

2項目にわたり一般質問いたします。

1項目目は、「箕面市の中心市街地活性化について」お聞きします。

一点目に中心市街地として位置づけられている阪急箕面駅周辺の活性化策について質問いたします。

2007年に策定された「箕面駅周辺整備計画」には、箕面駅周辺地区は、商業機能や公共機能が集積した箕面の玄関口であり、中心市街地のなかでも重点地域として特に活性化が求められる地域とされてきました。少子超高齢化に伴い、阪急箕面駅の利用者が減少しており、北大阪急行線の竣工と併せて、この地域の活性化策は一段と重要性が増していると考えています。

この地区は、府道箕面池田線より北及び箕面駅前広場より南、阪急箕面線より東及び府道豊亀線から西、で囲まれた地区を個別ではなく、面的な一体整備の視点で計画策定されました。また、この計画は、箕面市総合計画や都市計画マスタープラン、サンプラザ公共施設再配置計画等との整合性を図り、位置づけられたものです。

その面的整備として、回遊性創出の方針が打ち出され、「もてなしの心があふれ」「癒やしとにぎわい」などが空間イメージとして挙げられ、「歩いても楽しい、箕面の顔となる玄関口として相応しい施設によって賑わいを創出できるよう整備を進める」と計画には記されています。

昨年の第3回定例会にも箕面駅周辺の活性化策について一般質問しましたが、駅前施設のもてなしの心や美観については優先順位が低いという市の見解を示されました。しかし、それは市が策定した計画と矛盾していると、あらためて指摘させていただきます。

箕面本通り商店街の道路舗装工事が、2021年度から順次行われましたが、これまでのインターロッキングタイルを、サンプラザ1号館の西側と池田泉州銀行の東側の間の道路部分だけを残して、すべて剥がし、アスファルト舗装が施されました。これまでのインターロッキングタイル舗装と比べると、土色の味気ないので、夜間に少しずつ工事をしたためか、つなぎ目がいくつもあります。インタ

ーロッキングタイルを止めたのは安全上の問題があるからと伺いましたが、舗装後もでこぼこした箇所があります。

インターロッキングタイル舗装の方が耐久性があり、見た目も美しく、グレード感があります。老朽化した部分があったのかもしれませんが、歩道全体にわたっていたとは思えません。地域住民の方々からは、とてもみすばらしい印象になってしまい、非常に残念であり、市は本通り商店街の美観をどう考えているのか、との苦情をいただいています。

高齢者が多い地域での安全性を重視した、とのことですが、今後市が歩道を整備するあるいは修復する場合にはインターロッキングタイルは使用しない計画なのでしょうか。

また、本通り商店街と交差する道路との色調等の調和については、どのように考えられたのでしょうか。回遊性についてはどのように意識されたのかもお聞きします。

以上、ご答弁をお願いいたします。

<答弁 1-①>

ただいまの中西議員さんのご質問に対しまして、ご答弁いたします。

みのお本通り商店街の今回の舗装補修については、インターロッキングの経年劣化等によりガタツキや凹凸が生じていたこと、本通り商店街の店舗からも「高齢者が転倒した」という報告を受けていたことから、令和2年度から2か年に分けて舗装補修を行ったものです。

舗装の整備や補修においては、耐久性や維持管理のし易さ、周辺環境との調和、コストなどを総合的に勘案し、整備手法を検討することとなります。一般的に車が乗り入れる道路においてはインターロッキングによる舗装は耐久性が低く、ガタツキも生じ易いため、維持管理コストが高くなることなどから、大規模な補修の際には選定しないことを基本としています。みのお本通り商店街の舗装についてもこの基本を踏まえつつ、駅周辺としての賑わいの創出に寄与することも考慮して、「みのお本通り商店会振興組合」と協議を重ねた結果、商店会振興組合の意向も踏まえて現在のカラー舗装に決定したものであり、妥当な選定であると認識しています。

以上でございます。

本通り商店街は7時から19時までは車両が通行止めになっており、車は特定の商店への搬入などの行き来がある程度で、夜間もほとんど車の通行はありません。夜は商店街と並行する豊亀線が空いているため、わざわざ商店街を通り抜ける必要がないからかもしれません。

今回施された土色のアスファルトカラー舗装は、遊歩道にはナチュラル感があって良いかもしれませんが、「箕面地区における賑わいのメインストリートの」な商店街に誘う道としては、不向きに思えます。商店街へのサインとして設置されたシンボルゲートとの調和の点からも違和感がありますし、サンプラザの南西角に面した交差点の一角だけにショットブラスト舗装が施されており、この部分の色調は本通り商店街のカラー舗装の色とも異なるため、唐突感があり、継ぎはぎのように見えます。箕面市のまちづくり景観の美的センスが疑われます。

なおコスト面についてですが、本通り商店街のインターロッキングタイルが整備されてから30年弱が経過していると聞いていますが、インターロッキングは、部分改修できるのがメリットの一つではないでしょうか。これまで適切に改修されていたら、高齢者の方が躓くことはなかったのではないかと思います。長期的にみて、アスファルト舗装の方がインターロッキングタイルよりもランニングコストが低いといえるのか、どのようにライフサイクルコストの比較をされたのか、疑問です。

また、アスファルトは石油系ですが、インターロッキングは廃棄物を建材として再利用しているものがあり、まちづくりにはCO2削減に配慮した環境の視点も必要ではないでしょうか。今後、こういった視点もまちづくりに取り入れていただきますよう提案いたします。

1-②

二点目に、箕面駅前地区の面整備についてですが、サンプラザビル1号館の建替え時に、老朽化したアーケードについてはどう考えておられるでしょうか。同ビルの道路を隔てた北側のアーケードは、雨漏りもあります。面整備として一体的に整備されるのでしょうか。

豊亀線はシンボルロードとして位置づけられ、街路樹の整備とともに、アドプトの花壇が設置され、障害者事業団さんが苗の植え付けをされています。しかし、

箕面駅ロータリーに向かう歩道には、プランターはありますが、現在は花苗は植えられていません。今後、回遊性を図るためにも、駅前の美観は大切であると考えますが、どのようにお考えでしょうか。

<答弁 1-②>

「サンプラザ1号館周辺のアーケード整備等」について、ご答弁いたします。

まず、「サンプラザ1号館周辺のアーケード」についてですが、サンプラザ1号館の建て替えが決定された場合に、その対応を検討するものと考えています。また、同ビルの道路を隔てた北側のアーケードについては、サンプラザの建て替えとはそもそも関係ないものと認識しており、適正な維持管理に努めていきます。次に、「箕面駅ロータリーに向かう歩道のプランター」についてですが、これらのプランターの中には、既に存在していない「みのお櫻通り商店会」と明記されているものもあり、沿道の店舗の方からも「プランターを撤去できないか」という要望を受けているところです。

市では、沿道の店舗等、関係者に確認した後に撤去する方針としていることから、今後、議員ご指摘のプランターに花苗を植える予定はありません。

以上でございます。

箕面駅前周辺整備計画には、サンプラザ1号館北側のアーケードや、道路を隔てた北向かいのアーケードなども含まれています。阪急箕面駅前の活性化対策は周辺地域を一体的にとらえて考える必要があります。その意味で、回遊性や駅前景観を考えるうえで、北側のアーケードも沿道の花や緑も大切な要素ではないでしょうか。地域の意向は大切ですが、その前に市の施策として駅前景観をどのように考えるのかを明確にすべきであると指摘しておきます。

1-③

三点目に、「(仮称)箕面観光戦略」策定についてお伺いします。

この事業は「(仮称)公民連携観光戦略会議」を立ち上げ、商業者や交通事業者、大学、行政らが参加して、箕面観光協会への補助事業として取組まれます。

とはいえ、観光協会に丸投げするわけではないと思われまますので、市のお考えをうかがいます。

箕面の観光戦略を考えるにあたり、観光資源をどのように再点検されるのでしょうか。

昆虫館について、大阪府との連携をどのように考えておられるでしょうか。

ビジターセンターの活用についてはいかがでしょうか。

市民・NPOの協力を支えられていますが、山のパトロール隊や観光ボランティアをはじめ、高齢化や世代交代など課題についてはどのようにお考えでしょうか。

次に箕面の観光客等のリサーチについて伺います。観光客の市内や市外などの情報はどのように把握されているのでしょうか。ハイカーはどれくらいなのか、箕面観光で使う一客あたりの金額などのリサーチや把握はなされているのでしょうか。

公民連携観光戦略会議では、サウンディング調査も念頭に置かれているのでしょうか。

さらに、滝道のシャッター街の支援についての一定のビジョンはあるのでしょうか。

これまで箕面観光ホテルとは、どのような交渉をされてきたのでしょうか。

以上、ご答弁を求めます。

<答弁1-③>

「観光戦略の策定」について、ご答弁いたします。

まず、「観光資源の再点検」についてですが、観光戦略の策定にあたっては、地元事業者等をはじめとする「(仮称)公民連携観光戦略会議」を立ち上げ、公民連携により幅広く意見交換を行い、策定する予定であり、その中で、本市の観光資源について再点検し、掘り起こしや磨き上げを行います。また、昆虫館や箕面ビジターセンターについても本市の貴重な観光資源であり、その活用についても同会議の中で検討し、その結果を踏まえ、府と連携した取り組みを進めていきます。

次に、「箕面の山パトロール隊や箕面観光ボランティアガイドの高齢化や世代交代」についてですが、いずれの団体も、休日はもとより、平日も積極的に活動さ

れており、仕事や子育てをリタイアされた、比較的、高齢の方が多くなることはやむを得ない面もありますが、現在の活動がさらに活発なものとなり、また、今後も円滑に引き継がれていくよう、それぞれの団体において隊員やガイドを募集しておられるところです。市としても、例えばツイッターやラインなどのSNSを活用して、その情報を広く発信するなど連携・協力していきます。

次に、「観光客についてのリサーチ」についてですが、観光戦略の策定にあたっては、まず本市の現状を把握することが重要と考えており、観光戦略の策定を担う箕面市観光協会と協議し、「(仮称) 公民連携観光戦略会議」でも議論したうえで、実態調査を実施する予定です。

次に、「サウンディング調査」についてですが、現時点において具体的な予定はないものの、例えば、「(仮称) 公民連携観光戦略会議」において必要ということになれば、実施します。

次に、「滝道のシャッター街の支援」についてですが、滝道においては新しい店舗ができて一方、高齢化や後継者不足などの課題を有している店舗等も見受けられます。

市としては、これまでも、滝道沿道における店舗等の物件が売りに出されたり、低未利用地の土地活用についてご相談を受けた場合には、箕面FMまちそだて株式会社と連携し、場合によっては市が当該物件を購入し、サブリース手法によって、滝道に相応しい店舗の誘致に取り組んできました。

今後も引き続き、店舗の継続支援や誘致に取り組んでまいります。

次に、「箕面観光ホテルの利用客の誘客」についてですが、滝道において圧倒的な知名度と集客力を持つ大江戸温泉物語との連携は重要であり、これまでも同ホテルの利用客を対象とした企画案の実施を提案するなど連携に取り組んでおり、既に、「(仮称) 公民連携観光戦略会議」への参画もお願いしたところです。

引き続き滝道の店舗と大江戸温泉がともに盛り上がり、Win-Winの関係が構築できる企画案の検討を行うなど、大いなる箕面観光の復活に向けて、取り組みを進めてまいります。

以上でございます。

是非、よろしく願いいたします。

1-④

四点目に、箕面文化・交流センターの再整備について伺います。

サンプルザ 1 号館の建替決議について、スケジュールが押していますけれども、決議が行われた後の、スケジュール感はどのようになるのでしょうか。市の案の提示、パブリックコメントに向けた説明会、パブリックコメントの集約と市民への公表、再整備案の決定等に至る、それぞれのリードタイムをお示してください。

<答弁 1-④>

「箕面文化・交流センターの再整備」について、ご答弁いたします。

みのおサンプルザ 1 号館の建て替え後、公共施設の再配置については現在も検討を進めていますが、区分所有者としての最終の意思決定である建替決議までに市としての計画案を策定したいと考えています。

建替決議がなされた場合、公共施設再配置の計画案についてパブリックコメントを実施し、説明会等の一連のプロセスを進めて行きたいと考えていますが、詳細な工程は、建て替えに係るスケジュールが確定した段階で決定していきます。なお、公共施設再配置の計画案の確定についても、新たに整備される建物の工程と歩調を合わせる必要があるため、その時期については現時点では未定です。以上でございます。

サンプルザ 1 号館の建替決議が行われるまでに、市は箕面文化・交流センターを含む公共施設の再配置計画案を策定する、とのことですので、おおよその目処がたってきたものと受け止めます。計画を確定するときには、市民との合意形成を丁寧に図っていただきたいと要望いたします。

1-⑤

五点目に、桜井駅周辺のまちづくり施設に関してお聞きします。

現在、桜井駅前広場の整備が進められています。高齢者や障害者市民への配慮について、当事者の声を聞きながら取り組んでおられることと思いますが、まちづくりにおけるノーマライゼーションの実現について、市の考えをお聞きします。

箕面市福祉のまち総合条例第 14 条には、都市施設の整備について障害者、高齢者等が、安全かつ容易に利用できるよう配慮しなければならない、と定めてあります。

駅前広場の身障者用の乗用車乗降スペースは、雨の日を配慮した設計になっているでしょうか。車内から折りたたんだ重い車椅子を取り出して座れるようにセッティングし、そこに無事に着座するまでには、それなりの時間を要します。車内から安全に、そしてなるべく濡れずに車椅子に移動できるよう改札口近くの場所に、また屋根等が設置されていることが必要であると考えますが、そのような設計を考えていただいているでしょうか。

また多目的トイレの仕様についてですが、「大阪府福祉のまちづくり条例ガイドライン」には、政令第 14 条、条例第 18 条に規定されているトイレについての基本的な考え方が示されています。「車椅子使用者が円滑に利用することができるよう十分な空間が確保されていること。十分な空間として直径 150cm 以上の円が内接できる広さを備えることを基本とする。ただし、電動車椅子等、大きな車椅子では、150cm の円では十分ではない場合があるため、施設の利用者等状況を鑑みて設計する必要がある」とあります。また国土交通省は、2021 年 3 月改正の「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」講習会において、「多機能トイレの車いす回転半径パイ 1800 は特別特定建築物のみ対象か」との質問に対し、電動車いす使用者が 360 度回転できるよう、床面積 2000 m²以上の不特定多数の利用者がある建築物において直径 180 cm 以上の円が内接できるスペースを設けることを標準としていること。ただし、それ以外であっても利用用途や利用者のニーズ等に応じて、適宜検討するようにと回答しています。

これまでも障害者施策推進協議会では直径 180 cm のスペースが必要であるという強い要望があり、それを受けて議会でもしばしば議論されてきました。市は現状では、既成ユニットは 150 cm までの仕様になることと、全体の予算のバランスを考えると難しい、との見解を示されています。既成ユニットと、オリジナルの直径 180 cm の内接円を確保した多目的トイレの場合、どれくらいの費用差になるのでしょうか。

さらに、障害者施策推進協議会では、大人用介護ベッドを多目的トイレに設置して欲しい、と要望されています。大阪府福祉のまちづくり条例の逐条解説書に

は、介護ベッドの設置について「大人のおむつ交換をすることができる長さ一・二メートル以上のベッドを一以上設け、その出入口にその旨の表示を行うこと。」とあります。市は、防犯上の問題を上げられていますが、日中の駅前では不法駐輪を見守るために委託事業を行っています。防犯対策についても検討されたのでしょうか。

なお障推協では、「(トイレで介護用ベッドを必要とする)子どもたちは、どこにも行けない」との切実なご意見がありました。阪急桜井駅周辺には、介護用ベッドを設置したトイレがあるのでしょうか。高齢者や障害者市民が一人の人間として尊重され、社会参加し、駅周辺の活性化に参画できるための施設が整備されることは、まちそのものを豊かにしていくことであると考えますが、大阪府福祉のまちづくり条例、箕面市福祉のまち総合条例の趣旨に沿った駅前整備、トイレ整備について、市の見解を求めます。

< 1-⑤ >

「桜井駅前広場整備」について、ご答弁いたします。

まず、「身障者用の車両の乗降スペースの屋根」についてですが、桜井駅前広場においては、地域の中心として、多様な人が集い、祭りやフリーマーケット等のイベントにも活用できるオープンスペースを形成できるよう極力遮蔽物を設けないように配慮しており、駅に近い側に予定している障害者用車両の乗降用バースに屋根をつける予定はありません。

一方で、令和4年3月16日開催の箕面市障害者市民施策推進協議会において、雨天時に濡れずに乗降できるよう屋根を設置してほしい旨のご意見をいただいていることから、駅前ロータリー東側に将来のオレンジゆずるバス乗り入れを想定して、既に整備した幅3メートル・長さ18メートルの屋根を活用できないかを含めて検討しているところです。

次に、「多機能トイレの価格差」についてですが、直径150センチメートルを確保できるタイプの多機能トイレと男子トイレ、女子トイレでは、概算で約2千万円の整備費用がかかるのに対して、直径180センチメートルを確保できる多機能トイレと男子トイレ、女子トイレでは、概算で2千4百万円の整備費用がかかり、約2割、400万円の増額になるものです。

次に、「不法駐輪の指導員の巡回による公衆トイレの防犯対策」についてですが、介護ベットの設置は維持管理面から職員が常駐する公共施設に配置することが望ましいことから、本来業務のついでに点検させるということでは対応できません。

なお、阪急電鉄桜井駅周辺においては改札内も含め、介護用ベッドの設置はなく、事例はございません。

次に、「大阪府福祉のまちづくり条例、箕面市福祉のまち総合条例の目的に沿った駅前広場整備、トイレ整備」についてですが、大阪府福祉のまちづくり条例においては、桜井駅前広場で整備可能な公衆トイレの規模に応じた基準は満たしており、同条例第4条に規定される「事業者は都市施設を全ての人が安全かつ容易に利用することができるように整備、維持保全及び管理に努めるとともに、府が実施する福祉のまちづくりの施策に協力するよう努めなければならない。」とする事業者の責務は果たしていると考えています。

また、箕面市福祉のまち総合条例第14条に定める「障害者、高齢者等が安全かつ容易に利用できるよう配慮しなければならない」という規定に基づき、国土交通省の示す「道路の移動円滑化ガイドライン」の基準を満たす駅前広場やトイレの整備を進めていきます。

なお、トイレ整備につきましては、先日開催の箕面市障害者市民施策推進協議会でもご説明いたしました。国の道路移動円滑化ガイドラインでは内寸2メートル四方が標準的なタイプとなっておりますが、望ましいタイプの内寸2.2メートル四方の多機能トイレで整備することを考えており、このタイプであれば、回転半径1.8メートルの円を室内に描いたときに、一部便器が範囲内に入る程度となるため、切り返しなどのご不便はおかけしますが、内寸2.0メートル四方のタイプのものよりも利用しやすくなると考えております。

以上でございます。

障害者用の駐車場について、乗降が駅に近くなるよう配慮をお願いしたいことと、障害者専用の乗降スペースについて、駅前広場のデザイン設計優先ではなく、まずは障害者市民の安全性・利便性を考慮すべきではないでしょうか。オレンジゆずるバス用乗降スペースの活用をお検討する際には、乗降後、駅改札口に向か

う経路が安全かつ濡れない状態であることが前提だと考えますので、この点も是非とも配慮をお願いいたします。

トイレ整備についてですが、電動車椅子を考慮したスペースについて、若干前向きに検討いただいている姿勢については、評価したいと思います。しかし、どうせなら切り返しなしで使えるトイレを整備すべきではないでしょうか。「事業者の責務は果たしている」とのことですが、さきほど国土交通省の見解を申し上げただけです。国の見解は、利用者のニーズに応じて検討することとしているのです。法令や条例は、実態に即して今後も改正されるのではないのでしょうか。現在は、努力目標となっても、今後は義務として改正されるであろうと考えます。

「法令に違反していないから」ではなく、当事者に向き合い、当事者にとって無くてはならないものであることをしっかり受け止めて、整備するのが市の責務であると指摘させていただきます。

また大人用ベッドは紙おむつなどの交換に欠かせないアイテムです。ベッドが整備されていなければ、重度の障害者は安心して外出できないのです。このことは障害者団体が約20年間、一貫して求めてきた案件です。桜井駅前の公衆トイレは、道路沿いに設置されることや周囲に商店や住宅もあるなどから、目的外に悪用される可能性は低いのではないのでしょうか。多目的トイレにベッドがあろうとなかろうと目的外使用する可能性はゼロにはなりません。そのような使われ方を予防するという口実で、切実に願う人たちの必要なベッドを設置しないことは、本末転倒です。市は管理者の設置に拘りますが、例えばライフプラザの多目的トイレには入室後一定以上の時間が経過したら、信号が発信されるような装置が取り付けられていると思いますが、何故そういうものを検討しないのでしょうか。重度の障害者市民が当たり前のように外出できるよう、市の責務として取り組んでいただきますよう、強く求め、この項目の質問を終わります。ありがとうございました。