

大手町通り社会実験計画概要

1. はじめに
2. 拠点間を結ぶ大手町通りに求められる機能
3. 社会実験の概要

1. はじめに: 大手町通りにおける社会実験について

【社会実験の背景と目的】

JR松山駅の鉄道高架化やバスタプロジェクトの進展に伴い、駅周辺での開発が加速する中、JR松山駅と松山市駅間のアクセス強化が求められている。

さらに、路面電車や郊外電車、徒歩といった多様な交通手段において、大手町通りが果たす役割は極めて重要である。

そこで、公共交通の利用しやすさや回遊性の向上、地域の賑わい創出を目指し、大手町通りの道路空間における時間的・空間的な役割を再検討することで、大手町通りを有効活用したい。

【1.背景と目指す姿】

- ・周辺開発が加速
- ・回遊性の向上が急務
- ・賑わい創出

【2.解決すべき課題】

- ・電停のバリアフリー未整備
- ・歩行者・自転車交通の連続性、安全性が不十分
- ・時間的・空間的利用実態の未把握

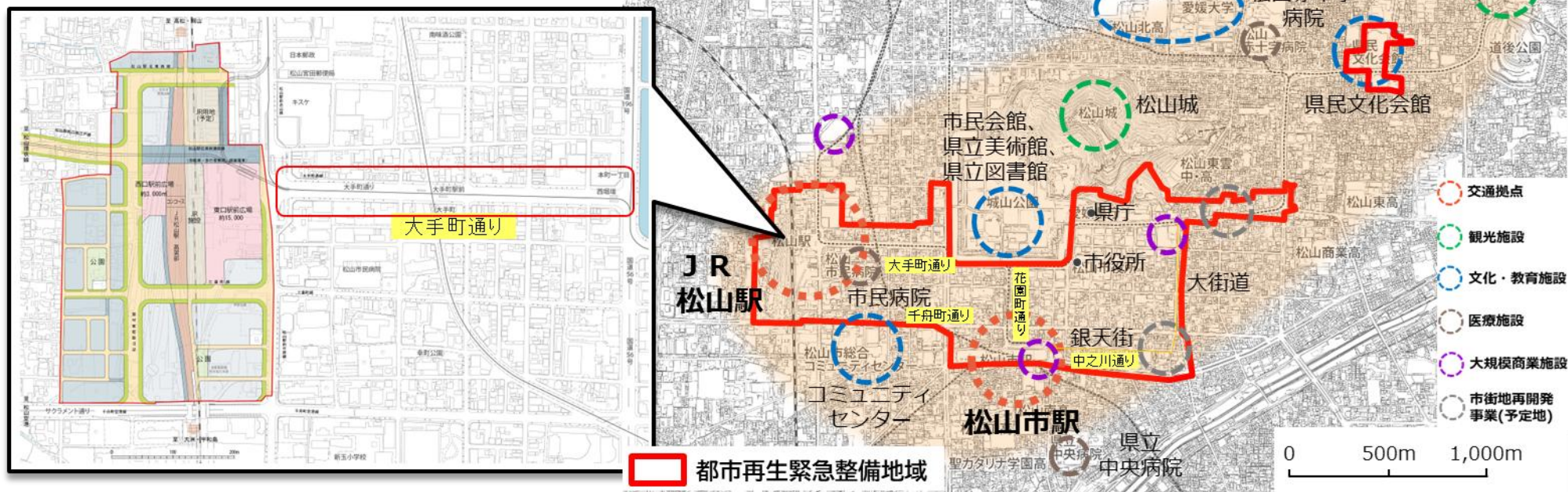
【3.具体的な対応策】

- ・車線の見直しによる空間創出
- ・電停のバリアフリー化
- ・歩道空間・停車帯での賑わい創出
- ・時間的・空間的な利用最適化検討

1. はじめに: 大手町通りの概要

- ・大手町通り(愛媛県道19号松山港線)は、昭和2年に松山駅が開業したのを機に整備された道路であり、昭和9年に都市計画決定された松山市で最古の都市計画道路の一つである。
- ・バスタプロジェクトが進められている松山駅に隣接し、郊外電車の駅や路面電車の電停、バス停などを有し、自転車、自動車、徒歩を含めた多様な交通モードを支える幅員約36mの通りである。
- ・沿道には、商業施設や業務施設、宿泊施設、病院、マンション等が混在して立地しており、通勤・通学の利用に加え、買い物や観光、来街者の移動など、多様な目的を持つ人の往来が見られる。
- ・また、鉄道と軌道が交差する『ダイヤモンドクロス』を有する日本で唯一の通りである。

■ 検討範囲



1. はじめに：大手町通りの現状と検討課題

(1) 道路の現況及び交通量

- 大手町通りは幅員約36mの4車線の道路であり、自動車交通量は、約9千～11千台/日。
- 歩道が整備されており、沿道施設への出入口部が多数設けられている。

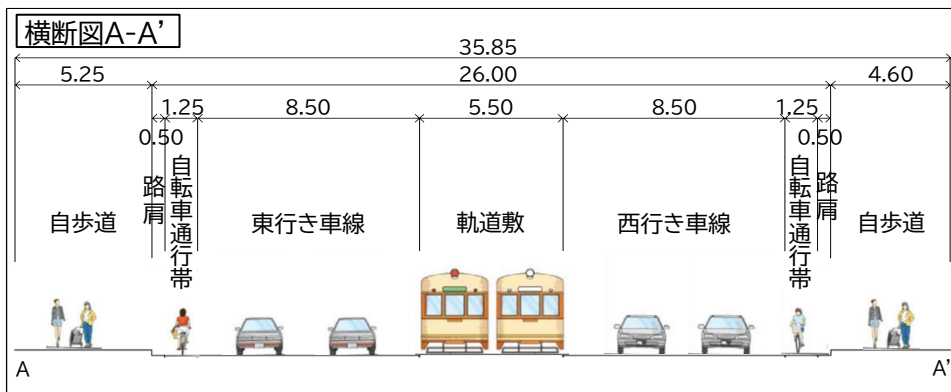


図 道路現況及び交通量

出典：第2回松山駅交通拠点機能強化検討会資料に加筆

1. はじめに: 大手町通りの現状と検討課題

(2) 大手町通りの現状

- ・ 大手町通りでは荷捌き車両や歩道上の駐輪により通行車両や歩行者の通行阻害が発生している。
- ・ 駅間の歩行者動線の不便さや、路面電車電停のバリアフリー未整備

■ 大手町通り及びその周辺道路



① 十分な道路空間が確保されている



② 歩道上の荷さばき車両による通行の阻害



③ 路面電車電停の待合空間



④ 自転車専用通行帯・歩道上の駐輪



図 沿道及び交通状況

1. はじめに：大手町通りの現状と検討課題

(3) 大手町通りと周辺の課題

【検討課題1】JR松山駅と松山市駅の連携

課題	検討の方向性(案)
JR松山駅と松山市駅との連携やアクセス性をどのように強化していくか。	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する。
	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。
	既存公共交通や徒歩での移動を補完し、移動の選択肢を広げる新たなモビリティサービスの導入により、多様なニーズへの対応を目指す。

【検討課題2】歩いて暮らせるまちづくりの推進

課題	検討の方向性(案)
魅力的な駅前通りの形成や回遊性の向上に向け、既存の道路空間をどのように活かしていくか。	JR松山駅と松山市駅との交通拠点機能強化を目的に、大手町通りのあり方や整備の方向性を検討する。
	大手町駅(郊外電車)や大手町駅前停留場(路面電車)のバリアフリー化を検討する。

出典：第6回松山駅交通拠点機能強化検討会資料

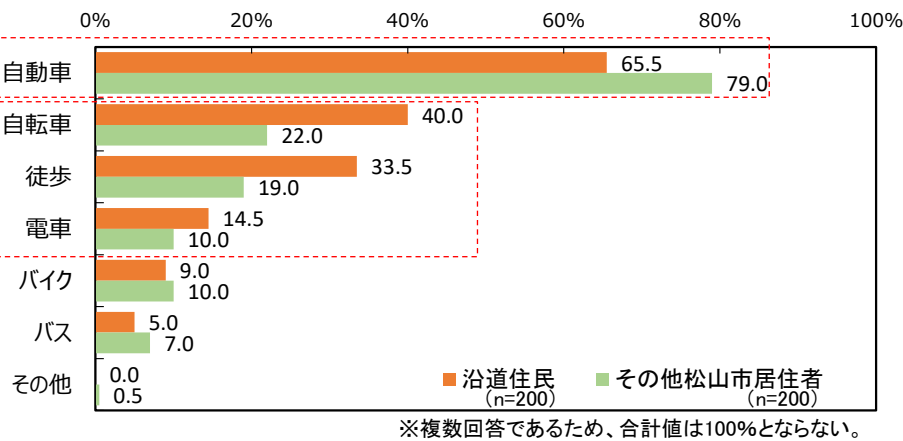
対応方針
- 大手町通り(松山港線)については、主要な幹線道路として必要な交通機能を確保しつつ、歩いて暮らせるまちづくりや駅周辺の回遊性向上の観点から道路空間の再配分を検討するため、令和8年度及び令和9年度に社会実験を実施し、その効果や交通への影響を検証する。 - 駅周辺での回遊性や賑わいの向上に向け、道路空間の再配分やほこみち制度の活用、沿道を含めた景観・デザインのあり方について検討する。 - 新しいモビリティについては、歩行者や自転車、自動車等との動線や安全性を考慮しながら、社会実験を通じて交通への影響や安全性、ニーズ等を検証した上で、導入方法や必要な空間整備について検討する。 - JR松山駅から大手町通りや松山市駅、松山城など、各方面への連続的で分かりやすい歩行者動線の形成を図るとともに、その動線に沿った案内サインについて検討する

2. 拠点間を結ぶ大手町通りに求められる機能

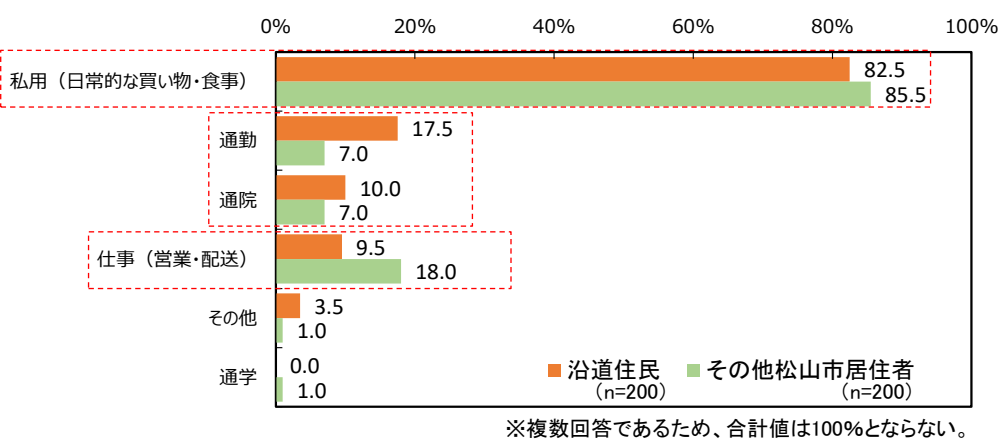
(1) 利用交通手段・利用目的アンケート調査結果

項 目	内 容
目 的	沿道住民や来訪者にとって、「県都の玄関口としての高い機能性」を持つ大手町通りの実現に向けて、大手町通りに対する現状認識、大手町通りに対するニーズの把握。
実施概要	【調査対象】 沿道住民(大手町通りの概ね2km圏内居住)200サンプル、その他松山市居住者200サンプル 計400サンプル ※大手町通りをここ1年間で利用したことのある16歳以上の者 【調査方法】 Webアンケート調査 【調査内容】 大手町通りの利用実態、大手町通り及び周辺道路(国道56号、国道196号)の印象、大手町通りにあれば良いと思うもの(平常時・災害時) 【調査実施時期】 令和4年10月27日(木)～31日(月) (5日間)

◆利用交通手段



◆利用目的



- 私用(日常的な買い物、食事)での利用を中心としながら、「沿道住民」では、「その他松山市居住者」と比べて自転車と徒歩の利用割合が高く、また通勤や通院の割合が高くなっており、日常生活と関連した利用傾向が強くなっている。
- 「その他松山市居住者」では、自動車の利用割合が高く、また仕事(営業・配送)の割合が高くなっているなど、業務目的での利用もみられる。

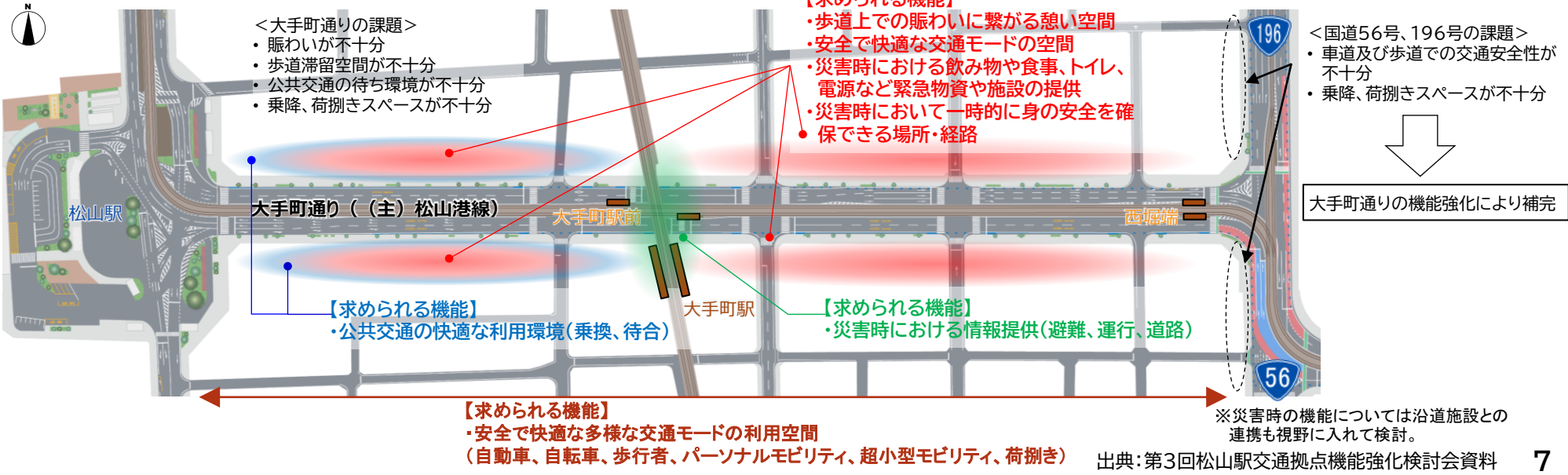
2. 拠点間を結ぶ大手町通りに求められる機能

(2) 大手町通りに求められる機能

- 大手町通り及び周辺道路に対する利用者ニーズを踏まえながら大手町通りの機能を強化することで、JR松山駅周辺の交通拠点機能の強化を検討する。

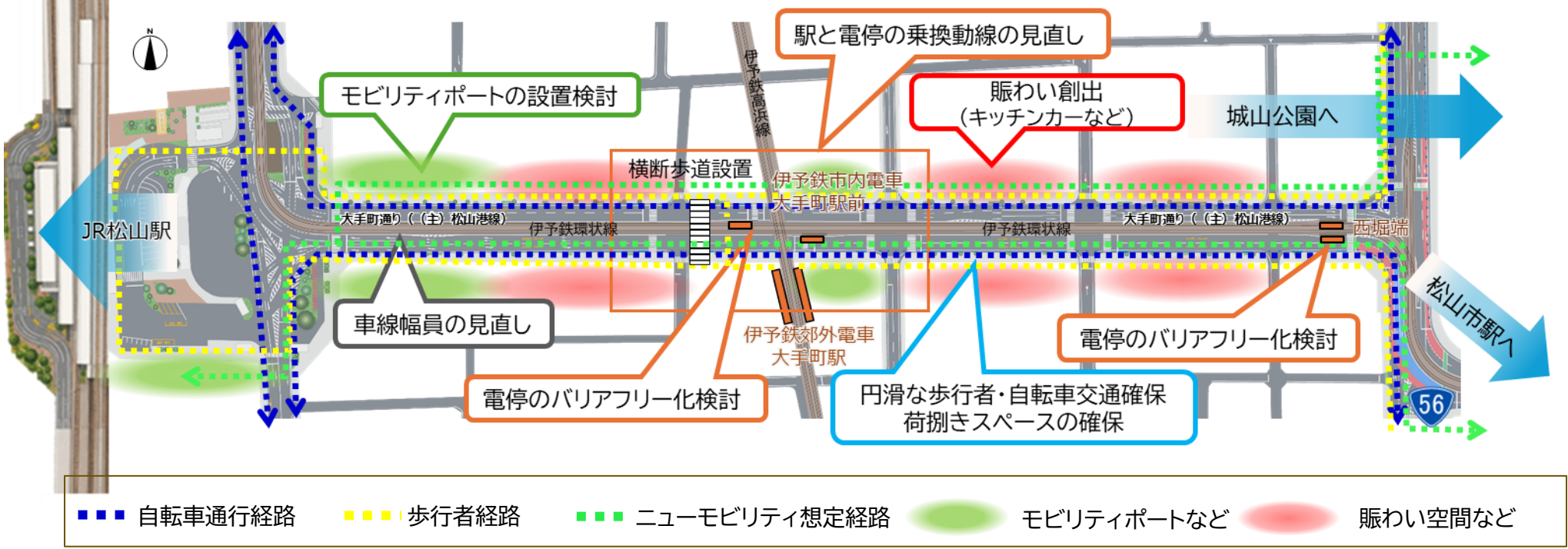
◆ 大手町通りに求められる機能

大手町通り及び周辺道路の印象		大手町通りにあれば良いと思うもの	
		【平 常 時】	【災 害 時】
大手町通り	賑わいが不十分	歩道上での賑わいに繋がる憩い空間	飲み物や食事、トイレ、電源など緊急物資や施設の提供
	歩道滞留空間が不十分		
	公共交通の待ち環境が不十分	公共交通の快適な利用環境(乗換、待合)	
	乗降、荷捌きスペースが不十分		
国道56号	車道及び歩道での交通安全性が不十分	安全で快適な交通モードの利用空間	一時的に安全を確保できる場所・経路
国道196号	乗降、荷捌きスペースが不十分		
			情報提供(避難、運行、道路)



3. 社会実験の概要

(1) 平面計画(案)



大手町通りにあれば良いと思うもの

【平常時】

- ・ 安全で快適な多様な交通モードの利用空間
- ・ 歩道上での販わりに繋がる憩い空間
- ・ 公共交通の利用環境(乗換、待合)

【災害時】

- ・ 飲み物や食事、トイレ、電源など緊急物資や施設の提供
- ・ 身の安全を確保できる場所・経路
- ・ 情報提供(避難、運行、道路)

社会実験

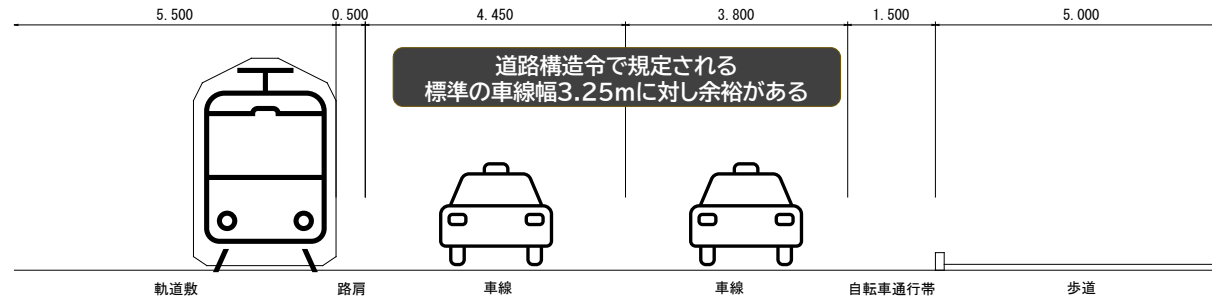
検証

- ①車道幅員の再編による空間確保
- ②路面電車電停のバリアフリー化検討
- ③円滑な歩行者・自転車交通の確保
- ④広幅員歩道を活用した販わり創出・回遊性向上
- ⑤販わり創出モビリティポートの設置・運用検討

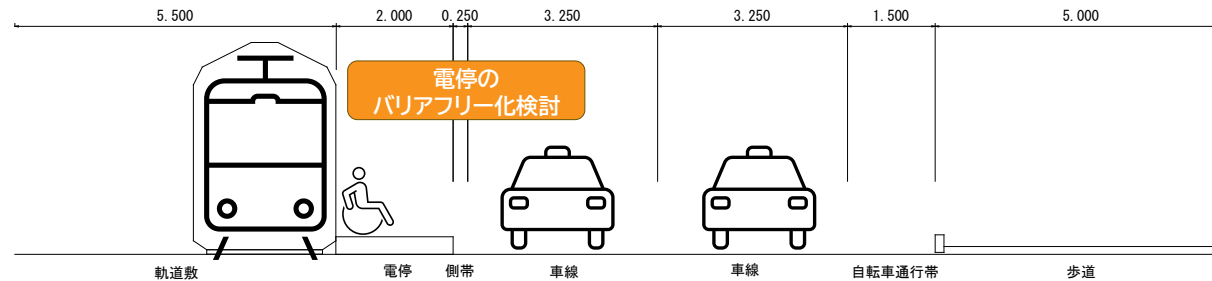
3. 社会実験の概要

(2)横断計画(案)

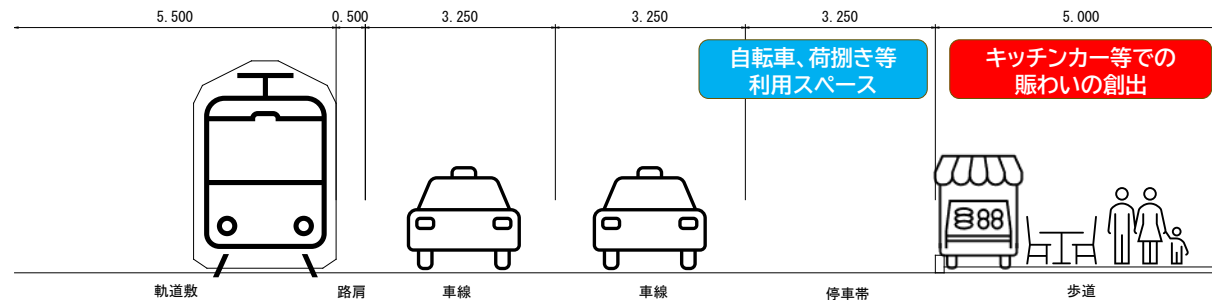
現況



① バリアフリー基準を満たす十分な電停幅の確保



② 停車帯の時間的・空間的活用検討及び、賑わい創出を目的とした歩道部におけるキッチンカー等での空間活用



※市が作成した現時点でのイメージ

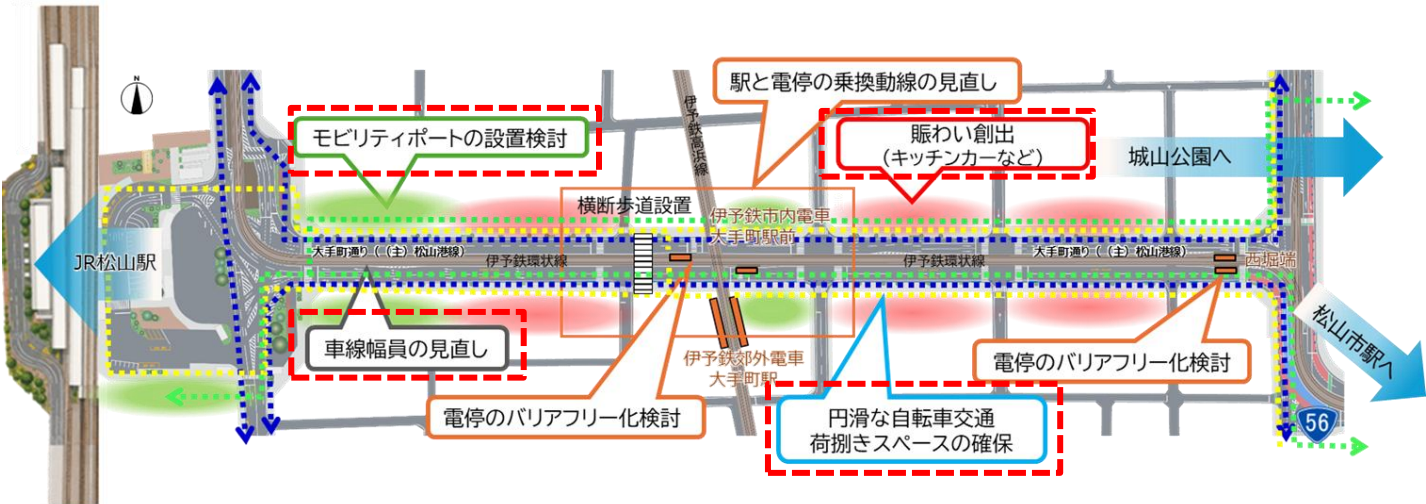
3. 社会実験の概要

(3)空間活用検討イメージ(案)

①車道幅員の再編による空間確保



③円滑な歩行者・自転車交通の確保



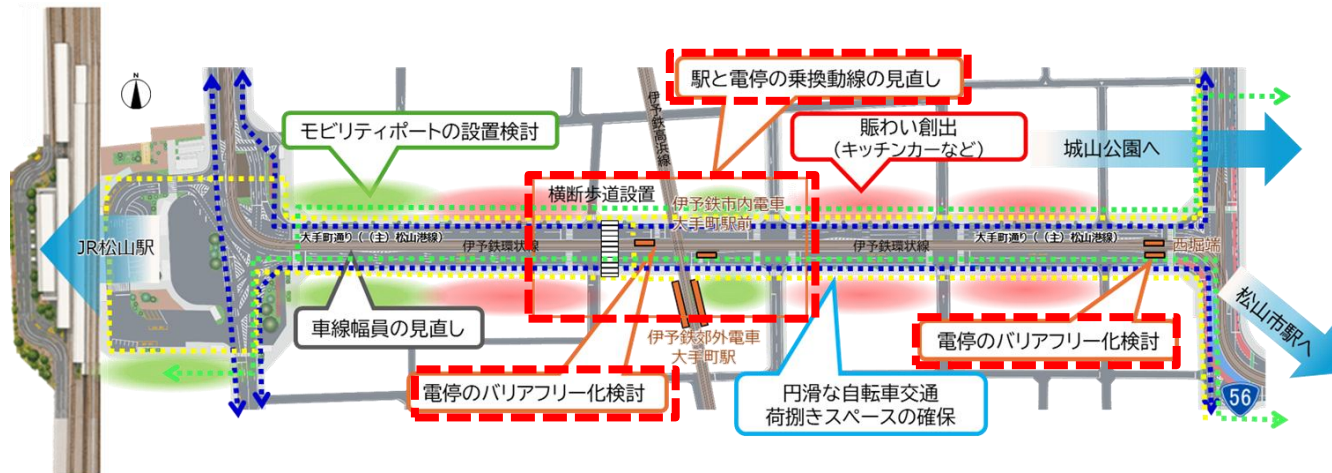
- ④広幅員歩道を活用した賑わい創出・回遊性向上
- ⑤モビリティポートの設置・運用検討



3. 社会実験の概要

(3)空間活用検討イメージ(案)

②路面電車電停のバリアフリー化検討



③円滑な歩行者・自転車交通の確保



3. 社会実験の概要

(4)スケジュール(案)

年度 項目	2026(R8)		2027(R9)			
	3 Q	4 Q	1 Q	2 Q	3 Q	4 Q
実験計画 策定	社会実験実施内容計画					
関係機関 協議・調整	第7回 松山駅まち会議		第8回 松山駅まち会議			
実験 準備・広報			準備	広報		
実験実施		横断歩道整備		実施 (2週間程度)		
効果 分析・評価		事前調査	事前調査		事後調査	
とりまとめ						報告とりまとめ