

第2回 松山駅まち会議

説明資料

目次

1. 前回会議の意見概要	1
2. 周辺土地利用について	2
(1) 四国新幹線について	2
(2) 鉄道高架計画	3
(3) 周辺土地利用について	4
4. 今後のスケジュール（案）	5

松山市都市整備部松山駅周辺整備課

令和元年10月18日

1. 前回会議の意見概要

対応		
意見分類	内 容	今 回 の 対 応
上位関連計画との関係	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上位関連計画は、他部署の計画も考慮し幅広く意見を取り入れる必要がある。 ・ 県の高架計画や、新幹線などについては、駅前広場の使い方の根幹に関わるので検討してもらいたい。 ・ 景観計画との関連性により、色や素材などの制約条件を与えていくことが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> → (2) 新幹線計画、鉄道高架計画について整理 → (3) 基本計画（案）で上位関連計画を再整理
新幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新幹線の可能性をあらかじめ想定した駅まち空間構成を考える必要がある。 	→ (2) 新幹線の可能性を想定した土地利用について今後検討
機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域防災、広域防災の拠点といった、防災的な機能についても計画の肉付けに反映してもらいたい。 	→ (3) 基本計画（案）の中で検討
利用需要	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR乗降客数の変化は、量だけでなく質（属性）も見てみたい。 ・ 駅に降り立った人がどう回遊するのか、人の動きに関するデータを取って分析することが必要。 	→ 既存データが無いので、今年度実態調査を行い、設計の参考としたい
空間活用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高架下空間の活用について、構造物の桁や柱の設計協議を意図して行うことが重要である。 ・ 国内の優れた駅は、歩行者が正面から駅に近づいていける。人のための広場にしてもらいたい。 ・ 富山では自家用車よりも公共交通を優先していると感じるが、パブリックなものをどれだけ重要視するかについての議論が必要。 ・ 車と公共交通と歩行者への空間配分についてのコンセプトが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> → (2) 鉄道高架計画について整理 → (3) 基本計画（案）で駅前広場の整備方針について検討
施設配置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光案内所は駅舎の中に入れていただきたい。 ・ 路面電車の配置と観光案内所、交番の配置などの問題も議論したい。 ・ 地元の方が送迎しやすい広場、駅に滞留できる空間を作る必要がある。 ・ 広場内に駐車場を設置することを真剣に考えてもらいたい。 ・ 路面電車の電停をもっと駅に近づけられないかと思っている。一度作ったら、変えることは難しくなるので、ぜひ検討してもらいたい。 ・ 駅周辺施設の変化に伴って人の動きが変わる中で、施設配置の密度感の検討が必要。 	→ (3) 基本計画（案）で交通施設の整備方針について検討、その他施設については次回以降に提示予定
動線計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ バリアフリーの観点から、ペDESTリアンデッキなど、大手町通りへのアクセスを高めるための工夫を考えることが重要。 ・ 観光のアンケート調査では、地下道は初めて来る方にわかりづらく、外国人のレンタカーが間違っロータリーに進入するなどもあることから、車と歩行者でわかりやすい動線を検討する必要がある。 	→ 駅前広場の具体的な動線計画については今後レイアウトの検討と合わせて詳細に検討するが、わかりやすい動線とすることは基本として検討していく。
西口	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新しい顔としての西口のシンボル性や地域性を考慮して、空間計画を行ってもらいたい。 ・ 西口については、たとえば高速バスの乗り場を設置するなどの検討を行ってもらいたい。 	→ (3) 基本計画（案）の中で駅前広場の整備方針について検討
デザイン	<ul style="list-style-type: none"> ・ デザインは重要であるので、他の駅や海外の駅の事例を踏まえながら検討していただきたい。 	→ 基本設計検討時に、他の駅の事例を十分に調査したい。

2. 周辺土地利用について

(1) 四国新幹線

①新幹線を取り巻く現状

- ・国内においては、5路線が整備新幹線であり、四国は基本計画路線である。
- ・新幹線が整備されるためには、国による「基本計画」路線から、「整備計画」路線への格上げが必要。

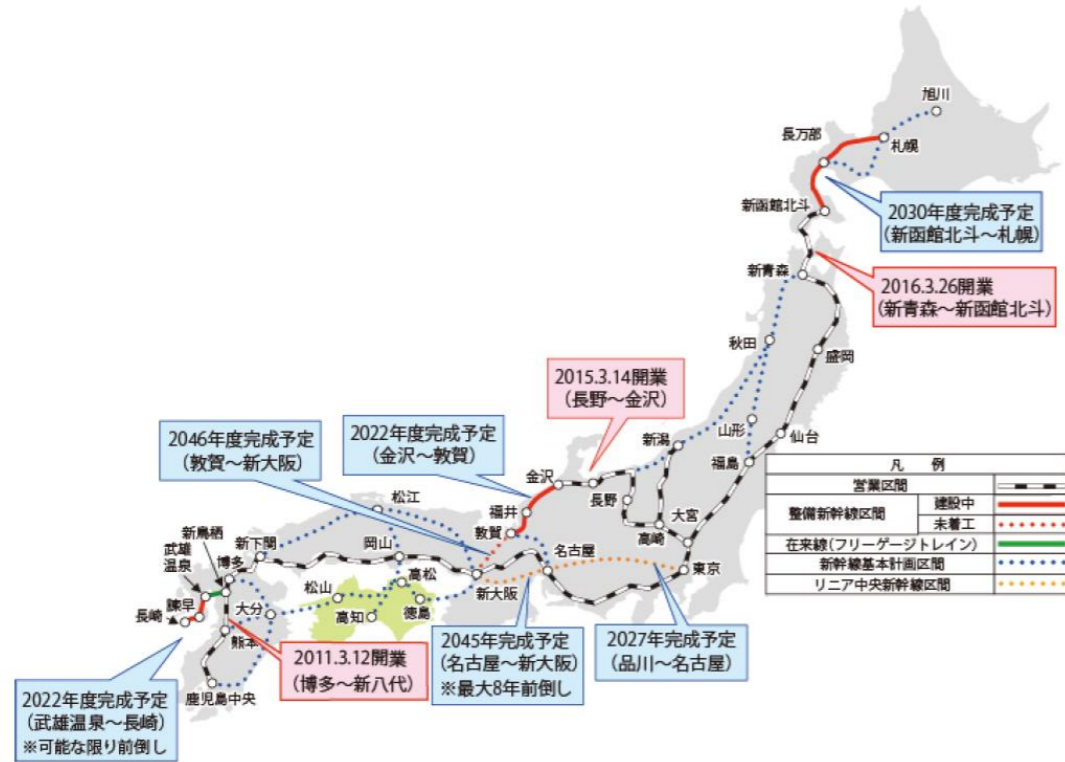


図 全国新幹線鉄道網の整備状況

③四国における新幹線整備に向けた最近の動き

2014年3月 四国の鉄道高速化検討準備会が「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」において、四国の新幹線整備はルート次第^{*}で費用便益比(B/C)が1を上回るとの調査結果を公表

※ 岡山から鉄道併用橋の瀬戸大橋を經由し4県都をT字型に結ぶルート

2018年6月 四国新幹線整備促進期成会が、新幹線がもたらす変化と効果について取りまとめた「新幹線で四国を変えよう!~新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査報告書~」を公表

2019年8月 2020年度予算編成において四国の新幹線の整備計画格上げに向けた法定調査実施の措置等の要望活動を行うとともに、四国新幹線整備促進期成会東京大会で、2037年の一部開業を1つの目標とする旨を期成会会長が公言

④松山駅における新幹線

- ・地方県庁所在地での新幹線駅は、在来線併設駅での整備(計画)が多い。
(北陸新幹線:金沢駅・富山駅・福井駅、九州新幹線:熊本駅、長崎駅 など)
- ・県や20市町、経済・観光団体などで構成する「愛媛県新幹線導入促進期成同盟会」が、JR松山駅への新幹線併設について、国やJR四国等に要望を続けている。

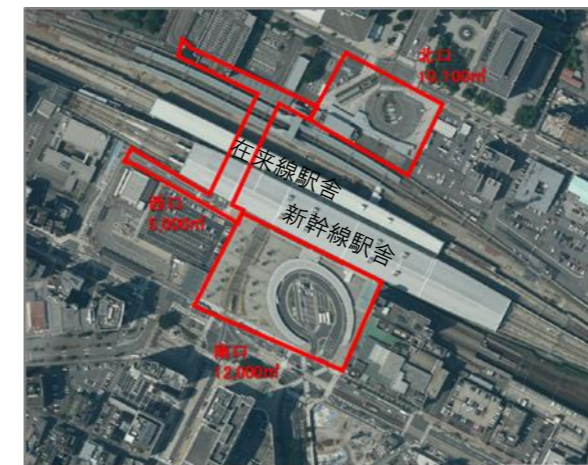
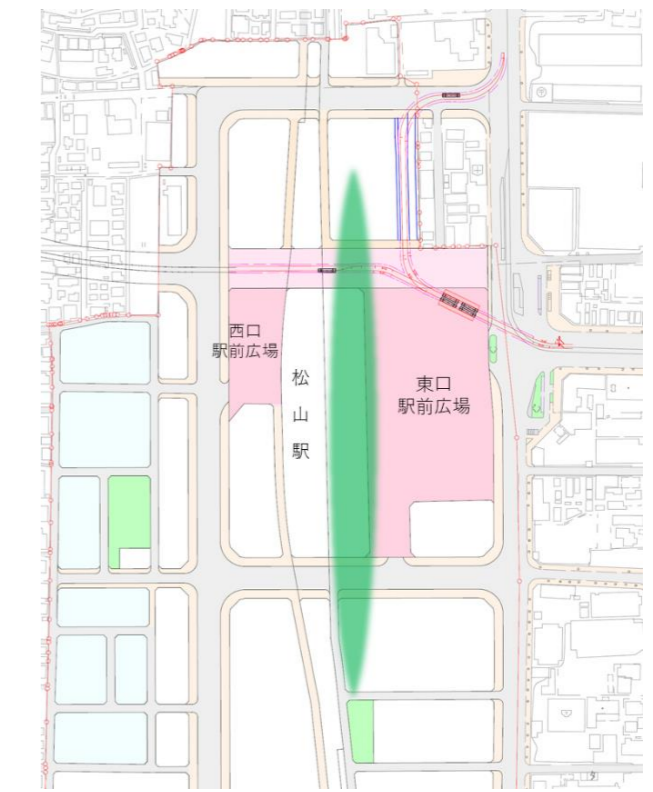


図 富山駅空中写真



松山駅に併設した場合の新幹線駅配置イメージ(例)

②四国新幹線による効果

- ・四国新幹線が整備された場合、新大阪~松山間では所要時間が半分以下になるなど、大幅な時間短縮効果が見込まれる。
- ・その他観光分野、産業分野での経済効果や、都市機能・防災分野、生活分野での地域力向上等が報告されている。



図 四国新幹線のルートイメージ

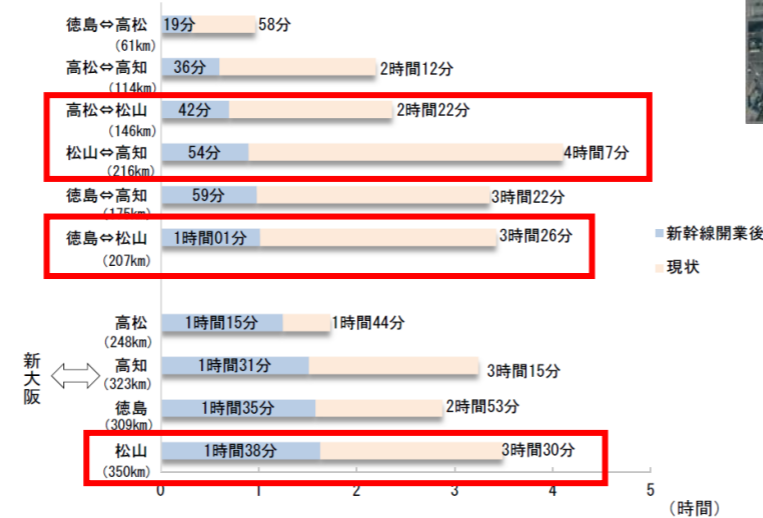


図 主要都市間の新幹線開業前後の所要時間比較

資料: 四国新幹線整備促進期成会ホームページ

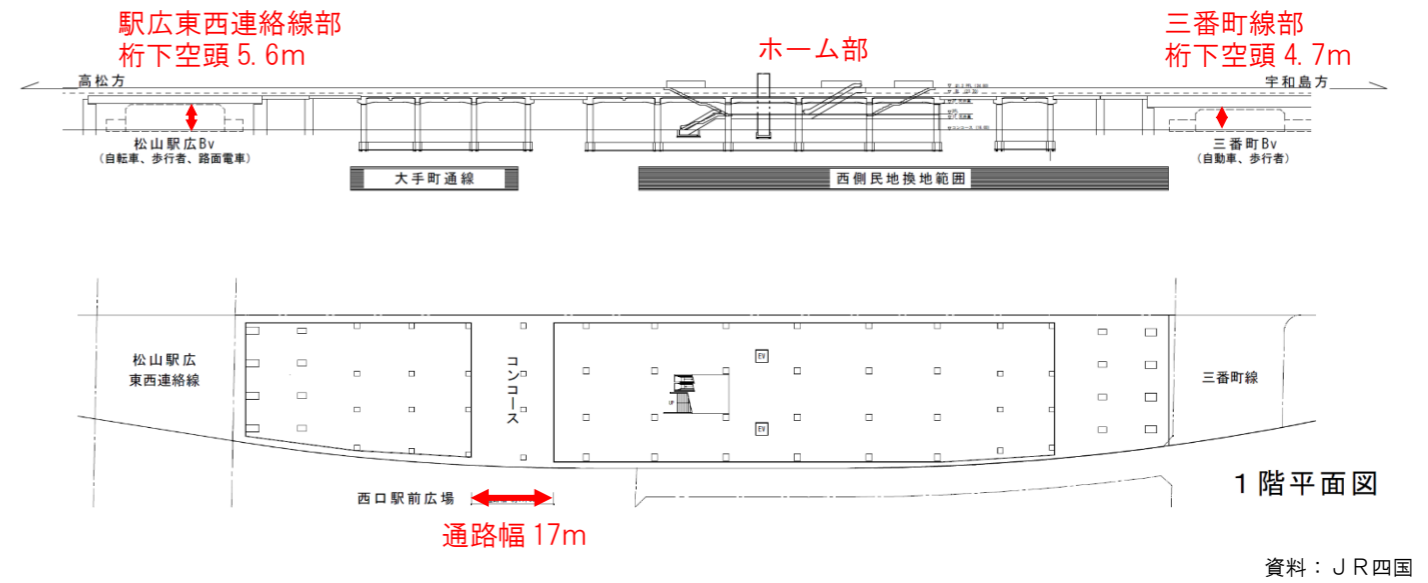
松山駅前広場等の整備においては、新幹線整備計画に関する国の動きにも注視し、新幹線誘致に配慮して計画を行う

(2) 鉄道高架計画

① 松山駅部鉄道高架計画



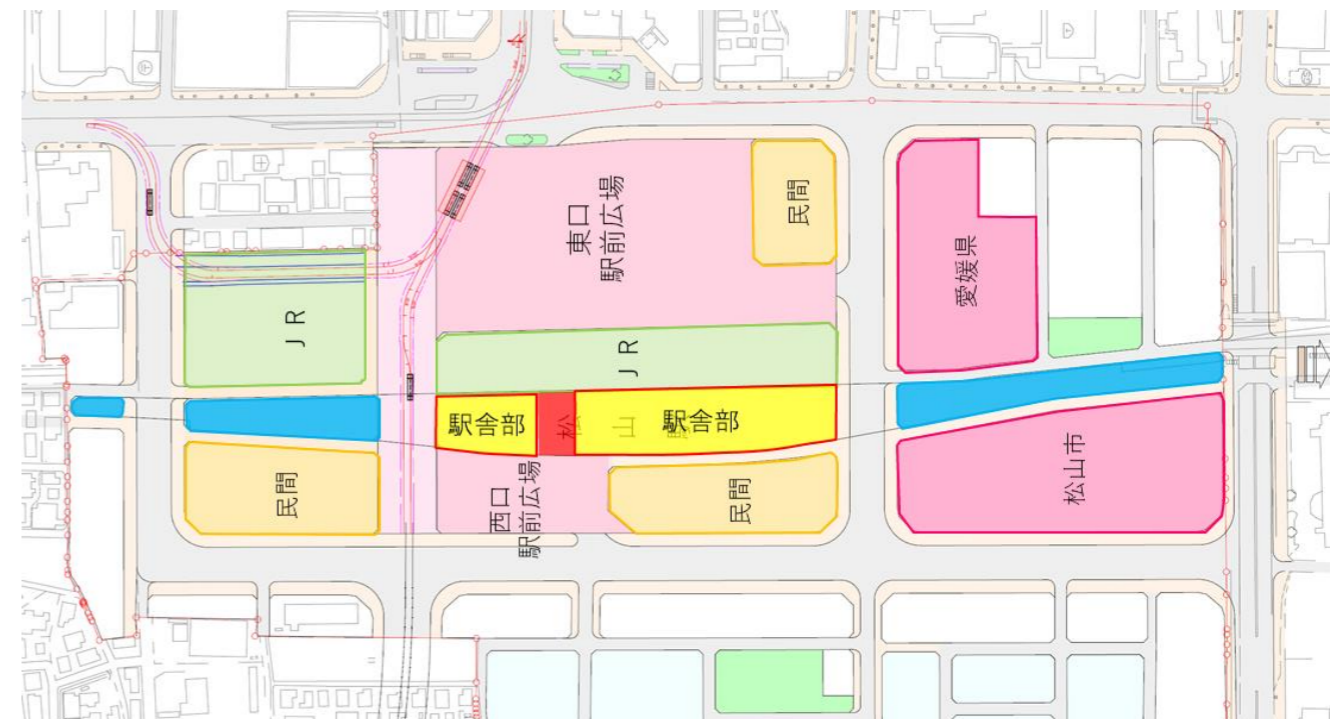
② 松山駅部構造



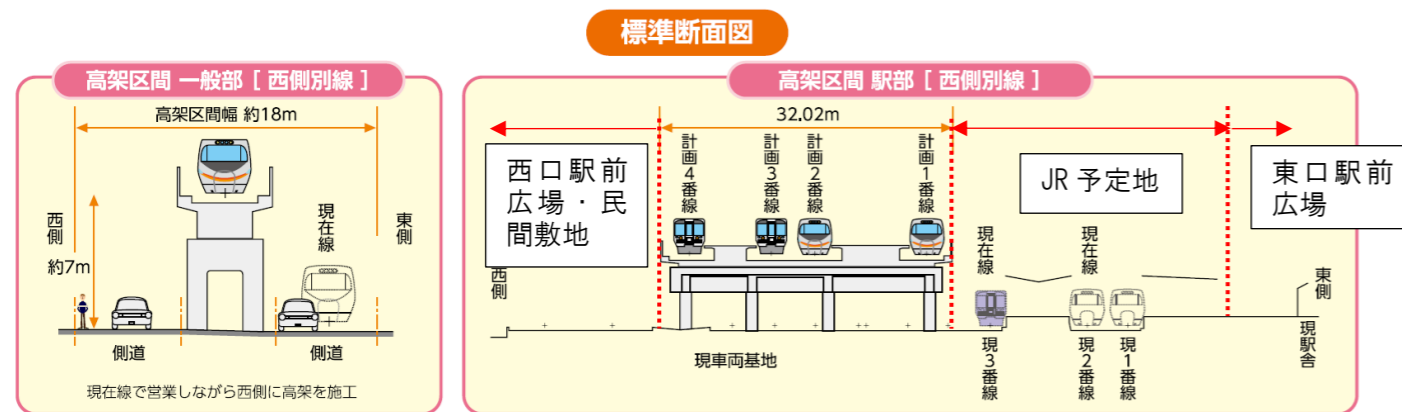
資料：JR四国

③ 高架下空間

・高架下空間は、高架下利用が可能な全面積の15%の範囲内で公共的な目的に利用することができる。

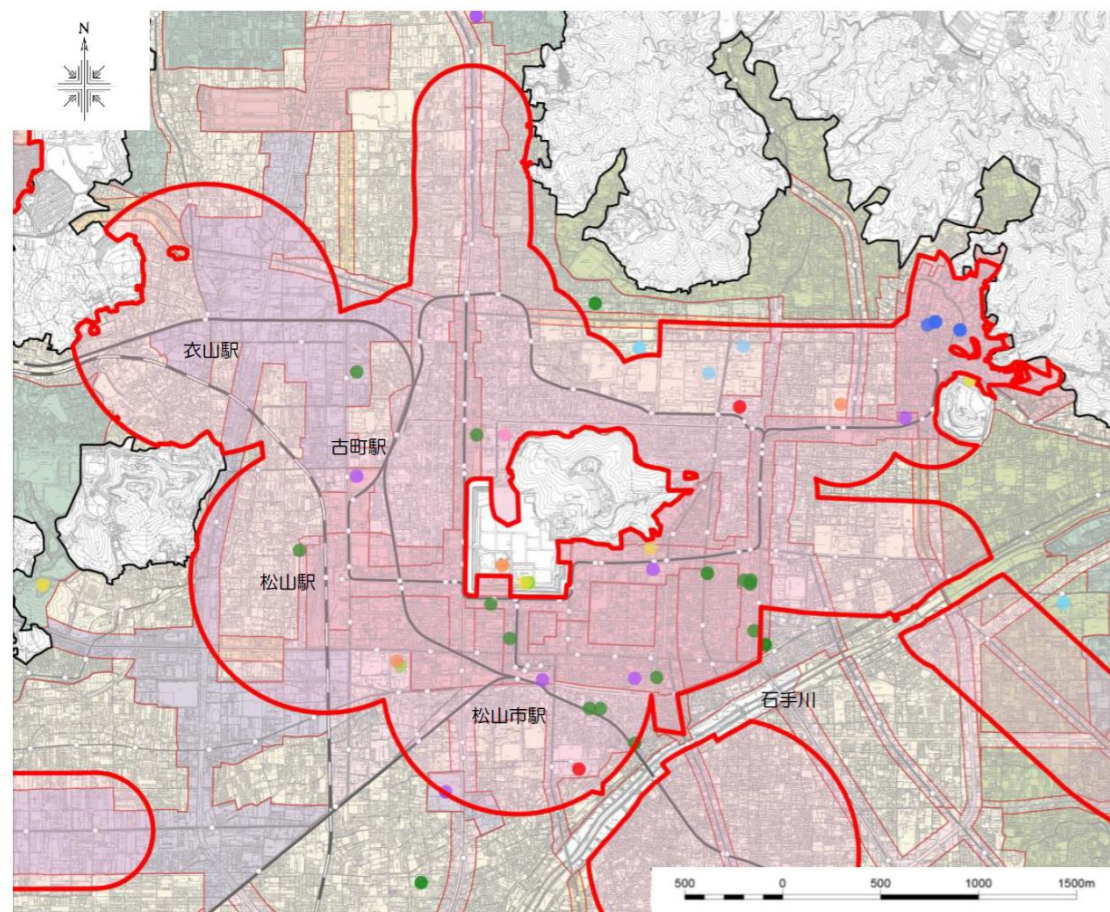
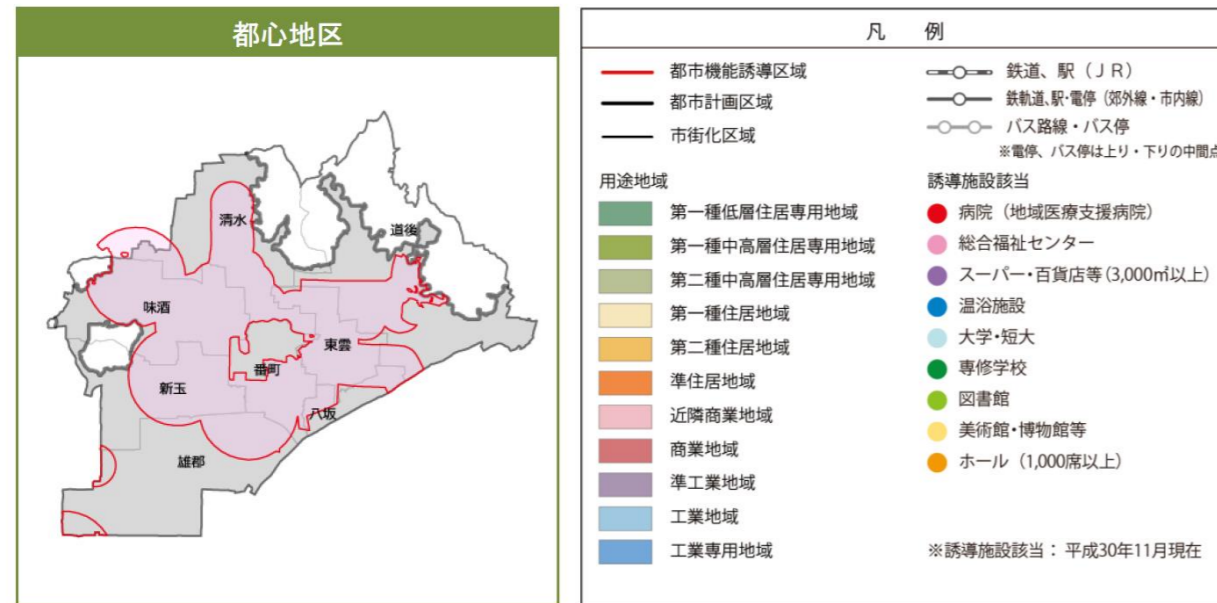


資料：JR松山駅付近連続立体交差事業パンフレット（愛媛県）



(3) 周辺土地利用について

① 周辺土地利用（都市機能）の現状



資料：松山市立地適正化計画（H31.3）

都市機能	松山駅周辺の現状	(参考)立地適正化計画に位置付けられた誘導施設
医療	・松山駅周辺に総合病院（松山市民病院）が立地しており、その他にも大手町通りなどの幹線道路沿いに診療所等が点在している。	・地域医療支援病院
介護・福祉	・西側の徒歩圏内に高齢者福祉施設があるが、駅近傍には立地していない。	・総合福祉施設
商業	・松山駅周辺には小規模店舗や飲食店が点在し、少し離れたところには中規模店もあるが、 <u>市駅周辺等に比べ、連続性・集積性は弱い。</u>	・スーパー・百貨店等 (3,000m ² を超えるもの) ・温浴施設
子育て支援	・駅周辺に中小規模の保育所等が点在している。	-
教育・文化	・地区の小学校が徒歩圏内に2校あるほか、専門学校が1校立地しているが、市駅周辺に比べて少ない。 ・松山駅から少し離れたところに大規模公共施設（松山コミュニティセンター）、 <u>駅近傍には市民等が気軽に利用できる公共施設は立地していない。</u>	・大学・短大 ・専修学校 ・図書館 ・美術館・博物館等 ・ホール
行政	・フジグラン松山に市民サービスセンターがあるが、駅近傍には行政施設はない。	-
金融	・近傍に銀行等の支店が点在している。	-
環境	・周辺にまとまった緑地はなく、区画整理事業で整備した街区公園以外の <u>オープンスペースが不足している。</u>	誘導機能として位置付け無し
観光	・中小規模ホテルが駅周辺に集積しているが、 <u>観光案内所等の情報発信やお土産販売などのサービス機能が駅施設以外にない。</u>	誘導機能として位置付け無し
駐車場	・松山駅至近に民間の大規模駐車場があり、その他近隣には、中小規模の時間貸し駐車場が分散して立地している。	誘導機能として位置付け無し
防災	・地区ごとの指定緊急避難場所として周辺の街区公園、指定避難所として小学校の位置づけがあるが、広域交通拠点として <u>特段の防災上の位置づけはない。</u>	誘導機能として位置付け無し

・広域交通拠点として土地のポテンシャルは高いと考えられるが、駅周辺の都市機能施設は十分ではないと考えられる。

- 【松山駅周辺地区の目指すべき方向性】(案)
- 広域・圏域交通拠点をつくる
 - 県都松山の玄関口にふさわしい景観形成
 - 駅まちをつくる
 - 防災

駅前広場の検討と並行して、駅まちの形成のために周辺に誘導すべき都市機能と土地利用の可能性を検討

4. 今後のスケジュール（案）

第1回	議題	内容
2019. 2. 12	(1) 松山駅まち会議の設置 (2) 松山駅前広場等の検討	・ 会議設置趣旨説明 ・ 駅前広場の現状と課題



第2回	議題	内容
2019. 10. 18	(1) 前回会議の意見概要 (2) 周辺土地利用について (3) 松山駅前広場等整備基本計画（案）	・ 意見概要と回答 ・ 新幹線計画、鉄道高架計画の状況 ・ 周辺土地利用と都市機能 ・ 駅前広場検討条件の整理 ・ 駅前広場等整備方針（案） ・ 交通施設配置方針（案）



第3回	議題（案）	内容（案）
2020. 3 頃 （予定）	(1) 松山駅前広場等整備基本計画（案）	・ 駅前広場等施設配置方針（案） ・ 駅前広場交通施設レイアウト（案）



第4回	議題（案）	内容（案）
2020 年度 （予定）	(1) 松山駅前広場等の検討	・ 駅前広場等基本設計の進め方 等



以降、検討の進捗に応じて開催予定