

## (2) 駅周辺の交通機能について

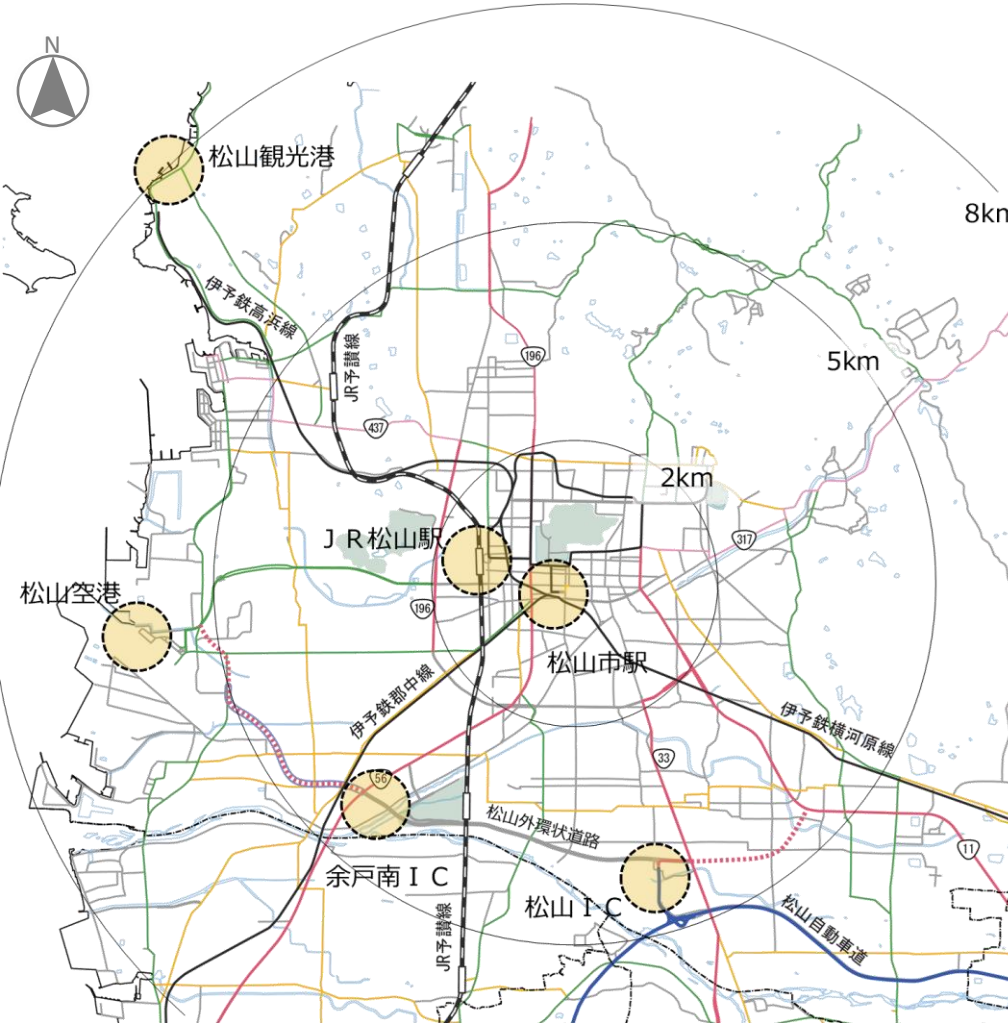
---

1. 駅周辺の交通機能の現状について
2. 駅周辺の課題整理
3. 交通機能強化の方向性
4. 交通機能の配置方針
5. まちの回遊性向上

# 1. 駅周辺の交通機能の現状について

## ■ 主要交通結節点と交通機関（端末交通手段）の現状

松山市内の主要交通結節点は、中心市街地から約8km圏内に位置し、  
この中で、J R松山駅及び松山市駅は、ほぼ全ての公共交通が接続している。



JR松山駅と松山市駅の駅端末交通手段

|       | JR | 高速バス・都市間バス | リムジンバス | 路線バス | 伊予鉄郊外線 | 伊予鉄市内線 | タクシー |
|-------|----|------------|--------|------|--------|--------|------|
| 松山空港  |    |            | ○      | ○    |        |        | ○    |
| 松山観光港 |    |            | ○      |      | △高浜駅   |        | ○    |
| JR松山駅 | ○  | ○          | ○      | ○    | △大手町駅  | ○      | ○    |
| 松山市駅  |    | ○          | ○      | ○    | ○      | ○      | ○    |
| 松山IC  |    | ○          |        |      |        |        |      |
| 余戸南IC |    | ○          |        |      |        |        |      |

# 1. 駅周辺の交通機能の現状について

## ■ J R 松山駅と松山市駅の交通機能

JR松山駅：鉄道を主に、四国内外の都市間交通

松山市駅：路線バス・路面電車・郊外電車を主に都市圏内交通

⇒ 広域の交通拠点

⇒ 地域の交通拠点

### JR松山駅と松山市駅の交通機能

| 交通機関            | 行き先等                             |            | 項目（単位）     | JR松山駅 | 松山市駅   |
|-----------------|----------------------------------|------------|------------|-------|--------|
| 都市間高速バス         | 四国外                              |            | 発着便数（便/日）※ | 30    | 40     |
|                 | 県外～四国内                           |            | 発着便数（便/日）※ | 54    | 54     |
| 路線バス<br>（市外便含む） | 市外<br>（新居浜・八幡浜・久万高原町・<br>今治・宇和島） | 路線数        |            | 3     | 5      |
|                 |                                  | 発着便数（便/日）※ |            | 34    | 60     |
|                 | 市内                               | 路線数        |            | 4     | 15     |
|                 |                                  | 発着便数（便/日）※ |            | 502   | 1074   |
| リムジンバス          | 松山空港                             |            | 発着便数（便/日）※ | 69    | 63     |
|                 | 松山観光港                            |            | 発着便数（便/日）※ | 3     | 3      |
| 路面電車            | 中心市街地内                           |            | 路線数        | 3     | 5      |
|                 |                                  |            | 乗降者数（人/日）  | 3,200 | 6,500  |
| 郊外電車            | 松山都市圏内                           |            | 路線数        | 2     | 3      |
|                 |                                  |            | 乗降者数（人/日）  | 2,300 | 16,300 |
| 鉄道（J R）         | 宇和島方面                            |            | 便数（便/日）    | 41    | -      |
|                 | 高松方面                             | 四国外        | 便数（便/日）    | 14    | -      |
|                 |                                  | 四国内        | 便数（便/日）    | 39    | -      |
|                 |                                  |            |            |       |        |

出典 便数・路線数：四国旅客鉄道㈱、伊予鉄グループHPより（R7.5.7時点）  
乗降者数：国土数値情報2022

※ バスの便数は、発車数と到着数を合算し発着便数として示す。  
一度の停留で乗降を同時に行う場合（路線バスの経由便）は2便として計上する。

都市間  
交通が多い

都市圏内  
交通が多い

# 1. 駅周辺の交通機能の現状について

## ■ 交通施設の現状

- 路面電車の電停は道路内にあり、方面で乗り場が分かれている。
- バスは、主に都市間バスと路線バス、不定期バスで乗り場が分かれている。
- タクシーの乗降場は、駅舎に隣接して設けられている。

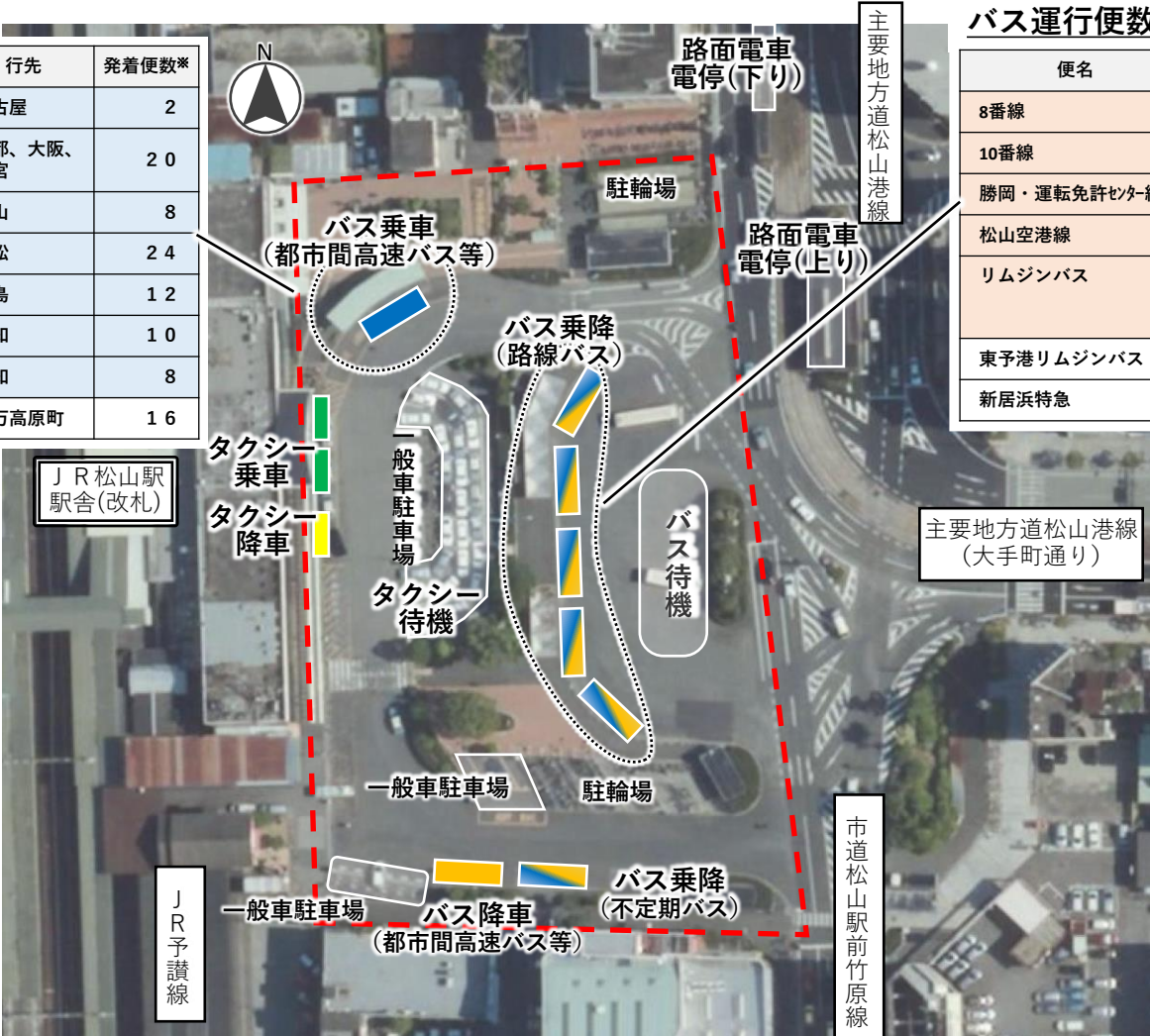
### バス運行便数

| 便名                      | 行先           | 発着便数※ |
|-------------------------|--------------|-------|
| 瀬戸内エクスプレス 名古屋号          | 名古屋          | 2     |
| 松山エクスプレス号<br>京阪神ドリーム松山号 | 京都、大阪、<br>三宮 | 20    |
| マドンナエクスプレス              | 岡山           | 8     |
| 坊ちゃんエクスプレス              | 高松           | 24    |
| 吉野川エクスプレス               | 徳島           | 12    |
| なんごくエクスプレス              | 高知           | 10    |
| 紅毛線エクスプレス               | 高知           | 8     |
| 久万高原線                   | 久万高原町        | 16    |

出典：便数・路線数  
四国旅客鉄道㈱  
伊予鉄道HPより

※ バスの便数は、発車数と到着数を合算し発着便数として示す。  
一度の停留で乗降を同時に行う場合（路線バスの経由便）は2便として計上する。

- バス乗車
- バス降車
- バス乗降
- タクシー乗車
- タクシー降車



### バス運行便数

| 便名           | 行先         | 発着便数※ |
|--------------|------------|-------|
| 8番線          | 道後方面       | 55    |
| 10番線         | 津田団地前・久米方面 | 123   |
| 勝岡・運転免許センター線 | 勝岡・市駅方面    | 108   |
| 松山空港線        | 道後・空港方面    | 216   |
| リムジンバス       | 観光港        | 3     |
|              | 松山空港       | 69    |
| 東予港リムジンバス    | 東予港        | 2     |
| 新居浜特急        | 新居浜        | 16    |

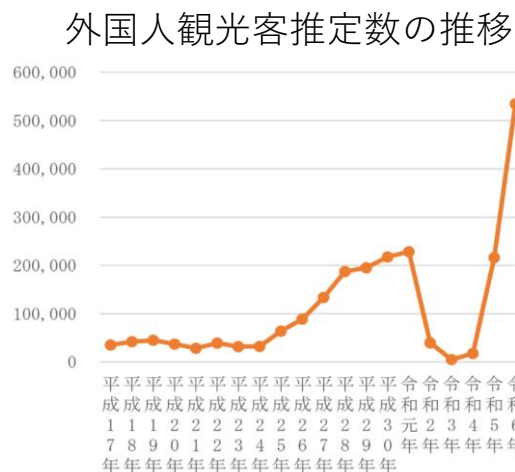
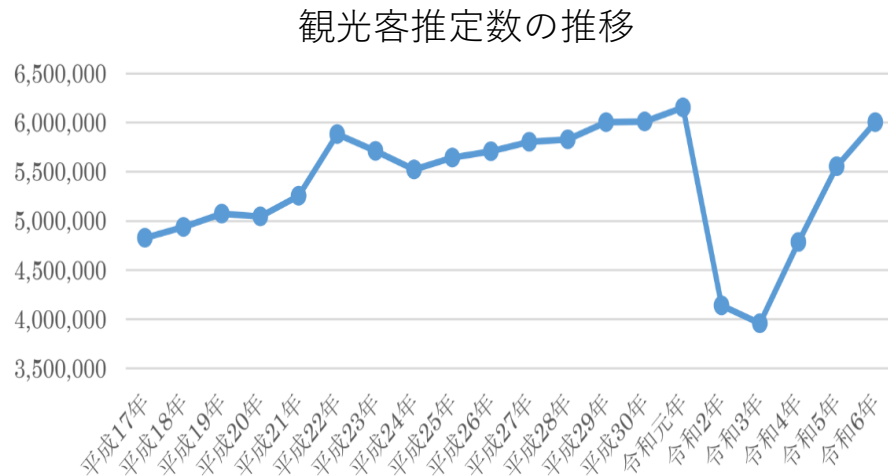
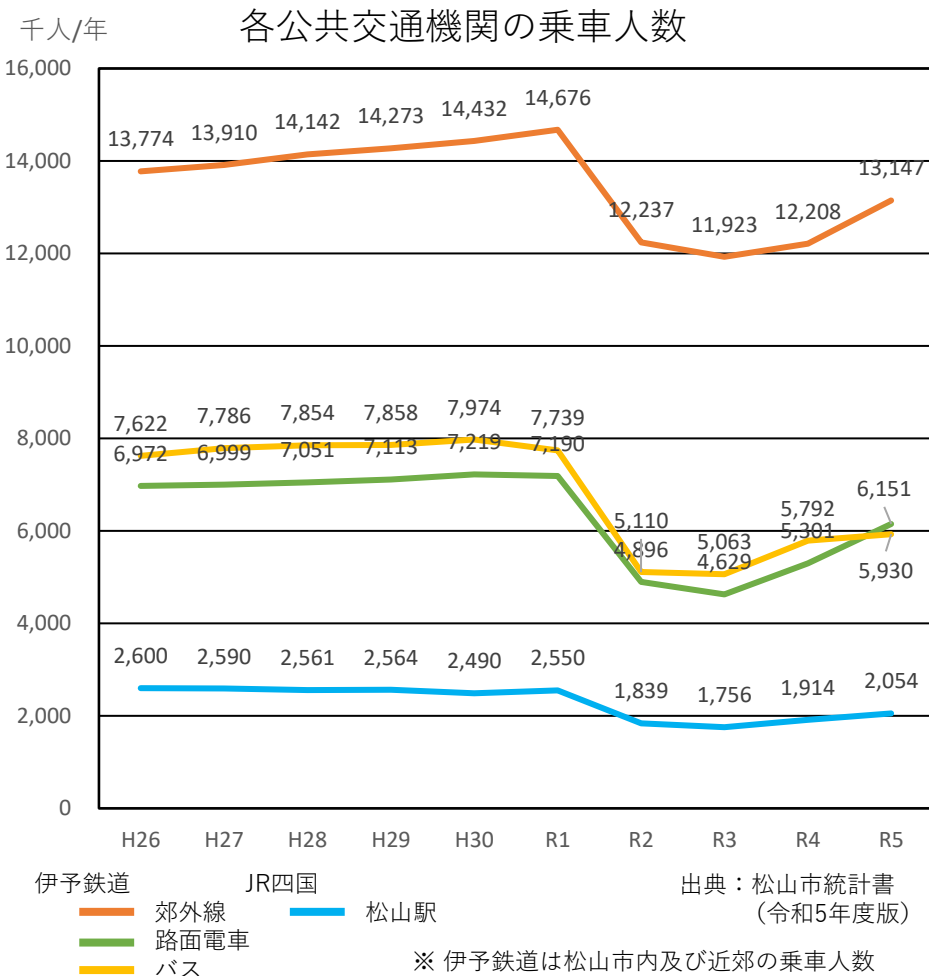
### 現状の交通施設

| 機能                 | 規模   |
|--------------------|------|
| バス乗降<br>(路線バス)     | 5バス  |
| バス乗車<br>(都市間高速バス等) | 1バス  |
| バス降車<br>(都市間高速バス等) | 1バス  |
| バス待機               | 約5台  |
| バス乗降<br>(不定期バス)    | 1バス  |
| タクシー乗車             | 2バス  |
| タクシー降車             | 1バス  |
| タクシー待機             | 約40台 |
| 一般車駐車場             | 約18台 |

# 1. 駅周辺の交通機能の現状について

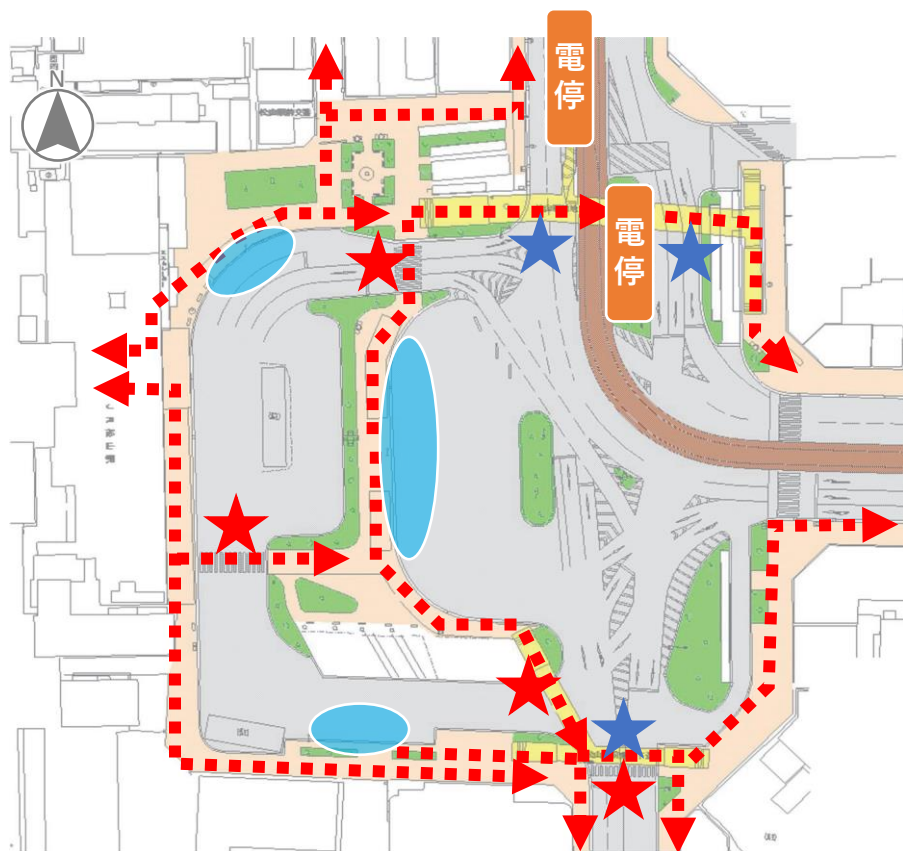
## ■ 公共交通機関の利用者数と観光客の推移

- 各公共交通機関の利用者数はR1以降のコロナ禍の影響で落ち込んだ後、回復傾向にある。
- 観光客はコロナ禍前の水準に戻っており、外国人観光客はコロナ禍前を大きく上回っている。



## 2. 駅周辺の課題整理

### ■ 現状の課題（乗換え・歩行者動線）



■■■▶ : 歩行者動線

★ : 地下横断

● : バス乗降場

★ : 道路横断

### 電停アクセス

- 地下横断が必要であり、車いすやベビーカーの利用者、高齢者にとってアクセスが困難  
(バリアフリー面の課題)
- 新駅舎が西側に寄ったことで、駅と電停の距離が長くなっている。  
(乗継利便性の課題)
- 電停の位置は視認できるが、ルートが直感的にわかりづらい。  
(経路の案内性の課題)

### バス停アクセス

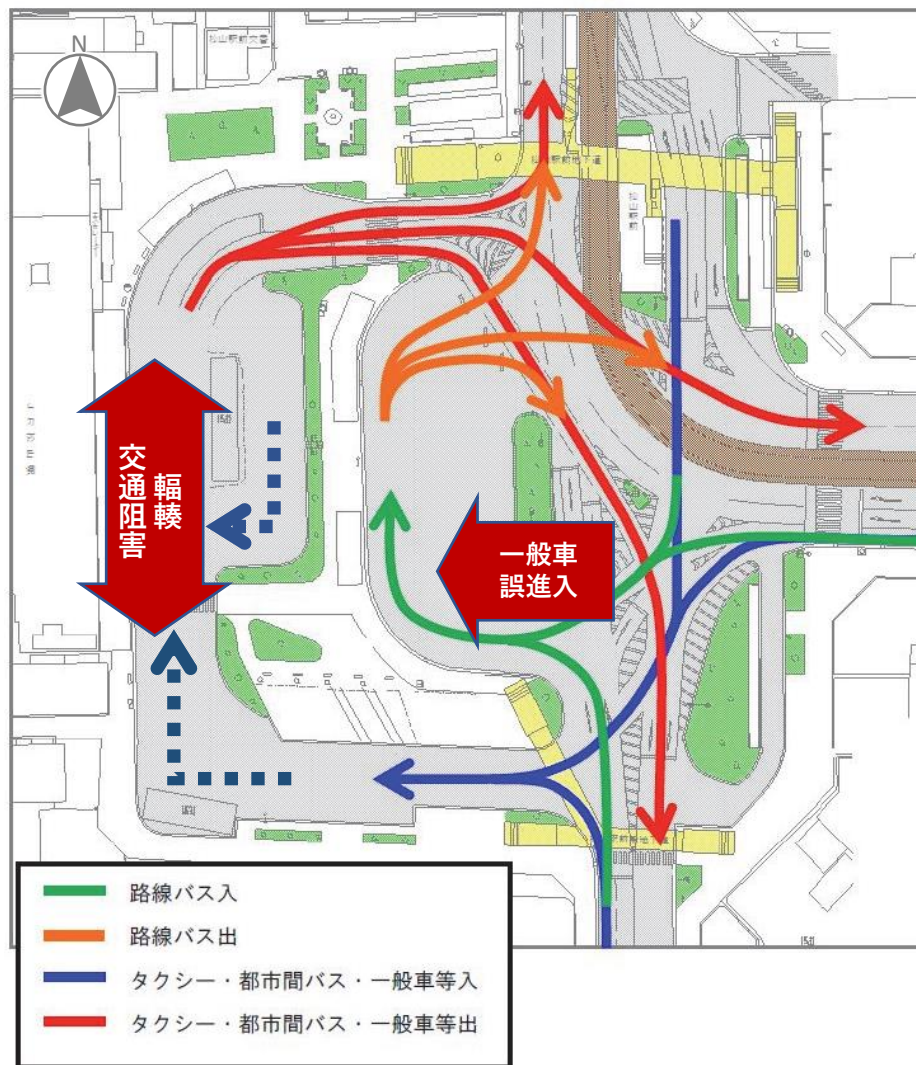
- 駅と路線バスの乗り場の間で、道路横断が必要  
(乗継利便性の課題、安全性の課題)
- 屋根やベンチなどの待合機能が十分に整備・更新されていない。  
(利用快適性の課題)

### 歩行者動線

- 移動に車道横断や地下横断、迂回が必要な箇所がある。  
(安全性の課題、利便性の課題)

## 2. 駅周辺の課題整理

### ■ 現状の課題（車両動線）



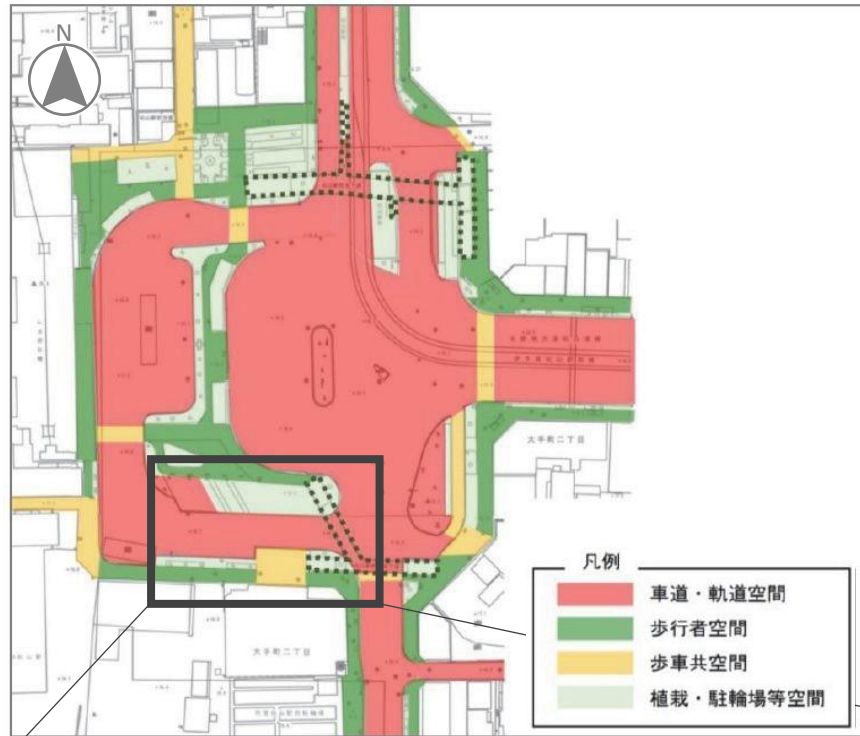
交差点内自動車動線

### 車両動線

- ターミナルへの流出入経路が複雑で、変則交差点であるため、一般車の誤進入がある。  
(動線誘導の課題、運用面の課題)
- 都市間高速バス、タクシー、一般車が、同一の動線を通ることで、交通の阻害や輻輳が見受けられる。  
(動線分離の課題、運用面の課題)

## 2. 駅周辺の課題整理

### ■ 現状の課題（環境空間・不定期バス）



#### 環境空間

- 車道空間が多く、滞留空間や十分なイベントスペースが不足している。  
(歩行者空間の不足の課題)
- 災害が激甚化する中、帰宅困難者が一時滞在できるスペースなど、大規模災害時の対応が求められる。  
(防災機能強化の課題)

#### 不定期バス

- 鉄道の到着時刻に合わせ、スクールバス等の送迎バスが運行されるが、十分なバスバースが確保されていない。  
(バスバース不足の課題)
- 二重駐車、三重駐車が発生し、車道を横断しての乗車が見受けられる。  
(安全確保の課題)

#### スクールバス等の利用状況



バスの二重駐車



車道横断による乗車

# 3. 交通機能強化の方向性

## ■ 松山駅交通拠点機能強化整備方針（令和5年11月17日）

### 1. 交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化

- ① 点在するバス、タクシー、一般車の乗降場・待機場・短時間駐車場などを集約するとともに、貸切バスなどの乗降場を確保し、鉄道や路面電車、シェアモビリティなどを含め、多様な交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化を図る。
- ② 次世代モビリティサービスや四国新幹線なども含めた、将来のモビリティに関する様々な可能性に対応できる柔軟性のある交通結節点整備を図る。

### 2. 駅周辺地区の交通円滑化

- ① 鉄道高架や土地区画整理事業で、創出される道路基盤を生かし、公共交通の定時性・速達性の確保や高速バスの増便、次世代モビリティの導入を図る。
- ② 全国の主要な都市とつながり、四国の玄関口となる広域の交通拠点「松山駅」、中心市街地と郊外を結び、市民の日常的生活を支える地域の交通拠点「松山市駅」、それぞれの担う役割に応じた交通拠点を形成するとともに、**両拠点間のアクセス強化**を図る。
- ③ **駐車場の適切な配置**により、駅利用の利便性を向上するとともに、自家用車から公共交通や徒歩へ、交通モードをスムーズに転換し、**中心市街地への過度な自家用車流入を抑制**する。
- ④ 駅前広場への乗り入れ集中や荷捌き車両の影響により、**周辺道路の大手町通りや国道において速度低下が発生しており、バスターミナルの整備や大手町通りなどの機能を強化することで交通円滑化**を図る。

### 3. 移動利便性・回遊性の向上

- ① 次世代モビリティサービスの導入などにより、多様なモビリティの選択が可能で、**松山駅周辺地区の整備**を図り、現在、公共交通でのアクセスが容易でない施設や観光地であっても来訪しやすい都市の移動環境を創出する。
- ② 訪日外国人を含む観光客やビジネス客などへの**移動案内の充実や待合空間の確保など、利便性向上や地域の魅力発信**を図る。
- ③ **駅前広場や大手町通りなどの周辺道路における賑わい・憩い空間の創出や回遊性向上**、中心部と郊外・県外とのアクセス向上により、松山の歩いて暮らせるまちづくりを推進する。
- ④ 県内各地の魅力の一端を感じられるよう、地域の素材を活用しながら、京都松山の陸の玄関口にふさわしい景観形成を行い、駅周辺の建物や道路、広場などが調和した、一体的な駅まち空間を創出する。

### 4. 防災機能の導入

- ① 災害時や運転見合わせ時において、交通拠点に滞留する帰宅困難者の受入れ、支援物資提供のための物資備蓄空間（機能）を確保する。
- ② 鉄道被災時の代替交通として、支援のための人や物資を運ぶ都市間バスの発着拠点となる。
- ③ 防災教育や啓発などの場として、平時より、公民学が連携しながら、市民の防災意識や防災行動を促進する。

### 5. 官民連携

- ① 公共施設の整備や管理、運営にあたり、民間事業者などが持つ豊富な知見や経験、資産などを広く活用し、**効率的で効果的な施設運営**を図る。
- ② 松山アーバンデザインセンターなどと連携し、**エリアマネジメントを推進**するとともに、郊外の取組みとも連携し、地域の魅力の発信や課題解決を図る場を創出する。
- ③ 公民学が連携し、**先進的な技術や取組みを活用して、効率的な交通システムの構築やカーボンニュートラルな都市の実現**などを目指す。

## ■ 駅までのアクセス経路

- [illegible]

★ 主要渋滞箇所

<凡例>

## ■ 高速バス

- リムジンバス

■ 特急バス

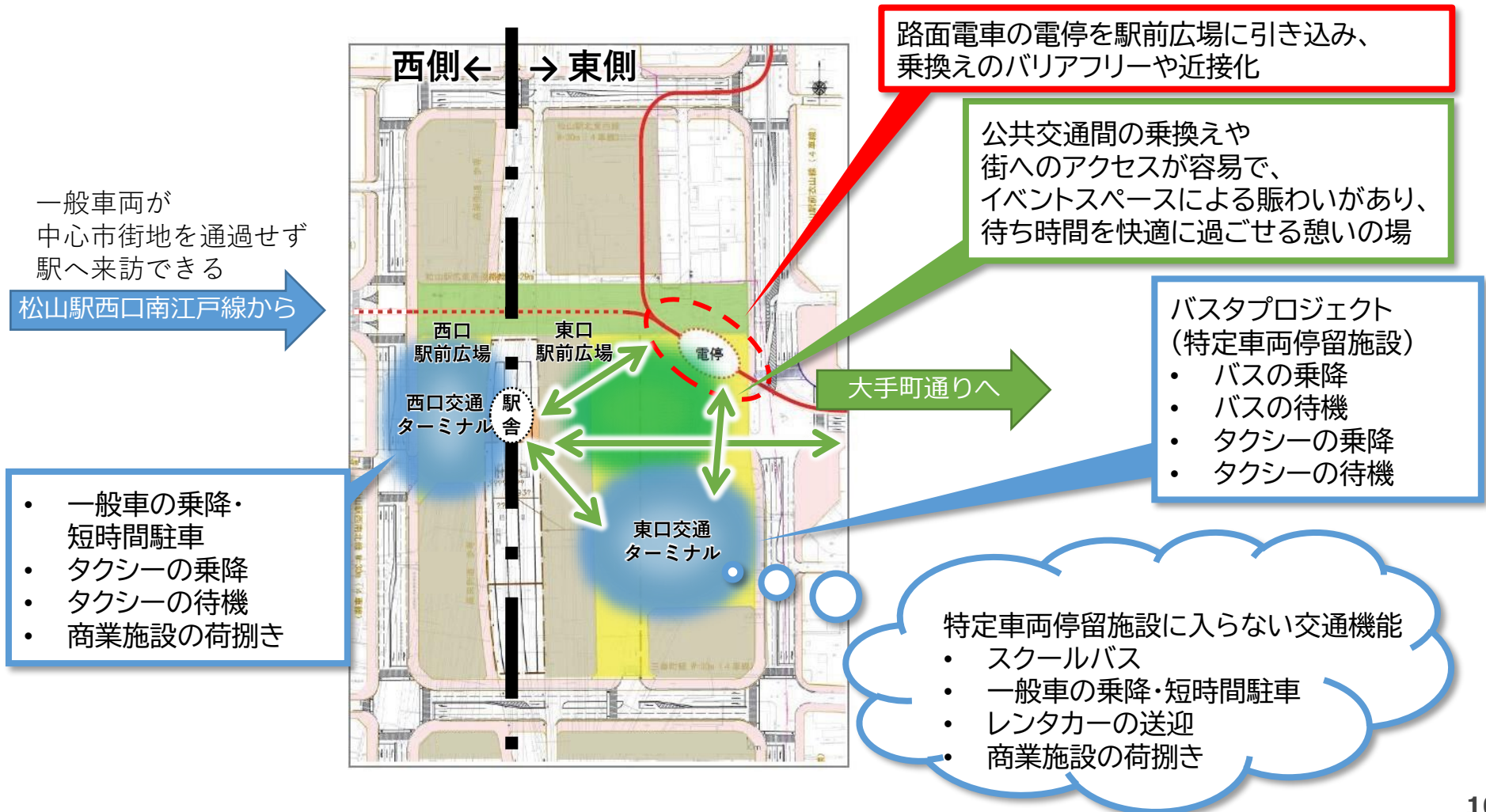
フエリーバツ

ポリマーハス  
路組バフ

### 3. 交通機能強化の方向性

#### ■ 交通モード間の接続強化と交通の円滑化

- ・ 駅前広場として都市計画決定されたスペースで交通処理
- ・ 東側では、路面電車の引き込みとともに、公共交通間の乗換利便性の向上
- ・ 西側では、タクシーや一般車両等の交通施設を設け、中心市街地への流入を抑制する動線



# (参考) 特定車両停留施設とは

## 特定車両停留施設に停留できる車両の種類(現状)①

- 特定車両停留施設に停留できる車両(特定車両)は、国土交通省令(道路法施行規則)で規定(§2②(8))
- 道路管理者は、特定車両の中から各特定車両停留施設を利用することができる車両の種類を指定し、公示(§48の30)
- 特定車両停留施設に車両を停留させようとする場合は、車両ごとに道路管理者の許可を得ることが必要(§48の32)

### 自動車運送事業

【道路運送法(昭和26年法律第183号)】

旅客自動車運送事業(§2③) 他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業

一般旅客自動車運送事業(§3(1)) 特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業

|                           |                                                |      |
|---------------------------|------------------------------------------------|------|
| 一般乗合旅客自動車運送事業<br>(§3(1)イ) | 乗合旅客を運送                                        | 路線バス |
| 一般貸切旅客自動車運送事業<br>(§3(1)ロ) | 一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員(11名)以上の自動車を貸し切つて旅客を運送   | 貸切バス |
| 一般乗用旅客自動車運送事業<br>(§3(1)ハ) | 一個の契約によりロの国土交通省令で定める乗車定員(11名)未満の自動車を貸し切つて旅客を運送 | タクシー |

|                        |                                   |      |
|------------------------|-----------------------------------|------|
| 特定旅客自動車運送事業<br>(§3(2)) | 特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業 | 送迎バス |
|------------------------|-----------------------------------|------|

スクールバス

【貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)】

貨物自動車運送事業(§2①)

|                      |                                                                                          |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| 一般貨物自動車運送事業<br>(§2②) | 他人の需要に応じ、有償で、自動車(三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く。次項及び第七項において同じ。)を使用して貨物を運送する事業であつて、特定貨物自動車運送事業以外のもの |
| 特定貨物自動車運送事業<br>(§2③) | 特定の者の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業                                                         |
| 貨物軽自動車運送事業<br>(§2④)  | 他人の需要に応じ、有償で、自動車(三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車に限る。)を使用して貨物を運送する事業                                    |

国土交通省資料より抜粋(第6回バスタプロジェクト推進検討会 R7.3.17)

現在、松山駅前を利用しているスクールバスや一般車の送迎、一般車の短時間駐車は、特定車両停留施設は停留できない。

# (参考) 特定車両停留施設とは

国では、特定車両として停留許可できる車両の追加が検討されている

## 特定車両停留施設に停留できる車両の種類(対応後)

○前頁までの対応により、特定車両停留施設に停留できる車両を以下の通り位置づける。

|                                           | 分類              |                                                       |
|-------------------------------------------|-----------------|-------------------------------------------------------|
| 特定車両<br>・停留許可が必要。<br>・停留料金を徴収できる。         | 路線バス            | 一般乗合旅客自動車運送事業                                         |
|                                           | 貸切バス            | 一般貸切旅客自動車運送事業                                         |
|                                           | タクシー            | 一般乗用旅客自動車運送事業                                         |
|                                           | トラック            | 一般貨物自動車運送事業                                           |
|                                           | 自治体が運行する無料バス    |                                                       |
|                                           | 交通空白地域での福祉、周遊バス | 自家用有償旅客運送                                             |
|                                           | その他の福祉車両        | 介護保険法、障害者総合支援法、児童福祉法のいずれかによる事業を営む者が、利用者を送迎するために運行する車両 |
|                                           | 送迎バス            | 特定旅客自動車運送事業等                                          |
| 停留許可を要しない車両<br>・停留許可が不要。<br>・停留料金を徴収できない。 | 緊急車両            |                                                       |
|                                           | 道路管理上必要な車両      |                                                       |
|                                           | 工事用車両           |                                                       |
|                                           | 災害対策用車両         |                                                       |
|                                           | タクシー(降車のみ)      |                                                       |
|                                           | PFI事業に必要な車両     |                                                       |

省令改正

省令改正されると、  
スクールバスは  
特定車両として停留で  
きる許可の対象となる。

告示発出

このような動きも踏まえながら、  
バスタプロジェクトの検討の中で、  
具体的に検討していく必要がある

国土交通省資料より抜粋 (第6回バスタプロジェクト推進検討会 R7.3.17)

## 4. 交通機能の配置方針

### ■ 東西交通機能の分担方針（案）

|      | 配置方針                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 配置する交通施設                                                                                                |                                                                                                                              |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 西口                                                                                                      | 東口                                                                                                                           |
| 路面電車 | <ul style="list-style-type: none"> <li>●道路内にある「JR松山駅前電停」を駅前広場内に移設する。</li> <li>●他の交通機関との乗り継ぎが円滑に行えるよう、近接化や平坦な動線によるバリアフリー化を図る。</li> </ul>                                                                                                                                                       | —                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>●広場北東側に電停を設置</li> </ul>                                                               |
| バス   | <ul style="list-style-type: none"> <li>●バス停を東口に集約し、乗換えの利便性を向上を図る。</li> <li>●乗降場及び待機場は現状の運行水準をベースに、将来的な需要増加にも対応できるよう、余裕を持った規模を検討する。</li> <li>●スクールバスの安全な乗降に加え、インバウンドをはじめとした観光需要の増加に対応するため、不定期バスの乗降場の確保を検討する。</li> <li>●バスタプロジェクトを活用し、バスの発着効率化や案内表示の高度化、待合室の充実といった公共交通利用者サービスの向上を図る。</li> </ul> | —                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>●定期及び不定期運行バスの乗降場を設置<br/>（路線バス、リムジンバス、都市間高速バス、不定期バス）</li> <li>●路線バス等の待機場を設置</li> </ul> |
| タクシー | <ul style="list-style-type: none"> <li>●乗降場は、利用者の利便性を踏まえて、東口・西口にそれぞれ配置する。</li> <li>●現状の需要をベースに、将来的な需要増加にも対応できるよう乗降場や待機場を確保する。</li> <li>●交通弱者や手荷物の多い観光客等の利用を想定し、駅コンコース等の近くに乗降場を配置する。</li> </ul>                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>●乗車場（2バス）</li> <li>●降車場（1バス）</li> <li>●待機場（12台）</li> </ul>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>●乗車場</li> <li>●降車場</li> <li>●待機場</li> </ul>                                           |
| 一般車  | <ul style="list-style-type: none"> <li>●バリアフリー対応として身障者用乗降場を東口・西口にそれぞれ配置する。</li> <li>●自家用車の送迎を円滑に行えるスペースを東口・西口に確保する。</li> <li>●長時間駐車や周辺の路上駐車を防止するため短時間駐車場を東口・西口で検討する。</li> </ul>                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>●身障者用乗降場（1バス）</li> <li>●降車場（4バス）</li> <li>●短時間駐車場（7台）</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●身障者用乗降場</li> <li>●降車場</li> <li>●短時間駐車場</li> </ul>                                    |

# 5. まちの回遊性向上

## ■ 歩いて暮らせるまちづくりの推進



## 5. まちの回遊性向上

### ■ 松山駅と松山市駅のアクセス強化

- 既存の街路空間や路面電車や郊外電車などの公共交通を活かし、松山駅と松山市駅のアクセスを強化
- 路面電車の引込みなどの東口駅前広場の整備にあわせ、駅前交差点のコンパクト化や地下道の見直しとともに、大手町通りの賑わい・憩い空間の創出や回遊性向上を図る。

