

## 4. 松山駅前広場等整備方針

---

### 4-1. 基本方針

これまで述べてきた松山駅周辺地区の課題と目指すべき方向性、また駅前広場の現状と課題を踏まえ、松山駅前広場の基本方針を以下の通り設定します。

#### ① 交通結節機能の強化

##### 【広域交通拠点との連携強化】

松山と四国・西日本等を結ぶ広域公共交通拠点として、他の広域交通拠点（松山市駅、松山観光港、松山空港）との連携強化を図ります。

##### 【広域交通と市内移動の乗換円滑化】

広域交通と市内（近隣）交通の乗り換えをよりわかりやすく円滑にするため、各交通手段の乗場位置を再配置し、歩行者に優しい動線計画を行います。

##### 【将来的なモビリティ変化への対応】

自動運転技術や新たな交通機関の導入など、将来的なモビリティの変化にも柔軟に対応できるよう空間を整備します。

##### 【サイン・情報システムの導入】

移動（乗換）や情報収集（観光情報等）を支援する最適なサイン・情報システムの導入を図ります。

#### ② 県都松山の玄関口にふさわしい景観形成

##### 【歴史文化資源との接続】

戦災復興道路である大手町通りや城山公園などの周辺の地域文化資源と駅前空間のつながりを強化することで、松山らしさを感じられるようにします。

##### 【自然資源を感じられる空間づくり】

駅の東西にそれぞれ立地する城山公園と松山総合公園の緑地を結ぶエコロジカル・ネットワークを形成し、松山の自然資源を感じられる空間を創出します。

##### 【県都の玄関口にふさわしい高質な空間形成】

県都の玄関口として、県下のさまざまな地域資源を適材適所で生かした質の高い空間をつくります。

### ③ 駅まちの形成

#### 【周辺街区との一体性向上】

交通動線によって分けられた周辺地区を、人々が集まり交流できる駅前広場によって結びつけ、駅を中心としたまちを形成します。

#### 【「歩いて暮らせるまち」の拠点化】

周辺の自転車道や豊かな歩道空間との連携・接続を図り、「歩いて暮らせるまち松山」の拠点をつくります。

#### 【豊かな交流空間・居場所の創出】

イベント等が行える多様な来訪者を受け入れる交流空間と、市民にとって日常的な居場所となりうる空間をつくります。

### ④ 災害への備え

#### 【避難施設・空間の確保】

平常時から人びとが集う交流空間等を活かし、非常時には駅利用者や周辺住民が安全に避難できる空間をつくります。

#### 【復旧・復興支援機能の配置】

広域・市街のネットワークと周辺地区とのつながりを活かし、復旧・復興支援の拠点機能を担う地区づくりを進めます。

## 4-2. 整備方針

松山駅前広場等整備基本方針を踏まえた上で、東口・西口・周辺街路それぞれの特性に配慮して、より具体的な整備方針を設定します。

東口駅前広場は、来街者に対してまちの顔となり中心市街地への玄関口となる一方、西口駅前広場は、落ち着いた住宅街に面し市民の生活に寄り添う場となります。それぞれの立地に合わせた役割分担をしながらも、コンコースと駅広東西連絡線を通じて連続する二つの広場であることが重要です。一体的に整備します。また、駅前とまちをつなぐ周辺街路についても、通底した考え方で駅前広場と一体的にデザインします。

### 4-2-1 駅前広場の整備方針

#### ① 駅東西の性格を踏まえた交通結節機能の強化

- **【東西広場への適切な施設配置】**中心市街地への玄関口となる東口では、主な交通の乗降場（公共交通、タクシー、自家用車）を備える乗り換え利便性の高い交通広場を集約的に設けます。一方西口では、コンコースに近い利便性を活かし、地域の人々が使いやすい交通広場を設けます。
- **【バリアフリー・ユニバーサルデザイン】**各交通機関の乗降場は視覚的に分かりやすい配置とします。また、できるだけ平面的な動線を計画することや身障者用乗降場を配置することで、誰もが移動しやすいユニバーサルな空間とします。
- **【車両動線の分離】**それぞれの乗降場での車両の交錯を防止するため、バスやタクシー、一般車など各交通機関の動線交差をできる限り少なくします。
- **【便利で安全な歩行者動線の確保】**歩行者がストレスなく移動できるよう、歩行者動線の利便性・安全性に配慮し、駅前広場内での歩行者の車道横断や軌道横断の必要箇所をできる限り少なくします。
- **【将来的なモビリティ変化への対応】**次世代モビリティや新幹線の導入などの可能性を視野に入れた空間構成とします。
- **【サイン・情報システムの導入】**駅利用者の交通に関する情報や観光情報（県内の広域観光や市内観光、駅周辺の催事など）等を提供する情報システムの導入を図ります。

#### ② 県都の玄関口らしさを多面的に持つ高質な空間の創出

- **【象徴的な見通しの確保】**戦災復興道路である大手町通りや城山公園などの周辺の地域文化資源と駅前空間のつながりを強化するために、駅から大手町通り、城山公園へと抜ける見通し景を可能な限り確保します。

- **【緑の連続性の創出】**城山公園と松山総合公園の緑地を結ぶエコロジカル・ネットワークを形成するために、大手町通りをはじめとする東西街路・街区と連続した緑地を形成します。
- **【伝統素材や地産材の活用】**地場の素材等を適材適所で生かし、長く県都の玄関口としてふさわしい品格を保ちうる空間づくりを行います。
- **【おもてなしの空間づくり】**利便性の高さだけでなく、来街者を迎え入れるためのしつらえなど、利用者の感動や居心地の良さを引き出すための空間づくりを行います。夜間の利用・演出にも配慮します。

### ③ 駅まちの拠点の形成

- **【駅とまちをつなぐ広場の形成】**中心市街地側の東口駅前広場に、市民や観光客等さまざまな人が集まり交流できるまとまった広場空間を設け、駅とまちをつなぎます。
- **【交流拠点・居場所の創出】**イベント広場として活用できる空間や設備を備えつつ、多様な世代が日常的な居場所として利用できる空間をつくります。  
**【自転車・歩行者ネットワークの形成】**自転車や徒歩で訪れる駅まち来訪者のための動線を適切に確保するため、周辺地区から駅への自転車道・歩行者空間ネットワークを形成します。また、駐輪スペースの最適配置を行います。

### ④ 非常時に備えたオープンスペースと情報提供機能の確保

- **【オープンスペースの確保】**非常時に避難場所として、また物資搬入用地として活用可能なオープンスペースを確保します。
- **【情報提供機能の確保】**災害時も人びとに近隣・広域の情報を届ける拠点としての情報提供機能を確保します。

## 4-2-2 周辺街路の整備方針

### ① 駅周辺整備や将来的な交通需要に応える街路

- **【交差点処理のコンパクト化】**駅周辺の円滑な交通流動と交通安全を実現するため、駅前広場から周辺街路への流入・流出動線を整理し、駅周辺の交差点はコンパクト化します。
- **【幅員構成の工夫】**広幅員街路を活かし、車道には必要な付加車線を設置するとともに、自転車走行空間を車道に確保し、歩行者空間と分離します。
- **【次世代モビリティへの対応】**自動運転車等の次世代モビリティに対応した街路空間を形成します。

### ② 駅とまちをつなぐ街路

- **【駅とまちとの接続】**駅まち空間を快適に回遊できる、ユニバーサルデザインに配慮した歩行空間をつくります。
- **【駅前広場等とデザインを統一した街路景観】**素材やストリートファニチャー等で、駅前広場等とデザインを統一することで、駅と周辺地区のつながりを強化し、品格とうるおいある街路景観をつくります。

### ③ エコロジカル・ネットワークの形成

- **【回廊地区(コリドー)としての街路】**城山公園と松山総合公園を結ぶエコロジカル・ネットワークを形成するため、生態系に配慮した連続した植栽帯を形成します。