

3. まちづくり方針と都市の骨格構造

3-1 まちづくり方針

立地適正化計画は、本市の現状を踏まえた都市構造上の課題に対応した将来にわたって持続可能なまちづくりを実現するため、便利でいつまでも暮らしていきたいと思える都市づくりを目指す計画です。

そこで、

- 市内全体に一様な投資を続けるのではなく、選択と集中の観点から、積極的に投資を行う地域を選定し、そこに居住地や都市機能を誘導する都市のコンパクト化
- 公共交通網の整備方針と連携し、自動車以外でも移動が容易な都市構造への転換を図ること
- で、自動車を中心とした生活から過度に自動車に依存しない生活への転換

に着目して、コンパクトシティプラスネットワークのまちづくりを進めることとし、次のようにまちづくり方針を定めます。

まちづくり方針

『誰もが多様なライフスタイルで

生涯活躍できる地域連携型まちづくりの推進』

【基本方針1】 「都市機能の集積とまとまりのある居住の推進」

それぞれ地域の拠点における医療や福祉、商業といった都市機能の集約性を高め、周辺における居住を誘導するまちのコンパクト化を推進します。

【基本方針2】 「利便性と効率性の高い都市機能の誘導を推進」

今後の社会構造によるニーズを踏まえ、公的不動産の活用や民間事業者等との連携により効率的な都市機能の誘導を推進します。

【基本方針3】 「公共交通の充実によるネットワーク性の向上を推進」

地域公共交通網形成計画をはじめとする公共交通施策との連携により、公共交通によるアクセス性の高い、移動環境の向上を推進します。

3-2 都市の骨格構造

本市では、これまで都市計画マスタープランで定める12の地区を中心に、それぞれ地区の連携によって、相乗効果で市全体がひとつの都市として発展できるようなまちづくりに取り組んで来ました。

そのため、これまでのまちづくりの経過を踏まえ、都市計画マスタープランで位置づけられた《都心核》や《地域核》、《地域・生活拠点》の中から人口の集積状況、都市機能の集積状況、交通利便性の観点で立地適正化計画の拠点を位置づける事としました。さらに、拠点の階層構造を踏まえ、目指すべき都市の骨格構造を設定しました。

| 地域類型 | 享受できる都市機能のイメージ |
|------|--|
| 中心拠点 | 行政機能（本庁舎）や総合福祉センター、子育て支援センター、大型の商業施設、総合病院、金融機関、教育・文化機能など多様な高次機能が拠点に集積し、市内全域から多様な都市活動を営むことが可能な地区。 |
| 地域拠点 | 行政機能（支所など）や大型の商業施設などを中心に拠点にて日常生活に必要な施設がある程度集積しており、徒歩や自転車等で拠点にアクセスすることで過度に自動車に依存することなく一定程度の高次都市機能や日常生活に必要な都市機能を享受できる地区。 |
| 生活拠点 | 日常生活に必要な施設がある程度集積しており、徒歩や自転車等で拠点にアクセスすることで過度に自動車に依存することなく日常生活に必要な都市機能を享受できる地区。 |

都市の骨格構造

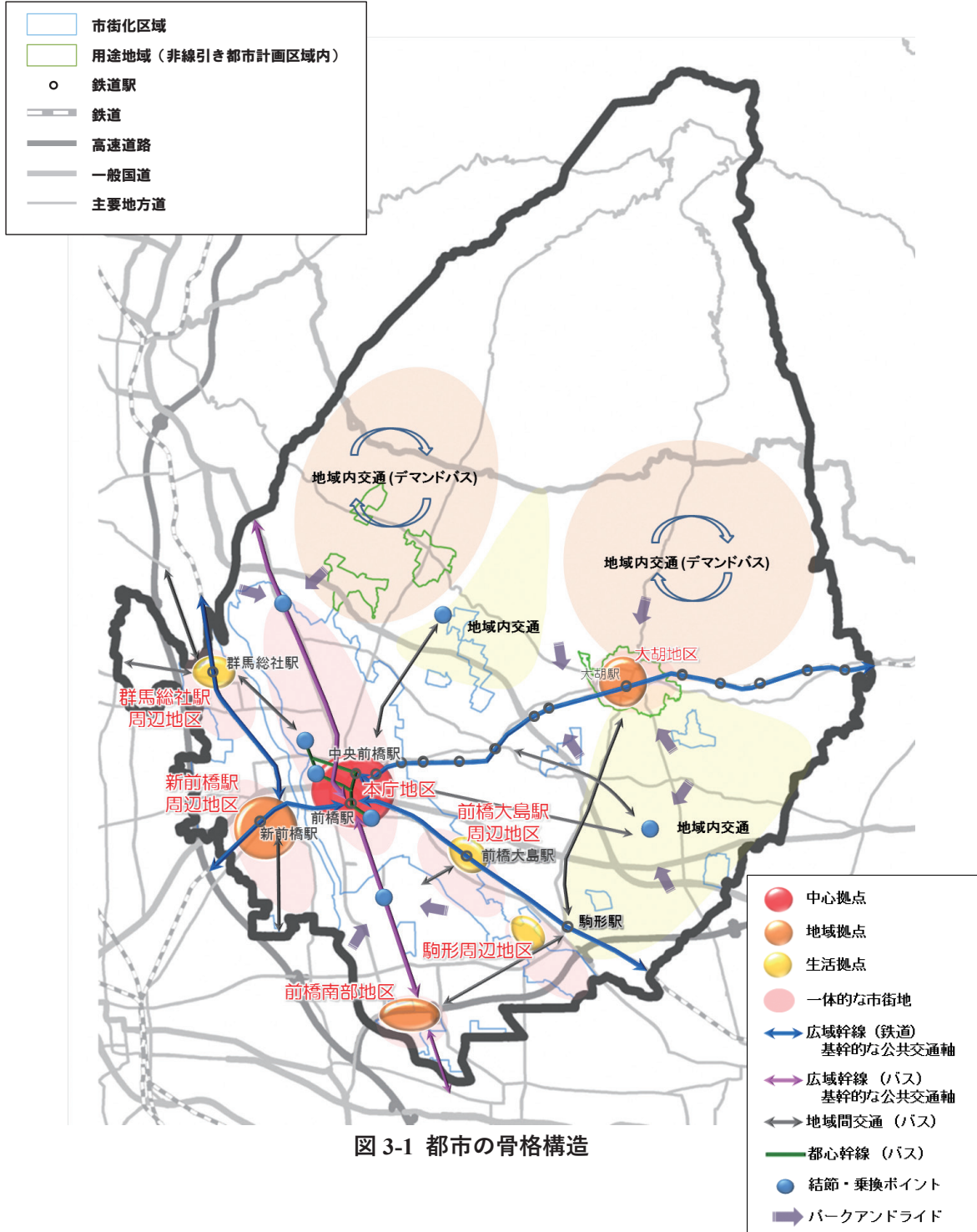


図 3-1 都市の骨格構造

3-3 都市機能誘導に向けたまちづくりの方向性

都市機能誘導に向けたまちづくりの方向性について、各拠点毎に以下のとおり定めます。

| 本庁地区（中心拠点） | |
|---|---|
| <p>全市を支える中心拠点として高次の都市機能の集積を維持しながら、少子高齢社会を見据えた機能の強化を図り、多世代にわたって多くの人が暮らし、集う賑わいにあふれたまちづくり</p> | |
| <p>新前橋駅周辺地区（地域拠点）</p> <p>中心拠点を補完する商業、業務が充実した地域拠点として、高次の都市機能を維持しながら高齢化が進む地域に対応した都市機能の強化を図りつつ、交通結節点の立地を生かした利便性の高いまちづくり</p> | <p>群馬総社駅周辺地区（生活拠点）</p> <p>豊かな自然環境と調和した居住環境の中で、子育て・教育・文化機能を生かした子育て世代にとって充実したまちづくり</p> |
| <p>大胡地区（地域拠点）</p> <p>本市東部の生活を支える拠点として、多世代にわたって必要な都市機能が集積した便利で暮らしやすいまちづくり</p> | <p>前橋大島駅周辺地区（生活拠点）</p> <p>住宅と工業施設が適した環境の中で共存し、日常生活機能の充実を図ることで多世代にわたって便利で活力のあるまちづくり</p> |
| <p>前橋南部地区（地域拠点）</p> <p>広域的な商業活動を支える大規模商業施設の立地を生かした、南部地域の生活を支える拠点として、急激な高齢化を見据えた機能強化と子育て世代の機能が充実したまちづくり</p> | <p>駒形周辺地区（生活拠点）</p> <p>周辺の多くの人口を支える拠点として、地域における日常生活の充実を図り、公共交通との連結性を高めることで、多世代が集うまちづくり</p> |

3-4 居住誘導に向けたまちづくりの方向性

居住誘導に向けたまちづくりの方向性について、以下のとおり定めます。

日々の暮らしに必要な機能と住まいが集まり
日常生活を便利に過ごせるまちづくり

本市では、大規模商業施設や総合病院を始めとして、診療所、図書館など日常で利用する施設も含め、自動車アクセスし易い施設立地が多いため将来、高齢者など自動車が運転できなくなった際に、自ら移動することが困難となり、送迎に頼った生活になることが考えられます。

送迎に頼った生活では、自分の意志で自由に活動することが難しく、自動車を運転できない高齢者を中心に外出の機会が減少し、健康への影響も懸念されます。また、運転免許を持たない子供も、習い事やまちなかへの買い物等で出かける際には親の送迎が必要となり、子育て中の世代の活動の負担にも繋がります。都市機能の集積と合わせて居住の誘導を推進することで、送迎に頼らなくとも誰もが気軽に外出ができるような、日常生活が便利に行える環境づくりをしていくことが重要と考えられます。

一方で本市は、群馬県の県庁所在地として、全国展開する企業の支店や県を代表する企業の本店が立地しているため、就職や転勤等による東京、埼玉、神奈川など県外からの転入者が一定程度存在しています。これらの転入者は、自動車を中心ではなく、公共交通を利用する生活習慣を有しており、公共交通も利用できる環境へのニーズが高いと想定されます。また、今後は、人口減少が進む中で、公共交通の主な利用者である学生が減少することは明らかで、その減少によりサービスの低下を招く可能性があります。

そこで、本市への就職や転勤による県外や市外からの転入者を公共交通沿線に居住の誘導を進めることが、市内の公共交通利用者を増やすことにつながり、利用しやすい公共交通が維持・形成されることが期待されます。このことにより、市民が自動車の利用を中心とした生活から、公共交通も利用できる生活に魅力を感じ、進学や就職、結婚等のライフステージの節目において、市街地や公共交通沿線への居住を選択することも期待されます。

(1) 居住誘導に向けたまちづくりの方向性に基づく地域区分と生活像

1) 本市の居住地の区分の考え方

本市では、これまで市街化区域においては、計画的に市街地整備が推進されてきました。また、非線引き都市計画区域においても、用途地域を定め、旧町村における集落を活かしながらかつ計画的な集落の形成を目指してきた地域では、日常的な生活ニーズに応える都市機能施設もある程度集積しています。

本計画では、これらの地域の中において、過度に自動車に依存せず公共交通も使いながら日常生活を過ごすことが出来る地域を将来的に形成することを目指しています。

具体的には、都市機能施設の立地状況や公共交通網との関係性から、これまでの居住地を以下の4種類のエリアに区分し、その中から居住を誘導すべき地域として、居住誘導区域を設定します。

| | |
|--|---|
| <p>まちなか居住エリア</p> <p>高次の都市機能施設を含めた、多様な都市機能施設が集積することで、自動車に頼らずに様々な生活ニーズを満たすことが出来るエリア</p> | <p>生活サービス充実居住エリア</p> <p>市内でも都市機能施設が一定程度以上集積することが想定され、自動車に頼らずに日常の生活ニーズを満たすことが出来るエリア</p> |
| <p>公共交通沿線居住エリア</p> <p>都市機能誘導区域等へのアクセスに、自動車以外の交通手段を選択でき、便利な生活が可能なエリア</p> | <p>一般居住エリア</p> <p>自動車を上手に使うことで日常生活のニーズを満たしながらゆとりある暮らしが可能な居住エリア</p> |

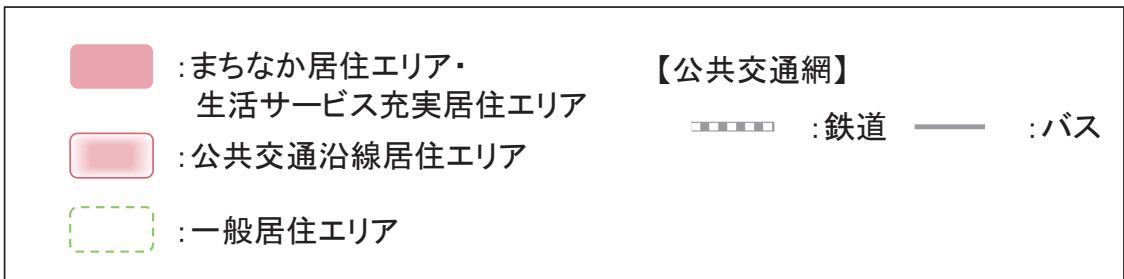
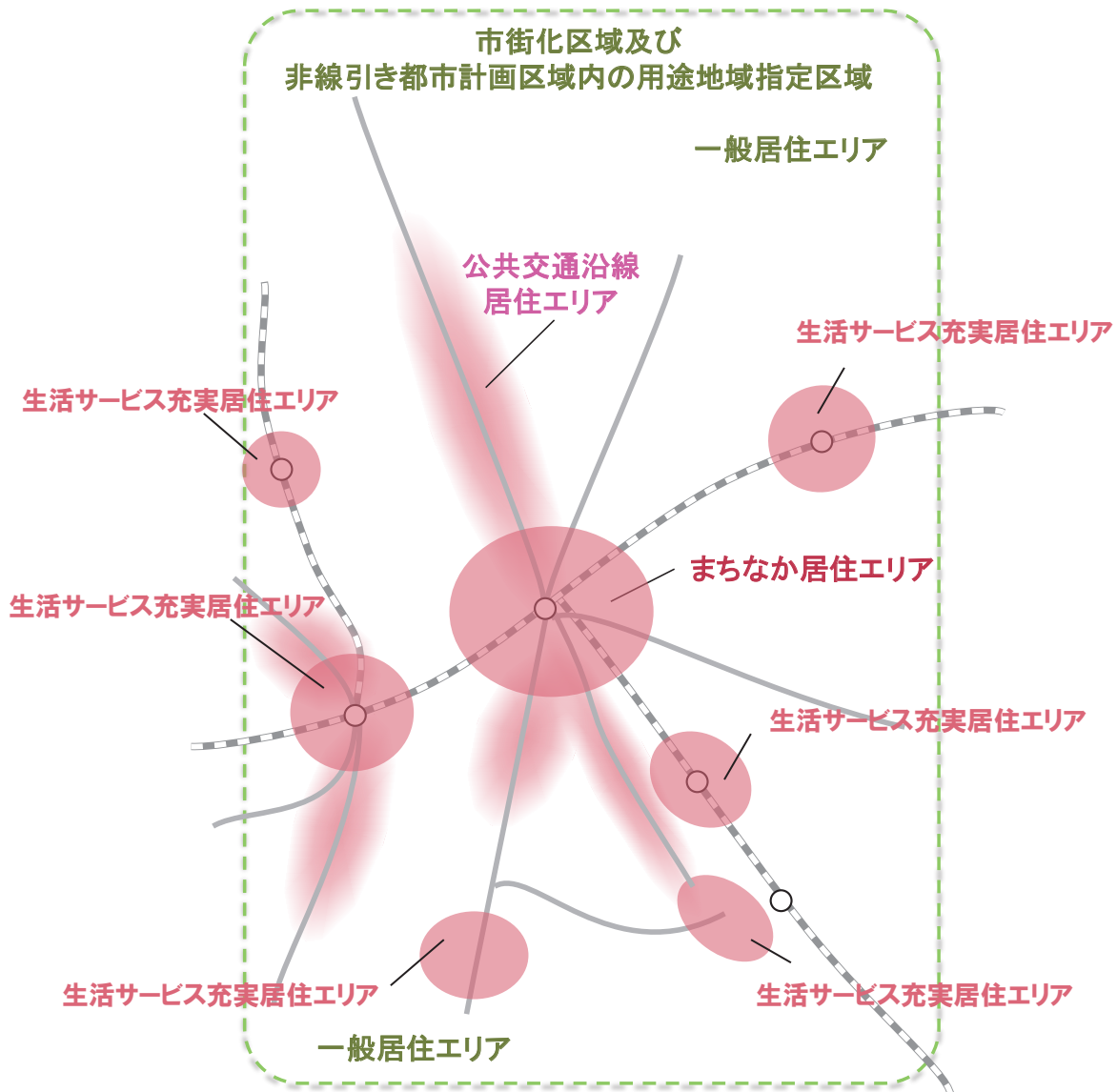


図 3-2 居住地の区分のイメージ

2) 各居住エリアの生活像

(a) まちなか居住エリアおよび生活サービス充実居住エリア

まちなか居住エリアは中心拠点を有し、日常的な生活ニーズに応える都市機能施設を始め、大規模商業施設や総合病院などの多様な高次の都市機能施設が集積しており、徒歩や自転車、都心幹線バス（本庁地区内の主要施設を結ぶ高頻度バス）などによって、自動車が運転出来なくても日常生活の中で多様な都市活動を活発に営みたい方の居住が期待されます。

例えばこの地区に住む場合では、この地区にある会社に勤め、会社へは徒歩や自転車で通勤でき、帰りには買い物や私用などの活動を楽しむことができます。

生活サービス充実居住エリアは、地域拠点・生活拠点を有し、日常的な生活ニーズに応える都市機能施設や高次の都市機能施設が一定程度集まって存在しているので、基本的には徒歩により日々の生活に欠かせない都市機能施設に気軽にアクセスし、快適な暮らしを営みたい方の居住が期待されます。

例えばこの地区に住む場合では、平日は家の近くにある店舗等を利用して暮らしのニーズを満たし、休日は公共交通を利用してまちなかに出かけ、買い物やイベント等を楽しむことができます。

(b) 公共交通沿線居住エリア

公共交通沿線居住エリアでは、自動車だけでなく、公共交通を含めた交通手段を選択し、日常生活を営むことができる地域を目指します。各拠点までつながる公共交通サービスが利用しやすい環境であるため、まちなかに立地する都市機能施設を活かした活動や、沿線内に立地する施設を活かした活動も可能です。また、まちなか居住エリアや生活サービス充実居住エリアに比べ、低層の集合住宅や戸建住宅などが立地でき、ゆとりのある住環境を望む方の居住が期待されます。

例えばこの地区に住む場合では、公共交通を利用して通勤し、疲れた体で運転せずに帰宅でき、ゆとりのある居間で家族との団らんを楽しむことができます。

1

2

3

4

5

6

7

8

資

3) 一般居住エリアの生活像

一般居住エリアは、公共交通沿線居住エリアと同様に、日常生活のニーズを満たす活動が可能となりますが、公共交通を利用する際には、駅やバス停へ自動車や自転車での移動または家族等による自動車での送迎が伴うため、自動車を中心とした生活が想定されます。

例えばこの地区に住む場合では、庭や駐車場のある戸建て住宅に二世帯で同居し、買い物や通院などの日々の暮らしに必要な活動や家族による送迎が必要である場合などでは自動車を上手に使い、移動にかかる時間や距離にゆとりある生活ができます。

(2) 居住誘導区域へ誘導を目指すターゲット

居住地の選択は、進学、就職、転職、結婚、子育て、退職等のライフステージの節目において実施されることが多く、戸建て志向が強い本市の特徴を踏まえると、誰をも誘導することは困難です。そこで、居住誘導に向けたまちづくりの方向性を踏まえ、短中期的には、①郊外に居住しているが自動車を運転することができない、家族による送迎の負担を軽くしたいと考えているなど、自動車以外の交通手段を選択できる生活を望む高齢者と、②結婚・子育てのタイミングで、親の送迎を必要としない教育環境への転居を求めている若年層、③公共交通の利用の習慣を有している、転勤や就職による市外（特に東京都市圏）からの転入者を中心に誘導を目指すこととします。

なお、長期的には、都市機能整備とともに、公共交通サービスの改善、人口集積が進むことで市街地の魅力が向上し、市街地を魅力的に感じる市民が生まれ、ライフステージの節目において前橋市内への転居を考える市民が、居住誘導区域での居住を選択し、さらなる賑わいが生み出される好循環を狙うものです。

【短・中期で居住誘導を目指すターゲット】

- ①自動車に依存しない生活を望む高齢者
- ②結婚、子育てを機に引っ越しを考えている若者層
- ③転勤や就職による市外（特に東京都市圏）からの転入者

【長期的に居住誘導を目指すターゲット】

- ④移住者を含む全ての市民
(ライフステージの節目において居住誘導区域を選択)