

# 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

開催日:令和 3年11月18日

会議名:令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

○発言者等

## 市街地整備対策特別委員会

1. 令和3年11月18日(木)市街地整備対策特別委員会を第二委員会室で開いた

1. 出席委員次のとおり

委員長 上田 光 夫

副委員長 坂口 康 博

委員 畑中 剛

委員 青木 順 子

委員 安孫子 浩 子

委員 円藤 こずえ

委員 大野 幾 子

1. 欠席委員 な し

1. 委員外議員の出席者次のとおり

議員 桂 睦 子

1. 説明のため出席した者次のとおり

市長 福岡 洋 一

副市長 河井 豊

副市長 井上 茂 治

都市整備部長 岸田 茂 樹

都市整備部副理事 砂金 隆 浩

都市整備部次長兼市街地新生課長 吉 備 眞 人

1. 出席事務局職員次のとおり

事務局長 野村 昭 文

議事課長 幸地 志 保

議事係長 城口 大 範

議事課職員 永原 友 矩

1. 協議事項次のとおり

(1) 阪急茨木市駅西口駅前周辺整備について

(午後1時00分 開会)

○上田委員長 ただいまから、市街地整備対策特別委員会を開会いたします。

現在の出席委員は7人でありまして、会議は成立いたしております。

初めに、委員外議員の発言の取扱いについて、ご協議をお願いいたします。

## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

桂議員から、本日の会議において、委員外議員として協議に参加し、発言がある場合は認められたいとの申出があります。

お諮りいたします。

本委員会として、委員会規則第 2 3 条第 2 項の規定に基づき、これを許可することにご異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○上田委員長 ご異議なしと認め、そのように取り扱うことといたします。

次に、委員会開会に当たり、市長から挨拶を受けます。

○福岡市長 皆さん、こんにちは。

本日は、上田委員長をはじめ、委員の皆様におかれましては、本委員会を開催いただきまして、誠にありがとうございます。

本日の案件につきましては、6 月に開催いただいております特別委員会に引き続き、阪急茨木市駅西口駅前周辺整備について、ご説明をさせていただきたく考えております。

どうぞよろしくお願いたします。

○上田委員長 これより協議に入らせていただきます。

「阪急茨木市駅西口駅前周辺整備について」、説明を求めます。

### 配布資料の説明

○砂金都市整備部副理事

それでは、阪急茨木市駅西口駅前周辺整備について、お手元の資料について、ご説明してまいりますので、よろしくお願いたします。

資料 1 - 1 をお開きください。

まずは、権利者情報・意向について、ご説明いたします。

権利者情報は、令和 2 年 7 月 9 日時点の建物登記情報を基に整理しております。永代ビル、茨木ビル共に、昭和 4 5 年に実施された前回の市街地改造事業からの権利者や、相続、贈与による権利変動が約 6 割を占めており、古くから当地に権利を保有されている方が多くなっております。

また、所有面積につきましては、各権利者の平均所有面積は表のとおりとなりますが、所有面積の割合を見ると、両ビルとも、住宅では 5 0 平米以上 7 5 平米未満の権利者が最も多く、非住宅では 5 0 平米未満の権利者が約 6 割を占めているという権利状況となっております。

右上の表は、ソシオ管理組合から情報提供をいただいた令和 3 年 7 月時点の市内外在住者別の床利用状況についてまとめたものです。住宅は自己利用している方が多く、非住宅は賃貸されている方が多くなっています。また、権利者の居住地別で集計してみましたが、居住地の市内外の違いによって、床の利用状況に特に大きな傾向の違いは見られませんでした。

## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

た。

次に、権利者意向について、ご説明いたします。

意向調査につきましては、事業パートナー等が平成 29 年度に実施したものが最新となります。そのときの調査では、権利者の約 8 割の方が権利変換を希望されていると聞いております。市内在住者 50 平米未満の小規模な権利者についても集計を行いました。特に大きな傾向の違いは見られませんでした。また、一番下のグラフにもあるように、権利変換希望者の約 9 割が 5 年以上前からの権利者となっております。個々の権利者への意向調査については、事業進捗に応じて実施していくこととなりますので、あくまでも現時点で把握している情報だということで、ご理解ください。

次に、資料 1 - 2 をお開きください。

現行案に至るまでの経過について、ご説明いたします。

建物の再生手法を考える際、現在の建物に対し、必要な改良を加える修繕、改修と、現在の建物を取り壊して新たな建物に建て替える建て替えの大きく 2 つの手法があります。

ソシオ管理組合は、現状の建物の修繕・改修だけでは、現状、駅前広場に背を向けた内向き店舗の形態となっているため、駅前ビルと駅前広場のつながりが希薄になっている商環境や、狭小な区分所有区画が多く存在し、各区画ごとに運営され、持続性に課題がある構造を改善することが難しく、また、西口全体の魅力的なまちづくりをするため、公共施設を含めた一体整備による建て替えを選択されました。

右側に、その後の整備案の編成をまとめておりますが、平成 26 年度にソシオから市に、駅前広場、市営駐車場を含めた一体整備が提案され、市が主に交通機能に焦点を当て、課題整備とその改善策について検討を行い、駅前広場の利用交通や通過交通の合理的な処理、また、魅力的な駅前空間を創出するには、駅前ビル敷地を含める必要があると判断いたしました。

平成 27 年以降は、市とソシオとで駅前広場や建築敷地の配置について議論を重ね、令和元年以降、ウォーカーブルの視点などが加わり、昨年の基本計画案の公表に至っております。

右下に、現行案における従前、従後の面積比較を掲載しております。従前、従後で道路や駅前広場などの公共施設と宅地の面積に増減はありませんが、従前に市が所有している市営駐車場の約 2,300 平米については、従後、民間の宅地になる計画になっておりますので、市の所有地としては約 2,300 平米の減少という計画になっております。

また、その下に、従前、従後の商業と住宅の専有面積を掲載しております。従後の面積につきましては、必要な調査や設計が未了のため、概数になりますが、商業が従前の 3 分の 2 程度の約 7,000 平米、住宅が従前の 10 倍程度の約 3 万平米になる計画になっております。

次に、資料 1 - 3 をお開きください。

道路の整備効果について、ご説明いたします。

まず、現状の道路状況についてですが、無信号交差点が円滑な交通を阻害しており、駅前

## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

広場出口が混雑しております。平成 26 年の滞留長調査では、東行き、西行き、いずれも夕方 5 時過ぎに最大値を観測しており、東行きは、はけ残りが発生しております。また、西の別院町交差点から東の市駅東交差点の間を通過する所要時間につきましては、2 方向とも、夕方の方が所要時間が長く、5 分程度を要しております。

次に、平成 26 年度に実施した交通シミュレーションの結果について、ご説明いたします。

交通量、バスの発着、横断歩行者、信号現示は、平成 26 年 11 月の夕方 5 時から 7 時のピークを入力データとし、駅前広場の出入口の一穴化、府道の線形変更及び拡幅を実施し、信号機による交通処理を行った場合のシミュレーション結果となります。

滞留長につきましては、東行きで現況平均 103 メートルから、計画平均 84 メートルとなり、19 メートルの減少で約 18% の改善効果、西行きは、現況平均 54 メートルに対し、計画平均 54 メートルと同程度になっております。

また、所要時間につきましては、別院町交差点から市駅東交差点間の所要時間で、東行きで現況平均 202 秒から、計画平均 125 秒と 77 秒の減少で、約 38% の改善効果、一方、西行きは信号現示の影響で、現況平均 105 秒から、計画平均 114 秒と 9 秒の増加となっております。

次に、現行案における整備内容と狙いについて、ご説明いたします。

資料の右側をご覧ください。

駅前交通の円滑化を図るため、阪急茨木市駅大住線の線形変更と幅員を 3 車線から 4 車線に変更するとともに、駅前交通広場の形状を、現状の島式から馬蹄式に変更し、歩行者等の安全性を向上させる計画となっております。これにより、駅利用交通と通過交通の分離、公共交通と送迎バス等の一般交通を分離、駅前広場出口の一穴化により、無信号交差点の解消、駅前広場の中央部を路線バス等の待機場として活用することで、コンパクト化を図っております。

右下に、参考で、完成時期は未定ですが、大阪府の都市計画道路茨木寝屋川線の整備後の効果を掲載しております。整備されれば、東西の府道枚方茨木線は、現状の交通量 1 万 6,500 台から約 6,000 台が減少する見込みとなっております。一方、駅西側への効果はそれほど大きなものではございませんが、周辺の府道の交通量が減少傾向にあるため、将来の一方通行化に効果があると思われれます。

次に、資料 1-4 をお開きください。

資金計画、公共負担の考え方について、ご説明いたします。

まず、再開発事業に係る国の補助制度についてです。

再開発ビル施設建築物の整備に対する支援として、調査設計計画費、土地整備費、共同施設整備費など再開発ビルの整備に要する費用の一部について地方公共団体の補助に対して国が助成を行うもので、交付の対象となる費用の負担割合は、国、地方、施行者で 3 分の 1 ずつとなります。また、立地適正化計画などで定めた都市機能誘導区域などの区域で一定の条件を満たす再開発事業については、土地整備費と共同施設整備費に限り割増制度が設け

## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

られております。

次に、公共施設整備に対する支援として、再開発事業で整備される道路などの公共施設について、それを管理することになる地方公共団体が施行者に支払う負担金に対する補助制度がございます。補助率は原則として負担金の2分の1を国が負担することになっております。

次に、市の費用負担に対する基本的な考え方についてです。

国の補助制度の考えに準拠した上で、永代ビルについては、府道の線形変更の影響を大きく受け、一穴化のためには必然性が伴うため、道路事業をベースとした補助金を負担しますが、茨木ビルについては、駅前広場の配置に必然性がないため、再開発補助の補助率を上限に負担し、現状のビルの除却費につきましても負担することは考えておりません。また、共同施設整備費につきましても、住宅棟のエントランスや廊下、エレベーターなど、一般市民が利用することができない部分については負担することは考えておりません。

最後に、現行案（南側タワー案）の概算事業費と補助金の内訳について、ご説明いたします。

先ほどの考えに基づき、市負担の上限額を算出すると表のようになります。

これまでの特別委員会でもご説明いたしましたが、総事業費は約390億円、そのうち補助金が約130億円になっております。130億円の内訳といたしましては、再開発補助が92億円、公共施設管理者負担金が38億円となり、表の右側にあるように、それぞれを国と市で折半するという内容になります。必要な調査や設計が未了の現時点での概算での数字になり、また、再開発補助か公共施設管理者負担金かの振り分けについても、国との協議が未了で今後の調整になりますので、そのような見方をさせていただきますよう、お願いいたします。

また、参考資料として、A4縦の資料をご配付しております。

1ページ目と2ページ目は、老朽化、陳腐化した駅前ビルの建て替え事例について、昨年12月に国土交通省で公表されております『「市街地整備2.0新しいまちづくりの取り組み方」事例集』から内容を抜粋しております。

1ページ目の事例は、柔軟な法的解釈で再開発事業を適用した、いわゆる柔らかい再開発の事例として、堺市で実施された堺東駅南地区の事例となっております。

2ページ目の事例は、再開発事業によらない再整備手法として、兵庫県尼崎市で実施された塚口南地区三番館の区分所有法による建て替えの事例となっております。

3ページ目は、耐震改修工法について、どのような工法があるのか、東京都のホームページで紹介されているものがありましたので、それを抜粋して掲載しております。

最後、4ページ目は、再開発事業以外の手法に対する国の支援措置として、これまでの特別委員会でも話題に上がっておりました優良建築物等整備事業と暮らしにぎわい再生事業の2つについて、制度の目的、特徴、要件等を整理しております。

以上で、阪急茨木市駅西口駅前周辺整備についての説明を終わらせていただきます。

## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

○上田委員長 以上で説明は終わりました。

傍聴の取扱いについて、お諮りいたします。

委員会の傍聴人の定数は、傍聴規則で 12 人と規定されておりますが、定数を超える傍聴希望者が来られた場合、協議に影響のない範囲で許可いたしたいと思いますが、ご異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○上田委員長 ご異議なしと認め、そのように取り扱うことといたします。

### 質疑応答

○上田委員長 それでは、阪急茨木市駅西口駅前周辺整備について、発言なさる方はございませんか。

○大野委員 まず 1 問目に、茨木市としての取組の現状について、お聞かせください。

○砂金都市整備部副理事 現状の取組としましては、昨年から、この計画について、地元説明会とか都市計画審議会とか、それを重ねてまいりまして、そこで様々なご意見が出ています。そのご意見に対して、事業者のほうと協議調整をさせていただいているのと、議会には、この市街地整備対策特別委員会で、このように議論を重ねてきていると、そういった取組を今、行っているという状況でございます。

○大野委員 今、市のホームページを拝見してますと、いろんな会議とか計画が、ちょっとバツテンついてたりとかですね、その資料だけ見てますとね、ちょっと不安を感じてしまうような情報発信の仕方になってますので、その辺り、いま一度ご確認いただきたいと思いません、担当課としてというのと、今のご答弁ですと、なかなかこちらには見えにくい部分ですが、着々と市としてはスケジュール感を持って事業推進のために、うまいこといくように汗をかいていただいているという認識でいいのかどうか、確認させてください。

次に、現状、茨木市として、事業パートナーの方々に出されている要望や要求の内容というものはどのようなものがあるのか、改めてお聞かせいただきたいと思えます。

○砂金都市整備部副理事 まず、1 点目のホームページのほうは、確認のほうをさせていただいて、情報が古くないとか、その辺はチェックをさせていただこうと思えます。

それと、前に進めようとして取り組んでいるかというところなんですけども、それについても、事業パートナーと一緒に前へ進めるためにはどうしたらいいのかというところで、市

## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

の中でも日々、頑張っているというところで、ご理解いただきたいなと思います。

それと、事業パートナーのほうに検討を依頼している内容としましては、まず、エリアの価値とか魅力とか、その辺の持続していくための取組、エリアマネジメントとか、そういうところの取組がしっかりできないかというところを、今、検討していただいているという状況です。

○岸田都市整備部長 ちょっと補足しますと、今、事業者側に求めているのは大きく2点ありまして、1つは、先ほど言いました事業者、また地権者が主体となったエリアマネジメントの体制について、構築のほうを考えてほしいということをお願いしております。これについては、床については行政で持つのではなく、地権者側、事業者側で床を持って、それを広く市民の方に開放できるような仕組みづくりをしてほしいということをお願いしております。

次に、2点目としましては、タワーマンションのできる場所というのが市営の駐車場という、市の土地になってるんですけども、そこを長期持続可能性ということも含めまして、定期借地という手法でできないかということについて検討してほしいという、大きくこの2点について、求めています。

○大野委員 これまで、この間、出てきている課題に対して、いかに解決させていただくかという観点で、日々議論していただいているんだということを理解いたしました。

阪急茨木市駅前、JR茨木駅と並ぶ、本当に茨木市の顔、まちの顔、茨木市民の皆様にも愛される場所にすべき地域だと私自身考えております。特急も止まる駅であるというところの価値も勘案しながら、市民の皆様、地権者の皆様、事業者の皆様と合意形成をしっかりと積み重ねていただけるように、引き続き汗をかいていただきたいのと、茨木市民の皆様にとっては、ハレとケでいいますとケの部分、日常の暮らしが豊かになったり、ほっとできたりという部分であったり、また、特急も止まるというところで、よそからお越しになった方々にも、茨木、いいところやなっているところも感じていただけるような、今住んでいる茨木市民の皆様、今の時代にお越しくださる、関わられる皆様だけではなく、次の世代の方々にも誇れるような地域になるように、引き続き取組を進めていただけますように、要望いたします。

質問は以上です。

○上田委員長 他に発言なさる方はございませんか。

○安孫子委員 では、私からも少しお聞きしたいんですけども、前回は6月でしたので、5か月ほど期間がありましたので、その間、本当にいろいろと考えさせていただける時間がありました。私のところも、会派の中でも話をしましたし、また、市民の方にもお話を伺ったりとかをしてきました。

## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

それで、改めてなんですけれども、そもそも駅前再開発、今回ちょっと再々開発なのであれですけど、再開発するイメージっていうと、駅前、駅があって、そのそばまで例えば、古い建物とかが建て込んでいるところに駅広を造りたいから、そこの方たちにちょっと立ち退いていただいて、それで駅広ができ、そこにバスやタクシーなどが止まれるようなところができ、その分に対して、市も公共施設をつくるということでお金を払って、市民全体の方にこういうものができたっていうのが分かってもらえる、そういう形だと、私たちも随分、私自身も市民の方にすごく説明がしやすいなというふうに思っていたんですけども、改めて今回、この再々開発に当たりまして、この公共事業として市が担わなければいけないこと、公共事業として、今回のこの計画っていうのは、どういうことがメインになっているのか、どういうふうに今までよりも改善されるっていうふうに考えておられるのか、そこをお聞かせください。

○砂金都市整備部副理事 公共事業としましては、まず、駅前広場の中に、今現在は公共交通と大学とか企業の送迎バス、そういったものが混在しているというところで混雑してるというところと、通過交通も一旦、駅前広場に入って南側へ出ていくという、そういった混雑が見られると。それをまず解消するというので、府道を斜めに線形変更して、あと、拡幅をして、駅前広場を一穴化をすると。それによって、通過交通を排除する、それと今、信号のない横断歩道があるんですけども、そこに信号がつけれるといった安全対策も図れるというところ、それと、駅前広場の中に入ってきている企業のバスは、南側のほうに別途、送迎バス乗り場というものを設けさせていただいて、公共交通とそういったバスと分離をするという、そういったところで、公共交通の利便性の向上を図りたいなというところです。

ハード的にはそういったところなんですけども、あとは今、永代ビルと茨木ビルがありまして、建て替えの中で永代ビルのほうは高い建物を建てずに、広場として使ってくださいねという提案をされています。その広場にすることで、中心部へ向かっての開けた空間ですとか、あと2軸の確保とか、そういったウォークアブルにつながるような空間にするといったところも、この計画の中では大きな要素として考えられているものになります。

○安孫子委員 今、ご答弁いただいて、交通の解消ということで、先ほどもご説明いただいたんですけども、交通シミュレーションをされて、少し19メートルほど東行きが減少して、でも、西行きは変わらないとか。東行きが77秒、その分、19メートル分が77秒だけど、西行きは9秒は増加かなみたいな、こういう説明だったなというふうに思いました。

私も今回、ずっとこのことを考えさせていただいて、なかなか自分の中で、すっと納得いかない点がありました。それが何なんだろうなというふうにずっと考えてたんですけども、以前のこの委員会でも発言させていただいたんですが、例えば、市として、どんな駅前にしようと思っているのか。今、市民会館、建て直してますけど、50年たって、これからの50年後を目指して、どういうまちづくりにしようとしているのかということが、すご



## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

く大事だというふうに考えているんですが、例えば、まちづくり学集会で出てきた、本当に将来、西口側を、公園のように広い緑地とか、歩ける場所にしよう、見晴らしのいいところにしようというふうな市民のお声がまとまって、これができてるんですけども、そのときに考えたら、今の計画ではタワーマンションがあり、実際この面積のことは見てみますと、従前、従後でこの公共施設のこの面積というのは変わらないようにご説明いただいているんですが、でも、これ、真ん中の駅広の部分って、分断されている以上、前より狭いですよね。出来上がっている分が今より狭い駅広になる。まして、その建物で分断されてしまう。こういう配置の仕方が果たして、市民が目指している、まとめてくださった開けた公園のような、歩きやすい駅前というゾーンになるんだろうかっていうのが、1つ大きな疑問としてあります。

もう1点、すごく引っかかっている部分が、今、先ほどご説明いただいた資金の、お金のことなんですけれども、補助金が国と市で130億円のうち半分ずつで、本市は65億円を出すと。本来、本当に再開発で、1回目の再開発で駅広を造るっていうときに、そこにお住まいの方たちや商店の方に、どいていただくざるを得ないので、そのための費用負担をして移動していただく。それが、市からお金を出す。それで駅広ができましたっていうのは、すごく市民の方に、私は説明をしやすいんですけども、今回、この65億円の内訳を見せていただくと、例えば、権利補償とか通常損失補償っていう辺りで35億円ほど計上されています。だから、市が65億円投入するうちの35億円は、そういうところに使われると。それで最初の、こんな大きな駅広ができましたよっていう話なら分かるんですが、この35億円は、結局、民間の建物に変わりますっていうことになるじゃないですか。それをね、市民の方に、市が65億円払うんです、うち35億円使って、民間のビルができますって、ちょっとね、説明しづらいです。もう、それが正直な今の気持ちです。

私は別に、再開発していただいて、駅前がきれいになってほしいし、建物も新しく、もう耐震のあるものになってほしいと思うんですけど、これだけの税金を投入する以上、市民の方に納得していただけるお金の使い方、説明のできるお金の使い方であってほしいというふうに思っているんですが、今のこの金額を見たときに、これ、ちょっと説明しづらいなというのが私の率直な今の感想です。

それでね、もう、今どき勝手なことをと思うかもと思ったんですが、もうもともと市が持っているその公共の土地って、今の駅広の部分から、市営駐車場から、三角の部分を全部、以前のこれですね、何か計画の中で従前の土地の部分と従後の土地の分って色分けしていただいたのを見ると、面積は一緒なんだろうけれども、より分割されてないので、パネルクイズ25のあのパネルじゃないですけど、ひっついていっているほうが大きくなるじゃないですか。じゃあ、そこを使って、今さっきおっしゃってた交通の便利のよさとか、目の前に広がる、そういう広がりとかをつくるのに、65億円あったらできるん違うんかなっていう思いが逆に出てきました。この間、ずっと考えてきたんですけども、もう今のまんまのゾーンで65億円出したら、それ、解決できないんかなっていうのが、すごく思ったことで

## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

す。

そこに 65 億円を使うのであれば、私は市民の方に説明できるんですけども、もうどうしても今回、その 2 点のことがすっと落ちない、説明しづらいことでした。できるなら、もう一度そういう形で考えていただけないものだろうかというのが、今の思いです。もし、そういう私の今の思いで、何かご答弁いただけるのであれば、お願いします。もう無理なら結構です。

○砂金都市整備部副理事 最初の駅前広場の形状というか、面積が小さくなってるところなんですけども、考え方としては、今の駅前広場の面積の中に、公共交通とそういった企業のバスが混在しているということで、まず、それを分離するために、南側にそういうスペースを確保すると。

駅前広場は、公共交通だけというスペースに今度はさせようとしていますので、面積が小さくなるというかコンパクト化して、公共交通だけの空間というところで、利用者にとっての利便性を高めるとか、安全性を高めるといような、そういったところで分けることによって、駅前をコンパクトさせてもらっているという、そういう計画になっています。

それと、あと、65 億円の費用負担というところなんですけども、やっぱり、なかなか目に見えて、先ほど委員がおっしゃったみたいに、駅前広場がないところに駅前広場をつくりに行く、それができるから、これだけの費用負担というのがあれば、非常に分かりやすいなとは思いますが、この今の計画の中は、空間をつくりに行く、将来に向けての開けた空間とか、そういったものを今、つくるというのは、30 年後というのは、西の交通を東に持って行って、西は広場として使うという、ああいう絵姿がある。それに向けて、今、空間をどうつくるかっていうところの投資という考え方、ちょっとそこがやっぱり分かりづらいいかなと思います。

○岸田都市整備部長 委員おっしゃったように、権利補償と通常損失補償については、今、何も調査もしてないんで、あくまで概算というところではあるんですけども、ここは今後、協議の余地はあると思います。例えば、建物の価値がそれだけ今もあるのかってところですとか、営業補償をどこまで見るのかというのは、今後の協議で必要になってくるかなというふうに考えております。

○安孫子委員

今お聞きしてて、いずれ東口側に交通の機能を持っていくというお話だったので、そしたら、でも、まだ東口側がどうなるかっていうことは、全く今の状態では見えてないですね。もし、西口側に、今のこの計画どおりつくってしまったら、そのあと、これを前提に東口のことを考えないといけなくなると思うんですけども、私ね、今、市が持ってる土地でこれ考えたたらどうかなって言いましたのは、その時点になって、もうちょっとここを広くし

## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

たいと思っても、その大きな建物が建ってしまっていたら、もう本当に分断された、企業と学校のバスの分はこれだけ取ってますっておっしゃるんですけども、将来、例えば、50 年後どうなってるか、もう分からないことなので、そこで土地が分断されてしまうという、利用する案がすごく狭められるんじゃないかなっていう気もします。

ですので、そこを分断するかどうか、東口側をどうするかっていうことも含めて、一緒に考えたほうが、後からどうにもできないものを今、固定してしまうよりは、いいんじゃないかなという気はします。そういうこともひっくるめて、やっぱりこの今の案でいくのがベストだということであれば、私はそれはそれでいいと思うんですけども、まだ東口側のことも分からない、こっちのことだけでって言われると、説明がしづらいというのが今の思いです。

私の思いだけ言いまして、すみません、終わらせてもらいます。

○上田委員長 他に発言なさる方はございませんか。

○青木委員 これまでも何度も、この特別委員会の中でも質問があり、繰り返しの様な質問になるかも分かりませんが、確認の意味で、たださせていただきます。

今、本当にこの計画が硬直状態になっていると思います。どこに課題があったのかっていうことを、まず整理していく必要があると思います。

1 つは、進め方について課題があったのではないかということと、公共事業としての目的において課題があったのではないかと私は考えてます。

そもそも昭和 45 年の万博のときに玄関口としてソシオビルが整備をされて、50 年たって老朽化、耐震性に問題があったところからのスタートで、建て替えのための協議会が権利者によって組織をされて、決議がなされた。そこから市に対してご相談があった。市としても、渋滞の問題とかを抱えておりましたので、では、公共事業として進めましょうということになったのではないかと思います。

それで、都市計画の変更をしないといけないということで、昨年 11 月に都市計画審議会にかけられたときに、初めて超高層を含む整備案ということで出されたことが、そもそものこの状態の発端ではなかったのかなって考えております。

地権者の方、権利者の方からすると、ビルの建て替えについてのご相談でしたので、ビルの建て替えをすることによって、活性化をしたいというのが目的だったと思います。では、市としては、どういう目的を持って、この事業に参加というか、進めようとしておられたのかなってところが、私はとても気になっています。

先ほど岸田部長のほうから、エリアマネジメントということで、地権者に対して要望を出してますってということで伺いました。エリアマネジメントって、これ、基本計画の中で読ませていただきましたが、それは民間の開発の中でね、公共性の取組というところなのかなと思うんですが、私は、そこもそうですけれども、市としての、官としての役割、民としての

## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

役割が、きちんと書いてはいます。書いてはいますけれども、読んでもよく分からないなっていうところをすごく感じてます。当然、一緒にやっていくものですので、重なる部分もありますけれども、市としての役割は何なのかっていうのが、明確ではないのではないかと思います、それについてのお考えをお聞かせください。

あわせてですけれども、とはいっても、やはり共同で取り組むべきものであって、明確な線引きができるものでない部分もあります。でも、責任の明確化というのは重要だと思えます。責任を明確にするっていうことは大事なんではないかと思えます。

まちづくり学集会が10回開催されて、その中で計画案というのができてきました。ただ、その計画案に盛り込まれた基本計画ということなんですけれども、その中で整備案というのが先行してしまったところに、今回の問題があったのではないのかなって、考え方というよりも、整備案が先行してしまったところが問題ではなかったのかなと思ってますが、進め方について、どういうふうに考えておられるのか、どうだったのかということをお答えください。

○砂金都市整備部副理事 検討開始当初の市が、どう考えてっていうところなんですけれども、先ほどの説明の中でもありましたように、まず、ソシオの管理組合のほうから、一緒に再開発をしませんかという提案があって、市としては、主に最初は交通の課題解決をできないかというところで、入り方としては交通ですね、それを見てきたと。

あと、そのほかとしては、やっぱり駅前ビルが老朽化してきて、空き店舗が増えてきたというところで、にぎわいとか魅力が低下してきているという、そういう雰囲気はちょっと、にぎわいがなくなってきたところを何とかしないとイケない、民間と一緒にすることで、にぎわいとか魅力を高めていければなというところで、市としてこの事業に関わってきたというところなんです。

それと、エリマネの官と民の役割で、官の役割についてなんですけれども、やっぱりエリマネで民の力というのが、民の方の柔軟な発想とか、いろんな提案をしていただけるという、そういういろんな提案をしていただきながら、官としてできること、手続とか、何かちょっと固い部分を一緒にやることによって、うまくそういうエリマネの活動につなげていける、その官でしかできないところの役割というところを担うものが、まず1つあるのかなというふうに思います。

それと、基本計画の中にある整備案というところなんですけれども、進め方ですね。

今、去年の6月に基本計画案をつくりまして、それを初めて公表して、阪急西口の再整備はこういうふうになりますということで、市民の方に意見募集をさせていただいて、その年度の年度末には都市計画の手続に入っていくという、そういうスケジュールでやっていたというところが、初めて市民の皆さんに計画案を提示して、意見募集して、その年度の年度末には都決を目指すという、そのばたばた感といいますか、もう少し市民の意見を聞いて、今の計画案がどうなのかというところを、意見を聞いて、考える時間を少しとったほうがよ

## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

かったのかなって、今のこういう状況になってしまっただけなんですけども、スケジュールを急ぎ過ぎたかなっていう気は若干してます。その辺が、もう少し丁寧な対応ができればよかったのかなというところです。

○井上副市長 若干、補足させていただきますが、市の役割としては、大きな意味としては、私は市内全域を基本に置きながら、今回この中でも中心市街地、その取扱いをどうしていくのかと。

真ん中は育てる広場という形でやってますし、また、中心市街地で見たときには J R 側もありますし、それで阪急側もあります。そういう大きな目で、市の中のまちづくりというのをどういう形でやっていくのかという中で、この阪急の部分を見ていくというのが、市の大きな役割だと思ってます。

どうしてかという、やはり、まちづくりを事業者だけで考えてしまうと、どうしてもその地区だけにとらわれるということがありますので、そこを市は、全体の大きな見方で、その開発がどうなるのかというのを見据えていくということだと思ってます。

ですから、先ほど安孫子委員のほうからおっしゃられたように、東もしっかり頭に入れて考えていく必要があるんじゃないかというのは、それはもちろん頭の中に入っているという考えの中で、今回も整理させていただいてます。

ただ、現実問題として、東の区域も全域ひっくるめて考えてしまってどうなるのかというところも、一応、市の中でもいろいろ議論もしてきましたけれども、今回は、ある程度の方向性は基本は出そうと。そうでないと、なかなか西だけ、東だけというわけにはいかないんで、トータルで見ると、ただ、西口の実際の今のまちの状況とか、権利者の状況を見ると、また、いきなりあそこの絵姿まで全て描いて西口を考えてしまうということは、それは、この再開発というのは、どうしても関係者の合意、調整が必要になってきますんで、そこら辺でできないということもあって、先ほど言いましたように、方向は出そうと。ただ、その方向で持っていくんですが、将来的に、そちらの方向にならなかったとしても、今の西口のほうで、きちっと整備のほうができるようにしていこうということで、今回の案をまとめさせていただいたということになってます。

ですから、ちょっとまた戻っちゃいますが、市の役割というのはそういうところであって、事業者は、どちらかという、どうしても狭い範囲になりますから、それを市が大きな立場でまちづくりとして合ってくるかどうかというところを、うまくすり合わせをしていくという役割だと思ってます。

○青木委員 今、井上副市長、お答えいただきましたけれども、2 コア 1 パーク & モールということでの考えをお示しいただいたのかなって思います。

こういう局面に立ち会うことになった 1 人の議員として、とてもやっぱり責任を感じています。全委員がそのような気持ちで、とても今、真剣に悩みながらここまで来たという状

## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

況ではないかと思えます。

現代を生きる市民の方の居心地のよさとか、また、にぎわい創出、経済活性ということはもちろん大事ですけども、将来に何を残すかということが、とても私たちの役割として大きいんじゃないのかなって思います。

そういう中で、この様々な意見を聴取しながら計画案が練られてきたわけですけども、先ほど申しましたように、この基本計画の中の整備案ということについて、どのような、今後、扱いをされる考えが、今の時点であるのかどうかということをお聞かせください。

○砂金都市整備部副理事 基本計画の今の案の再整備のほうなんですけども、今、こうやって議会の市街地整備対策特別委員会で議論をしていただいて、様々なご意見を頂いていると。

この特別委員会の議論の方向性というか、その辺も踏まえながら、進捗状況を見ながら、基本計画の中身の再整理を、今もやってるんですけども、最終は、まとめをしていきたいなと思っています。

整備案と基本計画、前半部分は、まちづくりの考え方とか整備コンセプト、整備の方針とかありますけども、その辺を切り分けてもいいのかなっていうふうに、中では作業をしながらしてるというところで、最終どういう形にするかっていうのは、今、特別委員会での議論も踏まえながら、考えていきたいなというふうに考えています。

○青木委員 最後、意見だけ申し述べさせていただきます。

これまで本当に長年にわたって、地権者の方、パートナーの方、また、市も積み上げてきたことが、決して無駄になることはないと思いますし、この議論を踏まえて、その上にその先があるというふうに考えて、今後、さらに協議を深めながら、市民にやはり説明責任というのがありますので、果たせるような役割を、市として果たしていただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

以上です。

○上田委員長 他に発言なさる方はございませんか。

○桂議員 こうした発言の機会を与えていただいて、ありがとうございます。

今日、発言をされた方の話を伺っていて、正直、ここの場に来るまで、今回はどんな特別委員会になるんだろうというふうに思っていて、質問を1個1個積み重ねる形になるのか、それとも、先ほど開会前に委員長も、また安孫子委員もおっしゃっていただきましたけれども、特別委員会のこのメンバーで3回かな、説明を受けたり、委員同士が少しディスカッションするような機会があったり、また、委員長からも話していただきましたが、事務局にまた怒られますけど、委員会としても、どういう論点があるのかというのをちょっとまとめた

## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

り、私たち、委員の中では議論を積み重ねてきて、これを一つ一つ、課題を解決していったり、理解をしなくちゃいけないのかなというのを、まだやっている過程ではある中での今日の特別委員会だというふうに理解をしています。

なので、今日、例えば前回までの特別委員会のように、自主建て替えだったらどうなるんだ、また、自主建て替えに対する議論というのは投げかけをしていただいているのかどうかということですか、あと、前回、私、申し上げたような減築というのは技術的に可能なかどうかということや、さらに言うと、他市事例ということで今回、参考資料も頂いていますけれども、保留床の考え方であったり、また、権利変換率、何割ぐらい考えてはるのってということとか、細々聞こうと思うと、本当に聞くことがあるんですけども、そこまでの議論に今、踏み込むと、どんどんこの議論が予想や確定してないことまで含めて、泥沼化しちゃうのかなというふうにもちょっと思っています。

大野委員もおっしゃったようなこと、そのスピード感を持ってってというのが、正直、スケジュール感はね、もうスケジュールが崩れてしまっている以上、どうスケジュールを立てるのかということころは、正直、私たち、この議会として、この案件、どう考えていくのか、また、そこを鑑みながら、都計審にいつかけられるのかということのスケジュールが今後定まってくのかとは思いますが、今、スピード感を持って一定考えなくてははいけないことというのは、私自身は、ソシオビルさんの耐震化の問題ですね。通路として非常にたくさんの方が活用しているので、これは、ある程度急いでやらなくてはならないだろうというふうに思っています。

ただ、今日も議論が繰り返された交通の問題というのが、当初、ここを計画されてきたときから、東側の今、病院誘致も含めて非常に状況が動いている中で、この公共交通施策の課題の解決の形が、このままでは決してよいと、私は個人的に思わないのですよ。先ほどからも議論が出ている東側で病院ができたときに、駐輪場まで含めて駐輪台数が確保できるのかということ、また、病院というものが来たときに、車での通院なんかも増えることも予測される中で、車の台数等の計算が今後どうなっていくのかということとかも含めて、非常に懸念を持っています。

ということで、本当は質問しなくてはいけないんですけども、意見の開陳ばかりになって非常に申し訳ないんですけども、今の交通の問題が、若干ちょっと状況が変わってきたよねということ、さらに、にぎわいという言葉も今日、何人かの委員から、また、ご答弁のほうからも出てきたんですけど、にぎわいなしということも、私は、井上副市長が以前からおっしゃっていただいていた、阪急西側がお勝手口のようなにぎわいというふうにおっしゃっていました。きっと、議員全員がと言うつもりは全くありませんが、多くの議員の中で、市民会館の建て替えや、このまちの在り方や、教育の問題なんかを議論する中でのにぎわいというものが、バブル時代のお金を消費する形のにぎわいから、芝生の広場でやっているような、人と人とのコミュニケーションを生み出すにぎわいであったり、多世代交流であったり、多様性を認めるような形での柔らかな温かなにぎわいというものを、ちょっと多く

## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

の議員がイメージされているのではないのかなど。そこに価値を見いだしているのではないのかなというふうに思っています。

じゃあ、今になって、ここで計画案でも語られているにぎわいというものが、どういうことを想像しているのかというのが、安孫子委員も青木委員もおっしゃいました市民の方たちでお話をされたものにぎわいと、決してイコールではなかったということが明確になったのではないのかなというふうに感じているところです。

正直、この計画案自体が、このまま計画案を私たち、ずっと審議し続けるのがいいのか、現地建て替え案も含めて、様々な点で計画案自体の見直し、先ほど少しおっしゃっていただきましたが、そこまで踏み込んで提示されるのか、ちょっと委員会の進め方も非常にしんどいなというふうには思っていますという言い方の意見の開陳だけになってしまいますが、ちょっと次の一手というのも、市としても考えていただきたいですし、委員会としても、ある程度の結論ではないですけれども、方向性というのは、ちょっとまとめていかないといけないのではないかなというふうに、今の時点では感じているということを、意見だけ言わせていただいて、今日、終わりたいと思います。

○上田委員長 休憩いたします。

(午後1時56分 休憩)

(午後1時56分 再開)

○上田委員長 再開いたします。

他に発言なさる方はございませんか。

○坂口委員 それでは、まず初めに、何点か確認させていただきたいと思います。

今回示していただいております資料の中で、交通の整備効果というところなんですけれども、データを示していただいておりますけれども、まず1点目は、このデータは、前提としてなんですけれども、これは東口のほうに総合病院が誘致をされるということを前提とした段階でとられたものかということだけ、まず最初に確認させてください。

○砂金都市整備部副理事 ここにお示ししています交通シミュレーションのときにとったデータなんですけれども、平成26年にとっております。この時点では、東口の病院というお話はなく、それをイメージせずに、西口の分だけで交通量調査を行ったものになっております。

○坂口委員 病院誘致を前提とはしてないというご回答でした。

次に、この中で東行きについては改善がされるということなんですけれども、西行きについては滞留長は同程度で、所要時間については増加というふうなデータが出てますけれども、このデータをとった結果として、西行きについては、どのような対策が必要だというふうに検討されたんでしょうか。



## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

○砂金都市整備部副理事 東行きは改善されているんですが、西行きが改善されていない。その理由としましては、永代町南交差点のところに新しく交差点ができて、そこに信号がつくと。その影響があって、この西行きが改善が見られなかったというような、その当時の考察がありました。

あわせて、その対策なんですけども、この周りの道路環境を整備をするとか、そういったところで改善しないと、今の西行きの改善は難しいだろうというところですよ。

この滞留長とか所要時間というのが、決まった基準というのがなくて、ここでお示ししているのが、この駅前広場を一穴化して、府道を線形変更、拡幅する、この絵にしたときに、滞留長とか所要時間がどういふ変化をするのかっていう、その辺をある程度見るために、交通シミュレーションをやっているというところですよ。

○岸田都市整備部長 補足しますと、東行きについては、車線の増加ですとか幅員の増加により、渋滞のほうは解消できるんですけども、この西行きというのは、府道の枚方茨木線、ここについては改良をこの時点では考えておりません。ここについては、東口の島線からずっと行くところの西行きについては、ここに信号が2か所ありますんで、やっぱり、ここがボトルネックになってるのかなというところで、この点については、東口の整備をする際に、改良はぜひ必要であるというふうに考えております。

○坂口委員 なぜ、ここの道路の整備状況の効果についてお聞きをしているかということなんですけれども、この特別委員会で5月の折にも指摘もさせていただきましたけれども、公共性、公益性というものが弱いんじゃないかというふうに、そのときに述べさせていただきましたけれども、再整備の理由づけの1つとして、ここの道路の整備効果ということについて、官の役割、官が参入していった補助金を市が出す、また、国からこの再整備について引っ張ってくるという、一部だとは思いますが、この道路整備について思いましたんで、今聞かせていただきましたけれども、今、ご答弁いただきましたように、感想としては、あまり効果が出ていないんじゃないかと。また、阪急茨木市駅の東口の病院誘致を踏まえた計画ではないので、さらに、この効果は期待薄なのではないかなというふうに思いました。

先ほどから各委員の指摘ありましたように、やはり、東口との一体的な整備が私は必要なんではないかなと、ここの道路のこのシミュレーション結果を見て感じたところです。まず、ここの点については、そういうふうに思いました。

もう1点、ちょっと確認をさせていただきたいと思うんですけども、PTの状況なんですけれども、まず、PTの設置目的を確認させてください。それと、現在の取組、進捗状況といますか、どこまで話が進んでいるのか、まとまっているのか、まとまっていないのかというところをお聞かせください。

## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

○砂金都市整備部副理事 PTの設置目的なんですけども、大きくは、昨年11月の都市計画審議会であのような結果になりまして、この計画案に対して多角的に、もう一遍見てみようかというところで、他部署の者が集まりましてPTが立ち上がったというところなんです。そのPTの中で、今の現計画案の正当性とか、その辺を皆で意見を出し合っているというところになっています。

その中では、市民の皆さんのご意見とかを踏まえながら、この計画を進めるためにどうしたらいいのかですとか、この計画の問題点というか課題とか、懸念されているようなことを整理して行って、どのようにしたら進んでいけるのかというところ辺を、PTの中で皆で意見を出し合っているという、そういう状況でございます。

○井上副市長 PTにつきましては、当初設けたのは、この阪急の西口についての整備を進めるに当たって、専門的にやっていこうということで、都市整備部の中で置いています。

今、砂金が申したのは、その後、いろいろご意見を受ける中で、都市整備だけではなくて、いろんな資産の活用であるとか、財政面であるとか、あと今回、道路関係ありますけれども、そういう部署も入っていただいた、もうちょっとPTを市内全体に拡大して、検討を進めてきたということでございます。

○坂口委員 分かりました。

まだそのPTの役割というのは十分に、これからまだ議論の余地があるというふうなご答弁であったかというふうに解釈をいたしました。

去年の都計審を受けて、この特別委員会でしっかりと議論していこうということで特別委員会が開催され、また、特別委員会、5月、6月の合間にも勉強会とらせていただき、先ほどありました議員間でも意見交換もさせていただき、非常に重い、我々、責任を担っている。先ほど、青木委員からもありましたけど、非常に重い責任を担っているということを一人ひとりの委員は確認しながら、私は今日の場にも臨んでいるであろうというふうに感じました。

そこで、私自身も整理をいたしました。

今まで公益性、公共性について、市税を投入するその理由づけについて、市民の皆様方に納得をしていただける理由について、駅周辺のみならず、市全域の多くの市民の皆様方に納得していただける理由をどのように見いだしていくべきなのかということも、しっかりと私自身も学ばせていただきましたし、考えてまいりました。なかなかこれだという結論は難しいですけども、様々な疑念といいますか、課題もそのままになってます。

駐車場、駐輪場の件につきましても、どうするんやという課題も残っております。

また、タワーマンションにつきましても、にぎわいをつくり出すという、そういう意味もあって、一体的な再整備になるんですけども、タワーマンションを建てることによって、市にどのような利益がもたらされるのであろうかということも考えました。財政的に、タワ

## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

ーマンションを建てることによって、市に何か供与されることがあるのか。そうでなければ、市がわざわざタワーマンションを建てるために 65 億円、市民の目から見れば 65 億円をタワーマンションに投入している、65 億円を直接ダイレクトに投入しているわけではありませんけれども、そのように映ってしまう、このような事業と映ってしまっている。そこに今回の官民協働で再整備の難しさがあるなというふうに、私は本当に感じました。

いろいろ今日も各委員からご意見出ましたけれども、私自身も結論は出ておりませんが、以上の様々な観点から、この基本計画については、私は基本計画を見直すべきであるというふうに考えるわけなんですけれども、市のご見解をここでお聞かせをいただきたいと思います。

○井上副市長 今回も様々なご議論をいただきまして、ありがとうございます。

私、今回この再開発、何でこういう状況になっているのかというのは、基本的には皆さんの認識と同じだと思ってます。その中で特に感じてるのは、やはり一番大きいのは、青木委員が言われた手続の話もあったと思うんですけども、そもそもここが今回、再々開発だということなんだと思ってます。

再開発であると安孫子委員もおっしゃられたように、何かをつくるために、こういう整備をするというのが非常に分かりやすいんですが、何かをつくるためにこの整備をするというのは、もう、1 回やられている場所であって、今回の再々開発というのは、それをさらに価値を向上するというところで、何に価値を求めるのかというところの議論になってるから、非常に議論が難しいんだと思ってます。

まさに国土交通省で今回、考え方を出した市街地整備 2.0 というのが、もうまさに新しい価値をつくるということに対して、再々開発というものを位置づけをしまして、なかなかその、じゃあ新しい価値って何なんだっていうところが、皆さん共通として、きちっとこれだっていうのが持ててないっていうのが、今回の私、一番難しいところだと思ってます。

冒頭から、市のほうから説明させていただいてるのは、その価値を、にぎわいをつくろうと。それで、中心部に開けたまちにしていくと。それを商業施設のほうについては、今回の資料にも入ってますけれども、内向きの建物の中の商業ではなくて、まちに開くということで駅広に向けるし、その前には公開空地を取って、歩行者が、場合によったら、ベンチも公開空地ですと設けることもできますけど、そういうのを設けた上で、駅前広場につながっていくと。それで、コンセプト的には、駅前広場は最終的にウォークアブル空間にしていきたいから、将来、それに変わったときに、そちらに出ていけるっていう空間づくりをしていくっていうところに、今回、価値を置いたわけですが、どうしてもちょっとその実行に当たって、住宅というものがかなり目立ってきて、商業はというと、開いてはいるんですけども、じゃあ、そこに何が入るのかとか、いろんな問題の中で、今の議論に至ってるんじゃないのかなと思ってます。

ですから、今後とも、じゃあ、何に価値を見いだすのかというところについては、やはり

## 令和 3 年市街地整備対策特別委員会(11 月 18 日)

皆様と一緒に考えていかなければならない部分ではありますし、それを考えていく上で、じゃあ、今の基本計画のままでいいのかということ、なかなかそうはいかないだろうというところの議論は、私としても承知しているところでございますので、そこについては、もう一回、見直しも含めて、作業的には進めていく必要があるというふうに思ってますんで、ちょっと、だから難しさのところと、最後どう落ち着けるのかと。

最終的に、これをまとめるのは、これ、権利者、事業者、市、議会も含めて、あと、市民ひっくるめて、関係者の合意調整が得られるかどうかということにかかってくると思いますので、ちょっとなかなか、いつまでに、じゃあこうだというのは申し上げにくいものではありますけれども、今、提案を受けてる事業者と、そこら辺については考えていきたいというふうに思ってます。

○坂口委員 今日議論の中で、事業者の皆様方のご努力、また、行政の皆さんが汗をかいていただいた今までの経過、非常に私は大切にしたいと思います。これを見直すべきであるというふうに私は言いましたけれども、本当に皆様方が積み重ねていただいた努力に対して、何とかその方向性でいければ、私もそれでいいのではないかというふうに何度も思ったこともあります。しかし、事業者、行政、そして市民の目、市民への利益の還元、市民の目線というものを抜いて、この事業は成り立たないというふうに私は思いましたので、今日あえて、この計画案の見直しという形を提案させていただきました。

今、ご答弁をいただいたというふうに思います。ゼロに戻すのではなく、今まで積み上げてきたものを、さらに方向をしっかりと見定めながら積み上げていくという、そうした見直し案をご提示いただきたいというふうに要望して、質問を終わらせていただきたいと思えます。

以上です。

○上田委員長 他に発言なさる方はございませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○上田委員長 以上で、「阪急茨木市駅西口駅前周辺整備について」の協議を終わります。

以上をもって、本日の特別委員会を散会いたします。

(午後2時14分 散会)