

第 5 章 居住誘導区域

1. 居住誘導区域設定の基本的な考え方

(1) 国の考え方（望ましい姿）

居住誘導区域は、将来にわたり人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう定める必要があります。

「立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）」等で示される居住誘導区域の考え方は次のとおりです。

居住誘導区域の考え方

【望ましい姿】

(1) 生活利便性が確保される区域

中心拠点、地域／生活拠点の中心部に徒歩、自転車等により容易にアクセスすることのできる区域、及び公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩、自転車利用圏の区域。

(2) 生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域

現状における人口密度を維持することを基本に、医療、福祉、商業等の日常生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度水準が確保される区域。

(3) 災害に対するリスクが低い、あるいは今後低減が見込まれる区域

土砂災害、津波災害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域であって、深刻な空き家・空き地化が進行している郊外地域などには該当しない区域。

(2) 成田市における居住誘導区域の考え方

成田空港の更なる機能強化、国際医療福祉大学の開学、同附属病院の開院に伴う学術・医療集積拠点の形成等により、更なる人口増加も期待される本市では、以下の考え方により人口誘導の受け皿となる居住誘導区域を設定します。

①都市機能誘導区域およびその周辺への居住誘導により、街なかのにぎわいと生活サービス水準の維持を図る

成田駅を中心とした市街化区域及び三里塚の市街化区域内に都市機能誘導区域を設定し、この2核の機能強化を図ることによって機能的で持続可能なまちづくりを目指すこととしています。

居住誘導区域には、都市機能誘導区域における生活サービス水準の維持を図るため、一定の人口水準を確保するといった役割を担っていることから、中心市街地をはじめとする利便性の高い街なか居住や、大学立地を契機とした公津の杜駅周辺への若年層の居住、(仮称)成田市不動産岡土地画整理事業を契機とした成田駅周辺への居住を誘導し、流入・定住人口の増加を促すことが可能となる区域を設定します。

②都市インフラ等の既存ストックを有効に活用する

成田ニュータウンをはじめ、公津の杜地区やはなのき台地区など、土地画整理事業等による面整備がなされ、良好な居住環境を有する住宅地が形成されています。成田ニュータウン内の一部地域では、人口減少が見込まれる地域も存在しています。そのため、都市インフラの有効活用によるストック効果の最大化を図る観点から、将来にわたり人口密度を維持すべき箇所として、積極的に居住を誘導することを基本とします。

また、成田駅を中心とした市街化区域には、交通利便性が高く、各種生活サービス機能が集積した利便性の高いエリアが分布しています。今後、高齢者数の大幅な増加が見込まれる中、こうした利便性の高い環境は将来にわたり維持していくことが望まれることから、一定の人口密度を維持すべく、居住誘導区域として設定することとします。

③安全性・快適性の高い市街地に居住を誘導する

成田駅を中心とした市街化区域及び三里塚の市街化区域内では、災害リスクのある区域は限定的であり、安全性は比較的高いと言えますが、一部で洪水浸水想定区域(想定最大規模降雨)のうち1階部分が水没するおそれのある浸水深3m以上の区域や、土砂災害特別警戒区域等が存在しています。居住の誘導にあたっては、災害時の危険性が懸念される区域は、居住誘導区域に含めないことを基本とします。

2. 居住誘導区域の設定

(1) 区域設定の流れ

居住誘導区域の設定にあたっては、以下の流れで検討を行います。

STEP 1 居住誘導区域の検討にあたってベースとする範囲

- ① 成田駅を中心とした市街化区域、及び三里塚地区の市街化区域



STEP 2 積極的に居住を誘導すべき箇所

②-1 都市機能誘導区域

居住誘導区域は、都市機能誘導区域の全てを対象とすることが基本。

②-2 現状及び将来において人口密度が80人/haを超えている箇所

現状及び将来における人口密度を維持する観点から、平成22(2010)年人口密度、及び令和22(2040)年人口密度が80人/ha以上の区域。(80人/haは、都市計画運用指針における、望ましい住宅用地の人口密度)

②-3 市街地開発事業実施地区

良好な都市基盤ストックを有効に活用する観点から、市街地開発事業による都市基盤整備が行われた地区。

②-4 多くの市民にとって生活利便性の高い区域

子育て世代から高齢者まで幅広い世代が、日常生活を徒歩でまかなうことが可能な区域として、医療・福祉・子育て・商業・金融に関する生活利便施設及び基幹的公共通路線の徒歩圏(バス停は半径300m、その他は半径800m)の全てを満たす区域。



STEP 3 居住誘導にあたり考慮すべき箇所

③-1 防災上の安全性が懸念される箇所

- ・土砂災害特別警戒区域
- ・急傾斜地崩壊危険区域
- ・土砂災害警戒区域
- ・洪水浸水想定区域(想定最大規模降雨)のうち浸水深3m以上の区域

③-2 航空機騒音による規制区域

特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法で規定する航空機騒音障害防止地区

③-3 条例により住宅の建築が制限されている区域

住宅の立地が制限されている土屋地区地区計画



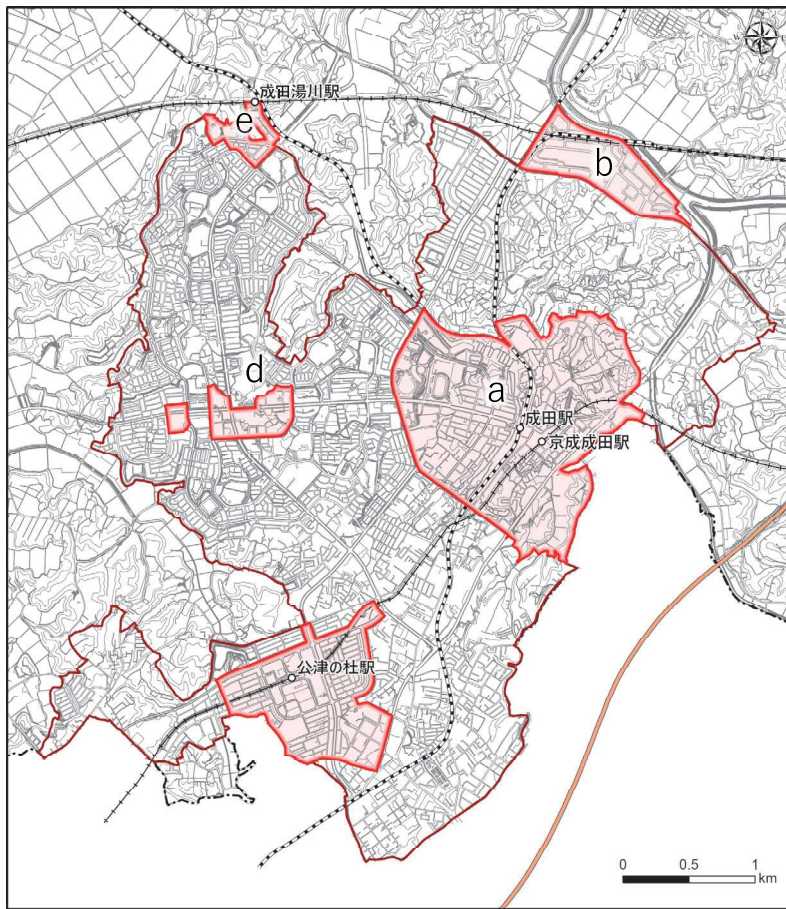
居住誘導区域の設定

(2) 積極的に居住を誘導すべき箇所

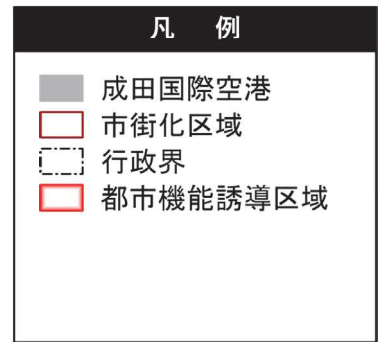
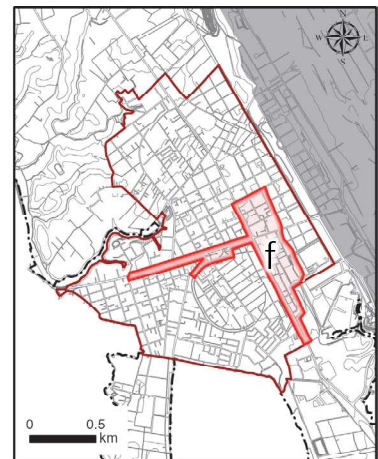
②-1 都市機能誘導区域

居住誘導区域は、都市機能誘導区域全てを対象とすることを基本とし、以下の範囲を居住誘導区域の候補とする。

【成田駅を中心とした市街化区域】



【三里塚地区の市街化区域】

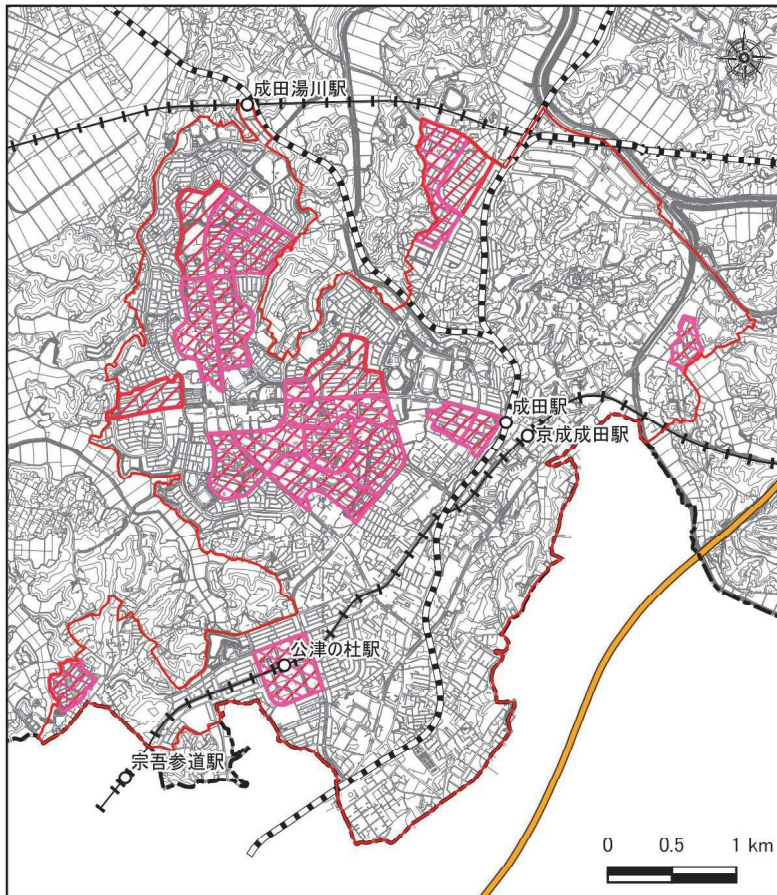


- | | | |
|----------|-------------|-----------|
| a. 成田駅周辺 | b. ウイング土屋地区 | c. 公津の杜地区 |
| d. 赤坂地区 | e. 成田湯川駅周辺 | f. 三里塚地区 |

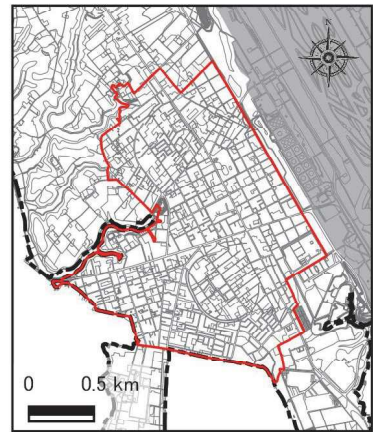
②-2 現状及び将来において人口密度が80人/haを超えている箇所

現状及び将来における人口密度を維持する観点から、平成22(2010)年人口密度、及び令和22(2040)年人口密度が80人/ha以上の区域(80人/haは、都市計画運用指針における、望ましい住宅用地の人口密度)として、以下の範囲を居住誘導区域の候補とする。

【成田駅を中心とした市街化区域】



【三里塚地区の市街化区域】

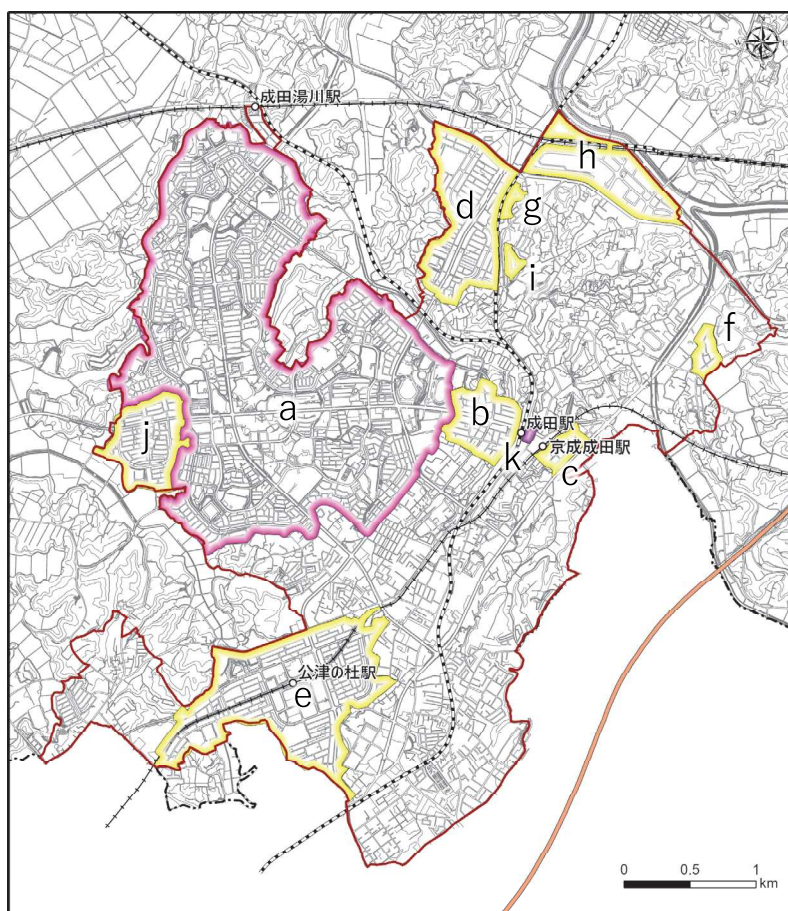


凡 例	
	成田国際空港
	市街化区域
	行政界
平成22[2010]年人口密度	
	80人/ha以上～
令和22[2040]年人口密度	
	80人/ha以上～

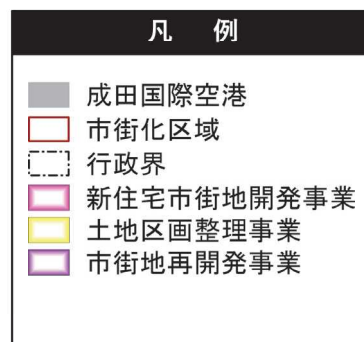
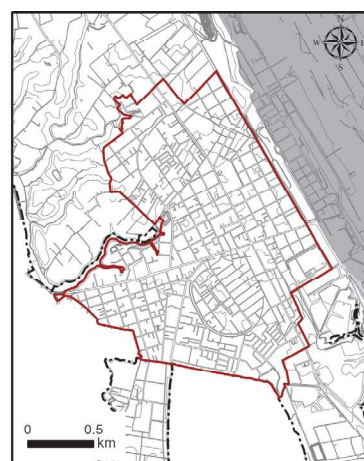
②-3 市街地開発事業実施地区

良好な都市基盤ストックを有効に活用する観点から、市街地開発事業による都市基盤整備が行われた地区として、以下の範囲を居住誘導区域の候補とする。

【成田駅を中心とした市街化区域】



【三里塚地区の市街化区域】

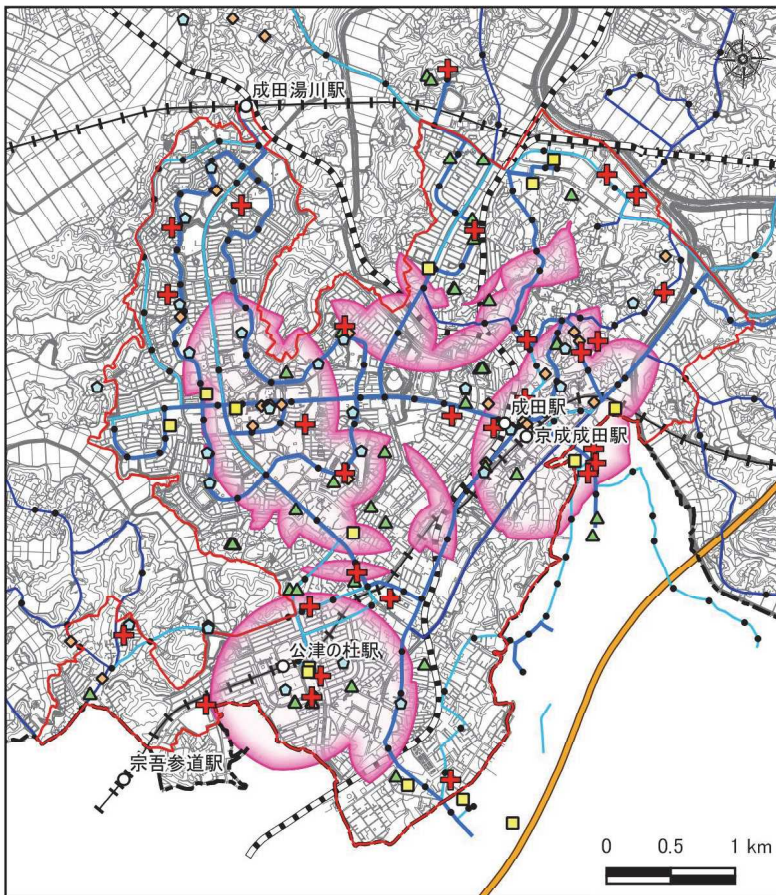


No	分類	地区名	面積 (ha)
a	新住宅市街地開発事業	成田ニュータウン	482.8
b	土地区画整理事業	成田駅西口	23.5
c		京成成田駅東口	6.5
d		成田第一	60.2
e		公津東	117.4
f		東和田・寺台	6.1
g		土屋宮谷津	2.7
h		土屋	37.0
i		土屋房谷津	3.4
j		公津西	37.6
k		市街地再開発事業	JR 成田駅東口

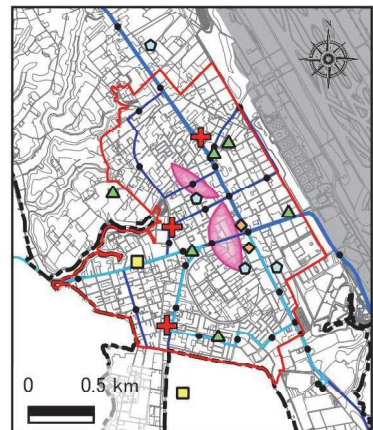
②-4 多くの市民にとって生活利便性の高い区域

子育て世代から高齢者まで幅広い世代が、日常生活を徒歩でまかなうことが可能となる、医療・福祉・子育て・商業・金融に関する生活利便施設及び基幹的公共交通路線の徒歩圏（バス停は半径300m、その他は半径800m）の全てを満たす区域として、以下の範囲を居住誘導区域の候補とする。

【成田駅を中心とした市街化区域】



【三里塚地区の市街化区域】



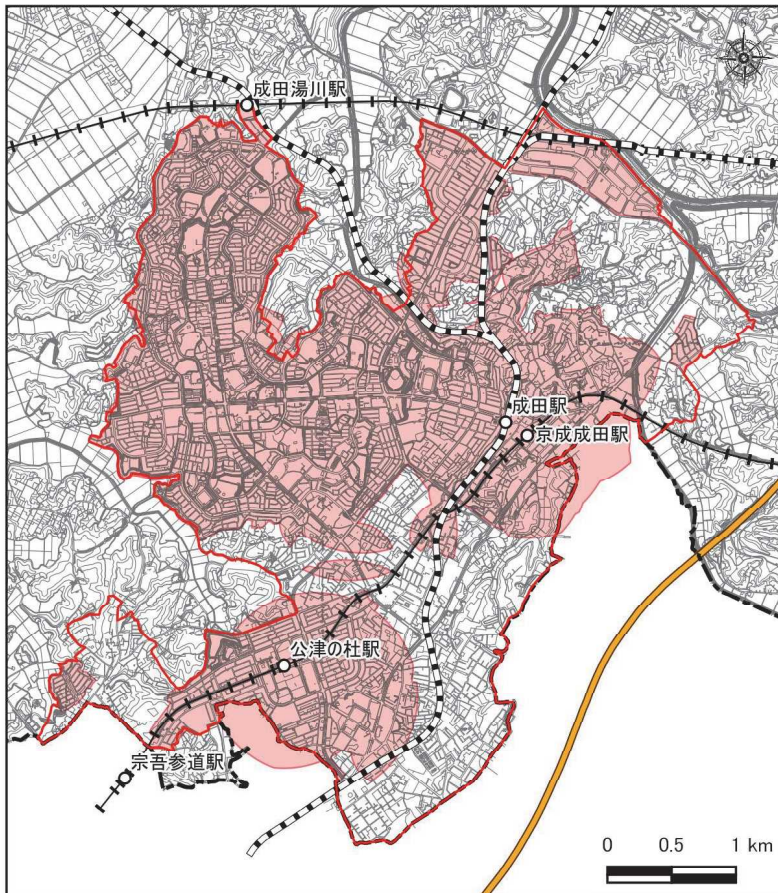
凡例

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 成田国際空港 □ 市街化区域 □ 行政界 | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道 ▬ JR在来線 ▬ 私鉄 ○ 鉄道駅 バス — 路線バス(30本未満/日) — 路線バス(30本以上/日) — コミュニティバス ● バス停留所 | <ul style="list-style-type: none"> 都市機能 ■ 商業機能
(百貨店、ショッピングモール、スーパーマーケット) ■ 医療機能(病院・診療所) ▲ 高齢者福祉機能
(通所系、訪問系、小規模多機能施設) ◇ 子育て機能(幼稚園・保育園等) ◇ 金融機能(金融窓口) ■ 生活利便性の高い区域 |
|--|---|---|

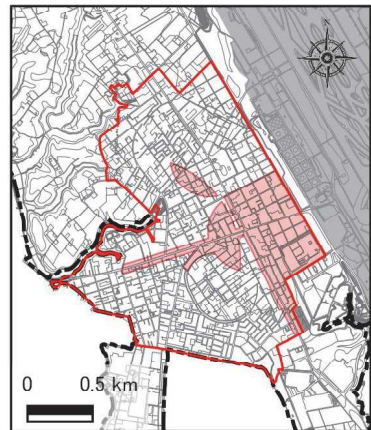
積極的に居住を誘導すべき箇所

「都市機能誘導区域」 + 「現状及び将来において人口密度が 80 人/ha を超えている箇所」
+ 「市街地開発事業実施地区」 + 「多くの市民にとって生活利便性の高い区域」の重ね合わせ図

【成田駅を中心とした市街化区域】



【三里塚地区の市街化区域】

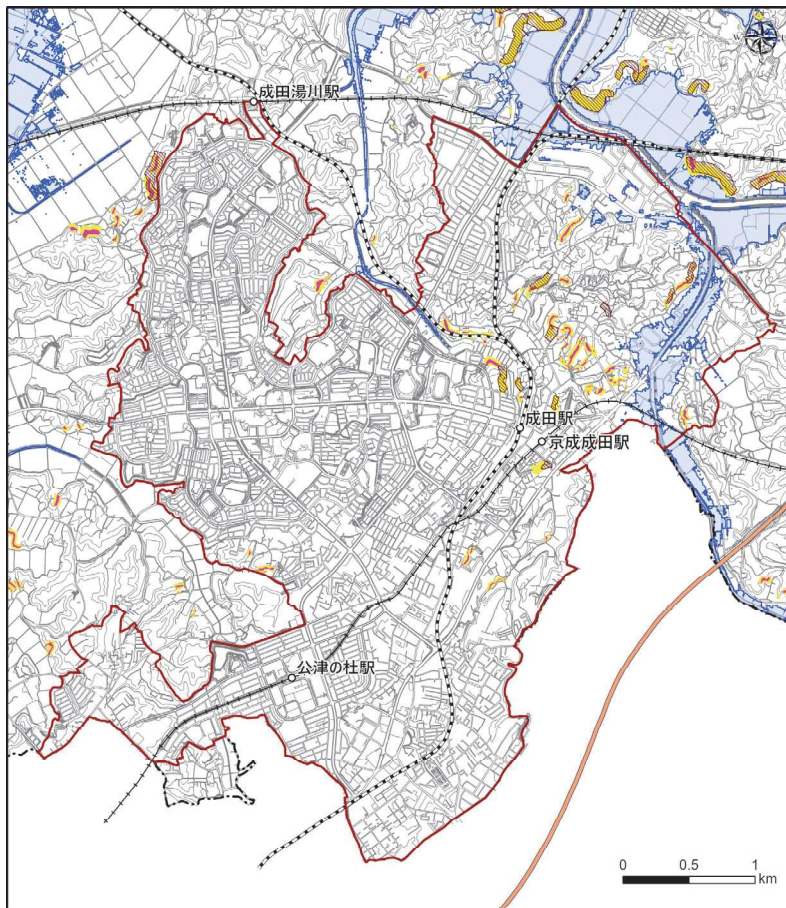


(3) 居住誘導にあたり考慮すべき箇所

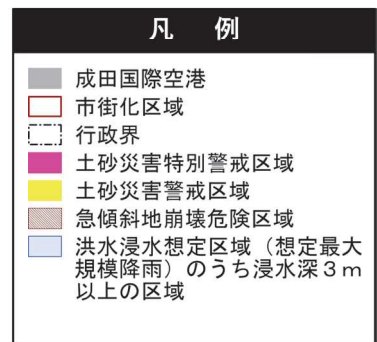
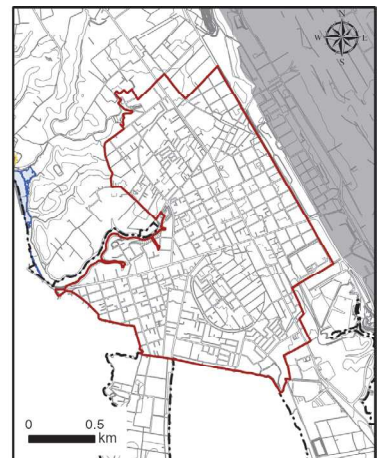
③-1 防災上の安全性が懸念される箇所

- ・ 土砂災害特別警戒区域
- ・ 土砂災害警戒区域
- ・ 急傾斜地崩壊危険区域
- ・ 洪水浸水想定区域（想定最大規模降雨）のうち浸水深3m以上の区域は、居住誘導区域には含めないことを基本とする。

【成田駅を中心とした市街化区域】



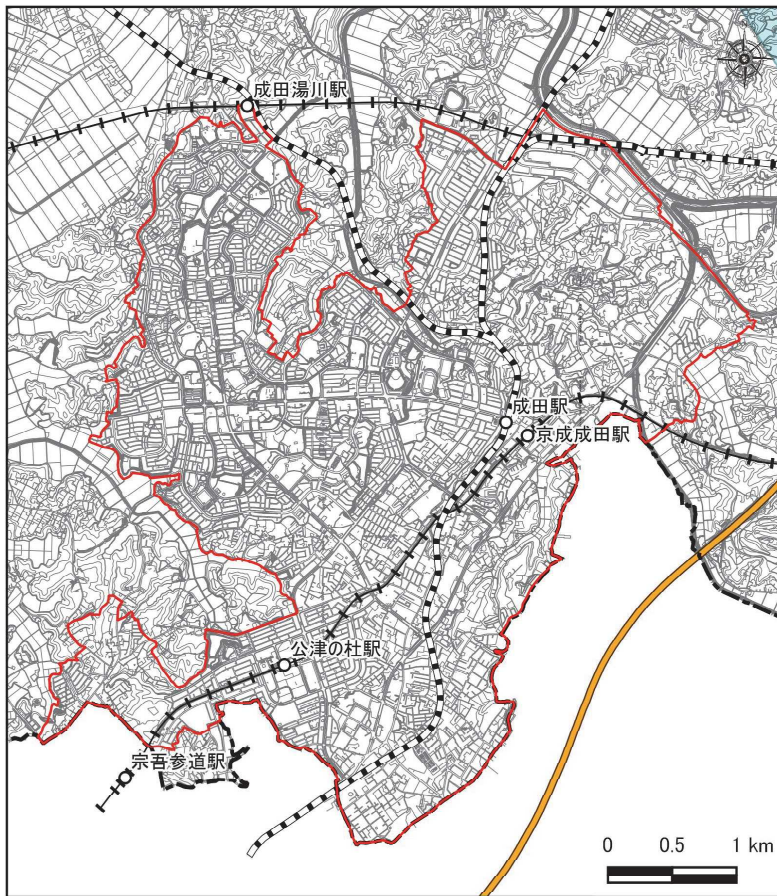
【三里塚地区の市街化区域】



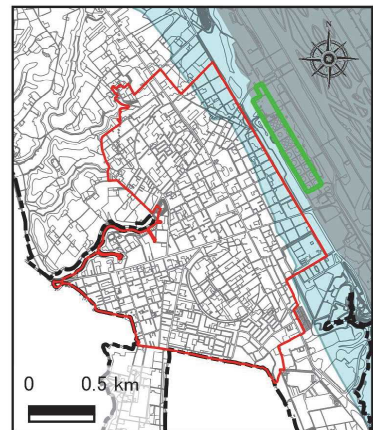
③-2 航空機騒音による規制区域

特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法で規定する航空機騒音障害防止地区は、居住誘導区域には含めないことを基本とする。

【成田駅を中心とした市街化区域】



【三里塚地区の市街化区域】

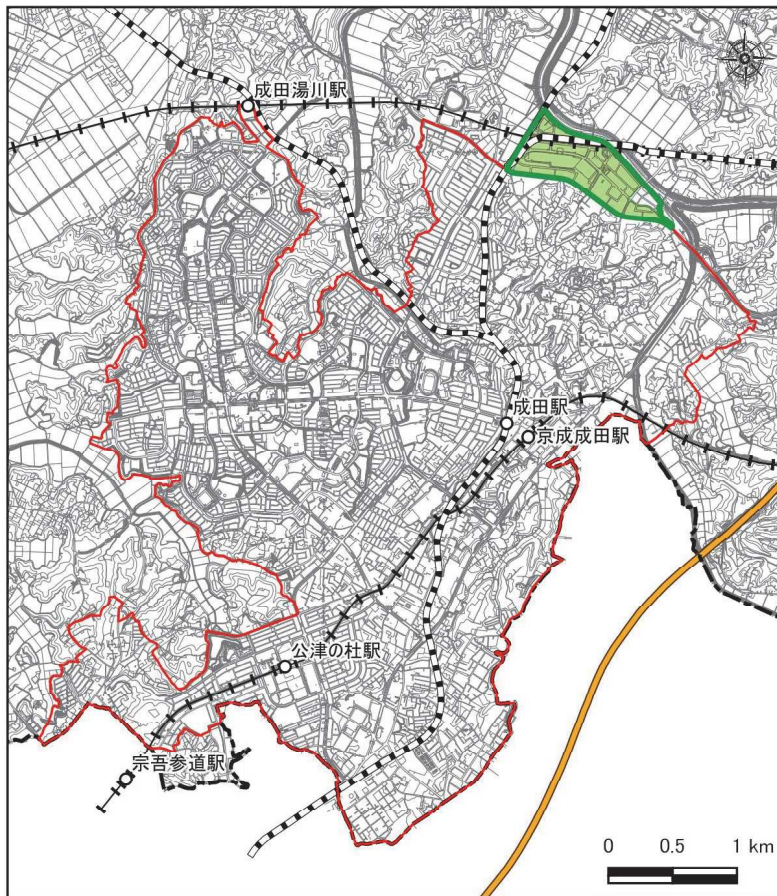


凡 例	
	成田国際空港
	市街化区域
	行政界
	航空機騒音障害防止地区
	空港石油ターミナル (第1給油ターミナル)

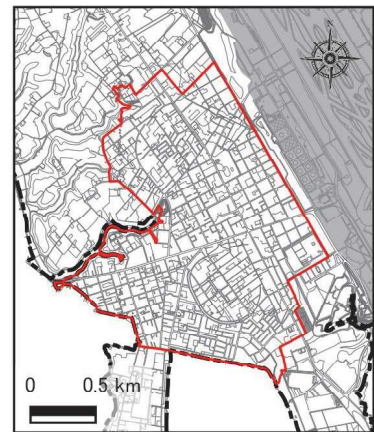
③-3 条例により住宅の建築が制限されている区域

土屋地区地区計画の区域は、居住誘導区域には含めないことを基本とする。

【成田駅を中心とした市街化区域】



【三里塚地区の市街化区域】



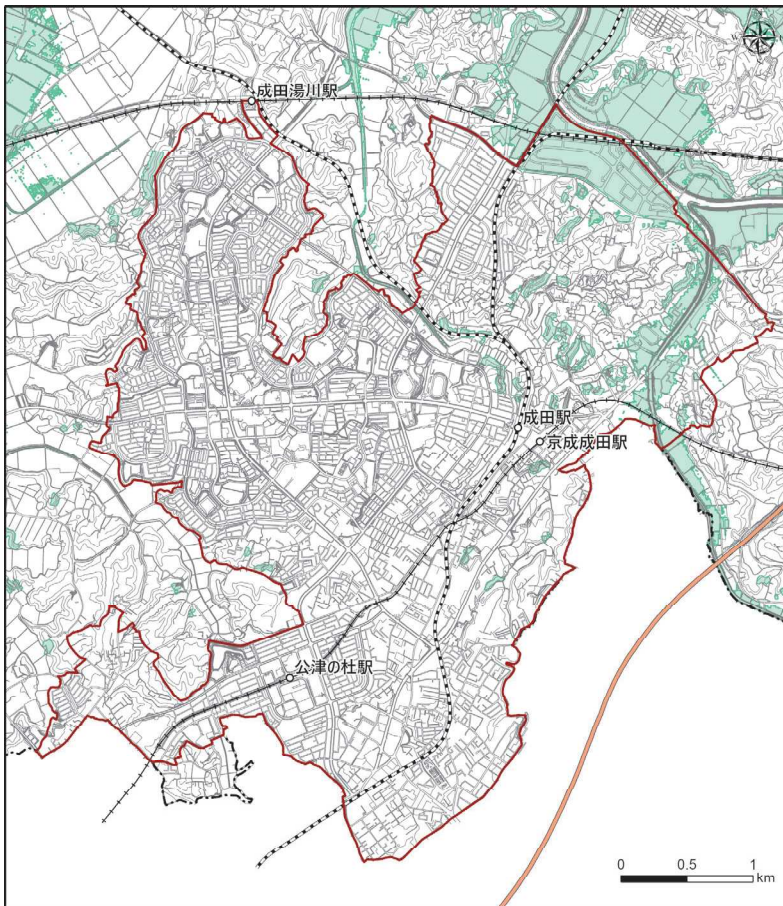
凡 例	
	成田国際空港
	市街化区域
	行政界
	土屋地区地区計画区域
	地区計画による 住宅制限区域

※土屋地区地区計画区域は、一部2階以上での居住が可能となっていますが、地区全体の目標が商業・業務機能の集積であり、区域内の大部分の範囲が住宅制限区域となっていることから、地区計画区域全域を居住誘導区域には含めないこととします。

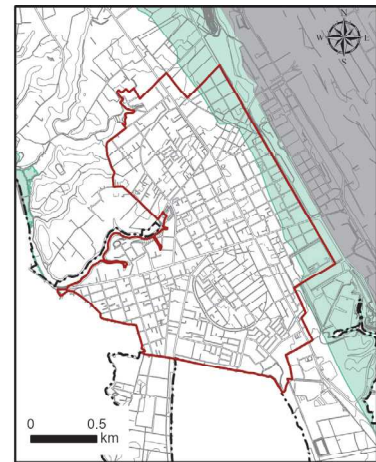
居住誘導にあたり考慮すべき箇所

「防災上の安全性が懸念される箇所」+「航空機騒音による規制区域」+「条例により住宅の建築が制限されている区域」の重ね合わせ図

【成田駅を中心とした市街化区域】



【三里塚地区の市街化区域】



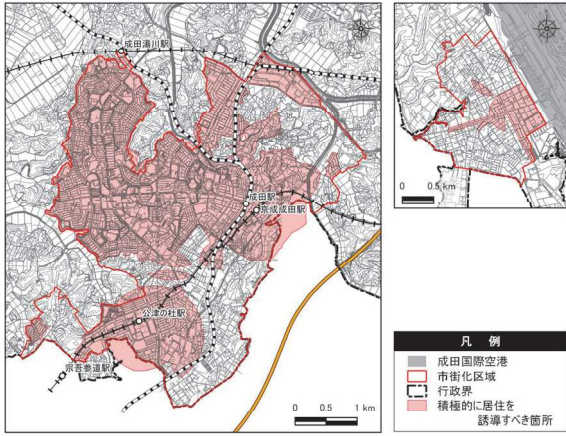
凡例

- 成田国際空港
- 市街化区域
- 行政界
- 居住誘導にあたり考慮すべき箇所

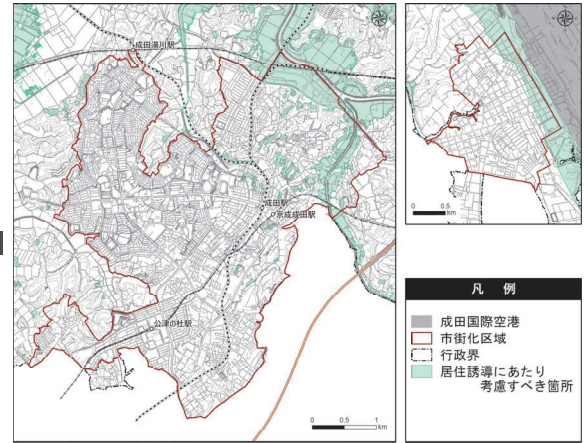
(4) 居住誘導区域

前項までの検討を踏まえ、居住誘導区域の候補地となるエリアを以下のとおり抽出します。

積極的に居住を誘導すべき箇所



居住誘導にあたり考慮すべき箇所

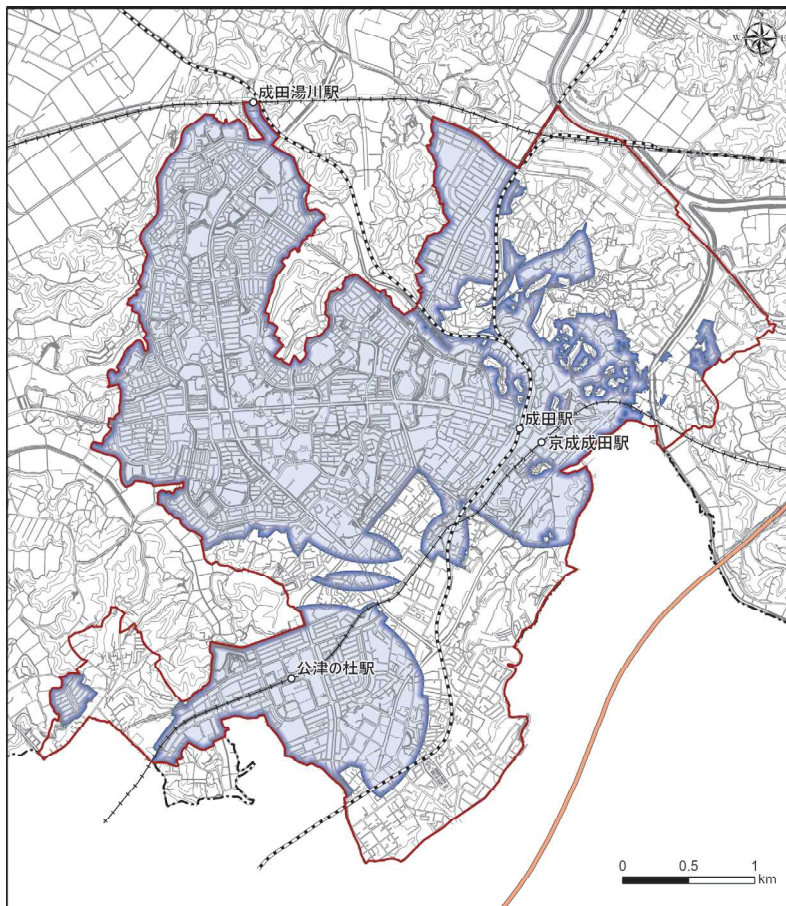


ひく



居住誘導区域の候補地（重ね合わせにより抽出した区域）

【成田駅を中心とした市街化区域】



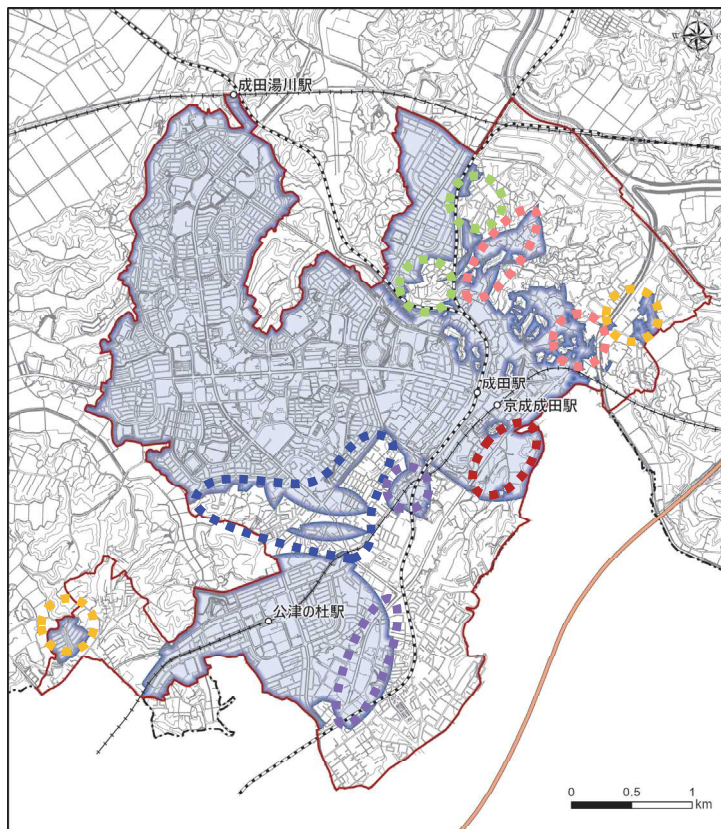
【三里塚地区の市街化区域】



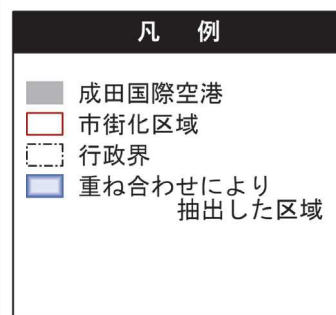
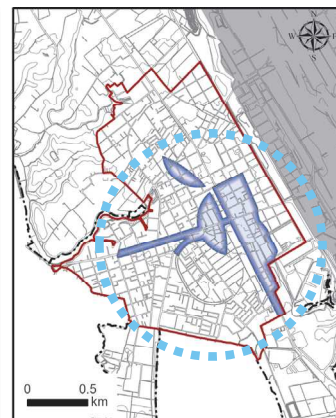
< 居住誘導区域の候補地（重ね合わせにより抽出した区域）の精査 >

居住誘導区域の候補地をもとに具体的な区域設定を行うにあたり、誘導区域としての一体性や区域内外の判断のしやすさ（区域界は、用途地域、地形地物、市街地開発事業地の区域をもとに設定）等を考慮し、以下のとおり個別箇所の精査を行います。

【成田駅を中心とした市街化区域】



【三里塚地区の市街化区域】

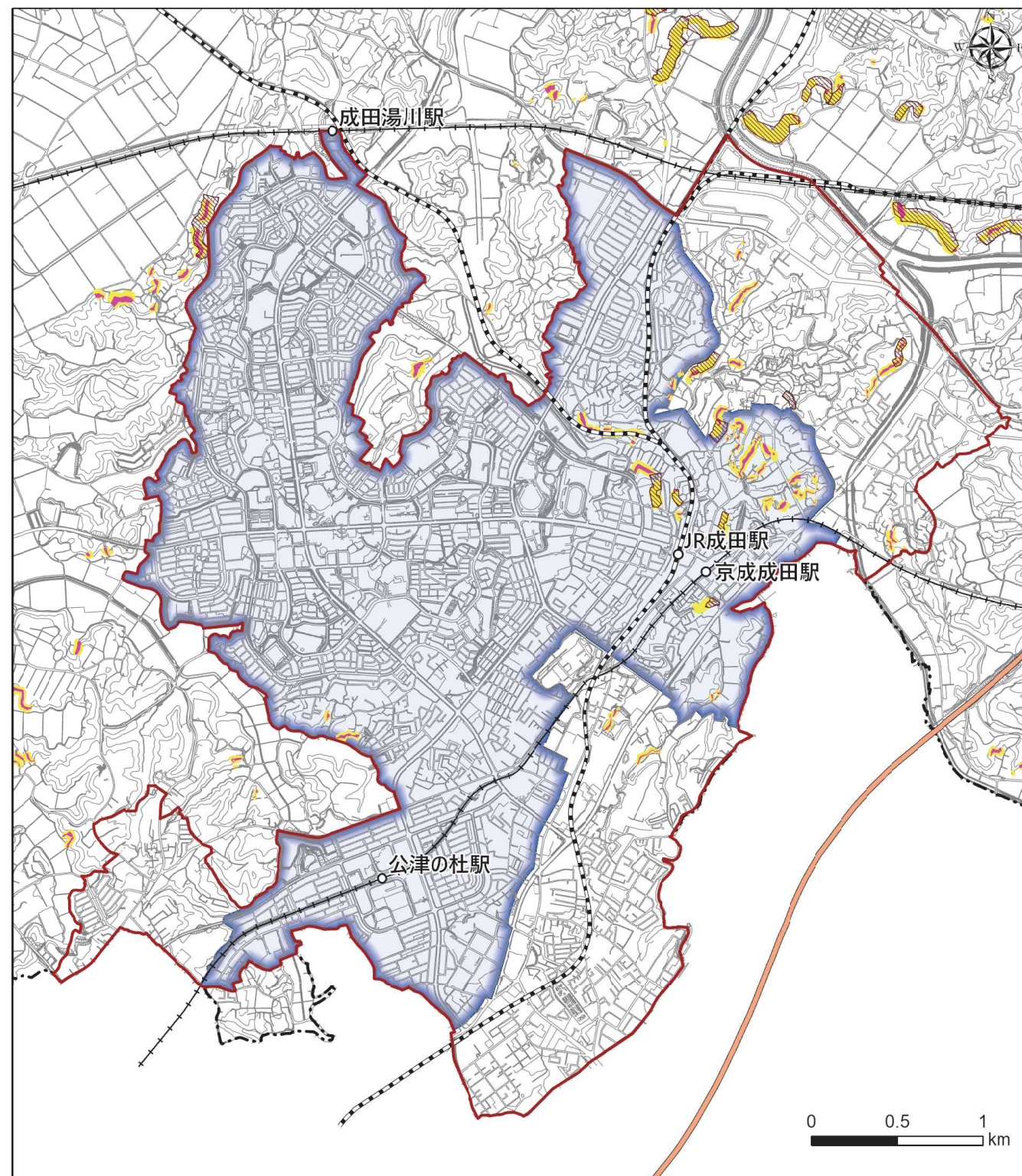


- 現状及び将来において一定の人口密度を有するものの、飛び地となっており、都市機能誘導区域から遠く基幹的公共交通利用圏にも含まれないため、居住誘導区域から除外する。
- 生活利便性の高い区域であるものの、都市基盤が十分に確保されていないことから除外する。
- （仮称）成田市不動ヶ岡土地区画整理事業を契機とした新たな居住誘導の受け皿となることが期待される区域であることから、居住誘導区域に含める。
- 生活利便性の高い区域であるものの、準工業地域のため除外する。（なお、都市機能誘導区域内に位置し、今後の機能移転に伴い跡地の有効活用が期待される成田市公設地方卸売市場は、居住誘導区域に含める。）
- 公津の杜駅周辺への大学の立地に伴う学生等の居住を考慮し、学生等の自転車利用を想定した駅から約 1.5km の範囲（駅までの徒歩・自転車での移動割合が高い範囲（平成 20（2008）年東京都市圏パーソントリップ調査による駅勢圏の考え方））のうち、一定の生活利便性を備え、成田ニュータウンや公津東地区に囲まれた地域を、居住誘導区域に含める。
- 居住誘導区域としての一体性や土地利用現況を踏まえ、居住誘導区域に含める。
- 三里塚地区は都市機能誘導区域があり、この区域内の都市機能を維持させるためには、周辺に一定程度の人口の集積が必要であるが、上記の抽出区域では、都市機能誘導区域を支える観点から見ると、範囲が狭いと考えられる。三里塚地区の市街化区域内は、都市機能誘導区域からほぼ全てが徒歩圏域（800m）であり人口集中地区（DID）でもあるため、都市機能誘導区域を支える観点から、航空機騒音障害防止地区を除いた三里塚地区の市街化区域全域を居住誘導区域に含める。

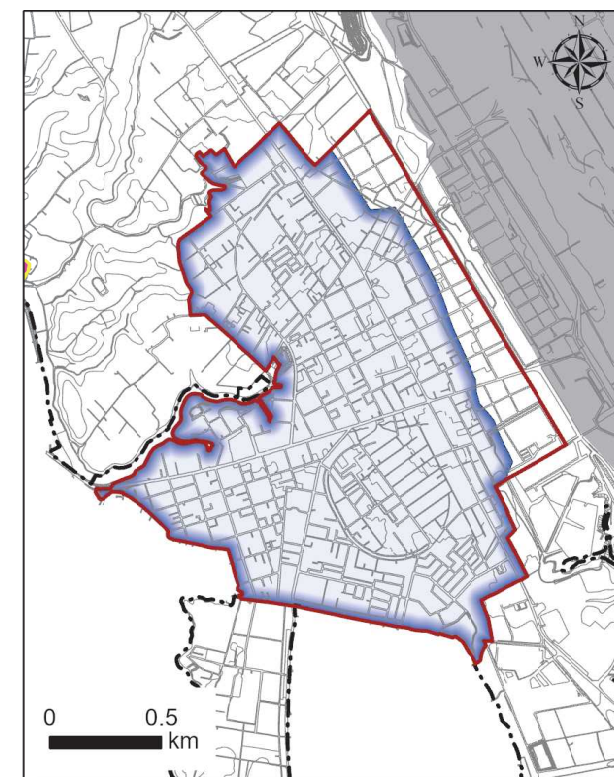
居住誘導区域

これまでの整理の結果を踏まえ、居住誘導区域を次のように設定します。(面積約 1,330ha)

【成田駅を中心とした市街化区域】



【三里塚地区の市街化区域】



凡例

- 居住誘導区域
- 《居住誘導区域に含まない区域》
- 土砂災害特別警戒区域
- 土砂災害警戒区域
- 急傾斜地崩壊危険区域
- 成田国際空港
- 市街化区域
- 行政界

※土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域は、令和4（2022）年9月末時点の指定状況であり、最新の指定状況については、千葉県が指定する区域を記した地図により確認を行います。

3. 居住誘導区域外のエリアの考え方

居住誘導区域は、居住誘導区域外から居住誘導区域内に住み替えを強制するものではなく、長期的な視点で緩やかに居住を誘導するものであるため、現在居住誘導区域外に居住している市民の生活環境にも配慮する必要があります。

また、本市の土地利用や人口分布の状況を見ると、居住誘導区域外であっても、地域の拠点や土地区画整理事業により良好な都市基盤が整っている地区が存在しています。

そのため、地域の特性に応じたゆとりある快適な居住環境を形成するため、一定程度の人口密度や必要な都市機能の維持を目指し、暮らしやすさと地域コミュニティが失われないよう努める必要があります。

そこで、本計画における居住誘導区域としての位置づけは行わないものの、NARITA みらいプランや成田市都市計画マスタープラン等に基づき、良好な居住環境形成に向けた取組みを今後も進めていきます。

《居住誘導区域外のエリアにおける検討の方向性》

- ①成田市地域公共交通計画に基づき、都市機能誘導区域等とのアクセスを確保するための方策を検討します。
- ②吉倉・久米野地区をはじめ土地区画整理事業等の市街地開発事業が具体化した場合には、事業の実現性等を考慮しつつ、居住誘導区域として位置づけていきます。
- ③久住中央地区、滑河駅周辺、下総松崎駅周辺、大栄支所周辺など、鉄道駅周辺や支所機能のある拠点地域は、駅の利便性確保や中心部とのアクセス性の向上を図ります。
- ④空き家等の増加により、治安や景観等の周辺環境の悪化を招かないよう、「成田市空家等対策計画」に基づき取組みを進めます。

