

1. 松山駅の駅まち空間の考え方

・松山駅前広場等整備基本計画（案）の整備方針

<p><b>1. 駅東西の性格を踏まえた交通結節機能の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東西広場への適切な施設配置</li> <li>バリアフリー・ユニバーサルデザイン</li> <li>車両動線の分離</li> <li>便利で安全な歩行者動線の確保</li> <li>将来的なモビリティ変化への対応</li> <li>サイン・情報システムの導入</li> </ul>	<p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>象徴的な見通しの確保</li> <li>緑の連続性の創出</li> <li>伝統素材や地産材の活用</li> <li>おもてなしの空間づくり</li> </ul>	<p><b>3. 駅まちの拠点の形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅とまちをつなぐ広場の形成</li> <li>交流拠点・居場所の創出</li> <li>自転車・歩行者ネットワークの形成</li> </ul>	<p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>オープンスペースの確保</li> <li>情報提供機能の確保</li> </ul>
---	--	---	---

・松山駅周辺デザインコンセプト

<p><b>駅西口</b></p> <p>■駅西側エリアの特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅近くは、狭小で入り組んだ道路の沿道に、低層の戸建て住宅や中低層の小規模共同住宅が多数立地。</li> <li>松山総合公園が位置し、その西側には津田山、垣生山などの緑が連なり、瀬戸内海へ繋がる。</li> <li>山裾の平坦地に住宅や農地が広がる落ち着いたエリア</li> <li>斎院地区などに、長屋門など古い町並みが残る。</li> </ul> <p>■駅口・駅前機能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一部の交通結節機能（JRバス・タクシー、一般車送迎）</li> <li>西側住宅地の環境空間機能（公園等の溜り等）の一部</li> <li>西側市民、郊外居住者を中心としたアクセス</li> </ul> <p>■基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇「旧村・郊外に向けた、抜けのある大らかな構え</li> <li>◇「郊外の地域資源・素材の利活用による個性化」</li> <li>◇「生活の駅としての、安全で人中心の歩行空間の実現」</li> </ul> <p>※郊外の伝統的な農村文化を表現 注）城下側（東側）のイメージを使わないように配慮。 ※生活空間の一部であることを考慮したヒューマンスケールの駅まち空間を目指す。</p> <p>■素材・空間イメージ（キーワード）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>素材：木（マツ、スギなど）、腰板壁・漆喰など</li> <li>空間：住宅地や近隣公園、街路等と繋がる細やかなアプローチ空間 長屋門、農漁村など、落ち着いた雰囲気のある空間</li> </ul> 	<p><b>駅東口</b></p> <p>■エリアの特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅近くは、宿泊施設や共同住宅等の比較的高層の建物と店舗が混在するほか、アミューズメント施設や市民病院、コミュニティセンターなど、区画の大きな施設が点在立地。奥には商業・業務施設の集積地が広がり、観光地も立地。</li> <li>駅前から直線に延びる大手町通りには、中央に路面電車が走り、城山公園の緑と石鎚山に連なる山並みが遠望される。</li> </ul> <p>■駅口・駅前機能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県都の陸の玄関口（都市の拠点形成の場）</li> <li>多様な交通処理機能（結節、収容）</li> <li>交流機能（待ち合わせ、賑わい）</li> <li>サービス機能（情報提供等）</li> <li>防災機能（活動拠点等）</li> <li>東側市民、来訪者を中心としたアクセス</li> </ul> <p>■基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇「旧城下町・大手町に向けた、風格のある空間づくり」</li> <li>◇「松山城・堀之内に繋がる緑の軸と、県都らしさを体現する地域素材の活用」</li> <li>◇「駅まちの新たな活動空間を広場で結ぶ歩行者ネットワーク」</li> </ul> <p>※松山城関連及び県下全域の優れた県産品等素材を活用 ※大手町通りと繋がる駅まち空間と横軸空間による拠点施設や交通広場との接続による利便性の高い空間づくりを目指す。 注）駅まち空間は、姫路駅と差別化を図る。</p> <p>■素材・空間イメージ（キーワード）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>素材：瓦（天守閣）、石、檜、門、漆喰、水（堀）、土塀、並木（サクラ、イチョウなど）等</li> <li>空間：大手町通り・城山公園に繋がるダイナミックな空間賑わいを予感させる空間</li> </ul> 
---	--

・本提案

基本計画で示された整備方針のキーワードを体現しつつ東西を統合する考え方

「地域のミュージアムとなる駅まち空間」

○景観形成の基本方針

・景観形成、エコロジカル・ネットワークの基軸となる東西の都市軸

松山駅は東西に延びる大手町通りによって松山城のお堀へ抜ける軸線を持っています。さらに高架事業が契機となって東西の軸は松山駅西口南江戸線を通して松山総合公園まで延びることになります。駅まち空間の景観形成は東西をつなぐ軸を活かすことが重要となります。

「松山駅前広場等整備基本計画（案）」で示される整備方針のとおり、松山城および城山公園と松山総合公園のみどりをつなぐことで、みどりと水のエコロジカル・ネットワークからみたグリーンインフラとしての東西軸をの強化を図ります。中央に位置する駅前広場は東西軸の中心に位置し、グリーンインフラの中心として機能します。

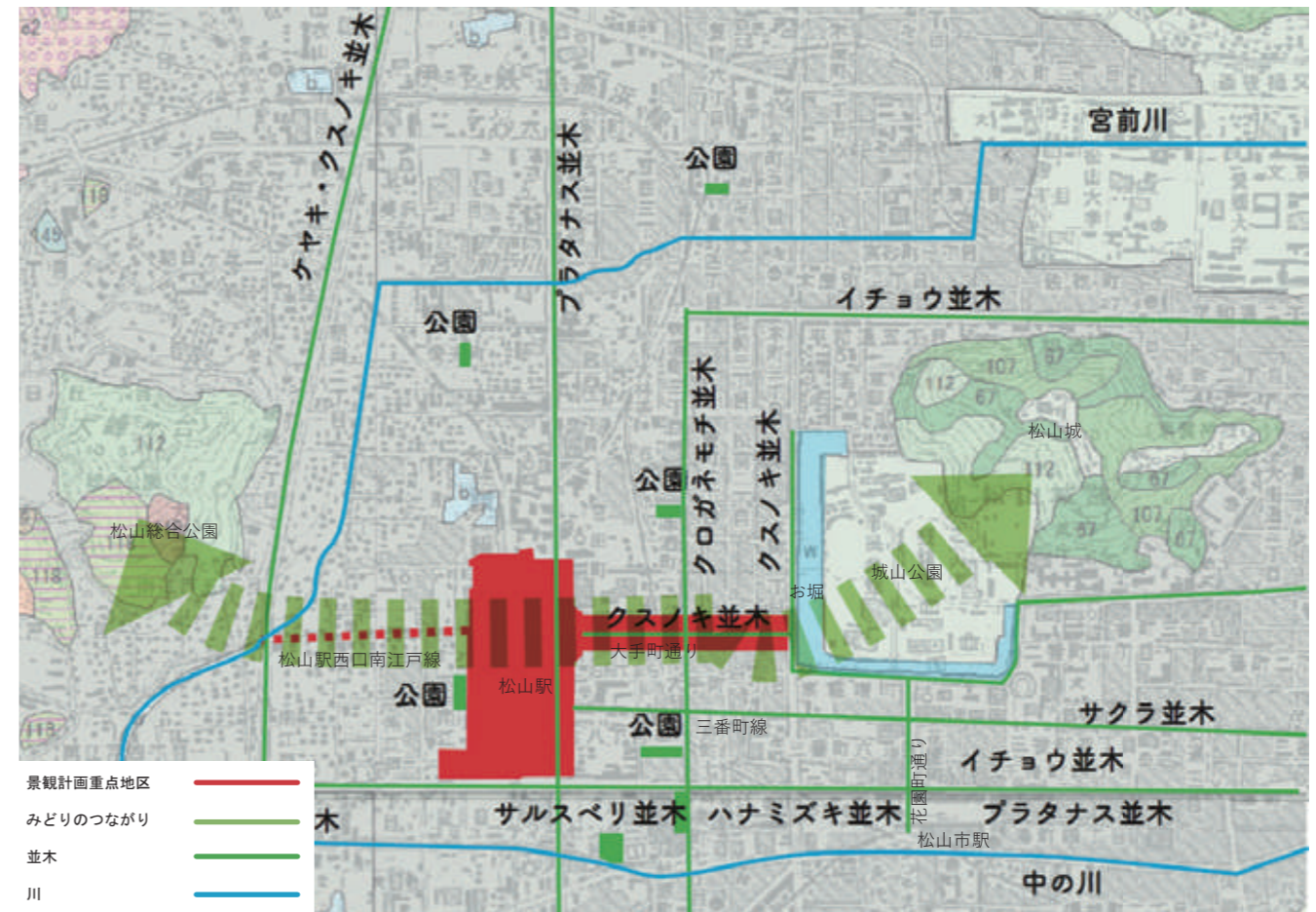


図 1-1 広域でみた松山駅周辺のグリーンインフラ  
出典：環境省生物多様性センターによる植生図をもとに編集

2. デザインの方針

○「樹木とベンチなどの集まり（ルーム）」で落ち着いた滞留空間をつくる

・ 樹木とベンチなどを集める

まず始めに、樹木とベンチなどを集めることで滞留空間をつくることを考えます。滞留空間は駅前広場と街路の両方に計画します。樹木とベンチなどを組み合わせることで市民や観光客のさまざまな活動を受け止めます。例えば、散歩の休憩場所、交流の場、緑による憩いの提供、公共交通の待合い、テイクアウトして外で気軽に食事を楽しめるといった使われ方を想定しています。

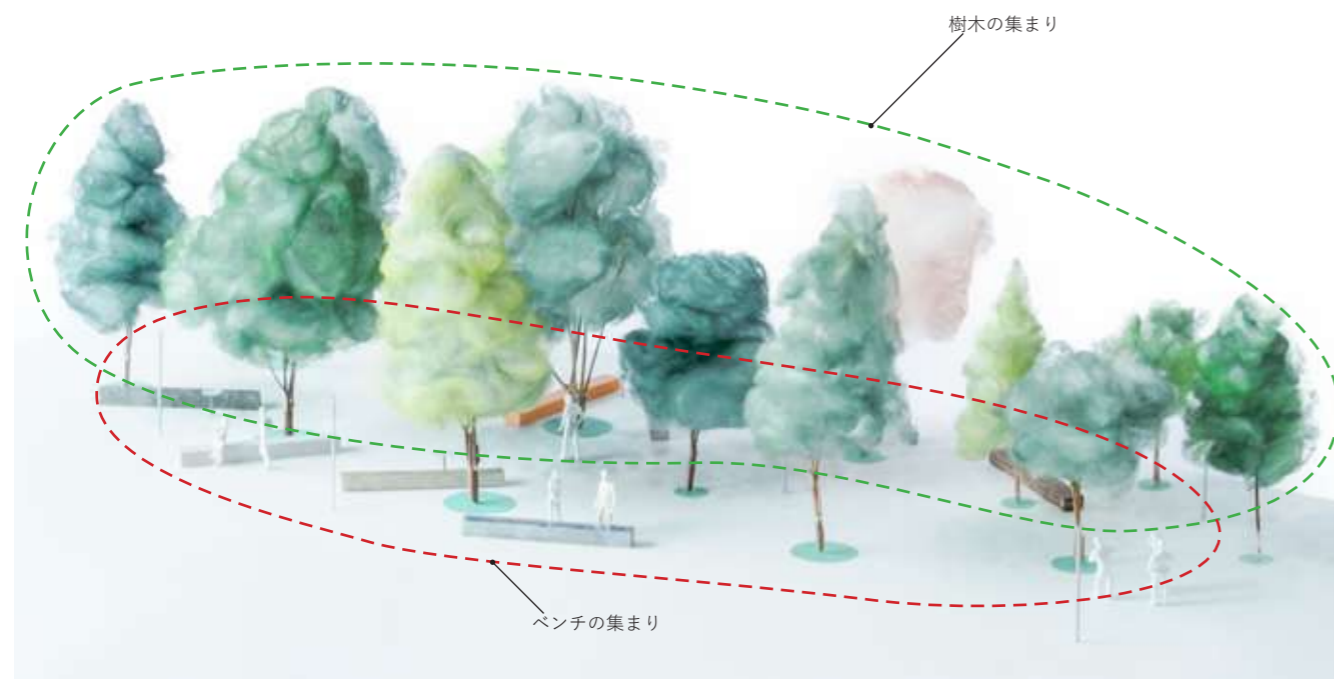


図 2-1 広場の滞留空間のイメージ

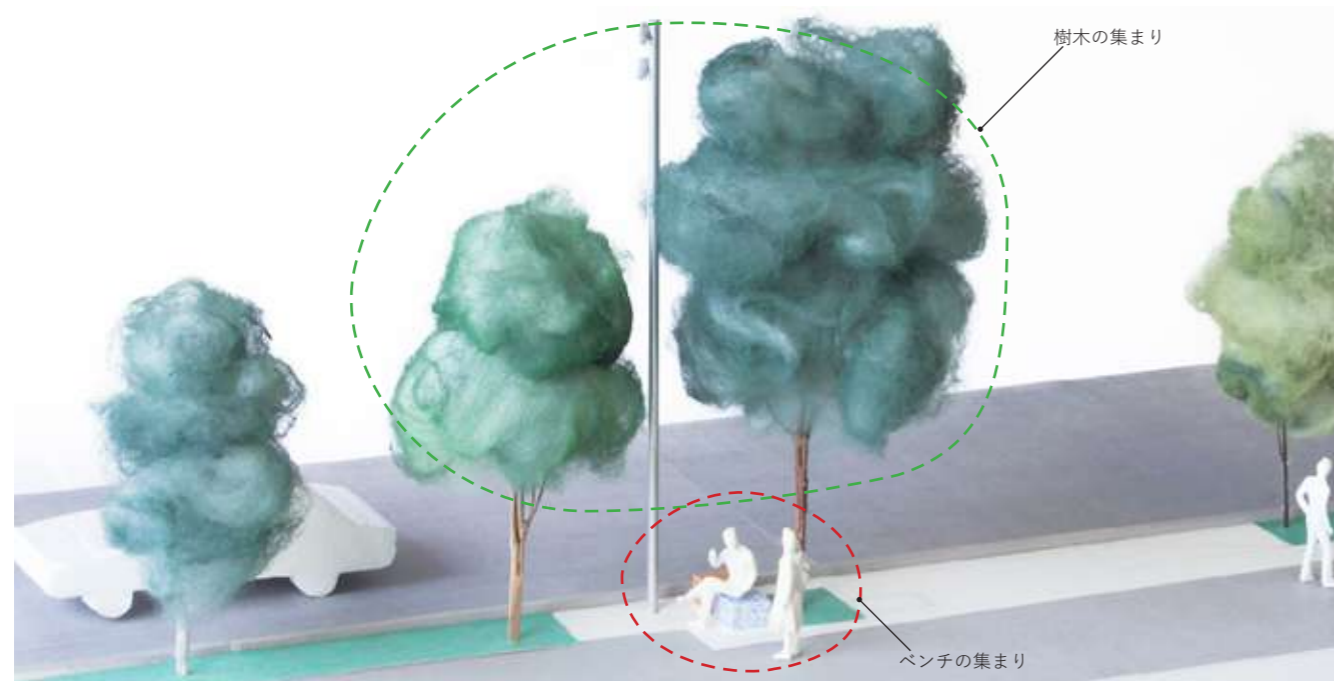


図 2-2 まちの滞留空間のイメージ

○ウォーカブルな駅まち空間をつくる

・ 滞留空間をウォーカブルな距離で散りばめる

「樹木とベンチなどの集まり（ルーム）」としての滞留空間を本計画では駅前広場と街路の両方に50m程度を目安に設ける方針とし、滞留空間同士がウォーカブルにつながる計画とします。そうすることで、休憩を取りながら無理なく歩くことができ、また人の賑わいが連続することで景観も良好なものとなり、松山市が推進するウォーカブルなまちづくりを実現します。

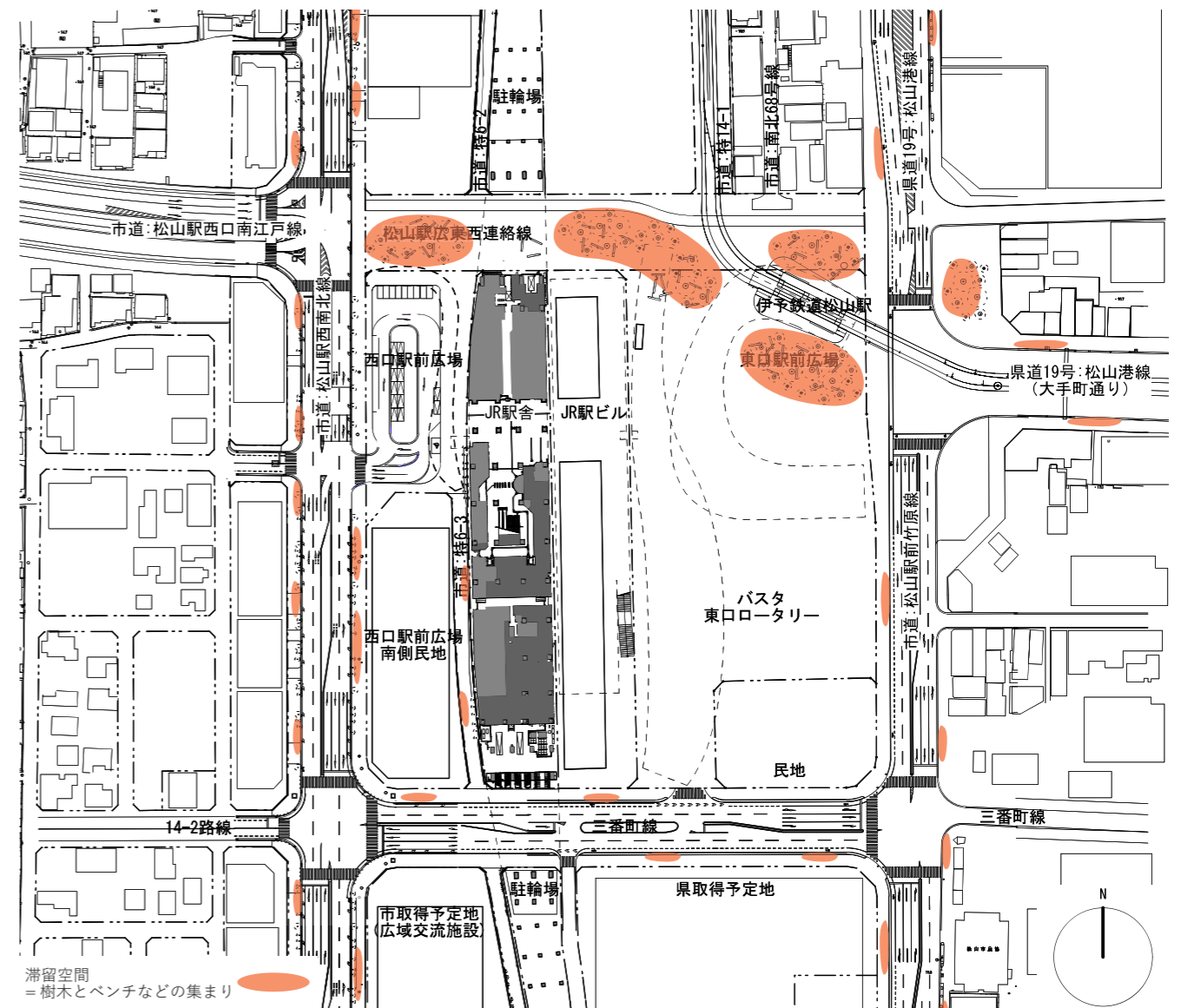


図 2-3 ウォーカブルにつながる滞留空間

・テーマ毎に集まりをつくることで全体として「地域のミュージアム」になる

「樹木とベンチなどの集まり（ルーム）」は滞留空間であると同時に松山、愛媛に関する学びや気づきにつながるテーマを設けて計画します。例えば、「松山城」というテーマであれば、松山城で使用されている素材である菊間瓦、石、木材を用いたベンチを配置します。それぞれの滞留空間に異なるテーマを設定することで駅前広場と街路全体を巡りながら楽しめることを目指します。そうすることで、「地域のミュージアムとなる駅まち空間」と呼べるエリアになります。

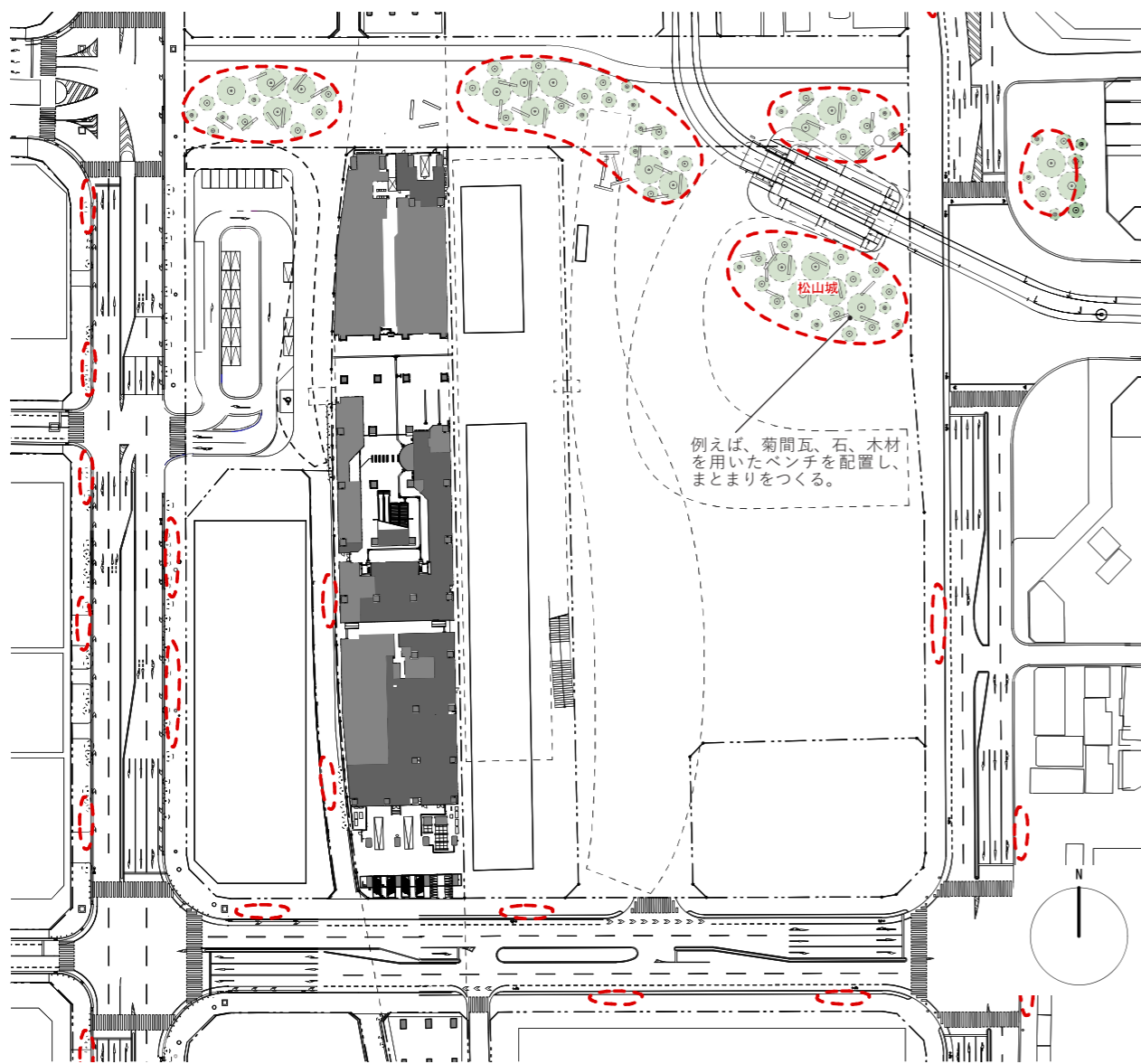


図 2-4 テーマ毎のまとまり

・樹木とベンチの具体的な素材

樹木とベンチの具体的な素材は、松山、愛媛にゆかりのある素材を用います。素材のなかには現在も生産、使用されているものもあれば、いまは使用されていない歴史的なものもあります。歴史的な素材は、道後温泉（日本最古）、松山城（安土桃山～江戸）正岡子規・坊ちゃん（明治）、萬翠荘（大正）、愛媛県庁本館（昭和初期）など、多様なスタイルの建築が街のなかに残り、歴史的な都市でありながら、どこかひとつの時代にしぼりこむことができない多様性を持つ松山の街の魅力を伝えるものになります。松山、愛媛に関わりの深い材料や伝統技術、文化に根ざした素材を用いることで、県都の玄関口にふさわしい品格を保ちうる空間づくりを行います。

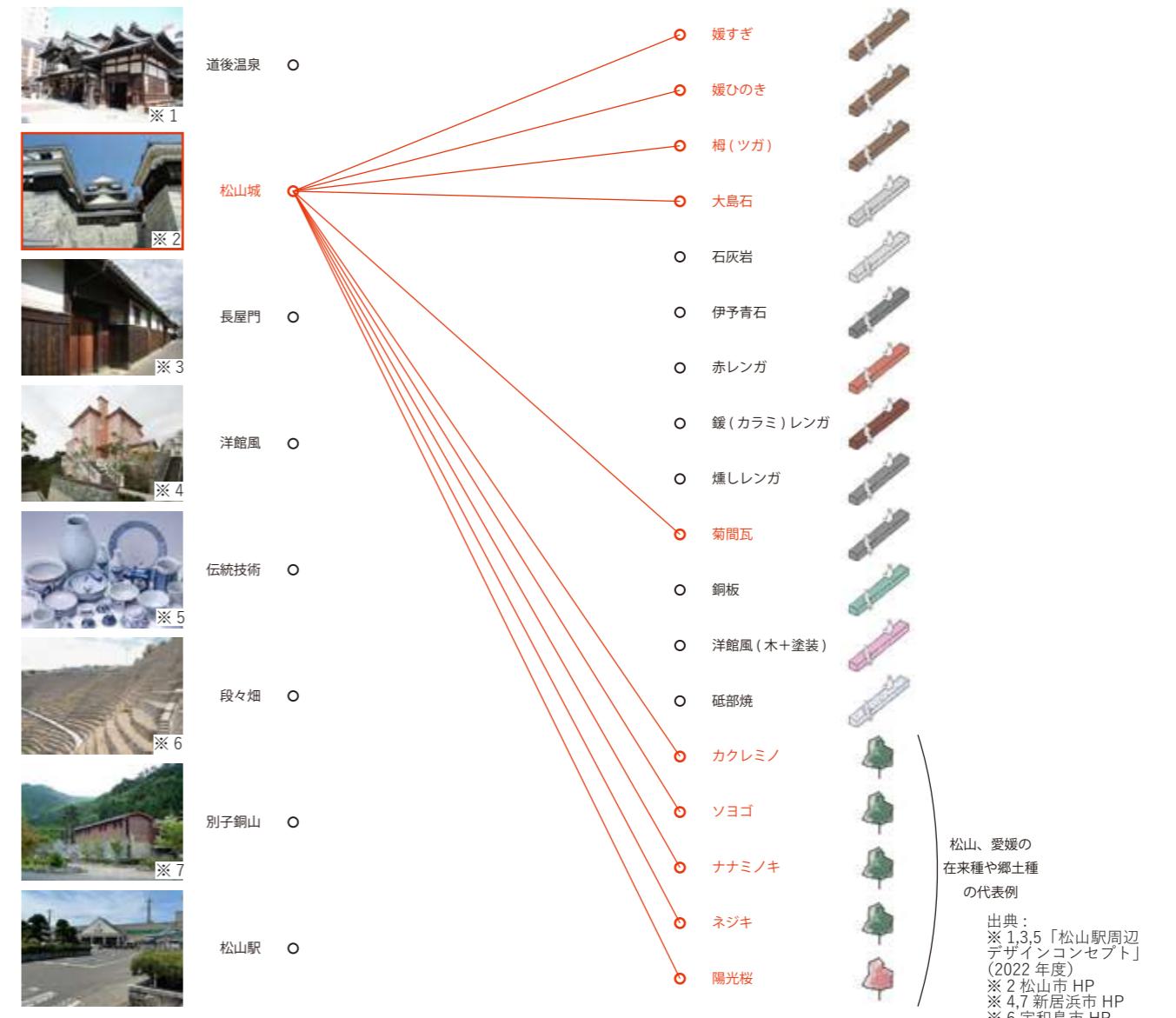


図 2-5 ベンチの具体的な素材

・バスタや周辺開発へ展開可能なコンセプト

「地域のミュージアム」というコンセプトを駅前広場や街路だけでなく、今後、整備予定のバスタやその他の周辺施設の整備にも展開することで、駅まち空間全体の統一感を生み出し、愛媛や松山を感じさせる空間になります。

### 3. 滞留空間をつくるベンチなどの具体的な機能の例

#### ・基本的な形状

ベンチなどの要素は形状を統一することで、機能の違いや使用されている素材の違いが際立ちます。俳句の短冊をイメージして、下図のような短冊形状を基本形状として提案します。

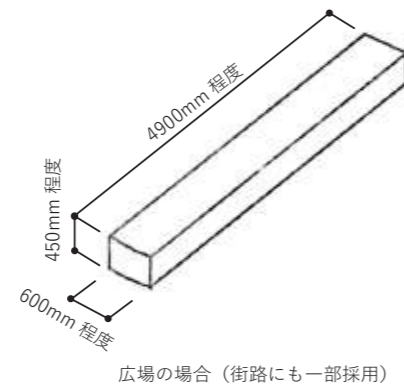


図3-1 基本形状のサイズ

#### ・機能に合わせていくつかの種類を持つ

短冊形状のオブジェクトは、滞留空間内に2～20基程度のまとまった数で配置します。また、その機能に基づき複数の種類に分けられ、単に座るためのベンチとしてだけでなく、憩いを提供したり、広場の快適な利用をサポートしたり、一つの形状で、複数の機能を持つものになります。具体的な機能の例は以下のとおりです。

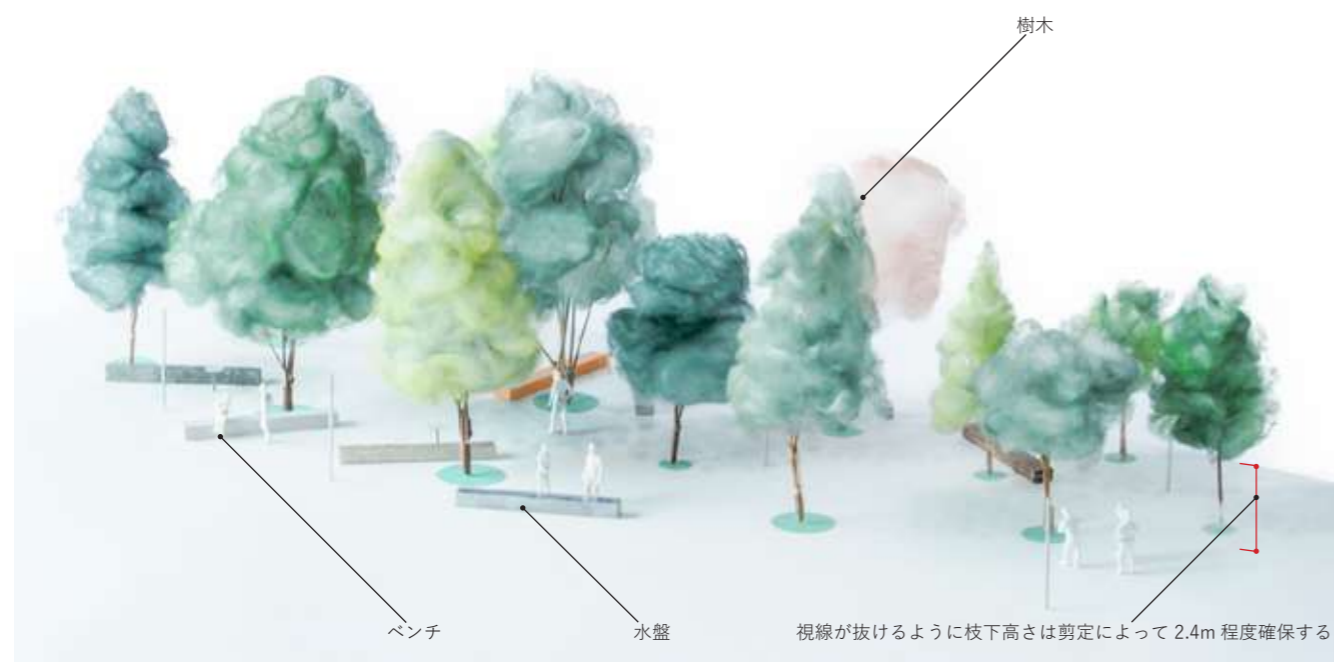


図3-2 ベンチと水盤を配置する場合の滞留空間のイメージ

#### ・短冊ベンチ

多様なかたちで利用できるベンチとテーブルを計画します。細長い形状は知らない人同士が隣り合っても、数人で座ってもゆったりと利用できます。



図3-3 短冊ベンチの平面イメージ

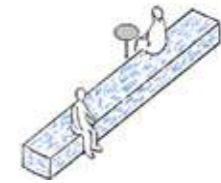


図3-4 短冊ベンチの計画イメージ

#### ・足湯

道後温泉を擁する松山市では温泉が代名詞のひとつと言え、観光資源としても魅力的です。また、バスタの整備が見込まれる松山駅は、今後、長距離移動を経て到着する利用者も多くなります。そこで、観光客の利用を想定した足湯の整備を提案します。温泉を気軽に楽しめる足湯を整備することで、駅やバスターミナルでの待ち時間を利用して旅の疲れを癒す観光客に地域の魅力を発信し、訪れた人々の旅の思い出を彩るような、心も身体も温まるおもてなしの実現につながります。さらに、観光客だけでなく地域の住民にとっても、車いす利用者などを含む全ての人を使いやすい足湯にすることで、日々の散歩や休日のひとときの立ち寄り場所になるなど、健康の増進や地域交流の促進にもつながります。



図3-5 鹿児島空港の足湯「おやっとさあ」  
出典：鹿児島空港 HP

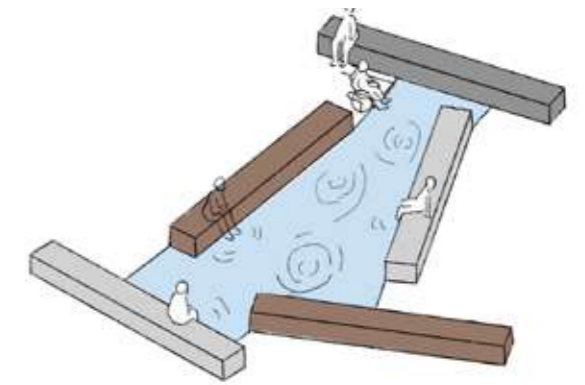


図3-6 短冊ベンチを使った足湯の平面イメージ

#### ・水飲み場

マイボトルを携帯する人が増えている環境意識の高まりや、感染症予防の観点から踏まえ、水を汲んで飲んだり、手を洗ったりできる水飲み場の設置を提案します。

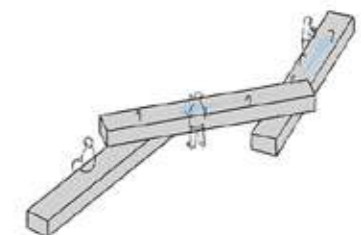


図3-7 水飲み場の計画イメージ

#### ・水盤

流水を備えた水盤は、清涼感を提供します。また、愛媛県に面する瀬戸内海や松山城のお堀を思い起こさせ、地域の象徴的な景観に親しみを感じさせるデザインを目指します。



図3-8 水盤の計画イメージ

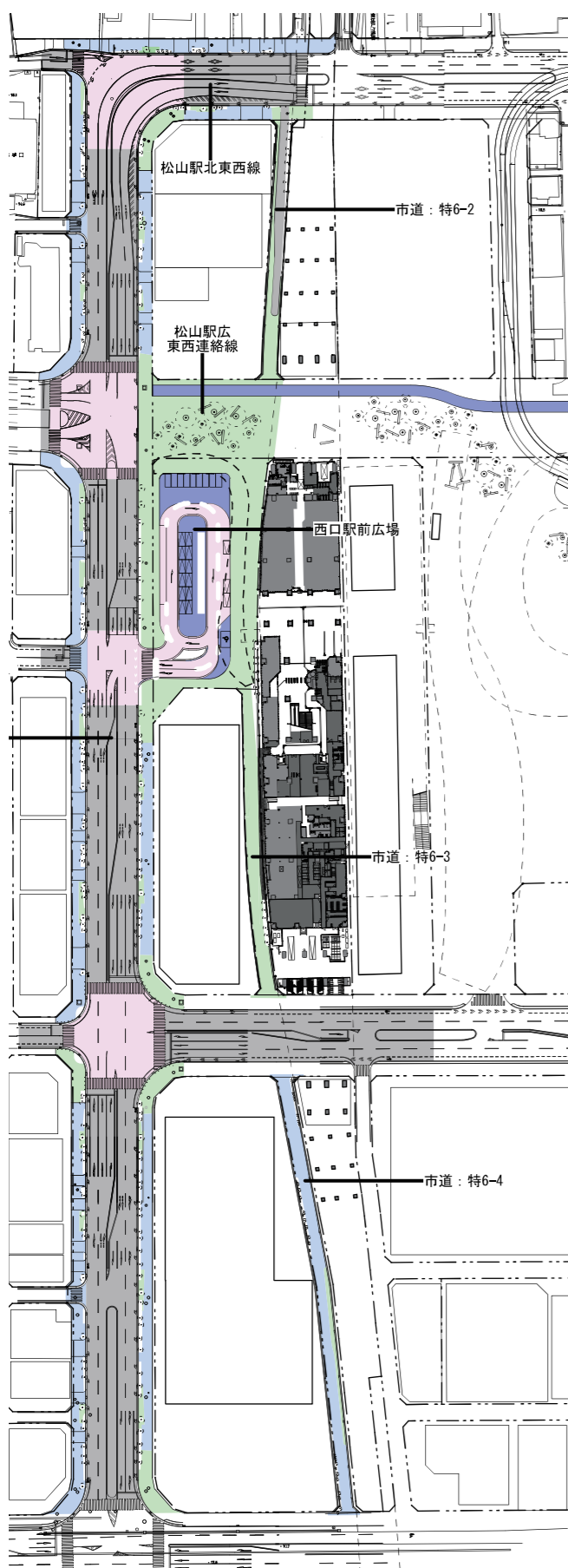


図3-9 舗装種類毎の塗分け平面図 S=1:2500

※使用する素材や仕上げ方法は設計中のものです。今後の検討や関係者との協議により変更することがあります。

凡例

<p>■舗装材1 種類: インターロッキングブ ロック 色味: 明度の高い無彩色 素材: 地域の素材の使用を想 定。写真は骨材に砥部 焼を使用したもの</p>	<p>事例: 洋光台駅前広場</p>
<p>■舗装材2 種類: インターロッキングブ ロック 色味: 舗装材1よりやや明度 の低い無彩色 素材: 砥部焼の骨材など地元 産材の利用を検討する</p>	
<p>■舗装材3 種類: 半たわみ舗装</p>	
<p>■舗装材4 種類: インターロッキングブ ロック 素材: 地域の素材の使用を想 定。写真は青石を使用 したもの</p>	
<p>■舗装材5 種類: アスファルト舗装 素材: 一般的なアスファルト 舗装</p>	

明 ↑  
明度  
↓ 暗

○その他の素材

・基本方針

駅前広場と街路には樹木とベンチ以外に舗装や屋根、照明柱やポラードなどの工作物が計画されます。これらの工作物は快適で安全な駅前広場とするために必要なものですがあまり目立たせたくないため黒子のような存在です。しかし景観上は重要な要素であるため落ち着いた色味のグレーでまとめ、仕上げも質感のあるものを選定する計画とします。特にスチールを基材とする工作物に関しては可能な限りリン酸処理仕上げとし耐候性を確保しつつ落ち着いたグレーとなる計画とします。

・舗装

駅前広場は、ベンチなどの松山、愛媛にゆかりのある素材を引き立たせるために舗装（舗装材1）は展示空間の白い壁を参照して明るい無彩色の舗装材とします。街路については歩道の基本舗装材は骨材に青石を使ったインターロッキングブロック（舗装材4）、街路の滞留空間は広場と同様にベンチの素材を引き立てるために舗装材1とします。車道部分について景観上重要で、タイヤが舗装面を捻る交差点部分は半たわみ舗装（舗装材3）、それ以外の一般部はアスファルト舗装とします。

・屋根葺き材

松山の景観を形成する重要な要素として松山城をはじめとした建築物の屋根に使用されているいぶし銀の菊間瓦があります。菊間瓦に似た風合いを持つ素材として、時間が経つにつれ落ち着いた色合いに変化し、耐久性も高い素材である亜鉛合金板を使用すること検討します。また、動線に沿わせたカーブする屋根形状に追従させることを考慮し屋根材の葺き方は縦ハゼ葺きを想定しています。



図3-10 リン酸処理仕上げ参考イメージ



図3-11 展示室の白い壁

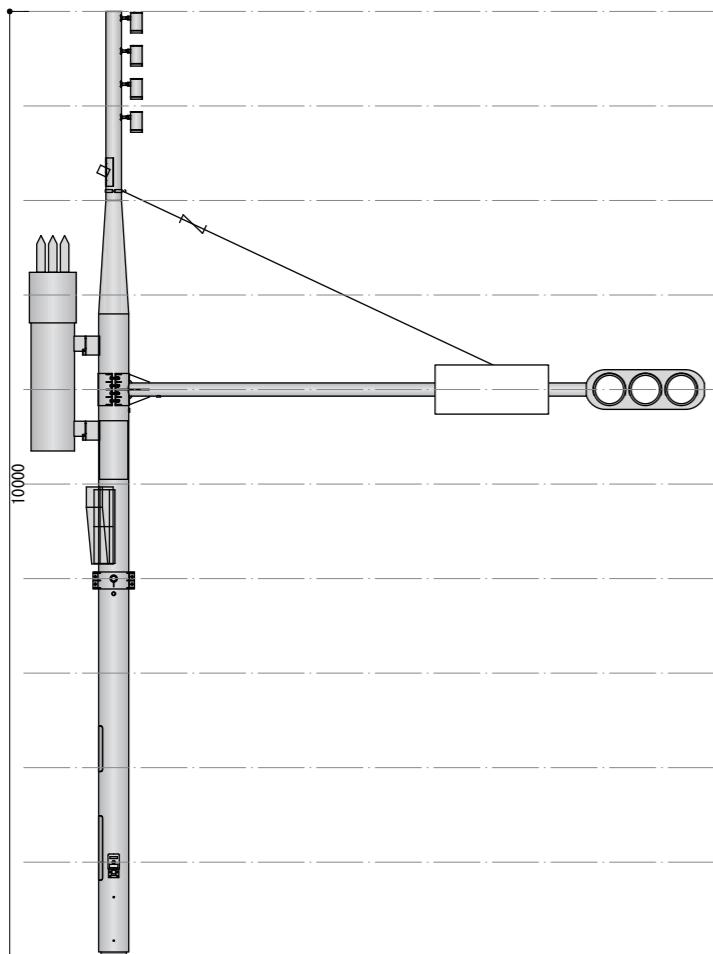
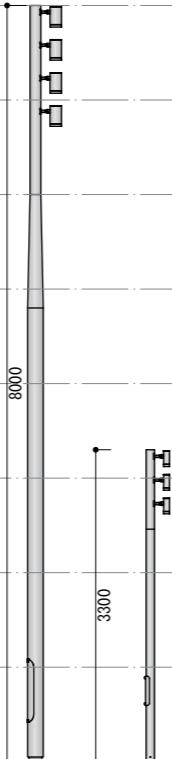


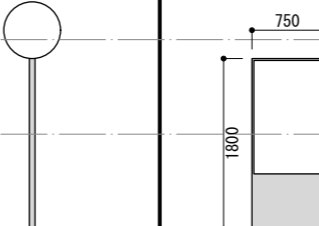
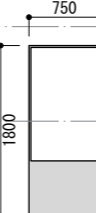












図3-12 青石の骨材



図3-13 亜鉛合金板を用いた縦ハゼ葺きの事例  
出典：新皇商事 HP©SHINSEISHOJI CO.,LTD.

・ 工作物リスト

	多目的柱	照明柱	演出照明	架線柱	各種標識柱	サイン	地上機各種盤	防護柵	ポラード
立面図									
仕上げ	リン酸処理	リン酸処理	グレー焼付塗装	リン酸処理	グレー焼付塗装	グレー（リン酸処理or焼付塗装）	グレー焼付塗装	リン酸処理	リン酸処理
広場	/	●	/	●	●	●	●	/	●
街路	●	●	●	●	●	/	●	●	●
計画方針	信号、標識、トランス等の支持部は必要強度に応じて円柱の太さを決定し、上部のスポットライトの設置部分は必要強度が小さいため軽やかに見えるよう柱径を絞る設計とする。スポットライトは照らす方向を調整できるように照明柱の位置を比較的柔軟に決められる。信号柱などの他の柱と共架しやすく、本数を削減できる。	ポールにスポットライトを設置し照らす方向や角度を調整できる計画とする。	植栽帯の中に配置し主に足元を照らす。	路面電車の架線を支持する。	柱および標識の裏面をグレーとし景観に配慮する。	表記内容を問わず形状を一種類に統一する計画。グレーとし景観に配慮する。	グレーとし景観に配慮する。	シンプルな円柱とし横断防止のためにチェーンを設ける。	シンプルな円柱形状で計画する。
参考事例	花園町通りの多目的柱 	熊本駅照明柱（形状のみ参照） 	参考製品写真 		花園町通りの標識 	熊本駅のサイン 	花園町通りの盤 	真岡市新庁舎のポラード+チェーン 	真岡市新庁舎のポラード 
共通点	標識、信号、照明が一体となった多目的柱で照明が付く頂部は径を絞る点	ポールに対してスポットライトを設置する点	照明柱と同様にポールにスポットライトが付く点		標識柱と裏面をグレーとし景観に配慮する点	サインの形状をひとつの形状に統一する点	景観に配慮し他の工作物と同様のグレーとする点	円柱形状にチェーンを取付け、リン酸処理仕上げとする点	円柱形状でリン酸処理仕上げとする点

※使用する素材や仕上げ方法は設計中のものです。今後の検討や関係者との協議により変更することがあります。

表1 工作物リスト