

平成 28 年度

第 4 回 赤穂市都市計画審議会議事録

日 時 平成29年1月24日(火)

平成28年度第4回 赤穂市都市計画審議会議事録

1. 日 時 平成29年1月24日(火) 午後1時30分～午後2時30分
2. 場 所 赤穂市役所6階 第2委員会室
3. 出席者

[委員]

(学識経験者)

榑 敏 大木 善夫 半田 結
東南 公雄 萬代 新一郎

(市議会議員)

前川 弘文 有田 光一 永安 弘
藤本 敏弘 田端 智孝

(公募市民)

山本 建志 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 田口 司
赤穂警察署 交通課長 松田 勇

[事務局]

建設経済部長 古津 和也
都市整備課長 小川 尚生
建築担当課長 澗口 彰利
建築係長 長棟 由樹
計画係長 沼田 幸治
主事 木下 裕哉
技師 瀧口 晃司
兵庫県県土整備部 班長 足立 清隆
土木局港湾課管理班 職員 太田 篤
〃

4. 議題

審議事項

- 第1号議案 西播都市計画道路 網崎線の変更について(赤穂市決定)
- 第2号議案 西播都市計画道路新田鷗和線の変更について(兵庫県決定)
- 第3号議案 西播都市計画 赤穂港臨港地区の変更について(赤穂市決定)

5. その他

6. 閉会

事務局	<p>定刻になりましたので、ただ今より平成28年度第4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、議事の進行を一会长よろしくお願いたします。</p>
会長	<p>皆さんこんにちは。まだお正月のご挨拶をしていない人もいらっしゃると思いますが、新年のご挨拶は遠慮させていただきますが、今年もどうぞよろしくお願いたします。</p> <p>非常に寒い中、また年始の公私とも何かとお忙しい中、都市計画審議会にご出席賜りありがとうございます。</p> <p>本日、審議事項が3件ございます。都市計画道路 網崎線と新田鷗和線の変更についてと、赤穂港臨港地区の変更についての3件を審議したいと思えます。どうぞよろしくお願いたします。</p> <p>それでは、次第に従い進めさせていただきます。</p> <p>審議会の成立について、事務局報告をお願いします。</p>
事務局	<p>それでは、審議会の成立についてご報告いたします。</p> <p>本日は一委員から欠席の通告を受けておりますので、本日の出席者は14名です。</p> <p>なお、光都土木事務所長及び赤穂警察署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一様が出席されております。また、赤穂警察署交通課長の一様が出席されております。</p> <p>よって委員総数の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> <p>なお本日は赤穂港臨港地区の変更にかかる審議にあたりまして、港湾管理者である兵庫県県土整備部土木局港湾課から一班長と一職員が出席されております。</p> <p>以上です。</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、赤穂市都市計画審議会議事運営規則第8条第2項により議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、一委員の両氏をお願いします。</p> <p>それでは、次第3の審議事項に入ります。</p> <p>第1号議案 西播都市計画道路網崎線の変更についてと、第2号議案 西播都市計画道路新田鷗和線の変更については関連がありますので、一括して事務局、説明をお願いします。</p>
事務局	<p>失礼します。説明に移る前に1点ご報告いたします。</p> <p>前回の第3回 都市計画審議会においてご協議いただきました都市計画道路新田坂越線の都市計画変更案についてですが、こちらについても本日</p>

ご審議いただく予定としておりましたが、前回協議の中で坂越大橋が開通したことによる自動車交通量の変化について、確認するべきではないかといったご意見をいただきましたことから、市といたしましては、来年度交通量を調査したのち、その結果をもって改めて審議会にお諮りしたいと考えております。

つきましては新田坂越線の都市計画変更案については、来年度の審議会にてご審議いただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

それでは第1号議案 西播都市計画道路網崎線の変更についてと、第2号議案 新田鷗和線の変更については関連がございますので、併せてご説明申し上げます。資料は議案書の1ページから6ページが網崎線、7ページから12ページが新田鷗和線のものになります。

また説明は、前面のパワーポイントを用いてご説明いたしますが、画面を印刷したものを参考資料①として本日配布しておりますので、併せてご覧ください。

機械の準備をいたしますので、しばらくお待ちください。

それでは、座って説明させていただきます。

今回の都市計画道路網崎線と新田鷗和線の変更につきましては、長期未着手都市計画道路の見直しに基づく都市計画変更であります。

都市計画決定後、現在に至るまで長期に渡り事業が行われていない都市計画道路は、建築規制の長期化などの問題が顕在化し全国的な問題となっております。

この問題を解消するために、長期未着手の都市計画道路の見直しが全国的に行われております。

全国的な都市計画道路の見直しのきっかけとなった代表的な出来事といたしまして、平成17年の盛岡訴訟があります。

この盛岡訴訟は、昭和13年に都市計画決定された長期未着手都市計画道路について、建築制限による損失補償を求めて地権者が提訴したものであります。

裁判では、ページ中ほどの枠内にある判旨のとおり一般的に当然に受忍すべきものとされる制限の範囲を超えて、特別の犠牲を課せられたものとは言えず、憲法上の財産権の補償を根拠として損失につき補償請求をすることはできない。と、原告敗訴の判決が下されました。

しかし裁判を担当した裁判官のうちの1人から、60年を超える長期にわたり制限が課せられている場合に、制限の内容だけから損失補償の必要はないとする考え方は大いに疑問があるという補足意見が出されたことから、将来的に市に損失補償などの賠償責任が生じる可能性が残されることになりました。

この盛岡訴訟などの判決以降、長期未着手の受忍の限度に対する問題意識が全国の自治体のあいだに広がることになり、国においては、都市計画の基本的な考え方である都市計画運用指針が改定され、都市計画については、都市の将来像を踏まえ必要性の検証を行い、適時適切に見直す必要がある、ということが示されました。

また兵庫県においては、社会経済状況の変化を踏まえ、選択と集中によ

る効率的な道路整備を推進するため、長期未着手都市計画道路について適宜検証を行い、必要に応じた見直しを行うこととされ、見直し作業における基本的な考え方となる都市計画道路網見直しガイドラインが作成されました。

これまでの都市計画決定は、実現の目途が立たなくとも廃止の都市計画変更を行うことが非常に困難であり、一度計画したら最後までやりきらなければならないというような考え方がありましたが、近年では長期未着手の都市計画については、その必要性や配置、規模等の検証を行い、必要に応じて廃止等の都市計画変更を行うという考え方が主流となってきております。

また一度廃止となった都市計画道路についても、将来、自動車交通量の大幅な増加や人口増による人の流れの変化、また住環境の大きな変化があった場合には、改めて都市計画として定めることも制度上は可能となっております。

このような時代の流れを踏まえ、本市といたしましても、都市計画決定後必要性が低くなった都市計画道路をそのままにすることは、区域内の地権者に建築規制を課し続けることや、将来の訴訟リスク、また市の損害賠償責任が生じる可能性を残すことになることから、この問題をすみやかに解消すべく、県の指導の下見直し作業を進めて参りました。

本市において見直し対象となった事業化の目処がない約 10.3 キロメートルの都市計画道路については、検証区間ごとに都市計画道路に求められている機能の有無や代替性の有無を含めて検証し、存続または廃止の方針を決定いたしました。

評価項目については、都市計画道路に求められる機能である交通機能や都市環境機能、それから防災機能などの面から評価を行い、都市計画道路として整備する必要性があると評価された場合は存続とし、必要性がないと評価された場合には廃止または幅員変更することとしております。

この図面は、見直し検証の結果廃止または幅員変更することが望ましい路線となった都市計画道路 5 路線の位置図になります。

このうち塩屋駅北線については、昨年度の第 4 回都市計画審議会において廃止の承認をいただき、平成 28 年 3 月末において廃止の告示を行ったところです。

それではまず市決定路線であります綱崎線の変更について、ご説明します。

この図面は、綱崎線の位置図です。綱崎線は、昭和 50 年に幹線街路として計画決定された天和字野々内から藤原新田に至る、延長約 1.47 キロメートル、代表幅員が 14 メートルの 2 車線の道路であり、図面において赤色実線で描かれた箇所になります。

綱崎線は、ご覧のとおり天和地区の市街化区域内を縦断する幹線道路として、また地区内の工業地域と国道 250 号を接続する道路として、昭和 49 年頃に整備が行われており、全長約 1.47 キロメートルのうち現在までに三菱電機付近から黒崎播磨付近までの区間、約 1.24 キロメートルが整備済みとなっておりますが、図面において赤丸でお示ししている箇所、綱崎

線と国道 250 号との接続箇所が未整備のままとなっております。

この未整備箇所については、計画上 JR 赤穂線を立体交差にて横断する構造となっており、オーバークスの道路が計画されておりましたが、事業化の予定もなく現在に至っております。

次に、網崎線の現況についてご説明いたします。

この写真は、網崎線の立体交差の区間であり、三菱電機西側の出入口付近から国道 250 号方向へ向かって撮影したものです。

写真の中央にある踏切が野々内第 2 踏切であり、青くハッチングしている範囲が網崎線の既存の区域、黄色くハッチングしている範囲が未着手の区域になります。

網崎線はご覧のように道路幅員が約 14 メートルの 2 車線道路であり、車道の西側には幅員約 3.5 メートルの歩道が整備されております。

この道路を通行する自動車の交通量は 1 日当たり約 3,000 台ございますが、現在の 2 車線で交通処理は可能となっており、また赤穂線の天和駅と備前福河駅間の列車運行の本数は、上り下り合わせても 1 時間あたり 2 本から 3 本と少なく、踏切遮断時間は最も列車本数が多い時間帯でも 1 時間あたり約 6 分間しかなく、踏切遮断が原因となるような大きな交通渋滞は発生しておりません。

この写真は、野々内第 2 踏切を南側から北方向へ向かって撮影したものです。

ご覧のように踏切内には幅員約 2 メートルの歩道が確保されており、踏切内を横断する歩行者、自転車の安全対策が図られております。

この図面は、網崎線の立体交差付近の航空写真です。

黄色くハッチングされた箇所が立体交差の区域となっており、今回廃止を検討している未着手の区域です。

この立体交差の区域内には、現在バッティングセンターや住宅、事業所などが立地しており、その所有者の方々には不要な建築規制を長期にわたり課し続けている状態となっております。

このような不要な建築規制を早期に解消するためにも、網崎線の立体交差部分を廃止すべきと考えております。

この図面は、網崎線の計画図になります。

この図面において、黄色くハッチングしている範囲が網崎線の立体交差の区域であり、今回廃止しようとする区域になります。

先程もご説明したとおり、この道路を通行する自動車交通は現道の 2 車線で処理することが可能であることや、踏切内においても歩道が整備されていること、また踏切を横断する自動車、歩行者の交通量も少なく、踏切道路の立体交差化の指標となる基準数値未満であること、また踏切遮断時間についても短時間であり、こちらについても立体交差化の基準数値未満であることなどから、立体交差構造についてはその必要性が低くなっているため、今回、網崎線の立体交差を廃止しようとするものであります。

続きまして、県決定路線であります新田鷗和線の変更についてご説明いたします。

この図面は、新田鷗和線の位置図です。新田鷗和線は、昭和 50 年に幹

線街路として計画決定された新田字釜家後から天和字野々内に至る、延長約 2.8 キロメートル、代表幅員が 16 メートルの 2 車線道路であり、図面において赤色実線で描かれた箇所になります。

新田鷗和線は、決定当時、将来予想される自動車交通量の増加による中心市街地の渋滞緩和のため、また中心市街地と西部地域を接続する幹線道路として計画決定されました。

現在までに道路管理者である兵庫県により、国道 250 号の石ヶ崎橋付近から天和駅付近の区間において部分的な道路改良が行なわれてきましたが、現道の自動車交通量や道路利用状況などから、都市計画決定幅員である全幅 16 メートルとしての整備予定はなく、現在に至っております。

この写真は石ヶ崎橋から北方向へ向かって撮影したものであり、写真の中央にある道路が国道 250 号になります。

現道である国道 250 号の道路幅員は、ご覧のとおり約 15.5 メートルの 2 車線道路であり、車道の両側には幅員 2 メートル以上の歩道が整備され新田交差点までつながっております。

この付近を通行する自動車の交通量は直近の平成 22 年道路交通センサスによりますと、1 日当たり約 9,300 台、混雑度が 0.85 程度となっており、現道の国道 250 号で交通処理は可能となっております。

この写真は新田鷗和線の赤穂鷗和郵便局付近であり、南側から北方向へ向かって撮影したものです。

ご覧のとおりこの区間の道路幅員は約 9.7 メートルの 2 車線道路であり、車道の西側には幅員約 2 メートルの歩道が整備されております。

この付近を通行する自動車の交通量は先程と同程度で、現在の 2 車線道路で交通処理は可能となっております。

また現道は赤穂西中学校の通学路に指定されておりますが、道路の西側には幅員約 2 メートルの歩道が確保されており、歩行者・自転車の安全対策が図られております。なお赤穂西小学校の通学路はこの新田鷗和線ではなく、道路西側にある集落内の市道が通学路に指定されております。

さらに石ヶ崎橋付近から天和駅付近については、現在、道路管理者である兵庫県により道路リニューアル事業が来年度にも事業化が予定されていることから、整備されれば自動車、歩行者ともに、交通の円滑性、安全性が向上するものと考えております。

このように関西福祉大学から石ヶ崎橋付近までのバイパス区間においては、現道である国道 250 号を通行する自動車交通は現道で処理することが可能であることや、現道の石ヶ崎橋から新田交差点のあいだには道路の両側に歩道が既に整備されていること、また仮にバイパス道路が整備されたとしても、国道 250 号を通行した場合との距離の差が 500m 程度しかなく時間短縮効果もわずかであると考えられることから、新たにバイパス道路をつくる費用対効果が低く、都市計画道路として整備する必要性が低くなっております。

次に石ヶ崎橋付近から天和駅付近までの現道重複区間においても、車道は 2 車線であり、交通処理は現道で可能であることや、赤穂西中学校の通学路に指定されているものの片側歩道が既に整備されていること、さらに歩道のない道路東側においても、道路管理者である兵庫県による道路リニ

ユーアル事業が来年度にも事業化が予定されており、自動車・歩行者の交通の円滑性・安全性が向上する見込みであることなどから、都市計画道路幅員である全幅 16 メートル道路として整備する必要性が低くなっているため、この度兵庫県が新田鷗和線の都市計画を廃止しようとするものであります。

次に都市計画変更に係る地元合意形成の状況についてご説明します。

網崎線と新田鷗和線を廃止するにあたりましては、平成 26 年度にパブリックコメントを実施しましたが、当該路線について存続することが望ましいといった内容のご意見はございませんでした。

また都市計画変更案を作成するにあたり、計画区域内の地元自治会のご意見をお聞きしたところ、廃止についてはご理解を得ることができました。

そして昨年 8 月 26 日には市全体を対象とした説明会を開催いたしましたところ、1 名の出席があり、都市計画変更手続きの流れについてのご質問がありましたが、網崎線と新田鷗和線の廃止について反対とのご意見はございませんでした。

さらに 12 月 6 日から 2 週間、市役所都市整備課の窓口と各地区公民館において、また新田鷗和線については兵庫県が決定する路線であることから、県庁の都市計画課においても都市計画変更案を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。

また網崎線の都市計画変更案については、関係機関である兵庫県都市計画課との協議を行いました。廃止については異存なしとの回答を得ております。

なお新田鷗和線については、現在、県から市へ都市計画変更案についての意見照会が来ておりますが、市といたしましては、先程ご説明したようなことから、新田鷗和線の廃止については異存なしとの回答を行いたいと考えております。

以上で、第 1 号議案及び第 2 号議案の説明を終わります。

会長

事務局の説明は終わりました。

只今の説明について、何かご質問、ご意見はございませんか。

発言がないようですので、採決に入りたいと思います。

第 1 号議案 西播都市計画道路 網崎線の変更について、原案のとおり承認することに賛成の方は挙手をお願いします。

【挙手】

賛成多数であります。よって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。

次に第 2 号議案 西播都市計画道路 新田鷗和線の変更について、原案のとおり承認することに賛成の方は挙手をお願いします。

【挙手】

賛成多数であります。よって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。

事務局

続きまして第3号議案 西播都市計画 赤穂港臨港地区の変更について、事務局、説明をお願いします。

それでは、第3号議案 西播都市計画赤穂港臨港地区の変更についてご説明申し上げます。

資料は議案書の13ページから20ページになります。

内容の説明にはパワーポイントを用いてご説明いたしますが、パワーポイントの画面を印刷したものを参考資料②として配布しておりますので併せてご覧ください。

機械の準備をいたしますので、しばらくお待ちください。

座って説明させていただきます。

臨港地区とは、港湾施設の整備や管理運営また港湾にふさわしい土地利用の規制、誘導により、港湾活動の円滑化及び港湾機能の確保を図ることを目的に定めるものとされており、赤穂港臨港地区につきましては、昭和39年に設定されて以降一度も変更されることなく、現在に至っております。

そのため県内の他の臨港地区と同様に、臨港地区の区域と現地の土地利用の状況が整合していないところが見受けられることから、港湾管理者である兵庫県において県内臨港地区の一斉見直しが現在進められており、港湾関連用地の土地利用状況を勘案し、順次都市計画変更が行われているところであります。

本市においても赤穂港臨港地区の見直しが行われ、この度、兵庫県により都市計画変更の案がまとめられました。

まず、はじめに港湾についてご説明致します。

港湾は、工業原材料、工業製品、生活資材、水産物など様々な物を一度に大量に輸送する生産活動の中心であるとともに、人の交流、往来にとって非常に重要な役割を果たしている場所であります。

港湾には港湾区域と臨港地区があり、港湾区域は、港湾管理者が港湾を管理運営するために必要な水域で、港湾法に基づき定められております。

また臨港地区は、港湾管理者が港湾を管理運営するために必要な陸域で、都市計画法または港湾法によって定められております。

次に今回変更を行う臨港地区についてですが、この臨港地区については港湾管理者が管理することができる範囲を定め、港湾の適正な管理運営、港湾における諸活動の円滑化を図るため、指定されております。

兵庫県内では昭和40～50年代に埋立などにより整備された港湾が多数あり、これらの施設では老朽化が進み、更新時期を迎えています。

このため兵庫県では、港湾機能の低下を招かないよう現施設の維持保全に努める上で陸域における港湾の管理範囲を明確にする必要があることから、臨港地区の指定、見直しを行うことになり、本年度は但馬地域と西播磨地域の臨港地区見直しを行っております。

今回指定する臨港地区のイメージについては図面中央の赤色矢印の範囲で、護岸や物揚場など県有地の公共ふ頭の範囲になります。

これは、今回変更を行う赤穂港臨港地区の各地区の位置図になります。
赤穂港臨港地区には、千鳥地区、鷗和地区、そして御崎地区の3つの地区があります。

次にそれぞれの地区について、ご説明致します。

まず千鳥地区になりますが、図面上、赤青黄色と着色されておりますが、赤色部分については、今回新たに臨港地区に指定する範囲で、黄色部分については、これまで指定しておりましたが今回の見直しで臨港地区から外す範囲、青色部分については、引き続き指定する範囲となっております。

千鳥地区の赤色部分は、県が昭和40年代に埋め立てを行い、平成6年頃に概ね整備が完了している臨港道路や物揚場、岸壁になり、今後も管理していく必要があるため今回新たに指定するものです。また黄色部分については、関西電力などの民有地であるため今回臨港地区から外すこととしております。

続いて鷗和地区に関して、青色部分は、昭和50年代に整備された護岸で今後も管理が必要のため、引き続き指定をするものです。

赤色部分は、同護岸の整備の際に埋め立てし護岸の一部として整備された部分であり、今回追加指定し、黄色部分は、民間の企業地であるため臨港地区から外すものであります。

最後に御崎地区については、臨港地区すべてが住宅地となっていることから、今回全て外すこととしております。以上が、今回変更を行う範囲の説明になります。

続きまして分区について、ご説明致します。

港湾には一般の貨物を取り扱う港もあれば、水産物を取り扱う港もあり、それぞれ特性が異なるため、分区を指定し、臨港地区においてその港湾の使い方を定めております。

分区を指定することで、港の特性に合わせた港湾施設の維持管理及び整備を図ることができます。

赤穂港における分区については、現況の利用状況から、旅客又は一般の貨物を取り扱わせることを目的とする商港区として指定する予定であります。

この図面は、臨港地区の分区指定図になります。

先程ご説明したとおり、千鳥地区の分区については指定されている範囲全て商港区としております。

鷗和地区の分区につきましても、千鳥地区と同様に指定されている範囲全て商港区としております。

これらの分区を指定しますと、分区にそぐわない施設につきましても原則建てることはできませんが、指定範囲に民有地は含まれておりませんので、支障はないと考えております。

次に、都市計画変更に係る地元合意形成の状況についてご説明します。

赤穂港臨港地区の都市計画変更案を作成するにあたり、関係者である赤穂市漁業協同組合のご意見をお聞きしたところ、臨港地区の変更について

<p>会長</p>	<p>反対とのご意見はございませんでした。</p> <p>また昨年11月7日に、市全体を対象とした説明会を開催いたしました が、出席者はございませんでした。</p> <p>さらに12月6日から2週間、市役所都市整備課の窓口と各地区公民館 において都市計画変更案を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。</p> <p>また赤穂港臨港地区の都市計画変更案については、関係機関である兵庫 県都市計画課との協議を行いました。変更については異存なしとの回答 を得ております。</p> <p>以上で、第3号議案の説明を終わります。</p> <p>ただ今第3号議案の説明は終わりました。 みなさんのご意見、ご質問をお受けいたします。</p>
<p>委員</p>	<p>千鳥地区のこの所の所は何になっているのですか。</p>
<p>事務局</p>	<p>この白い部分は陸域という扱いにはなっておりません。構造的に栈橋、 所謂水面という扱いになっておりますので、柱が建っているような状況に なります。陸域というような整理はできませんので、白抜きのままにして います。</p>
<p>委員</p>	<p>この赤穂港というのは我々赤穂市民にとって非常にありがたい港なんで すが、先程の説明で利用状況がどうなので廃止という話がありましたが、利 用状況というのはどのような状況でつかんでいるのですか。例えば何トン 以上が1年間でどれくらい入っているのかとか、そういった事が知りたい と思います。分かっていたら教えていただきたいと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>赤穂港につきましては、民有の岸壁をお持ちの企業さんが直接使われて いるのが一番大きな貨物量になります。それから千鳥港に隣接する赤穂本 港というところにおいても、民間の会社さんが、貨物、原材料という事で 運んでもらっています。千鳥港につきましては、主たる利用というのが、 そこで土砂、砂関係を扱われている、それから周辺の企業で石油化学処理 の触媒関係の再処理を目的とした利用をされている、あと一部漁船なんか に使われているものもあります。御崎港につきましては、もっぱら漁船の 利用、こういったところが主な利用の仕方でありまして。ただ鷗和地区につ きましては、昔は肥料、原材料というのを主に扱っていましたが、現在そ のような大量貨物の利用はされておられません。ただし従来からある施設が ありますので現状において、維持管理をしていく必要性がございますの で、今回指定の変更をする事によって適切な維持管理を続けていきたいと 考えています。</p>
<p>委員</p>	<p>統計は県としては取っておられないのですか。年間統計として。</p>
<p>事務局</p>	<p>港湾統計として、企業さんが使われている分が上がっております。</p>

委員	何かの機会に市民に知らせて頂きたいという気はします。
会長	他にございませんか。
委員	千鳥地区の東側については、将来もし大きな船が入るとしたら黄色の部分は使用できるのか。これを外したら何もできないというような部分ではないか。
事務局	黄色の部分は私有地なので、県が勝手には使えないです。
会長	他にご意見ございませんか。
	他にないようでしたら、採決に入ります。
	第3号議案 西播都市計画 赤穂港臨港地区の変更について、原案のとおり承認することに賛成の方は挙手をお願いします。
	【挙手】
	賛成多数でありますので、よって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。
	市長からの諮問事項については以上であります。この結果は直ちに市へ答申することといたします。
	次に次第の4、その他に入りたいと思います。
	事務局、何かありましたらお願いします。
事務局	今年度予定していた都市計画審議会でございますが、本日で最終でございます。また赤穂市議会選出の委員さん以外の委員さんにおかれましては、来年度も引き続きご審議の方よろしくお願い致します。来年度第1回目の都市計画審議会は概ね5月下旬頃を目途に開催させて頂きたいと考えておりますので、よろしくお願い致します。以上です。
会長	他にないようですので、これで本日の都市計画審議会の議事事項はすべて終了しました。
	これをもちまして、本日の審議会を閉会いたします。長時間にわたるご協議、ご苦労さまでした。