

第1回習志野市都市マスタープラン策定懇話会の質問・意見等と市の考え方（回答）

	ページ	質問・意見等	市の考え方(回答)
1	9	立地適正化計画については、「都市計画マスタープランに即す」となっているが、現行の立地適正化計画のことか。それとも今後改訂された場合のことか。	令和8年度末までに現行の都市マスタープランを改訂し、その後、令和9～10年頃に立地適正化計画の改訂を行う予定であり、その中で整合を図っていききたい。
2	14・22	「コンパクト+ネットワークの都市空間の維持・形成」について、検討方針の「コンパクト」は「都市機能のコンパクト化」という意味だけではなく、居住誘導区域を設定することで、人口減少に対して都市そのものをコンパクトにすることである。習志野市全体が1つのコンパクトシティだという印象をもっているが、そのあたりの考え方についてはいかがか。	立地適正化計画の居住誘導区域について、市域が広い自治体などは市街化区域の中に居住誘導区域とそうでない区域を定めているが、習志野市は人口密度が高く、もともとコンパクトなまちということもあり、基本的には国道357号以南を除く市街化区域を居住誘導区域としている。ただし災害リスクのある危険なエリアは区域から除き、居住を誘導するという考え方で進めている。
3	11	現行計画の将来都市構造図に農地がないが、緑と水の拠点に含まれているということか。	現在の将来都市構造図は、都市計画分野における拠点や軸を中心に表現しているため、農地は表現していない。しかし、生産緑地等の市街化区域にある農地は都市農業振興基本法により「都市にあるべきもの」と位置づけも変わったため、今後検討していききたい。
4	11	生産緑地等について、都市計画審議会で改廃を議論されることがあるが、都市計画マスタープランで地域別の方針等に記載されることもあるのか。	部門別の方針や地域別の方針等に生産緑地や農地の在り方について記載していききたい。
5	9	上位計画となる都市計画区域マスタープランは、令和8年度の夏頃を目指して現在、千葉県が策定を進めているところである。県の都市計画区域マスタープランは広域的な視点で策定しているため、市の都市計画マスタープランではより詳細な内容を充実させてほしい。また、個別の都市計画の上位にあたる計画であるため、長期的な視点も十分にに入れて策定していただきたい。習志野市の特徴として、津田沼駅周辺地区(新津田沼駅周辺を含む)を広域拠点として位置付けており、今回の改訂でも位置付けられると予想できるが、この周辺は船橋市との行政界であるため、船橋市の考え方も踏まえながら策定を進めていただきたい。	
6		道路の分野でウォーカブルという言葉が出てくるが、ウォーカブルとはなにか。	ウォーカブルの語源は「walk」と「able」であり、国としては「居心地が良く歩きたくなるまち」ということを謳っている。ヨーロッパで先進的に進められてきたが、日本としては令和元年にウォーカブル推進都市の募集があり、本市もウォーカブル推進都市となっている。また、JR津田沼駅周辺地域では、回遊性のある歩きたくなるまちづくりが必要とされており、「いいね！ 駅近 歩きたいまち」をまちのイメージとしている。居心地がよく歩きたいまちを目指して、自動車から歩行者へ都市構造を変えていく取り組みであり、本市の具体的な取り組みとしては、JR津田沼駅北口で計画している。
7		現在、津田沼駅周辺地区のみを広域拠点として位置付けているが、現状を鑑みて、新習志野駅周辺地区を広域拠点に加えるのはどうか。新習志野駅周辺地区は利活用できる場所も多く、施設も充実していると考えている。	平成5年の本市基本計画では津田沼駅周辺地区と新習志野駅周辺地区をペアシティ構想として位置付け、両翼で取り組む構想があり、その際には新習志野駅周辺地区を広域拠点としていた。しかしながら、その構想が無くなり新習志野駅周辺地区は地域拠点となった経緯がある。一方で、今回の基本構想では、新習志野駅勢圏の活性化が位置付けられ、その検討を進めていくこととしており、並行して拠点のあり方も考えていくことを想定している。現行の都市マスタープランでは、津田沼駅周辺地区を広域拠点、その他の各駅を地域拠点として位置付けているが、地域拠点の中でも色分けするなど、今後議論すべき課題であると認識している。

第1回習志野市都市マスタープラン策定懇話会の質問・意見等と市の考え方（回答）

8		地域拠点は各地区の住民のための拠点という認識でいる。谷津駅周辺地区、京成大久保駅周辺地区、実籾駅周辺地区はおそらく地域拠点到位置付けられるが、新習志野駅周辺地区はどのような位置付けになるか、今後議論ができれば良いと思う。市内全域から人が集まる場所を目指すのか、広域拠点と地域拠点の間のような規模を目指すのか等が考えられる。	新習志野駅勢圏の活性化の検討と情報共有を図りながら、市内各駅周辺地区の拠点的あり方を検討していく。
9		現在、国道357号を境に(南側は)人は住んでいないが、習志野市として今後も工業地域の指定を続け、人を住まわせず学校もつけない計画とするのか。そのようなことも今後議論していくのか。 国道357号線(香澄交差点)を自転車が横断することは、危険だと感じている。道路整備の在り方についても検討できると安全なまちになると考えている。	国道357号を境としている土地利用の在り方については、今後検討すべき重要事項であり、新習志野駅勢圏の活性化の検討状況を踏まえて、都市計画マスタープランに反映していく。 国道357号の香澄交差点は自動車、自転車、人といった動線が集中しており、信号サイクル、安全性、バリアフリー等様々な点で課題があると認識している。自転車に関しては、国道357号の北側に住宅地があり、南側に自転車駐輪場があるため横断せざるを得ない状況にある。新習志野駅勢圏の検討については、まち全体のビジョンと各論のどちらも議論されるべきと考えている。
10	19	都市のスポンジ化とはなにか。	都市のスポンジ化とは、例えば駅周辺の土地の利用価値が高い地域において、空き地等の低未利用地が点在する状況を、穴があいているスポンジに例えて表現している。本市では具体的な問題には至っていないと認識しているが、今後、人口減少が進み、都市機能が維持できなくなることが想定される。 日本では空き家や空き地が無秩序にできるネガティブな言葉として使われるが、中国では公園や緑地をつくるポジティブな言葉として使われている。
11		習志野市では16年先を見据えて基本構想を策定した。大きな課題として取り上げたのは、少子高齢化により人口構成が大きく変わることであり、様々な課題がある中で、新習志野駅勢圏の活性化をピックアップして基本構想に謳っている。昨年11月には庁内で検討委員会を立ち上げ、検討を始めた。 検討には少子高齢化がみられる秋津・香澄を含んでおり、駅北側、駅南側については、地区計画で制約を設ける形で住工分離を図っている。駅南側は千葉市境を含む土地利用の再構築、駅北側は福祉・教育施設の再生を考慮した土地利用の再構築、という形でまちのあり様を考えなければならない。千葉市、船橋市には駅周辺の賑わいがあるため、新習志野駅の乗降者を増やすことも狙いの一つとして土地利用の再構築を進めていこうとしている。その際に、住宅、工業の環境を維持していかなければならないため、次年度には県に説明する予定でいる。地権者もいることから、慎重に検討を進めていく。将来に向けて、習志野市を持続可能なまちとする検討が始まったところであるため、懇話会の中でもご意見いただければと思う。	
12		国道357号以南の地域は、立地適正化計画の居住誘導区域に設定されているのか。	国道357号以南の地域は、居住誘導区域に設定されていない。