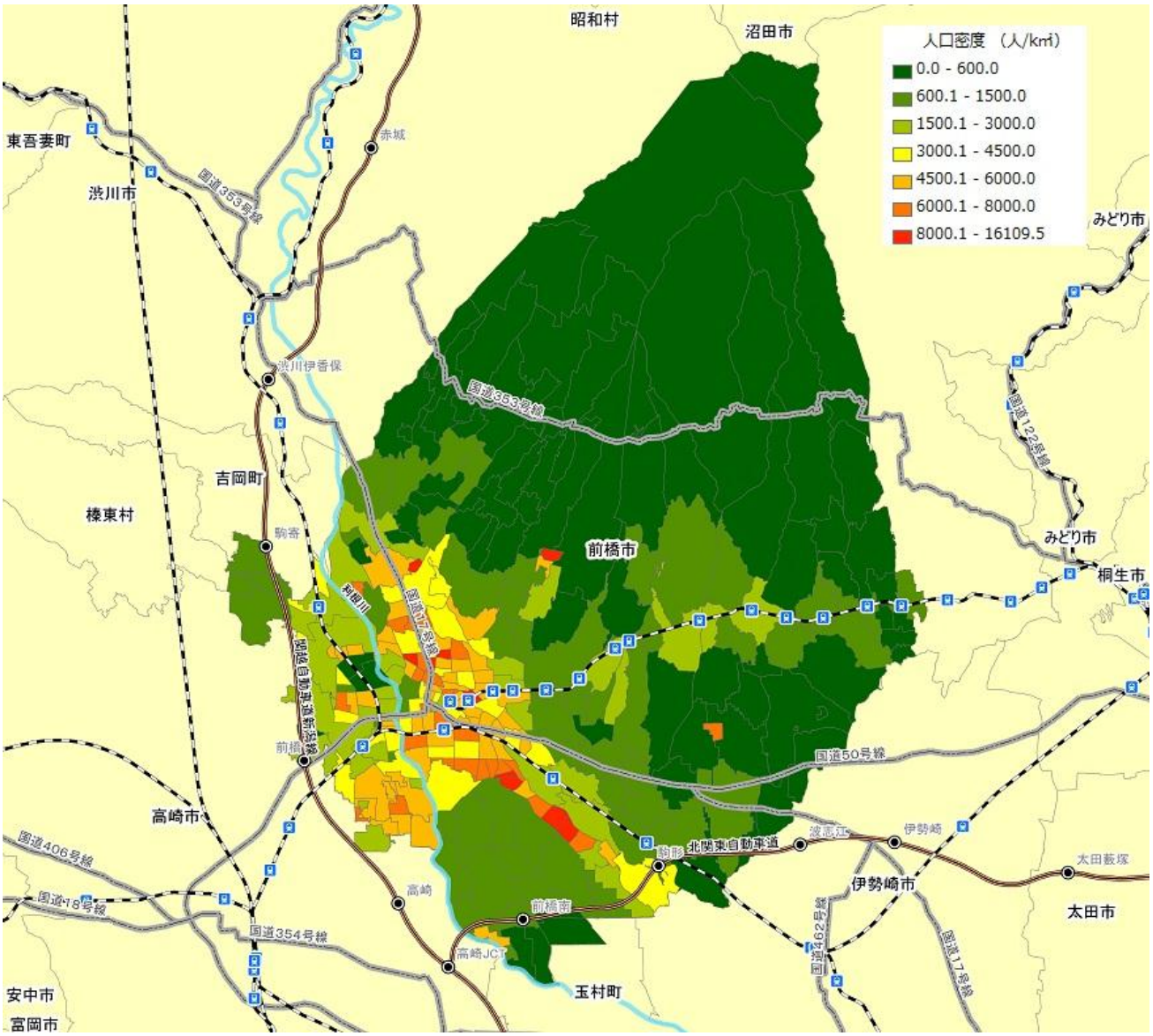
まえばしデータマップ

前橋市

目次

1. 町丁目字毎の人口密度 1
2. 町丁目字毎の人口 2
3. 町丁目字毎の人口増減率 3
4. 町丁目字毎の平均年齢 5
5. 町丁目字毎の高齢化率 6
6. 地区別年間商品販売額（小売業、平成１９年） 7
7. 地区別製造品出荷額等（従業者数４人以上の事業所、平成２２年） 8
8. 各町丁目字における都心への通勤可能性 9

1. 町丁目字毎の人口密度



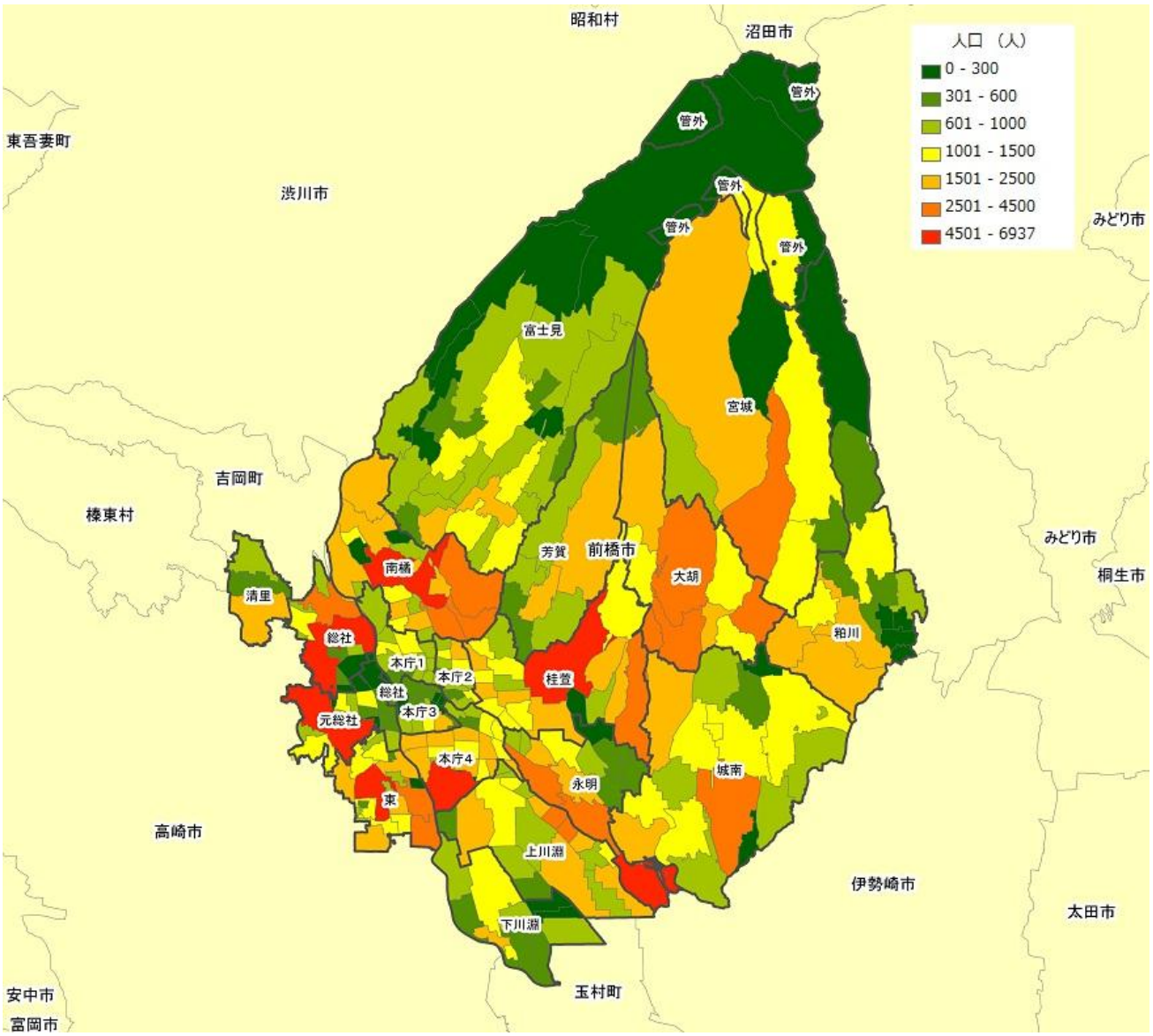
前橋市の北部は赤城山の一部となっています。市最北端の赤城山山頂から南に向かってなだらかに山麓が広がっており、市上半分の濃い緑部分は、そのまま赤城山の裾野を表しています。ここでは人口密度の低い地域が広がっています。

本庁地区を始めとする中心部においては、人口が多く、人口密度は高い傾向が見られます。また、中心部から右下へ伸びる人口密度の濃いラインは、ちょうどＪＲ両毛線に沿っており、ＪＲ線が人口集約に大きな効果を及ぼしているようです。

他方、本庁から桂萱を通り、大胡、粕川を抜ける私鉄の上毛電鉄沿線は、ＪＲ線と同様にある程度人口が集約されていることがわかります。

出典【平成 22 年国勢調査：一部加工・国土数値情報（行政区域・道路・鉄道データ）国土交通省】

2. 町丁目字毎の人口



この図は平成 22 年国勢調査の人口の総数を町丁目ごとに色分けしたものです。

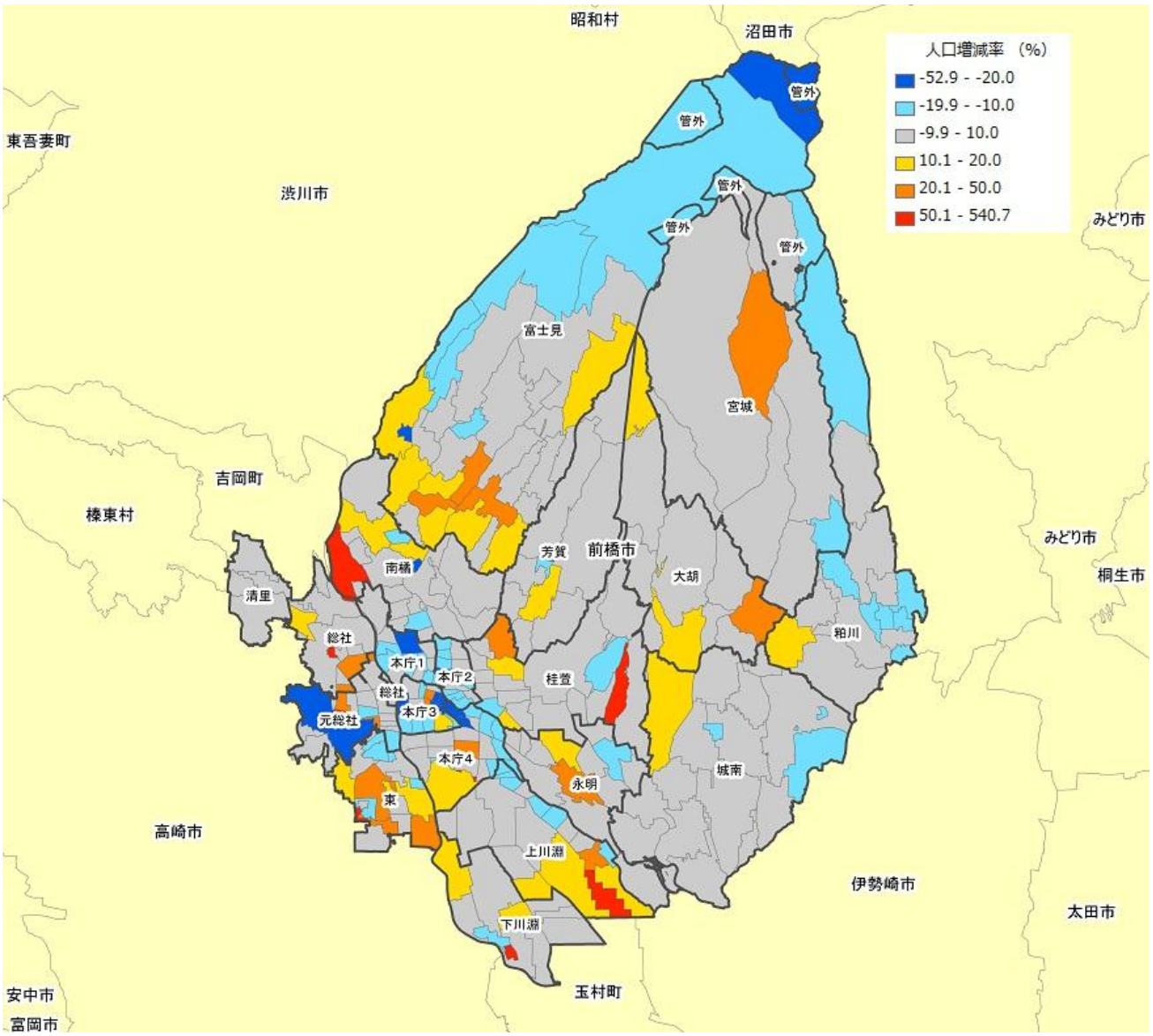
前橋市の中心部は市の中央左下、本庁地区にあります。中心部は、群馬県庁、前橋市役所を始めとする官公庁街と古くからの商店が立ち並ぶ中心商店街から構成されています。

他の地方都市と同じく、各町丁目の面積にもよりますが、官公庁街や中心商店街に住民が比較的少ない状況が見られます。一方、中心部を取り囲むように郊外に向けて、南橘、総社・元総社、東、桂萱といった地区の濃い赤色部分が並んでおり、郊外化・分散化が見られます。

また、永明地区にはＪＲ駒形駅があり、この駅を中心とする人口集約も進んでいます。

出典【平成 22 年国勢調査・国土数値情報（行政区域データ）国土交通省】

3. 町丁目字毎の人口増減率



この図は平成 12 年と平成 22 年の国勢調査の人口総数の増減を比較し、その増減割合を町丁目ごとに色分けしたものです。

前橋市では本庁地区の中心市街地の人口が減少する一方、東地区、上川淵地区といった中心市街地を囲む地区に人口増加が見られ、郊外化・分散化していることがわかります。

人口の増減は多様な要因があり、特定は難しいですが、例えば、人口が増える要因として、マイカー通勤の増加による郊外に住みたいという志向の強まりや、新興住宅地の造成や大型商業施設の進出などが考えられます。

一方、人口が減る要因は、高齢化による自然減などが考えられます。中心市街地地区では旧来の商店が多く、宅地の新規開発もそれほど多くないことから、以前から居住する人口が高齢化し自然減していることが考えられます。

東地区、総社・元総社地区は、交通の便がよいことで、近年、宅地造成が進んでいます。また、これに連動し前橋市と西南に隣接する高崎市や吉岡町の間に、郊外型の小売店が近年多く出店しており、商業地区が拠点と拠点を繋ぐ鎖のように広がりつつあることも一因です。

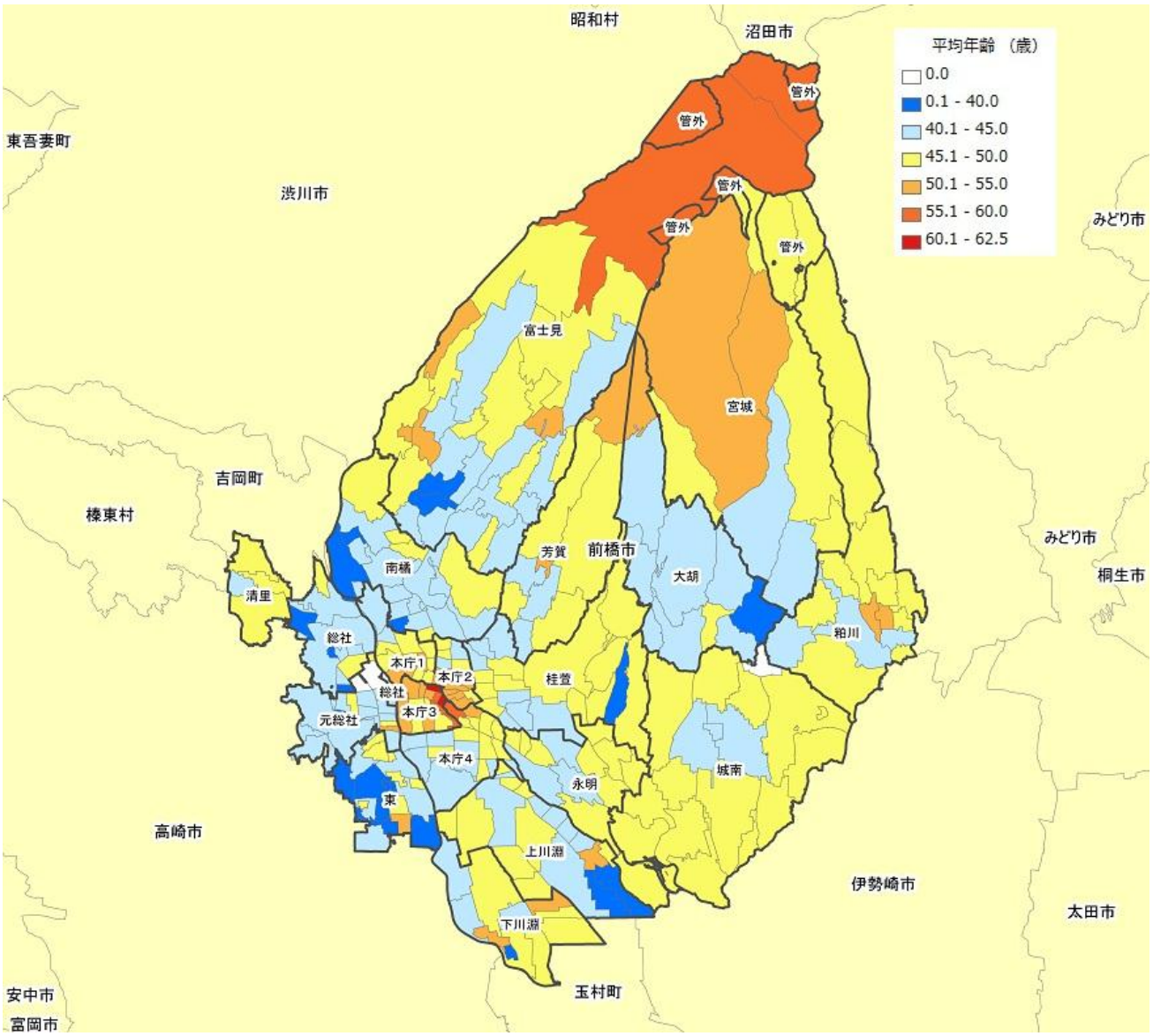
市最南部は平成１３年に北関東自動車道前橋南ＩＣが供用開始されたことを皮切りに大

型の商業施設や宅地造成がすすみ、新たな人口集約が生まれつつある若い地域です。

交通の便もよく人口も多い元総社地区でも人口減が見られることから、人口の増減には、例えば借家の多さや隣接地区の利便性向上など他の様々な要因が入り組んでいると思われます。

出典【平成 12 年国勢調査・平成 22 年国勢調査・国土数値情報（行政区域）国土交通省】

4. 町丁目字毎の平均年齢



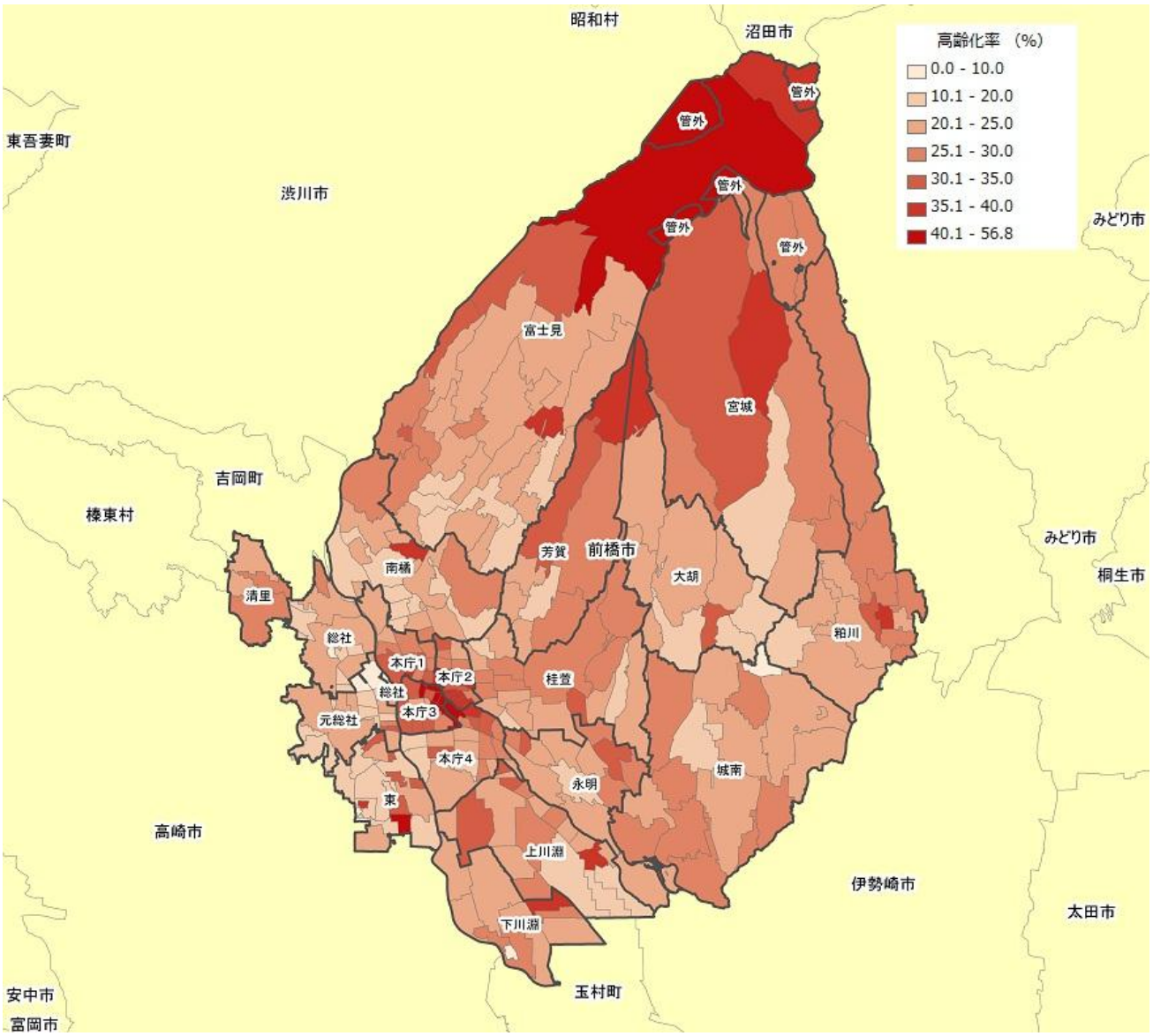
この図は平成 22 年の国勢調査の町ごとの総年齢を、同じく国勢調査の人口の総数で割り、得られた平均年齢で色分けしたものです。

古くからの市街地である中心部は、平均年齢も高い傾向が見られます。公共交通機関が集まるほか、昔ながらの商店街が集積し、高齢者にとって暮らしやすい環境となっています。また、市北部の赤城山の山麓地域も高齢化が進んでいます。

他方、平均年齢が若い地域は、東地区、総社・元総社地区、上川淵地区、大胡地区といった旧来の農地で近年宅地化が進み、新たな宅地造成が多く見られる地区に多い傾向が見られます。

出典【平成 22 年国勢調査・国土数値情報（行政区域データ）国土交通省】

5. 町丁目字毎の高齢化率



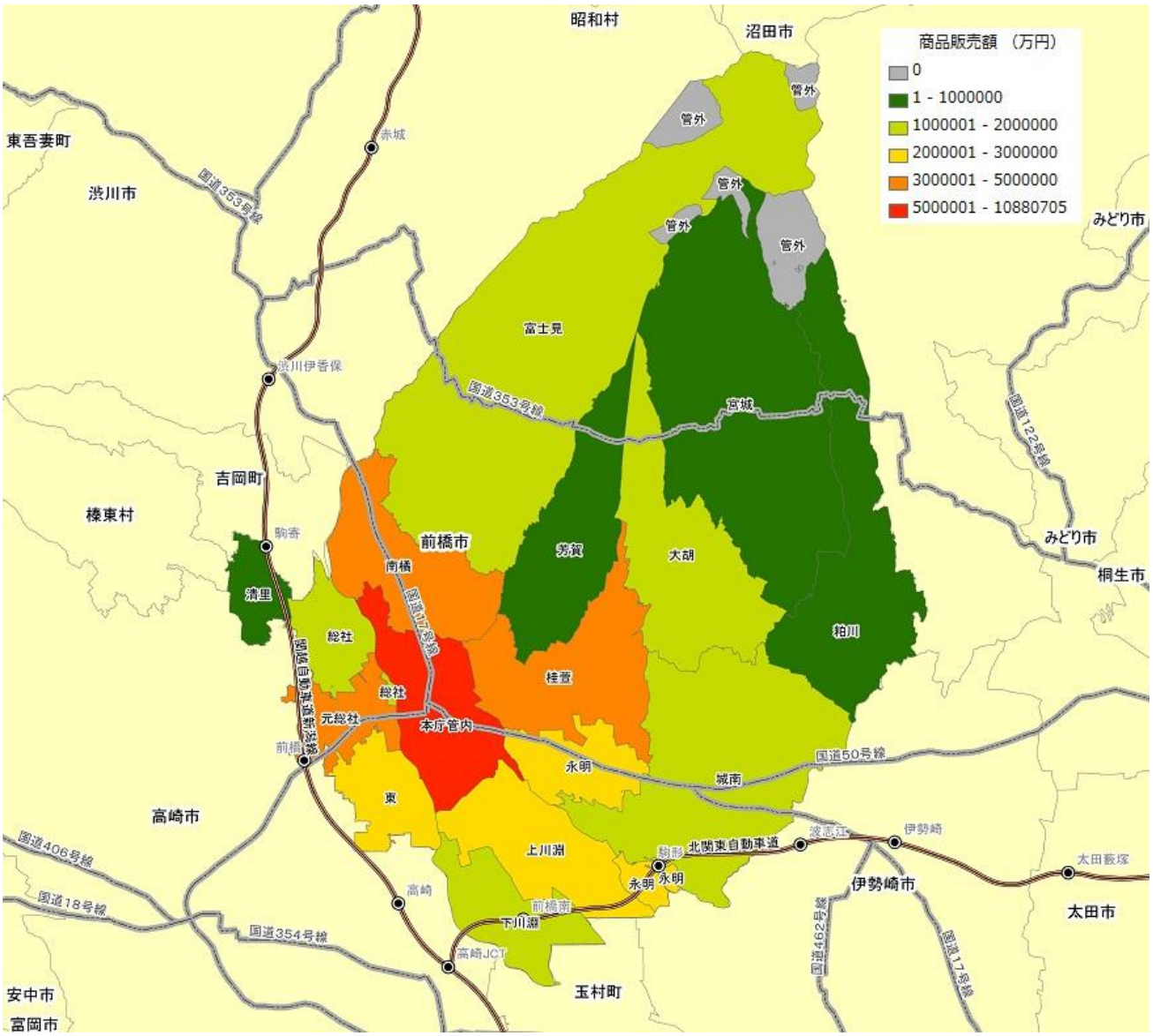
この図は平成 22 年国勢調査の各町における全世代人口のうち、65 歳以上が占める人口の割合を高齢化率とし、色分けしたものです。

ここでも、「町丁目字毎の平均年齢」同様、平均年齢の高い地区は高齢化率も高いことがわかります。全般的に本庁地区をはじめとする中心部と、市北部の赤城山周辺の地区で高齢化が進んでいることがわかります。

一方、同じ赤城山山麓にありながら、富士見地区や大胡地区は比較的高齢化が進んでおらず、二極化が見られます。

出典【平成 22 年国勢調査・国土数値情報（行政区域データ）国土交通省】

6. 地区別年間商品販売額（小売業、平成１９年）



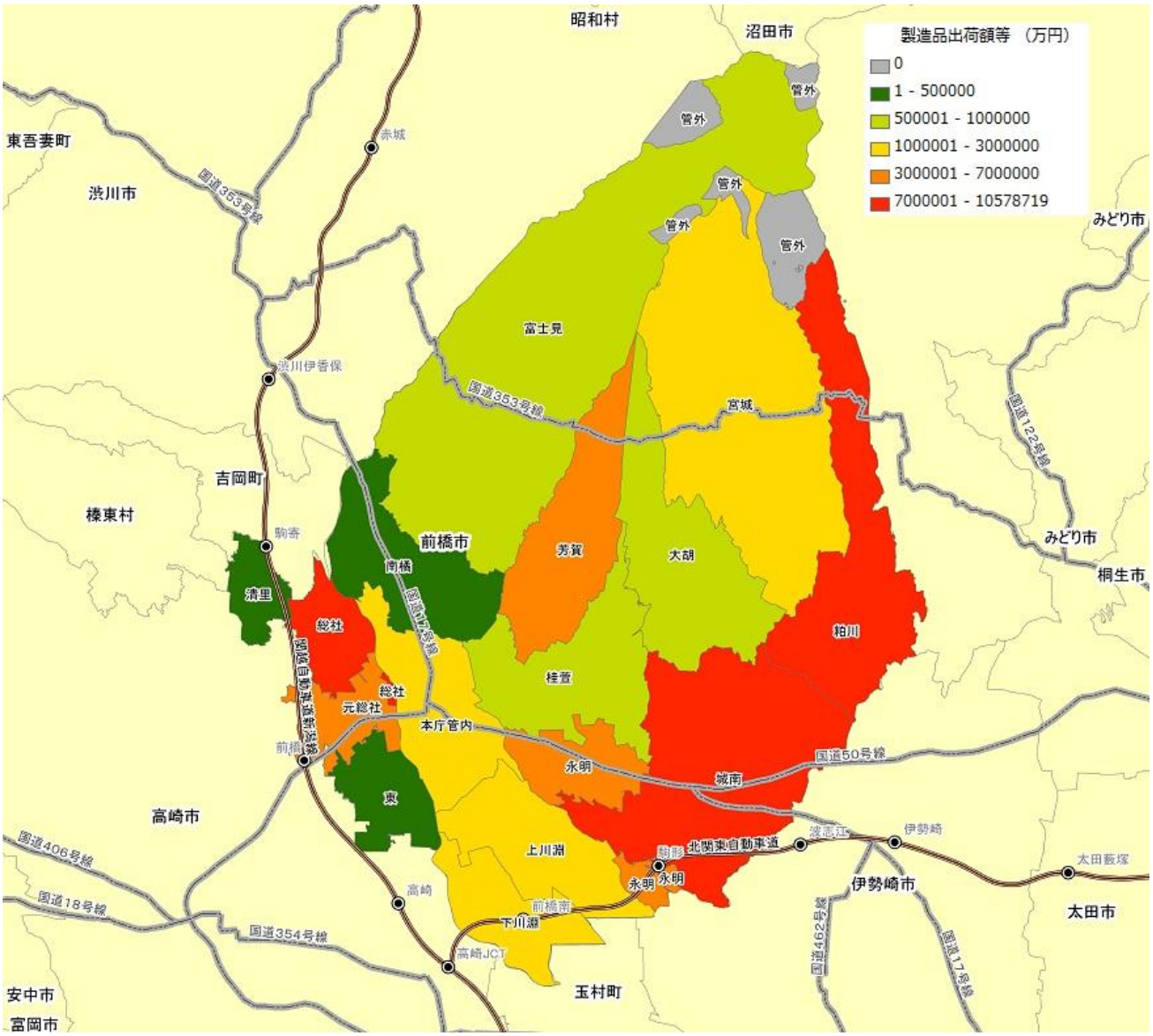
小売業の商品販売額の多寡は、小売店舗数の集積度を表します。

図からは、中心部に小売店が集積し、郊外に向かうにつれ、少なくなっていく様子がよくわかります。

ただし、中心部の北西に位置する比較的人口の多い総社地区においては、小売店の集約がそれほど進んでいません。そこで、次節「9.地区別製造品出荷額等（従業者数４人以上の事業所、平成２２年)」の図を見ると、この地区は工業団地が集積していることがわかります。このことから、各地区における小売店舗数と製造工場数はトレードオフの関係にあると言えそうです。

出典【平成 19 年商業統計調査・国土数値情報（行政区域・道路データ）国土交通省】

7. 地区別製造品出荷額等（従業者数４人以上の事業所、平成２２年）



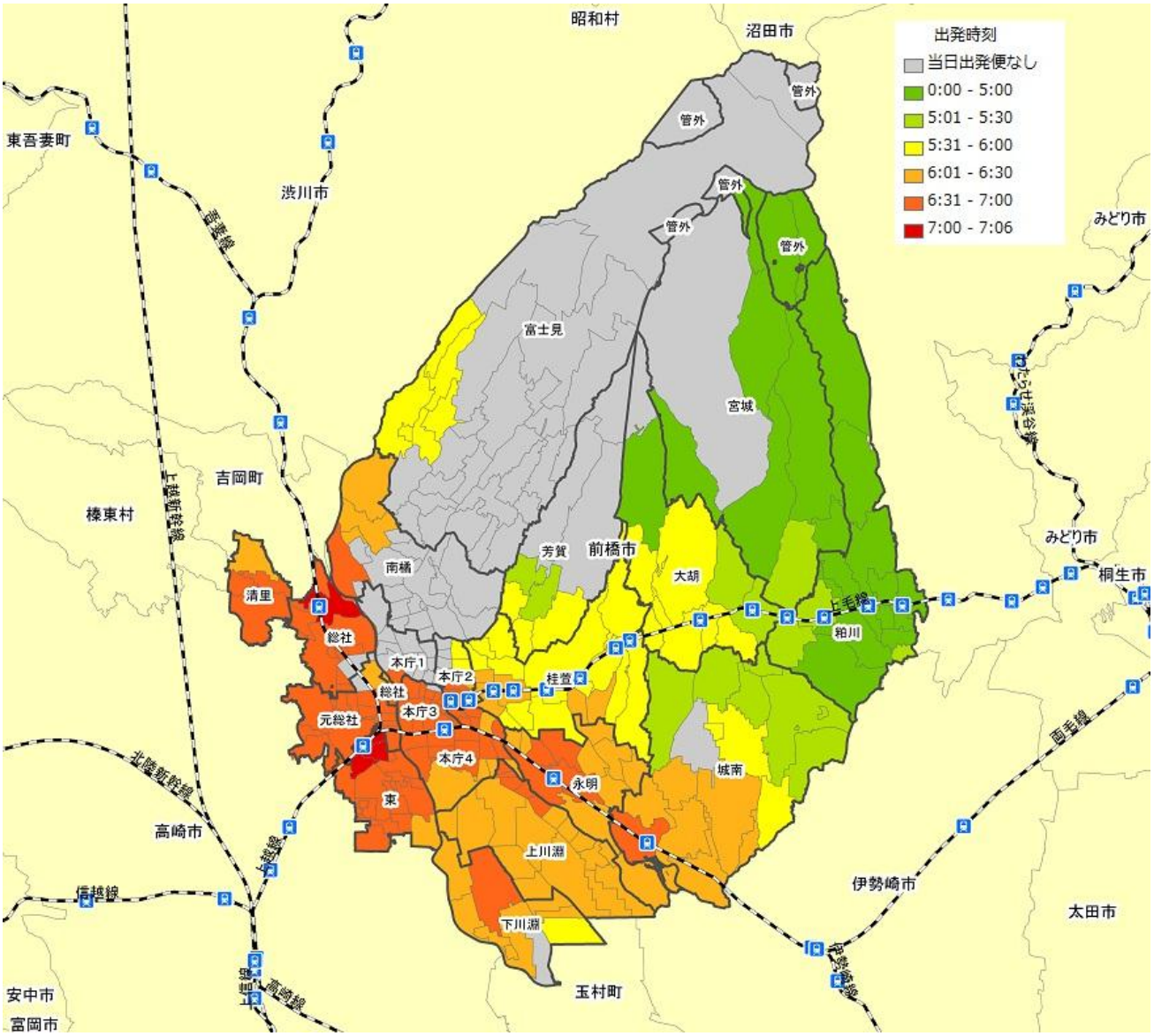
前節において、小売店舗数と製造工場数はトレードオフの関係にあることは既述しました。

特に芳賀、城南、粕川、総社の各地区はまさにこの典型であり、これら地区から、中心部はもとより、県内、県外へ向けて商品が出荷されている様子がイメージできるようです。

なお、この出荷を支えるのが、関越自動車道、北関東自動車道路、国道１７号線（上武道路含む）及び国道５０号線です。この４本の道路が、前橋市におけるまさに大動脈であると言えそうです。

出典【平成 22 年工業統計調査・国土数値情報（行政区域・道路データ）：一部加工】

8. 各町丁目字における都心への通勤可能性



Yahoo!路線情報で東京駅に午前８時３０分までに到着することを条件に各町丁目からの出発時間を検索し、結果を色分け表示したものです。Yahoo!路線情報では今回は鉄道や路線バスといった公共交通と徒歩が対象になりました。色の付いていない地区（灰色）は、当日早朝の出発では午前８時３０分までに間に合わない可能性がある場所であることを示しています。

最も都心へのアクセスに便が良いのは、新前橋駅周辺と、群馬総社駅周辺であり、両駅ともＪＲ上越線が通っています。一方で、ＪＲ両毛線の通る前橋駅は、今回の結果では先述の２駅の次に便が良いようです。前橋駅から新前橋駅までと群馬総社駅から新前橋駅まででは、それほど所要時間が変わらないことから、新幹線への乗り継ぎの良し悪しが東京までの所要時間に影響を与えることがわかります。

また、ＪＲ線沿線は都心へアクセスしやすく、上毛電鉄沿線も比較的アクセスしやすい傾向にあるようです。

なお、富士見、宮城地区に色の付いてない地区がありますが、ちょうどＪＲ線と上毛電鉄の合間であり、路線バスも午前８時３０分までに東京駅に到着するための時間帯の便がないことを示しています。他方、南橘地区や本庁地区も色がない地区がありますが、これは実際には運行されている路線バスが Yahoo!路線検索の結果に出てこないためです。

今回は Yahoo!路線検索の結果を用いましたが、実際には自転車、自動車や Yahoo!路線検索に出てこないバス路線などを使うことで大きく結果が異なることが想定されます。

出典【国土数値情報（行政区域・鉄道データ）国土交通省：一部加工・Yahoo!路線情報】

まえばしデータマップ

第１版　　平成２６年１月１０日

企画・製作　　前橋市政策部情報政策課
〒371-8601 群馬県前橋市大手町二丁目 12 番１号
http://www.city.maebashi.gunma.jp

©2014 前橋市