

4. 松山駅周辺整備の進捗状況

- 令和6年の秋に、高架に切り替えられ新駅舎が開業される予定 ……①
- 高架切替後、現在線等(駅舎やレール)を撤去 ……②
- 鉄道高架の工事の進捗や完了に合わせ、西口の駅前広場や道路の工事を実施 ……③
- 現在線等撤去後、東口駅前広場や東西を結ぶ道路の工事 ……④

年度	R5	R6	R7	R8	R9～
鉄道高架事業					
鉄道高架	工事	高架切替			
現在線撤去		現駅舎・レール等撤去			
土地区画整理事業					
西口駅前広場	基本設計	詳細設計	工事		
松山駅西南北線	基本設計	詳細設計			
東口駅前広場		基本設計	詳細設計	工事	工事
松山駅北東西線	基本設計	詳細設計			
松山駅広東西連絡線	基本設計	詳細設計	工事		
軌道移設	基本設計	詳細設計	認可等手続き		工事
バスタ	整備方針	事業計画	事業計画・事業者公募・設計・工事		
交流拠点整備		基本計画等	事業者公募・設計・工事		

表2 駅周辺整備のスケジュール

※ スケジュールは今後の工事進捗や予算配分などにより変更することがあります。

○対象範囲
・西口側の計画について

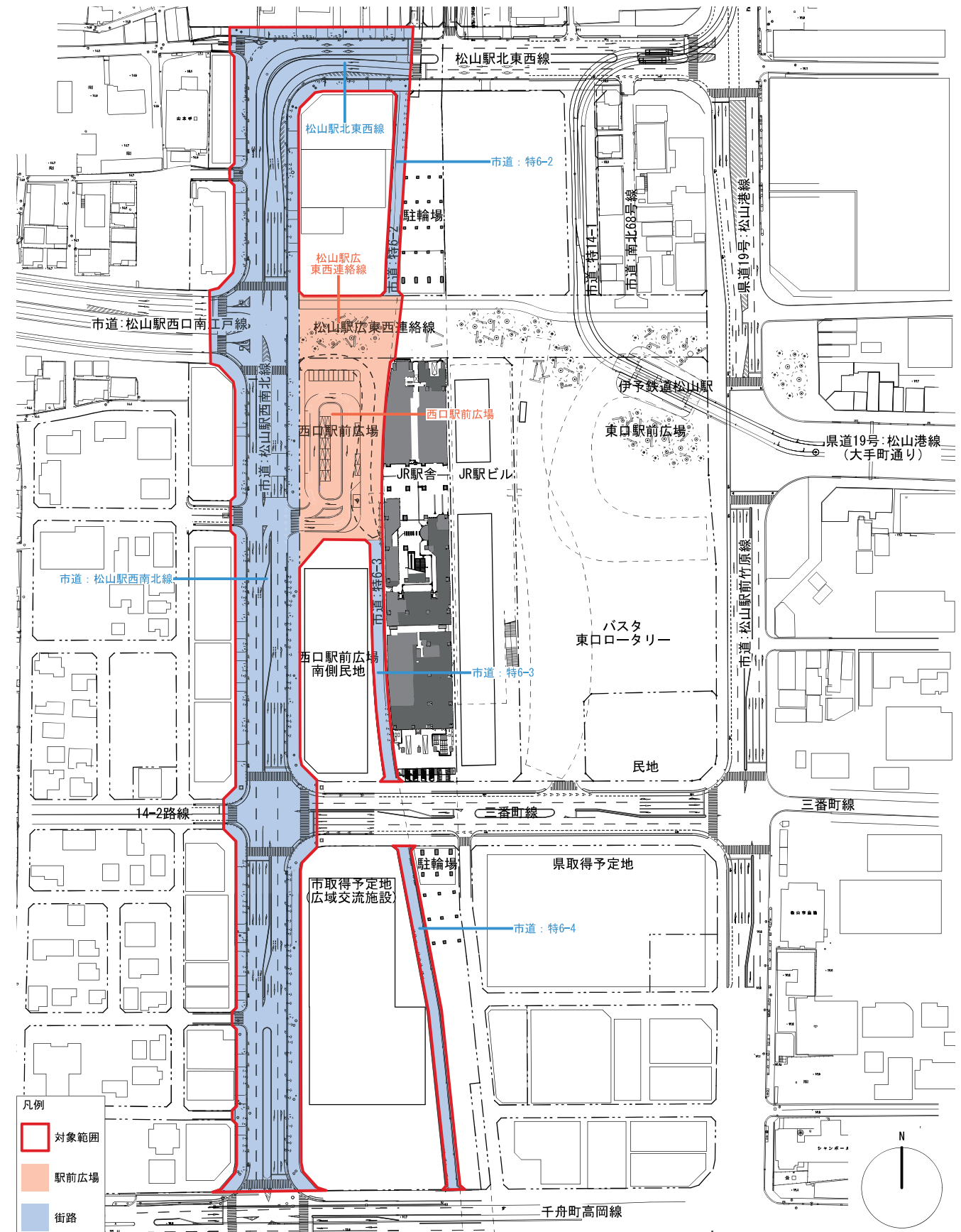


図 4-1 対象範囲図

5. 西口駅前広場の計画

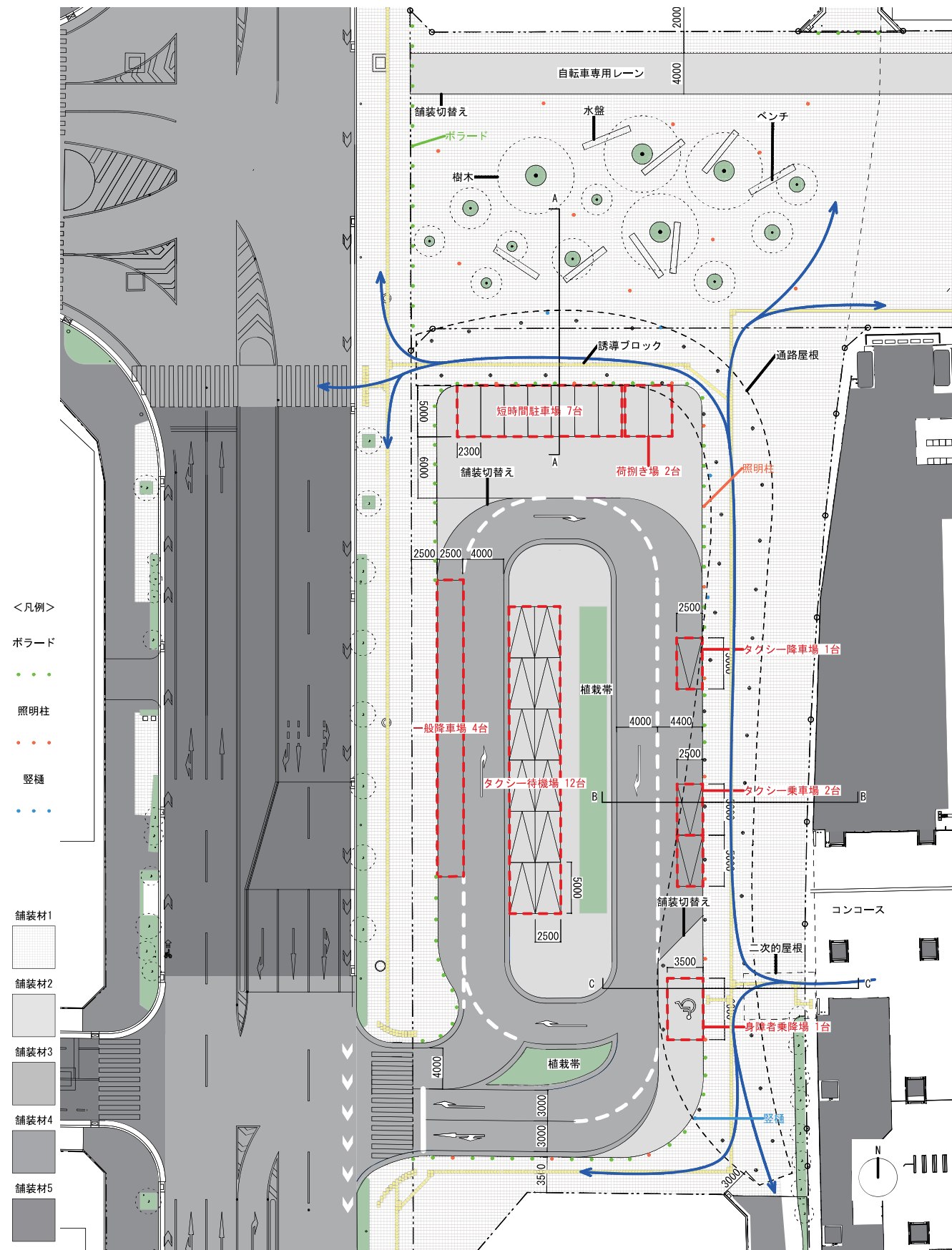


図 5-1 平面図 S=1:500

※図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。

○ロータリーの計画

・交通容量

- 身障者乗降場 1 台
- 一般降車場 4 台
- タクシー乗車場 2 台、降車場 1 台、タクシー待機場 12 台
- 短時間駐車場 7 台、荷捌き場 2 台

○屋根の計画

・平面計画

屋根は身障者乗降場部分をすべて覆うように計画し、タクシーの乗車、降車場については乗降側を一部覆う計画とします。北と南への歩行者動線に沿って緩やかにカーブする形状で街と接続し「基本計画」に示されている便利で安全な歩行者動線を確保します。カーブする屋根は駅舎の底のような存在となり、松山駅周辺デザインコンセプトのとおり、抜けのある大らかな構えとします。

・断面計画

以下の断面図は広場部分 (A 断面図)、タクシー乗車場部分 (B 断面図)、身障者乗降場部分 (C 断面図) における断面計画を示しています。

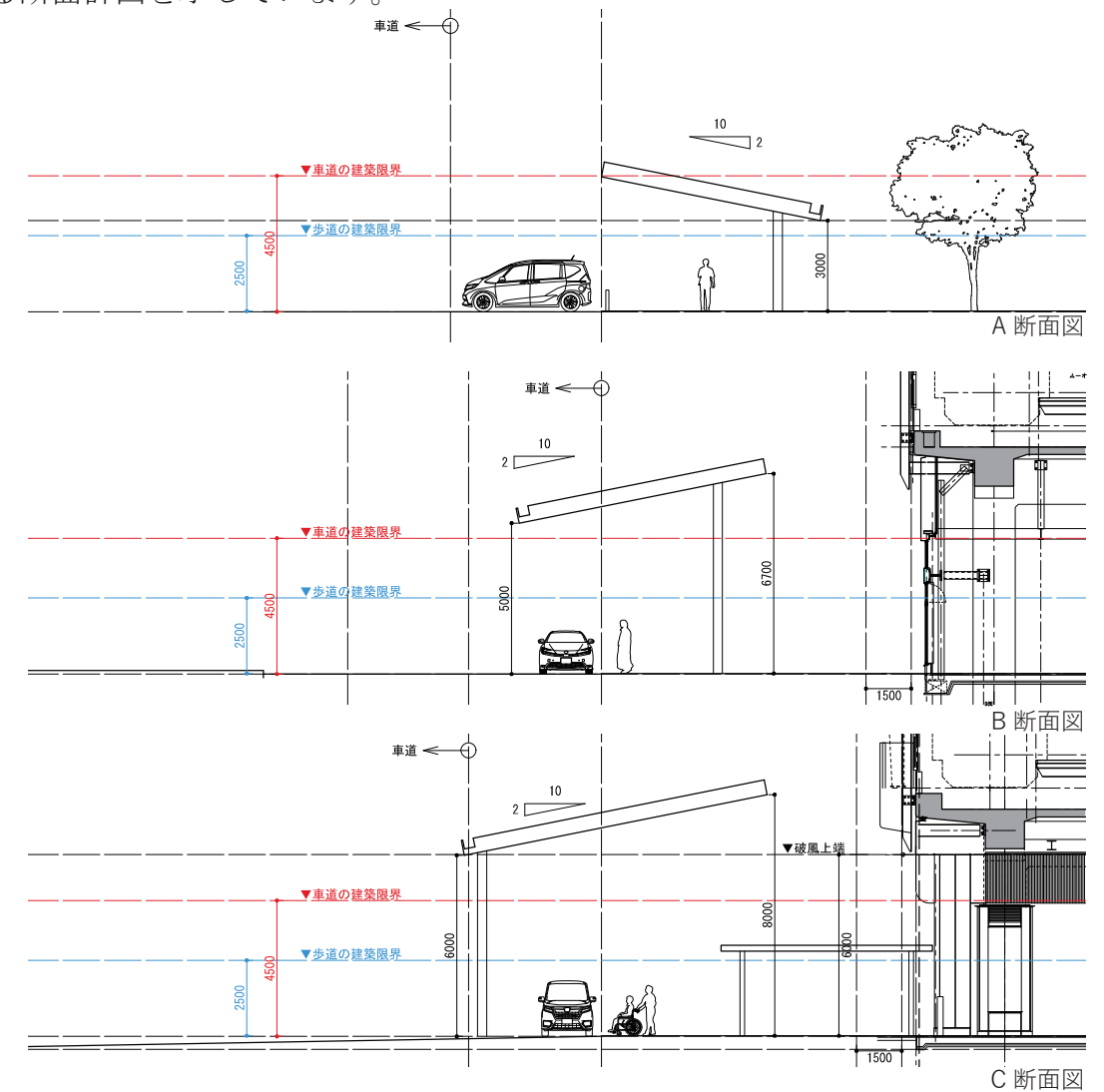
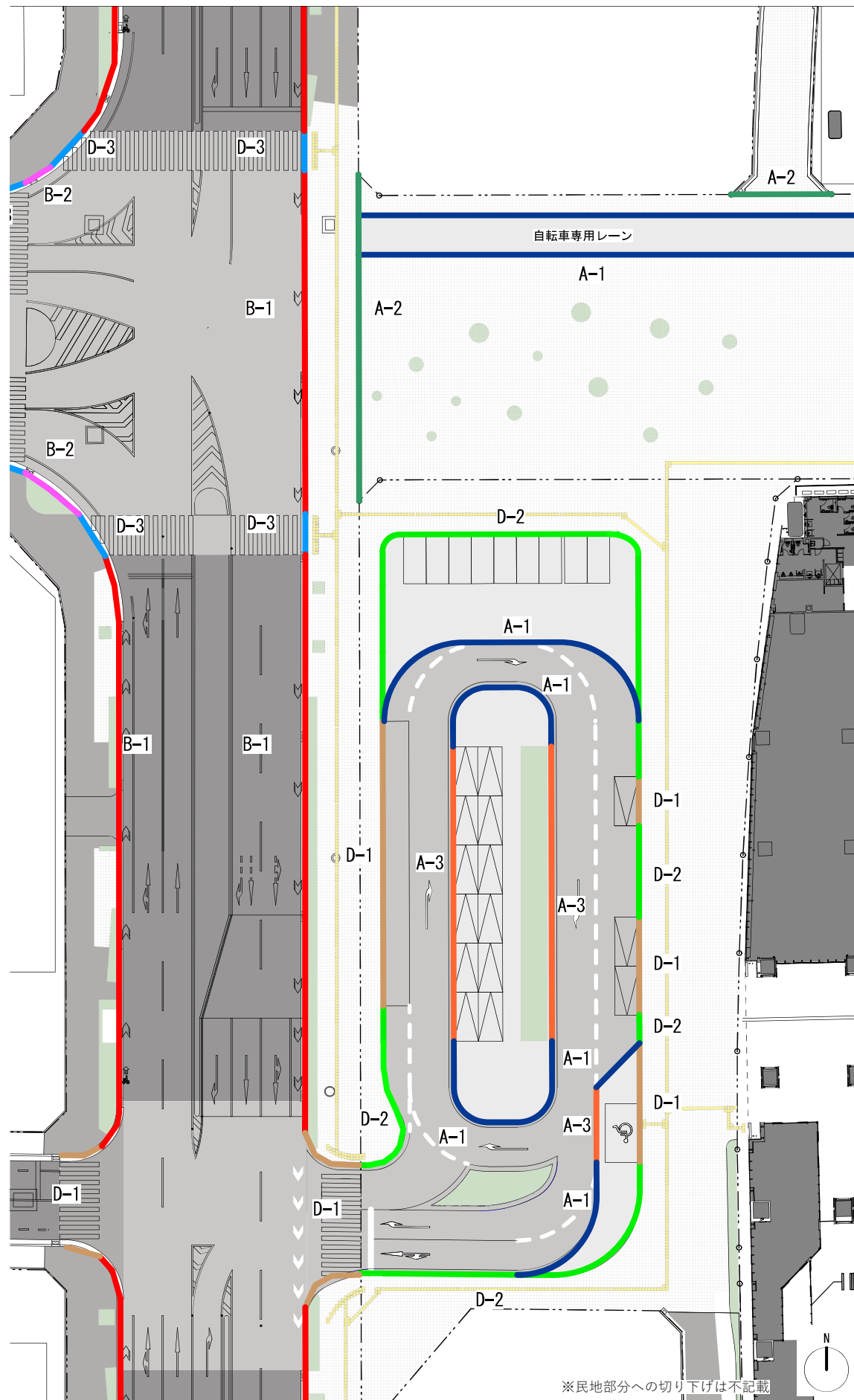


図 5-2 屋根の断面図 S=1:250

○歩車道境界の処理について

・計画の考え方

「道路移動等円滑化基準」第八条より歩道等（縁石を除く。）の車道等に対する高さは5cmとして計画を行います。また同第九条より横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より2cm高い計画とします。車両の逸脱リスクが高く、歩行者にとって危険性がある交差点などの箇所には、耐衝撃性に優れたH型ボラードを設置することで安全を確保します。



※民地部分への切り下げは不記載
図 5-3 段差処理塗分け図 S=1:500

境界部の段差	横断防止柵・ボラード	断面
A-1 フラット	なし	舗装切替え 広場・歩道側
A-2 フラット	H型ボラード(耐衝撃性)	ボラード 広場・歩道側 700
A-3 フラット(縁石あり)	なし	広場・歩道側 150 150
B-1 セミフラット(縁石あり)	なし	広場・歩道側 100 150
B-2 セミフラット(縁石あり)	H型ボラード(耐衝撃性)+チェーン	反射テープ チェーン ボラード 広場・歩道側 700 750 150
B-3 セミフラット(縁石あり)	H型ボラード(耐衝撃性)	ボラード 広場・歩道側 750 150
D-1 切り下げ	なし	広場・歩道側 75
D-2 切り下げ	N型ボラード(進入抑制)	ボラード 広場・歩道側 700 20
D-3 切り下げ	H型ボラード(耐衝撃性)	ボラード 広場・歩道側 700

表 3 段差処理整理表

※図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。

○模型写真

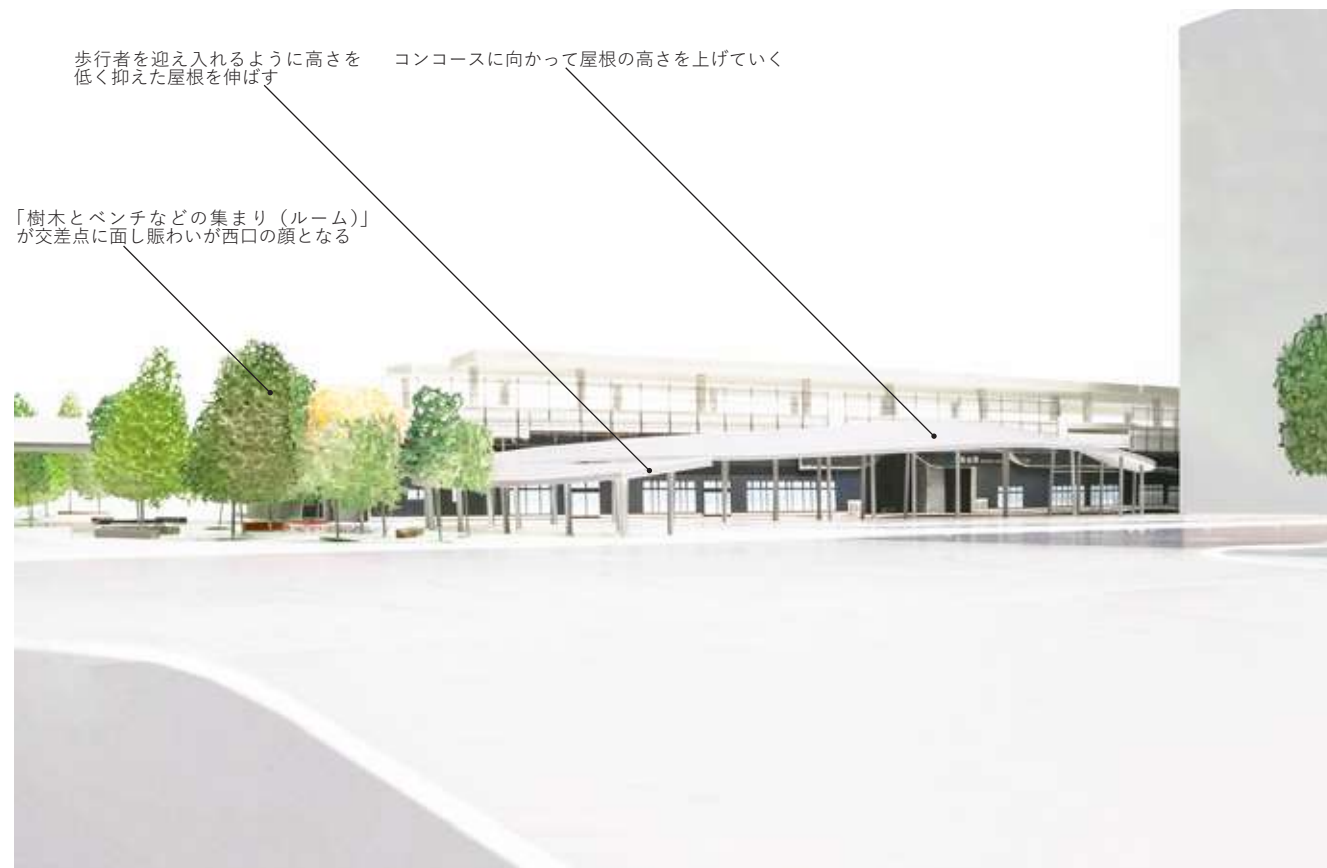


図 5-4 松山駅西口南江戸線との交差点からアイレベルの見え方



図 5-5 西口駅前広場、北西からの俯瞰

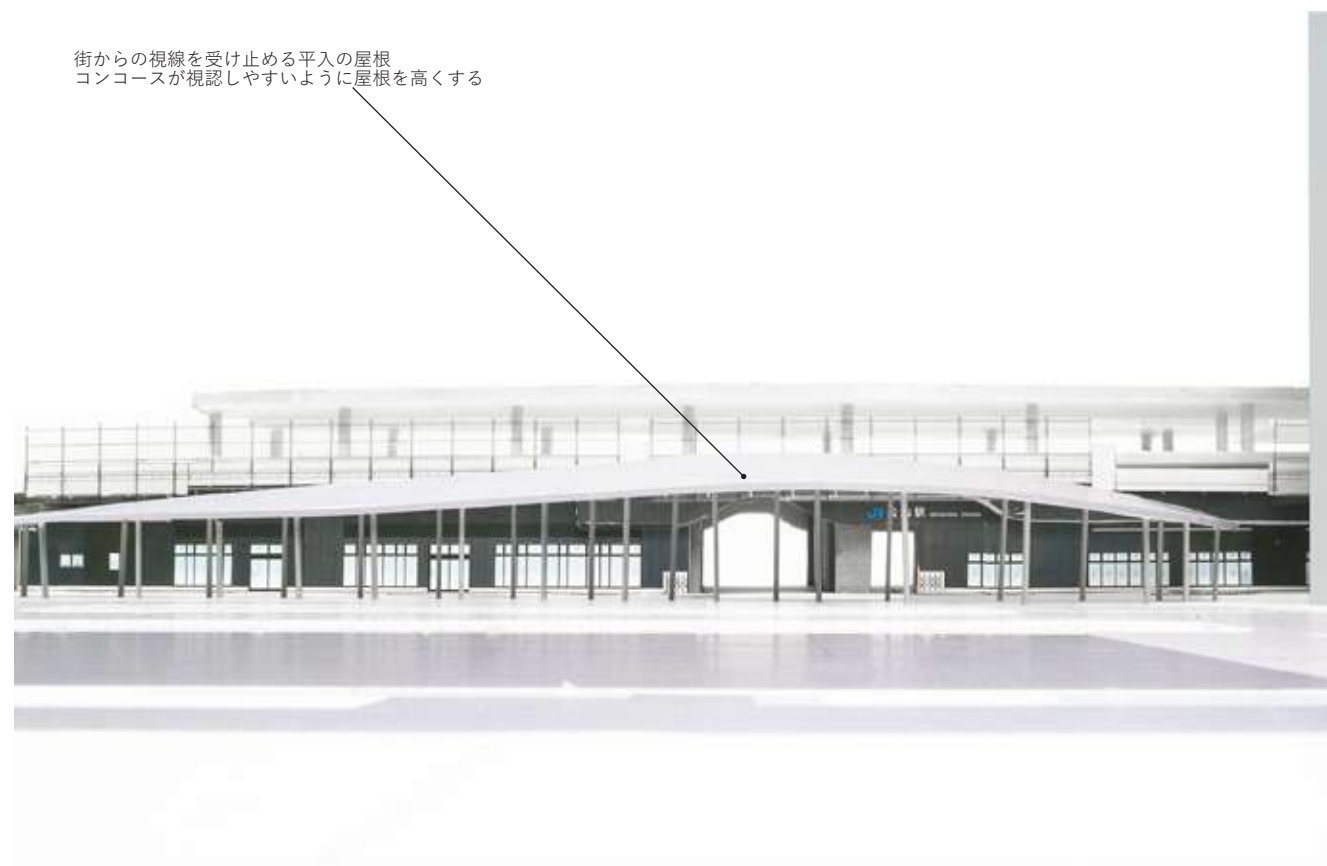


図 5-6 西口駅前広場、西からアイレベルでの見え方

※模型は設計のイメージを可視化したものです。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。



図 5-7 西口駅前広場、西からの俯瞰

6. 街路の計画について

○計画方針

・全体の考え方

- 1) 駅前広場と連動したコンセプトをもつ滞留空間を歩道空間でも展開させて駅周辺で一体のまちづくりを行う
 - 2) 滞留空間には駅前広場と同様に様々な材料を使ったベンチやスツールを設置する。また滞留空間は動線空間と舗装を変えて区分し、滞留・交流しやすい空間とする。
 - 3) 動線空間の舗装材はインターロッキングとし、滞留空間もインターロッキングとするが、広場の舗装材と共通した舗装材とする。
 - 4) 駅に近い側の歩道と駅から遠い側の歩道とで土地利用が異なってくると考えられるため（近い側は商業・高層、遠い側は住宅・低層）、歩道照明柱や樹木、植栽帯間隔を変える。
- ・駅に近い側は照明柱は 8 m
 - ・駅に近い側は照明柱は 3.3m
- 5) 植栽は、在来種・郷土種を基本として、1種類の並木とせず高さの異なる複数の樹種で構成することで歩いて空間に変化がでるようにする。

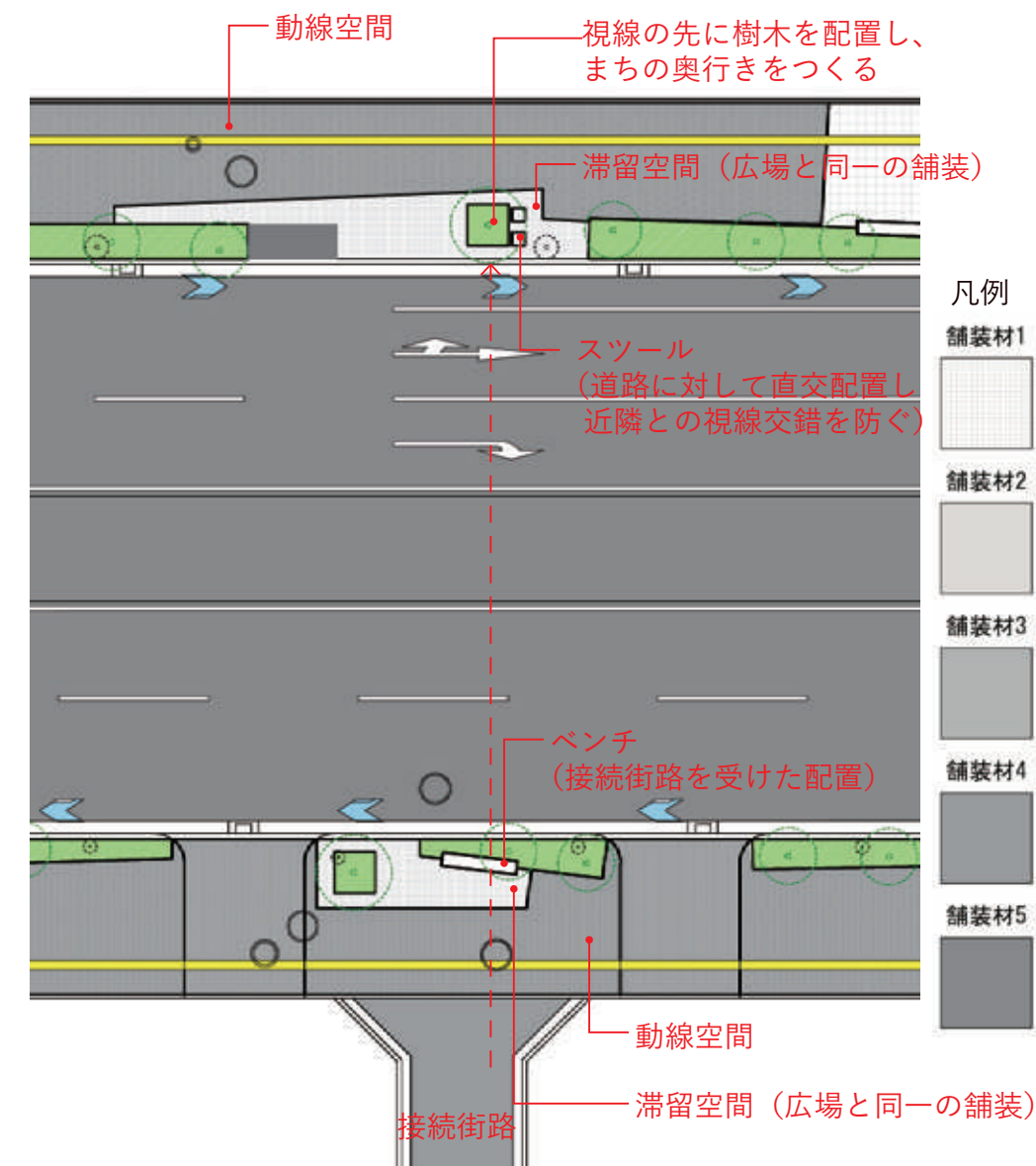


図 6-1 基本的な計画方針を示す平面図

駅西南北線 (駅北東西線)

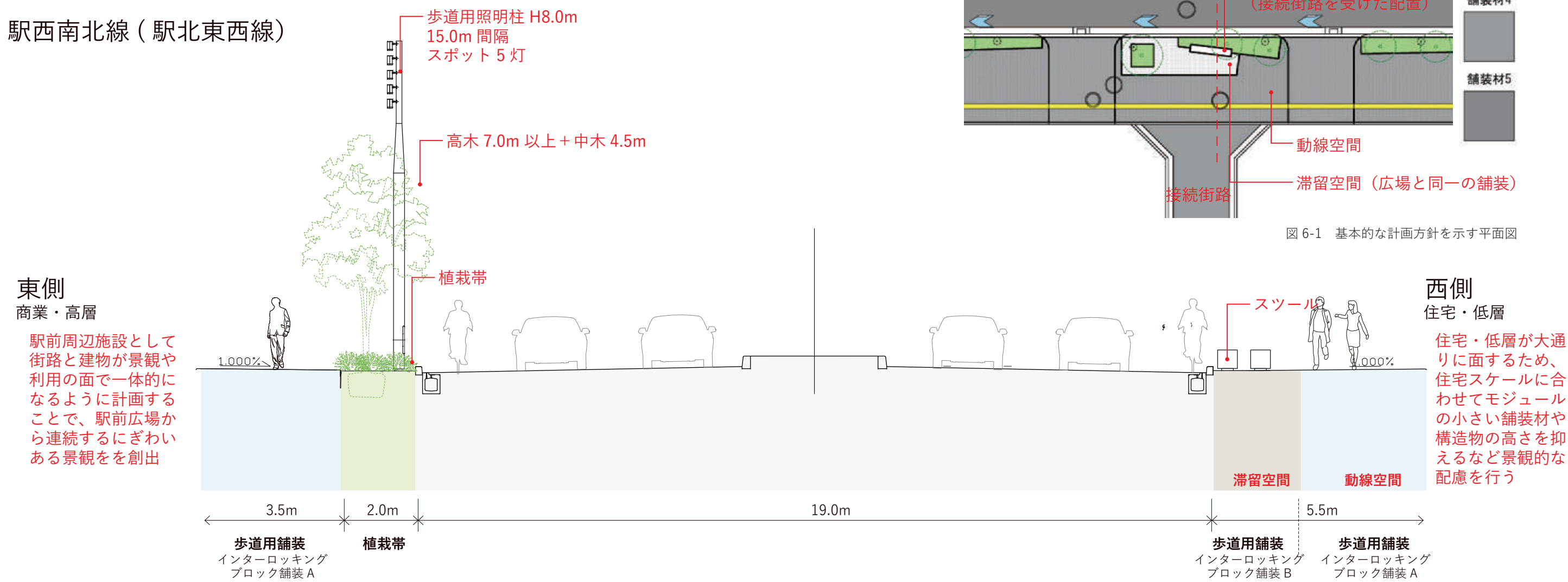


図 6-2 駅西南北線 (駅北東西線) 断面図 1

※図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。

駅西南北線（駅北東西線）

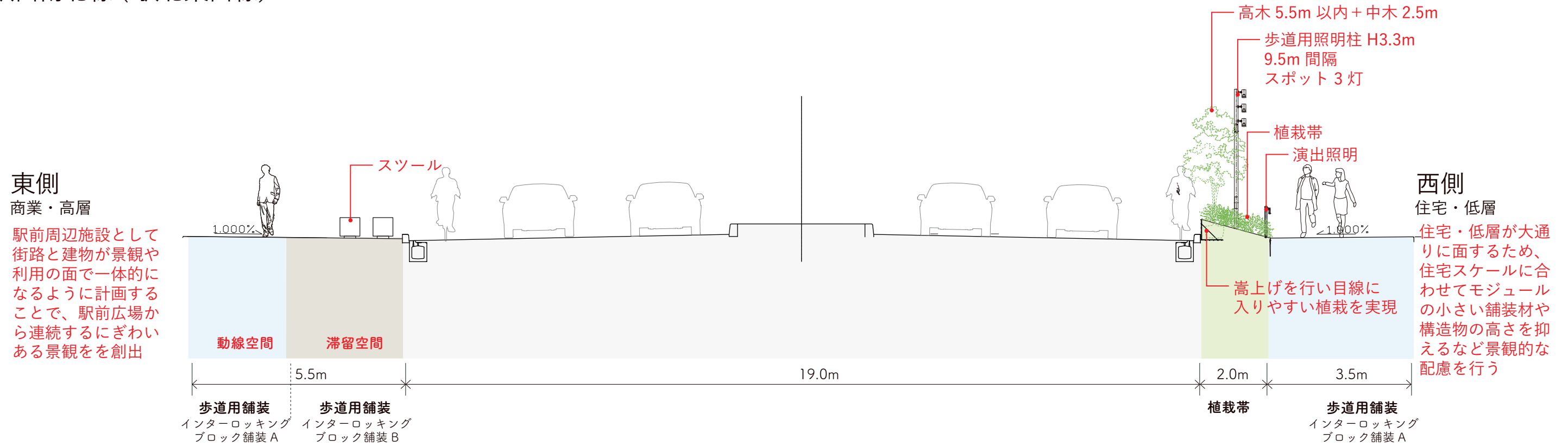


図 6-3 駅西南北線（駅北東西線）断面図 2

特 6 - 2 号線

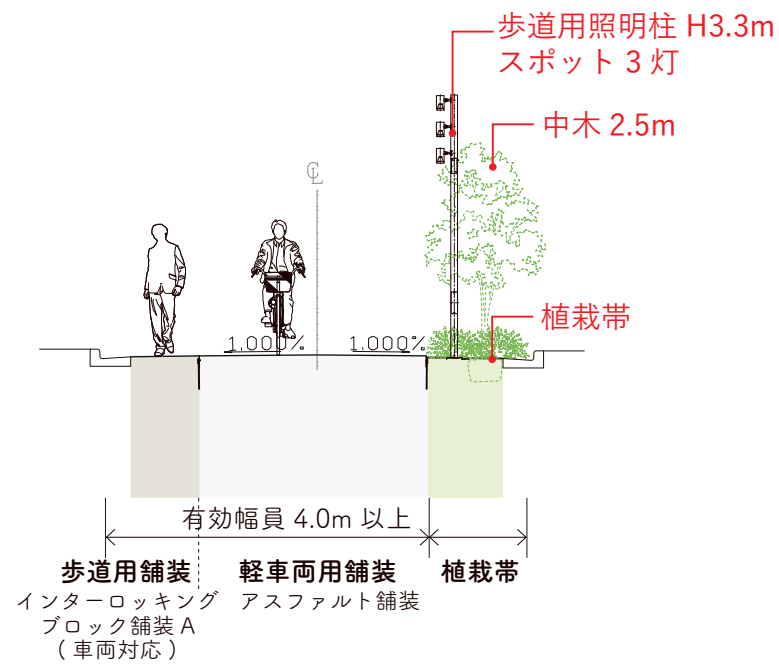


図 6-4 特 6-2 号線断面図

特 6 - 3 号線

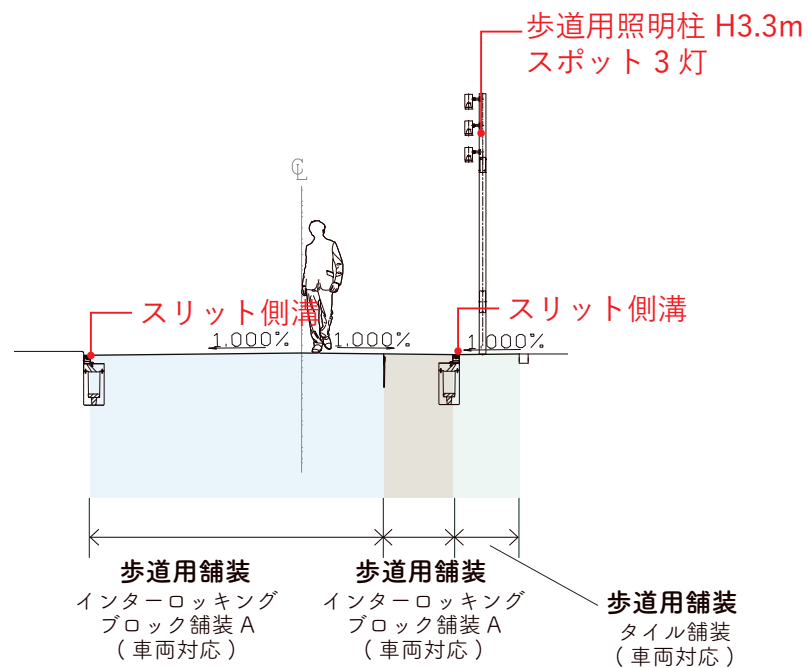


図 6-5 特 6-3 号線断面図

特 6 - 4 号線

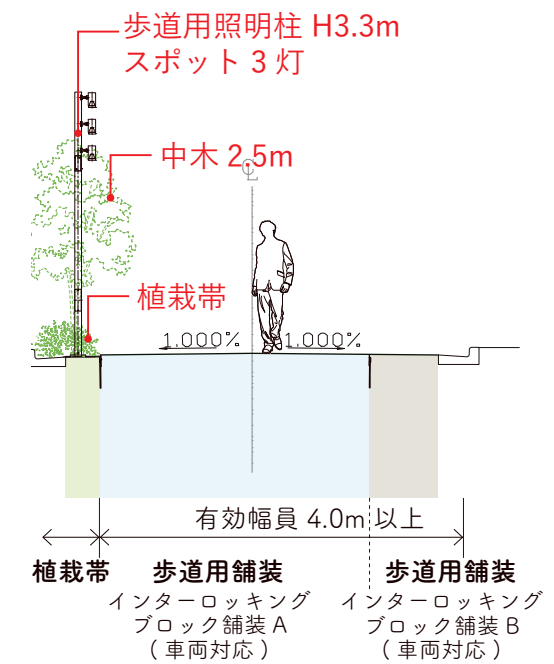
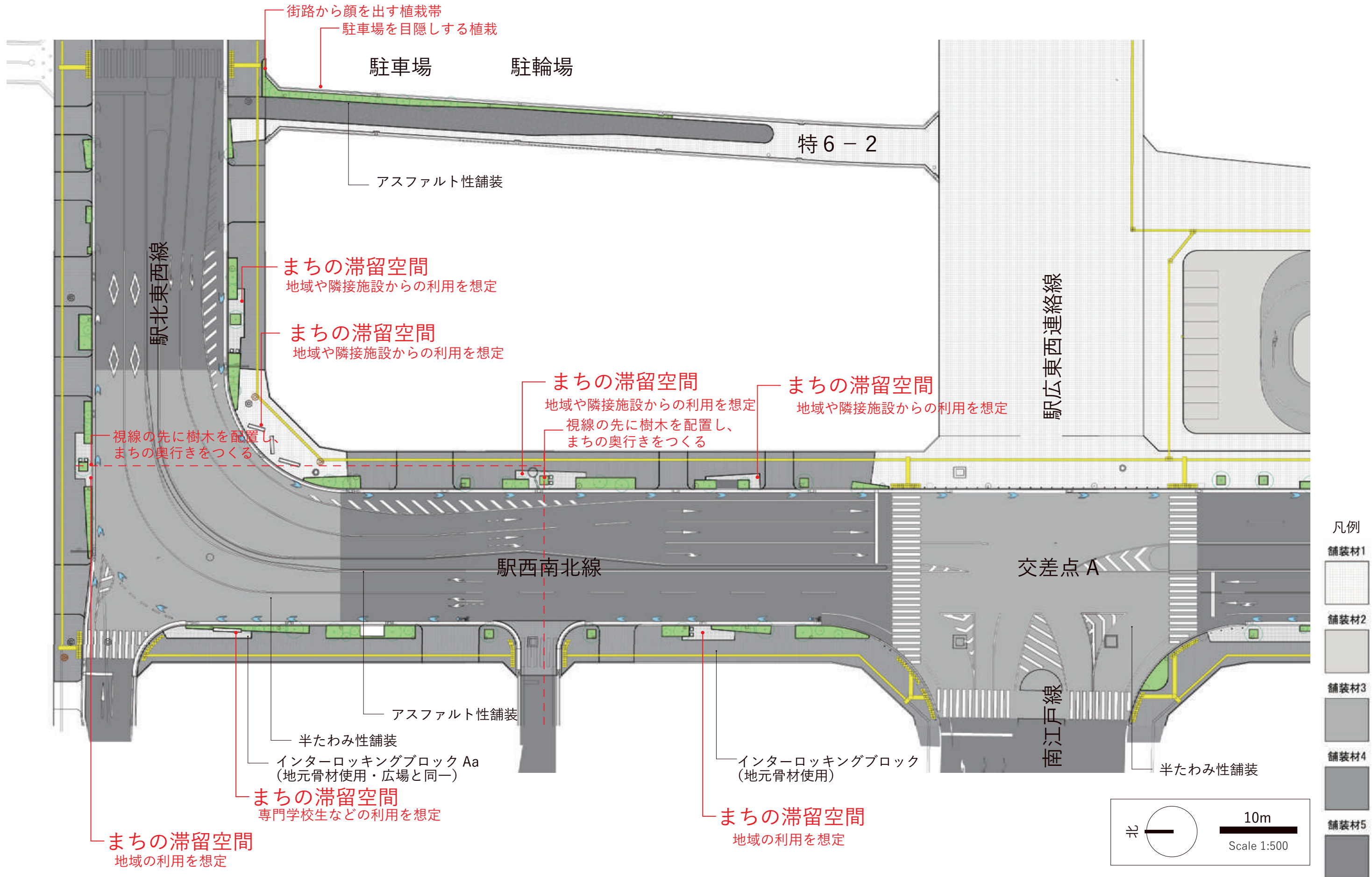


図 6-6 特 6-4 号線断面図

※図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。



※図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。

図 6-7 全体平面図 1

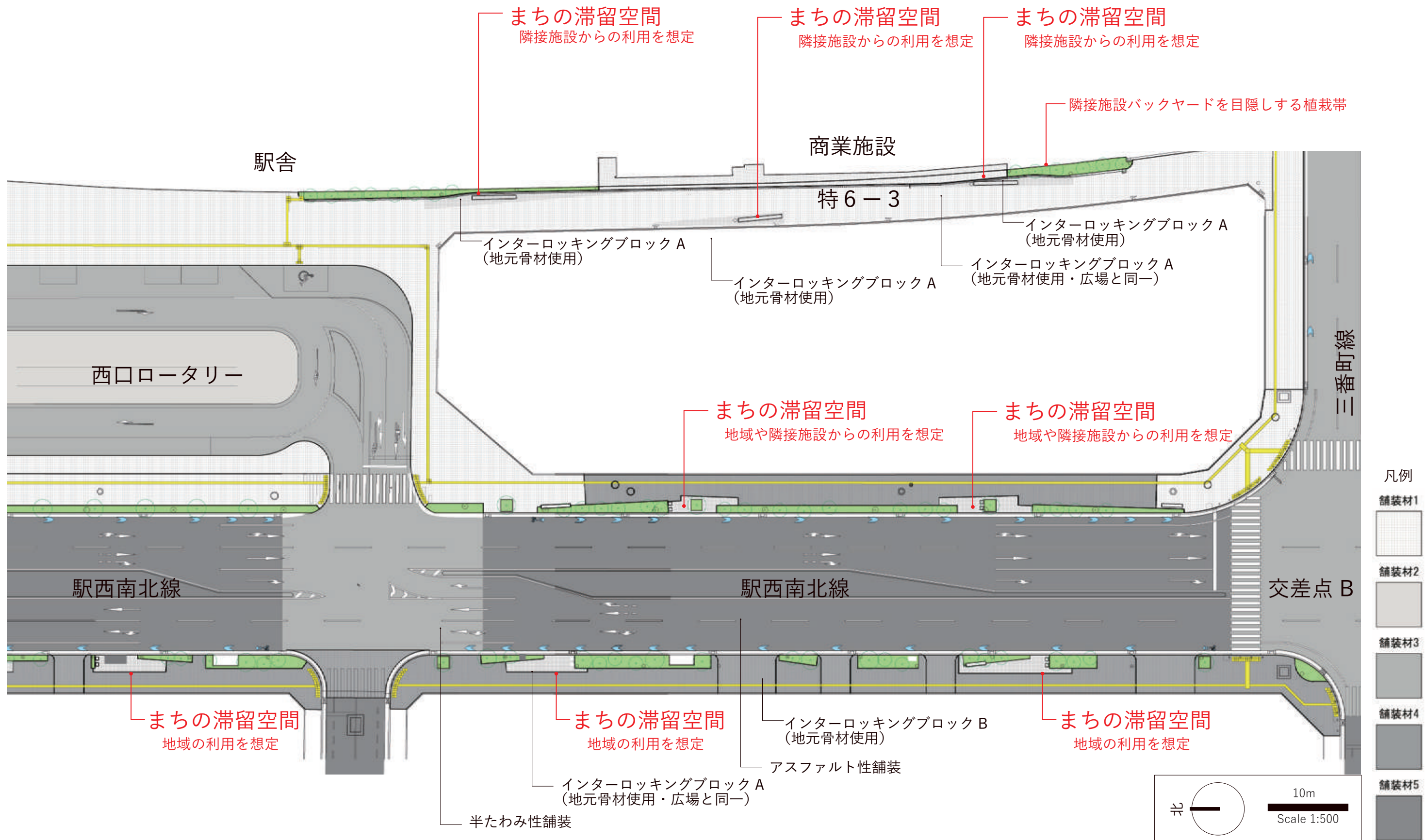
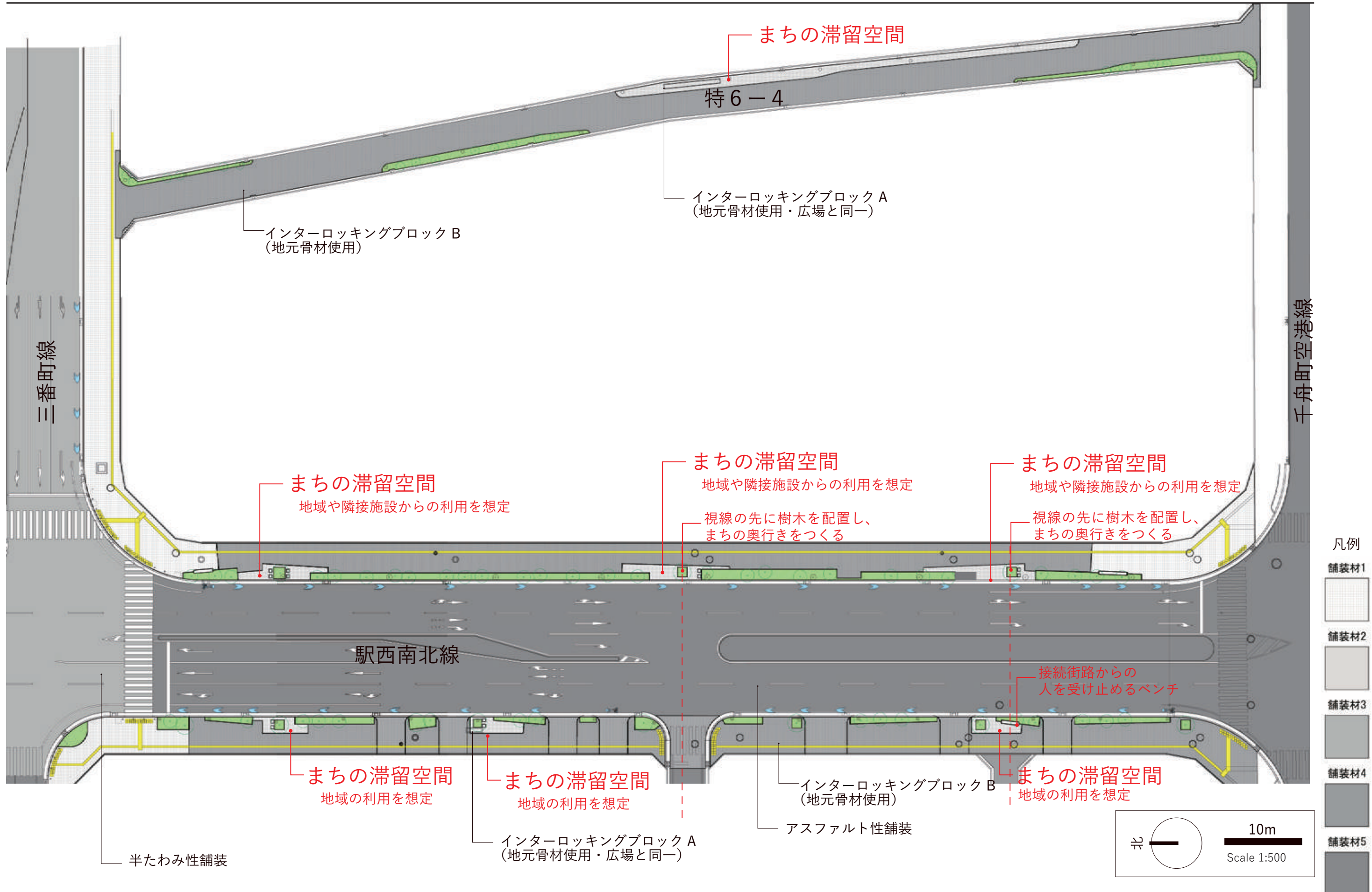


図 6-8 全体平面図 2

※図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。



※図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。

図 6-9 全体平面図 3

○模型写真

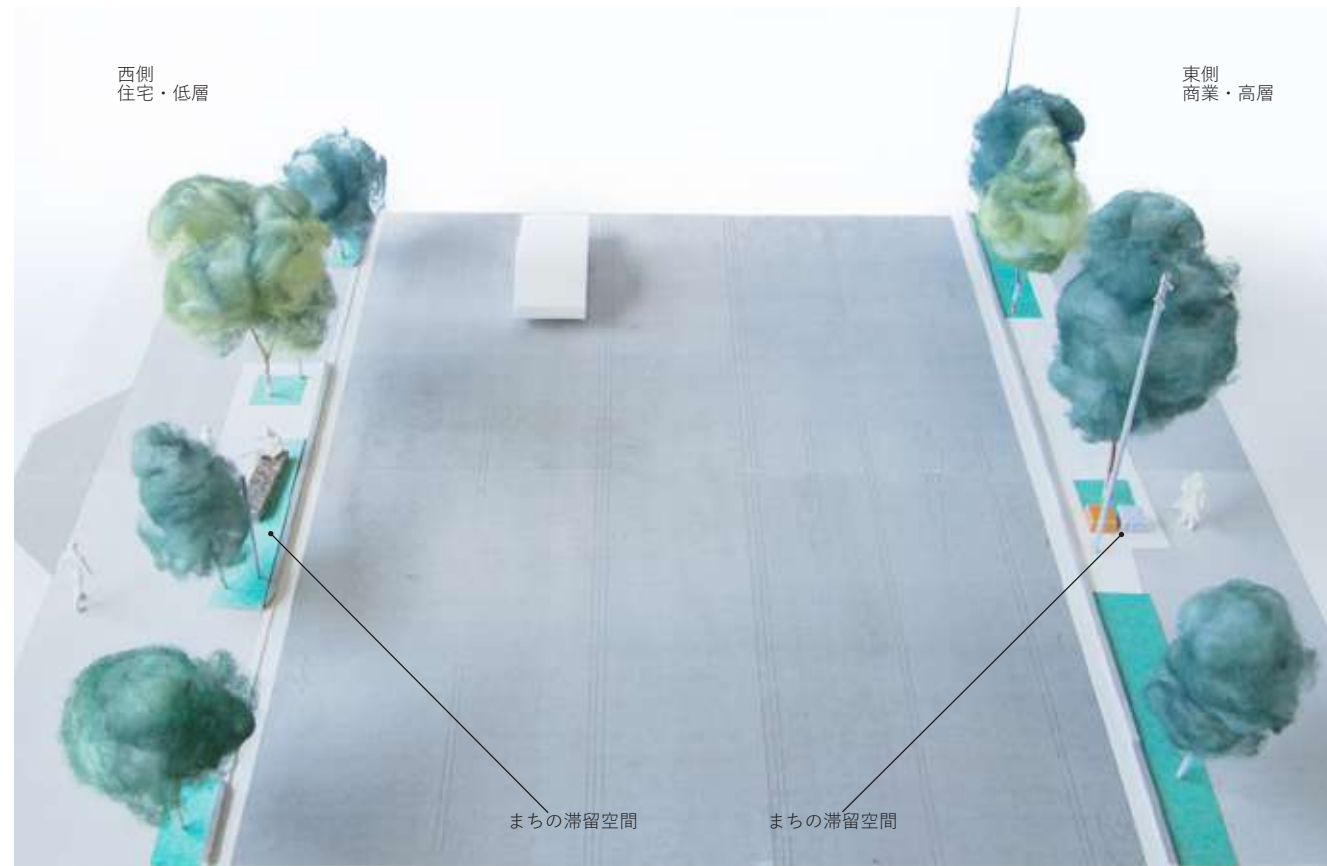


図 6-10 松山駅西南北線を南から俯瞰してみる



図 6-11 松山駅西南北線を西からアイレベルでみる

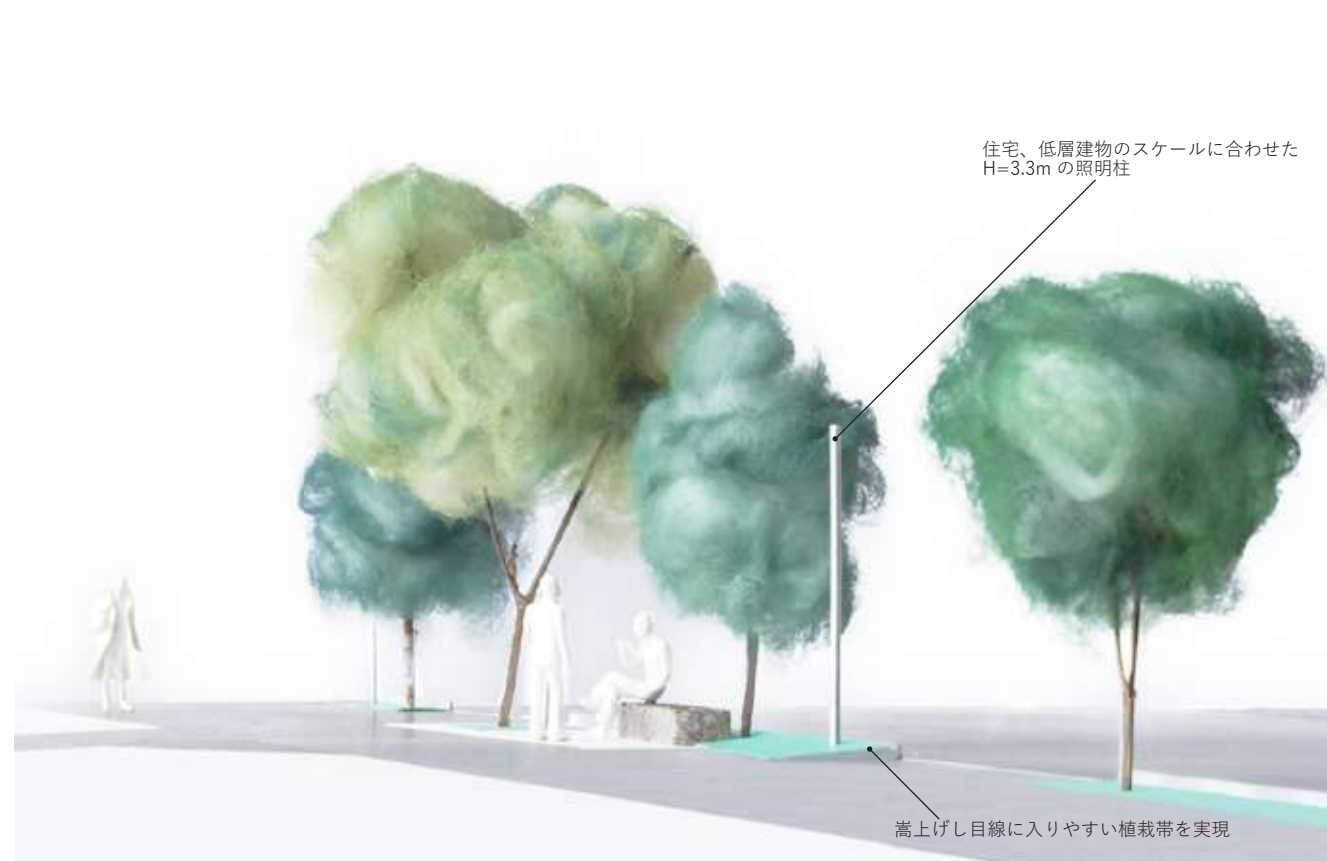


図 6-12 松山駅西南北線西側の滞留空間をアイレベルでみる

※模型は設計のイメージを可視化したものです。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。



図 6-13 松山駅西南北線東側の滞留空間を俯瞰してみる