

開催日：令和 8 年 1 月 19 日

会議名：令和 8 年市街地整備対策特別委員会（1 月 19 日）

○西本ちかこ それでは、私から質問させていただきます。

まず、阪急茨木市駅西口駅前周辺整備についてです。

地区計画の目標には、駅前の優れた立地特性を生かした合理的な土地利用を誘導することで、東の玄関口にふさわしい魅力ある駅前環境の創出を目指すと示されています。

そこで、お聞きいたします。魅力ある駅前環境とは具体的にどのような環境を市としてお考えでしょうか。

また、人、公共交通中心の具体策について、お聞かせください。

また、現在、阪急茨木市駅西口ロータリーは、路線バスやタクシーの公共交通と企業送迎バス、一般自家用車による送迎が混在し、ロータリーは自由に利用しやすい反面、渋滞をもたらしていると認識しております。特に、日常の通勤・通学時間帯はもちろん、おにクルやグラウンドでのイベント開催やスポーツ開催時には駅前から周辺道路まで影響が及んでいます。今回の再開発におきまして、渋滞緩和のための具体的施策について、お示してください。

○宮本まちなか整備課長 魅力ある駅前環境についてでございます。

令和 7 年 4 月に策定いたしました駅前周辺整備基本計画におきまして、多様な活動の場となる広場や、人々が滞留できる空間、駅、駅前広場、民間施設等の機能が調和した空間等をお示ししております。

次に、人、公共交通中心の具体策についてでございます。

駅と周辺市街地との回遊性を高めるデッキなどの快適な歩行者動線や駅前広場におけるゆとりある歩行者空間の確保、交通結節点としての機能を高めるためのバス停の再配置や案内サインの設置などの検討を進めております。

続きまして、阪急茨木市駅西口駅前周辺の渋滞緩和対策についてでございます。

具体的な渋滞緩和対策としましては、中央通りからバスロータリーへ進入する右折レーンの滞留長を伸ばす交差点の改良や、バスロータリー内のバス停などを再配置することで車両動線の整理を行う予定であります。

○西本ちかこ 魅力ある駅前環境について、お示しをまずいただきました。

多様な活動の場となる広場や人々が滞留できる空間、駅、駅前広場、民間施設等の機能が調和した空間などを整備基本方針としてまとめられるということでした。

では、多様な活動となる広場について、予定をされている民間広場の大きさはど

れくらいでしょうか。

また、ロータリー、バスを降りた場所は広場としてではなく、現在のとおり歩行空間ということを予定されていますか。現在は通路脇に多くの駐輪台があります。いつも満車になっています。便利である一方、1階に外向き店舗が入ることを想定すると駐輪台が並ぶ空間は景観的にも適さないのではとも考えますが、民間広場でイベントが行われた場合の自転車駐輪場は想定をされていますでしょうか。

○宮本まちなか整備課長 民間広場の面積は約700平米であります。また、バス停につきましては再配置をする予定ですが、鉄道とのアクセスや歩行者動線への影響に留意し、検討を進めているところです。

なお、民間広場のイベント開催時における自転車駐輪場につきましては、徒歩や公共交通による来場、周辺駐輪場への誘導が想定されます。

○西本ちかこ 先ほどのご答弁で、人、公共交通中心の具体策についてご答弁をいただきまして、駅と周辺市街地との回遊性を高めるデッキなどの快適な歩行者動線や駅前広場におけるゆとりある歩行者空間の確保、交通結節点としての機能を高めるためのバス停の再配置や案内サインの設置などの検討を進めているとのご答弁をいただきました。

ぜひ、交通結節点としての機能を高めるため、公共交通を利用する市民や学生、観光客にとって分かりやすい表示や待ち時間を快適に過ごせるような待機場所、駅前空間について、市民や公共交通事業者のご意見をお聞きする場も持っていただきまして、丁寧に進めていただくことを要望いたします。

また、阪急茨木市駅西口駅前周辺の渋滞緩和策についてもお示しをいただきましたが、建設常任委員会でも議論がなされておりますが、この特別委員会では今回の議案の範疇を超えますので質問は控えますが、企業送迎バスと自家用車の乗り入れのエリアを分けることや、また、中心部への通過交通を抑制するなど、より踏み込んだ検討を進めていただくよう要望させていただきます。

では、駐輪場の整備について、お聞きいたします。

永代ビルに渡る地下道の整備費用と活用について、お伺いいたします。

この地下道の整備費用と活用について、市の負担額はどの程度想定をしていますでしょうか。ソシオの地下空間はなくなるということを聞いていますが、地下道のみを駐輪場など公共的用途に使用できないか、その可能性についても、お聞かせください。

○宮本まちなか整備課長 地下道の撤去費用についてでございます。

撤去の内容につきまして、道路管理者である大阪府茨木土木事務所と協議してい

るところでありまして、現時点において具体的な費用をお示しすることはできません。

地下道の有効活用についてでございます。

地下道の老朽化により今後の維持管理コストや新たな出入口の設置など、建設コストが高額になることが想定されるなどから、駐輪場などへの転用は非常に難しいと考えております。

○西本ちかこ ソシオ茨木の建て替え事業協力者に対してはそういった依頼などをする予定はありますでしょうか。

○宮本まちなか整備課長 事業協力者に対しまして、そのような検討の依頼をする予定はございません。

○西本ちかこ 地下道の撤去費用については、現時点では具体的な費用をお示しできないとのことでした。地下道の有効活用については、地下道の老朽化による維持コストや新たな出入口の設置など、建設コストが多大にかかるということで、駐輪場などへの転用は困難とのご回答です。今回、市の公共施設は入らないということをお聞きしていますが、駅前の一等地に現在地下があり、単にそれを塞ぐことにもコストがかかるということですから、費用対効果の検討は必要ですが、駐輪場など公共的活用の可能性についてもご検討をお願いしたいと思います。

次に、魅力ある駅周辺に向けた取組について、お伺いします。

中心部において、地価が高騰し、家賃が上がり、個人商店が減るのではないかと懸念をしております。集合住宅ばかりが増え、タイムズなど時間貸し駐車場ばかりになり、魅力ある駅周辺にならないのではないかと懸念をしております。市の認識をお伺いいたします。

○宮本まちなか整備課長 新しい商業施設による相乗効果などにより、駅前周辺の魅力や価値が高まることを期待するとともに、市としましても民間広場や公共空間を活用した地元商店街と連携したイベントなどを通じて、地域コミュニティとの関係を強化するなど、エリアマネジメント体制の構築や活動の展開に対し、支援してまいります。

○西本ちかこ 新しい商業施設による相乗効果や民間広場、公共空間を活用したイベントを通じたエリアマネジメント支援について、市のお考えをお示しいただきました。

ですけれども、西口の立体駐車場がバイクと自転車駐輪場に転用された現在、駅

周辺が民間駐車場ばかりになることへの懸念をいたしております。自治体としてどういったことができるのか、難しいと思いますが、どのように関わり、魅力ある駅周辺まちづくりに誘導していくのか、引き続き取組をよろしく願いいたします。

では、続きまして、ＪＲ茨木駅西口について、質問させていただきます。

一旦白紙のようになり、他の議員からも多くの質問がなされましたが、私も重なる点がございまして、市の公共施設設置のためなど、大義がないということですが、ダムパークいばきたに年間１００万人の観光客を見込んでいる本市の１日の乗降客が一番多いＪＲ茨木駅において、ロータリーの利便性の向上やバリアフリーの歩道、歩行者動線の整理など、大義があるのではと考えております。公共的価値が見込めない理由について、お聞かせください。

また、茨木駅前ビルの耐震性についても、お聞かせください。

○宮本まちなか整備課長 公共的価値についてでございます。

過去に道路や駅前広場といった公共施設を一定整備していること及び市は新たな公共施設を整備する予定がないことから、新たな公共的価値を見いだすのは非常に難しいと考えております。

茨木駅前ビルの耐震性についてでございます。

旧耐震基準により建設されており、耐震性能が現行法の基準を満たしておりません。

○西本ちかこ 公共施設を整備する予定がなくとも北部市民の玄関口において、市民の利便性を高めるための公共的役割を果たす施設整備は必要ではと考えます。本市はまちづくり協議会において、事務局的役割を果たされているということですが、耐震性能が現行法の基準を満たしていない茨木駅前ビルの現状において、今後どれくらいの期間を目指してこの整備を進められていかれるのか、お考えをお聞かせください。

また、ＪＲ西日本さんの位置づけやお考えについても分かる範囲でお聞かせください。

○宮本まちなか整備課長 ＪＲ茨木駅西口の再整備を進めていくためには、関係権利者の合意形成が不可欠であると考えております。まずは、今回お示した市の考え方や基本計画の整備方針を踏まえて、どのような事業が可能かを権利者の皆様と議論し、市民の皆様からも共感を得られるような事業計画の立案に向け、市も支援しながら取り組んでまいります。

なお、ＪＲ西日本様に関しましては、駅前広場の一部を所有する権利者であることから、同社の協力は必須であり、緊密な連携が必要と考えております。

○西本ちかこ よろしくお願いたします。

では、続きまして、中心市街地活性化に関する取組についてです。

都市計画マスタープランでは、2コア1パークを生かしたまちづくりを掲げています。東西軸をモールと名づけて、中央通り、東西通りを滞在や活動したくなる魅力的なメインストリートにしていくための取組とあります。「東西軸メインストリートガイドライン」では2040年頃を目標とされており、歩行者空間の確保について、今回、社会実験がなされたと思います。

2040年までにJRから阪急までの歩道において、どのような取組や整備が必要で、また予定をされているのか、お聞かせください。

○新開都市政策課長 ストリートデザインガイドラインで示す2040年頃に向けたロードマップに沿って、将来像の具現化に向け、まずはモデル区間である中央通りの側道部の整備、また今後の本線部の先行区間の選定など、その都度社会実験を実施しながら市民の皆様や沿道事業者の共感につなげ、段階的に検討を進めてまいります。

○西本ちかこ 今回の中央通り側道の道路空間再編について、ナイトバルなどの社会実験が行われました。

警察や関係機関などいろいろなご調整が必要だった、行われたことと思います。そこで、質問させていただきます。

沿道事業者からはどういったご意見やご要望があったのか、また、全ての沿道事業者から賛同が得られていたのか、ナイトバルに参加されたお店はどのようにして集められたのでしょうか、まず初めに沿道事業者さんにナイトバルの参加を促されたのでしょうか、場所の利用料はどのようになされたのか、お聞かせください。

○新開都市政策課長 沿道事業者の意見や要望についてでございます。

先ほど永田委員への答弁と重なる部分がございますが、ナイトバルに参加された事業者からは、やってよかった、商店街の認知につながった、お店同士のつながりが生まれたといった意見のほか、荷さばきスペースをもう少し広く確保してほしいという要望をいただいております。

参加されなかった事業者からは、ごみのポイ捨てがあった、常連客で来店を取りやめた人がいたといったご意見がございました。

続きまして、沿道事業者の賛同についてです。

JR駅前商店会の約30店舗のうち11店舗がナイトバルに出店いただきました。商店会には飲食業以外の業種もございますので、比較的多くの事業者に出店いただき、一定の賛同もいただけたものと認識しております。

次に、参加店舗の募集と参加の促進についてでございます。

JR駅前商店会と市により、今後の商店街の在り方などについて語り合う「あした会議」を実施しており、令和6年度から今年度にかけて、計4回開催しております。

その中で、今回の商店会有志メンバーによる実行委員会主催のナイトバルを実施することとなりました。店舗の募集につきましても、その実行委員会が中心となり、各店舗に声かけを行っており、参加を促されております。

最後に、場所の利用料についてでございます。

今回の取組は市が主催する社会実験の一環として道路の利活用の可能性を検証するために実施しており、利用料は発生しておりません。

○西本ちかこ 令和6年度からJR駅前商店会と市によるあした会議で丁寧に4回これまで開催していただいたということが分かりました。

では、今後実現するとすれば、沿道でバルなどお店をできるのは沿道の事業者になるのか、どのように位置づけされるのでしょうか。整備後の実施主体について、お聞かせください。

また、参加されなかった事業者の店舗前では営業はなされなかったのでしょうか、お聞かせください。

○新開都市政策課長 整備後の実施主体についてでございます。

将来、整備された際には、道路の占用許可等による利活用を想定しており、沿道事業者に限定するものではございませんが、商店会に面した側道部ということもありまして、今回実施したナイトバルのように、沿道事業者による利活用が望ましいと考えております。

次に、参加されなかった店舗の前での営業についてでございます。

今回のナイトバルは道路空間に飲食可能な共有スペースを一定設け、来訪者にはテイクアウトメニューを自由に飲食していただく形で実施いたしました。

参加されなかった店舗もございましたが、商店会においてその趣旨を周知いただき、にぎわいに資する取組として一定の理解をいただいていると認識しております。

○西本ちかこ このような社会実験で、歩道が自転車との走行が分かれまして、子育て中の方や高齢の方がゆったりと安心して歩けることはもちろん、木陰や休憩場所があり、また海外にあるような沿道でカフェやバルなどに足を止めることができる、にぎわいが生まれるといった、こういった取組に期待をいたしまして、質問を終わらせていただきます。