

第4回袖ヶ浦市都市計画マスタープラン策定市民委員会

1 開催日時 平成31年2月22日 午後2時開会

2 開催場所 袖ヶ浦市役所旧館3階大会議室

3 出席委員

委員長	鎌田 元弘	委員	飯田 薫
副委員長	小早川 悟	委員	関谷 佳久
委員	鈴木 孝司	委員	猪狩 孝一
委員	倉茂 和明	委員	今井 久明
委員	大島 裕子	委員	野澤 文香
委員	鷺見 久夫		

(欠席委員)

委員	豊川 斎赫	委員	石井 啓
委員	地引 正和	委員	大野 清

4 出席職員

都市建設部部长	江尻 勝美	都市整備課主査	長内 綾子
都市建設部次長	鈴木 敏幸	都市整備課主査	鶴岡 俊洋
土木建設課長	渡部 肇	都市整備課副主査	三屋 裕樹
都市整備課副参事	泉水 雄一郎	株式会社地域計画 建築研究所	2名
土木建設課副課長	子安 富夫		

5 傍聴定員と傍聴人数

傍聴定員	8人
傍聴人数	1人

6 議 題

- (1) 前回議論の振り返り
- (2) コミュニティを維持するまちづくりについて
 - ① 道路・交通のあり方について
 - ② 安全・安心なまちづくり
- (3) その他

7 議 事

〈午後 2 時開会〉

(1) 開会

(2) 委員長挨拶

(3) 資料確認

(4) 出席状況確認

15 名中 11 名の出席、設置要綱第 6 条第 2 項の規定により、定数の 2 分の 1 以上の出席のため、会は成立。

(5) 前回議論の振り返りについて

事務局（鶴岡主査） 【資料 2、資料 3 により袖ヶ浦市都市計画マスタープラン（全体構想（土地利用方針）まで）（案）について説明】

鎌田委員長 説明が終わりましたが、ご質問・ご意見等がありましたら、ご発言をお願いします。

猪狩委員 土地利用方針図について確認です。私は平岡地区に住んでおりますが、平岡地区において、青色に塗られているのは、出光研究所ということになると思いますが、工業地という扱いでよろしいのでしょうか。

事務局（鶴岡主査） 研究所のみを新たに位置づけることはしていないので、工業地というくくりで表記しています。内陸部の工業地ということで、周辺環境との調和に配慮したものとし、重工業などの立地は許容していないという位置づけになります。

猪狩委員 今は廃止してしまいましたが、元々はあの区域に 300 世帯以上の住宅もありました。このため、工業地という位置づけは違和感があり確認をしました。

今井委員 これまで（仮称）かずさインターチェンジについては、あまり話題にはなっていなかったと思います。本気で設置するならこの場で PR すべきだったと思いますが、何か理由はありますか。

事務局（鶴岡主査） （仮称）かずさインターチェンジは、既に国において設置が決定されていますが、整備手法について未決定の状況です。このため、いつまでに設

置するといったことが言えない状況です。

今井委員 将来、例えば10年後は設置できそうなのでしょうか。

事務局（渡部課長） 現時点では具体的な時期までは決定していませんが、県内の圏央道については2024年の全線開通に向けて整備が進む中で、本市においても毎年のように（仮称）かずさインターチェンジの設置に向け、国等へ要望をしているところです。

今井委員 設置の方向であれば、（仮称）かずさインターチェンジ周辺の開発をどうするかといったことは議論の対象になるかと思います。今までは袖ヶ浦インターチェンジ周辺を中心に議論をしましたが、（仮称）かずさインターチェンジ周辺のほうが将来的にも開発の余地があるかと思います。

事務局（鶴岡主査） （仮称）かずさインターチェンジは設置が決定していますので、土地利用方針においても設置された場合を考えて、インターチェンジ周辺部は一定の土地利用ができるように色を塗っています。また（仮称）かずさインターチェンジと木更津北インターチェンジを結ぶ幹線道路沿道についても地域振興に寄与する土地利用を許容しています。

今井委員 それと、去年から市街化区域縁辺部における市街地の拡大について議論してきましたが、基本方針はどのように表現したのでしょうか。このグループでも将来のインフラコストを考えると抑制すべきだといった意見や対岸からの居住者もおり需要はあるといった意見がありました。このようなことから、市街化調整区域をすべて抑制するというのではなく、例えば誘導区域を決めて、ここまでは居住地として誘導するといった区域を決めたほうがよいと思います。案では「抑制する」や「秩序ある土地利用」といった表現がありますが抽象的な感じがします。

事務局（鶴岡主査） 実際、個人の所有している土地の中に明確に線引きをするということは難しいものがあります。一方、課題として行政コストの増大や排水の問題などが既に出てきていますので、このような表現としました。なお、課題となっているのは、アメーバ状に次々に広がっていく開発であり、行き止まり道路や農地と住宅が交互に存在するような状況です。今後、一切開発をさせないのではなく、一定規模以上の範囲で計画的に行うものであれば、許容をしようということですが。

事務局（鈴木次長） 補足しますと、市街化区域縁辺部の開発は都市計画法上の要件が

整っていますと開発可能となります。このため、市では宅地開発事業指導要綱を策定し、開発を行う際には、本要綱に基づいて指導しています。なお、都市計画法に基づく開発のため、法律を超えて開発をさせないということとはできませんが、市の方針として開発するエリアは限定して、計画的に規制誘導をしていこうということで、このような表現としました。

猪狩委員 先ほどの、工業地ですが元々200世帯以上の居住エリアがあり、現在はそれを廃止し更地になっています。会社側は売りたいと聞いています。市では工業団地を整備し多くの企業が立地していますので、この方々の居住地として有効利用することなどはできるのでしょうか。個人的には、もみの木台、滝ヶ沢団地と本地区によって、規模の大きい居住エリアができるのではと考えています。

事務局（三屋副主査） もみの木台や滝ヶ沢団地は、市街化調整区域へ指定される前に当時の県条例に基づいて開発がされた住宅地となります。このため、現状の制度上、既存の範囲以外に住宅地を造成することは難しい状況です。

鎌田委員長 ほかにいかがでしょうか。

小早川副委員長 市街化区域縁辺部において滲み出しをさせないということは、共有できていると思いますが、一方で誘導先みたいなのをマスタープランの中で示せばよいと思います。また、新しい計画があるのであれば、予め整理しておいたほうがよいと思います。もし（仮称）かずさインターチェンジの整備に伴い、都市計画道路などの整備があるのであれば、整理をしたうえでマスタープランの策定をすることが必要だと思います。併せて、将来計画の共有もできればよいと思います。

事務局（渡部課長） （仮称）かずさインターチェンジについては、設置された際の取付道路について現在のところ具体的な計画はありません。

小早川副委員長 実際にインターチェンジを設置する際には周囲の道路など具体的な計画がされると思いますが、現状ですと都市計画マスタープランへ記載することは難しいでしょうか。

事務局（鶴岡主査） 計画が実現し（仮称）かずさインターチェンジの整備が決定すれば、その時点でマスタープランの点検評価や見直しということを行う必要があるかと思います。しかし、現状は具体的な整備時期や計画がないため記述が難しい状況です。

関谷委員 話を聞いていますと、市単独では非常に難しいことだと感じました。国が実施することから市に言っても難しいと感じました。

鎌田委員長 ご意見ということでよろしいでしょうか。

関谷委員 結構です。

鎌田委員長 ほかにありますでしょうか。

事務局（江尻部長） 内陸部の集落地の土地利用ですが、現在内陸部についてはコミュニティの維持・活性化を図るということを考えています。土地利用方針図では薄橙色の部分になります。一方、緑色の緑地等の部分は、新たな住宅開発をしていくということは現時点では考えておりませんので、ご理解いただきたいと思います。

鎌田委員長 それでは関連する項目についても、本日のグループ討議でお話いただければと思います。それでは、他にご意見等無いようですので、次に移ります。

（６）グループ討議

鎌田委員長 本日の会議では、コミュニティを維持するまちづくりと題し、道路・交通のあり方や安全・安心なまちづくりについて前回の委員会と同様、ワークショップ形式にて会議を進めさせていただきます。会議を進めるにあたり、進め方などについて事務局より説明をお願いします。

事務局（田中主任研究員（株式会社地域計画建築研究所）） 【資料１により会議の進め方について説明】

鎌田委員長 それでは、早速グループ討議を始めたいと思いますが、本日の議題については、小早川先生が交通システム工学科の先生であり、道路交通の専門家ですので先生から見て議論のポイントなどいただければと思います。

小早川副委員長 先ほど委員長からお話がありましたが、一般論を申しますと移動自体が目的ということではありません。一部、電車好きや自動車好きの方々が、電車や自動車に乗ること自体が目的の方もいますが、一般の方は目的があって電車やバスに乗ります。買い物、通勤、観光など目的ごとに交通手段も異なると思いますので、そこを考えて議論いただいたほうがよいと思います。また、免許を持っていない学生、主婦、高齢者なども年代によって異なりますので、その辺も考えたらよいと思います。それと袖ヶ浦市は工業地帯がありますので、

大型車が走る道路、一般車が走る道路、観光の車が走る道路など種類があると思います。現状、棲み分けはできていると思いますが、一般車が走る道路に大型トラックが走ることは、あまりよくないと思うので、その辺も考えていく必要があります。また、車と歩行者及び自転車のあり方についても考える必要があります。

鎌田委員長 非常に貴重な観点だと思います。それと私から一点、先ほど関谷委員が国の事業のため、我々ではどうにもならないのではという意見がありました。広域都市行政の接続というのは難しいところで、国が計画決定しても事業決定しなければ、マスタープランの中に書くに書けない点もあります。だからといって、何もやらないということではなく、市としてやるべきことはやっておくということが重要です。また市街化区域縁辺部の滲み出しですが、市街化調整区域は市街化を抑制すべき区域という大原則があります。都市計画法において人口増の時代には滲み出しということを良しとしていたという経緯もありますが、人口が縮んでいく中においてはそのままよいのかという議論もあります。一度緩和してしまったので手が付けられないといったこともあります。国の法律の不具合を背負っているのが地域であり、限られた中でも方針を示していくことは大切ですので、皆様方の意見を積極的に出していただきたいと思います。

グループ①、グループ②の2つの班に分かれ、グループ討議を行った。ファシリテーターとして株式会社地域計画建築研究所の職員が1名ずつ、書記として市職員が1名ずつ入り、地域の課題と役割等について討議の進行及び助言をした。

グループ①

大島裕子委員

鷺見久夫委員

関谷佳久委員

野澤文香委員

黒崎晋司主席研究員（ファシリテーター・株式会社地域計画建築研究所）

三屋裕樹副主査（書記・都市整備課）

グループ②

小早川悟副委員長

鈴木孝司委員

倉茂和明委員

飯田薫委員

猪狩孝一委員

今井久明委員

田中史志主任研究員（ファシリテーター・株式会社地域計画建築研究所）
鶴岡俊洋主査（書記・都市整備課）

【グループ①での主な討議内容】

①道路・交通のあり方について

- ・ 現在整備を進めている県道千葉鴨川線は、現道より通学路としての安全性が高く歩道も広く整備されるので整備を進めたほうがよい。平岡地区は事故も多く発生しており、現在の千葉鴨川線は片側1車線で歩道も狭く大型車も多く走るため危険である。
- ・ 昭和地区では、住宅地の中にまで大型車が多く入ってくる路線があるので対応が必要である。
- ・ 袖ヶ浦駅海側地区の開発によって、市道今井坂戸線の今井地区側への交通量が増えている。住宅開発をする際には道路や交通量などの十分な検討が必要である。
- ・ 木更津金田地区のアウトレット等の影響で交通量が多くなり、居住地区内まで入ってきているが、交通量をさばくだけの道路整備が追い付いていないため、誘導路の整備が必要である。
- ・ 東京ドイツ村周辺は渋滞も多く発生し一部の地域では影響がある。しかし、地域住民は地区内の抜け道を知っているので、渋滞に対応できてしまっている。このため、喫緊な課題とまでは言えないのではないか。
- ・ 横田地区の国道409号は、大型車も多く道幅も狭い。また、歩道も狭いので対策が必要である。バイパス道路などの誘導路や時間帯の通行規制なども考える必要がある。
- ・ 広域農道は広くて走りやすいことから、この沿道に日常サービス機能（コンビニ・ドライブインなど）が増えてもよいと思う。
- ・ 平成通りについては木更津市内から東京湾アクアライン連絡道まで延伸されるとさらに利便性が上がる。
- ・ （仮称）かずさインターチェンジは外房方面の圏央道に乗るには便利である。しかし、利用者がどれだけいるのかが不明である。アカデミアパーク関連だけでは設置するだけの説得力に欠けるのではないか。
- ・ 内陸部の路線バスは、本数が非常に少なく利便性も低い。このため、利用客の多い朝夕の通勤通学に照準を合わせるなど、時刻表の見直しといったことも必要ではないか。
- ・ 路線バスについては、平岡地区で実施している「平川いきいきサポート」のようなワンコインで利用でき、路線バスに代わる公共交通の仕組みも検討すべき。現在、のぞみ野地区では、NPO法人についても検討をしている。
- ・ 路線バスの利用率は非常に低いため、今後利用率を上げていく取組みをすべき。路線バスの本数を増やすということだけでなく、利用してもらう施策が重要である。

- ・ 路線バス利用者のために、バス停にベンチなどの休憩施設があるとよい。
- ・ 高速バスは非常に利便性が高い。更なる利便性向上のため、袖ヶ浦バスターミナルだけでなく高速バスの停留所をドイツ村やのぞみ野など内陸部にも設置できると非常によい。

②安全・安心なまちづくり

- ・ 災害時を考え避難路となりうる路線については安全性を確保すべき。特に県道袖ヶ浦姉ヶ崎停車場線は沿道に急傾斜地があり大雨の際は土砂崩れも発生しているため対応が必要である。
- ・ 大雨は近年増えてきているので、それに対応した河川整備は進めるべきである。
- ・ 蔵波中学校周辺は連たんによる宅地開発が進んでいるが、人口増により緊急時には避難路もパンクするのではないかな。
- ・ 避難所の耐震化は重要である。小中学校のほか、地域の自治会館や集会場などの耐震化も重要である。また、緊急時を考慮し、敷地を広く駐車台数の確保をすることも必要である。避難したくても車で行くこともできない。
- ・ 自治会への加入率が減っていることは、安全・安心なまちづくりの支障になる。高齢化や新しい世帯の加入が少ないことにより後継者がいない。地域コミュニティの希薄化は地域行事の継承もできないし、特に災害時は不安である。
- ・ 自治会への加入は地域柄によるところも大きい。新興住宅地と比較すると昔ながらの集落地は高齢の方が多いいせいもあるかな、自治会への加入はすべきという考えがあるし、コミュニティは強い感じがする。自治会への加入によって、近所の顔も見えろといったメリットもある。自治会活動が負担と考えるかは個人次第などところもあるが、それほど大変という感じではない。
- ・ 自治会に代わる地域の支え合いの仕組みは、よい案が出てきていないのが現状である。
- ・ 火葬場については、市単独で整備するより、君津4市による共同整備・使用がよいのではないかな。現在は他市にお願いしている立場であるため、市が主体で運用できることはよいと思う。

【グループ②での主な討議内容】

①道路・交通のあり方について

- ・ 県道袖ヶ浦中島木更津線については、歩車の棲み分けができていない。大型車や地元の車が入り乱れており、小学校も近く通学路でもあることから、危険である。また、歩道も狭い状況なので対応すべき。
- ・ 蔵波台のさつき幼稚園前の道路は、高速道路に接続するためか、大型トラック、それも10t車級の大型車の通行が多く、歩行者が巻き込まれる可能性がある。
- ・ 長浦地区では、通学路は歩行者ゾーンを道路上に明示しているが、他地区でも推進すればよいのではないかな。

- ・ 歩行者の安全を守るため、優先順位をつけて歩道整備を推進していく必要がある。
- ・ 東京湾アクアラインからの車は木更津金田インターチェンジを利用しているため、袖ヶ浦インターチェンジを利用してもらい国道16号に接続するなどして誘導していく必要がある。
- ・ 木更津金田インターチェンジからの接続道路が車線数も少なく脆弱である。
- ・ 臨海部の東京湾岸道路の整備は推進していくべきである。併せて、木更津金田地区との道路整備の整備が必要である。都市計画道路の高須箕和田線と西内河根場線の整備が進めばバイパス機能も確保されるのではないかと。
- ・ 休日を中心に坂戸市場地区周辺の渋滞はひどいので対策をすべき。
- ・ 商業施設が袖ヶ浦駅海側地区に建設中であるが、JR内房線を横断するには袖ヶ浦アンダーパスと小規模な踏切しかない。休日になると渋滞も発生し行きにくくなってしまう。
- ・ 木更津市、市原市との路線、例えば国道16号沿いは、道の駅などの地域振興に寄与する施設の誘致も有効である。併せて長浦駅、長浦港と一体で周辺を開発し活用を考えるのもよい。
- ・ 本市の都市計画道路の整備率は高いが、地区内の狭あい道路などの整備は低い気がする。坂戸市場地区内などは狭あい道路も多く解消を図るべきである。
- ・ 狭あい道路は区画整理をしていない地区が多い。地主が土地を売って利活用している事例もあるが、奥まったところで開発され、車利用が増えると更なる問題が出てきてしまう。
- ・ 大規模に区画整理事業を行うのであればよいが、ミニ開発を次々に広げていくことは止めるべきである。区域内は行き止まり道路も問題である。
- ・ 狭あい道路対策として、時間はかかるがセットバックをして用地を確保する手法や利便性に課題もあるが交通規制（一方通行にして歩道を設けるなど）にするなどといった対策もある。
- ・ 道路が狭いと緊急時には大きな課題がある。優先順位をつけて長い目で検討していく必要がある。市道の整備計画の中での位置づけは必要である。
- ・ （仮称）かずさインターチェンジは臨海部から見ると必要性が低いと思う。整備するのであれば、地域の活性化を図るべく一体的な土地利用を考えるべき。
- ・ 高速バスは非常に利便性が高いし本数も多い。一方、路線バスは非常に利便性が低く、今後コミュニティバスなどの復活が必要なのではないかと。
- ・ 本市ではコミュニティバスやデマンドタクシーを運行したものの、利用者の伸び悩みもあり廃止された。しかし、今後は高齢者が多くなるので、安価な循環バスの運行など、目的地を限定し、利用率を上げるような施策が必要ではないかと。
- ・ 拠点内における循環バスは必要ではないか。小型バスならルート設定も柔軟にできると思う。
- ・ コミュニティバスが運行していた10年前、20年前とは状況も違う。更なる高齢化が進んでいる中、安価で循環するバスの設定は必要である。市は投資して回

収することだけを考えるのではなく、まず走らせて利用を促していくことが重要である。

- ・ バスを降りた先での賑わいも重要である。地元商店で購入した人にインセンティブ（ポイントによる商品券など）を設けるなど、地元商店を活性化させるため、商工会とも連携して、駅周辺の賑わいを創り出す必要がある。
- ・ 袖ヶ浦駅海側地区への路線バスの乗り入れも必要である。
- ・ ショッピングセンターや木更津金田地区のアウトレットなどの送迎バスとの連携もよいのではないかな。

②安全・安心なまちづくり

- ・ 津波の対策は、地域を限定して対応していくべき。
- ・ 上水道や公共建築物など、インフラ耐震化は整備率も比較的高いことから、この状況を維持していく必要がある。
- ・ 土砂崩れについては、県道袖ヶ浦姉ヶ崎停車場線沿いでも起こっており、県道における歩道整備は必要である。
- ・ 久保田川や蔵波川の河川沿いは氾濫もしていた。蔵波川には調整池があるが、久保田川にはなく田畑が調整機能を担っている。しかし、上流部では次々に森林がなくなり工業団地等が整備されているため、雨水が浸透せず危険度が高まっているのではないかな。このような点からも、緑化保全や護岸工事等の対策は必要である。
- ・ 避難所への経路上に土砂災害などの危険がある個所については優先的に対応すべき。
- ・ 実際に災害が発生した場合、行政による公助は限界がある。このため、自身での対応や地元のつながり、地元商店等との災害協定などが重要である。
- ・ 安全安心なまちづくりや地域コミュニティの維持という観点では、地元の消防団強化も重要である。
- ・ 上水道の広域化については、維持管理等のコスト面から考えた場合、必要性があるなら仕方ないと思う。
- ・ 長浦駅前是非常に高齢化が進行している。自治会加入者も少なくなっている中、高齢者の一人暮らし世帯も増えてきており、災害時の援助が懸念される。
- ・ 防災に関しては自治会の役割は大きいと感じる。自治会のない地域（新興住宅地など）でも避難訓練等、防災については市民の関心もあり人が集まるのではないかな。これらについては、市のリーダーシップで実施するのも必要である。
- ・ 空家関係で長浦駅前のビルは現在も危険な状態であるので、更なる対策が必要である。

（７）グループ討議の発表

【グループ① （発表者：関谷委員）】

- ・ 根形地区や横田地区は、狭あい道路が多い地区がある。また、横田地区では国道

409号への大型車の侵入が多く危険なため対応を図る必要がある。

- ・ 昭和地区や平岡地区では渋滞が頻繁に発生しており対策が求められる。
- ・ 路線バスは内陸部での利便性が低いため、利便性向上のため、時刻表の見直しなども必要である。またバス停へのベンチなども設置も必要である。
- ・ 路線バスに代わる「平川いきいきサポート」のような仕組み。地元によるNPO法人の設立などを検討する。
- ・ 広域農道沿いや国道410号沿いなど、ある程度の日常サービス機能（コンビニ・ドライブインなど）を設置してもよいのではないかと。
- ・ （仮称）かずさインターチェンジの設置は、周辺の交通環境の保全が必要である。
- ・ 高速バスは利便性が高い。袖ヶ浦バスターミナルだけでなく、拠点や内陸部へのルートの再考もしたほうがよい。
- ・ 自治会への加入者が減ってきていることは課題である。
- ・ 安全安心の避難路として、狭あい道路の対策は必要である。
- ・ 県道袖ヶ浦姉ヶ崎停車場線などは土砂崩れも多く危険である。
- ・ 地域の公民館、集会場なども含めた耐震化が必要である。
- ・ 火葬場の整備については、現在進んでいる4市共同による運用でよい。

【グループ②（発表者：倉茂委員）】

- ・ 県道袖ヶ浦木更津中島線などは大型車の混入率が高く、危険であるため歩道整備が必要である。
- ・ 昭和地区における休日の渋滞はひどく、対応すべき。
- ・ 狭あい道路は通学路などを優先的に行うべき。
- ・ 路線バスは利用者が少ない状況であり、拠点間を結ぶバスルートが必要である。また、小型のコミュニティバスの復活も検討していくべき。
- ・ 国道や県道の未整備区間については国や県への整備促進の要請を行う。
- ・ 自治会の役割は非常に重要でコミュニティの維持は災害時も役立つ。市は防災についての活動に対して更なる介入があっても良い。
- ・ 大雨の増加に伴い、河川上流部の貯水機能を有する緑化の保全は重要である。
- ・ インフラについては耐震化が進んでいると思うが、今後も計画的に行うべき。

（8）全体討議・とりまとめ

小早川副委員長 非常に貴重なご意見ありがとうございました。私の感想になってしまいますが、道路については大型車の混在が課題かなと思います。それは、渋滞対策と安全対策の両面で大型車の混在が出ていたので、対応していく必要があると思います。大型車を誘導させる、例えばインターチェンジからのルートを整理し、誘導路線を明確にするといった計画を立てる必要があります。また、国道、県道、市道があり、国県道は国、県と連携して整備を進める一方、市が管理する狭あいな道路は対策が難しいと思いますが、防災と絡めるなどして整

理する必要があると思います。特に通学路や避難所などへのルートは優先的に整備をしていく必要があると感じました。あと、歩道がないという意見も多く出ており、道路上において歩ける場所を整備していくということも重要だと思います。交通機関については、路線バスが重要となりますが高齢化が進む中で充実させていくことが皆さんの総意だと思います。先ほどグループ①の発表の中で、NPO法人という話がありましたが、地域ごとに対策を考えていくことも、とてもよいと思います。また、路線バスについては、拠点間を結ぶことや病院や買い物をする場所も考え、今後は高齢化も進むので路線の再考が必要になってくると思います。防災については、コミュニティというものが重要であると感じました。自治会の役割も重要ですし、市も最大限サポートする仕組みがあるとよいと思います。地域は危機感もあると思います。あと、災害は津波だけではなく、豪雨や土砂災害なども考えていく必要があると感じました。

鎌田委員長 ありがとうございます。私は主にグループ①にいましたが、生活者の視点が多かった気がします。道路交通計画の範囲を超えて、移動計画のようなイメージだと感じました。移動は、人、時間、属性、居住地によっても異なりますし、何の目的で移動するかは、土地利用や移動する先の施設計画にも関係してきます。目的があつての移動というのは、人、場所、曜日、災害時と平常時、休日・平日、昼夜によって全部異なるので、その辺も踏まえて計画への書き方があるとよいなと感じました。今回はグループごとに違った視点で議論ができたのでよかったと思います。それでは進行を事務局にお返しします。

(9) 次回に向けて

事務局（泉水副参事） 鎌田委員長・委員の皆様ありがとうございます。本日いただいたご意見は、事務局で取りまとめて次回会議の冒頭で説明をさせていただくとともに、本日までの意見を取りまとめる形で、全体構想案の策定を進めてまいります。また、委員の皆様には、委員会の議事録を作成した後、議事録の写しを事務局から送付させていただきますので、ご了承をお願いいたします。なお、次回の委員会は5月ごろに開催を予定しております。日時が決まり次第、正式な開催通知を送付させていただきますのでよろしくお願いいたします。併せて、本日お配りしましたが、市では、来月3月に土地利用方針案までの内容について、市内5地区で市民向けに懇談会を開催いたします。もし、ご興味のある方などいらっしゃいましたら、是非お声掛けいただけると幸いです。それでは以上をもちまして、第4回袖ヶ浦市都市計画マスタープラン策定市民委員会を終了させていただきます。本日はありがとうございました。

(10) 閉会

〈午後17時00分閉会〉