討が必要となる ・今後の商業空間の検討において、民間事業者による整備意向が高い場合は、商業空間とセットでも民間整備とする手法も考えられる ・運営主体はエントランスハブ及び商業空間の機能の具体的な検討を経て、エリア全体のテーマや運営方針の中で要件を付する必要がある

⑤海上ハブ

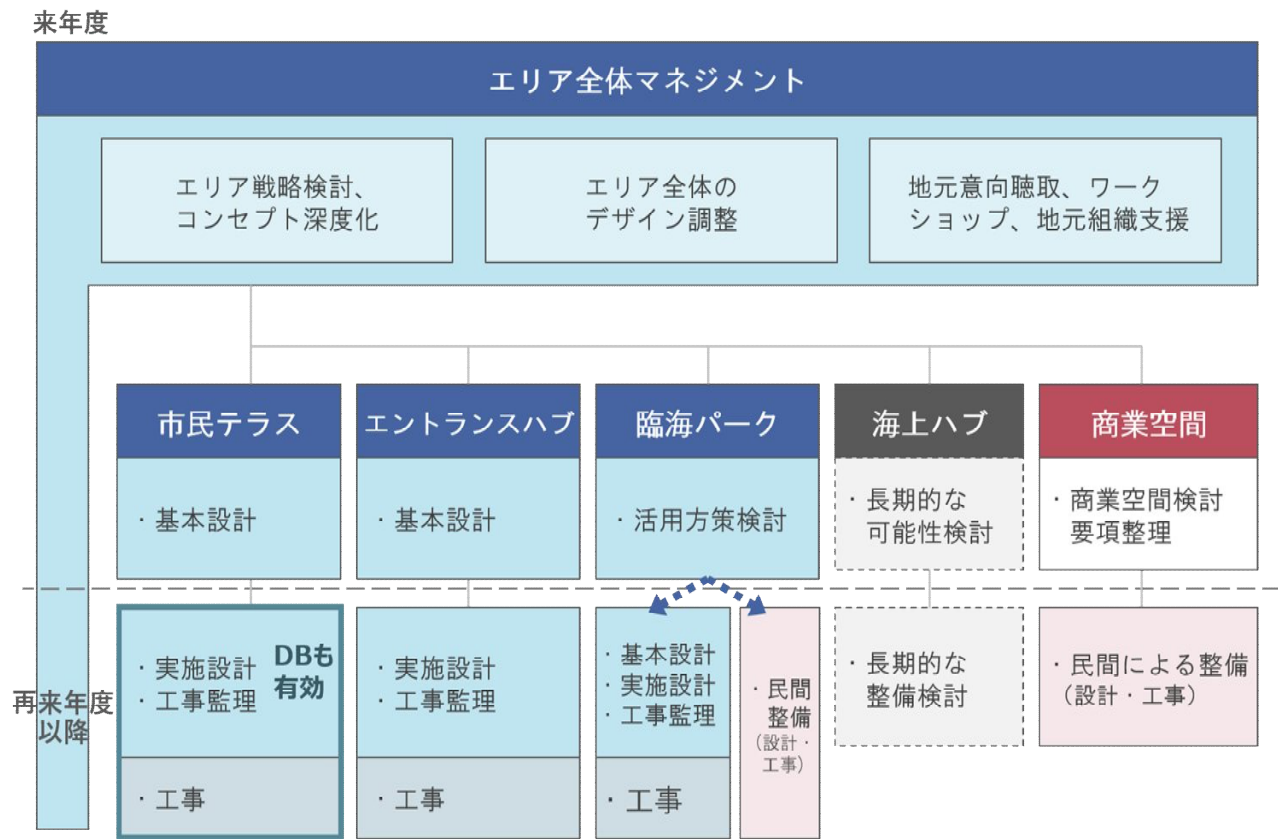
エリア	海上ハブ
機能の考え方、運営 主体・事業手法を 判断するポイント	・運営主体が海上ハブの利用を促進するような活動が必要 ・現時点では整備需要の把握が十分でないが、詫間庁舎周辺エリアの拠点性、魅力の向上により、海上アクセス需要が増加する可能性がある ・本構想では、将来的な整備可能性について検証を進める位置づけ
運営主体	・三豊市又は地域団体（必要に応じて立上げ）あるいは、船着き場の運営・管理ができる民間企業や JV（今後要検討）
整備主体	・三豊市
事業手法	・公設公営又は公設民営（指定管理）（今後要検討）
備 考	・現在の港湾区域指定では民間整備は難しい ・三豊市による整備においても既存棧橋との調整が必要

(3) エリア全体での効果的な整備に向けて

本構想においてエリア全体の基本方針及び各ゾーンの機能を示しましたが、ゾーン毎のバラバラな整備ではなく、エリア内での相乗効果が発揮できるようにするためには、全体のエリア戦略検討の詳細化と計画・整備段階におけるエリア全体のマネジメントが必要となります。特に、エントランスハブ、臨海パークのコンセプト・機能の具体化により、公共として訴求力の高いテーマ設定とエリア整備を行い、それによって民間事業者の積極的な参画を促し、エリアテーマに沿った魅力的な商業空間が整備されるという流れをつくることが重要となります。その際に、地域団体や地元事業者がエリア整備後の運営において主体性を発揮できるよう、計画段階から巻き込みながら整備を進めていくことも大切になります。

以上の考えのもと、今後必要となる業務の全体像を以下に示します。

今後必要となる業務（案）

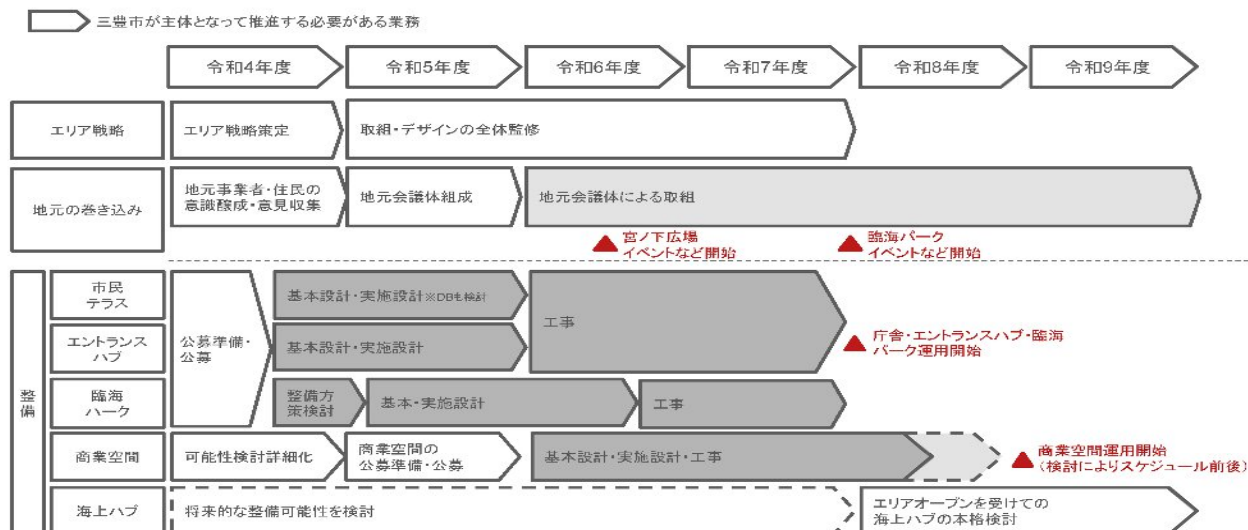


2. スケジュール

(1) 中期的な取り組みの計画

上記の取組の全体像に基づき、令和4年度以降においては、下記のスケジュールでの取組の推進を想定します。

今後の想定スケジュール



※現時点での想定スケジュールであり、今後変更となる可能性があります。

(2) 令和4年度の取組におけるポイント

令和4年度においては、以下をポイントに取り組んでいくべきと考えます。

① エリア戦略

- ・訪問者を対象とした事業の位置づけ・目指すべきインパクトの明確化
 - (i) 三豊市全体の観光戦略における位置づけの明確化
 - (ii) 訪問者によるインパクトの定量化と目標設定
- ・上記を実現するための、誘客のための戦略立案
 - (i) エリアのブランディング・テーマ設定
 - (ii) マーケティングの計画立案
 - (iii) 上記で設定した目標の実現のための年度毎計画立案

② 地元の巻き込み

- ・計画における市民の理解醸成、意見反映のための定期的な説明会の実施
- ・地元事業者の参画に向けたワークショップの開催、地元会議体の立上げの検討
- ・マリンウェーブ、たくまシーマックス等の周辺施設や地元事業者との継続的なワークショップの開催による、連携方法の具体化

③整備

- ・本構想における検討・エリア戦略・地域の意見に基づいた全体エリアデザインの詳細化
 - (i) 浪打八幡宮参道を軸とした活動の連携・動線計画を実現するための全体計画の落とし込みと調整
 - (ii) エリア戦略に基づく計画の調整
 - (iii) 地域意見の反映
- ・産業遺構としてのドック活用方法の具体化（エントランスハブ）
 - (i) アートや空間デザインによるドックの空間的な活用可能性の検討
 - (ii) 地域住民にとっての意味を理解したデザイン・活用方法の検討
- ・臨海パークの活用方策とそれに合わせた整備方針の検討
- ・民間需要や地元事業者の意向を踏まえた商業空間の機能、規模及びテーマの具体化
- ・海上ハブの需要創造と、その運用・整備計画に向けた検討調査

④継続的かつ柔軟な検討の推進

- ・事業展開や活用状況に合わせて、随時計画を見直し、各エリアの用途や使い方についてもフレキシブルに変更・更新を行っていく。
- ・財源は合併特例債を想定としているが、継続的にその他の財源確保も検討する。

⑤その他

- ・交通計画や環境・港湾関連の法制度については、関係機関との協議・調整を行い、必要に応じて計画の変更も含めた対応を行う。