

## 第2章 現況特性と課題の分析

# 1. 本市のまちづくりの動向

本市は、かつては「観光と農業のまち」として、また成田国際空港開港後は国際空港都市として発展を続けてきました。近年では、空港機能の拡充や成田スカイアクセス線・首都圏中央連絡自動車道・北千葉道路等の広域交通ネットワークの整備、国家戦略特区の指定に伴う学術・医療集積拠点の形成及び成田山新勝寺等の日本遺産への認定等、新たなまちづくりに向けた取り組みが始まっています。

また、全国的な人口急減・超高齢化が進むなか、各地域がそれぞれの特徴を生かした自立的で持続的な社会を創生することを目指して平成26（2014）年に「まち・ひと・しごと創生法」が制定されたことを受け、平成27（2015）年10月に「成田市人口ビジョン」及び「第1期成田市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、令和4（2022）年に「第2期成田市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定しており、地域課題の解決と今後の発展に向け、人口減少の克服及び地方創生に向けた取り組みの推進が求められています。

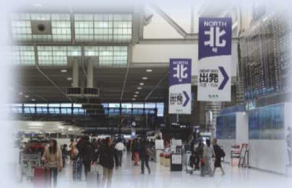
さらに、平成28（2016）年3月には本市の最上位計画である成田市総合計画「NARITAみらいプラン」を策定しました。また、平成29（2017）年3月には都市計画の側面から都市の将来のあるべき姿を定める「成田市都市計画マスタープラン」を策定し、社会情勢等の変化を踏まえて令和5（2023）年2月に見直しを行いました。今後はこれらの計画に基づき本市の将来都市像「住んでよし 働いてよし 訪れてよしの生涯を完結できる空の港まち なりた」の実現に向けて総合的にまちづくりを推進していく必要があります。

## － 成田空港の更なる機能強化－

成田国際空港は日本の空の玄関口、国際拠点空港として、日本で最大の国際線ネットワークを誇っていますが、国際空港間競争の激化や今後も増え続ける航空需要に対応するため、令和2（2020）年1月の航空法に基づく空港等変更許可後、具体的な滑走路整備計画がまとめられ、成田国際空港の年間発着容量を現状の30万回から50万回まで拡大することができるC滑走路の新設・B滑走路の延伸等の整備を進めています。

### 滑走路整備計画

- ・ B滑走路延伸（滑走路長 2,500m⇒3,500m）
- ・ C滑走路新設（滑走路長 3,500m）
- ・ 誘導路新設（7,471m）
- ・ 空港敷地 1,099ha 拡張（現状 1,198ha⇒2,297ha）



出典：成田空港の更なる機能強化 滑走路整備計画の概要について(令和3年12月発行、成田国際空港株式会社)

### －国家戦略特区に指定－

本市では、「国際医療学園都市構想」及び「エアポート都市構想」の提案を行い、平成26（2014）年5月に「国家戦略特区」の指定を受けています。「国際医療学園都市構想」は医学部や附属病院の設置を核として、医療関連産業の集積を目指すもので、「エアポート都市構想」は空港を中心としたヒトとモノの移動を円滑化することにより、空港と関連の強い産業の強化や空港周辺への先端産業の集積による空港と空港周辺地域の一体的な活性化を目指すものです。

また、千葉県による成田空港周辺地域における、国家戦略特区の提案については、令和4（2022）年6月に閣議決定された「規制改革実施計画」において、「土地利用の最適化を促進するための施策」として「我が国の国際的な拠点である成田空港の機能強化に向けて必要な物流施設の投資促進等のため、空港周辺の農用地域内に施設を迅速に計画・整備しようとする事業者が農振除外・農地転用の見通しを高められるよう必要な措置を令和4年度内に検討し、所要の措置を講ずる。」こととされました。こうした規制改革が実現すれば、本市を取り巻く状況は大きく変わっていくため、これらの動きを柔軟に取り込み、本市の発展につなげていく必要があります。

### －下総及び大栄都市計画区域の統合－

下総地域及び大栄地域は、平成18（2006）年3月の合併以降もそれぞれの都市計画区域となっていました。人口減少・高齢化の進展、圏央道の整備及び成田国際空港の機能拡充など、区域を取り巻く社会情勢の変化に対応するため、令和3（2021）年に両地域の都市計画区域を統合し、下総大栄都市計画区域となりました。

今後も引き続き、相互補完型のまちづくりを進めていくことが求められています。

### －成田山新勝寺等の日本遺産への認定－

成田山新勝寺をはじめ、佐倉市、香取市、銚子市における江戸情緒を感じさせる町並み景観が「北総四都市江戸紀行・江戸を感じる北総の町並み」として、平成28（2016）年4月に日本遺産に認定されました。

成田山新勝寺は県内有数の観光地であり、「成田らしさ」が感じられる重要な資源であることから、多くの人々に来訪してもらえるような、おもてなしのまちづくりを進めていく必要があります。



### －人口減少の克服及び地方創生に向けた取組み－

我が国では、人口減少・少子高齢化という課題に取り組むことにより、令和42（2060）年に1億人程度の人口を確保するとともに、将来にわたって活力ある社会を維持することを目指しています。本市では、「第2期成田市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づき、雇用創出、定住促進、観光客誘致、子育て支援、地域連携等を進めていくことで、全国的に下降傾向にある合計特殊出生率を1.43に回復及び維持して、さらに社会移動による人口増加のペースを維持することで将来の人口減少・少子高齢化を緩やかにしていくことを目標としています。

### －成田市総合計画「NARITA みらいプラン」の策定－

社会情勢の変化に対応し、「成田らしさ」を発揮しながら持続可能なまちづくりを進めていくため、本市のまちづくりの最上位計画となる成田市総合計画「NARITA みらいプラン」を平成28（2016）年3月に策定しています。

#### ◆将来都市像

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

#### ◆まちづくりの基本姿勢

1. 若者や子育て世代に魅力のあるまちづくり
2. 医療・福祉の充実したまちづくり
3. 空港と共に発展するまちづくり



### －成田市都市計画マスタープランの策定・見直し－

都市計画の側面から都市の将来のあるべき姿や都市づくりの方向性を定めた成田市都市計画マスタープランを平成29（2017）年3月に策定し、社会情勢等の変化を踏まえて令和5（2023）年2月に見直しを行いました。

#### ◆将来都市像

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

#### ◆土地利用の基本方向

- 中心市街地等の都市機能の充実／地域特性を生かした土地の利用

#### ◆まちづくりの理念

- 持続可能な、次世代に誇れるまちづくり

#### ◆まちづくりの目標

- 持続的発展につながる機能的なまちづくり
- 活気あふれる、訪れたいまちづくり
- 生涯住みやすく、誰もが安心して暮らせるまちづくり
- ポテンシャルを生かした成田らしいまちづくり



### 本市のまちづくりの動向から見た課題

- ・成田空港の更なる機能強化や国際医療福祉大学の開学、同附属病院の開院に伴う学術・医療集積拠点の形成、成田山新勝寺等の日本遺産への認定等、新たなまちづくりに向けた取り組みを推進することで本市の魅力向上を図っていく必要があります。

## 2. 人口構造の変化

### (1) 総人口の動向

本市の人口は昭和29（1954）年の市制施行時は64,918人（昭和30（1955）年の人口、旧下総町、旧大栄町含む）でしたが、その後、成田国際空港の開港にあわせて成田ニュータウンの造成や工業団地の造成等の大規模な空港関連事業が進められたことによって急激に人口が増加してきました。その後も空港関連企業による雇用の場の創出や土地区画整理事業による宅地開発等が進められたことによって人口増加が続いていました。

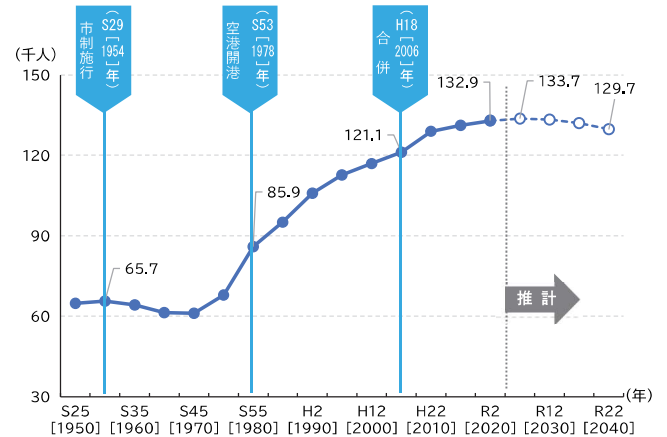
国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、本市の人口は令和7（2025）年にはピークを迎え、緩やかに人口減少に転じる推計となっています。

平成22（2010）年以降は人口増加率が鈍化してきており、社会増に関しては、近年その勢いが弱まってきています。一方、本市では20歳前後の若年層の大幅な流入がみられ、就職を機に本市へ移り住む人が多いことが想定されます。

自然増に関しては、全国、千葉県と比べて合計特殊出生率は、平成27（2015）年までは比較的高い値で推移していましたが、それ以降は低い水準となっており、特に新型コロナウイルス感染症が拡大した近年は低い水準となっています。

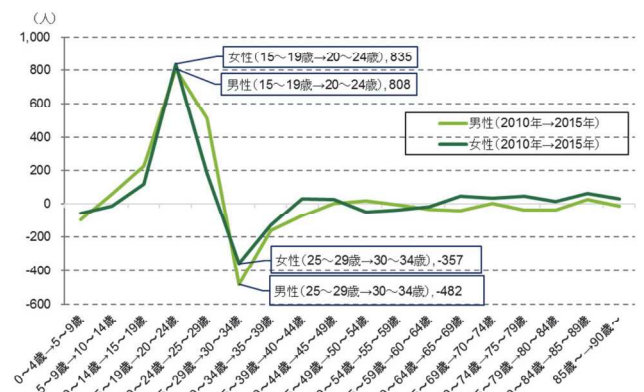
推計では令和7（2025）年をピークに人口減少に転じることが見込まれていますが、成田空港の更なる機能強化や国際医療福祉大学の開学、同附属病院の開院に伴う学術・医療集積拠点の形成等の好機を生かし、若年層の流入・定着による社会増の促進や出生率の向上による自然増を促進していく必要があります。

【本市の人口動向と将来推計】



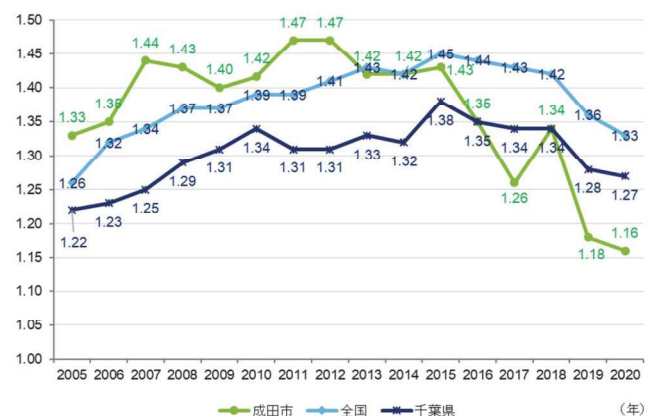
出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（平成30年3月）

【性別・年齢階級別人口移動】



出典：第2期成田市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和4年3月）

【合計特殊出生率の推移】

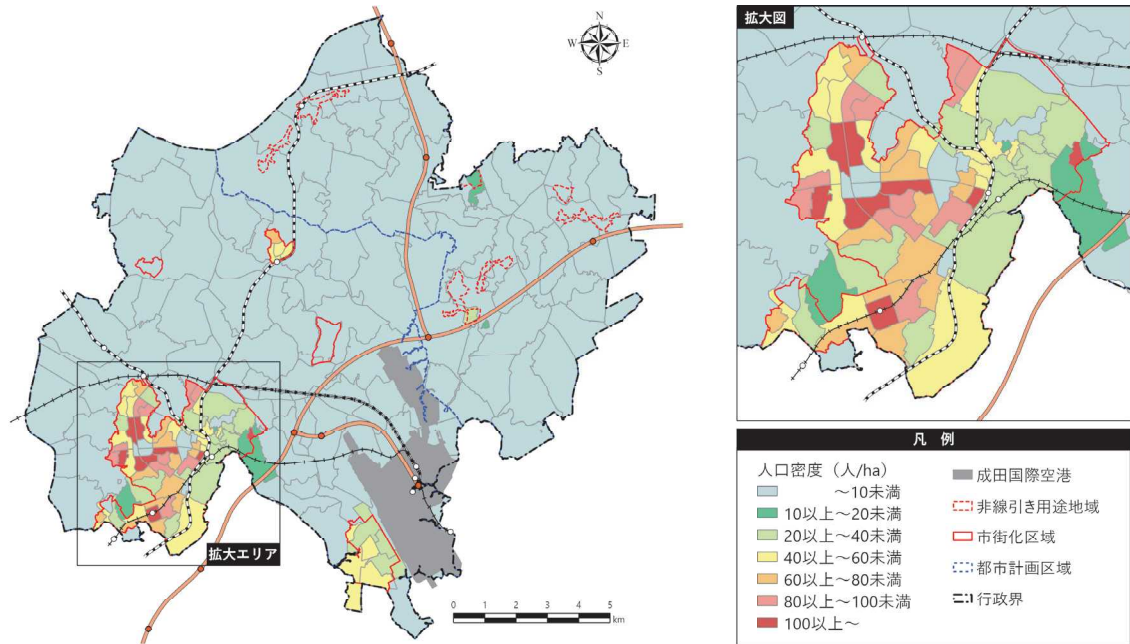


出典：第2期成田市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和4年3月）

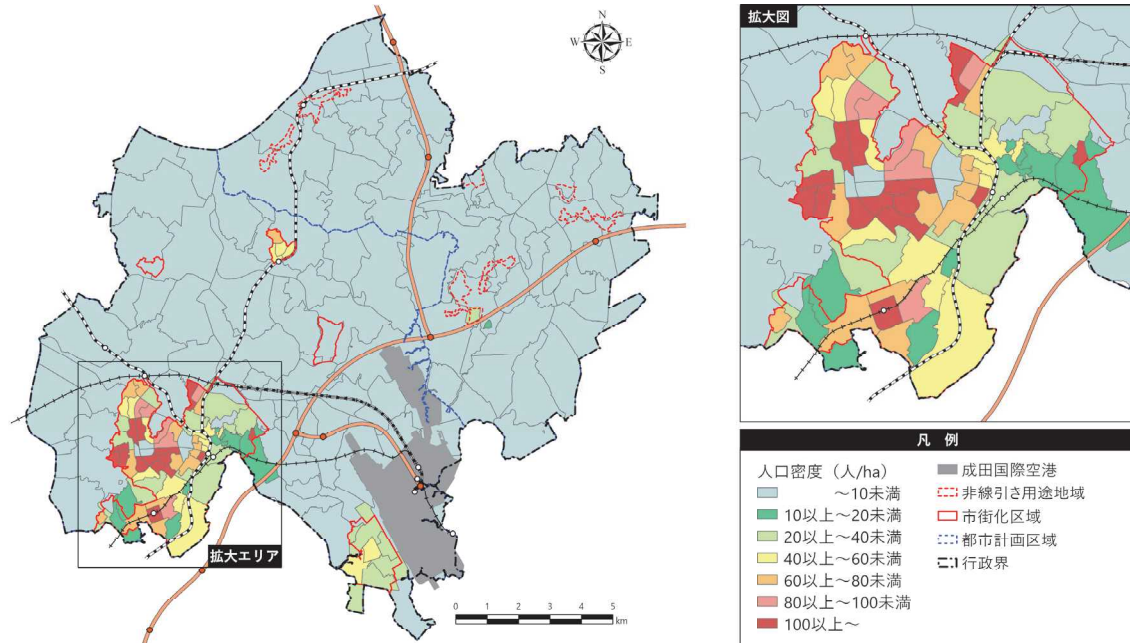
## 第2章 現況特性と課題の分析

令和2（2020）年の小地域別人口密度分布を見ると、成田駅を中心とした市街化区域において人口の集積が図られており、将来的にも同様の傾向になることが見込まれます。令和2（2020）年から令和22（2040）年の人口増減を見ると、市街化区域全体では人口増加が見込まれていますが、市街化区域内の約半数の地域では人口減少見込みとなっています。市街化調整区域や下総大栄都市計画区域においては、大部分が人口減少見込みとなっています。

### 【人口密度分布（令和2〔2020〕年）】



### 【人口密度分布（令和22〔2040〕年）】



#### 総人口の動向から見た課題

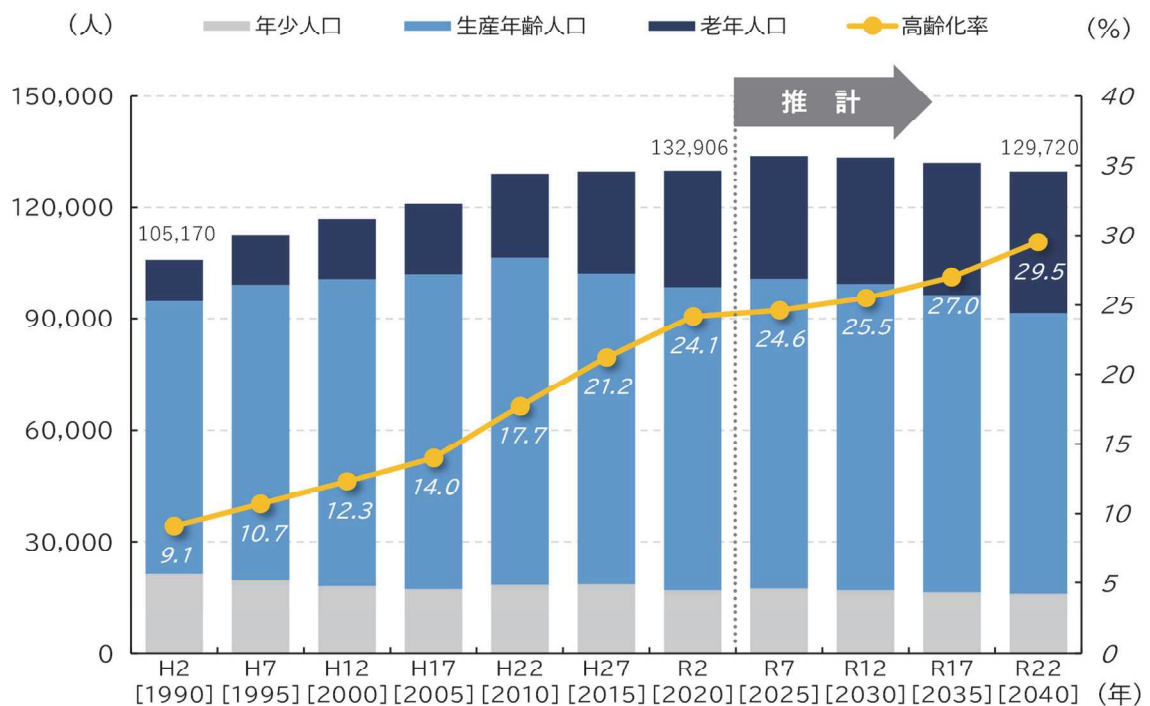
- ・ 成田空港の更なる機能強化や国際医療福祉大学の開学、同附属病院の開院に伴う学術・医療集積拠点の形成等、本市を取り巻く環境の変化を好機として捉え、若年層の流入・定着による社会増の促進や出生率の向上による自然増を促進していく必要があります。

## (2) 年齢区分別人口の動向

年齢区分別の人口動向を見ると、全国的な動向と同様に本市においても高齢化が進行しています。

年少人口（0～14歳）は平成17（2005）年以降増加傾向にあったものの、平成27（2015）年の18,904人をピークに再び減少傾向に転じています。生産年齢人口（15～64歳）は平成22（2010）年の88,132人をピークに減少傾向となることが見込まれています。一方、老年人口（65歳～）については今後も一貫して増加していくことが見込まれており、令和2（2020）年と令和22（2040）年の老年人口を比較すると約1.3倍増加し、高齢化率は24.1%から29.5%まで上昇することが見込まれています。

### 【年齢3区分別人口と高齢化率の動向】



割合 (%)	H2 [1990]	H7 [1995]	H12 [2000]	H17 [2005]	H22 [2010]	H27 [2015]	R2 [2020]	R7 [2025]	R12 [2030]	R17 [2035]	R22 [2040]
年少人口	20.2	17.2	15.3	14.1	14.1	14.1	12.9	12.9	12.6	12.3	12.2
生産年齢人口	69.3	70.8	70.8	70.2	68.3	64.6	62.9	62.4	61.9	60.7	58.3
老年人口	10.5	12.0	13.9	15.7	17.6	21.2	24.1	24.6	25.5	27.0	29.5

※表示端末未満を四捨五入しているため、合計値が100%とならない場合がある。

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値（平成30年3月）

### ①年少人口

年少人口は令和2（2020）年には総人口の約13%を占めていましたが、令和22（2040）年には約12%まで低下（約940人減少）することが見込まれています。

地域別の動向を見ると、成田駅を中心とした市街化区域、久住駅周辺や三里塚地区における市街化区域ともに年少人口の減少が進むことが見込まれており、特に久住駅周辺において大きく減少する見込みです。市街化調整区域や非線引き白地地域では、20人程度の増減幅となっています。

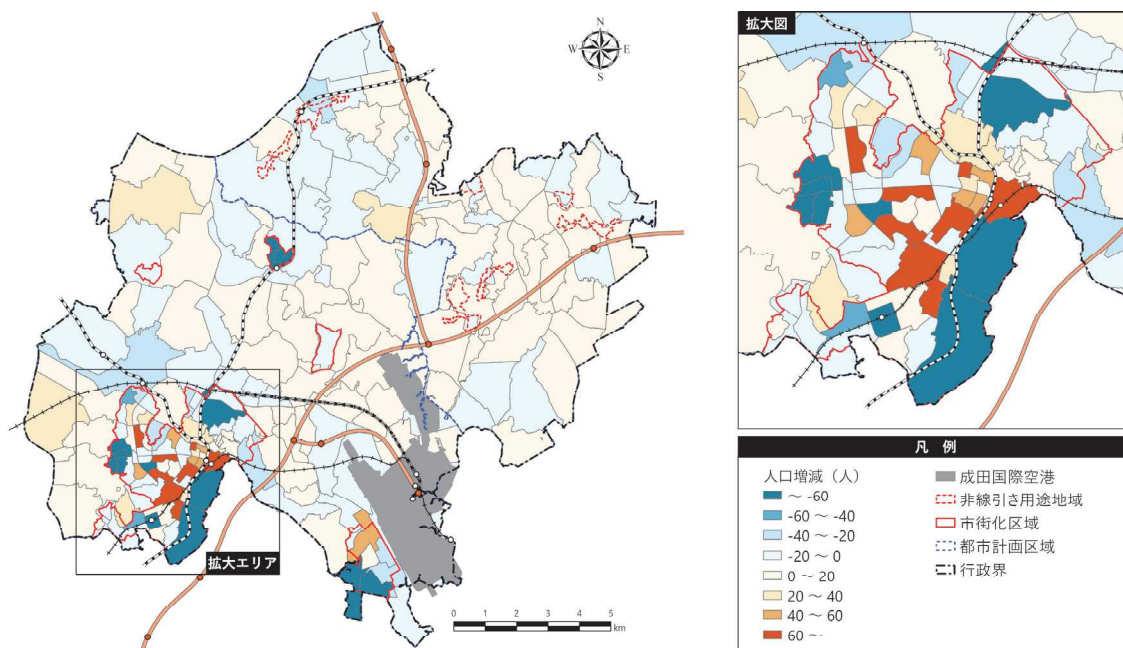
年少人口の約80%は市街化区域及び非線引き用途地域（工業系用途地域除く）に集中しており、特に成田駅を中心とした市街化区域における年少人口は全体の約65%を占めています。今後もこの傾向が継続する見込みですが、令和2（2020）年から令和22（2040）年までに同地域だけで約300人減少することが見込まれています。

【年少人口の状況（令和2〔2020〕年）】

分類	年少人口
市街化区域及び非線引き用途地域	13,491人 (80.3%)
市街化調整区域及び非線引き白地地域	3,303人 (19.7%)
市全体	16,794人

出典：国勢調査

【年少人口増減（令和2〔2020〕年～令和22〔2040〕年）】



#### 年少人口の動向から見た課題

- ・年少人口の減少が見込まれる市街地では、子どもを産み、育てやすい環境づくりや魅力的な拠点形成による若年層の流入促進を進めることにより、出生率の更なる向上を図る必要があります。
- ・年少人口の減少に伴い地域全体の人口減少の進行が懸念される郊外部では、公共交通網の維持・確保による市街地とのアクセス性の向上を図るなど、人口減少に順応した対応を図っていく必要があります。



## ②生産年齢人口

生産年齢人口は令和2（2020）年には総人口の約61％を占めていましたが、令和22（2040）年には約58％に低下（約6,100人減少）することが見込まれています。今後は市街化区域において局所的な増加が見込まれていますが、その他の地域では人口減少が進む見込みです。

生産年齢人口の大部分は市街化区域及び非線引き用途地域（工業系用途地域除く）に集中しており、市全体の生産年齢人口の約63％が成田駅を中心とした市街化区域、約9％が三里塚地区の市街化区域に集中しています。

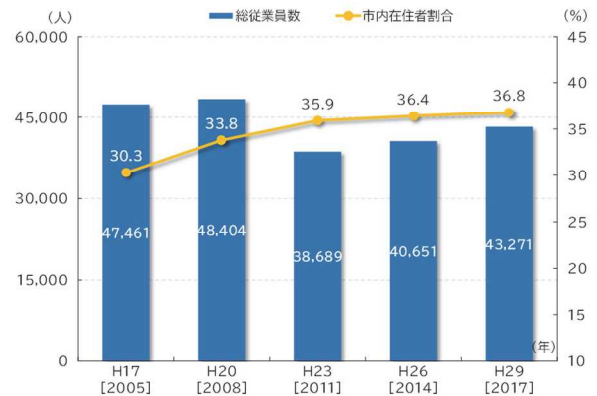
また、成田市民の就業者数は64,769人（令和2（2020）年国勢調査）となっていますが、その内の約25％にあたる15,915人は成田空港内従業員と推定され、成田市在住者の割合は年々上昇しています。今後も成田空港の更なる機能強化等に伴い、就業者数の増加が見込まれることから、就業の場だけでなく居住の場としても選ばれるまちづくりを進めていく必要があります。

### 【生産年齢人口の状況（令和2〔2020〕年）】

分類	生産年齢人口
市街化区域及び非線引き用途地域	61,780人 (75.6%)
市街化調整区域及び非線引き白地地域	19,951人 (24.4%)
市全体	81,731人

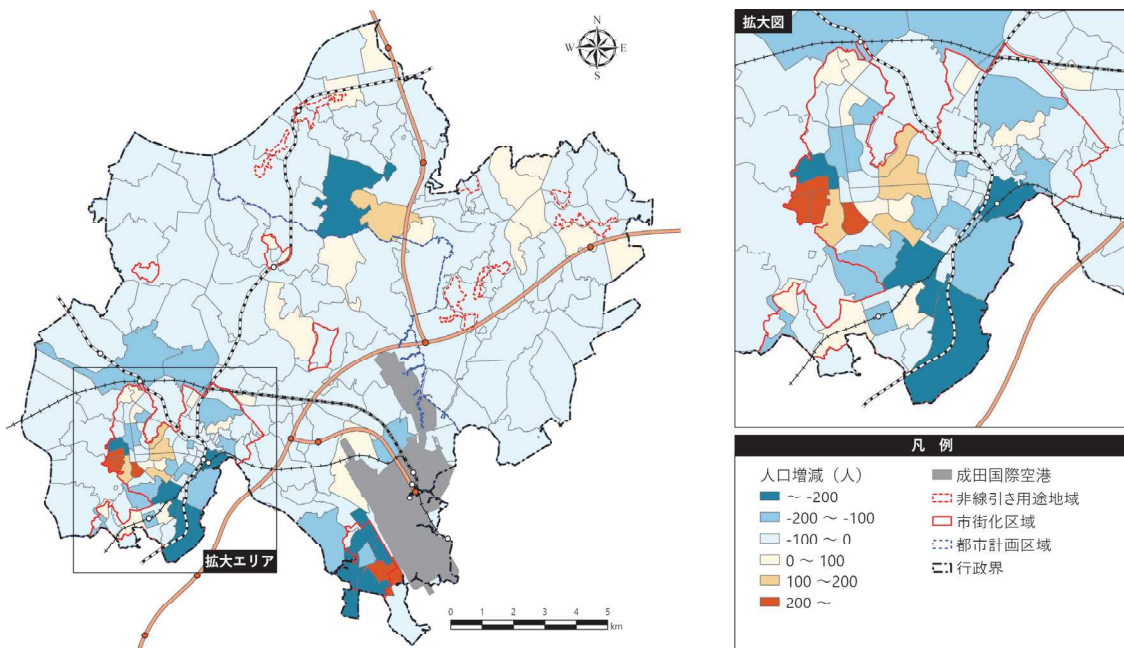
出典：国勢調査

### 【成田空港内従業員数・市内在住者割合の推移】



出典：成田空港内従業員実態調査結果  
(成田国際空港株式会社)

### 【生産年齢人口増減（令和2〔2020〕年～令和22〔2040〕年）】



#### 生産年齢人口の動向から見た課題

- ・本市の活力を維持するため、市街地での都市機能強化等により空港内従業員をはじめとする生産年齢人口の流入促進・流出抑制を図る必要があります。

### ③ 老年人口

年少人口、生産年齢人口が減少する一方で老年人口は増加傾向にあり、令和2（2020）年の高齢化率は24.1%となっていました。令和22（2040）年には29.5%（約6,858人増加）まで上昇することが見込まれています。

老年人口は主に市街化区域での増加が顕著であり、成田駅を中心とした中心的な市街化区域や三里塚地区の市街化区域では、増加が見込まれる地域が大半となっています。

また、成田駅を中心とした市街化区域では、令和2（2020）年現在、市全体の老年人口の約52%（約16,000人）が集中していますが、令和22（2040）年にはその1.4倍（約23,000人）近くまで増加することが見込まれています。そのため、人口の集積している市街地においては高齢者の急増に対応し、高齢者が健康に住み続けられる環境づくりを進めていく必要があります。

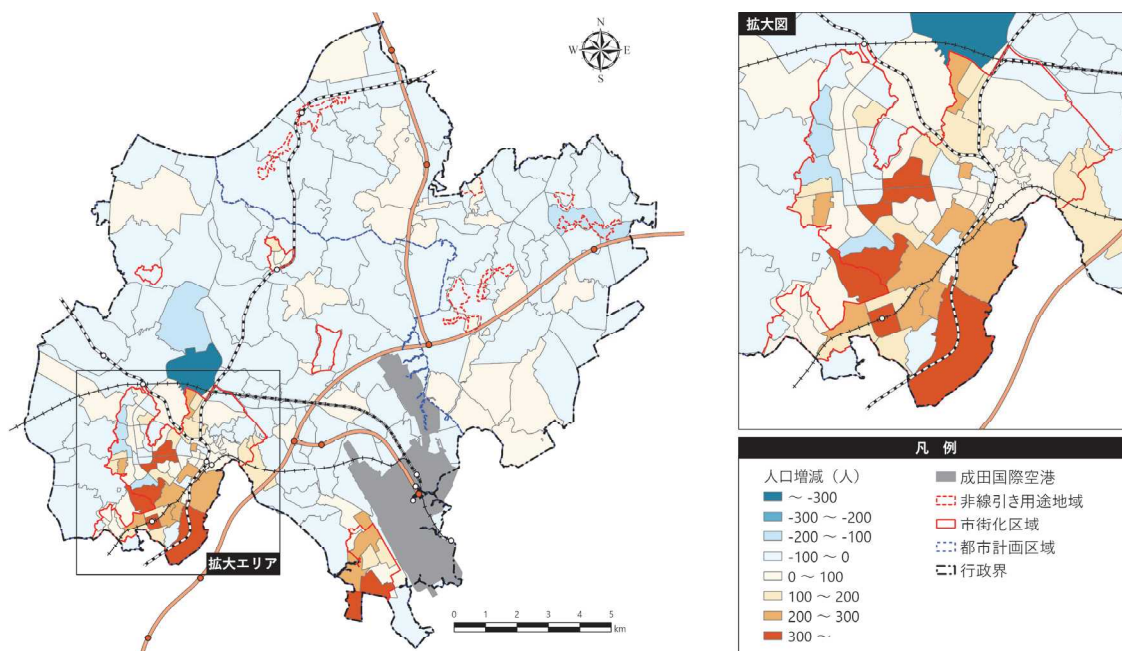
高齢化率については、市街化調整区域や非線引き白地地域において先行して進行しており、高齢化率が40%以上の地域も存在しています。そのため、令和2（2020）年の本市の高齢化率が24.1%であるのに対し、市街化調整区域及び非線引き白地地域における高齢化率は34.9%と高い値になっています。令和22（2040）年には市街化調整区域及び非線引き白地地域に限らず、市街化区域及び非線引き用途地域内の大部分が高齢化率20～30%以上となることを見込まれています。以上のことから、公共交通網の維持・確保や身近な生活サービス施設の維持を図り、高齢者が現在の場所で生活を維持できる環境を確保していく必要があります。

【老年人口の状況（令和2〔2020〕年）】

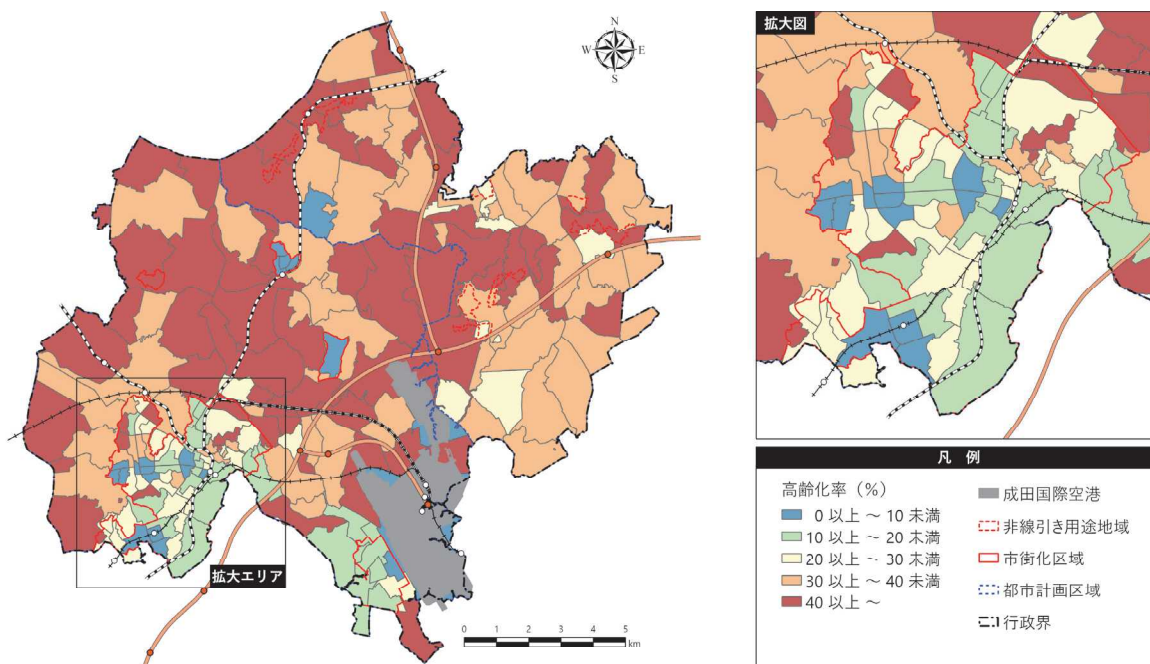
分類	老年人口
市街化区域及び非線引き用途地域	18,609人 (59.4%)
市街化調整区域及び非線引き白地地域	12,743人 (40.6%)
市全体	31,352人

出典：国勢調査

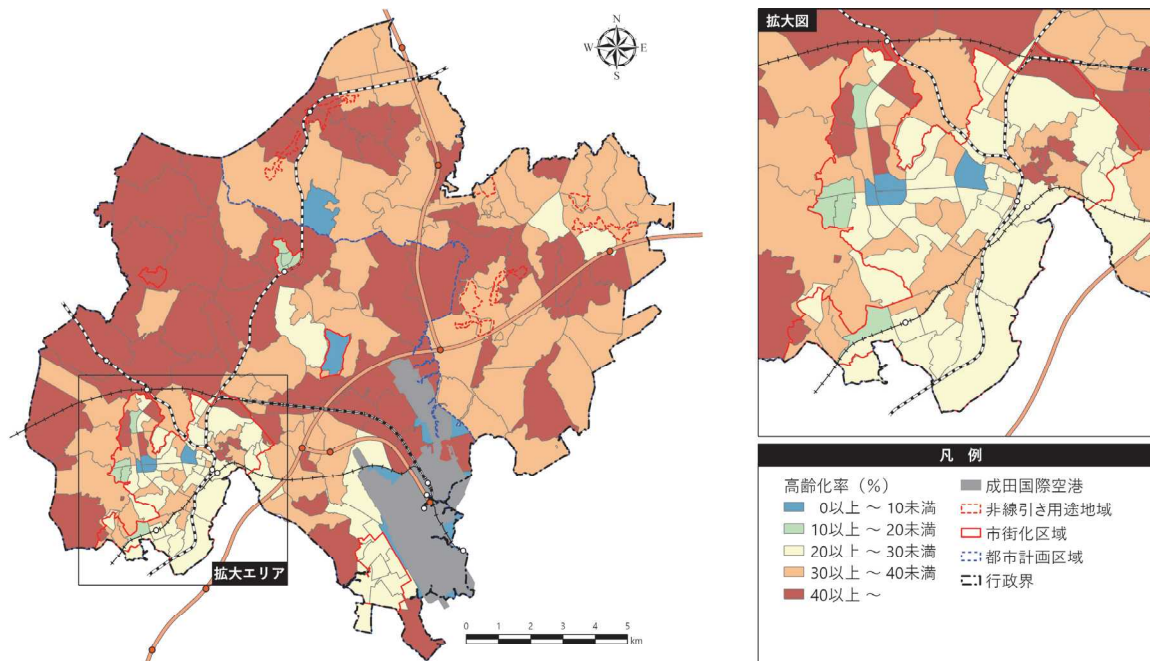
【老年人口増減（令和2〔2020〕年～令和22〔2040〕年）】



## 【高齢化率（令和2〔2020〕年）】



## 【高齢化率（令和22〔2040〕年）】



### 老年人口の動向から見た課題

- ・市街地では高齢者数の急増が見込まれるため、健康に住み続けられる環境づくりを進める必要があります。
- ・高齢化が先行して進んでいる市街化調整区域及び非線引き白地地域では、公共交通網の維持・確保や身近な生活サービス施設の維持を図り、高齢者が現在の場所で生活を維持できる環境を確保していく必要があります。

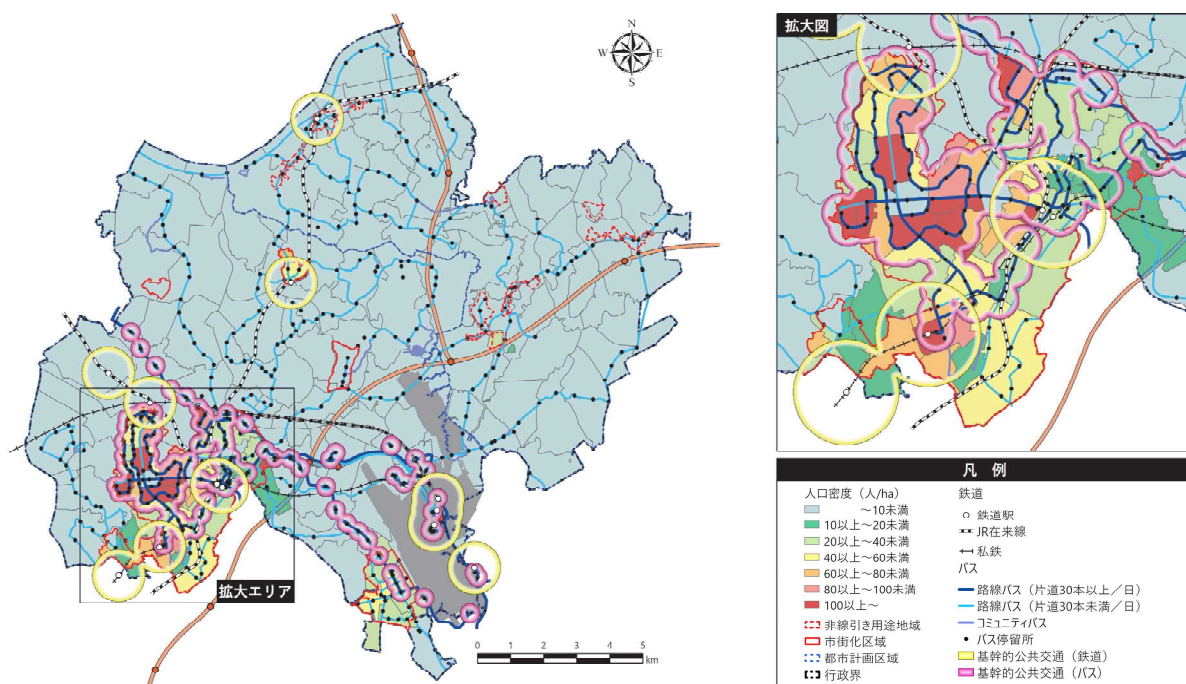
### 3. 公共交通網の利便性、持続可能性

本市の公共交通は、鉄道3路線（JR成田線、京成本線、成田スカイアクセス線）と路線バス（ジェイアールバス関東(株)、千葉交通(株)、成田空港交通(株)）が運行しています。また、コミュニティバス7路線が運行されており、市域の広い範囲を結ぶ公共交通網が形成されています。

成田駅を中心とした市街化区域においては、路線バス・コミュニティバスともに路線が充実しており、鉄道及び路線バスの基幹的公共交通利用圏<sup>※2</sup>によって大部分がカバーされ、移動利便性が高くなっています。また、三里塚地区においても基幹的公共交通利用圏にカバーされている地域があります。市街化区域においては人口密度が高く、今後も人口増が見込まれていることに加え、高齢者の急増が想定されていることから利便性の高い居住環境を提供するためにも充実した公共交通網を維持していく必要があります。

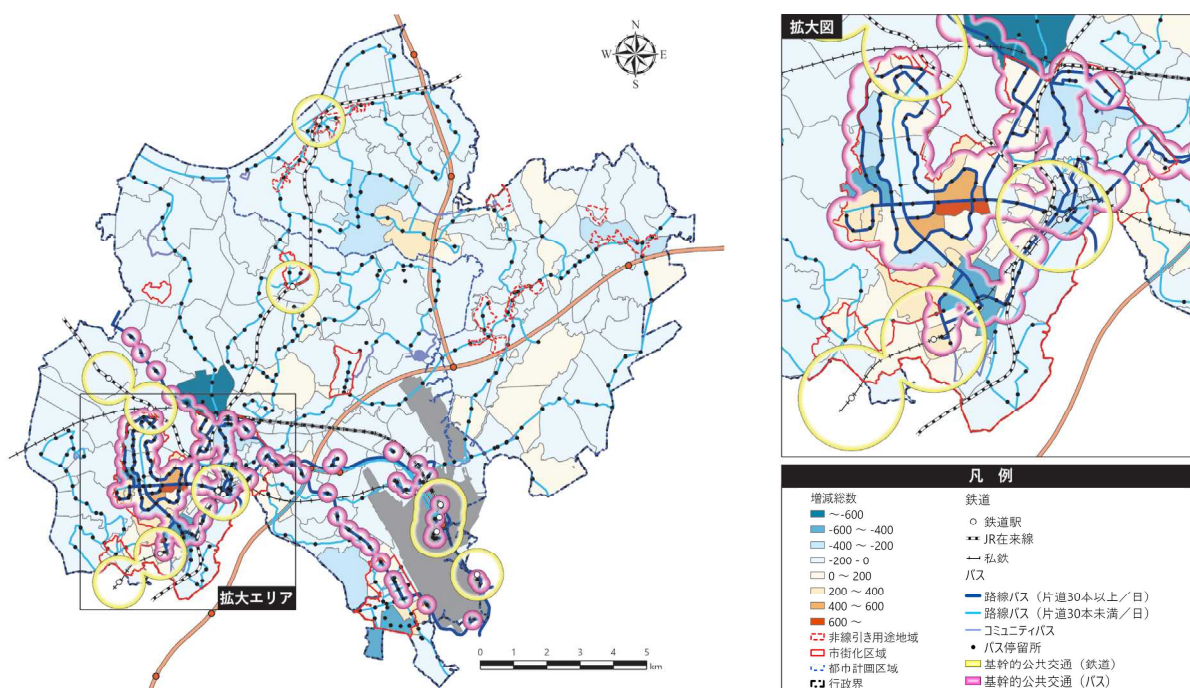
市街化調整区域や下総大栄都市計画区域では、コミュニティバスが主な公共交通機関となっていますが、今後は人口減少が見込まれている地域であるため、利用者数の低下により路線維持が困難となることが懸念されます。今後も高齢者等の生活路線として現在の公共交通網の維持が求められるため、公共交通利用促進等による利用者の確保を図っていく必要があります。

【基幹的公共交通利用圏と人口密度分布（令和2〔2020〕年）】



※2：『都市構造の評価に関するハンドブック』（平成26（2014）年8月国土交通省都市計画課）より、運行頻度が片道30本/日以上のサービス水準を有する鉄道路線・バス路線の徒歩圏（鉄道は半径800m、バス停は半径300m）のこと。なお、本市では、30本未満の鉄道についても基幹的公共交通利用圏に含んでいる。

【基幹的公共交通利用圏と人口増減（令和2〔2020〕年～令和22〔2040〕年）】



公共交通網の利便性、持続可能性から見た課題

- ・ 更なる人口増加や高齢者の急増が見込まれる市街地では、利便性の高い居住環境を提供するために現在の充実した公共交通網を維持し、歩いて暮らせるまちづくりを推進する必要があります。
- ・ 高齢化の進行が顕著な市街化調整区域や下総大栄都市計画区域では、高齢者等の生活路線として現在のネットワーク維持を図る必要があります。

## 4. 生活サービス施設の利便性、持続可能性

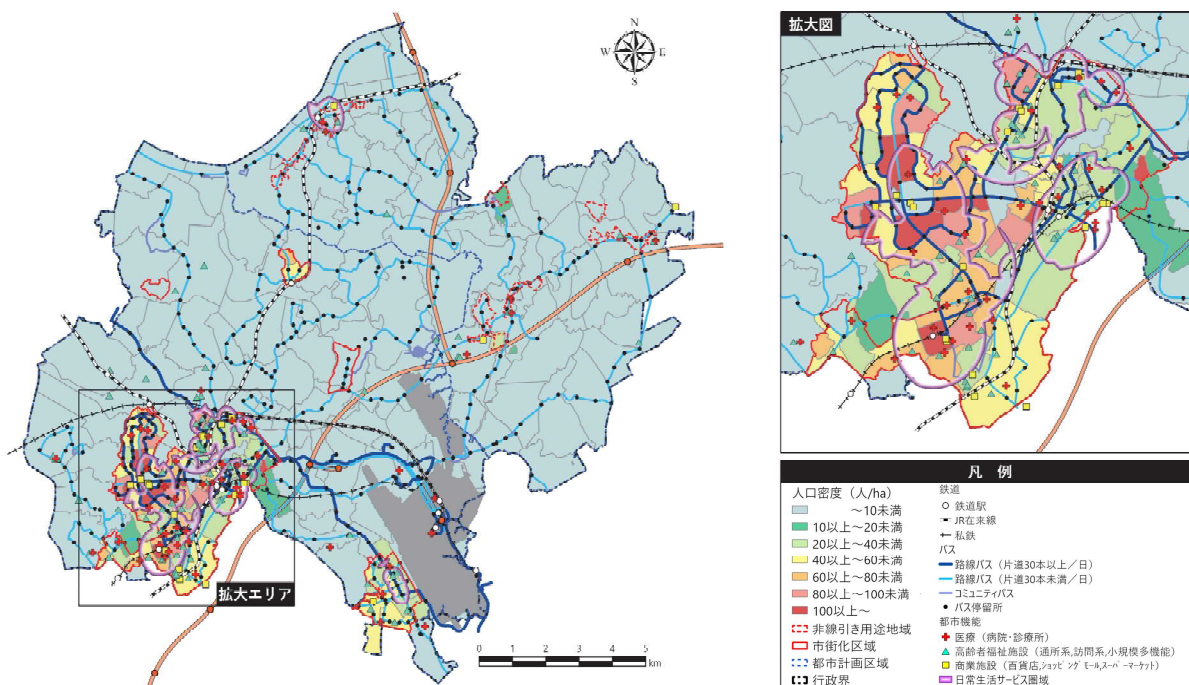
本市の医療、商業、福祉、公共交通等の都市機能は本市の中心部である成田駅を中心とした市街化区域に集積しており、利便性の高い居住環境が形成されています。日常生活サービス徒歩圏<sup>※3</sup>の分布状況を見ると、成田駅を中心とした市街化区域や三里塚地区の市街化区域、滑河駅周辺の一部がカバーされています。

成田駅を中心とした市街化区域では、人口密度が高く、今後も人口増加が見込まれていることから、現在の利便性の高い居住環境の有効活用によって人口集積を進めることで、都市機能の維持を図るとともに、魅力的な都市機能の誘導や不足する都市機能の誘導等により、更なる人口集積及び人口定着を図っていくことが求められます。また、日常生活サービス徒歩圏域外となっている成田湯川駅周辺においても、今後の人口増加が見込まれることから、現在の都市機能を維持するとともにニーズに合った都市機能の誘導に向けて取り組むことで人口密度維持を図っていく必要があります。

三里塚地区の市街化区域では、日常生活サービス徒歩圏がごく限られた地域となっていますが、一定の人口集積があり、人口増加も見込まれるため、現在の機能を維持するとともに、今後の人口動向に応じて都市機能誘導に向けた取組みを図っていく必要があります。

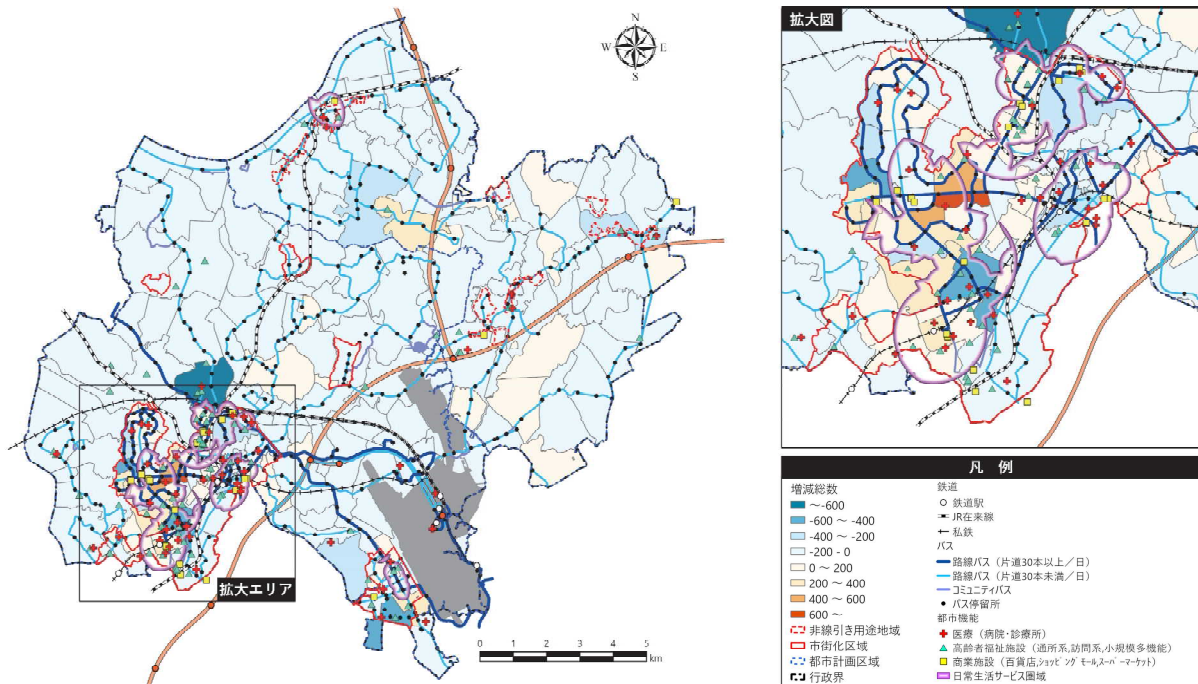
郊外部の市街化調整区域や下総大栄都市計画区域においては滑河駅周辺を除き、ほとんどが日常生活サービス徒歩圏域外となっています。周辺住民の生活利便性を確保するため、既存の都市機能の維持を図るとともに、不足する機能に関しては利便性の高い市街地との連携を強化することで補完していく必要があります。

【日常生活サービス徒歩圏と人口密度分布（令和2〔2020〕年）】



※3：『都市構造の評価に関するハンドブック』（平成26〔2014〕年8月国土交通省都市計画課）より、医療施設（内科または外科を含む病院・診療所）・福祉施設（通所系、訪問系、小規模多機能施設）・商業施設（百貨店、ショッピングモール、スーパーマーケット）及び基幹的公共交通路線の徒歩圏（バス停は半径300m、その他は半径800m）の全てを満たすエリアのこと。

【日常生活サービス徒歩圏と人口増減（令和2〔2020〕年～令和22〔2040〕年）】



生活サービス施設の利便性、持続可能性から見た課題

- ・本市の中心部である成田駅を中心とした市街化区域では、現在の利便性の高い居住環境を有効活用することによって、既存の都市機能を将来にわたって維持できるだけの人口密度を保つ必要があります。また、新たに魅力的な都市機能や不足する都市機能の誘導等により更なる人口集積及び人口定着を図っていくことが求められます。
- ・郊外部では、既存の都市機能の維持を図るとともに、利便性の高い市街地との連携強化が求められます。

## 5. 高齢者の生活利便性

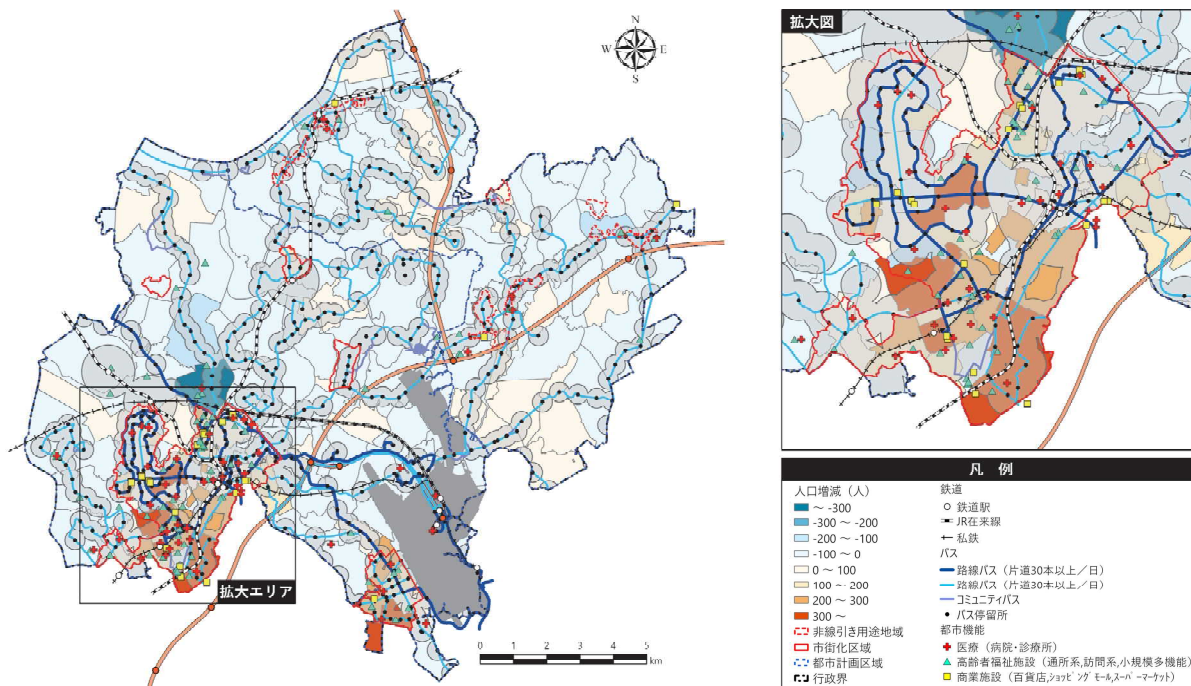
今後、本市においては高齢者数の大幅な増加が見込まれることから、医療施設や高齢者福祉施設等に対するニーズの高まりが想定されます。

特に成田駅を中心とした市街化区域においては、市全体の高齢者の約半分が集中しており、令和22（2040）年には1.4倍近くにまで増加することが見込まれているため、地域特性に応じた適正な施設配置や元気な高齢者を増やすための健康づくり等を進める必要があります。

その他の地域においては高齢者の急増は見られないものの、医療・高齢者福祉・商業施設の立地が少ないため、生活利便性を確保するためには既存の都市機能を維持するとともに公共交通機関を使って市街地へ容易にアクセスできるよう、郊外部と市街地の結びつきを強化していくことが求められます。本市においては、市全体をカバーするように公共交通網が形成されているため、既存路線の維持・確保を図る必要があります。

### 【全公共交通利用圏、商業・医療・高齢者福祉施設と老年人口増減

（令和2〔2020〕年～令和22〔2040〕年）



### 高齢者の生活利便性から見た課題

- ・ 地域によって高齢者数や今後の人口動向に違いがあることから、地域特性に応じて適正な施設配置を進める必要があります。
- ・ 市街化区域を中心に急増する高齢者による医療・高齢者福祉施設に対する需要超過を回避するため、元気な高齢者を増やすための健康づくりを進める必要があります。
- ・ 郊外部に住む高齢者の生活利便性を維持するため、公共交通網の維持・確保等により、市街地との結びつきを強化する必要があります。

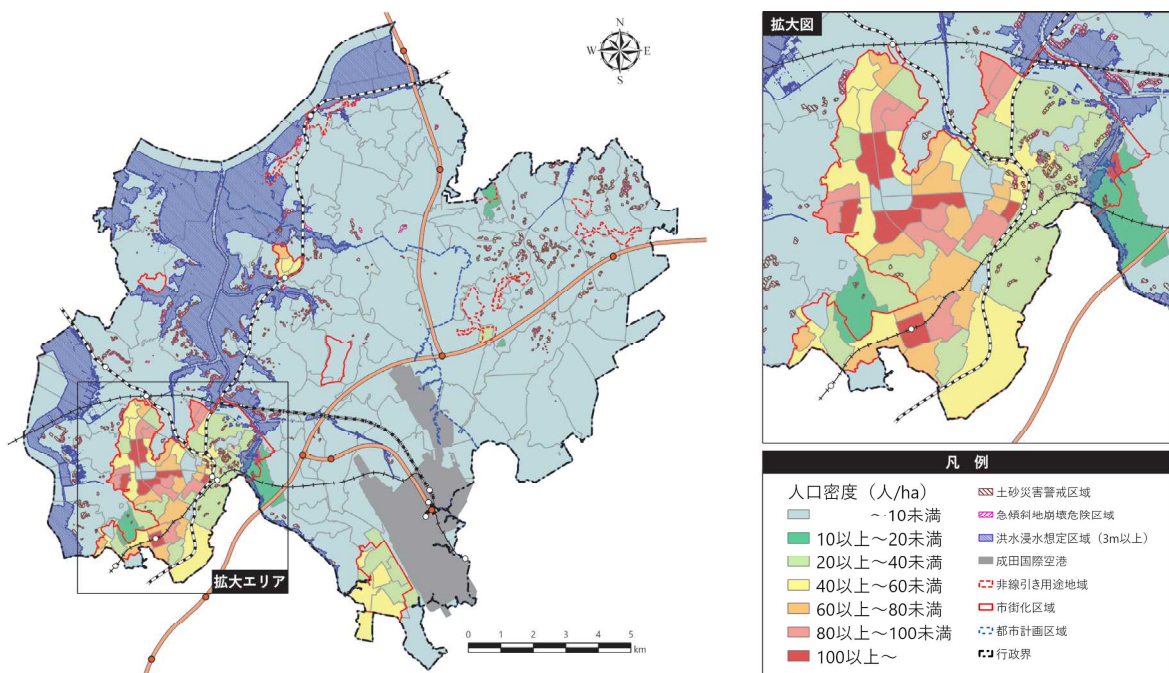


## 6. 災害リスクに対する安全性

本市では、急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域が点的に指定されており、市北部を流れる利根川や根木名川、印旛沼の周辺では洪水浸水想定区域（想定最大規模降雨）のうち浸水深3m以上の区域に指定されています。

急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、洪水浸水想定区域の大部分は、今後も人口密度が低い値で推移することが見込まれている郊外部の市街化調整区域や非線引き白地地域で指定されています。市街化区域においても、災害リスクのある区域が一部において指定されており、災害リスクの低減に向けた取組みを進める必要があります。

【災害リスクのある区域と人口密度分布（令和2〔2020〕年）】



### 災害リスクに対する安全性から見た課題

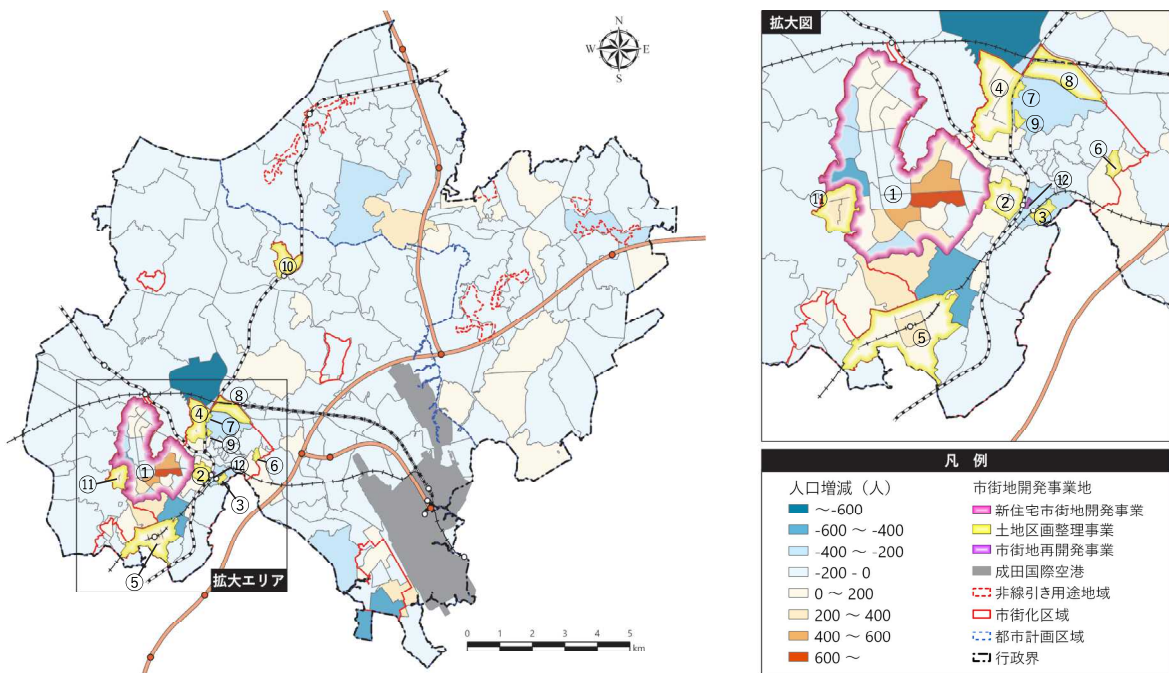
- ・市街化調整区域や非線引き都市計画区域において急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、洪水浸水想定区域に指定されている地域では、長期的な視点のもと緩やかに市街地への居住誘導を進めていく必要があります。
- ・市街化区域においても災害リスクのある区域が一部指定されており、災害リスクの低減に向けた取組みを進める必要があります。

## 7. 都市基盤整備の状況

市街地開発事業は成田駅を中心とした市街化区域と久住駅周辺において施行されており、新住宅市街地開発事業によって整備された成田ニュータウンをはじめ、公津の杜地区やはなのき台地区などでは土地区画整理事業による整備が行われました。

市街地開発事業によって造成された住宅地では、良好な居住環境が整備されていることから、今後の人口増加を受け止め、将来にわたる人口密度の維持を図るために有効活用する必要があります。現在、市街地開発事業地の大部分では人口集積が進み、今後も人口増加が見込まれる地域が多くなっていますが、成田ニュータウン内では人口減少が見込まれる地域も存在しています。人口減少が見込まれる地域では、良好な居住環境を維持するとともに既存の都市基盤を活用することで、若年層を中心に居住誘導を図っていく必要があります。

【市街地開発事業地と人口増減（令和2〔2020〕年～令和22〔2040〕年）】



### 【市街地開発事業の概要】

No	分類	地区名	事業主体	計画人口 (人)	事業期間	面積 (ha)
①	新住宅市街地 開発事業	成田ニュータウン	千葉県	60,000	S43 [1968]・4 ～S62 [1987]・3	482.8
②	土地区画 整理事業	成田駅西口	成田市	2,350	S49 [1974]・10 ～H2 [1990]・3	23.5
③		京成成田駅東口	成田市	780	S55 [1980]・8 ～H7 [1995]・3	6.5
④		成田第一	組合	6,020	S55 [1980]・9 ～ H4 [1992]・3	60.2
⑤		公津東	組合	11,740	S61 [1986]・9 ～H11 [1999]・3	117.4
⑥		東和田・寺台	組合	613	H6 [1994]・3 ～H11 [1999]・10	6.1
⑦		土屋宮谷津	組合	216	H10 [1998]・6 ～H14 [2002]・3	2.7
⑧		土屋	組合	180	H4 [1992]・10 ～H17 [2005]・3	37.0
⑨		土屋房谷津	組合	344	H12 [2000]・7 ～H19 [2007]・10	3.4
⑩		久住駅前	組合	3,700	H5 [1993]・6 ～H22 [2010]・3	53.6
⑪		公津西	組合	3,800	H13 [2001]・7 ～H23 [2011]・1	37.6
⑫	市街地 再開発事業	J R 成田駅東口	成田市	—	H22 [2010]・4 ～H28 [2016]・3	1.4

#### 都市基盤整備の状況から見た課題

- ・市街地開発事業地は良好な居住環境が整備されていることから、高齢化率の上昇及び人口減少が見込まれる地域では、都市基盤を有効活用し、若年層を中心に居住誘導を図っていく必要があります。

## 8. 活用可能な公的不動産等の状況

都市機能誘導に向けては、低未利用の市有地等を戦略的に活用していくことが重要となります。また、まちの空洞化を防ぎ、本市の活性化を図るためにも、公的未利用地等の有効活用を図っていく必要があります。

本市では、将来的に事業用地としての活用が考えられる土地が公津の杜駅周辺や赤坂地区、成田湯川駅周辺等、本市の拠点となる地域において複数存在しています。

また、成田市公設地方卸売市場の機能が移転されたことから、今後跡地の活用に向けた取組みが検討されます。

### 活用可能な公的不動産等の状況から見た課題

- ・まちの空洞化を防ぎ、本市の活性化を図るため、拠点となる地域において存在している公的未利用地の有効活用を図る必要があります。

## 9. 財政の健全性

本市の財政状況は概ね健全な状況にあり、令和3（2021）年度の実質公債費比率<sup>※6</sup>は8.6%（早期健全化基準25.0%）、将来負担比率<sup>※7</sup>は99.4%（早期健全化基準350.0%）となっています。

また、令和3（2021）年度の本市の歳入額は約735.04億円、歳出額は約696.08億円となっています。

本市の歳入の特徴としては市税の占める割合が高いことが挙げられ、一般会計歳入決算の内訳を見ると、歳入額の約5割を占めています。また、平成18（2006）年3月に行われた1市2町の合併の特例措置により年間約23億円の普通交付税が交付されてきましたが、平成28（2016）年度以降は段階的に削減され、令和2（2020）年度で終了しました。

歳出は民生費の占める割合が約3割と最も高く、年々増加傾向にあります。今後は少子高齢化の進展に伴い、更なる増加が想定されることから、行政改革措置事項の着実な実践により、一層の経費節減に努める必要があります。本市の公共施設に関しては、平成20年代後半から平成30年代にかけて大規模改修のピークを迎え、令和10年代以降に更新のピークを迎えるため、今後は施設の更新費等の増大が見込まれています。そのため、公共施設の多機能化、複合化、長寿命化等を検討するとともに、改修・更新時の選択的投資を推進することで、財政の将来負担の軽減を図る必要があります。

### 【本市の健全化判断比率（令和3〔2021〕年度）】

(%)

	健全化判断比率	早期健全化基準	財政再生基準
実質赤字比率 <sup>※4</sup>	—	11.55	20.00
連結実質赤字比率 <sup>※5</sup>	—	16.55	30.00
実質公債費比率 <sup>※6</sup>	8.6	25.0	35.0
将来負担比率 <sup>※7</sup>	99.4	350.0	

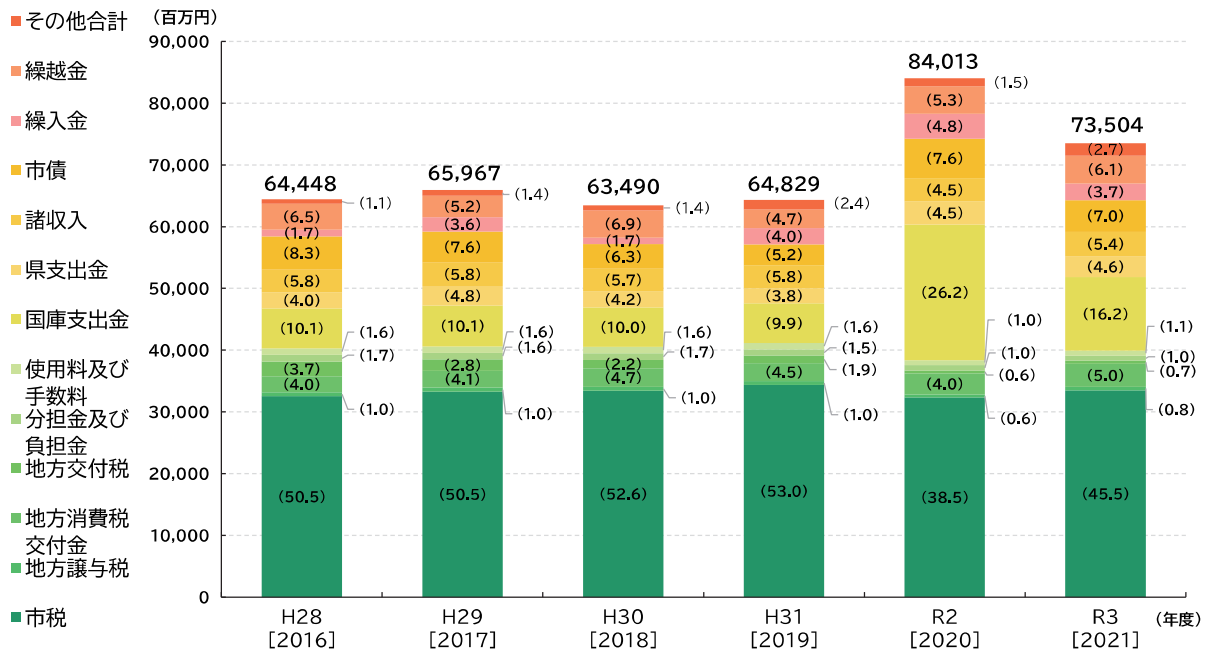
※4：一般会計等に生じている赤字の大きさを、各自治体の標準財政規模に対する割合で表したものの。

※5：公営企業（公立病院や下水道など）を含む全会計に生じている黒字・赤字を合算し、標準財政規模に対する割合で表したものの。

※6：地方債の返済額（公債費）の大きさを、標準財政規模に対する割合の3カ年の平均値で表したものの。

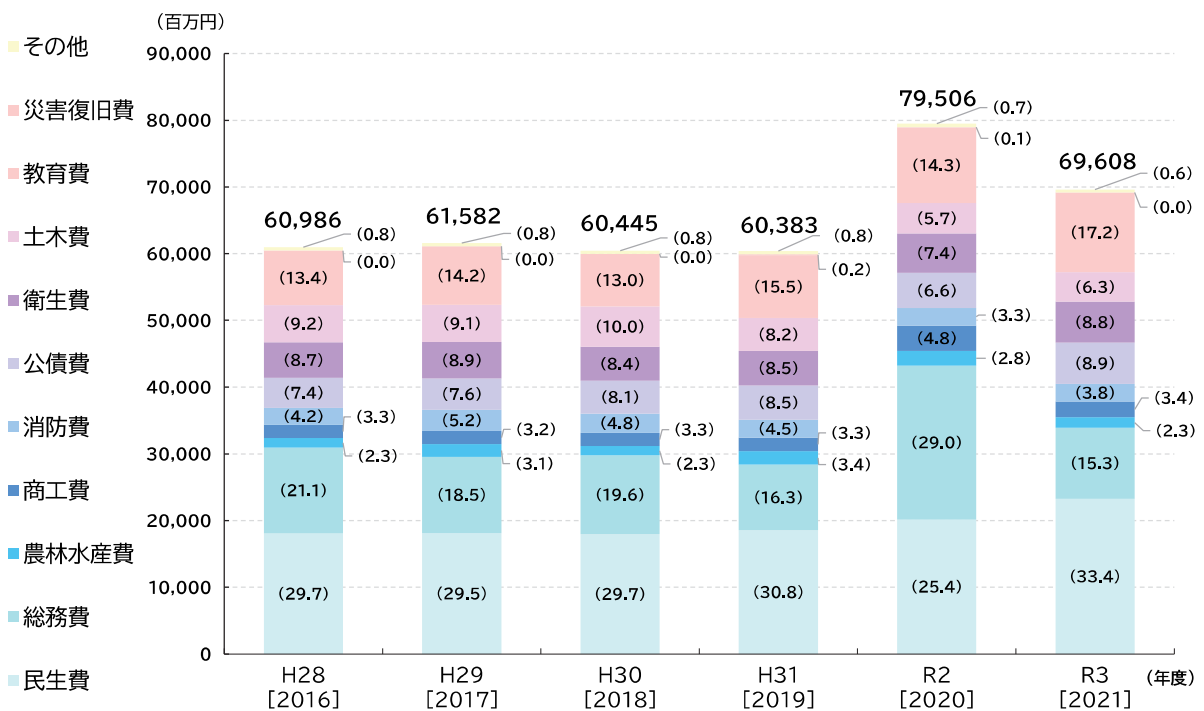
※7：借入金など現在抱えている負債の大きさを、標準財政規模に対する割合で表したものの。

【一般会計歳入決算額の推移】



※表示端末未満を四捨五入しているため、総数と一致しない場合がある。

【一般会計歳出決算額の推移】



※表示端末未満を四捨五入しているため、総数と一致しない場合がある。

### 財政の健全性から見た課題

- ・ 少子高齢化等による民生費の増大が想定されるため、行政改革措置事項の着実な実践により、一層の経費節減に努める必要があります。
- ・ 公共施設の改修や更新に係る費用の増大を抑制するため、多機能化、複合化、長寿命化等を検討するとともに、改修・更新時の選択的投資を推進する必要があります。

## 第2章 現況特性と課題の分析

### < 図面出典一覧 >

図面名称	出典
人口密度分布（令和2 [2020] 年）	・令和2（2020）年国勢調査
人口密度分布（令和22 [2040] 年）	・令和2（2020）年国勢調査 ・国立社会保障・人口問題研究所推計値（令和22（2040）年推計人口算出に使用）
年少人口増減（令和2 [2020] 年～令和22 [2040] 年）	・令和2（2020）年国勢調査 ・国立社会保障・人口問題研究所推計値（令和22（2040）年推計人口算出に使用）
生産年齢人口増減（令和2 [2020] 年～2040 [令和22] 年）	・令和2（2020）年国勢調査 ・国立社会保障・人口問題研究所推計値（令和22（2040）年推計人口算出に使用）
老年人口増減（令和2 [2020] 年～令和22 [2040] 年）	・令和2（2020）年国勢調査 ・国立社会保障・人口問題研究所推計値（令和22（2040）年推計人口算出に使用）
高齢化率（令和2 [2020] 年）	・令和2（2020）年国勢調査
高齢化率（令和22 [2040] 年）	・令和2（2020）年国勢調査 ・国立社会保障・人口問題研究所推計値（令和22（2040）年推計人口算出に使用）
基幹的公共交通利用圏と人口密度分布（令和2 [2020] 年）	・令和2（2020）年国勢調査 ・国土数値情報 ・交通事業者各社ホームページ
基幹的公共交通利用圏と人口増減（令和2 [2020] 年～令和22 [2040] 年）	・令和2（2020）年国勢調査 ・国立社会保障・人口問題研究所推計値（令和22（2040）年推計人口算出に使用） ・国土数値情報 ・交通事業者各社ホームページ
日常生活サービス徒歩圏と人口密度分布（令和2 [2020] 年）	・令和2（2020）年国勢調査 ・国土数値情報 ・交通事業者各社ホームページ ・iタウンページ、千葉県医療情報提供システム、千葉県福祉施設等総合情報提供システム ・百貨店・ショッピングモール各事業者ホームページ ・成田市ホームページ
日常生活サービス徒歩圏と人口増減（令和2 [2020] 年～令和22 [2040] 年）	・令和2（2020）年国勢調査 ・国立社会保障・人口問題研究所推計値（令和22（2040）年推計人口算出に使用） ・国土数値情報 ・交通事業者各社ホームページ ・iタウンページ、千葉県医療情報提供システム、千葉県福祉施設等総合情報提供システム ・百貨店・ショッピングモール各事業者ホームページ ・成田市ホームページ
全公共交通利用圏、商業・医療・高齢者福祉施設と老年人口増減（令和2 [2020] 年～令和22 [2040] 年）	・令和2（2020）年国勢調査 ・国立社会保障・人口問題研究所推計値（令和22（2040）年推計人口算出に使用） ・国土数値情報 ・交通事業者各社ホームページ ・iタウンページ、千葉県医療情報提供システム、千葉県福祉施設等総合情報提供システム ・百貨店・ショッピングモール各事業者ホームページ ・成田市ホームページ
災害リスクのある区域と人口密度分布（令和2 [2020] 年）	・令和2（2020）年国勢調査 ・国立社会保障・人口問題研究所推計値（令和22（2040）年推計人口算出に使用） ・国土数値情報
市街地開発事業地と人口増減（令和2 [2020] 年～令和22 [2040] 年）	・令和2（2020）年国勢調査 ・国立社会保障・人口問題研究所推計値（令和22（2040）年推計人口算出に使用） ・令和3（2021）年度都市計画基礎調査

#### < 人口推計方法について >

国立社会保障・人口問題研究所が平成22（2010）年と平成27（2015）年の国勢調査をもとに行った「平成30（2018）年3月人口推計」において公表している市区町村別の将来の生残率、純移動率、子ども女性比、0～4歳性比を、町丁目ごとの人口に乘じ推計を行いました。