

検討の背景

- ・ 第6回検討会での委員の皆様からのご意見と対応方針

第6回検討会での委員の皆様からのご意見と対応方針

第6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		
機能分担という観点で、バスタに関しては交通結節点としての各公共交通、また私的な交通、防災機能や交流機能なども含めた検討をすることが大事。	- 東口のバスタプロジェクトだけでなく、西口に整備する交通ターミナルも含め、鉄道や一般車両等との連携を図り、<u>駅周辺全体として必要な交通結節機能を検討</u>する。 - 防災機能や交流機能については、交通ターミナルだけでなく、<u>駅周辺の各施設との機能分担</u>を検討する。	
東口のバスタプロジェクトの計画を策定するにあたり施設の規模やレイアウトを最初に決めていくことが非常に重要だが、バース数が増えることによる<u>利便性とコストは相反関係にある</u>ので、多ければいいというものでもない。駅前の敷地の面積がどのくらい使用可能であって、レイアウトとしてどう考えられるのか。逆説的アプローチで検討を行うのもよい。インバウンド需要も急激に増えているが、貸切バスが激増するかは見極めが必要。		
緑ナンバーのバス事業者、タクシー事業者のほか、自家用ナンバーのスクールバスも対象にして、<u>利用者にとってより良いもの</u>になるように検討すべき。	- スクールバス等は省令改正により、本施設への乗入れが可能となったが、一般の路線バス等とは運行特性や利用者の目的が異なるため、生徒の安全確保と、路線バス等の定時運行の双方を両立させる観点から、本施設への乗入れは原則として対象外とし、より安全に乗降できる環境を検討する。 - ただし、将来的に施設内に十分な安全空間が確保できる場合は、乗入れ対象とすることも視野に検討を進める。	

第6回検討会での委員の皆様からのご意見と対応方針

第6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		
駅周辺でかなりの開発ボリュームが想定され、周辺道路の<u>交通渋滞や回遊性に大きく影響</u>すると想定される。	- 駅周辺の開発に伴う発生集中交通や駐車場の配置や規模等を踏まえ、<u>周辺道路への交通影響や必要な交通処理</u>について検討する。 - JR松山駅から松山市駅や城山方面への回遊性向上に向け、路面電車に加え、新たなモビリティを含む移動手段について検討する。	
公共交通のバスターミナル施設としては、現状と同規模で整理できるかもしれないが、周辺道路の使い方による<u>影響を整理</u>する必要があると考えている。		
JR松山駅から松山市駅、城山方面への移動手段として、路面電車以外の新たなモビリティの導入の検討や、駅周辺の駐車場配置や回転率によって生じる、<u>集中交通の道路への影響</u>を整理する必要がある。	松山港線(大手町通り)については、主要な幹線道路として必要な交通機能を確保しつつ、歩いて暮らせるまちづくりや駅周辺の回遊性向上の観点から道路空間の再配分を検討するため、<u>令和9年度に社会実験を実施</u>し、その効果や交通への影響を検証する。	
駅前通りである松山港線は非常に重要な道路路線である。現状として4車線は必要な道路なので、路肩や歩道部分であれば、歩いて暮らせるまちづくりという観点で、<u>再配分の検討の余地がある</u>と思う。		
交通円滑化には解決すべき<u>問題が多々ある</u>と認識しており、<u>密に協議</u>を進めていく必要がある。	駅周辺の交通円滑化に向け、引き続き、道路管理者や警察、交通事業者等の<u>関係機関と連携</u>し、交通処理や道路空間のあり方等について協議・調整を行う。	

第6回検討会での委員の皆様からのご意見と対応方針

第6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	
・ <u>回遊性を高める</u>という機能の面を考えることはすごく大事。駅に降り立った人が、イメージが湧くか、流れやすいか、多方面に動きやすいかのデザインを意識して作れば<u>持続性</u>が出る。	・ JR松山駅から大手町通りや松山市駅、松山城など、各方面への連続的で分かりやすい歩行者動線の形成を図るとともに、その<u>動線に沿った案内サイン</u>について検討する。
・ ほこみち制度と連携して、駅を拠点にした広い範囲で回遊性が生まれるような<u>エリア全体でのサインの統一的な計画</u>ができれば非常に意義がある。JR施設、伊予鉄の施設との案内サインについても検討が重要。	
・ 駅側からバスターミナルへの動線や、駅周辺の施設や設備をどう作るかなど、<u>連携が大事</u>。	
・ 松山城との接続、お互いに引き込み合えるような空間作りをして、<u>駅前広場をしっかりと開いて大手町通りと接続</u>させていくことが非常に重要。	
・ バスタプロジェクトを想定した松山の交通拠点の整備に合わせて、周辺道路の課題を解決しながら、賑わいができるような道路空間整備ができればよい。歩行者を意識した道路空間作りを目指す中で、<u>ほこみち制度の活用</u>をぜひ検討してほしい。	・ 駅周辺での回遊性や賑わいの向上に向け、道路空間の再配分やほこみち制度の活用、<u>沿道を含めた景観・デザイン</u>のあり方について検討する。
・ 花園町通りや中之川通りあたりからJR松山駅までのかなり<u>広い範囲</u>で、<u>景観コード、デザインコード</u>を決めて、計画を進めてはどうか。	
・ 新しいモビリティと連携した様々なアクセスを検討しているが、都市部ではかなり交通が乱れているような事例があり、<u>安全面を考慮した空間整備</u>を求める。	・ 新しいモビリティについては、歩行者や自転車、自動車等との動線や安全性を考慮しながら、<u>社会実験</u>などを通じて<u>交通への影響や安全性、ニーズ等</u>を検証した上で、導入方法や必要な空間整備について検討する。

第6回検討会での委員の皆様からのご意見と対応方針

第6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		
災害発生時にはかなりの帰宅困難者が発生すると思われる。パニックにならないような空間の作り方や、どの辺りに待機することができるかも踏まえて検討が必要。		災害時の帰宅困難者の発生を想定し、滞留スペース等の確保や円滑な誘導方法について検討するとともに、駅周辺の各施設との役割分担を踏まえ、防災機能のあり方を検討する。
5. 官民連携		
大手町の賑わいづくりのためには、公共空間を変えるだけでなく、抜本的なエリアマネジメントを考える必要がある。		- 大手町通りについては、社会実験を通じて道路空間の使い方や沿道との連携、賑わい創出の効果等を検証するとともに、その取組を通じて、官民が連携したエリアマネジメントの機運醸成を図る。 - 特定車両停留施設については、特定車両停留施設単独ではなく、周辺施設との連携も含め、整備後の維持管理や、運営収支を見据えた持続可能な事業運営のあり方を検討する。
大手町通りの沿道利用に関して、将来どのような計画を持つべきかを検討する必要がある。		
特定車両停留施設の運営については、駅周辺だけではなく、愛媛県内に住んでる人たちの公共サービスの足・暮らしそのものを支える拠点であるという観点で考えていく必要があり、今後は維持管理を見据えた収支の観点からも検討することが必要。		

第6回検討会での委員の皆様からのご意見と対応方針

第6回検討会で頂いた主なご意見	対応方針
6. その他	
大手町通りに<u>先見的な将来像</u>を立てた上で、中之川通りの整備や市役所付近の建て替えと共に、花園町通りなどを含めた<u>エリアの開発計画</u>と合わせて考える必要がある。	駅周辺については、<u>事業協力者と連携</u>し、民間の知見や提案も取り入れながら、周辺で進むまちづくりとの整合を図り、中心市街地とのつながりを意識した駅周辺全体の将来像を検討する。
商業施設などの全体の<u>モデルプラン</u>が、それぞれの初期段階で密接に関連してくる。この駅周辺の<u>全体的な具体像</u>が早く示されないと、各パーツがいくら進んでもバラバラの計画になってしまう。	
松山駅の交通拠点機能をどのように強化していくかという観点で、防災や賑わいの要素を整理し、これまで以上に<u>幅広い視点</u>で、この<u>バスターミナルの活用方法</u>を改めて整理していただきたい。	東口のバスタプロジェクトと西口の交通ターミナルをはじめ、駅周辺の各施設について、交通結節、防災、賑わい等の機能を整理し、重複のないよう、<u>駅周辺全体で適切な機能分担</u>を検討する。
東口と西口の各施設がどのような機能を持つのか、持つべきなのか検討する必要がある、<u>機能が重複すると無駄</u>が発生する可能性がある。	
新駅舎が西側にできたことによって、移動が遠くなったり、案内がわかりにくくなったりと不便になっている。東口の交通ターミナルの完成までかなりの時間を要するので、<u>暫定的な扱い</u>も本検討会で議論してもよいのでは。	東口の交通ターミナルの完成まで一定の期間を要することから、現在の駅利用者の動線や案内等の課題を把握し、関係者と連携しながら、<u>必要な暫定対策を実施</u>している。