広域都市計画マスタープラン（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　新旧対照表

新	旧
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 （印西都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 成田都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 佐倉都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 四街道都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 下総大栄都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 八街都市計画区域の整備、開発及び保全の方針） 令和　　年　　月　　日 千　葉　県	●●都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 平成２８年３月４日 千　葉　県

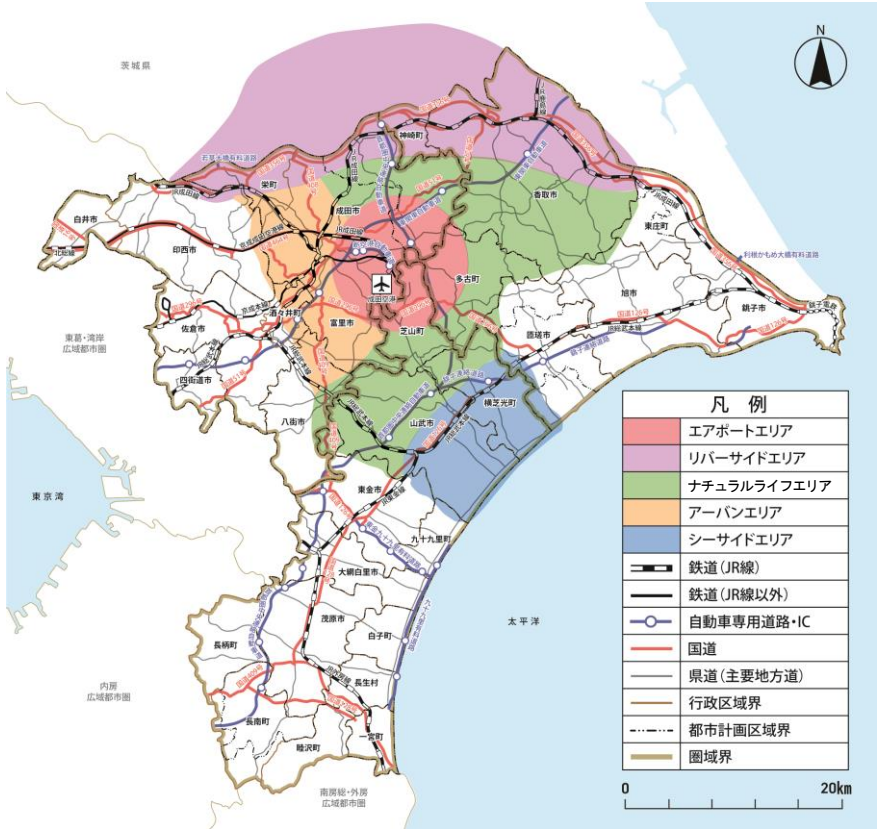
新	旧
印旛広域都市圏　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更 都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のように変更する。	●●都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更 都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のように変更する。

新	旧
広域都市計画マスタープラン（印旛広域都市圏） **目次** §１　広域都市圏の都市づくりの目標 １　本県の都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１ （１）基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１ （２）広域都市圏の必要性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３ （３）広域都市圏の設定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４ （４）広域都市計画マスタープランの構成・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６ ２　本広域都市圏の都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６ （１）本マスタープランの対象範囲・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６ （２）目標年次・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６ （３）現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６ （４）都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９ ３　区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針・・・・・・・・・・・１１ （１）区域区分の決定の有無・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１ （２）区域区分の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３ ４　本広域都市圏の主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・１５ （１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５ （２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・１７ （３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・１８ （４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・１９ （５）自然的環境の整備又は保全に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・２０ §２　各都市計画区域の都市づくりの目標 **●印西都市計画区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２１**	**●印西都市計画区域の整備、開発及び保全の方針** **1. 都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・** **1）都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・** **①千葉県の基本理念** **②本区域の基本理念** **2）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・** **2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針・・・・・・・・・** **1）区域区分の決定の有無・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・** **2）区域区分の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・** **①おおむねの人口** **②産業の規模** **③市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係** **3. 主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・** **1）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・** **①集約型都市構造に関する方針** **②広域幹線道路の整備に対応した業務機能等の誘導に関する方針** **③都市の防災及び減災に関する方針**

新	旧
	④低炭素型都市づくりに関する方針 2）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・ ①主要用途の配置の方針 ②市街地における建築物の密度の構成に関する方針 ③市街地における住宅建設の方針 ④特に配慮すべき問題等を有する市街地の土地利用の方針 ⑤市街化調整区域の土地利用の方針 3）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・ ①交通施設の都市計画の決定の方針 ②下水道及び河川の都市計画の決定の方針 ③その他の都市施設の都市計画の決定の方針 4）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・ ①主要な市街地開発事業の決定の方針 ②市街地整備の目標 5）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針・・・・・・ ①基本方針 ②主要な緑地の配置の方針 ③実現のための具体の都市計画制度の方針 ④主要な緑地の確保目標
●成田都市計画区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４２	●成田都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 1．都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1）都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ①千葉県の基本理念 ②本区域の基本理念 2）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2．区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針・・・・・・・・・ 1）区域区分の決定の有無・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2）区域区分の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ①おおむねの人口 ②産業の規模 ③市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係 3．主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ①集約型都市構造に関する方針 ②広域幹線道路の整備に対応した業務機能等の誘導に関する方針 ③都市の防災及び減災に関する方針 ④低炭素型都市づくりに関する方針 2）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・ ①主要用途の配置の方針 ②市街地における建築物の密度の構成に関する方針 ③市街地における住宅建設の方針 ④特に配慮すべき問題等を有する市街地の土地利用の方針 ⑤市街化調整区域の土地利用の方針

新	旧
	3）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・ ①交通施設の都市計画の決定の方針 ②下水道及び河川の都市計画の決定の方針 ③その他の都市施設の都市計画の決定の方針 4）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・ ①主要な市街地開発事業の決定の方針 ②市街地整備の目標 5）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針・・・・・・ ①基本方針 ②主要な緑地の配置の方針 ③実現のための具体の都市計画制度の方針 ④主要な緑地の確保目標
●佐倉都市計画区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６６	●佐倉都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 1. 都市計画の目標 2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針 3. 主要な都市計画の決定の方針
●四街道都市計画区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・８６	●四街道都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 1. 都市計画の目標 2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針 3. 主要な都市計画の決定の方針
●下総大栄都市計画区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０１	●下総都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針並びに大栄都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 1. 都市計画の目標 2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針 3. 主要な都市計画の決定の方針
●八街都市計画区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１２	●八街都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 1. 都市計画の目標 2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針 3. 主要な都市計画の決定の方針

新	旧
§１　広域都市圏の都市づくりの目標 **１　本県の都市づくりの基本理念** **（１）基本理念** 　これまで本県では、人口の増加と産業の発展に伴う市街化の圧力に対し、都市計画による土地利用の整序や計画的な道路・公園・下水道等の都市基盤施設の整備による市街地開発を推進することで、産業や居住、レクリエーション等の都市機能を適切に誘導し、地域の発展に資するまちづくりを進めてきた。 　しかしながら、人口については、令和２年をピークに総人口が年々減少するとともに急速な少子高齢化の進展が見込まれ、社会インフラの維持が課題となることが想定される一方、産業については、企業立地の受け皿となる産業用地は不足している状況となっているなど、都市計画は、大きな転換期を迎えている。 　また、頻発化・激甚化する風水害・土砂災害や大規模地震、ＳＤＧｓの推進、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機とした新たなライフスタイルへの対応が必要となっている。 　さらに、県民の生活圏、経済活動の拡大や、高速道路網、成田空港、港湾などの社会インフラが充実するなど、大きく変化している社会経済情勢に対応していくためには、都市計画においても、市町村の枠を超えた広域的な視点が求められている。 　このため、今後の都市づくりにおいては、下記の基本理念に基づき、農林漁業との健全な調和を図りつつ、頻発化・激甚化する自然災害にも対応し、居住と都市機能の合理的な土地利用の規制・誘導と産業の受け皿の効率的な創出を目指すものとする。 **①広域的な視点に立ったマスタープランの策定** 　生活圏、経済活動の拡大への対応や、広域幹線道路、公共交通などの社会インフラの効果的な活用を目指し、市町村の枠を超えた広域的なマスタープランにより拠点やネットワークを位置付け、合理的な土地利用の規制・誘導を図る。 **②人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換** 　頻発化・激甚化する自然災害に対応するため、災害に強い安全な都市づくりに向けた土地利用の規制・誘導や市街地整備を図る。 **③社会インフラ等を活用した多様な産業の受け皿の創出による地域振興** 　成田空港の拡張事業や広域幹線道路の整備進展等による社会インフラの整備効果の最大化を目指し、農林漁業との調和や土地の合理的な規制・誘導を踏まえた産業の受け皿づくりや、鉄道駅周辺などの中心市街地等への新たな業務・研究機能の誘導により、地域の振興を図る。 **④頻発化・激甚化する自然災害への対応** 　頻発化・激甚化する自然災害に対応するため、災害に強い安全な都市づくりに向けた土地利用の規制・誘導や市街地整備を図る。 **⑤自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備** 　森林・農地・公園等は、良好な自然的環境や景観の形成のみならず、防災・減災、カーボンニュートラルの実現、ウォーカブルな生活環境の形成など多面的な機能を有する	

新	旧
ことから、その整備・保全と活用を図る。 **⑥世界をリードする空港都市圏の形成** 日本から世界への玄関口であり、日本最大の貿易港でもある成田空港の周辺地域においては、空港から至近の高アクセス性や立地のポテンシャルを最大限に生かし、空港を核とした国際的な産業拠点の形成や、空港と周辺地域が有機的に連携した産業・居住・観光拠点の形成を図る。 また、「成田空港『エアポートシティ』構想」（以下「エアポートシティ構想」という。）に基づく、5 つのエリアゾーンを中心として、地域の特色を生かしたまちづくりを進め、それらが連動して世界をリードする空港都市圏の形成を目指す。  **図　エアポートシティ構想におけるゾーニング**	

新	旧

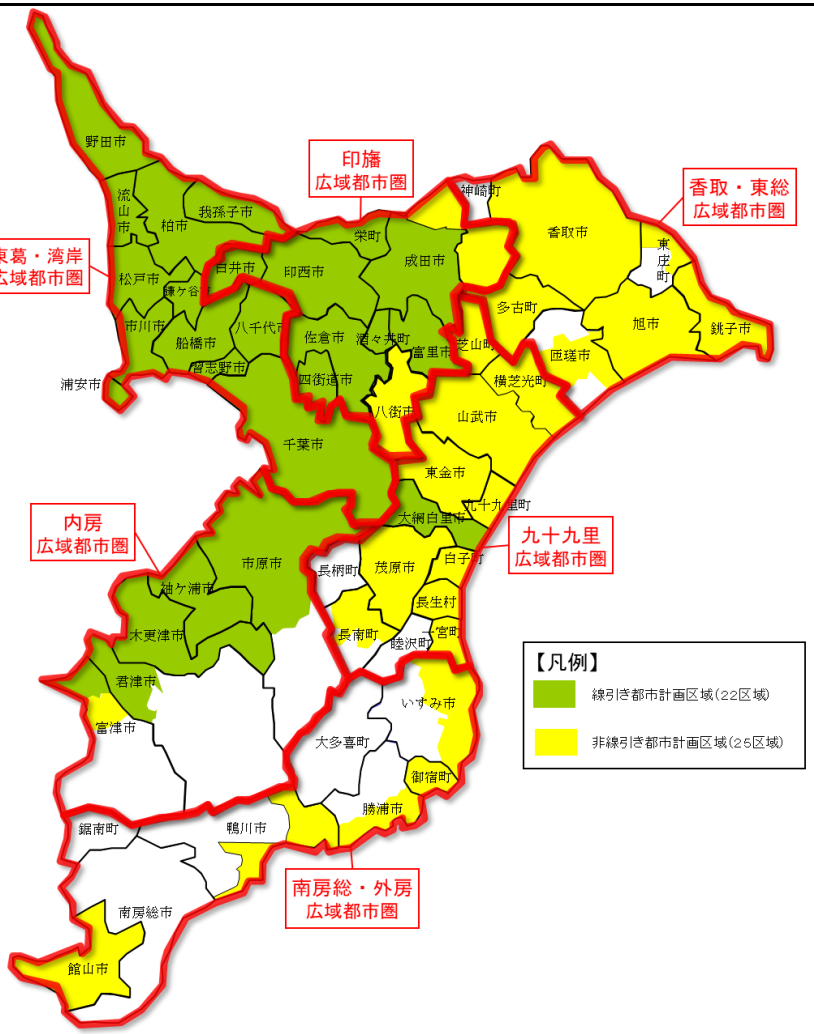
エアポートエリア	新しい成田空港を中心とするエアポートシティのコア	空港至近の立地特性を生かし、国際産業・物流拠点として整備。高アクセス性を武器に、先端産業・人材・研究機関の集積を進める。
リバーサイドエリア	歴史的な水運文化と醸造文化を生かした産業・生活拠点	佐原の町並み、香取神宮、水辺の風景、醸造文化などの歴史的な地域資源を生かし、観光・交流・農業が共存するエリアを実現。
ナチュラルライフエリア	自然と調和したエコロジカルな暮らしを実現する生活拠点	豊かな農産物と地域文化を軸に、自然と調和した健康でゆとりある暮らしを実現し、子育て環境にも恵まれた生活拠点を形成。
アーバンエリア	市街地再生と文化的資源の調和を目指す新たな経済交流拠点	成田山新勝寺や既存商業地・住宅地などの地域資源を基盤に、都市機能の再編と観光・アクティビティ資源の融合を図る。
シーサイドエリア	海辺・水辺の文化を生かした新たな観光の推進拠点	日本を代表する砂浜海岸である九十九里浜の景観や地域資源を生かすとともに、世界から注目される誘客施設の整備等、リゾート交流拠点としてブランド化を進める。

（２）広域都市圏の必要性

広域幹線道路の整備進展や生活・経済圏の拡大、自然災害の頻発化・激甚化など、県を取り巻く状況の変化に対応していくためには、広域的な視点に立って都市計画を推進していくことが必要となっている。

そこで、都市計画区域を超えた広域的な枠組みとして広域都市圏を設定し、広域都市圏ごとに「広域都市計画マスタープラン」を定め、広域的な視点から、都市づくりの方向性や方針を示すとともに、道路ネットワークや都市機能の集積を図る拠点等を明らかにするものとする。

新	旧
（３）広域都市圏の設定 広域都市圏は、県内の土地利用の状況及び見通し、地形等の自然条件、日常生活圏等を勘案し、県総合計画を踏まえた６圏域を設定する。 広域都市圏には、線引き都市計画区域、非線引き都市計画区域のほか、都市計画区域外の市町も含むものとし、各圏域に含まれる市町村は下表のとおりとする。 広域都市圏においては、新たな産業・地域づくりを推進することにより、本県経済をけん引していくことが期待される地域を「広域拠点」として位置付けるとともに、千葉駅周辺を中心として、高次都市機能や広域交通機能の集積を図るエリアを「中枢拠点」、駅周辺など必要な都市機能の集積を図るエリアを「地域拠点」として位置付け、道路・交通ネットワークと連携し、土地の合理的な高度利用や都市機能の更新を図るものとする。 **表　広域都市圏に含まれる市町村** 広域都市圏 ／ 広域都市圏に含まれる市町村 東葛・湾岸広域都市圏 ／ 千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、習志野市、柏市、流山市、八千代市、我孫子市、鎌ケ谷市、浦安市 印旛広域都市圏 ／ 成田市、佐倉市、四街道市、八街市、印西市、白井市、富里市、酒々井町、栄町 香取・東総広域都市圏 ／ 銚子市、旭市、匝瑳市、香取市、神崎町、多古町、東庄町 九十九里広域都市圏 ／ 茂原市、東金市、山武市、大網白里市、九十九里町、芝山町、横芝光町、一宮町、睦沢町、長生村、白子町、長柄町、長南町 南房総・外房広域都市圏 ／ 館山市、勝浦市、鴨川市、南房総市、いすみ市、大多喜町、御宿町、鋸南町 内房広域都市圏 ／ 木更津市、市原市、君津市、富津市、袖ケ浦市	

新	旧
 **図　千葉県広域都市圏図**	

新	旧

（４）広域都市計画マスタープランの構成

広域都市計画マスタープランは、広域都市圏ごとに、都市計画区域外を含む県全域について定める。

このうち、指定都市を除く都市計画区域においては、都市計画法第６条の２に規定する都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）として定め、広域都市計画マスタープランは、指定都市の都市計画区域マスタープランや都市計画区域外のまちづくりと連携するものとする。

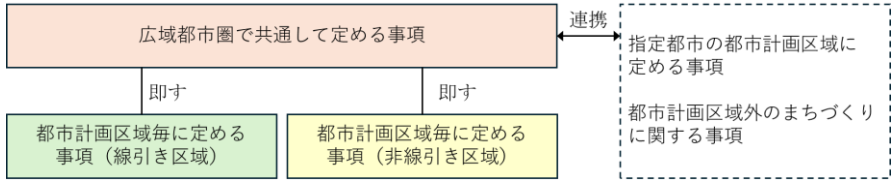


図　広域都市計画マスタープラン構成図

２　本広域都市圏の都市計画の目標

（１）本マスタープランの対象範囲

本マスタープランの対象範囲は、６つの広域都市圏のうち、印旛広域都市圏に含まれる次の都市計画区域とする。

印西、成田、佐倉、四街道、下総大栄及び八街都市計画区域

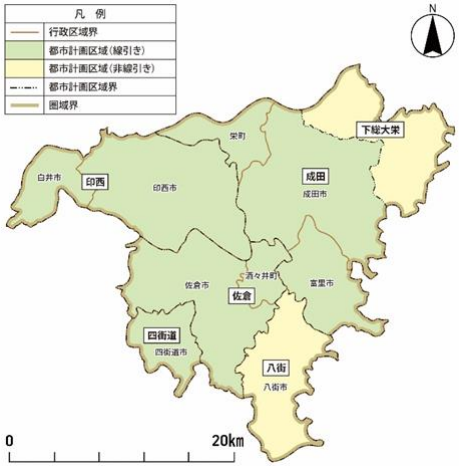


図　マスタープランの対象範囲

（２）目標年次

本マスタープランの目標年次は、令和 17 年（2035 年）とする。

（３）現状と課題

《圏域全体》

本圏域は、鉄道や幹線道路の整備を背景とした東京への通勤圏の拡大とともに、鉄道沿線を中心に住宅地の開発が進んできた地域であり、千葉ニュータウンなど、計画的な整備により商業・業務が集積し良好な居住環境を有する市街地を形成している。

成田空港周辺地域については、今後、成田空港の拡張事業に伴い、空港内で新たに約３万人の雇用創出が見込まれていることから、地域に居住し、地域と空港の持続的な発

新	旧
展を支えるために必要な人材の確保と、地域の経済力を持続的に発展させる空港を生かした産業の発展を両輪とした取組が必要である。 産業面では、成田空港を擁し、空港内は多くの人の就業の場となっているほか、空港周辺や臨空工業団地を中心に、物流関係企業や空港関連産業の集積が進んでいる。また、佐倉工業団地、白井工業団地など、県内有数の内陸工業団地も整備されており、地域経済の拠点として大きな役割を果たしている。 今後、成田空港の拡張事業や首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）、北千葉道路といった広域的な交通網の整備による更なる利便性の向上が図られ、今後の千葉県を支える地域として期待される。 そこで、広域道路網の整備を見据え、地域ネットワークに貢献する空港周辺道路網の形成を図り、空港の拡張事業の効果を空港周辺の市町に波及させる必要がある。 また、歴史的経緯などにより、地域特性を生かした個性ある地域づくりが進められ、歴史的観光資源が多数存在することから、このような地域資源を生かし、地域の活性化につなげていくことも重要である。 災害に関しては、近年、自然災害が頻発化・激甚化するなか、「安全」の確保に対する県民の意識が高まっており、地域で安全に暮らせるまちづくりが必要である。 自然的環境に関しては、印旛沼や利根川などの豊かな水資源や平坦な土地に恵まれている。 近年、気候変動への対応や生物多様性の確保など地球規模の課題の解決や、人々のウェルビーイング（人々の満足度）の向上を図るため、グリーンインフラとして多様な機能を有している緑地を都市空間に、より一層確保することが重要となっている。 緑地の保全及び緑化は、公共空間はもとより、商業施設、工場敷地など、都市空間全体において推進することが重要であり、緑のネットワークを形成することで、さらに一層その効果を高めることが期待できる。 《居住》 本圏域は、県人口の 11%に当たる約 72 万人が居住する地域となっている。 今後、人口は、印西市については当面増加が見込まれているが、圏域全体としては、今後減少していくものと予測されている。 将来的な人口減少や少子高齢化に対応するため、本圏域の広域的な連携を担う鉄道各線や高速バス、北千葉道路や国道 51 号などの道路・交通ネットワークと連携した、コンパクトなまちづくりが必要である。 また、コンパクトなまちづくりに合わせて、地域公共交通の維持・確保に向けた交通の再編やモード転換が必要であるとともに、自動運転等の新技術や新たなモビリティに対応した都市施設のあり方についても、一体となって検討することが必要である。 市街地について見ると、鉄道や幹線道路の整備を背景として東京への通勤圏が拡大し、鉄道沿線を中心に住宅地の開発が進んできた地域であり、千葉ニュータウンや成田ニュータウンといった計画的で大規模な市街地をはじめ、もねの里、ユーカリが丘、日吉台、安食台などの住宅地の整備が行われてきた。 また、成田市を中心とする成田商圏や印西市を中心とする印西商圏が形成され、大型店舗の立地が進むなど、広域的な拠点性を高めている。 今後は、成田空港周辺地域では、空港の拡張事業により新たな雇用創出が見込まれていることから、地域に居住する人のための生活環境やインフラの整備といった、暮らしの拠点となるまちづくりが必要である。	

新	旧
都市づくりの推進にあたっては、新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした人々のライフスタイルの変化、都市におけるウェルビーイング向上の要請の高まりへの対応も重要である。 また、持続可能なまちづくりに向け、道路・上下水道等の都市施設について、長期的な視点による適正な配置・整備とともに、老朽化する施設への適切な対応が必要である。 《産業》 本圏域では、成田空港周辺地域において、空港の拡張事業や広域的な幹線道路ネットワークの充実・強化が進み、様々な産業の受け皿となるポテンシャルが高まっている。 本圏域には、佐倉工業団地、白井工業団地など、県内有数の内陸工業団地が整備されているほか、千葉ニュータウンでは、北千葉道路沿線を中心に、国内外の世界的企業のデータセンターやマルチテナント型の物流施設群などの立地が進んでいる。 また、インターチェンジ周辺では、首都圏や成田空港と近接する高い交通利便性を生かしたアウトレットなどの大規模商業施設や物流施設の立地が進んでいる。 成田空港周辺地域では、成田空港第3滑走路の新設などを含む拡張事業の効果を、地域振興に結び付けるとともに、周辺地域と空港との共生・共栄を目指し、航空機騒音に配慮しつつ、生活環境の改善や公共施設などの地域整備を進める必要がある。 今後、圏央道をはじめとする道路網の充実・強化も相まって、空港周辺地域は、都心からの利便性や立地環境の優位性が飛躍的に高まることから、人・モノ・財の流れを生み出す広域的な幹線道路ネットワークの整備を促進するとともに、整備効果を地域に波及させるため、各拠点を結ぶ主要な国道・県道の整備を推進することが必要である。 あわせて、企業誘致の受け皿となる産業用地の創出に向けて、本県経済をけん引していくことが期待される成田空港周辺に加え、高速道路インターチェンジ周辺や主要幹線道路沿線等への産業用地整備を市町と連携しながら推進することが必要である。 また、本圏域には、年間約1,200万人の参詣客が訪れ、県内第2位の観光スポットとなっている成田山新勝寺をはじめ、佐倉城跡、武家屋敷群、県立房総のむらなどの観光資源が数多く存在していることから、既存の観光資源を生かし、地域の活性化につなげていくことも重要である。 《災害》 本圏域は、起伏に富む下総台地や利根川沿いの低地に市街地が形成されており、令和元年房総半島台風等の一連の災害や令和5年台風13号の接近に伴う大雨では、浸水や土砂災害など大きな被害が発生し、東日本大震災では、液状化などの被害も発生している。 災害への対応として、救急救命活動や復旧支援活動を支えるための広域的な幹線道路や拠点をつなぐ災害に強い道路ネットワークの整備が必要である。 災害リスクの高い地域については、浸水対策や開発抑制など、地域に即した対策も重要である。 また、頻発化・激甚化するゲリラ豪雨などにより、浸水等の都市型水害のリスクが高まっており、多様な主体で連携して対応することが必要である。 《自然的環境》 本圏域は、東京への通勤圏でありながら、水辺・里山などの豊かな自然的環境を有する地域である。台地と低地の境界部には斜面林が帯状に残り、この地域の特徴的な景観	

新	旧
を形成している。 　手賀沼・印旛沼周辺は、県立印旛手賀自然公園に指定され、自然環境が保全されている。また、住民に身近な自然的環境として、北総花の丘公園、印旛沼公園、四街道総合公園などの都市公園が整備されている。 　快適で暮らしやすいまちづくりや地域の魅力向上のため、潤いと安らぎをもたらす緑地や水辺空間の保全、都市公園の整備等による緑の創出を推進することが重要である。 **（４）都市計画の目標** 《圏域全体》 　成田空港周辺については、広域拠点として、「第二の開港」ともいうべき、成田空港の拡張事業や広域的な幹線道路ネットワークの整備進展等を生かし、国家戦略特区制度等を活用しながら、成田空港周辺のまちづくりや空港を核とした国際的な産業拠点の形成を進める。あわせて、成田空港の拡張事業等による地域での雇用増の受け皿として必要な居住の場の創出を図る。 　社会インフラ等を活用した多様な産業の受け皿の創出に向けては、各種道路整備の進展の効果を生かして、企業誘致の受け皿となる新たな産業用地の創出を図る。 　圏央道の県内唯一の未開通区間である大栄・横芝間の開通による圏央道と東京湾アクアライン（以下「アクアライン」という。）が一体となった広域的な幹線道路ネットワーク形成の効果を最大限活用し、生産性の向上、企業立地の促進及び防災力の強化等を図る。 　あわせて、北千葉道路や、圏央道のインターチェンジへのアクセス道路である県道成田小見川鹿島港線、県道成田松尾線など成田空港周辺における国道・県道の整備、さらには、成田空港及び周辺地域と圏央道を結ぶ新たなインターチェンジの実現により、本圏域の交流・連携機能の更なる向上を図る。 　頻発化・激甚化する自然災害への対応に向けては、地震や風水害に備えて、平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れを確保するための災害に強い道路ネットワークの整備を進める。 　また、台風・豪雨等の頻発化・激甚化を踏まえ、河川管理者等が主体となって行う治水対策に加え、流域のあらゆる関係者が協働し、流域全体で水害を軽減させる治水対策、「流域治水」への転換を進める。 　自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備に向けては、地域に愛着を持つことができるよう、良好な景観の形成に取り組むとともに、都市における緑の保全・創出等、自然的環境の保全と再生等に取り組む。 《居住》 　コンパクトで効率的な都市構造への転換に向けて、鉄道駅周辺や富里バスターミナル周辺は、地域拠点として都市機能の集積を図る。 　成田空港周辺地域では、成田空港の拡張事業に伴う人口増加の受け皿として、各市町それぞれの地域特性を生かした良好な住環境の整備・形成を図るとともに、空港と都心へのアクセス利便性を生かした居住環境の整備やまちづくりと一体となった公共交通の実現を図る。 　また、国道・県道とともに、佐倉都市計画道路３・４・20 号岩富海隣寺線、八街都市計画道路３・４・３号八街神門線など各拠点をつなぐ道路の整備を推進し、利便性の高い道路ネットワークの構築を目指す。	

新	旧
あわせて、自動運転などの新たな交通モードの導入などにも的確に対応し、都市の魅力向上を図る。 市街地内においては、ライフスタイルの変化への対応や都市におけるウェルビーイング向上のため、居心地が良く歩きたくなる歩行者中心の空間づくりなど、魅力的な空間形成を図る。 優良な住宅地である既存のニュータウンについては、持続性の確保の検討を図る。 道路・上下水道等の都市施設については、コンパクトな都市構造の構築に即した適正な配置のもと地域の実情に応じた計画的な整備を推進するとともに、適切な維持管理と長寿命化等による持続可能なメンテナンスサイクルの構築を図る。 《産業》 成田空港周辺は、国際航空物流をはじめとして、精密機器関係分野、航空宇宙関係分野、健康医療関係分野、農業関係分野、観光関係分野といった空港の特徴や強みを生かせる産業などを集積し、成田空港を核とする国際的な産業拠点の形成を進めていく。 千葉ニュータウン周辺や既存の工業団地周辺、インターチェンジ周辺や幹線道路沿線では、成田空港の拡張事業や北千葉道路の整備の効果により、多様な産業集積の場としての魅力が高まっていくことから、高付加価値を生み出す企業などの立地誘導を図る。 また、県道成田小見川鹿島港線などの圏央道のインターチェンジなどにアクセスする道路の整備を推進するとともに、圏央道と空港を直接結ぶ道路の整備、成田空港及び周辺地域と圏央道を結ぶ新たなインターチェンジの実現に向けた取組を進める。 観光面では、多くの歴史的資源の活用などにより、国内はもとより、外国人観光客も意識した観光地づくりに取り組む。 《災害》 災害時でも安定した人・モノの流れを確保し、緊急対策活動や物資輸送を円滑に実施できるよう、北千葉道路の整備、国道 51 号の 4 車線化の促進など災害に強い道路ネットワークの整備を促進する。 浸水ハザードエリアにおいて新たな市街地整備を行う場合は、安全確保のため地盤の嵩上げや避難路・避難場所の確保等の適切な対策を図る。 都市の緑地については、雨水の貯留・浸透による浸水被害の軽減、急傾斜地等における土砂災害防止など、多面的な機能を有するグリーンインフラとして保全･創出を図る。 利根川流域などにおいては、流域治水プロジェクトの主旨に基づき、公共下水道の整備や適正な土地利用の規制・誘導などを進める。 また、大規模災害に備え、被災後、早期に的確な復興を実現するため、各市による事前復興まちづくり計画の策定を促進する。 《自然的環境》 手賀沼・印旛沼や利根川周辺の豊かな水辺空間や都市緑地等については、ゆとりや潤いを与える資源として、保全・活用を図るとともに、 環境負荷を抑えたカーボンニュートラルな都市づくりを推進する。 グリーンインフラの取組を進めるため、引き続き緑地の保全、都市公園の整備等を推進する。	

新	旧

3　区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

（1）区域区分の決定の有無

本圏域に含まれる次の都市計画区域については、都市計画法第7条第1項第一号イに基づき、区域区分を定める。

印西、成田、佐倉及び四街道都市計画区域

上記以外の次の都市計画区域については、首都圏整備法による近郊整備地帯外に位置しており、人口が減少傾向にあり、急激かつ無秩序な市街化の進行は見込まれないと判断されることから、区域区分を定めないものとする。

下総大栄及び八街都市計画区域

また、区域区分を定めるとした根拠は、以下のとおりである。

首都圏整備法に基づく近郊整備地帯に位置する本広域都市圏に含まれる各区域は、区域区分を定めることが法的に義務付けられており、昭和44年に現行の都市計画法が施行されたことに伴い、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地の整備と農業や自然的環境との調和と保全を図るため、区域区分を定めてきた。この結果、その後の計画的な市街地整備の進展や良好な都市環境形成に大きな効果をもたらしてきた。

今後も区域区分を継続する都市計画区域ごとの根拠は以下のとおり。

都市計画区域	区域区分の決定の有無	根拠
印西	有	現在、人口、世帯数の増加傾向は続いており、北千葉道路の建設等の広域的な交通体系の整備の進展等により、今後も人口増加が見込まれる。また、少子高齢化、ライフスタイルの多様化に対応した市街地の質的充実と住宅・宅地の供給等の必要性も生じている。 このような観点から、無秩序な市街化を抑制しつつ、本区域に残された貴重な緑地等自然環境の整備又は保全に配慮するため、今後とも区域区分を継続する。
成田	有	成田市（旧成田市の区域）においては、昭和44年に現行の都市計画法が施行されたことに伴い、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地の整備と農業や自然的環境との調和と保全を図るため、区域区分を定めてきた。 その後、昭和52年に栄町、昭和54年に富里市が本都市計画区域編入と同時に、区域区分を定めた。この結果、その後の計画的な市街地整備の進展や良好な都市環境形成に大きな効果をもたらしてきた。 平成2年以降、人口増加率はやや落ち着いてきてはいるものの、世帯数の増加傾向は続いている。 また、今後は、成田空港の拡張事業に伴う新たな住

新			旧
		宅地の需要や企業進出に対応する整備が求められている。さらに、圏央道や北千葉道路などの広域的な交通体系の整備進展や、ライフスタイルの多様化に対応した市街地の質的充実も求められている。 一方で、本区域内には、豊かな水や緑に恵まれた自然的環境や優良農地が存在していることから、これらの整備又は保全も必要とされる。 このような観点から、無秩序な市街化を防止しつつ、水と緑の環境や田園的環境の保全を図るため、今後とも区域区分を継続する。	
佐倉	有	本区域は、東京に近接し早くから鉄道網が整備されるなどの立地条件にあったことから、高度経済成長等の影響を受け、昭和40年代以降急激な人口増加の傾向にあった。 現在、人口は減少傾向に転じているが、世帯数の増加傾向は続いており、今後は鉄道駅を中心にまとまった都市構造の維持・強化を進める必要がある。更には、都市に残された貴重な自然的環境と田園環境の整備又は保全に配慮する必要がある。 このような観点から、無秩序な市街化の防止と自然・田園環境の保全を図るため、今後とも区域区分を継続する。	
四街道	有	本区域は、昭和40年代からの都市化の波により、住宅団地の造成が始まり、首都圏のベットタウンとして人口の増加に伴い、市街地の拡大をもたらした。 近年は、人口増加率は小さくなりつつあるが、世帯数の増加傾向は続いていることから、谷津田や台地の斜面林等、都市に残された貴重な緑地等自然的環境の整備又は保全に配慮しつつ、無秩序な市街化を防ぐ必要があるため、今後とも区域区分を継続する。	
下総大栄	無	本区域は首都圏整備法による近郊整備地帯外に位置し、近年、人口は減少傾向に転じており、今後もその減少傾向が継続するものと予測され、本区域における急激かつ無秩序な市街化の進行は見込まれないと判断されるが、今後、成田空港の拡張事業による人口増加が期待されている。 なお、成田空港の拡張事業や圏央道の整備進展に伴い、土地利用の活性化が予想されることから、地区計画の活用や特定用途制限地域の指定等により、優れた自然的環境や良好な居住環境を保全しつつ、合理的な土地利用を適正に誘導する。 以上のことから、本区域においては区域区分を定めないものとする。	

新	旧

八街	無	本区域は、首都圏整備法に基づく近郊整備地帯外に位置し、人口は近年減少傾向にあり、今後もその傾向は継続するものと予測され、本区域における急激かつ無秩序な市街化の進行は見込まれないと判断される。 以上のことから、本区域においては区域区分を定めないものとする。

（２）区域区分の方針

①おおむねの人口

線引き都市計画区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。

都市計画区域	区分	令和２年	令和17年
印西	都市計画区域内人口	約 165千人	おおむね 175千人
	市街化区域人口	約 129千人	おおむね 148千人
成田	都市計画区域内人口	約 186千人	おおむね 177千人
	市街化区域人口	約 142千人	おおむね 151千人
佐倉	都市計画区域内人口	約 190千人	おおむね 170千人
	市街化区域人口	約 165千人	おおむね 150千人
四街道	都市計画区域内人口	約 94千人	おおむね 95千人
	市街化区域人口	約 84千人	おおむね 84千人

なお、令和17年においては、上表の外に千葉広域都市計画圏（指定都市の千葉都市計画区域を除く）で保留人口が想定されている。

（注）千葉県では、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地整備を図るため、自然的・社会的・経済的な観点から総合的に判断し、県下線引き都市計画区域全体（指定都市の千葉都市計画区域を除く）を「千葉広域都市計画圏」として設定している。

②産業の規模

線引き都市計画区域の将来における産業の規模を次の通り想定する。

《生産規模》

都市計画区域	区分	令和２年	令和17年
印西	工業出荷額	約 1,857億円	おおむね 2,261億円
	卸小売販売額	約 2,703億円	おおむね 4,196億円
成田	工業出荷額	約 3,837億円	おおむね 5,499億円
	卸小売販売額	約 4,457億円	おおむね 5,631億円
佐倉	工業出荷額	約 3,660億円	おおむね 4,360億円
	卸小売販売額	約 2,145億円	おおむね 3,012億円
四街道	工業出荷額	約 518億円	おおむね 1,529億円
	卸小売販売額	約 1,374億円	おおむね 1,405億円

工業出荷額は、製造業及び物流業の生産規模の合計を示す。

なお、令和17年においては、上表と合わせ千葉広域都市計画圏（指定都市の千葉都市計画区域を除く）で産業の規模が想定されている。

新	旧

《就業構造》

都市計画区域	区分	令和２年	令和 17 年
印西	第一次産業	約 2.4 千人（ 3.2%）	おおむね 1.6 千人（ 2.1%）
	第二次産業	約 12.5 千人(16.9%)	おおむね 12.6 千人(16.9%)
	第三次産業	約 59.1 千人(79.9%)	おおむね 60.3 千人(80.9%)
成田	第一次産業	約 4.3 千人（ 4.9%）	おおむね 2.9 千人（ 3.6%）
	第二次産業	約 15.1 千人(17.3%)	おおむね 13.8 千人(17.3%)
	第三次産業	約 67.8 千人(77.8%)	おおむね 62.9 千人(79.0%)
佐倉	第一次産業	約 1.4 千人（ 1.7%）	おおむね 1.2 千人（ 1.8%）
	第二次産業	約 15.0 千人(18.4%)	おおむね 11.9 千人(18.3%)
	第三次産業	約 65.1 千人(79.9%)	おおむね 51.8 千人(79.8%)
四街道	第一次産業	約 0.4 千人（ 1.1%）	おおむね 0.2 千人（ 0.6%）
	第二次産業	約 7.0 千人(18.8%)	おおむね 5.9 千人(18.9%)
	第三次産業	約 29.9 千人(80.2%)	おおむね 25.1 千人(80.4%)

③市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

線引き都市計画区域における人口、産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、令和 17 年時点で市街化している区域及び当該区域に隣接し、おおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域を市街化区域とすることとし、市街化区域のおおむねの規模を次の通り想定する。

《市街化区域面積》

都市計画区域	令和 17 年
印西	印西市　おおむね 1,907ha 白井市　おおむね　845ha 合　計　おおむね 2,752ha
成田	成田市　おおむね 2,058ha 栄　町　おおむね　343ha 富里市　おおむね　479ha 合　計　おおむね 2,880ha
佐倉	佐倉市　おおむね 2,425ha 酒々井町　おおむね　367ha 合　計　おおむね 2,792ha
四街道	おおむね 1,245ha

（注）市街化区域面積は、令和 17 年時点における人口の保留フレームに対応する市街化区域面積を含まないものとする。

新	旧
4　本広域都市圏の主要な都市計画の決定の方針 **（1）都市づくりの基本方針** **①人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換に関する方針** 広域的な視点により、人口減少・少子高齢化に対応するため、鉄道駅周辺やバスターミナル周辺等に、居住機能や商業・業務、医療・福祉等の都市機能の集積を図るとともに、広域的な幹線道路の整備促進や高速道路インターチェンジ等へのアクセス道路の整備推進、都市計画道路や生活道路の整備、自動運転技術などの新技術の導入検討も含めた道路・交通ネットワークの構築を図るなど、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造を目指す。 また、成田空港周辺地域では、空港の拡張事業に伴う人口増加の受け皿として、空港と都心へのアクセス利便性を生かし、各市町それぞれの地域特性を生かした、良好な住環境の整備を図る。 コンパクトな都市構造の構築に即して、道路・上下水道等の都市施設については、適正な配置のもと地域の実情に応じた計画的な整備を推進するとともに、適切な維持管理と長寿命化等による持続可能なメンテナンスサイクルの構築を図る。また、都市施設の耐震化等を進めることで防災機能の向上を目指す。 **②社会インフラ等を活用した多様な産業の受け皿の創出による地域振興に関する方針** 成田空港周辺については、本県経済をけん引していくことが期待される地域として、国家戦略特区等も活用しながら、国際航空物流をはじめ、精密機器関係分野、航空宇宙関係分野、健康医療関係分野、農業関係分野、観光関係分野といった空港の特徴や強みを生かせる産業などを集積し、成田空港を核とする国際的な産業拠点の形成を進める。 成田空港の拡張事業や北千葉道路の整備進展、圏央道の県内唯一の未開通区間である大栄・横芝間の開通により、圏央道とアクアラインが一体となった広域的な幹線道路ネットワーク形成の効果を最大限活用し、インターチェンジ周辺や幹線道路沿線、千葉ニュータウンや既存工業団地に隣接した区域等において、新たな産業集積を促進する。 さらに、成田空港及び周辺地域と圏央道を結ぶ新たなインターチェンジの実現により、本広域都市圏の交流・連携機能の更なる向上を図る。 また、成田山新勝寺や房総のむらなどの歴史的な観光資源を生かしたまちづくりを進め、成田空港の拡張事業に伴うインバウンドも取り込んでいく。 **③頻発化・激甚化する自然災害への対応に関する方針** 成田空港は、国内外の災害発生時には支援拠点としての機能を有しており、大規模災害発生時には緊急物資の空輸・集積・分配拠点としての活用が期待されることから、空港を核とした周辺地域で災害拠点としての整備を推進する。 台風・豪雨等の頻発化・激甚化を踏まえ、流域全体で水害を軽減させる治水対策、「流域治水」への転換を目指し、利根川流域などにおいては、公共下水道の整備や適正な土地利用の規制・誘導など、流域治水プロジェクトの主旨に沿った、都市づくりを進める。 地震や風水害に備えて、平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れを確保し、緊急対策活動や物資輸送を円滑に実施できるよう、北千葉道路の整備の促進、圏央道や国道51号の4車線化の促進など災害に強い道路ネットワークの整備を推進する。	

新	旧
あわせて、延焼遮断帯や緊急車両の進入路・避難路として機能する街路の整備や延焼拡大防止や災害時の避難地等として機能する緑地の確保、都市公園の整備を推進する。 公共建築物や橋りょう、下水道等の都市施設については、災害による被害を最小限にし、災害時の支援・復旧活動を円滑に推進するため、耐震化及び老朽化対策を進め、避難路、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化等の促進を図る。 また、土砂災害の恐れのある区域においては、開発行為や建築物の立地等の抑制に努めるとともに、急傾斜地崩壊対策の推進や斜面林の保全、避難体制の充実・強化を図る。 一方で、浸水ハザードエリアにおいて新たな市街地整備を行う場合は、安全確保のため地盤の嵩上げや避難路・避難場所の確保等の適切な対策を図ることで、安心・安全に暮らせるまちづくりを目指す。 また、大規模災害に備え、被災後、早期に的確な復興を実現するため、各市町による事前復興まちづくり計画の策定を促進する。 **④自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備に関する方針** 都市の緑地は、雨水の貯留・浸透による浸水被害の軽減、急傾斜地等における土砂災害防止、カーボンニュートラル、生物多様性、レクリエーション、防災、景観への寄与など、多面的な機能を有するグリーンインフラとして保全・創出を目指す。 また、地域に愛着を持つことができるよう、良好な景観の形成に取り組むとともに、地域特性に応じた都市公園の拡充や都市における緑の保全・創出等、自然的環境の保全と再生等を目指すとともに、手賀沼・印旛沼や利根川周辺などの豊かな水辺空間や都市緑地等は、ゆとりや潤いを与える資源として保全・活用を図る。 さらに、ライフスタイルの変化への対応や都市におけるウェルビーイングの向上のため、居心地がよく歩きたくなる歩行者中心の空間づくりなど、魅力的な空間形成に取り組むとともに、コンパクトで効率的な都市構造の構築や公共交通の利用促進による環境にやさしい移動手段への転換、再生可能エネルギーの活用や省エネルギー化、グリーンインフラの推進などにより、カーボンニュートラルの実現を目指す。 **⑤世界をリードする空港都市圏の形成に関する方針** 日本最大の貿易港である成田空港の拡張事業によって、世界、アジアの活力を取り込み、周辺地域が本来から持つポテンシャルを最大化させ、誰もが輝き、世界と響きあう未来志向型のまちづくりを目指す。 成田空港周辺地域については、エアポートシティ構想を踏まえ、成田空港の特徴や強みを生かした産業分野の集積や空港の拡張事業に伴う人口増加の受け皿の確保、魅力的な居住環境や景観形成、パーク＆バスライドや自動運転など新たな交通モードの導入も視野に入れた効率的な公共交通や北千葉道路の整備など広域的な幹線道路ネットワークの形成、空港を核とした国際的な防災拠点の確立など世界をリードする空港都市圏の形成を図る。 本圏域では、新しい成田空港を中心とするエアポートシティのコアのエアポートエリア、歴史的な水運文化と醸造文化を生かした産業・生活拠点のリバーサイドエリア、自然と調和したエコロジカルな暮らしを実現する生活拠点のナチュラルライフエリア、市街地再生と文化的資源の調和を目指す新たな経済交流拠点のアーバンエリア、この4つのエリアゾーンを中心として、地域の特色を生かしたまちづくりを進める。	

新	旧
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針 **①主要用途の配置の方針** 市街地における土地利用は、都市計画マスタープラン（市町村の都市計画に関する基本的な方針）に示す都市の将来像を実現するため、以下を基本方針としつつ、地域の実情に応じて配置する。 ・成田空港周辺地域においては、新たに県全域が指定された国家戦略特区等を活用しつつ、国際航空物流をはじめとして、精密機器関係分野、航空宇宙関係分野、健康医療関係分野といった空港の特徴や強みを生かせる産業などを集積し、成田空港を核とする国際的な産業拠点の形成を進める。 ・人口減少や少子高齢化などの社会経済情勢の変化に適切に対応するため、立地適正化計画の策定を促進し、鉄道駅周辺やバスターミナル周辺などに医療・福祉・商業等の都市機能を誘導するとともに、居住は駅周辺などに、公共交通等により容易にアクセスすることができる区域へ誘導する。 ・成田空港の拡張事業等による地域での雇用増の受け皿として必要な居住の場の創出を図る。 ・インターチェンジ周辺や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等に隣接した区域においては、地域の実情に応じて、産業系の土地利用などについて、適切な誘導を図る。 **②市街地の土地利用の方針** ・主要な鉄道駅やバスターミナル周辺などの公共交通の利便性が高い地域においては、居住機能や商業・業務、医療・福祉等の都市機能を集積し、土地の高度利用を図る。 ・土地の高度利用と都市機能の増進を図るべき区域においては、高度利用型地区計画や再開発促進区など、地域の状況に応じた地区計画の決定等により、計画的な市街地の再開発を誘導する。 ・地域拠点に公共交通等により容易にアクセスすることのできる区域へ居住の誘導を図り、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市を形成する。 ・ライフスタイルの変化への対応や都市におけるウェルビーイングの向上のため、居心地が良く歩きたくなる歩行者中心の空間づくりや公共施設跡地等の未利用地の活用による人々が集える場の創出など、魅力的な空間形成を図る。 ・老朽・過密・木造市街地については、道路・公園等の都市基盤の整備及び敷地の共同化による公共空地の確保、並びに建築物の耐震化・不燃化の促進などを総合的に進め、市街地の防災性の向上と居住環境の改善を図る。 ・空家等については、空家等対策の推進に関する特別措置法に基づき適正な管理や利活用を促進し、居住環境の改善や維持を図る。 ・地域に愛着を持つことができるよう、日本遺産の歴史的な町並みや良好な景観の維持・形成に取り組むとともに、地域特性に応じた都市公園の拡充や都市における緑の保全・創出を図る。 ・都市の緑地は、雨水の貯留・浸透による浸水被害の軽減、急傾斜地等における土砂災害防止など、多面的な機能を有することから、グリーンインフラとして保全・活用を図る。	

新	旧
③市街化調整区域の土地利用の方針 ・農業基盤整備等が実施されている農地は、貴重な優良農地であるため、今後も農用地として保全を図る。 ・急傾斜地など土砂災害の恐れのある区域については、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域及び宅地造成等工事規制区域の指定により、開発行為の制限等を図り、安全性を確保する。 ・インターチェンジ周辺や幹線道路沿線、空港周辺等のポテンシャルの高い地域や、既存工業団地等に隣接した区域においては、自然的環境や住宅環境との調和を図りつつ、産業系の土地利用について適切な誘導を図る。 ・千葉県全体で、令和 17 年の人口フレームの一部が保留されている。ついては、　計画的な市街地整備の見通しが明らかになった地区について、保留された人口フレームの範囲の中で、農林漁業等との必要な調整を図りつつ、市街化区域に編入する。 **④非線引き都市計画区域の用途地域の指定のない区域の土地利用の方針** ・農業基盤整備等が実施されている農地は、貴重な優良農地であるため、今後も農用地として保全を図る。 ・急傾斜地など土砂災害の恐れのある区域については、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域及び宅地造成等工事規制区域の指定により、開発行為の制限等を図り、安全性を確保する。 ・インターチェンジ周辺や幹線道路沿線、鉄道駅周辺、空港周辺等のポテンシャルの高い地域においては、自然的環境や住宅環境との調和を図りつつ、産業系の土地利用について適切な誘導を図る。 **（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針** **①交通施設の都市計画の決定の方針** ア．交通体系の整備の方針 本圏域の道路網や交通網の状況、また将来の交通需要等を踏まえ、交通体系の整備の基本方針を次のように定める。 ・成田空港の拡張事業の効果を県内全域に波及させる北千葉道路の整備や圏央道、国道 51 号の 4 車線化の実現など、広域的な幹線道路ネットワークの形成を促進する。 ・平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れを確保するための災害に強い道路ネットワークの構築を目指す。 ・広域通過交通と地域内交通との分離を図り、居住地域への通過車両の削減、歩行者の安全確保の努め、効率の良い道路ネットワークの実現を目指す。 ・環境負荷の問題を考慮しつつ、公共輸送機関の活用を図り、各種交通機関の適正な機能分担の下に総合的な体系化を図り、これに合わせた交通施設の整備に努める。 ・交通結節点の周辺においては、地域のニーズに応じ市町と連携してシェアサイクルのサイクルポートの設置を促進し、公共交通との連携による利便性の向上等を図り、自転車の利用促進と都市内交通の円滑化、渋滞解消による環境負荷の低減を図る。 ・市街地において歩行者や自転車が安全で快適に通行できる空間の創出のため、歩道のバリアフリー化や自転車走行空間の整備を推進し、ウォーカブルな都市空間整備に努める。 ・自動運転等の技術などの新たなニーズにも的確に対応し、より利便性・持続可能性の高い公共交通の再構築を図る。	

新	旧
・道路等の都市交通施設について、コンパクトで効率的な都市構造の構築に即した適正な配置のもと計画的な整備を推進するとともに、適切な維持管理と長寿命化等による持続可能なメンテナンスサイクルの構築を図る。 ・長期未着手の都市計画道路は、社会情勢等の変化を踏まえて必要性や既存道路による機能代替の可能性等を検証し、見直しを行う。 イ．整備水準の目標 ・交通体系の整備の方針に基づき、公共交通機関の充実、道路体系の整備に努める。 ・都市計画道路については、引き続き、交通体系の整備の方針に基づき、地域の実情に応じて効率的に整備を進める。 **②下水道及び河川の都市計画の決定の方針** ア．下水道及び河川の整備の方針 ・本圏域では、流域別下水道整備総合計画等の各種計画に基づいて、今後の市街化の進展や土地利用動向等に対応し、公共用水域の水質保全、生活環境の改善を図り、健全で安全な都市環境の確保に努める。市街地においては、浸水対策の推進や地域の特性に応じた効率的・効果的な公共下水道等の整備を進めていくとともに、老朽化した施設の急増や大規模地震への備えなどの様々な課題に対応すべく、計画的な維持管理や整備を進めていく。 ・河川改修や調節池整備を推進するとともに、流域における雨水貯留浸透施設の設置など、流域治水としての取組を進めていく。 ・新市街地の整備にあたっては、地区の有する従来の保水遊水機能に配慮し、雨水貯留浸透施設の設置等の流出抑制策を講じ、河川に対する流出量の軽減や流水の正常な機能の維持に努める。 イ．整備水準の目標 ・汚水処理施設については「千葉県全県域汚水適正処理構想」に基づき施設の整備を進める。 ・本圏域の河川の整備水準は、河川ごとに定められる計画規模に基づくものとする。 **③その他の都市施設の都市計画の決定の方針** 円滑な都市活動を確保するため、既存施設の長寿命化を図りつつ、新たな都市施設の整備にあたっては、循環型社会の形成や持続可能性の観点を念頭に、広域的な連携も検討し、整備を進める。 **（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針** ・鉄道駅周辺やバスターミナル周辺、成田空港周辺地域などにおいては、市街地再開発事業や土地区画整理事業等により、良好な住宅地整備や商業・業務、産業、観光等の地域振興に寄与する土地利用の誘導など、都市構造の集約化・合理化を図る。 ・インターチェンジ周辺や幹線道路沿線などにおいては、農林漁業との健全な調和を図りつつ、土地区画整理事業等により、商業・業務、産業、観光等の地域振興に寄与する土地利用の誘導を図るなど、計画的な市街地整備を検討する。	

新	旧
（５）自然的環境の整備又は保全に関する主要な都市計画の決定の方針 **①基本方針** 本圏域は、東京への通勤圏でありながら、利根川、手賀沼、印旛沼などの豊かな水辺空間が残された地域となっており、手賀沼・印旛沼周辺は、県立印旛手賀自然公園に指定されている。また、住民に身近な自然的環境として、北総花の丘公園、印旛沼公園などの都市公園が整備されている。 こうした利根川、手賀沼、印旛沼などの豊かな水辺空間や都市緑地等は、ゆとりや潤いを与える資源として保全・活用し、都市公園の整備等を推進することで、自然的環境を生かした緑と水辺のネットワークを形成することを基本方針とする。 **②主要な緑地の配置の方針** ・樹林地や手賀沼、印旛沼の水辺空間等は、多様な動植物の生息・生育環境やカーボンニュートラルに寄与する貴重な緑地・水辺として保全・活用する。 ・公園・緑地は、雨水の貯留浸透機能、延焼防止機能、急斜面の崩壊防止機能及び災害時の一時避難地としての機能を有していることから、都市の防災性の向上を図るため、地域特性に応じて、適切に配置する。 ・公園・緑地は、地域の実情を踏まえ、適切に配置し、多様なレクリエーション需要に対応するため、公園施設の維持・充実を図る。 **③実現のための具体の都市計画制度の方針** ・都市公園などの施設緑地や風致地区、生産緑地地区などの地域制緑地を都市計画に位置付け、その整備・保全を促進する。	

新	旧
【成田都市計画区域】 **1　都市計画の目標**	**成田都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針** **1．都市計画の目標** **1）都市づくりの基本理念** **①　千葉県の基本理念** 本県では、人口減少や少子高齢化の進展、首都圏中央連絡自動車道（以下、「圏央道」という。）等の広域道路ネットワークの波及効果、防災性の向上、低炭素社会の構築、豊かな自然環境の保全等、都市を取り巻く社会経済情勢の変化や、それに伴う様々な課題に対応した都市計画の取組が必要となっている。 このような状況を踏まえ、本県の今後の都市づくりは、「人々が集まって住み、活力あるコミュニティのある街」「圏央道等の広域道路ネットワークの波及効果により活性化する街」「人々が安心して住み、災害に強い街」「豊かな自然を継承し、持続可能な街」の４つの基本的な方向を目指して進めていく。 **「人々が集まって住み、活力あるコミュニティのある街」** 低未利用地や既存ストック等を活用しながら、公共公益施設等の生活に必要な施設を駅周辺や地域拠点に集積させ、公共交通等によりアクセスしやすいコンパクトな集約型都市構造とし、地域コミュニティが活性化したまちづくりを目指す。 **「圏央道等の広域道路ネットワークの波及効果により活性化する街」** 広域道路ネットワークの整備を進めるとともに、インターチェンジ周辺等にふさわしい物流等の新たな産業集積を図り、雇用や定住の促進により、地域の活性化を目指す。 **「人々が安心して住み、災害に強い街」** 延焼火災を防ぎ緊急輸送路ともなる幹線道路、様々な災害に対応するための避難路や公園等のオープンスペース等の整備・確保、河川や都市下水路等の治水対策、密集市街地の解消等を進め、安全性、防災力を向上させた都市の形成を目指す。 **「豊かな自然を継承し、持続可能な街」** 身近な自然環境を保全・創出し、景観に配慮した良好な居住環境の形成や低炭素社会に配慮した持続可能なまちづくりを目指す。
（1）本区域の基本理念 本区域は、成田市、栄町及び富里市の３市町から構成されている。 ［成田市（旧成田市の区域）］ 成田市は、千葉県の北部中央の北総台地に位置し、東は多古町、西は栄町・印西市、南は酒々井町・芝山町・富里市、北は利根川を境に茨城県に接している。 地形は、区域を南北に流れる根木名川沿い及び印旛沼に面する低湿地と、海抜 10～40ｍの丘陵性北総台地とに区分され、起伏に富んでいる。 天慶年間、常総の地を揺るがした平将門の乱がきっかけとなり、寛朝大僧正によって成田山明王院神護新勝寺が創建され、全国に知られることとなった。 中世には、下総千葉氏及び系累の支配下に入り徳川政権下では佐倉藩、田安家、幕府領、旗本領などが入りくんだ中にあった。	**②　本区域の基本理念** 本区域は、成田市、栄町及び富里市の３市町から構成されている。 ［成田市（旧成田市の区域）］ 成田市は、千葉県の北部中央の北総台地に位置し、東は多古町、西は栄町・印西市、南は酒々井町・芝山町・富里市、北は利根川を境に茨城県に接している。 地形は、区域を南北に流れる根木名川沿い及び印旛沼に面する低湿地と、海抜 10～40ｍの丘陵性北総台地とに区分され、起伏に富んでいる。 天慶年間、常総の地を揺るがした平将門の乱がきっかけとなり、寛朝大僧正によって成田山明王院神護新勝寺が創建され、法灯絶ゆることのない霊地として全国に知られることとなった。 中世には、下総千葉氏及び系累の支配下に入り徳川政権下では佐倉藩とその親藩田安家、幕府領、旗本領が入りくんだ中にあった。

新	旧
明治４年の廃藩置県後、数度にわたる所管の変遷があったが、昭和には印旛郡に属していた。 昭和 29 年、新町村合併促進法によって、成田町・公津村・八生村・中郷村・久住村・豊住村・遠山村の１町６ヵ村が合併して、成田市として市制を施行し本区域が形成された。 また、平成 18 年３月には市町村合併特例法により、大栄町・下総町を編入し、市域が拡大した。 ［栄町］ 栄町は、千葉県の北部中央に位置し、東は成田市（旧成田市の区域）、西及び南は印西市、北は利根川を境に茨城県に接している。 地形は、東部では山林・畑の多い丘陵性北総台地を形成するが、西・北部や南部は利根川及び印旛沼沿いの平坦な水田地帯であり、中央部の低い丘陵地を中心に市街地が形成されている。 本町の起源は古く、縄文時代の集落跡が検出されており、丘陵地には貝塚が存在し、多くの石器や土器が出土している。この他にも国指定史跡の岩屋古墳や県立房総のむら等に点在する 115 基の古墳群がある。また龍角寺には本県で最も古い仏像である銅造薬師如来坐像も国指定重要文化財として残されている。 中世には香取郡下埴生の荘といわれ、鎌倉時代後半には龍角寺に談議所が営まれていた。江戸時代に入り利根川の水上交通が盛んになると安食に河岸が設けられ、物資集散の地としてにぎわった。 明治４年の廃藩置県によって印旛県の所管となり、同 22 年に安食村・北辺田村・龍角寺村・酒直村・矢口村・須賀村・麻生村の７ヵ村及び安食卜杭新田の一部が合併し境村となり、同 25 年安食町と改称した。その後、昭和 29 年に豊住村の一部を編入、翌 30 年安食町と布鎌村が合併し栄町として町制施行され、さらに同 31 年茨城県河内村の一部を編入して現在の栄町となった。 ［富里市］ 富里市は、千葉県北部の北総台地のほぼ中央に位置し、東は芝山町、西は酒々井町、南は八街市・山武市、北は成田市（旧成田市の区域）に接している。 地勢は南北に分かれ、標高は 40～50ｍの台地で、市の中央より根木名川・高崎川・木戸川・作田川の源をなしている。 江戸時代においては大部分が佐倉藩領となっており、わずかに立沢新田等の一部が天領に属し、中央部や東部に広がる原野は佐倉七牧に数えられる内野牧（七栄）、高野牧（十倉）と呼ばれ、馬の放牧が行われていた。明治に入り七栄地区や十倉地区での原野の開墾が始まり、明治８年に大久保利通内務卿により日本で最初の洋式大農法による牧場が建設され、両国地区に勧業寮本庁が設置され同 21 年には宮内省下総御料牧場と称され発展の一途をたどった。 明治４年の廃藩置県後、佐倉県、印旛県と所管が変わり、同 17 年の「連合戸長役場制」の実施に伴い、七栄村ほか 12 ヵ村の連合があり富里村の基礎が成立し、その後同 22 年に、この 13 の村が集まり「十三の里（村）」から富里村が誕生した。その後、成田空港の建設決定及びそれに伴う東関東自動車道水戸線（以下「東関東道水戸線」という。）開通等もあり、人口増加が続き、昭和 60 年に町制施行、平成 14 年には市制施行となり、現在の富里市となった。	明治４年の廃藩置県後、数度にわたる所管の変遷があったが、昭和には印旛郡に属していた。 昭和 29 年、新町村合併促進法によって、成田町・公津村・八生村・中郷村・久住村・豊住村・遠山村の１町６ヵ村が合併して、成田市として市制を施行し本区域が形成された。 また、平成 18 年３月には市町村合併特例法により、大栄町・下総町を編入し、市域が拡大した。 ［栄町］ 栄町は、千葉県の北部中央に位置し、東は成田市（旧成田市の区域）、西及び南は印西市、北は利根川を境に茨城県に接している。 地形は、東部では山林・畑の多い丘陵性北総台地を形成するが、西・北部や南部は利根川及び印旛沼沿いの平坦な水田地帯であり、中央部の低い丘陵地を中心に市街地が形成されている。 本町の起源は古く、紀元前からすでに集落が形成されており、丘陵地には貝塚が存在し、多くの石器や土器が出土している。この他にも国指定史跡の岩屋古墳や県立房総のむらに点在する 110 余基の古墳群がある。また龍角寺には本県で最も古い銅造薬師如来坐像も国指定重要文化財として残されている。 中世には香取郡下埴生の荘といわれ、安食の大台城主の所領であり、江戸時代に入り利根川の水上交通が盛んになると安食に河岸が設けられ、物資集散の地としてにぎわった。 明治４年の廃藩置県によって印旛県の所管となり、同 22 年に安食村・北辺田村・龍角寺村・酒直村・矢口村・須賀村・麻生村の７ヵ村及び安食卜杭新田の一部が合併し境村となり、同 25 年安食町と改称した。その後、昭和 29 年に豊住村の一部を編入、翌 30 年安食町と布鎌村が合併し、さらに同 31 年茨城県河内村の一部を編入して現在の栄町となった。 ［富里市］ 富里市は、千葉県北部の北総台地のほぼ中央に位置し、東は芝山町、西は酒々井町、南は八街市・山武市、北は成田市（旧成田市の区域）に接している。 地勢は南北に分かれ、標高は 40～50ｍの台地で、市の中央より根木名川・高崎川・木戸川・作田川の源をなしている。 江戸時代においては大部分が佐倉藩領となっており、わずかに立沢新田等の一部が天領に属し、中央部や東部に広がる原野は佐倉七牧に数えられる内野牧（七栄）、高野牧（十倉）と呼ばれ、馬の放牧が行われていた。明治に入り七栄地区や十倉地区での原野の開墾が始まり、明治８年に大久保利通内務卿により日本で最初の洋式大農法による牧場が建設され、両国地区に勧業寮本庁が設置され同 21 年には宮内省下総御料牧場と称され発展の一途をたどった。 明治４年の廃藩置県後、佐倉県、印旛県と所管が変わり、同 17 年の「連合戸長役場制」の実施に伴い、七栄村ほか 12 ヵ村の連合があり富里村の基礎が成立し、その後同 22 年に、この 13 の村が集まり「十三の里（村）」から富里村が誕生した。その後、成田国際空港（平成 16 年４月１日、新東京国際空港より名称変更）の建設決定及びそれに伴う東関東自動車道（以下、「東関東道」という。）水戸線の開通等もあり、人口増加が続き、昭和 60 年に町制施行、平成 14 年には市制施行となり、現在の富里市となった。

新	旧
本区域は、首都圏整備法に基づく近郊整備地帯であり、首都圏のほぼ50ｋｍ圏に位置している。 昭和41年に、本区域内に成田空港の設置が決定され、昭和53年5月に開港されたことから、本区域は空港の建設に伴うニュータウン・工業団地・交通網の整備等の関連事業の実施により、急速に都市化が進展した。また、昭和57年11月には、特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法に基づき航空機騒音対策基本方針が定められたが、その後の社会情勢の変化等を考慮し基本方針の見直しを図り、その実現に努めているところである。 平成30年3月には、国、県、空港周辺9市町、成田国際空港株式会社（以下「ＮＡＡ」という。）の四者で構成する成田空港に関する四者協議会において、成田空港の滑走路の増設・延伸などにより、年間発着枠を30万回から50万回に拡大する「成田空港の更なる機能強化」を実施することについて合意し、現在は「第二の開港」とも言うべき拡張事業が進められている。 また、令和7年6月の四者協議会において、成田空港「エアポートシティ」構想が策定され、成田空港及び周辺地域が目指すビジョンが示された。その取り組みが進められている。	本区域は、首都圏整備法に基づく近郊整備地帯であり、首都圏のほぼ50km圏に位置している。 昭和41年に、本区域内に成田国際空港の設置が決定され、昭和53年5月に開港されたことから、本区域は空港の建設に伴うニュータウン・工業団地・交通網の整備等の関連事業の実施により、急速に都市化が進展した。また、昭和57年11月には、特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法に基づき航空機騒音対策基本方針が定められたが、その後の社会情勢の変化等を考慮し基本方針の見直しを図り、その実現に努めているところである。 平成30年3月には、国、県、空港周辺9市町、空港会社の四者で構成する成田空港に関する四者協議会において、今後の成田空港周辺の地域づくりに関する基本的な方向性や内容をまとめた、「成田空港周辺の地域づくりに関する『基本プラン』」（以下、「基本プラン」という。）が策定されている。また、令和2年3月には、「基本プラン」に基づき四者において協議してきた「成田空港周辺の地域づくりに関する『実施プラン』」（以下、「実施プラン」という。）が策定されたところである。
本区域については、これまで、広域的交通体系の整備や隣接する千葉ニュータウン地域との連携による業務核都市として、良好な基盤整備がなされてきており、さらに、今後、成田空港においては更なる機能強化が図られるなど、北総地帯の中核的な役割を担うことが期待されている。 ついては、こうした本区域に対する広域的観点からの役割を積極的に受け止め、目標とする都市像のテーマである「住んでよし　働いてよし　訪れてよしの生涯を完結できる空の港まち　なりた」（成田市）、「ひとが元気　まちが元気　みんなでつくる水と緑のふるさと　さかえ」（栄町）、「未来へとつむぎ、輝き、はばたく、笑顔あふれるまち　とみさと」（富里市）の実現を図るため、次のとおり都市づくりの目標を定める。	本区域については、これまで、広域的交通体系の整備や隣接する千葉ニュータウン地域との連携による業務核都市として、良好な基盤整備がなされてきており、さらに、今後、成田国際空港においては更なる機能強化が図られるなど、北総地帯の中核的な役割を担うことが期待されている。 ついては、こうした本区域に対する広域的観点からの役割を積極的に受け止め、目標とする都市像のテーマである「住んでよし　働いてよし　訪れてよしの生涯を完結できる空の港まち　なりた」（成田市）、「ひとが元気　まちが元気　みんなでつくる水と緑のふるさと　さかえ」（栄町）、「人と緑が調和し　未来を拓く臨空都市　とみさと」（富里市）の実現を図るため、次のとおり都市づくりの目標を定める。
ａ　国・県等の大規模なプロジェクトを考慮して 本区域は、首都圏の重要な機能を担う大規模なプロジェクト（首都圏整備計画等）の計画区域に含まれており、国際空港を擁するポテンシャルを生かした、市街地の形成が図られてきた。今後の成田空港の更なる機能強化を好機と捉え、「成田空港周辺の地域づくりに関する『実施プラン』」に基づく施策を実現するため、成田空港「エアポートシティ」構想が策定された。 また、圏央道及び北千葉道路の整備促進により、首都圏全体の広域道路ネットワークが拡充し、広域圏での連携強化や物流の効率化等に大きな貢献が期待される。 さらに、国際的な経済・産業活動の拠点を形成するため、東京圏の一部として国家戦略特区に位置づけられており、成田空港の更なる機能強化とともに、圏央道等の広域道路ネットワークを生かした物流施設等の産業機能の形成や、空港関連産業の誘導等により地域経済を牽引し、雇用の受け皿となる産業の振興を図る。あわせて、成田空港や空港関連企業の従業員のための居住環境の整備を図り、空港周辺地域の活性化に資する土地利用の誘導を図る。 本区域の整備・開発及び保全にあたっては、これらの上位計画・関連計画等を十分勘案し整合を図りつつ、魅力ある本区域の整備を進める。	ａ国・県等の大規模なプロジェクトを考慮して 本区域は、首都圏の重要な機能を担う大規模なプロジェクト（首都圏基本計画等）の計画区域に含まれており、国際空港を有するポテンシャルを生かした、市街地の形成が図られてきた。今後の成田空港の更なる機能強化に伴い、「実施プラン」に基づく施策の実現が期待されている。 特に、成田市においては、国際的な経済・産業活動の拠点を形成するため、東京圏の一部として国家戦略特区に位置づけられており、地域経済をけん引する産業の振興を進める。また、今後増加が見込まれる空港関連企業の従業者のための住環境の整備を図る。 本区域の整備・開発及び保全にあたっては、これらの上位計画・関連計画等を十分勘案し整合を図りつつ、魅力ある都市圏の整備を進める。

新	旧
ｂ　人口減少・高齢化の進展を考慮して 　高齢者や障がい者を含めた、誰もが安全で暮らしやすい都市環境を目指し、公共施設等のバリアフリー化やユニバーサルデザインによる都市づくりを進める。 　また、コンパクトな都市構造を目指し、地域公共交通の利便性の向上と、駅周辺等の拠点となる地域に公共施設等の充実を図るとともに、高齢者・障がい者が安心して暮らせる環境整備や子育て世代を支援する環境整備、ウォーカブルな都市づくりの推進を図る。	ｂ人口減少・高齢化の進展を考慮して 　高齢者や障がい者を含めた、誰もが安全で暮らしやすい都市環境を目指し、公共交通及び公共施設等のバリアフリー化やユニバーサルデザインによる都市づくりを進める。 　また、集約型都市構造を目指し、公共交通の利便性の向上と、駅周辺等の拠点となる地域に公共施設等の充実を図ることにより、まとまりのある居住を進める。
ｃ　災害に強いまちを目指して 　大規模な災害に備え、「減災」の視点に立ち、災害に強い社会資本の整備を進め、建築物の不燃化・耐震化を図る。 　また、指定避難所の機能強化やオープンスペースの確保に努めるとともに、緊急輸送道路の指定とネットワーク化を進める。	ｃ災害に強いまちを目指して 　大規模な災害に備え、「減災」の視点に立ち、災害に強い社会資本の整備を進め、建築物の不燃化・耐震化を図る。 　また、指定避難所の機能強化やオープンスペースの確保に努めるとともに、緊急輸送道路の指定とネットワーク化を進める。
ｄ　自然と共生し歴史や文化を継承するまちを目指して 　都市計画法はもとより、景観法、自然公園法、森林法、農業振興地域の整備に関する法律等の適正な運用を図るとともに、限られた資源やエネルギーを有効活用することで、豊かな自然環境及び生物多様性を将来にわたって継承し、都市の持続的な発展を図る。 　また、住民との協働により、自然環境や地域の歴史・文化を景観資源として保全と活用を図り、魅力あるまちづくりを進める。	ｄ自然と共生し歴史や文化を継承するまちを目指して 　都市計画法はもとより、景観法、自然公園法、森林法、農業振興地域の整備に関する法律等の適正な運用を図るとともに、限られた資源やエネルギーを有効活用することで、豊かな自然環境及び生物多様性を将来にわたって継承し、都市の持続的な発展を図る。 　また、住民との協働により、自然環境や地域の歴史・文化を景観資源として保全と活用を図り、魅力あるまちづくりを進める。
ｅ　国際交流、観光等の拠点機能の強化を目指して 　成田空港、成田山新勝寺、成田市公設地方卸売市場（以下「成田市場」という。）、県立房総のむらや、旧岩崎久彌末廣農場別邸公園等の国際交流や観光の拠点を有効活用し、地域の活性化を図る。 　そのため、誰もが迷わずわかりやすい交通環境の整備に努め、多言語による案内表示板などのサイン整備を進めることで、国際色豊かな観光地づくりを進める。	ｅ国際交流、観光及び物流等の拠点機能の強化を目指して 　東京 2020 オリンピック・パラリンピックを契機として、成田国際空港と成田山新勝寺、成田国際空港隣接地に移転する成田市公設地方卸売市場（天神峰市場）（以下、「新生成田市場」という。）、県立房総のむらや、旧岩崎家末廣別邸等の国際交流や観光の拠点を有効活用し、地域の活性化を図る。 　そのため、誰もが迷わずわかりやすい交通環境の整備に努め、多言語による案内表示板などのサイン整備を進めることで、国際色豊かな観光地づくりを進める。 　また、圏央道及び北千葉道路の整備促進により、首都圏全体の広域道路ネットワークが拡充し、広域圏での連携強化や物流の効率化等に大きな貢献が期待されることから、物流拠点としての機能強化を図る。
以上の都市づくりの目標を踏まえ、本区域の整備・開発及び保全の方針を定める。	以上の都市づくりの目標を踏まえ、本区域の整備・開発及び保全の方針を定める。
（２）地域毎の市街地像 ①成田駅及び京成成田駅周辺は本区域の中枢地として、商業・業務機能、公共・公益サービス機能等の充実を図るとともに、土地の高度利用により新たな居住や都市機能を誘導し良好な市街地形成を進め、交通結節点としても、バリアフリー化などにより利便性の向上を図る。また、成田駅及び京成成田駅周辺から成田山新勝寺にかけての商業地については、建築物の不燃化促進による防火機能の向上や、門前町としての街並みの保全及び景観形成を図るとともに、多言語の案内表示板などのサイン整備を進めるなど、国際交流や観光等の拠点として活性化を図る。	**２）地域毎の市街地像** ①成田駅及び京成成田駅周辺は本区域の中枢地であり、市街地再開発事業等により土地の高度利用を図るとともに、都市機能の更新及び集約化を図る。また、成田駅及び京成成田駅周辺から成田山新勝寺にかけての商業地については、参拝客・観光客等への交通安全対策や建築物の不燃化促進による防火機能の向上を図るとともに、門前町としての街並みの形成に努め、国際化に対応した多言語の案内表示板などのサイン整備を図る。

新	旧
②公津の杜駅周辺は、商業施設等が集積するなど利便性の高い環境を備えた地域の拠点として都市機能の充実を図るとともに、大学と連携し学術・医療集積拠点の形成を推進する。また、学生や大学関係者のための居住地としても利便性の向上を図るとともに、駅前を中心とした賑わいの創出やバリアフリー化などにより、まちの魅力の向上に努める。	②公津の杜駅周辺は、大学等が立地されたことにより、学生や大学関係者のための居住地として利便性の向上を図るとともに、引き続き、地域の拠点として計画的に土地利用の誘導を図る。
③赤坂地区（成田市）は、公共・公益サービスや商業機能を担う中核的な拠点として、既存施設の更新や多機能な複合施設の整備により、幅広い世代が交流し活動する魅力あるまちの形成を進める。	
④安食駅南口は土地区画整理事業により整備された地区であり、栄町の玄関口としてふさわしい商業・業務施設等の計画的誘導を図るなど、地域の中心拠点としての形成に努める。	③安食駅南口は土地区画整理事業により整備された地区であることから、栄町の玄関口としてふさわしい商業・業務施設等の計画的誘導を図るなど、地域の中心拠点としての形成に努める。
⑤不動ケ岡地区、吉倉・久米野周辺地域（以上成田市）及び七栄北新木戸地区（富里市）については、土地区画整理事業等により、良好な環境を有した住宅地として整備を図る。	④不動ヶ岡地区、吉倉周辺地区（以上成田市）及び北新木戸地区（富里市）については、土地区画整理事業等により、良好な環境を有した住宅地として整備を図る。
⑥東和田南部周辺地域（成田市）については、東関東道水戸線に直結するインターチェンジの設置や新たな幹線道路の整備により広域的なアクセス性が向上する地域であり、土地区画整理事業等により、既成市街地や成田空港との近接性を生かし、にぎわいの創出を含めた、多様な産業機能を有する土地利用の誘導を図る。	
⑦東関東道水戸線富里インターチェンジ、酒々井インターチェンジ周辺、圏央道インターチェンジ周辺、矢口工業団地等の既存の工業団地周辺及び国道 295 号沿道においては、成田空港の更なる機能強化及び圏央道や北千葉道路等の整備に伴う広域道路ネットワークの形成を踏まえ、産業系土地利用の計画的な誘導、集積を図る。	⑤新泉地区、南羽鳥地区（以上成田市）、矢口神明地区（栄町）、高野地区、美沢地区（以上富里市）等の計画的に整備された工業地については、産業構造の転換に配慮しつつ、工業地として生産環境の維持・改善に努める。
⑧新泉地区、南羽鳥地区（以上成田市）、矢口神明地区（栄町）、高野地区、美沢地区（以上富里市）等の計画的に整備された工業地については、産業構造の転換に配慮しつつ、工業地として生産環境の維持・改善に努める。	⑥吉倉周辺地区（成田市）については、隣接する畑ケ田地区に、国際医療福祉大学成田病院が立地していることから、医療関連産業の集積を図る。
⑨畑ケ田周辺地域（成田市）については、国際医療福祉大学成田病院を核とした医療関連産業の集積を図る。	⑦旧岩崎家末廣別邸周辺地区（富里市）については、国登録有形文化財である旧岩崎別邸を歴史的公園として整備するとともに、公園と一体的な観光施設を整備し、景観の保全と地域振興に寄与する土地利用を図る。
⑩既存住宅地にあっては道路、下水道、公園等の居住環境の整備を進めるとともに防災性の向上を図る。 　既成市街地や新たに整備される市街地については、地区計画制度等を活用し、良好な街並みの形成や、土地の有効利用を図る。	⑧既存住宅地にあっては道路、下水道、公園等の住環境の整備を進めるとともに防災性の向上を図る。 　既成市街地や新たに整備される市街地については、地区計画制度等を活用し、良好な街並みの形成や、土地の有効利用を図る。
⑪旧岩崎久彌末廣農場別邸公園周辺地区（富里市）については、国登録有形文化財である旧岩崎家末廣別邸を歴史的公園として整備するとともに、公園と一体的な観光施設を整備し、景観の保全と地域振興に寄与する土地利用を図る。	⑨東関東道への新たなスマートインターチェンジの設置を推進している東和田南部地区（成田市）や、東関東道富里インターチェンジ、酒々井インターチェンジ周辺地区及び矢口工業団地等の既存の工業団地、新生成田市場周辺においては、圏央道や北千葉道路等の整備に伴う広域道路ネットワークの形成を踏まえ、産業系土地利用の計画的

新	旧
	な誘導、集積を図る。 **２．区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針** **１）区域区分の決定の有無** 本都市計画区域に区域区分を定める。 なお、区域区分を定めるとした根拠は以下のとおりである。 首都圏整備法に基づく近郊整備地帯に位置する本地域は、区域区分を定めることが法的に義務づけられており、成田市（旧成田市の区域）においては、昭和 44 年に現行の都市計画法が施行されたことに伴い、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地の整備と農業や自然環境との調和と保全を図るため、区域区分を定めてきた。 その後、昭和 52 年に栄町、昭和 54 年に富里市が本都市計画区域編入と同時に、区域区分を定めた。この結果、その後の計画的な市街地整備の進展や良好な都市環境形成に大きな効果をもたらしてきた。 平成２年以降、人口増加率はやや落ち着いてきてはいるものの、世帯数の増加傾向は続いている。 また、今後は、成田空港の更なる機能強化に伴う新たな住宅地等の需要に対応する整備が求められている。さらに、圏央道や北千葉道路などの広域的な交通体系の整備進展や、ライフスタイルの多様化に対応した市街地の質的充実も求められている。 一方で、本区域内には、豊かな水や緑に恵まれた自然環境や優良農地が存在していることから、これらの整備又は保全も必要とされる。 このような観点から、無秩序な市街化を防止しつつ、水と緑の環境や田園的環境の保全を図るため、今後とも区域区分を継続すべき地域である。 **２）区域区分の方針** **① おおむねの人口** 本区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。 年　次 / 区　分 ｜ 平成２２年 ｜ 平成３７年 都市計画区域内人口 ｜ 約 474 千人 ｜ おおむね 472 千人 市街化区域内人口 ｜ 約 455 千人 ｜ おおむね 454 千人 ※ なお、平成３７年においては、上表の外に千葉県全体で保留人口が想定されている。

新	旧

② 産業の規模

本区域の将来における産業の規模を次の通り想定する。

区　分 ＼ 年　次		平成２２年	平成３７年
生産規模	工業出荷額	約 3,369 億円	おおむね 5,530 億円
	卸小売販売額	約 6,231 億円	おおむね 6,500 億円
就業構造	第一次産業	約 1.2 千人 (0.6%)	おおむね 1.5 千人 (0.7%)
	第二次産業	約 35.8 千人 (17.6%)	おおむね 44.8 千人 (19.9%)
	第三次産業	約 166.5 千人 (81.8%)	おおむね 179.1 千人 (79.5%)

※なお、平成３７年においては、上表と合わせ千葉県全体で産業の規模が想定されている

③ 市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

本区域における人口、産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、平成３７年時点で市街化している区域及び当該区域に隣接し、おおむね１０年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域を市街化区域とすることとし、市街化区域のおおむねの規模を次の通り想定する。

年　次	平成３７年
市街化区域面積	おおむね　3,984ha

（注）市街化区域面積は、平成３７年時点における保留人口フレームに対応する市街化区域面積を含まないものとする。

新	旧

２）区域区分の方針

①　おおむねの人口

本区域における将来の人口を次のとおり想定する。

区分＼年次	平成２２年	令和７年
都市計画区域内人口	約 183 千人	おおむね 178 千人
市街化区域内人口	約 131 千人	おおむね 129 千人

なお、令和７年においては、上表の外に千葉県全体で保留人口が想定されている。

②　産業の規模

本区域における将来の産業の規模を次のとおり想定する。

区分＼年次		平成２２年	令和７年
生産規模	工業出荷額	約 2,484 億円	おおむね 2,930 億円
	卸小売販売額	約 4,873 億円	おおむね 6,100 億円
就業構造	第１次産業	約 4.8 千人 （　　5.6%）	おおむね 6.1 千人 （　　6.9%）
	第２次産業	約 15.2 千人 （　　17.8%）	おおむね 16.3 千人 （　　18.4%）
	第３次産業	約 65.5 千人 （　　76.6%）	おおむね 66.0 千人 （　　74.7%）

なお、令和７年においては、上表と合わせ千葉県全体で産業の規模が想定されている。

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>

２．主要な都市計画の決定の方針

（１）都市づくりの基本方針

①人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換に関する方針

少子高齢化や将来の人口減少に対応するため、中心市街地や鉄道駅の徒歩圏域等の拠点となる地域において、居住の集積や医療・福祉施設、子育て支援施設等の必要な施設の立地誘導を図るとともに、公共施設のバリアフリー化の推進、既存ストックの有効活用など、都市機能の合理的な配置を図る。また、コミュニティバスやデマンド交通などを活用し、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの最適化・効率化などと併せ、公共交通等と連携したコンパクトで利便性の高い市街地の形成を図る。

都市機能の集約やインフラの広域化・共同化による効率的な都市づくりを目指すとともに、地域が主体となったエリアマネジメントによる公共空間の利活用や民間のノウハウの活用に努める。

②社会インフラ等を活用した多様な産業の受け皿の創出による地域振興に関する方針

成田空港との近接性や圏央道、北千葉道路等の広域道路ネットワークの整備などによる地域のポテンシャルを生かし、成田空港の更なる機能強化とともに、周辺環境との調和に配慮しつつ、良好な操業環境や物流・産業・流通機能等の維持・形成に努める。

広域交通結節点として高いポテンシャルを有する東関東道水戸線富里インターチェンジ周辺、酒々井インターチェンジ周辺、圏央道インターチェンジ周辺に加え、国道295号沿道や東関東道水戸線への新たなインターチェンジの設置を進める東和田南部周辺地域（成田市）では、地区計画等の活用により、物流・産業機能の計画的な誘導に努める。

また、我が国の空の玄関口である成田空港や、成田山新勝寺・旧岩崎家末廣別邸等の文化資源、印旛沼や利根川などの恵まれた自然資源を生かし、国内外から多くの人々が訪れる魅力ある観光地づくりに努める。

</td><td>

③　市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

本区域における人口、産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、令和７年度時点で市街化している区域及び当該区域に隣接し、おおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域を市街化区域とすることとし、市街化区域のおおむねの規模を次のとおり想定する。

<table>
<tr><th>年　　次</th><th>令和７年</th></tr>
<tr><td rowspan="2">市街化区域面積</td><td>成田市　おおむね　2,057ha
栄　町　おおむね　　343ha
富里市　おおむね　　479ha</td></tr>
<tr><td>合　計　おおむね　2,879ha</td></tr>
</table>

（注）市街化区域面積は、令和７年時点における保留人口フレームに対応する市街化区域面積を含まないものとする。

３．主要な都市計画の決定の方針

１）都市づくりの基本方針

①　集約型都市構造に関する方針

少子高齢化や将来の人口減少に対応するため、中心市街地や鉄道駅の徒歩圏域等の拠点となる地域において、居住の集積や医療・福祉施設、子育て支援施設等の必要な施設の立地誘導を図るとともに、公共施設のバリアフリー化の推進、既存ストックの有効活用など、都市機能の効率化を図る。また、コミュニティバスやデマンド交通などを活用し、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの機能強化を進め、コンパクトで利便性の高い市街地の形成を図る。

②　広域幹線道路の整備に対応した業務機能等の誘導に関する方針

整備が進展している圏央道及び北千葉道路等の広域幹線道路や成田国際空港に近接する東関東道富里インターチェンジ等の周辺地域、東関東道への新たなスマートインターチェンジの設置を推進している東和田南部地区（成田市）では、地区計画等の活用により、物流・産業機能の計画的な誘導に努める。

</td></tr>
</table>

新	旧
③激甚化・頻発化する自然災害への対応に関する方針 災害時に拠点となる病院や学校など公共施設の耐震機能強化を進めるとともに、緊急時のダブルネットワーク化が図られるよう、広域及び地域間の連携を強化した道路ネットワークを整備する。また、道路や公共的な空間においてオープンスペースを確保しつつ、建築物の不燃化・耐震化を促進することで、災害時における市街地の安全性の向上に努める。 都市型水害の発生を抑制するため、保水性や浸透性のある自然的な土地利用の保全を図るとともに、公共下水道等の整備に努める。 土砂災害警戒区域等に指定された区域では、警戒避難体制の構築や、危険箇所への開発許可の厳格化及び新たな建築物の立地等の抑制に努める。 また、住民の安全を確保するため、円滑な警戒避難に資する情報の周知徹底を図る。	**③　都市の防災及び減災に関する方針** 災害時に拠点となる病院や学校など公共施設の耐震機能強化を進めるとともに、緊急時のダブルネットワーク化が図られるよう、広域及び地域間の連携を強化した道路ネットワークを整備する。また、道路や公共的な空間においてオープンスペースを確保しつつ、建築物の不燃化・耐震化を促進することで、災害時における市街地の安全性の向上に努める。 都市型水害の発生を抑制するため、保水性や浸透性のある自然的な土地利用の保全を図るとともに、公共下水道等の整備に努める。 土砂災害警戒区域等に指定された区域では、警戒避難体制の構築や、危険箇所への開発許可の厳格化及び新たな建築物の立地等の抑制に努める。 また、住民の安全を確保するため、円滑な警戒避難に資する情報の周知徹底を図る。
④自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備に関する方針 コンパクトな都市構造に転換することにより、エネルギーの効率的な利用を促進し、環境負荷の少ない脱炭素型のまちづくりと活発な都市活動を調和させることによって、持続可能な都市の実現を図る。 施設の整備にあたっては、省エネルギー型の設備や再生可能エネルギー等の導入、施設内緑化の促進などを図り、環境に配慮した都市施設の整備・誘導を目指す。 過度な自動車利用から鉄道・バス等の公共交通機関利用への転換を促進するため、公共交通サービス水準や利便性の向上を図る。 グリーンインフラとして多面的な機能を有する樹林地などの自然環境の保全・維持管理に努めるとともに、公園や緑地の確保に努める。 高齢者・障がい者が安心して暮らせる環境整備や子育て世代を支援する環境整備、ウォーカブルな都市づくりを進め、中心市街地のさらなる活性化や、地域資源を生かした魅力あふれるまちにより、多くの人が集い、にぎわうまちづくりを推進する。	**④　低炭素型都市づくりに関する方針** 集約型都市構造に転換することにより、エネルギーの効率的な利用を促進し、環境負荷の少ないまちづくりと活発な都市活動を調和させることによって、持続可能な都市の実現を図る。 施設の整備にあたっては、省エネルギー型の設備や再生可能エネルギー等の導入、施設内緑化の促進などを図り、環境に配慮した都市施設の整備・誘導を目指す。 過度な自動車利用から鉄道・バス等の公共交通機関利用への転換を促進するため、公共交通サービス水準や利便性の向上を図る。 ＣＯ２の吸収源となる樹林地などの自然環境の保全・維持管理に努めるとともに、公園や緑地の確保に努める。
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針 **①主要用途の配置の方針** **ａ　業務地** 都市機能を充実させるため、本区域の核として、中心商業地とともに、業務地を整備する必要があり、成田駅及び京成成田駅周辺地区、京成公津の杜駅周辺地区、ウイング土屋地区、赤坂地区（以上成田市）、安食駅周辺地区（栄町）、富里市役所周辺地区（富里市）に配置する。	**２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針** **①　主要用途の配置の方針** **ａ業務地** 都市機能を充実させるため、本区域の核として、中心商業地とともに、業務地を整備する必要があり、成田駅及び京成成田駅周辺地区、京成公津の杜駅周辺地区、ウイング土屋地区（以上成田市）、安食駅周辺地区（栄町）、富里市役所周辺地区（富里市）に配置する。
ｂ　商業地 ア．中心商業地の配置 成田駅及び京成成田駅周辺地区は、再開発事業等を核として、商業業務機能を強化し、国際都市の表玄関にふさわしい中心商業地として整備を促進する。なお、成田駅西口において、駅周辺のポテンシャルを生かし、土地の高度利用等を図るとともに、都市機能の更新及び集約化を進める。また、京成公津の杜駅周辺地区、ウイング土屋地区、赤坂地区は商業地として配置する（以上成田市）。 また、安食駅周辺地区（栄町）、東関東道水戸線富里インターチェンジ周辺の新木戸地区（富里市）に、地域拠点商業地を配置する。	**ｂ商業地** ア．中心商業地の配置 成田駅及び京成成田駅周辺地区は、再開発事業等を核として、商業業務機能を強化し、国際都市の表玄関にふさわしい中心商業地として整備を促進する。なお、成田駅西口において、駅周辺のポテンシャルを生かし、土地の高度利用等を図るとともに、都市機能の更新及び集約化を進める。また、成田ニュータウン内の赤坂地区や京成公津の杜駅周辺地区及びウイング土屋地区は商業地として配置する（以上成田市）。 また、安食駅周辺地区（栄町）、東関東道富里インターチェンジ周辺の新木戸地区（富里市）に、地域拠点商業地を配置する。

新	旧
イ．一般商業地の配置 成田駅及び京成成田駅周辺から成田山新勝寺に至る地区、宗吾・三里塚地区の既存商業地及び土地区画整理事業により整備を行う不動ケ岡地区等の国道 51 号沿道地区（以上成田市）、国道 356 号沿道地区、主要地方道成田安食線沿道地区及び栄町役場周辺を中心とする地区（以上栄町）、七栄地区、日吉台地区北部（以上富里市）は今後とも一般商業地として配置し整備を図る。	イ．一般商業地の配置 成田駅及び京成成田駅周辺から成田山新勝寺に至る地区、宗吾・三里塚地区の既存商業地及び土地区画整理事業が予定されている不動ヶ岡地区等の国道 51 号沿道地区（以上成田市）、国道 356 号、主要地方道成田安食線沿道地区及び栄町役場周辺を中心とする地区（以上栄町）、七栄地区及び日吉台地区北部（以上富里市）は今後とも一般商業地として配置し整備を図る。
ｃ 工業地 周辺住宅地との環境を保全しつつ、小規模な地場産業の立地を許容する地区を、国道 51 号沿いの寺台インターチェンジから南に広がる地区、京成電鉄京成本線（以下「京成本線」という。）とＪＲ成田線の交差する不動ケ岡地区及び並木町・飯仲地区（以上成田市）に配置する。また、既に工業地が形成されている新泉地区、南羽鳥地区（以上成田市）、矢口神明地区（栄町）、高野地区、美沢地区（以上富里市）は今後とも工業地として配置する。	**ｃ工業地** 周辺住宅地との環境を保全しつつ、小規模な地場産業の立地を許容する地区を、国道 51 号沿いの寺台インターチェンジから南に広がる地区、京成本線と東日本旅客鉄道成田線の交差する不動ヶ岡地区及び並木町・飯仲地区（以上成田市）に配置する。また、既に工業地が形成されている新泉地区、南羽鳥地区（以上成田市）、矢口神明地区（栄町）、高野地区、美沢地区（以上富里市）は今後とも工業地として配置する。
ｄ 流通業務地 成田空港隣接地に移転した成田市場については、流通業務地として配置し、機能強化に努める。 また、東関東道水戸線富里インターチェンジに近接する新木戸地区（富里市）に流通業務地を配置し、整備を図る。	**ｄ流通業務地** 圏央道のインターチェンジ近接地に開場する新生成田市場及びその周辺の天神峰地区・東峰地区、東関東道富里インターチェンジに近接する富里市の新木戸地区に流通業務地を配置し、整備を図る。 また、新生成田市場に移転した後の市場用地については、引き続き流通業務地とする。
ｅ 住宅地 ア．既成の住宅地 既成市街地の中心部周辺及び市街化進行地域内の住宅地については、今後とも、住宅地として配置し、居住環境の整備、保全に努める。また、計画的に開発整備された住宅団地［成田ニュータウン地区、囲護台地区、美郷台地区、公津の杜地区、久住中央地区、はなのき台地区（以上成田市）、安食台地区、酒直台地区、竜角寺台地区、前新田地区（以上栄町）、日吉台地区、日吉倉五斗蒔地区及び七栄獅子穴地区（以上富里市）］についても住宅地として配置し、良好な環境の維持に努める。 また、既存のストックの活用とバリアフリー化を進め、幅広い年代が安心して住める環境の整備に努める。 特に航空機騒音防止地区に指定している久住中央地区の東側一帯については、現状の生活環境に配慮し、居住環境の保全に努める。	**ｅ住宅地** ア．既成の住宅地 既成市街地の中心部周辺及び市街化進行地域内の住宅地については、今後とも、住宅地として配置し、住環境の整備・保全に努める。また、計画的に開発整備された住宅団地［成田ニュータウン地区、囲護台地区、美郷台地区、公津の杜地区、久住中央地区、はなのき台地区（以上成田市）、安食台地区、酒直台地区、竜角寺台地区、前新田地区（以上栄町）、日吉台地区、日吉倉五斗蒔地区及び七栄獅子穴地区（以上富里市）］についても住宅地として配置し、良好な環境の維持に努める。 また、既存のストックの活用とバリアフリー化を進め、幅広い年代が安心して住める環境の整備に努める。 特に航空機騒音障害防止地区に指定している久住中央地区の東側一帯については、現状の生活環境に配慮し、住環境の保全に努める。
イ．新規の住宅地 新たな住宅需要に対応するため、不動ケ岡地区、吉倉・久米野周辺地域、公津の杜駅周辺地区、成田湯川駅周辺地区（以上成田市）、安食駅南側地区（栄町）、七栄北新木戸地区、御料葉山地区（以上富里市）などの計画的な開発が進んでいる地区や今後地区計画等により計画的な開発が進められる地区については、良好な環境を有した住宅地として配置し整備を図る。 また、航空機騒音障害防止特別地区の拡大に伴い、集団で移転を希望する住民のための代替住宅地の確保については、成田市においてＮＡＡの取り組みに協力する。	イ．新規の住宅地 新たな住宅需要に対応するため、不動ヶ岡地区、吉倉周辺地区、公津の杜駅周辺地区、成田湯川駅周辺地区（以上成田市）、安食駅南側地区（栄町）、北新木戸地区、葉山地区（以上富里市）などの計画的な開発が進んでいる地区や今後地区計画等により計画的な開発が進められる地区については、良好な環境を有した住宅地として配置し整備を図る。 また、航空機騒音障害防止特別地区の拡大に伴い、集団で移転を希望する住民のための代替住宅地の確保については、成田市において成田国際空港株式会社の取り組みに協力する。

新	旧
②市街地における建築物の密度の構成に関する方針 **ａ　商業・業務地** 本区域の核として育成を図る中心商業地及び業務地は、高密度利用を図る地区とする。 **ｂ　住宅地** 住宅地は、良好な居住環境の確保を図るため、低層低密な戸建住宅を配置することを基本とする。 成田ニュータウン地区、成田駅及び京成成田駅に近接する地区、公津の杜地区（以上成田市）、日吉台地区（富里市）の一部などにあっては、引き続き、中高層住宅地も配置する。	**②　市街地における建築物の密度の構成に関する方針** **ａ商業・業務地** 本区域の核として育成を図る中心商業地及び業務地は、高密度利用を図る地区とする。 **ｂ住宅地** 住宅地は、良好な居住環境の確保を図るため、低層低密な戸建住宅を配置することを基本とする。 成田ニュータウン地区、成田駅及び京成成田駅に近接する地区、公津の杜地区（以上成田市）、日吉台地区（富里市）の一部などにあっては、引き続き、中高層住宅地も配置する。 **③　市街地における住宅建設の方針** **ａ住宅建設の目標** 高齢化社会やライフスタイルの多様化に対応するため、福祉・医療施策等関連する分野との連携も強化しつつ、良質な住宅ストックの確保と活用を図り、安全で快適な住環境の整備とまとまりのある居住を推進する。 また、持続可能な地域社会を実現するための環境整備及び地域の特色を生かした住宅・住環境の整備を基本課題として位置づけ、引き続き、千葉県住生活基本計画に定める誘導居住面積水準の達成世帯数の一層の向上を目指すとともに、すべての世帯が最低居住面積水準を確保できるように努める。 **ｂ住宅建設のための施策の概要** 本区域においては、住宅建設の目標の達成と良質な住宅建設の促進のため、国等と協力して次の施策を進めるものとする。 ア．住宅地の整備 成田ニュータウンをはじめとする面的開発事業地区においては、周辺環境と調和した良好な住宅地の整備を進め、他の市街地においては、土地区画整理事業等の促進や地区計画制度の活用により、新たに良好な住宅地の供給を図る。さらに、民間開発については、計画的な規制・誘導に努め、良好な住宅地の供給・確保を図るとともに、まとまりのある居住を推進する。 イ．住宅の建設 優良な賃貸住宅や分譲住宅の供給を進めるとともに、高齢者等に対応した住まいづくりの促進を図る。地域の良好な住環境づくりとともに、公営住宅等の建て替え等を図る。 また、空き家対策を推進し、居住環境の改善を図るとともに、都市基盤施設の整備と併せて居住水準や防災機能の向上を図る。 ウ．良好な住環境の創出 計画的な住宅建設を住環境整備の一環として位置づけ、その推進を図るとともに、水準の低い住環境を形成するおそれのある住宅地建設については、その抑制に努める。また、住宅建設及び宅地開発に関連して必要となる公共公益施設の整備を進めるとともに、災害等に対する安全性や快適な居住性・生活利便性の向上など、良好な住環境の創出に努める。

新	旧
③市街地の土地利用の方針 ア．土地の高度利用に関する方針 本区域の主要な拠点である成田駅及び京成成田駅周辺地区は、門前町の歴史と調和した商業・業務機能を集積し、にぎわいの創出を図るとともに、居住地区として快適な駅前空間を形成するため、土地の高度利用を図る。成田駅西口では、駅周辺のポテンシャルを生かし、土地の高度利用等を図るとともに、都市機能の更新及び集約化を進める。 また、京成公津の杜駅周辺地区やウイング土屋地区等の商業地及び業務地において、土地の高度利用を図る。 イ．居住環境の改善又は維持に関する方針 既成市街地の中心部周辺及び市街化進行地域内の住宅地は、良好な居住環境を確保するため、市街地開発事業や開発の誘導により計画的に市街地を整備する。また、既存ストックの活用により、まとまりのある居住と良好な居住環境の維持を図る。 新たな住宅需要に対応するため、不動ケ岡地区、吉倉・久米野周辺地域（以上成田市）、七栄北新木戸地区（富里市）を土地区画整理事業等により計画的に整備する。 また、航空機騒音障害防止特別地区の拡大に伴い、集団で移転を希望する住民のための代替住宅地の確保については、成田市においてＮＡＡの取り組みに協力する。 ウ．市街化区域内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針 成田山新勝寺周辺地区は、市街地内にあって斜面緑地が残り、歴史的な要素を有する地区として観光の拠点となっていることから、成田市景観計画の適切な運用により、歴史的環境を生かした景観整備など市街地環境の整備、保全を図る。 エ．用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針 用途地域は、将来の都市構造を踏まえ、土地利用の変化や都市計画道路の整備状況などを考慮し、適切な見直しに努める。 **④市街化調整区域の土地利用の方針** ア．優良な農地との健全な調和に関する方針 農業振興地域整備計画で農用地区域に指定されている印旛沼周辺地区、利根川・根木名川周辺地区などの土地改良事業施行区域内の優良な農地や富里市南部の生産性の高い農地は、本区域の農業生産に大きな役割を果たしており、今後とも優良な農用地として整備、保全を図る。 イ．災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針 根木名川・高崎川等の河川沿い一帯の水田、印旛沼干拓地及びその周辺の低地部は集団農地であり、これらの区域が市街化した場合、溢水、湛水の災害が発生するおそれがあるため、市街化の抑制に努める。また、本区域は、なだらかな丘陵地帯のため、地す	**④　特に配慮すべき問題等を有する市街地の土地利用の方針** ア．土地の高度利用に関する方針 本区域の主要な拠点である成田駅及び京成成田駅周辺地区は、門前町の歴史と調和した商業・業務機能を集積し、にぎわいの創出を図るとともに、居住地区として快適な駅前空間を形成するため、土地の高度利用を図る。成田駅西口では、駅周辺のポテンシャルを生かし、土地の高度利用等を図るとともに、都市機能の更新及び集約化を進める。 また、京成公津の杜駅周辺地区やウイング土屋地区等の商業地及び業務地において、土地の高度利用を図る。 イ．用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針 用途地域は、将来の都市構造を踏まえ、土地利用の変化や都市計画道路の整備状況などを考慮し、適切な見直しに努める。 ウ．居住環境の改善又は維持に関する方針 既成市街地の中心部周辺及び市街化進行地域内の住宅地は、良好な住環境を確保するため、市街地開発事業や開発の誘導により計画的に市街地を整備する。また、既存ストックの活用により、まとまりのある居住と良好な住環境の維持を図る。 新たな住宅需要に対応するため、不動ヶ岡地区、吉倉周辺地区（以上成田市）、北新木戸地区（富里市）を土地区画整理事業等により計画的に整備する。 また、航空機騒音障害防止特別地区の拡大に伴い、集団で移転を希望する住民のための代替住宅地の確保については、成田市において成田国際空港株式会社の取り組みに協力する。 エ．市街化区域内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針 成田山新勝寺周辺地区は、市街地内にあって斜面緑地が残り、歴史的な要素を有する地区として観光の拠点となっていることから、成田市景観計画の適切な運用により、歴史的環境を生かした景観整備など市街地環境の整備・保全を図る。 **⑤　市街化調整区域の土地利用の方針** ア．優良な農地との健全な調和に関する方針 農業振興地域整備計画で農用地区域に指定されている印旛沼周辺地区、利根川・根木名川周辺地区などの土地改良事業施行区域内の優良な農地や富里市南部の生産性の高い農地は、本区域の農業生産に大きな役割を果たしており、今後とも優良な農用地として整備、保全を図る。 イ．災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針 根木名川・高崎川等の河川沿い一帯の水田、印旛沼干拓地及びその周辺の低地部は集団農地であり、これらの区域が市街化した場合、溢水、湛水の災害が発生するおそれがあるため、市街化の抑制に努める。また、本区域は、なだらかな丘陵地帯のため、地す

新	旧
べり、崖くずれ等を起こすおそれのある危険箇所は少ないが、急傾斜地については、周辺の樹林地と一体的にその保全に努める。 　なお、土砂災害の恐れがある区域については、土砂災害警戒区域及び特別警戒区域の指定及び運用により、開発行為等の制限を図り、安全性を確保する。 ウ．自然的環境の形成の観点から必要な保全に関する方針 　県立印旛手賀自然公園や鳥獣保護区に指定されている区域、及び県立房総のむら等の歴史的、文化的価値の高い地区については、全体的な土地利用計画と調整を図りつつ、周辺地区と一体的に保全を図る。 　また、市街化調整区域に存在する現況のまとまった樹林地における、周辺環境及び生物多様性を損なうことのないよう極力保全に努める。 エ．成田空港周辺地域の土地利用に関する方針 　成田空港周辺地域においては、「航空機騒音対策基本方針」に基づき航空機騒音障害防止地区及び航空機騒音障害防止特別地区を定め（ともに令和２年４月１日に一部区域を拡大）、騒音障害の防止に配意した適正かつ合理的な土地利用に努めるとともに、成田空港の更なる機能強化や輸出拠点機能を有する成田市場の拡充、圏央道・北千葉道路等の広域道路ネットワークの整備に伴う開発需要を適切に受け止め、計画的に産業集積を図るなど、健全で調和のとれた地域振興を進める。 　また、成田空港の更なる機能強化による新たな雇用の創出に合わせ、成田空港周辺地域の居住環境の整備を図る。 オ．秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針 　千葉県全体で令和17年の人口フレームの一部が保留されている。ついては、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった地区については、保留された人口フレームの範囲の中で、農林漁業等との必要な調整を図りつつ、市街化区域に編入する。 　インターチェンジ周辺、幹線道路沿線等のポテンシャルの高い地域や、既存工業団地等に隣接した区域においては、産業系の土地利用について適切な誘導を図る。 ・市街化区域周辺地域においてはスプロール化を防止し、自然環境を保全するため、地区計画制度の活用により、秩序ある土地利用を図る。 ・空港周辺地域や幹線道路等沿道区域、インターチェンジ周辺地域、既存の工業団地周辺地域等において、地域の特性や広域交通ネットワークの特性を生かし、地区計画制度の活用等により、産業施設等の立地を計画的に誘導する。 ・鉄道駅周辺地域においては、地区計画制度の活用により、生活利便施設の立地や良好な住宅環境の整備を誘導する等、利便性の向上を図る。 ・一定のコミュニティが形成されている既存集落においては、人口減少や少子高齢化の進行による集落の衰退が懸念されることから、住宅や生活利便施設の立地を誘導する地区計画制度の活用により、地域コミュニティの維持や生活利便性の向上を図る。 **（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針** **①交通施設の都市計画の決定の方針** **ａ　基本方針** ア.交通体系の整備の方針	べり、崖くずれ等を起こすおそれのある危険箇所は少ないが、急傾斜地については、周辺の樹林地と一体的にその保全に努める。 　なお、土砂災害の恐れがある区域については、土砂災害警戒区域及び特別警戒区域の指定及び運用により、開発行為等の制限を図り、安全性を確保する。 ウ．自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針 　県立印旛手賀自然公園や鳥獣保護区に指定されている区域、及び県立房総のむら等の歴史的、文化的価値の高い地区については、全体的な土地利用計画と調整を図りつつ、周辺地区と一体的に保全を図る。 　また、市街化調整区域に存在する現況のまとまった樹林地における、周辺環境及び生物多様性を損なうことのないよう極力保全に努める。 エ．成田国際空港周辺地域の土地利用に関する方針 　成田国際空港周辺地域においては、「航空機騒音対策基本方針」に基づき航空機騒音障害防止地区及び航空機騒音障害防止特別地区を定め（ともに令和２年４月１日に一部区域を拡大）、騒音障害の防止に配意した適正かつ合理的な土地利用に努めるとともに、成田空港の更なる機能強化や輸出拠点機能を有する新生成田市場の開場、圏央道・北千葉道路等の広域道路ネットワークの整備に伴う開発需要を適切に受け止め、計画的に産業集積を図るなど、健全で調和のとれた地域振興を進める。 　また、成田空港の更なる機能強化による新たな雇用の創出に合わせ、成田国際空港周辺地域の居住環境の整備を図る。 オ．秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針 　千葉県全体で令和７年の人口フレームの一部が保留されている。ついては、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった地区については、保留された人口フレームの範囲の中で、農林漁業等との必要な調整を図りつつ、市街化区域に編入する。 　また、新たな開発需要が見込まれる地区については、周辺環境との調和などを勘案し、地区計画制度の活用等により、適切な土地利用の誘導を図り、市街地が適正に形成されたときには、市街化区域へ編入をする。 ・市街化区域周辺地域においてはスプロール化を防止し、自然環境を保全するため、地区計画制度の活用により、秩序ある土地利用を図る。 ・空港周辺地域や幹線道路等沿道区域、インターチェンジ周辺地域、既存の工業団地周辺地域等において、地域の特性や広域交通ネットワークの特性を生かし、地区計画制度の活用により、産業施設等の立地を計画的に誘導する。 ・鉄道駅周辺地域においては、地区計画制度の活用により、生活利便施設の立地や良好な住宅環境の整備を誘導する等、利便性の向上を図る。 ・一定のコミュニティが形成されている既存集落においては、人口減少や少子高齢化の進行による集落の衰退が懸念されることから、住宅や生活利便施設の立地を誘導する地区計画制度の活用により、地域コミュニティの維持や生活利便性の向上を図る。 **３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針** **①　交通施設の都市計画の決定の方針** **ａ基本方針** ア．交通体系の整備の方針

新	旧
本区域には、ＪＲ成田線、京成電鉄成田空港線（以下「京成成田空港線」という。）、京成本線及び芝山鉄道線の鉄道網や、東関東道水戸線、成田国際空港線、国道 51 号、295 号、296 号、356 号、408 号、409 号、464 号、一般県道八日市場佐倉線、成田両国線、主要地方道成田安食線、成田小見川鹿島港線、成田松尾線、横芝下総線、八街三里塚線、富里酒々井線、八日市場八街線、成田下総線、美浦栄線、鎌ケ谷本埜線等の道路が縦横に走り、本区域内に立地する成田空港や市街地から東京、千葉及び茨城方面と結びつき、交通動線として大きな役割を果たしている。 本区域及び周辺地区においては、成田空港の更なる機能強化や圏央道及び北千葉道路の整備促進、千葉ニュータウンの整備進捗等により、交通ネットワークの充実が図られている。 また、バス等の公共交通機関の定時性や輸送力を確保するため、運行経路やダイヤの見直しを図るとともに、コミュニティバスや低床バスの導入等、利便性の向上が図られている。 こうした状況を踏まえ、本区域の交通体系の整備の基本方針を次のとおり定める。 (1) 成田空港を活用できる広域及び地域連携による交通体系の確立 (2) 公共交通機関と自動車交通との適正な機能分担を考慮した交通体系の確立 (3) 道路網の段階構成による良好な居住環境の確立 なお、長期未着手の都市計画道路については、社会情勢等の変化を踏まえ、その必要性や既存道路による代替機能の可能性等を検証し、見直しを行う。 イ．整備水準の目標 交通体系の基本方針に基づき、公共輸送機関の整備・充実、道路体系の整備に努めるものとする。 特に、都市計画道路については、現在、市街地面積に対し約 2.3ｋｍ/ｋm^2（令和 2 年度末現在）が整備済みであり、引き続き交通体系の整備の方針に基づき、地域の実情に応じて効率的に整備を進める。 **ｂ 主要な施設の配置の方針** ア．道路 本区域内の道路網は、基本方針に基づき、広域道路網と地域幹線道路網との整合を図り、拠点である市街地及び成田空港を中心とした環状・放射状道路ネットワークの有機的な形成に努める。 特に、整備済みの東関東道水戸線等と連絡する圏央道や北千葉道路の整備を促進し、広域道路網を確立することによって、広域交通と地域交通とを適切に分離し、本区域の交通機能の向上を図る。また、地域幹線道路網については、地域振興や地域内外の交流を促進するため、広域道路網の整備と連携した道路網の段階的な構成を図り、道路交通の整流化、居住環境の保全に努める。 成田市においては、都市計画道路 3・3・6 号大株線、都市計画道路 3・3・7 号 51 号線及び都市計画道路 3・3・19 号富里Ｉ・Ｃ線（国道 409 号）の拡幅や都市計画道路 3・4・32 号北千葉道路線の整備促進により広域交通機能を強化するとともに、都市計画道路 3・4・8 号馬橋竹下線の事業化に向けた検討を進め、成田駅及び京成成田駅を中心に	本区域には、東日本旅客鉄道成田線、京成電鉄成田空港線（成田スカイアクセス線）、京成本線及び芝山鉄道線の鉄道網や、東関東道水戸線、成田国際空港線、国道 51 号、295 号、296 号、356 号、408 号、409 号、464 号、県道八日市場佐倉線、成田両国線、主要地方道成田安食線、成田小見川鹿島港線、成田松尾線、横芝下総線、八街三里塚線、富里酒々井線、八日市場八街線、成田下総線、美浦栄線等の道路が縦横に走り、本区域内に立地する成田国際空港や市街地から東京、千葉及び茨城方面と結びつき、交通動線として大きな役割を果たしている。 本区域及び周辺地区においては、成田空港の更なる機能強化や圏央道及び北千葉道路の整備促進、京成電鉄成田空港線（成田スカイアクセス線）の運行開始、千葉ニュータウンの整備進捗等により、交通ネットワークの充実が図られている。 また、バス等の公共交通機関の定時性や輸送力を確保するため、運行経路やダイヤの見直しを図るとともに、コミュニティバスや低床バスの導入等、利便性の向上が図られている。 こうした状況を踏まえ、本区域の交通体系の整備の基本方針を次のとおり定める。 （１）成田国際空港を活用できる広域及び地域連携による交通体系の確立 （２）公共交通機関と自動車交通との適正な機能分担を考慮した交通体系の確立 （３）道路網の段階構成による良好な居住環境の確立 なお、長期未着手の都市計画道路については、社会情勢等の変化を踏まえ、その必要性や既存道路による代替機能の可能性等を検証し、見直しを行う。 イ．整備水準の目標 交通体系の基本方針に基づき、公共輸送機関の整備・充実、道路体系の整備に努めるものとする。 特に、都市計画道路については、現在、市街地面積に対し約 1.7km/km2（平成 27 年度末現在）が整備済みであり、引き続き交通体系の整備の方針に基づき、地域の実情に応じて効率的に整備を進める。 **ｂ主要な施設の配置の方針** ア．道路 本区域内の道路網は、基本方針に基づき、広域道路網と地域幹線道路網との整合を図り、拠点である市街地及び成田国際空港を中心とした環状・放射状道路ネットワークの有機的な形成に努める。 特に、整備済みの東関東道等と連絡する圏央道や北千葉道路の整備を促進し、広域道路網を確立することによって、広域交通と地域交通とを適切に分離し、本区域の交通機能の向上を図る。また、地域幹線道路網については、地域振興や地域内外の交流を促進するため、広域道路網の整備と連携した道路網の段階的な構成を図り、道路交通の整流化、居住環境の保全に努める。 成田市においては、3・3・6 号大株線、3・3・7 号 51 号線及び 3・3・19 号富里Ｉ・Ｃ線（国道 409 号）の拡幅や 3・4・32 号北千葉道路線の整備促進により広域交通機能を強化するとともに、3・4・8 号馬橋竹下線の事業化に向けた検討を進め、成田駅及び京成成田駅を中心に放射状に延びる道路と市街地及び空港周辺を環状型に結ぶ道路によ

新	旧
放射状に延びる道路と市街地及び成田空港周辺を環状型に結ぶ道路により、ネットワークを形成するよう幹線道路網の整備を進める。特に、公共交通網が十分な効果を発揮できるように、幹線道路・交通広場・駅前広場等の整備を図るとともに、鉄道やバス利用のサービスの向上を図る。また、既成市街地と成田空港及び国際医療福祉大学成田病院とのアクセス強化を図る幹線道路を整備するとともに、東関東道水戸線との交差部に新たなインターチェンジの設置を推進する。 栄町においては、若草大橋の開通に伴い茨城方面から市街地へ流入する交通を円滑に処理するための道路網の検討を図るとともに、都市計画道路の整備を促進する。また、歩行者や自転車利用者の安全性、快適性の向上を図るため、特殊街路として緑道の整備に努める。 富里市においては、広域交通機能を受け持つとともに市街地の骨格を形成している国道 296 号、都市計画道路 3・3・19 号富里Ｉ・Ｃ線（国道 409 号）及び一般県道成田両国線バイパス等の主要幹線道路の整備推進による道路交通の整流化、居住環境の保全に努める。また、成田空港を中心としたネットワーク型地域構造の実現を図るため、日吉台地区と新木戸地区を結ぶ都市計画道路 3・4・20 号成田七栄線、それに接続する都市計画道路 3・4・21 号七栄葉山線の整備を進めるとともに、成田空港や物流拠点等へのアクセス強化を図るため、国道 296 号から一般県道八日市場佐倉線を結ぶ広域幹線道路の事業化を推進する。 イ．鉄道等 【鉄道】 鉄道については、快速・普通電車の運行本数の増加及びＪＲ成田線の複線化等により、輸送力の増強を図る。また、成田空港へ乗り入れているＪＲ成田線、京成本線及び京成成田空港線の運行サービスの向上を図る。 【バス】 バス交通については、現況バス路線を基本としながら、コンパクトな都市構造を見据えたバス路線網の拡充、再編成を進め、輸送力の増強と定時性の確保を図るため、バス運行に供する道路の整備に努めるとともに、鉄道駅と連携し、鉄道と一体となった有機的な公共交通網の形成に努める。 また、地域内外の広域道路網の整備に伴う合理的なバス路線の検討、さらには東関東道水戸線等を有効に活用した広域ネットワークを強化するための高速バスの拡充に努め、利便性の向上を図る。 ウ．駐車場 【自動車駐車場】 商業・業務機能が集積し、自動車交通の集中が見られる成田駅及び京成成田駅周辺地区、成田山新勝寺周辺地区は、引き続き、公共及び民間の適切な役割分担のもとに、駐車場整備に努める。 【自転車駐車場】	り、ネットワークを形成するよう幹線道路網の整備を進める。特に、公共交通網が十分な効果を発揮できるように、幹線道路・交通広場・駅前広場等の整備を図るとともに、鉄道やバス利用のサービスの向上を図る。また、既成市街地や広域からの成田国際空港へのアクセス強化と、災害時や緊急時のダブルネットワークの形成のため、市において、吉倉周辺地区を中心に、国際医療福祉大学成田病院や、東和田南部地区とを連絡する幹線道路を計画し、東関東道との交差部には新たにスマートインターチェンジの設置を推進する。 栄町においては、千葉ニュータウンと成田国際空港を連絡する現在事業中の主要地方道鎌ケ谷本埜線の整備を促進する。また、若草大橋の開通に伴い茨城県方面から市街地へ流入する交通を円滑に処理するための道路網の検討を図るとともに、都市計画道路の整備を促進する。また、歩行者や自転車利用者の安全性、快適性の向上を図るため、特殊街路として緑道の整備に努める。 富里市においては、広域交通機能を受け持つとともに市街地の骨格を形成している国道 296 号、3・3・19 号富里Ｉ・Ｃ線（国道 409 号）及び県道成田両国線バイパス等の主要幹線道路の整備促進による道路交通の整流化、居住環境の保全に努める。また、成田国際空港を中心としたネットワーク型地域構造の実現を図るため、日吉台地区と新木戸地区を結ぶ 3・4・20 号成田七栄線、それに接続する 3・4・21 号七栄葉山線の整備を進めるとともに、3・3・7 号 51 号線とを結ぶ道路の整備を検討する。 イ．鉄道等 【鉄道】 鉄道については、快速・普通電車の運行本数の増加及び東日本旅客鉄道成田線の複線化等により、輸送力の増強を図る。また、成田国際空港へ乗り入れている東日本旅客鉄道、京成本線及び京成電鉄成田空港線（成田スカイアクセス線）の運行サービスの向上を図る。 【バス】 バス交通については、現況バス路線を基本としながら、集約型都市構造を見据えたバス路線網の拡充、再編成を進め、輸送力の増強と定時性の確保を図るため、バス運行に供する道路の整備に努めるとともに、鉄道駅と連携し、鉄道と一体となった有機的な公共交通網の形成に努める。 また、地域内外の広域道路網の整備に伴う合理的なバス路線の検討、さらには東関東道等を有効に活用した広域ネットワークを強化するための高速バスの拡充に努め、利便性の向上を図る。 ウ．駐車場 【自動車駐車場】 商業・業務機能が集積し、自動車交通の集中が見られる成田駅及び京成成田駅周辺地区、成田山新勝寺周辺地区は、引き続き、公共及び民間の適切な役割分担のもとに、駐車場整備に努める。 【自転車駐車場】

大量に駐車需要を発生させている通勤・通学者に対し、駅周辺に地方公共団体が整備する自転車駐車場を配置して、利用者の利便を図るとともに、歩行空間の確保や、都市景観の保全を図る。

また、成田駅西口周辺では都市機能の更新及び集約化に合わせ、自転車駐車場の再整備を進める。

エ．空港

成田空港は我が国の玄関口であり、国際交流や地域の情報発信機能の拠点として位置づけられることから、成田空港の更なる機能強化と空港施設の活用を推進する。

また、広域道路ネットワークの整備を生かし、空港へのアクセスを高めることで、空港利用者の利便性の向上を図る。

ｃ 主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に整備を予定する施設は、次のとおりとする。

主要な施設	名　称　等
道　路	・広域的連絡機能の強化 都市計画道路 3･3･6 号大株線 都市計画道路 3･3･7 号 51 号線 都市計画道路 3･3･19 号富里Ｉ・Ｃ線 都市計画道路 3･4･20 号成田七栄線 都市計画道路 3･4･21 号七栄葉山線 都市計画道路 3･4･32 号北千葉道路線

（注）おおむね 10 年以内着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

②下水道及び河川の都市計画の決定の方針

ａ 基本方針

ア．下水道及び河川の整備の方針

【下水道】

本区域には、一級河川利根川及び本県の重要な水資源である印旛沼の一部の区域が含まれている。

今日、本区域での都市化が進み、水資源の確保、自然環境の保全、営農環境の悪化防止等の面から、公共用水域の水質保全が重要な課題となっており、印旛沼には湖沼水質保全特別措置法に基づく湖沼水質保全計画が策定されている。また、居住環境保全の面から、公衆衛生の保持、浸水の防止、生活様式の改善等生活環境の向上を図る必要がある。

下水道施設の整備は、流域別下水道整備総合計画に基づき、成田市においては、成田市印旛沼流域関連公共下水道事業計画に整合した下水道整備を進め、富里市においては、富里市印旛沼流域関連公共下水道事業計画に整合した下水道整備を進め、また、栄町においては栄町公共下水道事業計画に整合した下水道整備を進める。

【河川】

本区域の河川は、利根川をはじめとする 12 の一級河川、松崎川をはじめ 6 つの準用

大量に駐車需要を発生させている通勤・通学者に対し、駅周辺に地方公共団体が整備する自転車駐車場を配置して、利用者の利便を図るとともに、歩行空間の確保や、都市景観の保全を図る。

また、成田駅西口周辺では都市機能の更新及び集約化に合わせ、自転車駐車場の再整備を進める。

エ．空港

成田国際空港は我が国の玄関口であり、国際交流や地域の情報発信機能の拠点として位置づけられることから、成田空港の更なる機能強化と空港施設の活用を推進する。

また、広域道路ネットワークの整備を生かし、空港へのアクセスを高めることで、空港利用者の利便性の向上を図る。

ｃ主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。

主要な施設	名　称　等
道　路	・広域的連絡機能の強化 3・3・6 号大株線 3・3・7 号 51 号線 3・4・16 号成田安食線 3・3・19 号富里Ｉ・Ｃ線 3・4・20 号成田七栄線 3・4・21 号七栄葉山線 3・4・32 号北千葉道路線

（注）おおむね 10 年以内着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

②　下水道及び河川の都市計画の決定の方針

ａ基本方針

ア．下水道及び河川の整備の方針

【下水道】

本区域には、一級河川利根川及び本県の重要な水資源である印旛沼の一部の区域が含まれている。

今日、本区域での都市化が進み、水資源の確保、自然環境の保全、営農環境の悪化防止等の面から、公共用水域の水質保全が重要な課題となっており、印旛沼には湖沼水質保全特別措置法に基づく湖沼水質保全計画が策定されている。また、居住環境保全の面から、公衆衛生の保持、浸水の防止、生活様式の改善等生活環境の向上を図る必要がある。

下水道施設の整備は、流域別下水道整備総合計画に基づき、成田市においては、成田市印旛沼流域関連公共下水道事業計画に整合した下水道整備を進め、富里市においては、富里市印旛沼流域関連公共下水道事業計画及び富里市公共下水道事業に整合した下水道整備を進め、また、栄町においては栄町公共下水道事業計画に整合した下水道整備を進める。

【河川】

本区域の河川は、利根川をはじめとする 12 の一級河川、松崎川をはじめ 6 つの準用

新	旧
河川がある。 　各河川とも、本区域の雨水排水及び生態系等に重要な役割を果たしており、治水安全度の確保、生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観を保全・創出する多自然川づくりを進めるとともに、流域のまちづくりと連携しながら、河川空間の適切かつ積極的な活用を推進する。 　また、市街地の整備にあたっては、水循環に配慮した総合的な治水対策を講じることを基本方針とするとともに、樹林地や農地の保全等により、それらが持つ多様な機能を生かし、流域が本来有している保水・遊水機能の確保に努める。 イ．整備水準の目標 【下水道】 　汚水処理施設については、「千葉県全県域汚水適正処理構想」に基づき、施設の整備を進める。 【河川】 　本区域の河川の整備水準は、河川ごとに定められる計画規模に基づくものとする。 **ｂ　主要な施設の配置の方針** ア．下水道 　本区域の下水道は汚水排水と雨水排水を区分する分流式とし、成田市は印旛沼流域関連公共下水道として、富里市は印旛沼流域関連公共下水道として、市街化区域やその周辺の区域等において整備を進め、また栄町は単独公共下水道として、市街化区域及び市街化調整区域内既存集落地区の整備を進める。 　成田市及び富里市の汚水排水については既に整備が進んでいる印旛沼流域下水道東部幹線等に流入させ、花見川終末処理場で処理し、雨水排水については、河川の改修計画と十分整合を図りながら公共下水道の雨水幹線等の整備を進める。栄町の汚水については、栄町終末処理場で処理し、公共下水道の耐震化を含めた整備を進め、雨水については市街化区域での整備を進める。 イ．河川 　整備水準の目標を達成するために、一級河川については、根木名川等の河川改修を進める。また、流域の景観、歴史、文化及び観光といった資源等を生かし、まちづくりと連携した河川の整備・利用（かわまちづくり）を推進する。 　また、新市街地の整備にあたっては、地区の有する従来の保水・遊水機能に配慮し、雨水貯留浸透施設の設置などの流出抑制策を講じ、河川に対する流出量の軽減や流水の正常な機能の維持に努める。	河川がある。 　各河川とも、本区域の雨水排水及び生態系等に重要な役割を果たしており、治水安全度の確保、生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観を保全・創出する多自然川づくりを進めるとともに、流域のまちづくりと連携しながら、河川空間の適切かつ積極的な活用を推進する。 　また、市街地の整備にあたっては、水循環に配慮した総合的な治水対策を講じることを基本方針とするとともに、樹林地や農地の保全等により、それらが持つ多様な機能を生かし、流域が本来有している保水・遊水機能の確保に努める。 イ．整備水準の目標 【下水道】 　汚水処理施設については、千葉県全県域汚水適正処理構想にもとづき、アクションプランを作成し、令和６年度末の概成に向け、整備を進める。 【河川】 　本区域の河川の整備水準は、河川ごとに定められる計画規模に基づくものとする。 **ｂ主要な施設の配置の方針** ア．下水道 　本区域の下水道は汚水排水と雨水排水を区分する分流式とし、成田市は印旛沼流域関連公共下水道として、富里市は印旛沼流域関連公共下水道及び富里市公共下水道として、市街化区域やその周辺の区域等において整備を進め、また栄町は単独公共下水道事業として、市街化区域及び市街化調整区域内既存集落地区の整備を進める。 　成田市及び富里市の汚水排水については既に整備が進んでいる印旛沼流域下水道東部幹線等に流入させ、花見川終末処理場で処理し、雨水排水については、河川の改修計画と十分整合を図りながら公共下水道の雨水幹線等の整備を進める。栄町の汚水については、栄町終末処理場で処理し、終末処理場は流入汚水量の増加に合わせ整備を進め、雨水については市街化区域での整備を進める。 イ．河川 　整備水準の目標を達成するために、一級河川については、根木名川等の河川改修を進める。また、流域の景観、歴史、文化及び観光といった資源等を生かし、まちづくりと連携した河川の整備・利用（かわまちづくり）を推進する。 　また、新市街地の整備にあたっては、地区の有する従来の保水・遊水機能に配慮し、雨水貯留浸透施設の設置などの流出抑制策を講じ、河川に対する流出量の軽減や流水の正常な機能の維持に努める。

新	旧

c　主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。

都市施設	名　　称　　等
下水道	・成田市印旛沼流域関連公共下水道 成田処理分区、宗吾処理分区、三里塚処理分区 ・富里市印旛沼流域関連公共下水道 富里第 1 処理分区、富里第 2 処理分区、 富里第 3 処理分区、富里第 4 処理分区、 富里第 5 処理分区 ・富里市公共下水道 芝山町公共下水道（小池処理区）の一部 ・栄町公共下水道 市街化調整区域内既存集落地区の管きょ
河　川	・一級河川北印旛沼 ・一級河川長門川 ・一級河川根木名川 ・一級河川派川根木名川 ・一級河川取香川 ・一級河川十日川 ・準用河川松崎川 ・準用河川長津川

（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

③その他の都市施設の都市計画の決定の方針

a　基本方針

本区域の将来都市像を実現するため、また本区域の大きな特徴である農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保するとともに、少子高齢化等を踏まえたコンパクトな都市構造に対応するために必要となるその他の公共施設についての整備を図る。

b　主要な施設の配置の方針

ア．ごみ処理施設

ごみ処理施設については、ごみの減量化、資源の有限性とごみの効率的な処理等の観点から徹底した分別収集と、ごみ処理施設の適正な運転管理に努めるとともに、次期最終処分場の整備を進める。また、大幅なごみの減量化・再資源化のための一助として、資源ごみのリサイクル施設の整備・充実を図る。

イ．卸売市場

成田市場については、より広域的な機能と役割を果たすため、従来の市場機能に加え、衛生管理の整った加工施設や日本初のワンストップ輸出拠点機能などを有する公設地方

c 主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。

都市施設	名　　称　　等
下水道	・成田市印旛沼流域関連公共下水道 成田処理分区、宗吾処理分区、三里塚処理分区 ・富里市印旛沼流域関連公共下水道 富里第 1 処理分区、富里第 2 処理分区、 富里第 3 処理分区、富里第 4 処理分区、 富里第 5 処理分区 ・富里市公共下水道 芝山町公共下水道（小池処理区）の一部 ・栄町公共下水道 市街化調整区域内既存集落地区の管渠
河　川	・一級河川北印旛沼 ・一級河川長門川 ・一級河川根木名川 ・一級河川派川根木名川 ・一級河川取香川 ・一級河川十日川 ・準用河川松崎川 ・準用河川長津川

（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

③　その他の都市施設の都市計画の決定の方針

a 基本方針

本区域の将来都市像を実現するため、また本区域の大きな特徴である農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保するとともに、少子高齢化等を踏まえた集約型都市構造に対応するために必要となるその他の公共施設についての整備を図る。

b 主要な施設の配置の方針

ア．ごみ処理施設

ごみ処理施設については、ごみの減量化、資源の有限性とごみの効率的な処理等の観点から徹底した分別収集と、ごみ処理施設の適正な運転管理に努めるとともに、次期最終処分場の整備を進める。また、大幅なごみの減量化・再資源化のための一助として、資源ごみのリサイクル施設の整備・充実を図る。

イ．卸売市場

新生成田市場については、より広域的な機能と役割を果たすため、従来の市場機能に加え、衛生管理の整った加工施設や日本初のワンストップ輸出拠点機能を有する高機能

新	旧
卸売市場としての機能を強化し、さらに情報発信拠点として空港滑走路に隣接する特色を生かし、消費拡大に結びつくインバウンド需要の獲得と新たな観光拠点としての役割を目指した集客施設棟を整備するなど、成田空港と連携した機能強化を図る。 ウ．その他の中核的施設 墓園については、今後の需要増加を十分考慮しながら周辺の自然環境と調和を図り、既存のいずみ聖地公園（成田市）の整備・拡充を図る。 汚物処理場については、市街地における下水道整備を十分考慮しながら、既存の印西地区衛生組合衛生センター（栄町）及び印旛衛生施設管理組合し尿処理場（富里市）の整備・充実を図る。 火葬場については、利用者の利便向上と周辺環境との調和に努め、成田市・富里市・八街市の共同設置である八富成田斎場（成田市）の整備・充実を図る。 **ｃ 主要な施設の整備目標** おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。 都市施設：名　称　等 ごみ処理施設：最終処分場の整備（成田市） 墓園：いずみ聖地公園の拡張整備（成田市） （注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。 **（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針** **①主要な市街地開発事業の決定の方針** ア．ＪＲ・京成成田駅参道口地区（成田市） 市街地再開発事業による拠点施設の整備や駅前広場等の整備により、交通結節点の機能向上を図る。 国際空港を擁する成田市の中心市街地として商業・業務・文化機能及び人口の集積と土地の高度利用を図るとともに、快適で安全な駅前環境と門前町にふさわしい魅力ある景観を形成し、賑わいを創出する。 イ．不動ケ岡地区（成田市） 土地区画整理事業等により計画的な開発を行い、主要幹線である国道 51 号沿線では、商業施設を主とした土地利用を推進するとともに、基盤施設の整備と良好な居住環境の形成を図る。 ウ．吉倉・久米野周辺地域（成田市） 成田空港の更なる機能強化等に伴う人口増加に対応するため、鉄道構想駅等の交通結節点を中心とし、近接する国際医療福祉大学成田病院を考慮した土地区画整理事業等により計画的な開発を行い、良好な住宅地の形成を図る。 エ．東和田南部周辺地域（成田市） 東関東道水戸線に直結するインターチェンジの設置や新たな幹線道路の整備により広	物流拠点施設を新たに整備し、さらに情報発信拠点として空港滑走路に隣接する特色を生かし、消費拡大に結びつくインバウンド需要の獲得と新たな観光拠点としての役割を目指した集客施設棟を整備するなど、成田国際空港と連携した機能強化を図る。 ウ．その他の中核的施設 墓園については、今後の需要増加を十分考慮しながら周辺の自然環境と調和を図り、既存のいずみ聖地公園（成田市）の整備・拡充を図る。 汚物処理場については、市街地における下水道整備を十分考慮しながら、既存の成田浄化センター（成田市）、印西地区衛生組合衛生センター（栄町）及び印旛衛生施設管理組合し尿処理場（富里市）の整備・充実を図る。 火葬場については、利用者の利便向上と周辺環境との調和に努め、成田市・富里市・八街市の共同設置である八富成田斎場（成田市）の整備・充実を図る。 **ｃ主要な施設の整備目標** おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。 都市施設：名　称　等 ごみ処理施設：最終処分場の整備（成田市） 市場：成田市公設地方卸売市場（天神峰市場）の整備（成田市） 墓園：いずみ聖地公園の拡張整備（成田市） 汚物処理場：成田浄化センターの再整備（成田市） （注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。 **４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針** **①　主要な市街地開発事業の決定の方針** ア．東日本旅客鉄道・京成成田駅参道口地区（成田市） 市街地再開発事業による拠点施設の整備や駅前広場等の整備により、交通結節点の機能向上を図る。 国際空港を有する成田市の中心市街地として商業・業務・文化機能及び人口の集積と土地の高度利用を図るとともに、快適で安全な駅前環境と門前町にふさわしい魅力ある景観を形成し、賑わいを創出する。 イ．不動ヶ岡地区（成田市） 土地区画整理事業等により計画的な開発を行い、主要幹線である国道 51 号沿線では、商業施設を主とした土地利用を推進するとともに、基盤施設の整備と良好な住環境の形成を図る。 ウ．吉倉周辺地区（成田市） 成田空港の更なる機能強化や国際医療福祉大学成田病院と連携した医療関連産業の集積等に伴う人口増加に対応するため、鉄道構想駅を中心とした土地区画整理事業等により計画的な開発を行い、良好な住宅地の形成を図る。 エ．東和田南部地区（成田市） 吉倉周辺地区の西側に隣接する区域において、東関東道に直結するスマートインター

域的なアクセス性が向上する地域であり、土地区画整理事業等により、既成市街地や成田空港との近接性を生かし、にぎわいの創出を含めた、多様な産業機能を有する土地利用の誘導を図る。

オ．七栄北新木戸地区（富里市）
東関東道水戸線富里インターチェンジの北側に位置し、土地区画整理事業により整備を進めている地区であるが、今後は地区計画の目標とする商業施設等を主とした土地利用を進めるとともに、良好な居住環境の形成を図る。

②市街地整備の目標
おおむね 10 年以内に実施する予定の事業は、次のとおりとする。

事業名等	地　区　名　等
土地区画整理事業	・不動ケ岡地区 ・吉倉・久米野周辺地域 ・東和田南部周辺地域 ・七栄北新木戸地区

（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針
①基本方針
本区域は、利根川・印旛沼周辺の北部及び西部に展開する低地部と、東南部に展開する台地部により形成され、海抜 10～40mの丘陵台地が広く分布し、それらを分割する形で、一級河川の根木名川、長門川、派川根木名川、荒海川、小橋川等が、また準用河川の米野川、上小橋川、松崎川等が利根川、印旛沼に注いでいる。地形を区分すると、利根川・印旛沼周辺の水田地帯を中心とした低地と、畑地や樹林地が多く分布する台地及びそれらの間の斜面緑地に区分される。市街地の多くはこの台地上に形成されてきた一方、市街地周辺の集落の多くは斜面地にはりつくように立地し、特徴ある風土景観を形成している。
今後の都市化の進展を踏まえ、緑地の持つさまざまな機能を十分把握しつつ、環境と景観の保全、レクリエーション・防災機能の充実等を図り、自然環境と調和のとれたまちづくりに努める。
具体的には、以下の方針に基づくものとする。
・市街地では、都市基幹公園、住区基幹公園の適正配置及び整備充実を図るとともに、オープンスペース等の確保に努める。さらに、それらを緑道等により有機的かつ効果的に連結し、緑のネットワークを構成する。
・成田ニュータウン等の大規模な住宅地造成により必要となる新旧市街地の公共公益施設の整備、特に区域内住民が日常的に利用すると考えられる生活環境施設及び都市公園の整備、保全を図る。
・本区域は、風土的かつ伝統的に千葉県内における有数の農業地帯であるため、今後とも農業基盤の整備、集落における生活環境施設の整備を図るとともに、優良農地の保全を図る。また、これらと有機的に結びついた屋敷林、社寺林、防風林等は地域を潤す郷土景観として極力保全を図る。
・地形的かつ風土的な景観特性を持つ利根川、印旛沼、県立房総のむら等に代表される田園景観等を保全するとともに、レクリエーション資源として活用する。

チェンジの設置に合わせて、土地区画整理事業等により、産業機能の計画的な誘導を図る。

オ．北新木戸地区（富里市）
東関東道富里インターチェンジの北側に位置し、土地区画整理事業により整備を進めている地区であるが、今後は地区計画の目標とする商業施設等を主とした土地利用を進めるとともに、良好な住環境の形成を図る。

②　市街地整備の目標
おおむね 10 年以内に実施する予定の事業は、次のとおりとする。

事業名等	地　区　名　等
土地区画整理事業	・不動ヶ岡地区 ・吉倉周辺地区 ・東和田南部地区 ・北新木戸地区

（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針
①　基本方針
本区域は、利根川・印旛沼周辺の北部及び西部に展開する低地部と、東南部に展開する台地部により形成され、海抜 10～40mの丘陵台地が広く分布し、それらを分割する形で、一級河川の根木名川、長門川、派川根木名川、荒海川、小橋川等が、また準用河川の米野川、上小橋川、松崎川等が利根川、印旛沼に注いでいる。地形を区分すると、利根川・印旛沼周辺の水田地帯を中心とした低地と、畑地や樹林地が多く分布する台地及びそれらの間の斜面緑地に区分される。市街地の多くはこの台地上に形成されてきた一方、市街地周辺の集落の多くは斜面地にはりつくように立地し、特徴ある風土景観を形成している。
今後の都市化の進展を踏まえ、緑地の持つさまざまな機能を十分把握しつつ、環境と景観の保全、レクリエーション・防災機能の充実等を図り、自然環境と調和のとれた街づくりに努める。
具体的には、以下の方針に基づくものとする。
・市街地では、都市基幹公園、住区基幹公園の適正配置及び整備充実を図るとともに、オープンスペース等の確保に努める。さらに、それらを緑道等により有機的かつ効果的に連結し、緑のネットワークを構成する。
・成田ニュータウン等の大規模な住宅地造成により必要となる新旧市街地の公共公益施設の整備、特に区域内住民が日常的に利用すると考えられる生活環境施設及び都市公園の整備を図る。
・本区域は、風土的かつ伝統的に千葉県内における有数の農業地帯であるため、今後とも農業基盤の整備、集落における生活環境施設の整備を図るとともに、優良農地の保全を図る。また、これらと有機的に結びついた屋敷林、社寺林、防風林等は地域を潤す郷土景観として極力保全を図る。
・地形的かつ風土的な景観特性を持つ利根川、印旛沼、県立房総のむら等に代表される田園景観等を保全するとともに、レクリエーション資源として活用する。

新	旧

・成田空港、内陸工業団地等に起因する各種公害に対し、これら施設の周辺に緩衝緑地等を配置することにより、公害の軽減、防止を図る。
・溢水、湛水等の災害が発生するおそれのある河川沿いの低地部や、地滑り・崖くずれ等のおそれのある急傾斜地については、必要に応じ周辺の樹林等と一体的な保全に努める。

・緑地の確保目標水準

緑地の確保目標水準（令和27年）	市街化区域に対する割合	都市計画区域に対する割合
	約 11 %（約 319 ｈａ）	約 38 %（約 8,258 ｈａ）

・都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標水準

年　次	令和２年	令和17年	令和27年
都市計画区域内人口１人当り目標水準	約 18.0 m^2/人	約 19.9 m^2/人	約 21.5 m^2/人

②主要な緑地の配置の方針

本区域においては、現況の豊かな緑と水の保全を図り、あわせて文化性、歴史性を織り込んだうるおいのあるまちづくりを進めるため、以下の配置方針により緑とオープンスペースの整備、保全を行うものとする。

ａ　環境保全系統

県立印旛手賀自然公園に指定されている印旛沼周辺とこれと連続する利根川・根木名川一帯等の水と緑の空間は、野生小動物の生息地、また、貴重な植物の自生地として自然生態系に資する緑地として周辺樹林地等を含め積極的に保全する。

史跡、文化遺産と一体となる緑地である県立房総のむら、成田山新勝寺、宗吾霊堂及び岩屋古墳周辺一帯は、自然環境が豊かな地区であり、房総の歴史と生活を次世代に継承する文化遺産としての保全と活用を図る。

北総丘陵から連たんする市街地内及び市街地周辺の斜面樹林地は、身近な自然に触れる空間であり、生活環境の向上に資する緑地として活用を図る。

既存の工業団地については、工場内及び工業団地内の緑化の他、団地周辺部の緩衝緑地帯の保全を図る。

ｂ　レクリエーション系統

小学校区、幹線街路、河川等を考慮して設定された28の住区について、各住区に、近隣公園及び街区公園を適正に配置するとともに、子供の遊び場や青少年または高齢者等が日常的に利用できる運動、休養等のための都市公園及び緑地の整備、保全を図る。

住民の休養、休息、運動、教養、自然・文化とのふれあい等を通じて住民の健康の維持増進、文化活動の涵養等に資するため、既存の総合公園２ヵ所及び運動公園２ヵ所の整備充実を図る。

県立印旛手賀自然公園、県立房総のむら等印旛沼及び印旛沼周辺地域は風致にすぐれ、特に龍角寺、大竹地区の県立房総のむらは、住民の良き憩いの場ともなっているため、

・成田国際空港、内陸工業団地等に起因する各種公害に対し、これら施設の周辺に緩衝緑地等を配置することにより、公害の軽減、防止を図る。
・溢水、湛水等の災害が発生するおそれのある河川沿いの低地部や、地滑り・崖くずれ等のおそれのある急傾斜地については、必要に応じ周辺の樹林等と一体的な保全に努める。

・緑地の確保目標水準

緑地の確保目標水準（令和17年）	市街化区域に対する割合	都市計画区域に対する割合
	約 12%（約　342　ha）	約 35%（約　7,696　ha）

・都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標水準

年　次	平成２２年	令和７年	令和１７年
都市計画区域内人口１人当り目標水準	約 17.7 ㎡/人	約 19.5 ㎡/人	約 20.5 ㎡/人

②　主要な緑地の配置の方針

本区域においては、現況の豊かな緑と水の保全を図り、あわせて文化性、歴史性を織り込んだうるおいのある街づくりを進めるため、以下の配置方針により緑とオープンスペースの整備、保全を行うものとする。

ａ環境保全系統

県立印旛手賀自然公園に指定されている印旛沼周辺とこれと連続する利根川・根木名川一帯等の水と緑の空間は、野生小動物の生息地、また、貴重な植物の自生地として自然生態系に資する緑地として周辺樹林地等を含め積極的に保全する。

史跡、文化遺産と一体となる緑地である県立房総のむら、成田山新勝寺、宗吾霊堂及び岩屋古墳周辺一帯は、自然環境が豊かな地区であり、房総の歴史と生活を次世代に継承する文化遺産としての保全と活用を図る。

北総丘陵から連たんする市街地内及び市街地周辺の斜面樹林地は、身近な自然に触れる空間であり、生活環境の向上に資する緑地として活用を図る。

既存の豊住工業団地、野毛平工業団地等については、工場内及び工業団地内の緑化の他、団地周辺部には緩衝緑地帯の整備を図る。

ｂレクリエーション系統

小学校区、幹線街路、河川等を考慮して設定された28の住区について、各住区に、近隣公園及び街区公園を適正に配置するとともに、子供の遊び場や青少年または高齢者等が日常的に利用できる運動、休養等のための都市公園及び緑地の整備を図る。

住民の休養、休息、運動、教養、自然・文化とのふれあい等を通じて住民の健康の維持増進、文化活動の涵養等に資するため、既存の総合公園２ヵ所及び運動公園２ヵ所の整備充実を図る。

県立印旛手賀自然公園、県立房総のむら等印旛沼及び印旛沼周辺地域は風致にすぐれ、特に龍角寺、大竹地区の県立房総のむらは、住民の良き憩いの場ともなっているため、

新	旧
岩屋古墳周辺の歴史的環境を生かした歴史公園の整備とともに、今後ともこれらの拠点を有機的に連結する首都圏自然歩道、印旛沼自然歩道等の整備を図る。また、親水空間としての水辺利用と軽運動ゾーン、散策等多目的に利用される池沼及び河川の水辺は堤防をとり込んだレクリエーションエリアとして整備を図る。 レクリエーションの利用効果を高めるとともに、日常の通勤、通学、買物等に安全に利用される緑道等の整備を図る。	岩屋古墳周辺の歴史的環境を生かした歴史公園の整備とともに、今後ともこれらの拠点を有機的に連結する首都圏自然歩道、印旛沼自然歩道等の整備を図る。また、親水空間としての水辺利用と軽運動ゾーン、散策等多目的に利用される池沼及び河川の水辺は堤防をとり込んだレクリエーションエリアとして整備を図る。 レクリエーションの利用効果を高めるとともに、日常の通勤、通学、買物等に安全に利用される緑道等の整備を図る。
ｃ 防災系統 水害及び土砂災害の防止を図るため、斜面緑地の保全に努める。河川、鉄道、幹線道路沿道には、必要に応じて都市火災に対し、防火的機能を持つ防災遮断緑地を設けるとともに、街路樹の充実を図る。また、避難場所として都市公園、教育施設等の保全・整備を図るとともに、適切な避難路機能を持つ緑道等の整備を図る。	**ｃ防災系統** 水害及び土砂災害の防止を図るため、斜面緑地の保全に努める。河川、鉄道、幹線道路沿道には、必要に応じて都市火災に対し、防火的機能を持つ防災遮断緑地を設けるとともに、街路樹の充実を図る。また、避難場所として都市公園、教育施設等の保全・整備を図るとともに、適切な避難路機能を持つ緑道等の整備を図る。
ｄ 景観構成系統 本区域内にある豊かな斜面緑地については、郷土のシンボルとして位置づけ、その保全を図る。 本区域を特徴づける利根川、根木名川、長門川、印旛沼等は親水空間として位置づけ、護岸、高水敷等の修景上の配慮を行う。また、これらの周辺に広がる田園環境の保全を図る。 市街地においては街路樹の植栽、公共建築物のデザイン、広告物の美化等都市景観に留意し、さらに都市の修景に資する緑地の整備を図る。 また、景観計画の区域にあっては、景観計画に基づき、良好な景観形成のため、多様な緑の保全・育成・創出を図る。	**ｄ景観構成系統** 本区域内にある豊かな斜面緑地については、郷土のシンボルとして位置づけ、その保全を図る。 本区域を特徴づける利根川、根木名川、長門川、印旛沼等は親水空間として位置づけ、護岸、高水敷等の修景上の配慮を行う。また、これらの周辺に広がる田園環境の保全を図る。 市街地においては街路樹の植栽、公共建築物のデザイン、広告物の美化等都市景観に留意し、さらに都市の修景に資する緑地の整備を図る。 また、景観計画の区域にあっては、景観計画に基づき、良好な景観形成のため、多様な緑の保全・育成・創出を図る。
ｅ その他 本区域では、利根川、印旛沼、根木名川、荒海川、取香川、小橋川等の河川を中心とする沖積低湿地における水田地、市街地を適度に遮断し又はこれを囲む市街地周辺緑地、市街地からの景観を構成する斜面緑地、県立房総のむら、成田山新勝寺・宗吾霊堂等の歴史的・文化的資源と一帯となった樹林地などが緑地環境の核を形成している。このためこれらの緑地景観を生かすとともに、市街地と利根川・印旛沼・成田空港等の拠点を結ぶネットワーク形成を基本とした都市緑地の整備、保全を図る。また、県立印旛手賀自然公園を中心として、都市基幹公園、住区基幹公園を結ぶ緑道網等の整備を図る。	**ｅその他** 本区域では、利根川、印旛沼、根木名川、荒海川、取香川、小橋川等の河川を中心とする沖積低湿地における水田地、市街地を適度に遮断し又はこれを囲む市街地周辺緑地、市街地からの景観を構成する斜面緑地、県立房総のむら、成田山新勝寺・宗吾霊堂等の歴史的・文化的資源と一帯となった樹林地などが緑地環境の核を形成している。このためこれらの緑地景観を生かすとともに、市街地と利根川・印旛沼・成田国際空港等の拠点を結ぶネットワーク形成を基本とした都市緑地の整備、保全を図る。また、県立印旛手賀自然公園を中心として、都市基幹公園、住区基幹公園を結ぶ緑道網等の整備を図る。
③実現のための具体の都市計画制度の方針 **ａ 公園緑地等の施設緑地** ア．街区公園は、住区単位、誘致距離等を考慮して配置する。 イ．近隣公園は、1住区に1ヵ所を目標として配置する。 ウ．地区公園は、4住区に1ヵ所を目標として配置する。 エ．総合公園は、良好な自然環境やレクリエーション拠点等を考慮して配置する。 オ．運動公園は、日常的かつ週末等の運動拠点として、また防災避難地としての機能も考慮し分散的に配置する。 カ．広域公園等は、利根川、印旛沼等の水系及び台地と低地の間の斜面緑地が重要な緑の骨格を形成している地域特性を生かし、地域と空港の共生を図るとともに、空港周辺の緑地の保全や整備を展開するため配置する。	**③ 実現のための具体の都市計画制度の方針** **ａ公園緑地等の施設緑地** ア．街区公園は、住区単位、誘致距離等を考慮して配置する。 イ．近隣公園は、1住区に1ヵ所を目標として配置する。 ウ．地区公園は、4住区に1ヵ所を目標として配置する。 エ．総合公園は、良好な自然環境やレクリエーション拠点等を考慮して配置する。 オ．運動公園は、日常的かつ週末等の運動拠点として、また防災避難地としての機能も考慮し分散的に配置する。 カ．広域公園等は、利根川、印旛沼等の水系及び台地と低地の間の斜面緑地が重要な緑の骨格を形成している地域特性を生かし、地域と空港の共生を図るとともに、空港周辺の緑地の保全や整備を展開するため配置する。

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
キ．特殊公園は、地域の歴史と文化の継承や自然との交流等のため配置する。
ク．その他都市林、都市緑地、緑道及び広場等は、各公園等とのネットワーク形成を重視して合理的に配置する。

ｂ 地域制緑地
既成市街地や市街化進行地域に指定された生産緑地地区は引き続き保全し、市民の森や社寺林等の地域制緑地の保全・活用を図る。また、農用地、自然公園、河川区域等の保全・整備を図る。

④主要な緑地の確保目標
おおむね 10 年以内に整備を予定する公園等は、次のとおりとする。
<table>
<tr><th>種　　別</th><th>名　　称　　等</th></tr>
<tr><td>近隣公園</td><td>（仮称）不動ケ岡土地区画整理事業 1 号公園</td></tr>
<tr><td>特殊公園</td><td>旧岩崎久彌末廣農場別邸公園</td></tr>
</table>
（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の公園等を含むものとする。
</td><td>
キ．特殊公園は、地域の歴史と文化の継承や自然との交流等のため配置する。
ク．その他都市林、都市緑地、緑道及び広場等は、各公園等とのネットワーク形成を重視して合理的に配置する。

ｂ地域制緑地
既成市街地や市街化進行地域に指定された生産緑地地区は引き続き保全し、市民の森や社寺林等の地域制緑地の保全・活用を図る。また、農用地、自然公園、河川区域等の保全・整備を図る。

④　主要な緑地の確保目標
おおむね 10 年以内に整備を予定する公園等は、次のとおりとする。
<table>
<tr><th>種　　別</th><th>名　　称　　等</th></tr>
<tr><td>近隣公園</td><td>（仮称）不動ヶ岡土地区画整理事業 1 号公園</td></tr>
<tr><td>特殊公園</td><td>（仮称）旧岩崎家末廣別邸歴史公園</td></tr>
</table>
（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の公園等を含むものとする。
</td></tr>
</table>