

## はじめに

一番町交差点周辺は、松山城へ繋がるロープウェー街や大街道商店街の玄関口であり、松山の中心市街地の「顔」とも言える場所である。

また、本市が平成 25 年 3 月に策定した「松山市中心地区市街地総合再生基本計画」で、重要な拠点空間のひとつとして位置付けている場所である。

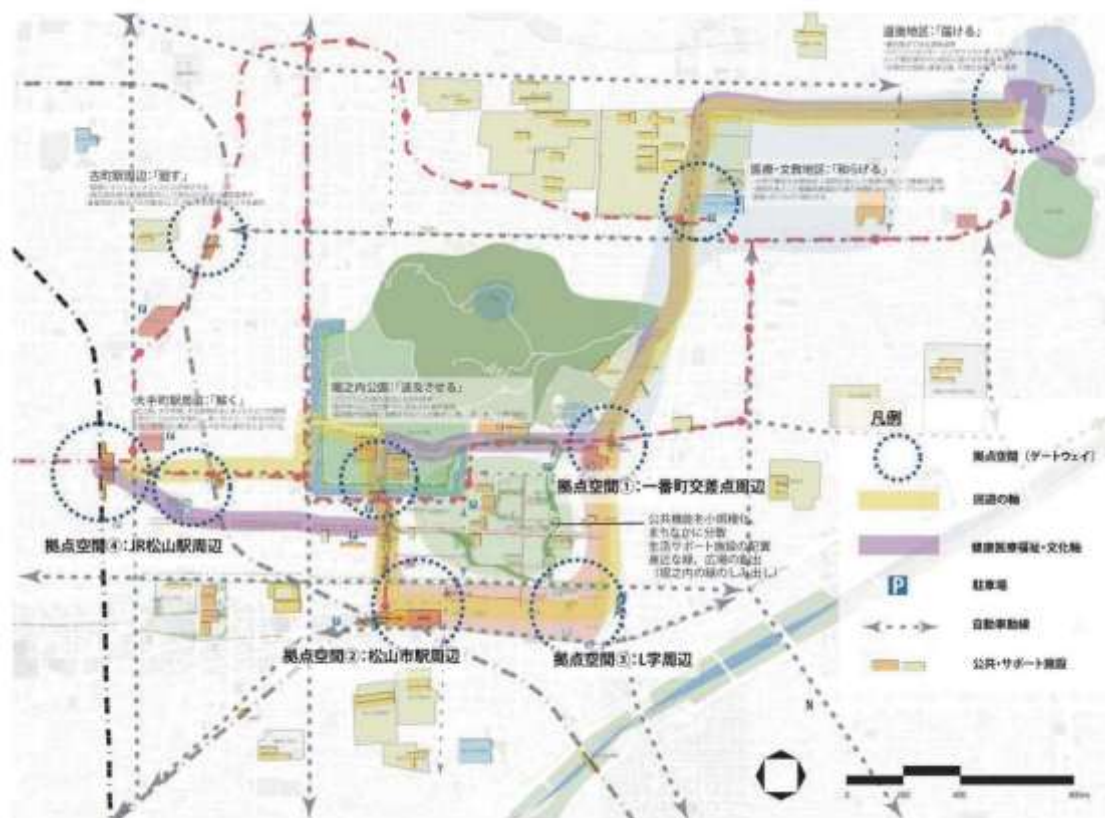
一番町交差点周辺では、賑わいのある空間への再生と良好な都市景観の形成を目的に、様々な関係者が参加した検討組織（一番町大街道口景観整備専門部会）を設置していたが、今回、新たな整備計画の策定を行った。

道路と周辺建物などが一体となった景観整備を行うことにより、南北の歩行者動線をつなげ、人の流れを周辺へと広げる賑わいの「核」を創出したい。

## 1. 位置付け

一番町交差点周辺は、「H25.3 松山市中心部都市再生ビジョンおよび中心地区市街地総合再生基本計画」で拠点空間の一つに位置付けられている。その位置付けを整理し、コンセプト設定・レイアウト検討に行った。

### ■ 都市再生ビジョン図より

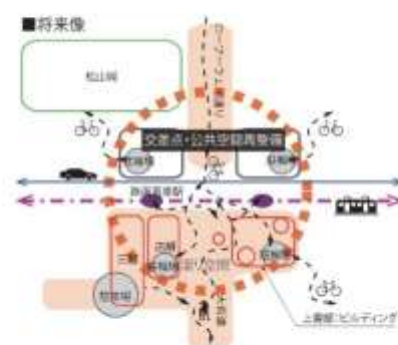
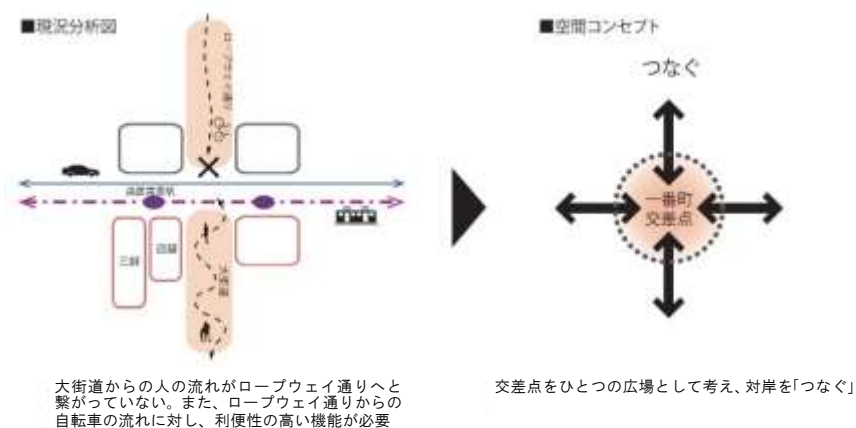


都市再生ビジョン図

都市再生ビジョン図から読み取れる、一番町交差点の位置付けは下記である。

- 1) 大型商業施設や官公庁が多く立地し、松山城へ至るロープウェイ通りへの玄関口やお城下の玄関口である。  
⇒一番町交差点周辺地区は、**中心市街地の活性化**に重要な役割を担っている。
- 2) 一番町交差点周辺地区は、市が平成 25 年 3 月に策定した「市街地総合再生基本計画」において、「**拠点空間①**」として位置付けられている。
- 3) 伊予鉄松山市駅、堀之内公園、一番町交差点、大街道-銀天街交差点（L 字周辺）の 4 か所をゲートとして、各交通を徒歩へと変換する計画。  
⇒一番町交差点周辺地区は**自転車**を**徒歩**に**転換する機能**が重要である。

■ 一番町交差点周辺地区の整備イメージ（都市再生ビジョン図より）



利便性の高い駐車場を整備し、ロープウェイ通りなどからの自転車動線を受け止める。また、交差点を一体的に整備することで、歩行者動線を繋げ、人の流れを周辺へと広げていく。

整備イメージ図

整備イメージ図から読み取れる、一番町交差点の位置付けは下記である。

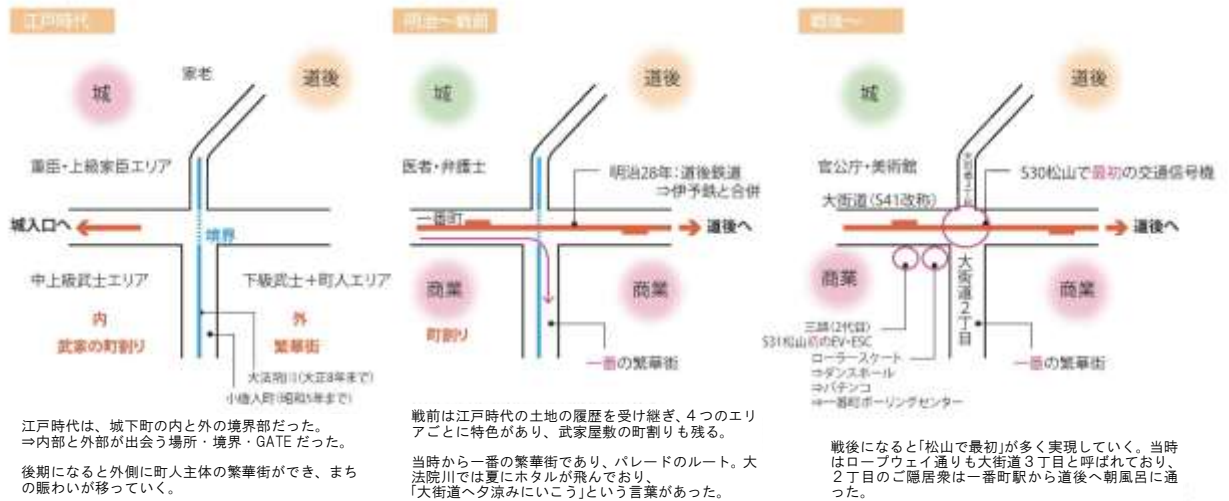
- 1) 現在、国道 11 号によって南北が分断されている。
- 2) 周辺街区の再開発と合わせ交差点・公共空間再整備を行い、交差点を一つの広場と捉え、南北の分断を解消する。
- 3) 民、官(市)、官(国)が連携して再整備することにより、松山市の重要な拠点空間を実現する。

## 2. 場所性

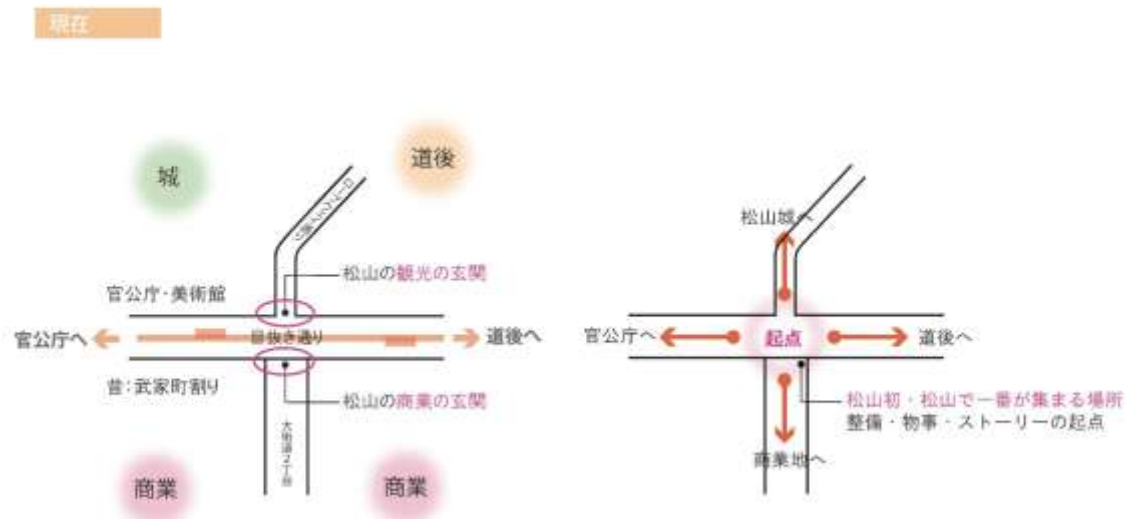
一番町交差点の場所性を整理し、詳細検討に反映を行った。場所性とは、その場所固有の歴史・地勢から導かれる、「場所の特性」のことである。計画に場所性を反映することでその場所の有るべき姿の実現を図った。

江戸時代、明治～戦前、戦後初期、そして現在に至るまでの一番町交差点の特性を整理する。続いて、古写真などから一番町交差点の変遷を整理した。

### ■ 一番町交差点の特性（江戸時代、明治～戦前、戦後初期）



### ■ 一番町交差点の特性（現在）



一番町交差点は昔から多くの「一番」「松山初」が実現する空間であったことが分かる。南北東西への動線の起点でもあり、整備・物事・ストーリーが始まる「起点」の空間である。また江戸時代の町割からも城下町の内と外の境界であり、内部と外部が出会う空間であった。現在は、観光の玄関と商業の玄関が対面する、松山で一番賑わう交差点となっている。

■ 一番町交差点の変遷

>江戸時代の町割り



オレンジ：武家屋敷 ブルー：町人地

>大正：木綿の引き幕+提灯(一丁目名物)



美しく飾られ、買い物客が行き交う一丁目  
商店街(大正末期)



昭和の初め頃の大街道と三番町通りの交差点  
雨に濡れたアスファルトにストラン

>昭和初期：鉄骨アーチ+すずらん灯



昔のアーチが本物の鉄骨アーチで、その下にすずらん灯が並んでいました。アーチの下のアーチは、その下にすずらん灯が並んでいました。



昭和10年8月、第21回全国中学校優勝野球大会で初優勝した松山商業ナインのパレードを祝う人々(大街道一番町口)

>戦後：2車線+屋根付き歩道+柳並木



戦後50年の大規模一番町口、大街道は歩道を片側一車線の車道に、入り口付近に、歩道を片側一車線まで歩行者専用道路、の態様が完成した。

出典：高橋洋二編「城下町古地図散歩6 広島・松山 山陽・四国の城下町」平凡社  
：池田洋三著「わすれかけの街 松山戦前・戦後」愛媛新聞社



### 3. 現状と課題

一番町交差点の現状と課題を整理し、詳細検討に反映を行った。

「交通」「景観」「経済」「憩い」といったキーワードから写真と文章で整理を行った。特にバリアフリーの点からはより詳細に現状の問題点を整理した。

#### ■ 交通

歩行者と自転車の錯綜



路上駐輪



4車線道路による南北分断



タクシーの路上駐車



#### ■ 景観

ファサード・入口の違い



ロープウェイ通りとの比較

点字ブロックの劣化



夜景の違い



ロープウェイ通りとの比較

## ■ 経済

来街者の減少



空き店舗の増加



ラフォーレの撤退⇒建て替え



※イメージバース

## ■ 憩い

待ち合わせ環境の弱さ



緑化不足





# 道路平面図現状

・一番町交差点整備により、現状交通における問題点を解消する。

整備により、現状交通における問題点を解決する。

・横断歩道が一直線ではない。



・点字ブロックが横断歩道寄りにはみ出している。



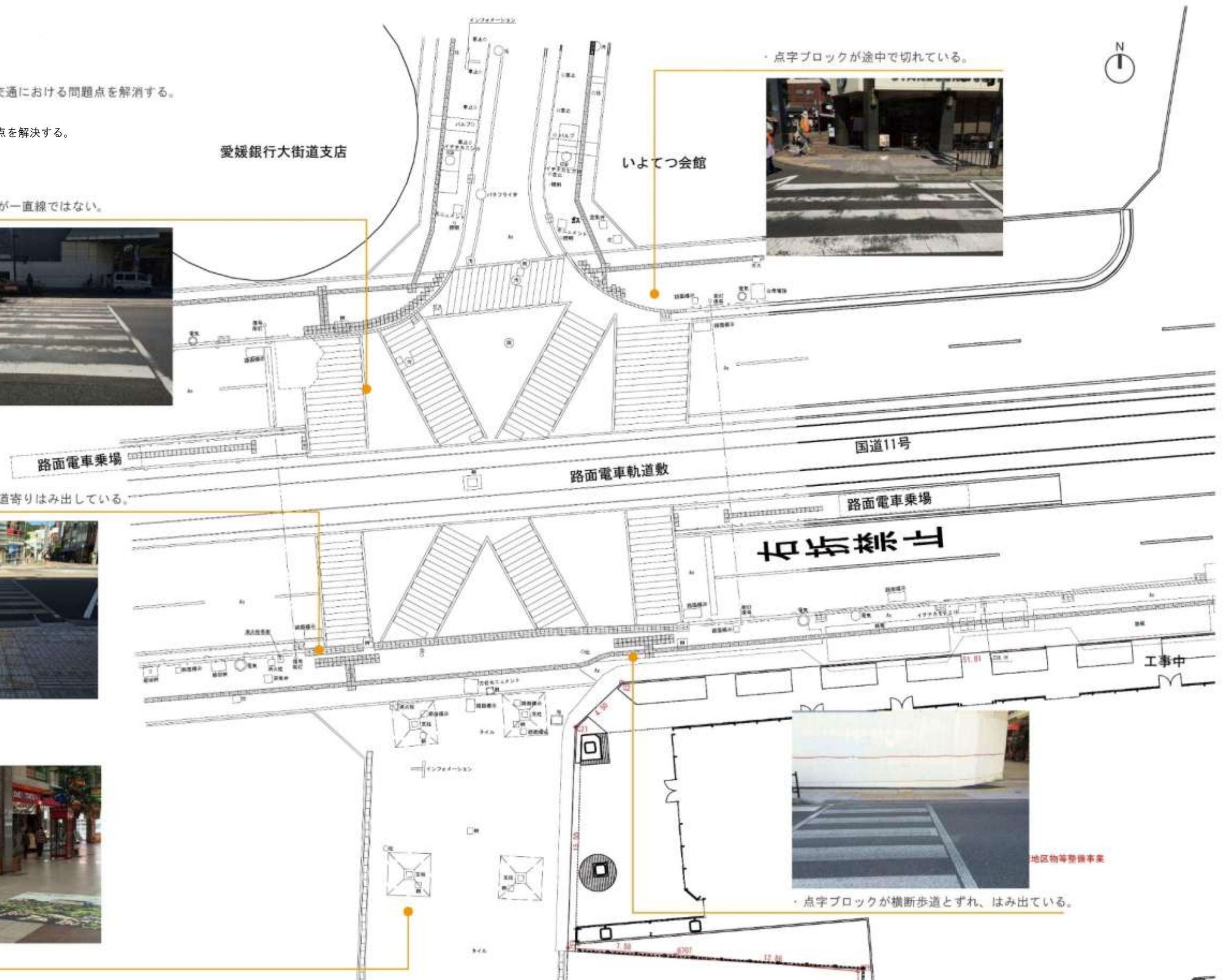
・ベンチで座る人々

・点字ブロックが途中で切れている。



・点字ブロックが横断歩道とずれ、はみ出ている。

地区物等整備事業





## 1. 基本コンセプト

一番町交差点景観整備の基本コンセプトを策定した。

このコンセプトを基に具体的な方針・景観コンセプトをとりまとめ、詳細計画を行った。

コンセプトは『一番町大街道口「いちばん舞台」松山の人・文化・歴史が主役となるパブリック空間「舞台」』である。

「一つの広場として捉える」という松山市中心部都市再生ビジョンから「舞台」というキーワードが生まれている。

### ■ 基本コンセプト

#### 一番町大街道口「いちばん舞台」松山の人・文化・歴史が主役となるパブリック空間

- 1) 松山で「一番」の行政機能、観光地、繁華街、道後温泉を結ぶ玄関に相応しい交差点として**大きなひとつの舞台**とします。
- 2) 「いちばん舞台」に来る様々な人(観光客、ビジネス客、まちの人々)が**主役**となり、また**観客**となる関係をつくります。
- 3) 「いちばん舞台」で**過ごす人々のためのスペース**(滞留空間、待ち合わせ空間、賑わい空間、緑陰空間)を整備します。
- 4) 「いちばん舞台」は、**日常とは異なる空間の使い方**が出来る設えとして、アーケードと合わせてデザインします。

#### > 一番町交差点の場所性



- ⇒ まちなかでの一番の「ハレ」の場である。
- ⇒ 松山の誇るべき文化・歴史を再発信する場が必要。
- ⇒ ここで過ごす人が主役であり、観客でもある。
- ⇒ かつて新栄座があり、一番町の発展に寄与した。

#### > 新栄座とは…



- ・明治20年~昭和32年まで存在した、松山で一番の芝居小屋。
- ・500人以上入る歌舞伎座風木造2階として建築された。
- ・大正末に映画館、S30年に洋画転向後も人気を博す。

⇒ 当時小唐人町は民家もまばらであったが新栄座が出来てから賑わうようになり、一番町の発展に大きく寄与した。

## 2. 「いちばん舞台」の整備コンセプト

### ■ 「いちばん舞台」の基本的考え方

基本コンセプトである「いちばん舞台」の実現に向け、整備の基本的な考え方をまとめた。

それを基に、整備項目・方針を設定した。また実現に向けてどのような素材・デザインでまとめるのか、景観コンセプトを作成した。

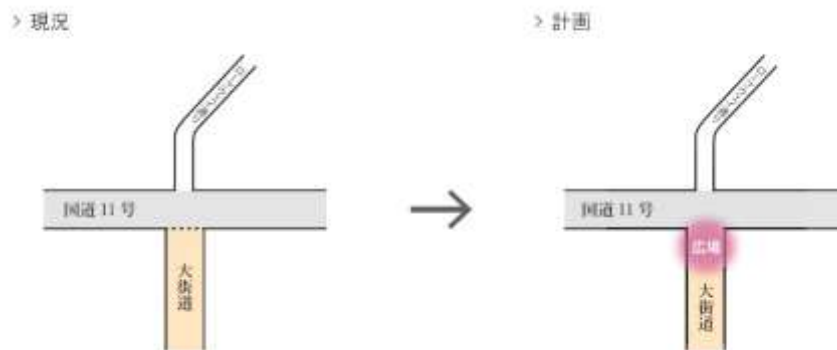
「いちばん舞台」整備の基本的な考え方として、3つの操作で南北のつながりを生み出し、交差点を「広場化」することを試みている。3つの操作は、「点」「線」「面」に代表される。それぞれ、「溜まり空間を生み出す」「玄関・ゲートの対面を生み出す」「領域化し南北のつながりを生み出す」という内容である。

### ■ 点：一番町交差点に「溜まり空間」を生み出す。

#### 現況写真



#### 計画案



現況は、アーケードによって暗く、交差点と大街道が分断されたイメージとなっている。アーケード入口を控え、周辺再開発と連携して広場空間（中間領域）を生み出し、日常時の溜まり空間として位置付ける。

⇒ 周辺地区(ロープウェイ通り・国道11号)から人々を引付け、歩行者をつなぐ仕掛けとする。

⇒ アーケードの前に広場空間が存在するのは全国でも類を見ない形状である。

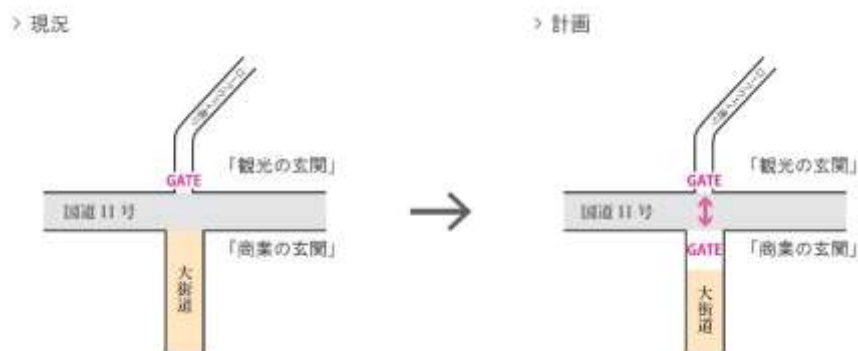
いちばん舞台(一番町交差点)の存在が大街道の一番の特長となる。

- 線：一番町交差点に「玄関・ゲート」を生み出す。

#### 現況写真



#### 計画案



現況は、ロープウェイ通り側と大街道側で意匠と空間構成が大きく異なり、連坦した風景と捉えられない。

広場空間（中間領域）部分を、ゲート性をもった設えとすることで「商業の玄関」と「観光の玄関」が面する関係性を作り出す。

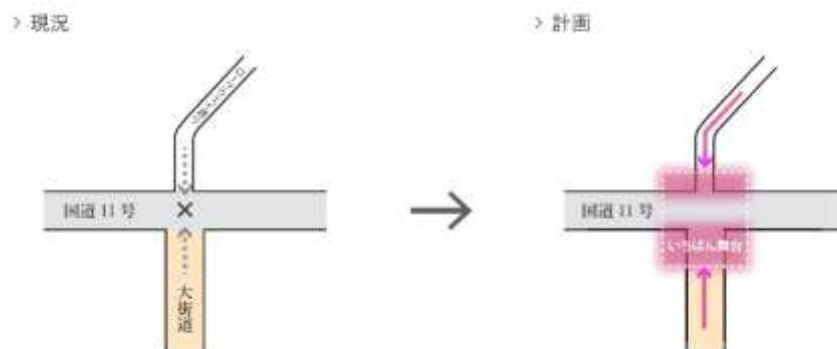
- ⇒ 両岸の関係性を作り出すデザインとし、視覚的に繋がりを感じる仕掛けとする。
- ⇒ 松山で一番の交差点(いちばん舞台)に相応しい景観を作り出す。

- 面：一番町交差点を領域化し、「南北のつながり」を生み出す。

### 現況写真



### 計画案



現況は、大街道、国道11号、ロープウェイ通りと舗装やデザインがそれぞれバラバラであり、つながりを感じることが出来ない。交差点自体を一つの領域を持ったデザインとし、国道11号に「挿入」する。

- ⇒ 交差点の南北で同様のデザインとすることで、対岸とのつながりを生み出す。
- ⇒ 大街道とロープウェイ通りが、「いちばん舞台」を介して繋がる関係性を生み出す。



### 3. 「いちばん舞台」の景観コンセプト

一番町交差点の場所性や整備目的の整理などから、次のように景観コンセプトを導いた。

1) 一番町大街道口は「松山初・松山で一番・松山で最新」が集まる場所である。

2) 市民の思い出のある「待ち合わせ空間」であり、「お城下(商業)の玄関」である。

⇒現代的な空間としての「機能向上・賑わいづくり・仕掛けづくり」を目指しながら、  
さりげなく「歴史・文化・伝統・素材」を感じられる素地を織り込む。

⇒市民や観光客として訪れた人々が「まちとしての統一感」を緩やかに感じる仕掛けとなる。

2) 松山では重要な場所において景観整備を実施し、そのベースは「歴史・文化・伝統・素材」である。

⇒松山の各中心部で、「歴史・文化・伝統・素材」等を感じられる風景創出を図る。



松山城



道後温泉



自然石舗装



鉄・鋳物

以上より、「いちばん舞台」の景観コンセプトを次のように設定した。

#### ■ 景観コンセプト

-現代的な空間の中に、文化・伝統・歴史を織り込んだ「地」のデザイン-

#### 4. レイアウト検討とゾーニング

コンセプト設定に基づき、レイアウト検討を行った。アーケード商店街の入り口であることや、交差点に面していることから、そのレイアウトによって使い勝手が大きく異なってくる。

そのため、まずは現状のイベント利用整理を行い、その結果を基にゾーニングを行い、平面図を作成した。

大街道で行われている現状のイベントについて、写真からその利用形態（施設配置・人の分布）を調べた。この整理をすることで、大街道という幅員 15mの商店街空間がどのように使われているかを把握し、レイアウト検討に反映を行った。

イベント利用整理によって、**アーケードの柱の内側と外側で利用形態を変えている**ことが分かった。

- ・ 日常時      : アーケード内側=通過動線   アーケード外側=店先空間・賑わい空間



大街道（日常時）



大街道（日常時）

- ・ イベント時 : アーケード内側=イベントスペース   アーケード外側=通過動線



大街道口（土曜夜市）



大街道（土曜夜市）



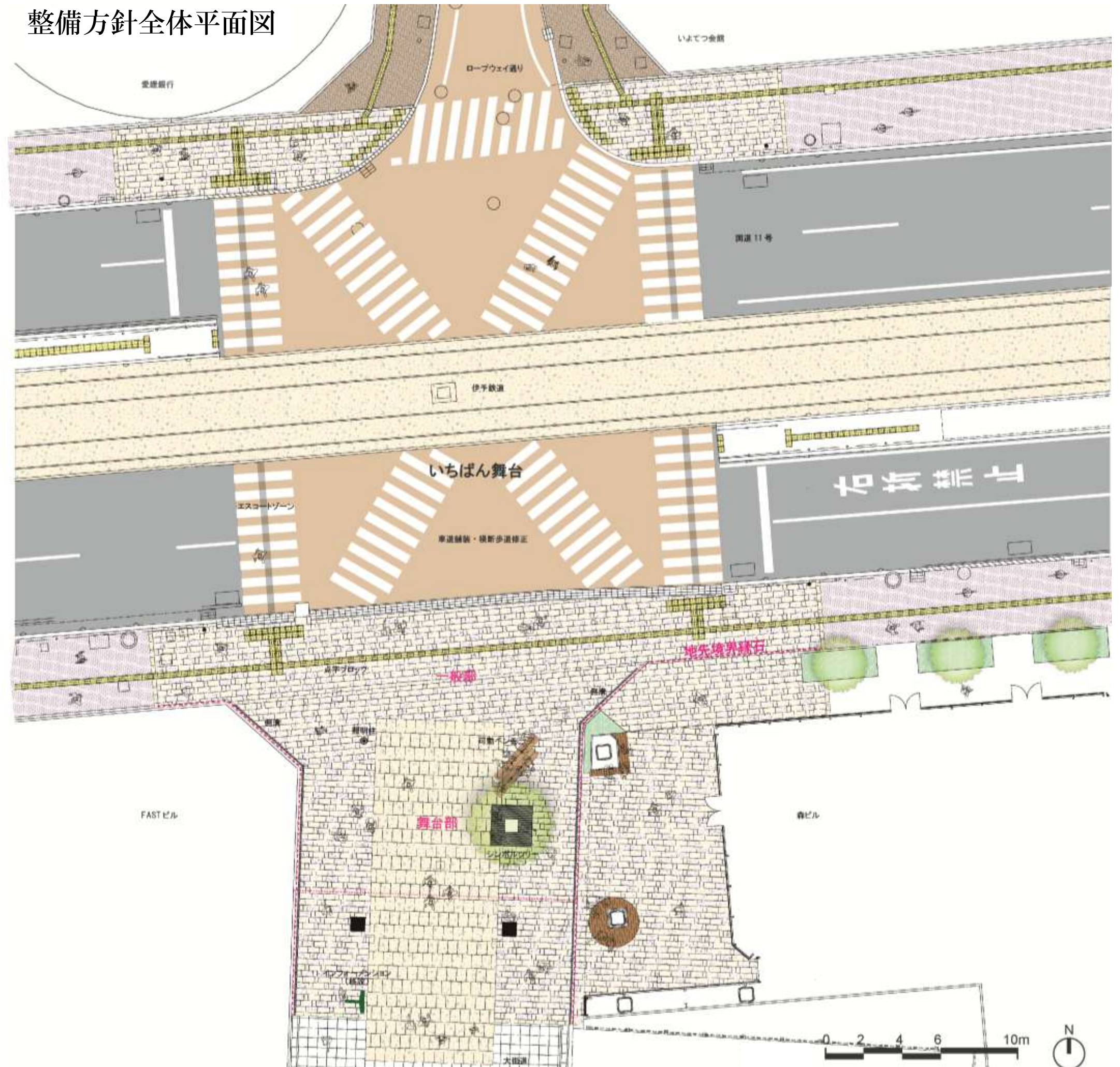
# 整備方針全体平面図

## 1. 全体平面図

これまでの整理を元に、整備方針全体平面図を作成した。

整備項目としては、車道舗装、歩道舗装、照明柱、シンボルツリー、ベンチである。

それらをアーケードの内側と外側を意識したシンプルな配置とし、使い勝手がよく、空間のスケール感にあったヒューマンスケールなデザインとなった。

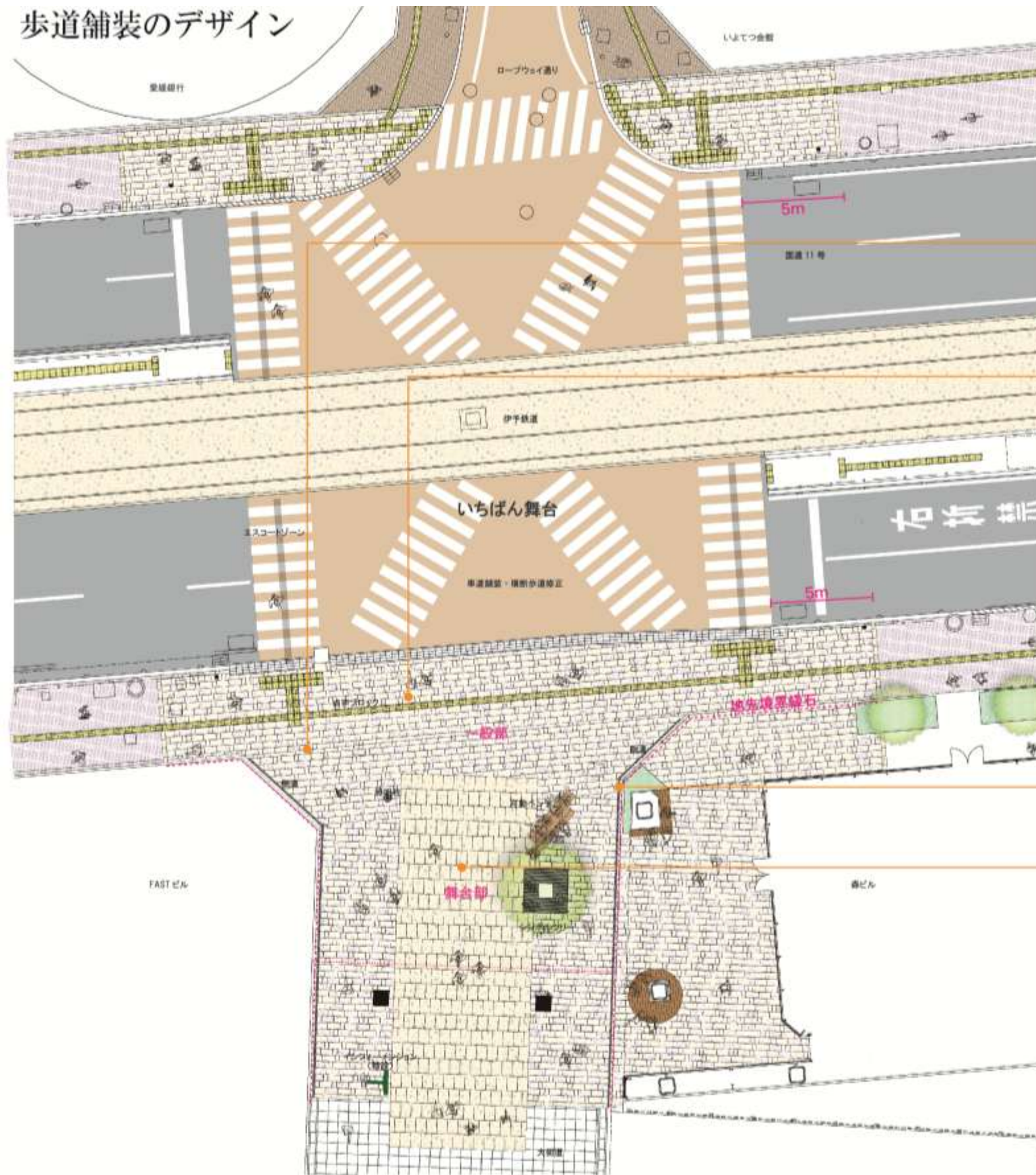




## 2. 細部デザイン検討

### 2-1 舗装

#### 歩道舗装のデザイン



#### ■ 「いちばん舞台」範囲の決定理由

- ・一番町交差点を「いちばん舞台」とするというコンセプトに則り、車道照明柱を含んだ範囲とする。
- ・横断歩道端部から交差点照明を含む5mの範囲を「いちばん舞台」として設定。

#### ■ 国道と大街道の境界部

- ・舗装を国道に平行な方向で連続とつなげ、ロープウェイ通りから国道、そして大街道へと繋がる舗装デザインとする。
- ・境界の明示については縁石ではなく、境界板・境界杭を入れる。

#### ■ ① 歩道（一般部パターン）

- ・松山市の拠点整備として自然石舗装を用いる。
- ・品格がありながら賑わい感を得る演出として、さりげないランダムを取り入れる。  
横方向：ウマ目地、縦方向：ランダム目地

- ・自然石種類：錆御影石、桜御影石
- ・自然石寸法：縦幅 300mm、横幅 600mm or 200mm

- ※大街道の線形に垂直に敷き詰めることにより、官民境界など取り合い部分に欠損が生じるのを防ぐ。
- ※大街道では緊急車両やイベント車両の乗り入れが発生するため、目地部の車両荷重分散を目的にした舗装割（横目地が通る形）とする。
- ※国道に対しては平行とすることで点字ブロックや歩車道境界・官民境界の取り合い部にて欠損が出ない配置とする。
- ※点字ブロック（黄色）を配置する。

官民境界：縁石・排水側溝（官地側）

#### ■ ② 歩道（舞台部パターン）

- ・「いちばん舞台」としてメインとなる舞台舗装。
- ・日常時とイベント時で違った使われ方をする部分であるため、シンプルなウマ目地とし、より品格のあるイメージを作りだす。また錆御影石のみの舗装とし、領域性を高める工夫をする。

- ・自然石種類：錆御影石
- ・自然石寸法：縦幅 700mm、横幅 500mm

- ※縦使いとすることで、ロープウェイ通りへの軸線を強く強調でき、視覚的な繋がりを生む仕掛け。
- ※俳句の寸法である 5 : 7 の自然石とする。
- ※大街道では緊急車両やイベント車両の乗り入れが発生するため、目地部の車両荷重分散を目的にした舗装割（横目地が通る形）とする。





「いちばん舞台」整備では、舗装デザインがとても重要である。舗装デザインのコンセプトと考え方を下記に示す。

また国道 11 号は平成 4 年に景観整備を行っており、その設計思想との整合という視点でもまとめている。

## ■ 舗装デザイン（一般部）

### （１） 松山市の拠点空間整備の象徴として相応しい自然石舗装とする。

⇒先に整備された道後温泉周辺や対面するロープウェイ通りという、優れた景観事例に引けを取らない高質なデザインとする。

⇒自然素材を用いるという景観コンセプトからも自然石舗装が相応しい。

### （２） 品格がありながら賑わい感を得る演出として、さりげないランダムを取り入れる。

横方向：ウマ目地 縦方向：ランダム目地とする。

⇒大街道の線形に対しては垂直に敷き詰めることで、官民境界部分の石材の欠損部を最少にする。合わせて車両乗り入れを考慮し、横目地が通る形とすることで目地部の車両荷重分散を図る。

⇒国道の線形に対しては平行に敷き詰めることで、官民境界部分の石材の欠損部を最少にする。

### （３） 自然石種類は錆御影石と桜御影石とする。

⇒錆御影石と桜御影石との比率についても、パースを用いて検討を行った。桜御影石の経年変化による影響がより大きいことから、錆御影石を多めにすることとし、パース検討の結果、7：3の比率とすることとした。

### （４） 自然石寸法：縦幅 300mm、横幅 600mm or 200mm とする。



舗装イメージパース

■ 鏝御影石と桜御影石の比率検討

バス画像にて比較検討を行い、鏝多め・桜少なめ（鏝御影 7割・桜御影 3割）を採用した。

＞鏝御影 3割・桜御影 7割



＞鏝御影 5割・桜御影 5割



＞鏝御影 7割・桜御影 3割 ⇒採用



## ■ 舗装デザイン（舞台部）

（１） 松山市の拠点空間整備の象徴として相応しい自然石舗装とする。

⇒先に整備された道後温泉周辺や対面するロープウェイ通りという、優れた景観事例に引けを取らない高質なデザインとする。  
⇒自然素材を用いるという景観コンセプトからも自然石舗装が相応しい。

（２） より品格のあるイメージとし、シンプルなウマ目地で錆御影石のみの舗装とすることで、領域性を高める。

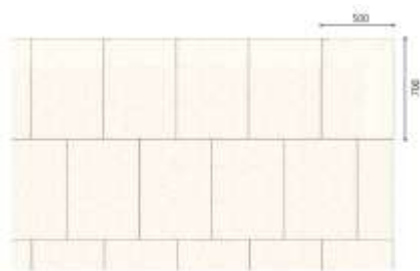
⇒日常値とイベント時で使われ方が転換する場所である。その転換を誘導するために一般部とは別の領域性を持つデザインとなった。

（３） アーケード内の一部にも舗装整備を行い、動線を促す形状とすることで、アーケード内外の移動を活発化させる。

⇒石材を縦使いとすることで、ロープウェイ通りへの軸線を強調し、視覚的な繋がりを生む仕掛けとなる。

（４） 自然石寸法：縦幅 700mm、横幅 500mm とする。

⇒俳句の寸法である 5：7 の形状を持つ自然石とし、一般部よりも大きな石材を用いる。



舗装イメージパース

## ■ 国道 11 号景観整備との整合

平成 4 年の国道 11 号景観整備においては、松山城周辺を 4 つのゾーンに区分し各エリアで色彩計画を立てている。今回の「いちばん舞台」整備も、当時の国道景観整備の設計思想から読み解き、デザインコンセプトの立案を行うことで、デザイン思想の整合を図った。

## ■ 石材サンプルにおける実物確認

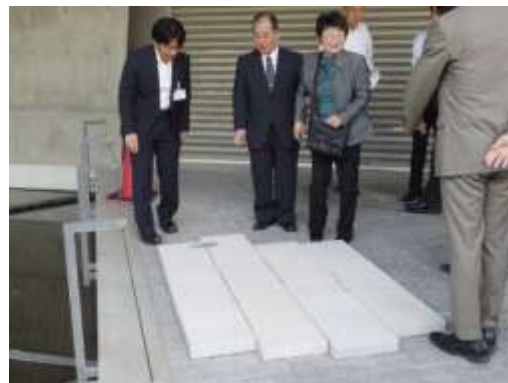
・自然石舗装の精査と石材の仕上げ方法を確認するため、第三回専門部会にて実物を用意し確認を行った。

⇒バリアフリーに関する市民団体代表にも確認して頂いた。

・端部の処理については、機械切かつ端部糸面取りとする。

⇒道後温泉周辺整備では、二方向だけ割リエッジ+端部小叩きとなっている。

⇒一番町交差点は交通の要所でもあり、歩行者交通量も多いことから、バリアフリーに関する対応も求められる。そのため目地を極力小さくし、目地部での不陸を小さくすることとした。それを実現するために石材の品質管理と施工性のよい機械切+端部糸面取りで四周を仕上げる計画としている。





## ■ 車道舗装

- ・ 車道舗装については、松山河川国道事務所と協議を行い、現状のアスファルト舗装に対して一層を切削し、ロープウェイ通りと同等の舗装をオーバーレイする計画とした。
- ・ 耐摩耗性、滞流動性、すべり抵抗性に優れる、「密粒度As ギャップ（改質2型）」とし自然石骨材としてイエローチャートを採用した。
- ・ 横断歩道で囲まれた範囲を車道舗装範囲とし、ロープウェイ通りとのつながりを意識した舗装デザインとした。

## ■ 横断歩道

国のバリアフリー基準（移動等円滑化整備ガイドライン）に準拠し、配置を行った。  
これまでは不整形な形状であったが、国道 11 号の線形に直交する方向に配置している。  
また、これまでは横断歩道と視覚障害者誘導ブロックの位置が対応していなかったが、今回整備において、双方の整合を図った。  
エスコートゾーンについても、松山河川国道事務所が設置を検討する。

## 2. 細部デザイン検討

### 2-2 照明柱

#### ■ 基本コンセプト

大街道に相応しい「華やかさ」「ハイカラ」「最先端」という松山文化の精神性を表したシンボルを目指し、曲線的なデザインで和の優美な形状とモダン（先進性）が融合した、「現代のハイカラ」を大街道から発信するイメージとする。

#### ■ 考え方

##### 1) 形状

- ⇒ 優美な曲線を描く円柱とする。
- ⇒ 一番町口という場所を踏まえ、賑やかでありながら上品な姿を実現する。
- ⇒ 照明柱基準に則り、形状を決定する。

照明柱：日本照明器具工業会JIL1003 照明用ポール強度計算基準

基礎：道路標識設置基準

##### 2) 高さ

- ⇒ ロープウェイ通りのシンボル柱の存在感に負けないように、それよりも大きいサイズ（9m）とする。

##### 3) ロープウェイ通りといちばん舞台をつなぐ。

- ⇒ ロープウェイ通りの情緒的な光を踏襲し、南北を光で繋ぐ。
- ⇒ ロープウェイ通りのシンボル柱に素材を合わせた鋳物製とする。

##### 4) 空間性を高めつつ、実用性も兼ねた平面配置

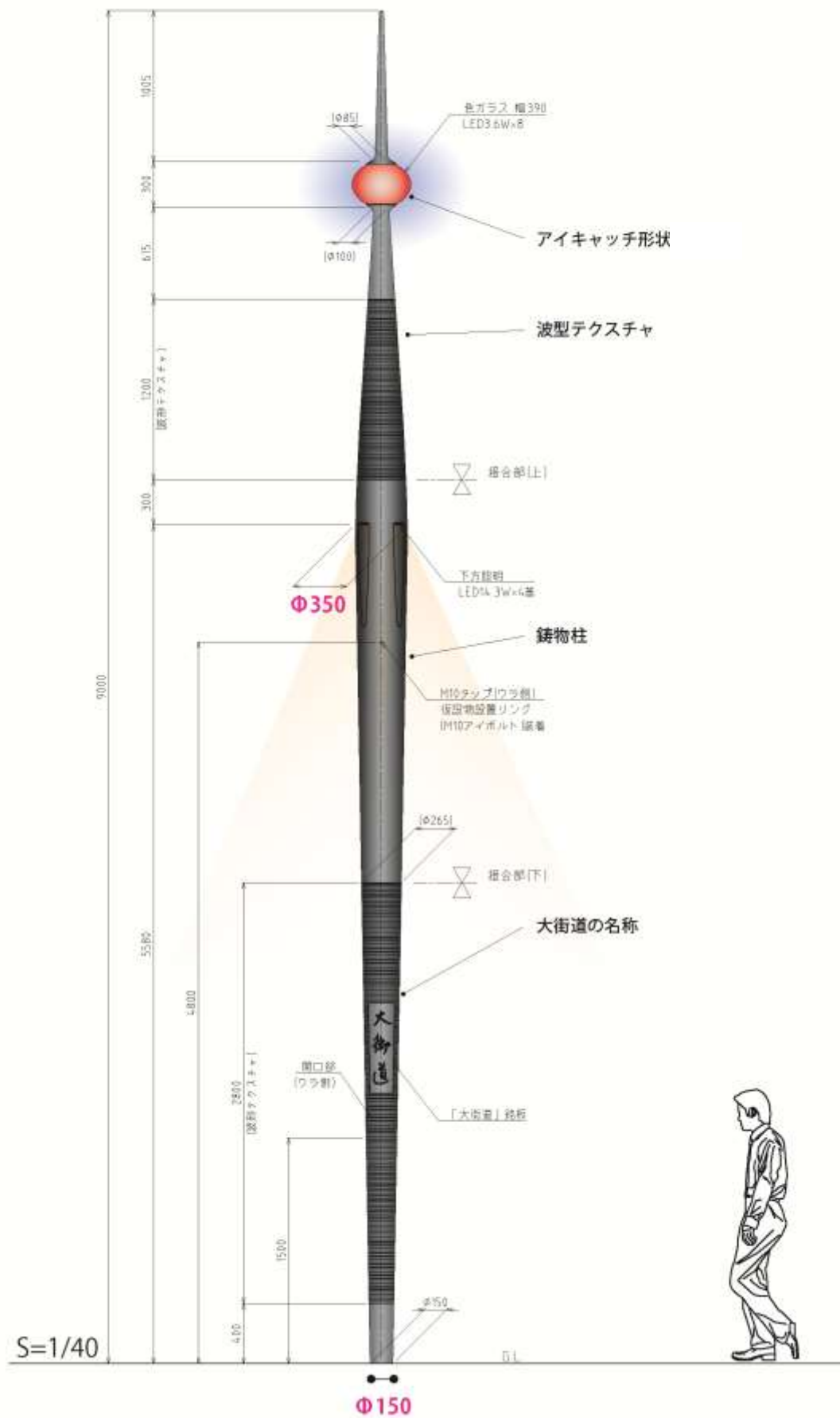
- ⇒ 広場中央舞台部の端部に設置することで、空間の緩やかな分離を行う。緊急車両動線も通行できる位置に設置を行う。

##### 5) 素材・仕上げ

- ⇒ ロープウェイ通り照明柱の表面テクスチャと合わせたデザインとする。
- ⇒ 「大街道」の銘板を下部に設置することで、入口としてのシンボル性を高める。
- ⇒ 大街道の文字は正岡子規の「掛乞の大街道となりけり」の句から直筆の「大街道」を銘板とする。

##### 6) アイキャッチとなる照明

- ⇒ 新しいアーケードのファサードが背景となった場合を考慮し、直線的なデザインではなく、赤いガラス玉のようなデザインとする。



## 2. 細部デザイン検討

### 2-3 ベンチ

#### ■ 基本コンセプト

- ・松山らしいストーリーをさりげなく感じるモチーフとして、俳句の短冊と同じ縦横比を持つベンチとする。短冊に相応しい、矩形でシンプルな形状と、空間の使い分けができる仕掛けを行う。

#### ■ 考え方

##### 1) 「本物」にこだわった素材

- ⇒ 景観コンセプトに則り、本物の素材として木材の断面を大きく用いたベンチとする。
- ⇒ 木材は国産とし、愛媛産木材（媛ひのき）を用いる。

##### 2) 長年使い続けるための工夫

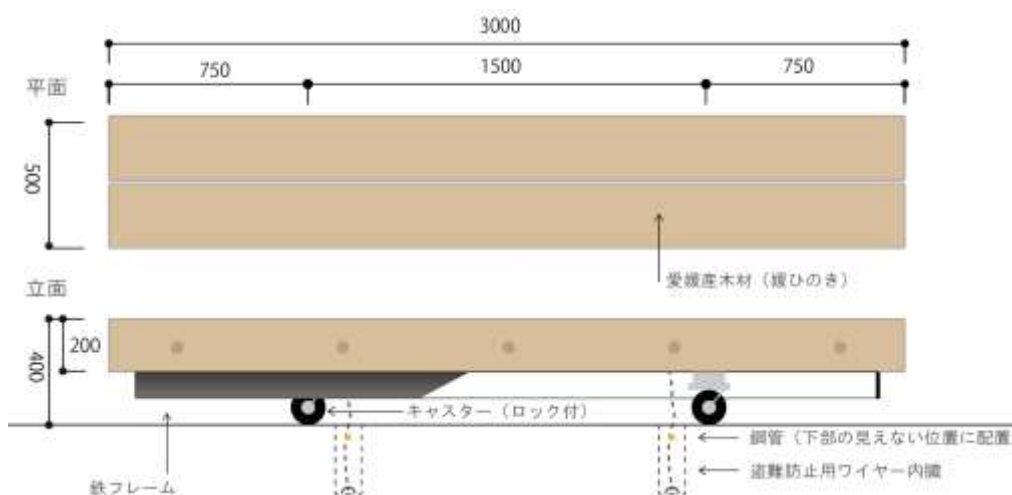
- ⇒ 耐候性を高めるため防腐剤を加圧注入する。
- ⇒ 盗難防止や回転・移動範囲を限定するため、2か所をワイヤーチェーンによって止め、ワイヤーチェーンは鋼管にて地面に埋め込みを行う。

##### 3) ベンチの配置・緊急時について

- ⇒ アーケード柱の延長線上付近に設置し、空間の緩やかな分離を行う。
- ⇒ 直線配置と斜め配置の2パターンの使い方に限定することが出来る仕掛けとする。
- ⇒ 緊急時には速やかに別の場所に動かすことが出来るように、鍵によって取り外し可能であり、キャスターにより動かすことが出来る。

##### 4) 寸法について

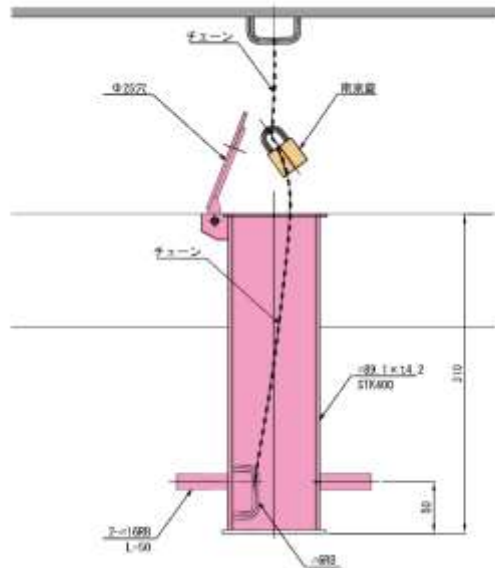
- ⇒ 1つの形状は、縦横比が1:6となり、俳句の短冊と同じ寸法になる。
- ⇒ 2つ組み合わせると幅が1000mmと、心理的な抵抗なく両側から座ることが出来る。
- ⇒ 少しずらして配置することで、様々な座り方が出来る、4本の木材が連なる「舞台」である。



## ■ 固定方法

### ・ 鋼管とワイヤー

- ⇒ 鋼管の直上にワイヤーを伸ばす仕様とし、ベンチ外に出ないように配慮。
- ⇒ ベンチを撤去した場合にも穴や段差が出来ない鋼管の仕様とする。



## ■ 可動方法

### ・ 鋼管の位置と可動方法

- ⇒ 鋼管を合計4個とし、2種類（斜め、直線）の配置が可能。
- ⇒ キャスターを用いて2つのベンチをそれぞれ動かし、配置後ワイヤーで止める。





## 2. 細部デザイン検討

### 2-4 シンボルツリー

#### ■ 基本コンセプト

- ・城山、ロープウェイ通りからの緑を繋ぎ、大街道への視覚的な融合を図る。
- ・緑陰を感じながら滞留出来るようにベンチとセットで配置を決定する。

#### ■ 考え方

##### 1) 滞留空間をつくる

⇒ 枝葉の下に滞留空間を創出するために、上方に向かって広がる樹形の木を選択した。

##### 2) 空間との調和

⇒ いちばん舞台の空間を狭く感じさせないために、軽やかな樹形のものを選択した。

##### 3) 投げ所に適した大きさ、演出

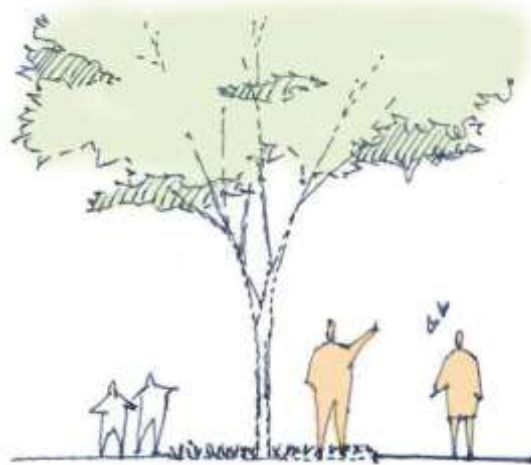
⇒ 程よい存在感をアピールするため、7m 程度の高さのものを選定した。

⇒ ライトアップで夜の演出を行う。

⇒ ツリーガードは鋳鉄製のグレーチングとし、シンボル柱などと素材や色味を合わせる。

##### 4) 実用性を考慮した平面配置

⇒ 緊急車両動線、日常時の人の動線に考慮した。



## ■ シンボルツリーの樹種選定

- ・シンボルツリーの活用・管理にかかわる**関係者**と協議し、**管理面も含めた観点**で選定。  
(協議先：まちづくり松山・市道路管理者・造園業者etc)

・ケヤキ



### ■コンセプト：拠点整備をつなぐ

- ・主木として映え、街路樹とは異なる雰囲気を出す。
  - ・周辺の主要な施設近傍に植えられている。
- ⇒
- ・全ての関係者が「当たり障りが無い」と評価。
  - ・安定感があるが、インパクトに欠ける。

・ヒトツバタゴ



### ■コンセプト：南北をつなぐ

- ・ロープウェイ通りとの繋がりを生み出す。
  - ・東雲神社にある市指定天然記念物のものがある。
- ⇒
- ・ロープウェイ通りとの繋がりなど、対外的な説明の点では一番分かりやすい。

・ツバキカンザクラ



### ■コンセプト：松山らしさを演出する

- ・松山の椿神社で生じた独特種
  - ・2月頃に花を咲かせる早咲きの桜。
- ⇒
- ・毛虫問題があり、剪定を嫌い囲まれた空間に不向き
  - ・全ての関係者が「良くない」と評価している。

■ イロハモミジ



### ■コンセプト：季節感の演出

- ・城山や、二之丸史跡庭園の紅葉と連動し、街なかに季節感を演出する。
- ⇒
- ・「いちばん舞台」は石・木・鉄など本物素材を活かした「和」のデザインを貴重としているため、景観調和に優れている。

⇒ **採用**



3. 完成イメージ





整備イメージ（前後比較）



鳥瞰イメージ

アイレベルイメージ（ロープウェイ通りから）





## 1. 交差点景観整備事例

交差点全体を同じ思想でデザイン・計画された事例は日本には無く、今回の「いちばん舞台」整備の意義はとても大きいものである。今後の一番町交差点周辺地区整備において、参考になる景観整備事例をまとめる。

### ■ 横浜ペア広場



横浜の県民ホールと産貿センターの公開空地双方を合わせて、ペア広場として整備されている。

⇒壁面後退による公開空地の広場化を行うとともに、周囲の開発に連動した広場の形成を行っている。

⇒再開発時期が異なる場合でも、統一的なデザイン思想を共有すれば、一体的な交差点周辺整備が可能である。

### ■ 丸の内／虎ノ門



再開発に伴って、歩道状空地や公開空地を設け、緑化や賑わいづくりを行っている。

⇒壁面後退による公開空地を創出し、歩道と一体の空間として設けられている。テーブルとイスを並べ、オープンカフェとすることで賑わいづくりをしている。



## ■ ソニースクエア（銀座ソニービル）



銀座の数寄屋橋交差点前に位置する銀座ソニービルでは、交差点に面した角地をうまく利用し、イベント用スペースとして活用している。

⇒交差点に面した公開空地利用として参考になる事例である。ほぼ年中何かしらの企画がされており、待ち合わせの名所としても知られている。交差点に面した建物の足元の作法といえる。

## ■ 銀座四丁目交差点



銀座四丁目交差点前に位置する建築物は、交差点に向けて顔（メイン出入口）を作ったり、カフェを張り出すなどして滞留空間を用意し、賑わいを生み出している。

⇒日本で一番有名な交差点である。ハレの場としての作り方の参考になる事例である。

■ 松山 ロープウェイ通り



公共空間の高質な景観整備に対応して、建築物の色彩を変更し、調和がとれた沿道景観を生み出した事例である。

⇒一番町交差点においても、四辻の建物が連携して、交差点景観を作り上げる必要がある。

■ 再開発と連動した駐輪場整備（ドイツ）



再開発時に建物内に駐輪場を整備した事例である。

⇒周辺の交通問題に対応するために、一番町交差点においても、再開発時に駐輪場設置などのメニューを検討する必要がある。



## 2. 都市緑化の現状と課題

**現状** … まとまった緑が城山に存在するが、街なかまで浸透していない。  
⇒ 特に「一番町交差点周辺」は、緑のネットワークが途切れている。

**課題** … 限られた公共空間で緑化を進めるには限界がある。  
⇒ 実際には、街なかに街路樹が多く植えられているが、街路樹だけでは緑を感じることが少ない。

**方針** … 民有地を活用した緑化によって、「感じる緑」の創出を推進する。  
⇒ 「感じる緑」：木の下で待ち合わせ、緑豊かなオープンカフェ、木漏れ日の下ベンチで読書 etc



### 3. 中長期的なデザイン方針

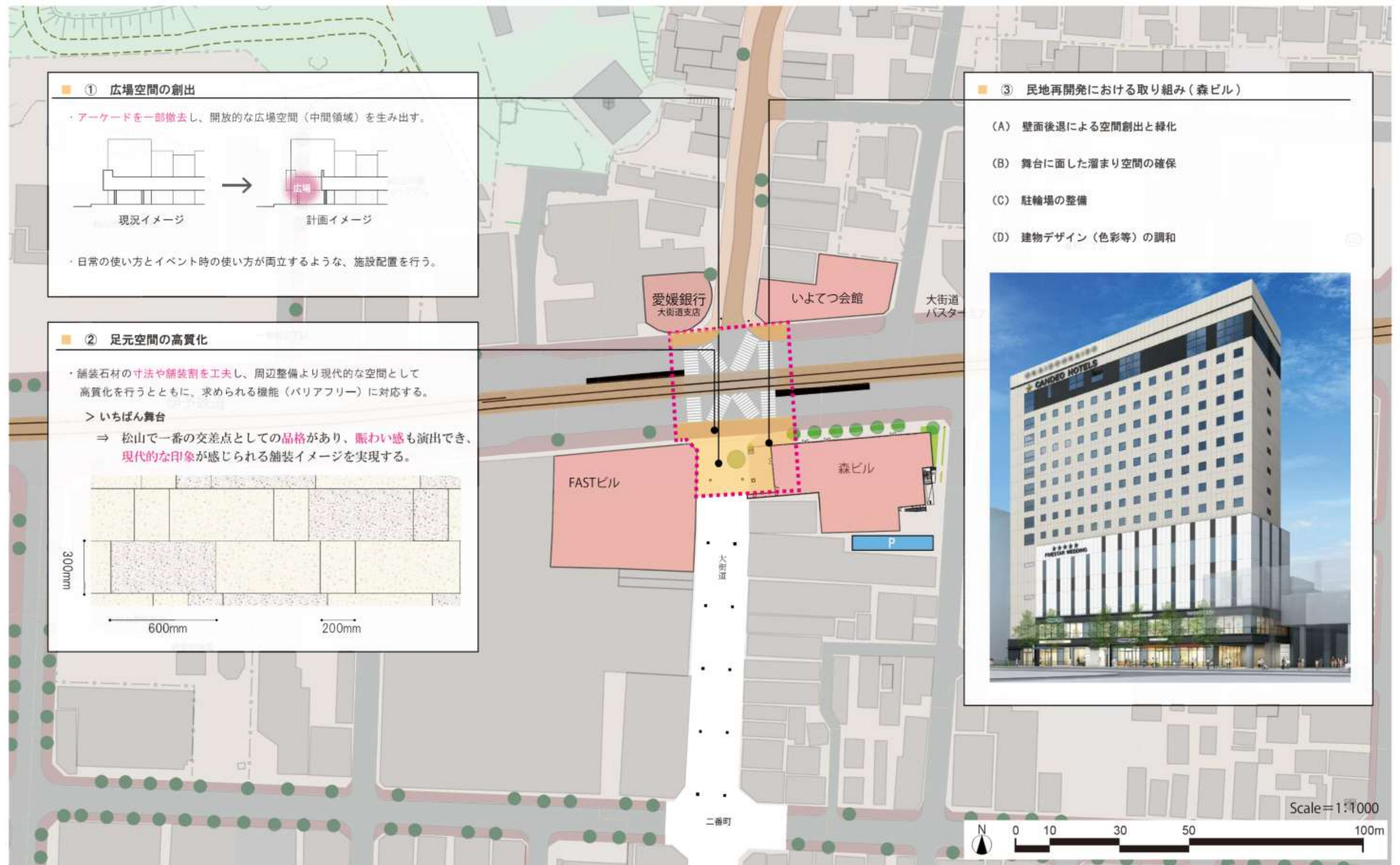
一番町交差点周辺地区において、「いちばん舞台」整備と隣接する民地再開発整備を短期デザインととらえ、中長期に発展させることを考える。その場合に、民地再開発整備における取り組みをその他の3辻の建物へ展開することが重要である。民地再開発整備における取り組みは下記の通りである。

- (1) 壁面後退による空間創出と緑化
- (2) 舞台に面した溜まり空間の確保
- (3) 駐輪場の整備
- (4) 建物デザイン（色彩など）の調和

次頁以降において、上記取り組みを他の3辻へと展開する際の考え方を掲載する。

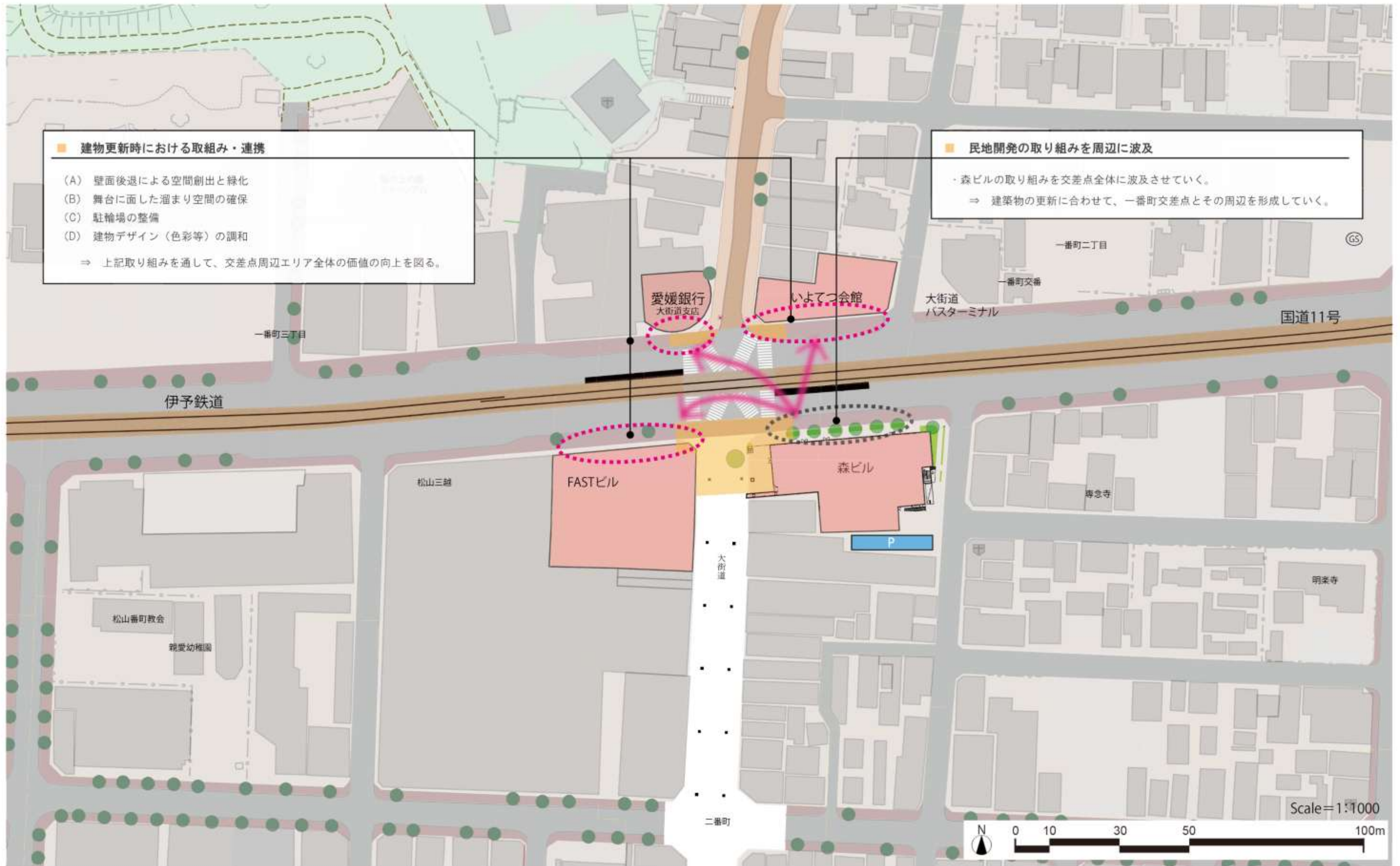


# 一番町交差点周辺のデザイン(案)短期





# 一番町交差点周辺のデザイン(案)中長期





# 一番町交差点周辺のデザイン(案)中長期

## (A) 壁面後退による空間創出と緑化

### ■ 建物更新と連動した歩行者空間の創出

- ・ 公開空地と合わせて緑空間・歩道空間を創出する。
- ・ 建物（物販・飲食 etc）に合わせた、人と緑の様々な関係性が生み出される。

### ■ 一番町口交差点を起点として「感じる」緑を生み出す

- ・ 建物更新等を契機に緑の創出を図る。
- ・ 待ち合わせ、バス待ち、オープンカフェ、イベントなど、人々の行動や場所に相応しい多様な緑を提供する。

#### > 待ち合わせ空間



#### > 信号・バス待ち空間



#### > 城山・公園の空間



#### > 商業・賑わい空間



#### > オープンカフェ空間



#### > イベント空間



#### > 壁面後退と緑化のイメージ



## (B) 舞台に面した溜まり空間の確保

### ■ 交差点に面した角地に「いちばん舞台」に面した溜まり空間を創出。

⇒ 可能であれば入隅み形状やピロティなどで形状とする。

### ■ カフェやレストランなど、建物内外がつながるような利用形態を導入。

⇒ 建物内の賑わいが公共空間にしみだしている空間を実現する。

### ■ 1Fから高層まで同じデザインとせず、低層部を異なるデザインとする。

⇒ ヒューマンスケールな空間づくりを交差点周辺で連携して行う。

### ■ 低層フロアの、交差点に面した角にカフェやラウンジ機能などを設置。

⇒ いちばん舞台の機軸席のような低層フロアでの視点場を作る。



低層部での視点場  
低層部のデザイン



## (C) 駐輪場の整備

### ■ 建替えや改築などに合わせ、平置き駐輪場や建物内などに設ける。

⇒ 駐輪場への出入り口は舞台部分から距離をとることで、歩行者導線に配慮した、駐輪場計画とする。

#### > 壁面後退と緑化のイメージ





# 一番町交差点周辺のデザイン(案)中長期

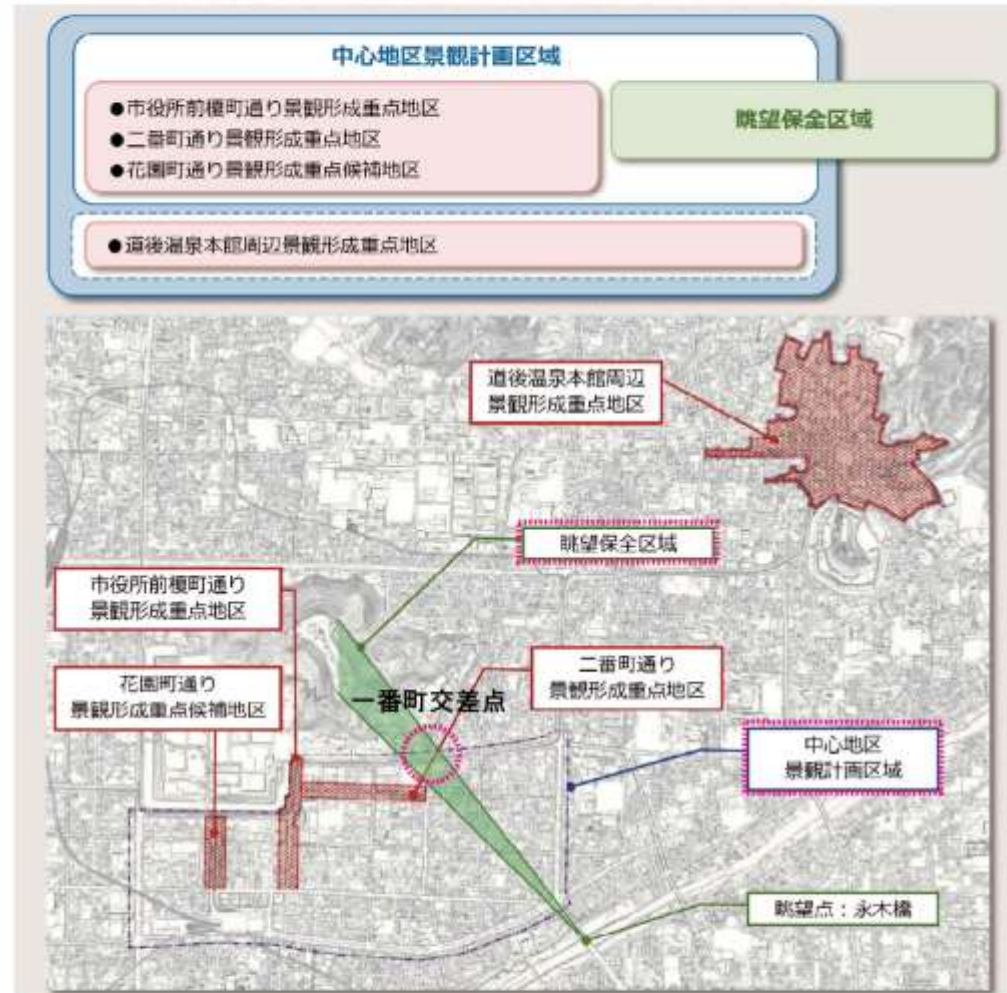
## (D) 建物デザイン(色彩等)の調和 H27.1 松山市景観計画(案)

### ■ 松山市景観計画の見直し

- ・現在、松山市景観計画の見直しに向けた市民意見公募を実施している。
- ・一番町交差点は、中心地区景観計画区域と眺望保全区域の2つが該当する。

### > 景観計画の計画範囲の拡大・変更

区域を中心地区に拡大、重点地区等を追加、新たに眺望保全区域を指定



### ■ 中心地区景観計画区域

#### 良好な景観の形成に関する方針

##### 【基本的な方針】

- 地区全体でのまちなみの調和に配慮しつつ、地区内のそれぞれのエリアや通りの特性を活かした景観を形成します。
- 骨格となる街路空間や都市空間については、景観形成重点地区への位置付けを検討するなど、適切に規制・誘導することで、メリハリのある景観を形成します。
- 松山城から俯瞰する市街地の眺めや、歩行者、路面電車からの見え方などを意識した、美しい景観を形成します。

### > 景観形成基準(行為の制限) ⇒ 色彩・高さの制限

#### 第2節 中心地区景観計画区域における景観形成基準(行為の制限)

対象	基準						
配置	○まちなみの連続性に配慮し、周辺建築物等と調和する配置とする。						
形態 意匠	○まちなみの連続性や道路等公共空間から見たときの景観に配慮し、著しく周辺景観と不調和となる形態・意匠は避ける。						
建築物	○地区内の特性や周辺の自然と調和した色彩とする。 ○建築物の外壁に使用できる色彩は以下のとおりとする。 (色彩の表示は日本工業規格 28721 (色の表示方法—三属性による表示)に規定されたマンセル表色系によるものとする。) ・ベースカラー：見付面積(鉛直投影面積)の85%以上						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>色相</th> <th>基準</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>R(赤)・YR(黄赤)・Y(黄)</td> <td rowspan="5">彩度5以下 明度1~9.5</td> </tr> <tr> <td>GY(黄緑)・G(緑)・BG(青緑)</td> </tr> <tr> <td>B(青)・PB(青紫)・P(紫)・RP(赤紫)</td> </tr> <tr> <td>N(無彩色)</td> </tr> </tbody> </table>	色相	基準	R(赤)・YR(黄赤)・Y(黄)	彩度5以下 明度1~9.5	GY(黄緑)・G(緑)・BG(青緑)	B(青)・PB(青紫)・P(紫)・RP(赤紫)
色相	基準						
R(赤)・YR(黄赤)・Y(黄)	彩度5以下 明度1~9.5						
GY(黄緑)・G(緑)・BG(青緑)							
B(青)・PB(青紫)・P(紫)・RP(赤紫)							
N(無彩色)							
色彩		・アクセントカラー：見付面積の15%以内 明度及び彩度の上限及び下限規定は設けない。ただし、各色相の純色(最も彩度が高い色)の使用は見付面積の5%以内とする。					
	<b>*【色彩基準の適用除外】</b> 次に掲げるものについては上記の色彩基準を適用しない。 (1) 他の法令の規定により義務付けられている場合 (2) 歴史的又は文化的な事由等により、社会通念上認められている場合 (3) 着色していない木材・石材・金属材・漆喰・ガラス・レンガ・コンクリート等の材料によって仕上げた場合 (4) その他、地域の特色に資するものとして市長が認める場合						

### ■ 眺望保全区域

#### 良好な景観の形成に関する方針

- 屋上広告物を含む建築物の高さ等の規制・誘導により、松山城への美しい眺望景観を保全・形成します。
- 屋上広告物の設置場所や色彩の制限により、市街地と背後の松山城や城山とが調和した良好な眺望景観を形成します。

### > 屋上広告物の基準(行為の制限) ⇒ 色彩・高さの制限

#### 5 眺望保全区域

対象	基準
共通事項	○広告物の種類に関わらず、眺望保全ラインを超えて設置・表示しない。 ○高彩度の色彩の使用はなるべく避け、建築物に設置する場合は、その外壁等と調和する色相や彩度を用いるよう配慮する。 ○高さ20m以上の部分を利用する広告物の色彩は、周辺景観と調和した低彩度を基本とし、一つの広告物の中で、その表示面積の1/2を越えて使用できる色彩の彩度は、マンセル表色系の彩度8以下とする。
屋上広告物	○設置しないよう努める。やむを得ず設置する場合は、眺望景観に配慮し、形状や色彩等に配慮する。

#### 第5節 眺望保全区域における景観形成基準(行為の制限)

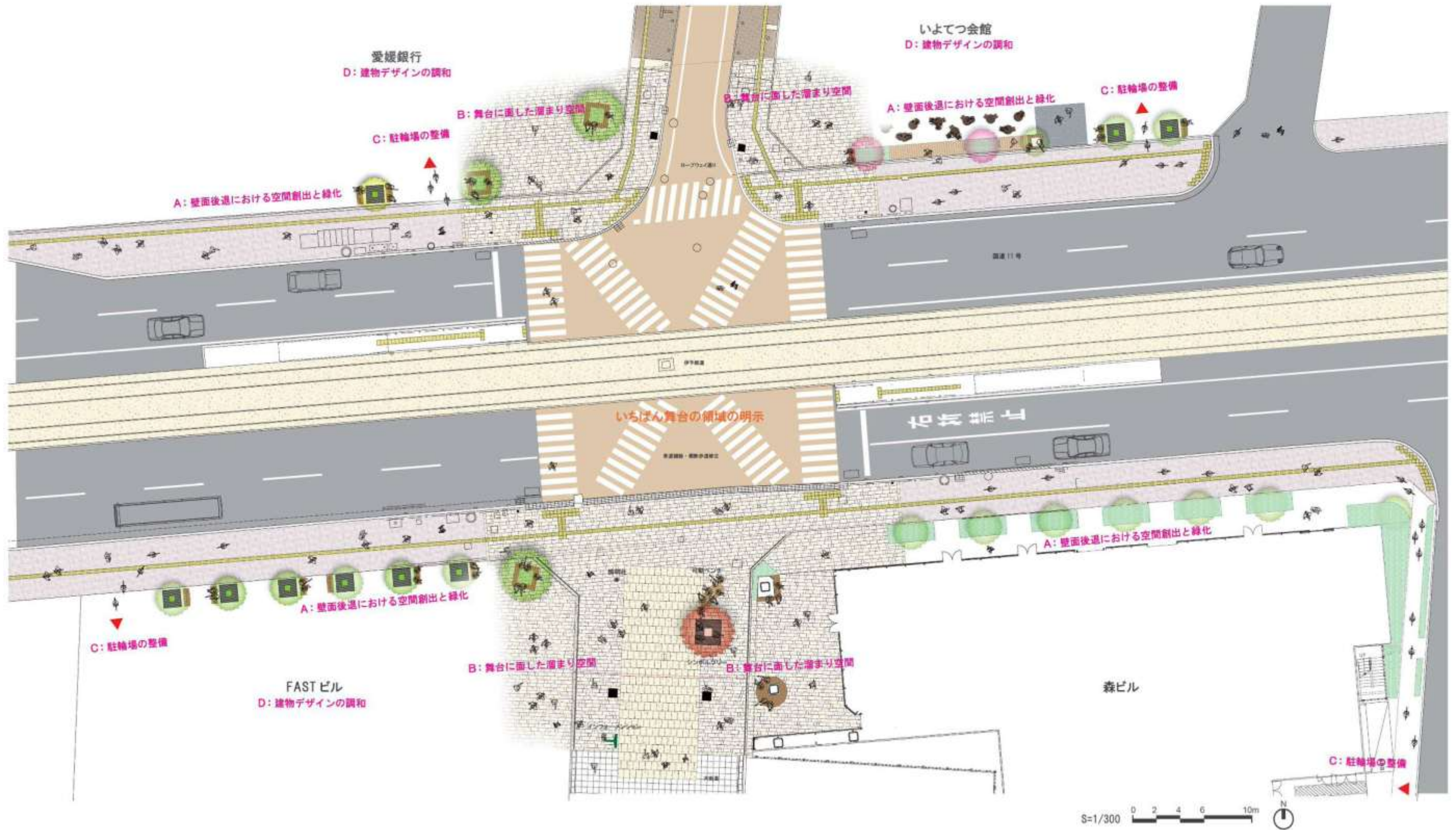
対象	基準
建築物・工作物	○建築物の高さ <sup>※</sup> (工作物を含む)は、永木橋を基準とし、その地上1.5mの視点から松山城築城の最低地盤面(127m)を結ぶことによりつくられる面(以下、「眺望保全ライン」とする。)を超えてはならない。 ※参照:P33-34
形態 意匠	○永木橋から見た松山城及び城山の眺望景観を著しく損なうような意匠・形態は避ける。





4. デザインイメージ (案)

一番町交差点周辺のデザインイメージ(中長期)





1. 一番町大街道口景観整備専門部会の概要

計画の策定には、有識者・事業者の代表・商店街の代表・福祉関係団体の代表・関係行政機関など、様々な関係者が参加した専門部会を設置し、検討を進めた。

松山市都市再生協議会（一番町大街道口景観整備専門部会）

委員名簿

区分	所属	役職	氏名	備考
有識者	松山市都市再生協議会 (東京大学大学院 工学系研究科)	副会長 (教授)	羽藤 英二	会長
	愛媛大学防災情報研究センター アーバンデザイン研究部門	教授	新階 寛恭	副会長
	愛媛大学教育学部	教授	千代田 憲子	
	愛媛大学防災情報研究センター アーバンデザイン研究部門	助教	片岡 由香	
事業者の代表	(株)伊予鉄会館 企画調査部	課長	石山 有一	
	(株)愛媛銀行 大街道支店	支店長	義野 慎也	
	(株)ファースト	代表取締役	日野 二郎	
	森ビル都市企画(株) 開発企画1部	リーダー	山崎 隆嗣	
	伊予鉄道(株) 鉄道部	部長	中尾 均	
商店街の代表	松山大街道商店街振興組合	副理事長	熊本 順	
	松山大街道商店街振興組合 (アーケード委員会)	副理事長	竹内 信司	
	大街道中央商店街振興組合	理事長	沢田 利明	
	松山ロープウェー商店街振興組合	理事長	越智 秀二	
	松山ロープウェー中央商店街振興組合	理事長	松浦 吉隆	
	株式会社 まちづくり松山	代表取締役	加戸 慎太郎	
福祉関係団体の代表	松山市障害者団体連絡協議会	会長	武智 幸男	
	松山市高齢クラブ連合会	副会長	森 昭二	
	特定非営利活動法人 子育てネットワークえひめ	副代表	谷岡 加寿美	
関係行政機関	国土交通省四国地方整備局 松山河川国道事務所	所長	荒瀬 美和	
	愛媛県警察本部 交通部交通規制課	課長	稲荷 聖二	
	愛媛県松山東警察署	署長	藤田 聡彦	

敬称略：21名

## 2. 一番町大街道口景観整備専門部会の開催

本専門部会は計4回にわたって開催され、整備計画案への確認・助言を行った。下記にその開催日時、議題、会議風景を掲載する。

### ■ 第1回専門部会 H26/07/25（金）14:00～15:50 於坂の上の雲ミュージアム3階会議室

#### ・議題

- (1) 事業の概要とこれまでの経緯
- (2) 整備に関する基本方針と景観コンセプト
- (3) アーケードのデザイン
- (4) 今後の進め方について



### ■ 第2回専門部会 H26/08/27（水）13:30～15:50 於坂の上の雲ミュージアム3階会議室

#### ・議題

- (1) 「いちばん舞台」の景観整備計画（案）
- (2) アーケードのデザイン
- (3) 今後の進め方



■ 第3回専門部会 H26/10/16（木）10:00～12:00 於坂の上の雲ミュージアム3階会議室

・議題

- (1) 「いちばん舞台」の景観整備計画（案）
- (2) アーケードのデザイン検討
- (3) 今後の進め方



■ 第4回専門部会 H27/02/13（金）13:00～15:00 於坂の上の雲ミュージアム3階会議室

・議題

- (1) 一番町大街道口の景観整備計画（案）
- (2) アーケードのデザイン報告
- (3) 一番町交差点周辺のデザイン方針（案）

