

## 第1回松山駅まち会議 議事概要録

開催日時：平成31年2月12日（火）

午後2時～午後3時45分

場 所：KH 三番町プレイス 3階第1会議室

午後2時 開会

《挨拶》

【松山市 都市整備部 開発・建築担当部長】

・あいさつ

《委員紹介》

・司会より委員の紹介

《座長推薦》

【A委員】

・羽藤委員を座長に推薦

《座長あいさつ》

【羽藤座長】

・JR松山駅の現在の姿を変えることは、地元はもちろん、松山市、愛媛全体での大きなプロジェクトであるので、忌憚のない意見を願います。

《議題1：松山駅まち会議の設置について》

【事務局説明】

・資料1に基づき、松山駅まち会議の設置について説明

【羽藤座長】

- ・土地区画整理事業の終了が2026年度末予定と、かなり近づいてきていて、松山駅周辺の土地利用が大きく変わっていくところである。
- ・かなりの開発ボリュームが予想され、駅まち周辺に対する賑わいというのも生まれてくると思われるので、それを従前の市街地との関係の中でどのようにマネジメントしていくかどうかなを含めて、動線あるいは広場の使い方を考えていくというのがこの会議のミッションであるのかと思う。

《議題2：松山駅前広場等の検討》①

【事務局説明】

・資料-2に基づき、1～4まで説明

### 【B委員】

- ・上位関連計画の中で整理してある計画は、都市整備部関連の計画が掲載されているが、他部署の計画や公的な機関以外の声も考慮し、幅広く意見を取り入れてもよいのではないかと。

### 【羽藤座長】

- ・立地適正化計画の中では、様々な機能の立地を誘導することが位置づけられており、関連計画も踏まえて、周辺の開発ボリュームのイメージを持つておくことが必要。

### 【C委員】

- ・これまで、鉄道に関する様々な事業が各地で行われてきているが、数十年先を見通して導入空間を用意しておくことをやってきている。資料では、上位・関連計画が示され、そこから駅前広場等の検討に繋がっているが、駅周辺の計画は、数十年先を見据えたものであるため、現時点では整備される計画にはなっていないか。
- ・3ページ右の図で、JRの松山駅の乗降客数は横ばいとなっている。松山市はもっと元気があって良い都市だと思っている。駅前広場等の検討をより有意義なものとするため、なぜ横ばいなのか、また、量だけではなく質（利用者属性等）もみてみたい。
- ・防災を考えた場合、松山駅が大地震等災害時における四国内の受け入れ口になりうることも考慮すべきである。

### 【事務局】

- ・新幹線は、松山駅と併設することを含めて要望中であるため、今後関係者と協議しながら検討していきたい。

### 【羽藤座長】

- ・デリケートな話ではあるが、我々の仕事は次の世代に向けて駅空間をどう作るかなので、当然新幹線が入ってくることを予め想定した駅まち空間構成を考える必要がある。北海道新幹線の際に札幌では、あまり議論されずにもめた経緯があるので、新幹線が入ってくることも想定した条件整理を行ってほしい。
- ・需要の内訳は、人の動きに関するデータをつかった検証を行ってほしい。
- ・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ほしい。

### 【事務局】

- ・新幹線は、様々な経済団体等、四国全域で誘致に取り組んでいる。松山市では、JR松山駅の併設を要望している。

**【C委員】**

- ・新幹線は、市街化が進んでいる在来線の主要駅と併設されるので、どこに空間を作れるのかが特に重要。札幌駅でも一定の空間は用意していた。空間がないと新幹線は来れないので、十分にイメージしておく必要がある。また、松山駅の構造・コンコース等空間についても同様である。

**【D委員】**

- ・新幹線は公共事業であるので、整備時期は国が決定する。ただ、松山駅のどこに新幹線をもっていくかは、今から議論しておかなければ、急にはできないので、この会議で議論いただければと考えている。
- ・鉄道利用者数の変化について、近年はインバウンドで横ばいになっているが、長いスパンでは大きく減少しているため、駅前広場が交通結節点として使いやすくなるように議論をお願いしたい。

**【C委員】**

- ・新幹線は、国鉄時代と異なり、事業主体として将来に備えた検討、計画をする者がいなくなっているため、私たちに出来ることは、「どうぞここに来てください。ここなら来られます。」といった、空間を考慮した設計をしておく必要がある。

**【羽藤座長】**

- ・新幹線は難しい。来るか来ないかわからないものであり、地元が一致団結して熱意を持ち、その現れとして駅まち空間を作っていくことを一つのきっかけにしないことにはなかなか動いてくれない。
- ・また、新幹線の持つ意味が地域の観光振興への影響もあるので、ぜひ、気運を盛り上げながら、その余地を残せるようにしていただきたい。

**《議題2：松山駅前広場等の検討》②**

**【事務局説明】**

- ・資料-2に基づき、5について説明

**【C委員】**

- ・2頁の図では駅前広場、高架部、JR用地、民地と言った区分けが示されている。富山駅の場合、高架下に一般車の乗降場を設置するなど、高架下空間も駅前広場と一体的に見た全体的な設計を行っている。こうした観点で、駅前広場の検討にあたって高架下空間について検討しているのか。

**【事務局】**

- ・現在JRと愛媛県が駅部の検討を行っているため、それと並行しながら高架下の検討をしている。

**【C委員】**

- ・関係者が多いとはいえ、土地や構造物(高架橋)等関係者の垣根をなくして全体的に

空間を検討したときに、どういう画が描けるのか検討してもらいたい。

- ・以前は、自動車中心の駅前広場の設計であったが、近年では歩行者の観点を踏まえた設計となってきている。資料に写真が掲載されている東京駅、富山駅、金沢駅は、歩行者が迂回せずに正面から駅に近づいて行ける設計となっている。駅前広場に空間性を持たせ、歩行者にとってのアクセス性、景観性を良くして、人のための広場にしてもらいたい。駅前広場内の自動車用の面積が減ることも想定されることから、先ほど触れた高架下空間等も含めた一体的、全体的な設計をすることが有効である。

**【羽藤座長】**

- ・大手町通り、城山公園への骨格軸を考えた場合、ランドスケープ的に考えて、この駅の正面性をきっちり確保する。そのためには例えば、高架構造物の柱の間隔を広げるとか、柱の細さを工夫することで、高架空間をシンボリックに使える、といった工夫を他の駅では行っている。
- ・そういったことを行うためには、各種協議を意図して今から行うことが必要である。

**【E委員】**

- ・子供が県外におり、飛行機や船舶や鉄道を使って帰ってくる。帰るときに見送りに行くが、空港や観光港は、車を止めて食事をして見送りが出来る。残念ながら松山駅は車で来て降ろすだけである。松山駅はとても地元の人が行きづらい。ぜひ、地元の方が送迎しやすい広場にしてもらいたい。

**【羽藤座長】**

- ・滞留型というか、駅でちゃんと時間を使える空間をつくる必要がある。そのためには、どのような動線計画や駐車場等の配置計画が考えられるのか検討してもらいたい。

**【F委員】**

- ・路面電車の引き込みは資料で示されている形で確定か。空港への延伸も考慮しているのか。

**【事務局】**

- ・路面電車は今の運行を継続する視点から考えると、今示している案が一番望ましいとの結論が出ている。この案を基本として、駅前広場の議論に入っていきたいと考えている。
- ・西側への延伸は、新しく西環状線まで伸びる道路の中央に敷設する構想がある。空港延伸については、愛媛県が検討され、将来の可能性はあるという報告を聞いている。

**【F委員】**

- ・観光案内所について、徳島駅、高松駅、高知駅は駅の外に観光案内所を出してしま

った。その後非常に不便であったことから、高松駅は、あとから駅舎内に配置した。50年以上松山駅の観光案内所を運営しているが、是非、観光案内所を駅の構内に入れていただきたい。

**【羽藤座長】**

- ・路面電車の配置と観光案内所の問題、また、交番の配置の問題もあるので、この場で議論したい。

**【A委員】**

- ・現状では、駐車場がないに等しいので、不便を感じている。何度か申しあげたが、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。
- ・現在の地下道はバリアフリーに対応していないので、大手町への歩行者動線をペDESTリアンデッキなどでバリアフリーにすることを考えてもらいたい。
- ・駅も老朽化しており、目標年度までに必ず完成していただきたい。

**【羽藤座長】**

- ・バリアフリーの観点からも、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は重要であるので今後深掘りしていきたい。

**【G委員】**

- ・平日・休日の人の動線が違っていて、特に路線バスの北と南の車道では、地元でない人が勢いで横断するなど危険な状況があるので、改善してもらいたい。
- ・観光のアンケート調査では、地下道は、初めて来る方には分かりづらいということと、駅周辺はレンタカーが多くあり、外国人の方が車でロータリーに入って抜けていくということもあるので、車と歩行者で、わかりやすい動線を検討する必要がある。
- ・ワークショップについて、観光客など来訪者に向けた提案が多いが、一般の方や住民の視点での提案はなかったのか。

**【事務局】**

- ・地域の皆さんに参加してもらい、観光客の視点や生活者の視点それぞれから駅前広場に関する意見を出してもらっている。

**【B委員】**

- ・出身が富山県であるが、富山駅では自家用車が便利というよりも、自家用車よりも公共交通をかなり優先しているデザインにしているのではないかと考えている。パブリックなものをどれだけ重要視するのかについて、早い段階で議論する必要があるのではないかと感じた。

**【C委員】**

- ・人口減少によって1人あたりの都市の維持費が大きくなり、自然体でいると都市が倒産してしまう。富山市では、コンパクトシティ政策にて鉄軌道を核としたまちづくりを図り、運行本数を増やしたり、安い運賃を設定したりして公共交通の利便性

を高め、歩いて暮らせるまちづくりを進めている。そして、富山駅では、鉄道から降り立った人たちがそのまま路面電車に乗り換えできるように、路面電車を鉄道駅の真下に持ってきているが、そうするために、高架の構造を桁式構造にして長スパンとし、南北自由通路と路面電車の空間を広く確保している。いったん造ると変えられないので、松山駅についてもスパンを長くすることについて検討してほしい。

- ・P13の路面電車の位置が若干残念である。お城から真っ直ぐ伸びた広い通りの正面に松山駅があって、路面電車がそのまま真っすぐ抜けていくようになると、空間的にも乗り継ぎ利便性も良いと思う。それだけでも十分に観光客が増えると思う。
- ・なお、路面電車と鉄道との交差は、松山駅は駅北側で道路に併設する形態となっているが、富山駅は駅中央部の自由通路に併設する形態となっている。

#### 【H委員】

- ・駅西側では80%程度事業が完了している。西と東の機能分担や連携はどうなっているのか。

#### 【事務局】

- ・東西駅前広場の北側に幅員29mの街路が通っており、これがフリーな空間として東西の広場をつないでいるのが、松山駅の計画の特徴となっている。機能分担については、東口に市中心部への玄関として広い面積を確保している。西口も新しくコンコースの出入り口が出来るので、交通の利便性を確保するための駅前広場を整備する方針である。今後の検討を踏まえて、西口への機能の配置も検討していきたい。

#### 【羽藤座長】

- ・新しく西口ができるので、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、空間計画を行ってほしい。

#### 【C委員】

- ・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、ぜひ検討してほしい。広島駅や富山駅を参考にしてほしい。

#### 【I委員】

- ・富山と根本的に違うのは、昭和30年から環状線を走らせており、環状線の10分ヘッドでの運行が維持できるように、また、電停を1箇所にとめるようにということを見ると、軌道引き込みに関しては、これが1つのベストな案と考えている。軌道曲線の検討など、できるだけ駅に近づけられるよう配慮したいと思う。
- ・西口の顔をつくることについては、たとえば高速バスの乗り場を設置するなどについても検討を行ってほしい。

#### 【C委員】

- ・駐車場について、富山駅は高架下に短時間駐車場を設け、雨でも濡れることなく利

用できる。人にとって使いやすい駅前広場にしてもらいたい。

- ・駅前広場が完成するのは何年も先の未来である。その時に昭和型とも言えるような自動車中心の広場が出現しないよう、歩行者の視点での駅前広場とする再設計がベストである。それが難しい場合、ペDESTリアンデッキは一定の有効性があるが、事例から、デッキ下の空間がいまひとつとなりやすいことも踏まえてどうするか検討する必要がある。

#### 【羽藤座長】

- ・大体意見が出たと思うので、私の方から3点お話しする。
- ・1点目は、上位計画や周辺計画の情報をきっちり整理してもらいたい。県の高架の設計や、新幹線の余地をどう扱うのかについては、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。また、特に、色や素材を決める場合に景観計画との関連性の中で、松山駅に制約条件を与えていくことが必要である。
- ・2点目は、施設配置の検討である。今後、松山駅周辺の施設が今と違った状況になり、人の動きも変わってくる。その中で、駐車場、路面電車、あるいは、他の駅では自動運転などの議論もしている。施設の配置の密度感を委員の皆さんが共有できるものを是非次回にご検討いただきたい。
- ・最後に3つ目ですが、車と公共交通と歩行者、この三者に対してどのように限られた空間を与えるのか、これについてのコンセプトが必要。今の松山駅は、親御さんの送り迎えや、身体障がい者の方が移動するために十分な動線になっていないが、そういった方々に豊かな移動空間や交流空間を与えていくためには、今のままのタクシーや車等の方々の道路空間をそのまま使うことは難しくなるかもしれない。難しくなって収益が減っては困るので、乗降客が増えることで皆がより良くなる姿を目指して、車と公共交通と歩行者の配置を、少し踏み込んで十分議論したい。
- ・デザインについては、今後考えてもらいたい、全国の駅は大きく変わっており、デザインがよくなっている。そのような中で、松山駅でもデザインは重要であるので、他の駅や海外の駅なども踏まえながら議論していただきたい。
- ・これから1年が、こういったことを議論できる最後の時間と思うので、手戻りがないようにしっかり議論していきたい。

午後3時45分 閉会