

会 議 録

(敬称略)

会議の名称	令和6年度 第2回 茨木市駅前周辺整備基本計画協議会
開催日時	令和6年9月17日(火) 午前10時00分 開会 午前11時45分 閉会
開催場所	茨木市役所南館10階 大会議室
会 長	久 隆 浩
出席者	【公募市民】森川 孝子、五十川 進 【学識経験者】久 隆浩、塚口 博司、下村 泰彦、辻田 素子 【関係団体から推薦された者】 自治会関係者…大塚 康央、小河 尚司、岡村 美範 経済団体…笹井 直木 交通事業者…中嶋 和政、高岸 実良、野津 俊明(代理：北野)、 田邊 勝己、田中 弥(代理：北西)、居島 伸一 【16人】
欠席者	なし
傍聴人	26人
事務局	足立副市長、福井都市整備部長、宮本市街地新生課長、藤後市街地新生課参事、辻井市街地新生課長代理兼市街地Aグループ長、吉備市街地新生課上席主幹、黒葛原市街地Bグループ長 【7人】
開催形態	公開
議題(案件)	議案審議 J R茨木駅・阪急茨木市駅西口駅前周辺整備基本計画(素案)
会議資料	(1)会議次第 (2)配席図 (3)説明資料 (4)前回の主な意見と市の考え方

議 事 の 経 過	
発言者	議題（案件）・発言内容・決定事項
	1 開会
事務局	（あいさつ）
	2 議案審議
事務局	（資料2にて説明）
	【基本計画素案について】
大塚委員	阪急茨木市駅側のまちのイメージ(10 ページ)を「落ち着いた」と表現しているが、阪急茨木市駅側も活気があり、商業活動を中心に様々な機能を支える地域というイメージを地元住民としては持っている。基本計画における「落ち着いた」という表現の位置づけ等についてお聞きしたい。
事務局	阪急茨木市駅側は、旧城下町・在郷町という歴史的背景を大事にしたいと考えており、建物の色やデザインについてもＪＲ茨木駅側との違いを出していけたらよいと考えている。
大塚委員	文化的、歴史的な要素は大事だと思うが、整備の方向や実際の都市機能の点から、「落ち着いた」という表現が適当か検討いただきたい。
久会長	10 ページのイメージについては誤解が生まれないような表現を考えていただきたい。元々の茨木の中心は在郷町であり、都市拠点・賑わいの拠点であったが、それが「落ち着いた」という表現で伝えられていることへの意見だと思う。「伝統を大切にしながら新たな拠点にする」といった表現等の検討が必要かと思う。茨木の街はここから発展したという非常に重要な位置づけにあると思うので、その点を拾い上げられるような表現が望ましい。
事務局	表現については、再度検討したい。
大塚委員	14 ページの整備コンセプト「ソトとウチをつなぐ拠点」について、何をつなぐのかお聞きしたい。

議 事 の 経 過	
発言者	議題（案件）・発言内容・決定事項
事務局	ヒト・コト・モノの3つであり両駅前を集積の拠点として、ＪＲ茨木駅はまちの中心部に、阪急茨木市駅は東西の商店街につなげていくことを大事にしたいと考えている。
大塚委員	ハブである駅に人が集まって、そこから周辺に人が流れていくというイメージを強調されていると思うが、その表現ではイメージされないのではないかな。
久会長	何をつなぐのかについては、２コア１パーク＆モールのウチとソトをつなぐ公共交通などの自動車交通をどう円滑に流していくのか。また、人の流れで言えば、駅を跨いだ人の流れがうまくつながっていないのではないかな。さらに賑わいについて、ＪＲ茨木駅周辺は西側に春日商店街などがあり、東側とうまく繋がっていけばよいと思う。阪急茨木市駅周辺は、東側にも飲食店を中心とした賑わいの拠点があることから、東西の賑わいと人の流れを上手く繋いでいけるのではないかと期待している。何をどうつなぐのかに関する説明を追加すれば、意図もわかりやすくなるのではないかな。
大塚委員	整備コンセプトと４つの機能の繋がりが分かりづらいのではないかな。また、２４・２５ページの今後の進め方について、事業や計画の進捗度合いが異なることから、ＪＲ側と阪急側で書き方が異なっていると理解するが、両駅を一つの計画にまとめるにもかかわらず、パブリックコメントやエリアマネジメントに関する記載に相違があるのはなぜかな。
事務局	各駅の具体的な方向性や進捗状況等の違いから、このような表現になったが、市民の意見を広く反映する機会を設ける点については同様であるため、再度検討したい。
下村委員	１０ページで示されている、ＪＲ側の先進的で活気に満ちたイメージ、阪急側の地域に根差し、歴史文化、落ち着いたというイメージに基づいて、ゾーニングや方針を定める流れについては間違いはないと思う。ただ、１４ページに記載された「魅力・賑わい」、「都市機能」、「交通機能」、「安全・安心」の４つの機能について、両駅に共通する部分と地域の特徴を持つ部分を示さないと、その先のゾーニングに繋がっていかないと思う。 全ての機能を両駅に設定するのも悪くはないと思うが、それでは地域ごとに特化したデザイン提案に結びつかない。各駅のイメージについては、１９ページから２２ページで説明されているが、４つの機能がど

議 事 の 経 過	
発言者	議題（案件）・発言内容・決定事項
	の範囲にどう位置づけられているかが見えにくいことから、色分けしてゾーニング上で表現する等、ＪＲ側と阪急側の設定に違いが見えるストーリーを持った提案にする必要がある。また、４つの機能の他にも、環境配慮やバリアフリーといった都市居住、都市活動において、最低限守らなければいけない共通する要素を認識しつつ、20・22ページのイメージに盛り込んでいく必要がある。
久会長	15～18ページの各機能の説明について、19ページのようなイメージ図があれば、より内容が伝わりやすくなると思う。例えば、ビルの1階に賑わいを醸し出すような設えにするとといった点は両駅に共通するが、そうした共通的な内容は15～18ページまでにしっかりと説明し、19ページ以降の各駅の説明では特徴を強調することにより、下村委員の懸念は軽減されると思うので検討いただきたい。
五十川委員	阪急茨木市駅西口駅前周辺整備の進め方（25ページ）について、ソシオ茨木の建替えに関する合意形成が進んでいるのは大変良いことだと思うが、超高層建築物が検討されているとの表現がある。基本計画の大きいコンセプトが「人中心のまちなか」、市民第一であるならば、超高層建築物への建替えは市民第一にならないと思うし、超高層への建替えに関する議論もなされていない。資料に超高層への建替えについて記載されると、基本計画協議会の中でも話が通っているなどと受け止められかねず、この文言は削除すべきと思う。もともとの原点である「人中心のまちなか」、市民第一の計画として進めていただきたい。
事務局	阪急側については自主建替えという方向性が定まっており、高度地区の規定を超えるような建物を計画されている事実もあるため、説明する必要があるのではないかと考え、このタイミングで記載した。ただし、市として高い建物を何でも認めるわけではなく、例えば自由な発想で使いやすい民間広場や賑わいを生む足元空間など、公共貢献をする計画について、超高層を認めていく考えを持っている。
久会長	基本計画協議会として、超高層の計画を認めるのかとの意見だと思う。高度地区については、私が都市計画審議会の会長だった時、全ての市街地部分に建築物の高さの最高限度（以下「絶対高さ」という。）を決定した。そういった立場からも、どこまで高さを認めるかについては、慎重であるべきだと思っている。絶対高さについては、市長が認めれば特例措置として１～２段階緩和することができる。１段階の緩和で高さ制限が22mの地区であれば31mに、高さ制限31mの地区は43mに、高さ制限43mの地区は無制限になるが、どこまで認めるかにつ

議 事 の 経 過	
発言者	議題（案件）・発言内容・決定事項
	いては基本計画協議会で議論する範疇ではなく、まずは市長が判断して、都市計画審議会がどう判断するかといった、都市計画の話になる。資料に記載することで、基本計画協議会が超高層の計画を認めたということになると、基本計画協議会がうまく使われてしまうことになるので、慎重であるべきと思う。デリケートな問題なので、基本計画の中にどのように記載するかは検討いただきたい。
事務局	再検討したい。
久会長	通常、超高層建築物とは構造基準が変わる 60m を超えるものと言われており、120m も 60m も超高層建築物となる。具体的な高さについて、どこまで認めるかも市長及び都市計画審議会の判断になる。
事務局	資料の記載について、高さ 43m を超えるものについては都市計画手続きが必要になるとの趣旨であり、基本計画協議会において認めてもらうとの意図はない。ただし、阪急茨木市駅前が容積率 600%の地域であるため、足元空間にオープンスペース等を設けるとなれば、43m を超える建物になってくるだろうと思っている。市にとって大事なものは、単純な建物の高さではなく、市民のためのゆとりのあるオープンスペースを確保できるかであり、市民と駅をつなぐ場にもなってくると考えている。具体的なソシオ建替え計画については基本計画に基づいて出てくると思うが、高さが 43m を超える場合は都市計画審議会で審議いただくことになる。
久会長	基本計画の役割は、低層部に公共空間やオープンスペースを設け、さらに賑わいを醸し出すような工夫を設えてもらうための関係者への申し送り事項である。ソシオ建替え計画について、その点が有効であると判断されれば、基本計画に適合していることになることから、都市計画審議会で総合的に判断いただくことになる。
下村委員	阪急茨木市駅西口駅前周辺整備ゾーニング図（22 ページ）について、「2 階レベルでの歩行者動線の整備」とあるが、基本計画であることから「スムーズな移動空間の確保」程度の表現がよいのではないかと。建替えの検討が進んでいることによるものだと思うが、具体は詳細設計で決定することであり、大事なことは移動がスムーズにできる動線の確保だと思う。もし、設計過程で 2 階レベルのデッキが整備出来なくなった場合、現在の表現では基本計画を実現できなかったことになってしまうが、「スムーズな移動空間の確保」とすれば、グランドレベルで移動できる設計になっても、計画の趣旨は実現できることになる。

議 事 の 経 過	
発言者	議題（案件）・発言内容・決定事項
	「右折レーン滞留長の確保」についても同様であり、解決方法はいくつもあることから、基本計画のゾーニング、コンセプトにしては内容が具体的すぎるのではないか。
事務局	どちらもある程度の実現可能性があるとの判断で資料のような表現をしたが、現段階でどの程度の表現が適切か考えたい。
久会長	阪急茨木市駅西口駅前周辺整備の進め方（25 ページ）について、「ソシオ建替え事業の計画検討と駅前広場改良事業等の基本設計の協議・調整」と記載されているが、デザインや設計の協議体を作っておくべきであり、持続的なまちづくりの取組み（27 ページ）で記載されている 2 コア 1 パーク & モールの全体のマネジメントとも繋がってくる話だと思う。また、今後の検討課題ではなく、もう少し前段の部分で実現するために必要なものといった表現にしてほしいと思う。 近隣市で鉄道駅のまちづくりの手伝いをしてきたが、時間をかけて協議した結果、駅と駅前ビルの 2 階テラスの高さ、モノレールへの歩道橋の高さを合わせることができた。初めから調整のための協議体をしっかりと作っておくことによって、実現につながった典型的な話だと思う。 今、阪急茨木市駅西側における課題の 1 つは、歩道橋の高さと阪急茨木市駅とソシオの 2 階テラスの高さが合っていないことであり、その責任は市役所にもあると思っている。最初に何が制約条件になるかを確認して高さの条件を押さえ、建物側に合わせてもらえれば解消できたはずであり、そういった点を個別協議で済ませるのではなく、常に様々な設計主体が顔を合わせて調整するような組織を作っておいた方がうまくいくと思うので、基本計画で表現してほしい。
下村委員	今後の進め方（24 ページ）について、基本計画策定後から詳細設計までの間で具体的な検討を行う際には、専門的な知識・意見が聞ける組織体や市民意見を聞くプロセスを入れた方がよい。エリアマネジメントについても、詳細設計あたりから参画する組織体系を考えておかなければならない。的確なアドバイスや意見交換できる専門的な外部組織を持っておいた方が、公開性の観点から適当だと思う。また、具体的なデザインの検討を行う際にも、景観や交通などの専門家に意見を聞くプロセス、組織体を考えて方がよい。
事務局	駅前再整備は多くの方が携わる事業であることから、共感を得られるプロセスを大切に、駅前整備を進めていきたい。

議 事 の 経 過	
発言者	議題（案件）・発言内容・決定事項
久会長	現在の事務局担当者は重々理解して進めていただけたと思うが、担当者や担当部署が変わった時に、これまでの議論を踏まえて進めることを担保するため、しっかりと仕組みを作っておく必要があるとの指摘だと思う。次の担当者にもうまく引き継ぐためにも、基本計画に書き込める部分は計画に記載すべきとの意見だと思う。 エリアマネジメントについても、将来的に誰が行うのか、市側で検討いただきたい。
塚口副会長	J R 茨木駅西口駅前周辺整備の進め方（24 ページ）は基本計画策定が一番初めにあって、そこから全てがスタートする表現になっている一方で、阪急茨木市駅西口駅前周辺整備の進め方（25 ページ）は基本計画策定までのプロセスがいくつか描かれている。阪急側と J R 側の進捗状況に差があることは理解しているが、協議会も残り 1 回か 2 回で基本計画をまとめる必要があることから、着地点を決めた上で議論する必要がある。そのためには基本計画の位置づけをしっかりとっておかないといけない。最初は別々の計画書として考えていたものを、一体化した計画にすることから、単に違うものを一緒にしただけではなく、1 つの考えとしてまとめる必要があるが、もう少し詳しく説明いただく方が良いのではないかと。
事務局	協議会や基本計画の位置づけの話とも関連するが、基本計画の策定手続きと基本計画策定後の進め方が整理されておらず、基本計画をどう活用していくのかという辺りが見えないとのこと指摘かと思うので、それぞれの内容が分かるように修正したい。
久会長	協議会の議論を基本計画にどう書き込み、どうつないでいくかという点がポイントであり、統一した書き込みにすべきである。また、エリアマネジメントに関する意見についても、基本計画全体に係っている話なので精査いただきたい。
大塚委員	背景と目的（3 ページ）について、「再整備における基本的な方向性と目指す将来像を、多様な主体と共有する」とあるが、共有の方法を含めて基本計画の進め方を書き込む必要がある。「連携を図りながらまちづくりを進めていくこと」についても、誰が、こういった形で連携を進めていくのかを書き込む必要があると思う。 もう一点、バリアフリーなどのまちづくりの基本的な部分に関して、ウチとソトをつなぐという上でソトを意識するのであれば、案内サインなど、何が必要かという議論は大事にしてほしいと思う。

議 事 の 経 過	
発言者	議題（案件）・発言内容・決定事項
久会長	これまでの議論と連動することから、素案を作りこむ段階で考えていただきたい。
辻田委員	適切なニーズ把握（27 ページ）について、将来の茨木市に住む可能性のある潜在的市民ニーズや地域経済を支える事業者に関するニーズなどの把握は次回までに行うのか。
事務局	今後の検討課題とさせていただきたい。
辻田委員	都市機能（16 ページ）や魅力・賑わい（15 ページ）について、事例写真やイメージ等が空白であり、この辺りを詰めていく上で、ニーズが必要と感じるが、基本計画では行わずに進めていくのか。
事務局	具体的な写真等は、基本計画で定める予定である。
久会長	辻田委員の指摘は、基本計画で定める内容等に関わることであり、例えばシェアオフィスを入れる、新たな企業を創出するといった内容は、空間設計に時間もかかることから、ニーズ調査はその間に進めるということではないか。その点からも、基本計画は全体的な都市構造や空間構造、それに伴う様々な土地利用の方針を定めるものであることを前段に明記すれば分かりやすくなると思う。
笹井委員	第3章整備基本方針の14～18 ページについて、言い切った表現と含みを持った表現があるが、基本計画はある程度含みを持たせ、幅の広い動きを取れるようにしておく必要があると思う。
久会長	笹井委員の意見は書き分けるようにとの指摘でもあると思う。整備内容について、明確に決まっている内容は明示し、検討の余地があるところは含みを持ったニュアンスにするなど、書く側の思いがうまく表現されるようお願いしたい。
久会長	未来志向の計画を作る際、歴史の話が流れてしまいがちだが、現状の都市構造、地域の空間構造は歴史の積み重ねで出来上がっている。それをうまく生かしながら、未来に向かって空間構造をより良くするという観点が必要であり、計画を作る際には昔の地図や都市構造などをしっかりと前段で書いておくべきだと思う。茨木の歴史について、在郷町当時の東西の幹線道路は今の本通り商店街の辺り、南北は本町通の辺りであり、本町通と本通りがクロスして在郷町の都市構造を作っ

議 事 の 経 過	
発言者	議題（案件）・発言内容・決定事項
	てきた。現在のメインストリートである駅前通りは在郷町からすると南端にあたるため、本通り商店街と駅前がうまく繋がらないことになってしまっている。今回の計画ではその齟齬をどのように、特に阪急側で有機的につないでいけるかという話になるが、それは昔と現在の都市構造を重ね合わせるからこそ見えてくる話だと思う。今の茨木における中心部の都市構造が、歴史の積み重ねで出来上がっているという共通認識があってこそ、未来をどうしていくのかということが見えてくるはずであり、地図一枚があるだけでもかなりインパクトがあると思う。 また、現在の茨木における機能の充実とにぎわいは、先人の方々が伝統的に時間をかけて作ったものなので、そういうソフトな面も未来志向で受け継いでいければ良いと思う。
事務局	色々と意見をいただきお礼申し上げます。 J R側と阪急側の今後の進め方について、合わせるべきところは合わせていきたいが、既に進んでいる阪急側の動きについても皆様に知っていただきたいとの思いがあり記載したが、表現にずれが出てきている。イメージについては、恐らく事務局と委員の皆さんに大きな差はないと思うが、阪急側の「落ち着いた」は在郷町という歴史をどう大事にするかという点を強調しているものであり、言葉の捉え方によって変わってくるため、表現については整理したい。
久会長	本日も、計画の骨格に関わることも含め、様々な意見をいただいた。次回までに基本計画案をまとめ、次回の会議で示していただいた後、パブリックコメントに進んでいくということでよろしいか。
久会長	ありがとうございます。以上をもって、令和6年度第2回茨木市駅前周辺整備基本計画協議会を終了する。