

平成 27 年度(2015 年度) 第 4 回箕面市都市計画審議会 議事録

●日 時 平成 28 年 1 月 20 日(水曜日)
午後 2 時 開会 午後 3 時 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	武智 秀生 氏
委 員	木多 道宏 氏	委 員	田中 真由美氏
委 員	小枝 正幸 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	稲野 一三 氏	委 員	鈴江 利奈子氏
委 員	内海 辰郷 氏	委 員	原 智 氏
委 員	神田 隆生 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【諮問】

賛成多数につき、原案どおり答申

●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 4 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ひします。

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、よろしくお願ひいたします。

それでは増田会長、お願ひいたします。

●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 4 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 15 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、高橋委員、滝口委員、弘本委員、

武友臨時委員、林十一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。以上でございます。

●増田会長

ありがとうございました。本日は、珍しく、諮問案件が1件でございます。

午後3時くらいを目途に終了したいと考えておりますけれども色んな意見交換んをしていただきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。それでは案件1箕面市立地適正化計画の策定ということでございませうけれども、これは諮問案件でございます。事務局よりご報告よろしくお願ひしたいと思ひます。

案件1 箕面市立地適正化計画の策定について【諮問】

●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した。前回のここでの審議会以降、パブリックコメントを実施されたその結果と市の考え方ならびにこの審議会に出されたい意見に対しまして修正を加えていただいた内容をご説明いただいてそれを反映したかたちで本日、諮問原案として提出していただいているということでございませう。なにか、お気づきの点、あるいはご質問等ございませうでしょうか。はい、神田委員どうぞ。

●神田委員

改めてこの0-2ページのところで箕面市がなぜ今の時点で立地適正化計画を策定しようとするのかと、簡単にいえば北急の延伸というのがある。これによって新たなまちづくりを進めていくんだという理解でいいんでしょうか。その辺をちょっとご説明いただきたいのですが。

●増田会長

はい、事務局いかがでしょうか。はじめにこのところの部分ですね。この計画の

背景みたいなどころだと思ひますけれども。

●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ひいたします。今、おっしゃっていただきましたように、立地適正化計画の策定のねらいというのは0-1から0-2、特に0-2のところでは北大阪急行線の延伸で新駅が2つできますのでそれをきっかけにということもございませう。あと、9-3のところにも、誘導方針というところがございまして、そこにもこれからのまちづくりに対する市の想いというのは書かせていただいております。以上でございます。

●増田会長

いかがでしょうか、よろしいでしょうか。はい、神田委員どうぞ。

●神田委員

何点かお伺ひしたいと思ひているのですが。私は北大阪急行の延伸そのものを当初、市の負担が80億程度というふうに言われていましたので、無理がないかなというふうに思ひていたのが今回、去年度から出されている計画から185億という大きな負担でさらにそれに周辺まちづくり等に100億、さらに付け足してですね、船場の阪大の箕面キャンパスの移転まで出てくるというようなことで、それについてはここに色々書き連ねていますが、そうしたことも含めてですね、ここで書かれていることについて質問させていただきたいと思ひます。

1つは10-4ページですね。説明をお願ひしたいのですが、10-1の2-5のところの2つめの印のところ、原則として新たな開発予定地を居住誘導地域として設定すべきではないと書かれているのですが、これについてご説明いただきたいのですが。それと届け出の対象のところですね、届け出の対象となる住宅開発は以下のとおりです、ということで、3戸以上の住宅、1000㎡以上の1、2戸の住宅、この書いてある意味も十分理解で

きないのですが、ここで何を言わんとしているのかということの説明をお願いしますでしょうか。

●増田会長

はい、いかがでしょうか。

●市(北急まちづくり推進室 岡本室長)

今のご質問は、10-4 ページに書かれております10-1の2-5の居住誘導区域の設定にあたり留意すべき事項ということで、都市計画運用指針、というのが国の指針で出ておるんですけども、そこです、居住誘導区域の設定をするにあたっては留意してくださいということを一覧したものでございます。今ご質問いただきました、アスタリスクといいますが、米印みたいなものの2つ目のところ、原則として新たな開発予定地を新たな居住誘導区域として設定すべきではないというのは、原則ではございますけれども、例えば今誰も住んでいないような区域、人口密度が無いような区域についてですね、居住誘導区域に設定するときにはよく考えなさいよということが書かれています。ですので、すでに開発された区域、そういったところについてはこれに当てはまるものではないというふうに考えております。次にその下の、10-1の3の届け出の対象のところ、届け出の対象というセンテンスのところの4行目のところから届け出の対象となる住宅開発は以下のとおりですと書いております。これについては、この立地適正化計画で居住誘導区域を定めました。この居住誘導区域外、外の場所について3戸以上の住宅、それから開発規模が1000平方メートル以上の1、2戸の住宅を開発される際には開発行為に着手される30日前までに市町村に届け出をしてください、ということで手続きをここに記載しているものでございます。以上です。

●増田会長

よろしいでしょうか。

●神田委員

この市街化区域をどうするかというこ

とが、何箇所かに書かれていますが、基本的な市街化調整区域は居住誘導区域から外すということが、書かれているわけですが、13-1のところですね、「今後20年の人口展望とあるべき姿」というところで、「人口増の主要因は、新市街地への人口定着進展と見込まれているところですが、懸念すべきは、増加分の人口が計画的な新市街地への流入や既成市街地への人口呼び戻しに資するものでなく、今さらながらに市街化調整区域などに拡散する事態です。」とんで、「今から後10年程度の一時的な人口増加局面において市街化の拡散を生じさせることは、大きな負の資産となります。」とんで、「市街化調整区域での開発行為が完全に止められるわけではありませんので、人口増加局面であるからと言って油断せず、将来的には人口規模に合わせてさらなるコンパクト化を進めることになる現実を見つめ、現在のフェーズに対応しなければなりません。これらことから、箕面市が20年展望の中でめざすべきは、市街化の拡散防止であり、かつ、居住誘導区域に含めないこととしたエリアについても、現在居住している住民の区域内への誘導はごく緩やかに進むものとして、新たな開発等による人口増は当然防ぐべきです。このことから導き出される定量的目標値は、市街化調整区域と、市街化区域のうち居住誘導区域に含めないこととしたエリアの人口はこれ以上増加させないことを前提に、現在よりも増加する人口をすべて居住誘導区域内で吸収することとした場合の居住誘導区域内の人口密度とすべきと考えます。」というふうに書かれています。素直に読めば、基本的にはもう、開発行為を完全に止めることはできないけれども、調整区域での開発を最大限、抑止すべきだと、今、述べられた10-4の説明のところでも同じような趣旨が書かれているわけですが、今後ですね、北急延伸に伴って開発圧力が増すであろう、新箕面駅

両翼の調整区域、あるいは農地、さらに国文4号線を延伸して、山麓線に出るところのその間にある調整区域、こういうところでの開発圧力が強まるというふうに思うんですが、この点についてはどのように考えておられるのか、ご答弁をお願いします。

●増田会長

はい、事務局よろしくお願ひしたいと思ひます。

●市(北急まちづくり推進室 岡本室長)

ありがとうございます。素直に読んでいただきましたとおり、これからコンパクト化を目指す必要がある中で、そういう今の市街化調整区域等につきましてはできるだけ開発を抑制したいと考えております。以上です。

●増田会長

よろしいでしょうか。はい、他はございませんでしょうか。はい、神田委員どうぞ。

●神田委員

続けて、12-1のところですね。立地適正化計画は居住区域の緩やかなコンパクト化や、都市機能の集約化が進められていきますが、居住区域や都市機能誘導区域は例えば市の中心部一箇所に設定するものではなく、歴史的な経過やまちの発展の経緯などにも配慮して、複数設定して、多極型コンパクトシティとして形成を目指すものですと、いうことですね、全体の書きぶりでいくと北急延伸に合わせて一気にこのまちづくりのあり方、特に交通ネットワークの再編を一気に図ると、いう印象が強く掲げているのですが、しかし、それぞれ地域によって歴史的につくられた、積み重ねられた交通ネットワークがある、特にここで空白区域がある、駅からの空白区域として書かれている、栗生間谷の地域ですね、ここは特に栗生団地のバス停を中心にバス交通が発達して、北千里や千里中央へのバス交通がこれまで繰り返り、路線あるいは便数、ダイヤ改正が行われて、今日

のかなり便利なバス交通が実現しているわけですが、それがですね、一気にこの萱野中央を中心にしたバス交通に切り替わるということに大きな危惧をもっておられるかたが少なくないというふうに率直に感じておるわけです。また、小野原の小野原南バス停、東バス停を利用されている皆様方にとっては、萱野中央に行くよりも、直接、北千里、千里中央へのバス交通を現状の水準のままですね、利用していくということが当然、時間的にも料金的にも、安上がりということになりますから、そういう方向で、考えておられるのかどうか、その辺についてご答弁いただきたいのですが。

●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)

ありがとうございます。この、立地適正化計画と言うのは、これから人口減少の局面を迎えるという、まあ、箕面市の場合は増えますけれども、基本的には人口減少というのを見据えて、まちをどうつくっていくかという立場に立って考えております。箕面市の場合は人口が増えますけれども、北大阪急行線の延伸と合わせて、人口増の今の時期に。市全体の事も含めてまちづくりをどう進めていくかということでこの立地適正化計画をつくっているということがございます。その中で、今、12-1の公共交通ネットワークの役割のところを列挙していただきましたけれども、それぞれの鉄道の駅の周辺、それからバスターミナル駅の周辺、ここに利便施設をつくってみなさんにご利用いただきやすいように公共交通ネットワークの充実をはかるということがこの計画の根幹かなと思います。もともと箕面市の場合におきましては東西交通の課題がございましたけれども、北大阪急行線の延伸におきまして、萱野を中心としてバス交通の充実がはかれるということもありまして、これを契機にどのように皆様が、公共交通を利用しやすくで

きるかということで、大きな方針をこの立地適正化計画では書いていると思っております。これから実現にあたりましては、鉄道の駅ができるのと合わせてバスについても社会実験等がされていくと思っておりますので、今後その詳細についてはこれらの具体的な事象を通じて、改善されていくものと思っております。

●増田会長

よろしいでしょうか。はい、どうぞ。

●神田委員

その点について、そういう方向で検討されるということですが、例えばですね、この12-6のところ、一番最後の段落で、現在このエリアの住民の多くは千里中央駅方面へのバスルートを利用していることから、モノレール線だけでなく、北大阪急行線へのアクセスとそのサービスレベルの維持も必要ですというふうに書かれています。これを北大阪急行線へのアクセスということで受け止めればですね、当然、新箕面駅へのアクセスも含めて、この現在の千里中央駅へのアクセスも含めてサービスレベルの維持が図られなければならないというふうに思うのですが、そういう意味ではこの便数の確保、それから、利用料金が、料金改訂がおこなわなければ仕方ないですけれども、料金改訂がない場合ですね、現在の料金、バスと鉄道を利用した料金で、同様にいけるといようなことが、そういう水準が必要だというふうに思うんですね。さらに、この点について言えば現在、桜ヶ丘から千里中央あるいは、箕面駅から千里中央、如意谷から千里中央という路線があって、まあ、如意谷のみなさんは直接、新箕面駅を選択されるかたが多いかもしれませんが、まあ、桜ヶ丘から新箕面駅というよりも、桜ヶ丘から千里中央、箕面駅から千里中央駅を選択されるかたが多いかもわからないと、いうふうに思うので、その辺については先ほど言われたように今後の検討の中で、重々配慮していただかなければならない

と、いうふうに思うんですが、その辺で、この既存路線の便数のあり方、さらには利用料金のあり方についても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（交通政策室 水谷室長）

地域創造部交通政策室の水谷です、よろしく申し上げます。交通の関係の話でありますので、その辺を含めて答えさせていただきますと思います。今回、北大阪急行が延伸されるということで、大きく変わるのが、説明にありましたように、バス路線が大きく再編されるということで、特に東西交通の課題等に対しても、新箕面駅中心にバス網を形成することによって市内の大きな公共交通を変えていこうという方針にもとづいて今後動いていこうとしています。今回、立地適正化計画の中でもそういった地域の交通ネットワークというのが非常に大切だというのが記載されていますように、今後その辺のルートにつきましてはきっちりと地域に即したルートを考えていくのですけれども今、議員ご指摘の質問に対しましては具体的にはですね、この計画を受けまして、来年度からですね、地域の公共交通網、バスの再編につきまして、いわゆる地域の声、アンケート調査とか、実際の乗降調査、それから今後の交通網につきましては具体的な調査をもちまして、その辺を求めながら公共交通網を考えていこうと思います。先ほどいいました、東部のかたが、今後、どこの公共交通の駅を増やしていくかと、新箕面駅なのか、千里中央駅なのか、その辺も含めてきっちり押さえながら、来年度以降きっちりとまとめて、公共交通網を考えていきたいと思っております。よろしくお願ひしたいと思っております。

●増田会長

はい、いかがでしょうか。

●神田委員

その点についてはですね、12-4のと

ころの、図に示されているところに端的に表れていると思うのですが、この北大阪急行の延伸については基幹的な公共交通軸と。モノレールやこれまで利用されてきた、阪急箕面線や公共交通軸ということで、北大阪急行の延伸がですね、基幹的な公共交通軸ということに位置づけられているのではないかと。さらに12-7のところは都市核となる中部地域ということで、現在、この市役所は西小路にあって、市民会館も西小路にあって色んな公共施設や警察や色んなものがこの西部地域にあると。そういう意味では現在の都市核というのは西部地域、それが都市核が中部地域、北大阪急行線の延伸線のところにこの都市核が移るというふうな理解になっているところに無理があるのではないかと。多くの市民のみなさんの受け止めはですね、そういうふうな受け止めではなしに、新たにこの2駅ができると、その駅を利用することもあれば当然箕面駅を利用されている皆さんはほとんど利用されないあるいは最寄り駅を利用されるかたもほとんど利用されないというふうなことになるかと思うんですよね。そういう点ではこの位置づけというのには若干この歴史的な経過やこれまでの積み重ねを踏まえない無理があるのではないかと。その無理を押し通して、再編をしていけばですね、色んな無理が再編の中にでてくるというふうには思わざるを得ないのですが、その点についてはどういう配慮がされているのかということをお伺いしておきたいのですが。

●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)

まず、この立地適正化計画だけではなくて、今手元に持っていないんですけども、第5次箕面市総合計画におきましても、この中部のあたりというのは、都市拠点、都市核として位置づけられておりますので、まずそれを申し上げたいと

思います。加えて、この基幹的な公共交通軸のところで位置づけるからたとえば西部地域のかたがなかなかしんどくなるのではないかというご主旨だったと思うんですけども、東西交通の課題というのが今まで西部地域に鉄道が偏っていたと。それを改善するために基幹的な公共交通軸として北大阪急行線の延伸を位置づけることによりまして東西交通の課題が改善されるので、西部それから中部東部の交通がしやすくなるということにおいて全市的に底上げがされるのではないかというふうに考えております。以上でございます。

●増田会長

はい、神田委員どうぞ。

●神田委員

そうじゃなくてね、私たちのこの日常的なくらしは別に西部のかたが日常的に東部へ移動されるわけではないし、東部のかたが日常的に西部に移動されるわけじゃないし、既存の交通網があってですね、東部のかたは基本的には路線バスを使って北千里や千里中央へいかれると。西部のかたは箕面線を使って大阪市内へ行かれるというのがこれまで培われてきた歴史的な積み重ねの中でつくられている交通体系なわけで、それを東西交通の不便を解消するというで現在はそれが存在するわけで、今後も存在するわけで、新たに東西交通の利便解消に北大阪急行線の延伸、これは当然役に立つと思いますが、しかし、それを以てですね、現在、存在するものを全て捨象していくと、あるいは北大阪急行へ乗り換えてもらうというようなことはあり得ないことですね、実際には歴史的な積み重ねの中でですね、現在箕面線を使っているかたも北大阪急行に歴史的に時間の経過として乗り換えられると新箕面や船場からバスに乗られるというようなことが、当然発生していくであろうことが、将来においてあり得るかもしれませんが現時点ですね、北大阪急行が来たから

一斉にそこへ乗り換えてもらうんだというのはあまりにもね、無理があるということをやさきから言っているわけで、そういう意味ではそういうものとして、新たな交通体系をね、考えていただかないと、北大阪急行線が延伸すれば、ぱっとそこへ全て切り替えるということにはならないのかと。この間私たちが経験しているのはたとえば、国文のモノレールができたその段階です、阪急の路線バスが排除されるということで、彩都のみなさんも困っておいりましたけれども、そういうようなやりかたを絶対やめるべきだと、思っただけでこういう質問をさせていただいているのですから。どうでしょうか。

●増田会長

はい、事務局いかがでしょうか。

●市（地域創造部 柿谷統括監）

地域創造部の柿谷です。ちょっと誤解があるみたいなので、もう一度説明させていただきます。まず、計画の2-11を見ていただいて、第5次総合計画、これの都市構造としてどう位置づけられているのかということ、まず、北急延伸のエリアですね、これを基本的には都市拠点と位置づけているということになっております。それ以外の箕面駅、桜井駅等については、地域生活拠点、いろんな地域生活拠点がございまして。この都市構造もきっちり見据えて今回立地適正化計画というのは考えていくべきだというのは国の指針でも示されているということです。今、ご指摘のありました、12-4ですけれども、ここで書かれていますように、基本的には鉄道の公共軸が3本あると、そのサービスレベルは国でいわれている、サービスレベルを十分満足している。箕面線であれば日115本、モノレールであれば95本と。さらに北大阪急行線の延伸では直結で156本という大変密度の濃い、サービスレベルの濃い鉄道が延伸されるということから、この3つの公共軸の中でも1つここは基幹的な公共軸ではないかということ、そういう

表現をしているだけで、ここの北急延伸に伴って全て、箕面線の人を北急に乘せるというものではないです。それは実際に次のページの12-6で南部の居住誘導区域ということで基本的にこの南部の居住誘導区域をどう考えるのかということ、これを考えるとまず、箕面線についてもきっちり徒歩圏、自転車圏のエリア内、そこについては誘導区域内にしていこうということですので、各公共軸、鉄道の公共軸については各々都市機能誘導区域に設定してきているということですので、真ん中の北急の軸に全てを寄せるというものではございません。ただ、バス路線を考える上でいかに都市機能誘導区域を有機的に連携をさせるのか連続をさせるのかということ、これは以前から国でも示されていますので、そういう視点を考えると12-7のように交通結節点となります、仮称新箕面駅ですけれどもここにバスを千里中央だけだったものをこちらのほうに集めることによって、市内の東西交通も充実をさせると。市内移動が充実をして、各都市機能誘導区域これが公共交通で連絡できるとこういうことになりますので、何かちょっと質問されているところと、誤解があるのではないかと思いますので、ご説明しました。以上です。

●増田会長

はい、神田委員どうぞ。

●神田委員

誤解ではなしにそういう懸念があるというふうに思っているわけです。率直に言って12-6にかかっている図がですね市民のかたの理解だと思っただけです。だからあくまでも、この半径800メートル、半径1.6キロメートル駅勢圏からのみなさんが主にこの駅を利用されるということなわけで、そう考えればですね、その当然この既存のバス路線はそれなりに今の水準で維持をする努力をします。料金的にも負担が増高しないという方向で努力をすることが必要なわけで、無理矢理にということにはならないですよ

ということを念のために言っただけのことです。言いましたように、既存路線の確保それから利用料金のありかたということについてはどのようにお考えになっているのかご答弁お願いできますか。

●増田会長

はい、事務局いかがでしょうか。

●市（地域創造部 柿谷統括監）

先ほどのご質問ですけれども12-7ページに東西ネットワークの確立というところにも書いています。例えば今現在箕面線がありますけれども、この箕面線の沿線沿いの新稲、桜ヶ丘、ここの路線バスも今現在、千里中央に向かっています。その千里中央に向かっている路線バスも大変多く乗られているんですね。それで千里中央で北大阪急行線を利用されているという事実がございます。いろんな交通、1つのルートだけではなくて住民の方々は行き場所に依りて、通勤の場所に依りて色んな通勤経路が確保されるというのが最もアクセス性が選択されますので、いいということもあります。今回新駅ができますと、そういうバスルートもつくって市民のかた、利用者のかた、今後の交通動向も考えてルートを決めていこうと。そのためには社会実験をしてそういう再編ルートを決めていこうとということをここにきっちり書いております。料金のことですけれども、次の12-8のところ、利用者の視点にたつて乗り継ぎ抵抗を軽減していこうと。物理的に歩く時の乗り継ぎ抵抗だけでなく、料金抵抗ここについてもバスから鉄道に乗り継ぐときの乗り継ぎ割引これについても協議をしていくということで、きっちりここにもかいていますので、そういうことで、今後も取り組んでいきたいと考えています。以上です。

●増田会長

はい、よろしいでしょうか。ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか、稲野委員どうぞ。

●稲野委員

神田委員の質問の冒頭でおっしゃっていましたが、北大阪急行線の延伸に賛成とおっしゃっていたのは確かクリーンなエンジンであるから賛成というようなことで承っていたような感じがします。予算の高い安いでおっしゃっていたのではなくて、そういうところで賛成なさっていたような感じが今、思い出したのですけれども。それは、別にしまして、この立地適正化計画全体に関しましてですね、今、日本全体でどのような動きになっているのか、少し説明をしていただければと思うのですけれども。

●増田会長

はい、いかがでしょうか。

●市（北急まちづくり推進室 岡本室長）

ありがとうございます。国土交通省がホームページで発表されているところからですけれども、現在立地適正化計画の策定について具体的な取り組みを行っている都市は198団体ございます。今、パブリックコメントを実施しておりますのは、箕面市は期間が終了しましたけれども、ほか熊本、札幌などが記載されておりました。現在まだ、策定に至ったところはございません。以上でございます。

●増田会長

はい、よろしいでしょうか。ほか、いかがでしょうか、杉立委員どうぞ。

●杉立委員

先ほどご説明がありました、1-7、1-8の後で追加されたという部分の後ろのほうのところなんです、コンパクトシティプラスネットワークの視点から横断的につなぐ役割も担っていますと。いうふうにコメントが入って、それについては結構なんです、その部分を具体的に本編でどういうかたちで読めばいいのかというのを思い立つところで結構なので、ご説明いただければと思うのですが。どういう部分で横断的かというと、ここで表現されているかということですね。

●増田会長

はい、いかがでしょうか。

●市(北急まちづくり推進室 岡本室長)

同じ、そのページで説明をさせていただきますと、その下に1.2.2箕面市の検討体制というのがあって、その下に検討体制イメージ図というのがあります。その、四角の中に点線で囲まれたところがありまして、個別に調整する外部組織というのが、医療・福祉、子育て・教育、公共交通などというのが、書いてあるのですけれども、これは図として見ていただきたいのですけれども、箕面市でこういう各分野の計画というのがございます。これは団体と調整したというのがあるのですけれども、この各分野にある計画と横断的にとという意味でとらえていただければと思います。

●増田会長

はい、よろしいでしょうか。杉立委員どうぞ。

●杉立委員

神田委員のおっしゃられたことに関連するのですけれども、私自身は栗生新家の人間なもので、正に一番鉄道の公共交通の一番弱いところに住んでいるわけですね。そういうわけで先ほどの説明のなかでも箕面市を取り巻く交通軸として、3軸あるとおっしゃられていたのですけれども、実は前々回、私も計画を策定するときに箕面市域というかたちにあまりとらわれすぎずにもう少し広域的な視点で、考えられたほうがいいのではないかと申し上げたと思うのですけれども、そういう意味で、私の視点から言えば、3本の交通軸ではなくて、阪急千里線、これを加えて4軸が実は箕面市のかなり多くの生活認識というか実態というのがあるのではないかというふうな気がします。そういう視点でもって少し見ていただくとありがたいなという点と、それからたまたまですけれども、栗生ルートというのはほかに交通網がないのでバスとしてはものすごく本数が多くて、幹線バスルートとなっていて便利なんですね。そういう面で、実は私なんかは鉄道がなく

てもバスでほとんど不便がないという実感で生活をしているのですけれども、ここで、まさに箕面市として計画策定をすれば当然こういう絵になるんだろうなという気がするのですけれどもね。12-7、これはあくまでも延伸によるバス路線のイメージと、あくまでイメージとしてかかっている、それはそれでいいのですけれども、かなりこれは新駅を意識しながらそれに、極力結びつけるとしたらこういう姿が描けるなど。そういう視点ではわかりました。ただ、かえってこういうことにすることによって、私が千里中央、北千里、それから栗生という幹線ルートの本数がバラけていって、幹線性が低下する。結果的には不便になる。今は、集中するから束になっていきますけれども、それが方面別に分けていくと頻度が少なくなるという恐れもありますので、その辺は少し広域的な視点で考えていただくとありがたいなと思います。以上です。

●増田会長

はい、ありがとうございます。つくっていただきました土井先生なんか、専門委員会やっていただいて、なにか、統括的なコメントでも結構ですし。大きくある交通関係の議論がだいぶ出ておりますけれども、なにか補足的なことございませんでしょうか。

●土井委員

はい、どうも機会を与您えていただきありがとうございます。この策定に着手して、約1年でパブリックコメントを2回実施して、市民の方々の声をいただき、また、今日の間でも多様な視点で地域に根ざした大変慎重な声もいただき、どうもありがとうございます。全国の動向として、198の自治体でこういった計画がつけられ始めているということで、そのトップランナーとして、私の目線からしますと、非常に地域に根ざした立地計画ができたのではないかと思います。地域に根ざしたと申し上げるのは、全国の自治体などで、コンサルタントなどの外

部に発信して地域の視点をあまり入れないつくりかたをしているところが大多数で、逆の言い方をしますと、市の職員のかたが中心となって計画をつくられているのは、箕面市以外にはない状況なんです。そういった意味では、繰り返しになりますけれども、市民の方々の視点、これを十分に取り入れていただいているのではないかというふうに感じております。そしてコンパクトプラスネットワークという考え方に基づき、横断的などというところで先ほどご説明もいただきましたけれども、具体的に申し上げますと、人口ビジョンという将来の人口の目標設定、そして都市計画のマスタープラン総合計画、中心市街地活性化計画、そして、公共施設等の総合管理計画、これが一番悩ましいものです。そして介護保険事業計画、地域福祉計画、子ども子育ての支援事業計画、育成支援合同計画、そして、来年度からは地域公共交通網形成計画と、これら10本の計画を横串を指すと、こういった計画で、当初このご議論をいただいたときには、また、補助金目当てに新しい計画をつくるのかと、そういったご議論もありましたけれども、そういった計画ではなくて、むしろ縦割りのになりがちな、これまでの計画を、俯瞰的にまとめていく、この立地適正化計画があることによって、ほかの計画がうまくまとまっていく。こういった役割を果たしていくものですので、是非とも今、こんな計画がなぜ急につくられているのかという視点でみられているかたも多いと思うのですが、いずれはそういったところで、成果をあげていただけるのではないかと、思っております。ご議論いただき誠にありがとうございました。

●増田会長

ありがとうございます。一年間、非常に集中的なご議論をいただいたということで、少し包括的なコメントをいただきました。ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。はい、神田委員どうぞ。

●神田委員

11-33のところですね、1つは都市再生推進法人というのが出てきたり、民間都市開発推進機構というのがでてきたり、それから、一番下のところで、「大街区化を行う敷地整序型土地区画整理事業等を対象に、国と地方公共団体から財政支援を受けることができます。」これは、国の支援を受けて箕面市が行う施策というふうにされていますが、この点についてご説明いただきたいと思うんですが。

●増田会長

はい、いかがでしょうか。

●市(北急まちづくり推進室 岡本室長)

はい、ここにつきましては、都市機能誘導区域の中で、そういう都市機能を誘導する際に国等が直接行う施策の中におっしゃっていただきました、都市再生推進法人とか、民間都市開発推進機構の動きによって国等の支援が受けられるということの1つということでご理解いただきたいと思います。11.6.2のほうで、書いておりますのは、たとえば国の支援を受けて社会資本整備総合交付金を活用することによって財政支援を受けることができるメニューがありますということで書かせていただいております。以上でございます。

●増田会長

よろしいでしょうか。

●神田委員

最後に言いました「大街区化を行う敷地整序型土地区画整理事業等」を箕面市がやるということなんですか。国の支援を受けて箕面市が行う施策というふうに書かれているのはこの辺はどうなんですかね。

●増田会長

はい、いかがでしょうか。

●市(北急まちづくり推進室 岡本室長)

はい、これにつきましては、箕面市が、地方公共団体が行う施策として、書いているものでございます。以上です。

●神田委員

やるのか、やらないのかは。

●市(北急まちづくり推進室 岡本室長)

やるのか、やらないのかということだと思いますと、大街区化を行う敷地整序型の土地区画整理事業等というものが実施される場合に、もし、するとなった場合にこういうメニューを活用できるということでございます。

●増田会長

よろしいでしょうか。

●神田委員

それでは、ここに書かれていたことで各地域別の課題が整理されて出されています。1つは西部地域の福祉の拠点ですね。具体的にはあかつき園ですが、あかつき園という名称が使われてなかったですけれども、あかつき園というのを想定して書かれているのかというのが1つとあと、もう1つは西部地域で特に桜井駅の駅前ロータリーのところで、中にコミュニティバスが入るのかどうか、今の計画では道路にバス停がつくられるという計画になっていますが、この計画全体からすればやはり中に入れるべきだというふうに思います。3点目は北部地域止々呂美の商業施設、用地は確保されているわけですがなかなか商業施設がこないということで、ここでも商業施設を呼び込むということも含めて書かれているわけですが、なかなか実際、今日においてもそういう状況にもなっていないので、その辺をどういうふうにお考えなのかと。それから彩都の、ここも商業地域ですね、あと基本的には戸建て住宅のところは第一種低層住居専用地域ですから、商店等はできないので、あと、小中一貫校の西側の用地とその南側の用地ここに店舗付きの共同住宅が建てられてここに商店が入るといふ計画も市として進めていかないと、全然前に進まないと思いますんで、それから船場のところで大病院というふうに書かれていますが、これはまあ具体的には市民病院の移設を考えておられる

のか、その辺のところをお聞きしたいのですが。

●増田会長

いかがでしょうか。事務局のほう。

●市(北急まちづくり推進室 岡本室長)

まず、第1番目のご質問は西部のほうの都市機能誘導施設に障がい者のかたの通所施設があるけれども、それはあかつき園を想定しているのかというご質問でよろしいですか。

●神田委員

はい。

●市(北急まちづくり推進室 岡本室長)

それも、想定のうちの一つかと思いません。特に限定するものではございませんけれども、考えられるものの一つかと思えます。

桜井駅の中にバスが止まるかどうかというのは、立地適正化計画の中で検討したものではありませんので、すみませんが、お答えすることができません。

北部地域のまちづくりについて、商業のはりつきがこれから進むのかどうかということですかね。すみません、人口定着をこれからも進めてまいりますので同時にそういった商業のはりつきということも取り組むことになろうかと思えます。彩都についても同様かと思えます。で、船場のところの都市機能誘導施設の中に、病院という言葉があるけれども、市立病院が含まれているのかどうかということですが、特に含んでも含まないとも、こういう可能性があるのかなということを書かせていただいております。以上でございます。

●増田会長

はい、よろしいでしょうか。

●神田委員

彩都についてはですね、病院やあるいは商業施設を誘致するという計画も具体的には出されていないと思うんですけれども、そういう点では、ここに書く以上、市としても全面に出て、阪急が持つておられる土地にマンションが建てられるこ

の一階に商業施設をはりつけるとか、というような計画を積極的に提案していかないと、なかなか乗っていかない可能性があるんじゃないかというふうに思いますんで、その点についてはよろしくお願ひしたいというふうに思います。

●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。かなりここでも、議論し、今日も最終ですけれども、かなり色んな意見交換ができたかと思うのですけれども、だいたいご意見、ご質問等でたということでお諮りしてよろしいでしょうか。

〈異議なしの声〉

●増田会長

それではこの案件につきまして、原案どおり妥当ということで答申するというので、ご異議ございませんでしょうか。はい、神田委員どうぞ。

●神田委員

委員のみなさんのご苦勞いただいて、かなりよくまとめられた計画になっておるということについてはよくわかるということで、この計画に基づいて進めていくということになるんであろうと思うんですが、しかし、私はこの中で北大阪急行の延伸ありきということでこのプランが出されて最初にもいいましたように80億程度であったものが、185億、さらに周辺まちづくりそれから大阪大学の箕面キャンパスの移転というものまでぞろぞろ、大きくカウントすれば、400億前後の事業費が見込まれるものになってくると競艇事業でまかなうということになっておりますが、競艇事業とてこれまで学校の改修をはじめ、色んな臨時的な経費として使っていくわけでそれは一般会計に影響を与えるということになってきますんでやはりこの北大阪急行線の延伸は過大な事業だというふうに北大阪急行線の延伸事業とそれに関連する事業というようなことになってきましたけれども

あまりにも過大過ぎるんじゃないかと、ということでこの間反対の立場を表明してきましたけれども、そういう立場からですね、この計画には賛成できないということ表明しておきたいと思います。

●増田会長

はい、ありがとうございます。異議ありで、今の反対のご意見もあったということでもよろしいでしょうか。

●神田委員

はい。

●増田会長

ご異議がございましたので表決をさせていただきますと思います。本案件箕面市立地適正化計画の策定について諮問原案を妥当とする内容を答申するのに対して、賛成のかたは挙手をお願いしたいと思います。

〈挙手多数〉

●増田会長

はい、ありがとうございます。賛成多数により本審議会といたしましては諮問原案が妥当とする内容を答申の基本的な内容とすることにいたします。どうもありがとうございます。一応今日、予定しておりました案件はこの1件でございます。小委員会を立ち上げていただきまして、先ほども総括的なコメントをいただきましたけれども、非常に精力的にしかも先ほどご紹介ありましたように市の職員のかたがたとも手を携えながら、展開をされたと、コンサルへ丸投げしたのではなくというご発言もございました。市の事務局も含めて、今日、立派な案を提案いただきまして、どうもありがとうございました。それでは本日の案件審議はここまでのとなりますけれども、閉会するに際しまして、事務局のほうから何か連絡事項があるということですが、いかがでしょうか。

●事務局（上野山）

次回の審議会の日程についてご連絡いたしますので、お手数ですが、メモのご用意のほうをお願いいたします。次回の

審議会ですが、平成28年3月29日火曜日の午前10時からこちらの委員会室で開催します。繰り返します。次回の審議会は平成28年3月29日火曜日の午前10時からこちらの委員会室で開催いたしますので、委員のみなさまにはお忙しいところ大変申し訳ありませんが、ご出席をお願いしたいと思います。尚、詳細につきましては追って開催案内をお送りいたしますので、ご確認いただきますようよろしくお願いいたします。

●増田会長

はい、それでは、これを持ちまして、審議会を終えたいと思います。慎重にご審議を賜りましてありがとうございます。それでは、これにて平成27年度第4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す。