

ぐんま“まちづくり”ビジョン 前橋市アクションプログラム



平成26年6月策定
前橋市

CONTENTS

1. ぐんま“まちづくり”ビジョン前橋市アクションプログラムについて

アクションプログラムの位置づけ

2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

- | | |
|-----------------------|-------------------------------|
| 2-1. 人口の推移 | 2-11. 市街化調整区域(用途地域外)での開発の立地状況 |
| 2-2. 地区別人口の増減 | 2-12. 大規模住宅団地等の立地状況 |
| 2-3. 地区別の高齢化率 | 2-13. 公共施設、学校等の立地状況 |
| 2-4. 市街地面積と人口の推移 | 2-14. 道路・交通網の現状 |
| 2-5. 中心市街地の地価の推移 | 2-15. 主要渋滞箇所の現状 |
| 2-6. 地価の状況と人口分布 | 2-16. 鉄道勢圏及びバス勢圏のカバー率 |
| 2-7. 既成市街地の縮小 | 2-17. 自動車依存型社会の進展 |
| 2-8. 空き家の状況 | 2-18. 鉄道利用者の減少 |
| 2-9. 土地利用の状況 | 2-19. 大規模商業施設の立地状況 |
| 2-10. 市街化区域内の低未利用地の状況 | 2-20. 商品販売額及び製造品出荷額の減少 |

3. 前橋市に今後生じる望ましくない状況

- 3-1. 人口の推計
- 3-2. 地域別の人口の推計
- 3-3. 人口の流動化
- 3-4. 高齢者の自動車利用の増加
- 3-5. 公共交通の衰退
- 3-6. 社会保障関係費の増加
- 3-7. 社会資本整備費及び維持管理費用の増加
- 3-8. 財政的制約の見通し
- 3-9. 将来の前橋市民のくらしや行政運営に生じる問題シナリオ

4. 前橋市のまちの検証カルテ

- 4-1. まちの特性に応じた施策の検討
- 4-2. 検証結果

5. 「まちの将来像」の実現に向けた都市づくりの基本目標

都市づくりの基本目標

6. 前橋市の基本方針と取り組み内容

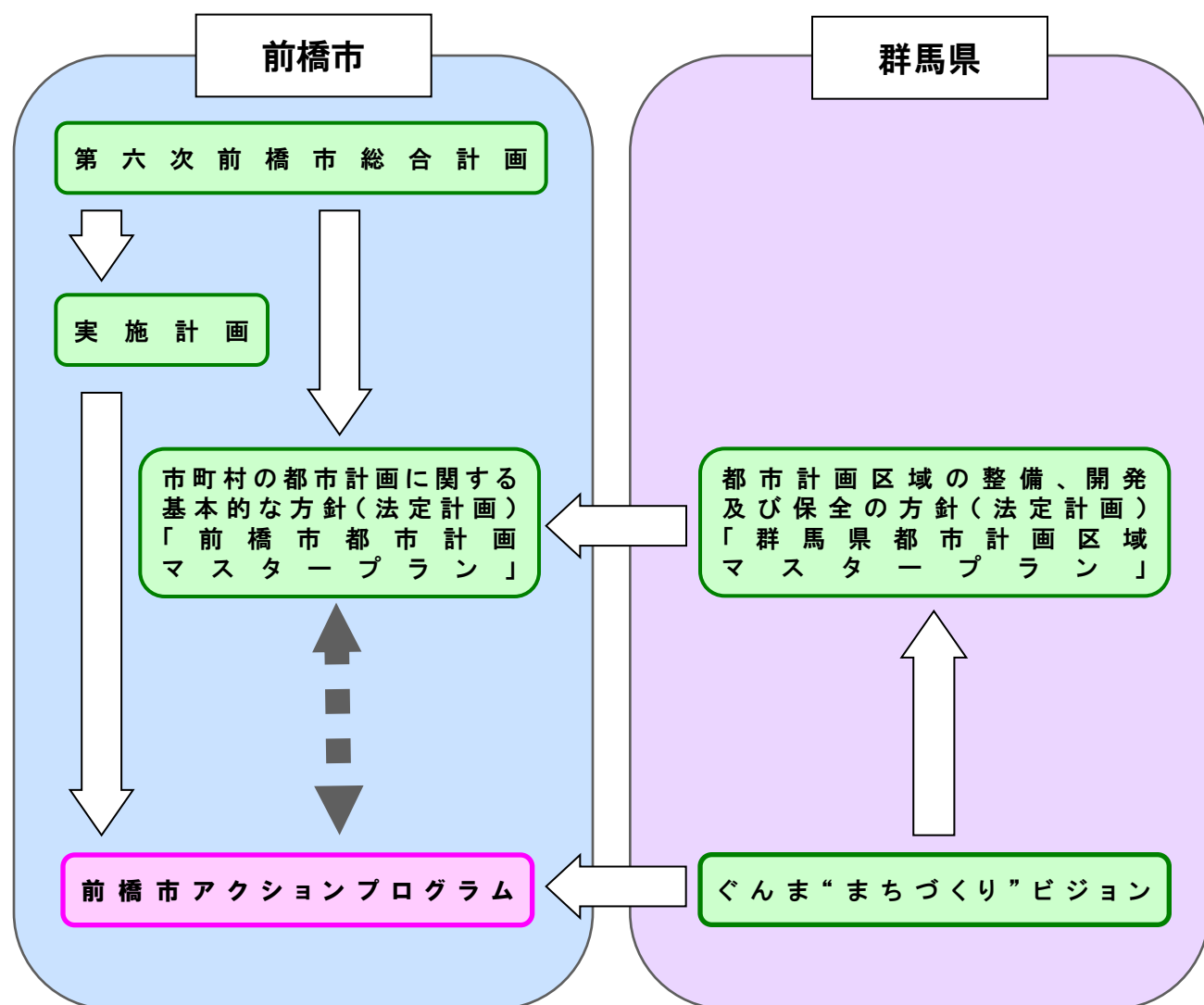
- 6-1. 都市づくりの基本目標を達成するための基本方針
- 6-2. 前橋市のまちづくりビジョンによる取り組み
- 6-3. 前橋市のまちづくりビジョンによる取り組み内容
 - 基本方針1 人口減少を前提とした土地利用計画にあわせた公共交通や都市施設の再構築
 - 基本方針2 空き地・既存施設の利活用や優遇措置の導入による街なかへの転居の促進や集客施設の誘致
 - 基本方針3 地域の誇れる個性・景観・くらしを支える機能を整えた魅力的な「まちのまとまり」づくり
 - 基本方針4 都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保

7. 重点プロジェクト

- 7-1. 中心市街地の土地利用増進や魅力ある都市空間整備によるにぎわい創出
- 7-2. 公共交通利便性向上等による低炭素型拠点集約都市構造の推進

1. ぐんま“まちづくり”ビジョン前橋市アクションプログラムについて

アクションプログラムの位置づけ



群馬県が平成24年9月に策定した「ぐんま“まちづくり”ビジョン」により、これからの県内におけるまちづくりの取組方針が明らかにされました。

前橋市では、この「ぐんま“まちづくり”ビジョン」を受けて、上位計画である総合計画や実施計画、都市計画マスタープラン等との整合性を図りながら、人口減少・超高齢社会への対応といった都市を取り巻く環境の変化を踏まえ、具体的なまちづくりの取組を着実に進めるための実現化計画として本アクションプログラムを策定しました。

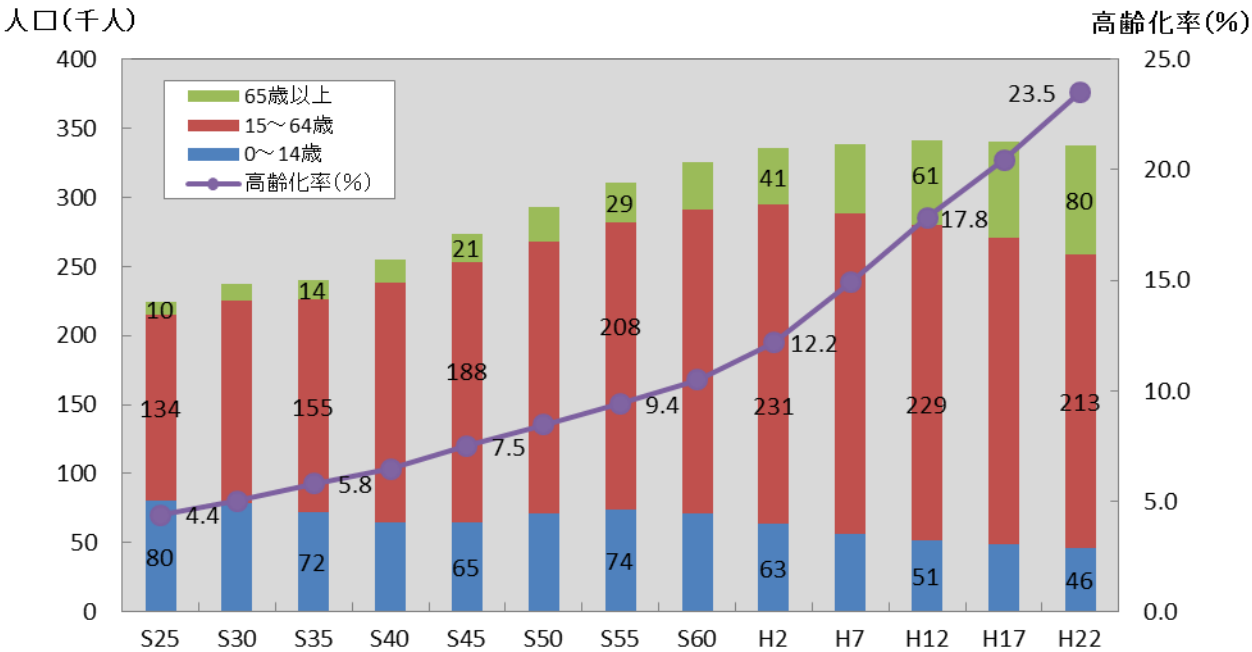
2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

2-1. 人口の推移

本市の平成12年から平成22年の10年間における人口は、生産年齢人口（15歳～64歳）で1万6千人（7.0%）減少し、老年人口で1万9千人（31.6%）増加しています。

高齢化率に関しては、緩やかに上昇していたものが、平成に入り急激に増加に転じ、平成22年には4人に1人が高齢者となっています。

年齢3区分別人口の推移(合併旧町村を含む)



資料:「国勢調査」から作成

単位: 人

年次	総人口	年少人口	増減数	生産年齢人口	増減数	老年人口	増減数
平成 2年	335,527	63,236		231,459		40,832	
平成12年	341,037	51,459	-11,777	228,742	-2,717	60,836	20,004
平成22年	337,998	45,875	-5,584	212,620	-16,122	79,503	18,667

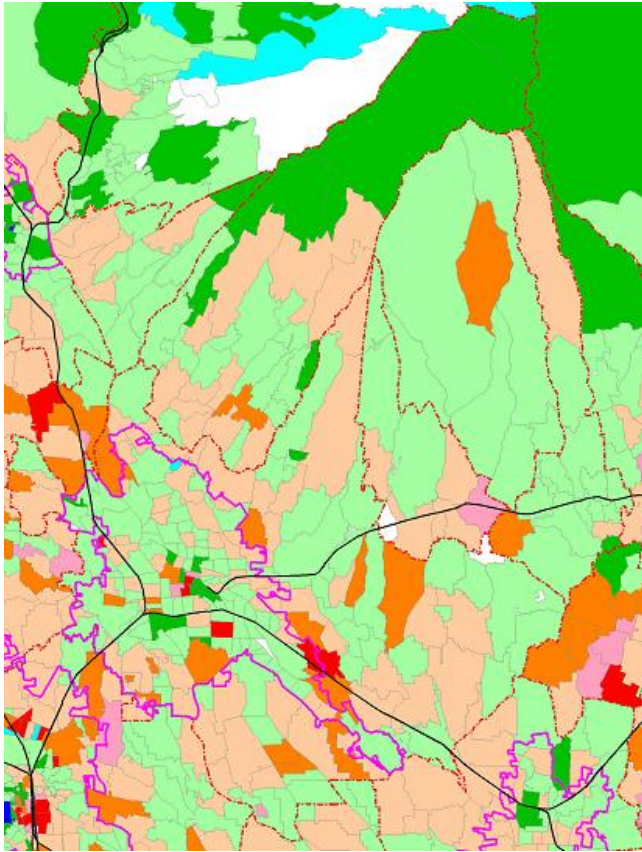
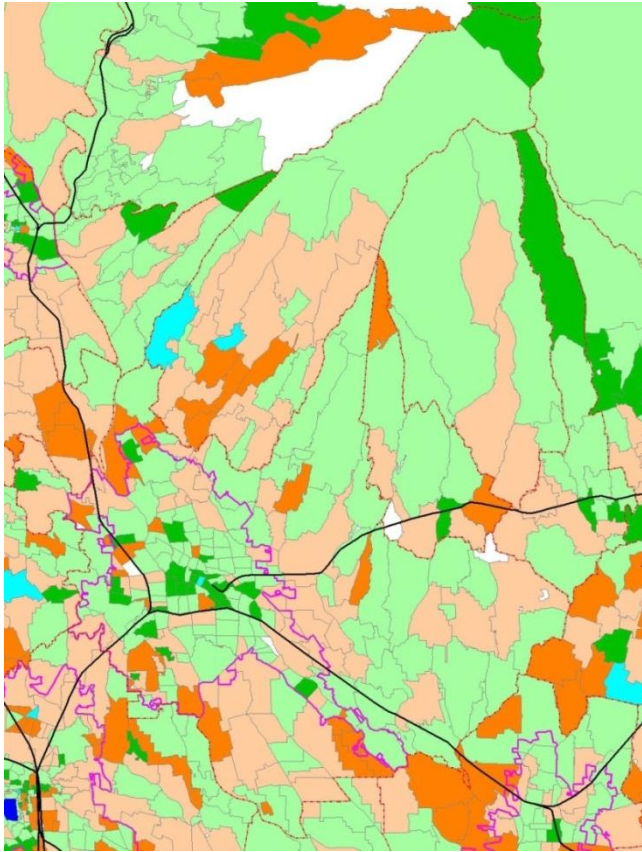
2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

2-2. 地区別人口の増減

千代田町、本町をはじめとする中心市街地では居住人口が減少し、その外側で人口が増加しており、郊外への市街地の拡散が進行しています。

特に人口集中地区(DID)の周辺やマンション建設等と思われる市街化区域内の一部、大胡、粕川の中心部で人口が増加しています。

また、吉岡町、榛東村、高崎市棟高町等の隣接地区での人口増加率も高くなっています。



仕様	表示内容
	DID 範囲
	鉄 道
	データなし
	130%以上
	120%~130%未 満
	110%~120%未 満
	100%~110%未 満
	90%~100%未 満
	80%~90%未 満
	70%~80%未 満
	70%未 満

平成12年から平成17年の国勢調査区別の人口増減図
資料:「国勢調査」(平成17年度、総務省)より作成

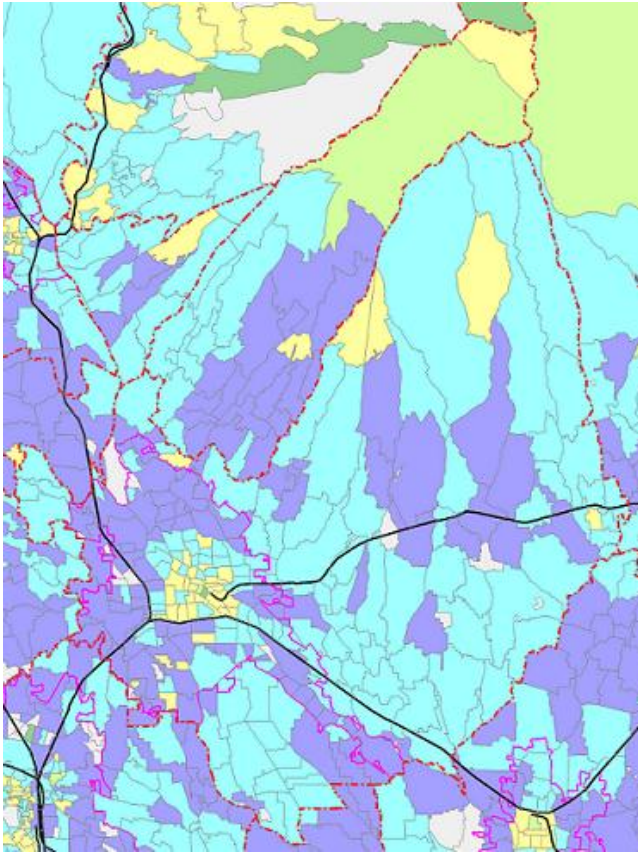
平成17年から平成22年の国勢調査区別の人口増減図
資料:「国勢調査」(平成22年度、総務省)より作成

2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

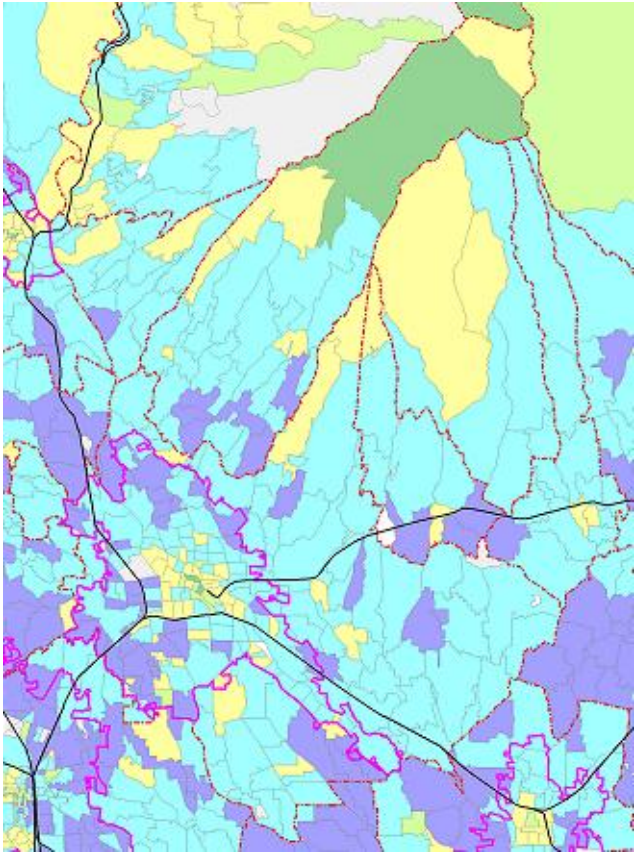
2-3. 地区別の高齢化率

市全体では、年々高齢化率が増加し、23.5%に達しています。特に千代田町、本町をはじめとする中心市街地においては、およそ3割と超高齢化が急速に進行しており、中心市街地に高齢化率が高い地区が存在しています。

また、市街化区域内並びに合併市町村の中心部以外の地区においても、高齢化が進行している地区が増加しています。



平成17年の国勢調査区別高齢化率図
資料:「国勢調査」(平成17年度、総務省)より作成



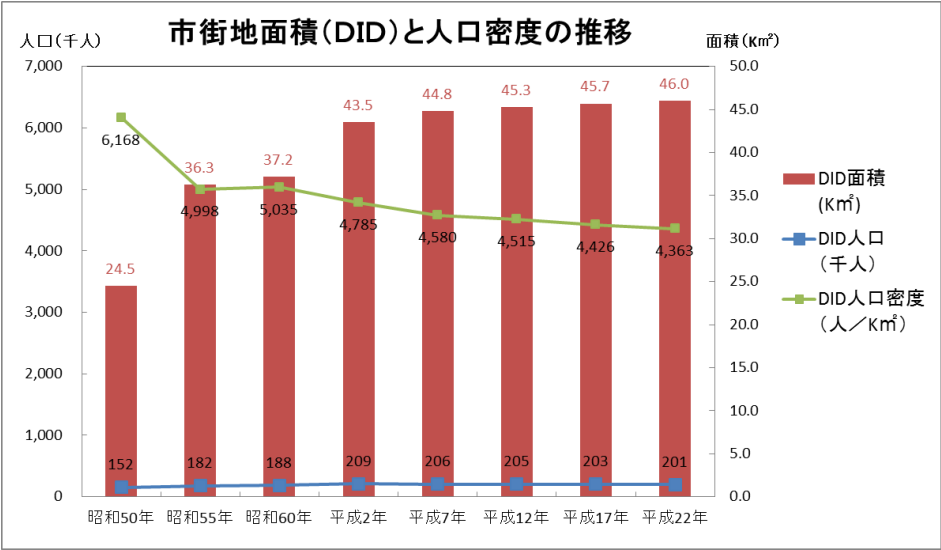
平成22年の国勢調査区別高齢化率図
資料:「国勢調査」(平成22年度、総務省)より作成

仕様	表示内容
	D I D 範囲
	鉄 道
	0%~10%未満
	10%~20%未満
	20%~30%未満
	30%~40%未満
	40%~50%未満
	50%~60%未満
	60%~70%未満
	70%~80%未満
	80%~90%未満
	90%以上

2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

2-4. 市街地面積と人口の推移

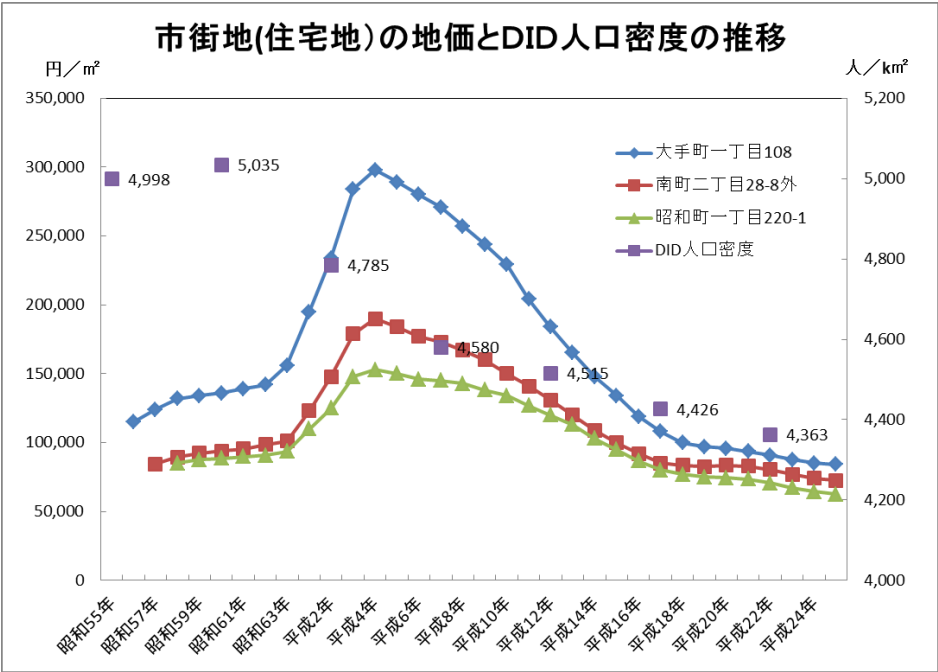
市街地面積(DID面積)が平成2年まで急激に増加しましたが、人口はあまり増加せず、人口密度の低い低密度拡散型の市街地が形成されています。



国勢調査から作成

2-5. 中心市街地の地価の推移

中心市街地の住宅地地価の推移を見ると、昭和63年以後、急激に上昇していますが、これにあわせて、DID人口密度が低下しています。この時期に地価の安い郊外住宅地等へ市街地が広がったことが考えられます。



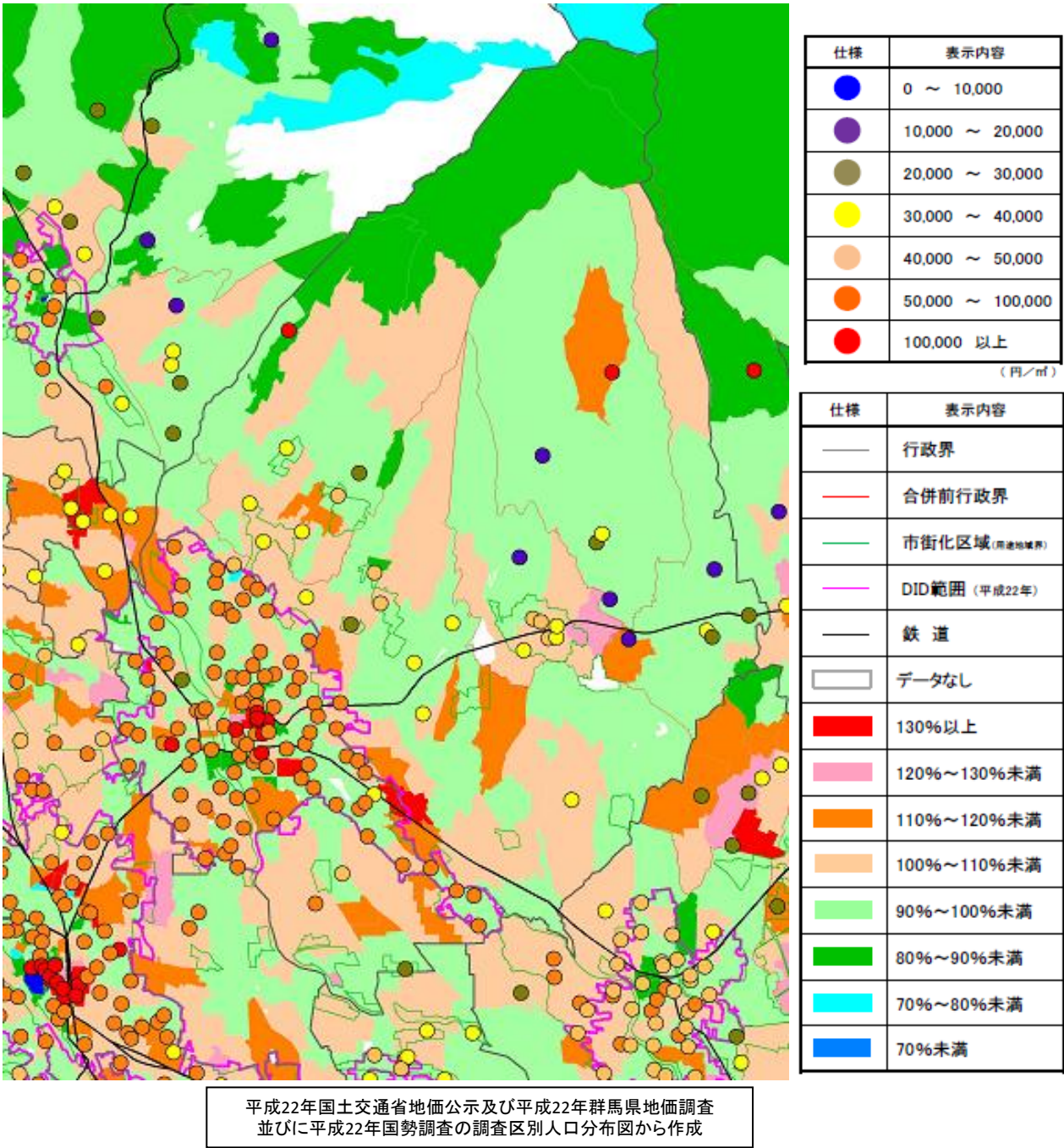
国土交通省公示地価調査、国勢調査から作成

2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

2-6. 地価の状況と人口分布

地価公示及び地価調査に基づく地価と国勢調査に基づく人口分布を比較すると、中心市街地では地価が高く、人口が減少しています。DIDの周辺部では地価が比較的安く、人口も微増している箇所が見受けられます。

また、隣接する吉岡町や榛東村ではより人口増加が顕著であり、このことから地価の安い周辺部に人口が拡散していることが考えられます。



2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

2-7. 既成市街地の縮小

この指標は、昭和45年時点の夜間人口が20人／ha以上の地区の夜間人口の経年比較により、既成市街地の発展又は衰退を表します。

この数値が高いほど、既成市街地の人口が増加し大きく発展してきたことになりますが、数値が1を下回り、また、人口密度も低下していることから昭和45年と比較して平成17年の既成市街地は衰退が進んでいることになります。

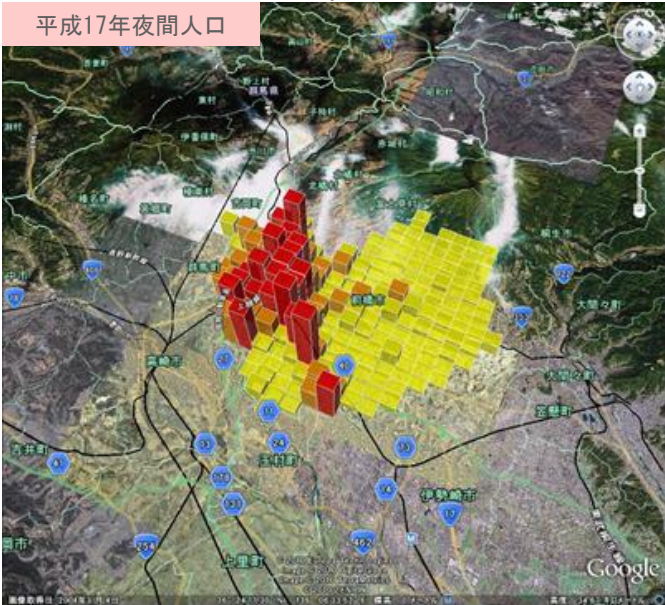
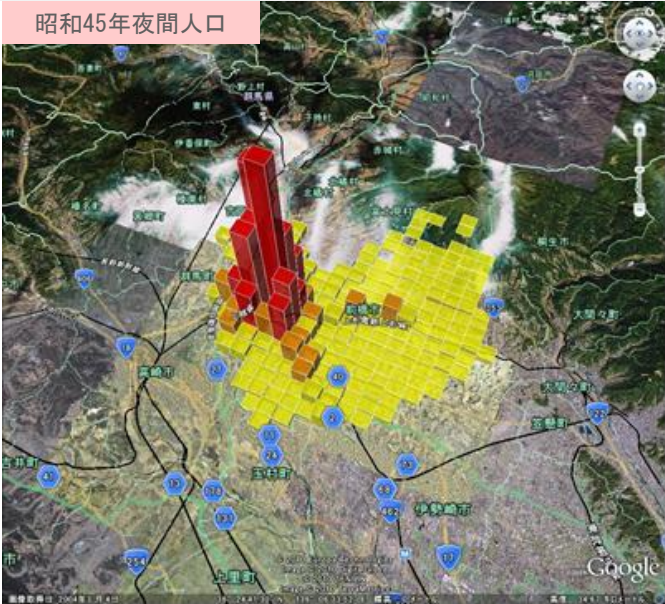
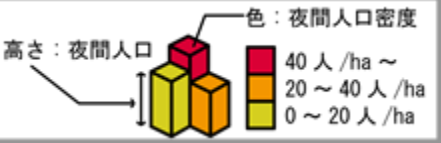
指標値

昭和 45 年 20 人/ha 以上メッシュの平成 17 年人口

昭和 45 年 20 人/ha 以上メッシュの昭和 45 年人口

=0.89

凡例



 **都市構造可視化計画**
課題が見える・やり方が変わる

2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

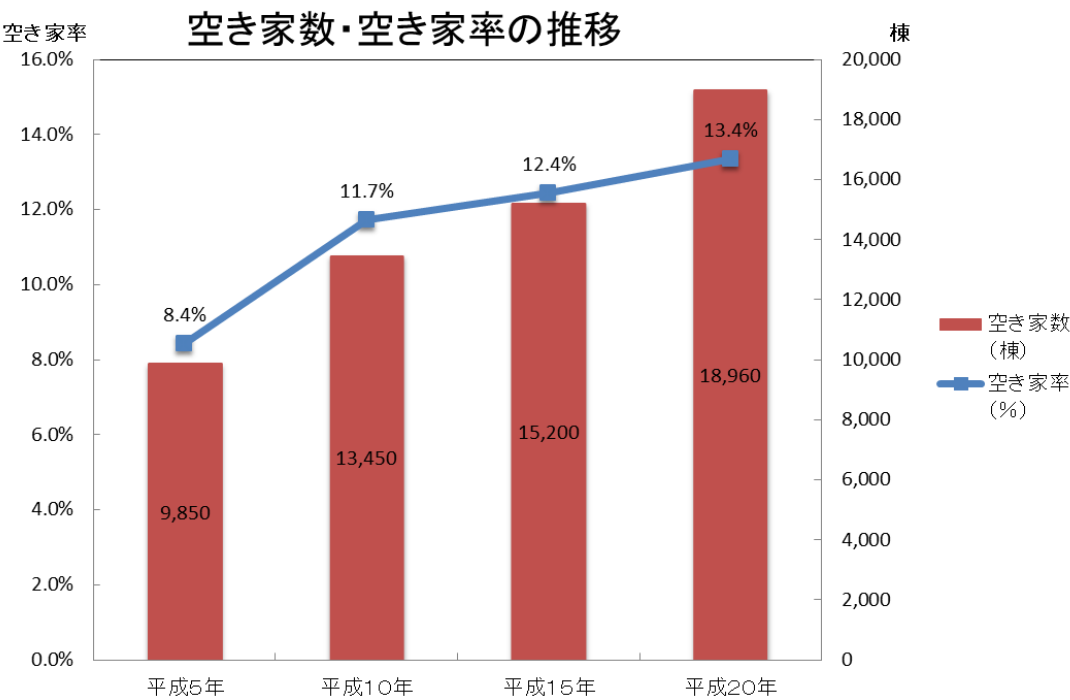
2-8. 空き家の状況

空き家数、空き家率は増加を続けています。平成5年の空き家数は9,850戸、空き家率は8.4%でしたが、平成20年には空き家数が18,960戸、空き家率が13.4%となり、わずか15年で2倍近く増加しています。

空き家の内訳では、廃家等誰も寝泊りすることなく、賃貸用でも売却用でもない住宅である“その他の住宅”が、全体の33.0%となっています。

都市近郊においても昭和40～50年代に分譲した住宅団地等では、住民の高齢化により空き家が発生しています。

このまま、人口減少・低密度化がつづけば、中心市街地を中心に空き家が増え、魅力がないだけでなく、地域コミュニティの崩壊した治安の悪い街をつくることになりかねません。



前橋市と群馬県の空き家率

	空き家率	空き家の内訳			
		二次的住宅	賃貸用住宅	売却用住宅	その他の住宅
前橋市	13.4%	3.4%	58.9%	4.6%	33.0%
群馬県	14.4%	5.3%	54.2%	4.1%	36.4%

資料：平成20年住宅・土地統計調査より（総務省）

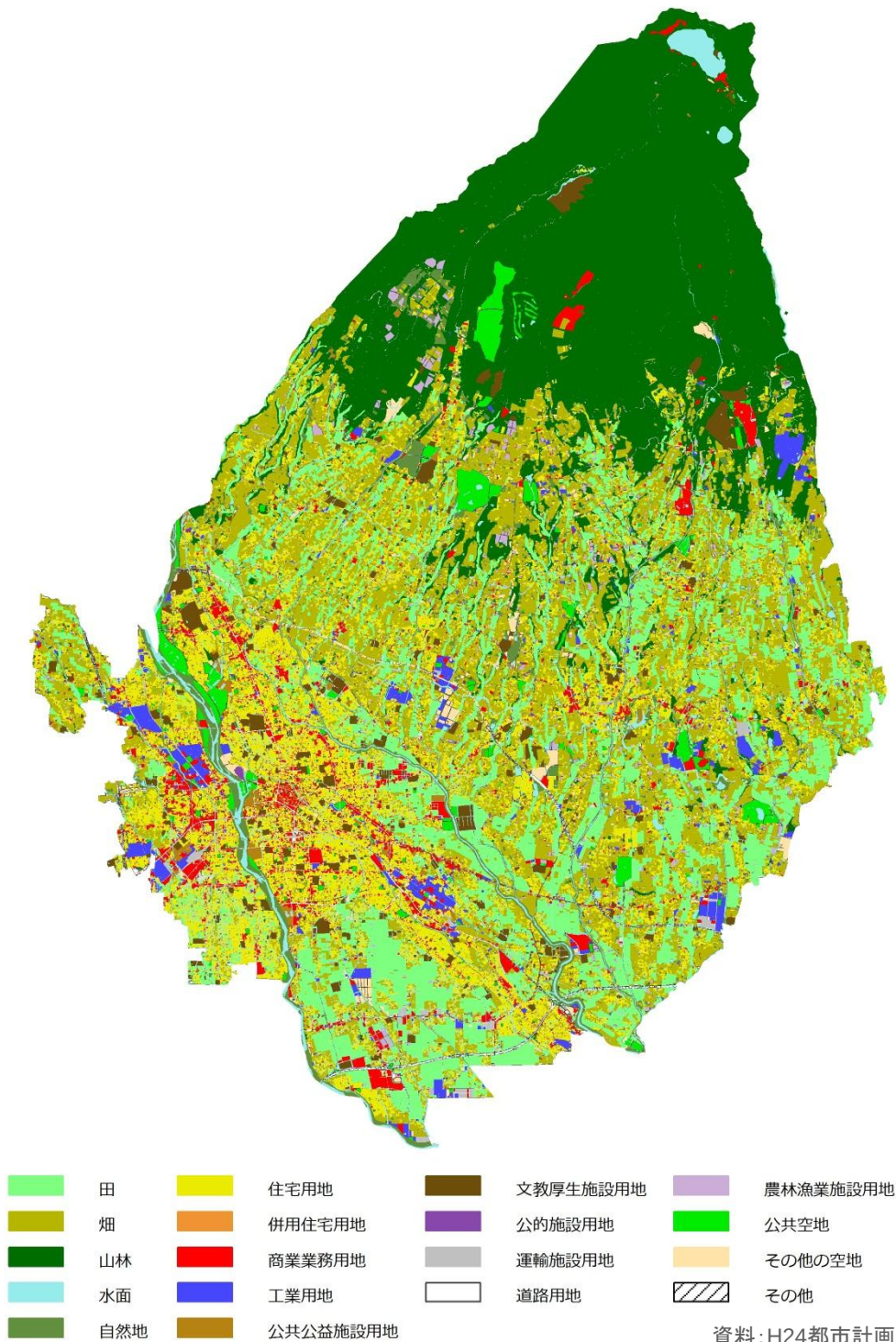
※二次的住宅とは、別荘等の普段住んでいる住宅とは別に、たまに寝泊りしている住宅

※その他の住宅とは、廃家等誰も寝泊りすることなく、賃貸用でも売却用でもない住宅

2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

2-9. 土地利用の状況

都市計画区域内の空き地などの未利用地面積は年々増加しており、都市内の景観や良好な市街地の形成の観点から、利活用ニーズ等を踏まえた区画の統合化や整序のための市街地整備手法の導入などによる有効活用方策が必要です。

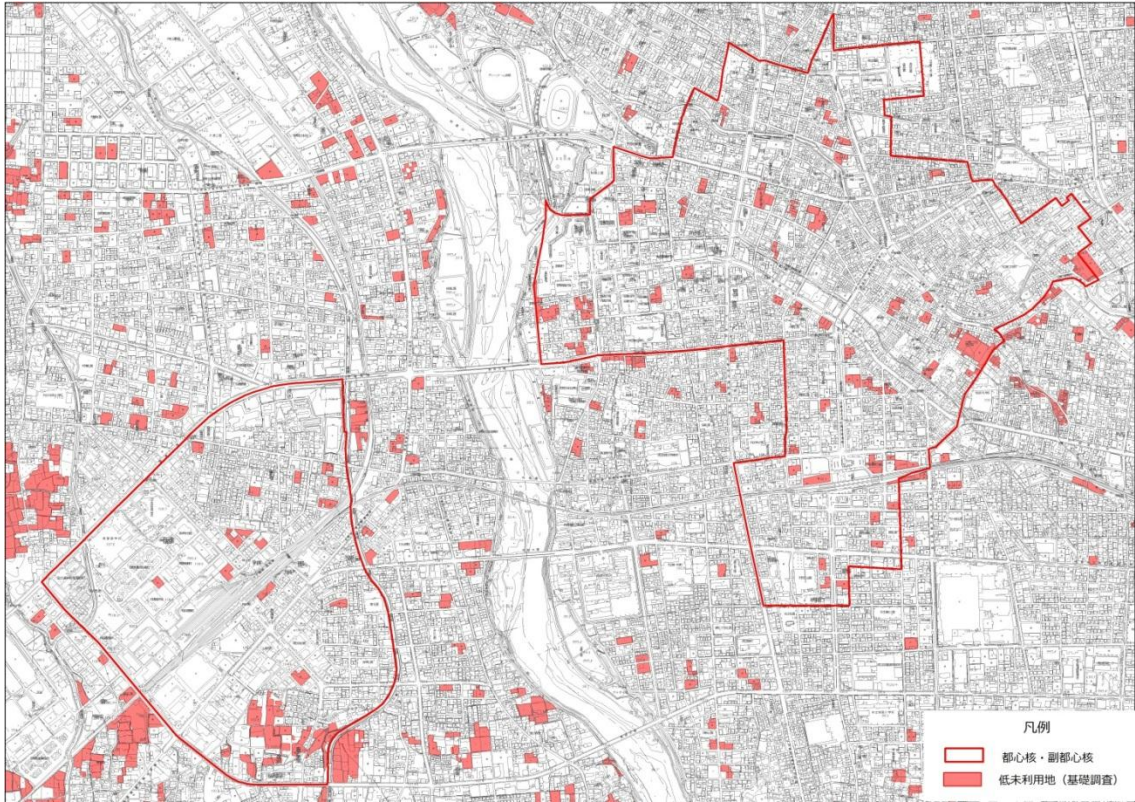


資料：H24都市計画基礎調査から

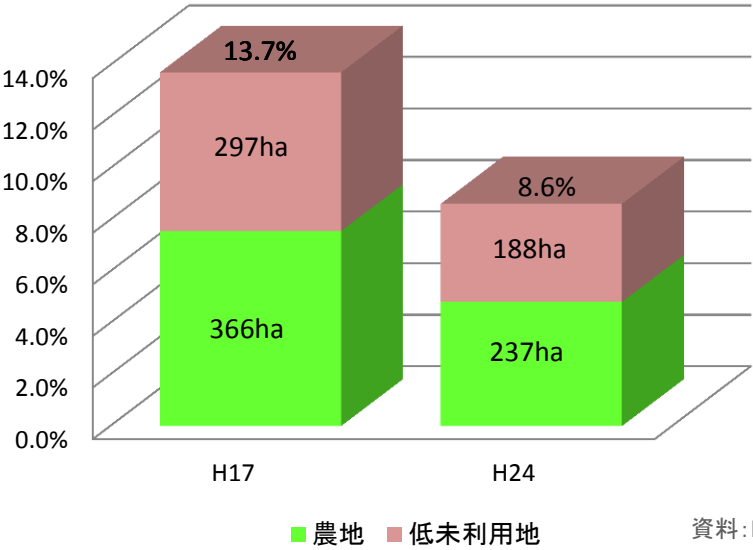
2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

2-10. 市街化区域内の低未利用地の状況

市街化区域内の空き地などの低未利用地面積は減少しており、都心核や地域核の良好な形成の観点からは、それぞれの核の特性や役割に合わせた機能の集積を進め、接続の取れた整備が必要です。



前橋地区の市街化区域内低未利用地

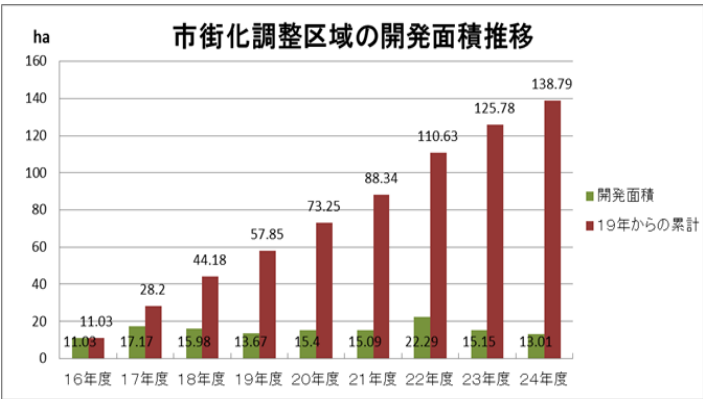
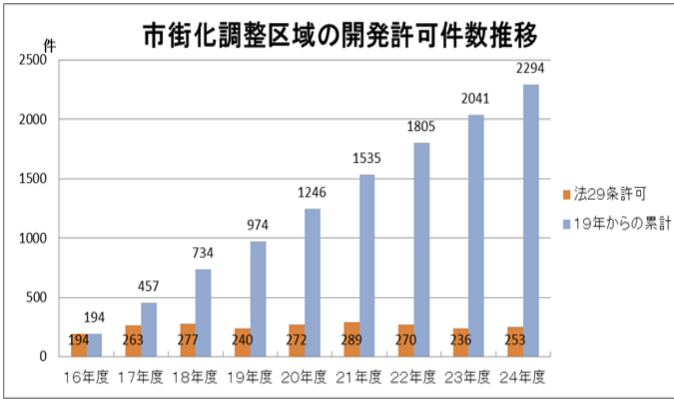


資料：H24都市計画基礎調査から

2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

2-11. 市街化調整区域(用途地域外)での開発の立地状況

都市計画法第29条に基づく開発許可(市街化調整区域)件数の推移を見ると、毎年200～300件前後で推移しています。市街化調整区域の開発許可は、農村集落の地域活力維持に貢献するなどの効果がある一方、このペースで開発が進めば、市街地の郊外拡散化がさらに進むことが考えられます。

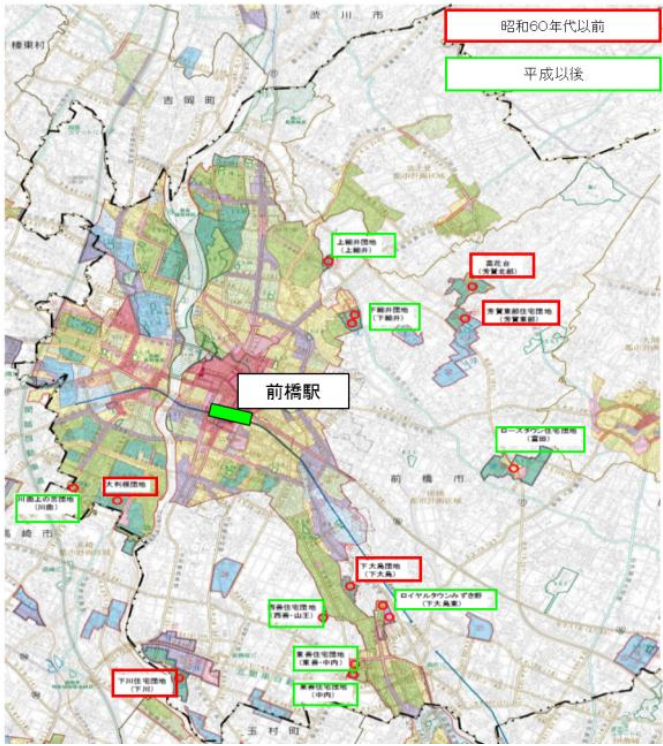


前橋市建築指導課調査結果から作成

2-12. 大規模住宅団地等の立地状況

市内の大規模な住宅団地は、中心から離れた地区で造成され、拡散・低密度化の一因となっています。

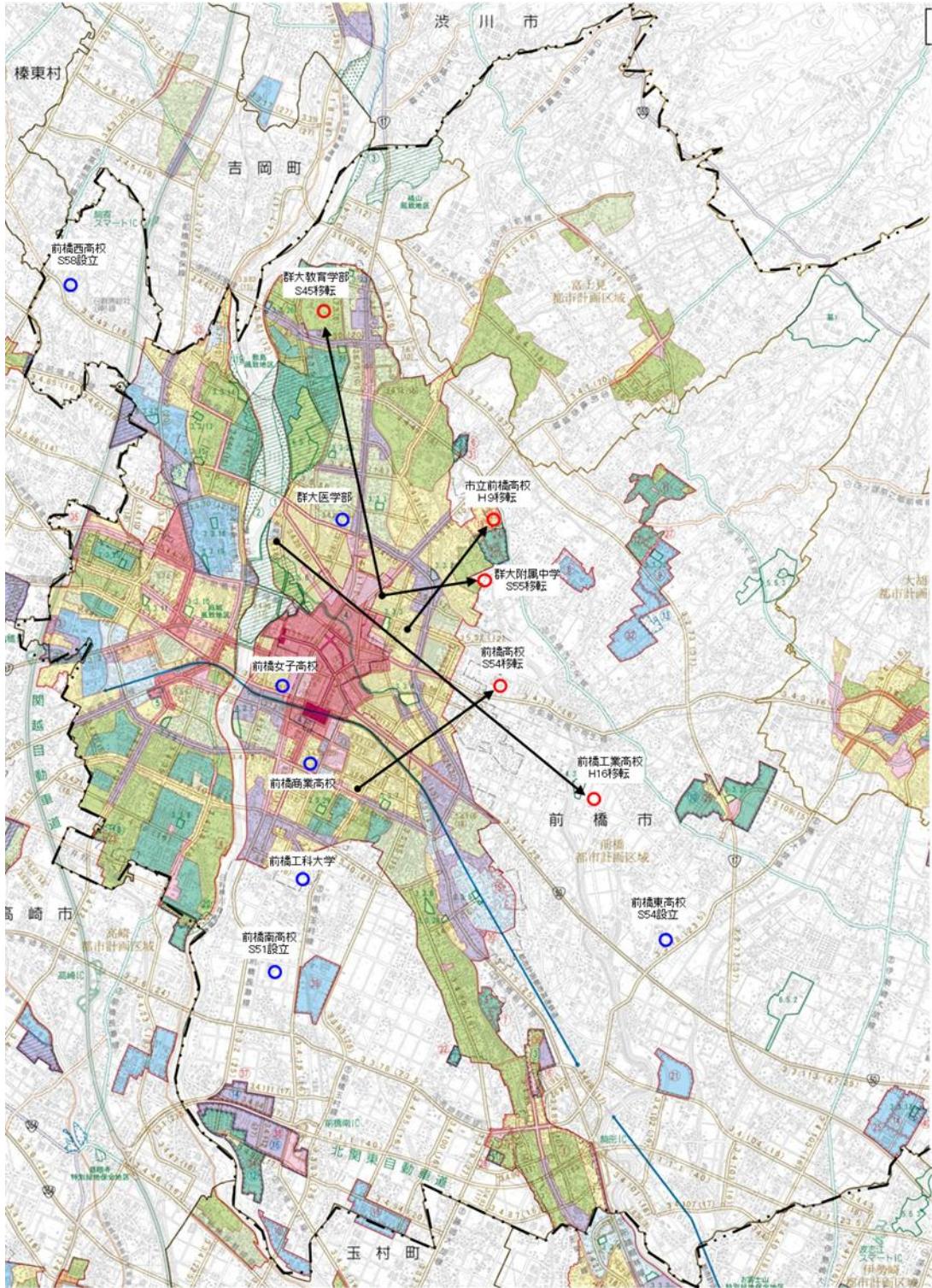
◇ 前橋市内の住宅団地造成状況



2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

2-13. 公共施設、学校等の立地状況

県立高校や大学、公共公益施設等が、郊外へ移転・建設され、集客、交流機能の郊外化が進展し、中心市街地が衰退する一因ともなっています。



2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

2-14. 道路・交通網の現状

市内の都市計画道路130路線、計画延長293,490mのうち改良済は58.2%と6割弱となっており、他都市との交流促進や災害時の救急搬送・物資輸送における役割が期待されるとともに、交通渋滞の解消の観点からも、より一層の整備促進を図る必要があります。

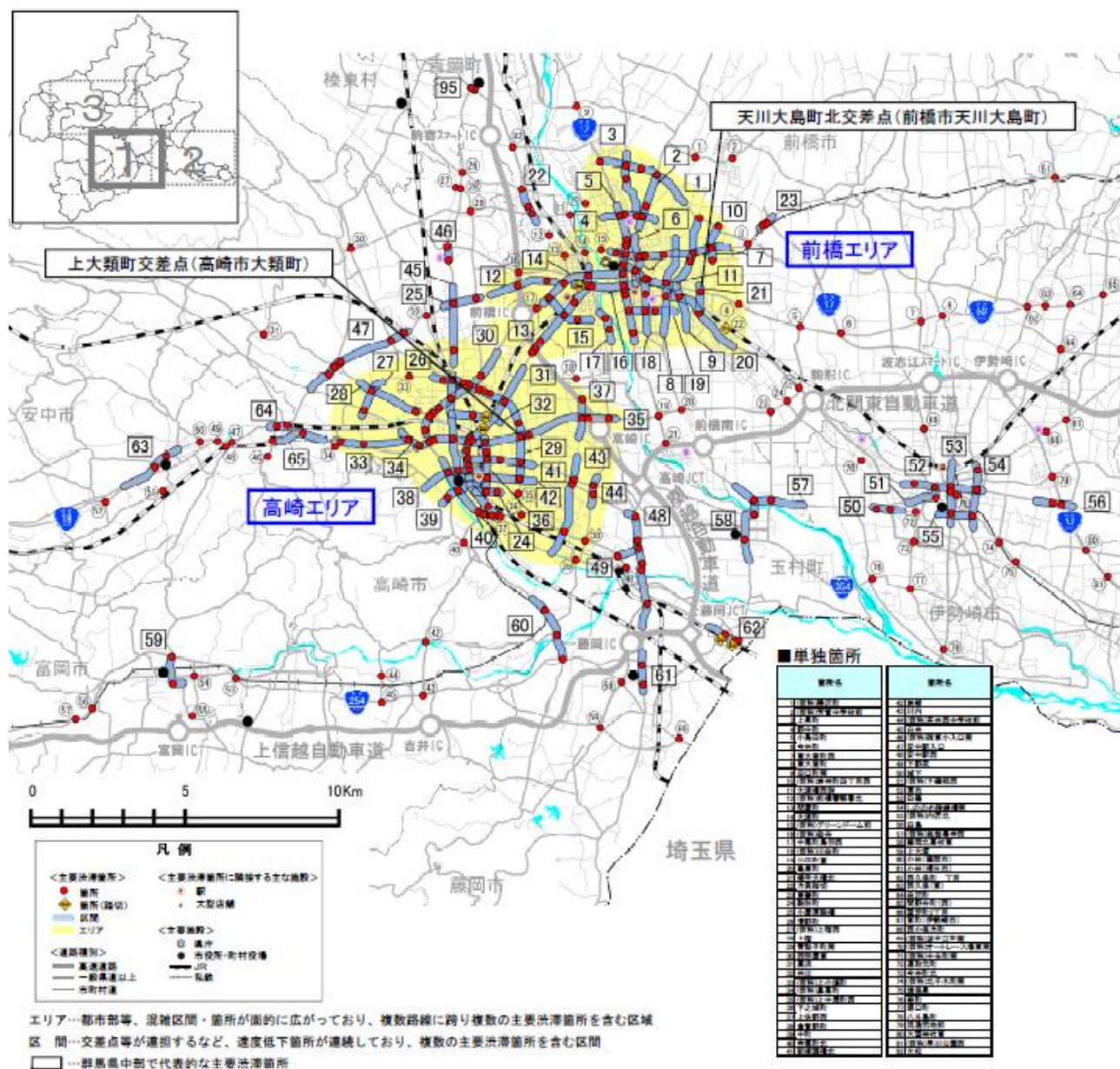


資料: 前橋市景観計画から

2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

2-15. 主要渋滞箇所の現状

道幅の狭い道路や不整形宅地が多い中心市街地や、周辺地域とを結ぶ幹線道路沿いにおいて渋滞箇所が多く見られます。市内の交通循環の円滑化や地域間及び他都市への移動・交流を促進するためには、慢性化している渋滞箇所の改善が欠かせません。



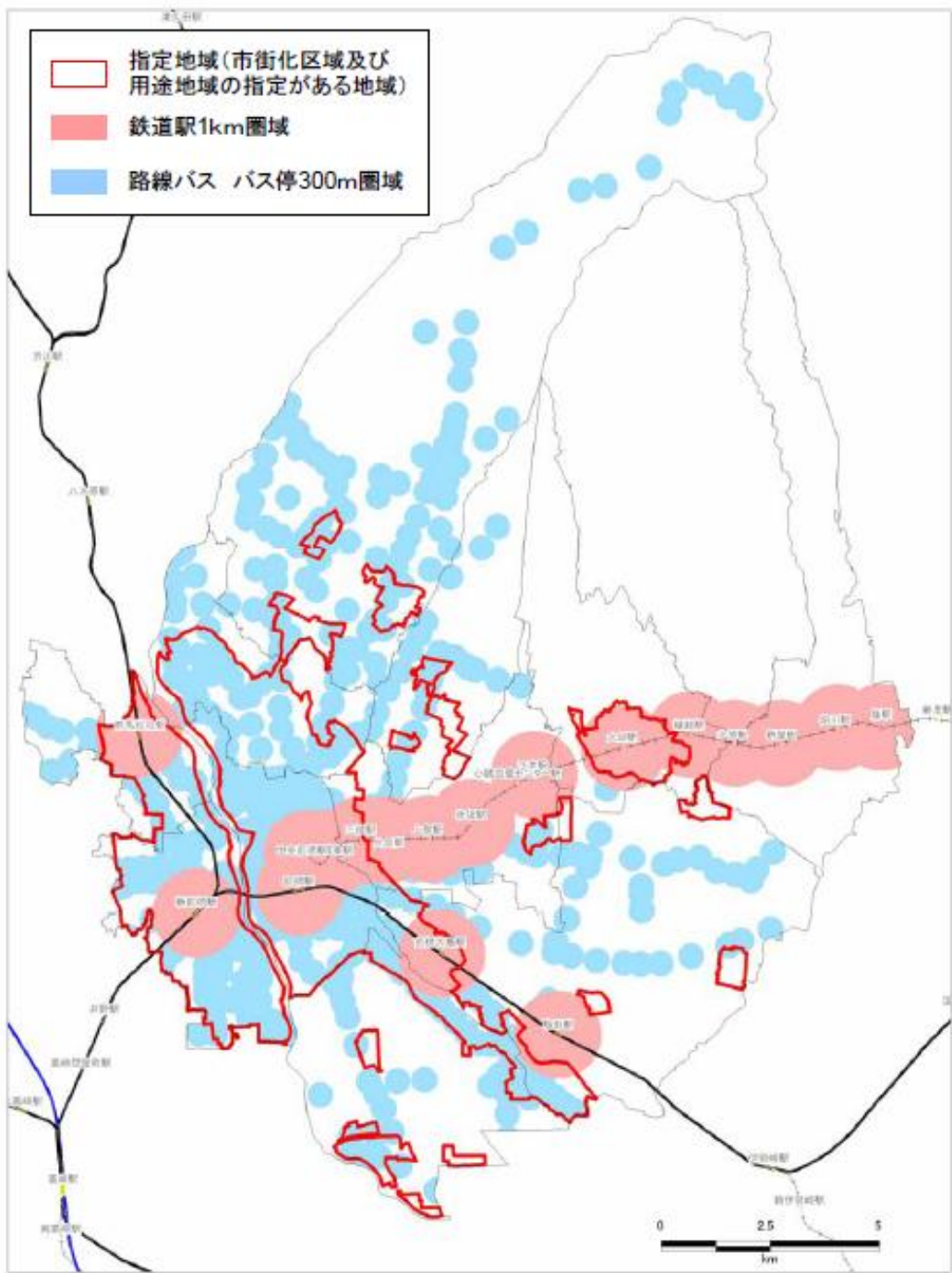
出典：群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会
作成の「地域の主要渋滞箇所」から

2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

2-16. 鉄道勢圏及びバス勢圏のカバー率

都市地域（市街化区域及び用途地域指定地域）内における鉄道勢圏と路線バス勢圏を見ると、本庁、上川淵・下川淵、大胡地区では居住人口の90%以上をカバーしていますが、比較的低い地域もあるため全体では87.1%となっています。

一方で、都市地域以外の交通不便地域では、従来の路線バス方式にとらわれない、地域の移動需要の特性に合わせた運行サービス導入を進める必要があります。



資料：前橋市公共交通マスタープラン(H23)から

2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

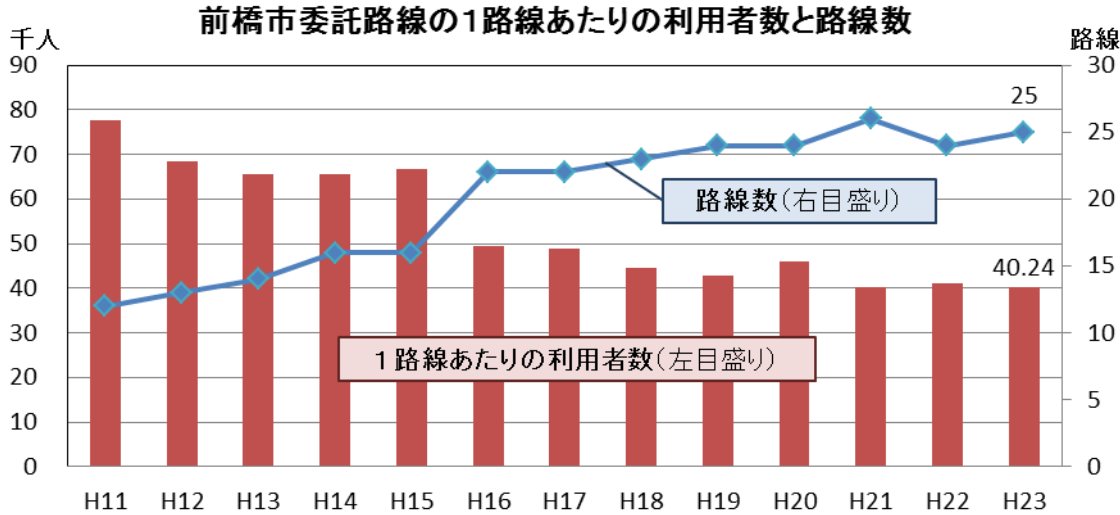
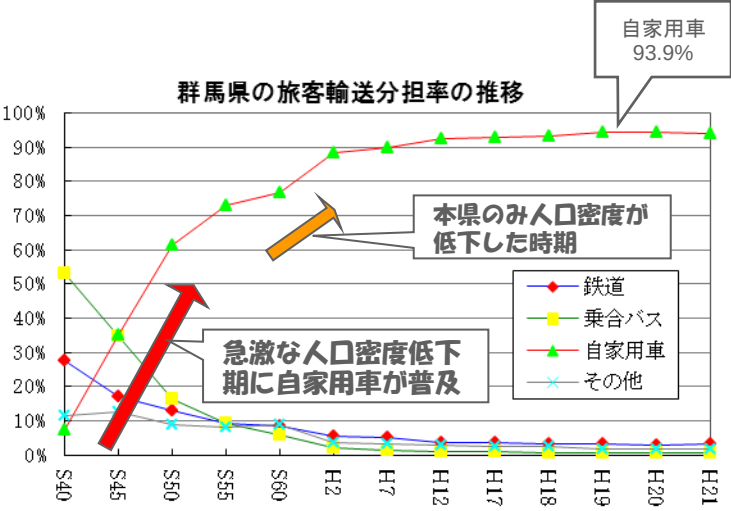
2-17. 自動車依存型社会の進展

公共交通機関から自動車への依存度が高くなるにつれて、移動の制約が低くなり、通勤通学圏や経済活動圏の拡がりとともに、市街地の人口密度も低下してきました。

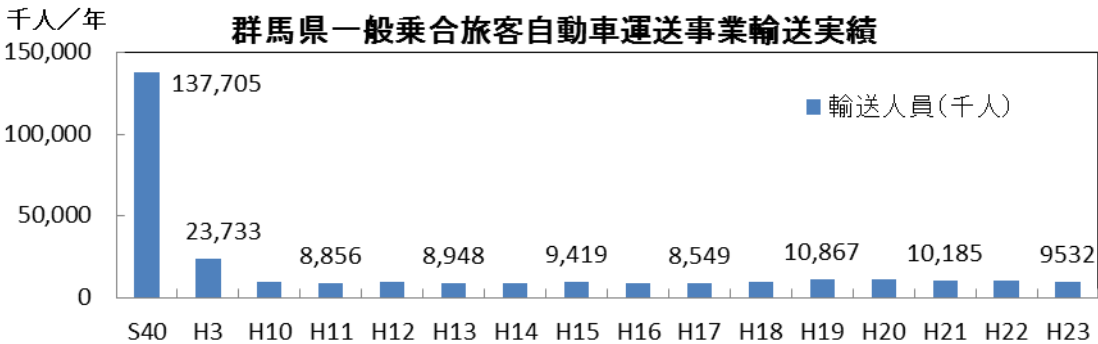
都道府県別の人口1,000人当たり自家用乗用車保有台数（軽自動車を含む）（単位：台）

順位	都道府県	1,000人当たり台数
1	群馬	638.579
	前橋	634.133
2	栃木	615.288
3	富山	610.747
4	茨城	609.422
5	長野	599.668
・	・	・
・	・	・
47	東京	238.874
	全国	535.987

資料：（財）自動車検査登録情報協会



資料：前橋市交通政策課



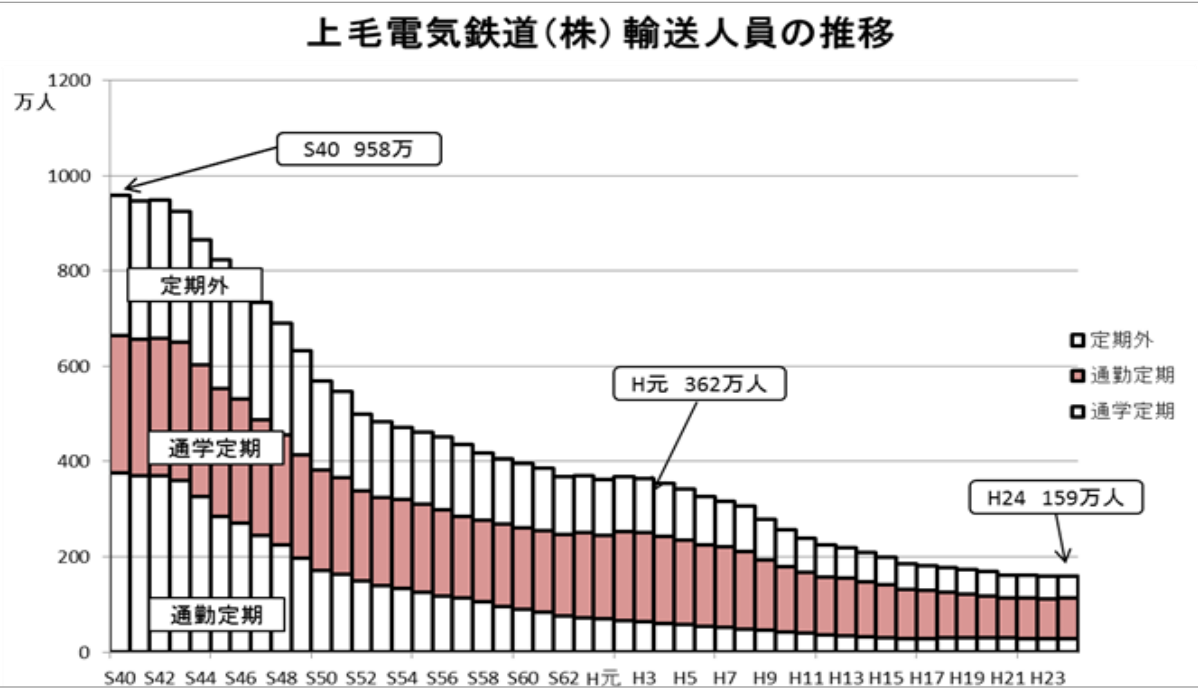
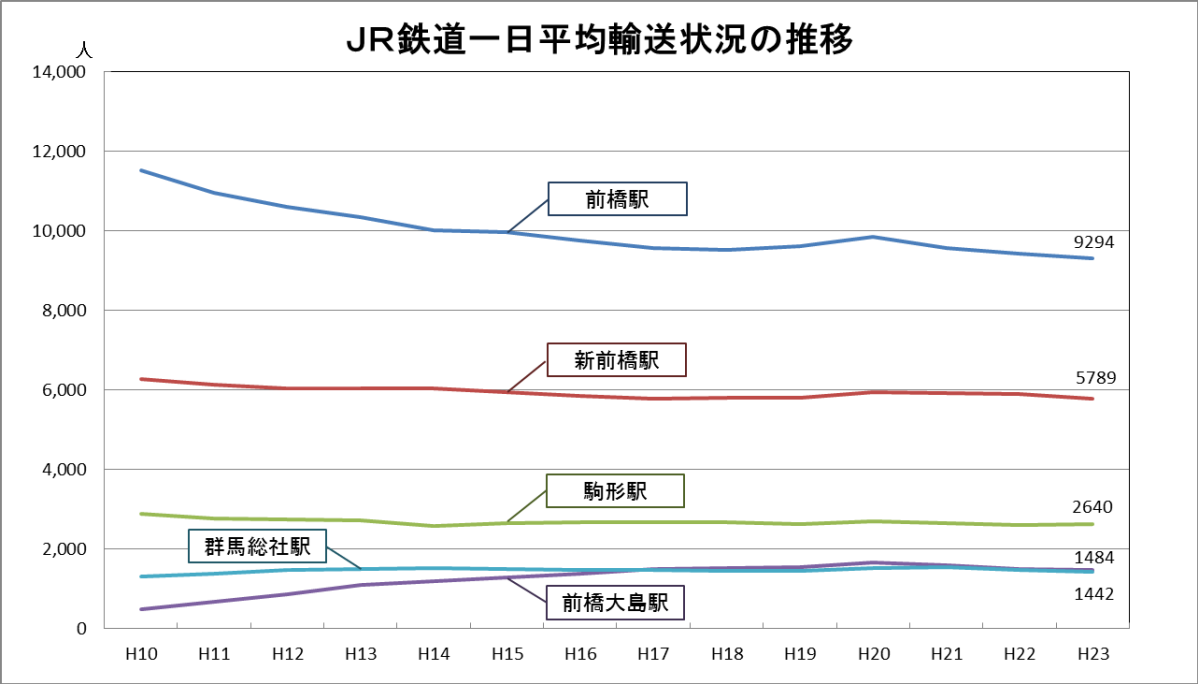
資料：関東運輸局群馬運輸支局

2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

2-18. 鉄道利用者の減少

市内のJR各駅の乗車人数の推移を見ると、新駅設置以来増加を続けていた前橋大島駅でも横ばいに転じ、そのほかの駅でも若干ではありますが減少傾向が続いています。

これに対し、市内中心部から合併地区を結んでいる公共交通の大動脈である上毛電気鉄道では、利用者が年々減少し、このままの状態では推移するとバス路線同様に存続の危機に見舞われます。

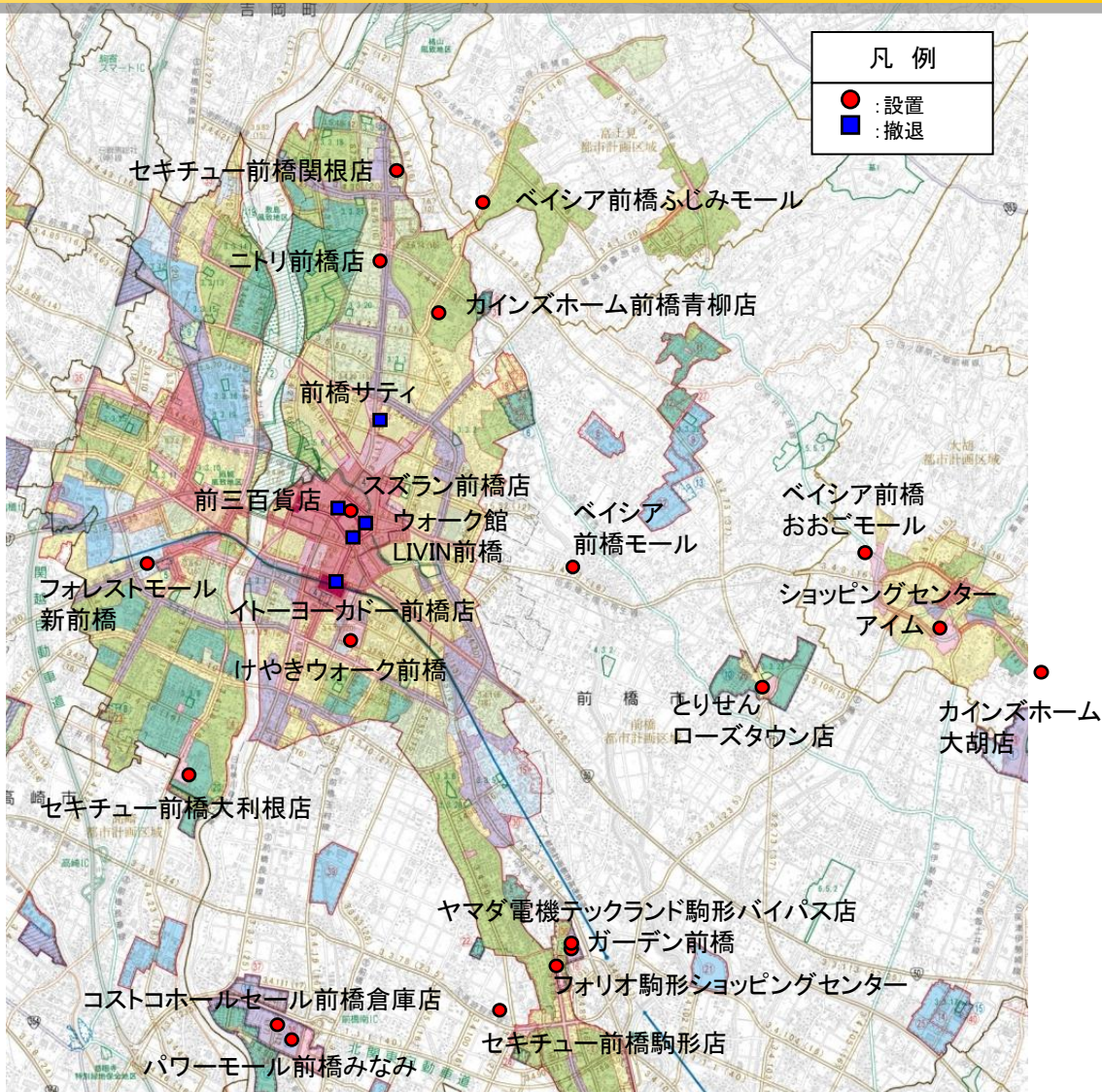


資料: 前橋市交通政策課

2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

2-19. 大規模商業施設の立地状況

郊外では、店舗面積5,000㎡以上の大型商業施設の立地が進んでいます。
中心市街地では撤退する施設もありますが、後継事業者が決まり、買い物弱者の増加に歯止めがかかっています。



施設名	開店年	施設名	開店年	施設名	開店年
スズラン前橋店	昭和37年	ベイシア前橋モール	平成12年	前三百貨店 (H4 前橋テルサ)	昭和60年
セキチュー前橋大根店	昭和48年	とりせんローズタウン店	平成18年	前橋ニデイ (現: にこにこパークینگ)	平成3年
ホームセンターセキチュー前橋関根店	昭和54年	前橋プラザ元氣21	平成13年	LIVIN 前橋店 (H13 前橋プラザ元氣21)	平成16年
カインズホーム前橋青柳店	昭和58年	けやきウォーク前橋	平成15年	前橋西武ウォーク (H25 アーツ前橋)	平成17年
ショッピングセンターアイム	平成3年	ガーデン前橋	平成21年	イトーヨーカドー前橋店 (H24 エキータ)	平成22年
カインズホーム大胡店	平成3年	ヤマダ電機テックランド駒形バイパス店	平成21年	前橋サティ (H23 前橋リリカ)	平成22年
ベイシア前橋ふじみモール	平成10年	パワーモール前橋みなみ	平成22年		
ニトリ前橋店	平成11年	コストコホールセール前橋倉庫店	平成23年		
フォリオ駒形ショッピングセンター	平成11年	前橋リリカ	平成23年		
ベイシア前橋おおごモール	平成11年	エキータ	平成24年		
ホームセンターセキチュー前橋駒形店	平成12年	フォレストモール新前橋	平成25年		

※店舗面積5,000㎡以上 (大店立地法適用より)

2. 前橋市のまちづくりの現状と課題

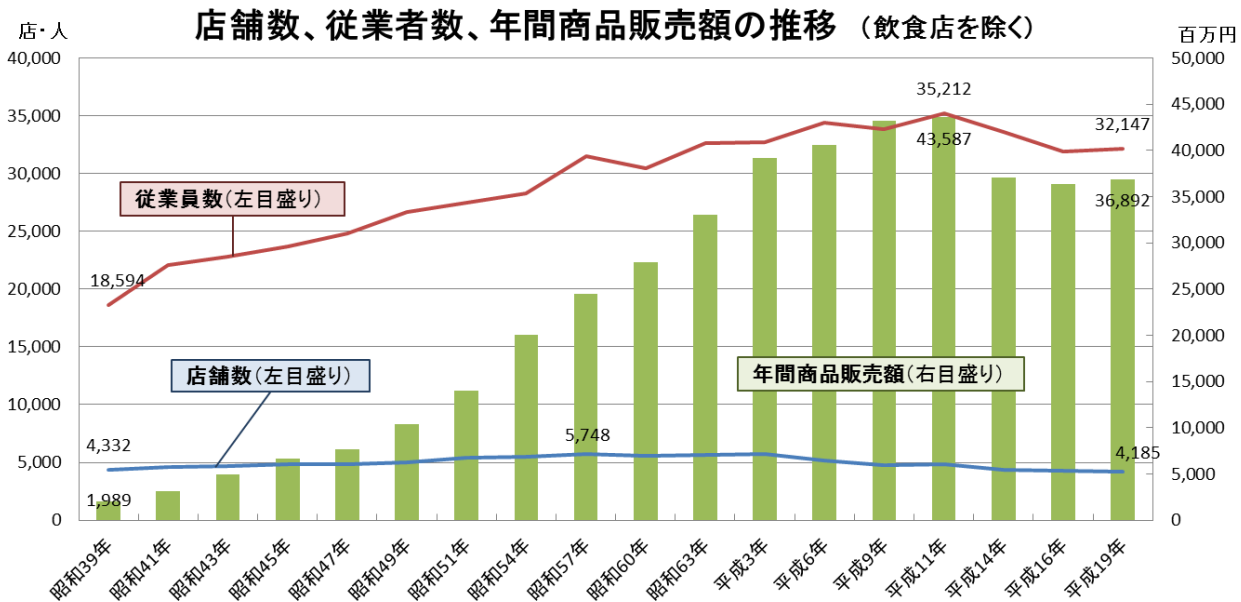
2-20. 商品販売額及び製造品出荷額の減少

本市の商業(飲食店を除く)は、平成19年現在、店舗数では4,185店、従業者数は32,147人、年間商品販売額は約3,689億円となっています。

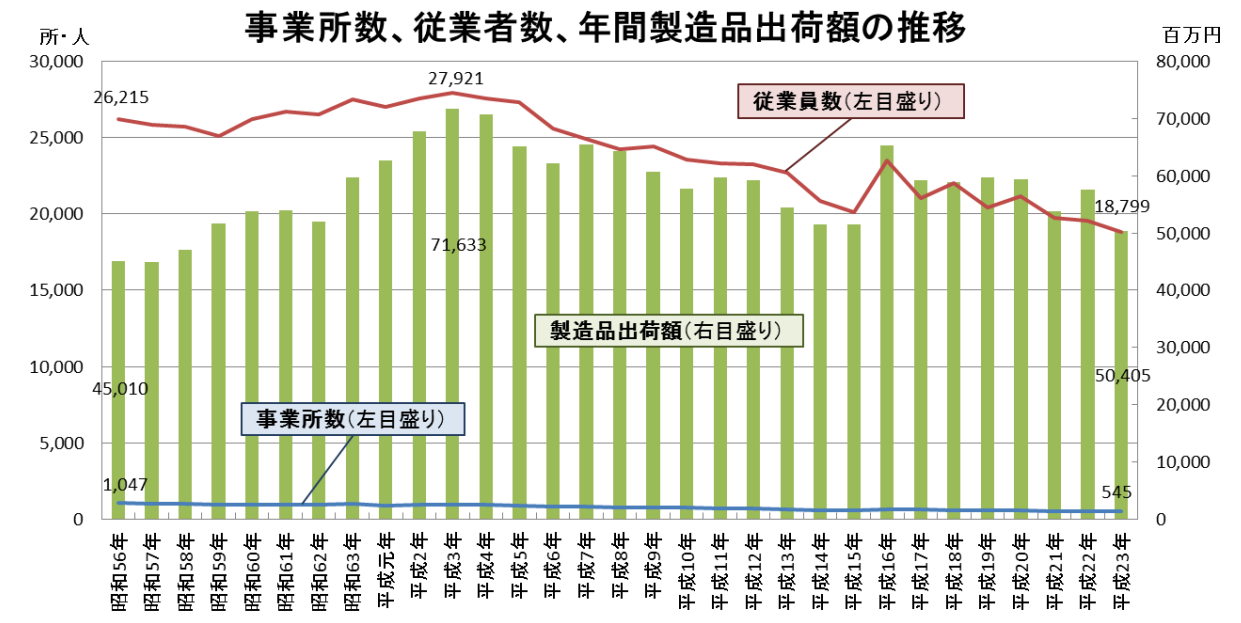
小売業の販売額の推移を見てみると、平成11年以降は減少傾向を示しています。

また、工業は、平成23年現在、従業員4人以上の事業所数は545所、従業者は18,799人、製造品出荷額は約5,040億円となっています。

製造品出荷額については、民間企業の撤退や市外流出などの影響もあり、平成16年から平成23年にかけて、2割以上減少しています。



資料: 前橋市統計書 ※販売額は小売業のみ



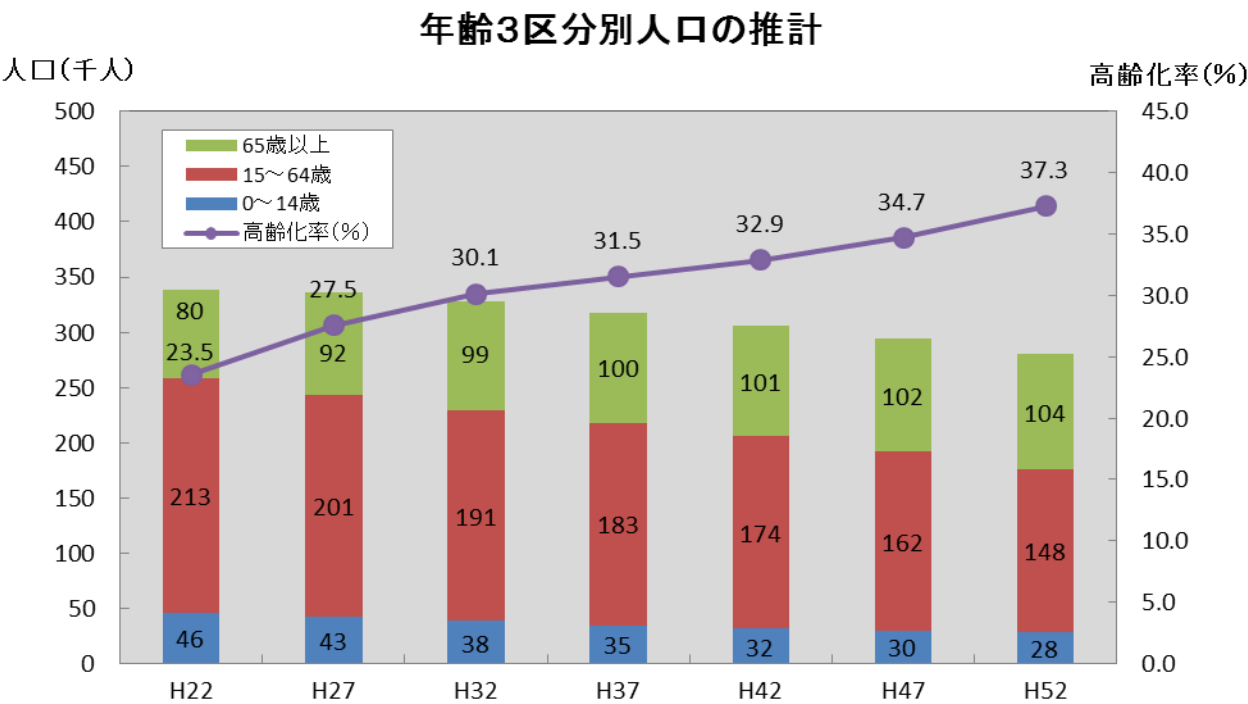
資料: 前橋市統計書 ※4人以上の事業所

3. 前橋市に今後生じる望ましくない状況

3-1. 人口の推計

本市の年齢別人口のうち労働力の中核をなす生産年齢人口（15歳～64歳）は、平成22年から平成32年の今後10年間で2万2千人（10.3%）が減少することから、税収も減少することが見込まれます。公共施設や公共交通の維持管理費用がまかなえなくなる可能性があります。

また、高齢者は平成22年から平成32年の今後10年間で1万9千人（24.0%）が増加すると推計されています。平成47年には3人に1人が高齢者となることを見込まれ、医療、年金、介護などの予算が大幅に増大します。



資料:「国勢調査」、平成27年以降は「国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)」から作成

単位: 人							
年次	総人口	年少人口	増減数	生産年齢人口	増減数	老年人口	増減数
平成22年	337,998	45,875		212,620		79,503	
平成32年	327,851	38,472	-7,403	190,576	-22,044	98,803	19,300
平成42年	306,473	31,526	-6,946	174,113	-16,463	100,834	2,031

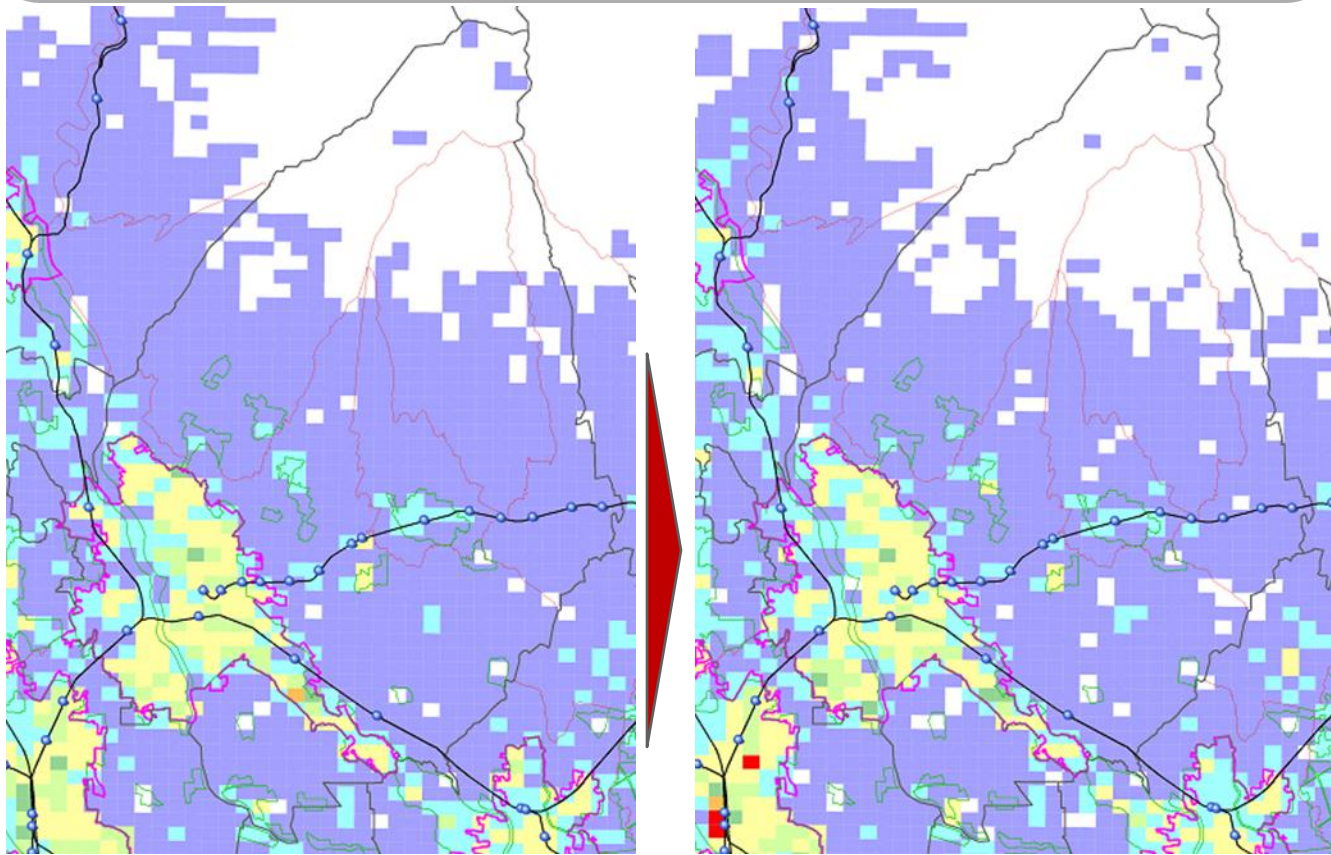
3. 前橋市に今後生じる望ましくない状況

3-2. 地域別の人口の推計

平成22年度の国勢調査にもとづく500mメッシュ毎の人口分布と将来人口推計にもとづく平成32年の人口分布を比較すると、全体的に縮小していることがわかります。

本庁管内の市街化区域DID地区内は、他の地区に比べて人口分布が高い値を示していますがその範囲も一部で縮小しています。

10年後には、市街化区域の外延部から合併地区までの広い範囲に渡り、人口の分布がないメッシュの地区が多かつ無秩序に散在して発生し、地域のコミュニティーの維持が困難になることなどが予測されます。



人口分布図(平成22年国勢調査 500mメッシュ)
資料:「国勢調査」(平成22年度、総務省)より作成

将来人口推計図(平成32年 500mメッシュ)
資料:「国勢調査」(平成22年度、総務省)より推計

仕様	表示内容
—	行政界
—	合併前行政界
—	市街化区域(市街地地区)
—	DID範囲(平成22年)
—	鉄 道
●	鉄道駅
□	0人
■	1-500人未満
■	500-1000人未満
■	1000-1500人未満
■	1500-2000人未満
■	2000-2500人未満
■	2500-3000人未満
■	3000人以上

3. 前橋市に今後生じる望ましくない状況

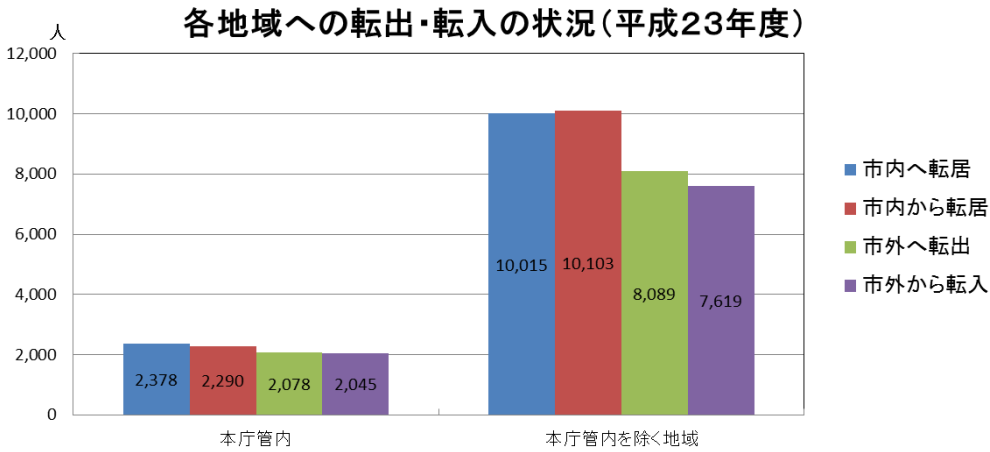
3-3. 人口の流動化

平成23年度の転出・転入世帯数を、本庁管内・本庁管内を除く地域に集計すると、次のようになります。

- ①本庁管内は、市内への転居が市内からの転居を上回っている。
- ②それ以外の地域では、市内からの転居が市内への転居を上回っている。
- ③全地区とも市外への転出が転入を上回っている。

このことから、全体として転出超過となっており、中心市街地は今後さらに衰退に向かうことが考えられます。

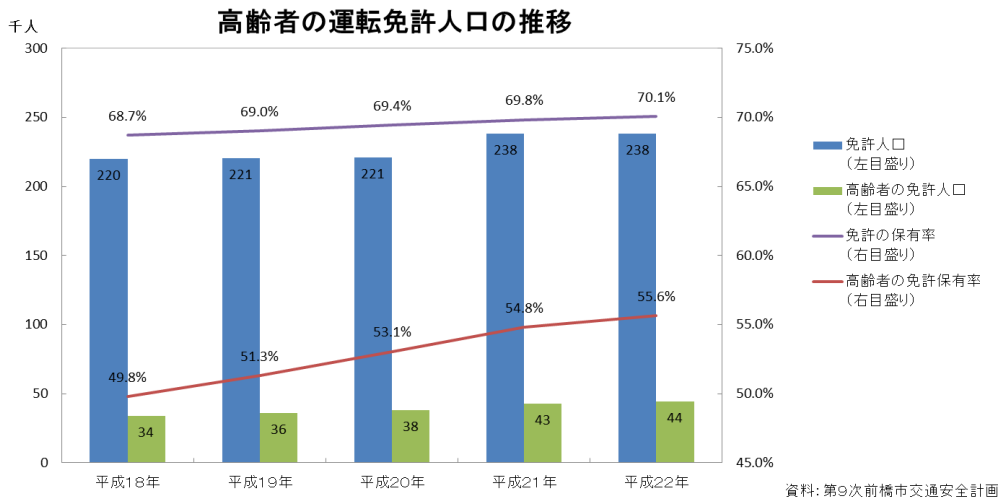
また、周辺地域への転出は、新たなインフラ整備が必要となる可能性もあります。



3-4. 高齢者の自動車利用の増加

免許保有人口は平成22年に約238,000人で人口に対する免許保有率は70%を超えています。高齢者人口に対する免許保有率は55.6%であり、今後も高齢者の免許保有率は上昇し、移動手段として自家用車の利用が増えることが考えられます。

これにより高齢者が移動手段として使っていたバスなどの公共交通の利用の低下のみならず高齢者が原因となる自動車事故の増加が考えられます。

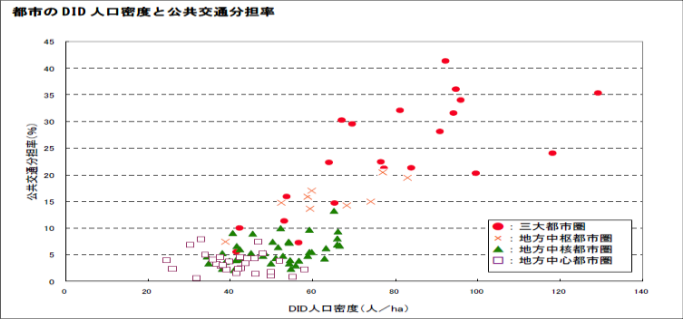
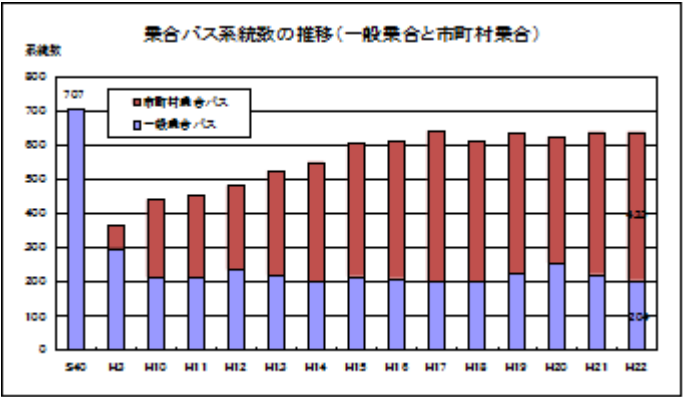
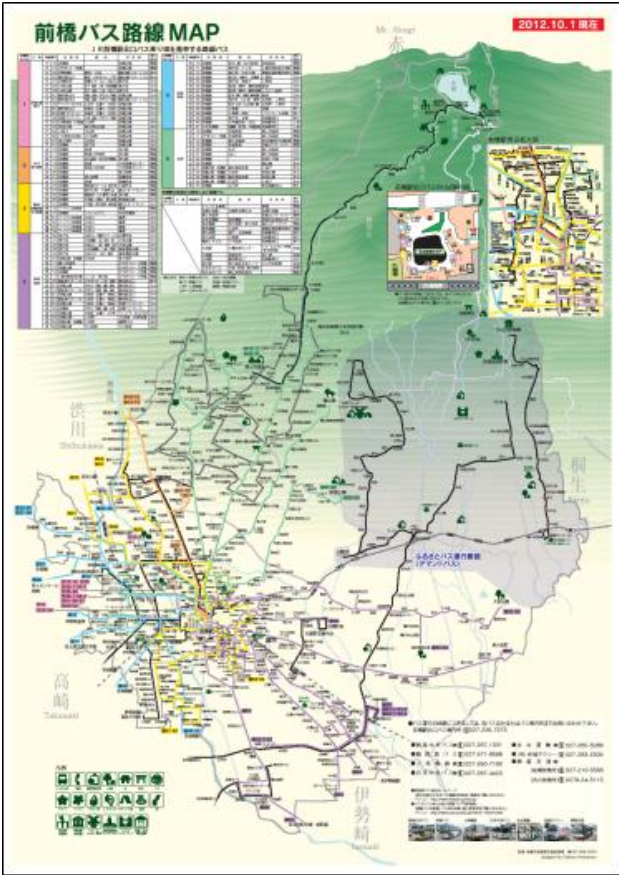


3. 前橋市に今後生じる望ましくない状況

3-5. 公共交通の衰退

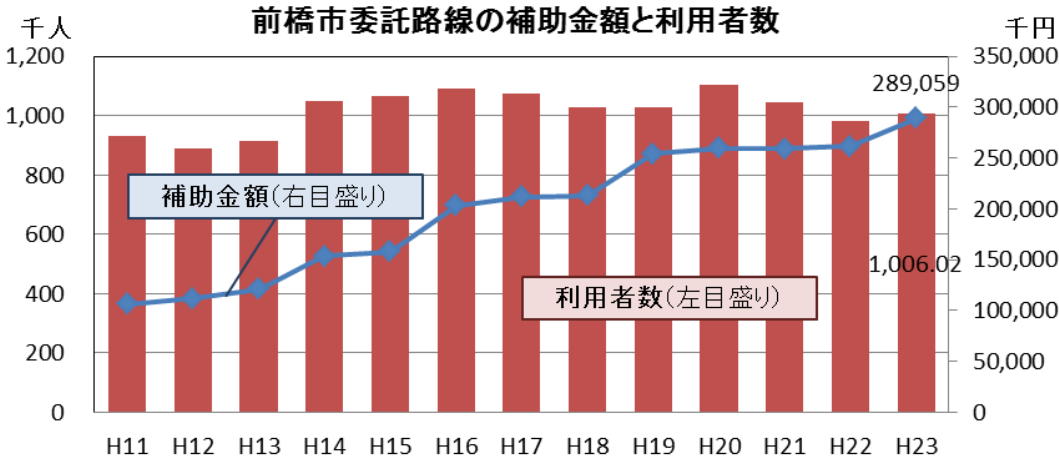
乗合バスは、民間のバス路線が撤退する中で、市民の移動手段の確保を図るため、本市が主体となった乗合バスを年々増加させることで、路線の維持がされています。

しかし、本市の公的負担が年々増大しており、一般に人口密度が減少していくと公共交通の分担率は減少することから、このまま人口減少・税収減が進めば、多くのバス路線は存続の危機に見舞われます。



全国都市パーソントリップ調査(H11)より

●バス事業者の路線撤退が始まった昭和50年代から、市町村による廃止代替バス(市町村乗合バス)の運行が始まり、平成10年以降、バス事業者による一般乗合バスを上回り、平成22年には全系統うち約2/3を市町村乗合バスが占めている。



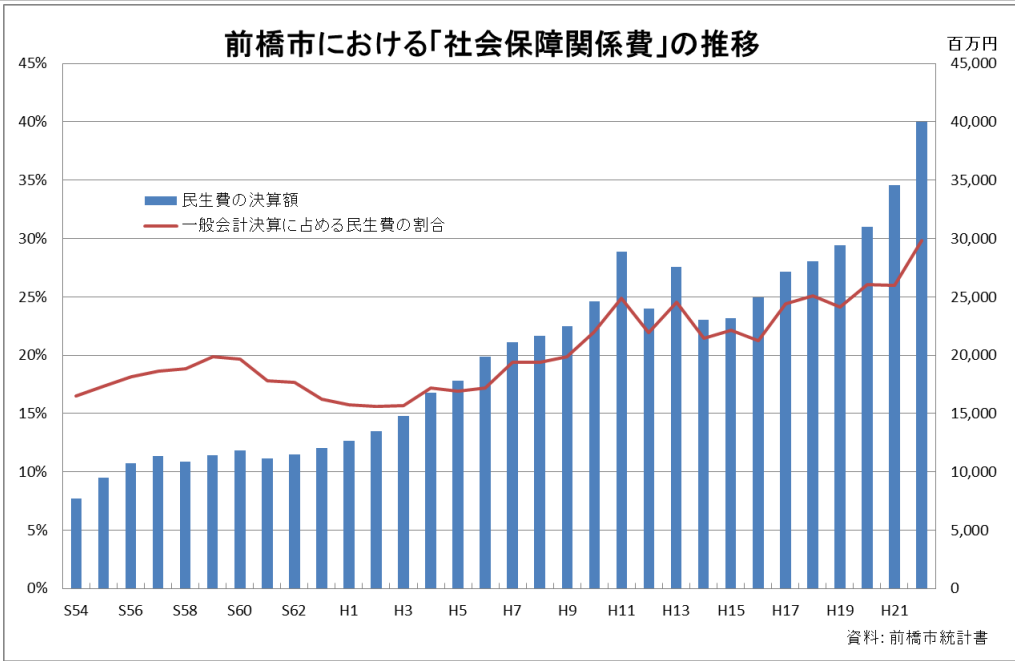
資料: 前橋市交通政策課

3. 前橋市に今後生じる望ましくない状況

3-6. 社会保障関係費の増加

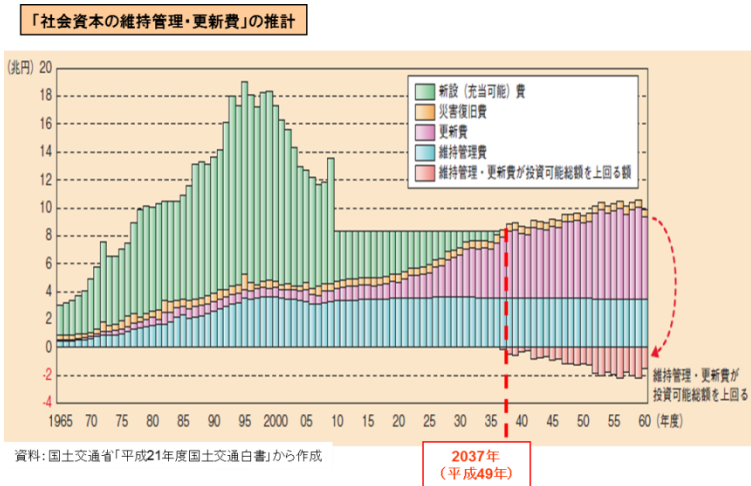
国の「社会保障関係費」にあたる本市の「民生費」は、国と同様に年々増加しており、平成22年度における一般会計決算額に占める割合は29.9%に及び、今後も増加することが見込まれます。

また、生産年齢人口の減少により税収減少が見込まれる中、さらに民生費が増加すれば、公共施設の建設・維持管理費の支出は益々圧縮される可能性があります。



3-7. 社会資本整備費及び維持管理費用の増加

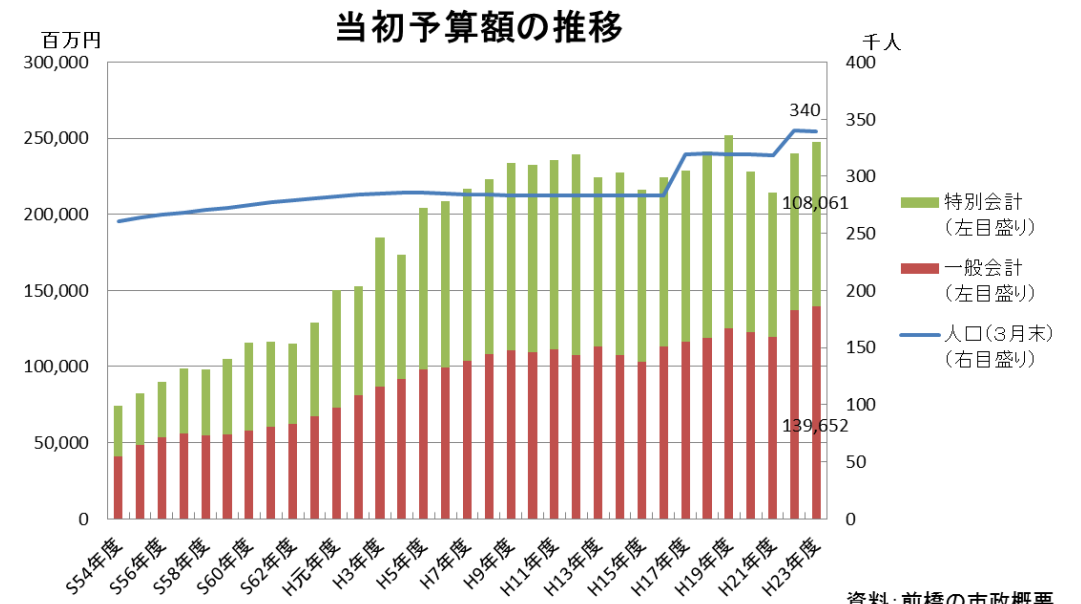
限られた予算の中、「維持管理・更新費」の増大により、新しい道路や下水道などがつくれなくなるだけでなく、穴のあいた道路などの補修工事ができない。上下水道管の修復作業ができないなど、生活基盤を支える公共施設が使えなくなる地域がでてくる可能性があります。



3. 前橋市に今後生じる望ましくない状況

3-8. 財政的制約の見通し

市域の拡大により一時的に予算規模が大きくなっているが、税収が減少傾向にあることから、人件費、公債費の更なる削減と事務事業の徹底的な見直しや民間活力の導入等による執行の効率化による歳出の削減など財政的制約がさらに進展することが想定されます。



今後の財政見通し(一般会計)

(単位: 億円)								
区 分	H23 (決算)	H24 (最終予算)	H25 (当初予算)	H26 (推計)	H27 (推計)	H28 (推計)	H29 (推計)	H29-H24
歳 入	1,405	1,375	1,365	1,341	1,325	1,332	1,353	▲ 22
市 税	521	502	493	494	487	491	494	▲ 8
地方交付税	165	171	165	170	166	159	152	▲ 19
市 債	147	159	141	129	125	133	146	▲ 13
その他	572	543	566	548	547	549	561	18
譲与税交付金等	60	56	56	56	56	56	56	0
国・県支出金	257	244	244	248	252	261	277	33
その他	255	243	266	244	239	232	228	▲ 15
歳 出	1,370	1,375	1,365	1,341	1,325	1,332	1,353	▲ 22
義務的経費	637	636	613	623	626	636	638	2
人件費	231	230	215	217	210	215	212	▲ 18
扶助費	255	257	253	258	264	269	274	17
公債費	151	149	145	148	152	152	152	3
投資的経費	227	213	198	171	166	167	189	▲ 24
その他の経費	506	526	554	547	533	529	526	0
物件費 ※1	150	147	160	160	160	160	160	13
維持補修費	12	18	17	18	19	20	21	3
補助費等 ※2	94	138	134	134	133	133	132	▲ 6
繰出金 ※3	99	85	79	80	72	72	73	▲ 12
その他	151	138	164	155	149	144	140	2

《推計に当たっての考え方、用語解説等》

- ・歳入歳出の見込額はこれまでの予算や決算の状況及び国の資料等を参考に推計しています。
- ・税制については、現状の制度が継続することを前提としています。
- ・平成26年度以降は、財政調整基金等からの基金繰入金や繰越金は見込んでいません。
- ・地方交付税は、10年間の特例措置である合併算定替えの終了(平成27年度以降段階的に終了)を見込んでいます。

※1「物件費」・・・消費的支出のうち、人件費・扶助費・維持補修費などを除いた様々な経費の総称
(消耗品費、光熱水費、通信運搬費など)

※2「補助費等」・・・各種団体(企業会計含む)に対する負担金や助成金など

※3「繰出金」・・・一般会計から特別会計に支出される経費

資料: 第六次前橋市総合計画改訂版

3. 前橋市に今後生じる望ましくない状況

3-9. 将来の前橋市民のくらしや行政運営に生じる問題シナリオ

人口減少・高齢化をはじめ、都市の現状や将来予測から心配な社会情勢が今後進行すること、市民のくらしや行政運営に次のような望ましくない状況が生じると考えられます。



市民のくらしにおける問題

(1)生活が不便になる

- ① **拡散した都市構造**の影響で、移動時間が増加します。
- ② **低密度に拡散した都市構造**の影響で、公共交通が維持できず、買い物弱者などの交通弱者が増加します。

(2)家計の支出が増える

- ① **拡散した都市構造**の影響で、移動コストが増加し、家計を圧迫します。

(3)地域内の自助・共助ができなくなる

- ① **生産年齢人口(15歳以上65歳未満)が減少**し、高齢者等を支えるコミュニティが維持できなくなります。
- ② 特に、**中心市街地では拠点性など魅力が低下**すると、居住人口が一層減少することとなり、コミュニティの崩壊が心配されます。
- ③ **単身世帯が増え、コミュニティが低下**し、社会的共同生活が困難になることが心配されます。

(4)生活環境が悪化する

- ① **生産年齢人口の減少**による労働力や消費の減少により、企業や商業施設が撤退し、空き家・空き店舗・空き地が増加します。
- ② **中心市街地では、空き店舗が増え、治安や景観が悪化**する一方、郊外では開発による自然環境や景観の悪化が心配されます。
- ③ **中心市街地の人口減少高齢化**により、コミュニティが衰退することで、伝統文化等の維持が困難になることが心配されます。

(5)安全・安心なくらしが脅かされる

- ① 自動車のガソリン消費をはじめ、温室効果ガスを排出する**エネルギー消費は減らず**、地球温暖化による気候変動リスクを招き、豪雨災害等が増えます。

(6)雇用が減る

- ① **生産年齢人口の減少**による消費の減少により、企業や商業施設が撤退し、雇用が減少します。
- ② **移動コストが増加**し、家計を圧迫することにより、余暇活動等の縮小、第三次産業の衰退、雇用の縮小が起ります。



行政運営における問題

(1)行政コストが増える

- ① **拡散した都市構造**の影響で、広範囲にわたる道路・上下水道等の社会資本の維持管理費が増加します。
- ② **治安や景観が悪化**したり、良好な自然環境が減少し、生活環境を維持するためのコストが増えます。
- ③ **コミュニティの力が低下**し、地域を維持するための行政コストが増えます。
- ④ **気候変動リスクが増え**、防災対策費用が増加します。
- ⑤ **高齢者の自動車運転**による交通事故を防止するための対策費用や交通弱者対策費用が増加します。
- ⑥ **中心市街地の拠点性など魅力が低下**すると、居住人口が減少するため、空洞化対策費用が増加します。

(2)交流人口減少による税収減

- ① **中心市街地商店街の一層の衰退**で交流人口が減少し、**税収が減少**します。

(3)流入人口減少による税収減

- ① **中心市街地の生活環境の悪化**で、魅力がなくなり、流入人口が減少し、**税収が減少**します。
- ② **公共交通が衰退**し、生活が不便な魅力のない地域となり、流入人口が減少し、**税収が減少**します。
- ③ **総人口の減少**が、公共公益施設(病院・学校・図書館等)の利用者減少を招き、施設の統廃合が進んで、生活が不便になる地域がでます。生活が不便な地域では、流入人口が減少し、**税収が減少**します。
- ④ **企業や商業の撤退**により、空きビル・工場跡地・空き店舗が増え、生活環境が悪化し、流入人口が減少し、**税収が減少**します。

(4)居住人口減少による税収減

- ① **地域から企業や商業が撤退**し、雇用の減少・人材の流出により、居住人口の減少を招き、**税収が減少**します。

4. 前橋市のまちの検証カルテ

4-1. まちの特性に応じた施策の検討

ぐんまのまちの将来像を実現するための「基本方針」に基づき今後のまちづくりを推進するため、市に将来生じる課題を検証し、どのような施策を実施したらよいか検討します。

①現在の状況(市街化区域可住地人口密度など)と②将来の状況(人口増減傾向や公共交通徒歩圏人口など)に関する指標を用いて、「市民のくらし」と「行政運営」で生じる課題の中で対策が必要になる課題を抽出し、課題を解決・回避するための施策を選定します。

施策選定にあたっては、市の「強み」を活かすことも配慮します。

- ◆ 検証で使用する指標は、次表のとおり10項目を選定し、指標の値は、まちづくりに当面支障がない値(○)と課題悪化に影響する値(▲)に分類します。
- ◆ 各将来課題に影響を与える指標を次のとおり選定します(●)(以下の表)。
- ◆ (例)将来課題「生活が不便になる」は、①・④・⑦・⑧・⑨・⑩の指標が影響します。

指標	現在の状況			将来の状況						
	①市街化区域 可住地人口 密度(人/ha) (H24年度末)	②売場効率 (万円/坪) (H19年)	③製造品出荷 額(万円 /従業者) (H23年)	④人口増減 傾向(H32年) H22年人口を 100とした場合 の指数	⑤生産年齢 人口減少率 (H22→H32)	⑥高齢化率 (H32年)	⑦旧市街地 人口増減 (H22→H32)	⑧新市街地 公共交通徒歩 圏外人口増減 (H22→H32)	⑨農村地域 公共交通徒歩 圏外人口増減 (H22→H32)	⑩農村地域 公共交通徒歩 圏人口増減 (H22→H32)
○(当面支障 ない) ▲(課題悪化 に影響) の基準	○:40人 /ha以上	○:県平均 252万以上	○:県平均 3749万以上	○:指数 100以上	○:減少率 10%未満	○:高齢化率 30%未満	○:増加	○:減少	○:減少	○:増加
	▲:40人 /ha未満	▲:県平均 252万未満	▲:県平均 3749万未満	▲:指数 100未満	▲:減少率 10%以上	▲:高齢化率 30%以上	▲:変化なし、 減少	▲:変化なし、 増加	▲:変化なし、 増加	▲:変化なし、 減少
使用データ	①平成25年度 「都市計画状 況調査」 (平成25年3月 末現在)	②平成19年商 業統計調査 (第7表)	③平成23年工 業統計調査	④国立社会保 障人口問題研 究所データよ り作成	④国立社会保 障人口問題研 究所データよ り作成	④国立社会保 障人口問題研 究所データよ り作成	平成22年国勢 調査より推計	平成22年国勢 調査より推計	平成22年国勢 調査より推計	平成22年国勢 調査より推計
推計区域							⑦旧市街地 昭和55年 DID地域	⑧新市街地 旧市街地以 外の市街化 区域	⑨農村地域 用途白地地域 ●公共交通徒歩 圏 鉄道駅から500m圏内 バス停から300m(市町村委 託・デマンドを除く)圏内	

将来課題 ↓	「●」のある将来課題に影響を与える指標									
	①市街化区域 可住地人口 密度(人/ha) (H22年度末)	②売場効率 (万円/坪) (H19年)	③製造品出荷 額(万円 /従業者) (H22年)	④人口増減 傾向(H32年) H17年人口を 100とした場合 の指数	⑤生産年齢 人口減少率 (H17→H32)	⑥高齢化率 (H32年)	⑦旧市街地 人口増減 (H17→H32)	⑧新市街地 公共交通徒歩 圏外人口増減 (H17→H32)	⑨農村地域 公共交通徒歩 圏外人口増減 (H17→H32)	⑩農村地域 公共交通徒歩 圏人口増減 (H17→H32)
生活が不便になる	●			●			●	●	●	●
家計の支出が増える	●						●	●	●	●
地域内の自助・共助が維持できなくなる	●			●	●	●	●			●
生活環境が悪化する	●			●	●		●	●	●	●
住民の安全・安心なくらしが脅かされる	●						●	●	●	●
雇用が減る	●	●	●	●	●		●			●
行政コストが増える	●					●	●	●	●	●
税収が減る (交流人口が減る)	●	●				●	●			
税収が減る (流入人口が減る)	●	●	●	●	●		●			
税収が減る (定住人口が減る)		●	●	●	●	●				

4. 前橋市のまちの検証カルテ

4-2. 検証結果

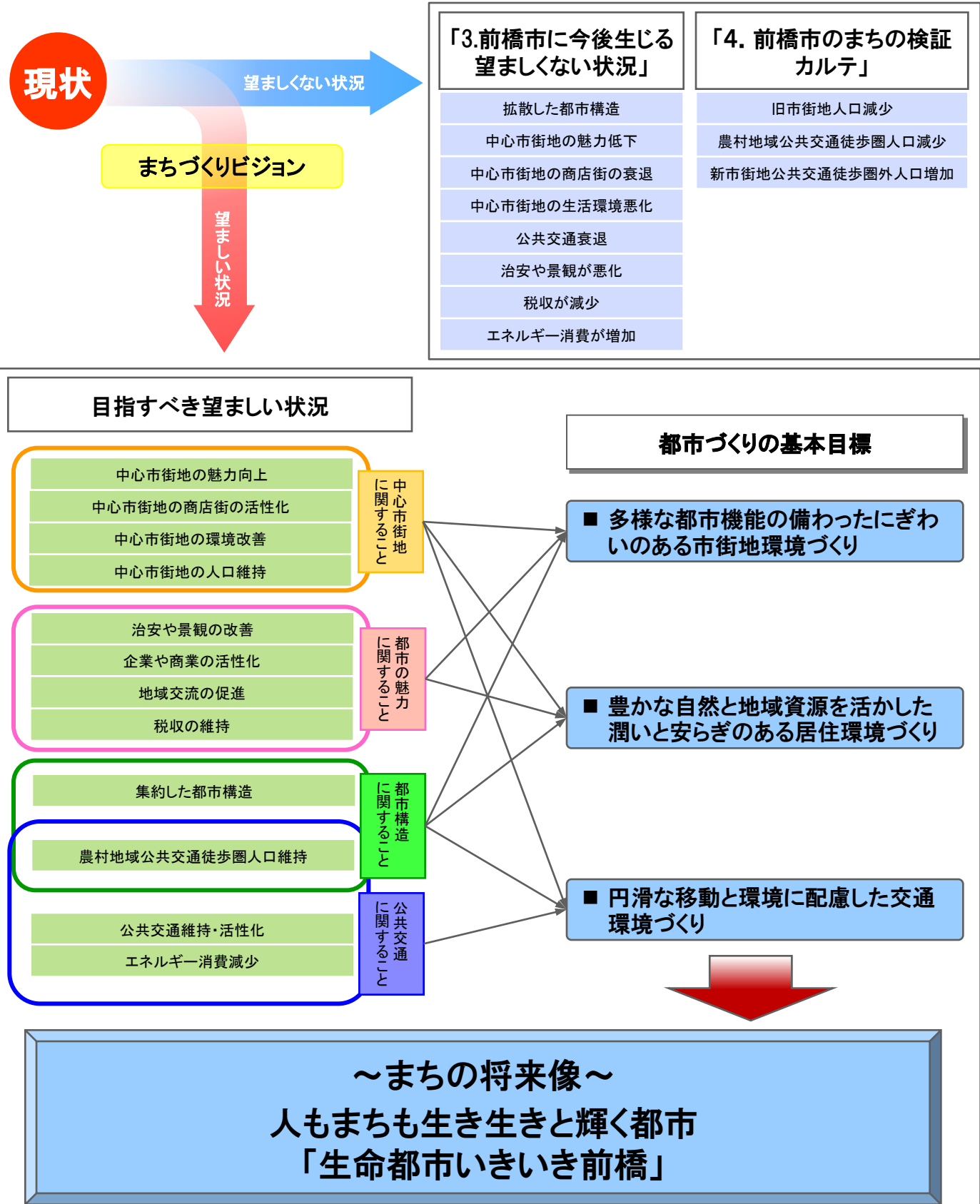
各指標を用いて、「市民の暮らし」と「行政運営」で生じる課題の中で対策が必要になる課題を抽出した結果を以下に示します。

課題	①市街化区域 可住地人口密度 (人/ha) (H24年度末)	②売場効率 (万円/坪) (H19年)	③製造品出荷額 (万円/従業者) (H23年)	④人口増減傾向 (H32年) H22年人口を 100とした場合 の指数	⑤生産年齢 人口減少率 (H22→H32)	⑥高齢化率 (H32年)	⑦旧市街地 人口増減 (H22→H32)	⑧新市街地 公共交通従 歩圏外人口 増減 (H22→H32)	⑨農村地域 公共交通従 歩圏外人口 増減 (H22→H32)	⑩農村地域 公共交通従 歩圏人口増 減 (H22→H32)	課題の 検証結果 ▽：要対策 ○：経過観察
○ 当面支障がない基準	○：40人/ha以上	○：県平均252万以上	○：県平均3749万以上	○：指数100以上	○：減少率10%未満	○：高齢化率30%未満	○：増加	○：減少	○：減少	○：増加	
▲ 課題悪化に影響する基準	▲：40人/ha未満	▲：県平均252万未満	▲：県平均3749万未満	▲：指数100未満	▲：減少率10%以上	▲：高齢化率30%以上	▲：変化なし、減少	▲：変化なし、増加	▲：変化なし、増加	▲：変化なし、減少	
検証結果	○61.0	○275	▲2681	▲96.3	▲11.0%	▲31.5%	▲減少	▲増加	○減少	▲減少	
生活が不便になる	○			▲			▲	▲	○	▲	▽
家計の支出が増える	○						▲	▲	○	▲	▽
地域内の自助・共助が維持できなくなる	○			▲	▲	▲	▲			▲	▽
生活環境が悪化する	○			▲	▲		▲	▲	○	▲	▽
住民の安全・安心な暮らしが脅かされる	○						▲	▲	○	▲	▽
雇用が減る	○	○	▲	▲	▲		▲			▲	▽
行政コストが増える	○					▲	▲	▲	○	▲	▽
税収が減る (交流人口が減る)	○	○				▲	▲				○
税収が減る (流入人口が減る)	○	○	▲	▲	▲		▲				▽
税収が減る (定住人口が減る)		○	▲	▲	▲	▲					▽



5. 「まちの将来像」の実現に向けた都市づくりの基本目標

人口増加時代のまちづくりの考え方を見直し、まちづくりビジョンに沿って今後望ましくない状況から望ましい状況への転換を図るため、以下のとおり都市づくりの基本目標を定め、まちの将来像の実現を目指します。

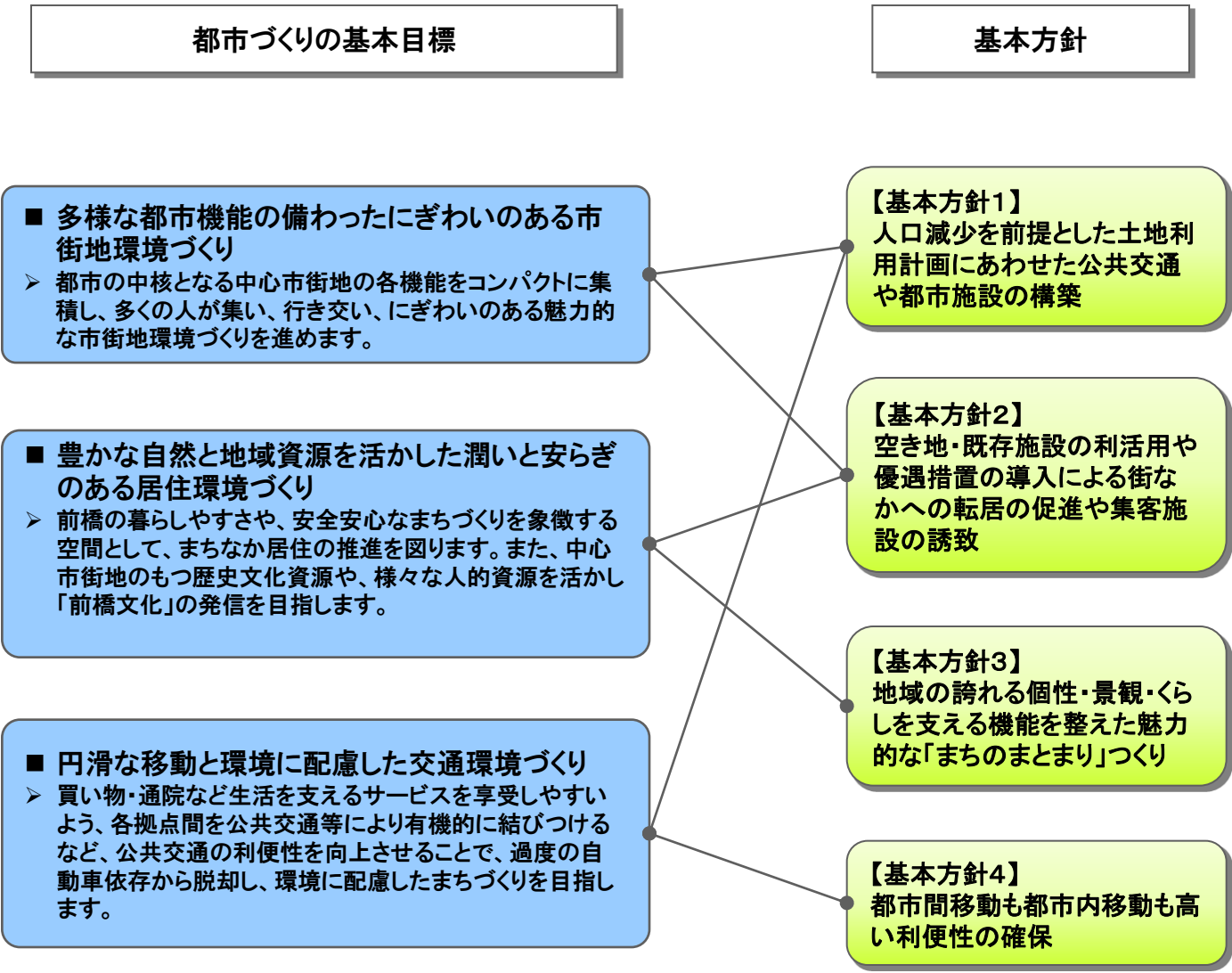


※「第六次前橋市総合計画」から引用

6. 前橋市の基本方針と取り組み内容

6-1. 都市づくりの基本目標を達成するための基本方針

「都市づくりの基本目標」を達成するため、望ましい将来のまちづくりを実現するための取り組み方針である「ぐんま“まちづくり”ビジョン」の7つの基本方針うち、本市は以下のとおり選択しました。



6. 前橋市の基本方針と取り組み内容

6-2. 前橋市のまちづくりビジョンによる取り組み

都市づくりの基本目標をふまえ、基本方針に基づく取り組み内容は「ぐんま“まちづくり”ビジョン」の基本方針で示された施策の中から以下のものを選択します。

基本方針1 人口減少を前提とした土地利用計画にあわせた公共交通や都市施設の再構築

▶ 公共交通と連携した土地利用計画を行うことで、都市機能の拡散を抑制し、中心市街地の求心力を高めます。

1-1 公共交通と連携した土地利用計画

1-3 交通結節機能の強化

1-2 都市機能の拡散防止

1-4 公共交通の利用者を増やす

基本方針2 空き地・既存施設の利活用や優遇措置の導入による街なかへの転居の促進や集客施設の誘致

▶ 拠点へ都市機能を集約し、空き店舗等への対策やまちなか居住を推進することで、中心市街地の活性化につなげるとともに、駅から中心市街地へ至る動線づくりやまちなかの回遊性、利便性の向上を図ります。

2-1 集約・交流機能の集積

2-4 良質な住宅を入手しやすくする

2-2 拠点への都市機能集積

2-5 良好な居住環境を増やす

2-3 空き地や空き家を有効活用する

基本方針3 地域の誇れる個性・景観・くらしを支える機能を整えた魅力的な「まちのまとまり」づくり

▶ 地域資源を活かした前橋らしい景観づくりを推進するとともに、誰もが暮らしやすい都市環境を整備することにより、前橋の魅力向上を図ります。

3-1 居住人口の維持

3-5 地域力を高める

3-2 雇用の場を増やす

3-6 都市の個性を活かす

3-3 地域資源の保全・活用

3-7 都市の魅力をつなげる

3-4 歴史・文化の保全・活用

3-8 集客交流情報の発信

基本方針4 都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保

▶ 高齢化が進むなか、移動の負担を軽減し、誰もが利用しやすい公共交通体系を構築するとともに、過度な自動車依存から脱却するため、駅を中心とした公共交通の利便性を強化します。

4-1 高速交通網へのアクセス性向上

4-4 移動の負担を軽減する

4-2 交通結節機能の強化

4-5 移動手段の選択肢を増やす

4-3 公共交通の利用者を増やす

... 課題を解決・回避する取組

... 市の強みを活かす取組

6. 前橋市の基本方針と取り組み内容

6-3. 前橋市のまちづくりビジョンによる取り組み内容

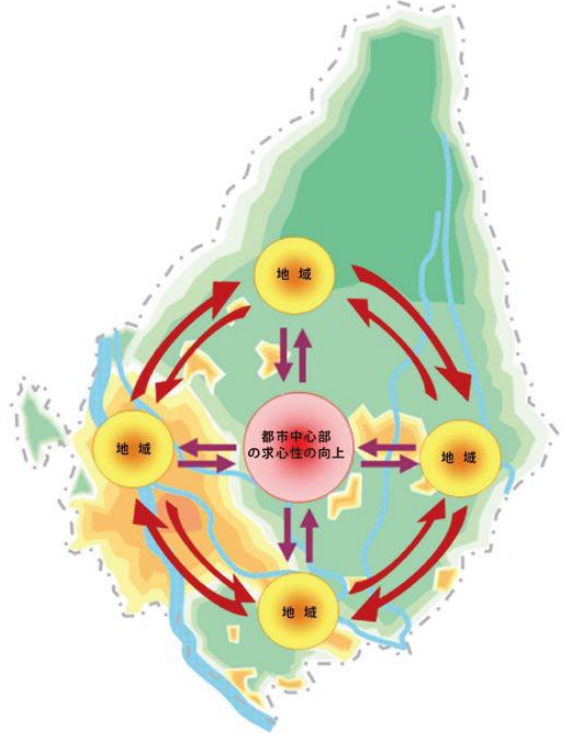
基本方針1 人口減少を前提とした土地利用計画にあわせた公共交通や都市施設の再構築

(1) 公共交通と連携した土地利用計画を行う

あらゆる機能が集積した中心市街地だけでなく、個々の特性や役割にあわせた都市機能を持つ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コンパクトなまちづくりを目指します。

県庁・市役所周辺地区及び従来からの中心商業地、さらに前橋駅周辺までの区域を都心核と位置づけ、合理的な土地利用や都市機能の更新により、商業・業務機能の拡充とともに居住機能や文化機能などの向上を図ります。

そして、高齢化の進行や環境問題なども考慮して、市の中心部と各地域とを結ぶバスや鉄道などの公共交通網を確立し、利便性の向上を図ります。



(2) 都市機能の拡散を抑える

多くの市民が暮らし、都市機能が集積している地域を中心として、暮らしの基盤整備を進めるとともに、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です。

そのためには、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が重要です。

そこで、市全体の合理的な土地利用を図るため、合併地区においては非線引きのまま都市計画区域の統合を行うとともに、良好な住環境を保つため、用途地域が定められていない区域に特定用途制限地域の指定を検討します。

また、都市機能が集積する都心核、地域核、地域拠点の計画的な整備を推進します。

(3) 交通結節機能を強化する

JR新前橋駅周辺地区は、都心核を補完する商業・業務機能や広域行政機能が集積している地区であり、また、県央部の交通結節拠点であることから、これらの機能を活かした都市空間の形成を目指します。

JR前橋大島駅、駒形駅及び群馬総社駅などの交通結節点は、地域拠点として位置付け、各々の地域特性を活かした都市機能の充実を図るとともに、周辺地域の発展にも寄与するまちづくりを進めます。

6. 前橋市の基本方針と取り組み内容

基本方針1 人口減少を前提とした土地利用計画にあわせた公共交通や都市施設の再構築

(4)自動車利用を減らし、公共交通の利用者を増やす

過度な自動車依存社会から、様々な交通手段が連携した交通体系への転換を目指します。「公共交通」の中の鉄道については鉄道交通軸と位置づけ、駅前通り等の街路空間整備や、駅周辺の生活利便施設の立地促進、居住環境の向上を図ります。

また、地域の特性や実情に即した公共交通のあり方を検討し、バスやタクシーの利便性と利用機会の向上を図ります。

更に、自転車利用環境の整備や交通安全の徹底、さらには自転車関連イベントの開催など、環境や健康にもやさしい自転車の利用促進を図り、環境に配慮した生活様式の確立を目指すため、普及啓発に努めます。

基本方針2 空き地・既存施設の利活用や優遇措置の導入による街なかへの転居の促進や集客施設の誘致

(1)集客・交流機能を集積させる

都市型観光も考慮して、文化・情報機能や商業・業務機能が一体的に作用するような機能集積を図ることで、郊外型商業地との機能分担・差別化を進めるとともに、街なか居住の促進や、来街者の回遊性を高めるための文化・学習機能の配置など、にぎわいのある中心市街地の再生を目指します。

(2)拠点(駅など)へ都市機能を集積させ、にぎわいを増す

JR前橋駅から中心商業地までの区域では、多様な人々が集い、交わり、結びつくことで、前橋の魅力や都市の恵みを創出していくため、交通利便性の向上のほか、歩行者が歩きたくするような取り組みや自転車通行者等が快適に利用できるための環境整備を図ります。

また、前橋駅前の活性化と中心市街地への動線づくりとして、関係機関等と連携し様々な事業を推進します。

(3)空き地や空き家を有効活用する

中心市街地の空洞化は、全国の地方都市共通の課題となっており、本市においても空き店舗の常態化や、商品販売額・歩行者数等の減少が続いています。

そこで、空き店舗等への対策を推進することで、中心市街地の空洞化へ歯止めをかけ、中心部の活性化につなげるとともに、街なかの低未利用地や公共施設、通りなどを効果的に活用し、駅から中心市街地へ至る動線づくりや街なかの回遊性、利便性の向上策を検討・実施します。

(4)良質な住宅を入手しやすくする

市街地の環境改善、良好な住宅の供給等を図るため、民間事業者等への支援を図ります。また、高齢者の居住の安定を確保するため、民間事業者と連携してサービス付き高齢者向け住宅の供給促進を図るとともに、住環境の改善を促進するため、既存住宅のリフォームを支援します。

併せて、住人口を維持、確保していくため、ライフスタイルの変化に合わせた適切な住まいを確保できるよう、市・県・関係団体の連携による適切な情報提供や、定住を促進するための居住施策を検討・実施します。

6. 前橋市の基本方針と取り組み内容

基本方針2 空き地・既存施設の利活用や優遇措置の導入による街なかへの転居の促進や集客施設の誘致

(5) 良好な居住環境を増やす

既成市街地や住宅団地を住宅ゾーンと位置づけ、地域特性に応じた弾力的かつ適正な用途の配置を行い、良好な居住環境の形成を図ります。

これまでの住宅の「量」の確保から住生活の「質」の向上へと施策を転換し、魅力的な居住環境の創出を促進するとともに、市民にやさしい住まいづくりを推進します。

基本方針3 地域の誇れる個性・景観・くらしを支える機能を整えた魅力的な「まちのまとまり」づくり

(1) 居住人口を維持する

① 土地区画整理事業の推進

道幅の狭い道路や不整形の宅地が多く見られる市街地は、まちの利便性向上のみならず防災の観点から、整備改善を図る必要があります。災害に強く、快適で利便性の高い安全で安心な市街地を形成するため、地域内の生活道路や公園など、市民生活に欠かせない公共空間の一体的な整備を推進します。

② 中心商店街の魅力向上

多くの人々が中心市街地を日常的に訪れ、買い物や余暇を楽しむことができるよう、中心商店街の魅力づくりと、空洞化対策の強化を図ります。

③ 計画的な土地利用の推進

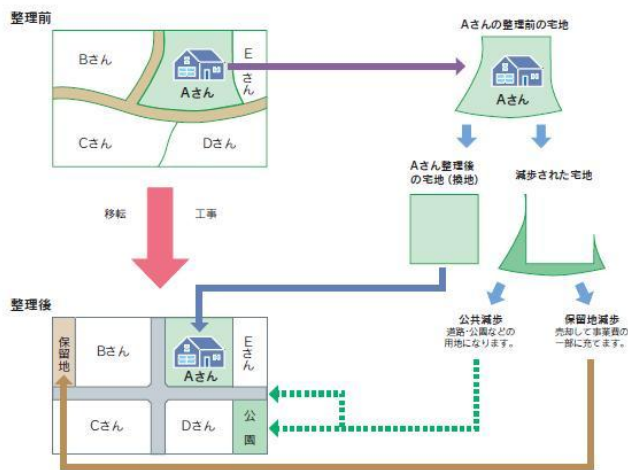
合併地区の地域コミュニティを維持するため、都市計画区域の非線引き統合に併せて、安全・安心な秩序あるまちづくりを促進するため、都市計画区域の拡大を検討します。

④ 高齢者の生きがいづくりと健康増進

高齢者のより一層の社会参加の促進と生きがいづくりを支援するとともに、健康づくりや介護予防に関する取り組みの充実を図ります。

⑤ 住み慣れた地域での生活支援

高齢者の生活環境や要介護状態に応じた在宅生活の支援や介護サービスなどにより、住み慣れた地域での生活を支援します。



(2) 雇用の場を増やす

前橋南部地区は、都心核を支える交通結節拠点の一つとして、北関東自動車道・前橋南インターチェンジを活用し、流通機能や研究開発機能の集積を促すとともに、新たな雇用の創出を目指します。



6. 前橋市の基本方針と取り組み内容

基本方針3 地域の誇れる個性・景観・くらしを支える機能を整えた魅力的な「まちのまとまり」づくり

(3)地域資源を保全・活用する

率先して守るべき景観資源のある地区や地域住民等による主体的な活動が行われている地区などについて、本市固有の地域資源を活かした前橋らしい景観づくりを推進します。また、屋外広告物の適正表示に努め、良好な景観形成を推進します。

中心市街地では、各種の公共施設・公共空間を活用したイベントや三大まつり(前橋まつり・七夕まつり・初市まつり)の充実を図るとともに、民間活力による自主的なイベントを支援することで求心力を高め、「日常的なにぎわい」の創出を目指します。

(4)歴史・文化を保全・活用する

「暮らしやすさ」を向上させるためには、都市の機能的な側面を充実するだけではなく、郷土への愛着や景観の美しさなど、都市としての魅力を高めていく必要もあります。

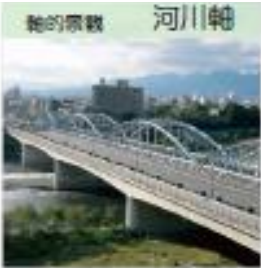
本市には、赤城山に代表される美しい自然的景観や、風格ある歴史的建造物・文化遺産など、数多くの地域資源が残されています。このような豊かな自然と、ゆとりと潤いにあふれる景観を守り創るため、市民・事業者・行政が一体となって景観づくりを推進します。

<景観類型>

現在の美しい前橋の風景を守り、将来質の高い景観を形成していく基礎的環境を整えることを目的として、景観類型毎に「調和ある景観形成基準」を定めます。

調和ある景観形成基準の景観類型にあたっては、現況及び将来的な土地利用の方向性や拠点性・軸性といった都市構造を踏まえるとともに、赤城山や歴史的・文化的資源といった景観資源との関係性に配慮します。

景観類型	都市構造等による類型	細類型
拠点の景観	都市拠点	—
軸的景観	都市軸	観光軸 その他の都市軸
	鉄道軸	—
	河川軸	—
都市的景観	商業・業務地区	本庁管内 中心市街地 その他の商業・業務地区
	住宅地区	既成市街地 住宅団地
	工業地区	—
自然的景観	田園地区	平坦田園地区 裾野田園地区
	森林地区	—



資料: 前橋市景観計画から

6. 前橋市の基本方針と取り組み内容

基本方針3 地域の誇れる個性・景観・くらしを支える機能を整えた魅力的な「まちのまとまり」づくり

(5)地域力を高める

新たな小売形態や消費者ニーズの変化に対応するため、新しい事業活動に取り組もうとする商業者及び商店街への支援を行うとともに、街路灯のLED化や買い物弱者への対応、地域商店の活性化に向けた地域券の活用など、買い物環境の改善に向けた支援のあり方を検討・実施します。

(6)都市の個性を磨いて活かす

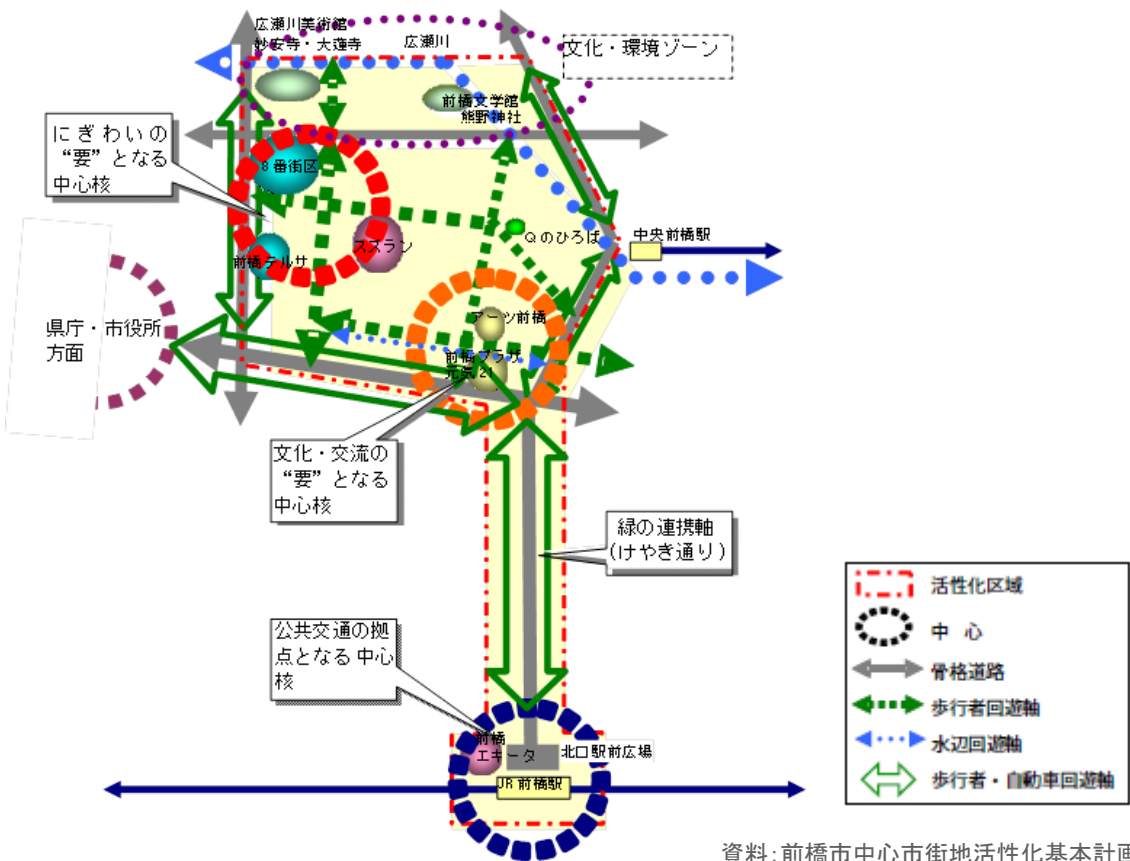
街なかのにぎわい創出に向け、民間主体による活性化推進組織の設置に取り組めます。また、学生等の新たな発想や行動力を活かすための交流の場を提供するとともに、活性化に資する取り組みを支援します。

さらに、地域課題の解決や産業の活性化につながるよう、高等教育機関の知や専門性を活かした地域貢献や産学の連携を支援します。

(7)都市の魅力をつなげる

中心市街地の「商業地」としての活力を回復するため、商店街や各店舗が持つ強み・特性を活かした魅力づくりに努め、街なかの利便性・回遊性の向上を目指します。

イベント開催や憩いの場としての広場を維持管理し、市民が快適に利用できる集いの場を提供するとともに、各店舗、各施設及びスポットを効果的に活かした街なか回遊策を検討・実施します。



資料：前橋市中心市街地活性化基本計画から

6. 前橋市の基本方針と取り組み内容

基本方針4 都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保

(1) 高速交通網へのアクセス性を高める

高速交通網の関越自動車道及び北関東自動車道と地域高規格道路である上武道路を広域交通において重要な役割を担う広域都市軸と位置づけ、広域的な交流の促進を図ります。国道や主要地方道など、都心核や地域核、地域拠点、生活拠点等を結び、また隣接市町村へのアクセスを担うものを放射都市軸と位置づけ、各地域や拠点間の有機的な交流を促進します。

市内交通循環の円滑化や他都市への移動・交流を促進するため、国や県と連携・協力し幹線道路等のネットワーク構築を図るとともに、円滑な都市交通網の構築を図るため、都市の大動脈である広域幹線道路のネットワーク化を促進します。

(2) 交通結節機能を強化する

前橋南部地区は、広域都市圏を視野に入れ、他都市との交流を促進する商業系機能を導入し、周辺の住宅地や田園環境との調和を図りながら、新たな拠点型複合市街地の形成を目指します。

また、広域幹線道路網や鉄道駅に隣接する交通利便性の高い地区は地域拠点として位置付け、各々の地域特性を活かした都市機能の充実を図るとともに、周辺地域の発展にも寄与するまちづくりを進めます。

(3) 自動車利用を減らし、公共交通の利用者を増やす

鉄道の利便性及び快適性の向上を図るため、鉄道事業者、沿線自治体、関係機関と連携し、利用者増となる利用促進策を展開することで、鉄道交通の活性化を進めます。

(4) 移動の負担を軽減する

多様な都市機能と交通利便性の高い鉄道駅を活かしたまちづくりを進めるため、駅周辺の整備を推進し、地域の発展を図ります。

また、地域の特性や実情に即した公共交通のあり方を検討し、バスやタクシーの利便性と利用機会の向上を図ります。

(5) 移動手段の選択肢を増やす。

バスをはじめとした公共交通は、市民にとって重要な移動手段であり、さらなる高齢社会に対応するためにも必要不可欠であることから、地域の特性や実情に応じて公共交通のあり方を見直し、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの構築に取り組みます。

また、歩行者及び自転車利用者の安全性を高め、快適な通行を実現するため、歩行者空間の確保、自転車歩行者道の整備を行います。

7. 重点プロジェクト

前橋市が目指すべき望ましいまちを実現するにあたっては、複数の関連する事業を一つのプロジェクトとして実施することで、個別に着手するよりも大きな効果を発現することが期待できます。

そのため、特に本計画策定後おおむね5年以内に効果発現が期待される複数の関連事業を一つのプロジェクトとして重点的に取り組みます。

■プロジェクトの策定基準

課題分析した結果から取り組むべき課題は多いですが、質の高い行政サービスを維持し、誰もが快適に暮らせる都市環境を持続するため、まちの顔となる中心市街地の再生は急務であることから、中心市街地の再生に重点を置いた事業を1つのプロジェクトとして策定します。

Project 1 中心市街地の土地利用増進や魅力ある都市空間整備によるにぎわい創出

中心市街地の魅力を高め、活力を創出するため、民間活力の導入促進やまちなか居住の推進により土地利用増進を図ります。また、中心市街地の求心力向上のため、円滑な移動手段を確保するとともに、市民の交流の場となる都市空間整備により、回遊性を向上し、にぎわいを創出します。

Project 2 公共交通利便性向上等による低炭素型拠点集約都市構造の推進

前橋の顔となる中心市街地や各地区の拠点へ都市機能を集約し、各種サービスを享受することができるようするため、これらを結ぶ公共交通の利便性向上・利用促進、過度な自動車依存による環境負担を軽減し、低炭素で持続可能なまちを目指します。

7. 重点プロジェクト

7-1. 中心市街地の土地利用増進や魅力ある都市空間整備によるにぎわい創出

■整備方針

中心市街地の土地利用増進施策や魅力ある都市空間整備により、まちなか回遊性を向上し、中心市街地を再生します。

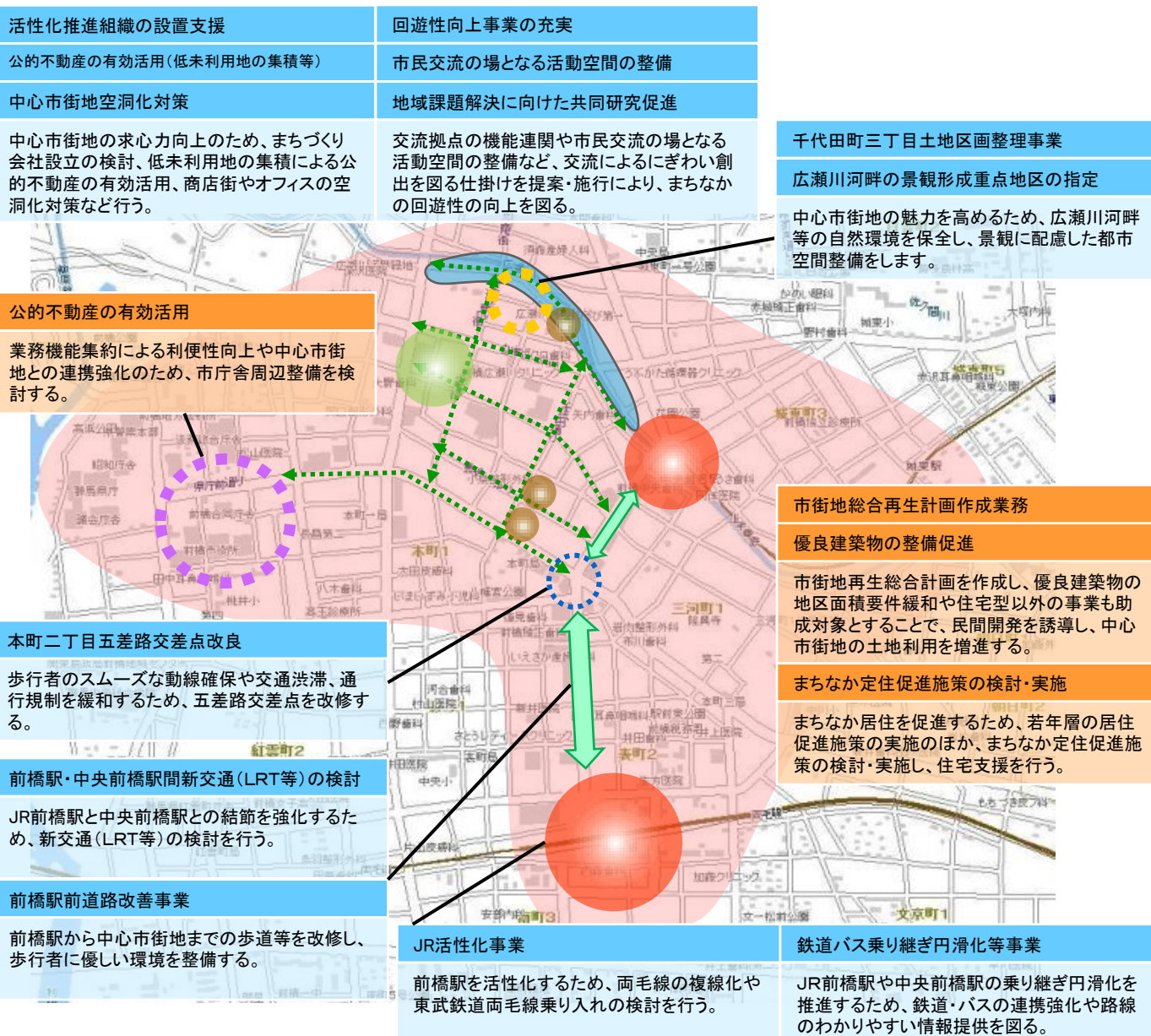
中心市街地は都市の様々な生命活動を結びつけ、都市全体に浸透させるための結節点となる「生命都市いきいき前橋」の顔です。しかしながら、集積機能の低下や市街地の拡散により中心市街地の魅力が低下しています。そこで、多くの人が集い、行き交い、にぎわいある魅力的な中心市街地を形成するため、土地利用増進施策や生活利便性の高い魅力ある都市空間整備により、まちなか回遊性を向上し、中心市街地を再生します。

目的1: 中心市街地の土地利用増進

中心市街地の魅力を高め、活力を創出するため、民間活力の導入促進やまちなか居住の推進により土地利用増進を図り、中心市街地を再生します。

目的2: 中心市街地の魅力ある都市空間整備

中心市街地の求心力向上のため、円滑な移動手段の確保、景観に配慮した都市空間整備や、商店街の機能更新、交流拠点の機能連関や市民の交流の場となる活動空間を整備します。



7. 重点プロジェクト

成 果 指 標	基 準	年 目	標 年
優良建築物件数(民間開発)	3件(平成25年)	5件(平成31年)	
文化交流施設等の利用者数	825,603人(平成25年)	950,000人(平成31年)	



目 的	実 施 箇 所	拠 点 別 パ ッ ケ ー ジ		実 施 主 体	工 程 表					
		基 本 方 針	取 り 組 む 事 業		26 年	27 年	28 年	29 年	30 年	
土地利用増進施策	中心市街地	2-(1)	市街地総合再生計画作成業務	市	→					新規
	中心市街地	2-(4) 3-(1)	優良建築物の整備促進	民	→	→	→	→	→	継続
	中心市街地	2-(4)	まちなか定住促進施策の検討・実施	市・民	→	→	→	→	→	継続
	市庁舎周辺	2-(1)	公的不動産の有効活用	市	→	→	→	→	→	検討
魅力ある都市空間整備	中心市街地	3-(1)	千代田町三丁目土地区画整理事業	市	→	→	→	→	→	継続
	中心市街地	3-(3)	広瀬川河畔の景観形成重点地区の指定	市	→	→	→	→	→	継続
	中心市街地	3-(6)	活性化推進組織の設置支援(まちづくり会社設立検討)	市	→	→	→	→	→	検討
	中心市街地	2-(3)	中心市街地空洞化対策	市・民	→	→	→	→	→	継続
	中心市街地	3-(7)	回遊性向上事業の充実(まちなか飲食の他、新たな回遊策の検討)	市・民	→	→	→	→	→	検討
	中心市街地	3-(3)	市民交流の場となる活動空間の整備	市・民	→	→	→	→	→	継続
	中心市街地	3-(5)	地域課題解決に向けた共同研究促進	市・学	→	→	→	→	→	継続
	前橋駅	1-(4) 4-(3)	JR活性化事業(両毛線複線化、東武鉄道乗り入れ等検討)	県・市民	→	→	→	→	→	継続
	前橋駅・中央前橋駅	4-(3)	前橋駅・中央前橋駅間に新交通(LRT等)の検討	県・市民		→	→	→	→	新規
	各 駅	4-(4)	鉄道バス乗り継ぎ円滑化等事業	県・市	→	→	→	→	→	新規
	本町二丁目	4-(1)	本町二丁目五差路交差点改良	国・県市	→	→	→	→	→	検討
	前橋駅前通	2-(2)	前橋駅前通道路改善事業	県・市民・学	→	→	→	→	→	継続

7. 重点プロジェクト

7-2. 公共交通利便性向上等による低炭素型拠点集約都市構造の推進

■整備方針

都市の拡散を抑制するため、郊外部の都市機能の集約を図り、公共交通の利便性向上により中心市街地と連携を強化します。

人口減少と高齢化が進行するなか、市街地の拡散により市民生活の利便性の低下や社会資本の維持管理費が増加するなど行政コストが増えることが懸念されます。そこで、持続可能なまちを実現するため、郊外部の都市機能を集約化し、公共交通の利便性の向上等により、中心市街地及び各地区を有機的に結びつけ、過度の自動車依存から脱却することで、低炭素で持続可能なまちを目指します。

目的1: 集約都市構造の推進

郊外部でのまちのまとまりを維持し、都市的土地利用の拡散を抑制するため、地域の拠点等に都市機能を集約します。

目的2: 利用しやすい公共交通体系整備

過度の自動車依存から脱却し、道路混雑の軽減を図り、安全及び円滑な移動サービスを実現するため、地域の拠点から中心市街地まで便利で利用しやすい公共交通を維持し、アクセス性を高めます。また、駅を中心とした公共交通の利便性を強化することにより、市民の利用を喚起し、鉄道駅を中心とする動きを強めます。

目的3: 都市環境に配慮した道路整備

歩行者のスムーズな動線確保や交通渋滞、通行規制を緩和するため、都市環境に配慮した道路整備を行います。

都市計画区域統合及び特定用途制限地域指定

非線引きである大胡・宮城・粕川・富士見都市計画区域を統合し、用途白地地域に特定用途制限地域の指定を行うことで、拡散を抑制し、「まちのまとまり」を維持する。

全市域デマンド化検討

移動困難者や公共交通不便地域を中心として各地区から駅や中心市街地等への交通手段を確保するため、デマンド交通の導入を検討する。

群馬総社駅周辺整備事業

総社駅周辺地区は、地域拠点のひとつであり、西口整備などの交通結節点強化により、生活利便性向上を図る。

JR活性化事業

前橋駅を活性化するため、両毛線の複線化や東武鉄道両毛線乗り入れの検討を行う。

鉄道バス乗り継ぎ円滑化等事業

JR前橋駅や中央前橋駅の乗り継ぎ円滑化を推進するため、鉄道・バスの連携強化や路線のわかりやすい情報提供を図る。

前橋駅北口パークアンドライド駐車場整備の検討

前橋駅の利便性向上のため、駅前に立体駐車場を整備の検討を行う。

上毛電鉄維持活性化事業

大胡・宮城・粕川地区から公共交通によるアクセスを向上するため、パークアンドライドを促進します。

前橋駅・中央前橋駅間新交通(LRT等)の検討

JR前橋駅と中央前橋駅との連携を強化するため、新交通(LRT等)の検討を行う。

本町二丁目五差路交差点改良

歩行者のスムーズな動線確保や交通渋滞、通行規制を緩和するため、五差路交差点を改修する。

前橋駅前道路改善事業

前橋駅から中心市街地までの歩道等を改修し、歩行者に優しい環境を整備する。

7. 重点プロジェクト

成 果 指 標	基 準	年 目 標 年
市民一人あたりの公共交通年間利用回数	52.1回／人(平成25年)	55回／人(平成31年)
CO2排出量	2,208千t(平成21年度)	2,075千t(平成27年度)



目 的	実 施 箇 所	拠 点 別 パ ッ ケ ー ジ		実 施 体	工 程 表					
		基本方針	取 り 組 む 事 業		26年	27年	28年	29年	30年	
集 約 都 市 構 造 の 推 進	大胡・宮城・粕川・富士見	1-(2)	都 市 計 画 区 域 統 合 及 び 特 定 用 途 制 限 地 域 指 定	市						新 規
利用しやすい公共交通体系整備	前 橋 駅	1-(4) 4-(3)	JR活性化事業(両毛線複線化、東武鉄道乗り入れ等検討)	県・市民						継 続
	群馬総社駅	1-(3) 4-(2)	群 馬 総 社 駅 周 辺 整 備	市						新 規
	大 胡 駅 等	4-(3)	上 毛 電 鉄 維 持 活 性 化 事 業 (パークアンドライド等促進)	国・市民						継 続
	各 地 区	4-(5)	全 市 域 デ マ ン ド 化 検 討	市・民						新 規
	各 駅	4-(4)	鉄道バス乗り継ぎ円滑化等事業	県・市						新 規
	前橋駅・中央前橋駅	4-(3)	前 橋 駅 ・ 中 央 前 橋 駅 間 に 新 交 通 (L R T 等) の 検 討	県・市民						新 規
	前 橋 駅 前	4-(4)	前 橋 駅 北 口 パークアンドライド 駐 車 場 整 備 の 検 討	市・民						新 規
	本町二丁目	4-(1)	本町二丁目五差路交差点改良	国・県市						検 討
都市環境に配慮した道路整備	前橋駅前通	2-(2)	前 橋 駅 前 通 道 路 改 善 事 業	県・市民・学						継 続



○ 前橋市

