

パブリックコメントの結果公表

- ・政策等の名称

市街化調整区域における土地利用方針（素案）

- ・意見等の募集期間

令和4年12月15日 から 令和5年1月16日

- ・意見等の件数

6件 （2人）

- ・担当課

都市計画課 （電話：20-1560）

市街化調整区域における土地利用方針（素案）について提出された意見と市の考え方

番号	提出された意見の概要	意見に対する市の考え方
1	<p>1 頁 「1 策定の目的」 他</p> <p>策定の目的、問題意識としては同感できる内容だが、それに見合う方針になっていないのではないか。</p> <p>市街化調整区域の開発は必要最小限に限るべきであり、例えば空港のポテンシャルを活用するためやむを得ず開発する場合は二酸化炭素の貯留・吸収機能を持つ森林や農地は極力保全し、やむを得ない場合は他の地区の裸地に森林を造成するような代替措置や太陽光発電設備の設置を義務付けるなどの技術基準を設ける施策を講じるべきである。</p> <p>特に成田市は「ゼロカーボンシティ宣言」をしているところであり、環境部局だけではなくあらゆる部局がそれぞれできる施策を考えるべきである。</p>	<p>市街化調整区域は、無秩序な市街化を防止し市街化を抑制すべき区域として定める区域であり、本方針についても、その原則のもとに、必要最小限の開発に限るものであり、成田空港の更なる機能強化など本市の特徴を活かし、さらなる発展に向けたまちづくりを進めるものです。</p> <p>環境に配慮した具体的な取り組みについては、それぞれの事業において実施していくものと考えております。</p>
2	<p>4 頁 「5 土地利用方針図」、6 頁 「(3) 空港の立地を活用した施設の立地誘導」</p> <p>土地利用方針図によると一般国道 464 号北千葉道路沿線の印西市との境界から成田湯川までは主に市街化調整区域となっているが、これを商業地域などへ変更し、商</p>	<p>当該区域の周辺は耕地整理された優良な農地となっておりますが、商業地域に指定するためには市街化区域に編入する必要があります、そのためには「既定の市街化区域に接する現に市街化が進行しつつある区域で、良好な市街地環境の</p>

番号	提出された意見の概要	意見に対する市の考え方
	<p>業施設・観光施設などを誘致しやすい環境にすれば、印西市・鎌ヶ谷市方面から車両にて来訪する観光客等も成田市を通過するだけにならず、観光客による賑わい創出や利便性向上に寄与できると思われるがどうか。</p>	<p>整備・保全を図ることが確実」などの基準を満たす必要があるため、現在の位置づけとなっております。</p>
3	<p>5頁 「6 土地利用の方針(1)市街化区域周辺でのスプロールの防止」</p> <p>そもそもスプロールの原因になっているのは市街化区域から1.1km以内の区域の開発行為を認めてしまっていることにある。</p> <p>今回の見直しで「市街化区域周辺でのスプロールの防止」をうたいながら、その根本要件は変更しないのであれば何らスプロールの防止にはつながらない。コンパクトなまちづくりにとは異なる方向である。</p> <p>駅周辺等の土地利用の誘導等とはともかく、単純な1.1km以内の許可・誘導制度は条例から改正して廃止すべきである。</p> <p>それが困難であるならば厳しい許可基準や地区計画による制限等によりスプロールによる弊害を少しでも緩和することを検討すべきである。</p>	<p>市街化調整区域であっても、開発行為の許可基準により一定の条件を満たす開発行為や建築行為が認められています。このことから、本方針にてスプロールの防止についての考え方を示し、地区内の建築行為に一定のルールを設けることで秩序ある街並みづくりを誘導することとしております。</p>

番号	提出された意見の概要	意見に対する市の考え方
4	<p>6 頁 「6 土地利用の方針(3)空港の立地を活用した施設の立地誘導 住環境・交流形成ゾーン」</p> <p>「6 土地利用の方針(1)市街化区域周辺でのスプロールの防止」と同じことではないのか。住機能は成田ニュータウン地区等で十分であり、コンパクトなまちづくりに反する。むしろ空港周辺の自然環境保全・景観形成ゾーンとすべきである。</p> <p>なお、「概ね1km」と「1.1km」の使い分けの意味があるのか疑問である。1.1kmに明確に限定すべきである。</p>	<p>「(3) 空港の立地を活用した施設の立地誘導」については、「成田空港周辺土地利用ビジョン」に基づいた方針であり、空港周辺に特化しております。また、本土地利用方針は、市街化調整区域における地域の活性化と環境の保全を図るために定めるものです。なお、「(3) 空港の立地を活用した施設の立地誘導」の土地利用を誘導する区域の住環境・交流形成ゾーンは、市街化区域から 1.1km 以内に修正します。</p>
5	<p>7 頁 「6 土地利用の方針(3)空港の立地を活用した施設の立地誘導 交流賑わいゾーン及び物流・空港関連産業育成ゾーン」の土地利用形成のイメージ</p> <p>建築可能な建築物があいまいである。用途地域を当てはめた建築制限とするか、可能な建築物を列挙するかしないか混乱するのではないか。</p>	<p>本方針では、「土地利用の方針」を掲げ、「土地利用形成のイメージ」などを定めるものとなります。建築可能な建築物については、別に定める「市街化調整区域における地区計画運用基準」の中で具体的に記載しております。</p>
6	<p>9 頁 「6 土地利用の方針(4)鉄道駅周辺における生活利便施設等の立地誘導」</p> <p>生活利便施設や鉄道駅の利便性を向上させるためならむしろ第二種低層住居専用地域における建築物の用途制</p>	<p>「成田市用途地域等指定基準」では、第一種住居地域の1つの基準として「鉄道沿線で良好な住環境の保全を図るべき区域」とされていることから、「鉄道駅周辺における生</p>

番号	提出された意見の概要	意見に対する市の考え方
	<p>限を基準とした土地利用の形成を目指すべきではないか。</p> <p>なお公津の杜駅は対象とした他の駅とは異なり生活利便施設が駅周辺にあり誘導区域に含めるべきではない。</p> <p>なお、温暖化の影響による大規模な洪水が発生した時の浸水区域に下総松崎駅周辺は含まれていて、その対応が求められる。別途定める都市計画マスタープランでも「新たな住宅の立地抑制に努めます。」とある。</p>	<p>活利便施設等の立地誘導」においては、第一種住居地域における建築物の用途制限を基準としております。</p> <p>公津の杜駅周辺については、鉄道駅のポテンシャルを活かすことができる市街化調整区域があることから、誘導区域に含めることとしております。</p> <p>下総松崎駅周辺については、利根川浸水想定区域（想定最大規模降雨）において、0.5m～3.0m未滿の浸水が想定される区域となっております。具体的な浸水対策については、それぞれの事業で検討することとなりますが、適切な対策を取ったうえで整備を行う事が考えられます。</p>