

第2回松山駅まち会議 議事概要録

開催日時：令和元年10月18日（金）

午前10時～午後0時

場 所：KH 三番町プレイス3階第1会議室

午前10時 開会

《座長あいさつ》

【羽藤座長】

- ・台風19号の被害で水害が発生した。安全安心のまちづくりは昨年度から痛感されていると思うが、そういった観点からも真摯な意見等をお願いしたい。

《委員紹介》

- ・司会より交代委員、欠席委員の紹介

《議題1：前回会議の意見概要》

【事務局説明】

- ・資料-1に基づき、前回会議の意見概要について説明

【羽藤座長】

- ・事務局の説明をまとめると、前回は四国新幹線整備の余地をどう残しておくのかということ、今回基本計画に盛り込まれている防災について考えてもらいたいということ、施設の配置のパターンについて様々な可能性があるため議論したいということ、高速バスなどについての意見があった。
- ・日本や世界各地で様々な駅の新しい形がデザインとして出されていることや、前回議論されていたバリアフリーについても織り込んで進んでいきたい。
- ・他に何か意見はあるか。

《委員からの意見なし》

- ・意見はないようなので、次の議題へ進みます。

《議題2：周辺土地利用について》

【事務局説明】

- ・資料-1（P2～）に基づき、周辺土地利用について説明

【羽藤座長】

- ・駅前広場の基本計画の前提条件について、松山市及び関係者で整理していただいた。
- ・四国新幹線の全体計画は流動的だが、新幹線が JR 松山駅に入ってくることも前提に駅前広場の配置計画を長期的に考えていく必要がある。
- ・駅周辺の土地利用計画を見た場合に、新幹線を踏まえたポテンシャルを受け止めるエリアになるため、高度利用を図る地区としてより発展的に松山市の顔として整備方針を検討することも重要になる。
- ・富山駅は在来線駅の中に新幹線が入ってきた好事例として知られている。松山駅に新幹線が入る場合の制約や条件について金山委員より意見を伺いたい。

【A委員】

- ・富山駅は路面電車の電停を新幹線の高架下に移設したことにより、電停利用者と道路交通との競合が解消された。また悪天候時における道路上での路面電車電停から延びる傘を差した利用者の列が無くなり、安全性が高まり道路交通も良くなった。乗り換え快適性や利便性が改善されたことで、路面電車の利用者が増加している。
- ・松山駅においても、路面電車を、富山駅のように駅と交差させるか、そうでなくても電停を駅に近づけることが重要であり、さらに、天候に左右されない経路で乗り換えできることが重要である。
- ・P2④松山駅における新幹線に記述がある、新幹線駅は、在来線併設駅での整備（計画）が多いことについて、なぜ多いのかということをもう少し噛み砕いて書くことで、コンセプトが見えてくるものと思われる。新幹線駅整備は、既存の鉄道線、地域の公共交通との接続が重要となるので併設駅が前提である。既存鉄道駅と分離している駅は、様々な事情によりやむを得ない場合である。
- ・併設駅でない地域では、自治体が新幹線駅の周辺に投資を行うが、既存鉄道駅周辺の衰退を防ぐ策も必要となる。そのため二重投資となり、自治体の負担が大きくなる。また、新しい駅周辺への店舗の出店を促進すると、既存の商店街が廃れてしまうといったジレンマが起きる。離れた新幹線駅については、交通結節点駅と位置付けてレンタカーやバス施設等を設置するといった工夫がされているが、まちづくりにおいてこうした課題が生じることを明確にしておいた方がいい。

【羽藤座長】

- ・駅名に「新」が付いている駅は、分離型の駅である。新横浜や新神戸などは分離駅であり、まちづくりに苦勞されている。JR 松山駅と併設して新幹線駅が設置されることが望ましいと考えた場合、前もって議論しておき、段階的な使い方の検討をすることが必要である。
- ・その他に意見はあるか。

【B委員】

- ・観光でいうと、JR 松山駅は、松山市だけではなく、南予、松山以外の中予の入口であるため愛媛県への観光についても注視すべきである。
- ・現在でも、鉄道、飛行機、船の利用者はいずれも JR 松山駅を通過することになる。そうした方々にリピーターとして来てもらうことを考えると、松山市だけでなく、南予や東予へ観光客を行かせるような戦略を持つことが重要である。そのため観光というキーワードの中に、県内情報提供を入れると良いかと思う。
- ・市民の活動の広場を都市機能としてあらかじめ議論しておくべきである。これまで、市民の活動の場については必ずしも使いやすいものでなかった。駅前広場をリニューアルするのであれば、初めから市民の活動の広場を位置づけておくことが必要であり、それとともに駅前で活動するような方々を育てていくことを現在から進めていくことが大切である。

【羽藤座長】

- ・現在の松山駅は、観光機能でいうと、お土産屋や、小規模な観光案内所以外ない。また、市民の活動の広場が、市民に向けて明確に示せていない。これらを考えるとビジターセンターのようなものは比較的合意が得やすいのではないかと思う。
- ・他に土地利用、高架について意見があれば伺いたい。

【A委員】

- ・P2 の新幹線のホームについて、一般論で言うと空間制約のため高架でうまく入れない場合に地下に配置するといった議論も出るかと思う。富山では、富山駅の、高架上を新幹線が走るのを見ると気持ちが昂ったり愛着を感じるといった、シビックプライドにつながっていくであろう市民の声がある。
- ・駅前広場についても、富山駅は高架化と空間性のある駅前整備によって抜けた感じがする、空がよく見えてそこに近代的な駅がある等の意見もあり、市民に対してプラスの効果があった。
- ・土地利用については、駅と駅以外に空間を分けて考えるのではなく、高架下空間もあわせて一体的に配置計画を考えると良い。
- ・富山の事例のように、高架下に駅広機能のキスアンドライド用の乗降場等をつくることで、送迎等の利便性が上がると同時に、駅広の空間を確保している。
- ・駅に商業施設があるのはいいことであるが、駅前に市場があり賑わっていたが、そこにビルが建設されて路上を歩く人が減り、駅の商業施設が立派になってさらに減るといった事例がある。周辺街区に人が回遊する仕掛けを考えておく必要がある。

【羽藤座長】

- ・では次に、基本計画を説明して頂いて、委員の方々それぞれからコメントをいただきたい。

- ・土地利用について、専門家の立場からの意見が出たが、他にもバリアフリーやバスターミナルをコンコースに接続させるなどの動きもある。これらについても意識しながら、事務局より整備案を説明して頂きたいと思う。

《議題３：松山駅前広場等整備基本計画（案）》

【事務局説明】

- ・資料-2に基づき、松山駅前広場等整備基本計画（案）について説明

【羽藤座長】

- ・それでは委員の皆さんに順番に意見を伺いたい。

【A委員】

- ・P72の松山城の見通しについて、駅のデザインコンセプトで松山に降り立った人は何が見えるのかをイメージした方が良い。中2階のコンコースや待合室から、駅前広場やお城がどう見えるかなどを検討するためのデザインコンセプトを作っておくと良い。
- ・P77の災害への備えについては、駅利用者や周辺住民だけでなく、愛媛県・四国内から、避難してくるであろう方々の受け皿としてもイメージしておく方が良いのではないか。
- ・P78の将来的なモビリティ変化への対応は、空間構成だけでなく、長期的な時間軸をもって土地利用の暫定的な活用を考えたスケジュール感をもつ必要がある。
- ・P79のおもてなしの空間づくりについて、駅から見ると、駅を見る人といった観点を強調するとよい。金沢駅のもてなしドームにある鼓門は、歴史を感じられるコンセプトのもと作られているが、駅周辺街区はいわゆる金沢らしい空間にはなっていない。このため、おもてなしの空間としては、松山に来たと分かるようなものが必要になると思う。
- ・P80の駅周辺整備や将来的な交通需要に応える街路について、富山駅の場合、南北自由通路が整備されたことで市民が南北の近さを実感し、駅前の歩行者交通量が増えたが、交差点での道路交通の渋滞も見られるようになっている。長期的視点で見たとき、快適な空間の整備による歩行者の増加と周辺道路交通とのバランスについても意識する必要がある。
- ・P82,83のバスの配置について、バスの空間がかなり大きいと感じる。広場の賑わい空間と重複する場合があるので、バスの待機場等は別の場所に確保し、オンタイムで出入りするような工夫が考えられないか。
- ・タクシーについては、路面電車の終電時間が早いので、タクシーに頼らざるを得ない場合があることを考えておく必要がある。

【C委員】

- ・松山駅東口の JR 用地の開発については、新幹線を考慮して手戻りがないように進める必要があると考えている。
- ・基本計画で交通結節機能の強化を最初に示したことはありがたい。乗り換えやすさを重視した広場整備を関係機関と協議していきたい。

【D委員】

- ・電停を広場内に移設することになるが、乗降客数や人の動線調査に基づき検討していきたい。今後、広場の設計においては、電停付近の安全性に十分留意してもらいたい。
- ・リムジンバスは必ず松山駅に止まるが、そこで JR に乗り換える方がいることから、乗り継ぎの利便性についても関係機関と協議し反映させていきたい。

【E委員】

- ・タクシープールの台数が少なくなると、お客様を待たせる可能性があるので、できるだけ多く配置してもらいたい。
- ・タクシーの乗降場は、JR 等の発着時間にあわせて混雑する。加えて乗降場内に一般車が入ってきてしまうこともあるので、余裕をもって設置してもらいたい。

【F委員】

- ・新幹線整備は、経済団体が力を合わせて国や国会議員に要望している。
- ・時間軸で考えると、鉄道高架や駅前広場が整備されるのは今から 10 年程度先。松山駅が整備された後に新幹線駅ができると整備された駅舎が隠れてしまう。空間利用の面や時間的問題を含め全体を考えた方が良いと思う。
- ・P82,83 を見ると、東口に機能が集中しているように感じるが、例えば、バスの乗降を西口に全て配置するなど、東口の機能を西に振って、東口に余裕を持たせた方がよいのでは。
- ・この計画と合わせて、公共施設の移転計画を含めた議論も必要ではないか。その中で、災害対応も考える必要があるのではないか。

【羽藤座長】

- ・公共施設の計画について、東西の機能のバランスのとり方、駅ビルをいつ建てるのかについてそれぞれご回答頂きたい。

【C委員】

- ・駅ビル整備のスケジュールについて、高架駅ができるのは 4 年後で、その後に旧駅舎を撤去してから東口用地が開発できるため、まだ社内で検討している段階。その後新幹線整備になる場合も踏まえてできるかぎり手戻りがないように考えたい。

【事務局】

- ・公共施設の計画については松山市の総合計画、公共マネジメント等で施設の建替等を検討している。

- ・駅東西の交通機能のバランスについては新たに西口広場が整備され、さらに松山環状線への道路が整備されるので、バスだけでなく、一般車両、タクシー等も含めて検討していく。

【羽藤座長】

- ・東西で抜けのある機能を考えた場合、東口に余裕を持たせるために西口への機能分担を考える必要がある。
- ・駅ビルについては、デリケートであるが札幌駅のように手戻りが起きないように確認しながら進めていくことが重要になると思う。

【G委員】

- ・現在、道後温泉観光会館の1階にカテゴリー2の観光案内所を運営している。1日に50人～100人くらいの外国人が来所しているが、その中で、JR松山駅については外国人に優しくないと聞く。駅に外国語が分かる人がいないことや、観光案内所の場所がわかりにくいといった意見がある。
- ・外国人の個人のお客様が松山駅に降りてから案内所で行く場所を決めている。国際化を見据えて機能を検討する必要がある。高松駅は、駅前に常時外国語の対応が可能なスタッフが常駐しているカテゴリー3の案内所がある。
- ・インバウンド需要については、東京、大阪、京都といったメインの観光地は飽きられており、今後、四国を訪れる人が増えると予測される。インバウンドに力を入れていけば国際化という観点で外国人の目線で考える必要がある。

【羽藤座長】

- ・基本計画に、国際化の視点が。これからインバウンドの傾向を見ると外国人の利用者が増えていくことも考えられるため、国際化の機能をどのようにいれていくか考えておく必要があるかと思う。

【H委員】

- ・県としても新幹線の導入を求めている立場であるが、現時点では整備計画路線の格上げがまだ決定されていない。
- ・松山駅の高架化は令和6年に完了予定で、四国新幹線整備促進期成会の目標である2037年に新幹線が整備されるとしても、将来の新幹線導入を見据えた暫定的な整備となるため、駅内部の施設や機能等で手戻りが起きないように対応する必要がある。
- ・新幹線が来る場合、高架化した在来線への影響がない整備方法を考える必要があり、また、新幹線と在来線の乗り継ぎも考える必要がある。
- ・今の松山駅は寂しいとよく言われており、暫定であっても、一定の賑わいの創出や、バリアフリーなどの利便性の向上につながるような機能は必要である。これらについては各段階のステップ毎に、適宜必要な機能を検討していく必要がある。

【羽藤座長】

- ・県と市が連携しながら進めてもらいたい。

- ・南予のゲートウェイとして、新幹線を見据えて駅舎の整備を考えておく必要がある。
- ・ランドスケープに考慮することを基本計画に掲げているが、大手町通りについて、県は計画をもっていないのか。

【H委員】

- ・現段階では、大手町通りの計画はないが、将来的には城山公園、松山市駅へ向けて連続性を持たせることが重要であるため、緑の設置等も含めこのような会議の場で検討してはどうかと考えている。

【羽藤座長】

- ・大分市は、積極的に道路や広場等の整備を進め印象的な空間を作り上げた。国交省と連携し、一体的に城山までの動線をどうするかなど、基本計画に入れられるか分からないが一步踏み込んだ形で検討してもらいたい。

【I委員】

- ・路面電車が広場内に移設されると交通が複雑になる。新たに横断歩道をつくと車との接触の危険性があるので、既存の地下道を存続してもらいたい。
- ・駅前交差点に車の入口を持ってくると交差点が複雑になるので、交通混雑のない安全な広場入口の配置を検討してもらいたい。

【羽藤座長】

- ・設計チームは、歩行者が広場から平面でつながることを検討している。安全性や交通需要を捌くことを考えるのは分かるが、どのような着地点にするか、よく議論する必要がある。交通量を考えながら、立体か地下か平面か、動線をどうするか考えるのが重要である。

【J委員】

- ・周辺の土地利用について、観光案内所等、市民や観光客が交流出来る施設があると良い。基本計画では、もう少し具体的に記載できると実現につながるのではないかな。

【K委員】

- ・最低限のバリアフリー化は考慮されていると思うが、10年先を考えるのか、30年後を考えるのかで全然違う。
- ・10年では難しい、30年後ではもっと難しい。あれもこれも対応するのは難しいので今できることを着実に進めてもらいたい。

【羽藤座長】

- ・10年、30年後は、交通弱者がもっと増えている可能性がある。時代錯誤な駅前広場にしないためには時間軸を考えた段階的な計画を考える必要がある。

【L委員】

- ・鉄道の利用率が下がっており、在来線の複線化が出来ない中、本当に新幹線ができ

るのか疑問である。

- ・ 駐車場について、前回は述べさせて頂いたが、どうなっているのか検討してもらいたい。
- ・ 近年、温暖化の影響などで水害が増えている。地下施設等の安全性はどうか。

【羽藤座長】

- ・ 車依存型の社会なので、車にとって使いやすい駅というのも非常に重要な要素である。考えやコンセプトをしっかりと整理することが必要である。
- ・ 電気設備などの安全性を高さ方向で確保することも重要である。

【M委員】

- ・ 現在、地下道を使う方はほとんどいない。特に高齢者は利用しない。また、子供も不審者がいるなどのことから使わない。
- ・ 少し離れた場所に横断歩道があるが遠いため、道路を無理して横断する人がいる。安全性への配慮が必要である。
- ・ 鉄道高架により改善はされると思うが、JR 踏切の遮断時間が長いので改善して頂きたい。
- ・ トイレについて、公共が造るトイレと民間のトイレは格差がある。JR のトイレはまだ和式便所になっているので、こちらも検討していただきたい。

【羽藤座長】

- ・ 歩行者は地下を通らないというのは確かにある。他都市では交番を前に持ってくるなど、周囲に合わせて上手く配置することで、動線の管理に結びつける工夫をしている。また、新玉公民館が近い位置にあるため連携したコミュニティ機能を入れていくことは重要である。これらについても考えていくことも必要である。

【N委員】

- ・ 西口の駅前広場についてどのようなイメージを持っているのか。
- ・ 西口の民間敷地に何がくるのか教えて欲しい。
- ・ 南街区の松山市が購入予定の土地について、どの様な施設がくるのか教えて欲しい。

【事務局】

- ・ 西口の駅前広場について、バスに限らずタクシーや一般車両等の配置も含めて検討していく。
- ・ 民間敷地については、具体的な施設について市では分からない。まだ工事が完了しておらず、土地利用はできない状況であるので、具体的な民間開発が動くのは先になると思われる。
- ・ 市が購入予定の土地は、文化交流拠点に位置づけており検討を進めているが、明確に決まっていない状況である。

【羽藤座長】

- ・周辺街区の整備は、今後多くの方々と協議して進めていくと思う。

【〇委員】

- ・最近の傾向は、人主体のまちづくりとなっている。地下道の設置等で様々な意見が出ているが、人を優先させた計画を立てることが一番ではないかと考える。

【P委員】

- ・JR 松山駅前電停は、現在バリアフリー化が出来ていないのが課題であったが、それが解消されるのはありがたいと考えている。
- ・電停の配置について、現在の計画で今の運行間隔を維持できるのか関係機関とよく協議してもらいたい。

【Q委員】

- ・基本計画（案）で書かれている「歩いて暮らせるまちづくり」は、最近の都市行政の中でも注目されている。その中で、ロープウェイ街等の松山市内における他の空間整備の成果を踏まえながら、人の回遊性や、デザイン・ランドスケープの視点も含めて検討を行うことが重要と考える。
- ・交通結節点強化については、スマートプランニングの技術の活用や、富山駅や姫路駅などの優良事例のポイントを整理した上で、松山の地域性に応じた検討を行うことも有効かと思う。

【B委員】

- ・P82で「一般車は機能分担する。」と書いているが西と東で機能分担が出来ていない。例えば、東口の市民のための空間の確保を考えると、姫路駅のように一般車は東口への流入を制限または廃止することもあり得るのではないかと考える。

【羽藤座長】

- ・徳山駅も最初は一般車を均等に配分する計画であったが、市民からの要望により配分を変更し広場空間を確保したおかげで、駅前ににぎわいが生まれた。

【事務局】

- ・松山市で、駅周辺の住民と土地利用についての勉強会やイベントを開催し、そのサポートとして関わっている。その中で、駅前広場に電源や排水がないなどの問題があった。駅に賑わいをつくるコンセプトを考えた場合、こうした設備の設置も検討してもらいたい。今後もイベントの企画を考えているので、温かい目で見守って頂きたい。

【事務局】

- ・P81のイメージで示したように、大手町通りとコンコースの間に人間のための交流空間を作り、そしてその南側に交通広場を配置する考え方を示している。今後、機能の分担や交流空間のあり方を踏まえ、レイアウトの検討を進めていく。

【A委員】

- ・インバウンドや障がい者の対応について、そういったソフト関係の現状分析が整理されていない。現状についての分析と、将来計画についての分析のそれぞれが必要。
- ・将来イメージについて、少し踏み込んだ検討が必要。例えば、北陸新幹線の開業により、富山市や高岡市に7割の方が活気を感じると回答し、開業前の時代と比べて石川県、富山県の外国人の宿泊者数が最大5～6倍、観光入込客数が1～2割増、出生率が0.1程度の増、富山県内への移住者が3～4倍となった。人口減少や経済、賑わいの観点といった広い観点で、こういったことを目指すために高速鉄道が必要であるといった視点を記述しておくといい。

【羽藤座長】

- ・敷地が足りないと思うが、東西の機能配置を考える必要がある。
- ・将来を見据えて、国際的な拠点になる、自動運転への対応など大胆な提案が必要。
- ・市民のみなさんに夢のある提案を示すことが必要である。

《議題4：今後のスケジュール（案）》

【事務局説明】

- ・資料-1のP5に基づき、今後のスケジュールについて説明

【羽藤座長】

- ・計画が具体化されれば、イメージもわきやすく意見がまた出てくると思うので、今後も活発な議論をお願いしたい。

午後0時4分 閉会