

## 令和3年度(2021年度)第2回箕面市都市計画審議会 議事録

●日 時 令和4年3月23日(水曜日)  
午後1時30分 開会 午後3時15分 閉会

●場 所 箕面市議会委員会室

### ●出席した委員

委員	加我 宏之 氏	委員	名手 宏樹 氏
委員	木多 道宏 氏	委員	藤田 貴支 氏
委員	中井 勝次 氏	委員	増田 京子 氏
委員	弘本 由香里氏	委員	桃山 悟 氏
会長	増田 昇 氏	委員	長澤 均 氏
委員	松出 末生 氏	委員	河村 哲 氏
委員	内海 辰郷 氏	委員	藤原 翼沙 氏
委員	楠 政則 氏	委員	溝口 志帆 氏

委員 16名 出席

### ●審議した案件とその結果

案件1 北部大阪都市計画道路の変更について【付議】

賛成多数につき原案どおり議決

案件2 北部大阪都市計画公園の変更について【付議】

賛成多数につき原案どおり議決

案件3 新病院予定地の整備関する検討状況について【報告】

案件4 箕面船場駅前地区の地区計画等の検討状況について【報告】

### ●事務局

それでは、定刻になりましたのでただ今から令和3年度第2回箕面市都市計画審議会を始めさせていただきます。本日進行及び説明につきましては全て着座にて対応させていただきます。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、よろしく願いいたします。各委員におかれましては、発言前以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。次に発言をされる方がご自身の前の青いボタンを押していただきますと先にお話いただいた方

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。なお会議の進行をし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

委員の皆様方におかれましては公私何かとご多忙の所ご出席賜り厚く御礼申し上げます。また、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御礼申し上げます。ちょうど全国的に久しぶりにまん延防止等全面解除されているような状態でございます。一方ウクライナ情勢は心が痛むような状況が続い

ておりますけれども、これから令和3年度第2回箕面市都市計画審議会を進めて参りたいと思います。よろしくお願ひしたいと思います。それでは、事務局より所定の報告をお願ひしたいと思います。

●事務局

定足数の確認についてご報告いたします。本日の出席委員は、委員18名中16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、滝口委員、土井委員より欠席する旨のご連絡がありました。以上でございます。

●増田会長

ありがとうございました。

本日の案件でございますけれども、次第にございますように付議案件が2件、報告案件が2件の4件でございます。午後3時半頃を目途に進めて参りたいと思いますので、ご協力のほどよろしくお願ひしたいと思います。

それでは、本日の審議の進め方ですけれども、案件1が「都市計画道路の変更」、案件2が「都市計画公園の変更」ですけれども、案件2は案件1の道路計画に伴って発生する公園区域の変更でございますので、案件1と案件2を一括説明いただいた後、質疑応答を行って案件1、案件2、それぞれについて議決を行う形で進めて参りたいと思いますけれども、それでよろしいでしょうか。

それでは、案件1「北部大阪都市計画道路の変更について」と案件2「北部大阪都市計画公園の変更について」、これは付議案件でございますけれども、本案件について市より説明をお願ひしたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

案件1 北部大阪都市計画道路の変更について【付議】

案件2 北部大阪都市計画公園の変更について【付議】

●みどりまちづくり部

<案件説明>

●増田会長

ありがとうございます。ただいまの説明に関しましてご意見、ご質問等ございますでしょうか。また、採決について道路に関しましては各エリアごとに採決を行いたいと思っております。いかがでしょうか。何度となくここでも報告をされネットワーク論も議論され、今日付議に至っているという状況でございますけれども、よろしいでしょうか。

松出委員どうぞ。

●松出委員

計画そのものに対しては意見等はないんですが、パブコメの中にも事業に対する賛否のご意見と共に、ご自分の土地が線引きされたということで不安という意見がたくさんありました。その中でも例えばいつ頃事業が実施されるかわからないというのがあり、これを市にお聞きしますと10年あるいは30年という長いスパンの話ですから、なかなかその不安は消えないと思うんです。

特に建替をしようとか事業を営んでおられる方については余計にその心配が大きいと思ひますので、この場で議論すべきじゃないでしょうけど、東京都は事業実施計画を立てて、10年スパンくらいでいつ頃都市計画道路を改良することをされてます。それが無理であれば、せめてプライオリティの高いもの低いものというような分類ができれば地権者にとっては非常に助かるんじゃないかと思ひますので、検討をお願ひできないかなと思ひます。

●増田会長

わかりました。これまでも出ていたと思ひますけれども、プライオリティ、優先順位を付けて公開できないかという話がありました。事務局それに関して何かご答弁ございますでしょうか。

●みどりまちづくり部

ご意見いただきましてありがとうございます。まず都市計画道路につきましては、仰っていただきましたとおり、10年であったり30年という長いスパンで整備していくこととなります。いつ整備できるか、いつから整備開始していくのかというところなんですけども、明確にはお答えはできないと思っています。ただ、仰っていただいたように優先順位というところで言いますと、箕面市では北大阪急行線の延伸という大きな事業を進めていますが、その駅周辺の既存の都市計画道路の整備をまず最優先で実施していくものと考えております。その整備が終わった段階で、次にその駅へのアクセス道路の整備について検討したいと考えております。そのあたりの整備が進んだ段階で、最終的にエリア1の既存の都計道路の整備の検討ということで、段階としてはそういうステップ、優先順位で考えていきたいと考えております。

●増田会長

いかがでしょうか。

●松出委員

私も事業実施計画を立てるのは難しいというのは理解できるんです。ただ線引きをされた地権者のかたにしてみたら、建替等あればいつ頃どうしたらいいのか、あるいは事業をしている方も事業をどうすればいいのか非常に悩ましい部分だと思いますので、できる限り市の方で事業実施計画のようなものをお願いしたいと思っております。お願いしておきますので、よろしくお願ひします。

●増田会長

桃山委員どうぞ。

●桃山委員

説明資料7の方で先ほど説明いただいたんですけども、エリア4についてです。エリアの課題として茨木能勢線の混雑度が高いことと、茨木能勢線の歩道の整備率が40%で自転車や歩行者にとって危険である。このいずれも府道の課題

について、今回府道の山麓線から茨木能勢線までをバイパスとして市が整備することの市の責任についてどのようにお考えかということと、もう一つ説明資料10でエリア4のパブリックコメントの結果について賛成が12件12名、反対が21件1,149名とおそらく21件のうち、連名ということで1,149名の反対になっていると思うんですけども、これだけ多くの反対があることについて、どうお考えなのかご答弁お願いいたします。

●増田会長

事務局いかがでしょうか。

●みどりまちづくり部

ありがとうございます。まずエリア4の市が整備することに対する責任についてですけども、説明資料7でも書かせていただいているとおり、クランク形状になっているところで車両の溜まりが発生して、通学時間帯等におきましては児童が溜まっていて交通事故のリスクも高まっているという状況があり、都計道路の整備にあたっては安全性というのは非常に優先順位、プライオリティが高いと考えておりまして、仰っていただいたとおり茨木能勢線は府道なんですけども、このエリアでの安全対策というところで市として必要性があると判断しておりますので、こちらについては市が都市計画決定した上で整備をしていきたいと考えております。

次に10ページのパブリックコメントにおける反対者数が多いことについてどう考えているかですけども、こちらの資料をご覧くださいまして、反対者ということで1,149名となっているんですけども、件数としては21件ということで、全く同じ内容でいただいているご意見もありまして、その内容として安全対策での不安というご意見もいただいておりますが、川合山之口線を都計決定し、整備することによって、このエリアの安全性は高まってくると市は考えておりますので、安全への不安はお持ちかもしれない

いですが、新しい道路を整備することによって、安全性は高まると考えております。

この人数に対しては少数のように見えるかと思いますが、12件の方につきましては現状危険であるということで早く都市計画決定をして整備をしてほしいというお声もいただいておりますので、市としては整備していきたいと考えております。

●増田会長

他いかがでしょうか。河村委員どうぞ。

●河村委員

このパブリックコメントの内容を拝見して一点だけ確認させていただきたいんですけども、ご意見の中に数十年前の案で現在の計画を進めようとしているというご意見が5ページあたりにあるんですけども、計画を立ててから現在実行に移すまでの間におそらく計画の変更や見直しが行われていると思うんですけども、その見直しは例えばリスクアセスメントや環境アセスメント、そういったものはされているのでしょうか。

●増田会長

5ページ目の添付資料の縦覧結果ですね。

●河村委員

別冊の方の資料のパブリックコメントのご意見のいくつかです。例えば、5ページの9番で61年間、10番には50年前と、かなり前からこの計画はあったと記載があると思いますけども、それ以降地域毎に環境は変わってきていると思うんですけども、環境に応じた変化があると思いますので、それぞれ過程において安全性の見直しや環境への影響、そういったものが見直されてもいいんじゃないかなと思うんですけども、そういったことはされていたのかという質問です。

●みどりまちづくり部

ご意見いただきましてありがとうございます。仰っていたエリア1の50年

60年経っているというご意見かと思うんですけども、今までそこについて見直しはしていません。今回改めて市域全体を対象に都市計画道路のネットワークとしてどうなんだと、それぞれのエリアごとに課題を抽出して検討させていただいているところです。その中でこの路線についても対象とさせていただきまして、この南北の通りがなくネットワークとしても繋がっていないということでこの通りは必要だと判断しているんですけども、既存の都市計画で言うと20mであったり16mという幅員でしたが、今の道路構造令等に照らし合わせましたら、歩行者の安全、自転車の安全、車の安全を確保した上で道路として整備できる範囲ということで、それぞれ16m、12mという幅員で満たせるという判断をさせていただきましたので、幅員を狭めるという計画とさせていただきました。

●河村委員

エリア3の箕面四中のすぐ近くを大きな道路が通ることになるかと思うんですけども、あの辺は私も見ても車で走っても中学生やかなり小さい子どもが自転車で通っておりまして、危ないなと常日頃から感じているんですけども、そのあたりは安全対策はしっかりご検討いただきたい。ステークホルダーというのはこの道を造ることによってドライバーもその恩恵を受けますけれども、その地域に住んでる方とか子ども、そういった人のステークホルダーというのは大きな位置付けにあると思いますので、是非その点、こういうのも考慮していただいて計画案を進めていただけたらと思います。

●増田会長

よろしいでしょうか。他はいかがでしょう。名手委員どうぞ。

●名手委員

資料8のところの将来交通量の混雑のあたりなんですけども、これと下の資料9なんですけども、2030年に今回の計画が全て整備されたらということで、整備

状況が出てくるんですけども、こういう交通量が改善されるというのは、全ての都市計画道路が整備されることが前提になっているのかを確認したいんですけど。

●みどりまちづくり部

仰っていただいたのは資料8と資料9のビフォーアフターのお話をいただいているのかなと思うんですけども、資料8が2019年度の混雑度を示していて、新たにそれぞれの都市計画道路を整備することによって2030年度の将来交通量から資料9のような混雑度になりますということ資料9を作らせていただいています。

●名手委員

2030年って言ったら8年しかないですよ。この間に全ての道路が整備されると見込んでいるのかお答えできるんですか。

●みどりまちづくり部

先ほどもご説明させていただきましたけども、整備時期についてはいつということは申し上げられないと思っています。市の財政状況やその時の優先順位も加味しながら、今後整備について検討していくことになるかと思っています。

●増田会長

よろしいでしょうか。他いかがでしょうか。増田委員どうぞ。

●増田委員

今の話にしても2030年に整備できるわけじゃないけれど、その時の数字しかないということ。松出委員も仰いましたけどいつ頃できるのか、その時の交通混雑がどうなのかというのは疑問点が残ると思います。

前も言わせていただいたと思うんですけども、矛盾点を感じるということ、これはエリア2がありませんよね。エリア2は既存の芝如意谷線の北側があります。それもこの2030年の混雑度には含まれているのかどうか。

●増田会長

いかがでしょうか。エリア4から1まで検討してきてエリア2については基本

的には中断したと言いますか取り下げられていて、9ページの中にはエリア2が整備されない前提条件の中で計算されているのかどうか。いかがでしょうか。

●みどりまちづくり部

仰っていただいたのがエリア2の芝如意谷線の北側かと思うんですけども、この図を見ていただきましたら、これは既存の都市計画道路になりますので、そこも含めた形で算出しています。ただ、エリア2の新設で整備する計画だった都市計画道路については、取り下げています。

●増田委員

基本的なことも色々聞きたかったんですけど、芝如意谷線の北側は整備していくという前提でこの数字ということですね。ですから、箕面4丁目、5丁目のところは中断したということになってるんですけど、2回目のパブリックコメントの資料を改めて見ていたんですけども、あくまでこの都市計画道路のネットワークのあるべき姿と言われてますよね。それから、この1つがなくなることによって全体的なネットワーク、都市計画道路が東西に切れているところをなくすということで作ったんですけども、その中でエリア2の都市計画道路の計画が中断した状況で、全体のネットワークは変わるんじゃないかと思ったんです。

その辺は関係なく、ここの数字を見ても実際に箕面今宮線の数字なんですけども、0.81から1.10に増えたり、数字が変わってますよね。全体のネットワークにどのような影響を及ぼすのかと思うんですけども、お答えいただけますか。

●増田会長

いかがでしょうか。

●みどりまちづくり部

この検討ですけども、まず仰るように市域全域で考えました。市域全域で考えるときは都市計画道路が途切れてる箇所、あるいは上位計画でいうと駅から東西にバス路線を延ばしていくという全体

の構想の中から、どこを結んだら良いか考えました。

ただ、市域といってもそれなりに広いので西部、中部、東部で課題が異なりますので、全体のルートを考えて上でエリアごとに課題を絞って、その課題を解決するような検討を進めてきました。

今回はエリア1、中断しましたけどエリア2、エリア3、エリア4ということで全体の計画を示した上でエリアごとに検討を進めてきました。結果的にエリア2だけを取り下げてエリア1、3、4の課題解決に資する路線として議論を重ねてきており、今回付議ということでお示ししている流れになります。以上です。

●増田委員

結果的にそうしなければならぬんですけど、最初の全体のネットワーク化というところからは変わってきている気がします。基本的な質問をしたいんですけども、もし都市計画決定がされれば、道路にいろいろ規制がかかると思うんですが、具体的にどのように規制があるのかお聞かせいただけますか。

●みどりまちづくり部

規制の内容ですけども、まず都市計画区域内で建物を建築する際には、市の許可が必要になります。それとともに建物は3階建てまでのもの、地階がないこと、あとは構造が鉄骨、コンクリートブロック造り、またそれに類するものということで規制がかかります。

●増田委員

もしもそこを売買したいとなれば、その時は市にちゃんと届けるのかどうか、生産緑地だったら市に届けて市が買うかどうか判断しますよね。そういうときはどうするんですか。

●みどりまちづくり部

先ほど仰っていただいた生産緑地の買取と同様で、売買されるときには市の方に届出が必要になってまいります。届出が出ましたら、市の方で買い取るかどうか判断をさせていただくことになります。

●増田委員

それで西の方の道路も少しかかっていると聞いてるんですけども、そのような都市計画決定したところで何とか売りたいと思ったときは市が買い取ると。それは事業認可が下りてなくてもできるのかどうか、そのへんもお聞かせいただけますか。

●みどりまちづくり部

都市計画決定された都市計画区域内の土地であれば市で購入することができます。

●増田委員

ですけども、買取申出が出たとき必ず市が買うとは限らないわけですよね。

●みどりまちづくり部

届出自体は必要になるんですけども、それを市が購入するかどうかはその時の判断になってまいります。

●増田委員

私も長いこと議員してますけど具体的に都市計画決定をするという経験がないものですから、その辺の私権制限になるということ。芝如意谷線の北側に都市計画決定している土地をお持ちの方から「いつまで放っておくんや」「本当は土地の有効利用したいのに、土地の有効利用ができひんやんか」と苦情を言われたことがありましたので、私権を制限することの重みを感じています。

松出委員とのやり取りで、まだ計画がない中で優先順序は駅周辺からと仰いましたけど、駅周辺からというエリア3になるんでしょうか。エリア3からやっっていくということでもいいんでしょうか。

●増田会長

いかがでしょうか。

●みどりまちづくり部

令和3年3月の都市計画審議会の議案書で出した資料の中に大体の順序立てを書いてます。

その時の資料でいくと、繰り返しますが、まず新駅周辺で施工中の道路を先にやります。その後どの路線にいく

かという、エリア3の石丸栗生外院線、そしてエリア4の川合山之口線、これをどっちが先になるかというのはまだ決まっていますが、その2つのグループが次の段階のグループということはお示ししています。さっき言った、まずは駅周辺の道路、その次に駅周辺の道路に繋がる道路というところでエリア3、4を次のグループということで前回の報告時にお示ししています。以上です。

●増田委員

もう一つすみません。そういう中で今回議会の方では市道認定の起終点を決める議案が出されてまして、このエリア3とエリア4の起終点を決めるということですけども、都市計画が決まっていなくてこういうのが出てくるのはどうということなのかお聞かせいただけますか。

●みどりまちづくり部

まず市道認定の議決をいただくために、議案としてあげているのが新たに整備します石丸栗生外院線と川合山之口線になるんですけども、この路線につきましては市街化調整区域内を通る路線になりますので、今後道路法に基づく道路事業として進めていきます。今回都市計画決定をいただけましたら、一般的にまず市道認定をして起終点を決めて、その道路管理者を決定した上で進めていくことになりますので、平行して市道認定の議決をいただくために議案をあげさせていただいております。

●増田委員

その辺がちょっと分からないんですけど、例えばもしもここで都市計画決定をしなかった場合、できなかった場合というのは普通の道路として市はそれでもやっていますという意思表示なのか、その辺のことをお聞かせいただけますか。

●みどりまちづくり部

今回たまたま都市計画道路というのと道路事業としての道路というのが重複しているので平行して進めていますが、都市計画道路の見直しとしてこの都計審

でお諮りしてご議論いただいておりますので、仮に都市計画審議会で否決されましたら、議案についても修正して市道認定もしないということで考えております。以上です。

●増田会長

よろしいでしょうか。

●増田委員

最後に1つだけお聞きしたいんですけど、このパブコメの時にも上位計画、つまり第五次総合計画や都市マスや立地適正化計画に則って公共交通を軸としたまちづくりを実現するために計画道路が必要って書いてあるんですけども、私が何回1996年に作った都市マスや五次総を見てもこういう都市計画決定道路を作ると書いてないんですよ。それから、それとの関係性というのはどうなのかお聞かせいただけますか。

●増田会長

いかがでしょうか。

●みどりまちづくり部

都市計画道路を作ると書いてある、書いてないという話ではなくて、そもそも総合計画や立地適正化計画にはあるべき公共交通計画のイメージが書いてあるんです。

それは最初に言いましたが、まず新駅ができると今まで北千里や千里中央から出ていたバスを、逆に箕面市内の新駅を中心に東西に延ばしていくことの、あるべき公共交通のイメージというのはどの計画でも共通で出てます。

そのネットワークを下支えするには道路がないとバスも走れませんので、そのネットワークを実現するための都市計画道路を今回見直しているということでございます。

●増田委員

そうすると都市計画道路を作ったらそこは路線バスが走るという認識で良いのでしょうか。

●みどりまちづくり部

走るかどうかは今わかりませんが、少

なくともルートとしての1つに入ってくるというのは考えられます。

●増田会長

いかがでしょう。

●増田委員

答弁はそれじゃ矛盾ですよ。五次総の基本計画では鉄道の延伸によりバスと鉄道の結節点を市内に移し、東西のバス路線も大幅に充実させることで、自動車に依存しない公共交通が便利な都市を目指すと言ってるんですよ。車を減らす努力をどうされてきたのかという思いもあるのと、広い道路を作れば車は増えます。

例えば今北急が来ることによってバス路線網を検討しています。2022年度はオレンジゆずるバスをどうしていくのか、アクション起こしていくというのを聞いているんですけども、本来はもっと公共交通とオレンジゆずるバスをどうするかということに力を注ぐべきだと、私は五次総や都市マスを読んでいてもそう思うんです。

だから、ここにはそのために都市計画道路を作っていくことがなかったんですよ。その辺が自動車に依存しないまちづくり、研究会があって2004年、2005年くらいには研究もされているんですけども、それに沿った取り組みはされているのかどうかってここで聞いても分からないと思いますけど、答えられますか。

●増田会長

いかがでしょうか。

●みどりまちづくり部

まさに仰っていただいたとおりで、北大阪急行線の延伸をさせていただくというのと、その新駅を中心にバス路線も再編しているというところで、そういった公共交通を充実させることによって車の依存度を下げていく、1番大きなものとしてはそういうことに取り組んでいます。それもしっかりと別のところで検討を進めておりますので、疎かにしているものではないと考えています。

それを下支えするには、先ほどご答弁

させていただいたとおり道路が必要になってきますので、その道路として今回都市計画決定をさせていただきたいと考えてございます。

●増田委員

道路がなければ車が走れないということだと思いますけど、道路がないわけじゃないんですよ。ある程度その狭い危険な道路は何とかしないといけないというのは十分わかるんですけども、言われたように公共交通を充実させるため、でも路線バスが走るかどうか分からないというのは私にとっては矛盾です。そういうことも含めてこの計画がどうなのかという思いはあります。

●増田会長

わかりました。ありがとうございます。

●みどりまちづくり部

一点だけすみません。「走るかどうか分かりません」と言ったのは、「走るかどうか決まってません」という意味を言っただけで、そこを分かりませんから矛盾してますというのは違うのかなと思いましたので、補足させていただきます。

●増田会長

他いかがでしょうか。名手委員どうぞ。

●名手委員

さっきの続きみたいになっちゃうんですけど、2030年までの交通計画量は出てるんですけども、それ以降は全くないということですね。

●増田会長

いかがでしょう。いつまでの推定ができていくかと。

●みどりまちづくり部

お示しさせていただいたのは2030年までの将来予測となります。

●名手委員

ところが、例えばエリア1というのは、さっきも指摘されてたように50年、60年前からこの計画はあったけども、一部買い取ったりしてるけども、全体的には進んでこなかったじゃないかということがパブコメでも指摘されてたと思います。



これについては何故進んでこなかったとお考えですか。

●みどりまちづくり部

市の中でも都市計画決定している道路というのは複数ございまして、エリア1のところの路線につきましては仰るとおり、60年整備が進んでこなかったというところもあるんですけども、他の都市計画道路につきましては整備は進めておりまして、そこは先ほどもご説明したんですけども、財政状況であったりその時の優先順位であったり、そういったものを加味してどの路線を整備していくかということを検討して進めてきておりますので、市全体としてどれを整備していくかという中でこの路線については60年整備が進まなかったということでございます。以上です。

●名手委員

それで例えば5、60年と言わなくても2、30年先になったら人口計画、人口状況とか交通量とか車への依存など、これが大きく変わってくるんじゃないかと思うんです、人口減少含めて。その辺はこれだけの交通網が本当にいるのかということと、例えば西部の方の田村橋、瀬川新稲、12mに縮小されるんですけども、かなりの住宅地の中を通過していく計画になってると思うんです。

このようなところが、例えば西国街道を広げたほうが良いんじゃないかとパブコメでもありましたけど、それではなく新たに住宅地の中を作る計画で、しかもその先の池田に繋がる線は廃止になった。住宅の中を歩いて何軒が立ち退きになって事業費が一体いくらかかるのか、こんな概算も示されていないということです。これもパブコメの中で意見があったと思いますけど。

●みどりまちづくり部

まずご指摘いただきましたエリア1の路線につきましては新たに都市計画決定するものではなく、すでに都市計画決定

されている路線につきまして、今の道路構造令を考えた中で、安全な通行を確保できる幅員ということで、それぞれ4mずつ幅員を狭めるものなので、新たに住宅地に計画するものではございません。あと、事業費等につきましては優先順位に合わせまして事業化を検討していく中で事業費を算出していくこととなりますので、現時点では出していないということです。

●増田会長

よろしいでしょうか。木多委員どうぞ。

●木多委員

道路のネットワークですとか構造的な問題については、これまでこの審議会でも何度も議論してきましたし私も話したけども、もう一度同じようなことをお話しします。

色んな移動があると思うんです。例えば京都から神戸まで広域的な移動がありますし、自動車が用事も無いのに箕面市を貫通していくわけです。そういう広域的な移動もあれば、例えば箕面市民の方々がどうしてもバスか自動車で行かないといけない病院だとかへの移動もあるわけです。中域的と言いたいと思います。もう一つは学校区というエリアの中でも体が不自由な方がいらっしゃるし、自動車で学校に送り迎えしたりだとか、近くの市へ行ったりとか狭域の移動もあります。

こういった、狭域・中域・広域という移動があると思うんですが、だいぶ改善はされているんですが、今の状態では広域のための道路を中域・狭域、とくに中域の利用が重なっていて、かなり飽和状態にあると思うんです。でも、そういったことを考えたら国道171号に平行する形で、北と南にしっかりとした中域向きな軸線ができるというのは重要だとは思っています。

防災問題もあります。災害時に国道171号から奥の方に入っていくときの安全な道は必要だと思います。公益的、公

共的にも骨格構造としては正しいと思うんです。そういった道路網ですからいろんな人が恩恵を受けると思うんです。箕面市民も恩恵受けるし、他の自治体のエリアに住んでいる人たちも恩恵受けるわけです。いろんな人が恩恵を受けるので地権者の方々、不安に思っただけで、それは痛いほど分かります。私も家が農家でしたし、よく気持ち分かるんです。

だから、そういった方々への敬意、行政だけじゃなくて、市民全体が敬意を表す必要があると思うんです。これまで世界中で、フランスのパリだって19世紀末にたくさん真っ直ぐの道を通して、いっぱい土地を収用したわけですが、日本だって関東大震災や第二次世界大戦の復興の時に土地区画整理というのをやって、地権者さんが大事な土地の2割、3割を出し合って、道路を作ってきたわけです。

過去、土地を持ってる人への敬意がどうだったかは中々調べることが難しいんですけども、でも現代社会にふさわしい敬意の表し方というのは箕面市さん約束してほしいと思います。

#### ●増田会長

公共の福祉のために私権を制限されて、土地を提供されると。それに対して全市民が敬意を払うべきであると、それに対して市は答弁ございますか。とくにございませんか。いかがでしょう。

#### ●みどりまちづくり部

ご意見ありがとうございます。仰られたとおり、箕面市も私たちが入る以前から狭い道について、例えば市役所の前であればこの中央線、私が市役所に入ったのももう30年程前ですけども、その頃は当然のようにあった道路なんですけども、こういう都市計画で議論していく中ではそういう古い話が良く出てきます。

ここの道路ってこんな当たり前のようにみんな通って、みんな利益を得てるけど歴史知ってるかというお話は先輩方、

そして土地所有者の方からもお話を伺います。車が普通に通る狭い道だったと。そこで事業をやっていきたくてということで、市もしっかり説明して汗もかいて、土地所有者の方々も反対していく中で最後はご理解いただけたと。

そういう色んな思いがあってこの道路ができていくという、その認識は十分に持てという話は先輩方含めて色んな方々からお話を伺ってます。

ですから、この都計道路においても十分その認識は持っておりますし、今後も事業するにあたりまして、これからの世代にちゃんと引き継いでいきたいと思っております。よろしく願いいたします。

#### ●増田会長

ありがとうございます。他いかがでしょうか。名手委員どうぞ。

#### ●名手委員

度々ですみません。パブコメするにあたって地権者への資料送付もされたように、この審議会でも聞いてますし、地元の地権者に対しては一定の情報提供もされてきたのかなと思いますけども、パブリックコメントと縦覧では繰り返し激しい反対の声が上がっている、特にエリア4について。

都市計画法第16条の第2項は地区内の土地の所有者その他政令で定める、地権者・利害関係者に計画案から意見を求めてから作成すると書かれているが、この計画案というのはパブコメの案ができる前の段階から、地元の地権者と情報交流をして、やっていかなければならなかったのではないかと思うんですが、その辺についての対応はいかがだったのでしょうか。

#### ●みどりまちづくり部

今、都市計画法の第16条第2項と仰ったんですが、第16条第2項は地区計画の案を作成するときの規定となっています。

#### ●増田会長

今回の話は第16条第1項の話ですね。

●みどりまちづくり部

そうなんです。パブリックコメントは第16条第1項に基づくものなので、名手委員が仰ったものとは一致しません。第16条第1項は「都市計画の案を作成しようとする場合において必要があると認めるときは、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。」とされており、公聴会に代わるものとして、箕面市では都市計画の素案の時にパブリックコメントを実施しています。

ですから、名手委員が仰ったようなことは実施しており、第16条第1項に基づいて広く意見を聞いた上で案を作成し、その後都市計画審議会の審議の中で17条縦覧の結果も確認してもらい、資料の説明でもありましたが、今日に至っているということです。

●名手委員

素案の段階では地元の地権者の意向も十分把握して進めてきたという風に受け止めたら良いのかなと、答弁を受けて思いましたが、ただ現時点でもパブリックコメントや17条縦覧で地権者と思われるかたからの反対が続いていると思うんですよね。

先ほどからこの件についてはフォローすべきという意見もありましたが、この辺について、市の進め方はこのままで良いのかなと思われるところはあるんですけども、これは致し方ない、正しいと仰るんですね。

●みどりまちづくり部

致し方ないという言い方ではないかと思うんですが、これまでのパブリックコメントであったりとか、17条縦覧であったりとか、平成28年度からずっと検討していく中で、意見を募集する際には地権者のかたに資料を送付させていただいて、意見を出していただく機会を確保させていただいたり、それに対して

市の考え方もお示ししながら進めてきたというのもありまして、丁寧に対応させていただいているのかなと思っています。

今後、事業の実施段階においても同様に丁寧な対応を進めていきたいと考えています。

●名手委員

パブコメの結果公表が5ヶ月くらい遅れて、縦覧の12月7日と同日になっていた。これはパブリックコメントの結果を見ながら、縦覧をしてさらなるご意見を出していくと。

そういう手続きは順番として必要ではなかったのかなと思うんですが、この辺については、そのパブリックコメントで、何か計画が変わったところはなかったのかも含めて、教えていただけたらと思います。

●みどりまちづくり部

まず4月に計画素案という形でパブリックコメントを実施して、ご意見をいただいたと。公表の時期については回答の内容等、精査に時間が掛かり期間を要してしまい、大変申し訳なかったと思います。

ただ、いただいたご意見だったり、それに対する市の考え方を整理させていただいた上で、今回12月に計画案を縦覧しておりますので、そのタイミングが近かったというのはありますが、そこは特に問題ないと思っております。

17条縦覧につきましては、計画案を縦覧させていただいて、その計画案に対して意見をいただくという手続きになってございますので、パブリックコメントの結果公表から期間が短いというのはありますが、問題があるとは考えておりません。

●増田会長

よろしいでしょうか。あと、二人手を挙げておられていました。加我委員どうぞ。

●加我委員

地権者の方々への説明が十分であったかどうかというのは議論になるところだと思います。私は今日も午前中、他市の都市計画審議会の方へ出席して審議させてもらったのですが、その時は報告もなく、いきなり協議で毎回地権者の方々への説明がどうなっているのか不安に思うことが多々あるところがございます。

箕面市で今回都市計画道路網のネットワーク論から含めてパブリックコメントをし、今回法的な手続きによる第17条に基づく縦覧・意見提出の際も非常にきめ細かい対応をされているのかなと思っています。

とはいえ、先ほど木多委員からもございましたが、都市計画は広域のレベルから中域のレベル、狭域のレベルから見て、当該地権者の方々には不安に思うことはあるかと思しますので、最初の議論にもありましたが、いつやっていくのかというところが一番大事なところだと思いますので、今後事業が決まりましたら速やかに地権者のかたとやり取りしてもらえかなという風に思っております。

#### ●増田会長

ご意見ということで。それでは木多委員どうぞ。

#### ●木多委員

現代社会にふさわしい地権者対応の仕方として、昔と違って今は色々な技術が揃っていると思うんですが、例えば日本計画行政学会でしたら、色々な地価の計算の仕方を開発しているんですが、建築協定が結ばれたら地価が上がる下がるとか、そういうことをしっかり研究していただいて、事業が実施される時期によっても地価に影響してくると思いますし、実際パブリックコメントにそういうことを書いてらっしゃる人もいます。

しっかり研究を尽くして有効だと判断されることは適用していただきたいと思います。

#### ●増田会長

よろしいでしょうか。それでは内海委員どうぞ。

#### ●内海委員

私も一言申し上げておきたいと思いますが、今回の案件とは直接関係ないんですが、私は小野原に住んでおりまして、毎日小野原豊中線を通ってくるんです。この道路ができるときも、色々反対があったり、土地の買収も困ったんですが、職員のみなさんが頑張ってきて、あの道路ができたおかげで、171号の抜け道で、旧西国街道を抜けるかたが多かったんですが、今ほとんどなくなっているんです。

だから、近隣のかたは安心安全になったんじゃないかなと。道路網っていうのは非常に大事で、僕自身も実感ありますし、説明資料2のところを見てもらったら、今加我委員からもありましたが、箕面市の都市計画審議会は非常に丁寧にきちっと説明会やったり、パブリックコメントやったりと、手続きや段取りも丁寧に丁寧にやっているなと思っていますので、そういう所は評価しておきたいなということでございます。

#### ●増田会長

ありがとうございます。他はいかがでしょう。よろしいでしょうか。

おそらく事業化に向けての丁寧な地元への説明なり、概要なりは継続して続いていくでしょう。

今、新たに都市計画決定するというのは非常に珍しくて、むしろ今まで長期未着手だったものを、もう一度機能評価して、廃止していつているという事例が結構多いと。そういった中で新たに都決をしますので、みなさま方から意見頂いているように、都決したのにまた長期未着手道路にならないか、という危惧をみなさんされていますので、きちり市として精度を上げていくというのが、今後の課題なのではないかなと思います。

他市他府県でもプライオリティを明示していく、公開していくという方向に、

日本全体として動いていっておりますので、市としてそういう方向性へ努力していただくということが、必要になってくるかと思えます。

他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。非常に熱心な意見交換をさせていただきました。ありがとうございます。

本案件は付議で答申する必要があると思いますので、1件ずつお諮りしていきたいと思えます。先ほども言いましたように案件1については、エリアごとに審議をしたいと思っております。

まず案件1「北部大阪都市計画道路の変更について」そのうちエリア1について付議案件が妥当と判断し、原案通り議決してよろしいでしょうか。

<「異議あり」の声>

●増田会長

「異議あり」の発言がございましたので、採決に移りたいと思えます。

エリア1については付議案件を妥当と判断し、原案どおりご承認いただけるかたは挙手をお願いします。

<挙手多数>

●増田会長

はい、ありがとうございます。賛成多数でございます。従いまして、エリア1に関しましては原案どおり議決しました。ありがとうございます。

それでは続きましてエリア3についてお諮りしたいと思えます。エリア3に関しましても原案どおり議決してよろしいでしょうか。

<「異議あり」の声>

●増田会長

「異議あり」の発言がございましたので、採決に移りたいと思えます。

エリア3について付議案件を妥当と判断し、原案どおりご承認いただけるかたは挙手をお願いします。

<挙手多数>

●増田会長

ありがとうございます。賛成多数でございます。原案どおり議決いたしたいと思えます。

続きましてエリア4について、お諮りしたいと思えます。原案どおり妥当と判断してよろしいでしょうか。

<「異議あり」の声>

●増田委員

意見は言えないのでしょうか。

●増田会長

言えますので、ありましたらどうぞ。

●桃山委員

エリア4についてなんですけども、議案書1-6で少し意見させていただきたい。

先ほどの説明資料は少し細かいので、1-6をご覧くださいなのですが、これはエリア4の全体平面図ということになってございます。下が小野原中村線、上が茨木箕面丘陵線で、全体で970mということで約1km弱の道路ということなんです。下の小野原中村線から勝尾寺川、この間が市街化区域になっています。大体1/3が市街化区域で、残りが市街化調整区域となっています。

僕はずっとこの計画が始まってから、この市街化区域内の土地所有者、大口の土地所有者で、この方2名から市議会の方にも反対意見ということで出されている。おおむね、市街化区域の300m区間の面積にして7割から8割の土地を有するかたから反対という意見が出されています。

一方で市街化調整区域、残りの2/3区間については面整備の計画も進んでいる

と聞いています。面整備になると、地権者というのは特定はされない、面整備が進んでいるという時点で、この市街化調整区域内の土地所有者のかたは、おそらくこの道路には賛成されていると考えています。

ですが、今言いましたように、市街化区域内の300m区間の面積にして7割から8割の土地を有するかたが強く反対をされている以上、この道路が道路ネットワーク上、必要だということをもってしても、やはりこの土地所有者の意見・意思を尊重しなければいけないと思いますので、このエリア4の市街化区域内のエリアについての都計変更は反対とさせていただきます。

●増田会長

ありがとうございます。もう二方反対の意見を述べるということで、増田委員どうぞ。

●増田委員

私は北大阪急行が延伸されていくことで、色々と変わっていくにも関わらず、本当は第6次総合計画が2021年度から始まる予定でしたが、第5次総合計画をそのまま延長しているということになっています。それに1996年に作られた都市計画マスタープランもそのままなんですよね。今、言われましたけど公共交通網を充実させるために道路がいるんだということですが、それなら都市計画マスタープランを再度見直して、これは15年から20年で見直さないといけないんですが、それがされていない。そして総合計画も延長であって、新しいのが作られていない。

これだけ大きい事業があるんだから、全体的なまちづくりを見た上でどうしていくのかという検討も必要だったのではないかなと、つくづく思っています。会長も言われましたが、新しい都市計画決定道路を作るといのはすごく大きな問題だと思うんです。だから、そういうことも含めて、そういう上位計画をしっかりと

り見直した中で、色んな市民のかた、地権者のかたという話もありましたけども、私からも説明できるものがあるんじゃないかなと思うんですが、それが無いということで私の中では賛成しかねるということです。

エリア4の市民のかたからも、4つのプロジェクトが進行していると。桃山委員が言われた川合山之口、阪大跡地、これも第5次総合計画の後期計画くらいから出てきたことですが、モノレール新駅を作るとか、新しい大きな計画がありますので、箕面の全体のまちづくりとしてどうなんだという所はきちっとすべきだったのでないかという思いがありますので、この新しい都市計画道路については賛成しかねるということをお願いします。

●増田会長

はい、わかりました。他いかがでしょうか。名手委員どうぞ。

●名手委員

パブリックコメント、17条の縦覧ともに多数の反対の声が出されている路線だと考えられます。ほぼ全域で多数反対の声が出ていて、今後十数年にわたって私権を著しく制限されていくということが、先ほど増田委員の質問の中にもありましたけど、市民説明会、パブリックコメント、特別に資料を配付してきたというのはあるけども、もうちょっと計画作成の段階から、素案の段階で初めて知ったとか、そういうことも聞かれたことがありましたので、丁寧にやってきたのかなと思われるところがあって、そこが地元の合意がないところかなと思います。

最近、道路の必要性、税金の使われ方、いくらこの事業にかかるのか、将来の人口の変化、これについてもよく分からないという状況で決めていく、決めた後に作っていくという流れの中で決めていくのなら、パブリックコメントの中の意見でもありましたけど、民主国家かどうか疑われるという意見もありました。

中にはエリア3のところですが、計画からこれまでの過程がすべて共産主義ではないかという指摘もありました。私は官僚主義か独裁主義かと思いましたが、こういう風な手法で進めていくのは、地元の合意、意見を尊重しているのかと思われますので賛成しかねます。

●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。内海委員どうぞ。

●内海委員

地権者のご意向等色々あるとは思いますが、私は説明資料の中に書いてある、茨木能勢線の混雑度が高いこと、車両溜まりの発生、それによる事故リスクの増加、通学時間帯における交差点への児童の集中、茨木能勢線が狭く歩道の整備率も低いため、歩行者や自転車にとって危険であるという課題があって、やっぱりこれは何とか地権者のかたにお願いして、道路を作っていこうと私はこれらの課題を克服するため、賛成したいと思えます。以上でございます。

●増田会長

はい、ありがとうございます。よろしいでしょうか。反対のご意見も十分に考えていただきながら、採決をとりたいと思えます。木多委員どうぞ。

●木多委員

面的整備と一体でされるということで賛成したいと思えます。もし面的整備がなかったら道路線形がきついなと思えます。

●増田会長

はい、わかりました。よろしいでしょうか。藤田委員どうぞ。

●藤田委員

私はこのエリア4に住んでいまして、先ほど説明資料7の課題は正にこのとおりでございます、あえて混む道路は避けて村の道路を通っているので私はストレスないのですが、地元ではないかたについては、この道路しか通れないので、

混雑は解消していただきたいというのは、地元の声でもあります。

特に3番目の歩道の整備率が低いということで、毎朝クランクの交差点のところで、地域のかたがボランティアで立って、子どもたちに登校指導をしています。私自身もみなさんと一緒に立っているんですけども、状況としては歩道に子どもたちが溜まりすぎて、信号待ちをしているんですけども、特に昨日は雨だったんですが、傘の大きさ分だけ子どもたちが広がるので、一回の青信号で全員が渡れずに、三回くらいに分けて子どもが渡っているという状況が続いております。そこに一般の歩行者が通ろうとしても、子どもで埋め尽くされて通れないので、やむなく歩行者は車道を歩いたり、無理矢理子どもの中を歩いたりということがあるので、歩道の整備というのは、最近特に彩都エリアができたからまた増えてきているんですけども、阪急間谷住宅ができた当初から40年続いている課題でございます、市または府に要望しても解消されないという状況が続いていることから考えても、この新しい道路というのは必要なのではないかと思います。

ただ、仰るとおり地権者からの反対の声があるのは確かでございます、木多委員の仰るとおり、丁寧に説明する上で更にしっかりと敬意を表して、それが地域の方々にもしっかりと分かるような形で、この道路は市が勝手に作ったものではなくて、地権者の方々の協力を得て出来たものなんだと。しっかりとリスペクトして整備してく方向で進めていただきたいと思えます。

●増田会長

ありがとうございます。賛否色々な意見をいただきました。十分勘案いただいて採決に望んでいただければと思います。それではお諮りしたいと思います。エリア4の付議案件について、原案が妥当と承認いただけるかたは挙手をお願いします。

< 挙手多数 >

●増田会長

はい、ありがとうございます。賛成多数でございます。従いまして、エリア4に関しましても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。

それでは関連案件として、エリア3の都市計画道路の変更に基づいて区域の変更が出ます案件2「北部大阪都市計画公園の変更について」、付議案件が妥当と判断し、議案通り議決してよろしいでしょうか。

< 「異議あり」の声 >

●増田会長

異議があるとのこと、異議はよろしいでしょうか。

●名手委員

簡単に。エリア3についてはパブリックコメントの中で自治会への情報提供が不十分じゃないかと指摘されていたと思うんですが、やっぱりここも丁寧にすべきじゃなかったのではないかと考えています。

それと皿池公園が狭くなってしまうというところも、十分理解されていないと思います。ただ、勝尾寺口から国文都市4号線に向かう路線は、今後交通量が増えると思いますので、エリア4の都市計画道路とは別に、その路線の整備とか交通状況の改善とかは確かに必要かと思えます。都市計画道路とは違いますが、意見を述べさせていただきます。

●増田会長

はい、わかりました。今、意見をいただきましたので、それも十分勘案いただきながら、採決に望んでいただければと思います。北部大阪都市計画公園の変更について、原案どおり議決してよろしいでしょうか。賛成いただける方は挙手をお願いします。

< 挙手多数 >

●増田会長

賛成多数でございます。案件2「北部大阪都市計画公園の変更について」に関して原案どおり議決いただきました。ありがとうございます。

以上が本日の付議案件でございます。非常に重要な意見交換ができたと思います。ありがとうございました。これから事業を進捗していく中で、色々な意見を十分に勘案いただいて、事業進捗に臨んでいただければと思いますので、よろしくをお願いします。

< 加我委員退席 >

それでは少し時間が経過しておりますけれども、報告案件が2件ございます。まず案件3「新病院予定地の整備に関する検討状況について」ご報告いただければと思います。

案件3 新病院予定地の整備に関する検討状況について【報告】
-------------------------------

●地域創造部

< 案件説明 >

●増田会長

はい、ありがとうございます。報告案件ですが、何か質問やご意見ございますか。増田委員どうぞ。

●増田委員

3-5の廃止による影響というところで、現在の誘致圏内に居住されているかたは、近隣の街区公園や児童公園などを利用可能であると書かれていますが、この辺の街区公園というのはどこになりますか。

●地域創造部



例えば新船場西公園や新船場南公園、東ですと西宿1号公園などが近くにあります。

●増田委員

両方道路を渡らないといけないですね。

●地域創造部

現状は新船場西公園、新船場南公園をご利用頂く際には道路を渡る必要がございます。

●増田委員

東公園もなくなって、今回調整池ですけど北公園もなくなる。これに対する代替公園は設置しないということですね。

●地域創造部

ポケットパークにつきまして、資料3-7のところでもご説明しましたが、公園としては廃止いたしますが、ポケットパークを整備することによりまして、公園的な利用を期待しているところでございます。

●増田委員

この中に作るというのは説明で分かるんですけども、0.74haという規模の代替的なものは、周辺に作らないということではよろしいでしょうか。

●地域創造部

現状でその予定はございません。

●増田会長

他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

これは先ほども少し出てましたが、春から夏頃のパブリックコメント、これは法手続き上は第16条第1項の手続きですよ。

●地域創造部

そうです。

●増田会長

どこの市町村も第16条第1項とは言わずに、パブリックコメントと言いますよね。17条縦覧は17条縦覧と言うんですが、他の都市計画審議会に出ても、第

16条第1項とは言わずにパブコメと言うのが通例となっていますね。

●みどりまちづくり部

ちょっと補足しますと、都市計画法では17条では「縦覧」という言葉が出てきますが、16条1項は「公聴会その他の方法」という書き方で、手法が明記されておらず、そういう意見を聴く機会を設けなさいということなので、それがパブリックコメントなのか、大阪府のような公聴会なのか、それは色々だと思います。

●増田会長

そういうことですね。それではもう一件報告案件がありますので、よろしくをお願いします。

案件4 箕面船場駅前地区の地区計画等の検討状況について【報告】

●地域創造部

< 案件説明 >

●増田会長

はい、ありがとうございます。報告案件ですが何か質問等はございますでしょうか。増田委員どうぞ。

●増田委員

地区施設の追加について確認したいんですけども、「現多目的広場と連続して」と書いてあるんですけども、屋上広場の「屋上」というのはどういうことなのかということと、事前に480㎡と聞いているんですけども、その480㎡の所有者というか、管理者はどこになるのかお聞かせ願えますか。

●地域創造部

屋上についてですが、今回の計画案が固まってまいりました商業施設の屋上一部を利用して設けます。

●増田会長

それは現多目的広場との高さ関係は問題ないんですかね。

●増田委員

連続して一体的に整備するのではないの。

●地域創造部

広場がどの高さにくるのかですが、二階のデッキから一層ちょっと上に上がったくらいのイメージにある屋上でございますので、三階レベルといいますか、三階の床レベルといいますか、そこに公園を作るということです。ただ「屋上」だけの表現ですと、とても高い屋上になってしまうので、「デッキと連続した」という言葉を付けているということでございます。

●増田委員

ありがとうございます。事前にお聞きしたのはつら一面でなるのかなと思っていたんですけども、改めて見ると「屋上」と書いてあるので、上がるということですね。管理者は誰になるんですか。

●地域創造部

民間の敷地の中で地区施設として設定はするんですけども、あくまでも民間の敷地の中で民間のかたが整備いただく広場になりますので、原則的には民間のかたに管理をしていただくことになるかと思うんですけども、今後そこの管理の方法については協議してくことになると思います。

●増田会長

はい、他いかがでしょうか。名手委員どうぞ。

●名手委員

その施設は貸し出しとかではなく、一般に誰もが利用できるのかと、二階の平面のままなのかと思っていたんですけど、一層上がるということで、段差の移動はどういう風になるのか。

スロープがあるのか、エレベーターになるのか、バリアフリーになっているのか、その辺はどうですか。

●地域創造部

この公園につきましては利用の申請をいただくとかではなくて、どなたでもご利用いただけるものになります。

ワンフロア程度の段差があるんですが、導線としましては階段とエレベーターを想定しています。

●増田会長

よろしいでしょうか。

地区計画で担保しておく、都市計画施設になりますので、勝手に改変されないという法律上のメリットがありますね。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは本日予定しておりました案件に対しましては以上4件でございます。この際、委員のみなさま、何かご意見ありますでしょうか。よろしいでしょうか。事務局のほう、何かございますか。

●事務局

特にございません。

●増田会長

わかりました。今日も活発な意見交換どうもありがとうございました。それではこれで本日の日程を終えたいと思います。委員のみなさまにはご多忙の中、慎重にご審議賜りありがとうございました。これにて令和3年度第2回箕面市都市計画審議会を閉会したいと思います。どうもありがとうございました。