

松山駅交通拠点機能強化整備方針(案)

1. 策定の背景
2. 現状と課題・ポテンシャル
3. 交通結節点機能強化と松山駅周辺のまちづくり
4. 松山駅交通拠点機能強化整備方針(案)

1. 策定の背景

上位計画

JR松山駅、松山市駅、松山空港、松山港といった交通拠点の機能強化と、松山外環状道路をはじめとする幹線道路の整備により、交通ネットワークの推進・強化が位置づけられている。

第6次松山市総合計画 後期基本計画

松山市都市計画マスタープラン

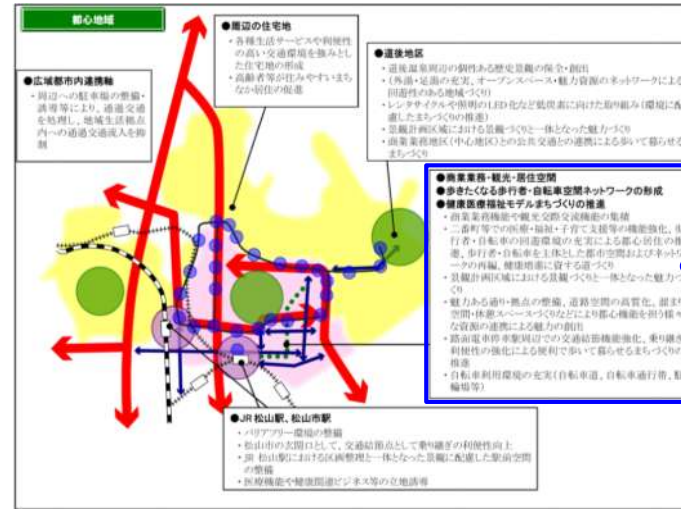
政策3 広域拠点となる交通基盤を整備する

前期基本計画期間の取り組み

- 花園町通りの歩道の拡幅や自転車道の整備を行うなど、「歩いて暮らせるまちづくり」を推進してきました。また、路上駐輪が通行を妨げないよう、駐輪場への誘導や巡回整理、補助制度による民間駐輪場の整備促進など、官民一体となって放置自転車の解消に取り組みました。
- 生活路線バスなどへの継続的な財政的支援により、既存路線を存続させ、交通体系の維持に努めています。また、土橋駅等の郊外の4駅におけるバリアフリー化や、ノンステップバスの導入への積極的な支援などにより、公共交通機関の利便性向上を進めています。
- 平成28(2016)年に古川C～市坪C間が開通したことで、松山外環状道路インター線の自動車専用道路が全線開通し、国道33号から56号間のアクセスが向上しました。また、広域交通拠点であるJR松山駅周辺では、土地区画整理事業に取り組み、本市の陸の玄関口にふさわしいまちづくりを進めています。空の玄関口である松山空港については、路線維持や拡充に向けた取り組みを継続的に進めています。

今後5年間に取り組むべき課題

- 道路空間を改変することは、周辺の交通環境の変化にもつながるため、通行者や沿線住民などの合意形成を図りながら、各地域の状況に応じた検討を行う必要があります。
- 人口減少などにより、生活路線バスの利用者の減少が著しい地域では、地域の実情に応じた公共交通のあり方を検討することが重要となります。また、既存の交通体系の維持や、交通事業者による車両等のバリアフリー化などをとおした公共交通の利便性向上にも、引き続き支援を行うことが求められます。
- 松山外環状道路については、未供用部の早期完成や早期計画決定、事業化を進めていく必要があります。また、JR松山駅周辺では、土地区画整理事業により駅前広場の再編や公共交通の乗換利便性向上の整備などを行い、公共交通ネットワークの拡充に取り組むことが求められます。松山空港では、海外を含めた路線の拡充が求められています。



・歩きたくなる歩行者・自転車空間ネットワークの形成
・景観計画区域における景観づくりと一体となった魅力づくり
・魅力ある通り・拠点の整備、道路空間の高質化、溜まり空間・休憩スペースづくりなどにより都心機能を担う様々な資源の連携による魅力の創出

出典：松山市都市計画マスタープラン (H23.3 松山市)に加筆

主な取り組み

- (1) 幹線道路網の整備(3321)
 - ①空港・港湾などの交通拠点や幹線道路の整備など交通ネットワーク化の推進により、市民生活の安全性と利便性の向上を図ります。
 - ②地域住民の意見を考慮した都市計画道路の車道や歩道の拡幅などを行い、円滑な交通環境や良好な市街地の形成を図ります。
 - ③事業期間の多くを占める用地取得に要する時間を短縮し、早期に事業の効果が得られるよう、取り組みます。
- (2) 広域な交通ネットワークの充実(3322)
 - ①陸・海・空の広域交通拠点の連携を強化し、交通結節機能や交流機能などの充実を図ります。
 - ②松山空港の路線維持や拡充のほか、国際定期航路の拡充を積極的に推進することにより、空港の活性化を図ります。
 - ③海の玄関である港湾利用者の利便性と安全性向上のため、港湾機能の充実を図るとともに、適切な維持管理に努めます。

出典：第6次松山市総合計画 後期基本計画 (H30.3 松山市)に一部加筆

1. 策定の背景

関連計画

松山駅～大手町通りは、JR松山駅と城山公園、さらに市の中心地区をつなぐ重要な都市軸、また松山市中心地区における回遊の軸としての役割を担う。

歩いて暮らせるまちづくり

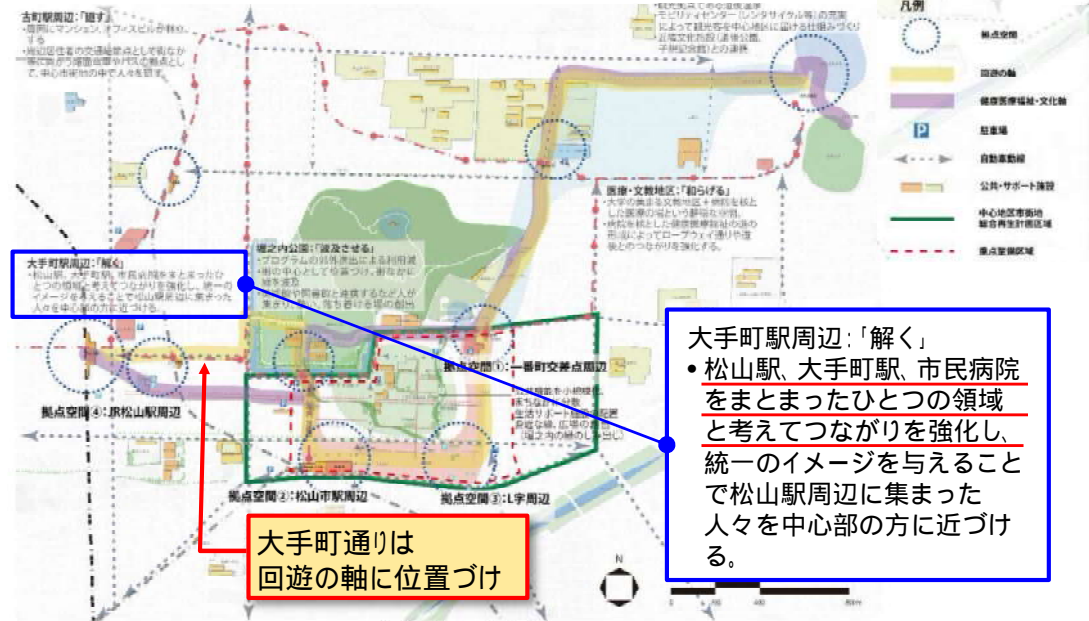


大手町通りはJR 松山駅から道後温泉までの歩行者軸に位置づけ

<歩いて暮らせるまちづくりの推進>
 松山市では、コンパクトな都市構造や路面電車などの公共交通を生かしながら、「歩いて暮らせるまちづくり」に取り組んでいる。
安全で快適な歩行者空間の創出や、歩いて楽しい都市景観の形成を進めるとともに、賑わいや憩いの場としての公共空間の利活用を図っている。

出典：花園町通りリニューアルパンフレットを一部加工

松山市中心地区市街地総合再生計画

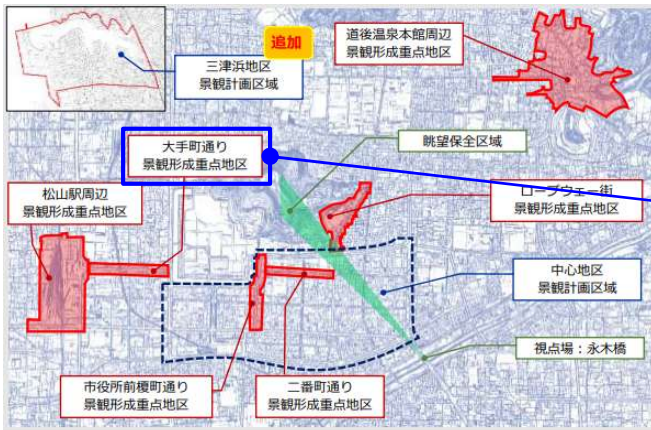


大手町周辺：「解く」
 ・松山駅、大手町駅、市民病院をまとめたひとつの領域と考えてつながりを強化し、統一のイメージを与えることで松山駅周辺に集まった人々を中心部の方に近づける。

大手町通りは回遊の軸に位置づけ

出典：松山市中心地区市街地総合再生計画(H30.9 松山市)に一部加筆

松山市景観計画



<景観形成の基本的な考え方>
 大手町通りは、JR松山駅と城山公園、さらに市の中心地区をつなぐ重要な都市軸であり、路面電車利用者や歩行者が、松山の陸の玄関口から松山城や道後に向けて移動する際、最初に通行する通りです。広幅員の街路と沿道建築物が調和した、美しさ、賑わい、風格の感じられる魅力的な景観の形成を図ります。

出典：松山市景観計画(R3.4改訂松山市)に加筆

1. 策定の背景

松山駅周辺まちづくりの取組み

土地区画整理事業の実施にあたり、有識者会議や地域住民等との勉強会で、まちづくりのガイドライン等を策定し、良好な市街地の形成や魅力的な景観形成を目指している。

松山駅周辺拠点地区まちづくりガイドライン

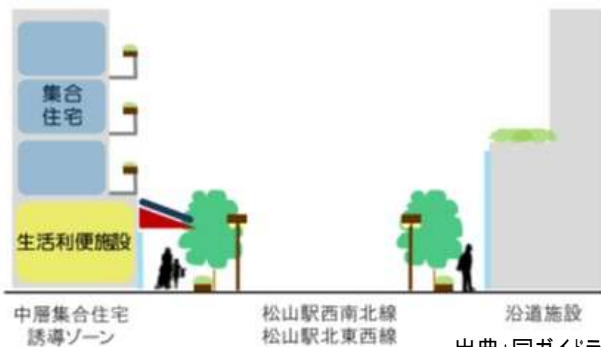


便利に暮らせるまちにしよう

▽方策 集住-1-2『生活利便施設の導入と利用拡大』の取組み

道路に面する建物の低層階（主に1階）に店舗等の生活利便施設を配置することで、店舗を利用する人々が訪れ、往来する人々で賑わう、都心地区にふさわしい街並みの形成が可能です。

このため、幹線道路沿道の中層集合住宅等の低層階には、生活利便施設等、非住宅施設を誘導します。



出典：同ガイドライン(H29.7)より抜粋

松山駅周辺デザインコンセプト

● 素材・空間イメージ（キーワード）

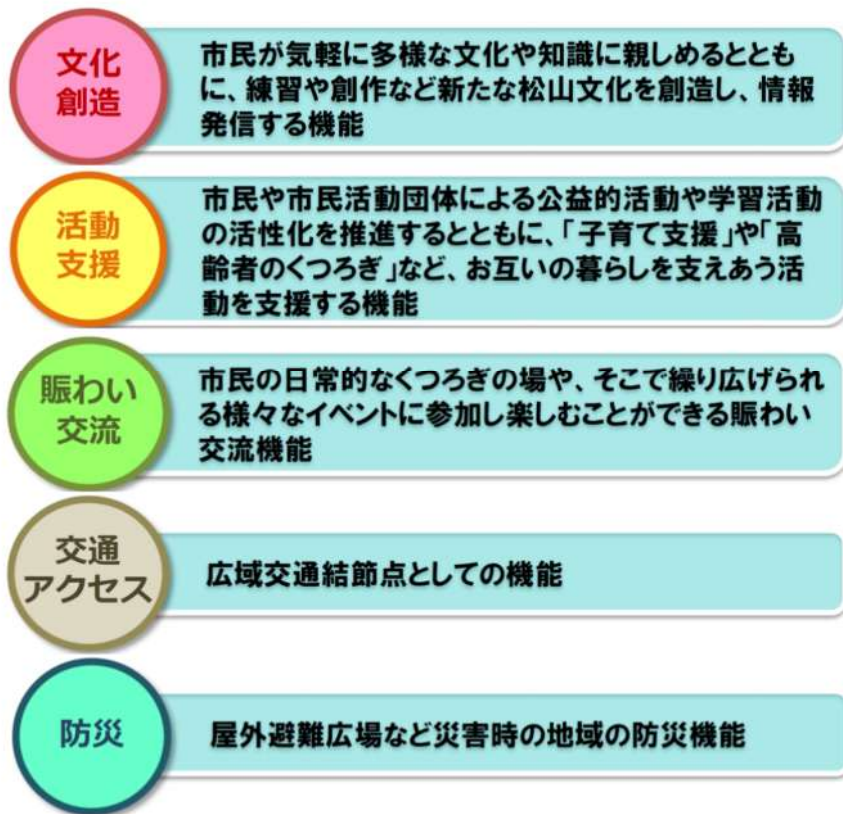
- ・素材：瓦（天守閣）、石、檜、門、漆喰、水（堀）、土塀、並木（サクラ、イチョウなど）等
- ・空間：大手町通り・城山公園に繋がるダイナミックな空間
賑わいを予感させる空間



出典：第4回駅まち会議資料より抜粋
(駅東口の素材・空間イメージ)

松山駅周辺地区車両基地跡地利用に関する基本構想

2) 主要機能



出典：同基本構想(H27.5)より抜粋

2. 現状と課題・ポテンシャル

高速バスの利用実態

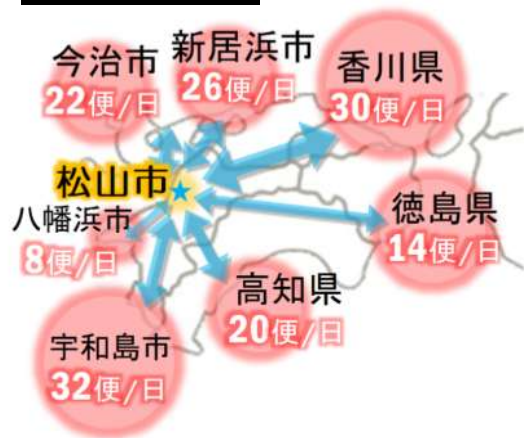
松山市を発着する高速バスは、四国内の移動に加え、京阪神や山陽地方を中心とした本州方面を結ぶ主たる移動手段として定着しており、往来も急増している。

松山市域を結ぶ高速バスの発着便数

松山市 四国外

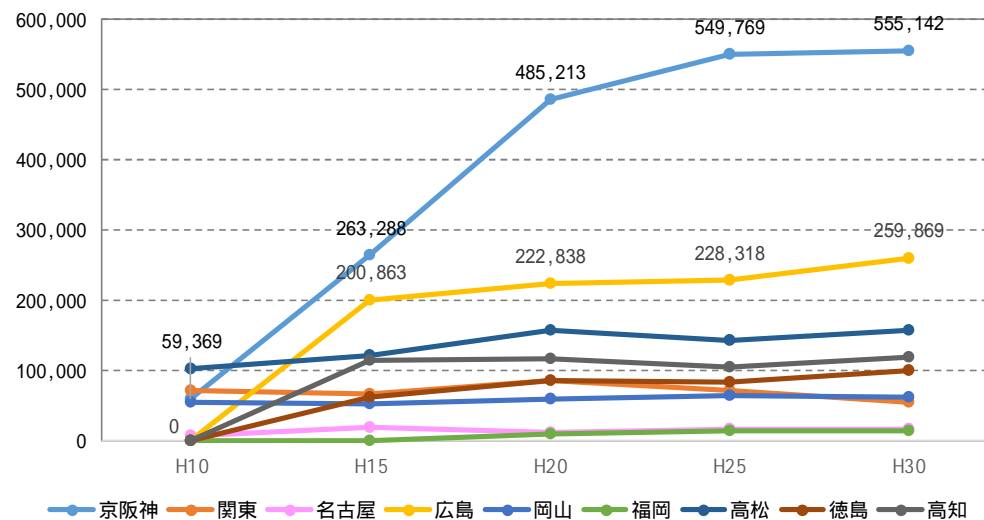


松山市 四国内



行き先	所要時間
松山⇔高松	約2時間30分
⇔徳島	約3時間30分
⇔高知	約2時間30分
⇔福岡	約10時間30分
⇔岡山	約3時間
⇔広島	約3時間
⇔三宮	約4時間30分
⇔梅田	約4時間30分
⇔京都	約5時間30分
⇔愛知	約8時間30分
⇔東京	約12時間

松山市の高速バスの方面別利用推移



出典：愛媛県地域公共交通網形成計画

松山市域を結ぶ高速バスの発着便数は、松山市駅を立寄る台数を基に算出

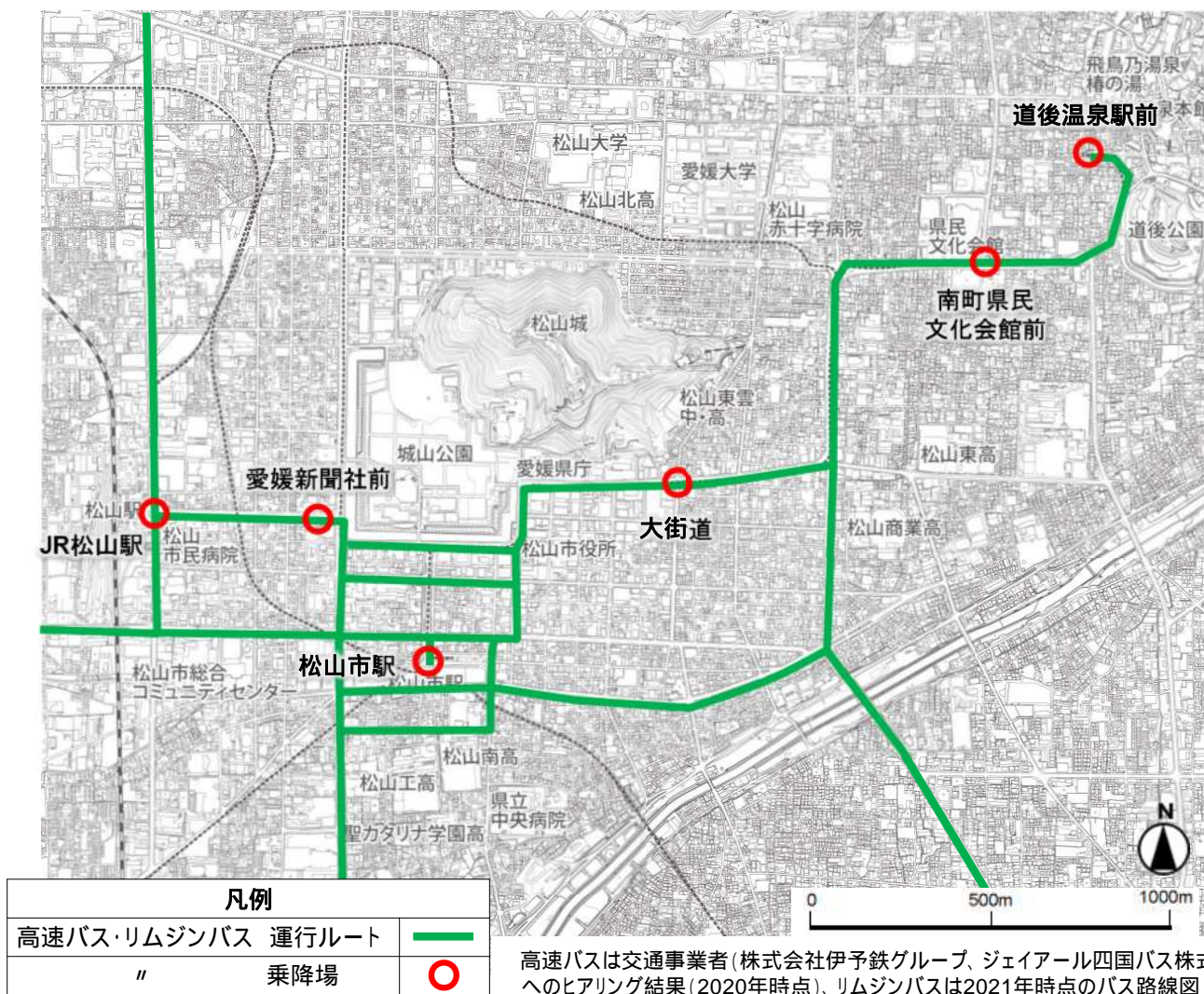
出典：松山市提供資料、各バス会社HP

2. 現状と課題・ポテンシャル

高速バスの主な移動経路

松山市中心部では、JR松山駅や松山市駅、大街道バスターミナル、道後温泉など、比較的近距離のなかで高速バスの停留所が存在しており、高速バスやリムジンバスはこれら停留所を経由している。

高速バス・リムジンバスの乗降場と運行ルート



JR松山駅



松山市駅



2. 現状と課題・ポテンシャル

道路交通に関する課題

松山市内中心部では、多くの自動車交通の流入等により、幹線道路が混雑し、バスが安全に停車し、円滑に乗降できない箇所がある。

松山市内中心部における道路交通課題

① 駅前広場に立ち寄らない交通(通過)による駅前交差点での混雑



駅前には立ち寄らない通過交通が多い

至松山駅前

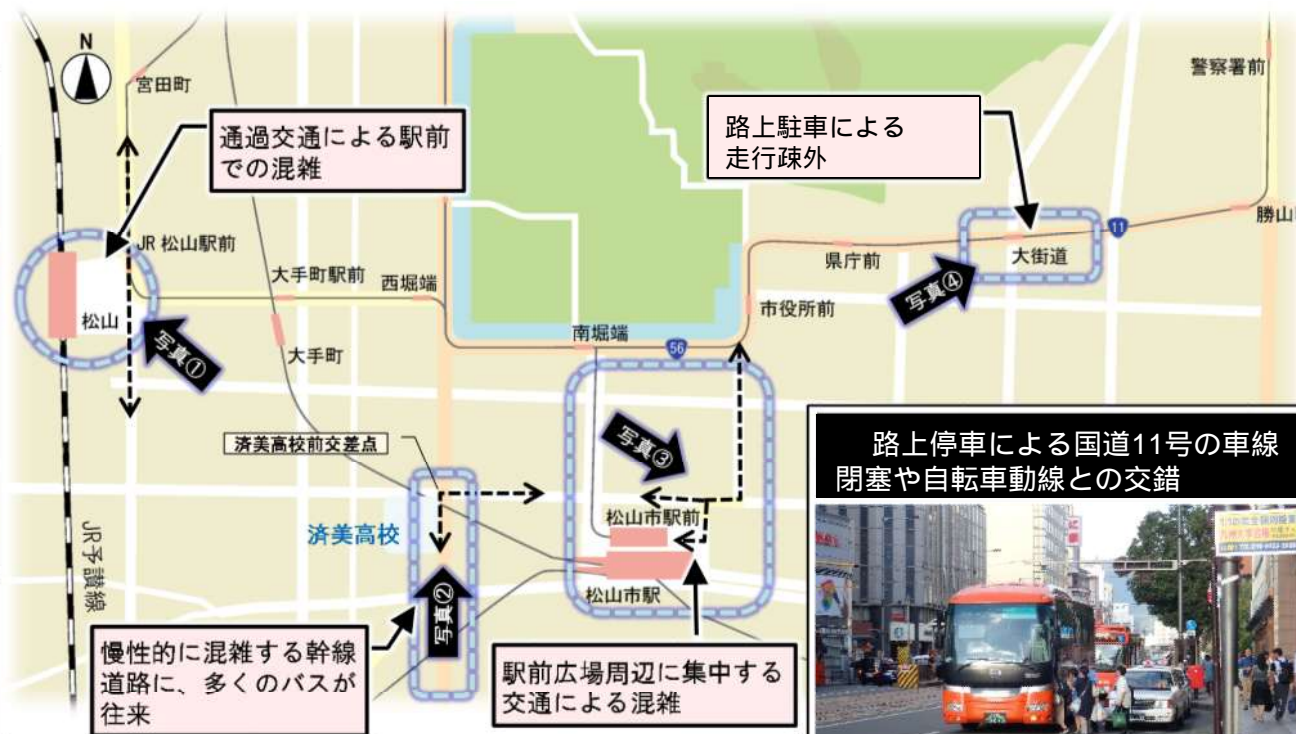
② 混雑する国道56号交差点を往来する多くのバスの存在



バスの往来が多い経路

済美高校前

2019. 9.30 16:49



③ 中心市街地内での多くのバスの往来



歩行者の往来も多い松山市駅周辺の街路を往来するバスが多い

路上停車による国道11号の車線閉塞や自転車動線との交錯



二重駐停車になってしまい、走行車線が1車線に

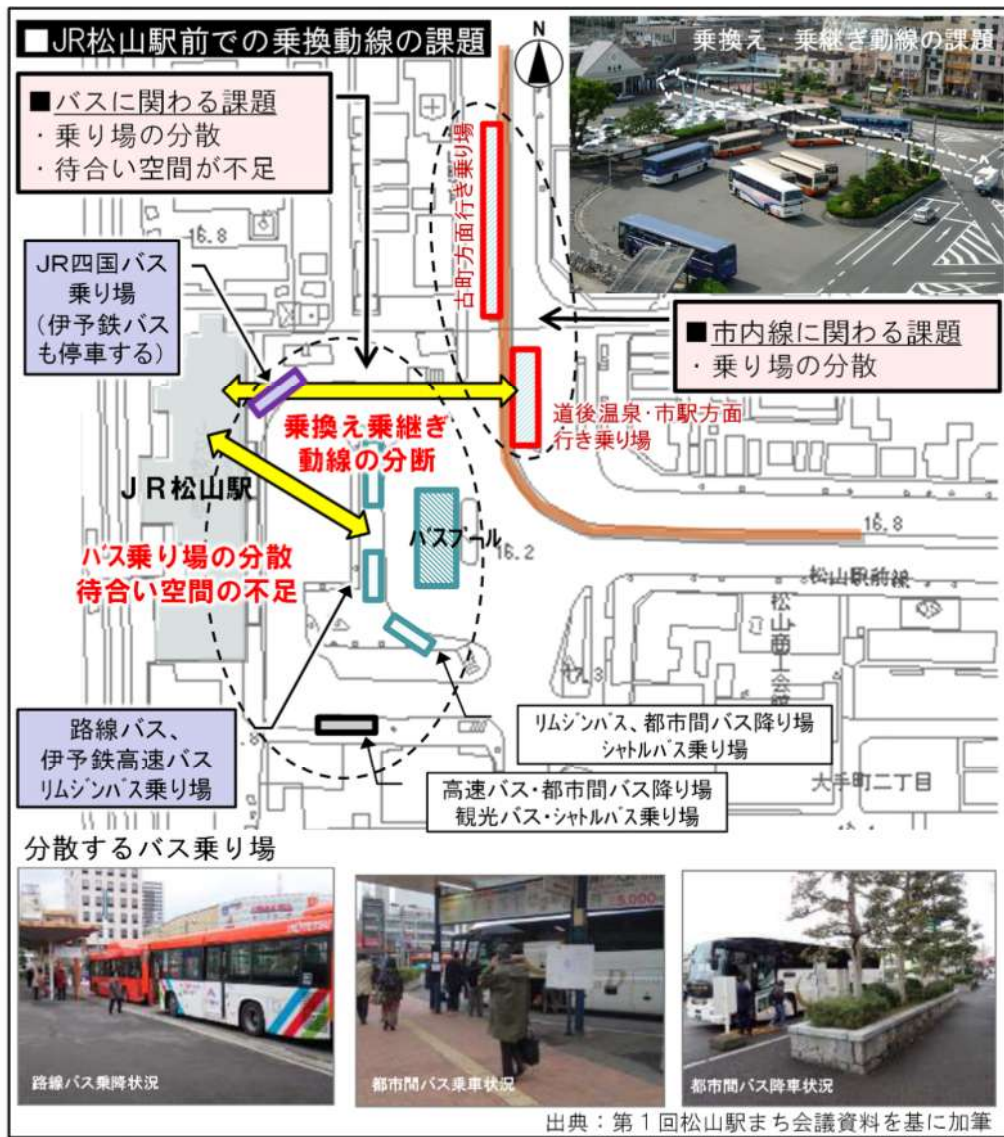


バスと自転車動線の交錯

2. 現状と課題・ポテンシャル

乗り換え・乗り継ぎ動線に関する課題

駅前広場の大半を交通施設が占め、バスや路面電車の乗降場が分散しているほか、乗り換えに車道横断が必要など利便性や安全性に課題を抱える。

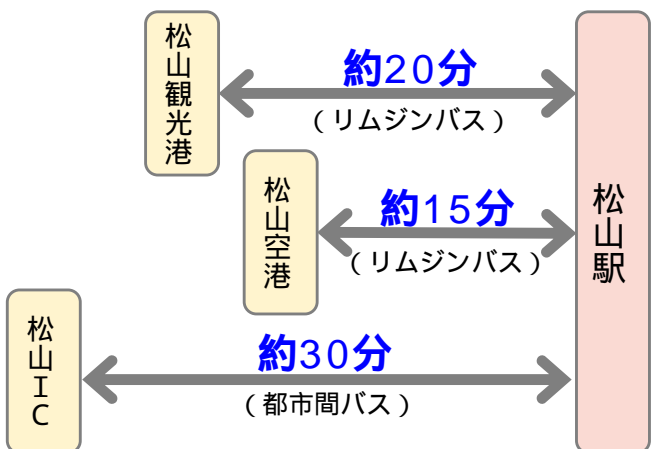


2. 現状と課題・ポテンシャル

広域交通拠点がコンパクトにまとまった都市構造

JR松山駅から松山空港、松山観光港、松山ICなどの広域交通拠点までは、30分以内と近接。松山駅近くには、市内路線バス及び郊外電車の起点となる松山市駅も位置するなど、交通結節機能が集中している。

松山市中心部への自動車交通の利用は約6.3～8.4万台/日と多いたなかで、現在、松山外環状道路の整備が進むなど、交通拠点と道路ネットワークの連携が図られている。



出典: 交通事業者HP

図 松山駅から各交通拠点までの所要時間



出典: 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

図 松山中心市街との交通流動



図 松山駅から主要交通結節点までの距離

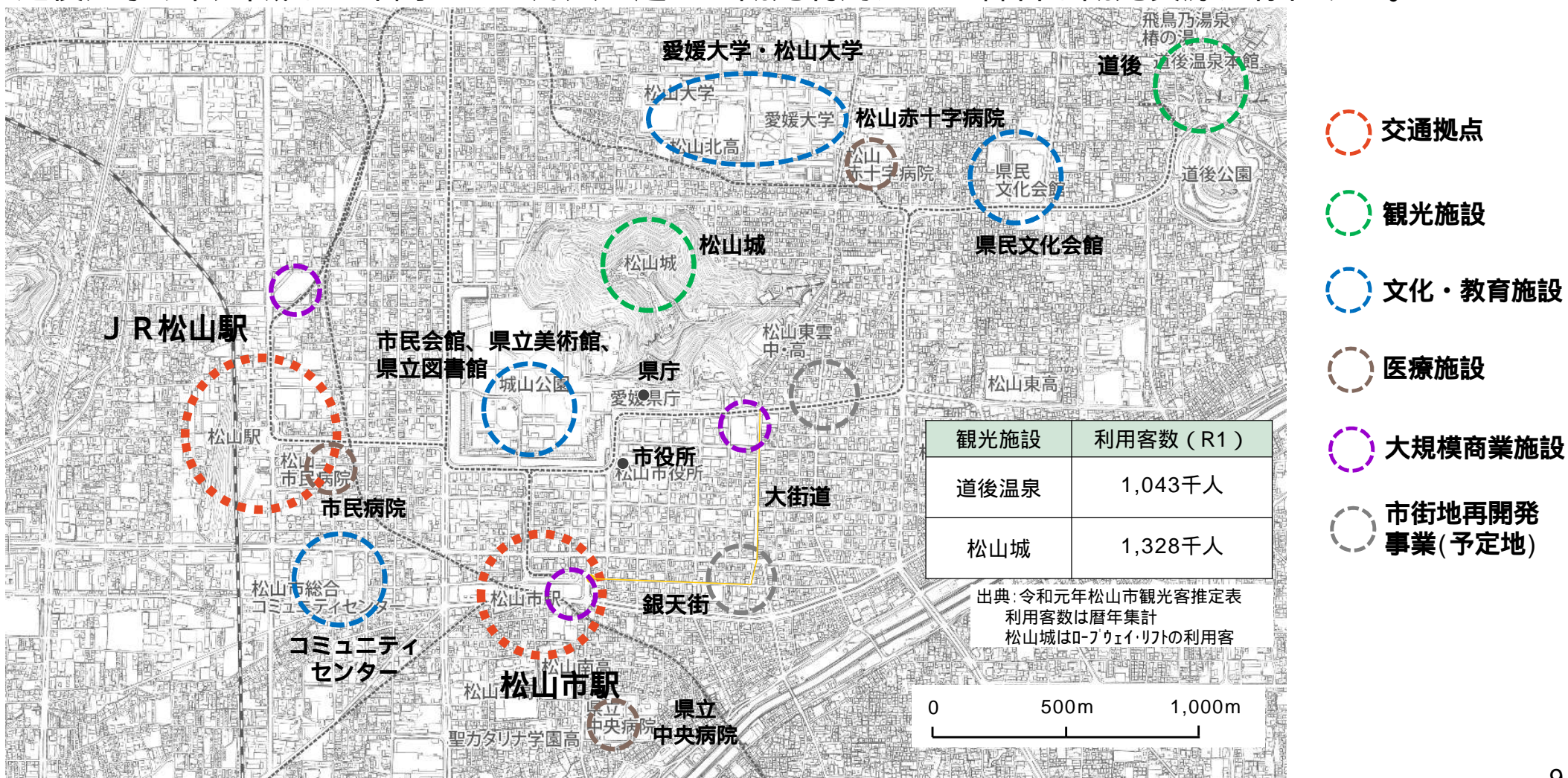
2. 現状と課題・ポテンシャル

中心市街地の都市機能の集積

松山市は四国最大の人口を有し、中心部に主要な都市機能が集積するコンパクトな都市構造となっている。

中心市街地内には、松山駅・松山市駅の2大交通拠点のほか、道後・松山城などの観光施設、文化・教育、医療施設のほか、商業・業務施設が多数立地している。

道後温泉や松山城など年間100万人を超える観光利用がある著名な観光資源が存在する。

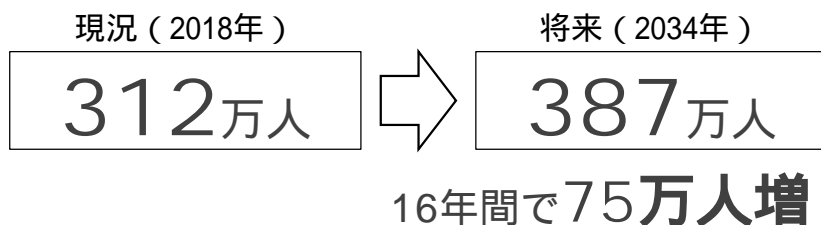


2. 現状と課題・ポテンシャル

松山空港の機能拡充

松山空港では、受入れ環境整備として、機能拡充等の検討が進められており、リムジンバスの最初の降車場となる松山駅への多くの来訪者が期待される。

【松山空港年間利用者数】

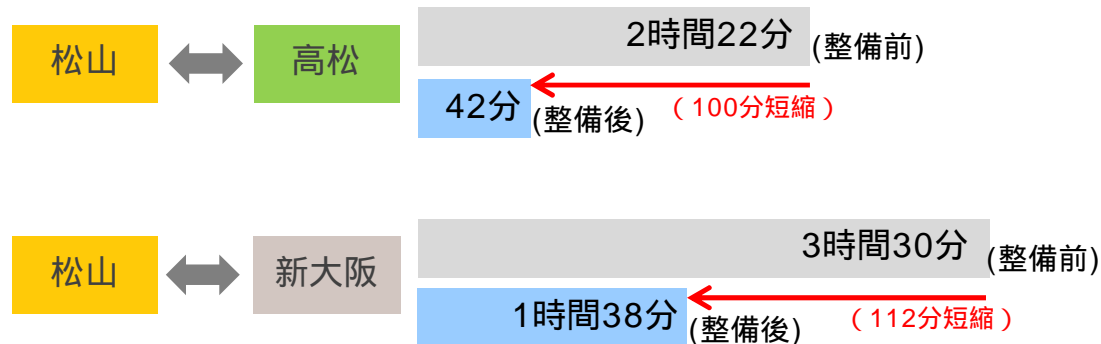


出典：松山空港将来ビジョン検討会資料

四国新幹線の導入

四国新幹線の導入検討も進められており、県内の新幹線駅として、松山駅内への併設が最適と結論づけられている。

【四国の新幹線整備のイメージ】

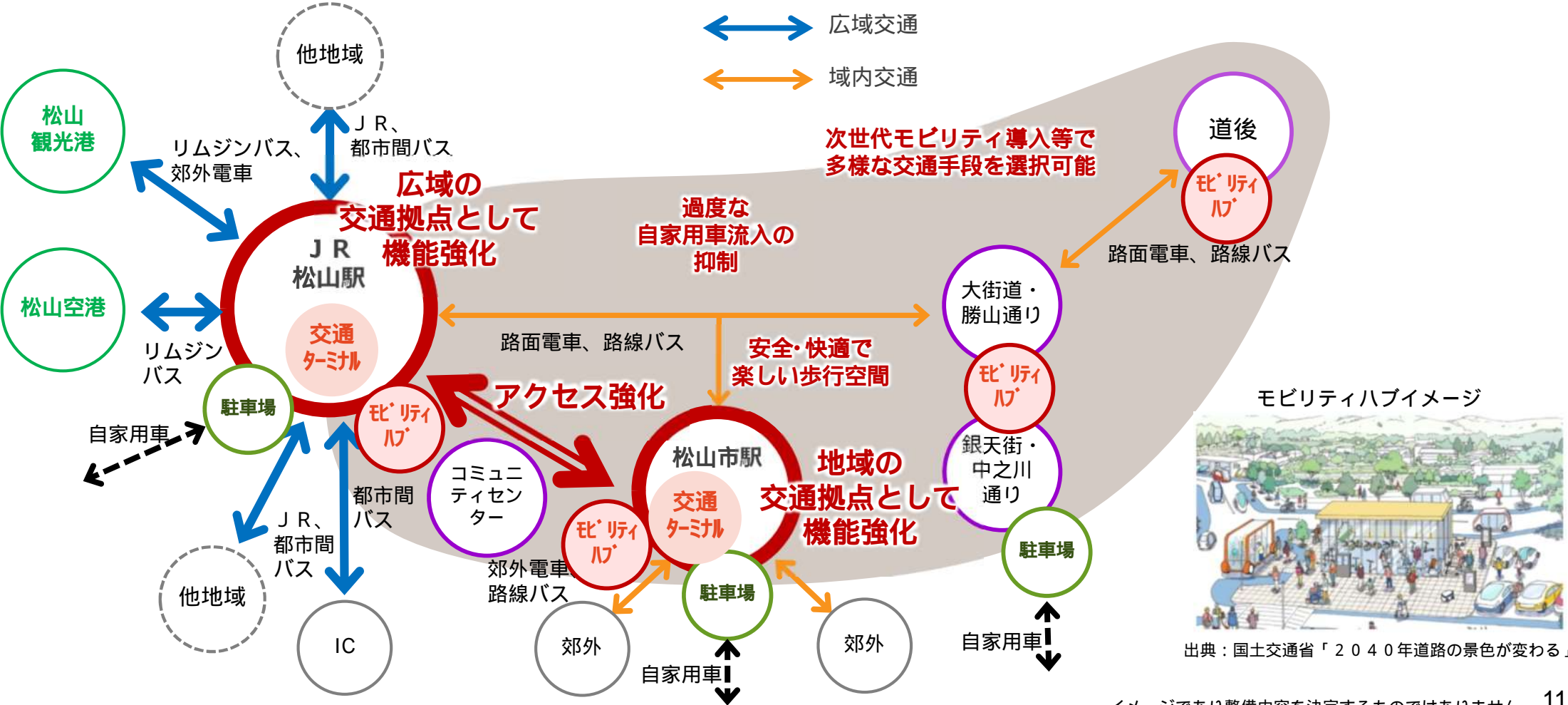


出典：四国の新幹線実現を目指して
(四国新幹線整備促進期成会・四国鉄道活性化促進期成会)

3. 交通結節点機能強化と松山駅周辺のまちづくり

交通結節点機能強化の方向性

中心市街地内にモビリティハブを配置し、次世代モビリティ等の導入により、多様な交通手段で面的にスムーズにつながるとともに、フリンジ部に駐車場を配置するなどにより、中心市街地内への過度な自家用車流入を抑制、また、安全で、快適で、歩いて楽しい歩行空間を整備することで、松山の「歩いて暮らせるまちづくり」を推進する。さらに、県都の玄関口となるJR松山駅と、市民の日常生活を支える松山市駅の、それぞれの役割に応じた交通拠点の機能強化を行い、両拠点間のアクセス強化を図ることで、観光客にも市民にも移動しやすいまちを形成し、まちの賑わい創出を図る。

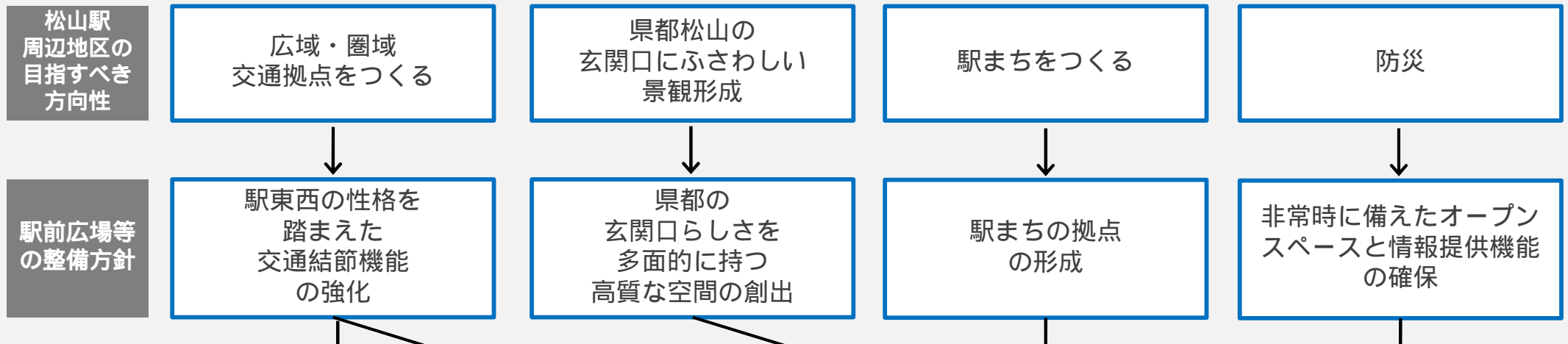


3. 交通結節点機能強化と松山駅周辺のまちづくり

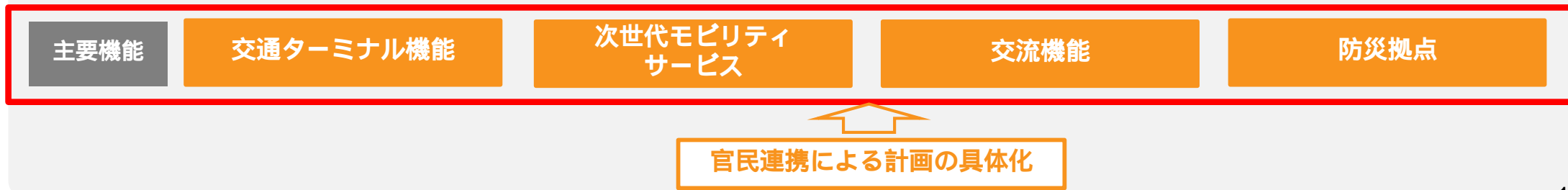
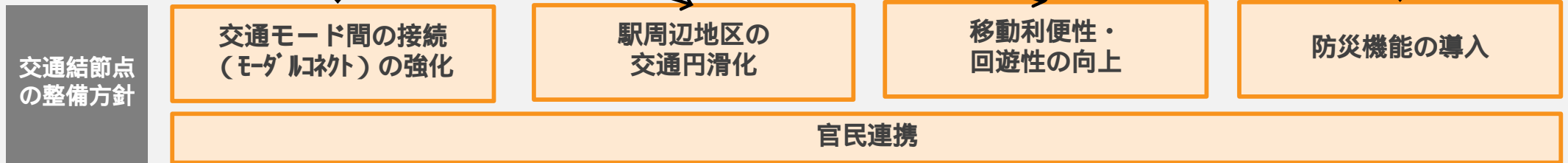
交通拠点への導入機能

松山駅前広場等整備基本計画案を踏まえ、「交通ターミナル機能」、「次世代モビリティ機能」、「交流機能」、「防災機能」を松山駅を中心とする交通拠点への導入機能とする。

松山駅前広場等整備基本計画案



松山駅周辺交通結節点整備



3. 交通結節点機能強化と松山駅周辺のまちづくり

導入機能（交通ターミナル機能）

バス交通に関する方針

駅前広場内に点在する路線バス・都市間バスの乗降場や待機場を集約するとともに、観光バス等も検討に加え、利便性の向上を図る。

①既存バスターミナルの乗降場・待機場の集約

・交通事業者ごとに区分されているバス乗降場を集約し、利用者の利便性向上、効率的な施設の運用を検討する。

②貸切バス（観光バス等）の乗降場・待機場の新設

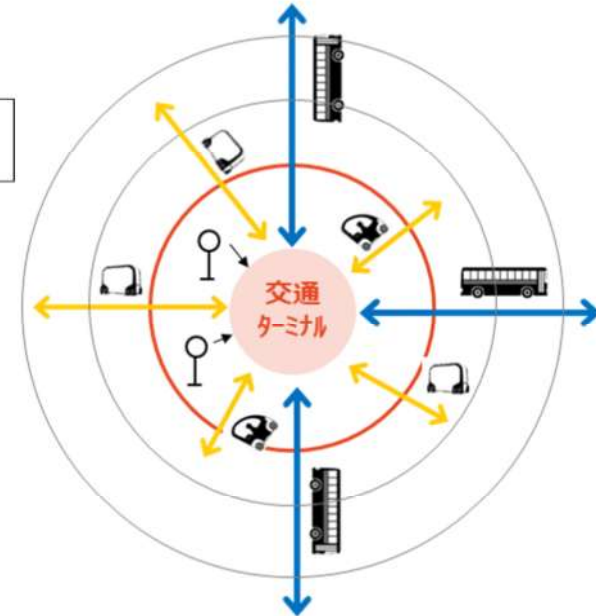
・現況で観光バス等の乗降場は設けられていないが、松山城や道後など、全国有数の観光地を有することから、観光バス等の貸切バスの乗降場及び待機場を検討する。

③次世代モビリティへの対応

・次世代モビリティの普及を見据え、都市間バス及び幹線のバス路線は維持しつつ、その他路線は、次世代モビリティにより補完できるよう機能配置の検討を行なう。

④災害時対応

・災害時においては、発生直後の帰宅困難者の一時退避や、時間経過による帰宅困難者の輸送、ボランティアの派遣等のため、観光バス以外の貸切バスの乗り入れも検討に加える。



待合空間

【コンセプト（案）】

- ・利便性・快適性・機能性を備える空間
- ・松山（愛媛）を感じる空間

【機能】

- ・チケット販売
- ・空港や港、鉄道、電車などの運行案内
- ・地域情報の発信
- ・インバウンド対応
- ・災害時情報収集
- ・飲食、コンビニ等
- ・シャワールーム
- ・松山（愛媛）らしい施設（お遍路・サイクリスト向け更衣室 など）



出典：国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画



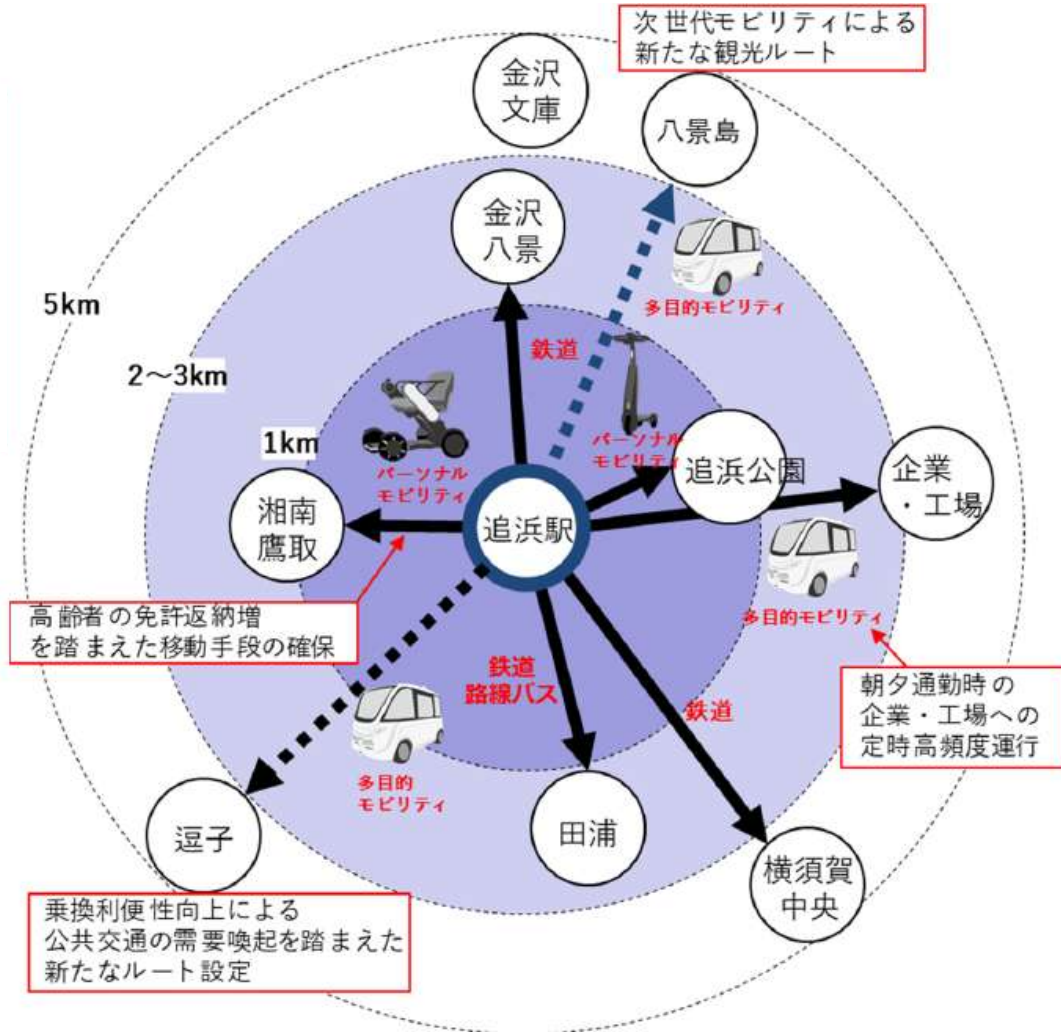
出典：国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画

3. 交通結節点機能強化と松山駅周辺のまちづくり

導入機能（次世代モビリティ機能）

各種モビリティの利用範囲を踏まえて、松山市中心部を走る路面電車や郊外電車との機能分担を図りながら、移動支援の導入について検討する。

移動圏域別のモビリティ活用イメージ（追浜駅の例）



出典：追浜駅交通結節点整備事業計画（R3.3 国土交通省・横須賀市）



伊予鉄道路面電車

出典：松山市



出典：国道2号等神戸三宮駅前空間の事業計画



出典：国道2号等神戸三宮駅前空間の事業計画

イメージであり、整備内容を決定しているものではありません

3. 交通結節点機能強化と松山駅周辺のまちづくり

導入機能（交流機能）

中心市街地側の東口駅前広場に、市民や観光客等さまざまな人が集まり交流できるまとまった広場空間を設け、駅とまちをつなぐ。

大手町通り・花園町通りなどと連携しながら、イベント広場として活用できる空間や設備を備えつつ、多様な世代が日常的な居場所として利用できる空間、来訪者や地域住民が交流できる空間を創出する。



駅前広場

出典：松山駅周辺・大手町通り
景観づくりのポイント（松山市）



バスターマーケット
出典：交通拠点の機能強化に関する
計画ガイドライン

城山公園



堀之内マルシェ

花園町通り



お城下マルシェ

出典：松山市

松山市駅前広場



出典：松山市

3. 交通結節点機能強化と松山駅周辺のまちづくり

導入機能（防災拠点）

非常時における避難場所として活用可能なオープンスペース確保を検討する。
災害時にも人びとに近隣・広域の情報を届ける拠点としての情報提供機能の確保を検討する。
被災地支援のための人の発着拠点としての機能の確保を検討する。

松山駅周辺地区に、緊急避難場所等に指定されている施設が無いいため、JR松山駅、大手町通りで可能な対応を検討する。

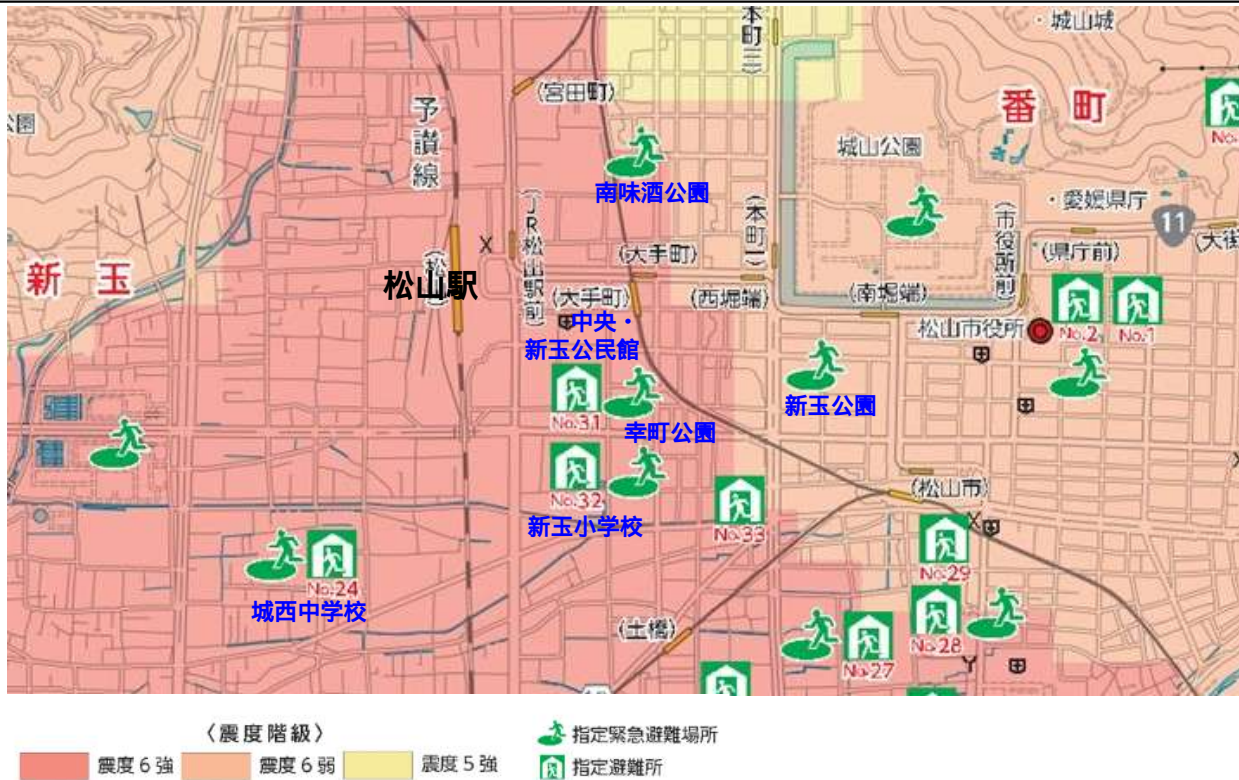


図 松山駅周辺の避難施設（南海トラフ巨大地震想定震度分布図）

出典：「まつやま総合防災マップ」

一時的な避難場所



出典：国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画

帰宅困難者等の受入空間



出典：国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画

災害時の情報提供イメージ



出典：追浜駅交通結節点整備 事業計画



出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画

イメージであり、整備内容を決定しているものではありません

3. 交通結節点機能強化と松山駅周辺のまちづくり

松山市のまちづくりの取り組み

- 松山市都市計画マスタープラン 松山市中心市街地活性化基本計画、松山市中心地区市街地総合再生計画 松山市総合交通戦略、松山市地域公共交通網形成計画などの整合を図る。
- 地域と共に策定した「松山駅周辺拠点地区まちづくりガイドライン」をもとに、松山駅周辺や大手町通りの景観形成重点地区を設定した。
- 今後、エリアマネジメントを展開し、区画整理で生み出される新たなオープンスペースを生かした賑わいの創出や周辺への波及を目指す。

松山駅周辺拠点地区まちづくりガイドライン (H29.7)

- 俳句に代表される「ことばのちから」によるまちづくりなど、松山の歴史・文化の情報発信の取り組み
- 歩行空間の確保やセットバックなど安心・快適な地域づくりの推進の取り組み
- 滞留空間のデザインや演出を行うなど、回遊性を高める仕掛けづくり
- 居住環境の形成や管理を実現していくための地域住民による様々な自主的取り組みを行うエリアマネジメントの推進



まつやま情報文化交流拠点

- 文化活動や交流の場となる「ホール」や、緑あふれる憩いの「広場」などの交流スペースで、「文化創造」「活動支援」「賑わい交流」「交通アクセス」「防災」などの各機能を連結

松山駅周辺デザインコンセプト (駅西口)

- 基本方針
- 旧村・郊外に向けた、抜けのある大らかな構え
- 郊外の地域資源・素材の利活用による個性化
- 生活の駅としての、安全で人中心の歩行空間の実現



駅舎西口イメージ

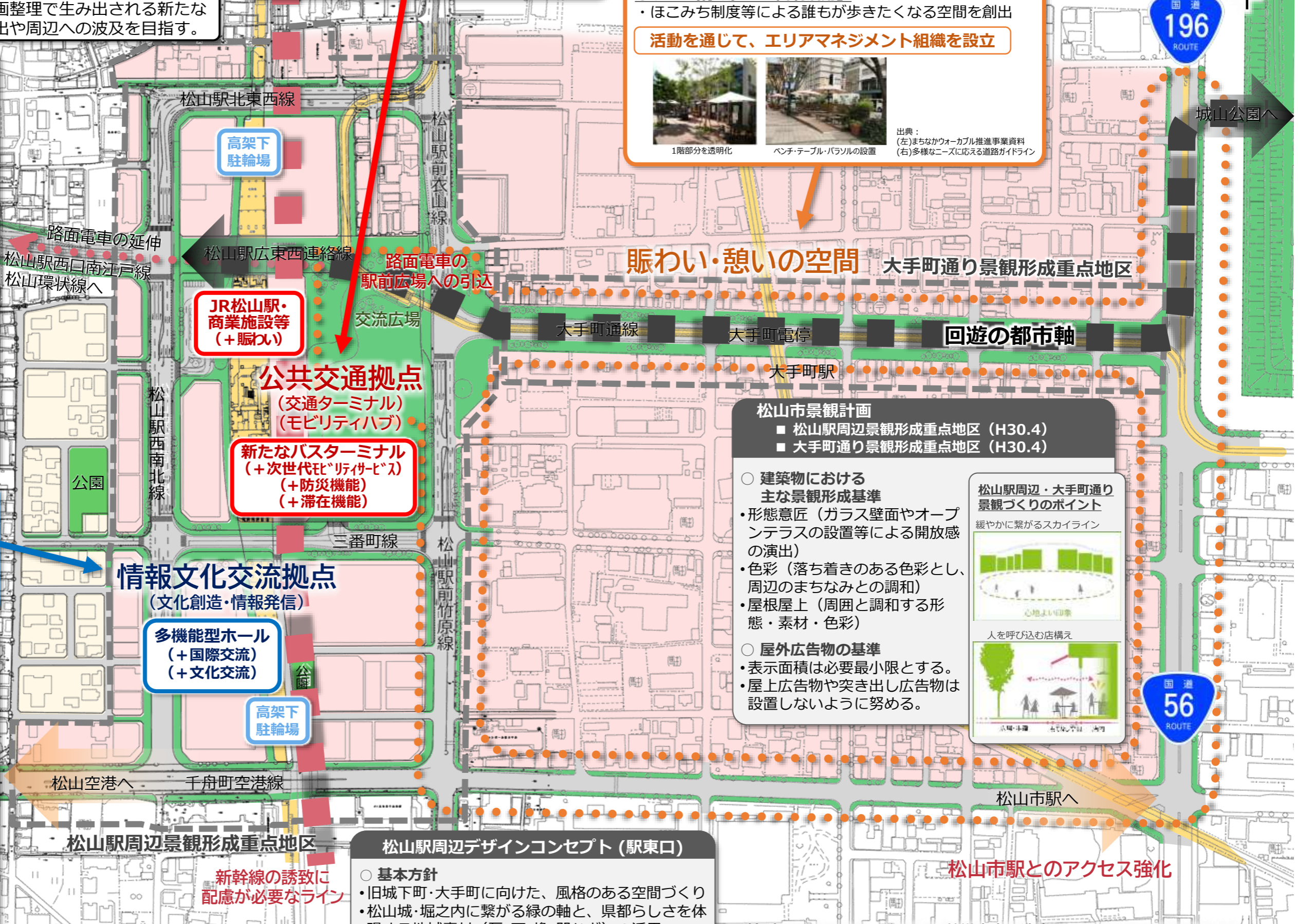
松山駅交通拠点機能強化

- 交通モード間の接続 (モーダルコネクト) の強化
- 駅周辺地区の交通円滑化
- 移動利便性・回遊性の向上
- 防災機能の導入
- 官民連携

官民連携によるまちなかりノベーション

- 沿道建物 (民間事業者) 「まちづくり」
 - 公共空間と一体となった低層階のオープン化
- 大手町駅 (伊予鉄道) 「交通機能強化」
 - バリアフリーで快適な「まちなかハブ」へ改変
- 道路 (行政) 「空間利活用」
 - ほこみち制度等による誰もが歩きたくなる空間を創出

活動を通じて、エリアマネジメント組織を設立



- ### 松山市景観計画
- 松山駅周辺景観形成重点地区 (H30.4)
 - 大手町通り景観形成重点地区 (H30.4)

- ### 建築物における主な景観形成基準
- 形態意匠 (ガラス壁面やオープンテラスの設置等による開放感の演出)
 - 色彩 (落ち着いた色合いとし、周辺のまちなみとの調和)
 - 屋根屋上 (周囲と調和する形態・素材・色彩)
- ### 屋外広告物の基準
- 表示面積は必要最小限とする。
 - 屋上広告物や突き出し広告物は設置しないように努める。

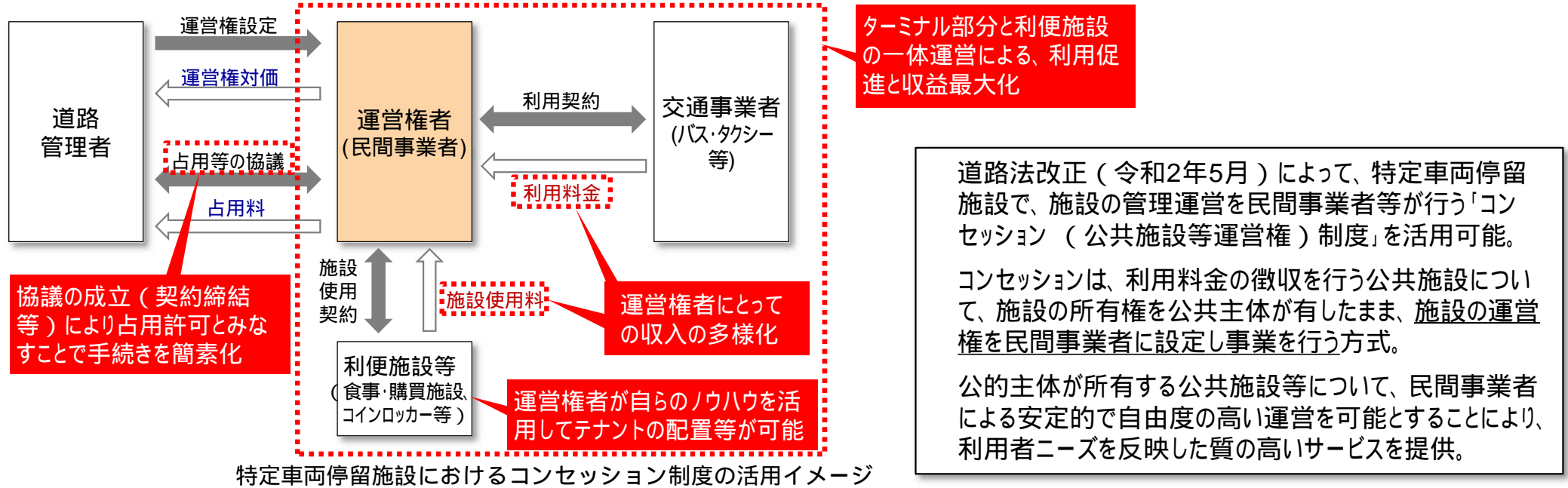
松山駅周辺デザインコンセプト (駅東口)

- 基本方針
- 旧城下町・大手町に向けた、風格のある空間づくり
- 松山城・堀之内に繋がる緑の軸と、県都らしさを体現する地域素材 (瓦・石・檜・門など) の活用

※ 検討のためのイメージであり、整備内容を決定しているものではありません。 17

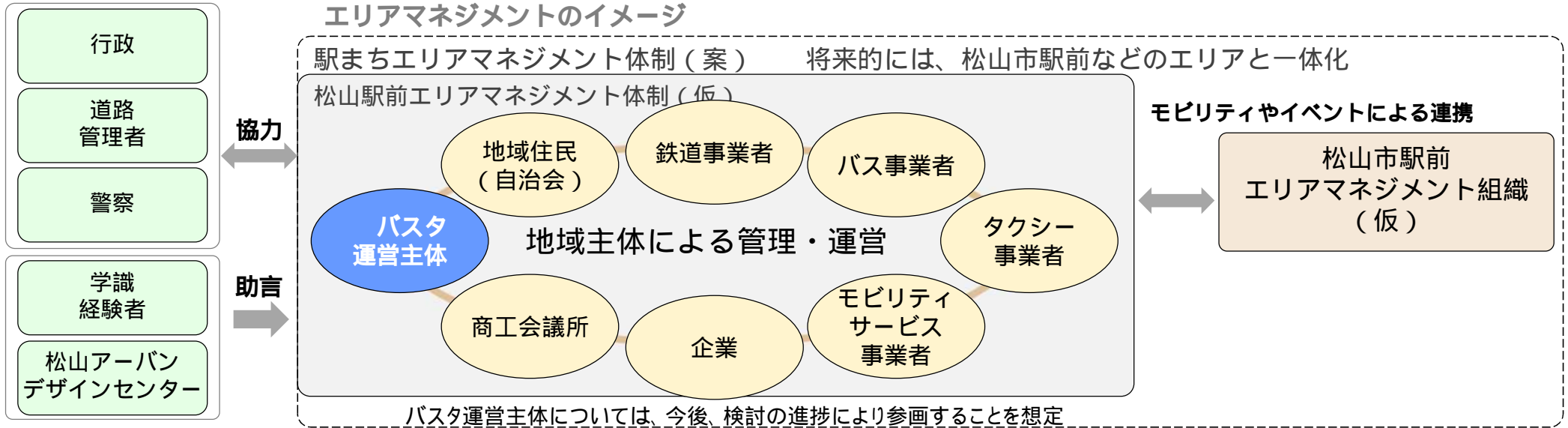
3. 交通結節点機能強化と松山駅周辺のまちづくり

コンセッション方式の導入検討



エリアマネジメントや地域の連携のあり方を検討

エリアマネジメントのイメージ



4. 松山駅交通拠点機能強化整備方針(案)

1. 交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化

- 点在するバス、タクシー、一般車の乗降場・待機場・短時間駐車場などを集約するとともに、貸切バス等の乗降場を確保し、鉄道や路面電車、シェアモビリティなどを含め、多様な交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化を図る。

2. 駅周辺地区の交通円滑化

- 鉄道高架や土地区画整理事業で、創出される道路基盤を生かし、公共交通の定時性・速達性の確保や高速バスの増便、次世代モビリティの導入を図る。
- 中四国の主要な都市とつながり、県都の玄関口となる広域の交通拠点「松山駅」、中心市街地と郊外を結び、市民の日常的な生活を支える地域の交通拠点「松山市駅」、それぞれの担う役割に応じた交通拠点を形成するとともに、両拠点間のアクセス強化を図る。
- 駐車場の適切な配置により、駅利用の利便性を向上するとともに、自家用車から公共交通や徒歩へ、交通モードをスムーズに転換し、中心市街地への過度な自家用車流入を抑制する。
- 駅前広場への乗り入れ集中や荷捌き車両の影響により、周辺道路の大手町通りや国道において速度低下が発生しており、バスターミナルの整備や大手町通りの機能を強化することで交通円滑化を図る。

3. 移動利便性・回遊性の向上

- 次世代モビリティサービスの導入などにより、多様なモビリティの選択が可能な拠点整備を図り、現在、公共交通でのアクセスが容易でない施設や観光地であっても来訪しやすい都市の移動環境を創出する。
- 観光客やビジネス客などへの移動案内の充実や待合空間の確保等、利便性向上や地域の魅力発信を図る。
- 駅前広場の賑わい・憩い空間の創出とともに、大手町通り等の周辺街路の回遊性向上、中心部と郊外・県外とのアクセス向上により、松山の歩いて暮らせるまちづくりを推進する。
- 県内各地の魅力の一端を感じられるよう、地域の素材を活用しながら、県都松山の陸の玄関口にふさわしい景観形成を行い、駅周辺の建物や道路、広場などが調和した、一体的な駅まち空間を創出する。

4. 防災機能の導入

- 災害時や運転見合わせ時において、交通拠点に滞留する帰宅困難者の受入れ、支援物資提供のための物資備蓄空間（機能）を確保する。
- 鉄道被災時の代替交通として、支援のための人や物資を運ぶ都市間バスの発着拠点となる。
- 防災教育や啓発などの場として、平時より、公民学が連携しながら、市民の防災意識や防災行動を促進する。

5. 官民連携

- 公共施設の整備や管理、運営にあたり、民間事業者等が持つ豊富な知見や経験、資産などを広く活用し、効率的で効果的な施設運営を図る。
- 公民学が連携し、先進的な技術や取組みを活用して、効率的な交通システムの構築やカーボンニュートラルな都市の実現などを目指す。

4. 松山駅交通拠点機能強化整備方針(案)

ポテンシャル

- 広域交通拠点がコンパクトにまとまった都市構造
- 中心市街地の都市機能の集積
- 道後温泉や松山城など年間100万人を超える観光資源が存在
- 松山空港の機能拡充

課題

- 公共交通の待合空間の不足
- バス乗り場の分散
- 乗換え、乗継ぎの動線の分断
- 通過交通による駅前交差点の混雑
- 荷捌き車両等による大手町通りや国道などの周辺道路での速度低下
- 賑わいや滞留空間の不足

賑わいや交流を生む駅まち空間の形成と一体的にバスターミナルを整備し、交通結節機能を強化

交通モード間の接続 (モーダルコネクト)の強化

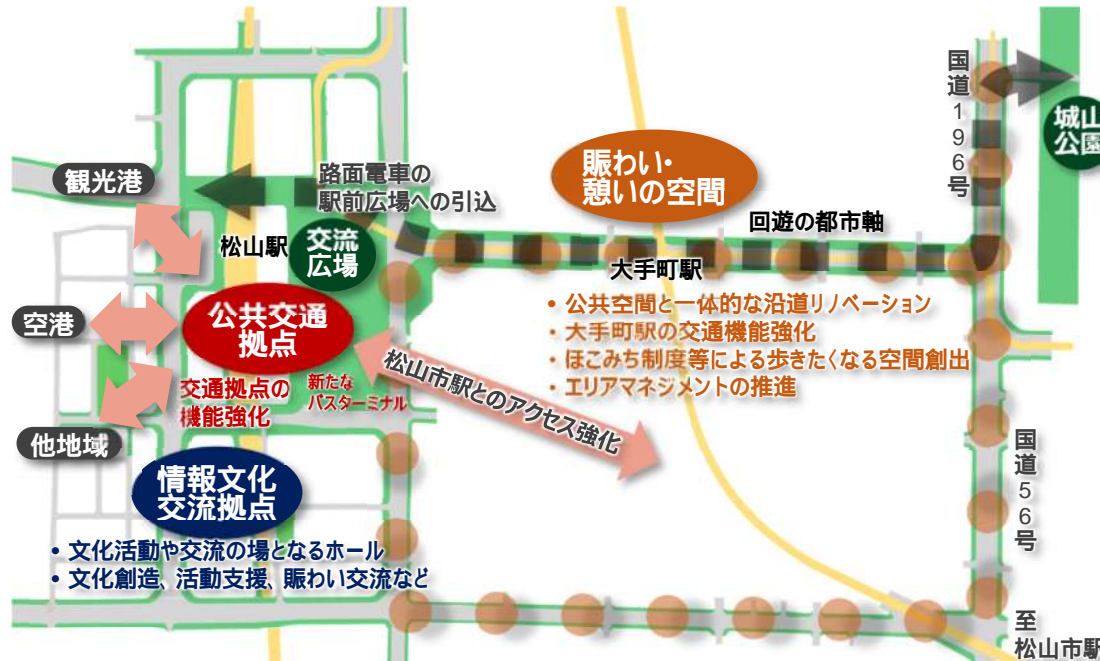
- バス、タクシー、一般車の乗降場・待機場場などを集約

移動利便性・回遊性の向上

- 次世代モビリティ導入などで、車がなくても移動しやすい都市環境の創出
- 観光客等への移動案内の充実や待合空間の確保等、地域の魅力発信
- 駅前広場の賑わい、大手町通り等の回遊性向上による歩いて暮らせるまちづくりの推進
- 地域の素材を活用した、県都松山の陸の玄関口にふさわしい景観形成

官民連携

- 民間が持つ豊富な知見や資産などを活用した効率的・効果的な施設運営
- 公民学の連携による先進的な技術等の活用



駅周辺地区の交通円滑化

- 鉄道高架や土地区画整理で創出される道路基盤の活用
- 公共交通の定時性・速達性の確保や高速バスの増便、次世代モビリティの導入
- 「松山市駅」とのアクセス強化
- 適切な駐車場配置と公共交通の利便性向上による中心市街地への過度な自家用車流入の抑制
- バスターミナルの整備や大手町通りの機能強化による周辺道路等の交通円滑化

防災機能の導入

- 災害時等の帰宅困難者の受入れや、支援物資提供のための物資備蓄空間(機能)の確保
- 鉄道被災時の代替として、支援の人や物資を運ぶバスの発着拠点
- 防災教育や啓発による防災意識や防災行動の促進