パース

資料３

松本駅周辺
交通ターミナル機能強化構想

令和９年３月
松本市

はじめに

ああああああああああああああああああああああああああああああああああああ

目次

第1章　基本構想について ---------- p5

1-1　基本構想策定の背景・目的

1-2　関連計画における位置付け

1-3　検討体制

第2章　駅周辺の現状・ニーズ ----- p12

2-1　駅の成り立ち・歴史

2-2　駅周辺の現状

2-3　駅周辺のポテンシャルと課題

2-4　市民や利用者の想い

第3章　駅まち空間の整備コンセプト---- p19

3-1　松本駅周辺の目指す姿

3-2　３つの整備コンセプト

第4章　整備コンセプトに対する基本方針と施策展開 ---- p24

4-1　整備コンセプトに対する基本方針

4-2　整備コンセプト①

4-3　整備コンセプト②

4-4　整備コンセプト③

第5章　将来イメージ ---------- p38

第6章　今後のロードマップ ---------- p41

EX：参考資料 ---------- p●

第1章　基本構想について

1-1 背景・目的

(1)背景・目的

松本駅は、県内2位の乗車人員を誇り、主要都市や広域松本都市圏を結ぶ交通の結節点として重要な役割を担っています。また、上高地や北アルプスなどの豊かな自然環境、国宝松本城をはじめとする歴史・文化・芸術といった多彩な魅力を有し、国内外から多くの観光客が訪れる「松本の玄関口」として、中心市街地全体の活性化を牽引するエリアです。

一方で、駅周辺は多くの人が利用するものの、駅と中心市街地とのつながりや回遊性・滞在性の向上が課題となっています。さらに、大型商業施設の相次ぐ閉店や建物の老朽化による中心市街地の空洞化が懸念されているほか、駅前広場や周辺施設が更新期を迎える中で、駅周辺に求められる役割や利用ニーズも変化しています。

こうした状況を踏まえ、「えきまえエリアビジョン」や「総合交通戦略」などの関連計画に基づき、松本駅と中心市街地が一体となった魅力的な「駅まち空間」を形成するため、駅周辺の再編が重要であると考えます。

そこで、松本の玄関口である松本駅周辺の価値を高め、まちの再活性化を図るため、現状の課題、求められる機能、空間利用等を整理し、市民・事業者・行政が将来の目指すべき姿を共有し、一体的かつ戦略的に取り組むための指針として**「松本駅周辺交通ターミナル機能強化構想」**を策定しました。

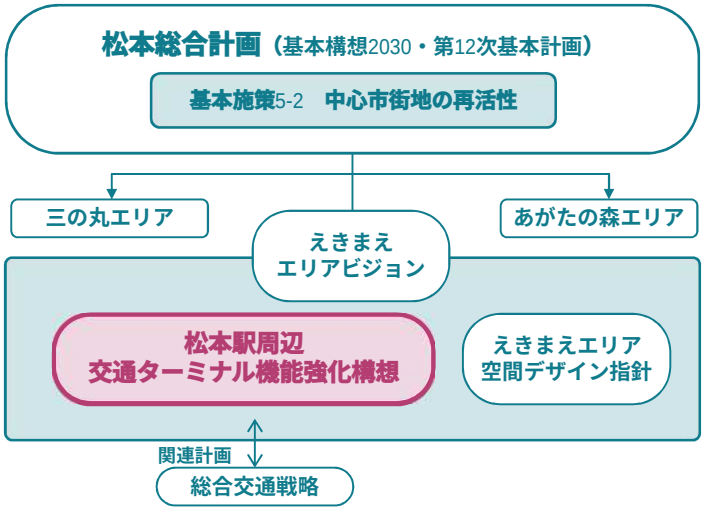


図1-1　本構想の位置付けと関連計画

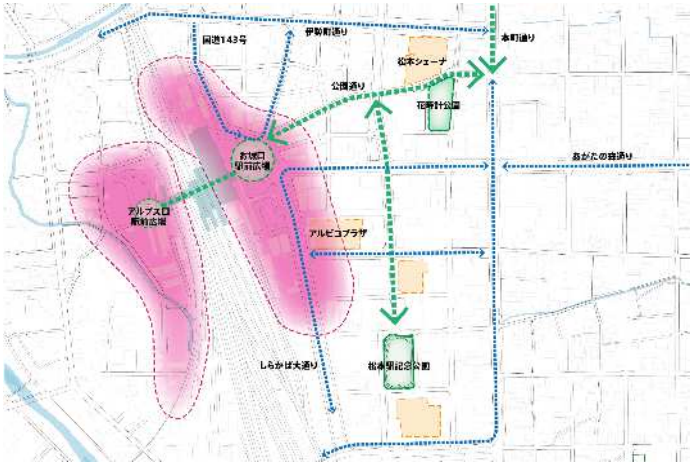
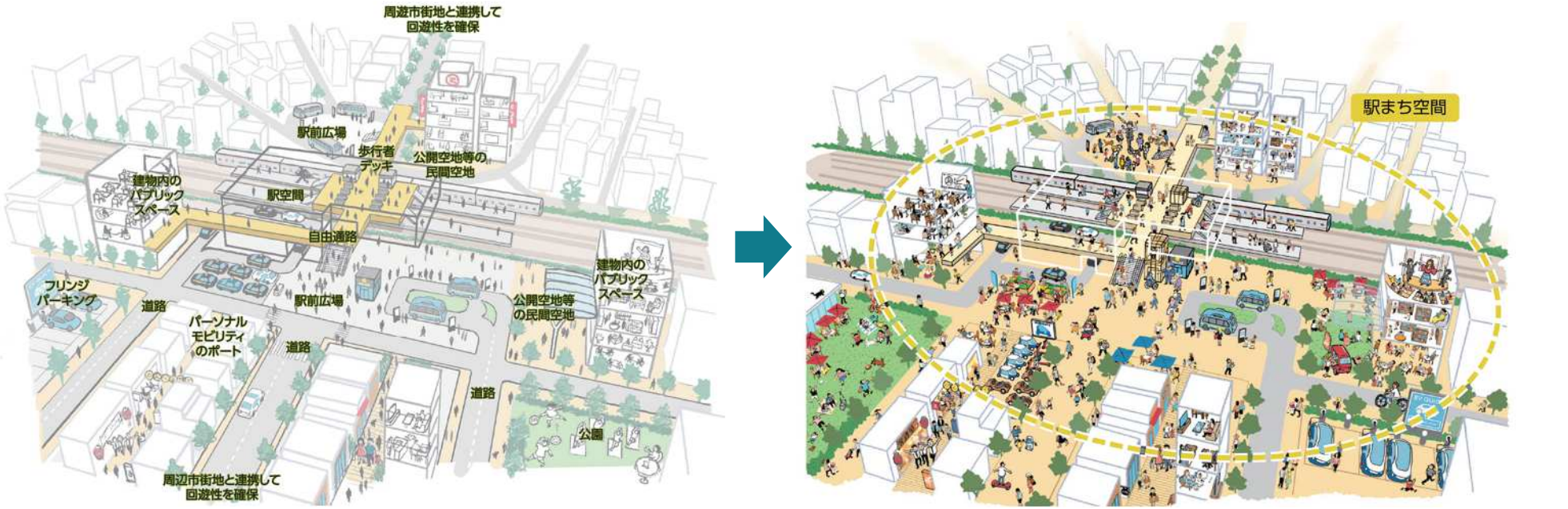


図1-2　構想の検討範囲

(2)「駅まち」空間とは

多くの人が集まる駅のポテンシャルを最大限効果的に発揮するためには、駅を単に電車を乗り降りする場所としてだけでなく、人々が集い・交流し・歩きたくなる「にぎわいの拠点」として再構築することが重要です。そこで、**駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間「駅まち空間」**（国土交通省「駅まちデザインの手引き」より）と位置付け、周辺のまちと一体的に再編を検討が全国で進んでいます。

松本駅周辺においても、駅前広場だけはでなく、駅まち空間全体の再編を検討する必要があります。周辺道路網の再編や、交通事業者・開発事業者・市民等とビジョンの共有、そして運用・管理面も含めて柔軟かつ総合的に取り組むことを目指します。



従来の駅前空間（国土交通省「えきまちデザインの手引き」より）　**駅まち空間における一体的な都市アセットのイメージ**（国土交通省「えきまちデザインの手引き」より）

図1-3　駅まち空間のイメージ(国交省資料より)

1-2 関連計画での位置付け

(1)えきまえエリアビジョンでの位置付け

えきまえエリアビジョンにおいて、えきまえエリアを４つの界隈に分け、それぞれの目指す方向性を定め、周辺のエリアへの回遊性を高めることを目指しています。本構想の範囲は松本駅界隈に位置付けられており、えきまえエリアビジョンと連携して事業を進めるものになります。

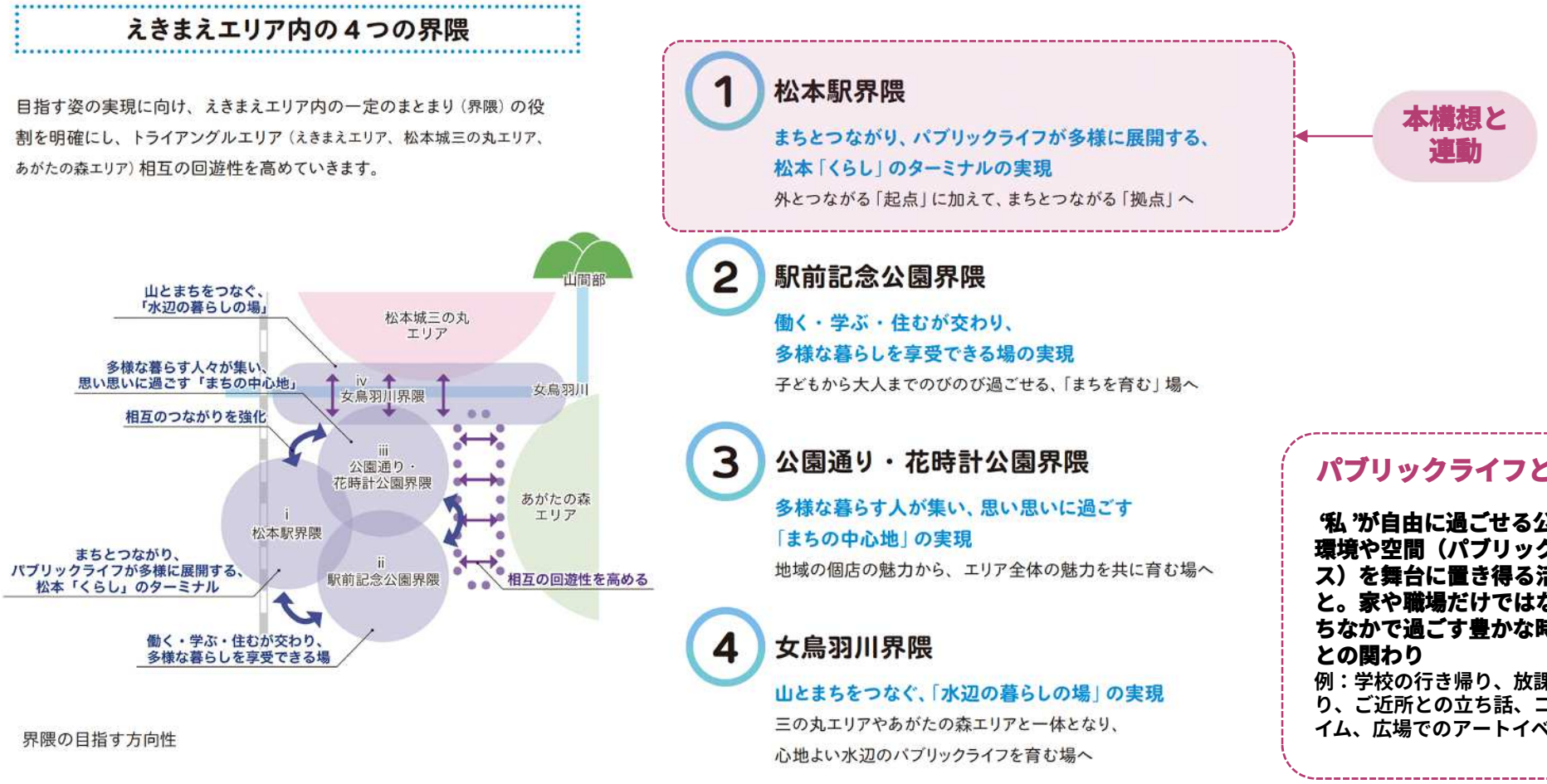


図1-4　えきまえエリアビジョンでの位置付け

(2)総合交通戦略での位置付け

「人」を中心としたまちづくりの実現に向けて交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の方向性を定めています。今年度改訂された総合交通戦略では、重点戦略として、えきしろ空間のウォーカブル化が掲げられ、都市交通軸の機能強化と合わせて、取り組む形となっています。

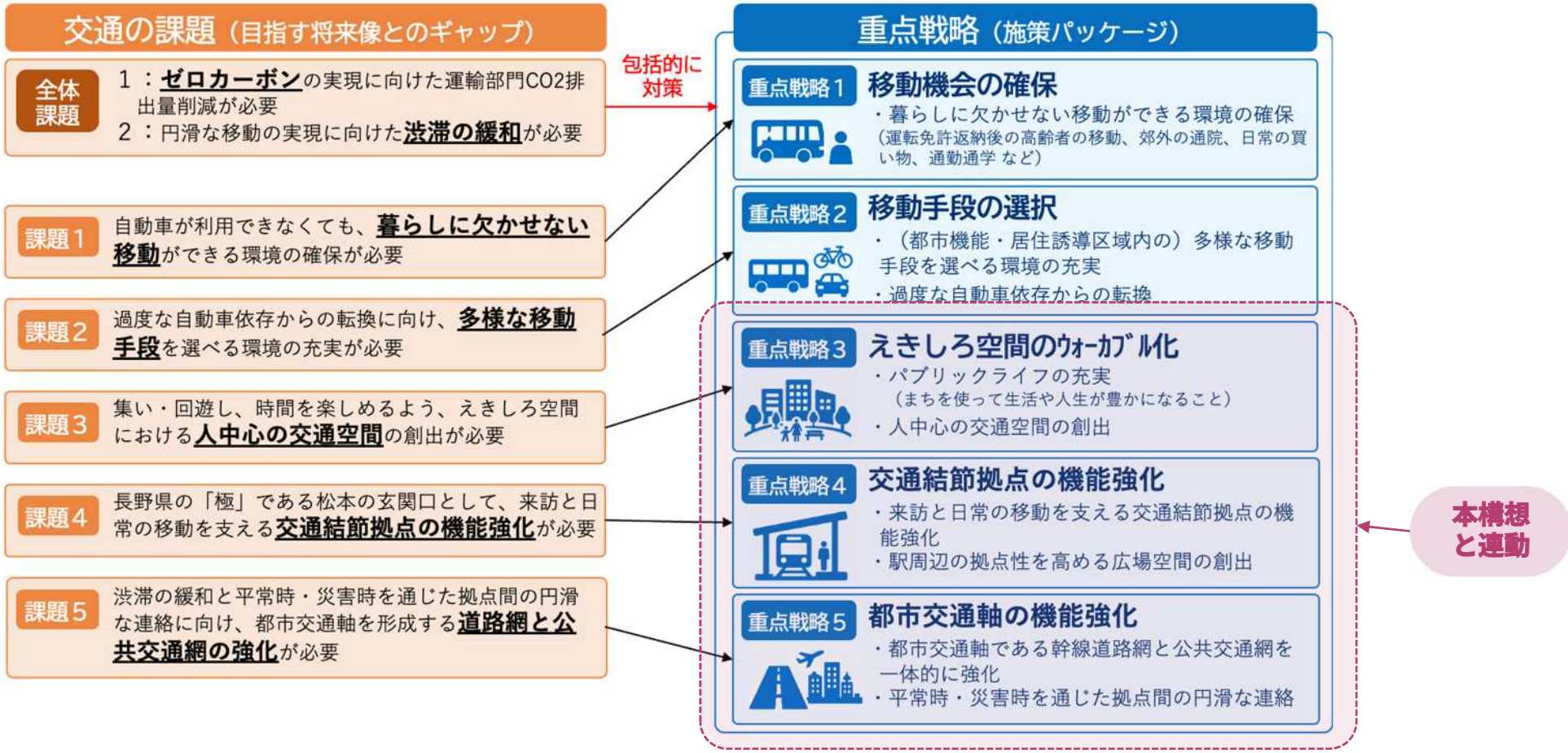


図1-5　総合交通戦略での位置付け

1-3 検討体制

(1)各会議体の位置付け

本構想の策定にあたっては、駅周辺の再編について様々な見地から意見を求め、関係者間での情報共有、調整及び連携を図るため、有識者・事業者・関係行政機関等で構成される「駅まち空間デザイン検討会議」を2025年に設置するとともに、その下部組織として「駅まち空間デザイン検討プロジェクトチーム」を設置し、交通機能等の具体的な検討を行いました。これらの意見を基に本構想をまとめ、パブリックコメントや市民フォーラムを実施し、市民意見の聴取とその反映を行いました。

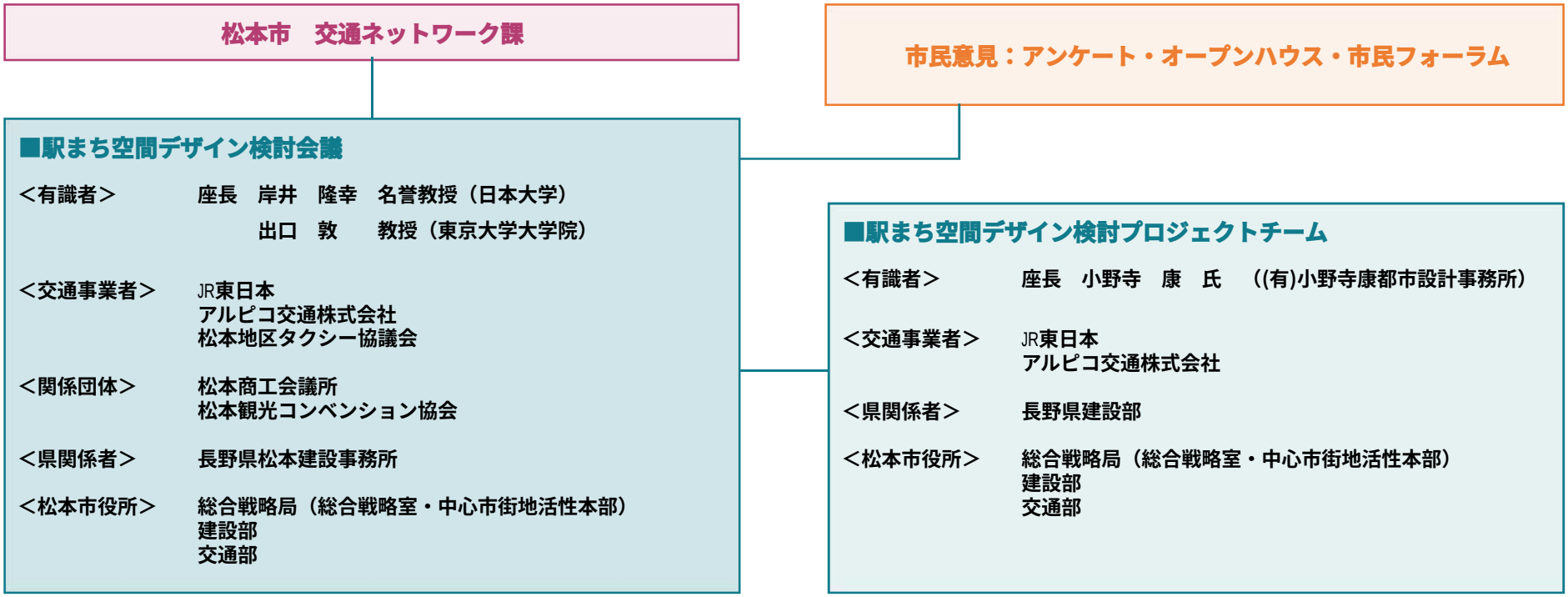
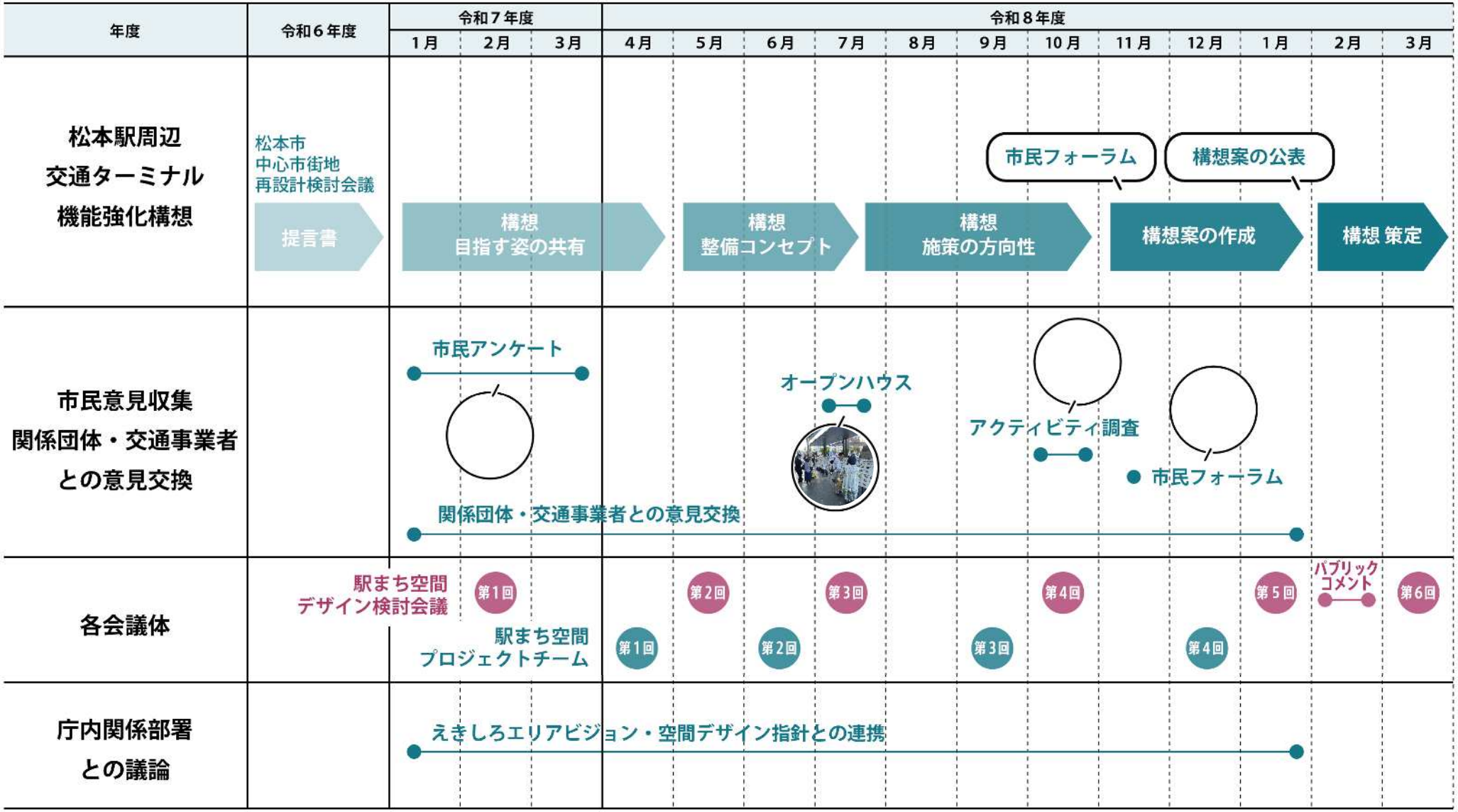


図1-6 各会議体の構成員

(2)検討過程


年度
令和6年度
令和7年度
令和8年度
1月
2月
3月
4月
5月
6月
7月
8月
9月
10月
11月
12月
1月
2月
3月
松本駅周辺
交通ターミナル
機能強化構想
松本市
中心市街地
再設計検討会議
提言書
構想
目指す姿の共有
構想
整備コンセプト
構想
施策の方向性
構想案の作成
構想 策定
市民フォーラム
構想案の公表
市民意見収集
関係団体・交通事業者
との意見交換
市民アンケート
オープンハウス
アクティビティ調査
市民フォーラム
関係団体・交通事業者との意見交換
各会議体
駅まち空間
デザイン検討会議
第1回
第2回
第3回
第4回
第5回
第6回
パブリック
コメント
駅まち空間
プロジェクトチーム
第1回
第2回
第3回
第4回
庁内関係部署
との議論
えきしろエリアビジョン・空間デザイン指針との連携

第２章　駅周辺の現状・ニーズ

2-1 駅の成り立ち・歴史

松本駅は、1902年の開業以来、駅舎や駅前広場の整備を通じて、その姿を変えてきました。2012年には、公共交通への乗り換えの利便性・快適性の向上と、にぎわいやゆとりのある空間づくりを目的とした再整備が完了し、現在の姿となりました。

1902年
明治35年
松本駅が開業
篠ノ井線の西条～松本間が開通。同年、塩尻まで延伸。

1942年
昭和17年
２代目の駅舎が完成
開業以来の駅舎を建て替え。

1978年
昭和53年
４代目の駅舎が完成
駅舎と駅ビルを一体的に整備。

2007年
平成19年
東西自由通路が全面供用
駅の東西を結び、駅舎やアルプス口の整備も進展。

2012年
平成24年3月
松本駅周辺交通施設の再整備が完了
東西の駅前広場まで含めて一連の整備が完成。

公共交通への乗り換えの利便性・快適性の向上、
にぎわいやゆとりの空間の創出を目的として再整備


開業当時の松本駅



出典：松本市「松本駅周辺交通施設整備事業」

2-2 駅周辺の現状

松本駅周辺は、バスやタクシーのりば、自家用車の乗降・駐車スペース、自転車駐車場などがあり、鉄道と様々な交通手段をつなぐ交通結節点となっています。また、駅前広場内の広場空間には、ベンチや樹木、湧水などがあり、移動の合間の待ち合わせや休憩など、人が過ごせる空間も備えています。



アルプス口全体像



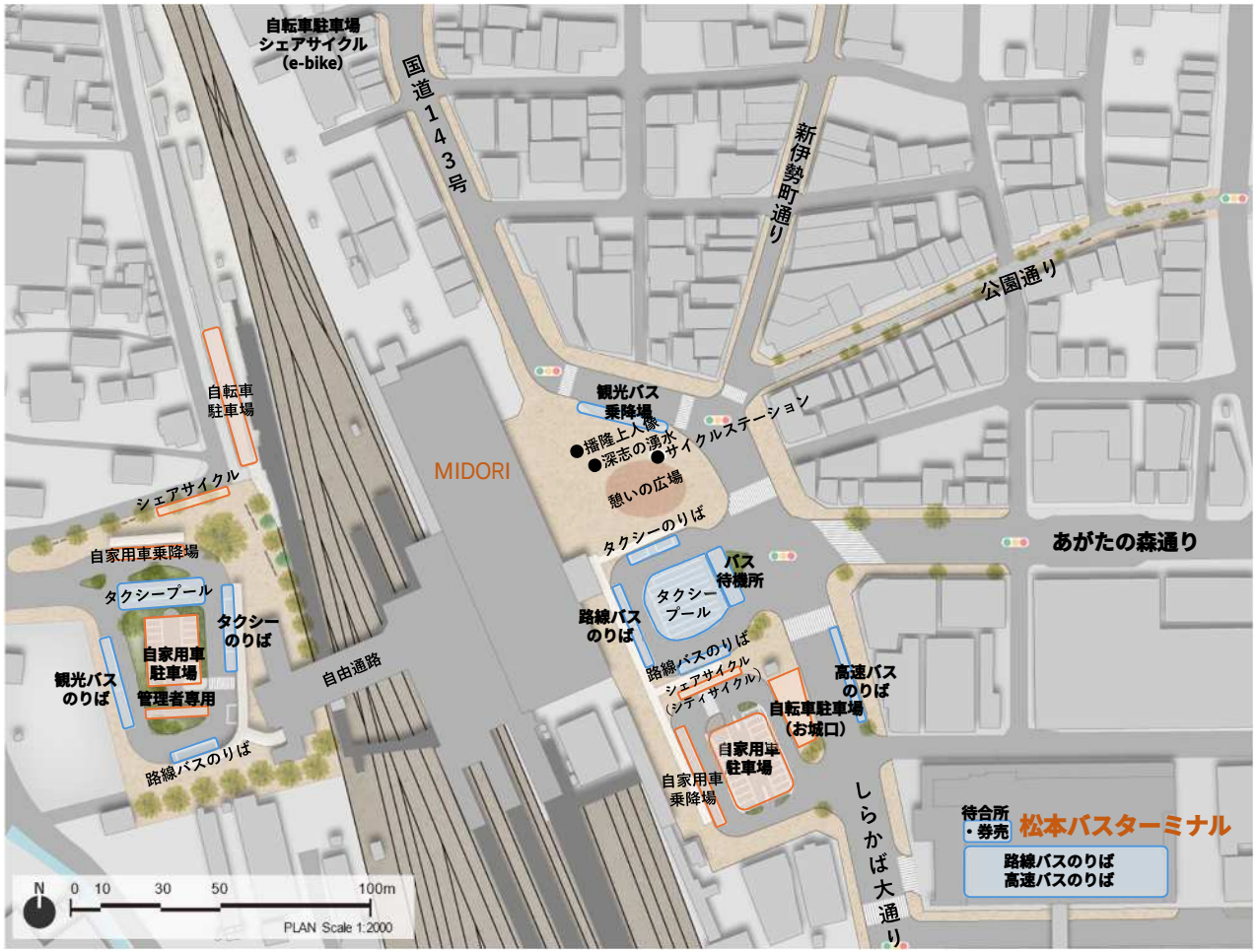
自由通路（アルプス口視点場）



ベンチ・滞留空間



駅舎（アルプス口側）





駅ビル（お城口側）



湧水・ベンチ・植栽



バス・タクシーロータリー



松本バスターミナル

2-3 駅周辺のポテンシャルと課題

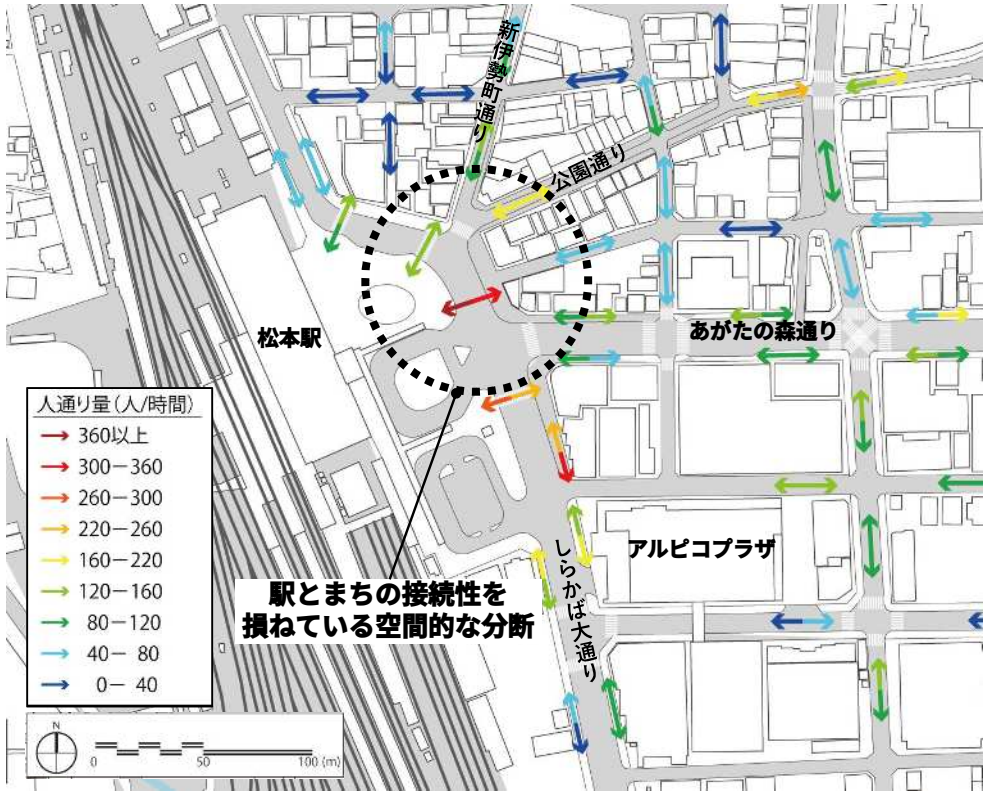
(1)まちとのつながり

ポテンシャル：各界隈とつながる主要な通り

- 公園通り（歩行者優先道路）、あがたの森通り、新伊勢町通り、しらかば大通りなどが駅とまちを結ぶ主要な歩行者動線となっている。

課題：まちとの空間的な分断、歩行者動線のわかりづらさ

- 高幅員の道路が、駅とまちを空間的に分断。
- 駅からまちなかへ歩いて向かう動線がわかりにくい。
- 駅前広場内では、まちを巡るための案内や情報が不足。



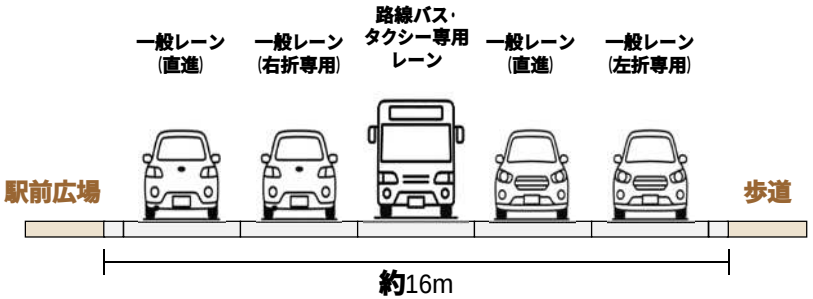
駅周辺の人通り量と駅前広場前面道路による空間的な分断



公園通り（歩行者優先道路）



あがたの森通り



駅前広場前面道路（国道143号）の断面構成（最大箇所）

(２)交通施設

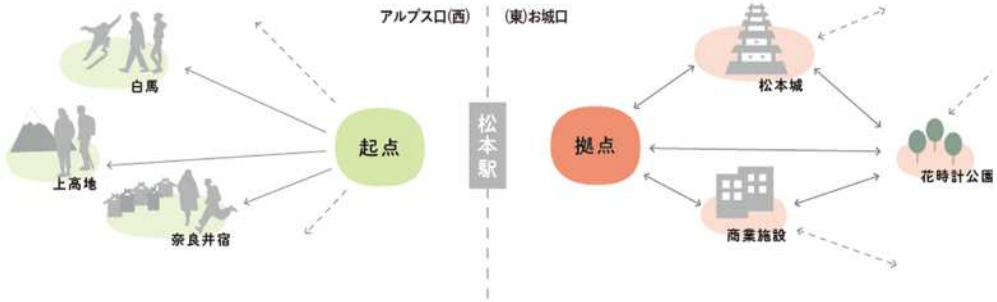
ポテンシャル：東西の特色に応じた利用ニーズ・役割

お城口（東口）

- 駅からの移動は、徒歩、電車、自家用車、路線バス、タクシーの順で利用が多く、乗り換えのニーズが高い。
- 駅東側は、歴史資源や公共施設、商業施設など多様な拠点があり、**まちなか回遊を促す「拠点」**として役割が期待。

アルプス口（西口）

- 駅からの移動は、自家用車、徒歩、電車の順で利用が多く、自家用車での発着・送迎のニーズが高い。
- 駅西側は、松本盆地が広がり、高速道路や幹線道路、飛行場、観光地へのアクセスがよく、**広域への「起点」**としての役割が期待。



東西に求められる役割

課題：乗り換えの利便性確保や混雑の解消

お城口（東口）

- 路線バスの乗降場が分散し、駅からの乗り換えが不便である。
- 一般車の出入りや送迎時の混雑に加え、大きさの異なるバスとタクシーの動きが交錯し、安全への配慮が必要。

アルプス口（西口）

- 自家用車、タクシー、路線バス・大型バスが一つのロータリーを共有し、混雑や車両の動きの交錯が生じている。
- 広域からの交通も含め、車両がスムーズに出入りできるような対応が必要。



路線バスの乗り場の分散（お城口）



一般車送迎の混雑（アルプス口）

(３)広場空間

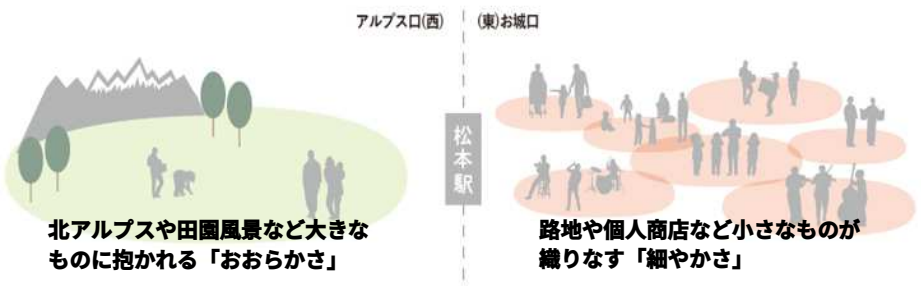
ポテンシャル：東西で特色ある空間・要素

お城口（東口）

- お城口前は、小規模な商店が集まりヒューマンスケールな街並みを形成しており、「細やかさ」を感じられる空間である。
- デッキ舗装の広場に湧水、ベンチ、植栽・花壇、サイクルステーション等があり、イベントや日常利用のニーズが高い。

アルプス口（西口）

- アルプス口前は、住宅地や田園風景が残り、北アルプスの山々が連なる、雄大な自然に抱かれ「おおらかさ」を感じる空間である。
- 待ち合わせに使えるベンチや樹木があり、落ち着いた雰囲気が、この場所で過ごす際の魅力となっている。
- アルプス口側の自由通路は、北アルプスの視点場が確保されてい



東西の広場の特色

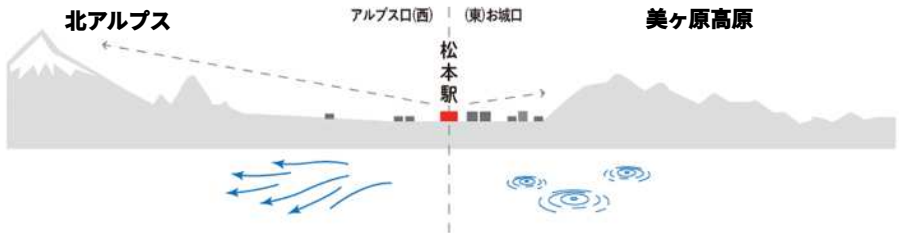
課題：空間や眺望を活かしきれていない

お城口（東口）

- 広場のイベントや文化活動などのニーズは高いが、現状多様な活動を受け入れやすい空間構成になっていない。
- 美ヶ原高原を望む場所も十分に活かせていない。

アルプス口（西口）

- 屋外から北アルプスを望める滞留空間がなく、眺望や落ち着いた雰囲気を活かして、ゆっくり過ごせる空間が不足している。



東西と山岳風景・連峰風景の関係性

2-4 市民や利用者の想い

●まちづくりオープンハウス

現地パネルアンケート調査　【期間】令和８年７月24日～26日／【回答数】1,346件（1名あたり平均3票程度回答）

Webアンケート調査　【期間】令和８年７月24日～８月31日　／【参加者】2,023名

期待する機能・サービス、してみたいこと

松本駅周辺に期待する機能・サービスやしてみたいことについて、まちづくりオープンハウスを実施しました。駅の再整備に期待する意見も多く、特に意見の多かった機能・サービス、してみたいことは以下のとおりです。





図　オープンハウスの様子（松本駅お城口／花時計公園）

駅全体

松本駅・松本駅前広場でして みたいこと（活動意向）

1	イベントに参加したい	1,028	例）野外ライブ・季節の催し
2	日常的な買い物がしたい	731	例）仕事帰りに寄れる店
3	会話・休憩したい	635	例）ゆっくり過ごせる場所
4	松本らしい歴史・文化を体感	593	例）松本駅の歴史がわかる展示
5	待ち合わせや時間調整	538	例）バス待ちの時間調整
6	親子で遊びたい	430	例）雨でも遊べる室内遊び場
7	のんびり・ぼーっとする	357	例）木陰で休める居場所
8	仕事や勉強したい	264	例）駅ナカの勉強スペース

n=1,998（回答者数）／5,101（複数回答による総回答票数）

身近な「くらし」につながる機能

松本駅・駅前広場に期待する機能やサービス

1	天候に左右されない屋根	1,011	例）雨・日差しをしのぐ全天候空間
2	カフェ・軽飲食	921	例）持ち帰りもできる飲食店
3	お土産・物販	586	例）駅前のスーパー・特産品
4	待合のベンチ・休憩スポット	513	例）気軽に腰を下ろせるベンチ
5	山並みを眺望できるスポット	494	例）湧水や山並みの展望
6	豊かなみどり	443	例）涼しさを生む街の緑
7	湧水を活かした水辺スポット	395	例）給水スポット・噴水
8	学習スペース・図書機能	305	例）図書の予約受取・返却

n=1,976（回答者数）／5,290（複数回答による総回答票数）

交通結節点としての快適な待合環境

お城口（東口） 特に意見が多かった機能・サービス、活動意向

湧水を活かした水辺スポット、イベントに参加したい、
芸術活動したい、松本らしい歴史・文化を体感　など

まちの営みや松本の特色、にぎわいを感じられる広場

アルプス口（西口） 特に意見が多かった機能・サービス、活動意向

カフェ・軽飲食、山並みを眺望できるスポット、豊かなみどり、
のんびりする、待ち合わせや時間調整、親子で遊ぶ　など

山岳の景観を楽しみながら、落ち着いて過ごせる広場

第３章　駅まち空間の整備コンセプト

3-1 松本駅周辺の目指す姿

「駅まち空間」としての再編の必要性

事業経緯・これまで 1902年開業。H24.3には公共交通への乗り換えの利便性・快適性の向上、にぎわいやゆとりの空間の創出を目的として再整備

まちの移り変わりや社会情勢の変化に伴い、今後求められる役割

✓中心市街地全体の活性化を牽引する「松本の玄関口」　✓駅のポテンシャルを最大限発揮し、人々が集い・交流し・歩きたくなる「にぎわいの拠点」

ポテンシャル・課題

まちとのつながり
- ○各界隈とつながる主要な通り
- ×まちとの空間的な分断、歩行者動線のわかりづらさ

交通施設
- ○東西の特色に応じた利用ニーズ・役割
- ×乗り換えの利便性確保や混雑の解消

広場空間
- ○東西で特色ある空間・要素
- ×空間や眺望を活かしきれていない

市民や利用者の想い

駅周辺全体 身近な「くらし」につながる機能の強化

主な意見例）日常的な買い物・物販、親子で遊ぶ、働く・学ぶ

交通施設 交通結節点としての快適な待合環境

お城口 まちの営みや松本の特色、にぎわいを感じられる広場

主な意見例）イベント参加、歴史・文化の体感、芸術活動、湧水を活かした水辺スポット

アルプス口 山岳の景観を楽しみながら、落ち着いて過ごせる広場

主な意見例）親子で遊ぶ、のんびりする、カフェ・軽飲食、山並みの眺望、豊かなみどり

松本駅周辺の目指す姿

人・まち・自然がつながる、まつもと「くらし」のターミナル

お城口駅前広場

まちの営みや松本らしさを感じられる
回遊の拠点となる広場

アルプス口駅前広場

山岳景観を楽しみながら、落ち着いて過ごせる
日常の起点となる広場

整備コンセプト①
まちとの接続性の向上と拠点性の向上

整備コンセプト②
交通施設の東西の役割分担
による効率化

整備コンセプト③
パブリックライフの展開する
広場デザイン

3-2 3つの整備コンセプト

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

松本駅は、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**する必要があります。

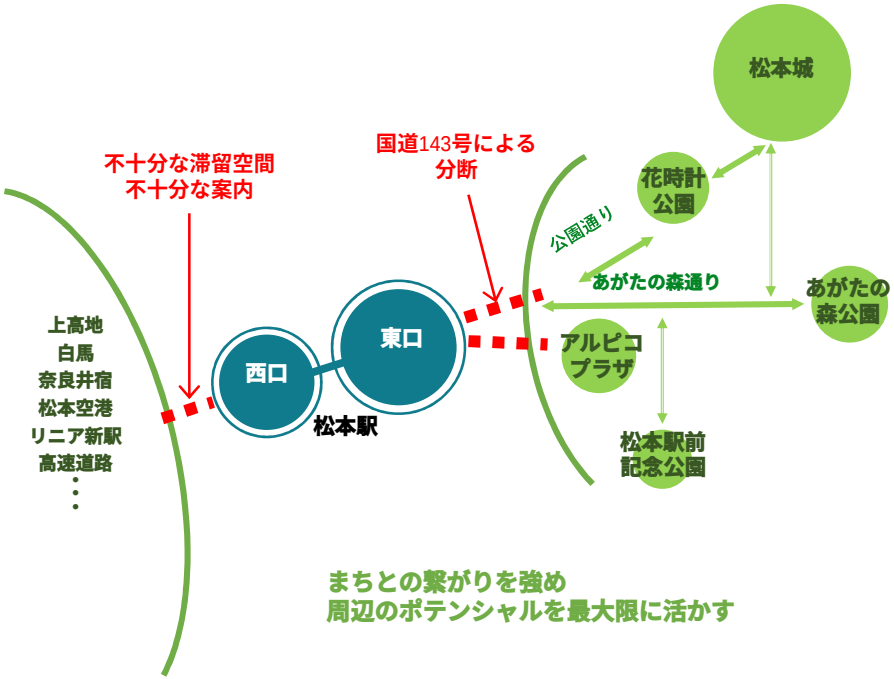
松本駅周辺そのものの魅力と拠点性を高めることで、既ににぎわいの核となっている松本城周辺との**拠点間の回遊を促し**、さらなる活性化を図ります。

お城口（東口）

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**されています。国道143号の**歩行者優先施策を実施し、駅とまちの接続性を向上**させます。

アルプス口（西口）

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**を目指しします。

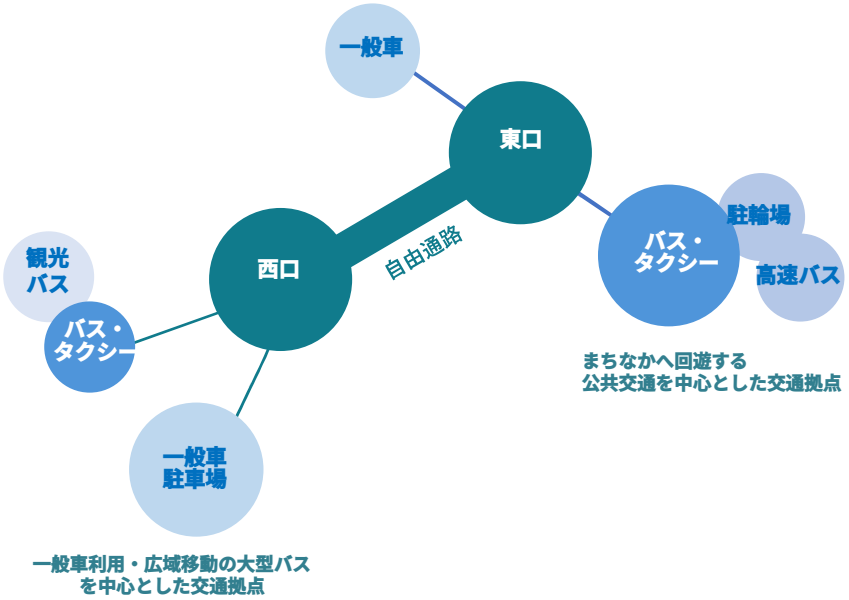


コンセプト② 交通施設を効率化した、多様な交通モードがシームレスにつながる次世代のモビリティハブの創出

鉄道、路線バス、タクシー、一般車、高速・観光バスに加えて、重要性が増している自転車・徒歩移動等の既存交通、更には、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交通施設を効率的に再配置し、結節点機能を強化**します。

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・規模を見直し、利便性と効率性を向上させる**ことで、乗り換えがしやすく、まちなか回遊を誘導させる駅前広場を目指します。

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**を目指します。



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

松本市には、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、様々な松本の暮らしの魅力や、積み重ねてきた歴史があります。

松本の玄関口として、松本の暮らしの魅力を体感し、駅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します。

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**を創出します。

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**を行います。

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**を目指します。



ーまちへの期待が高める「予告編」となる広場ー

新しい松本らしさの創出
眺望を生かした空間づくり

第４章　整備コンセプトに対する基本方針と施策展開

4-1 整備コンセプトに対する基本方針

整備コンセプトに基づき、官民連携で取り組む施策の基本方針を整理しました。

整備コンセプト素案	施策の基本方針
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	**基本方針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、前面道路の再整備を行い、歩きたくなる仕掛けと合わせて、中心市街地への接続を高める。
コンセプト② 交通施設を効率化した、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	**基本方針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** お城口は、まちなかを回遊する一つの「拠点」として、交通機能の配置を見直す。 公共交通利用の利便性を向上させるために、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する。また、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自家用車の送迎・駐車スペースの再編を行う。
	基本方針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、交通機能の配置を見直す。 車両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、自家用車と公共交通のロータリーを分離し、機能の拡張を行う。
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	**基本方針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広場とするため、利活用を促す機能の再配置や広場デザインを行う。また、美ヶ原高原の連峰風景への眺望を活かした空間づくりを行う。
	基本方針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、広場空間「（仮称）アルプス広場」を創出する。
	基本方針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自由通路のあり方について方向性を検討する。
効果的な再整備に向けて	**基本方針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、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を探る。

4-2 整備コンセプト①：まちとの接続性と、駅周辺の拠点性を高めた拠点間の回遊の創出

(1)基本方針

基本方針１．お城口駅前広場と中心市街地との接続強化

松本駅お城口と中心市街地の分断を解消し、駅からまちへ歩いて回遊できる空間を目指します。前面道路の再整備と案内機能の強化を柱に、社会実験で効果や課題を確かめながら段階的に進めます。

お城口の前面道路の再整備・社会実験

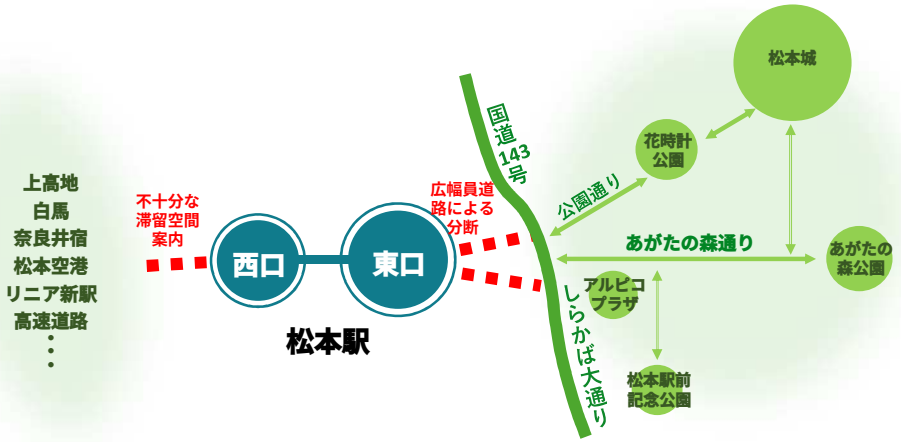
課題：前面道路の幅員が広く交通量が多いため、駅前広場とまちが繋がっていない

手法：前面道路の自家用車の通過交通を減少させ、人中心の空間に

まちの案内機能の実装

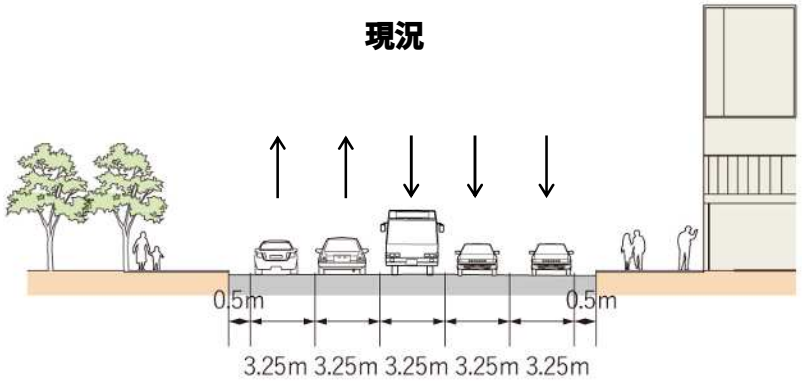
課題：まちなかの拠点情報や、広域移動への移動手段の情報が不足

手法：サイネージをはじめとした案内機能の強化



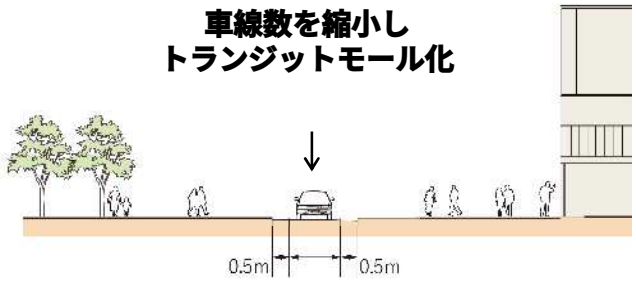
(2) 施策の方向性

駅前広場とまちのつながりを高める手法には、トランジットモール化、道路空間の再配分、デッキ整備などがあります。それぞれ、駅前広場の前面道路や交通空間・環境空間の再編を伴う施策であり、まちとの接続性の向上が期待できます。



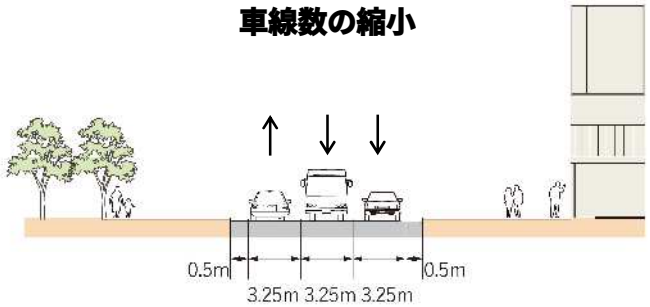
方向性① トランジットモール※1（一部区間の一般車の交通を制限）

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。



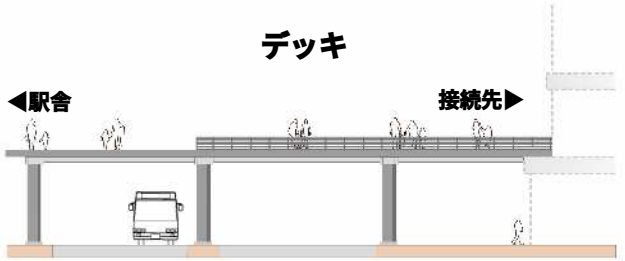
方向性② 道路空間の再配分

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。



方向性③ デッキ

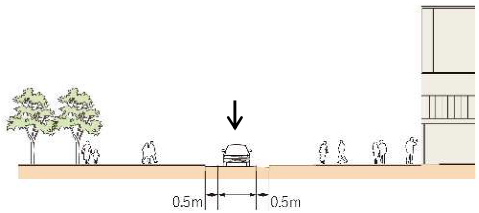
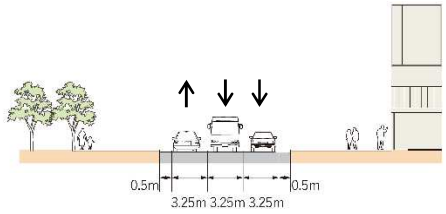
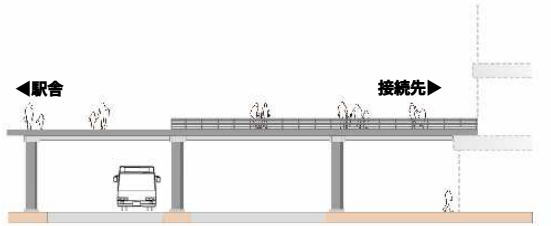
駅前広場を二層化し、上層デッキで公園通り等の中心市街地へ人をつなぐ立体動線を形成する。地上部は自動車・公共交通の動線とする。



トランジットモール
一般の自動車の乗り入れを規制し、歩行者とバス・タクシーなどの公共交通機関のみの通行を認めた道路や空間のこと

(3)施策の方向性の評価

3案の効果と課題を比較し、方向性①のトランジットモールを軸に検討します。交通への影響を検証し、段階的な導入を目指します。

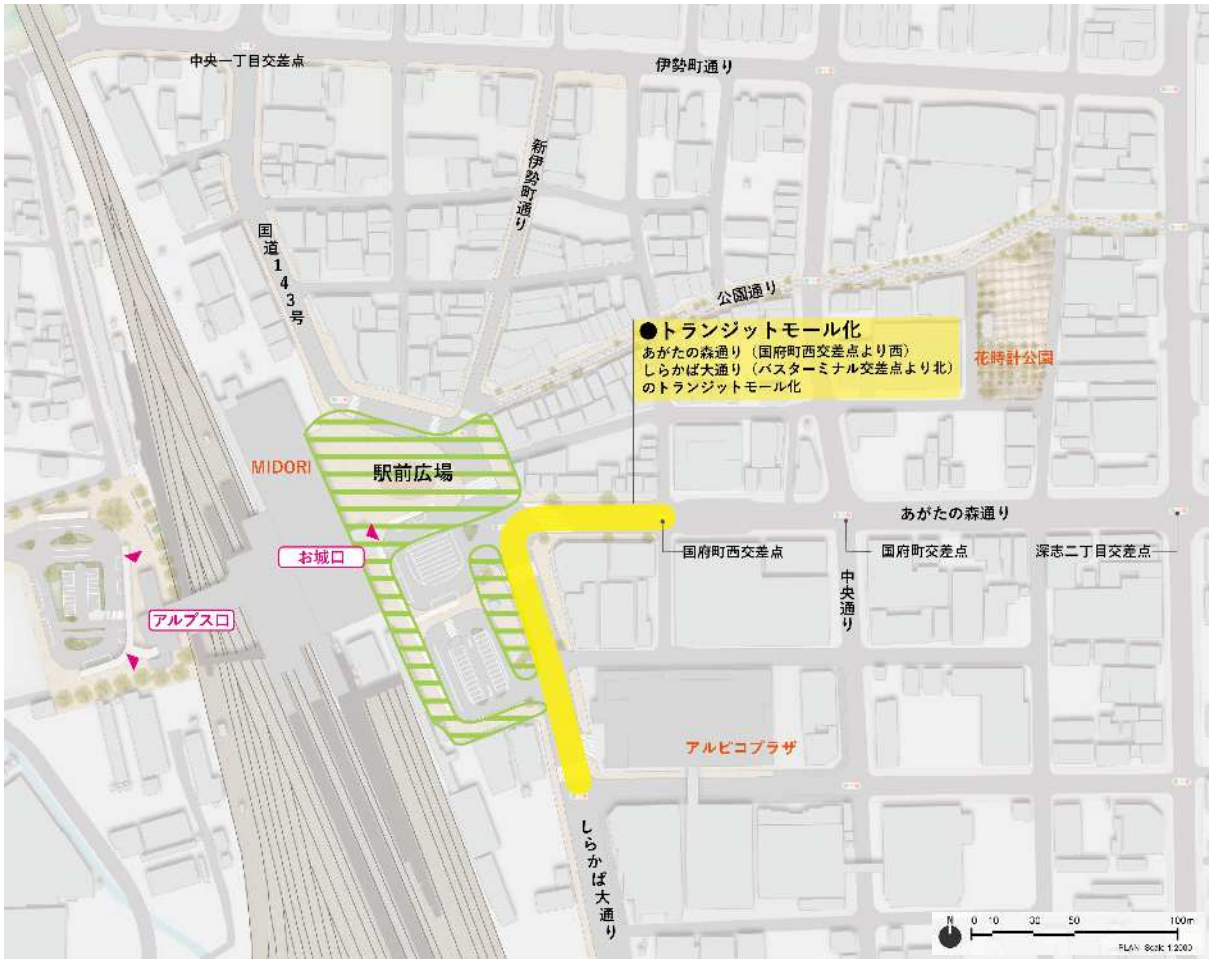
		方向性①　トランジットモール （一部区間の一般車の交通を制限）	方向性②　道路空間の再配分	方向性③　デッキ
概要				
評価軸	まちとの接続	◎ ・一般車規制と車線数の縮小により、まちとの接続性が大きく向上 ・通過交通の抑制に寄与	○ ・　車線数の縮小により、まち接続性が向上 ・　通過交通の抑制に寄与	△ ・デッキでの接続先となる通りや街区に対しての接続性は向上するが、地上への動線は限られる ・通過交通の抑制への効果は限定的
	交通機能の利便性・効率性	○ ・公共交通の乗降場・待機場が確保しやすい ・公共交通の優先区間の効率性や安全性の向上 ・一般車送迎スペースをトランジットモール区間外で確保する必要があり、周辺用地の活用が必要	○ ・公共交通の乗降場・待機場が確保しやすい ・公共交通の優先区間の効率性や安全性の向上 ・駅前広場内の一般車の利用を抑える必要があり、周辺用地の活用が必要	○ ・地上に交通機能を集約できる ・駅前広場内に公共交通の乗降場・待機場が確保しやすい ・駅前広場内に一般車送迎スペースが確保しやすいが
	広場空間の確保	◎ ・一般車の規制に伴い、広場空間が確保しやすくなる ・美ヶ原高原への眺望が確保しやすい ・地上レベルに屋根が計画しやすくなる ・一般車との錯綜が減る	○ ・一般車の制限に伴い、広場空間が確保しやすくなる ・地上レベルに屋根が計画しやすくなる	○ ・デッキレベルに歩者分離された歩行空間が形成可能 ・美ヶ原高原への眺望が確保しやすい ・地上は、日陰や死角が増え、鬱蒼とした空間が生まれる
	将来性・可変性	◎ ・デッキ案と比較すると長期的な維持管理コストの負担は小さい ・将来の社会情勢やニーズの変化に対応しやすく可変性がある ・駅からの公共交通利用への転換につながりやすい	○ ・デッキ案と比較すると長期的な維持管理コストの負担は小さい ・将来の社会情勢やニーズの変化に対応しやすく可変性がある	× ・地上とデッキで維持管理コストの負担が増大。大規模改修への対応が必要 ・将来の老朽化やニーズの変化に伴う、解体や再整備が困難（将来の負のレガシー化につながる可能性）
実現の課題・検証事項		・道路ネットワークへの交通量の負荷、渋滞への影響の検証が必要 ・トランジットモール区間の一般車利用の影響、対策が必要 ・社会実験等による影響や実現に向けた課題の把握が必要	・道路ネットワークへの交通量の負荷、渋滞への影響の検証が必要 ・社会実験等による影響や実現に向けた課題の把握が必要	・再開発事業との連動が必要となるが、現時点で駅前広場の周辺の街区・建物の接続先がない ・デッキの接続元となる、駅舎の大規模改修が必要 ・他案に対して、デッキ整備や高架通路の接続等による事業費が膨大となる。広場空間の確保を優先するとにはデッキの範囲が広がり、事業費コストが大幅に増加
総合評価		◎ 総合して、最も高い整備効果が期待できる。渋滞対策やトランジットモール区間の無理ない運用を実証をした上で、段階的な導入が必要	○ 方向性①と比べて効果が限定的だが、 3案の中では実現しやすい	△ 公共交通や景観軸のメリットはあるが、通過交通の抑制につながらず、将来性や事業費のデメリットがある 実現のハードルも高い

(４)施策の検討範囲

各施策は、国道143号、あがたの森通り、しらかば大通りでの適用を検討し、中心市街地へ歩いてつながる空間を目指します。

方向性①：トランジットモール

国道143号・しらかば大通り・あがたの森通りの一部で一般車の通行制限を検討。
一般車の交通量の負荷を適切に捌く方策と合わせて、段階的に実証を行う。



事例：姫路駅前のトランジットモール化

１．整備内容

約240mの区間で一般車の進入を制限し、公共交通を優先。
車道を片側３車線から１車線へ縮小して歩道を拡幅。
合わせて、サンクンガーデンを整備し、魅力的な環境空間を創出。

２．整備効果（周辺施策を含む）

① 歩行者・自転車通行量の増加

2010～2013年平均比10.7%増加
63,639人/日から70,434人/日（2019年）へ

② 公示地価の上昇

駅周辺の商業地点で前年比最大25%上昇（2019年）。

③ 中心市街地人口の増加

2009年（平成21年）から14年間で中心市街地の居住人口が約3割増加（周辺でのマンション開発も影響）。

④ イベントの活性化

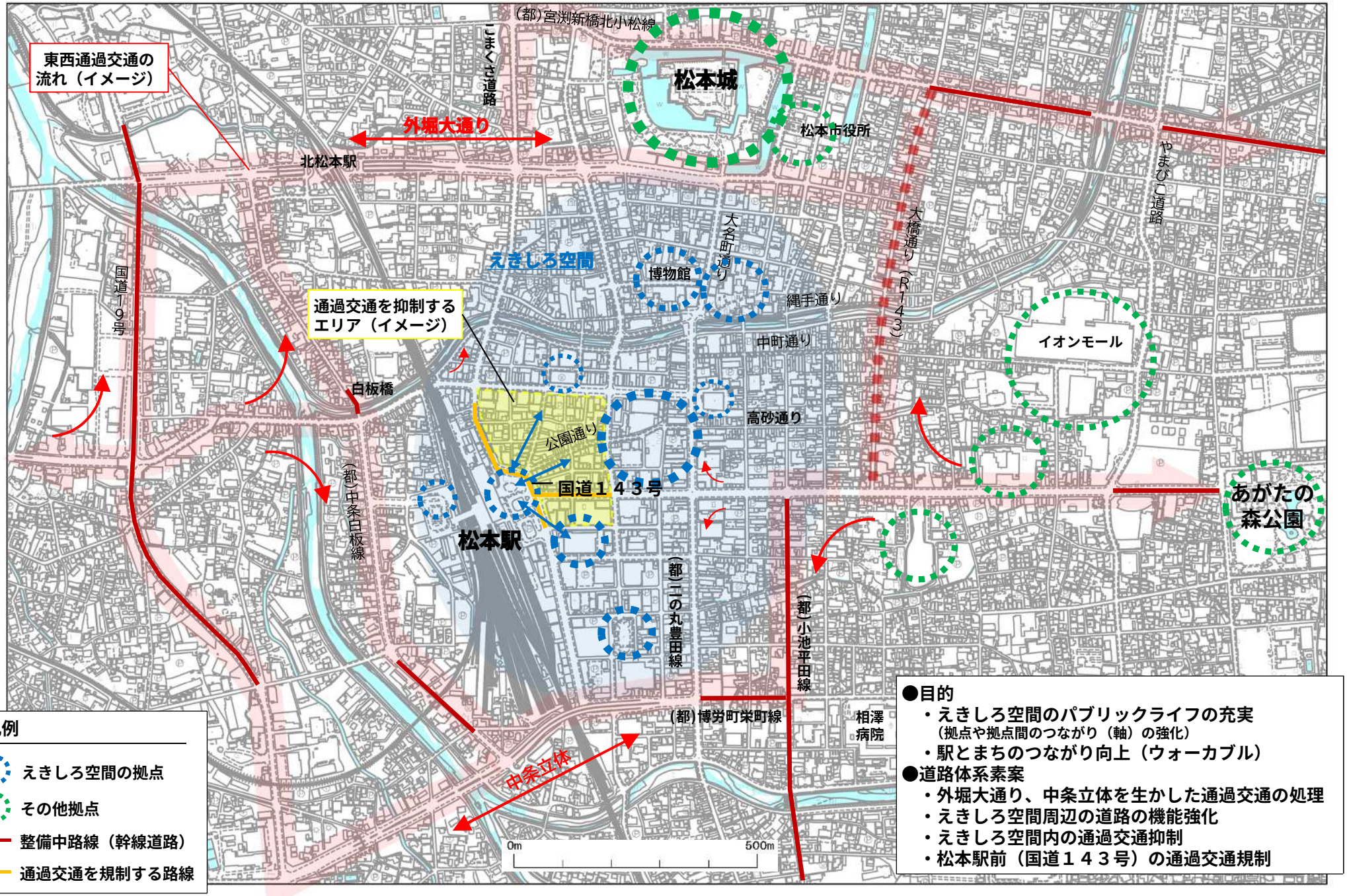
音楽ライブやマルシェなど、年間約400回程度のイベントが開催されるようになった。



駅前眺望デッキからの大手前通り・姫路城の眺め

出典：国土交通省近畿運輸局「トランジットモール導入による歩行者にやさしい駅前整備」、内閣府「歩行者通行量の増加に資する事例（姫路市）」、国土交通省都市局「駅まち再構築事例集」

(参考)中心市街地の道路体系素案



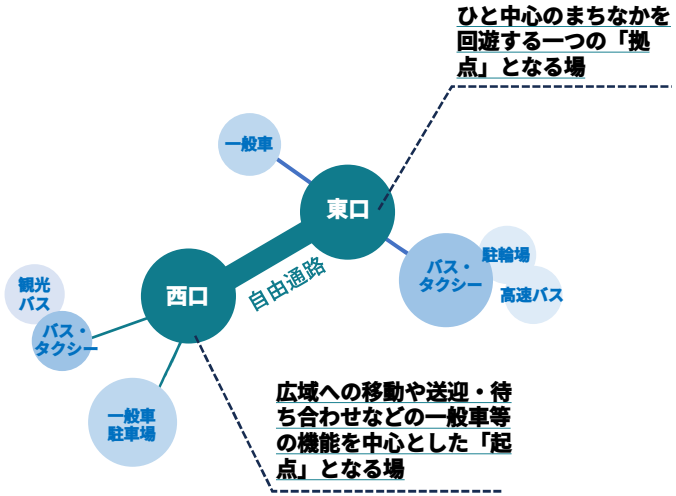
4-3 整備コンセプト②：交通施設を効率化し、多様な交通モードがシームレスにつながる次世代のモビリティハブの創出

(1) 基本方針

基本方針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

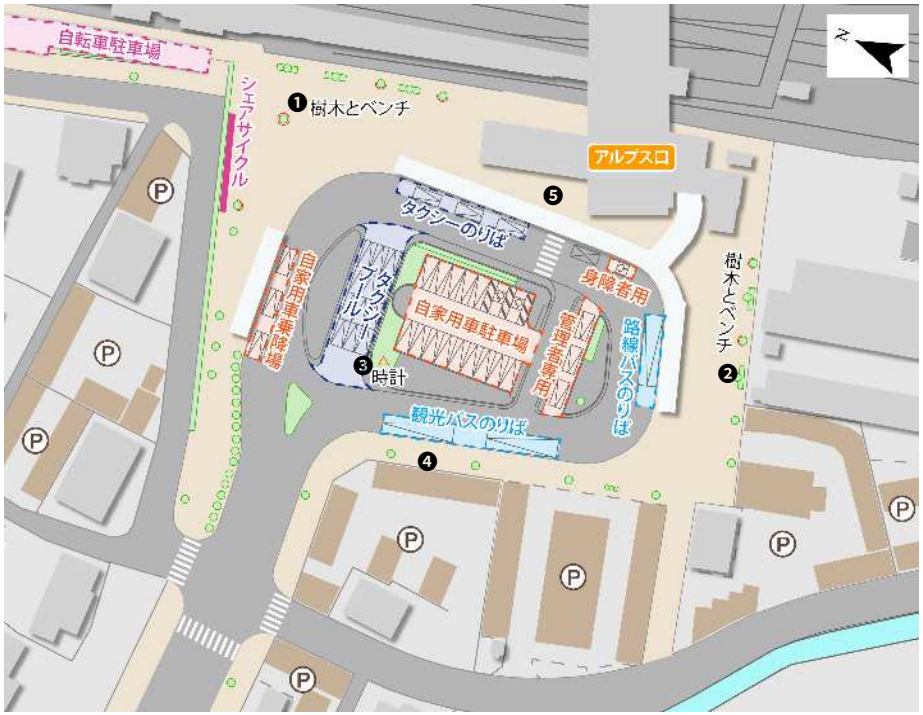
基本方針３．アルプス口の交通アクセス性の向上に向けた交通空間の再編

松本駅は松本都市圏の交通の中心であり、広域移動やまちなか移動の重要な結節点です。既存の交通機能の東西配置の見直しと、今後需要が見込まれる交通機能（リニア中央新幹線・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）の強化を検討し、**多様な交通モードがシームレスにつながる利便性の高い交通施設**を目指します。



(２)現状の駅前広場

▼アルプス口













▼お城口















(3)施設配置案

① お城口：路線バス

松本バスターミナルに現状配置されている路線バスの停留所３バースを駅前広場に移設し、**路線バスロータリーとして集約化**します。

▶▶集約化により、分かりやすさ・利便性が向上します。

② お城口：タクシー

バスとタクシーの乗り場を分離させ、タクシーロータリーを北側に新設します。

▶▶ロータリー利用改善と公共交通の利便性が向上します。

▶▶美ヶ原高原の眺望を確保できます。

③ アルプス口：大型バス

インターチェンジが近い西口隣地用地に、**貸切バス・観光バスの待機場**を設けます。

▶▶今後増加の可能性のある高速バスや、修学旅行等の観光バスを受け入れ、中心市街地の交通量削減に寄与します。

④ アルプス口：一般車駐車場

東西に配置されている**一般車駐車場をアルプス口隣地に集約**し拡張します。一般車乗降場は隣地用地を活用し確保し、駅前広場からは移設します。

▶▶中心市街地の通過交通削減と駅舎内人流増加に寄与します。

▶▶駅前広場の人中心の空間の拡大につながります。

⑤ 隣接用地の立体利用の可能性

市が進める（仮称）松本駅前センターの整備や図書館機能のある居場所の創出を検討中のなか、隣接用地は平面利用だけでなく、駐車場立体化や、商業施設と併用した立体利用も考えられます。

4-4 整備コンセプト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

(1) 基本方針

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で身近な自然、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**を目指します。

- 日常的で多様なパブリックライフの展開を促す広場デザイン
- 魅力的な山岳・連峰風景の**眺望を活かした空間づくり**
- **松本の歴史・文化・人々の営みを継承した素材・色・意匠**の採用
- **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



ーまちへの期待を高める「予告編」ー

新しい松本らしさの創出
眺望を生かした空間づくり

(2)広場の景観デザインで大事にすること

広場スケール 松本らしいパブリックライフが展開する広場

【パブリックライフの発生を促す空間スケール】

東西のまちの空間スケールと調和する広場デザインとし、松本らしいパブリックライフを誘発する空間を創出します。西口は、広域移動の起点としての使い方や日常の活動などを受け止めるおおらかな空間とします。東口は、まちなか回遊の拠点となる細やかな活動とイベント利用を両立する空間とします。

▶▶松本らしいイベント・観光客利用などから、日常の活動まで多様なパブリックライフが発生する空間とします。

■ アルプス口



おおらかな空間

植栽や空間構成より、おおらかな空間とすることで、観光客の一時滞在や、送り迎えの待ち合わせに加えて、こども連れの遊びや景色を眺めるなど様々な活動をを包括した空間とします。

■ お城口



細やかな空間

まちなかの一つの目的地となるようなイベントや芸術体験などがきる場所とします。また、会話や休憩など細やかな活動も受け入れ、松本らしい歴史・文化を体験できる空間とします。



会話・休憩・のんびり過ごす


待ち合わせをする



親子で遊ぶ


山並みを眺める



イベントに参加する



会話・休憩・のんびり過ごす


芸術体験をしたい


松本らしい歴史・文化を体験する

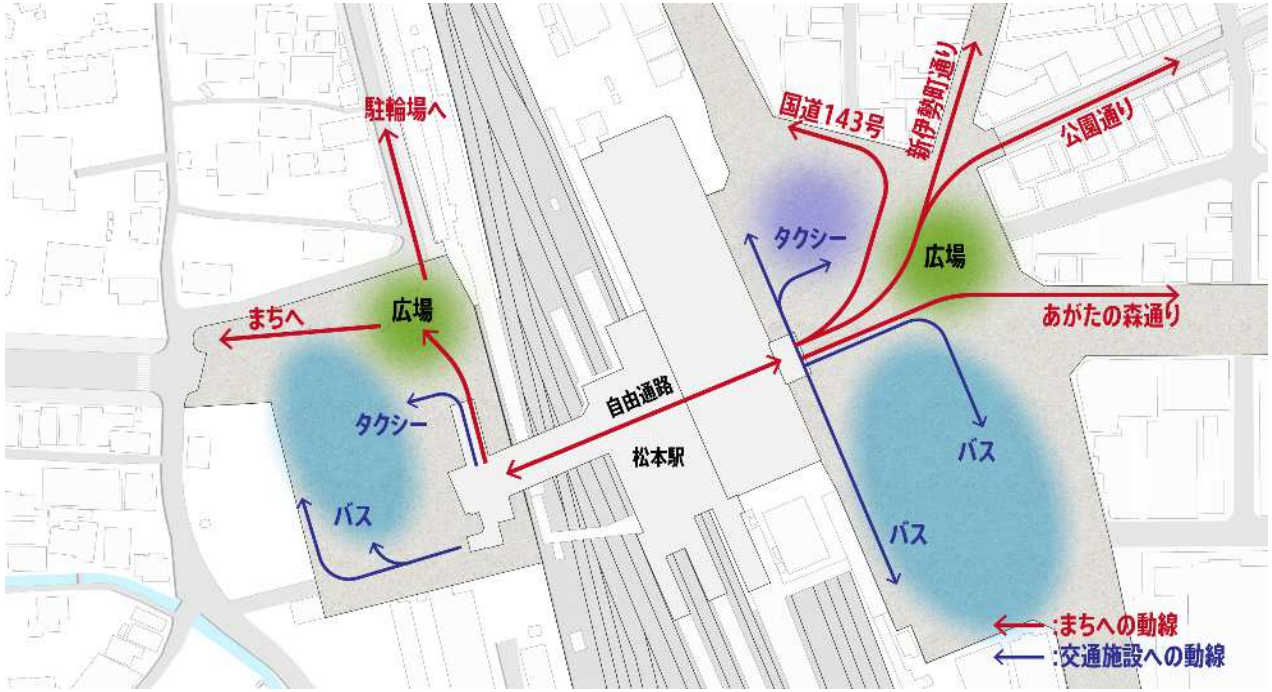
まちスケール　中心市街地やストリートとシームレスにつながる広場

【駅とまちとの動線を整理した広場ゾーニング】

駅とまちなかをつなぐ動線と公共交通への動線が交錯しない配置とします。東口は周辺街路までの動線が自然に認識される舗装デザインや広場レイアウトとします。西口は駅を降りた先に広場を配置し、日常的に過ごしたり、待ち合わせをする場所とします。

▶▶東口：駅から中心市街地を空間的に繋ぎ、市民観光客が回遊する拠点とします。

▶▶西口：まちに出る前のたまりの空間を作り、市民・観光客の居場所を作ります。



■ まちなかと繋がる舗装デザイン



事例：姫路駅

■ まちなかと繋がる広場デザイン



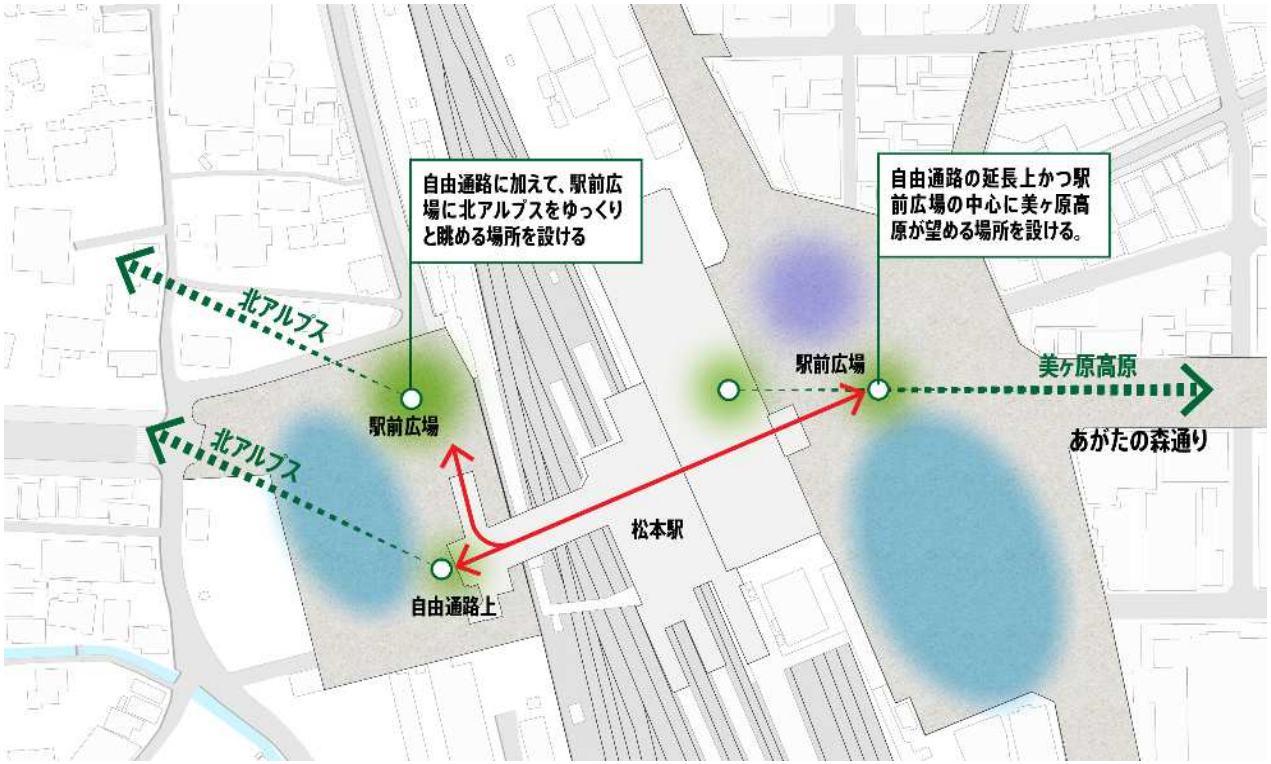
事例：日向市駅

都市スケール　松本の自然資源とつながる広場

【景観軸の確保】

交通施設の配置を工夫することで、それぞれの駅前広場に降り立った場所に、山並みへの眺望を確保した環境空間を設けます。西口は北アルプス、東口は美ヶ原高原を臨める空間を確保します。

▶▶駅を降りた瞬間の松本らしい豊かな体験を生み出し、松本駅の玄関口を演出します。




西口から望む北アルプス


東口から望む美ヶ原高原

第５章　将来イメージ

第6章　今後のロードマップ

6 今後のロードマップ

本構想は、概ね20年先までの駅まち空間全体の整備完了を想定し、それに向けた短中長期の施策展開を位置づけるものとします。
また、短中期の取組を通して、事業の進捗や取組効果の中間評価を行い、必要に応じた計画の具体化・見直しを図ることで、段階的に整備を進めます。

	短期（1～3年）			中期（4～6年）			長期（7年～）				
年度	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19～
駅まち空間再整備	●基本計画 ・施設配置案 ・整備スキーム ・社会実験（交通、広場） ・管理運営計画 ・調査（測量等） ●基本設計・詳細設計 ・都市計画手続き ・事業認可 等			●周辺道路網の完成に合わせた段階的整備 第１期整備【中心市街地の道路整備前】 ・駅前広場再整備（アルプス口） ・継続的な社会実験（交通、広場）			第２期整備【中心市街地の道路整備後】 ・国道143号のトランジットモール化等 ・通過交通抑制に向けた対策の実施 ・駅前広場再整備（お城口）				
民間開発	官民連携による相乗効果										
中心市街地の道路整備							周辺道路網の完成				
リニア	品川～名古屋間　※R9（2027年以降）※最新報道ではR16（2034年以降）										
	品川～大阪間　※R27（2045年全面開業）										
公共施設再整備	※（仮称）松本駅前センターの整備や図書館機能のある居場所の創出を検討中。										