

## 第2章

# 浦安市のまちづくりの 現状と課題

## 2.1 浦安市の概況

### (1) 位置及び地勢

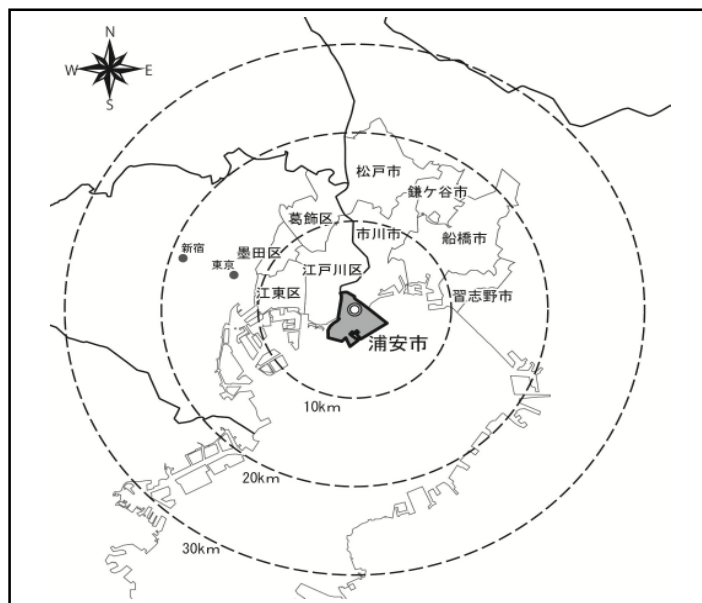
本市は、千葉県の北西部に位置し、市域の東と南は東京湾に面しており、北は陸続きで市川市と、西は旧江戸川をはさんで東京都江戸川区と接しています。市域は東西6.06 km、南北6.23 km、面積は16.98km<sup>2</sup>であり、面積は県内54市町村の中で最小となっています。

地形は、東京湾の湾奥、旧江戸川の河口部デルタ地帯に位置する平坦地であり、河口部の三角州や広大な干潟を公有水面埋立事業<sup>\*</sup>によって造成された土地が市域全体の約4分の3を占め、市域の三方を海と河川に囲まれています。

市域の骨格を形成する主要な交通網のうち、鉄道は、北部を東京メトロ東西線、中央部をJR京葉線がいずれも東西方向に、また、広域幹線道路<sup>\*</sup>は、中央部を千葉市や神奈川県横浜市・川崎市などの東京湾に面する主要な都市間を結ぶ首都高速道路湾岸線と国道357号東京湾岸道路が並行して東西方向に伸びているほか、都市計画道路<sup>\*</sup>が市内各所を東西南北に結んでいます。

東京駅までは直線で約10 kmの距離にあり、JR京葉線で新浦安駅から東京駅までは約18分、また、東京メトロ東西線で浦安駅から大手町駅までは約16分と東京都心部から至近の位置にあります。さらに、首都高速道路湾岸線を利用して東京国際空港（羽田空港）までは約20km、東関東自動車道で成田国際空港までは約60kmで結ばれており、交通アクセスの面で極めて優れた立地条件を有しています。

■本市の広域的な位置



### (2) 浦安市の沿革

かつての本市は、漁業を中心に生計を営んでいた小さな集落でしたが、都心に隣接する好立地でありながら、主な交通手段がなく、長い間「陸の孤島」と言われていました。

昭和30年代後半には、東京湾の海域汚染による漁業の衰退を期に、漁業権の放棄とと

もに千葉県による公有水面埋立事業\*が開始され、昭和40年(1965年)に着工し昭和50年(1975年)に完了した第1期公有水面埋立事業\*と、昭和47年(1972年)に着工し昭和55年(1980年)に完了した第2期公有水面埋立事業\*によって、本市の面積は約4倍に拡大し、まちの様相は急速に大きな変化を遂げることとなりました。

待望の交通機関である営団地下鉄(現・東京メトロ)東西線が昭和44年(1969年)に開通すると、東京都心部と直接結ばれたことで都市化が進展し、第1期埋立地区を中心に大規模住宅団地が次々に建設され、昭和50年代半ばに住宅供給のピークを迎えました。

昭和55年(1980年)には、墨田区・江東区などの都内の鋼材流通業者の組合による集団移転用地として造成された工業用地に、日本最大の機能を誇る鉄鋼流通基地が生まれました。

昭和56年(1981年)4月には市制を施行し、現在の「浦安市」となりました。

昭和57年(1982年)には、第1期埋立地区を横断する首都高速道路湾岸線が全面開通したほか、翌昭和58年(1983年)には舞浜地区に東京ディズニーランド®がオープンし、その周辺には大型リゾートホテルが立地するなど、アーバンリゾートゾーンとしての礎が形成されました。その後も、順調に入園者数を伸ばしてきた東京ディズニーランドに加え、平成13年(2001年)には東京ディズニーシー®がオープンするなど、レジャー施設としての魅力を更に増し、周辺のホテル群とともに東京ベイエリアの一大リゾートゾーンとして発展を遂げました。

昭和63年(1988年)には、JR京葉線が暫定開業(平成2年(1990年)3月に東京駅まで全線開業)し、新浦安駅周辺では大規模商業施設、業務施設、ホテルなどが次々と建設され、新たな都市拠点形成されるとともに、第2期埋立地区の日の出・明海・高洲地区では、昭和63年(1988年)の浦安マリナイースト21の街開きを皮切りに、明海大学の開校やシンボルロード沿道のタウンセンターの配置、水際線\*に親しめる空間の創出などを通じて、都心近接の複合機能都市の形成を目指したまちづくりが進められてきました。その後、社会情勢の変化や平成13年(2001年)



昭和23年



昭和47年



昭和56年



令和2年



の市川二期埋立計画の中止などを受け、平成19年（2007年）には新たな土地利用計画<sup>※</sup>である「浦安地区第二期住宅地基本計画（変更）<sup>※</sup>」が策定され、引き続き、多様な都市機能を持ったまちを目指し、開発が進められてきました。

このように東京湾岸地域を代表する都市として大きな発展を遂げてきた本市ですが、平成23年（2011年）3月11日に発生した東日本大震災では、埋立地を中心に多くの場所で液状化<sup>※</sup>現象による土砂の噴出や戸建て住宅の沈下傾斜、大・中規模建築物の周辺地盤の沈下、ライフライン<sup>※</sup>の切断といった甚大な被害を受けました。

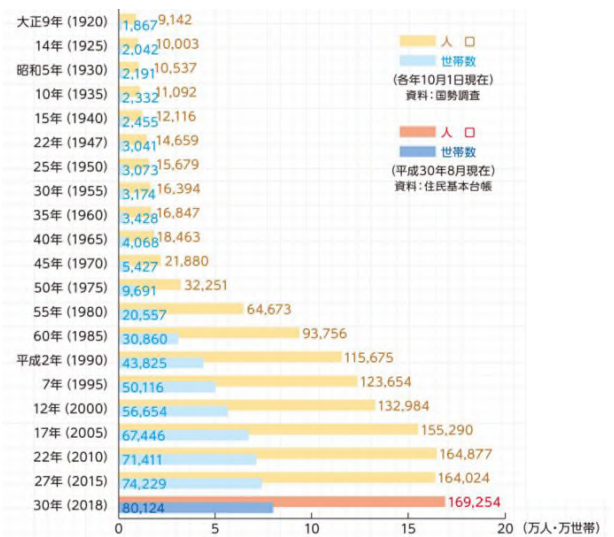
現在、東日本大震災の発生から10年が経過し、液状化<sup>※</sup>被害からの復旧・復興が進展している一方、本市においてもこれまで堅調に増え続けていた人口の伸びが鈍化傾向に転じるとともに、埋立地における宅地開発も終盤を迎えるなど、これまで前提としていた拡大・発展を基調とするまちづくりのあり方の見直しが必要となっています。

### （3）人口の推移

本市の人口は、国勢調査の人口を見ると、昭和40年（1965年）には18,463人でしたが、昭和44年（1969年）の営団地下鉄（現・東京メトロ）東西線の開通に伴う住宅開発の進行により、その後急激に増加しました。昭和50年（1975年）の32,251人から昭和55年（1980年）には64,673人と倍増し、その後も、昭和60年（1985年）には93,756人、平成2年（1990年）には115,675人と、市としては全国一の割合で人口増加を続けてきました。

その後、平成23年（2011年）に発生した東日本大震災によって甚大な被害を受け、一時人口が減少しましたが、平成28年（2016年）には震災前の人口を回復し、現在も増加傾向が続いています。

■人口・世帯数の推移



### （4）土地利用の状況

平成28年（2016年）の土地利用を見ると、自然的土地利用はわずか約4.2%（約76.5ha）にとどまり、宅地や道路用地などの都市的土地利用<sup>※</sup>が市域の大部分（約1,749.1ha）を占めています。

また、都市的土地利用<sup>※</sup>のうち、住宅用地が市全体の約27.9%（約510.1ha）でも高く、以下、道路用地の約19.0%（約346.2ha）、商業用地の約13.4%（約245.1ha）と続いています。

住宅用地については、平成18年（2006年）から平成28年（2016年）までの間に土地利用が変化した土地の区域約183.5haのうち、約19.9%を住宅用地に転換された

区域が占めており、この10年間で新たな住宅用地の供給が進んだことがわかります。また、未建築宅地※（都市的空地※のうち、造成が完了している土地）に転換された区域も約24.7%に達しています。

商業用地は、浦安駅周辺や新浦安駅周辺をはじめ、やなぎ通り、大三角線などの幹線道路沿道に集積しています。アーバンリゾートゾーン（約271.4ha）では、商業用地が約60.4%を占めており、ゾーン内で平成18年（2006年）から平成28年（2016年）までの間に土地利用が変化した土地の区域約9.1haのうち、商業用地に転換された土地の区域が約81.9%となっています。

工業用地や運輸施設用地は、工業ゾーン（鉄鋼通り・港・千鳥地区）及び北栄地区の準工業地域に集積しています。工業ゾーン（約282.9ha）では、工業用地と運輸施設用地が合わせて約68.4%を占めており、ゾーン内で平成18年（2006年）から平成28年（2016年）までの間に土地利用が変化した土地の区域約16.4haのうち、屋外利用地※に転換された区域が約37.8%、運輸施設用地に転換された区域が約16.8%を占めています。

■土地利用現況図（平成28年（2016年））



資料：第10回千葉県都市計画基礎調査



## (5) 建物利用・住宅の状況

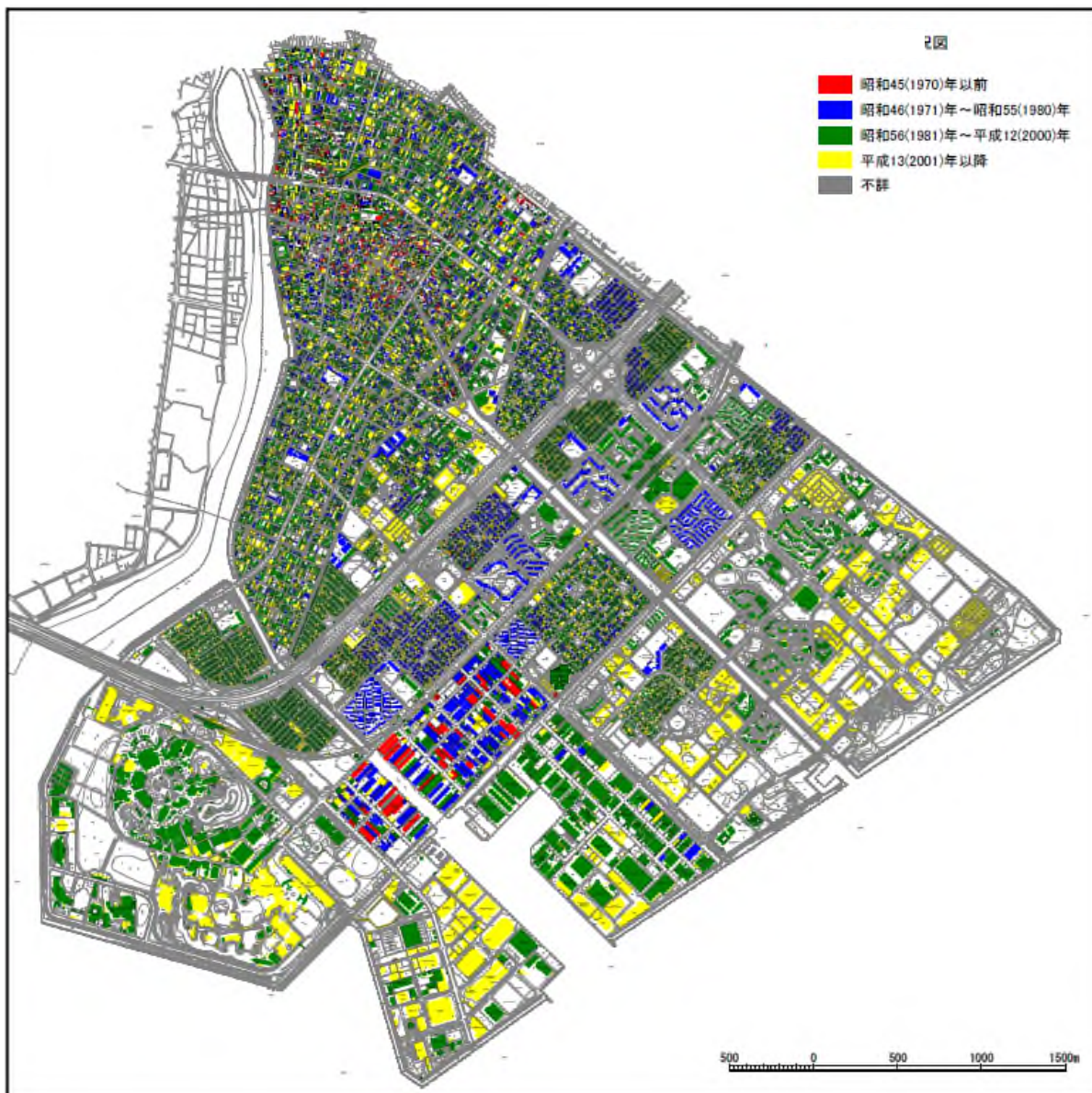
本市の建物の用途を棟数で見ると、全建物の80%以上が住居系で最も多く、以下、商業・業務系、運輸・工業系、公共系の順になっています。

商業・業務系の建物は、浦安駅周辺及び新浦安駅周辺と、やなぎ通りと大三角線の沿道、アーバンリゾートゾーンに集中し、運輸・工業系の建物は、鉄鋼通り・港・千鳥地区と北栄四丁目に集中しています。

建築年代で見ると、堀江・猫実・当代島地区には、昭和45年（1970年）以前の比較的古い建物が多く残っています。富士見地区は、昭和47年（1972年）まで南部土地改良事業※が行われ、昭和56年（1981年）の市制施行頃から住宅建設が進んだため、昭和56年（1981年）以降の建物が多くなっています。公有水面埋立事業※により造成された住宅地では、大規模な区画単位で住宅地開発が行われた場所が多いため、区画ごとと同じ建築年代の建物が集中しています。

なお、平成18年（2006年）と比較すると、昭和55年（1980年）以前に建築された建物は、約27%から約21%に減少しています。

### ■ 建築年代別現況図



出典：浦安市市街地環境情報ブック（平成30年3月）

## 2.2 社会経済情勢や国の動向

これからのまちづくりを進めるに当たっては、以下のような社会経済動向や時代の潮流の変化を踏まえる必要があります。

### ①本格的な人口減少・超少子高齢社会の到来

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、平成27年（2015年）では約1億2,700万人に上っていた総人口は、今後、長期にわたる減少局面に突入し、令和37年（2055年）頃には1億人台を割り込むと予測されています。（日本の将来推計人口（平成29年（2017年）4月推計）、出生・死亡中位）

さらに、その内訳をみると、主たる担税世代に当たる20～64歳の人口が一貫して減少を続け、令和27年（2045年）頃には総人口に占める割合（構成比）が50%を割り込む一方、年金・医療・介護などの社会保障の主たる受益者に当たる75歳以上の高齢者の占める割合が、令和22年（2040年）頃には20%台に達し、人口の約5人に1人を占めると予測されています。

本格的な人口減少・超少子高齢社会の到来は、地域経済社会の安定・成長を大きく損なうとともに、これまで厚い現役世代層に支えられていた社会保障制度の持続可能性の低下を招くなど、極めて多岐にわたる面で我が国全体がかつて直面したことのない深刻な問題を引き起こすことが大いに懸念されています。

### ②危機管理の重要性の高まり

近年、世界規模で地球温暖化による気候変動が進行しているとされ、我が国においても、年平均気温は全国的に上昇しており、記録的猛暑を観測している地域もあるほか、全国的に水害・土砂災害を起こし得る集中豪雨の増加や台風の大規模化による高潮\*・高波リスクの増大などが懸念されています。

国によると、近い将来に発生 of 切迫性が指摘されている大規模地震のうち、南海トラフ地震\*と首都直下地震\*は、今後30年以内に発生する確率が約70%と高い数字で予測されています。

また、日常の暮らしにおいても、犯罪が多様化・巧妙化しているほか、新たな感染症リスクの発生など、危機管理の重要性が高まっています。

### ③価値観や働き方などの多様化

社会や経済の成熟化に伴って、人々のニーズや価値観が多様化するとともに、社会のグローバル化やインターネットの発展・普及による影響から、ライフスタイルにも変化が見られるようになってきました。

平均寿命の伸長と雇用関連法の変更を背景として、60歳や65歳といった定年時期を過ぎても仕事を続ける人が増えているほか、趣味を楽しむ、地域活動に活発に参加するといった動きが見られます。

働き盛りといわれる世代においても、仕事以外に生きがいを見出し、NPO活動、異業種

間交流などに広がりが見られてきています。国が主導する「働き方改革」に関連する残業時間の削減や有給休暇取得の奨励といった取組も、これらの動きを後押ししていると考えられます。

さらに、令和2年（2020年）の新型コロナウイルス感染症による影響は、社会経済活動に大きな打撃を与えただけではなく、人々の暮らし方、働き方、あるいは価値観にまで大きな変化をもたらしています。

#### ④技術革新の進展

近年、社会の中であらゆる事業・情報がデータ化され、ネットワークでつながる「IoT<sup>\*</sup>」、機械が自ら学習し、高度で知的な判断や作業を行う「AI<sup>\*</sup>」、行政や民間企業などが保有する多種多様なデータを収集・分析し、新たな知見を発見する「ビッグデータ」、多様かつ複雑な作業を自動化する「ロボット」など、技術革新が世界規模で従来にないスピードで進展しています。

また、我が国におけるエネルギー政策では、車両の低燃費化や太陽光発電の導入など、省エネルギー化や再生可能エネルギー<sup>\*</sup>の導入が進められているものの、一次エネルギーのほとんどは海外から輸入される化石燃料に依存しており、この一次エネルギーを二酸化炭素を排出しないクリーンなエネルギーへ転換することが求められています。現在、水素燃料を活用した水素エネルギー<sup>\*</sup>普及に向けた取組が進められています。

これらの技術革新は、今までにないような新たな価値を生み出し、都市基盤<sup>\*</sup>・環境・産業・教育・健康・医療・福祉・行財政運営などの幅広い分野に活用され、様々な課題の解決を図ることが期待されており、更には人々のライフスタイルや働き方にも影響を与えていくと考えられます。

そのため、こうした急速に進む技術革新による新たな価値の創出や市民生活の変化に柔軟に対応していくことが求められています。

#### ⑤地球温暖化への対応

平成27年（2015年）にフランスのパリで行われた第21回締約国会議（COP 21）において、令和2年（2020年）以降の温室効果ガス<sup>\*</sup>排出削減のための新たな国際枠組みである「パリ協定」が採択されました。これにより、世界共通の長期目標として、産業革命前からの気温上昇を2℃未満に保つこと、1.5℃に抑える努力を追及することとなりました。

このような世界的な流れを受け、国では、第五次環境基本計画や地球温暖化対策計画、第5次エネルギー基本計画などが策定され、省エネルギーやゼロエミッション電源<sup>\*</sup>などに関する各種数値目標が示されています。

また、令和2年（2020年）には、国として、令和32年（2050年）までに温室効果ガス<sup>\*</sup>排出実質ゼロを宣言したことにより、その実現に向けて、関係法令や制度、計画の改正や変更の準備が進められています。

このように、従来の“低炭素”をより強化した“脱炭素”の考え方に基づく対策の実施が求められています。さらに、気候変動適応法<sup>\*</sup>の施行等により、地球温暖化対策に加えて、気候変動への適応についても、新たな取組の必要性が高まっています。



## ⑥持続可能な発展に向けた行動

平成27年（2015年）まで各国は、主に開発途上国向けの開発目標として、「極度の貧困と飢餓の撲滅」等の8つの目標を掲げ、その達成に向けて取り組んできましたが、誰一人取り残さない持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標が必要との考えから、平成27年（2015年）9月の国連サミットにおいて、全ての国が取り組むべき普遍的な目標として、「SDGs（エスディー・ジーズ）=Sustainable Development Goals」が全会一致で採択されました。

SDGs は、持続可能な開発のために達成すべき課題とその具体的な目標を示しており、「住み続けられるまちづくり」や「気候変動への具体的な対策」などの17の目標と、それを支える169項目の具体的なターゲットから構成されています。

令和12年（2030年）を達成年として、日本でも、政府のほか、企業、教育関係者など、あらゆる人がSDGsの実現に向けて動き出しており、国が定めた「SDGs実施指針改定版」の中では、地方自治体においてもSDGsの達成へ向けた取組が期待されています。

都市政策・都市整備分野のまちづくりにおいては、「再生可能エネルギー<sup>\*</sup>の割合を増やす」、「持続可能な観光業を促進する」、「経済発展と福祉を支える持続可能で強靱なインフラを開発する」、「交通の安全性改善により、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する」、「緑地や公共スペースへのアクセスを提供する」、「気候関連災害や自然災害に対する強靱性と適応能力を強化する」などの取組が求められています。



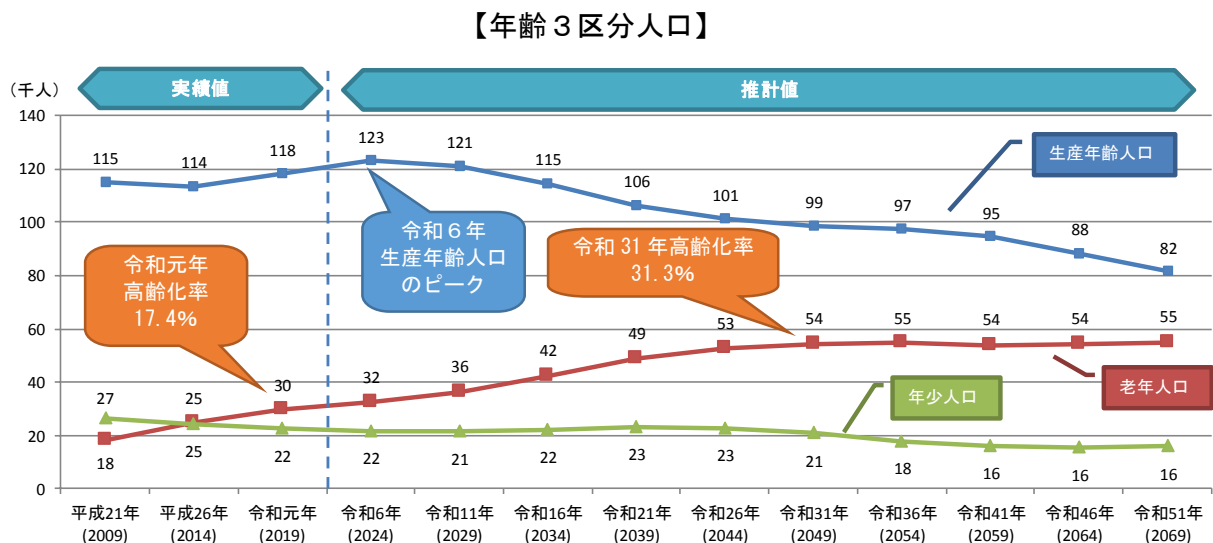
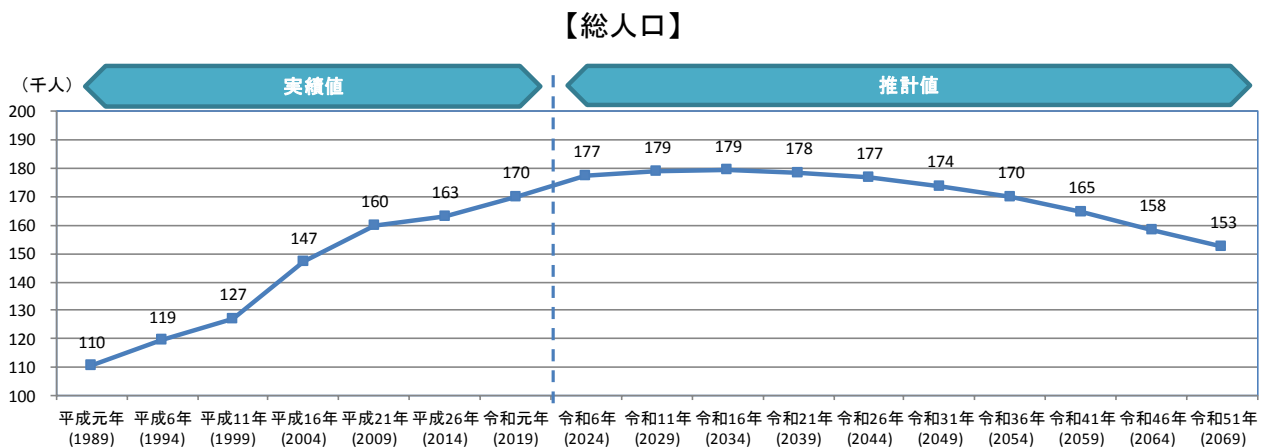
## 2.3 浦安市の主要な都市課題

### (1) 人口構造の変化への対応

#### ① 人口減少・超少子高齢社会に対応したまちづくり

本市の人口は、令和2年（2020年）9月末現在で170,613人となっています。今後は、令和15年（2033年）の約17.9万人をピークに減少に転換し、目標年次である令和21年（2039年）で約17.8万人となることが見込まれます。それまでの間に、本市では、総人口が大きく減少に転じるリスクは少ないと予測されるものの、15～64歳の生産年齢人口が減少局面に移行するとともに、65歳以上の老年人口の増加に拍車がかかることで、人口構造が大きく変化することが見込まれることから、人口減少・超少子高齢社会に対応したまちづくりが求められます。

#### ■ 将来人口の見込み

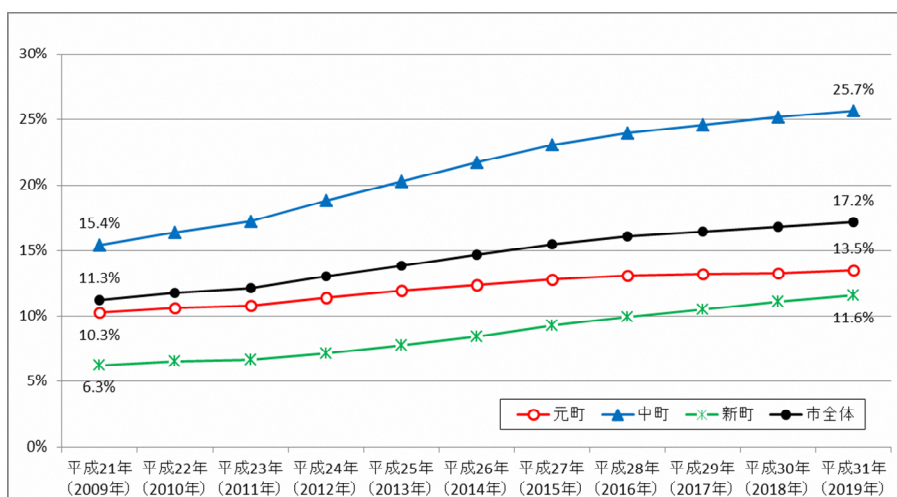


※実績値：住民基本台帳（各年9月末現在）、推計値：浦安市人口推計（令和元年度企画政策課推計）より

## ② 地域ごとの高齢化に対応したまちづくり

旧市街地（元町地域）・第1期公有水面埋立事業※により造成された住宅地（中町地域）・第2期公有水面埋立事業※により造成された住宅地（新町地域）の3地域のこれまでの高齢化率を比較すると、第1期公有水面埋立事業※により造成された住宅地の比率が他の地域より相対的に高くなっています。

■高齢化率（老年人口比率）の推移



資料：住民基本台帳（各年4月1日現在）

この地域では、計画的に開発された戸建て住宅地や分譲集合住宅地が、分譲から約40年が経過しており、平成21年（2009年）から令和元年（2019年）にかけての10年間で高齢化率が10.3ポイント上昇するなど、他の地域と比べて早く高齢化が進展しています。

2番目に高齢化率が高いのは旧市街地ですが、この地域は、平成21年（2009年）から令和元年（2019年）にかけての10年間の高齢化率の上昇率が3.2ポイントであり、他の地域よりも高齢化の進展が緩やかであることがわかります。この地域では、若年層の転入傾向が強いことがあり、高齢者の比率が相対的に抑えられていると考えられます。

高齢化率が一番低いのは第2期公有水面埋立事業※により造成された住宅地ですが、平成21年（2009年）から令和元年（2019年）にかけての10年間の高齢化率の上昇率は5.3ポイントで、旧市街地よりも高くなっています。この地域では、同時期に分譲された住宅団地が多く立地しており、今後急激に高齢化率が上昇していくことが見込まれています。

このように、地域によって、更には住宅地の分譲時期の違いなどに応じて、高齢化の進展の状況が異なるため、今後は、地域や地区ごとの人口構造の変化を踏まえつつ、住宅地を一体に捉えた総合的な視点から、土地利用のニーズの変化への対応など、持続可能なまちづくり※のための様々な取組が求められています。



## (2) 適正な土地利用の誘導

---

本市は、市域面積のほぼ全てを都市的土地利用<sup>\*</sup>が占めており、また、土地利用の大きな方向性から、住宅ゾーン、工業ゾーン、アーバンリゾートゾーンの3つのゾーンに区分されています。

本市の多くを占める住宅ゾーンのうち、当代島・北栄・猫実・堀江の各地区の一部では、近隣商業地域や準工業地域が指定されている場所で住居系への土地利用の転換が見られます。一方、第2期埋立地区においては、事業用定期借地権<sup>\*</sup>契約が締結されている土地で契約期間の満了が迫っており、今後、二次開発<sup>\*</sup>による土地利用の転換が進む可能性があります。

また、今後の社会環境や人口構造の変化により、住民の価値観や土地利用に対するニーズが変化することで、地区において求められる機能が変わる可能性があります。加えて、これまで良好な街並みの維持保全を図る目的で一部の地区で地区計画<sup>\*</sup>が策定されてきましたが、今後、各地区におけるコミュニティの状況や住民の価値観が変わる可能性があることから、将来を見据え、適切な土地利用を誘導していくことが求められます。

鉄鋼流通を核とした流通・加工・業務機能を有している工業ゾーンでは、特別用途地区<sup>\*</sup>や地区計画<sup>\*</sup>が定められていることで、土地利用の純化が図られており、今後も、良好な操業環境の維持保全を図ることが求められています。

テーマパークを中心に、ホテルや大規模商業施設などが集積するアーバンリゾートゾーンでは、国内外からの観光客が集う一大リゾートゾーンが形成されており、今後にもぎわいと魅力あふれるゾーンの形成が求められています。

## (3) 脱炭素化の推進

---

近年の全国的に多発する異常気象や自然災害は、地球温暖化と密接な関係があると考えられています。地球温暖化対策として、令和32年（2050年）までに温室効果ガス<sup>\*</sup>排出実質ゼロを目指すため、本市は、令和2年（2020年）に「ゼロカーボンシティ<sup>\*</sup>」を表明しました。

そのため、現在取り組んでいる省エネルギー化や再生可能エネルギー<sup>\*</sup>の導入を進めるとともに、水素エネルギー<sup>\*</sup>等の新たなエネルギー技術の普及のための検討や環境への負荷の少ない新たな移動・交通サービスの検討など、温室効果ガス<sup>\*</sup>削減のための取組を、更に推進させる必要があります。

## (4) 住宅都市の魅力向上

---

これまで、堅調な人口増加を支えていた埋立地における大規模な住宅団地の開発が終盤を迎え、人口の伸びの鈍化傾向が強まるとともに、地区によっては住民の高齢化と住宅の高経年化<sup>\*</sup>が進行することで、今後、住宅の管理不全化や空き家問題の増加も懸念されることから、既存の住宅ストック<sup>\*</sup>の活用に加え、まちづくりルールによる良好な住環境の維持保全などを通じて、住宅地の魅力を向上させる必要があります。

また、うるおいやすらぎを感じながら快適な暮らしができるまちとしての魅力を更に高めるため、三方を海と河川に囲まれた本市の特性を活かしながら、みどりあふれる

憩いの空間の創出を図る必要があります。

## (5) 道路・交通環境の向上

---

都市計画道路<sup>※</sup>3・1・2号（堀江東野線）については、整備に向けて事業主体や計画内容などについて千葉県と協議を進めていくに当たり、市内道路の交通状況や周辺の市街地環境への影響を踏まえる必要があります。

千葉県湾岸地域における規格の高い道路計画<sup>※</sup>については、市民生活や環境への影響に十分配慮した計画となるよう、国や千葉県の動向を注視する必要があります。

広域幹線道路<sup>※</sup>については、今後更なるネットワーク化が見込まれるため、市内における円滑な交通流動が確保されるよう、市内幹線道路ネットワークのあり方について、必要な備えをしておくことが求められます。

また、高齢化が進展する中、誰もが安全で快適に移動できるようにするため、歩道の段差の解消や拡幅、自転車走行指導帯<sup>※</sup>の整備などを更に進める必要があります。

## (6) 災害への備え

---

近年、全国的に集中豪雨や洪水が頻発し、近い将来、大規模地震の発生が指摘されている中、本市においてもこれまで想定し得なかったような自然災害の発生リスクが高まっています。

また、令和2年（2020年）3月に実施した市民アンケートでは、「災害に強い市街地の形成」という調査項目について、5年前と比較して改善していると答えた方が回答者の過半数を占めたものの、今後も重要な施策だと考えている方は回答者の約87%に達し、他の施策と比べて最も多く、市民の関心の高さが現れています。

災害による被害を減らすためには、地域の防災力など災害対応力の向上を図るとともに、浸水対策や耐震化など都市基盤<sup>※</sup>の強化が不可欠です。

特に、堀江・猫実・当代島の各地区の一部では、道路が狭く、老朽化した木造家屋が密集している密集市街地<sup>※</sup>が形成され、火災の延焼拡大や地震時の建物の倒壊、避難の困難さが懸念されるなど、防災面からの緊急的かつ重点的な改善が求められています。

また、災害時における停電に備え、公共施設や住宅などにおいて、太陽光発電設備を含めた非常用電源の確保に取り組む必要があります。

## (7) 将来にわたって持続可能な行財政運営

---

本市でも、将来の急激な人口構造の変化により、歳入の根幹をなす市税が減少する一方、医療・介護などに係る社会保障関連経費の増大、人口急増期に集中的に整備された公共建築物の老朽化に伴う建替えや大規模改修に係る経費の増大などが見込まれています。

また、社会環境の変化等を背景に地域社会が抱える課題がますます多様化・複雑化し、行政需要も更に増大していくことが予想されます。

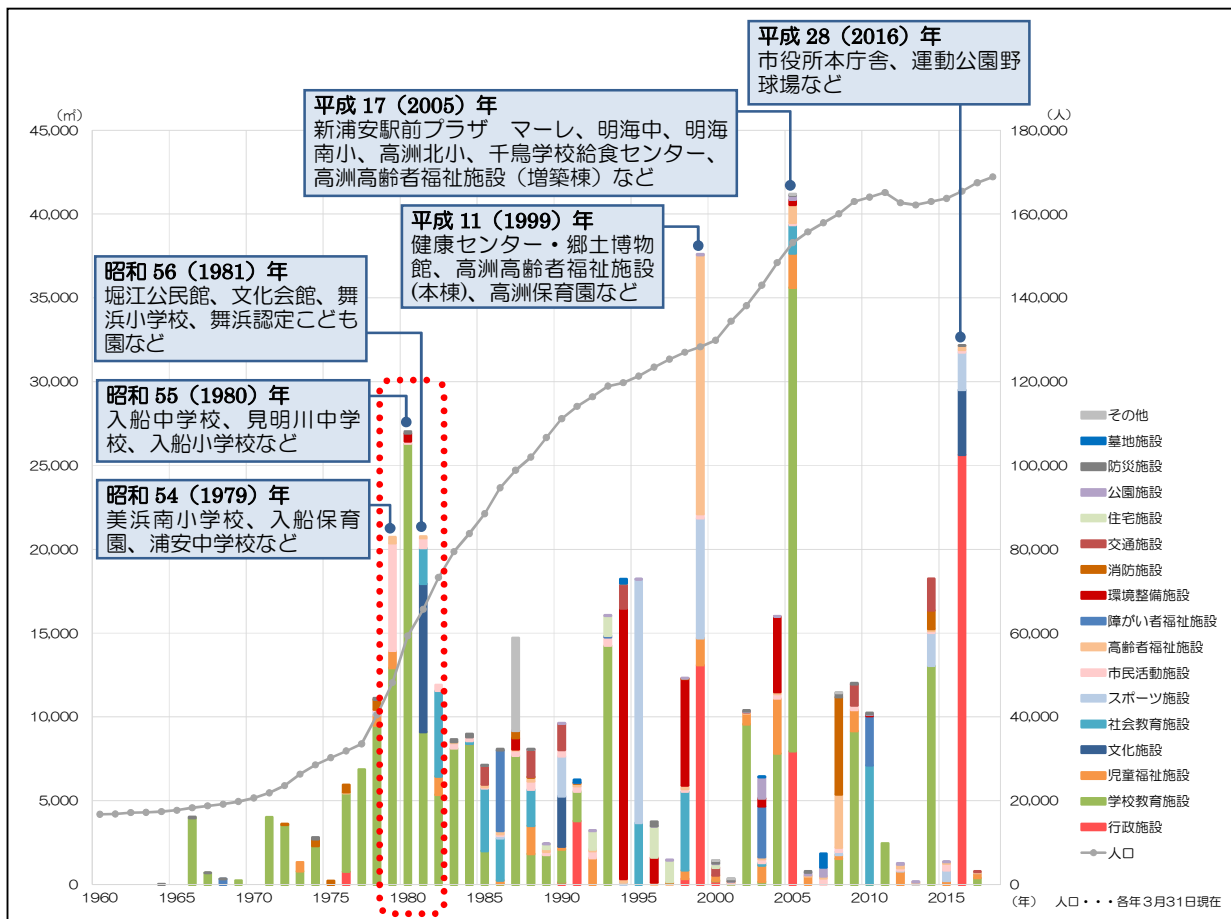
そのような中、将来にわたって持続可能なまちづくり<sup>※</sup>を行うためには、より強固な行財政基盤の確立に向けて、財源、職員などの限りある行政資源を従来にも増して無駄

なく最適に配分するための取組を強化するとともに、IoT\*やAI\*などの最先端の技術を活用した、より効果的・効率的な行政サービスの提供に努める必要があります。

また、次世代に大きな負担を残さず、一定のサービス水準を保ちながら、行政サービスを安定的・継続的に提供し続けることが求められるため、道路や下水道などのインフラ施設も含め、住民の暮らしを支える公共施設等の機能を安定的に確保し続けることも、重要な取組の一つと言えます。

本市の学校や公民館などの公共建築物は、埋立による市域拡大とそれに伴う人口増加にあわせ、昭和55年（1980年）年前後に集中的に整備されてきましたが、建設後40年以上が経過し、今後、一斉に改修や更新の時期を迎えることが懸念されます。そのため、インフラ施設も含めたこれらの維持管理・改修・更新にかかる費用の縮減や平準化を図りながら、長期的な保全や利活用に積極的に取り組んでいくことが求められています。

### ■ 公共建築物の建設年と延床面積及び人口の推移



出典：浦安市公共施設白書（平成31年3月）