

検討の背景

- 第1回検討会での委員の皆様からのご意見と対応方針
- 上位・関連計画における位置づけ
- 松山駅周辺のポテンシャル
- 大手町通りの現状と周辺の課題
- 交通結節機能強化の方向性

1. 第1回検討会での委員の皆様からのご意見と対応方針

第 1 回検討会で頂いた主なご意見	対応方針
多様なモビリティ等の連携強化	
・バスタ構想を考える際、バス、鉄道だけでなく、タクシーも交通拠点の中に位置付けしていただきたい。	・バスタの構想の中で、どのようにタクシーをニューモビリティとして挿入するか検討方針を整理。 【資料 4 P3 交通結節点整備の方向性（案） 交通ターミナル機能】
・松山のまちなかの強みの一つは多様なモビリティが存在すること。新たな交通拠点の構想は、モビリティの多様性という強みを生かしていくきっかけになる。	・交通ターミナル内、ＪＲ駅や市内電車電停などとの連絡を含めて、モーダルコネクトについて検討方針を整理。 【資料 4 P3 交通結節点整備の方向性（案） 交通ターミナル機能】
・ MaaSの時代への対応として、各種公共交通の連携を深めることが必要。	
・ 歩行者空間をバスタの空間の中で作る際、歩行者空間とターミナルとどのように両立するか。	・ 駅前広場の歩行・滞留空間の創出と合わせて、歩行者と車両の動線や空間創出について検討方針を整理。 【資料 4 P3 交通結節点整備の方向性（案） 交流機能】
まちなか全体での拠点・ネットワークづくり	
・ 松山市駅というもう一つのポテンシャルがある。松山ならではの特徴を生かしたバスタプロジェクトの推進が必要。	・ 拠点とネットワークの視点のもと、松山市駅との連携・役割分担や、他の主要施設とのネットワーク化も含めて方向性を整理。 【資料 3 P13 交通結節機能強化の方向性】
・ まちなかにバスやタクシー、次世代モビリティの拠点を複数設けてネットワーク化するなど、面的な観点での公共交通拠点づくり、地域公共交通の活性化や賑わい、あるいは防災拠点を作るといった観点で構想していく方が良い。	・ 松山駅周辺に加えて、松山市駅を含む中心市街地や道後地区も含めたエリアを検討対象とする。 【資料 4 P1 検討範囲（案）】
・ 未来志向で地域の課題解決、魅力あるまちづくりを考えることが必要	・ 次世代モビリティや四国新幹線など、未来を見据えた整備の検討を進める（継続） 【資料 4 P3 交通結節点整備の方向性（案） 次世代モビリティサービス】
・ 高速道路との接続路については、経路についても様々な検討が必要。	・ ICとのアクセスを考慮した方向性を整理。 【資料 3 P13 交通結節機能強化の方向性】

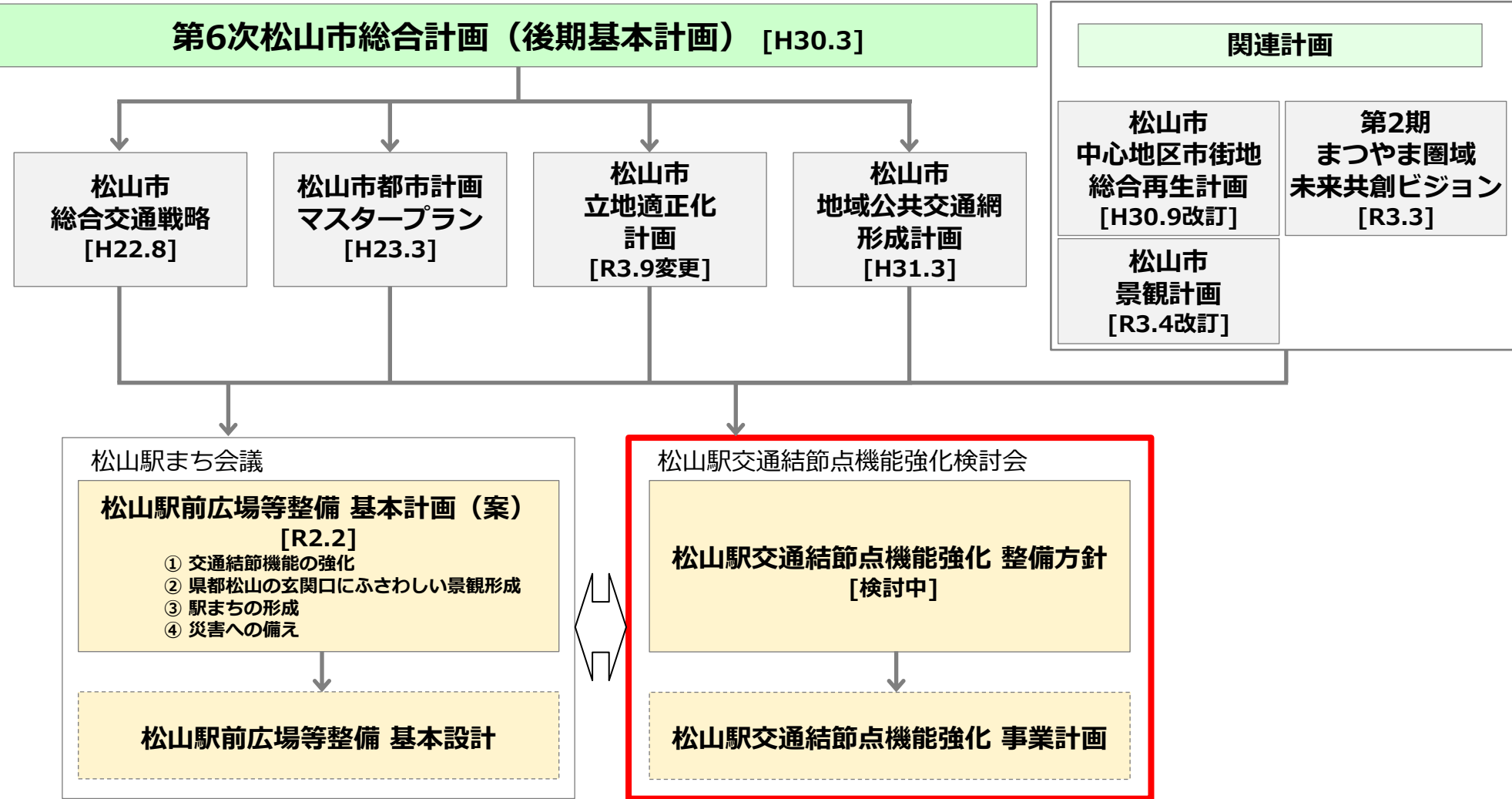
1. 第1回検討会での委員の皆様からのご意見と対応方針

第 1 回検討会で頂いた主なご意見		対応方針
観光客の回遊促進・利便性向上		
・松山市の玄関口である松山駅と、松山市中心部や道後が結びつき、観光客が回遊できるような交通拠点となることを期待する。		・検討対象範囲には、道後や松山城などの観光地も含め、観光回遊やアクセス利便性についても検討を行なう。 【資料 4 P1 検討範囲（案）】
・観光客の利便性の向上という視点を忘れずに、バスタ検討を行ってほしい。		
賑わい創出・防災		
・結節機能強化と賑わい創出の観点から進められることを期待する。		・バスタにおいては、公共交通等の結節機能強化や防災機能などの導入についても検討する。 また、駅前広場や大手町通りと合わせた、賑わいある拠点づくりの検討方針を整理。 【資料 4 P3 交通結節点整備の方向性（案） 交流機能、防災拠点】
・松山駅は愛媛県の陸の玄関口であり、賑わい溢れる交通拠点となることを期待する。		
・交通拠点には、賑わい創出、防災拠点といった様々な役割が求められており、質の高い検討をする必要。		
周辺交通環境の改善		
・大手町通りの扱いが非常に重要。		・交通結節点整備や賑わいの創出と合わせて、歩行回遊や公共交通のサービス向上に資する施策について検討を進める 【資料 4 P1 検討範囲（案）】
・公共交通と一般交通の安全と円滑化の両立が必要不可欠。		
・バスタ整備に伴い、周辺の交通環境の悪化が懸念される。安全・安心して通行できる環境づくりが必要。		・松山駅前周辺道路を含めて、バスタ関連交通の処理や歩行者・自転車の動線などの計画検討方針を整理。 【資料 4 P3 交通結節点整備の方向性 交通ターミナル機能】

2. 上位・関連計画における位置づけ

■ 上位・関連計画との関係

○松山駅周辺地区は交通結節機能の強化や利便性の向上を図る拠点として位置づけられており、各種計画でその具体化を図っている。



2. 上位・関連計画における位置づけ

■交通拠点及び幹線道路の位置づけ

○JR松山駅、松山市駅、松山空港、松山港といった交通拠点の機能強化と、松山外環状道路をはじめとする幹線道路の整備により、交通ネットワークの推進・強化が位置づけられている。

■第6次松山市総合計画 後期基本計画

政策3 広域拠点となる交通基盤を整備する

前期基本計画期間の取り組み

- 花園町通りの歩道の拡幅や自転車道の整備を行うなど、「歩いて暮らせるまちづくり」を推進してきました。また、路上駐輪が通行を妨げないよう、駐輪場への誘導や巡回整理、補助制度による民間駐輪場の整備促進など、官民一体となって放置自転車の解消に取り組みしました。
- 生活路線バスなどへの継続的な財政的支援により、既存路線を存続させ、交通体系の維持に努めています。また、土橋駅等の郊外の4駅におけるバリアフリー化や、ノンステップバスの導入への積極的な支援などにより、公共交通機関の利便性向上を進めています。
- 平成28(2016)年に古川IC～市坪IC間が開通したことで、松山外環状道路インター線の自動車専用道路が全線開通し、国道33号から56号間のアクセスが向上しました。また、広域交通拠点であるJR松山駅周辺では、土地区画整理事業に取り組み、本市の陸の玄関口にふさわしいまちづくりを進めています。空の玄関口である松山空港については、路線維持や拡充に向けた取り組みを継続的に進めています。

今後5年間に取り組むべき課題

- 道路空間を改変することは、周辺の交通環境の変化にもつながるため、通行者や沿線住民などとの合意形成を図りながら、各地域の状況に応じた検討を行う必要があります。
- 人口減少などにより、生活路線バスの利用者の減少が著しい地域では、地域の実情に応じた公共交通のあり方を検討することが重要となります。また、既存の交通体系の維持や、交通事業者による車両等のバリアフリー化などをとおした公共交通の利便性向上にも、引き続き支援を行うことが求められます。
- 松山外環状道路については、未供用部の早期完成や早期計画決定、事業化を進めていく必要があります。また、JR松山駅周辺では、土地区画整理事業により駅前広場の再編や公共交通の乗換利便性向上の整備などを行い、公共交通ネットワークの拡充に取り組むことが求められます。松山空港では、海外を含めた路線の拡充が求められています。

主な取り組み

(1) 幹線道路網の整備(3321)

- ①空港・港湾などの交通拠点や幹線道路の整備など交通ネットワーク化の推進により、市民生活の安全性と利便性の向上を図ります。
- ②地域住民の意見を考慮した都市計画道路の車道や歩道の拡幅などを行い、円滑な交通環境や良好な市街地の形成を図ります。
- ③事業期間の多くを占める用地取得に要する時間を短縮し、早期に事業の効果が得られるよう、取り組みます。

(2) 広域な交通ネットワークの充実(3322)

- ①陸・海・空の広域交通拠点の連携を強化し、交通結節機能や交流機能などの充実を図ります。
- ②松山空港の路線維持や拡充のほか、国際定期航路の拡充を積極的に推進することにより、空港の活性化を図ります。
- ③海の玄関口である港湾利用者の利便性と安全性向上のため、港湾機能の充実を図るとともに、適切な維持管理に努めます。

出典：第6次松山市総合計画 後期基本計画(H30.3 松山市)に一部加筆

■第2期まつやま圏域未来共創ビジョン

基本方針② 広域的公共交通網の構築と圏域拠点の整備

松山圏域内には広域交通の拠点として、JR松山駅・松山空港・松山観光港があり、そこから市町へ道路ネットワークで繋がっていることから、それらの結節機能とネットワークの強化により、圏域住民や観光客の利便性向上が期待される。

そのため、JR松山駅周辺の機能強化や松山空港の利用促進、道路ネットワークの強化を行うことで、高次の都市機能の更なる充実を図り、圏域内住民が、居住地域にかかわらずそれらの機能に容易にアクセスできるよう、圏域内市町間での連携を強化する。

◆ 具体的な取組例：都市圏域内の道路ネットワークの強化

都市圏域内の道路ネットワークの強化を図るため、IC付近や松山外環状道路等の幹線道路を整備する。

道路ネットワークは各市町で完結するものではないため、圏域市町で連携して、整備を促進することで、救急医療などのネットワークを裏付け、圏域住民の生活利便性向上にも繋がる。

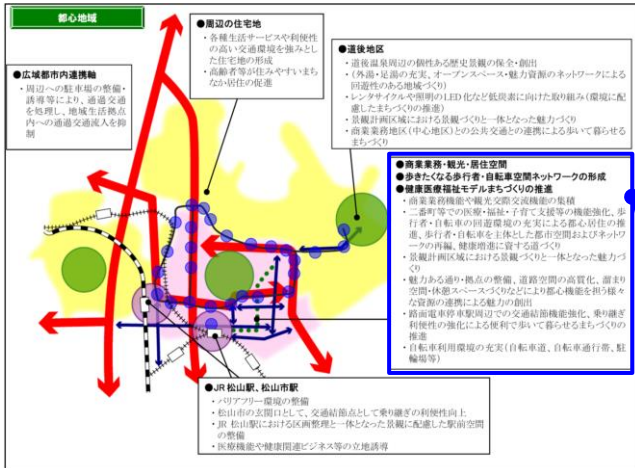
出典：第2期まつやま圏域未来共創ビジョン

2. 上位・関連計画における位置づけ

■ 大手町通りの位置づけ

○大手町通りは、JR松山駅と城山公園、さらに市の中心地区をつなぐ重要な都市軸、また松山市中心地区における回遊の軸としての役割を担う。

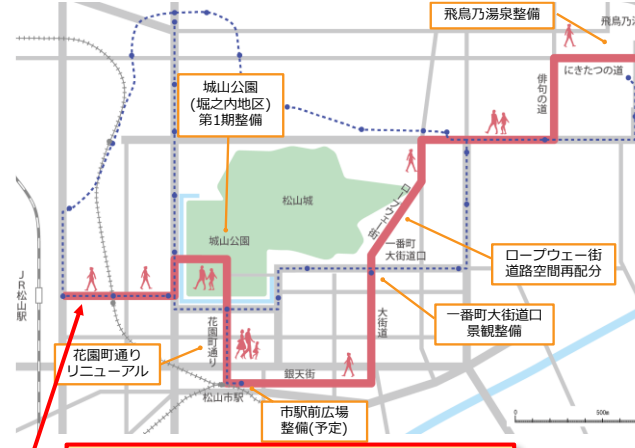
■ 松山市都市計画マスタープラン



・歩きたくなる歩行者・自転車空間ネットワークの形成
・景観計画区域における景観づくりと一体となった魅力づくり
・魅力ある通り・拠点の整備、道路空間の高質化、溜まり空間・休憩スペースづくりなどにより都心機能を担う様々な資源の連携による魅力の創出

出典：松山市都市計画マスタープラン(H23.3 松山市)に加筆

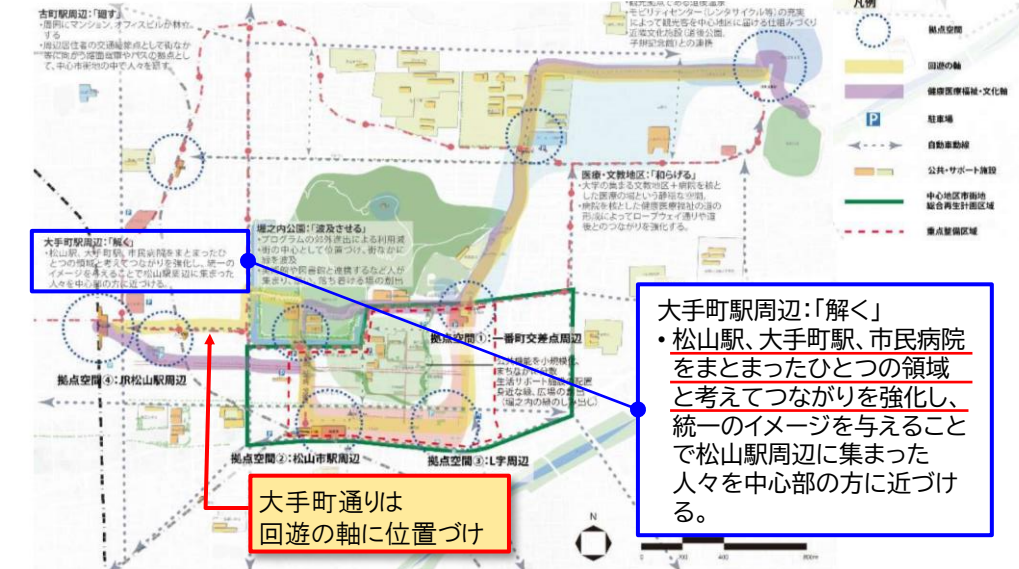
■ 歩いて暮らせるまちづくり



<歩いて暮らせるまちづくりの推進>
○松山市では、コンパクトな都市構造や路面電車などの公共交通を生かしながら、「歩いて暮らせるまちづくり」に取り組んでいる。
○安全で快適な歩行者空間の創出や、歩いて楽しい都市景観の形成を進めるとともに、賑わいや憩いの場としての公共空間の利活用を図っている。

出典：花園町通りリニューアルパンフレットを一部加工

■ 松山市中心地区市街地総合再生計画

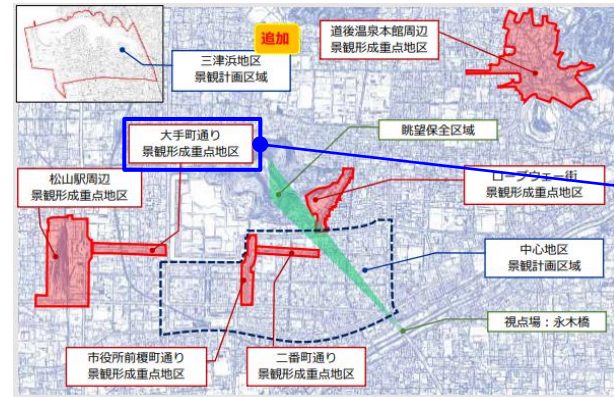


大手町駅周辺：「解く」
・松山駅、大手町駅、市民病院をまとめたひとつの領域と考えてつながりを強化し、統一のイメージを与えることで松山駅周辺に集まった人々を中心部の方に近づける。

大手町通りは回遊の軸に位置づけ

出典：松山市中心地区市街地総合再生計画(H30.9 松山市)に一部加筆

■ 松山市景観計画



<景観形成の基本的な考え方>
大手町通りは、JR松山駅と城山公園、さらに市の中心地区をつなぐ重要な都市軸であり、路面電車利用者や歩行者が、松山の陸の玄関口から松山城や道後に向けて移動する際、最初に通行する通りです。広幅員の街路と沿道建築物が調和した、美しさ、賑わい、風格の感じられる魅力的な景観の形成を図ります。

出典：松山市景観計画(R3.4改訂 松山市)に加筆

3. 松山駅周辺のポテンシャル

■ 広域交通拠点がコンパクトにまとまった都市構造

- JR松山駅から松山空港、松山観光港、松山ICなどの広域交通拠点までは、30分以内と近接。
- 松山駅近くには、市内路線バス及び郊外電車の起点となる松山市駅も位置するなど、交通結節機能が集中している。
- 松山市中心部への自動車交通の利用は約6.3～8.4万台/日と多いなかで、現在、松山外環状道路の整備が進むなど、交通拠点と道路ネットワークの連携が図られている。

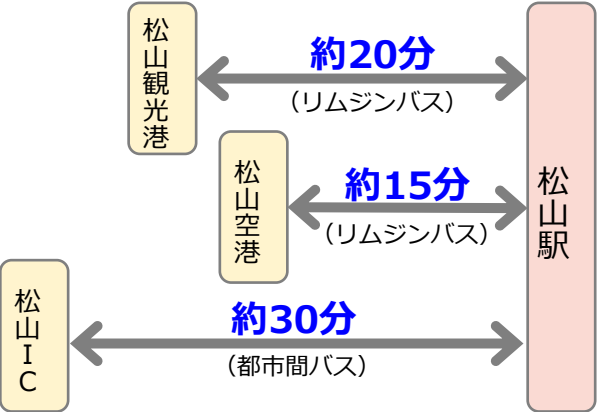


図 松山駅から各交通拠点までの所要時間



図 松山中心市街との交通流動

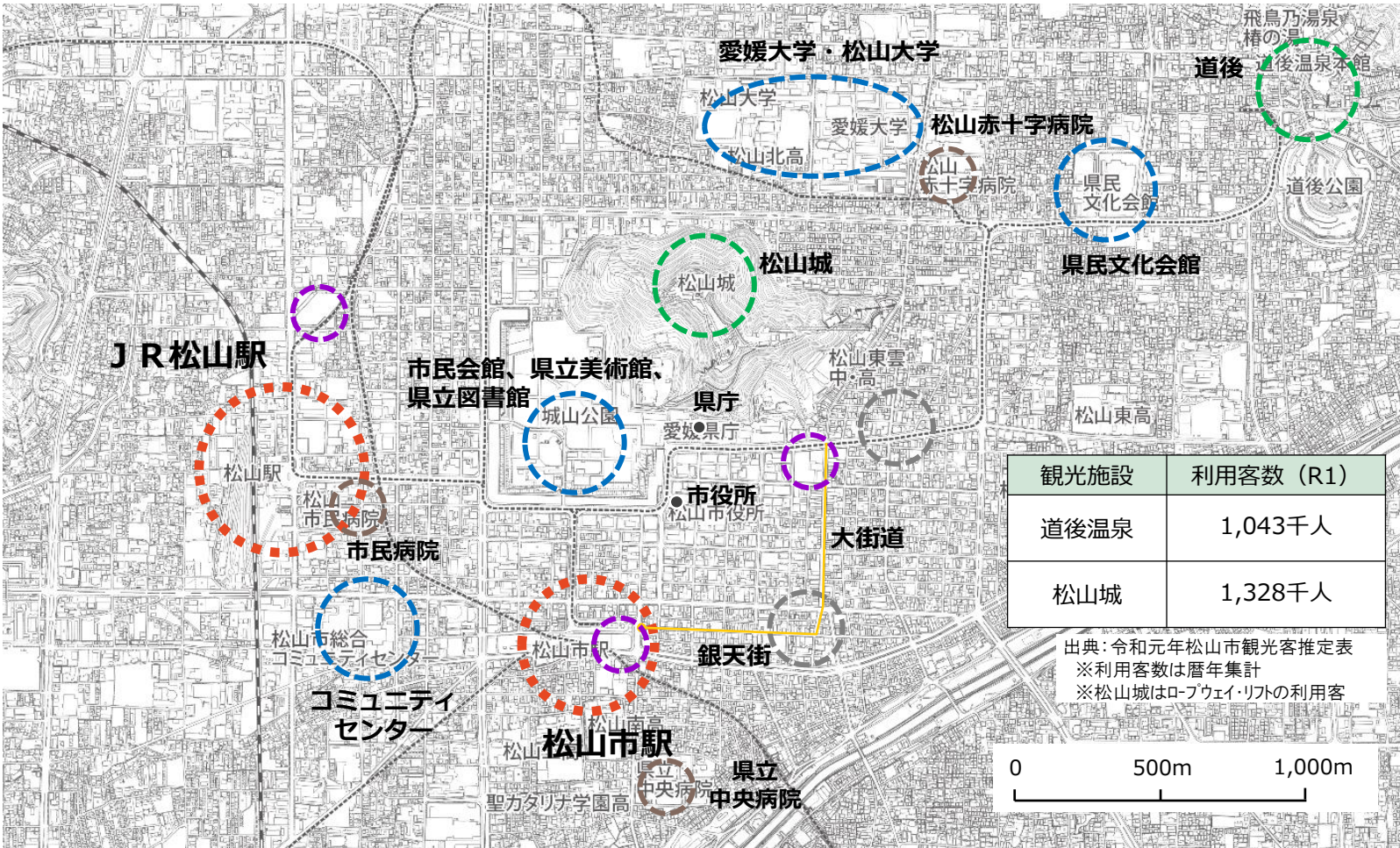


図 松山駅から主要交通結節点までの距離

3. 松山駅周辺のポテンシャル

■ 中心市街地の都市機能の集積

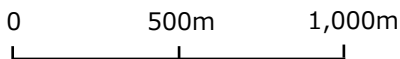
- 松山市は四国最大の人口を有し、中心部に主要な都市機能が集積するコンパクトな都市構造となっている。
- 中心市街地内には、松山駅・松山市駅の2大交通拠点のほか、道後・松山城などの観光施設、文化・教育、医療施設のほか、商業・業務施設が多数立地している。
- 道後温泉や松山城など年間100万人を超える観光利用がある著名な観光資源が存在する。



- 交通拠点
- 観光施設
- 文化・教育施設
- 医療施設
- 大規模商業施設
- 市街地再開発事業(予定地)

観光施設	利用客数 (R1)
道後温泉	1,043千人
松山城	1,328千人

出典: 令和元年松山市観光客推定表
※利用客数は暦年集計
※松山城はロープウェイ・リフトの利用客

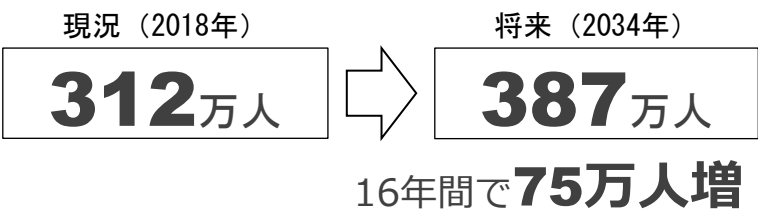


3. 松山駅周辺のポテンシャル

■ 松山空港の機能拡充

○松山空港では、受入れ環境整備として、機能拡充等の検討が進められており、リムジンバスの最初の降車場となる松山駅への多くの来訪者が期待される。

【松山空港年間利用者数】

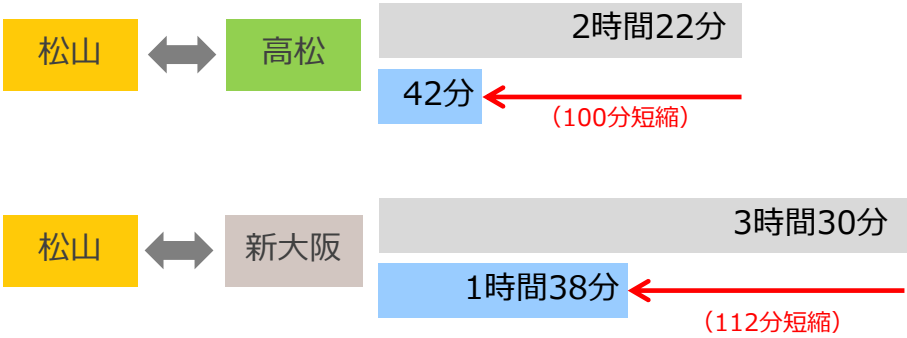


出典：松山空港将来ビジョン検討会資料

■ 四国新幹線の導入

○四国新幹線の導入検討も進められており、県内の新幹線駅として、松山駅内への併設が最適と結論づけられている。

【四国の新幹線整備のイメージ】

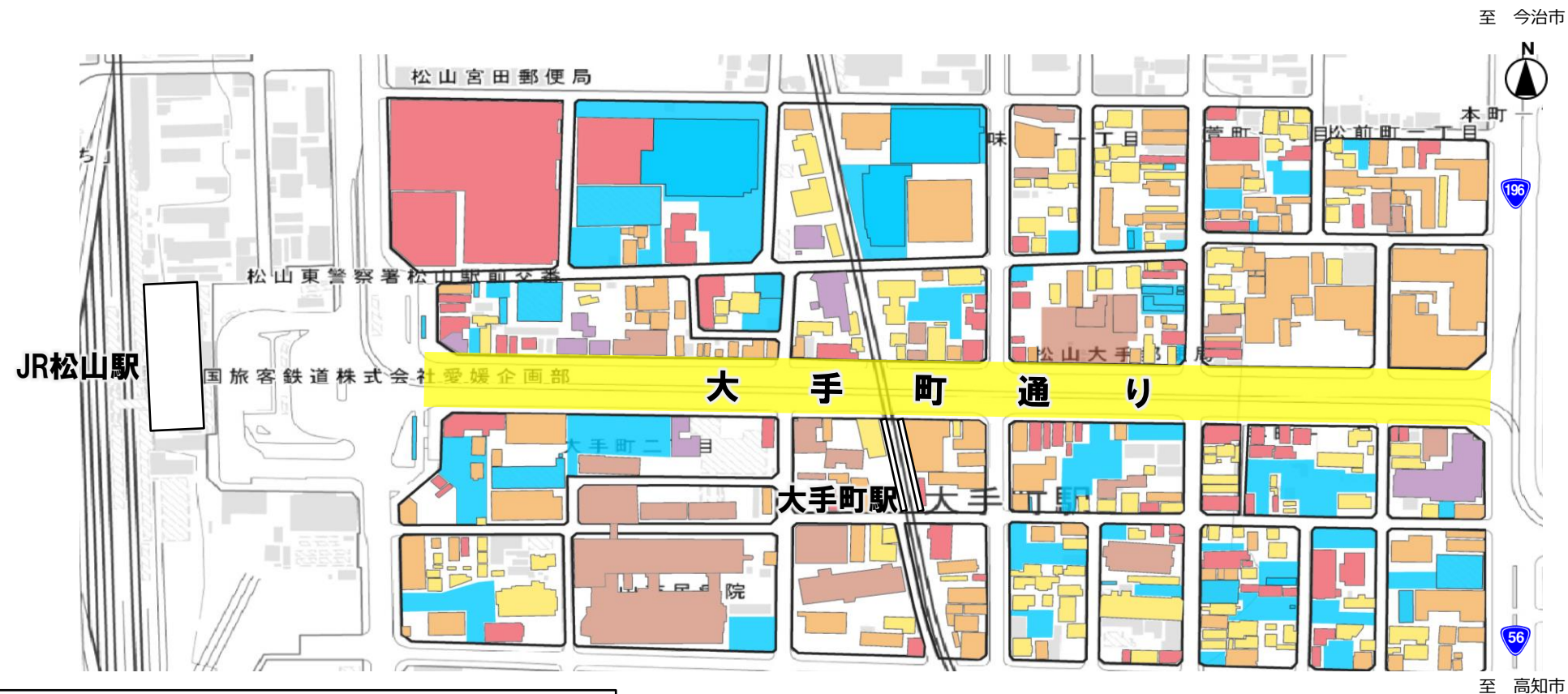


出典：四国の新幹線実現を目指して
(四国新幹線整備促進期成会・四国鉄道活性化促進期成会)

4. 大手町通りの現状と周辺の課題

■ 建物利用状況

○大手町通りの沿道には、業務施設・商業施設・住宅が混在して立地しており、周辺全域にわたり駐車場が多く分散して立地している。



建物利用 用途凡例 ※1 ※2

■ 業務施設

■ 宿泊施設

医療・宗教施設

■ 商業施設

 住宅

■ 駐車場・駐輪場※3

出典：国土地理院 基盤地図情報「建物・区画データ」を基に編集・加工

※1 住宅地図ベースで土地建物利用状況を整理

※2 複数用途の建物は1階の用途で着色

※3 駐輪場・駐車場は一般利用できる立体施設及び平面施設を着色

図 建物利用状況

4. 大手町通りの現状と周辺の課題

■ 交通機関の状況

- JR松山駅と大手町駅の利用者数は、鉄軌道合わせて、JR松山駅:12千人/日、大手町駅:2.5千人/日と多数の利用者がいる。
- JR松山駅と松山市駅を結ぶバス路線のうち、7割が大手町通りを利用しており、主要なバスルートとなっている。

■ 鉄道・路面電車の利用状況（R2）

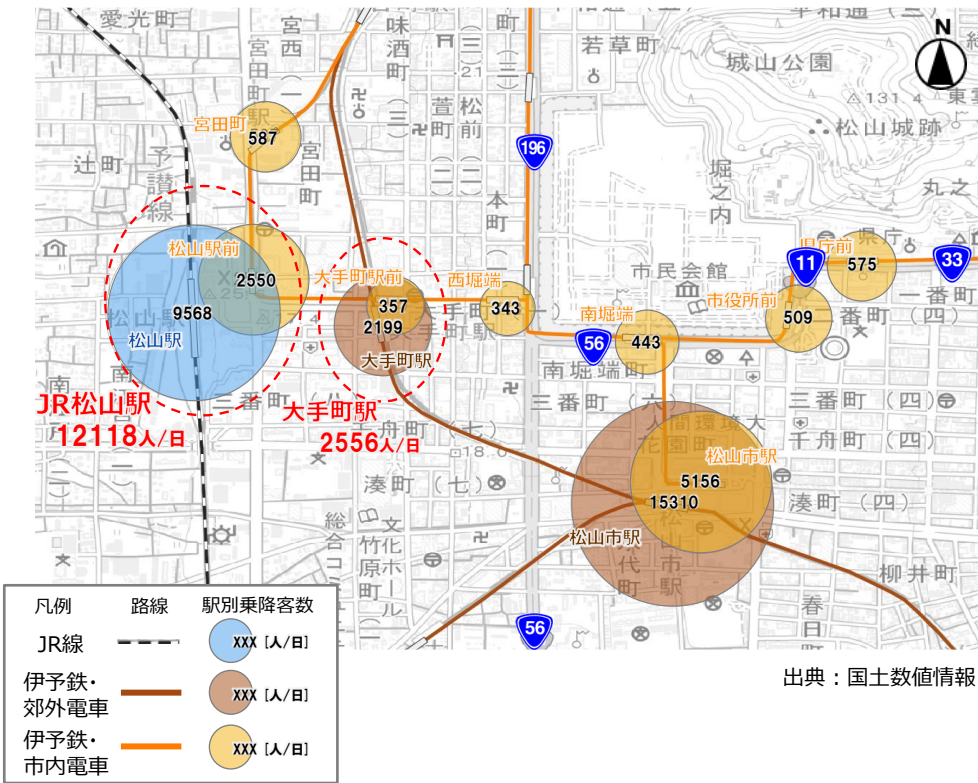


図 鉄道・路面電車の利用状況

■ バスの運行状況

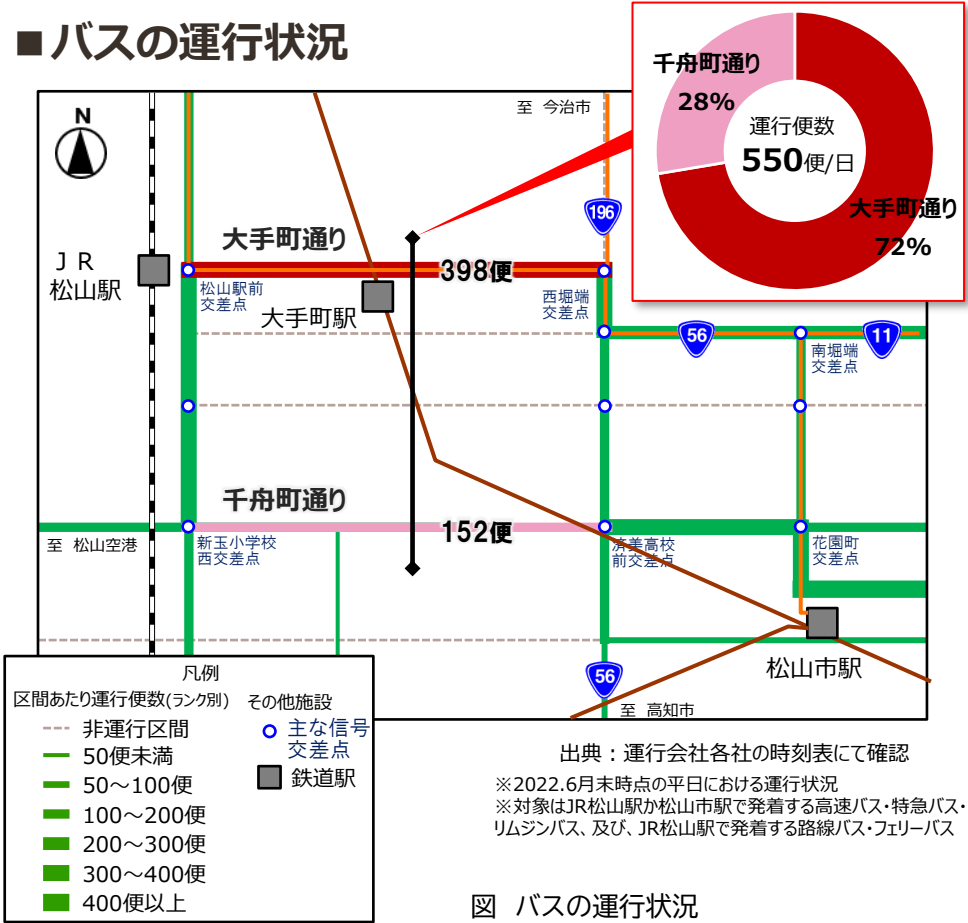


図 バスの運行状況

4. 大手町通りの現状と周辺の課題

■ 道路の現況及び交通量

- 大手町通りは幅員約36mの4車線の道路であり、自動車交通量は、約9千～11千台/日。
- 歩道が整備されており、沿道施設への出入口部が多数設けられている。

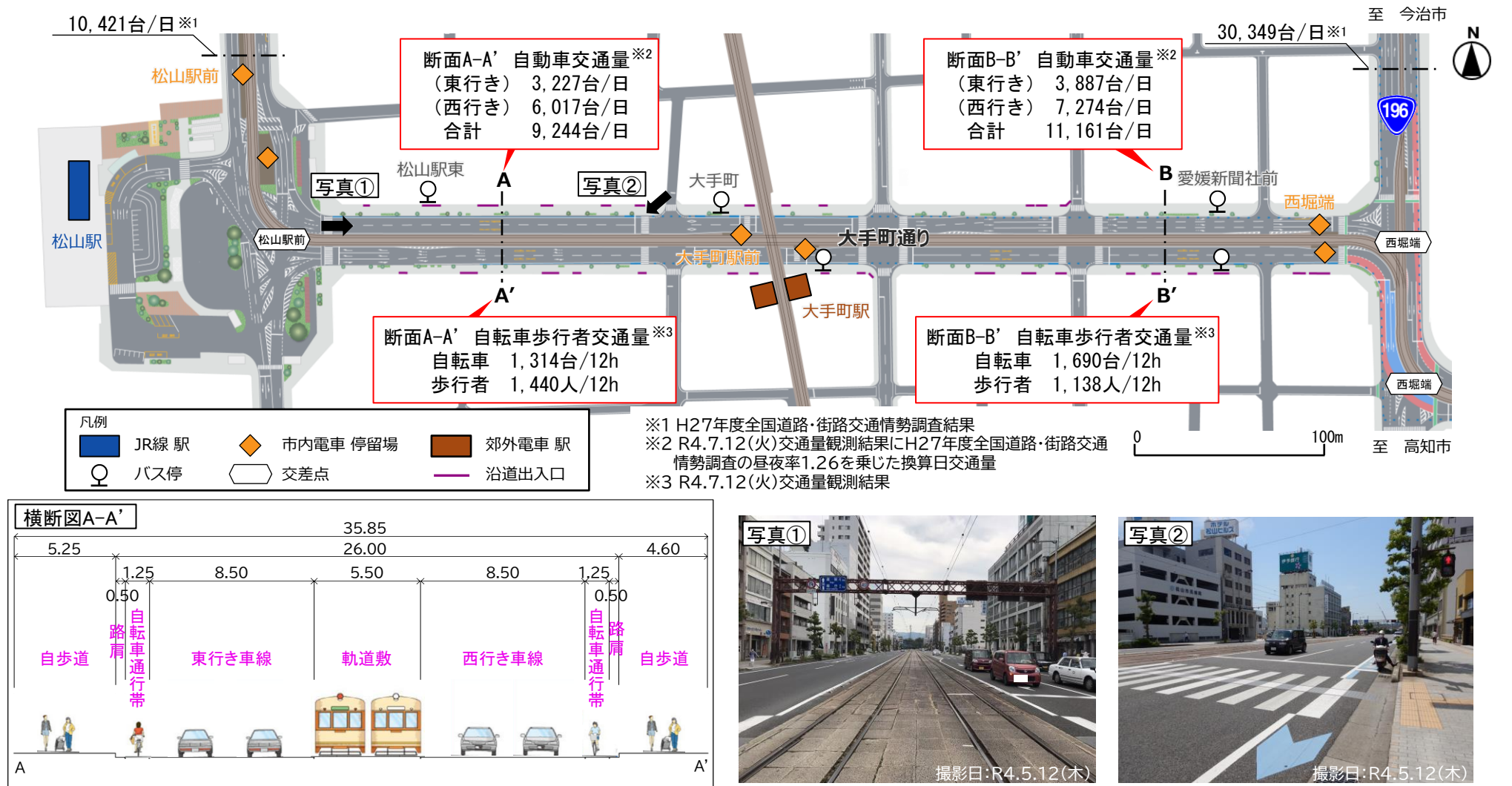


図 道路現況及び交通量

4. 大手町通りの現状と周辺の課題

■ 沿道及び交通状況

○大手町通り周辺の国道56号及び国道196号や大手町通りでは荷捌き車両により通行車両や歩行者の通行阻害が発生している。

■ 大手町通り及びその周辺道路



図 沿道及び交通状況

5. 交通結節機能強化の方向性

■交通ネットワークの課題

○中心市街地内では、“広域交通と域内交通の混在”、コミュニティセンターや銀天街など、“主要施設への公共交通でのアクセスの脆弱性”、“中心市街地内への自動車交通の流入”など課題を有しており、交通結節点の機能強化と合わせてネットワークの再構築や次世代モビリティの導入などについても検討が必要である。

