

第41回 佐倉市都市計画審議会 議事録

1. 日 時 令和7年10月1日（水） 午前10時～午前12時

2. 場 所 佐倉市役所 議会棟1階 全員協議会室

3. 会議次第

1. 開 会
2. 委員紹介
3. 会長選出について
4. 議事録署名人指名
5. 議 事
議案第1号 佐倉都市計画道路の変更について
6. 報告事項
佐倉都市計画区域の整備、開発及び保全の方針原案の作成について
7. その他
8. 閉 会

4. 配布資料

- ・第41回 佐倉市都市計画審議会資料
- ・付議資料「佐倉都市計画道路の見直しについて」
- ・資料1 「印旛広域都市圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」
- ・資料2 「佐倉都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」
- ・資料3 「佐倉都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針付図」
- ・資料4 「佐倉都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の
変更について【概要版】」

5. 第41回佐倉市都市計画審議会 出欠表

【敬称略】

No.	区分	委員名	備 考	出欠
1	学識経験者	行方 寛	会長 元千葉県職員(都市整備局長)	出席
2		岩渕 明弘	副会長 佐倉商工会議所会頭	出席
3		原 慶太郎	東京情報大学 総合情報学部名誉教授	出席
4		鈴木 尚	公益社団法人 千葉県建築士事務所協会 印旛支部佐倉地区代表	出席
5		松浦 健治郎	千葉大学大学院 准教授	出席
6	市議会議員	望月 庄子		出席
7		松島 梢		出席
8		石井 秀明		出席
9		齋藤 寛之		出席
10		長谷川 泰弘		出席
11	関係行政機関の職員	堀 和博	佐倉警察署署長	代理出席
12		大出 正弘	印旛土木事務所所長	出席
13	市民	神村 賢一	市民公募	出席
14		木内 寛之	市民公募	出席

出席事務局員：都市部長 菅澤 雄一郎

都市計画課長 菊間 明美

都市計画課 児島 拓、知久 貴洋、塩田 峻馬、木村 陽人

道路建設課長 寺川 正雄

道路建設課 小坂部 知志、岩井 一徳

6. 議事録

【事務局】

本日はお忙しい中、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

定刻となりましたので、ただ今から第41回佐倉市都市計画審議会を開始いたします。

しばらくの間、進行役を務めます、都市計画課の児島と申します。

よろしくお願ひいたします。

本日の会議はタブレット端末を使用し、進めることといたします。委員の皆様にはそれぞれタブレット端末を準備しておりますので、操作についてご説明いたします。

まず、皆様のタブレットは事務局側のPCと画面の共有がされている状態になっております。操作をしていただかなくても、事務局側で説明箇所の資料を表示いたします。

もしご自身で資料の好きなページをご確認されたい場合は、共有を停止させてください。

共有の停止の方法は、まず画面右下の「緑色の人マーク」をタッチしてください。次に、「停止」をタッチしてください。

右下の人マークが黄色の状態になれば、共有は停止されております。ご自身で資料の好きなページをご確認いただけます。

「人マーク」を再度タッチし、「再開」をタッチすると、再び共有が開始されます。

なお、会議が開始されましたら、職員が委員の皆様の近くにおりますので、操作にご不明な点がありましたら、お声かけください。

それでは、次第により進めさせていただきます。

今回、これまで佐倉市都市計画審議会会长を務めておりました若狭様が一身上の都合により5月31日をもって退任され、現在会長が不在となっております。また、6月1日から新たな委員として、行方委員が就任しております。そのため、会長の選出までは、事務局が進行を務めさせていただきますのでよろしくお願ひいたします。

【事務局】

それでは最初に、私から各委員のご紹介をさせていただきます。資料の1ページに名簿がございます。

それでは、名簿順に、学識経験者からご紹介させていただきます。

今回選任されました、行方 寛委員。元千葉県職員として都市計画、下水道、市街

地整備等、長く都市計画行政に携わっていらっしゃいました。

次に現在副会長を務められております、岩渕 明弘委員。佐倉商工会議所の会頭を務められております。

次に、原 慶太郎委員。臼井地区に在住されており、東京情報大学名誉教授を務められております。

次に、鈴木 尚委員。千葉県建築設計事務所協会印旛支部佐倉地区代表を務められております。

次に、松浦 健治郎委員。千葉大学大学院工学研究院において、准教授を務められております。

続きまして、佐倉市議会議員をご紹介いたします。

望月 圧子委員。

次に、松島 梢委員。

次に、石井 秀明委員。

次に、齋藤 寛之委員。

次に、長谷川 泰弘委員

続きまして、関係行政機関の職員をご紹介いたします。今回選任されました、堀 和博委員。佐倉警察署署長を務められております。

なお本日、堀委員は所用により欠席をされておりますので、代理といたしまして、交通課長古藤 洋崇様にご出席をいただいております。

次に、大出 正弘委員。千葉県印旛土木事務所所長を務められております。

続きまして、市民委員をご紹介いたします。

神村 賢一委員。

木内 寛之委員。

以上で委員紹介を終わります。委員の皆様、どうぞよろしくお願ひいたします。

【事務局】

引き続き、事務局側の紹介をさせていただきます。

(事務局自己紹介・・・記載省略)

【事務局】

ただ今の出席委員は、14名で過半数に達しております。よって、会議は成立しております。

資料2ページに「佐倉市都市計画審議会条例」を添付しておりますが、条例第4条第2項により、会長は学識経験者の中から委員の選挙により定めることとなっております。

委員の皆様から事前に立候補のご意向は有りませんでした。会長の選出に当たり、何かご意見がございましたらお願ひいたします。

(意見なし)

事務局といたしましては、都市計画行政に精通されております行方委員に会長をお願いしたいと考えております。皆様いかがでしょうか。

(異議なし)

【事務局】

皆様にはご異論はないようですが、行方委員のご意向はいかがでしょうか。

【行方委員】

ご推薦いただいたということであれば、お引き受けいたします。

【事務局】

ありがとうございます。それでは、行方委員に会長をお願いいたします。
行方委員、会長席への移動をお願いいたします。

(行方委員：会長席へ移動)

【事務局】

それでは、会長からご挨拶をお願いいたします。

【会長】

(会長挨拶・・・記載省略)

【事務局】

ただいま、会長が選任されました。

会議の議長は、都市計画審議会条例第5条第1項の規定により、会長に行っていただくこととなっております。

会議に入ります前に、議事録作成のため、会議の内容を録音させていただきますので、ご了承ください。

また、意見等を述べられる場合は、前にありますマイクのスイッチを押して、お話ししてください。終わりましたらスイッチをお切りくださいようお願いいたします。

それでは、会長よろしくお願ひいたします。

【会長】

それでは、本日の議事録署名人の指名をさせていただきます。

議事録署名人は、齋藤 寛之委員、木内 寛之委員にお願いいたします。お二人には後日、議事録の確認とご署名をお願いいたします。

なお、本日の会議について、佐倉市情報公開条例の規定により、会議は原則公開であり、事務局から本日の会議を公開することについて差し支えないという見解も示されておりますので、公開となります。

なお、本日の会議には傍聴希望者は今のところございません。

【会長】

それでは、議事に入ります。

議案第1号について、事務局の説明を求めます。

【道路建設課】

道路建設課長の寺川でございます。

都市計画道路の見直しについてご説明いたします。

令和2年度より千葉県都市計画道路見直しガイドラインに基づき、都市計画道路

の見直しを行ってまいりました。

この結果、全 22 路線のうち、5 路線が「全線廃止」又は「一部区間廃止」となりました。

この内容については、令和 3 年 4 月、令和 5 年 8 月の佐倉市都市計画審議会に報告事項として説明させていただいております。

なお、昨年度に行った千葉県都市計画課との事前協議により、5 路線のうち 1 路線（富士見町本町線）については今回の見直しを見送ることとなりました。

交差する国道 296 号の隅切り部が残ることから、富士見町本町線の見直し（廃止）については、国道 296 号と合わせて手続きを進める必要があるとのことでした。

都市計画道路の見直しの手続きについて、これまで進めてきた内容を 9 ページから 12 ページの資料と併せて、15 ページの「都市計画道路の見直し方針（概要版）」によりご説明いたします。

資料 9 ページをご覧ください。初めに都市計画道路の必要性についてご説明いたします。

都市計画道路は、都市計画法に定められている都市施設で、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための基礎施設として、都市の骨格を形成するもので、市民生活や都市活動に欠かせない重要な施設でございます。

次に佐倉市の現状をご説明いたします。

佐倉市の事業区間につきましては、22 路線、延長約 80 キロメートルが都市計画決定されております。整備率につきましては、現時点で 61.5 パーセントとなっており、今回の見直しにより整備率は 64.7 パーセントとなります。

続きまして、見直しの背景についてご説明いたします。

今回、見直しを行った背景といたしまして、主に 4 点ございます。

1 点目といたしまして、少子高齢化の進展でございます。都市計画決定された昭和 30 年から 40 年頃と比べ、人口減少や少子高齢化といった社会情勢が大きく変わっていること。

2 点目といたしまして、まちづくりの方向性の変化への対応でございます。

都市構造がコンパクト＋ネットワークに変化していること。

3 点目といたしましては、公共事業の効率化への対応でございます。

今後、道路を含む公共施設・インフラの補修・更新に多額の費用を要することが試算されること。また、都市計画道路にかかる土地が、長年に亘り、建築制限を受けていること。

4点目といたしまして、都市計画道路の道路構造が最新の道路構造令に適合していない可能性があること。

以上のことなどから、見直しを図ることといたしました。

都市計画道路の見直しの基本的な考え方について、ご説明いたします。

検証のプロセスについてですが、千葉県都市計画道路見直しガイドラインは、左側のフローのとおり、3段階で検証を行い、「存続」、「変更」、「廃止」で評価することとなっております。

これに準拠して検証を行いました。

第1段階では、「都市計画決定から20年以上経過している路線・区間「未整備を含む路線」の2つの視点から検討路線を選定いたしました。

15ページの概要版の右側の表の全22路線のうち、右端の方針の枠に「存続」「全線廃止」「一部区間廃止」と記入されている14路線が検討路線となりました。

10ページをご覧ください。

第2段階の一次評価では、検討路線の14路線を29の区間に区分けし、「路線・区間の必要性の有無」、「機能代替の可能性の有無」、「整備に係る制約条件の有無」の定性的な3項目で検証いたしました。

整備済み区間が混在し、複数の区間に跨っている路線について、区分けするとともに、都市計画道路と交差している箇所におきましても、区間分けを行っております。

15ページをご覧ください。一次評価の結果、右表の11段目の寺崎石川線を除く13路線、23区間が、二次評価に進むことになりました。

10ページをご覧ください。第2段階の二次評価では、一次評価の検証項目にない地域性を評価しました。

佐倉市におきましては、「上位計画等による位置付けの有無」、「都市間・拠点間の連絡機能の有無」、「市民などからの要望の有無」を評価項目として設定いたしました。

15ページをご覧ください。二次評価の結果、右側の表の赤枠の7路線13区間を点検候補路線として選定いたしました。

10ページをご覧ください。最終工程である第3段階のご説明をいたします。

第3段階では、点検候補路線・区間の検証として、見直しガイドラインに基づき、都市計画道路を「整備した場合」、「整備しなかった場合」における20年後の交通量を推計し、ステップ1として、「交通流動の検証・評価」を行いました。

廃止した場合に周辺道路への影響が少ない路線は、都市計画道路の見直しとして

「廃止」の候補路線として評価いたしました。

検証した結果、「臼井舟戸線」「太田高岡線」「下根大佐倉線の一部」の3路線4区間が存続候補となり、その他の路線は廃止候補として評価いたしました。

存続と評価した3路線につきましては、ステップ2として、「費用対効果の検証・評価」を行い、事業性を有しているかを確認いたしました。

なお、ステップ2の検証は、見直しガイドラインの検証項目にはございませんが、佐倉市独自の評価項目として検証いたしました。ステップ2の「費用対効果の検証」を行いました。

15ページ右側の表をご覧ください。全ての検証を終えた結果を方針の欄に記載しています。

赤色で着色している5路線が全線廃止若しくは一部区間廃止とする方針といたしました。

16ページの「都市計画道路見直し方針 路線図」をご覧ください。廃止と評価した路線・区間を赤色で図示しております。

全線廃止候補は、左下の拡大図にございます、長期未着手路線であり、佐倉城址公園から本町までを結ぶ、3・4・10富士見町本町線でございます。

都市計画決定から20年以上経過した未着手路線であり、上位計画の位置付けがなく、機能代替道路として市立美術館前の道路を有しております、将来交通量等に対し、整備の有無に関わらず周辺の路線への影響に大きな変化がみられないことから、全線廃止候補といたしました。

しかし、昨年度の千葉県都市計画課との事前協議において、交差する国道296号の隅切り部が残ってしまうことから、富士見町本町線の見直し(廃止)は、国道296号の見直しと併せて行う必要があるということで、今回の見直しからは除くこととなりました。

次に、一部区間廃止候補路線でございます。

印旛合同庁舎付近から県立佐倉高校までを結ぶ、3・4・14鎌木鍋山線につきましては、都市計画決定から20年以上経過した未整備区間を含んでいること、上位計画の位置付けがないこと、機能代替道路として周辺の既存道路を有していること、将来交通量等に対し、整備の有無に関わらず広域的な影響が小さく、周辺の路線に与える影響も小さいことから、整備済を除く区間を廃止候補といたしました。

通称下り一通と呼ばれている市立美術館から京成佐倉駅南口までを結ぶ3・5・22京成佐倉駅前線につきましては、都市計画決定から20年以上経過した未整備区

間を含んでいること、上位計画の位置付けがないこと、機能代替道路として都市計画道路区間に既存の市道を有していること、将来交通量等に対し、整備の有無に関わらず混雑度の変化は見られず、周辺の路線に与える影響も小さいことから、一部区間を廃止候補といたしました。

京成佐倉駅北口付近から大佐倉駅付近までを結ぶ3・5・21下根大佐倉線につきましては、都市計画決定から20年以上経過した未整備区間を含んでいること、上位計画の位置付けがないこと、機能代替道路として都市計画道路区間に既存の市道を有していること、将来交通量等に対し、整備の有無に関わらず混雑度の変化は見られず、周辺の路線に与える影響も小さいことから、一部区間を廃止候補といたしました。

染井野二丁目から江原台一丁目の国道296号までを結ぶ3・4・25江原台生谷線につきましては、都市計画決定から20年以上経過した未整備区間を含んでいること、上位計画の位置付けがないこと、機能代替道路はございませんが、消防署前に市道を有していること、将来交通量等に対し、整備の有無に関わらず広域的な交通量への影響は小さく、周辺の路線への影響にも大きな変化は見られないことから、整備済を除く区間を廃止候補といたしました。

一部区間廃止候補路線は、以上の4路線でございます。

今回の都市計画道路の見直しに関しましては、長期間に渡り事業の進んでいない都市計画道路を対象に、千葉県のガイドラインに沿って、見直しの方向性について検証し、評価を行った結果に基づき、千葉県都市計画課と事前協議を行った結果、4路線の一部区間廃止となりました。

12ページをご覧ください。これまでの手続きの経緯について説明します。

当初の見直し方針(1路線・全線廃止、4路線・一部廃止)に基づき、令和5年7月14日から7月28日にかけ、意見公募を行いましたがご意見はございませんでした。

令和5年9月30日、10月1日の午前・午後の計4回、市美術館、臼井公民館で説明会を開催し、合わせて30名の参加者がありました。

説明会では、都市計画道路そのものについてや税金についてのご質問、道路環境や街づくりについてのご意見が出ましたが、今回の見直しを変更するような意見等はございませんでした。

この説明会のあと、昨年度に千葉県都市計画課と事前協議を行いました。

この結果、先ほどご説明したように、当初5路線の見直しであったものが、4路線

の見直しとなりました。

これらの結果を踏まえて、令和7年5月12日から5月26日まで都市計画原案の公告・縦覧を行いましたが、公述書の提出もなく、縦覧者もいませんでしたので、6月14日に予定していた公聴会は中止となりました。

続いて、令和7年6月16日から6月30日まで、都市計画案の公告・縦覧を行いましたが、意見書の提出がなく、縦覧者もいませんでした。

これらの結果を踏まえて、佐倉市都市計画審議会にて審議いただくこととなりました。

都市計画道路の見直しにつきましては、今回の見直しに限らず必要に応じて適宜、見直し作業を行ってまいりたいと考えております。

以上でございます。

【会長】

ありがとうございました。

ただ今、事務局から「佐倉都市計画道路の変更について」説明がありました。

内容について、何かご意見・ご質問等がございましたらお願ひいたします。

松浦委員、お願ひします。

【松浦委員】

はい。

11ページの3・4・10富士見町本町線ですが、この資料を見ると、混雑度が未整備時で0.99、整備時で1.23ということで、整備した方が混むというシミュレーションはおかしいのではないかと思うのですが、これで正しいのでしょうか。

【道路建設課】

整備をすると、周辺からの車両が集まってくるということで、その結果1.23という数字が出てきております。

以上です。

【松浦委員】

ありがとうございました。

後、先ほどもご説明があったかもしれません、隅切りが国道296号の隅切りと

いうことですけれども、具体的にどこなのかというのは、もし地図等があれば教えていただけませんか。

【道路建設課】

はい。

ちょうど今 P C の画面にも出ておりますが、3・4・10 富士見町本町線と、縦に走っている市役所の前から佐倉警察署の方に向かう道路との交差部分について、千葉県都市計画課との協議の中で、国道 296 号、縦の路線の隅切りということが判明しました。

この 3・4・10 富士見町本町線のみを廃止すると、隅切りが残ってしまうということで、国道 296 号の路線と併せて見直す必要があるということです。

また、縦の路線については、千葉県の見直し路線となりますので、今回の見直しからは外したという結果となっております。

以上です。

【会長】

要は、隅切り部分が膨らんだままとなってしまって、国道側を単独で再度変更しなければならなくなり、そのような手続はあまり例が無いというか、好ましくないということで、指導を受けたということですかね。

【道路建設課】

お見込みのとおりでございます。

【会長】

はい。松浦委員。

【松浦委員】

それは分かりましたけれども、おそらく 3・4・10 富士見町本町線は裏新町通りの辺りを拡幅する計画だと思うのですが、ここが整備されると周辺から車が集中して、混雑度 1. 23 ということでかなり混むようになるわけですね。

そうすると、城下町のエリアでの観光戦略とも関係すると思うのですが、通過交通で今よりも人が歩かない町になってしまうわけですね。

それが本当に佐倉にとって良いのかどうか気になっています。

例えば13ページを見ると、3・4・14鎌木鍋山線も一部廃止路線になっていますけれども、ここを整備して城下町エリアはあまり車を通さなくするという戦略もあると思うんですね。

佐倉市として城下町エリアをどうしていくのか、通過交通で車がたくさん走るような町で本当に良いのか、とても疑問に感じているのですが、その辺りについて何か検討されているのでしょうか。

【道路建設課】

佐倉美術館前の通り、それから本町の方に向かう通りについては、10月に全国でも有名な祭り等がありまして、電線類地中化といった都市整備を行ってきている路線になりますので、確かに車が増えて人通りが少なくなってしまうというご意見もあります。

しかし、この路線の周辺については、佐倉高校前の通り、寺崎から鹿島橋方面に抜ける通り、国道296号バイパス等、道路のネットワークが形成されており、住居地区ということもありますので、たくさんの家が張り付いている中で、予算をかけて本当に都市計画道路を作っていくのかということを検討した結果、今回は廃止ということで見直しをいたしました。

以上です。

【松浦委員】

ありがとうございます。

今廃止とおっしゃいましたけれども、県との話し合いで除外から外れるという意味ですか。

今どういうことをおっしゃったのかよく分からなかったのですが。

【道路建設課】

すみません。今の説明は3・4・10富士見町本町線に限らず、縦の3・4・14鎌木鍋山線を含めた話をさせていただきました。

3・4・10富士見町本町線については廃止から除外ということですが、佐倉東高校前で行き止まりとなっているので、特段廃止しても問題無いかと考えています。

また、城下町ということで道路は狭いですが、そういったところも観光に活かして

ほしいという意見も実際に出ておりますので、廃止候補としたのですが、296号との関係もあり、今回は除くことになりました。

それからちょうど市役所の前の通りは、現在幅員12メートルで都市計画決定されていますが、構造令では、国道の場合最低でも幅員18メートルは必要だろうと思われますので、そういったところも県と協議しながら見直しをしていく必要があると考えています。

【松浦委員】

もう一度確認ですが、3・4・10富士見町本町線は全線廃止候補であって、今回は除外されているけれども、廃止候補であることに変わりはないという認識でよいですね。

【道路建設課】

はい。そのとおりでございます。

【会長】

ありがとうございます。

他にご意見ご質問等ございますでしょうか。

はい。鈴木委員。

【鈴木委員】

先ほど3・4・10富士見町本町線は、一旦は廃止候補に挙げたものを296号との絡みがあるのでその状況を見ながら考えたいとおっしゃっていましたが、やがては廃止ということでよろしいでしょうか。

【会長】

はい。事務局どうぞ。

【道路建設課】

はい。

廃止とする方向で間違ひありません。

【鈴木委員】

それでは、296号は今後どのような扱いになるのか教えていただきたいです。

【道路建設課】

国道296号については千葉県の所管となっておりますので、上位路線に含まれるということで、今回は廃止候補から除いたという経緯がございます。

【会長】

他にございますでしょうか。

はい。神村委員。

【神村委員】

市民として普段市内で生活している中で、車を運転することがありますが、結構渋滞する路線が多くあるので、佐倉市は交通量に対して道路の交通容量に余裕が無いのかなと考えます。

そのため、道路の整備計画の廃止については、慎重に行う必要があると考えます。

今回の見直し案では、20年後の将来交通量を推計して、何度も慎重な検証を進めているということでおそらく大丈夫だろうと思うのですが、資料の9ページにもありますように、見直しを行った背景として、少子高齢化の進展やまちづくりの方向性の変化があるということで、自動車交通をめぐる環境がここ数年でかなり変わってきたいるところがあります。

コンパクトプラスネットワークと言いながらも、路線バスを始め公共交通の担い手が不足している状況から、その限界が見えてきているということもありますし、一時期環境への配慮という点から過度に自動車に頼らない方が良いという風潮もありましたけれども、ここ最近は自動車の環境性能が上がってきています。

それに加えて自動運転技術というのも向上しているので、今後自動運転が普及してくると、自動車を利用するニーズがまた変わってくるのかなと思います。

今回この将来交通量を推計していくに当たって、近年の自動車交通を巡る変化も加味して、廃止して大丈夫だろうという判断に至っているのか、確認をさせていただきたいです。

【会長】

はい。お願いします。

【道路建設課】

将来交通量の推計については、現状持ち合わせているデータを基に行っておりますので、例えば自動運転ですとか、それに伴って交通量がどう変化していくかといったところまでは推計しておりません。

【会長】

よろしいでしょうか。

はい。鈴木委員どうぞ。

【鈴木委員】

今のお話の延長で質問したいことがあります。

都市計画道路の定義をどのように捉えておりますでしょうか。

車の交通量で決めているのか、人が歩いて通る交通量で決めているのか、それともその両方でしょうか。

そこに、なぜこの路線を都市計画道路に決定して、そして今廃止をするのか、その根本的な理由があると思いますし、それをまず明確にしないとこの議論は堂々巡りになると思うのです。

都市計画道路はどういうものかという佐倉市の定義をまず教えていただきたいと思います。

【道路建設課】

はい。

先ほどもご説明いたしましたが、都市計画道路は、都市の骨格を形成する、市民生活や都市活動に欠かせない重要な施設として位置付けております。

今回の都市計画道路については、都市計画決定してから20年以上着手しておらず、今後の推計をした結果でも必要性が低いということで、一部廃止しております。

【鈴木委員】

それは分かりましたが、最近佐倉にできた美術館へのアプローチについて、ほとんどの人は歩いて行っています。

車で行くとなると相当量の駐車スペースが必要になりますが、何か催事等があるとすぐに満車になってしまい、余裕が無いのですね。

そういうことを考えると、美術館の立地と都市計画道路は併せて考えなければいけなかつたのではないかと思います。

現状を見ますと、周りに建物が張りついているので、大幅に拡幅するというのは無理ですよね。

その辺りのことは、当時美術館を計画するに当たって、道路関係課に相談があつたのでしょうか。

【道路建設課】

おそらく美術館の計画後から、車社会が一気に進行していったのだと思うのですが、当時の状況や経緯についての資料はただいま持ち合わせておりません。

申し訳ございません。

【鈴木委員】

これからもそうだと考えているのですが、都市計画の決定、あるいはその運営をどうするかということについては、どうも車社会が大きく影響していると思います。

歩行者も当然ながら、車でのアプローチという観点が想定されていると思うのですね。

ただし、これから車社会は大きく変わると思っています。

先ほど環境問題に関しても大きく変わっているという話がありましたが、同じように、もう少し経つと、個人の車というか、1人乗りの移動手段というのも大きく出てくると思うのです。

そうなつたときに、このまま車社会を前提に都市計画の決定や廃止をするわけにはいかなくなつてくるのではないかと思います。

その辺りについて、道路建設課さんやその他部署は将来をどのように展望されているでしょうか。

【都市計画課】

先ほど鈴木委員が美術館とおっしゃっていましたが、おそらく最近できたのは図書館だと思いますので、その視点で補足の説明をさせていただきます。

まず都市計画道路の最も大切な機能は、都市間をつなぐことであると考えていま

す。

例えば、東西に隣接する八千代市、酒々井町や、南部に隣接する千葉市、四街道市をつなぐ機能です。

また、現在佐倉市はコンパクトシティを掲げてまちづくりに取り組んでおりまして、図書館については、ある程度の駐車場台数を確保しておりますが、京成佐倉駅等から徒歩でアクセスできるよう工夫し、歩いて行けるようなまちづくりを目指して作ったものとなります。

鈴木委員のおっしゃるとおり車でのアクセスも重要だと思いますが、城下町エリアについては歩いて巡れるようなコンパクトなまちづくりを前提として考え、都市間をつなぐ道路を都市計画道路に設定して車での移動が可能となるよう、公共交通とも連携を図りながら都市計画を進めていこうと考えております。

【鈴木委員】

分かりました。

今のご説明の内容について、前半は都市計画道路が都市間の連結を主な機能としていること、後半は車と同時に歩いて人が移動することも考えているということでおろしかったですね。

だとすると、これから廃止しようと考えている路線は、車の移動に関しては不便でも、徒歩でアクセスするには便利ということで、都市計画道路として整備する道路とは扱えないのでしょうか。

【松浦委員】

よろしいでしょうか。

今のご質問について、事務局からも回答があると思いますが、おそらく城下町エリアの道路は現在幅員が12メートルほどあって、一方通行ですので、坂道はあるのですけれども、割と歩きやすい道になっているんですよね。

先ほどお話をされていたように、都市計画道路は幹線道路を作るということですでの、佐倉市は駅前の通りを、幹線道路ではなく歩行者優先型の道路として整備するよう計画しているのではないかと思います。

その意味では、都市計画道路ではなく、別の機能を有する道路として位置付けるのが適切なのではと私は思います。

【都市計画課】

ご意見ありがとうございます。

資料の 17 ページをご覧ください。

都市を南北につなぐ道路については、3・4・29 岩富寺崎線から北でつながる 3・4・8 寺崎萩山線、それから八街市との市境を印旛土木事務所により事業中である 3・4・20 岩富海隣寺線の 2 本を主に整備しています。

また先ほど松浦委員からお話のありましたとおり、京成佐倉駅前線や裏新町通りは既存の道路としてはしっかり機能しておりますので、具体的な方策は打ち出せていませんが、関係部局と協議し、地区計画制度といったものも活用しながら機をとらえて整備を行っていかねばと考えております。

【鈴木委員】

今までのお話からすると、都市計画道路は幹線道路だということでよろしいですね。

人が歩く道路について、何となく都市計画道路から外されると予算が付きづらくなるのではないかと危惧しているので、このような質問をしています。

都市計画道路から外れても滞りなく道路整備が行われるのであれば私はそれで良いと思うのですが、主に都市計画道路とは交通量の多い幹線道路を考えているということなのでしょうか。

【道路建設課】

ただいまの質問については、街路事業、幹線道路事業、生活道路整備事業等様々な予算を持っておりますので、廃止後も歩道の整備等は引き続き行っていきたいと考えております。

【会長】

鈴木委員いかがでしょうか。

【鈴木委員】

はい。分かりました。

【会長】

木内委員どうぞ。

【木内委員】

はい。

千葉県の都市計画見直しガイドラインはいつ作成されたものでしょうか。

【道路建設課】

すみません。今お調べいたしますので、一旦保留とさせてください。

【松浦委員】

先ほど自動運転の話がございましたが、自動運転が広がると、高齢者の方等今車を運転できない人も乗れるようになる可能性もありますし、横芝光町のように自動運転のバスが普及して公共交通指向型になるという側面もあります。

その辺りは政策次第だと思いますが、佐倉市の場合、市街化区域がかなり厳密に定められているので、他の自治体と比べて密度が高いのですね。

だから、郊外拡散型ではなく、今まで進めてきた都市集中型の戦力を継続して、それに自動運転を組み合わせていくのが良いと考えます。

【道路建設課】

先ほど保留いたしましたガイドラインですが、平成22年3月に発行されています。

【木内委員】

では続けてよろしいでしょうか。

千葉県内の各市町村はこのガイドラインに基づいて道路の見直しに着手してきたということでおよろしいでしょうか。

【道路建設課】

お見込みのとおりだと思います。

【木内委員】

手続の経緯の1番上が令和2年となっており、ガイドラインが示されてから10

年経っていますが、佐倉市が令和2年度から業務委託をしたのは、都市マスタープランに示されている等、何かきっかけがあつたのでしょうか。

【道路建設課】

ガイドラインができるから佐倉市も検討はしていたというふうに伺ってはいるのですが、正式に見直し方針を打ち立てたのが、他の自治体よりも遅くなり、この時期になったということでございます。

【木内委員】

引き続き質問いたしますが、あまり他市町村で道路の廃止をするというのは聞かないのですが、他市町村でもそういった事例はあるのでしょうか。

【道路建設課】

県からいただいた情報では、他市でも幹線道路と幹線道路をつなぐ短い路線を廃止したという事例があると伺っております。

【木内委員】

では、これだけの路線の見直しをするというのは結構先進的といいますか、見直しをしっかりとされてきたということでよろしいでしょうか。

【道路建設課】

昭和30年頃に都市計画決定をしてから、城下町ということもありますが、今まで着手をしてこなかったと言いますか、着手しないことが良いか悪いかは別として、今回このような見直しになりました。

【木内委員】

すみません。何が言いたかったかといいますと、私は廃止に賛成です。

20年先の将来を見据えて都市計画道路を廃止するということは、今後道路以外のどの事業に限られた税金を投入するかという事情が絡んできますので、非常に難しかったのではないかと思いますが、令和2年からこれだけの公聴会や説明会を開き、そこでの意見もある程度収集したうえで、都市マスタープランの改定なども挟みながら、しっかりと手続きを進められていますので、私個人としては、こういった見直

しを着実に進めていただきながら、自動運転等柔軟に対応できるような体制を整えていっていただければと思います。

ありがとうございます。

【会長】

はい。望月委員。

【望月委員】

9月30日と10月1日の説明会は30人ほどにご参加いただきて、都市計画道路の見直しを変更するようなご意見は無かったというお話をしました。

また、先ほども観光資源に活かしてほしいというご意見があったということですが、説明会ではその他にどのようなご意見があったのか伺います。

【道路建設課】

いくつか例を挙げますと、「駅前の電線地中化を進めると町並みの印象が変わってくると思うので、そういったところから道路計画を考えていただきたい。」ですとか、「佐倉市は道が狭く通りづらいかもしれないけれど、城下町であった歴史があるので残していただきたい。昔からある町並みを残して観光につなげていただければと思う。」といった意見がありました。

【望月委員】

分かりました。

ぜひ観光にも活かしていただきたいと思うのですが、今回廃止することになった3・4・10富士見町本町線は、江戸時代から続く道でもありますし、魅力推進部で旧平井家で年内から来年早々にレストランを開業して、佐倉の魅力の発信につなげていく路線でもございますので、私自身は残していただきたいと思っております。

次の見直しはいつ頃か、もし将来的に時期が決まっていたら教えていただきたいです。

【道路建設課】

3・4・10富士見町本町線については、先ほどもご説明しましたが、国道296号と併せて行う必要がありますので、今後県とも協議しながら、見直しを進めていき

たいと考えております。

【望月委員】

先ほどご説明いただきおりまして、失礼いたしました。

では、廃止となった路線が復活することがあるのかお伺いします。

【道路建設課】

例えば今回の見直しで一部廃止となる 3・4・25 江原台生谷線の場合ですと、土地区画整理の計画等が出た際、道路が必要となることが想定されますので、再び計画が上がる可能性はあるかと思います。

【望月委員】

それを聞いて安心いたしました。

成田空港拡張工事のため、佐倉市も人口増加や新しい企業の誘致等も考えているようでございますので、その都度見直しを図っていただきたいと思います。

以上です。

【会長】

はい。松島委員。

【松島委員】

まず 14 ページの都市計画手続の経過についてですが、縦覧者は無しということですし、市民に対する説明会も、美術館の方はいらっしゃいますが、臼井公民館は 1 名ということで、市民に対して十分に周知をされていたのかお伺いします。

【道路建設課】

説明会開催に当たり、ホームページとこうほう佐倉に掲載し、周知を行っております。

また、美術館や臼井公民館の周辺の方々に回覧を回しております。

【松島委員】

周知はされていたということですが、出席者 1 名というのは残念に感じます。

次に15ページですが、今回存続となった中で、3・4・7臼井舟戸線が整備率0パーセントですけれども、今後進む可能性があるのか伺います。

【道路建設課】

3・4・7臼井舟戸線は、国道296号と印西市の方に抜ける県道の交差点について将来交通量の増加が見込まれています。

整備率0ではございますが、将来交通量が周辺道路に影響を及ぼすこと、またこちらの路線については県道バイパス的な意味合いもございますので、それらとの兼ね合いから今回存続ということになりました。

【松島委員】

今まで進まなかつた理由はどういったところにあるのでしょうか。

【道路建設課】

他の路線に着手していたため、こちらに着手できなかつたというところがございます。

また、かなりの家が張り付いていますので、多くの事業費がかかるため、着手されなかつたのではないかと考えます。

【松島委員】

はい。次に、今回一部区間廃止となる3・4・25江原台生谷線についてですが、染井野から296号まで抜ける市道の状態が結構悪いといいますか、信号が無い道路なのでスピードを出す車が多く、私も2回ほど田んぼに車が落ちているのを見たことがあります。

途中から中央線が無いですし、片方は木が飛び出していたり、もう片方の田んぼ側はガードレールが無かったりして、道路自身も少し崩れているといいますか、危険な状態です。

ここを廃止するというのは見直した結果として良いと思いますが、今ある道路をしっかりと整備していくことも重要なと思います。

その点についてお伺いします。

【道路建設課】

染井野から印南小学校に抜ける通りについて、染井野団地から下って一部センター・ラインが引いてある所がありますが、その路線は10年から20年ほど前に、用地買収をして道路を広げ、センター・ラインを引けるようにしたという経緯がございます。

松島委員がおっしゃったように、危険な箇所にガードレールを設置したり、木の枝を伐採したり、維持管理も今後行っていかなければならないと考えております。

【松島委員】

後は先ほどから出ております渋滞の問題ですが、新町の夢咲くら館や美術館のある所の交差点は昼間常に渋滞していますし、今回の見直しには入っていませんが、今後ふるさと広場を観光地化していくに当たり、チューリップフェスタが開かれているときには296号と鳳翔団地の辺りがかなり渋滞して救急車が通れなかつたという話もあります。

そういう道路について、何か具体的な渋滞対策を検討しているか伺います。

【道路建設課】

ふるさと広場周辺の渋滞の話は今回の見直しとはまた別だと思いますが、飯野の方に道路の新設を予定しておりますので、イベント開催時は鳳翔団地の方ではなくそちらへの流入をホームページや広報で促すような方策を立てられればと考えております。

やはりイベント時はどうしても車が集中しやすいですし、先ほどお話もあったとおり佐倉市は道路の容量が限られておりますので、ソフト面も含めて考えていくければと思っております。

【松島委員】

観光客がたくさん来るのは経済の活性化になり良いことですが、その分住民の方が家に帰れないといった問題が各地で起きていますので、佐倉市もその辺りをしっかりと対策するよう要望いたします。

【鈴木委員】

議論の内容がそれできてしまっておりますが、都市計画道路というのは突き詰めると、都市の骨格を為すものですよね。

さらにある程度の幅員を要するということが都市計画法で定義付けられているようです。

そう考えると、今回廃止する道路はどれもこの定義に当てはまりませんので、廃止することについては反対しません。

ただ、道路の地元における価値は非常に大きいと思いますので、都市計画道路で無くなつたとしても地域の利便性に十分還元できるような整備をしていただきたいと希望します。

【原委員】

鈴木委員がおっしゃったように議論が拡散していると感じておりますが、この計画は今から6、70年前にできたものということで、このガイドラインに基づく検討を経た結果に私も賛成いたします。

特に、本日あまり説明が無かったですけれども、資料の25ページを拝見いたしましたと、このまま工事を続けた際の概算はトータルで19億円ということですね。

これらの路線をそのまま残しても、どういう形で整備を実現するのか、私には想像がつきませんので、今回の見直しには賛成いたします。

【松浦委員】

先ほど混雑の話がありましたが、私八千代市で都市計画道路整備グループの改定会議の委員を務めておりまして、八千代市の場合は、全線の現状の混雑度、整備をした際の混雑度、それから廃止をした際の混雑度が地図で示されているんですね。

佐倉市はそれぞれの道路について個別に混雑度を見ておりますが、道路というのは全体のネットワークですので、現状、整備時、今回の4路線廃止時に加え、3・4・10富士見町本町線を廃止した際の混雑度の4パターンくらいでシミュレーションすると本当は良いのではないかと思いますが、難しいでしょうか。

【道路建設課】

令和5年に都市計画審議会で説明させていただいた紙資料に検証結果を出しているのですが、松浦委員がおっしゃったように、今回の廃止路線については、整備した場合と廃止した場合で、広い範囲で交通量の検証をしております。

その結果周辺への影響が無かったということで廃止ということにしております。

【会長】

廃止とは言っても現道は残っているので、本当にネットワークから外したものは非常に限られているかと思うのですが、いかがでしょうか。

【道路建設課】

はい。会長がおっしゃったとおり、元々代替路線がある場合は当然その交通量も加味しておりますので、そこに付随した都市計画道路を整備した場合と廃止した場合の交通量の検討は行っております。

【松浦委員】

それについては、もっと情報公開した方が良いと思います。

内部で検討したというだけでなく、我々も確認をしたいので、先ほど言った4パターンくらいでどうなっているのかを見させていただきたいのですが、提示しておりますでしょうか。

【道路建設課】

はい。令和5年度の審議会で、当時5路線の見直しということで、3・4・10富士見町本町線を加えた5路線の他に、3・4・7臼井舟戸線も含めて、将来的な交通量に関する資料を提示し、ホームページでも公表しております。

【松浦委員】

ありがとうございます。

ただ、今回の審議をするときにもその資料があると良かったかなと思います。

【会長】

よろしいでしょうか。

貴重なご意見、要望等がございましたけれども、採決は必要でございますので、採決をしたいと思います。

「議案第1号 佐倉都市計画道路の変更について」、賛成の方は挙手をお願いいたします。

挙手全員であります。

よって、「議案第1号 佐倉都市計画道路の変更について」は、当審議会として、

異存が無い旨、答申いたします。

それでは、答申案を作成いたしますので、暫時休憩といたします。

会議の再開は、11時35分を予定しておりますので、よろしくお願ひいたします。

(休憩後)

【会長】

休憩前に引き続き、会議を開きます。

議案第1号に対する当審議会の答申案ができましたので、事務局に朗読をお願いいたします。

【都市計画課長】

答申案を朗読いたします。

(案朗読)

【会長】

答申案について、ご意見等はございませんか。

(意見なし)

無いようですので、これを議案第1号に対する当審議会の答申といたします。

本日の議案の審議は、以上となります。

続きまして、報告事項「佐倉都市計画区域の整備、開発及び保全の方針原案の作成について」事務局の説明を求めます。

【都市計画課】

千葉県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の、「佐倉都市計画区域」について、原案をとりまとめておりますので、ご報告いたします。

資料1は、千葉県が作成を進めております「印旛広域都市圏の広域都市計画マスタープラン」の原案でございます。

資料2は、佐倉市と酒々井町において原案を取りまとめております「佐倉都市計画

区域のマスタープラン」の案でございます。

資料3は、佐倉都市計画区域の方針を現段階において取りまとめた「方針付図でございます。県による方針付図の作成マニュアルの変更を受けまして、改めて追加標記した事項が大半ですが、「佐倉ふるさと広場」や「佐倉城址公園」の変更や、「第三工業団地の拡張」などを新たに標記しております。

資料4は、資料1～3をまとめた概要版の資料でございます。

それでは、資料4の1.都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の基本的事項に沿ってご説明をいたします。

①都市計画区域マスタープランは、おおむね20年後の都市の姿を展望し、市街化区域については、おおむね10年の動向を予測したうえで、都市計画の目標や主要な都市計画の決定の方針などを示すもので千葉県が策定するものでございます。

②目標年次は令和17年です。

令和7年度末に策定し、10年間の方針で、途中5年で中間見直しがございます。

④千葉県では広域都市圏を6圏域に分けており佐倉市は印旛広域都市圏に属しております。

2.都市計画の目標のア.広域都市圏の都市づくりの基本理念でございます。

今後、成田空港内では新たに約3万人の雇用創出が見込まれていることから、地域と空港の持続的な発展を支えるために必要な居住の確保と、地域の経済力を持続的に発展させる空港を活かした産業の発展について位置付けようとするものでございます。

イ.佐倉都市計画区域の都市づくりの目標につきましては、変更はございません。

3.主な見直し内容についてでございます。4点ございます。

①IC周辺や主要幹線道路沿道で産業拠点の形成と企業誘致促進について、土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針として、IC周辺、幹線道路沿線等のポテンシャルの高い地域や、既存工業団地隣接区域において、娯楽、文化創造等の複合的な機能の産業立地や、新たな土地利用を検討することを位置付けました。

②鉄道駅周辺の市街化調整区域について駅への近接性を生かした都市的土地利用の整備誘導について、土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針として、鉄道各駅の周辺区域については、駅への近接性を生かした都市的土地利用の整備を誘導することを位置付けました。

③成田空港の拡張に伴う空港関連従業員の定住需要への対応のための住宅地整備について、志津地域北部周辺については、成田空港の拡張に伴う空港関連従業員の定

住需要への対応のため土地区画整理事業等により新規に住宅地の整備を誘導することを位置付けました。

④「第三工業団地隣接地（大作西地区）の整備について、今後、成田空港の整備により産業的土地区画整理事業の需要拡大が見込まれることから、市南部の第三工業団地西側に位置する市街化調整区域の箇所を隣接する市街化区域と一体的に開発を行い、産業拠点の形成を促進することを位置付けました。

以上が変更点でございます。

続いて、4. 地域毎の市街地像でございます。

ア. 志津地域につきましては、勝田台駅周辺について新たに八千代市との連携を計画に位置付けました。

イ. 白井・千代田地域につきましては、印旛沼周辺の観光地推進整備について位置付けました。

ウ. 佐倉・根郷地域、エ. 和田・弥富地域については、インターチェンジや国道51号を生かし、生産拠点、産業用地としての土地区画整理事業の需要拡大を誘導することを位置付けました。

最後に5. 今後の予定でございます。

10月に原案について住民説明会を行い、11月に県へ案の申出をいたします。

その後都市計画手続を進めてまいります。

最後に、年度末に佐倉市都市計画審議会へ諮問する予定でございましたが、県の都市計画審議会への付議及び決定告示が令和8年夏ごろに変更となりましたので、市も、その前段として、令和8年夏ごろに、佐倉市都市計画審議会へ諮問し、最終的にご意見を聴取させていただく予定であります。

説明は以上でございます。

【会長】

ありがとうございました。

ただ今、事務局から「佐倉都市計画区域の整備、開発及び保全の方針原案の作成について」について報告がありました。

内容について、何かご意見・ご質問等がございましたらお願ひいたします。

はい。原委員。

【原委員】

全体の枠組みについてお尋ねいたします。

資料2に、今般の佐倉都市計画都市計画区域の整備開発及び保全の方針の変更とあって、次のように変更するという記載がありますが、変更する前の文言はどこかにございますでしょうか。

それとも、今回広域都市圏という形で枠組み全体が変わったので、内容も刷新されるという意味合いでしょうか。

【都市計画課】

広域マスタープランの部分については、今回の見直しで大きく変更されるものになります。

従前の計画の内容が反映されている部分もありますが、計画のつくりとしては、県の方で策定が進めたものになります。

【原委員】

そうしますと、今回示された変更案について我々は検討すればよろしいということになりますでしょうか。

【都市計画課】

失礼いたしました。

先ほどは資料1の広域マスタープランの部分についてお答えしておりました。

資料2については、現行の計画をベースに、変更された部分が追加修正されたものとなっております。

広域マスタープランの新設によって、現行の計画の記載が一部広域マスタープランの方に移っております。

【原委員】

通常こういった変更がある場合、変更前後が比較できるようなものをお示しいただけると検討すべき事項が分かりやすいです。

資料4にも変更の有無に関する記載はありますが、その辺りが少し不明瞭ではないかと思い、質問いたしました。

【会長】

はい。

今回は無いとしても、今後新旧対照表を作っていくということでよろしいでしょうか。

【都市計画課】

次回審議会の際には、新旧対照表をご用意いたします。

今回、広域マスタープランという新しい枠組みが追加されたことにより、構成がかなり変わっておりまして、新旧対照表の作成にかなり時間がかかることから、本審議会においてはご用意ができなかつたところでございます。

申し訳ございません。

【会長】

他にございますでしょうか。

はい。神村委員どうぞ。

【神村委員】

はい。

今回新たにできた6つの広域都市圏のうち、佐倉市は印旛広域都市圏の1番端に位置しております。

ただ当然、佐倉市の隣には、東葛・湾岸広域都市圏の八千代市や千葉市がありますので、それらの市との関係性も考慮しながら佐倉市のまちづくりを考えていかなければならぬと思っています。

今回、地域ごとの市街地像の中に、志津地域では勝田台周辺について八千代市と連携することを具体的に盛り込んだことは非常に良いことだと感じます。

今後佐倉市の都市マスタープラン等を検討していくときには、この印旛広域都市圏だけでなく、併せて東葛・湾岸広域都市圏についても参考しながら考えていかなければいけないと考えておりますので、その辺りをご配慮いただければと思います。

よろしくお願ひいたします。

【都市計画課】

ありがとうございます。

当然、そちらとの連携・調整をした中での計画づくりを考えております。

広域マスタープランは基本的に県が策定を進めているものでありますので、ただ

いまのご意見につきましては、千葉県にお伝えさせていただきたいと思います。

【神村委員】

すみません。県に伝えていただくのも良いのですけれども、今後の佐倉市の取組として、印旛広域都市圏に所属しているから印旛だけを見るだけでなく、今後都市マスターPLANを変更する機会等があった際にも、東葛・湾岸広域都市圏である八千代市や千葉市がどのような方向性にあるのかといったことも注視していく必要があると思いますので、ぜひご配慮をお願いいたします。

【都市計画課】

佐倉市都市マスターPLANの改定については、地域ごとの目標を掲げる項目がございますので、東葛・湾岸広域都市圏に隣接する志津地域や南部地区の項目検討に当たっては、東葛・湾岸のマスターPLANも参考しながら作成してまいります。

【原委員】

今の件ですが、前回都市マスターPLANの策定にこの審議会の委員として関わったときを思い出すと、その頃は広域都市圏というものが無かったので、佐倉市のことを考えながらも、もちろん周りの八千代市、千葉市、酒々井町、八街市といった近隣市との関係性も検討していたと記憶しております。

ですから先ほど神村委員からご発言のあった、周辺との関係はもちろん議論したわけですね。

今般この広域都市圏という枠組みで、県がもう少し組織立って検討していく必要があると判断した、というふうに理解したのですが、その辺りの背景を説明いただいと、その上で議論すべきことを整理したらよいのではないかと思いました。

【都市計画課】

資料の51ページに、広域都市圏の必要性について記載されているところがございます。

挙げられている例としては、自然災害の頻発化・激甚化への対応、道路ネットワーク、都市機能の集積を図る拠点を広域的な視点から決める必要性があるということで、広域都市圏が設定されたという背景があると千葉県から伺っております。

【会長】

はい。松浦委員。

【松浦委員】

資料 70 ページの広域都市圏の構造図ですけれども、成田空港の所がピンク色の広域拠点となっていますが、北千葉道路沿線も同じピンクの凡例が付いているのが気になっています。

北千葉道路は拠点というよりネットワークではないでしょうか。

【都市計画課】

ただいまのご意見については、千葉県に意見を提出したところ、「北千葉道路沿線は、県の総合計画においても、新たな産業地域づくりを推進し、本県の経済圏をけん引することが期待される地域と位置付けていることから、ネットワークのみではなく広域拠点に設定している。」という回答がありました。

【松浦委員】

そうなんですね。本当にそれで良いのですかね。

【都市計画課】

千葉県としては、拠点であると考えているとのことです。

【松浦委員】

おかしい気がしますけれど、分かりました。

ありがとうございます。

【会長】

ほかによろしいでしょうか。

今回様々ご意見が出ました。

本件は報告事項でございますので、採決はいたしませんが、事務局は本日の各委員の意見を今後の参考としてください。

それでは、本日は以上で終了となります、次第に「その他」とあります。

事務局から何かありましたらお願ひいたします。

【事務局】

特に事務局の方から連絡事項はありませんが、次回の都市計画審議会の開催に当たりましては、また日程等決まりましたらあらかじめ委員の皆様にお知らせさせていただきたいと考えております。

よろしくお願ひいたします。

【会長】

ありがとうございました。

それでは以上で本日の審議会を終了したいと思います。

円滑な議事進行へのご協力ありがとうございました。

これをもちまして、第41回佐倉市都市計画審議会を閉会いたします。

上記のとおり会議の顛末を録し、ここに署名する。

佐倉市都市計画審議会議長

行方 寛

佐倉市都市計画審議会委員

齋藤 寛え

佐倉市都市計画審議会委員

木内 寛之