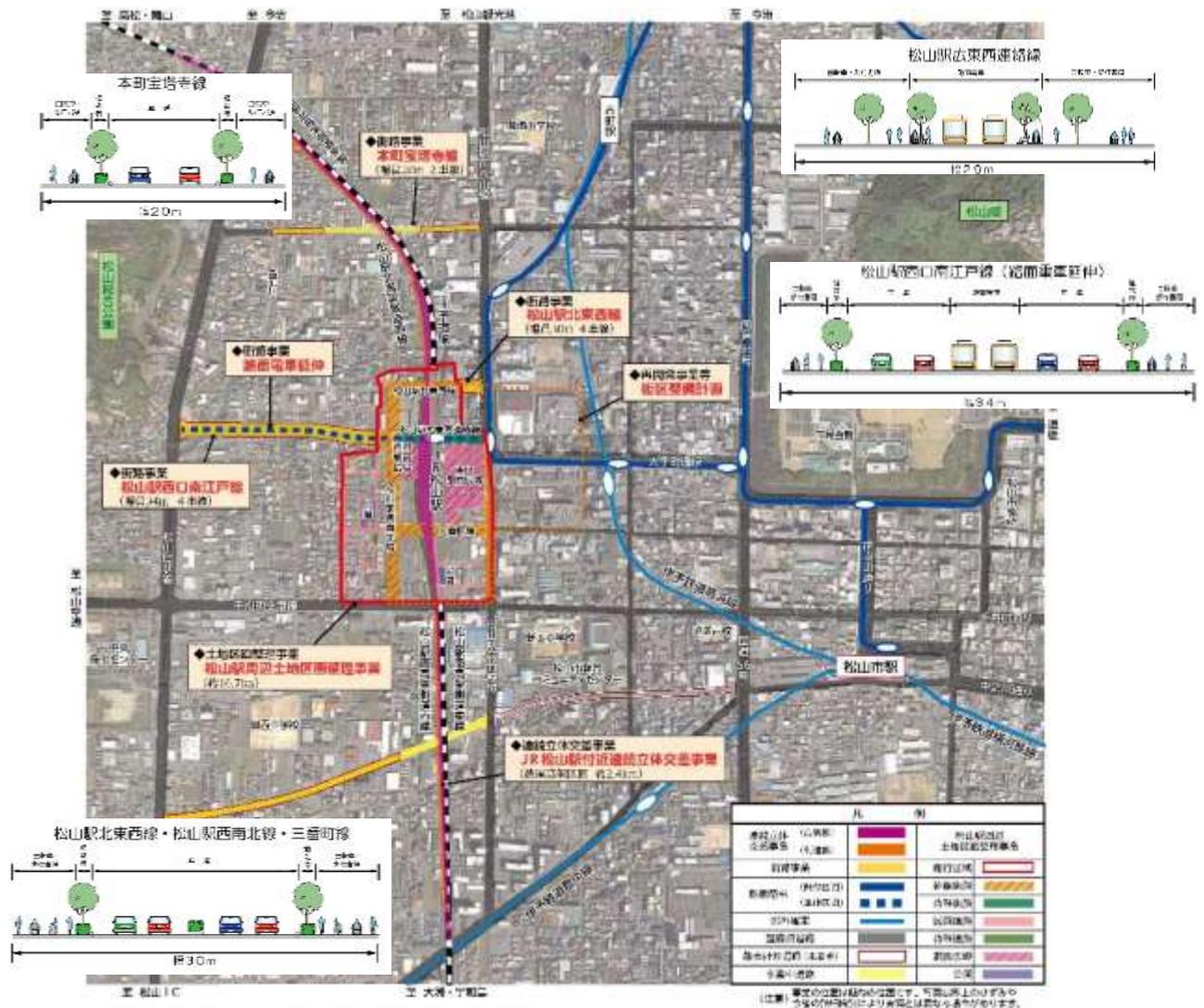


## 2. 松山駅周辺地区の目指すべき方向性

### 2-1. 松山駅周辺整備事業の概要

#### (1) 松山駅周辺整備計画

松山駅周辺では、下図に示すとおり JR 松山駅付近連続立体交差事業を始めとし、松山駅周辺土地区画整理事業、街路事業の整備を進めています。



#### ◆松山駅周辺土地区画整理事業◆ (松山市施行)

- 施行面積 約16.7ha
- 都市計画道路 (主要路線)
  - ・松山駅広東西連絡線 幅員2.9m (自転車・歩行者専用、踏切電車) 延長約1.90m
  - ・松山駅北東西線 幅員3.0m (4車線) 延長約1.69m
  - ・松山駅西南北線 幅員3.0m (4車線) 延長約5.12m
  - ・三番町線 (延伸区間) 幅員3.0m (4車線) 延長約1.94m
- 駅前広場
  - ・東口 面積 約15,565㎡ (拡張再整備)
  - ・西口 面積 約3,408㎡ (新設)
- 区画道路 幅員1.4m (2車線) 幅員6~4m (1車線)
- 特殊道路 幅員6~1m (自転車・歩行者専用)
- 公園 街区公園2箇所

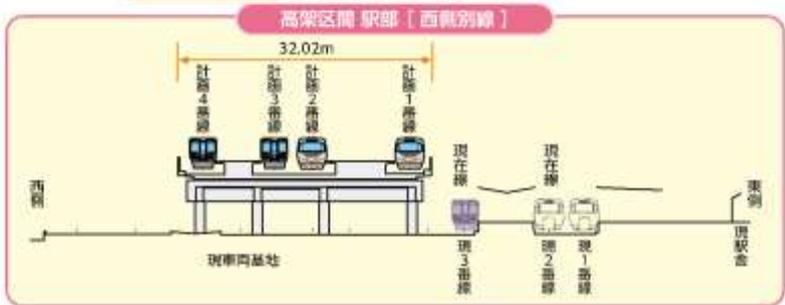
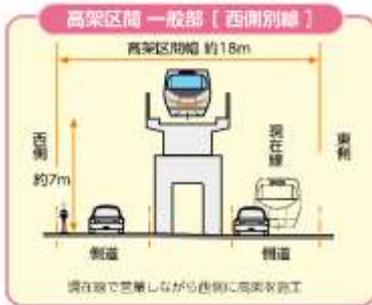


出典：松山市ホームページ

## (2) JR 松山駅付近連続立体交差事業（愛媛県施行）



### 標準断面図



### 現在のJR松山駅付近の状況



出典：JR 松山駅付近連続立体交差事業パンフレット（2018.10 愛媛県）

### (3) 松山駅周辺土地区画整理事業（松山市施行）

- ・ 施行予定面積：約 16.7ha
- ・ 概算事業費：約 289 億円（土地区画整理事業以外の事業費は含まず）
- ・ 事業計画決定：平成 20 年 6 月 10 日
- ・ 施行期間：平成 20 年度から平成 38 年度まで（第 3 回変更）



平成24年5月16日変更

出典：松山市ホームページ

## 2-2. 松山駅周辺の成り立ちと現況

### (1) 松山駅周辺市街地の成り立ち

市街地の広がり	道路網の形成	概要
 <p>1903年(明治36)</p>	 <p>伊予鉄道</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1888 (明治 21) 年、伊予鉄道 (松山—三津間) が開業。湊町の西側に松山市駅が立地しました。</li> <li>• 大宝寺から西堀端の大神宮に至る道は、東西の集落—市街地を結ぶ動線として機能していたと考えられます。</li> </ul>
 <p>1928年(昭和3)</p>	 <p>松山駅 市道自松山停車場線 (現 大手町通り)</p> <p>国鉄松山線 市道自松山停車場線 (現 大手町通り)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1927 (昭和 2) 年、国鉄松山駅開業。駅の立地により前述の東西を結ぶ動線が分断されます。</li> <li>• 1933 (昭和 7) 年、都市計画道路網が決定し、松山駅周辺の市道整備が進められました。</li> </ul>
 <p>1968年(昭和43)</p>	 <p>大手町通り</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1945 (昭和 20) 年の松山大空襲により松山の市街地の一部が焼失しました。後の戦災復興区画整理に伴い、大手町通り線の同路幅員は22mに拡幅され、松山初となる歩道が整備されました。</li> </ul>

## 市街地の広がり

## 道路網の形成

## 概要



- JR 松山駅の東（中心市街地）側は、大手町通りを中心に商業地域として発展しました。
- 駅の西側には比較的農地が存在しており、古集落の面影が残されています。

- 1988（昭和 63）年に国道 196 号（松山西環状線）が開通し、JR 松山駅の西側も市街化が進みました。
- 1987（昭和 62）年、松山市駅との中間地点に松山市総合コミュニティセンターが開設しました。

- 愛媛県の JR 松山駅付近連続立体交差事業により、JR 松山駅を中心とする約 2.4km の高架化が予定されています。東西市街地の分断解消や交通環境の改善等が期待されています。

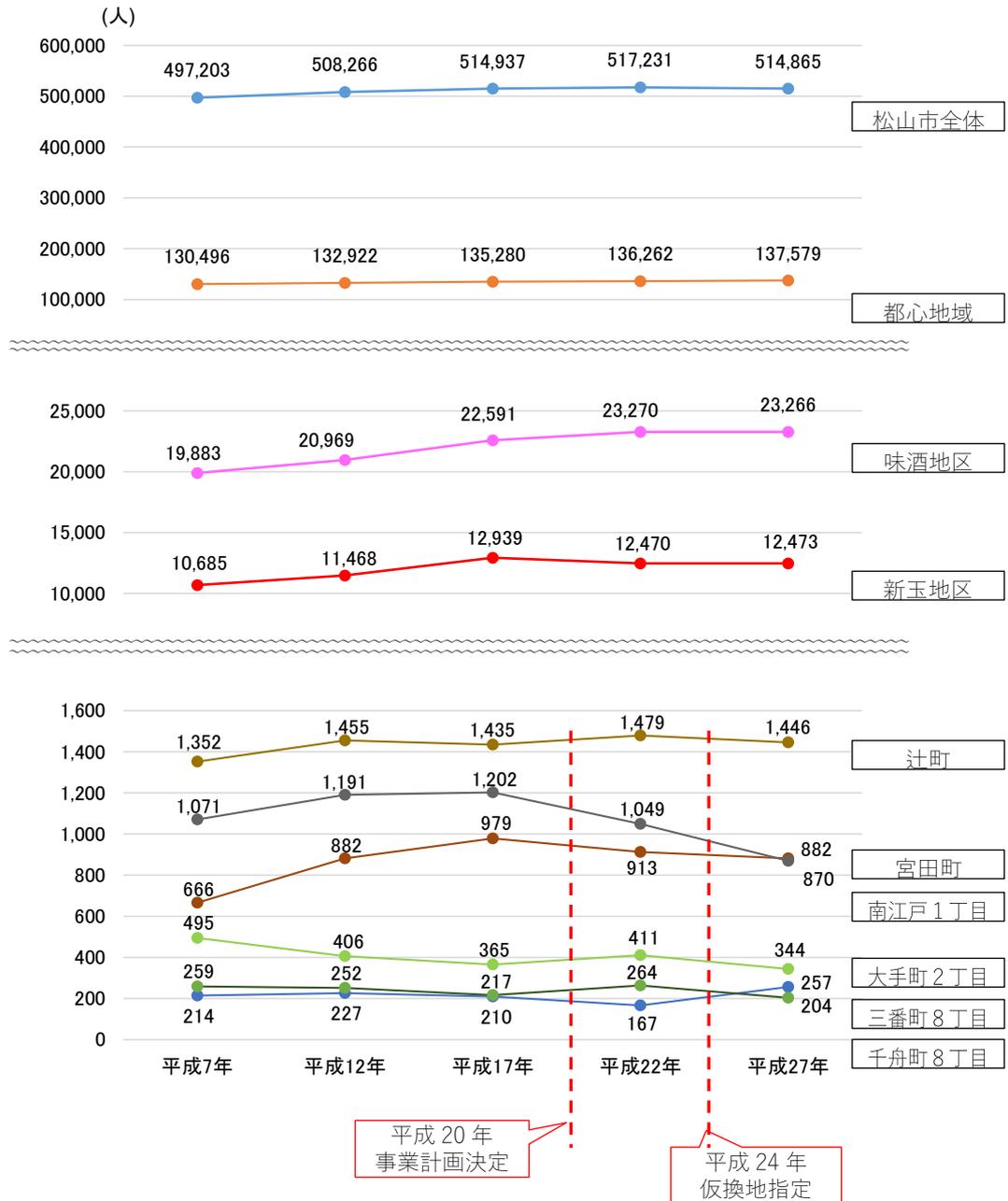
地図資料：国土地理院旧版地図（1/25,000 地形図，1/20,000 地形図）をもとに作成

## (2) 人口

### ① 人口の推移

松山市全体、都心地域、新玉地区、味酒地区、対象地区の人口の推移をみると、松山市全体では、平成22年をピークに減少に転じていますが、都心地域、新玉地区では平成22年から平成27年にかけても増加しています。

町丁目別では、南江戸1丁目が平成17年以降減少していますが、これは土地区画整理事業による先行買収や仮移転の影響等が大きいと思われます。



資料：国勢調査

図 人口の推移

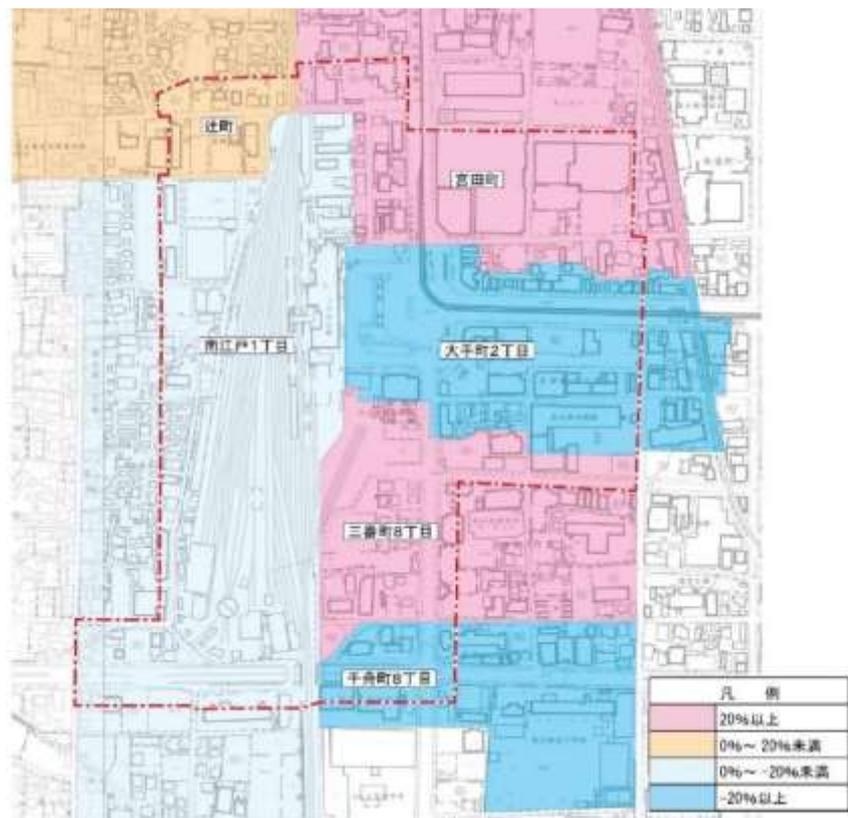
## ② 対象地区周辺の人口増減

平成7年から平成27年の人口の増減率は松山市全体、都心地域では低いですが、新玉地区、味酒地区では10%以上増加しています。町別にみると、増加している町もあれば、減少している町も存在します。特に大手町2丁目は、この20年で人口が約30%の減少となっています。

表 松山駅周辺の人口増減

	H7人口 (人)	H27人口 (人)	H27-H7	増減率
松山市全体	497,203	514,865	17,662	3.6%
都心地域	130,496	137,579	7,083	5.4%
新玉地区	10,685	12,473	1,788	16.7%
味酒地区	19,883	23,266	3,383	17.0%
駅 周 辺 地 区				
三番町8丁目	214	257	43	20.1%
千舟町8丁目	259	204	-55	-21.2%
大手町2丁目	495	344	-151	-30.5%
宮田町	666	882	216	32.4%
南江戸1丁目	1,071	870	-201	-18.8%
辻町	1,352	1,446	94	7.0%
小計	4,057	4,003	-54	-1.3%

資料：国勢調査



資料：国勢調査

図 町別の人口増減率

### ③ 人口密度

平成 27 年の都心地域の人口密度は 67.1 人/ha で、この 20 年で上昇しています。地区別にみると、新玉地区、味酒地区とも増加していますが、対象地区での人口密度はやや減少している状況にあります。また、都心地域の人口密度 67.1 人/ha に対し、味酒地区は 79.8 人/ha と高くなっていますが、新玉地区は 55.3 人/ha、対象地区は 61.1 人/ha と低くなっており、松山駅周辺地区は都心地域の中でも相対的に人口集積が低い箇所となっています。

表 松山駅周辺の人口密度

	面積(ha)	H7		H27	
		人口(人)	人口密度(人/ha)	人口(人)	人口密度(人/ha)
松山市全体	42,905.00	497,203	11.6	514,865	12.0
都心地域	2,051.04	130,496	63.6	137,579	67.1
新玉地区	225.69	10,685	47.3	12,473	55.3
味酒地区	291.51	19,883	68.2	23,266	79.8
駅周辺地区					
三番町8丁目	5.88	214	36.4	257	43.7
千舟町8丁目	4.42	259	58.6	204	46.2
大手町2丁目	6.18	495	80.1	344	55.7
宮田町	13.62	666	48.9	882	64.8
南江戸1丁目	19.05	1,071	56.2	870	45.7
辻町	16.38	1,352	82.5	1,446	88.3
小計	65.53	4,057	61.9	4,003	61.1

凡 例

	0~20人/ha
	20~40人/ha
	40~60人/ha
	60~80人/ha
	80~100人/ha
	100~120人/ha
	120人/ha~

資料：人口は国勢調査（H7, H27）。面積は、松山市全体は国土地理院発表の値、都心地域、地区別、町別は松山市資料から作成（H22）

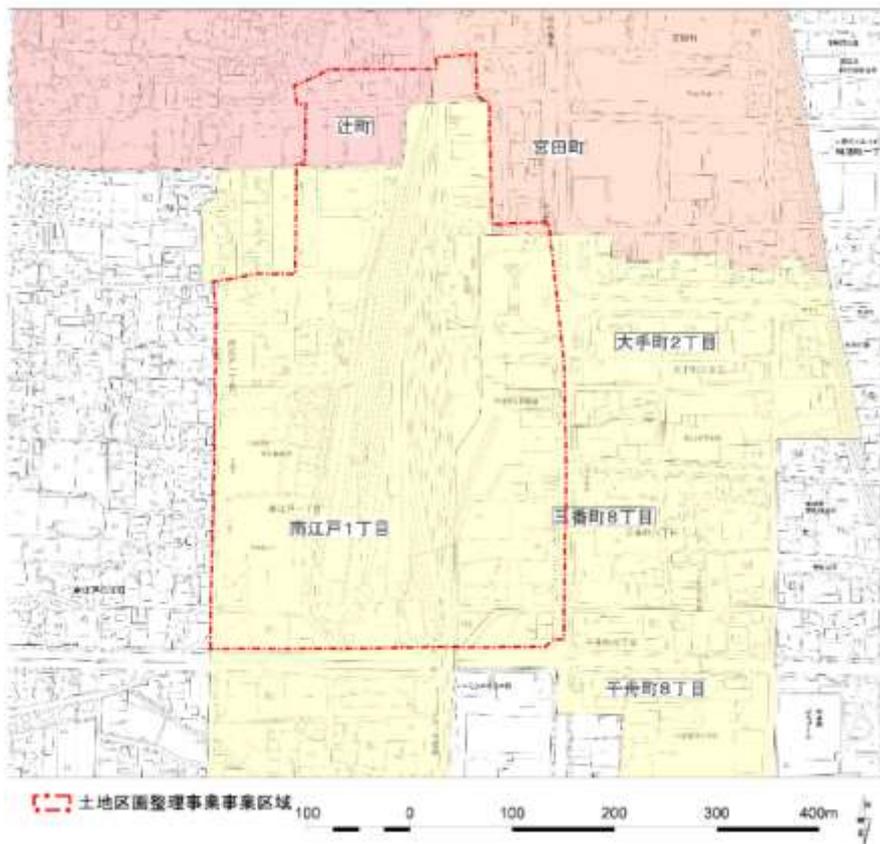
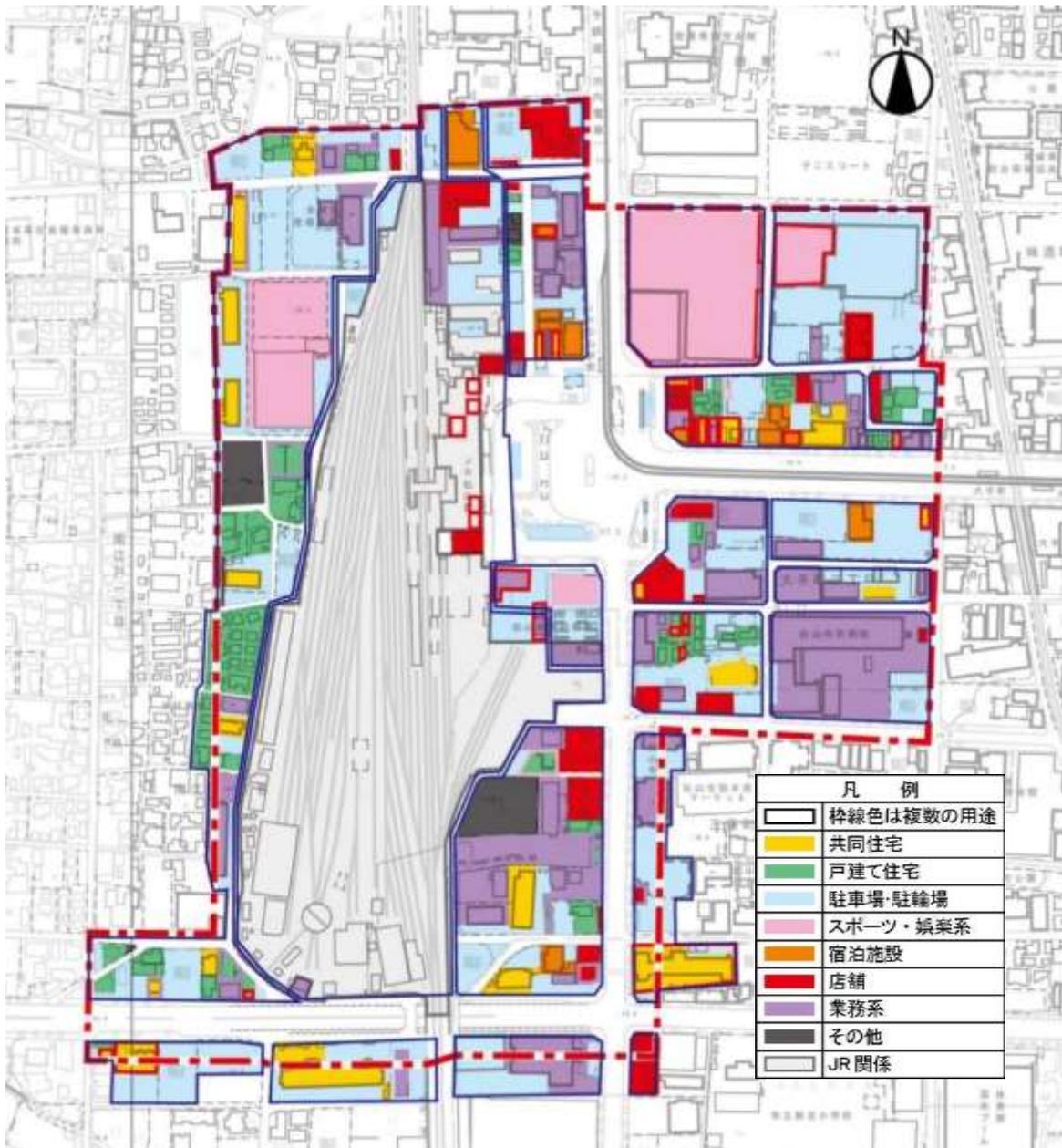


図 町別の人口密度

### (3) 周辺土地利用

松山駅周辺の土地利用をみると、駅に近い比較的大規模な区画では、スポーツ・娯楽系や業務系施設が立地しています。また、駅の東側では、宿泊施設や共同住宅等の比較的高い建物と店舗が混在して立地していますが、駅の西側では、低層の戸建て住宅や、中低層の小規模共同住宅が多く立地しています。広幅員道路の沿道には、業務系施設や高層の共同住宅が混在して立地しています。また、地区内全域にわたって駐車場が多く分散して立地しています。



資料：平成 29 年調査

図 土地利用現況図

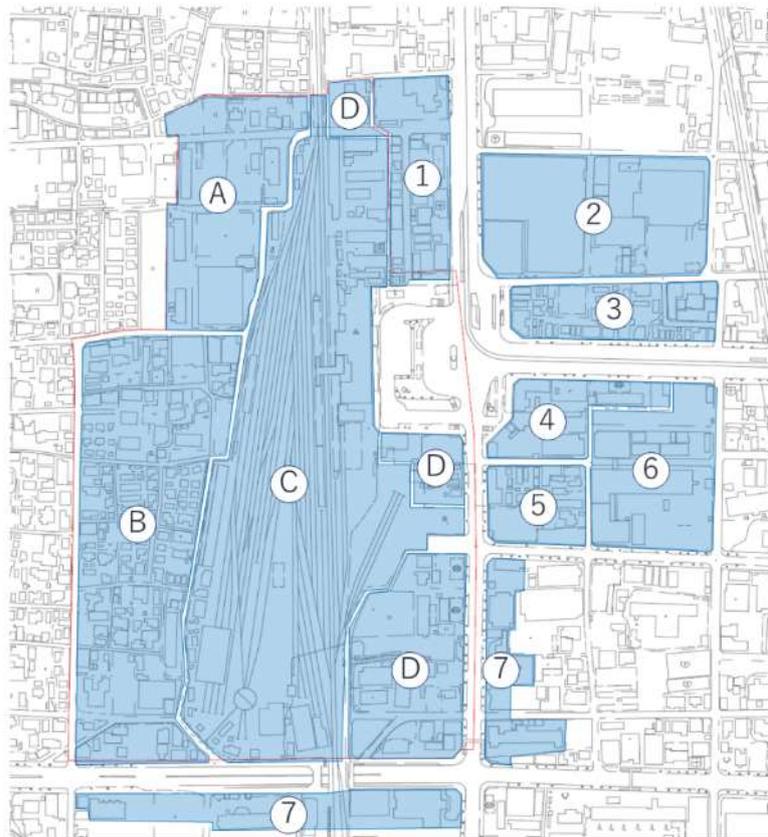


表 街区別の土地・建物利用現況

街区NO	土地区画整理事業区域内外	街区の概要
A	土地区画整理事業区域内	業務系の立地等、比較的大きな区割りとなっています。
B		戸建て住宅、共同住宅が街区全体に立地しています。
C		JRの敷地内であり、JR関係の施設が多くありますが、店舗も立地しています。
D		業務系施設、店舗、住宅、駐車場等が分散して立地しています。
①	土地区画整理事業区域外	土地区画整理事業区域に隣接する街区であり、業務系施設、店舗、宿泊施設等が立地しています。
②		アミューズメント施設と、付属する大規模駐車場・駐輪場が立地しています。
③		店舗、業務系、戸建て住宅、共同住宅、宿泊施設、駐車場等が混在して立地しています。
④		業務系施設、店舗、宿泊施設、駐車場等が立地しています。
⑤		街区の北側に、戸建て住宅が密集しており、その他では、店舗、業務系施設、共同住宅、駐車場が立地しています。
⑥		医療施設と、付属する駐車場が立地しています。
⑦		道路沿道で、業務系施設、店舗、共同住宅、駐車場が混在しています。

#### (4) 施設立地状況

駅東側には、ホテル等の観光客の拠点となる施設や市民病院やコミュニティセンター等の施設が立地しています。一方西側には、コンビニエンスストアなど生活の中で日常的に利用する施設が見られます。また、全体的に見ると施設立地は駅東側に偏っています。

このような施設立地の特徴から、駅東側は観光客が多く訪れる観光地、また多くの市民を集める都市機能の集積地としての性格が、駅西側は落ち着いた住宅地としての性格が読み取れます。

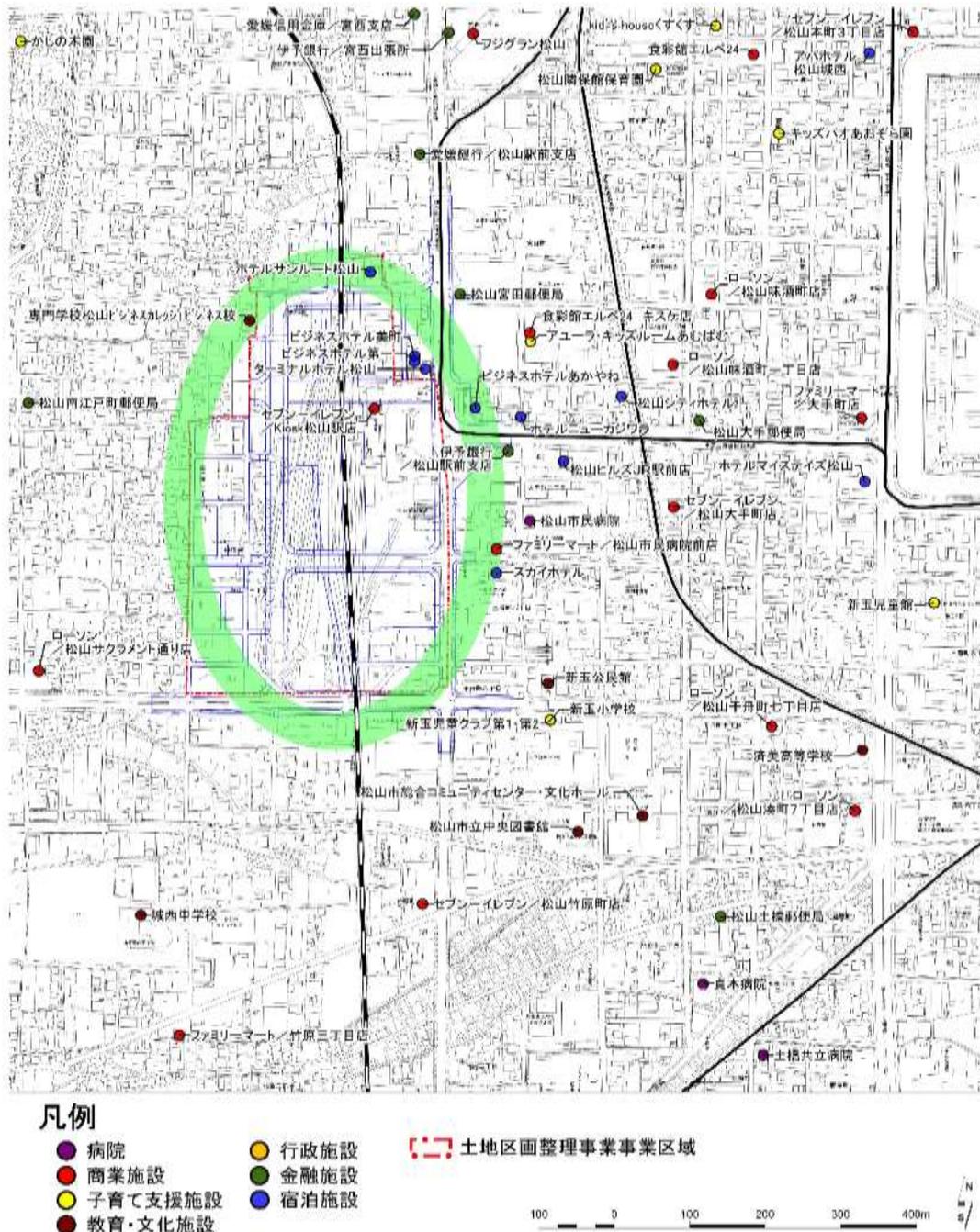


図 施設分布状況図

## (5) 松山駅周辺の緑地

松山駅周辺には、風致地区に指定され市民の憩いの場・レクリエーションの場となっている城山公園と松山総合公園があります。

このような大規模な緑地は、都市部において貴重な自然資源です。これらの緑地を結ぶエコロジカル・ネットワークの形成により、野生生物の生息・生育空間の確保や都市環境改善等、その多面的機能の発揮が期待されます。

## ■ 都心地域の緑に関する現況



松山城・城山公園

資料：松山市緑の基本計画

## (6) 文化財等の資源の立地

松山駅周辺には、東に多くの観光客が訪れる松山城を擁し、西には地域に親しまれている大宝寺があるなど、重要文化財などの多くの文化的資源があります。

その他、中心市街地の道後温泉を始め、市内や愛媛県内に多くの文化財が分散して立地しています。



資料：『坂の上の雲』のまち松山フィールドミュージアムマップ

## 2-3. 松山駅周辺地区の位置づけ

### 2-3-1. 上位計画における松山駅周辺地区の位置づけ

#### ① 第6次松山市総合計画（後期基本計画）（平成30年3月策定）

第6次松山市総合計画では、「人が集い 笑顔広がる幸せ実感都市 まつやま」を将来都市像として、6つのまちづくりの基本目標を位置づけています。



#### ■まちづくりの基本目標

基本目標1 健やかで優しさのある まち【健康・福祉】	政策1 地域全体で子育てを支える社会をつくる 政策2 暮らしを支える福祉を充実する 政策3 生涯にわたって安心な暮らしをつくる
基本目標2 生活に安らぎのある まち【安全・安心】	政策1 災害等に強いまちをつくる 政策2 安全に暮らせる環境をつくる
基本目標3 地域の魅力・活力が あふれるまち 【産業・交流】	政策1 暮らしを支える地域経済を活性化する 政策2 都市全体の価値や魅力を向上する 政策3 広域拠点となる交通基盤を整備する
基本目標4 健全で豊かな心を育む まち【教育・文化】	政策1 子どもたちの生きる力を育む 政策2 多彩な人材を育む 政策3 全ての人が尊重される社会をつくる 政策4 松山市固有の文化芸術を守り育む
基本目標5 緑の映える快適なまち 【環境・都市】	政策1 快適な生活基盤をつくる 政策2 特色ある都市空間を創出する 政策3 豊かな自然と共生する
基本目標6 市民とつくる自立した まち【自治・行政】	政策1 市民参画を推進する 政策2 地方分権社会を推進する

- ・松山駅周辺地区は、安全・快適な交通結節点として、また、交流拠点としてふさわしい施設の整備を進めるとされています。
- ・松山駅周辺整備事業は、重点プロジェクト『選ばれる松山を目指す「都市ブランド力向上」プロジェクト』の重点的取り組み事業の1つに指定されています。
- ・魅力ある都心居住環境の創出や中心市街地の活性化に寄与するため、連続立体交差事業と一体的に土地区画整理事業を行い、交通結節機能の強化や利便性の向上に取り組み「県都の陸の玄関口」にふさわしい魅力あるまちづくりの実現を図るとされています。

## ② 松山市都市マスタープラン（平成 23 年 3 月策定）

松山市都市計画マスタープランでは、JR 松山駅は広域交通拠点として位置づけられています。

### ■ 広域交通拠点としての位置づけ

- ・ 陸・海・空の交通拠点として、四国縦貫自動車道の松山 IC、JR 松山駅、伊予鉄松山市駅、松山空港、松山観光港を「広域交通拠点」として位置づけ、安全で快適な空間を確保するなど、交通結節機能や交流機能等を充実する。

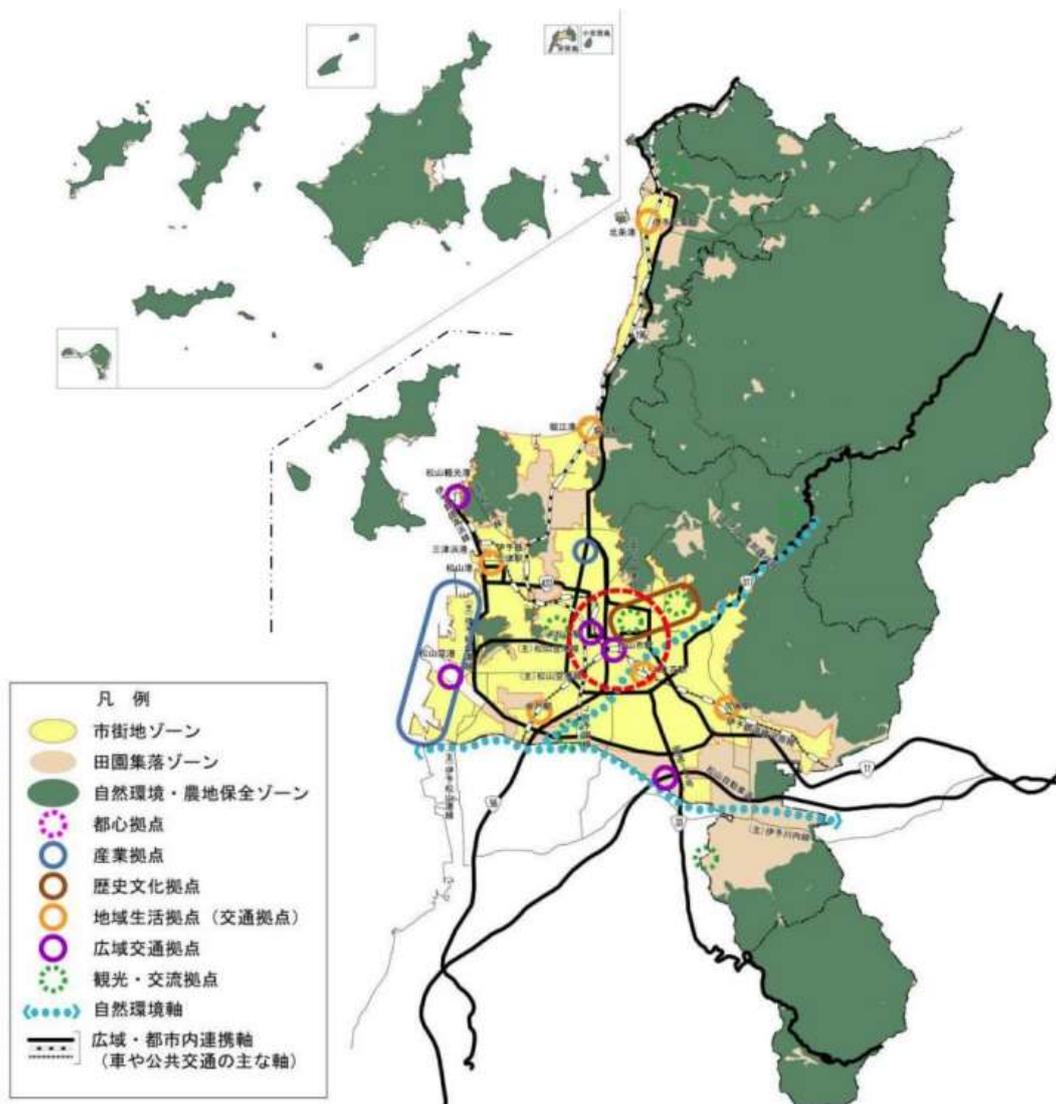


図 松山市都市計画マスタープランにおける都市構造図

- ・ 松山駅周辺地区は「広域交通拠点」として、交通結節機能や交流機能の充実が位置づけられています。

### ③ 松山市立地適正化計画（平成31年3月策定）

松山市立地適正化計画では、下図に示す拠点地区を位置づけ、都市構造の骨格となる「軸（ネットワーク）」は、松山市の強みの一つである鉄軌道並びに、サービス水準の高いバス路線とし、これら「軸」と「拠点」を骨格として、コンパクト+ネットワークの都市構造の形成を図るとしています。

松山駅周辺地区は、都心地区の一部となっており、以下の誘導方針が位置づけられています。

#### ■ 都心地区の誘導方針

- ・ 公共交通の利便性の高い拠点地区への、必要な都市機能施設の維持・誘導（高次な都市機能は、都心地区に維持・誘導）
- ・ 拠点地区の周辺に居住を誘導
- ・ 拠点間連絡、拠点アクセスのための公共交通の再編



図 松山市立地適正化計画における将来都市構造図

・ 松山駅周辺地区は都心地区として、高次な都市機能や居住機能の誘導が位置づけられています。

#### ④ 松山市中心市街地活性化基本計画(平成30年3月第4回変更)

松山市中心市街地活性化基本計画は、平成26年11月に策定され、その後、変更を経て平成30年3月に第4回の変更を行っています。

現計画は、平成26年11月～令和2(2020)年3月までの5カ年5ヶ月間の計画期間で、松山市中心市街地活性化のための基本的方針、目標及び各種事業を位置づけています。

#### ■ 中心市街地活性化の基本的方針と目標

##### 1. 広域の中心にふさわしい魅力と厚みのある機能を備えた都心への再生

- ⇒目標：訪れたいくなる都心としての機能強化  
都心としての多様な機能の充実(訪れる人の幅を広げる)  
都市全体のパブリックな場としての都心の役割拡大(できごとや用事を増やす)  
産業・経済の駆動力としての都心の未来を支えるインキュベーション(起業支援)

##### 2. 松山独自の歴史や資源によって国内外の人から愛される観光・交流の舞台づくり

- ⇒目標：松山らしさを活かした都市型観光地としての魅力の向上  
物語性のある地域資源をいかした都心観光の強化  
道後の魅力をまち全体で感じられる環境づくり  
まちのファンを増やす観光まちづくり

##### 3. 住みたい、住み続けたい魅力ある暮らしの場となる暮らしやすさを実感できるまち

- ⇒目標：安心して住み続けられる豊かな生活環境の実現  
高齢者も安心して暮らせる環境づくり  
地域特性にあわせたコミュニティの育ちまちづくり  
多様な住まい方の楽しみを享受できる都心居住の推進

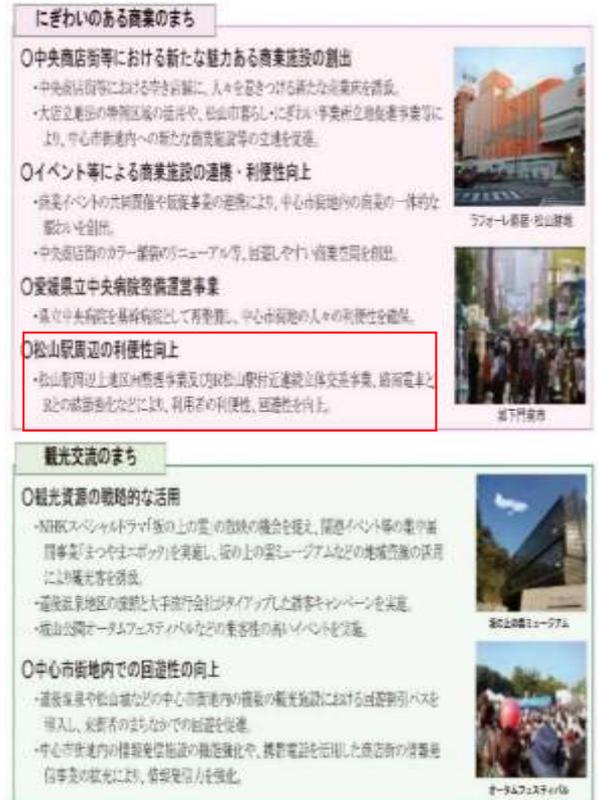


図 主な事業

#### ■ 施策展開の視点「①短期と中・長期の二つの視点をもって考える」

中心市街地の活性化が数年で劇的な成果を挙げるものでないことは、全国の認定市の取組状況をみても明らかである。活性化の取り組みを成功させるには、まちづくりの中・長期的な展望をもちながら、長期を要する事業や地道に継続すべき事業と、戦略的なねらいをもって短期に取り組む事業とを適切に使い分ける必要があり、短期と中・長期の両方の視点を備えて取り組みを検討することが重要である。

- ・松山駅周辺地区は、広域交通の結節点であるとともに、松山城や総合公園も至近にあるなど、環境面でも恵まれた地区であることから、魅力ある拠点施設の誘導を図るとともに、都心居住環境に配慮したまちとしていくとしています。
- ・また、松山駅周辺地区は、広域からの来街時に回遊の起点となり、鉄道高架に合わせて県都の陸の玄関口にふさわしい拠点整備を進める地区として位置づけられています。
- ・また、施策展開の視点として、短期と中・長期の二つの視点をもって考えるとしています。

⑤ 松山市総合交通戦略（平成 22 年 8 月策定）

松山市総合交通戦略は、平成 19 年度に実施した交通実態調査（パーソントリップ調査）等により、松山都市圏における現状、交通行動や土地利用など基礎的な空間整備の状況、並びに将来の都市交通の課題を把握するとともに、当該課題等に基づき、将来の総合的な都市交通体系のあり方や具体的な計画を策定したものです。

将来における人口減少や、高齢化の進展を視野に入れ、様々な都市機能を有する松山市中心市街地の拠点性を一層高めるとともに、移動の利便性の高い、主要な郊外駅周辺地区を生活拠点として位置付け、人口や都市施設の集約を図るものとしています。

この中では、本市の広域的な玄関口となる松山空港や松山観光港、松山駅、松山 I C などを広域交通拠点とし、都心地区や生活拠点と合わせて、拠点相互間の連携を高めるための、施策展開を推進していくものとしています。



図 松山市交通戦略事業概要図



図 総合交通戦略における都心での事業概要図

・ 松山駅周辺地区は、広域交流拠点として位置づけられています。

## ⑥ 松山市地域公共交通網形成計画（平成 31 年 3 月策定）

松山市地域公共交通網形成計画は、2019（平成 31）年から 2024（令和 6）年の 5 年間の計画期間において、公共交通の重要性を改めて認識し、経済社会活動や市民生活の基盤となる地域の実情に合った公共交通ネットワークの整備の実現に向けて、まちづくりと一体となった持続可能で利便性の高い地域公共交通網の形成を進めて行くための基本的な方針、目標、施策、事業等を取りまとめています。

その中で、松山駅周辺地区は、以下の事業が位置づけられています。

### ■ 松山駅周辺地区での位置づけ

- ・松山駅は中心市街地の拠点として位置づけられ、乗り継ぎ拠点の整備が位置づけられています。
- ・都心エリアにおいて平行するバス路線を統合し、効率的な運用とサービスの向上を目指しています。

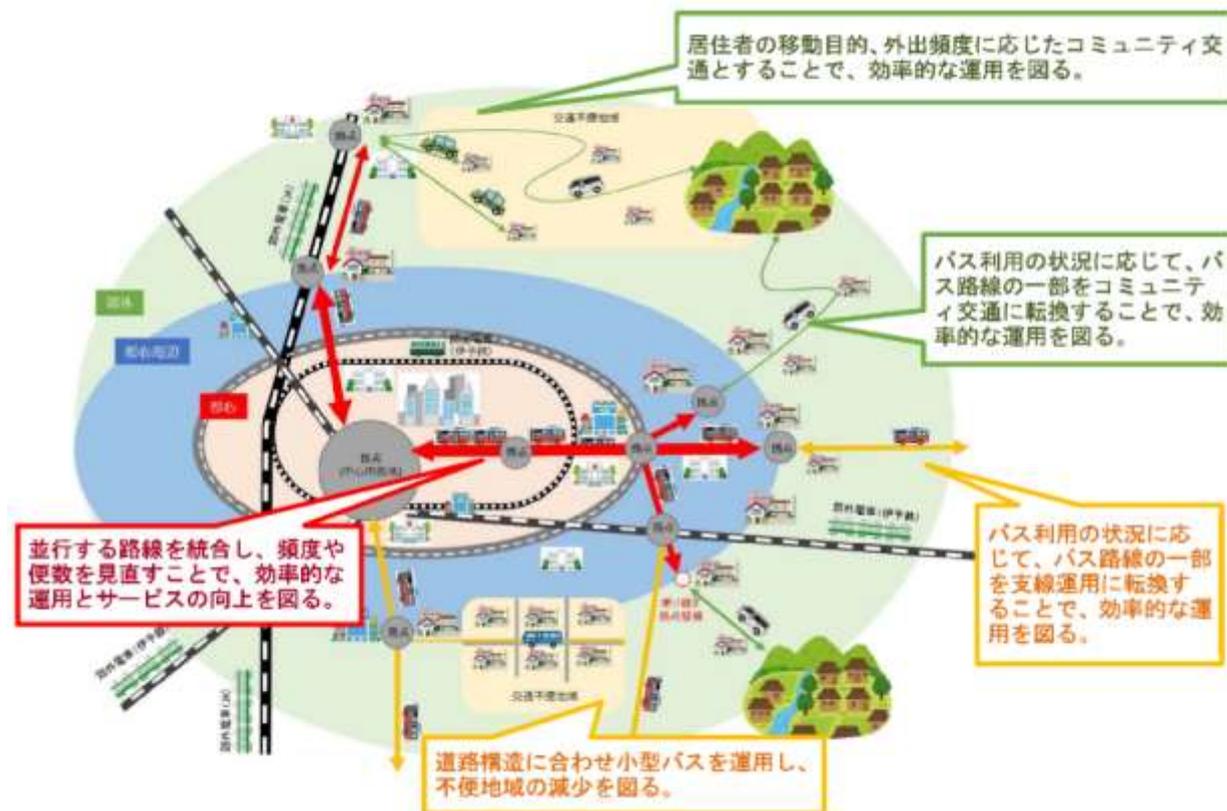


図 将来の公共交通のイメージ

### ■ 松山駅周辺地区の位置づけ

- ・松山駅は乗り継ぎ拠点の整備が位置づけられています。

## 2-3-2. 関連計画における松山駅周辺地区の位置づけ

### ⑦ 松山市中心地区市街地総合再生計画（平成30年9月改訂）

「松山市中心地区市街地総合再生計画」は、「第6次松山市総合計画」や、「松山市都市計画マスタープラン」、「松山市中心市街地活性化基本計画」、「松山市景観計画」をはじめとするまちづくり関連計画や、その他計画との整合を図りながら、一体的かつ総合的に市街地整備を促進すべき地区における具体的整備方針や整備手法等を定めています。

本計画は、今後、人口減少と高齢化の進行が見込まれる中、中心地区市街地再生の鍵は、城下町の失われた機能を復元させることであることとして、「人が集い 笑顔広がる 幸せ実感 お城下都市」を中心地区市街地再生のスローガンとして設定しています。

このなかで、松山駅周辺地区は、大手町駅、市民病院周辺とともに拠点空間に位置づけられています。また、松山駅周辺地区は回遊軸及び健康医療福祉・文化軸を形成する拠点空間として、拠点の活性化により、つながりのある関係性（ネットワーク）を再構築し、「歩いて暮らせるまちづくり」の強化を進めていくことが位置づけられています。

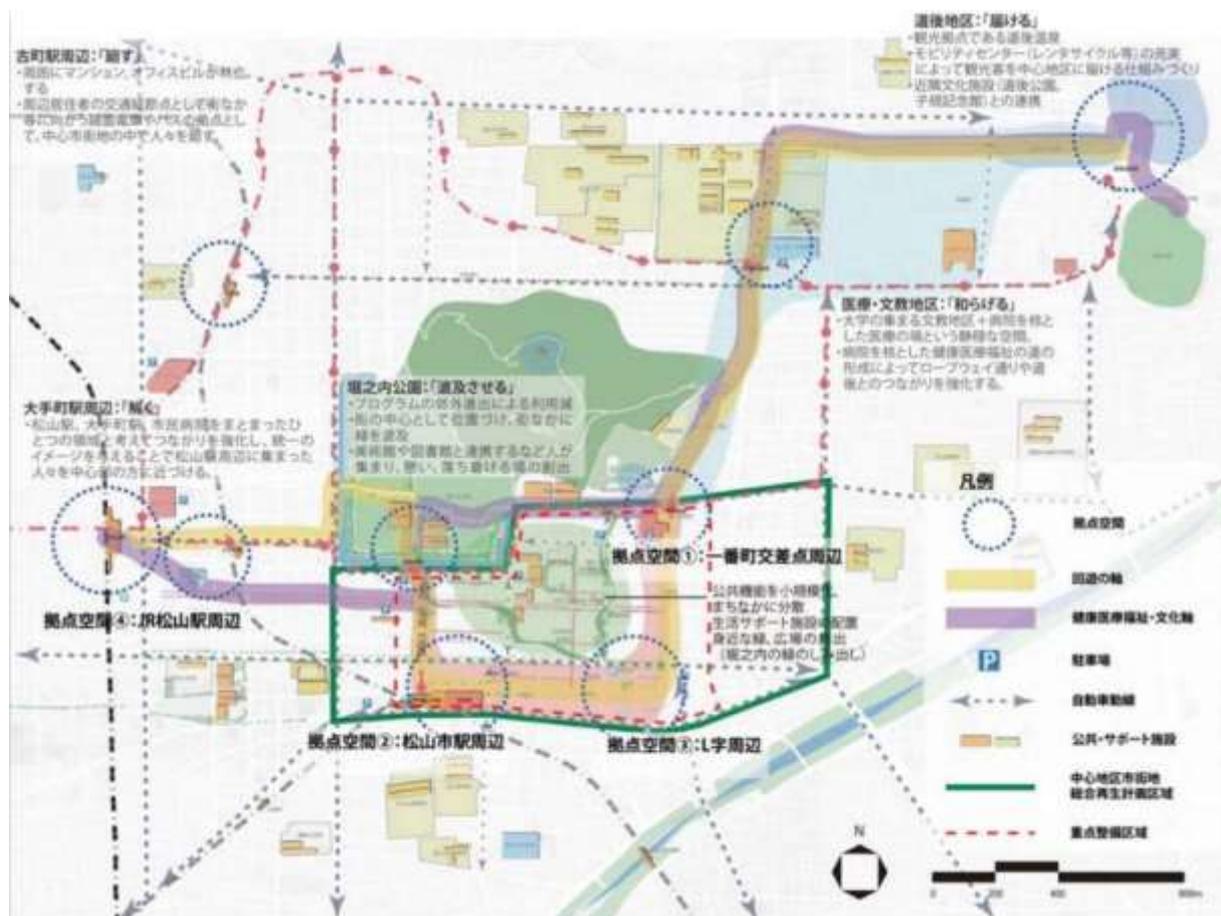


図 中心地区市街地再生の将来像

- ・松山駅周辺地区は、回遊軸及び健康医療福祉・文化軸を形成する拠点空間の1つとして位置付けられています。

⑧ 松山市自転車ネットワーク計画（平成 25 年 8 月策定）

松山市は、環境にやさしい乗り物として都市交通手段の重要な位置を占める自転車の安全利用を促進するため、平成 23 年に「自転車が快適に乗れるまち」、「歩行者と自転車にやさしいまち」を目指し、平成 32 年度を目標年次とする「新松山市自転車等利用総合計画（松山市自転車マスタープラン）」を策定しました。

本計画は、松山市自転車マスタープランの基本方針の一つである、「自転車の走行環境の向上（はしる）」の具体化を目的に、連続して安全に通行できる自転車走行空間の確保に向けた施策を取りまとめたものです。

この中で、松山駅周辺地区は、松山城を中心とするエリアの西の拠点として、走りやすい走行環境が途絶している区間の整備や、松山駅周辺都市区画整理事業区域内における新規整備道路等が位置づけられています。



出典：国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所（022）

図 松山・自転車走りやすさマップ



図 松山城を中心としたエリアとその外側の考え方



図 整備対象路線

■ 松山駅周辺地区の位置づけ

- ・松山駅周辺地区では、整備対象路線として、大手町通線、松山駅前衣山線、松山駅前竹原線と、松山駅周辺都市区画整理事業区域内における新規整備道路等が整備対象路線に位置づけられています。

### ⑨ 松山市地域防災計画（平成 30 年度部分修正）

松山市地域防災計画は、「災害対策基本法」第 42 条の規定に基づき、松山市の地域に係る災害に対して、総合的かつ計画的な防災対策を位置づけているものです。

この計画では、松山駅周辺地区において、指定緊急避難場所として、新玉公園、幸町公園等が位置づけられており、指定避難所として、新玉小学校、中央新玉公民館が位置づけられています。

また、緊急輸送体制として、車両による輸送が困難な場合又は遠隔地からの輸送が必要な場合は、四国旅客鉄道株式会社、日本貨物鉄道株式会社松山営業所、日本通運株式会社松山支店及び関係運送機関の長と協議して、適切な措置を講じるとされています。



図 松山市防災マップにおける駅周辺の防災施設の分布

資料：改定版まつやま防災マップ（2017年12月）

- ・松山駅周辺地区には、通常の都市施設（都市公園、公民館）以外に避難場所等に指定されている施設はありません。

## ⑩ 第2次松山市環境総合計画（平成25年3月策定）

松山市環境総合計画は、長期的な視点で環境への取り組みを体系化したものであり、松山市環境基本条例の基本理念及び施策の基本方針の実現に向けた計画として本市では、平成15年3月に策定され、策定後10年が経過した平成25年に第2次松山市環境総合計画を策定されました。

環境の将来像として「協働が築く 自然と都市が調和するまち 松山」を位置づけ、「いきいきと暮らす人々」、「快適な生活環境」「豊かな自然環境」それぞれが、本市のまちづくりに、豊かさ、潤い、元気を与えてくれる大切な“たから”とし、これらの“たから”を知恵と工夫で大切に守り、磨き続けることにより、環境への負荷を低減し、豊かな自然を未来へつなげ、人々の笑顔が広がるまちを目指しています。

また、5つのリーディングプロジェクトを位置づけ今後10年間で重点的に取り組む環境施策を位置づけています。

### リーディングプロジェクト

プロジェクト1. 「もったいない」の精神を養い、資源を有効に活用する 地域循環型まちづくりプロジェクト
プロジェクト2. 歩いて楽しい、乗って心地よい、コンパクトなまちへ 低炭素型まちづくりプロジェクト
プロジェクト3. 人と環境にやさしく、災害にも強い、スマートなまちへ 低炭素型まちづくりプロジェクト
プロジェクト4. 豊かな自然から受ける多くの恵みを未来へ引き継ぐ 自然と共に生きるまちづくりプロジェクト
プロジェクト5. 環境教育の充実と環境情報の共有化を推進する 地球にやさしい人づくりプロジェクト

■リーディングプロジェクトの主な施策

### ●プロジェクト2. 歩いて楽しい、乗って心地よい、コンパクトなまちへ低炭素型まちづくりプロジェクト

(1) 環境にやさしく快適な都市空間の形成

- ・人と車と公共交通の最適空間の確保
- ・低炭素型交通手段への転換
- ・人と環境にやさしい交通体系の確立

(2) 環境にやさしい選択の推進

- ・公共交通への利用転換の促進
- ・環境にやさしい乗り物の利用促進

### ●プロジェクト4. 豊かな自然から受ける多くの恵みを未来へ引き継ぐ自然と共に生きるまちづくりプロジェクト

(1) 豊かな緑環境の創出

- ・市民が憩える公園整備
- ・緑の拠点を結ぶ回遊路の整備
- ・市民参加型緑化活動の推進

(2) 生物多様性の保全

(3) 農地の保全・復興

・環境政策上、公共交通への利用転換や、緑の拠点を結ぶ回遊路の整備等が位置づけられています。

### ⑪ 松山市緑の基本計画（平成 25 年策定）

松山市緑の基本計画は、まちの緑化の進め方や自然環境の保全を図るための取り組み、また、公園や緑地の整備方針など、まちづくりにおける「みどり」のあり方の指針となる「緑に関するマスタープラン」といえるものです。

緑の将来像を、「誇れるたから」をみがき、こころ育む“みどりの舞台”とし、緑の“誇れるたから”を磨く5つのテーマとその取組を位置づけています。

その中で、緑の“誇れるたから”として、松山らしい風景を育む緑として松山城の緑や、まちなかの拠点となる緑として松山総合公園、来訪者を迎える緑として松山駅が位置づけられています。

■ 緑の“誇れるたから”を磨く5つのテーマ

緑の“誇れるたから”

- \* 自然環境や生態系を守る“緑”  
例) 瀬戸内海国立公園 奥道後玉川県立自然公園
- \* 人々の暮らしを支え、暮らしにうるおいを与える“緑”  
例) 市街地を取り囲むように広がる田園
- \* 松山らしい風景を育む“緑”  
例) 松山城の緑や市街地の斜面地の果樹園
- \* まちなかの拠点となる“緑”  
例) 道後公園、松山総合公園、松山中央公園
- \* 来訪者を迎える“緑”  
例) 松山空港、松山港、松山駅、松山市駅
- \* 中世の歴史や文化を伝える“緑”  
例) 鳳早（北条地域）、城山周辺
- \* まちのシンボルとなる“緑の空間”  
例) 城山周辺 道後地区
- \* 人々に憩いや安心感を与える“緑”  
例) 公園、街路樹、花壇、住宅の生け垣
- \* 緩衝地として生活環境を守る“緑”  
例) 工場内の緑地や外壁部の樹木
- \* 山と海を結ぶ“水と緑の軸”  
例) 石手川、重信川

- 1 都市の骨格を形成する緑を守る**  
取組 市街地内丘陵地や斜面緑地、島の山地・丘陵部、また海岸線といった都市の骨格となる緑地の保全 など
- 2 松山らしい郷土景観を守り、継承する**  
取組 都市の外郭を構成する山地や河川、市街地近郊の農地など、郷土景観を構成する緑地の保全 など
- 3 交流やふれあいを創出する緑をつくる**  
取組 スポーツ・レクリエーション活動の活性化・多様な都市の市民ニーズに応じた広域的な利用が可能な公園・緑地の整備 など
- 4 緑の環境を守り、生物の営みを育む**  
取組 地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和など、都市環境の改善に繋がる緑を増やす など
- 5 人々に安全と安心を与える緑をつくる**  
取組 一時避難所に位置づけられている住区基幹公園など身近な避難地としての機能を有する緑地 など

### ■ 都心地域のみどりのまちづくりの方針（抜粋）

松山駅周辺地区と含む都市地域の緑のまちづくりの方針では、「国際観光文化都にふさわしい緑のまちの創出」を目指し、以下の取組を位置づけています。

#### ① 松山らしい風景を創出する緑地を保全していきます

松山城の緑と市街地から見渡せる範囲の斜面の果樹畑および本地域において指定されている城山、城北、祝谷、石手寺、大峰台の風致地区は、松山らしい、心が和む風景を創出する緑地として保全・活用を図ります。

#### ② 都市のなかの拠点となる緑地を整備していきます

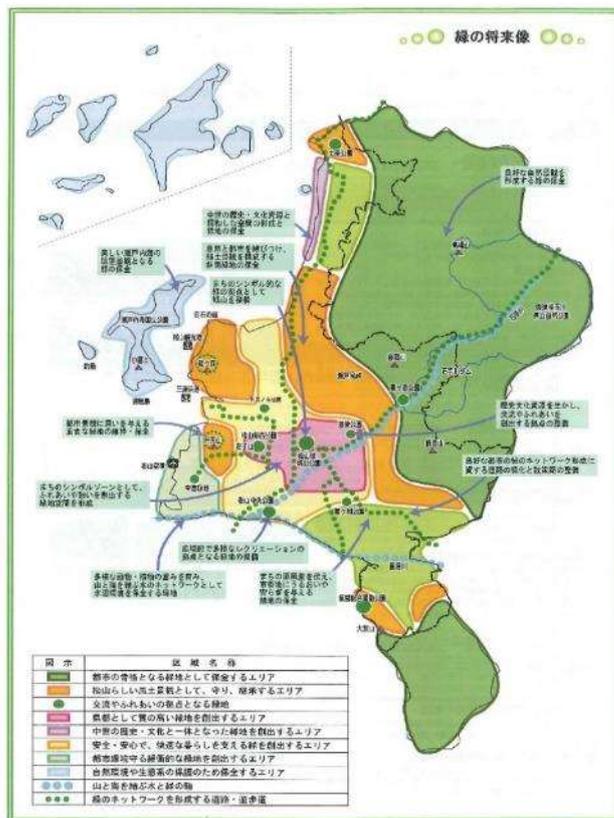
城山公園（堀之内地区）や道後公園、松山総合公園などは、市民の多様なレクリエーション需要に応える緑の拠点として、維持・保全を図るとともに、魅力ある誇れる緑地として、計画的な整備を促進していきます。

#### ③ 玄関口として顔となる緑地を創出します

JR松山駅など、まちの玄関口となるエリアでは、松山市を印象づける玄関口にふさわしい、まちなみの形成や緑地空間の創出を図ります。

#### ④ 県都の中心部として、質の高い緑地を創出します

城山周辺は、県都として主要な都市機能が集積するとともに、城山の豊かな緑を含む本市のシンボルとなる地域です。このため、歴史・文化的拠点として城山の緑を保全・活用するとともに、公共公益施設や道路、河川等の緑化を推進し、緑が有する防災機能や環境保全機能を活かした質の高い緑の空間の創出を目指します。



- ・ 緑の誇れるたからとして、松山城、松山総合公園、松山駅が位置づけられています。
- ・ 松山駅周辺地区は、都心地域のみどりのまちづくりとして、玄関口としての顔となる緑地の整備等が位置づけられています。

## ⑫ 松山市環境モデル都市アクションプラン（平成 26 年 3 月策定）

松山市は、低炭素社会に向けた様々な取り組みが評価され、平成 25 年 3 月に、「環境モデル都市」に選定されました。

松山市環境モデル都市アクションプランは、「誇れる環境モデル都市まつやま」を目指して、これまでの全国に誇れる取り組みを引き続き進めるとともに、4つの取り組み方針を掲げ、「環境」と「経済」の両立を目指して、市民、企業、大学などの協働し、全市一体となって取り組むための各種施策を位置づけています。



### ■ 4つの取り組み方針

#### ● 「サンシャインプロジェクトの推進」

太陽エネルギーの活用を核に「脱温暖化」と「産業創出」の両立を目指します。

#### ● 「スマートコミュニティの推進」

道後温泉地域を対象とした「温泉熱」などの未利用エネルギーの有効活用経営改善を合わせた省エネルギー化を図る低炭素経営の推進を一体的に行う。

さらに、特定地域再生計画に基づく事業の実施やスマートコミュニティに関する可能性調査・検討を行い、スマートコミュニティ構想を推進します。

#### ● 「歩いて楽しい健康増進のまちづくりの推進」

中心部において、松山アーバンデザインセンターとも連携し、松山駅周辺土地地区画整理事業実施や、歩行者や自転車優先のエリアを設定・拡大していき、安全・快適な歩行者空間等を創出していきます。

また、「歩く」ことは健康増進につながり、医療費の削減につながることから、歩行回遊を支援・促進するための道路空間の再配分や、沿道への各種プログラムの導入により、「歩いて楽しい健康増進」のまちづくりを進めていきます。

#### ● 「地域循環システムの推進」

環境教育等、地域と連携した環境配慮型行動を促進による市民のライフスタイルの転換を図ります。

地産地消の推進等によるごみの排出量削減とそれに伴う温室効果ガスの排出削減等を図ります。

・松山駅周辺地区を含む、中心部において、安全・快適な歩行者空間等の創出が位置づけられています。

### ⑬ 第4期松山市地域福祉計画、地域福祉活動推進計画（平成31年3月策定）

誰もが住み慣れた地域で自分らしく幸せに、また、健康に暮らせるまちづくりを進めるため、松山市社会福祉協議会と連携・協働し「第4期松山市地域福祉計画・地域福祉活動推進計画」を策定

しました。基本理念「みんなが つながる 支える まちづくり」の下、「支えあいの心を育む」、「みんながつながり参加できる環境づくり」、「丸ごと支援のしくみづくり」、「福祉サービスの健全な発達と適切な利用促進」の4つの目標を掲げ、地域福祉を進めるための施策を位置づけています。

松山駅周辺地区は、新玉地区に含まれ、地域が抱える福祉課題が示されています。



・松山駅周辺地区は新玉地区に含まれ、交通の便が良いなどの地区の強みとともに、災害のとき集合場所が少ないなどの地区の弱みや、住民間の交流が少ないなどの福祉課題が示されています。

#### ⑭ 松山市交通バリアフリー基本構想（平成 15 年 3 月策定）

松山市では、「お年寄りや障害者にやさしい日本一のまちづくり」の実現に向け、駅などの旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を一体的に推進するため平成 15 年 3 月に「松山市交通バリアフリー基本構想」を策定しました。

「松山市交通バリアフリー基本構想」では、JR 松山駅、伊予鉄道松山市駅・古町駅・大街道停留場の 4 施設を「特定旅客施設」として位置づけ、平成 22 年を整備目標として、これらの「特定旅客施設」及び周辺施設までの「特定経路」のバリアフリー化に向けての課題や整備方針をまとめ、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会等が協議調整を図りながら、それぞれ事業計画を作成し、バリアフリー整備を実施しています。



- ・ 松山駅周辺地区は、重点整備地区に位置づけられており、松山駅前広場は、移動円滑化のため事業が実施されることが特に必要である「特定経路」に位置づけられています。

### ⑮ 松山市文化芸術振興計画（平成 30 年 3 月策定）

松山市では、これまで文化芸術に関連した方針や施策を、「第 6 次松山市総合計画」や「松山市まち・ひと・しごと創生総合戦略」などに基づいて策定してきましたが、近年の文化芸術を取り巻く環境の変化により迅速に対応し、文化施策を計画的に進めるため、新たに文化芸術振興計画を策定しました。

計画期間は、平成 30 年度～34 年度の 5 カ年とし、基本理念、将来ビジョンに基づいた各種事業を進めています。

#### ■ 基本理念

- ・文化芸術で市民の創造性や表現力の向上を目指す
- ・文化芸術で心豊かで活力ある地域社会の形成を目指す
- ・文化芸術で市民の誇りと絆を深め、世界や未来へつなぐ

#### ■ 将来ビジョン

- ・市民全員が“まつやま文化人”



計画策定の中で実施された、市民アンケートによると、文化ということばから約 5 割が松山城や道後温泉を初めとした歴史的建造物について、文化的シンボルと認識しています。

また、松山の文化を考えるワークショップでは、「文化が空気のようにあたりまえにあるまちづくり」の目標に対しての具体策で、松山駅周辺整備が位置づけられています。

- ・松山駅周辺整備は、「文化が空気のようにあたりまえにあるまちづくり」の目標に対しての具体策の中に位置づけられています。
- ・新たな文化創造の支援として、「アーバンデザインセンターとの連携による文化芸術が活かされたまちづくり」や、さまざまな分野への文化芸術の活用として「松山市固有の文化芸術を感じる景観整備の推進」が位置づけられています。

### 2-3-3. 広域計画における松山駅周辺地区の位置づけ

#### ⑩ 第6次愛媛県長期総合計画～第2期アクションプログラム編～

(平成27年5月策定、平成29年11月改定)

第6次愛媛県長期総合計画～長期ビジョン編～では、松山市を含む中予地域は、県の玄関口として「人、モノ、情報を駆使して広域的な牽引力を発揮する高機能圏域の形成」を目指し、以下の振興策を位置づけています。

##### ■中予地域の振興策

- ・産学官連携による人材育成や交流による魅力とにぎわいの創出など、人・モノ・情報のネットワークづくりを推進します。
- ・市機能の強化や地域活性化を支える社会資本整備の充実、環境に優しい地域づくりの推進など、県民が快適に生活できる環境づくりを進めます。
- ・地域の防災力強化や質の高い医療提供体制の充実など、県民の生命・財産を守る体制等の整備を図ります。
- ・営業力の強化による愛媛産品の販路拡大や魅力ある農林水産物の競争力強化など、活力ある産業づくりを推進します。

また、交通ネットワークの整備において、「人やモノがスムーズに移動できる交通ネットワークの確立」を目指し、以下の施策を位置づけています。

##### ■施策15 広域・高速交通ネットワークの整備（松山駅周辺地区関連事項を抜粋）

###### 2 鉄道輸送の高速化

- ・鉄道輸送のさらなる高速化を図るため、四国の新幹線の整備計画への格上げを目指し、引き続き四国各県や県内沿線自治体など、関係機関と一体となって、必要な調査を国に実施するよう働きかけるとともに、新幹線導入の効果や課題について県民の理解を促進し、気運の醸成に努めます。

###### 4 松山空港の機能強化

- ・空港と空港周辺地域の調和ある発展を図るために、生活基盤施設の整備をはじめとして、利便性向上に向けたアクセス道路等の整備を推進するとともに、震災に備えた耐震化対策や航空路線の拡大に対応できる空港整備と運営を推進するなど、災害に強く利便性の高い交通拠点としての機能確保を図ります。

###### 5 交通モード間の連携強化

- ・県内への交流人口の拡大を図るため、県外から各交通モードを使ってスムーズに県内各地を移動できるように、空と陸については路面電車の空港延伸に向け、実現の可能性を本格的に検討するとともに、海と陸については航路を活用したバスや鉄道の利用増に取り組むなど、市町と連携した公共交通機関同士のアクセスの向上及び利用促進を図ることにより、交通モード間の連携強化に取り組みます。
- ・快適で魅力あるまちづくりにおいて、「快適に暮らせる、魅力ある生活空間の形成」を目指し、J R松山駅周辺における都市整備を位置づけています。

##### ■施策28 快適な暮らし空間の実現（松山駅周辺地区関連事項を抜粋）

- ・J R松山駅付近において、鉄道と道路との立体交差化により踏切をなくし、交通混雑や踏切事故を解消します。

- ・駅周辺が陸の玄関口にふさわしい魅力ある姿になるように松山市が行う土地区画整理事業、関連街路事業と一体的な市街地整備を行い、都市機能の充実した都心の形成を景観にも配慮しながら推進します。

さらに、安全・安心な暮らしづくりにおいて、「日常生活全般にわたり、誰もが安心して安全に暮らせる社会の実現」を目指し、以下の施策を位置づけています。

##### ■施策35 防災・危機管理体制の充実（松山駅周辺地区関連事項を抜粋）

###### 5 広域連携の推進

- ・今後、南海トラフ巨大地震等が発生した場合、本県単独での対応には限界があることから、四国や中国地方をはじめ、他県等との情報共有化や広域応援体制の強化に取り組むとともに、市町や関係機関と連携して、拠点施設への資機材整備や「愛媛県広域防災活動要領」により、全国から人的・物的支援を受け入れる体制を整備します。

・松山駅周辺地区は、県の玄関口として広域的な牽引力を発揮する高機能圏域の形成が位置づけられています。

### ⑰ 愛媛県自転車新文化推進計画（平成 31 年 3 月策定）

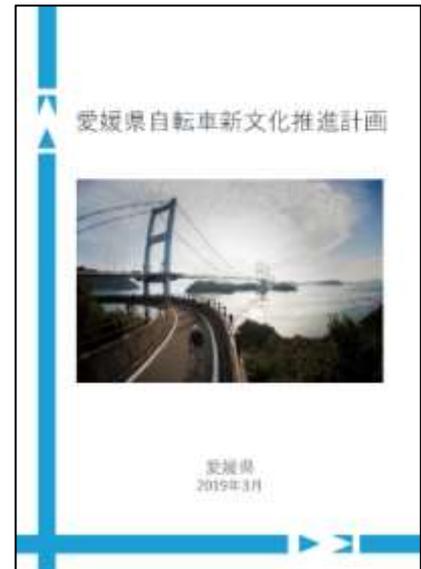
愛媛県では、自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）第 10 条の規定に基づく都道府県自転車活用推進計画として、自転車新文化の更なる拡大・深化に向けて、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため、愛媛県自転車新文化推進計画を策定しています。

この計画では、5つの目標を掲げて、目標の達成に向けた施策を定めています。

#### ■5つの目標

- 目標 1：県民みんながつくり・育てる  
サイクリングパラダイス
- 目標 2：交流人口の拡大による地域活性化
- 目標 3：歩行者・自転車にやさしいまちづくり
- 目標 4：シェア・ザ・ロードの精神に基づく自転車の安全利用
- 目標 5：サイクルスポーツの振興

目標 3 の歩行者・自転車にやさしいまちづくりでは、自転車を活用した都市環境の形成として公共交通との連携強化による自転車利用の促進や、自転車通行空間の計画的な整備として、自転車道や自転車専用通行帯、車道混在等の整備等が位置づけられています



・松山駅周辺地区に関連する事項として、自転車と公共交通機関との連携や、自転車通行空間の計画的な整備等が位置づけられています。

## ⑩ 愛媛県地域公共交通網形成計画(平成 30 年 3 月策定)

愛媛県地域公共交通網形成計画では、平成 30 年(2018 年)から令和 6 年(2024 年)の 6 年間の計画期間において、県が中心となり、市町ともに、まちづくりや観光・福祉分野とも連携した維持・活性化や持続可能な公共交通ネットワークの再構築に広域的な観点から取り組むとして、5 つの計画目標をかかげ、個別実施事業を位置づけています。

### 計画目標 1: まちづくりと連携した「軸」と「拠点」の設定による地域住民の円滑な移動を支える公共交通ネットワークの構築

- ・「広域交通」、「地域間交通」、及び「地域内交通」に公共交通の役割を明確化した上で、広域交通、地域間交通と地域内交通の相互連携により、県全域で公共交通のネットワークを構築する。

### 計画目標 2: 広域交通と地域間・地域内交通の連絡性向上による切れ目ない県内交通ネットワークの構築

- ・東予、中予、南予の 3 地域を結ぶ県内交通ネットワークを構築するために、県内外の広域交通(鉄道、高速バス、航路、航空路)と地域間交通、地域内交通のモード間の連絡性強化に向けて、交通結節点の明確化及び新規設定、移動ニーズ(①目的、②方向、③時刻)を考慮した地域間交通(特にバス路線)と他モードとの接続改善、地域間交通のダイヤを基準にした地域内交通の運行再編による乗り継ぎ利便性の確保を図る。

### 計画目標 3: 国内・海外からの観光ニーズに対応した公共交通利用環境の整備

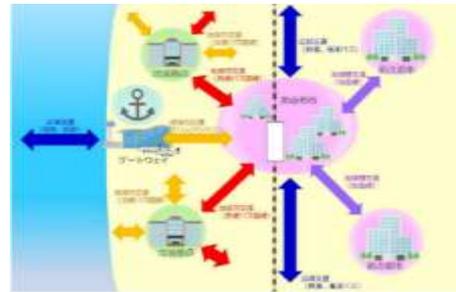
- ・公共交通の利用に観光ニーズを取り込んでいくため、県外からの玄関口である空港、航路ターミナル、JR 主要駅を、観光客の着地点となる「ゲートウェイ」として、二次交通のバス路線と連絡することで物理的・時間的な乗継利便性の向上を図っていく。
- ・さらに、複数交通モードが連携した共通乗車船券の導入など、誘客促進と公共交通の利用促進の両面で効果をもたらす施策を講じる。

### 計画目標 4: 持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた運行水準の適正化

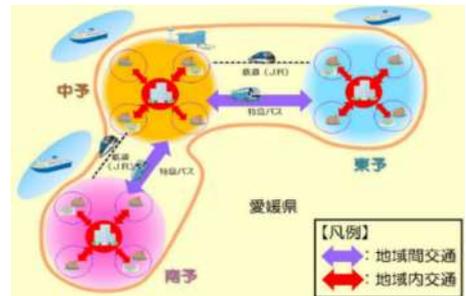
- ・路線別・便別の利用実態を勘案し、地域間交通及び地域内交通の役割設定に合わせた路線の分割・再編、競合・重複区間の統合、運営主体や運行形態の変更、交通結節点の設定と乗り継ぎの確保、利用ニーズの低い路線の運行水準の適正化等を進める。

### 計画目標 5: 新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進策の実施

- ・自家用車から公共交通への利用転換に向け、モビリティ・マネジメントを推進するとともに、県外からの来県者の公共交通利用を促進することとし、高齢者や高校生に向けた公共交通利用促進策の実施や、交通弱者だけでなく、すべての人にとっての利便性を向上させるため、路線マップや交通モード間の乗り継ぎ時刻表の作成、低床・環境対応車両の導入、交通結節点の利便性向上等の施策を実施する



軸と拠点の設定によるネットワーク



地域間・地域内交通のネットワーク



観光ニーズに対応した公共交通利用環境整備

・ JR 松山駅は、県内外の広域交通、地域間交通、地域内交通モード間の連絡性強化に向けた交通結節点の明確化、乗り継ぎ利便性の確保、観光客の着地点となる「ゲートウェイ」としての機能の強化が位置づけられています。

⑱ 愛媛県広域防災要領（平成 27 年 3 月策定）

愛媛県広域防災活動要領は、南海トラフを震源とする地震をはじめとした大規模災害発生時に、全国から派遣される自衛隊・消防・警察などの救助機関等や、県内外から送付される支援物資を、被災地や被災者まで円滑に届けるための広域防災体制の確立を図るため、県と県内市町で「広域防災・減災対策検討協議会」を設置し、支援を受け入れる際に中心となる「広域防災拠点」を選定するとともに、支援の受け入れの手順等を定めた「愛媛県広域防災活動要領」を策定しています。

この中で、松山市総合コミュニティセンターは、物資集積場所として位置づけられています。

物資の輸送については、車両による輸送だけでなく、船舶や鉄道、航空機などあらゆる輸送手段を検討するとされています。

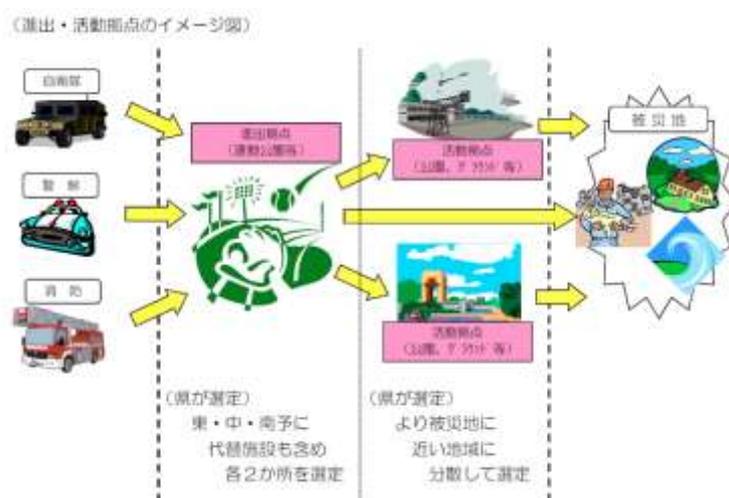


図 進出・活動拠点のイメージ

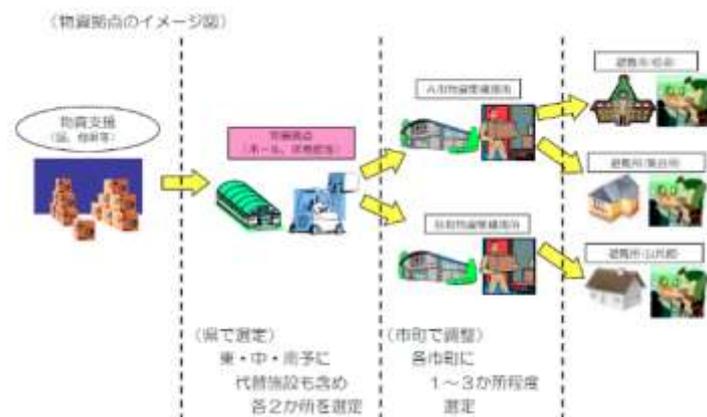


図 物資拠点のイメージ

・松山駅周辺地区には、広域防災の拠点として位置づけている施設はありません。

## 2-4. 松山駅周辺地区に関連する周辺整備とその成果

### 松山市の「歩行者のための都市づくり」の経緯と整備内容

歩行者中心のまちづくりの考え方は、今日では全国的にその重要性が説かれていますが、松山市では約20年も前から中心市街地衰退への打開策として、自動車から人を主役とする都市空間への転換を目指した公共空間整備が始まっており、その成果が現在の松山のまちをつくっていると云えます。



表 松山における「歩行者のための都市づくり」整備内容と空き店舗率の推移  
(『造景 2019』より引用)

以下に各プロジェクトについて、記述します。

## ・ロープウェイ通り

**【整備前の状況】**大街道商店街の北端から松山城へのロープウェイ乗り場近辺に至る商店街であるロープウェイ通りはかつて一方通行の二車線道路で、支柱や電柱により歩道が狭く感じられる道路でした。

**【デザイン・竣工】**無電柱化の実施にともない車道を一車線へと減らし、減った分を自転車道と歩道に振り分け、煉瓦の路面や灯具等による質の高いデザインを施された通りとして再生しました。

**【効果】**このプロジェクトを通して一枚岩となった地元の力により沿道店舗の看板や壁面のデザインコントロールを目指したガイドラインが作成されるなど公民連携の取り組みがなされ、結果として整備後のロープウェイ通りは歩行者交通量が 3.5 倍に増加、沿道の店舗数が 1.5 倍に増加し、地価も 12%以上上昇するなどの効果がもたらされました。



写真 ロープウェイ街現況

## ・道後温泉前広場

**【整備前の状況】**日本でもっとも古い温泉とも言われる道後温泉の本館の前にはかつて県道が通り、自動車のための空間となっていました。

**【プロジェクトの立ち上げ】**1998年に県・市によって県道を本館の背面に付け替え、本館正面を広場化するプロジェクトが立ち上がりました。

**【デザイン・竣工】**松山市内の路面電車の敷石を部分的に再利用した舗装や、道後の伝統的な「湯玉」をモチーフにした車止めなど、松山らしいデザインを用いて、2007年、自動車のための空間が人のための場所へと生まれ変わりました。

**【周辺整備】**本館前広場へつながるアーケード商店街と道後温泉駅の間には、自動車やバスの輻輳がありましたが、これも歩行者を主役とした空間へと改変され、本館前だけでなく周辺のエリア一体として、人のための空間がつけられました。



写真 道後温泉本館前現況

#### ・みんなのひろば

**【整備前の状況】**中心市街地の衰退兆候が顕在化しはじめた 2000 年代、市街地のにぎわい再生に取り組むにあたり、公園の少なさ、緑ある憩いの場の不足が課題となりました。

**【プロジェクトの立ち上げ】**松山市は社会実験としてコインパーキングを広場に変える、車のための空間を人のための場所に変えるプロジェクトを立ち上げました。

**【デザイン・竣工】**デザインや整備には市民が参加し、「みんなのひろば」として 2014 年に完成しました。

**【周辺整備】**向かいにつくられたまちづくりに関わるフリースペース「もぶるテラス」とこれを管理する UDCM 等の働きも合わさり、周辺はイベント時だけでなく日常的に多世代の市民に利用される場として定着しました。

**【効果】**近接する道路の歩行者が 3 倍強に増加するなどの効果が出ました。

## ・花園町通り

**【デザイン・竣工】**花園町通りでは2017年、「賑わいと交流を生む「広場を備えた道路」」をコンセプトに、道路空間を再配分し、片側二車線を一車線に縮小し、それによる生まれた空間を自転車道や歩道に再配分することで安全・安心で人にやさしい空間を創出しました。

また、シンボルロードに相応しい景観整備や、滞留スペースの確保により、賑わいや地域交流の場を創出しました。

**【効果】**これらにより、整備前と比べて歩行者通行量が二倍に増加、毎月マルシェイベントが開催されにぎわいが生まれるなどの効果があがっています。



写真 花園町通り現況

以上のプロジェクトに共通するのは、車中心の空間をひとのための空間へ再編している点です。いずれも歩行者数の増加に貢献しているばかりでなく、周辺の店舗等や地元住民の意識にも影響を及ぼし、整備範囲を越えてまちを活性化することに寄与しています。

今回のJR駅前広場等整備は、このような「人のための都市づくり」の大きな流れの中に位置づけられるプロジェクトです。多くの交通機関が集まる広域・圏域交通拠点としての機能を維持・促進しながらも、松山の玄関口として人のための広場で来街者・市民を受けとめる空間整備が求められます。

(参照：『造景 2019』、『花園町通りリニューアル』パンフレット)

## 2-5. 松山駅周辺地区に関連する会議体とその成果

### 2-5-1. 松山駅周辺笑顔あふれるまちづくり推進協議会

松山駅周辺笑顔あふれるまちづくり推進協議会は、県都の陸の玄関口にふさわしいまちづくりを目指して、その担い手である県・市・JR・民間など駅周辺街区の地権者と関係機関、地元代表者等が、情報を共有し、連携・調整を行い、地区全体のまちづくり方針について合意形成を図る場として平成24年に設置されました。

協議会での検討を踏まえ、「松山駅周辺拠点地区まちづくりガイドライン」、「景観計画」の策定、松山駅周辺地区における特別用途地区による用途制限の都市計画決定を行っています。

#### ■松山駅周辺笑顔あふれるまちづくり推進協議会（幹事会）

年度	実施日	まちづくりに関する会等	内容
24年度	8月31日	第1回 協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・会長及び副会長の選任について</li> <li>・推進協議会の設置目的について</li> <li>・松山駅周辺整備事業の概要について</li> <li>・今後の推進協議会の進め方について</li> </ul>
	2月21日	第2回 協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松山駅周辺整備事業の進捗状況について</li> <li>・前回推進協議会での課題について</li> <li>・今後の推進協議会の役割と進め方について</li> </ul>
25年度	11月26日	第1回 幹事会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹事会の概要に関して</li> <li>・松山駅周辺まちづくりガイドライン策定等について</li> <li>・松山駅周辺路面電車延伸計画等について</li> </ul>
	3月17日	第2回 幹事会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松山駅周辺まちづくりシナリオ等について</li> <li>・松山駅前広場等について</li> </ul>
	3月28日	第3回 協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松山駅周辺整備事業の進捗状況</li> <li>・まちづくりガイドライン策定について</li> </ul>
27年度	1月27日	第3回 幹事会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松山駅周辺整備事業の進捗状況</li> <li>・まちづくりガイドラインの検討</li> </ul>
	2月8日	第4回 協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・会長及び副会長の選任</li> <li>・松山駅周辺整備事業の進捗状況</li> <li>・まちづくりガイドラインの検討</li> </ul>
28年度	10月21日	第5回 協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりガイドラインの検討</li> <li>・景観計画、地区計画の検討</li> <li>・周辺土地利用の検討</li> </ul>
29年度	7月10日	第4回 幹事会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗状況の報告</li> <li>・松山駅周辺まちづくりの検討</li> <li>・松山駅前広場等の検討</li> </ul>
	7月28日	第6回 協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗状況の報告</li> <li>・松山駅周辺まちづくりの検討</li> <li>・松山駅前広場等の検討</li> </ul>
30年度	1月8日	第5回 幹事会 (書面開催)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗状況の報告</li> <li>・松山駅前広場等の検討</li> </ul>
	1月18日	第7回 協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗状況の報告</li> <li>・松山駅前広場等の検討</li> </ul>

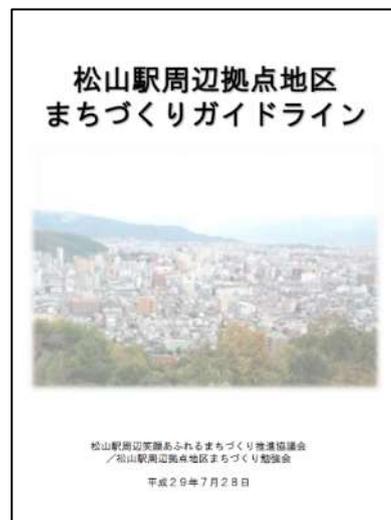
## ■松山駅周辺笑顔あふれるまちづくり推進協議会において検討した各種計画等

### ① 松山駅周辺拠点地区まちづくりガイドライン（平成 29 年 7 月公表）

松山駅周辺拠点地区まちづくりガイドラインは、松山駅周辺拠点地区での良好で魅力的なまちづくりを推進していくため、松山駅周辺笑顔あふれるまちづくり推進協議会や住民等による勉強会で検討し策定された、地区内の地権者等が共通して取り組むべき姿勢や基本的なルール（指針）を定めています。



基本目標



### ② 松山市景観計画（平成 30 年 4 月策定 10 月施行）

松山市では、松山駅周辺と中心地区をつなぐ大手町通りの沿道について新たな景観計画区域に指定し、平成 30 年 4 月に景観計画を変更しています。

#### 【松山駅周辺景観形成重点地区】

##### ○景観形成の基本的考え方

県都松山の陸の玄関口にふさわしい景観形成が望まれ、拠点空間においては、公共と民間が連携協力して、人が自然に集まり、新たな交流が生まれ、市民が誇りに感じる賑やかで楽しく魅力的な環境を創出します。

また、夜も安心して回遊できる、美しく品格のある景観を整備し、松山を強く印象づけ、再訪したいと感じさせるおもてなし空間の形成を図ります。



松山駅周辺景観形成重点地区

## ○松山駅周辺地区の景観形成に関する方針

- ・建築物等が景観に与えるイメージに配慮し、松山の陸の玄関口にふさわしい、美しく品格ある 駅前空間を形成します。
- ・建物や敷地が道路等の公共空間と一体となり、賑やかで楽しく魅力的な空間を形成することで、人々が快適に回遊し、滞留できる環境を創出します。
- ・緑の連なりにより、四季の移り変わりが感じられ、多様な人々が憩い、交流し、心地よく過ごせる潤いのある都市空間を形成し、市民や来訪者が、夜間も安全・安心に導かれ、回遊を楽しむことのできる光の環境を整備します。

### 【大手町通り景観形成重点地区】

#### ○景観形成の基本的考え方

大手町通りは、J R松山駅と城山公園、さらに市の中心地区をつなぐ重要な都市軸であり、路面電車利用者や歩行者が、松山の陸の玄関口から松山城や道後に向けて移動する際、最初に通行する通りです。広幅員の街路と沿道建築物が調和した、美しさ、賑わい、風格の感じられる魅力的な景観の形成を図ります



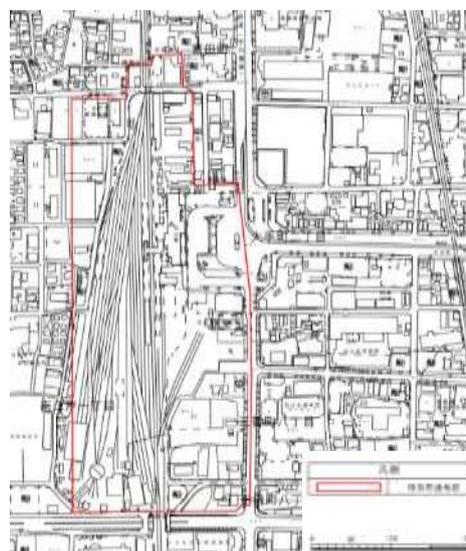
大手町通り景観形成重点地区

#### ○大手町地区の景観形成に関する基本的な方針

- ・建築物壁面の配慮により、街路の広がりや開放感を維持しつつ、ゆとりある街路景観を形成します。
- ・まちなみの連続性に配慮し、周辺建築物と調和を図るよう努め、美しく潤いのある沿道景観を形成します。
- ・歩行者の視点や路面電車からの車窓風景を意識し、落ち着いた色彩デザインの使用により、松山中心部へと誘う風格あるシンボルロードを演出します。

### ③ 特別用途地区の指定（平成 30 年 10 月施行）

松山駅周辺地区都市区画整理事業区域内のうち商業地域内で、土地の有効高度利用の誘導を行い高次の商業・業務機能等の集積強化を図るとともに、健全で魅力的な都市環境の保持を目指すため、店舗型風俗特殊営業の用に供する建築物を制限する特別用途地区を都市計画に追加しました。



特別用途地区

## 2-5-2. 松山駅周辺まちづくりに関する土地利用勉強会

良好で魅力的な松山駅周辺地区を目指し、松山駅周辺の具体的な整備の方向やイメージの検討、地区全体の活性化に資する様々な情報の収集等、地元主体のまちづくりを推進するため、松山駅周辺拠点地区及び大手町通沿道の一部街区の土地建物所有者等の皆さんが参画した「松山駅周辺まちづくりに関する土地利用勉強会」が開催されています。

平成 29 年度には「松山駅周辺ビジョン 2027」として、まちづくりの基本方針とコンセプトを取りまとめ、平成 30 年には、参加者が 4 つのトライアルチームを作成し、それぞれがプロジェクトを立ち上げ活動を行い、成果の発表会を行いました。

表 松山駅周辺まちづくりに関する土地利用勉強会の開催経緯

年度	実施日	まちづくりに関する会等	内容
28 年度	12 月 10 日	第 1 回 まちづくり勉強会	・ガイドライン案と景観計画制度等について
	12 月 17 日	第 1 回 景観に関する意見交換会	・景観まちづくりについて
	2 月 3 日 ～2 月 20 日	第 1 回 土地・建物	・ガイドライン案の説明
	～2 月 20 日	所有者アンケート	・景観計画素案の説明等
	3 月 28 日	第 2 回 まちづくり勉強会 (1 回目)	・ガイドライン案と景観計画素案等について
29 年度	4 月 21 日	第 2 回 まちづくり勉強会 (2 回目)	・ガイドライン案と景観計画素案等について (内容は 1 回目と同じ)
	4 月 24 日	第 2 回 景観に関する意見交換会	・景観計画素案について
	5 月 26 日 ～6 月 9 日	第 2 回 土地・建物所有者アンケート	・ガイドライン案と 景観計画素案等の内容 について
	9 月 11 日	第 1 回 土地利用勉強会	・松山駅周辺地区の特徴と課題についてのワ ークショップ
	9 月 27 日	第 2 回 土地利用勉強会	・松山駅周辺で望まれる都市機能についての ワークショップ
	11 月 13 日	第 3 回 土地利用勉強会	・まちの課題についてのワークショップ
	12 月 10 日	第 4 回 土地利用勉強会	・10 年後の松山駅のビジョンについてのワ ークショップ
	1 月 30 日	第 5 回 土地利用勉強会	・とりまとめワークショップ
30 年度	9 月 19 日	第 1 回 土地利用勉強会	・今年度ワークショップのキックオフ
	9 月 24 日	第 2 回 土地利用勉強会	・松山駅周辺フィールドワーク
	10 月 16 日	第 3 回 土地利用勉強会	・まちづくりトライアルチームの設立
	10 月 22 日	第 1 回 まちづくりセミナー	・講演「稼げる景観」
	10 月 29 日	第 4 回 土地利用勉強会	・アクション・トライアル行動計画の作成
	11 月 21 日	第 2 回 まちづくりセミナー	・講演「賑わいを生むエリアマネジメント」
	1 月 16 日	第 5 回 土地利用勉強会	・トライアル発表会
	1 月 27 日	30 年度総括フォーラム	・松山駅周辺まちづくりの取り組み報告 ・今後の展望



## ■土地利用に関する勉強会の成果（平成 29 年度）



図 松山駅周辺ビジョン 2027

## ■土地利用に関する勉強会の成果（平成 30 年度）



図 松山駅周辺の景観イメージ図の作成

## 2-6. 松山駅周辺地区の位置づけと目指すべき方向性

2-2~2-5 に述べてきた松山駅周辺地区の成り立ちと現況、上位・関連計画、松山市内の他整備の内容と成果、関連する会議体（以下一覧）の成果から、松山駅周辺地区の位置づけを整理し、そこから課題の抽出を行いました（図 松山駅周辺地区の位置づけと課題）。

### ■松山駅周辺地区の成り立ちと現況

#### 【A:歴史】

松山城を中心とした城下町の骨格を持っています。

中心部には城下町の街区割は残っていますが、国鉄松山駅開業以来東西の町が駅によって分かれています。

#### 【B:周辺土地利用】

東側街区には一定の店舗集積はあるものの周辺沿道への連続性が乏しくなっています。

西側街区には住宅の割合が多く、施設は東側に比べ少なくなっています。

#### 【C：周辺の緑地環境】

東に城山公園、西に松山総合公園と松山市内で最も大きく風致地区にも指定される緑地公園に挟まれる立地。

ただし、駅と線路が両者を分断しており、間に緑地が乏しくなっています。

#### 【D：周辺の文化財】

東に日本一古い温泉と言われる道後温泉、松山市街の骨格の中心である松山城、西に県下一古い木造建築の大宝寺、その他にも文化財が点在しています。

### ■関連する上位計画

#### 【上位計画】

- ① 第6次松山市総合計画（後期基本計画）
- ② 松山市都市マスタープラン
- ③ 松山市立地適正化計画
- ④ 松山市中心市街地活性化基本計画
- ⑤ 松山市総合交通戦略
- ⑥ 松山市地域公共交通網形成計画

#### 【関連計画】

- ⑦ 歩いて暮らせるまち松山
- ⑧ 松山市自転車ネットワーク計画
- ⑨ 松山市地域防災計画
- ⑩ 第2次松山市環境総合計画
- ⑪ 松山市緑の基本計画
- ⑫ 松山市環境モデル都市アクションプラン
- ⑬ 第4期松山市地域福祉計画、地域福祉活動推進計画
- ⑭ 松山市交通バリアフリー基本構想

⑮ 松山市文化芸術振興計画

【広域計画】

⑯ 第6次愛媛県長期総合計画

⑰ 愛媛県自転車新文化推進計画

⑱ 愛媛県広域防災要領

■松山中心市街地における整備とその成果

- ・ロープウェー街
- ・道後温泉周辺
- ・みんなのひろば・もぶるテラス
- ・花園町通り

→松山駅前広場等の整備は、松山市の20年におよぶ人のための空間づくりの流れの中に位置づけられます。

■関連する会議体とその成果

- ・笑顔あふれるまちづくり推進協議会

→「まちづくりガイドライン」の策定、「景観計画」・「特別用途地区」の検討、路面電車方針の検討

- ・土地利用に関する勉強会

→「松山駅周辺ビジョン2027」の策定、トライアルチームによるプロジェクト

以上を踏まえ、松山駅周辺地区の位置づけを整理し、そこから抽出される松山駅周辺地区の目指すべき方向性を以下に示します。

### 松山駅周辺地区の位置づけ

### 松山駅周辺地区の目指すべき方向性

#### 広域・圏域交通拠点

##### 【広域・圏域ネットワーク】

広域交通拠点 (①②⑫)

安全・快適な交通結節点 (①)

乗り継ぎ拠点の整備 (⑥⑬)

広域交通拠点、都市地区や生活拠点と合わせて拠点相互間の連携を高めるための施策展開 (⑤)

##### 【情報】

ゲートウェイに着地後の情報提供 (⑤)

##### 【将来的なモビリティ変化の可能性】

新幹線整備計画導入、路面電車の延伸等の可能性 (⑯)

#### 景観

##### 【歴史】

城下町の骨格 (A)

東西のまちの分断 (A)

##### 【駅周辺の緑】

松山城や総合公園も至近にあるなど環境面でも恵まれた地区 (⑫)

緑の“誇れるたから”のうち、『来訪者をむかえる“緑”』、『玄関口として顔となる緑地：松山市を印象づける玄関口にふさわしい、まちなみの形成や緑地空間の創出』(⑪)

「誇れる環境モデル都市まつやま」(松山) (⑬)

公共交通への利用転換、緑の拠点を結ぶ回遊路の整備 (松山) (⑩)

県都として質の高い緑地を創出するエリア (⑪)

##### 【景観】

景観にも配慮 (⑯)

松山市固有の文化芸術を感じる景観整備の推進 (⑮)

まちなみの連続性に配慮し、周辺建築物等と調和する配置 (景観計画)

##### 【玄関口としての空間】

陸の玄関口にふさわしい魅力ある姿 (①)

「選ばれる松山を目指す「都市ブランド力向上プロジェクト」の重点的取り組み事業に指定 (①)

#### まちとの関わり

##### 【まちのにぎわいと回遊性】

中心市街地の活性化に寄与 (①)

「にぎわいのある商業のまち」としての松山駅周辺の利便性、回遊性の向上 (④)

来街時の回遊の拠点 (④)

##### 【都市機能】

都心機能の充実した都心の形成 (⑪)

魅力ある都心居住環境の創出 (①)

「県都の陸の玄関口」にふさわしい魅力あるまちづくりの実現をはかる (①)

魅力ある拠点施設の誘導を図るとともに、都心居住環境に配慮したまち (⑫)

県都の陸の玄関口にふさわしい拠点整備を進める地区 (④)

周辺街区との連続性 (B)

##### 【速い交通ネットワーク】

「自転車ネットワーク」松山城を中心としたエリアの西拠点 (⑧)

自転車走行空間の計画的な整備 (愛媛県) (⑰)

公共交通機関と連携した二次交通等の充実 (愛媛県) (⑱)

歩いて暮らせるまちづくり歩行回遊ルートの西端 (⑧)

##### 【文化】

新たな文化創造の支援、アーバンデザインセンターとの連携による文化芸術が活かされたまちづくり (⑮)

文化財の点在 (B)

##### 【交流空間】

交流拠点としてふさわしい施設の整備 (①)

#### 防災

##### 【広域拠点】

防災力強化など、県民の生命・財産を守る体制 (中予) (④)

他県等との情報共有化・広域応援体制の強化 (中予) (④)

鉄道路線を活かした災害時の物資輸送機能 (⑱)

##### 【避難拠点】

松山駅周辺地区に避難場所等が十分でない (⑨)

「災害のとき集合場所が少ないので速く行けない」(新玉地区) (⑲)

- ・広域交通拠点としての機能向上
- ・交通施設の分かりやすさ
- ・乗換利便性の向上
- ・交通拠点と都市機能拠点の連携
- ・観光や生活に寄与する情報拠点機能
- ・将来的なモビリティ変化への対応

- ・松山の歴史を感じさせる動線と眺望の整備
- ・まちの分断の解消と一体的な整備

- ・環境にやさしい空間整備
- ・顔となる緑の整備

- ・緑のネットワークの拠点整備
- ・緑化の質の向上

- ・松山らしさを感じられる景観整備
- ・まちなみの連続性、周辺建築物等との調和

- ・陸の玄関口にふさわしい魅力ある拠点

- ・交流人口減少に伴う観光地としての地位向上への対応
- ・中心市街地の活力と回遊性の向上
- ・地域資源等の情報発信

- ・郊外部への大規模な都市機能立地に対する競争力向上
- ・都市機能の高度化・連携
- ・都心居住環境の向上
- ・玄関口にふさわしい拠点整備
- ・周辺街区との連続性の向上

- ・自転車ネットワーク・歩いて暮らすまち松山の歩行者ネットワークへの参入
- ・各種交通機関と自転車交通の連携

- ・広域・圏域の文化財を訪れる拠点

- ・多くの人が集えるひとのための空間整備

- ・広域的な防災拠点としての整備

- ・災害対応のための空間・施設・ネットワーク整備

以上に抽出された松山駅周辺地区の目指すべき方向性を整理し、以下のように分類します。

### ① 広域・圏域交通拠点をつくる

- ・ 広域交通拠点機能の強化
- ・ 広域交通と市内交通の乗り継ぎ・乗換利便性向上
- ・ 情報拠点機能の強化
- ・ 将来的なモビリティ変化への対応

### ② 県都松山の玄関口にふさわしい景観形成

- ・ 歴史や文化など、松山らしさを感じられる景観整備
- ・ 城山公園、松山総合公園の緑地を結ぶ緑のネットワークの形成
- ・ 松山らしさを感じられる高質な景観整備

### ③ 駅まちをつくる

- ・ 人びとが集まり交流できる拠点空間の創出
- ・ 周辺街区との一体性の向上
- ・ 都市機能の高度化・連携
- ・ 「歩いて暮らせるまち松山」の拠点形成

### ④ 防災

- ・ 広域的な防災拠点機能の強化