

交流機能

(周辺のまちづくりとの連携・賑わい創出・交通円滑化)

1. JR松山駅と松山市駅の連携
 - 1-1 公共交通の利用促進
 - 1-2 拠点間のアクセス強化
2. 歩いて暮らせるまちづくりの推進
 - 2-1 社会実験の実施

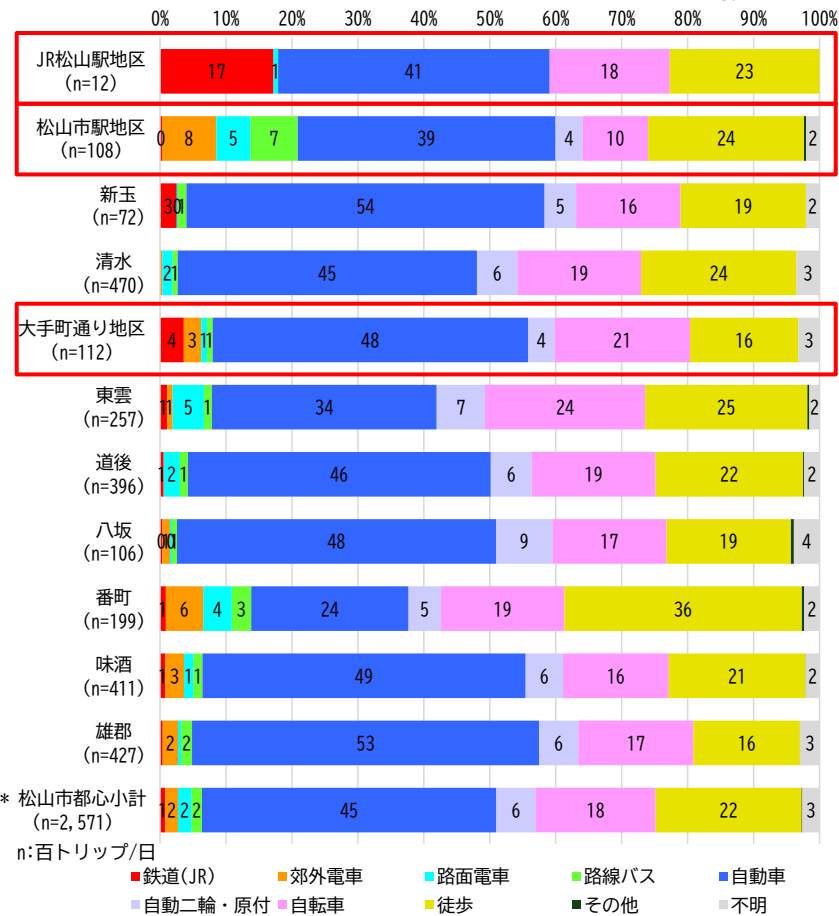
1. JR松山駅と松山市駅の連携

1-1 公共交通の利用促進

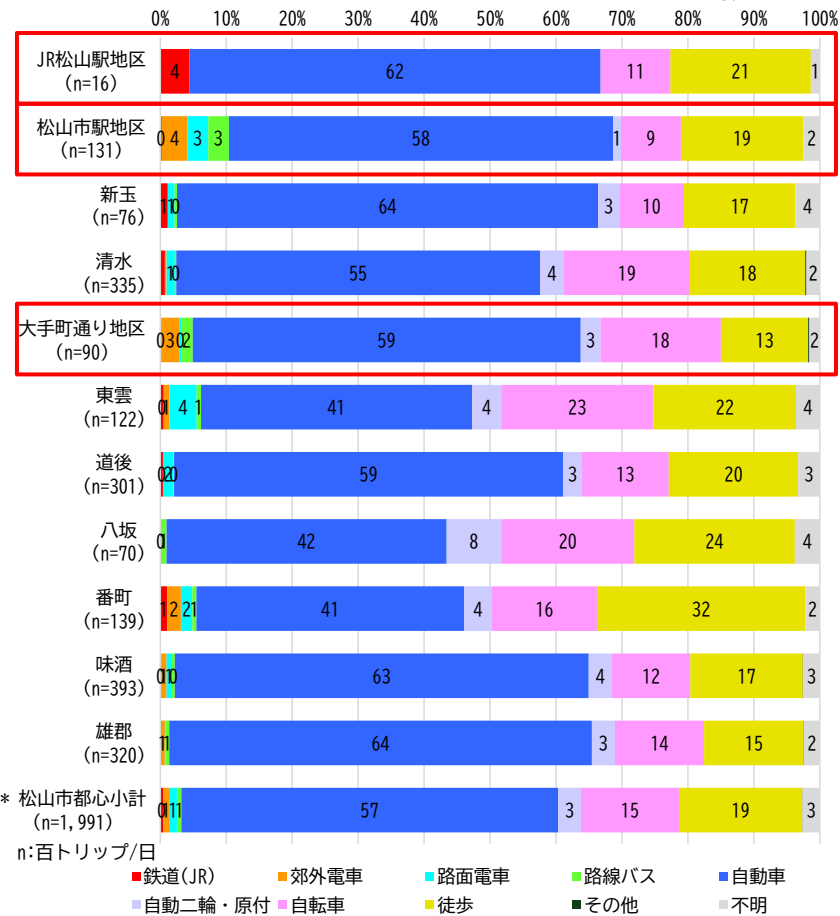
(1)検討にあたっての条件

- 松山市中心部における代表交通手段は、自動車が全体の半分程度と最も多く、次いで自転車と徒歩が2割程度であり、公共交通(鉄道、郊外電車、路面電車、路線バス)が占める割合は1割程度である。

◆松山市中心部における集中トリップの代表交通手段(平日)



◆松山市中心部における集中トリップの代表交通手段(休日)



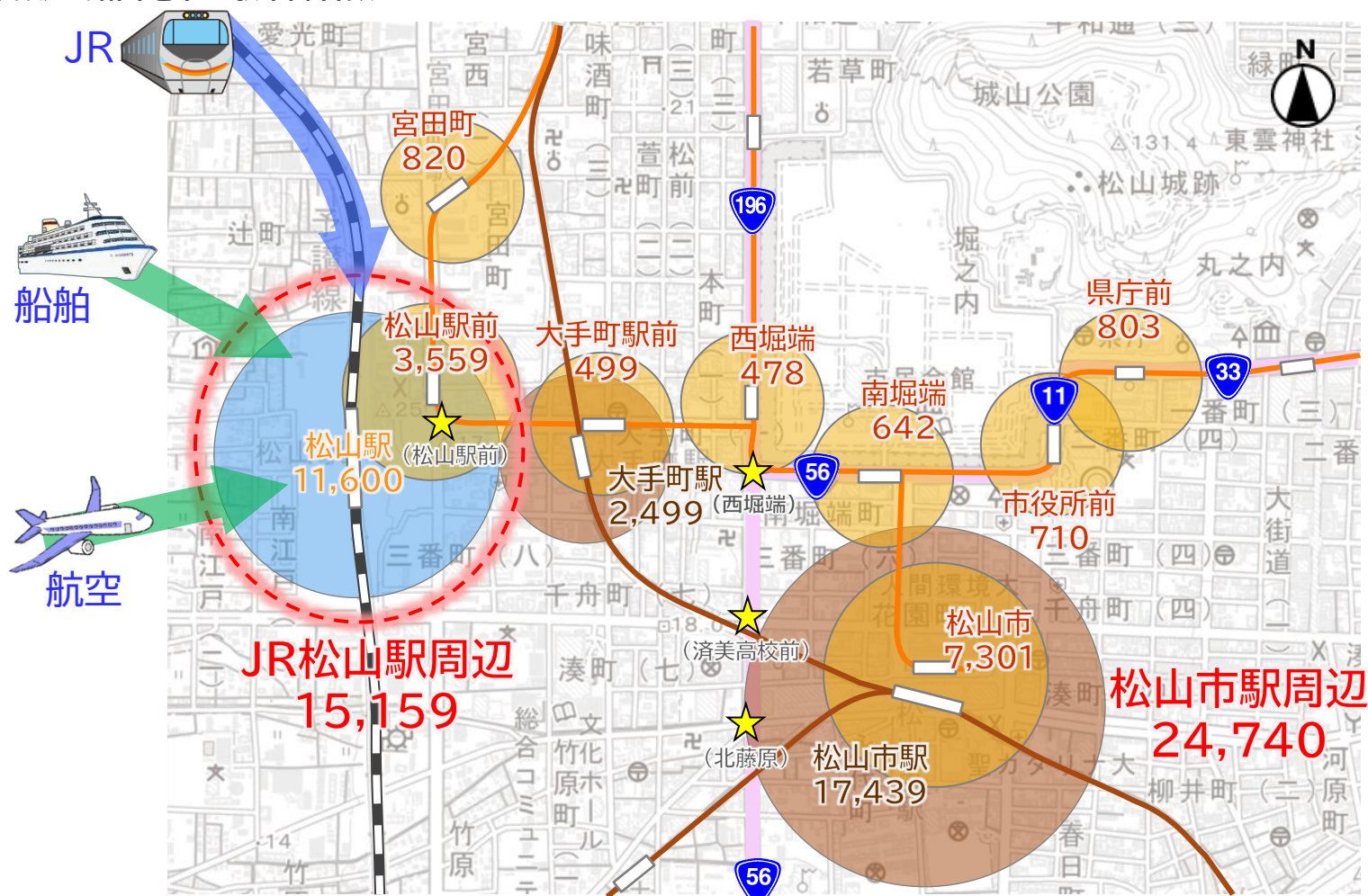
1. JR松山駅と松山市駅の連携

1-1 公共交通の利用促進

(1)検討にあたっての条件

- 鉄道および路面電車を合わせた乗降客数は、JR松山駅周辺が約1.5万人、松山市駅周辺が約2.5万人である。

◆鉄道・路面電車の駅乗降客数



凡例	路線	駅別乗降客数
JR線	—	XXX [人/日]
伊予鉄・ 郊外電車	—	XXX [人/日]
伊予鉄・ 市内電車	—	XXX [人/日]
直轄国道	—	
主要渋滞箇所		★
道路管理者による 交通結節点の高度化 (JR松山駅周辺)		○

1. JR松山駅と松山市駅の連携

1-1 公共交通の利用促進

(2)公共交通利用促進のための取り組み

- 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりに向け、乗り換えがスムーズで歩いて楽しい交通結節点(駅前空間等)のハード整備を推進している。
- あわせて、MaaSなどのスマートな乗車環境の構築や、ラストワンマイルを補完する多様なモビリティとの連携、市民の意識啓発といった利用促進策を実施している。

◆松山市駅前広場の整備



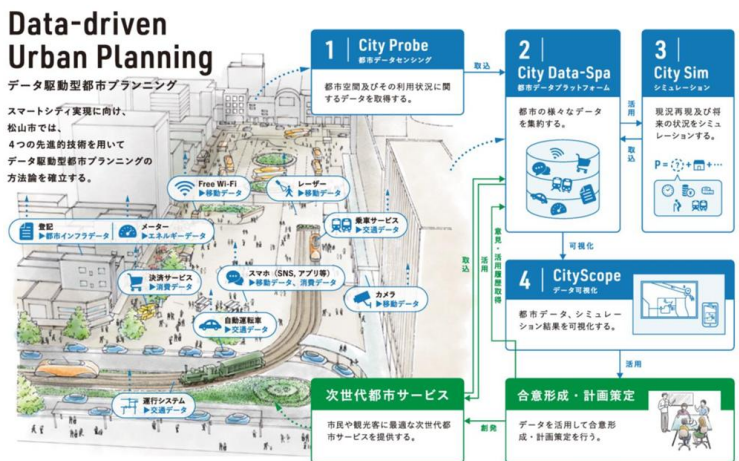
◆公共交通体験学習



◆MaaSの取組み(伊予鉄MaaS)



◆スマートシティの取組み



出典:令和7年度 第1回松山市駅前広場整備推進協議会

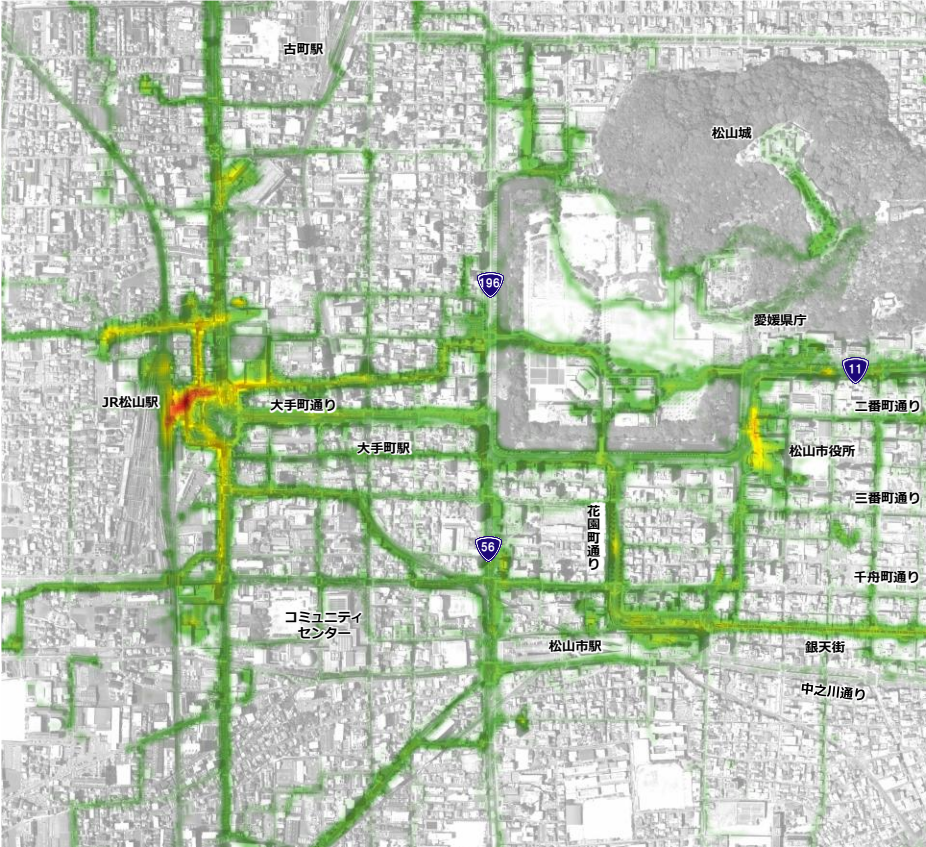
1. JR松山駅と松山市駅の連携

1-2 拠点間のアクセス強化

(1)検討にあたっての条件

- JR松山駅と松山市駅間の移動では、一部、大手町駅を経由した移動が確認されたものの、ほとんどが徒歩移動となっている。
- 大手町駅を経由した移動が認知されていない可能性や、周遊のための移動手段が十分ではない可能性が考えられる。

◆JR松山駅および周辺施設を利用している方の移動 (歩行者トリップ)



◆JR松山駅と松山市駅の移動実態

JR松山駅と松山市駅(郊外電車)の両駅利用における目的別トリップ

OD		通勤	通学	帰宅	業務	買物	食事・社交	観光・レク	その他私用	不明	目的計
松山都心部外 ⇔松山都心部外	北条地域→南東部地域	0	0	0	0	0	0	0	43	0	43
	南東部地域→北条地域	0	0	43	0	0	0	0	0	0	43
	北条地域→北西部地域	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3
	北西部地域→北条地域	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3
松山都心部内 ⇔松山都心部外	松山市駅地区→北条地域	0	0	9	0	0	0	0	0	0	9
	雄都→伊予市	0	0	22	0	0	0	0	0	0	22

JR松山駅と松山市駅(郊外電車)の両駅利用における交通手段別トリップ

JR松山駅⇔松山市駅経路	郊外電車	路面電車	路線バス	自動車	自動二輪・原付	自転車	徒歩	その他	不明	手段計
JR松山駅(降車) ↓【徒歩】 松山市駅郊外線(乗車)	0	0	0	0	0	0	46	0	0	46
松山市駅郊外線(降車) ↓【徒歩】 JR松山駅(乗車)	0	0	0	0	0	0	46	0	0	46
松山市駅郊外線(乗車) ↓【郊外電車】 大手町駅郊外線(降車) ↓【徒歩】 JR松山駅(乗車)	31	0	0	0	0	0	0	0	0	31

出典: 2023松山都市圏パーソントリップ調査

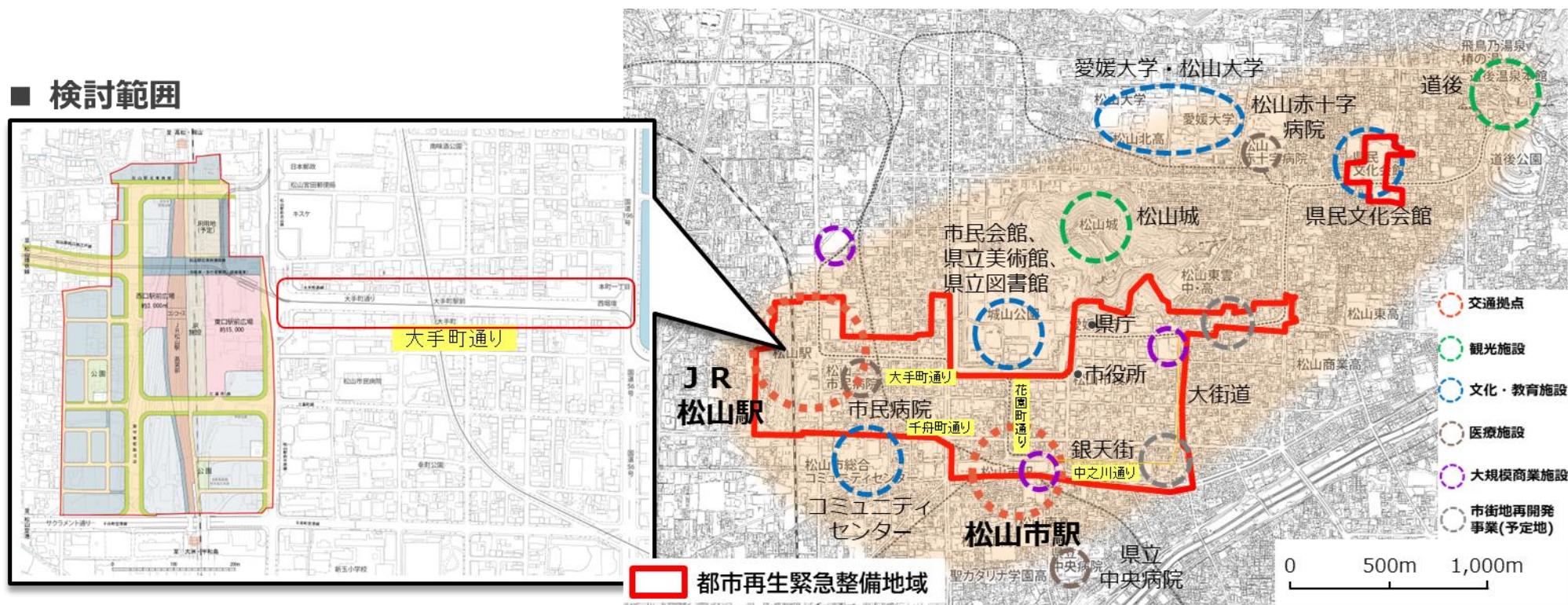
出典: 松山駅周辺行動実態調査業務委託における生活行動実態(PP)調査結果
背景地図の出典: 国土地理院撮影の空中写真
サンプル数: 169人(松山駅および周辺施設を週に1回以上利用している人)

2. 歩いて暮らせるまちづくりの推進

2-1 社会実験の実施

- JR松山駅の鉄道高架化やバスタプロジェクトの進展に伴い、駅周辺での開発が加速する中、JR松山駅と松山市駅間のアクセス強化が求められている。
- 公共交通の利用しやすさや回遊性の向上、地域の賑わい創出を目指し、大手町通りの道路空間における時間的・空間的な役割を再検討するため、大手町通りの社会実験を行う。

■ 検討範囲



2. 歩いて暮らせるまちづくりの推進

2-1 社会実験の実施

【検討課題1】 JR松山駅と松山市駅の連携

課題	検討の方向性（案）
JR松山駅と松山市駅との連携やアクセス性をどのように強化していくか。	既存の街路空間や路面電車や郊外電車などの公共交通を活かし、松山駅と松山市駅のアクセスを強化する。
	路面電車の引込みなどの東口駅前広場の整備にあわせ、駅前交差点のコンパクト化や地下道の見直しとともに、大手町通りの賑わい・憩い空間の創出や回遊性向上を図る。
	既存公共交通や徒歩での移動を補完し、移動の選択肢を広げる新たなモビリティサービスの導入により、多様なニーズへの対応を目指す。

【検討課題2】 歩いて暮らせるまちづくりの推進

課題	検討の方向性（案）
魅力的な駅前通りの形成や回遊性の向上に向け、既存の道路空間をどのように活かしていくか。	・ JR松山駅と松山市駅との交通拠点機能強化を目的に、大手町通りのあり方や整備の方向性を検討する。
	・ 大手町駅（郊外電車）や大手町駅前停留場（路面電車）のバリアフリー化を検討する。

出典：第6回松山駅交通拠点機能強化検討会資料

対応方針
・ 大手町通り（松山港線）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、令和8年度及び令和9年度に社会実験を実施し、その効果や交通への影響を検証する。 ・ 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、沿道を含めた景観・デザインのあり方について検討する。 ・ 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、社会実験を通じて交通への影響や安全性、ニーズ等を検証した上で、導入方法や必要な空間整備について検討する。 ・ 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、その動線に沿った案内サインについて検討する。

2. 歩いて暮らせるまちづくりの推進

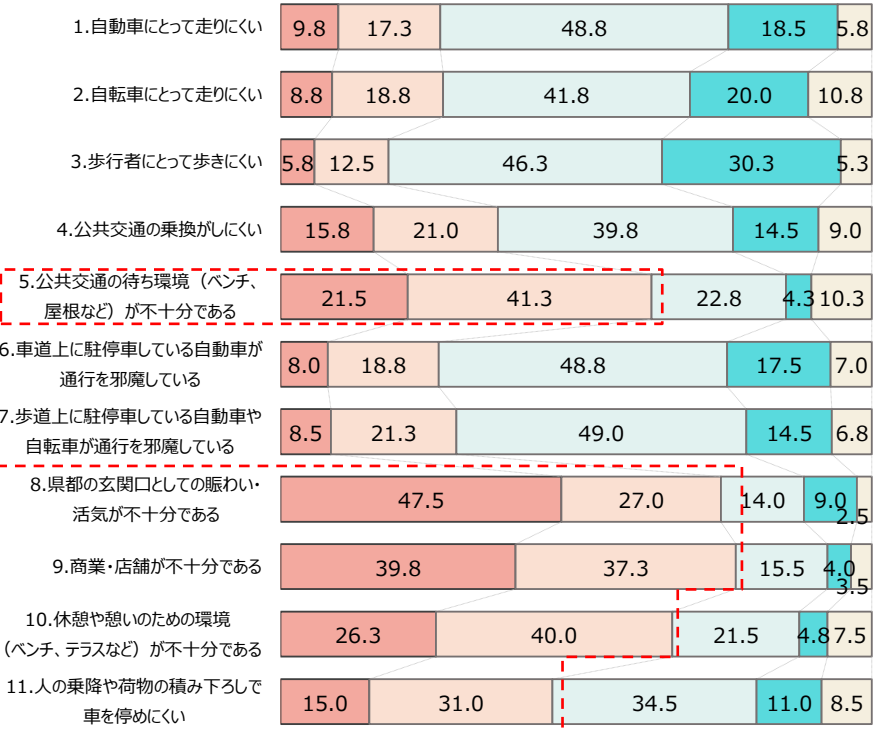
2-1 社会実験の実施

(1)検討にあたっての条件

- アクセス道路となる大手町通りに対しては、県都の玄関口としての賑わいや活気に欠け、商業施設や滞留空間、公共交通の待ち環境が不足しているという印象が強く持たれている。
- また、安全で快適な歩行空間や憩いスペースなど様々なニーズがある。

◆大手町通りに対する印象

(n=400)

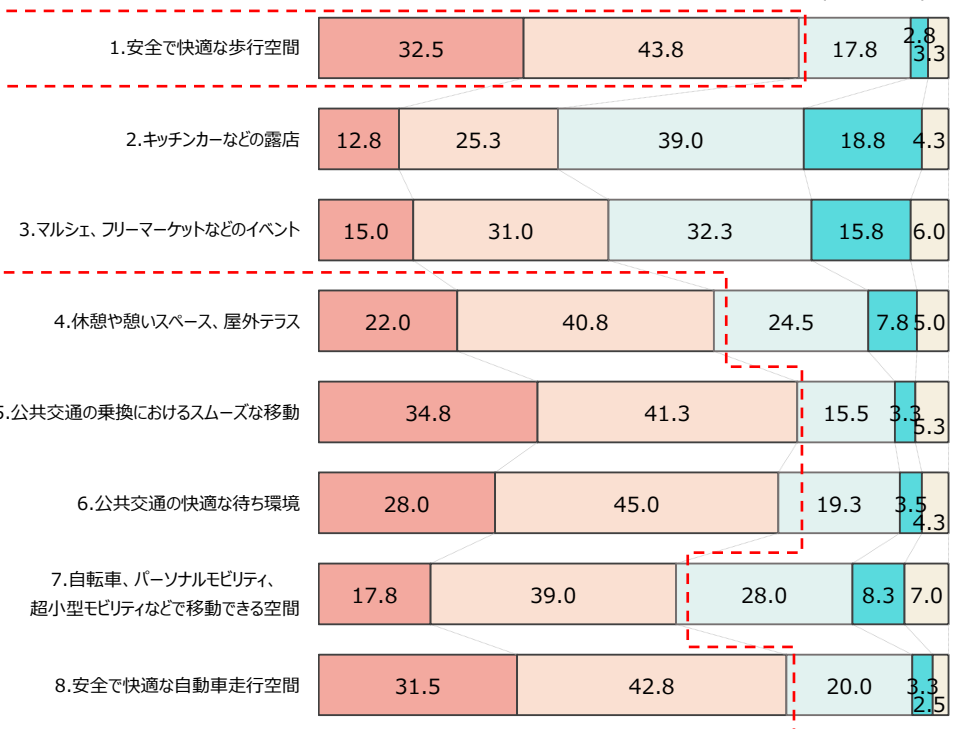


■ そう思う ■ ややそう思う ■ あまりそうだと思わない ■ そうだと思わない ■ わからない

● 調査対象
沿道住民(大手町通りの概ね2km圏内居住)200サンプル、その他松山市居住者200サンプル
計400サンプル
※大手町通りをここ1年間に利用したことのある16歳以上の者

◆大手町通りにあれば良いと思うもの(平常時)

(n=400)



■ そう思う ■ ややそう思う ■ あまりそうだと思わない ■ そうだと思わない ■ わからない

2. 歩いて暮らせるまちづくりの推進

2-1 社会実験の実施

(1) 検討にあたっての条件

- 大手町通りは、シャッターが閉まった店舗が点在しているほか、沿道の土地が駐車場として利用されている。

◆ 大手町通りの沿道状況



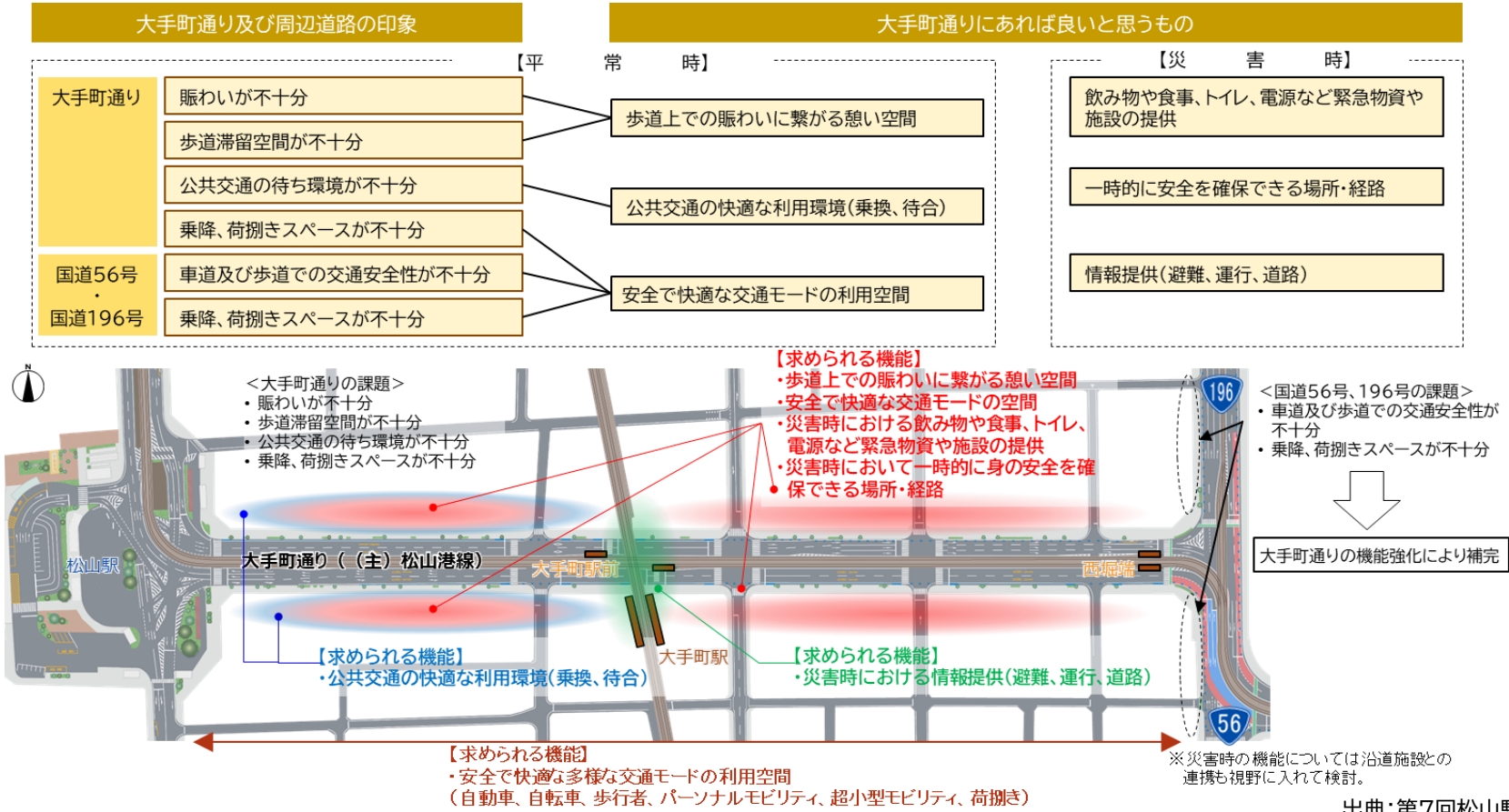
2. 歩いて暮らせるまちづくりの推進

2-1 社会実験の実施

(1)検討にあたっての条件

- 松山駅周辺の回遊の軸として、また大手町通りからJR松山駅へのアクセスや、JR松山駅と松山市駅間のアクセスを強化するため、大手町通りの機能強化が不可欠である。
- JR松山駅と直轄国道を繋ぐ重要な区間として、JR松山駅の交通結節機能の強化と連携しつつ、安全で快適な歩行空間の確保、バリアフリー化、災害対応力の向上等が求められる。

◆大手町通りに求められる機能

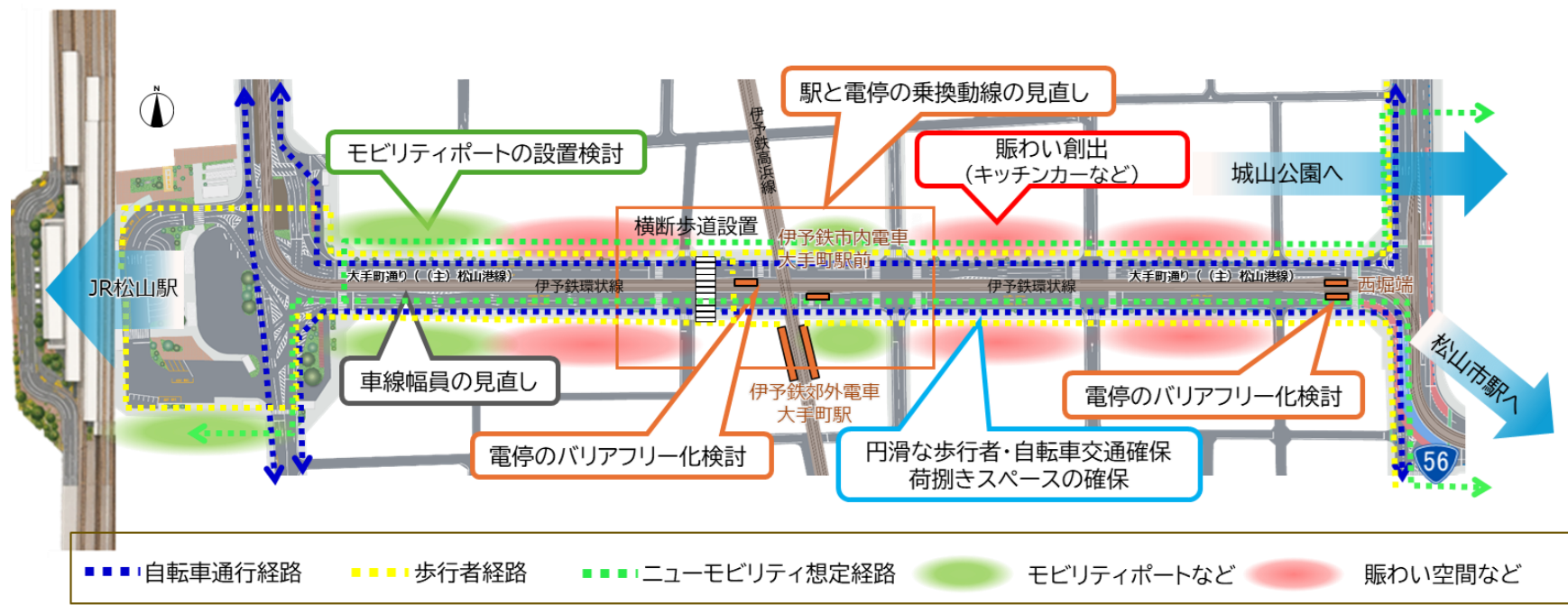


2. 歩いて暮らせるまちづくりの推進

2-1 社会実験の実施

(2)社会実験の実施に向けた取り組み

■ 平面計画(案)



大手町通りにあれば良いと思うもの

【平常時】

- 安全で快適な多様な交通モードの利用空間
- 歩道上での賑わいに繋がる憩い空間
- 公共交通の利用環境(乗換、待合)

【災害時】

- 飲み物や食事、トイレ、電源など緊急物資や施設の提供
- 身の安全を確保できる場所・経路
- 情報提供(避難、運行、道路)



検証
①車道幅員の再編による空間確保
②路面電車電停のバリアフリー化検討
③円滑な歩行者・自転車交通の確保
④広幅員歩道を活用した賑わい創出・回遊性向上
⑤賑わい創出モビリティポートの設置・運用検討

2. 歩いて暮らせるまちづくりの推進

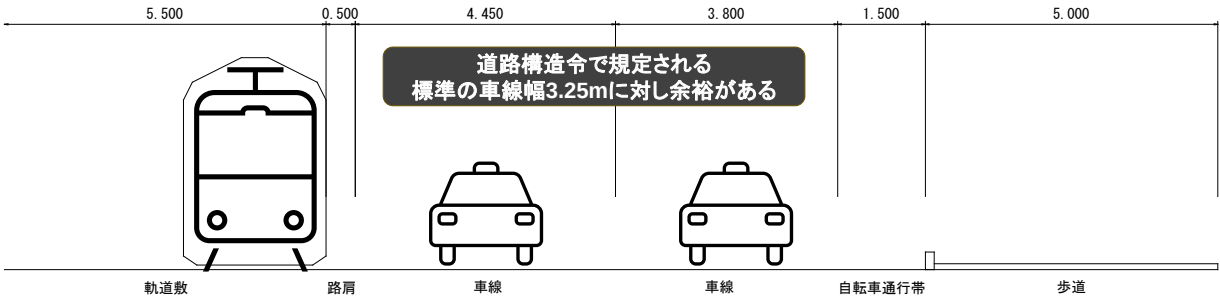
2-1 社会実験の実施

(2)社会実験の実施に向けた取り組み

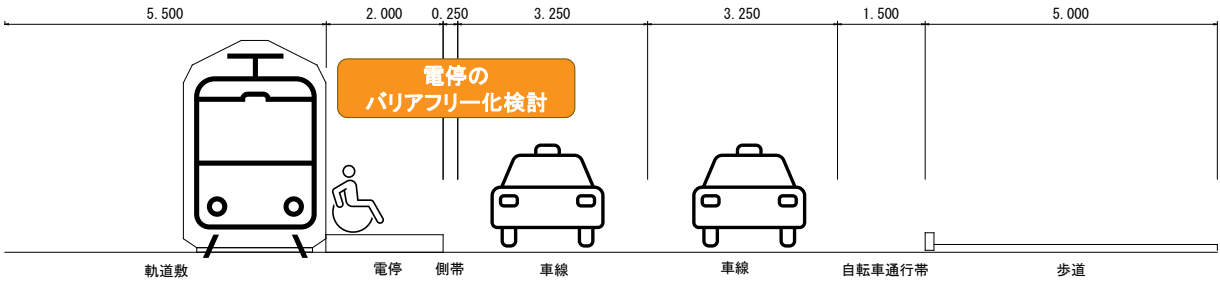
■ 横断計画(案)

※市が作成した現時点でのイメージ

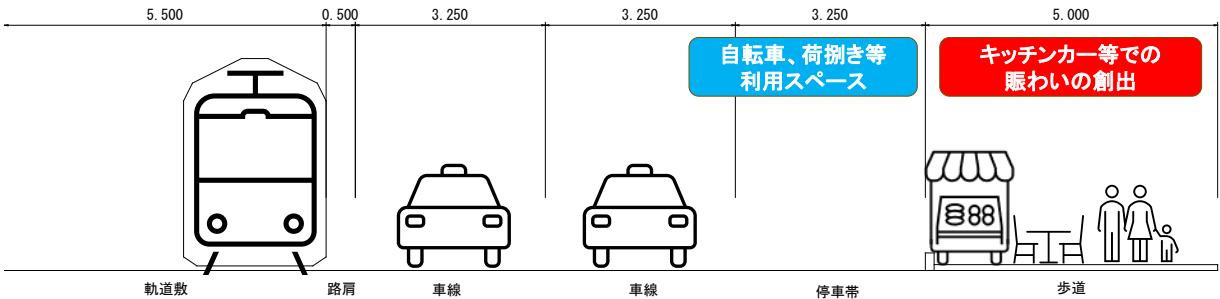
現況



① バリアフリー基準を満たす十分な電停幅の確保



② 停車帯の時間的・空間的活用検討及び、にぎわい創出を目的とした歩道部におけるキッチンカー等での空間活用

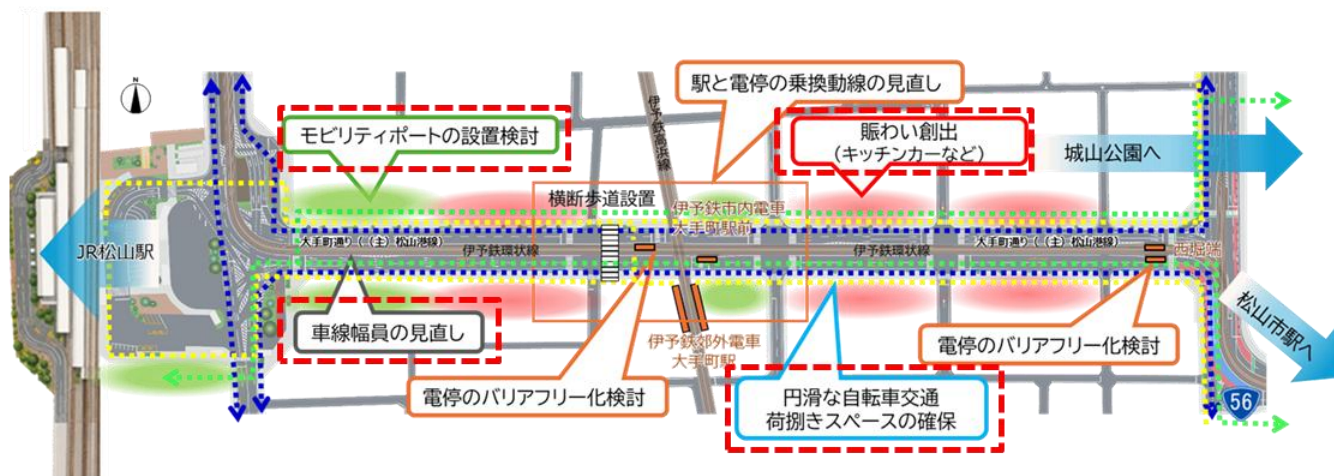


(2)社会実験の実施に向けた取り組み

全景



自転車利用状況



⑤モビリティポートの設置・運用検討

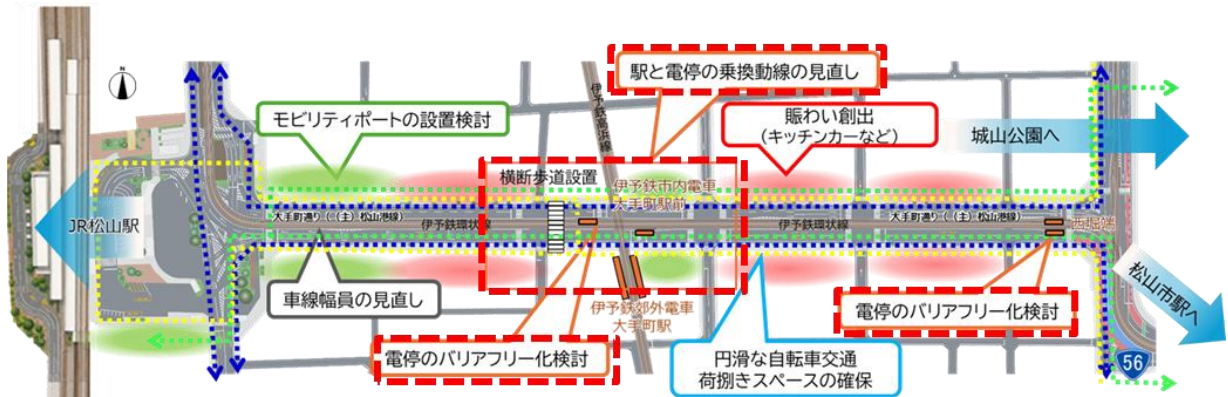


2. 歩いて暮らせるまちづくりの推進

2-1 社会実験の実施

(2)社会実験の実施に向けた取り組み

②路面電車電停のバリアフリー化検討



③円滑な歩行者・自転車交通の確保



2. 歩いて暮らせるまちづくりの推進

2-1 社会実験の実施

(2)社会実験の実施に向けた取り組み

- 社会実験の実施内容の検討と並行して、調査・整備を進めるスケジュールを想定。
- 事後調査を実施し、社会実験結果を取りまとめる。

