

# 城野地区まちづくり基本計画

平成 23 年 8 月

城野分屯地跡地処理計画策定協議会



# 目次

<b>I</b>	<b>城野地区の位置等</b>	<b>1</b>
	1. 地区の立地・特性	1
	2. 地区のポテンシャル	3
<b>II</b>	<b>まちづくり基本計画</b>	<b>4</b>
	1. まちづくり基本計画の区域	4
	2. まちづくりコンセプト	5
	3. まちづくりの基本的方向	6
<b>III</b>	<b>基盤整備計画の方針</b>	<b>8</b>
	1. 基盤整備の方向	8
	2. 土地利用計画等	9
	3. 交通計画	12
	4. 都市景観・環境形成	13
<b>IV</b>	<b>基盤整備手法</b>	<b>14</b>
<b>V</b>	<b>民間開発誘導</b>	<b>14</b>
<b>VI</b>	<b>まちづくりの今後の進め方とスケジュール</b>	<b>15</b>
	1. まちづくりの全体スケジュール	15
	2. 各機関の今後の取組み	16
	3. 協議会の今後の役割	16

# 城野地区の位置等

## 1. 地区の立地・特性

城野地区は、小倉都心の南東約3kmに位置し、JR日豊本線城野駅（以下、「JR城野駅」という。）及び国道10号に隣接し、北九州市都心部などへの交通利便性が高い立地条件にあります。

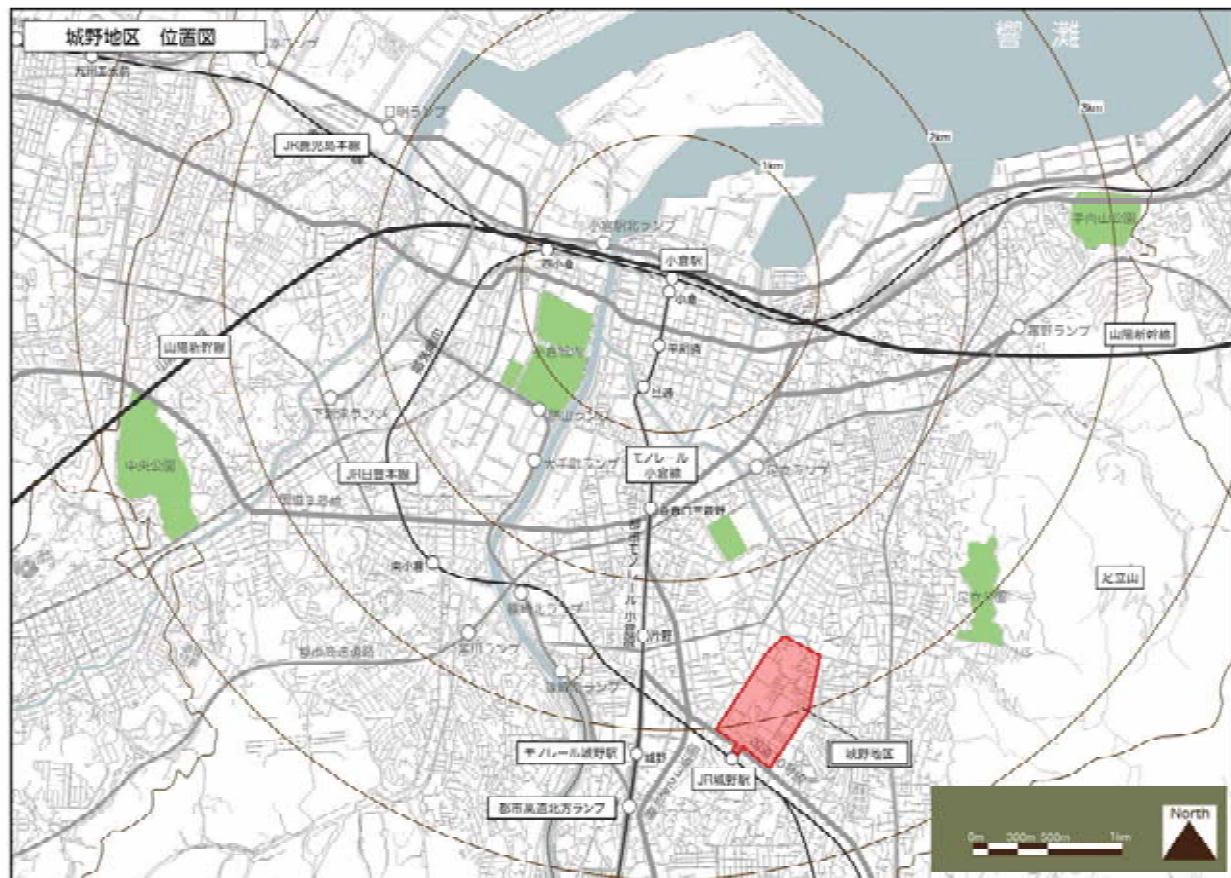
周辺の道路状況は、地区の南側が国道10号、西側の一部が県道城野砂津線、それ以外は市道に接しています。周辺の土地利用状況は、東側は国家公務員宿舎、市道を挟んでスーパーやマンション、南側は、国道10号沿いに店舗、事務所、西側は県道を挟んで住宅地、北側は、県警機動隊、防衛省宿舎、県立小倉聴覚特別支援学校が立地しています。

地区内には、陸上自衛隊城野分屯地跡地（以下、「分屯地跡地」という。）、独立行政法人都市再生機構城野団地（以下、「UR城野団地」という。）、市営住宅などが立地しています。

なお、分屯地跡地は、平成20年3月に分屯地機能が移転した後、建物等が解体撤去され、現在更地となっています。また、分屯地跡地に隣接したUR城野団地は、団地再生事業（集約型）により土地利用の転換が予定されています。

- 所在地：福岡県北九州市小倉北区片野新町三丁目、  
東城野町、城野団地、三郎丸二丁目の各一部
- 交通：JR城野駅より徒歩約1分（JR小倉駅から約10分）  
最寄りの西鉄バス停から小倉バスセンターまで約15分

城野地区の位置



【城野地区の現況】

【城野地区の課題】

◆土地利用状況

- ・大規模な国有地（分屯地跡地）が活用されていない状況にある。
- ・UR城野団地では、「団地再生事業（集約型）」が予定されている。

◆人口・世帯数

- ・小倉北区の居住人口は、2010年現在で約18万人であるが、1975年の人口約22万人から、居住人口は減少が続いている。
- ・近年、小倉都心において、マンションなど中高層住宅の立地が進んでいることから、世帯数は、区全体では増加傾向にあるものの、核家族化、単身世帯の増加が進んでいる。
- ・また、区全体において少子高齢化傾向にある。

◆周辺の交通状況

- 道路交通
  - ・国道10号に接するなど、道路の利便性は高い。
- 鉄道・バス
  - ・JR城野駅、北九州モノレール城野駅、バス停留所が近接しており、公共交通機関の利便性は高い。

◆周辺の建物立地状況

- ・周辺は、住居系の建物立地が中心となっており、交通条件の良い国道10号沿道等には、商業施設、店舗併用住宅、業務施設等が見られる。

◆分屯地跡地の良好な街区形成

- ・小倉都心に近接する貴重なまとまった土地であり、秩序ある良好な街区の形成が求められる。

◆JR城野駅の交通結節機能の向上

- ・地区の分断を解消し、JR城野駅等へのアクセスの向上が求められる。
- ・JR城野駅の利便性向上のため、駅北側の駅前広場の機能強化が求められる。

◆交通の円滑化

- ・周辺道路への自動車交通負荷を抑制するため、公共交通、徒歩・自転車を主体としたまちづくりが求められる。

◆城野地区の魅力づくり

- ・城野地区に人を惹きつける良質なまちづくりが求められる。
- ・居住者の暮らしをサポートする生活サービス機能の充実が求められる。

◆居住人口増加の推進

- ・地域の活性化のためには、街の活力の源となる人口の更なる定着が求められる。

## 2. 地区のポテンシャル

### (1) 恵まれた地区特性を活かした良好な住宅地づくり

城野地区は、小倉都心に近接し、周辺には生活利便施設が整っています。また、JR城野駅及び国道10号に隣接し、九州の主要都市及び北九州空港とのアクセスも良好であり、高いポテンシャルを備えています。分屯地跡地は、樹木や池が保全された街なかの貴重なまとまった土地であり、九州百名山の一つである足立山への眺望も良好です。

城野地区は、「北九州市都市計画マスタープラン小倉北区構想」において、JR城野駅周辺の交通の拠点性を活かし、生活支援機能が充実して便利で暮らしやすく、また、多くの人々が住むことができる地域拠点に位置づけられています。

また、住宅を導入する民間開発を促進するとともに、周辺地域との一体的なまちづくりを図ること、公共交通の利用環境の向上を図るという目標を掲げています。

### (2) 環境モデル都市行動計画のリーディング・プロジェクト

北九州市は、平成20年7月に、我が国を低炭素社会に転換していくため、温室効果ガスの大幅な削減など高い目標を掲げて先駆的な取組みにチャレンジする国の「環境モデル都市」に認定されました。

低炭素社会の実現には、都市構造、産業構造、市民生活などすべての分野における社会変革が必要です。その具体的な取組みの一つが、城野地区の「低炭素先進モデル街区」の形成であり、市民が直接見て、感じることをするためのリーディング・プロジェクトに位置づけて取り組むものです。

また、「低炭素先進モデル街区」の中でも、大規模な土地利用転換が見込まれる区域については、「ゼロ・カーボン先進街区」と位置づけています。この街区では、公共交通の利用促進、カーシェアリング導入による自家用車の利用抑制、エコ住宅や創エネ・省エネ設備の設置誘導、エネルギーマネジメントの導入によるエネルギー利用の最適化など、様々な低炭素技術や方策を総合的に取り入れて、ゼロ・カーボンを目指した先進の住宅街区を整備していきます。

#### ■主な上位計画など

平成15年11月	「北九州市都市計画マスタープラン」の策定
平成17年11月	「北九州市都市計画マスタープラン小倉北区構想」の策定
平成20年7月	北九州市が「環境モデル都市」に認定
平成21年4月	「北九州市環境モデル都市行動計画」の策定
平成21年5月	「城野地区低炭素先進モデル街区計画概要」の作成



# まちづくり基本計画

## 1. まちづくり基本計画の区域

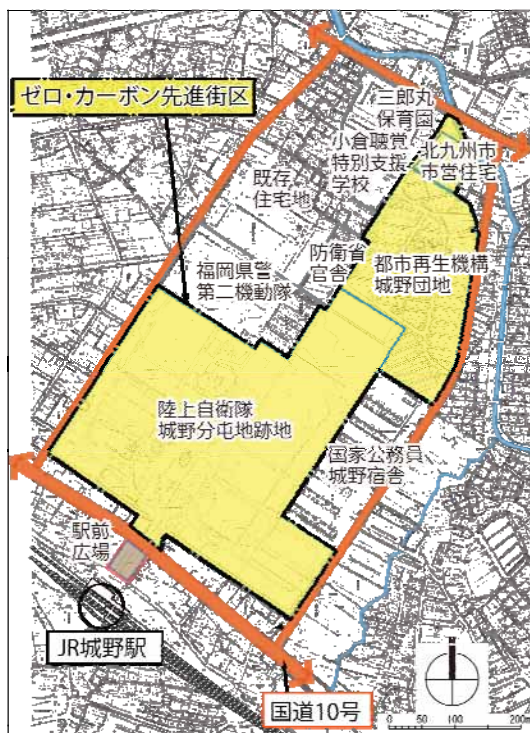
市は、「城野地区低炭素先進モデル街区計画概要（平成21年5月作成）」の中で、下図に示す「低炭素先進モデル街区」（約33ha）のうち、今後、大規模な土地利用転換が見込まれる分屯地跡地及びUR城野団地を「重点街区」（約18ha）として、周辺の市街地を「協力街区」（約15ha）として位置づけました。

今回、「重点街区」を中心とした区域を、「ゼロ・カーボン先進街区」（約19ha）として低炭素型のまちづくりを進めようとしており、この区域において「まちづくり基本計画」に取り組むこととします。

- ◆低炭素先進モデル街区（約33ha）
  - ・重点街区（約18ha）
    - 土地利用転換の機会を活かし、基盤整備段階から総合的な低炭素化技術・方策の導入を推進
  - ・協力街区（約15ha）
    - 新たな基盤整備を必要としない低炭素化技術・方策の導入を誘導



低炭素先進モデル街区の区域（約33ha）



まちづくり基本計画の区域（約19ha）

### まちづくり基本計画の区域

現状の主な土地利用	土地所有者	面積	備考
分屯地跡地	財務省	13.9ha	防衛省から所管換 平成20年3月閉鎖
UR城野団地	独立行政法人 都市再生機構	4.1ha	494戸（2F、5F 30棟） 建設年次：昭和33～38年
北九州市営住宅	北九州市	0.4ha	60戸（5F、2棟） 建設年次：昭和54、55年
上記以外（市道等）		0.4ha	
総面積		18.8ha	

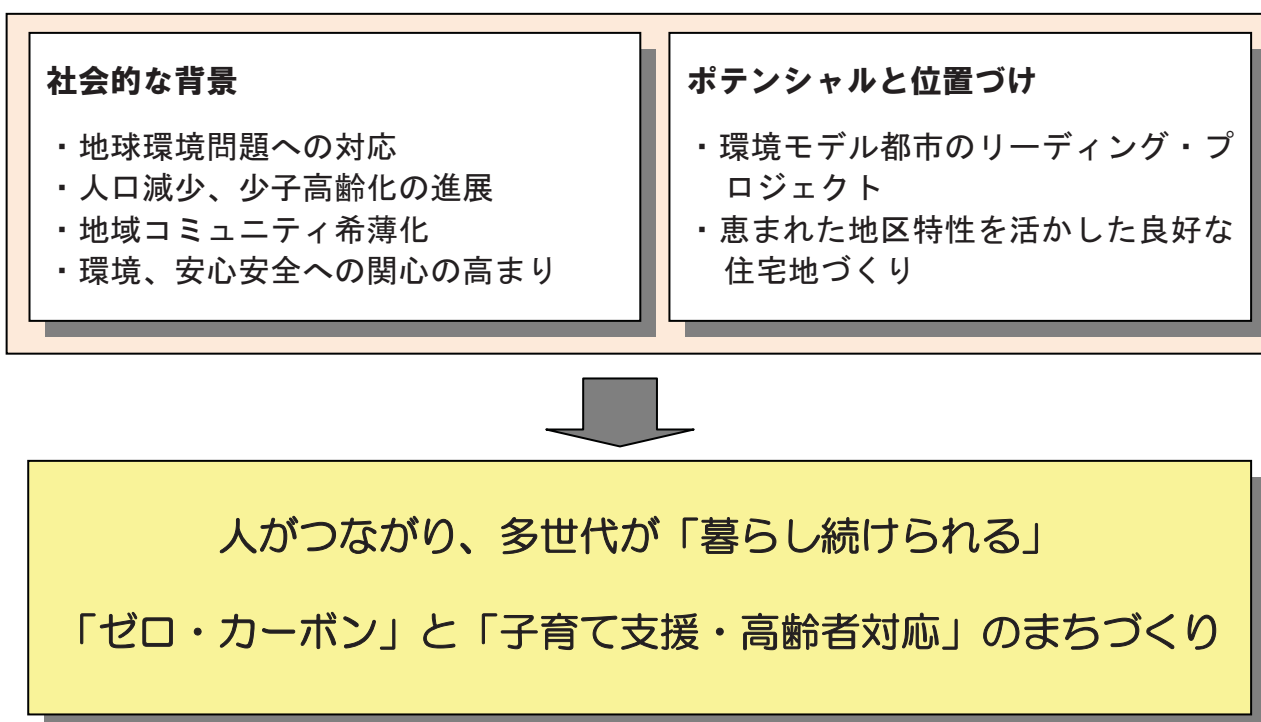
## 2. まちづくりコンセプト

今後のまちづくりは、地球温暖化などの地球環境問題への対応、人口減少や少子高齢化の進行、地域コミュニティの希薄化などの社会的課題や、市民の環境意識や安全・安心なまちづくりへの関心の高まり、さらには福祉・子育てニーズの高まりなどを背景に、これまでの右肩あがりの高度成長時代を前提としたものから、成熟社会に対応した生活する人々の様々な社会不安や課題を解決し、地球環境に配慮した持続可能なまちづくりへの転換が必要とされています。

一方、城野地区は、「環境モデル都市」北九州市のリーディング・プロジェクトとして、その恵まれた地区特性を活かした良好な住宅地づくりが求められているところです。

このような背景と城野地区のポテンシャル・位置づけから、城野地区に求められる将来像は、暮らしに関する二酸化炭素排出量の大幅な削減と、多様な世代が暮らしやすく、将来にわたって住み続けられる持続可能なまちづくりの姿であると考えます。

城野地区のまちづくりのコンセプト（キーワード）は「ゼロ・カーボン」、「子育て支援・高齢者対応」、「持続可能なまち」の3つとし、それぞれハード、ソフトの両面から総合的な取り組みを進めます。



## 3. まちづくりの基本的方向

### (1) ゼロ・カーボンの観点

#### ①建築・住環境の分野

住宅から排出される二酸化炭素排出量の削減を図るため、太陽光などの再生可能エネルギーの利用、住宅の基本性能の向上を目指します。

また、地区資源である足立山への眺望の確保や公共施設における落ち着いた色彩の配慮など、良好なまちなみ景観の実現を図ります。

さらに、周囲との環境に親しみ、医療・福祉施設やこれらのサービスと連携した付加価値の高い都市型住宅供給を目指し、ゆとりある住生活の実現を図ります。

#### ②低炭素モビリティの分野

過度に自家用車に依存しない、歩いて暮らせるまちづくりを進めます。このため、公共交通利用の利便性を高めるために交通結節機能の強化を図ります。

また、カーシェアリング、サイクルシェアリングの導入、電気自動車の充電設備の整備など、低炭素な交通手段を提供する交通ネットワークの形成を目指します。

#### ③環境学習の分野

城野地区のゼロ・カーボンのまちづくりでの取り組み内容、住民の暮らし方など、市民や企業が学び考える場を設けるなど、市内の環境学習システムとの連携を目指します。

この他、低炭素社会のあるべき社会構造を構築を目指し、八幡東区で実証事業が行われている「北九州スマートコミュニティ創造事業」の成果も含め、ゼロ・カーボン化に係る環境技術の導入を検討します。

### (2) 子育て支援・高齢者対応の観点

#### ①地域コミュニティの分野

環境に関心を持つ多様な世代が居住し、周辺の住宅市街地と調和しながら地域に活力を生み出す新しいコミュニティの創出を図ります。

このため、交流の場や様々なイベントやまちづくり活動を展開し、多世代が交流し、生き生きとしたコミュニティと賑わいのあるまちづくりを支援していきます。

#### ②福祉・医療等の生活支援の分野

城野地区の生活利便性に恵まれた立地条件に加え、子育て支援・高齢者対応の医療・福祉サービスや多様な生活支援サービスの提供により、子育て世代から高齢者まで安心して住み続けられる住宅地を形成します。

さらに、まち全体の防犯機能にも配慮し、誰もが安全で安心できるまちづくりを進めます。



### (3) 次代に継承し続ける持続可能なまちづくりの視点

#### ①タウンマネジメントの分野

城野地区での日々の暮らしの中で、環境にやさしい住まい方が持続できるよう、エネルギー・マネジメントなど、まち全体のゼロ・カーボン化に向けた取組みと、まちの魅力を維持向上させる生活支援サービスの提供、公共空間の維持管理まで、街全体を一体的・効率的に運営するタウンマネジメントの実現を目指します。

#### ②情報発信の分野

城野地区で実現する新しいまちづくりを広く情報発信し、一人でも多くの方が「城野地区に住んでみたい」と感じるまちにすることを目指します。

このため、まちづくりの取組み内容を情報発信し、対外的に強くアピールする「まちのブランド化」を推進します。

# 基盤整備計画の方針

## 1. 基盤整備の方向

### (1) 歩行者・自転車利用を重視した道路整備

城野地区に住む人々や訪れる人々が、徒歩・自転車を利用して安全・快適に過ごせるまちづくりを進めるため、地区を通過する自動車交通を抑制する道路計画とします。

また、街区内の南北を結ぶ遊歩道を歩行者・自転車専用道路として整備し、JR城野駅や路線バスへのアクセスを向上させます。

さらに、平坦な地形を活かし、誰もが安全に安心して利用できる「ユニバーサルデザインのまちづくり」を支える基盤整備を進めます。

### (2) 低炭素化に配慮した整備

ヒートアイランド対策として、地区内の道路には、保水性舗装や遮熱性舗装など、路面温度の上昇を抑制する舗装の採用を検討します。

さらにその効果をより高めるため、樹木等による緑陰空間の確保することでクールスポットを創出し、歩きやすい歩道の整備などを目指します。また、クールスポットにより生まれる心地よい風は、住宅にも取り込まれることとなり、家庭の省エネ効果を高めることにつながります。その他、道路照明へのLED照明の採用や、スポット的な太陽光パネル付の休憩施設の整備など、まち全体で低炭素化を見て感じることもできるような整備を目指します。

### (3) 既存樹木や池の保全

分屯地跡地内にある既存樹木や太刀洗池など、既存の自然環境の保全・活用に努めます。

## 2. 土地利用計画等

### (1) ゾーニングの考え方

#### ① Aゾーン

地区北側のUR城野団地及び市営住宅においては、高齢者から子育て世帯までが安心して暮らせる住環境の形成を図ります。

#### ② Bゾーン

地区中央部において、既存樹木や池を活かし、緑の拠点・クールスポットとしてエコパークを整備し、潤いのある憩いの空間の創出を図ります。

#### ③ Cゾーン

JR城野駅、国道10号を中心とする交通結節点を「地区の顔」として位置づけ、地区を訪れる人々がゼロ・カーボン先進街区のまちづくりが感じられる都市機能・空間の整備を図ります。

#### ④ Dゾーン

地区中央部は、住宅間・街区全体におけるゼロ・カーボンを実現する住宅性能を誘導し、快適で住みよい戸建住宅を中心とした良好な住宅地を目指します。

#### ⑤ Eゾーン

地区を南北に結ぶ動線は、歩いて暮らせるまちづくりの基軸としてまちの背骨（骨格軸）と位置づけ、歩行者・自転車が安全・快適に通行できる空間として整備し、JRやバスの利用促進を図ります。  
また、楽しくて、歩きたくなる道となるよう、公園までの沿道建物の低層階に店舗を誘導するなど賑わいを創出します。

#### ⑥ Fゾーン

地区南側においては、JR城野駅や国道10号に近接性を活かして高度利用を図り、周辺環境に配慮しながら中高層の集合住宅、物販・飲食店、医療施設や介護・福祉施設等の生活支援サービス施設の立地を誘導します。



ゾーニング図

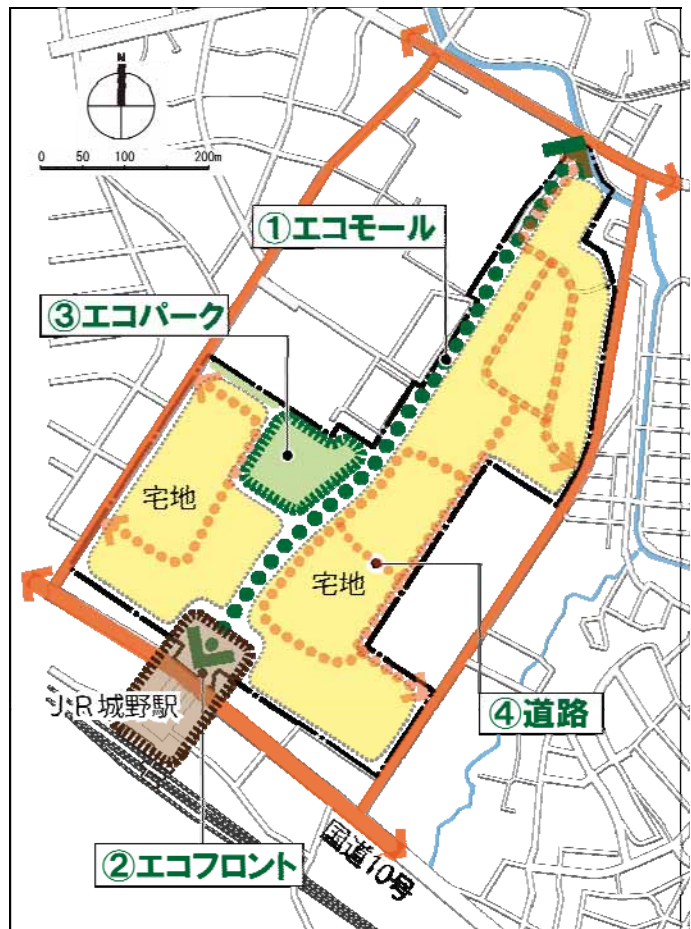
## (2) 核となる公共施設

### ①エコモール

まちの背骨となる歩行者・自転車交通の基幹軸として、「周辺地域及び地区内の人が日々の生活で快適に利用できるみち」、「まちを訪れる人が歩き、ゼロ・カーボンのまちづくりを感じるみち」の創出を図ります。

このため、歩行者と自転車を分離し、利用者の安全・快適性を確保するとともに、緑と足立山への眺望を活かしたエコモールとして広幅員（8～12m程度）の歩道空間とします。また、環境に配慮した舗装材やLED利用の照明灯など、まちを訪れる人が身近にゼロ・カーボンのまちづくりを感じられるよう整備します。

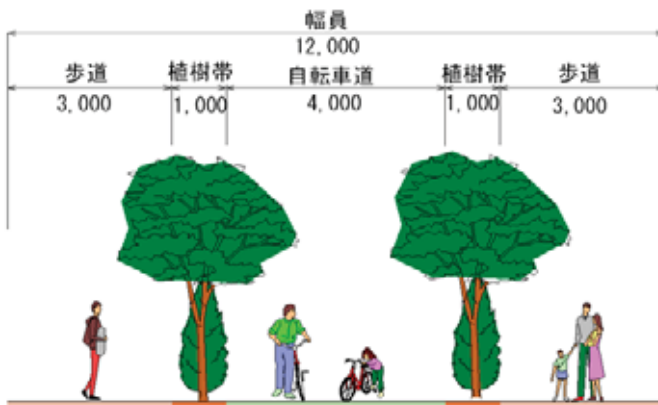
また、都市的な賑わいを演出する道路景観を創出するため、沿道には交流や休憩ができる空間の確保を誘導します。さらに、地区のシンボリックな景観演出を誘導するとともに、道路舗装は落ち着いた色のある表情豊かな仕上げとするなどの配慮を行います。



核となる公共施設の位置

### ■エコモールの幅員構成

- ・自転車道（4m）／自転車4台が通行できる幅員
- ・歩道（3m）／家族4人が並んで歩ける幅員。または、荷物や傘を持った2人と車椅子が通行できる幅員



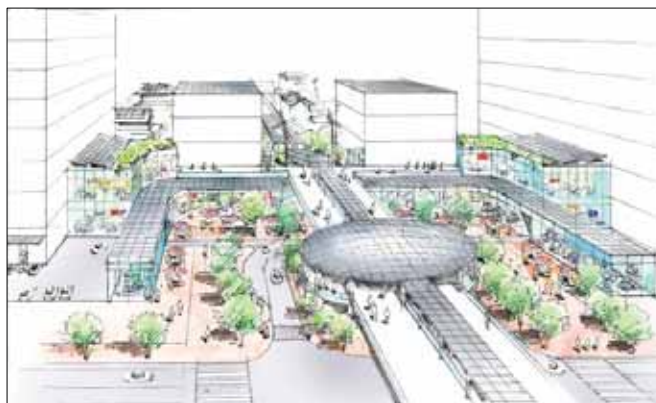
イメージ図



## ②エコフロント

エコフロントの沿道には、環境学習やタウンマネジメント活動、カーシェアリングステーション、生活支援施設などの機能を誘致したいと考えています。エコフロントには、多くの人々が訪れることが想定されることから、まとまった規模の公共用地を配置し、まちの顔として整備を行います。

また、将来的には、JR城野駅北側の駅前広場やエコフロントに立地した生活支援施設等と駅を自由通路で結ぶなどの検討を行うなど、交通結節点の機能を強化して、公共交通の利用促進を図ることとします。



イメージ図

## ③エコパーク

既存の自然環境（既存樹木、太刀洗池）を保全・活用し、緑陰空間となるクールスポットの創出を図ります。

また、芝生や花壇・菜園、パーゴラ・ベンチなどを設けるなど、人が集い交流するコミュニティの場としての整備を図ります。



イメージ図

## ④道路

歩行者・自転車の安全性や快適性を考慮した道路構造とするとともに、街並みに配慮した曲線的な線形の道路とするなど、景観にも配慮した計画とします。

また、良好な既存樹木の活用、保水性舗装や遮熱性舗装など環境に配慮した舗装材や、LED等の照明灯などの整備を図ります。



イメージ図

### 3. 交通計画

#### (1) 周辺の道路との関係

歩行者・自転車の安全性と快適性を確保するため、地区外からの通過交通を抑制します。

一方で、これまで分屯地跡地により分断されていた地区の東西を結び歩道の整備や、地区に隣接する東西幹線道路の歩道について、区域内に拡幅することで、地区周辺の円滑な交通環境改善に寄与します。

また、エコフロント部の車両出入り口の整備については、駅前広場等の整備と合わせて、今後検討します。

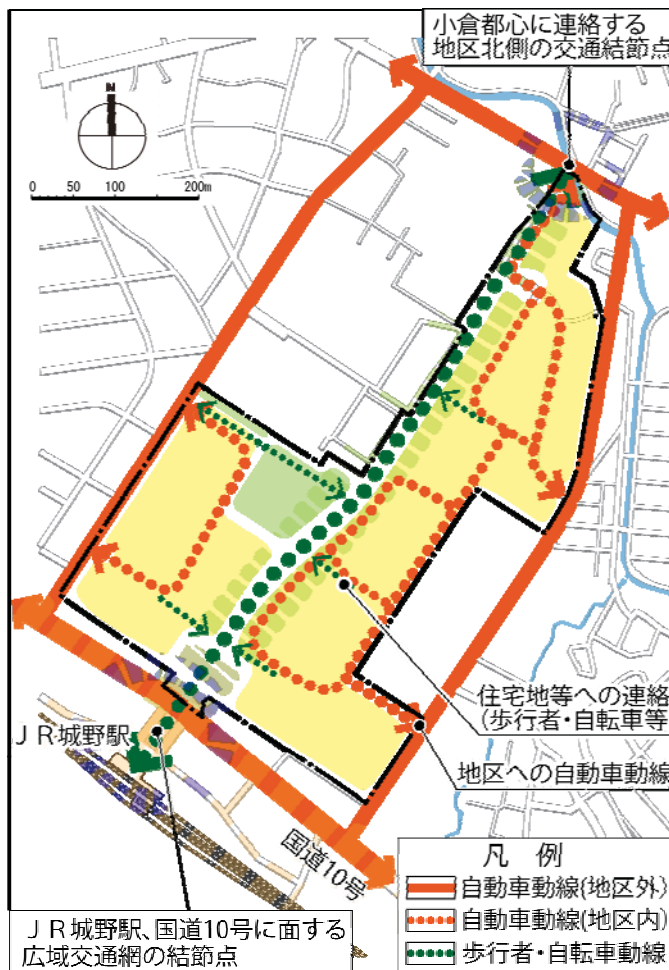
#### (2) 地区内の交通計画

##### ①歩行者・自転車

地区南側は、JR城野駅と国道10号に隣接しており、メイン玄関口となります。一方、地区北側はバス停等があることから、サブの玄関口を想定し、この2つの玄関口を結び南北の動線を主動線とします。

##### ②自動車

地区内は歩行者・自転車が安全・快適に利用できるよう自動車の通過交通を抑制することとします。自動車が地区の東西を横断できるような道路は計画せず、東西の幹線道路からループ状に処理する計画を基本とします。



動線計画図

## 4. 都市景観・環境形成

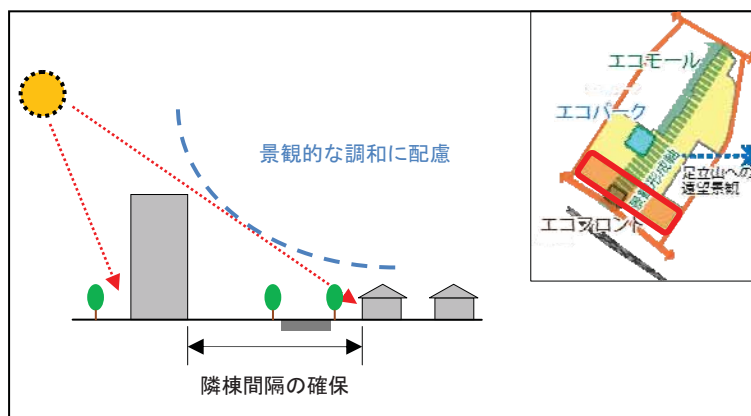
### ①景観形成軸への配慮

街の骨格となる景観形成軸は、エコフロントとエコモールとします。エコモールの中間地点に隣接するエコパークは景観・環境形成拠点として整備を進めます。

宅地内の景観形成については、景観形成軸・拠点との調和を図りつつ、今後の開発計画の具体化の中で、魅力的な街並み形成を誘導します。

### ②戸建住宅地への配慮

戸建住宅が隣接するエリアでは、建築物の立地誘導にあたり、適度な隣棟間隔の確保やオープンスペースの確保など、戸建住宅への日影等の影響及び景観の調和を誘導していきます。

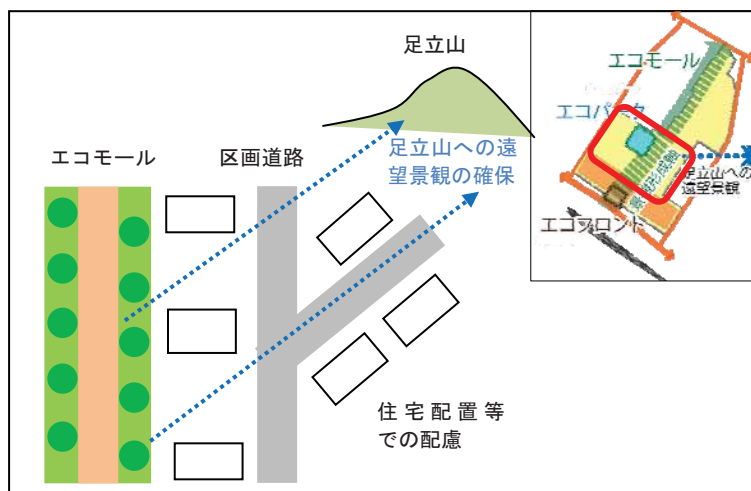


戸建住宅地への配慮

### ③足立山の遠望景観への配慮

景観形成軸（エコモール）の周辺においては、建築物の立地誘導にあたり、建築物の配置や形態等について、セットバック等により敷地内にオープンスペースを確保するなどの工夫により、ゆとりのある空間形成を誘導します。

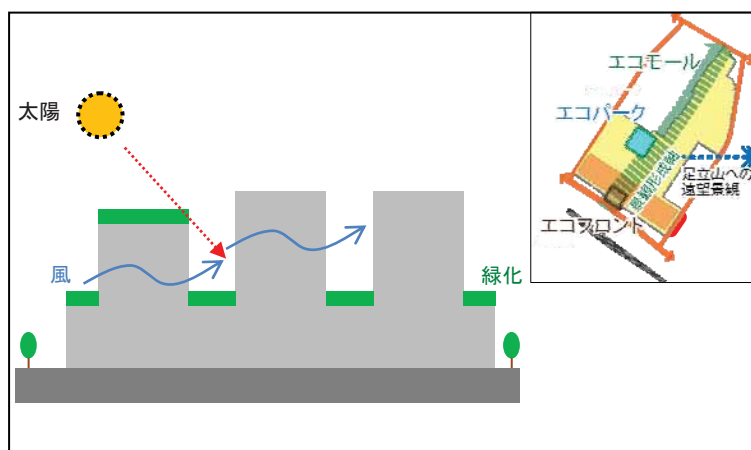
さらに、足立山への眺望の確保や建築物のスカイラインを意識し、建築物の配置や建物の階数などに配慮することを誘導していきます。



足立山への遠望景観の配慮

### ④建築物の配置・形態の配慮

建築物の立地にあたり、建築物が近接して建ち並ぶことを避け、日照・通風の確保や周辺への圧迫感の軽減を考慮するよう誘導します。また、オープンスペースの緑の空間づくりを誘導していきます。



建築物の配置・形態の配慮

### ⑤基盤施設等の色彩計画

道路舗装や街灯などの基盤施設の整備にあたっては、落ち着いた色彩計画とします。

## IV 基盤整備手法

ゼロ・カーボン先進街区のまちづくりのコンセプトに沿ったまちづくりを実現するには、それぞれの土地所有者や関係者の協力のもと、一体的に開発することが必要です。また、開発に伴い新たに発生する交通を円滑に処理するための道路や歩行者専用道路などの都市基盤施設の整備にあたっては、体系的な計画に基づいた整備が求められます。

このため、土地所有者の協力のもとに土地区画整理事業（都市計画事業）を実施し、道路及び宅地を一体的に整備します。土地区画整理事業で整備する道路は、地区内の基幹道路とします。

なお、宅地は大街区（面積1～2ha）で土地処分し、大街区内の道路や宅地等の整備については、民間事業者の創意工夫のある開発を誘導します。

また、地区内に整備する公園は、都市公園事業により整備します。

## V 民間開発誘導

本計画を担保する手法として地区計画、まちづくりガイドライン、各種の支援措置の導入を検討し、民間開発を誘導していくこととします。

### ①地区計画

地区計画は、都市基盤施設と建築物等の整備を一体的に進めることにより都市の良好な資産形成に資するプロジェクトを適切に誘導していくことを目的に導入します。

また、低炭素化への目標及び取組みと住環境を担保するための最低限のルール（緑化率、建物用途や規模、建物の色彩、垣や柵の構造等）を定めることを検討し、ゼロ・カーボン先進街区として相応しいまちづくりを誘導します。例えば、事業者に対して地区のまちづくりの目標や地区独自の方針を明示するとともに、区域内において道路、公園、広場などの配置、建築物等に対する制限、土地利用に関する制限などが想定されます。

### ②まちづくりガイドライン

当地区のまちづくりを進めるための基本指針として「まちづくりガイドライン」を定めます。

これは、低炭素の目標に沿った地区内の公共施設や良好な敷地、優良な建築物の整備を行うため、用途の制限や建築形態などに係る自主的なルールです。例えば、地区計画に上乘せる基準（建物の意匠・色彩や外構、屋上緑化等）や、二酸化炭素削減率や緑化率などの低炭素化に係る目標値を設けることなどが想定されます。



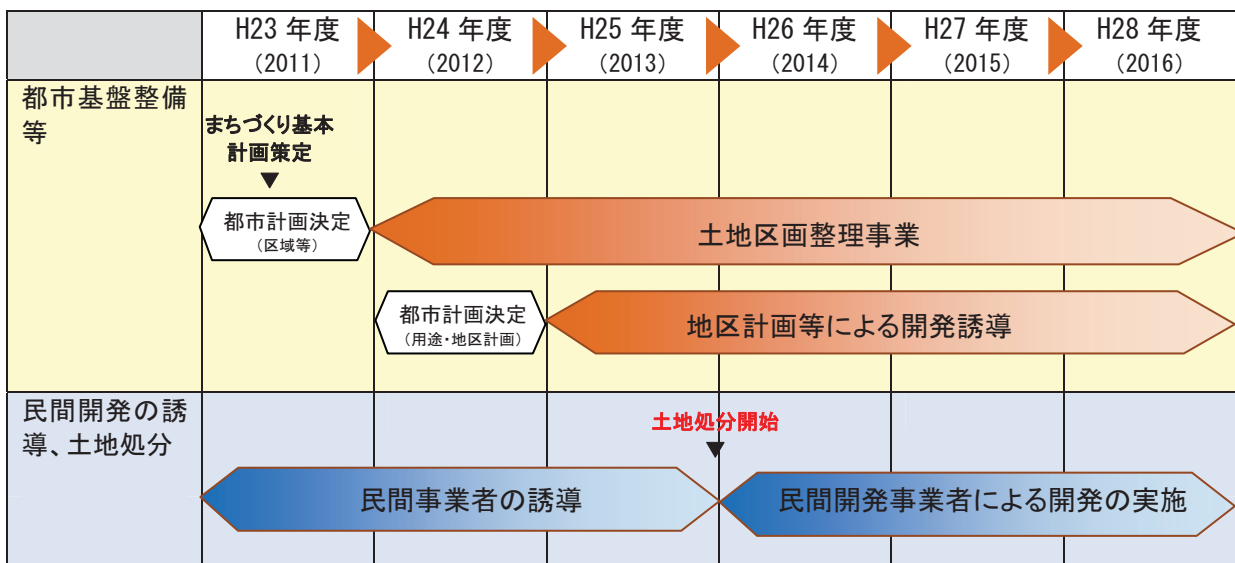
# VI まちづくりの今後の進め方とスケジュール

## 1. まちづくりの全体スケジュール

「まちづくり基本計画」は、複数の主体によるまちづくりを計画的かつ一体的に進められるよう、これからまちづくりに携わる人たちの共有・共通の基本的な指針となることをめざして策定しています。今後は、「まちづくり基本計画」に基づき、基盤整備手法及び開発誘導方策の具体化を図るとともに、全体スケジュールに沿ったまちづくりの実現に努めていきます。

このような、まちづくり全体スケジュールのイメージを以下に示します。

事業スケジュール（イメージ）



## 2. 各機関の今後の取組み

### (1) 財務省

福岡財務支局は、当地区におけるまちづくりの意義を深く理解するとともに、国有地の資産価値向上を通じて中長期的に財政健全化に貢献するとの観点から、基本計画に沿ったまちづくりに協力することとし、関係者とともに土地区画整理事業や地区計画等の具体化に取り組めます。

今後、土地区画整理事業の具体的な事業計画が策定された際には、土地所有者として事業に参画するとともに、仮換地指定後、できるだけ速やかに国有地を処分する方向で検討します。

### (2) 福岡県

土地区画整理事業や地区計画の具体化に向け、都市計画等の観点から協力・助言を行います。また、引き続き、関係機関と連携・協力を図ります。

### (3) 北九州市

まちづくりの推進主体として、関係機関との協議を実施しながら、土地区画整理事業や地区計画の具体化を図るとともに、将来的には、当地区のまちづくりの関連公共施設として、駅前広場や自由通路の検討を行うなど、JR城野駅周辺の交通結節点の機能強化を図ることとします。

また、土地区画整理事業の事業化に取り組むとともに、ゼロ・カーボン先進街区の形成に向けて、太陽光など再生可能エネルギーの利用拡大、低炭素型のまちづくりを促進する施策などに対して、必要に応じて独自の支援策を検討しながら都市機能等の誘導や、低炭素化の技術の普及や環境学習などの啓発に取り組めます。

### (4) 都市再生機構

土地区画整理事業の施行主体として、関係機関との協議を実施しながら、公共施設の整備と宅地の利用増進を図ります。

あわせて、ゼロ・カーボン先進街区の形成に向けて、低炭素型のまちづくり方策・民間事業者への誘導等に関するノウハウを活用し、市と連携して、まちづくりに取り組めます。

また、UR城野団地については、土地区画整理事業との一体的なまちづくりに取り組み、居住の安定に配慮しつつ、団地再生事業（集約型）を実施します。

## 3. 協議会の今後の役割

引き続き、まちづくりの具体化に向けた関係機関協議や基本計画のフォローアップの場として活用します。