

## 各機能の考え方

---

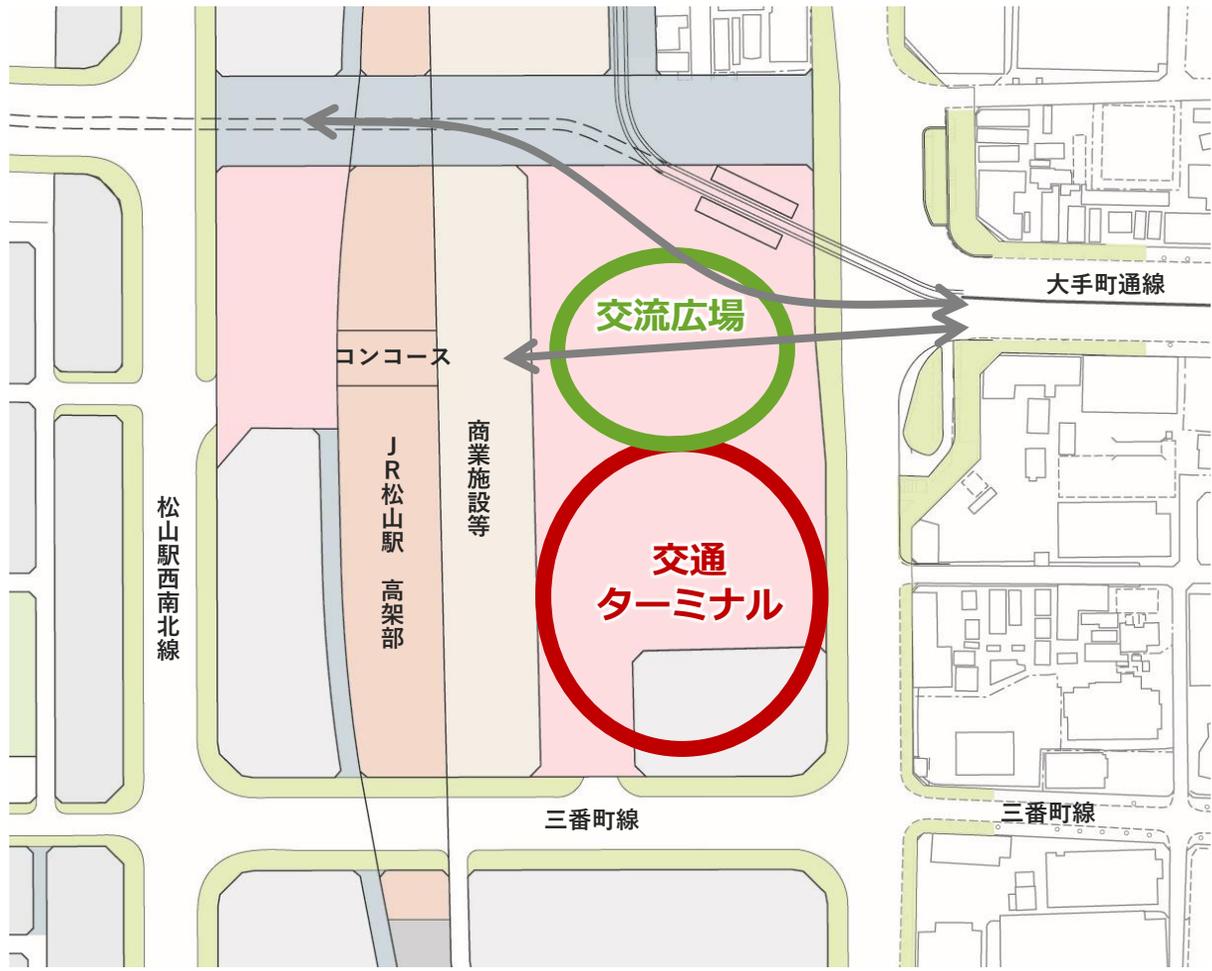
1. 交通ターミナル機能
2. 動線の考え方
3. 交流機能
4. 次世代モビリティサービス
5. 防災拠点(機能)

# 1. 交通ターミナル機能

## (1) 交通ターミナルの配置

- 交通ターミナルは、東口駅前広場内に配置を検討する。
- 東口駅前広場は、大手町通り～駅コンコース・松山駅広東西連絡線をつなぐ交流広場の配置を考慮しながら、交通ターミナルの範囲を検討する。

【平面図】



# 1. 交通ターミナル機能

## (2) バス交通に関する方針

○駅前広場内に点在する路線バス・都市間バスの乗降場や待機場を集約するとともに、観光バス等も検討に加え、利便性の向上を図る。

### ① 既存バスターミナルの乗降場・待機場の集約

- ・交通事業者ごとに区分されているバス乗降場を集約し、利用者の利便性向上、効率的な施設の運用を検討する。

### ② 貸切バス（観光バス等）の乗降場・待機場の新設

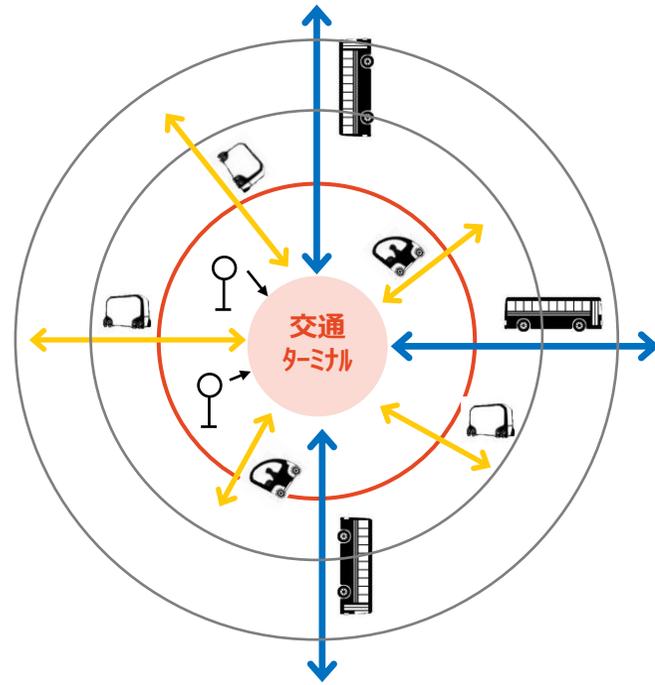
- ・現況で観光バス等の乗降場は設けられていないが、松山城や道後など、全国有数の観光地を有することから、観光バス等の貸切バスの乗降場及び待機場を検討する。

### ③ 次世代モビリティへの対応

- ・次世代モビリティの普及を見据え、都市間バス及び幹線のバス路線は維持しつつ、その他路線は、次世代モビリティにより補完できるよう機能配置の検討を行なう。

### ④ 災害時対応

- ・災害時には、発生直後の帰宅困難者の一時退避や、時間経過による帰宅困難者の輸送、ボランティアの派遣等のため、観光バス以外の貸切バスの乗り入れも検討に加える。



# 1. 交通ターミナル機能

## (3) 各施設の方針

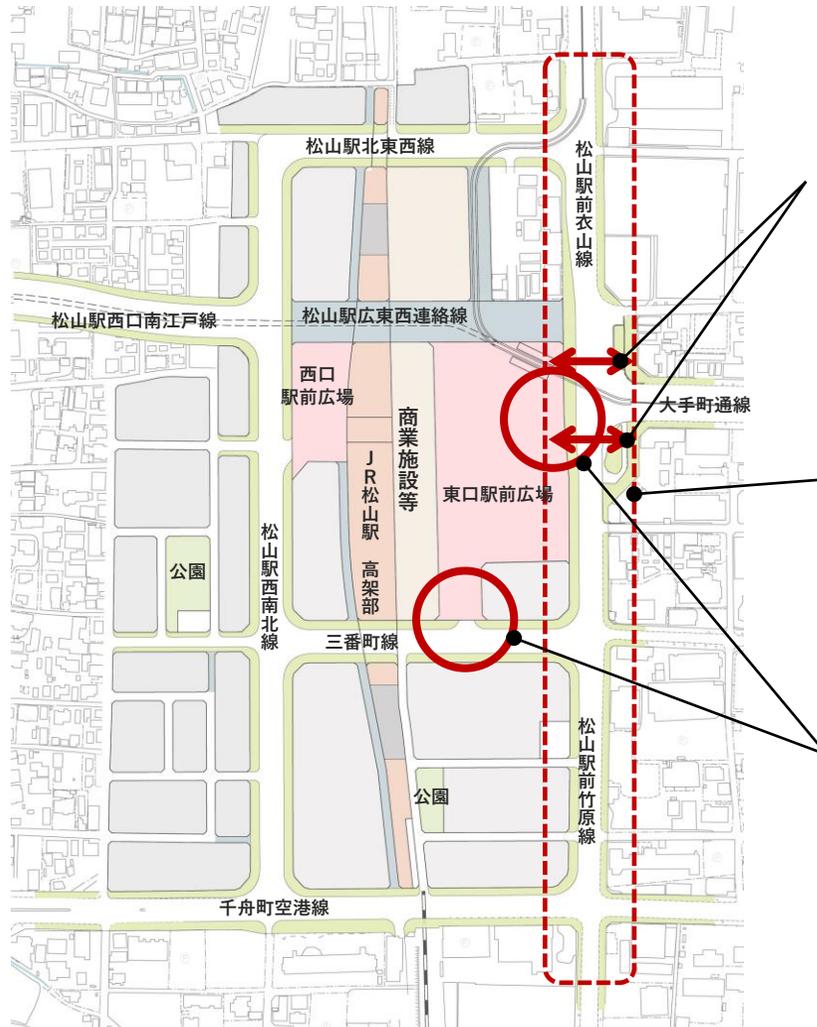
○将来的な運用の変更にも柔軟に対応できるよう配慮しながら、バス、タクシー、一般車の乗降スペースの確保を検討する。

モード	考え方
高速バス	<ul style="list-style-type: none"><li>● 現状分散しているバス乗降場を集約し、わかりやすくスムーズに乗換えできる配置を検討する。</li><li>● 乗降場・待機場は、現状の運行本数の需要を確保しながら、将来の運行の変更に対応できるよう、余裕を持った規模を検討する。</li></ul>
路線バス	<ul style="list-style-type: none"><li>● 現状分散しているバス乗降場を集約し、わかりやすくスムーズに乗換えできる配置を検討する。</li><li>● 乗降場・待機場は、現状の運行本数の需要を確保しながら、将来の運行の変更に対応できるよう、余裕を持った規模を検討する。</li></ul>
その他バス	<ul style="list-style-type: none"><li>● 貸切バスの乗降場は、インバウンド等による観光客の増加を見込み、設置を検討する。</li><li>● スクールバスやホテル等送迎バスの乗降が見受けられるため、乗降場の設置を検討する。</li></ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"><li>● わかりやすくスムーズに乗換えできる配置を検討する。</li><li>● 乗り場は、タクシーの大きさや目的地までの距離に応じた選択乗車ができるなど、複数の乗り場の設置を検討する。</li><li>● タクシープールは、現状の需要や将来的な需要の変化に対応できるよう配慮しながら、必要最小限の設置を検討する。</li></ul>
一般車	<ul style="list-style-type: none"><li>● 身障者用乗降場は、駅改札に近くバリアフリーで移動できる場所に設置を検討する。</li><li>● 自家用車での送迎は、現状の需要に対応するよう、一定規模の乗降場の設置を検討する。</li><li>● 周辺街路への路上駐車防止や、送迎用の短時間駐車ニーズに対応するため、一定規模の短時間駐車場の設置を検討する。</li><li>● 駅利用や駅周辺公益施設等への自家用車での来場を考慮し、一定規模の駐車場を確保するよう検討する。</li></ul>

# 1. 交通ターミナル機能

## (4) 交通処理

- 交通ターミナルの整備に伴う交通集中による混雑や、他交通との錯綜を回避するため、交通ターミナル流出入路の位置、バスの運行計画など、ハード・ソフト対策について検討する。



- ・バリアフリー化がされていない道路横断の解消について、交差点のコンパクト化等による地上横断を含めた検討
- ・ピーク時は、駅周辺開発や交通ターミナル関連交通の増加による交通集中が懸念される。
- ・交通ターミナルの流出入口は、接続道路の混雑の影響や、一般車両や歩行者との交錯について検討

# 1. 交通ターミナル機能

## (5) 待合空間

- 待合空間と乗降場のつながり、アクセス性等を考慮して、待合空間を配置する。
- バスターミナル利用者の利便性や快適性に配慮し、交通情報や観光情報等を提供する情報システムを導入するなど、他事例も参考にしつつ、利用者ニーズに合わせて待合空間の付帯施設の充実を図る。

### 【コンセプト（案）】

- ・利便性・快適性・機能性を備える空間
- ・松山（愛媛）を感じる空間

### 【機能】

- ・チケット販売
- ・空港や港、鉄道、電車などの運行案内
- ・地域情報の発信
- ・インバウンド対応
- ・災害時情報収集
- ・飲食、コンビニ等
- ・シャワールーム
- ・松山（愛媛）らしい施設  
（リラクゼーション施設、お遍路・サイクリスト向け更衣室 など）

### 【配置】

- ・駅、バス乗降場、タクシー乗り場までのスムーズな動線確保に配慮する



出典：国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画



出典：国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画



出典：国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画

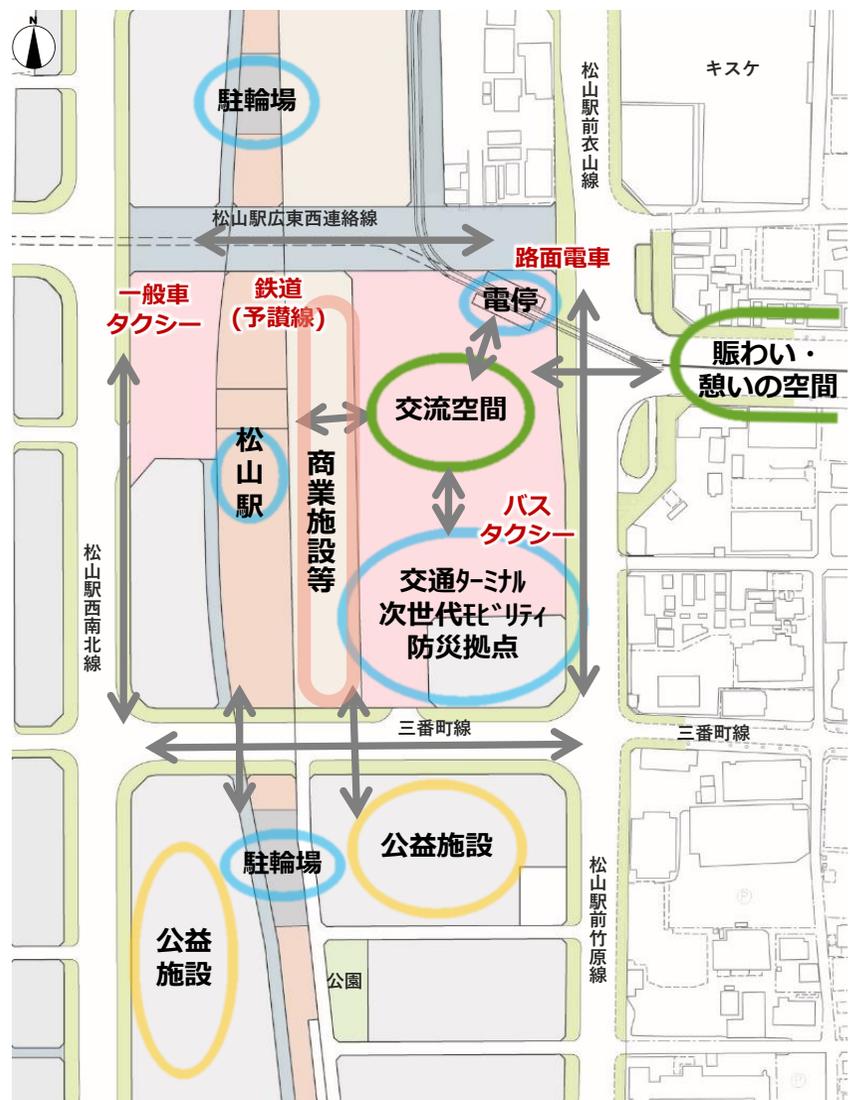


出典：松山市道後温泉事務所

※イメージであり、整備内容を決定しているものではありません

# 2. 動線の考え方

## (1) 歩行者動線



- 主要な歩行者動線は、安全でスムーズに移動できるバリアフリー化とともに、良好な景観や機能を備え、歩いて楽しい歩行空間を創出する。
- 高齢者や子供連れの方などの負担となる階段等での上下の移動は極力避けるとともに、ベンチ等を配置し休憩できる場所を検討する。
- 鉄道、路面電車、バス・タクシーの乗換えやまちへの来街は、広場を介し、視界が通ることによって、目的となる場所がわかりやすくなるよう配置を検討する。

乗り換えイメージ (富山駅)



出典：松山市

※イメージであり、整備内容を決定しているものではありません

# 2. 動線の考え方

## (2) 車両動線

- 周辺の道路や交差点の状況から、交通ターミナルに安全に流出入するため、車両の動線、歩行者動線、道路の交通量、交差点の運用などを考慮し、安全性を確保ができる最適な動線を検討する。
- 交通ターミナルへの流出入方法については集約又は分離するなど様々な検討を行なう。

【検討イメージ】



駅前交差点で流出入（≒現状）

三番町線で流出入

駅前交差点から流入三番町線へ流出



※イメージであり、検討ケースを決定したものではありません

# 3. 交流機能

## (1) 空間活用方針

- 中心市街地側の東口駅前広場に、市民や観光客等さまざまな人が集まり交流できるまとまった広場空間を設け、駅とまちをつなぐ。
- 大手町通り・花園町通りなどと連携しながら、イベント広場として活用できる空間や設備を備えつつ、多様な世代が日常的な居場所として利用できる空間、来訪者や地域住民が交流できる空間を創出する。



■ 駅前広場



出典：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン

出典：松山駅周辺・大手町通り  
景観づくりのポイント（松山市）

■ 城山公園



堀之内マルシェ

■ 花園町通り



お城下マルシェ

出典：松山市

■ 松山市駅前広場



出典：松山市



# 5. 防災拠点(機能)

## ■ 災害時における交通拠点の活用方針

- 非常時における避難場所として活用可能なオープンスペース確保を検討する。
- 災害時にも人びとに近隣・広域の情報を届ける拠点としての情報提供機能の確保を検討する。
- 被災地支援のための人の発着拠点としての機能の確保を検討する。

松山駅周辺地区に、緊急避難場所等に指定されている施設が無いいため、JR松山駅、大手町通りで可能な対応を検討する。

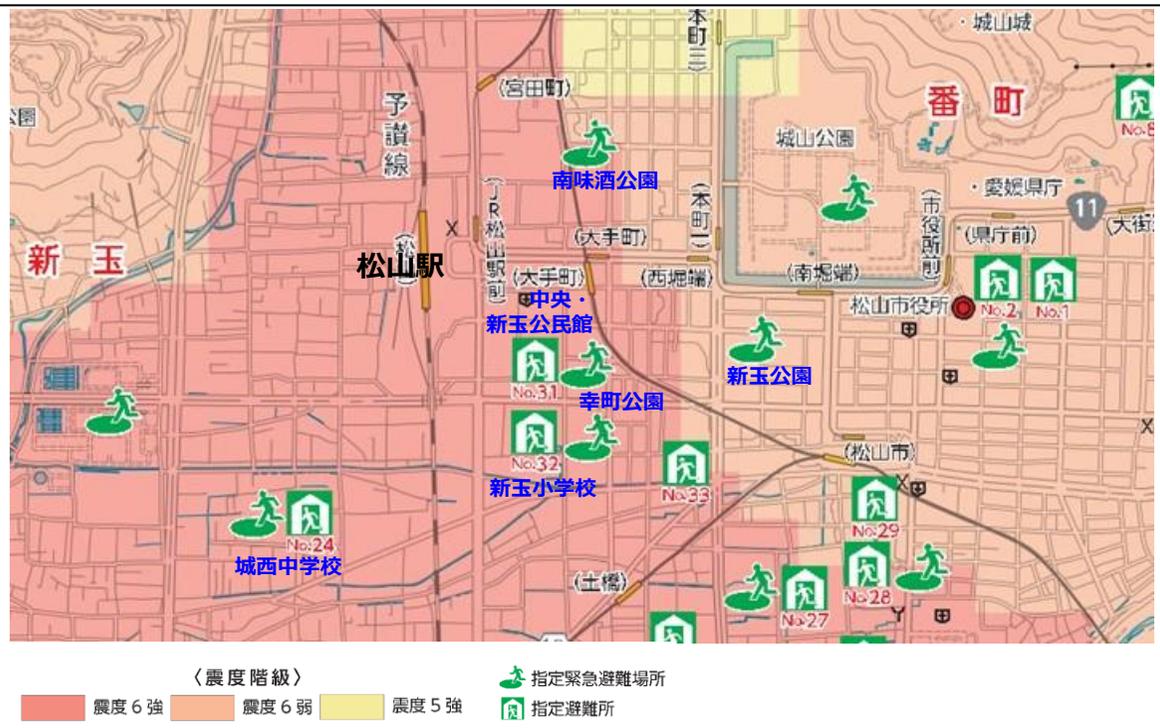


図 松山駅周辺の避難施設 (南海トラフ巨大地震想定震度分布図)  
出典：「まつやま総合防災マップ」

一時的な避難場所



出典：国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画

帰宅困難者等の受入空間



出典：国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画

災害時の情報提供イメージ



出典：追浜駅交通結節点整備 事業計画



出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画

※イメージであり、整備内容を決定しているものではありません