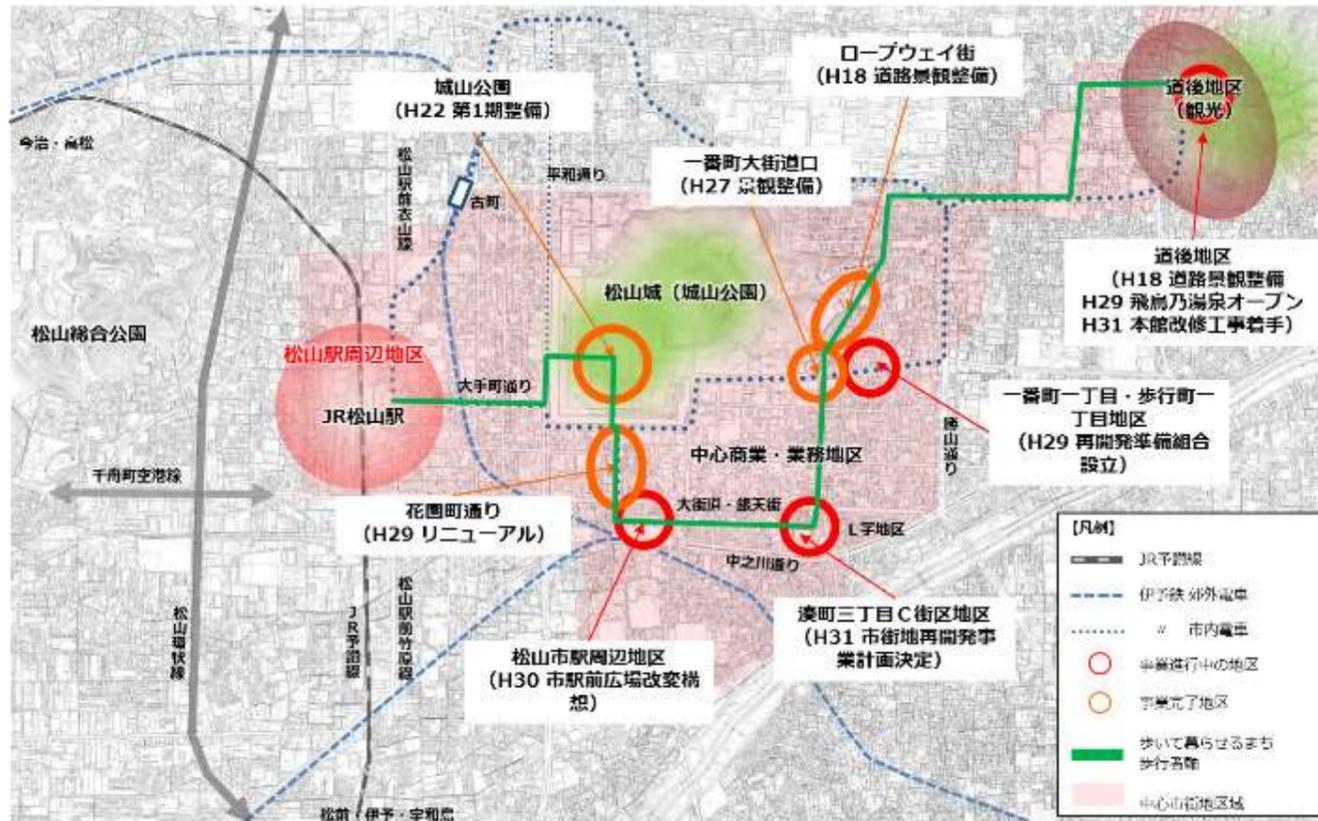
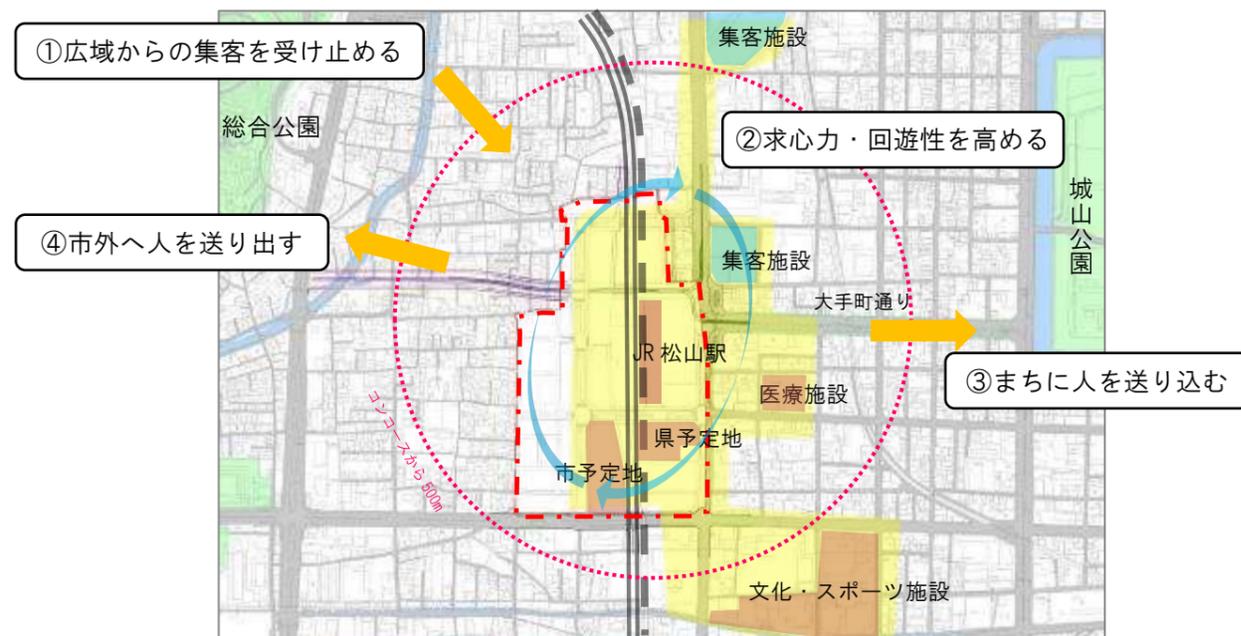


5. 駅前広場等整備基本計画検討

(1) 松山駅周辺地区の位置づけ

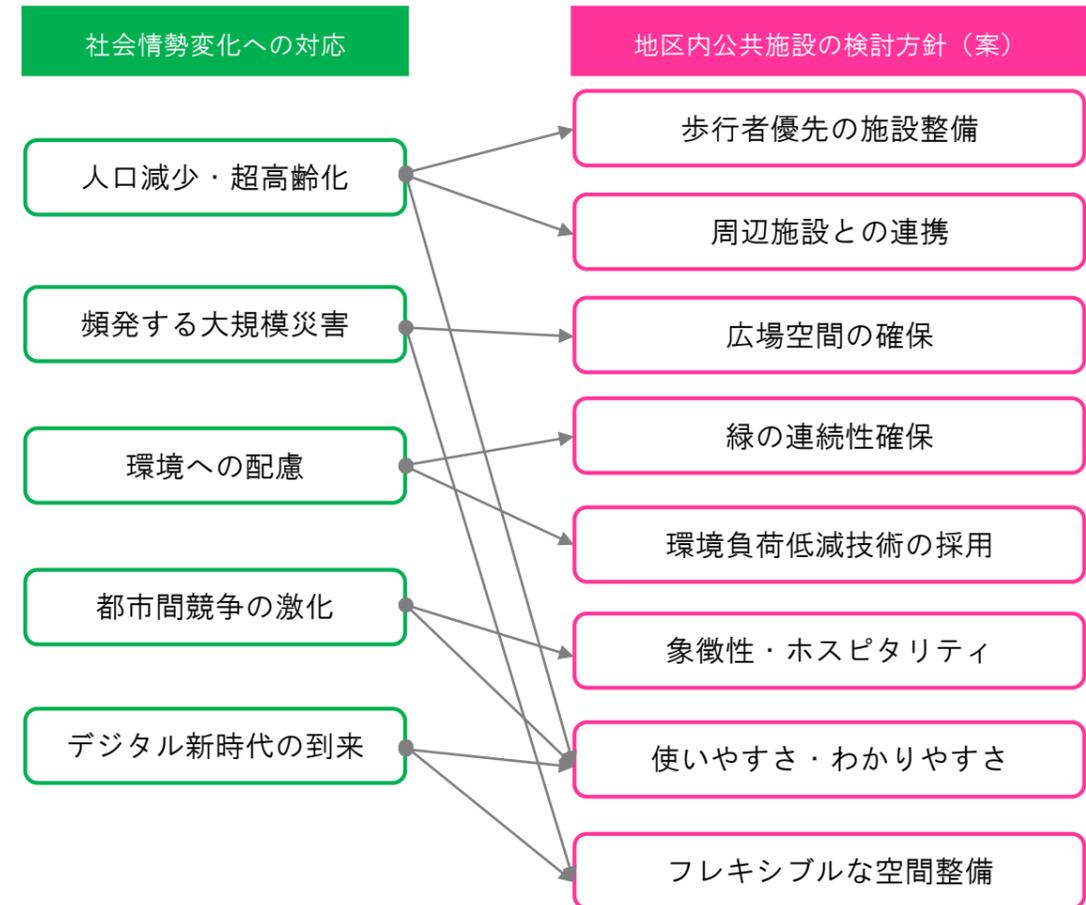


松山市中心市街地の都市整備の動向



松山駅周辺地区と駅前広場の役割

(2) 駅前広場等整備基本計画の検討方針



社会背景を考慮し、駅前広場等整備基本計画を検討

(3) 駅前広場の検討フロー

■ 駅前広場に必要機能

駅前広場の機能		具体的施設	検討の方向性
交通結節機能 (交通空間)		路面電車停留所	駅前広場への移設
		路線バス・リムジンバス停留所/プール	既存施設をベースに再配置を検討
		都市間高速バス停留所	
		貸切バス等停留所	
		タクシー乗降場/プール	専用乗降場の新設を検討
		自家用車乗降場/短時間駐車場	
		駐輪場	既存施設をベースに再配置を検討
都市の広場機能 (環境空間)	市街地拠点機能	周辺街路との接続	区画整理事業計画をベースに検討
	交流機能	滞留スペース、イベント広場	市民WSなどで検討
	景観機能	緑、親水空間	市民WSなどで検討
	サービス機能	観光案内所、交番 等	市民WS、関係者会議などで検討
	防災機能	オープンスペース、防災倉庫 等	市民WS、関係者会議などで検討

交通機能について条件を整理（施設規模、配置方針等）

交通空間・環境空間のレイアウト案

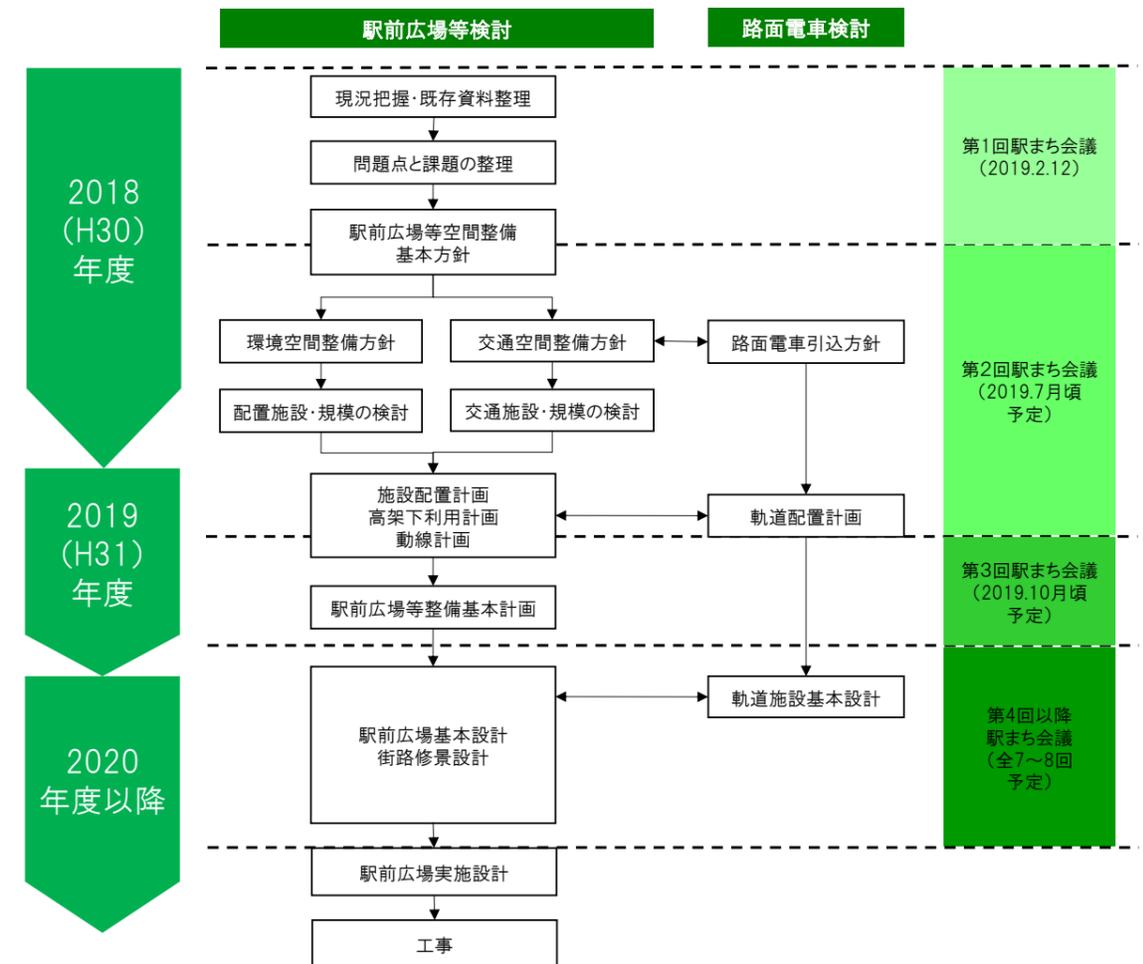
景観等デザインを含む基本設計

実施設計

工事

市民参画
(WSなどによる検討)

■ 駅前広場検討フロー



平成30年度土地利用勉強会
総括フォーラム (H31.1.27開催)



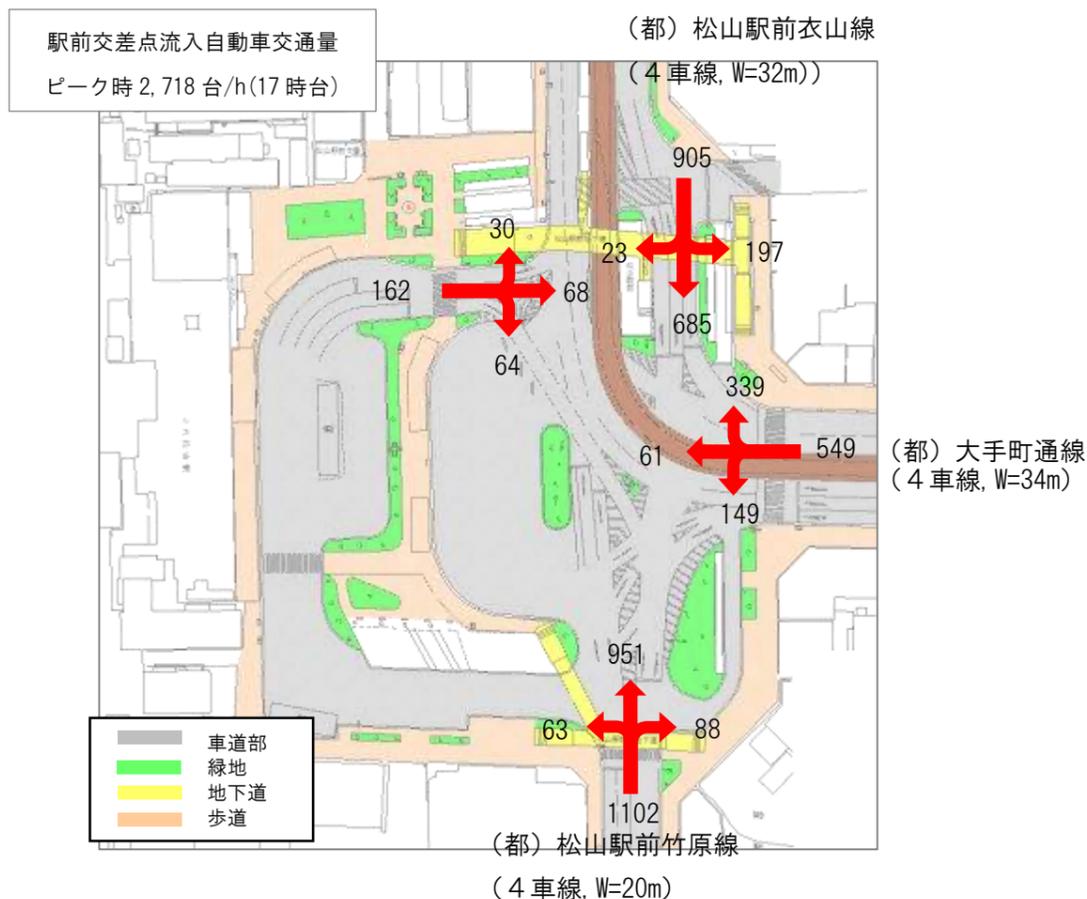
平成30年度土地利用勉強会WSで
作成した駅前広場イメージ

(4) 交通空間の現状と課題

① 自動車交通

■ 自動車交通の現状

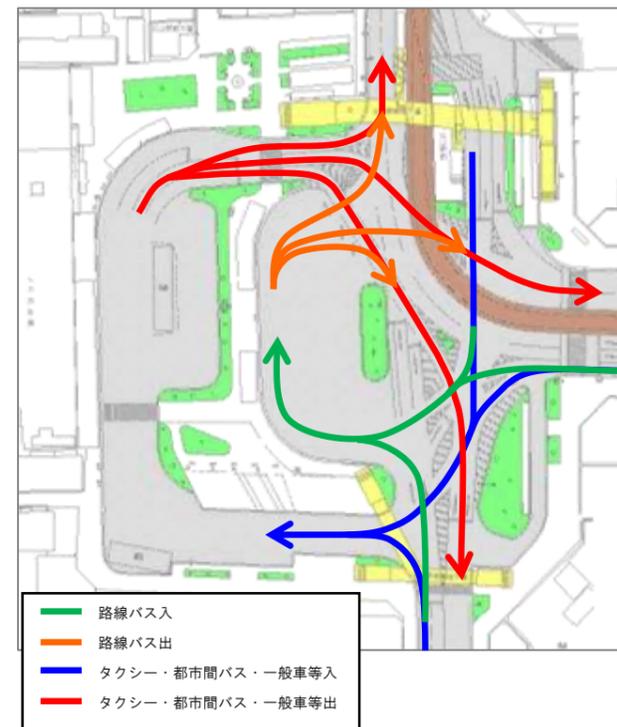
- ・ 現況の駅前交差点には、東側に県道の(都)大手町通線(4車線、W=34m)と北側に(都)松山駅前衣山線(4車線、W=32m)、南側は市道の(都)松山駅前竹原線(4車線 W=20m)が接続している。
- ・ 交差点には約 28,000 台/12hの自動車が流入しており、ピークは17時台で、約 2,700 台/hである。
- ・ 駅前広場には約 1,700 台/12hの自動車(うち大型車は約 500 台/12h)が流入しており、交差点流入自動車交通量のうち約9割が通過交通である。



資料：駅前広場利用実態調査 (2015. 2. 3 火)

■ 問題点

- ・ 交差点が広いので、交通容量上のロスが大きい(交差点内移動時間が長い)。
- ・ 交差点内の動線や信号運用が複雑で、ドライバーに分かりにくい。
- ・ 広場内の各交通施設配置や動線が明確でなく、タクシー・一般車・都市間バス等の動線が輻輳している。



交差点内自動車動線



タクシーと一般車の輻輳



路線バススペースに誤進入した一般車

■ 課題

- ・ 広場内外の出入り口集約による隣接交差点コンパクト化の検討
- ・ 広場内動線の単純化・明確化と回遊距離の短縮の検討



富山駅前広場

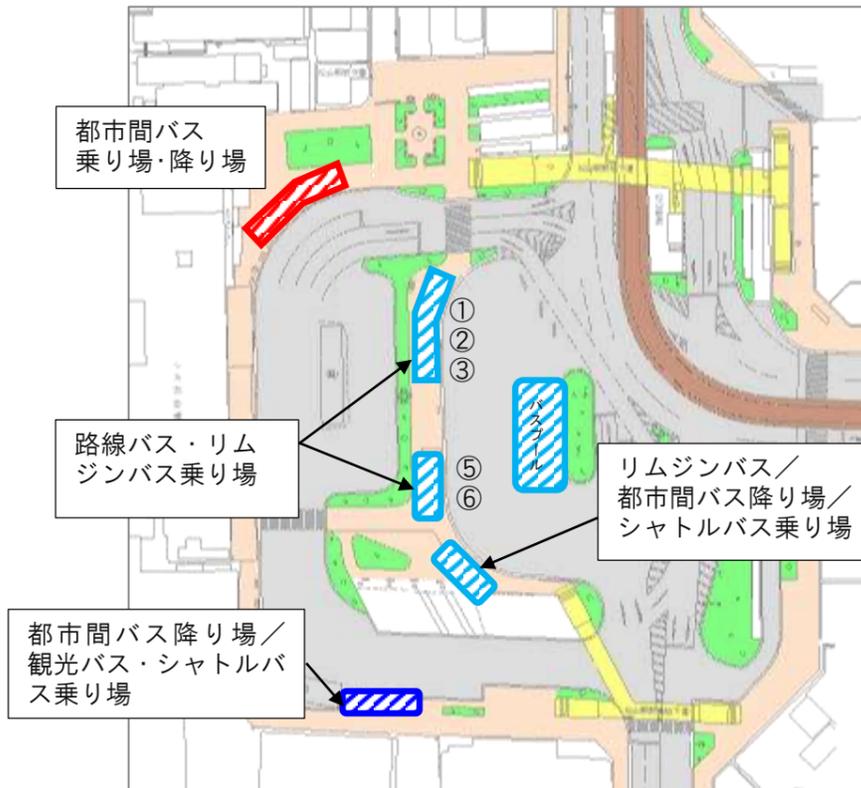


大分駅府内中央口広場

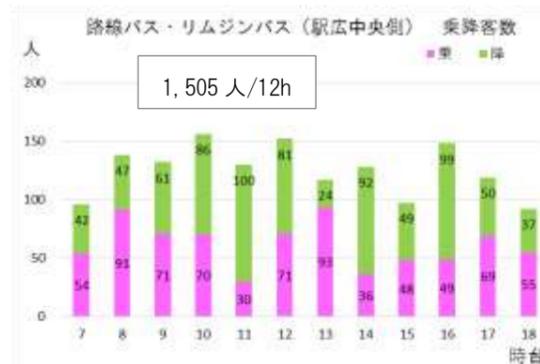
② バス

■現状

- ・現況の駅前広場には、路線バス、リムジンバス等の定期運行便が約 450 本/日、都市間高速バスの定期運行便が約 110 本/日、競輪場への連絡バスや観光バス等の不定期運行便が乗り入れている。
- ・駅前広場への乗り入れ台数のピークは 15 時台で、46 台/h。
- ・松山駅前でのバス利用者総数は約 1,700 人/12h であり、乗降客数のピークは 10 時台。



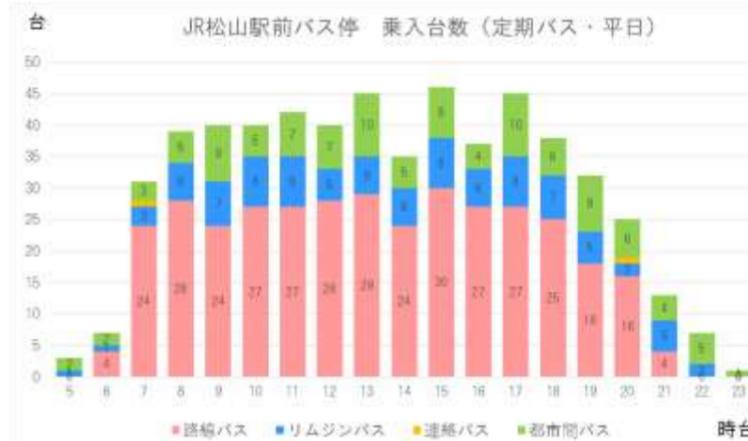
駅前広場内のバス停留所運用状況



資料：駅前広場利用実態調査（2015. 2. 3 火）

種類	バス会社	系統
路線バス	伊予鉄バス	8番線（JR松山～道後温泉）
		10番線
		勝岡・運転免許センター線
リムジンバス	伊予鉄バス	松山観光リムジンバス
	伊予鉄バス	松山空港リムジンバス
連絡バス	伊予鉄南予バス	東予港オレンジフェリー連絡バス
	伊予鉄バス	東予港オレンジフェリー連絡バス
都市間バス	JR東	ドリーム松山（東京・TDL行）
	JR四国・東海バス	オリーブ松山（名古屋行）
	JR西日本	松山エクスプレス大阪号（三宮・大阪・USJ行）
	西備バス	マドンナエクスプレス号（岡山）
	伊予鉄道	キララエクスプレス（新尾道・福山）
	伊予鉄道・中国バス	キララエクスプレス（新尾道・福山）
	伊予鉄道・徳島バス	吉野川エクスプレス（徳島）
	JR四国	南国エクスプレス号（高知）
	伊予鉄道・中国バス	キララエクスプレス（新尾道・福山）
	伊予鉄道	ホエルエクスプレス（高知）
その他	-	松山競輪場無料送迎バス
	-	レスバシティ無料シャトルバス
	-	観光バス

JR松山駅前乗り入れバス路線一覧



資料：各バス会社 HP から作成

■問題点

- ・バス停留所が運行形態により広く分散し、利用者にわかりづらい。
- ・伊予鉄バス等の路線バス利用には車道横断が必要。
- ・バス利用客のための総合案内所や待合所がない。



路線バス乗降状況



都市間バス乗車状況



都市間バス降車状況

分散しているバスのりば



バス停からの車道横断



都市間バス待ちの利用客

■検討課題

- ・分散しているバス停を整理し、利用者にわかりやすい乗り換え・乗り継ぎ動線の検討
- ・現在及び将来の利用・運行状況に対応可能なバース数・待機場の適切な規模と配置の検討
- ・バス案内所やチケット売り場、待合所等利用者利便施設の検討



東京駅高速バスターミナル



富山駅南口バスターミナル

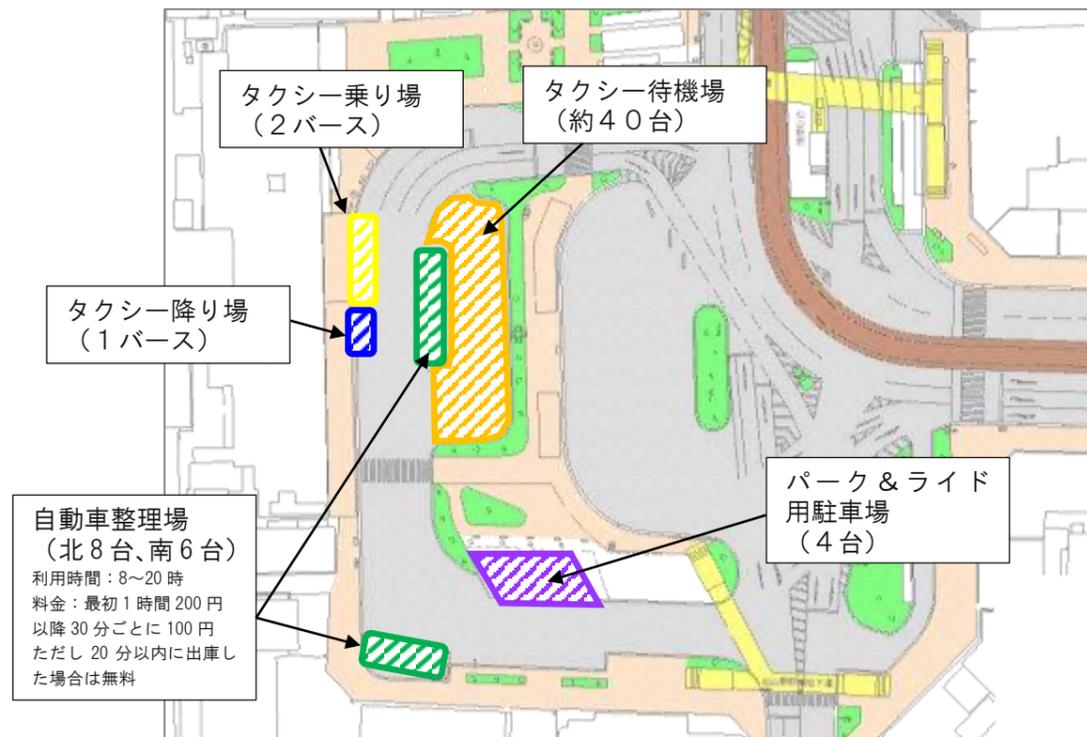
③ タクシー・一般車

■現状

- ・タクシーは、JR改札前に乗り場2カ所、降り場1箇所があり、車道を挟んだ向かいに約40台分のタクシー待機場がある。
- ・一般車の「自家用自動車整理場」は、改札前の車道を挟んだ向かいに8台分、広場南側に6台分あり、20分無料で駐車可能。
- ・一般車用に、パーク&ライド用駐車場が4台分ある。
- ・一般車の送迎用のスペース（車いす対応含む）が無い。

■問題点

- ・タクシーの待機時間が長時間化している（実態調査での最長待機時間は114分）。
- ・一般車の送迎用乗降スペースはないにもかかわらず、実際は広場内車道上で乗降されており、都市間バスやタクシーの走行・乗降を阻害することがある。



タクシー・一般車の運用状況



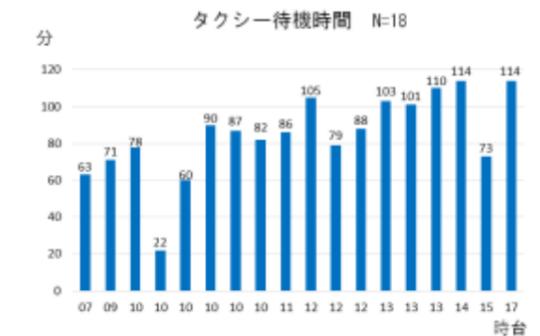
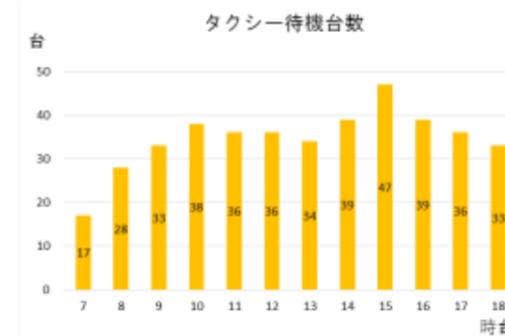
タクシーの待機状況



一般車の送迎待ち状況



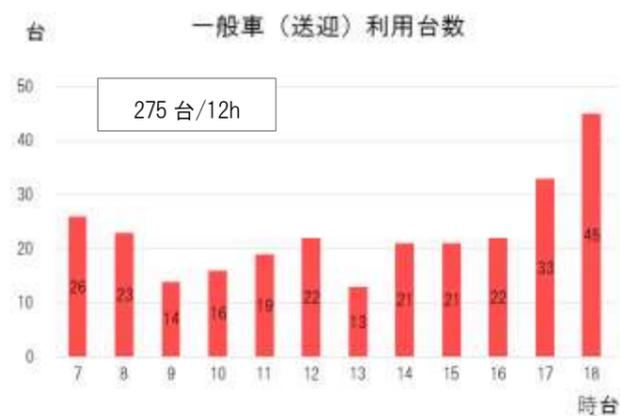
タクシーと一般車の輻輳



資料：駅前広場利用実態調査（2015.2.3火）

■課題

- ・現在と将来需要に対応したタクシー乗降場と待機スペースの適切な規模と、配置の検討
- ・一般車での送迎用スペース（バリアフリー対応含む）の設置と、広場内駐車用スペースの適切な規模と配置の検討



資料：駅前広場利用実態調査（2015.2.3火）

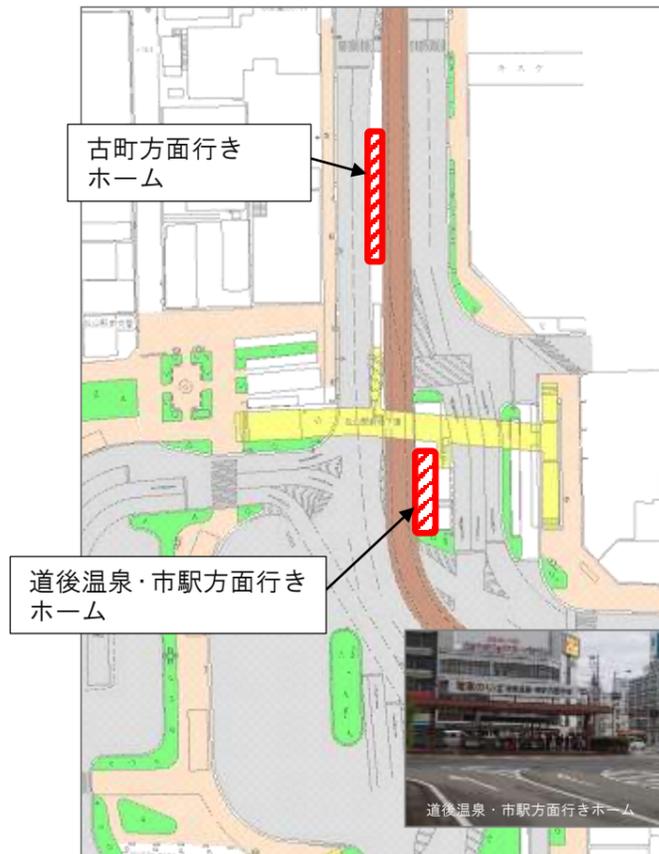


バス・タクシー・自家用車バースが分離され、一体的にデザインされた駅前広場（熊本駅新幹線口）

④ 路面電車

■現状

- ・ JR松山駅前電停は、道路内に2カ所ホームがあり、環状線（右回り・左回り）、JR松山駅前線、坊ちゃん列車（上り・下り）が運行されている。
- ・ JR松山駅前電停での全路線の運行ピークは8時台で、34本/hの電車が運行しており、日中時間帯はほぼ10分ヘッドで運行している。
- ・ JR松山駅前電停の利用者は約3,100人/12hで、ピークは17時台の約360人/h。

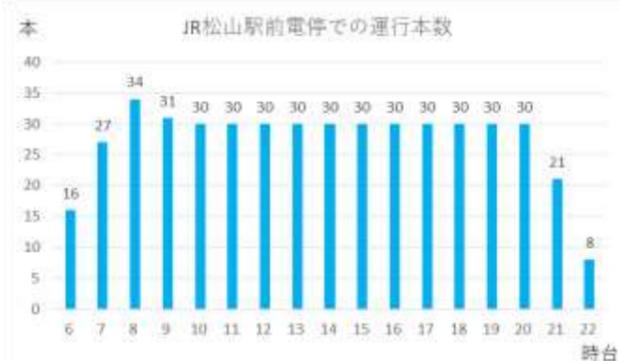


路面電車ホーム位置

JR松山駅前電停の路線別運行本数

		H30.1改正		
		終日	ピーク	オフピーク
環状線	右回り	※95	94	6
	左回り		92	6
	小計	※187	186	12
松山駅前線	道後温泉行		93	7
	松山駅前行		93	9
	小計		186	16
坊ちゃん列車	道後温泉行	(3)	2	-
	古町行	(3)	2	-
	小計	(6)	4	-
合計		376		
		※377	28	24
		(378)		

上記 ※は金曜のみ運行（祝日は除く）
()は土日祝ダイヤ・通年



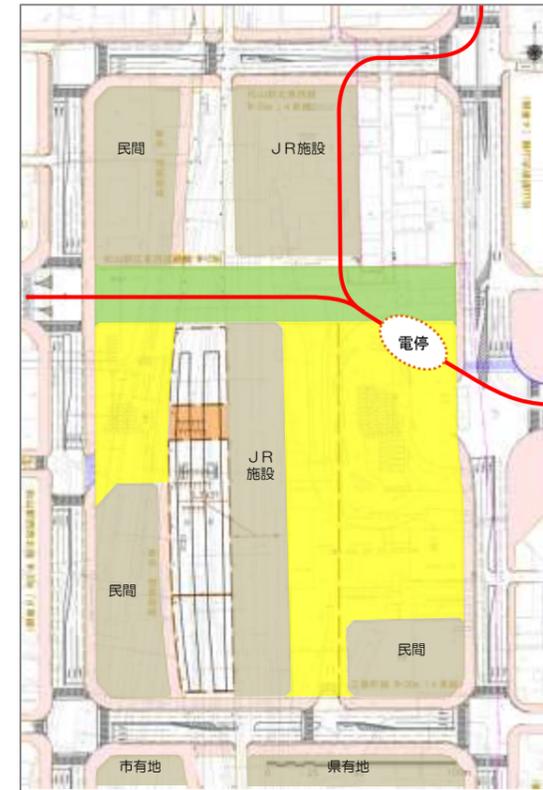
資料：伊予鉄道 HP より作成



資料：駅前広場利用実態調査（2015.2.3火）

■駅前広場への路面電車引き込み方針

- ・ 第7回松山駅周辺笑顔あふれるまちづくり推進協議会で、駅前広場への路面電車引き込みルート方針が了承されている。



路面電車引き込み方針

- ・ 環状線折り返し運行の回避
- ・ 電停を1箇所に集約
- ・ 交差点出入口の分離
- ・ コンコース前空間の確保
- ・ 軌道曲線箇所最小化

■課題

- ・ 駅前広場及び隣接道路（駅広東西連絡線）内の軌道横断方法
- ・ JRや都市間バス等他交通からの乗換・乗り継ぎ動線の最適化
- ・ 駅前広場北側の接続道路等、周辺道路計画の見直し検討



富山駅軌道横断箇所



熊本駅前電停

⑤ 二輪車（自転車・原付）

■現状

- ・駅前広場内に無料の路上駐輪場（一部上屋あり）が4カ所、南側に有料の市営松山駅前駐輪場が1箇所ある。
- ・無料駐輪場の滞留台数は、日中収容台数417台を大幅に超えているが、有料駐輪場の利用率は5割以下。
- ・自転車での松山駅へのアクセスは、南東側40%、北東側32%と東側からが約7割となっている。



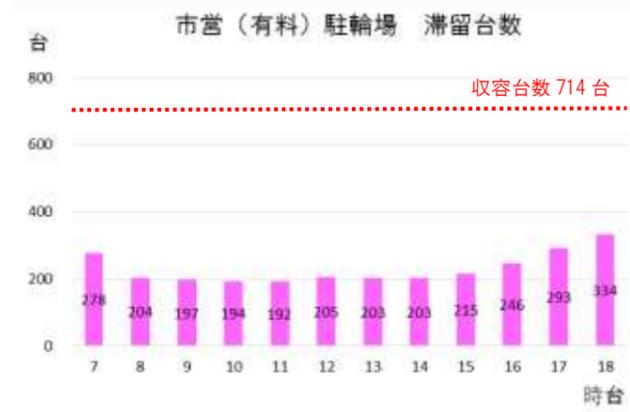
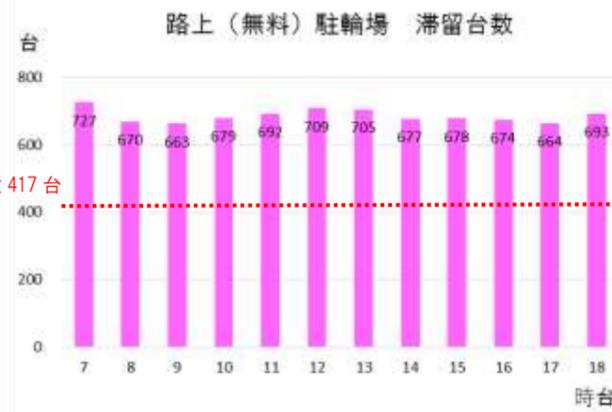
	自転車	原付	合計	
市営（有料）駐輪場	665	49	714	
路上（無料）駐輪場	第1	138	-	138
	第2	77	-	77
	第3	67	-	67
	第4	135	-	135
	合計	417	-	417

<参考>

キスケBOXバイク置き場	358
キスケBOX自転車置き場	660

松山駅前駐輪場収容台数

資料：松山市都市交通・計画課



※上記台数にはバイクを含む

■問題点

- ・駅前広場内の自転車走行可能箇所が明確でなく、一部路上駐輪場の出入りのための車道の乱横断がみられる。
- ・駅に近い路上駐輪場が無料、駅から遠い市営駐輪場が有料のため、無料駐輪場に利用が集中し、乱雑に利用されている。



本来の駐輪スペースからはみ出した自転車



駐輪場への歩行者横断



収容に余裕がある有料駐輪場



自転車での車道の乱横断

■課題

- ・周辺道路を含めた自転車走行空間の明確化
- ・駅周辺を目的地とする駐輪需要に応じた、駐輪場の適切な配置と管理の仕組みの検討



駐輪場利用者の出発地方面分布

駐輪場利用者の主な出発地・目的地

※松山駅前駐輪場5カ所でのヒアリングによる

- ①北西側 新田高校、衣山など
- ②北東側 愛媛大学、松山大学など
- ③南西側 南江戸、空港通りなど
- ④南東側 松山工業高校、松山商業高校、松山中央高校、松山南高校、聖カタリナ女子高校など

資料：駅前広場利用実態調査（2015.2.3火）



自転車走行レーン標示（国道11号）

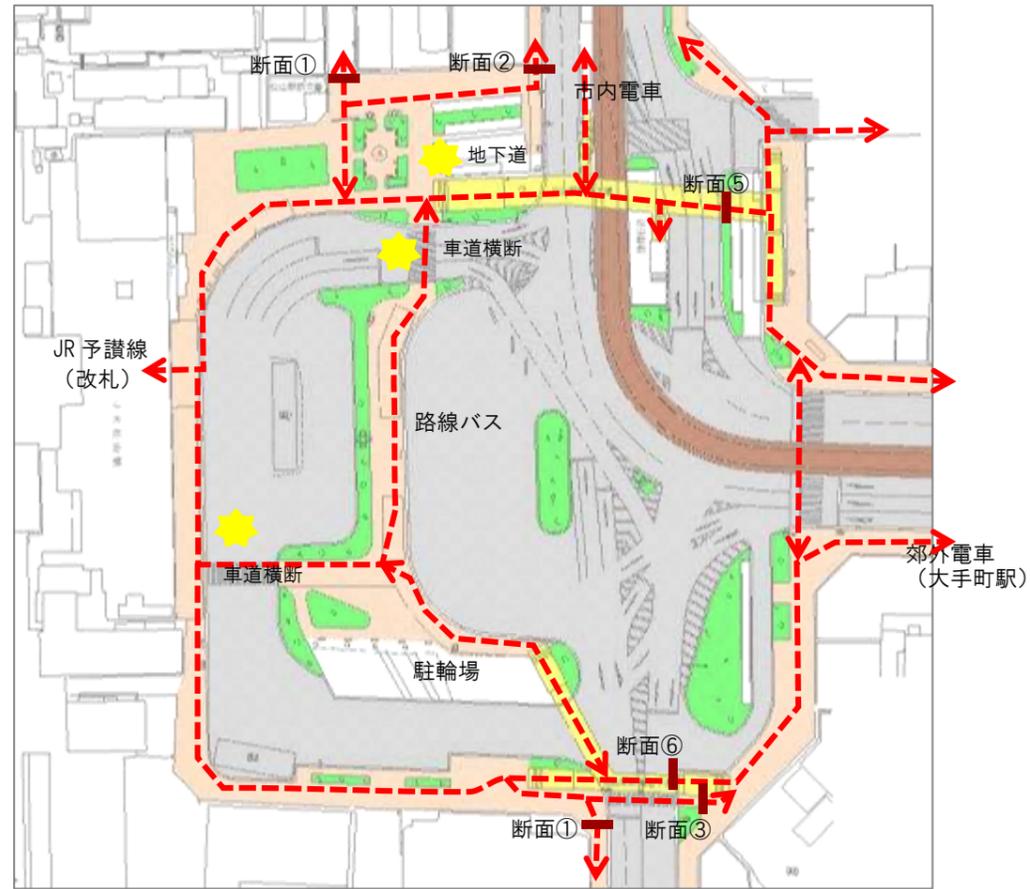


高架下駐輪場（富山駅）

⑥ 歩行者

■現状

- ・駅前広場に接続する歩道は、北側市道、北側松山港線歩道、東側大手町通り側からの地下道（北側1箇所、南側1箇所）、南側横断歩道である。
- ・駅前広場を出入りする断面歩行者交通量は、地上部で約4,700人/12h、地下道で約3,000人/12h。



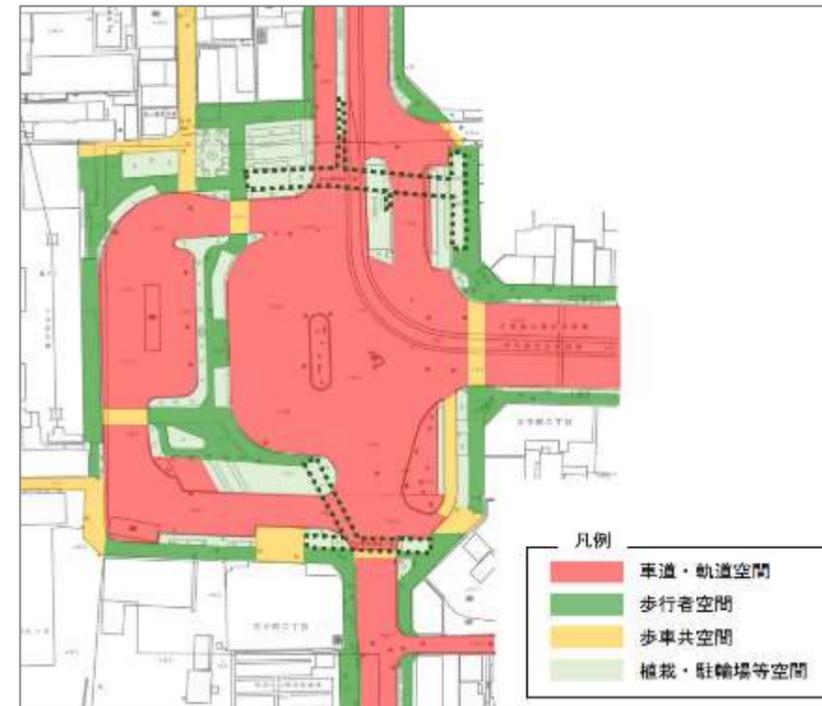
歩行者移動経路



資料：駅前広場利用実態調査（2015.2.3火）

■問題点

- ・現況の駅前広場は車道面積が約7割を占めており、歩行者が移動するのに車道横断や迂回が必要である。
- ・現状の路線バス停留所、路面電車停留所、大手町通り側への横断は、横断歩道や南北地下道を利用する必要があり、交差点が広いために移動距離が長い。
- ・地下道にエレベーターがない、車道横断のための段差が多いなどバリアフリーに対応できていないほか、屋根のある経路が限られているなど、移動の利便性が低い。



エレベーターのない地下道



バスおりばからJR改札方面に移動する利用者

■課題

- ・歩行者にとってストレスフリーな動線の確保
- ・大手町通り側への横断方法の検討
- ・広場内のすべての歩行者移動経路のバリアフリー化



東京駅丸の内駅前広場



富山駅構内エレベーター

(5) 環境空間の現状と課題

■30年度土地利用勉強会で議論された現状と問題点（課題）

【オープンスペース】

- ・待合所やカフェを！
- ・ランチを食べる場所がない
- ・雨の日は雨よけの人で待合室やチケット売り場が一杯になる
- ・喫煙所がお店の近くの屋外にあり不快

北側喫煙所

北側植栽とベンチ

高速バス発券所
駅レンタカー営業所
松山駅前交番
喫煙所
観光案内所
改札口
観光レンタサイクルポート
喫煙所

店舗前横断歩道

【周辺景観、しつらえ等】

- ・お城や駅が見えない
- ・観光案内所も見えない
- ・路面がフラットでない

駅舎内観光案内所

駅舎内待合所

【バス停】

- ・待つところが狭い
- ・案内サインに外国語が必要
- ・待合に座る場所が無い
- ・ベンチ、屋根がない

路線バス停留所

【地下道】

- ・バリアフリーができていない
- ・外国語サインが少なくわかりにくい

【駅前交差点】

- ・ロータリーの混雑
- ・ロータリーがわかりにくい
- ・駅前道路の交通量が多い

駅前広場からの車道出口

【駐輪場】

- ・屋根がない
- ・スペースが不足
- ・一等地に置かれている
- ・バラバラに分散して使いにくい

■空間整備上の課題

都市の顔となる象徴的な空間整備



鼓門・もてなしドーム（金沢駅）

日常・非日常空間の演出



人々が滞留する憩いのスペース（花園町通り）

周辺施設とのつながり・連携



駅ビルと一体的に整備されたサンクンガーデン（姫路駅）

一体的な景観デザイン



路面電車軌道施設（富山駅）

松山らしさの演出



子規の直筆を採用した照明灯（花園町通り）

高架下空間の活用



高架下の店舗集積と側道の緑道化（小金井市）

- 周辺土地利用も含めた、駅周辺地区での各種機能の最適配置を検討
- ワークショップ等を通じた市民参加の駅前広場計画を検討

資料：H30年度第2回松山駅周辺土地利用勉強会WS成果より駅前広場関連を抜粋