

---

# 第3次船橋市総合計画

## 序論

### （素案）

---

令和3(2021)年9月

船橋市

## 目次

1. 計画の概要 .....	3
(1) 第3次総合計画策定の趣旨 .....	3
(2) 計画の構成と期間 .....	4
2. 本市の特性と現状.....	6
(1) 地勢.....	6
(2) 人口.....	9
(3) 産業.....	11
(4) 地域に根差す文化・スポーツ .....	11
(5) 市民意向.....	12
(6) 財政状況.....	16
3. 本市を取り巻く社会経済情勢.....	18
(1) 進む少子高齢化・人口減少 .....	18
(2) 広域道路ネットワークの整備の進展 .....	19
(3) 自然災害のリスクの高まり .....	20
(4) 新型コロナウイルス感染症への対応 .....	20
(5) 先端技術の活用による新たな価値を創出する社会の実現.....	21
(6) 脱炭素・循環型社会に向けた取り組みの広がり.....	21
(7) 持続可能なまちづくりへの取り組みの広がり .....	22
4. 本市の発展の可能性 .....	23
(1) 増加する人口、まちづくりを支える市民の力 .....	23
(2) 健康づくりや生きがい創出によるまちの活性化.....	23
(3) さらなる産業発展の期待 .....	23
(4) 新たな魅力を創出するまちづくり .....	24
5. 本市が抱える重点課題 .....	25
(1) 超高齢社会に対応した地域包括ケアシステムの構築.....	25
(2) 安心して子供を産み育てることができる環境の整備.....	25
(3) 地域特性を考慮したまちづくりへの対応 .....	26
(4) 安全・安心に暮らせる都市基盤の整備.....	26
(5) 持続可能な行財政運営に向けた取り組みの推進.....	26

# 1. 計画の概要

## （1）第3次総合計画策定の趣旨

本市では、昭和54（1979）年に「品格のある文化都市・船橋」をまちづくりの目標に掲げた基本構想を策定しました。その後、基本構想を実現するための基本政策を定めるものとして、昭和58（1983）年に「活力ある近代的都市」を都市づくりの目標とした第1次基本計画を、さらに平成3（1991）年には「豊かで住みよい国際都市」を都市づくりの目標とした第2次基本計画を策定しました。これらに実施計画を加えた計画体系を第1次総合計画としています。

昭和54（1979）年以降、第1次総合計画に基づき、道路や下水道の整備、治水対策等、本市が立ち遅れていた都市基盤の整備とともに、医療施設の整備、産業経済の振興、スポーツの振興を通じた市民の健康づくり、福祉の充実、コミュニティの育成や国際交流の推進など、本市の基礎作りに努めてきました。また、この計画期間の中で、昭和58（1983）年に「スポーツ健康都市宣言」、昭和61（1986）年に「平和都市宣言」、平成4（1992）年には「福祉と緑の都市宣言」を行いました。

平成12（2000）年には、「生き生きとしたふれあいの都市・ふなばし」をまちづくりの目標とする基本構想を長期ビジョンとして策定しました。この基本構想を実現するための基本的な施策を体系的に定めた基本計画については、平成12（2000）年に前期基本計画を、平成24（2012）年に後期基本計画をそれぞれ策定しました。これらに実施計画を加えた計画体系を第2次総合計画としています。

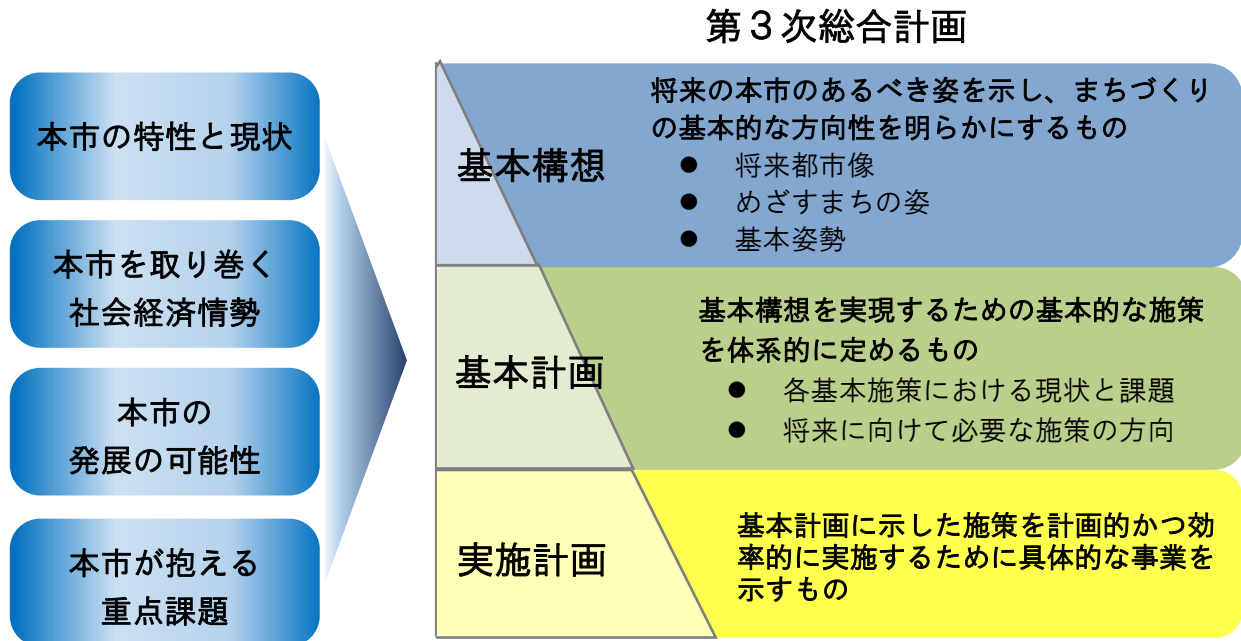
第2次総合計画期間中の平成15（2003）年に、千葉県で初めて中核市に移行し、保健、福祉、環境など市民生活に密着した分野の事務の権限が県から市へ移管され、これまで以上にきめ細かで迅速な対応が可能となりました。また、後期基本計画では、平成23（2011）年に発生した東日本大震災の教訓を踏まえた様々な災害対策に取り組んできたほか、福祉の分野では地域包括ケアシステムの構築や待機児童対策、都市基盤の分野では人に優しい道づくりなどを推進するとともに、産業や文化、スポーツなど本市の魅力の発信にも積極的に取り組んできました。

今後においても、本市が暮らしやすく活気にあふれ、魅力あるまちであり続けることができるよう、本市が将来に向けてめざすべき姿を市民と共有するとともに、複雑多様化する地域課題を克服し、本市の持つ強みをさらに伸ばす施策を展開していく指針として、第3次総合計画を策定します。

（2）計画の構成と期間

計画の構成

第3次総合計画は、「基本構想—基本計画—実施計画」の3層構成とします。また、計画策定の前提として、本序論の中で、「本市の特性と現状」と「社会経済情勢」、そこから見えてくる「発展の可能性（強み）」と「重点課題（弱み）」を整理します。



## 基本構想

将来の本市のあるべき姿を示すとともに、まちづくりの基本的な方向性を明らかにし、市政運営の指針とするものです。

将来に向けたまちのイメージを市民と広く共有できるように設定する「将来都市像」、本市のまちづくりの基本的な方向性として掲げ、各分野横断的な目標とする「めざすまちの姿」、計画の推進にあたり、各分野のまちづくりにおいて共通して踏まえるべき事項となる「基本姿勢」を示します。

## 基本計画

基本構想を実現するための基本的な施策を体系的に定め、市政運営を総合的かつ計画的に進めていくためのものです。

施策体系を整理し、基本施策ごとに現状と課題を分析し、それを踏まえ、将来に向けて必要な施策の方向を示します。

## 実施計画

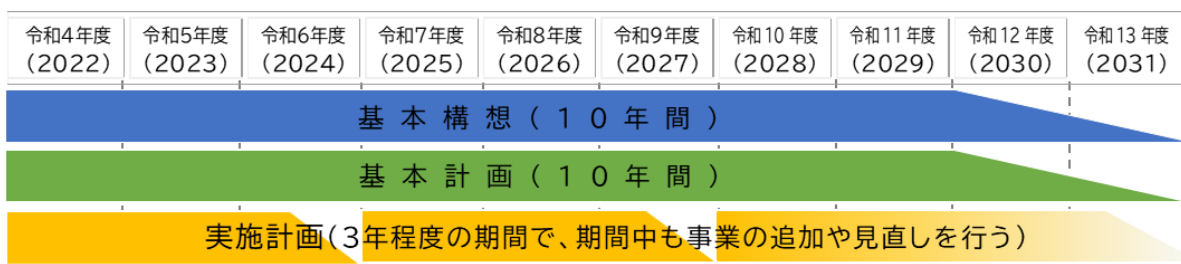
基本計画に示した施策を計画的かつ効率的に実施するために具体的な事業を示すものです。市の重点課題の解決や市の将来の発展に寄与し、重点的に推進する事業を中心に位置づけます。

## 計画期間

第3次総合計画の基本構想及び基本計画の計画期間は、令和4（2022）年度から令和13（2031）年度までの10年間とします。

なお、基本計画は計画策定後の市政運営の状況や社会経済情勢等により、必要に応じ、見直しを行うものとします。

また、実施計画の計画期間は3年程度とし、期間中も事業の追加や見直しについて、機動的に対応できるようにします。



## 2. 本市の特性と現状

### (1) 地勢

#### 位置～都心近郊という恵まれた立地～

本市の面積は、85.62 ㎢で、東西 13.86km、南北 14.95km に広がっています。本市の位置は、千葉県の北西部、東京都心部から 20km 圏、千葉市中心部から 15km 圏という都心部と県都千葉市を結ぶ交通動脈上に位置しています。

東は習志野市、八千代市、西は市川市、北は鎌ヶ谷市、白井市に接し、南は東京湾に面しています。

JR 船橋駅から東京駅まで約 25 分、本市から羽田空港、成田空港まではそれぞれ約 50 分でアクセスすることができます。



#### 充実した鉄道網

本市は、9 路線 35 駅という充実した鉄道網を有しています。東西方向に JR 総武線・JR 京葉線・東京メトロ東西線・東葉高速線・京成本線、南北方向に JR 武蔵野線・東武アーバンパークライン・新京成線、北部地域には北総線といった鉄道網があり、市民の便利で快適な生活を支えています。

市内 35 駅における 1 日の平均乗車人数（令和 2（2020）年度）は、72 万人に達しています。各主要駅の 1 日の乗車人数は、JR 船橋駅が約 10 万人、JR 津田沼駅が約 7.6 万人、JR 西船橋駅が約 10 万人、東京メトロ西船橋駅が約 10 万人です。





土地利用

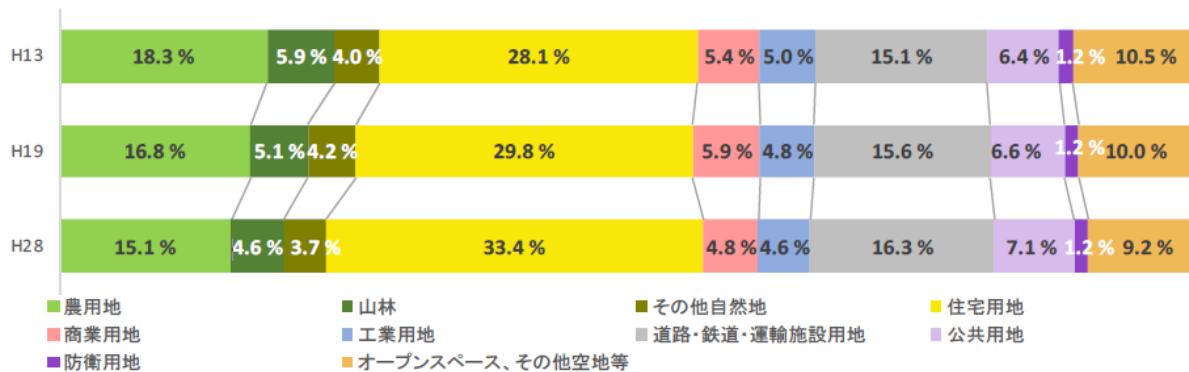
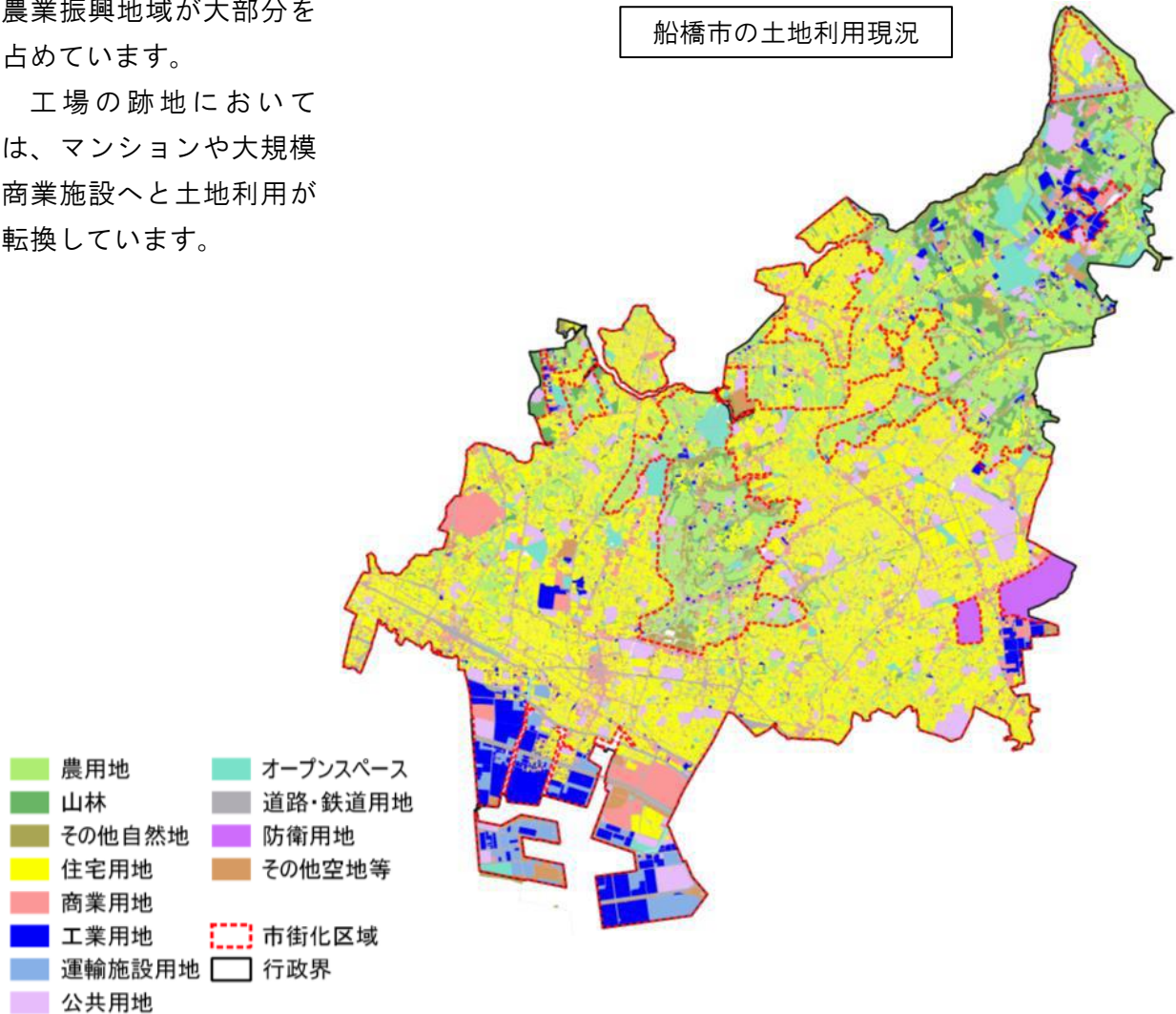
鉄道駅を中心として市街化が図られ、その周辺を含めた一帯が市街化区域として指定されてきたまちの成り立ちがある中で、市街化区域<sup>(注1)</sup>はほぼ全域がDID区域(人口集中地区)で、かつ、市域の6割を占める市街化区域の中に9割強の市民が居住しており、一定程度コンパクトな市街地が形成されています。

一方で、近年は市街化区域縁辺部の市街化調整区域<sup>(注2)</sup>における開発が進んでいます。

市街化区域では千葉県内で最も広い生産緑地地区があり、市内北部の市街化調整区域では農業振興地域が大部分を占めています。

工場の跡地においては、マンションや大規模商業施設へと土地利用が転換しています。

船橋市の土地利用現況



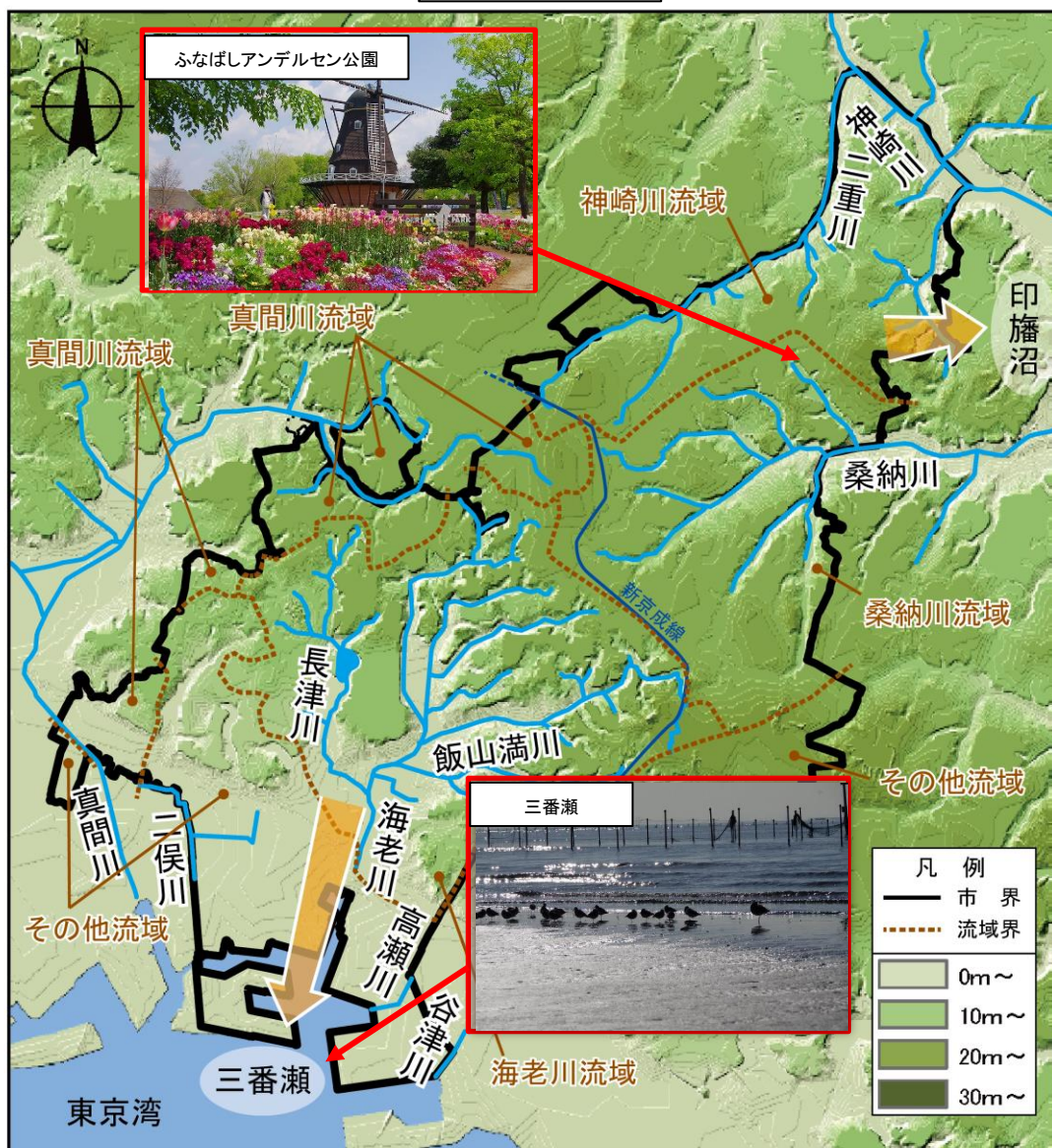
出典：都市計画基礎調査（平成28年度）より本市作成

## 自然環境との調和

市域を北部方面から見ると、北部地域を中心に緑が広がり、台地から斜面、低地、海へと続く地形が形づくられ、南部地域は貴重な干潟「三番瀬」に面しています。また、地形に応じて様々な生き物たちが生育・生息するなど、都心近郊にありながら、市民が憩うことができる多様な自然環境が残されています。

季節を問わず多くの草花が咲き誇るふなばしアンデルセン公園や、三番瀬の魅力に触れて学ぶことができるふなばし三番瀬海浜公園・ふなばし三番瀬環境学習館は、どちらも楽しみながら自然に親しめる場所で、市内外から多くの人を集める人気のスポットとなっています。

船橋市の地形



出典：国土地理院ウェブサイト「国土数値情報 標高・傾斜度3次メッシュデータ」より  
本市作成



## (2)人口

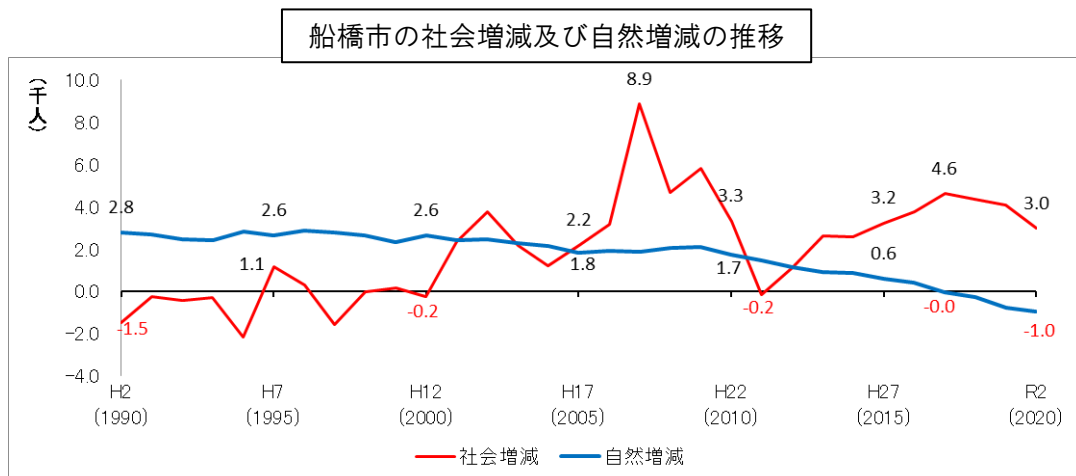
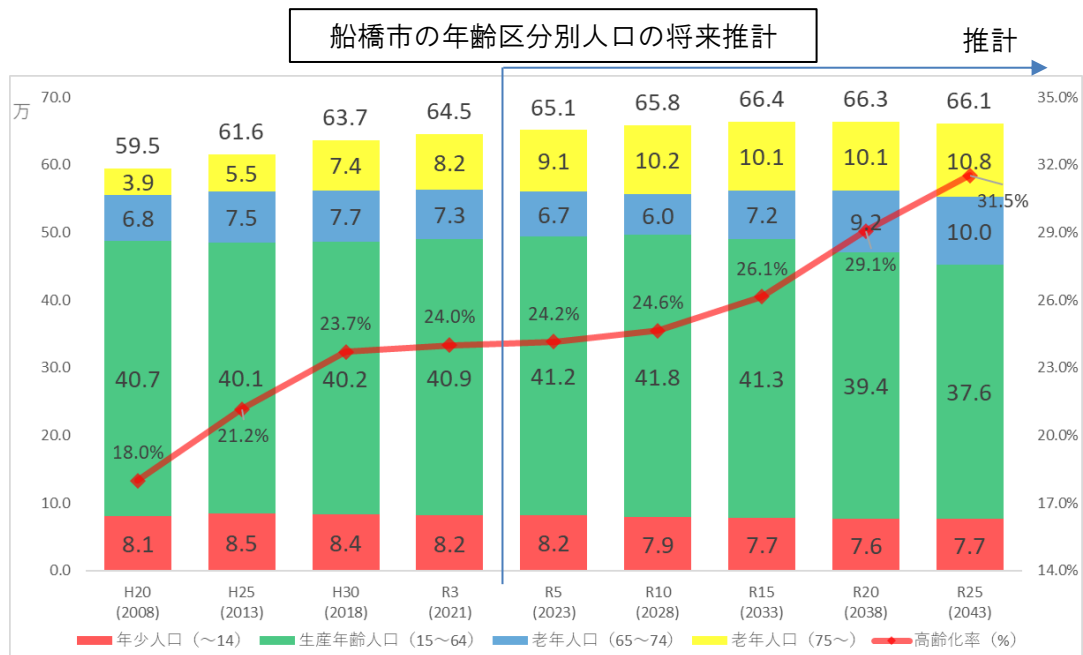
### 堅調な人口増加

全国的に多くの地方公共団体が人口減少に転じる中、これまで堅調な人口増加が続き、令和3（2021）年4月現在の住民基本台帳人口は、中核市最大の64.5万人です。今後も、総人口は、令和15（2033）年の66.4万人までは増加すると見込んでいます。

人口動態を見ると、社会動態（転入者数－転出者数）は、近年プラス3千から4千人で推移していますが、自然動態（出生者数－死亡者数）は、平成29（2017）年からマイナスに転じています。

### 今後さらに変化する人口構造

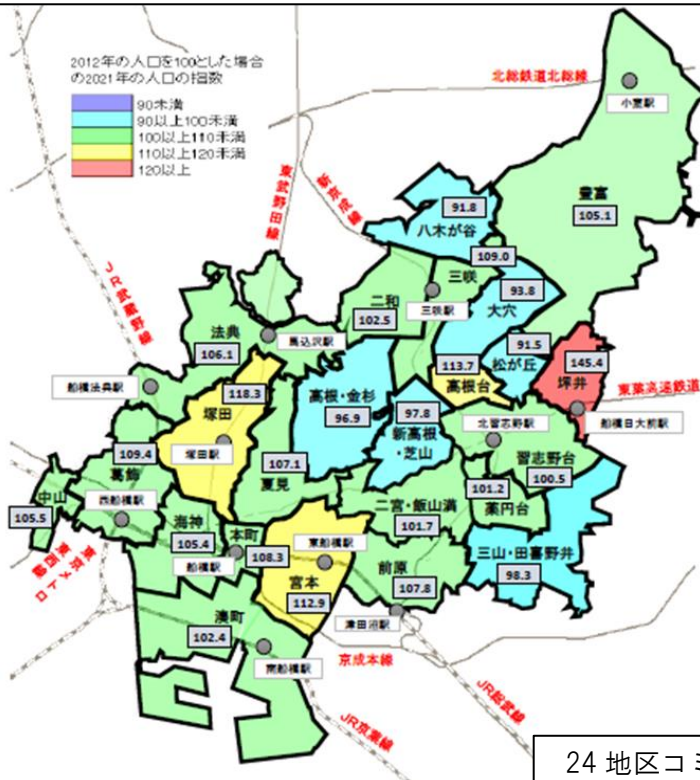
本市の人口構造は、少子高齢化の進行により、今後さらに変化するが見込まれます。年齢区分別の人口を見ると、年少人口（0～14歳）は、既に減少しており、今後その傾向が続きます。生産年齢人口（15～64歳）は、令和10（2028）年まで緩やかに増加し、その後緩やかに減少します。老年人口（65歳以上）は、増加し続け今後10年程度は特に75歳以上の後期高齢者の割合が増加する見込みです。



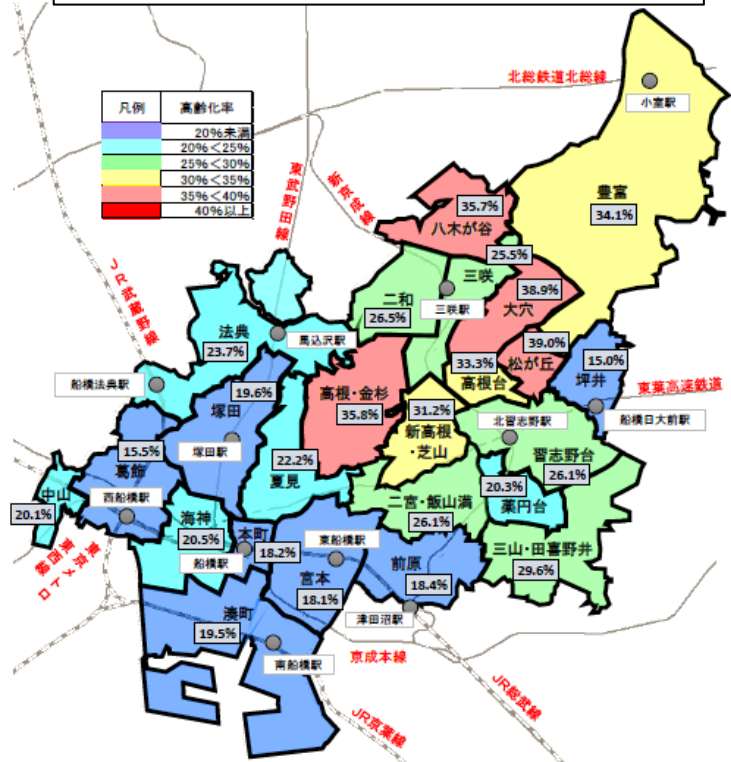
### 地区ごとに異なる人口動態

市内の人口動態を24地区コミュニティ別に見ると、令和3（2021）年4月時点では、西部・南部地域は、すべての地区で人口が増加傾向にあり、高齢化率は25%未満という状況です。一方で、東部・中部・北部地域は、西部・南部地域と比較すると高齢化率が高く、一部の地区コミュニティでは既に人口は減少しています。推計では、この傾向が今後さらに顕著になると見込んでいます。

24地区コミュニティ別の人口増減（2012年⇒2021年）



24地区コミュニティ別の高齢化率（2021年）



### （3）産業

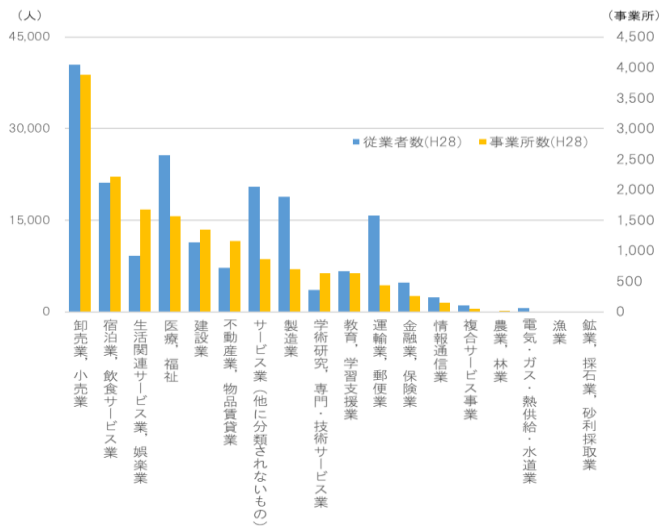
都心から 20 km 圏内という地理的優位性のほか、鉄道や高速道路等の交通アクセスの利便性の高さなどを背景に、本市では多彩な産業が発展してきました。平成 28（2016）年の経済センサスの結果によると、本市の全産業の従業者数は 189,232 人と県内 2 位、全産業の売上（収入）は、約 2 兆 7 千億円と県内 3 位の規模です。

本市には多くの大型商業施設が立地するとともに、駅を中心に広がる商店街が共存・共栄している県内有数の商都であり、卸売業と小売業の事業所数、従業者数はともに本市の全産業の中で最も多い状況です。

工業面では、日本最大級の規模の食品コンビナートや高い技術力を誇る中小企業が立地しています。

一方で、豊かな三番瀬の恵みを受けた伝統的な海苔養殖や採貝漁などの漁業のほか、農業では、特許庁の地域団体商標に登録されている「船橋のなし」や「船橋にんじん」をはじめ、小松菜や枝豆など幅広い品目を生産しています。

産業大分類別従業者数及び事業所数（H28）



出典：総務省・経済産業省「平成 28 年経済センサス-活動調査」より本市作成

### （4）地域に根差す文化・スポーツ

市内には、歴史と伝統ある文化財や約 200 か所の遺跡があり、近年、国内でも希少な約 1 万年前の縄文時代早期前葉の貝塚と集落跡である取掛西貝塚が発見され、本市で初の国史跡（注3）に指定されることとなりました。

また、本市では、市民が主体となり、「音楽のまち」を掲げた様々な音楽イベントが開催されるなど、市域全体において音楽活動が盛んです。特に、市内の小・中・高等学校の器楽部や合唱部などが、全国的な大会でめざましい活躍を見せています。

スポーツを通じて市民の健康と連帯意識を高めるため、昭和 58（1983）年に「スポーツ健康都市宣言」を行い、地域のスポーツリーダーの養成を目的としたスポーツ健康大学（現ふなばし市民大学）の開校のほか、気軽に軽スポーツを楽しむ「まちかどスポーツ広場」の設置等を進めました。

また、市立船橋高等学校では、多くの運動部が全国を舞台に活躍しているとともに、国際大会やオリンピックで活躍する選手も輩出しています。

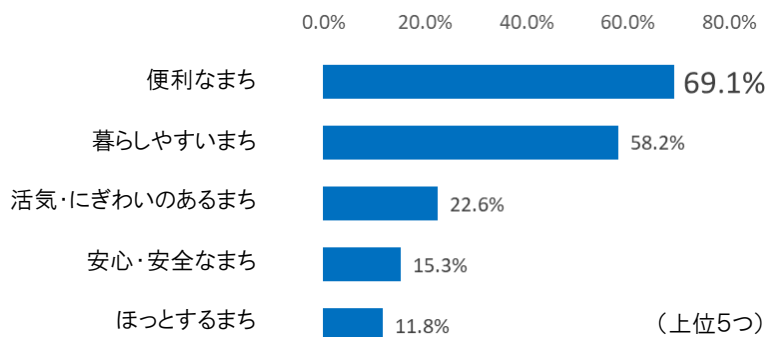
さらに、プロバスケットボールチーム「千葉ジェッツふなばし」やラグビーチーム「クボタスピアーズ」が本市を拠点に活動しています。

**(5)市民意向**

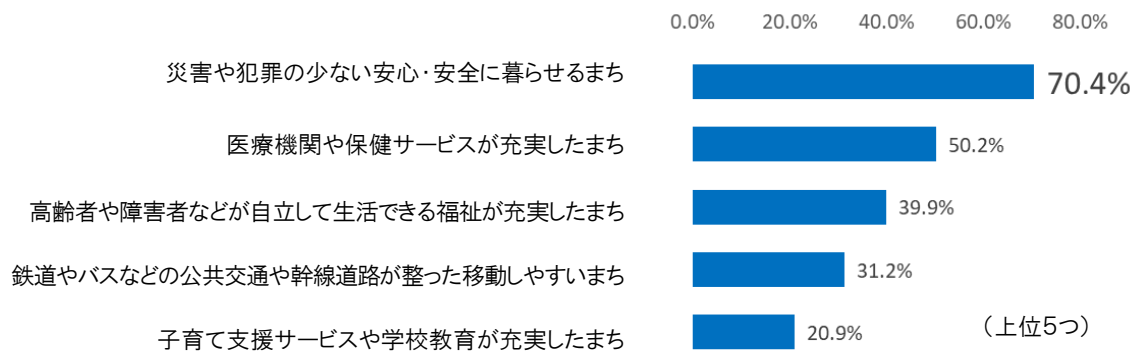
**船橋市の新しいまちづくりに向けた市民アンケート調査(平成30(2018)年度)**

- 本市のまちのイメージでは、「便利なまち」が69.1%と最も多く、次いで「暮らしやすいまち」が58.2%となっています。
- 「船橋市にどのようなまちになってほしいと思うか」という設問に対しては、「災害や犯罪の少ない安心・安全に暮らせるまち」が70.4%で最も多く、次いで「医療機関や保健サービスが充実したまち」が50.2%、「高齢者や障害者などが自立して生活できる福祉が充実したまち」が39.9%となっています。
- 今後特に力を入れてほしい施策分野では、「防災・減災」が48.5%と最も多く、次いで「道路の整備・維持」が46.3%、「防犯」が41.0%となっています。

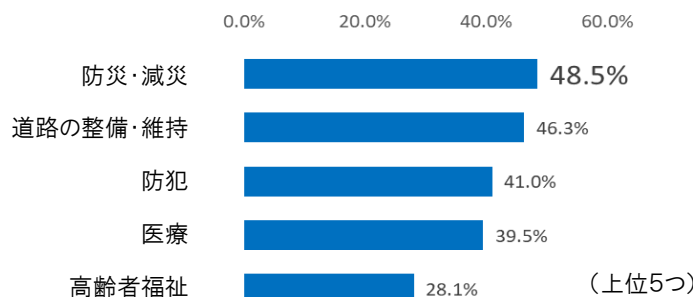
**▼船橋市に対する「まちのイメージ」は次のうちどれですか。(3つまで)**



**▼船橋市にどのようなまちになってほしいと思いますか。(3つまで)**



**▼今後特に力を入れてほしい施策分野は何ですか。(5つまで)**





## 24 地区市民会議(平成 30(2018)年度)

これからも活力あるまちを継続していくため、市民同士がまちをどのようにしていきたいかを自由に話し合い、総合計画をはじめとする様々な計画に意見を反映することを目的に 24 地区コミュニティごとに市民会議を開催しました。

意見（総数 1,993 件）の中で最も多かったのは、「都市基盤（道路・都市計画・市街地形成など）」（35%）であり、次いで「市民活動（市民協働・コミュニティなど）」（16%）、「安全（消防・防災・防犯）」（12%）の順となっています。

<主な意見（例）>

都市基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 子供や高齢者が安全に歩ける歩道の整備</li> <li>➤ 交通渋滞の解消や道路の安全対策</li> </ul>
市民活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 若者と高齢者、高齢者同士など多世代間交流の促進</li> <li>➤ 町会・自治会の統合や若い世代の後継者を確保するための仕組みづくり</li> </ul>
安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 防災訓練や防災備蓄の充実</li> <li>➤ 市の役割、市民の役割の明確化</li> <li>➤ 空き家の情報提供及び有効活用</li> </ul>

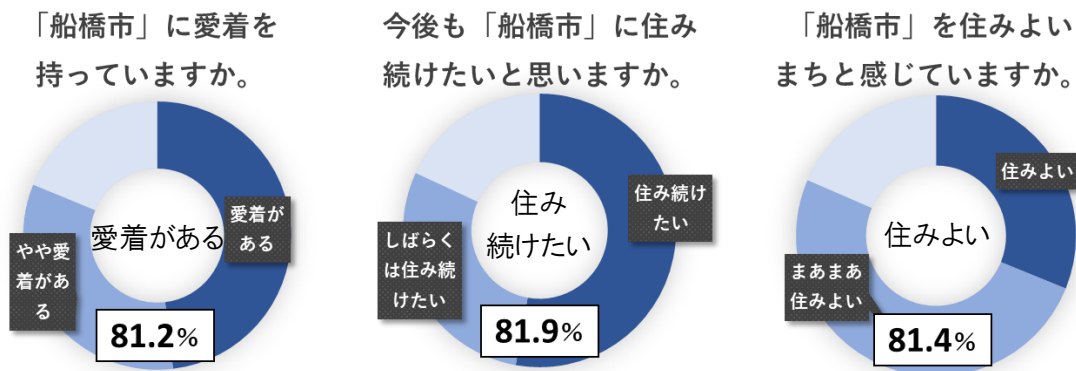
## 公募型市民会議「ふなば SHIP ミーティング」(令和元(2019)年度)

船橋市の新しいまちづくりに向けた市民アンケート調査（平成 30（2018）年度）実施時の公募により 29 名の方に市民会議にご参加いただき、テーマごとにグループを組み、テーマに沿った本市の強みや弱みの洗い出し及びそれらを踏まえ推進すべき基本的取り組み等について、市民の視点から検討していただきました。

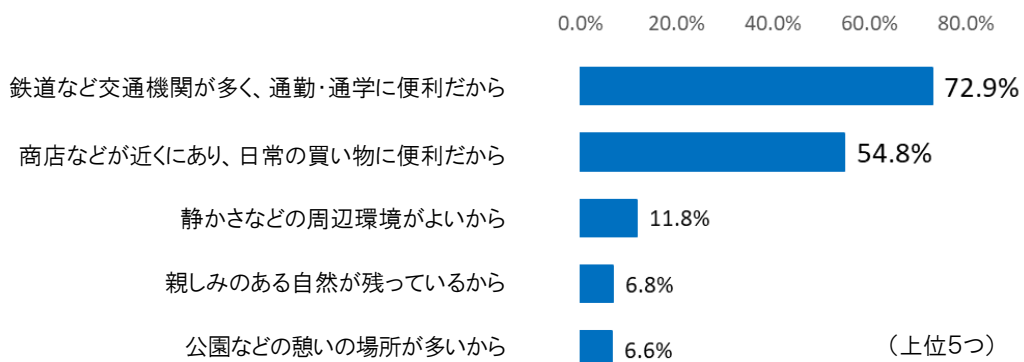
テーマ別グループ	基本的取り組み（抜粋）
健康福祉	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 地域ぐるみの見守りと交流の活発化</li> <li>➤ 高齢者の外出支援や活動の場の拡大</li> <li>➤ 障害のある人の自立支援の充実</li> </ul>
教育・子育て	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 学校教育環境の充実・強化</li> <li>➤ 発達障害や外国人児童生徒に対する支援</li> <li>➤ 子供の居場所の充実</li> </ul>
市民活動・経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 定期的な市（船橋マルシェ）の開催</li> <li>➤ 買い物弱者対策</li> <li>➤ 気軽に参加しやすい地域活動</li> </ul>
都市基盤・環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 歩行者の安全を守る道路整備やシステムの導入</li> <li>➤ 駅前を中心とした市街地再開発</li> <li>➤ 環境問題に関する積極的な情報発信</li> </ul>
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 防災設備の充実</li> <li>➤ 市民の防災意識、防犯意識の向上</li> <li>➤ メールや SNS などを活用した情報発信</li> </ul>

市民意識調査(令和2(2020)年度)

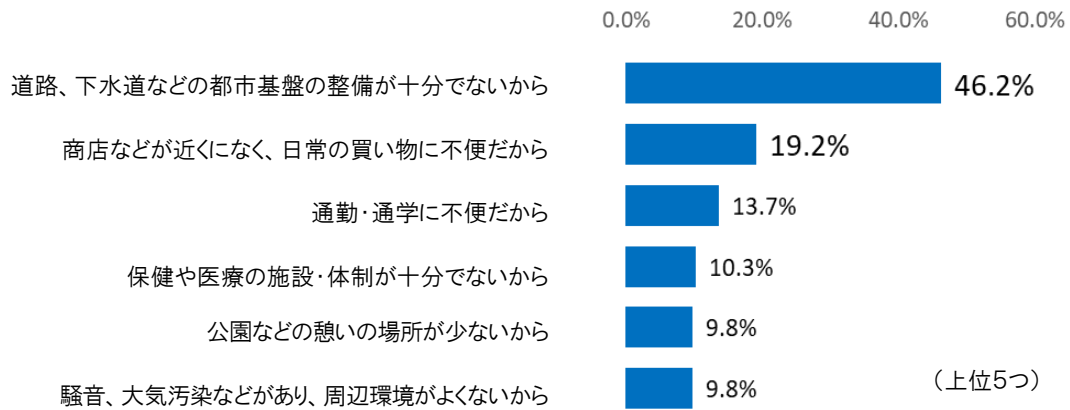
- 本市に「愛着がある」と「やや愛着がある」人を合わせると 81.2%、本市に「住み続けたい」と「しばらくは住み続けたい」人を合わせると 81.9%、本市を「住みよい」と「まあまあ住みよい」と思う人を合わせると 81.4%となっており、いずれも8割を超えています。
- 本市を「住みよい」「まあまあ住みよい」と答えた人の理由として、「鉄道など交通機関が多く、通勤・通学に便利だから」が 72.9%で最も多く、次いで「商店などが近くにあり、日常の買い物に便利だから」が 54.8%となっています。
- 本市を「あまり住みよくない」「住みにくい」と答えた人の理由として、「道路、下水道などの都市基盤の整備が十分でないから」が 46.2%と最も多く、次いで「商店などが近くにない、日常の買い物に不便だから」が 19.2%となっています。
- 市の施策について、力を入れるべきものは「交通渋滞の緩和や歩行者・自転車利用者の安全に配慮した幹線道路、生活道路の整備」が 48.0%と、9年連続で最も多くなっています。



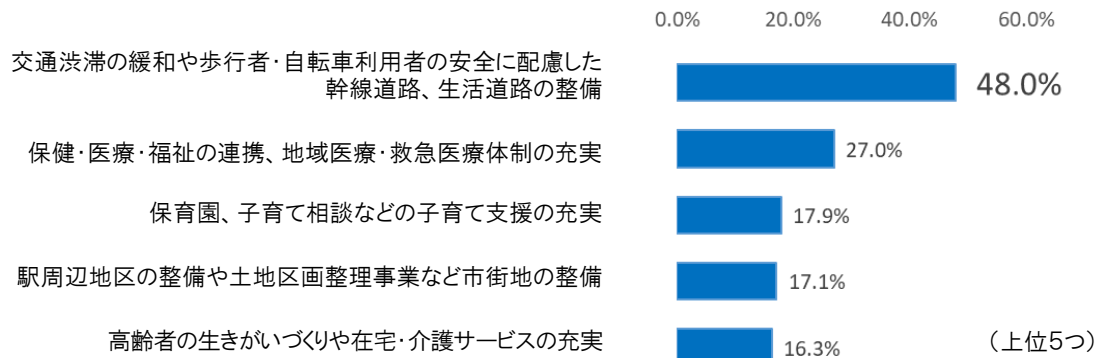
▼船橋市が住みよい理由（2つまで）



▼船橋市が住みよくない理由（2つまで）



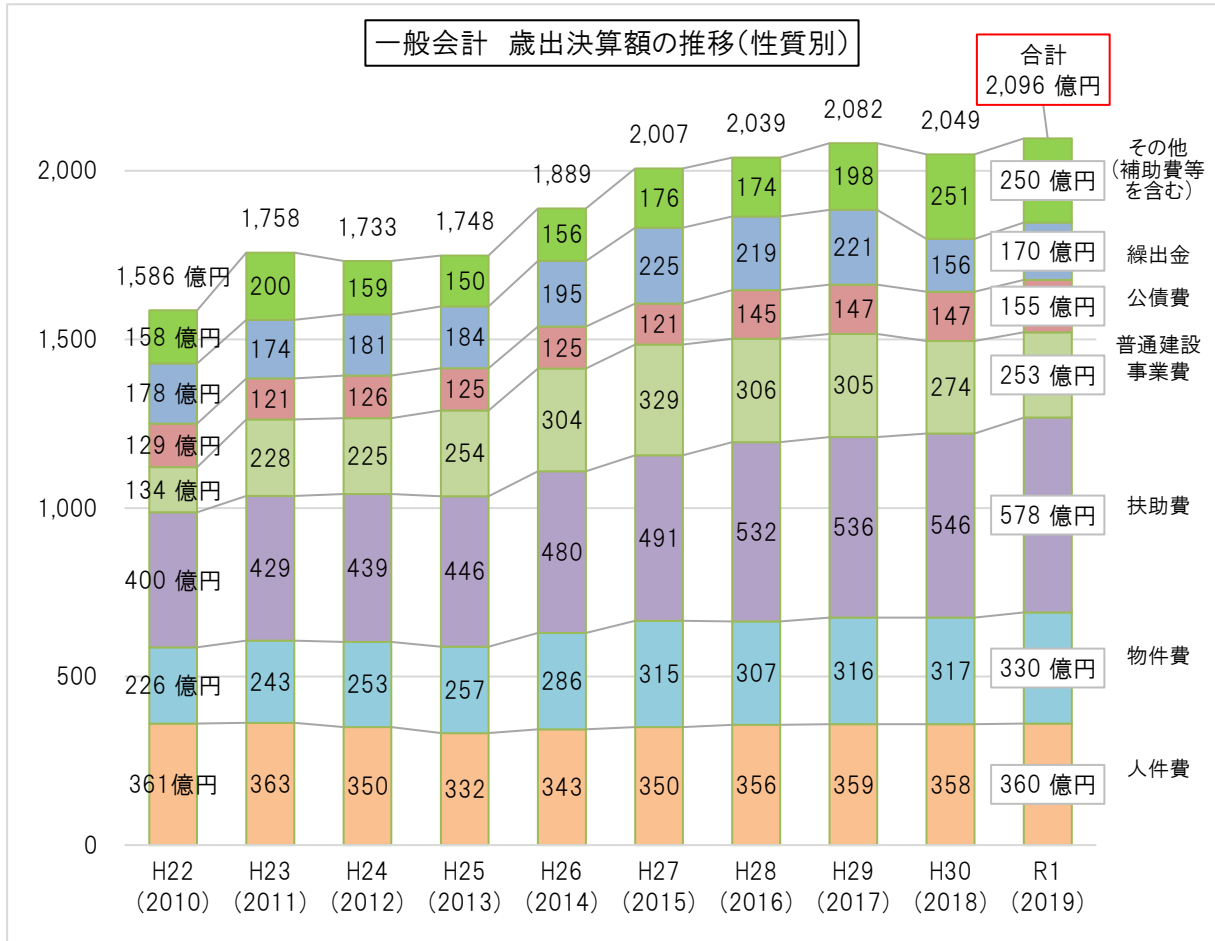
▼「市の施策」について、力を入れるべきもの（5つまで）



（6）財政状況

一般会計歳出決算額の推移（性質別）

令和元（2019）年度の決算額を平成22（2010）年度と比較すると、歳出全体で約510億円増加しています。特に義務的経費<sup>（注4）</sup>である扶助費は児童福祉や生活保護などの社会保障経費の増加により、約1.4倍（約178億円増）になっています。

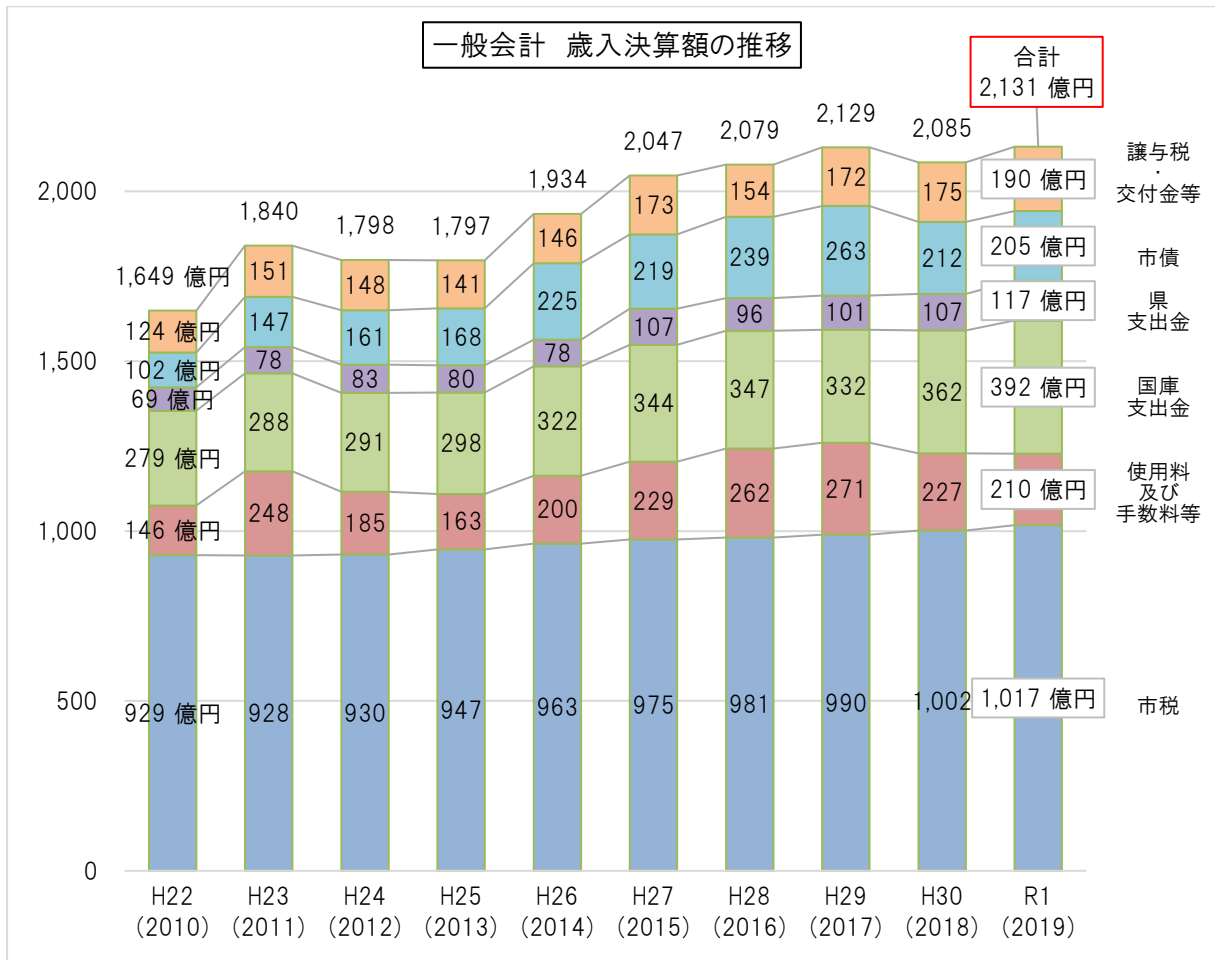


出典：船橋市決算書



一般会計歳入決算額の推移

本市の歳入のうち、市税が最も大きな割合を占めています。市税のうち、比較的変動の少ない個人住民税および固定資産税が多くを占めている歳入構造が本市の特徴です。しかしながら、歳入全体の伸びに対し、自主財源である市税は横ばいとなっている一方で、依存財源である国庫支出金や市債などが増加傾向にあります。



出典：船橋市決算書

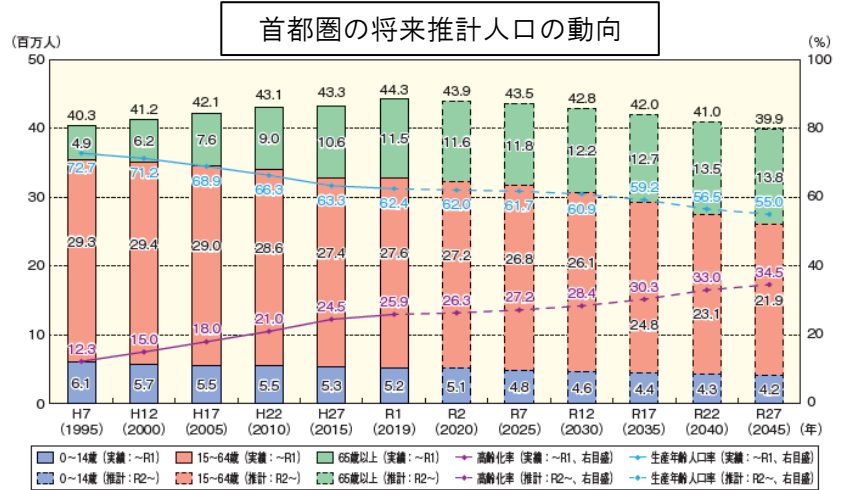
### 3. 本市を取り巻く社会経済情勢

#### (1) 進む少子高齢化・人口減少

##### 首都圏における人口の推移

首都圏における人口の推移をみると、これまで増加傾向にあったものの、令和2（2020）年には減少局面に転じ、今後は、本格的な人口減少局面に突入すると予測されています。

また、高齢化率が令和22（2040）年には33.0%まで増加し、3人に1人が高齢者となる見込みです。

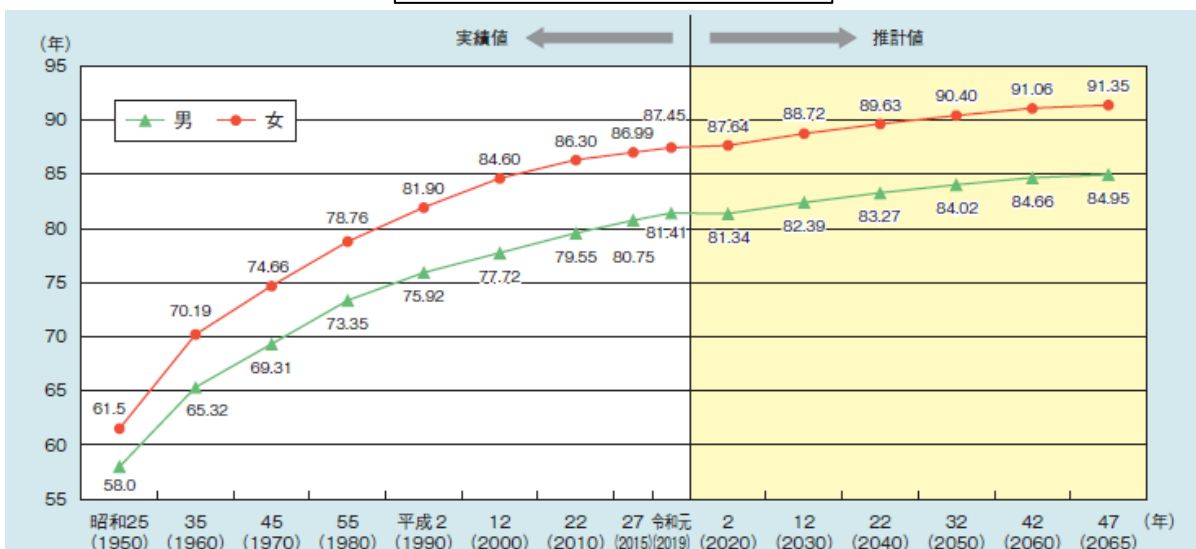


出典：国土交通省「首都圏整備に関する年次報告（令和2年度）」

##### 平均寿命の推移と将来推計

我が国の平均寿命は、着実に延伸しており、令和元（2019）年の実績値は、男性81.41年、女性87.45年となっています。今後も、男女とも平均寿命は伸び続ける見込みで、特に女性は令和32（2050）年には90年を超えると見込まれています。「人生100年時代」が本格的に射程に入ってきており、従来のような「教育・仕事・老後」という3ステージの単線型ではない、多様な人生設計を踏まえたまちづくりが求められます。

平均寿命の推移と将来推計



資料：1950年は厚生労働省「簡易生命表」、1960年から2015年までは厚生労働省「完全生命表」、2019年は厚生労働省「簡易生命表」、2020年以降は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果  
 (注) 1970年以前は沖縄県を除く値である。0歳の平均余命が「平均寿命」である。

出典：内閣府「令和3年度版高齢社会白書」

（2）広域道路ネットワークの整備の進展

首都圏の広域的な道路ネットワークは、東名高速や中央道、関越道など放射方向の整備が先行し、環状道路の整備は遅れていましたが、中央環状線（首都高速道路中央環状線）が平成27（2015）年に全線開通したほか、外環道（東京外かく環状道路）及び圏央道（首都圏中央連絡自動車道）の整備が進められており、令和7（2025）年には、三環状道路の整備は概ね完了する見込みとなっています。

また、一般国道464号北千葉道路は、外環道と成田空港を最短で結ぶ計画延長約43kmの幹線道路であり、国と千葉県の協同により整備が進められています。未事業化区間については、事業化に向けて、国や県、沿線市による検討が進められています。

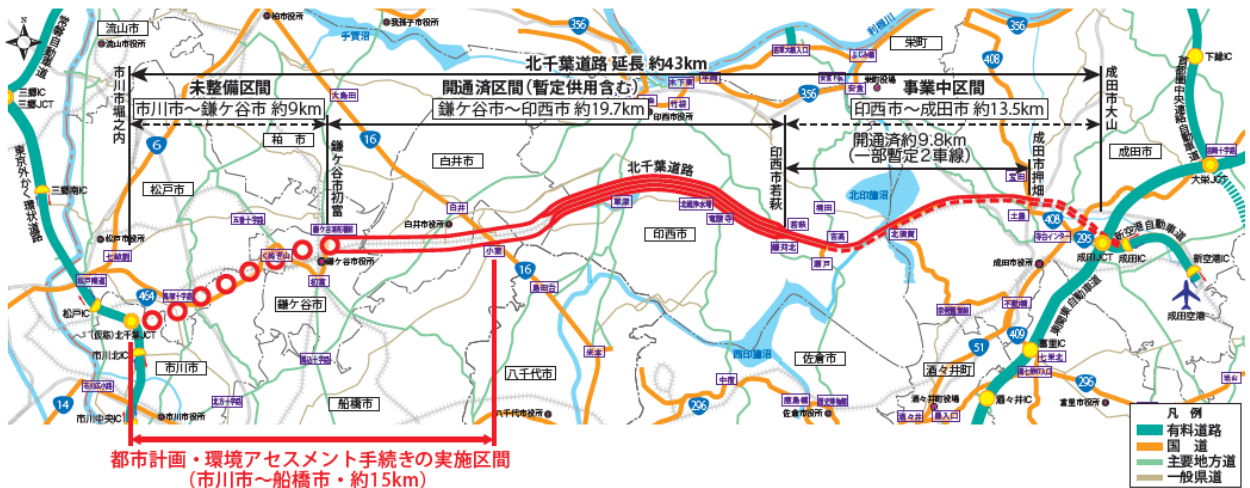
こうした広域的な道路ネットワークの整備により、沿線地域の都市間の移動の円滑化や慢性的な交通渋滞の緩和、災害時における緊急輸送路の確保のほか、地域経済の発展など、様々な面で好影響をもたらすことが期待されています。

三環状道路の概要図



出典：東京都建設局ホームページ

北千葉道路の位置図



出典：千葉県ホームページ「北千葉道路の概要」

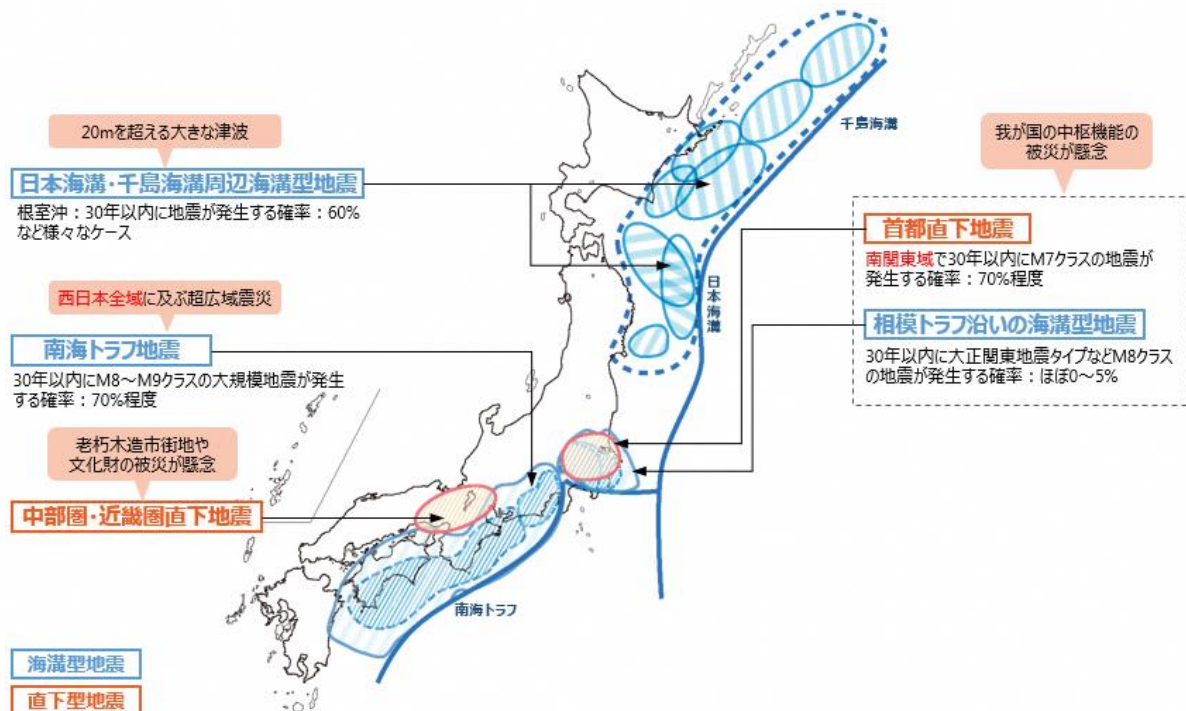
### (3)自然災害のリスクの高まり

日本の複数の地域で、近い将来に大規模地震が発生することの切迫性が指摘されています。このうち関東から九州の広い範囲で強い揺れと高い津波が発生するとされる南海トラフ地震と、首都中枢機能への影響が懸念される首都直下地震は、今後30年以内に発生する確率が70%と高い数字で予想されています。

また、近年は大型台風や短時間強雨の発生頻度が増加傾向にあり、全国的に洪水や内水氾濫、土砂災害等の頻発・激甚化が懸念されています。

これらの自然災害のリスクに対し、公助を中心とした防災対策においては、災害の頻発・激甚化を織り込んだ危機管理体制や都市基盤を整備するとともに、市民一人一人が地域の災害リスクを認識し、自助、共助の防災意識を高めて災害に備えることが必要です。

今後想定されている大規模地震



出典：内閣府防災情報

### (4)新型コロナウイルス感染症への対応

新型コロナウイルス感染症は、世界中で猛威を振るい、国内においても感染が拡大し、医療提供体制のひっ迫や、社会経済活動、市民生活など多方面に渡って甚大な影響を及ぼしています。

当該感染症の収束は、未だ先行き不透明であり、感染拡大防止対策や医療提供体制の支援の継続とともに、新しい生活様式への対応、感染症を含めた複合型災害への備えなどに着実に取り組む必要があります。

また、ポストコロナ時代を見据え、人々の暮らし方や働き方、価値観等の変化を捉えたまちづくりも求められています。



### （5）先端技術の活用による新たな価値を創出する社会の実現

近年、実社会の中でIoTやAI（人工知能）、ロボット、ビッグデータ、5Gなどの技術革新が世界規模で進展しています。

国では、これらの先端技術をあらゆる産業や社会生活に取り入れることで、新たな価値やサービスが次々と創出され人々に豊かさをもたらす「Society5.0」の実現により、複雑多様化する様々な社会的課題の解決と経済発展の両立を目指しています。

今般の新型コロナウイルス感染症への対応において、国・地方の双方で行政におけるデジタル環境が十分に整っていないことが顕在化しました。このことを踏まえ、国において、令和2（2020）年12月に行政のみならず、社会経済活動全般のデジタル化を強力に推進する「デジタル社会の実現に向けた改革の基本方針」が示されました。

複雑多様化する社会的課題のほか、大規模な自然災害や感染症等のリスクにも的確に対応し、持続可能な形で市民サービスを提供していくために、行政においてもデジタル・トランスフォーメーションの推進が求められています。

また、年齢、障害の有無、国籍、経済的理由等に関わらず、誰も取り残さない形で、すべての市民がデジタル化の恩恵を受けることできるよう、デジタル機器が不慣れな人でも利用しやすい環境整備など、デジタルデバインド<sup>（注5）</sup>対策も重要となります。

### （6）脱炭素・循環型社会に向けた取り組みの広がり

地球温暖化問題が深刻さを増しており、近年増加する自然災害をはじめとして、私たちの身近な生活や事業活動が気候変動による危機的な影響に直面している中で、「パリ協定<sup>（注6）</sup>」の発効によって地球温暖化対策は新たな局面を迎えています。このような状況の中、国は、令和32（2050）年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロにするカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことを表明しました。

脱炭素社会を目指す動きは、地方公共団体にも広がっており、本市においても令和3（2021）年に策定した「船橋市地球温暖化対策実行計画」において、意欲的な長期目標として「2050年ゼロ・カーボン」に挑戦することを掲げています。

脱炭素社会に向けては、行政が規範となり率先して行動に取り組むとともに、市民や事業者、大学との連携により、省エネルギーに配慮したライフスタイルの転換や事業活動の普及促進に努める必要があります。

また、循環型社会に向けては、3R（リデュース・リユース・リサイクル）<sup>（注7）</sup>の推進により、一般廃棄物排出量の減少など一定の成果が見られるものの、限りある天然資源の消費を抑制するため、2R（リデュース・リユース）の一層の推進や、今後予測される自然災害により発生する災害廃棄物への対策などの取り組みが求められています。

**（7）持続可能なまちづくりへの取り組みの広がり**

平成 27（2015）年 9 月の国連サミットで採択された令和 12（2030）年を目標年とする先進国を含む国際社会全体の開発目標である SDGs（Sustainable Development Goals）は、持続可能な世界を実現するための 17 の目標（ゴール）と 169 のターゲットから構成され、地球上の誰一人として取り残さないことを誓っています。

SDGs の実現のためには、経済、社会及び環境という 3 側面における統合的な取り組みとともに、行政、民間事業者、市民等の多様な主体による積極的な取り組みが不可欠とされています。

地方公共団体の SDGs 達成に向けた取り組みは、少子高齢化や人口減少、地域経済の縮小など、地域の諸問題を解決し、地方公共団体の将来にわたる持続可能な成長力を確保することを旨とした地方創生にも資するものと期待されています。



出典：国際連合

## 4. 本市の発展の可能性

### （1）増加する人口、まちづくりを支える市民の力

町会・自治会をはじめ、様々な分野のボランティアなど多くの市民が、本市のまちづくりを支えています。本市の歴史を振り返ると、それぞれの時代に困難な課題があり、その都度多くの市民が本市の将来のために努力を重ね、その成果によってまちが発展してきました。

現在では人口64.5万人と、本市の人口は中核市最大を誇り、今後も増加が見込まれています。まちづくりの主役である市民の増加は、まちの活力を高めることにつながります。近年は障害のある人や外国人住民も増加傾向にあるほか、性的少数者への理解が求められるなど、今後は多様性を包摂し、市民の誰もが自分らしく輝くことができるようなまちづくりが求められます。

まちを支える市民の力は、本市のまちづくりの根幹と言えるものです。多様な個性を有する市民が、身近な地域で共に暮らしながら、防災や防犯、福祉などの地域活動に参画するほか、産業や文化、スポーツなど様々な分野において活躍できる環境を整えることで、市民と行政が一体となってまちの活力をさらに高めることが期待されます。

### （2）健康づくりや生きがい創出によるまちの活性化

平均寿命が延びる中では、自立して生活できる期間である健康寿命<sup>(注8)</sup>を延ばすことが大切です。

本市ではこれまで、ふなばしシルバーリハビリ体操<sup>(注9)</sup>の実施や高齢者の元気度を計る指標となる船橋健康スケール<sup>(注10)</sup>の開発、健康づくりに取り組むきっかけとなるふなばし健康ポイント事業<sup>(注11)</sup>の実施など、健康寿命の延伸に向けた取り組みを実施してきました。

こうした取り組みを市民、関係団体、行政が協働して、地域全体で支え合いながら進めていくことで、健康寿命のさらなる延伸に加え、地域交流の促進が期待できます。

人生100年時代の到来を見据え、生涯を通じた学びや就業の機会を拡充することにより、誰もが生きがいを持って人生を送ることができるとともに、まちの活性化にもつながります。

### （3）さらなる産業発展の期待

平成30（2018）年度に外環道が隣接する市川市まで開通したことにより、食品コンビナートをはじめとする工業地区や大型商業施設に加え、大型の物流施設などが集積している本市の南部地域のさらなる発展への期待が高まりました。また、圏央道や北千葉道路の整備の進展により、北部地域においても、新たなポテンシャルが創出される可能性があります。

広域道路ネットワークの整備により、本市から東京都心部や主要都市へのアクセスの向上、本市への新たな産業の進出とそれに伴う雇用及び定住の促進、来街者の増加など、本市の地域経済の発展に大きな波及効果をもたらすことが期待されます。

## （4）新たな魅力を創出するまちづくり

### ふなばしメディカルタウン構想の実現

本市では健康寿命日本一を掲げ、健康づくりに関する様々な取り組みを行っています。そのような中、海老川上流地区において、市立医療センターの移転や新駅誘致を伴う土地区画整理事業が進められています。この事業に合わせ、まちづくりの観点から健康づくりを促進するため、「ふなばしメディカルタウン構想」を策定しました。

「ふなばしメディカルタウン構想」は、医療と健康をテーマとしています。医療に関しては、市立医療センターを核とした医療サービスの充実を目指しています。また、健康に関しては、予防医学等によって都市環境と健康の関係が明らかになっていることから、健康に寄与するまちづくりを目指しています。具体的には、健康な身体を育むため、歩行意欲が高まる歩行者優先の道づくりなどを行います。さらに、健康な心も育むため、イベント広場を配置するなど、人との交流が生まれるまちづくりを行います。

この先進的な取り組みで得た知見を市全体に波及させることで、健康寿命日本一を実現し、本市が将来にわたって活力を維持し続けることが期待できます。

### 臨海部の回遊性の創出

本市の臨海部には、大規模な集客施設や日本最大級を誇る食品コンビナートなどが立地しています。また、広大な広場を有する物流施設の整備や、娯楽施設のリニューアルも計画され、臨海部は新たな発展フェーズを迎えています。

一方、臨海部の交通結節点である JR 南船橋駅の南口には、市が所有する約 4.5ha もの未利用土地が広がっています。この市有地を有効に活用し、臨海部に点在する施設を有機的に結びつける市街地整備が求められています。

市有地活用では、地域の魅力情報を発信するインフォメーションセンターや快適な歩行者空間などの整備を進め、回遊性の向上を図っていきます。また、多目的に利用できる広場や生活の利便性を高める商業施設を配置し、地域住民や来訪者の交流を促進していきます。

この回遊行動の起点となる拠点整備により、地域が一体となる臨海部の玄関口を形成していきます。臨海部の回遊性を高め、地域内の施設間連携を強化することにより、地域全体が活性化していくことが期待できます。

## 5. 本市が抱える重点課題

### （1）超高齢社会に対応した地域包括ケアシステムの構築

高齢化の進行により、今後は、特に75歳以上の後期高齢者人口が増加することが見込まれます。このことに伴い、医療や介護、生活支援を必要とする人が増加することが見込まれます。一方で、必要なサービスを提供するための医療・介護人材やボランティア等の不足が懸念されます。

また、新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛や介護サービスの利用自粛、地域の見守り機能の低下等により、高齢者の孤立や認知症の進行、運動機能の低下等が懸念されます。

高齢になっても住み慣れた地域で元気に安心して暮らし続けられるよう、「住まい」「予防」「生活支援」「介護」「医療」に関するサービスが一体的に提供される地域包括ケアシステムの構築が求められます。

具体的には、住環境の整備のほか、介護予防や疾病予防の取り組み、医療と介護の連携がますます重要となります。また、公的なサービスだけでなく、地域での見守りや生活支援も欠かせない要素となります。そのためには、これらを担う人材の確保にも取り組む必要があります。

### （2）安心して子供を産み育てることができる環境の整備

少子化の進行は、将来的に社会・経済・地域等あらゆる側面で担い手の減少につながり、本市のまちづくりにも多大な影響を及ぼすこととなります。

晩婚化や晩産化、核家族化の進行、地域のつながりの希薄化や女性活躍の推進など、家庭の在り方や家庭を取り巻く環境が多様化していることに伴い、不妊の悩みや出産の不安への対応を含め、妊娠から出産、子育てに至るまで、包括的な支援が求められます。

また、多様化する子育て家庭における様々なニーズに対応するため、すべての家庭それぞれが必要とする支援を受けられ、安心して子供を産み育てることができる環境を整える必要があります。

併せて、ひとり親家庭や特別な配慮を要する子供への支援の充実を図るとともに、子供の貧困や児童虐待などの課題にも適切に対応していくことが重要となります。



### （3）地域特性を考慮したまちづくりへの対応

JR 沿線の西部・南部地域では転入超過が続く一方で、東部・中部・北部地域では高齢化が進み、一部では人口が減少するなど、人口動態に地域差が見られます。人口減少や高齢化が進行する地域では、地域活動の担い手の確保のほか、身近な商店街の衰退、公共交通の縮小など、地域の活力の低下が懸念されます。

地域ごとの課題に対しては、課題の要因となる様々なデータ等を地域ごとに分析する必要があります。また、地域の成り立ちや特性等に配慮するとともに、各地域が有する公共施設や医療機関、福祉施設、商業施設などの都市機能を活かしながら、地域特性に応じたまちづくりに取り組むことが求められます。

### （4）安全・安心に暮らせる都市基盤の整備

本市は、昭和30年から50年代の人口急増期に学校建設を優先したことに伴い、道路や下水道などの都市基盤整備が遅れた経緯があります。特に道路整備については、市民意識調査においても、毎年関心が高い施策分野であり、市として継続的な課題となっていることから、慢性的な渋滞の緩和や歩行者等の安全の確保に向けた道路の環境整備に継続して着実に取り組む必要があります。

また、首都直下地震のリスクや近年全国的に頻発している台風や集中豪雨による浸水被害への対策も必要となります。

### （5）持続可能な行財政運営に向けた取り組みの推進

高齢化の加速に対応する医療・介護等のサービスをはじめ、少子化対策や貧困対策など、様々な行政ニーズの増大により、今後も社会保障経費の増加が見込まれます。また、小学校の整備や学校建物の大規模改修、清掃工場の建て替え等に伴う市債の償還のほか、老朽化が進む公共施設等の維持・更新などに必要な経費の増加も見込まれることから、財政の硬直化が今後ますます深刻となることが懸念されます。

本市では、平成31（2019）年3月に策定した「行財政改革推進プラン」に基づき、令和元（2019）年度及び令和2（2020）年度を集中取組期間として、事業の見直し、民間活力の活用、使用料等の見直しなど、様々な改革に取り組み、一定の効果を上げることができました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響による市税収入等の減少も見込まれるなど、本市の将来の財政見通しは未だ厳しい状況です。将来にわたって、必要な市民サービスを安定的に提供していくためにも、これまで実施してきた行財政改革の結果や課題を踏まえ、持続可能な行財政運営を確立していく必要があります。