

<昭和27年頃の（都）花園町線>



<出典：松山市>

南堀端（堀之内）から松山市駅方向を撮影

花園町の名は、松山藩主の花畑が現在の伊予鉄道松山市駅付近にあったことに由来する。  
4 m程度であった道路幅は、戦時中の昭和19年、空襲で家屋が延焼することを食い止めるため、建物疎開（沿道西側建物の取り壊し）が行われ、現在の大きな道路幅（約40 m）になった。戦後しばらく戦災者用の花園市場が開設されていた。昭和22年3月には、市内電車（松山市駅〜南堀端）の複線化が完成した。

～街路構造令に特化した各都市の事例～

松山市

はなぞのまちせん

（都）花園町線

諸元表

名称	（都）花園町線 市道花園町線	経緯	S 9 年 都市計画決定（幅員 20m）
延長	約 0.308 k m（当初） 約 0.310 k m（現在）		S 2 1 年 松山復興都市計画街路決定 （幅員 40m、終点に広場面積 12,600m <sup>2</sup> をおく）
種級	2 等大路第 1 類（当初計画） 4 種 1 級（現在）		S 2 2 年 路面電車（松山市駅前～南堀端間）の開通
幅員	20m（当初計画） 40m（現在） 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ＞50%（整備前）→80%（現在）		S 4 0 年 都市計画決定見直し （幅員 40m、終点に広場面積 10,420m <sup>2</sup> をおく）
街路樹	イチョウ		H 2 3 年 道路空間再配分と無電柱化を都市計画マスタープランに明記
		H 2 4 年 交通社会実験と賑い・憩い空間づくり社会実験を実施	H 2 6 年 道路空間再配分・無電柱化の工事着手
			H 2 7 年 民間施設のファサードガイドラインを策定
			H 2 8 年 東通り商店街のファサード整備が完成
			H 2 9 年 道路空間再配分・無電柱化の工事が完成
			H 3 0 年 松山アーバンデザインセンター（UDCM）が花園町線沿道に移転

<平成29年の(都)花園町線>

花園町線(花園町通り)は、堀之内(南堀端)と松山市駅を結び、松山市内で最も広い幅を持つ街路である。松山市では、少子高齢化が進む中で、歩行者や自転車といったゆっくりの交通に配慮した、誰もが生き生きと暮らしやすいまちづくり「歩いて暮らせるまち松山」を目指している。

自動車交通量の減少に伴い、両側の車線を一車線ずつ減らし、自転車道や歩道へ再配分したほか、無電柱化を行った。(平成29年9月完成)

広くなった歩道空間には、自然石舗装や鋳鉄製の照明灯をはじめ、芝生広場やデッキ広場、ベンチを設置するなど、安全で快適な、「歩いて暮らせるまち松山」のシンボルロードとして生まれ変わった。また、地元が中心となりファサード整備を行い、建物と道路が一体になった、良好な景観が創出された。俳人・正岡子規の生誕地址周辺には、子規が詠んだ草花を植栽し、市の花であるツバキをモチーフにした俳句ポストを設置している。



<出典：松山市>

平成29年9月 道路空間再配分・無電柱化工事 完成



道路空間の再配分 (2車線から1車線へ)



道路空間の再配分 (自転車道の設置)



道路空間の再配分 (歩道拡幅)と無電柱化



地元商店街によるファサード整備



【賑わいを育む】毎月1回開催されるマルシェイベント



【地域の宝を生かす】正岡子規生誕地址と俳句ポスト

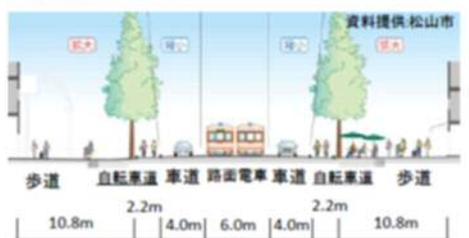
<出典：松山市>

道路横断面(W=40m) (整備前)



<出典：松山市>

道路横断面(W=40m) (整備後)



<出典：松山市>



<出典：松山市>