

# 長畑ひろのり News vol.113



(C) 2013 Kohama Studio

## 学校再編の基本的な考え方

市長の考える“まちづくり長期計画におけるこれからの小中学校のあり方”については、本市の3月号広報誌で明らかになりました。私も傍聴した総合教育会議や、2月23日を初日とする定例議会等の内容をまとめ報告します。



上画像は、平成27年3月に市内全戸へ配布された四條畷市防災マップの一部を拡大したものです。以前のものは黄色で示された土砂災害警戒区域が記入されておらず、平成26年9月定例議会での私の一般質問で要望した結果、新たに作り直されたものです(詳細は、長畑ひろのり News vol.084)。

一番の課題である四條畷南中学校(以下、「南中」)については、土砂災害警戒区域の終わりに当たる部分ですので、ある程度の対策を施せば問題はないと考えます。しかし、市長の思いは国道163号より南側に中学校は必要との考えから活断層の存在を重く受け止められました。

そこで、生徒の安全を守るために平成29年度末をもって南中を一時閉校、または休校とし、ボーリング調査を実施して活断層の正確な位置を見極めることが決まりました。その結果により、南中の利用方法を市民と行政と一緒に考えてくれる、とのことでした。

活断層を調査した結果、活断層が無い、もしくは敷地の端に存在する等の内容次第では(市民皆様方の意見にもよりますが)、改めて南中が開校すると思われそうです。

なお、忍ヶ丘小学校と四條畷中学校間の小中連携棟の工事や四條畷西中学校の体育館とプールの工事は進めて行くこととなりました。

## 四條畷市のブランドロゴ

「四」の漢字をデザインした本市の新しいロゴが出来ました。これは私が過去に発言した意見が少しは反映したのでは、と勝手に思っています。



ShijoNawate

ShijoNawate

平成23年に、本市は四條畷市商工会と一緒にB級グルメを開発し「Nグルメ」と名付けました。その命名について、平成23年11月の決算特別委員会において意見を言わせて頂いたのです。その時の内容が下記議事録からの引用です。

このNグルメという「N」が、市が指導して「N」ってつけてんやったら僕はちょっと納得いかんや。 「なわて」というのはあくまでも四條畷の市民が「なわて」って言うだけで、これを他市に対して発信するのに何で「しじょうなわて」の「S」と違うんかなとずっと思っているんですよ。これを何人かの方にいろんな所で言ったら、B級グルメよりS級グルメで、スーパーやスペシャルとか、絶対その方が良かったやろうという声徐徐に上がって来ますよね。これを一般に売るまでに何とかSグルメに変えられんかなと思っているんですけど、この辺は市としてどうお考えですか。

また私の提案により、2年前の7月に市制施行45周年を記念して作成した絵本作家の谷口智則さんデザインのナンバープレート(詳細は、長畑ひろのり News vol.093)、いわゆるご当地ナンバーも同様です。表記は全てSから始まっていますので、この辺りから私の思いが浸透していたように感じます。



ブランド化のためにも、ロゴをさまざまな事業に使って頂きたいと思います。ちなみにこのデザインにかかった費用は地方創生交付金からで、100%国の予算が使われています。

毎月発行している“長畑ひろのり News”を、約半年ごとに送っています。送付の必要な方は、送付先をFAXもしくはe-mailにてお知らせ下さい。

長畑ひろのり事務所 FAX 072-877-1280  
e-mail sky@nagahata.jp

<http://nagahata.jp>



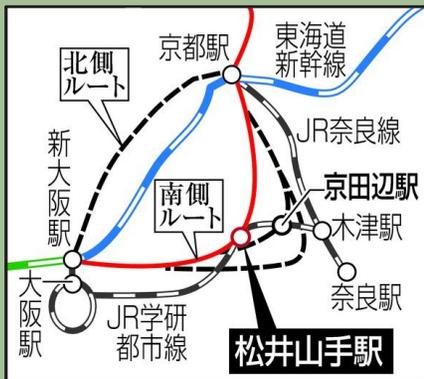
# 松井山手に北陸新幹線の新駅

先月号において、北陸新幹線の新駅についてベストな場所はJR学研都市線と京阪交野線とが交差する「河内磐船駅&河内森駅周辺」と書きましたが、先月号を配布している期間中に、新駅はJR学研都市線の**松井山手駅付近と決定**しました。少し残念ではありますが、忍ヶ丘駅より7駅先に決まったことで、本市の魅力が一層増すのは間違いありません。

さて、3月15日の朝日新聞デジタルによりますと（北陸新幹線の箇所のみ抜粋）、『北陸新幹線の大阪延伸計画をめぐって、与党のプロジェクトチームは15日、京都-新大阪間に新駅をつくる「南回り」ルートの採用を正式に決めた。

東海道新幹線の南側にある京都府京田辺市を通り、市内にあるJR学研都市線松井山手駅付近に新駅をつくる。駅をつくらずに東海道新幹線の北側を抜ける「北回り」も候補だったが、与党は駅をつくることによる地域経済への波及効果を重視した。敦賀-新大阪間の開業は2046年度と見込まれているが、沿線自治体は前倒しを求めている。会合後、座長の茂木敏充・自民党政調会長は記者団に「効果を十分に発揮するためには早期の全線開業が必須だ」と述べ、前倒しの財源確保を検討する考えを示した。』

ここに至るまでの経緯については、3月14日の読売新聞に掲載していましたので、以下に記事を抜粋させていただきます。



『・・・北陸新幹線の敦賀-京都

産経 WEST (2017. 3. 13)

間は昨年12月、福井県小浜市から京都に向かう「小浜ルート」で決着していた。残る京都以西について、山田知事は昨年末以降、「キャスティングボードは京都府が握る。京都にメリットがあるかどうかだ」と、南回り案を求めてきた。

背景には小浜ルートへの不満がある。整備新幹線の建設費の一部は地元自治体が負担することになっており、沿線自治体は自分たちにメリットの大きいルートを求め、火花を散らしてきた。京都府は府北部の舞鶴を経由するよう求めたが、大阪までのスピードを重視するJR西日本や福井県が推す小浜ルートに敗れた。

小浜ルートでは府内に新たな駅ができないのに、京都府は資金負担を迫られる。そのうえ、京都、大阪、奈良にまたがる関西文化学術研究都市（学研都市）の利用性向上が期待できる南回りが採用されなければ「独り負け」となることもあり、山田知事は「(建設費を) 出さないということもあり得る」と、負担拒否もちらつかせてきた。・・・< 中略 >・・・

府のメンツをつぶさない手はないか——。与党は費用対効果が「1」を上回る修正案の策定を、内々に国交省に指示した。国交省は新駅を、学研都市の北のJR片町線・京田辺駅付近で試算したが、これも費用対効果が1に届かない。そこで「当初は想定もしていなかった」（与党議員）という松井山手経由のルートをひねり出した。・・・』



朝日新聞デジタル (2017. 3. 15)

私のような地方議員が市民のために、また市が良くなる方向へ物事を考えるのと違い、国としては京都府、また前号に書いた奈良県の意見に譲歩することがあっては困ります。全ての国民のためにも北陸新幹線とリニア中央新幹線との接続を優先に考えて欲しかった、結末に対しての思いです。

※片町線は、京都府木津川市の木津駅から大阪府大阪市都島区の京橋駅に至る西日本旅客鉄道の鉄道路線である。1988年3月13日に「学研都市線」の愛称が設定され、以降「片町線」と案内されることはほとんどない。(ウィキペディアより)

## イオン周辺の安全対策結果

昨年おこなわれました3月の定例議会において、イオンモール四條畷（以下、「イオン」）周辺の安全対策について8箇所の危険な場所を指摘し改善を求めました（詳細は、長畑ひろのり News vol.105）。その後は順次改善されており、最近工事が終わった箇所の報告をします。

下画像のように道路の拡幅と雑木の手入れもしながらアスファルト舗装が行われ、3月2日に完成しました。ここは、部屋方面からイオンに向かわれる方が良く利用される道路です。以前は土のままでも雨が降ると水たまりを避けなければならない、また自転車だと頭に木の枝が当たる等、通行するだけでも危険な場所でした。



← 以前の状況 ↑ 現在の状況

画像手前の一部アスファルト舗装をした先は、土のまま狭く、樹木が覆いかぶさっている状況がわかると思います。