

4.4. 厳島港宮島口地区旅客ターミナル



出典：国土地理院ウェブサイト (https://www.gsi.go.jp/) ※広島県が加工し作成

1) プロポーザル趣旨

「世界遺産の玄関として」

宮島口地区は、日本有数の観光地である「世界遺産・宮島（厳島神社）」の対岸に位置しており、本土と宮島を " つなぐ " 交通の結節点として、宮島とともに発展してきた場所です。

当地区には、世界から年間 400 万人の観光客が訪れていますが、フェリーターミナルの老朽化に加え、滞留性・回遊性の不足により、その特性を十分に活かせておらず、現状は、宮島に向かうための通過点に過ぎない状況です。

この度、埋め立てにより新しく生まれた場所に、新しいフェリーターミナルを建築することとなりました。

新しいフェリーターミナルには、「宮島口地区まちづくりグランドデザイン」に基づき、世界遺産・宮島の玄関口にふさわしい、「宮島との " つながり " を意識した景観形成」が求められるとともに、これまでの通過点から観光拠点に転換させるために、人と人を " つなぐ " 「新たな賑わいの創出」が求められます。

併せて、宮島口地区で生活する人々や、通勤・通学・通院などの生活航路として利用している島民の人々が、持続的に生活を営み、未来に渡ってまちの活力を " つないでいく " た

めには、「観光と生活の共存」も必要です。
ここでしかできない「建築」、ここでしか得ることができない「新しい魅力」を生み出したい。
一緒に、この課題に取り組む設計者を選定するために、プロポーザルを実施します。

(中略)

「宮島口地区まちづくりグランドデザイン※」に基づく、次の (ア) ～ (ウ) の評価テーマに対する建築のコンセプトについて、提案を記述してください。

(※ 宮島口地区のまちづくりを進めるにあたり、「宮島口まちづくり国際コンペ」を廿日市市が開催し、国内外の方々から幅広くまちづくりのアイデアを募り優秀賞 3 作品が選出され、これらを参考に、「宮島口地区まちづくりグランドデザイン」が策定されています。)

(中略)

2) プロポーザル審査委員 (所属・役職は当時のもの)



伊東豊雄
伊東豊雄建築設計事務所



古谷誠章
NASCA
早稲田大学教授



曽我部昌史
みかんぐみ
神奈川大学教授



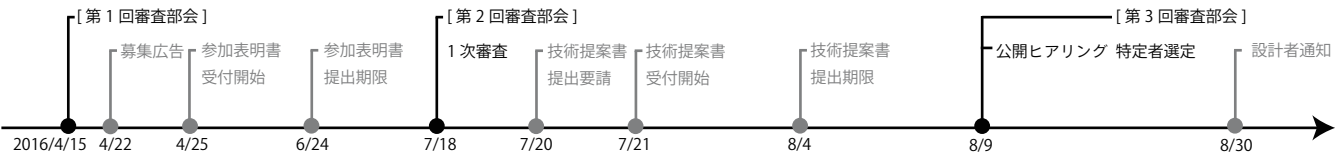
橋爪紳也
大阪府立大学教授



千代章一郎
広島大学大学院准教授

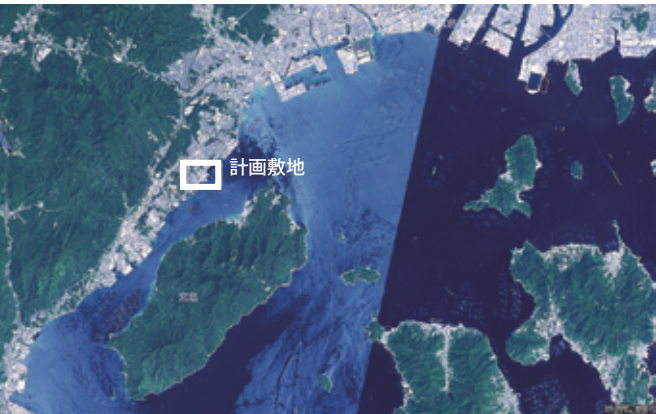
原田忠明
廿日市市副市長

宮地正人
広島県土木建築局
建築技術部長



- (ア) 世界遺産・宮島の玄関口にふさわしい、「宮島との " つながり " を意識した景観形成」
- (イ) 人と人を " つなぐ " 「新たな賑わいの創出」
- (ウ) 未来に渡ってまちの活力を " つないでいく " ための「観光と生活の共存」

厳島港宮島口地区旅客ターミナル設計業務公募型建築プロポーザル説明書より抜粋



出典：国土地理院ウェブサイト (https://www.gsi.go.jp/) ※広島県が加工し作成

所在地	廿日市市宮島口一丁目地先
施設用途	ターミナル
敷地面積	約 9,800㎡
延べ床面積	約 3,420㎡
用途地域及び地区の指定	市街化調整区域 (用途地域：指定なし) 建蔽率 70%、容積率 400% 景観計画区域、瀬戸内海国立公園 (普通地域) 指定なし。ただし、耐火性・耐震性・耐久性に配慮。
主要構造	指定なし。ただし、耐火性・耐震性・耐久性に配慮。
建設工事費	約 200,000 万円
建設期間	14 ヶ月 (予定)

3) 設計者選定までのプロセス

一次審査(7月18日)

グランドデザインに基づく、世界遺産・宮島の玄関口にふさわしい「宮島との“つながり”を意識した景観形成」、人と人を“つなぐ”「新たな賑わいの創出」、未来に渡ってまちの活力を“つないでいく”ための「観光と生活の共存」の3つの観点から評価が行われた。

一次審査は、全国から寄せられた109案から技術提案書を求める設計者を5者程度選定することを目的として行われた。そのプロセスは以下の通りである。

- ① 109案に対して審査員が投票(一人10票)を行った。3票以上獲得した11案の中から8案、2票以下を獲得した案の中から2案、合わせて10案が選定された。
- ② 選定された10案について、再度投票を行った。1票を獲得した7案の中から3案が絞り込まれ、6票、5票、3票を獲得した3案と合わせて6案が選出された。
- ③ 選定された6案について、再度投票を行った結果、5案が1次審査通過案として選出された。



審査過程で絞られた6案

公開プレゼンテーション及び二次審査(8月9日)

5者による公開プレゼンテーション、ヒアリングが開催されたのち、二次審査が行われた(非公開)。議論の中で2案に絞られたのち、特定者が決定された。下記に特定者と次点者の評価を記述する。

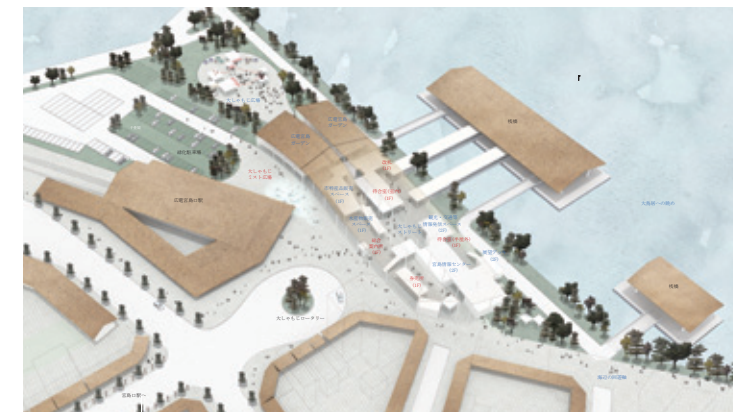
特定者の提案は、周辺地域の人の流れを踏まえた計画や周辺地域との一体性を考えて計画されている点が高く評価されました。加えて、半外部空間が大きく、内部空間との関係性を曖昧とすることで境界性を作り出し、そこに、南西から北東へと続くS字型ストリートが非常にうまく計画されている点や規模の違う商店や棧橋など大小様々な建物をひとまとめにした屋根の造形などが総じて魅力的な空間を創出していることも評価されました。

また、今後の関係者との要望を踏まえて、柔軟に対応できる計画である点も他者との差として高く評価され、最終投票では7票を得ました。

次点者の提案は、全体的に、条件に沿って各々の機能が発揮できるよう素直に計画されている点が評価されました。一方で、「宮島口」という特殊性を踏まえたフェリーターミナルの提案としては、力強さに欠けるとの意見も出されました。また、ガラスが多い計画であるため、消費エネルギーの削減に向けた実現性が乏しいとの意見もありました。最終投票では4票を得ました。



公開ヒアリングの様子



特定者：乾久美子建築設計事務所案

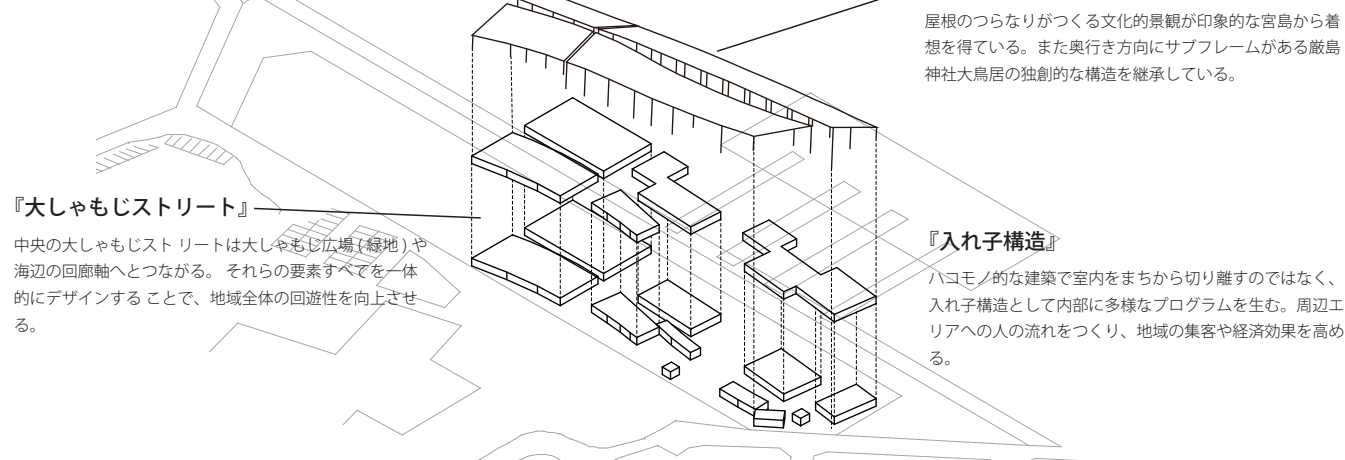


次点者：アトリエアンドアイ案

4) 1次審査通過案

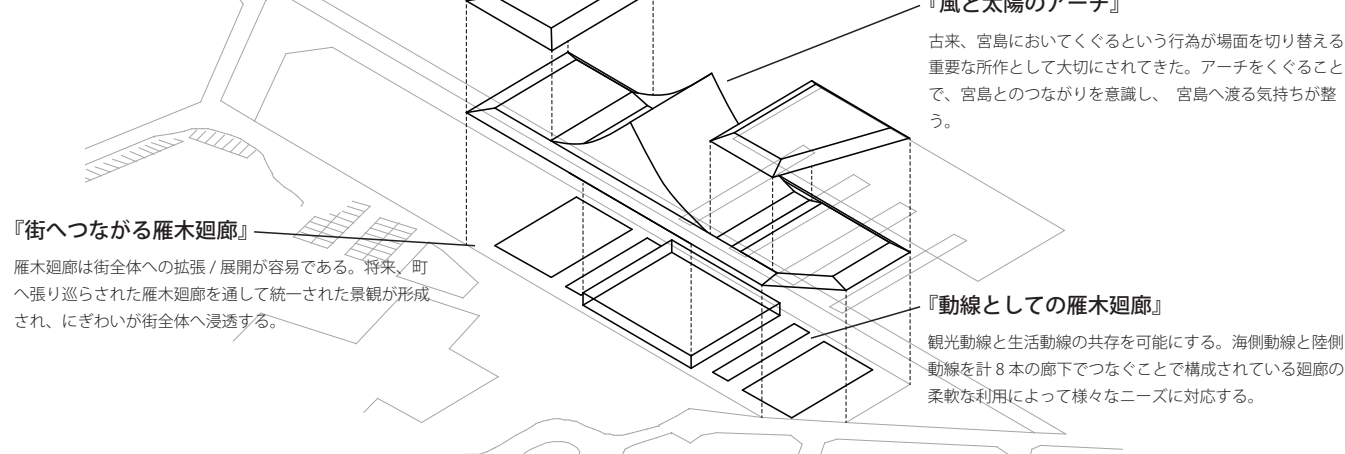
「未来の宮島をつくる」

設計者：乾久美子建築設計事務所



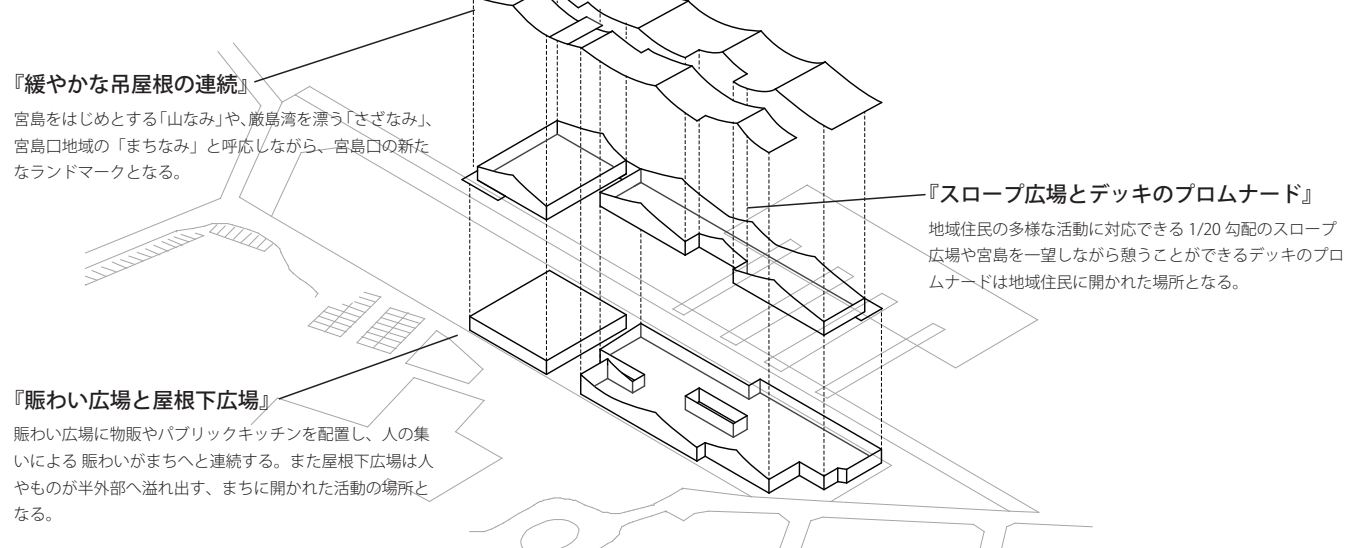
「観光と自然崇拝との共存」

設計者：三分一博志建築設計事務所



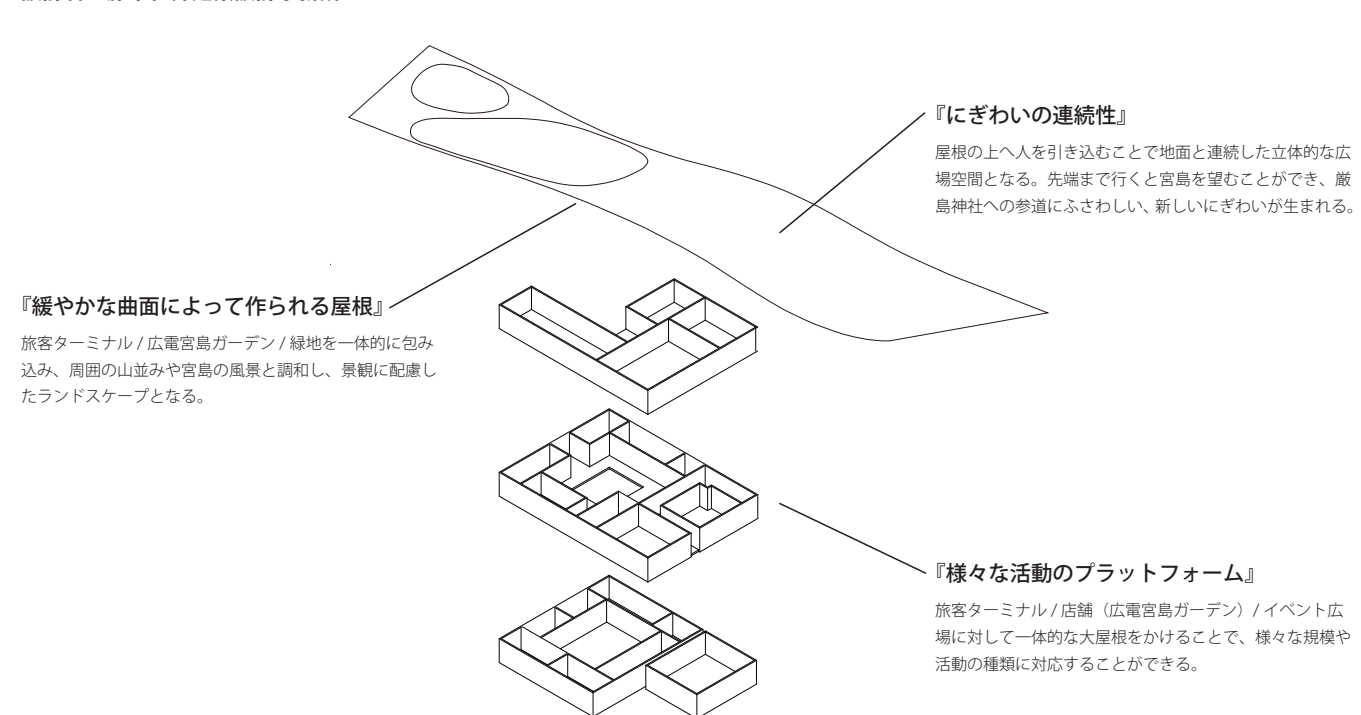
「なみ間に見える厳島」

設計者：アトリエアンドアイ



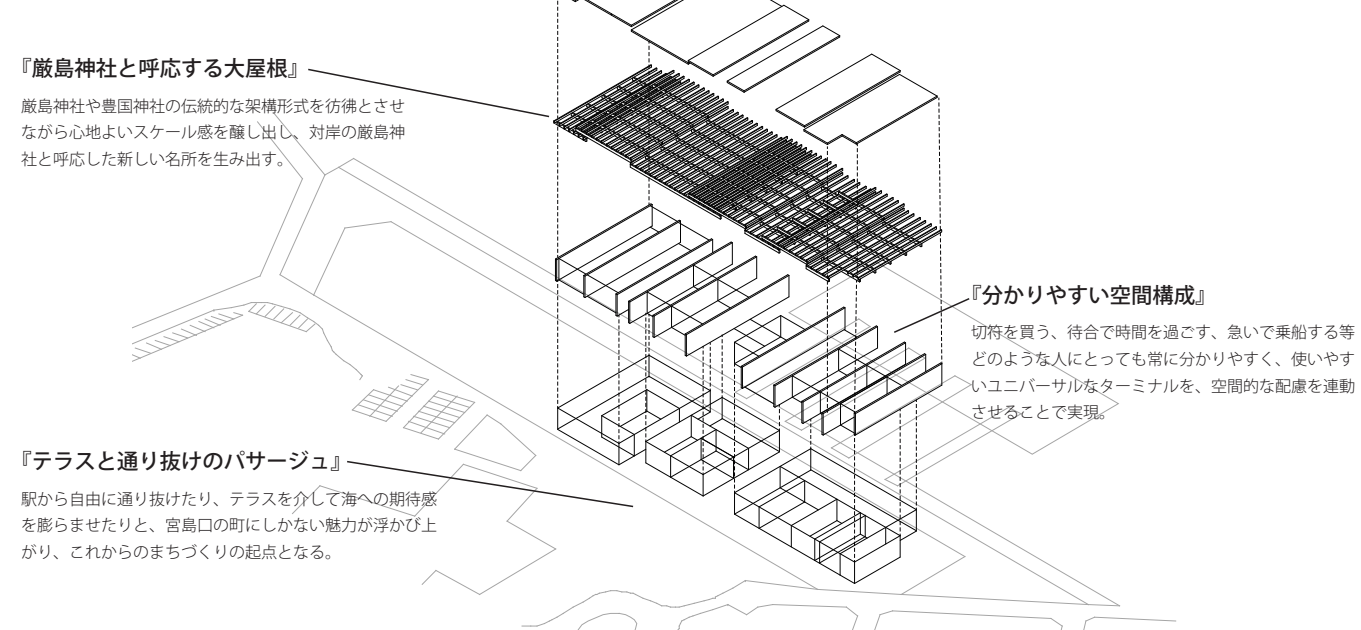
「なにもないということー空と地平による結界ー」

設計者：藤本社介建築設計事務所



「海の杜」

設計者：千葉学建築計画事務所





厳島港宮島口地区旅客ターミナル



まちと融合する入れ子状の建築

国内外から多数の観光客が訪れる世界遺産・宮島の対岸にあるフェリーターミナルの計画である。高度成長期以降、敷地のある宮島口地区はモータライゼーションの影響を受けて地区のほとんどが観光客のための駐車場になり、あちこちに広がる駐車場の風景がまちとしての居心地や回遊性を低下させていた。そうした状況に対して、2016年に策定された「宮島口地区まちづくりグランドデザイン」によって、地区全体において、訪問客の滞留性を向上させることが目指され、その結果を踏まえて実施されたフェリーターミナルの設計プロポーザルでは、宮島との繋がりを意識した景観形成と宮島口地区全体の交通円滑化、回遊性の向上を担う提案が求められた。

対岸の宮島は車の往来が少なく、トップシーズンを除けば歴史と自然と共にあるおだやかな空気が流れるまちである。観光ルートから一歩はずれば、島民の日常のくらしが感じられる集落の風景もひろがる。近年では、世界遺産だけを目指し帰っていくような従来のマス・ツーリズムだけでなく、時間をかけて自然や生活文化を楽しむスロー・ツーリズムに呼応したカフェやレストラン、ホテルも増えてきた。生活とともに練り上げられてきた宮島の文化を、ゆっくりと味わう土壌が育まれつつあるようだ。そうした新しい宮島のあり方へとつながるような宮島口、そしてフェリーターミナルのあり方を検討した。

まずは、鉄道駅からのアプローチに対して平入りのおおらかな屋根で人を迎え入れることを考えた。屋根の下のは多くは半屋外空間となっており、その向こうに海が広がっている。海に隣接するまちの楽しさや開放感を、そのまま建築に引き継ぐことを考えてのかたちだ。また、かつての海岸線を彷彿とさせる「海辺の回遊軸」というプロムナードが将来整備予定であることから、それを建物内に引き込み、その先にある商業施設 *etto* や緑地「大しゃもじ広場」へと向かう人の流

れをつくるよう、屋根は二枚に分割し、その間にスリットを設けた。プロムナードと一体となった明るいアーケードが、海岸線沿いの人のながれを誘発するだろう。

屋根の下には、切符売り場や運航者事務所、物販や観光案内に関わる諸室を配置したハコを入れ子状に配置した。また、入れ子状のハコは隙間をあけて配置しており、その隙間から、周辺の鉄道駅からのみだけでなく、外部の市営駐車場や、まちなかの商店などからの多様で複雑な動線を引き込むことを可能にしている。なお、入れ子の構造は、厳島神社の大鳥居の袖柱の構造形式に倣っており、大屋根とその鉛直力を受ける柱（メインフレーム）に、下部構造（サブフレーム）が取り付くことで水平力を負担している。

入れ子状のハコは、周辺のまちなみを構成する建築群の単位に近づけている。大きな箱としてインテリアに機能を詰め込んだ建築にするのではなく、建物としての境界が曖昧であり、周辺へと連続してしまっているような、まちに溶け込んでいくような建築のあり方を追求めたからである。周辺と屋根の下の建物／ハコ群を行き来しながら、ゆったりとした時間を過ごす人の姿が増えることがまちの未来をアフォードしていく。そうしたまちの成長の連関の中に建築が位置づくべく、将来、歩行中心のまちへと変化していくターミナル周辺の機運を醸成するためのひとつの布石としてのターミナルの姿を検討してきた。

なお、フェリーターミナルの設計後に策定された「宮島口地区景観ガイドライン」では、周辺の建物に勾配屋根が推奨されることになった。勾配屋根をもつフェリーターミナルのデザインは、それ以前に行われていたまちづくりコンペの結果を受けるかたちで提案したのだが、そのフェリーターミナルのデザインがさらにバトンタッチされて、ガイドラインとして定着されたわけである。思わぬ波及効果によるこびを見出すことも、まちづくりの連関の面白さのひとつだろう。

（乾久美子）



設計者：乾 久美子

1969 年 大阪府生まれ
1992 年 東京藝術大学美術学部建築科卒業
1996 年 イェール大学大学院建築学部修了
1996 年 青木淳建築計画事務所入所
2000 年 乾久美子建築設計事務所設立
2011-2016 年 3 月 東京藝術大学美術学部建築科准教授
2016 年 横浜国立大学大学院 Y-GSA 教授



延岡駅周辺整備プロジェクト (2018)



金石市立唐丹小中学校 (2017)



日比谷花壇日比谷公園店 (2009)