

# 前橋市立地適正化計画

令和6年（2024年）7月





## 目次

|                           |           |
|---------------------------|-----------|
| <b>1. はじめに</b>            | <b>1</b>  |
| 1-1 計画策定の背景               | 2         |
| 1-2 計画改訂の目的               | 3         |
| 1-3 立地適正化計画とは             | 3         |
| 1-4 立地適正化計画制度の特徴          | 4         |
| 1-5 立地適正化計画に定める事項         | 6         |
| 1-6 本計画書の位置づけ             | 7         |
| 1-7 目標年次                  | 8         |
| <b>2. 現況分析と課題整理</b>       | <b>9</b>  |
| 2-1 現況の分析                 | 10        |
| 2-2 課題の整理                 | 15        |
| <b>3. まちづくり方針と都市の骨格構造</b> | <b>17</b> |
| 3-1 まちづくり方針               | 18        |
| 3-2 都市の骨格構造               | 19        |
| 3-3 都市機能誘導に向けたまちづくりの方向性   | 21        |
| 3-4 居住誘導に向けたまちづくりの方向性     | 22        |
| <b>4. 都市機能誘導区域</b>        | <b>27</b> |
| 4-1 区域の設定方針               | 28        |
| 4-2 都市機能誘導区域の設定           | 32        |
| 4-3 都市機能誘導施設              | 39        |
| 4-4 都市機能誘導施策              | 41        |
| <b>5. 居住誘導区域</b>          | <b>45</b> |
| 5-1 区域の設定方針               | 46        |
| 5-2 居住誘導区域の設定             | 49        |
| 5-3 居住誘導施策                | 52        |
| 【参考】誘導区域等の設定図             | 61        |
| <b>6. 定量的な目標</b>          | <b>63</b> |
| 6-1 目標値設定の考え方             | 64        |
| 6-2 都市機能誘導に関する目標値         | 65        |
| 6-3 居住誘導に関する目標値           | 66        |
| <b>7. 届出制度</b>            | <b>71</b> |
| <b>8. 計画の策定と進捗・管理</b>     | <b>75</b> |
| 8-1 計画の策定                 | 76        |
| 8-2 進捗・管理                 | 78        |
| <b>資料編</b>                | <b>79</b> |
| 1-1 本市の現況整理と将来の動向         | 80        |
| 2-1 都市機能誘導区域の具体的な検討結果     | 135       |
| 2-2 居住誘導区域の具体的な検討結果       | 175       |





# 1. はじめに



## 1-1 計画策定の背景

本市は、市域の中に、多くの市民が居住する市街地と、赤城山南麓に広がる山林などの豊かで良好な自然環境を有する都市です。

現在の本市においては、市民の高齢化や人口減少への対応、貴重な財産である良好な自然環境の次代への継承などが必要とされ、既存ストックを有効活用しつつ様々な都市機能を計画的に集積させ、無秩序な市街地の拡大を抑制する「コンパクトなまちづくり」の考え方も重要です。

一方、広大な市域の中で数々の固有の特性を有し、多くの人々が日常生活を送ってきた旧町村などの地域を尊重したまちづくりも重要となっています。したがって、あらゆる機能を集積させた単独の地区（中心市街地）だけで全市民の生活を支え、広大な市域全体の発展をけん引するのではなく、個々の特性や役割にあわせた都市機能を持つ地区を有し、良好な自然環境と共生する地域の発展、そして、これら地域の連携による相乗効果で市全体がひとつの都市として発展することが大切です。

そこで、本市では、都市計画マスタープランでも掲げる「ひとつの都市として市全体が地域とともに発展するコンパクトなまちづくり」の実現に向けた具体的な方向性を示すため、平成31年（2019年）3月に前橋市立地適正化計画を策定・公表し、令和4年（2022年）7月に軽微な変更（誘導施策の記載内容を更新）を行い、コンパクトなまちづくりの実現に向けて様々な取り組みを進めています。



図 1-1 「前橋市都市計画マスタープラン改訂版」より

## 1-2 計画改訂の目的

近年の頻発・激甚化する自然災害にまちづくりの側面からも対策を講じることが求められていることから、令和2年（2020年）6月に都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画に記載すべき事項として「防災指針」が位置づけられました。これに伴い、本市においても防災指針を策定するとともに、前橋市立地適正化計画の策定・公表から5年<sup>※1</sup>が経過することから、各種施策の進捗状況や目標値の達成状況を踏まえつつ、社会情勢の変化等を反映した計画とすることを目的として、計画の改訂を行います。

- ※1 都市再生特別措置法第84条第1項において、概ね5年ごとに計画に関する調査、分析及び評価を行うよう努め、必要がある場合には計画を変更することとされています。

## 1-3 立地適正化計画とは

立地適正化計画とは、都市再生特別措置法に位置づけられた医療や福祉、商業などや住居がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が、公共交通により、これらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直すものであり、これまでの都市計画法に基づく都市計画マスタープランや土地利用規制等とは異なり、これまで以上に都市における活動や都市機能に着目し、高度な取り組みを推進する計画となります。

### 【立地適正化計画制度の意義】

- ・これまでの土地利用規制等で都市をコントロールするだけでなく、都市の住民・企業の活動等にこれまで以上に着目すること
- ・これまで都市計画の中で明確には位置づけられてこなかった各種の都市機能に着目し、都市計画の中に位置づけることで、都市をコントロールする新たな仕組みを構築すること
- ・市街化調整区域の規制、都市計画施設の見直し、民間活力を活用した開発など、これまでの都市計画制度のツールについて、取組みの高度化を図ること

## 1-4 立地適正化計画制度の特徴

立地適正化計画は、行政と住民や民間事業者が一体となり、コンパクトなまちづくりを進めていくため、様々な役割が期待されています。

### 【都市全体を見渡したマスタープラン】

- ・一部の機能だけではなく、医療や福祉、商業などや公共交通などの様々な都市機能を対象として立地を踏まえた計画となります。
- ・まちなかの空地・空家と、人口分散（郊外部での住宅開発）を一体として検討の上、分野を横断して立地を踏まえた計画となります。

都市全域の機能を見渡した都市計画マスタープランの高度化版の役割

### 【都市計画と民間施設誘導の融合】

- ・これまでの都市計画に基づくインフラ整備と合わせ、既存インフラを生かした、医療や福祉、商業などの民間施設の立地に焦点を当てます。

これまでの都市計画法に基づく土地利用規制と合わせ、立地適正化の対象区域に誘導したい施設の設定や区域外における届出・制度等により、民間施設への誘導手法が多様化

### 【市街地空洞化防止のための新たな選択肢】

- ・立地適正化の対象となる地域、施設を設定することで、民間施設や居住の立地を緩やかに誘導できる、市街地空洞化防止のための新たな選択肢として活用することが可能となります。

それぞれの地域における拠点性形成のための役割

### 【時間軸をもったアクションプラン】

- ・立地適正化計画では、計画の達成状況を評価し、状況に合わせて、計画を見直すことが求められています。

時間軸をもったアクションプランとして運用することで効果的なまちづくりが可能

### 【都市計画と公的不動産の連携】

- ・財政状況の逼迫や公共施設の老朽化等を背景として、公的不動産の見直しを推進してきましたが、立地適正化計画では、将来のまちのあり方を見据えた公共施設の規模及び配置の適正化並びに民間活力の導入による学校跡地等の高度利用等の公有地活用に向けた取組と連携して進めます。

公共施設の再編に係る計画（公共施設等総合管理計画等）との連携

### 【都市計画と公共交通の一体化】

- ・立地適正化計画は、「コンパクトなまちづくり」と「公共交通によるネットワーク」の連携を具体的に進めます。

居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、『コンパクト・プラス・ネットワーク』のまちづくり

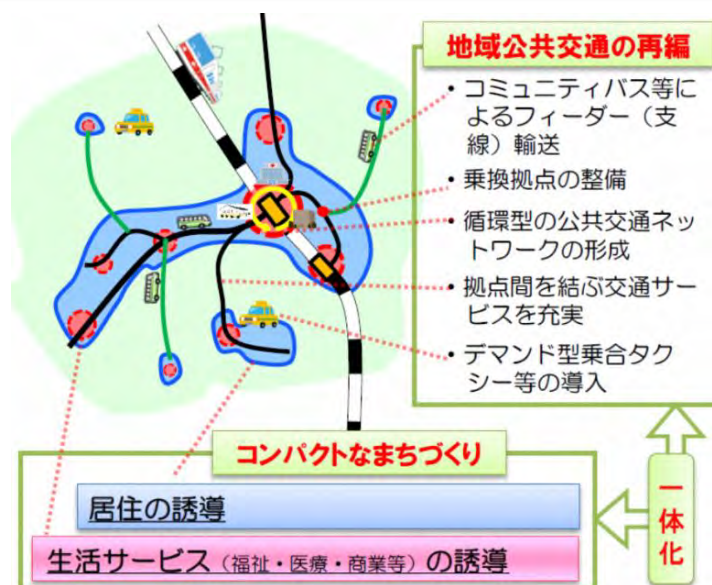


図 1-2 都市計画と公共交通の一体化イメージ

「改正都市再生特別措置法等について」国土交通省より

### 【災害に強いまちづくりと併せた都市のコンパクト化】

- ・気候変動の影響により頻発・激甚化する自然災害への対応として、災害リスクを踏まえた防災まちづくりの目標を設定し、災害に強いまちづくりと併せて都市のコンパクト化を進めます。

居住誘導区域に残存する災害リスクに対しては、立地適正化計画に防災指針を定め計画的かつ着実に必要な防災・減災対策を推進

## 1-5 立地適正化計画に定める事項

立地適正化計画には、区域を記載する他、基本的な方針、その他必要な事項を記載するものとします。

### ■立地適正化計画の対象範囲

○立地適正化計画の区域は、都市計画区域全域が基本となります。

【本市の対象区域】

前橋都市計画区域

前橋勢多都市計画区域

※令和2年の富士見都市計画区域の拡大、前橋勢多都市計画区域への統合により、対象範囲を拡大しています。

### ■基本的な方針

○計画により実現を目指すべき将来の都市像を示すとともに、計画の総合的な達成状況を的確に把握できるよう、定量的な目標を設定することが望ましいです。

### ■都市機能誘導区域

【区域の設定】

○都市機能誘導区域とは、医療や福祉、商業などの都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域です。

【誘導施設の設定】

○誘導施設とは、都市機能誘導区域ごとに、立地を誘導すべき医療や福祉、商業などの都市機能施設です。

### ■居住誘導区域

【区域の設定】

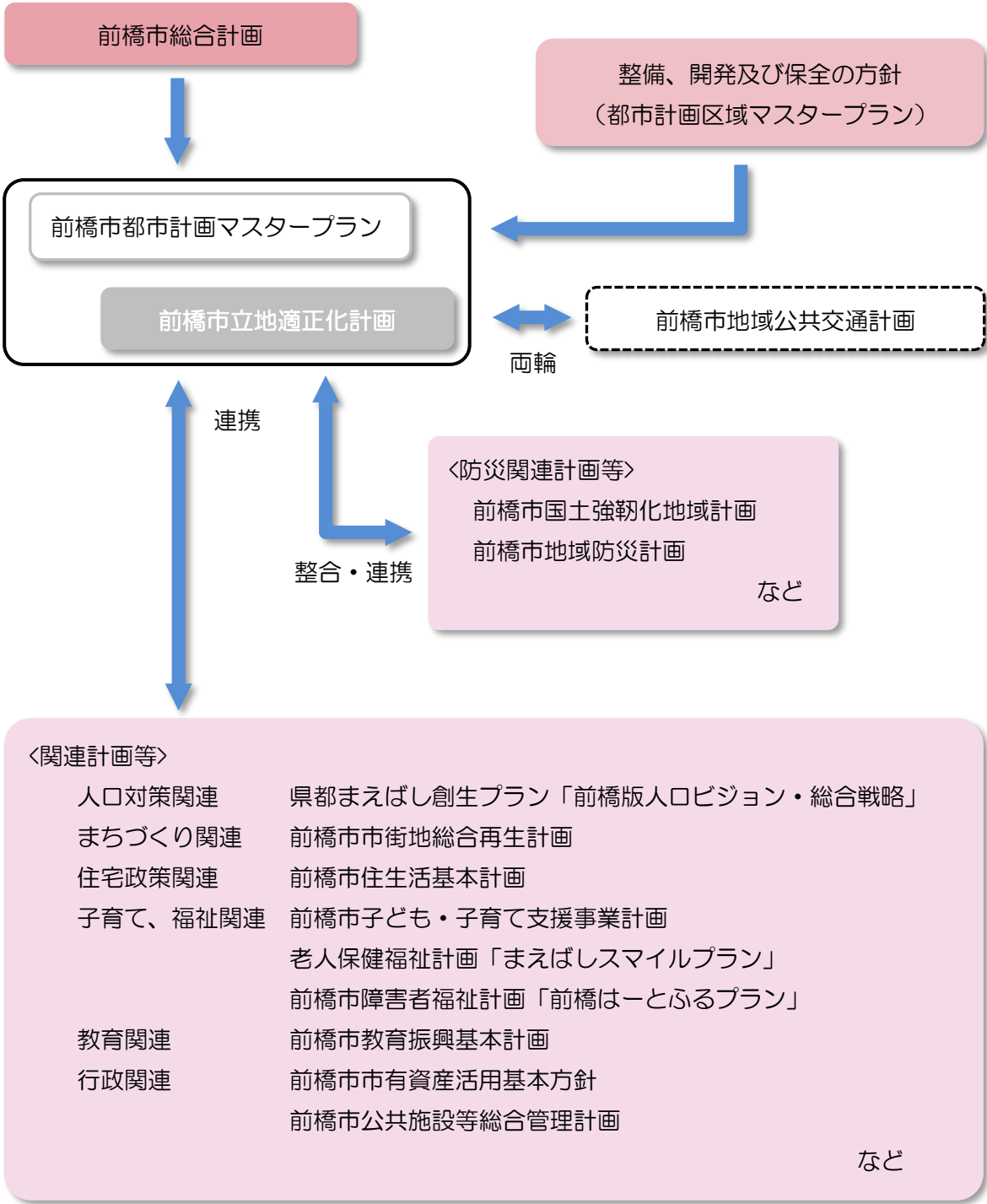
○居住誘導区域とは、人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。

### ■防災指針

○居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能の確保を図るための指針です。

# 1-6 本計画書の位置づけ

都市再生特別措置法第81条の規定に基づく立地適正化計画は、都市計画マスタープランの高度化版として、本市の都市構造上における課題を踏まえて、様々に関連する計画や施策と連携しながら、将来にわたって持続可能な都市づくりを図るための計画です。





## 1-7 目標年次

本計画は、おおむね20年先（令和22年（2040年））の都市づくりを見据えた計画となります。

## 2. 現況分析と課題整理

---

## 2-1 現況の分析

本市の現況を、市街地形成、都市機能、居住、交通、活動実態、人口、財政の7つの視点から整理しました。

### (1) 市街地形成

#### 1) 現状

立地適正化計画では、これまで整備が進められた社会資本の有効活用や都市機能の適正配置など、都市経営コストを抑えたコンパクトな都市を目指すことから、本市の市街地形成の現状について、以下の特徴に着目します。

- 人口増加に対応するため、市街地は郊外部に拡大してきた。
- 全国有数の規模で土地区画整理が進められてきた。

#### 2) 本市の強みと弱み

積極的な土地区画整理事業の実施によって、良好な市街地が広く形成されたことが強みである一方、スプロール的な開発も見られ、比較的低密度な市街地が広く分布していることが弱みであると考えられます。

### (2) 都市機能施設立地

#### 1) 現状

立地適正化計画においては、都市機能の集積・再配置などのコンパクトなまちづくりを推進する観点から、本市の都市の現状について、以下の特徴に着目します。

- 広域から集客する大規模な商業施設や総合病院等が広範囲に立地している。
- コンビニや診療所、老人福祉施設、保育園等も多く立地している。
- 市民サービスセンターや図書館（分館）が計画的に配置されている。

#### 2) 本市の強みと弱み

魅力的な大型の商業施設や総合病院が居住地の近くに立地しているほか、診療所や図書館（分館）など日常で利用する施設も居住地の近くに立地していることが強みである一方、いずれも自動車でのアクセスを前提とした立地が多く、自動車を利用できない人には利用しにくいことが、弱みであると考えます。

### (3) 居住

#### 1) 現状

立地適正化計画においては、コンパクトな市街地に居住を誘導することを目指す観点から、本市の居住の現状について、以下の特徴に着目します。

- 既に人口減少が始まっており、4人に1人が高齢者となっている。
- 高齢者は市内中心部に多い一方、新たに開発が進んだ郊外部では、若年人口率が高い地域が存在する。

#### 2) 本市の強みと弱み

持ち家志向が強く、郊外部の新規開発地で戸建て住宅を取得する層が多いことが強みである一方、中心部では既に高齢化が進んでおり、古い建物が多く残る一方で駐車場が多く分布するなど、活力低下等の問題が生じる可能性があることが、弱みであると考えられます。

### (4) 交通

#### 1) 現状

立地適正化計画においては、都市機能誘導区域と居住誘導区域を結ぶ交通ネットワークについても留意する必要があるため、本市の交通の現状について、以下の特徴に着目します。

- 上武道路が開通し、その他道路網の整備が着実に進んでいる。
- 免許保有率が高く、高齢者でも自動車が利用されている。
- JR 上越線、JR 両毛線及び上毛鉄道上毛線が骨格的なネットワークを形成している。
- JR 前橋駅を中心に放射状のバスネットワークが形成されているが、一部を除きバスの運行頻度が低い。

#### 2) 本市の強みと弱み

市内の移動においては自動車で移動しやすいことが強みである一方、公共交通と自動車の所要時間差が大きく、自動車が利用出来る、出来ないによって大きな移動格差が生じていることが、弱みであると考えます。

## (5) 活動実態

### 1) 現状

立地適正化計画においては、人々の暮らしの質の向上を図ることが期待されていることから、本市の活動実態の現状について、以下の特徴に着目します。

- 通勤や通学をしている人で、市街地に住む人は仕事帰りにお店に立ち寄ったり、帰宅後外出したりしている人が多い。
- 一方、郊外に住む人は、仕事や学校だけで一日の活動が終わってしまっている人が多い。
- 郊外に住む人や自動車が使えない高齢者は、送迎に頼っている人が多い。
- 自動車を保有していない高齢者は外出率が低い傾向にある。

### 2) 問題点

市街地に住んでいる人の方が、平日に働いた後や、放課後に様々な私事的な活動を行っています。

その一方で、郊外部では自動車がないと外出することが困難になっており、特に高齢者では外出機会の喪失につながっています。

## (6) 人口

### 1) 将来見通し

立地適正化計画においては、現況のみならず、将来の高齢化の状況、人口配置の変化等についても視野に入れ、コンパクトな市街地に居住を誘導することを目指す観点から、本市の人口の将来見通しについて、以下の特徴に着目します。

- 総人口がさらに減少する。
- 生産年齢人口が減少し、高齢化がさらに進む。
- 国の試算では、隣接市町村で人口が増加する地域があるが、本市はほぼ全域で人口が減少する。

### 2) 問題点

総人口の減少による活力低下や高齢化がさらに進むことによる活力低下が懸念され、特に高齢化率の高い中心部の空洞化の影響が強いと考えられます。

1

2

3

4

5

6

7

8

資

## (7) 財政

### 1) 将来見通し

立地適正化計画においては、都市機能誘導区域、居住誘導区域における都市機能施設や住環境の整備に対する財源を将来的に確保できることも重要な検討要素であることから、以下の点に着目します。

- 市税収入は減少する見込み。
- 高齢化に伴い扶助費は今後も増加する傾向が続く見込み。
- 公的資産の更新費など財政的負担が多くなる見込み。

### 2) 問題点

財政状況が厳しい状況になり、投資余力が低下するとともに、扶助費などの義務的経費が増加し、投資的経費はさらに限定されと考えられます。

人口減少や財政状況の制約が一層厳しい状況になることを考えると、これまでと同様の投資を続けることは難しいと考えます。

## 2-2 課題の整理

本市の将来展望である人口ビジョン及び総合戦略である「県都まえばし創生プラン」の目指す将来の方向性を踏まえ、前節で整理した市街地形成、都市機能、居住、交通、活動実態、人口、財政の7つの視点より、課題と目指す方向性を整理しました。

### 県都まえばし創生プランで目指す将来の方向

- ・「子どもたちの元気な声が聞こえるずっと住みたい生涯活躍のまち～健康医療都市まえばし～」の理念のもと、若者の定着と高齢者の活躍により、地域の活力を維持するため、都市のコンパクト化と交通ネットワーク形成等の施策を推進

### 現状・将来見通しから見た課題

#### ①人口減少による活力低下と年代構成変化

- ・市域全体で人口が減少することにより、低密度な市街地がさらに低密度化、住宅地での活力の低下や空洞化が懸念される。
- ・特に中心市街地においては現状でも駐車場が多く立地するなどしており、一段の活力低下が懸念される。
- ・高齢化の進展に伴い、人口の年代構成が変化、高齢者が増加する。

#### ②都市機能施設の撤退と新たなニーズの発生

- ・都市機能を支える各種施設の圏域内人口が減少することによって、民間施設の経営性が低下、商業施設等が撤退するリスクが高まる。
- ・公共施設についても、サービスを提供する市民が減少するため、効率性が低下、行政経営上は再編ニーズが高まる。
- ・高齢化の視点に伴い、医療や福祉機能へのニーズが高まる。

#### ③自動車を利用できない層の移動性低下

- ・人口が減少することにより、公共交通の経営環境が一段と厳しくなり、利用者の減少とサービスレベル低下の負のスパイラルが生じることが懸念される。
- ・高齢化に伴い、自動車の運転を断念、自動車を利用できない層が増加することが懸念される。
- ・市街地では、多様な活動がおこなえと共に対応に頼らなくとも活動しやすい環境になっている一方で、郊外部では、送迎による負担が大きい。
- ・公共交通と自動車のサービスレベル差がさらに拡大、自動車を利用できない層の移動性が低下し、外出機会が減少するおそれがある。

### 目指す方向性

#### ①一定の集積がある市街地の活力維持実現

- ・今後の人口見通しや財政制約を踏まえると、現在広範囲に広がる市街地の全てにおいて人口・活力を維持することは困難である。

このため、一定以上の集積がある市街地を選定し、選択的に人口と活力の維持を図り、人口減少社会においても子供から高齢者まで安心して暮らせ、生涯活躍が出来るまちを形成することが望ましい。

#### ②都市機能の効率的な提供実現

- ・今後の人口見通しや財政制約を踏まえると、すべての施設が将来に渡って立地し続けることは難しいと考えられる。

このため、公共施設の再編が必要となる場合には、効率性と利用者からの利用しやすさに留意して検討を行うことが望ましい。また、高齢者からのニーズに対応した医療・福祉施設についても効率性と利用しやすさに留意し、健康医療都市に資する検討を行うことが望ましい。

#### ③居住分布・都市機能立地・公共交通サービスの関連性強化実現

- ・高齢者をはじめ自動車を利用できない層が増加することが予想されるため、これらの層の移動性確保が求められる。

このため、居住地と都市機能施設の距離を近づけ徒歩や自転車でアクセスしやすくすること、居住地から都市機能施設まで公共交通施設でアクセスしやすくすることが望ましい。





### 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、

□市内全体に一律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・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」  
「前橋市地域公共交通計画」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。

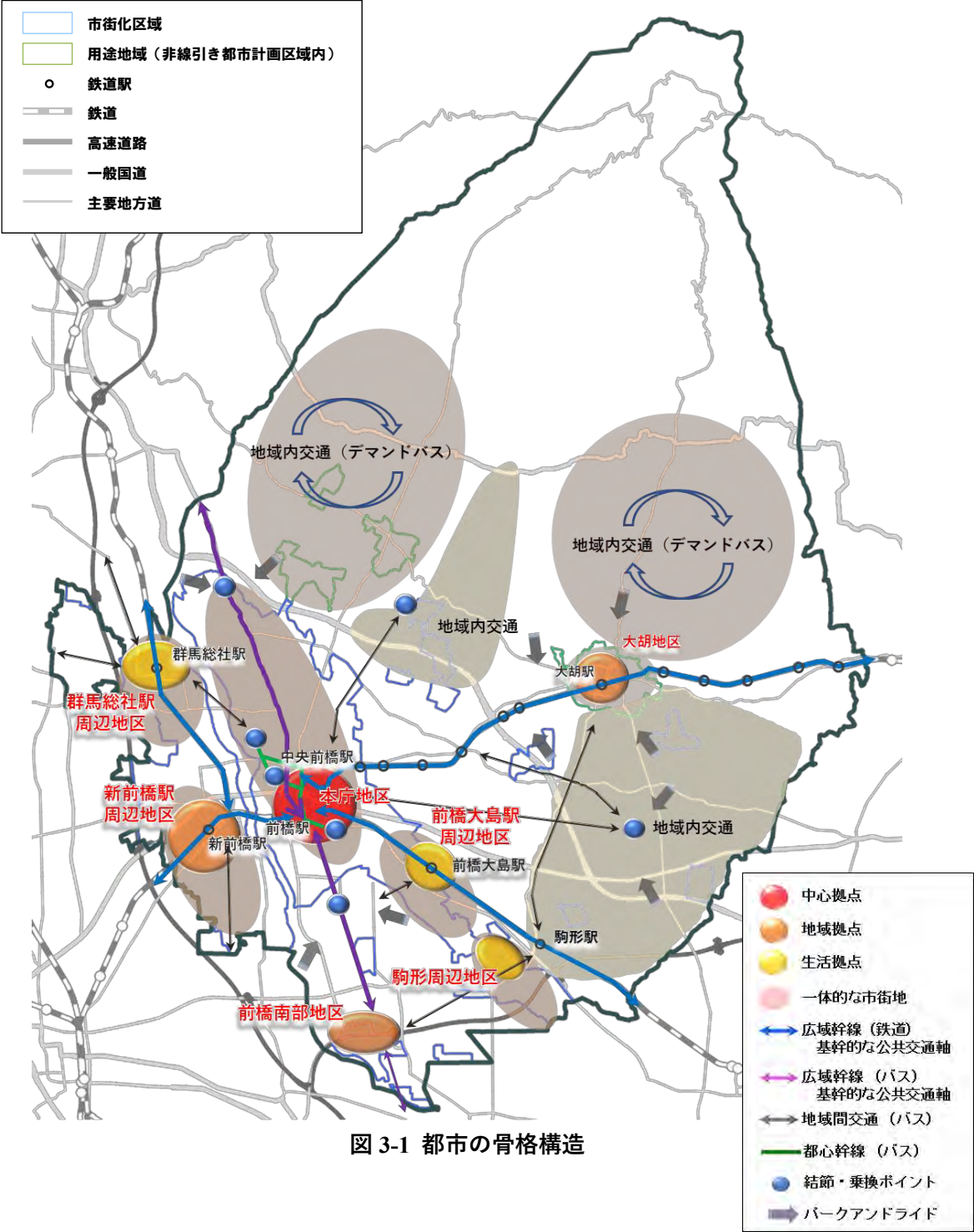
## 3-2 都市の骨格構造

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到集積し、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到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到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到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



### 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）                                                                                                           |                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| 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                                  |                                                                                        |
| <b>新前橋駅周辺地区（地域拠点）</b><br>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 | <b>群馬総社駅周辺地区（生活拠点）</b><br>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       |
| <b>大胡地区（地域拠点）</b><br>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                                             | <b>前橋大島駅周辺地区（生活拠点）</b><br>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     |
| <b>前橋南部地区（地域拠点）</b><br>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               | <b>駒形周辺地区（生活拠点）</b><br>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 |

### 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、自動車で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、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。

|                                                                                   |                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>まちなか居住エリア</b><br>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 | <b>生活サービス充実居住エリア</b><br>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 |
| <b>公共交通沿線居住エリア</b><br>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               | <b>一般居住エリア</b><br>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                     |



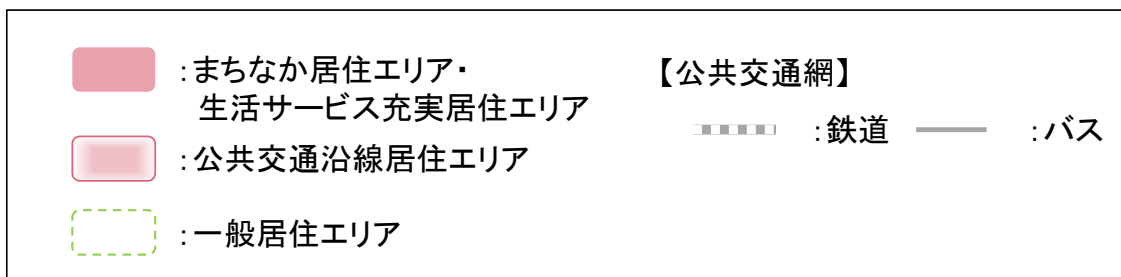
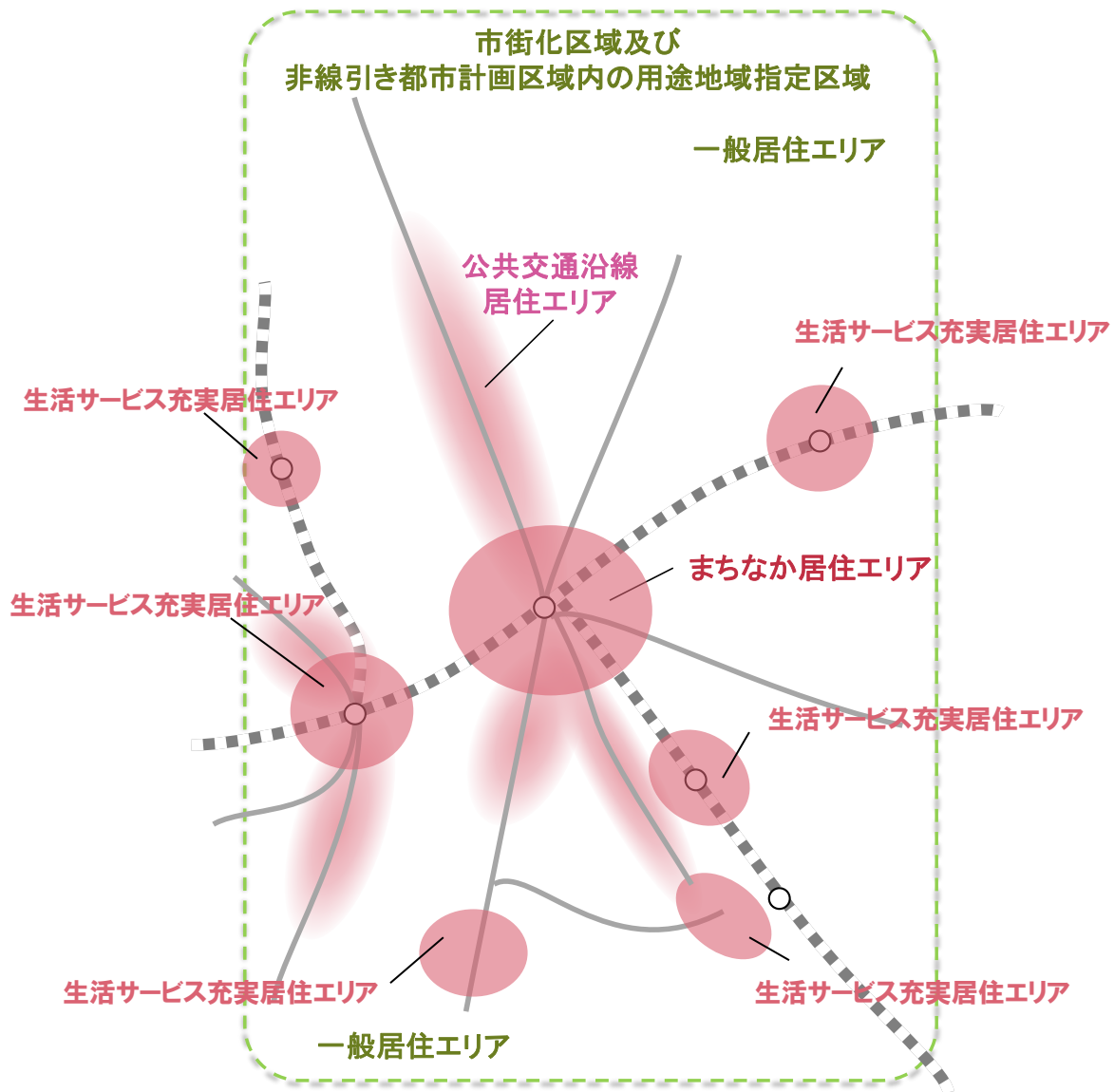


図 3-2 居住地の区分のイメージ

## 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育まれ、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）

## 4. 都市機能誘導区域

---

## 4-1 区域の設定方針

都市機能誘導区域とは、都市の骨格構造の『中心拠点、地域拠点、生活拠点』において医療や福祉、商業などの都市機能施設の立地を誘導すべき区域です。

区域設定に当たっては、土地利用の実態や公共交通施設、都市機能施設を踏まえ、基幹公共交通の結節点である鉄道駅やバス停の周辺を中心に地域としての一体性の観点から設定します。

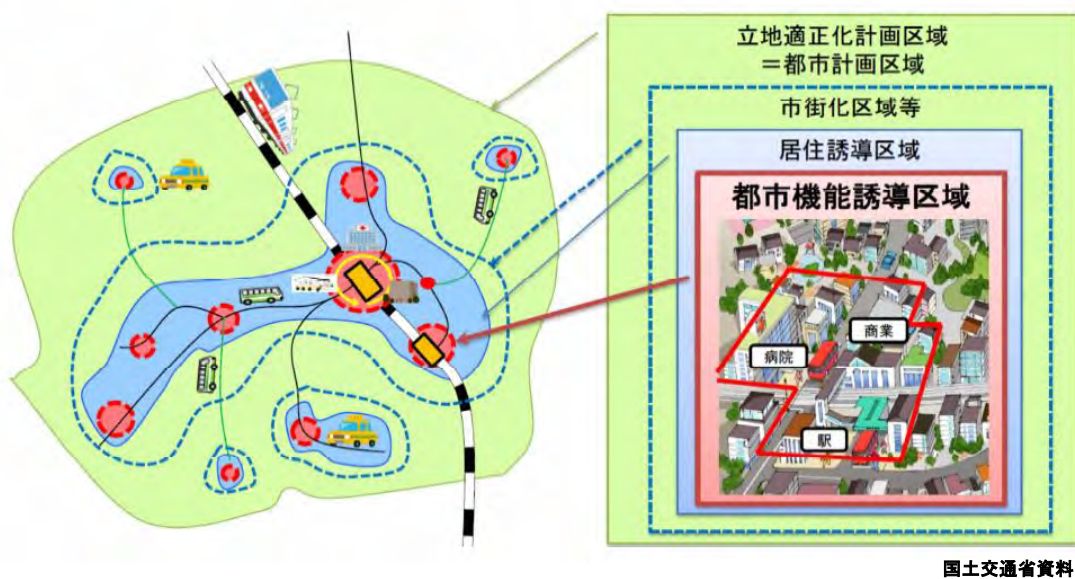


図 4-1 都市機能誘導区域のイメージ

「改正都市再生特別措置法等について」国土交通省より

本市では、国の手引きで示された地域としての一体性の観点を踏まえた設定を行うために、拠点地区ごとに都市機能施設の分布状況や既存計画との整合性等から、都市機能誘導区域を検討するための一体的な地域としての「まとまり」を設定し、その上で地形地物や行政界等で具体的な境界線を設定するという２段階で設定しました。

## (1) 一体的な地域としてのまとまりの設定方法

7つの拠点は、周辺部と比較すると一定程度の都市機能施設が立地している状況ですが、全ての拠点において高密度に都市機能施設が立地しているわけではなく、限られた範囲にまとまっている拠点も存在していることから、まず、①. **都市機能の分布状況\***から機能が集積するおおむねの「まとまり」をとらえます。

※中心点からの都市機能の分布状況から機能が集積する概ねの範囲（中心点から〇〇m）を設定

その上で、②. **用途地域の指定状況**、③. **既存計画での区域指定状況**、④. **公有地の有無**の視点から、①. で定めたおおむねの範囲を踏まえて、当該地区の一体的な地域としての「まとまり」を設定します。（詳しくは資料編 135 ページを参照してください。）

なお、以下の区域については、災害リスク等を総合的に勘案し、除くこととします。

- ・土砂災害特別警戒区域 ・災害危険区域 ・急傾斜地崩壊危険区域 ・土砂災害警戒区域
- ・急傾斜地崩壊危険箇所 ・土石流危険溪流 ・土石流危険区域 ・家屋倒壊等氾濫想定区域

表 4-1 各視点の判断基準とまとまり設定への反映方法

| 視点              | 判断基準                                                                                                                           | まとまり設定への反映方法                  |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| ②. 用途地域の指定状況    | 都市機能施設の立地を誘導しやすい商業、近隣商業地域は、①で定めたおおむねの範囲と比較し、範囲内に収まっているのか、外側まで広がっているのか。（ただし、道路沿いに設定された近隣商業地域が広範囲に広がる場合には、一体的なまとまりとは考えにくいことから除外） | ①の外側まで広がっている場合には、外側までのまとまりを考慮 |
| ③. 既存計画での区域指定状況 | 既存計画で位置づけられた区域は、①で定めたおおむねの範囲と比較し、範囲内に収まっているのか、外側まで広がっているのか。                                                                    | ①の外側まで広がっている場合には、外側までまとまりを考慮  |
| ④. 公有地の有無       | 都市機能誘導施設の種地となる公有地や公共事業予定地は、①の範囲内や周辺部に存在するのか。                                                                                   | ①の周辺部に存在する場合には、周辺部までまとまりを考慮   |



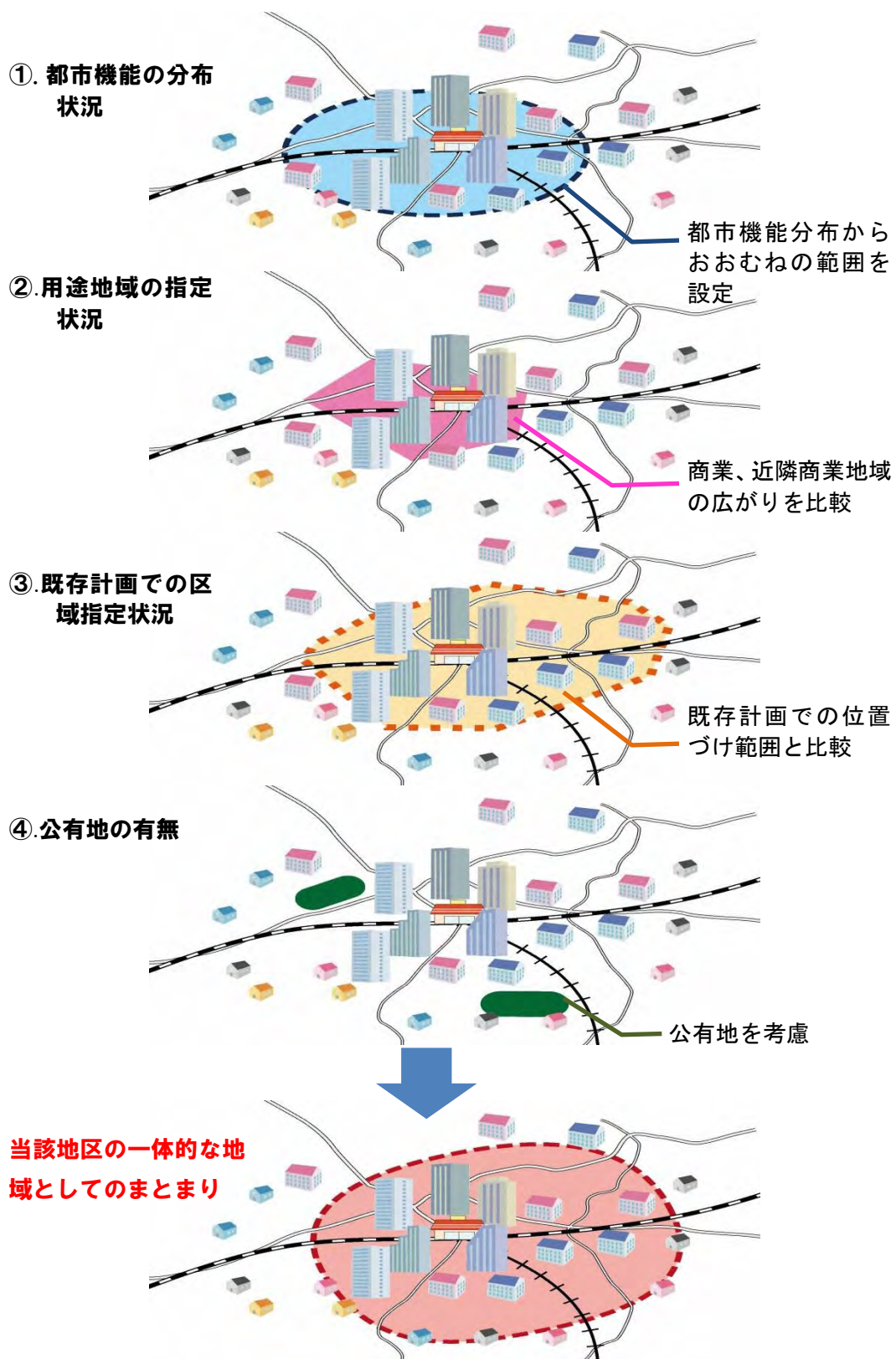


図 4-2 一体的な地域としてのまとめの設定のイメージ

## (2) 境界線の設定方法

(1) で設定した一体的な地域としてのまとまりに対して、具体的な境界線を以下の①～⑥の地形地物や町界境等により区域を設定します。なお、付近に複数の区域境界候補が存在する場合には、以下の優先順位に基づき都市機能誘導区域を設定します。

- ①市境、市街化区域・市街化調整区域の境
- ②川・線路
- ③国道
- ④県道等
- ⑤町丁目境界（町境により、一体的な区域として選定できない場合には、「⑥市道、用水路、用途地域」を優先する）
- ⑥市道、用水路、用途地域

1

2

3

4

5

6

7

8

資



## 4-2 都市機能誘導区域の設定

### (1) 本庁地区

本庁地区の都市機能誘導区域の境界線を、一体的な地域としてのまとまりの近傍にある複数の境界候補から、優先順位に基づき、以下の通り設定します。

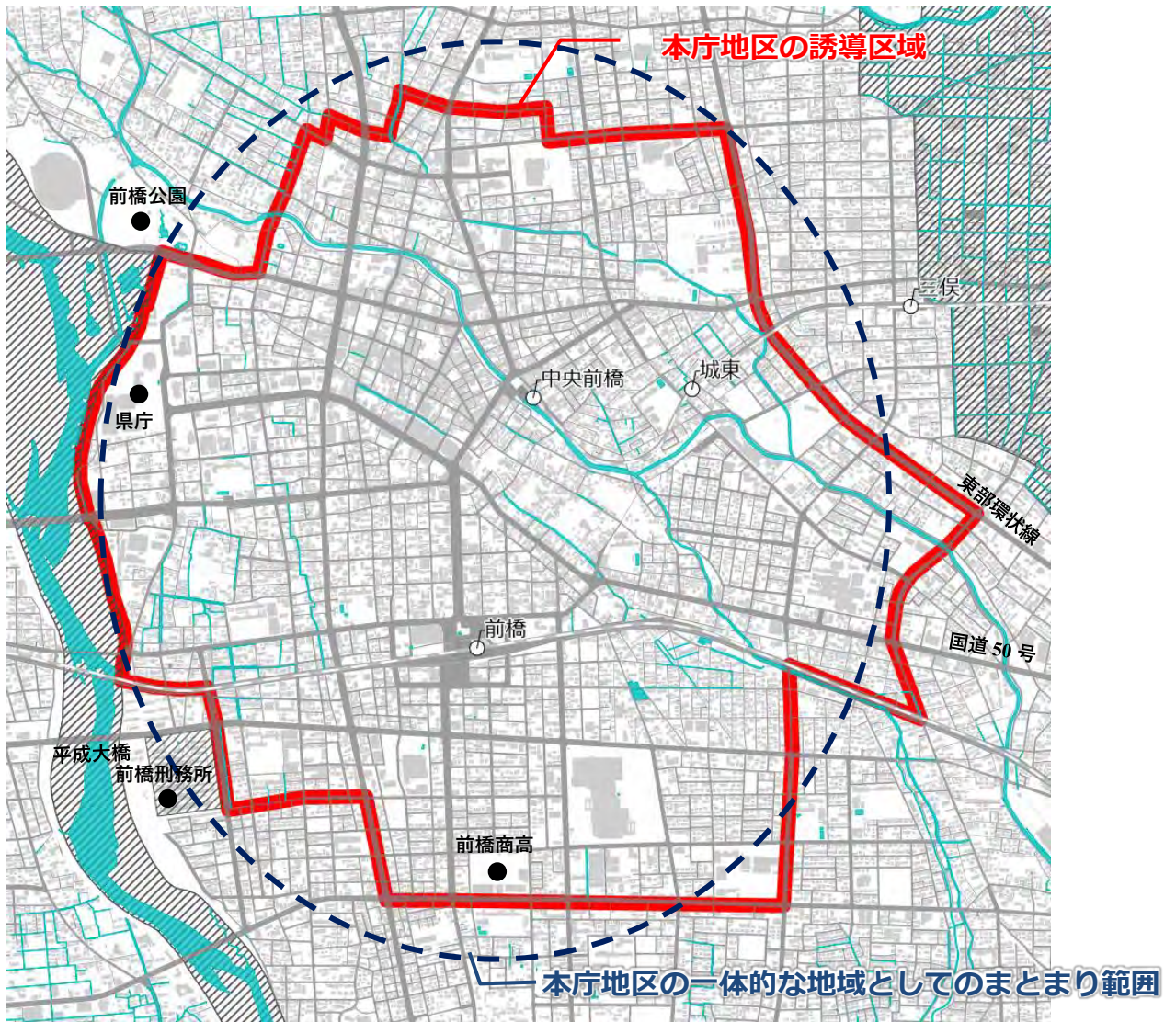


図 4-3 本庁地区の都市機能誘導区域



## (2) 新前橋駅周辺地区

新前橋駅周辺地区の都市機能誘導区域の境界線を、一体的な地域としてのまとまりの近傍にある複数の境界候補から、優先順位に基づき、以下の通り設定します。

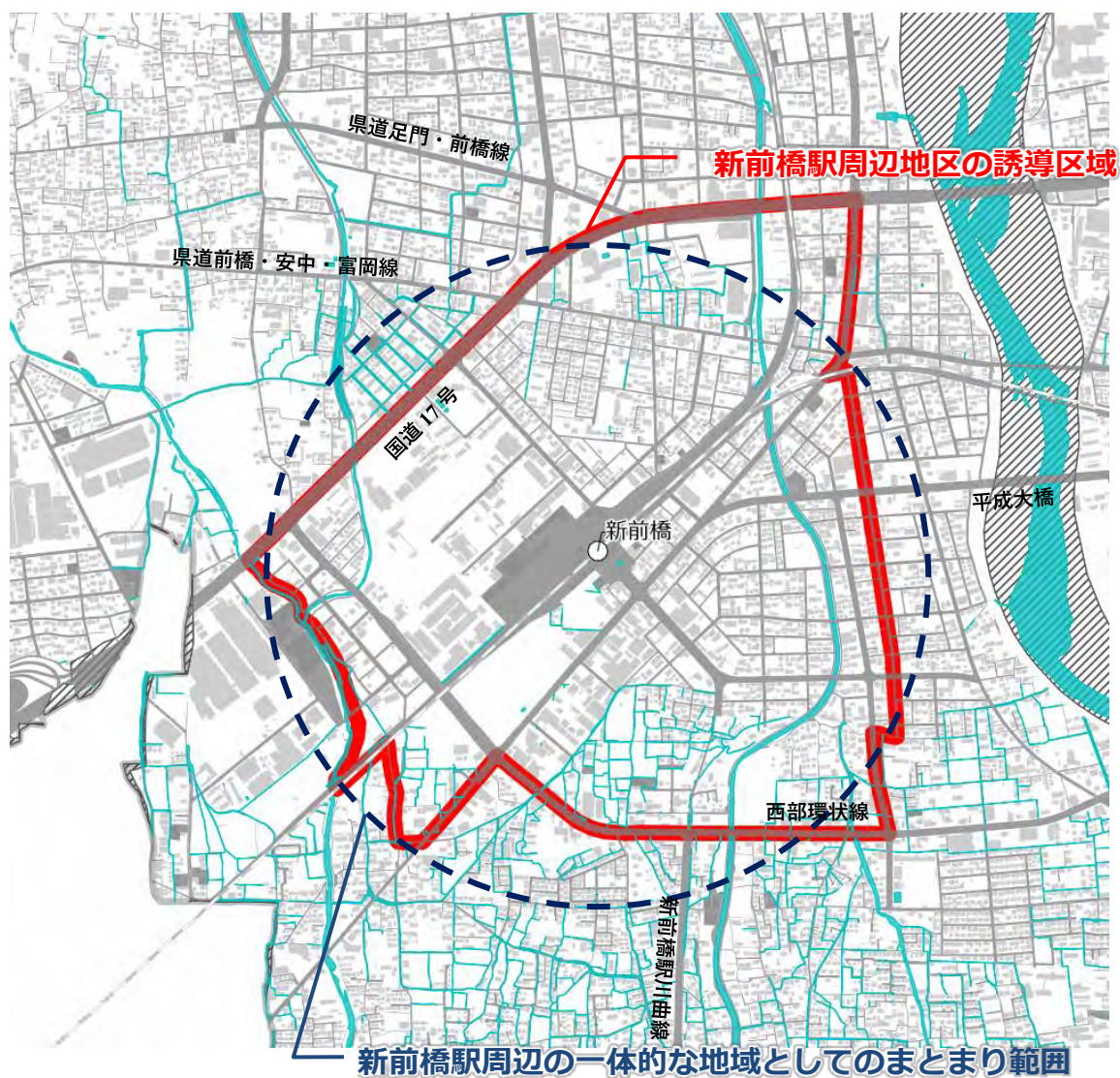


図 4-4 新前橋駅周辺地区の都市機能誘導区域



### (3) 大胡地区

大胡地区の都市機能誘導区域の境界線を、一体的な地域としてのまとまりの近傍にある複数の境界候補から、優先順位に基づき、以下の通り設定します。

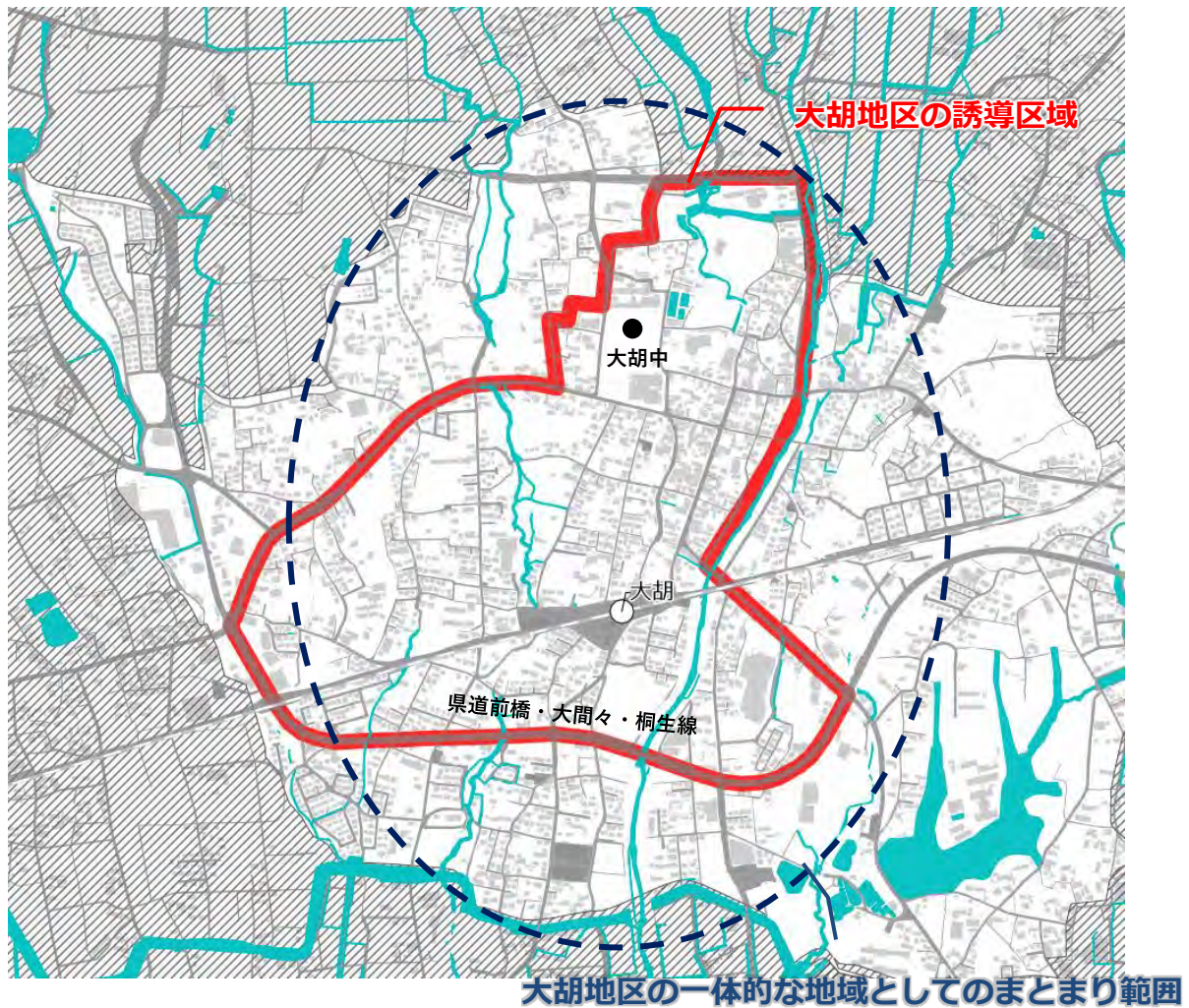


図 4-5 大胡地区の都市機能誘導区域

#### (4) 前橋南部地区

前橋南部地区の都市機能誘導区域の境界線を、一体的な地域としてのまとまりの近傍にある複数の境界候補から、優先順位に基づき、以下の通り設定します。

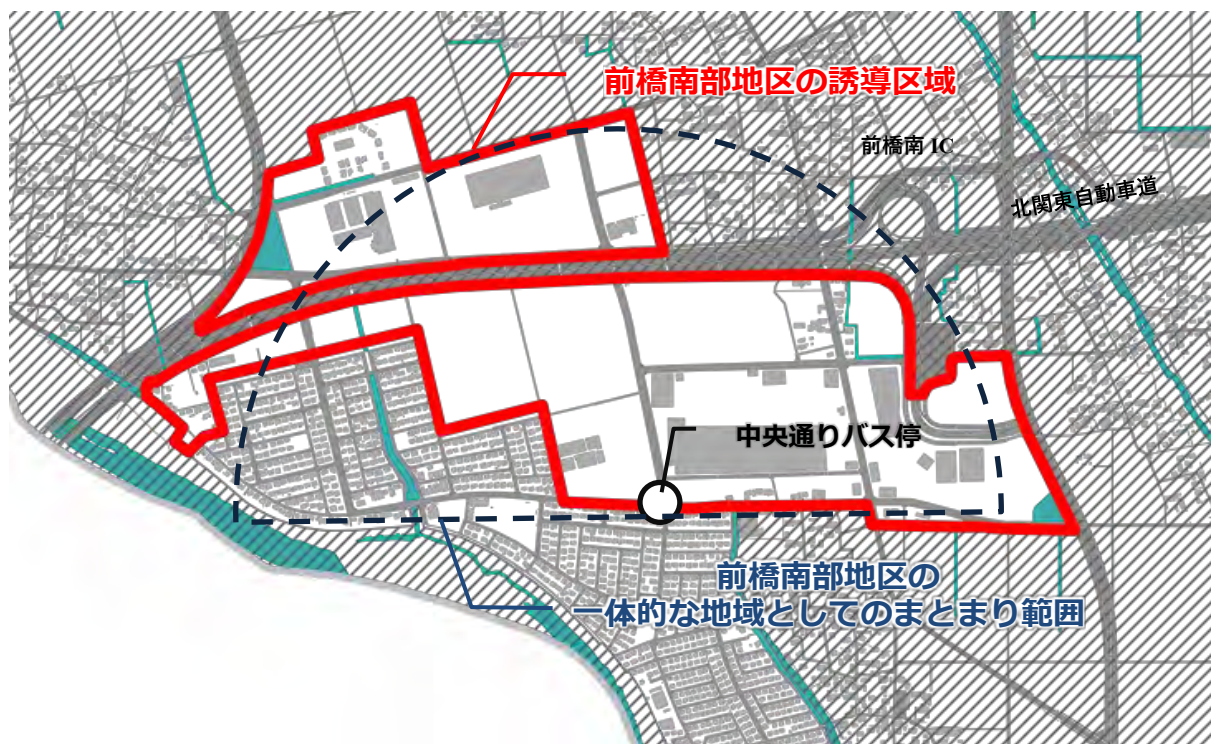


図 4-6 前橋南部地区の都市機能誘導区域



### (5) 群馬総社駅周辺地区

群馬総社駅周辺地区の都市機能誘導区域の境界線を、一体的な地域としてのまとまりの近傍にある複数の境界候補から、優先順位に基づき、以下の通り設定します。

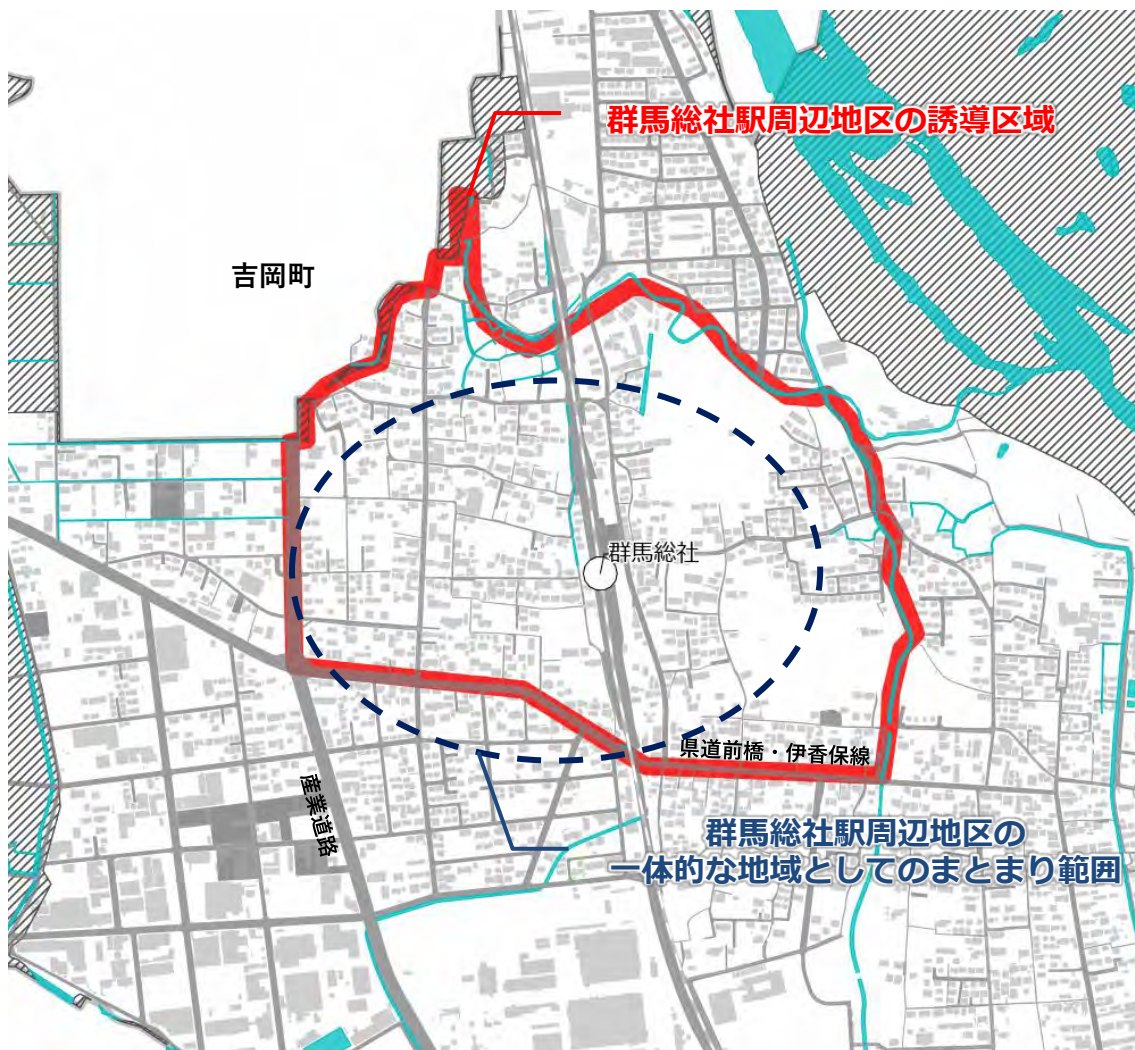


図 4-7 群馬総社駅周辺地区の都市機能誘導区域



## (6) 前橋大島駅周辺地区

前橋大島駅周辺地区の都市機能誘導区域の境界線を、一体的な地域としてのまとまりの近傍にある複数の境界候補から、優先順位に基づき、以下の通り設定します。

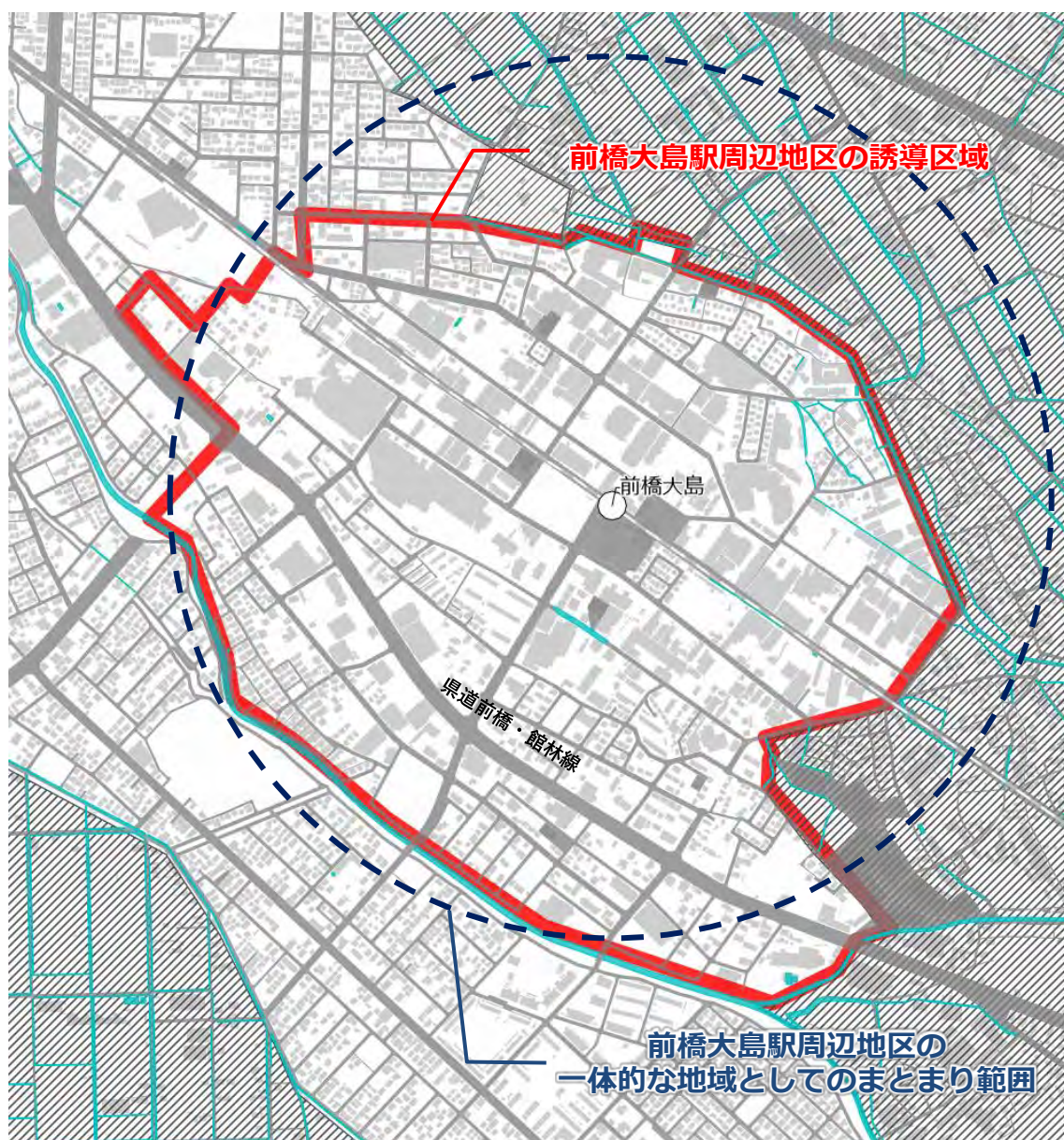


図 4-8 前橋大島駅周辺地区の都市機能誘導区域



## (7) 駒形周辺地区

駒形周辺地区の都市機能誘導区域の境界線を、一体的な地域としてのまとまりの近傍にある複数の境界候補から、優先順位に基づき、以下の通り設定します。

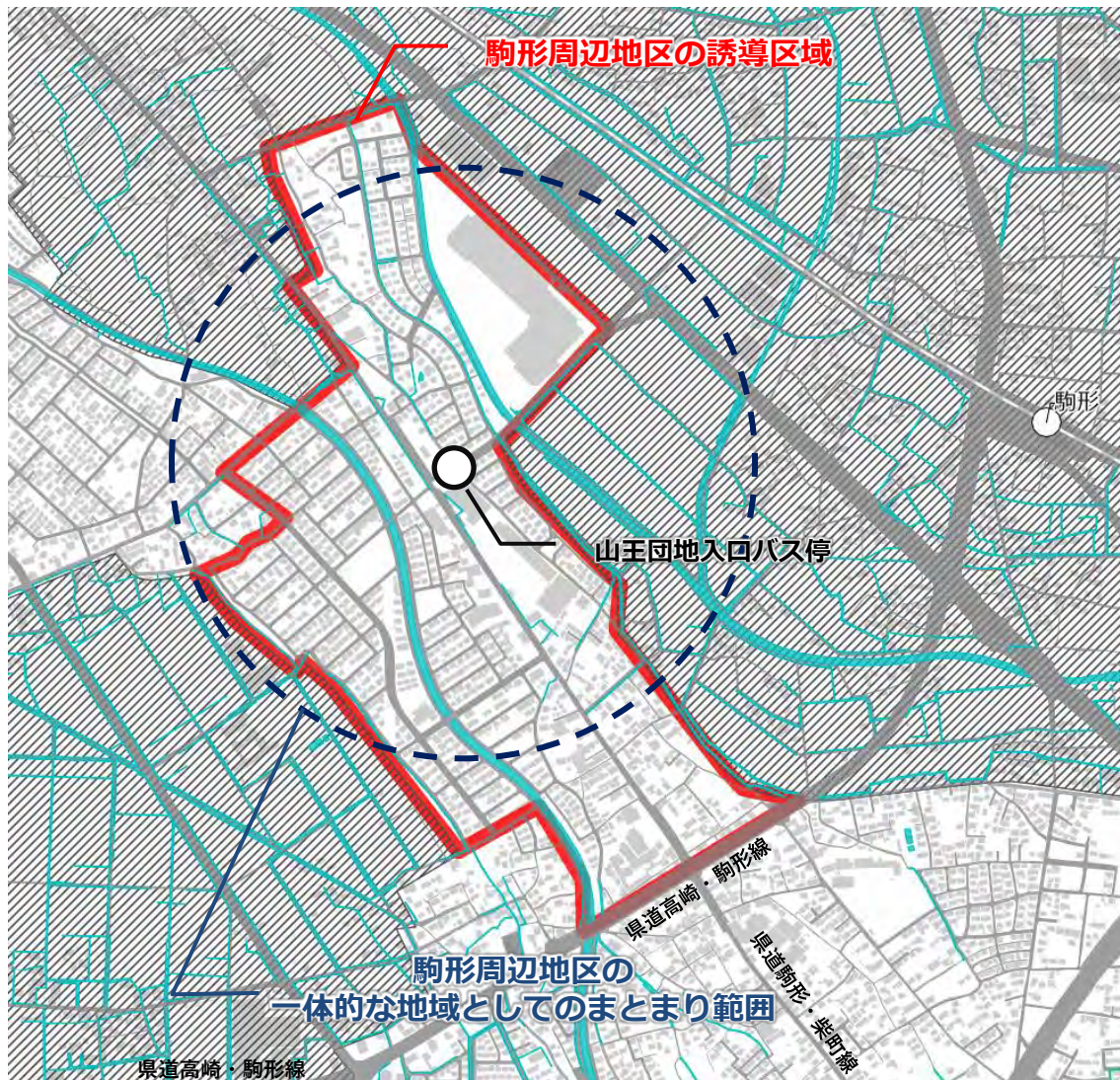


図 4-9 駒形周辺地区の都市機能誘導区域

## 4-3 都市機能誘導施設

誘導施設は、医療や福祉、商業など日常生活や今後のまちづくりに必要な施設として、都市機能誘導区域ごとに設定します。（詳しくは資料編 157 ページを参照してください。）

なお、再開発事業の進展や歴史を活かしたまちづくりの進展を踏まえ、本庁地区の更なる教育・文化機能の充実を支援する観点から学校と博物館相当施設を新たに誘導施設として位置付けます。

### ■人口減少、高齢化が進むにつれて必要性の高まる施設

- ・高齢者通所系介護施設
- ・大規模小売店舗、食料品スーパー
- ・診療所
- ・保育所、認定こども園、併設される子育て支援施設

### ■誰もが暮らしやすい環境、若い世代や市民活動の環境

- ・障害者日中活動系サービス提供施設
- ・私立学校
- ・専修、各種学校
- ・図書館（本館）
- ・博物館相当施設

表 4-2 誘導施設

| 区分          | 細区分    |                               | 中心拠点 | 地域拠点         |      |            | 生活拠点              |                   |            |
|-------------|--------|-------------------------------|------|--------------|------|------------|-------------------|-------------------|------------|
|             |        |                               | 本庁地区 | 新前橋駅<br>周辺地区 | 大胡地区 | 前橋南部<br>地区 | 群馬総社<br>駅周辺<br>地区 | 前橋大島<br>駅周辺<br>地区 | 駒形周辺<br>地区 |
| 福祉機能        | 日常生活機能 | 高齢者通所系介護施設                    | ●    | ●            | ●    | ●          | ●                 | ●                 | ●          |
|             |        | 障害者日中活動系サービス提供施設              | ●    |              |      |            |                   |                   |            |
| 商業機能        | 日常生活機能 | 大規模小売店舗、食料品スーパー               | ●    | ●            |      |            | ●※2               | ●                 |            |
| 医療機能        | 日常生活機能 | 診療所                           | ●    | ●            | ●    | ●          | ●                 | ●                 | ●          |
| 教育・<br>文化機能 | 高次都市機能 | 私立学校                          | ●    |              |      |            |                   |                   |            |
|             |        | 専修学校、各種学校                     | ●    | ●            |      |            |                   |                   |            |
|             |        | 図書館（本館）                       | ●    |              |      |            |                   |                   |            |
|             |        | 博物館相当施設                       | ●    |              |      |            |                   |                   |            |
| 子育て機能       | 日常生活機能 | 保育所、認定こども園、併設される<br>子育て支援施設※1 | ●    | ●            |      |            |                   | ●                 | ●          |

※1 まちづくり方針に基づき、再開発事業などにより他の機能と複合的に併設して整備される子育て支援施設

※2 群馬総社駅周辺地区の商業機能誘導施設は、食料品スーパーです



表 4-3 誘導施設法的位置づけ

| 区分      | 誘導施設              | 法的位置づけ                                                                  |
|---------|-------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| 福祉機能    | 高齢者：通所系介護施設       | 老人福祉法第 20 条の 2 の 2 に規定する老人デイサービスセンター                                    |
|         | 障害者：日中活動系サービス提供施設 | 障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律第 5 条第 7 項に規定する施設、及び同法第 27 項に規定する地域活動支援センター |
| 商業機能    | 大規模小売店舗           | 大規模小売店舗立地法に基づく建物内の店舗面積の合計が 1000 ㎡を超える店舗                                 |
|         | 食料品スーパー           | 経済産業省の商業統計調査における業務分類の定義に基づく取扱商品が食 70%以上で売場面積が 250 ㎡以上のもの                |
| 医療機能    | 診療所               | 医療法第 1 条の 5 第 2 項に規定する医業を行うもの                                           |
| 教育・文化機能 | 私立学校              | 学校教育法第 1 条に規定する学校のうち、私立学校法第 3 条に規定する学校法人の設置する学校                         |
|         | 専修学校<br>各種学校      | 学校教育法第 124 条第 1 項に規定する専修学校<br>学校教育法第 134 条第 1 項に規定する各種学校                |
|         | 図書館（本館）           | 図書館法第 2 条第 1 項に基づき設置した市立図書館（本館）                                         |
|         | 博物館相当施設           | 博物館法第 31 条に規定する博物館に相当する施設                                               |
| 子育て機能   | 保育所               | 児童福祉法第 39 条に規定する施設                                                      |
|         | 認定こども園            | 就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第 2 条第 6 項に規定する施設                      |
|         | 子育て支援施設           | 児童福祉法第 6 条の 3 第 1 項、第 2 項、第 3 項、第 6 項、第 7 項、第 13 項に規定する事業を行うための施設       |

## 4-4 都市機能誘導施策

都市機能の集積を実現するための施策を設定します。

### 施策 方向性①

#### 国の制度に基づく支援策、各種特例措置の活用

国では、都市機能施設が実行的に誘導できるよう施設整備にあたり、補助メニューや税制特例など支援策や特例措置を制度化しており、こうした制度が積極的に活用できるよう努めていきます。

### 施策 方向性②

#### 公共交通利便性の向上

「前橋市地域公共交通計画」と連携して、便利で分かりやすいバス路線への再編、MaaSの構築・普及などの利用環境の整備及び交通手段の結節強化等により、公共交通の利便性向上と公共交通へのアクセス性の向上を図ります。また、誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークを目指し、シェアサイクルの導入等によるまちなか回遊性の向上を図ります。

#### ■関連事業

##### 【公共交通利便性の向上】

便利で分かりやすいバス路線への再編、案内表示の充実など利用環境の整備及び交通手段（バス、鉄道、タクシー、自家用車、自転車等）の結節強化により、公共交通の利便性向上を図ります。

##### 【自転車のまち前橋の推進】

気軽に利用できる自転車の整備、自転車利用促進の普及啓発及び自転車の交通安全意識の向上により、自転車を気軽に利用して安全に移動できるまちの実現を目指します。また、官民連携による自転車を活用した新たなまちづくりに取り組むことで、公共交通としての自転車の価値向上を図ります。

施策  
方向性③

公的不動産の活用

「前橋市公共施設等総合管理計画」に基づき、他施設との複合化や機能の集約化等を含め、公的不動産の有効活用について検討していきます。

また、都市機能誘導区域内の公的不動産については、都市機能が拡散しないよう、関係機関や団体、民間との連携・調整を図り、都市機能施設の誘導を推進します。

施策  
方向性④

県都まえばし創生プラン

人口減少対策として策定された前橋版人口ビジョン・総合戦略の課題解決に向けた方向性の実現のため、様々な施策と連携し、コンパクトなまちづくりを推進します。

施策  
方向性⑤

中心市街地の活性化

中心市街地は、多くの人が暮らし、行政機能をはじめ業務や商業など多種多様な本市の活動の中心地として、都市全体の活力を維持・向上していくための重要な役割を担っています。そのため、中心市街地では、令和4年3月に終了した「中心市街地活性化基本計画」に基づく施策に引き続き、再開発事業や「前橋市アーバンデザイン」による空間の活用方法のコンセプト等を示すことで、民間主体のまちづくりを推進し、中心市街地の活性化を図ります。

また、安全快適な歩行者空間の創出を推進するため、まちづくりの方向性と整合した中心市街地における駐車場配置の適正化など、駐車場施策の方向性について検討を進めます。

■関連事業

【中心市街地再開発の推進】

土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の誘導・更新及び、緑地や広場等の公共施設の整備を図る民間事業者等を支援することにより、中心市街地における連鎖的な再開発を促します。

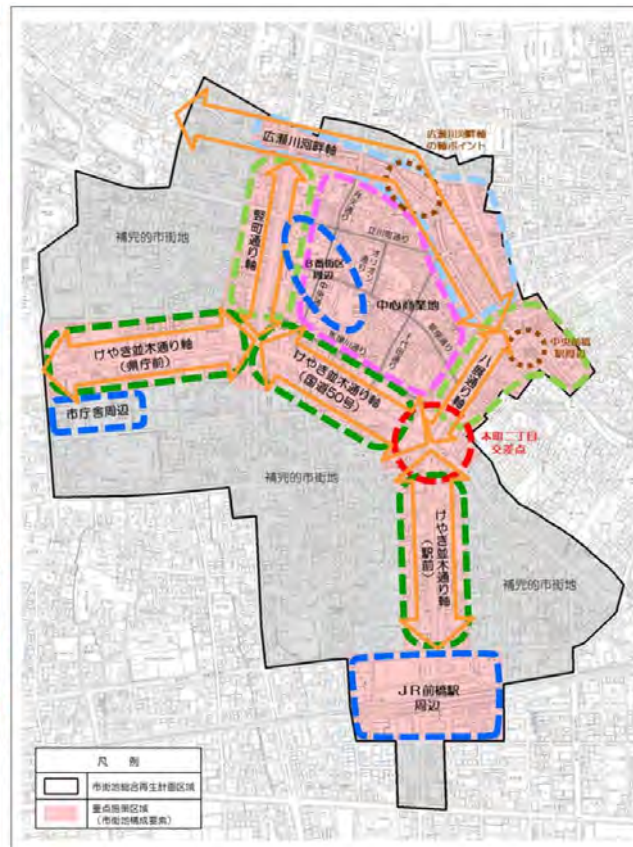
【官民連携まちづくりの推進】

市民、企業・団体が主体的に本市の魅力を創出し、発信しようとする活動を支援することにより、円滑な魅力づくりを促します。また、民間主体による様々な仕掛けや取り組みが持続、発展していくことでエリアマネジメントの活性化を促します。

## 【市街地総合再生計画】

中心市街地では、再開発事業により総合的な市街地整備方針を定めた「市街地総合再生計画」により、老朽化した建物や遊休化した土地等の新たな利活用を図り、定住人口の増加や生活ニーズの変化に対応した都市機能の充実を推進しながら、今後の人口減少・超高齢社会に向けたまちづくりを進めます。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <p>■市街地再生（総合的要素）</p> <p>○旧市街地と隣接する都市機能の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広瀬川沿いの古い建物を解体し、築地蔵のある美しい風景を創出する。建築物のファードデザインの誘導や公共施設の整備を図る。</li> </ul> <p>○低層利用地帯の活用による都市機能の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 低層利用地帯や空き店舗等を有効に活用し、沿河環境を活かして居住施設や交流機能等の誘導を図る。</li> </ul> <p>○新たな魅力ある都市空間の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旧市街地の公共空間と一体性・連続性のある魅力的な都市空間の創出を図る。</li> <li>・ まちなかの回遊性や魅力を向上させる空間として、動線機能も有する整備を図る。</li> </ul> <p>○回遊性と交流空間の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 4つの軸と広瀬川や前橋文学館、アーツ前橋、前橋プラザ元氣21、太田の緑などの歴史・文化施設等に集まる人の流れの回遊性を高めるため、歩いて楽しく心地よい通りづくりと、様々な活動や出会いが生まれる交流空間の創出を図る。</li> </ul> <p>○交流空間と機能誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土地の共同化による空間の有効活用を促進し、中心商業地の魅力を再生するための街区再編や暮らしに必要な機能の誘導を図る。</li> <li>○既存ストックの活用による建物用途の変更</li> <li>・ 空き店舗等を活用し、新たな事業や住宅への転用を促進するため、リノベーションによるまちづくりを図る。</li> </ul> <p>■駅前地区の再生（総合的要素）</p> <p>○駅前地区の再生と都市機能の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地区公共交通形成計画等の関連施策に基づいて、交通ネットワーク拠点としての整備を図る。</li> <li>・ 鉄道交通の結節性・利便性を高めるためのシステム導入や施設整備を図る。</li> </ul> <p>○利便性を高めた都市空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前地区の利便性を高めた、高齢者や子育て世代をはじめ多くの住民・事業者の利用ニーズに対応する都市機能の効率的な誘導を図る。</li> </ul> <p>○回遊性の高い魅力的空間の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光やビジネスで訪れる市外からの利用者が、食事や買い物、宿泊等をできる機能を導入し、滞在性の高い魅力的な都市空間の創出を図る。</li> </ul> <p>○駅前地区の新しい環境・まちづくりの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前地区の玄関口として、駅前広場の沿河化や交差点周辺の景観の改善・向上により、けやき並木通りと連携した美しい環境・まちなかの形成を図る。</li> <li>・ 駅前地区における都市機能の誘導や良好な都市環境の維持・形成を図る。</li> </ul> <p>■公共交通の発展（総合的要素）</p> <p>○公共交通の発展</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 図書館、市場会館、職業研修会館等の老朽化した公共施設の再編に向け、行政の負担軽減や整備の効率性向上のための民間活力の導入を検討する。</li> </ul> <p>■駅前地区の再生（総合的要素）</p> <p>○駅前地区の再生と都市機能の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前地区の利便性を高めた、高齢者や子育て世代をはじめ多くの住民・事業者の利用ニーズに対応する都市機能の効率的な誘導を図る。</li> </ul> <p>○回遊性の高い魅力的空間の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光やビジネスで訪れる市外からの利用者が、食事や買い物、宿泊等をできる機能を導入し、滞在性の高い魅力的な都市空間の創出を図る。</li> </ul> <p>○駅前地区の新しい環境・まちづくりの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前地区の玄関口として、駅前広場の沿河化や交差点周辺の景観の改善・向上により、けやき並木通りと連携した美しい環境・まちなかの形成を図る。</li> <li>・ 駅前地区における都市機能の誘導や良好な都市環境の維持・形成を図る。</li> </ul> <p>■公共交通の発展（総合的要素）</p> <p>○公共交通の発展</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 図書館、市場会館、職業研修会館等の老朽化した公共施設の再編に向け、行政の負担軽減や整備の効率性向上のための民間活力の導入を検討する。</li> </ul> |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|



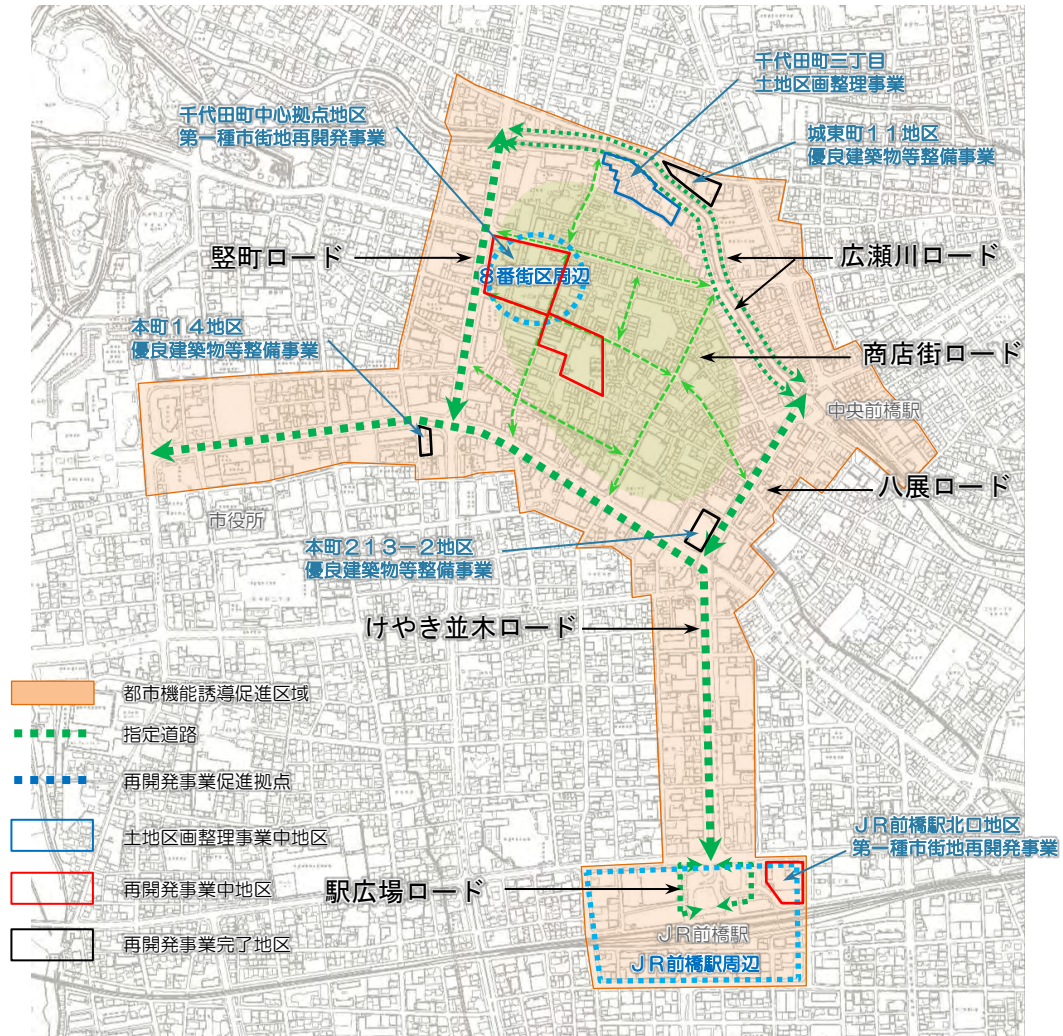
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>■けやき並木通り（総合的要素）</p> <p>○けやき並木通り（総合的要素）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前地区の利便性を高めた、高齢者や子育て世代をはじめ多くの住民・事業者の利用ニーズに対応する都市機能の効率的な誘導を図る。</li> </ul> <p>○回遊性の高い魅力的空間の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光やビジネスで訪れる市外からの利用者が、食事や買い物、宿泊等をできる機能を導入し、滞在性の高い魅力的な都市空間の創出を図る。</li> </ul> <p>○駅前地区の新しい環境・まちづくりの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前地区の玄関口として、駅前広場の沿河化や交差点周辺の景観の改善・向上により、けやき並木通りと連携した美しい環境・まちなかの形成を図る。</li> <li>・ 駅前地区における都市機能の誘導や良好な都市環境の維持・形成を図る。</li> </ul> <p>■公共交通の発展（総合的要素）</p> <p>○公共交通の発展</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 図書館、市場会館、職業研修会館等の老朽化した公共施設の再編に向け、行政の負担軽減や整備の効率性向上のための民間活力の導入を検討する。</li> </ul> | <p>○駅前地区の利便性を高めた、高齢者や子育て世代をはじめ多くの住民・事業者の利用ニーズに対応する都市機能の効率的な誘導を図る。</p> <p>○回遊性の高い魅力的空間の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光やビジネスで訪れる市外からの利用者が、食事や買い物、宿泊等をできる機能を導入し、滞在性の高い魅力的な都市空間の創出を図る。</li> </ul> <p>○駅前地区の新しい環境・まちづくりの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前地区の玄関口として、駅前広場の沿河化や交差点周辺の景観の改善・向上により、けやき並木通りと連携した美しい環境・まちなかの形成を図る。</li> <li>・ 駅前地区における都市機能の誘導や良好な都市環境の維持・形成を図る。</li> </ul> <p>■公共交通の発展（総合的要素）</p> <p>○公共交通の発展</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 図書館、市場会館、職業研修会館等の老朽化した公共施設の再編に向け、行政の負担軽減や整備の効率性向上のための民間活力の導入を検討する。</li> </ul> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

資料:前橋市市街地総合再生計画



### 【都市機能誘導施策】

市街地総合再生計画における重点施策区域を「都市機能誘導促進区域」とし、中心市街地の回遊性を高めるために、けやき並木通りなどを指定道路（シンボルロード）に位置づけ、積極的な都市機能の誘導と事業の促進を図ります。



※「JR 前橋駅周辺」については、本市の主要な交通結節拠点であることから、再開発事業促進拠点として再開発事業の促進を図り、多様な人々が集う県都まえばしの玄関口として相応しい都市機能を効果的に誘導していきます。また、合わせて地区計画制度などを活用した適切な土地利用規制により、良好な都市環境の維持・形成を図っていきます。なお、同じく再開発事業促進拠点に位置付けている「8 番街区周辺」では、再開発の事業化を図る再開発準備組合を支援したことで、令和 4 年 6 月に「千代田町中心拠点地区第一種市街地再開発事業」が都市計画決定されました。

※「都市機能誘導促進区域」では、一体的かつ総合的に都市機能を誘導するため、誘導施設の整備に伴う老朽建築物の建替については、市街地再開発事業や優良建築物等整備事業に加え、認定再開発事業等の支援を図っていきます。



## 5. 居住誘導区域

---

## 5-1 区域の設定方針

居住誘導区域とは、長期的な人口見通しを見据えつつ、地域の生活サービスやコミュニティを維持できるように居住を誘導すべき地域です。立地適正化計画では、居住誘導区域の中に都市機能誘導区域を定めることが求められています。

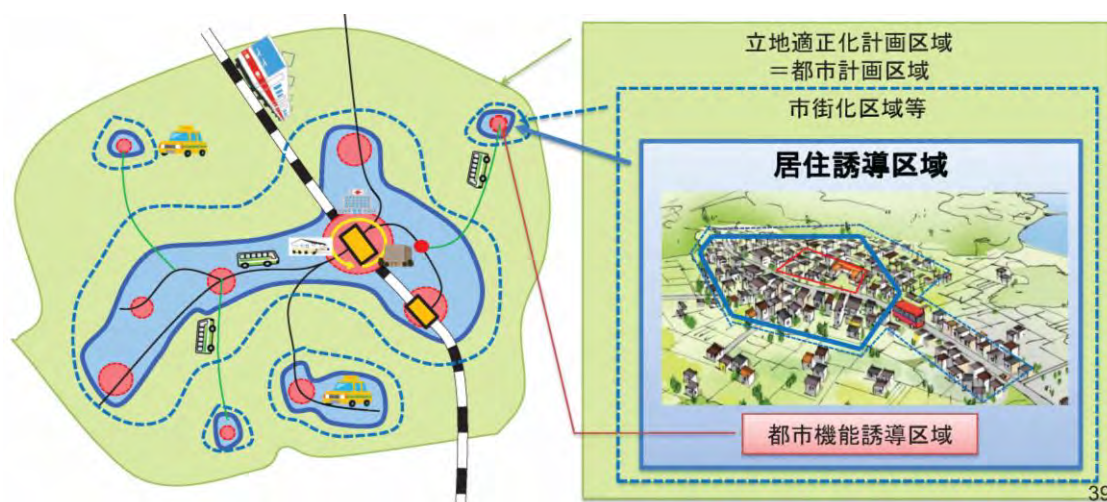


図 5-1 居住誘導区域のイメージ

「改正都市再生特別措置法等について」国土交通省より

本市では、都市機能の集積ととまりある居住を推進する“まちなか居住エリア”及び“生活サービス充実居住エリア”と、公共交通の利便性を享受しながら、自動車以外の交通手段でも生活できる“公共交通沿線居住エリア”を居住誘導区域に設定します。

ただし、以下の区域については、居住誘導区域を設定しないこととします。

- ・ 市街化調整区域（都市再生特別措置法の規定によるため）
- ・ 工業専用地域（用途地域で住宅の建築が制限されるため）
- ・ 地区計画で住宅の建築が制限されている区域
- ・ 災害による安全性の考慮を要する区域
  - ・ 土砂災害特別警戒区域
  - ・ 災害危険区域、急傾斜地崩壊危険区域
  - ・ 土砂災害警戒区域
  - ・ 土砂災害危険箇所  
（急傾斜地崩壊危険箇所、土石流危険渓流、土石流危険区域）
  - ・ 家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流、河岸浸食）

## (1) まちなか居住エリア及び生活サービス充実居住エリアの設定方法

「まちなか居住エリア」及び「生活サービス充実居住エリア」は、都市機能が集積しその利便性を享受できる区域として、都市機能誘導区域と同じ範囲を設定します。

※都市機能誘導区域は原則として居住誘導区域の中に指定することとされていますが、地区計画において、住宅の建築が制限されている区域については、居住誘導区域から除くこととします。

## (2) 公共交通沿線居住エリアの設定方法

公共交通沿線居住エリアは公共交通の利便性を享受しながら、自動車以外の交通手段でも生活できる区域を設定します。

### 1) 対象とする駅及びバス路線沿線

公共交通沿線居住エリアの対象とする駅及びバス路線沿線は、以下の2種類から設定します。

- 前橋市地域公共交通計画の「広域幹線」、「都心幹線」
- 運行本数が一定以上かつ沿線の人口密度が一定以上のバス路線

### 2) 境界線の設定の考え方

公共交通沿線居住エリアでは、公共交通の利便性を活かすことに視点を置いた範囲であることから、中心駅または対象となるバス路線の沿線からのアクセス圏域に基づき設定します。

- 鉄道駅までのアクセス圏域：500mを基本として設定
- バス路線までのアクセス圏域：300mを基本として設定

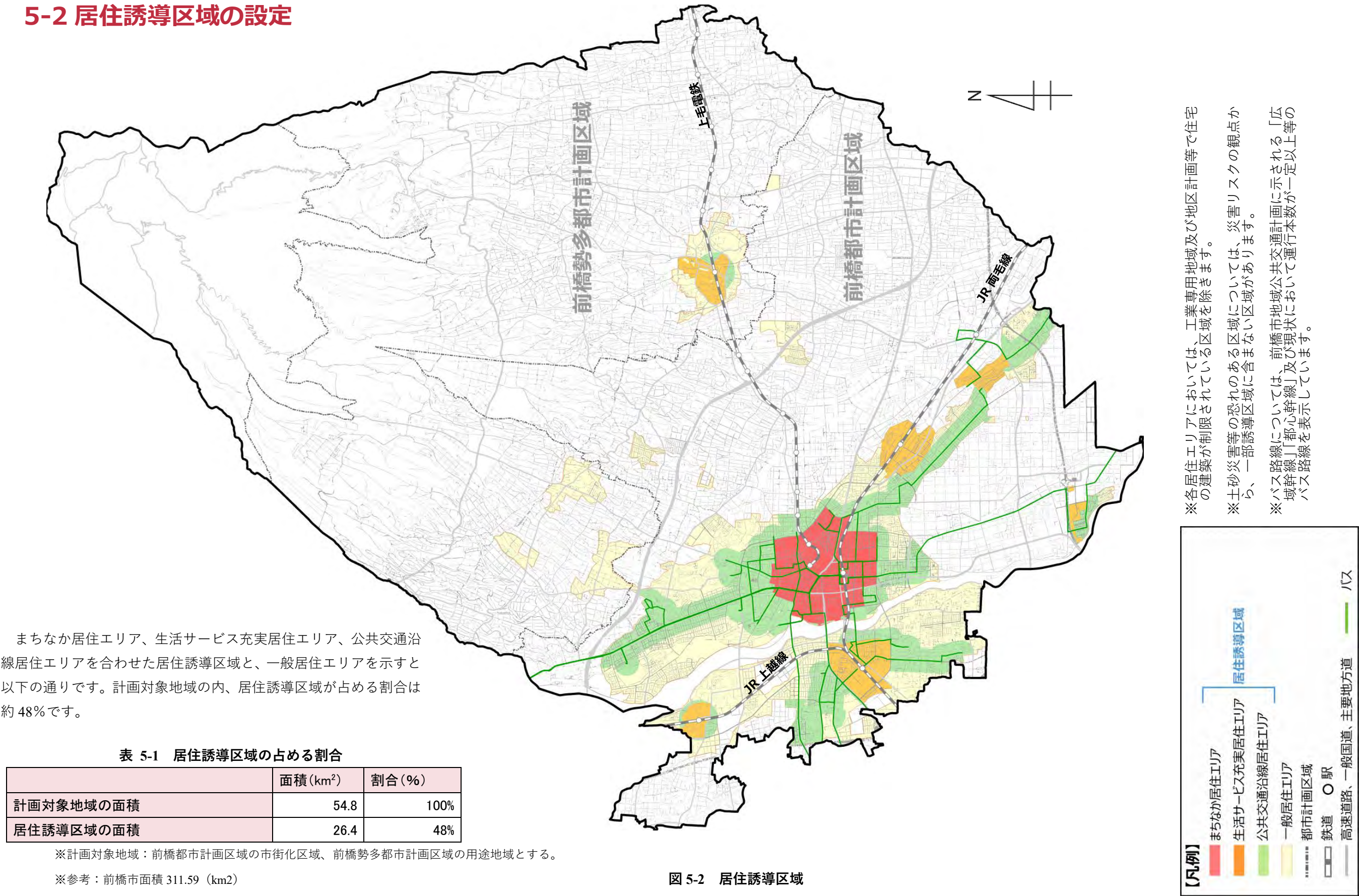
(詳しくは資料編 175 ページを参照してください。)

### (3) 富士見地区における区域の設定方針

令和２年の富士見都市計画区域の前橋勢多都市計画区域への統合を踏まえ、富士見地区の都市計画区域が立地適正化計画の対象範囲に加わりました。富士見地区の用途地域については、将来の人口動向やバス路線の運行頻度を踏まえ、一般居住エリアとして位置付けることとしました。



5-2 居住誘導区域の設定







## 5-3 誘導区域の見直しに向けた考え方

公共交通沿線居住エリアは、公共交通の利便性を享受しながら、自動車以外の交通手段でも日常生活を営むことを目指す地域です。当該エリアの公共交通サービスは、民間事業によるバス路線が担っており、今後も需要の変動に合わせて運行路線の見直しや増・減便等が予想されます。

また、社会全体の構造が大きな転換期を迎え、地域の公共交通を取り巻く諸課題も多様化・複雑化していることから、公共交通沿線居住エリアが目指す将来像の実現のため設定基準の見直しも必要となる可能性もあります。

以上を踏まえ、公共交通沿線居住エリアの見直しの考え方を以下の通り設定します。

### <公共交通沿線居住エリアの見直しの考え方>

#### ○社会情勢の変化等により設定基準の見直しを検討する場合

- ・社会情勢の変化や本市における公共交通の方向性を確認し、公共交通沿線居住エリアが目指す将来像に現在の設定基準が適しているかを検討する。
- ・公共交通に関する計画との整合を図りながら、設定基準の見直しを実施する。

#### ○公共交通沿線居住エリアの設定基準を満たした場合

- ・新たに基準を満たした地域は、“見直し候補地域”として、次回の見直し時の状況にて公共交通沿線居住エリアとしての位置づけの有無を判断する。

#### ○公共交通沿線居住エリアの設定基準を満たさなくなった場合

- ・運行路線の見直しや減便等により基準を満たさなくなった地域は、“見直し候補地域”として、次回の見直し時の状況にて公共交通沿線居住エリアとしての位置づけの有無を判断する。
- ・“見直し候補地域”は、以下の条件等を考慮し、居住地区分の変更について検討する。
  - ①公共交通サービスの水準が改善していない
  - ②人口密度の減少率が他地域より高まっている（もしくは増加率が低い）
  - ③当該エリアに立地していた生活サービス施設が減少傾向

## 5-4 居住誘導施策

### 5-4-1 居住誘導に向けた施策の方向性

居住誘導に向けたまちづくりの方向性である「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」まちを実現するためには、居住誘導区域内において良好な住環境を創出するに資する都市基盤を整備することや、市民による良好な住宅への居住を支援することが求められます。

その上で、居住誘導のターゲットである、自動車に依存しない生活を望む高齢者、結婚や子育てを機に引っ越しを考えている若者層、転勤や就職による市外（特に東京都市圏）からの転入者を居住誘導区域に誘導するための有効策を高めることが求められます。

居住誘導施策は、これらの考えに基づき、以下の方向性に即して、前橋市の居住誘導に係る既存施策を中心として展開するものとして設定します。

今後は、社会情勢の変化を踏まえて、適宜、居住誘導の推進にあたり必要な施策を新たに追加するものとします。

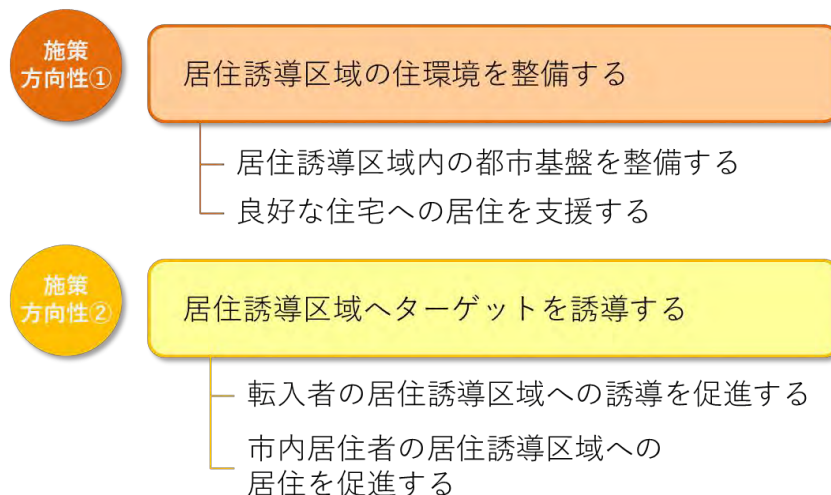


図 5-3 居住誘導に向けた施策の方向性

#### 【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）

## 5-4-2 居住誘導に向けた施策の設定

施策  
方向性①

居住誘導区域の住環境を整備する

### (1) 居住誘導区域内の都市基盤を整備する施策

居住誘導区域においては、日常生活に必要な都市機能がコンパクトにまとまり、安全で快適な移動しやすい交通環境を備えた市街地整備を推進するとともに、これまで本市が計画的に実施してきた土地区画整理事業を引き続き推進し、都市基盤を整備することにより良好な住環境を創出します。

1

2

3

4

5

6

7

8

資

表 5-2 居住誘導区域内の都市基盤を整備する施策

| 対象エリア                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| まちなか居住エリア                                 | <p>○「前橋市市街地総合再生計画」による市街地整備の推進</p> <p>中心市街地における老朽化した建築物等の更新や遊休化した土地等の利活用を図り、今後の人口減少・超高齢社会に向けた持続可能なコンパクトなまちづくりを図るため、再開発事業を活用した総合的な市街地整備を推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 前橋駅北口地区第一種市街地再開発事業</li> <li>・ 千代田町中心拠点地区第一種市街地再開発事業</li> </ul> <p>○広瀬川の魅力を生かしたまちづくりの推進</p> <p>広瀬川周辺の居住人口・交流人口の増加、まちなかブランド力の強化を推進します。</p> <p>居住人口、交流人口の増加に向けては、市街地住宅の建築や空きビル等を有効活用し、共同住宅への転用を促進するとともに、広瀬川の佇まいを活かした新たな魅力の発信に向けた取り組みを進めます。</p> <p>また、まちなかブランド力の強化に向けては、広瀬川から連想される文化歴史的な価値に新たな価値を加える取り組みを進めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広瀬川河畔緑地の整備</li> <li>・ まちなか歴史観光ガイド など</li> </ul> |
| 生活サービス充実居住エリア                             | <p>○再開発事業を活用した良好な住環境整備の推進</p> <p>民間事業者等が主体となって取り組む再開発事業を活用した良好な住環境整備を推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ (仮称) J R 新前橋駅東口地区第一種市街地再開発事業</li> <li>・ 古市町一丁目地区優良建築物等整備事業</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| まちなか居住エリア<br>生活サービス充実居住エリア<br>公共交通沿線居住エリア | <p>○土地区画整理事業による良好な住環境の創出</p> <p>良好な住環境を創出するため、現在施行中の土地区画整理事業を引き続き推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 二中地区（第一）土地区画整理事業</li> <li>・ 千代田町三丁目土地区画整理事業</li> <li>・ 新前橋駅前第三土地区画整理事業</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |



| 対象エリア |                                                                                                                                                                      |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 松並木土地区画整理事業</li> <li>・ 文京町四丁目土地区画整理事業</li> <li>・ 元総社蒼海土地区画整理事業</li> <li>・ 駒形第一土地区画整理事業</li> <li>・ 西部第一落合土地区画整理事業</li> </ul> |

1

2

3

4

5

6

7

8

資

## (2) 良好な住宅への居住を支援する施策

居住誘導区域内において良好な住宅への居住が出来るよう、空き家の利活用やまちなか居住に係る施策により支援を行います。

表 5-3 良好な住宅への居住を支援する施策

| 対象エリア     |                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 居住誘導区域全域  | <p><b>○空き家対策支援事業</b></p> <p>空き家を利活用したい方への支援として、改修工事に係る費用に対して助成します。</p>                                                                                                                                                                                  |
| まちなか居住エリア | <p><b>○アーバンデザイン改修支援事業</b></p> <p>アーバンデザイン策定区域において、空きビル等を有効活用し、共同住宅やシェアハウス等へ用途変更する事業や指定路線に面した建築物、敷地を「アーバンデザイン・ガイドライン」を指針として整備する事業の事業者に費用の一部を補助します。</p> <p><b>○学生向けまちなか居住促進事業</b></p> <p>若年層のまちなか居住を促進するため、まちなかにおける指定されたシェアハウスに居住する学生に対して家賃の一部を補助します。</p> |

居住誘導区域内に誘導するための施策として有効性を高めるため、適用条件や範囲の見直しについて検討を進めます。

### (1) 転入者の居住誘導区域への誘導を促進する施策

転入者を対象に移住支援や市内就職支援を推進することで、居住人口の増加を図ります。

これらの転入促進の施策と合わせ、居住誘導区域は誰もが快適に移動でき、便利で快適な暮らしが可能であることを周知し、転入者が居住誘導区域内への居住を選択することを促します。また、コンパクトなまちづくりに向けて職住近接のまちなか居住、まちなか就労も推進します。

表 5-4 転入者の居住誘導区域への誘導を促進する施策

| 対象エリア     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 居住誘導区域全域  | <p><b>○移住・定住の促進</b></p> <p>移住コンシェルジュを核にして、地域が主体となる移住支援体制を構築するとともに、地域おこし協力隊をはじめ、様々な機会や媒体を通じたプロモーション活動を推進することで、より効率的な移住・定住支援を実施します。</p> <p>また、市内定着の促進や移住後の経済的負担の早期軽減につながるよう、市内就職及び職場定着を支援します。</p> <p><b>○転入者への自動車に依存しない生活の周知、自動車以外の交通手段を利用しやすい地域への誘導（地域公共交通計画に位置づけられているモビリティマネジメント）</b></p> <p>本市への転入手続き時に公共交通に関する情報提供を行い、公共交通を利用した新生活を促します。</p> |
| まちなか居住エリア | <p><b>○まちなか居住及びまちなか就労の推進</b></p> <p>まちなかの居住の推進に向け、補助金による支援や民間の住宅づくり、再開発事業を進めます。また、「前橋市創業センター」をはじめ、まちなかへの出店やオフィス移転誘致など、新しい働き方を支える支援を進め、まちなか就労に繋がります。</p>                                                                                                                                                                                        |

## (2) 市内居住者の居住誘導区域への誘導を促進する施策

居住誘導区域内への住宅開発を誘導するため、法に基づいた届出制度を適正に運用し、届出の際において、居住誘導区域の趣旨や誘導施策に関する情報提供等を実施します。

また、居住誘導区域において、誰もが快適に移動でき、便利で快適な暮らしが可能であることを周知し、居住誘導区域内への住み替えを促します。

表 5-5 市内居住者の居住誘導区域への誘導を促進する施策

| 対象エリア    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 居住誘導区域全域 | <p><b>○居住誘導区域外での住宅に関わる開発・建築等の届出制度による区域内への住宅開発の誘導</b></p> <p>居住誘導区域外にて、一定以上の開発・建築等を行う際に都市再生特別措置法に基づく届出が必要となり、届出の際に居住誘導区域の趣旨や誘導施策に関する情報提供などを行い、居住誘導区域内において開発・建築等を行うよう調整することで、区域内への誘導を図ります。</p> <p><b>○転入者への自動車に依存しない生活の周知、自動車以外の交通手段を利用しやすい地域への誘導（地域公共交通計画に位置づけられているモビリティマネジメント）【再掲】</b></p> <p>市内事業所の従業者向けに、公共交通に関する情報提供とアンケートを組み合わせたコミュニケーションによる利用啓発を行います。</p> <p><b>○若者の定着促進</b></p> <p>産学官連携のもと、地域人材の育成・定着に向けた取組を進めることにより、若者が市内に定着するきっかけとなる取組を推進し、若年世代の市外流出を食い止めます。また、市内の外国人留学生等が安心して暮らせる環境をはじめとして、外国人留学生の市内定着や活躍の機会創出等について検討を進めます。</p> |

### 5-4-3 低未利用土地の有効活用と適正管理のための指針等

空き地・空き家等の低未利用土地が時間的・空間的にランダムに発生し、多数の穴のあるスポンジ型ようになり、密度が低下する『都市のスポンジ化』に対応するため、都市機能誘導区域及び居住誘導区域を対象に「低未利用土地の利用及び管理に関する指針」を定めます。

#### <低未利用土地利用等指針>

空き家は、空き家対策支援事業や空き家バンク、空家等利活用ネットワークの活用により、利用可能な空き家の利活用を促進します。

空き地等の低未利用土地については、複数の土地の利用権等の交換・集約、区画再編等を通じて一体敷地とすることにより活用促進につながる場合があることから、「低未利用土地利用権利設定等促進計画」や「立地誘導促進施設協定（通称：コモンズ協定）」といった制度の活用についても検討します。

また、安全快適な歩行空間の創出を推進するため、中心市街地における駐車場配置の適正化など、駐車場施策の方向性について検討する。

#### (1) 利用指針

##### <都市機能誘導区域内>

- ・空き店舗等の所有者と利活用希望者のマッチングを支援し、既存ストックの有効活用を促進します。
- ・リノベーションによる既存建築物の都市機能としての再活用を促進します。
- ・オープンカフェや広場など、商業施設、医療施設、文化施設等の区域内の魅力や利便性を高める施設としての利用を促進します。

##### <居住誘導区域内>

- ・密集市街地における良好な居住環境の整備に向け、敷地統合等による一体的利用を推奨します。
- ・リノベーションによる既存住宅の再生、再活用を促進します。

#### (2) 管理指針

- ・空き家については、周辺的生活環境に悪影響を及ぼさないよう適正な管理を促すため、管理者意識の向上に向けた情報提供や相談体制の充実を図ります。
- ・空き地等については、不法投棄等を予防するための適切な措置を講じるとともに、雑草の繁茂及び害虫の発生を予防するための定期的な除草等、所有者等による適正な管理を促進します。

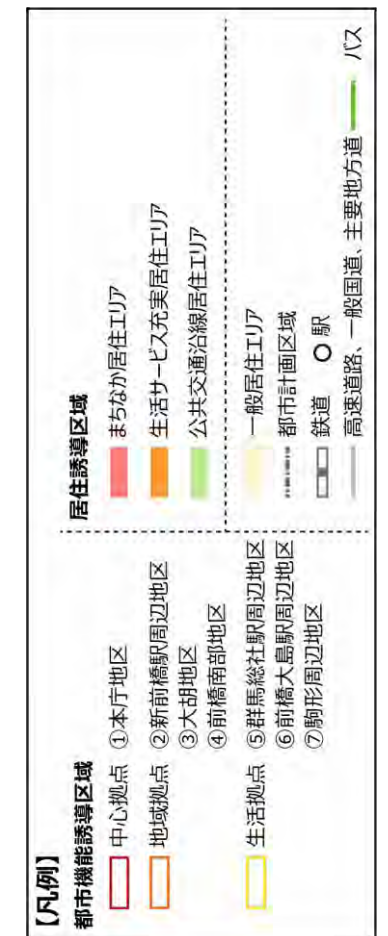
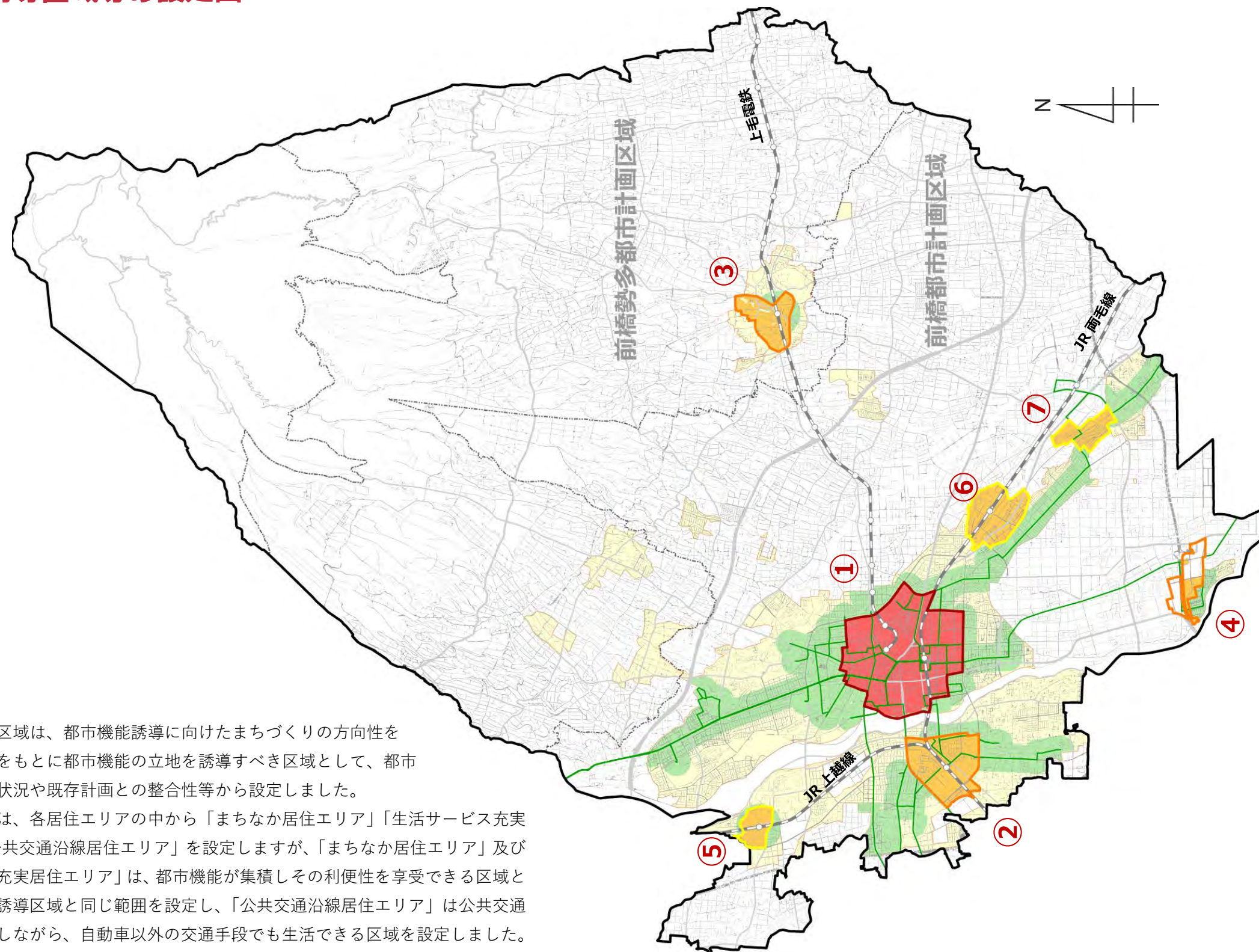




## 【参考】誘導区域等の設定図

都市機能誘導区域は、都市機能誘導に向けたまちづくりの方向性を考慮し、各拠点をもとに都市機能の立地を誘導すべき区域として、都市機能施設の分布状況や既存計画との整合性等から設定しました。

居住誘導区域は、各居住エリアの中から「まちなか居住エリア」「生活サービス充実居住エリア」「公共交通沿線居住エリア」を設定しますが、「まちなか居住エリア」及び「生活サービス充実居住エリア」は、都市機能が集積しその利便性を享受できる区域として、都市機能誘導区域と同じ範囲を設定し、「公共交通沿線居住エリア」は公共交通の利便性を享受しながら、自動車以外の交通手段でも生活できる区域を設定しました。「一般居住エリア」は居住誘導区域ではありませんが、これまでの本市のまちづくりを生かし、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として位置付けます。



※各居住エリアにおいては、工業専用地域及び地区計画等で住宅の建築が制限されている区域を除きます。

※土砂災害等の恐れのある区域については、災害リスクの観点から、一部誘導区域に含まない区域があります。

※バス路線については、前橋市地域公共交通計画に示される「広域幹線」「都心幹線」及び現状において運行本数が一定以上等のバス路線を表示しています。



## 6. 定量的な目標

---

## 6-1 目標値設定の考え方

本計画では、本市全体でのまちづくり方針“**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**”に向けて、都市機能誘導区域が個々のまちづくりの方向性を目指すとともに、各都市機能誘導区域が連携できる公共交通サービスの実現によって、将来像へと近づくものです。また、居住誘導区域が設定されることにより、都市機能と居住が連動したまちのコンパクト化が促進されます。そのため、本計画では、都市機能誘導区域に関する指標、居住誘導区域に関する指標、公共交通に関する指標に分類して目標値を設定します。

本計画での都市機能及び居住の誘導に向けた施策により目指す目標値は「アウトプット指標」と、目標値の達成により期待される効果を示す「アウトカム指標」をそれぞれ設定するものとします。

目標値の目標年次については、設定する指標の特性（土地利用施策による効果の発現には長期間を要するが、公共交通施策は比較的短い期間での効果発現が期待できるなど）をふまえて設定するものとします。

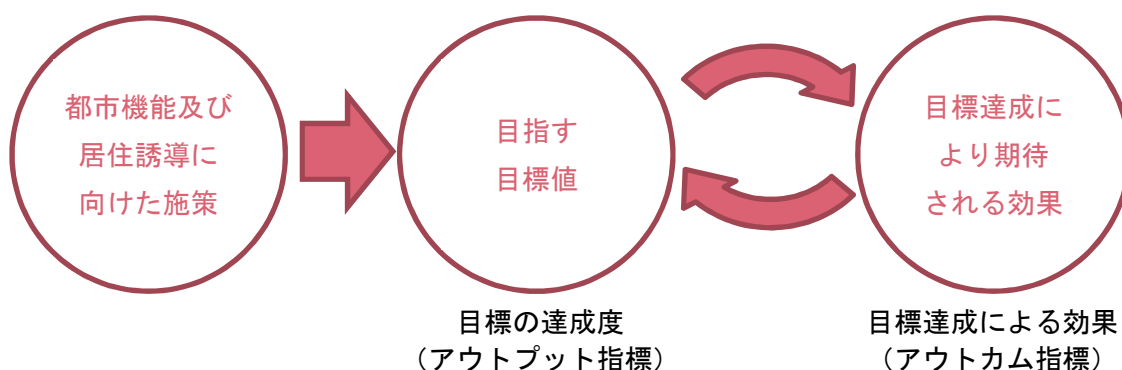


図 6-1 目標（アウトプット）および効果（アウトカム）のイメージ



## 6-2 都市機能誘導に関する目標値

都市機能誘導区域に関する目標値は、個々のまちづくりの方向性の実施状況を評価するための“都市機能の充足に関する指標”を設定します。

### 6-2-1 目指す目標値

都市機能誘導施設が都市機能誘導区域内に整備される割合が上昇することを目標とします。なお、令和4年度のモニタリングでは、基準値よりも上昇しており、目標年に向けて引き続き、誘導に取り組んでいきます。

表 6-1 アウトプット指標：  
全市域に対する都市機能誘導区域内に占める都市機能誘導施設の割合

|                                 | 基準値<br>平成 27 年<br>(2015 年) | 現況値<br>令和 4 年<br>(2022 年) | 目標値<br>上：令和 5 年<br>(2023 年)<br>下：令和 22 年<br>(2040 年) |
|---------------------------------|----------------------------|---------------------------|------------------------------------------------------|
| 全市域に対する都市機能誘導区域内に占める都市機能誘導施設の割合 | 19.1%                      | 19.4%                     | 20.1%<br>22.3%                                       |

### 6-2-2 期待される効果

都市機能誘導区域では、都市機能誘導施設が誘導されることにより、利便性が高くなることから、一定の地価水準が確保されることを目標とします。なお、令和4年度のモニタリングでは、目標を満たしており、目標年に向けて更なる誘導に取り組んでいきます。

表 6-2 アウトカム指標：都市機能誘導区域内の公示価格平均

|                                               | 基準値 | 現況値<br>令和 4 年 (2022 年)      | 目標値                                   |
|-----------------------------------------------|-----|-----------------------------|---------------------------------------|
| 都市機能誘導区域内の<br>公示価格平均<br>(直近 5 年間の上昇率<br>／下落率) | —   | 市全域：-0.8%<br>都市機能誘導区域：-0.2% | 市全域公示価格平均を上回る上昇率<br>(又は下回る下落率) が期待される |

## 6-3 居住誘導に関する目標値

### 6-3-1 目指す目標値

居住誘導区域においては、人口減少、少子高齢化が進展する中であっても、日常生活において必要な都市機能や一定水準の公共交通サービス等を確保し、良好な住環境の維持、向上に向けた取り組みを推進することで居住を誘導すること、また、公共交通の利便性を活かし、自動車に過度に頼らなくとも日常生活を営むことができるエリアを目指すこととしています。

以上のような観点から、本計画の居住誘導に関わるアウトプット指標として、「居住誘導区域内の人口密度」、「年間公共交通利用人数」を設定します。

#### (1) 居住誘導区域内の人口密度

居住誘導に向けた施策により居住誘導区域内に居住を誘導するとともに、居住誘導区域外への人口の流出が抑制され、区域内は一定の人口密度が保たれることを目標とします。目標値の設定にあたっては、市域における人口減少傾向等の今後の人口動態を踏まえ、現状維持とします。なお、令和4年度のモニタリングでは、基準値よりも減少傾向であり、目標年に向けて更なる誘導に取り組んでいきます。

表 6-3 アウトプット指標①：居住誘導区域内の人口密度

|              | 基準値<br>平成 29 年<br>(2017 年) | 現況値<br>令和 4 年<br>(2022 年) | 目標値<br>令和 22 年<br>(2040 年) |
|--------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|
| 居住誘導区域内の人口密度 | 42.9 人/ha                  | 41.7 人/ha                 | 42.9 人/ha                  |

## (2) 年間公共交通利用人数

前橋市立地適正化計画では、居住誘導区域のうち、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を「公共交通沿線居住エリア」として位置付けています。地域公共交通計画に基づく公共交通整備により利便性が向上する公共交通沿線において、本計画の施策により居住を誘導することで、さらに公共交通の利便性が高まり、公共交通利用人数が向上すると考えられます。

上記を踏まえ、本計画のアウトプット指標として「年間公共交通利用人数」を設定し、目標値については地域公共交通計画に準拠します。

表 6-4 アウトプット指標②：年間公共交通利用人数

|            | 基準値<br>平成 28 年<br>(2016 年) | 現況値<br>令和 4 年<br>(2022 年) | 目標値<br>令和 7 年<br>(2025 年) |
|------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 年間公共交通利用人数 | 19,272 千人                  | 16,705 千人                 | 19,600 千人                 |

年間公共交通利用人数については、新型コロナウイルス感染症により令和 2 年度以降減少傾向であることを踏まえ、各種施策の実施により令和元年の水準に戻すことを目指します。

6-3-2 期待される効果

(1) 居住誘導区域内における免許非保有者の平日外出日数

居住誘導区域では、居住誘導に向けた施策により、暮らしの利便性、交通の利便性の向上が図られることで、自動車に過度に依存しなくとも日常生活を過ごせることが期待されます。そこで、アウトカム指標の一つとして、「居住誘導区域内における自動車免許非保有者の平日外出日数」を挙げます。基準値としては平成 30 年（2018 年）度都市づくりに関するアンケート※注釈 1 の結果を採用します。

本計画に基づく各種施策を実施することにより、居住誘導区域内の免許非保有者の外出日数増加を目指します。そこで、免許非保有者であっても免許保有者の平日外出日数 4.16 日と同程度の外出頻度となることを目指し、居住誘導区域内の免許非保有者の平日外出日数 4.0 日を目標値として設定します。なお、令和 4 年度のモニタリングでは、令和 5 年のアンケートより現況値を確認しています。その結果、免許非保有者の平日外出日数は基準値よりも減少傾向であり、免許保有者との差も広がっています。目標年に向けて、自動車が利用しない人でも暮らしやすいまちづくりに向けて取り組んでいきます。

表 6-5 居住誘導区域内住民の平日外出日数現況値

|        | 基準値             | 現況値            |
|--------|-----------------|----------------|
|        | 平成 30 年（2018 年） | 令和 5 年（2023 年） |
| 免許非保有者 | 3.16 日/5 日（平日）  | 2.56 日/5 日（平日） |
| 免許保有者  | 4.16 日/5 日（平日）  | 4.03 日/5 日（平日） |

表 6-6 アウトカム指標①：居住誘導区域内における免許非保有者の平日外出日数

|                   | 基準値                 | 現況値                | 目標値                 |
|-------------------|---------------------|--------------------|---------------------|
|                   | 平成 30 年<br>（2018 年） | 令和 5 年<br>（2023 年） | 令和 22 年<br>（2040 年） |
| 免許非保有者の<br>平日外出日数 | 3.16 日/5 日（平日）      | 2.56 日/5 日（平日）     | 4.0 日/5 日（平日）       |

※平日は土日を除く 5 日間

※注釈 1：都市づくりに関するアンケート調査とは、「都市計画マスタープラン」見直しの参考として、都市づくりに関する市民の皆様の意見や要望を把握する為のアンケート調査です。概ね 5 年に 1 度調査を実施しています。平成 30 年（2018 年）6 月の調査結果を基準値とし、令和 5 年（2023 年）1 月の調査結果を現況値としました。

## 新型コロナウイルス感染症を契機とした外出率の変化について

令和3年度に実施された全国都市交通特性調査（速報値）では、地方都市圏において、平日で75.8%、休日で53.3%といずれも調査開始以来最低の値になったと報告されています。

この外出率の低下は、新型コロナウイルス感染症拡大以降の在宅勤務・テレワークの急速な進展や自宅での活動時間の増加等、人々の生活様式や価値観に大きな変化が生じたことが原因の一つだと考えられています。

本市の調査でも、外出日数が減少傾向であり、同様に影響を受けていると考えられます。今後も市民の暮らし方の変化の原因を捉えつつ、“自動車に過度に依存しなくとも日常生活を過ごせる”まちづくりが進んでいるかを確認していきます。

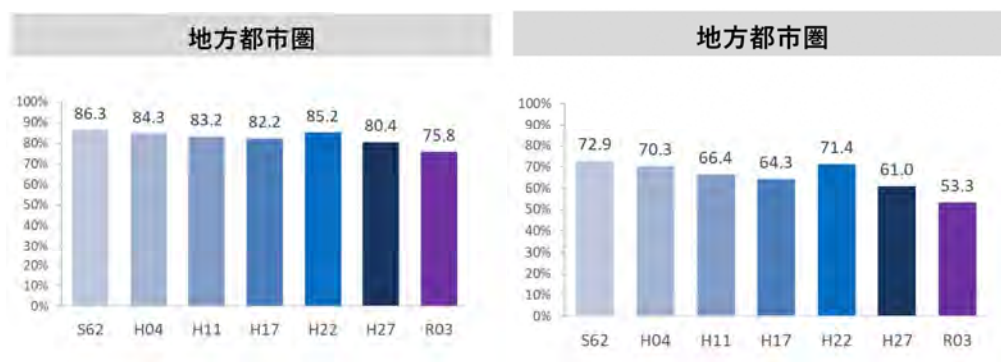


図 6-2 都市圏別の外出率（左：平日、右：休日）

出典：国土交通省、参考資料：令和3年度全国都市交通特性調査結果（速報版）



(2) 居住誘導区域内における「魅力的な住環境の整備」の評価

居住誘導区域内においては、各種施策による暮らしの利便性、交通の利便性の向上が図られることが期待できることから、当該区域内に住まう人々においては、前橋市は「魅力的な住環境」であると感じる割合が増加するものと考えられます。

そこでアウトカム指標の一つとして、都市づくりに関するアンケート調査結果※注釈 1 の、「毎日の暮らしの中で、快適さや利便さ、暮らしやすさなど、魅力的な住環境が整っていると感じますか。」という設問の結果を採用します。

平成 30 年（2018 年）の調査結果を基準値として、「感じない」「あまり感じない」と回答した方の半数が「まあまあ感じる」以上となることにより、「感じる」「まあまあ感じる」の回答が 90%以上となることを目標値として設定します。なお、令和 4 年度のモニタリングでは、令和 5 年のアンケートより現況値を確認しています。その結果、基準値よりも増加傾向であり、目標年に向けて更なる魅力向上に取り組んでいきます。

表 6-7 アウトカム指標②：居住誘導区域内における「魅力的な住環境の整備」への評価

| 「毎日の暮らしの中で、快適さや利便さ、暮らしやすさなど、魅力的な住環境が整っていると感じますか。」の設問に対する回答 | 基準値<br>平成 30 年<br>(2018 年) |       | 現況値<br>令和 5 年<br>(2023 年) |       | 目標値<br>令和 22 年<br>(2040 年) |
|------------------------------------------------------------|----------------------------|-------|---------------------------|-------|----------------------------|
| 感じる                                                        | 17.7%                      | 80.8% | 19.5%                     | 82.4% | 90%                        |
| まあまあ感じる                                                    | 63.1%                      |       | 62.8%                     |       |                            |

※注釈 1：都市づくりに関するアンケート調査とは、「都市計画マスタープラン」見直しの参考として、都市づくりに関する市民の皆様の意見や要望を把握する為のアンケート調査です。概ね 5 年に 1 度調査を実施しています。平成 30 年（2018 年）6 月の調査結果を基準値とし、令和 5 年（2023 年）1 月の調査結果を現況値としました。

## 7. 届出制度

---

## (1) 都市機能誘導区域

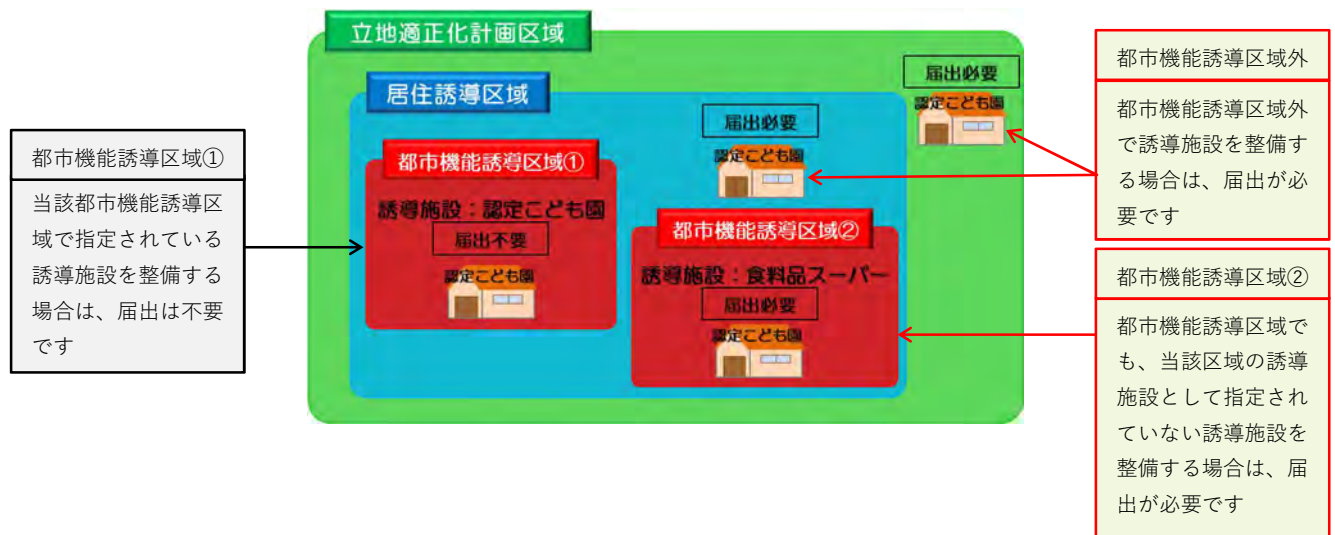
計画区域内の都市機能誘導区域外で誘導施設の整備を行う場合は、都市再生特別措置法第108条の規定に基づき、行為に着手する30日前までに市への届出が必要となります。届出の対象となる行為は以下のとおりです。

### 【開発行為】

- ・ 誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行う場合

### 【建築等行為】

- ・ 誘導施設を有する建築物を新築する場合
- ・ 建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合
- ・ 建築物の用途を変更して、誘導施設を有する建築物とする場合



## (2) 居住誘導区域

計画区域内の居住誘導区域外で一定規模以上の住宅開発を行う場合は、都市再生特別措置法第88条の規定に基づき、行為に着手する30日前までに市への届出が必要となります。

届出の対象となる行為は以下のとおりです。

### 【開発行為】

- ・ 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為を行う場合
- ・ 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの

3戸以上の開発行為



1,000㎡以上の  
1～2戸の開発行為



1,000㎡未満の  
1～2戸の開発行為



### 【建築等行為】

- ・ 3戸以上の住宅を新築する場合
- ・ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して3戸以上の住宅とする場合

3戸以上の建築等行為



1～2戸の建築等行為







## 8. 計画の策定と進捗・管理

---

## 8-1 計画の策定

■計画策定期間 平成27年度（2015年度）から平成30年度（2018年度）

■策定・公表日 都市機能誘導区域 平成30年（2018年）3月30日

居住誘導区域 平成31年（2019年）3月29日

■改訂日 令和6年（2024年）7月1日

■策定の経緯

| 年 月     | 会 議 等                          |
|---------|--------------------------------|
| 平成28年2月 | 第1回庁内検討会（庁内の関係課により構成）          |
| 5月      | 第1回策定協議会（学識経験者、関係団体、行政機関により構成） |
| 7月      | 第2回庁内検討会                       |
| 8月      | 第2回庁内検討会                       |
| 9月      | 市民アンケート※1                      |
| 10月     | オープンハウス※2<br>都市計画審議会           |
| 平成29年1月 | 第3回策定協議会、第3回庁内検討会              |
| 2月      | 第4回庁内検討会                       |
| 4月      | 第5回庁内検討会、第4回策定協議会<br>都市計画審議会   |
| 7月      | 市民説明会※3                        |
| 8月      | 第5回策定協議会<br>都市計画審議会            |
| 9月-10月  | パブリックコメント※4（都市機能誘導区域）          |
| 10月     | 第6回庁内検討会、第6回策定協議会              |
| 11月     | 都市計画審議会                        |
| 平成30年2月 | 第7回庁内検討会、第7回策定協議会              |
| 3月      | 都市機能誘導区域 策定・公表 H30(2018).3.30  |
| 4月      | 都市計画審議会                        |
| 6月-7月   | 市民説明会※5                        |
| 8月      | 第8回庁内検討会、第8回策定協議会              |
| 9月-10月  | パブリックコメント※6                    |
| 10月     | 第9回庁内検討会、第9回策定協議会              |
| 11月     | 都市計画審議会                        |
| 平成31年2月 | 都市計画審議会                        |
| 3月      | 居住誘導区域 策定・公表 H31(2019).3.29    |

|        |                    |
|--------|--------------------|
| 令和4年5月 | 都市計画審議会            |
| 7月     | 前橋市立地適正化計画 軽微な変更※7 |
| 令和5年5月 | 都市計画審議会            |
| 8月     | 市民説明会（富士見地区）※8     |
| 11月    | 都市計画審議会            |
| 12月    | パブリックコメント          |
| 令和6年2月 | 都市計画審議会            |
| 6月     | 都市計画審議会            |
| 7月     | 前橋市立地適正化計画 改訂・公表   |

（※1）まちづくりに関する市民アンケート調査

（※2）けやきウォーク前橋にてコンパクトなまちづくりに関する説明や意見交換を行う  
オープンハウスを2日間実施

（※3）市内5箇所において市民説明会を実施

（※4）計画の素案（都市機能誘導区域）について市民の方々から意見募集を行った

（※5）市内10か所において対話型の市民説明会を実施

（※6）計画の素案について市民の方々から意見募集を行った

（※7）計画の軽微な変更（誘導施策の更新）を行った

（※8）計画の対象区域へ追加する富士見地区の方々を対象に説明会を実施

## 8-2 進捗・管理

立地適正化計画では、定期的に当該計画の都市機能及び居住誘導区域における施策の実施状況について、調査、分析、評価を行うことに努めるとともに、必要がある場合には、立地適正化計画及びこれに関連する都市計画を変更することが、都市再生特別措置法でも求められています。

本計画においても、定期的に評価指標の評価結果や社会情勢の変化をふまえ、計画の見直しの必要性を検討することとします。

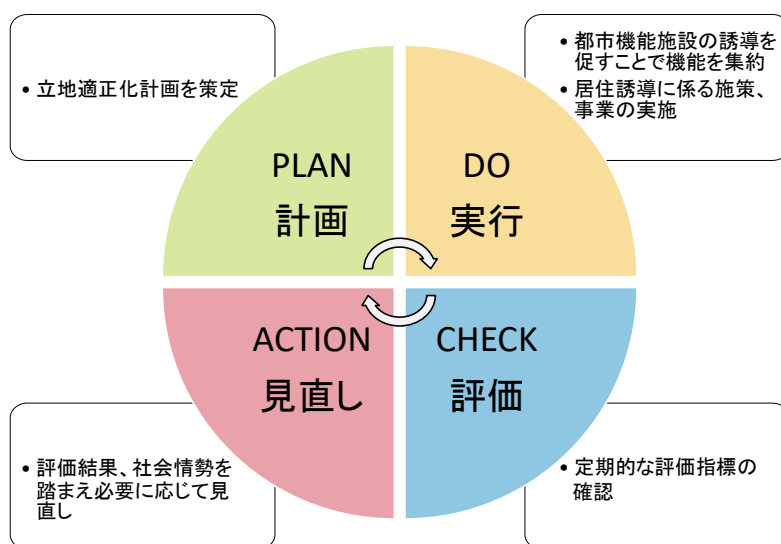


図 8-1 PDCA サイクルによる計画の進捗・管理のイメージ

## 資料編

.....

## 1-1 本市の現況整理と将来の動向

### 1-1-1 現況整理

#### (1) 市街地形成

##### 1) DID 拡大状況

本市の DID（人口集中地区）は、昭和 50 年から平成 7 年にかけて拡大していますが、旧前橋市域内にとどまっており、市町村合併後も横ばいの状況にあります。また、人口集中地区内の人口は、平成 2 年以降横ばいであり、人口密度は減少傾向にあります。

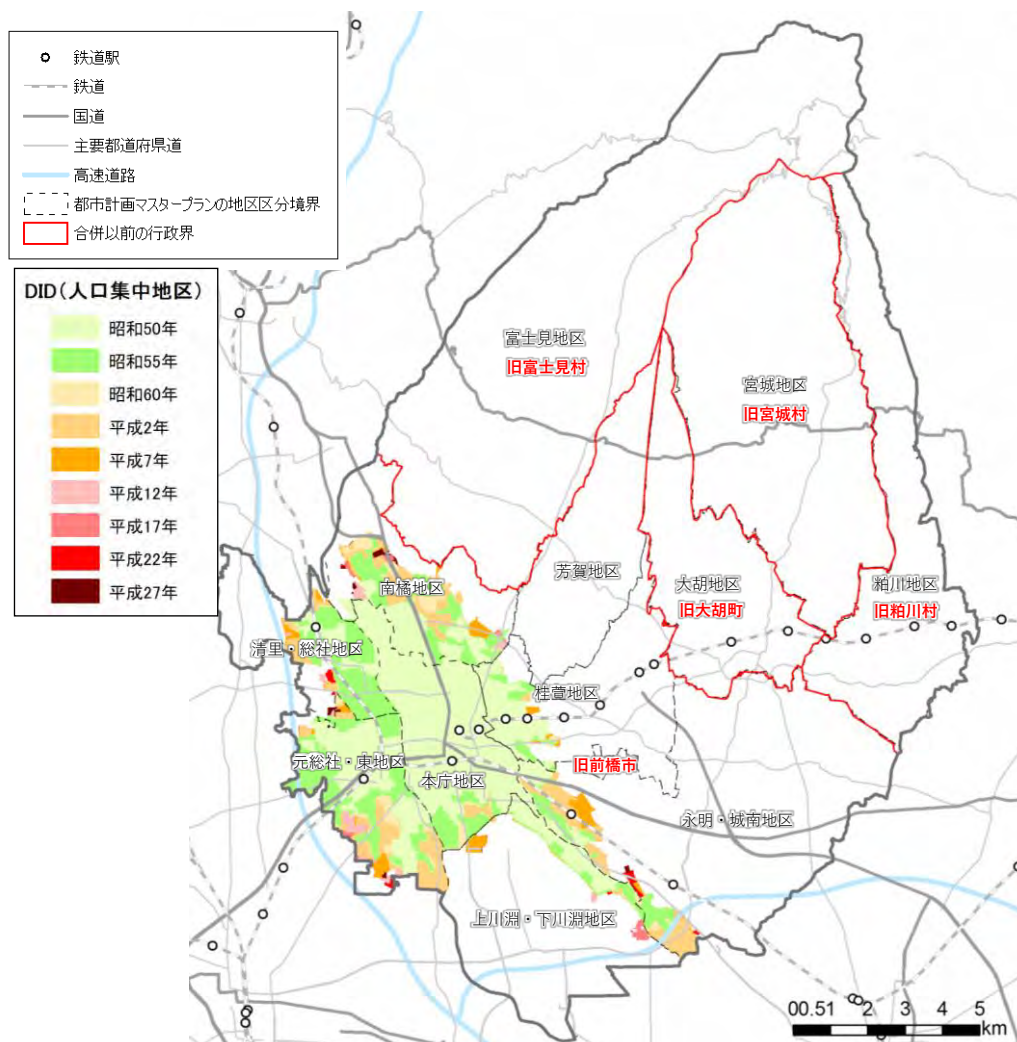


図-資 1 都市機能誘導区域図

資料：国土数値情報



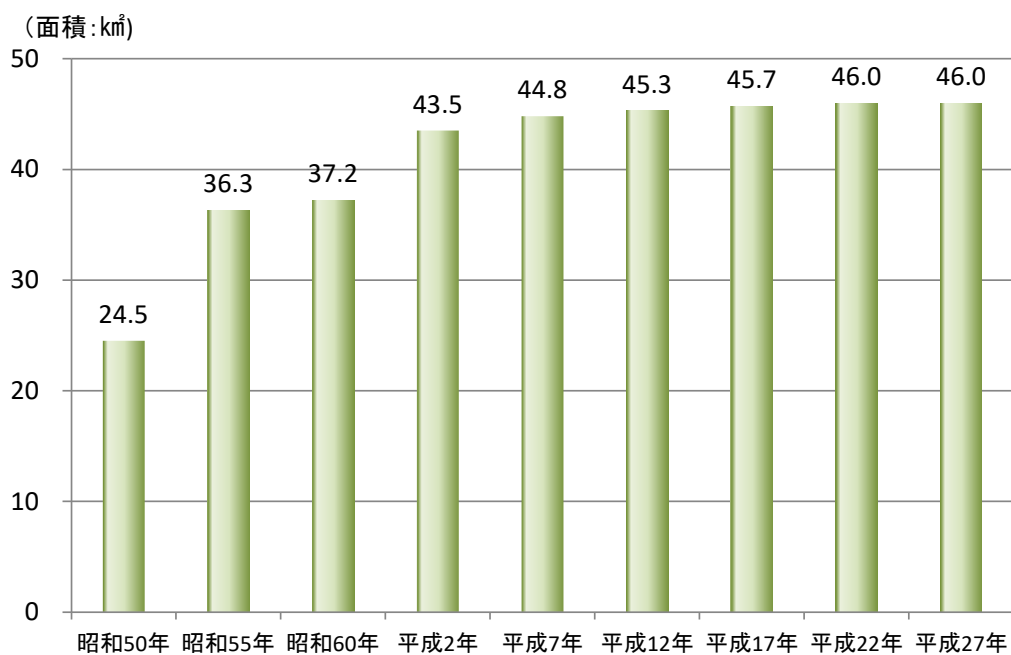


図-資 2 DID 面積の変遷

資料：「前橋の都市計画」、前橋市

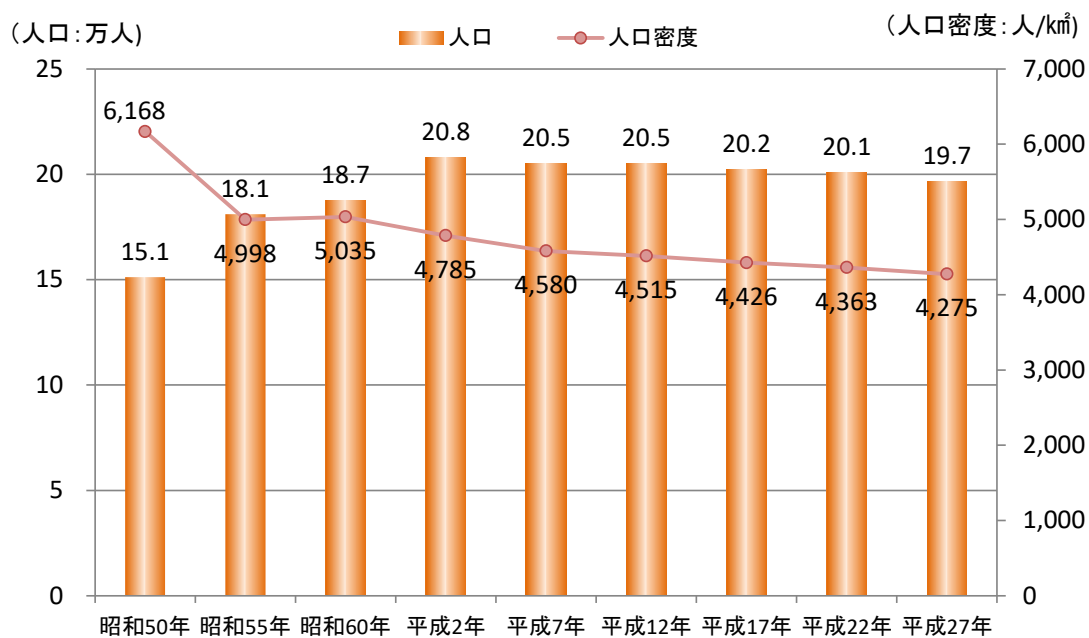


図-資 3 DID 人口・人口密度の変遷

資料：「前橋の都市計画」、前橋市

## 2) 都市計画指定状況

### (a) 用途地域

本市では、本庁地区、元総社・東地区を中心に大胡地区で商業地域の用途が指定されており、都市機能の集積が期待されています。

住居系の用途地域は、市街化区域を中心に非線引き区域にも指定されていますが、宮城、粕川地区には用途指定がされていません。

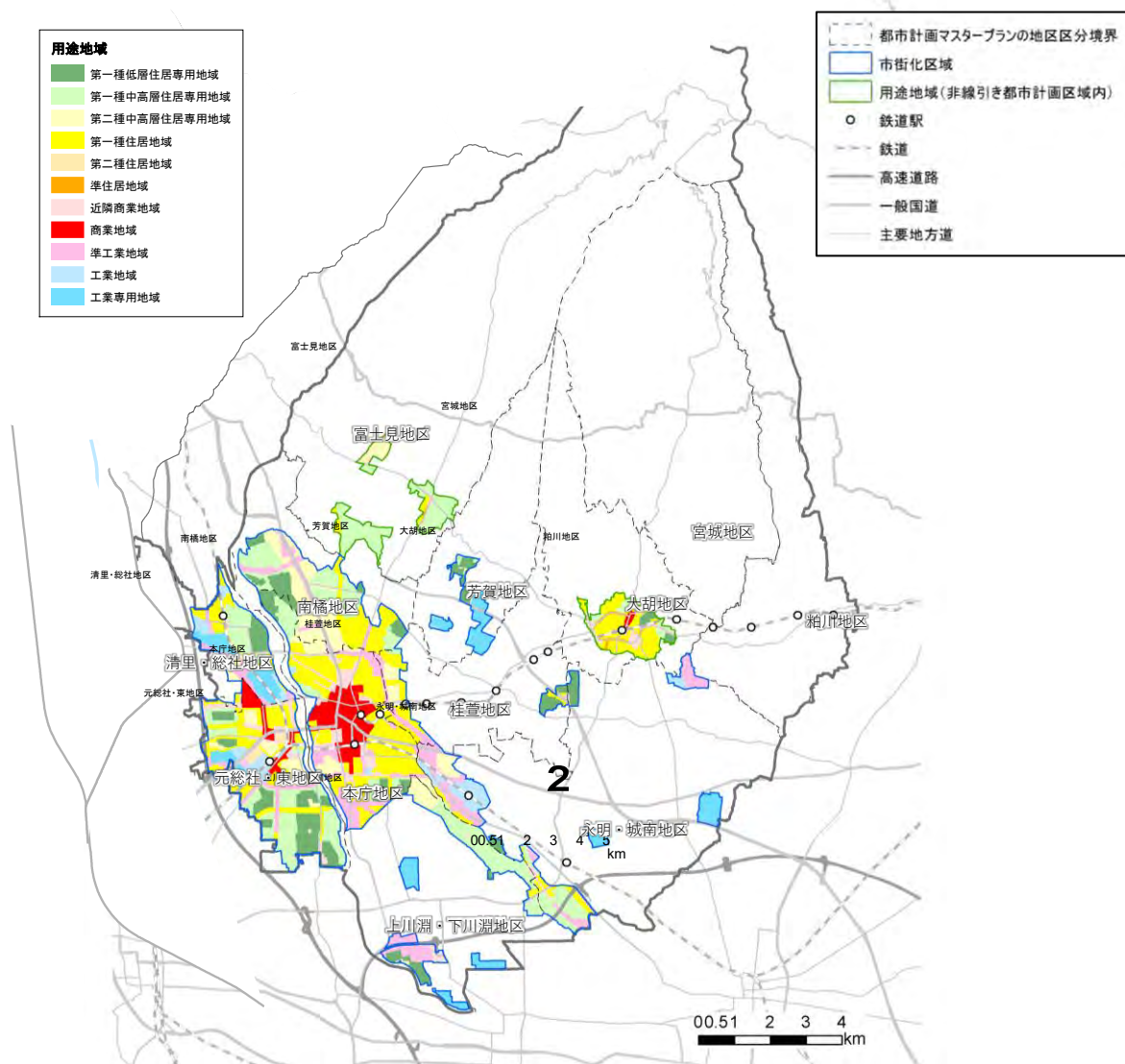


図-資 4 用途地域指定

資料：用途地域区分「国土数値情報」・用途地域・市街化区域「H28 都市計画基礎調査」

## (b) 土地利用状況

商業、住宅系の土地利用は、市街化区域内に集積していますが、市街化調整区域や非線引き区域の大胡地区、宮城地区、粕川地区、富士見地区においても分布しており、広く生

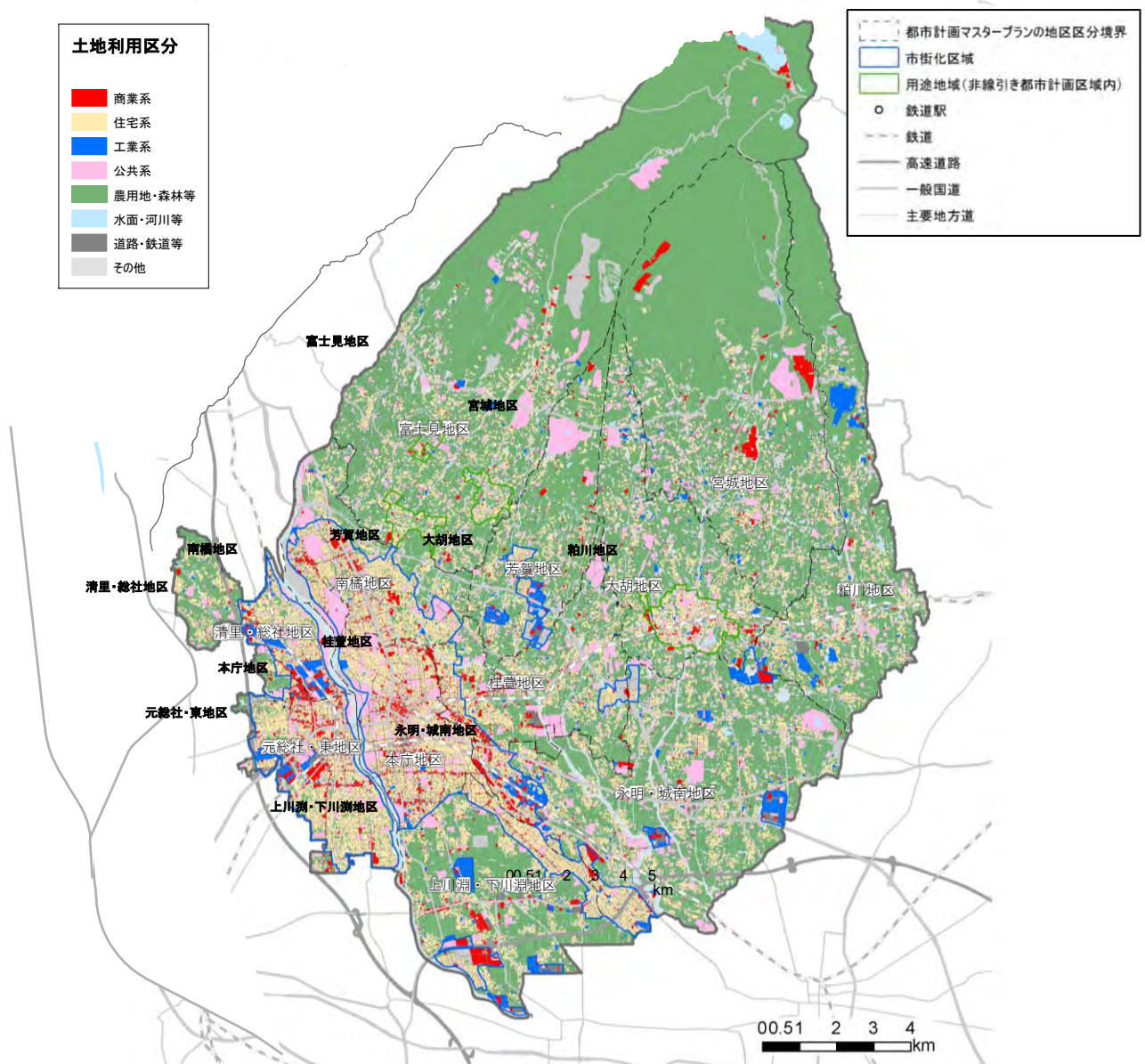


図-資 5 土地利用状況

資料：H28 都市計画基礎調査

### 3) 土地区画整理事業の実施状況

市街化区域内の多くで土地区画整理事業が施行されており、非線引き区域である大胡地区（ハッヶ峰地区、樋越南部地区：完了）や富士見地区（小暮地区：施行中）などでも事業が実施され、良好な都市基盤整備が進められています。なお、現在も 11 地区で事業が施行されています。

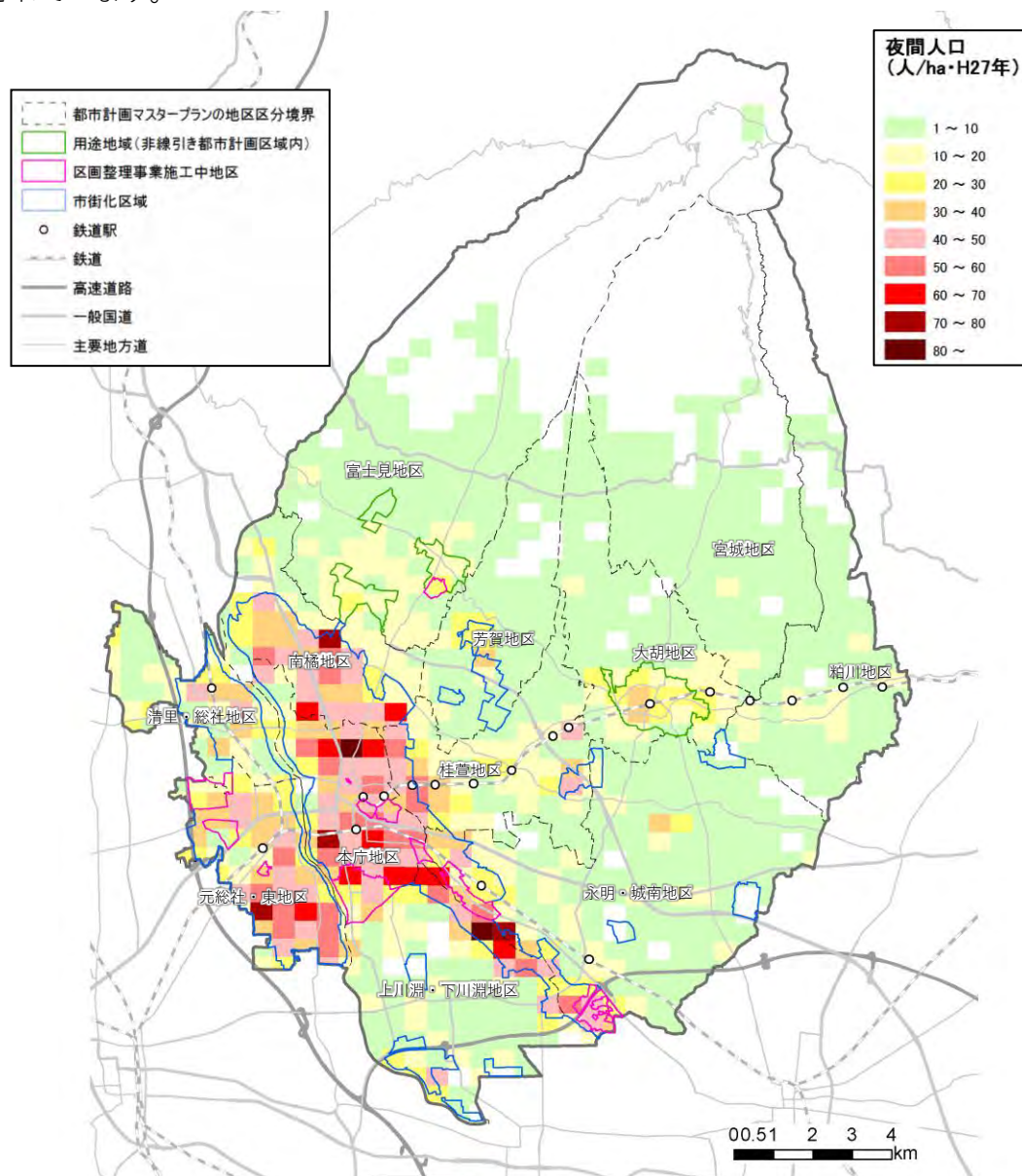


図-資 6 区画整理事業施行中地区

資料：【人口】国勢調査（H27）地域メッシュ統計

【区画整理事業】前橋市ホームページ「施工中地区一覧」



#### 4) 公営住宅の立地状況

本市は、人口が増加していた 1980 年代に、本庁地区を中心に、公営住宅が建設されました。これらの公営住宅周辺では、高齢化率が高い地域が見受けられます。

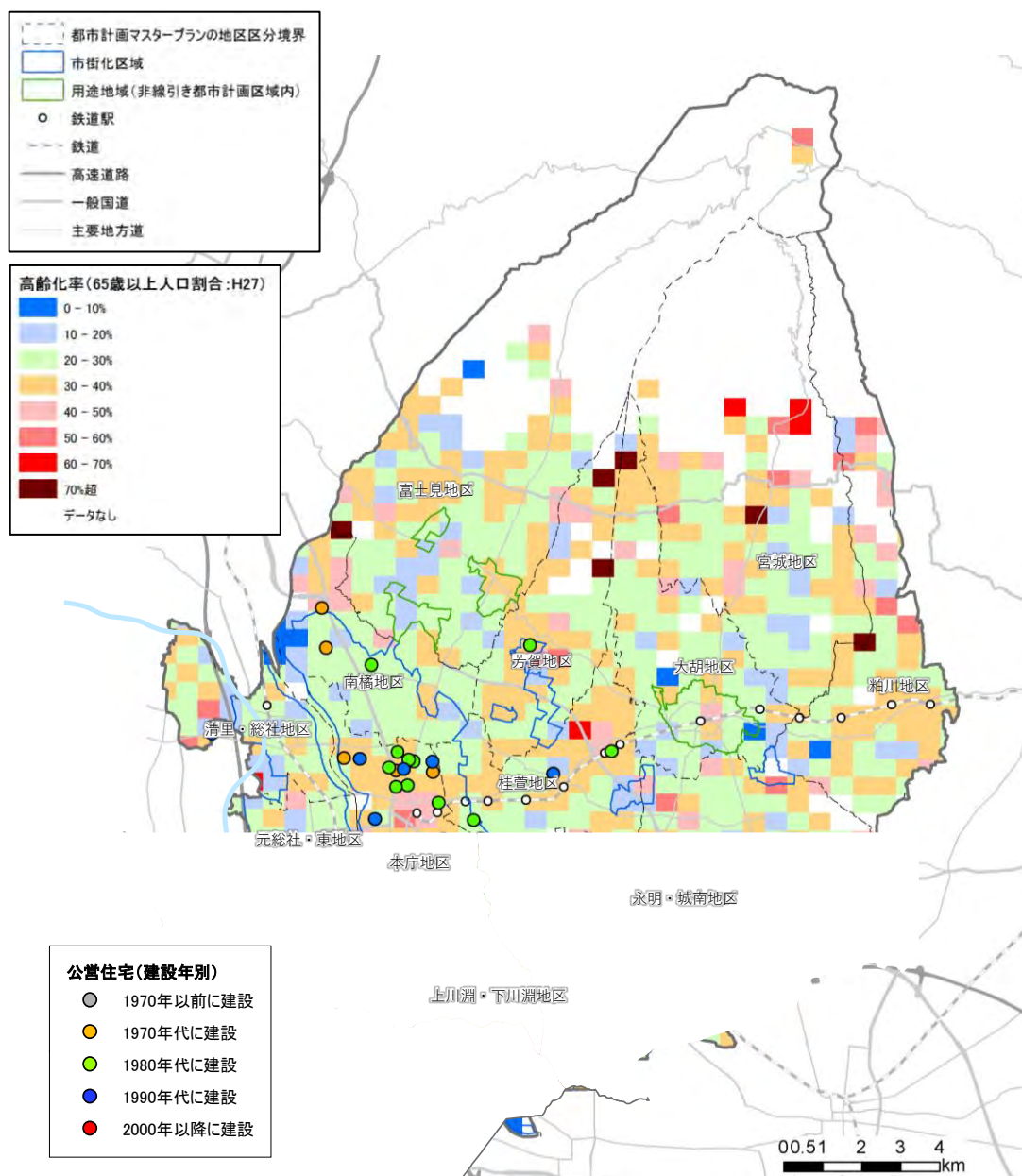


図-資 7 公営住宅の立地状況

ページ「市営住宅一覧」、夜間人口：国勢調査（H27）地域メッシュ統計

## (2) 都市機能

### 1) 行政機能

中枢的な行政機能を有する前橋市役所・群馬県庁は、JR 前橋駅、上毛線中央前橋駅周辺の本庁地区内に立地しています。

支所については、旧町村のそれぞれの地域に立地されている状況にあり、日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能については、中心部までアクセスしなくとも享受できる環境が提供されています。

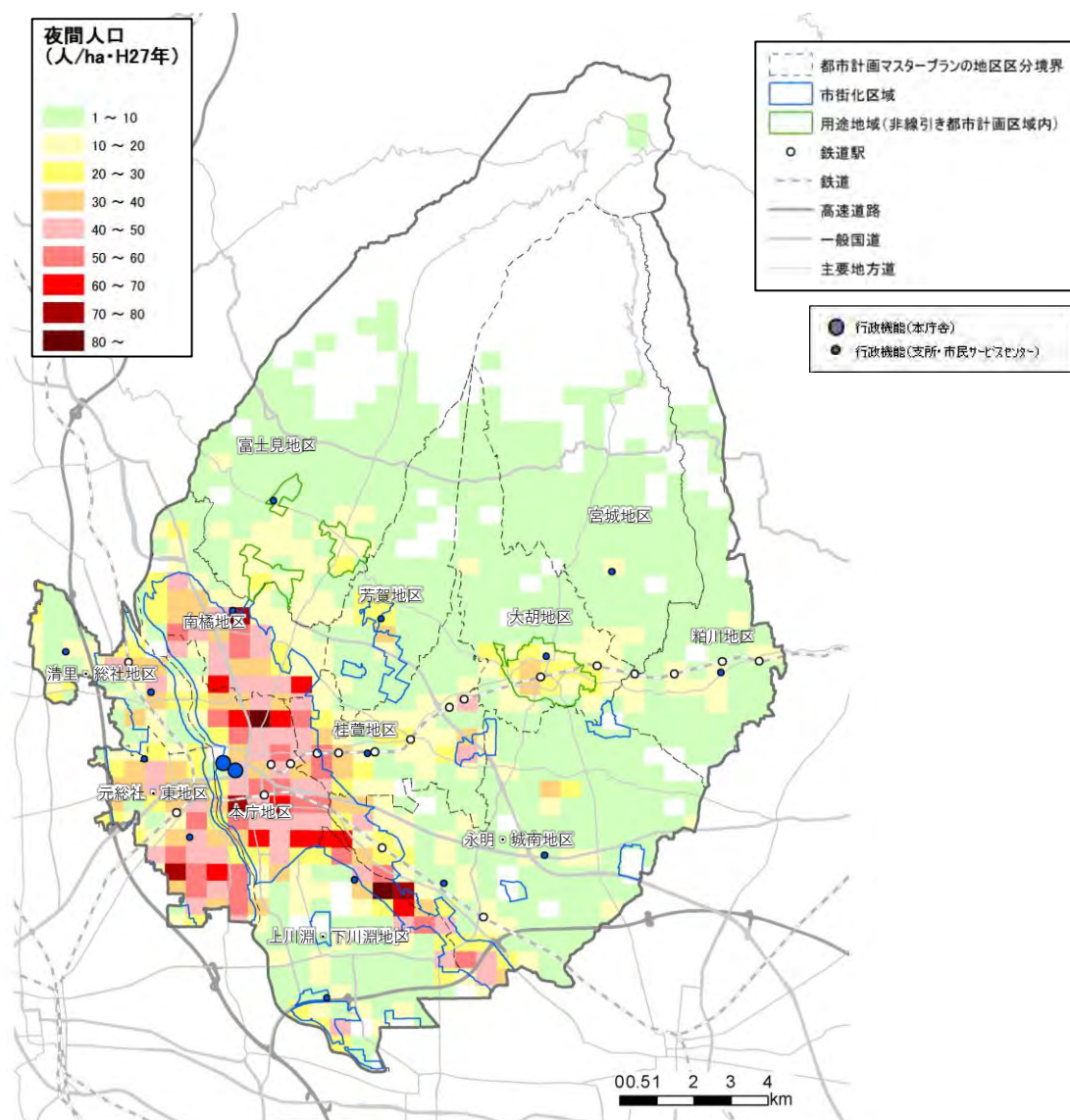


図-資 8 行政機能施設の分布

資料：国土数値情報



## 2) 介護福祉施設

### (a) 介護福祉機能施設の立地状況

市内全域で、一様に介護福祉施設が立地しています。

本庁地区などの高齢人口が多い地域では、介護福祉施設が集積しており、ある程度サービスを楽しむことができる環境にあります。

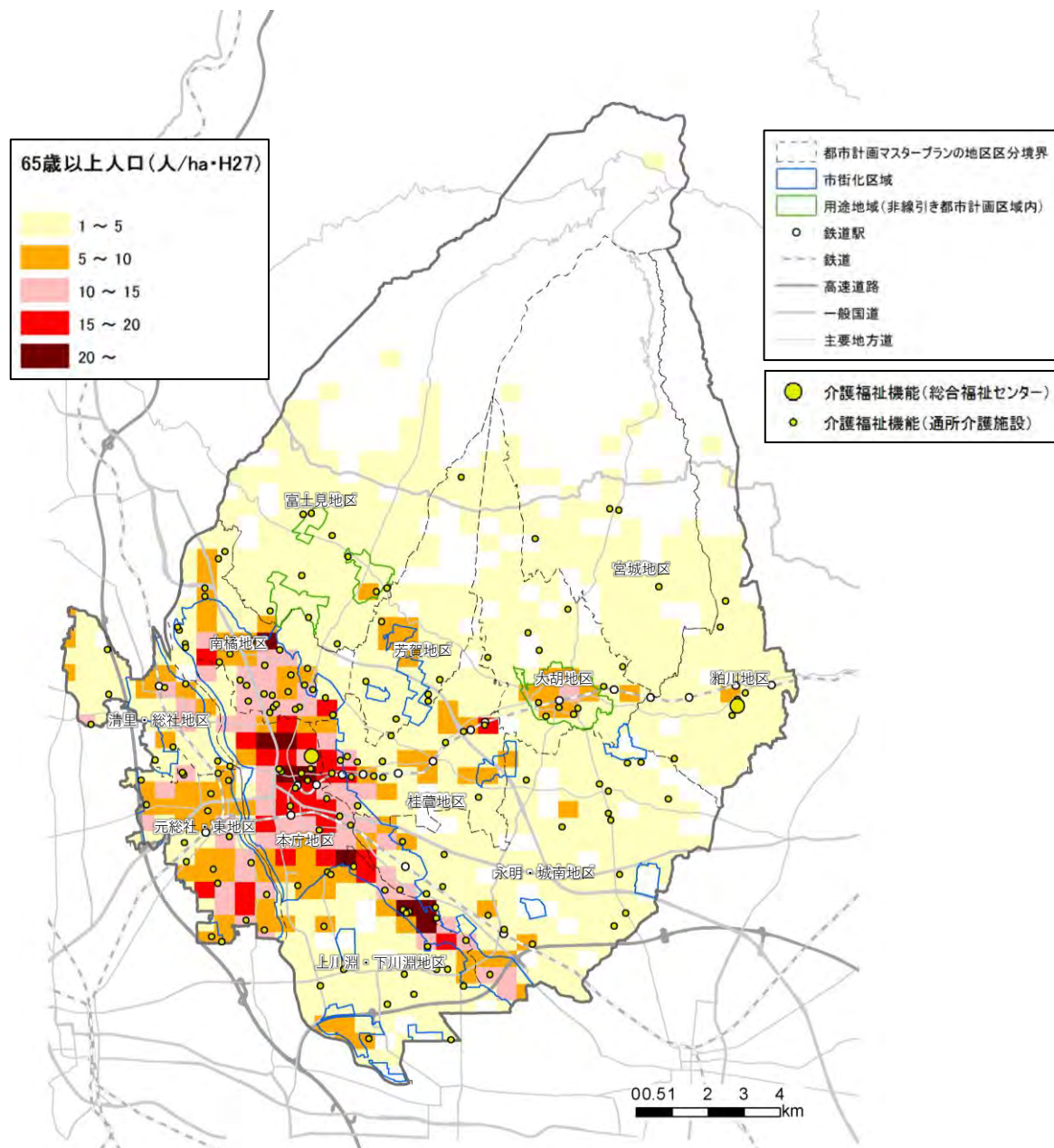


図-資 9 介護福祉施設の分布

資料：国土数値情報

## (b) 介護福祉施設の利用状況

平成 21 年から平成 26 年までの、施設サービスの介護度別利用者数については、微増傾向にあります※。

※平成 26 年度は地域密着型介護老人福祉施設入所者生活の指定があり、施設サービス利用者数が地域密着型の施設サービス利用者数が地域密着型サービスへ集計上移ったため、減少する結果になっています。

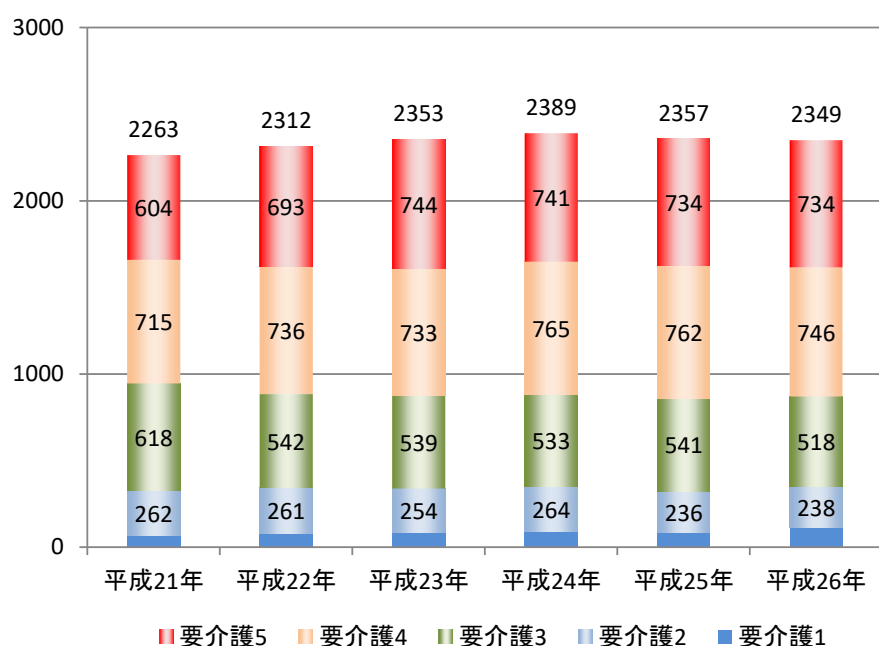


図-資 10 要介護段階別の介護施設利用実績

資料：まえばしスマイルプラン

- ※ 要介護 1：手段的日常生活動作を行う能力がさらに低下し、部分的な介護が必要となる状態  
 要介護 2：要介護 1 の状態に加え、日常生活動作についても部分的な介護が必要となる状態  
 要介護 3：要介護 2 の状態と比較して、日常生活動作及び手段的日常生活動作の両方の観点からも著しく低下し、ほぼ全面的な介護が必要となる状態  
 要介護 4：要介護 3 の状態に加え、さらに動作能力が低下し、介護なしには日常生活を営むことが困難となる状態  
 要介護 5：要介護 4 の状態よりさらに動作能力が低下しており、介護なしには日常生活を営むことがほぼ不可能な状態

注釈出典：厚生労働省ホームページ「介護保険制度における要介護認定の仕組み」

<http://www.mhlw.go.jp/topics/kaigo/kentou/15kourei/sankou3.html>

### 3) 子育て機能

#### (a) 子育て機能施設の立地状況

保育所・認定こども園は、本庁地区を中心として人口分布に合わせて立地しています。その他、大胡地区や粕川地区など広く分布しています。

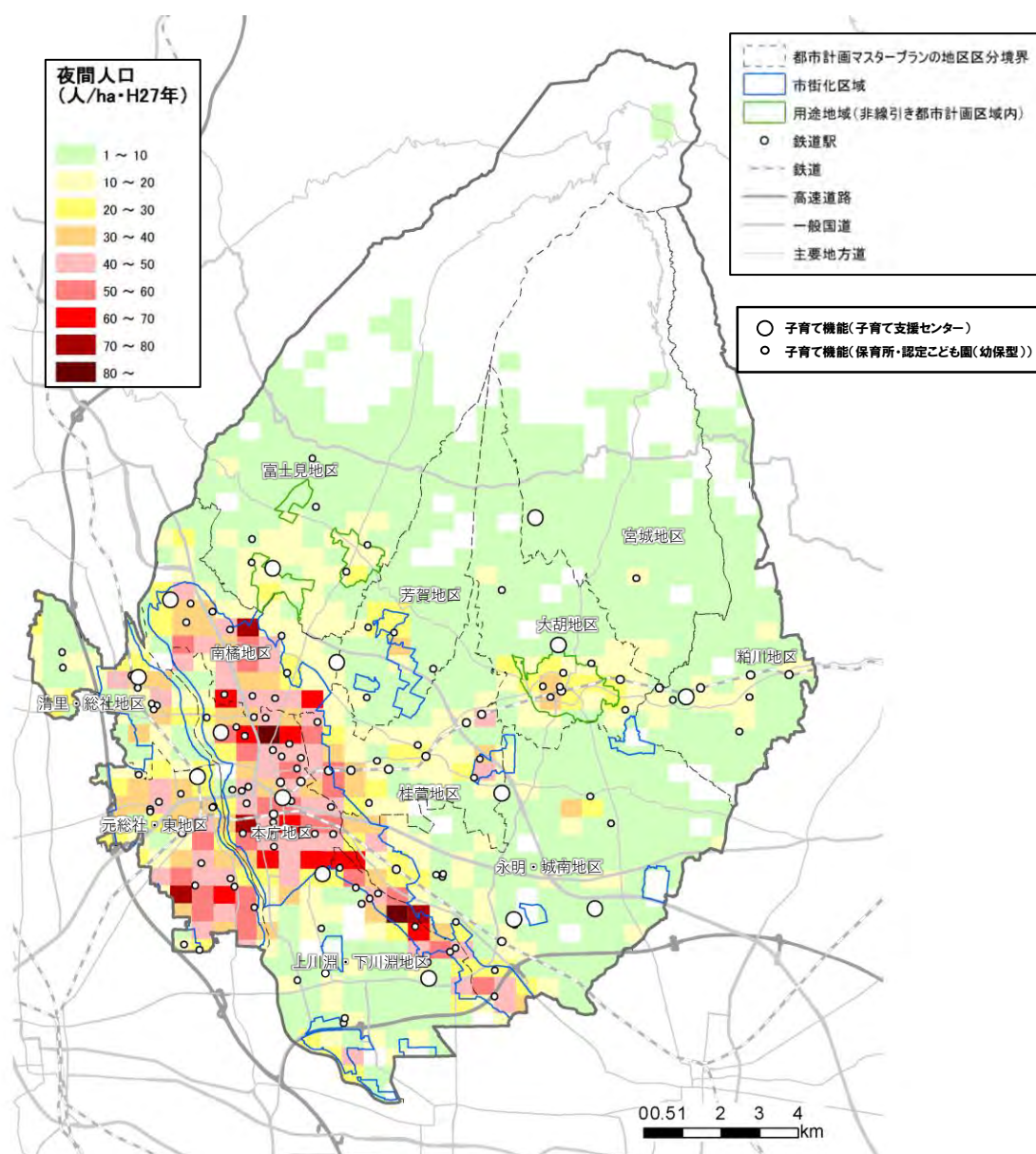


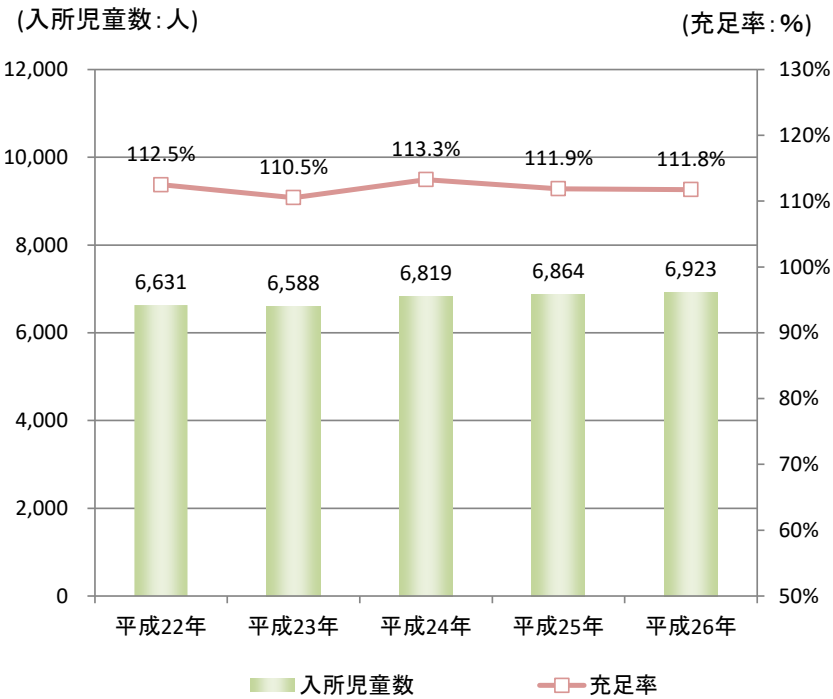
図-資 11 子育て機能施設の分布

資料：前橋市ホームページ「幼稚園一覧・保育所（園）一覧」より作成

(b) 子育て機能施設の利用状況

(i) 保育所の入所児童数・充足率

平成 22 年から平成 26 年までの保育所の入所児童数は微増傾向にあり、また、充足率は 100％を上回っています。



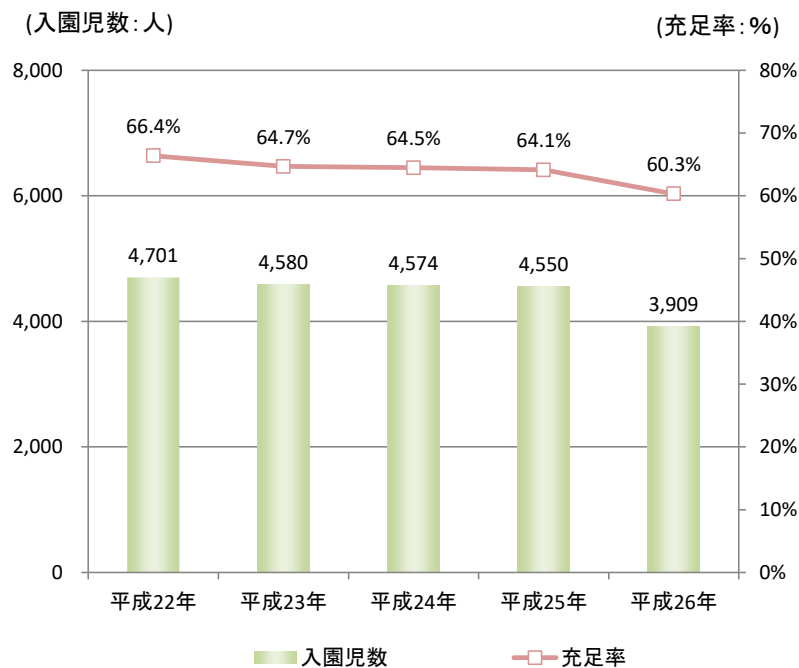
| 区分 |             | 平成22年  | 平成23年  | 平成24年  | 平成25年  | 平成26年  |
|----|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 公立 | 施設数(箇所)     | 18     | 18     | 18     | 18     | 18     |
|    | ①定員(人)      | 2,080  | 2,080  | 2,080  | 2,080  | 2,080  |
|    | ②入所児童数(人)   | 2,038  | 1,934  | 2,002  | 1,978  | 2,006  |
|    | 充足率(②/①: %) | 98.0%  | 93.0%  | 96.3%  | 95.1%  | 96.4%  |
| 私立 | 施設数(箇所)     | 42     | 42     | 42     | 42     | 42     |
|    | ①定員(人)      | 3,815  | 3,880  | 3,940  | 4,055  | 4,115  |
|    | ②入所児童数(人)   | 4,593  | 4,654  | 4,817  | 4,886  | 4,917  |
|    | 充足率(②/①: %) | 120.4% | 119.9% | 122.3% | 120.5% | 119.5% |
| 合計 | 施設数(箇所)     | 60     | 60     | 60     | 60     | 60     |
|    | ①定員(人)      | 5,895  | 5,960  | 6,020  | 6,135  | 6,195  |
|    | ②入所児童数(人)   | 6,631  | 6,588  | 6,819  | 6,864  | 6,923  |
|    | 充足率(②/①: %) | 112.5% | 110.5% | 113.3% | 111.9% | 111.8% |

図-資 12 保育所の入所児童数・充足率

資料：前橋市子ども・子育て支援事業計画

## (ii) 幼稚園の入園児数・充足率

平成 22 年から平成 26 年までの幼稚園の入園児数は減少傾向にあります。充足率は 60% 台で推移しており、私立幼稚園の定員数が減少傾向にあります。



| 区分 |             | 平成22年 | 平成23年 | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 |
|----|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 公立 | 施設数(箇所)     | 4     | 4     | 4     | 4     | 4     |
|    | ①定員(人)      | 720   | 720   | 720   | 720   | 720   |
|    | ②入所児童数(人)   | 557   | 530   | 507   | 490   | 444   |
|    | 充足率(②/①: %) | 77.4% | 73.6% | 70.4% | 68.1% | 61.7% |
| 私立 | 施設数(箇所)     | 32    | 32    | 32    | 32    | 32    |
|    | ①定員(人)      | 6,360 | 6,360 | 6,375 | 6,375 | 5,760 |
|    | ②入所児童数(人)   | 4,144 | 4,050 | 4,067 | 4,060 | 3,465 |
|    | 充足率(②/①: %) | 65.2% | 63.7% | 63.8% | 63.7% | 60.2% |
| 合計 | 施設数(箇所)     | 36    | 36    | 36    | 36    | 36    |
|    | ①定員(人)      | 7,080 | 7,080 | 7,095 | 7,095 | 6,480 |
|    | ②入所児童数(人)   | 4,701 | 4,580 | 4,574 | 4,550 | 3,909 |
|    | 充足率(②/①: %) | 66.4% | 64.7% | 64.5% | 64.1% | 60.3% |

図-資 13 幼稚園の入所児童数・充足率

資料：前橋市子ども・子育て支援事業計画



#### 4) 商業施設

店舗面積が 6,000 m<sup>2</sup>を超える大型の商業施設は 1980 年代まで、旧前橋市域内の中心部に近い地域にとどまっていたが、1990 年代以降は旧前橋市域以外にも出店され、現在は前橋南 IC 周辺などでも出店が進んでいます。

コンビニエンスストアは、人口が多い市街化区域を中心として非常に多く出店しており、郊外部では、上毛電鉄沿線の一部の鉄道駅近隣に出店しているほか、国道・県道のロードサイドに出店しています。

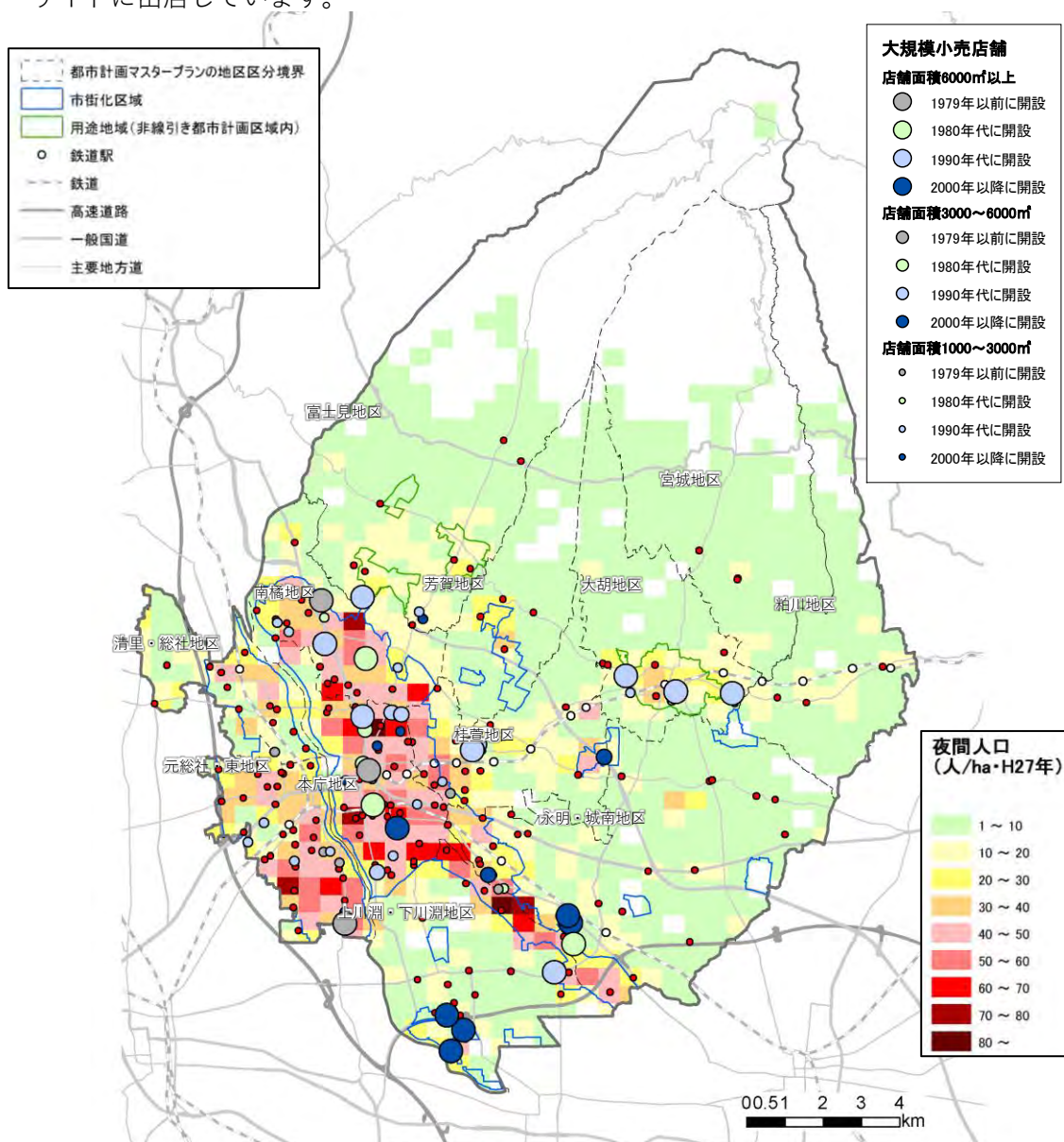


図-資 14 商業機能施設の分布状況

資料：大型小売店総覧 2015 より作成



## 5) 医療機能

病院は、旧前橋市域には、広い範囲で立地していますが、旧町村地域では立地しておらず、自動車や公共交通の乗り継ぎにより、旧前橋市域に利用していることが想定されます。

診療所は市内全域で非常に多く、高齢人口が多い中心部に特に集積しています。

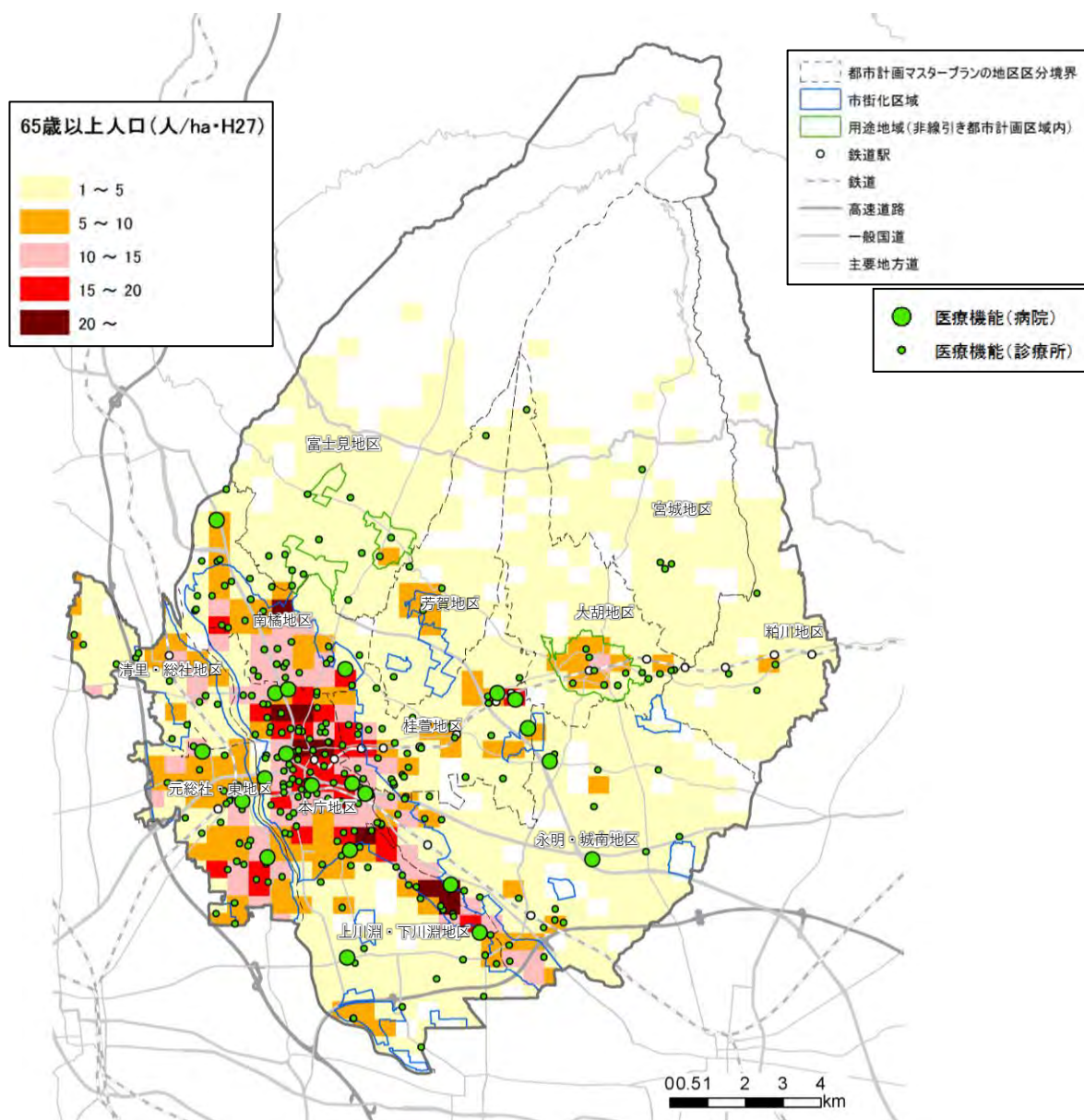


図-資 15 医療機能施設の分布

資料：国土数値情報

## 6) 金融機能

銀行・郵便局は、市街化区域内で集積しています。

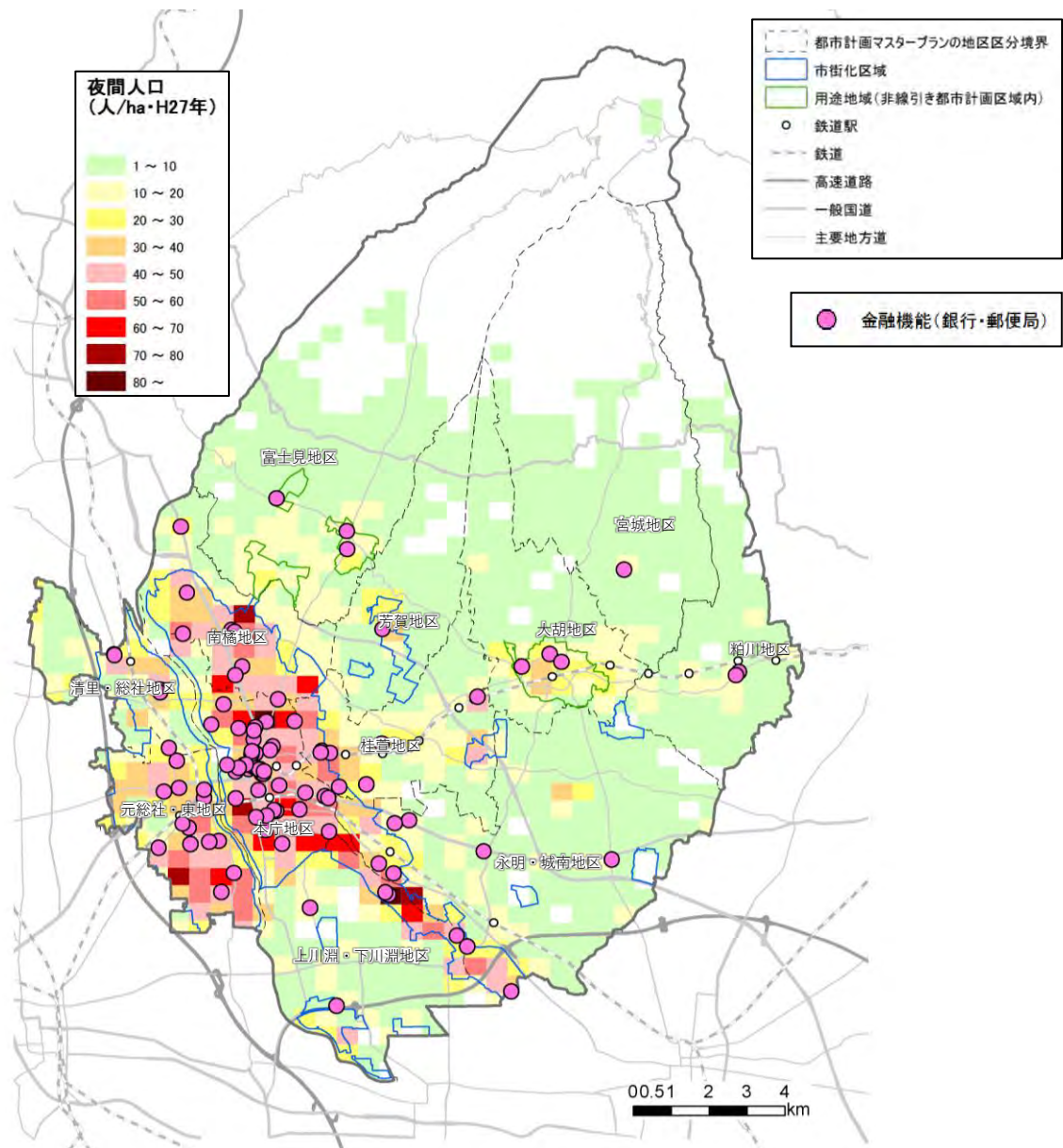


図-資 16 金融機能施設の分布状況

資料：群馬県電話帳データ

## 7) 教育・文化機能

### (a) 教育・文化機能施設の立地状況

小学校は全域に分布しており、本庁地区等の人口密度の高い地域に、多くが立地していますが、桃井小と中央小の統合などの動きも生じています。

中学校については、旧前橋市域は若年人口が多く、比較的居住地近隣の中学校に通える環境にありますが、旧町村地域では、区域内に中学校が一つの状況にあり、距離のある中学校に通わざるを得ない地域も存在しています。

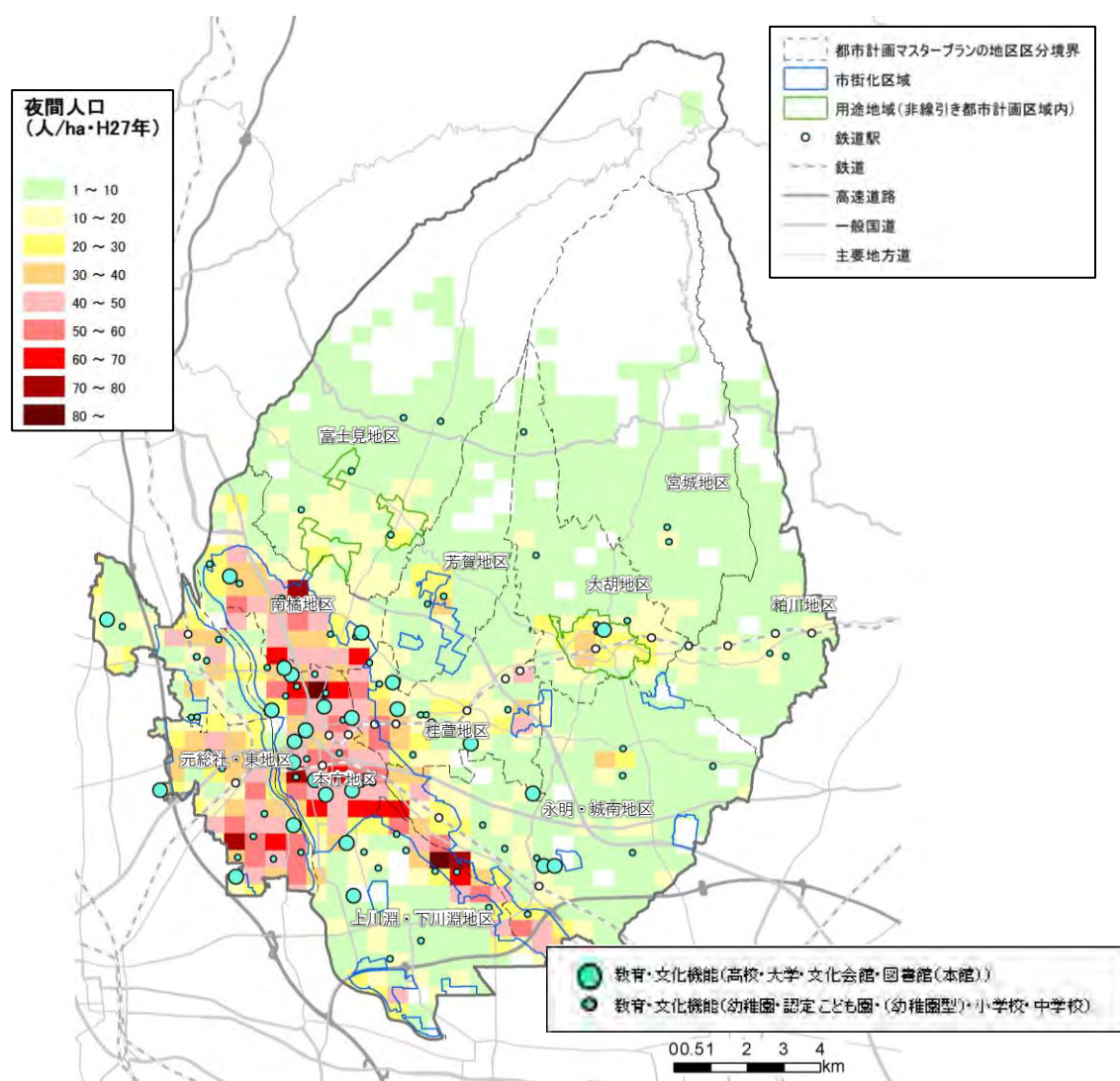
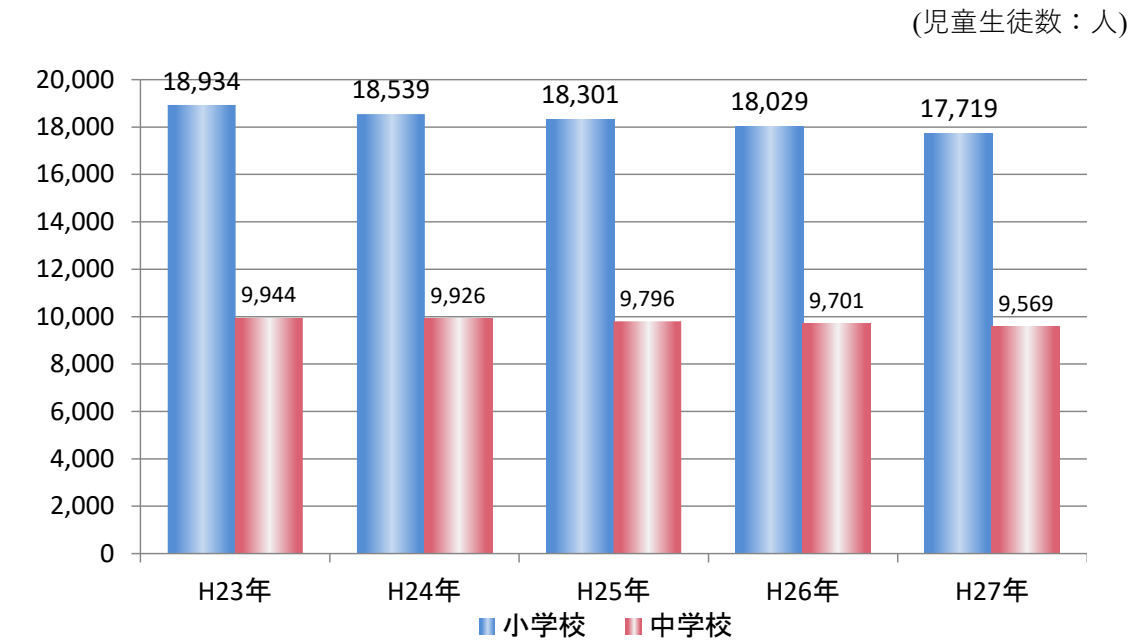


図-資 17 教育・文化機能施設の分布

資料：国土数値情報

(b) 小学校・中学校の児童生徒数

平成 23 年から平成 27 年までの児童生徒数は小学校・中学校ともに、減少傾向にあります。学校数に大きな増減はありませんが、平均児童生徒数は減少傾向にあります。



| 区分  |                | H23年   | H24年   | H25年   | H26年   | H27年   |
|-----|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 小学校 | ①学校数(校)        | 53     | 53     | 53     | 53     | 52     |
|     | ②児童数(人)        | 18,934 | 18,539 | 18,301 | 18,029 | 17,719 |
|     | 平均児童数(②/①:人/校) | 357    | 350    | 345    | 340    | 341    |
| 中学校 | ①学校数(校)        | 25     | 25     | 25     | 25     | 25     |
|     | ②生徒数(人)        | 9,944  | 9,926  | 9,796  | 9,701  | 9,569  |
|     | 平均生徒数(②/①:人/校) | 398    | 397    | 392    | 388    | 383    |

図-資 18 小学校・中学校児童生徒数

資料：学校基本調査 各年度 5 月 1 日現在(単位：人)



### (3) 居住（+転入）

#### 1) 市の人口

##### (a) 総人口

本市の総人口（夜間人口）は平成 12 年の 34.2 万人をピークに減少傾向となっています。また、高齢化率（65 歳以上人口割合）は、昭和 50 年以降、一貫して上昇しており、令和 22 年には、約 3 人に 1 人以上が高齢者となる予測となっています。

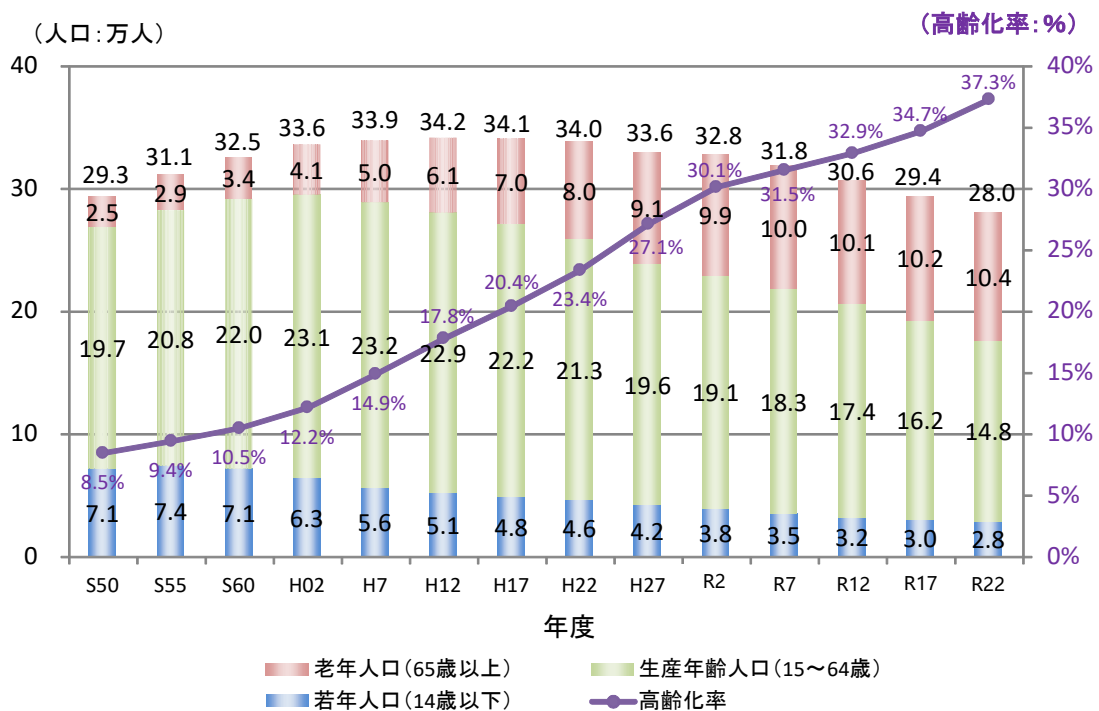


図-資 19 総人口（年齢3階層別）・高齢化率の推移

資料：【実績値】国勢調査（S50年～H27）

【推計値】国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（中位推計）（H25年推計）」



## (b) 世帯数

本市は、世帯数の増加と人口減少の影響により、一世帯平均人数が減少する傾向にあります。

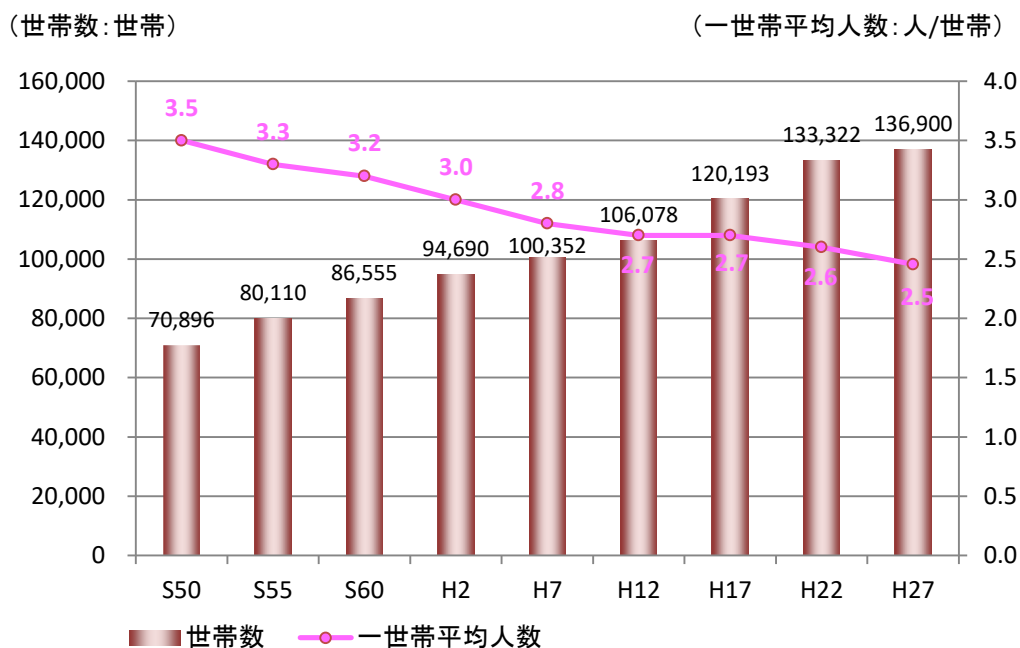


図-資 20 世帯数・一世帯平均人数の推移

資料：国勢調査

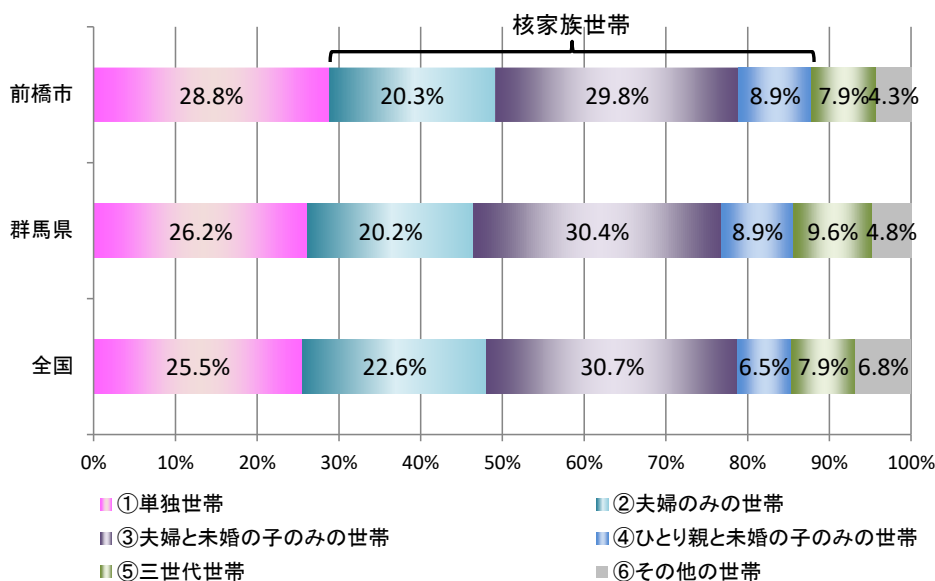


図-資 21 世帯構成（平成 22 年度）資料：国勢調査

## 2) 地区別の人口

### (a) 総人口

人口は、本庁地区、東地区、南橘地区の国道 17 号沿線、広瀬団地方面に集中しています。

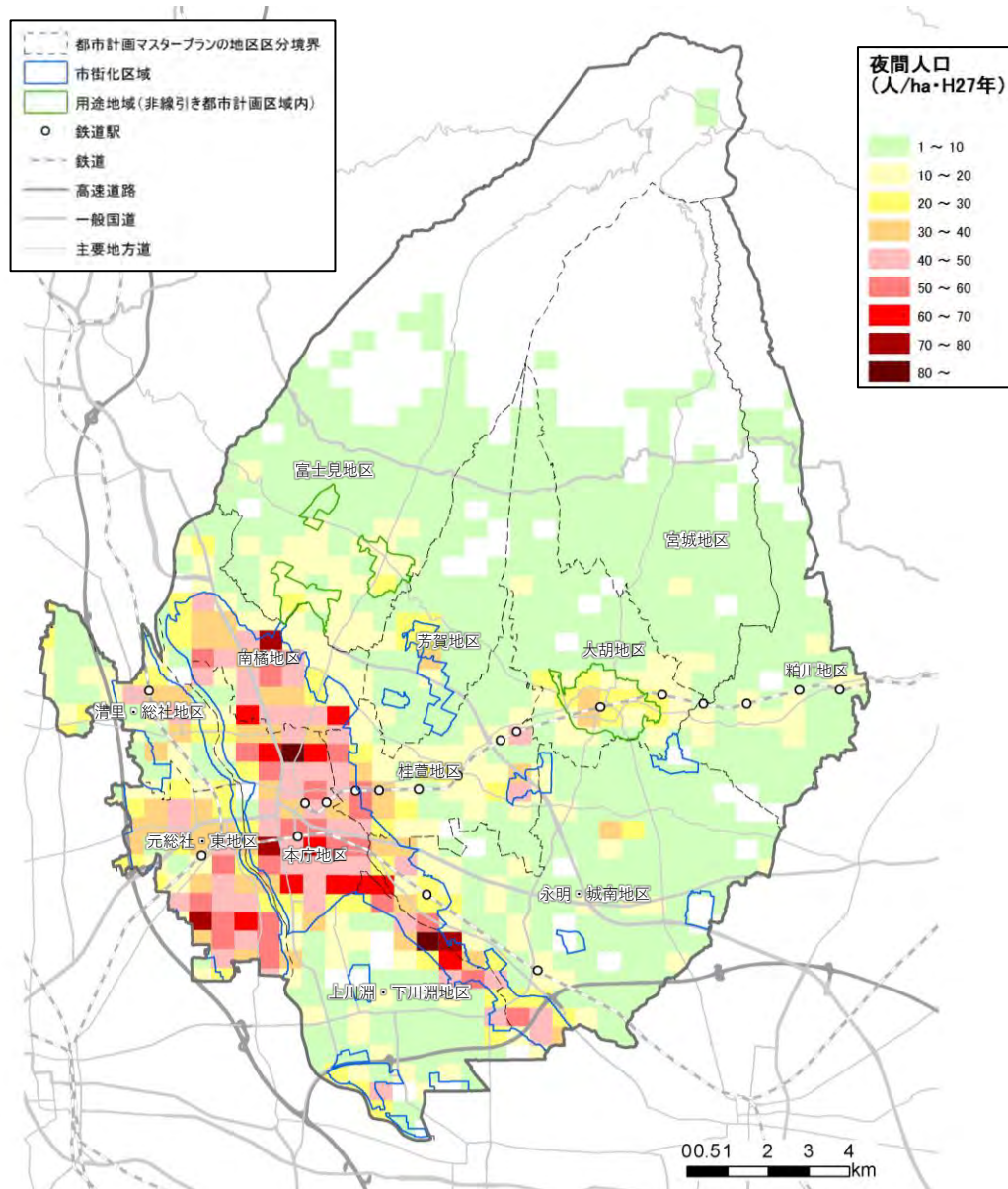


図-資 22 夜間人口の分布状況

資料：国勢調査（H27）地域メッシュ統計

## (b) 高齢者

### (i) 高齢人口

高齢人口は本庁地区や広瀬団地方面に集中しています。

1980年代に中心部で進んだ公営住宅開発等により形成された比較的高密度な市街地には多くの高齢者が分布している傾向にあります。

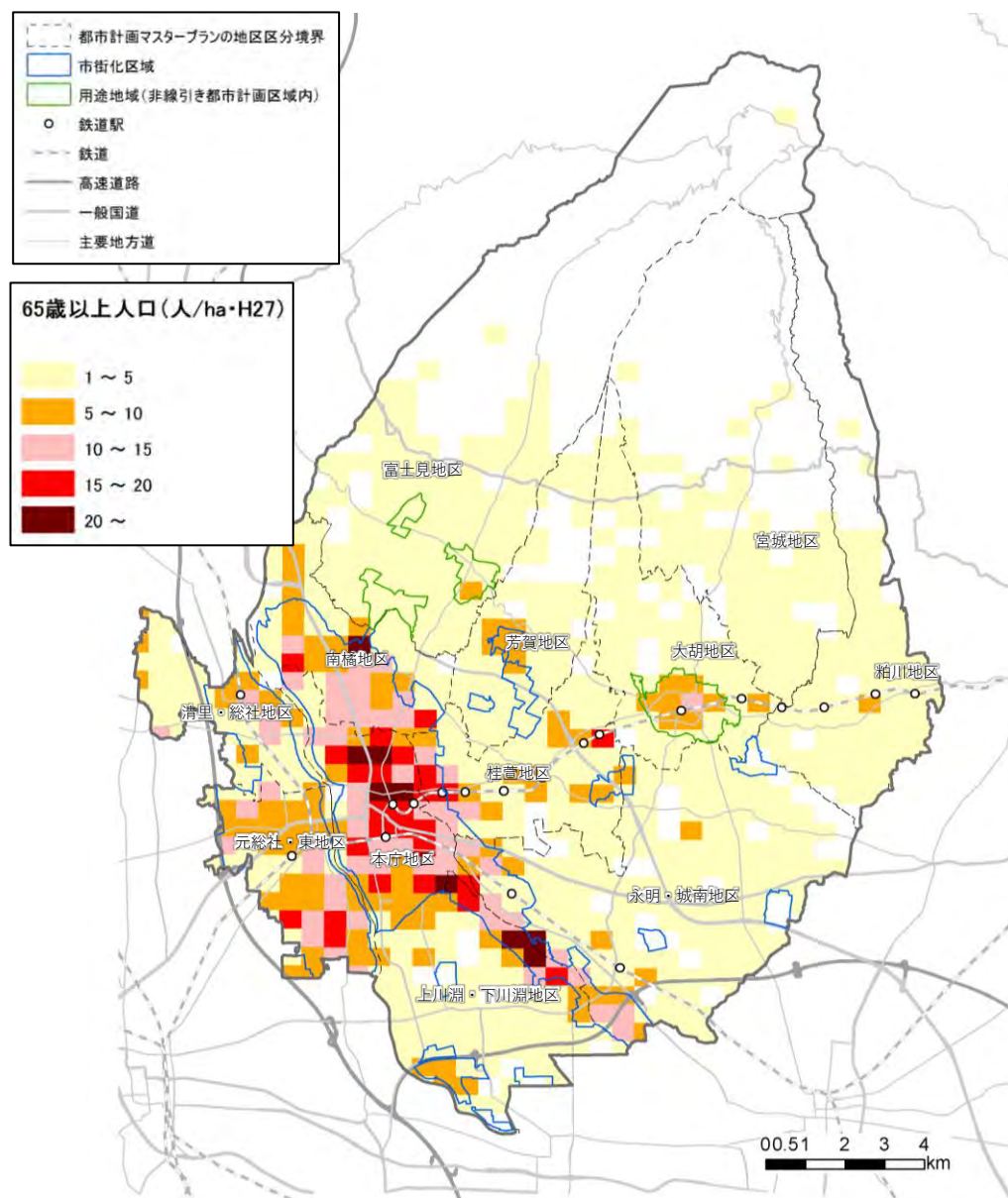


図-資 23 高齢者人口（65 歳以上）の分布状況

資料：国勢調査（H27）地域メッシュ統計