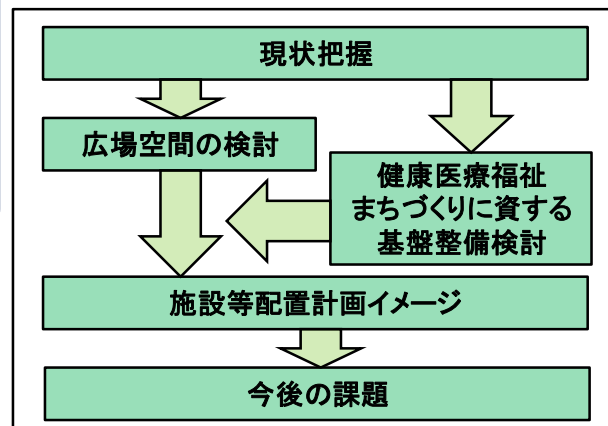


松山市駅前周辺地区の歩いて楽しい健康増進まちづくりのための基盤整備検討調査

○（調査の背景・目的） 松山市駅は市内最大の交通結節点であり、「松山市都市計画マスタープラン」（平成23年3月）でも、広域交通拠点として、安全で快適な空間を確保するなど、交通結節機能や交流機能等の充実を掲げているが、現在は、市駅前広場の約6割を自動車等空間が占め、一般車両の流入により混雑し、歩行者空間としての魅力に乏しい状況にある。松山市では、健康医療福祉まちづくり構想を平成29年度に策定し、その中で、市駅周辺を健康増進まちづくり推進の拠点として、歩行者にとって、移動・乗り継ぎ利便性の高い空間に再整備するとともに、回遊することそのものに魅力を感じられる空間を、行政や沿道の事業者・医療福祉機関等が協力して演出する方向性を示す予定としている。この調査は、市民ニーズや移動特性等を踏まえながら、市駅前広場の施設配置や、周辺の景観形成、沿道への健康・福祉・子育て支援等の適正な都市機能の誘導を見据えた動線や公共空間が担える役割を検討し、市駅前広場の整備計画に反映することを目的とする。

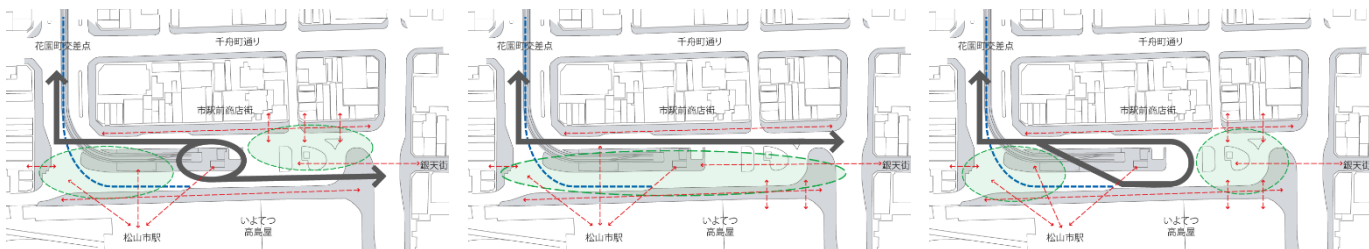
（調査の手順）



調査成果

○ 広場空間の検討

郊外電車と市内電車の乗り継ぎ利便性の向上と歩行者空間の拡充などの方針をもとに、4案を策定し交通動線及び環境空間の検討を行った。



案1：中心ロータリー案

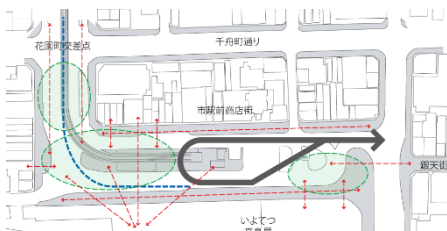
歩行者空間は拡大するが2箇所に区分される。依然として、バス乗り継ぎや南北の行き来に車道横断が必要となる。【△】

案2：通り抜け案

歩行者空間が広くまとまって確保でき、面的に広がりを持つ東西の回遊動線が創出されるが、依然として、バス乗り継ぎや南北の行き来に車道横断が必要となる。【△】

案3：花園町交差点流入案

歩行者空間は拡大するが2箇所に区分される。銀天街側との回遊性が高まるとともに、北街区や南街区の沿道から広場の一体利用が期待できる。【○】



案4：銀天街側流入案

歩行者空間は2箇所に区分されるが、花園町通り側との一体的な空間が確保され、回遊性が高まる。北街区や南街区、西街区から広場の一体利用が期待できる。【○】

○ 健康医療福祉まちづくりに資する基盤整備検討

健康意識の高い高齢者や障害者、子育て世代から聞き取りした結果をもとに、市駅周辺の適正な都市機能誘導や、沿道と広場の一体的利用について検討を行い、案4をベースにその利用をイメージした。



基盤整備の見込み・方向性

市駅前広場改変の方向性については、有識者や事業者、NPO団体などから構成される松山市立地適正化及び交通網形成検討協議会等で引き続き検討を重ね、関係者等との合意形成を図りながら、今後、整備計画を策定していく。

併せて、周辺商店街のファサード整備や建物更新、伊予鉄西ビルの建て替え等の進捗を踏まえながら、関係者と一体となり取り組んでいく。

今後の課題

自動車空間を減らし歩行者空間を確保したとき、現在の通過交通分の負荷が周辺街路にかかること、バスベイが駅前広場内だけでは確保できなくなることから、まちなか全体の交通検討や交通ターミナル用地の確保が課題となる。

また、市駅周辺の魅力向上や活性化は、広場空間の整備だけで実現できるものではなく、民間のファサード整備等による景観向上や、リノベーション・再開発等による必要機能の導入等と一体的に行うことが不可欠であり、今後も、周辺地権者や、交通事業者等との協議・調整を行い、方向性の共有や合意形成を図る必要がある。

<h2 style="text-align: center;">松山市駅周辺地区の歩いて楽しい健康増進 まちづくりのための基盤整備検討調査</h2>			
調査主体	愛媛県松山市		
対象地域	愛媛県松山市	対象となる 基盤整備分野	駅前広場

1. 調査の背景と目的

松山市駅は、複数の鉄道、路面電車、バス路線が乗り入れる市内最大の交通拠点の一つであり、「松山市都市計画マスタープラン」(平成 23 年 3 月)でも、広域交通拠点として位置づけ、安全で快適な空間を確保するなど、交通結節機能や交流機能等の充実を図ることを掲げている。しかし、現在の市駅前広場は、その約 6 割を自動車等空間が占め、大量のバスやタクシー、一般車両の混在により混雑し、歩行者空間としての魅力に乏しい状況にある。加えて、沿道建物の老朽化も顕著になってきている。

一方、松山市では今後加速することが予想される人口減少や少子高齢化、財政の逼迫などを見据え、都市政策と福祉政策がそれぞれの課題を共有して、

「松山市健康医療福祉まちづくり構想(仮称)」を平成 29 年度に策定する予定としている。その中で、市駅周辺を健康増進まちづくり推進の拠点として、歩行者にとって移動・乗り継ぎ利便性の高い空間に再整備するとともに、回遊することそのものに魅力を感じられる空間を行政や沿道の事業者・医療福祉機関等が協力して演出する方向性を示す予定としている。

これに先駆けた取り組みとして、松山市駅に隣接する「花園町通り」では、車道を縮小し、歩行者空間を拡大する道路空間の再配分事業を進めているところ(H29 完成予定)であり、平成 28 年には地元による建築物のファサード整備が行われるなど、良好な景観が形成されつつある中で、市駅前広場でも、花園町通りと一体的な魅力ある空間としての再生が望まれている。

松山市がこれまで実施してきた道路再配分などの公共空間の改変では、整備後に、沿道店舗の業態の変化が見られたことから、この市駅前広場の改変においても、広場と沿道を一体的に利用できるといった関係性により、適正に都市機能の誘導を図っていくことが考えられる。この調査は、市民ニーズや移動特性等を踏まえながら、官民連携の視点から、市駅前広場の施設配置や、周辺の景観形成、沿道への健康・福祉・子育て支援等の適正な都市機能の誘導を見据えた動線や公共空間が担える役割を検討し、市駅前広場の整備計画に反映することを目的とする。



松山市駅前の現状

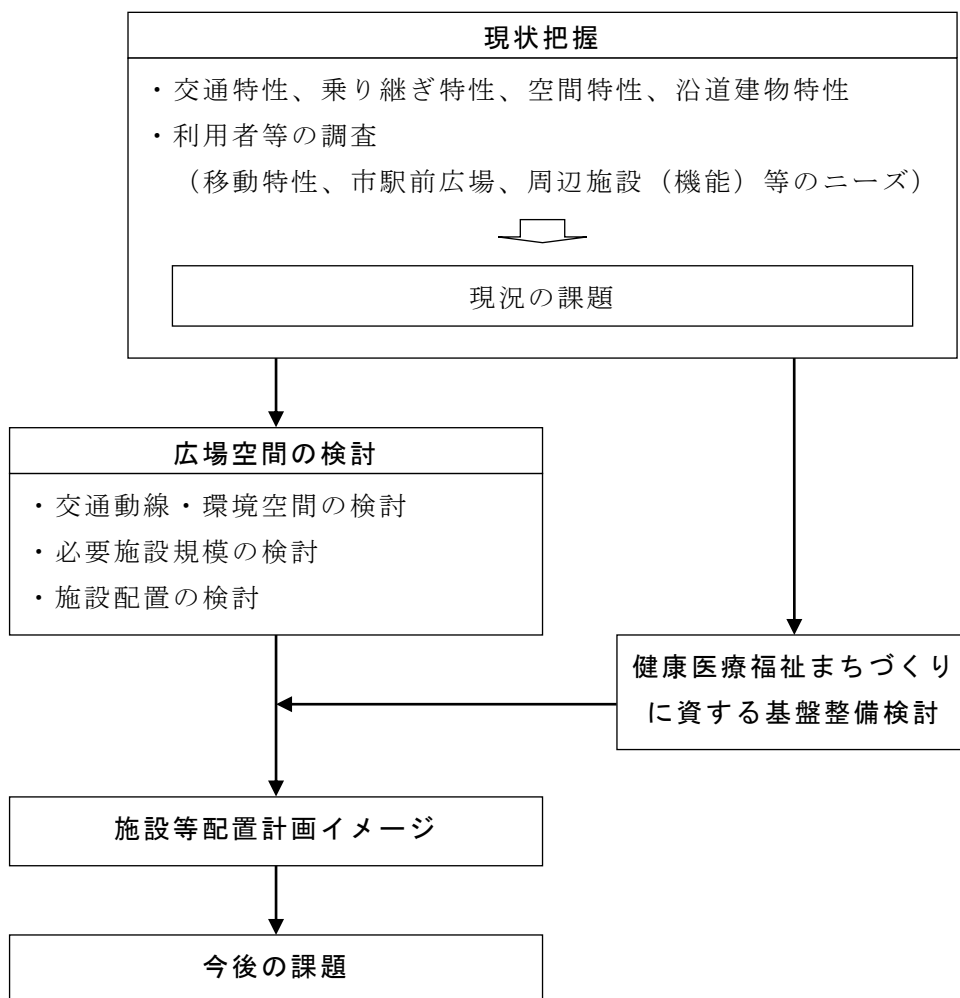


花園町通り整備イメージ

2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

本調査のフローは次のとおりである。



(2) 調査結果

1) 現状把握

① 市駅前広場の歴史

昭和 25 年の様子



松山市駅と伊予鉄道本社ビル新築工事落成

平成 5 年の様子



現在のいよてつ高島屋の東部分にバスターミナルが設置されていた。

② 過年度の計画

松山市駅前周辺地区では、平成 4 年度に「松山市市街地再開発事業基本構想策定調査」で再開発に取り組むべき環境条件が整っている「重点地区」の一つとして位置づけられ、翌平成 5 年度には「松山市駅前周辺地区市街地総合再生計画」が策定され、地区整備の基本方針と、花園町を含む 8 つのブロックの市街地再開発等による整備の方向性が示されている。

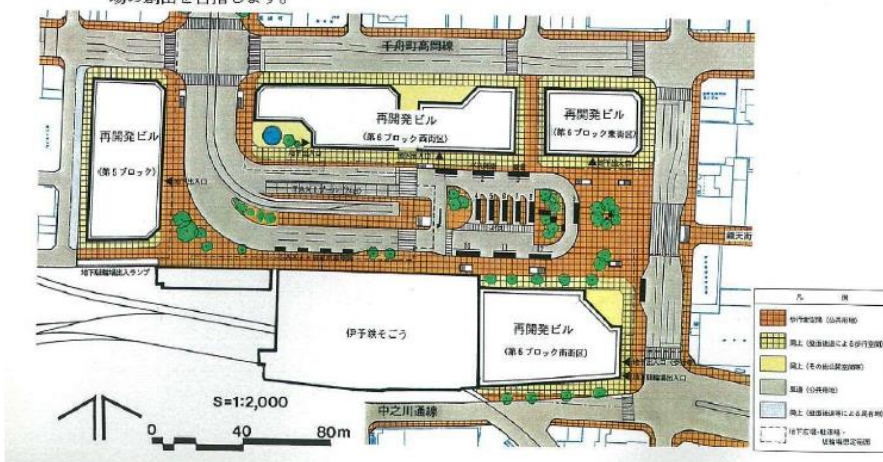


また、これら計画を受けて平成 7～8 年度に行われた「松山市駅前周辺公共施設整備基本計画策定調査」で市駅前広場の改変が計画され、第 1 ステップとして、現在の広場整備がなされている。

しかし、計画策定から約 20 年が経つことから、社会・経済状況の変化に伴い、計画の見直しを含めた検討が必要になっている。

市駅前周辺地区の再開発が概成する時期の整備 (第 2、3 ステップ)

松山のシンボルゾーンにふさわしい景観と、うるおいに満ちた広場空間のある駅前広場の創出を目指します。



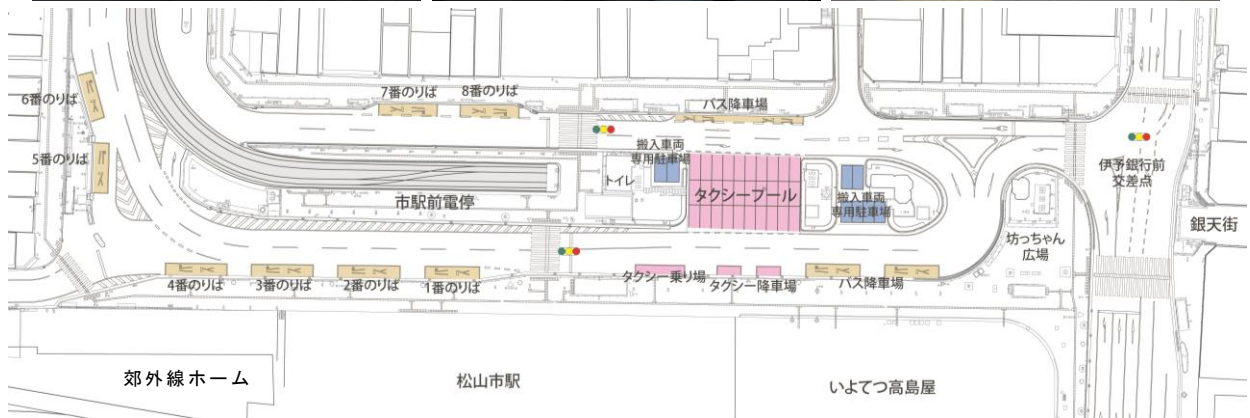
③ 現況の施設状況

市駅前広場には、交通処理機能として、バス及びタクシー乗降場、タクシープールが設置されているほか、地下街への荷捌き用駐車場が確保されている。一般車乗降専用のスペースは設けられていない。

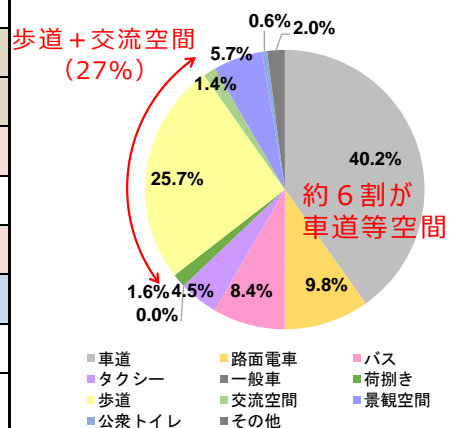
環境空間機能としては、銀天街側に溜り空間（坊っちゃん広場）が設けられており、広場中央部にトイレが設置されている。

路面電車は市駅前中央部に乗り入れ、横断歩道及びエレベータ（まつちかタウン）により各所に連絡されている。

駅前広場面積（約 10,000m²）の約 6 割を交通空間が占めており、歩道＋交流空間は 3 割程度と少ない。



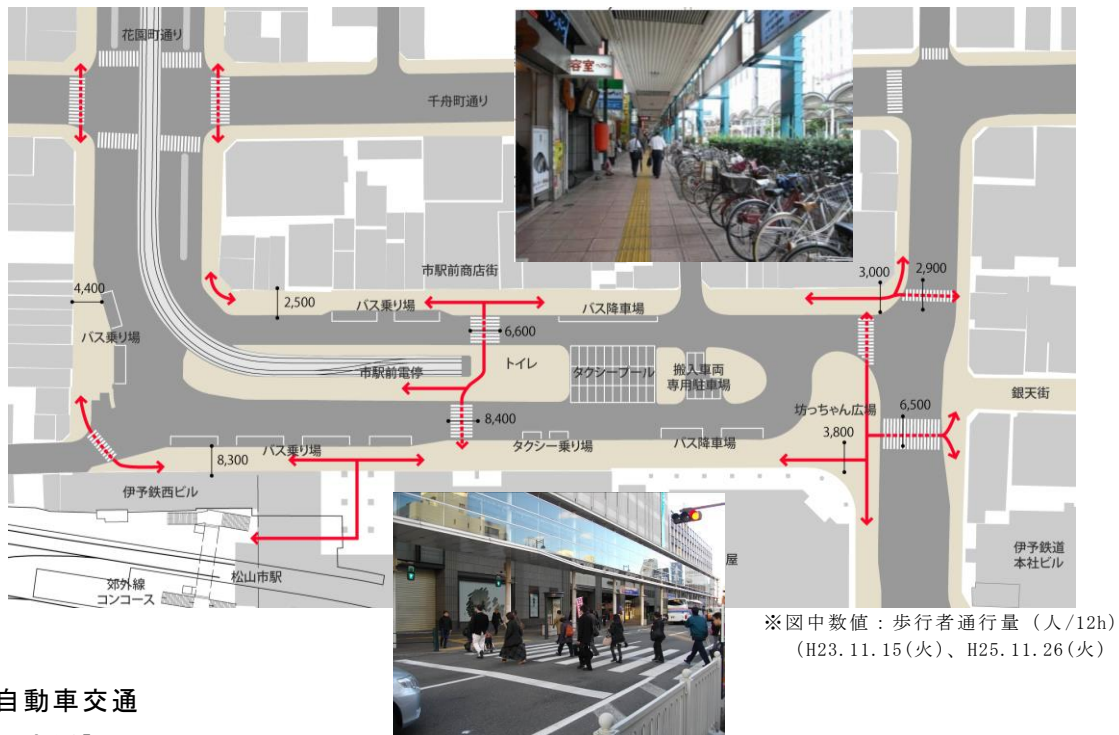
機能・施設			市駅前
交通空間 機能	交通処理 機能	バス乗り場	8 バース
		バス降り場	4 バース
		タクシー乗り場	2 バース
		自家用車乗降場	なし
		タクシー駐車場	30 台
		駐車場（荷捌き用）	8 台
		駐車場（一般用）	なし
環境空間 機能	交流機能	待合所等	坊っちゃん広場
	景観機能	緑・親水等空間	
	サービス機能		トイレ等



④ 交通特性

a. 歩行者交通

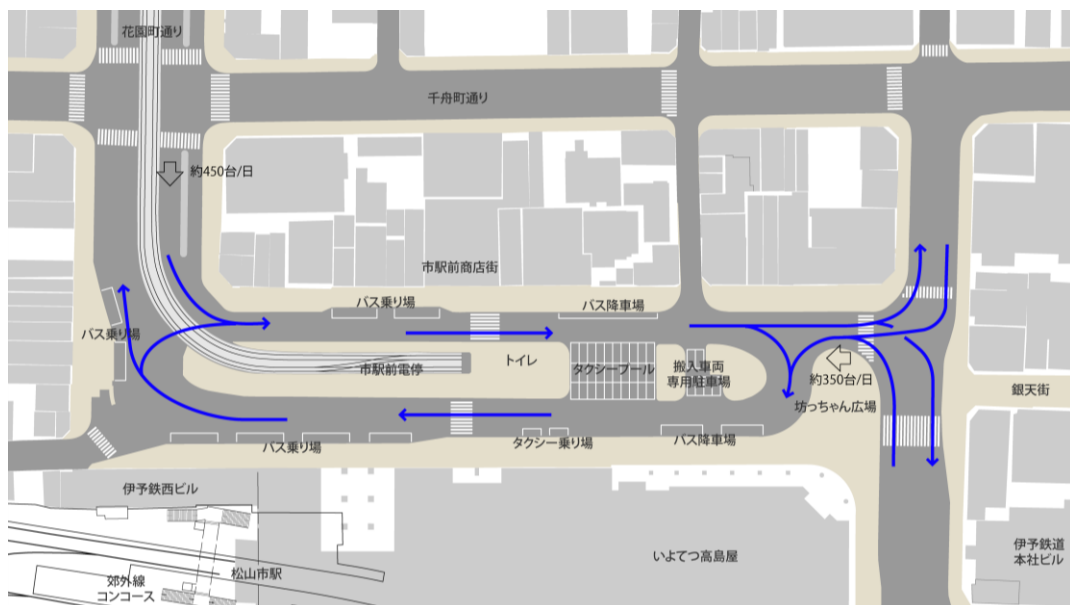
- ・市駅前広場は車道を中心とした大きなロータリー形式となっていることから、郊外線と路面電車、路線バスとの乗り継ぎや、トイレ、広場北側の商店街、銀天街商店街、花園町通りへのアクセスなど、各所間の移動に車道横断が必要になっている。
- ・また、市駅前商店街や西側の歩道上には大量の放置駐輪が発生しており、歩行者の通行を阻害しているとともに、動線上の問題もあって、南側歩道に比較して商店街前の歩道の通行量は1/3～1/2程度と非常に少なくなっている。



b. 自動車交通

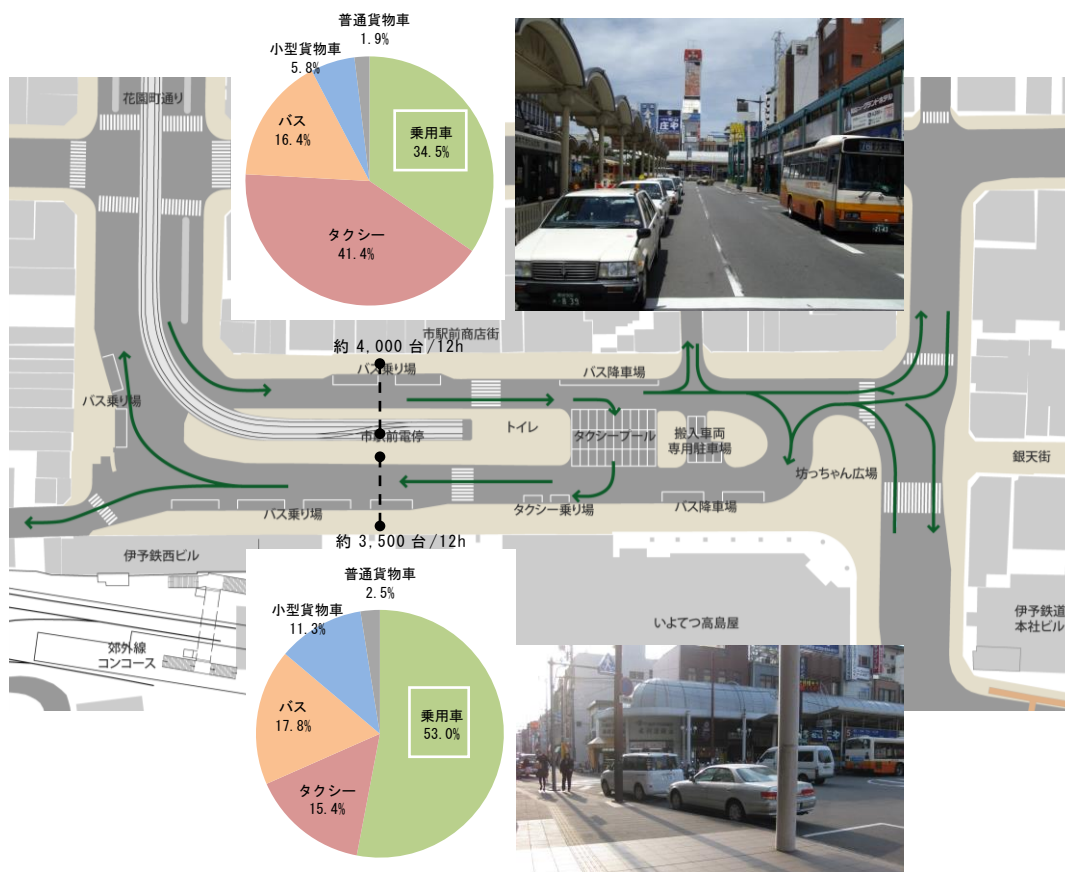
[バス交通]

- ・市内のバス網は、市駅を中心とした放射型の形態となっていることから、市駅前には計約800台の路線バス及び都市間高速バスが乗り入れている。
- ・バス乗り場が分散していることや、一部乗り場のバスベイが十分確保されていないこと、タクシーや一般車と混在することなどにより、広場内で混雑が発生している。



[タクシー・一般車交通]

- 市駅前には約 6,400 台/12h の交通が流入し、ロータリー内北側（市駅前商店街前）には約 4,000 台/12h、南側（高島屋前）には約 3,500 台/12h が通行している。
北側ではタクシーが約 4 割と多くを占め、南側では一般車が半数程度を占めている。
- 広場中央部に 30 台分のタクシープールが設置されているが、ピーク時でも 1 回転強の利用となっており、タクシープールに入れられない車両のうろつきや、入庫待ち車両による他交通の通行阻害など状況が見られる。



市駅の西側に立地する大規模な駐車場北側の断面（一方通行路）を通行する自動車交通の 84%は、市駅前広場を経由している。当駐車場利用車のほか、市駅前広場での送迎車の流出交通が多くを占めている。

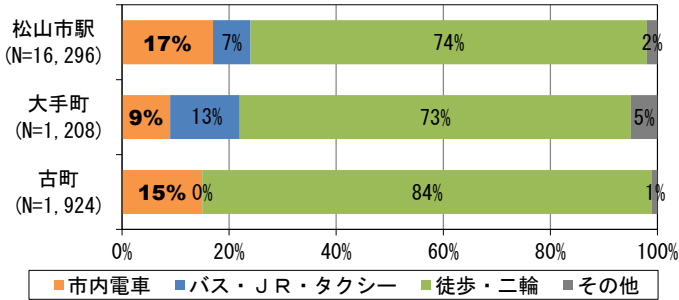


⑤ 乗り継ぎ特性

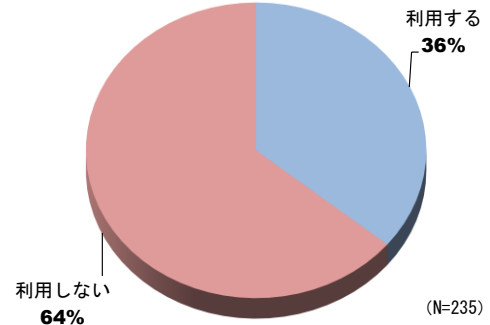
伊予鉄道郊外線と市内線とは、松山市駅、古町駅、大手町駅の3駅で交差又は近接しているが、特に、松山市駅での乗り継ぎ利用者は多く、郊外線利用者の2割近くが市内電車に乗り継いでいる。

また、市駅利用者へのアンケート調査結果では、目的地までの公共交通の利便性が向上した場合、徒歩利用者の約4割が「公共交通を利用する」との意向を示している。

【郊外線利用者の乗り継ぎ駅での端末利用交通手段分担率】 【公共交通の利便性が向上した場合の利用意向】



資料：第2回松山都市圏パーソントリップ調査



資料：松山市駅利用者アンケート調査 (H26.6)

⑥ 空間特性

市駅前の東側に設置されている唯一の滞留空間である坊っちゃん広場は、各種イベントの開催や、集合場所として活用されているが、150m²程度と狭く、付近を自転車や自動車が往来することもあって、普段はほとんど滞留者がいない状況にある。



⑦ 沿道建物特性

市駅前商店街は、アーケードや広告物の設置により、暗く・煩雑な印象を与えているとともに、アーケードや建物の老朽化が進んでいる。市駅西側の伊予鉄西ビルも老朽化により取り壊される予定である。



⑧ 市駅前広場及び周辺施設等に対するニーズ等

市駅前広場、並びに周辺の施設（機能）に対するニーズを把握することを目的として、「高齢者」、「障害者」、「子育て世代」に対するグループインタビュー調査、関係者へのヒアリング調査を実施した。

[グループインタビュー・関係者ヒアリング対象]

対象		参加者数
高齢者	高齢者体操教室参加者	30名
	歌声サロン参加者	6名
障害者	松山市視覚障害者協会	4名
	松山手をつなぐ育成会	5名
子育て世代	松山市まちなか子育て・市民交流施設「てくるん」	2名
	特定非営利活動法人「子育てネットワークえひめ」	2名

○市駅周辺、まちなかへの来訪状況

【高齢者】

- ・まちなかへは行くときは、路面電車、自転車、徒歩が主な交通手段になる。
- ・百貨店で買い物（主に食料品）や高速バスの利用等で行くことがある。
- ・北街区の貸しスペースで開催されているカルチャースクールに週1回の頻度で行っている。
- ・郊外から道後温泉に電車で行く際、百貨店で催し物等があれば立ち寄る。
- ・商店街内で高齢者サロンがある時は、数キロ離れた自宅からでも、歩いて市駅前まで行き、百貨店や地下街の産直市場に立ち寄る。
- ・総合福祉センターでの体操教室が週1回と少ないため、自主的に、城山公園～花園町通り～市駅前～商店街を歩いている。

【障害者】

- ・移動は、バス、電車、タクシーを主に利用する。
- ・百貨店の南館2Fに、民間の障害者施設・共同作業所が集まってできたハートフルプラザがあり、障害者が作成した商品の展示・販売を行っている関係で行くことがある。南館ということもあり、施設へのアクセスは不便である。
- ・坊っちゃん広場は集合場所になっている。そこから貸し切りバスで出ていく。

【子育て世代】

- ・子育て世代はほとんど公共交通を使わない。小さい子どもが泣くと周りの目が気になるため、車で移動することが多く、買い物は駐車場が無料の郊外大規模商業施設に行く。
- ・市駅周辺には、特に魅力的な施設があるわけでもなく、行くとしても百貨店である。

○必要な機能

【高齢者】

- ・市駅周辺は便利な場所ではあるため、健康相談や体操教室、高齢者サロンなどの活動の場があれば行きやすい。スポーツジムのようなものもあれば良いと思う。
- ・少し座っておしゃべりができたりする場所があるとよい。
- ・坊っちゃん広場は集合場所や待ち合わせの場所として重要。
- ・整備が進められている花園町通りと一体となった整備が行われるのであれば、花園町通りに向けて歩こうという気になる。
- ・芝生など、歩くのに負担が少なくなるようなものがあればウォーキングもしやすい。
- ・バスターミナルが駅前広場の外にあるとバス待ち客と歩行者が交錯せず安全でよい。
- ・坊っちゃん広場は待ち合わせ場所だが、ベンチも少なく日除けもないため座ろうとは思わない。緑陰があるといい。
- ・市駅前広場の北側は、歩道が狭く歩きにくい、また、アスファルト舗装で、アーケードも古く暗い。広く開放的で明るくなれば、歩いてみようと思うようになる。

【障害者】

- ・大街道や銀天街にベンチが設置されているように、休めるところがあるといい。
- ・ハートフルプラザのような障害者が作成した商品の展示や販売をする場所が市駅前広場の人通りの多いところにしみ出せるといい。
- ・常設で専門家のいる障害者の包括支援センターのようなものがあると便利である。
- ・トイレに、車イス対応やベビーチェア以外に、大人のおむつ替えができる設備がほしい。
- ・オープンカフェなどができる空間があればよいが、車が横を走ると排気ガスも気になる。落ち着いた雰囲気のある場所がほしい。
- ・まちなかに車で来るとき駐車場がないため、大規模な駐車場が欲しい。
- ・タクシープールが広すぎる。もっと有効に使えないか。
- ・堀之内のような芝生広場があると歩きやすい。
- ・カルチャースクールなどの教室が市駅周辺にあると便利である。

【子育て世代】

- ・昔は市駅前商店街内に、周辺の塾への時間待ちの子どもが時間をつぶせる場所があった。あのような施設があれば賑わいも生れてくるのではないか。
- ・市駅から自宅へ帰れるバス路線が2系統ある人にとっては、乗り場が離れる現在の形は不便なので、バス乗り場を集約できるといい。
- ・市駅前のトイレは場所が不便で、きれいではなく、怖いというイメージもあるため、百貨店のトイレを利用する。おむつ交換ができ、ベビーキープがあるトイレが必要。
- ・市内に子育て支援施設は多いが、行政に聞きにいかないと情報が手に入らない。情報発信や相談をできる場所、親同士や世代間の交流の場所が拠点的にあればいい。

⑨ 現況の課題

現状の交通、空間、沿道建物などの特性や、ニーズなどから、市駅前広場並びに機能（施設）の現況の課題は以下のように整理される。

■ 円滑な交通の確保

- ・市駅前広場内に流入している市駅西側の大規模駐車場へのアクセス車両や、周辺道路の混雑を避けた交通など、市駅前に用の無い通過交通の排除。

■ 適正な施設規模への見直し

- ・送迎車両のための施設確保
- ・タクシー駐車場等の規模見直し
- ・十分なバスベイの確保

■ 公共交通利用者の快適性向上

- ・バス待ち客が滞留できる空間の確保
- ・バス乗降場等の集約

■ 良好な景観確保

- ・統一されたデザインによる沿道と公共空間の一体的な空間創出

■ 回遊性、歩行の安全性の向上

- ・安全・快適で回遊性の高い歩行者動線、休憩設備の設置等
- ・大量の放置駐輪への対応

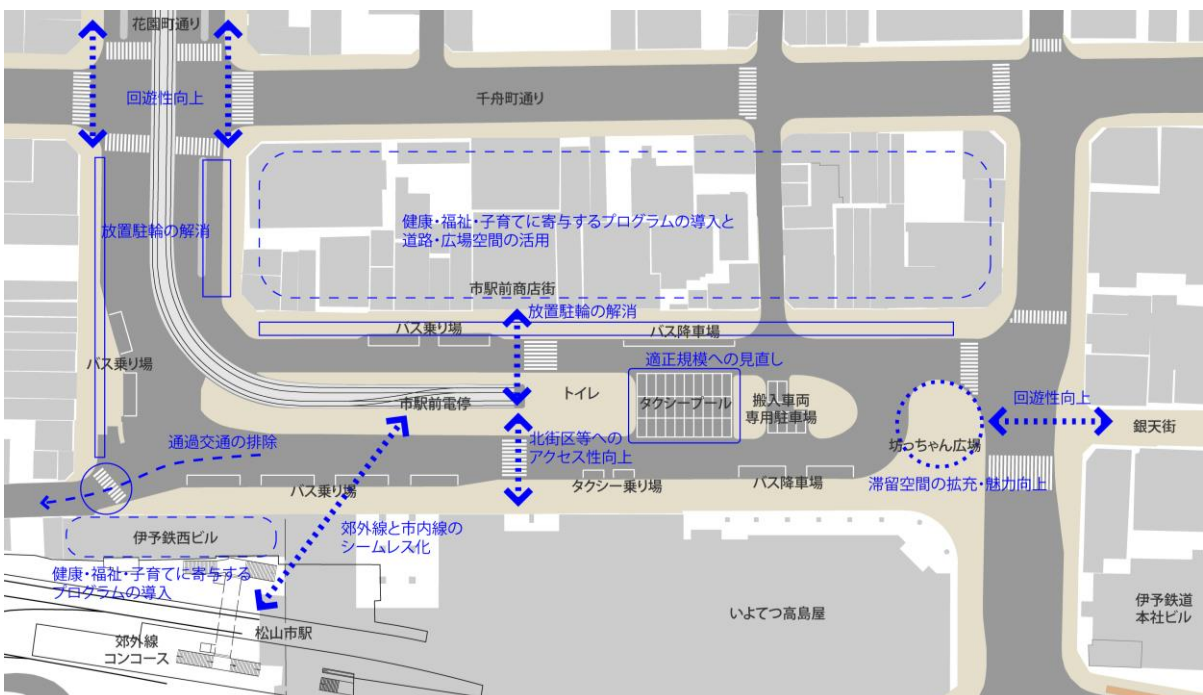
■ 健康・福祉・子育てへの寄与

- ・周辺建物への健康・福祉・子育てに関する機能（施設）の導入と、広場の活用
- ・多機能トイレの設置

■ 賑わいの向上

- ・人が集まる魅力的な店舗の導入や、オープンカフェなどが可能な空間の確保

など



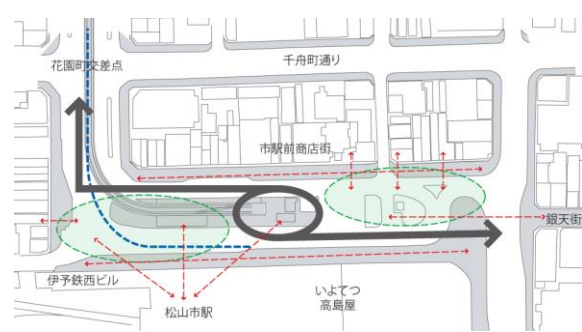
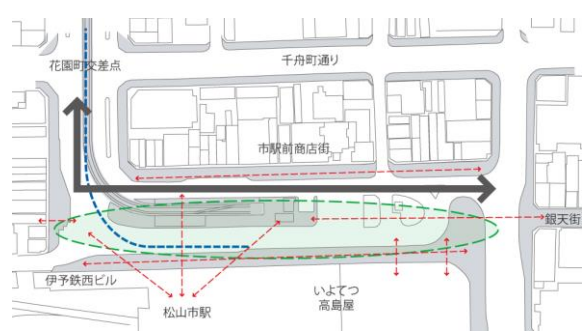
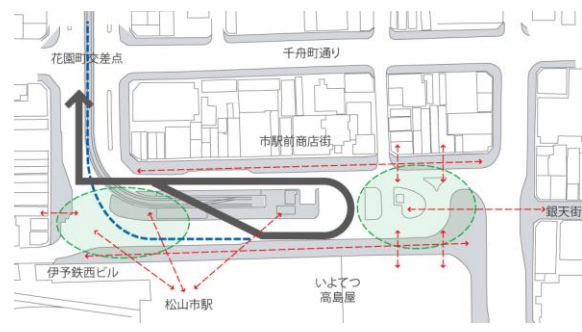
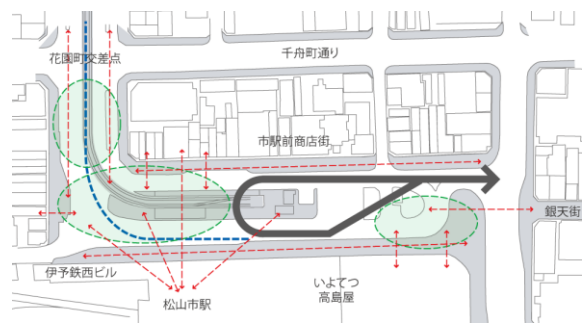
2) 広場空間の検討

現状の課題を踏まえ、市駅前広場空間の改変検討を行った。

【方針】

- ・市駅前に用の無い車両（通過交通）はできるだけ排除する。
- ・広場内のタクシープールは必要最小限とする。
- ・バスの乗降場はできるだけ集約する。
- ・歩行者や滞留者の空間を拡充する。
- ・歩行者の動線と自動車類の動線ができるだけ交錯しないようにする。
- ・郊外電車と市内電車の乗り継ぎ利便性を高める。

① 交通動線及び環境空間の検討

案 1 : 中心ロータリー案	案 2 : 通り抜け案
 <p>・最小限のロータリーを設け花園町通り側、銀天街側の両方向との車の出入りを可能としつつ、市駅前及び商店街東側前面に環境空間を確保する案。</p>	 <p>・広場内を通りぬけとし、市駅前側に東西の広い空間を確保する案。</p>
案 3 : 花園町交差点流出入案	案 4 : 銀天街側流出入案
 <p>・車両は花園町通り側からの流出入のみとし、銀天街側に大きな環境空間を確保する案。</p>	 <p>・車両は銀天街側からのみの流出入とし、市駅前及び花園町通り側を一体的なトランジットモールとして環境空間を確保する案。</p>

交通面・空間面からの評価

評価の視点		案1	案2	案3	案4	
交通処理	通過交通の排除	×通過交通が残る構造で、市駅前に用の無い車両が流入する。		○通過交通の排除が可能である。		
	自動車と電車の動線の輻輳	×バス・タクシー・一般車と電車の動線が輻輳する。		△バス・タクシーと電車の動線が輻輳する。	○自動車交通と電車の動線は輻輳しない。	
	周辺道路への影響	○現況と同じ。	×ロータリー形式ではないため、千舟町通りに交通負荷が増大する。	×花園町交差点や千舟町通りの交通負荷が増大する。	△銀天街前の交差点や千舟町通りの交通負荷が増大する。ただし、千舟町通りは車線運用変更による容量拡大が可能。	
歩行者動線	乗り継ぎ利便性 (郊外線・市内線 ⇄バス)	×現況に比べると乗り継ぎ利便性は向上するが、依然として、一部車道横断が必要になる。		△車道横断は不要になるが、北側の乗降場へは迂回を要す。	○車道横断は不要で、他案に比べて最も乗り継ぎ利便性が向上する。	
	回遊性	銀天街～ 花園町通り	△銀天街～市駅前までの回遊性は高まるが、ロータリー一部は現況と同じ。	○面的な広がりを持つ東西の動線ができ、回遊性が高まる。	△銀天街～市駅前までの回遊性は高まるが、ロータリー一部は現況と同じ。	○花園町通りの改変部と一体化が図られ、回遊性が高まる。
		南街区～ 西街区・ 花園町通り	△南街区～西街区間の回遊性は高まるが、花園町通りへの回遊性は現況と同じ。		○南街区～西街区のほか、花園町通りとの一体化による回遊性が高まる。	
		南街区 ～北街区	×車道横断が必要になる。		△南街区東側～北街区の回遊性は高まるが、駅や西ビルからは車道横断又は大きな迂回を要す。	△駅や西ビル～北街区間の回遊性が高まるが、南街区東側からは車道横断又は大きな迂回を要す。
		南街区 ～銀天街	△現況と同じ。	○南側に広い空間ができることで、回遊性が高まる。	○南街区東側～銀天街間の回遊性は高まる。	
		北街区 ～銀天街	○東側の滞留空間拡大で回遊性が高まる。	△現況と同じ。	○東側の滞留空間拡大で回遊性が高まる。	△現況と同じ。
		滞留空間	△滞留空間は拡大するが、2箇所に分かれる。	○広くまとまった空間が創出される。	△滞留空間は拡大するが、2箇所に区分される。	
沿道建物との 一体性 (参みだし)	△北街区東側、西ビル・西街区南側との一体利用が期待できる。	△南街区東側や西ビル・西街区南側との一体利用が期待できる。	○北街区及び南街区の東側や西ビル・西街区南側との一体利用が期待できる。	○南街区東側や北街区西側、西ビル・西街区南側との一体利用が期待できる		
総合評価		△	△	○	◎	

② 必要施設規模の検討

バス及びタクシー乗降場・タクシー駐車場、並びに一般車に関する施設の必要規模について、過年度の実態調査結果をもとに算定した。

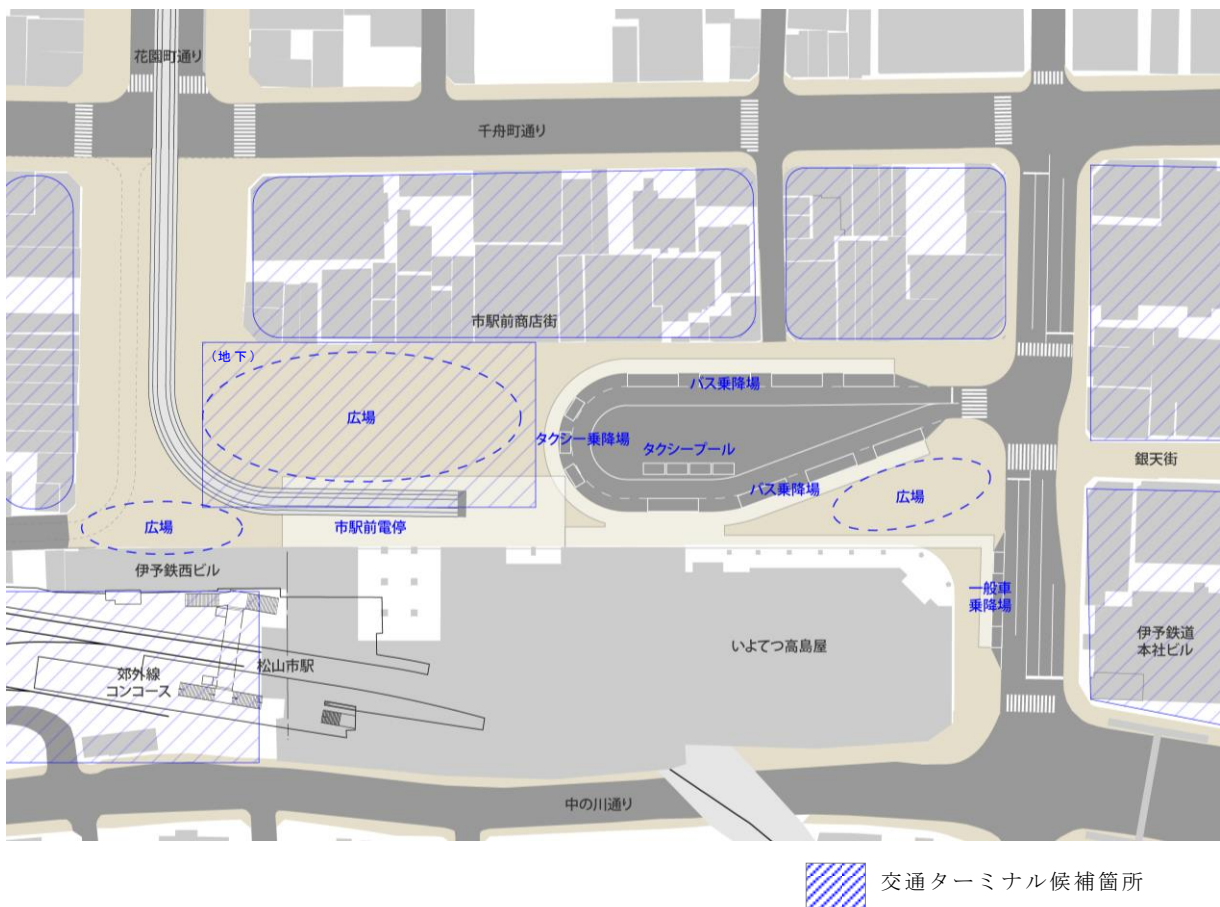
交通手段	施設	計算値	設定値	備考
バス	乗車バス	12 バース	12 バース	現状と同じ
	降車バス	1 バース		広場内+交通ターミナル等
タクシー	乗車バス	1 バース	2 バース	現状と同じ
	降車バス	1 バース	1 バース	
	駐車場	4 台	4 台 + α	別途交通ターミナル内での確保について、今後の関係者との協議により検討
自家用車	乗降バス	2 バース	3 バース	身体障害者用を追加

※算定手法は、駅前広場計画指針（建設省都市局都市交通調査室監修（平成 10 年））に準ずる。

③ 施設配置の検討

先の交通動線及び環境空間の検討・評価結果で最も評価が高い、案 4 をベースに、施設的具体配置について検討を行った。

なお、現状で歩道・滞留空間の面積割合が 3 割程度であるものを 6~7 割に高めることを目標としており、車道空間を縮小することに伴い不足する交通施設は、広場外に交通ターミナル等により確保する必要がある。

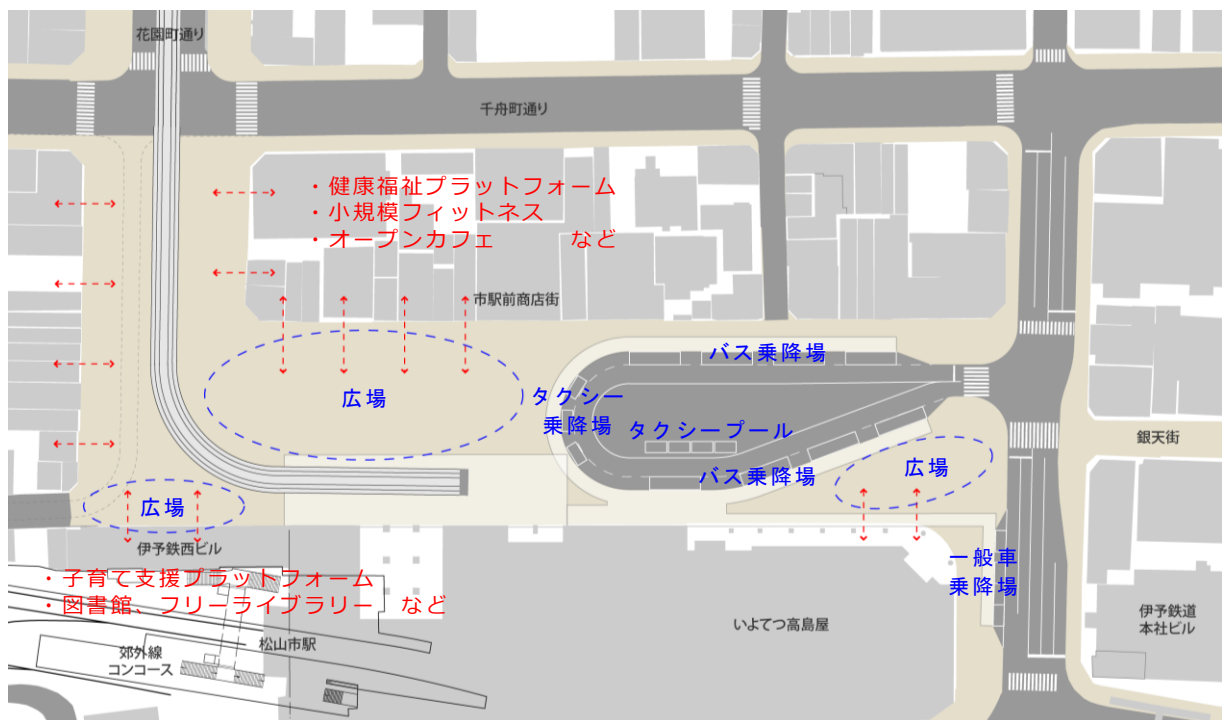


3) 健康医療福祉まちづくりに資する基盤整備

市駅前広場の改変に合わせ、別途検討を進めている「健康医療福祉まちづくり」の視点等から、沿道建物への適正な都市機能の誘導と、道路空間や広場との一体活用について検討を行った。

□ 健康増進、賑わい創出のための都市機能施設の誘導・活用

機能（施設）	市駅前広場へのしみだし等イメージ
健康福祉プラットフォーム （健康・福祉相談や健康チェック、情報提供等の機能を持つ拠点施設）	<ul style="list-style-type: none"> 市駅前広場の滞留空間を活用した、高齢者を中心とした体操教室等の実施 障害者作成商品の沿道や広場での展示・販売（既存ハートフルプラザの機能の活用等） 花園町通り～市駅前（プラットフォーム）～銀天街の歩行者動線の確保、施設配置による回遊性の向上など
<ul style="list-style-type: none"> 子育て支援プラットフォーム（出産や子育て相談への対応、情報提供等の機能を持つ拠点施設） 	<ul style="list-style-type: none"> 電車で帰宅する子育て世代のための保育園等一時預かり機能等を併設 市駅前広場の滞留空間の子供の遊び場としての活用など
<ul style="list-style-type: none"> 小規模フィットネス 	<ul style="list-style-type: none"> 電車待ち時間を活用した軽運動の場の創出 市駅前広場内への健康遊具の設置 など
<ul style="list-style-type: none"> 図書館 フリーライブラリー 	<ul style="list-style-type: none"> 沿道の図書館やフリーライブラリーで借りた本を市駅前広場の芝生広場やベンチで読書 市駅前広場での読み聞かせ会の開催 など
<ul style="list-style-type: none"> オープンカフェ 	<ul style="list-style-type: none"> 沿道や広場を活用したオープンカフェ



3. 基盤整備の見込み・方向性

市駅前広場変更の方向性については、松山市立地適正化及び交通網形成検討協議会、並びに当協議会が専門的な検討を行うために置いている、「鉄軌道検討部会」で引き続き検討を重ねていくとともに、市駅前広場の変更は、動線や滞留空間が変わり沿道店舗へ影響するほか、軌道・電停の改築も伴うことから、様々な関係者等との合意形成を図りながら、今後、整備計画を策定していく。

合わせて、駅周辺の民間事業者による建物ファサード整備や建物更新、伊予鉄西ビルの建て替え等の進捗を踏まえながら、関係者と一体となって取り組んでいく。

今後の想定スケジュールは以下のとおりである。



4. 調査成果と今後の課題

本調査で、市駅前広場並びに周辺施設の必要機能等の方向性を検討するために、「高齢者」、「障害者」、「子育て世代」に対するグループインタビュー、関係者へのヒアリング調査を行うことで、健康医療福祉まちづくりの視点から、市駅周辺に必要な機能が把握でき、これら沿道と一体的に広場を利用するイメージができた。

しかし、自動車空間を減らし歩行者空間に再配分したとき、現在の通過交通は周辺街路に流入することとなり、もともと慢性的に混雑する交通にさらなる負荷をかけることとなる。また、バスベイも駅前広場内だけでは確保できなくなる。そのため、周辺街路の交差点改良や中心部への流入抑制といったまちなか全体の交通面の検討や、交通ターミナル用地の確保が今後の課題となる。

また、市駅前周辺地区の魅力向上、活性化は、広場空間の整備だけで創出できるものではなく、民間によるファサード整備等景観向上や、リノベーション、再開発等による必要機能の導入等と一体的に行うことが必要不可欠であることから、今後も、市駅周辺の地権者や、交通事業者等との協議・調整を行い、整備の方向性の共有や合意形成を図る必要がある。