

意見募集で提出された意見等及び市の考え方

【主な意見（抜粋）】

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
1	7 これから目指すまちづくり	31	東口についても整備していく考えであれば、それも合わせて「阪急茨木市駅周辺整備基本計画」として土地利用ゾーニングや機能配置などを示した方が一貫性があり、計画として望ましいのではないですか。	現在、阪急茨木市駅東口における医療機能誘致検討を行っておりますが、救急医療をはじめとした、今ある課題を踏まえつつ、調査分析報告書で取りまとめた将来予測等から本市のあるべき医療体制を見据え、具体的な医療機能等については、医師会などの関係機関と協議を行い、市民の安全・安心の確保のために検討して参ります。
2	7 これから目指すまちづくり	31	茨木市は周辺自治体(吹田市・高槻市)に大阪大学医学部附属病院、大阪医科大学附属病院、国立循環器病センター、愛仁会高槻病院など大規模な病院が多数あり、そもそも北摂というもう少し大きな枠組みでは病院過剰の状態であり、茨木市の駅前の狭い土地にわざわざ病院を誘致する必要性はない。	現在、阪急茨木市駅東口における医療機能誘致検討を行っておりますが、救急医療をはじめとした、今ある課題を踏まえつつ、調査分析報告書で取りまとめた将来予測等から本市のあるべき医療体制を見据え、具体的な医療機能等については、医師会などの関係機関と協議を行い、市民の安全・安心の確保のために検討して参ります。
3	9 整備の基本方針	36	現在、ソシオビルが本通商店街への視線を妨げていますので、まちに開かれた駅前空間の創出という方針に共感します。 整備する施設については、民間だけに任せるとどうしても事業性優先になってしまうので、市が一定の床を保有して、保育所やNP0等、賃料負担力はないが、市民ニーズに応える施設を誘致するべきと考えます。	現時点では市が床を所有して施設を整備する考えはありませんが、市民ニーズも踏まえて施設構成について事業者と協議して参ります。
4	9 整備の基本方針	37	近年の異常気象(大規模台風・ゲリラ豪雨等)や地震による電源喪失は、都市機能の麻痺につながるものであることから、平時の環境性(省エネ、省CO2)の確保と共に災害時のエネルギーの継続供給に関する具体的な指針を災害時の拠点の施設設計に盛り込むべきと考えます。 具体的には、コージェネレーション、燃料電池、再生可能エネルギー等の自立分散型電源の導入によるエネルギーの多重化を進める旨を計画に明記すべきと考えます。 茨木市には、立命館大学茨木キャンパス様のような災害時の電力供給に優れたシステムを導入され、地域防災に貢献されている事例もあります。是非とも、こうした事例を参考にいただき、都市としての付加価値を高めることに貢献できる施設にしていきたいと思います。	今後の参考にさせていただきます。
5	11 土地利用ゾーニングと完成イメージ	40	それぞれのエリアが明確に分かれることで、今まで、周辺合意が得られずにできなかったイベントなどが合意が得られやすくなり、目的別に空間の利用がしやすくなるとうれしい。	屋外広場や交流広場等のスペースを確保する予定で、目的に応じて幅広く活用して頂けるように、管理運営方法等について協議して参ります。

【主な意見（抜粋）】

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
6	1 1 土地利用 ゾーニングと完 成イメージ	40	「駅前の顔」は、賑わい形成や子育て支援等の機能を誘致できますか。既存商業は、不動産、学習塾やパチンコ店などがあると思いますが、他所へ移転しますか。	整備にあたっては、周辺地域の価値を高める駅前にふさわしい施設を検討します。既存商業については、地権者の意向を確認し、確保していくと聞いております。
7	1 1 土地利用 ゾーニングと完 成イメージ	40	この道路構造で渋滞対策できますか。商店街入口前や一穴化された交差点に歩行者等が集中し、自動車等の通行に支障しませんか。区域内の茨木ビルの北の府道も改良されますか。区域外の近傍に課題がある交差点はありませんか。区域設定の考え方をお示ください。	公共交通と一般車を分離し、駅前広場から通過交通を排除すること、また、府道八尾茨木線の線形と駅前広場の位置の変更により、駅前広場の入口を一穴化し、交差点の集約化と信号制御による交通の円滑化により渋滞の緩和につなげたいと考えております。区域外では、府道枚方茨木線市駅東交差点が課題となっています。この交差点につきましては、今後の東口の再整備を検討する際、対策を考えて参ります。
8	1 1 土地利用 ゾーニングと完 成イメージ	40	再開発事業、タワーマンション建設にもかかわらず、公共施設や空地が減少しているように見えますが、実際の面積はどうなりますか。ゆったりした空間（都市計画マスタープランほか）、歩きたくなるまちなか、歩行者等の安全性と利便性の向上、と齟齬はありませんか。	公共施設（道路等）の面積は現在と同規模程度確保できる予定です。また、機能的な面や動線の配置が重要であり、まちに開かれた2軸の動線を確保することにより、歩行者が駅とまちなかを快適に通行できる空間とすることを目指して参ります。
9	1 1 土地利用 ゾーニングと完 成イメージ	40	災害時の拠点としての役割はどこで確保しますか。基本方針（P36）と齟齬はありませんか。駅前のタワーマンションにたくさんの住民を住まわせて、災害時に混乱は起きませんか。	災害時の交流広場や住宅棟の共用部の一部の利活用について協議しております。超高層建築物については、「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、防災性や災害時の備えに対する機能について事業者に求めて参ります。
10	1 1 土地利用 ゾーニングと完 成イメージ	40	阪急茨木市駅という大阪梅田に20分程度でアクセスできる好立地のため、大きなキーテナントは必要性を感じません。そのような施設をせっかく作っても、大阪梅田に行く方がもっと魅力的な商業施設の集積があるためです。ただ、人を集めるためシャワー効果のある施設、例えば今後の茨木の文化を担うであろう企業とのコラボ施設などを設けるなどをして、「繋がる」施設づくりを目指してほしいと考えます。市街地改造事業として昭和45年当時は画期的な施設でした。しかし、施設の老朽化が著しく、また商業施設としての使い勝手も限界を感じます。これを再整備するとしても、商業施設としての考え方を抜本的に変えなければならないと感じます。地権者の所有権を共有してある程度まとまった空間を構築し、その部分に魅力的な店舗を誘致するなどです。	ご意見のとおり市外から多くの人を集めるような大きな商業施設は必要ないと考えています。施設の具体的な内容は事業者による今後の検討となりますが、周辺商店街との繋がりが市民の皆さまの日常を豊かにできるような施設構成、また、それを実現するために更新が容易な設えや仕組みが重要であると考えております。

【主な意見（抜粋）】

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
11	1 1 土地利用ゾーニングと完成イメージ	40	土地利用ゾーニング図に「住民の生活再建の場」とあるが、図にちょっと書いているだけで、どんな住民のためのどんな生活を再建するのがわからない。これでは検討ができないのでわかりにくい表現がないよう詳しく記載してほしい。	市街地再開発事業では、都市再開発法に基づき、現在の土地建物所有者（茨木ビル、永代ビル）の権利を新しく建設される建物の床に置き換えること（権利変換）により、同じ地区内で生活（居住や商売）を継続できることから、基本計画（案）では「住民の生活再建の場」と表現しています。
12	1 1 土地利用ゾーニングと完成イメージ	41	コストは重要だと思いますが、資金計画が示されないのはなぜですか。市の負担はないのですか。負担があるのであれば、それに見合う整備ですか。	今後、都市計画の手続きを進めていく上で、お示しできるよう取り組んで参ります。市の負担につきましては、公共施設及び施設建築物の整備に係る負担金等があります。
13	1 1 土地利用ゾーニングと完成イメージ	43	南側にタワーマンションを配置して、駅前広場に影は落ちませんか。薄暗い駅前になりませんか。駅前広場を囲う商業機能をタワーマンションの低層部に入居させ、その分の容積をタワーマンションの容積率に上乗せ（緩和）することで、空地を生み出してはどうですか。	季節や時間帯によっては広場が日影になりますが、建物及び歩道の設えを工夫することにより、明るい空間作りに努めて参ります。また、駅前の整備は視覚的、空間的に開かれた空間を創出して参ります。
14	1 1 土地利用ゾーニングと完成イメージ	43	永代ビル後に計画されている緑地広場は暗渠になっている水路をオープン化することによりうるおいのある親水空間が生まれると思います。別院とつながりが出来るとなおいとお考えます。	広場のあり方については、より詳細な検討が必要になるため、今後の参考にさせていただきます。
15	1 3 超高層建築物について	43	現状、市営駐車場西側の道路は一方通行であり、道幅が狭く、歩行者共に交通量が多く常に危険を伴っている。予定地に超高層マンション・商業地施設を建設するにあたっての、道路整備、渋滞緩和などについてどう考えているのか。この計画では駅前の交通量の増加は避けられない。イメージ図では市営駐車場西側の道幅は3車線になっている。道路整備なくして無理ではないか。	市営駐車場西側の一方通行の道路は、水路部分を暗渠化するとともに、新しい建物についてはセットバックすることで、両側歩道及び車道2車線（対面通行）に拡幅する予定です。3車線となっているのは、交差点部分における右折レーンによるものです。
16	エリアマネジメントの取組方針	44	中心市街地の活性化にはエリマネ組織を充実させ且つ継続させることが極めて重要です。そのためには官民の適度な距離感と安定した活動資金の確保が成否の鍵を握ると考えます。したがってその土台となる事業の成立性・安定性を高めることが不可欠であることから、住宅棟の容積緩和を行うなど保留床を最大限確保し、民間にしわ寄せのない計画とすることが肝要であると考えます。	ご意見のとおり、市が関与しすぎると魅力的な活動とならず、自主性が損なわれ継続が難しくなることも予想されるため、あくまでもエリマネジメント組織が自主的に積極的な活動が続けられる環境が重要と考えております。容積率の緩和については、現時点では考えておりません。

【主な意見（抜粋）】

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
17	エリアマネジメントの 取組方針	46	主体となる権利者や事業者は誰ですか。活動できる場・空間はありますか。	エリアマネジメントについては、事業者に対し、地権者や民間事業者が主体となる活動体制を構築するよう求めるとともに、必要に応じてまちづくり会社とも連携を図ることで、活動内容の充実や持続可能な取り組みにしていきたいと考えております。活動場所としては、区域内に交流広場を整備いたします。また、商店街や周辺地域とも連携した活動となるよう支援して参ります。
18	エリアマネジメントの 取組方針	46	エリアマネジメントをさらに強化し、その活動の拠点となるオープンスペースの充実と新市民会館の機能の補完的な役割を担うべきと考えます。新市民会館は露天広場をメインとしています。この補完的施設として阪急茨木市西口には活動スペースなどを充実させ、「繋がる」施設を展開していただきたいと期待します。課題としてはこのような施設は収益を生まないということです。このような施設を持続可能にするためのマネージメントは例えば、まちづくり会社の関与を受け入れるなどして複合的な対策を講じる必要があると考えます。	活動内容の充実や持続可能な取り組みにしていきたいために、必要に応じてまちづくり会社との連携も検討して参ります。
19	13 超高層建築物について	47	駅前超高層ビルの建設の構想は、先にJR総持寺前でのが、提案されていまして、それが、応募業者なしということでお流れになったと聞いて安心していたところでした。しかるに、今回は、阪急茨木市駅西口周辺整備基本計画の一部として再浮上したことに、驚きと疑念を持っています。イメージ図によりますと、西口の南側を想定されているかに思われます。いずれにしても、この場に超高層ビルの建設は不要に思います。以下その理由を述べます。市民の意見をよく聞いて再開発を進めて下さい。 超高層ビル建設反対の理由 ①今日本は人口減少の過程にあります。昨年の減少数は年50万人にもおよぶとのこと、全国に、「空き家」が増加していることが社会問題になっています。この上、駅前の超高層ビルを建てると、市内周辺部のマンションの価格の値下げや空き部屋の増加につながると思われます。 ②超高層ビルは、平時には快適かもしれませんが、地震などの自然災害、火災、ビル風などの人災の防止に万全策を必要とします。様々な災害が毎日のように起こる現実の中で、あえて超高層ビルの必要を感じません。 ③阪急西口地域は、今でもゆったりとした広さがあるわけではありません。ここへ一度に45階建てのマンションの住民が増えますと、駅もターミナルも一層手狭になることは自明です。 ④ビルの下には公用の施設が予定されているかもしれませんが、町全体の人と車の流れがどのように変化するかわからず、現在の市民の利益、不利益部分もお不明な点が多いです。 ⑤茨木市の街づくりの基本は、大きな施設、都市化の進化をねらうことより、子ども、教育、福祉に特化して、住みよいまちづくりを目指すことが市民全体の利益だと考えます。 ⑥そのためにも、公共用地を広くとり、バリアフリー、防災、緑化に努めてほしいと願います。 ⑦超高層ビルは、何十年か後には、老朽化と、改築、廃棄の困難から、地域の負担となることが言われています。子孫に負担を残すような都市計画に反対致します。	当駅前には交通利便性が高く、都市機能がコンパクトに集積した地域で超高層建築物の立地に関する基本的な方針におきましても、拠点機能を高める必要があるエリアとして位置づけられております。このような立地を活かし、高齢者から子育て世代等の多世代を呼び込み、定住を図ることは、地域に賑わい等をもたらす基本的な要素になると考えられます。その際、駅前周辺地区における課題を解決し、将来にも繋がる開放的な空間を確保しながら賑わいに資するためには、高度化による敷地活用を図り、居住機能等の整備を行う必要があると考えています。 超高層建築物の立地にあって特に留意が必要な周辺環境への配慮や超高層建築物の耐震性、防災性また長期的な維持管理等の課題について、方針で求められている質の高い施設づくりに向け、事業者と協議を行って参ります。

【主な意見（抜粋）】

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
20	1 3 超高層建築物について	47	超高層マンションの建設が必要なら現在のSOCIOビル跡地に建設すればよいのではないかなぜ、道路幅の狭い土地、変形地に建設する必要があるのか。	視覚的、空間的にまちに開かれた空間の創出、駅と周辺地域をつなぐ動線軸（2軸）を形成することを目指した整備を行うにあたり、住空間を北側（現：茨木ビル）に配置した場合、西側への開かれた空間創出や周辺地域への連続性が希薄になることから、住空間は南側の配置としたものです。 また、駅前に広場・たまり場や商業施設を連続的に配置することで、回遊性を創出し、周辺の商店街や中央通りなど中心市街地の魅力の向上や活性化につなげたいと考えています。
21	1 3 超高層建築物について	47	建設予定地は以前、広範囲に沼地があり、土地が軟弱であると聞いているが、そのような場所に超高層マンションを計画してもよいのか。	当該地の地盤について、沼地であったとのことですが、当地区は整備前は田畑であり、明治時代の地目まで遡っても池沼があったことは確認できませんでした。建築にあたっては、支持層を確認し、基礎工事が行われるよう、また、関係法令を遵守の上、周辺環境に配慮した適切な工法で施工するように指導して参ります。また、高さ60mを超える超高層建築物においては、地震に対する性能評価を行い、国土交通大臣の認定を取得する必要がある、厳格に審査されます。
22	1 3 超高層建築物について	47	住民側への説明会予定は？新型コロナ流行での集会自粛に乗じて住民説明会を開催しないという強硬的な市政にでないことを信じている。	都市計画案に対して、地元説明会を開催する予定です。超高層建築物については、方針に基づいた計画を事業者に求め、提出された計画を都市計画審議会の方針との適合状況や妥当性について意見をお聞きし、確認した上で、必要な都市計画の手続きを行う考えです。都市計画法上、説明会のほか都市計画案の縦覧・意見書提出（都市計画法第17条に基づく2週間の縦覧）がございます。
23	1 3 超高層建築物について	47	超高層マンションのメリットとデメリットを定量的に比較検証した結果を市民に開示すべきである。	超高層建築物については、方針に基づいた計画を事業者に求め、提出された計画を都市計画審議会の方針との適合状況や妥当性について意見をお聞きし、確認した上で、必要な都市計画の手続きを行う考えで、市民の皆さまにも情報提供に努めて参ります。

【主な意見（抜粋）】

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
24	1 3 超高層建築物について	47	なぜ“超高層”マンションである必要があるのかの説明が曖昧 様々なライフスタイル、年代の居住者を超高層マンションに混在させることは、それだけ価値観の統一を図るのが難しいということになる。将来の大規模修繕の実施が困難になり、駅前の資産価値自体を下げてしまうリスクがある。	当駅前には交通利便性が高く、都市機能がコンパクトに集積した地域で超高層建築物の立地に関する基本的な方針におきましても、拠点機能を高める必要があるエリアとして位置づけられております。このような立地を活かし、高齢者から子育て世代等の多世代を呼び込み、定住を図ることは、地域に賑わい等をもたらす基本的な要素になると考えられます。その際、駅前周辺地区における課題を解決し、将来にも繋がる開放的な空間を確保しながら賑わいに資するためには、高度化による敷地活用を図り、居住機能等の整備を行う必要があると考えています。 また、所有者の高齢化により管理組合役員のなり手が不足し管理が行き届かなくなった、修繕に関する費用が不足するといった事態を避けるためには、特定の年代の方を対象とした住居ではなく、幅広い世代が居住する住居とすることが管理やコミュニティの活性化にとって望ましいと考えています。
25	1 3 超高層建築物について	47	超高層マンションで定住者を増やすのは一時凌ぎにしかない。周辺住民との関係が希薄になるケースが多い。	管理組合に自治会と同様の機能を持つエリアマネジメント部会を設け、周辺の自治会や商店会と連携し、駅前を起点として周辺への波及効果を生み出す様々な取組を行って参ります。また、再開発事業による整備のため、茨木ビル・永代ビルの地権者が一定数残留するため、既存のコミュニティや周辺商店会とも今の関係を活かすことができます。

【主な意見（抜粋）】

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
26	1 3 超高層建築物について	47	保育園や小中学校の定員、災害時の避難場所確保など、リスクの洗い出しと対策を可視化して市民に公開して欲しい	一般的なファミリーマンションとは異なり、郊外型タワーマンションの入居者の特徴としては、児童・生徒を持つ子育てファミリー層の割合が高くありません。駅前のタワーマンション1棟で定員がオーバーするという事態は考えにくいと想定されますが、マンションの分譲時には事業者において購入者の家族形態を把握し、児童・生徒数を教育委員会と共有することで、校区変更も含めた対応策について、教育委員会と協議調整を行い、小学校への負担軽減を図るよう事業者と協議していきます。 災害時のリスクについては、「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、防災性や災害時の備えについて対応や考え方を確認し、関係課とも協議検討して参ります。
27	1 3 超高層建築物について	47	私は阪急の駅前に超高層建築物を建てることに反対します。駅の周辺は、それほど広いエリアではないです。 市の広報では超高層建築物の立地にあたっての留意点も上げていますが、私は不安感でいっぱいです。上階の住人が落としたものが歩行者の頭を貫通します。防災には万全の注意をし、法律に従って建てられるとは思いますが、不安は消えません。 耐震についても不安があります。人間の力で地震をコントロールできないのですから。 マンションの8階に住んでいた人が先の地震で停電になり階段の昇降に苦労したことを聞きました。階段の途中にイスを置いて小休止しながらの昇降でしたとのこと。 超高層建築物は、自家発電のシステムや水を備蓄するようになっているのでしょうか？住む側の人も大変では？	超高層建築物につきましては、法令を遵守するのはもちろんのこと、別途「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、周辺環境への配慮や建築物の耐震性・防災性また長期的な維持管理の課題について事業者に求めて参ります。非常用発電機や防災備蓄倉庫を設置する予定と聞いております。また、住民の防災性はもちろん、帰宅困難者等に向けて共用部分を一部開放できないか協議しており、住民だけでなく一般に対しても防災上役立つ施設となるよう調整して参ります。 また、落下物対応に関しても設計を進めながら、対策を検討するよう指導・要請して参ります。
28	-	-	高層マンションも計画されており、私も出来れば駅前の便利な所に住めたらと思います。 これであの慢性的な交通渋滞の解消にもなればいいと思います。 一日も早く出来る事を祈っています。	交通の円滑化と安全確保は今回の整備の大きな目的の一つであります。 事業者と連携しスケジュール感をもって進めて参ります。

【主な意見（抜粋）】

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
29	-	-	バスターミナルにその他車の乗り入れを自由に出来る様にしてほしい。	現状は、路線バス・タクシー・一般車・送迎バス等の混在や歩行者の乱横断により危険な状況であるため、それぞれを分離する必要があると考えています。
30	-	-	現在、茨木ビルと永代ビルの間に陸橋があり、信号を渡らずに電車の改札から商店街方面へ移動できます。36頁の1-2で掲げられている「安全で快適な歩行者空間の整備」を実現するため、歩行者用の陸橋は必要です。横断歩道では、事故に巻き込まれる可能性があるし、車社会の現状では今でも信号で結構待たされる。 19頁の1-5では、交番北側の横断歩道が危険と指摘している。 歩行者の回遊性を高め、安全に移動できるように、陸橋を阪急電車の北改札からだけでなく、南改札からも陸橋を整備し、どちらの改札からも商店街やJR茨木駅方面へつなげてほしい。陸橋は完全に広い屋根で覆い、傘をさす必要性をなくし、強い日差しでも強い雨でも安心して移動できるようにしてほしい。	警察との協議により、立体横断施設（陸橋）か横断歩道のどちらか一方の設置が認められることとなっております。2階デッキ部分を商店街及び中央通りまで連続させることについては、ご意見のようなメリットも承知しておりますが、1階部分の開放性や連続性及びバリアフリーの視点から総合的に考慮した上で、阪急本通商店街及び中央通りへの動線は横断歩道による平面アクセスを基本に検討を進めてまいりたいと考えております。交番北側につきましては、交差点の集約化と信号制御により改善を図るとともに、バス待ちや雨に濡れない工夫など、今後詳細に検討して参ります。
31	-	-	新型コロナウイルスの感染の広がりの中で、今後も市の財政を感染防止や対策に優先的にあてるべきである。駅前再開発基金を一時凍結し、その財源をコロナ対策に振り当ててほしい。	現段階では、市として市民の生活再建を含む感染症対策を最優先課題として取り組んでおり、その上で、駅前の整備は、視覚的、空間的にまちに開かれた空間を創出し、周辺の商店街や中央通りなど中心市街地の魅力の向上や活性化につなげていきたいと考えています。事業の推進にあたっては、今後の新型コロナウイルスの影響についても十分に留意して参ります。
32	-	-	最近の新型コロナ感染症の問題はこれまでの生活空間を再考させられる事態であると考えています。整備に際してはこれまで以上のオープンテラスなど開放的な設えと感染防止策（簡単に遮蔽、区画が出来経済活動への影響を最小限にとどめる）が打てる開放空間を作り出す空間を検討していくべきです。	ご意見を参考にし、開放的な空間づくりに努めて参ります。

【主な意見（抜粋）】

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
33	-	-	最近のコロナ感染問題や気候変動に伴う災害、又、少子化等の観点から人口を1点集中させるよりも将来に向けては駅前周辺にはゆとりある広場を確保して頂きたい。 超高層ビルはいらないと思います。	本市では、都市の将来像として郊外部の居住環境の持続と魅力ある中心市街地の再生による、暮らし続けたい・暮らしてみたいまちを掲げております。駅前の限られた敷地の中で、駅前周辺地区における課題を解決し、将来にも繋がる開放的な空間を確保しながら賑わいに資するためには、高度化による敷地活用を図り、居住機能等の整備を行う必要があると考えています。
34	-	-	スクールバス利用者は、在学している若い学生のみではない。JRの対策のように離れた場所に移すのはどうかと思う。生涯学習都市にそぐわないのではないか。	今回の整備案において、送迎バスの乗降スペースは南改札口から程近い位置に確保する考えです。
35	-	-	スクールバスの待ち場所に屋根が欲しいです。	今後の整備の参考にさせていただきます。
36	-	-	既存の駐車場がなくなるのか。なくなるとすると、路上駐車が増加するのではないか。 さらに、新マンションへの来客などで往来が増加し、駐車違反が増加する事が懸念される。 建設時に大型トラックなどが頻繁に通ると考えられ、交通事故や騒音・粉塵が予想される。	整備予定の商業施設には、施設利用者だけでなく一般の方も利用可能な自動車、自転車の駐車スペースの整備を検討しています。 また、他には鉄道高架下の阪急電鉄所有の未利用の駐輪場や市所有地の活用や駅周辺にある市営・民間駐車場の利用状況を踏まえた配分検討を実施しており、現在の市営駐車場の需要に見合う台数を確保する考えです。また、マンションへの来客の車が路上駐車することが無い様、事業者に指導して参ります。 駅前広場を運用しながらの工事になりますので、周辺にお住まいの方や駅利用者の方々にはご迷惑をおかけすることと思いますが、通過交通の迂回を呼びかけるとともに、誘導員を適切に配置するなど安全確保を事業者に求めて参ります。

【主な意見（抜粋）】

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
37	-	-	「この意見を聴きます」これがどれ程生かされるのか。形式的に「一つの段階を踏んだ」これが積み重なり、結局、すでに出来上がった完成に向けて進めてしまうのだろう。	超高層建築物については、方針に基づいた計画を事業者に求め、提出された計画を都市計画審議会の方針との適合状況や妥当性について意見をお聞きし、確認した上で、必要な都市計画の手続きを行う考えです。都市計画法上、説明会のほか都市計画案の縦覧・意見書提出（都市計画法第17条に基づく2週間の縦覧）がございします。 これらの法定の手続きとは別に今回のような意見募集を行っているもので、頂いたご意見も参考にしながら進めていきたいと考えています。
38	-	-	昨年、令和元年11月頃だったと思うが、この情報を得たとき行動しましたが、「まだ何も決まっていません」その一言でうやむやになり、消失した計画かと思っているとこの事態です。何を信じればいいのか。誰が責任者なのか。市か？市役所か？どのように役割を果たすのか。わからないことだらけの計画です。	事業の熟度が高まり、今年度、再整備の考えをとりまとめた基本計画（案）を作成し、お示しできるようになったため、広く市民の皆さまに周知するとともに、意見を募集したところです。

1 事業全般に対してのご意見（４９件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
1	はじめに	-	計画期間を記載されたい。	42ページに想定スケジュールを記載しております。計画期間については今後作成予定の事業計画において詳細なスケジュールを記載いたします。
2	1 阪急茨木市駅周辺の沿革	1	昭和 45 年（1970 年）の駅前改造に先駆けて姫路の駅前見学に、茨木市がバスを設えて開発に関係する地権者等を集めて見学に行かせた経緯がある。今回も、第6回まちづくり学集会にて、姫路駅前の整備事例が発表されたが、決して他の地区を模倣することが良いのでは無いと考えられる。あくまでも、茨木に即した、租税を納めている民意を反映した再開発を行うべきである。	
3	3 検討にあたっての基礎情報と分析	3-4	2025年以降人口減少が予測されていますが、茨木市は今後の政策によってはそれをキープできるポテンシャルを占めているので頑張りたいです。 そのためにはやはり子育て世帯を誘引できるにかかっている、子育て世帯に魅力ある政策を望みます。	
4	5 地区の課題	18-20	駅を市民の行動の結節点と考えるのであれば、一定の市民サービス窓口は阪急茨木市駅とJR茨木駅にも必要ではないでしょうか？働く人にとっては、通勤ルート途上になり、バスで移動する高齢者にとっても乗り換えの必要がなくなります。 女性座談会でもありますように子育てする女性にとっては、育児関連施設が駅にあることが大切だと思います。 新しく出来る再開発ビルには行政が主体となり、市民サービス窓口と育児関連施設が出来ることを期待しています。	
5	-	-	駅と一体になって商業施設が広がるところが良い。 デザイン性の高いタワーマンションや新しい商業施設ができると、若い人も集まり茨木のイメージアップに繋がると思う。 私は総持寺に住んでいますが、阪急茨木駅前に行政の窓口があれば便利でたすかります。	

1 事業全般に対してのご意見（４９件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
6	-	-	今回の基本計画案で、上記の課題の改善が期待でき、茨木市全体としても意義のある計画であり早期に実現してほしい。 商業施設等だけでなく、広場・たまり場があることは素晴らしい。基本計画案は阪急茨木商店街等の街づくりにとっても、街に開けた配置であり現状より歩きやすく良い雰囲気になると感じます。 阪急茨木市駅前には、鉄道・バス等の交通結節点で、今後さらに増加する高齢者などの交通弱者にとっても利用しやすい場所であるため、民間施設（住宅や商業）だけでなく、高齢者などの交通弱者や多くの市民が利用できる公益施設（図書館、市役所窓口、市民センターなど）や医療機関の立地がふさわしいと思います。 茨木市全体のために行政が投資や助成を大胆に行い、阪急茨木市駅西口駅前周辺整備基本計画を早期に実現してほしい。茨木市にとっても投資効果は大きいと思います。	今後の参考にさせていただきます。
7	-	-	*私が駅前にあつたらいいと思う施設は ○総合病院 大きな病院がなく他市に頼っている茨木には病院誘致は最重要課題です。 ○公園 駅前にはゆったり集える公園がないので。 ○多世代交流館 茨木には高齢者どうし、高齢者と若者など多世代が気軽に交流できる場所がありません。 ○図書館 茨木の図書館は不便な所にあるので駅前にあれば利用が増えると思う。 計画を話し合われているのが、市の中心で元茨木川緑地や図書館、現在整備されているグラウンドに近い市役所なので便利のように思われていますが、高齢者にとっては駅から市役所に行くだけでも大変なのです。	
8	-	-	計画する際に以下の３案件を検討して欲しい。 - 茨木を象徴するモニュメントの設置 - 交通の利便性からしてビル内にスタートアップ企業室（茨木市＆商工会議所＆立命館）を設け、既設事業所、新起業創業等、茨木発事業の拠点とする - 安威川ダム＆茨木観光案内所	
9	3 検討にあたっての基礎情報と分析	5	茨木市駅の乗降人員数が高槻市駅より多いことを意外に感じた。高槻市駅周辺の方が駅周辺の賑わいはあるように感じられ、茨木市駅周辺のポテンシャルを活かしきれていないように思った。	整備にあたっては、周辺地域の価値を高める駅前にふさわしい施設を検討します。
10	-	-	とにかく高槻より良い物を期待する。	
11	-	-	阪急茨木市市駅は特急停車駅、大阪・京都ともにアクセスが良く、価値あるエリアだと思いますが、駅西側が寂れており大変もったいないという印象をもっていますので、この開発が実現すれば更に人が集まり、価値ある茨木市になると考えています。	

1 事業全般に対してのご意見（49件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
12	1 1 土地利用ゾーニングと完成イメージ	40	「駅前の顔」は、賑わい形成や子育て支援等の機能を誘致できますか。既存商業は、不動産、学習塾やパチンコ店などがあると思いますが、他所へ移転しますか。	整備にあたっては、周辺地域の価値を高める駅前にふさわしい施設を検討します。既存商業については、地権者の意向を確認し、確保していくと聞いております。
13	3 検討にあたっての基礎情報と分析	6	路線バス乗降がスムーズにできるよう早期に整備されたい。	交通の円滑化と安全確保は今回の整備の大きな目的の一つであります。事業者と連携しスケジュール感をもって進めて参ります。
14	5 地区の課題	18-20	現在の阪急茨木市駅前周辺の課題は、「交通渋滞、人が歩きづらい、ソシオや市営駐車場や歩道などの公共空間が汚く老朽化している」であるため、茨木市全体のイメージを損ねており、用事以外に茨木市駅周辺に行くことを避けがちになっています。阪急茨木市駅周辺のイメージが悪い（渋滞、汚いなど）、茨木市全体のイメージが、吹田市・高槻市・摂津市よりも良くないと感じています。主要駅で交通結節点であるにもかかわらず、内水による浸水想定区域であり、最近の異常気象を思うと早期に是正する必要があるのではないのでしょうか。	
15	-	-	半世紀以上前の価値観のもと、万博にあわせて急ごしらえて整備された駅前を使い続けることは無理があると思います。50年以上前と”交通のハブ””バリアフリー””防災””市民の集いの場”等の考え方が全く変わってしまった現代で、以前のインフラを使い続けることは大切な駅前資源の無駄に他ならないと考えます。市の大切な資源である駅前を有効活用するために積極的な整備をお願いします。	
16	-	-	ソシオは万博開業時に建設されており老朽化がはなはだしい。今後地震等が起きた場合、甚大な被害を市民に与える可能性がある。市として一刻も早く建替え事業の推進をお願いしたい。	
17	-	-	阪急茨木市駅前再開発において、早期な対応が必要と考えます。常に発生する駅前道路の渋滞、駅前の顔として存在する茨木・永代の両ビルの耐震不足、将来における自動運転化、その他、現状の形状では、将来的大規模再開発はいつかはしないといけない最重要課題であると考えます。また、茨木市民の活力のある生活、人口減少の中でも茨木市は増加傾向であり、他地域からも注目されている街であると自負し、私自身も他地域から茨木市へ来た者として、そして生涯茨木市民として生活していくつもりであり、官民が一体となったこの事業を早期に素晴らしい計画として実現すべきであると考えます。市の情勢や資金、市民会館等の建て替えとここにきて大きく変化しようとする茨木市に大いに期待し、再開発に力強く賛同します。超高層ビルの将来的懸念事項も現在の関係者及び企業にてしっかり考え、茨木市とともに関与企業も一緒に将来を守っていくことでしょう。互いに知恵を出し合い、将来の茨木市民に大きな変革市として引き継いでいくことが現在の私たちにできることであると感じています。再開発で子供、女性に優しく、歩きたく街の実現を切に願います。	

1 事業全般に対してのご意見（49件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
18	-	-	阪急茨木市駅西口駅前周辺整備基本計画（案）は素晴らしいと思います。 ただそれが実行できるのかが心配です。 50年前に駅前再開発された時には地権者の人達は半強制的に立ち退かせれたと 思ってたっしやる方も多数いらっしやるようです。 茨木市の発展のために渋々協力されたそうです。 今、ソシオビルはいつ壊れてもおかしくない状況です。 50年前の事を不満に思っている人達を満足させるような補助金&スピード感を持って進めていただきたいと 思います。	交通の円滑化と安全確保は今回の整備の大きな目的の一つであります。 事業者と連携しスケジュール感をもって進めて参ります。
19	4 地区への市民ニーズ	11-17	ソシオビルは現在では入るのをためらうような雰囲気になっています。一部魅力的な店舗もありますが、寄り付きにくい状態です。新しく出来る商業施設は外に開いたつくりになることを期待しています。	ご意見を参考にし、開放的な空間づくりに努めて参ります。
20	-	-	最近の新型コロナ感染症の問題はこれまでの生活空間を再考させられる事態であると考えています。整備に際してはこれまで以上のオープンテラスなど開放的な設えと感染防止策（簡単に遮蔽、区画が出来経済活動への影響を最小限にとどめる）が打てる開放空間を作り出す空間を検討していく 拙い意見ではありますがこの茨木市がますます住みやすい街へと変貌していくことを切に願っています。	
21	4 地区への市民ニーズ	11	「【質問②】中心市街地の各拠点にほしい商業施設・店舗」の項目で、茨木市駅西口付近の商店街には他の商店街と異なった特性を持ち合わせている。それは、居住しながらの店舗経営である。居住と店舗が同じであり、テナント物件の割合が少ない点である。この点を無視して、他と同様に考えることはできない。	ご意見のとおり、居住しながらの店舗経営というところで、店舗経営をやめたあとも居住される場合、1階部分のシャッターが閉まったままの状態となってしまうことがあります。阪急西口の商店街については、特に商店の集積したエリアであり、魅力ある商業空間の形成が図られるよう努めて参ります。
22	4 地区への市民ニーズ	12	「【質問④】中心市街地に求められる公共空間の活用方法」の項目で、各項目サンプルの母集団数（N）が少なく、結果の信憑性が疑われる。	公共空間の活用に関する質問については、活用すると良いと思う空間（エリア）と、活用の仕方の組み合わせを1位から3位までそれぞれ1つずつ選んでいただく設問であるため、各項目（エリア）全てについて活用方法を問うたものではありません。
23	5 地区の課題	18-19	茨木市駅西口は、歩行者としても利用しにくく、自動車での利用時も分かりにくい。	機能的な面や動線の配置が重要であり、まちに開かれた2軸の動線を確保することにより、歩行者が駅とまちなかを快適に通行できる空間とすることを目指して参ります。

1 事業全般に対してのご意見（49件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
24	5 地区の課題	19	P19(2)-③抜粋・「それぞれの所有者が資産管理をするため、魅力あるテナント構成や一体的な空間作りが困難になっています。」とあり、個人所有の難しさを挙げているにも関わらず、民間へ権利変換する前提で再開発を謳っています。これは一般的な手法かもしれませんが、業者と地権者の利益優先、無責任な市行政だと感じられます。 さびれる原因に個人所有の弊害を挙げているが、更に権利変換を推し進める理由は何なのでしょう？	時代の流れに合わせ臨機応変な対応ができるよう、更新が容易な設えや仕組みが重要であると考えております。 また、魅力的で賑わいが生まれるような店舗誘致が図られるよう商業施設を個々に管理運営するのではなく、全体を一元管理運営する組織体制について協議して参ります。
25	7 これから目指すまちづくり	31	東口についても整備していく考えであれば、それも合わせて「阪急茨木市駅周辺整備基本計画」として土地利用ゾーニングや機能配置などを示した方が一貫性があり、計画として望ましいのではないですか。	東口につきましては、今後、病院機能も含めて更なる検討が必要であり、駅前広場の拡充等について地権者等と協議し、改めて東口の整備についてお示ししていきたいと考えています。
26	7 今後のまちづくりの視点	31-33	是非歩いて楽しい街にしてほしい。 フェーズ3までだと概ね30年後の想定とのことで、少し先が長すぎるようには感じた。目指すべき方向としては魅力的に感じた。	駅前に広場・たまり場や商業施設を連続的に配置することで、回遊性を創出し、周辺の商店街や中央通りなど中心市街地の魅力の向上や活性化につなげたいと考えています。
27	8 整備コンセプト	35	茨木市の中心部は魅力的なお店はあるものの、全体としては寂しさが感じれる部分があると思うので、「人とまちがつながる」という点が非常に大事だと感じた。	
28	8 整備コンセプト	34	近年の異常気象(大規模台風・ゲリラ豪雨等)や地震による電源喪失は、都市機能の麻痺につながるものであることから、平時の環境性(省エネ、省CO2)の確保と共に災害時のエネルギーの継続供給に関する具体的な指針を災害時の拠点の施設設計に盛り込むべきと考えます。 具体的には、コージェネレーション、燃料電池、再生可能エネルギー等の自立分散型電源の導入によるエネルギーの多重化を進める旨を計画に明記すべきと考えます。 茨木市には、立命館大学茨木キャンパス様のような災害時の電力供給に優れたシステムを導入され、地域防災に貢献されている事例もあります。是非とも、こうした事例を参考にいただき、都市としての付加価値を高めることに貢献できる施設にしていきたいと思います。 防災共助に対する考えは、早期に議論すればするほどまちのハード形成の助けになると思います。 民間事業者の積極的な活用を含めた新たなエリアマネジメント部会を設置し、早期の議論をすべきではないかと思っています。	「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、防災性や災害時の備えに対する機能について事業者に求めて参ります。 防災共助につきましては、ご意見を参考に検討して参ります。

1 事業全般に対してのご意見（49件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
29	9 整備の基本方針	36	住空間について、特に課題や必要性の言及がありませんが、何故、住空間が必要ですか。賑わいをもたらす住空間とは何ですか。他の住宅と何が異なりますか。	市街地再開発事業では、都市再開発法に基づき、現在の土地建物所有者（茨木ビル、永代ビル）の権利を新しく建設される建物の床に置き換えること（権利変換）により、同じ地区内で生活（居住や商売）を継続できることから、住民の生活再建の場と表現しています。 また、当駅前には交通利便性が高く、都市機能がコンパクトに集積した地域で超高層建築物の立地に関する基本的な方針におきまして、拠点機能を高める必要があるエリアとして位置づけられております。このような立地を活かし、高齢者から子育て世代等の多世代を呼び込み、定住を図ることは、地域に賑わい等をもたらす基本的な要素になると考えられます。その際、駅前周辺地区における課題を解決し、将来にも繋がる開放的な空間を確保しながら賑わいに資するためには、高度化による敷地活用を図り、居住機能等の整備を行う必要があると考えています。
30	9 整備の基本方針	36-38	現在、ソシオビルが本通商店街への視線を妨げていますので、まちに開かれた駅前空間の創出という方針に共感します。 整備する施設については、民間だけに任せるとどうしても事業性優先になってしまうので、市が一定の床を保有して、保育所やNPO等、賃料負担力はないが、市民ニーズに応える施設を誘致するべきと考えます。	現時点では市が床を所有して施設を整備する考えはありませんが、市民ニーズも踏まえて施設構成について事業者と協議して参ります。
31	11 土地利用ゾーニングと完成イメージ	40	再整備により東西方向の動線が分かりやすくなる点がよいと感じる。また現在の広場は自動車にとっても分かりにくいいため、公共交通と一般交通の分離等も是非進めてほしい。	公共交通と一般車を分離し、駅前広場から通過交通を排除すること、また、府道八尾茨木線の線形と駅前広場の位置の変更により、駅前広場の入口を一穴化し、交差点の集約化と信号制御による交通の円滑化により渋滞の緩和につなげたいと考えております。
32	11 土地利用ゾーニングと完成イメージ	40	この道路構造で渋滞対策できますか。商店街入口前や一穴化された交差点に歩行者等が集中し、自動車等の通行に支障しませんか。区域内の茨木ビルの北の府道も改良されますか。区域外の近傍に課題がある交差点はありませんか。区域設定の考え方をお示しください。	公共交通と一般車を分離し、駅前広場から通過交通を排除すること、また、府道八尾茨木線の線形と駅前広場の位置の変更により、駅前広場の入口を一穴化し、交差点の集約化と信号制御による交通の円滑化により渋滞の緩和につなげたいと考えております。 区域外では、府道枚方茨木線市駅東交差点が課題となっています。この交差点につきましては、今後の東口の再整備を検討する際、対策を考えていきます。

1 事業全般に対してのご意見（４９件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
33	1 1 土地利用 ゾーニングと完 成イメージ	41	茨木ビル、永代ビル等施設の今後のあり方について丹念に記載されたい。	茨木ビル及び永代ビルは、都市再開発法に基づき権利変換計画の認可後に除却（解体）いたします。
34	1 1 土地利用 ゾーニングと完 成イメージ	41	コストは重要だと思いますが、資金計画が示されないのはなぜですか。市の負担はないのですか。負担があるのであれば、それに見合う整備ですか。	今後、都市計画の手続を進めていく上で、お示しできるよう取り組んで参ります。 市の負担につきましては、公共施設及び施設建築物の整備に係る負担金等があります。
35	1 1 土地利用 ゾーニングと完 成イメージ	40-43	永代ビル後に計画されている緑地広場は暗渠になっている水路をオープン化することによりうるおいのある親水空間が生まれると思います。別院とつながりが出来るとなおいとお考えます。	広場のあり方については、より詳細な検討が必要になるため、今後の参考にさせていただきます。
36	1 2 エリアマ ネジメント	46	主体となる権利者や事業者は誰ですか。活動できる場・空間はありますか。	エリアマネジメントについては、事業者に対し、地権者や民間事業者が主体となる活動体制を構築するよう求めるとともに、必要に応じてまちづくり会社とも連携を図ることで、活動内容の充実や持続可能な取り組みにしていきたいと考えております。活動場所としては、区域内に交流広場を整備いたします。また、商店街や周辺地域とも連携した活動となるよう支援して参ります。

1 事業全般に対してのご意見（４９件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
37	12 エリアマネジメント	44-46	エリアマネジメントをさらに強化し、その活動の拠点となるオープンスペースの充実と新市民会館の機能の補完的な役割を担うべきと考えます。新市民会館は露天広場をメインとしています。この補完的施設として阪急茨木市西口には活動スペースなどを充実させ、「繋がる」施設を展開していただきたいと期待します。課題としてはこのような施設は収益を生まないということです。このような施設を持続可能にするためのマネージメントは例えば、まちづくり会社の関与を受け入れるなどして複合的な対策を講じる必要があると考えます。	エリアマネジメントについては、事業者に対し、地権者や民間事業者が主体となる活動体制を構築するよう求めるとともに、必要に応じてまちづくり会社とも連携を図ることで、活動内容の充実や持続可能な取り組みにしていきたいと考えております。
38	12 エリアマネジメント	44-46	ジャズ&クラシックフェスティバルはこれまでの駅前になかった賑わいを感じ、大変魅力的だった。今後もエリアマネジメントを通してソフト面からも街を盛り上げてほしい。	
39	-	-	地元にはゆかりのある会社が計画、運営に関わり、市民と一緒に茨木を盛り上げてほしいです。	
40	13 超高層建築物について	47	新型コロナウイルスの影響で計画当初と社会情勢は変化していると思いますが、計画内容は変更せず推し進めていくのでしょうか？	現段階では、市として市民の生活再建を含む感染症対策を最優先課題として取り組んでおり、その上で、駅前の整備は、視覚的、空間的にまちに開かれた空間を創出し、周辺の商店街や中央通りなど中心市街地の魅力の向上や活性化につなげていきたいと考えています。事業の推進にあたっては、今後の新型コロナウイルスの影響についても十分に留意して参ります。
41	-	-	新型コロナウイルスの感染の広がりの中で、今後も市の財政を感染防止や対策に優先的にあてるべきである。駅前再開発基金を一時凍結し、その財源をコロナ対策に振り当ててほしい。	
42	-	-	阪急茨木市駅の利用者は、自転車、車での移動が多い。今後、商業施設の利用者の増加も考慮して、駐車場、駐輪所の設置をどこにするのか、検討していただきたい。東口、北側の駐輪所も含め、総合的な検討が必要である。	整備予定の商業施設には、施設利用者だけでなく一般の方も利用可能な自動車、自転車の駐車スペースの整備を検討しています。また、他には鉄道高架下の阪急電鉄所有の未利用の駐輪場や市所有地の活用や駅周辺にある市営・民間駐車場の利用状況を踏まえた配分検討を実施しており、現在の市営駐車場の需要に見合う台数を確保する考えです。

1 事業全般に対してのご意見（49件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
43	-	-	ソシオなどのビルの老朽化・耐震性不足などが建て替えにより改善されるのが良いと思う。駅の西側に向かって駅前広場を介して開けた計画となっており、商店街側へも市役所側へも、動線がより良くなると思う。茨木市駅利用者にとってもバス利用者にとっても使いやすい動線になっていると思う。防災の観点からも上記のような整備をぜひ進めて頂きたい。 商店街前の広場ができることで、現況の駅前交通広場の殺風景な雰囲気や圧迫感が改善されて良いと思う。他にもゆっくりと憩える全天候型の多目的広場のようなスペースが整備されるとより良いと思う。	交通の円滑化と安全確保は今回の整備の大きな目的の一つであります。 事業者と連携しスケジュール感をもって進めて参ります。 屋外広場や交流広場等のスペースを確保する予定で、目的に応じて幅広く活用して頂けるように、管理運営方法等について協議して参ります。
44	-	-	中心市街地の活性化にはエリマネ組織を充実させ且つ継続させることが極めて重要です。 そのためには官民の適度な距離感と安定した活動資金の確保が成否の鍵を握ると考えます。 したがってその土台となる事業の成立性・安定性を高めることが不可欠であることから、住宅棟の容積緩和を行うなど保留床を最大限確保し、民間にしわ寄せのない計画とすることが肝要であると考えます。	ご意見のとおり、市が関与しすぎると魅力的な活動とならず、自主性が損なわれ継続が難しくなることも予想されるため、あくまでもエリマネマネジメント組織が自主的に積極的な活動が続けられる環境が重要と考えております。 容積率の緩和については、現時点では考えておりません。
45	-	-	今回の阪急茨木市駅西口という立地から、中心市街地に向けた方向の整備計画であるという前提となり、JR西口とは全く違ったコンセプトが必要と感じます。特にフェーズ1～3の10年毎に周辺環境が変わることを許容する計画が必要です。施設は老朽化しているため整備は急がなければならない状況ですが、都市計画道路「茨木寝屋川線」の整備などにより周辺の交通環境が変わります。その際の交通広場を市民広場に更新するフレキシブルな計画が必要です。整備される商業施設もその変化に追従できる設計としなければなりません。 また、阪急茨木市駅という大阪梅田に20分程度でアクセスできる好立地のため、大きなキーテナントは必要性を感じません。そのような施設をせっかく作っても、大阪梅田に行く方がもっと魅力的な商業施設の集積があるためです。ただ、人を集めるためシャワー効果のある施設、例えば今後の茨木の文化を担うであろう企業とのコラボ施設などを設けるなどをして、「繋がる」施設づくりを目指してほしいと考えます。 市街地改造事業として昭和45年当時は画期的な施設でした。しかし、施設の老朽化が著しく、また商業施設としての使い勝手も限界を感じます。これを再整備するとしても、商業施設としての考え方を抜本的に変えなければならぬと感じます。地権者の所有権を共有してある程度まとまった空間を構築し、その部分に魅力的な店舗を誘致するなどです。 現在の茨木ビル・永代ビル・市営駐車場の配置が閉じたものになっています。また永代ビル・茨木ビル間の府道がボトルネックになっている感が否めません。今回の整備により「開いた配置計画」として西口周辺の商店街へ人波を導くような配置計画とし、交通広場と府道を分離する配置計画はかなり効果があると期待できます。	ご意見のとおり、市外から多くの人を集めるような大きな商業施設は必要ないと考えています。施設の具体的な内容は事業者による今後の検討となりますが、周辺商店街との繋がりがりや市民の皆さまの日常を豊かにできるような施設構成、また、それを実現するために更新が容易な設えや仕組みが重要であると考えております。

1 事業全般に対してのご意見（49件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
46	-	-	バスターミナルにその他車の乗り入れを自由に出来る様にしてほしい。	現状は、路線バス・タクシー・一般車・送迎バス等の混在や歩行者の乱横断により危険な状況であるため、それぞれを分離する必要があります。
47	-	-	陸橋の必要性について 現在、茨木ビルと永代ビルの間に陸橋があり、信号を渡らずに電車の改札から商店街方面へ移動できます。36頁の1-2で掲げられている「安全で快適な歩行者空間の整備」を実現するため、歩行者用の陸橋は必要です。横断歩道では、事故に巻き込まれる可能性があるし、車社会の現状では今でもドエル前の信号で結構待たされる。 19頁の1-5では、吉野家前の横断歩道が危険と指摘している。 歩行者の回遊性を高め、安全に移動できるように、陸橋を阪急電車の北改札からだけでなく、南改札からも陸橋を整備し、どちらの改札からも商店街やJR茨木駅方面へつなげてほしい。陸橋は完全に広い屋根で覆い、傘をさす必要性をなくし、強い日差しでも強い雨でも安心して移動できるようにしてほしい。	警察との協議により、立体横断施設（陸橋）か横断歩道のどちらか一方の設置が認められることとなっております。2階デッキ部分を商店街及び中央通りまで連続させることについては、ご意見のようなメリットも承知しておりますが、1階部分の開放性や連続性及びバリアフリーの視点から総合的に考慮した上で、阪急本通商店街及び中央通りへの動線は横断歩道による平面アクセスを基本に検討を進めてまいりたいと考えております。 交番北側につきましては、交差点の集約化と信号制御により改善を図るとともに、バス待ちや雨に濡れない工夫など、今後詳細に検討して参ります。
48	-	-	それぞれのエリアが明確に分かれることで、今まで、周辺合意が得られずにできなかったイベントなどが合意が得られやすくなり、目的別に空間の利用がしやすくなるとうれしい。 超長期を見据えた計画だと思うが、「なにもない茨木」（と数年前まで自分自身も思っていた）と思われる茨木だからこそ、「なんでもやってみる茨木」に変化していく一歩として、この計画が始まっていくことに期待が高まります。 街の中でヴィジュアル的に変化していくことで市民意識も変化していくように感じるので、これを機に、「新たに挑戦できる街」として、街が主導者となって新たな取り組みをしていってほしいと思う。	屋外広場や交流広場等のスペースを確保する予定で、目的に応じて幅広く活用して頂けるように、管理運営方法等について協議して参ります。
49	-	-	都市計画審議会について、御用組合のように本当に公正公平に行われているのか疑問です。例えば、令和元年度第4回茨木市都市計画審議会の発言を見ると、アップされている資料以外の資料を見た発言がある。本当に公平公正に開かれた議論が行われているのでしょうか。	都市計画審議会は、都市計画法に基づき設置されており、学識経験者7名、市議会議員10名、関係行政機関の職員（大阪府）1名、公募で決定した市民2名で構成されており、様々な立場の方が委員となることで公平性が確保されております。

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
1	2 対象地区	2	本件対象地区は、茨木市の中心の一つをなすターミナルである茨木市駅に面している。しかし、それと同時に現在には多くのビルで構成されるオフィス街、茨木市駅東側と比べて住居兼の個人商店の多い商店街、さらに、昔ながらの町屋も残る個人住宅なども多く含まれる住居区域に隣接している。さらに、当該地域には昔ながらの景観や城下町が残っており、文化庁指定の登録有形文化財に指定されている江戸時代に建てられたとされる東本願寺別院本堂は、西50mのところに隣接している。機能面、審美面のみならず利便性の考慮も必要であるが、昔からの木造建造物や町並みを配慮しその周囲の景観も維持してゆくことは、海外にも事例を見るように、重要である。その景観を目の当たりにした際、背後に乱立する超高層建築物もしくは高層建築物は、茨木の特長と歴史遺産を乱すものと思われる。	外観の色彩やデザインにつきましては、事業者による設計において、景観シミュレーションを行い、近景・中景・遠景の各視点からの景観を検証し、茨木市に相応しい建築物となるよう指導・要請して参ります。
2	7 今後のまちづくりの視点	29	図「中心市街地の整備コンセプト」の下にて、阪急茨木市駅エリアには、「歴史／レトロ／落ち着いた」とある。茨木は長年にわたり北摂の中心として反映してきた。それ故に古い社寺仏閣も多く残され、江戸時代に建てられたとされる東本願寺茨木別院は文化庁指定の登録有形文化財にも指定されている。この建物のみならず古くからの町屋も多く残り（※）、この町の背景も含めて、景観を維持してゆくことが必要であり、新規建造物の配置や高さなどの形状を考慮する必要がある。 茨木別院や茨木神社のある歴史のある在郷町茨木として、茨木市駅前にランドマークとしての超高層建築物が必要であるかは疑問である。むしろその景観を乱すものと考えられる。 ※ 茨木市中心市街地町や調査ハンドブック 平成21年10月 茨木市都市整備部都市政策課	
3	基本計画（案）全体	-	現在、阪急茨木市駅東口における医療機能誘致検討を行っておりますが、救急医療をはじめとした、今ある課題を踏まえつつ、調査分析報告書で取りまとめた将来予測等から本市のあるべき医療体制を見据え、具体的な医療機能等については、医師会などの関係機関と協議を行い、市民の安全・安心の確保のために検討して参ります。	

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
4	3 検討にあたっての基礎情報と分析	3-4	超高層建築物もしくは高層建築物を建設することは、市街地周辺の人口割合をさらに減少させ、中心市街地人口割合が増加し、いわゆるあんパン化現象に拍車をかけてしまう恐れがある。	本市では、都市の将来像として郊外部の居住環境の持続と魅力ある中心市街地の再生による、暮らし続けたい・暮らししてみたいまちを掲げております。駅前に限られた敷地の中で、駅前周辺地区における課題を解決し、将来にも繋がる開放的な空間を確保しながら賑わいに資するためには、高度化による敷地活用を図り、居住機能等の整備を行う必要があると考えています。
5	-	-	最近のコロナ感染問題や気候変動に伴う災害、又、少子化等の観点から人口を1点集中させるよりも将来に向けては駅前周辺にはゆとりある広場を確保して頂きたい。 超高層ビルはいらなと思います。	
6	4 地区への市民ニーズ	11-12	タワーマンションは建ててしまえば取り返しのつかない課題をもたらすのではないかと。今の課題だけを記載しているが別の問題をもたらさないかの検討がなく不十分です。 アンケート結果も見たが住み続けたいとの回答は多いが、それはタワーマンションのような余計なものが無いからだと思います。正々堂々と率直にアンケートを取ってください。タワーマンションの要・不要・反対・賛成等。リスクを始め、色々な情報を提供の上で行って頂きたい。	超高層建築物については、方針に基づいた計画を事業者に求め、提出された計画を都市計画審議会の方針との適合状況や妥当性について意見をお聞きし、確認した上で、必要な都市計画の手続きを行う考えで、市民の皆さまにも情報提供に努めて参ります。
7	4 地区への市民ニーズ	11	「【質問①】中心市街地の印象」の項目で、アンケート結果の数字合計がいずれの項目も100%にならず、データの信憑性が疑われる。 中心市街地の住環境性を、ふつうもしくは充実とする割合は91.6%である。これは、中心市街地に多くの居住者が居り、それに満足している結果と考えられる。これを維持もしくはさらに向上させるために、民意を取り入れる必要がある。これまでに民意を問われたことは無いまま、計画案が2016（平成28）年頃より進められている（※）のが現状である。特に超高層建築物もしくは高層建築物の建設は、威圧感を町に与え、特に冬期の日照時間は少なくだけでなく、景観を乱し歴史を感じる昔ながらの光景を大きく変えてしまうことは間違いない。これにより住環境性の満足度は低下すると考えられる。 ※ 平成28年12月21日 市街地化対策特別委員会 資料2	中心市街地活性化基本計画に係るアンケート結果について、表示している数値の合計が100%にならないのは未回答を表示していないためです。居住環境性（住みごこち）について、概ね良い評価を受けているものの、市内外から人が訪れる魅力は「少ない」と回答した人が6割を超えており、今後、市民の満足度を高めるには、中心市街地に魅力ある商業機能や居心地の良い空間が必要であると考え、駅前の再整備がその一つであります。超高層建築物の立地にあたって特に留意が必要な周辺環境への配慮や超高層建築物の耐震性、防災性また長期的な維持管理等の課題について、方針で求められている質の高い施設づくりに向け、事業者と協議を行って参ります。

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
8	4 地区への市民ニーズ	13	「（2）阪急茨木市駅周辺まちづくり学集会」の項目 今回、茨木市のホームページで公開された「阪急茨木市駅西口駅前周辺整備基本計画（案）」に、まちづくり学集会（以下学集会）について3頁にも及び掲載されている。この第1回では、何の目的で本会が開催されているかも明確にされていなかったと聞くに及んでいる。その後、私は、学集会に複数回出席した。主催は茨木市市街地新生課。阪急茨木市駅西口駅前周辺整備の対象地地区は規定されており、市街地整備対策特別委員会の資料にても見ることができる（※1-7）。それにも関わらず、学集会では、その対象地区の明示は全くなく、参加者は再開発地区すら知らされずに学集会が進行する。 前半の開催回ではテーブル毎の司会を、再開発事業のパートナーである阪急不動産株式会社等（以下民間会社）社員が行い、建築物関連の話になると話をそらし、たわいもない話題にみちびかれてしまった。一例として、「駅前広場に何があったらいいか。」の質問に超高層集合住宅案を周知させられていない学集会出席者は、「寝転がってゆっくりできる芝生を張る」、「広場でバーベキューがしたい」、「芝生広場で寝ころびたい」や、「ボール遊びができる場所」などとの回答（※8）が寄せられた。出席者の答えによっては、超高層建築物により駅前が日陰になると、全く実現不可能なこともある。このように民間会社社員は、建物からそらした方向に話を進めてゆくのがこの学集会であった。公平性に疑問が抱かれる学集会が続いている。 私は、茨木市 市街地整備対策特別委員会を代理人も含めて何回か傍聴した。この特別委員会にて提示された資料中に、西口駅前整備事業計画案として1階配置イメージ図、2階配置イメージ図もしくは駅前広場北側案に、駅前ビルや施設建築物として範囲まで明記（※1-5）され続けている。それにもかかわらず、学集会にて前提となる市駅前の商業施設や超高層建築物の存在は隠蔽されたまま学集会は進行。また、私の「なぜ駅前の具体案を前提に話を進めないのか。」の講師に対する問いに、「建物などの話は出さずにここでは行う。」とのことであった。商業施設や超高層建築物の案も一切隠蔽しての学集会であった。 一方、市街地整備対策特別委員会（2018年7月12日）議事録のNo. 7 P. 6市街地新生課参事の発言において、「この阪急茨木市駅周辺全体のデザイン提案について（中略）商店街や地域住民（中略）による共同学集会等においてワークショップ等を行い（中略）駅前周辺のまちのイメージや必要な機能など、将来像について共有を図り（後略）。」とある。学集会にては、市駅周辺の駅ビルや施設建築物について議題になったことことは皆無であり、むしろ隠されたままの学集会の進行が行われていた。同委員会での発言と学集会の現実には大きな差異があり、商店街や地域住民の駅ビルや施設建築物に対する民意は学集会で議論されることはなかった。 同様に、平成31年 市街地整備対策特別委員会（1月25日）議事録におけるNo. 7 P. 4市街地新生課参事の発言においても、再度上記と全く同じ発言に続いて、「まちづくり学集会は、（略）駅周辺のまちの特徴、課題、実現したいまちについて、（略）駅周辺をどうしていくのか（略）で開催いたしました。」と、施設建物や超高層建築物も含めて市駅周辺について、学集会にて議論したかの如く表現されていた。施設建物や超高層建築物を隠蔽したまま、学集会で議論がなされていたことは、特別委員会出席者に伝わっていない。 学集会の存在が、阪急茨木市駅西口駅前周辺整備に際しての住民の意見を聞いたとして、駅ビル、施設建築物や超高層建築物等建設時に、経過報告とされてしまい、建設を容認されてしまうことが懸念される。 参加者に自治会も参加したと明記されている。第一回には自治会会長の参加も見られた。私は、今回の開催に隣接する別院町の一住民としてまちづくり学集会に参加したが、近隣自治会からの参加が皆無か、ほとんど見られなかったと思われる。再開に隣接した地域の自治会からの民意を聞かずに進められる開発ではなく、周辺自治会等からの要望が本案に反映されているか疑問であり、切に求められる。 ※1 平成28年12月21日 市街地整備対策特別委員会 資料2 茨木市 ※2 平成29年7月13日 市街地整備対策特別委員会 資料4 茨木市 ※3 平成30年1月24日 市街地整備対策特別委員会 資料4-1 茨木市 ※4 平成30年4月6日 市街地整備対策特別委員会 茨木市 ※5 令和元年7月19日 市街地整備対策特別委員会 資料6 茨木市 ※6 令和2年1月24日 市街地整備対策特別委員会 資料2 茨木市 ※7 第4回阪急茨木市駅周辺まちづくり学集会資料 中間とりまとめ 茨木市市街地新生課	まちづくり学集会は、周辺商店街やまちづくりに興味のある市民などが集い、阪急茨木市駅周辺の現状や課題、まちの特徴を共有するとともに、実現したいまちなど駅周辺の将来像の展望・共有を図り、今後のまちづくりへの展開を図ることを目的に開催したものであり、計画についての是非を問うことを目的としたものではありません。

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
9	9 整備の基本方針	-	「（1）整備の基本方針」の表において、「③市民ニーズに応え、、③-2駅前にふさわしい施設の整備」と記載されているにも関わらず、施設関連の市民ニーズは住民にも全く聴かれたり調査されず、どのような施設建物の計画かも市民にも周知させられていない。また、前述の、まちづくり学集会においても、施設建物の計画は隠蔽したままの討論を推奨されてきた。その結果、駅前に必要とする施設等については、何ら民意が反映されていない。	まちづくり学集会は、周辺商店街やまちづくりに興味のある市民などが集い、阪急茨木市駅周辺の現状や課題、まちの特徴を共有するとともに、実現したいまちなど駅周辺の将来像の展望・共有を図り、今後のまちづくりへの展開を図ることを目的に開催したものであり、計画についての是非を問うことを目的としたものではありません。
10	6 上位計画・関連計画の位置づけ	21-26	まちの顔として、この狭い駅前空間には、タワーマンションは非常に邪魔です。広場の南側に位置し、影が広場にかかるのではないかと、圧迫感も非常にあるでしょう。また、一つだけ突出した建物は異様なものになると思います。 まちの顔として恥ずかしいものになると思います。取り返しがつかないことにならないと確信が持てるのですか？	季節や時間帯によっては広場が日影になりますが、建物及び歩道の設えを工夫することにより、明るい空間作りに努めて参ります。また、駅前の整備は視覚的、空間的に開かれた空間を創出して参ります。
11	7 これから目指すまちづくり	33	フェーズ3の図「30年後の想定」にて、「中央通りを歩行者空間として再整備」した場合の良好な沿道景観として、西から東の市駅を見た場合、歩行者の視線の先は、東本願寺別院と阪急電鉄の駅舎が中心であると思われる。しかし、ランドマークをうたった超高層建築物を建設した場合の景観損傷や、それによる日影等もこの景観確保のためにマイナスに働く要素と考えられる。 「概ね30年後のイメージ」の図にて、人が中心の明るい空間が演出されており、暖かさが伝わってくる。また、茨木市駅歩行者量の半数以上は西口側であり、その多くの歩行者が通過する駅前ターミナルである。しかし、ここが超高層建築物の日陰で覆われてしまうことがあってはならない。このイメージは全く変わってしまう。広場があっても、日陰になってしまつては居心地がいいとは言い難い。また、冬には建物等により強められたいわゆるビル風が吹きすさみ、人々はこの場を早く通り過ぎたい場所になるであろう。特に降雨時にはビル風により、傘を飛ばされぬようにしての通行が必要となることが予想される。さらに、電車やバスを待つ乗客にとって、降雨時の待機の困難さも想像される。	
12	8 整備コンセプト	34-35	玄関口としての景観、駅前にふさわしい景観、憩い、賑わい、交流空間等が必要であるが、冬にはほとんど一日中陰を落とす超高層建築物を市駅前南側に配置する案には矛盾がある。さらに、ビル風も吹き、日陰で風の強い空間は、景観豊かな居心地のいい空間とは言い難い。	
13	11 土地利用ゾーニングと完成イメージ	40-43	南側にタワーマンションを配置して、駅前広場に影は落ちませんか。薄暗い駅前になりませんか。 駅前広場を囲う商業機能をタワーマンションの低層部に入居させ、その分の容積をタワーマンションの容積率に上乗せ（緩和）することで、空地を生み出してはどうですか。	

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
14	-	-	現在の市営駐車場の場所に超高層のマンションを建設することについて 1. この場所が市の用地であるならば、民間に売却するのか、貸与するのかを明らかにしていただきたい。市民の財産である市有地の運用、管理については、慎重に行うべきである。 2. 現在の市営駐車場の建て替えは必要であると思われるが、市民が自由に使える空間（公園や公的な施設）にすべきである。 3. 高層マンションについては、将来を見越して考えれば見直す必要がある。「高齢者から子育て世代」を呼び込む狙いがあると、計画（案）の中に書かれてあるが、高齢者や子どもたちが生活する環境として、ふさわしいものであるか、検証が必要である。 4. 地震や豪雨などの災害の時に復旧が遅れ、住民生活に大きな影響が出たという事例が他地域ででており、超高層マンションの安全性が疑問視されている。 以上の点から、超高層マンションの建設には反対である。	市街地再開発事業は防災面や公共施設（道路・駅前広場等）に課題を抱えている街区において、公共施設と民間施設の再配置を行うものです。 屋外広場や交流広場等のスペースを確保する予定で、目的に応じて幅広く活用して頂けるように、管理運営方法等について協議して参ります。 当駅前には交通利便性が高く、都市機能がコンパクトに集積した地域で超高層建築物の立地に関する基本的な方針におきましても、拠点機能を高める必要があるエリアとして位置づけられております。このような立地を活かし、高齢者から子育て世代等の多世代を呼び込み、定住を図ることは、地域に賑わい等をもたらす基本的な要素になると考えられます。その際、駅前周辺地区における課題を解決し、将来にも繋がる開放的な空間を確保しながら賑わいに資するためには、高度化による敷地活用を図り、居住機能等の整備を行う必要があると考えています。 防災性については、防災上役立つ施設となるよう事業者に求めて参ります。
15	3 検討にあたっての基礎情報	5	十分な乗降客を有しており、人通りに問題が無い数字となっており、タワーマンションが無くても十分に賑わいがあることから、タワーマンションは賑わいに資する施設ではないと考えます。むしろ景観や市民の心情から悪影響があります。必要性は事業費だけなのではないでしょうか。	当駅前には交通利便性が高く、都市機能がコンパクトに集積した地域で超高層建築物の立地に関する基本的な方針におきましても、拠点機能を高める必要があるエリアとして位置づけられております。このような立地を活かし、高齢者から子育て世代等の多世代を呼び込み、定住を図ることは、地域に賑わい等をもたらす基本的な要素になると考えられます。その際、駅前周辺地区における課題を解決し、将来にも繋がる開放的な空間を確保しながら賑わいに資するためには、高度化による敷地活用を図り、居住機能等の整備を行う必要があると考えています。
16	5 地区の課題	18-20	地区の課題に対し、タワーマンションは必要ありません。徒歩圏内に十分な住民が既に居住しており、賑わいにタワーマンションは不要。 むしろ、景観や雰囲気から悪影響をもたらす、新たな課題をもたらすと考えます。 事業費だけの問題ですか。	また、超高層建築物につきましては、法令を遵守するのはもちろんのこと、別途「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、周辺環境への配慮や建築物の耐震性・防災性また長期的な維持管理の課題について事業者に求めて参ります。
17	9 整備の基本方針	-	「（2）整備にあたっての考え方」において、「③-3 賑わいをもたらす良質な住空間の整備」の項目において住宅供給とある。住宅供給に名を借りた資金集めを本計画41頁に明記されている。資金不足を補うために、住宅供給としての超高層建築物により、隣接先住地域住民の生活に影響が及ぼされることは、あってはならないことである。	

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
18	13 超高層建築物について	47	かかげるビジョンとそれに対する計画はおおむね賛同できるが、超高層建築物としてマンションを建てることは街にとって良いことだと感じられない。 ビジョンやその他の計画との乖離を感じる。この計画についてはビジョンとどうつながるのか、エリアの整備コンセプトに対してなぜ必要なのかかわからない。 タワーマンションの様々な問題が露呈して久しい中、数十年後に廃墟となっていくことが明らか。そのようなものを街の玄関口に作るよりも、住民の生活の質を向上したり、外から人を呼び込むことに活用したほうがよいのではないか。	当駅前には交通利便性が高く、都市機能がコンパクトに集積した地域で超高層建築物の立地に関する基本的な方針におきましても、拠点機能を高める必要があるエリアとして位置づけられております。このような立地を活かし、高齢者から子育て世代等の多世代を呼び込み、定住を図ることは、地域に賑わい等をもたらす基本的な要素になると考えられます。その際、駅前周辺地区における課題を解決し、将来にも繋がる開放的な空間を確保しながら賑わいに資するためには、高度化による敷地活用を図り、居住機能等の整備を行う必要があると考えています。 また、超高層建築物につきましては、法令を遵守するのはもちろんのこと、別途「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、周辺環境への配慮や建築物の耐震性・防災性また長期的な維持管理の課題について事業者に求めて参ります。
19	13 超高層建築物について	47	駅前広場確保のため容積を横に伸ばすのではなく、縦に伸ばし高層化することは評価できる。 茨木の住民として高槻には高層マンションが林立し、北部地区の住民の受け皿となっており、当方の近隣の方でも利便性から茨木から高槻の高層マンションに引っ越した方が何名かいらっしゃいます。 これから一層高齢化する中で駅近の利便性の良いマンションは必須であると考えます。 高槻だけでなく 千里中央、枚方市でも大規模な高層マンションが建設されており、茨木市だけが取り残されている。 阪急茨木に続きJR茨木の早期の再開発・高層マンションの建設を願っております。 （阪急とJRは茨木の玄関口で、ツインゲートになるかと思っております）	
20	13 超高層建築物について	47	基本計画案について、先ず超高層マンションの建設に反対いたします。JR総持寺駅前の超高層マンションの建設撤回からも明らかのように高層マンション建設は大迷惑です。新設された駅前でさえ、超高層マンションの建設はデメリットでしかありません。 建設中、建設後、大規模修繕そして老朽化したときに再建設等は、近隣の我慢を長年に亘り強要し、不満を募らせ、不安を煽ることでしかありません。 超高層マンションの利益は、私たちににとっては不利益です。 建築による振動、それによる周辺建物への影響、被害損害を受けた場合には証拠証明を要求されるなど、二重にも三重にも被害を被ります。 ビル風の問題は、物理的な問題であり建築されてしまえばいかに対策を講じたとしても解決されません。 又、商業地であることを盾につかの間の朝日さえ奪うおつもりでしょうか。 一方には、「良質な住空間（住民の生活再建の場）」を供与し、一方には損失を与えることをお望みなのではないでしょうか。 超高層マンション建設は一方的であり、既存の住宅に対する配慮が欠如しております。 建設推進ばかりに目が向けられ、不都合な問題はなおざりです。マンション住人所有の車両による交通渋滞、ごみ収集問題、騒音トラブル、公共交通の混雑・・・その他諸々。	
21	13 超高層建築物について	47	この事業計画を読んでもインパクトが強すぎる「超高層マンション建設」しか頭に残りません。 超高層マンション建設には断固反対いたします。 賛同できる要素が全くない。どういう立場の人が計画しているのか、不信を持っている。すでに至近距離にあるマンションの住人の立場をどう考えるか。居住環境が劣悪になるものと容易に推測できるはずである。 反対理由、不信点を書ききれない程あります。	

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
22	13 超高層建築物について	47	駅前超高層ビルの建設の構想は、先にJR総持寺前でのものが、提案されていました。それが、応募業者なしということでお流れになったと聞いて安心していたところでした。しかるに、今回は、阪急茨木市駅西口周辺整備基本計画の一部として再浮上したことに、驚きと疑念を持っています。イメージ図によりますと、西口の南側を想定されているかに思われます。いずれにしても、この場に超高層ビルの建設は不要に思います。以下その理由を述べます。市民の意見をよく聞いて再開発を進めて下さい。 超高層ビル建設反対の理由 ①日本は人口減少の過程にあります。昨年の減少数は年50万人にもおよぶとのこと、全国に、「空き家」が増加していることが社会問題になっています。この上、駅前の超高層ビルを建てると、市内周辺部のマンションの価格の値下げや空き部屋の増加につながると考えられます。 ②超高層ビルは、平時には快適かもしれませんが、地震などの自然災害、火災、ビル風などの人災の防止に万全策を必要とします。様々な災害が毎日のように起こる現実の中で、あえて超高層ビルの必要を感じません。 ③阪急西口地域は、今でもゆったりとした広さがあるわけではありません。ここへ一度に45階建てのマンションの住民が増えますと、駅もターミナルも一層手狭になることは自明です。 ④ビルの下には公用の施設が予定されているかもしれませんが、町全体の人と車の流れがどのように変化するかわからず、現在の市民の利益、不利益部分もお不明な点が多いです。 ⑤茨木市の街づくりの基本は、大きな施設、都市化の進化をねらうことより、子ども、教育、福祉に特化して、住みよいまちづくりを目指すことが市民全体の利益だと考えます。 ⑥そのためにも、公共用地を広くとり、バリアフリー、防災、緑化に努めてほしいと願います。 ⑦超高層ビルは、何十年か後には、老朽化と、改築、廃棄の困難から、地域の負担となることが言われています。子孫に負担を残すような都市計画に反対致します。	当駅前には交通利便性が高く、都市機能がコンパクトに集積した地域で超高層建築物の立地に関する基本的な方針におきましても、拠点機能を高める必要があるエリアとして位置づけられております。このような立地を活かし、高齢者から子育て世代等の多世代を呼び込み、定住を図ることは、地域に賑わい等をもたらす基本的な要素になると考えられます。その際、駅前周辺地区における課題を解決し、将来にも繋がる開放的な空間を確保しながら賑わいに資するためには、高度化による敷地活用を図り、居住機能等の整備を行う必要があると考えています。 超高層建築物の立地にあたって特に留意が必要な周辺環境への配慮や超高層建築物の耐震性、防災性また長期的な維持管理等の課題について、方針で求められている質の高い施設づくりに向け、事業者と協議を行って参ります。
23	13 超高層建築物について	47	阪急駅、西口駅前周辺には超高層マンションはいりません 子供たちが安心して遊べる緑豊かな空間の広場にしてほしい 超高層建築物（タワーマンション）ダメです	
24	13 超高層建築物について	47	JR茨木駅と阪急茨木市駅が2コアという位置づけですので、それぞれにシンボリックなタワーが建つことは都市構造として共感できます。 市内のバス便エリアに住む高齢者、共働き子育て世帯など、様々な市民の住宅の受け皿になってくれると思います。	
25	13 超高層建築物について	47	無用の抽象論で、きわめて残念。日本経済が斜陽期に入り、茨木の都市構造も高度成長期の集中的工場立地から、物流基地・学園・混成世代の住宅地に現に変貌し、人口の流動がありながら人口の停滞期にあって、駅前にタワーマンションを構想するのは、馬鹿げている。 美辞麗句の抽象論で新しい価値と創造をタワーマンションに期待するのは建設屋だけである。誰が購入し、誰が居住するのか？ 億ションの住民は、緑地は散歩せず、買い物は阪急本町商店街に行かず、食事は茨木でしない。タワーマンションに、新しい文化はない。	
26	13 超高層建築物について	47	ベッドタウンとした町には高いマンションでは住みたいと思わない 駅の機能を果たす事が優先にしてほしい	

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
27	13 超高層建築物について	47	駅前に多くの住宅を計画しているので、中心部の活性化や賑わいに貢献できる。板状型中層マンションでは駅前の景観やイメージが悪くなるので、超高層がふさわしい。	当駅前は交通利便性が高く、都市機能がコンパクトに集積した地域で超高層建築物の立地に関する基本的な方針におきましても、拠点機能を高める必要があるエリアとして位置づけられております。このような立地を活かし、高齢者から子育て世代等の多世代を呼び込み、定住を図ることは、地域に賑わい等をもたらす基本的な要素になると考えられます。その際、駅前周辺地区における課題を解決し、将来にも繋がる開放的な空間を確保しながら賑わいに資するためには、高度化による敷地活用を図り、居住機能等の整備を行う必要があると考えています。
28	13 超高層建築物について	47	利便性ばかりが述べられている。最後の三行に周辺環境への配慮や災害へのリスクについて今後検討するとあるが、具体的にどのようなリスクがあり、どのように配慮・対策をするのかという肝心な部分が書かれていない。ここがなければ、検討のしようがない。また、50階もの高層にする理由もわからない。どれだけ便利であったとしても、通行量が多い場所への落下物、狭路の交通量増加等含め、懸念点しか思い浮かばないので危険を呼びこむ建物としか思えない。	
29	13 超高層建築物について	47	日影は、冬至の日陰で討論される事が多い。容積率が高率の超高層建築物が完成した場合、その日影はJR京都線を越え、数キロメートル遠方まで及ぶことが予想される。 風による影響も考慮せねばならぬ点である。建物に遮られた風が、建物を通過する際に様々な様相を呈して影響を及ぼす。建物背後の「吹き下ろし」、建物の隅から剥がれるように生じる「剥離流」、建物風下での「吹き上げ」、また、風により舞い上がったゴミ等が憂慮される。ビル風の影響を受けながら駅前広場を利用せねばならないであろう。また、バス乗客待機時にも影響を及ぼすことは必至である。さらに、降雨時には、傘のみでは対応できない可能性も含まれている。 超高層建築物は数キロメートル以上遠方からでも認視できるであろうが、ランドマークとしての建築物を阪急茨木駅前に造る必要性は、全く感じられない。	
30	-	-	超高層建築物の立地には反対します。 「考え方」の中に「高齢者から子育て世代等の多世代を呼び込み、定住を図ることは、地域に賑わい等をもたらす基本的な要素になると考えられます。」とありますが、この考えは疑問です。賑わいをもたらすことが人とのつながりを広げることににはならないと思います。今、過疎地で暮らす人を紹介するテレビ番組がよく放映されますが、過疎地の方が人々のつながりが濃く一人暮らしの高齢者を気に掛ける様子も紹介されていますが、都会のマンションで一人暮らしの高齢者は得てして孤独を感じている人が多いのではと思います。	
31	-	-	大阪万博時のつくられたバスターミナルを見直し、交通動線が閉塞しないような広いスペースを確保するためにも駅前ビルの超高層化は必要と考えます。	
32	-	-	市民の意識や知識を向上する事が市の発展につながると考える。外から人を呼びこむ事で統制がとりづらい。認知（知る事で）することにより、理解が深まり、自治強化につながるのではないかと考える。	
33	5 地区の課題	18	「（1）交通環境」にて、昭和45年の整備直後に、Socio-1(旧茨木ビル)とSocio-2(旧永代ビル)を結ぶ歩道橋が増設された。この歩道橋は初期の計画に組み込まれていなかったために、地元の陳情により屋根のないSocio-1の2階からSocio-2の2階までの歩道橋が増設された。しかし歩道橋には数段の段差がつくらねば跨道できなかった。将来を十分に見越していない、民意を反映していない、急いだ開発によるものであったと考えられる。今回の駅ビルや施設建物、等の公共施設再開発にも民意を反映すべきであり、民意を一切聴いていない無視した開発は控えるべきである。	事業の熟度が高まり、今年度、再整備の考えをとりまとめた基本計画（案）を作成し、お示しできるようになったため、広く市民の皆さまに周知するとともに、意見を募集したところです。頂いたご意見も参考にしながら進めていきたいと考えています。
34	7 これから目指すまちづくり	33	概ね30年後のイメージ図にはタワーマンションが全く入らない視点のみになっており、正常な判断材料になりません。意図的なものを感じ、不信感を持っています。市政に疑義持っています。	このイメージ図は、概ね30年後のまちに開かれた2軸の動線（商店街や中央通り）及び駅前広場のイメージとして作成したものです。

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
35	9 整備の基本方針	-	タワーマンションは公共性に悪影響を与え、全て台無しにするのではないですか。市が関わる事業で、この茨木市において市が自ら推進すべき事業ではありません。	超高層建築物の立地にあたって特に留意が必要な周辺環境への配慮や超高層建築物の耐震性、防災性また長期的な維持管理等の課題について、方針で求められている質の高い施設づくりに向け、事業者と協議を行って参ります。
36	11 土地利用ゾーニングと完成イメージ	40	災害時の拠点としての役割はどこで確保しますか。基本方針（P36）と齟齬はありませんか。駅前のタワーマンションにたくさんの住民を住まわせて、災害時に混乱は起きませんか。	災害時の交流広場や住宅棟の共用部の一部の利活用について協議しております。超高層建築物については、「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、防災性や災害時の備えに対する機能について事業者に求めて参ります。
37	11 土地利用ゾーニングと完成イメージ	40	再開発事業、タワーマンション建設にもかかわらず、公共施設や空地が減少しているように見えますが、実際の面積はどうなりますか。ゆったりした空間（都市計画マスタープランほか）、歩きたくなるまちなか、歩行者等の安全性と利便性の向上、と齟齬はありませんか。	公共施設（道路等）の面積は現在と同規模程度確保する予定です。また、機能的な面や動線の配置が重要であり、まちに開かれた2軸の動線を確保することにより、歩行者が駅とまちなかを快適に通行できる空間とすることを目指して参ります。
38	11 土地利用ゾーニングと完成イメージ	41	「新たに生み出された床（保留床）を処分（売却）することで事業費（道路や広場の整備費や新たな施設の建築費等）を捻出します。」との記述。 「新たな施設」「道路や広場の整備（バスターミナルの長期的計画）」は抽象的かつ曖昧な表現にとどまり、超高層マンション建設ありきで駅前再開発を賄うなど余りに大雑把な計画だと言わざるを得ません。これでは再開発は名目で、地権者と事業者が売却収益を得るために高層マンション建設を進めているように思われます。 「新たな施設」は地権者の商売に左右され、内容について不明でありどれ程の機能を持たせられるのか疑問です。又、「いばきた地域への路線バス公共交通の需要」を挙げながら西口バスターミナルについては計画設計すら見当たりません。 実寸大の設計がされたら、変更を余儀なくされるのではないですか。 長期的計画「東口バスターミナル」などは立ち消えになる可能性が十分にあると思われます。（スペース的に不可能です。） 《P41》公共施設と宅地を再配置についての疑問点について 新たな施設の建設に反対いたします。 計画案にはロサヴィアに沿うような構想（2階テラス）をされていますが、そんなスペースどこにあるの？と首をかしげてしまいます。バスターミナルを犠牲にするのでしょうか。	市街地再開発事業は防災面や公共施設（道路、駅前広場等）に課題を抱えている街区において、公共施設と民間施設の再配置を行うもので、都市再開発法に基づき、公共施設の整備等に係る補助金の活用や保留床の処分により事業を行うものです。 新たな施設については、周辺地域の価値を高める駅前にふさわしい施設を検討していきます。 西口、東口のバスロータリーにつきまして、バス事業者とも協議をしながら検討を進めて参ります。

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
39	1 1 土地利用ゾーニングと完成イメージ	41	(2)「実現手法と想定スケジュール《再開発事業の仕組み》」において、「新たに生み出された床（保留床）を処分（売却）することで事業費（道路や広場の整備費や新たな施設の建築費等）を捻出します。」とのこと。公共の施設建設費用捻出のために造られる構造物に対して何らの説明や、民意を問うことなく、計画が進んでいたことは、疑問と怒りを抱かずにはいられない。市街地新生課長は、まちづくり学集会においても「計画は決まっていないため、説明できない。計画決定後に説明する。」とのこととなるも、都市計画審議会にての計画決定後では、計画を変更したり民意を反映させることはほとんど不可能と思われる。事前の官民の協議が必須である。	都市計画案に対して、地元説明会を開催する予定です。超高層建築物については、方針に基づいた計画を事業者に求め、提出された計画を都市計画審議会の方針との適合状況や妥当性について意見をお聞きし、確認した上で、必要な都市計画の手続きを行う考えです。 また、都市計画法上、説明会のほか都市計画案の縦覧・意見書提出（都市計画法第17条に基づく2週間の縦覧）がございます。これらの法定の手続きとは別に今回のような意見募集を行っているもので、頂いたご意見も参考にしながら進めていきたいと考えています。
40	基本計画（案）【概要版】	-	7月の都市計画審議会向けには今回の基本計画案より詳しい資料を用意しているが、基本計画案にはその内容を記載せず、市民には広く公開していない。 公平性、市の姿勢、審議会の正当性を疑う。審議会向けの資料は精査していない資料とのことですが、精査してから意見募集をすれば良いのではないかと感じている。審議会も市と結託していると感じている。	
41	1 3 超高層建築物について	47	阪急茨木市駅西口駅前周辺整備基本計画（案）を拝見し、特に超高層建築物について、あまりにも内容が希薄で市政に対し、不信感を憶えています。 基本計画案の再策定の上、意見募集のやり直しをお願いします。 先の超高層建築物の立地に関する基本的な方針でも公共性等の検討が必要とされており、また、この方針を策定するにあたってのパブリックコメントにおいて、既に超高層建築物に対する批判的な意見が出ているにもかかわらず、今回の基本計画案では何の検討もないまま、意見募集をしています。 情報弱者である市民を軽視していると感じています。 今いる市民が出ていっても流入があればいいとも思っているのですか？ 本当に周辺市民のことを考えていますか？ そもそも私は超高層建築物には反対の立場ですが、せめて、しっかり、デメリットやリスクの検討をして情報公開した上で、意見募集を行ってください。 今のままで意見募集を行うのは非常に不誠実です。	
42	-	-	基本計画案は希薄な内容であり、環境への影響（風害、日照その他）、防災、景観といった懸念される点がありながら何の検討もなく、他市事例等もなく、市民に対し情報を与える気が無いのだと感じています。 少なくとも基本計画案策定のやり直しと意見募集のやり直しを求めます。 この無責任な意見募集は許せるものではありません。いきなりこのような思いを市民に抱かせる計画はうまく進まないのではないのでしょうか。憤慨している市民も多いので反対運動も大きくなるでしょう。	
43	1 1 土地利用ゾーニングと完成イメージ	40-42	土地利用ゾーニング図に「住民の生活再建の場」とあるが、図にちょっと書いているだけで、どんな住民のためのどんな生活を再建するのがわからない。これでは検討ができないのでわかりにくい表現がないよう詳しく記載してほしい。 また、スケジュール上高層マンションを建てるのに6年かかるとのことだが、この建物を建てるために、再開発計画が遅くなるのではないかと。反対運動や地盤の状況などでさらに遅れることが目に見えている。	

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
44	1 1 土地利用ゾーニングと完成イメージ	43	商店街方面から鳥瞰 タワーマンションは他の市民の生活は悪化させ、異質なものは街のバランスを崩します。これまで高さ制限をしてきており、この狭い空間でこの計画は、様々な問題があります事業費が必要なのであればもっと他の方策を検討下さい。バランスの悪さから気持ち悪く、住み心地が悪くなるでしょう。市役所から駅に向かうまで、一つだけニョキっと建つ姿は異様な光景であり、圧迫感もある一方、滑稽ではないかと思います。あまりのバランスの悪さに、「タワマンが建てたかったんやね」、「高槻に張り合いたかったんやね」、「お金欲しかったんやね」と他市の住民が歩いた時に笑いのものになると思います。つまり市民の心は離れます。商店街前の広場のイメージは、狭いところに緑地を作っても酷いものです。商店街に向かう人通りも相当あるのでくつろげる場所にはなりません。いつも通っていますが、商店街の横にあんなものは考えられないです。食べ歩きでだらだらする人や通行人で大変居心地の悪い空間になりそうです 本通り商店街方向を望むイメージは意図的にタワーマンションを外していませんか。	駅前の限られた敷地の中で、駅前周辺地区における課題を解決し、将来にも繋がる開放的な空間を確保しながら賑わいに資するためには、高度化による敷地活用を図り、居住機能等の整備を行う必要があると考えています。超高層建築物の立地にあたって特に留意が必要な周辺環境への配慮や超高層建築物の耐震性、防災性また長期的な維持管理等の課題について、方針で求められている質の高い施設づくりに向け、事業者と協議を行って参ります。 また、広場のあり方については、より詳細な検討が必要になるため、今後の参考にさせていただきます。
45	1 3 超高層建築物について	47	確実な維持ができるように運用できるかに少し不安がある。 ただ建てて終わるのではなく、収益として充分価値が持てるように活用していただきたいと思う。	超高層建築物の立地にあたって特に留意が必要な周辺環境への配慮や超高層建築物の耐震性、防災性また長期的な維持管理等の課題について、方針で求められている質の高い施設づくりに向け、事業者と協議を行って参ります。 施設運営については、事業者に対し、地権者や民間事業者が主体となる活動体制を構築するよう求めるとともに、必要に応じてまちづくり会社とも連携を図ることで、活動内容の充実や持続可能な取り組みにしていきたいと考えております。
46	1 3 超高層建築物について	47	フジテックのエレベーター塔がなくなってから茨木市のランドマーク的なものがなくなってしまった今、駅前開発に合わせて 茨木市を印象つけるような高層ビルをつくるのは是非やっていただきたいと思います。	今後の参考にさせていただきます。
47	1 3 超高層建築物について	47	超高層については、もともと阪急茨木市西エリアとJR 茨木西エリアは高さ制限の無制限緩和を認められている点を前提に考える必要があります。敷地がそれほど大きくないため、地上部分に十分なスペースを確保するためには超高層は不可欠です。昨今の建築価格の高騰と分譲価格の頭打ちを考えると、容積率を緩和し、分譲床を少しでも多く確保する必要があります。消防活動も今までの14階程度のマンションとは異なる方針を検討し、全周バルコニーではなく少しでも容積が確保できる部分バルコニーを採用するなどして事業全体の収支バランスを検討する必要があるに思います。さらに茨木市のシンボルとなるデザインが必要です。昔は奇しくもフジテックの試験用エレベータータワーが茨木のシンボルでした。生駒山や六甲山、大阪梅田の超高層ビルから景色を見るに、あの2色のエレベータータワーが遠方からも確認できました。「あそこが茨木」というシンボルでした。阪急茨木市駅西口とJR 茨木駅西口の2本の超高層タワーがエレベータータワーに代わる新しい茨木のシンボルになってほしいと切に願います。	

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
48	13 超高層建築物について	47	長年にわたる市政の懸案事項として、ソシオビル再開発（建替工事）が現在も一向に進展せず、頓挫した状態である。 その為、整備しやすい市所有の駅前立体駐車場に着目し変更したと思われる。 JR高槻駅に建設されているツインマンションを見てもわかるように、高層マンション建設には広大な土地が必要である。 阪急茨木市駅周辺は商業地域であり、駅前立体駐車場にそのような面積は無い。 今回の案は行政側のすり替えであり、最優先に実施すべき事は、ソシオビル再開発の整備であり、市政として先ずその事に全力を傾注し取り組まなければならない。	ソシオビル（茨木ビル・永代ビル）は耐震性の不足や設備の更新等の課題を抱えており、管理組合において建替について検討されておりました。市としても駅前広場部分や周辺交通に課題を抱えており、駅前の顔として賑わいや憩いの空間も不足していることから、一体的に整備することで視覚的、空間的にまちに開かれた空間の創出、駅と周辺地域を繋ぐ2つの動線軸を形成することを目指していく考えです。
49	13 超高層建築物について	47	・道幅が狭い上に、さらに自転車・車が増加し交通事故が増えるので危険 ・既存の駐車場がなくなるのか？ なくなるとすると、路上駐車が増加するのではないかと さらに、新マンションへの来客などで往来が増加し、駐車違反が増加する事が懸念される ・建設時に大型トラックなどが頻繁に通ると考えられ、交通事故や騒音・粉塵が予想される ・狭い場所に50階は無理 せいぜい10階まで ・基礎工事での杭打ちでの騒音・振動・地下水の変動による地盤沈下などの発生 ・当マンションの傾きなどの発生、地下水の湧きだしなどの発生が予想され価値が落ちる ・ソシオビル跡地を有効活用すればいいと思う ・駅ロータリーが、高層マンションの為に陽が当たらなくなり暗くなる ・高層マンションによる突風が発生する事が危惧される ・高層マンションの照り返しで、まぶしい・暑くなる ・大地震発生時のリスクが大きい 以上の事から、建設に反対いたします	市営駐車場西側の一方通行の道路は、水路部分を暗渠化するとともに、新しい建物についてはセットバックすることで、両側歩道及び車道2車線（対面通行）に拡幅する予定です。 整備予定の商業施設には、施設利用者だけでなく一般の方も利用可能な自動車、自転車の駐車スペースの整備を検討しています。 また、他には鉄道高架下の阪急電鉄所有の未利用の駐輪場や市所有地の活用や駅周辺にある市営・民間駐車場の利用状況を踏まえた配分検討を実施しており、現在の市営駐車場の需要に見合う台数の確保をする考えです。また、マンションへの来客の車が路上駐車がすることが無い様、事業者に指導して参ります。 駅前広場を運用しながらの工事になりますので、周辺にお住まいの方や駅利用者の方々にはご迷惑をおかけすることと思いますが、通過交通の迂回を呼びかけたり誘導員を適切に配置するなど安全確保を事業者に求めて参ります。 超高層建築物につきましては、法令を遵守するのはもちろんのこと、別途「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、周辺環境への配慮や建築物の耐震性・防災性また長期的な維持管理の課題について事業者に求めて参ります。

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
50	13 超高層建築物について	47	高層マンションを建設予定地の周辺は道幅も狭く、一方通行の道路が多いです。高層マンション居住者の車、商業施設利用者の車でかなり交通量が増し、歩道もないような道は危険が増えると考えられます。イメージ図には広い道幅が取られていましたが、実際その道幅がとれるのでしょうか。 また、大型の工事車両が出入りする出入口をマンション側に持ってこられては困ります。危険ですし、渋滞になると思われます。 基礎工事の際の振動による周辺の地盤沈下、既存建物への影響、長期的に騒音や振動、砂埃などの我慢を強いられる。災害時や落下物の影響が近隣マンションにとって高層マンション建設は建設中も建設後も迷惑以外の何者でもありません。現ソシオビルの場所に計画し直していただきたいと強く願います。	市営駐車場西側の一方通行の道路は、水路部分を暗渠化するとともに、新しい建物についてはセットバックすることで、両側歩道及び車道2車線（対面通行）に拡幅する予定です。 工事を実施する際の安全確保、周辺環境への配慮については、法令を遵守するのはもちろんのこと、別途「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、周辺環境への配慮について事業者に求めて参ります。
51	13 超高層建築物について	47	現状、市営駐車場西側の道路は一方通行であり、道幅が狭く、歩行者共に交通量が多く常に危険を伴っている。 予定地に超高層マンション・商業地施設を建設するにあたっての、道路整備、渋滞緩和などについてどう考えているのか。この計画では駅前交通量の増加は避けられない。 （イメージ図では市営駐車場西側の道幅は3車線になっている。道路整備なくして無理ではないか？）	市営駐車場西側の一方通行の道路は、水路部分を暗渠化するとともに、新しい建物についてはセットバックすることで、両側歩道及び車道2車線（対面通行）に拡幅する予定です。3車線となっているのは、交差点部分における右折レーンによるものです。

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
52	13 超高層建築物について	47	茨木市再開発で予定している高層ビルに対して、目の前に住む住人として反対いたします。 そもそも、高層ビルが建設される土地の条件としてほとんどが幅の広い道路や広い敷地を持つ立地の元に建設されています。その理由として万が一、災害が発生した時速やかな処置ができる事が大前提となるからではないでしょうか？建設予定地は前が線路、隣接する道は道幅が狭い。そういった環境では災害が発生した時、その災害に対応できないことは火を見るより明らかです。（十分な量の消防車が活動する事ができない。その他の災害救助システムが機能しない） その事は、高層ビルの中だけにとどまらず、近隣の住人にも危険が及びます。 至る所で大災害が発生している近年において上から何かが落ちてきてそれが近隣マンションの屋上や壁に当たり損害を与えることも十分に考えられます。そういう事が発生した時、高層ビル側は天災ではなく人災である事を認識し100%の保証をしていただかなければ近隣住人として納得できることではありません。 高層ビルがマンションになるという事をお聞きしましたが、新築マンションは購入する人のほとんどが働き盛りの人で、数十年するとマンション全体が高齢化し、建物の維持管理に支障をきたすというケースが多々あります。高層化すればするほど維持管理に多大な費用がかかり最終的には維持できないというケースも出てくる事が考えられます。そういうリスクが本当に無いと建築主が言い切れるとは思えません。 駅前というのは、近隣住人の物だけでなくその街全体の顔になります。古くから住む人々にとっては故郷の顔という面もあると思います。半世紀、1世紀とかいう短いスパンで考えずにもっと長いスパンでその顔を持續できるような計画を立てるべきです。高層マンションというのはそういう視点から考えると理にかなっているとは言えないと思います。 駅前という公共性の高い立地にはすべての茨木市民が平等に恩恵を受けられるような計画が必要では無いでしょうか。	超高層建築物の立地にあたって特に留意が必要な周辺環境への配慮や超高層建築物の耐震性、防災性また長期的な維持管理等の課題について、方針で求められている質の高い施設づくりに向け、事業者と協議を行って参ります。
53	13 超高層建築物について	47	「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」で求めている公共性についての検討が全くない。 また、この基本的な方針策定時のパブコメで批判的な意見が出されていたにも関わらず、この計画には全く考慮されていない。非常に不誠実なものだと思います。全くないのは問題です。 既に発表されたことにより、周辺住民には風評被害等の損害出ています。（日照、景観の問題）軽々しく出すイメージ図ではありません。周辺住民に対し、責任を取ってください。賃貸も入らなくなりますし、物件を売却して出て行こうにも難しくなるでしょう。 この無責任な意見募集は許せるものではありません。 三宮、神戸駅（ハーバーランド）、兵庫駅にもタワーマンションがありますが、その周辺は人通りも少なく、暗いイメージがあります。全くいい雰囲気ではありません。こういった事例の検討がこの基本計画案に無いことも大いに問題があります。基本計画策定のやり直しを求めます。	

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
54	13 超高層建築物について	47	高層マンションが建築されるには土地が狭すぎ。道幅も狭すぎる。災害時や落下物の影響が近隣マンションに及ぶ恐れがあるのではないかと。基礎工事の際の振動で周辺の建物にひび割れや地盤沈下などの影響が出ると聞いたが高層マンションになると相当な影響が出るのではないかと。現時点の計画では、1・2階が商業施設、3階より上を住宅施設とすることを聞いたが、理念として掲げているものからは高層住宅の必要性はないのではないかと。コンセプトである「ひと」が中心の居心地のよい空間」となることを切に願っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。	市営駐車場西側の一方通行の道路は、水路部分を暗渠化するとともに、新しい建物についてはセッパックすることで、両側歩道及び車道2車線（対面通行）に拡幅する予定です。工事を実施する際の安全確保、周辺環境への配慮については、法令を遵守するのはもちろんのこと、別途「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、周辺環境への配慮や建築物の耐震性・防災性また長期的な維持管理の課題について事業者に求めて参ります。まちに開かれた2軸の動線を確保することにより、歩行者が駅とまちなかを快適に通行できる空間とすることを目指して参ります。
55	13 超高層建築物について	47	超高層建築物についての防災面での危惧がどうしても払拭できません。自然災害が年々増加しているのに市民や居住者の安全が守られず、何か起こった時、市としてどう責任をとるのでしょうか。又、駅前の超高層ビルに住む人が周辺商店街などで賑わいを生み、茨木の地域活性化を招くとは思えません。市役所前の緑地に茂る貴重な大木をパッサリと切り倒す市のやり方を見ていると、駅前整備については、市民の声をしっかり聞いて進めて欲しいと強く思います。	災害時の交流広場や住宅棟の共用部の一部の利活用について協議しております。超高層建築物については、「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、防災性や災害時の備えに対する機能について事業者に求めて参ります。
56	13 超高層建築物について	47	阪急茨木西口周辺にタワーマンションを建てるのは反対です。タワーマンションは地震の時心配です。これからの災害に対してゆとりのある空間で避難できるような施設の整備など求めます	
57	13 超高層建築物について	47	現在のソシオビルは古くて暗く、空き店舗が多い。はっきり言って魅力的なお店も入っていない。そのため、近所に住んでいても買い物や食事に立ち寄ろうとは思わない。ソシオビルを建て替えて周辺を美しく整備してもらえると気持ちよく過ごせていいと思います。しかし、現在近隣マンションに住んでいる者としては目の前に高層マンションが建設されることには反対です。なぜ現在のソシオビルの場所に建替えないのでしょうか。理念として掲げているものからは高層住宅の必要性はなく、建ぺい率を捻じ曲げてまで建築しようとしていること自体がいかにも拝金主義的です。これに市政が同調しているとすれば関係性を疑います。高層マンションを建築し、儲けのことを第一に考えるのではなく、商業施設も居住スペースも無理のない茨木市にとって丁度いいものを計画して欲しいと思います。	視覚的、空間的にまちに開かれた空間の創出、駅と周辺地域をつなぐ動線軸（2軸）を形成することを目指した整備を行うにあたり、住空間を北側（現：茨木ビル）に配置した場合、西側への開かれた空間創出や周辺地域への連続性が希薄になることから、住空間は南側の配置としたものです。また、駅前に広場・たまり場や商業施設を連続的に配置することで、回遊性を創出し、周辺の商店街や中央通りなど中心市街地の魅力の向上や活性化につなげたいと考えています。なお、今回の市街地再開発事業は、現行の都市計画による指定建ぺい率と容積率の範囲内で検討を進めて参ります。

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
58	13 超高層建築物について	47	タワーマンション建設について、反対です。 ①既存住居の環境悪化 駅周辺に住宅があり、環境が悪化します。私自身目の前に住んでおり、東からしか日が入りません。ともなれば、致命的な問題です。引っ越しが必要になります。十分な補償はあるのでしょうか？また、市民の財産を毀損するこの計画は市として許されるものなのでしょうか？ ②建築することによるデメリットへの言及がない 高層建築物のデメリットが多数あるはずですが、しかし、デメリットへの言及が殆どありません。不誠実だと思います。（例えば、景観、日当たり、防災、風害、将来的な修繕計画等問題等。） 基本計画案上にも、これまでのパブコメや意見で出て来ていたものに対する言及がありません。これで意見を求めるのはいかなるものなのでしょうか？ 「対策をとる。法的に問題ない」等で言葉を濁し進めようとしているのではないかと感じます。事業費が必要ならそう書けばいいと思います。非常に不誠実です。 ③メリットがない 基本計画（案）に、住居を駅前にあることで活性化するというようなことが書かれていましたが、これだけ市民住民への犠牲を払ってまで得られる対価はどれぐらいなのでしょう？駅周辺にはマンションや住宅は既にあります。集客なら、駅前以外にも新築マンションや地震による建て替えにより新しくなった住宅はそこら中にあります。そこから呼んできても変わりはないはずです。 つまり、タワーマンションに住む人だけが喜ぶ計画ではないのでしょうか。タワーマンションがあるおかげで賑わっている例なんてあるのでしょうか？デメリットメリットの事例が欲しいです。 ④イメージ図が現実と酷くかけ離れており、参考にならない これで意見を求めるのはフェアではないと思います。 タワーマンションにより影がロータリーに出来た。イメージ図には影がありません。駅前が薄暗いイメージが正しいのではないのでしょうか？ ⑤交通量増加に伴う危険が増加する。 建設中・建設後に問わず、すでに狭路が多いこの地域において車の往来が増えることは、非常に危険であり、死亡交通事故の増加につながると考えます。 特に、マンション建設予定地周辺である市営駐車場横～線路沿いの道には、駅前への買い物や駅を行き来するために利用する市民のほか、高校生や駅周辺の幼稚園・塾等の教育施設に向かう子供も大勢います。こういった市民の安全は守られるのでしょうか？ ⑥その他 私自身は駅前に住んでおり、タワーマンションが非常に迷惑ですが、駅周辺に住んでいない方もタワーマンションは必要ないとの意見が自然と出てきます。 <まとめ> 基本計画案を見て、誠実に住民の理解を得る気が全くないように感じました。なぜなら、デメリットへの言及があまりにもなさすぎるからです。 タワーマンション建設について必要な理由も弱すぎます。以前のパブコメから何も前に進んでいません。振り出しに戻ったような意見募集です。 また、業者と既定路線があるのでしょうか。あるのであれば法的に問題ないのですか？ 情報公開請求、議員への相談方法が知りたいです。	当駅前で建築物については、建ぺい率や容積率、高度地区など現行の都市計画での計画となっています。本市で43mを超える建築物の場合、現行制度において許容される建築物に対して市民が利益を享受できる公共性や建築物の持続可能性など、従来の形態規制だけでなく「質や内容」を求めるために「超高層建築物の立地に関する基本的な方針」を策定し、事業者に求めていくことになっています。 市民が利益を享受できる公共性（メリット）についてはこれから詳細な計画を作成する中で検討して参ります。 イメージ図については、西口駅前周辺整備の現時点のまちづくりのイメージとして作成したものです。 今回の西口駅前周辺整備において都市計画道路や駅前広場の線形や位置の変更や現道の拡幅などにより安全対策を講じて参ります。 基本計画（案）は次なる茨木に向け、再整備における基本的な方向性と駅周辺の目指すべき将来像を市民の皆さまと共有しながら事業を進めていくために作成し、それに対して意見をお聞きするため実施したものです。超高層建築物については、方針に基づいた計画を事業者に求め、提出された計画を都市計画審議会の方針との適合状況や妥当性について意見をお聞きし、確認した上で、必要な都市計画の手続きを行う考えです。

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
59	1 3 超高層建築物について	47	<超高層マンション建設への疑問> ・なぜ変形した狭い土地に、しかも湿地帯だったところに、超高層マンションを建てようとするのか疑問。土地の広さでも、茨木ビルの建て替えという方法がベストなのではないのか。 ・これから何年後何十年後と少子化で人口が減る中、超高層マンションを建設するメリットが見えない。 ・あきらかに、一時的なメリットのために、業者との何らかのつながりとしか思えない。 ・茨木市の建設で43mという高さ制限があった様に思いますが、どうして超高層マンションの建設案が出ているのか。 ・平均的な高さの建物で統一された茨木市の景観が損なわれる。 ・計画案も、千里丘駅の計画案とも似ていて、独自性も個性も無く、魅力がない。 ・実際、駅前に高層マンションがある場所に行ってみると、人出は少なく閑散としているので、賑わいは感じられなかった。 ・2018年の大阪北部地震で、超高層マンション建設予定地前である近隣マンションでは、大きな被害を受け、外壁に大きな亀裂や剥がれで大きな修繕となりました。そんな地盤に超高層マンションを建てるなど論外。 ・この開発には、防災意識がないように思う。 <近隣マンションへの影響> ・近隣マンションの日照時間が無くなるのは、絶対に許せない。 ・土地が湿地帯と聞いており、建設が始まったら、地盤沈下や傾きひび割れなど、近隣マンションに何らかの影響が出る可能性がある。 ・狭い道を挟んで、超高層マンションが建つことで、プライバシーの侵害、圧迫感、威圧感、閉塞感に耐えられない。 ・一方通行の道路がますます狭くなるのではないかと。緊急車両等がスムーズ来れなくなる。 ・持病があるため、工事などによる影響や、超高層マンションからの空気汚染怖い。 ・毎年、予想を超える大型台風が来ています。近隣マンションも被害を受け、3日間停電と断水になりました。そこに超高層マンションが建つと、台風でなくても、少しの風でも、風害が起こる事が予測され、さらに落下物等の被害が倍増し恐ろしい。	視覚的、空間的にまちに開かれた空間の創出、駅と周辺地域をつなぐ動線軸（2軸）を形成することを目指した整備を行うにあたり、住空間を北側（現：茨木ビル）に配置した場合、西側への開かれた空間創出や周辺地域への連続性が希薄になることから、住空間は南側の配置としたものです。 当駅前には、商業地域で容積率600%の用途地域で第八種高度地区（43m）において一定条件を満たした場合、適用除外規定や特例許可により高さ制限を適用しない場所となっています。 超高層建築物につきましては、法令を遵守するのはもちろんのこと、別途「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、周辺環境への配慮や建築物の耐震性・防災性また長期的な維持管理の課題について事業者に求めて参ります。
60	1 3 超高層建築物について	47	超高層マンション建設の予定に関して * 建設予定地周辺に十分な市の道路も土地も無く、工事中のトラブルが必至であること。 * イメージづくりとしての超高層マンション建設に無理があること。 以上特に気になる点としてあげさせていただき建設には反対いたします。	駅前広場を運用しながらの工事になりますので、周辺にお住まいの方や駅利用者の方々にはご迷惑をおかけすることと思いますが、通過交通の迂回を呼びかけるとともに、誘導員を適切に配置するなど安全確保に努めて参ります。 市営駐車場西側の一方通行の道路は、水路部分を暗渠化するとともに、新しい建物についてはセットバックすることで、歩道及び車道2車線（対面通行）に拡幅する予定です。

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
61	13 超高層建築物について	47	超高層マンションの建設が必要なら現在のSOCIOビル跡地に建設すればよいのでは？ なぜ、道路幅の狭い土地、変形地に建設する必要があるのか。 建設予定地は以前、広範囲に沼地があり、土地が軟弱であると聞いているが、そのような場所に超高層マンションを計画してもよいのか？ そもそも超高層マンションにする必要があるのか？理念に掲げておられるものからほど遠く、誠に残念に感じる。	視覚的、空間的にまちに開かれた空間の創出、駅と周辺地域をつなぐ動線軸（2軸）を形成することを目指した整備を行うにあたり、住空間を北側（現：茨木ビル）に配置した場合、西側への開かれた空間創出や周辺地域への連続性が希薄になることから、住空間は南側の配置としたものです。 また、駅前に広場・たまり場や商業施設を連続的に配置することで、回遊性を創出し、周辺の商店街や中央通りなど中心市街地の魅力の向上や活性化につなげたいと考えています。 当該地の地盤について、沼地であったとのことですが、当地区は整備前は田畑であり、明治時代の地目まで遡っても池沼があったことは確認できませんでした。建築にあたっては、支持層を確認し、基礎工事が行われるよう、また、関係法令を遵守の上、周辺環境に配慮した適切な工法で施工するように指導して参ります。また、高さ60mを超える超高層建築物においては、地震に対する性能評価を行い、国土交通大臣の認定を取得する必要がある、厳格に審査されます。 当駅前は交通利便性が高く、都市機能がコンパクトに集積した地域で超高層建築物の立地に関する基本的な方針におきましても、拠点機能を高める必要があるエリアとして位置づけられております。このような立地を活かし、高齢者から子育て世代等の多世代を呼び込み、定住を図ることは、地域に賑わい等をもたらす基本的な要素になると考えられます。その際、駅前周辺地区における課題を解決し、将来にも繋がる開放的な空間を確保しながら賑わいに資するためには、高度化による敷地活用を図り、居住機能等の整備を行う必要があると考えています。

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
62	13 超高層建築物について	47	住民側への説明会予定は？新型コロナ流行での集会自粛に乗じて住民説明会を開催しないという強硬的な市政にでないことを信じている。	都市計画案に対して、地元説明会を開催する予定です。超高層建築物については、方針に基づいた計画を事業者に求め、提出された計画を都市計画審議会で方針との適合状況や妥当性について意見をお聞きし、確認した上で、必要な都市計画の手続きを行う考えです。都市計画法上、説明会のほか都市計画案の縦覧・意見書提出（都市計画法第17条に基づく2週間の縦覧）がございます。今回の意見募集での意見提出状況を踏まえ、8月上旬に説明会を実施しました。今後も必要に応じ、実施していきたいと考えております。
63	13 超高層建築物について	47	計画にある高層マンションの建設については、近隣住民より反対の声があがると予測されますが、説明会等は開催されるのでしょうか？	
64	13 超高層建築物について	47	「超高層建築物の立地に関する基本的な方針」の4.2 手続きにおいて、「住民意見や本方針への適合に留意し立案」、また、「住民説明、意見交換会、ワークショップ等の実施による住民意見の聴取」のうえでの立案と明記されている。しかし、現段階において何ら住民への説明すら、意見交換会も行われていない。まちづくり学集会でのワークショップにおいて建築物の話は隠蔽されたままである。さらに、市街地新生課長は「説明会は都市計画決定後になるであろう。」とのこと。超高層建築物のみならず高層建築物立案に当たって、一方通行の道路を挟んで隣接して先住住民が暮らしているために、近隣住民や自治会等の民意を反映させる必要がある。	

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
65	13 超高層建築物について	47	超高層マンション建設予定について反対します。 当方、現在近隣マンションに入居しており生活しております。 日差しは、午前中の早い時間帯でベランダのみ。 朝の陽ざしを楽しみにしておりましたが、それさえも入らない構造物が建設されることには、断固反対です。 日照権の問題、近隣マンションの財産価値の問題、景観の問題、建築時の騒音問題等あります。 茨木市として交通、商店街、公共施設等を考慮したうえで、検討されたと思います。 以前より阪急茨木市駅近くに居住しているものにとって、リスクのない物であれば賛成しますが、現在、検討されているものは、到底納得のいくものではありません。 超高層マンションが建った暁には、近隣マンションには日が入らないうえに、超高層マンションから見下ろされ、中まで丸見えの状態になることを思えば、なぜ、阪急茨木市駅東側の広々とした団地跡地を平置き駐車場にして、阪急茨木市駅西側の狭い立体駐車場の跡地を、超高層マンションにしなければならないのか理由を、教えてもらいたいです。超高層マンションを駅の東側、現在の平置き駐車場に建設するとの話であれば、反対はしません。茨木市に長年居住しておりますが、今回の話は到底のめません。	超高層建築物につきましては、法令を遵守するのはもちろんのこと、別途「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、周辺環境への配慮や建築物の耐震性・防災性また長期的な維持管理の課題への対応について事業者に求めて参ります。 視覚的、空間的にまちに開かれた空間の創出、駅と周辺地域をつなぐ動線軸（2軸）を形成することを目指した整備を行うにあたり、住空間を北側（現：茨木ビル）に配置した場合、西側への開かれた空間創出や周辺地域への連続性が希薄になることから、住空間は南側の配置としたものです。 昨年の大雨に伴う内水氾濫による高層マンションの被害を契機に国で策定された「建築物における電気設備の浸水対策ガイドライン」を踏まえた施設計画となるよう協議して参ります。
66	13 超高層建築物について	47	超高層マンションではなく、通常サイズのマンションであっても反対です。 現在でもビル風が頻繁に発生し、少し強めの風であってもブーンブーンと、かなりの音を立てています。 道幅狭く、人通りは多い、駅前ロータリーが公共交通乗降場所と一般車両の乗降場所との区別がないため危険と判断し、超高層マンション横の極小三角地に一般車両の乗降場所を予定されている。 当然、片側通行の道路は、道幅を広くされると思いますが、そうするとまちがいなく、超高層マンション立地予定地は狭くなるはずで。それとも、道幅は高瀬川に蓋をしてひろげるつもりなのでしょうか。 なぜ、よりによって変形地で狭い場所の立体駐車場跡地に、マンション建設との考えになったのでしょうか。 現在と同じようにソシオビルの跡地に、商業施設とマンションで良いではありませんか。阪急茨木市駅西口開発の建設資金の一部をマンション建設に賄おうと思うことに、怒りさえ覚えます。建設業者の言いなりに茨木市は動くのですか。 茨木市は人口が現在、増加しておるようですが、日本全体では減少していることを思えば、今後もどんどん人口が増加するとも思えません。 商業施設に人を呼べるようにしたいのも解ります。しかし、現在若い人は、商業施設で実物を確認したのちに「インターネット」で安く買い物する時代。 商業施設を広くして採算がとれるのでしょうか。現在、空き店舗が多いのは、老朽化しているだけではないと思います。 居住空間はゆったり、ストレスのない、景観の良い場所でなければならないと思います。 災害の多い現在、武蔵小杉の超高層マンションの経験を経て、超高層マンションの建設を見直す動きが始まっています。茨木市でも、もう一度まちづくりについて考え直して頂きますようお願い致します。 早くて10年後、超高層マンションが建っていないことを、心から願っております。	

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
67	13 超高層建築物について	47	市営駐車場解体後は、緑地として市民の財産のまま、臨機応変にその用途を変えられるスペース（マルシェ、若い作家の作品や茨木産物品の販売、発熱外来テント、災害時緊急テント利用など他）としてはいかがですか。 近年の甚大な自然災害や今後30年間のうちに起こる可能性の高い大地震は、もはや想定外の出来事ではありません。 防災や救援基地を併せ持つ駅前施設を考えると果たす役割は大きいと言わざるを得ません。 駅西口のマンションに住んでいて感じることは、駅前是非常に限られたスペースであるということです。駅前に多機能（スーパーマーケット、託児所、レストラン、カフェ、病院他）を持たせようとする程、全てが中途半端な規模や作りになるでしょう。利用者の人数も限られ、駅前集中による交通渋滞は一層深刻化、使い勝手の悪さから利用客離れが想像されます。 むしろ駅前機能は必要最低に絞り込み、駅本来の機能に立ち返る必要があると思います。商店街、中央通り、東西通りに店舗は分散させることを目指した方が合理的だと思います。 マンションを住居と店舗に分けることは理解できますし、あらゆる世代が暮らせるのは理想ですが、公園スペース（例えば、赤ちゃんを遊ばせたり小さい子供が自転車の練習をしたりボール遊びをしたり）は望むこと自体無理です。むしろ東口駐車場（旧府営住宅跡）にマンション建設をされる方が現実的です。基本計画案（イメージ図及び謳い文句）は現実との落差が大きすぎると感じます。 私たちもマンションに暮らしておりますので建て替え問題は、他人事ではありません。新たな住居の必要性を否定する訳ではありませんが、住環境の悪化は看過できません。 永代ビルは撤去し、茨木ビルは現地建替えないしは東口駐車場に建設、市営駐車場解体後は緑地としていただくのが理想であり強く要望するところです。 以上により、阪急茨木市駅西口再開発は、今一度ご検討下さるよう切に願います。	防災面について、住宅棟には非常用発電機や防災備蓄倉庫を設置する予定と聞いております。また、超高層建築物の防災性を高めるだけでなく、帰宅困難者等に向けて共用部分を一部開放できないか協議しており、一般市民に対しても防災上役立つ施設となるよう調整して参ります。 ご意見のとおり市外から多くの人を集めるような大きな商業施設は必要ないと考えています。施設の具体的な内容は事業者による今後の検討となりますが、周辺商店街との繋がりや市民の皆さまの日常を豊かにできるような施設構成、また、それを実現するために更新が容易な設えや仕組みが重要であると考えております。駅前に広場・たまり場や商業施設を連続的に配置することで、回遊性を創出し、周辺の商店街や中央通りなど中心市街地の魅力の向上や活性化につなげたいと考えています。 将来的に、西口駅前広場を車両の無い歩行者が憩い・快適に過ごせる空間として整備したいと考えており、そのため、現在の西口の交通機能を東口に集約することを検討しております。双葉町駐車場につきましては、医療機能の導入を検討しております。 視覚的、空間的にまちに開かれた空間の創出、駅と周辺地域をつなぐ動線軸（2軸）を形成することを目指した整備を行うにあたり、住空間を北側（現：茨木ビル）に配置した場合、西側への開かれた空間創出や周辺地域への連続性が希薄になることから、住空間は南側の配置としたものです。

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
68	13 超高層建築物について	47	居住のために建替えが必要な「茨木ビル」については、現在の場所に建替えれば済むことである。市の設備を個人の利益に利用していることになる。そういう考え方がごく一般的ではないか。 超高層にする必要性がどこにあるか。 超高層マンションにこだわるなら、駅前だけでなく、もっと広域に最適場所を探るべきである。安易に考えすぎである。すでに生活の場となっている所に多大な悪影響を及ぼしてまで計画を遂行すべきではない。 建設後に「こんなはずではなかった」「想定外だった」は通用しません。これに携わる人は「他人に苦勞を背負わせる」「生活に多大な悪影響を及ぼす」それら諸々を肝に命じて慎重に議論に臨んで欲しいと思います。 この事業を推進すべき時期か。世の中の変化や世情を考えると白紙撤回すべきだ。以前のような専業主婦が多かった時代ならともかく、女性の社会進出が進みライフスタイルが変化続ける中で、商店街の役割・活用がどんなものか。 ターミナル・イメージE案の廃止、C案なら理解できる。P39に「評価の結果E案で土地利用等の詳細検討を進める」とあったが、選考人が適切か。選考人の自己満足を求めているか。疑惑を残す。 「この意見を聴きます」これがどれ程生かされるのか。形式的に「一つの段階を踏んだ」これが積み重なり、結局、すでに出来上がった完成に向けて進めてしまうのだろう。 昨年、令和元年11月頃だったと思うが、この情報を得たとき行動しましたが、「まだ何も決まっていません」その一言でうやむやになり、消失した計画かと思っているとこの事態です。何を信じればいいのか。誰が責任者なのか。市か？市役所か？どのように役割を果たすのか。わからないことだらけの計画です。	視覚的、空間的にまちに開かれた空間の創出、駅と周辺地域をつなぐ動線軸（2軸）を形成することを目指した整備を行うにあたり、住空間を北側（現：茨木ビル）に配置した場合、西側への開かれた空間創出や周辺地域への連続性が希薄になることから、住空間は南側の配置としたものです。 また、駅前に広場・たまり場や商業施設を連続的に配置することで、回遊性を創出し、周辺の商店街や中央通りなど中心市街地の魅力の向上や活性化につなげたいと考えています。 当駅前は交通利便性が高く、都市機能がコンパクトに集積した地域で超高層建築物の立地に関する基本的な方針におきましても、拠点機能を高める必要があるエリアとして位置づけられております。このような立地を活かし、高齢者から子育て世代等の多世代を呼び込み、定住を図ることは、地域に賑わい等をもたらす基本的な要素になると考えられます。その際、駅前周辺地区における課題を解決し、将来にも繋がる開放的な空間を確保しながら賑わいに資するためには、高度化による敷地活用を図り、居住機能等の整備を行う必要があると考えています。 超高層建築物については、方針に基づいた計画を事業者に求め、提出された計画を都市計画審議会の方針との適合状況や妥当性について意見をお聞きし、確認した上で、必要な都市計画の手続きを行う考えです。 都市計画法上、説明会のほか都市計画案の縦覧・意見書提出（都市計画法第17条に基づく2週間の縦覧）がございます。 これらの法定の手続きとは別に今回のような意見募集を行っているもので、頂いたご意見も参考にしながら進めていきたいと考えています。 今回の意見募集は、事業の熟度が高まり、今年度、再整備の考えをとりまとめた基本計画（案）を作成し、お示しできるようになったため、広く市民の皆さまに周知するとともに、意見をお聞きするために実施したものです。

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
69	13 超高層建築物について	47	・なぜ“超高層”マンションである必要があるのかの説明が曖昧 ・超高層マンションのメリットとデメリットを定量的に比較検証した結果を市民に開示すべき ・様々なライフスタイル、年代の居住者を超高層マンションに混在させることは、それだけ価値観の統一を図るのが難しいということになる。将来の大規模修繕の実施が困難になり、駅前の資産価値自体を下げてしまうリスクがある ・超高層マンションで定住者を増やすのは一時凌ぎにしかならない。周辺住民との関係が希薄になるケースが多い。 ・保育園や小中学校の定員、災害時の避難場所確保など、リスクの洗い出しと対策を可視化して市民に公開して欲しい	当駅前には交通利便性が高く、都市機能がコンパクトに集積した地域で超高層建築物の立地に関する基本的な方針におきましても、拠点機能を高める必要があるエリアとして位置づけられております。このような立地を活かし、高齢者から子育て世代等の多世代を呼び込み、定住を図ることは、地域に賑わい等をもたらす基本的な要素になると考えられます。その際、駅前周辺地区における課題を解決し、将来にも繋がる開放的な空間を確保しながら賑わいに資するためには、高度化による敷地活用を図り、居住機能等の整備を行う必要があると考えています。 超高層建築物については、方針に基づいた計画を事業者に求め、提出された計画を都市計画審議会で方針との適合状況や妥当性について意見をお聞きし、確認した上で、必要な都市計画の手続きを行う考えで、市民の皆さまにも情報提供に努めて参ります。 管理組合に自治会と同様の機能を持つエリアマネジメント部会を設け、周辺の自治会や商店会と連携し、駅前を起点として周辺への波及効果を生み出す様々な取組を行って参ります。また、再開発事業による整備のため、茨木ビル・永代ビルの地権者が一定数残留するため、既存のコミュニティや周辺商店会とも今の関係を活かすことができます。 また、所有者の高齢化により管理組合役員のなり手が不足し管理が行き届かなくなった、修繕に関する費用が不足するといった事態を避けるためには、特定の年代の方を対象とした住居ではなく、幅広い世代が居住する住居とすることが管理やコミュニティの活性化にとって望ましいと考えています。 一般的なファミリーマンションとは異なり、郊外型タワーマンションの入居者の特徴としては、児童・生徒を持つ子育てファミリー層の割合が高くありません。駅前のタワーマンション1棟で定員がオーバーするという事態は考えにくいと想定されますが、マンションの分譲時には事業者において購入者の家族形態を把握し、児童・生徒数を教育委員会と共有することで、校区変更も含めた対応策について、教育委員会と協議調整を行い、小学校への負担軽減を図るよう事業者と協議していきます。 災害時のリスクについては、「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、防災性や災害時の備えについて対応や考え方を確認し、関係課とも協議検討して参ります。

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
70	-	-	高層マンションも計画されており、私も出来れば駅前の便利な所に住めたらと思います。これであの慢性的な交通渋滞の解消にもなればいいと思います。一日も早く出来る事を祈っています。	交通の円滑化と安全確保は今回の整備の大きな目的の一つであります。事業者と連携しスケジュール感をもって進めて参ります。
71	-	-	早く駅前が整備されて綺麗で便利になることを願っています。周辺施設が古くなっており、早く新しくなってほしい。阪急電車の特急停車駅であり、タワーマンションや商業施設ができれば、地域のイメージは大きくアップすると思う。	
72	-	-	これによると何十階建のタワーマンションが可能になるということです。このようなタワーマンションが建つことは反対です。その理由は、第一に地震の時にエレベーターが停止したら何十階の階段の登り降りはどうしてもできるものではありません。生活がたちまち立ちゆかなくなります。第二に、人口がその部分だけ急に増えることになり、交通量が増大し今でも混み合っているのに、混雑が予想されます。また排気ガスも多くなります。第三に、老人は、今住んでいる居住地でのバスなどのインフラを整備して欲しいと思っています。そんな中心地にお金をかけて移住することは困難です。第四に、駅前は、ゆとりある空間にして緑化などに心がけて下さい。	超高層建築物につきましては、法令を遵守するのはもちろんのこと、別途「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、周辺環境への配慮や建築物の耐震性・防災性また長期的な維持管理の課題への対応について事業者に求めて参ります。住宅棟には非常用発電機や防災備蓄倉庫を設置する予定と聞いております。また、超高層建築物の防災性を高めるだけでなく、帰宅困難者等に向けて共用部分を一部開放できないか協議しており、一般市民に対しても防災上役立つ施設となるよう調整して参ります。
73	-	-	私の町内には、北部地震の結果、空屋・空地がいくつも目立ちます。旧居住地には、高齢の一人暮らしの家も増える一方です。日本全体の人口減、少子高齢化も世界の中で例をみない進行状況です。超高層建築物は、これまで経験したことがない新たな課題が生まれています。最近では、コロナ患者の出現により、中国武漢市では、2台の中、1台をコロナ患者専用にする工夫がとられました。3密の極みでもあります。地震により、水道・電気・ガスの供給停止は大きな困難を生み出します。落ちついた街並みをこれからも末永く子孫に残しましょう。北部の山並を毎日見つめていたい。	
74	-	-	少子高齢化の時代に超高層建築物（45階建てのタワーマンション）は必要ないと考えます。それだけでなく地震の多い日本で耐震性の問題、完成後のメンテナンス等は誰が責任を持つのでしょうか。質の高い施設づくりに向け権利者や事業パートナーと協議をすると書かれていますが現実味が感じられません。もっともっと地域の要望に添ったものにしてください。災害が起きた時の防災の拠点となる場所になると嬉しいです。	
75	-	-	私は阪急の駅前に超高層建築物を立（建）てることに反対します。駅の周辺は、それほど広いエリアではないです。市の広報では超高層建築物の立地にあたっての留意点も上げていますが、私は不安感でいっぱいです。上階の住人が落としたボールか小さな人形が重力がかかって下を通っている人の頭を貫通します。防災には万全の注意をし、法律に従って建てられるとは思いますが、不安は消えません。その建物に近づくのをやめさせるだけ。	
			耐震についても不安があります。人間の力で地震をコントロールできないのですから。マンションの8階に住んでいた人が先の地震で停電になり階段の昇降に苦労したことを聞きました。階段の途中にイスを置いて小休止しながらの昇降でしたとのこと。超高層建築物は、自家発電のシステムや水を備蓄するようになっているのでしょうか？住む側の人も大変では？	

2 超高層建築物についてのご意見（77件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
76	-	-	「茨木ブランド」と言う位置づけ。 良い意味での都会の田舎?!と言われている。 私は大いに意味があると思いますし、近隣と競争しなくても良い。いや、独自の特色（物産、商業施設（カフェ等）北部の自然等）多くの物につなげられたら良いと思います。 超高層建築については反対。 なぜならこのスピーディな時代変化する中、大がかりに金銭面等、莫大な資金を投入することになるので、時代にそぐわない。 現行の規模で市民会館のミニ版のコンセプトが必要では。色々な人々がかかわれるような場所、空間造り、たとえば、市の出先機関、行政ATM、行政案内受付等イオンスタイルのからくり広場で行っているつどえる場所提供、シニア向けですが、その利用者を広げ、赤ちゃんからお年寄りまでつなげられる日替わりイベント等つどのの広場を日替わりで出来るスペースの確保。	当駅前には交通利便性が高く、都市機能がコンパクトに集積した地域で超高層建築物の立地に関する基本的な方針におきましても、拠点機能を高める必要があるエリアとして位置づけられております。このような立地を活かし、高齢者から子育て世代等の多世代を呼び込み、定住を図ることは、地域に賑わい等をもたらす基本的な要素になると考えられます。その際、駅前周辺地区における課題を解決し、将来にも繋がる開放的な空間を確保しながら賑わいに資するためには、高度化による敷地活用を図り、居住機能等の整備を行う必要があると考えています。 現時点では市が床を所有して施設を整備する考えはありませんが、市民ニーズも踏まえて施設構成について事業者と協議して参ります。
77	-	-	①建設予定地の地盤は軟弱な土地と聞いている 高層物を建てれる土地なのか？ ②現地は一方通行の道路で囲まれていて、現在でも朝夕の交通渋滞がひどい場所であり、今後もっとひどい渋滞を懸念する ③建築物と土地の大きさがそもそもあっているのか？疑問である	建築にあたっては、支持層を確認し、基礎工事が行われるよう、また、関係法令を遵守の上、周辺環境に配慮した適切な工法で施工するように指導して参ります。なお、高さ60mを超える超高層建築物においては、地震に対する性能評価を行い、国土交通大臣の認定を取得する必要があることから、厳格に審査されることになります。。 市営駐車場西側の一方通行の道路は、水路部分を暗渠化するとともに、新しい建物についてはセットバックすることで、両側歩道及び車道2車線（対面通行）に拡幅する予定です。 現行の都市計画に基づく指定建ぺい率と容積率の範囲内で検討されています。

3 その他のご意見（２２件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
1	4 地区への市民ニーズ	13	”学集会”と記載した意味を説明されたい。	阪急茨木市駅周辺まちづくり学集会は、商店街も含めた阪急茨木市駅周辺の将来のまちづくりを考える会であり、周辺の商店街やまちづくりに興味のある方などが集い、事例等からまちづくりの考え方を学び、意見交換や議論を行いました。上記のことから、まちづくりを『学習』し、まちづくりを考える『集会』であることから『学集会』としています。
2	7 これから目指すまちづくり	30	医療機能の導入については、早期に実現してほしい。茨木市（特に市域南側）は総合病院や救急病院や不足しており、子育て世代や高齢者等の生活にとって不安である。市外には病院はあるが、市外まで行くのは持病のある人や高齢者にとってはきつい。	病院誘致検討の参考とさせていただきます。

3 その他のご意見（22件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
3	7 これから目指すまちづくり	30	「病院誘致」計画について、丁寧に記載されたい。	
4	7 これから目指すまちづくり	31	東口に病院を誘致しても、救急車が出入りできるような交通状態ではない上、敷地面積を考慮すると、そもそも大規模病院の誘致は困難で、中途半端な病院の誘致に留まる。高層化により大規模病院の誘致を行う場合、周辺の総合病院の経営に深刻な打撃を与えることになることを考えるべきである。市民の利便性ばかりが先行して、今まで茨木市民の為に医療を提供してきた病院への配慮が考えられない。 茨木市は周辺自治体（吹田市・高槻市）に大阪大学医学部附属病院、大阪医科大学附属病院、国立循環器病センター、愛仁会高槻病院など大規模な病院が多数あり、そもそも北摂というもう少し大きな枠組みでは病院過剰の状態であり、茨木市の駅前の狭い土地にわざわざ病院を誘致する必要性はない。 病院の誘致により、駅周辺の渋滞の深刻な悪化が予想される。救急も含めた病院をどうしても誘致するならば、交通整備のしやすい郊外や総持寺駅前（西河原公園周辺）などが検討されるべき。 茨木市内の病院の入院ベッド稼働率などを確認・検討の上で、計画の見直しをされることを望む。医療需要が足りているのに、駅前に病院を誘致した場合、同じ医療圏にある総合病院の経営に打撃を与えることになる。病院誘致の場合、色々な優遇措置に税金が使われることになると考えられるが、一部の診療科のみの応需率の問題なら、既存の病院機能の強化（診療科の拡充）で対応できるのでは。 茨木市の市民病院が亡くなった経緯、市民病院がないことで市の財政機能が比較的良好であること、市民病院がなくても周辺に複数の大病院があるため困らないことなどもちゃんと検討されるべき	現在、阪急茨木市駅東口における医療機能誘致検討を行っておりますが、救急医療をはじめとした、今ある課題を踏まえつつ、調査分析報告書で取りまとめた将来予測等から本市のあるべき医療体制を見据え、具体的な医療機能等については、医師会などの関係機関と協議を行い、市民の安全・安心の確保のために検討して参ります。
5	7 これから目指すまちづくり	31	茨木市にはシンボルになるようなものが何もない。 東口も含めた駅周辺全体を巻き込んだ大型プロジェクトになって欲しいずっと考えていた。 阪急茨木市駅は、特急電車も止まり、高架の駅なので東西の人の往来が容易です。また、茨木市は幹線道路が通っていて高速道路もあり、車でアクセスしやすく、良い施設ができれば集客もできるんじゃないでしょうか。西宮ガーデンのようにはいかなくても、商業施設や人を集客できるものをつくり、役所の分所、図書館など市民の利便性を高めたりすることで、茨木市全体が活性化するような施策を望みます。 今の計画をみているとこじんまりしていてとても他の地域から集客できるような施設ができるとは思えません。また、30年後、西側はいいかもしれませんが、東側は、もっと衰退するんじゃないでしょうか。 交通機関が集約され、バスやタクシー利用者はいいかもしれませんが、交通量が増え、駅への迎いの自動車なども増え、環境が悪化するのではないですか？府営住宅跡地に病院がきても病院で周辺地域が活性化するとは思えません。今の計画では駅西側はよいとしても東側に活気を創出するものがなく、デメリットが大きすぎるのではないですか。 病院も必要だとは思いますが、北摂という範囲で見れば十分通院可能な病院はあります。駅前は活気を創出し、これがあるから茨木市はいいよねと言われるような、市のイメージを向上させるような開発を望みます。	整備にあたっては、周辺地域の価値を高める駅前にふさわしい施設を検討します。 東口につきましては、今後、病院機能も含めて更なる検討が必要であり、広場の拡充等について地権者等と協議し、改めて東口の整備についてお示ししていきたいと考えています。

3 その他のご意見（22件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
6	7 これから目指すまちづくり	27-28	歩きたくなるまちづくりというコンセプトには共感します。 本計画には触れていませんが、旧城下町エリアにある古民家の活用は考えられませんか？一部古民家カフェはありますが、シェアハウスへの転用等を市が借り上げるなどしてもっと積極的に活用できないかと思えます。このままでは雰囲気のある街並みが失われていきます。	今後の参考にさせていただきます。
7	7 これから目指すまちづくり	32	市駅とJR駅の一方通行化案が出ていますが自転車利用している者としては専用道路を作ってもらとうれしいし、安全だと思うが商店側にはデメリットが多いように感じる。最近のランニングブームで2つの駅を結ぶ歩道にM（メートル）表示、又は、歩いて楽しくなる表示・ペイント等しかけがあれば楽しめる目安になるのでは。	
8	-	-	周辺の商店街では通りとしての魅力が薄れており若い世代や周辺住民が憩いを求めて集まるような設えを行う必要があります。（時間はかかるでしょうが）特に茨木神社へのアクセスとなっている周辺商店街を魅力ある門前町へと変えていく。 さくら通りや今後、整備される新市民会館、周辺の広場への駅前からのアクセス道路は緑のある歩道を整備する等、交通アクセスとの分離を検討し子どもたちが安心して歩めるものとして整備検討して頂きたい。	
9	-	-	公共の施設を利用するための市のバス路線を開設してほしい	
10	-	-	バス停について 南北に長い茨木市を阪急電車は横切るような形で、茨木市ではバスに依存する部分も多い。 しかし、最近バスは敬遠され、バスの利用者は各地で減り、それに伴い便数も減るという悪循環に陥っている。 現在、阪急茨木市駅のバスの降車場から阪急電車の改札まで至近距離です。 現状から余り不便にならないようバス停を設計してほしいです。 バスの降車場から阪急電車の改札まで、広い屋根でつなげて、ちょっとの距離のために傘をささなくてもよいようにしてほしいです。 バスの車内では濡れた傘の置き場に困るので、阪急電車の改札からバスのりばへも広い屋根でつなげてほしいです。 駅前周辺整備基本計画（案）の43頁ではバス停に細い飾りのような屋根が描かれていますが、もっと広い屋根を設置してほしい。バスの便数は減る一方で、待ち時間も増えている。JR茨木駅のバス停が移動した際、ベンチは最初なかったが、結局折り畳み式の椅子などを設置することになった。高齢社会で、バスの待ち時間も長い現状では、長椅子を結構な数で設置すべきである。地球温暖化の影響か、暑い日も増えており、日傘をさす人も多い。人通りの多い市街地では日傘も危険だったりする。ゲリラ豪雨と呼ばれるような強い雨も多くなっている。多くの人が屋根からはみ出すことなく安全に行き交うことができ、横殴りの雨でも濡れなくてすむように広い屋根を設置してほしい。	

3 その他のご意見（22件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
11	-	-	コミュニティバスを走らせてください。	今後の参考にさせていただきます。
12	-	-	意見募集の期間が短いのでは…3週間では仕事現役世代にとっては検討する時間が不足です。平日は仕事でいっぱい입니다から。もう少し2ヶ月間あってほしいです。	
13	-	-	スクールバスの待ち場所に屋根が欲しいです。	
14	7 これから目指すまちづくり	32	中央通り一方通行化を促進されたい。	中央通りの一方通行化については、都市計画道路の整備による中心市街地への通過交通対策の状況を踏まえながら、検討して参ります。
15	11 土地利用ゾーニングと完成イメージ	40	基本計画（案）p40に記載の「2階のテラス」を商店街及び中央通りまで連続させることで、歩行者の利便性が更に向上すると思うので検討して頂きたい。	警察との協議により、立体横断施設（陸橋）が横断歩道のどちらか一方の設置が認められることとなっております。2階デッキ部分を商店街及び中央通りまで連続させることについては、ご意見のようなメリットも承知しておりますが、1階部分の開放性や連続性及びバリアフリーの視点から総合的に考慮した上で、阪急本通商店街及び中央通りへの動線は横断歩道による平面アクセスを基本に検討を進めてまいりたいと考えております。バス待ちや雨に濡れない工夫など、広場のあり方については、より詳細な検討が必要になるため、今後の参考にさせていただきます。
16	-	-	本計画において、歩行者動線を分断する周辺道路に対する解決策が、明確にされていないように思われます。 実現化しない事も多々あり、かつ早くても30年後でないと実現しない、中央通り歩行者空間化を待てないため、解決方法として下記を提案します。 最善策としては、周辺道路の地下化でしょうが、これは実現化が困難なのは明確です。 次善策として、土地利用ゾーニング図にある紫の○で表現されている2階テラスを延長して、周辺道路をオーバーハング（歩道橋のような）する案があると思われま。 万が一、府道上のオーバーハングが、難しい場合の案としては、都市計画道路として現駅前広場の西側部分（実際は道路と認識されている所）でのオーバーハングなら可能かと思われま。 その場合、西側に対してオープンにする本計画と少し合致しないかもしれませんが、2階テラスを柱で支える形式のサークル状のデッキにして南北を結ぶ形にして、そこから西側に突き出して、現駅前広場の西側部分（実際は道路と認識されている所）で、オーバーハングを成立させれば良いと思われま。 デッキ下部は細い柱等で構成して、既存で有りがちな土木の大柄な構造物にしないで造れば、視覚的にも、広場の開放性と商店街とのつながりも、充分確保できるものと思われま。 それはまた、雨宿りの空間にもなるし、広場イベントの屋根にもなるでしょう。 オープンな広場だけでなく、少し閉じられた広場、場の確保された空間となる広場（例えばサン・ピエトロ広場）もまた悪くないのではないのでしょうか。	

3 その他のご意見（22件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
17	-	-	月極駐車場を確保して欲しい。 中央通りの渋滞緩和のため、スクールバスはそのまま北上させて国道171号まで出るようにルートを考えて欲しい。 市営駐車場の西側道路が一方通行なので対面通行にして欲しい。	商業用駐車場は商業棟の地下に、住宅用駐車場は住宅棟に確保される予定ですが、限られた敷地を有効に利用することや駅へのアクセスは公共交通をご利用頂きたいことから一般向けの月極駐車場を地区内に確保する予定はございません。 現在は当地区から国道171号に繋がる府道八尾茨木線に大型貨物自動車・大型バスの3トン規制がかけられていることから、警察やバス事業者と規制や適切なルートについて協議して参ります。 市営駐車場の西側道路は対面通行にする予定です。
18	-	-	西口から西に延びる道路と駅の関連と、人の流れ、荷物の搬入は可能性を知りたい。	中央通りの一方通行化については、都市計画道路の整備による中心市街地への通過交通対策の状況を踏まえながら、検討して参ります。また、フェーズ3（概ね30年後を想定）に記載した歩行者空間化については、都市計画道路の整備やその時点における交通の状況、沿道地権者や住民の皆さまのご意見を踏まえつつ更なる検討が必要と考えております。
19	-	-	スクールバス利用者は、在学している若い学生のみではない。JRの対策のように離れた場所に移すのはどうかと思う。生涯学習都市にそぐわないのではないか。	今回の整備案において、送迎バスの乗降スペースは南改札口から程近い位置に確保する考えです。

3 その他のご意見（22件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
20	-	-	子供の頃は心齋橋、銀座、本町商店街を中心に大変賑わって人の流れも活発でした 茨木市発展・活性化のため意見を述べさせていただきます。 *阪急茨木～JR迄人を引き付ける施設、店舗、楽しさがなく只の混雑する通行道路である。 *阪急、JR駅前周辺のゴーストタウン化！コアとなる集客力ある施設、店舗が無い… *環境美化活動で年に数回阪急～JR美化活動していますが歩行者喫煙がポイ捨てが多くもっと厳しく取り締まり指導を… *市内道路の再整備を *茨木市民病院の設立を 以上、意見を述べさせていただきます。	駅前に広場・たまり場や商業施設を連続的に配置することで、回遊性を創出し、周辺の商店街や中央通りなど中心市街地の魅力の向上や活性化につなげたいと考えています。 その他につきましては、今後の整備の参考にさせていただきます。
21	-	-	私は茨木市に住んで66年、その前からも良く知っています。 この事案に私の思っている事があります。 昔から茨木市は城下町で道巾は全体にせまいです。 そのまちが良くここまで広い道が出来たと思います。 今ここで171号線から三咲町—大住町—阪急西口駅前を通り阪急高架下の道を新庄町桜通りに15号線を広い道になるべきです。 そのためにもこの場所は市としても必要です。 今現在、市民の駐車場、水害の時のためにも市民のためにも必要な場所です。JR線をぬける道は水害時に水につかるおそれがあります。15号線はつからない道としてあるべきです。	阪急本通り商店街前の交差点から永代町交番前の交差点間の拡幅、府道15号線（府道八尾茨木線）ではありませんが、市営駐車場西側の道路を拡幅する予定です。

3 その他のご意見（22件）

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方
22	-	-	●本通商店街周辺、緑化改善してほしい。 単時間駐輪所、いつもどこも満杯で寄られず帰る状態。安心、安全、住み良さの観点から大胆な改革必要。 (1)別院とソシオ第2ビルの間、通路も生垣つづしボロボロの置きプランター撤去すれば1列でも自転車何台もおける。 (2)商店街入口右側ベンチ備え花壇、ボロボロ置プランター撤去により自転車何台も置ける。 (3)ロサビアも行きたくても自転車どこも満杯で置けず帰るばかり、信号なし横断歩道から交番に通じる生垣も自転車乗ったまま飛び出してくる人だらけなので危険、撤去し、コイン式サイクル置き場にすれば両方解決する筈。 ●歩道も大胆な改革必要。 (1)信号ソバの花壇、川沿いや川の中のプランターは近年の異常気象に依り、植え替えてもすぐ枯れ草ボウボウ、何度も植え替え、花代、作業の手間、維持費の無駄その上見苦しいだけ。 (2)狭い歩道のあっちこっち、植木が邪魔になり、伐採しても後始末もせず、切り株周りのデコボコもほったらかしで危険だらけ、特にソシオ第1ビル前阪急会館横、信号待ち人、歩行者、自転車、車椅子、乳母車混在で皆困っています。すぐ出来る事だし優先順位第1の筈。 (3)舟木町西信号ソバ（自転車店前）花壇、別院町南バス停ウラ広場縮小で歩道も広くなるし、市駐車場出入口前も狭いの四方八方合流点で危険だらけ、大胆に市駐車場と市駐輪場の間水路をなくし道路にすればどれだけ安心安全が得られるか考えて下さい。距離も短くすぐ出来る筈。 (追加)商店街から学習塾、家具店への信号横、花壇も三方合流地点なのでせまく危険、信号待ち人、自転車、通行人、車椅子、乳母車混在し困ってます。 ●予算配分について見直し必要（広報31年4月号参考） (1)元茨木川緑地、人混み増すだけの空間作り計画も（¥4,074万）自然いっぱいの緑で心安らぐ場所なので今のままで良い。 (2)若園バラ園（¥4,236万）もこじんまりと手入れも充分なので今のままで良い。 ※阪急周辺はJR周辺より多すぎる位緑がありこれ以上必要なく、むしろ縮小すべきだ。 ※市長、担当者は現状確認の為、自分の目で見て実感してください。「安心、安全を実感できるまち」目指し取り組むとの事なので期待しています。 ※以上の予算縮小分、優先順位重視で決めるべき！！ ※今年2月末にも要望出したのに何1つ実行なし。	市が所有・管理する施設につきましては、適正な維持管理に努めて参ります。 また、その他につきましては、今後の整備の参考にさせていただきます。