

# 新居浜駅前広場等整備検討委員会

## 提 言 書



平成21年8月31日

# 目次

はじめに .....	1
<b>§ 1 駅周辺施設整備方針</b> .....	<b>2</b>
1-1 駅周辺施設の整備テーマ .....	2
1-2 森の駅の実現化について .....	4
1-3 駅周辺施設の整備の計画方針 .....	4
<b>§ 2 整備計画案</b> .....	<b>8</b>
2-1 駅前広場（交通広場）整備計画案 .....	8
1. 整備の考え方 .....	8
2. 整備計画案 .....	8
3. 委員会での経緯 .....	10
2-2 駅前広場（人の広場）整備計画案 .....	12
1. 整備の考え方 .....	12
2. 整備計画案 .....	12
3. 委員会での経緯 .....	13
2-3 シンボルロード整備計画案 .....	14
1. 整備の考え方 .....	14
2. 整備計画案 .....	14
3. 委員会での経緯 .....	15
2-4 南北連絡通路整備計画案 .....	17
1. 整備の考え方 .....	17
2. 整備計画案 .....	17
3. 委員会での経緯 .....	18
2-5 東西自由通路整備計画案 .....	21
1. 整備の考え方 .....	21
2. 整備計画案 .....	21
3. 委員会での経緯 .....	22
2-6 駐車場・駐輪場整備計画案 .....	26
1. 整備の考え方 .....	26
2. 整備計画案 .....	26
3. 委員会での経緯 .....	27
2-7 検討委員会等の実施経緯 .....	29
2-8 新居浜駅前広場等整備検討委員会委員（敬称略・順不同） .....	30
2-9 新居浜駅前広場等整備検討委員会作業部会員（敬称略・順不同） .....	31

---

## はじめに

### 【本提言書の位置づけ】

新居浜駅前広場およびシンボルロードの整備基本方針については、平成17年4月に検討委員会にて議論が行われ、「駅前広場・シンボルロード整備基本計画報告書」として取りまとめられている。

その後、新居浜市において、新居浜駅周辺地区を新居浜らしい出会いの場となるよう、必要な公共施設整備と民間施設の誘導など駅周辺地区の整備のあり方について検討されており、平成20年3月に「新居浜駅周辺地区整備計画策定業務報告書」としてまとめられた。

平成17年の「駅前広場・シンボルロード整備基本計画報告書」では、整備テーマを『あかがねの恵み・新居浜の創造』としており、平成20年の「新居浜駅周辺地区整備計画報告書」では、にいはまらしい“にぎわい”と“出会いの場”つくりと位置づけ、整備テーマを『森の駅』としている。

このような中、駅周辺施設の公共施設の検討と『森の駅』の具現化について、市民協働による検討の場として、市民の代表者からなる「新居浜駅前広場等整備検討委員会」（以下「本検討委員会」という）が設置された。また下部組織として、庁内関係機関協議の場として「作業部会」が設置された。

「本検討委員会」では、主として新居浜駅周辺公共施設の整備の基本方針や施設配置計画、景観デザイン等の方向づけについて議論を行ってきた。

本提言書は、それらを踏まえ、新居浜駅前広場周辺整備の基本プランについて取りまとめられたものである。

# § 1 駅周辺施設整備方針

## 1-1 駅周辺施設の整備テーマ

平成17年の「駅前広場・シンボルロード整備基本計画報告書」では、整備テーマを『あかがねの恵み・新居浜の創造』としており、平成20年の「新居浜駅周辺地区整備計画報告書」では、にはまらしい“にぎわい”と“出会いの場”づくりと位置づけ『森の駅』としている。

平成17年の報告書は、公共空間、特に駅前広場とシンボルロードの整備について定めたものであり、平成20年の報告書は、新居浜らしい出会いの場を目指し、駅周辺地区の整備のあり方について定めたものである。

そこで、本検討委員会では、「公共施設の整備の基本方針や施設配置計画、景観デザイン等の方向づけ」に関する整備テーマを以下のとおりとした。

駅周辺整備テーマ

# 「森の駅」

「新居浜らしい出会いの場」

駅前広場等の公共空間における整備テーマ  
「あかがねの恵み・新居浜の創造」





### ～ 森の駅の考え方 ～

新居浜駅周辺地区整備計画における「森の駅」の考え方は、新居浜らしい、新居浜独特の誇りうる素晴らしい資源の数々を一つずつの木とみなし、それらをたくさん発見し顕彰すればするほど、新居浜らしさにあふれた森になるという考え方である。

伝統的な、あるいは地域が誇るべき新居浜の資源を大きくまとめると、新居浜の特色は、「環境」「文化」「産業」という3つのグループ、キーワードであらわすことができる。たくさんの資源の木からなる、この3つのグループでつくられた林を集めると森となるのではないだろうか。

この森を市民が未来永劫に守り育てることで、地域が活性化し、素晴らしいまちができあがっていくものと思われる。

その中心的な役割を担っているのが、JR新居浜駅周辺地区である。

## 1-2 森の駅の実現化について

公共施設における「森の駅」の実現化

○環境の視点から

植栽（緑）、親水空間、ゆとりある空間、自然エネルギーの活用

○産業の視点から

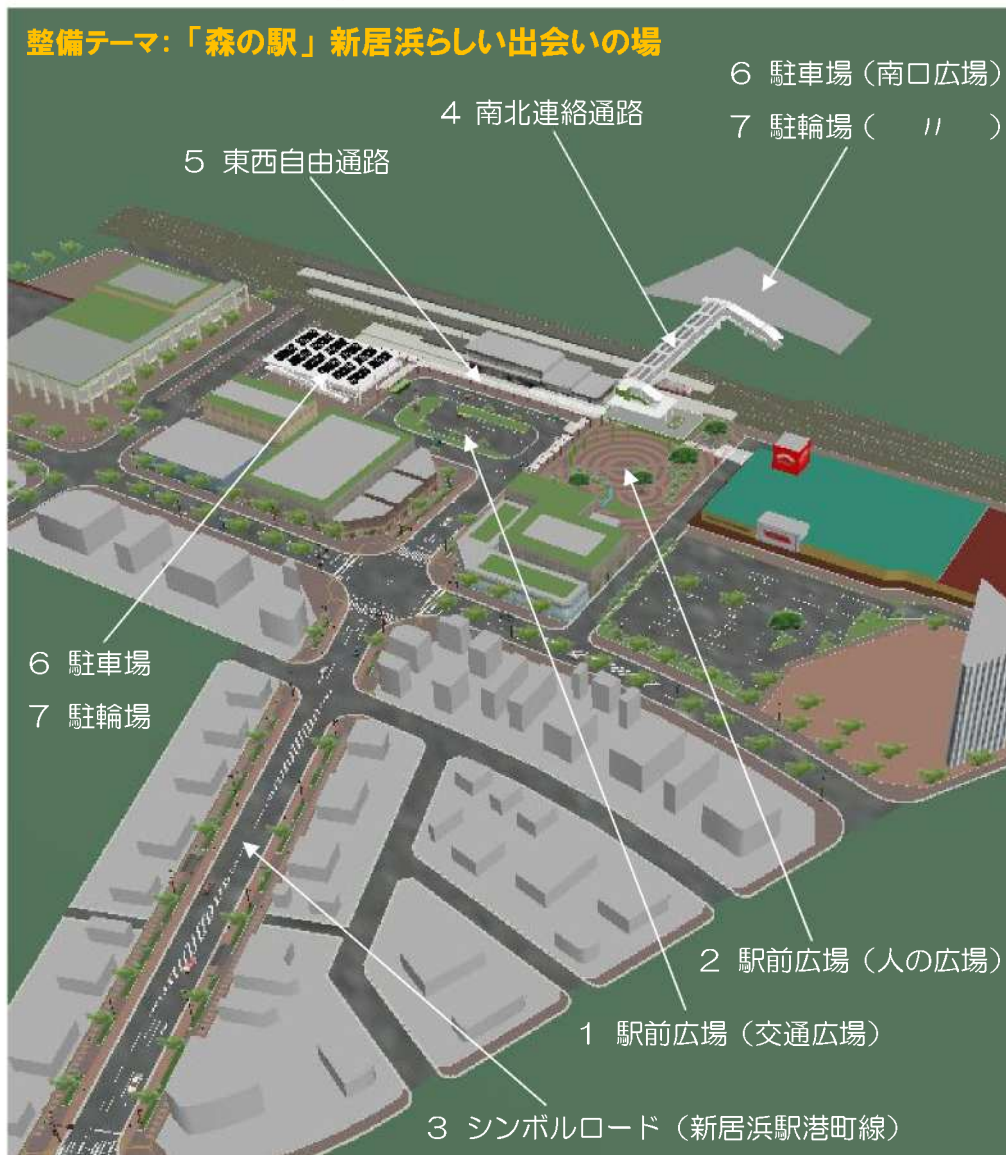
産業、デザイン、銅山の歴史

○文化の視点から

イベント、太鼓台、野外コンサート、フリーマーケット、日曜日

## 1-3 駅周辺施設の整備の計画方針

### 駅周辺公共施設の配置



## 1 駅前広場（交通広場）

### ① 歩行者と車両の安全で快適な移動動線の確保

車両動線の輻輳を改善するとともに、ゆとりある歩行者空間を整備し、駅前広場利用者の利便性の向上に努める。

### ② 安全で快適な乗り換え動線の確保

乗降場は、歩道上から直接乗り降りできる構造とする。

### ③ 公共交通及び身障者用乗降場を駅舎前面に配置

ユニバーサルデザインのまちづくりの観点より、駅舎前面に公共性の高いバス、タクシー、身障者用乗降場を配置する。

## 2 駅前広場（人の広場）

### ① 新居浜らしさの表現

シンボルロードの物語性の起点であるとともに、来往者に「環境」「文化」「産業」のキーワードからなる新居浜らしさ（特色）を表現する。

### ② 周辺街区をつなぐ“憩い”“集い”“やすらぎ”“にぎわい”の空間

周辺街区をつなぐオアシス機能と、にぎわい、出会いの場の核となる空間整備に努める。

## 3 シンボルロード（新居浜駅港町線）

### ① 魅力的な回遊性の確保

変化に富んだ魅力的な街歩きのための提供に努める。

### ② 安全で快適な歩行者空間の確保

安全で快適な歩道整備に加え、憩い、やすらぎ等の空間の提供に努める。

### ③ 地域特性の反映

別子銅山開坑以来の歴史の表現（物語性）や地場産材の活用により地域特性を反映する。

## 4 南北連絡通路

### ① ゆとりと安全・安心

市民共有財産としての「公共性」を有するものであり、全ての市民が安全で安心して使用できる内部空間の提供に努める。

### ② 南北エリアの接合

エリアの分断の解消だけでなく、新たなにぎわいの場の提供に努める。

### ③ 周辺景観との調和

南北通路構造のスケール感と周辺環境の調和による外部空間の提供に努める。

## 5 東西自由通路

### ① 安全・安心・快適

駅周辺利用者の利便性向上を図るとともに、全ての市民が安全で安心して使用できる歩行空間の提供に努める。

### ② 東西エリアの連続性・一体性

エリアの接続だけでなく、新たなにぎわいの場の提供に努める。

### ③ 駅前広場施設（シェルター等）との整合

駅前広場のシェルター計画との整合を図り、景観や機能の調和に努める。

## 6 駐車場

### ① 駅等利用者の利便性の向上

駅前広場周辺に整備することで、駅等利用者の利便性の向上に努める。

### ② 駅前広場及び周辺道路の渋滞緩和

駅周辺に集約して配置するとともに、スムーズな交通動線を確保することにより、駅前広場及び周辺道路の渋滞緩和に努める。



---

## 7 駐輪場

### ① 駅等利用者の利便性の確保

駅前広場周辺に整備することで、駅等利用者の利便性の確保に努める。

### ② サイクルアンドライドの推進

サイクルアンドライドの推進により人に優しいまちづくりに努める。

## § 2 整備計画案

### 2-1 駅前広場（交通広場）整備計画案

#### 1. 整備の考え方

- ・スムーズな車両動線を確保する。
- ・乗降場は安全な乗り換え動線を確保するため、車両が寄りつきやすい配置とし、歩道上から直接乗り降り出来る構造とする。
- ・公共交通（バス、タクシー）及び身障者用乗降場を駅舎前面に配置する。
- ・一般車乗降場を広場出口付近に確保することにより、公共交通のスムーズな走行を確保する。
- ・快適な乗り換え動線とするため、乗降場にはシェルターを設置する。
- ・駅舎前面は、快適性とにぎわい確保の観点より大屋根構造のシェルターとし、ゆとりある歩道空間を確保する。
- ・導入する交通施設は以下のとおりとする。

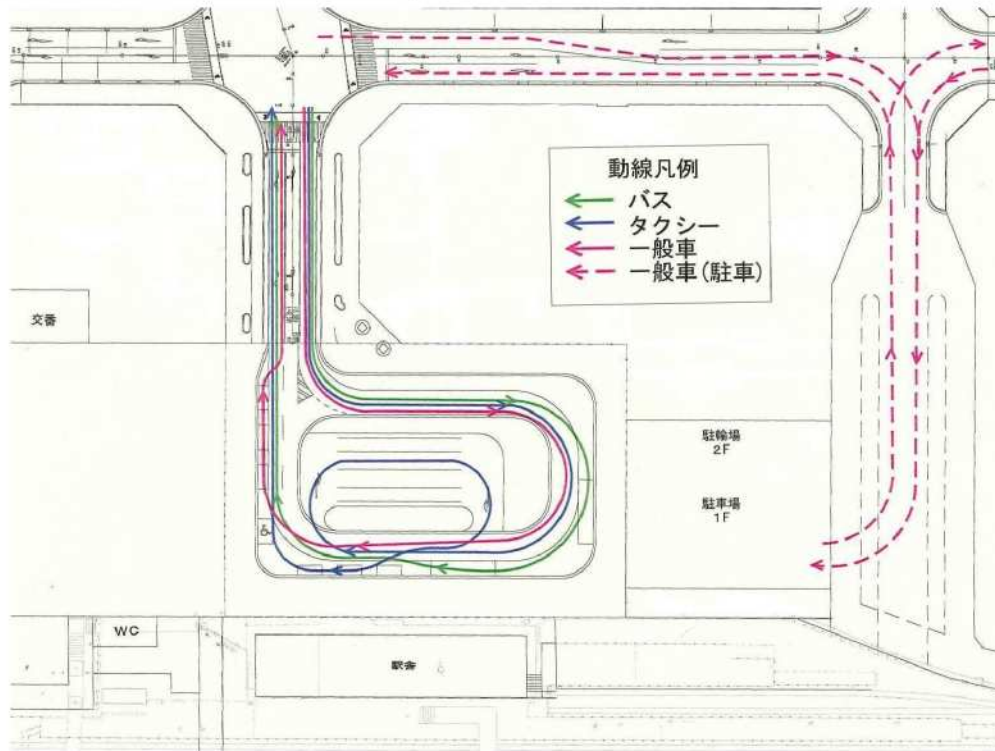
バス乗降場	2バス	（待機場 1バス）
タクシー乗降場	3バス	（乗降場を含め 20 台の待機スペースを確保）
コミュニティバス乗降場	1バス	
身障者用乗降場	1バス	
一般車乗降場	3バス	（キスアンドライド対応）
- ・利用者の利便性向上のため、適宜、案内サインおよびベンチ等を配置する。

#### 2. 整備計画案

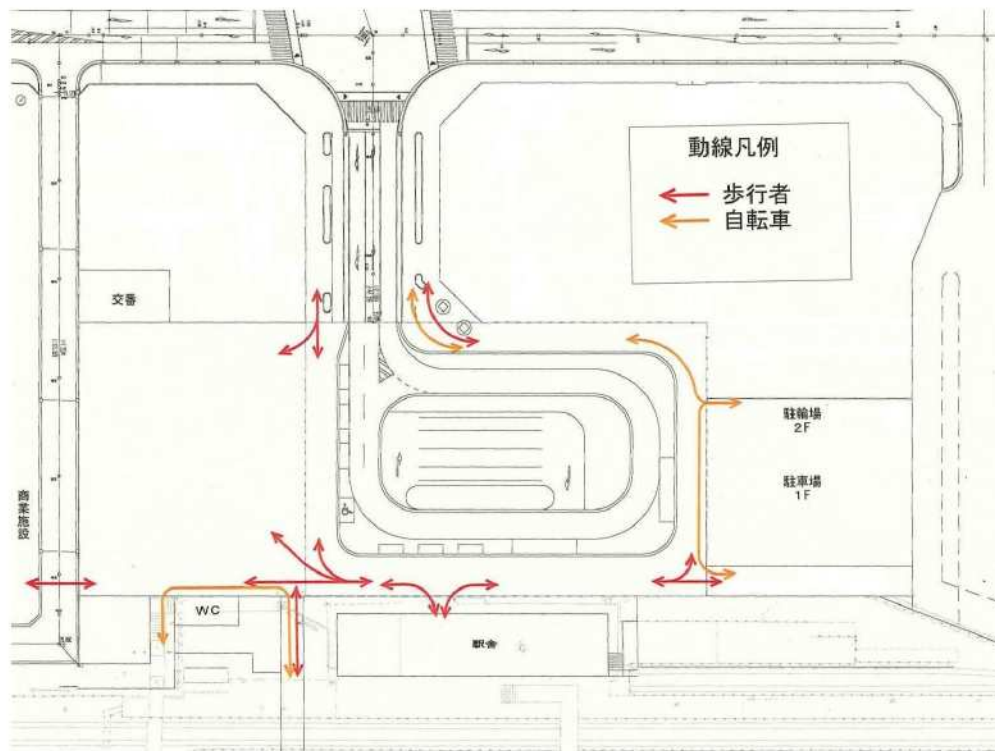
交通施設配置計画



駅前広場及び周辺の車の動線



駅前広場及び周辺の人・自転車の動線



### 3. 委員会での経緯

第1回(08.12.24)

**整備目標の確認**

- ・車、自転車、歩行者動線の明確化
- ・バス、タクシー、一般車乗降場の明確化
- ・「森の駅」に位置づけられるデザイン

**検討事項内容の確認**

- ・広場機能のあり方
- ・車、自転車、歩行者動線の検討
- ・駅前広場の整備方針（植栽、舗装、モニュメント、休憩施設等の景観デザイン）

**H17駅前広場・シンボルロード基本計画**

新しく生まれかわる駅前広場のイメージ



第2回(09.02.10) 第3回(09.03.27)

**課題と整備方針の確認**

現況の駅前広場

- 車両動線が輻輳している。
- 歩道から直接乗車が出来ない。

↓

H17基本計画案

- 身障者用乗降場が無い。
- バス、タクシーのスムーズな寄りつきが出来ない。

↓

**駅前広場の整備方針（交通機能）**

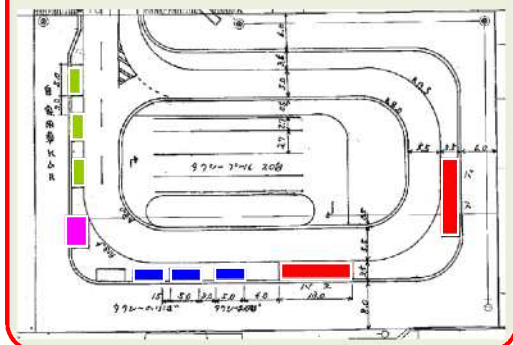
- 歩行者と車両の安全で快適な移動動線を確保する。
- バス、タクシー、一般車の乗降場を歩道に接道させる。
- 公共交通（バス、タクシー）及び身障者用乗降場を駅舎前面に配置する。
- 導入する施設

バス	乗降場	2バース	（待機場 1バース）
タクシー	乗降場	3バース	（乗降場を含め20台の待機スペースを確保）
一般車	乗降場	3バース	（キスアンドライド対応分）
身障者用	乗降場	1バース	

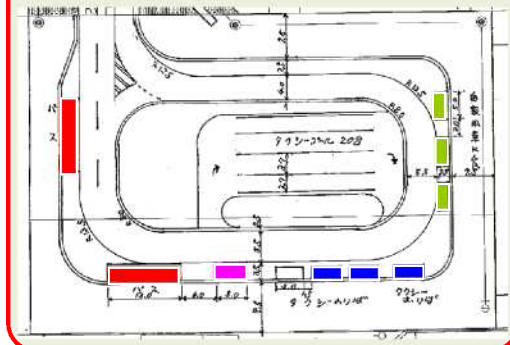
**H17基本計画案**



A案：バス乗降場を東



B案：バス乗降場を西



- 身障者用乗降場は、駅舎前面に配置。B案の方が駅舎入口近くに配置できる。
- バス、タクシー乗降場は、ともに駅舎前面に配置
- A案はバス車両の行き先表示板が見やすい。
- B案は入口付近で一般車が滞留し、公共交通のスムーズな走行を妨げる可能性がある。

【A案を推奨】

施設の景観デザインの事例紹介



自然エネルギーの活用



シェルター上部に太陽光パネルを設置



## 2-2 駅前広場(人の広場)整備計画案

### 1. 整備の考え方

- ・新居浜らしさを表現する。
- ・“憩い”集い“やすらぎ”にぎわい“の機能を確保するため、植樹、親水、休憩、イベントの空間を整備する。
- ・新居浜らしい出会いの場、にぎわいづくりの実現化のため、
  - 環境面 — ゆとりある空間、親水空間、緑陰空間を整備する。
  - 産業面 — シンボル施設やモニュメント等、あかがねをイメージさせるものを配置する。
  - 文化面 — イベント空間、多目的な空間、広場の演出、展望デッキ等を整備する。

### 2. 整備計画案



### 3. 委員会での経緯

第1回(08.12.24)

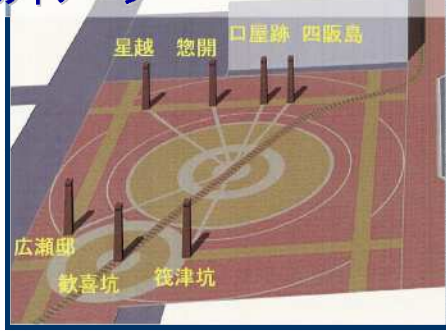
**整備目標の確認**

- ・ 玄関口として  
「新居浜らしい出会いの場」を表現

**検討事項内容の確認**

- ・ 広場機能のあり方
- ・ 自転車、歩行者動線の検討（バリアフリー）
- ・ 駅前広場の整備方針（植栽、舗装、モニュメント、休憩施設等の景観デザイン）

H17駅前広場・シンボルロード基本計画  
人の広場のイメージ



第3回(09.03.27)

**課題と整備方針の確認**

現在の駅前広場周辺

- 新居浜らしさがない
- イベントをする場所がない
- ゆとりある空間が不足している

➔

目的と役割

- 南北と東西通路との結節点
- 周辺街区をつなぐ広場
- 交通広場の補助空間（待合や休息）
- 新居浜らしさの表現の場



**駅前広場（人の広場）の整備方針**

「環境」

- ゆとりある空間 …… 緑陰空間、くつろぎの空間、シンボリックな空間

「文化」

- イベント空間 …… 太鼓台のかきくらべ、野外音楽会、日曜市

「産業」

- 新居浜らしさ …… 銅山の歴史、産業遺産

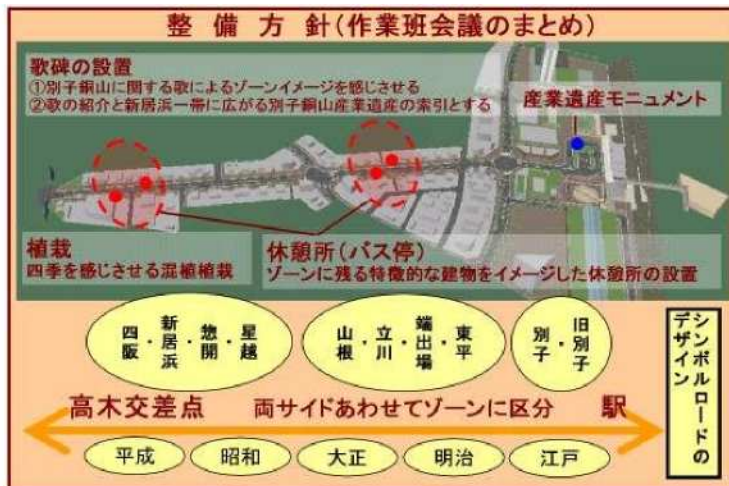
**「森の駅」の表現**



## 2-3 シンボルロード整備計画案

### 1. 整備の考え方

- ・ 駅前広場から高木交差点の間に地域軸と時間軸を表現する。
- ・ 別子銅山開坑以来の華やかなイメージを、四季を感じさせる色とりどりの混植植栽で表現する。
- ・ ゾーンに残る特徴的な施設をイメージした休憩所、バス停を設置する。
- ・ 歌碑やモニュメントの設置により、ゾーンイメージを感じさせるとともに「産業遺産の索引」とする。
- ・ 具象化した産業遺産を全線に配置する。



### 2. 整備計画案





### 3. 委員会での経緯

第1回(08.12.24)

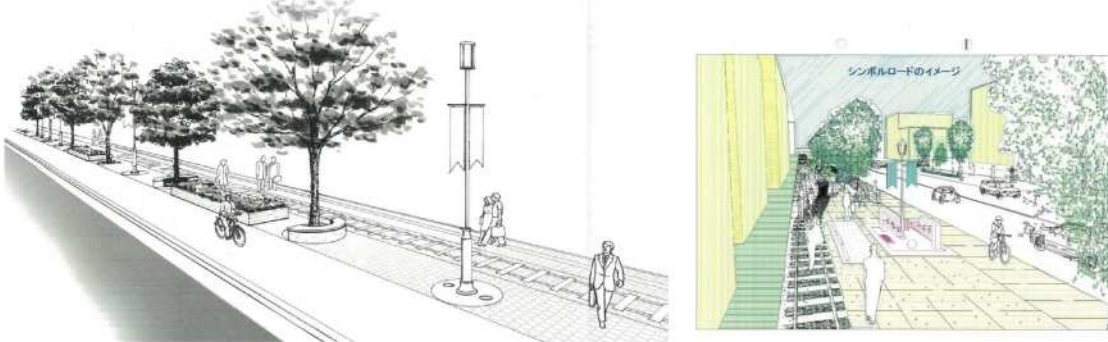
#### 整備目標の確認

- ・ 自転車と歩行者の区分
- ・ 新居浜らしさの演出（産業遺産のイメージ等）
- ・ 快適性の確保（休憩所、回遊性、にぎわい）

#### 検討事項内容の確認

- ・ 新居浜らしさの演出  
（歩道舗装デザイン、宅地乗入部の構造、バリアフリー、モニュメント、休憩所、ベンチ、車止め等の景観デザイン）

#### H17駅前広場・シンボルロード基本計画 シンボルロードのイメージ



#### 新居浜らしさの演出の確認

第2回(09.02.10)

- ・ 産業遺産で特色づくり
  - 歩道舗装材 → 煉瓦
  - 歩道 → 線路をデザイン
  - 休憩所 → 産業遺産をデザイン
  - 車止め → 青銅色でデザイン

- ・ 環境への配慮（eco）

舗装材 → 透水保水

（ヒートアイランド現象の抑制、地下水の循環）



- ・ 歩行者への配慮

歩行者と自転車の分離 → 舗装デザインと通行帯による区分

歩行者・自転車と車の分離 → 車止め、横断防止柵ほか



物語性・回遊性

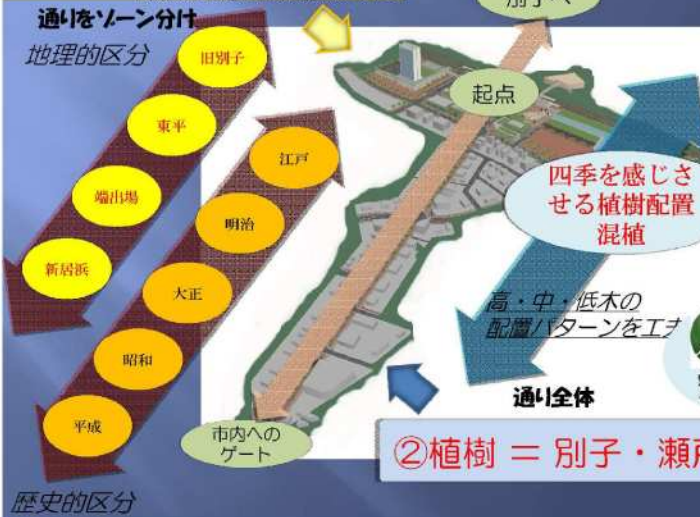


物語・回遊

①デザイン = 産業遺産

代表する産業遺産で公共施設をデザイン

通りをゾーン分け  
地理的区分



歴史的建造物をモチーフとした休憩所

## 2-4 南北連絡通路整備計画案

### 1. 整備の考え方

- ・ 駅南地区と駅北地区の一体化を図る。
- ・ 全ての市民への快適な歩行空間の提供を考え幅員 6.0mとする。
- ・ 雨天時等の安全な移動のため通路上部に屋根シェルターを設置する。
- ・ 円滑な移動空間提供のため南北両側にエレベーターを設置する。
- ・ 南北エリアと駅前との良好な接続サービスのため通路位置は JR 駅舎に出来るだけ近い位置に設置する。
- ・ 南北エリアの分断解消だけではなく、新たなにぎわいの場を提供するため、踊り場兼用の展望デッキを設置する。
- ・ 南北通路の構造スケールに配慮しながら、周辺環境との整合や地上構造物としてのより良い外部空間の提供が図れる通路施設デザインコンセプトの立案を行なう。

### 2. 整備計画案

#### 【過去から未来への<sup>かいこう</sup>邂逅～めぐりあい】

- ・ 新居浜の基盤となる別子銅山からの飛翔と邂逅
- ・ 新居浜の空と緑への融合

オープンエア  
(未来・開放・桁橋・軽快・  
空間への融合)



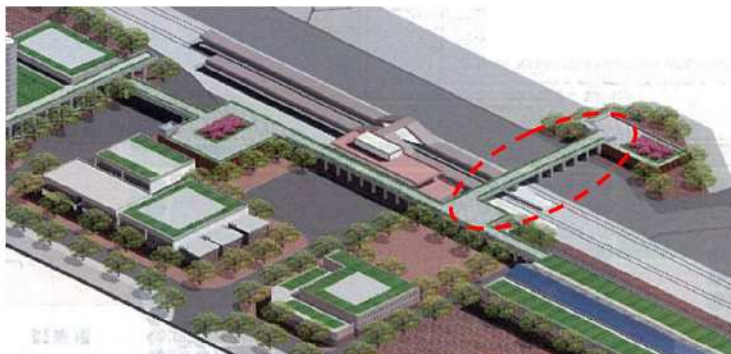
- ・ トラス橋の軸線要素
- ・ 別子銅山の銅素材の適用
- ・ 開放感と軽快感の創出
- ・ 背景空間へのなじみ

### 3. 委員会での経緯

#### 整備目標の確認

第 1 回(08.12.24)

- ・ 駅南地区と駅北地区の一体化
- ・ 東西拠点街区と駅南地区の連続性
- ・ 一体化による賑わいの創出
- ・ 雨天時の利便性向上



#### 駅舎の条件の確認

- ・ 既存の駅舎を利用

#### 検討事項内容の確認

- ・ 駅舎を含む駅周辺施設の動線
- ・ 施設の配置と景観デザイン方針

#### 検討フローの確認

第 2 回(09.02.10)

- ・ 南北通路の必要性
- ・ 通路の橋上駅併設と単独設置の比較
- ・ 南北通路の基本事項

#### 南北通路の必要性

- ・ 現在の跨線橋が抱える根本的な問題の解消と、駅南北エリアの良好な接続サービス提供のため、南北連絡通路の設置は必要である。

現在の跨線橋幅員は約 2m 程度であり、歩行者と自転車の同時通行は難しい。

健常者のみ利用可能であり、車椅子利用者や自転車利用者は使用できない。

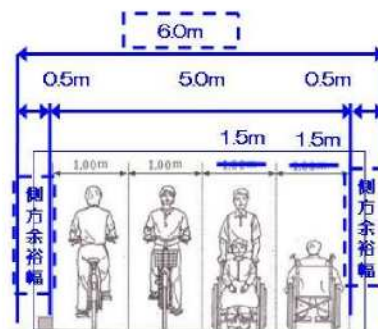


#### 橋上駅併設案等の可能性

- ・ 長期的な総合計画では連続立体交差事業や橋上駅化する可能性はある。しかし、現在～中期的な視点では跨線橋整備が優先される。現段階では積極的な橋上駅化整備は難しい。

#### 南北通路の基本事項

- ・ 以下の基本事項について、バリアフリー及び良好な市民サービス提供を目的に設定する。
  - ・ 有効幅員：最小幅員は 4m 以上とし本委員会では 6m とする。
  - ・ エレベーター設置：南北橋詰部の 2 箇所に設置する。
  - ・ 屋根シェルター設置：雨天時歩行安全性より設置する。
  - ・ 南北通路の設置位置：駅舎への動線距離を短縮できるように駅舎東側へ隣接設置する。



- ・目的・・・南北エリアの接続、南からのアプローチ向上、利便性向上
- ・現況の課題と問題点・・・現跨線橋の老朽化、雨天時の利用が不便、自転車通行の分断
- ・事業の概要・・・幅員6m、エレベーター付き、屋根付き、延長約100m、H24年度

デザイン方針のキーワードの提示

- ・『森の駅』
  - ☛環境：Ecology（エコ）
  - ☛産業：Industrial heritage（産業遺産）
  - ☛文化：Event（催し・賑わい）
- ・デザイン方針立案のための事例紹介

【環境】

ソーラーパネル  
(自然エネルギー)



【産業】



旧四辻橋



打原鉄橋

トラス屋根



同じ形

トラス橋



同じ構造

【文化】

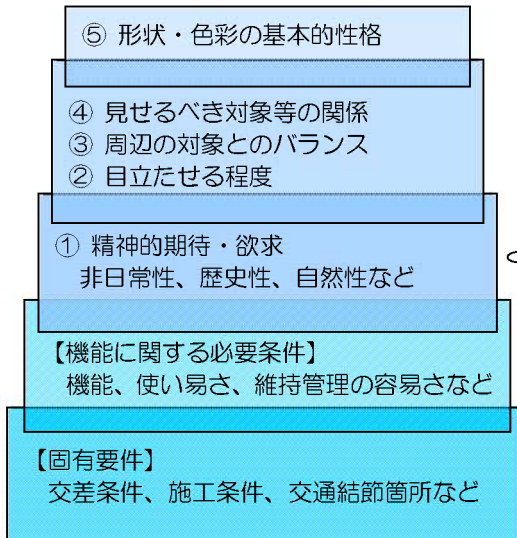
バルコニー  
(眺望デッキ)



2Fの展望  
出会い・賑わい

【コンセプト項目の構成と内容】

低  
優先順位  
高



コンセプトとは？  
デザインの持つべき基本的性質として、多数の選択肢の中から計画者が選んだ精神的主張

- 【固有要件】
- ・JR 四国、JR 貨物を跨ぐ跨線橋
  - ・橋脚設置位置に制約あり
  - ・南北の広場を階段斜路及び EV で結節

- 【機能に関する必要条件】
- ・全ての市民が安心して通行できる通路空間（屋根シェルター、舗装材など）
  - ・十分な幅員による通行障害を回避（w=6.0m）
  - ・夜間通行性、防犯性（照明、案内板など）

- 【① 精神的期待・欲求】
- ・一般の人にとって、「森の駅」の「森」は「緑」では？
  - ・新居浜の基盤は「銅のまち」・・・山を切り自然を傷めた負の遺産も含めて
  - ・歴史を子供たちに伝えたい
  - ・別子鉱山鉄道一記念館に鉄道の模型（赤や青）
  - ・歩道橋の圧迫感をなくしたい
  - ・山と空を大切にしたい

- 【② 目立たせる程度】
- ・シンボリック ⇔ 周辺へのなじみ
- 【③ 周辺の対象とのバランス】
- ・周辺に垂直ラインを強調する構造物は少ない
  - ・跨線橋として斜路を経由した門型のシルエット
    - 背景空間の大部分は空と山
- 【④ 見せるべき対象等の関係】
- ・見せるべき跨線橋が見通し空間を阻害する可能性は低い

- 【⑤ 形状・色彩の基本的性格】
- ・一般に直線は人工を感じさせ、曲線は特に不規則な曲線は自然を感じさせる
  - ・太い部材は力強さを感じさせ、細い部材は繊細さを感じさせる
  - ・色相と反応の一般的傾向の関係
    - 赤→活力、喜悅、憤怒、熱火、革命
    - 黄→光明、希望、喜樂、明朗、下品
    - 緑→平和、安息、安全、新鮮、成長
    - 青→知性、理性、静寂、気品、自律
    - 白→清潔、潔白、清純、素朴、無力
    - 黒→暗黒、恐怖、破滅、不吉、沈黙

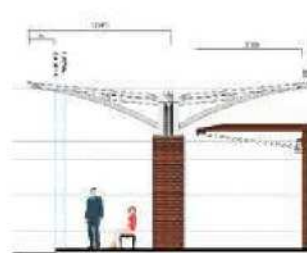
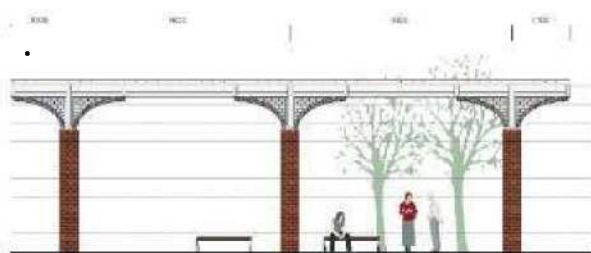
- 相反する基本的性格
- ・自然—人工
  - ・日常—非日常
  - ・西洋風—東洋風—南洋風—和風
  - ・現代—過去
  - ・重厚—軽快

## 2-5 東西自由通路整備計画案

### 1. 整備の考え方

- ・東西核施設の連続性及び駅舎・駅前広場との一体性を確保する。
- ・駅前広場内シェルターや展望デッキの活用により、利便性向上を図る。
- ・駅舎ファサードとしての機能も考慮したデザインとする。
- ・明るく開放的な歩行空間を演出できる構造とする。

### 2. 整備計画案



別子銅山に数多く点在する煉瓦や石材による歴史的な建造物をモチーフにデザインした。テント膜の屋根との組み合わせにより、市街地の景観にふさわしい明るく軽快な印象とする。

屋根材に膜材とすることにより透過する自然光は影の出来にくい拡散光となって優しく清涼感のある明るい歩行空間を実現する。

支柱部の煉瓦装飾は「接待館の煉瓦塀」への結びつきもあり、新居浜の玄関口となる駅前広場で使用することで、来訪者に対する「おもてなし(接待館)」の意も込めている。



新居浜市の接待館

三井ビル



### 3. 委員会での経緯

#### 整備目標の確認

第1回(08.12.24)

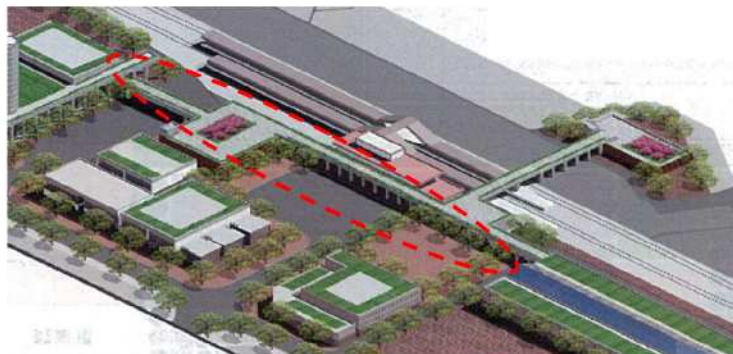
- ・ 駅南地区と駅北地区の一体化
- ・ 東西拠点街区と駅南地区の連続性
- ・ 一体化による賑わいの創出
- ・ 雨天時の利便性向上

#### 駅舎の条件の確認

- ・ 既存の駅舎を利用

#### 検討事項内容の確認

- ・ 駅舎を含む駅周辺施設の動線
- ・ 施設の配置と景観デザイン方針



#### 検討フローの確認

第2回(09.02.10)

- ・ 東西通路の必要性
- ・ 東西通路形態の比較

#### 東西通路の必要性

- ・ 『エリア間の接続』、『駅周辺利用者の利便性』、『連続立体交差事業との関わり』の3点を検討項目とし、必要性を明確にした。
- ・ 駅周辺施設群への有機的な結合と利用者の利便性向上や、駅周辺エリアの包括的な一体化のため、東西自由通路の設置は必要となる。

#### 東西通路形態の比較

- ・ 『① 立体型（デッキ）』、『② 平面型（シェルター）』、『③ 併用型（デッキ+シェルター）』の3案を考え検討を行ない、各案の得失を明確にする事を試みた。
- ・ 検討項目は、【機能性】【経済性】【利便性】【駅広シェルターとの接合性】【森の駅（にぎわい）との整合性】【その他（景観性）】とした。



①立体型（デッキ）



②平面型（シェルター）



③併用型（デッキ+シェルター）



- ・目的…東西の大街区の連続性・一体性、駅への接続、利便性の向上
- ・現況の課題と問題点…東西コア施設を結ぶ通路がない、駅への接続において利便性が悪い（交通機関との接続等）、駅周辺のイメージアップが必要
- ・事業の概要…立体（デッキ）平面（屋根付）、幅員（4m）、延長約200m、H24年度

デザイン方針のキーワードの提示

- ・『森の駅』
  - ▣環境：Ecology（エコ）
  - ▣産業：Industrial heritage（産業遺産）
  - ▣文化：Event（催し・賑わい）
- ・デザイン方針立案のための事例紹介

【環境】

LED照明  
(省エネルギー)



【文化】

橋詰部  
(通路の節点)



人の出会い

【その他】



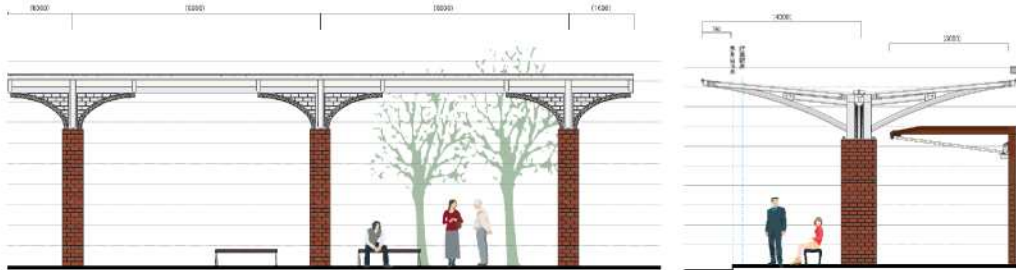
にぎわい

～イルミス大宮～  
大宮駅西口ペDESTリアンデッキでの  
イルミネーション。冬の風物詩として定着

【各デザイン案のコンセプト】

【A案】

別子銅山に数多く点在する煉瓦(れんが)や石材(せきざい)による歴史的な建造物をモチーフにデザイン  
支柱部の煉瓦は「接待館の焼煉瓦」への結びつき おもてなしの意味



【B案】

旧端出場水力発電所に代表される洋風建造物の優雅なアーチ形状を、連続する形態でデザインに取り入れる。  
支柱部の煉瓦は「接待館の焼煉瓦」への結びつき おもてなしの意味



【C案】

別子銅山に数多く点在する煉瓦の質感(しつかん)と柔らかな膨(ふく)らみを持った「太鼓台の天幕」をイメージ  
支柱部の煉瓦は「接待館の焼煉瓦」への結びつき おもてなしの意味



【各デザイン案のコンセプト】

【D案】

「森の駅」を意識し、デザイン的に駅前の顔となるよう「森」のイメージ」を具現化(ぐげんか)したデザイン



【E案】

A案と同様のコンセプトであるが、重厚になりがちな煉瓦素材を石(いし)素材にすることで軽快感の演出を狙う。



## 2-6 駐車場・駐輪場整備計画案

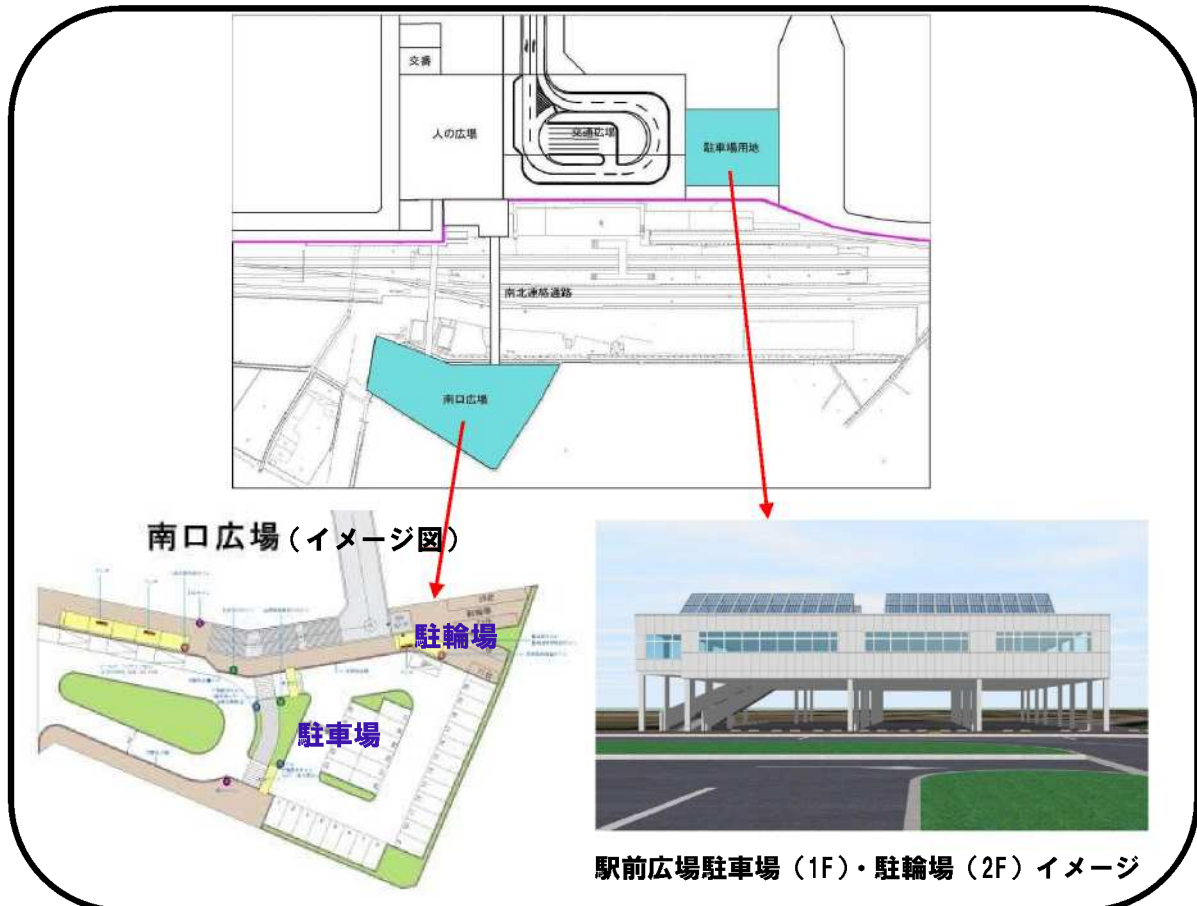
### 1. 整備の考え方

- ・ 駅前広場・南口広場の交通結節点としての機能の充実、駅等の利用者の利便性と安全性の確保等のため、駐車場・駐輪場を整備する。
- ・ 駅前広場、南口広場駐車場は、短時間駐車を対象としたものとし、平面駐車場とする。
- ・ パークアンドライド等長時間駐車を対象とした駐車場は、民間の整備状況を考慮し、別途用地で検討する。
- ・ 駅前広場駐輪場は、長期間保管に配慮した屋内型とするとともに、防犯上の工夫により安心安全な施設を目指す。
- ・ 駐車場・駐輪場の種類、位置及び概ねの規模は以下のとおりとする。

駐車場	送迎等短時間利用駐車場	駅前広場	40台程度
		南口広場	20台以上
	P&R用等長時間駐車場	駅周辺	100台以上 (但し民間の状況を考慮する)
駐輪場		駅前広場	620台以上
		南口広場	20台以上

なお、原動機付自転車・自動二輪は別途設置若しくは併設とする。

### 2. 整備計画案



### 3. 委員会での経緯

#### 現況と課題

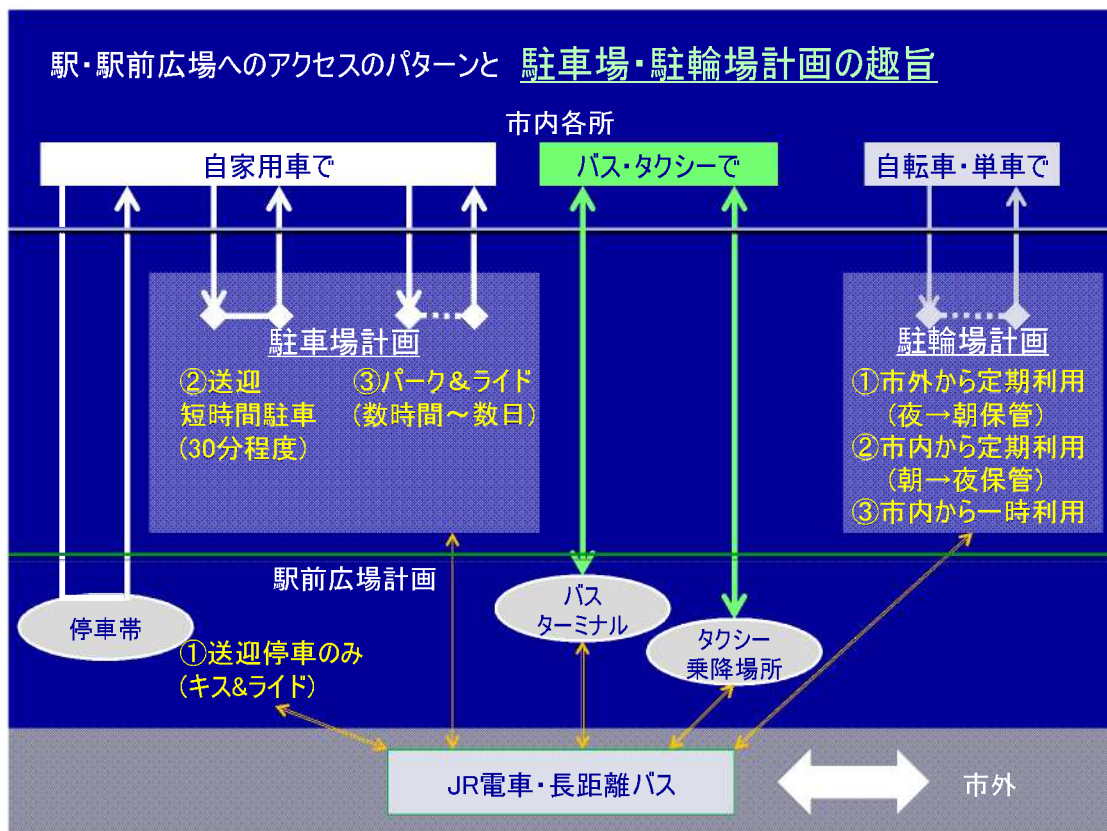
第2回(09.02.10)

- [駐車場]
  - ・ 駅・駅前広場利用者の駐車場が不足
  - ・ 現駅前駐車場は広場再整備に伴い廃止
  - ・ 民間日貸し駐車場の減少
- [駐輪場]
  - ・ 駅・駅前広場利用者の公共駐輪場が未整備
  - ・ 民間自転車預かり所は廃止の方向
  - ・ 現状は仮設駐輪場で対応

#### 検討事項内容の確認

- ・ 民間と公共の役割分担（公共駐車場・駐輪場の対象）
  - ①位置・規模・形式    ②利用者動線計画    ③管理方法・料金等

#### 駐車場・駐輪場計画の趣旨



- ・ 駐車場は、最低でも短時間利用者の台数は現状以上に整備する。
- ・ 駐輪場は、現在必要と思われる台数を公共または公共主導で確保する。
- ・ 長時間駐車を対象とした駐車場は、民間の整備状況を考慮し、別途検討する。

---

## あとがき

JR 新居浜駅は、1921年（大正10年）の開業以来、旅客・貨物の両方において、新居浜市の玄関口として重要な役割を果たしてきました。

ただし、その重要性に反して、駅舎が市の中心部から離れた場所に位置していたため、駅周辺に寂れた印象があり、新居浜市の活性化に向けた新都市拠点として、都市機能整備の充実と、使いやすく、グレードアップしたまちづくりが必要とされているところです。

駅は「出会いの場」であり、にぎわいを考えなければなりません。また、人が集まるのには、新たな魅力が必要です。

「森の駅」構想に基づくまちづくりによって、JR 新居浜駅周辺地区に多くの人が集まり、「にぎわい」にあふれた新居浜らしい出会いの場、新居浜の新たな玄関口となることを望みます。

## 2-7 検討委員会等の実施経緯

**第1回検討委員会（08.12.24）**  
整備目標の共有とシンボルロードの施設検討

- ・整備目標の共有
- ・整備テーマの設定
- ・シンボルロードの施設検討



**第2回検討委員会（09.02.10）**  
シンボルロード整備計画決定  
設置方針・具体案決定のプロセス

- ・公共施設整備計画（案）の説明  
（駅周辺地区整備計画と新提案の比較）  
（施設の比較検討）  
（施設整備のイメージ）



**第3回検討委員会（09.03.24）**  
公共施設整備の考え方、整備計画（案）の検討・確認

- ・駅前広場のレイアウト
- ・人の広場の整備プラン
- ・公共施設整備の比較検討、推奨案の提示
- ・施設整備イメージ



**第4回検討委員会（09.06.16）**  
施設設置方針及び整備計画案の提示  
提言

- ・駅前広場の施設計画案の報告
- ・人の広場の施設計画案の報告
- ・駅周辺地区整備計画の施設計画案の報告

**第1回作業部会（08.12.17）**

- ・駅前広場・シンボルロード整備基本計画の紹介
- ・駅周辺地区整備計画の紹介
- ・整備目標の共有
- ・シンボルロードの施設検討

**第2回作業部会（09.01.28）**

- ・シンボルロード施設計画案の決定
- ・公共施設整備計画案の検討  
（森の駅とH17年シンボルロード報告書との整合）  
（シンボルロード・駅前広場計画）  
（南北連絡通路・東西自由通路）  
（駐車場・駐輪場）  
（駅舎）

**第3回作業部会（09.03.17）**

- ・公共施設整備計画（案）の説明  
（駅周辺地区整備計画と新提案の比較）  
（施設の比較検討）  
（施設整備のイメージ）

**第4回作業部会（09.05.29）**

- ・駅前広場の施設計画案の確認
- ・人の広場の施設計画案の確認
- ・駅周辺地区整備計画の施設計画案の確認

## 2-8 新居浜駅前広場等整備検討委員会委員（敬称略・順不同）

	氏 名	所 属	備 考
委員 長	加藤 勝見	新居浜駅前地区まちづくり協議会会長	新居浜駅前地区まちづくり協議会の代表者
副委員 長	佐々木 世希	(社)愛媛県建築士会新居浜支部副支部長	建築設計関係の代表者
委 員	上野 正治	瀬戸内運輸(株)新居浜営業所長	公共交通機関の代表者
委 員	三好 當浩	新居浜地区旅客自動車協同組合理事	公共交通機関の代表者
委 員	吉岡 敏高	新居浜警察署交通課上席係長	交通安全施設管理者が指定する者
委 員	山本 昌二	愛媛県東予地方局建設部建設企画課長	県道管理者が指定する者
委 員	神野 和史	新居浜駅前地区まちづくり協議会専門部会長	新居浜駅前地区まちづくり協議会の代表者
委 員	小野 偉章	駅前自治会会長	地元自治会の代表者
委 員	原田 脩三	松木坂井連合自治会会計監査(前会長)	地元自治会の代表者
委 員	神野 和彦	住友金属鉱山(株)別子事業所総務担当課長	大街区の地権者
委 員	高橋 徹	住友化学(株)愛媛工場総務部総務課長代理	大街区の地権者
委 員	関 種夫	新居浜市中心身障害者(児)団体連合会会長	福祉関係者
委 員	加藤 友久	新居浜商工会議所専務理事	運輸・観光・商工関係者
委 員	曾根 輝夫	新居浜まちおこし委員会副委員長	まちづくり市民グループの代表者
委 員	林 正人	新居浜まちなみ研究会議会長	まちづくり市民グループの代表者
委 員	眞木 泰彦	市民公募	公募による市民
委 員	矢野 大輔	市民公募	公募による市民
委 員	高橋 俊夫	市企画部長	市職員
委 員	佐々木 一英	市経済部長	市職員
委 員	井原 敏克	市建設部長	市職員 (前任)
委 員	源代 俊夫	市建設部長	市職員 (後任)
アドバイザー	宇野 恒生	公共交通機関の代表者 四国旅客鉄道(株) 愛媛企画部 部長	
アドバイザー	鈴木 真人	駅周辺整備計画策定 日本商工会議所 流通地域振興部 地域振興担当部長	
アドバイザー	森本 八月喜	デザインゲーム参加者 有限会社 HA2 (ハッピーオガスト&アソシエイツ) 代表取締役	



## 2-9 新居浜駅前広場等整備検討委員会作業部会員（敬称略・順不同）

	氏 名	所 属
部 会 長	横川 悦夫	建設部次長（駅周辺整備統括）区画整理課 課長
副 部 会 長	伊東 明満	建設部 区画整理課 課長（次長）（前任）
副 部 会 長	菅 一好	企画部 駅周辺整備室 室長（後任）
部 会 員	原 一之	企画部 総合政策課 技幹
部 会 員	三沢 清人	企画部 財政課 副課長（前任）
部 会 員	藤田 英友	企画部 財政課 主査（後任）
部 会 員	横井 邦明	企画部 別子銅山文化遺産課 副課長
部 会 員	高橋 利光	経済部 運輸観光課 副課長（前任）
部 会 員	桑原 一郎	経済部 運輸観光課 副課長（後任）
部 会 員	伊達 忠幸	福祉部 福祉課 副課長
部 会 員	岡田 公央	市民部 広報相談課 副課長
部 会 員	庄司 誠一	建設部 都市計画課 副課長
部 会 員	牧谷 和弘	建設部 道路課 副課長
部 会 員	赤尾 恭平	建設部 建築指導課 副課長
部 会 員	青野 和仁	教育委員会事務局 体育文化課 副課長（前任）
部 会 員	木村 和則	教育委員会事務局 体育文化課 副課長（後任）