

第2回習志野市都市マスタープラン策定懇話会の意見・質問と市の考え方

No.	該当箇所	意見・質問等	市の考え方(回答)
1	今後の流れ	<p>・若者を対象とした市民アンケートについて、対象となるのは習志野市の居住者になるのか。新習志野駅勢圏の活性化の視点から、駅利用者や千葉工業大学の学生も含めて意見を収集してはどうか。</p>	<p>・対象者としては、市が把握している習志野市に居住している方とする予定である。若い方を対象としたアンケート調査は、策定懇話会や都市計画審議会でも実施した方が良いとのこと意見が挙げられたため実施することになった経緯がある。</p> <p>・学生へのアンケート調査については、令和6年度に実施している大学生意識調査の結果を参考にして改訂案を作成している。ご意見を踏まえて、市内の大学（千葉工業大学・日本大学・東邦大学）と相談しながら進めていきたい。</p>
2	将来都市構造	<p>・鷺沼地区で進められている土地区画整理事業について、将来都市構造における「拠点」になっていないのは最寄り駅が幕張本郷駅（千葉市）だからか。新たに6,000人が暮らすことになり習志野市としてもインパクトがあるものだと考えている。</p>	<p>・指摘の通り、現在の将来都市構造図は駅周辺を中心とした拠点の形成を念頭としている。鷺沼地区は市内の鉄道駅周辺ではないが、立地適正化計画では都市機能誘導区域（生活拠点）に位置付けているほか、新たに小学校や商業施設、防災機能を備えた公園等が整備される予定であるため、検討したい。</p>
3	将来都市構造	<p>・立地適正化計画では、都市機能誘導区域の生活拠点として位置付けられている。都市計画マスタープランの将来都市構造における拠点の中で考えると、地域拠点の生活サービス型と意味合いとしては同じになるのではないか。</p>	
4	将来都市構造	<p>・地域拠点に位置付けられている新習志野駅周辺について、改定案では東関東自動車道の北側も位置付けられているが、何か意図があるのか。都市サービス型として位置付けられているため、秋津・香澄の住宅地の再生とは少々印象が異なるが、秋津公園・香澄公園等を交流拠点と考え位置付けているのか。</p>	<p>・現行の都市マスタープランでは全ての拠点を円で表現しているが、改訂にあたって実際の土地利用等に即して形を変えている箇所がある。基本構想に位置付けている新習志野駅勢圏の活性化については袖ヶ浦、秋津、香澄等も含んだ広いエリアとしており、国道357号の北側の住宅エリアについても取り組んでいくこととしている。</p> <p>・都市計画マスタープランにおける新習志野駅周辺地区は「地域拠点（都市サービス型）」に位置付けており、国道357号以南は幕張新都心エリアに連なる広域的な商業・業務機能が集積する拠点として、国道357号以北は習志野緑地（秋津公園・香澄公園）を住工混在を防ぐのバッファ機能かつ、埋立地に居住する住民が交流する都市機能を有した拠点として整理している。</p>
5	将来都市構造	<p>・京成津田沼駅周辺地区を広域拠点として位置付けているが、具体的に連携強化に向けてどのような取組をしていくのか。</p>	<p>・京成津田沼駅周辺地区では、市役所や旧庁舎跡地の活用、鷺沼地区の土地区画整理事業、UR袖ヶ浦団地の再生により、新たな人の流れを生み出すことで、拠点性を高めていきたい。また、JR津田沼駅・新津田沼駅周辺地区との連携については、歩行者・自転車利用者を対象とした道路環境の改善等に取り組むことで、回遊性の向上に取り組んでいきたい。</p>

6	将来都市構造	・緑と水の東西軸は、具体的に道路を整備するものではないと認識して良いか。	・その通り。道路や緑道等による物理的な連続性は少ないが、主要な公園や駅等を繋ぐ意図で位置付けている。
7	部門別方針	・新習志野駅勢圏は、駅勢圏に指定されている地区が東関東自動車道によって地区が分断されている。駅前で活性化をしても駅勢圏全体の活性化にはならないと考えているため、駅と秋津地区をつなぐ歩道橋の整備をお願いしたい。	・習志野市は緩衝帯を設けることで、住工分離による住環境を守るまちづくりを進めている。その一方で、物理的な緩衝帯がまちを分断していることが課題にもなっている。新習志野駅勢圏の活性化については、本市全体でプロジェクトチームを立ち上げ、まちのあるべき姿を検討している段階であり、交通についても議論されるべきである。特に、エリア全体の交通マネジメントや回遊性についても検討することが重要だと考えている。エリア内には香澄交差点と秋津交差点があるが、現在は香澄交差点に自転車や歩行者が集中している。歩行者や自転車、自動車といった交通全体を検討する中で、歩道橋の在り方も併せて考えていくべきである。
8	部門別方針	・谷津干潟の保全と活用について、立地の都合上利用者が少ないことから、ハッピーバスの延伸・ルートの変更を検討願いたい。	・これまでも市民等からご意見をいただき検討をしているが、既存住宅地や既存幹線道路、警察との協議等様々な要因があり現在の交通体系になっている。公共交通の在り方も含めて市としても問題意識を持っている。
9	その他	・市広報で新習志野駅勢圏の調査として予算を確保していると目にしたが、今回の若者を対象としたアンケート以外についても予定しているのか。	・現時点で具体的な委託内容は決定していないが、新習志野駅勢圏の実情を把握するためのデータ集約を目的として調査委託を実施する予定である。
10	部門別方針	・「ウォークラブルな都市空間」について、20年先の将来を見据えた計画であるならば、無電柱化を推進することで歩行者・自転車も利用しやすくなるのではないか。	・無電柱化については重要な問題だと認識している。これまでの奏の杜地区や新たなまちづくりを進めている鷺沼地区については、無電柱化を積極的に実施している。既存の市街地についても歩行空間の確保や災害対策のため進めるべきであるが、既存改修の難しさもあり、新たな市街地を形成する地区以外は少しずつ進めている状況である。
11	将来都市構造	・京成津田沼駅周辺地区について、広域拠点の一部とし、都市サービス型の地域拠点として位置づけるのであれば、津田沼駅周辺地区全体の求心力の向上についても位置づけがされるのか。	・京成津田沼駅周辺地区については、市役所や消防署等の行政機能が集積している本市の中核を担う地区として都市サービス型の地域拠点に位置付けることを提案している。今後は旧市庁舎跡地の活用による商業機能の向上も図られることから、JR津田沼駅・新津田沼駅周辺地区とさらに連携強化を図ることで、津田沼駅周辺地区全体の求心力向上に寄与するとともに、広域拠点の一翼を担う役割を果たすと考えている。
12	部門別方針	・市街化調整区域の考え方は見直し案のとおりで間違っていないと思うが、さらに詳しく検討した方が良いと考える。実籾駅周辺地区は地域拠点に位置付けられているが、市街化調整区域に区分されているエリアがある点や、交流軸として位置付けられている都市計画道路3.3.3号線の沿道利用等について、もう1段階深く検討する必要があると考える。	・現在、習志野市には市街化調整区域が7つある。習志野市の大半は市街化区域に区分されており、市街化区域に囲まれた市街化調整区域が多いため周辺土地利用と関連した特色があると認識している。実籾三丁目の市街化調整区域では、京葉道路と距離が近いこと今後の活用を検討すべきである。藤崎・鷺沼台では一部住宅開発が進んでいるが、今後の都市計画道路の整備や沿道利用、既存住宅と関連した市街化調整区域の在り方を考えることが必要である。他市と比べると特色があるため、市内一律の考え方に加えて、それぞれの地区に合わせた位置づけを検討したい。