

# パブリックコメントで提出された意見等及び市の考え方(案)

## 資料2

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方(案)
1	全体	-	都市計画マスタープランには、「従来から無秩序な市街地の拡大を抑制する都市づくりを進めており、コンパクトなまちを形成しております。今回の改定においても、この考え方を引き継ぐとともに、中心市街地や各地域の拠点の機能とそれらを結ぶ交通ネットワークが充実した「多核ネットワーク型の都市構造」を目指す方針であり、国の方向性と合致しているものと考えます。」として、立地適正化計画制度を活用する意向が示されていない。今回どのような経緯で策定されることになったのか。	第1章の「1 計画策定の背景と目的」に記載しているとおり、現状暮らしやすい環境にある茨木市でも、近い将来、人口減少・少子高齢化等の影響や、中心市街地における施設の老朽化や活力の低下などにより、暮らしやすさの低下が懸念されることから、まずはそうした課題も含めた将来像を市民の皆様と共有したいという思いから、今回計画策定に至りました。
2	全体	-	国による計画策定の趣旨がどこに反映されているのかが読み取れない。第1章の「1 計画策定の背景と目的」でも、将来像を市民と共有することが趣旨であり、市民が考えるきっかけづくりとか、取り組み推進のための羅針盤と記述されている。一方、人口縮減時代における新たな自治体行政の考え方として、①行政コストの削減のためにスマート自治体への転換と②暮らしの維持・充実のために公共私相互間の協力関係によるプラットフォーム・ビルダーへの転換が示唆されており、ならば、これらの必要性和具体化策をむしろ明記するべきではないか。	ご意見にあるスマート自治体への転換や、プラットフォームビルダーへの転換等は、総務省に設置された「自治体戦略2040構想研究会」で検討が進められている内容かと思料しますが、主に都市構造を取り扱う本計画にその内容を書き込む必要性は低いものと考えます。
3	全体	-	国の立地適正化計画概要リーフレットによると、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」には、改正都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画による「コンパクトなまちづくり」と改正地域交通活性化・再生法に基づく地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画による「公共交通のネットワーク」の連携が必要であると明示されているが、この点に関し、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成によるまちづくりに向け、①都市機能集約施策と②都市(内)交通施策をどのように取り組もうとしているのか示されたい。	都市機能集約施策については、第4章の「5-2 誘導施策」において「居住誘導施策」と「都市機能誘導施策」に分けて、9施策26取組をお示ししているところです。なお、交通に関する施策は、「居住誘導施策」として、施策3に位置付けております。

# パブリックコメントで提出された意見等及び市の考え方(案)

## 資料2

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方(案)
4	全体	-	語句や構文の文章表現に統一性を欠く箇所が見られるため、整理を行うべきである。例えば計画自体についても、「茨木市立地適正化計画」、「本計画」「立地適正化計画」それぞれの語句が出てくる。	整理を行います。 ご意見の件については、「立地適正化計画」に統一します。また、「計画」「賑わい」等の他の語句についても、表現の統一を図ります。
5	全体	-	概要版を作成、市内公共施設に配布されたい。	内容を簡潔にまとめた概要版を作成し、公表します。 公表方法としては、まずは市ホームページで公表し、市民からのご反応などを踏まえて、公共施設への設置も検討していきます。
6	全体	-	広報誌にトピック記事を掲載されたい。	掲載できるよう検討していきますが、紙面の制約もあり、掲載できない場合があることをご了承ください。なお、市ホームページにおいて、概要版とあわせて公表を行うなど、分かりやすい周知に努めます。
7	表紙	-	計画に「サブタイトル」を付し、一見して理解を得やすいよう工夫されたい。	「サブタイトル」を付します。
8	冒頭	-	冒頭に市長挨拶を掲載されたい。	冒頭に市長挨拶を掲載します。
9	第1章 1 計画策定の背景と目的	2	計画策定の必要性を丁寧に記載してもらいたい。	計画策定の必要性については、2ページの「1 計画策定の背景と目的」において、策定の意義や目的等について、丁寧に記載しているものと考えています。

# パブリックコメントで提出された意見等及び市の考え方(案)

## 資料2

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方(案)
10	第1章 1 計画策定の 背景と目的	2	「区域内への誘導策等を定め展開することにより」について、「定めて展開することにより」に修正すべきである。	修正します。
11	第1章 1 計画策定の 背景と目的	2	「本市においてもこれまで一貫して増加を続けてきた」について、「一貫して」は不要ではないか。	「一貫して」という文言を削除します。
12	第1章 1 計画策定の 背景と目的	2	「コミュニティ存続の影響」について、「コミュニティ存続への影響」に修正すべきである。	修正します。
13	第1章 1 計画策定の 背景と目的	2	「中心市街地の多くの施設が大阪万博のときに整備され、老朽化が進行しています」について、「整備されたものの、老朽化が進行しています」などに修正すべきである。	「中心市街地の多くの施設は大阪万博のときに整備されたもので、現在施設の老朽化が課題となっています」に修正します。
14	第1章 2 計画の位置 付け	3	都市計画マスタープラン、総合交通戦略等関連計画との整合性について、分かりやすく掲載されたい。	3ページでは、都市計画マスタープランは整合を図るべき上位計画として、総合交通戦略等は整合・連携していくべき関連計画として位置付けています。より具体的には、第2章に関連計画の概要を掲載しているほか、第4章の誘導施策において、各取組に関連計画を掲載しています。

# パブリックコメントで提出された意見等及び市の考え方(案)

## 資料2

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方(案)
15	第1章 2 計画の位置 付け	3	「第5次茨木市総合計画」からはじまる文章について、主語がない。 また、「即し」という文言、及びイメージ図中の「即す」という文言は、誤用されており、それぞれ修正すべきである。	「立地適正化計画は」ではじまる前の文章と一つにまとめます。 また、「即し」「即す」という各文言については、それぞれ「整合」に統一します。
16	第1章 2 計画の位置 付け	3	立地適正化計画は、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成を図るとき、都市機能の適正立地とともに、関連施設・拠点へアクセスする都市内交通機能との一体的取組みが必要であり、その記述をしてはどうか。	本計画においても交通に関する施策を重視し、第4章の「5-2 誘導施策」において、「居住誘導施策」として、施策3に交通に関する施策を位置付けています。なお、3ページは市の関連計画との関係性を整理しているページであり、整合・連携を図るべき関連計画として「総合交通戦略」を挙げています。
17	第1章 2 計画の位置 付け	3	中心市街地活性化計画が触れられているが、従前のまちづくり三法(中心市街地活性化法、都市計画法、大店立地法)に替わり、「都市再生特別措置法」・「地域公共交通活性化再生法」・「中心市街地活性化法」がいわゆるコンパクトシティ三法とされており、これらに関するイメージ図と説明文を追加掲載を求める。	立地適正化計画と関連する法令・計画は多岐にわたりますが、3ページでは特に関連が強い市の計画との関係性を整理しています。ご意見の内容を記載することで、より詳細な情報開示となることは十分理解しますが、多くの市民の方にとって分かりやすい適切な量の情報としては、現状のままで十分と考えています。
18	第1章 2 計画の位置 付け	3	イメージ図にある「関連計画」に、自然・地球環境に係る計画の記載もしてはどうか。	計画全体の論調を踏まえると、自然・地球環境に係る計画を明記する必要性は低いと考えます。
19	第1章 3 第5次茨木市総合計画・茨木市総合戦略・茨木市人口ビジョンの概要	4	文章の内容が不明瞭である。 また、タイトルは、「・・・の概要」でなく、「・・・との関係性」が適切ではないか。	『立地適正化計画が示す将来像や基本方針を、上位計画に当たる「第5次茨木市総合計画」や「茨木市総合戦略」、「茨木市人口ビジョン」と整合したものにするため、それら上位計画で示される視点を下表に整理しました。』に文章を修正します。 また、タイトルについては、「・・・の視点」に修正します。

# パブリックコメントで提出された意見等及び市の考え方(案)

## 資料2

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方(案)
20	第2章 3 都市機能	15	施設名が「いばらきローズWAM」になっているが、「ローズWAM」に修正されたい。	修正します。
21	第2章 3 都市機能	15	「地域包括支援センター」は拠点施設として位置づけが妥当ではないか。	拠点施設として位置付け、表中で青色■で表示します。
22	第2章 3 都市機能	15 20	「(仮称)地区保健福祉センター」を記載されたい。 (2件の意見あり)	総合保健福祉計画における「(仮称)地区保健福祉センター」の具体的な設置場所は現在検討中であるため、地図上に記載することは困難と考えます。
23	第2章 3 都市機能	15 20	高齢者福祉施設は、通所型に限らず、訪問型ほかの多様な施設があり、さらに、障害者福祉施設も何ら触れられていないのは、どのような意図か。「障害者相談支援事業所」も記載するべきでは。	第2章の「3 都市機能」では、生活利便施設を「日常的な利用が想定され、居住地に立地していることで利便性が向上する施設」と定義したうえで、「歩いて行ける範囲に生活利便施設があるか」という切り口で、市の現状分析を行っていることから、訪問型等の施設は除外しています。 また、障害者関係施設についても、同様の理由から、本計画における生活利便施設には含めていません。
24	第2章 3 都市機能	21	市総合保健福祉計画を、ページ全面に印刷し、読みやすくされたい。	図の解像度を上げることで、読みやすくします。

# パブリックコメントで提出された意見等及び市の考え方(案)

## 資料2

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方(案)
25	第2章 4 交通	26	バス停の徒歩圏分布図における「概ね2～5本/時片方向」については、待ち時間の基準を15分として、「概ね4～5本/時片方向」と「概ね2～3本/時片方向」とに分けることで、より充足度を示す資料となるのではないか。	各ページでお示ししている情報については、『適切な量を』『詳細かつ分かりやすく』お示したいと考えています。 ご意見にあるような方法をとることで、充足度を示すより詳細な資料となることは十分理解しますが、多くの市民の方にとって分かりやすい表示としては、現状の3段階（3色）の表示が適切であると考えます。
26	第2章 4 交通	27	鉄道駅別年間乗客数の資料が掲載されているが、関連情報としては、1日の平均利用者数が一般的であり、その図表を挿入するか、あるいは年間乗客数のあとに括弧書きで併記するなどされたい。	1日の平均利用者数を記載することで、より詳細な情報開示となることは十分理解しますが、多くの市民の方にとって分かりやすい適切な量の情報としては、現状の年間乗客数で十分と考えています。
27	第2章 4 交通	27	「鉄道駅別年間乗客数の推移」の図表縦軸の単位がないため、記載すべきである。	「単位：千人」を記載します。
28	第2章 4 交通	31	公共交通は、ネットワークとして市域を概ね網羅しているもの、「充足」と評価はできないのではないか。	「充足」という文言を削除し、「概ね網羅している。」に修正します。 また、52ページ、54ページにおいても同様に修正します。

# パブリックコメントで提出された意見等及び市の考え方(案)

資料2

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方(案)
29	第2章 4 交通	31	通行環境づくりでは、ソフト面としての交通ルールやマナーの啓発のほか、バリアフリーのさらなる整備・充実が必要である。	ご意見を踏まえ、31ページの文言を、「 <u>バリアフリーなどのハード整備</u> だけでなく、交通ルールやマナーの啓発といったソフト的な取組も同時に求められています。」に修正します（下線部の文言を追加）。
30	第2章 8 災害リスク	46	洪水・内水ハザードマップを抜粋している箇所について、活字を大きくし、読みやすくされたい。	図の解像度を上げることで、読みやすくします。
31	第2章 10 本市の現況・特性・課題のまとめ	52	強み1の「徒歩や自転車で日常生活が可能である」は、交通手段分担率からも中心地域・南部地域の場合であり、この点の注記が必要ではないか。	「強み1」については、「市街化区域内で住宅の立地がみられる地域」全般を「居住地域」として取り扱い、歩いて行ける範囲に生活利便施設が一定配置されているという現状分析や、市域全体でみた交通手段分担率等を踏まえ、総論的に記載している内容ですので、注記する必要はないと考えています。
32	第2章 10 本市の現況・特性・課題のまとめ	52	暮らしやすさを維持していくための視点の移動手段に関する部分は、まったく見当違いの記述であり、「交通の利便性では、大阪・京都への便は充実しているものの、日常生活施設・拠点への便は、徒歩や自転車による移動が地域的に限定され、公共交通のさらなる充実が重要となります」に修正すべきである。	No.31と同様に、この部分については、「居住地域」を対象として、現状の暮らしやすさを維持していくために必要となる視点を整理しています。 ご意見のとおり、日常生活における公共交通の充実も暮らしやすさを維持していくために重要なことから、そのための視点として「公共交通が充実していることで、大阪・京都へも円滑に移動できること」と記載しています。

# パブリックコメントで提出された意見等及び市の考え方(案)

## 資料2

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方(案)
33	第3章 1 立地適正化計画が目指す都市の将来像	54	強み1の「徒歩や自転車で日常生活が可能である」は、交通手段分担率からも中心地域・南部地域の場合であり、この点の注記が必要ではないか。	No.31の市の考え方を参照ください。
34	第3章 1 立地適正化計画が目指す都市の将来像	55	イメージ2について、『暮らしやすさ』の視点では、ベッドタウンにおける大阪や京都へのアクセスより、今や日常生活における移動手段の確保が強く求められ、このニーズに合致した記述に修正を行うべきである。	暮らしやすさのイメージの各文言は、市民アンケートの結果から導き出したものであるため、修正することは考えていません。 なお、日常生活における交通利便性も暮らしやすさを支える非常に重要な要素であり、イメージ2は、それが確保されていることを前提としているものです。
35	第3章 1 立地適正化計画が目指す都市の将来像	56	立地適正化計画では、都市構造の形成・確立に加え、土地利用の推進が求められているが、後者について、公的不動産の活用・市街地空洞化防止・農地有休化対策などを含む、目指すところの記述をされたい。	現時点で各分野における対応を図るべき施策として具体化されている内容については、第4章の「5-2 誘導施策」において、「居住誘導施策」と「都市機能誘導施策」に分けて、9施策26取組をお示ししています。 ご意見いただいている「公的不動産の活用」や「市街地空洞化防止」などについては、公共施設等マネジメント基本方針や空家等対策計画などに基づく取組みの進捗状況等も踏まえながら、今後の計画見直し等のタイミングを捉えて検討していきます。
36	第3章 2 立地適正化計画における基本方針	57	基本方針が郊外部と中心市街地に大別して記述されているが、他の居住地域はどのようになるのか。記述内容も空家・空地の利活用や移動の支援などは郊外部に限られた課題でなく、ここでは、都市構造の形成・確立と土地利用の推進の両面による基本方針が望まれると考える。	本計画の「立地適正化計画における基本方針」における議論は、居住地域全体について、現状の暮らしやすい環境の維持・充実にを図ることを「基本方針の土台となる考え方」とし、課題が顕在化しつつある「郊外部」と「中心市街地」について特に対応方針を立てる、というかたちで整理しています。

# パブリックコメントで提出された意見等及び市の考え方(案)

資料2

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方(案)
37	第4章 1 誘導区域・誘導施設の考え方	59	<p>標題が「誘導区域・誘導施設の考え方」となっている一方で、下部に掲載の図表が「誘導区域・誘導施設の基本的考え方」となっており、どちらかに統一をされたい。</p>	<p>「誘導区域・誘導施設の基本的考え方」に統一します。</p>
38	第4章 3 都市機能誘導区域の設定	61 62	<p>駅周辺商業施設の充実が急務の課題であると考えているが、JR茨木駅と阪急茨木市駅の周辺に関しては、都市機能誘導区域には含まれているものの、誘導施設の設定がなく、また、阪急南茨木駅、阪急総持寺駅、JR総持寺駅周辺に関しては、そもそも都市機能誘導区域の設定がない。市内の各鉄道駅周辺において、バランスを考慮のうえ、市として誘致すべき施設を誘導施設として設定すべきではないか。</p>	<p>計画が目指す都市の将来像を「郊外部の居住環境の持続と魅力ある中心市街地の再生による、暮らし続けたい・暮らししてみたいまち」とし、現在様々なプロジェクトの検討が進む中心市街地の再生が、居住地域全体の暮らしやすさにつながると考えています。</p> <p>そのため、ご意見にある阪急南茨木駅などの都市計画マスタープランにおける「地域拠点」については、暮らしを支える拠点にふさわしい一定の機能集約・機能強化を図っていくべきと考えていますが、都市機能誘導区域の設定までは行っていません。</p> <p>また、JR茨木駅と阪急茨木市駅周辺においては、まちの拠点にふさわしい機能強化とはどうあるべきかを含めて、再整備等の検討が進められているところであり、62ページにも記載しているように、今後必要な機能が精査された段階で、誘導施設への位置付けを検討することになると考えています。</p>

# パブリックコメントで提出された意見等及び市の考え方(案)

資料2

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方(案)
39	第4章 4 誘導施設の設定	62	<p>中心市街地においては、商業機能の衰退が課題であり、魅力ある中心市街地の再生においては、生活利便施設としての商業の維持・向上が必要と考える。市民が活動する「場」となる広場等と、これら広場等と一体的に整備されるなどの一定要件を満たす商業施設については、誘導施設として位置付けられたい。</p>	<p>「商業施設」は暮らしを支える生活利便施設として、居住誘導区域に広く分布している現状を維持していくことで、暮らしやすさの維持・充実につながると考えています。</p> <p>なお、ご意見のとおり、魅力ある中心市街地の再生に向けて、商業の活性化は大きな課題の一つです。その点に関しては、中心市街地の特定エリアを想定して、一定要件の商業施設を誘導施設に位置付けるよりも、まずは現状掲げている複合施設を市が誘導整備することで、にぎわい創出・回遊性の向上などが図られ、その波及効果として活発な経済活動によるまちの新陳代謝の持続が図られることを目指すほうが、結果として中心市街地全体の再生につながるものと考えています。</p>
40	第4章 4 誘導施設の設定	62	<p>市民アンケートでは、「住みたい地域に必要な施設」として、「日常生活に必要な店舗・コンビニなど」や「病院や診療所」を求める声が多く、また都市計画マスタープランにおいても、公共交通の結節点となる駅は、多くの市民が利用する地域であることから、商業・文化・生活支援機能が集約されるまちの拠点としての機能の強化を図ると掲げているにも関わらず、これらの施設が誘導施設として位置付けられていないのは疑問である。</p>	<p>No.39の市の考え方を参照ください。</p> <p>なお、交通結節点である駅において、まちの拠点にふさわしい機能強化とはどうあるべきかに関する検討が現在進められており、今後必要な機能が精査された段階で、誘導施設への位置付けを検討することになると考えています。</p>

# パブリックコメントで提出された意見等及び市の考え方(案)

資料2

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方(案)
41	第4章 5-2 誘導施策	76	国の方針では、再開発事業において立地適正化計画に基づく事業に対し、補助金の交付額を高めるなどの支援メニューがあり、立地適正化計画に再開発事業の位置付けがあるかどうかが大きく影響する。そうした支援も見据えて、立地適正化計画に再開発事業をしっかりと位置付けるべきと考える。	JR・阪急茨木の両駅前広場の機能向上や、駅前周辺施設の再整備については、76ページの施策6に取組20、取組21として記載しています。なお、再整備には様々な手法が想定されますが、市街地再開発事業は1つの代表的な手法であると捉え、取組21の取組概要に記載しています。今後再整備に向けた取組の進捗状況を踏まえ、記載内容を見直すことを検討することになると考えています。
42	第5章 1 計画の評価・見直しの方法	81	国では、コンパクトシティの形成にあたり、「都市再生・中心市街地活性化」・「地域公共交通」・「公共施設再編」・「住宅」・「健康・医療・福祉」・「子育て」・「学校・教育」・「都市農業」・「防災」・「自然・地球環境」・「広域連携」などの施策連携イメージのもと、関係10省庁で構成の「コンパクトシティ形成支援チーム」による省庁横断的な支援をしているが、それに対応し、本市市内での関連施策部局連携による取組み体制の記述を求める。	本計画を策定するにあたり、「庁内連絡協議会」という組織を立ち上げ、庁内関係課との連携のもとで策定を進めてきました。それは今後計画の進捗管理や見直しを行っていく際にも必要なことであるため、そうした旨を計画にも記載します。また、庁内連絡協議会の体制や、計画策定までの開催経過については、巻末で参考資料としてお示しします。
43	第5章 1 計画の評価・見直しの方法	81	いずれも「立地適正化計画」で始まる二つの文章を一つにまとめ、次のとおり。 「立地適正化計画は、法において概ね5年毎に施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとされている一方、都市計画マスタープランとの綿密な連動が必要になっています。本市では、都市計画マスタープランを2014年度に改定し、概ね5年後の中間見直しと10年後の定期見直しを行うものとしていますが、今後は、都市計画マスタープランの進行管理の仕組みと連携しながら効率的に評価・フォローアップ作業を進め、両計画の適切な改定を図るものとします。」	ご意見を踏まえ、下記のように修正します。 「立地適正化計画は、法において概ね5年毎に施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとされている一方で、都市計画マスタープランとの綿密な連動も必要です。本市では、都市計画マスタープランを2014年度に改定し、概ね5年後の中間見直しと10年後の定期見直しを行うものとしていることから、今後は、都市計画マスタープランの進行管理の仕組みと連携しながら効率的に評価・フォローアップ作業を進め、両計画の適切な改定を図るものとします。具体的な見直しの時期については、下記のように想定しますが、社会経済状況の変化等により必要に応じて柔軟に対応します。」

# パブリックコメントで提出された意見等及び市の考え方(案)

資料2

No	関連箇所	ページ	意見の概要	市の考え方(案)
44	第5章 1 計画の評価・ 見直しの方法	81	今後計画見直しを行った際には、結果を間断なく公表されたい。	見直しを行った結果等については、適宜情報公開します。
45	第5章 ■ 用語説明	83 84	<p>計画全体の内容に関する用語と関連施策・取組の用語が混在しており、前者の追加と後者の整理が必要ではないか。また、いくつかの用語は該当ページで脚注による記載すればよいのではないか。</p> <p>①追加が望まれる用語 ：「コンパクトシティ」、「人口ビジョン」・「総合戦略」、「地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画」、「バリアフリー」</p> <p>②記載不要と思われる用語 ：「安心R住宅」、「インスペクション」、「ハレ」 ※「立地適正化計画」は、用語としての記載は不要ではないか</p> <p>③各ページでの脚注対応が妥当と思われる用語 ：「共起ネットワーク」、「サードプレイス」 ※「テキストマイニング」は該当ページで注記があり、異なる記述なされている。</p>	<p>①ご意見を踏まえ、用語の追加を行います。なお、「地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画」については本文中の記載がないため、除外します。</p> <p>②「立地適正化計画」の用語については削除いたします。その他の用語については、関連施策・取組の用語だとしても、読んでいただく方の理解のために必要なものと考えています。</p> <p>③意味が分かりづらい用語については、巻末の用語集に掲載するという方向で統一した方が、全体として読みやすくなると考えています。なお、「テキストマイニング」については、専門性が高い用語であるため例外的に脚注対応も行いますが、ご意見のとおり異なる記述がなされているため、統一します。</p>

## 《その他意見》

茨木市立地適正化計画(案)以外に対するご意見については、いただいた意見の概要のみを掲載します。

No	意見の概要
1	<p>彩都東部地区に生産拠点の誘致をされているものの、このエリアに通勤する手段が問題になることは明らかであり、現在のJR・阪急への送迎バスの混雑を考えると、バスターミナルのリニューアルが早急な課題ではないか。リニューアルしている間の対応として、市民会館跡地エリアを送迎バス拠点として利用する社会実験を実施することで、進出企業の従業員の皆さんに茨木の良さを知ってもらうなどの検討もされてはどうか。</p> <p>以上のように、両駅の再開発を先行させ、バスターミナルのリニューアルが完成した段階で改めて市民会館跡地エリアに着手するという手段も検討されたい。</p>