(ii) 高齢化率

富士見地区、粕川地区の一部で、高齢化率が非常に高い地域があります。
人口の集積が進んだ本庁地区では、高齢化が高い傾向にあります。

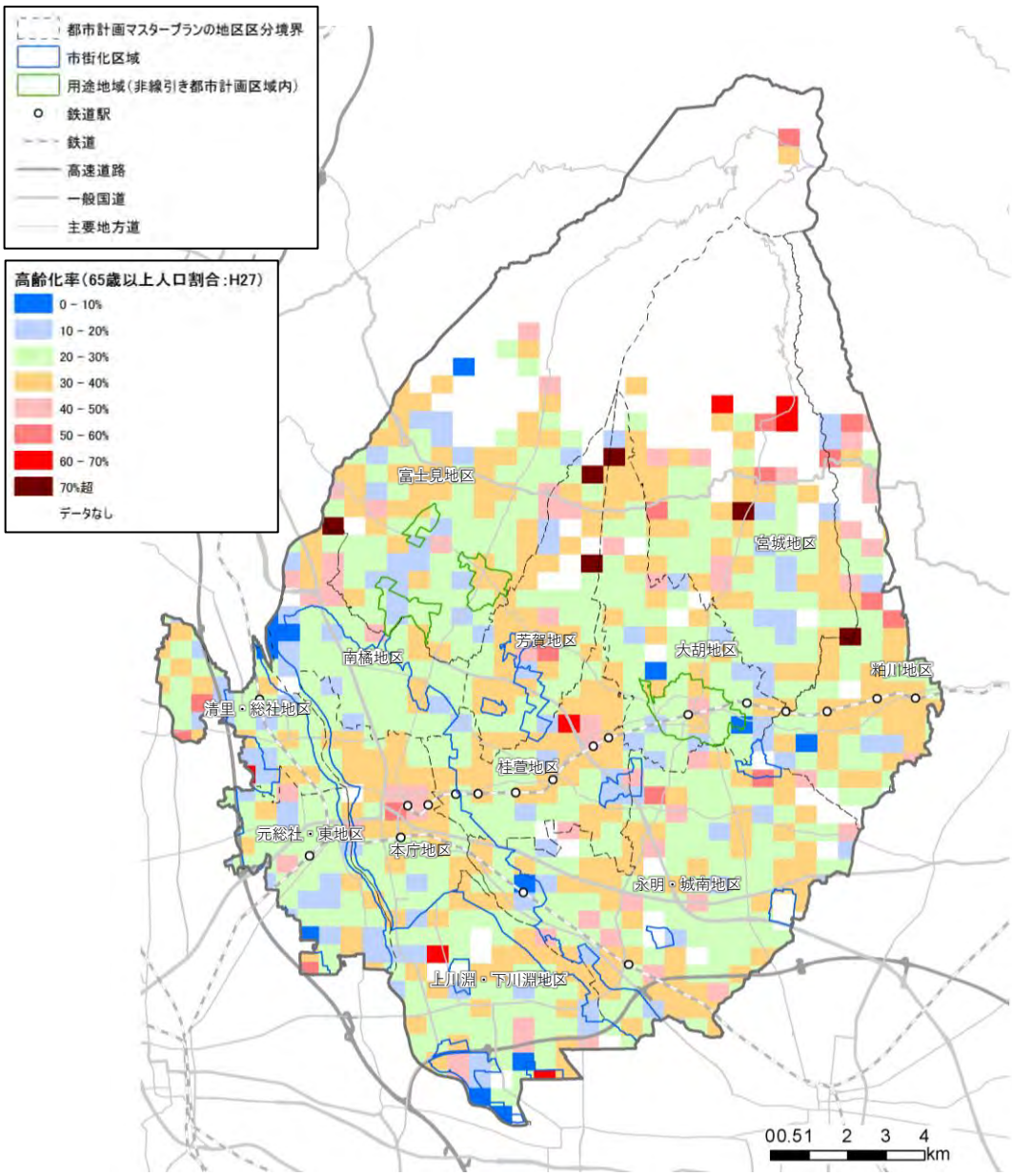


図-資 24　高齢化率（65 歳以上人口割合）

資料：国勢調査（H27）地域メッシュ統計

(c) 若年層

(i) 若年人口

若年人口は、東地区や広瀬団地方面、ローズタウンで高い傾向にあります。

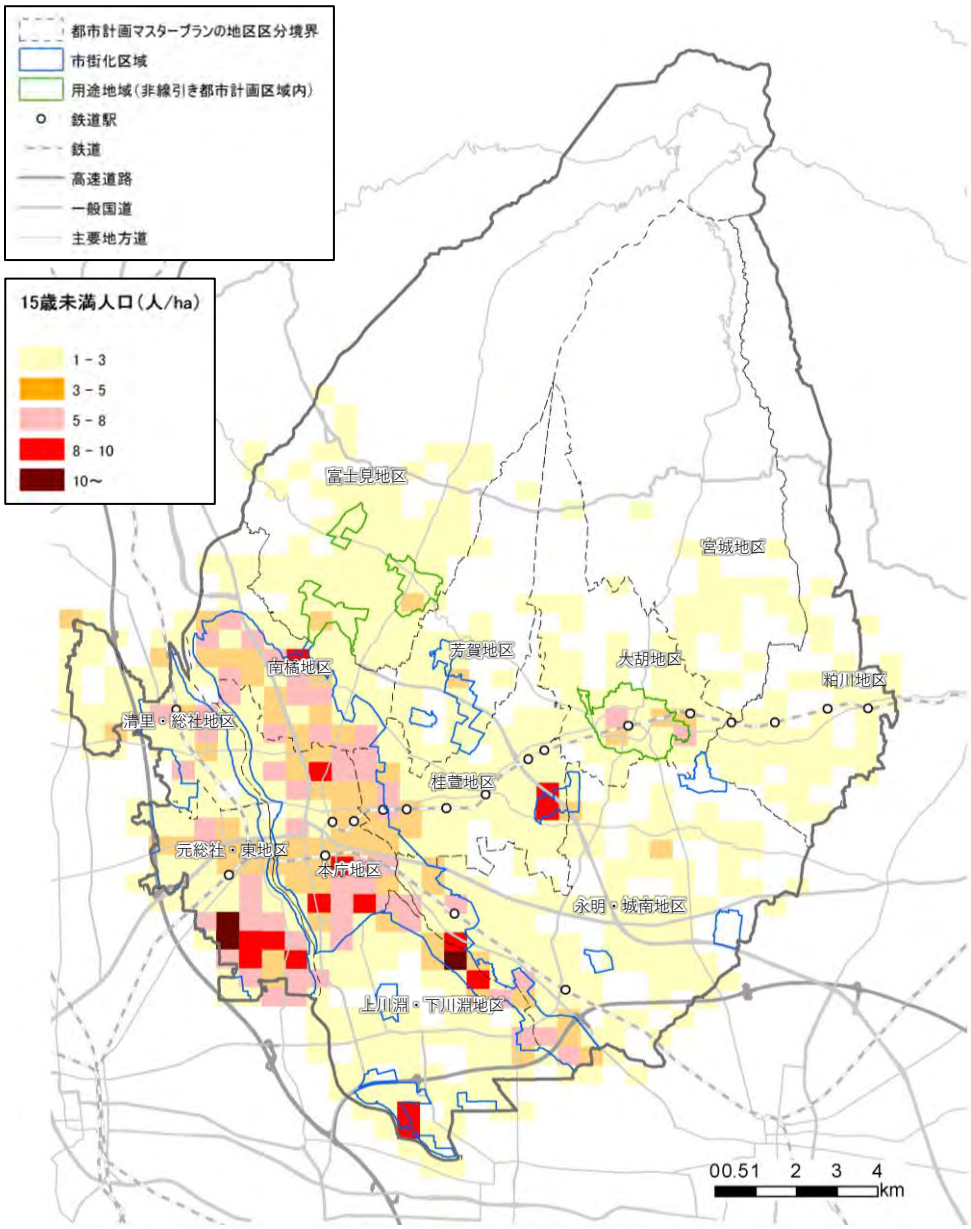


図-資 25　若年人口（14 歳以下）の分布状況

資料：国勢調査（H27）地域メッシュ統計

(d) 若年人口率

本庁地区や永明・城南地区で、若年人口率が低い地域が分布しており、上毛線沿線やその北側の地域では非常に低い地域が点在しています。南橘地区や東地区では高い傾向が見られます。

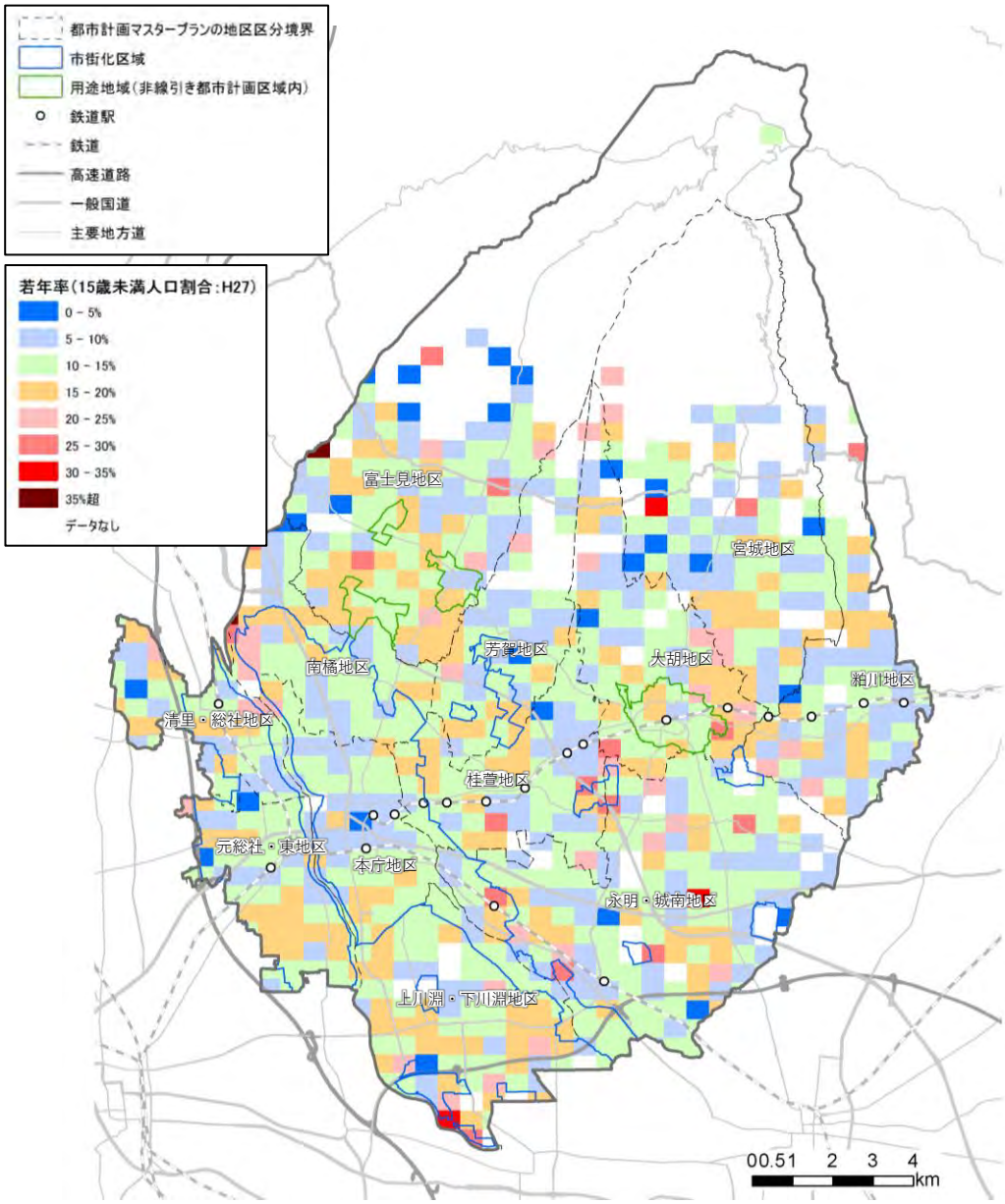


図-資 26　若年人口率（14 歳以下人口割合）

資料：国勢調査（H27）地域メッシュ統計

3) 転入・転出

平成 22 年（2010 年）までは、転入者数、転出者数ともに減少傾向でしたが、近年では増加傾向にあり、平成 25 年（2013 年）頃から転入者が転出者を上回り、平成 28 年（2016 年）には 800 人以上の転入者の増加となっています。

前橋市への転入元は、群馬県内からが約半数を占めています。それ以外では、東京都、埼玉県、神奈川県の順に多くなっており、これら 3 都県で約 2 割を占めています。

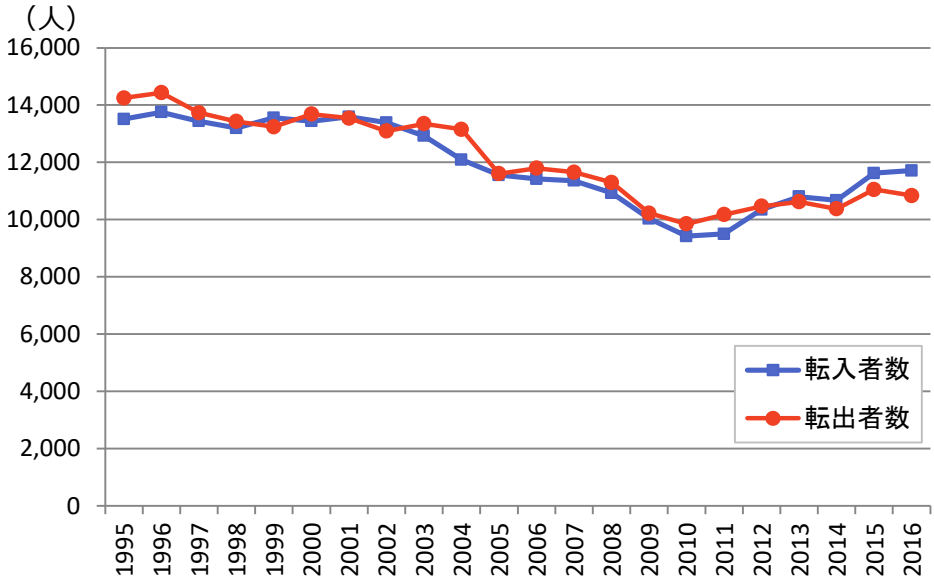


図-資 27　前橋市の転入者数・転出者数の推移

出典：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査（総務省）より作成

表-資 1　前橋市への移動前の住所地別転入者数

	総数（人）	割合（%）
群馬県	4,836	52.2%
東京都	924	10.0%
埼玉県	764	8.3%
神奈川県	391	4.2%
その他	2,343	25.3%
総数	9,258	100%

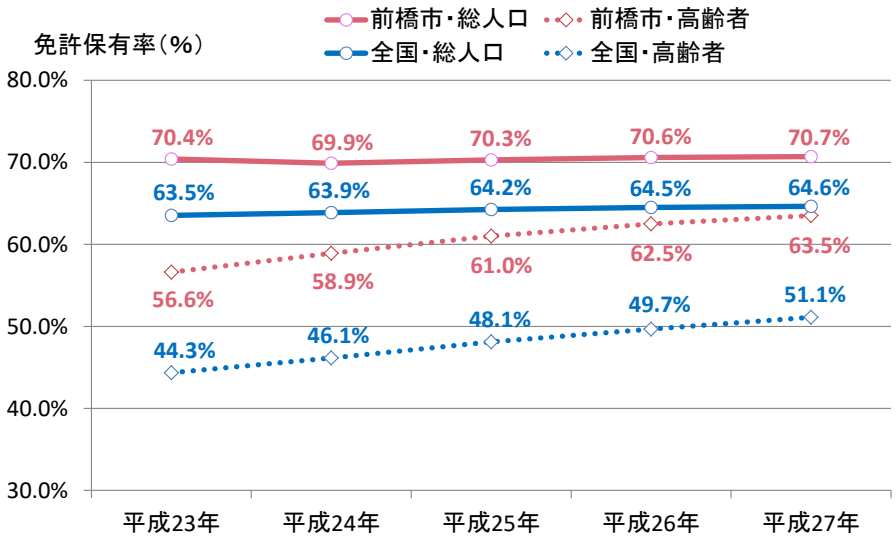
22.5%

出典：住民基本台帳人口移動報告（平成 29 年（2017 年））

(4) 交通

1) 免許保有率

本市の運転免許保有者数は年々増加しており、全国平均よりも相対的に高く、自家用車への依存が高いと考えられます。また、高齢者の運転免許保有率も高く、近年では高齢者の半数以上が運転免許を保有しています。



	前橋市					全国				
年度	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
免許人口(千人)	239	239	240	240	240	81,215	81,488	81,860	82,076	82,150
総人口(千人)	339	342	341	340	339	127,834	127,593	127,414	127,237	127,095
免許保有率(%)	70.4%	69.9%	70.3%	70.6%	70.7%	63.5%	63.9%	64.2%	64.5%	64.6%
免許人口に占める高齢者免許人口の割合(%)	19.30%	20.70%	22.00%	23.30%	24.30%	16.2%	17.4%	18.7%	20.0%	20.8%
高齢免許人口(千人)	46	49	53	56	58	13,190	14,210	15,342	16,389	17,101
高齢者人口(千人)	81	84	87	90	92	29,752	30,793	31,898	33,000	33,465
高齢者免許保有率(%)	56.6%	58.9%	61.0%	62.5%	63.5%	44.3%	46.1%	48.1%	49.7%	51.1%

図-資 28 免許保有率の推移(全国・前橋市)

資料:交通安全白書(H23～H27 年度)

第 10 次前橋市交通安全計画

2) 鉄道

市西部を縦断する JR 上越線と、市南部を横断する JR 両毛線が運行しており、高崎・東京方面へアクセスが確保されています。また、上毛電鉄上毛線が市を横断するように配置されており、みどり市・桐生市もアクセス可能となっています。

JR 前橋駅、JR 新前橋駅は利用者が集中しており、上毛線は、大胡駅を中心とした利用者が多い状況にあります。

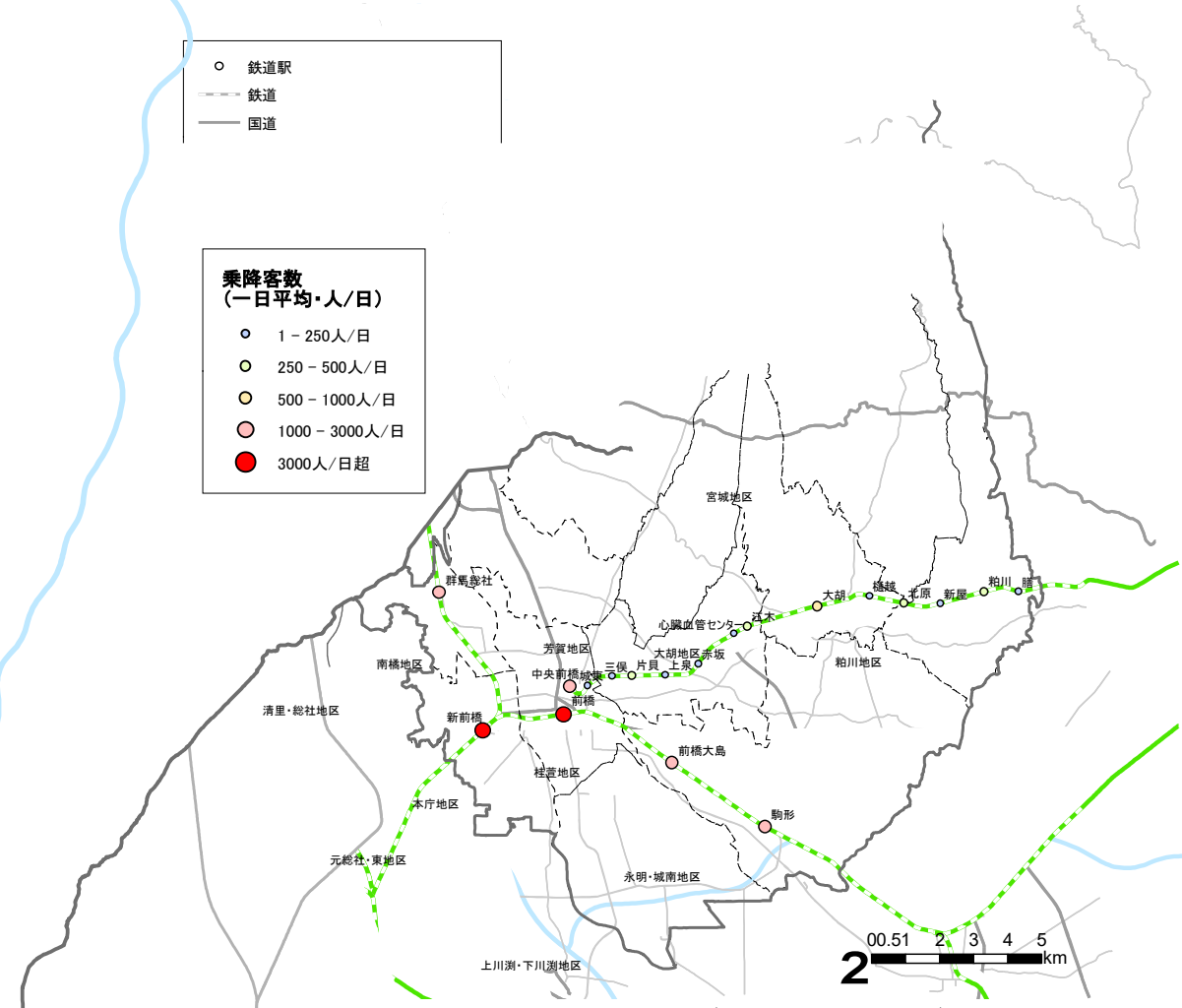


図-資 29 鉄道網図（一日平均乗降客数）

資料：前橋市資料

3) バス

JR 前橋駅に集中し、複数系統が重なる駅前通りは、高頻度に運行しています。

JR 新前橋駅は JR 前橋駅よりも高崎方面への鉄道運行本数が多いが、駅に結節するバス路線数は JR 前橋駅に比べ少ない状況にあり、高崎方面等市域外へのアクセスよりも、市内郊外部から市中心部への移動を支えるネットワーク構造となっています。

郊外へは中心部からの放射状と、上毛線鉄道駅にフィーダー輸送可能なバスネットワーク性が低く、大胡地区、宮城地区、粕川地区では、系統一本一本の頻度が低いなど、地域間を結ぶネットワークとして機能が不十分であることが懸念されます。

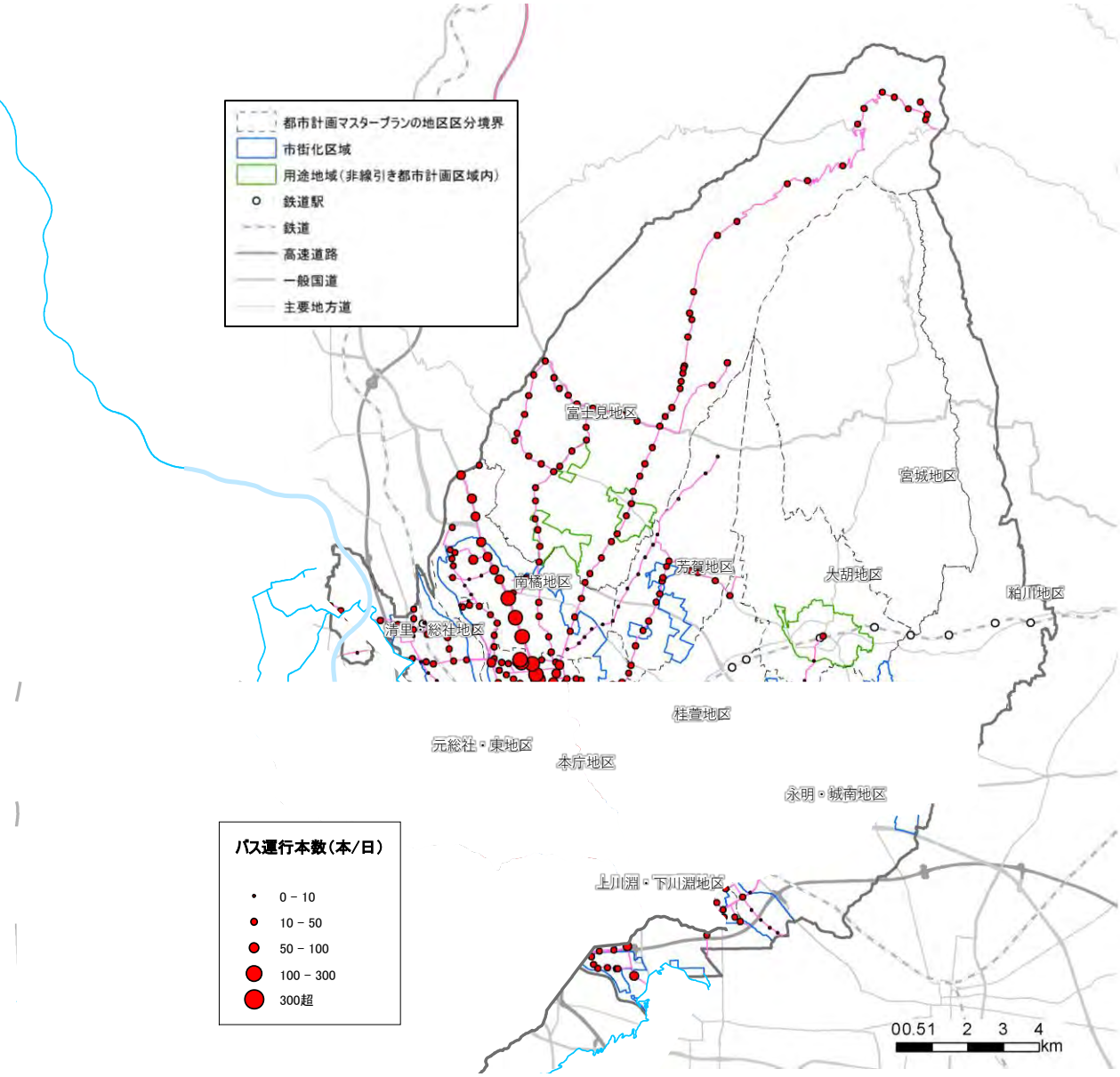


図-資 30　バス路線網図（バス停別運行本数）

※バス停別運行本数は、上下、系統合計の一日運行本数。

4) コミュニティバス

JR 前橋駅、新前橋駅を中心に、市中心部を循環するコミュニティバスが運行されています。

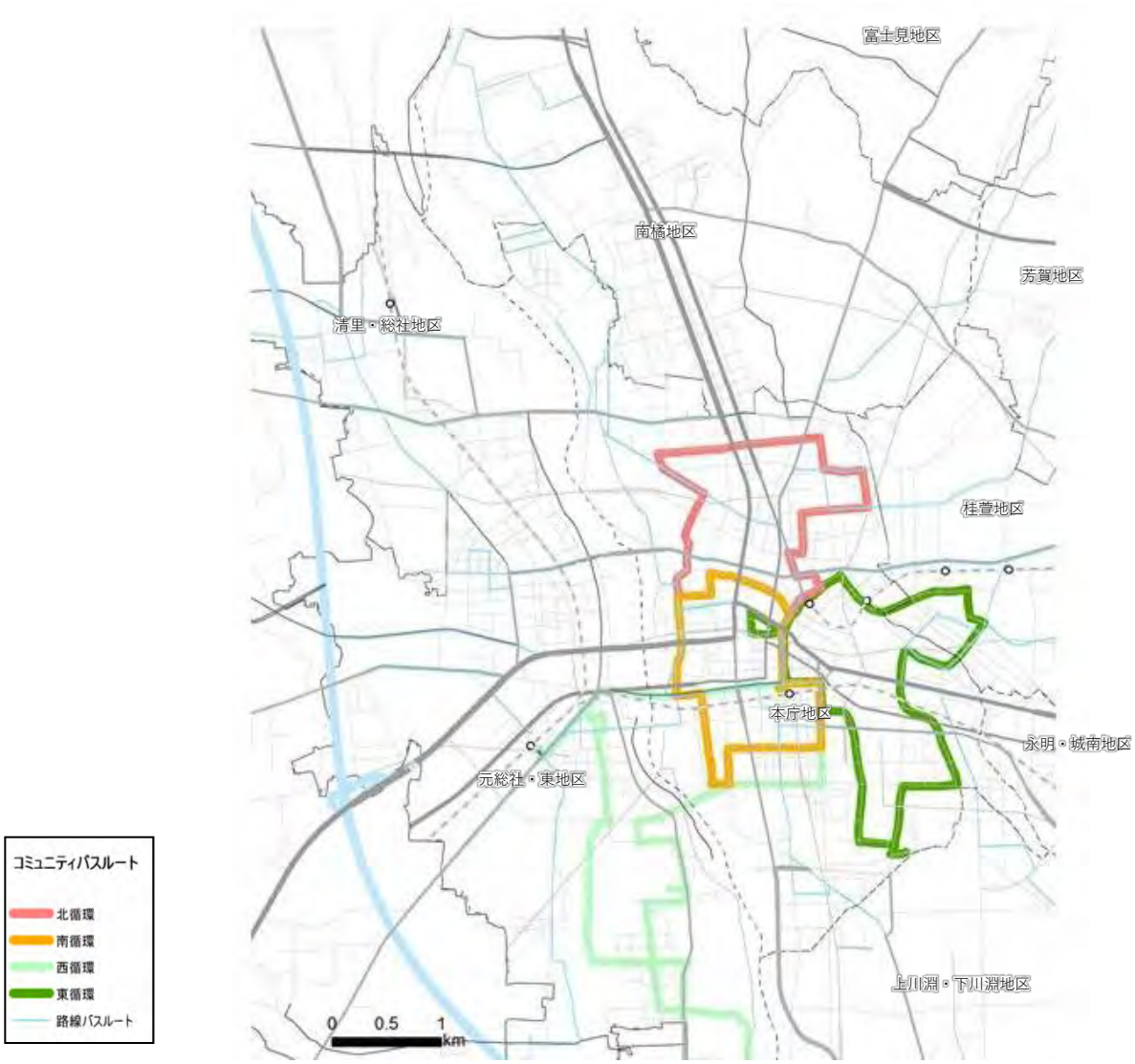


図-資 31 バス路線網図（バス停別運行本数）

資料：国土数値情報

(5) 活動実態（拠点の使い方と生活パターン）

1) 地域ごとの世帯構成の特徴

地域別の年齢構成をみると、65 歳以上人口の割合は、中心市街地、芳賀地区で特に高くなっており、3 割を超えています。14 歳以下人口の割合は中心市街地では低く、上川淵地区や粕川地区では高くなっています。

地域別の世帯構成をみると、中心市街地では単身世帯が 4 割を超えています。上川淵地区では単身世帯が少なく、2 人以上の世帯が多くなっています。上川淵地区、城南地区、大胡地区、宮城地域、粕川地区、富士見地区では 4 人以上のファミリー世帯と思われる世帯が多いようです。

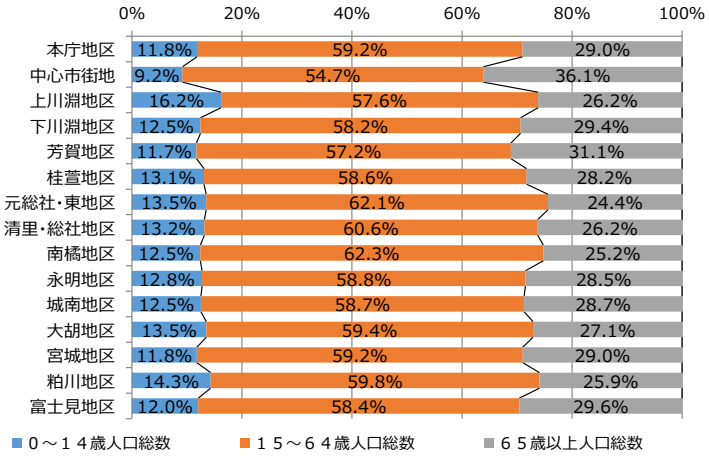


図-資 32　地域別年齢構成

出典：平成 27 年（2015 年）国勢調査

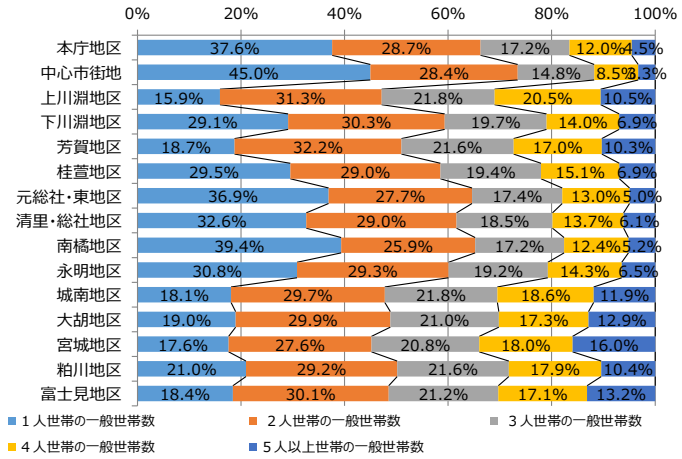


図-資 33　地域別の世帯構成

出典：平成 27 年（2015 年）国勢調査

2) 地域ごとの活動の特徴

群馬県パーソントリップ調査※を用いて、1 日の中で人がどのような動きをして、どのような生活スタイルをしているのかを分析しました。集計の対象とする地区は次の通りです。

図-資 34　人の動き（トリップ）のイメージ

※パーソントリップ調査とは、「どのような年齢、職業の人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」「いつ」移動したか、といった一日の生活行動などを調べるものです。
※サンプルとして調査対象地域内（群馬県内 35 市町村＋足利市）の居住者の約 8%に対して調査票への記入をお願いしており、回答結果（前橋市からは約 12,000 世帯が回答）からは基本的事項として、各交通手段の利用割合や人の移動に関わる全交通手段の移動の総量などを把握することができます。

出典：群馬県ホームページ「パーソントリップ調査（「人の動き」実態調査）とは」

図-資 35　集計エリアと対応地区名

(a) 通勤をしている人の動き

通勤をしている人の一日の動きを見てみると、芳賀地区、清里・総社地区、城南地区、宮城地区では仕事をして一日が終わってしまっている人の割合が高くなっています。一方で、中心市街地では仕事以外でも活動できている人が多く、帰宅途中にお店に立ち寄るなどの動きが存在していることがわかります。

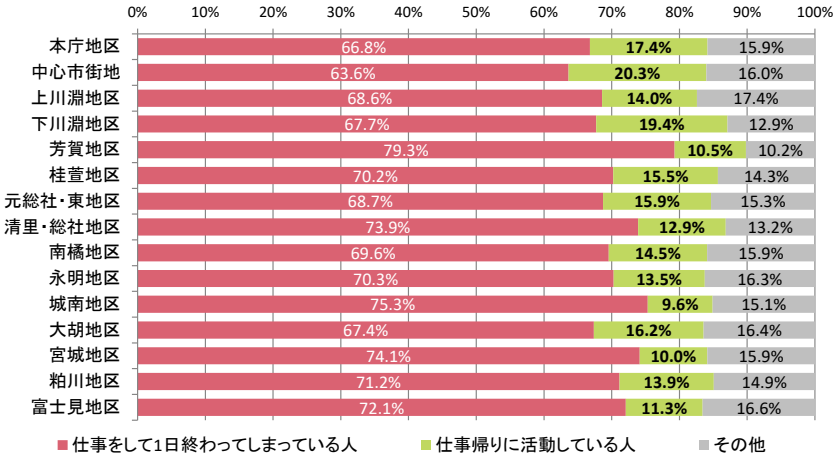


図-資 36　地域別通勤をしている人の動きの特徴

出典：群馬県ＰＴ調査（平成 27 年（2015 年））

(b) 通学をしている人の動き

通学をしている人の動きを見てみると、本庁地区、中心市街地では、一度家に帰ってから外出する人が多く、自宅周辺にアクセスしやすい機能が立地していることがわかります。一方、大胡地区、宮城地区、粕川地区では家と学校を往復している人が多くなっています。

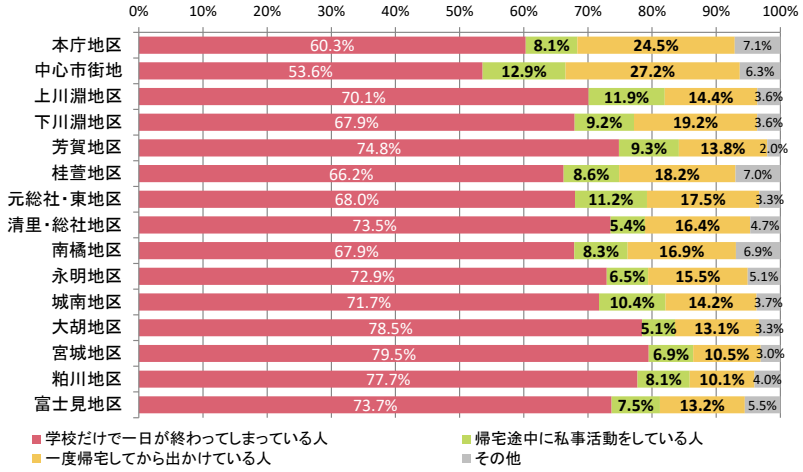


図-資 37　地域別通学をしている人の動き

出典：群馬県ＰＴ調査（平成 27 年（2015 年））

(c) 送迎活動の実態

通勤や通学をしていない人の動きを送迎活動に着目して見てみると、中心市街地では、送迎の割合が少なく、送迎のために外出する人の割合も低くなっています。

一方で上川淵地区、永明地区、宮城地区では送迎を含む移動が多くなっており、特に上川淵地区や宮城地区では、送迎のためだけに外出する人の割合が高くなっているなど、中心部と比較して郊外部では送迎の負担が大きくなっていることがわかります。

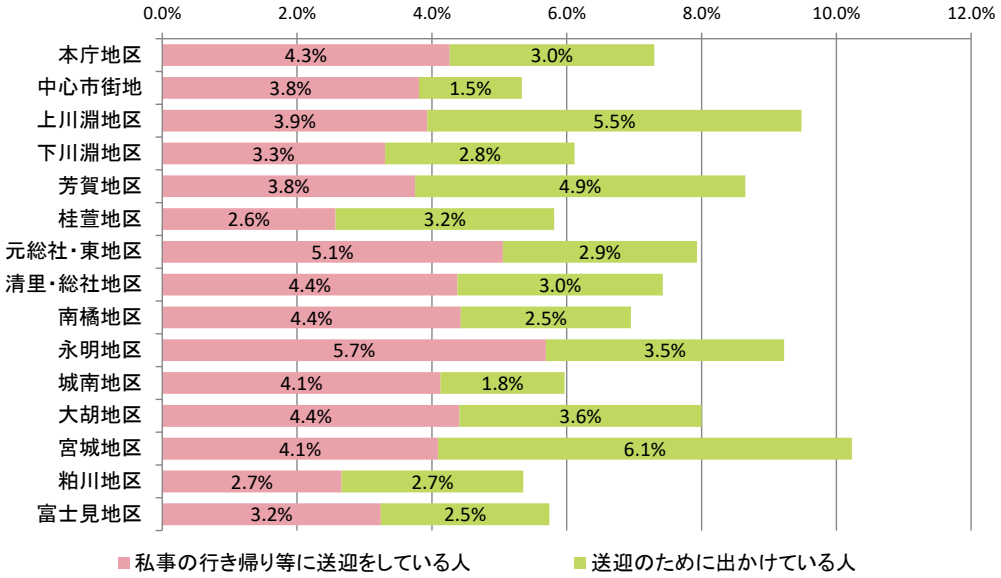


図-資 38　地域別通勤・通学をしていない人の動きの特徴

出典：群馬県ＰＴ調査（平成 27 年（2015 年））

注）上記のグラフで示す送迎活動は、通勤・通学していない全ての市民を母集団とした時に、1 日のうち、一回でも送迎をおこなった人の割合を示したものです。

3) 世代ごとの移動の特性

(a) 年代別の移動の特徴

前橋市に住む人の年代別の代表交通手段に着目してみると、5-19 歳や 65 歳以上では徒歩・二輪の分担率が高く、その他の世代では自動車の分担率が高くなっています。

30～64 歳の世代では自動車の分担率が 80%を超えており、自動車に依存した都市であることがみてとれます。

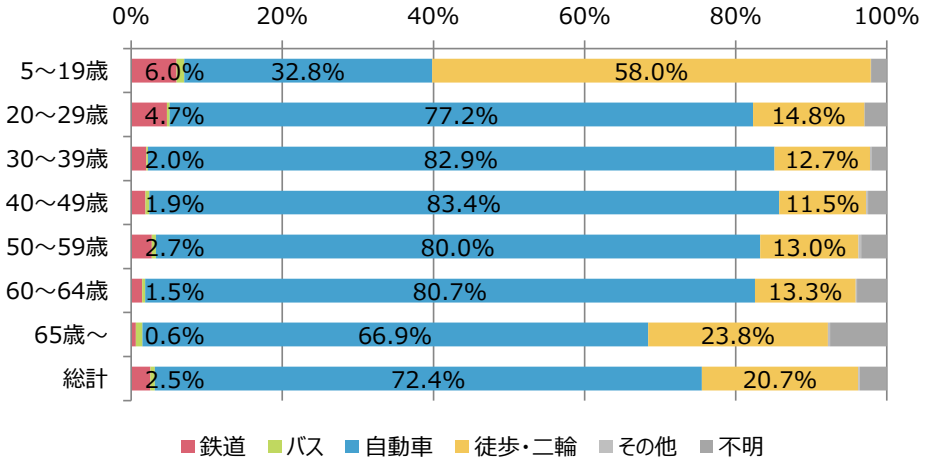


図-資 39　年代別代表交通手段構成比

出典：群馬県ＰＴ調査（平成 27 年（2015 年））

(b) 子育て世帯の移動の特性

子育て世帯※の一日の動きを見てみると、送迎をしている人の割合は3割に及んでいます。

男女別に見てみると、子育て男性で送迎している人は、全体の約 1 割にとどまり、そのうち仕事の行き帰りに送迎している人が約 5 割となっています。一方で、子育て女性で送迎をしている人は約半数に及び、仕事や私事の行き帰りに送迎している人は約 2 割、送迎のためだけに外出している人は約 3 割となっています。職場や買物先、送迎先が集まって立地することにより、一度に複数の用事を済ませることが出来、子育て世帯の利便性が高まる可能性があります。

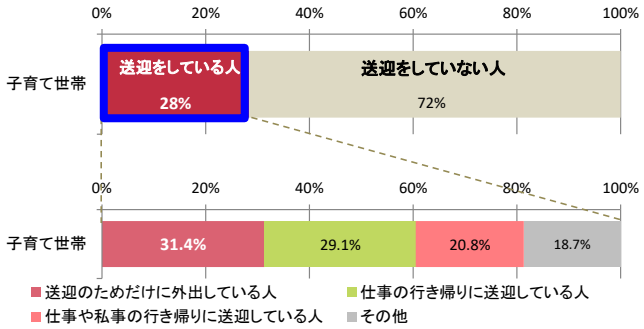


図-資 40　子育て世帯の送迎トリップの有無と送迎内容の内訳（子育て世帯男女計）

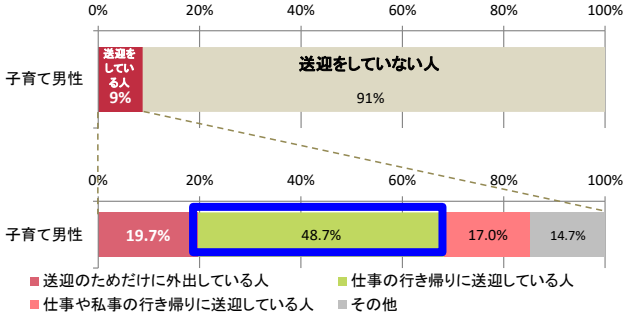


図-資 41　子育て世帯の送迎トリップの有無と送迎内容の内訳（子育て男性）

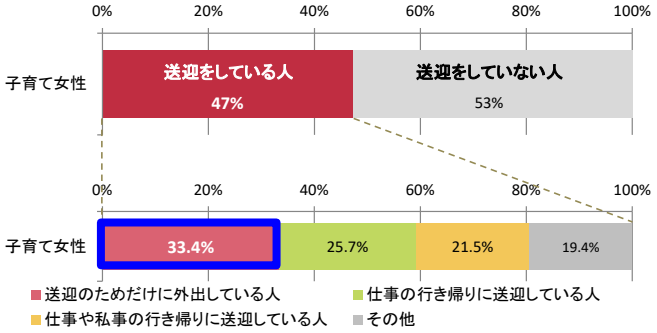


図-資 42　子育て世帯の送迎の有無と送迎内容の内訳（子育て女性）

出典：群馬県ＰＴ調査（平成 27 年（2015 年））

※子育て世帯とは、25～44 歳の回答者のうち、同一世帯内に本人との年齢差が-20 歳以上の構成員がいる場合としています。ただし、子供の年齢が 20 歳以上の場合は子どもとはみなしていません。

(c) 高齢者の移動の特性

高齢者（65 歳以上）の外出率は、65 歳未満の外出率と比較して低くなっています。さらには、自動車を保有している高齢者の外出率が 80%程度であるのに対し、自動車を保有していない高齢者の外出率は 50%と 30 ポイントの差があり、自動車保有の有無が高齢者の活動の大きな制約となっています。

自動車を保有していない高齢者は、徒歩・二輪による近場の移動若しくは、自動車（同乗）による移動が大半を占めています。

移動の目的種類を見てみると、自動車を保有していない高齢者は、買物や私事目的では、徒歩・二輪で近場への移動も多くなっていますが、通院では、自動車（同乗）移動が徒歩・二輪での移動よりも多くなっています。

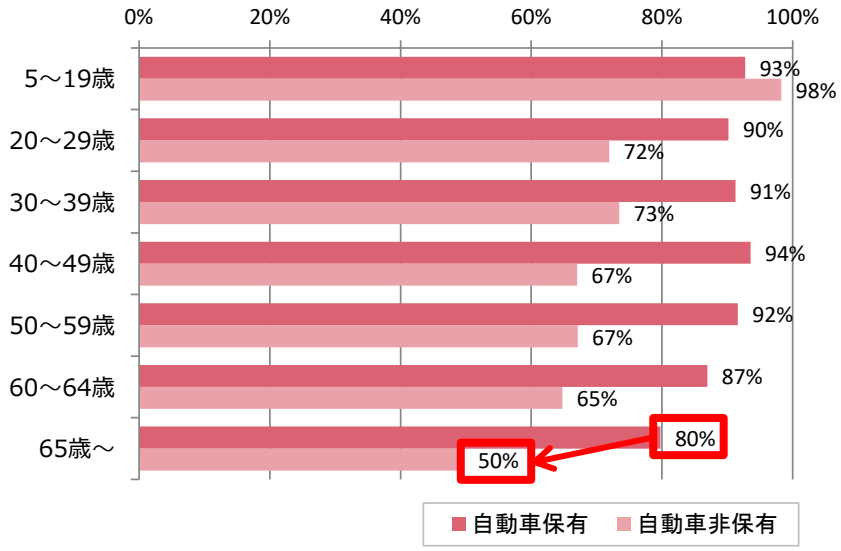


図-資 43　前橋市の年代別自動車の保有状況別の外出率

出典：群馬県 PT 調査（平成 27 年（2015 年））

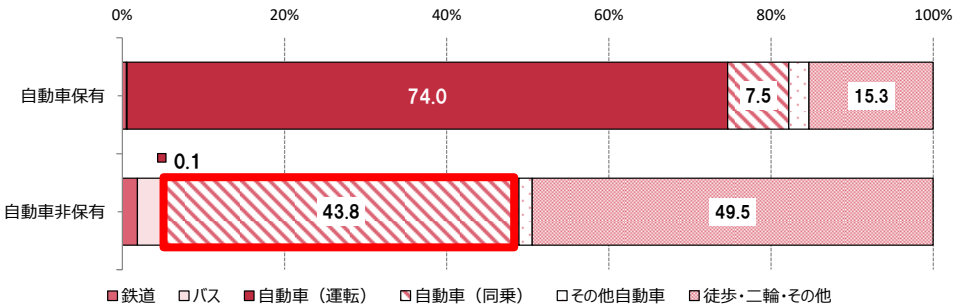


図-資 44　前橋市の高齢者の自動車保有状況別の代表交通手段構成比

出典：群馬県 PT 調査（平成 27 年（2015 年））

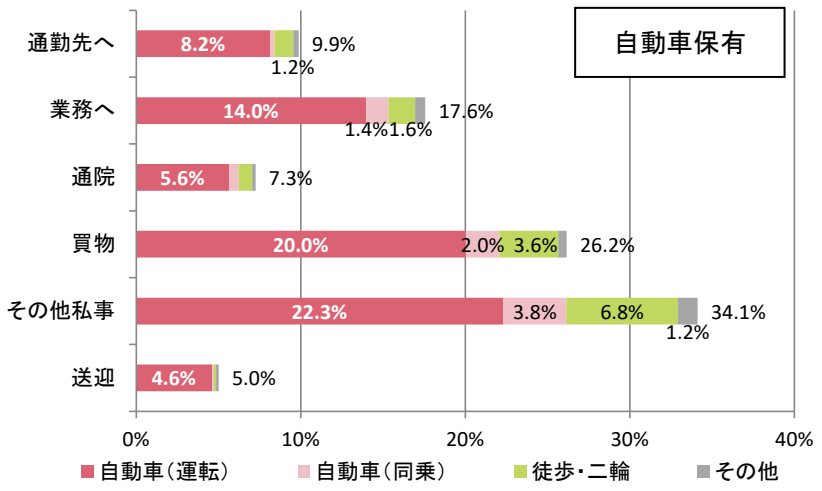


図-資 45　前橋市の高齢者の代表交通手段・目的種類構成比（自動車保有）

出典：群馬県 PT 調査（平成 27 年（2015 年））

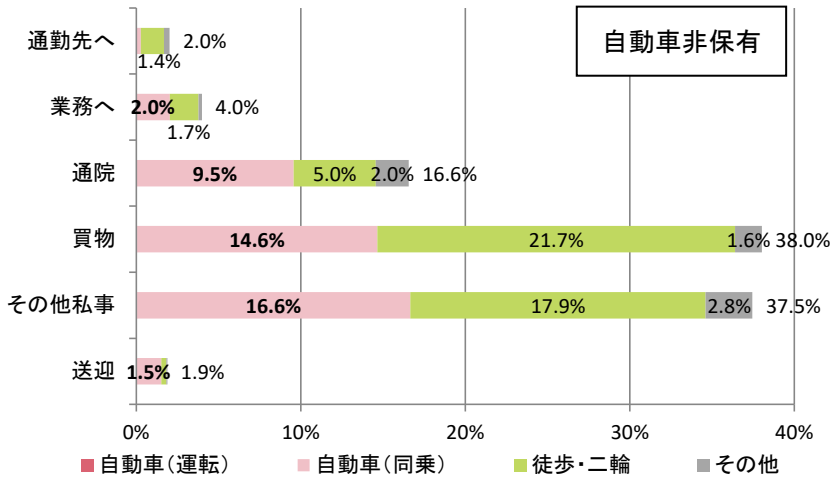


図-資 46　前橋市の高齢者の代表交通手段・目的種類構成比（自動車非保有）

出典：群馬県 PT 調査（平成 27 年（2015 年））

1-1-2 将来の動向

(1) 人口

1) 上位・関連計画における将来人口見通し

本市の各種基本計画で活用されている、県都まえばし創生プラン（前橋版人口ビジョン・総合戦略）の将来人口フレームに基づき、地域別の将来人口見通しを整理しました。

2) 人口配置の将来見通し

(a) 本市全域の人口変化

(i) 総人口の推移

本市の総人口は、平成 22 年(2010 年)には、340,291 人となっており、国立社会保障・人口問題研究所(社人研)の推計によると、今後人口減少が進んでいき、令和 22 年(2040 年)には 280,181 人(2010 年比で 82%)、令和 42 年(2060 年)には 220,541 人(同 65%)となると推計されています。

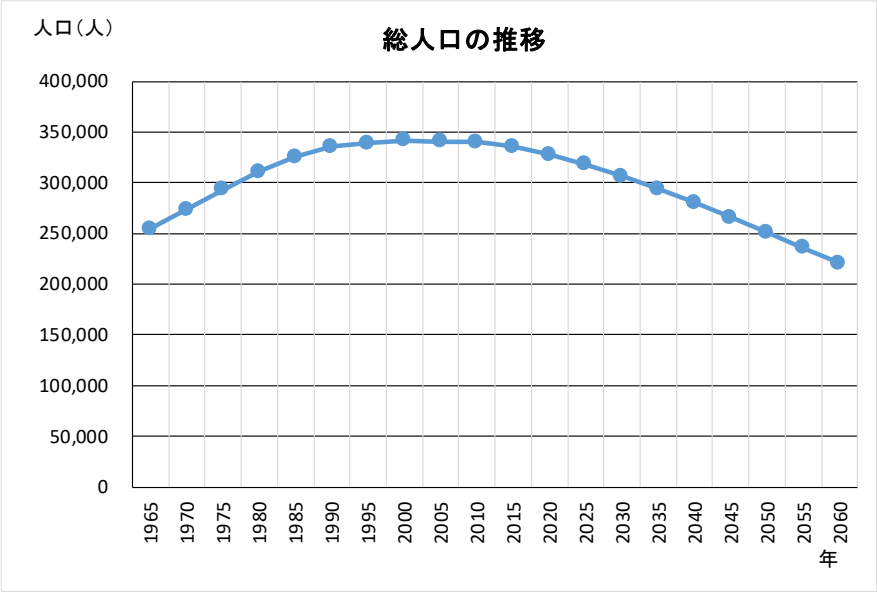


図-資 47 総人口の推移

資料：県都まえばし創生プラン（前橋版人口ビジョン・総合戦略）

(ii) 人口ピラミッド

平成 22 年(2010 年)の人口構成は、34 歳未満の人口が減少しており「つぼ型」となっています。男性女性ともに 60 歳～64 歳の層が一番多く、次いで、35 歳～39 歳の層が多くなっています。

一方、令和 22 年(2040 年)の推計では、少子高齢化の進展ともに「つぼ型」が進行して下部が細くなっています。男性は 65 歳～69 歳の層が一番多く、次いで 60 歳～64 歳の層が多くなります。

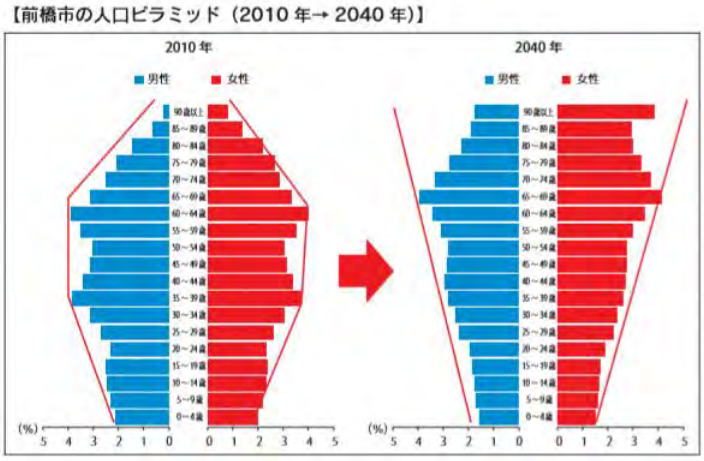


図-資 48　人口ピラミッド

資料：県都まえばし創生プラン（前橋版人口ビジョン・総合戦略）

(iii) 年齢 3 区分別人口の増減率

総人口については、平成 22 年(2010 年)から令和 22 年(2040 年)にかけて、推計減少率が 17.7%(60,110 人減)となっています。

年齢 3 区分別に見ると、年少人口の推計減少率は 38.8%(17,805 人減)、生産年齢人口の推計減少率は 30.6%(64,963 人減)と見込まれる一方で、老年人口の推計増加率は 31.4%(24,951 人増)と見込まれています。

表-資 2　年齢 3 区分別人口の増減率分析

	平成 22 年 (2010 年)	令和 22 年 (2040 年)	推定人口増減	推定増減率
総人口	340,291	280,181	▲ 60,110	▲ 17.7 %
年少人口	45,875	28,070	▲ 17,805	▲ 38.8 %
生産年齢人口	212,620	147,657	▲ 64,963	▲ 30.6 %
老年人口	79,503	104,454	24,951	31.4 %

資料：県都まえばし創生プラン（前橋版人口ビジョン・総合戦略）

(b) 地域別人口の変化

地域別人口の推移を見ると、「元総社・東地区」、「清里・総社地区」、「永明・城南地区」、「大胡地区」、「富士見地区」は人口が増加傾向にあります。一方、「本庁地区」、「上川淵・下川淵地区」、「芳賀地区」、「桂萱地区」、「南橘地区」、「宮城地区」、「粕川地区」では、人口は減少傾向にあります。特に、本庁地区の人口減少傾向は大きく、平成 27 年／平成 19 年の比で 0.951 となっており、ドーナツ現象を示しています。

地区別世帯数については、全ての地区で増加傾向にあり、人口減少傾向と相まって、単身世帯が増加している傾向が推定されます。今後も人口減少傾向が続くことから、ますます、単身世帯が増えることが予想されます。

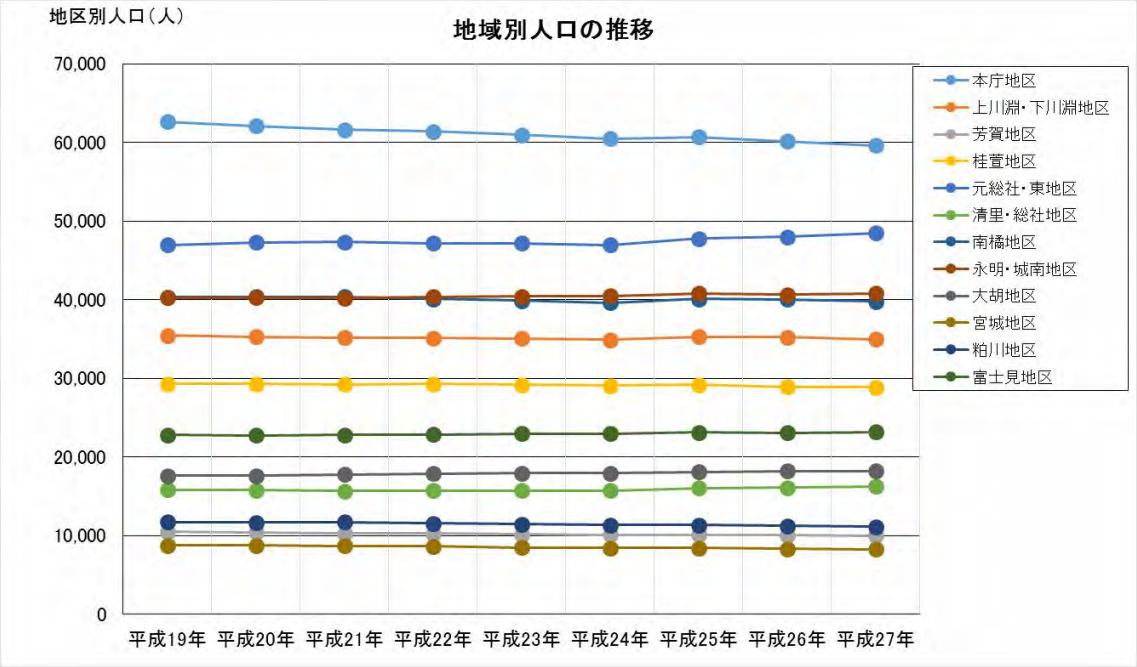


図-資 49　地域別人口の推移

資料：前橋市住民基本台帳データ（各年 3 月末日時点）

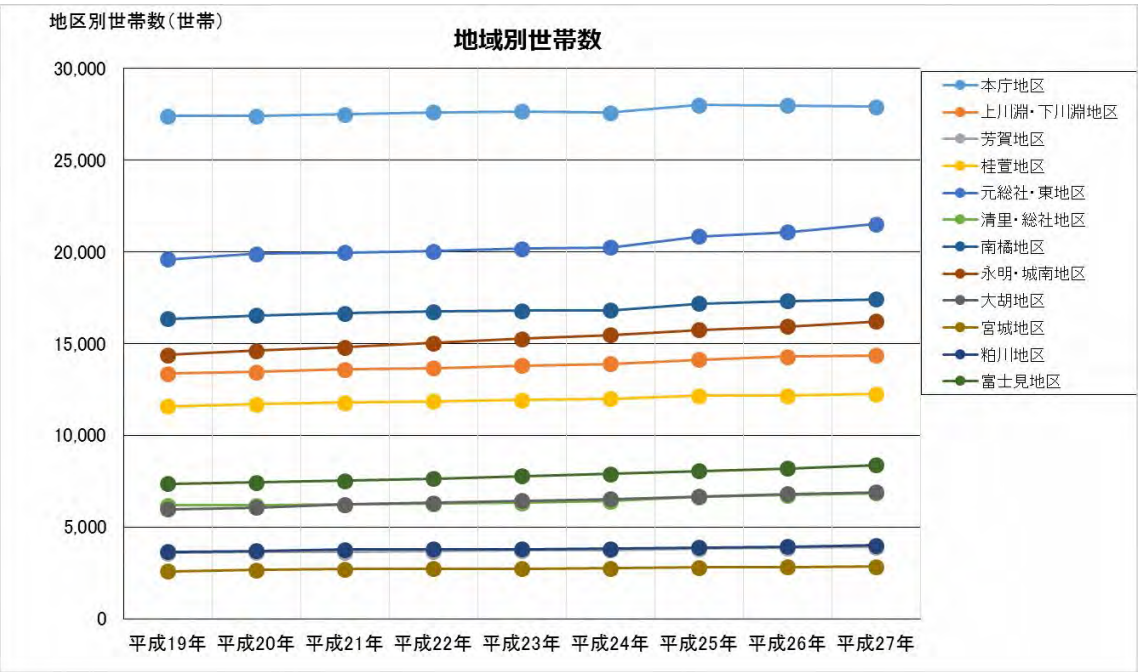


図-資 50　地域別世帯数の推移

資料：前橋市住民基本台帳データ（各年 3 月末日時点）

表-資 3　地域別の人口及び世帯数の変化（H27／H19）

No	地　　区	人口、世帯数の変化（H27/H19）			
		男性	女性	男女計	世帯数
1	本庁地区	0.950	0.952	0.951	1.019
2	上川淵・下川淵地区	0.979	0.994	0.987	1.074
3	芳賀地区	0.945	0.960	0.953	1.087
4	桂萱地区	0.984	0.983	0.984	1.058
5	元総社・東地区	1.024	1.041	1.033	1.098
6	清里・総社地区	1.025	1.024	1.025	1.110
7	南橘地区	0.981	0.992	0.987	1.065
8	永明・城南地区	1.016	1.012	1.014	1.126
9	大胡地区	1.041	1.032	1.036	1.156
10	宮城地区	0.947	0.943	0.945	1.096
11	粕川地区	0.957	0.942	0.949	1.090
12	富士見地区	1.011	1.021	1.016	1.137
全　　体		0.990	0.994	0.992	1.079

(c) メッシュ人口の変化

(i) 4 次メッシュ別将来人口の推計方法

将来人口の推計にあたっては、平成 22 年国勢調査のメッシュ統計調査結果（4 次メッシュ別年齢階層別人口）を現況データとして、2015 年～2040 年の値は人口問題研究所（以下、「人問研」）が将来人口を予測する際に使用するコーホート要因法を適用して求めました。

コーホート要因法は下の図に示すように、①将来の生残率、②将来の純移動率、③将来の子供女性比、④将来の 0～4 歳性比が必要となるため、人問研が本市の推計の際に使用した値を、各メッシュ一律に適用しています。（「日本の地域別将来推計人口」（平成 25 年 3 月推計）」を参照）。

なお、市全体の人口は、平成 22 年（2010 年）の実績値は国勢調査、令和 22 年（2040 年）の推計値が県都まえばし創生プラン（前橋版人口ビジョン・総合戦略）で推計されているため、この値をコントロールトータルにしてメッシュ別人口の補正を行っています。

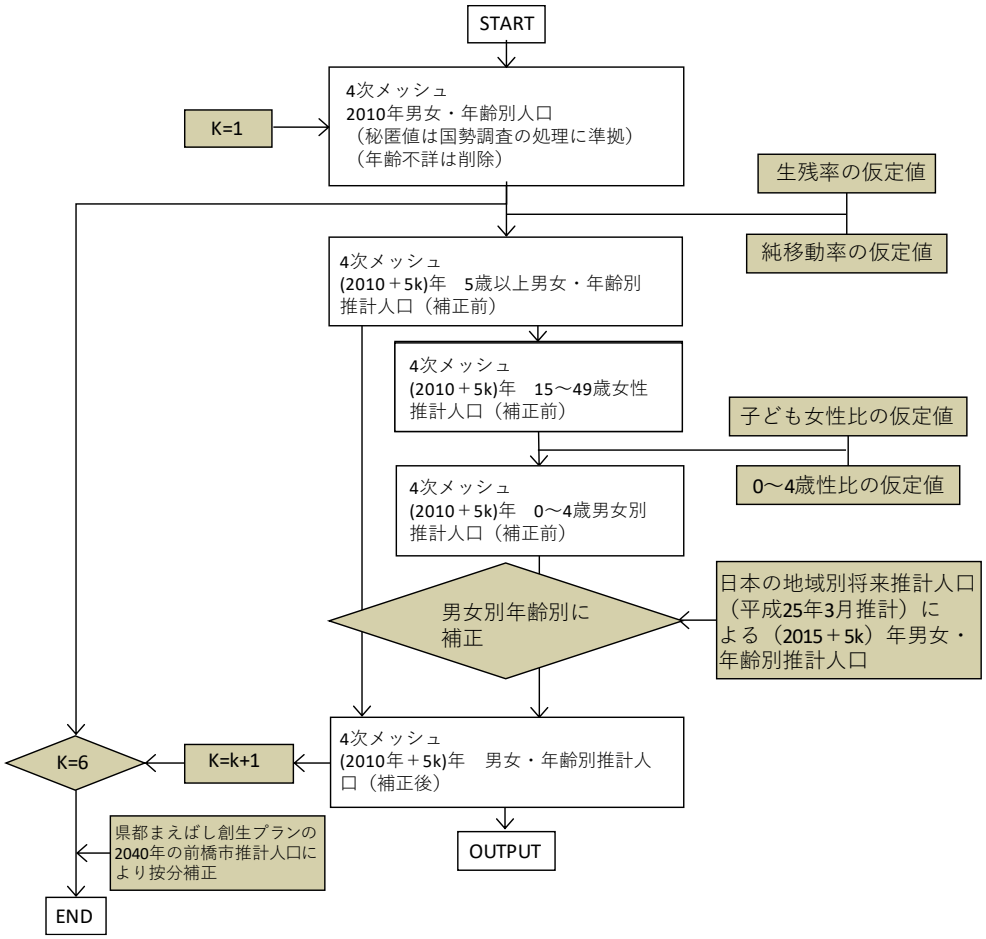


図-資 51　4 次メッシュ別将来人口推計の算出フロー

(ii) 総人口

現況において、特に人口が集中している本庁地区では、人口が減少することが見込まれています。

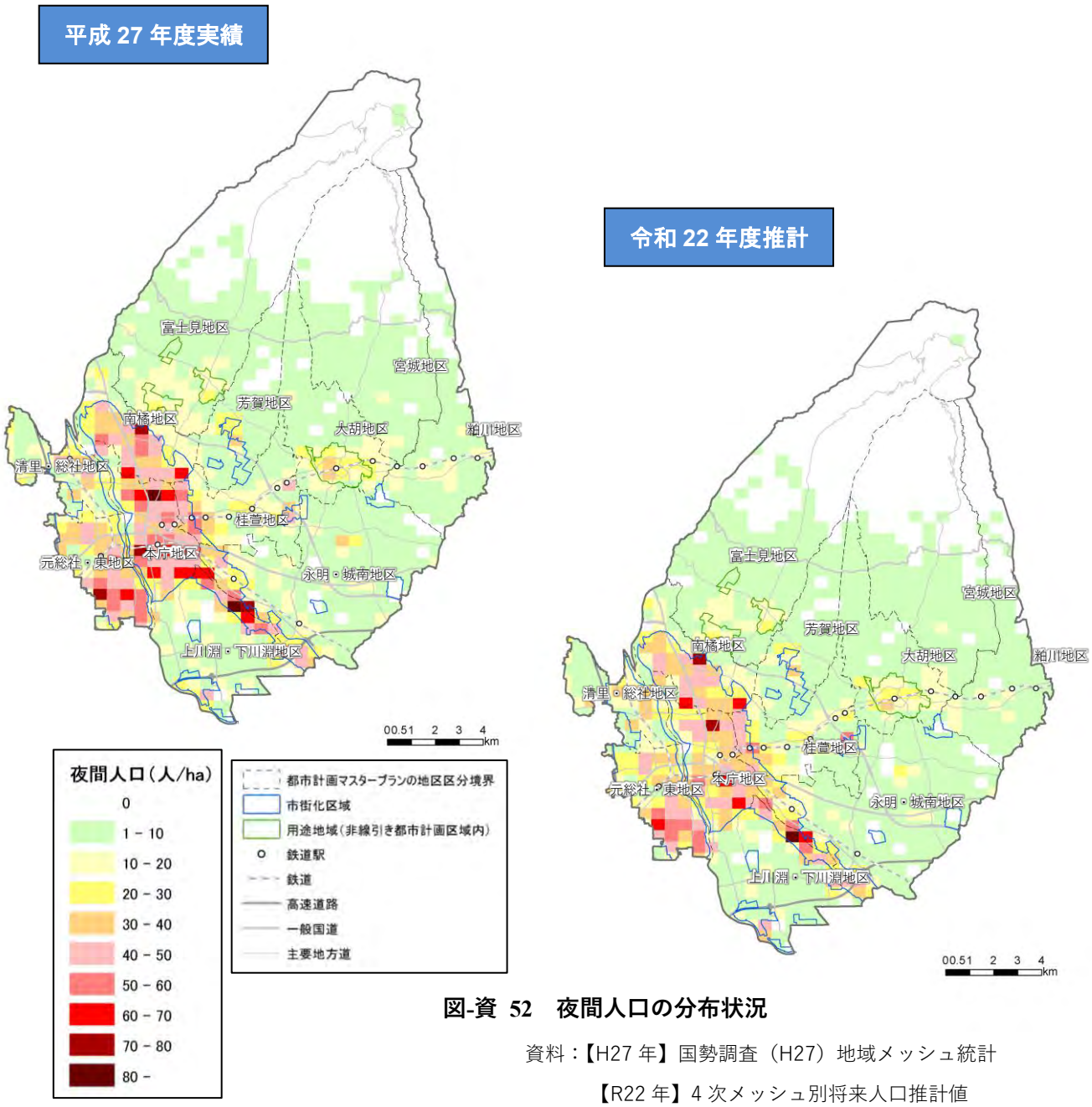


図-資 52　夜間人口の分布状況

資料：【H27 年】国勢調査（H27）地域メッシュ統計
【R22 年】4 次メッシュ別将来人口推計値

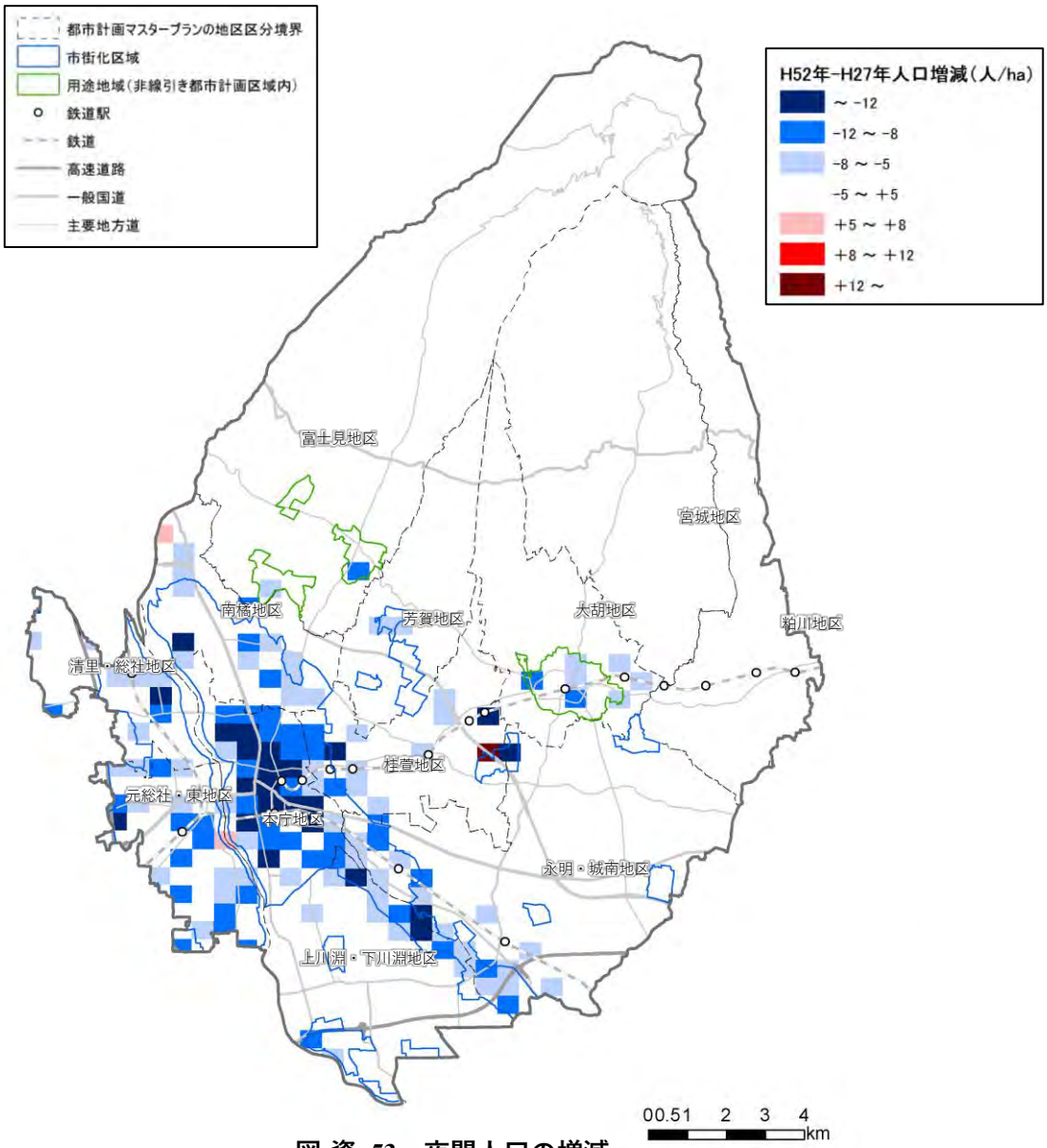


図-資 53　夜間人口の増減

資料：【H27 年】国勢調査（H27）地域メッシュ統計

【R22 年】4 次メッシュ別将来人口推計値

(iii) 高齢人口

特に現状で高齢人口が多い本庁地区を始め、市内全域で高齢人口が増加することが見込まれています。

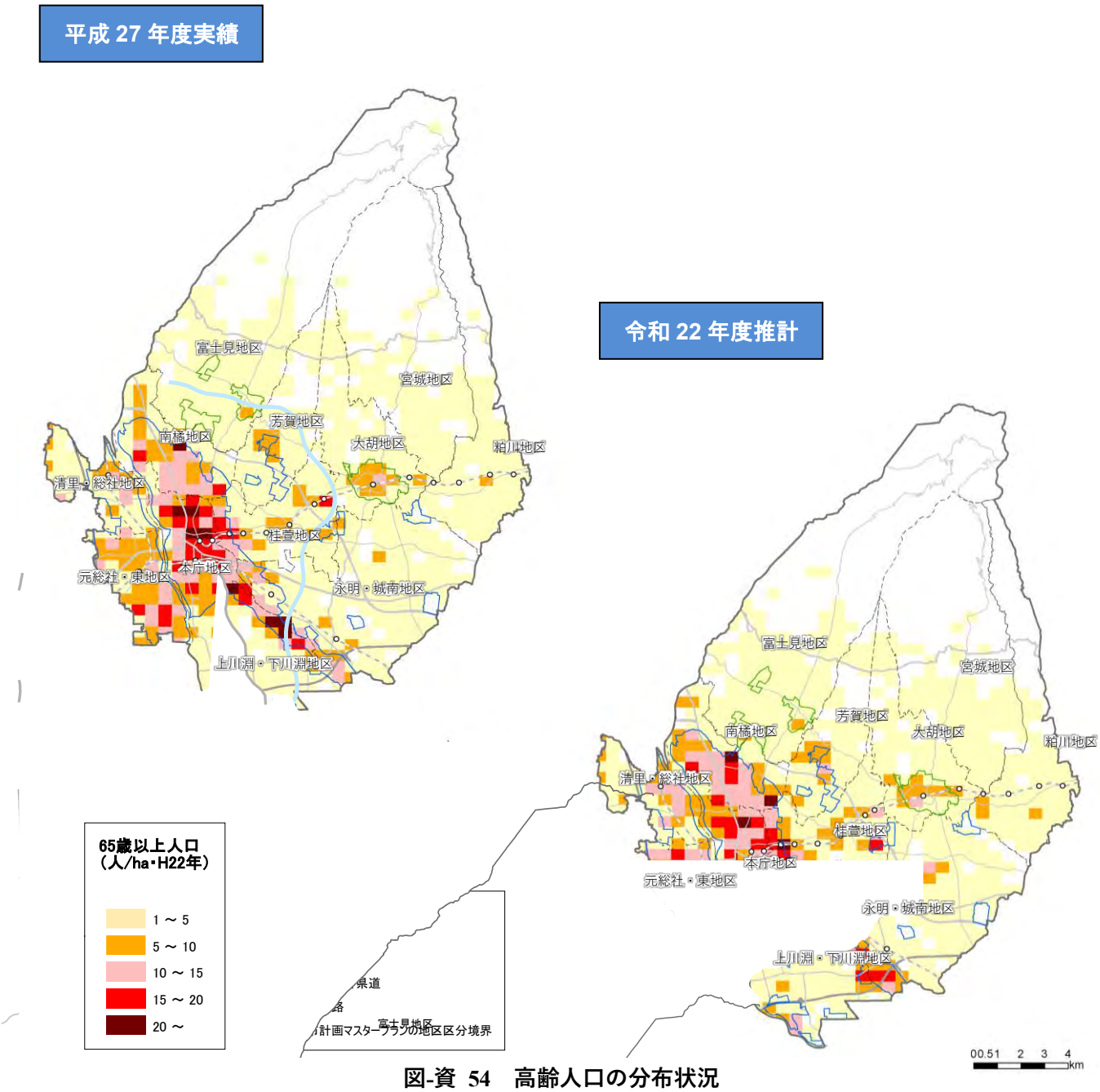
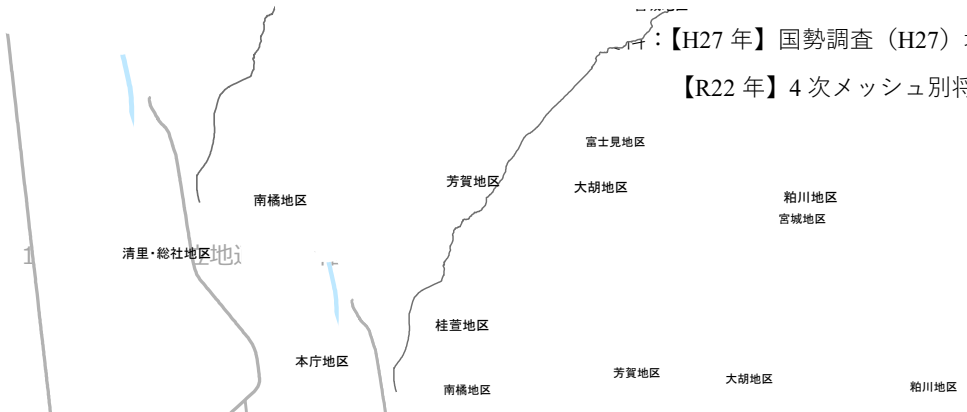


図-資 54　高齢人口の分布状況

：【H27 年】国勢調査（H27）地域メッシュ統計
【R22 年】4 次メッシュ別将来人口推計値



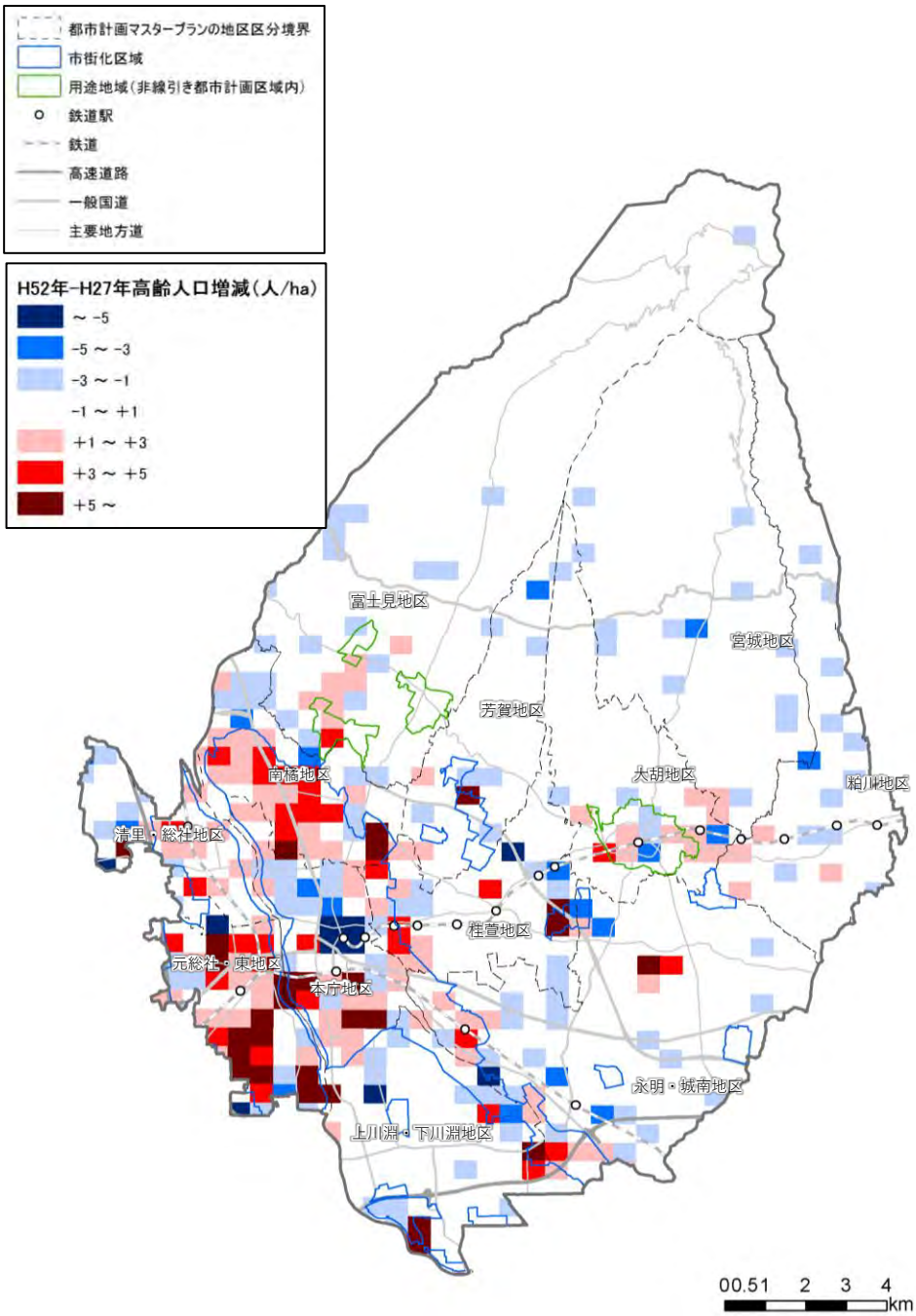


図-資 55　高齢人口の増減

資料：【H27 年】国勢調査（H27）地域メッシュ統計
【R22 年】4 次メッシュ別将来人口推計値

(iv) 若年人口

総人口の増減と同様の傾向を示しており、人口が集中している本庁地区、東地区でも若年人口が減少すると見込まれています。

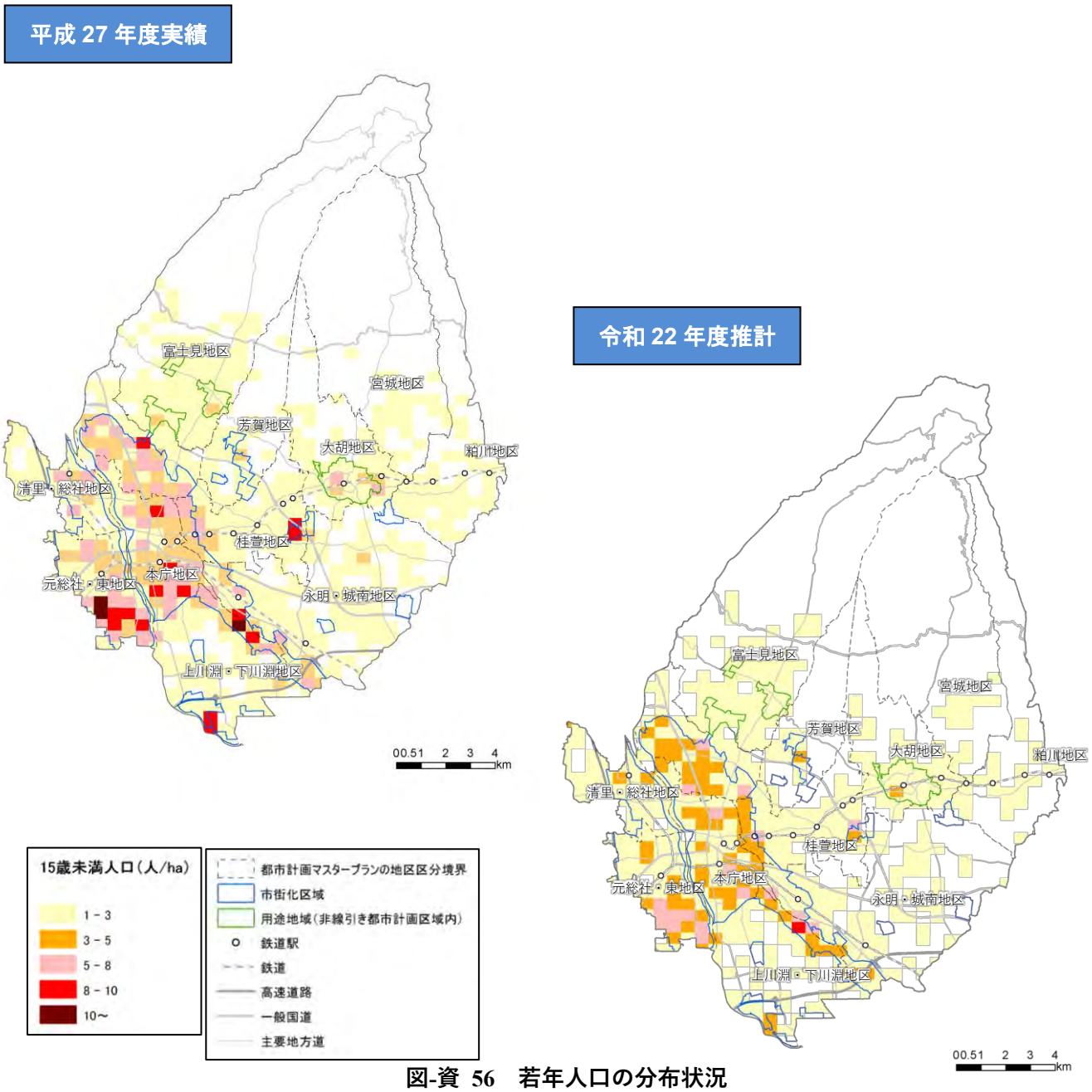


図-資 56　若年人口の分布状況

資料：【H27 年】国勢調査（H27）地域メッシュ統計
【R22 年】4 次メッシュ別将来人口推計値

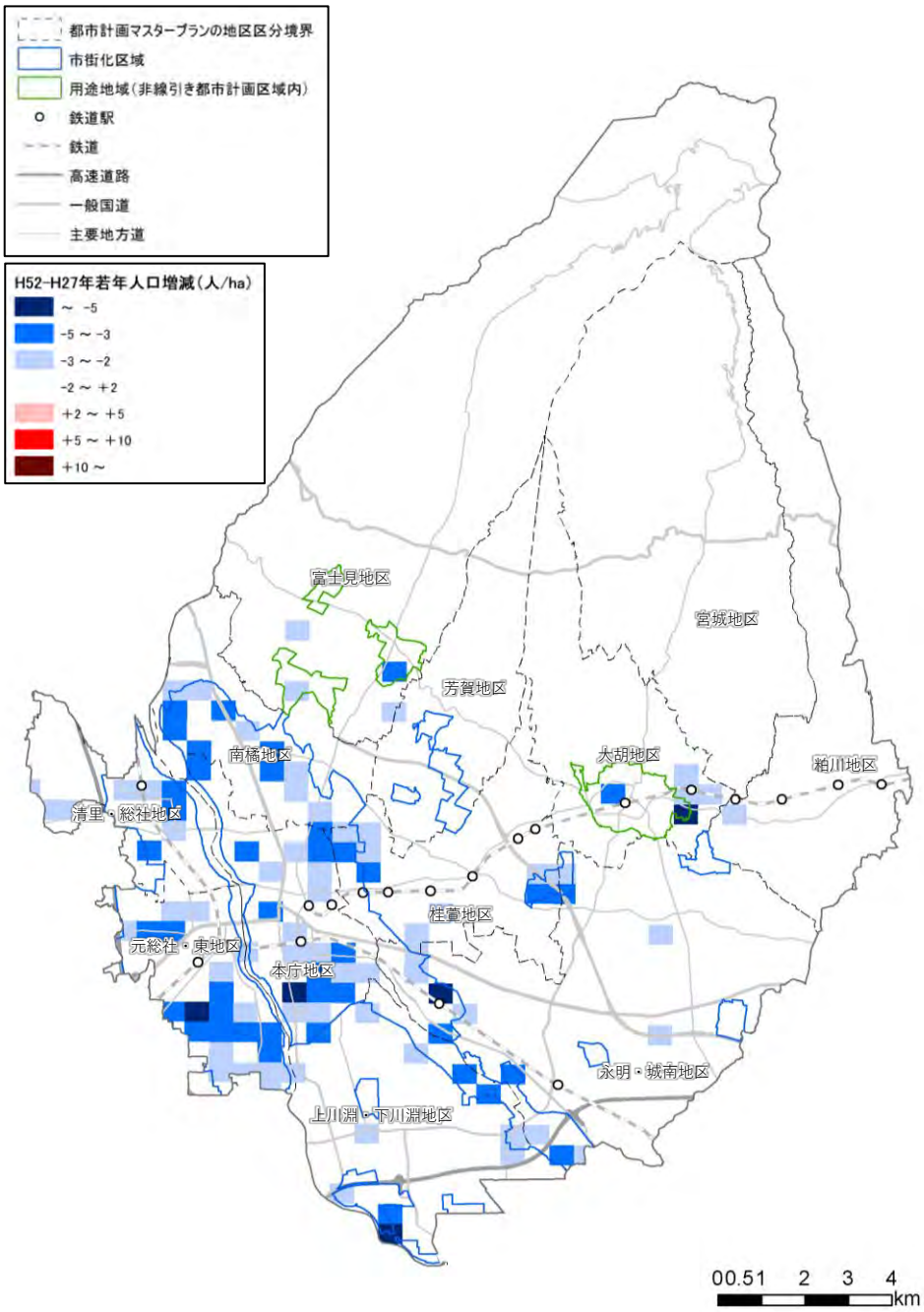


図-資 57　若年人口の増減

資料：【H27 年】国勢調査（H27）地域メッシュ統計
【R22 年】4 次メッシュ別将来人口推計値

(2) 財政

1) 歳入

歳入の根幹をなす市税が占める割合は、平成 20 年（2008 年）度以前は 40%を超えて推移してきましたが、平成 21 年（2009 年）度からは減少傾向にあります。
今後は人口減少、高齢化に伴う市税収入の減少が見込まれ、自主財源の確保が厳しい状況が想定されます。

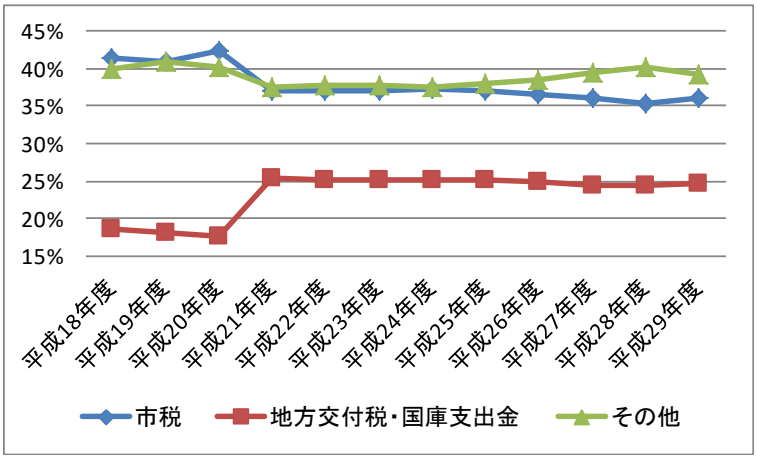


図-資 58 歳入の内訳の推移

（H18 年度～H27 年度：決算、H28 年度～H29 年度：当初予算）
前橋市各会計決算の大要、前橋市各会計予算及び同説明書

2) 歳出

歳出については、高齢化等に伴う社会保障関連の扶助費が高い割合で推移しており、今後も増加傾向が続くと想定されることから、投資的経費やその他の行政経費は、これまで以上に効率的かつ効果的に執行する必要があります。

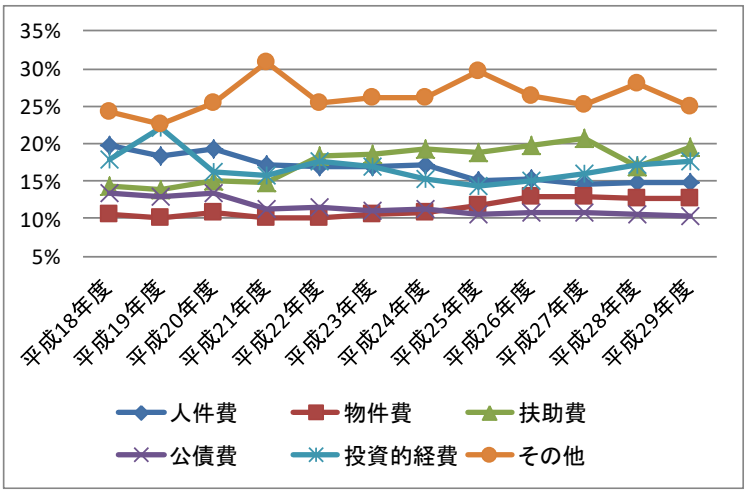


図-資 59 歳出の内訳の推移

（H18 年度～H27 年度：決算、H28 年度～H29 年度：当初予算）
前橋市各会計決算の大要、前橋市各会計予算及び同説明書

3) 公共施設

本市では、高度経済成長期に人口増加や社会状況の変化に応じ、学校や市営住宅をはじめとする多くの公共施設を整備した結果、人口一人あたりの施設床面積が全国平均と比較しても多い状況となっており、これらの施設を一斉に更新すべき時期が迫っています。

道路や橋りょう、上下水道といった誰もが日常的に利用するインフラ系の施設も含め、現状の施設規模や施設数を維持することを前提として試算した結果、今後４０年間に必要な更新費用は、過去５年間の投資的費用と比べ、負担が非常に多くなります。

このため、ファシリティマネジメントに取り組むことにより、施設の超寿命化の推進・保有総量の縮減・効率的利活用の推進を図ることが必要となります。

	既往実績（A）過去５年平均	推計		
		40 年間総計	１年当たり（B）	倍率（B／A）
公共施設	60.0 億円	5,101.5 億円	127.5 億円	2.1 倍
道路	41.6 億円	1,940.8 億円	48.5 億円	1.2 倍
橋りょう	1.0 億円	333.7 億円	8.3 億円	8.3 倍
上水道	16.7 億円	1,690.6 億円	42.3 億円	2.5 倍
下水道	32.2 億円	1,839.6 億円	46.0 億円	1.4 倍

※公共施設、道路、橋りょう、下水道は、総務省の提供する更新費用試算ソフト（財団法人地域総合整備財団制作）による更新費用を試算した。

※上水道は、厚生労働省が作成した「水道事業におけるアセットマネジメント（資産管理）に関する手引き」（平成２１年７月）に基づき更新費用を試算した。

図-資 60　将来の更新費用推計の一覧

資料:前橋市公共施設等総合管理計画

4) 地価公示価格

中心市街地に含まれる、以下の地区を対象に、平成 26 年（2014 年）の地価公示価格を調査したところ、調査対象区域を含む町丁目の課税地積は、市街化区域全域に占める割合の約 2%であるものの、固定課税標準額、都計課税標準額の約 7%を占めています。

また、町丁目の課税地積 1 ㎡当たりの固定課税標準額と都計課税標準額は、中心市街地は、市街化区域の約 4 倍となっています。

安定した財源を確保し、今後の健全な行政サービスを提供し続けるためには、中心市街地の活力を維持・向上させることが重要です。

図-資 61　調査対象区域図

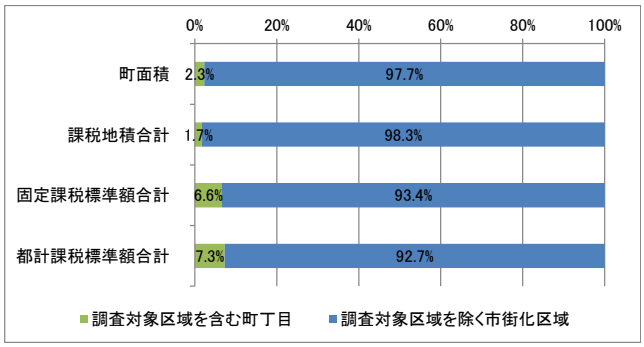


図-資 62　調査対象区域と他地区の比較

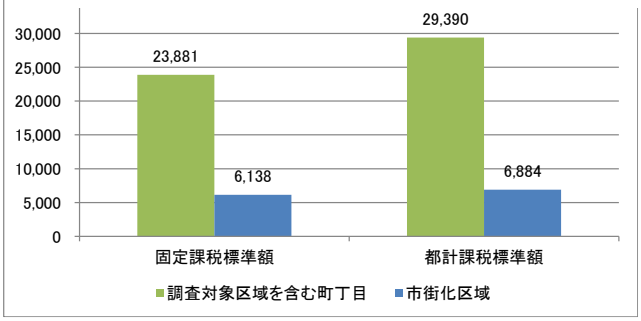


図-資 61　課税地積 1 ㎡当たりの標準額

（単位：円/㎡）

資料:前橋市市街地総合再生計画

1-1-3 各拠点の整理

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。

■各拠点の整理

拠点形成のまちづくり方針を定めるため、都市機能状況、人口動向、上位計画の位置づけ、活動実態などを整理します。

【都市機能状況】
各拠点における医療や福祉、商業などの都市機能の配置状況を整理します。

【人口動向】
現在と将来（令和２２年（2040 年））の人口集積状況と、構成比を整理します。

【上位計画の位置づけ】
それぞれの拠点における都市計画マスタープランと総合計画による位置づけを整理します。

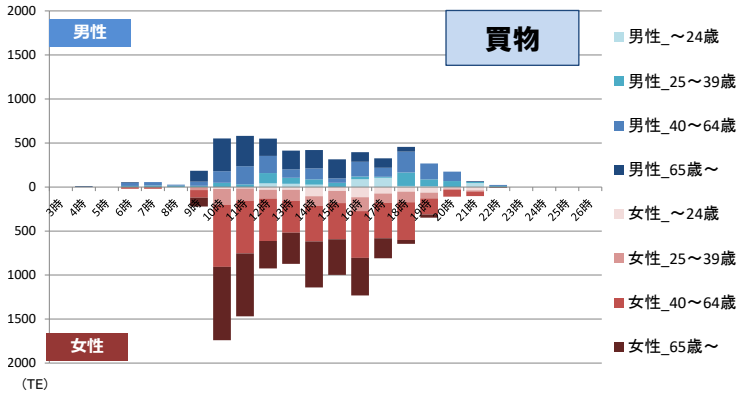
【活動実態】
群馬県パーソントリップ調査によるそれぞれの拠点における人々の活動実態を整理します。

【拠点の特性等】
拠点における各種事業実態、地区特性を整理します。

参考：群馬県パーソントリップ調査の概要

パーソントリップ調査とは、「どのような年齢、職業の人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」「いつ」移動したか、といった一日の生活行動などを調べるものです。このデータを活用し、7 つの拠点に対して、どんな目的で、どのような人がどこから、いつ、訪れて活動しているのかを確認しました。

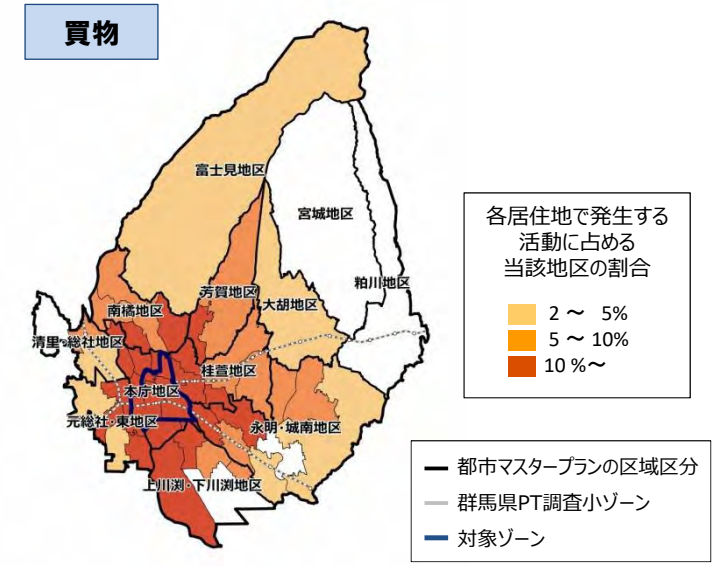
■本庁地区に集まる時間帯別年齢階層別のトリップ数（買物目的）



本庁地区には、65 歳以上の女性が午前中多く、集まっていることが分かります。

出典：群馬県パーソントリップ調査

■本庁地区に集まる人々の居住地の分布（買物目的）



本庁地区には、本市全域の買い物を支えていることが分かります。

出典：群馬県パーソントリップ調査

拠点種類	拠点名	都市機能施設や人口動向								都市計画マスタープラン及び総合計画	各地区の活動実態								拠点の特性等
		都市機能	人口動向※1						コメント		通勤	通学	買物		通院		その他の私用※3		
			人口集積		構成比								利用者属性	居住地特性	利用者属性	居住地特性	利用者属性	居住地特性	
			現況(H22) 11.4 (人/ha)※2	将来(R22) 9.4 (人/ha)※2	65歳~~14歳	現況(H22) 23.1%※2 13.5%※2	将来(R22) 37.1%※2 10.0%※2												
中心拠点	本庁地区	・行政、介護福祉、子育て、商業、医療、金融、教育文化の全ての高次の都市機能が立地 ・金融の人口カバー率が拠点内で最も高い	51.9 (人/ha) 高	37.3 (人/ha) 高 −28.1%	65歳以上	30.3% 高	42.2%高 +11.9%	・現況、将来ともに高齢化率が最も高い。 ・急激な人口減少が進む。	県都の顔。 中心市街地の再生を進めることで、商業・業務機能の拡充や街なか居住の促進を図り、にぎわいのある都心核の形成。	・富士見、南橋方面から下川淵方面に至る南北に渡って集積	・南橋方面から六供、朝倉町方面の南北に渡って集積	・利用者の大半が40代以上の女性	・芳賀地区や国道50号沿道を含めた市中西部から集積	・利用者の大半が高齢者	・市全域から集積	・昼まは高齢者、夕方から若年層が利用	・市全域から集積	・土地区画整理事業(千代田町、二中地区) ・再開発事業(JR前橋駅北口地区ほか) ・ｲﾍﾞﾝﾄ等による活性化施策 ・JR前橋駅、中央前橋駅の鉄道拠点
					14歳以下	10.2% 低	9.2%低 −1.0%												
地域拠点	新前橋駅周辺地区	・介護福祉、商業、医療、金融分野の高次施設が立地	33.5 (人/ha) 高	27.7 (人/ha) 高 −17.3%	65歳以上	20.5% 低	38.5%高 +18.0%	・急激な高齢化が進む。	県中央部の交通結節点。 商業・業務機能や広域行政機能が集積した地域核の形成。	・総社地区を含めた市西部から集積	・総社地区から集積	・利用者の大半が40代以上の女性	・元総社、東地区から集積	・男性は高齢者、女性は若年層が利用	・総社地区を含めた市西部から集積	・昼まは高齢者、夕方から若年層が利用	・総社地区を含めた市西部から集積	・区画整理事業(新前橋第三) ・高崎方面、渋川方面からの鉄道ターミナル的拠点 ・新前橋東口では、民間企業が集積した業務エリア	
					14歳以下	12.5% 低	9.5%低 −3.0%												
	大胡地区	・大型商業施設、教育・文化施設、銀行・郵便局が立地	20.9 (人/ha) 高	17.4 (人/ha) 高 −17.7%	65歳以上	23.6% 高	35.0%低 +11.4%	・将来は高齢化率が低く、年少人口の割合が高くなる。	市東部の中心。 地区内外の住民の日常生活を支える商業・居住・行政機能が集積した豊かな自然に包まれた潤いのあるまちの形成。	・大胡地域を中心に粕川地区、宮城、芳賀地域からも集積	・大胡地域から集積	・日中は高齢者、夕方は若い男性が利用	・粕川地区、宮城地区を含めた市東部から集積	・利用者の大半が高齢者	・粕川地区、宮城地区を含めた市東部から集積	・男性は夕方に若年層が利用。女性はどの時間帯も幅広い年齢層が利用	・大胡地区、粕川地区、宮城地区から集積	・大胡駅を中心として商業集積地が点在	
					14歳以下	15.0% 高	10.2%高 −4.8%												
	前橋南部地区	・高次の大型の商業施設が立地 ・商業の人口カバー率が拠点内で最も高い	15.7 (人/ha) 高	12.9 (人/ha) 高 −17.8%	65歳以上	20.5% 低	41.4%高 +20.9%	・急激な少子高齢化が進む。	他都市との交流を促進する商業系機能の導入を進めることで、市内外から多くの人が訪れる新たな市街地の形成。	・市の南部(JR両毛線の南側)から集積	・拠点地周辺から集積	・利用者の大半が40代以上の女性	・市の南部(JR両毛線の南側)から集積(市外は高崎市の東部や玉村町から集積)	・利用者の大半が高齢者の女性	・拠点地周辺から集積	・幅広い年齢層が利用	・拠点地周辺から集積	・北関東自動車道による広域的なアクセス ・土地区画整理事業(南部拠点地区)
					14歳以下	17.0% 高	9.9%低 −7.1%												
生活拠点	群馬総社駅周辺地区	・子育て支援センター、銀行・郵便局が立地 ・行政、子育て、教育・文化の人口カバー率が拠点内で最も高い	25.7 (人/ha) 高	22.6 (人/ha) 高 −22.1%	65歳以上	20.8% 低	34.7%低 +13.9%	・現況、将来ともに、高齢化率が低く、年少人口の割合が高い。	都市機能の整備・充実を図ることで、豊かな自然と歴史が共存したまちづくり。	・拠点地周辺を中心に城南地区からも集積	・拠点地周辺から集積	・男性、女性ともに高い傾向	・拠点地周辺から集積	・利用者の大半が高齢者の女性	・拠点地周辺から集積	・特定の年齢層ではなく、多様な年齢層が利用	・拠点地周辺から集積	・隣接した吉岡町の商業集積地 ・JR群馬総社駅西口開設予定	
					14歳以下	14.8% 高	10.4%高 −4.4%												
	前橋大島駅周辺地区	・高次の都市機能施設は金融機能のみ立地 ・介護福祉、医療の人口カバー率が拠点内で最も高い	36.9 (人/ha) 高	31.1 (人/ha) 高 −15.7%	65歳以上	22.6% 低	35.4%低 +12.8%	・将来は高齢化率が低く、年少人口の割合が高くなる。	自然と歴史、住宅団地と工業団地が共生することで、周辺地域の発展にも寄与するまちづくり。	・拠点地周辺から集積	・ほとんど集積がない	・日中は高齢者、夕方は若年層の利用が多い	・拠点地周辺から集積	・利用者の大半が高齢者	・拠点地周辺から集積	・若年層を中心に利用	・拠点地周辺から集積	・土地区画整理事業(松並木) ・県道前橋館林線沿道における商業等の集積	
					14歳以下	14.4% 高	10.2%高 −4.2%												
	駒形周辺地区	・大規模商業施設、銀行・郵便局が立地	39.1 (人/ha) 高	32.2 (人/ha) 高 −17.6%	65歳以上	23.1% 同	37.6%高 +14.5%	・将来の高齢化率の割合が市平均より高い。		・拠点地を中心に城南、粕川地域から集積	・拠点地を中心に市南東部地域から集積	・利用者の大半が40代以上の女性	・拠点地を中心に城南、上川淵方面など南東部から集積	・高齢者、若年層の女性も多い	・拠点地を中心に城南、下川淵、上川淵方面等南東部から集積	・利用者の大半が20～40代の女性	・永明・城南地区全域と隣接する上川淵・下川淵地区から集積	・JR駒形駅へのアクセス道路整備	
					14歳以下	13.4% 低	10.1%高 −3.3%												

※1：市の平均値と比較した際に、当該地区の人口密度や高齢化率、年少人口の割合が高い場合には高を、低い場合には低を表示
※2：市平均値
※3：その他の私用とは、食事や社交、娯楽、習い事、レジャーなどが含まれる。

2-1　都市機能誘導区域の具体的な検討結果

2-1-1 都市機能誘導区域の設定

(1) 一体的な地域としてのまとまりの検討

(a) 本庁地区

(i) 都市機能の分布状況

都市機能施設は中心点である JR 前橋駅、上毛線中央前橋駅から、西側 1km の地点に市役所、前橋駅南側 700m 程度の位置に大型の商業施設、また、500m～1km の間のけやき並木通りには金融施設が多数立地しています。

中心点からの都市機能分布状況から、600m ではけやき並木通りの金融施設が分断されることや、北側の教育施設、南側の商業施設が含まれないこと、800m では北西の行政機能が含まれないことから、おおむね 1km を都市機能の「まとまり」とします。ただし、南西に位置する前橋刑務所は今後廃止や移転の予定がないことから、都市機能誘導区域に設定したとしても施設を誘導することができないため、都市機能誘導区域の対象地域から除外することとします。

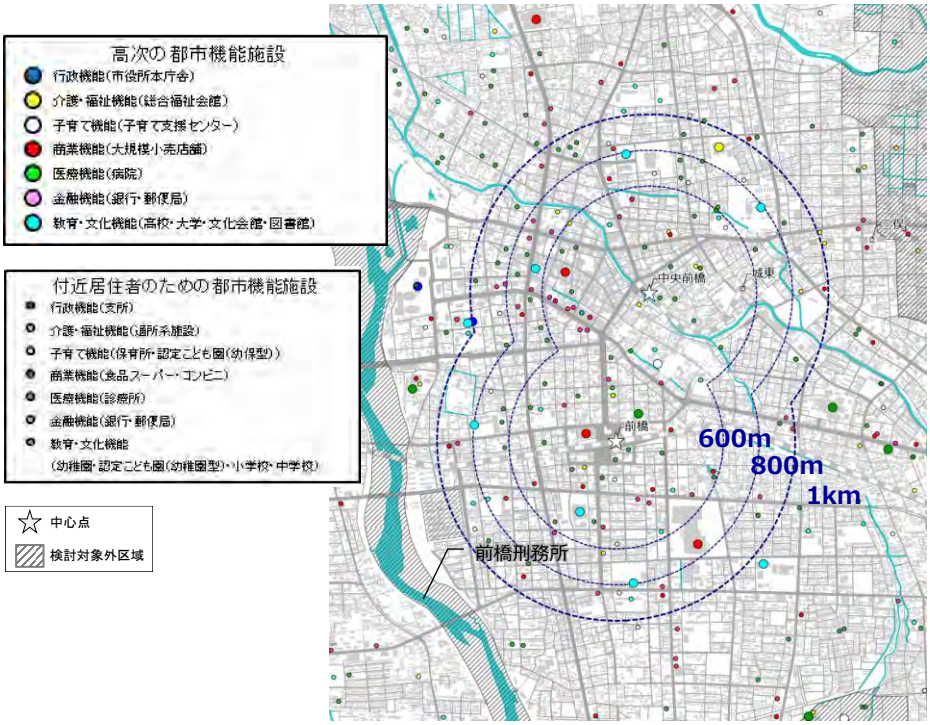


図-資 64　本庁地区の都市機能の分布状況

都市機能の分布状況より設定したおおむねのまとまり 1km について、用途地域の指定状況や既存計画での位置づけ、公有地の分布から一体的な地域としてのまとまりを設定します。

(ii) 用途地域の指定状況

施設を誘導しやすい商業地域、近隣商業地域の指定は、南側、東側は 1km 以内に分布していますが、商業地域は西側に中心から 1.4km 付近、近隣商業地域は北側に 1.4km 付近まで広がっています。

(iii) 既存計画での区域指定状況

当該地区には、中心市街地活性化基本計画の「中心市街地」が位置づけられており、北側、南側、東側については 1km の範囲に分布していますが、西側は 1.2km 付近まで広がっています。

また、二中地区（第一）、千代田町三丁目土地区画整理事業などの基盤整備や再開発事業による市街地整備が進められています。

(iv) 公有地の有無

前橋市立第二中学校は平成 23 年（2011 年）3 月、前橋市立中央小学校は平成 28 年（2016 年）3 月をもって統廃合となっており、また、日赤病院も平成 30 年（2018 年）に移転しました。

結果

■南側、北側の範囲について

都市機能施設の立地状況、商業地域、近隣商業地域や中心市街地活性化基本計画の中心市街地の区域を踏まえて、**JR 前橋駅及び上毛線中央前橋駅から 1km** を一体的な地域としてのまとまりとします。

■東側の範囲について

移転予定の日赤病院を考慮し、商業地域の指定状況や中心市街地の範囲を踏まえて **JR 前橋駅から 1.2km** を一体的な地域としてのまとまりとします。

■西側の範囲について

上毛線中央前橋駅から西側のおよそ 1.4km 付近に行政機能が集積した状況や商業地域、その間に中心市街地も含まれることから、**上毛線中央前橋駅から 1.4km** を一体的な地域と

してのまとまりとします。

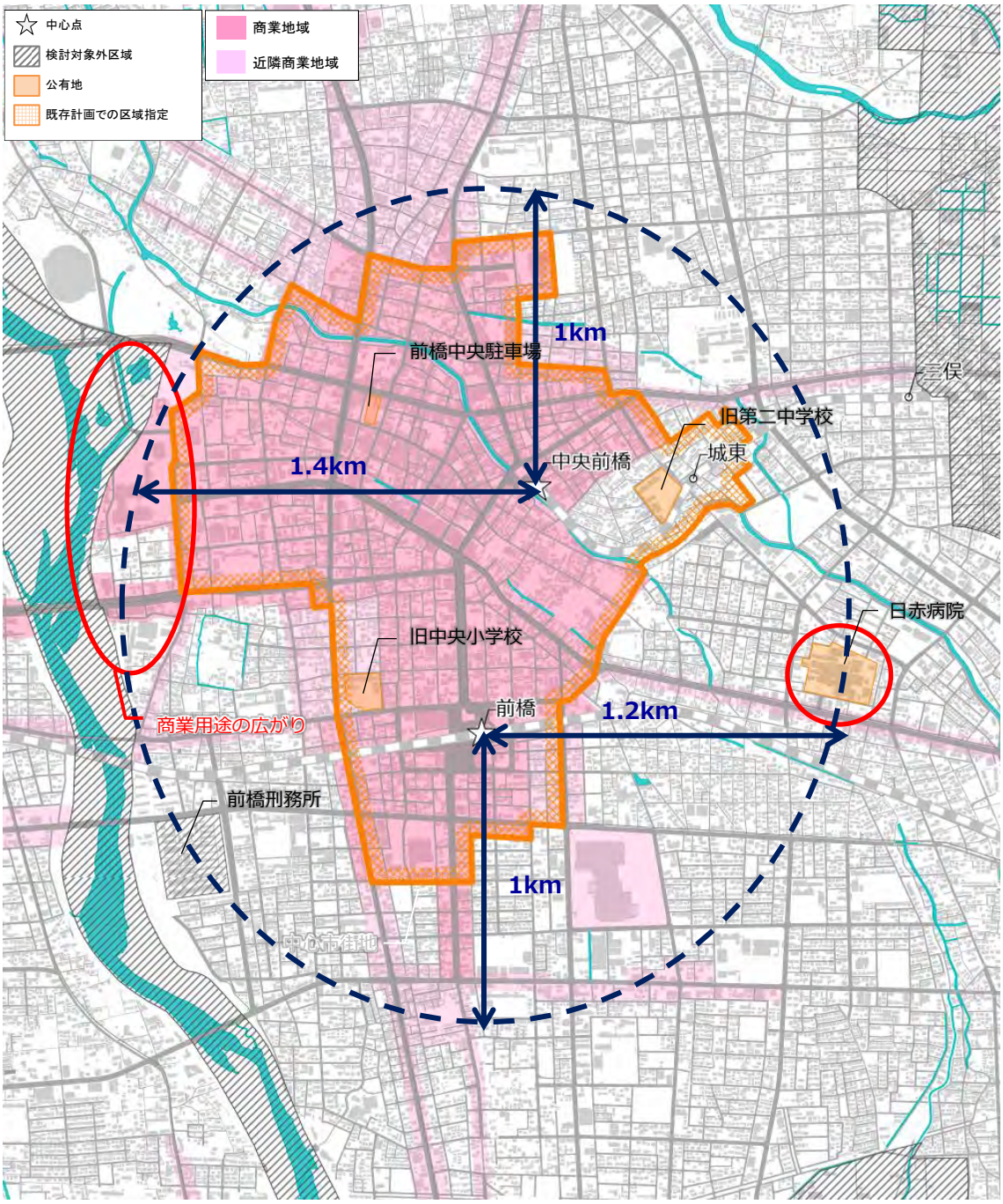


図-資 65　本庁地区の一体的な地域としてのまとまり

(b) 新前橋駅周辺地区

(i) 都市機能の分布状況

中心点である JR 新前橋駅に近接して大型の商業施設が立地し、その他、介護施設や病院、金融機関が駅の 800m 以内に多く立地していることから、おおむね 800m を都市機能の「まとまり」とします。

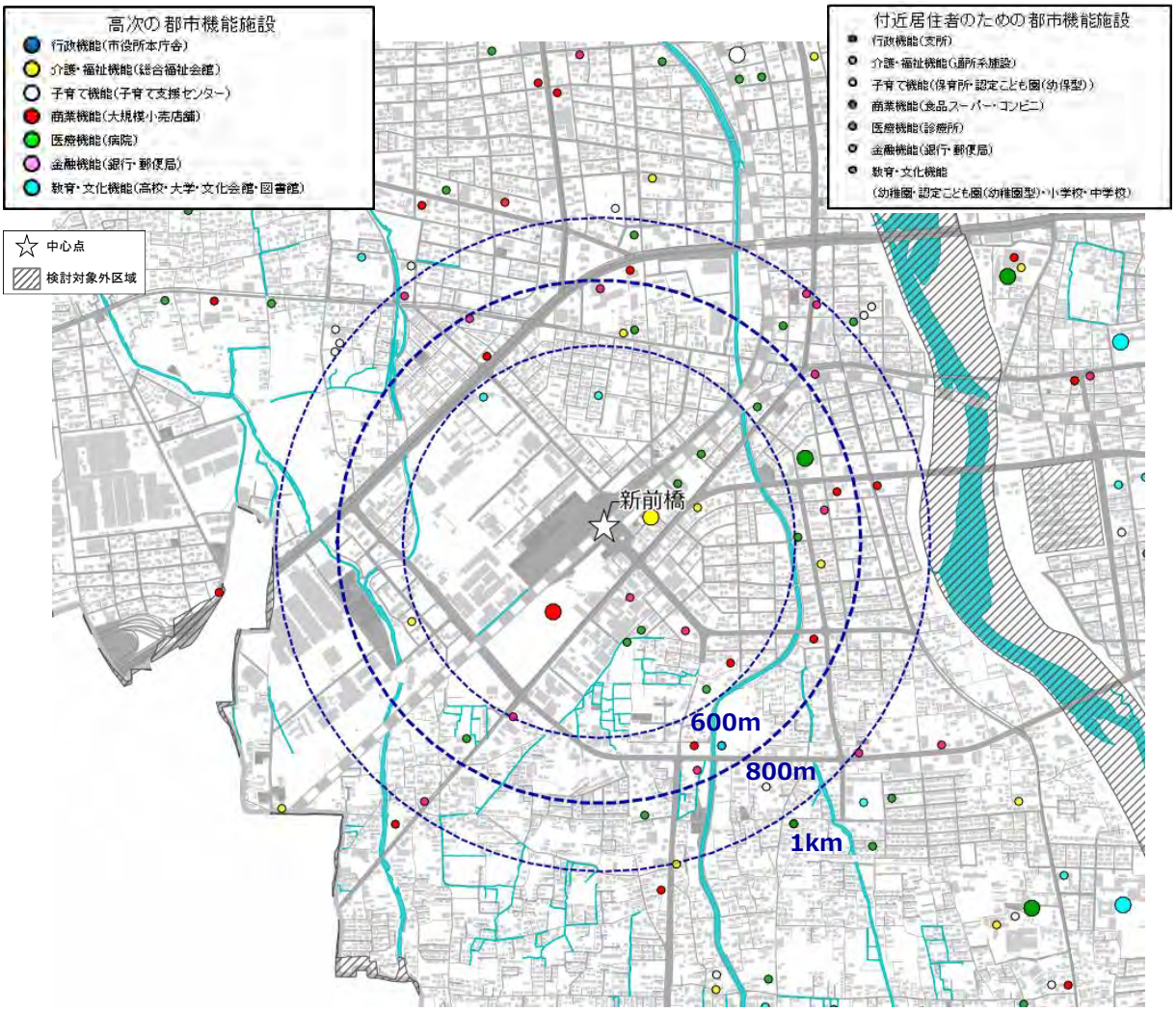


図-資 66　新前橋駅周辺地区の都市機能の分布状況

都市機能の分布状況より設定したおおむねのまとまり 800m について、用途地域の指定状況や既存計画での位置づけ、公有地の分布から一体的な地域としてのまとまりを設定します。

(ii) 用途地域の指定状況

施設の誘導がしやすい商業地域、近隣商業地域の指定は、南側を中心に 800m 以内の範囲に分布しています。北側 600m 程度の位置からは、幹線道路沿いに商業・近隣商業地域が分布しているが、中心点からは連続的に繋がっているものではありません。

(iii) 既存計画での区域指定状況

当該地区には前橋・高崎地方拠点都市地域基本計画の「シビック・コア拠点」※が位置づけられており、北側に 600m、東側、南側に 800m 付近まで広がっています。

また、JR 新前橋駅の東口では、新前橋駅前第三土地区画整理事業が進められています。

(iv) 公有地の有無

当該地区には考慮すべき公有地は見受けられません。

結果

JR 新前橋駅からおおむね 800m 以内に、多くの都市機能が集積し、商業地域や近隣商業地域、前橋・高崎地方拠点都市地域基本計画の「シビック・コア拠点」※の範囲を踏まえて JR 新前橋駅から 800m を一体的な地域としてのまとまりとします。

※「シビック・コア拠点」とは、『県央の拠点都市地域の連携を図る結節拠点、本市の地域核として、既存工場の機能更新や再編の動きにあわせながら、既に整備されている行政機能等の都市機能を維持するとともに、民間が主導する商業・業務機能のコンパクトで効率の良い集積を図る』拠点です。

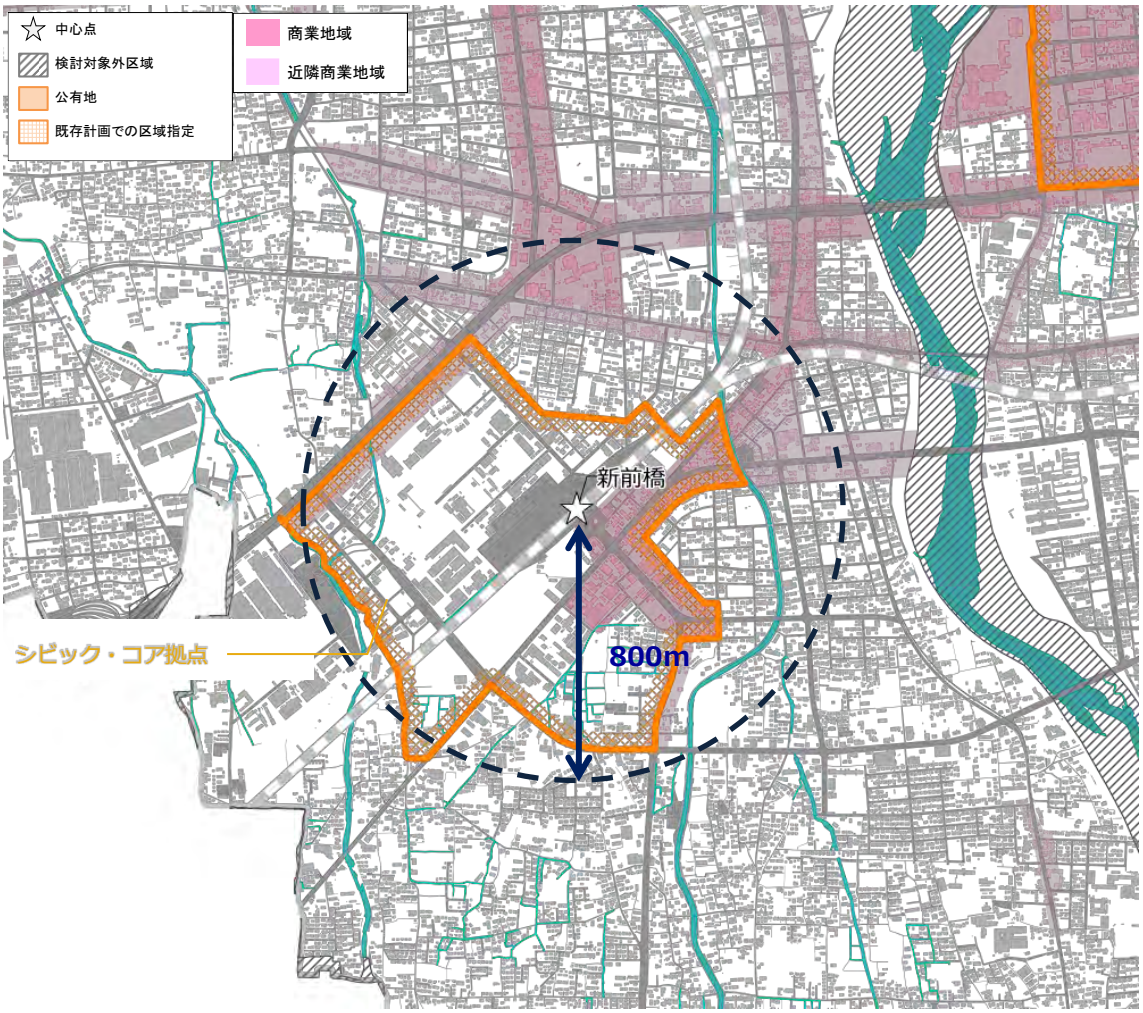


図-資 67　新前橋駅周辺地区の一体的な地域としてのまとまり

(c) 大胡地区

(i) 都市機能の分布状況

上毛線大胡駅から北側 700m 付近までに支所や教育施設、金融機関が立地しています。また、南側では、500m 以内に大型の商業施設が立地しています。西側には 1km 程度の位置に大型の商業施設が立地しています。

そのため、都市機能の分布状況から、北側に分布する都市機能が一体的に含まれるように、おおむね **700m** を都市機能の「まとまり」とします。

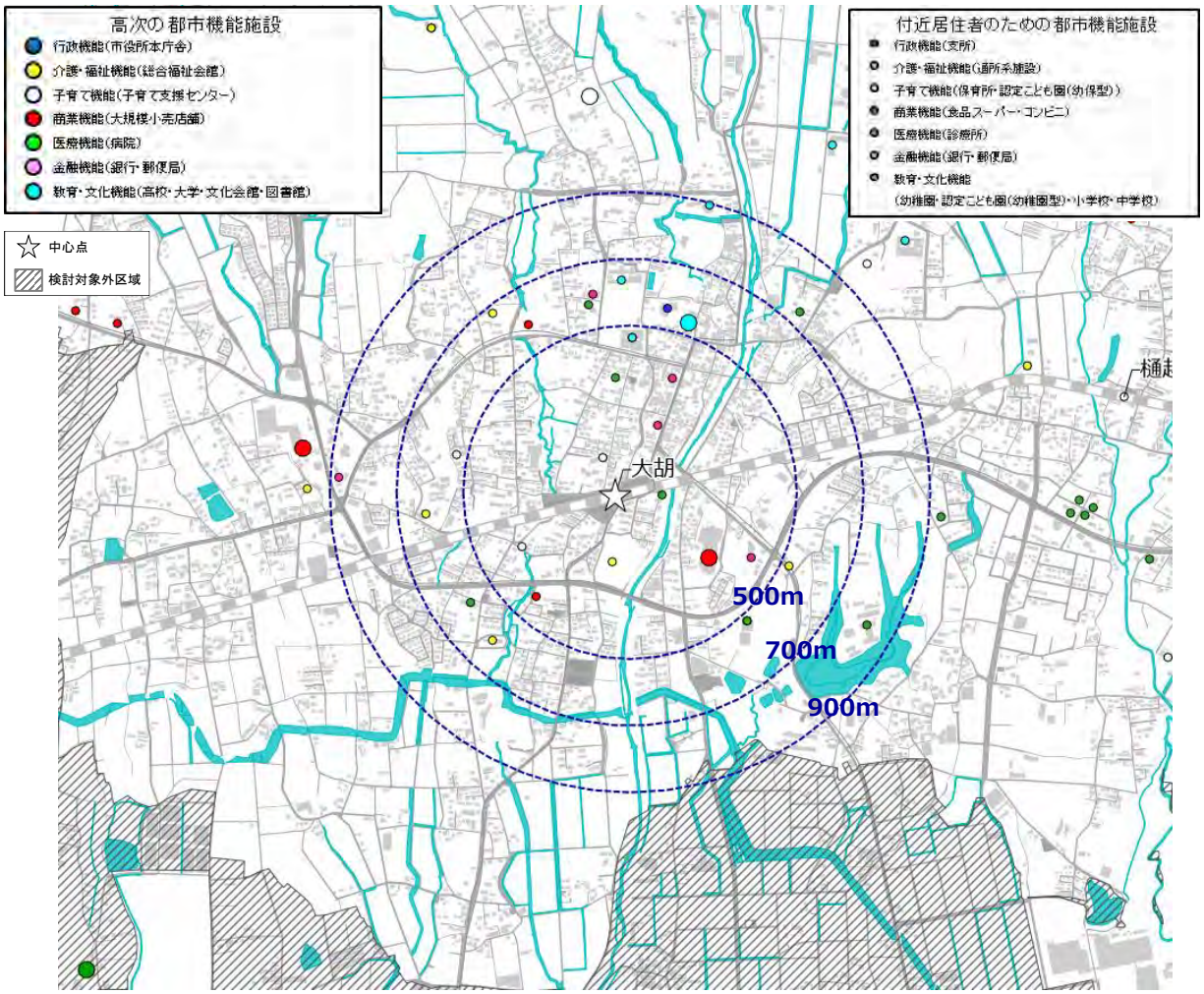


図-資 68　大胡地区の都市機能の分布状況

都市機能の分布状況より設定したおおむねのまとまり 700m について、用途地域の指定状況や既存計画での位置づけ、公有地の分布から一体的な地域としてのまとまりを設定します。

(ii) 用途地域の指定状況

施設の誘導がしやすい商業地域、近隣商業地域の指定は、大胡駅北側 500m 程度の範囲で商業地域が分布しており、南側 500m 程度の範囲には近隣商業地域が分布しています。また、大胡駅から西側 900m 付近から(主)前橋・大間々・桐生線、(主)渋川・大胡線沿い南北方向に近隣商業地域が分布していますが、中心点からは連続的に繋がっているものではありません。

(iii) 既存計画での区域指定状況

大胡地区には、考慮すべき既存計画は見受けられません。

(iv) 公有地の有無

大胡駅から北側およそ 1km に立地する前橋市立大胡幼稚園は、大胡東幼稚園と統合したことにより平成 29 年 3 月をもって閉園しています。

結果

■南側、東側、西側の範囲について

おおむね 700m 以内に都市機能が集積し、近隣商業地域の指定状況を踏まえて**上毛線大胡駅から 700m** を一体的な地域としてのまとまりとします。

■北側の範囲について

大胡幼稚園までを考慮し、商業地域の指定状況を踏まえて**上毛線大胡駅から 1km** を一体的な地域としてのまとまりとします。

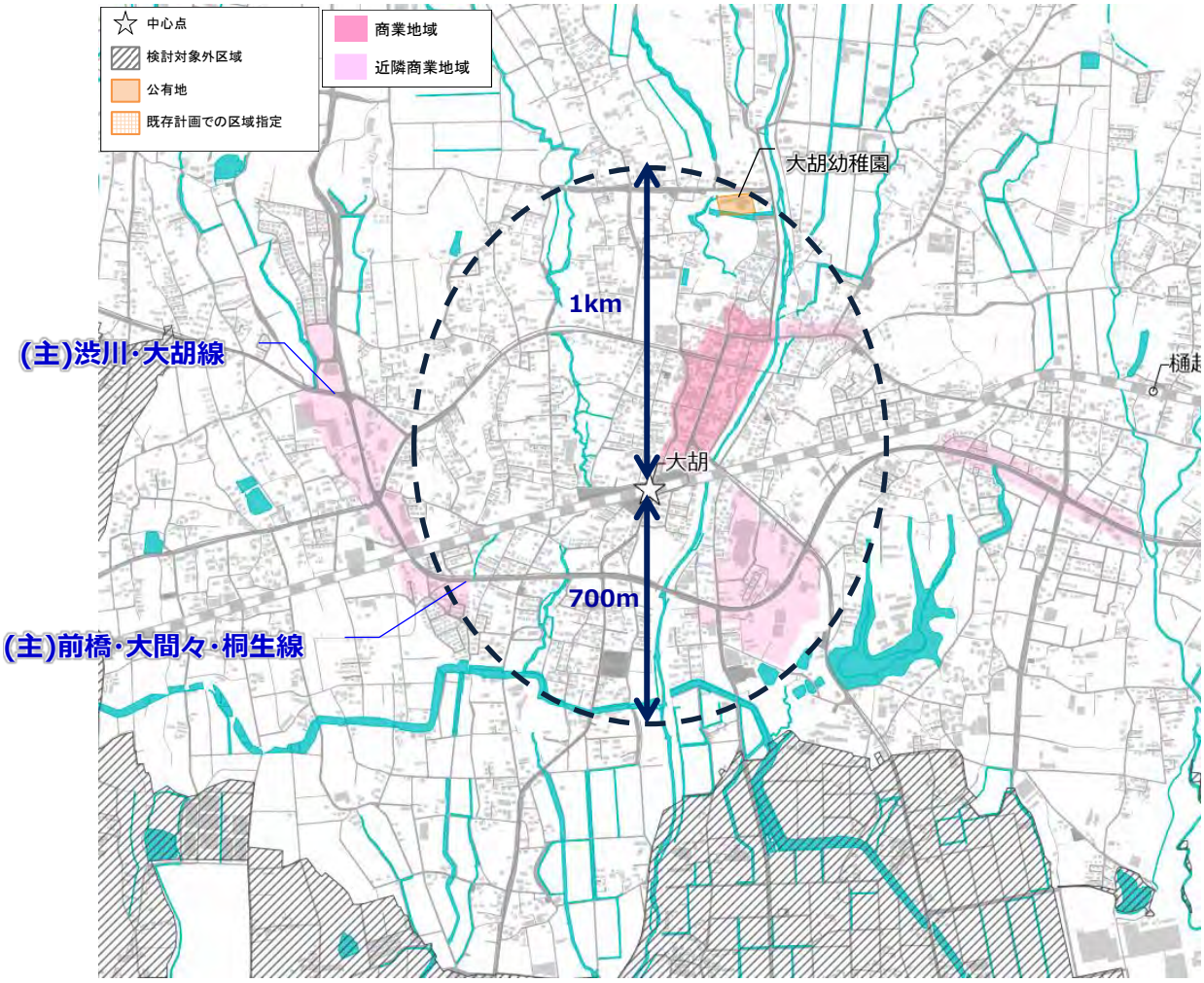


図-資 69　大胡地区の一体的な地域としてのまとまり

(d) 前橋南部地区

(i) 都市機能の分布状況

中心点である中央通りバス停から北側 600m 程度範囲内に、高次の商業施設が多数立地しています。また、北側 800m 程度の位置に、郵便局や市民サービスセンター、保育所などが立地しているものの、市街化調整区域であり、都市機能誘導区域には指定できない範囲での立地となっています。

南側には都市機能施設の立地は少なく、住宅用途として使用されています。

中心点からの都市機能分布状況から、600m 程度の範囲内に高次の商業施設が多数立地しており、800m では検討対象外区域が含まれることから、おおむね **600m** を都市機能の「まとまり」とします。

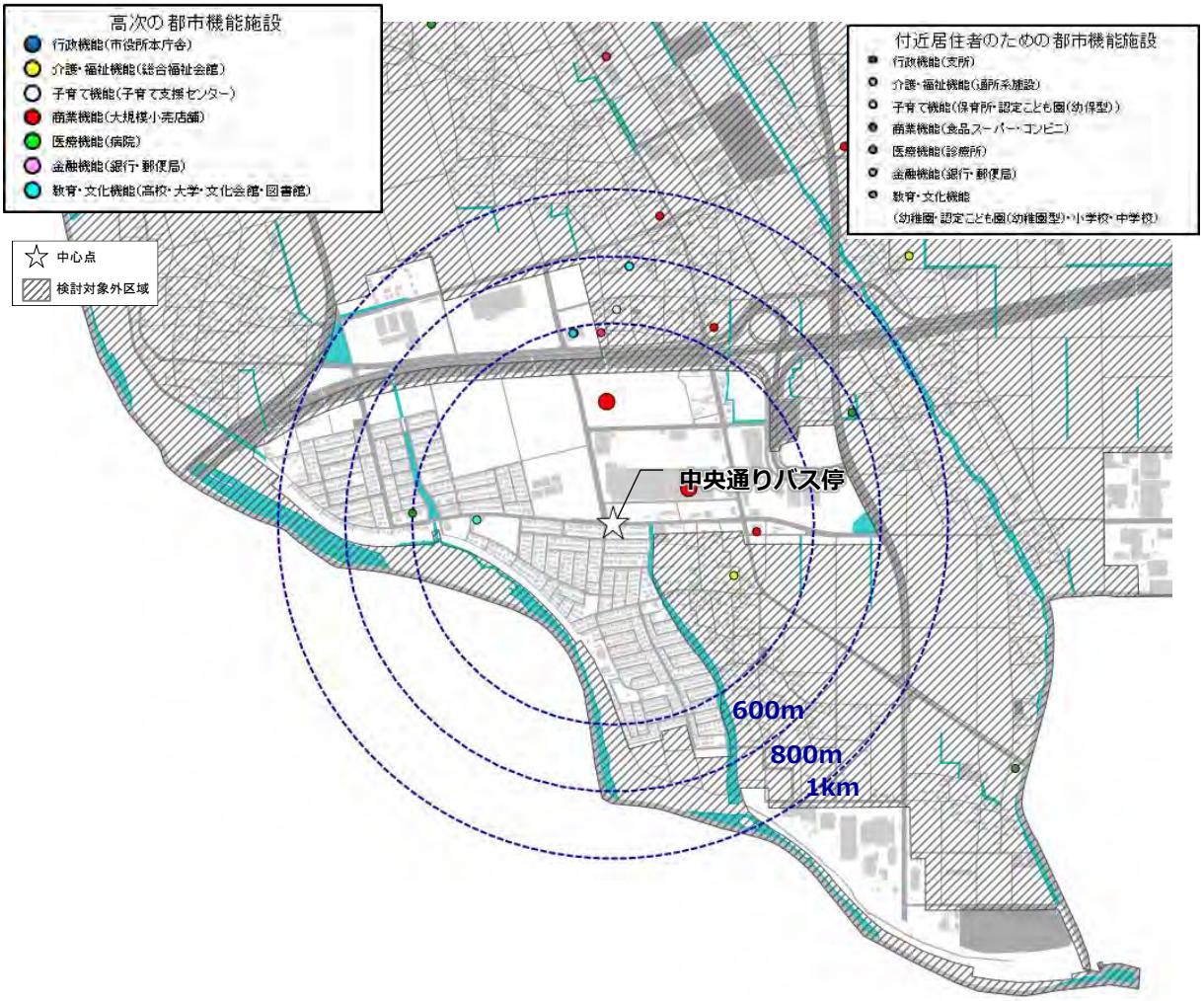


図-資 70　前橋南部地区の都市機能の分布状況

都市機能の分布状況より設定したおおむねのまとまり 600m について、用途地域の指定状況や既存計画での位置づけ、公有地の分布から一体的な地域としてのまとまりを設定します。

(ii) 用途地域の指定状況

施設の誘導がしやすい近隣商業地域の指定は、中心点から東側 800m 付近に分布しています。

(iii) 既存計画での区域指定状況

当該地区には、前橋・高崎地方拠点都市地域基本計画の「ＩＣ活用型商業・流通・研究開発拠点」が位置づけられており、北側、西側に約 1km、東側に約 800m の範囲に広がっています。

土地区画整理事業の施行により、本市を代表する大型の商業施設が立地しています。

※「ＩＣ活用型商業・流通・研究開発拠点」とは、『市街化を図る区域と位置づけ、既存集落との調和に配慮しながら、土地区画整理事業を進め、商業・流通拠点機能及び産業業務・研究開発機能を支えるアクセス道路の都市基盤を整備することを通して、前橋南インターを中心とする一体的な拠点型複合市街地の形成を図る』拠点です。

(iv) 公有地の有無

前橋南部地区には、考慮すべき公有地は見受けられません。

結果

■北側、西側、東側について

おおむね 800m 以内の商業地域の指定状況や、「ＩＣ活用型商業・流通・研究開発拠点」の範囲を踏まえて**中央通りバス停から 800m** を一体的な地域としてのまとまりとします。

■南側について

南東側については市街化調整区域、南西側については主に居住系の用途になるため都市機能としての一体的な地域のまとまりから除外します。

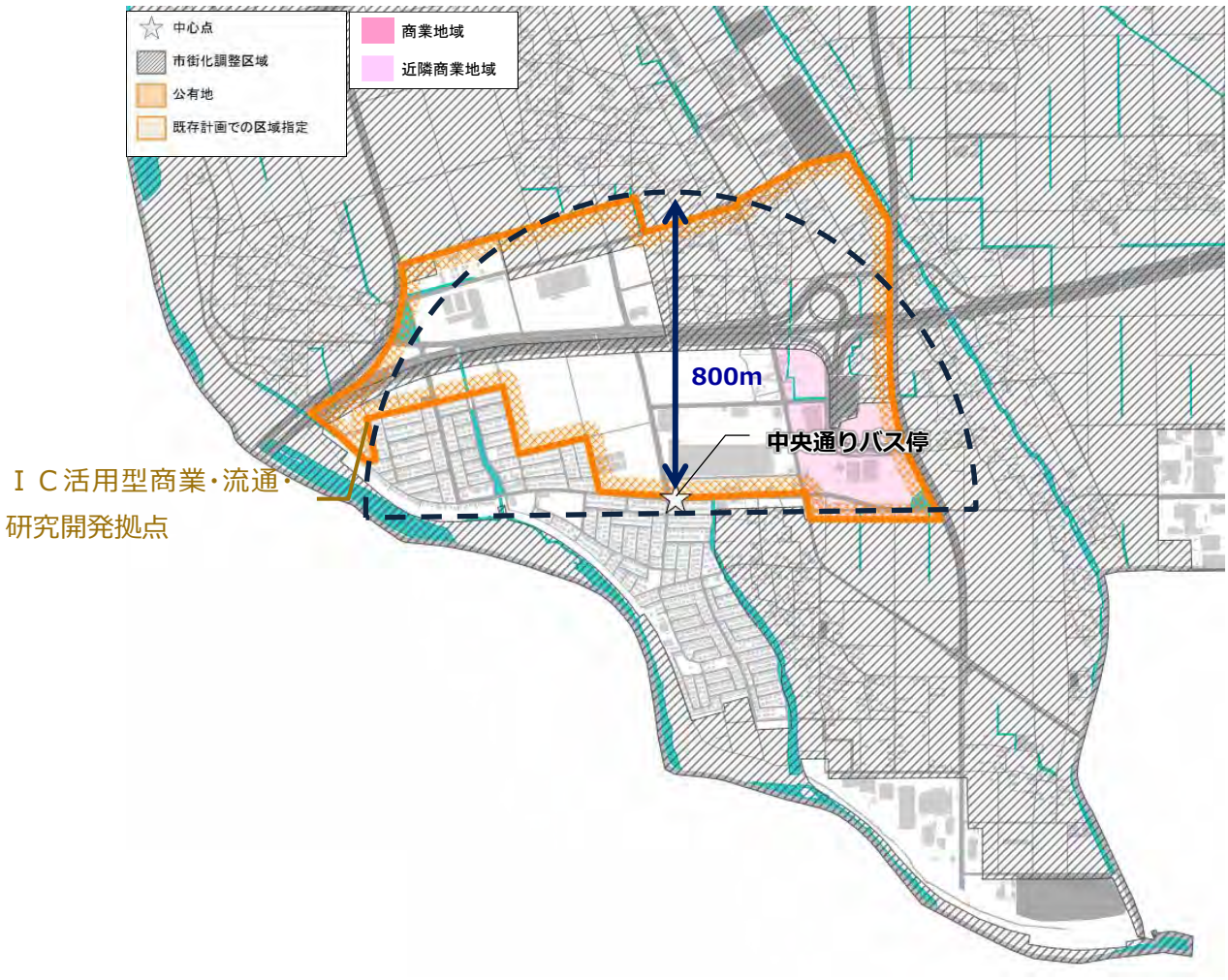


図-資 71　前橋南部地区の一体的な地域としてのまとまり

(e) 群馬総社駅周辺地区

(i) 都市機能の分布状況

都市機能施設は、中心点である JR 群馬総社駅の周辺 300m 以内に子育て施設、800m 以内に商業施設、医療施設、金融施設が点在して立地しています。

中心点からの都市機能分布状況から、800m 以内に施設が分散して立地しておりますが、駅周辺における都市機能の分布状況が低く、おおむね **300m** を基準として一体的な地域としての「まとまり」とします。

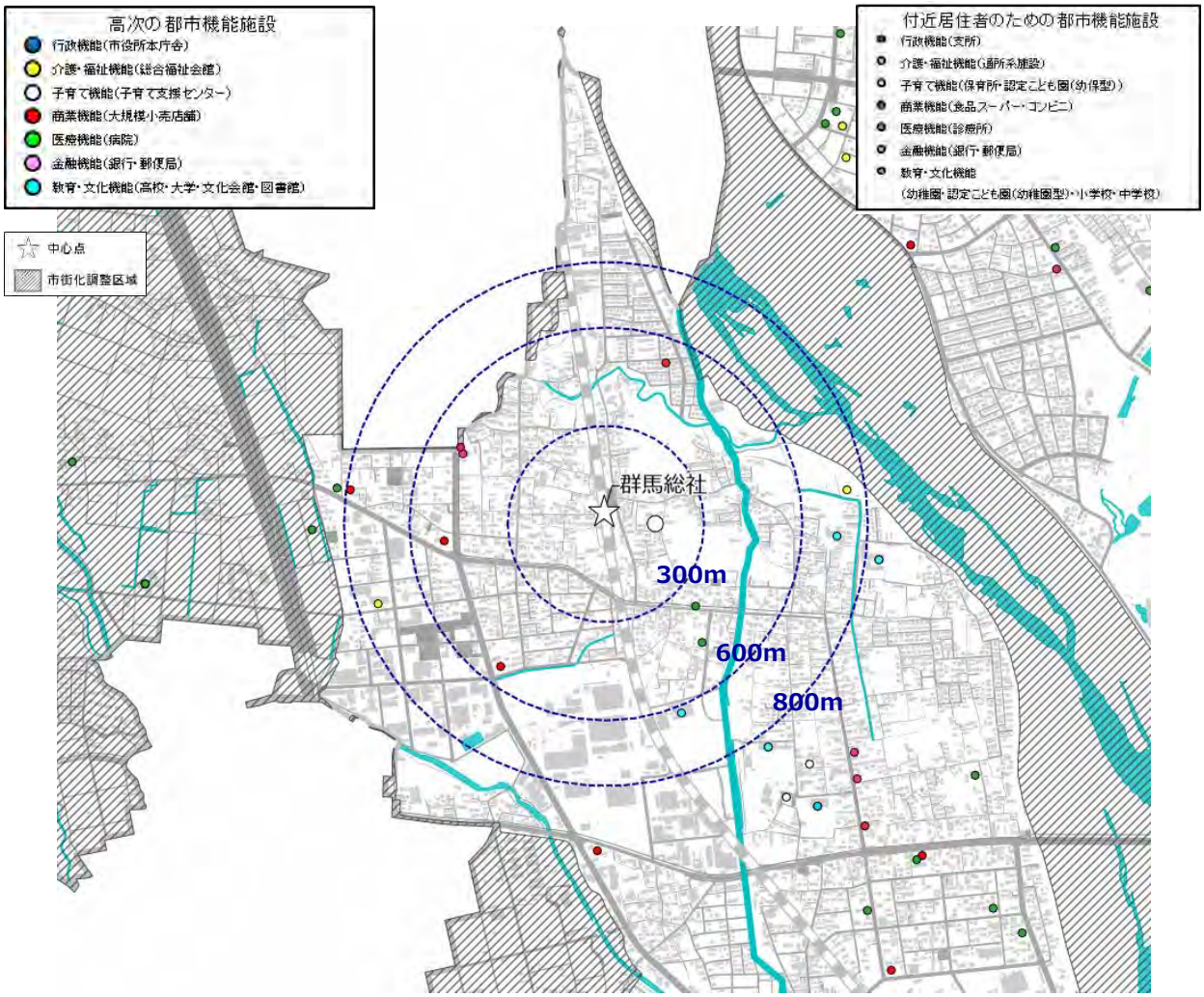


図-資 72　群馬総社駅周辺地区の都市機能の分布状況

都市機能の分布状況より設定した概ねのまとまり 300m について、用途地域の指定状況や既存計画での位置づけ、公有地の分布から一体的な地域としてのまとまりを設定します。

(ii) 用途地域の指定状況

施設の誘導がしやすい近隣商業地域は、JR 群馬総社駅の東側に位置する(一)群馬総社停車場線沿いに分布しており、300m 以内に収まっています。また、JR 群馬総社駅の南側 300m 付近から東側の(主)前橋・伊香保線沿いにも近隣商業地域が分布しているものの、JR 群馬総社駅から離れていることから、除外します。

(iii) 既存計画での区域指定状況

JR 群馬総社駅の西側には、(主)前橋・伊香保線から駅までのアクセス道路である都市計画道路「群馬総社駅西口線」が計画されており、道路整備と合わせた駅前周辺の開発が期待されます。

(iv) 公有地の有無

群馬総社駅周辺地区には、考慮すべき公有地は見受けられません。

結果

■南側、北側、東側の範囲について

おおむね 300m 以内の近隣商業地域の指定状況を踏まえて **JR 群馬総社駅から 300m** を一体的な地域としてのまとまりとします。

■西側の範囲について

アクセス道路は、群馬総社駅から西側におよそ 500m の吉岡バイパスまで接続予定であり、その間は道路整備と合わせた駅前開発が進む可能性を踏まえて **JR 群馬総社駅から 500m** を一体的な地域としてのまとまりとします。

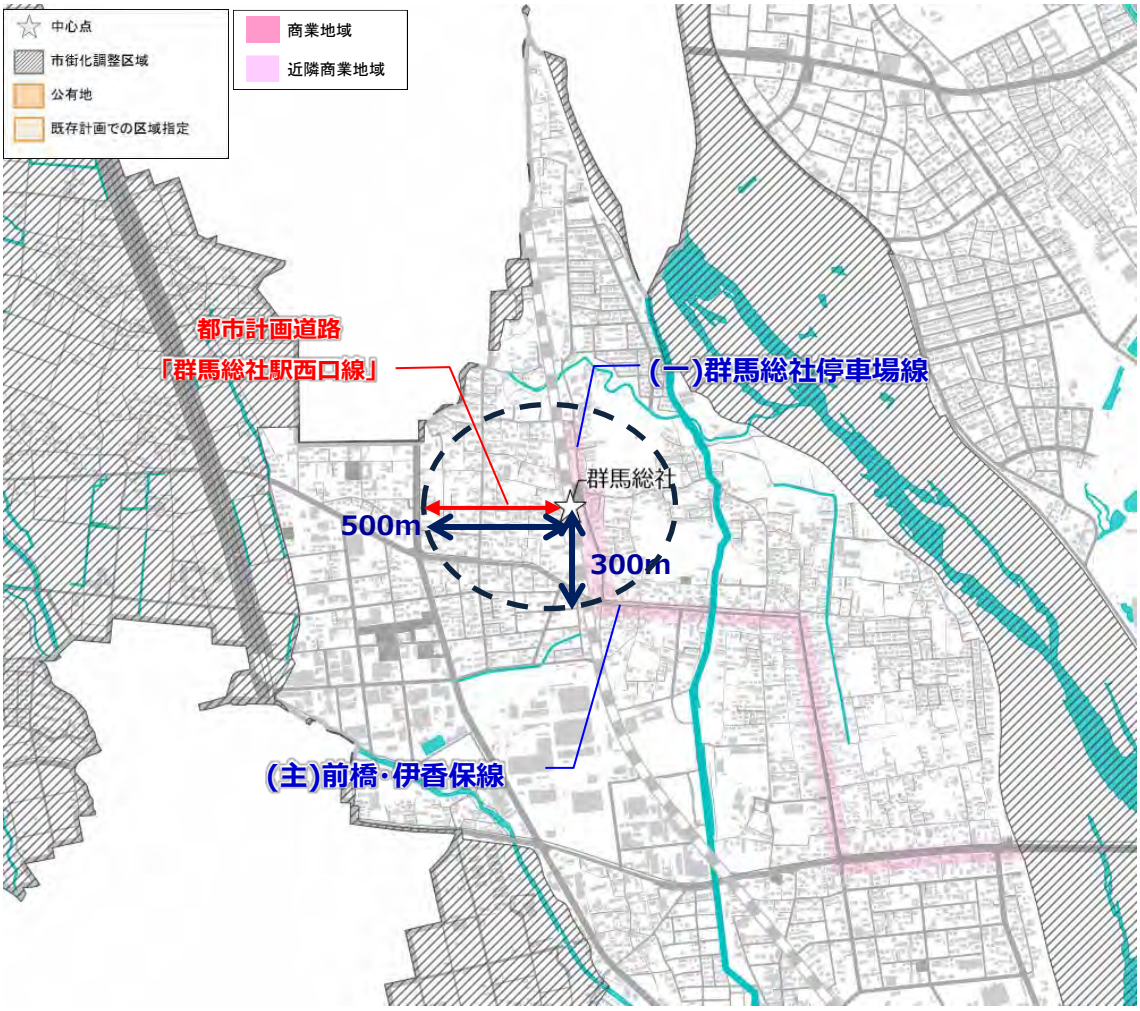


図-資 73　群馬総社駅周辺地区の一体的な地域としてのまとまり