

『箕面市総合都市交通戦略（素案）に対する市民意見』（原文のまま）

番号	意見
1	<p>箕面市総合都市交通戦略（素案）を拝見させていただきました。素晴らしい計画で将来に希望が持てるようになりました。特に平成30年に北急延伸及び周辺都市計画道路の整備が素晴らしいです。</p> <p>この戦略の中で、ひとつ気になるところがあります。それは、都市計画道路萱野東西線の整備順序が423号線東側が先になっており、西側及び芝如意谷線はH29以降の整備となっています。</p> <p>東側は市街地調整区域（市街化を抑制すべき区域）です。順番が逆だと思います。都市計画区域を意識して整備するならば、西側及び芝如意谷線を先にすべきです。都市計画区域の意義を再考してください。</p> <p>市街化区域で今まで整備されていなかった地区の心情を理解していただき、整備のしやすさや地元合意等個々の事情があると思いますが、よろしくお願ひいたします。</p> <p>北急延伸及び周辺都市計画道路の整備をぜひ実現してください。応援しています。</p>
2	<p>「総合都市交通体系調査の手引き」を読むと、継続的に行われる調査を受けて、交通施設整備や交通施策実施を関係者で行っていくために策定されるものが「長期計画」「短期計画」と書かれていました。そしてこの手引きのなかに次の2項目が書かれていることから、交通の整備によって市が描く将来都市像を実現していこうとしていると感じました。</p> <p>「交通需要に対応した都市交通施策の展開」から「目指す将来都市像を実現する総合的な都市交通施策の展開」への転換</p> <p>都市が抱える課題「人口減少への対応」「高齢社会への対応」「中心市街地の活性化」「環境負荷の軽減」については複数の都市交通施策を組み合わせる総合的な取組が必要</p> <p>箕面市の第五次総合計画では、箕面の魅力に「交通機関が便利なまち」と書いてある一方で、箕面の魅力アップが箕面のあしたを創る手法であるとも書かれています。</p> <p>今回の長期計画が「交通機関が便利なまち」を意識したもののように感じ、「歩く人、自転車の人、バイクの人」や「生活のなかにおける移動」「観光客の移動」を含めたまち全体での人の流れが捉えにくいものでした。</p> <p>短期計画のなかでも、北大阪急行延伸に重きを置かれているのはよくわかりますが、北大阪急行で住民の市外への交通確保だけでなく、市内への人の流れを創りたいと、総合計画の都市イメージ像に書かれています。</p> <p>市内への人の流れをどのようにまちの中に溶け込ませていくのかの部分も必要に感じました。</p> <p>また、市内の住民の高齢化に伴い、健康作り・地域作りを含めた取組がなされようとしています。この移動も考慮する必要があるように感じました。</p> <p>今、新たな施設を建設しながら施設の使い方を考えられたり（健康福祉部・人権文化部・地域創造部）、地域のまとまりをどう創っていくのか取り組まれたり（健康福祉部・みどりまちづくり部・市民部）しています。日中活動に参加される子育て世代や高齢者が移動しやすい交通体系を考えると、「歩く路」「自転車のみち」「バス」「送迎タクシー」だと感じます。上記の施策の人の流れを交通体系からイメージできたらとおもいました。</p> <p>また、市外からの人の流れとして考えられる「商店」や「観光地」への流れは、商店の場合「駅前」「商店街」に、観光地の場合「登山路」になると感じます。前者の場合は、「公共交通」「遊歩道」の整備、後者の場合は「登山路までのアプローチの路」「登山路入り口のバス停」の整備を含めて考えてはとおもいました。北急を使って訪れた人がどのようにまちを利用してくれるのか、人の流れをイメージできたらとおもいました。</p> <p>短期計画では、「歩く人、自転車の人、バイクの人」や「生活のなかにおける移動」「観光客の移動」を含めたまち全体での人の流れを描けるものにしてほしいと感じました。</p> <p>以下</p> <p>パブリックコメント</p> <p>計画のなかでわかりにくかったこと</p> <p>追記をしたほうが良いとおもったこと</p> <p>整備の際に考慮してほしい点</p>

戦略実施プログラム（実施計画）を読んで
計画のなかでわかりにくかったことと記載案

?@ 「箕面市総合都市交通戦略」が国の（都市交通マスタープラン）と（都市地域総合交通戦略）の二つの計画を兼ね備えたものであるなら、「箕面市交通体系マスタープラン」の次計画と、実施計画の一つ「都市地域総合交通戦略」であることをわかるように書いてほしかったです。

?A 「都市交通」の基本理念は「どんな交通体系で」と考え方を書く方がよいようにおもいました。

?B 「箕面市総合交通計画（長期計画）」と「箕面市戦略実施プログラム（短期計画）」の境がわかりにくかった。

?@ については

「箕面市総合都市交通戦略」は、「箕面市交通体系マスタープラン」の継続計画「箕面市総合交通計画」と、新たに都市地域総合交通戦略である「箕面市戦略実施プログラム」で構成されていることがわかりにくかったです。2頁の図「図・上位計画及び関連計画と箕面市総合都市交通戦略の関係」で見てわかるようにしてほしかったです。

他の計画「北大阪急行線延伸整備計画(案)2008～2009」「箕面市交通ネットワーク活性化プログラム2008（公共交通の利用促進活性化に関する計画）」「箕面市地域公共交通総合連携計画2009」は現在も継続中であれば掲載してもかまいませんが、現在継続中でなければ自転車道など過去に出てきた計画も掲載する方がいいと思います。交通施策の流れを整理する意味では、今まで出てきた計画の掲載がわかりやすいと思います。

?Aについては

『箕面市の魅力に人をつなぐ、安心・安全な環境にやさしい交通体系』。総合計画で交通マスタープランが書かれていた項目が「環境にやさしい交通体系」であったため。

?Bについては

前回の「箕面市交通体系マスタープラン」では「将来交通体系のあり方」と「交通施設計画」が分離されていて基本計画である「交通施設計画」がわかりやすく、今回の「総合計画」と「戦略実施プログラム」との併記の間に、前回の「交通施設計画」のような市内全域で行われる個々の取組の列挙を。

「第一章・箕面市総合都市交通戦略策定の趣旨（業務の概要）」

「第二章・箕面市の概況とまちづくり（都市の将来像）」

「第三章・交通特性と課題の整理（将来交通需要の見通し）」

「第四章・総合交通計画（将来交通体系のあり方）」

「第五章・（交通施設計画）」

「第六章・進行管理と評価・改善の仕組み」

色紙

「戦略実施プログラム」

と思いました。

追記をした方がいいと思ったこと

?@ 関連計画の記述には多部署の計画を列挙。

多部署の計画とともに取り組んだり、多部署の実施計画を支える役目を交通が担うことから「整備や設置に関しては、箕面市都市計画・箕面市地球環境保全行動計画・快適環境計画・景観計画」「人への配慮に関しては、箕面市障害者市民の長期計画・箕面市高齢者保健医療福祉計画・地域福祉計画・健康みのお21・基本的人権計画」など、箕面市の計画を併記してほしいと思いました。

	<p>?A 上位計画のなかの国・府に関することは「国や府のまちづくり・交通計画」として発行の省庁名とともに列挙。</p> <p>都市交通施策で将来都市像の実現をめざすため、箕面市の取組を一つのまとまりで整理し、国や府の計画は関連計画と位置付けてはどうかと思いました。</p> <p>戦略実施プログラム（実施計画）を読んで</p> <p>?@「目指す将来都市像を実現する総合的な都市交通施策の展開」と考えたとき、箕面市第五次総合計画の都市イメージ像のなかの「定住人口を増加させるだけでなく、市外からより多くの買い物客や観光客を呼び込むことからより、観光・商業が活性化し、若い世代のみにとどまらずさまざまな人々の間で交流が生まれる活力あるにぎやかな都市」の交通網や道路整備の計画を書かれていないのが気になりました。</p> <p>そこで、市外からの人の流れを想像し、「新駅周辺の商店・飲食店・病院をたずねる流れ」、「瀧道・登山路への流れ」を加えられてはどうかと想いました。</p> <p>後者の「瀧道・登山路への流れ」は、歩道・登山口のバス停の整備です。特に「登山路」は数力所あります。かやの中央のお客を「やま」につなげるには、瀧道の入り口を「医王岩」に。勝尾寺の入り口を「五藤池」にすることで、山道までのアプローチとするルートをつくったり、数力所のバス停には溜まり場・登山路案内板・市内飲食店商店マップを設置したりと、人とやまを結ぶ交通や道路整備が考えられます。</p> <p>また、前者の「駅周辺」は「駅ビル」もしくは「駅周辺の歩道沿道」も考えられるため、「雨よけを完備した歩道」「歩行者専用道路」と、人が店に流れる空間の整備が考えられます。</p> <p>他にも、新駅間に人の流れをつくるように、新御堂筋の歩道を散策路として整備したり、信号設備のない横断歩道を改善したり、人を思い描くと、人の動きを想像すると、細かな整備が必要になります。</p> <p>今の計画は道路整備だけですが、人が動く"歩道"を考えてほしく想いました。</p> <p>?A北急延伸に伴う道路整備には、萱野小学校・萱野東小学校の通学路にあたる部分があります。歩道や信号施設を、開通と同時に利用できるようにしてあげてほしいと想いました。</p> <p>?B船場東については、小野豊線に直角に交わらないT字路では横断歩道の設備がありません。T字路扱いで横断歩道と信号機の設置ができるか検討をお願いしたいです。171Rの洋服の青山があった交差点（萱野1?）は信号機・横断歩道ともついています。現在、自動車のみ右折・左折できますが、交通量の多いときには安全な環境で運転できているかという、そうでもないような気がします。歩行者にかぎらず運転手にも安全な環境を提供してほしく想いました。</p> <p>?Cかやの中央には御堂筋高架下が駐輪場となりますが、駅までが歩道橋か地下道かわかりませんでした。環境を考慮しての交通施策をうたわれるのであれば、駐輪場から駅までの歩道整備や雨よけ整備があれば、動きやすい空間ができると想いました。</p> <p>?Dかやの中央には駅舎やロータリーも検討されています。北急のシステム本部や阪急のバス車庫の整備は書かれていませんが、市内循環バス整備を考えているのであれば、バスの拠点整備をかやの中央付近に検討されてはと想いました。</p>
3	<p>1．北急延伸に囚われすぎた偏った内容になっている。</p> <p>2．現状把握</p> <p>(1) 箕面市は大きく大阪都市圏の一部であり、広域都市軸としては、最も早く開けた阪急箕面線を中心とした西部地域、千里（千里中央、北千里）に連なる地域として開発された東部地域、そしてやはり千里中央からセンバを経て最後に開発された中部地域の三つの都市軸、生活圏が並立しており、横軸として171号線が国土軸に準ずる幹線として茨木 石橋のバス路線を伴い広域都市軸を形成している。</p>

そして箕面を取り巻く交通結節点としては、ターミナルとして圧倒的な千里中央をはじめ、北千里、箕面がある。

- (2) 箕面市内からの各交通結節点、特に市外の千里中央、北千里へのバス路線は充実している(平成22/1,新しいバス交通運行計画(素案)P.1)

3. 将来 北急延伸が実現したとしてー

- (1) 千里中央のターミナル機能、商業集積、業務集積の圧倒的地位は変わらない。
- (2) 北千里がカヤノより交通結節点、商業集積として上位であることも変わらない。
- (3) 阪急箕面線からの北急への転移は既に行われており、延伸のより大幅な転移があるとは思えない。
- (4) 北急延伸によって、千里中央がカヤノへ引越して来る訳ではない。
むしろ、ターミナルとしての千里中央から鉄道のフィーダーが伸びてくると考えるのが妥当ではないか。
- (5) 西部、東部、中部それぞれに形成されている生活圏が、北急延伸によりカヤノを中心とした単一の生活圏になることはあり得ない。
- (6) カヤノの利用者は徒歩圏(自転車を含む)を中心として、
- (7) それ以外の利用者にとっては、多少の時間短縮(これも市のデータ通りになるか疑問)になるとしても、運賃負担が増える(少なくとも100円程度)
- (8) 特に千里中央以南へ直行する場合を除き、即ち千里中央そのものを目的に、並びに千里中央で他の交通機関(モノレール、バス等)に乗り換える場合は乗換回数が増えるうえ、運賃負担が増える。
- (9) 東部については、千里中央から北千里を経由したバス路線の利用者からの転移はほぼ見込めないであろうし、粟生間谷地区から山麓線経由で白島から千里中央のバス路線の利用者も負担増して、果たしてどれ程が利用するか、これらを勘案すると、現行のバス路線を更に充実させる方が良かったという声が大きくなりかねないのではないか。

従って素案P79に云う様な「現在の既存駅と結ぶバス路線は市民の交通行動やニーズを踏まえて一部を残す」のではなく、全部或いは殆どを残し、更に便数増を図るなど充実させる必要がある。
少なくとも北急は延伸したけれど、結果として、従前の交通便益が損なわれてしまったということにならない様にすべきである。

3. 交通計画(戦略)について

- (1) 平成24年度予算(案)で基礎調査費4億5千万円を計上し北急延伸の事業調査を行うとのことであるが、その結果を待たず先行して北急延伸を前提とした計画(戦略)を策定するのは何故か。
- (2) 仮に北急延伸が実現したとして、新駅にカヤノを中心に放射状に四通八達したバス路線網が再編イメージとして画かれているが、各路線が採算ベースにのるだけの乗客を見込めるのか。
バス路線は相応の便数があってこそ利便性が確保されるものである。
- (3) 特に東部地域と北千里経由で千里中央を結ぶ路線については、二つの大きな交通結節点を結ぶ動脈であり、その交通便益は北急延伸によって代替されるものではなく、むしろ最近小野原西地区の循環バスが開設された如く更なる拡充が求められことすれ、現状よりも便益が低下することがあってはならない。
- (4) 現在、市外の交通結節点(千里中央、北千里)への交通(バス)が充実していることは市も認めるところ(平22/1,「新たなバス交通の運行計画(素案)P1」)であるが、これを更に拡充整備することで、箕面市内の交通体系が充分機能するかの検討はされたことがあるのか。
- (5) 北急延伸に伴って、現在或る程度充実しているバス路線網による交通便益を換うことなしに、カヤノを中心に放射状のバス路線網を張り囲らすことは可能なのか。
むしろ、拡散することで便益の低下を招くのではないか。
- (6) 交通流動は何も市内完結で考える必要は無く、広域的に、少なくとも隣接する千里中央や北千里等を前

提にどうあるのか住民ニーズに合致するかを考えるのが行政の立場であり、そもそも北急延伸計画そのものが、既に大阪都心部と北大阪を結ぶ大動脈となっている御堂筋線（北急を含む）を、一大ターミナルである千里中央からフィーダー的に延伸した場合どうなるかの検討であり、延伸することで大動脈になるわけではないことを銘記すべきで、北急延伸の是非、延伸後の交通計画（戦略）も北急延伸に偏らず、全体としての交通便益を維持、充実させる観点から検討するべきである。

(7) その為には、市の資料（平22/1新たなバス交通の運行計画（素案）P1）でも充実したとされているバスでの市内から千里中央への乗降客26,000人/日の詳細分析、併せて、北千里への乗降客の分析を行い、更に当素案でも云うとおり、直近の平成22年のパーソントリップを分析すれば、それなりの判断が出来るのではないかと。

(8) 今後調査を行う場合、例えばアンケート調査では標本数を増やし、設問も回答者が客観的に判断出来る様な工夫が必要である。

以上思いつくままに書きましたが、最近特に強く感じるのは市政全般が、北急問題でいささか歪んでいるのではないかと云うことです。

箕面市全体がバランス良く、成熟した住みやすい街になって行く為にどうすれば良いのか。

巨額の事業費を要する北急延伸は本当に不可欠なのか（事業そのものの妥当性はフレームワークの如何による関係者の負担割合ではなく総額で判断すべきです。）

他の方策による交通体系の整備の方がこれから迎える少子高齢化、人口減少社会に適っているのではないかと。冷静な判断が必要ではないでしょうか。

むしろ生活拠点をきめ細かく充実することで生活圏を活性化させるようなことがこれから求められるハード面ばかりではなくソフトな対策が今後ますます重要になると思われます。

素案を読んでいて気になるのは、やはり開発志向が強いということでもあります。

彩都や森町はニュータウン方式の開発がすべに過去のものとなって久しいのに尾を引き、結局事業全体としては大失敗となった事業の残務整理の後始末を行っているのであり、そのおこぼれとして多少の人口増があってもとてもポジティブなものではありません。

例えば彩都について言えば、UR都市機構が撤退するのが既定のものとなった後で、巨額の費用でモノレールの延伸をやり半ば空気運ぶ状況ですが、これなど中部事業に東部地区の開発が見込めない以上、バスで充分対応できたのではないのでしょうか。

全体計画の大幅な縮小が余儀なくされているのに、国文4号線の道路計画がそのまま部分施工されているのは不可解であります。

行政の悪弊として、一旦動き出したら止まらないことが往々にしてありますが、それは右肩上がり時代のこと、今はもっと柔軟に現実に即した判断をする必要があります。

その意味で、交通計画（戦略）についても、北急延伸を含めて冷静に再検討されることを求めるものです。

案外既存の鉄道駅を前提としてバス路線網を拡充することで今以上に交通便益を向上させ、これからの世の中に適合したものになるかも知れません。

4	<p>1.(41ページ)時代の潮流</p> <p>この項にある各表題は、現在の傾向と課題と対応がバラバラに混ざって表記されているので、わかりにくいです。表記の書き方は「現在の傾向 ~めざすべき方向~」として、太字のように変えた方が統一性があるので、整理され、わかりやすいと思います。</p> <p>素案 時代の潮流</p> <ul style="list-style-type: none">(1) 地球環境問題の深刻化 ~「低炭素社会」への期待~(2) 少子高齢化の進行 ~交通弱者の増加~(3) 都市機能の集約化 ~都市拠点整備による交通需要の増加~(4) 交通基本法制定 ~法制度に則した交通計画の策定
---	---

提案 時代の潮流とめざすべき方向

- (1) 地球環境問題の深刻化 ~CO₂を削減し「低炭素社会」に~
- (2) 高齢化の進行 ~人に優しい交通体系システムの確立へ~
- (3) 都市機能の拡散・希薄化 ~拠点集約型の都市形成を~
- (4) 国での「交通基本法」の制定 ~法制度に則した交通計画の策定を~

特に、42~44ページを読んでいると、時代の潮流が「全面的な市街化の進行」なのか「都市機能の集約化」なのか、わからなくなります。全国的な時代の潮流は「全面的な市街化の進行による希薄化」だと思います。42や44ページにある「都市拠点整備に伴い増加する交通需要への増加」は箕面独自の課題で、時代の潮流ではないし、「都市機能の集約化」は箕面市の北急延伸後の姿で、時代の潮流でないと思います。

そのように「3.時代の潮流」と「4.課題整理」は、全国的に見てなのか、箕面市としてなのか、わかりにくいので、4は「4.市の課題整理」あるいは「4.交通戦略策定にむけた課題整理」とし、3の項目は上記のようにした方がいいと思いました。

2.(45ページ)第4章 総合交通計画

(45ページ)「(1)上位計画及び関連計画」の項は、この位置でなく、3ページの後に付けた方がいいと思います。

また、F)のあとに「G 第5期高齢者保健福祉計画・介護保険計画」とその説明を入れてください。「バリアフリーのまちづくり推進」と「移動支援サービスの整備」の記述があります。

この章では、「第4章 総合交通計画」として、「1.都市交通計画で目指す将来都市像」「2.将来交通体系の戦略シナリオの比較・評価」「3.総合交通計画」と続き、次章に「第5章 戦略実施プログラム」として具体を描かれています。ここでいう「都市交通計画」とは、「総合都市交通戦略」のことなのですか、それとも、「総合交通計画」のことですか。言葉の使い分けがよくわかりません。文章全般を通して、使い方を統一してほしいです。

(47ページ)基本理念と方向性

総合交通計画なら、基本理念は、第5次総計にもあるように「人と環境にやさしい公共交通を軸として持続的にスパイラルアップする協働の交通まちづくり」というように「人と環境にやさしい」を基本理念としてしっかりと押さえてほしいです。

方向性としては、方向性1の「多様で質の高い・・・」のところに、人へのやさしさを意識するよう「市民の」を入れて「市民の多様で質の高い生活を支える・・・」としてほしいです。

また、市民の交通便利性だけでなく、他市からたくさんの人に観光・買い物・余暇などで来てもらい、まちを活性化できるように、箕面独自の魅力を交通とともにアップさせる「方向4 他市から箕面へと人をいざなう魅力ある交通まちづくり」を加えてはどうでしょうか。大阪府における箕面の役割を再確認し、市外から人を呼び込んでほしいです。(船場や萱野のまちづくり、中央公園から滝道へ続くハイキングロード、田園風景と農林業体験・・・などを鉄道やバスにからませて整備していく)

3.戦略実施プログラム

(79~82ページ)バス路線網の再編・利用環境の整備

ゆずるバスの利便性や利用促進から考えると、本格運行にむけては、やはりパターンダイヤやそのためのルート再編は必要だと思います。

(86ページ・102ページ)バリアフリー事業の促進と舗道整備

車いすやバギー・自転車安心して通れるためには、車道をあげ、舗道と車道をフラットにして波打ちや段

	<p>差を解消することが必要です。この計画でのバリアフリー事業はバス利用についてしか書かれてないので、「車いすで移動できるか」という視点で、バリアフリー事業全体をもう一度点検してほしいです。</p> <p>(105ページ)公共交通の利用促進 バスの意義を再確認し、そこから、利用促進策を考えていきたいです。松村先生がやっておられる「バスの利用促進会議」などの存在と日程をもっと市民や学校に知らせ、参加をよびかけてほしいです。</p> <p>以上、よろしくお願いたします。</p>
5	<p>第3章 4.課題整理(44頁)において、「大阪都心をはじめとする近隣都市へのアクセス性確保」が、課題となっていますが、詳細な記述がなく、どういった点が問題なのかよくわかりません。所要時間が課題なのか、あるいは手段が問題なのか、周辺市との比較も含め、詳細に記述していただけませんか。</p> <p>北大阪急行を延伸することで、利用者がわかれ、阪急箕面線の利便性(梅田行き直通がなくなる等)が悪くなることはありませんか。 また、駅前が寂れていくことが考えられますが何か対策はお考えでしょうか。</p> <p>第4章 3.基本方針 (a)鉄道延伸 必要性において、「新幹線・空港へのアクセスを強化する必要がある。」とありますが、第3章の課題整理には、そのような記述がありません。課題として、きちんと 第5章 6.実施プログラム(77頁~)において、各戦略施策に対して、効果の記述がありません。</p> <p>例えば、「所要時間が 分短縮」、「乗換回数 回」などのように、効果が具体的に数値や図で示されているべきではありませんか。(現時点での想定でかまいません)</p>
6	<p>(1)北大阪急行延伸の推進について 「箕面市総合都市交通戦略(素案)」とはどうやら北急の延伸を前提にしたプランのようです。 先日、北大阪急行延伸の説明会に出席しました。 その説明の中で、市民の賛成意見が6割から7割に増えたこと、また国の交付金が大きく増額され、実現可能性が高まったことが上げられていましたが、会場の参加者は少なく、また質問や意見もほとんど出ないという盛り上がり欠けているように感じました。 多くの市民の悲願であるならば、市内で5日間にわたり、5会場で開催されるどこかにもっと多くの市民が参加されても不思議ではないかと思えます。「北急延伸に賛成か反対か」と問われれば、「賛成」と答える方が多いのはわかります。 しかし、昨年3月11日で、日本中が苦境に立っている今、このような不急の事業に税金を投入するくらいなら、もっと被災地に必要な事業に税金を投入してほしいと願うのは私だけでしょうか? たしかに「市の持ち出し」は軽減されるかもしれませんが、だからといってこの事業を今、何よりも優先させるべきだとは思いません。</p> <p>(2)高齢社会と交通政策 高齢社会において、交通政策の充実が大切であることに異論はありません。 しかし、北大阪急行の延伸とは直接結びつかない課題です。 若い世代を呼び寄せ、相対的に働く世代を増やし、市税収入を増やすという意味でわからないことはありませんが。 現在、オレンジゆずるバスの実証運行が行われていますが、多くの高齢者がこのバスを利用しています。 「オレンジゆずるバスによって、生活がひろがった、また自力で移動できるようになった」という喜びの声を聴きます。 しかし、一方で本数やあまりにも長いルートなど、課題も多くあります。これらの課題を克服するには、投入する資金がどうしても必要です。 これらのことが克服されれば、高齢者の閉じこもり防止、介護予防に大変な効果を発揮するだけでなく、利用者が増え、収入も増えて、地域が活性化することでしょう。 北大阪急行に多額の税金を投入しなくても、市内を循環するバスがこまめに走れば、市民生活は格段に便利</p>

	<p>になるはずで 北大阪急行に投入する税金を、できれば、オレンジゆずるバスに振り向けることが現実的に無理のない喫緊の交通政策ではないでしょうか。</p> <p>(3) これからの時代の地域経済について これまでは、箕面市は農村からベッドタウンへと移り変わってきました。 しかし、それはこれまでの流れです。都心へ働きに出るというライフスタイルが今後も続くとは限りません。 昨年の震災・原発事故を経て、都心と地方都市、つまり中央と地方の関係が大きく問われています。 地域循環型経済が求められ、地域の中で、産業を起し、雇用を作っていくことが求められるでしょう。 そのためにはまず、資金も知恵も必要です。災害の備えもしなくてはなりません。 コミュニティの再生も喫緊の課題です。 政策の優先順位を考え、できたばかりの第五次総合計画の見直しなども求められるでしょう。</p> <p>これからの地方都市の交通戦略はまちづくり戦略でもあります。 ぜひ、もっと多くの市民を議論に巻き込んで、「生きた戦略」として練り上げてほしいと思います。</p> <p>今年の夏に市長選・市議選があります。 北大阪急行延伸についてもその中で活発な議論がされることを期待しています。</p>
7	<p>箕面東都（小野原地区）在住者の意見として記します。</p> <p>1. 道路整備・改良について</p> <p>1-1 小野原豊中線 豊川5丁目交差点（東行き）を起点に西へと渋滞が増加傾向にある。交差点自体は茨木市ではあるが行政間で調整のうえ交差点の改良が望まれる。 小野原西6丁目交差点についても、東行きの左折（北行き）の渋滞が起因する接触事故も見うけられる。 今宮3丁目への分岐交差点を起点に渋滞が増加。 新船場東詰交差点（東行き）を起点に渋滞が増加。</p> <p>1-2 山田上小野原線、小野原交差点（北行き）を起点に土日は渋滞が慢性化。</p> <p>2. 自転車交通体系及び走行空間 自転車道整備については、歩行者との分離の方法を、段差や植栽、車止め等で行わず、都市景観を損なわない標識や標示（舗装等の工夫）が望ましい。段差を設けない事は災害時等にも活用可能な空間となる。自転車だけでなく広く歩行者についても、安全喚起啓発をおこなうべきである。</p> <p>交通結節点における駐輪場整備は、設備面だけでなく、費用面に関しても利用しやすい条件を整えなければ利用者の増加は見込めない。</p> <p>3. 鉄道の延伸について 新箕面駅（仮称）駅舎ならびに駅前広場整備について、市内における最も重要なターミナルという事から様々な要件を満たす必要がある。 意匠性（箕面ブランドとなりえる）、環境性（カーボンオフ）、耐久性（高齢化社会を見据えたランニングコスト）、受容能力（ユニバーサルデザイン）、耐震性（災害に強い拠点）、防災機能（雨水貯留等による水の活用、防災・救命訓練などの仕掛けづくり） 市民への広報、啓発活動等の拠点としての活用。 早期事業化により、効果があらわれることを期待します。</p>