

# 平成 27 年度(2015 年度) 第 3 回箕面市都市計画審議会 議事録

●日 時 平成 27 年 11 月 19 日(木曜日)  
午前 9 時 30 分 開会 正午 閉会

●場 所 箕面市議会委員会室

## ●出席した委員

会 長	増田 昇 氏	委 員	内海 辰郷 氏
委 員	木多 道宏 氏	委 員	神田 隆生 氏
委 員	高橋 明男 氏	委 員	田中 真由美氏
委 員	滝口 広子 氏	委 員	林 恒男 氏
委 員	寺内 勇 氏	委 員	森 章 氏
委 員	土井 健司 氏	委 員	杉立 利彦 氏
委 員	弘本 由香里氏	委 員	原 智 氏
委 員	稲野 一三 氏		

委員 15 名 出席

## ●審議した案件とその結果

案件 1 箕面市立地適正化計画の検討について【報告】

報告した内容で今後手続きを進めることで了解を得た。

案件 2 北部大阪都市計画生産緑地地区の変更について【付議】

全員賛成につき、原案どおり議決

案件 3 北部大阪都市計画道路（船場西宿線）の変更について【付議】

賛成多数につき、原案どおり議決

案件 4 北部大阪都市計画交通広場（〈仮称〉新箕面駅北側・南側交通広場）の決定について【付議】

賛成多数につき、原案どおり議決

案件 5 北部大阪都市計画都市高速鉄道（北大阪急行電鉄南北線延伸線）の変更について【諮問】

賛成多数につき、原案どおり答申

案件 6 桜井駅前地区における地区計画等の検討状況について【報告】

報告した内容で今後手続きを進めることで了解を得た。

## ●事務局（上野山）

定刻になりましたので、ただ今から、平成 27 年度第 3 回箕面市都市計画審議会を始めさせていただきます。

まず始めに、マイク操作の確認をさせていただきます。テープの録音とこのマイク操作とが連動しており、後の議事録作成にも影響がございますのでよろしくお願い致します。

各委員におかれましては、発言前に前のマイクの青いボタンを押してからご発言をお願いいたします。次のかたが発言される場合には、次に発言されるかたがご自分の前の青いボタンを押していただきますと先にお話しいただいたかたのマイクの電源が自動的に切れるようになっております。なお、進行を進めていただきます議長のマイクは常時つながった状

態になっておりますので、よろしく願いいたします。それでは増田会長、お願いいたします。

●増田会長

本日は、委員の皆様方におかれましては、公私何かとご多忙のところ、ご出席を賜り厚くお礼申し上げます。また平素は、本審議会の運営に対しまして、格段のご支援ご協力を賜り、重ねて厚くお礼申し上げます。

それではこれより平成 27 年度第 3 回箕面市都市計画審議会を進めて参ります。事務局より所定の報告をお願いいたします。

●事務局（上野山）

定足数の確認についてのご報告をいたします。

本日の出席委員は、委員および議事に関係のある臨時委員 20 名中 13 名でございます。過半数に達しておりますことから、箕面市都市計画審議会設置条例第 6 条第 2 項の規定により、会議は成立いたすものでございます。

なお、小枝委員、武智委員、鈴江委員、林十一臨時委員、武友臨時委員より欠席する旨のご連絡がありましたことを併せてご報告申し上げます。また、高橋委員より遅れる旨のご連絡がありましたことを併せてご報告申し上げます。以上でございます。

●増田会長

はい、ありがとうございます。本日は 9 時 30 分からと少しいつもより早く始めさせていただきましたのは、お手元にございますように、付議案件が 3 件、諮問案件が 1 件、報告案件が 2 件の合計 6 件という多くの議題がございますので、よろしく願いしたいと思いますが、正午頃を目途に進めて参りたいと思います。よろしく願いします。それでは本日の審議の進め方ですけれども、案件のうち、案件 3、4 および 5 については一括して説明を受けてその後、質疑応答をし、1 件ごとに議決を進めて参りたいと思いま

すけれどもよろしいでしょうか。

（異議なしの声）

●増田会長

はい、ありがとうございます。それでは今提案させていただいた形で進めたいと思います。議題に従いまして、まず案件 1 箕面市立地適正化計画の検討についてを議題としたいと思います。これは報告案件でございます。事務局より説明をお願いしたいと思います。

案件 1 箕面市立地適正化計画の検討について【報告】

●市（地域創造部 北急まちづくり推進室 鈴木参事）

< 案件説明 >

●増田会長

ありがとうございます。今、立地適正化計画の再度のパブリックコメントをかける前の状況まできておりますけれども、説明ございました。いかがでしょうか。なにか、ご意見とかご質問とかございますでしょうか。はい、神田委員どうぞ。

●神田委員

1 の 10 ページの 15 で都市機能誘導区域内の交通イメージということで、高齢者が休憩なしで歩ける歩行継続距離が 500 メートルから 700 メートルというふうに書かれているのですが、バス停が半径 300 メートルという 1 つの目安がありますけれども、そこから考えてもちよっと 500、700 というのは大きい数字じゃないか。もう少し小さくして、高齢者が休憩できるような場所を設定するとかいうふうな、まちのつくりにしていく必要があるのではないかと思うんです。人口推計がどうだろうと、いずれにしても、現在都市を構成している人口が高齢化するというのは間違いのない事実として、将来を迎えるわけで、そういう点では、

高齢者やその障がいのあるかたも含めて暮らしやすいまちをどうつくるかというのが大きな目標であるべきだと思うので、そういう点ではこのバス停の間隔の問題や都市機能誘導区域内での高齢者がどこまでどういうふうに歩いて暮らしていくのか。休憩場所の設定だとか、あと桜井の駅前計画の中でも、コミュニティバスのバス停が駅前広場の外に設定されていますけれども、あれも駅前広場の中に入れてもらって、バスを降りてすぐに歩いて電車に乗り込めるというふうなものにしていく必要がある。そういう意味で、いろいろ言いましたけれども、いずれにしても高齢者が暮らしやすいまちをどうつくるのか、障がい者のみなさんも子どもたちも含めて暮らしやすいまちをどうつくるのかという視点が必要だというふうに思っておりますので、その点についてご答弁いただきたいと思うのですが。

●増田会長

はい、事務局いかがでしょうか。

●市(北急まちづくり推進室 岡本室長)

地域創造部北急まちづくり推進室の岡本と申します。どうぞよろしくお願いいたします。今、おっしゃっていただきましたご意見というのは私どもも考えてきたところでございます。バス停の圏域を今回300メートルで、考えたのもそういうことを含めてですけれど、ご指摘のありました資料の1の10の15ページのところにも書いてありますように、高齢者のかたが休憩なしで歩ける歩行継続距離というのが500から700メートルということになっております。今回の都市機能誘導区域の設定につきましては駅から800、あるいはバス停から300メートル、それを基準にして勢圏がつながっているところはくっつけたので広いエリアになっております。その中で都市機能誘導施設が入るところは、場所によって濃淡があると思いますので、同じ誘導区域の中でも、公共交通をしっかりと見ていかなければならないというのが1つの観点、そ

れともう1つが、ご指摘いただいた歩きやすさという点で500から700メートルというのが高齢者のかたにとって歩きやすい距離の基準かと思っておりますので、それを目安に休憩できる場所、あるいは景観も含めて検討を進めていきたいと考えております。以上です。よろしく申し上げます。

●増田会長

よろしいでしょうか。ちょっと、私もそれに関連して、今は人口3分類で年少人口と生産年齢人口と老年人口と分割してはいますが、生活行動をみると、高齢者の後期高齢と前期高齢でかなり行動が違ってくると思うのです。ここで高齢者、高齢者と言っているのは、65歳の前期高齢の比較的アクティビティの高い年齢層とアクティビティが低下したときの年齢層みたいなもの、ある一定、今後20年を考えるなら、考える必要性があるのではないかというのが1点ですね。それともう1つは高齢者にとって歩きやすいとかということも非常に重要ですが、今よく言われているのはやはり、外出機会をいかに増やすかという、要するに家にずっと閉じこもっているのではなくて、外出機会の回数を増やすということによって、人と接触することによる重要性みたいなことを言われていますけど、そういう高齢者の方々が外出できる、外出を誘導するような、機会の向上みたいなものに対しての視点のようなものが、要するというふうな視点で見たときに、何か欠けていないかどうかを少し考えていただければと。これはコメントですので、今後の中で考えていただければと思います。

●市(北急まちづくり推進室 岡本室長)

素案の中になるのですが、都市機能誘導施設の検討をするときに、高齢者のかたでも介護を必要とされる方と、健康で、積極的に外に出ていくことでさらに健康を維持していくという考え方について、1つは前期高齢者のデータというのはこ

の中にいれておりました、分析をしております。それをふまえて都市機能誘導施設の分類のところに健康寿命の延伸、健康増進の施設を入れたというのが、今いただいたお考えのことを含めて考えてきたということです。

●増田会長

はい、わかりました。ありがとうございます。ほか、何かございますでしょうか。木多委員どうぞ。

●木多委員

以前に説明をいただいたり、お話を伺っていて、その時に思いつかなかったことを今、気が付きました。バリアフリーや高齢者対応ということで、書いていただいている、それはすごくいいことですが、そのポイントポイント、歩道や横断歩道の問題、細かいミクロの問題もありますし、もう1つは地区とか区域内の構造といいますか、わかりやすい構造だったり、あるいはメインの軸線が歩行者にやさしかったり、そこにカフェとかいろいろなものがはりついてくるとそれ自体がいろいろな人に対して優しいまちの構造になるので、ひとこと何か高齢者や障がい者や子どもなど、そういう多様な人々にとって優しい地域地区、まちの構造とかへの配慮、実現とか、ひとこと書いていただければと安心していただけます。

●増田会長

関連していうと1-10、15 ページのところ街路樹や山なみ景観などの景観の良い歩行ルートと安全な歩行空間となっていますね。今おっしゃるとどちらかというと快適だとか、非常にアクセシビリティの高いとか移動しやすいとかそういうふうな視点からいうと今特にこれから高齢化がどんどん起こってくると、景観も重要ですけど、やはり木陰があるルートが歩けるとかですね、そんな視点は景観という言葉で表していいのかどうかちょっと考えていただければというのを木多委員にプラスの意見で考えていただ

ければと思います。

他、聞きましょうかね。いかがでしょうか。何か、全体としてお気づきの点はいかがでしょうか。はい、杉立委員どうぞ。

●杉立委員

この箕面市の立地適正化計画、当初からものすごく違和感があったということは前から申し上げております。これは、そもそも、国が音頭をとって、もっと悲惨な深刻な地域を念頭に入れながら、国がひな形的なこういう内容を検討しなさいよという枠組みの中で、これを受けた以上はどこの自治体もそれを遵守しながら計画を立てなければいけないというのはよくわかっております。ただ、その中においても箕面市においては見直しされた将来的な人口目標をみてもやはり、当面目標とする20年間は人口は増える。というのはこの立地適正化計画というものの元々の本質的な目的からいうと、箕面市は立てる必要はないと。ただ、立たないと次の補助がもらえないとか、そういうためだけの、目的がすり替わったような計画として、これがスタートせざるを得なかったのではないかと、私はそう思います。ただ、それはその国の負託と計画をうけてやる以上、とおりにいっぺんでもやらなきゃいけない部分はやらないといけないと。ただ、それはエネルギーをかけるべきではなくて、これでもいいでしょというレベルでやって、本質的に箕面市が今後の将来を考えて、今時点でどういう布石なり、仕込みを入れておいたらいいのだろうかという視点が最もお金を有効に使うという意味では重要だったのではないかなと。これは前から申し上げてきているのですが、そういう中でみますとやはり、国のこれだけはやりなさいよというのにかなり引きずられたまま、箕面市独自の視点、国から少し逸脱したような計画というのが、あまり出せなかったのではないかとというあたりが、残念な気持ちでおります。以上が総論の

話。あと細かな話で入らせていただきますと、たとえば1-8、11ページの都市機能誘導区域の設定、これは公共交通という、拠点をベースに都市機能が、構造化されているように思います。ただ、箕面市における都市構造というのは多分国道171号がかなり大きな要素があって、民間の施設を含めて、国道171号沿いの都市構造というのはかなり、主要なものではないかなと感じます。その辺りを、公共交通というのは重要であるというのわかりますけれども、都市構造という面から見ると、どうするかは別として、組み入れた検討がされてもよかったのではないかという気がしています。あと、圏域について前回までの1キロメートルというような範囲が800メートルになったのは箕面市の現実がみえるというかたちで良くなっていると思います。1キロメートルだと全部が真っ赤で結局、何のためにするのか見えないような状態を感じていました。先ほどもご意見がありましたけれども、800メートルよりもう少し小さくするようなかたちで、ものの機能によってはあるかもしれないということも考えながら、将来のあるべき箕面市の姿を考えていってはどうかなと感じています。

●増田会長

はい、ありがとうございます。もう1、2個受けてから、固めてご答弁をいただきたいと思います。他、何かございませうでしょうか。はい、神田委員どうぞ。

●神田委員

1-10の15ページのところに道路横断の安全性とか、歩道の凸凹、段差ということが書かれていますけど、先日も電動車いすのかたと一緒に役所の前を歩く機会がありまして、この間、最も計画的に整備をされてきたと思われる役所の前でも電動車いすのかたからすると歩行しづらいというのが現状で、私も改めてそういう視点で見ますと、もう整備されているはずなのに非常に問題箇所が多いとい

うことに初めて気づきまして、そういう意味では細心の注意を払って、こういう問題について対応していただかないと、普段の生活をしているものにとっては何でもないことが、車いすを使っておられる、あるいはこれから高齢化して、歩行困難になって車いすで介助されて、外出をされるという機会が出てくる高齢者が増えてくるというようなことを考えますと、ここは非常に大事なことではないかと、いうふうに思われますので、そういう意味では、これをどう担保するというの、簡単なようで簡単ではないのではないかと、いうふうに思うので、とくにこの点についてどう担保するのかというのは配慮が必要だと思っています。よろしくお願いします。

●増田会長

そうしましたら、一度この辺で答弁をいただければと思います。1つは総論的な話ですね。これは委員の感想、コメントとして受け取っていただいてもいいのですが、総論に対する考え方が1つと、あと各論は都市居住の中での回遊性とか、そういう視点と、もう1点都市構造の認識の問題ですね。少しご答弁いただければと思います。

●市（地域創造部兼みどりまちづくり部広瀬部長）

地域創造部とみどりまちづくり部を兼務しております、広瀬と申します。どうぞよろしく申し上げます。

少し、誤解があったらいけないなと思って発言をさせていただくんですけど、杉立委員さん、先ほどおっしゃった、国がこういう制度をつくって、やらざるを得ないからやったのではないかと、いうことをおっしゃったんですが、この立地適正化計画というのはまず法的に言えばつくらなければならないというものではなくて、つくってもいいよというものです。そういう意味からすれば箕面市としては、いろいろ考えたんです、同じような印象も最初はもちましたし。考えたん

ですけど、やはりやるべきだという結論で積極的にやっているということをもっと申し上げたい。それで、これは私自身の感想も含めてのことで、どこまで正確かどうか、もし、間違っていたら会長のほうで修正していただければいいんですけど、今回の立地適正化計画を都市計画マスタープランの一部に位置づけてやろうとした趣旨というか、背景というのはもちろん、少子高齢化というのは大きくあると思います。新聞なんかでいわれているのは、いわゆるおっしやったように地域のほうが過疎化してどんどん人口縮小していくからコンパクトシティをつかっていかなければいけないというのは間違いなくあると思います。もう1つ言われているのは都市域で、少子ではなくて高齢化のほうになると思うのですが、一気に高齢化が進めばですね、大阪でいえば800万人おられる、大阪市でいえば280万人とけっこう人口が多いですね。ということは、同じ高齢化率1%、2%上がったとしても都市域では爆発的に高齢者が増えるわけです。そういうことを考えれば、向こう10年、20年を考えた時には、そこにはやはり効率的に将来必要になるものを集中的につかっていかなければいけない。そういうことがあるから、まず今はそういう立地適正化計画をつくりなさい。ということになったのかなと僕は解釈しています。それで、従来の都市計画というのは、開発するところと、保全するところとを線引きでわけて、市街化区域については用途地域でルールを決めましょう、都市施設で道路や公園、下水を決めましょう、あるいは課題のあるところは、駅前なんかは再開発やりましょうとか、区画整理をやりましょうとかいうことしか決まっていなくてですね、時間軸といいますか、そこに誘導していくとか、どういう施設を優先的に整備しましょうということがあまりなかったと思うんです。それを補う意味で、都市計画の位置づけの中でも、今回、立地適正

化計画というのは、新しく発想されたのかなと思ったわけです。そこで箕面はどうしようかと。さっきの話に戻るのですが、考えた時に箕面市はこの後の案件で出てきてますけれど、大きく変わるのは北急の延伸というのが一昨年に正式に動き出したということで、船場と萱野に駅ができるということですね。そうしたら、さっきの立地適正化計画というのはやはり駅勢圏を中心に将来10年後、20年後を見据えたまちづくり、機能も含めたことをやっていこうという計画ですから、北急が動き出したということがあるので、やはりそれを見据えた中で今、都市計画マスタープランの中に立地適正化計画をつくるべきではないかと。そもそもはそれなんですよ。それで、動き出して、これを今、整理をした上でこの後の案件の北急とかも審議していただいて、やっていくべきだと。これは大義的な部分かもしれないかもしれませんが、そういうことをやろうとしたということ。あと、これはどう言われるか分かりませんが、そのお土産と言っては何なんですかけれども、実態としてはこの立地適正化計画をつくることで、国としては集中投資をすることですから、補助金を取りやすくなるわけです。我々としては北急とか北急沿線の駅周辺のまちづくりをこれから進めていくにあたっては財源確保というのは大きなミッションであるので、少しでもそれが有利になるのであればやるべきだろうと。それも考えたということで、今回、市として積極的にやらせていただく。これはもう裏話的になりますけれども、国にしてみれば、多分箕面市のような市が、先頭切ってつくるとは思っていなかったと思うんです。実際、別に箕面市が1番をとろうとしてやろうというわけではないんですけど、恐らく今のスケジュールからいけば全国初くらいになるのではないかなと思うので、その点はむしろ僕らとしては3番手くらいがよかったくらいに思っているんですけどね、

それは蛇足ですけれども、1番にはなってしまうけれども、北急を見据えて、将来のまちづくりをもう1度整理したいということでやっていることをご理解いただきたいと思います。よろしくお願ひします。

●増田会長

はい、何かありますか。はい、杉立委員どうぞ。

●杉立委員

今、おっしゃられた話は私もそのとおりだと思っております。私が申し上げているのは、国の思いなり、今、箕面市さんがおっしゃられた思いは、それはそれで良いと思うんです。私が問題に思っているのは国がそもそも、この計画の枠組みというのは過疎、高齢というものになり、軸足をおいた発想でもって全体の計画をこうなさいよこういう検討をなささいよというのが一応あるはずなんです。それに基づいてやらなきゃならないのも分かります。ただ、箕面市が本当に考えなければならない、エネルギーをかけなければならない部分は国が一般論として検討なささいよといった部分は、そんなにエネルギーをかけずに済ますことができ、本当に箕面市ならではのそんなに人口が減らない中でのいわゆる面的な措置、色塗りの計画じゃない、中身の構造までちゃんと考えた計画を先陣切って取組む為にこの計画を利用するという発想はそれで良いと思うんで、その部分にもっと力点をいれて、エネルギーをかけて、市民にもアピールするようなかたちでこの成果ができるといいのではないかなと、思って言っているだけです。

●増田会長

わかりました。ありがとうございます。はい、土井委員どうぞ。

●土井委員

今一つ質問のご趣旨が分からないのですけれども、この計画のまとめに関わった者として、補足させていただきますが、この立地適正化計画は全国で約150の自

治体が取組んでおります。その中で国が設けている、指針というのは非常に緩いもので、1つは公共交通を軸としたまちづくりをやりましょうよというもの、もう1つは人口減少に対して人口密度、1ヘクタール40人くらいの密度を維持できるようにところに居住を誘導しましょう、あとは、第1点目と関係しますけれども、駅勢圏、そしてバス停勢圏そこに都市機能をできるだけ集約して、効率的な都市運営を行いましょと。あとは計画に時間軸を持たせましょ。概ねこの今申し上げたポイントくらいが国が示しているガイドラインでそれ以外のところは正直申し上げて、箕面市が独自にやってきたものです。そして、150といいましたが、全国のほとんどの自治体は箕面市をモデルとしてこれからまちづくりを行うこととなります。そういう意味でいうと国から何か押しつけがあってやっているのでは決してないということです。そして、もう1つ申し上げたいことは、この立地適正化計画が一体どういう意味を持つのかというと、医療、福祉、あるいは子育て、環境とか防災、自治体はそれぞれの部署毎にきわめて深刻な問題を抱えておりますが、それを個別に解いていこうと思っても、もう解ける状況ではなくなっている。従って各部署が抱える問題を横断的につないでそれをつなぐことで、解けない問題を解きほぐしていこうと。その役割を持つのが立地適正化計画。実際には都市計画マスタープランがそういう役割を持っていれば良かったのですが、そういう役割は実はマスタープランが持っておりませんので、そういう意味で市が、あるいは自治体が持つ全ての部署が関わってそこに市が抱える問題をみんなで解いていこうと。それを自律的にやっていこうと。そういう姿勢を示してその取り組みに先鞭をつけるのが立地適正化計画です。従って、バリアフリーとかそういった問題はむしろバリアフリーの問題単体ではなく、他にいろ

んなことが関わってくると、そういうことを認識していただいた上で、その部署でより深い問題解決を図っていただく、そういう為の計画であると。いろんな意味でより深い問題解決を図っていただくという為の計画なんです。実はそういう戦略が、日本のまちづくりにはなかった。それを箕面市が全国でまず最初に取り組んでいるということが重要なポイントでございます。以上でございます。

●増田会長

小委員会の座長をしていただいて、ありがとうございます。中身そのものもそうですけれども、立地適正化計画とは何かという根本的な話が、こういう意見交換をすることによってみなさんの理解が深まっていこうかと思えます。有意義なご議論をいただきまして、ありがとうございます。

●土井委員

ありがとうございます。

●増田会長

先ほど言った、各論に対しての答弁はございますか。都市構造をどう捉えるのかということと、都市機能の誘導区域の中での回遊性みたいな話をどういうふうに関後担保していくのかという話だと思うのですが。

●市(北急まちづくり推進室 岡本室長)

はい、ありがとうございます。国道171号の話で、例にとっていただいていたのですが、都市機能誘導区域を今回、複数定めております。国のほうとしては、コンパクトプラスネットワークという考え方を出しているのですが、各都市機能誘導区域が拠点拠点でございまして、それをネットワークでつなぐという考え方がございます。それがたとえば鉄道であれば、線路であったりとか、そういう移動にあたると思うのですが、171号もそういう意味ではバス交通の重要なネットワークであると考えております。それで、今国道171号のところに、ロードサイド型の商業等もございましてけれど

も、どちらかといいますと、私的交通の移動を念頭においた商業が集積しているのかなと思っております。今後、やはり効率性等を考えた時に駅とか、バス停、バスターミナルといった、拠点にまず集積をおきまして、ネットワークとして、国道171号もバス路線等で活用を考えていくというようなことになるのかなと思っております。よろしいでしょうか。後1点、付け足させていただきまして、国のほうに定められたままの計画の要素というところで担当として申し上げたいことがございまして、国のほうでは実は障がい者のかたの視点というのがありませんでした。で、今回は障害者市民施策推進協議会というところにお邪魔して、意見を聞いて正直なところいろんなお叱りも含めて意見をいただきました。それで今回ノーマライゼーションとかインクルーシブという考え方をこの計画の中に入れて、国のほうはそういう視点を入れていないんですけれども、うちのほうは、これからのまちづくりを考える上で、都市機能誘導施設としても必要なもので、この立地適正化計画の中に入れますということでは考えておりますので、はみ出た部分もあるということをご理解いただければと思います。

●増田会長

はい、杉立委員どうぞ。

●杉立委員

今日のご説明をお聞きして、まさに、障がい者さんに対する目線の入れかたが入っているので非常にいいなと思ったんです。実はこの障がい者のかた、それから後期高齢のかたが、多分、今後の箕面の将来的なことを考えると1番弱くて、1番先に発言してくる部分ですので、その部分にしっかり目を入れていただくと、いずれはもう少し若い人たちに対しても住みやすい箕面市になっていくだろうという面でこういう部分はかなり先導部分ということでしっかり取り組んでいただければと思います。



●増田会長

はい、ありがとうございます。他、いかがでしょうか。はい、弘本委員どうぞ。

●弘本委員

先ほど土井委員から趣旨とご説明を補足してくださったので、だいぶ理解が深まってきたかと思っておりますが、土井委員がおっしゃったような、各部署が抱える問題をつないでいくという役割がこの計画では非常に大きいのだということをお考えますと、先ほど木多委員もおっしゃっていましたが、都市計画マスタープランとして書くことはここに書かれていることに主としてなるんでしょうけれど、他の政策領域に対して大きな影響を及ぼしていくといたしますか、それを横断するようなものなのであるということがわかる記述みたいなことがどこかにあったほうがいいのかというふうに思いました。そのところが、私、拝見していて一番心配になったところなんです。やはり高齢者の暮らしをサポートするとかいうことになると、コミュニティ政策とかといったようなことを、コミュニティでどう支えるのかというところ、コミュニティづくりと連動させていかなければ、おそらく本当に生活サポートというのは障がい者のかたもそうですけれども、成り立っていかないと思えます。あるいは居住誘導のところでは、持続性の高い居住地というのは大体、住み替えがかなり活発に行われているというようなことが言われていまして、とすると、住み替えが活発に行われる状態を支援をどんなふうに住宅政策でやっていくのかとか、今、国でも実際に課題になっていて取り組み始めている、空き家の活用とかいうのをどんなふうにしていくのかというところも、非常に大きな居誘導区域をきちんと誘導していくところの鍵になっていくと思うんです。そういう政策との連携がしっかり図れるのかどうかというところが今の概要からはなかなか読みとれないので、少な

くともそういうことに関わる計画なのであるということをごどこかであらうただただけるといいのかな、というふうに思います。

●増田会長

多分、先ほど市民へのアピールとか説明責任とか、というようなところとも、連動していると思っておりますので、是非ともこの立地適正化計画の持つてゐる箕面市にとっての意味みたいな話をどこかで記述いただくというふうなことをお考えいただければいいのではないかなと思っております。よろしいでしょうか。

●土井委員

やりましょう。

●市(北急まちづくり推進室 岡本室長)

素案のほうの1-4のところは策定のねらいというのは箕面市なりに考えているんですけれども、ここにちょっと付け足すということで検討させていただきたいと思っております。よろしくお願ひします。

●増田会長

そうですね。他いかがでしょうか。高橋委員どうぞ。

●高橋委員

時間のこともありますので、蛇足的なことを簡単にだけなんです、今日の資料の1-6のあたりです、災害のことにも少し触れられているのですが、今回のようなかたちで居住誘導を考える場合には災害時の孤立防止とか避難誘導とか災害時の生活支援とかいうことも、視点としてももう少し明確にさせていただいたほうがいいのかという気がします。最低限、災害ハザードのところは避けるということまでは書かれています、それは、非常によくわかるし全体としてよく考えられていると思うんですけれども、今年の東日本の水害とかも考えて、そんなことは箕面では起こらないということをお祈りしたいですけれども、思わぬこと、孤立とか、避難誘導の失敗とかもあり得ますので、そういうことも踏まえたかたちの計画を作っていただければなと思いま

す。

●増田会長

わかりました、ありがとうございます。  
なにか、答弁ございますか。

●市(北急まちづくり推進室 岡本室長)

はい、ありがとうございます。この立地適正化計画の中では、居住誘導区域を設定するときに、防災の視点をどうするかということ、ここに書かせていただきました。おっしゃっていただきました、たとえば防災に対する具体的な避難体制でありますとかそれから水害がおこったとき土砂災害のときどうするんだということについては、地域防災計画というものを策定しております、そこで細かく、そして、実際に今1年に1回、市民のかたにもご協力いただいた防災訓練も含めてやっておりますので、できれば考え方としまして、この立地適正化計画の中ではその防災の視点での居住誘導区域の考え方、取り組みというのをこの素案のほうで説明させていただいておりますので、そのあとの具体の取り組みといいますのは地域防災計画なり、個別の計画の中で検討させていただきたいと考えておりますので、よろしくお願ひします。

●増田会長

少しそれにも関連してなんですけれど、17 ページのところに、グリーンインフラという言葉が出てきますよね。グリーンインフラの認識というのは今、気候変動が非常に大きくなってきている中で、水管理と緑地のあり方みたいな話、それと生物多様性と緑地のあり方という話、それと、人と自然とのふれあいとしての緑地のあり方と、この3つを含んでグリーンインフラと言っているんですね。特に短時間の異常降雨に対しての洪水到達時間を遅らせるとか、浸透能を高めていくとか、そういう概念がグリーンインフラの中に入っているんですけれどね、私など専門からいくと。だから、そういう概念まで17 ページの中でやはり視座に

入っているのかということだけは少し確認をしておきたいし、入っていないならそういう視座を入れた意味でのグリーンインフラという理解をしていただきたいなと思うんですけれど。

●土井委員

会長のご指摘の点を全部、含んでいるわけではありませんで、グリーンインフラという言葉を使って欲しいと言ったのは私なんですけれども、そういう言葉を使うのであれば、そういう記述も必要かなと思います。

●増田会長

はい、よろしいでしょうか。これから20年後の箕面を考えていく中で非常に重要な都市戦略の1つというところで1時間ほど意見交換させていただきましたけれど、大体よろしいでしょうか。

はい、木多委員どうぞ。

●木多委員

体裁的なところで恐縮ですけれども、17 ページのところで、3つのサークルがあって語呂合わせといたしますか、真ん中のところだけグリーンインフラと交通インフラと添え書きがあって、でもその直下の言葉が必ずしも対応していないので、少し体裁的な面で違和感があるのですけれど。グリーンインフラ、交通インフラという添え書きはとっていただいて、それを圧縮したようなものを公共交通ネットワークという言葉に変えていただくとかですね、グリーンと交通との連携した新たなインフラストラクチャーとか、そういう書き方のほうが他の2つのサークルと対応していくので、いいのかなというふうに思うのですけれど。

●増田会長

よろしいでしょうかね。多分、今日出た意見は一旦パブリックコメントをしていただいた後、要修正のところを見直していただく、という話で、パブリックコメントの原案は、できましたらこのままお認めいただいて、今日でた意見をパブリックコメントで、でてきた意見も含め

て、最終の修正へ反映させていただくというそういうふうな取り組みをできたらと思うんですけれども、いいですかね、そういう方向の取り組みで。

(異議なしの声)

●増田会長

ありがとうございます。今日、本当に貴重な意見交換なりご意見、あるいは提言をいただいておりますので、パブリックコメントがこれから、市民の方々からも有効なご意見がでてくるでしょうから、それも加味しながら、最終案への反映ということを考えていただければと思いますので。よろしくお願ひしたいと思ひます。それでは、ありがとうございます。本日説明いただいた内容でまずパブリックコメントをすすめていただきたいと思ひます。本日の意見の反映についてはまたご検討いただいて、ここでもう一度ご議論できる最終確認ができる場があるかと思ひますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは続きまして、案件2これは例年の話ですけれども、北部大阪都市計画生産緑地地区の変更について市より説明をお願ひしたいと思ひます。これについては付議案件でございます。

**案件2 北部大阪都市計画生産緑地地区の変更について【付議】**

●市(みどりまちづくり部 公園緑地室 木寅参事)

<案件説明>

●増田会長

はい、ありがとうございます。ただいま、北部大阪都市計画生産緑地地区の変更についてご説明をいただきましたけれども、何か、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。はい、弘本委員どうぞ。

●弘本委員

すみません、これは意見というよりも、

感想に近いもので時間をとってしまって恐縮なんですけれども、例えば先ほどの立地適正化計画との関係の中で、こういう生産緑地っていうのは果たしてどういうふうに捉えていったらいいんだろうかなというようなことを感じたりしているのですが、特に最後にグリーンインフラという言葉もでてきましたので、立地適正化計画の背景に当たる部分にはなるわけですけれども、積極的に捉えていくのかどうかということも、箕面市が立地適正化計画を非常に前向きに捉えていかれているのであれば、こうした生産緑地のありかたというの、何か箕面市モデルにチャレンジしていただくようなことも今後の課題としては、あってもいいのではないかなと感じました。

●増田会長

わかりました。何か答弁ございますか。どうぞ。

●市(地域創造部兼みどりまちづくり部 広瀬部長)

ありがとうございます。箕面市は生産緑地だけではなくて、農業・農地をどう捉えているかというご指摘、大きく捉えれば、そういうことかなと思うので、少し説明させていただきたいのですが、基本的には、できる限り農地を残したいというのが基本姿勢です。ですので、今回の立地適正化計画でも例えばひとかたまりの生産緑地地区のところは居住誘導区域から外したというようなことも、そのように現れている、あとですね、個別具体的に生産緑地地区をどうしようかと、実地法制度上、農業従事者が亡くなられたりしたら、買取申出が出てくれば、今回ここに至っているようなことにルールに乗ってしまうというようなところはあるので、ここまでいってしまうと仕方がないんですが、何も手をこまねいているわけではなくて、箕面市は農業公社というものを持ち上げて、遊休農地を耕す人がいないのであれば市が自ら耕しますという事で立ち上げて、今、やっていって

います。その農業公社と関連の深い市の部署でいえば、農業振興課というのがあります。例えば生産緑地地区のところで主たる従事者が死亡されたら、まず買い取り申出の相談に来られます。そのときに今、言うようにしているのは、公社に委託してもらえれば、耕しますよということを、まずは言っています。それでものれないということであれば仕方がない、ということになるのですけれども、そういう、農業公社、いったんお願いして、それでもダメで、買い取り申出が出てしまったらこれはもう最後の最後の手段ですけれども、どうしてもその土地が重要だとかいうことであれば、思い切って買うということも視野に入れてやっています。ただ、数が多いですし、お金もかかるので、全部が全部を買うということはできませんけれども、基本的にはできるだけ残したいというのは姿勢である、ということだけ申し上げておきたいと思えます。それで、追加指定についても先ほど事務局からも説明ありましたけれども数年前から、追加指定を案内をして、今年はないんですけども、追加指定があればここにどんどん、お諮りして追加指定をしていくという姿勢でありますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

●増田会長

よろしいでしょうか、土井委員どうぞ。

●土井委員

大変貴重なことを教えていただいたんですが、今の農業公社というのはまちづくり会社みたいなかたちで、たとえば、香川県の丸亀町がそういうことをやっているのですが、いわば、営業を行う意欲のない人の代わりにまちづくり会社が儲けてあげましょう、そういう発想で全く同じかと思えますが、そういう意味でいうと、買い取りまではできないけれど、おっしゃられました、たとえば所有と利用を分離して、利用権の部分だけを買って、そういうやりかたも、上下分離という言い方もしますけれども、

将来的には可能なのかなと思います。

●市（地域創造部兼みどりまちづくり部広瀬部長）

直接の所管がないので、細かいところまで分かりかねるところがあるのですが、まずは農業公社は一般社団法人として立ち上げています。市街化調整区域内の農地であれば、法に基づいて利用権設定というのがあるので、そういう事例もあって利用権を設定させてもらって農業公社が耕しているところがあります。ただ、市街化区域内の生産緑地などはそういう対象にならないので、いろいろ考えたのですけれども、土地を借りてしまうとそれはそれでまた、納税猶予とかいろいろ問題がでてくるので、今、考えたのが、業務委託です。ここの所有者から農業をやってくださいという委託をもらって、公社がやっていくと。それはまあ、ぎりぎりのところを探しながら、今、進めているというところです。

●増田会長

よろしいでしょうか。国のほうでは今年の4月に議員立法で都市農地の保全に対する特別措置法みたいなのがおりましたけれども、まだ、主務官庁も決まっていなかったような状態で、農林水産省がもつのか、国土交通省がもつのかというのも決まっていなかったような法律といってもいいかもしれない、先ほどのご説明にもあったように、生産緑地法は平成4年から運用していますから、30年の継続期間が切れようとしている。という動きの中で、国のほうの動きも、都市農地、市街化区域内農地の生産緑地は一体どう扱っていくのか、ということが活発に議論されていますので、その辺りの情報なんかも入手されながら、どう展開していけばいいか、というふうなことをご検討いただければと思います。よろしいでしょうか。それではこの案件につきましては、付議案件でございますので、お諮りをしたいと思います。原案どおり議決することということで、よろしいでしょうか。

(異議なしの声)

異議なしという答えでございますので、原案どおり決定したということでございます。ありがとうございました。それではつづきまして、案件3に入りたいと思っておりますが、当初に言いましたように、案件3、案件4、案件5はいずれも関連しております。北部大阪都市計画道路（船場西宿線）の変更と、北部大阪都市計画交通広場（〈仮称〉新箕面駅北側・南側交通広場）の決定および、北部大阪都市計画都市高速鉄道（北大阪急行電鉄南北線延伸線）の変更でございますので、一括してご説明していただければと思います、よろしくお願い致します。

案件3	北部大阪都市計画道路（船場西宿線）の変更について【付議】
案件4	北部大阪都市計画交通広場（〈仮称〉新箕面駅北側・南側交通広場）の決定について【付議】
案件5	北部大阪都市計画都市高速鉄道（北大阪急行電鉄南北線延伸線）の変更について【諮問】

●市（地域創造部 鉄道延伸室 赤木参事）

<案件説明>

●増田会長

はい、ありがとうございました。ただいまご説明いただきました案件3、4、5について、なにかご質問ご意見等ありましたら、いかがでしょうか。はい、神田委員どうぞ。

●神田委員

駅前広場ですね、バスとタクシーのところに分けられているのですが、駅の改札口はかやのさんぺい橋側にしかないの

ではないかと思うので、南側にもあればいいのですが、先ほど話がありました、高齢者や障がい者のみなさまにとって、たとえばタクシーに乗られると、タクシー乗り場があまりにも遠くなるのではないかと、あるいは、高齢者、障がい者の方々が、駅を利用されるときに、車で送ってもらう、あるいはタクシーで送ってもらう時になるだけ駅に近くということと考えると、こういう割り方が果たして良いのかどうか。それなら緑地部分をもっと減らして、タクシーも北側の駅前広場へ、ということの方が良いのではないかと。その辺の議論はどうなっているのでしょうか。

●増田会長

3-8 ページのスライド9枚目の図になると思うのですが、いかがでしょうか。

●市（鉄道延伸室 西尾室長）

地域創造部鉄道延伸室の西尾と申します。どうぞよろしくお願いいたします。今の委員のご質問でございますが、仮称新箕面駅のことをおっしゃってと思います。出入口ですけれども、かやのさんぺい橋の方に1カ所と実はもう1カ所予定しております、これが、タクシー乗り場のある、広場の前の駅舎のところに考えております。

それから高齢者、身体障がい者のかたたちについては、バリアフリー施設等も適切に整備をしていく予定です。

●増田会長

よろしいでしょうか。他いかがでしょうか。稲野委員どうぞ。

●稲野委員

3-5 ページのところなのですがヤマダ電機のLABI とザ千里タワーのビルとビルの間隔が分かれば教えていただきたいのと、デッキの下で7メートルのトンネルがきますけれども、地表からトンネルのところまで何メートルあるか分かれば教えていただきたいと思っております。

●増田会長

はい、いかがでしょうか。要するに7メートルの口径の穴が2つ空くということは書いているのですが、地表からどのくらいの位置にそれがつくのか地下何メートルのところにつくのかというご質問です。

●市（鉄道延伸室 西尾室長）

一番浅いところで地表10メートルです。

●増田会長

それとザ千里タワーからの離隔距離と、2つご質問されていると思うのですが。

●市（地域創造部 仲井担当部長）

箕面市地域創造部鉄道担当の仲井です。よろしくお願ひします。

ヤマダ電機さんの建物の下を通りますがこちらにつきましてはヤマダ電機さんも場所によって地下階の深さも変わるのでありますが、一定の場所を仮定しますと、4メートル程度です。それから地表からの高さにつきましても、ちょうど千里中央から北に向かいまして、かなり地盤が上がってまして、どこをとるかによってかなり変わってくるのですが、浅いところで10メートル足らずくらい、深いところになりますと、20メートル足らずくらいまで変わってまいります。以上です。

●増田会長

稲野委員よろしいでしょうか。

●稲野委員

上下はそれでわかりましたけれども、このザ千里タワーとLABIの間はどのくらいあるのでしょうか。

●増田会長

離隔距離ですね。

●稲野委員

この真ん中を通るわけですよ。

●市（地域創造部 柿谷統括監）

地域創造部の柿谷です。この図で断面を描いているところは斜めのところで描いていますので実際通りますのは千里タワーの一部エントランスの下も通ります。そこから抜けていって、千里のヤマダ電

機の建物の下も通ります。それで途中の道路のところの絵を描いていますけれども、基本的には両方の施設の下を斜めに抜けていくというかたちですので、ちょうどその断面のところは斜めの断面を切っていますので、離隔というのは、場所によって違ってきます。場所によっては下に入ってくるということです。

●増田会長

よろしいでしょうか。他、いかがでしょうか。はい、林委員どうぞ。

●林委員

先ほど神田委員が交通広場の関係で質問されておりましたが、私もこの関連で少し聞きたいと思ひます。箕面の今現在ある阪急電鉄の各箕面、牧落、桜井を見てますとやはり、一般車両で子どもさんやらをけっこう送ってこられる、あるいは迎えにこられるかたが非常に多いと感じているんですね。それで、この新箕面駅の交通広場ではそういう対策をどのように考えていくのかを聞きたいと思ひます。そして現在は萱野中央のバスの停留所は少し入ったところでやられていて、その部分を活用できるのかどうか。その辺を少しお聞きしたいと思ひます。

●増田会長

はい、いかがでしょうか。

●市（地域創造部 水谷副理事）

地域創造部交通政策室の水谷です、よろしくお願ひします。

今おっしゃっていますのはキスアンドライドいわゆる、駅に車で来られるかたのお話だと思うのですが、それ以外にバスで来られるかたなど色々いらっしゃると思うのですが、ご質問の車で来られるかたにつきましては、一時的に車を停めていかれるということがあると思ひます。これにつきましては、駅前広場、バスターミナルをつくるにあたり、平成25年度に交通結節点検討会ということで、交通関係者、それから道路管理者、学識経験者、公共団体が集まりまして、議論していく中でキスアンドライドの場所につ

きまして必要であるということで、今の案の中では国道 423 号沿いは大きな車が通りますので、市道萱野 1 号線の辺りにキスアンドライドを設けることで今、検討を進めております。

詳細につきましては今後、基本設計等を進めながら道路管理者、交通管理者を含めて協議していくこととなっています。先ほど委員がおっしゃいました、バスターミナル、今は降りる場所が、萱野にもあったと思うんですけど、そこについては逆に駅の向こう側、西側になると思うのですけれど、そこはバスの降車に専念しまして、ターミナル部分については乗車する場所と、区分けをするかたちで考えています。以上です。

●増田会長

よろしいでしょうか。他、いかがでしょうか。はい、内海委員どうぞ。

●内海委員

案件からそれるかもわかりませんが、懸念されることについて、都市計画審議会で議論するのがふさわしくないかもしれませんが、この間、経験したことを申し上げて理事者にご意見を聞いておきたいのですが、最近 2 件ほど経験しました。

ある市民の方が、私に大変抗議されるようなかたちで、あなた方は半世紀にわたる北大阪急行の延伸は積年の悲願だとか、夢とかおっしゃってるけれど、私は自分の知り合いとか友人に 30 人ほどきいて回ったと。あなた方は悲願と思っているのかと、聞くとですね、「悲願ということばを行政関係者や議会では使っておられますけど、我々市民はそんなふうには思っていませんよと。ちょっとはしやぎすぎじゃないですか。」というご意見で、「そういうことではなくてはじめから、今回の北大阪急行延伸は将来への布石として、国や府との関係も含めてこの時期にやるのが一番いいという謙虚なかたちで言うべきではなかったのか。」というようなご指摘がありました。それからもう 1 つの経験は今、議会では市民

意見交換会というのを議会改革の一環として西部、中部、東部で行いました、その時にもすべて北大阪急行延伸の問題がでてまいりました。その中で私が懸念すべきことを感じたのは、例えば事業費なんかにつきましても、「185 億以外にインシヤルコスト以外にランニングコストなんかもずっとかかってくるのではないか。」というご意見がでてくるんですよ。まだまだ北大阪急行線延伸についての認識が理解が深まっていないのではないかとということを痛感したのであります。この 2 つの経験からですね、市民のかたのご意見として思ったのは 2 つあります。1 つは事業費はこれ以上膨らまないのですか、それと工期はスケジュールどおりできるのですか。というようなことについてご心配があります。その辺については社会情勢の激変がない限りは確実にいくのですか、ということをお尋ねしたい。2 点目は、本市へのメリットとか、財政負担がどうなるのか、社会資本整備総合交付金なんかの活用でうまくいくようになりましてと、こういったことは今日のお聞きした内容あるいは、みなさま方がお示しされたこのプロジェクトアウトラインを市民の皆様におわかりやすく、もっと情報提供していくべきだということで、1 つ私の提案は今もみじだよりで箕面の教育というのが 2 年半くらい連載されています。こういうかたちでですね、ぜひ北大阪急行延伸についてシリーズもので、開通するまで連載をやっていくというのはどうかなと思いましたが、都市計画審議会とは、ずれるんですが、感じましたので、ぜひご答弁をお聞きしたいと思えます。

●増田会長

いかがですか、なにか答弁はありますか。

●市（地域創造部 柿谷統括監）

市民の方々への説明ということで、以前からずっと何百回とやってきているのですけれども、今のご意見を聞きまして、

やはりまだまだ浸透していないというところもございますので、ここは、現在もやっていますが、引き続き、きっちり説明をしていきたいと考えております。また、説明の仕方についても、地域ごと、色々な属性のかたへの説明会ということもしておりますので、その方々に応じた説明ということも考えていきたいと考えております。その上で、まずはじめ事業費のアップ、あと工期が本当に平成 32 年度（2020 年度）開業、それと 650 億でいけるのかどうかということですが、今、まさしく関係 4 者で話をしております。今年度末には 4 者で基本協定を結ぶ予定でございますけれども、事業費についてはまだ最終的なことは申し上げにくいですが、アップということはほとんどないのかなと考えております。これはこの後きっちり説明する機会がまたあると思います。それとスケジュールにつきましても、今順調にこの都市計画決定も予定どおり進んでおりますので、このままであれば来年秋には着工できるというふうに見込んでおります。この辺のスケジュールについても年度末の基本協定で、きっちり 4 者で確認して、お示ししていきたいと考えております。

あと、効果、メリットですが、今までアウトラインで、きっちり事業効果を出してきておりますので、それをやはり説明会の場でも、また、このようなパンフレット（北急延伸ニュースきたきた通信パンフレットを提示）をつくってらるんですが、これについても、毎回、効果というのを載せております。ただ、これもまだまだ、浸透されていないということもありますので、もみじだよりの連載は年に 1 回は必ずやっているのですが、やはりなかなか浸透されていないのだなということで連載がどれくらいできるのかということにつきましましては、広報の部局とも十分調整して参りたいと考えております。以上でございます。

●増田会長

はい、ありがとうございます。他いかがでしょうか。はい、高橋委員どうぞ。

●高橋委員

ちょっと法律的な観点からなんですけれども、仮に訴訟になった場合は環境への影響というのが一番うるさく言われると思いますので、老婆心からなんですけれども、今回、環境影響評価は、法律の義務がないので、この結果が直ちに違法とか適法とかいう話になるわけではないと思いますが、この環境影響評価の調査地点で選ばれたところの選定理由を伺いたいですね。

一番おそらく、うるさいというのはむしろ 171 号線と 423 号が交差している、また、新箕面駅ができるあたりかな、という気がしてしまうのですが、そうではないのでしょうか。そうではなくて、やはりこの調査地点というのが、一番適切と考えられたのか、そのあたりちょっと今後のことを考えると伺っておきたいと思います。

●増田会長

はい、いかがでしょうか。測定地点の選定理由ですね。

●市（鉄道延伸室 西尾室長）

今、委員ご指摘の調査地点の選定理由は多分騒音のこと、あるいは振動のことを懸念されているのかなというふうに思っております。この選びかたにつきましては、事業計画地周辺の騒音などの状況を把握するために、新たな施設ができることによる影響、それとダンプなど工事車両の通行による影響を予測するために選んでいます。施設ができることによる影響は駅や高架橋から生じる騒音の近接住居地への影響地点として、3 地点選んでおります。鉄道整備後の道路交通量の増減による影響調査地点としましては 4 地点選んでおります。計 7 地点を選んでいます。その場所の選定の考えかたとしましては近接居住地の影響調査地点と鉄道整備後の道路交通量の増減による



影響調査地点ということで選んでおります。以上でございます。

●市（地域創造部 柿谷統括監）

今回、高架部分とあと先ほどご指摘いただきました新箕面駅周辺部が一番、騒音が気になるのではないかとということで、我々も騒音の測定を新箕面駅周辺と今回お示ししています、高架部のところ沿線全部の中で住宅地が一番近いところを選定して測定しております。その中で住宅地について一番近いものを今回お示ししておりますけれども、3地点調べた中ではすべて今回お示ししている基準以下という状況でございます。

●増田会長

よろしいでしょうか。

●高橋委員

現在、住宅があるかということはもちろん大事ですけれども、おそらくこれから先を考えると新箕面駅とかできると当然、便利になるので、そのあたりには今は居住地でなくても、居住地が増えていく可能性があるかなと思うんですよね。そのあたりのことを考えると、まあ後から来てという話にはなるのですけれど、後から来てうるさくて困るということをする人もでてくるかもしれませんのでその辺りも一応考慮していただいたほうがいいのかなと思います。

●増田会長

よろしいでしょうか。

●市（地域創造部 柿谷統括監）

後から来られたかたへの対応も含めまして、基本的には少しでも騒音振動軽減策ということをいろいろと考えておりますので、目隠しのところで防音効果のあるものを付けたりとか、いろいろと考えていきたいと思っております。

●増田会長

はい。今日の説明でいくと、3-9のところの11ページに、測点1点みたいな形でみなさん方理解されて、何点か測点があってそのうちの一番不利になるところをご説明いただいたということの説明

いただいたほうがよりわかりやすかったのかなと思います。

他、いかがでしょうか。はい、杉立委員どうぞ。

●杉立委員

しょうもない質問なので申し訳ないのですが、14ページの環境影響評価の数値の中で振動について現況はやはり夜間が減っているのが、予測では昼間も夜間も同じ値というのが何なのかなという素朴な疑問です。それと同じのが次のページの大気質のところでは浮遊粒子状物質というのが現況より下がる状態になっているんですが、こういう理由でというのがわかればお教えいただければと思います。

●増田会長

はい、いかがでしょうか。どうぞ。

●市（地域創造部 今田副理事）

地域創造部の今田でございます。まず、大気質の方から申しますと、観測局が資料にもありますとおり、現況の基準が吹田市の藤白台の観測局の測定結果を現況値として入れさせていただいております。一方、予測につきましては現地の状況を踏まえて予測をしているということで、必ずしもこの現況が現位置の分ではないということですね、ご理解いただきたいなと思います。それと、振動につきましては若干違いはあるのですが、どこまでの予測、詳細に精密に出るのかということの違があると思いますが、一定予測方法に基づいて、検討をした結果たまたま数値が一緒であったということでご理解いただきたいと思っております。以上でございます。

●増田会長

はい、よろしいでしょうか。それでは案件3、4、5について1つずつご審議をいただきたいと思っております。まず案件3北部大阪都市計画道路（船場西宿線）の変更について原案どおり妥当ということでよろしいでしょうか。神田委員どうぞ。

●神田委員

北大阪急行の延伸にかかわっての3つの案件になっているわけですが、私は当初の案では80億くらいの市の負担だろうということで推進の立場であったわけですけれども今回の計画では、電車も含めれば185億という倍に一気にはね上がったと。さらに周辺まちづくりで100億、最近では大阪大学の外国語学部を船場へ移転する、それに代わって箕面市が大学の用地を取得するというので、数十億から100億前後の費用が合わせれば、400億くらいの総事業が駅延伸と駅周辺関連事業にかかってくるということで、北大阪急行の延伸については基金と銀行からの借金、その銀行からの借金の返済に競艇事業の収益を充てるということになっていますが、競艇とて、今の経営状態が続くということでは必ずしもありませんので、そういう意味で、あまりにも過大な北大阪急行延伸と関連の事業に反対を表明しておりますので、改めてこの場でも反対の立場を表明しておきたいと思っております。

●増田会長

はい、ありがとうございます。反対のご意見もございましたので、採決をさせていただきたいと思っております。ただいまの案件3 北部大阪都市計画道路（船場西宿線）の変更につきまして付議案件が原案どおり妥当という方は、挙手をお願いしたいと思います。はい、ありがとうございます。賛成多数でございますので原案どおり可決いたしました。

続きまして、案件4に入りたいと思っておりますが、案件4および案件5も、同様の理由で反対意見であるという理解でよろしいでしょうか。

●神田委員

はい。

●増田会長

それでは、採決をとらせて頂きたいと思っております。案件4に関しまして、北部大阪都市計画交通広場（〈仮称〉新箕面駅北側・南側交通広場）の決定につきまして

て、原案どおり妥当とご判断いただけるかたは、挙手をお願いしたいと思います。はい、ありがとうございます。賛成多数ということで、原案どおり議決いたしました。どうもありがとうございました。

それでは、案件5に移りたいと思っております。これは諮問案件でございますが、北部大阪都市計画都市高速鉄道（北大阪急行電鉄南北線延伸線）の変更につきまして、諮問原案どおり妥当とご判断いただける方は、挙手をお願いしたいと思います。はい、ありがとうございます。挙手多数でございますので原案どおり議決いたしました。

長時間に及んでおりますが、あと案件1つでございますので、引き続きおすすめさせていただいてよろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。2時間を超える場合は当初から休憩を予定しておくべきかもしれません。今後検討したいと思っておりますが今回はこのまま進めさせていただきたいと思っております。それでは最後の報告案件でございますが、桜井駅前地区における地区計画等の検討状況について、ご報告をお願いします。

**案件6 桜井駅前地区における地区計画等の検討状況について【報告】**

●市（地域活性化室 西山参事）

<案件説明>

●増田会長

はい、ありがとうございました。報告案件でございますけれども、今、検討中の桜井駅前地区における地区計画等の状況についてご報告をいただきましたけれども、何か、ご意見、ご質問等ございませんでしょうか。神田委員どうぞ。

●神田委員

1.5メートル停車場線の側の1階部分を後退させるというのはすでに住民説明会の時にも出されておりましたし、1階部分の上はベランダのようなものになるようで、ずっとそういう建てかたになるよう

に理解していますが、あわせて建物の色とかも含めて、そういうものについて地区計画でうたっていることが、すでにビルを建てている建築のほうとお話をした上で進められているという理解でいいと思うのですが、そのことを確認しておきたいと思います。既存不適合になるようなことがないということをご答弁いただきたいのですが。

●増田会長

はい、いかがでしょうか。

●市（地域活性化室 堤室長）

地域創造部地域活性化室の堤と申します。よろしくお願いいたします。今、ご説明の中でもございましたとおり桜井のですね、再整備計画につきましては平成26年にはすでにできあがっております、マンションの協議の時にはほぼできていましたので、マンション事業者のほうには、将来このような内容をもって地区計画なり、景観形成地区なりの制限等を設けていきます、ということを前提に協議に臨んでいただきましたので、今現在の内容でありますと、既存不適合にならない、というふうに考えております。よろしくお願いたします。

●増田会長

他、いかがでしょうか。はい、土井委員どうぞ。

●土井委員

駅前ロータリーという言葉が使われておりますが、一般には交通広場あるいは、駅前広場という言葉なんです、ロータリーという言葉を使うとどうしても、駅前の空間が自動車のための空間になってしまうという、言葉のイメージがありますので、そうではなくて、人のための交流空間であり、賑わい空間であり、そして環境のための空間であるというイメージをしっかりとだしていただいて、あまりロータリーという言葉をお使いにならないほうがいいのではないかと思います。先ほどあった北大阪急行の新箕面駅も人のための空間、環境のための空間が6割

くらい取っている、そして船場駅では、むしろ車のための空間はほとんど無くしている、そういうやりかたで、箕面市さんは先進的な交通広場の整備をこれからやろうとしておられますので、ここだけは特殊な車のための空間にはならないようお願いしたいと思います。あと1点は安心して、歩けるまちづくりということをおっしゃられておりますが、今の制度でも安心歩行エリアというのがありますけれども、より先進的な取り組みとしては面的に自動車の速度制限を上限30キロメートルまでにするというゾーン30という仕組みがあつて全国で今、どんどん導入が進んでおりますので、ぜひともこのエリアをスピードを抑えて、また、通過交通が入ってきにくくて、そして、先ほど申し上げた駅前広場に一般車両があまり入り込まないようなゾーン30の仕組みを早い時期から検討いただき、これは地区計画とは必ずしも同じものではありませんけれども、警察、住民、そして道路管理者との協議に時間を要するものですから、地区計画とあわせて、ゾーン30のような交通を静穏化して人が真に歩けるといった仕組みをつくっていただきたいなとお願いたします。

●増田会長

何か、答弁ございますか。

●市（地域創造部兼みどりまちづくり部 広瀬部長）

ありがとうございます。まず、ゾーン30の話ですけれども、箕面市のほうで1箇所、ついこないだですけれども、やったところがあります。この桜井の駅前です。これができるかどうか、ご提案いただきましたので検討はしてみたいと思いますけれども、そもそも都市計画のなかで都市施設として決められた駅前広場ですので、ゾーン30みたいなのができるのか、どうかなという思いはもっていますけれども、また、考えたいと思います。

あと、ロータリーという表現は、言われてみればそうだなと思います。ただ、

我々が思っているのは車主体という意味ではなくて都市計画決定でいえば全体が1,800平方メートルだったと思うのですが駅前広場として都市計画決定をされていて、今回、さきほどの段階的整備の中で、第2フェーズくらいで書いていたと思うんですけれども、都市計画決定されている1800平方メートルのうち南の概ね3分の1くらいをそこはむしろ人のためにしようと敢えて今回思っ、そこをコミュニティ広場という表現をしているんです。駅前広場の中にそういうコミュニティ広場をつくらうと。そのコミュニティ広場に駅前広場から出ますけれど、この東側にできるプロムナードと繋がっていくと、そういう発想があったので、駅前広場の中のコミュニティ広場のロータリーという意味で使っただけなので、想いとしてはなんら変わってないと思っていますので、そういう意識をもってこれからは詳細設計とかもやっていきますので、よろしくお願ひします。

●増田会長

他、いかがでしょうか。はい、神田委員どうぞ。

●神田委員

地区計画とは関わりないですが、先ほど言いました、資料6-7の検討エリアの目指す姿のところ、この駅前広場の外にオレンジゆずるバスの乗降場所を指定しているんで、駅前広場の中に乗降場所を設置するべきではないかというふうに思いますが、どうでしょうか。

●増田会長

はい、いかがでしょうか。

●市（地域創造部 水谷副理事）

オレンジゆずるバスの件ですので、交通のほうから答弁させていただきますけれども、バスには利用者がどう利用されているのか、利用者にとってどうかというのが一番大事だと思うんですけれども、駅前であれば必ず駅からくる人がバスを使っているということも含めて、今、検討しているのですが、今、委員のおっし

やったロータリーの中にバスを入れるというのは検討の1つとしてあると思うんですけれど、うちのほうで言ってますのはオレンジゆずるバスの利用者がどう使われているか、ということをお見せします。今、オレンジゆずるバスは、駅から降りたかたが利用されるというよりその地域のかたがそのバスに乗って箕面駅へ買い物へ行かれるとかいうかたもいらっしゃるんです、中に入れることによってバスの時間も変わることもございますんで、その辺全体的に今、評価を考えてますんで、ロータリーの中に入れるという意見、今おっしゃられましたけれど、その辺を含めて総合的に今、検討しているところでございます。

●増田会長

他、よろしいでしょうか。私のほうからも1点、蛇足ですけれどプロムナードの設計、歩道空間のところはややカラフルになりすぎて建物との調和みたいなのが突出するケースがありますので、せっかく景観形成地区を指定するのであれば、建物との調和の中で歩行空間のデザインというものを考えていただきたいなと思います。これは蛇足ですけれどもコメントでございします。他、いかがでしょうか。ありがとうございました。それではこれに関しましては、地区計画あるいは都市景観形成地区の誘導基準の追加について、引き続き手続きを進めていただきたいと思ひます。

それでは今日予定しておりました審議案件は全て終わりましたけれども、事務局のほうから、少し報告があるということでもよろしくお願ひします。

●市（みどりまちづくり部 まちづくり政策室 上野山）

<北部大阪都市計画区域マスタープランの改定について説明>

●増田会長

はい、よろしいでしょうか。部分改訂ということで、あまり大きな変更はなく

てむしろ市街化区域への編入をより限定的にする中で、コンパクトシティを目指してということでございます。それでは、案件は全て終わったと思いますが、事務連絡があるということで、事務局のほうをお願いします。

●事務局（上野山）

次回の審議会の日程について、ご連絡をいたします。お手数ですが、メモのご用意をお願いいたします。次回の審議会の日程ですが、平成28年1月20日の水曜日の午後2時からこちらの委員会室で開催をいたします。繰り返します。次回の審議会の日程ですが、平成28年1月20日の水曜日の午後2時からこちらの委員会室で開催をいたします。委員のみなさまにはお忙しいところ大変申し訳ございませんが、ご出席をお願いします。尚、詳細につきましては追って開催案内を送らせていただきますので、ご確認いただきますようお願いいたします。以上でございます。

●増田会長

本日の審議会をこれで終えたいと思います。今後、長時間にわたる場合には事務局相談しまして、途中で休憩が必要かどうかも含めて検討したいと思います。本日はありがとうございました。