

阪神地域都市計画区域マスタープラン等の見直しに係る

公聴会の記録

公表版

この記録は、下記により開催した「阪神地域都市計画区域マスタープラン等の見直しに係る公聴会」について、都市計画に関する公聴会開催規則（昭和 44 年兵庫県規則第 76 条）第 17 条の規定に基づき作成したものである。

記

1 案件の概要

「阪神地域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」を変更する

2 期 日：令和 7 年 7 月 2 2 日（火）

3 場 所：宝塚総合庁舎 1 階第 2 会議室

4 公述人の氏名及び住所

- 1 番 ○○（西宮市今津巽町○○）
- 2 番 ○○（西宮市今津社前町○○）
- 3 番 ○○（西宮市上鳴尾町○○）
- 4 番 ○○（西宮市今津二葉町○○）

※ 「阪神地域都市計画区域マスタープラン等の見直しに係る公聴会の記録 」から、個人情報や会場で案内した注意事項などを削除したものを公表版として作成しています。

5 公述人が述べた意見及び公聴会の経過

(開 会：午後 7 時 00 分)

○司会：ただいまから、阪神地域都市計画区域マスタープラン等の見直しに係る公聴会を開催します。

兵庫県では、今年度、都市計画区域マスタープランや区域区分等の都市計画を見直すこととしております。本日の公聴会は、この都市計画案を作成するにあたり、住民の皆様のご意見をお伺いすることを目的としており、あらかじめ、申し出のありました公述人の方々に意見陳述を頂くものです。

この公聴会の議長ですが、都市計画に関する公聴会開催規則第 10 条の規定に基づきまして、兵庫県まちづくり部都市計画課長の林が知事より議長の指名を受けております。

本日の公聴会には、阪神地域の関係市からも出席していただいておりますのでご紹介いたします。

尼崎市都市計画部都市計画課、西宮市都市計画部都市計画課、芦屋市都市政策部都市戦略室都市政策課、宝塚市都市整備部都市計画課、川西市都市政策部都市政策課、三田市都市整備部都市デザイン課です。

では、以降の進行については、議長にお願いします。

○議長：本日の公聴会の議長を務めます、兵庫県まちづくり部都市計画課長の林でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、公述に入ります。本日は 4 名の公述人から意見陳述がございます。

1 番の方、前の公述人席で、公述をお願いします。

○公述人（1 番）：20 日の参院選で与党が過半数割れの結果になったことは、名神湾岸連絡線の事業と直接関係ないものの、利害関係者である地域住民の意見が尊重されていない事業であることを、まず訴えた上で、私は地域住民から見た名神湾岸連絡線の将来性と同道路がもたらす環境影響について述べます。

名湾の目的は「渋滞の緩和」「物流の活性化」「災害時に強いネットワークの確保」「沿道環境の改善」「交通安全の確保」とあります。県の資料によると、将来交通需要は、将来人口と GDP 等の社会経済状況を考慮して、全国統一の考えで推計されるとありますが、内閣府によると、2025 年 1 月から 3 月期の実質 GDP は前年比マイナス 0.0%です。総務省統計によると、2025 年 6 月 1 日の人口の概算値は 1 億 2336 万人で、50 年後には半分になると言われています。渋滞損失のワーストワンは 3 号神戸線下りですが、西伸部が完成していないというのに、2005 年の 366(万人・時間/年)から、2020 年は 241.9(万人・時間/年)へと

減少しており、この減少傾向は首都高速湾岸線でも見られ、「渋滞の緩和」は既に始まっています。また、2024 年度は物価上昇の影響で個人消費が伸び悩み、燃料高騰も続いています。JR 貨物の 12 月の輸送実績は前年同月比の 4.5%増で、自動車も現実には新名神へ転換しています。このような現状からみて、本当に名湾は必要ですか。

次に、「物流の活性化」という点から 2 つ述べます。

1 つ目に、名湾は、「名神と国際コンテナ戦略港湾としての神戸港、大阪港をスムーズに連携し、物流ネットワークの形成を図る。」と説明を受けてきましたが、2023 年 1 月から 12 月の日本のコンテナ取扱量は前年より減少し、2,176 万 TEU です。第 1 位は、もちろん上海港で、前年比 36%増の 4,900 万 TEU で、上海港だけで日本の 2.25 倍の取扱量があります。世界ランク 72 位の神戸港は瀬戸内海にあり、水深 16m になるよう整備をしても、ベトナムに勝るなどあり得ないわけで、日本の需要が見通せない中、果たして、その効果はどれ程なののでしょうか。

2 つ目に、私達は、船、鉄道、飛行機で輸送される貨物において、製造や流通プロセスのどこかにトラック輸送を介していることを知っています。しかし、2023 年時点で、国内のドライバーの 49.7%が 50 代以上で、逆に 30 代以下は 24.9%しかいません。高齢のドライバーが辞めてしまうと「運ぶ人」がいなくなります。人口減少により、渋滞が減り、ドライバーも減り、運ぶ物も減る、この近い将来に名湾は必要なののでしょうか。

次に「災害時に強いネットワークの確保」について述べます。

私達は、阪神・淡路大震災で 3 号神戸線が深江本町で延長 365m にわたって倒壊したこと、甲子園洲島町で落橋し、バスがぶら下がった光景を実際に見ています。と同時に、下道の 43 号線では、緊急車両の他にも、路面の段差を乗り越えて、一般車両が行き来したのを見えています。つまり、高架道路の 3 号が不通でも下道の 43 号には車が走れたのです。また、東日本大震災では、橋桁と橋脚を連結したチェーンが津波により切れました。高架道路の脆さを目の当たりにした私達にとって、「災害時に強いネットワークの確保」と言われても信用することができません。

次に「沿道環境の改善」について述べます。

西伸部の工事の様子はアイランド北口駅周辺で見れますが、道路とマンションには、かなり距離があります。ここ西宮 IC 周辺は、現状でもすごい圧迫感があるのに、さらに名湾が建設されると四方がコンクリートに包囲され、とても人の住む町とは言えません。工事中、供用後の騒音が基準を超過する IC 南西部は、住宅地なのです。

騒音は一度気になると余計にその音を追ってしまい、ますます眠れなくなるということを皆さんは知らないと思います。車の騒音でエアコンの要らない季節のよい時でさえ、窓を開けられない、夜眠れない、降下ばいじんで洗濯物が外に干せない等の、この不快感を一度くらいは体験してほしいと思います。日照障害だけではない、このような住環境に対し

て補償は必須です。

また、気候変動による温暖化が進み、この夏の暑さに皆さんも参っておられると思いますが、この地域に名湾が加わると、アスファルトやコンクリートで覆われた面積が増え、風通しが悪くなり、自動車から排出される熱も加わると、どれだけ暑いか。そんな暑さの中で、生活を余儀なくされる苦しさを少しでも想像してもらえませんか。

皆さんは、今後の世において、「がん」よりも「認知症」と言われているのを御存知かと思いますが、世界的に有名な医学雑誌「ランセット」によれば、認知症を引き起こす 12 の危険因子のうち、肥満は 1 %なのに対し、大気汚染は 3 %、社会的孤立は 5 %、難聴は 7 %とあります。自動車騒音が原因で難聴になり、大気汚染と地域分断による社会的孤立が、私達を待ち受けているのです。

環境基準内であれば健康に大きな影響を及ぼすレベルではない、とされますが、西宮 IC のみならず、尼崎市の東本町や五合橋の冬の NO2 数値は高く、高齢者や心肺機能に疾患を抱えている者にとっては現状でも厳しい住環境なんです。名湾の新規事業化が決定してから、私達の将来、人生までもが、既に狂い始めているのです。

最後になりますが、西伸部は軟弱地盤のため、1,700 億円プラスオンされましたが、じゃあ合計 6,700 億円で完成するとは誰も思っていない。工事も足踏み状態です。名湾も軟弱地盤であることを思うと、1,050 億円で、いくらプラスしなければならないのでしょうか。

コスト縮減をうたって低周波音対策さえ行われなような安物の道路は困るのです。芦屋市は、令和 3 年度施政方針において、43 号線と 3 号の自動車公害対策として、排出ガス、騒音、振動、低周波音対策の推進を既に国に要望しています。まず、こちらが先なのではないですか。名湾にいくらプラスされるのかは、わかりませんが、B/C が 1.2 より下がれば名湾はますます儲からない道路となり、費用便益の面から鑑みて、別ルートを用意する方が賢明なのではないですか。薄皮方式とはいえ、税金を投入しての道路なんです。国民が物価高で苦しんでいるなか、国や兵庫県が費用分担を積み増すことは許されません。名湾は、地元には何の便益もなく、被害をもたらすだけの道路なんです。地域住民として今後の場面において、しっかり対応していきたいと思います。

本日の意見は県の HP に県の考え方も併せて公表されとのことですが、私は最新の数値でもって今回の公述に臨みました。2021 年 1 月 29 日の都市計画審議会での県の考え方のコピペは止めてほしいと思います。

これで公述を終わります。どうもありがとうございました。

○議長：ありがとうございました。お席にお戻りください。続きまして、2 番の方、前の公述人席で公述をお願いいたします。

○公述人（２番）：私は「阪神地域都市計画マスタープラン（素案）」の都市施設に関する方針の整備のうち、名神湾岸連絡線事業に地元今津地区住民として、主に次の理由により反対いたします。

①地元今津では、全く乗り降りできず、全く利便性のない通過道路です。

②工期の約８年間、また供用後も、今津地区住民は大気汚染・騒音・振動等の一層の公害に悩まされることになります。

③この８年もの間、今津小学校の児童らが通学路で工事車両の危険にさらされます。

④工事で地下水がかれば、災害時に井戸水が使えなくなります。

⑤巨大な高架道路の出現により、環境は破壊され、景観は破壊され、資産価値が下がります。

名神湾岸連絡線事業の予算は、現在のところは１,０５０億。地元住民は全く利用できないのに、なぜ我々の税金を使うんですか。私はこの事業により、立ち退きの対象となっている地元住民の一人であり、かつ現在進行形の自動車走行による公害被害を訴えて、公害等調整委員会に「責任裁定」を申し立てている申請人の一人でもあります。

この今津地区は、国道４３号線いわゆる第二阪神国道と言われていました。当時５０メートル道路とも呼ばれてました。開通したのは昭和３８年（１９６３年）１月、名神高速西宮インターはその翌年の先の東京オリンピックの直前、昭和３９年（１９６４年）９月開通です。それまではうちの拙宅の前にロータリーがあり、北側に常願寺、光明幼稚園と福應神社、静かな住宅環境が一転して騒音と振動、大気汚染の環境へと変貌していきました。その上、昭和５６年（１９８１年）６月には阪神高速神戸線が全線開通し、景観は高層の巨大なインターチェンジの出現によりコンクリートジャングルと化していきました。現在、１階は国道４３号線、２階は名神高速道路西宮インター、３階は阪神高速神戸線の３階建てとなっております。この上、名神湾岸連絡線ができると４階建てとなり、この街に住むものとしてはとても耐えられません。この道路がもたらした騒音・振動、大気汚染、降下ばいじん等の環境の破壊は、過去から半世紀以上継続した現在進行形の公害だということです。地元住民はその犠牲となってきたのです。

令和５年６月に開催される予定であった名神湾岸連絡線事業に関する説明会は、国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所の一方的な都合により、突如、延期となりました。これでは名神湾岸連絡線事業に様々な不安を抱えた当事者である私たち地元住民はどうも納得できません。

また、私たち地元住民からは、国・県・市は、これまで事務的で形式的な説明と回答を繰り返しているようにしか見えません。国・県・市はもっと地元住民に寄り添った暖かみのある姿勢で説明と回答を行うべきです。名神湾岸連絡線事業で多大な迷惑を被っている

のは地元住民なのです。このままでは名神湾岸連絡線事業を理解するどころか、ましてや「協力」することなど絶対にできません。今すぐ、名神湾岸連絡線事業に関する地元説明会の開催を強く要求いたします。説明会は、前回、令和3年10月から11月の「オープンハウス形式」で開催されました。これは、開催時間内で都合の良い時間に来場し、職員が個別に対面で説明というようなやり方ではなく、大規模な会場で、地元住民が一同に集まって質問や意見が交わせる説明会の形式で、質疑応答の時間を十分に取って開催されるようお願いいたします。コロナ禍はもうとうに終息し、前回のように今津地区を東西に分けて、少人数で個別に対応するような必要はなくなっております。

昨年、令和6年(2024年)12月に行われた「近畿地方整備局事業評価監視委員会」による「大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北から駒栄)名神湾岸連絡線」の再評価では、名神湾岸連絡線事業は「事業継続」との方針がなされました。その再評価について、関係自治体からの意見に「事業継続にあたっては、地元関係者への事業進捗に応じた丁寧な説明に努められたい」という兵庫県知事のコメントがあります。しかし私たち地元住民は、令和3年(2021年)10月、11月にオープンハウス形式の説明会が行われて以来、約4年間、何の説明会も行われておりません。

本年、令和7年(2025年)5月には、ボーリング調査、名称は「名神湾岸連絡線地質リスク調査他業務」、これは兵庫国道事務所によるものですが、6月には「地盤振動観測」、これは昨年令和6年(2024年)4月に公共事業と有料道路事業の合併方式で参画した阪神高速株式会社によるもので、これが実施されました。これが6月ですね。これについても地元住民には何の説明会も行われておりません。

今、地元今津地区住民には、関係機関から一切説明がないので、不安を感じている人が多く存在します。

ついでに、兵庫県知事から「国」へ名神湾岸連絡線事業の現時点での進捗状況について、地元説明会を開催するよう強く働きかけていただき、早急に説明会の開催をお願いするものです。

以上です。これで公述を終わりますが、当初、意見陳述の時間が10分以内とは確認できなかったもので、まだ、この3分の2しか私の主張は終わっていません。あとの3分の1は文書としてお出しします。以上です。

○議長：ありがとうございました。お席にお戻りください。続きまして、3番の方、前の公述人席で公述をお願いいたします。

○公述人(3番)：項目別に公述します。

A、この素案を理解するのに時間がかかる。昭和・平成・令和という年号に西暦を併用す

べき。

B、名神湾岸連絡線（以下、名湾線）をマスタープランに載せるべきでない。その理由。

1、この素案の 26 ページに名湾線の長さが約 2km とある。

①最新の国土交通省近畿地方整備局のパンフレットには長さ 2.7km のままです。約 2.0km になった経過を公表していない。

②単なるミスなら、単純なミスをおろそかにするこの素案全体が信用できない。

2、阪神淡路大震災(兵庫県南部地震)から学んでいない。

①西宮 JCT 予定地に亀裂が表れているのに、何の検証もしていない。しているなら公表をしていない。住民の不安を解消していない。この年の新聞報道でこの地帯に断層の疑いを指摘している。

②この事業は宮水保全対象地域です。その調査を公園 3 カ所だけで「宮水庭園周辺には殆ど影響ない」の判断だが、先の大震災時に住民の井戸で助かったのに、その井戸にどのような影響が出るのか調査をしていない。仮に工事が始まって杭工事を含む地下の工事が、酒造り期間(10 月から翌年 3 月)を避けてできるか説明がない。

③住民は、先の大地震で高速道路は倒壊するものと実感している。高速神戸線築造時は「マグニチュード 8.1 でも十分耐えられる」と説明していたが、兵庫県南部地震は「マグニチュード 7.2」だった。名湾線はマグニチュードがいくつまで耐えられるかの説明がない。

3、災害時、名湾線は殆ど役に立たない。

①この事は、事業認可時の資料で明らかになっている。

②大震災で名湾線は大丈夫でも他の高速道路が不通だったら役に立たない。

③名湾線が大丈夫でも今津地区への出入口が当初から無いので役に立たないし、仮に出入口が出来たとしても生活道路が不通では下に降りる事もできない。

④2.7km に 1,050 億円のお金を生活道の液状化対策や木造家屋の耐震補強に使うべき。

4、高速神戸線の渋滞解消に次の方法を実行していない。

①高速神戸線の車を減らすためにナンバー規制と並行して、新名神高速道路・中国高速道路・高速湾岸線にスムーズに誘導する料金体系の実施。

②高速神戸線と並行して通っている神戸ハーバーハイウェイと高速湾岸線への登録制をなくして、もっと利用し易い料金体系と道路構造。

③船を利用した検討。

④今や荷物を運ぶ新幹線や私鉄もある。阪神地区には 3 つの鉄道が、東は米原・敦賀・奈良・京都で、西は姫路・網干まで通っている。乗客の少ない時間帯で荷物を運ぶ検討。

5、今津地区住民の環境悪化を更に悪くする。

①名神高速の西宮 IC 付近がひどい、そこに西宮 JCT を造る事は更に環境が悪化する。

②西宮 JCT には、高速湾岸線から高速神戸線大阪方面の道路が計画されています。ジェットコースター並みの急勾配と急カーブで下り料金所を通過する。交通事故が予想されるし、排気ガスや、ばいじんが増える。防音壁を考慮したら 30m 以上の高さになる。工事中の大事故の心配もある。また、国道 43 号線の交通量を減らす最高裁での和解条件に反する。

③環境アセスメントで抜けている地区が 3 ヶ所ある。なぜ抜けているのかを住民に説明をしていない。

④環境アセスメントに入っていない次の項目がある。(イ)橋桁のつなぎ目から発生する低周波音障害。(ロ)名湾線は高架道路なので鉄とコンクリートから出来ている。日中は熱を吸収し、夜は熱を放出する。暑い夏がますます熱くなる。

6、SDGs(持続可能な開発目標)と ESG(環境・社会・ガバナンス)に反している。

①兵庫県全体と阪神地区の人口減が予測されている。更に高齢者の比率が増加してくる。運転免許証返納者が増えて乗用車も減る。名湾線の事業費 1,050 億円を介護や路線バスやタクシーの補助等に使えば住みよい社会となり、人口減を止めることができる。

②民間のシンクタンクの予測では「2030 年近畿地区ではトラック運転手が約 36%不足」とある。名湾線を作らなくてもトラックは減る。民間の新しい知見を検討していない。

③名湾線事業の維持管理と数十年単位の大規模補修に膨大な費用が掛かる。通行料金で賄いが出来なければ税金投入となり、将来世代に負担を強いることになる。

④工事に出る残土や廃材等の大部分はリサイクルができず、別の場所で焼却したり埋め立てたりして、別の場所での環境悪化を招く。

⑤県知事の意見にある「地元関係者への事業進捗に応じた丁寧な説明」がなされていない。

⑥「4」番の事をしないで、いきなり西宮市に建造するのは西宮市の「文教住宅都市宣言」・「環境学習都市宣言」・「酒造り文化」に反している。住民無視です。工事が始まれば小学校の新入生が卒業しても工事中になり、今津地区に良い印象を持ち得ない。

⑦臨港線と今津東線周辺に大型店舗が増えて渋滞が多いし交通事故も多い。そこに長期間の工事になれば、生活環境悪化と交通事故多発が考えられる。

⑧膨大な借金のある我が国が、目先の経済性優先で地元の役に立たないばかりか環境悪化をもたらし、他の方法も検討せず、将来世代に負担をかける名湾線は不要。車に過度に依存せず住民に役に立つ交通政策が、今必要になっている。

7、近畿地方整備局事業評価監視委員会に不信がある。

①近畿地方整備局事業評価監視委員に住民代表が誰もいない。

②たくさんある事業に委員自らの調査結果を持ち寄って審議をすれば、たった 2 時間で済まない事業ばかりです。

③令和 6 年(2024 年)度近畿地方整備局事業評価監視委員会の委員長と、専門委員として

阪神高速株式会社の委員が同じでは名湾線の「再評価」に疑問がある。

これで公述を終わります。

○議長：ありがとうございました。お席にお戻りください。続きまして、4番の方、前の公述人席で公述をお願いいたします。

○公述人（4番）：名神湾岸連絡線の設置に反対いたします。これからは、名湾線、神戸線、湾岸線と呼ばせていただきます。

名湾線は広域連携軸として活躍できるかもしれませんが、今のままの道路で、阪神電車、阪急電車、JRなど立派な電車、幹線もあります。あと船やバスなどを利用して使っても広域との連絡はつくと思います。連携はできると思います。

ハーバーハイウェイと湾岸線の連結を工夫して乗入れしやすくすれば、神戸線の渋滞は減ると思われるのに、まだしておられません。工夫をされたことがあるのですか。どんな工夫をされましたか。教えてください。

今津の西宮 IC 辺りは二酸化窒素濃度が高く、ぜん息で今も苦しんでおられる方がいます。また、肺がんで亡くなられた方もいらっしゃいます。たばこを吸わない方で亡くなられました。また、私の子供は小学校の時、高学年から小児ぜん息になりました。中学校の半ばぐらいまでなっていたんですけれども、とても苦しんでおりました。それは中学校で治ったんですが、今度大学に行ったあたりからアトピーにかかりました。このアトピー性皮膚炎というのはぜん息が終わった人、ぜん息になっている人がなりやすいと皮膚科の先生がおっしゃいましたので、私のところの子供も、そのうちの一人なのかなあと思ったりしております。どうかこういう子供とか、そういう人が出ないように、もうこれ以上の道路は造らないでほしいと思います。きれいにする、きれいにすると、空気をきれいにするんだから名湾線を造るんだとおっしゃっていますが、とてもそういうことは考えられませんので、やめていただきたいと思います。

43号沿道の環境に配慮すると書かれているんですけど、現在、花壇のようにして植栽帯をつくってくださっているんですけど、そのために雨が降ると水たまりが沢山できて、なかなか乾かなくてとても通りにくい道になっているんです。まず、今の43号線の植栽帯を直してください。水がさっと流れていくように工夫してください。沿道全体よろしくお願いします。

兵庫県はこれからどんどん人口が減少する予想が立てられているのですから、大きなコンクリートの建造物の修理がしにくくなると思います。危険で汚くて、暑苦しい町となり、私たちはともしんどいですから、造らないでください。

近畿地方整備局事業評価委員会が令和6年12月17日に催されましたが、全く無駄な会

議だったと思いますので、委員を代えてやり直しをしてください。その委員というのが、阪神高速道路公団の係の人とNEXCOの係の人が委員になっておられて、話をしておられるんですが、そこでは、もうこの事業をやめましょうという言葉は、絶対出てこないと思うんです。どうしてもこの事業者に話が聞きたいんだったら、その時は参考人としてちょっと出てきてもらう、隣の部屋に来ていただいて発言してもらったらいいいと思うんです。このゼネコンの会社からお金をもらっている人が委員になって、さあ、これはこの後続けましょうかね、続けないようにしましょうかという時におられたら、正しい判断はできません。たくさんの委員という方々はほとんど黙っておられて、しゃべっておられるのはゼネコンの委員の方がじゃべっておられて、そうやって高くなっただけでも気を付けてやりましょうね。費用削減しましょう、費用抑制しましょう、コスト縮減に気を付けましょう。で、頑張りましょう。というような感じで、みなさんお認めになりますかというかたちで、みなさん、ほとんどの人は首をふんふんと振って、それで合格ということになっているようですが、名湾線の話は、全然話をされていません。ちょっとついでに話はちょっとだけ、1分足らずあったんですけど、それだけです。それで、「はい、決めてください」「もう、よろしいです」というのはおかしいと思いますので、ぜひやり直してください。

名神と湾岸線と神戸線の3線を結ぶことについて、アンケートを取ったことが一度もありません。2回アンケートを取った時には、名神と湾岸をこの2線を結ぶことはどう思われますかということを知りたいんです。一度も神戸線とも結ぶということは書かれていないのに、最後にだだっ、最後の時にバタバタと勝手に決められてしまいました。大変危ないこの神戸線との接続ですから、もしも、どうしても造りたいとおっしゃるのなら、もう一度アンケートを取ってください。お願いします。

西宮JCTの敷地内に亀裂があると概要書に書かれていたんですけど、準備書にはもう亀裂の跡形がありません。まるで直ってしまったようにないんですけど。西宮の都市計画課の方に伺ったら、その場所を担当する業者が調べてなんとかしますと言われました。湾岸線の西伸部にとう曲という地形と、軟弱地盤が発見されたこともあって1,700億円を上乗せされました。名湾線でも同じようにして新しいものが出てきたら上乗せできるというかたちで、どんどん上げていこうとされているのでしょうか。お伺いいたします。

それから91歳の地域の方が言っていました。西宮港は戦時中、軍艦が入ってきており、とても深いところと言われていたそうです。これも後から、「あっ、こんな深いところがあった」「こんなに軟弱だった」ということで、上乗せをされようとしているのでしょうか。お伺いします。

これで公述を終わります。

○議長：ありがとうございました。お席にお戻りください。

以上で、本日の議事は全て終了しました。公述人の皆様及び傍聴にお越しの皆様におかれましては、議事の円滑な進行にご協力を頂きまして、誠にありがとうございました。それでは、進行を事務局にお返しします。

○司会：本日の公聴会の記録並びに公述していただいたご意見の要旨をご意見に対する県の考え方を合わせて、都市計画案の縦覧までに県のホームページなどで公表します。

以上を持ちまして、阪神地域都市計画区域マスタープラン等の見直しに係る公聴会を終了します。本日は、どうもありがとうございました。

(閉会：午後 7 時 44 分)