

# 事業計画策定に向けた論点整理

---

1. 松山駅交通拠点に求められる機能
2. 事業計画策定に向けた論点
3. 交通ターミナル機能(交通結節機能)
4. 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)
5. 防災機能
6. 整備・管理・運営手法

# 1.松山駅交通拠点に求められる機能

- 整備方針の実現、事業化に向けて、「交通ターミナル機能」、「交流機能」、「防災機能」、「整備・管理・運営手法」の観点から、事業内容の具体化に向けた検討を進める。

## ◆整備方針と交通拠点に関する導入機能・手法の対応

| 整備方針                      |                                                                                                                                                                                                                                                       | 導入機能など                |                                    |      |            |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------------------------|------|------------|
|                           |                                                                                                                                                                                                                                                       | A                     | B                                  | C    | D          |
|                           |                                                                                                                                                                                                                                                       | 交通ターミナル機能<br>(交通結節機能) | 交流機能<br>(周辺のまちづくりとの連携、賑わい創出・交通円滑化) | 防災機能 | 整備・管理・運営手法 |
| 1. 交通モード間の接続(モーダルコネクト)の強化 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス、タクシー、一般車の乗降場・待機場などを集約</li> <li>・柔軟性のある交通結節点整備</li> </ul>                                                                                                                                                   | ○                     |                                    |      |            |
| 2. 駅周辺地区の交通円滑化            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道高架や土地区画整理で創出される道路基盤の活用</li> <li>・公共交通の定時性・速達性の確保や高速バスの増便、次世代モビリティの導入</li> <li>・「松山市駅」とのアクセス強化</li> <li>・適切な駐車場配置と公共交通の利便性向上による中心市街地への過度な自家用車流入の抑制</li> <li>・バスターミナルの整備や大手町通りなどの機能強化による周辺道路の交通円滑化</li> </ul> | ○                     | ○                                  |      |            |
| 3. 移動利便性・回遊性の向上           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・次世代モビリティ導入などで、車がなくても移動しやすい都市環境の創出</li> <li>・観光客などへの移動案内の充実や待合空間の確保など、地域の魅力発信</li> <li>・駅前広場や大手町通りなどにおける賑わい・憩いの空間の創出、回遊性向上などによる歩いて暮らせるまちづくりの推進</li> <li>・地域の素材を活用した、県都松山の陸の玄関口にふさわしい景観形成</li> </ul>            | ○                     | ○                                  |      |            |
| 4. 防災機能の導入                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時などの帰宅困難者の受入れや、支援物資提供のための物資備蓄空間(機能)の確保</li> <li>・鉄道被災時の代替として、支援の人や物資を運ぶバスの発着拠点</li> <li>・防災教育や啓発による防災意識や防災行動の促進</li> </ul>                                                                                  |                       |                                    | ○    |            |
| 5. 官民連携                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間が持つ豊富な知見や資産などを活用した効率的・効果的な施設運営</li> <li>・エリアマネジメントや地域デザインの推進</li> <li>・公民学の連携による先進的な技術などの活用</li> </ul>                                                                                                      |                       |                                    |      | ○          |

## 2. 事業計画策定に向けた論点

- 松山交通拠点に求められる機能等を実現していく上での検討課題、論点を整理

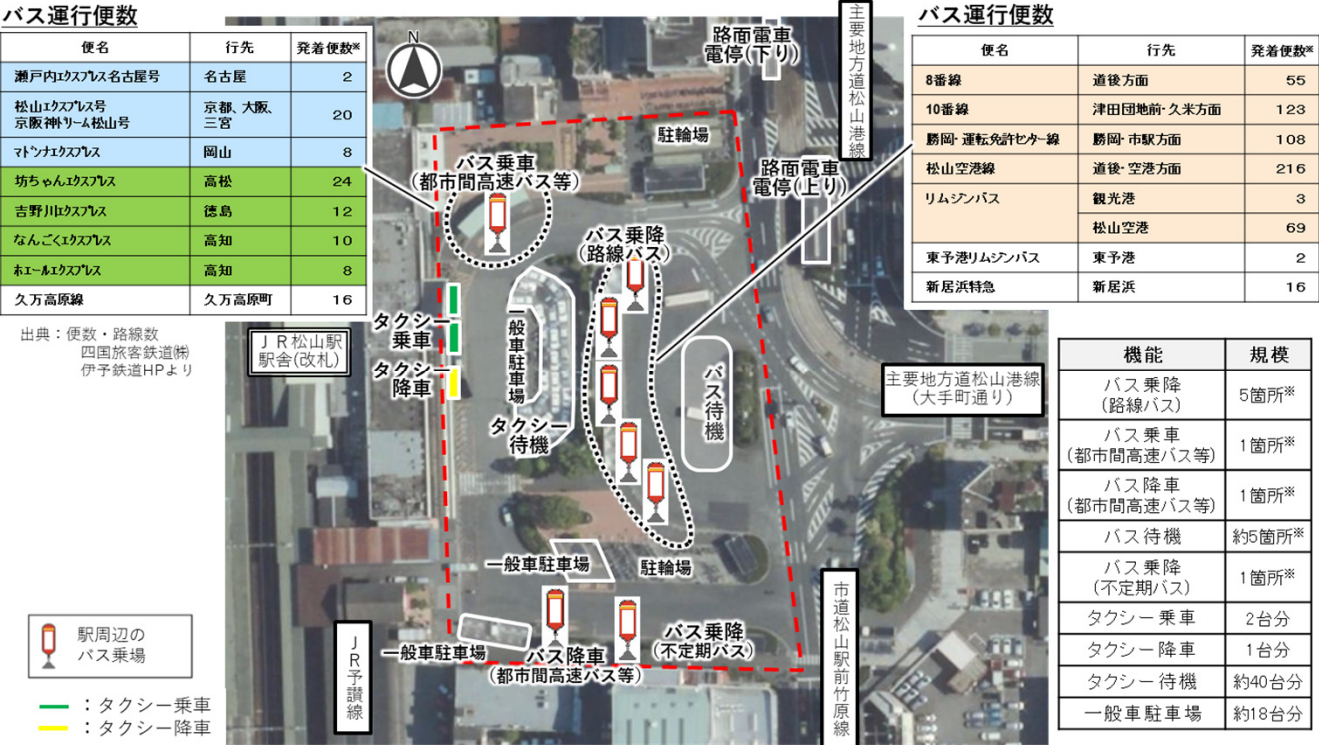
| 導入機能など |                                    | 検討課題 |                    | 論点                                                                   |
|--------|------------------------------------|------|--------------------|----------------------------------------------------------------------|
| A      | 交通ターミナル機能<br>(交通結節機能)              | 1    | JR松山駅における各交通モードの接続 | ・陸の玄関口であるJR 松山駅において、各交通モードの接続をどのように強化すべきか。                           |
|        |                                    | 2    | 移動案内の充実と快適な待合空間    | ・多様な利用者へ移動案内の充実や快適な待合空間を提供するため、どのような待合機能を整備するか。                      |
| B      | 交流機能<br>(周辺のまちづくりとの連携、賑わい創出・交通円滑化) | 1    | 松山駅周辺のまちづくりとの連携    | ・駅周辺の開発や集客施設整備などと連携しながら、交流拠点の機能強化をどのように図るか。                          |
|        |                                    | 2    | JR松山駅と松山市駅の連携      | ・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。                                  |
|        |                                    | 3    | 歩いて暮らせるまちづくりの推進    | ・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。                         |
| C      | 防災機能                               | 1    | JR松山駅の交通ターミナルの役割   | ・災害の発生に備え、駅前広場や周辺公共施設と防災機能の役割を分担しながら、平時利用との両立も図るよう、どのように整備し運用していくか。  |
| D      | 整備・管理・運営手法                         | 1    | 官民連携               | ・交通ターミナルとして、施設の維持管理や運営、サービスの質をどのように持続可能にし、整備スキームを含めてどのような事業手法を構築するか。 |

# 3. 交通ターミナル機能(交通結節機能)

## 【検討課題】 A-1. JR松山駅における各交通モードの接続

| 論点 (案)                                   | 検討の方向性 (案)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 検討項目 (案)                                                                                                                     |
|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 陸の玄関口であるJR松山駅において、各交通モードの接続をどのように強化すべきか。 | <ul style="list-style-type: none"><li>障がい者や交通弱者、手荷物の多い観光客等の利用を想定し、駅コンコース等の近くに障がい者用乗降場やタクシー乗降場を確保する。</li><li>自家用車の送迎を安全かつ円滑に行えるスペースを確保するとともに、長時間駐車や周辺の路上駐車を防止するため短時間駐車場の設置を検討する。</li><li>現状の運行水準、需要をベースに、将来的な需要増加も考慮し、適切な規模を検討する。</li><li>スクールバスの安全な乗降に加え、インバウンドをはじめとした観光需要の増加に対応するため、不定期バスの乗降場の確保を検討する。</li><li>特定車両停留施設への停留の可否や適否など法的要件や管理運営上の観点を踏まえ、松山駅に必要なターミナル機能を検討する。</li><li>各交通モード間の乗り継ぎが円滑に行えるよう、近接化や平坦な動線によるバリアフリー化を図る。</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>交通ターミナルの導入機能、規模、配置</li><li>特定車両停留施設の乗入対象<br/>(※別紙参考資料)</li><li>交通ターミナル利用者の動線</li></ul> |

### ◆JR松山駅東口の交通機能の現状



# 3. 交通ターミナル機能(交通結節機能)

## 【検討課題】 A-1 . JR松山駅における各交通モードの接続

### ◆JR松山駅東口における交通結節空間としての現状の課題

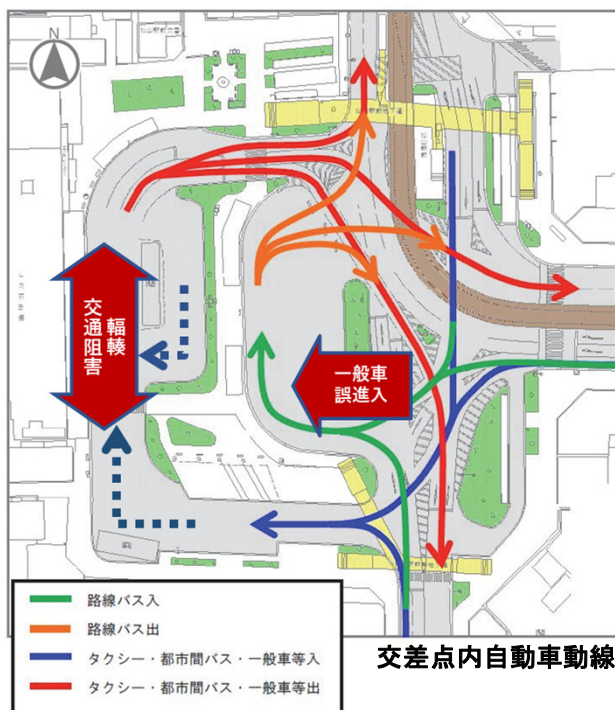


#### 電停アクセス

- 地下横断が必要であり、車いすやベビーカーの利用者、高齢者にとってアクセスが困難  
(バリアフリー面の課題)
- 新駅舎が西側に寄ったことで、駅と電停の距離が長くなっている。  
(乗継利便性の課題)
- 電停の位置は視認できるが、ルートが直感的にわかりづらい。  
(経路の案内性の課題)

#### バス停アクセス

- 駅と路線バスの乗り場の間で、道路横断が必要  
(乗継利便性の課題、安全性の課題)
- 屋根やベンチなどの待合機能が十分に整備・更新されていない。  
(利用快適性の課題)

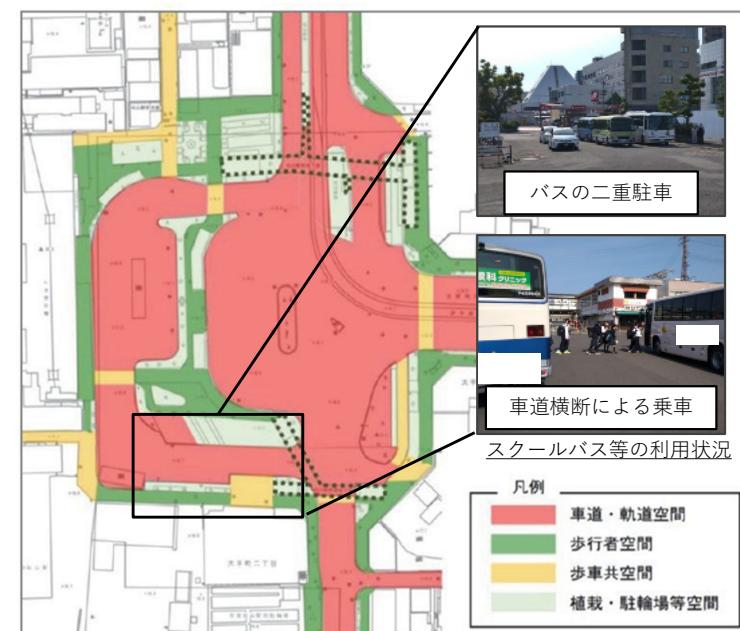


#### 車両動線

- ターミナルへの流入経路が複雑で、変則交差点であるため、一般車の誤進入がある。  
(動線誘導の課題、運用面の課題)
- 都市間高速バス、タクシー、一般車が、同一の動線を通ることで、交通の阻害や輻輳が見受けられる。  
(動線分離の課題、運用面の課題)

#### 歩行者動線

- 移動に車道横断や地下横断、迂回が必要な箇所がある。  
(安全性の課題、利便性の課題)
- 屋根が連続していないため、天候の影響を受けやすい。  
(利便性の課題)



#### 環境空間

- 車道空間が多く、滞留空間や十分なイベントスペースが不足している。  
(歩行者空間の不足の課題)
- 災害が激甚化する中、帰宅困難者が一時滞在できるスペースなど、大規模災害時の対応が求められる。  
(防災機能強化の課題)

#### 不定期バス

- 鉄道の到着時刻に合わせ、スクールバス等の送迎バスが運行されるが、十分なバスバースが確保されていない。  
(バスバース不足の課題)
- 二重駐車、三重駐車が発生し、車道を横断しての乗車が見受けられる。  
(安全確保の課題)

### 3. 交通ターミナル機能(交通結節機能)

#### 【検討課題】 A-1 . JR松山駅における各交通モードの接続

- ・ 現状の運行水準、需要をベースに、将来的な需要増加も考慮し、適切な規模を検討する。
- ・ スクールバスの安全な乗降に加え、インバウンドをはじめとした観光需要の増加に対応するため、不定期バスの乗降場の確保を検討する。

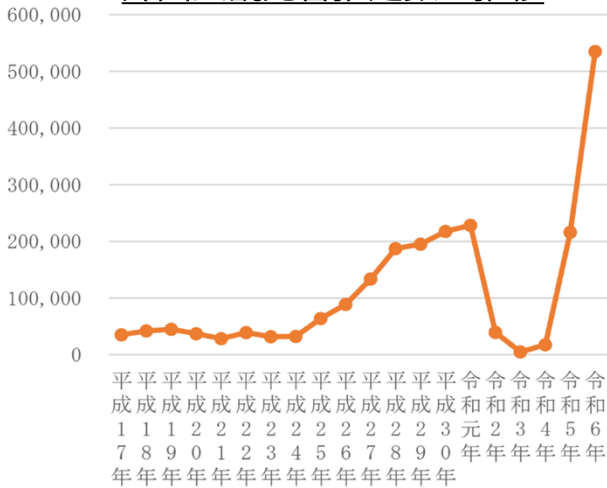
JR松山駅と松山市駅の発着便数

| 交通機関            | 行き先等                                 | 項目(単位)     | JR松山駅 | 松山市駅 |
|-----------------|--------------------------------------|------------|-------|------|
| 都市間<br>高速バス     | 四国外                                  | 発着便数(便/日)※ | 30    | 40   |
|                 | 県外～四国内                               | 発着便数(便/日)※ | 54    | 54   |
| 路線バス<br>(市外便含む) | 市外<br>(新居浜・八幡浜・<br>久万高原町・<br>今治・宇和島) | 路線数        | 3     | 5    |
|                 |                                      | 発着便数(便/日)※ | 34    | 60   |
|                 | 市内                                   | 路線数        | 4     | 15   |
|                 |                                      | 発着便数(便/日)※ | 502   | 1074 |
| リムジンバス          | 松山空港                                 | 発着便数(便/日)※ | 69    | 63   |
|                 | 松山観光港                                | 発着便数(便/日)※ | 3     | 3    |

※ バスの便数は、発車数と到着数を合算し発着便数として示す。  
一度の停留で乗降を同時に行う場合(路線バスの経由便)は2便として計上する。

出典 便数・路線数 : 四国旅客鉄道㈱、伊予鉄グループHPより(R7.5.7時点)  
乗降者数 : 国土数値情報2022

外国人観光客推定数の推移



出典：令和6年松山市観光客推定表

JR松山駅（周辺地域含む）に乗り入れている不定期バス

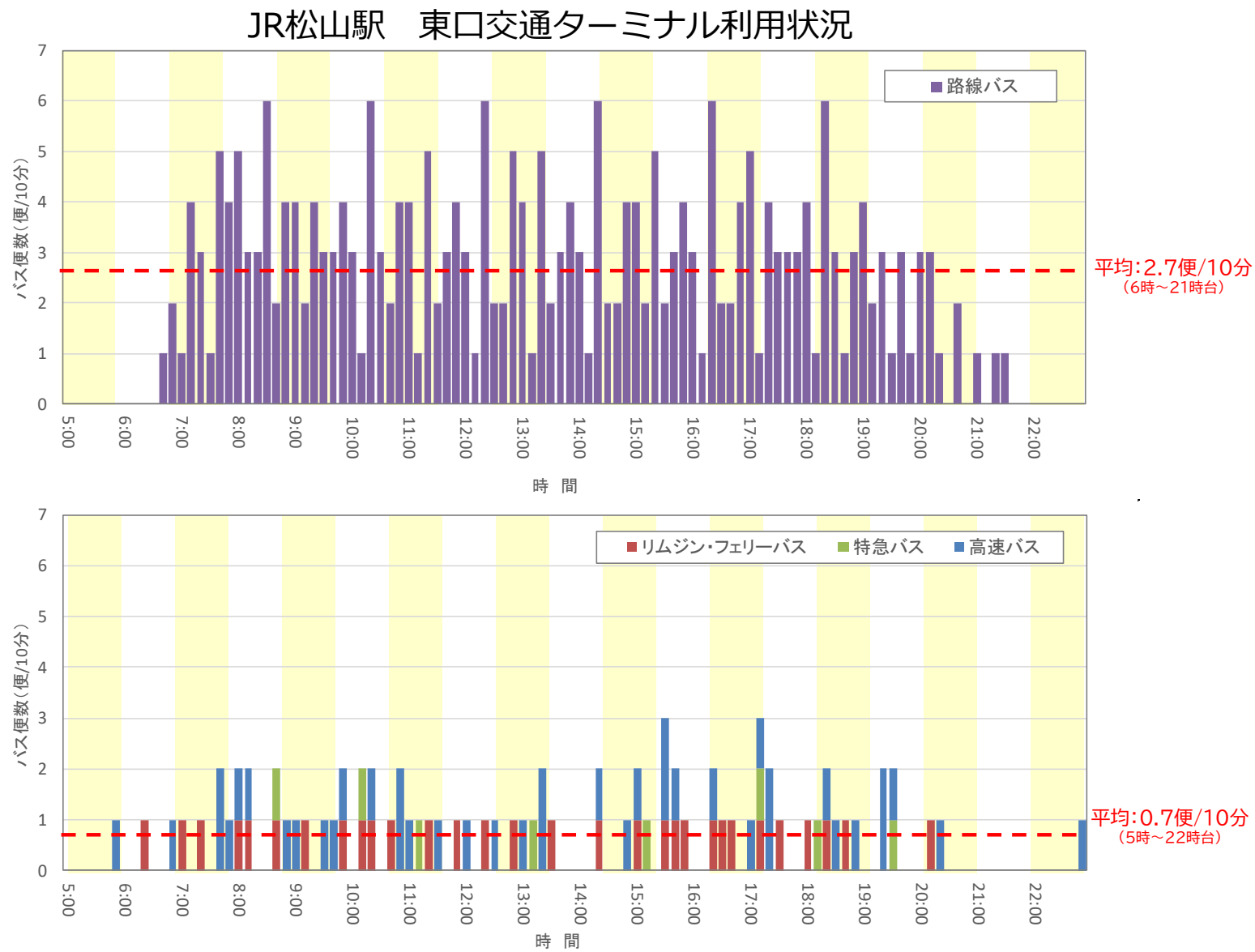
| 利用施設     | 行き先等 | 午前 便数／時間帯             | 午後 便数／時間帯          |
|----------|------|-----------------------|--------------------|
| スクールバス   | A校   | 計3台／8:05 3台同時         | 計3～4台／15時～、約1時間おき  |
|          | B校   | 1台／8:05               | 1台／17時頃            |
|          | C校   | 1台／7:50<br>※大手町通りでの乗車 | 計2台／16時頃、18時頃      |
|          | D校   | 計2台／9:15、11:25        | 計5台／10時～19時、約2時間おき |
| 観光ツアーバス等 | 各方面  | 不定期                   | 不定期                |
| 商業施設等    | A施設  | 1台／9:30               | 1台／17時頃            |

### 3. 交通ターミナル機能(交通結節機能)

#### 【検討課題】 A-1 . JR松山駅における各交通モードの接続

- 現状の運行水準、需要をベースに、将来的な需要増加も考慮し、適切な規模を検討する。

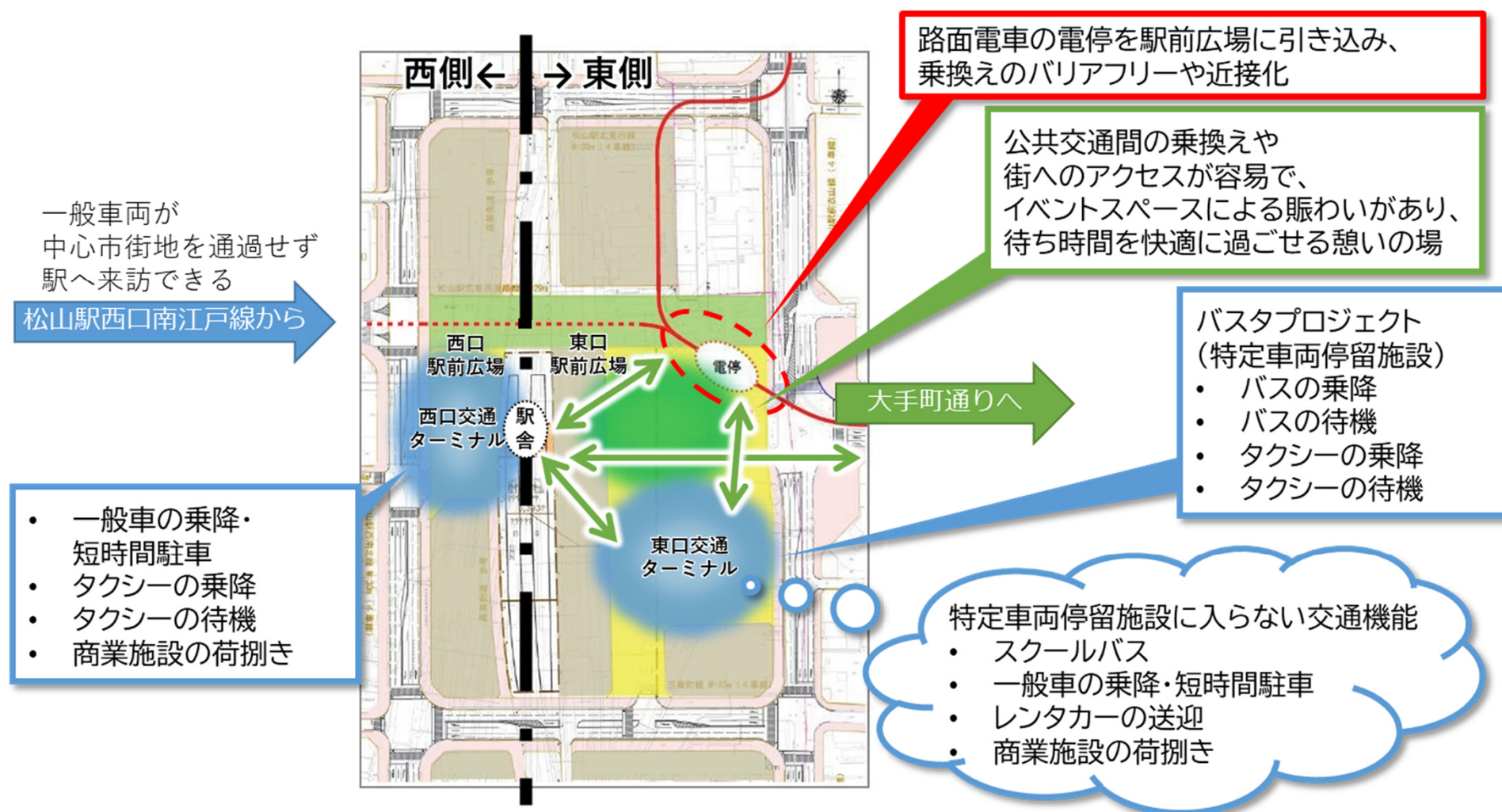
※下図は時刻表のバス発車時刻を10分ごとに集計したものであり、同時に停車するバス台数ではない。



### 3. 交通ターミナル機能(交通結節機能)

#### 【検討課題】 A-1 . JR松山駅における各交通モードの接続

- 各交通モード間の乗り継ぎが円滑に行えるよう、近接化や平坦な動線によるバリアフリー化を図る。
- 自家用車の送迎を安全かつ円滑に行えるスペースを確保するとともに、長時間駐車や周辺の路上駐車を防止するため短時間駐車場の設置を検討する。
- スクールバスの安全な乗降に加え、インバウンドをはじめとした観光需要の増加に対応するため、不定期バスの乗降場の確保を検討する。



### 3. 交通ターミナル機能(交通結節機能)

#### 【検討課題】 A-1 . JR松山駅における各交通モードの接続

- ・ 特定車両停留施設への停留の可否や適否など法的要件や管理運営上の観点を踏まえ、松山駅に必要なターミナル機能を検討する。
- ・ 障がい者や交通弱者、手荷物の多い観光客等の利用を想定し、駅コンコース等の近くに障がい者用乗降場やタクシー乗降場を確保する。

|      | 配置方針                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 配置する交通施設                                                                                                     |                                                                                                                                |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 西口                                                                                                           | 東口                                                                                                                             |
| 路面電車 | <ul style="list-style-type: none"> <li>●道路内にある「JR松山駅前電停」を駅前広場内に移設する。</li> <li>●他の交通機関との乗り継ぎが円滑に行えるよう、近接化や平坦な動線によるバリアフリー化を図る。</li> </ul>                                                                                                                                                       | —                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広場北東側に電停を設置</li> </ul>                                                                |
| バス   | <ul style="list-style-type: none"> <li>●バス停を東口に集約し、乗換えの利便性を向上を図る。</li> <li>●乗降場及び待機場は現状の運行水準をベースに、将来的な需要増加にも対応できるよう、余裕を持った規模を検討する。</li> <li>●スクールバスの安全な乗降に加え、インバウンドをはじめとした観光需要の増加に対応するため、不定期バスの乗降場の確保を検討する。</li> <li>●バスタプロジェクトを活用し、バスの発着効率化や案内表示の高度化、待合室の充実といった公共交通利用者サービスの向上を図る。</li> </ul> | —                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定期及び不定期運行バスの乗降場を設置<br/>(路線バス、リムジンバス、都市間高速バス、不定期バス)</li> <li>・ 路線バス等の待機場を設置</li> </ul> |
| タクシー | <ul style="list-style-type: none"> <li>●乗降場は、利用者の利便性を踏まえて、東口・西口にそれぞれ配置する。</li> <li>●現状の需要をベースに、将来的な需要増加にも対応できるよう乗降場や待機場を確保する。</li> <li>●交通弱者や手荷物の多い観光客等の利用を想定し、駅コンコース等の近くに乗降場を配置する。</li> </ul>                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗車場(2バース)</li> <li>・ 降車場(1バース)</li> <li>・ 待機場(12台)</li> </ul>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗車場</li> <li>・ 降車場</li> <li>・ 待機場</li> </ul>                                          |
| 一般車  | <ul style="list-style-type: none"> <li>●バリアフリー対応として身障者用乗降場を東口・西口にそれぞれ配置する。</li> <li>●自家用車の送迎を円滑に行えるスペースを東口・西口に確保する。</li> <li>●長時間駐車や周辺の路上駐車を防止するため短時間駐車場を東口・西口で検討する。</li> </ul>                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 身障者用乗降場(1バース)</li> <li>・ 降車場(4バース)</li> <li>・ 短時間駐車場(7台)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 身障者用乗降場</li> <li>・ 降車場</li> <li>・ 短時間駐車場</li> </ul>                                   |

具体的な配置機能・規模を検討

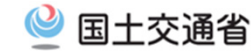
レイアウト検討

利用者  
関係者 ヒアリング

# (参考) 特定車両停留施設とは

特定車両停留施設は、令和2年の道路法改正により設けられた道路の附属物「道路法第2条第2項第8号」であり、交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス、タクシー、トラック等の事業者用の特定の車両を停留させるための施設

## 特定車両停留施設に停留できる車両の種類(現状)①



- 特定車両停留施設に停留できる車両(特定車両)は、国土交通省令(道路法施行規則)で規定(§2②(8))
- 道路管理者は、特定車両の中から各特定車両停留施設を利用することができる車両の種類を指定し、公示(§48の30)
- 特定車両停留施設に車両を停留させようとする場合は、車両ごとに道路管理者の許可を得ることが必要(§48の32)

### 自動車運送事業

【道路運送法(昭和26年法律第183号)】

旅客自動車運送事業(§2③) 他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業

一般旅客自動車運送事業(§3(1)) 特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業

一般乗合旅客自動車運送事業  
(§3(1)イ)

乗合旅客を運送

路線バス

一般貸切旅客自動車運送事業  
(§3(1)ロ)

一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員(11名)以上の自動車を貸し切つて旅客を運送

貸切バス

一般乗用旅客自動車運送事業  
(§3(1)ハ)

一個の契約により10の国土交通省令で定める乗車定員(11名)未満の自動車を貸し切つて旅客を運送

タクシー

特定旅客自動車運送事業  
(§3(2))

特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業

送迎バス

特定車両

スクールバス

【貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)】

貨物自動車運送事業(§2①)

一般貨物自動車運送事業  
(§2②)

他人の需要に応じ、有償で、自動車(三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く。次項及び第七項において同じ。)を使用して貨物を運送する事業であつて、特定貨物自動車運送事業以外のもの

特定貨物自動車運送事業  
(§2③)

特定の者の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業

貨物軽自動車運送事業  
(§2④)

他人の需要に応じ、有償で、自動車(三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車に限る。)を使用して貨物を運送する事業

国土交通省資料より抜粋(第6回バスタプロジェクト推進検討会 R7.3.17)

現在、松山駅前を利用しているスクールバスや一般車の送迎、一般車の短時間駐車は、特定車両停留施設は停留できない。

# (参考) 特定車両停留施設とは

国では、特定車両として停留許可できる車両の追加が検討されている。

## 特定車両停留施設に停留できる車両の種類(対応後)

○前頁までの対応により、特定車両停留施設に停留できる車両を以下の通り位置づける。

|                                           | 分類              |                                                       |
|-------------------------------------------|-----------------|-------------------------------------------------------|
| 特定車両<br>・停留許可が必要。<br>・停留料金を徴収できる。         | 路線バス            | 一般乗合旅客自動車運送事業                                         |
|                                           | 貸切バス            | 一般貸切旅客自動車運送事業                                         |
|                                           | タクシー            | 一般乗用旅客自動車運送事業                                         |
|                                           | トラック            | 一般貨物自動車運送事業                                           |
|                                           | 自治体が運行する無料バス    |                                                       |
|                                           | 交通空白地域での福祉、周遊バス | 自家用有償旅客運送                                             |
|                                           | その他の福祉車両        | 介護保険法、障害者総合支援法、児童福祉法のいずれかによる事業を営む者が、利用者を送迎するために運行する車両 |
| 停留許可を要しない車両<br>・停留許可が不要。<br>・停留料金を徴収できない。 | 送迎バス            | 特定旅客自動車運送事業等                                          |
|                                           | 緊急車両            |                                                       |
|                                           | 道路管理上必要な車両      |                                                       |
|                                           | 工事用車両           |                                                       |
|                                           | 災害対策用車両         |                                                       |
|                                           | タクシー(降車のみ)      |                                                       |
|                                           | PFI事業に必要な車両     |                                                       |

省令改正

省令改正されると、  
スクールバスは  
特定車両として停留で  
きる許可の対象となる

告示発出

このような動きも踏まえながら、  
バスタプロジェクトの検討の中で、  
具体的に検討していく必要がある

国土交通省資料より抜粋 (第6回バスタプロジェクト推進検討会 R7.3.17)

### 3. 交通ターミナル機能(交通結節機能)

#### 【検討課題】 A-2. 移動案内の充実と快適な待合空間

| 論点 (案)                                         | 検討の方向性 (案)                                                                                                                                                                                              | 検討項目 (案)                                                          |
|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| 多様な利用者へ移動案内の充実や快適な待合空間を提供するため、どのような待合機能を整備するか。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>案内表示の高度化や待合室の充実などにより、公共交通利用者の快適性と利便性を高め、サービス向上を図る。</li> <li>周辺施設との機能分担を踏まえ、待合空間に求められる機能や規模を検討する。</li> <li>乗降場との接続性やアクセス性を考慮し、利用者の動線に配慮した待合空間の配置を検討する。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>待合空間の導入機能、規模、配置</li> </ul> |

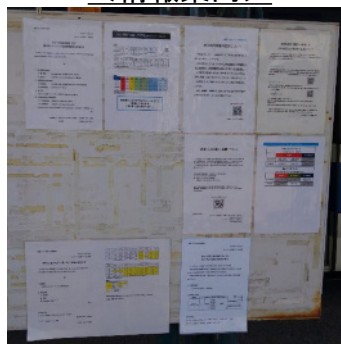
#### ◆現状の交通ターミナル機能の課題

- 屋根やベンチなどの待合機能・快適性の不足
- 情報案内機能の不足
- 待合空間までの導線の不便さ

<バス待合空間>



<情報案内>



#### ◆利用者サービス向上を踏まえた施設検討

- 天候に左右されない待合空間にトイレ・販売店などの利便施設を検討
- 一元管理された情報をリアルタイムに提供
- シームレスな乗換が可能な施設配置

<待合所>



<バス運行情報案内表示機>



高松駅高速バスターミナル待合

<トイレ>



栄バスターミナル(オアシス21)

<食事・購買施設>



八重洲バスターミナル

# 4.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)

## 【検討課題】 B-1. 松山駅周辺のまちづくりとの連携

| 論点 (案)                                     | 検討の方向性 (案)                                                                                                                                          | 検討項目 (案)                                                                                                |
|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 駅周辺の開発や集客施設整備などと連携しながら、交流拠点の機能強化をどのように図るか。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>駅に集まる様々な人々のニーズを満たすため、松山駅周辺の施設が一体となって調和のとれた利便性の高い空間とする。</li> <li>他の公共整備や民間開発とスケジュールを調整し、一体的な整備を図る。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>松山駅周辺空間の機能分担</li> <li>駅前広場や周辺施設との連携</li> <li>周辺地域との連携</li> </ul> |

### JR松山駅周辺まちづくりの将来像

駅西口 JR松山駅だんだん通り



プロスポーツ



エンターテインメント



#### JR松山駅周辺が目指す機能

- JR予讃線、路面電車、郊外電車(大手町駅)、バス路線などが集まる交通結節点
- 空港リムジンバスや高速バス、将来の四国新幹線などによる国内外からの集客
- 中央商店街や道後はもとより、東予や南予へ送り込む役割

#### 松山市取得予定地の活用方針

- 5,000席以上の多目的に使えるアリーナ



## 4.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)

### 【検討課題】 B-2. JR松山駅と松山市駅の連携

| 論点(案)                              | 検討の方向性(案)                                                                                                                                                                                                                                                     | 検討項目(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。 | <ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>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。</li><li>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。</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>公共交通利用の推進</li><li>拠点間のアクセス強化</li><li>賑わい・憩い空間形成</li><li>新たなモビリティの導入可能性</li></ul> |

#### ◆松山駅と松山市駅のアクセス強化の課題

- 松山駅～大手町駅のアクセス性の低さ
- 松山駅～路面電車へのアクセス性の低さ



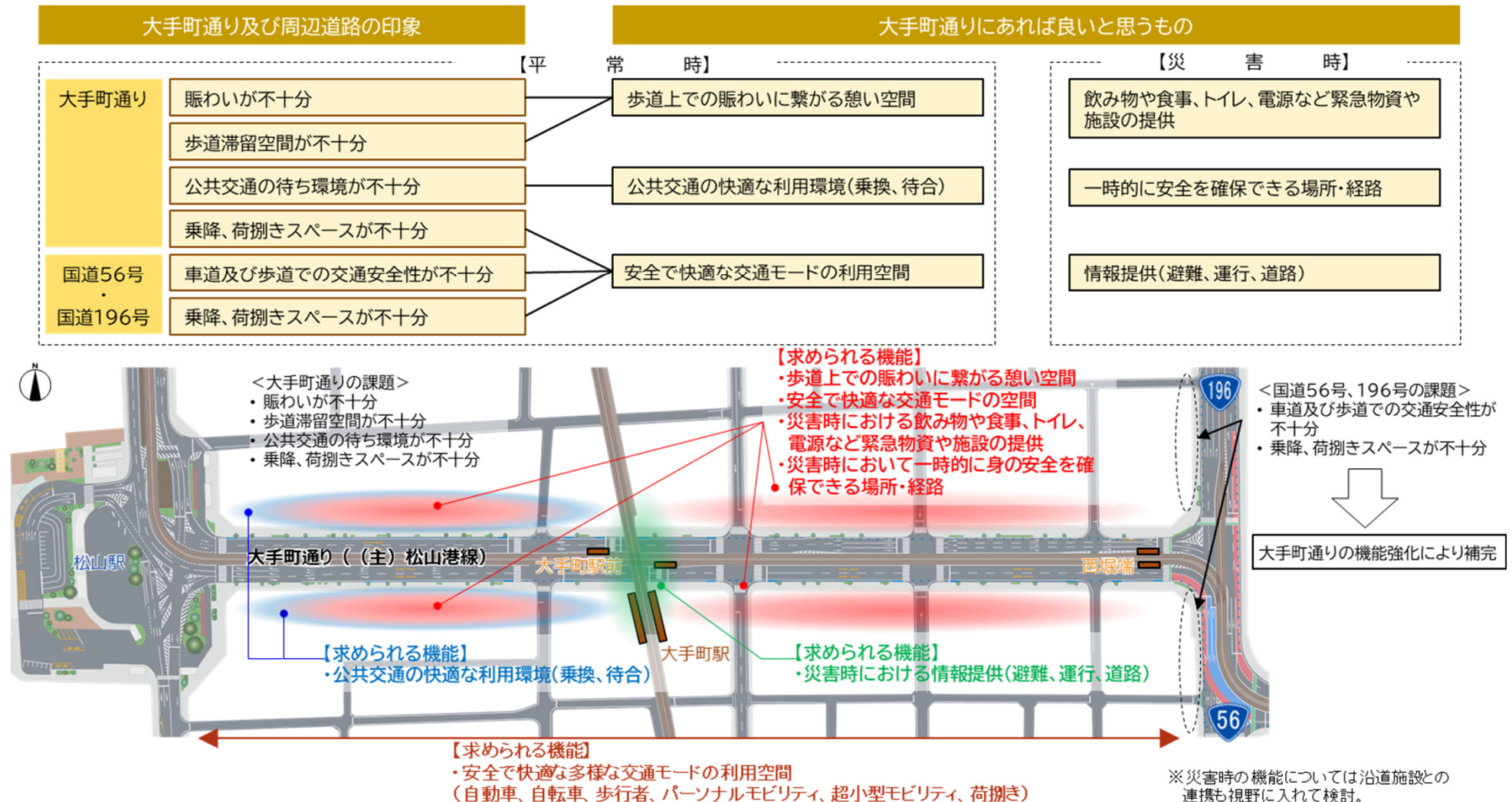
出典:国道2号等神戸三宮駅前空間の事業計画



# 4.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)

## 【検討課題】 B-3. 歩いて暮らせるまちづくりの推進

| 論点 (案)                                      | 検討の方向性 (案)                                                                                                                                         | 検討項目 (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。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>社会実験の実施</li> <li>大手町通りの役割と整備・活用方針</li> </ul> |

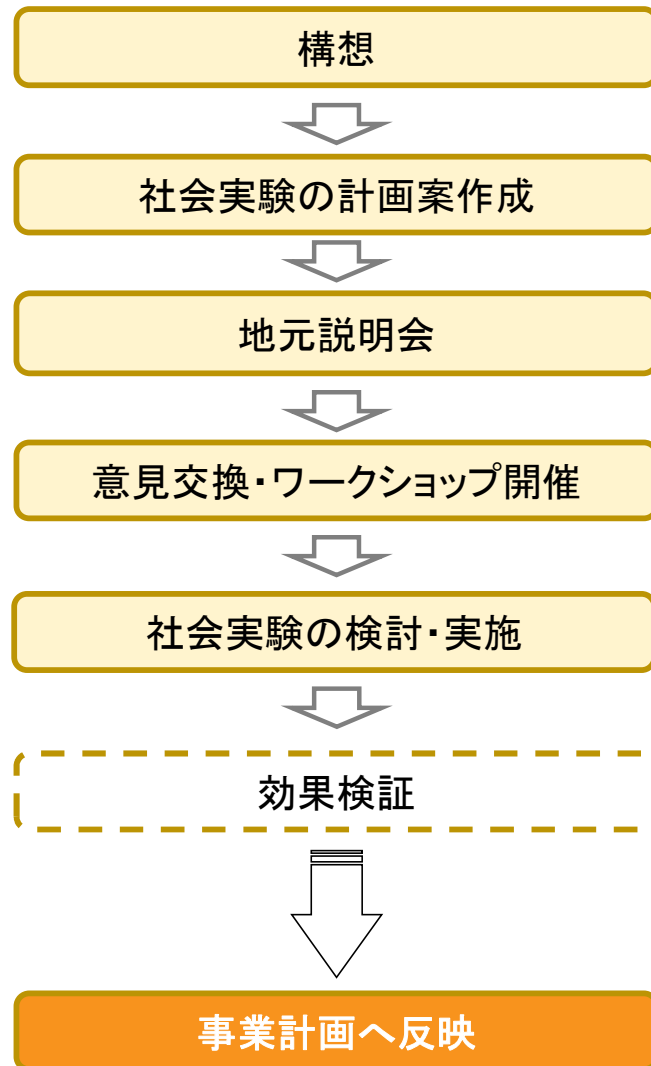


# 4.交流機能(周辺のまちづくりとの連携、賑わい創出・交通円滑化)

## 【検討課題】 B-3 . 歩いて暮らせるまちづくりの推進

### ◆社会実験構想内容◆

大手町通りにおける賑わい・憩い空間の創出や回遊性向上により、松山市の歩いて暮らせるまちづくりを推進



### 歩道空間社会実験(例)



アーバンデザイン・スマートシティスクール松山  
2023跳んで！歩いて！大手町ミュージアム  
photo by 元屋地伸広

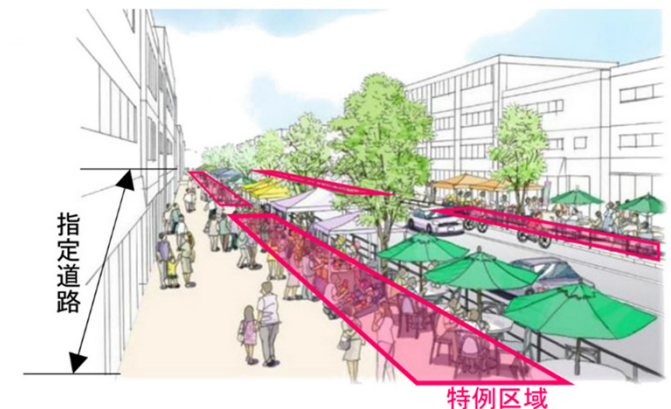


出典: R6.10.20 市駅前広場エリマネ社会実験2024開催より

### ～歩行者利便増進道路～ 「ほこみち」

「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指すものであり、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定するものです。

歩道に賑わい空間をつくる「ほこみち」制度、全国で3市が初指定



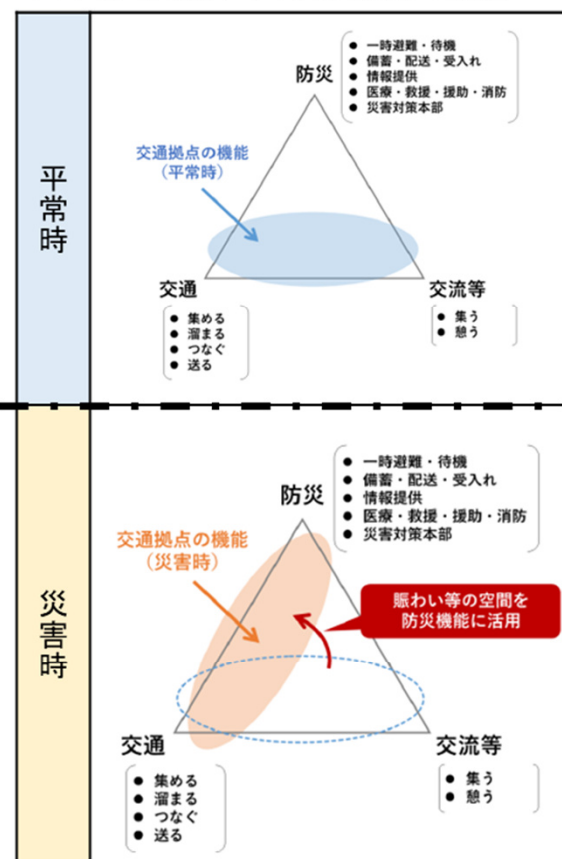
「ほこみち」で指定された特例区域のイメージ (資料: 国土交通省)

# 5. 防災機能

## 【検討課題】 C-1. JR松山駅の交通ターミナルの役割

| 論点（案）                                                              | 検討の方向性（案）                                                                                           | 検討項目（案）                                                                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 災害の発生に備え、駅前広場や周辺公共施設と防災機能の役割を分担しながら、平時利用との両立も図るよう、どのように整備し運用していくか。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>災害時の一時避難や帰宅困難者の一時滞在、物資の備蓄などについて、駅周辺施設で役割分担を明確にする。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>災害時に交通拠点が担うべき機能</li> <li>平常時と災害時の空間活用イメージ</li> <li>大規模災害発生時における広域輸送の考え方</li> <li>代替輸送のイメージ</li> </ul> |

### ■ 平常時/災害時の交通拠点の機能



出典元: 交通拠点の機能強化に関する計画  
ガイドライン(2021年3月国土交通省)



JR松山駅現況写真



松山市車両基地跡地広域交流拠点施設基本計画



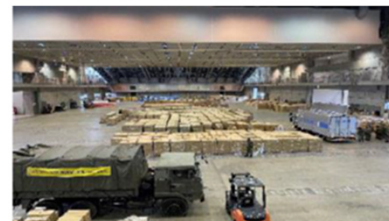
出典元: 大規模地震の発生に伴う帰宅困難者対策の取組事例集(2018年3月内閣府)



八重洲バスターミナル デジサイ



出典元: 国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画



▲引用: 物資調達・輸送について 内閣府(防災担当)  
令和6年能登半島地震を踏まえた  
災害対応検討ワーキンググループ(第4回) 資料



▲引用: いしかわ総合スポーツセンター  
1. 5次避難所「令和6年版防災白書」  
(内閣府)

## 6. 整備・管理・運営手法

### 【検討課題】 D-1. 官民連携

| 論点（案）                                                               | 検討の方向性（案）                                                                                                                                                                                                                            | 検討項目（案）                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 交通ターミナルとして、施設の維持管理や運営、サービスの質をどのように持続可能にし、整備スキームを含めてどのような事業手法を構築するか。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>施設の収支や維持管理の負担を見据え、持続可能な運営を実現できる現実的な規模やサービス水準を検討する。</li> <li>効率的で効果的な施設運営を図るため民間事業者が参画しやすく、また交通事業者にとっても運行しやすい仕組みを検討する。</li> <li>整備にかかる費用の抑制や時間の短縮を図るとともに、民間のノウハウを活用しやすい整備スキームを検討する。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>官民連携の方針</li> <li>官民連携手法</li> <li>整備スキーム</li> <li>スケジュール</li> </ul> |

#### ◆特定車両停留施設におけるコンセッション制度の活用イメージ

