第7回松山駅まち会議
議事概要録

開催日時：令和8年10月6日（火）
午後1時30分から午後3時
場　　所：KH三番町プレイス　4階　会議室
及びオンライン開催（ZOOM）

午後1時30分　開会

≪事務局　あいさつ≫
・　あいさつ

≪委員紹介≫
・　司会より、委員及び欠席委員の紹介

≪議事（1）駅周辺まちづくりの状況報告について≫
【事務局説明】
・　資料1「松山駅周辺のまちづくり」、
資料2「前回会議以降のまちづくりの動き」、
資料２－1「松山駅周辺まちづくりプラン」、
資料２－2「車両基地跡地の活用について」、
資料２－3「JR松山駅周辺にぎわい施設整備事業　事業協力者の選定等について」、
資料２－4「JR松山駅にぎわい・回遊性創出実証実験事業について」に基づき、報告

【A 委員】
・　商業施設や車両基地跡地の活用は着実に進めてほしい。
・　実証実験が非常に重要である。松山市の道路空間の利活用は、道後、花園、松山市駅で、国内外でも非常に高い評価を得ている。これらのエリアには、旅館協同組合や商店街組合など明確な連携主体がいたが、今回のJRに関しては、そのような主体づくりからになる点が大きなチャレンジだと思う。実証実験の内容も大切だが、それらのマネジメント主体の育成も非常に重要だと思う。

【羽藤座長】
・　A 委員が実施してきているような 1,000 人ワークショップ等でも、地元の様々な担い手の方々の声が上がっていると聞いている。JR松山駅では特にJR四国さんも含めて様々なステークホルダーの方もおられるため、機運を高めることも重要と思う。

【B 委員】
・　車両基地跡地の活用が新しい文化施設に決まったため、まちづくりの基本方針にあ

る「愛媛・松山の顔」のあり方に、歴史的・文化的にどのようなものが入ってくるのかということと、にぎわい、社会的・経済的なものの中に文化的な活動も入ってくるのだろうと思う。

- 実証実験がかなり重要になってくると思う。基本コンセプトにあるが、住民やここを使う人たちの動線がイベント時にどう流れていくか。観光や文化の要素もあるため、外から人が来る。その人たちは、この空間をどう動けばいいか分からない。交流人口の人たちが、ここをどのように新しい空間として利活用していくかという実験にもなると思う。
- また、この実証実験は、駅前の空間をみんなでどう育てていくかというプロセスの実験でもあると思う。幅広い年齢層の人が来るイベントがあれば、人の動線やどう楽しまれるかといったことも実験できれば良いと思う。

【羽藤座長】

- プログラムの作り込みを様々な方々と一緒にやっていくところ、想像以上に難しさもある。始めていくところから力点を置いて、県都松山の顔として頑張っていただきたいということだと思う。

【C 委員】

- アクセスの定義の議論が必要だと思う。松山の場合は、空港に近い、市街地に近いということかと思うが、例えば富山の場合は、あらゆる交通機関を富山駅に一旦集めて、そこから放射状に帰っていくといったネットワークの議論をした結果、現在に至っている。現在の松山のバスは、松山市駅から空港へ直接向かう便もあれば、JRを経由する便もあり、旅行者は分かりにくいのではないか。そのため、アクセス性について、今後十分な議論が必要である。
- アリーナが別の場所で、民設民営で整備されるということだが、松山市に関係ないような雰囲気を感じる。アリーナがどこにできて、どこかで連携する余地があるのかという議論は、松山駅まち会議でも必要ではないか。
- 文化施設は、アリーナが抜けたから文化施設というような文脈ではもったいない。例えば、京王電鉄の沿線開発では地元の企業が集まるような交流の場を作った。そうすると、本州からいろんな企業が来る契機になり、県内・市内の企業も集えるようになる。そういった交流スペースのようなものも考えられる。文化施設という定義だけで、あとは議論しないということでなければいいと思う。
- 事業協力者3者の選定について、プランでは、駅前のエリアしか載っていない。駅前エリアとエリアの外が連続的につながらないと回遊性は生まれない。事業協力者選定時に、エリアとエリア外のつながりを要件としてイメージしていたのか気になる。
- 実証実験について、回遊性を高めるためには、どのような動線を設定するか、見せ方をするかがメインになる。今の説明では、実験後に行う回遊性を図る議論に繋がりにくい。集客と回遊性の視点では、例えばイベント日に路面電車を無料にするなど、視野の広い検討を行う余地もあるのではないか。

【羽藤座長】
・ 事業協力者3者の選定条件の中で、エリアの外側との連携が重要だが、議論があったのか。社会実験はマルシェだけで良いのか。回遊を高めるには工夫が必要ということについて、事務局からの回答あるか。

【事務局】
・ JR松山駅だけで完結しないことが非常に重要なポイントだと我々も認識している。今回、松山駅周辺まちづくりプランでもお示ししたとおり、このJR松山駅が広域の交通拠点であると同時に広域の交流拠点でもあるという認識をしている。国内外から集まって来た人を、中央商店街や道後などの中心市街地全体へ送り出すポンプのような役割を持っていきたい。そのためにも、様々な社会実験をしていきたいと考えているが、今回例示した12月までのイベントについては、JR松山駅に特化したようなイベントになっている。今検討中ではあるが、年明けには、先日オープンした松山市駅前広場と連携したイベントを実施予定である。人をどのように回遊させることができるか工夫も盛り込み考えていく。

【C 委員】
・ 選定した事業者が、まちとの連携がどの程度得意かにせよ、ぜひそこをきちんとやってほしい。回遊性については、駅前のエリアの中の回遊性もすごく大事。
・ イベントをするにしてもどのようなレイアウトをどう見せるか、どのエリアで滞留するかなどもしっかりと考えながら進めると目的に近づくのではないか。

【羽藤座長】
・ 既存のまちとの関係を紐解いて、(交流人口を)取り合うようなことになってはいけない。道後、中心市街地、松山市駅、郊外の市町とどのように結ばれていくのか。アリーナができるのであれば、そういったところとの連携も将来的に見据えながら、実証実験の幅をかなり広くとってほしい。事業協力者3者が入れるプログラムや、地元企業等の立地誘導のような考えもあり、地元の名産品などを東口や西口などにどう埋め込んでいくのか、マルシェなども含めて、ぜひ実証実験を中心に考えてほしい。

≪議事(2)駅周辺の交通機能について≫
【事務局説明】
・ 資料3「交通ターミナル機能」に基づき、説明

【C 委員】
・ 通常のバスでは手の届かない部分を福祉バスやスクールバスなどの不定期バスが補っている実態があり、いずれも重要である。不定期バスについても利便性を確保する形でぜひ考えてほしい。
・ リムジンバスのバース数は1台で良いのか。外国人旅行者がさらに増える可能性もあり、2台並列で乗降できるスペースがあっても良いのではないか。

・ 晴れの日が多い松山の強みを活かして、シェアサイクルや LUUP などのニューモビリティの議論も必要ではないか。
・ JR松山駅をこれから素晴らしくしていこうという議論からすると、バース数だけでなく、バスネットワークそのものをどうするかということも視野に入れておいた方がいいと思う。長期的視野で柔軟に検討してほしい。

【事務局】
・ 東口のバスタのバース数は現時点のもので、確定ではないので、今回の意見も基に議論していきたい。
・ シェアサイクルは、次の議題で説明したい。

【D 委員】
・ 一般車は特定車両停留施設の乗入対象外となっているが、東口での鉄道などとの乗り換え等を踏まえると、一定程度の乗降スペースは確保してほしい。現に、四国の他の駅でも、特に雨の日は学生の送迎等で駅周辺に車が集中している状況なので、検討してほしい。
・ 今後、にぎわい施設や文化施設などの整備がされると思うが、それらも踏まえて、手戻りのないような検討をしてほしい。

【羽藤座長】
・ 一般車のバース数について資料に記載はないが、色々な利便施設ができるほか、雨の日を含めた送迎等を踏まえてということも分かる一方で、あまり増やすと、東口駅前広場が狭くなり、うまく利用できなくなる可能性もあるため、このトレードオフをどのように解決するかについては、もう少し検討が進むと良い。

【E 委員】
・ 交通モードの配置について、にぎわい施設整備もあり、土地の制約がかなり出ると思う。
・ 必要なバース数に加えて、どう配置するのかということもある。地理的に不安のある人、障がい者、高齢者にも分かりやすい配置、安全に乗り換えができる配置を意識する必要があると思う。
・ 歩行者や車両を含めた周辺道路とのつながりも、事故防止に努めた検討が必要ではないか。

【羽藤座長】
・ 地下を通らないと路面電車に乗れないところが改善されるため、その分、色々な人に伊予鉄道を使ってもらいたい。動線の配置、つなぎ方については、もう少しきめ細やかに検討してほしいということだと思う。

【F 委員】
・ バース数のバランスは事業者と引き続き調整をしてほしい。
・ 不定期バスとして観光バスがあるが、観光バス利用者は市外の人が多い。分かりやすい案内をしてほしいのと、スーツケースを持った人の通行に配慮してほしい。バスを待つ時間が快適な時間となるような乗り場にしてほしい。

【羽藤座長】
・ バスは、サインやスーツケースの問題なども含め、歩行者動線のきめ細やかな検討をお願いしたい。

【G 委員】
・ 特定車両停留施設には登録車両しか入れないので、降車時にお客様が東西のどちらを選択するのか。東口で降車できない場合は西口へ行くことになり、料金が上がってしまいお客様からのクレームにつながる懸念がある。
・ 西口は一般的な乗降の形になると思うが、東口は出入口の配置など、よく検討してほしい。
・ JRは、特急列車を利用するお客様しかタクシーに乗らないと言っても過言ではない。そのため、西口が待機バース12とあるが、繁忙期にはその数で足りるのか疑問である。

【羽藤座長】
・ タクシーは一番重要な公共交通であるため、再度JRとの関係も含めて細かく検討することが重要と思う。
・ にぎわい施設ができ、全ての人が車で駅に来たら大混雑になる。伊予鉄やタクシーなども使っていただく中で、どのように混雑が起きない形で乗り降りしていただくのか。バスタの検討では及んでない乗降の規模感についても検討していくことが必要不可欠。

≪議事(3)大手町通り社会実験について≫
【事務局説明】
・ 資料4「大手町通り社会実験計画概要」に基づき、説明

【H 委員】
・ にぎわい創出実証実験イベントについて、最終的ににぎわい施設が建つ駅周辺で、何の実験を実施するのか説明してほしい。建物に対して何か反映されるものがあるのか。
・ 資料3のまちづくりプランで示されているスケジュールだけでは、スケジュール感の整理ができない。大手町通り社会実験やにぎわい創出実証実験等、どこで何をしているのか、全体像が分かりやすいスケジュールを示してほしい。

【事務局】
・ 議題1で説明した、にぎわい・回遊性創出実証実験については、JR松山駅の駅舎やだんだん通りは完成しているが、土地区画整理事業の工事完成は令和10年度を予定しているため、周辺の工事期間中も、地域住民や駅利用者に集まってもらいながら、にぎわいを生み出すことを目的としている。また、同様に交通拠点である松山市駅とも連携しながら、回遊性を高めるような実証実験を実施したいと考えている。
・ スケジュールについては、周辺まちづくりを担当している市としては、まちづくりプランで示しているスケジュールを目標に、にぎわい施設、土地区画整理事業、路面電車の引き込み等の事業に全力で取り組みたいと考えている。バスタプロジェクトは様々な関係機関や国と協議しながら、スケジュールは示せる段階で示していきたい。車両基地跡地については、新しい文化施設を整備する方針決定がされた。来年度策定の基本計画で、規模や機能を定めたうえでスケジュールを示したい。
・ これらのスケジュールは、市が発行しているチラシ「つなぐ」や広報紙、ホームページなどで示していきたい。

【I 委員】
・ 県外観光客やインバウンドの方から、松山市駅は交通結節も良くなり非常に良くなったと評判が良い。しかし、JR松山駅はインバウンドや全国から来ている高齢者から、大きな荷物を持って階段で地下に降りて路面電車から乗り換えをしないといけないと言われることが多い。
・ スケジュールでは、令和10年度に路面電車の引き込みが完了し、供用開始するということだが、駅前広場の整備も大切だが、電停の引き込みを先に行って、目に見える形で変化が分かるようにしてほしい。大きな荷物を持った観光客の移動も非常に便利になり、イベントも盛り上がると思う。

【J 委員】
・ にぎわい創出イベントは主に公共交通機関で来るようにしていると思うが、駅周辺には広い土地があるので、車で来る人のために駐車場を整備してほしい。
・ 大手町通りは人通りが少ないので、社会実験によってにぎわいのあるまちにしてほしい。

【K 委員】
・ JR松山駅周辺は人が集まりにくく、だんだん通りの経営も厳しい中で、イベントを実施してもらえることを大変ありがたく思う。
・ 9月のイベントに行った時に、車を停める場所に困ったので、駐車場が整備できるのであれば分かる形で駐車場の場所を表示してほしい。
・ 周辺市町とイベント実施日が被らない方が集客力は高まるので、1月以降のイベントの計画を進めているのであれば、なるべく早く日程等を公にしてほしい。

【L 委員】
・ 市のまちづくりプランを見てこのような建物が建つのかと非常に驚いたが、人が来るのか心配。駅利用者だけでは、にぎわいは生まれないので、まちづくりプランのような大きな施設を建てるのであれば、人が来なくなることがないように建物の中が充実した施設にしてほしい。

【羽藤座長】
・ 建物の中身の話は極めて重要で、どの交通機関でどれくらいの人が来るか、他の駅との連携も重要だと思う。

【M 委員】
・ にぎわい施設は期待しているが、こども・高齢者・障がい者などの弱者が対応しやすい施設を造ってほしい。視覚障がい者に対しては点字ブロックや音声ガイダンス、聴覚障がい者に対しては字幕など、弱者が取り残されない施設を造ってほしい。障がい者用の停めやすい駐車場の整備もお願いしたい。

【羽藤座長】
・ これだけ大きな施設ができると、松山の文化的な起爆剤となる一方で、高齢者や障がい者の居場所になるようなことも考えていかなければならない。

【N 委員】
・ 車両基地跡地に文化施設もよいが、観光客や地元の人が利用でき、松山の特色を感じ取れる施設になることを願っている。

【O 委員】
・ 路面電車引き込みについて、令和10年度の供用開始目標ということで、引き込みの際にバスタの形状や入口も変わらざるを得ない。現状や将来のバスタの形状や動線について、段階的なものを示すべき。
・ にぎわい創出イベントは単発ではなく、継続性を持って実施していってほしい。
・ バスタに停めないスクールバスや観光バスの停留所のフォローアップも必要。
・ 大手町通り社会実験について、松山駅西口南江戸線の開通に伴う交通量の変化も踏まえ、車線を減らしてにぎわいが生まれやすく歩行者が歩きやすい空間を作ることで、松山市駅との連携も生まれるのではないか。

【羽藤座長】
・ 大手町通りは県管理なので、ぜひ県にも積極的に支援していただきたい。

【P 委員】
・ 資料1に関連して、交通事故防止・渋滞抑止の観点から、各施設を直結する通路を設けていただき、歩行者が道路を横断しなくてもいいような動線の確保をお願いした

い。各施設のメイン駐車場はバスタ階上に設けられるパーキングと聞いているが、文化施設の多くの来場者が、イベント終了後、一気に駐車場に移動する場合、道路に一旦降りて再度バスタ階上に上がるのは無駄が多く、歩行者が道路を横断する際は、車両の交通も寸断される。そうすると、車両が排出されない、駐車場から出られない、施設から出られない、渋滞が長時間続くという悪循環となるため、天候や道路状況に関わらず施設間を移動可能とするための検討をぜひお願いしたい。

【Q オブザーバー】
・ 事業協力者3者によるにぎわい施設の整備があるが、大手町通りも含めて、ハード面だけでなくソフト面から、イベントを継続的に実施していくエリアマネジメント団体の育て方を3者に期待するか、周辺の団体を巻き込むか等を一緒に検討していくと、にぎわい創出イベント実施の継続性がある。

【羽藤座長】
・ JR四国も含めてにぎわい創出について作り込んでほしい。

【R オブザーバー】
・ 路面電車引き込みについて、地下道を利用してJR松山駅へ行く状況が2年続くので、早めにビジョンを示してほしい。
・ 県庁所在地の駅として各関係者の話を聞きながら、より良い周辺整備をしてほしい。
・ 路面電車引き込みに伴い移動する路線バスのバス停の場所や、駅周辺整備の全体像を分かりやすく示してほしい。

【S オブザーバー】
・ バスのバース数についてはヒアリングに基づくものというだけでなく、現状に加えて高齢化による人口減少分や交通分担率等も踏まえた需要予測から割り出されたものという根拠を示すことも大切。
・ 大手町社会実験に期待しているが、自転車専用通行帯の連続性の確保についてもぜひ考慮してほしい。

【羽藤座長】
・ 戦略的に公共交通中心のまちにしていくために、JR松山駅を、JR四国を中心にどのように盛り上げて行けるかだと思う。伊予鉄も中心に、既存の市街地とも連携しながらどのように県都松山を活性化させるか、文化の砦ということで文化的な施設を置き、地元の事業者を含む事業協力者3者が結集し、新しい拠点である県都松山の魅力を発信する方針を示したので、ぜひ今回の意見も踏まえ、ピッチを上げて検討してほしい。

午後3時　閉会