

第4回 新居浜駅周辺まちづくり協議会 委員

H26.11.11(第4回)

No.	区 分	所 属	役 職	氏 名	備 考	出 欠
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		×
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	(代理) 加藤 京子	○代理
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4回）

議事概要

日時：平成26年11月11日（火）

午前9時30分から午前11時10分まで

場所：新居浜ウイメンズプラザ 研修室（2階）

1. 開会：新居浜市建設部 曾我部長より挨拶

2. 議事

（1）前回のまとめ

《質疑応答》

愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	<ul style="list-style-type: none">・ 前回意見の②道路の中で5番目「駅前の踏切を改良することで、アンダーパスを通したことによる東西の分断がされずに済むのではないか。」とあるが、これはどういうことでしたか。
事務局	<ul style="list-style-type: none">・ 貨物列車による踏切遮断の関係もあり、踏切改良を行えば、アンダーパスを整備する必要もないのでアンダーパスによる東西の分断もないのではないかという意見でした。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	<ul style="list-style-type: none">・ アンダーパスは必要ないという意見ということで了解しました。

（2）地元の会の状況について

《質疑応答》

新居浜市農業委員会 農地部会長代理 篠原 修氏	<ul style="list-style-type: none">・ 私もこの地元の会に参加させていただいたが、この会議のメンバーに地元の方が少ないのではという意見がありました。・ 意見内容は資料のとおりでした。2班に参加したが、道路をアンダーパスにするのであれば太鼓台が5.7mあるので、6m程度のクリアランスをしてほしいとの意見が特にありました。・ 2班では、南北を横断する道路としては、3本候補があったが、新居浜駅菊本線の延伸が一番良いのではないかという意見でした。
新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏	<ul style="list-style-type: none">・ 太鼓台は、高木中筋線を通ることができないのでしょうか。
松木坂井自治会 相原 悦滋氏	<ul style="list-style-type: none">・ 高木中筋線のアンダーパスは、JRの線路下の高さが足りないので、通過できません。・ 太鼓台がJRを横断する際は、松木坂井自治会館のところの踏切を利用しています。その際、太鼓台の一部を分解し絶縁体を巻いて通過し、通過後は元に戻す作業をしています。松木・坂井自治会の太鼓台は必ず駅前に出るようなルートになっています。駅北側の太鼓台は駅前まで来るが、駅南側には来ません。太鼓台が踏切を通過する時間について、JRとの協議も必要です。太鼓台の

	<p>交流という観点では、JRの線路が課題になっています。</p>
<p>愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ なかなか大変かも知れませんが。5.7m を通せるアンダーパスを作るというのは。
<p>新居浜市農業協同組合 常務理事 曾我部 英敏氏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅南側の計画はこの会議の議論も含め、検討中であるにもかかわらず、現在、南北自由通路を出たところの駅南側の駅前広場や駐車場は整備を進めています。これはこの会のことを考えずに実施しているのでしょうか。
<p>事務局</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅南開発の構想づくりに先駆け、要請の強い駐車場と駅南口の広場とについては整備を進めています。
<p>新居浜市農業協同組合 常務理事 曾我部 英敏氏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅南側のJAの用地については、支所を統合してここへ持ってくるという話が持ち上がっていた。しかし、駅南の開発の話が出たため、あまり勝手なことをしてはいけないと思い、中断しています。今回の構想をまとめる中で、これらの整備を盛り込んでいくことはできなかったのでしょうか。そうであれば、我々の用地と一体で何かできたのではないかと思います。
<p>事務局</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅南口の広場については、元々、駐車場で使用されていた用地を再整備させていただいています。一時駐車場と駐輪場、タクシー乗場の整備を予定しており、平成27年春の供用予定です。 ・ 駅裏中筋線の西側については、1日単位で駐車するような駐車場で約80台の駐車場整備を予定しており、今年の12月供用予定です。 ・ 駅南地区全体の中で整備ができれば良かったが、駅南の開発がすぐに実施できる状況ではなく要望も強いため、駅南口広場については、まずは既存用地の範囲の中で整備を行っている状況です。
<p>新居浜市農業協同組合 常務理事 曾我部 英敏氏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅南口の広場に整備する駐車場は時間貸しになるのでしょうか。
<p>事務局</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅南口の広場については、駅北側の駐車場と同様の時間貸し駐車場を予定しています。
<p>新居浜市農業協同組合 常務理事 曾我部 英敏氏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅北側の無料の駐車場はどうなるのでしょうか。無くなるのでしょうか。
<p>事務局</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ そのまま残ります。駅南側の方の送迎用の駐車場として20台の整備を予定しています。 ・ 駅南口の広場は既存の用地の中での整備になるので、要望のあったバスの対応ができません。二次的な改良を考えていく必要があります。現状の用地の中で整備された南北自由通路を活かすための施設としての整備となっています。

新居浜市農業協同組合 常務理事 曾我部 英敏氏	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅南側の開発がどれくらいの期間で現実的になるのかわからない中で、こういった整備だけが進むとJAとしても支所の統合など、中断していた土地利用転換等の検討を進めてもいいのではという話が内部で出ています。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在のところ、いつ実施できるかわからない状況です。今は基本的な方針や方向性を立て、その後、整備構想を検討する必要があります。今回の検討も含め、JAさん抜きでは話ができないと思っています。もし、JAさんが新たに具体的な計画を進めるといことになると、市もそれに合わせていくことも必要になると思います。市としてもできるだけ密に協議させていただけたらと考えています。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後の計画を考えていく上で、整備中となっている駅南口の広場や駐車場については制約条件として考えず、自由度のあるものと考えていいのか、そのあたりどうでしょうか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場自体はもっと必要ということであれば、拡張や改良は考える必要はあると思います。現在整備している部分についてはそのまま利用し、それに加えていくことになると思います。

(2) 新居浜駅南地区のまちづくり

《質疑応答》

愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	<ul style="list-style-type: none"> ・ A案について、賑わいゾーンが多く設定されています。これについてご意見いただければと思います。
新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地元の方は駅南北のアンダーパスが必要という意見が強いようであるが、どういう目的なのか。高木中筋線という立派な道路があります。もし、新居浜駅菊本線の延伸をアンダーパスにした場合、ここをどういった方が通過することになるのでしょうか。わざわざ駅の下を通過利用する方は発生するのでしょうか。高木中筋線で十分機能を果たしていると思います。車の通行です。車ではなく、人が十分通れるための地下道は必要と思います。岡山駅でも他の駅でも、駅の下を道路が通るといのはあり得ない。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地元の方からは踏切のある国領高木線の渋滞がひどいという話があるため、北側へ行く目的のためと考えられます。
新居浜市農業協同組合 常務理事 曾我部 英敏氏	<ul style="list-style-type: none"> ・ アンダーパスで人が通るといことはほとんどないと思います。車が通る目的です。
新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建設中の総合文化施設について、鉄道による分断を解消するため、人が通れる地下道の整備は十分考えられます。車がここを通る利用がわからない。国領高木線の踏切付近の渋滞は分かりましたが、高木中筋線の道路は狭いのでしょうか。

事務局	<ul style="list-style-type: none"> 高木中筋線の道路は狭くありません。
新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏	<ul style="list-style-type: none"> では、自動車が通る場合は、高木中筋線を利用されるのではないのでしょうか。
新居浜市農業協同組合 常務理事 曾我部 英敏氏	<ul style="list-style-type: none"> 南側から北側へ行こうとすると、新居浜駅南へ出た後に、東西に分かれることになり、さらに踏切に詰まってしまうということがあります。したがって、新居浜駅菊本線延伸部分がアンダーパスになればスムーズに通行できることになります。
新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏	<ul style="list-style-type: none"> 駅北側へ行く人は駅裏中筋線を使うのではなく、高木中筋線を選ぶのではないのでしょうか。
新居浜市農業委員会 農地部会長代理 篠原 修氏	<ul style="list-style-type: none"> 地元の会での意見では、駅裏中筋線がまっすぐ別子まで続いており、新居浜駅菊本線延伸により、まっすぐ駅北側へ出られるため、渋滞が緩和されるのではということでした。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 地元の会では、駅裏中筋線は上部の方の利用頻度が高いということで、駅北側へ行く場合、途中で東西に分かれる必要があるということで、また、国領高木線は駅南東部にお住まいの方が主に使われる道路であるので渋滞するということでした。 地元の方としては、駅裏中筋線から駅北側へ抜ける道路計画があったのではないかという思いも強く、まっすぐ道路を抜いてほしいという意見でした。
新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏	<ul style="list-style-type: none"> そうすると、駅北側へ行く人はどちらへ行かれるのでしょうか。高木中筋線を使えば早いのではないのでしょうか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 回れば行くことは可能であるが、地元の方としてはそのまま抜ければ良いのではという意見です。
松木坂井自治会 相原 悦滋氏	<ul style="list-style-type: none"> 朝晩の通勤ラッシュによる渋滞はあります。
新居浜市連合自治会 副会長 坂上 公三氏	<ul style="list-style-type: none"> 菊本町の工場から製品を運ぶのには一度右折して国道 11 号へ出るというルートになります。アンダーパスができると、それを利用してまっすぐに抜けることができるようになります。文化・交流ではなく、通勤や通学のための生活道路としての要望が多いのではないかと思います。
新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏	<ul style="list-style-type: none"> 広島駅や岡山駅でも駅は停まるところで、線路を越える主要な幹線道路はその左右にあるというのが一般的だと思います。駅には大勢人が集まるための道路があるのであって、人を通すためのものはあると思いますが、駅の下に道路を通すのはあまりないと思います。

<p>愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅裏中筋線と新居浜駅菊本線をつなぐと駅を通過する交通が多くなるので、賑わいをつくるという観点から違うと思います。 ・ 10年後、20年後の人口は確実に減ってくるので、今よりも渋滞は少なくなります。無駄な道路をつくってしまう可能性があります。
<p>新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ むしろ駅に向かって人が集まるように、駅に停まるようにしなければならないと思います。駅を通過するだけになってしまうと思います。
<p>新居浜市連合自治会 副会長 坂上 公三氏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民の要望として出ているので、駅南の開発の中で一緒に考えるのは大変なことだと思います。
<p>新居浜市農業委員会 農地部会長代理 篠原 修氏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 先日の地元の会で2班に分かれて意見を出したが、2つの班で意見が微妙に違っていました。住んでおられる地区の違いが出たのではないかと思います。
<p>事務局</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 意見については違いがあったが、道路をアンダーで抜いてほしいという意見は同じでルートについて違いがあったと思います。 ・ このほか、駅南の土地利用を考えた上で必要な道路を考えた方がよいとの意見もありました。次回は土地利用の観点から全体を見た道路網の関係が焦点になると考えられます。
<p>愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路をアンダーパスで抜くということは、駅が通過する場所という取扱いになるので土地利用を根本から考え直す必要があります。
<p>事務局</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今回2案あるので、例えば、アンダーパスの道路を抜いたときとそうでないときのメリット・デメリットを示して進めていくという方法も考えられます。
<p>愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ A案はアンダーパスを示しているが、「賑わい」と「文化・交流」が分断されるということになります。あまりよろしくないと思います。
<p>市民公募委員 白石 哲也氏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動手段の道路であって、「賑わい」を目指してやって来るのだから、通り過ぎるということもないと思います。利便性が高まるし、「賑わい」や「文化・交流」をつくることによる渋滞の発生を緩和することにもなると思います。ここを目指して来るので、通り過ぎることもないと思います。 ・ 駅の下に道路を抜くのはあまりないが、大阪などは立体交差ではあるものの駅の真横で道路を抜いたりしています。全くない訳ではないと思います。手段として道路があれば回避でき、これからの高齢化を考えると足の不自由な方も駅へ向かうのに便利になると思います。不必要とは思えません。あれば絶対良いと思います。 ・ 新居浜駅菊本線の延伸部分のアンダーパスは、市民が待ち望んで

	<p>いると思います。川東に住んでおられる方も高木中筋線を通るのは少し遠回りになります。マイントピア別子に行くのでも、街中に行くのでも利便性は上がる。</p>
<p>愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車の移動と言うことでは、あった方がいいというのは承知していますが。
<p>新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ どの大きな駅を見ても現在の道路構造となっている。駅裏中筋線は、南から駅の賑わいに来るための道路であるので、行き止まりとなっているものです。駅を越えるには、本来、大きな幹線道路を利用するものです。あったに越したことはないが、駅を越えるための目的が重要であり、例えば、大型トラックを通すのであれば、駅の横を通した方がいいし、「賑わい」に来る人であれば、駐車場や歩道があれば別に向こう側へ行く必要がないのではないのでしょうか。
<p>愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ ただ、駅東側が踏切の道路のみとなっているので、その改良ができれば良いのではないかと考えられます。
<p>新居浜商工会議所 観光まちおこし委員会 委員長 妹尾 次郎氏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商工会議所でも検討委員会をつくり、意見交換しています。新居浜市は工業都市であり、その機能を考えると、新居浜駅菊本線と駅裏中筋線はアンダーでつなぐことが必要と考えています。国領高木線は貨物の通行ができない道路となっています。 ・ 国領川の東側にもアンダーパスのできる道路があるが、線路下が急勾配であるなどの問題があり、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と工業都市としての機能が上ると考えられます。 ・ 「賑わい」を考えた場合、新居浜市民だけではなく、市外から人が集まるようなものをつくっていく必要があり、そのための道路の議論が必要だと思います。
<p>愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今の話は、駅前の南北をつなぐ道路は、トラックが走るような道路にしようということでしょうか。都市計画の考えとしては、高木中筋線と平形外山線を幹線で抜く思想であると想像できます。今、議論になっている駅裏中筋線や新居浜駅菊本線の周りは住居地域であることから、おそらく幹線道路としての考えではないと思います。トラック用の道路が2本いるのかということになります。議論が発散するが、平形外山線を作ることが大事かもしれない。 ・ 踏切の話も出たが、駅の東側の交通が弱いということではないでしょうか。駅東側で南北につなぐということではないでしょうか。少なくとも踏切のある道路の交通容量を上げる、踏切を何とかするといったことが必要かも知れません。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅の下を幹線道路で使うということはあまりいい感じには思えません。逆に駅の賑わいがなくなってしまうかも知れません。
松木坂井自治会 相原 悦滋氏	<ul style="list-style-type: none"> ・ うちの地区では、高齢化が進んでおり、今の静かな環境を残してほしいという思いがあり、トラックの通行による騒音や振動は勘弁してほしいという意見があります。今は松木坂井については工業用のトラックは、JRのコンテナ以外は走っていません。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	<ul style="list-style-type: none"> ・ みなさん共通していることは、駅東側の南北をつなぐ道路が充実していないということだと思います。 ・ 駅南の開発においては、賑わいをつくるということではアンダーパスの整備は違うと思います。現時点でアンダーパスをつくる案、つくらない案の両方考えられているのでしょうか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ そうです。今のところ、どちらにするかは決まっています。
松木坂井自治会 相原 悦滋氏	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新居浜駅菊本線は、新居浜駅で止まっているが、南側へ抜ける想定で整備できる幅員を確保しています。地元としては、上又は下で抜くことが考えられており、一部地権者は後継者がいないため、大きな道路が整備され便利になれば土地が値上がりし、土地利用できるとっておられる方も、少ないですがいます。
新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏	<ul style="list-style-type: none"> ・ トラックが通るとなると、駅のずっと前から掘り下げて整備する必要があります。用地が確保されているといっても現在と道路構造が変わるので、アンダーパスを想定しての話ではないと思います。 ・ 今の総合文化施設前の道路は、今後の施設の利用にとっては今の広さで良いものではないかと思います。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	<ul style="list-style-type: none"> ・ アンダーパスとなると、駅北側についてもスロープができて東西の分断がおきるのではないのでしょうか。今のスペースはそのままあっても、自由な空間として利用できるのも、良いのではないかと思います。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交差点からすぐにアンダーになるので、総合文化施設と駅との分断ができると思います。
新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路をまず決めないと、議論が進まないと思います。ここを本当にアンダーで分断しても良いのでしょうか。また、トラックを通す、太鼓台を通すとなるとかなり深くしなければならないということではないのでしょうか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 太鼓台が通るだけの深さは、スロープの区間が長くなるので、現実としては非常に難しい状況です。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大型車が通れる道路の場合は、100mくらい必要ですか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 図面で赤い線で示した区間です。線路より北側で約75mほど、南側で125mほどスロープ区間が必要です。

新居浜商工会議所 観光まちおこし委員会 委員長 妹尾 次郎氏	<ul style="list-style-type: none"> 今のアンダーパスのルートでは、駅裏中筋線と直接つながらないので、意味がないと思います。
新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏	<ul style="list-style-type: none"> 駅裏中筋線と新居浜駅菊本線とをつなぐとなるとどう結ばれるのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> もしつなぐとなれば、下泉中村松木線から南側で曲げ、商業高校をかすめるような線形になると考えます。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	<ul style="list-style-type: none"> それは非常にコストのかかることだと思います。
新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏	<ul style="list-style-type: none"> どういう車が通るかイメージできたが、本当にここに通る必要があるのでしょうか。通せば便利なのは分かるが、駅の下を通すということは少し疑問で私の常識では考えられません。駅裏中筋線が駅に来る人たちのための道路になれば良いと考えます。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	<ul style="list-style-type: none"> 地元の方が、アンダーパスをつくることによるマイナス面をあまり理解されていないのかも知れません。絵を見せながらイメージしていただく必要があるかも知れません。 その上で、駅東側の南北の道路の交通容量を上げてもらうことが重要だと思います。
新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏	<ul style="list-style-type: none"> 国領高木線を跨線橋で鉄道を越えるようなことはできないでしょうか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 北側の駅前郷線にはタッチできずに道路を超えてしまいます。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	<ul style="list-style-type: none"> 駅前郷線を北側に線形を変えることはできませんでしょうか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 沿道に建物が建っているので、難しいと思います。
新居浜市農業協同組合 常務理事 曾我部 英敏氏	<ul style="list-style-type: none"> 駅前の区画整理事業を実施した際になぜ、今のような話が出なかったのでしょうか。駅裏中筋線は北側へ延びる予定でした。
新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏	<ul style="list-style-type: none"> 高木中筋線は、昔からあった路線なののでしょうか。アンダーということで、南北軸の役割をする路線ではないのでしょうか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 現在、西町中村線についてもアンダーで整備される計画で進んでいます。郷線の端線についてもオーバーで整備しており、平成26年度末に一部供用開始予定となっています。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	<ul style="list-style-type: none"> アンダーパスを抜く抜かないということでおそらくコンセプト変わってしまいます。アンダーパスを抜くとなると、土地利用も限

	<p>定的で、賑わいの部分しか考えられなくなります。</p>
<p>松木坂井自治会 相原 悦滋氏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ アンダーパスで抜くか、オーバーパスで抜くかについては次の世代に託してはどうでしょうか。南側についても北側同様にいつでも整備ができるように用地を空けておいても良いのではと思います。
<p>愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ アンダーパスはつukらないが、道路はあるということですね。そうするとD案になると思いますが、いかがでしょうか。
<p>松木坂井自治会 相原 悦滋氏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ アンダーパスは作らないで、まちづくりをメインで考えたらどうですか。 ・ 点線の道路だけを作っておく。このまちづくりの中の一つの核となる道路として。
<p>愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ アンダーパスは抜かないけど、道路だけ作っておくということですね。
<p>松木坂井自治会 相原 悦滋氏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来、抜こうと思えば、立ち退きなどが発生しないでもできるように。
<p>新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 緑地にしておくと。
<p>愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自由スペースですね。そういう案もありますね。 ・ その場合はD案に基づいてですか。
<p>事務局</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 情報提供として、これまでの協議会で周ちゃん広場の話が上がっていたが、駐車場も含め大きさは約 1.4ha となっています。 ・ 資料P4でお示したものは、現状の土地利用面積を示したもので、住宅地については同様の面積が必要となります。その他、概ねの目安となる面積を示しています。
<p>愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 感覚で面積がわかる方はこの場ではあまりおられないと思います。ゾーンの配置や大きさ等について、意見をいただいても構いませんがいかがでしょうか。
<p>新居浜商工会議所 観光まちおこし委員会 委員長 妹尾 次郎氏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ この地区はJAの土地が占める割合が大きいので、JA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や貨物ヤードの取扱いをどうするのかなど条件を定めた上で議論するのが良いと思います。
<p>新居浜市農業協同組合 常務理事 曾我部 英敏氏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ この会議がどれぐらいの現実味を帯びてどういった決定していくのか、移転も覚悟しなければならないのでしょうか。直売所の話も出ましたが、新居浜市は生産者が少なく、可能であれば既に実施しています。 ・ 先にも話しましたが、支所の統合をここでという話もあった。
<p>愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ オフィスを構えるという可能性もあるわけですか。

新居浜市農業協同組合 常務理事 曾我部 英敏氏	<ul style="list-style-type: none"> ・ はい。でも、やめようかと。他にいいところがあるので、そこにしようかと話している。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今の段階では相当自由度が大きいと考えた方が良くと思います。この計画はおよそ何年ぐらいで完成するのでしょうか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 来年度には方針を決め、ある程度、構想ということで形にしていきたいと考えています。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	<ul style="list-style-type: none"> ・ J Aがオフィスを構えるという可能性は考えられますか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当然、考えられます。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R貨物のコンテナ基地についてはいかがでしょうか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R貨物のコンテナ基地は、ここで営業していることが全く駄目なのかどうかということになります。ここで営業していることが大きな問題ということであれば、協議してどこへ移転するか決める必要があります。どこへ移転するかなど、協議する内容は多く、簡単には動かないと思います。
新居浜商工会議所 観光まちおこし委員会 委員長 妹尾 次郎氏	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画を実現するため、もし支障があれば行政の方ですり合わせをした上で進めていく必要があるのではないのでしょうか。限られた面積で作りこんでいく必要があると思います。
(一社)新居浜市観光協会 専務理事 鎌田 眞太郎氏	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R貨物も賑わいづくりの1つではないのでしょうか。人が集まる仕掛けづくりが必要で、貨物の車輛の切り替えシーンが見られるなど、子どもたちはそれを見て楽しめるのではないのでしょうか。先日の祭り時には、自由通路で見られる親子が多くいました。
新居浜市農業協同組合 常務理事 曾我部 英敏氏	<ul style="list-style-type: none"> ・ 昨日、入替の時間を測ると、約3分30秒かかっていました。1日何回あるかわからないが、良く引っかかるような気がする。踏切遮断するので、何とかしてほしいところです。
新居浜市農業委員会 農地部会長代理 篠原 修氏	<ul style="list-style-type: none"> ・ コンテナの量としては四国一ではないのでしょうか。コンテナが非常に多く出入りしています。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	<ul style="list-style-type: none"> ・ J Rから、貨物の踏切を遮断する時間の情報をもらうことはできないのでしょうか。お知らせとして情報を流すと多少、印象が変わると思います。遮断時間の3分30秒は短いと思います。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 時間は決まっていますが、公表されているかどうか分かりません。
新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今の段階では、J R貨物用地は動かないことが前提ということでしょうか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ そうです。

（一社）新居浜市観光協会 専務理事 鎌田 眞太郎	・ 資料P5にある面積については、駅北側も含めた数字なのでしょうか。
事務局	・ 駅南側の駅裏中筋線より東側のみとなっています。
新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏	・ 先程、アンダーパスは次の世代に託すという話があったが、アンダーパスをつくらないA案も考えられるのではないのでしょうか。
松木坂井自治会 相原 悦滋氏	・ そうですね。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	・ それは是非、つくっていただきたいと思います。道路では分断されますが、つなげて使うことも可能になります。
新居浜市農業協同組合 常務理事 曾我部 英敏氏	・ 道路はなくても緑地公園等で用地を空けておくことはできると思います。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄会長	・ そうということですね。
新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏	・ 緑地公園のような。
松木坂井自治会 相原 悦滋氏	・ 賑わいの部分でいうと、南北自由通路の近くが使い勝手が良いので、A案のように南北自由通路のそばに賑わいを持たせ、総合文化施設と関連性の高い施設ならば文化・交流同士のつながりを現在の南北自由通路ほど立派ではなくても良いので地下道で結び、駅南北を連動させるのが良いと思います。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	・ できれば踏切でも良いのではと思います。個人的には、遮断機も何もないのが理想的ですが。そういうわけにもいかないと思います。いずれにしても東側もつないだ方が良いと思います。
新居浜工業高等専門学校 校長 鈴木 幸一氏	・ アンダーパスというのは、非常にお金がかかり、すぐにはできないので、可能性を残した状態のA案というのが現実的ではないかと思います。人は南北に移動できるように地下道か踏切をつくれれば良いと考えます。お金もかからず管理もしやすいと思います。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	・ A'案をつくるということをお願いします。
松木坂井自治会 相原 悦滋氏	・ 地区南に水源地があり、あまり活用も図られていないため、親水公園を計画すれば良いと思います。将来道路になるかもしれないところを流して、公園にすればよい。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	・ 水が流れていれば、雰囲気かわる。是非検討していただきたい。 ・ 公園については、文化・交流と考えてよいのか。

事務局	・ 公園は文化・交流になります。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	・ 細長いエリアになるかも知れませんが、検討をお願いします。
松木坂井自治会 相原 悦滋氏	・ できれば、盆踊りができるようにしていただければと思います。
市民公募委員 多田羅 弘美氏	・ A'案に期待したいと思います。
愛媛大学大学院教授 吉井 稔雄 会長	・ 次回は A'案をつくるということで、特になければこれで終わりにします。

以上