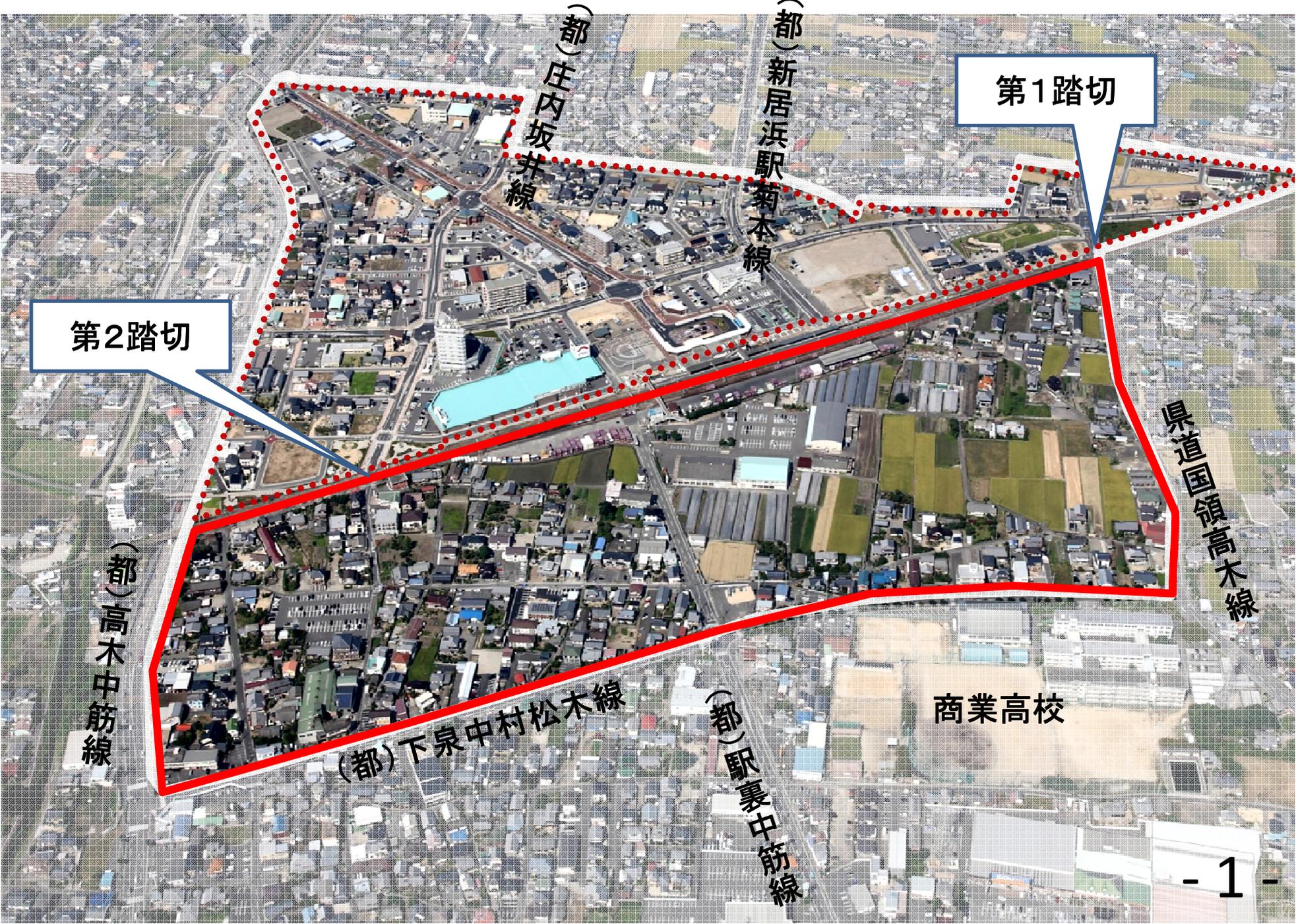


新居浜駅南地区のまちづくりについて



「新居浜駅周辺まちづくり協議会」について

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。

この協議会で話し合うこと

- (1) 新居浜駅周辺のまちづくりの全体構想に関すること。
- (2) 新居浜駅南地区のまちづくりに関すること。
- (3) 鉄道高架に関すること。 など

新居浜駅周辺まちづくり協議会 委員

No	区 分	所 属
1	学識経験者	愛媛大学
2		新居浜工業高等専門学校
3	関係事業者又は団体	(社)新居浜市医師会
4		(社)新居浜市観光協会
5		四国旅客鉄道(株)
6		新居浜商工会議所
7		新居浜市女性連合協議会
8		(社)新居浜青年会議所
9		新居浜市農業委員会
10		新居浜市農業協同組合
11		新居浜市福祉施設協議会
12		松木坂井自治会
13		新居浜市連合自治会
14	公 募	市民公募委員1
15		市民公募委員2

平成25年度

政策懇談会

まちづくり協議会

地元の会合

下泉連合自治会
松木坂井自治会
泉川校区の代表

(第1回：H26.1.30)

(第2回：H26.4.18)

○目指すべき方向性

報告・反映

(H26.4.23)
○目指すべき方向性
(案) についての
意見聴取

(第3回：H26.8.5)

○まちづくりと道路

報告

第1回 (H26.11.4)

目指すまちづくり
(道路)

(第4回：H26.11.11)

○まちづくりと道路

報告

第2回 (H26.12.11)

目指すまちづくり
(土地利用)

(第5回：H27.3.26)

○目指すべき姿
(まとめ)

報告

報告

政策懇談会
○目指すべき姿
(構想) についての
意見聴取

平成2年度

平成2年度

まちづくり協議会 現時点でのまとめ

① 土地利用について

1) (都) 駅裏中筋線より西側

- ・住居系を維持
- ・(市) 宗像筋線の拡幅

2) (都) 駅裏中筋線より東側

- ・賑わいを主体とした土地利用

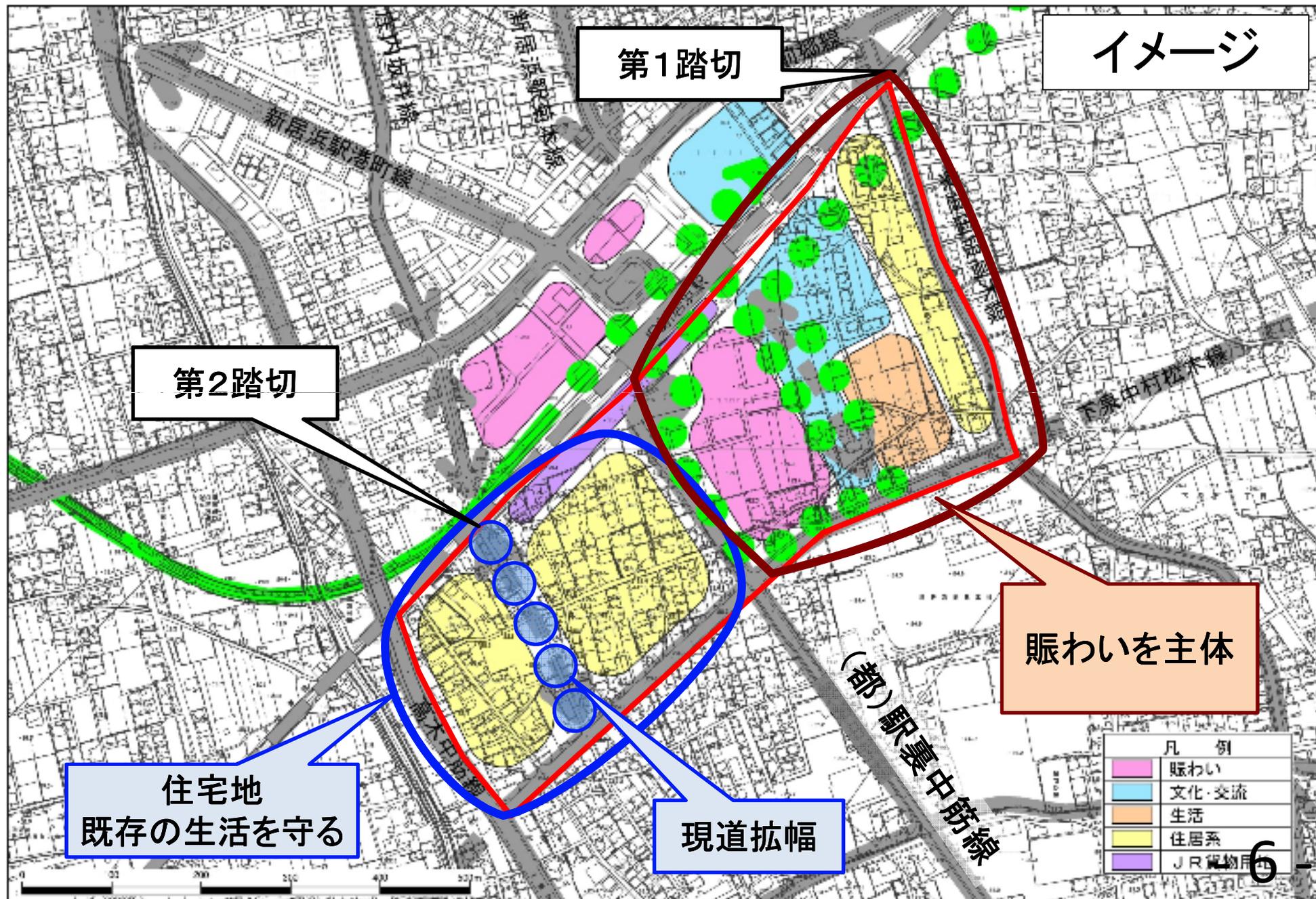
② (都) 新居浜駅菊本線の延伸について

- ・事業実施は慎重に判断(用地は確保)
- ・歩行者等の通路は確保
- ・踏切の渋滞緩和施策

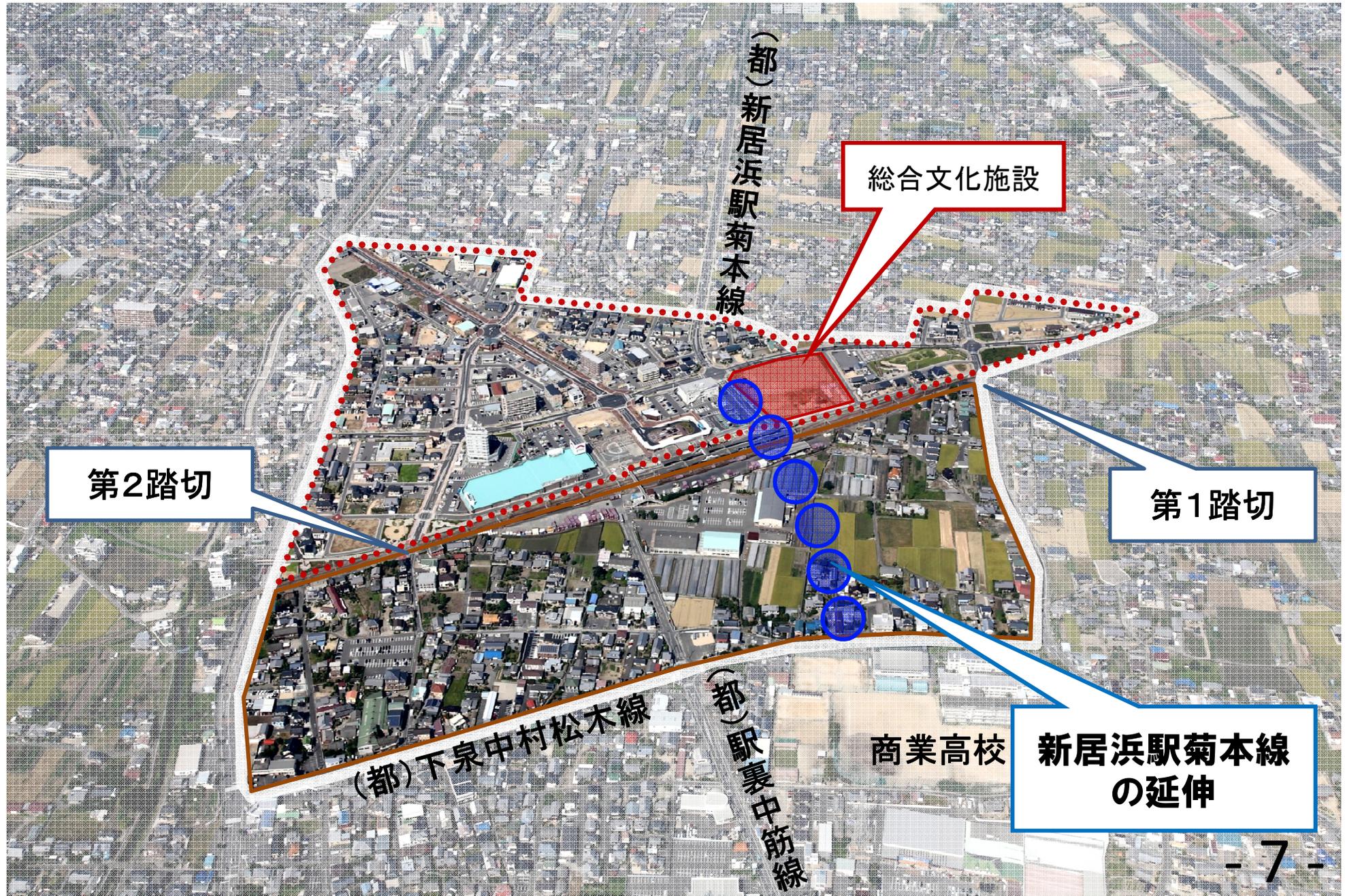
③ JR貨物の貨物ヤードについて

- ・まちづくりの観点からは、現状維持。

①土地利用について



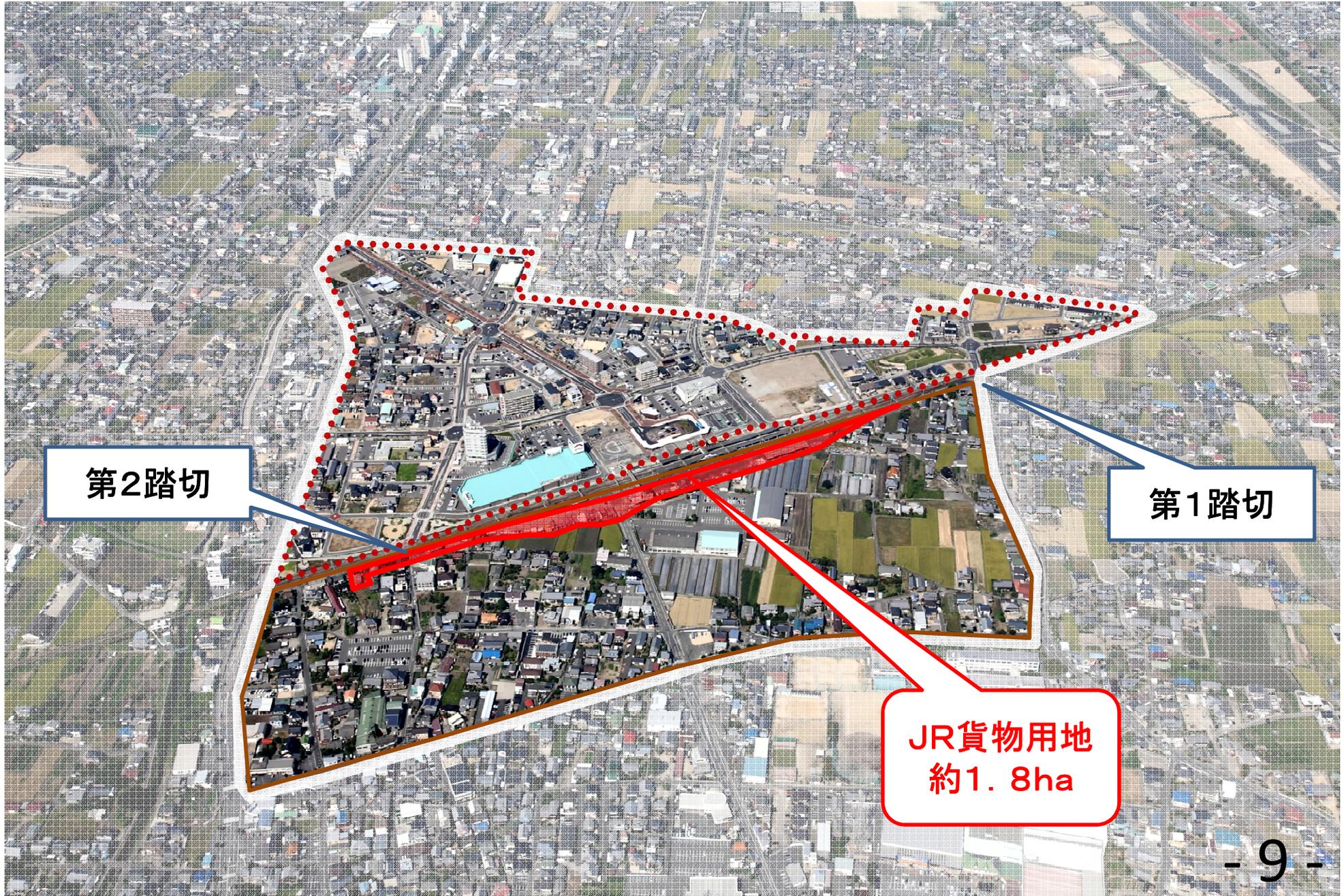
②(都)新居浜駅菊本線の延伸について



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。 (（都）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(総合文化施設西)も)・土地利用の障害 土地利用の制限が多くなる。 (ルートによると形状も悪くなる。)・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、それに対する効果が少ない。

JR貨物の移転



③JR貨物の貨物ヤードについて

- ・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。



JR貨物の貨物基地の建設位置など、物流方面からの観点も必要。将来構想として、長期的な視野で検討する。

今後のスケジュール

