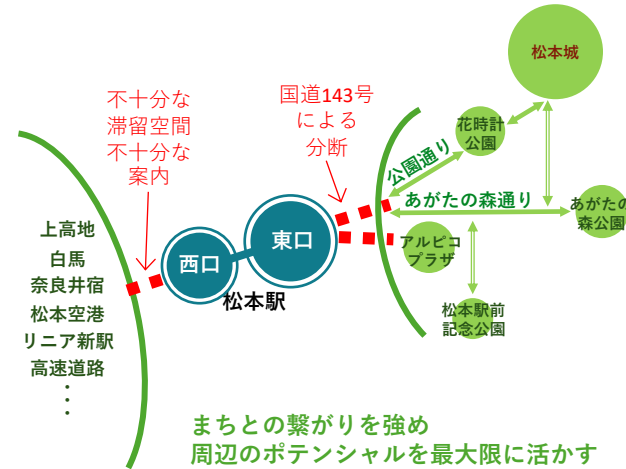


目指す姿

まちとつながり、パブリックライフが多様に展開する、松本「くらし」のターミナルの実現
ー 外とつながる「起点」に加えて、まちとつながる「拠点」へ ー

コンセプト①：まちとの接続性の向上と、駅周辺の拠点性を高めた拠点間の回遊の創出

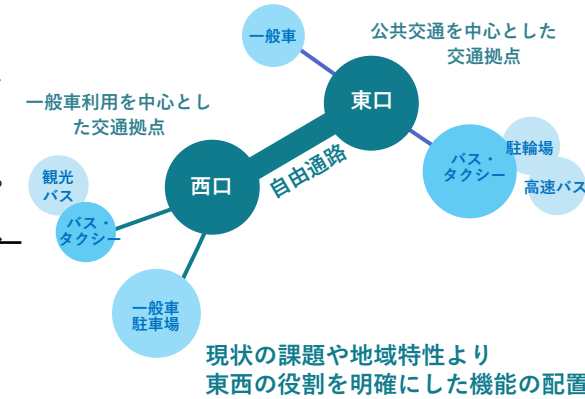
現状ではまちと駅の繋がりが不十分であり、松本駅の立地特性を十分に発揮できておらず、東西のまちとの繋がりを強化する必要がある。東口は、ウォーカブルな動線として位置付けられる公園通り・あがたの森通りと、駅前広場が国道143号で分断されているため、国道143号等の歩行者優先整備を実施し、駅とまちの接続性を向上させる。西口はアクセス性が高い一方、滞留空間が不十分であるため、日常利用の市民と、広域移動をする観光客などが快適に滞留できる広場空間の創出と広域案内機能の強化を目指す。松本駅周辺そのものの魅力と拠点性を高めることで、既ににぎわいの核となっている松本城周辺との拠点間の回遊を促し、さらなる活性化を図る。



コンセプト②：交通施設を効率化し、多様な交通モードがシームレスにつながる次世代のモビリティハブの創出

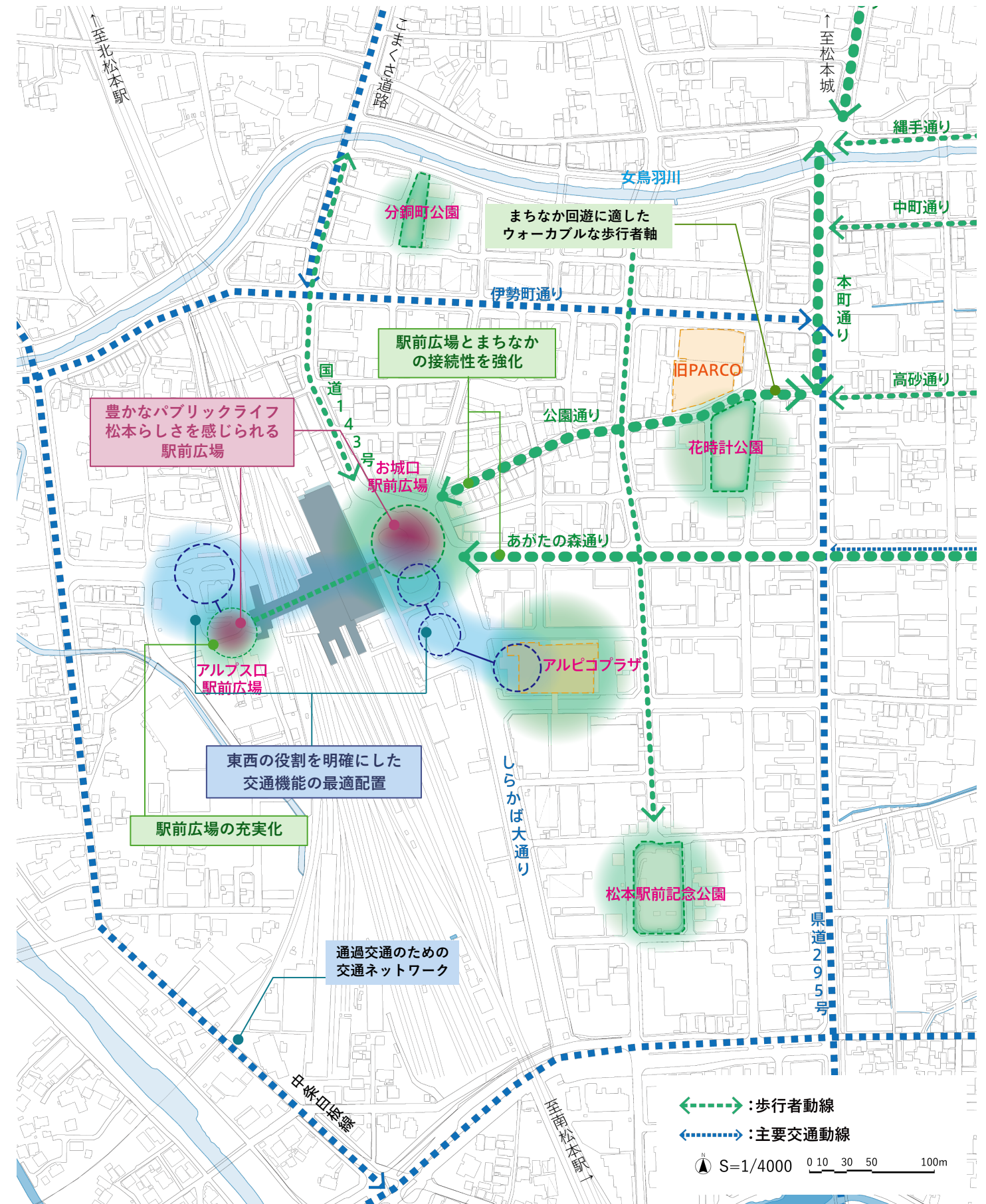
鉄道、路線バス、タクシー、一般車、高速・観光バス、重要性が増している自転車・徒歩移動等の既存交通に加え、新たに考慮すべき交通（リニア中央新幹線の影響、信州まつもと空港からの2次交通、次世代モビリティなど）を含め、**多様な交通モードがシームレスにつながるように交通施設を効率的に再配置し、結節点機能を強化**する。

駅東西の立地特性と現状や将来の課題を元に、**東西の役割を整理し、施設配置・規模を見直す**。また、駅前広場の案内表示における観光情報の一元化や多言語対応など、UX向上施策によって**次世代のモビリティハブとして相応しい全国でも先進的な駅前広場**を目指す。



コンセプト③：多様で豊かなパブリックライフが展開する松本らしさを感じられる広場デザイン

松本の玄関口として、北アルプスや豊富な湧水といった雄大かつ身近な自然、城下町の歴史・文化、そして日常に息づく質の高い芸術など、松本の暮らしの魅力を体感し、その先に広がる松本城やまちへの期待を高める“予告編”となる駅前広場を目指す。日常的で多様なパブリックライフが展開するための利活用を促す広場デザインを行うことで新しい松本の玄関口に相応しいシーンが広がり、次の時代を支える新しい松本らしさを創出する。また、西の北アルプス、東の美ヶ原高原といった魅力的な山岳・連峰風景の眺望を活かした空間づくりを行う。以上により、市民に愛され、シビックプライドが醸成される、来街者にとっても魅力的な駅前空間の創出を目指す。



“目指す姿・整備コンセプト素案”と“現況・問題点”のギャップを解消するために必要なことを「駅周辺の再整備における官民連携で取り組むべき課題（案）」として整理。

目指す姿

まちとつながり、パブリックライフが多様に展開する、松本「くらし」のターミナルの実現

ー外とつながる「起点」に加えて、まちとつながる「拠点」へー

整備コンセプト素案	現況・問題点【資料3 P1より】	駅周辺の再整備における官民連携で取り組むべき課題（案）（≒基本方針）
コンセプト① 松本の魅力を最大化させる、まちとの接続性の向上	- 公園通り、あがたの森通り、新伊勢町通りは、駅前広場からまちなかへの主要な歩行者動線となっている - R143によって駅前と中心市街地が空間的に分断 - お城口側のまちの回遊につなげる情報発信機能が乏しい	1. お城口駅前広場と中心市街地との接続強化 駅前広場と中心市街地の空間的な分断を解消し、まちの回遊につなげるため、<u>R143の道路空間の再配分やトランジットモール等を検討し、関連事業と連携しながら、歩きたくなる仕掛け（道路の舗装デザイン見直し、情報発信機能の強化、駅前広場と周辺の活動の連携等）を検討し、駅前広場から中心市街地の接続を高める。</u>
コンセプト② 東西の役割を明確にし、交通施設を効率化した次世代のモビリティハブの創出	お城口 - アルプス口と比較して、駅に到着してからの徒歩、路線バス、タクシー、高速バス等での移動のニーズが高い - お城口側の路線バスの乗降場が分散（駅からの乗り換えの利便性の低さやわかりづらさ） - お城口側の自家用車の乗降場・駐車場は利用率が高く、ピーク時は送迎スペースが不足 アルプス口 - 自家用車ででの発着が多く、送迎・待ち合わせ場所としてのニーズが高い - 自家用車やタクシー、路線バス、観光バスが一つのロータリー内で利用又は運行しており、自家用車の混雑に起因する滞留や車両の錯綜等が問題	2. お城口の人のための空間形成に向けた交通空間の再編 お城口駅前広場は、まちなかを回遊する一つの「拠点」として、非効率な交通機能の配置を見直し、公共交通利用の利便性を向上させるため、<u>路線バスの乗降場の集約やタクシーの乗降所・プールの適正配置化をする</u>。合わせて、自家用車の混雑を緩和し、駅利用の利便性を高めるための<u>自家用車の送迎・駐車スペースの再編</u>を行う。 交通機能の役割分担 3. アルプス口の交通アクセス性の向上に向けた交通空間の再編 アルプス口は、広域への移動や送迎・待ち合わせなどの自家用車利用を中心とした「起点」として、各交通手段の混雑や錯綜を解消し、交通アクセス性を向上させるため、<u>自家用車の送迎・駐車スペースの拡張・分離や、路線バス・タクシー・貸切バス・観光バス等の公共交通のロータリーの再編など、交通空間の再編</u>を行う。
コンセプト③ 多様で豊かなパブリックライフが展開する松本らしさを感じられる広場デザイン	お城口 - 広場空間の活用ニーズが高いが、現状活動しやすい空間や松本らしさを感じられる場になっていない - 駅前広場から松本らしい美ヶ原への眺望を活かすべき - 管理事務所はアルプス口に配置されており、管理が非効率 アルプス口 - アルプス口の景観や落ち着いた雰囲気を活かした滞留空間が不足 - 自家用車ででの発着が多く、送迎・待ち合わせ場所としてのニーズが高い 自由通路 - 自由通路内でもイベントが実施 - 自由通路のアルプス口側は北アルプスへの眺望点（パノラマ）が確保されているが、お城口側は美ヶ原高原への眺望やまちの景観が感じづらい	4. お城口の広場空間の再編と松本らしさの表現 日常的で多様なパブリックライフが展開するための松本らしい広場とするため、人のための環境空間として、<u>利活用を促す機能の再配置や広場デザイン</u>を行う。また、「松本の玄関口」としての象徴性を確保するため、交通空間とのバランスに配慮しながら、<u>美ヶ原高原への眺望を活かした空間づくり</u>を行う。 5. アルプス口の新たな広場空間の創出 北アルプスの眺望や落ち着いた暮らし、自然環境の雰囲気が感じられ、単なる送迎・待機の場所に留まらない、新たな過ごし方や活動が生まれる場とするため、<u>広場空間「（仮称）アルプス広場」を創出</u>する。 6. 自由通路のリデザイン 駅前広場のリニューアルに合わせて、お城口側の眺望点や広場と連動した動線の確保など、広場と一体となった<u>自由通路のあり方について方向性</u>を検討する。 7. 周辺市街地を含めた民間事業者との連携による再編 上記に対して、現在の敷地面積だけでは再編の効果が限定的であり、<u>周辺用地や道路空間等も含め、民間事業者との連携による駅まち空間の再編の可能性</u>を探る。

＋ 効果的な再整備に向けて

コンセプト①
松本の魅力を最大化させる、
まちとの接続性の向上

1. お城口駅前広場と中心市街地との接続強化
駅前広場と中心市街地の空間的な分断を解消し、まちの回遊につなげるため、R143の道路空間の再配分やトランジットモール等を検討し、関連事業と連携しながら、歩きたくなる仕掛け（道路の舗装デザイン見直し、情報発信機能の強化、駅前広場と周辺の活動の連携等）を検討し、駅前広場から中心市街地の接続を高める。

「1. お城口駅前広場と中心市街地の接続強化」を図るためには以下の方向性が手段としてあり得る。

	方向性① トランジットモール (一部区間の一般車の交通を制限)	方向性② 道路空間の再配分	方向性③ デッキ
概要	中央一丁目交差点－国府町交差点－バスターミナル交差点の区間（国道143号～しらかば大通り～あがたの森通り）の一般車の通行を制限。公共交通と歩行者中心の空間として再編する。	国道143号及びしらかば大通りの車線構成を見直し、歩行者空間の確保のための道路空間の再配分を行う。（ここでは、一方通行化も方向性②に含むものとする。）	駅前広場を二層化し、上層デッキで公園通り等の中心市街地へ人をつなぐ立体動線を形成する。地上部は自動車・公共交通の動線とする。
想定効果	- 駅前広場から、公園通り、あがたの森通り、新伊勢町通り方面を地上レベルで連続させ、駅前から中心市街地への歩行者回遊性を大幅に向上。 - 公共交通利用の視認性・わかりやすさ向上。	- 車道幅の縮小により、駅前広場から公園通りの横断距離を短縮により、園通り～松本城方面へとつながる歩行者ネットワークを強化し、回遊性を向上。 - 周辺の道路ネットワークに対する負荷が少ない。	- 駅前広場と周辺街区の分断に対して立体的な解消により、回遊性を向上。 - 人と自動車の立体的な分離による安全性の向上、滞留空間の創出の可能性。 - 美ヶ原高原への眺望点の確保の可能性。
検討内容・懸念事項	- 周辺道路への交通量の配分に伴う、広域道路ネットワークへの影響検証（影響大）。 - 物流・荷捌き等の車両のアクセスの運用整理。 - 社会実験等による段階的な導入可能性の検討。等	- 再配分のメニューの検討（車線数の検討、相互通行or一方通行化等）。 - メニューに応じた、周辺道路への交通量の配分に伴う、広域道路ネットワークの検証。等	- 周辺街区の既存ビルとの接続は、ハードルが高く、歩行者通路と周辺街区への接続先の検討が必要。 - 他案と比較した際の総事業費の検証。 - 維持管理の負担の増大。等
イメージ			
概要図 (P2～4 詳細)			