

# 第 58 回 金沢市都市計画審議会議事録

## 1. 日時

平成 20 年 9 月 2 日 (火) 10:00 ~ 11:00

## 2. 場所

金沢市役所 7 階 全員協議会室

## 3. 出席委員

### 学識経験者

朝倉 忍	金沢市農業委員会 会長
池本 良子	金沢大学 教授
今村 良栄	石川県消費生活支援センター 所長
坂本 英之	金沢美術工芸大学 教授
高山 純一	金沢大学 教授
西盛 祐吉郎	金沢商工会議所 常務理事
馬場先 恵子	金沢学院大学 准教授
森 俊偉	金沢工業大学 教授
山田 文代	石川県建築士会 理事

### 市議会議員

増江 啓	金沢市議会 副議長
黒沢 和規	金沢市議会 総務常任委員長
宮崎 雅人	金沢市議会 都市整備常任委員長

### 関係行政機関

植田 剛史	石川県土木部長 (代理)
勝山 達郎	石川県農林水産部長 (代理)
土田 正人	石川県警察本部 交通部長 (代理)
蓮見 有俊	国土交通省北陸地方整備局金沢河川国道事務所 所長 (代理)

### 市民

高田 千恵子	金沢市校下婦人会連絡協議会 会長
平田 博	金沢市町会連合会 会長

司会

定刻となりましたので、只今より、第 58 回金沢市都市計画審議会を開会いたします。本日の審議会では計画案件 2 件について、ご審議いただく予定となっております。どうか十分にご審議をお願い申し上げます。議事に先立ちまして金沢市都市整備局長 坂戸より一言、ご挨拶申し上げます。

坂戸局長

都市整備局長の坂戸でございます。本日は大変お忙しい中ご出席を賜り、誠にありがとうございます。また常日頃から市政全般にわたりまして、ご支援ご協力をいただいておりますことをこの場をお借りしましてお礼申し上げます。

皆様ご承知の通り、7月28日に浅野川上流で未曾有の豪雨にみまわれ、沿線が大きな被害を受けております。応急の復旧工事は終了した訳でございますが、現在は本格復旧に向けて全力を挙げていきたいと思っております。

先ほど司会からの説明もございましたが、本日の案件は、計画案件 2 件の予定となっております。十分にご審議を賜りたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

司会

それでは、議事に入ります。森会長に議事の進行をお願いしたいと存じます。会長よろしくをお願いいたします。

会長

最初に事務局の報告によりますと、只今、委員 20 名の内 18 名が出席しておりますので、金沢市都市計画審議会条例第 5 条第 2 項の規定に照らし、本会議は有効に成立しておりますことを報告いたします。

次に、金沢市都市計画審議会運営要領第 7 条の規定によりまして、議事録の署名委員を指名させていただきます。高山委員、平田委員をお願いいたします。お二人にはどうぞよろしくお願いいたします。

会長

それでは、審議に入りたいと思います。まず、「議案第 277 号 金沢都市計画 風致地区の変更（東部丘陵風致地区）」について事務局から説明願います。

事務局

議案第 277 号 金沢都市計画 風致地区の変更についてご説明いたします。お手元の議案書の 2 ページから 4 ページに、図面を添付しておりますのでこちらのスクリーンと併せてご覧下さい。

まず、お手元の議案書の 3 ページをお開き下さい。今回風致地区を除外する位置をご説明いたします。都市計画道路今町鈴見線の神谷内インターチェンジへのアクセス道路部分にかかります、赤色の地区が、今回、風致地区から除外する位置でございます。こちらは、航空写真におきまして、風致地区から除外する位置を赤丸で示したものでございます。

議案書は 4 ページをお開き下さい。今回の区域図でございます。赤色の線が現在の東部丘陵風致地区の境界線で、緑色の範囲が指定範囲でございます。青色で囲まれた区域が今回、風致地区より除外される区域で、約 0.1ha ございます。こちらは、都市計画道路今町鈴見線 神谷内インターチェンジへのアクセス道路の計画線を重ねた平面図でござ

います。赤色の線が東部丘陵風致地区の境界線で、赤線より南側が現在の指定範囲でございます。青色で囲まれた範囲が、今回、風致地区より除外する区域でございます。なお、緑色の部分はアクセス道路整備に伴い、造成される法面部分でございます。こちらは現地写真でございます。

東部丘陵風致地区は、昭和46年に金沢市の自然景観を維持するため、約358.7haの区域につきまして都市計画決定されております。今回、金沢東部環状道路である都市計画道路 今町鈴見線の神谷内インターチェンジへのアクセス道路の築造や法面造成などにより、一部斜面緑地の形状が変更されることとなります。これに伴い、従前の風致境界としていた法尻の位置が変更されるため、今回、東部丘陵風致地区の一部約0.1haを風致地区から除外するものです。

最後に、本案件について、平成20年8月15日から8月29日まで2週間、公衆の縦覧の用に供しましたが意見書の提出はございませんでした。

以上でございます。

会長

それでは、ただいま説明がありました内容について、質問とか、意見がありましたらお願いしたいと思います。

A委員

法面の位置が変わるということは、法を切るということでしょうか。文化財の曳家の用地と関係するのでしょうか。法面の話だけだと、緑のところを道路側まで外しても一緒なのではないかと思うのですが、この地区だけ風致地区の境界線を変更したのは何故なのでしょう。

事務局

ここは第一種風致地区ということで、斜面緑地を保全するのが目的となっております。今回東部環状道路を整備するにあたって、先ほどお話がありました建物が道路にかかるということも事実として、形状を切土することで、平地になる部分につきましては、風致地区を除外しても支障ないだろうということで、今回平地の部分についてのみ風致地区を除外するという形でございます。お話にありましたように、曳家となるエリアも一部含んでいるということでございます。

B委員

もう少し詳しく知りたいのですが、青の部分が除外で、赤線の左側が現行の風致地区の境界線であるということですが、道路ができる部分は風致地区として残るということですね。だけれども青の部分だけが除外されるという理屈がわかりにくいというのが一点、そして平坦部に限って風致地区から除外してもいいだろうということですが、風致地区は1種から4種、例えば東山や浅野川周辺、卯辰山周辺の住宅地にも風致地区がかかっていますし、こういった形で風致地区を外すのが良いのかどうか、ご説明をいただければと思います。

事務局

道路の部分は都市施設として整備するというので、道路施設そのものについては、基本的に風致地区を外さず、良好な環境を保全していくという位置付けの中からは、道路であってもそのことに配慮していくという形でございます。また、風致地区は建ぺい率や容積率に非常に厳しい制限がかかってきますが、住宅地の中にも風致地区がかかっ

ているところが当然ございますし、斜面的なところを開発したという中で、一定要件を満たしたものについてのみ許可をすると風致地区条例でも位置づけられています。今回のエリアにつきましては、道路の部分は連続的に繋がっているので除外はしないけど、ただし、隣の市街化区域と隣接し、かつ平面になり、地形地物、つまり水路と法尻とで隔絶されるエリアになってしまいますので、このエリアについてのみ、0.1ha 除外するというところでございます。仰るとおり、風致地区には色々ありますが、目的としては風致を維持し開発を抑制するエリアですので、一部住宅地にもかかってございます。

#### B 委員

現行で住宅地にも風致地区がかかっているところがあるので、ここはどういう状況かは詳細はわからないのですが、こういった形で平地になるから風致地区が除外されるというのに不公平感といったものはないのでしょうか。

#### 事務局

この道路事業は、国土交通省で、東部環状道路のアクセス道路として事業を進めているエリアです。このエリアにつきましても、環境に配慮した整備の仕方ということで、雨水流出のかかわりであるとか、インターチェンジ前に植栽をするといった形で事業を進めているのですが、道路をつくるにあたっては、どうしても山を切らねばならないという事実もございます。そうすると環境に配慮し、かつ連続性の無いところについては、先ほどお話にもありました一部建物の曳くエリアも当然出てこようかという形で、そこを風致地区として残しておくのはいかがなものか、構造物、水路や法尻等の構築物をもって境界が明確になる、平地になる部分について外すという形で整備を進めているということでご理解いただければと思います。

#### 会長

先ほどの航空写真をもう一度見せてもらえますか。

#### 事務局

青色の部分がこちらになります。この道路そのものは千木神谷内線のインターということで、切り土がなされた形になっています。道路築造にあたりましては、斜面の切り土をせざるを得ない、斜面の整形をしていくということで、この部分が平地になるということです。赤の道路部分については、引き続き風致地区エリアとして引き続き存続して、環境に配慮した整備を進めていくということでございます。

#### 会長

道路の両サイドが平地的な造りになるということはないのですか。

#### C 委員

補足させていただきます。今回平地になるところには、今まで水路があり、この既存の構造物と法尻とで風致地区の境界指定がなされておりました。今回の整備にあたり、水路の位置が変更になりますので、今回ご提案させて頂いておりますのは、新しい水路と法尻のところを区域を分けるということで、道路につきましては、そのまま環境保全するというので、最小限の範囲で風致地区を除外したというふうにお聞きしております。

#### 事務局

斜面だったものを切り土して、斜めに法面があると。道路として平面ということでは

く、法肩が一体となって残るという形になりますので、先ほどのお話にありました、水路が振り変わるところで必要最小限のエリア、平地になったところのみを除外するというごさいます。

会長

道路脇になってくる部分と、市街地に近いところの線引きを明確にするという意味合いを持っているということですね。あと先ほどの話で曳家の話がありました、その点についてもう少し説明を受けることはできないのですか。

事務局

都市計画道路の整備にあたり、移転を余儀なくされる建物がどこへ行くかというお話であったかと思いますが、ひとつは、都市計画道路に影響しないところへ曳家という形で移転するというふう聞いております。そして建物全部が今回の除外範囲に入るといのでなく、一部が入る形で曳家をされるというふう聞いております。

B委員

先ほどの話の繰り返しになりますが、風致地区はかなり厳しい規制がかかる中で、不公平感はないのでしょうか。道路敷を越えて対岸まで風致地区を延ばして設定しているのであれば、そのままでもいいのではないかという気もしますし、移築する部分についてもそういった考えはできないのでしょうか。

事務局

風致地区は都市計画の中の一つでございます。そして都市計画は公共のためであると認識してございます。この場合は道路を作るという中で、斜面保護のため土地を削らざるを得ないということで、曳家を前提に斜面を削るという話ではないことを認識していただきたいということでございます。そして地域地区の境界の設定にあたっては財産権の制限になりますので、区域は明確にすべきと考えます。また、風致地区は良好な自然環境を面的に指定することで、公共に資するという考えでございます。今回道路により風致地区を指定される効果、自然環境が分断されるということで敢えて現況の境界に固執するのは境界が不明確のままであるということ、そしてもう一つはその土地の所有者に過度な制限をかけるということで、除外したいと考えています。

会長

よろしいでしょうか。道路整備にあたって法面をかなり削らざるを得ないこと、そして風致地区の範囲を明確にしていくという意味で、そういう考え方でよろしかったかと思ひます。ただ、説明がもうひとつ不十分という感じを私も受けましたけど、今ほどの説明でほぼ了解できたというふうになればよろしいでしょうか。他にご質問等あればお願いしたいと思ひますが、よろしいですか。それでは、特に強い意見も無いようです、幾つか出た意見については、参考意見として取り扱っていただき、原案通り答申したいと思ひます。

(異議なし)

会長

それでは、「議案第 278 号 金沢都市計画 道路の変更(臨港線)」について事務局から説明願ひます。

## 事務局

それでは、議案第 278 号について説明致します。お手元の議案書では 5 ページから 8 ページに計画書と位置図並びに計画図が添付してございますので、こちらのスクリーンと併せてご覧下さい。なお、議案第 278 号臨港線につきましては、4 車線の道路ですので、県決定・大臣同意となります。

まず、位置についてです。議案書では 6 ページになります。本案件の臨港線は、専光寺町地内の都市計画道路 福久福増線との交差点から、湊 1 丁目金沢港湖南地区の河北潟護岸へ続く延長 10,690m の路線です。今回、この臨港線の終点から 180m 手前までを区域から削除し、終点位置の変更を行い路線延長を 10,510m にするものです。また、併せて現在車線数が定められていないことから、主となる車線数を 4 車線に決定します。

次に、変更部分の新旧対照の計画図でございます。議案書では 7 ページになります。左が専光寺町方面、右が河北潟でございます。赤い線が現在の計画線、その内側にある青い部分が今回削除となる区間となっております。臨港線と金沢市道湊津 6 号湊一丁目線 7 号との交差点が変更後の終点位置となります。当該区間につきましては、これまで湖南地区の貯木場や木材ふ頭用地と臨海部の木材関連企業を結び、木材運搬において重要な役割を担うこととしていましたが、木材需要の社会情勢の変化や周辺の土地利用の変更により、都市計画道路としての機能が低くなったことから、この区間を削除し終点位置を変更することとします。

これは道路の現況平面図でございます。グレーに着色してあるのが現況の道路となっている部分で、赤い線が現在の都市計画線です。この削除区間の現況は幅員 7.35m となっておりますが、主に港湾の管理通路や一部の企業の出入り通路として利用されており、交通量は当初の計画よりも大幅に少ないため、現況道路のままで十分機能している状況です。また、主要な交通経路は、臨港線から市道湊津 6 号湊一丁目線 7 号を通り運転免許センターへ続くルートとなっております。以上の状況から、当該区間を都市計画道路区域から外しても支障になることはない判断されます。

次に標準断面図でございます。議案書では 8 ページになります。計画交通量が約 16,000 台/日で、4 種 1 級の道路ですので、車線数を 4 車線として決定します。幅員は 25m です。3.25m の車道を 4 車線に加えて中央分離帯と、両側に植樹帯を含め 4.5m の歩道を整備する計画です。続きまして現況の写真でございます。 は削除する区間を起点側から、 と は終点側から撮影したものです。用地は 25m 幅が確保されていますが、現道幅は約 7m の道路で残地部分は未利用地となっております。また と は市道との交差点の状況ですが、スムーズに通行できる線形になっています。

なお、本案件につきましては、平成 20 年 8 月 15 日から 8 月 29 日まで公衆の縦覧の用に供しましたが、意見書の提出がなかったことを申し添えます。

以上が、臨港線の説明でございます。

## 会長

それでは、ただいま説明がありました内容について、質問とか、意見がありましたらお願いしたいと思います。

## A 委員

第 4 種第 1 級の道路で計画交通量が約 16,000 台ですと、終点までその交通量があるのか、起点から東山内灘線までは感覚的に妥当な交通量かなと思いますが、それから先が本当にそれだけの交通量があり、設計通りの幅員が必要なのか、疑問があります。ただ、ここは工業用地で、貯木場もあり、大型車両の出入りもありますので、そういった面も考慮しての計画なのかなと思いますが、実際はどうなのでしょう。

#### 事務局

ご指摘の通り、起点から東山内灘線までの交通量は多いのですが、東山内灘線から終点までの交通量が具体的にどれだけあって、そのうち大型車がどれくらいかといった数字的な把握はしてございません。しかしながら、周辺の土地利用が工業専用地域ということもあり、ある程度の幅員が必要ということで、現状の幅員が確保されています。幅員の足りない部分につきましては、現在 20.5m 程の幅員がございまして、自転車歩行者のスペースが足りないということで、都市計画としましては、4 種 1 級の道路として 25 m の幅員を引き続き確保したいと考えています。

#### D 委員

7 ページの図面ですが、削除区間の青い部分は、臨港線と市道潟津 6 号湊一丁目線 7 号のどちらの道路区分になるのでしょうか。

#### 事務局

削除区間につきましては、港湾道路として、引き続き港湾管理者が管理する道路になります。都市計画決定としては交差点の手前までとするけれど、市道としては赤い線の延長のところまでで、従前のエリアは引き続き港湾管理者が管理する道路になります。

#### E 委員

市道潟津 6 号湊一丁目線 7 号についてですが、この道路は他の路線に繋がっているのですか。これだけの都市計画道路が整備された場合、計画交通量がこの市道にもかかってくる可能性も検討されたのかと。

#### 事務局

交差点部から、市道が工業団地を取り囲むような形で、臨港線に再度繋がるような線形になっています。市道の延長上には運転免許センターがあり、道路としては連結をして、免許センター方面からの出入りも含めて、繋がっているということでございます。

#### E 委員

そうしますと、臨港線の終点を交差点部分まで含まないということの妥当性ですね。先程 D 委員が言われたお話にもありましたけれど、交差点部が市道ということだと、安全管理の面で大丈夫なのかなと思ひまして。

#### 事務局

交差点部につきましては港湾管理者が管理する道路ですので、市道は交差点に至るまでのぎりぎりのところ、すみ切りの延長までになります。この交差点も含めた終点までの現況の道路は、引き続き港湾管理者が管理する道路になります。

#### 会長

所管と管理区分の問題だけだということですね。他はいかがでしょうか。

#### F 委員

基本的なことからお伺いしたいのですが、都市計画道路の指定から外すという、そもその理由は何になるのでしょうか。なぜ今ここを敢えて外さなければならないのか、その辺の理由がどうもすっきりしない気がするのですが。その辺をもう一度聞かせていただけますか。

#### 事務局

先程のご説明の中で、元々このエリアは金沢港周辺の臨海区ということで、木材事業など、交易の材料を物流で運ぶエリアという位置づけをしてございました。今回、土地利用をめぐる社会情勢が変わってきたということで、今現在は大規模な施設が集積するような位置づけには無い、また今後もそういった状況になるとは考えにくいということですので、都市計画道路として25mの幅員を先端部まで延ばしておく必要はないのではないかということで、現存の道路でも充分機能するというを県の港湾計画の中でも方向付けをしているということですので、都市計画としても臨港道路としての都市計画決定は隣接する市道まで支障が無いと判断させていただいた状況でございます。なぜ今かというお話につきましては、状況を見極めて、県の全体計画の中でも位置づけを確認し、見直すべきところは見直すという考え方でございます。

#### 会長

よろしいですか。それでは、特にご意見もないようですので、本案件どおりとして答申します。

(異議なし)

#### 会長

それでは、続きまして、前回までに審議いただきました計画案件について諸手続きがなされておりますので、事務局から報告を受けたいと思います。

#### 事務局

案件結果報告を申し上げます。議案書の最後になります。9ページをお開きください。平成20年5月29日に開催しました第57回金沢市都市計画審議会でご審議いただきました2件の案件につきましてご報告させていただきます。議案番号第276号「地区計画の決定(金沢港東部工業用地地区)」につきましては、平成20年7月1日付けで金沢市告示番号第166号として決定告示がなされております。そして議案番号第275号「公園の変更(四十万公園)」につきましては、平成20年7月1日付けで金沢市告示番号第167号として決定告示がなされたことをご報告いたします。

#### 会長

それでは、次第にあります報告案件について、まず景観形成基本計画について、事務局より説明願います。

#### 事務局

報告案件 景観形成基本計画についてご説明させていただきます。お手元にA3の資料をお配りさせていただきましたので、スクリーンと併せてご覧下さい。

金沢市では、本市における景観施策の基本となる都市景観形成基本計画を、平成4年に策定して以来、様々な景観施策を展開してまいりました。現在この基本計画に盛り込まれた内容が概ね達成されてきたこと、国でも景観法が制定されたことを受け、景観形成のための長期的な行動指針計画となる景観形成基本計画の見直しを平成18年度より都市景観審議会等にて議論を重ねながら策定作業を進めております。また新たに景観法を活用し、具体的に地域レベル毎に景観規制・誘導を実施するための基準を盛り込んだ短・中期的な運用実施計画である景観計画につきましても、現在検討を行っております。

平成19年度までの審議を踏まえた景観形成基本計画の見直し方針についてですが、ま

ず、市全域を視野に入れた景観まちづくりということで、景観計画区域を市全域とすることとしました。また、資料裏ページにもあります図のように、景観条例に基づく指定区域の拡大、見直し等も行ってまいります。後程、詳細についてご説明申し上げます。

見直し方針の大きな特徴としましては、1日の中でも朝～昼～夕方～夜間といった景観の変化、四季の移り変わりに伴う景観の変化、歴史・伝統といった長期間の景観の積み重ねなど、時間の移り変わりとそれに伴う生活・生業を背景とした景観との関わりを重視した、時間・暮らし軸の視点を追加することとしました。さらに、市民等との協働による景観まちづくりに向けた体制づくりに取り組むことし、その新たな展開に向け、今年度から景観サポーター制度の創設や、金沢の景観を考える市民会議の定期的な開催など、具体的な施策を進めてまいります。

続きまして、景観計画の策定方針でございますが、景観計画では、地域レベル毎に景観規制・誘導を実施するための区域や基準を明示する必要があります。景観誘導のための新たな区域指定と基準設定の考え方としましては、まず第一に、景観条例で指定する伝統環境保存区域・近代的都市景観創出区域等について、区域の拡大・見直しを行います。次に、景観誘導の対象となる行為を追加してまいります。具体的には北陸自動車道・環状道路沿道などの景観上重要な区域においても、景観誘導を新たに実施してまいります。さらに、市全域におきましても、一定規模以上の開発行為に関して景観形成基準を設け、景観誘導を進めたいと考えております。景観関連条例に基づく区域毎の景観形成基準については、更なる充実・強化を図りたいと考えております。具体的には、地域の景観特性をより反映した基準の設定、建築物の種類・規模に応じた基準の設定、屋外広告物の規制強化等を行います。

策定スケジュールとしましては、今年度末までに景観形成基本計画および景観計画を策定し、来年度以降、景観地区の候補地区の検討を行っていくスケジュールとなっております。なお、景観地区とは、景観法に基づき、より積極的な景観形成を目指す区域でございます。法的な担保が得られることで規制内容もより厳しくなきますので、地域との合意形成を図りながら進めていきたいと考えております。今後の予定としましては、来月より景観計画についての地元説明会の開催、パブリックコメントを実施しながら、市民や事業者等のご意見を反映していきたいと考えております。なお、この景観計画につきましては、景観法の中で都市計画審議会に付議することが定められていますので、途中の進捗状況についても年内の都市計画審議会でご報告させていただきながら、来年2月の都市計画審議会に付議してまいりたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

以上、景観形成基本計画につきまして、ご報告させていただきました。

会長

報告ということですが、ただいまの説明につきまして、何かご質問、ご意見がありましたらお願いいたします。よろしいですか。それでは、景観形成基本計画については、この通り進めていただきたいと思います。

会長

続きまして、次第にあります協議案件としまして、非住居系用途地域における高さ制限に関する専門委員会の設置について、事務局より説明願います。

事務局

それでは非住居系用途地域における高さ制限に関する専門委員会の設置について説明致します。お手元のA3の資料をご覧ください。委員会設置の目的としまして、本市では

住居系用途地域および景観区域に良好な景観及び居住環境の保全・創出のために、平成17年4月に高度地区を定めています。一方、非住居系用途地域につきましては、近年の経済情勢の好調基調及び北陸新幹線の開業を睨んだ高層マンション、高層ホテル等の積極的な進出が見られ、近隣住民と景観や居住環境を巡って紛争が生じております。このような背景を受けまして、都市計画審議会に専門委員会を設け、非住居系用途地域の高さ制限、つまり高度地区について検討したく、お諮りするものであります。

裏側の図面をご覧ください。現在金沢市では約3,876haが高度地区に指定されています。加えて地区計画区域が約900haございまして、この地区にも高さ制限がかかっています。そして第一種低層住居専用地域では、高さが10mに制限されており、約1,000haございます。また金沢城趾公園周辺には風致地区の高さ制限がございます。これらを合わせますと約6,000haで、金沢市の用途地域は約8,500haということで、その約7割近くが既に高さのコントロールがなされております。今回検討しますのは、例えば中心市街地ですと芳斉地区、堀川・瓢箪地区、国道8号やJR沿線、南部方面では中村町校下、西部方面では松島・古府といった地区には高さ制限がございませんので、検討したいと考えております。

専門委員会の構成ですが、事務局としましては、都市計画・建築・法律関係等の見識を有する者で構成したいと考えております。なお、根拠条例につきましては、金沢市都市計画審議会条例第3条第2項に定めてございます。今後のスケジュールとしましては、今日の審議会でご承認いただければ、9月から10月にかけて専門委員会を設置・開催し、審議を進めたいと考えております。期間が短いと感じられるかもしれませんが、昨年度に庁内の関係各課でたたき台を作成しておりますので、それを基に専門委員の方々のご意見を伺い、確固たるものにしたいと考えております。その後は11月から住民説明会及びパブリックコメントを実施し、次回11月の都市計画審議会に素案を報告し、問題なければ翌年2月の都市計画審議会に付議し、翌年4月には決定告示を行いたいと考えております。

以上でございます。

会長

ただいまの説明につきまして、何かご質問、ご意見がありましたらお願いいたします。よろしいですか。それでは、高度地区の見直しにつきましては、この通り進めていただきたいと思っております。

会長

それでは、本日諮問のありました2案件については滞りなく審議が終了したかと思っております。あと委員の皆様から、今日の審議の中で何かご要望やご意見等ございましたらお願いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

それでは、以上を持ちまして都市計画審議会の議事を終了させていただきます。

司会

本日は、ご審議いただきありがとうございます。審議いただいた案件については、手続きを進めさせていただきます。また、委員の皆様方からいただいたご意見については、今後の都市計画行政を進める上で参考にさせていただきたいと思っております。

なお、次回の都市計画審議会は11月に予定しております。お忙しいこととは存じますがご出席の程よろしくお願いいたします。