

意見等募集の結果について

案 件	J R 茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備 基本計画（案）について
結果の公表場所	ホームページ 市街地新生課担当窓口（市役所南館 5 階） 情報ルーム（市役所南館 1 階）
意見募集期間	令和 7 年 1 月 2 0 日から 2 月 2 1 日まで
意見提出件数	5 3 人・2 団体 1 9 0 件（うち賛否のみ 0 件、対象外 1 件）
意見募集時 公表資料	・ J R 茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案） ・ J R 茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）の 概要
結果公表日	令和 7 年 3 月 3 1 日
担当課	都市整備部 市街地新生課 電 話：0 7 2－6 2 0－1 8 2 1 F A X：0 7 2－6 2 0－1 7 3 0 E メール：shigaichi@city.ibaraki.lg.jp

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
1	2	1-1背景と目的	計画検討の背景として、阪急茨木市駅周辺については「阪急茨木市駅西口については、駅前ビル（ソシオ茨木）の建替えに向け、事業協力者と共に、今後、具体的な計画策定に取り組んでいくこととなっており、」とされているが、これまで検討されていた計画（現在の駐車場に建築物を配置し、北側に駅前広場を設ける等）を白紙に戻して、現在の土地利用を前提に計画を検討していくという検討条件の変更が、計画案作成の背景にある（大きなきっかけとなった。）と考える。このことについて、一切、触れられていないのはなぜか？ 検討条件の設定という点でも重要かつ必要であり明記すべきであると考え。	これまでの経過については、参考資料に記載しております。
2	2（4行目）	1-1背景と目的	社会経済情勢の変化とは何か？ また、本計画案は、今後の整備計画であり、これからの社会経済のイメージや今日的なニーズというような抽象的な言葉で逃げず、この内容を示し分析した上で、計画にどのように反映させていくかについて、考え方を示す必要があると考えるが、全くと言って良いほど示されていないと考える。 また、これからの計画であり、この整備により、これからの社会にふさわしい（あるいは先導する）茨木の駅前のあり方を示していくという気持ちが必要と考えるが、現在の問題（この問題も限定的なものという印象）解決に力点が置かれている印象である。	社会経済情勢の変化による現状の課題やアンケートによる市民ニーズ等を整理し、整備方針に考え方を示しております。
3	2（2段落目）	1-1背景と目的	共感という言葉が使われているが、共感を得るために必要なことは何か、どんなことを行っていくのかが分からない。P24～26でも不明で、共感、連携という単語で終わっている。	本基本計画（案）についての意見等募集にあたり開催しましたパネル展は、周知・PRだけでなく、対話の機会として実施し、5日間で約400人の方と対話を通じて理解を深めていただき、市民の声を肌で感じる事ができました。 計画策定後については、本基本計画の周知に努めるとともに、権利者及び事業主体と計画を共有し理解を求めます。また、市民の皆さまから共感を得るための方法については、事業スキームや事業計画内容によって異なることから、今後事業主体と検討・協議し、取り組んでまいります。
4	3	1-2市街地形成の変遷	市街地形成の変遷過程が示されているが、これが、本基本計画案にどのように関係するのかが説明されていない。説明が必要である。 特に阪急側については、「茨木市の商業・業務の中心地であること」を示すための紹介なのか、それとも、単に、両駅西口が万博時に整備されたものであることを紹介したいのか？	歴史の積み重ねによって、現在の都市構造が形成されていることから、計画全般の検討において必要な内容と考えております。
5	3	1-2市街地形成の変遷	市街地形成の変遷過程（拡大の様子）は示されているものの、当該区域の建物用途や都市計画の内容は、参考資料扱いである。これらは重要でないと考えて本論部分には位置づけずに計画案を作成したのか、考え方を示されたい。	計画の検討過程を簡潔に示す資料構成を目指したものであり、データ等は、参考資料としております。
6	4	1-3対象区域	対象区域の設定の考え方が、明確に示されていない。なぜ、この区域に限定したのかについて、合理的で理解可能な説明が必要ではないか。（P2「背景」に関する指摘に関連）	参考資料に示すとおり、これまでの経過を踏まえて対象区域を設定しております。
7	5	1-4上位計画等との関連	国の関連施策・社会動向に「大阪北部地震」が入っているのは妥当か？ 他のものと性格が異なる。また、「反映」という表現はそぐわないと考える。	5ページ及び12ページの「国の関連施策・社会動向」を「国の関連施策・社会動向等」に修正し、5ページの「反映」を「反映・踏まえる」に修正します。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
8	5	1-4上位計画等との関連	上位計画等における中心市街地・両駅前周辺のまちづくりの位置づけ欄中「多様な都市機能の充実を図ります」とあるが、多様な都市機能とは何かが分からない。	都市機能とは、都市のもつさまざまな働きやサービスのことで、商業・業務、住宅、工業などの諸活動によって担われる機能です。 ※都市計画マスタープランより
9	7（6行目）	2-1公共交通から見た広域特性	「広域からの受け皿」とあるが「受ける」だけではない。送る、送り出す機能もある。そのことで、居住地選択等における判断も生まれるのではないのか。	7ページ、12ページ及び19ページの「広域からの受け皿」を「広域とつながる拠点」に修正し、7ページの図「ＪＲ・阪急・バスの矢印」を両方向の表現に修正します。
10	8	2-2交通環境から見た広域特性	府道14号線の通過流通抑制に関して 府道14号線（大阪高槻京都線）は既に慢性的な渋滞が発生しており、通過流通を処理するキャパシティがあるとは思えない。そのような状況で、駅前通りや東西通りから車を締め出す政策を進めることは、周辺道路のさらなる混雑を引き起こす懸念がある。通過流通の抑制には、府道14号線の抜本的な改善や代替経路の整備が必要ではないか。	まちなかの道路については、歩行者・自転車が安心安全に通行できる環境づくりが必要であり、都市計画道路茨木寝屋川線の整備をはじめ周辺の道路状況を勘案しつつ、ひと中心のまちなか形成に向けた検討を進めてまいります。
11	9（6行目）	2-3中心市街地の機能と人の流れ	意味が不明。中心市街地及び駅周辺における既存機能とは何か、中心市街地全体で求められる機能とは何かを示すべきである。	既存機能は31ページの参一3に、中心市街地全体で求められる機能は「都市計画マスタープラン」及び「立地適正化計画」に示すとおりです。
12	10	2-4両駅前周辺の特性と課題	JR茨木駅周辺 2つ目「学生がバスで多数の大学に繋がっている」とあるが、バスの発着場は今回の対象エリア外にあるのではないのか。 また、送迎バスの発着は阪急駅前（対象区域内）でも行われており、JRに特別の内容ではないと考える。逆に、阪急側は、現在は、対象区域内で学生がバスを利用しており、関係はJRより深いということも言えるのではないのか。	10ページは、両駅前周辺を対比し特性と課題を整理したものです。が、「バスで多数の大学へと繋がっており、若者・学生が多い」は両駅共通であることから削除し、「近隣に大学が立地」に修正します。
13	10	2-4両駅前周辺の特性と課題	JR周辺での学生のバスによる送迎は、特性としては「利点・特長」的な位置づけがされていると理解するが、一方で、課題に「送迎バス等の停車・乗降」をあげているのは矛盾していないか。考え方の整理が必要と考える。	課題の「送迎バス等の停車・乗降」については、停車・乗降スペースの不足等を示すものです。
14	10	2-4両駅前周辺の特性と課題	JR側について、何をもって「先進的」としているのか？が分からない。 また、「はじめに」等で、「今日的なニーズとの不整合」とまで書いていることと矛盾しているのではないのか。	記載のとおり「大阪万博を契機に栄えてきた歴史的背景」や「洗練されたデザインのいばらきスカイパレット」などを踏まえて「先進的」としております。
15	10	2-4両駅前周辺の特性と課題	スカイパレットは東口であり対象区域でない。 スカイパレットの記述のように東口を含めるのであれば、阪急側も東口側の動向を示す必要がある。 なお、全般6等に記載した、対象区域を限定的に捉えず周辺を意識した計画であるべきとの意見と矛盾していると取られるかもしれないが、そうではなく、本来、東口のあり方も含めた上で計画検討を進めるべきとの立場である。 JR側でスカイパレット（本来は、そこから続く商店街や立命館OICキャンパスにも触れるべき）についてコメントするのであれば、阪急側でも、現在の東口側の駐輪場が病院誘致の区域になり新たな都市機能（拠点）が生まれること、一方で、そのことで駐輪対策という課題が生まれることなどを示しておくべきである。 すなわち、JR側はスカイパレットを考慮し、阪急側は東口については一切触れないという矛盾を指摘しているものである。	ひと中心のまちなかを目指していることから、両駅東西の人の流れを整理し、計画を検討しました。なお、10ページの上段については、各駅前周辺の特性を整理しており、対象区域に限定したものではありません。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
16	10、17	2-4両駅前周辺の特性と課題 3-2整備基本方針（交通機能）	西口の交通処理（駅前広場）を考える際には、東口が強く関係するはずである。導入する機能や処理する内容、量など、特に、阪急側にとっては重要な要素であると考えているが、課題設定や整備の方向を検討する際に全く考慮されていない計画案となっている。（表面に出ていないのであれば、出すべきである。）再検討や説明が必要と考える。	駅前広場については、人・公共交通を中心とする整備方針を示しております。東西の機能分担は重要な要素と認識しており、整備方針に基づき、今後検討する必要があると考えております。
17	12	2-6現状と方向性のまとめ	第2章2-6 現状と方向性のまとめ について ・市内公共交通等に関して、昨年路線バスが値上がりになったり、減便されたりして、移動がさらに不便になった、という地域があります。反面、行政施設やイベントなどが市中央に集中しがちです。タクシーも、配車アプリは苦手な人には使いづらく、しかし電話では呼びにくいという状況になっています。高齢化対応や、免許返納の推進だけでなく、市の活性化のためにも、市費を投入しての公共交通の拡充が必要であると思われます。市内循環バスの創設や敬老パスの配布などは、健康で長く住み続けるには重要です。子育て世代や若い世代からも、移動の不便さについての声が届いています。どの地域の、どの世代の市民も、長く健康に住み続けられる茨木にするためにも、市民の移動の保障に尽力してほしいです。	路線バスなど、既存公共交通の利便性の向上をはじめ、移動しやすい交通環境の整備に向け、総合交通戦略に基づき検討してまいります。
18	12	2-6現状と方向性のまとめ	第2章2-6 現状と方向性のまとめ について ・市内各駅近辺での駐車・駐輪が困難です。公共交通機関網が細やかに整備されていないと、自家用車や自転車での移動に頼らざるを得ないという人も多くなり、近隣市と比べても、市内中心部は特に自転車の通行量が多いです。阪急茨木市駅前の大きな駐輪場も閉鎖が決まっており、今後が心配です。駅前の前輪ロック式の駐輪場も立体式の駐輪場も、時間帯によってはほぼ満車で、空さを探してあちこち回り、時間をかけている人をよく見かけます。こういった状況の改善を早急にすすめてほしいと思います。また、立体式駐輪場の場合は、ベルトコンベアつきにスロープだけでなく、大型エレベーターも設置してほしいという声も、高齢の方々から届いています。ベルトコンベアは高齢のかたにはおぼつかず、危険な瞬間も多いそうです。前輪ロックのものでも、自転車同士の間隔がせまく、自分の自転車を間に駐輪させるのに四苦八苦しているかたをよく見かけます。ぜひ、こういったことも改善をすすめ、どの世代にもやさしい街づくりをすすめてほしいと思います。	今後の駐輪場運営の参考にさせていただきます。
19	12	2-6現状と方向性のまとめ	ハブ拠点である両駅前に求められることとして、両駅前整備の方向性を同一のものにするのであれば、P10のそれぞれの異なったイメージを示す必要はない。削除すべきである。 また、異なったイメージの地域であり、そのイメージを活かした整備を進めていくという計画案の考え方に立つのであれば、これが適切かどうかは分からないが、例えば、JR側は大学・学生との関係からの機能導入、阪急側については、商業の中心地である周辺地域との関係からの整備の方向性を示す等の、両駅の違いを踏まえた整備イメージが必要ではないのか。	12ページについては、両駅前周辺に共通して求められることをまとめております。一方、両駅前周辺には各々の特性もあることから、これらを踏まえ各整備イメージを19～22ページに記載しております。
20	14	3-1駅前周辺に求められる機能	都市機能と交通機能が別々の方針で示されているが、交通機能は都市機能の一部ではないのか	両駅は多くの人が往来する交通結節点であることから、交通機能は特に重要な機能と考えており、他の都市機能と分けて整備方針を示しております。
21	14	3-1駅前周辺に求められる機能	商業機能以外の都市機能はないということか。中心市街地活性化基本計画には「街なか居住」も位置づけられており、また、駅前再整備の中の主要用途として住宅があるはずである。住機能という重要な要素を位置づけていない理由はなにか。 位置づけない特別の理由がないのであれば、重要な住機能（あるいは居住機能）を位置づけ、住み続けるためにどのようなことが必要かを示すべきである。また、これは、事業者との協議（本基本計画案の目的）においても重要な要素になると考える。	両駅前周辺については、第1章及び第2章の内容から4つの機能が求められており、住み続けるための重要な要素であると考えております。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
22	14、16	3-1駅前周辺に求められる機能 3-2整備基本方針（都市機能）	立地特性を踏まえた都市機能の導入 ・ 中心市街地の既存機能や住機能とのバランスを踏まえ、必要な都市機能の導入を図ります。 とあるが、内容が不明である。中心市街地の既存機能とは何か、既存機能や住機能とのバランスとは、」どのようなことを考えているのか、必要な都市機能とは何か、全く分からない。	上位計画等において、「中心市街地全体を面的な視点で捉え、多様な都市機能の充実を図る」としていることから、都市機能については、駅前に集約するのではなく、中心市街地全体でバランスを図る方針を示しております。
23	14、16	3-1駅前周辺に求められる機能 3-2整備基本方針（都市機能）	市民ニーズを踏まえた都市機能とは「生活利便施設、飲食店舗が提供する」機能に限定したものなのか。文化的要素（歴史が感じられるとした）や交流等は考えていないのか。	主に市民・駅利用者のニーズを「生活利便施設や飲食店舗等」とまとめたものであり、16ページのイメージ図に示すとおり限定したものではありません。
24	14、16	3-1駅前周辺に求められる機能 3-2整備基本方針（都市機能）	都市機能としてP16に具体的に書かれているのは商業だけである。そうである（そのように考えている）のであれば、都市機能というさまざまなものを想起させるのではなく、「商業機能」とすれば良い。 仮に修正するとすれば（こうすべきであると考えているのではなく、仮に、商業機能のみに焦点をあてることが西口の方針として妥当であると考えているのであれば、なので注意願いたい。） 立地特性を踏まえた商業機能の導入 ・ 中心市街地に広がり多くの市民の生活を支えてきた商店街等の機能や住機能との連携や相互補完につながり、本計画対象地域と周辺地域とが全体として、その魅力を増し、多くの市民に利用されるよう、本区域にふさわしい商業機能の導入を図ります。	現在の主な市民・駅利用者のニーズは商業機能であります。本基本計画は柔軟性を持たせる内容とするため、立地特性及び市民ニーズを踏まえた都市機能を整備方針としております。
25	14、19	3-1駅前周辺に求められる機能 3-3JR茨木駅西口駅前周辺整備イメージ	基本方針等での都市機能について、JR側は、イメージ図の説明の中で「商業機能」「コワーキングスペース」「オフィス機能」「滞在機能」ということが示されているが、都市機能とはこのことを示しているのか。基本方針のイラストで示されている「様々な働き方、暮らし方」は、JR側の働く場所、滞在のことを想定したものか？ なお、基本方針部分の説明では、このイラストやイメージ図（P19）で示しているものは記載されていない。	19ページに示す商業機能・コワーキングスペース・オフィス機能・滞在機能については、立地特性から想定される都市機能を例示したものです。また、各枠囲みの右上に、両駅前周辺に求められる各機能のアイコン（4色の○）を記載することで、整備基本方針を参照できる資料となっております。
26	14、21	3-1駅前周辺に求められる機能 3-4阪急茨木市駅西口駅前周辺整備イメージ	阪急側は、商業機能、商業施設の運営（更新可能なものとしていく等）について示されているのみであり、商業機能だけで良いという考えと受け取るが、これで良いか。	第1章及び第2章で整理した内容から、特に市民・駅利用者が求める機能として、商業機能のイメージを示しております。
27	14、21	3-1駅前周辺に求められる機能 3-4阪急茨木市駅西口駅前周辺整備イメージ	商業機能を重視するのであれば、そこに茨木らしさ、例えば茨木の特産品などを発信する機能（アンテナショップ的なもの）など、特徴的なものを誘導する姿勢が必要であると考え。例示したものは、（近隣では）イオンでこのようなことが行われているので、そこに任せるという考えなのか。 いずれにせよ、イメージ図で示されているものは、茨木でなくても良いものばかりである。	ご意見として承り、今後の参考にさせていただきます。
28	14～18	3-1駅前周辺に求められる機能 3-2整備基本方針	さまざまな整備イメージが示されているが、優先順位をつけるべきである。限られた土地の利用であり、すべてが実現可能とは考えられないからである。	一部の整備イメージについては、相互に関係する機能であることや、4つの機能はいずれも重要な方針であることから、現時点において、優先順位をつける考えはありません。
29	16	3-2整備基本方針（都市機能）	イメージ図に示されているような活動は、対象区域内で完結させるべきではなく、周辺との関係のなかで全体として提供されるべきものであると考える。このことを明記すべきではないか。	上位計画等における中心市街地・両駅前周辺のまちづくりの位置づけより、中心市街地全体で求められる機能を充足させる考え方を示しております。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
30	17	3-2整備基本方針 (交通機能)	「歩きやすい空間整備」の項目に関して、道路の自転車レーンを車道からもう少し離すか、立命館大学周辺のように独立させてほしいです。現在の自転車レーンは車道に近いので危なく感じて結局歩道を走ってしまい、歩道も狭いため怖いです。難しいかとは思いますがご検討いただけたらと思います。	ご意見として承り、今後の参考にさせていただきます。
31	17	3-2整備基本方針 (交通機能)	●第3章整備方針の交通機能について 阪急茨木市駅とJR茨木駅を結ぶ東西の歩道について、超高齢化社会に伴い高齢者が増えるが、お年寄りがつまづかないよう、また、足が不自由な市民が車椅子でも移動しやすいよう、なるべく、凸凹が無い、スムーズな歩行が可能な平坦な歩道整備をお願いしたい。	ひと中心のまちなか形成に向け、まちなかの道路については、歩行者・自転車が安心安全に通行できる環境づくりを進めてまいります。
32	17	3-2整備基本方針 (交通機能)	●第3章整備方針の交通機能について 川端通りが堤防地だったため、両駅側より川端通り側の方が縦断的に高い所にあるため、川端通りから両駅に向かう自転車には、下り坂をスピードを出す者がおり、しかも、歩道で走るため、歩行者とぶつかりそうになるので、お年寄りや子供が安心して歩けないことがある。安全で、快適に歩ける歩道整備、自転車も含めた交通運用のあり方も是非、検討して頂きたい。	歩行者・自転車が安心安全に通行できるよう、通行空間整備に加え、交通ルール・マナーの意識醸成に努めてまいります。
33	19、21	3-3JR茨木駅西口 駅前周辺整備イ メージ 3-4阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備 イメージ	新たな茨木の顔となる景観の形成とあるが、全くイメージが湧かない。景観形成要素として建物、みどり、人の活動などが考えられるが、どのようなことをイメージしているのか？ それとも、基本計画案では、具体的な方向は示さず、「景観形成が重要」というレベルのことを示すだけで良いということか。 なお、阪急側については、新たな構造物をイメージしているような表現と受け取るっことができるが、構造物の景観誘導という理解で良いか。	具体的なイメージについては、今後の検討・調整となりますが、茨木の顔となる駅前広場や建物は、特に重要な要素と考えております。なお、阪急茨木市駅西口については、建物の低層部や公共空間のイメージを示しております。
34	19、21	3-3JR茨木駅西口 駅前周辺整備イ メージ 3-4阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備 イメージ	茨木の特長として大学、大学生のことが良く取り上げられる。導入する都市機能の中に若者がチャレンジできるようなものを組み込む必要があると考える。	ご意見として承り、今後の参考にさせていただきます。
35	21、22	3-4阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備 イメージ	第3章4節「阪急茨木市駅西口駅前周辺整備イメージ」に関しまして、「魅力・賑わい」の視点から1点だけ申し上げます。基本計画22ページの地図にもあります通り、阪急茨木市駅西口を出て商店街への動線を進むと、「にぎわい亭」「阪急本通商店街」をはじめとする商業エリアに到達します。このエリアは室町時代は茨木城城下町であり、江戸時代は商業栄える在郷町であった歴史豊かな地域です。しかし現在のところ、その魅力は「茨木小学校やぐら門」「旧町名を示す茨木市設置の石碑」「阪急本通商店街内にある茨木市設置の案内板」ぐらいしかなく、歴史的な魅力をアピール出来ていません。この歴史豊かな地域（阪急本通商店街から茨木小学校周辺）を「歴史的エリア」として景観を統一し、案内板をより整備して、茨木市の大きな観光資源とするべきだと考えます。そうすれば、茨木市外から多くの人々が阪急茨木市駅西口からこのエリアを訪問・観光し、さらに商店街にて消費することになります。ＪＲと阪急という「コア」に挟まれた「パーク」を補強する”大切な魅力資材”として、この「歴史的エリア」を文化的・観光的に整備することは茨木市が活力ある都市となるために必要な施策だと考えます。「阪急茨木市駅西口駅前周辺整備」を広義にとらえる中での、広い視野からのご検討の程、どうぞよろしくお願いいたします。	中心市街地活性化に向けて、今後の参考にさせていただきます。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
36	21、22	3-4阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備 イメージ	東口の現在の駐輪場が救急病院の誘致エリアになっている。また、現在、西口駅前広場内に一時預かりの駐輪施設も設置されている。 このような現状から、工事中、あるいは誘致後の駐輪対策について検討する必要があると考えるが、案では一切触れられていない。検討して考え方を示す必要があると考える。	駅前の駐輪場については、適正な駐輪台数の確保に努めてまいります。
37	24、25	4-1JR茨木駅西口 駅前周辺整備の進 め方 4-2阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備 の進め方	フロー図で示しているエリアマネジメント組織が、整備対象区域での活動を想定したものであるとして、エリアマネジメント組織としてどのような役割を担うのか、どんなことを行うのかが説明されていない。マネジメントなので経営・管理として想定する内容がないと不十分である。言葉だけが踊っている印象である。	エリアマネジメント組織の役割については、26ページに示すとおり、駅前の魅力や価値の向上を図るイベント・情報発信等の実施や多様な主体（プレイヤー）が連携・協働して活動するための調整等の役割を想定しておりますが、具体的な内容については、今後検討していくこととなります。
38	24～26	4-1JR茨木駅西口 駅前周辺整備の進 め方 4-2阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備 の進め方 4-3エリアマネジ メント体制の構 築・活動の展開	多くの関係者から共感を得ることが重要とされている。であるならば、基本計画策定過程において、共感を得ることにつなげていく取り組みが必要であったと考える。 しかし、残念ながら、一部市民からは、逆に、「市が住民の意見を聞かず案を作成し、その案をオーソライズしようとしている」という声を聴くところである。 いずれにせよ、今後の取組が重要になると考えるが、「共感を得るための取り組み」と簡単な表現で片づけるのではなく、どのような姿勢で、どのような方法をもって進めていくかを、基本計画の中に示して、しっかりと対応していくべきである。	計画策定後については、本基本計画の周知に努めるとともに、権利者及び事業主体と計画を共有し理解を求めます。また、市民の皆さまから共感を得るための方法については、事業スキームや事業計画内容によって異なることから、今後事業主体と検討・協議し、取り組んでまいります。
39	25	4-2阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備 の進め方	エリアマネジメント体制構築は、共感を得るための取り組み段階から始まっていなければならないものだと考えており、段階的に進んでいくものではないので図の修正が必要である。	エリアマネジメント体制については、26ページに示すとおり、駅前周辺の市民・商店街の皆さま等との連携・協働をイメージしております。体制構築にあたっては、共感を得るための取組みで築いたつながりから、体制構築へ移行することを想定しております。
40	25	4-2阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備 の進め方	ソシオ権利者（事業協力者）への矢印に「計画等に基づく取り組みの支援」とあるが、本計画に、そのようなこと（何に対する支援かや支援の方法（金銭的支援、人的支援などの内容）は触れられていないと理解している。案に考え方を示しているとすれば、具体的には、どこに書かれているのか。また、書いていないとすれば、この矢印は書けないと考えるがどうか？	具体的には、21ページに記載する「周辺市街地へのつながり」に関する関係機関協議や周辺住民等に対するソシオ建替え計画の周知に関する調整といった人的支援を想定しております。
41	25	4-2阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備 の進め方	ソシオ権利者（事業協力者）と表記されているが、権利者＝事業協力者ではない（このように読み取る人が多いと考える）。別物であれば、そのように表記すべきである。	ソシオ権利者が選定された事業協力者であることから、括弧書きの表現としております。
42	26	4-3エリアマネジ メント体制の構 築・活動の展開	エリアマネジメントの対象エリアについては、案で読み取ると「整備後の施設等の主要関係者を中心」とあるので「エリアマネジメントの対象区域＝今回の計画検討エリア（西口の施設建築物＋駅前広場）」と想定されるが、それでよいのか。（長期的なことを指摘しているのではない。） だとすると、説明図とタイトル「エリアマネジメント体制の構築」及び説明文が一致していない。説明文は、対象エリア（西口エリア）に深く関係する主体で組織されたものがエリアマネジメントを進めるとの内容であるが、説明図は、「共創のまちづくり」という中心市街地全体のイメージが理念的に示されているものととどまっている。 また、この図がエリアマネジメントなのかどうかについても議論の余地はある。 いずれにせよ、エリアマネジメントに関する説明が不十分であるとする。	タイトルの「エリアマネジメント体制の構築」を「エリアマネジメント体制の構築・活動の展開」に修正し、図のタイトルとして「エリアマネジメント活動の展開イメージ」を追記します。 また、本文及び図を見直した結果、「大学」を「大学・高校等」に修正し、「民間事業者」を追記します。
43	31	参-3社寺・商店 街・公共施設等	（細かくて恐縮だが）茨木高校の区域（黄色塗りつぶし）が間違っている。訂正を。	修正します。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
44	-	●基本計画全般	基本計画に対しては賛成です。今までの検討を大事にスピード感を持って進めていただきたいと思います。	関係権利者と連携・協力を図りながら丁寧に進めてまいります。
45	-	●基本計画全般	茨木市駅前周辺整備基本計画協議会の議事録で委員の方から『周辺住民がこの計画を知らない中で、一気にパブリックコメントを実施することに疑問を感じる』との意見が出ていましたが、パネル展示で十分だったのでしょうか。職員が説明をするとのことでしたが、直接話をしたくない人もいたでしょうし、日程も限られていました。ネット上に動画を公開する、それを展示とともに流しつづける、説明会の実施、QAの展示など、もっと広く周知する方法があったのではないのでしょうか。工夫が足りないため、十分な周知となったとは思えない。	パネル展では、周知・PRだけでなく、対話の機会として実施し、5日間で約400人の方と対話を通じて理解を深めていただき、市民の声を肌で感じることができました。計画策定後については、本基本計画の周知に努めるとともに、権利者及び事業主体と計画を共有し理解を求めます。また、市民の皆さまから共感を得るための方法については、事業スキームや事業計画内容によって異なることから、今後事業主体と検討・協議し、取り組んでまいります。
46	-	●基本計画全般	この駅前周辺整備基本計画について、「計画作成の目的＝共感を得る（これから共感を得ていく）」とされ、「事業者による計画策定の指針とする」ということであるならば、計画として完結した（まとまった）ものでないことは明らかである。したがって、今回のパブリックコメント手続きを経て内容を固めたとしても、「案」という表記は削除せず、引き続き「〇〇整備基本計画案」と、少なくとも「案」を残すすべきである。ただし、他の項目でも示しているが、果たして基本計画と呼ぶに足るものか否かについても合わせて検討が必要であると考え。この件については、別の項目でも異なった視点で意見を述べている。それぞれの視点での意見であり、意見が異なりと受け取らないでいただければ幸いである。	整備の基本方針や整備イメージなど、「まちづくりの方向性」と「事業の進め方」を示す計画として、令和7年4月に策定・公表する予定です。なお、本基本計画は、法令等によって計画内容が定められている計画ではないことから、昨今の経済情勢を考慮し、柔軟性を持たせる内容としており、今後、権利者及び事業主体に対して、基本計画に記載している趣旨をご理解いただき、事業計画に反映していただけるよう協議・調整を図ってまいります。
47	-	●基本計画全般	示された（案）の扱いについて、P2のとおり「今後、両駅前において、各事業者が具体的な計画策定を行う際の指針として活用していく」というものとすると、本文中「指針として活用する」の主語は「事業者」である。すなわち、事業者が、この案を理解して、初めて成立するものであるといえる。しかしながら、今後の事業者への説明や理解を得るためのプロセス（進め方）など、前記内容を担保するための内容が示されていない計画案であり、計画案として不十分である。なお、本来、基本計画案とするのであれば、最も重要な当事者の参加や意見を反映したものであるべきであり、この対応を行っていない計画は、「基本計画」と呼ぶべきものでない考える。	整備の基本方針や整備イメージなど、「まちづくりの方向性」と「事業の進め方」を示す計画として、令和7年4月に策定・公表する予定です。なお、本基本計画は、法令等によって計画内容が定められている計画ではないことから、昨今の経済情勢を考慮し、柔軟性を持たせる内容としており、今後、権利者及び事業主体に対して、基本計画に記載している趣旨をご理解いただき、事業計画に反映していただけるよう協議・調整を図ってまいります。
48	-	●基本計画全般	基本計画を作成するとあるが、計画らしきものは、JRではP19、P20、阪急ではP21、P22となる。しかし、そこでは、整備イメージが提示されているレベルで、「誰が」という計画上重要な整備主体の考え方や、具体的な計画内容は示されていない。特に、交通処理については課題提示や考え方（方向性）レベルであり、この内容をもって基本計画と言いうるのか疑問である。もちろん、基本計画との呼称に定義があるものではなく、作成者が基本計画であると主張すればそれで足るものではあるものの、今回の計画対象区域は非常に狭い範囲であり、狭い区域の計画であればあるほど、事業が具体化していくものとするのが一般的であろう。しかし、そうはなっていない。繰り返しになるが基本計画という呼称は再検討すべきである。内容的には、「課題の整理と提示」を行ったと考えることが妥当と史料する。	整備の基本方針や整備イメージなど、「まちづくりの方向性」と「事業の進め方」を示す計画として、令和7年4月に策定・公表する予定です。なお、本基本計画は、法令等によって計画内容が定められている計画ではないことから、昨今の経済情勢を考慮し、柔軟性を持たせる内容としており、今後、権利者及び事業主体に対して、基本計画に記載している趣旨をご理解いただき、事業計画に反映していただけるよう協議・調整を図ってまいります。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
49	-	●基本計画全般	計画案について、今回の意見募集とパネル展は行われているが、時期・内容とも不十分であり、特に関係する地域住民や商業者への詳細な説明は行われていない。 個人的には、意見・関心のあるものは案を読んで意見を提出せよ、あるいはパネル展を開催しているので話を聴きに来い、という姿勢が感じられ、２Pに示されている「共感」を得る姿勢とは感じられない。	パネル展では、周知・PRだけでなく、対話の機会として実施し、５日間で約400人の方と対話を通じて理解を深めていただき、市民の声を肌で感じる事ができました。 計画策定後については、本基本計画の周知に努めるとともに、権利者及び事業主体と計画を共有し理解を求めます。また、市民の皆さまから共感を得るための方法については、事業スキームや事業計画内容によって異なることから、今後事業主体と検討・協議し、取り組んでまいります。
50	-	●基本計画全般	協議会会議録を読むと、発言しているのは委員の半数程度で、まったく発言しない委員が多い。このような協議会での検討状況からみて関係者と協議してまとめたとは言い難いと思う。	多様な視点からご意見をいただき、有意義な協議会であったと認識しております。
51	-	●基本計画全般	整備イメージなど、全国どこにいても通用する内容のものが示されているレベルで、茨木らしさが感じられない。もちろん、限定的な狭い区域を対象にしたものであり限界はあると思うが、残念である。 内容的にも、茨木のこと（特に中心市街地）をあまり知らない人がまとめた印象である。	ご意見として承りました。
52	-	●JR茨木駅前周辺	本屋や、日用品が購入できる場所がほしいです。茨木駅前のスーパーで食材などは買えますが、日用品が買える場所は意外と少ないためです。また、広めの公園や、子育て支援用の施設も嬉しいです。	商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入に努めてまいります。
53	-	●JR茨木駅前周辺	自分が茨木に来た頃、JR茨木駅の西口には、ファストフード店等があった今は全て無くなり、他の店舗となっている。人が寄ってこそ、店も成り立つのだから、変遷は仕方ない 依って、人が集まる構造を作る必要を感じます。定期的なイベント、それを行えるスペースの確保、スペースとして水平展開が無理なら、縦に伸びる、すなわち駅ビルを高くするしかないのかなあと考えます。	商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入に努めてまいります。
54	-	●JR茨木駅前周辺	JR茨木駅は茨木市の玄関口になります、そこで茨木市の玄関口にふさわしいデザイン性にすぐれて緑や水辺を取り込んだ癒しを感じられる「茨木市の顔」としての整備を希望します。	新たな茨木の顔となる駅前景観の形成を図ってまいります。
55	-	●JR茨木駅前周辺	機能面としては都市開発の成功事例として紹介される梅田の「うめきた」と連動し、「うめきた」のバックヤード機能を持たせて「うめきた」で働く人たちに住まいを提供する機能が求められると思います。観光の目的地になる大阪と京都の真ん中に位置する地の利を活かして観光客向けの宿泊機能も持たせ、茨木市に不足している都市型ホテルを設置して関西観光の拠点として使ってもらえる事も考えられるでしょう。買い物や外食機能については「日常」と「非日常」にわけると茨木市は交通の便に優れているので「非日常」の機能は大阪市内と京都市内で充足されているので、「日常」づかいの買い物ができるお店、外食では日常で利用しやすい飲食店が繁盛すると思います、買い物では大阪市内の百貨店にある「デパ地下」機能だけに絞り込んだ百貨店の出店も茨木市内の主婦層から要望があると感じています。	商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入に努めてまいります。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
56	-	●JR茨木駅前周辺	JR茨木駅西駅前のエスカレーターの設置を希望します。駅の東側に設置されているエスカレーターの台数と比べると西駅前にはUFJ銀行前に一台のみ。そこを利用すると駅までは歩道橋を大回りする必要があり、駅の近くだとすべて階段しかありません。西側はほぼ手付かずのまま、一方で東側にはスカイパレットという広場まで作られ、随所にエスカレーターが設置されていますが、このエスカレーターの設置数に見られる大きな格差は何が原因なのでしょう。茨木市政における駅前の開発において、予算がまるで駅東側の開発のみに投入されたかのような印象を受けています。駅西側のエスカレーター整備はどんなに遅くとも3年以内の急務だと考えていますが、それ以前に、何故同じJR茨木駅前にあって、西側と東側でこれほど開発に差が生まれているのか理由を知りたいです。	JR茨木駅東口は、立命館大学大阪いばらきキャンパスの開学を契機に改良を実施したものです。 JR茨木駅西口のエスカレーター設置については、多数の市民の皆さまから設置要望が寄せられており、駅前再整備には一定の期間を要すると考えられることから、設置に向けた調査・設計を進めております。
57	-	●JR茨木駅前周辺	JR茨木駅付近には喫茶、カフェの数が利用者の数に比べて少ない。昔からあるビルが多いため、飲食店も女性が入りやすい店も少ない。茨木には大学もあるので、ニーズはあると思う。	商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入に努めてまいります。
58	-	●JR茨木駅前周辺	J R 茨木駅西口駅前周辺整備にはとても期待しています。市外から来られた方に誇れる市民の待ち合わせの場所にふさわしい景観が楽しみです。メッセージ性の控えた作品を希望します。	新たな茨木の顔となる駅前景観の形成を図ってまいります。
59	-	●JR茨木駅前周辺	茨木の将来について、日本も少子高齢化の人口減が進んでおり、いずれは茨木もそれを見据えて計画していかないといけないところ、当面は財政がいろいろ先にのこることをやっておく取り組みを進めていくべきかと思います。ただ施設などの設備については、将来の負の遺産にならないようには考えないといけないと思っています。普段JRを利用することが多いので、JR側について特に気にかけています。現状、確かにイズミヤもあったショッピングタウンが駅から近いにもかかわらず寂れており有効活用が必要と思います。また線路沿いの飲食店も魅力的でない状況になっており、以前から駅前一等地に不動産店舗がたくさん必要なかと思ったりもします。リニューアルにあたっては、バスターミナルも必要なので、一体となった施設ができればと思います。高槻ほどは難しいかもしれませんが、違う魅力もある駅前になればと思います。（と言って東京のような人混みも避けたいのですが）	商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入に努めてまいります。
60	-	●JR茨木駅前周辺	施設については、現状のショッピングタウンが集客力のない店が残っているのが、なぜ魅力的な店に入替できないのかの対策をリニューアル後はしていただきたいです。	商業機能の更新が図られる仕組み等の構築を促してまいります。
61	-	●JR茨木駅前周辺	直接今回の意見徴収からは逸れているかもしれませんが、JRの西口のエスカレータ設置ですが、南側に設置は特にラッシュ時に混雑する可能性があるのでは、北側に設置とか別の場所か人流のシミュレーション等で今より時間がかかるなどの問題はないか精査いただきたいです。今でもUFJ銀行前にエスカレーターはあり、それほど使われていないので、使わないといけない方はそれほどおらず、一般の方の利便性向上が目的かと思いますが、逆に利便性を下げることはないようにお願いします。	JR茨木駅西口近傍へのエスカレーター設置場所については、利用者数、流動調査、費用面等から総合的に判断し、南側階段の場所への設置に向けて調査・設計を進めております。
62	-	●JR茨木駅前周辺	JR駅の反対側で今回の対象ではありませんがスカイパレットについて、デザインはいいのですが、天井が低く開放感が少ない。屋外なので、季節・天候により過ごしにくいという問題はなんとか改善していただきたいです。	ご意見として承りました。
63	-	●JR茨木駅前周辺	今回の案ではJ R 側は特に、スケジュールが具体的な時期感がよくわからないのと、駅の予定は書いているが関連するパークとモールはよくわからなかったもので、引き続き検討状況を広報いただければと思います。最後に、これらの検討はコンサルなど外部の有識者の協力なしではできないと思いますが、市の方がきちんとコントロールできるように今まで以上に知見を向上してもらえればと思います。	再整備に関する情報発信や周知に努めてまいります。 必要に応じて外部有識者等へのヒアリングを実施してまいります。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
64	-	●JR茨木駅前周辺	現在茨木駅前にある喫煙スペースは、屋内へ移動させ、受動喫煙の無い、気持ち良く過ごせる街にして頂きたいです。	路上喫煙防止対策の一つの方策として、移設場所やコスト等の課題を含め、駅前周辺整備等に合わせ検討してまいります。
65	-	●JR茨木駅前周辺	<JR茨木駅について> 駅の周りでゆったりと過ごすような雰囲気が少ないと思うので、それが改善されると嬉しいです。 私だけかもしれませんが、JR茨木駅は便利な立地で利用者も多い割には駅の周辺で過ごす時間が短い気がします。 「滞在する所」ではなく「通り過ぎる所」のイメージです。 街ブラの雰囲気が無くて「用事済ませたらすぐ他へ行く」感覚なので、JR茨木駅周辺でも楽しめると活気が出て良いと思います。	駅前に魅力的な賑わい空間の創出を図るとともに、ひと中心のまちなか形成に向けた検討を進めてまいります。
66	-	●JR茨木駅前周辺	JR茨木駅に南口を作って欲しい 駅の南端側にも改札が欲しい	新たな改札口の設置の必要性について協議してまいります。
67	-	●JR茨木駅前周辺	駅前設備について 駅エリアについてもJR茨木駅の西口と東口で差があると思います。 せめて１ラインでもエスカレーターを設けた方が足が不自由な方を含め、東西の行き来がしやすくなるのではないかと感じています。（エレベーターのみでは人数に限られますし、既存のエスカレータもUFJ銀行前まで青空の下、遠回りしないといけないので不便だと思います） 広場や景観の整備ももちろん大事だと思いますので進めることに異論はないですが、まずは地域住民が便利になった、生活しやすくなったと感じる施策から始めていただく方が市民のためではないかと思っています。 他にもあると思いますが、書ききれない部分もありますので、先ずは上記の点も含めてご検討いただけると幸いです。 より住みやすく安心の茨木市になることを願っております。 以上、よろしくお願いいたします。	JR茨木駅西口のエスカレーター設置については、多数の市民の皆さまから設置要望が寄せられており、駅前再整備には一定の期間を要すると考えられることから、設置に向けた調査・設計を進めております。
68	-	●JR茨木駅前周辺	JR茨木駅の自転車での東西への移動が中央通りまで遠回りなので渡りやすくしてほしい。	今後の道路交通環境の整備の参考にさせていただきます。
69	-	●JR茨木駅前周辺	JR茨木駅の地下道（京都寄り、大阪寄り）車道、歩道巾広く	今後の道路交通環境の整備の参考にさせていただきます。
70	-	●JR茨木駅前周辺	JR茨木駅西口エスカレーター3ヶ所設置（東口には3ヶ所所有り）エレベーターも新しいものに	現在、JR茨木駅西口近傍（１か所）にエスカレーターの設置に向けた調査・設計を進めております。
71	-	●JR茨木駅前周辺	JR西口駅高架道新しくする。出来れば屋根付きに。バス停すっきり。	具体的な施設内容については、整備基本方針に基づき今後検討してまいります。
72	-	●阪急茨木市駅前周辺	「ソシオ茨木」は空きテナントが目立ち、大規模テナントがパチンコ店である現状は、ファミリー層が増加している茨木市の街づくりの方針と合致していないのではないだろうか。再開発後の駅ビルには「パチンコ施設を絶対に入れない」という方針を明確にし、ファミリー層や地域住民が魅力を感じる商業施設などを誘致してほしい。	商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入に努めてまいります。なお、本基本計画は整備基本方針や整備イメージなどを示すものであり、特定の施設の制限を定めるものではありません。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
73	-	●阪急茨木市駅前 周辺	再開発計画が発表されてから今年で10年であり、いまだに大きな進展が見られないのは非常に残念である。周辺自治体は、駅前再開発が進み、綺麗に整備されており、茨木市と比較した時に茨木市が見劣りしてしまう。このままでは再開発が遅れるほど、市民の期待を裏切り、茨木市全体のイメージ悪化につながりかねない。再開発のさらなる遅延が起きないように、早急な対応を強く要望する。	関係権利者と連携・協力を図りながら丁寧に進めてまいります。
74	-	●阪急茨木市駅前 周辺	歩行者も多く中には無理な横断も見られるのでマナーの向上も必要ですが特に阪急茨木市駅付近での歩道橋の整備等歩行者が道路を渡りやすくなるようにして欲しいです。渋滞緩和にも繋がると思います。そこにエレベーターがあれば小さい子供を連れていても移動がしやすいと思います。	具体的な施設内容については、整備基本方針に基づき今後検討してまいります。
75	-	●阪急茨木市駅前 周辺	お世話になります。我が家は駅から少し離れた場所にあり、普段阪急茨木市駅周辺の施設（塾、買い物、病院など）へは車が必須です。自分一人でしたらバスや自転車を利用することもあります。子供や高齢の祖母の送迎では車を使う事が必要で、今までは家族皆阪急西口駐車場を利用していましたが昨年閉鎖されてしまい大変困っています。新事業のプランには市営駐車場の記載がなく、以前お問い合わせした際も予定はないとのことでコインパーキングを使わざるを得ない状態です。しかし市営駐車場がなくなったことで阪急茨木市駅周辺の駐車場は満車も多く、路上駐車もよく見かけます。子供の送迎のために、路駐またはロータリーで寄せ下ろしをせざるを得ない現状もあります。駅前には塾なども多く、特に夜遅い時間などは路駐が多くなり危険があります。これらは市営駐車場の充実によってある程度解消できるかと思っています。私の家族や地域の知人からも困っているという声を多く聞きます。阪急茨木市駅～オニクル～JR茨木駅まで、徒歩だと結構な距離があるので、オニクル周辺の地下駐車場を阪急茨木駅周辺の用事の時に使うことは現実的ではありません。駅中心地が歩行者の歩きやすい街になるのは理解できますが、茨木市は郊外から駅まで車で来る層も多いです。特に高齢者が多い地域、ファミリー層が多い地域も郊外には沢山あります。市営駐車場（できれば立体駐車場）を阪急茨木市駅周辺に考えていただけないでしょうか。病院誘致のことも考えるとなお、駐車場は必要となるはずで。渋滞解消のためにも市営駐車場は必要だと考えております。街の中心だけに目を向けるのではなく、郊外から中心へ向かう人の住みやすさにも目を向けていただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。	駐車場については、周辺の民営駐車場を活用しながら全体での適正化を図ってまいります。
76	-	●阪急茨木市駅前 周辺	娘が、阪急茨木西口駐車場を定期で利用しています。駐輪場は2F～3Fとなっているのですが、阪急茨木西口駐車場の出口が、1Fの交番近辺にあり、少し、遠回りしているような気がします。例えば、可能であれば、駅側に階段をつけることはできませんでしょうか。本当は、駅西側のところに、駅直結の2F通路を作って、駐輪場ともつなげていただければ、うれしいのですが、難しいかとも思っております。駅直結の駅西側の2F通路があると、駅西側地上部分の歩道を歩く人が、2F通路部分を使うこととなり、駅西側を通行する自転車とぶつからないので、安全対策にもなるかと思っています。駅西側地上分の通路は、スクールバスもあり、結構混み合う時間帯もありますので、それも、緩和できるのではと思います。さらに、駅西側バスターミナル部分までを、JR東口駅前ロータリーのように拡張すると、バス利用者と駅前ロータリー利用の自動車の動線が重ならないため、事故防止にもつながるかと思えます。私は生まれてからずっと茨木に住んでいますが、昔から、阪急茨木市駅西側ロータリーに2F部分がなく、通行する人の動線が、ロータリー周辺の歩道に集中し、人と人、人と自転車がぶつかり、非常に危険な状況だと思っていました。2F連絡通路を作るのは、施工面積が広いので、費用がかかり、かなり難しいと以前からお聞きしていました。ただ、悲願ではあるとも思っています。ご検討をいただければ、幸いです。どうぞ、よろしくお願いいたします。	駐輪場の快適な利用環境の確保に努めてまいります。また、駅前ロータリーについては、歩行者が安心安全に通行できる環境づくりと円滑な自動車交通の確保に努めてまいります。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
77	-	●阪急茨木市駅前 周辺	阪急茨木市駅周辺は洗練されたおしゃれなカフェ、人気のチェーン店などが少ない。(高槻市駅には駅直結でカフェがある。現在もカフェは駅直結で2軒あるが同じような雰囲気、コーヒーに特に注力しているわけではない)休日 にゆっくりおいしいコーヒーを飲みリフレッシュできるようなお店が出来ると嬉しい。緑も人工芝ではなく樹木 の方がいい。(梅田グングリーのような、本物の緑との共生)生活に便利なお店も茨木市駅周辺には少ない。あ っても少し遠いところに点在しているので1箇所あるいは近くで完結しているとわざわざ梅田に行かなくても徒歩圏 内で済ませられるとますます魅力溢れると思う。外食チェーン店もファーストフードは多いが回転寿司などが ない。選択肢が限られてしまうのでバラエティ豊かな外食チェーンがあると嬉しい。	商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入及び緑が感じられる空間の創出に努めてまいります。
78	-	●阪急茨木市駅前 周辺	市役所の周辺エリアばかり再開発されているが、阪急西口はソシオの建て替えなど10数年も頓挫している。ロ サヴィアは昨年～今年とリニューアルが進むが、駅前ビルが幽霊ビルのままでは全くダメで、東口に病院を誘致 してもイメージは改善されない。ソシオ含む西口の開発を急ぐ必要がある。魅力的な商業施設が無い街に若 者は住みたくない。	関係権利者と連携・協力を図りながら丁寧に進めてまいります。
79	-	●阪急茨木市駅前 周辺	整備から50年以上が経過し、特にソシオ施設は廃墟のような状態になっています。いつまでに決めるつもり なのか、関係者で合意できているのでしょうか。いまは市内中心部にマンションが建設され、人口増加して いますが、いまの商業施設のままで人口は減少に転じ、100年後には再開発する意味がなくなるのではない かと危惧しています。マイルストーンを決めて進めて頂きたいです。	関係権利者と連携・協力を図りながら丁寧に進めてまいります。
80	-	●阪急茨木市駅前 周辺	今回の資料からは、建物について、以前のタワーマンションの計画からどの様になったのかがよくわかり ません。広場や建物の配置は変更になったのは理解できたのですが。タワーマンションも新たな計画があ るとか、皆さん、不安もあるかとおもいます。私も疑心暗鬼になります。正しい情報を知りたいと思 います。できれば、参加して駅が新しくなるワクワク感を味わいたいと思います。	本基本計画は、整備の基本方針や整備イメージなど「まちづくりの方向性」と「事業の進め方」を示すものです。ソシオ茨木の建替え計画については、今後権利者（事業協力者）により示される予定であり、市も協力して周知に努めてまいります。
81	-	●阪急茨木市駅前 周辺	救急病院との事ですが、市民（私の周りだけかもしれませんが）色んな話が飛び交ってます。もう医療機 関は確定してる。まだ未定だ等等。慣れないことで、わかりづらい文章を長々と綴ってしまいました。 申し訳ございません。ご理解頂けましたら嬉しいです。素敵な駅、パワースポットになる様な茨木市の 玄関が出来ることを切に切に願っております。	阪急茨木市駅前の双葉町自転車駐車場への病院の誘致に向け、事業者候補者である大阪医科薬科大学と現在、協議を進めております。
82	-	●阪急茨木市駅前 周辺	阪急茨木市駅 西口整備について ・ソシオビルが老朽化しており暗く雰囲気が悪い、カフェや飲食店が入っている便利な商業施設になっ てほしい。 ・緑がある広場でコーヒーを飲んでゆっくりできるような場所がほしい。 ・あんな駅前にパチンコはなくていい。ギャンブルをする人は多少遠くても行く。	商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入及び緑が感じられる空間の創出に努めてまいります。
83	-	●阪急茨木市駅前 周辺	阪急茨木市駅 西口整備について ・タワーマンションは、人口も減っており将来や周辺との景観バランスを考えると建てない方が いい。マンションを建てるとしても、低層・中層マンションにしてほしい。(そもそもマンションは いらない)	ソシオ権利者が民間の建替え事業として検討されていることから、駅前にふさわしい魅力づくり等の公益性の観点も踏まえ、事業内容について協議・調整してまいります。
84	-	●阪急茨木市駅前 周辺	阪急茨木市駅から本通り商店街へのアクセスを今まで通り、もしくは今よりも良くして欲しい。	商店街への動線は市としても特に大事にしていきたいと考えており、具体的な施設内容については、整備基本方針に基づき今後検討してまいります。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
85	-	●阪急茨木市駅前 周辺	阪急茨木市駅を通勤利用しています。ソシオの古さに少し怖さを覚えます。入っているテナントも少なく、賑わいが足りません。今後の市政の方針が子育て世代に向くなら、早めの取り壊しから建て直しを希望します	関係権利者と連携・協力を図りながら丁寧に進めてまいります。
86	-	●阪急茨木市駅前 周辺	駅近に救急病院と知りなれ？と思いましたが一般診察もあるとのことでは利便性は高まります。20年以上前の話しですが商業施設周辺での渋滞には辟易してました。道路は整備されていないの駅前に集中するとまたあの渋滞を心配しています。救急車が迅速に走行できますように阪急茨木市駅開発への長年の期待を込めて投稿しました。	阪急茨木市駅前の双葉町自転車駐車場への病院の誘致に向け、事業者候補者である大阪医科薬科大学と現在、協議を進めております。
87	-	●阪急茨木市駅前 周辺	ソシオ跡地は阪急百貨店やショッピングモール、フィットネスジム、映画館を期待しています。守口市駅直結に老人ホームが40年ほど前からありますがなかなかの人氣らしいです。健康寿命を考えた施設もあこがれます。オニクルをみていると若い人達も多く利用されています。住居、保育園、大型スーパーでなくても食材がそろそろ程度のスーパーがあればと思っていました。	商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入に努めてまいります。
88	-	●阪急茨木市駅前 周辺	阪急駅前のソシオビルは、スピード感を持って1年以内に具体的な計画費用を出して3年以内に建て替え可能にしていけないと建築費や人件費が上がり、建て替え不可能な価格になってしまいます。茨木市の魅力的な阪急駅前を創造していかないと人口が集まらなくなります。大阪と京都にまたがる立地は最強である茨木市の魅力を行政でも補助金や寄付金を募るなど出してソシオ駅前ビルの建て替えに協力して頂きたい。 阪急茨木市側にあれば嬉しい商業施設内容を阪急不動産と意見を出し合いスピード感を持って協議して欲しい。補助金を出して5階ぐらいのワンフロアを市民サービスのために使えるように交渉するなど。	関係権利者と連携・協力を図りながら丁寧に進めてまいります。
89	-	●阪急茨木市駅前 周辺	（阪急駅前について）以下は周囲の人から聞こえてくる駅前にあれば良い施設の声です。 ・通勤帰りに寄れる駅直結スーパー ・会社帰りに寄れる飲食店 ・カフェやWi-Fiスポット ・車椅子やベビーカーも押しやすい段差のない通路や歩道、エレベーターやエスカレーター設置 ・赤ちゃん用オムツ台がある多目的トイレ ・大学病院と連携した病院施設(病児保育やインフルエンザなど夜間も含めた救急対応など) ・保険会社、銀行のATMや支店、旅行会社、電気屋 ・集客力につながる店舗 ・通路などの壁に写真展などギャラリースペース ・市内にあまりない食物アレルギーなどアレルギー専門クリニック、女医さんの不妊治療専門クリニック ・駅前の空室などがあればそれを活用して観光客が泊まれる施設や宿泊可能登録制度(地元飲食店ミールクーポン付き宿泊券をふるさと納税の返礼品にして市の税収アップにつなげ、茨木市に住むのは快適だと感じてもらう。) ・英語でインバウンド客にもアピールし市内で消費してもらう。そして、阪急電車も利用してもらう ・地下などに大規模駐輪場(電動自転車や電動キックボードなどがとめやすいように)や駐車場 ・待ち合わせ場所にもなるベンチやソファの設置 ・期日前投票や手作り市、家電やオモチャなどリサイクル市など室内のイベント広場などで開催 ・子ども食堂の食材寄付や家電などリサイクルボックスの設置(年配の方に子ども食堂や学校の家庭科の調理実習を手伝ってもらい、手伝ってもらった方にも食事提供する。)図書館の返却ボックスなど ・室内遊び施設や預かり保育施設、インターナショナルスクールやフリースクールなど ・通路などでスペースがあれば茨木音楽祭、映画祭や高槻市と合同してJAZZフェスなどを楽しめるスポットにする ・雇用につながる地方創生のための企業誘致 ・能力のある外国人の方にスタートアップビザを利用し、茨木市で企業してもらい、地域を活性化する ・美術など授業の一環でもいいので小中高生や大学生に茨木市の魅力を楽しめる漫画、イラストや写真のコンテストを開催して優秀な作品を若い世代に向けて市のInstagramなどに投稿する	商業機能をはじめ、市民ニーズ等を踏まえた都市機能の導入に努めてまいります。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
90	-	●阪急茨木市駅前 周辺	高層ビルを許可し、容積率など緩和して阪急不動産など採算が合う実現可能な建て替え案を早急に作成し実施して下さい。	事業者等と協議調整の上、必要な手続きを行ってまいります。
91	-	●阪急茨木市駅前 周辺	駐輪場が圧倒的に足りないので、増設を検討して下さい。また阪急電車と協力して、高架下の駐輪場の一時利用の枠を広げるように検討して下さい。（特に茨木高校側の駐輪場の一時利用場所が少ない為）	駅前の駐輪場については、適正な駐輪台数の確保に努めてまいります。
92	-	●阪急茨木市駅前 周辺	茨木市には市民病院がありません。隣の市である吹田市や高槻市に比べ、医療機関が脆弱です。ぜひ、足の便がよい駅前に病院を誘致してください。	阪急茨木市駅前の双葉町自転車駐車場への病院の誘致に向け、事業者候補者である大阪医科薬科大学と現在、協議を進めております。
93	-	●阪急茨木市駅前 周辺	商店街全般にアーケードをつけてほしい。駅から本通り商店街に向かうソシオの歩道橋にアーケードをつけて欲しいです。雨の時の買い物は、濡れずにすむし、購買にもつながると思います。	商店街への動線は市としても特に大事にしていきたいと考えており、具体的な施設内容については、整備基本方針に基づき今後検討してまいります。
94	-	●阪急茨木市駅前 周辺	商業施設では、阪急の場合駅周辺にスーパーマーケットが無いいためスーパーマーケットを新しい再開発ビル内に誘致して欲しいです。	商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入に努めてまいります。
95	-	●阪急茨木市駅前 周辺	阪急茨木駅側からの岩倉公園、立命館大学、イオンモール茨木へのバス整備 ・現在、阪急側からのイオンモール、岩倉公園方面へのバスがなく不便なため、循環ループバス等が整備されれば、より街の活性化に繋がることと思われます。	路線バスについては、運転手不足等により既存路線でも利用状況に応じ、廃止・休止といった見直しが行われていることから、需要の見込みが不透明な新規路線の開通には、より慎重な検討が必要であると考えております。
96	-	●阪急茨木市駅前 周辺	阪急茨木市駅西口駅前の再開発については、ソシオとの協議や情報交換が既に行われているのに、そのことを別資料で示すことなく、この基本計画のパブリックコメントを実施することは公正なものか疑わしい。 基本計画はあくまで指針として策定するものとあるが、一方でソシオの連携がいるとして既に協議も同時に並行で行われ、再開発の実現可能性も意識してこの基本計画は策定されているのだから、別資料で示すべきではないか。 基本計画の性質に誤解を生むからという理由であれば、誤解されないように努力すべきであり、別資料で示さないのは茨木市役所が努力を怠っていると思う。 こういうことをしていると情報の隠匿と思われ、このパブリックコメントにケチがつくのではないか。	ソシオ茨木の建替え計画については、今後権利者（事業協力者）により示される予定であり、市も協力して周知に努めてまいります。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
97	-	●阪急茨木市駅前 周辺	今回の基本計画は、実際の建築の今後の検討を阻害しないように基本的な内容に留めているのですが、その結果、玉虫色に解釈し、人口を増えることをもって公共性があるとしてタワーマンションを認めるなどの阪急茨木市駅西口駅前の見直し前の計画で茨木市役所が行ったような恣意的な手続きが可能になる。基本計画に合っているから問題ないと悪用されることはないか。 また、もう少し踏み込んだ方向性を示すべきだが、基本計画でそれをしないなら、基本計画以外でも良いから早く示すべきではないか。このままであれば地権者・事業者に誤ったメッセージを送ることになり、地権者の中での意思決定もまとまらない、もしくは市民が受け入れられない内容になるのではないか。 阪急茨木市駅の再開発において、見直し前の計画で既存のパチンコ屋さんは残るという方向であったが、アンケートでも望まれていない意見が出ている状況にある。 基本計画に則しているかどうか、公共性があるかについて、例えば以下を示すことで、地権者（ソシオ）の中での公共性を意識した意思決定を促すべきでないか。 １．地権者（ソシオ）の建設計画にパチンコ屋が残るのなら、基本計画に則さないため、超高層建築物の基本方針にいう公共性が無くタワーマンションは認められない。 ２．地権者（ソシオ）の建設計画にパチンコ屋が無く、公共性のある施設や空間があればタワーマンションの建設が認められ、かつ公共性のある施設等については補助金が出る。 市民と隔たりが生まれると再開発が進まないことになるため、より積極的な進め方をしていただきたい。	人口の増加やぱちんこ店の有無のみをもって公共性の有無を判断し、超高層建築物の可否を決定するものではありませんが、商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入に努めてまいります。 なお、一般市民が利用する通路等、公共性の高い部分に対して市が負担金を支出することは考えられますが、現時点において補助金を支出する予定はありません。
98	-	●阪急茨木市駅前 周辺	超高層建築物の立地に関する基本的な方針では、タワーマンションなどの超高層建築物を建築する際に公共性が必要とされていますが、この基本計画を基に、今回の再開発でタワーマンションを建設する際には、タワーマンションと切り離れた商業施設の中身も一体で考えるべきだと思います。別の建物として切り離して、タワーマンションのみを見て公共性があると判断はしないで下さい。またそれを明言しないと、事業者も誤った判断をして計画を検討してしまいます。具体的にはパチンコ屋です。阪急茨木市駅西口駅前では、現在も公共的には悪影響を与えています。アンケートにも出ています。 見直し前の計画では、茨木市役所は情報を隠匿して結論ありきで進め、基本計画の策定の段階でもタワーマンションとパチンコ屋を別々に判断して公共性があるとして進めていたが、今回は事前にどう判断するのか明言してください。前回も基本計画の策定の段階で隠して事前に判断していたのだから今回は明言してください。	ぱちんこ店の有無のみをもって公共性の有無を判断し、超高層建築物の可否を決定するものではありませんが、商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入に努めてまいります。 ソシオ茨木の建替え計画については、今後権利者（事業協力者）により示される予定であり、市も協力して周知に努めてまいります。
99	-	●阪急茨木市駅前 周辺	ホームページ上で超高層建築物の立地に関する基本的な方針のパブリックコメントだったと思うが、茨木市役所は景観アドバイザーの意見を聞くという回答をしていたと思います。どの段階で意見を聞くという意図だったのでしょうか。この基本計画にも参考にすべきだと思います。阪急茨木市駅西口駅前の再開発においては同時並行的にソシオと協議を続けているなら、既に景観アドバイザーの意見を聞くべきかと思うのですが、いつ聞くのか、教えてください。聞いているならどのような意見だったのか教えてください。	ソシオ茨木については、権利者による自主建替えて検討が進められていることから、今後、景観に関する協議を進める予定です。
100	-	●阪急茨木市駅前 周辺	この基本計画において、『既存の周辺商店街や駅ナカの業種・業態を踏まえつつ、市民から求められる商業機能を誘導します。』とのことですが、パチンコ屋は求められていないという認識で良いのでしょうか？何を基準に市民から求められる商業機能となるのでしょうか？パチンコ屋はアンケートでは求められていない施設と読み取れるように思いますが、具体的に記載がないため分かりません。ふたを開けてみたら今のパチンコ屋が残るのを茨木市役所が肯定するようであれば困ります。玉虫色に運用されるなら基本計画の意味がありません。	本基本計画は、整備基本方針や整備イメージなどを示すものであり、具体的な導入施設を定めるものではありません。また、特定の施設を制限するものでもありません。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
101	-	●阪急茨木市駅前 周辺	超高層建築物の立地に関する基本的な方針について言及が一切ないのはおかしいです。 『1-4 上位計画等との関連』などに、この基本計画との関係を記載してください。この基本計画はその他の上位計画等とともに、超高層建築物の立地に関する基本的な方針における公共性に影響を与えるものです。 阪急茨木市駅西口駅前の再開発では地権者（ソシオ）がタワーマンションを検討していることは明らかなはずで、同時並行で協議をしている状況からも、協議していることをこの計画に書かないにしても、基本計画と超高層建築物の立地に関する基本方針との関係を記載しないのはおかしいです。この基本計画に適合することが公共性になることを示すべきです。 なお、今回、超高層建築物の立地に関する基本方針の記載のない状態で意見募集したことは超高層建築物の建築の可能性すら知らないまま意見する方がいると思いますので正確な意見募集の機会を失っていると思います。	ソシオ茨木の建替え計画については、今後権利者（事業協力者）により示される予定であり、超高層建築物の計画である場合は「茨木市における超高層建築物の立地に関する基本的な方針」に基づき、公共性や長期的な持続可能性についての適合状況を確認し、都市計画審議会で意見をいただき、妥当性を判断してまいります。
102	-	●阪急茨木市駅前 周辺	この基本計画が、超高層建築物の立地に関する基本的な方針の公共性の判断に関係してくることから、公共性の判断は、都市計画審議会に判断を委ねるのではなく、茨木市役所が都市計画審議会に上げる段階で、あらかじめ責任をもって判断して下さい。理念を持って仕事をして下さい。そうでないと再開発が進みません。ここまで再開発が遅れているのは茨木市役所の責任です。	ソシオ茨木の建替え計画については、今後権利者（事業協力者）により示される予定であり、超高層建築物の計画である場合は「茨木市における超高層建築物の立地に関する基本的な方針」に基づき、公共性や長期的な持続可能性についての適合状況を確認し、都市計画審議会で意見をいただき、妥当性を判断してまいります。
103	-	●阪急茨木市駅前 周辺	この基本計画において、事業者の計画策定の進めている内容について、情報をできるだけ公表をして進めることを努力目標とすることを記載してください。それが共感できるまちづくりになるのではないのでしょうか。阪急茨木市駅西口駅前の再開発の見直しとなった前回の計画で、一般には説明が無かったが、茨木市役所に何度も問合せをしている中で、今あるパチンコ屋は北側の商業施設に残る計画と分かりました。茨木市役所は情報を持っていたが、市民には説明をせずに再開発計画を進めようとしていました。前回は騙されていたと感じています。 現在、阪急茨木市駅西口駅前の再開発については、地権者（ソシオ）・民間事業者との協議を、この基本計画の策定と同時並行で進めていると思いますが、この基本計画の策定とともにパチンコ屋は残る意向なのかなどの情報を公開してください。 なお、再開発に影響を与える情報を事前に公開しないのであれば、タワーマンションの計画には公共性はないです。地権者の自分たちのための計画でしかありません。超高層建築物の立地に関する基本的な方針に合致しないと思います。	ソシオ茨木の建替え計画については、今後権利者（事業協力者）により示される予定であり、市も協力して周知に努めてまいります。
104	-	●阪急茨木市駅前 周辺	見直しとなった前回の計画においては、突然発表して短期間で都市計画決定まで済まそうとする騙し討ちのような方法だったが、前回同様、現在も地権者（ソシオ）はこの再開発計画で周辺住民を巻き込むようなオープンな姿勢は皆無。秘密主義で情報を出さないようにしていると感じており、共感ができる取組ができるとは思えません。	ソシオ茨木の建替え計画については、今後権利者（事業協力者）により示される予定であり、市も協力して周知に努めてまいります。
105	-	●阪急茨木市駅前 周辺	JR茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）の概要の資料には、『市民・駅利用者等に共感が広がる取組みを市とソシオ権利者とが協力して行います』とありますがソシオによる公共的な取組は期待できるのでしょうか。 先の地震で被害があった際、ソシオ2の駐輪スペースにソシオ2の建物の1Fの壁面に使われていたガラスが大量に割れて落下した状態で何か月も放置されていました。人通りのある歩道に面していて、公文に通う子どもが使う階段のところで、ガラスの破片を片付けることすらしない。信じられない光景でした 茨木市役所もソシオもあれを何とかしようとしなかったことは酷い一言でした。 あえて言わなくても片付けると思っていたらいつになっても片付けなかった。ただ破片を片付けるだけのことをしませんでした。 茨木市役所も指導したのでしょうか。既に公共的な、常識のある取組をしなかったと感じています。公共性のある取組を地権者（ソシオ）はできるのでしょうか。 共感ができる取組ができるのか確認するため、何故あれが放置されたのかを地権者（ソシオ）に確認の上ご回答をお願いします。	継続的なエリアマネジメント活動に向けて、まずは整備後の施設等の主要関係者を中心とする体制の構築に取り組む予定であり、市はその支援に努めてまいります。なお、先の地震の件については、個別の内容であることから回答を控えさせていただきます。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
106	-	●阪急茨木市駅前 周辺	エリアマネジメント体制について、なぜ整備後の施設等の主要関係者を中心とする体制の構築なのでしょう。今の衰退した駅前が施設が原因です。そこに任せる根拠がありませんが何を根拠にこの方法をとる内容としたのでしょうか。その他の方法と比較検討はしたのでしょうか。	継続的なエリアマネジメント活動が、市民・周辺事業者等による日常的な賑わいを生み出す取組みに発展していくことを目指していることから、まずは整備後の施設等の主要関係者を中心とする体制の構築に取り組む予定であり、市はその支援に努めてまいります。
107	-	●阪急茨木市駅前 周辺	この基本計画のエリアマネジメント体制と類似した他都市の事例を示してください。また、その成果を示してください。	今後、他都市の事例等も参考にしながら取り組んでまいります。
108	-	●阪急茨木市駅前 周辺	エリアマネジメント体制に反対です。 整備後の施設等の主要関係者を中心とする体制とあるが、阪急茨木市駅西口駅前の再開発においては、今現在のソシオの状態を見れば何も機能していないように見える。その所有者が主体であれば今と同じ問題を抱える。老朽化の放置、パチンコ屋やその外でたばこを吸う様子、雰囲気悪い道、何も取組が見られない。これまでタワーマンションを建てただけで周辺のことを考えたことはないと感じている。 Ibaraki Jazz & Classic Festivalもソシオでは場所を貸しているだけ盛り上がり欠け、雰囲気悪く感じました。阪急茨木市駅西口駅前の周辺に住んでいますが、この取組みについてチラシや何か配慮するような連絡が来たこともありません。 今のソシオの所有者は再開発を期待して投資した方が多くいて、そのことが、ソシオがシャッター街となっている原因の一つだと思います。何も改善する気のない利益だけを考えている方が多いように思います。だから問題を放置して極力何もしない、お金を使わない状態が続き、公共的に悪影響を与えています。 見直し前の計画の時も騙し討ちのような方法だったが、今現在もこの再開発計画で周辺住民を巻き込むようなオープンな姿勢は皆無。秘密主義で情報が出さないようにしている。エリアマネジメントの趣旨と相反することばかりです。もっと専門の機関が関わる仕組みを考えてください。	継続的なエリアマネジメント活動が、市民・周辺事業者等による日常的な賑わいを生み出す取組みに発展していくことを目指していることから、まずは整備後の施設等の主要関係者を中心とする体制の構築に取り組む予定であり、市はその支援に努めてまいります。
109	-	●阪急茨木市駅前 周辺	阪急茨木市駅西口駅前周辺整備について駅前広場のところが、公共交通中心と記載があるが具体的にわかりにくい。議会の委員会だったと思うが、民間のバスは東口と聞いた気がするが、東口には記載がない。どうなっているのか分からない。	公共交通を中心とした車両動線の整理を行うなど利用者の利便性向上を図ってまいります。また、東西の機能分担については、今後検討する必要があると考えております。
110	-	●阪急茨木市駅前 周辺	この基本計画が公正に運用されるのかが分からない。特に阪急茨木市駅前のソシオには福岡市長の事務所が入居している。以前、議会の委員会において、福岡市長は身分を隠して契約した等の答弁をしているが、本当に家賃を安くしてもらっていないかなど客観的な資料は示されていない。再開発を進める際に様々な判断をする市長が入居をし続けることが理解できない。都市計画審議会ですべて精査できるわけではないので、どのようにして公平な運用が担保されるのか、教えてください。 なお、阪急茨木市駅西口駅前の見直し前の計画では茨木市役所とソシオは内密に協議を重ねて突然計画を発表して結論ありきで、短い期間になし崩しで決定の手続きを進めたことから信用できない。	議会や都市計画審議会等において意見をいただきながら丁寧に進めてまいります。ソシオ茨木の建替え計画については、今後権利者（事業協力者）により示される予定であり、市も協力して周知に努めてまいります。
111	-	●阪急茨木市駅前 周辺	阪急茨木市駅西口駅前について、ソシオ-2と茨木別院の間の消費者金融の広告があり、夜はライトアップされている。問合せをして茨木市役所に教えて頂きましたが、この広告が、ソシオの敷地外のものであること、法律に基づいた対応ができないこと、茨木市役所が未だ何も働きかけをしていないこと、再開発しても、あの看板が残る可能性があること、を知りました。こういうことを茨木市民は知りません。前回の計画では緑地のある道になるような記載がありましたが、広告は当然無くなるような印象を受けていました。 茨木市役所はより、分かりやすい情報発信に努めていただきたい。 また、この広告については基本計画と相反するものです。どのように茨木市役所として行動するのか具体的に示してください。	今後、阪急茨木市駅西口駅前周辺整備におけるエリアマネジメント活動の具体化を図る過程において、事業者、周辺商店街、地域の方々と連携・協力しながら、駅前にふさわしい都市景観づくりについても話し合ってまいりたいと考えております。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
112	-	●阪急茨木市駅前 周辺	阪急茨木市駅西口駅前の再開発において、前回の見直しの理由の一つに「住民の共感を得られなかった」とあったが、共感を得られなかった原因に進め方のひどさがあったと感じている。今回は、茨木市役所とソシオは内密に協議を重ねて突然計画を発表して結論ありきで、短い期間でなし崩しで決定するように手続きを進めました。なぜあのような進め方になったのか、前回と今回の進め方の違いはどこにあるか、また、今回は大丈夫と言えるのか、お示してください。	前回の見直し以降、市広報誌や市ホームページ等による情報発信のほか、アンケート調査やパネル展などを実施してまいりましたが、引き続き周知に努めてまいります。
113	-	●阪急茨木市駅前 周辺	エリアマネジメント体制に関係して、阪急茨木市駅西口駅前はムクドリが毎年発生しています。特に4年前は、茨木市の建設管理課が、ムクドリが寝床になってしまう茨木市が管理する植栽の管理を怠ったため、酷い糞害が発生しました。例年6月初旬頃からムクドリが飛来し被害が出るにもかかわらず、例年より木の剪定を遅らせ、また、市民からの苦情に対しては剪定まで清掃などもしないと回答し、結局、8月初旬まで放置した結果、タクシー乗り場の屋根は真っ白に染まる、周辺の建物にも被害広がるなど酷い状態でした。その後2年間は6月初旬の剪定が続いたが、今年度、茨木市役所はまた剪定を遅らせ、被害の発生が続きました。現に発生しているムクドリの糞害への対応のための植栽の管理は、再開発をした場合にどこが管理するのでしょうか。また、この糞害に対応する努力義務についても基本計画に記載してください。	本基本計画は、整備基本方針や整備イメージなどを示すものであり、具体的な管理等について定めるものではありませんが、整備後の管理区分については、事業実施段階において明確に定めます。
114	-	●阪急茨木市駅前 周辺	阪急茨木市駅のソシオビルを早期に建替希望です。昔の賑わっていた駅前を望んでいます。その際耐震化や住民サービスの向上、通勤者にも便利な商業施設を考えていただくと幸いです。よろしくお願いいたします。	関係権利者と連携・協力を図りながら丁寧に進めてまいります。また、商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入に努めてまいります。
115	-	●阪急茨木市駅前 周辺	阪急茨木市駅西側のソシオビルにつきまして早期に建替してほしいです。建替した後はカフェや人気のあるショッ プを誘致してほしいです。 耐震化及び住民サービスの向上、楽しくまた来たいと思える整備をお願いします。 よろしくお願いいたします。	商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入に努めてまいります。
116	-	●阪急茨木市駅前 周辺	現在、茨木ビルや永代ビルを通り抜けている人は人数としては多いと思いますがみんな早々と通り抜けています。人通りがあるからまだ私も通り抜けておりますが昼間でも薄暗く怖いので、早急に整備して欲しいです。ビル内の新規店舗の準備などもあると思いますが、明るく安心して歩ける動線は早急に確保していただきたいです。大掛かりな計画で大変かと思いますがなるべく早く実現されるよう、ご対応のほどよろしくお願いいたします。	関係権利者と連携・協力を図りながら丁寧に進めてまいります。
117	-	●阪急茨木市駅前 周辺	<阪急茨木市駅 西口について> 駅周辺を全体的に魅力的にしていける事が必要で、それを目指していると思うのですが、ぜひ暑さ対策に力を入れて欲しいです。 例えば、バスのロータリー全体と建て替え後のソシオと商店街の入り口あたりまで屋根を付ける、等。 暑さ対策をする事で過ごしやすくなり、真夏だけでなく雨の日も滞在時間が増えたり、屋根があればロータリー横のスペースでイベントも開催できると思います。 おにくる付近は屋根が少なく夏はかなり過ごしにくいので、ソシオの建て替えを機に阪急茨木市駅西口は暑さ対策をお願いします。 ソシオの建て替えの際には、ソシオ1とソシオ2をつなぐ渡り廊下にも屋根をつけて欲しいです。	具体的な施設内容については、整備基本方針に基づき今後検討してまいります。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
118	-	●阪急茨木市駅前 周辺	阪急駅前の再開発ですが、どんなテナントが入るか楽しみです。 ただソシオの建て替えも考えると、かなりの時間がかかりそうなのが心配です。 だから長期に渡りそうなら、第一期・第二期などに分けて現在駅を利用している人たちに何か再開発が完成するまでの間、ある程度便利にして欲しいです。 それから駅前に高い建物をまず建てるという、よく似た駅前作りはやめて欲しいです。 ソシオの建て替えで街の印象が決まってしまうたら、業者が作った街になると思います。 阪急駅前の東本願寺別院の大きな建物や西に抜ける中央通りと空間が広がっている景色は守って欲しいです。	ソシオ茨木の建替え計画については、今後ソシオ権利者（事業協力者）により示される予定であり、関係権利者と連携・協力を図りながら丁寧に進めてまいります。
119	-	●阪急茨木市駅前 周辺	建築会社は茨木市は高い建物を建てられるポテンシャルがあるので、これからもどんどん建物建てられますと営業していました。高槻市はもう既にビルが建っているので茨木市の方が良いと言っていました。やめて欲しいと思いました。 将来の維持管理を考えて開発してもらいたいです。南海トラフ地震が予想されているから本格的に再開発するのは被災後の復興計画時にすれば良いと思います。	ソシオ茨木の建替えに対しては、将来の維持管理や更新性等について求めてまいります。
120	-	●阪急茨木市駅前 周辺	阪急茨木開発について。 高瀬川には沢山の鳥が飛来しています。カモやサギといった鳥たちの集合場所となっています。 開発に伴う自然破壊はしないでください。勿論魚を飼って喜んでいる親子連れも沢山おられます。川を暗渠にして、魚が観れなくなったり、鳥たちがこれなくなるとはならないよう宜しくお願いいたします。	高瀬川水路を暗渠化する予定はございません。
121	-	●両駅前周辺	両駅ビルの老朽化と再開発の必要性 阪急茨木市駅のソシオ茨木や、JR茨木駅の駅前ビルは、1970年の万博に合わせて整備された施設であり、老朽化が進んでいる。	駅前ビルの権利者と連携・協力を図りながら再整備を進めてまいります。
122	-	●両駅前周辺	駐輪場不足について JR茨木駅周辺では、平日昼間に駐輪場が満車となり、駐輪スペースの不足が深刻である。一方、阪急茨木市駅では現状そのような問題は見受けられないが、予定されている救急病院建設地が駐輪場となっている現状や何千人もの定期利用待ちを見ると、市全体として駐輪場整備が後回しにされている印象がある。 再開発後も駅前の放置自転車が景観を損なうことがないように、駐輪場の拡充を計画的に進めていただきたい。	駅前に放置自転車が発生しないよう、適正な駐輪台数の確保に努めてまいります。
123	-	●両駅前周辺	バスターミナルは屋根の下にして欲しい。雨でも気にせず乗降出来るし暑く寒く無いし2階を商業施設にすれば場所の有効利用にもなると思います。	公共交通の快適な利用環境の確保に努めてまいります。
124	-	●両駅前周辺	茨木は、自転車も多いけれど、一般車の乗降も多いです。駐車場は絶対必要だと思います。また、送迎車のために、伊丹空港の様な乗り降りに、ある一定の時間を超えたら料金がかかるシステムはとても良いと思います。タイマー制にする。市の収入にもなるし、待機駐車の時短にもなり、また、反対に待機したい方には安心して待てると思います。うまく説明できませんが、伊丹空港で利用した時、G0スルーな感じがとても良いと思いました。	一般車の駐車場については、周辺の民営駐車場を活用しながら全体での適正化を図ってまいります。 一時的な乗降スペースについては、東西の駅前広場での機能分担も踏まえながら検討してまいります。
125	-	●両駅前周辺	駅のロータリーは、2階構想が良いと思います。ホテルの正面玄関、バンケット入り口の様に、バスロータリーと、電車利用の送迎方と言うふうに、階を分けると混雑や無理な横断も減るかもしれません。	駅前ロータリーについては、歩行者が安心安全に通行できる環境づくりと円滑な公共交通の確保に努めてまいります。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
126	-	●両駅前周辺	各駅に向かう道路の混雑緩和のためにも、歩車分離交差点の推奨を強く希望します。特に左折の時、歩行者は点滅でも渡るし、赤に変わっても渡ります、そのおかげで、車は通過できず渋滞になる事が本当に多いと思います。	歩行者が安心安全に通行できる環境づくりと円滑な自動車交通確保の視点から適切な信号のサイクル等について警察と協議してまいります。
127	-	●両駅前周辺	駅の一時利用駐輪コーナーは、もう少し自転車を出し入れしやすい物を設置して欲しいと強く願います。隣の自転車と絡まって、子供連れやお年寄りの方にはとても厳しいです。	限られた用地の中で多くの方にご利用いただけるよう、皆さまにご協力をお願いしているところではございますが、今後の駐輪場運営の参考にさせていただきます。
128	-	●両駅前周辺	高層マンションは景観を損ない、茨木市らしい落ち着いたら住みやすいイメージから遠ざかってしまうため反対である。	周辺景観に配慮した計画となるよう、事業者等に求めてまいります。
129	-	●両駅前周辺	市民が、中心部に集まり易い交通手段の確保も重要と思う。例えば、エキスポロード～中央通り～枚方茨木線を１本道で繋がる駅前整備計画の検討もあれば活動の後押ししてくれそう。	路線バスなど、既存公共交通の利便性の向上をはじめ、移動しやすい交通環境の整備に向け、総合交通戦略に基づき検討してまいります。
130	-	●両駅前周辺	バスターミナルが使いにくい。というか分かりにくい。ＪＲは西口、東口と２カ所、阪急も複数あり、また乗り場も分かりにくい。分かりやすい表示が必要です。	公共交通の乗換え案内や、まちの情報発信など、案内施設の整備に努めてまいります。
131	-	●両駅前周辺	駐輪場の整備をして欲しい。現存１日１００円は、すごく助かります。	駅前に放置自転車が発生しないよう、適正な駐輪台数の確保に努めてまいります。
132	-	●両駅前周辺	バスの運行状況や次のバス案内を示すようなデジタルサイネージを各バス停や駅に設置してほしい。また、バス停付近など分かりやすい場所に時計も設置してほしいです。更に町の見どころや交通情報などを紹介する案内拠点を設置してほしいです。	公共交通の乗換え案内や、まちの情報発信など、案内施設の整備に努めてまいります。
133	-	●両駅前周辺	防災面 ・現在、大規模災害に備えて小学校、公共施設等の避難場所や備蓄物資等の備えが整備されておりますが、一時的な災害（豪雨や大雪等）の際、電車バス等が停止、遅延した際に利用客や市民が滞留する駅前に、一時的な備えがどこまで整備されているかわかりません。今回の駅前整備の際に、それらの面の機能（災害用マンホールトイレ、毛布飲料水等の備蓄、雨風雪をしのげる場所等整備）も整備されれば、日常だけでなく災害時にも有効活用できる魅力的な街に繋がることと思われます。また、歩道ルートと交通ルートを分離し安全な導線を目的とした、１階を交通導線、バス待ち場所とし、２階を屋外広場（商店、歩行者導線、集いの広場）とした構造も有効かと思います。災害の際は、１階が全面天井となり帰宅困難者が風雨を凌げる場所にもなると思います。	災害時における帰宅困難者等の一時避難場所等を確保してまいります。
134	-	●両駅前周辺	大雨、強風時のバス待ち場所の強化 現在のバス待ち場所は、屋根があり通常の雨は防ぐ構造ですが、強風や大雨、大雪の際は、凌げる構造ではありません。また、屋根のあるバス待ち場所に行くまでに屋外部分を歩かざるを得ず、風雨にさらされてしまいます。特に大雨等の際はバスが遅延することが想定され、多くの利用客が長時間辛い状態でバスを待つこととなっております。今回の整備で、大雨や強風時にも雨風を凌げる等安心できるバス待ち場所にしたいだければ幸いです。	公共交通の快適な利用環境の確保に努めてまいります。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
135	-	●両駅前周辺	様々な取り組みを実施していただきありがとうございます。 合計特殊出生率が1.2の超少子化時代においては、新規に住宅を購入することが多い子育て世帯などに選ばれる街づくりをしていかないと、市民が所有する土地の資産価値の暴落、将来的な税収の減少など様々な問題が顕在化します。 茨木市の公務員の方々の収入にも無関係ではないかと思ひます。 例えば駅近の保育園の整備、テイクアウト飲食店の整備、バス停のバリアフリー化など近隣の駅と比較して劣っている点もあります。 茨木市に関わる全員のために魅力ある駅前の整備をお願いします。	魅力あるまちなかの形成に向けて、商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入等に努めてまいります。
136	-	●両駅前周辺	この計画で歩行空間の確保について記載があり、自転車のマナーの問題がアンケートにも挙がっているが、具体的にどのような対策が考えられるのかがこの基本計画では分かりません。ご教示ください。	具体的な対策については、自転車利用環境整備計画に基づき検討してまいります。
137	-	●両駅前周辺	飲食店については、時間を使いたい店、カフェなどを設置になるかと思ひます。夏場は日陰があったほうがいいですし、１Ｆバスターミナル、２Ｆ店舗みたいなものもありますし、台湾の騎楼のような建物や、緑を使った木陰というのも自然が多くなりよいと思ひます。台湾とか暑い都市を参考にしてもいいかもしれません。日陰のある緑も最近大阪北ヤードで公園化してますし高槻との差別化にはいいのかなと思ひます。	商業機能をはじめ、市民ニーズ等を踏まえた都市機能の導入に努めてまいります。
138	-	●両駅前周辺	災害時における帰宅困難者等の一時避難場所等を確保については、別の議論として整備したほうがいいのではと思ひます。おにくる中央公園がありますし、しいて言えば駐輪場を地下化していまの駐輪場をそれに整備するとかはあるかもしれません。	防災機能の整備については、関係部局と協議調整のうえ検討してまいります。
139	-	●両駅前周辺	日頃感じていることを書きます。正直、駅周りにこれ以上の賑わいや都市機能は欲しくありません。混雑するばかり。何より先に交通機能を整備して欲しいです。特に自転車対策を。 子乗せ自転車の暴走、並列運転、駐輪マナーの悪さは目に余ります。子育て世代を甘やかす必要ありません。子育てしやすい町 イコール 何でも許される緩い町、ではないはず。とにかく賑わいを増やすと自転車が集まります、特に大型子乗せ自転車対策。お願いします。JR側は現在でも駐輪場不足が深刻です。周辺スーパーでは4時間以上の駐輪が150円！電車で買い物に行くのも駐輪場所探しに一苦労。市営はすぐ満車。特に大型電動スペースは8:30-9:00には毎朝満車だと担当者が言っていました。使えない。地下駐輪場は重たい電動自転車にとっては体力削られます。年を取れば尚更。JR側阪急側双方、賑わいスペースより、広々気兼ねなく利用できる駐輪スペースを熱望します。阪急電車の救急病院の誘致スペースはまさか現市営駐輪場では？言語道断反対します。とにかく駐輪場の増設、歩行者道と自転車道を完全分離し、安全な交通整備を第一に希望します。ついでに、スマホ運転、傘差し運転の取り締まり強化対策願ひます。こんな風景大阪だけです。車幅を超えた大型傘は特に凶器。子どもが真似しています。	自転車空間を確保することが、歩行者が安心安全に通行できる環境づくりにつながるものと認識しております。駅前の駐輪場については、適正な駐輪台数の確保に努めてまいります。
140	-	●両駅前周辺	阪急茨木市駅を通勤で利用しています。 整備計画として一番期待している項目は都市機能です。 帰宅時に日々の食事や日用品を買って帰れるお店が導入されることを期待しています。 仕事などで疲れ切った人達でも元気が出るようなささやかなご褒美を買えるお店ができることを希望します。	商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入に努めてまいります。
141	-	●両駅前周辺	歩いて行ける距離で再開発して欲しいです。バスの路線ですが、主要な公共施設はもちろんのこと、イオンなど買い物難民を作らないようにバス路線を繋いで欲しいです。阪急茨木市駅・JR茨木駅・モノレール宇野辺駅と一本で行ける様にして欲しいです。	路線バスについては、運転手不足等により既存路線でも利用状況に応じ、廃止・休止といった見直しが行われていることから、需要の見込みが不透明な新規路線の開通には、より慎重な検討が必要であると考えます。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
142	-	●両駅前周辺	駅前のロータリーはサービスエリアの様な場所であって欲しいです。飲食や買い物はもちろんのこと路線情報などもわかる、市の案内窓口（インフォメーション）もある、災害時は通勤通学者への情報提供もできる防災拠点として欲しいです。災害井戸や防災に対応できるトイレを設置して欲しいです。	具体的な施設内容については、整備基本方針に基づき今後検討してまいります。
143	-	●両駅前周辺	夏の暑さ対策を重視して欲しいです。バスやタクシーの利用者はもちろんのこと、従事者のためのバスロータリーにも日除をしっかりと設置すべきだと考えます。台風の勢力がます近年、風に煽られるのではと不安は拭えませんが（以前、市民会館前のバス停の雨よけが飛ばされて職員さんがロープで押さえておられたのをニュースで見たのを覚えています）日陰に駐車出来ることでドライバーさんを守って欲しいです。サウジアラビアの聖地メディナの広場の日除けとまではいかないまでも、屋外での暑さ対策で膜屋根「箕面萱野駅」を設置して欲しいです。その際はターミナルの通路だけではなく歩道の暑さ対策をお願いします。南向きの街路樹の多くが枯れているので日陰がありません。信号待ちも命懸けになるそうです。中条プールに設置されているフラクタブル日除の効果はどうなのでしょう？クールスポットの設置なども防災も兼ねて考え欲しいです。	具体的な施設内容については、整備基本方針に基づき今後検討してまいります。
144	-	●両駅前周辺	質問の主旨が合ってるか自信がない上、長文で読みにくい文章で申し訳ありません。やはり建てた後の維持管理がしやすい、時代の変化に対応しやすい開発にして下さい。一つの技術の発明でがらっと変わってしまう昨今、完成ありきではなく常に変われる余地がある街が良いと思います。何もない茨木市！これは強みだと思います。	ご意見として承りました。
145	-	●両駅前周辺	パチンコ屋等のあまり青少年向けでない施設は無くしてほしい	商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入に努めてまいります。
146	-	●両駅前周辺	再開発の案、話が持ち上がってからあまりに時間が経過している。前回のアンケートからも年数が経っている。本当に早く進めないと、40年以上人口増加を続けている都市はまれな茨木市だが人気も落ちて減少になった場合減少が激しくなった町では再開発しても見向きもされなくなります。東京の田園調布などのようにとまでは言わなくても茨木市も街並み・景観を大事にしてる事、高層マンションの高さ規制や国道や大通りの看板の色彩なども気にかけてる事も知っていますが、近年の傾向を見ても、超高層マンションは必須です。茨木以上に景観を気にしている箕面市でも駅前周辺は超高層化にしました。1年前の公示では箕面の地価は8.8%も上昇しました。しかし、それを乱立するのは絶対反対ですし、失敗します。ですが、特区としてでも駅前のみなどは超高層マンションやショッピングモールは重要に思います。（一体化のマンションは×また権利で建て替えが難航するので）反対をする人もある程度はいると思いますが、すぐそばで日陰で住宅があるのとは違うのならば推し進める力説得も必要だと思います。色合いもよくあるショッピングモールのような明るい色ではなく、景観を損なわないダーク系のエレガントとまでは言わなくてもシックで落ち着いた黒系の建物の方が良いと思います。丸の内や日本橋のコレド室町周辺のような落ち着いた感じの町だと若い層から年配の層まで落ち着くと思います。	駅前としての魅力づくり等の観点も踏まえ、事業内容について協議・調整してまいります。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
147	-	●両駅前周辺	再開発は起爆剤にもなりえるが、東京のように同じような建物や住居、過剰なオフィスや店舗を建て過ぎると、見栄えばかりで竣工1年であろうが何年経とうがガラガラ廃墟とকাশます。そうなつては意味が無い。節度が大事です。過剰な建て方供給過多はいけません、茨木市のように老朽化と、人口に対しての供給や環境整備が追いついていないのは問題だと思います。現に人気に陰りも見えてきています。駅のランキングや住みたい町その他にも北摂は定番で茨木市も吹田や豊中などと同様に何時も上位に入っていました、再開発の進み通勤族なども住みやすい常連の吹田と違い、駅前がドンドン古くなるり再開発が進まない。周りの都市にドンドン置いて行かれていく感。交通渋滞、緊急などの救命病院、大病院が少ない事がネックで、人気に陰りが始まりました。その代わりに、人口は減り続けるにも関わらず高槻市がランクⅠⅡするようになり、近年では再開発が始まった頃から箕面もランクⅠⅡするようになりました。その分色々なランキングで茨木市が下がりました。全国や関西圏で人気の西宮北口ですら昨年から人口がドンドン減っています。茨木で作るのは倉庫か、大型ショッピングモールやスーパー、ホームセンターばかりカフェやちょっとした買い物をする店が少ないのも、転出された方や現在もまだお住いの方の書き込みでも、渋滞が嫌との口コミもよく見かけます。	駅前としての魅力づくり等の観点も踏まえ、事業内容について協議・調整してまいります。
148	-	●両駅前周辺	駐車場の確保 茨木のマイカルの例を教訓にしないといけません。立命館と共に東に抜け道が通された事で、ほんの僅かではありますがマシになった程度。改善には程遠く、これをふまえず予想を上回る量を計算に入れずに駅前を再開発すると、更に渋滞が悪化し目も当てられなくなります。後から、駐車場など土地を確保する事は出来ない、地下などにも予定以上に確保することが大事だと思います。大阪市内では条例で、新しく建てる建物は駐輪場にせよ駐車場にせよ一定数の確保が建築時に確保する事が条例で定められています。東京の丸の内や日本橋や周辺では、自転車の駐輪場も安易に歩道にスタンドを設置せず建物や地下に収納するようにし、景観も気にしています。スタンド設置では結局お金を払ったから路上駐輪許してるのと見た目的にも変わりません！茨木も景観や美観、違法駐輪を増やさない為にもそうした方が良くと思います。外に放置する事で、自転車盗難も未だに減っていないのはそれに関係してると思います。以前の案でも歩道に日陰でお店からタープのような屋根を伸ばす案がのっていましたが、あまりテントや屋根だらけ、露店だらけは見栄えが良い物ではありません。	中心市街地を通行する車の多くが通過交通であり、本計画に記載している都市計画道路茨木寝屋川線の整備のほか、市外でも都市計画道路十三高槻線等の広域的な整備が進むことで、交通混雑は一定緩和されるものと考えております。駐車場については、周辺の民営駐車場を活用しながら全体での適正化を図ってまいります。駐輪場については、今後の参考にさせていただきます。
149	-	●両駅前周辺	茨木市のように中核規模の人口や他の都市に比べ比較的若年層や、働き盛りの層が多くバランスが良いうちに、しっかりした対策が必要だと思います。全国1,700を超える市区町村で見ても、財政力指数も茨木市は全国レベルで見ても上位なはず。できるうちにドンドン進めて欲しいです。 なので、早急に再開発を進めていただきたい。超高層マンションは、富裕層やそれなりのしっかりした層の確保のためです。いくら人口を確保する為に、府営や市営の団地などを増やしては景観しかり治安の悪化を招きます。それが多いと暴走族や盗難が多い事は統計でも出ています。そうなれば、また人は減る。差別はいけませんが区別が必要です。やっと昨年くらいから、茨木市も暴走族も減り、その他犯罪人意見数の数も減りました。やはりこれら上記で上げた都市も犯罪率でも大阪でも上位で少ないです。景観や層は大事だということです。箕面かやの駅や箕面船場阪大前駅高槻駅前や枚方駅前を一度視察してみてください。	関係権利者と連携・協力を図りながら丁寧に進めてまいります。
150	-	●両駅前周辺	駅前周辺に駐車場が少なく、交通渋滞も酷い。駅周辺に住んでいる人は便利かもしれないが、山間部や駅から遠い所に住んでいると駅にたどり着くのも大変である。産業道路や桜通りの渋滞をなくし、住民の移動手段の確保がなければ意味がない。流通事業者ばかりが増えて、渋滞は増す一方なのに、さらに駅前に人を集めるならどのような移動手段を考えているのか明示して欲しい。	駐車場については、周辺の民営駐車場を活用しながら全体での適正化を図ってまいります。 交通渋滞については、中心市街地を通行する車の多くが通過交通であり、本計画に記載している都市計画道路茨木寝屋川線の整備のほか、市外でも都市計画道路十三高槻線等の広域的な整備が進むことで、交通混雑は一定緩和されるものと考えております。 移動手段については、路線バスなど、既存公共交通の利便性の向上をはじめ、移動しやすい交通環境の整備に向け、総合交通戦略に基づき検討してまいります。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
151	-	●両駅前周辺	内容を拝見しまして、 JR茨木駅、阪急茨木市駅及びその間にあるおにクルを結ぶエリアを見直し、 人々がそのエリアに集い、活気を生むような取り組みを目標としているものと感じました。 そのこと自体は良い取り組みと思っています。 ただ下記懸念点があり、その点も考慮いただきたいです。 駅前エリア周辺の見直しについて 例えば、駅前エリアのみを充実しすぎると、駅前のみ活性化してその周辺が廃れるというようなことも散見されるので、駅前に来た人をどう既存の商店街などへも足を運んでもらえるか（コア間を起点とした周辺地域への経済効果）も合わせて考えてほしいです。 一例として、このエリアにはどのようなお店があるのか（もしくは訪れるとよいエリア等）等の案内を設けたり、駅前を利用すると、商店街などのお店の割引券がもらえるなども、一定程度効果があるのではないかと感じています。費用対効果は考えないといけないと思いますが。	コア（両駅周辺）からパーク及び周辺地域への動線やつながりをイメージしながら再整備に取り組みます。また、駅前に多くの機能を集約するのではなく、中心市街地全体で機能を充足していくことを目指しております。
152	-	●両駅前周辺	エリアの整備について 周辺住民がどうやってその周辺へ行くのかも考慮する必要があり、駐輪場などの整備も必要になってくると思います。 訪れるためにタクシーなど割高なものはある程度お金を持っている方でないと使えないでしょうし、バスも一定の路線エリアが対象なので、カバーできるエリアも限定されると思います。 また、それに伴いルール作り（エリア全体を通して利用される方々に対しての）も大事になると思います。多数人が集まるということはマナーの悪い方々も増えることになるので、皆さんが気持ちよく使えるように守ってもらうべきルール、マナーを周知するようにもしてほしいです。	具体的な対策については、自転車利用環境整備計画に基づき検討してまいります。
153	-	●両駅前周辺	駅前に大きな一本桜を植えてシンボルにしてほしい	新たな茨木の顔となる駅前景観の形成を図ってまいります。
154	-	●両駅前周辺	個別の意見の中で指摘しているが、機能、機能という言葉で片付けられ、どんな機能なのか分からない。 住民等の共感を重視するのであれば、誰が読んでも分かる（イメージできる）ように、機能の具体的な内容を示さなければならない。	駅前周辺に求められる機能のイメージについては、第３章に記載しております。具体的な内容については、今後検討してまいります。
155	-	●両駅前周辺	各区域の整備イメージ図等では、矢印で「動線」「つながり」というレベルで記載されているが、対象区域の整備や今後のことを考えると、（想像するに、市の答えは「整備イメージ図の次のページで書いている」というものになるであろうが）ハードの流れだけでなく、機能の連携や、つなぐことによって何が生まれるのか等、対象区域と周辺区域との関係、整備による効果・変化やその可能性について考えておく必要があると考える。周辺地域（特に両駅東口の現状と今後）についても、密接に関係するものであり、計画案の中で「どのような地域としていくのか」について説明をしておくべきである。 これらがなかったために、地域全体の将来イメージが分かりづらく表層的なレベルにとどまった計画案になっているのではないかとさえ考えるものである。	ご指摘については、５ページに示すとおり、上位計画である「都市計画マスタープラン」や「立地適正化計画」に即するとしております。また、両駅前周辺は広域や市内各エリアからの人の流れや賑わいをまちなかへつなげていくハブ拠点を目指してまいります。
156	-	●両駅前周辺	視覚障害者なので、音響信号、点字ブロックをつけてほしい。駅のエスカレーターに誘導する点字ブロックをつけてほしい。段差のない歩道にしてほしい（高齢者や子供が歩きやすい）。駅からタクシー乗り場とバス乗り場に向かう点字ブロックをつけてほしい。	ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化を実現してまいります。
157	-	●両駅前周辺	駅前に屋根付きの休憩スペースを作してほしい。	具体的な施設内容については、整備基本方針に基づき今後検討してまいります。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
158	-	●両駅前周辺	カフェが駅前にできればいい。	商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入に努めてまいります。
159	-	●両駅前周辺	駅前に総合病院を作してほしい。	阪急茨木市駅前の双葉町自転車駐車場への病院の誘致に向け、事業者候補者である大阪医科薬科大学と現在、協議を進めております。
160	-	●両駅前周辺	アイスクリーム等買った物を食べるスペースを作してほしい。	具体的な施設内容については、整備基本方針に基づき今後検討してまいります。
161	-	●両駅前周辺	阪急・JRとも、タクシー乗り場への点字ブロックを敷設してほしい。舗道部分に自転車も走行するならば、歩行者が安全に歩行できる面積を確保してほしい。バスロータリーをわかりやすく安全に利用できるように設置してほしい。点字ブロックを正しい基準で設置してほしい。又設置するときは当事者意見を十分聞いてほしい。床（舗道）にレンガを使用しないでほしい。白史使用に支障をきたすため。	ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化を実現してまいります。
162	-	●両駅前周辺	屋根付のベンチを必要な箇所に設置してほしい。	具体的な施設内容については、整備基本方針に基づき今後検討してまいります。
163	-	●両駅前周辺	喫煙スペース設置をやめ、禁煙としてほしい。路上喫煙禁上にしてほしい。	「茨木市路上喫煙の防止に関する条例」の規定に基づき、JR茨木駅・阪急茨木市駅周辺と両駅を結ぶ中央通り等を路上喫煙禁止地区に指定しております。
164	-	●両駅前周辺	一般車両、路線バスの待機場所を確保してほしい。駐車場を設置してほしい。	駅前広場については、人と公共交通（路線バス・タクシー）を中心とした空間にしていきたいと考えています。一般車の駐車場については、周辺の民営駐車場を活用しながら全体での適正化を図ってまいります。
165	-	●両駅前周辺	神戸の花びらアートのように茨木に関するおにクルマークやゆるキャラなどを駅前に（歩行者天国）町中。茨木タワー（茨木の顔になる）上からの景色みたい。（バラといばらき童子くん）の銅像を駅前に！！JR阪急JRと阪急にダムパーク、いばきた、おにクルポスターを！！	今後の参考にさせていただきます。
166	-	●両駅前周辺	JR茨木駅 阪急茨木駅 両駅に1Fにレストランのあるホテル	商業機能をはじめ、市民ニーズを踏まえた都市機能の導入に努めてまいります。
167	-	●中心市街地	自転車走行のブルーの車線の見直しを強く求めます。バスに幅寄せされたりと、とても怖くて走りにくいです。ましてや、子供にはとてもあのブルーラインを走りなさいとは言えません。	まちなかの道路については、歩行者・自転車が安心安全に通行できる環境づくりが必要であり、都市計画道路茨木寝屋川線の整備をはじめ周辺の道路状況を勘案しつつ、ひと中心のまちなか形成に向けた検討を進めてまいります。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
168	-	●中心市街地	ソトとウチをつなぐハブ空間というコンセプトは良いと思うが、旧茨木川緑地も活かして南北に広がるコミュニティエリアも有ると良いかと思う。	元茨木川緑地は市の中心部を南北に縦断する茨木市の緑の骨格軸であり、貴重なコミュニティの場として樹木の適正な管理、利活用の促進や老朽化施設の改修を進めております。
169	-	●中心市街地	茨木市の市民に対する施策、ありがとうございます。茨木市の道に桜通りや川端通りにあるような、ベンチがあれば、少しの間休養できます。それを茨木市の東西の道路に、ちょっと腰掛けられる所があれば、高齢者が町に出ようと思うようになると思います。ですから、とりあえず車道と歩道が別れている道に腰掛けを設置していただければありがたいです。ご検討お願いします。	東西の道路（中央通り・東西通り）については、東西軸ストリートデザインガイドラインに基づき、歩きやすく、歩きたくなる空間の実現に取り組んでまいります。
170	-	●中心市街地	オニクル周辺で食事を摂れる場所もまだまだかと思います。名物にふさわしい食事が摂れる場所も考えませんか。	市民会館跡地エリア第２期整備基本計画では、飲食店の整備を位置づけており、おにクル内のカフェとの機能的なすみ分けも考慮し、市場調査を踏まえ、レストラン等の設置を検討しております。
171	-	●中心市街地	自転車レーン(路側帯と車道の段差や陥没している道路もある)やマナー向上を整えて欲しいです。	歩行者・自転車が安心安全に通行できるよう、通行空間整備に加え、交通ルール・マナーの意識醸成に努めてまいります。
172	-	●中心市街地	オニクルが広いスペースに新たにでき、もともと入っていた中条図書館の建物はそのまま行ったように高層の建物が増えスペースがなくなっている。緑や何もない空間の確保を考えてほしい！人を集めて商業の活性は重要だけど、キャパに対して多いように思う。道路が昔のままで1車線なのに車が多く渋滞の原因になっている。1車線では対抗に曲がりたい車による渋滞は避けられない。また道沿いのビルへ用事があるためか駐車も多く迷惑です。駐車されてるため自転車がはしりにくいためか歩道を自転車歩行者で共存することになり、朝夕の忙しい時間は無謀な運転に危険を感じます。人を寄せる前に道路、駐車スペースの計画をお願いします。際限なく人集めするのではなく、駐車場や道路に見合う交通量に見合うマンション、居住者も検討ください。現在の住民の暮らしやすさに繋がります。	ひと中心のまちなか形成に向け、まちなかの道路については、歩行者・自転車が安心安全に通行できる環境づくりを進めてまいります。
173	-	●中心市街地	駐輪場については、一時住んでいたオランダでは地下に駐輪場があったりしたので、近隣の駐輪場の土地の有効活用を考えても地下駐輪場とかはいかがでしょうか。できればオランダのような自転車専用道の充実もいいですが、土地的に難しいとは思いますが。またヨーロッパの旧市街では一般車両の乗り入れを制限していて、市街地の外側に大きな駐車場を作り、市街地は公共交通機関や自転車などというのもありそれもいいのですが、実現は難しいと思います。JR－市役所－阪急駅間の東西通あたりを一般車両の乗り入れを制限、トラム等整備などは面白いとは思いますが夢のレベルかなと思います。現実的にはいまもありますがJRと阪急どちらでも返却できるレンタサイクルをもっと使いやすく（あまり広報もすくないようですので）、料金面と貸出返却の手間を減らし気軽に借りれるものがないかと思います。台湾でも道にレンタサイクルがありカードですぐに借りれるような仕組みもありました。JR－阪急くらいの距離であれば自転車ほど速くなくてもよかったです。速度が出なくても乗りやすいモビリティなどもいいかもしれません。	今後の駐輪場整備及び公共交通の利便性向上の参考にさせていただきます。
174	-	●中心市街地	子供から高齢者まで、みんなが安心して歩ける街にしてほしい。特に自転車と歩道の棲み分けと、歩道と道路の間の柵を立てて、歩行者の安全を守って下さい。	歩行者・自転車が安心安全に通行できるよう、通行空間整備に加え、交通ルール・マナーの意識醸成に努めてまいります。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
175	-	●中心市街地	2コア1パークがまず出来てそこから網の目を広げて欲しいです。各校区のサイズの地域の住民の為のスーパーなど、点から面の人の流れがあればと思います。 駅前のターミナルからバスの路線で皆さんが住まれる地域へ分散というか、フレイル防止で高齢者に歩いてもらうためにも校区レベルの商圈作りもお願いしたいです。 便利さを考えると駅前一極化してしまうのは防ぎようがないのかもしれませんが、市の公共施設も程よく距離が取れているので、その施設を活かす集客施設を招致して欲しいです。 例えばおにクルがお子さん連れがメインの印象があるのですが、クリエイトセンター付近は税務署にも近いので成人メインのお店などにきてもらうとか。グランドや茨木神社で南北を繋げることもできそうだし、クリエイトセンターの北側道路（現在は人通りが少なく少し暗い印象があります）をもっと歩きやすいイメージにできたらと思います。JRの狭い高架下通路から春日商店街につながる裏道探索など散策しなくなるルートにできそうです。 利用者が限られている印象がぬぐえない公民館の存在をもっと資料の地図上に表記して欲しいです。地域の防災拠点になるであろう公民館を公園と同じように市民に認知してもらうためにも大切だと思います。	駅前に多くの機能を集約するのではなく、既存機能を踏まえ中心市街地全体で機能を充足していくことを目指しております。
176	-	●中心市街地	道路の渋滞緩和について 移動手段という意味では周辺道路の渋滞対策についてはあまり具体的な記載されていない気がしました。 タクシーやバスも一般車と同じ車道を走りますので、現状では時間帯によっては全然進まない状況が散見されますので、移動が不便という印象を与えかねないと考えています。 問題点としては、太い道路の本数が少ないので、特定の幹線道路に集中せざるを得ず、さらにそこに比較的大きな商業施設が隣接しているため、そこへの入庫待ち渋滞などもあるかと思っています。 もちろん、細い道路しか経路が無く、そこに多くの車が利用しているということもあると思いますし、さらにその道路を横切る信号も多いので、それらも併せて渋滞の起因になるものと思います。 道路の拡張工事は難しいところがあると思いますので、バイパス経路を設けたり、高度制御した信号整備（渋滞エリア+その周辺を統合制御して効率的に通れるようにしたり、誰も渡る人がいないのに信号で止って、お見合い状態になったりが少ないように）なども渋滞緩和の足しになりそうな気がしています。	中心市街地を通行する車の多くが通過交通であり、本計画に記載している都市計画道路茨木寝屋川線の整備のほか、市外でも都市計画道路十三高槻線等の広域的な整備が進むことで、交通混雑は一定緩和されるものと考えております。
177	-	●中心市街地	JR、阪急間の歩道を広くしてほしい	ひと中心のまちなか形成に向け、まちなかの道路については、歩行者・自転車が安心安全に通行できる環境づくりを進めてまいります。
178	-	●中心市街地	139号線と阪急本通商店街の空き地をつなげて広場にしてほしい。 にぎわい亭の駐輪場を139号線までつなげて人の流れ、回遊性を上げてほしい。	まちなかの回遊性向上は重要な視点であり、今後の参考にさせていただきます。
179	-	●中心市街地	万博記念公園にある機関車を走らせる（JR⇄おにクル⇄阪急）をつなぐ。 おにクル前に噴水を（のんびり）したい。 ON I K U R Uモニュメント おにクル前。	今後の参考にさせていただきます。
180	-	●中心市街地	JRと阪急を結ぶ歩く空間創り ・茨木市での乗り換え集客 ・おにクルをコアとした賑わい ・ペDESTリアンデッキを利用空間創り ・桜通りを軸にした自然環境 ・車と人を分離したアクセス ・アクセス間での店、商店街創り （参考）仙台市、川西市、高槻市	まちなかの道路については、歩行者・自転車が安心安全に通行できる環境づくりが必要であり、都市計画道路茨木寝屋川線の整備をはじめ周辺の道路状況を勘案しつつ、ひと中心のまちなか形成に向けた検討を進めてまいります。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
181	-	●中心市街地	基本計画案 JR茨木駅から阪急茨木駅 道路すっきり整備してほしい。JR茨木駅東側屋根付アーケードモダンなものに。	ひと中心のまちなか形成に向け、まちなかの道路については、歩行者・自転車が安心安全に通行できる環境づくりを進めてまいります。
182	-	●その他	今回の表題とは関係ありませんが、JR総持寺のコンビ二側に自転車置き場を増やして欲しいです。 今後の茨木市の発展を心より応援しています。	ご意見として承りました。
183	-	●その他	救急病院はありがたいですが、商業施設は梅田が近いのでそこまで必要を感じません。小、中学校の建物が古く環境が悪いことが気になります。オニクルは暖房クーラーの環境が快適で22時まで空いていますが、人が少ないのに、その快適さが少しでも小中学校にあればいいのに！と感じます。	小・中学校は教室及び体育館のエアコン設置のほか、校舎等の長寿命化を図るとともに、便所やプールなどの計画的な改修に取り組み、教育環境の向上に努めております。
184	-	●その他	茨木市北部の帝人跡地ももったいないので何とかならないのでしょうか！？古墳跡が出てきて土地保有者が今はどなたか知りませんが、その人負担なはずで処理なかなか進まないのでしょう何十年もそのままでもったいない。市が間に入るとか契約や買い取るとかで、早く処理して大規模の救急対応病院やセットになった老人施設モノレール延伸を進めるなら工場や国道しかない西河原交差点付近の駅ではなくその周りは人口も住宅も多いので、そこに駅を建設する事をオススメします。 そんな離れた場所までがまず皆さん行けませんし下りて事もないです。	ご意見として承りました。
185	-	●その他	ここ最近道路陥没も全国で問題になっているように茨木市も駅前や市役所周辺は綺麗にされていますが、北の方は10年くらい待っても舗装はボコボコで修復されず、やっと先月修復されましたが仕事の質が低く、雨の傾斜を考えても橋に少し傾けるならまだしも、真ん中に傾いたかと思えば少し行けば端に傾いたり真ん中が盛り上がりたり凹んだり、平らになっていあない！速度表示ははみ出スプレー後が残ったまま。入札制度だとしても安ければいいのでしょうか！？あまりに仕事の質が低いと思います。工事区間内なのに右車線は工事舗装し、左車線も全部ではなく歯抜け状態で舗装したりそういう契約なののでしょうか！？歩道との境の植込みの伐採もいい加減で、伸びる分は計算されておらずすぐにはみ出、堺目の草も掃除除去しない、するとその草が枝になり枝が木になり車より高い高さの気にまできています。側溝に落ちた草も抜かないので溝から生えて枝になってます。そうすると下水も流れなくなります。いつからこんなにいい加減になったのでしょうか。これは再開発とは別ですが、道路などの修復や草なのdの景観はもっと力入れて欲しいです。全国で陥没がたはつしてるのもありますし。	今後の道路交通環境の整備の参考にさせていただきます。
186	-	●その他	≪基本計画以外の市政に関する意見≫ ・若草町（中央環状線）の側道の歩道を広げてほしい（放置自転車保管事務所近辺） ・奈良町と東奈良の阪急の農道踏切を広げてほしい ・東宇野辺町交差点と中央環状線奈良交差点が混雑しておりますので道路を広げるか、回避道路を計画してほしい（丑寅の倉庫、トラクターミナルができて交通量が増えているため） ・阪急・モノレール南茨木駅の乗り換え客が増加に伴い乗り換え通路が狭く、高齢者が安全の歩けるよう通路幅を広げてほしい ・モノレール南茨木駅の階段（天王郵便局側）をエスカレータに切り替えてほしい ※阪急、モノレールの鉄道事業者の案件かもしれませんが茨木市としても動いてほしい	今後の道路交通環境の整備の参考にさせていただきます。
187	-	●その他	1. 意見募集の結果だけでなく、パネル展示での状況（参加者や意見・質問等の内容）についても公表されたい。 2. 都市機能（商業機能）をはじめとして、いくつかの内容について、同様の趣旨での意見を述べているが、それぞれ記載されている箇所についての意見であること、それぞれの記載内容の整合がはかられていないのではないかと ということでの意見である。	パネル展の状況については、概要を公表する予定です。

「ＪＲ茨木駅・阪急茨木市駅 西口駅前周辺整備基本計画（案）」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
188	-	●その他	パブリックコメントでの意見への対応について、「今後の参考にする」「意見として承る」とされるものが多いが、ここで示したもののほとんどは、計画案の内容に関わるものであると考えている。 よって、意見・提案で済ますのではなく、対応について検討し、その結果を公表されたい。	ご意見と合わせて市の考え方を公表させていただきます。
189	-	●その他	その他市内への意見 ・桜通りの桜も50年あまりで弱ってきている。 名前に負けぬよう 桜を以前のように植樹していただいて 桜祭りを盛大にしてほしい。お琴の演奏、お茶席 ボランティアで子供の遊び等 ・阪急南茨木駅よりJR茨木駅までのバス 以前、枚方行きバスが阪急南茨木駅発で出ていたのを30分に1本でも復活してほしい。 (JR茨木駅、市役所への利用)	ご意見として承りました。 当路線は新設したもののご利用が少なく、廃止した経過がありますので、慎重な検討が必要であると考えます。