

### 3. 松山駅前広場の現状と課題

#### 3-1. 松山駅前広場都市計画決定内容

- 東口駅前広場 面積：約15,500m<sup>2</sup>（現況 約13,500m<sup>2</sup> から西及び東、南に拡張）
- 西口駅前広場 面積：約3,400m<sup>2</sup>（新設）



図 松山駅前広場 都市計画決定参考図  
（平成 20 年都市計画決定内容）

### 3-2. 交通空間の現状と課題

#### 3-2-1. 駅前広場利用者数の現状

現況駅前広場利用者は、実態調査結果（H27. 2）等から約 36,600 人/日と推計されます。

表 駅前広場の利用者数

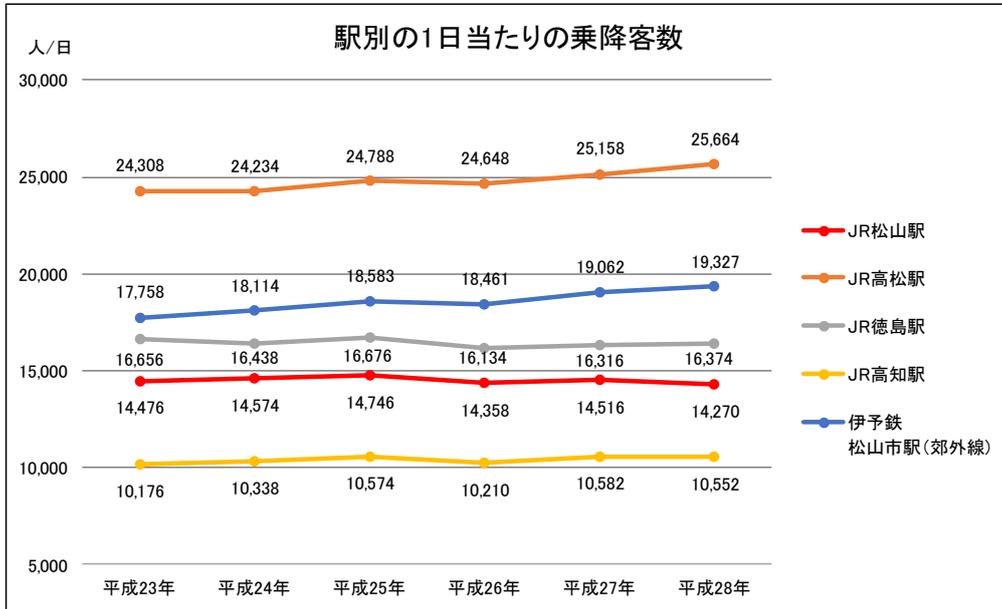
		利用者数 現況 (人/12h)	利用者数 現況 (人/日)	
鉄 軌 道	(1)	JR松山駅(JR)	8,128	14,500
	(2)	松山駅前(市内電車)	3,140	4,000
	小計		11,268	18,500
端 末 交 通	(3)	バス	1,722	2,100
	(4)	タクシー	474	700
	(5)	自家用車 (ロータリー乗降数)	335	500
	(6)	自家用車 (駐車場乗降客数)	462	700
	(7)	自転車(駐輪場利用者)	1,769	2,600
	(8)	歩行者	7,727	11,500
	小計		14,285	18,100
合計		<b>23,783</b>	<b>36,600</b>	

### 3-2-2. 公共交通機関の現状

#### (1) JR

##### ① 乗降客数

JR 松山駅の乗降客数は1日平均約1万4千人程度で推移しています。



資料：国土数値情報 駅別乗降客数データ

##### ② 運行本数

JR 松山駅は、八幡浜・宇和島方面が45本、今治・高松・岡山方面が47本の合計92本が運行しています。

松山駅の始発は5時5分で、23時24分発が終発となっています。

松山駅到着は、6時20分からで、終電の到着は0時56分となっています。

特急電車は、上り下りそれぞれ、1時間に1本程度運行しています。

	発				着			
	八幡浜・宇和島方面		今治・高松・岡山方面		八幡浜・宇和島方面		今治・高松・岡山方面	
5	36	48	5	57				
6	2	22	13	42	40	58		20
7	0	22	20	23	16	38	57	5
8	9	16	10	20	0	23	35	8
9	3	45	15	35	0	3	28	23
10	15	20	21	40	3	8		6
11	26	40	23	26	11	18	57	15
12	24	34	1	21	12	52		10
13	2	24	6	26	16	48		15
14	28	35	23	26	14	53		9
15	27	45	8	28	20	54		1
16	19	32	27	33	18	57		4
17	30	37	0	37	10	27	55	21
18	12	43	12	39	31	35		22
19	15	36	7	32	14	28		18
20	13	46	2	36	0	21	30	11
21	9	37	23	40	15	36	56	7
22	11	48	28		18	39	54	9
23	17		6	24	16			14
0								56

赤：特急 青：土日祝運休 緑：土日祝運行

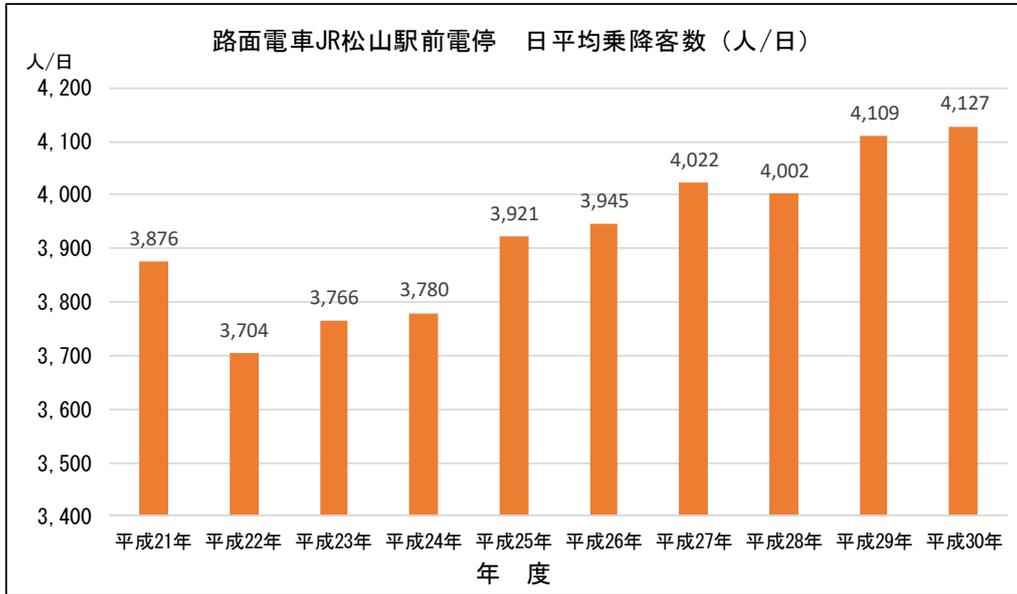
資料：JR 四国時刻表（2019.3.16 改正版）より作成

図 JR 松山駅及び主要駅の1日当たりの乗降客数

## (2) 路面電車

### ① 乗降客数

路面電車の JR 松山駅前電停での乗降客数は 1 日平均約 4 千人です。



資料：伊予鉄道(株)提供（年度別集計データを 365 日で除して、日平均乗降客数を算定）

図 路面電車 JR 松山駅前電停の日平均乗降客数

### ② 運行本数

JR 松山駅前電停に停車する路面電車の運行本数は、平日で 374 本となっています。

そのうち環状線は、右回りが 94 本、左回りが 92 本となっており、松山駅前線の道後温泉行が 93 本、松山駅前行きが 93 本となっています。

表 JR 松山駅前電停に停車する路面電車運行本数

		R1.7改正		
		終日	ピーク	オフピーク
環状線	右回り	※95 94	6	6
	左回り	92	6	6
	小計	※187 186	12	12
松山駅前線	道後温泉行	93	7	6
	松山駅前行	93	9	6
	小計	186	16	12
環状線	道後温泉行	(1) 1	—	—
	古町行	(1) 1	—	—
	小計	(2) 2	—	—
合計		374 ※375 (374)	28	24

上記 ※ は金曜のみ運行（祝日は除く）

( ) は次の期間のみ運行・通年

・ 3月20日～4月10日（春休み）

・ 4月27日～5月7日（ゴールデンウィーク）

・ 8月8日～8月18日（夏休み）

・ 12月26日～1月10日（年末年始）

### (3) バス

#### ① 輸送人員

路線バスの輸送人員は、ピーク時の1/5まで減少していますが、2002年以降はほぼ横ばいに推移しています。



出典：松山市地域公共交通網形成計画（2019年3月）

図 バス(伊予鉄バス)の輸送人員の推移

#### ② 運行本数

JR 松山駅に乗り入れているバス運行本数は、平日で、565本です。

そのうち、路線バスが364本、リムジンバスが91本、都市間バスが108本、連絡バスが2本になります。

表 JR 松山駅に乗り入れているバス運行本数

路線	停留場番号	系統名	起点～終点	運行会社	運行本数(本)		
					平日	土	日祝
路線バス	①	8番線	JR松山駅～道後温泉駅前	伊予鉄バス	55	53	48
	②	10番線	御産所～久米駅前	伊予鉄バス	99	97	94
	③	新居浜特急	JR松山駅～新居浜駅前	伊予鉄バス・瀬戸内バス	26	26	26
	④	勝岡・運転免許センター入口	松山市駅～運転免許センター	伊予鉄バス	57	54	47
	⑤	松山空港線	湧々淵～松山空港	伊予鉄バス	111	108	108
	⑥	久万高原線	JR松山駅～徳島駅	JR四国バス	16	12	12
	計	-	-	-	364	350	335
リムジンバス	⑦	松山観光港リムジンバス	松山観光港～道後温泉駅前	伊予鉄バス	26	26	26
	⑧	松山空港リムジンバス	松山空港～道後温泉駅	伊予鉄バス	65	65	65
	計	-	-	-	91	91	91
都市間バス	⑨	マドンナエクスプレス号(岡山線)	JR松山駅～岡山	伊予鉄バス・JR四国バス・下電バス・高備バス	12	12	12
	⑩	キラエクスプレス(新尾道・福山線)	松山市駅～新尾道・福山	伊予鉄バス・中国バス・本四バス・しまなみバス	8	8	8
	⑪	坊ちゃんエクスプレス号(高松線)	JR松山駅～高松	伊予鉄バス・JR四国バス・四国高速バス	30	30	30
	⑫	吉野川エクスプレス(徳島線)	JR松山駅～徳島	伊予鉄バス・JR四国バス・徳島バス	14	14	14
	⑬	ホエールエクスプレス(高知線)	JR松山駅～高知	伊予鉄バス・とさでん交通	10	10	10
	⑭	ドリーム松山号(東京)	JR松山支店～東京ディズニーランド	JR四国バス・JRバス関東	2	2	2
	⑮	松山エクスプレス(京都・大阪)	八幡浜港～京都駅烏丸口	伊予鉄バス・JR西日本	20	20	20
⑯	オリーブ松山号(名古屋)	JR松山支店～名古屋駅	JR四国バス・(東海バス)	2	2	2	
⑰	南国エクスプレス号(高知)	高知駅BT～JR松山支店	JR四国バス	10	10	10	
	計	-	-	-	108	108	108
連絡バス	⑱	東予港オレンジフェリー	JR松山駅前～東予港フェリー出港	伊予鉄バス・瀬戸内バス	2	2	2
	合計	-	-	-	565	551	536

資料：伊予鉄道(株)・JR四国バスHP

※単位：本/日・往復

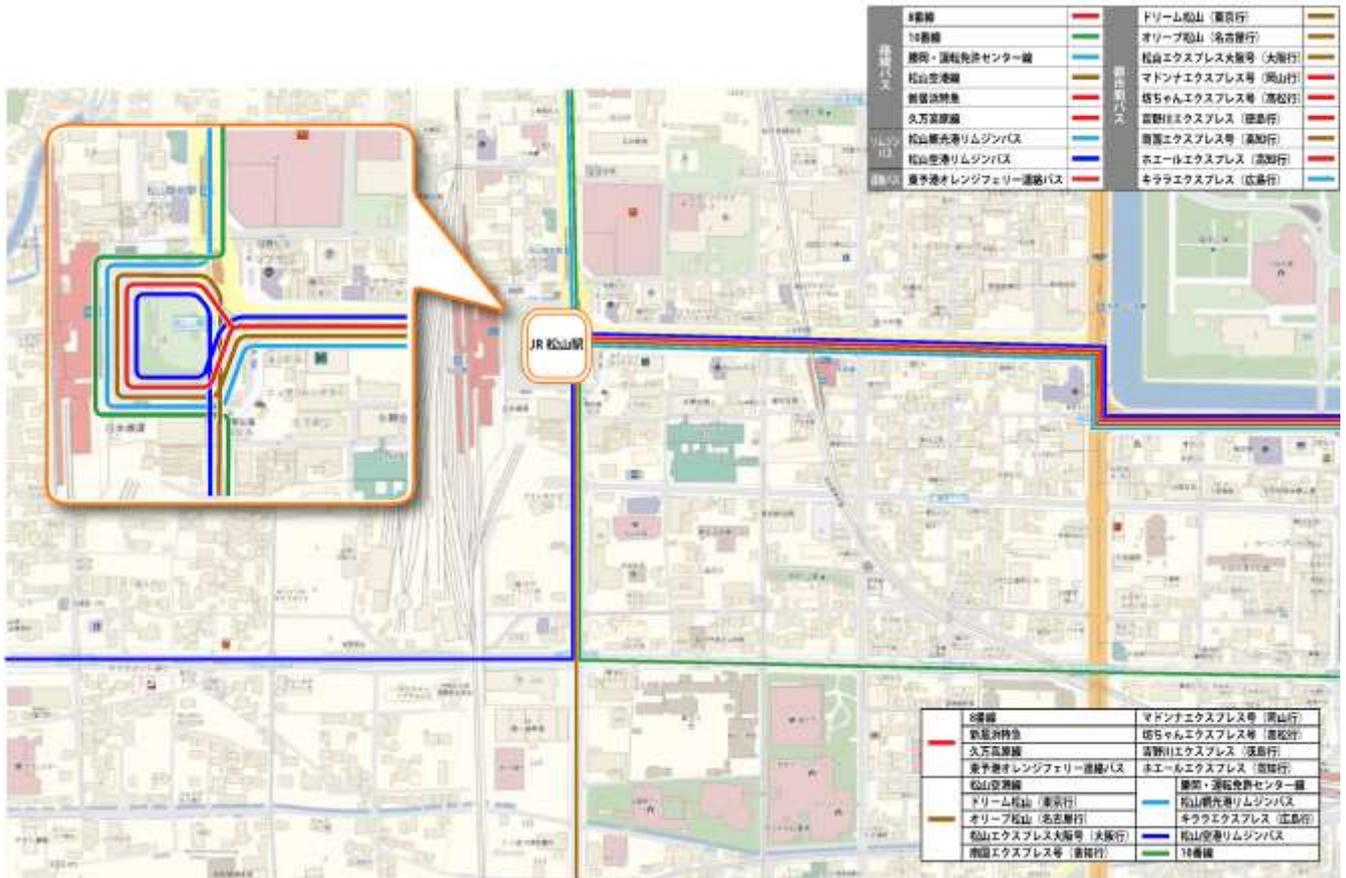
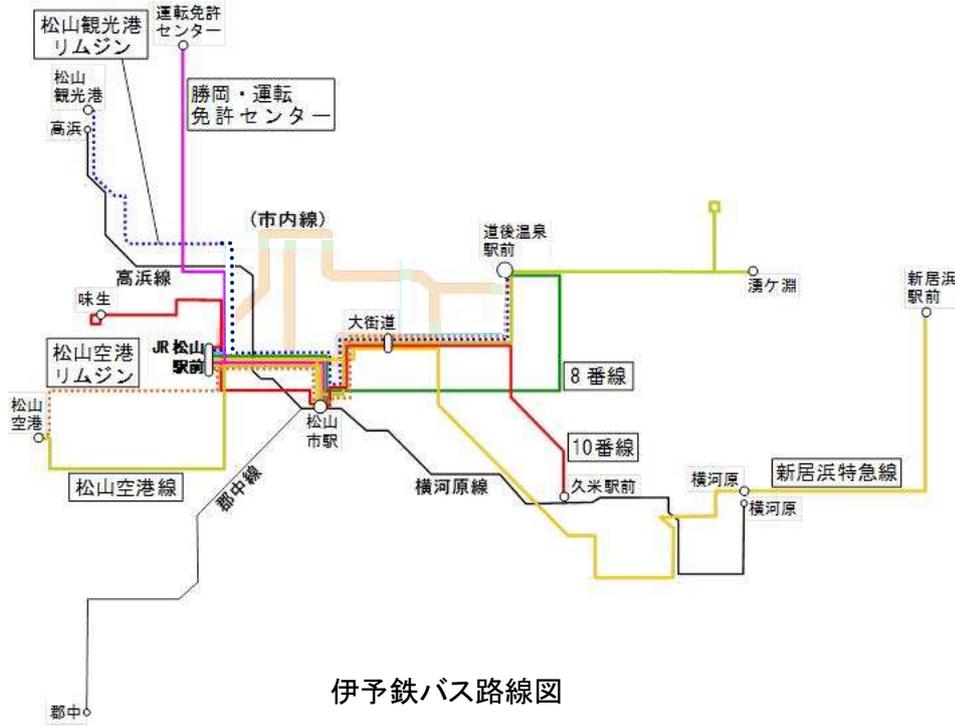


図 バス路線図

### 3-2-3. 駅前広場の交通施設の現状

現在の JR 松山駅前広場は、主要地方道松山港線と市道松山駅前竹原線との交差点部に面し、JR 松山駅との間の約1haを有しています。

鉄道、バスを中心とした広域交通及び圏域交通の結節点としての役割を担っています。

項目	現況施設	利用者
バス乗降 (路線バス・リムジンバス)	5バース	伊予鉄道
バス乗車 (都市間バス等)	1バース	伊予鉄道、JR四国バス、JR関東バス、JR西日本バス、西備バス、下津井電鉄、徳島バス、中国バス、本四バス開発、瀬戸内バス 等
バス降車 (都市間バス等)	1バース	
バスプール	約5台	
タクシー乗車	2バース	
タクシー降車	1バース	
タクシープール	約40台	
自家用車	なし	
一般車駐車場	14台	(2箇所)
P&R用駐車場	4台	
自転車駐輪場	4箇所	無料 (市管理)
(現状広場外)		
路面電車	1箇所	伊予鉄道 (市内電車) 2ホーム
自転車駐輪場	1箇所	市営有料 (自転車・原付)
自転車駐輪場	1箇所	周辺民間 (自転車・原付)

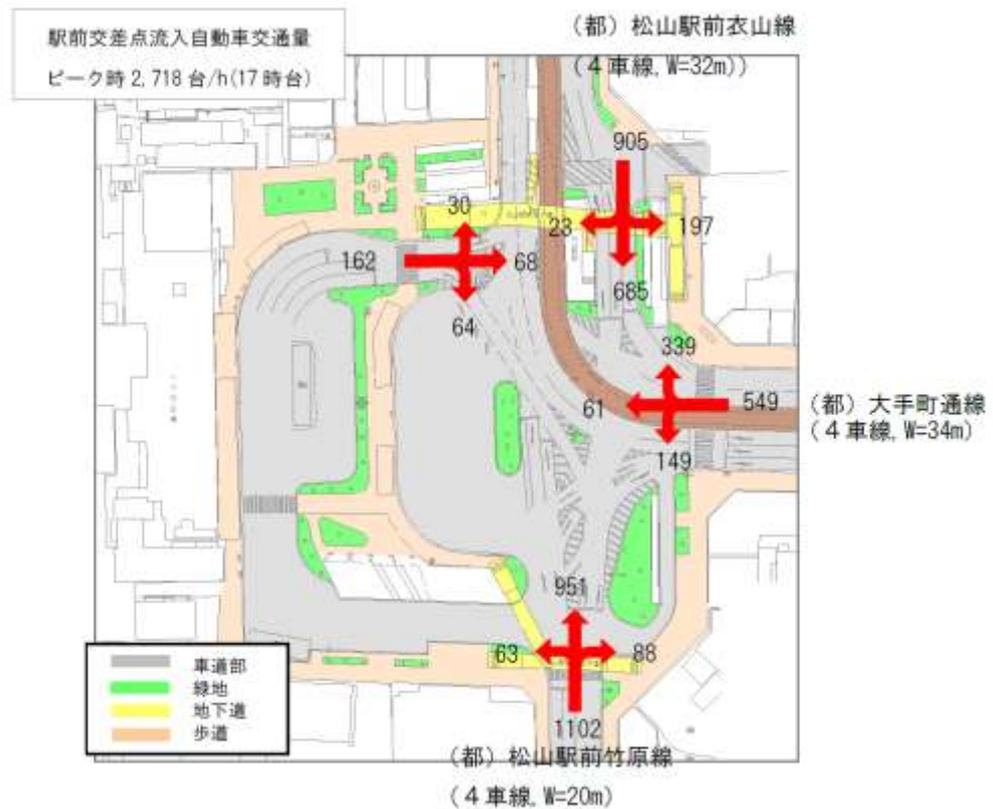


### 3-2-4. 駅前広場における各交通機関の現状と課題

#### (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）が接続しています。
- ・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です。
- ・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割が通過交通です。



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くなっています（交差点内移動時間が長い）。
- ・広場内の各交通施設配置や動線が明確でなく、駅舎前面にタクシー・一般車・都市間バス等の動線が輻輳しています。
- ・交差点内の動線や信号運用が複雑で、一般車のバススペースへの誤進入や、広場出口から直進、右折のレーンの通行の間違い等が発生しています。



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

### ■自動車交通の課題

- ・複雑な駅前交差点の交通流動の再整理（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）
- ・広場内交通動線の単純化・明確化と回遊距離の短縮



富山駅前広場



大分駅府内中央口広場

## (2) 路面電車

### ■現状

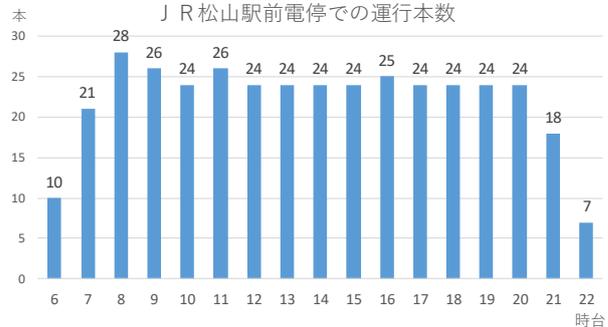
- JR松山駅前電停は、道路内に2カ所ホームがあり、環状線（右回り・左回り）、JR松山駅前線、坊ちゃん列車（上り・下り）が運行されています。
- JR松山駅前電停での全路線の運行ピークは8時台で、28本/hの電車が運行しており、日中時間帯はほぼ2～3分間隔で運行しています。
- JR松山駅前電停の利用者は全路線の合計で約3,100人/12hで、ピークは17時台の約360人/hとなっています。



路面電車ホーム位置

		R1.7改正			
		終日	ピーク	オフピーク	
環状線	右回り	※95	94	6	6
	左回り	92	6	6	6
	小計	※187	186	12	12
松山駅前線	道後温泉行	93	7	6	6
	松山駅前行	93	9	6	6
	小計	186	16	12	12
環状線	道後温泉行	(1)	1	—	—
	古町行	(1)	1	—	—
	小計	(2)	2	—	—
合計		374	※375	28	24
		(374)			

上記 ※は金曜のみ運行（祝日は除く）  
 ( )は次の期間のみ運行・通年  
 ・3月20日～4月10日（春休み）  
 ・4月27日～5月7日（ゴールデンウィーク）  
 ・8月8日～8月18日（夏休み）  
 ・12月26日～1月10日（年末年始）



資料：伊予鉄道HPより作成(R01.7改正)



1,471 人/12h



1,669 人/12h

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ます。



※移動時間は、平面移動 80m/分、上下移動 40m/分で算定

### 路面電車引き込みの方針

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

### 路面電車引き込みの効果

- ・乗り換え移動時間の短縮
- ・上下移動の解消（バリアフリー化）
- ・電停前でのたまり空間の確保（待ち時間の快適性向上）
- ・電停を1ヶ所に集約することによる案内性の向上

## ■路面電車の課題

- ・駅前広場及び隣接道路（駅広東西連絡線）内の軌道横断方法の検討
- ・JR や都市間バス等其他交通からの乗換・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



高山駅軌道横断箇所

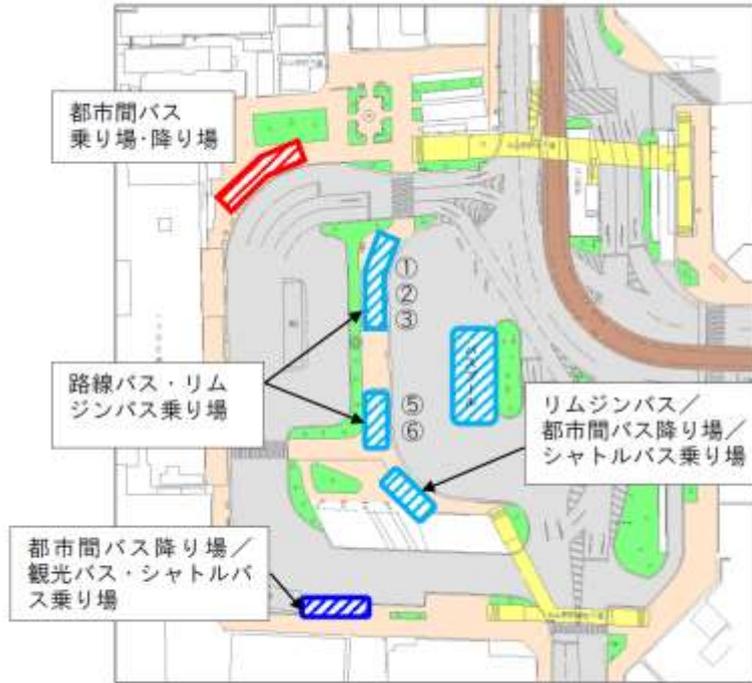


熊本駅前電停

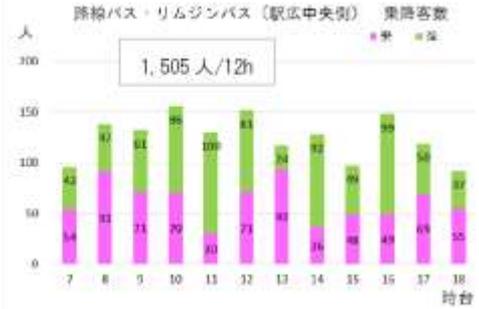
### (3) バス

#### ■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ます。
- ・駅前広場への乗り入れ台数のピークは15時台で、約50台/hであり、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時台となっています。



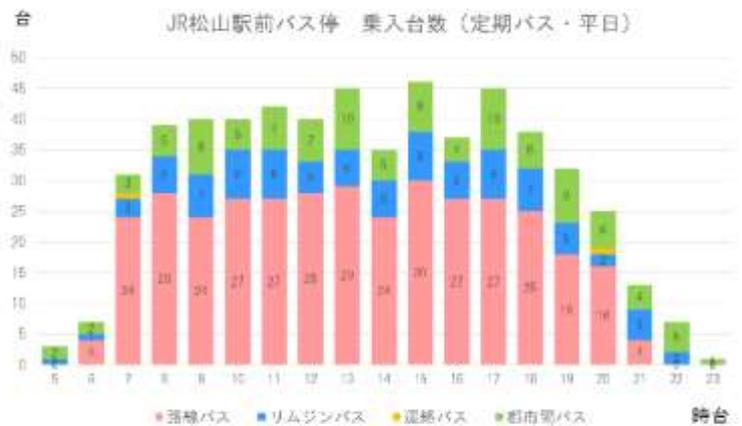
駅前広場内のバス停留所運用状況



資料：駅前広場利用実態調査（2015.2.3火）

種別	バス会社	系統
路線バス	伊予鉄バス	8路線（JR松山～道後温泉） 15循環 勝田・源転西センター線 松山空港線
	伊予鉄バス	新庄浜特急
	麗内バス	
	JR西国バス	八万高瀬線（雲出行乗継）
リムジンバス	伊予鉄バス	松山観光リムジンバス 松山空港リムジンバス
	伊予鉄高速バス	東予道オレンジフェリー連絡バス
連絡バス	麗内バス	東予道オレンジフェリー連絡バス
	JR西国	ドリーム松山（東京・TDL行） オリーブ松山（名古屋行）
都市間バス	JR西日本	松山エクスプレス大衆号（三宮・大塚・U5J行）
	西信バス	
	下津井電鉄	マドンナエクスプレス号（岡山）
	伊予鉄道	
	JR西日本	特々丸エクスプレス号（高松）
	伊予鉄道・徳島バス	青野川エクスプレス（徳島）
	JR西国	美園エクスプレス号（高松）
	伊予鉄道・中国バス	キクラエクスプレス（新尾道・福山）
	本段バス開発	
	伊予鉄バス	ホエールエクスプレス（高松）
その他	-	松山競輪場無料連絡バス
	-	レタバスシブ子輪製シャトルバス
	-	観光バス

J R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くなっています。
- ・伊予鉄バス等の路線バス利用には車道横断が必要となっています。
- ・バス利用客のための総合案内所や待合所がありません。



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

### ■バス交通の課題

- ・利用者にわかりやすいバス乗り場の再整理（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）
- ・利便性向上のための施設の整備（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

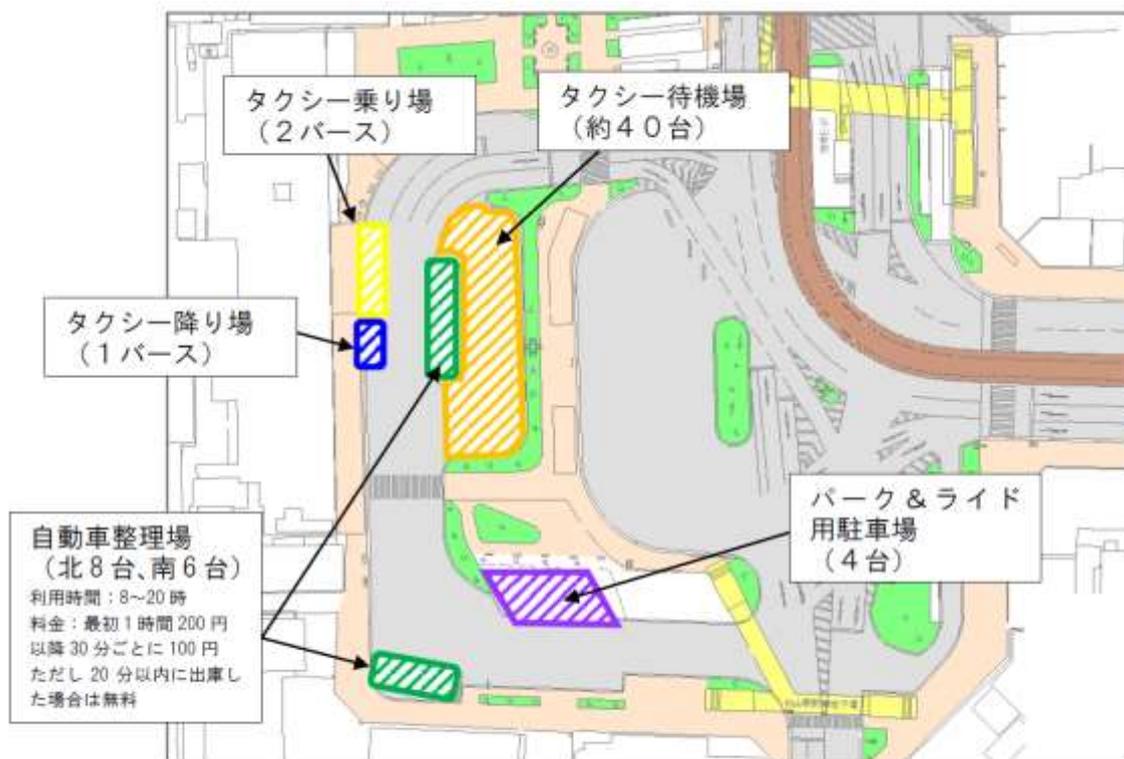


富山駅南口バスターミナル

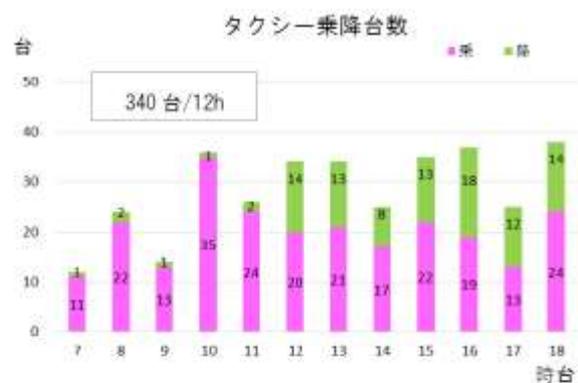
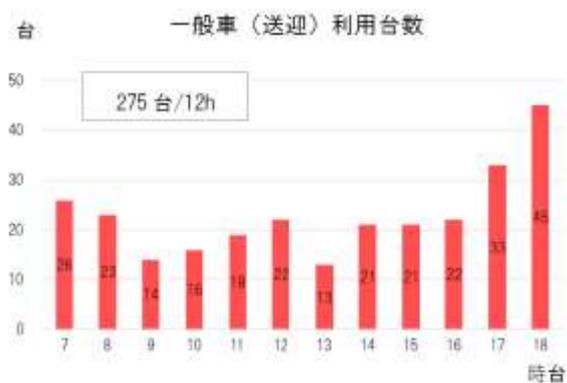
#### (4) タクシー・一般車

##### ■現状

- ・タクシーは、JR改札前に乗り場2カ所、降り場1カ所があり、車道を挟んだ向かいに約40台分のタクシー待機場があります。
- ・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分無料で駐車可能です。
- ・JR利用者ために、パーク&ライド用駐車場が4台分あります。
- ・一般車の送迎用の乗降スペース（車いす対応含む）がありません。
- ・広場周辺には、民間の大規模立体駐車場（1109台）のほか、民間駐車場が分散して立地しています。



タクシー・一般車の運用状況



資料：駅前広場利用実態調査（2015. 2. 3 火）



No	名称	規模 (台)
<b>駐車場</b>		
1	自家用自動車整理場	8
2	自家用自動車整理場	6
3	車deトレイン 松山駅前第2駐車場	4
4	車deトレイン 松山駅駐車場	11
5	キスケボール立体駐車場&キスケボックス駐車場 (JRパーク&トレイン指定駐車場)	1109
6	松山駅前第一駐車場	30
7	松山駅前第二駐車場	49
8	ステーションパーク	9
9	駅前パーキング	50
10	松山生協コインパーキング	15
11	リパークワイド松山市民病院前	24
12	リパーク松山宮田郵便局駐車場	20
13	ポスパーク松山駅前	11
14	松山市民病院	不明

No	名称	規模 (台)
<b>駐輪場</b>		
15	松山駅前第1駐輪場	138
16	松山駅前第2駐輪場	77
17	松山駅前第3駐輪場	67
18	松山駅前第4駐輪場	135
19	松山市営松山駅前駐輪場	自転車 665 原付 49
20	キスケBOX自転車置き場	660
21	キスケBOXバイク置場	バイク 358

2019年5月現在

図 松山駅周辺駐車場・駐輪場分布図

■問題点

- ・タクシーの待機時間が長時間化しています（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ります。



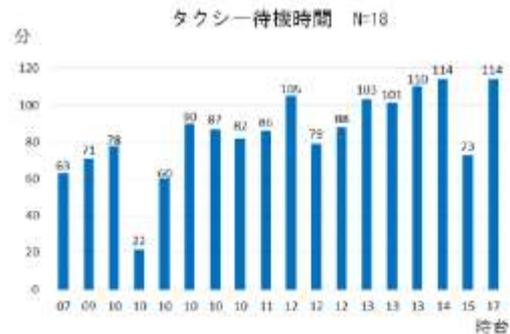
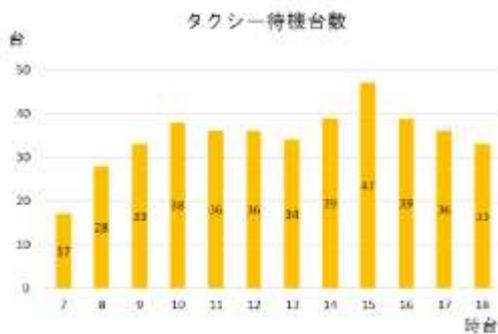
タクシーの待機状況



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）

■タクシー・一般車交通の課題

- ・需要に応じ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
- ・バスとの動線分離による安全性の向上
- ・高齢者や身障者などの利用を想定したバリアフリー対応や乗り換え利便性向上



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）

## (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ヶ所あります。
- ・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ます。有料駐輪場の利用率は5割以下となっています。
- ・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割となっています。



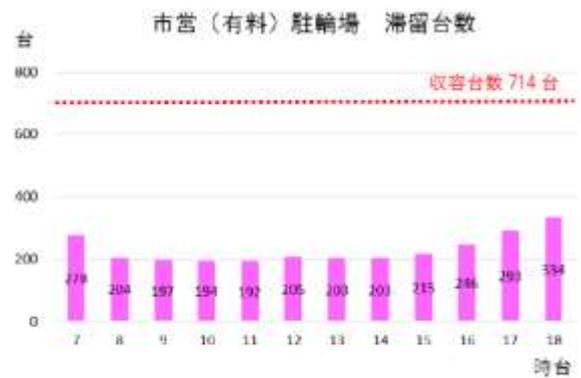
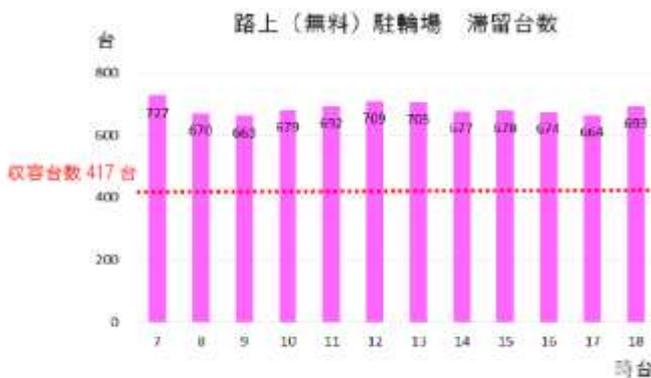
	自転車	原付	合計
市営（有料）駐輪場	685	49	714
路上（無料）駐輪場	第1	-	138
	第2	-	77
	第3	-	67
	第4	-	135
合計	417	-	417

<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



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）

## ■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ます。
- ・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ます。
- ・駅前広場入口で自転車通行帯が広場東車道を北上する自転車と進広場へ進入する自動車が交錯しています。



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



駅前広場入口自転車通行帯の分断



バス停スペースに自転車が流入

## ■二輪車交通の課題

- ・周辺道路を含めた自転車走行空間の明確化とネットワーク化
- ・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



自転車走行レーン標示（国道11号）

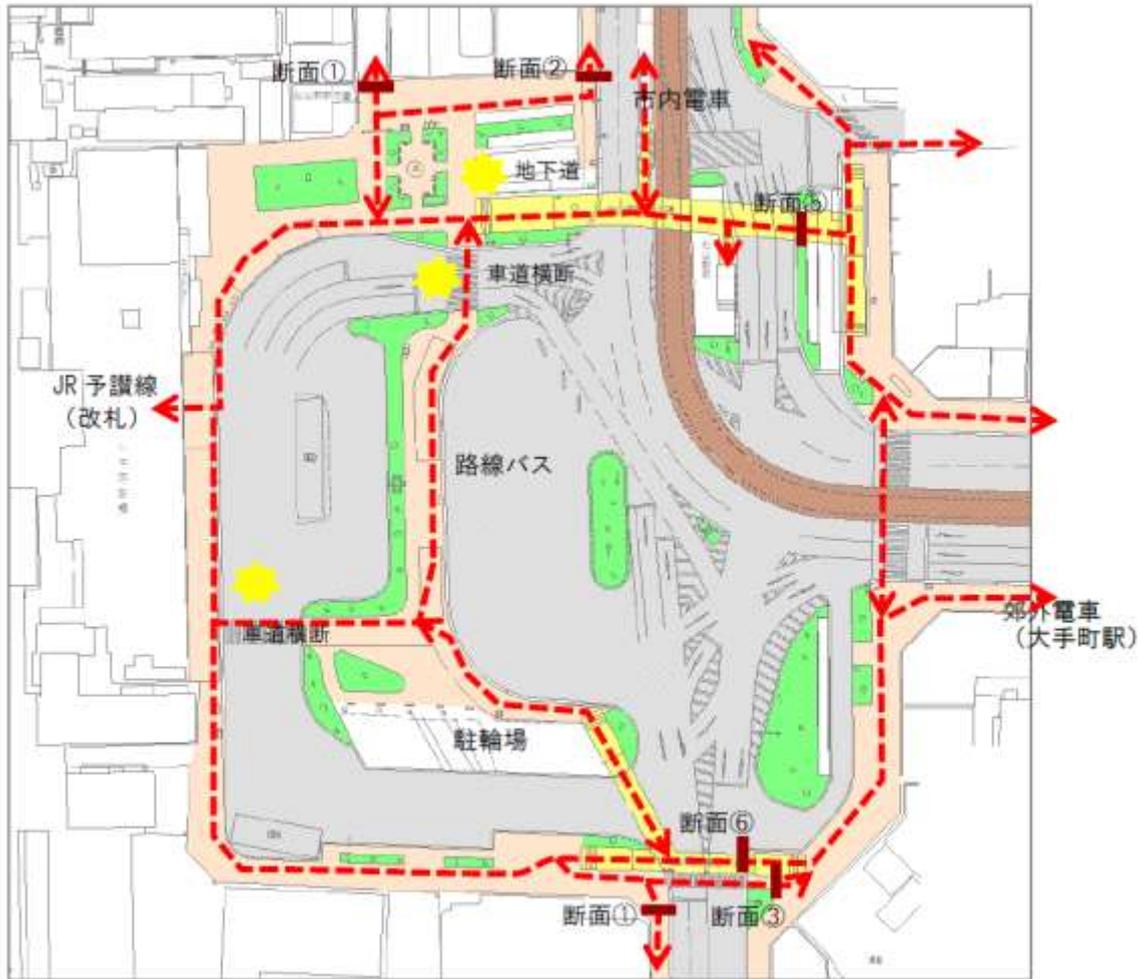


高架下駐輪場（富山駅）

## (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）、南側竹原線歩道となっています。
- ・駅前広場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す。
- ・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くなっています。
- ・地下道にエレベーターがなく、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、移動の利便性が低くなっています。



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

### ■歩行者交通の課題

- ・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

### 3-3. 環境空間の現状と課題

駅前広場の環境空間とは、交通空間以外の都市の広場としての機能を有する空間のことで、その機能として、市街地拠点機能、交流機能、景観機能、サービス機能、防災機能等があげられます。

#### ■現状

##### 【市街地拠点機能】

- ・ 周辺街区への接続及び連携する施設として、地下道が広場南北に設置されています。

##### 【交流機能】

- ・ 駅前広場北側の一部に、植栽、ベンチがあり、たまり空間となっています。

##### 【景観機能】

- ・ 広場内には松山の歴史を表現した子規の句碑が配置されています。

##### 【サービス機能】

- ・ 駅前広場に隣接して、交番、高速バス発券所、駅レンタカー営業所があり、駅舎内に観光案内所が設置されています。
- ・ 駅前広場内に喫煙所が2ヶ所あります。

##### 【防災機能】

- ・ 広場内には現在防災機能は配置されていません。



● 照明



地下道（北側）



地下道（南側）



休憩施設



子規の句碑



交番



高速バス発券所



駅舎内観光案内所



喫煙所（南側）



喫煙所（北側）

### ■問題点

- ・現状の駅前広場は、ゆったりとした歩行空間になっておらず、周辺への街区にも上下移動を伴う地下道を通る必要があります。
- ・市民の日常的な居場所となる滞留空間が少なくなっています。
- ・イベント用の水や電源設備等がなく、活用しづらい広場となっています。
- ・各施設がそれぞれバラバラにデザインされており、統一性がありません。
- ・緑が少なくうるおいを感じにくい空間となっています。
- ・夜間は照明が少なく、歩きづらくなっています。
- ・喫煙所が屋外の歩行動線上にあり、分煙に問題があります。
- ・観光案内所等の案内施設や看板の位置や表示がわかりにくく、また、外国語対応されていないため、観光客の利便性が十分ではありません。
- ・広いオープンスペースなど、災害時に対応可能な機能が十分ではありません。



観光案内看板



#### ■環境空間整備の課題

- ・ストレスのない歩行者動線の確保
- ・情報集積・発信機能の充実
- ・県都の陸の玄関口として相応しいうるおいと品格ある駅前空間の形成
- ・松山らしさを創出するための一貫したデザイン戦略
- ・空間にうるおいを与える緑の確保
- ・イベント等の市民活動が可能となる空間と設備の確保
- ・日常的に市民の居場所となる空間の確保
- ・夜間も安全に誘導する照明の設置
- ・防災機能の強化

### 3-4. 駅前と市街地のつながりの現状と課題

#### ■現状と問題点

- ・大手町通り側との接続



大手町通り北側地下通路



電停北側キスケ前の横断歩道



大手町通り南側の地下道



大手町通り南側の横断歩道

- ・大手町通りとつながる駅前交差点が複雑で、歩行者の横断がしづらくなっています。
- ・また、地下通路にはエレベーターが設置されていません。

- ・駅からお堀への視線



大手町通りから 城山公園を望む



駅舎から大手町通りを望む

- ・松山城のお堀の緑が大手町通りから見えますが、駅前広場の照明等の構造物と交通ロータリーが駅からの視界を遮断しています。

- ・南北街区との接続



駅前広場北側街路



駅前広場南側街区

- ・駅前広場と南北街区への接続動線が明快でなく、隣接街路とのつながりがわかりにくく感じられます。

- ・東西市街地の分断



広場北側 踏切から西側市街地を望む

- ・駅と線路が東側の中心市街地と西側の市街地を分断しています。

#### ■駅前と市街地のつながりの課題

- ・大手町通り等周辺街路との歩行者動線の接続
- ・駅とまちをつなぐ見通し空間の確保
- ・周辺街区との一体性
- ・東西市街地分断の解消

### 3-5. 松山駅前広場の課題のまとめ

以上に述べてきた松山駅前広場の課題は以下のようにまとめられます。

#### ① 交通機能

##### 交通ロータリー全体、乗換え

- ・鉄道、バスを中心とした広域交通及び圏域交通の結節点としての役割
- ・東西の交通ロータリーのわかりやすい機能分担、接続
- ・交通ロータリー出入口の集約等によるわかりやすさ向上、誤進入等の防止
- ・駅前交差点のコンパクト化、待ち時間短縮
- ・各交通機関の動線の明確化
- ・交通施設配置のわかりやすさ、利便性・安全性

##### 路面電車

- ・路面電車電停への動線の利便性・安全性
- ・路面電車引込みとの連携

##### バス

- ・分散する停留所の集約、分かりやすい動線、案内

##### 一般車

- ・身障者用乗降場の利便性
- ・キスアンドライド用乗降場の必要性

##### 自転車

- ・駐輪場の適切な配置と自転車走行空間の明確化、管理の仕組み
- ・自転車と他交通機関の連携

##### 歩行者

- ・歩行者中心の動線・空間確保、車道横断の減少、ユニバーサルな空間
- ・駅前交差点の歩行者利便性・安全性

## ② 景観

- ・大手町通りとの物理的・視覚的接続、城山公園の緑への見え
- ・周辺の緑の拠点を活かし、つなぐ緑地空間
- ・松山の顔にふさわしいというおいと品格ある空間の形成
- ・松山らしさを感じられる統一したデザイン
- ・夜間の明るさの確保

## ③ 駅とまちのつながり、一体性

- ・イベント等の市民活動が可能となる空間と設備の確保
- ・日常的に市民の居場所となる空間の確保
- ・周辺街路や街区への接続
- ・近隣街区も合わせた、エリア一体での都市機能向上

## ④ 防災

- ・防災機能の強化