

平成 30 年度

第 2 回 赤穂市都市計画審議会議事録

日 時 平成30年8月30日(木)

平成30年度第2回 赤穂市都市計画審議会議事録

1. 日 時 平成30年8月30日(木)
午前10時00分～午前11時00分

2. 場 所 赤穂市役所6階 大会議室

3. 出席者

[委員]

(学識経験者) 谷山 甫 目木 敏明 溝端 剛
萬代 新一郎

(市議会議員) 榊 悠太 小林 篤二 木下 守
山野 崇 西川 浩司

(公募市民) 東條 正輝 江端 益子

(関係行政機関) 兵庫県西播磨県民局
光都土木事務所 所長補佐 谷垣 博司

[事務局]

建設経済部長 古津 和也
都市整備課長 澗口 彰利
都市施設担当課長 有吉 央
計画係長 長尾 一史
主事 山下 祐哉

4. 審議会成立宣言

5. 審議事項

第1号議案 西播都市計画用途地域の変更について(赤穂市決定)
第2号議案 西播都市計画道路新田坂越線ほか2路線の
変更について(赤穂市決定)

6. その他

7. 閉会

事務局	<p>定刻になりましたので、ただ今より、平成30年度第2回赤穂市都市計画審議会を開催いたします。</p> <p>それでは、赤穂市都市計画審議会議事運営規則第5条によりまして議事の進行を萬代会長よりお願いいたします。</p>
会長	<p>それでは、次第に従い進行させていただきます。</p> <p>次第2の審議会の成立について、事務局よりお願いいたします。</p>
事務局	<p>次第2、審議会の成立についてご報告をいたします。</p> <p>まず、一委員、一委員、一委員より事前に欠席の通告を受けておりますので、委員15名のうち本日の出席者は12名でございます。なお、光都土木事務所長より委任状の提出があり、西播磨県民局光都土木事務所所長補佐の1様が出席されております。</p> <p>よって、委員の2分の1以上の出席をいただいておりますので、赤穂市都市計画審議会条例第7条第2項の規定により、本審議会は成立いたしました。</p>
会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>本審議会は、赤穂市都市計画審議会議事運営規則第7条により原則公開となっておりますが、本日の傍聴希望者はございません。</p> <p>次に、議事録署名委員の指名についてですが、赤穂市都市計画審議会議事運営規則第8条第2項により、会長が指名するとなっておりますので、本日の議事録署名委員として、「一委員」と「一委員」にお願いします。</p> <p>それでは、次第3の審議事項に入ります。第1号議案 西播都市計画用途地域の変更について事務局、説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>それでは、第1号議案 西播都市計画用途地域の変更についてご説明いたします。議案書1ページをお願いいたします。</p> <p>今回の用途地域の変更につきましては、兵庫県の第7回定期見直しにあわせて行うものであり、平成29年度第3回都市計画審議会において協議させていただいた変更案により、説明会、縦覧手続きを完了し、本日諮問するものであります。</p> <p>議案書6ページをお願いします。変更位置図と計画図になります。</p> <p>変更箇所は、位置図の赤色斜線部分で、播州赤穂駅の東側、大規模商業施設を中心とする街区、約16haを準工業地域から近隣商業地域、容積率300%、建ぺい率80%に変更するものであります。</p> <p>次に、議案書3ページをお願いします。計画書本文となります。変更箇所につきましては、議案書の5ページ変更前後対照表をご覧ください。グレー着色箇所が変更箇所であります。</p> <p>表の中ほど、近隣商業地域の2段目、区域面積が変更前34haから変更後50haとなり16ha増加するものであります。その下、小計は変更前43haから変更後59haとなります。</p> <p>あわせまして、その2段下、準工業地域の面積が、変更前156haから変更後140haとなり、16ha減少するものです。</p>

	<p>また、その下の工業専用地域の割合の変更につきましては、先ほどの用途地域の面積変更に伴う端数調整によるものであります。</p> <p>1ページ戻っていただいて、議案書の4ページをお願いします。変更の理由書となります。</p> <p>段落の2つ目のところですが、当地区では、かつては大規模な工場が立地していましたが、大規模商業複合施設が現在は立地し、その周辺においても店舗、事務所、戸建や共同住宅が立地するなど、住商複合市街地へと土地利用の転換が進んでいます。</p> <p>「赤穂市用途地域見直し基本方針」では、上位計画における都市計画上の位置付けが変更された地区を用途地域の見直し対象としており、平成25年3月に策定した「赤穂市都市計画マスタープラン」では、当地区の周辺を新たに商業業務地として位置付けています。</p> <p>この『商業業務地』は、播州赤穂駅周辺に位置づけている『中心商業業務地』の役割を補完しつつ、日常生活に必要な商業機能等の充実を図る市街地としていることから、今後、工場等の工業系施設の立地を抑制しつつ店舗・事務所等の商業系施設の立地を誘導することを目的として、本案のとおり、用途地域を準工業地域から近隣商業地域に変更するものであります。</p> <p>次に、用途地域の変更に係る手続きについてご報告させていただきます。</p> <p>赤穂駅東地区の用途地域の変更にあたり、本年6月27日に説明会を開催いたしました。説明会には2名の出席があり、意見等はございませんでした。</p> <p>また、変更案につきましては、関係機関である兵庫県と協議を行い、7月17日付けで異存なしとの回答をいただいております。</p> <p>次に、議案書2ページをお願いします。変更に係る図書の縦覧結果であります。本年8月1日から15日まで、市役所の都市整備課の窓口と各地区公民館において、縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。以上で第1号議案の説明を終わらせて頂きます。</p>
会長	<p>事務局の説明は終わりました。質問、ご意見がありましたらお受けいたします。</p> <p>ないようですので採決に入ります。第1号議案 西播都市計画用途地域の変更について、原案の通り承認することに賛成の方は挙手をお願いいたします。</p> <p>【委員挙手】</p>
会長	<p>賛成多数であります。赤穂市都市計画審議会条例第7条第3項の規定により、本議案は原案のとおり承認いたしました。</p> <p>続いて、第2号議案 西播都市計画道路新田坂越線ほか2路線の変更について事務局、説明をお願いします。</p>
事務局	<p>それでは、第2号議案 西播都市計画道路新田坂越線ほか2路線の変更</p>

についてご説明いたします。議案書7ページをお願いします。

都市計画道路新田坂越線ほか2路線の変更につきましては、長期未着手の都市計画道路の見直しに基づく都市計画変更であり、平成29年度第3回都市計画審議会において協議させていただいた変更案により、説明会、縦覧手続きを完了し、本日諮問するものであります。

議案書の13ページをお願いします。新田坂越線の変更区間は、総括図中、赤色太線で示す区間、海浜大橋西詰交差点から、南野中三差路までの延長約2,300mとなっております。また、変更区間の中程で都市計画道路赤穂大橋線と交差する箇所、さらに東端で、都市計画道路浜田野中線と接続する箇所がございますので、これら2路線についても関連して変更が生じるものであります。

その下、計画図でございます。変更区間を拡大した図面であり、左端が赤穂海浜大橋、右側が新赤穂大橋付近となっております。図に黄色で示す箇所が、今回の変更により削除される部分で、赤色が追加する箇所であります。変更後は赤色と青色の区域が残ります。4車線計画から、2車線へ変更するため、主に路線の西側が黄色となっており、区域の大部分が削除されることとなります。追加箇所については、赤穂大橋西詰交差点から少し北側にいったところの河川側、現況の法肩が若干、川側に広がっている箇所があり、一部区域を追加しております。

次に14ページをお願いします。上の図、左側が新赤穂大橋、中央部が赤穂大橋付近であります。赤穂大橋に沿って東西方向が都市計画道路赤穂大橋線であり、赤穂大橋西詰交差点付近で、新田坂越線の変更に伴い、都市計画道路赤穂大橋線の区域に一部変更が生じております。

その下の図面は、さらにそこから上流に向かって南野中三差路までの計画図となっております。南野中三差路交差点の北側の路線が、都市計画道路浜田野中線であり、こちらも新田坂越線の変更に伴い一部区域に変更が生じております。

議案書の9ページをお願いします。今回変更となる路線の計画書であります。11ページに変更前後対照表をつけておりますので、そちらをご覧ください。

まず、表の上から、名称、新田坂越線の変更前後でございます。新田坂越線の変更につきましては、変更箇所が路線の一部であるため、表中の名称、位置、区域延長、構造に変更はございません。主な変更内容としまして、一部線形及び幅員の変更、一部区域の変更、一部車線数の変更となっております。車線数につきましては、赤穂海浜大橋西詰から南野中三差路までの間について、4車線から2車線に変更するものであり、変更後の車線数の内訳として、4車線が約6,450m、2車線が約2,300mとなります。

次に、赤穂大橋線の変更前後、また、12ページの浜田野中線の変更前後につきましては、新田坂越線の変更に伴って、それぞれの路線が接続する箇所での一部区域の変更となっております。

10ページに戻っていただきまして、変更理由でございます。

新田坂越線は、本市西部地区の円滑な交通処理と、南部臨海工業地帯と阪神及び広島・岡山方面とのバイパス路としての交通処理を考慮し、昭和41年に都市計画決定された路線である。

	<p>このうち、赤穂海浜大橋西詰交差点から南野中三差路交差点の区間について、社会情勢の変化、周辺道路の整備状況や沿道の土地利用状況を勘案し、車線数、幅員及び線形を変更するとともに、計画されていた副道を削除し、一部区域を変更する。</p> <p>また、新田坂越線の変更に伴い、接続する赤穂大橋線及び浜田野中線の一部区域を変更するものであります。</p> <p>次に、新田坂越線の都市計画変更に係る手続きについてご報告いたします。</p> <p>新田坂越線ほか2路線の都市計画変更にあたり、本年6月27日に説明会を開催いたしました。説明会には2名の出席があり、意見等はございませんでした。</p> <p>また、変更案については、関係機関である兵庫県都市計画課と協議を行い、7月17日付けで異存なしとの回答をいただいております。</p> <p>議案書8ページをお願いします。変更に係る図書の縦覧結果であります。本年8月1日から15日まで、市役所都市整備課の窓口と各地区公民館において、縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。以上で第2号議案の説明を終わらせて頂きます。</p>
会長	<p>事務局の説明は終わりました。質問、ご意見がありましたらお受けいたします。</p>
委員	<p>10ページの理由書ですけれども、今回の変更の理由の中に、4行目の社会情勢の変化と書いてありますが、具体的にはどのような認識をお持ちなのでしょう。</p>
事務局	<p>都市計画道路新田坂越線は、昭和41年に都市計画決定された路線であり、計画決定当時は経済成長、右肩上がりの時代であり、交通量も増えていくということで計画決定されていたということですが、それから数十年経ち、将来交通量などを見ても、4車線が必要な交通量にはなっていないということで、そのような状況の変化を勘案し、2車線で交通処理が可能だということでございます。</p>
委員	<p>最近、坂越大橋ができ、その近くには、高取峠トンネルの早期実現というふうな看板がかかっています。私の記憶ではトンネルの調査費が予算計上された年があったと思いますが、そのトンネルの実現もほとんどないということではよろしいですか。</p> <p>トンネル化によって、交通量の増減がどれほど見込まれるのか分かりませんが、トンネルをつくって利便性を高めて、交通量を増やそうとしている一方で、社会情勢が変わってきているとの説明の整合性はどうかね。高取峠トンネルがどうなっているのかについて、分かる範囲で教えて頂けませんか。</p>
事務局	<p>高取峠トンネルにつきましては、現在も事業化に向けて要望内容等を精査しながら進めているところでございます。そちらとの整合性ということ</p>

になりますけれども、相生方面や岡山方面から通過していく交通と言う意味では、国道 250 号がまず 1 つあります。それから、尾崎トンネルを抜けての交通もあります。3 つ目に新田坂越線の交通があります。高取峠方面へ向かう、幹線としては 3 つありますので、今後、トンネルができたとしても交通処理は可能かなと考えております。

委員

昭和 41 年に計画ができ、この黄色い所に宅地等ができています。計画決定した直後に、本当にやる気があるのであれば、決定区域内に物件を建ててもらわないようにしながら、用地確保をすべきと考えます。

坂越大橋が出来ましたよね。また、はなみずきの辺りからイオンの方に抜ける道が出来てますよね。それを合わせれば 4 車線以上を確保できているわけですが、昭和 41 年に計画ができて、その後何かアクションがあったのですか。何かずっと放置して、今更 4 車線の計画を 2 車線に変更して 2 車線に減らした分は、中の迂回路を使ってくださいというのは情けないような気がします、いかがでしょうか。

事務局

当初に計画した主旨というのは、先ほど申し上げた通りでございます。当時、計画した路線がたくさんある中で、緊急度や事業熟度を考慮しながら整備を進めてきたところであります。そのような中で、新田坂越線の当該区間は、現在も整備されずに残ってきております。

都市計画決定をうつと、都市計画法 53 条で一定程度の建築制限というものがかかっています。そういったものの主旨を踏まえながら大規模な建築物等は、建てられないようになってきております。

都市計画法 53 条では、木造 2 階建て以下の住宅等については、建築可能ですが、事業化された際には、協力頂けるよう同意書を提出いただいております。事業がスムーズに進むよう、法律上担保されているというところでございます。

実施が出来なかった所でどのような対策が出来たかというのは難しい所ですが、社会情勢が変わっていく中で、今後本当に必要なかという検証をさせていただいた中では、長期的な建築制限を解消していくということが重要であるということで、今回変更させて頂いているということでございます。

委員

用地確保のため、事業予定地に建築されてしまった物件があれば、買収可能ということだと思いますが、そうした場合には相当な予算が必要となるので、用地確保しながら進めて行くということを言われると現実的にはそぐわないと思います。

立派な 4 車線にするという当初の計画があり、250 号ですから国道ですよ。国道を 4 車線にするというような計画ですから、やっぱり国なり県なり相当な計画を立てた以上、周知徹底しているわけですから、そこで市町の資金なり、国の財政も厳しいかもしれないですけども、今更これを 4 車線から 2 車線に変更というのを簡単に審議していくことはいかなものかと思えます。

それからもう 1 点、堤防の道路幅についてですが、本当を言えば 4 車線

のままにして頂いた方が防災面から見ても良いと思います。千種川が増水した場合、氾濫した水が堤防を越えて行くので、2車線よりは4車線の方がまだ良いと思います。様々なところの事例を見ても必ず、異常な増水があれば堤防を越えてきます。超えた水というのは内側を流れて行くため、幅が広い方が良いわけです。だから、そういう意味ではあえて4車線の計画があったものを2車線にするようなことはちょっと反対です。すぐには事業化にはならないと思いますが、計画案として残して頂きたいと思います。

事務局

ただいまのご意見につきましては、理解はできますが、新田坂越線は、昭和41年に計画決定してあります。この路線につきましては、高野から坂越大橋を渡って堤防沿い、国道250号を下り、さらに南野中三差路から海浜大橋まで下った後、山陽自動車道赤穂インターチェンジへ向けての4車線が新田坂越線の計画になってございます。

新田坂越線は、昭和41年から宅地に規制をかけてあります。事業化の目途がなく、長期に規制をかけている路線については、見直していこうというのが国の方針であります。その方針に基づいて、平成24年度から赤穂市は見直し作業を進めてきました。

先ほど申しましたけれども、右肩上がりから下がってきている状況で、今後も計画の区域内の土地に規制かけていくのは、かえって権利を侵害しているという考え方のもとで、今回4車線を2車線に変更するという形で諮問してございます。

防災の面については、堤防幅が広がれば防災ということにはなりますけれども、都市計画道路につきましては、道路交通の処理というものになりますので、都市計画道路の機能から言えば、2車線というのが妥当と判断しております。

委員

昭和41年以降に規制がと言われましたが、福祉会館の周辺においても、住宅が建築された所もあったかと思えます。そのような規制を今から外して、そこにどんどん建てても良いよと言ったところでニーズがどれだけあるのかなとは思いますが。単に言葉遊びのような気がするんですが。

事務局

言葉遊びではございません。都市計画法上、都市計画決定をうっている範囲につきましては、都市計画法53条の手続きは必要ですが、建築物の建築は可能です。個人の財産に建築できませんと言う規制はできないので、申請手続きをしていただき、事業化になった場合は移転して下さいという条件の下、建築を許可できるようになっています。そういう中で、何件かそういう届けをして建っている建物もございます。

長期的に事業化になっていないものについては、廃止等見直しを行い、規制がかかっている土地を無くしていくというのが現実的であるというのが国の方針でございます。そのような状況を踏まえ、2車線に見直すということでございます。

委員

計画があつて、それに沿って色々事業を行っていき、それを市民が実際

にどう使うかというところが一番大事であると考えます。

先ほどから話をされていますけれども高取峠を超えてきて坂越大橋が出来て、4車線道路になりましたよね。旧坂越橋西詰の交差点の右折する部分が3車線になっています。片側を狭めてしまって右折をしにくくなっています。そこを右に曲がってはなみずきの横の道路を通ればいいのに、直進して行き、ジョイフルの辺りで渋滞ができています状況になっています。

以前は坂越橋の手前で渋滞していましたけれども、今はジョイフルから軍手屋さん辺りまで渋滞している場合があります。やっぱり、旧坂越橋の所で、右折しにくいから直進している。4車線を狭めている状況がなくなるまでいつまでかかるのか、その見通しはどのようなのですか。

事務局

国道250号につきましては、南野中三差路まで4車線化という計画が残っております。国道250号に関しましては、県の事業になっておりますので、県の予算の状況ということで整備が行われるのかなというところでございます。

委員

それは分かるのですが、坂越大橋が完成して4車線道路になりました。できて半年以上経っているかと思いますが、4車線道路として完成しているにも関わらず、まだ一部3車線の部分がありますから、いつぐらいの目途で道路がきちんと4車線になるのかなという単純な質問をしています。

事務局

県が事業を行っていますので、県の計画で整備されると思います。この中で道路の整備の協議をしているわけではないので、あくまで道路の計画として審議会を開いて審議をお願いしているという状況です。南野中三差路から海浜大橋までを4車線から2車線に変更しますというような協議をお願いしているところでございます。

会長

他の方のご意見はどうですか。

委員

先ほどの委員の話に続くのですが、3月以前の資料を見ると、自動車の交通量が約3,300台～8,700台、1日あたりの将来交通量を見込んで概ね現況利用が続くだろうということから4車線はいらない、2車線で良いというお話でありました。昭和41年当時の計画交通量はいったい何台だったのですか。

それが3,300台から8,700台になっている、その辺のシュミレーションですよね。ガイドラインによると1日あたり12,000台未満という表示があるように、その数値としては、計画当時はどうだったのですか。

なので、4車線必要だ、12,000台以上来るんだという計画だったのかどうかということを1つお聞きします。

先ほどの意見交換の中で、防災上の問題で新田坂越線標準横断面図を見ると実質4車線になると車道の部分だけで15m、そこで法面が7mとプラス歩道で3m、合わせて25mと断面があるのですが、変更後は法面の表示がありませんので、車道の2車線だけで8m。ここまで削られると防災

事務局	<p>上、堤防の強化という面から見ると問題が残るんじゃないかということでそこが聞きたいです。</p>
委員	<p>計画決定当初の交通量の将来予測につきましては、手元に資料はございませんけれども、現時点の見直しガイドラインに基づいた交通量からすれば、現状2車線が妥当という判断でございます。</p> <p>防災上の観点につきましては、先ほども申し上げましたが、堤防幅が広いほど安心とは分かってございます。しかし、今回の決定につきましては、都市計画道路の位置づけの変更となっておりますのでご理解をお願いいたします。</p> <p>1点目の質問に答えて頂く必要は本当はあると思います。前回の3月以前の資料に基づいて質問させて頂いて、この根拠たるものが示されないとなぜなのかという、科学的な根拠にならない。一般論で判断したらいけないのではないのかと思います。</p> <p>防災上の問題を加えて言いますと、防災上の強化はこういう代替案があるんだということを示されないと、住宅側が弱くなるという計画にならざるを得ないのではないのかという指摘をしておきたいと思います。</p> <p>それともう1点加えてですが、赤穂大橋線の接続部分であるとかもう一点の接続部分の説明がありました。例えば、イオンとかフレスポに行くハーモニーロードとの接続、これは前々から住民の皆さんから何とか車線を増やして頂いて、右折左折がしやすくないかとか安全対策が出来ないかという要望が強く出ていたと思います。その辺の接続道路との関係というのはどういう整理をされているのですか。</p> <p>あと、もう1つは、都市計画法53条の規定の但し書きを言われていましたが、いったい同意書は何件くらい出ているのでしょうか。</p>
事務局	<p>既存の取付け道路の関係になりますけれども、ハーモニーホールの前の方の路線につきましては交通安全対策ということで担当であります建設課の方と当然協議してございます。</p> <p>4車線をそのまま残したということで、全てが解決するという話ではなく、交通安全対策として現況の中で対策を検討していきたいということで考えております。</p> <p>それから、都市計画法53条の件数につきましては、今は資料を持ち合わせてはございません。</p>
委員	<p>分かりました。その他、53条以外に公有土地の占用許可ですか、進入道路、住宅地に降りて行く道そういったものを、市として結構許可しているのではないかと。その数字も掴んでいますか。</p>
事務局	<p>堤防になりますので、県の占用になっています。そこについての資料は調査しておりません。</p>
会長	<p>はい、他にございませんか。</p>

委員

もう1点確認ですが、将来交通量になって大型のものがほとんど大学の近くの道路を走っているかと思います。臨海部に入る大型トラックと一般の方が混在することを避けようと当初は考えられていたのかなと思います。埋立地があり、工場を誘致して大型トラックが来るから市街地を通さずにバイパスみたいな形でやろうというのが、恐らく昭和41年位の発想かなと思います。

現在、よく高取峠を通過しているのですが、時々大型のトラックが峠を越えて新しい橋を渡っていくっていうのがありますけれども、交通量として大型のものが交通しているってことはあまり無いでしょうか。

事務局

実際に交通量調査を7月あたりに実施しましたが、全体の交通量としては24時間では10,000台程度です。大型を特定したデータは、現在持ち合わせていないのですが、企業に聞き取りをしますと臨海部は主に山陽自動車道を利用し、坂越の海岸部の企業等については、何台か通っているということ聞いております。

高取峠の協議会の中でも大型が通りにくいため、トンネルという話がございますが、需要はありますが、そんなに多く通行していないというのが現状ではないかなと考えております。

委員

高取峠トンネルの関係ですが、これとこれとは別の話だということですが、セットで考えないと。県のほうに言っているわけですよね、

赤穂市は車両が減っていくという見込みだが、高取峠トンネルについては要望していくと。このあたり市として、整合性を持つ必要があるのではないかなと思います。いかがでしょうか。食い違いが出てきているのではないかなと思います。

事務局

別ということではなく、今回の4車線、2車線というのは交通量の関係で見直しということでもあります。あくまで高取峠をトンネル化し、現道の国道250号を拡幅して繋いでいく。

また、県道周世尾崎線のトンネルルート、そして、新田坂越線を通るルートがありますので、トンネル化について、要望していくことは当然必要だと考えてございます。

南野中三差路から赤穂海浜大橋までを2車線にし、トンネルも必要ないということではないということでご理解頂きたいと思います。

委員

だったら、まずこの時期にこの都市計画決定をうたなくても先送りにしても良いんじゃないかなと思いますがいかがでしょう。

事務局

見直しにつきましては、平成24年度から続けており、このタイミングになったということがございますので、今回、変更したいということがございます。

会長

はい、ありがとうございました。

	<p>それでは採決に入ります。第2号議案 西播都市計画道路新田坂越線ほか2路線の変更について、原案の通り承認することに賛成の方は挙手をお願いいたします。</p> <p>【委員挙手】</p>
<p>会長</p>	<p>賛成多数でありますので、審議会条例7条第3項の規定におきまして、本議案は原案通り承認をいたします。市長からの諮問事項は以上でございます。この結果は直ちに市長に報告したいと思います。</p> <p>それでは、その他として、何か事務局はございますか。</p>
<p>事務局</p>	<p>失礼いたします。2点ございます。1点目ですが、前回の審議会の中で風致地区の規制の話がございましたが、市によって厳しくしたり緩くしたり出来ないかというご質問について、回答させていただきます。風致地区内における建築に関する規制に関しては、政令によって定められた範囲によって、条例で規制することは可能となっております。ただ、現在の基準におきまして風致景観の観点からは適正な運用が図られていると考えております。</p> <p>2点目、次回の審議会の予定ですが、この場でお知らせさせていただきます。年度当初の審議会の際に、御崎地区の温泉街周辺において特別指定区域の指定に向けた手続きを今年度予定しているところをご案内をさせていただきましたが、現在、素案の作成を行っているところであります。この案が、具体になりましたら本審議会において協議頂きたいと考えております。協議時期としては、10月末頃を予定しておりますが、素案作成の進捗状況によりまして若干、前後するかもわかりませんが、日程等が確定しましたらご連絡させていただきますので、よろしくをお願いいたします。以上でございます。</p>
<p>会長</p>	<p>はい、ありがとうございました。本日は、都市計画審議会の審議事項について、たくさんのご意見を頂戴いたしました。どんどん皆さんのご意見を頂戴したいのですが、無限にある時間ではございませんので割愛させて頂く部分もあるかと思っております。本日は、ありがとうございました。</p>