

第5回 新居浜駅周辺まちづくり協議会次第

日 時：平成27年3月26日（木） 13時30分から
場 所：新居浜市市民文化センター別館 1階 第六中会議室

部長あいさつ

開 会

- 1 前回のまとめ
- 2 地元の会（第2回）の開催状況について
- 3 今後の予定
- 4 新居浜駅南地区のまちづくり（今年度の取りまとめ）

閉 会

新居浜駅周辺まちづくり協議会 委員

H27.3.26 (第5回)

No.	区 分	所 属	役 職	氏 名	備 考
1	学識経験者	愛媛大学大学院	教授	吉井 稔雄	
2		新居浜工業高等専門学校	校長	鈴木 幸一	
3	関係事業者又は 団体の者	(一社)新居浜市医師会	会長	中山 恵二	
4		(一社)新居浜市観光協会	専務理事	鎌田 眞太郎	
5		四国旅客鉄道(株)	総合企画本部 担当部長	長戸 正二	(代理) 副長 永易 雅志
6		新居浜商工会議所	観光まちおこし 委員会委員長	妹尾 次郎	
7		新居浜市女性連合協議会	総務	佐々木 利美	
8		(公社)新居浜青年会議所		嶋田 純也	
9		新居浜市農業委員会	農地部会長代理	篠原 修	
10		新居浜市農業協同組合	常務理事	曾我部 英敏	
11		新居浜市福祉施設協議会	副会長	住友 裕美	
12		松木坂井自治会		相原 悦滋	
13		新居浜市連合自治会	副会長	坂上 公三	
14	公募	市民公募委員1		多田羅 弘美	
15		市民公募委員2		白石 哲也	

新居浜駅周辺まちづくり協議会

第 5 回 資料

目 次

・ 前回のまとめ	1
・ 地元の会の状況について	2
・ 今後の予定	5
・ 新居浜駅南地区のまちづくり（まとめ）	6

平成 27 年 3 月 26 日

・前回のまとめ（会議での意見）

(1) まちづくりの方向性について

土地利用について

【賑わい】

J Aの土地が大きく占めるので、J Aの今後の計画で必要面積がどれくらいかの意見を反映することが必要ではないか。

貨物ヤードの取扱いをどうするのか条件を定める必要がある。

直売所の話があるが、新居浜市は生産者が少ないため難しい。

貨物ヤードの切り替えなどが見られるようにすると、子供たちが喜ぶのではないか。

A案のように南北自由通路の近くに賑わいがある方が良い。

【文化・交流】

総合文化施設と文化・交流ゾーンとの関連性が高いなら、地下道で結ぶことが良いのではないか。

水源地を活用した親水公園のようなものが良いのではないか。

道路について

道路をアンダーパスにするのであれば、太鼓台が通れる6m程度のクリアランスが必要との地元の意見があった。

地元の意見としては、新居浜駅菊本線の延伸が良いとの意見があった。

地元は駅南北のアンダーパスが必要との意見が強いが、どういう目的で必要だと考えているのか。駅の下に道路を通し、車を通すことが必要なのか。

A案はアンダーパスにより、「賑わい」と「文化・交流」とを分断してしまっているのでは良くないと思われる。

駅東側が踏切の道路のみとなっているので、この改良ができれば良いのではないか。国領高木線は貨物の通行ができないので、南北をつなぐ機能として新居浜駅菊本線と駅裏中筋線とを一本でつなぐことが良いのではないか。

駅東側の道路交通を強化するため、平形外山線を整備することや踏切のある道路の交通容量をあげることが大事ではないか。

新居浜駅菊本線のアンダーパスは駅北側において、駅と総合文化施設との分断を起こすのではないか。

アンダーパスで抜くか、オーバーパスで抜くのかということについては、次の世代に託し、用地のみを空けておいても良いのではないか。

アンダーパスの可能性を残した状態で、人が南北移動できるよう地下道か踏切をつくれば良いのではないか。

(2) その他

この会議に地元の方の参加が少ないとの地元の意見があった。

駅南側の計画は現在、検討中にもかかわらず、駅南側の駅前広場や駐車場整備が進められている。J A用地と一体で何かできたのではないか。

道路をアンダーパスで抜くとなると土地利用を根本から考え直す必要があるのではないか。

高齢化に伴い、今の地区内の静かな環境を残してほしいとの地元の思いもある。

・ 地元の会の状況について

日時 平成 26 年 12 月 11 日(木) 19:30~

議題：『駅南地区のまちづくりについて』

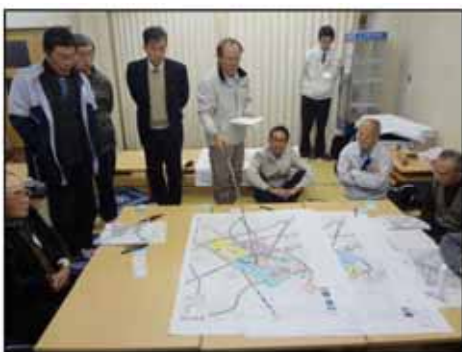
場所 下泉会館

議論の様子



発表の様子

< 1 班 >



< 2 班 >



意見結果

< 1 班 >



< 2 班 >



		1 班	2 班
A 案	良い点	<p>【菊本線の延伸について】 踏切がないアンダーで菊本線を延南する。 南北道路アンダー構造は必要。 南北道路の貫通。 南北が一体となり動き良くなる。交通の渋滞減。 南北がつながることで物流が良くなる。 将来、立体方式を残す。 大型車が通行できる道路を一本抜く。</p> <p>【国領高木線について】 (改良により)国領高木線の渋滞が減って良くなる。</p> <p>【土地利用について】 商業施設があればよい。 農協を活用した産直市。 体育館の新設。</p>	<p>【菊本線の延伸について】 南北(道路)が通れば良いと思う</p>
	悪い点	<p>【道路について】 文化交流地域には交通量が多くなるので、道路幅と駐車場をよく考える。 商業前の T 字の混雑が予想される。 (第一踏切の)踏切改良が必要。</p> <p>【土地利用について】 下泉側の一部が区分される。 生活用地は必要ない。 東側住居地域を商店街に。</p>	<p>【道路について】 今のままの環境を大切にしたい。(菊本線の延伸について) 菊本線の延伸はしない方がよい。(代わりに国領高木線、庄内坂井線の拡幅) 国領高木線の拡幅。(が必要) 中筋線の歩道をもっと広く。 南北道路がなければ北側との関連がなくなる。 駅裏中筋線を駅北側へ延伸。 駅裏中筋線と菊本線を結ぶ事を前提とする。 駅裏中筋線と菊本線が繋がっていない。 駅前から駅裏駐車場へのアクセスがやっかい。 駅裏から東西への抜ける道がない。</p> <p>【土地利用について】 賑わい、文化交流など勝手に決めてもコンセプトがはっきりしないうちに納得できない。</p>
	その他	<p>第一踏切の混雑は解消できるかどうか? 駅前郷線と下泉中村線間の南北道路をアンダー構造で造る。 基本計画を出さないと思案が浮かばない。</p>	<p>菊本線と駅裏中筋線の接続によって大型車両が通行するとなると、周辺住民への影響が心配。 合同庁舎又は体育館があれば。</p>

		1 班	2 班
D 案 修 正	良い点	<p>【道路について】</p> <p>メインの東西道路プラス細かな道路網ができるので便利。 東西道路の新設。 (道路による)分断がなく通行者には便利。</p> <p>【その他について】</p> <p>まちづくりの費用が少なくて済む。 フリーハンドで絵が書かれて良い。</p>	<p>【道路について】</p> <p>庄内坂井線の拡幅は大変良い。 朝夕の混雑解消のため、(庄内坂井線の)拡幅に賛成。 庄内坂井線の拡幅は必要。 (庄内坂井線の)道路が広がるのは良い。</p>
	悪い点	<p>【道路について】</p> <p>(第一踏切の)踏切の改善が必須と思われる。 国領高木線の JR 踏切の改良が必要。 南北の一体感が取りづらい。</p> <p>【土地利用について】</p> <p>市上部の集合商業地は必要。</p>	<p>【道路について】</p> <p>南北のつながりがないと賑わいにならない。 駅裏から東西に抜ける道がない。 D案は反対です。交通アクセスが悪い。 (東西の道路について)この道路は意味が無い。</p>
	その他	<p>住居系の区画整備をどうするのか。 JAの協力が必要。</p>	<p>菊本線と駅裏線を結ぶ。</p>

・今後の予定

(1) 今後の予定

新居浜駅南地区のまちづくりを以下のように進めていきたいと考えています。

本協議会で議論された内容について、まとめていく。

まとめた内容について、地元の会議を開催しながら協議していく。

政策懇談会、市議会への説明を行うとともに、市民フォーラムを通じた情報周知及び意見聴取を行う。

まちづくりの方向性が見えた段階で市の素案を決定し、パブリックコメント後、新居浜駅南地区の具体案を決定する。

・新居浜駅南地区のまちづくり（まとめ）

(1)新居浜駅周辺のまちづくり

駅周辺

都市拠点の形成を目指し、整備が進められている地域です。

駅北地区

新居浜駅前土地区画整理事業等により、幹線道路や駅前広場をはじめとした公共施設、スーパーなどの商業施設や住宅の整備により、都市拠点の形成が進んでいます。

駅南地区

道路や公園などの公共施設が未整備であり、駅南北の一体化や、都市拠点としての機能の向上に資する公共施設の整備に向けた取組を進めていく必要があります。



本協議会では、**中長期のまちづくりの実現に向け**、南北市街地の一体化やにぎわいの向上について、市民をはじめ本地域に関係する様々な方の意見を取り入れながら、駅南地区をはじめとした新居浜駅周辺のまちづくりの検討を行い、今後のまちづくり構想をつくりたいと考えています。

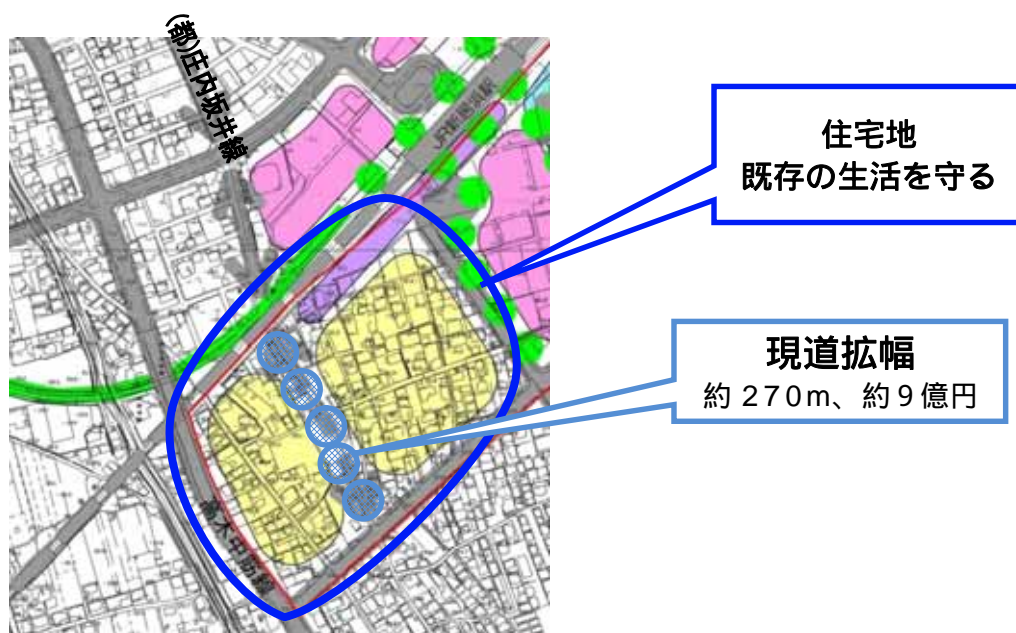


(2) これまでの協議会のまとめ

今年度の1つの区切りとして、これまでの協議会で議論したまちづくりの方向性の結果を以下にまとめます。

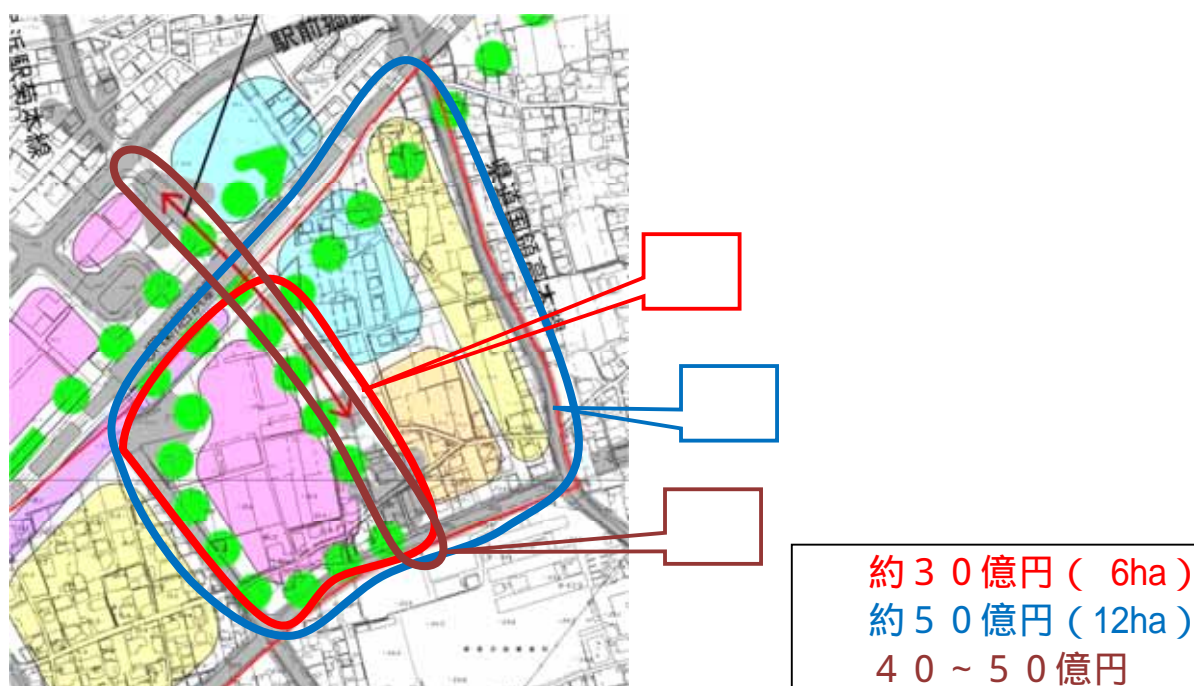
土地利用について

- 1) 検討地区の西側については、現在の土地利用形態を維持するとともに、(都)庄内坂井線を延伸し、南北市街地の連携を図っていく。



- 2) 検討地区の東側については、「賑わい」を主体とした土地利用を図り、JR新居浜駅の来訪者が滞留・休息できるおもてなしの玄関口として賑わいの創出を図る。
(参考：p9～)

- 3) 検討地区の東側の整備区域 及び 概算事業費



新居浜駅菊本線延伸について

(都)新居浜駅菊本線の延伸の必要性については、アンダーパスによる土地利用の分断や通過交通の流入、建設コスト等、多くの課題があるため、実施については慎重に判断する必要がある。ただし、将来性を考慮し、該当用地は確保する。

<アンダーパスによる効果等>

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"> ・通過交通がスムーズ 駅周辺を通過する南北交通がスムーズになる。(駅裏中筋線への接続も視野に入れることができる。) ・交通渋滞の緩和 第一踏切、第二踏切の渋滞緩和。危険性の減少 ・南北一体的な利用 歩道整備により駅周辺の一体化も図れる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地区分断 道路の東西で、地区が分断される。(駅北側(総合文化施設部)も) ・土地利用の障害 土地利用の制限が多くなる。 ・通過のみ 駅南地区は通過するのみとなり、賑わいの創出にはつながらない。(住環境も悪くなる場合がある。) ・費用高い 建設費が非常に高く、効果が薄い。

JR貨物について



<JR貨物に関するデメリット>

JR貨物が駅南の発展を阻害している。
 貨物自動車(トレーラー)の出入りが、賑わいとは合わない。(危険)
 駅南地区の賑わい創出を、JR貨物が阻害している。(景観、土地利用)
 踏切遮断時間が長い
 貨物列車が「本線」と「貨物専用の引き込み線」の間で入替を行うときに、第1踏切及び第2踏切を遮断する。
 貨物列車の入替時の踏切遮断は、通常の通過列車時と異なり、1回当たりの遮断時間が長い(5分程度)。そのため、円滑な道路交通に支障が生じている。

(参考)土地利用のイメージ案

土地利用のイメージとしては、特に「賑わい」の土地利用形成を重点的に図るべきと考え、A案、A'案、D案(修正)の3案を提案します。

各案の特徴は以下の通りです。

A案

新居浜駅菊本線の延伸を行う。

新居浜駅菊本線を中心に東側には「賑わい」を設定し、西側には「文化・交流」、「生活」、「住居系」を設定する。

「文化・交流」については、総合文化会館との連携を図っていく。

A'案

新居浜駅菊本線の延伸は行わない。

新居浜駅菊本線を中心に東側には「賑わい」を設定し、西側には「文化・交流」、「生活」、「住居系」を設定する。

「文化・交流」については、総合文化会館との連携を図っていく。

新居浜駅菊本線が将来的に整備の必要となった場合に整備可能となるように公園等の用地として確保すべく、新居浜駅菊本線延伸路線沿道に「文化・交流」を設定する。

D案(修正)

新居浜駅菊本線の延伸は行わない。

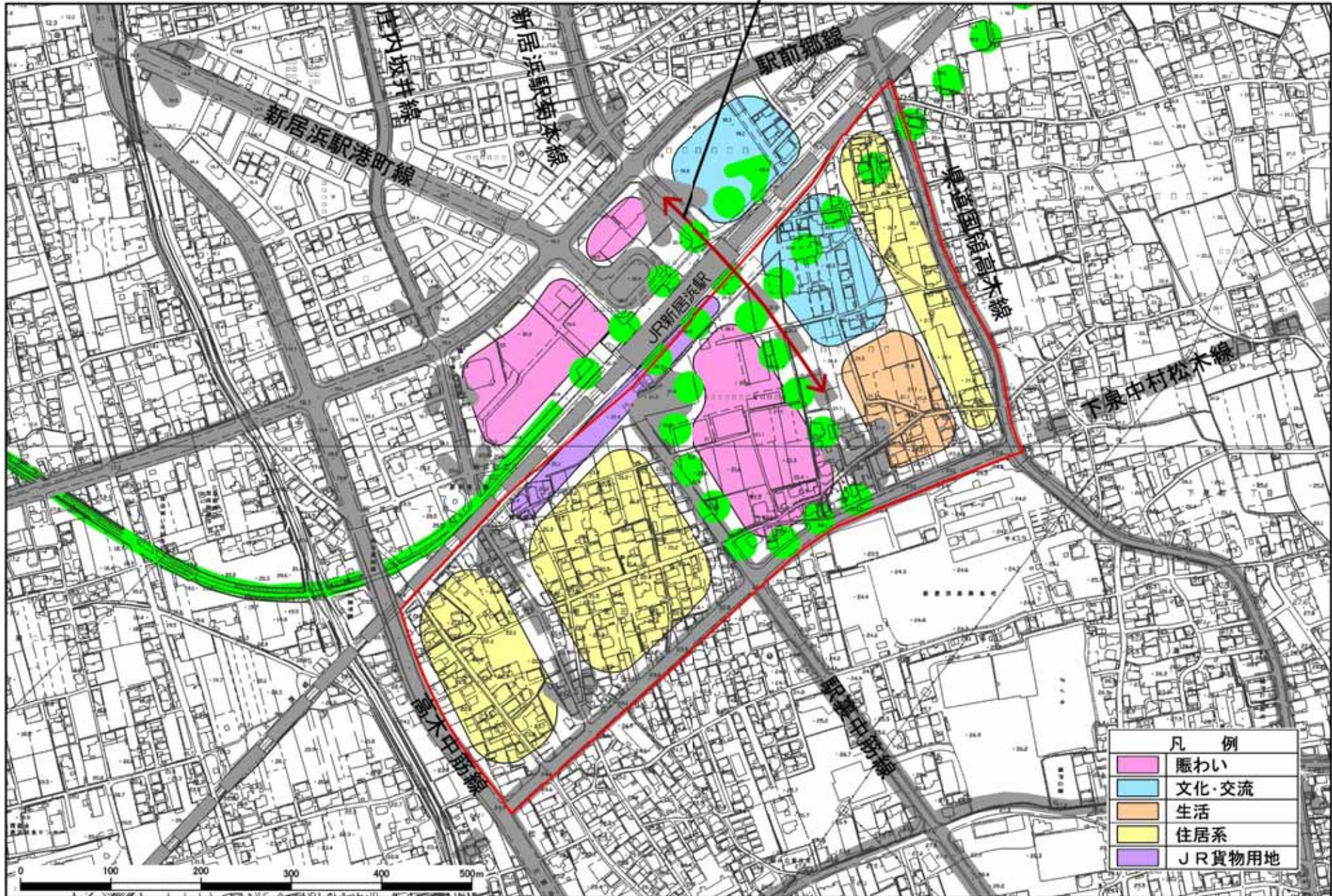
代わりに駅裏中筋線と県道国領高木線とのアクセスする東西の幹線道路を地区内に設定し、県道国領高木線は交通容量の向上を図っていく。

地区北側には、「賑わい」を設定し、隣接するように駅北側の総合文化会館との連携を図る「文化・交流」を設定する。

■ A案

A案

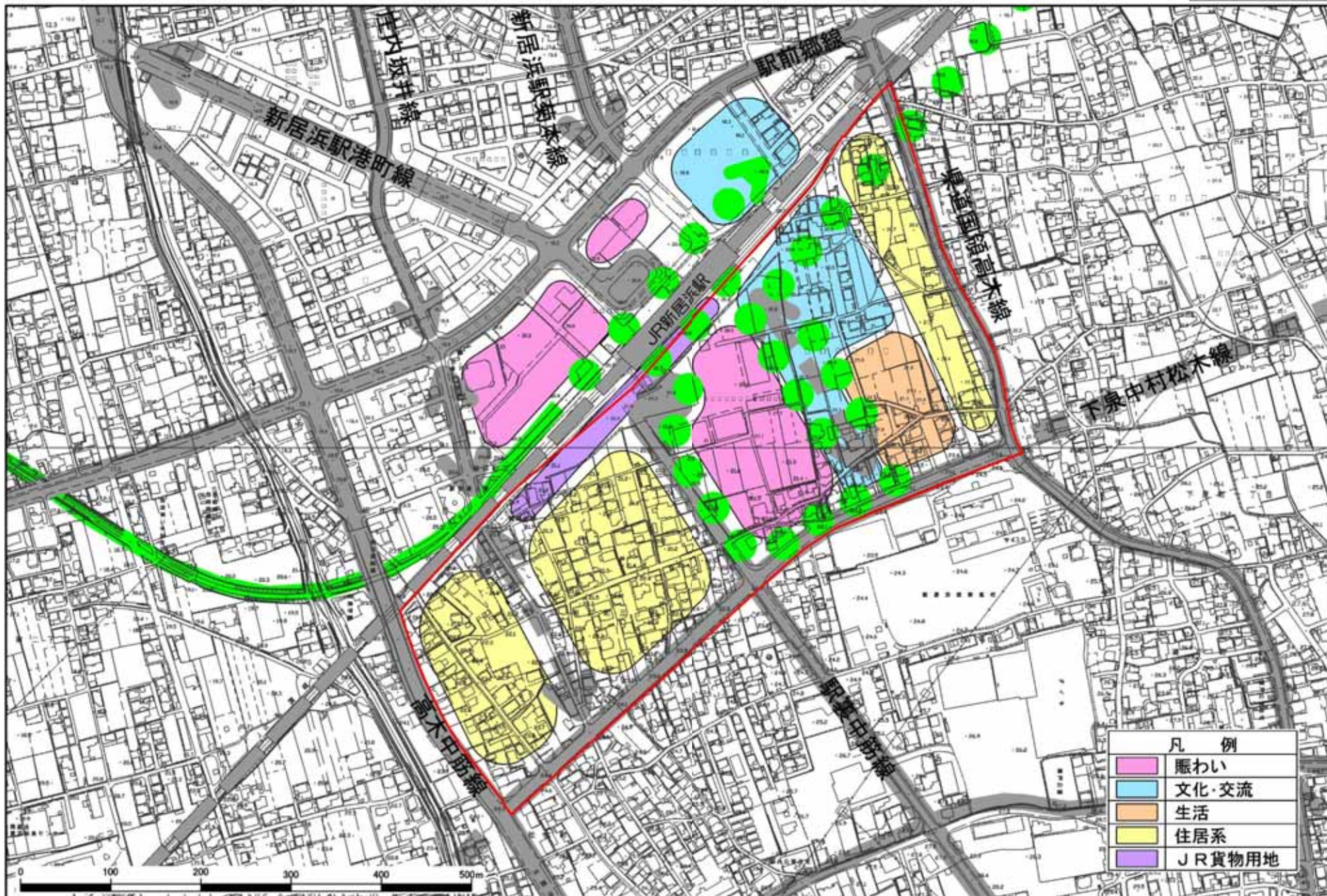
道路アンダーの構造になると考えられる区間



凡 例	
	賑わい
	文化・交流
	生活
	住居系
	JR貨物用地

A'案

■ A'案



D案(修正)

■D案(修正)

