

松山市駅前広場整備計画

— 「歩いて暮らせるまちづくり」のシンボル広場—



令和4年3月

松山市が目指すまちづくり ～「歩いて暮らせるまちづくり」～

- 松山市では、少子高齢化が進む中で、公共交通をはじめ、歩行者や自転車に配慮した「歩いて暮らせるまちづくり」を進めています。
- 松山の中心市街地には、「松山城」や「道後温泉」など国の内外に誇れる資源や、商業施設などが多く集まっています。
- こうした地域の「宝」をさらに活かすためには、歩いて、健康で、生き生きと暮らせ、そして「にぎわい」を生み出す空間を創り出し、それらをつなげるネットワークづくりが重要と考えています。

松山の中心市街地



松山城



道後温泉



「歩いて暮らせるまちづくり」のネットワーク

- 城山公園から花園町通りを通って松山市駅へ、そして、銀天街、大街道、ロープウェー街、にきたつの道を経由して、道後温泉に向かうまでの全長約4キロメートルで、賑わいの空間や歩行者のネットワークづくりを進めています。
- 松山市駅は、このネットワーク形成に重要な拠点です。



ネットワークの重要な拠点として、松山市駅前広場を整備

松山市駅の特徴

- 松山市駅前広場は、花園町通りと銀天街をつなぎ、1日約3万人の乗降客が行き交う場所です。
- 松山には、全国で17都市にしか走っていない路面電車があり、中心部と郊外は郊外電車やバスで結ばれています。
- 松山市駅は、こうした公共交通のネットワークが充実した、市内最大の交通結節点です。



郊外電車



市内電車



バス

松山市駅の現状と課題

- 現在の広場は、郊外電車から市内電車への乗り換えに道路横断が必要です。
- そのほか、放置自転車やアーケードの老朽化など、商業活性化や安全・景観面で課題があります。



↑狭小な交流広場、商店街アーケードの老朽化



↑郊外電車から市内電車の乗換えに道路横断が必要



↑放置自転車

実験結果の概要

実験結果（アンケート調査）

■実験中の状況

●「交通」への影響検証



東側（銀天街方面）にバス乗降場を集約

●「賑わい創出」の効果検証



飲食ブース



郊外電車と市内電車の乗り継ぎ利便性の向上



キッズスポーツイベント

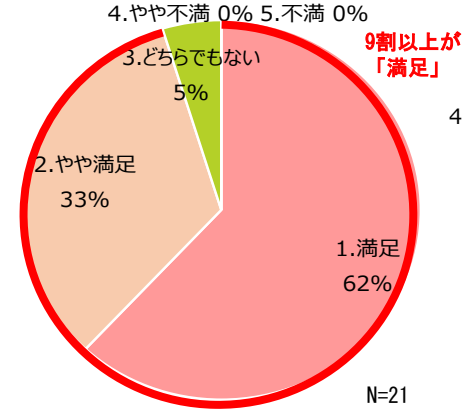


西側（花園町通り）のタクシー乗降場

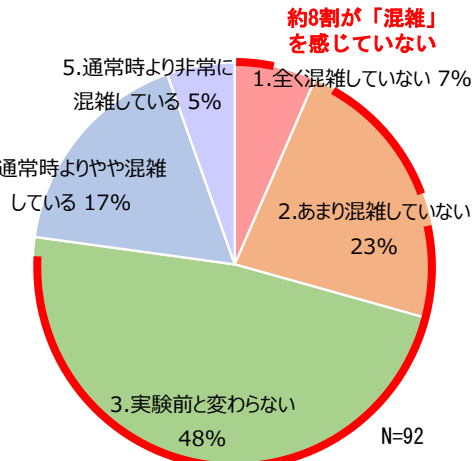


音楽イベント

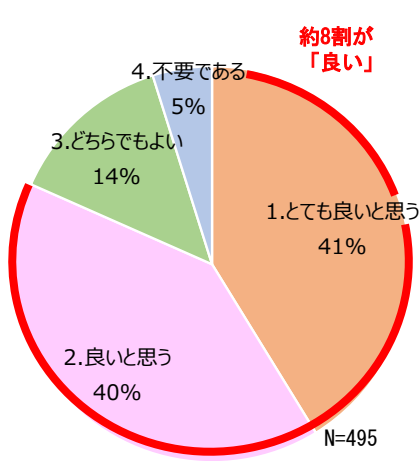
■通行者・滞在者アンケート



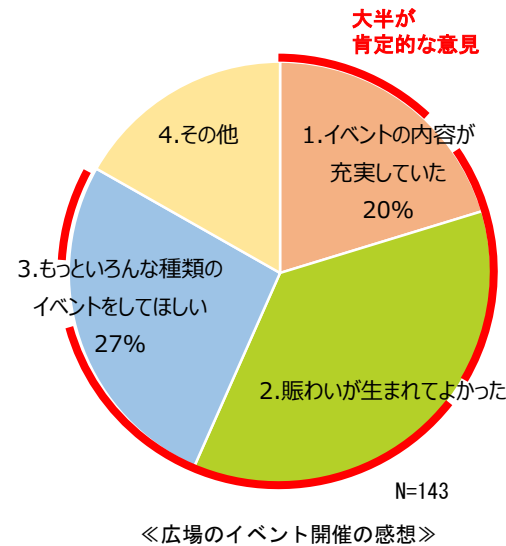
《実験中の鉄道乗継に対する満足度》



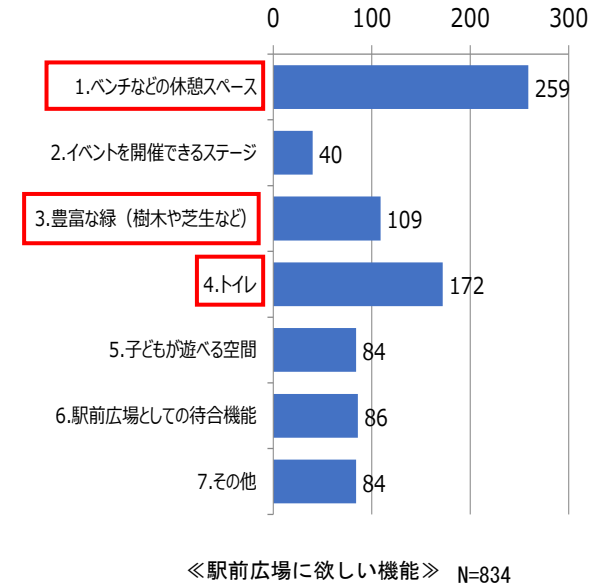
《通常時と比べた時の市駅周辺の混雑度合》



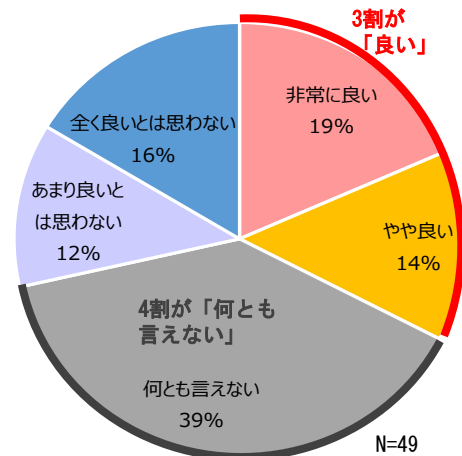
《歩行者中心の空間への意見》



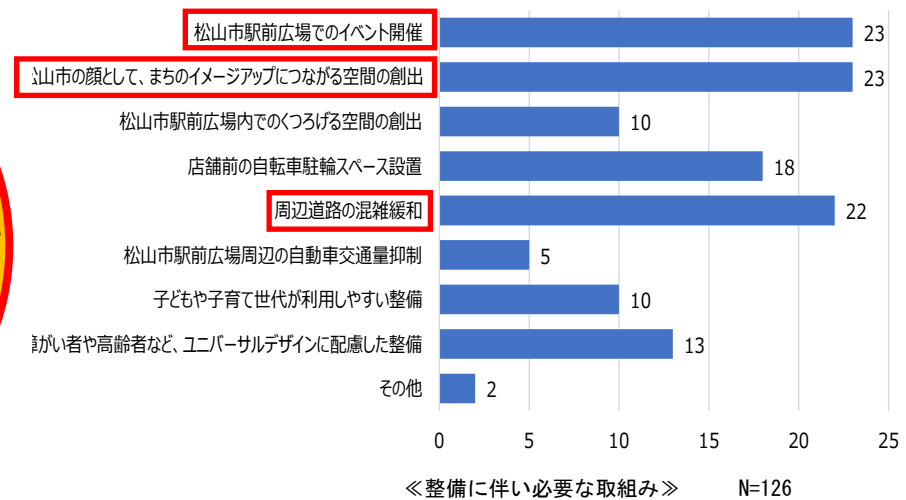
《広場のイベント開催の感想》



■周辺商店・事業所アンケート



《駅前広場の整備に対する意見》



《整備に伴い必要な取組み》 N=126

■実験の評価・検証

- 市駅前広場内の交通運用の変更による周辺道路等への交通影響
→主要交差点での交通量調査、滞留長調査、ビデオ調査
- バス、タクシー乗り場など、交通施設の利用のしやすさ
→バス、タクシー乗降場の利用状況調査、交通事業者へのヒアリング
- 歩行・滞留空間拡大による賑わい創出の可能性
→歩行、滞留活動のビデオ調査
- 沿道地域及び駅前利用者の意識変化
→周辺店舗や事業所等、通行者や滞在者へのアンケート調査

実験結果の分析・評価

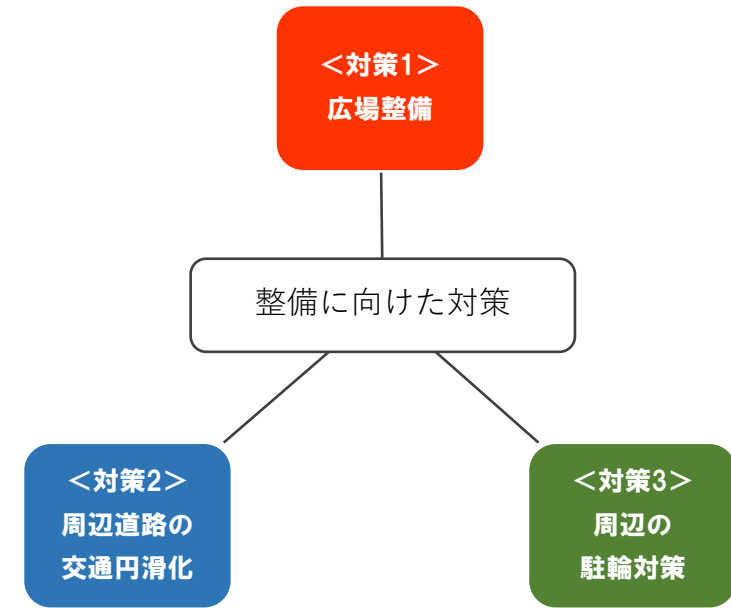
- 実験中に行った交通実態調査やアンケート結果などを分析・評価し、検証結果をまとめました。

検証項目	分析・評価の視点	検証結果
交通への影響	周辺道路交通の変化	<ul style="list-style-type: none"> 市駅方面に向かう道路では、交通量が減少し、ロータリー内を通行していた車両（一部）が、幹線道路へ迂回。 平日・休日ともに、市駅北側の「千舟町通り」の混雑が発端となり、大街道・市役所方面に車列が延長。 市駅に自動車で来た人のうち、約8割が「混雑していない」または「実験前と変わらない」と回答。
	郊外電車と市内電車の乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> シームレス化を体験した人の9割以上が「満足」と回答。 通行者の8割以上が、市駅前を歩行者中心の空間にすることに賛成。
	バスへの影響	<ul style="list-style-type: none"> バス専用ロータリーとして、タクシーや一般車と動線が分離されたことで、走行性が向上。 バス乗降場がコンパクトになったことで、降車場が不足。
	タクシーへの影響	<ul style="list-style-type: none"> タクシー乗車場にタクシーが無く、客が待つ状況は発生しなかった。 高島屋東バス乗降場や周辺道路など、タクシー降車場以外で客を降ろす状況が見られた。 高島屋からタクシー乗り場までが遠くなり、買い物荷物を持って利用するのが難しくなったとの声が寄せられた。
	一般車送迎への影響	<ul style="list-style-type: none"> 送迎車両の数は、平日で約6割、休日で約7割と大幅に減少。 実験中に設けた一般車乗降場以外の場所で乗降する車両も発生。
	荷捌き車両への影響	<ul style="list-style-type: none"> 荷捌き車両の数は、平日ではほとんど変化は無く、休日は増加した。 既存の荷捌き場以外の場所で荷捌きする車両も発生。 周辺店舗・事業者のアンケートでは、広場整備による荷捌きへの影響は「特に無い」と6割が回答。
	自転車への影響	<ul style="list-style-type: none"> 実験期間中、駅周辺に約490台の放置駐輪があった。 令和3年9月からサイクルガイドを増員し、放置駐輪者への啓発を強化していたため、実験前に比べ放置台数が約3割減少した。
賑わい創出の効果	歩行者通行量の変化	<ul style="list-style-type: none"> 実験前と比べ、歩行者通行量が約7割増加。
	通行者や周辺店舗等の意見	<ul style="list-style-type: none"> 通行者からは、実験中のイベントに「賑わいが生まれて良かった」など、肯定的な意見が大半。 周辺店舗からは、整備に対し約4割が「何とも言えない」ともっと多く、「良い」が3割、「良いと思わない」が3割と様々な意見があった。
	広場に求めるもの	<ul style="list-style-type: none"> 通行者からは、広場に欲しい機能として「ベンチなどの休憩スペース」が最も多く、「トイレ」や「豊富な緑（樹木や芝生）」も多かった。 周辺店舗からは、必要な取組みとして「イベント開催」や「イメージアップにつながる空間創出」が最も多く「周辺道路の混雑緩和」も多かった。

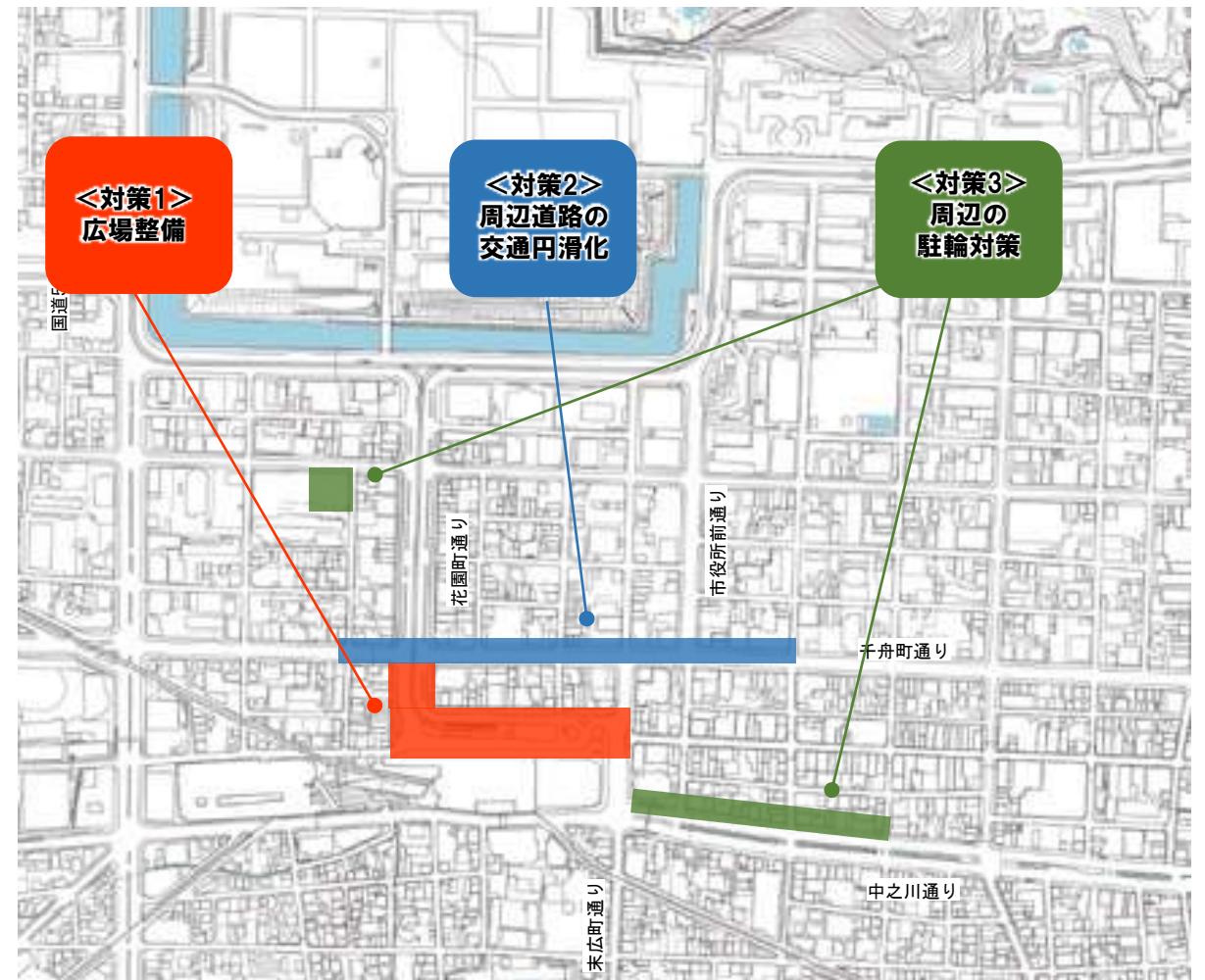
赤字：高評価 青字：課題 緑字：市民ニーズ

実現に向けた対策

- 検証結果や利用者の意見を聞きながら、構想の実現に向けた対策を行います。
- 市駅前広場の整備にあたっては、広場内の整備に加え、周辺道路の交通円滑化や周辺の駐輪対策を一体的に進めます。



対策のイメージ



対策の位置図

■コンセプト

人々の往来と賑わいを「つなぐ」松山の交通・交流拠点

～歩いて暮らせるまち松山の「シンボル広場」～

広場空間を活用し、花園町通りや銀天街・大街道など各地区の個性あふれる取組みと連動しながら、人の賑わいを『つなぐ』



実現に向けた整備メニュー

人々の往来を「つなぐ」

- ◆ 郊外電車と市内電車の近接化
- ◆ バス・タクシー・一般車乗降場の適切配置
- ◆ 地下街へのスムーズな動線確保
- ◆ 待合所・トイレ・駐輪場

人々の賑わいを「つなぐ」

- ◆ 交流広場の拡大（憩いと賑わいの空間整備）
- ◆ 城山公園～花園町通り～市駅～銀天街への連続性を感じる動線（統一的な舗装・照明灯）
- ◆ 緑の創出（樹木、芝生）
- ◆ ベンチ

松山の歴史・文化を「つなぐ」

- ◆ 松山城や道後温泉をつなぐネットワーク拠点に相応しい石・鉄・木など「本物の素材」を使用した景観デザイン
- ◆ 「お日切りさん」など地域文化に活用できる空間の創出

■機能配置

- ・ 「交通ゾーン」は、各交通手段（電車・バス・タクシー等）の乗り継ぎの利便性を高め、近隣の業務・商業エリアへのスムーズな移動を誘導。
- ・ 「憩いゾーン」は、待ち合わせや休憩など、誰もがゆっくりとした時間を過ごせ、くつろげる空間を形成。
- ・ 「にぎわいゾーン」は、広域からの集客を呼び込むイベントや、地域の魅力を感じるマルシェなど、広場から松山の魅力を発信。
- ・ 「結節ゾーン」は、「交通ゾーン」と「憩い・にぎわいゾーン」を結び、人々の往来と賑わいの“起点”を形成。

【憩いゾーン】

待ち合わせや休憩など、誰もがゆっくりとした時間を過ごせ、くつろげる「憩い」のゾーン

人の賑わいをつなぐ

- 人の視線に配慮し、滞在がしやすくなるためのベンチや緑（植栽や芝生）、日除けを配置。
- デッキテラスや芝生によって、居心地の良い空間を創出。
- 夜間でも居心地がよい「明るさ」の確保。

松山の歴史・文化をつなぐ

- 城山公園の豊かな緑や、松山城の石垣、道後温泉周辺の照明などを連想させる景観デザインに配慮。
- 松山の観光資源である市内電車を間近に感じられるベンチ等のレイアウトを行う。

【にぎわいゾーン】

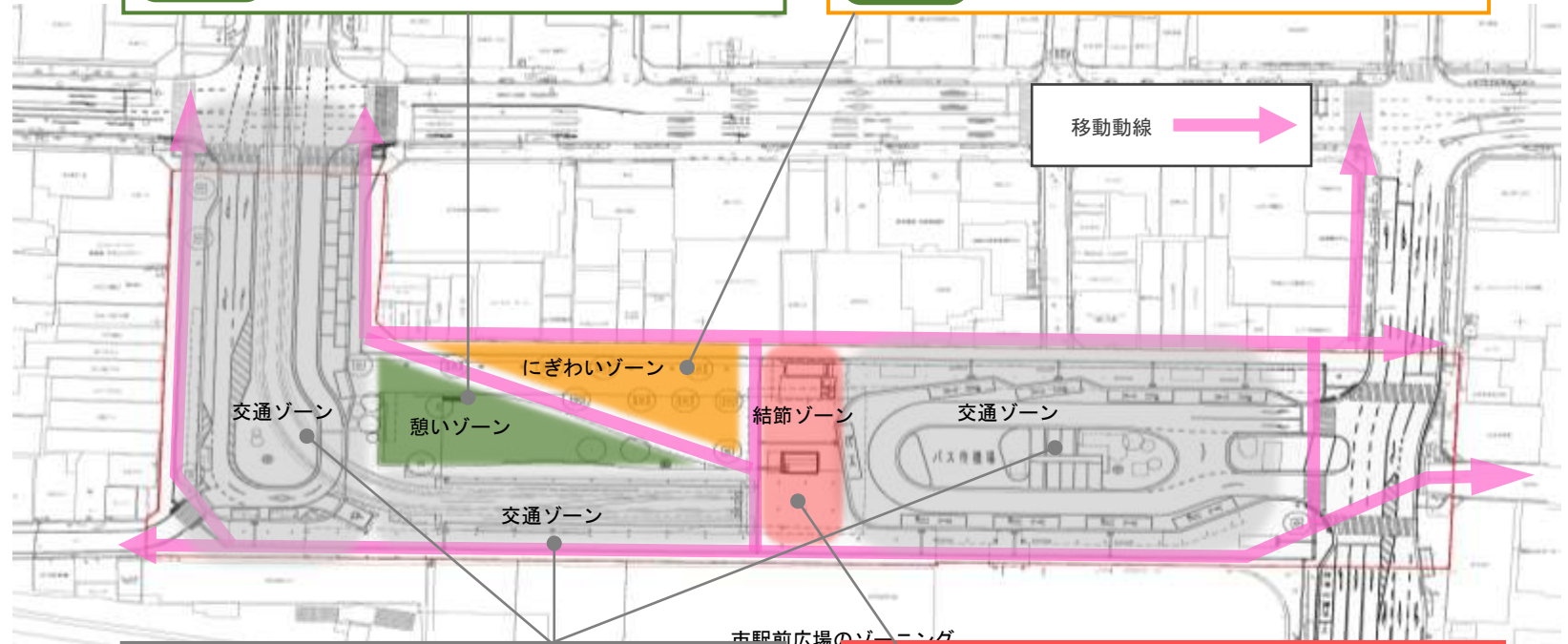
広域からの集客を呼び込むイベントや、地域の魅力を感じるマルシェなど、広場から松山の魅力を発信する「にぎわい」のゾーン

人の賑わいをつなぐ

- イベント時に、機材搬入やテント等の設置が容易な舗装仕上げとし、イベントに必要な電源・給排水等の設備も配置。
- ベンチ・植栽を東西方向に並べて配置し、花園町通りから広場を通り銀天街までの連続性を演出。

松山の歴史・文化をつなぐ

- 松山城や花園町通り、道後温泉まで、街並みの連続性や統一感が感じられるよう、舗装・照明灯・柵等のデザインに配慮。
- 沿線商店街との一体的な空間活用によって、「日切り地蔵祭り」など大規模な催事にも活用可能。



【交通ゾーン】

各交通手段（電車・バス・タクシー等）の乗り継ぎの利便性を高め、業務・商業エリアへのスムーズな移動を誘導する「交通」のゾーン

人の往来をつなぐ

- 歩きやすい舗装や点字ブロックの連続など、バリアフリーに配慮した路面整備を実施。
- 各「のりば」にはシェルター（屋根）を設置し、雨に濡れずにスムーズな乗り換えを可能に。
- これまで無かった一般車や身体障害者の乗降スペースを設置し、駅までのアクセス性を向上。

【結節ゾーン】

「交通ゾーン」と「憩い・にぎわいゾーン」を結び、人々の往来と賑わいの“起点”となる「結節」のゾーン

人の往来をつなぐ

- 各交通手段や周辺商店街、まつちかタウンへの移動の際、雨に濡れないためのシェルター（屋根）を設置。
- トイレ、待合機能を設置し安全で快適な広場環境を実現。

人の賑わいをつなぐ

- 東西の商業エリアを直接見通せ、街の連続性を感じられる、アーチ形のシェルターデザインを採用。
- シェルターの下は、雨天時のイベント空間としても活用。

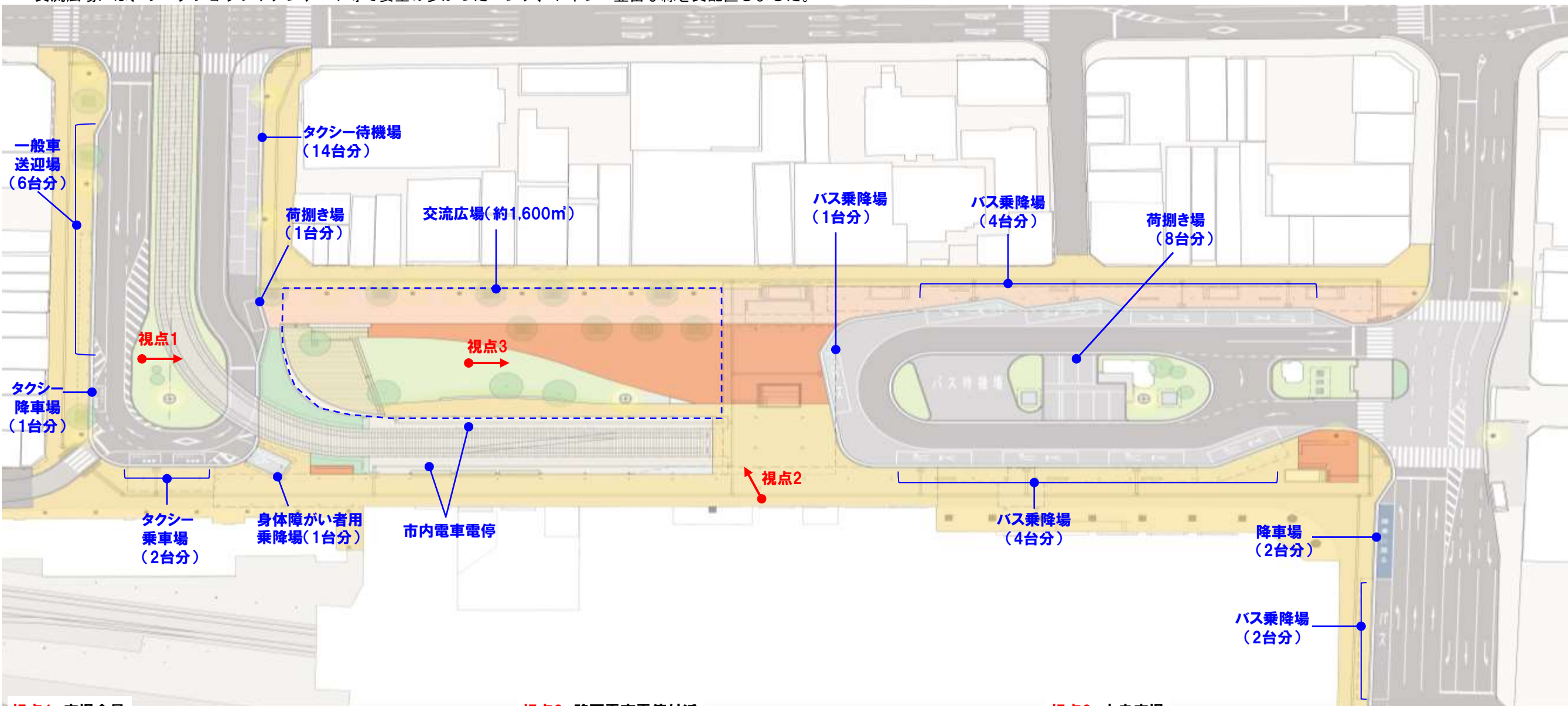
松山の歴史・文化をつなぐ

- 松山城や花園町通り、道後温泉まで、街並みの連続性や統一感が感じられるよう、それらの「起点」にふさわしい舗装・照明灯・柵等のデザインに配慮。

<対策1>広場整備

■配置プラン

- 交通実態調査やアンケート結果を踏まえ、降車場（タクシー・一般車等）、バス乗降場、荷捌き場、身体障がい者用乗降場を配置しました。
- 交流広場には、ワークショップやアンケート等で要望の多かったベンチ、トイレ・豊富な緑を交配置しました。



視点1 広場全景



視点2 路面電車電停付近



視点3 中央広場



<対策2>周辺道路の交通円滑化

■原因分析と対策案の抽出

- ・ 実験時には、市駅北側の「千舟町通り」の混雑が発端となり、大街道方面・市役所方面に滞留長（車列）が増加しました。
- ・ この対策として、「千舟町通り」の交通円滑化対策を実施します。

課題

=課題①=花園町交差点

- ・ 花園町交差点の西行き第1レーン（左折専用レーン）は、令和3年10月のバスルート改編によって通行量が減少。一方で、第2、3レーンに滞留が発生。
- ・ 実験時は、千舟町通りを通過するバス路線（砥部線）に遅延が発生。

=課題②=愛媛銀行前の交差点

- ・ 愛媛銀行前交差点の北行きを左折するバスと、東行きの第1、2レーンに停車する車との距離が近く、バスが曲がりにくいことで、先詰まりが発生。

=課題③=千舟町5丁目交差点

- ・ 千舟通りを西行きに通過する交通が、千舟5丁目交差点を直進する際、第2レーンが右折車両で滞留していると、第2レーンを走行している車両が第1レーンに移動し、その後、交差点を超え愛媛銀行前を直進するために再び第2レーンに戻ることで、交通安全上に問題あり。

=課題①=花園町交差点



=課題②=愛媛銀行前の交差点



=課題③=千舟町5丁目交差点



対策

=対策①=花園町交差点（西行き）

- ・ 第1レーンを左折専用レーンから直進左折レーンに変更し、直進車線数を確保。
- ・ 第3レーンは、路線バスが増加することに配慮し、車線幅を2.5mから2.75mに拡幅。

=対策②=愛媛銀行前交差点（北行き）

- ・ 東行きの第1、第2レーンの停止線を下げる。

=対策③=千舟町5丁目交差点（西行き）

- ・ 西行きの右折レーンを新たに設置し、第2レーンを連続して走行できる環境を整備

花園町

バス遅延の解消

第2レーンの交通が第1レーンに分散し、滞留長が減少

バス等大型車両の左折時の安全性向上

大型車両の走行性向上による先詰まりの解消

愛媛銀行前

千舟5丁目

右折レーン設置による滞留の解消

直進車両が、第1レーンに移動することなく、愛媛銀行前を直進することができる。

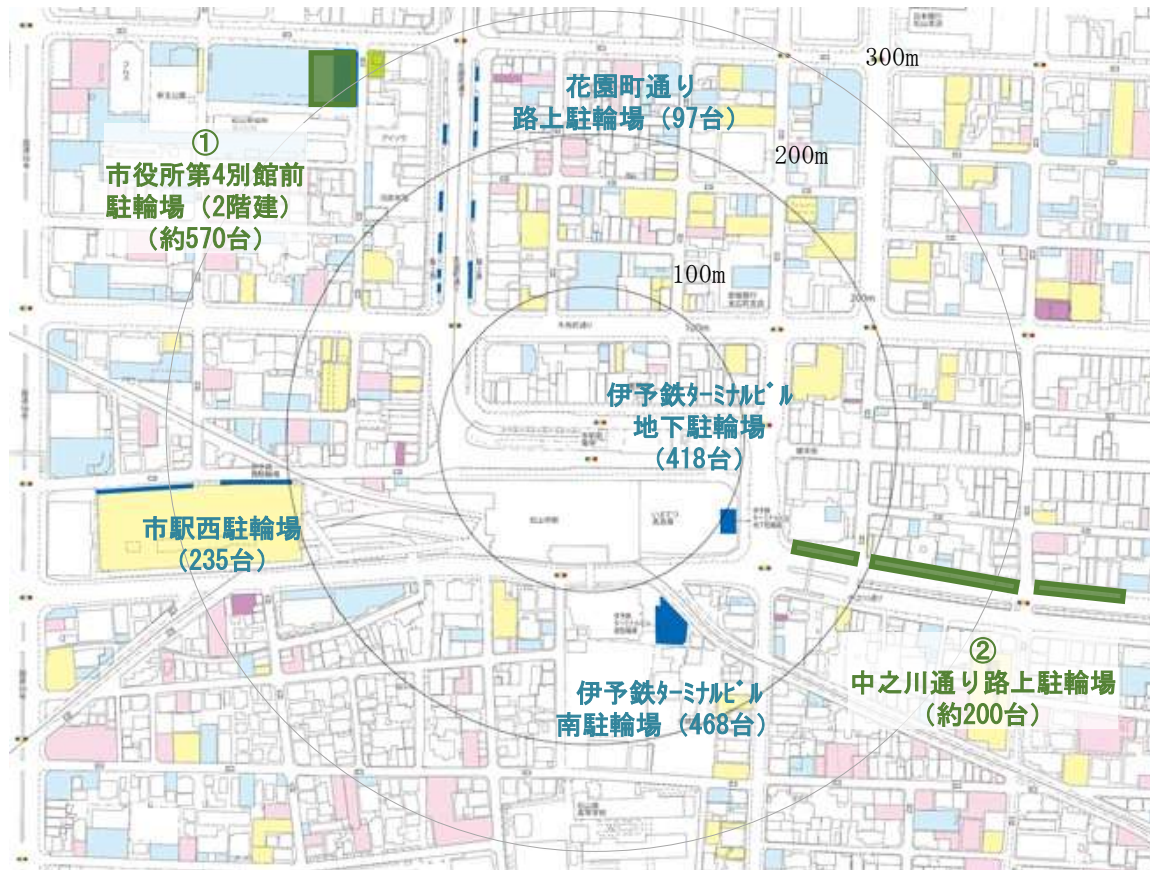
■対策後

- ・ 「千舟町通り」の滞留長（車列）が減ることで、大街道方面・市役所方面への影響が軽減。 ⇒現状程度の交通状況になる見込みです。

<対策3>周辺の駐輪対策

- 市駅周辺には、令和元年度の実態調査で、平日約650台、休日約910台の放置自転車等があり、民間駐輪場の空きスペースを全て使用した場合も、約500台分が不足する状況です。
- このため、①既存の市役所第4別館前駐輪場(現状1階建て)を2階建てに変更、②中之川通りの植栽スペース等を活用し路上駐輪場を設置により、必要な台数を確保します。

位置図



整備イメージ



立体駐輪場の整備事例 出典：民間企業HP



路上駐輪場の設置事例 出典：福岡市博多区HP

<駐輪対策の方針>

- 来訪者と通勤者では、駐輪時間、頻度、料金負担への考え方などの特性が異なることが、これまでのアンケート調査で確認。
- 市駅周辺の駐輪対策では、駐輪時間の短い方へは、既存駐輪場の周知や利用の啓発を行い、駐輪時間の長い方には、利用ニーズに合った駐輪場を新たに整備。

整備スケジュール

- 対策1～3まで全てを含め、令和8年中の完成を予定しています。

対策区分	詳細内容	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
<対策1> 広場整備	広場整備	実施設計 撤去工事	東西ロータリー整備工事		交流広場整備工事	
	市内電車の線路移設	実施設計	認可等手続	移設工事		
<対策2> 周辺道路の交通円滑化	千舟町通りの車線変更	工事				
<対策3> 周辺の駐輪対策	第4別館前立体式駐輪場	実施設計		整備工事		
	中之川通り路上駐輪場	実施設計	整備工事			

(注) スケジュールは現時点での想定です。関係者との調整や予算措置状況などにより変更となることがあります。

令和8年中
の完成