

取扱区分:「公開」

## 第20回周南市都市計画審議会

### 議 事 録

注. 発言の内容についてはその要旨を記載しております  
(発言そのものの記載ではありません)

平成26年2月24日(月) 14時～  
キリンビバレッジ周南庭球場管理事務所 1階会議室

## 第20回都市計画審議会議事録

- 1 開催日時 平成26年2月24日（月） 14時～
- 2 開催場所 キリンビバレッジ周南庭球場管理事務所 1階会議室
- 3 出席委員 石川英樹会長・藤井英雄委員・目山直樹委員・杉村勝美委員・山本敏文委員・岩田淳司委員・金子優子委員・岸村敬士委員・田村隆嘉委員・福田健吾委員・山本俊之委員・岩本和美委員・西野賢治委員（代理 副所長 平山和弘）・澤田小恵子委員・小田敏雄委員・中村優子委員・中野洋介委員・廣澤和己委員
- 4 欠席委員 なし
- 5 出席幹事 課長 岡村洋道 ・ 課長補佐 有馬善己
- 6 事務局 都市計画課 山本・長栄
- 7 傍聴者 傍聴定員10名のうち傍聴者0名
- 8 報告事項  
① 都市計画道路の見直しについて
- 9 議事の要旨

開会 14時

開会宣言

委員の定数報告

諮問案件の審議経過

部長挨拶

(会長)

はい、それでは議事に入りたいと思います。

審議は、お手元の議事次第に従い進めてまいります。事務局から何かございますか。

(幹事)

1点お願いと1件報告がございます。

この会議は、議事録作成の都合上、録音をしております。委員の皆様には、お手数ですが、ご発言の際、お名前を名乗っていただきますようお願いいたします。

報告といたしまして、本日の傍聴定数は10名でございますが、傍聴者は0名でございます。事務局からは以上です。それでは、審議をよろしく願いいたします。

(会長)

審議の前に、議事録の署名委員ですが、山本敏文委員と廣澤委員にお願いしたいと思っております。どうぞよろしくお願い致します。

それでは、議事に入ります。

報告事項①都市計画道路の見直しについて、本審議会の特別委員会で審議をしていただきましたので、特別委員会から最終報告をお願いします。

(委員)

特別委員会の委員長を務めさせていただきました目山と申します。

皆さんに今回最終報告として、報告をさせていただきたいと思っております。

中間報告の時点で、だいたいの概要を見ていただいておりますけれども、全6回の会議を開きまして委員会としてのとりまとめをしました。本審議会からも6名が参加しております。この検討の流れにつきましては皆様にたびたびご説明しておりますので、概略のみ説明させていただきたいと思っております。

お手元のパワーポイント資料かスクリーンをご覧ください。

2ページをお願いします。

これまでの整理でございますが、まず第1回では、路線の選定をしました。計画決定されてから30年以上未着手の都市計画道路を、未着手都市計画路線ということで見直し対象としました。一方で、まだ30年たっていない路線は未着手であってもこの場合は該当しません。ですから、この場合事業中の路線も該当しません。ただ、この中で、路線が未着手であるという定義だけではなく、区間が未着手という区間を含むものも検討対象としますので、基本的には路線、区間でよりわけているということになります。全体を路線と言ひ、一部一部を区間ということで、全体はできあがっていないけれど、一部区間での30年未着手などがあればそれを検討対象とするというスタンスで取り組んでまいりまし

た。17路線36区間延長約17キロを選定し、第2回で、その対象路線について現地の視察を行いました。

こちらがその選定基準に基づき選定した路線図です。

今、私がお示ししましたように30年以上未着手の路線が赤色表示してあります。黒で表示してあるところは整備が済んだところです。青色のところは事業中、オレンジ色のところはまだ30年はたっていないけれども、着手されていないという都市計画道路になります。皆さんのお手元にもこの資料があると思いますので、ご覧ください。

次のページをお願いいたします。

全体の検討の流れですけれども、ここでは検証項目を4つあげております。左から「計画の趣旨・位置づけ」、どのような計画であるか、どのような路線であるかを検討します。それから2点目は「路線または区間の有する機能」、路線全体の機能もございまして、一部一部の区間で全体の位置付けと区間ごとの位置付けが、ものによっては多少差があるという視点で見えております。それから3点目ですけれども「整備実現性」、この中では経済的にできないのか、技術的にできないのか、あるいは既に市街化していて社会的な問題でできないのか、このようなことを見てまいります。特に、整備実現性の中で浮かび上がってきたものの中には、例えば金剛山の北側・中腹を走っております「慶万浦山線」のように高低差がありここに道路をつくるのが技術的に困難である、そういう場所もいくつか見られました。そのあたりは6名の審議会委員も参加して現地視察した時にも、実際ここに道路をつくることは適切でないという感想を持った次第でございまして。それから4点目は「機能代替の可能性」ということで、今ある道路を都市計画道路として計画・整備しなくても、今ある既存の道路網と他の並行路線等で機能が代替できる、また生活道路として整備すればもっとかわるであろう、ということについて議論を重ねていくこととしました。それらの総合評価によって、いわゆるこの整備の必要性がある「存続」という道路と「廃止検討」という2種類の道路に色分けしています。

この中で都市計画道路として必要性が高いと認められたものは「存続検討」ということで、都市計画道路の機能を存続検討させていくのですが、整備時期、手法など今後の課題がありますので、そのような意味で「存続検討」という言い方をしております。一方で、都市計画道路としての必要性が低い、これはいくつか視点があるんですが、交通需要が低い、道路としての必要性の問題、現道と並行する都市計画道路による機能代替が可能、このような場合に「廃止検討」といたしました。ただ補足説明いたしますと、道路によってはその道路を廃止するけれども、生活道路を整備しなければ市民の生活が守れない地区がいくつも見られます。それは今日のご説明の中でもできますが、そのようなところの生活道路整備を都市計画行政とは別の視点で、市が横断的な総合行政の中で検討していくことをこの委員会の中でも申し上げて、行政の方もそのような認識のもとで進めていくということで、この委員会の報告とさせていただきたいと思っております。

次は、実際に方向性を色分けした結果です。

存続検討のところは緑色、廃止検討のところは赤色になっております。具体的な個別路線につきましては、今から事務局からの説明を聞いていただきながら、皆さんに報告とさせていただきますと思います。ただ、私自身がこれに関わらせていただいて、非常に強く感じましたことを最後に一言申し上げたいと思います。都市計画道路でつくっているような幹線道路、補助幹線道路というものは産業基盤としての道路網の位置付け、交流の基盤となる道路網の骨格ともなっています。一方で都市計画道路全体となりますと、幹線道路、補助幹線道路ではあっても日常生活に供される道路網もあります。周南市の場合は区画整理で道路網が非常によくつくってあります。これは旧徳山市側も、旧新南陽市側もできている時期は違いますが、そういう思想のもと計画的につくられております。ただ、計画した時期と今の状況とが非常にかけ離れて、市街化が進み、これを昭和30年代、40年代の計画のままにつくっていくことが適切でない、逆の地区単位の生活道路整備の視点で、この都市計画審議会で話し合うべきこととは別に、市の総合的な行政の中で検討を進めてもらいたいということで、特別委員会の中でも意見が出てまいりました。市民の皆さんの中からは、やはり生活道路としての機能が確保されていない地区でも、見直しとともに新たな整備をしてほしいということで、今後は市街地の整備、都市整備とともに、道路のあり方、道路の整備、生活道路の視点から横断的に都市行政の中で扱っていただくことをお願い申し上げて、報告とさせていただきますと思います。報告は以上です。

#### (幹事)

それでは、都市計画道路の見直しの方向性について、事務局よりご説明いたします。

お手元にある資料1全域図、資料2見直しの方向性の一覧表、パワーポイントの資料をご覧ください。

まず、資料1の全域図で存続検討となっている路線・区間について説明いたします。見直し対象路線を緑色で表示しているところになります。

この緑色の路線・区間については、都市間を結ぶ連携軸となる路線や都市内の拠点地域間を結ぶ路線といった幹線道路としての位置付けがある主要な道路や、市街地内の骨格道路としてネットワーク形成上必要で、歩行者区間や通学路の確保などの交通機能や都市防災上必要な機能を確保するために必要といった都市計画道路としての必要性が高い路線・区間であることから、「存続検討」とします。

この「存続検討」に該当するのは、①の中央通線、⑩の中央通り線、②の徳山停車場線、⑧の給島線、④の大迫田代々木線、⑤の慶万浦山線のB・D・E区間、⑨の泉原合田藪線、⑪の川崎平野線のB・C区間、⑮の環状線になります。

このうち、青い丸で囲むエリアになります。②の徳山停車場線のD区間と⑤の慶万浦山線のE区間について「存続検討」とするにあたり、議題等についてここでご説明いたします。

徳山停車場線のD区間と慶万浦山線のE区間につきましては、市街地における自動車交通や歩行交通などの道路ネットワークを形成する上で必要な路線ではありますが、高低差を有する斜面に市街地が形成され、特に、徳山停車場線の計画地は高低差の大きい地形となっており、道路構造やコミュニティの分断等周辺市街地への影響等大きい課題があることから、整備の実現性が低い状況にあります。

これらの点や周辺市街地の形成状況を踏まえますと、この2路線については、ルートを検討が必要であると意見をいただきました。

続いて、資料1の全域図で廃止検討となっている路線・区間について説明いたします。見直し対象路線を赤色で表示しているところになります。

この赤色の路線・区間については、交通需要が低く、また、その路線の持つ機能については現道等を活用した機能代替が可能と考えられるなど、都市計画道路としての必要性が低い路線・区間であることから「廃止検討」とします。

この「廃止検討」に該当するのは、⑤の慶万浦山線のA・F・G・H区間、③の北山合田町線、⑥の北山西松原線、⑦の榑浜馬屋線、⑪の川崎平野線のF・H区間、⑫の寿西町線、⑯の上迫線、⑬の中開作線、⑭の宮の前線、⑰の駅北2号線になります。

資料1の全域図及び前方のスクリーン、またはお手元のパワーポイント資料をご覧ください。廃止検討の路線や区間につきましては先ほどご説明した理由に加えて、課題等のある箇所について、個別にご説明いたします。

⑤の慶万浦山線です。A区間につきましては、現地の高低差が大きいため周辺に与える影響が大きく、整備が困難であることから廃止検討とします。

また、F・G・H区間についてもA区間と同様に、山麓の傾斜地に建物が立地しており、大規模な地形改変を必要とし周辺市街地への影響も大きく整備は困難であることから、廃止検討とします。

この廃止検討に伴いまして、③の北山合田町線、⑥の北山西松原線につきましては、都市計画道路の接続先がなくなり機能上の必要性も低いことから、同様に廃止検討とします。

続いて、⑦の榑浜馬屋線です。榑浜馬屋線につきましては、榑ヶ浜駅北側に計画のある駅前広場を含む駅機能改良等の事業実施の見込みも立たないことから、廃止検討とします。

続いて、⑪の川崎平野線です。川崎平野線のF・H区間につきましては、南に並行する中央通り線などにより代替が可能であることや、H区間の終点部において、中央通り線との接続への課題を抱えていることから、廃止検討とします。

続いて、⑫の寿西町線と⑯の上迫線です。寿西町線につきましては、県道徳山新南陽線との接続への課題を抱えていることから、廃止検討とします。また、上迫線につきましても、寿西町線と同様に、国道2号との立体交差での接続への課題を抱えていることから廃止検討とします。

続いて、⑬の中開作線です。中開作線につきましては、長田地区への交通機能は現道によ

り代替されていることから、廃止検討とします。

続いて、⑭の宮の前線です。宮の前線につきましては、西に並行する都市計画道路中溝線により機能代替が可能であることから、廃止検討とします。

続いて、⑰の駅北2号線です。駅北2号線につきましては、北に並行する都市計画道路中央通り線や現道による機能代替が可能であることから、廃止検討とします。

特別委員会の委員の皆様からいただいた意見としましては、廃止検討路線については、現道などに対して部分的な拡幅や改良といった整備が必要になってくるのではといったご意見や、通学路が関係する路線については早急に歩行者や自転車の通行の安全を確保する対策が必要なのではといったご意見、また地元説明の際には、丁寧に説明し進めていくようにとのご意見をいただきました。

以上が、見直しの方向性についての説明となります。

#### (会長)

ありがとうございます。都市計画道路の見直しにつきまして、ご質問等がございましたらお受けしたいと思います。

ご質問はございませんでしょうか。

#### (委員)

存続をするという路線については、いつ頃になったらできると思いますか。

#### (幹事)

存続の検討と廃止の検討ということで今回審議会への報告となります。

来年度以降になりますけれども、この方向性について、関係する地域の方々に意見をお伺いしていこうかと考えています。その中で、特に廃止を検討する路線については、地元の方にどういった意見があるのか、委員長も申しましたとおり、地域としてのまちづくりをどう考えればいいのか、といった点についても検討を重ねていきながら進めていきたいと思っています。また、存続を検討する路線につきましては、地域の状況やまちのあり方について市内での検討を進めていきながら、優先順位は必要になってくると思いますので、整備プログラムのようなものを来年度以降、皆さんと意見を交わしながら作って順番をつけていきたいと考えています。ですので、全てがすぐにできるかといったらなかなか難しいのですが、存続と検討した路線につきましては、整備スケジュールのようなものを長い目にはなろうかと思いますが考えていきたいと思っています。

#### (委員)

今回廃止を検討する路線ですけれども、不動産取引の中で、価格設定なり鑑定評価をす

るのですが、それについての補償か何かはあるのでしょうか。

(幹事)

ご存知のように、現在、都市計画道路として区域といいますか位置を決定しています。今の時点におきましても、家を建てる際には都市計画法53条の制限がかかっております。土地の売買をされるときにもその説明事項として、この土地は53条の制限がかかっていきますので、二階建てまでで木造等の簡易な建物しか建てることができません等の条件があります。都市計画事業をする際には、速やかに協力していただく条件を付して建築の許可等を出しておりますので、価格等の評価については、このあたりも加味して評価しているのであろうと思います。今後、存続や廃止の方向性が決まりまして、都市計画決定をした後については、今まで制限がかかっていたところはかからなくなりますので若干、価格評価に影響してくるものと思われまして、また逆に、そこに道路ができると思っていたものができなくなることによって周りの土地の評価が下がるのではないかなど。ですから、一概に都市計画道路のあるなしによってどのように評価が変わるかは言いにくいのではというのが現状です。

(委員)

では、土地の補償はないと解釈します。

それともう一点、廃止の中で周辺道路の機能強化を図ると書いてありますが、これは個別の事情があってこの道路はこうしますとこの段階では言えないとは思いますが、どのような形で機能強化を図ろうと考えておられるのかお聞きしたいのですが。

(幹事)

全般的に言えることですがけれども、道路のないところに都市計画道路を作るところもありますし、現状の道路の上に都市計画道路をかぶせているところもございます。

前々から言っておりますが、例えば16mの都市計画道路がそこに必要なのか、都市計画道路を外して3～4mの現道において局部改良などをしたり、通学路であれば歩道をきちんと確保するなどの対策を講じたりすることで、都市計画道路をわざわざ作らなくても現道の機能が向上する手段を各地域で考えていきたいと思っています。

(委員)

私の方から、補足説明をしてよろしいですか。

パワーポイントを使って説明いたしましょう。9ページからお願いします。この路線は、存続検討と言っているのは、これを存続する訳ではないのです。ここにつくることは難しいかもしれないけど、この機能を確保するような道路、ルートを置き換えながらも残し



ていきたいと思いますというのが存続検討です。今回の特別委員会でも存続という結論でもなく、廃止という結論でもなく、存続を検討していく路線という方向性だけ出しています。それから、廃止検討と存続検討の路線と区間の位置付けだけは結論を出しています。

一方で、こちらをご覧ください。舞車橋を越えたあたりから慶万にかけて歩車道も分離されていない細い道路があります。ですが、現道として機能しています。慶万浦山線のA区間を廃止したからといって、その道路の機能がなくなるわけではないので、こういった現道を拡幅するなどの整備をしていく。あるいは、実際にはここに医師会病院があるわけですけれども、今のまま放っておくと医師会病院へのアプローチする道路がないので、せっかくの救急機能があっても使えない。そういう意味でいくと、舞車のところから慶万の南北にある現道へ向けて機能強化を図るといった検討をしていただきたいというのが委員会の中で出てきたことです。ただ、実際のところはその方向性を決めたわけではないので、非常に明確な答えが求めにくいところではあります。

もう一カ所見ていただきたいところがあります。18ページ目をお願いします。

宮の前線ですけれども、国道2号を交差する区間が未着手区間になりますけれども、この当時の都市計画のやり方では、この交差する部分がどのようなになるといった詳細の設計ができていたわけではありません。計画決定だけされていますので、実際に事業をしようとなると、国道2号との交差をどうするか、4車線の道路に16m道路を平面でタッチさせるのか、あるいは、ダイヤモンド型のインターチェンジのような形にするのか、そのあたりを詰めていかなければいけません。

また、市の積み上げたデータの中に未着手区間の沿線で消防活動困難地域があるというデータが上がってきました。私の研究室で学生と研究したのですが、この消防活動困難地域がこの都市計画道路を整備するとどのくらい減るか解析すると約3割減りました。一方で、試しに8mの生活道路を周辺に通したとすると、シミュレーション上は約4割減ります。どういうことかということ、この都市計画道路を整備してもあまり意味はないという結論だと思います。つまり、こういう都市計画道路を廃止する代わりに、生活道路網を既存の道路とネットワークする形で整備しなおしていく。都市計画側ではなく、道路側の話にはなるのですけれども、市全体で横断的な連携を持って進めていただきたいと委員会の中で要望事項として出ました。市の方もそういう風に進め、将来的に検討したいということで、廃止検討路線との扱いにしています。実際、先ほどの説明にあったように、おそらく地域の皆さまのところに入って行って、廃止をする代わりに、こういう道路整備をしていくけれども協力していただけないか、または、皆さんのニーズが一番合っている形はどれかといったようにやっていかないと地元の人が望んでいない生活道路を作っても機能しない。都市計画道路と生活道路の計画が明確でなく、調整をしながら進めていくことになると思いますので、市のやり方に委ねることにはなりますが、周南市としては非常に合理的なやり方をしようとしていると思います。

私もこのように関わったから、消防活動困難地域がどうやったら減るかといったところを学生と研究に取り組んでいます。実際のところはそういうデータを市からフィードバックしてもらえればいいかなと思います。そういう視点で委員会では動きをもってやりました。補足の説明は以上です。

#### (委員)

はい、ご丁寧な説明をありがとうございました。だいぶ理解できたつもりなのですが、そのような代替機能としての行政の道路を計画して行ってほしいという声があるということで、市の方はこの廃止路線ですね、廃止検討路線というのは長い目で見ていったらなくなっていくとしましょう、そうすると都市計画道路としてのラインは見えなくなるわけですね。それで、今度代替機能としてつくってってください、ということは、今度は都市計画道路ではなく、生活のための道路ということになると、代替機能を道路として整備していくべきだと思うんですけど、そういう場合も都市計画道路ではないけど、導線というか、道路のマップが将来的には違ってくるわけですね。だから、それをどうマッチングしていくか、どう代替したかをあとに残していくのも必要ではないかと思うんですね。それをどのようにお考えなのでしょうか。

#### (委員)

私の方からも一つ補足いたします。市の方は市の方で意見があると思います。特別委員会でも非常に議論になったのですが、都市計画道路をこのままにしておくと、今おっしゃったような生活道路の検討は実はできません。なぜかという二重投資になるからです。このところにこの都市計画道路をおきながら、この生活道路を整備するという議論をするのは、非常に不適切なのです。だから、今回廃止検討となった時点で、廃止するがゆえにこの代替機能の検討を市がやると着手することができるという状態になったと理解しています。ただ、いろんな手法があって、これを道路整備する、その計画づくりをするところからスタートするのか、要するに面的につくるとというのが周南市の手法なんです。面的につくると効率的なのですが、先ほど不動産売買の話がありましたけれども、不動産売買の視点からすれば自分のところの土地の価値が、いわゆる道路網が整備されたとした場合と、整備されなかったとした場合に価値が全然違うのです。区画整理はそういう意味では、区画整理をやったらかわりにもらう換地というのはその清算した後の自分の元々持っていた価値に相当するものなので、不公平感がない。ただ道路だけ整備すると、利益を受ける人とそうでない人が必ず出るので、そのようなやり方をする時にやはり行政が住民と合意形成をしながらやっていく、そういう意味では面的基盤整備の都市計画道路の整備を前提にできれば一番良いですが、土地区画整理ができるような経済状態ではない。要するに、土地区画整理をやっても土地の値段が上がらないから、今のこのような時期に

奥の手として、生活道路を住民と話し合いながら、整備していくというスタイルを特別委員会の中で方向性として提案しました。これから行政がどのようなプログラムを組むかの説明はこれからあると思います。

#### (幹事)

なかなか難しいのですが、そのあたりにつきましてもやはり地域に入って、地域がどのようなものを望んでいるかということをお聞きあげていかないといけないということは考えております。ですから、このような道路がほしいということをお聞きあげたことにより、地域にどのようなものをつくるのが地域にとって一番ベストなのかということをお協議会と言いますか、地域の代表の方に集まっていただいて話をしていきたいと思っております。けれども、はじめてのことですので、どのような形になるのかはなかなか難しいのかなと思っております。ただ、前例といたしましては、福川南地区で平成 19 年ぐらいから、地域が自分たちの地域の浸水対策や通学路問題を解決するにはどうしたらいいだろうかということで、地域の方が率先して福川南まちづくり協議会をつくりあげられまして、地域のあり方をこういうふうにしていきたいということで、都市計画課、河川港湾課、下水道部局などいろいろなところも集まって、協議会の中で話し合いながら、昨年ぐらいから中開作線の道路の改良工事を立ち上げることができました。あわせて、下水道の整備も今から検討していくという話になっていきますので、やはり地域がまちづくりを考えることのできる環境づくりを、市の中でも横断的な連携をもって、いろいろな話ができる会合ができるようになればいいと思っております。具体的にどのようにしていけばいいかは、これから勉強していきたいと思っております。

#### (幹事)

都市計画道路を定めたのは行政です。廃止対象路線、存続検討路線も審議会です。いろいろ審議していただいて、時代背景によってどのようにしていこうかというのは、ある程度行政だと思います。その時に先ほども申しましたけど、いろいろなケースがあると思いますが、大事なことは、都市計画道路は都市間の移動を中心にして考えています。廃止しても良いか悪いかといった時に、今度は都市レベルの移動ではなくて、地区レベルのまちづくり、移動というものを中心に考えていくようになります。その時に、生活道路であったり、防災上の問題であったり、車だけではなく都市計画道路では車道と歩道がセットでできていますけれども、場合によっては片側だけ歩道をつくってでも改善していこうということができると思います。ですから、各地区で実情は違ってくると思います。その中で、画一的な対応ではなくて、地区ごとのまちづくりのニーズを、自助、共助、公助とよく言いますが、一つの役割分担をしながら、今後少しずつ具体的に進めていく必要があると思っております。

(委員)

だいたいわかりました。私からのお願いですが、都市計画道路として廃止されているけれど、行政の生活に根付いた道路として整備していく、そして年がたつと都市計画道路しか残らないわけですね。どのように整備されていったかということは、このような論理があつて、都市計画道路から生活道路へと切り替えていったという経緯を残しておくことをしないと、長い目で見ると何もわからなくなるという心配もあると思います。そういったことを整理していくべきではないかと思っています。

(幹事)

今委員さんが言われたことを念頭におきまして、今後進めていきたいと考えております。

(会長)

はい、ありがとうございました。

その他、ご質問はありませんでしょうか。

ないようでしたら、都市計画審議会都市計画道路の見直しについての最終報告を受けたこととしてよろしいでしょうか。

(委員)

異議なし。

(会長)

異議がないようですので、都市計画道路の見直しにつきましては、最終報告を受けたことといたします。本案件につきましては、都市計画審議会都市計画道路の見直しについて市長に報告いたします。

事務局より何かありますでしょうか。

(幹事)

先ほども今後についてどのようになるかということもございましたが、今後のスケジュールでございますが、来年度以降、今回皆様からいただきましたこの見直しの方向性に基づきまして、その周辺地域のまちづくりや現道等による代替機能の確保について詳細な検討を行い、その路線ごとに地元住民にご意見をお伺いし、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。

その際には、個別に都市計画審議会にお諮りさせていただくこととなりますので、引き続きよろしくお願ひいたします。

今後、地元にも意見聴取に入っていきたいと思ひます。そして、この都市計画道路の見直しを進めてまいります。その中で、また皆様から専門的な見地でご意見をいただきたい

と考えておりますので、審議していただいた特別委員会を継続していきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(会長)

はい、了解いたしました。引き続きよろしくお願いいたします。

本日の審議は以上でございます。

その他、委員の皆様から何かございませんでしょうか。

ないようでしたら、事務局に進行を引き継ぎたいと思います。

よろしくお願いいたします。

(幹事)

事務局からの連絡事項といたしましては、特にございません。

それでは、以上をもちまして、第20回周南市都市計画審議会を終了致します。

委員の皆様、本日はありがとうございました。

閉会 14時50分