

検討の背景

- 第3回検討会での委員の皆様からのご意見と対応方針

1. 第3回検討会での委員の皆様からのご意見と対応方針

第3回検討会で頂いた主なご意見	対応方針
1. 交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化 ・ 先般の国体など全国から人が集まるイベントでシャトルバス等を出すときは、JR 松山駅が拠点になるので、貸切バスの乗降場は必要であり、必ず設置してほしい。 ・ 地域の方の松山駅の利用を考えたときに、現状では公共交通でなくキスアンドライドで、車で送迎するニーズがある。一般車の配置が西側だけになっているが、うまく配置しないと結果的に路上駐車に繋がり、周辺の道路交通の障害になることが懸念される。 ・ 現在の交通ターミナルのバス乗り場が分散しているため、県外からのお客様から乗り場がわかりづらいという意見をたくさんいただいている。乗り換えの案内をできるだけわかりやすいようにお願いしたい。	
・ バスやタクシー、一般車の乗降場などを集約するよう検討している。今後、事業計画の中で、わかりやすい施設配置にするとともに、一般車の送迎や、貸切バスの乗降場などの必要規模を確保したい。	

1. 第3回検討会での委員の皆様からのご意見と対応方針

第3回検討会で頂いた主なご意見	対応方針
2. 駅周辺地区の交通円滑化	
・今回 JR 松山駅を広域の交通拠点にするということは、現在、大街道や松山市駅で停車しているバスのルートを経後は JR 松山駅に集約する方向なのか。	・広域の交通拠点としての松山駅と地域の交通拠点としての松山市駅のそれぞれの役割に応じた機能強化を図る方針である。
・郊外電車との乗り換えの利便性といった観点も含めると、全部を JR 松山駅に移してしまうのは難しいのではないか。	・具体のルートや発着に関しては、松山駅だけでなく、市駅、道後など、まちなかを移動しやすいネットワーク形成を考慮しながら検討する必要がある。
・路線バスの運行で経路が伸びると経費が増えるほか、バス利用者にも所要時間がかかることになるため、経路が伸びるような流出入の方法はできれば避けていただきたい。	・事業計画の検討の中で、交通の円滑や安全、効率的なバス運行などを考慮しながら、バスルートやバスターミナルの流出入口、歩行者の動線について検討したい。
・バスターミナル～大手町通り～国道56号の交差点あたりで、バスやタクシー、一般車両がバスターミナルにどう乗り入れしていくのか、流出入口を分離するのか、同一なのかといった交通アクセスを考える必要がある。	
・バスのルートについて、安全や定時制の確保で支障のないような形にしていきたい。	
・バリアフリーの観点で、地下横断歩道を廃止して、地上横断にするような検討もされているとのことだが、信号サイクルや道路幅員などについて、歩行者の安全を最優先にすると同時に、車両の渋滞対策のような交通の円滑を考慮する必要があり、歩行者の動線と交通ターミナルへの車両の動線等を複合して検討いただきたい。	
・交通ターミナルの動線について、交通流の滞留や周辺での駐車違反などが発生しないか心配している。また、歩行者の安全のため、歩車分離をして安全な交通にしていきたいが、三番町線から出入りするようにすると、交流広場での歩行者との交錯が一番少ないと感じている。	
・大手町通りと交通ターミナル流出入口のつながりについて検討が必要になる。ウォークابلを目指すときに、三番町線の取扱いとして、トランジットモールの整備や、バス専用レーンの設置も考えられ、バスやタクシーの事業者等と話しながら検討したい。	
・インターチェンジや空港、港湾、駅は綿密に連携をしていく必要があり、バスの運行ルート等も踏まえ、松山駅をいかに効率的にコネクしていくかということが重要である。	

1. 第3回検討会での委員の皆様からのご意見と対応方針

第3回検討会で頂いた主なご意見	対応方針
3. 移動利便性・回遊性の向上	
・都市内の渋滞対策や松山外環状道路の整備とあわせ、総合的にいい交通ネットワークを形成していく必要がある。	・次世代モビリティサービスの導入などで、多様なモビリティの選択が可能な拠点整備を図り、様々な施設や観光地にアクセスしやすい都市の移動環境を創出する方針である。
・自動運転のサービスは、新たな事業者が登場するなど様々な可能性があるため、今の大型バスだけを想定するのではなく、柔軟性の高い交通結節点をイメージし、JR 松山駅だけでなく、市駅や道後とも連担しながら、移動しやすいネットワークを形成する拠点作りを目指すことが重要である。	・公共交通の利便性向上だけでなく、観光客やビジネス客などへ、地域の魅力発信を図る方針である。
・単に円滑に移動できることが必要とされているのではなく、もう一度来たいと思ってもらえるような機会をアピールできる広報機能も、JR 松山駅の空間の中で求められる。	・駅前広場の賑わいや憩いの創出と合わせ、大手町通り等の周辺街路について、回遊性向上を図る方針である。 ・今後、周辺街路で、ほこみち制度の活用や、沿道のリノベーション、エリアマネジメントの推進等を含め、公民で街路の使い方やあり方について検討したい。
・大手町通りは、市街地と繋がる重要なポイントになってくるが、歩くとずいぶん長いと感じるため、この大手町通りを緑のネットワークで繋ぐということは非常に重要なことだと思う。	
・大手町通りは東西で立地する建物も違うため、大手町通り全体で機能を考えるだけでなく、東西に分けて使い方を考えた方がいい。	
・JR 松山駅を降りて見える大事な空間ということもあり、大手町通りの賑わいを期待している。緑だけでなく、例えばキャノピーのようなものを配置して、視覚的に繋げていくようなことも考えられる。	
・大手町通りについて、大手町駅を挟んで西と東で機能をわけるべきで、交通ターミナル機能は松山駅に近い側にして、大手町駅から国道56号に向けては歩行空間や快適な荷捌き空間などにすると、機能分担もでき、開発の考え方も少し変わってくると考えている。	
・大手町の活性化について、道路制度として、ある一定の歩行空間を確保したうえで、余った土地を活用するほこみち制度があるので、そういった制度も視野に入れたうえで、地域の声も反映しながら検討していただきたい。	
・JR 松山駅から松山市駅まで、歩く動線としては長いが、歩いて暮らせるまちづくりにとって、この箇所が非常に重要である。	
・歩行者動線については、機能ばかりに着目して歩行者の安全がおろそかにならないよう留意いただきたい。	
・三番町線を挟んで南側に公益施設があるが、三番町線の上空に歩行者の動線となるデッキを作れば広い範囲で様々なことが検討できると思うので、検討いただきたい。	

1. 第3回検討会での委員の皆様からのご意見と対応方針

第3回検討会で頂いた主なご意見	対応方針
4. 防災機能の導入	
・非常時のオープンスペースとしての活用や、平常時のイベント広場としての活用など、非常時と平常時の使い方を総合的に勘案しながら、配置等を検討していただきたい。	・事業計画の検討の中で、非常時と平常時の使い方を勘案しながら、配置等を検討したい。
5. 官民連携	
・大手町の活性化ということで、行政が投資すれば憩いの空間はできるが、民間の出店や事業者を呼び込むのは、今の考え方からすると難しい。どこに何を呼び込むかというゾーン分けをしないと、賑わいの部分に関しては、いろいろな課題がある。	・今後、大手町通りの沿道街区を含め、駅周辺エリアで、ディベロッパー等にヒアリングを行い、民間による開発可能性を把握したい。
・このあたりの賑わいづくりは非常に難しいと思うが、花園町通りや市駅前でも、今後どう賑わいづくりをしていくかという課題があり、そういったところと連携して、うまく検討ができればと思う。	・松山駅周辺や大手町通りの沿道などで、地域の課題を解決し、地域の価値を高めるようエリアマネジメントを推進する。
・駅前エリアマネジメントは、JR 松山駅に新しく建つ建物の範囲に、大手町通りを含んだ範囲ぐらいが一つのエリアになると思う。	・街中全体の賑わいを創出するため、他のエリアマネジメント組織とも連携を図る仕組みについて検討したい。
・将来的にはモビリティハブごとにエリマネがあり、それらを一体的にニューモビリティが繋ぎ、それを束ねる連絡協議会のようなものを、この外側のエリアマネジメントとしてイメージしている。	
・周辺には地元の大学生がたくさんいるので、授業や松山アーバンデザインセンター等の様々な活動で、この空間が将来どうなるといったことを一般市民や利用者の方々に示していくような取り組みを始めないといけない。	・松山アーバンデザインセンターや学生などと連携した取組みの中で、松山駅周辺の整備の機運を醸成しながら、将来のまちづくりのプレイヤーの育成にもつなげたい。

1. 第3回検討会での委員の皆様からのご意見と対応方針

第3回検討会で頂いた主なご意見	対応方針
その他 - 松山市が進める歩いて暮らせるまちづくりに基づいたものだと思うが、このようなバスターミナルを整備することについて、上位計画にも位置づける方がいいのではないかな。 - JR 松山駅と松山市駅は、現在は両方に高速バスと路線バスが入っているが、広域と地域に役割を分ける場合は、交通事業者との調整や利用者のニーズを踏まえて、役割分担を適切にしていただく必要がある。また、松山市で策定している公共交通に関する計画とも整合をとった形で、まちづくりと連携しながら進めていただきたい。 - 今後、本検討会の検討結果を、市の上位計画や関連計画に反映する。	