四條畷市議会議員（無所属）　一級建築士

作成：2018.11.20
市政報告12月号

長畑ひろのり News vol.132



(C)2013 Kohama Studio

9月定例議会における一般質問

2ケ月続いた報告ですが、最後の1問について報告します。

・国道170号付近における国道163号の横断について

【長畑質問】本市西部地域は、国道163号により文化とまでは言い過ぎだが、南北の生活圏が明らかに違う。利用する駅も南はJR四条畷駅、北はJR忍ケ丘駅、そして商店街も別々にある。今まではそれで良よかったのかも知れないが、学校再編整備計画により南側から四條畷西中学校へ通う生徒が増える可能性もある。また、イオンモール四條畷ができたことで、多くの方が南北を移動する、つまりは国道163号を横切ることが多くなっているのは事実。

そこで、国道170号付近において、歩行者や自転車が国道163号を渡る時のルートや安全対策についてはどう考えているのか。

【行政答弁】歩行者は国道170号沿いの平面道路から階段で上がり横断歩道で通行。自転車は先程の歩行者が利用する階段の間に設置したスロープで上がり、降車後、横断歩道を渡るルートの他、蔀屋西または蔀屋東の交差点に移動し、降車後、横断歩道で渡る形での通行が可能。

安全対策については、当該交差点は立体交差となっており、歩車分離されていることから安全性は一定確保されている。

【長畑質問】仮に国道170号近くの生徒が四條畷西中学校へ車椅子で通う場合も同じルートになるのか。

【行政答弁】一概には言えないが、国道163号の横断には、市立市民総合体育館付近のスロープ形状のある蔀屋東交差点が想定される。

【長畑質問】そこまで全て歩道が整備されているのか。

【行政答弁】歩道の未整備区間があることは想定される。

【長畑質問】蔀屋交差点、バリアフリーの観点が無かった当時は良かったのかも知れないが、今となっては明らかに設計ミスであると思う。市として、バリアフリーの観点から問題があると国へ伝えたことはあるのか。

【行政答弁】現況を適切に維持管理するための要望等を随時行っている状況。

【長畑質問】そうではく、対策をとってもらうべきでは。

国道163号へ上がるための蔀屋交差点に設けられた階段

両画像とも南側の撮影だが北側も状況は変わらない





↑南東コーナー

←南西コーナー

【行政答弁】対策については過去、自転車が通れるよう階段部分にスロープを設置しており、これは要望に基づいた対策。ただ、今回このような議論があったことは、関係機関と情報共有したいと考える。

【長畑質問】私から提案する。**蔀屋交差点の東側、国道163号の北にある法面にスロープの設置、そして南は清滝川があるために法面は使えないので、大阪広域企業団の所有するポンプ場の北側にスロープを作れば、国道170号側道のまだ外側にある道路から階段を登らなくても国道163号にまで上がることができ、今までの問題は全て解決する**が。

【行政答弁】法的視点及び構造的視点等は別だが、道路事業の一般論は、高低差を解消する対策としてスロープ（裏面へ）





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

Instagram　mixi　twitter　facebook　ココログ

を設置することは、バリアフリーの観点からすると有効な手法であると認識している。その際、大きな問題となる用地問題についても公共施設で検討することは効率的と考える。

しかし一方、現在の通行量と財政面のバランスや緊急性の有無、本道路の位置づけ、また関係機関との協議など判断に至るまでには、このほかにも諸課題があると考える。

【長畑要望】諸課題があること、それは十分承知している。しかし、緊急性の有無との答弁、国道１７０号がついた時代と何ら変わらないのでは。

まず、この交差点には不備がある現状を理解してもらい、このような要望があることを認識してもらう事が事業化への第一歩。私の提案した内容を関係機関と協議し、実現へと繋げて頂くことを要望する。

814市区内での本市実力（後編）

東洋経済「都市データパック　２０１８年版」より、これまで「住みよさランキング」、「財政健全度ランキング」、「成長力ランキング」を報告しました。今月号では残り１項目について報告します。都市数は、全国７９１市と東京２３区の計８１４市区で、比較しやすいようこれまでと同様、本市の順位を北河内７市と共に、全国の上位５市と下位３市を加えての報告としています。

・活力度ランキング

総合順位	市名（都道府県）	総合指数
1	みよし（愛知）	129.35
2	刈谷（愛知）	128.89
3	安城（愛知）	126.61
4	千代田区（東京）	125.47
5	豊田（愛知）	125.29
612	門真（大阪）	80.14
716	守口（大阪）	74.72
727	枚方（大阪）	73.96
733	大東（大阪）	73.37
766	交野（大阪）	71.12
785	四條畷（大阪）	68.55
806	寝屋川（大阪）	64.75
812	美唄（北海道）	64.01
813	嘉麻（福岡）	63.13
814	歌志内（北海道）	58.02

活力度（前回まで民力度）は、事業所数、工業生産、商業販売、住宅着工、所得・税収など８指標を人口や世帯当たりの数値に指数化して順位を算出。また、本ランキングは市民の力を順序付けするものではなく、各都市の経済活動の水準を全国平均と比較して評価するものです。

ちなみに算出に用いた指標は「事業所数（人口当たり）」、「製造品出荷額等（人口当たり）」、「卸売業年間販売額（人口当たり）」、「小売業年間販売額（世帯当たり）」、「新設住宅着工戸数（世帯当たり）」、「乗用車＋軽乗用車保有台数（世帯当たり」、「課税対象所得額（世帯当たり）」、「地方税収入額（人口当たり」となります。

本市３年間の総合順位を見ますと、８１２位→７９９位→７８５位と徐々にですが毎年良くなっています。しかし、２０１６年の８１２位は衝撃でした。その時は、８１３市区が対象でしたので、後ろには北海道の歌志内市しかなかったのです。

府内では、総合３８位（昨年１１３位）の摂津市が先月号で報告した成長力ランキング同様に順位を上げ１位となっています。以降の順位は、府内２位が総合４４位の大阪市、同様に３位が１８０位の泉佐野市、４位が２９１位の吹田市、５位が３１７位の池田市、６位が３６０位の高石市、７位が３７７位の泉大津市と続いています。

総合順位では、１位と２位が昨年と入れ替わりましたが、トップ３は変わらず、愛知県の強さが目立ちました。都市データパックの解説によりますと、トップ３はいずれも自動車関連の企業本社や工場・事業所が多く立地する工業都市で、ほぼ全ての指標で高い値となっている。唯一「事業所数（人口当たり）」が３市とも全国平均を下回るが、これも見方を変えれば、個々の事業所の規模が大きいと考えることができる。本ランキングでは人口当たりの事業所の多さをポジティブに捉えているが、こと愛知県勢においては、規模の大きい事業所の集積が他の都市を圧倒する強さの要因の一つと推測される、とのことです。

ちなみにトップ５０までを都道府県別に見ていきますと、愛知県が１４市と一番多く、次に東京都が７区と続き、大阪府においては２市しか入っていません。また、富山県が４市、石川県が３市、新潟県が１市となっており、北陸新幹線の効果が現れているように思えます。

逆にワースト５０も見ていきますと、北海道が１０市と一番多く、次に大阪府の９市と続いています。その中には、北河内７市の交野市、四條畷市、寝屋川市が含まれる残念な結果となっています。

市議へのプロセス　その１







