

第67回前橋市都市計画審議会

報告事項1：前橋市立地適正化計画の改訂について

資 料

資料1 前橋市立地適正化計画の改訂について

- 1 前橋市立地適正化計画の改訂について
 - 1-1 防災指針の策定
 - 1-2 計画区域の見直し（富士見地区における誘導区域設定の検討）
 - 1-3 誘導区域の見直しの必要性検討
 - 1-4 誘導施策の検討
 - 1-5 目標値の進捗管理・評価
- 2 スケジュール

資料2 前橋市立地適正化計画（素案）

前橋市立地適正化計画（防災指針）（素案）

前橋市立地適正化計画・概要版（素案）

1 前橋市立地適正化計画の改訂について

1-1. 計画策定の背景

① 立地適正化計画の制度化

日本の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが、大きな課題となっている。

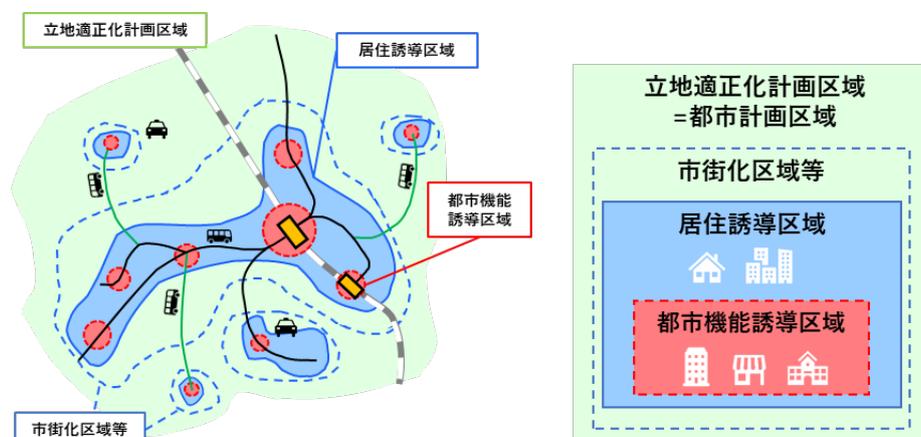
こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、都市全体の構造を見直し、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の実現に向けた、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりへの取り組みを支援するため、平成26年8月に都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画が制度化された。

② 前橋市の現状

前橋市においても、既に人口減少・高齢化社会が進行している状況下であり、今後はさらなる進行が予想されるため、将来を見据えたまちづくりの転換が必要となってきたことから、平成31年（2019年）3月に前橋市立地適正化計画を策定・公表し集約型都市構造の実現に向け取り組みを進めている。

1-2. 立地適正化計画の概要

立地適正化計画は、医療や福祉、商業施設などの都市機能施設や住宅などの居住施設がまとまって立地するよう、ゆるやかに誘導を図り、住民が公共交通によりこれらの都市機能施設へアクセスできるなど、公共交通と連携したまちづくりを進めるもの。



出典：立地適正化計画概要パンフレット（国土交通省H26.8.1に一部加筆）

1－3. 改訂の目的

立地適正化計画の策定・公表から5年^{※1}が経過し、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。また、令和2年(2020年)9月施行の改正都市再生特別措置法において新たに位置づけられた「防災指針」を定めることを目的として、計画の改訂をおこなう。

※1 都市再生特別措置法第84条第1項に基づき、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当該計画を変更することとされている。

1－4. 改訂基本方針

- ① 居住誘導区域等における災害リスクの分析、課題の抽出及び取組方針の検討を行い、都市の防災・減災対策として防災指針を策定します。
- ② 令和2年の前橋勢多都市計画区域の変更により、富士見都市計画区域が拡大・統合されたことから、計画区域の見直し(富士見地区における誘導区域設定の検討)を行います。
- ③ 現計画における誘導区域の見直しの必要性を検討します。
- ④ 新たな誘導施策を検討します。
- ⑤ 現計画の目標値の進捗を管理し評価します。

1 - 1 防災指針の策定

1. 防災指針の概要

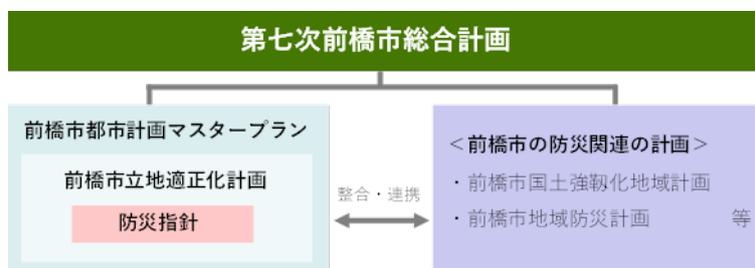
【背景と目的】

近年、気候変動の影響等により自然災害が頻発・激甚化しており、全国各地で発生した河川氾濫や土砂災害等によって、生命や財産、社会経済に甚大な被害が生じている。このため、令和 2（2020）年 6 月の「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」により、災害ハザードエリアにおける開発抑制、移転の促進、立地適正化計画の強化（防災指針の作成ほか）など、安全なまちづくりのための総合的な対策を講じることとされた。

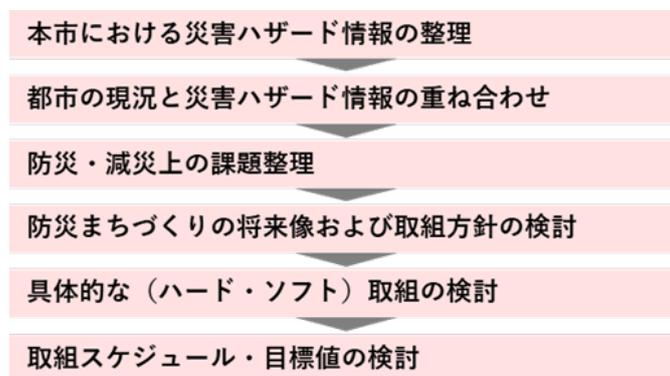
本市においても浸水想定区域が市街地の一部に指定されており、居住誘導区域と重複する箇所も存在する。そのため、少しでも災害時の被害の低減を図るために、居住誘導区域内等における災害リスクを把握し、対策を講じる必要がある。

【位置づけ・検討概要】

防災指針は、国土強靱化計画、地域防災計画等の既往の防災に関する計画と整合や連携を図りつつ、特に居住誘導区域等における防災・減災に関するリスクと課題を分析し、防災・減災に向けた取組方針の検討や取組スケジュール・目標値を策定する。



図（1） - 1 防災指針の位置づけ

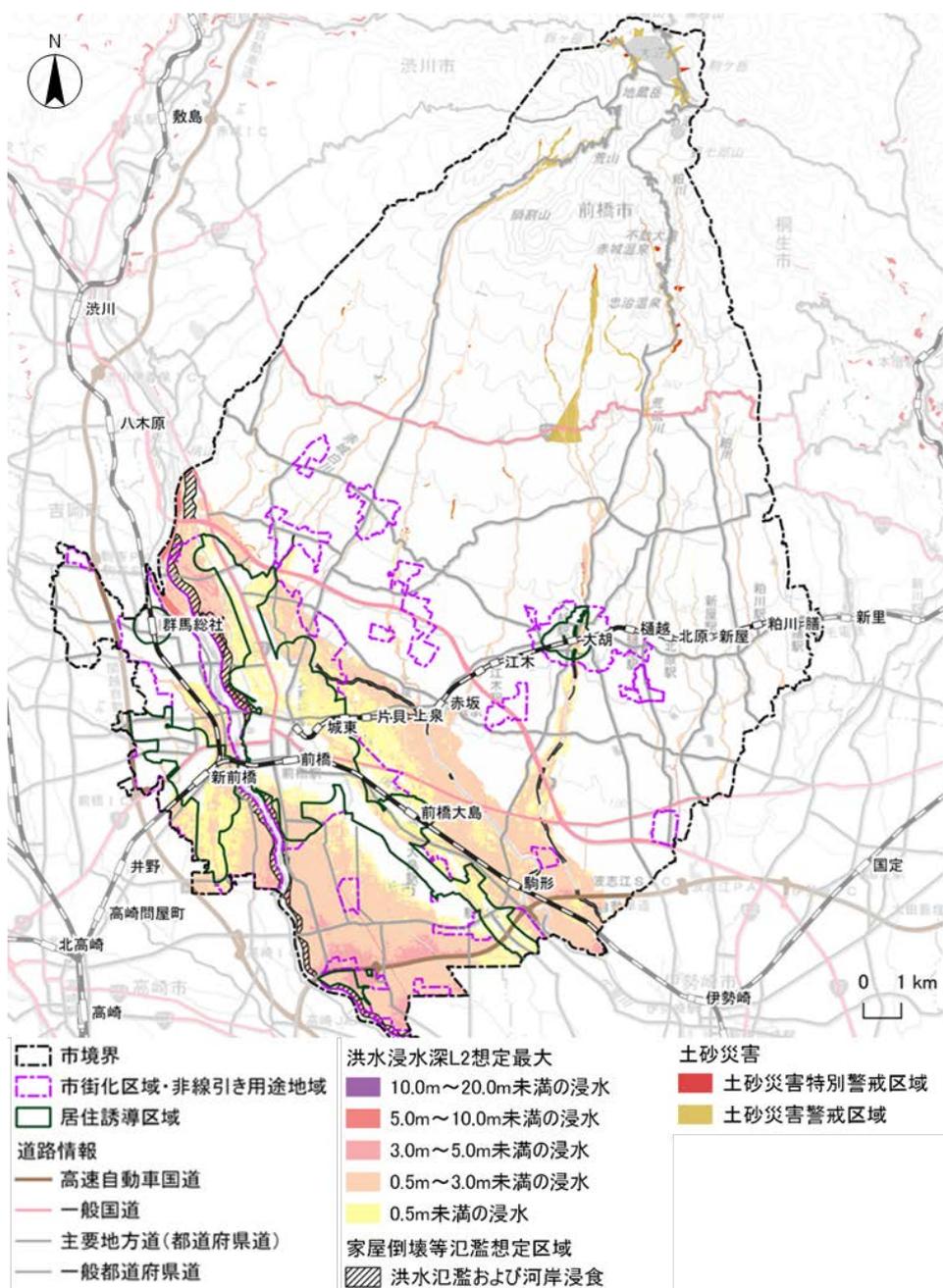


図（1） - 2 防災指針の検討手順

2. 主なハザード区域の現状

水害は、市域南側で0.5m以上の浸水となる箇所が広範囲に広がっており、市街化区域と重複する箇所も多い。また、家屋倒壊等氾濫区域は利根川や桃ノ木川沿岸部に局所的に存在する。

土砂災害関連は、市域北側の山間部に点在しており、市街化区域等※2と重複する箇所は少ない。(※2 市街化区域及び非線引き都市計画区域における用途地域)



図(1) - 3 本市における主なハザード区域(L2)

3. 災害リスクの高い地区の抽出

居住誘導区域における災害リスクの高い地区は以下のとおりである。

1 水害関連

- ・前橋南部地区の居住誘導区域では浸水深 3.0m以上になる箇所が存在する。
- ・居住誘導区域内の北代田町、六供町周辺で浸水深 0.5m以上と重複する。
- ・要配慮者施設は浸水深 0.5m 以上の箇所に立地する施設が一定数存在する。
- ・居住誘導区域に隣接するグリーンドーム前橋や前橋公園周辺のエリアに家屋倒壊等氾濫想定区域が指定されている。

2 土砂災害関連

- ・大胡地区や群馬県庁西側では居住誘導区域に近接する箇所において土砂災害特別警戒区域および警戒区域（急傾斜地崩壊危険箇所）に指定されている。
（土砂災害特別警戒区域及び警戒区域は居住誘導区域から除外している）
- ・大規模盛土造成地が居住誘導区域内の一部に存在する。

3 地震災害関連

- ・市域に最も大きな被害をもたらすものは関東平野北西縁断層帯主部による地震であり、居住誘導区域内においては大半が想定震度 6 弱となっている。
- ・液状化危険度が居住誘導区域内の若宮町、中央前橋駅周辺、朝日町、駒形町で高い。
- ・建物全壊は、一部において影響はあるが居住誘導区域内においては被害が小さい。

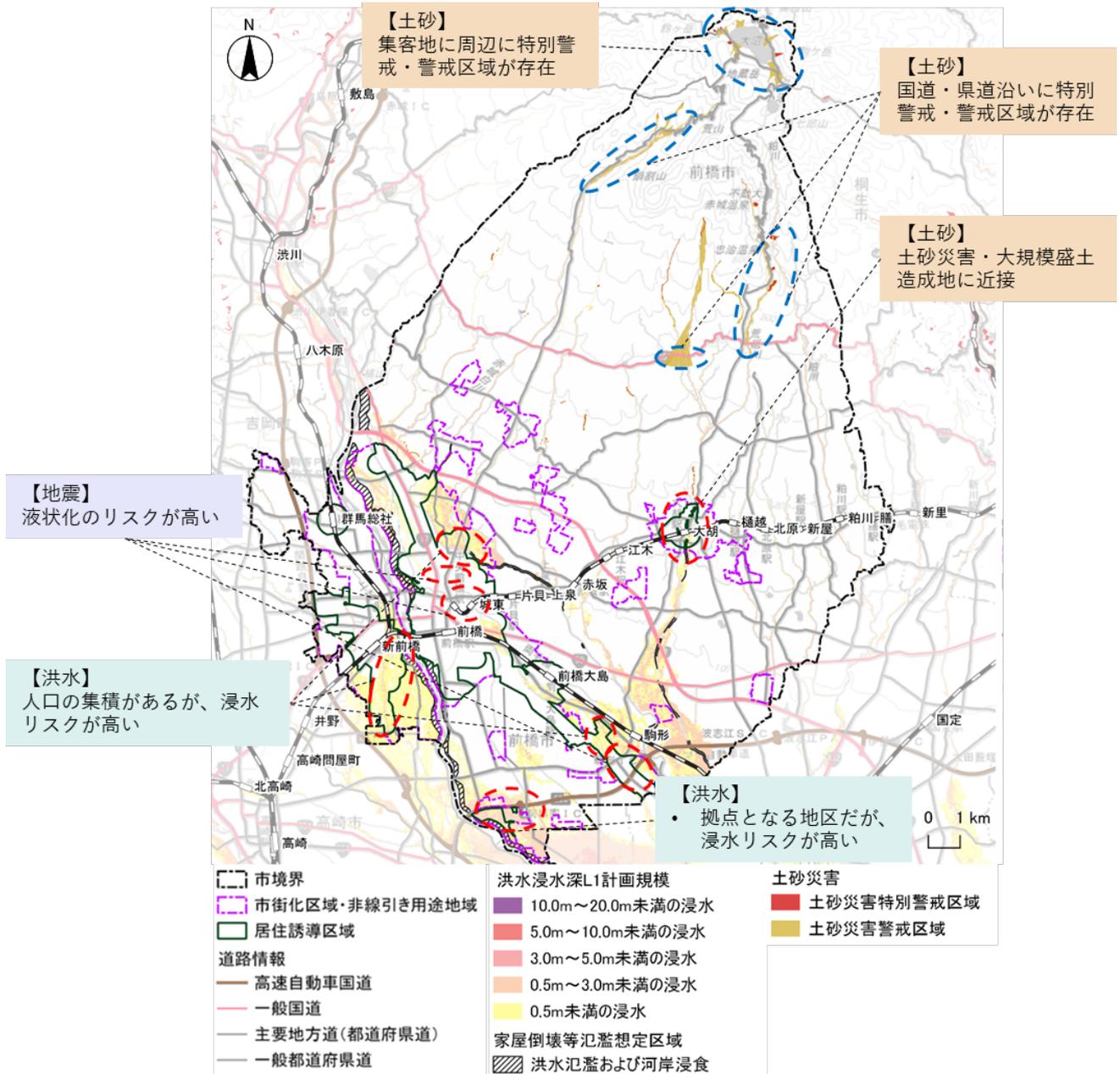
4 噴火災害関連

- ・大規模噴火時において前橋市には噴石等の被害は想定されていない。

4. 市全域における防災・減災上の課題

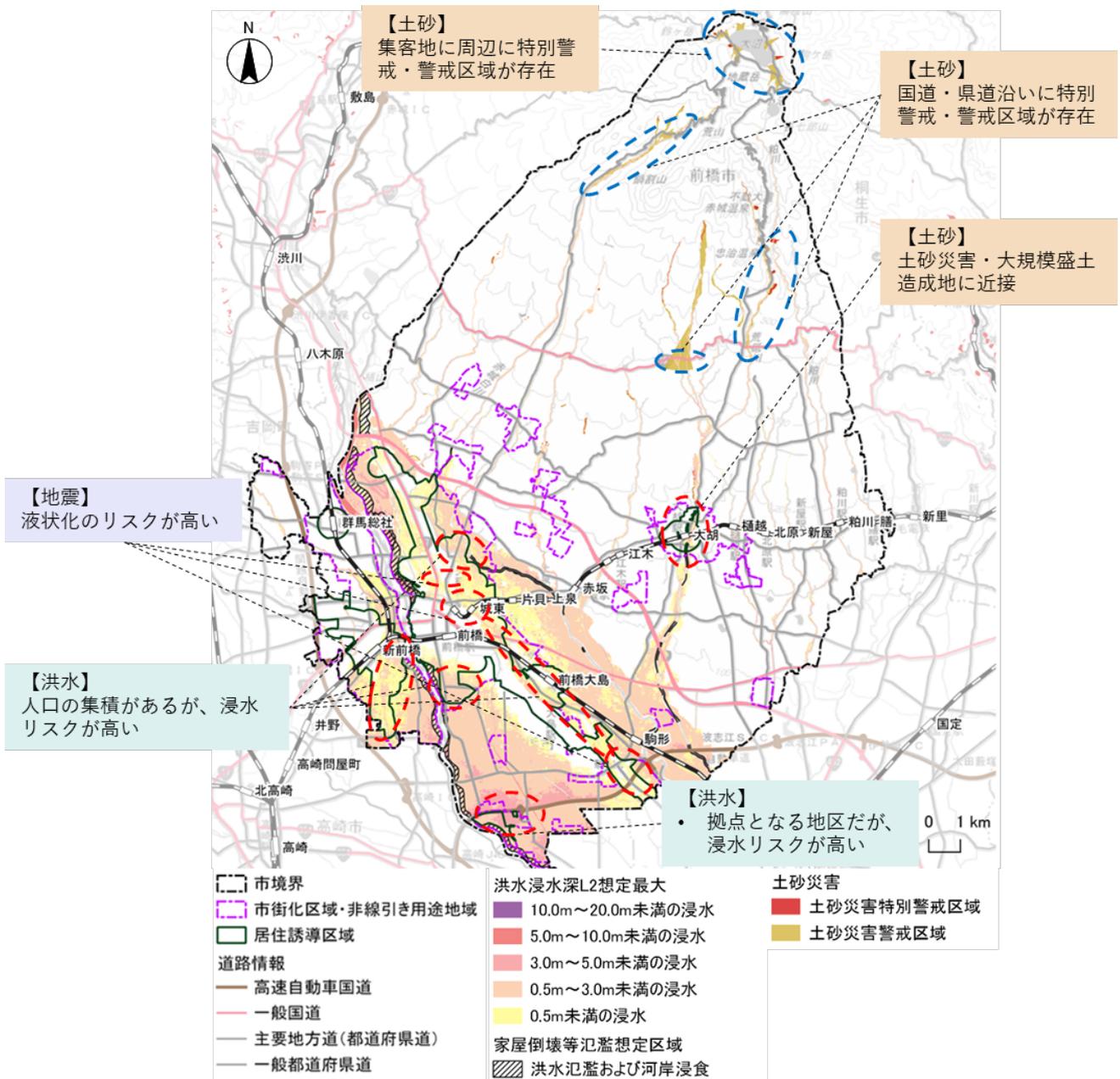
市域全体において防災指針を検討する上での課題を整理した。

〈洪水浸水深 L1（計画規模）における課題〉



図（1）－4 市域全体における防災上の課題（洪水浸水深 L1）

〈洪水浸水深 L2（想定最大）における課題〉



図（1） - 5 市域全体における防災上の課題（洪水浸水深 L2）

※個別地区における課題は防災指針を参照

〈防災指針策定に向けた論点〉

分析を通して、防災指針の策定に向けた論点は以下が挙げられる。

1. 前橋南部地区・六供町周辺・北代田町周辺の水害対策または将来的な居住誘導区域の区域変更の検討

⇒洪水浸水区域に広く指定されているため、居住を誘導する区域としての危険性に配慮した考え方が必要。

⇒特に前橋南部地区については、浸水深 3.0m 以上となっている区域も分布しているため、地区の位置づけや土地利用、地域コミュニティ、防災・減災対策の実効性などを勘案した方針の検討が必要。

2. 家屋倒壊等氾濫想定区域や大規模盛土造成地が近接する地区における災害危険性の周知

⇒家屋倒壊等氾濫想定区域は居住誘導区域から除外されているが、隣接した区域は危険性が 0 とは言い難く、また、大規模盛土造成地については、ほとんどの住民がその存在を認知していないと考えられることから、地域住民に対して災害危険性を周知することが重要。

3. 若宮町、中央前橋駅周辺、朝日町、駒形町等の液状化の危険性の周知および対策

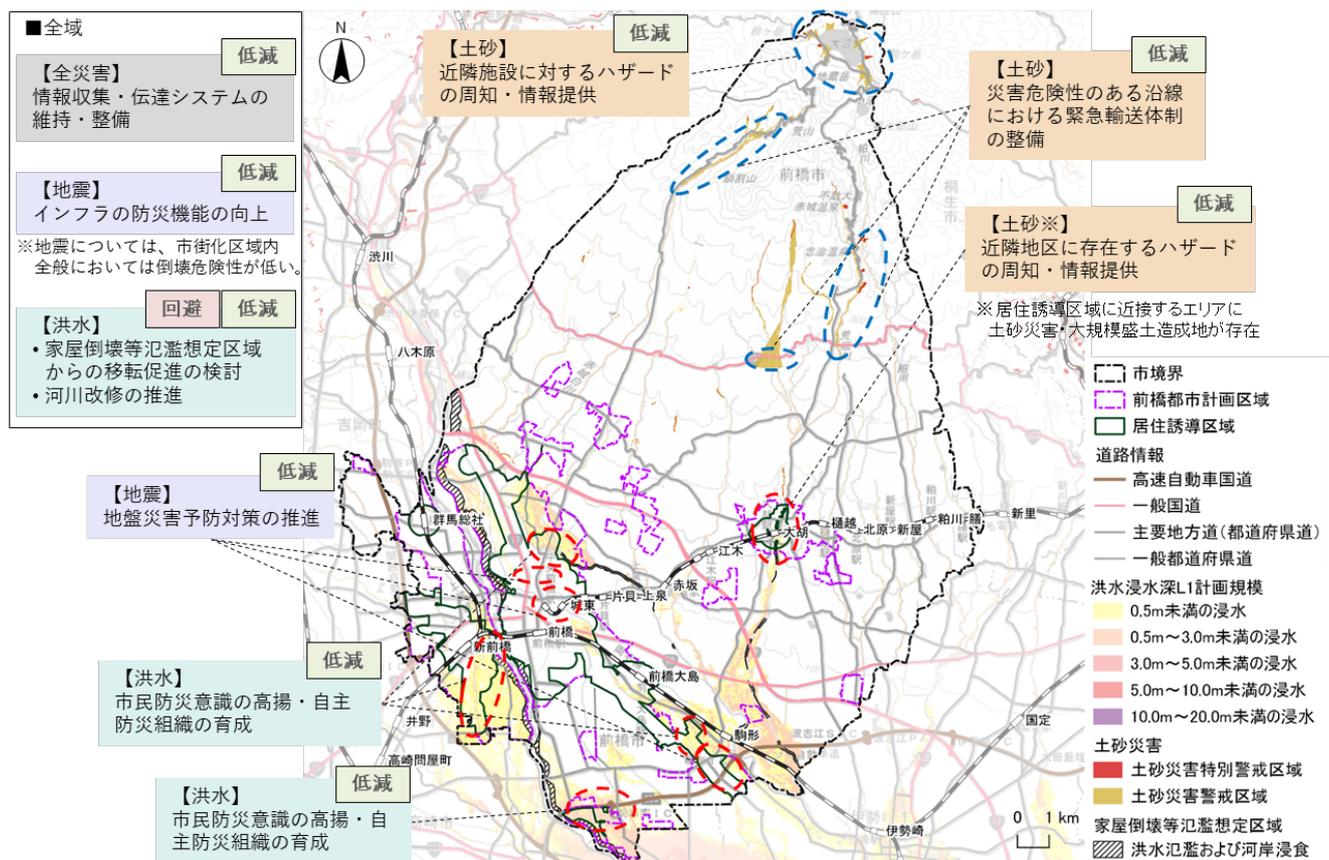
⇒居住誘導区域内では地震により被害が想定される区域が分布しており、特に液状化については、液状化危険度が高い区域も散見され、安全対策の推進にあわせて、危険性の周知を図ることが重要。

5. 防災まちづくりの取り組み方針の検討

前橋市立地適正化計画において明示しているまちづくりの将来像を実現するために、防災上の課題を踏まえた取組を展開していくことが重要。取組方針は、以下に示す「災害リスクの回避・低減」の考え方にに基づき設定した。取組方針では、災害発生頻度を考慮し、洪水浸水深はL1（計画規模）で検討した。

表（1）－1 取組方針の考え方

リスクの回避	適切な居住・都市機能の誘導 災害ハザードエリアにおける立地規制・建築規制、ハザードエリアからの移転促進など、災害時に被害が発生しないようにする
リスクの低減	施設整備などのハード対策・避難計画策定、周知啓発等のソフト対策 災害ハザードエリアにおけるハード・ソフトの防災・減災対策等により、被害を軽減させる



図（1）－6 市域全体における取組方針（案）

6. 防災・減災に向けた施策（案）

取組方針に基づき、災害リスクの回避・低減に資するような具体的な施策を設定。施策は、リスク回避、リスク低減（ハード対策）、リスク低減（ソフト対策）に分類し、保全対象や実施箇所・主体と共に以下に示す。

表（1）－2 具体的な施策（人命+まち）

保全対象	災害種別	取組方針	施策番号	施策	実施箇所	実施主体
人命 + まち	全般	早期道路普及に向けた取組強化 (A07)	A07-1	行政・民間事業者による連携強化	市全域	市・事業者
	地震	インフラの防災機能の向上 (B01)	B01-1	橋梁の保守・点検	市全域	国・県・市
			B01-2	公共施設の耐震化・建替え促進	市全域	県・市
			B01-3	上下水道施設の耐震化の促進	市全域	市
		地盤災害予防対策の推進 (B02)	B02-1	地震災害リスクの周知	市全域	市
	洪水	家屋倒壊等氾濫想定区域からの移転促進 (C01)	C01-1	居住誘導区域内の既存住宅の流通の促進などによる移転促進	市全域	市
		河川改修の推進 (C02)	C02-1	河川整備の推進	市全域	国・県
		アンダーパスの排水機能の強化 (C2)	C2-1	水路施設の改修整備	滝川沿線地区	市

※ 災害リスク回避、 災害リスク低減（ソフト）、 災害リスク低減（ハード）

表(1) - 3 具体的な施策(人命)

保全対象	災害種別	取組方針	施策番号	施策	実施箇所	実施主体	
人命	全般	災害リスク周知(A01)	A01-1	ハザードマップの配布	市全域	市	
			A01-2	防災講座・防災教育・説明会の実施	市全域	市・住民	
			A01-3	地域での防災ワークショップの実施	市全域	市・住民	
		地域の避難所情報に関する周知(A02)	A02-1	防災講座・防災教育・説明会の実施	市全域	市・住民	
		自助・共助による防災活動の推進(A03)	A03-1	自主防災組織の結成	市全域	市・住民	
			A03-2	自主防災会(自治会)での防災訓練	市全域	市・住民	
			A03-3	マイ・タイムライン(自身の避難行動計画)の作成促進	市全域	市・住民	
		要配慮者避難確保計画の着実な運用(A04)	A04-1	避難訓練の年1回以上の実施・訓練結果の市に報告	市全域	市・事業者	
		商業施設等における避難確保の強化(A05)	A05-1	施設単位における避難計画の作成	市全域	市・事業者	
			A05-2	施設における避難誘導サイン等の強化	市全域	市・事業者	
		情報収集・伝達システムの維持・整備(A06)	A06-1	防災行政無線・消防救急無線の強化	市全域	県・市	
			A06-2	庁内体制の連携・強化	市全域	市	
		洪水	地域全体における防災意識醸成(C1)	C1-1	3D都市モデルによる浸水リスクの可視化	市全域	市
				C1-2	地区計画における居室の床高に関する要件追加の検討	前橋南部地区	市
				C1-3	防災講座等を通じた洪水時における避難経路の確認	前橋南部地区	市・住民

※ 災害リスク回避、 災害リスク低減(ソフト)、 災害リスク低減(ハード)

7. 防災指針における目標値

防災指針における評価は、本計画における計画年次である令和 22（2040）年を目標年次として、モニタリングを行う。

なお、本市の防災に関する目標は、前橋市地域防災計画、前橋市国土強靱化計画、防災部局や河川部局等が既に所管の計画において各種定められているため、本計画で扱う目標値は、主に土地利用やまちづくりに関するものを示す。

表①- 4 防災指針における目標値

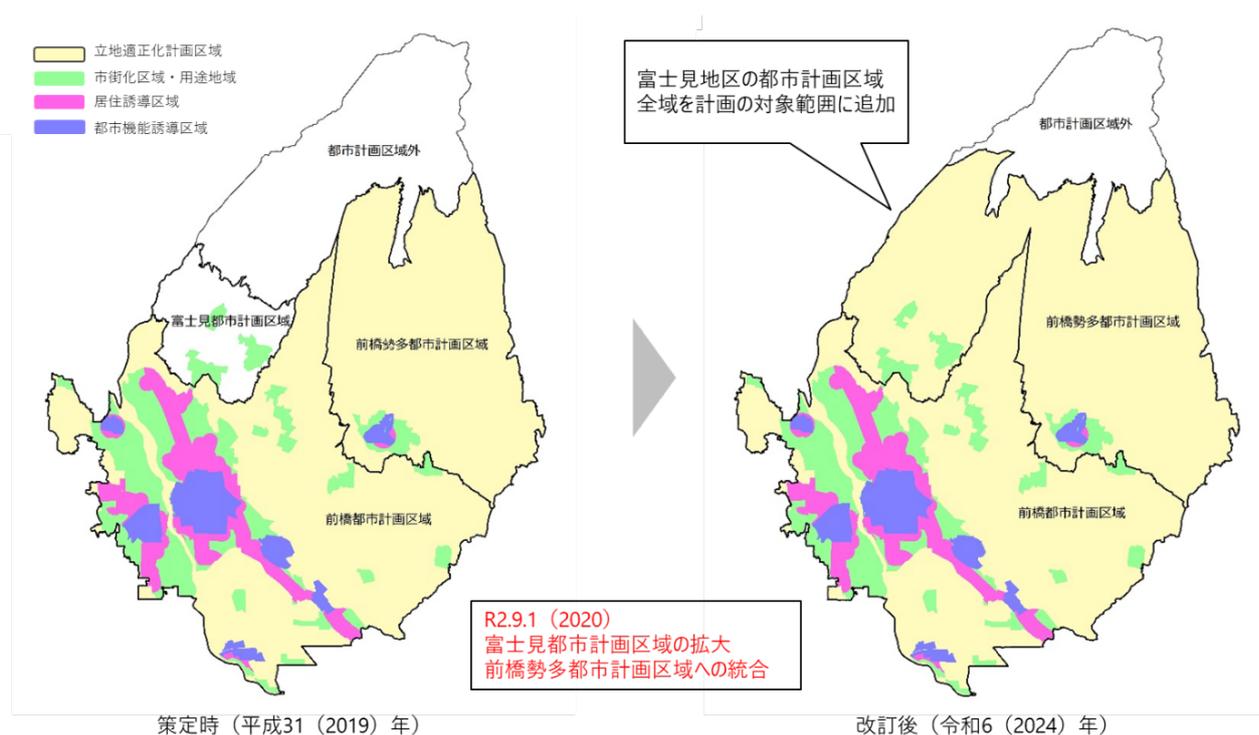
評価指標	現状値	目標値
居住誘導区域内における洪水浸水深 L1 計画規模 0.5m以上の箇所に居住する人口密度	47.0 (R5 年度)	現状以下 (R22 年度)
地域における防災啓発活動等の実施回数	173 回 (R4 年度)	200 回 (R8 年度)
自主防災組織等の組織率	87.3% (R4 年度)	97.9% (R8 年度)

1 - 2 計画区域の見直し（富士見地区における誘導区域設定の検討）

1. 富士見地区の計画対象区域への追加

立地適正化計画は、都市計画区域全域を対象とするものであるが、富士見都市計画区域は、合併後10年間は土地利用を変更しないこととしていたことから、立地適正化計画の対象区域とはしていなかった。

その後、令和2年に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が実施され、今回の計画改訂に合わせて、富士見地区の都市計画区域全域を立地適正化計画の対象区域として追加するもの。



図（2） - 1 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

3. 公共交通沿線居住エリアの設定基準

① 地域公共交通計画の「広域幹線」、「都心幹線」

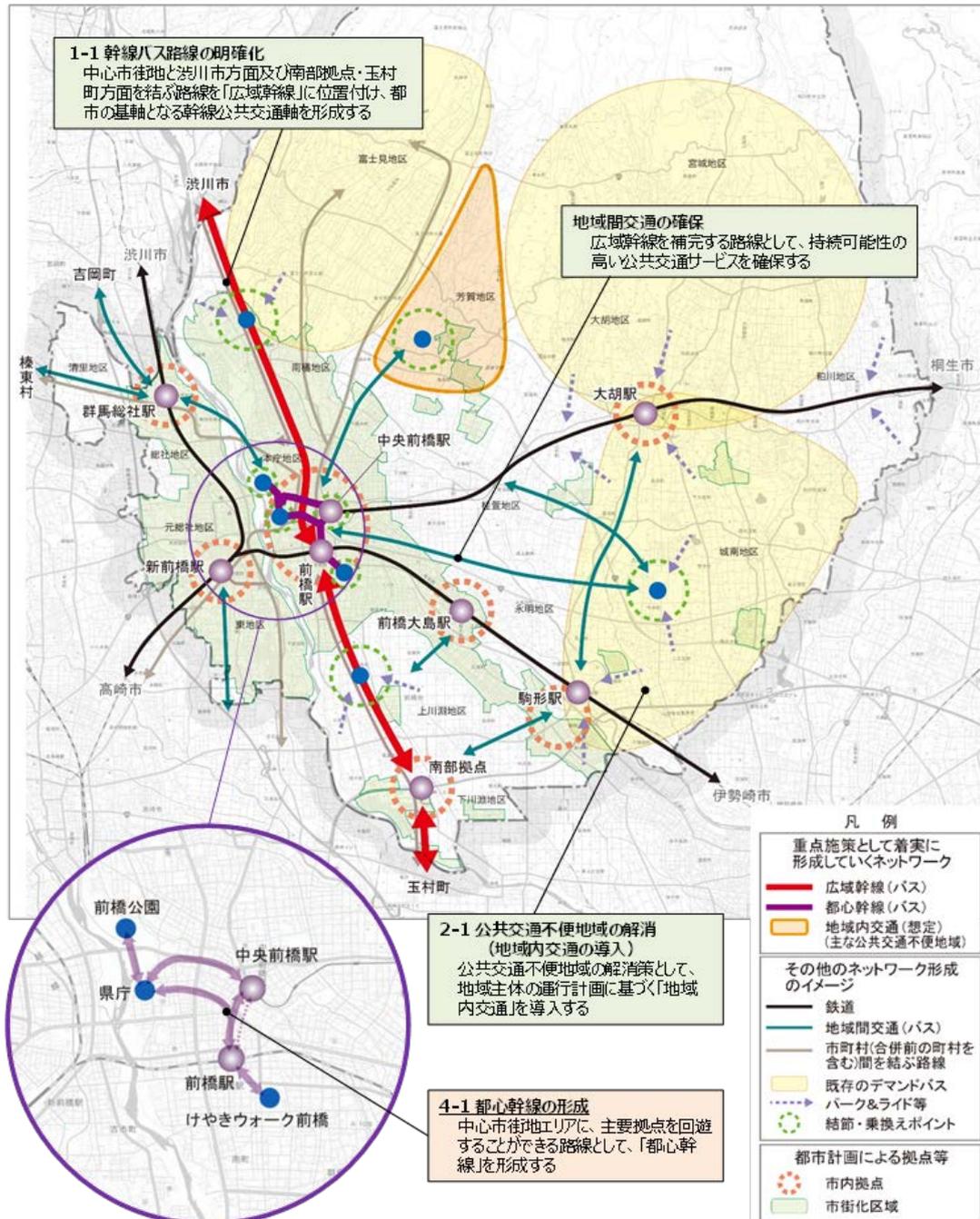
地域公共交通計画における、市内拠点及び隣接市を結ぶ公共交通軸（バス路線）である「広域幹線」と都心内の主要施設を結ぶ「都心幹線」を対象に沿線への誘導を位置づけている。

② 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

都市機能誘導区域に繋がるバス路線のうち、通勤・通学での利用が中心の朝夕時間帯（6時台～8時台・17時台～18時台）または買い物等の私事活動での利用が中心の昼間時間帯（9時台～16時台）に、1時間あたり平均1本以上を有するバス路線沿線にて、将来的にも人口密度40人/haを上回ると予想されている地域を基本に設定している。

4. ① 地域公共交通計画の「広域幹線」、「都心幹線」の検証

広域幹線（バス）は、富士見地区を通過しておらず、地域公共交通計画の「広域幹線」、「都心幹線」の位置づけによる公共交通沿線居住エリアの設定要件を満たさない。

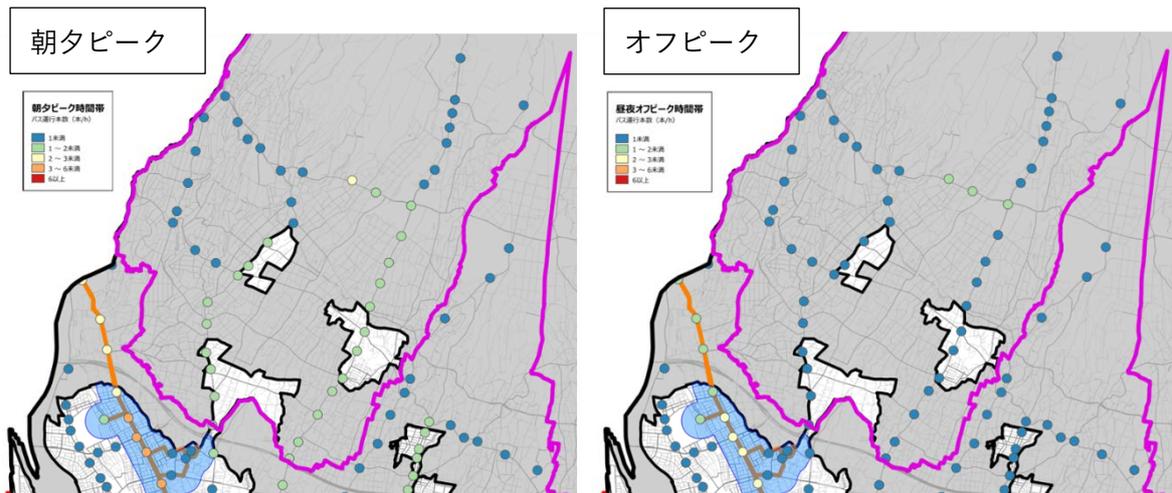


図（2）- 3 公共交通ネットワーク形成に関する施策の展開イメージ

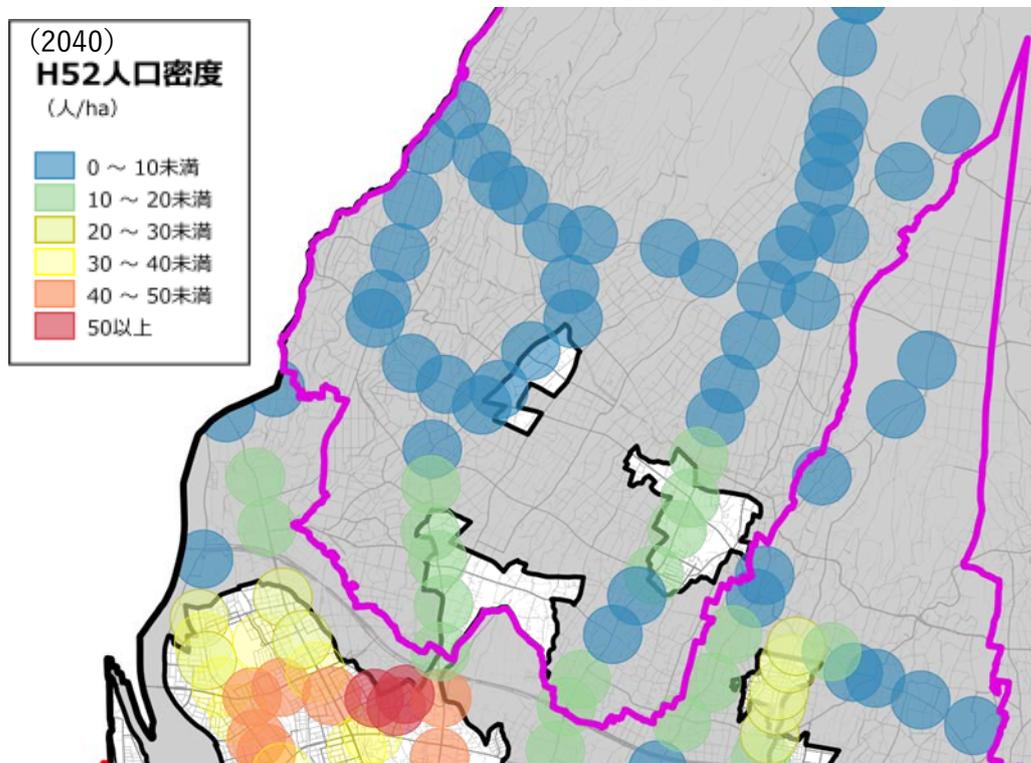
出典：前橋市地域公共交通計画

5. ② 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の検証

用途地域内における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の有無を確認すると、運行頻度を満たす地域は一部存在するものの、将来人口密度の基準を満たす地域は存在しないことから、公共交通沿線居住エリア（居住誘導区域）に該当するエリアは存在しない。



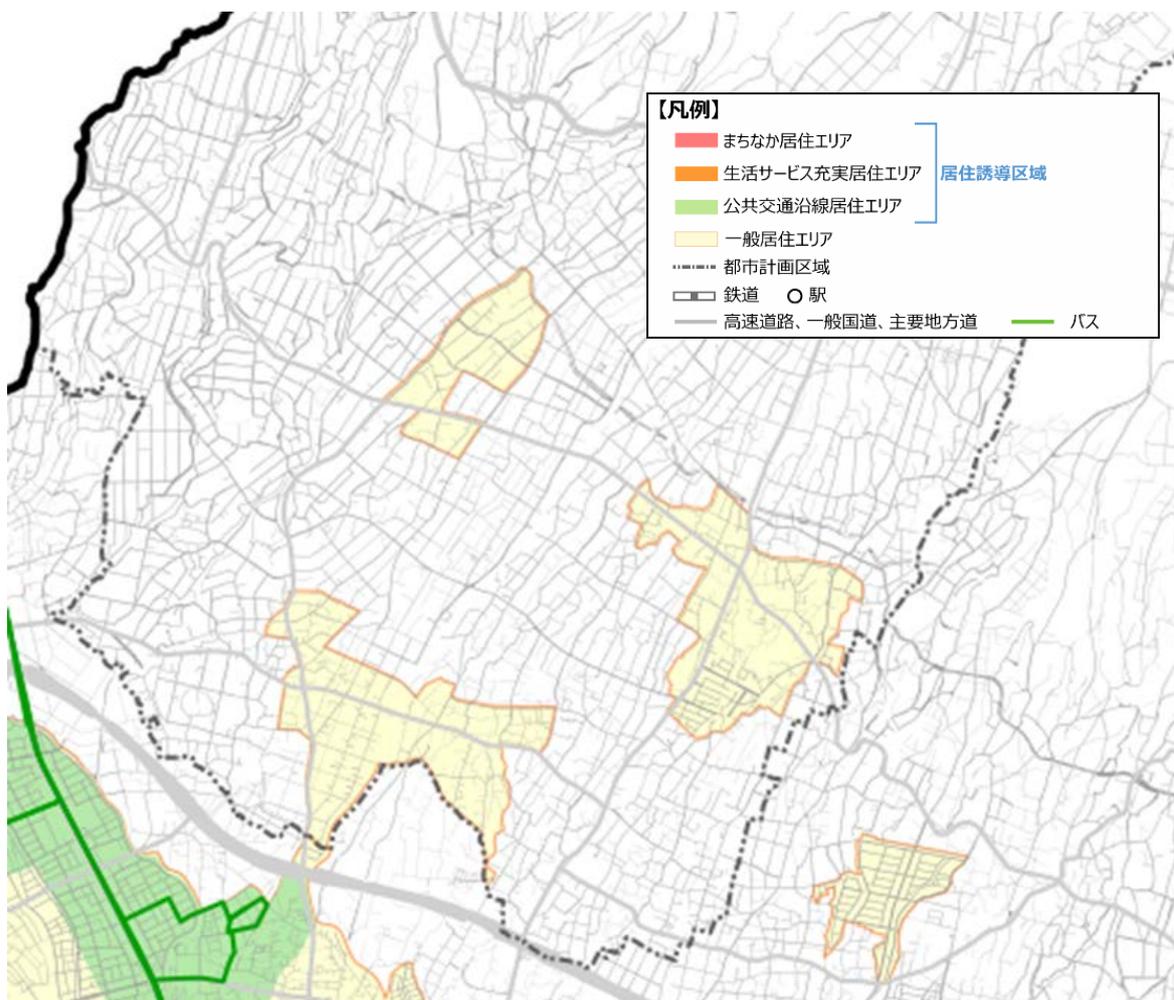
図（2）－4 時間帯別バス運行本数



図（2）－5 2040年将来人口密度（バス停300m圏域）

6. 富士見地区における誘導区域の検討結果

検討結果を踏まえ、富士見地区については、バス運行頻度を満たす地域は一部存在するものの、将来人口密度の基準を満たす地域は存在しないことから、用途地域が指定されている範囲を対象に一般居住エリア（居住誘導区域外）へと位置付けることとした。



図（2）－6 富士見地区における一般居住エリアの設定図

1 - 3 誘導区域の見直しの必要性検討

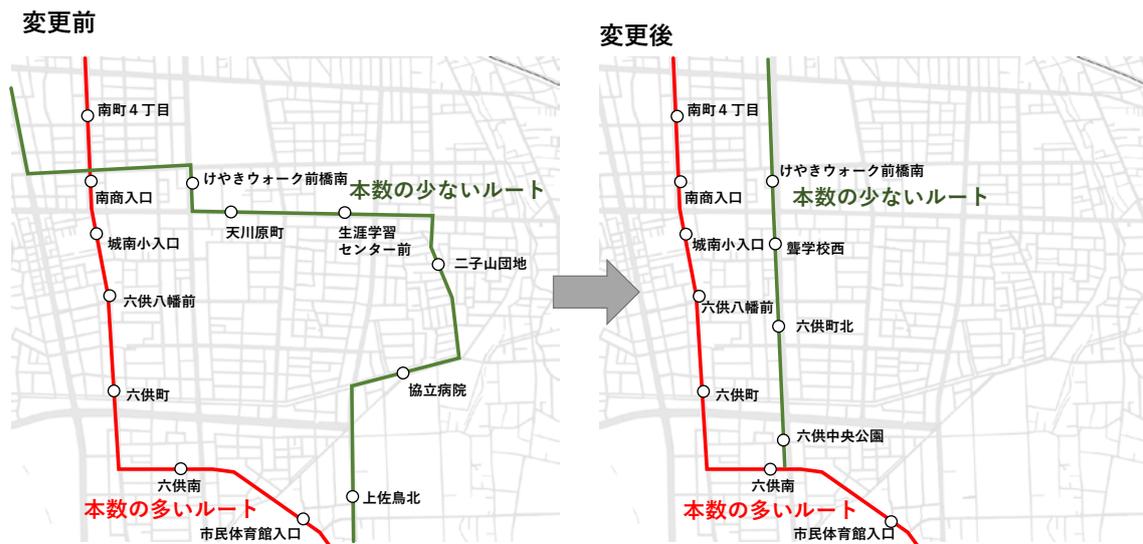
1. バス路線の変更による居住誘導区域の変更の検討

①地域公共交通計画の「広域幹線」、「都心幹線」の検証

前橋駅から南部地区を經由し、玉村へとつながる広域幹線バス路線は、一部区間にて運行ルートの変更があったものの、居住誘導区域として位置付けているルートについては、変更がないことから、誘導区域としても変更の必要性は見受けられない。

また、前橋駅から渋川方面へとつながる広域幹線は、ルート変更はなく、都心幹線については一部ルートの見直しがあったものの、都市機能誘導区域内であり、居住誘導区域への影響は見受けられない。

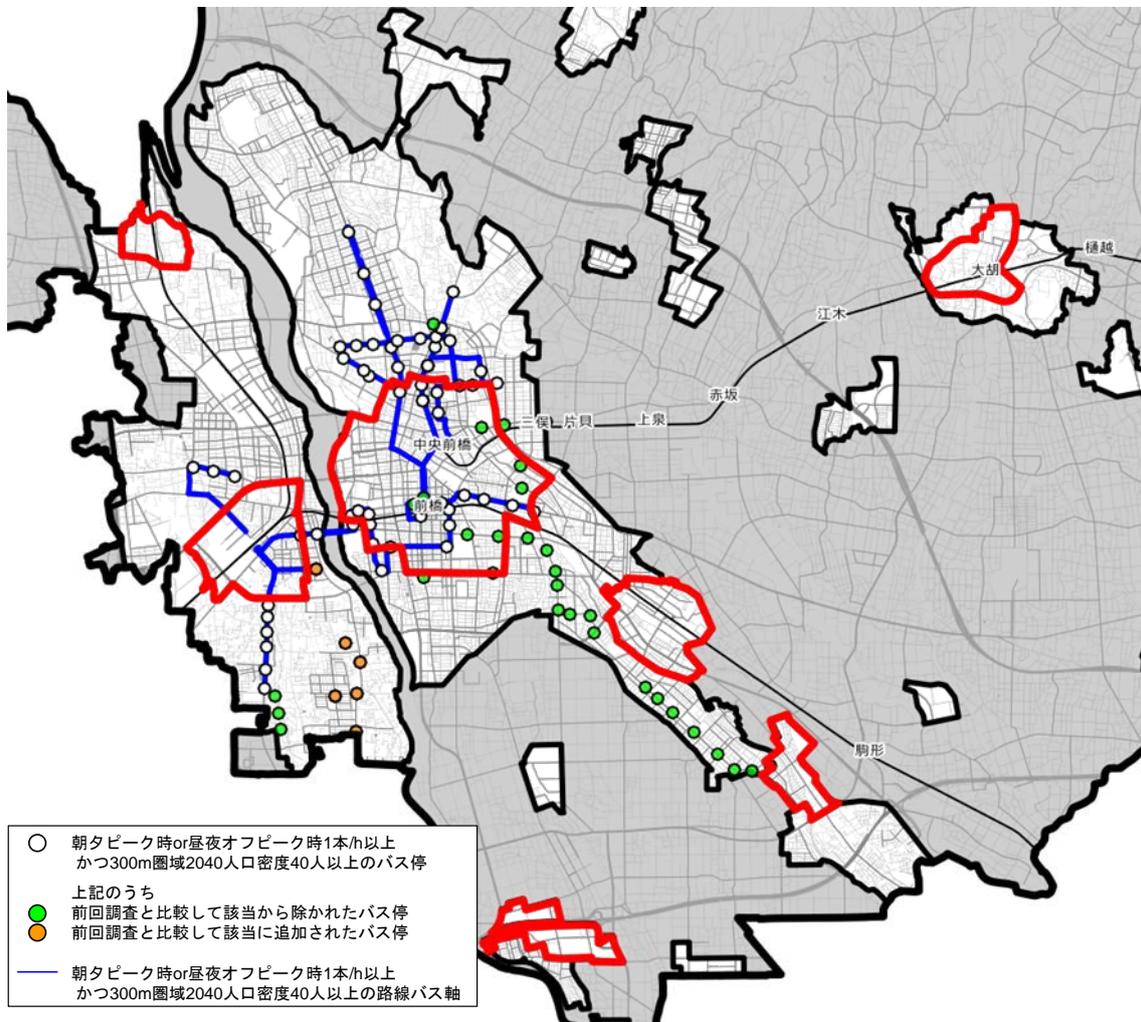
以上の結果より、地域公共交通網形成計画の「広域幹線」、「都心幹線」を対象とした居住誘導区域は現計画のままとした。



図(3) - 1 バス路線のルート変更箇所

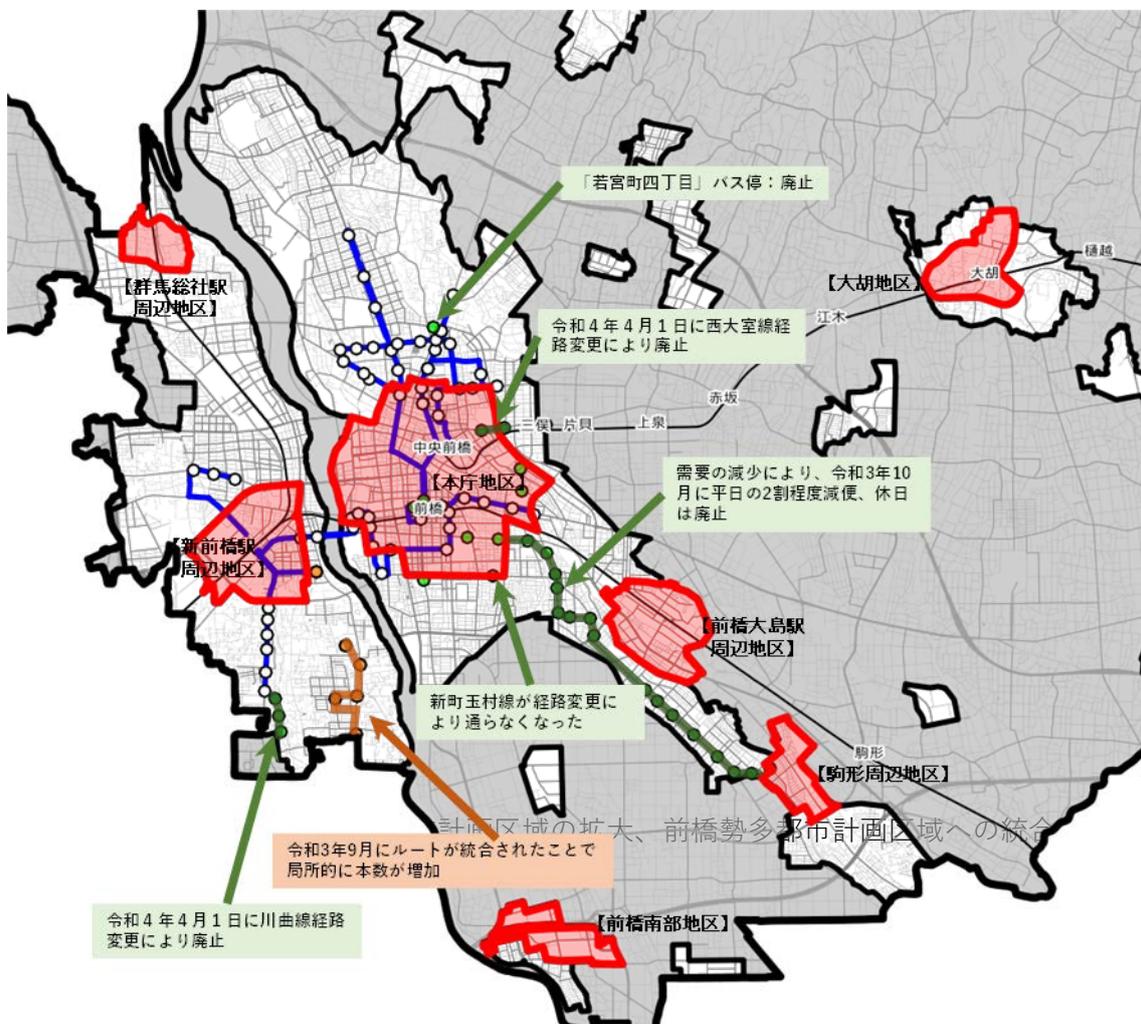
②運行本数が一定以上かつ沿線の人口密度が一定以上のバス路線の検証

誘導区域に含める基準を満たすバス停の変化を確認すると、いくつかの地点で変化が発生している。



図(3)-2 朝夕時間帯または昼夜時間帯に平均して1本/時間以上あるバス停を経由する、将来人口密度40人/haの維持が予想されるバス路線

変化のあったバス停について要因を確認すると、近年のバス路線改訂の中で、バス需要の減少により運行本数を減便しているものや、運行ルートの見直しや統合により、局所的に減少または増加している。



図（3）－3 バス停別の運行頻度の変化要因の整理

(参考資料：バス停別の運航頻度)

GTFS データより、2022 年 9 月現在のバス停別の朝夕時間帯の 1 時間当たりの平均運行本数を整理した。現計画と比較すると、大きく変化している地点として、広瀬駒形線で減少傾向となっている。

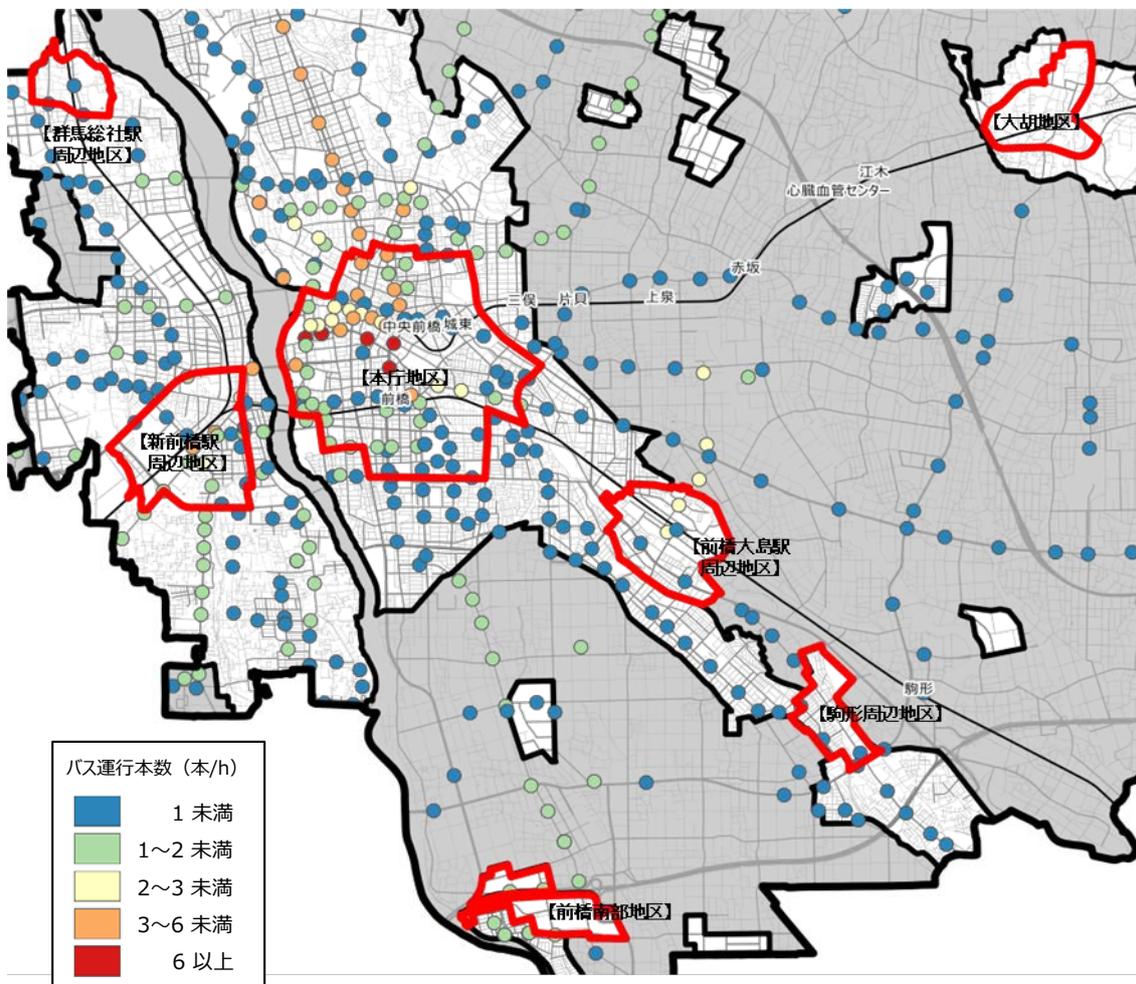
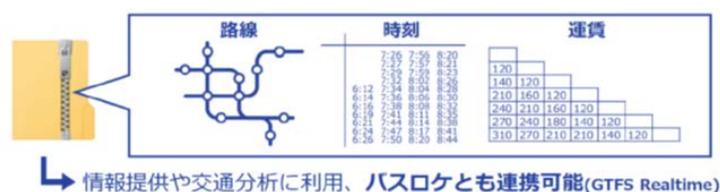


図 (3) - 4 朝夕時間帯における 1 時間あたりの平均運行本数 (2022 年 11 月現在)



情報提供や交通分析に利用、バスロケとも連携可能(GTFS Realtime)

区分	フォーマット名	対象とする情報
静的データ	GTFS-JP (2017年3月~)	停留所、路線、便、時刻表、運賃等
動的データ	GTFSリアルタイム (2019年3月~)	遅延、到着予測、車両位置、運行情報等

図 (3) - 5 GTFS データのイメージ 出典：国土交通省、「標準的なバス情報フォーマット」について

(参考資料：将来人口密度 (2040))

判定のベースとなる将来人口は、現計画以降、人口問題研究所より更新はされていないため、現計画から変化はない。

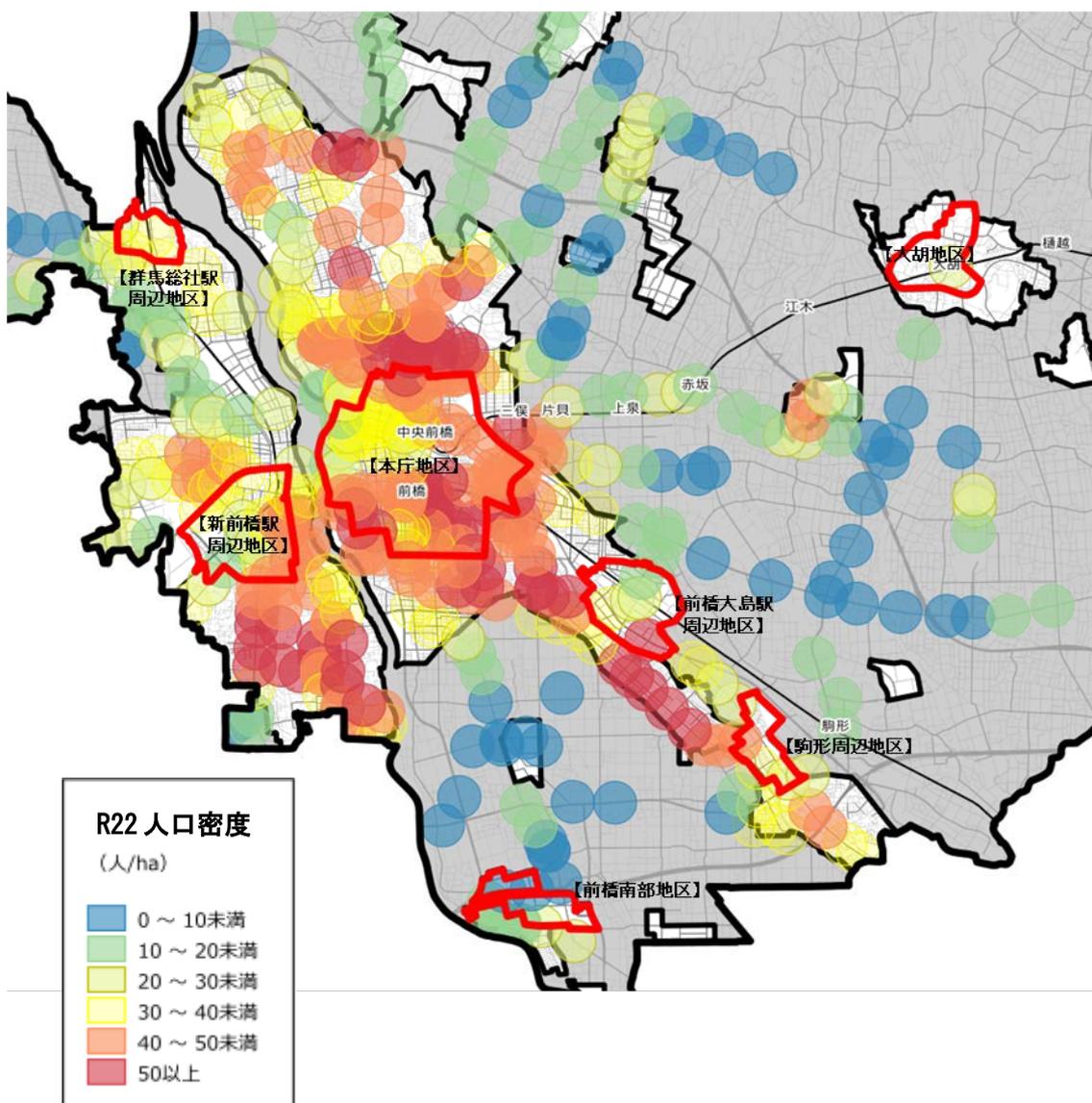


図 (3) - 6 将来 (令和 22 年 (2040 年)) でのバス停から 300m 圏での人口密度

2. 公共交通ネットワークの変化と誘導区域の見直しの考え方

公共交通沿線居住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・減便等が予想される。

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区域の設定基準の見直しが必要となる可能性も考えられる。

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とおり設定する。

<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

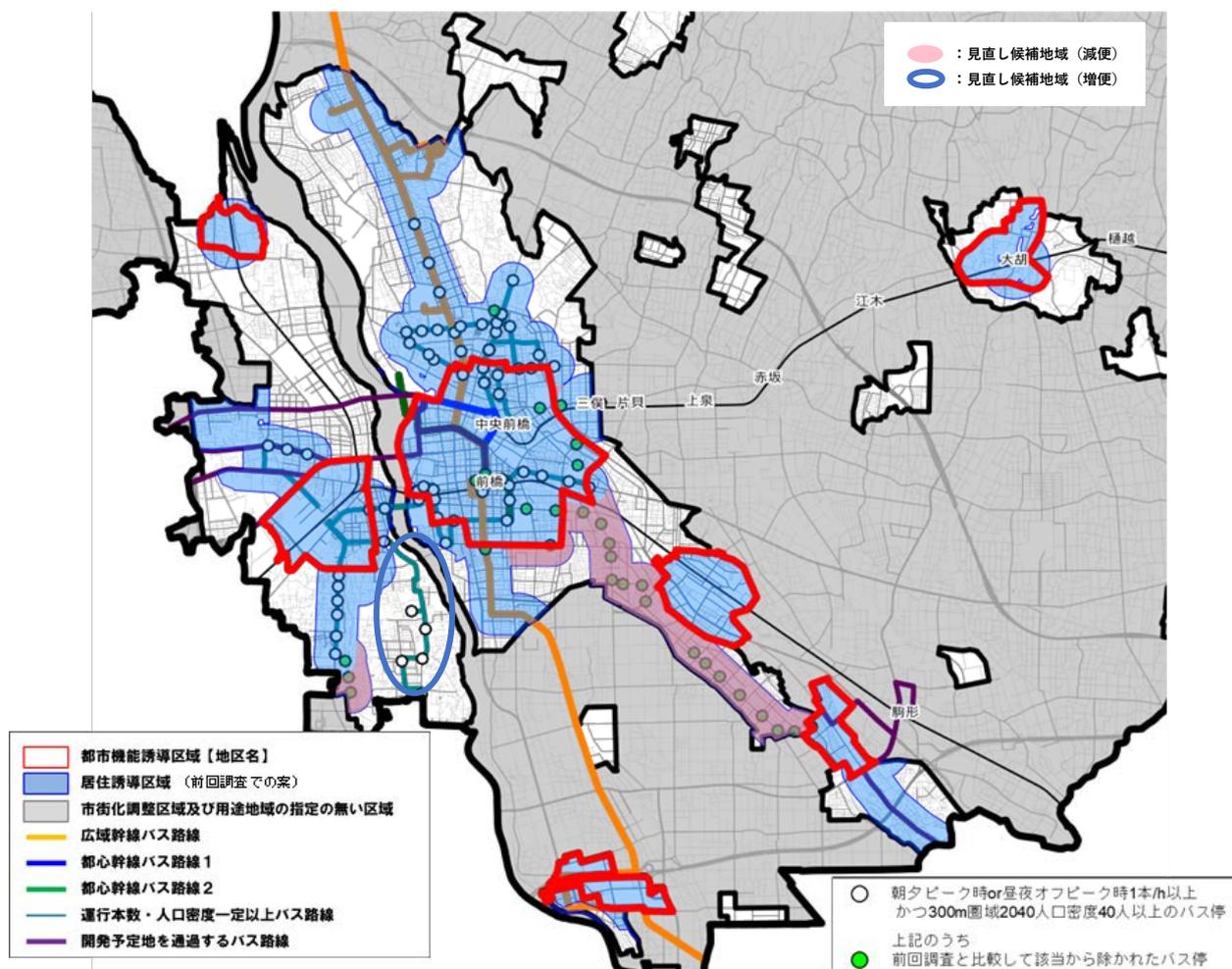
- ・運行路線の見直しや減便等により基準を満たさなくなった地域は、“見直し候補地域”として、次回の見直し時の状況にて公共交通沿線居住エリアとしての位置づけの有無を判断する。

※以下の条件をすべて満たす場合には、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

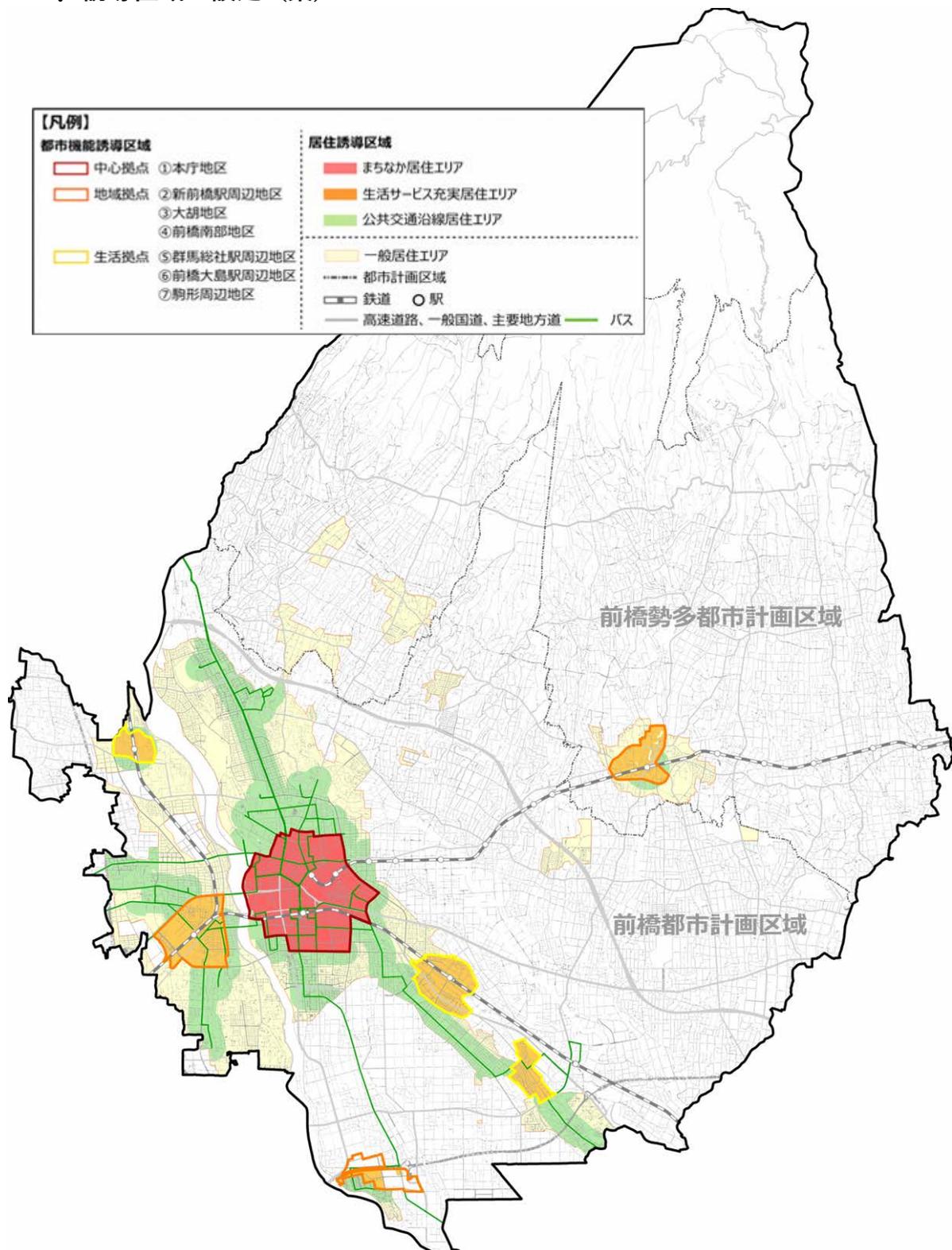
3. 今回の改訂における対応

今回の検討では、公共交通沿線居住エリアの設定基準を満たさない地域が確認されたものの、新型コロナウイルス感染症による生活スタイルの変化が収束傾向に近づいている段階であり、誘導区域の変更は行わず、引き続き状況を確認することが必要と考えられる。そのため、今回の改訂では、誘導区域の変更は行わず、次回の見直しから適用する。



図(3) - 7 参考：今年度実施した場合の見直し候補地域

4. 誘導区域の設定（案）



計画対象区域の面積：54.8 km²

居住誘導区域の面積：23.4 km²（計画対象区域の約48%）

1 - 4 誘導施策の検討

1. 都市機能誘導施設

中心市街地における教育・文化機能の充実を進めるとともに、学校を拠点としたまちづくりや地域コミュニティの形成、更には定住の促進を図るため、私立学校を誘導施設として追加する。

また、「前橋市歴史的風致維持向上計画」に基づき、博物館相当施設（歴史資料館）を建設し、歴史文化遺産に対する理解の醸成と市街地の魅力向上を図るため、誘導施設として追加する。

表（4）- 1 都市機能誘導施設

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 周辺地区	大胡地区	前橋南部 地区	群馬総社 駅周辺 地区	前橋大島 駅周辺 地区	駒形周辺 地区
福祉機能	日常生活機能	高齢者通所系介護施設	●	●	●	●	●	●
		障害者日常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	●	●			●	●
医療機能	日常生活機能	診療所	●	●	●	●	●	●
教育・ 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	●	●			●	●

表（４）－２ 誘導施設の法的位置づけ

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 各種学校	学校教育法第 124 条第 1 項に規定する専修学校 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
	併設される子育て支援施設	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

（※参考：誘導施設の種類）

【範囲指定型】・・・カバーすべき範囲がある程度明確化されている都市機能施設

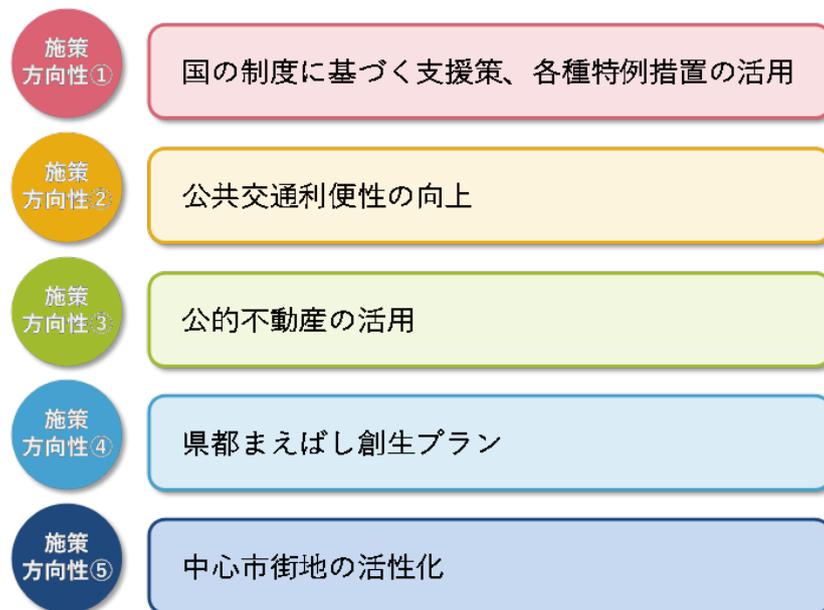
- 行政機能：市役所・支所・市民サービスセンター
- 介護・福祉機能：高齢者介護相談施設
- 子育て機能：事業所内保育施設、病児・病後児保育施設
- 子育て機能：放課後児童クラブ
- 教育・文化機能：公立小学校、公立中学校
- 教育・文化機能：公民館（図書館分館）などの市民活動施設

【範囲特定型】・・・特定の需要や圏域により設置される都市機能施設

- 介護・福祉機能：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
- 子育て機能：保育所、認定こども園 ※併設される子育て支援施設を含む
- 商業機能：大規模小売店舗、食料品スーパー、コンビニエンスストア
- 医療機能：診療所
- 金融機能：銀行、信用金庫、郵便局
- 教育・文化機能：学校（範囲指定型を除く）、専修学校、各種学校、図書館本館

2. 都市機能誘導施策の検討

現計画において、都市機能誘導施策には5つの施策を記載している。施策方向性② 公共交通利便性の向上、施策方向性⑤ 中心市街地の活性化について、関連計画の更新状況や事業の進捗を踏まえて更新を行った。



図（4）－1 都市機能誘導に向けた施策の方向性

〈施策方向性② 公共交通の利便性の向上〉

令和3年度策定の地域公共交通計画と整合を図り、都市機能誘導施策の更新を行った。

また、第七次総合計画に重点事業として掲げられた以下の施策を関連事業として記載を追加した。

■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。

改訂後

施策
方向性②

公共交通利便性の向上

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みことで、公共交通としての自転車の価値向上を図ります。

現行

施策
方向性②

公共交通利便性の向上

地域公共交通網形成計画と連携して、都市の骨格構造を踏まえた中心拠点と地域拠点、生活拠点を結ぶ基幹公共交通軸の強化を図るため、日常生活を支えるバス路線網の再編等に取り組みます。また、歩行環境や自転車走行環境の向上、並びに公共交通へのアクセス性の向上に資する道路整備等を進めていきます。

〈施策方向性⑤ 中心市街地の活性化〉

再開発事業の進捗や、中心市街地活性化基本計画が令和4年3月に終了したことを踏まえて、誘導施策の更新を検討。また、前橋市アーバンデザインによる民間主体のまちづくりなどの新たな取組みを踏まえて、誘導施策を更新した。

■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。

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。

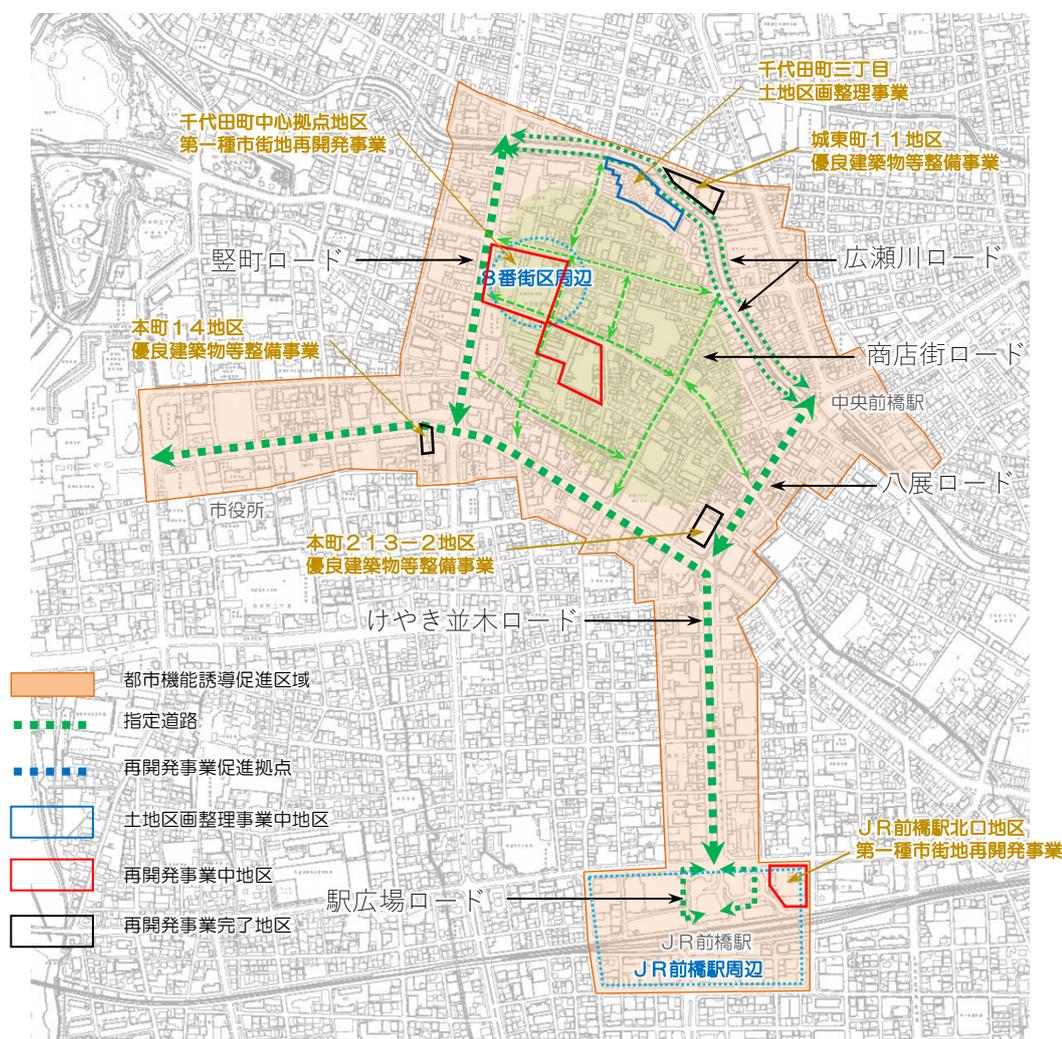
【民間共創の推進】

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。

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、「中心市街地活性化基本計画」に基づく施策や民間団体等との官民連携の取り組みにより活性化を図ります。

現計画に掲載されている市街地の開発計画についても、更新された市街地総合再生計画に合わせて地区整備方針図と都市機能誘導促進区域における再開発事業の図を更新した。

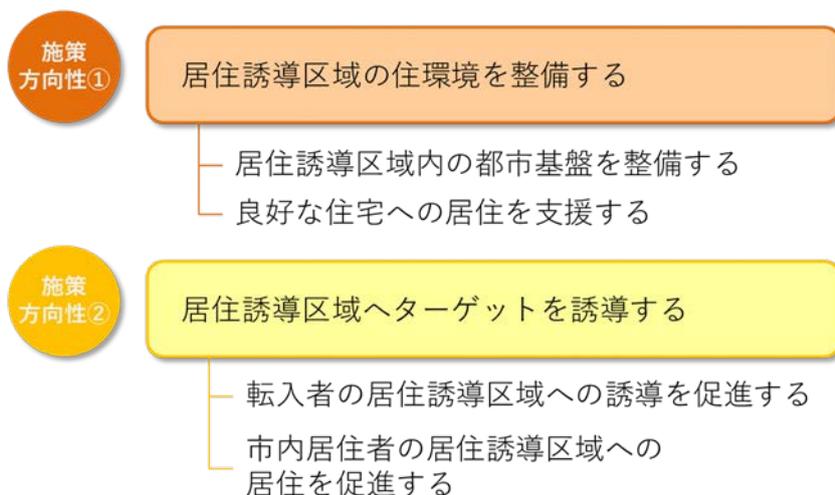


※「JR 前橋駅周辺」については、本市の主要な交通結節拠点であることから、再開発事業促進拠点として再開発事業の促進を図り、多様な人々が集う県都まえばしの玄関口として相応しい都市機能を効果的に誘導していきます。また、合わせて地区計画制度などを活用した適切な土地利用規制により、良好な都市環境の維持・形成を図っていきます。なお、同じく再開発事業促進拠点に位置付けている「8番街区周辺」では、再開発の事業化を図る再開発準備組合を支援し、令和4年6月に「千代田町中心拠点地区第一種市街地再開発事業」が都市計画決定されました。

※「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。

3. 居住誘導施策の検討

現在の居住誘導施策は、施策方向性①居住誘導区域の住環境を整備する、と施策方向性②居住誘導区域へターゲットを誘導する、の2つの施策を設定している。近年の社会情勢の変化等を踏まえて、居住誘導に向けた施策を更新、追加をおこなった。



図（4） - 2 居住誘導に向けた施策の方向性

居住誘導区域内の都市基盤を整備する施策

改定後		現行	
対象エリア	対象エリア	対象エリア	対象エリア
まちなか居住エリア	まちなか居住エリア	まちなか居住エリア	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"> ・ J R 前橋駅北口地区第一種市街地再開発事業 ・ 千代田町中心拠点地区第一種市街地再開発事業 	<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"> ・ J R 前橋駅北口地区第一種市街地再開発事業 ・ 千代田町中心拠点地区第一種市街地再開発事業 ・ 城東町 11 地区優良建築物等整備事業（完了） ・ 本町 213-2 地区優良建築物等整備事業（完了） ・ 本町 14 地区優良建築物等整備事業（完了） 		
<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"> ・ 広瀬川河畔緑地の整備 ・ まちなか歴史観光ガイド など 			

生活サービス充実居住エリア	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 民間事業者等が主体となって取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"> ・(仮称)JR新前橋駅東口地区第一種市街地再開発事業 ・古市町一丁目地区優良建築物等整備事業 	<p>○再開発事業を活用した良好な住環境整備の推進 民間事業者等が主体となって取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"> ・(仮称)JR新前橋駅東口地区第一種市街地再開発事業 ・古市町一丁目地区優良建築物等整備事業
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	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	<p>○土地区画整理事業による良好な住環境の創出 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"> ・二中地区(第一)土地区画整理事業 ・千代田町三丁目土地区画整理事業 ・新前橋駅前第三土地区画整理事業 ・松並木土地区画整理事業 ・文京町四丁目土地区画整理事業 ・元総社蒼海土地区画整理事業 ・駒形第一土地区画整理事業 ・西部第一落合土地区画整理事業 	<p>○土地区画整理事業による良好な住環境の創出 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"> ・二中地区(第一、第三(完了))土地区画整理事業 ・千代田町三丁目土地区画整理事業 ・新前橋駅前第三土地区画整理事業 ・松並木土地区画整理事業 ・文京町四丁目土地区画整理事業 ・六供土地区画整理事業 ・元総社蒼海土地区画整理事業 ・駒形第一土地区画整理事業 ・西部第一落合土地区画整理事業

良好な住宅への居住を支援する施策

改訂後		現行	
対象エリア	対象エリア	対象エリア	
居住誘導区域全域	居住誘導区域全域	居住誘導区域全域	<p>○空き家対策支援事業 空き家を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	まちなか居住エリア	まちなか居住エリア	<p>○中心市街地住宅転用促進事業 市街地総合再生計画重点施策区域及びその周辺において、遊休化した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中心市街地住宅転用事</p>

	<p>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>○<u>学生向けまちなか居住促進事業</u> 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>		<p>業を行う事業者に対して助成します。</p> <p>○<u>学生等向け中心市街地居住促進事業</u> 若年層のまちなか居住を促進するため、中心市街地における指定された学生等向け寄宿舍の家賃に対して助成します。</p>
--	--	--	--

転入者の居住誘導区域への誘導を促進する施策

改訂後		現行	
対象エリア 居住誘導区域全域	<p>○<u>移住・定住の促進</u></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>○<u>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）</u></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>	対象エリア 居住誘導区域全域	<p>○<u>若年者の市内就職支援制度</u></p> <p>若年者の県外からの市内企業への就職促進、人口の増加並びに定着及び定住を図るため、U・I・Jターン就職者等に対して優遇します。</p> <p>○<u>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）</u></p> <p>本市への転入手続き時に、公共交通乗り方ガイド、バスマップ、時刻表など、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>○<u>まちなか居住及びまちなか就労の推進</u></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>		

市内居住者の居住誘導区域への誘導を促進する施策

改訂後		現行	
居住誘導区域全域	<p>○<u>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</u></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うなど、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>○<u>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（地域公共交通網形成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】</u></p> <p>市内事業所の従業員向けに、公共交通マップや時刻表などの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>○<u>若者の定着促進</u></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> <p>○<u>アーバンデザイン改修支援事業【再掲】</u></p> <p>○<u>学生向けまちなか居住促進事業【再掲】</u></p>	居住誘導区域全域	<p>○<u>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</u></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うったり、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>○<u>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（地域公共交通網形成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】</u></p> <p>市内事業所の従業員向けに、公共交通マップや時刻表などの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>
まちなか居住エリア	<p>○<u>アーバンデザイン改修支援事業【再掲】</u></p> <p>○<u>学生向けまちなか居住促進事業【再掲】</u></p>	まちなか居住エリア	<p>○<u>中心市街地住宅転用促進事業【再掲】</u></p> <p>○<u>学生等向け中心市街地居住促進事業【再掲】</u></p>

4. 低未利用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」を定めた。

<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利活用により、利用可能な空き家の利活用を促進する。

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する。

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する。
- ・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する。
- ・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する。

<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する。
- ・リノベーションによる既存住宅の再生、再活用を促進する。

(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る。
- ・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する。

1 - 5 目標値の進捗管理・評価

1. 指標の位置づけの状況

現計画では、都市機能誘導、居住誘導それぞれに関する目標値について、アウトプット及びアウトカム指標を設定しており、これらの進捗状況を確認した。

表(5) - 1 各指標の概要

分類	指標	算出方法	目標値
1. 都市機能誘導に関する目標値			
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	誘導施設（立地適正化計画表 4-3）の最新情報より各施設を図上にプロットし、集計。	19.1%（H27年（2015）） ↓ 20.1%（R5年（2023）） 22.3%（R22年（2040））
アウトカム指標	都市機能誘導区域内の公示価格平均	各標準地の公示地価の直近5年間のデータより、市全域及び各都市機能誘導区域の平均を算出。	市全域公示価格平均を上回る上昇率（又は下回る下落率）
2. 居住誘導に関する目標値			
アウトプット指標	居住誘導区域内の人口密度	平成27年、令和2年の夜間人口（国勢調査）より算出	42.9人/ha（H29年（2017）） ↓ 42.9人/ha（R22年（2040））
	年間公共交通利用人数注1）	上毛電鉄上毛線、前橋市が補助をする路線バス（委託路線）、JRを対象にR1年度以降の利用人数の推移を整理。	19,577千人（R1年度（2019）） ↓ 19,600千人（R7年度（2025））
アウトカム指標	居住誘導区域内における免許非所有者の平日外出日数	直近のアンケート調査より整理。注2）	3.16日/5日（H30年（2018）） ↓ 4.0日/5日（R22年（2040））
	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	直近のアンケート調査より整理。注2）	80.8%（H30年（2018）） ↓ 90%（R22年（2040））

注1：現行の立地適正化計画では、「市民一人当たりの年間公共交通利用回数」を指標としているが、その目標値は地域公共交通網形成計画に準拠としている。その後の地域公共交通計画では、年間公共交通利用人数に変更している。

注2：都市づくりに関するアンケート調査（R5.1）により進捗管理。

2. 各指標の算出結果

【都市機能誘導に関する目標値】

①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（アウトプット）

平成 27 年度よりも令和 4 年度では 0.3 ポイント増加、令和 5 年度の目標に向けて、0.7 ポイントの積み上げが必要となっている。

表（5）－ 2 都市機能誘導区域内に占める都市機能誘導施設の割合

	過年度値 平成 27 年 (2015 年)	現況値 令和 4 年 (2022 年)	目標値 上：R5 年 (2023) 下：R22 年 (2040)
	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%

表（5）－ 3 区域別の都市機能誘導施設の割合

	福祉機能	子育て機能		商業機能		医療機能	合計（構成比）
	高齢者・通所系介護施設	保育所	認定こども園	大型小売店舗	食料品スーパー	診療所	
都市機能誘導区域	24	6	12	23	3	71	139 (19.4%)
本庁地区	15	4	7	9	3	52	90 (12.6%)
新前橋駅周辺地区	5	0	1	2	0	14	22 (3.1%)
大胡地区	2	2	0	1	0	2	7 (1.0%)
前橋南部地区	0	0	1	5	0	2	8 (1.1%)
群馬総社駅周辺地区	0	0	1	0	0	0	1 (0.1%)
前橋大島駅周辺地区	1	0	0	4	0	0	5 (0.7%)
駒形周辺地区	1	0	2	2	0	1	6 (0.8%)
居住誘導区域 <small>注1)</small>	30	9	8	21	2	81	151 (21.1%)
それ以外	131	21	31	47	5	192	427 (59.6%)
前橋市全域	185	36	51	91	10	344	717 (100.0%)

注 1：居住誘導区域は、都市機能誘導区域以外の居住誘導区域を示す。

②都市機能誘導区域内の公示価格平均（アウトカム）

都市機能誘導区域及び市全域の公示価格平均値について、直近 5 年間での変化をみると、市全域が 0.8%の減少に対して、都市機能誘導区域内は 0.2%の減少となっており、市全域を下回る下落率となっている。

表（5）－ 4 都市機能誘導区域内の公示価格平均

	市全域 令和 4 年（2022 年）	都市機能誘導区域 令和 4 年（2022 年）
公示価格平均（円/㎡）	44,404 円/㎡	91,097 円/㎡
直近 5 年間の上昇率/下落率	-0.8%	-0.2%

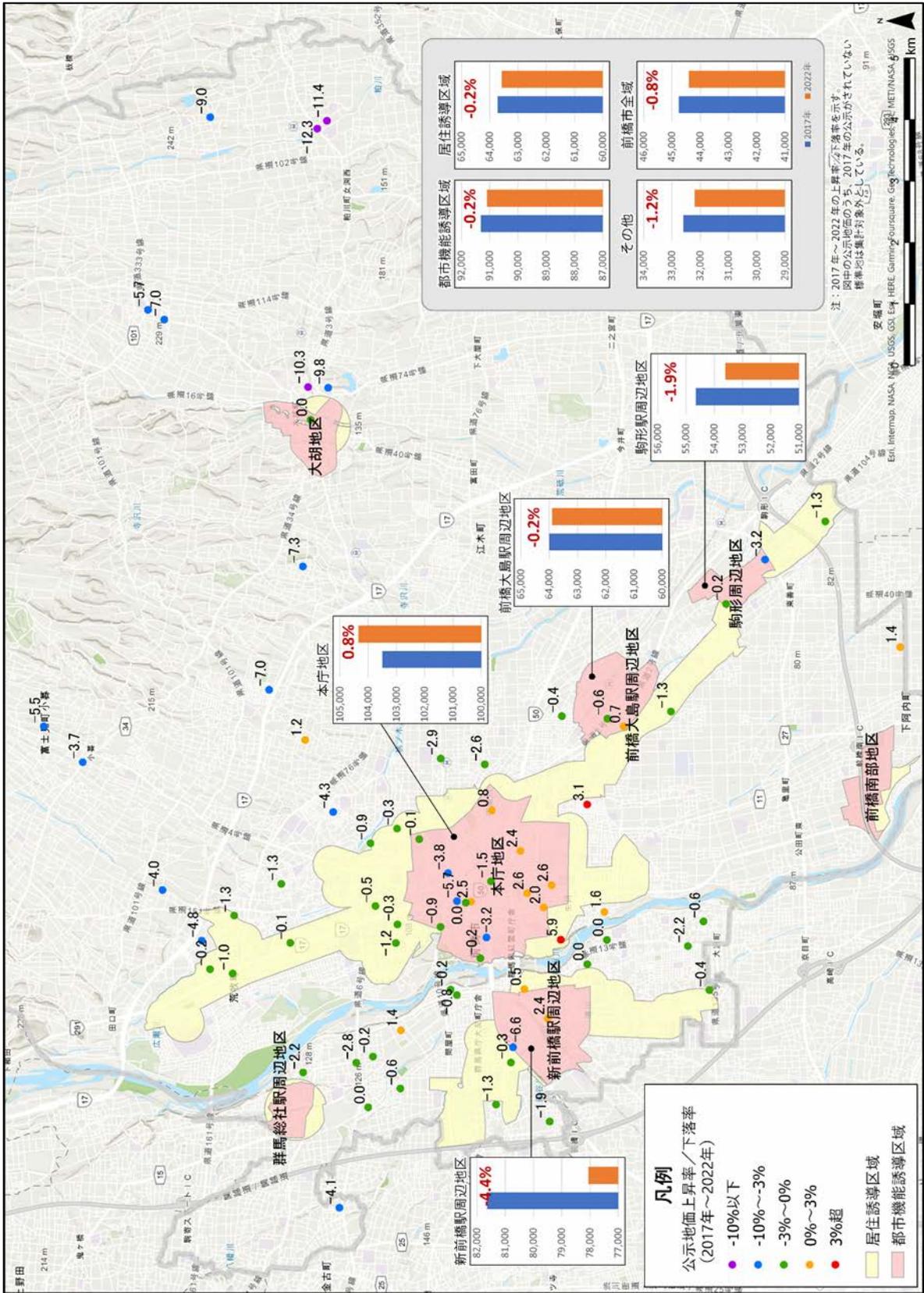
表（5）－ 5 区域別の公示価格平均

	公示地価（単純平均）			公示地価（加重平均） ^{注2）}		
	2017年	2022年	上昇率/下落率	2017年	2022年	上昇率/下落率
都市機能誘導区域	82,268	81,874	-0.5%	91,304	91,097	-0.2%
本庁地区	90,169	90,046	-0.1%	103,495	104,348	0.8%
新前橋駅周辺地区	78,350	76,350	-2.6%	81,631	78,044	-4.4%
大胡地区	-	-	-	-	-	-
前橋南部地区	-	-	-	-	-	-
群馬総社駅周辺地区	-	-	-	-	-	-
前橋大島駅周辺地区	62,550	62,550	0.0%	63,997	63,891	-0.2%
駒形周辺地区	54,550	53,600	-1.7%	54,650	53,600	-1.9%
居住誘導区域 ^{注1)}	62,738	62,754	0.0%	63,722	63,577	-0.2%
それ以外	41,784	40,851	-2.2%	32,601	32,199	-1.2%
前橋市全域	56,880	56,274	-1.1%	44,753	44,404	-0.8%

注 1：居住誘導区域は、都市機能誘導区域以外の居住誘導区域を示す。

注 2：公示地価（加重平均）は、標準地地積をウェイトとして算出した加重平均を示す。

資料：国土数値情報（地価公示データ）、国土交通省



図(5) - 1 公示価格の分布

【居住誘導に関する目標値】

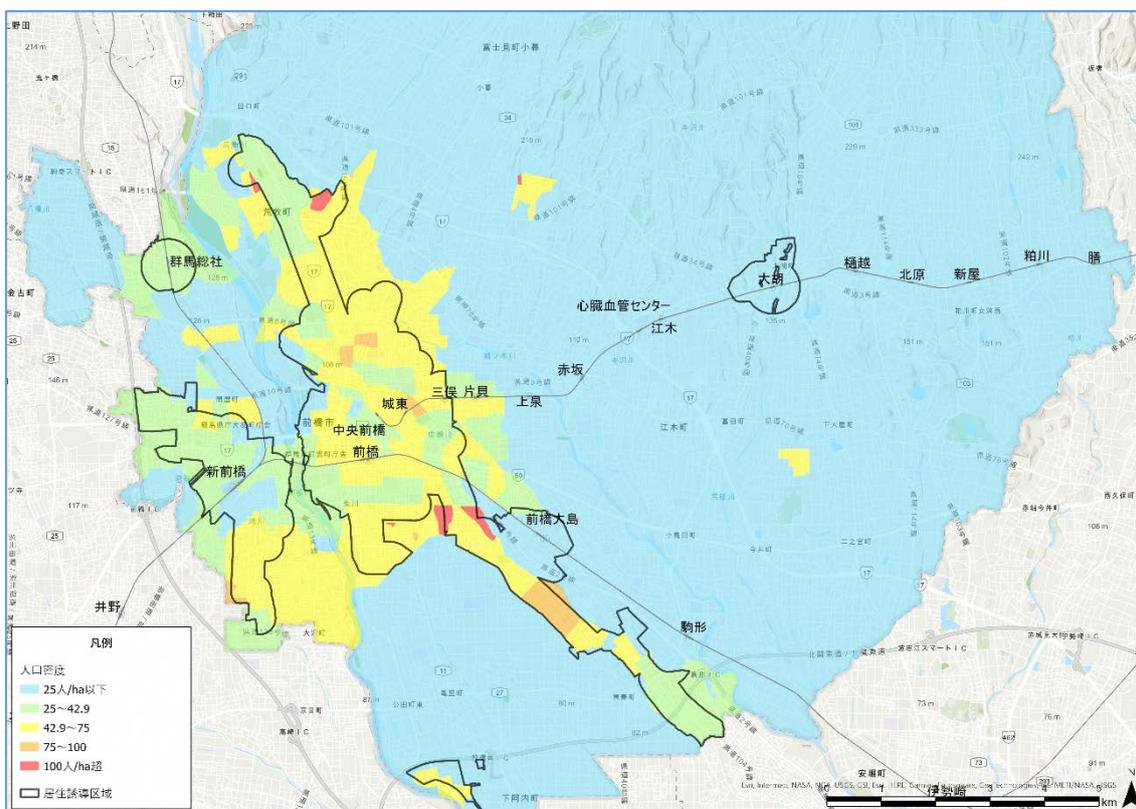
①居住誘導区域内の人口密度

居住誘導区域内の人口密度は、計画策定時（平成 29 年）では 42.9 人/ha であったものが令和 4 年では 41.7 人/ha と減少しており、現状維持の目標を下回っている。

地域別の変化をみると、前橋駅や新前橋駅周辺に加えて、人口密度が高く、バス路線が変更された広瀬団地周辺にて減少率が高い。

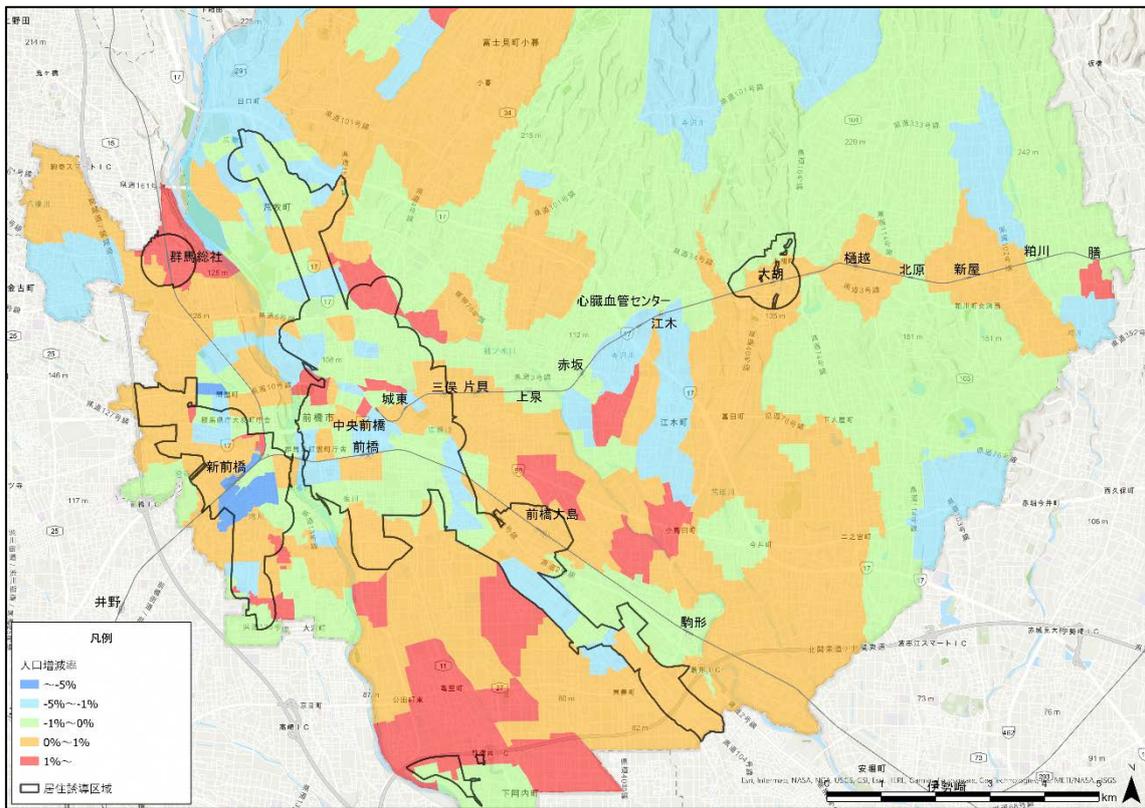
表（5）－ 6 居住誘導区域内の人口密度

	過年度値 平成 29 年 (2017 年)	現況値 令和 4 年 (2022 年)	目標値 令和 22 年 (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



図（5）－ 2 町別人口密度

資料：町別住民基本台帳人口表（令和 4 年 9 月末日現在を基に作成）



図（5）- 3 町別人口増減率

資料：町別住民基本台帳人口表（平成30年2月末日、令和4年9月末日現在を基に作成）

②公共交通利用人数

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するように設定している。

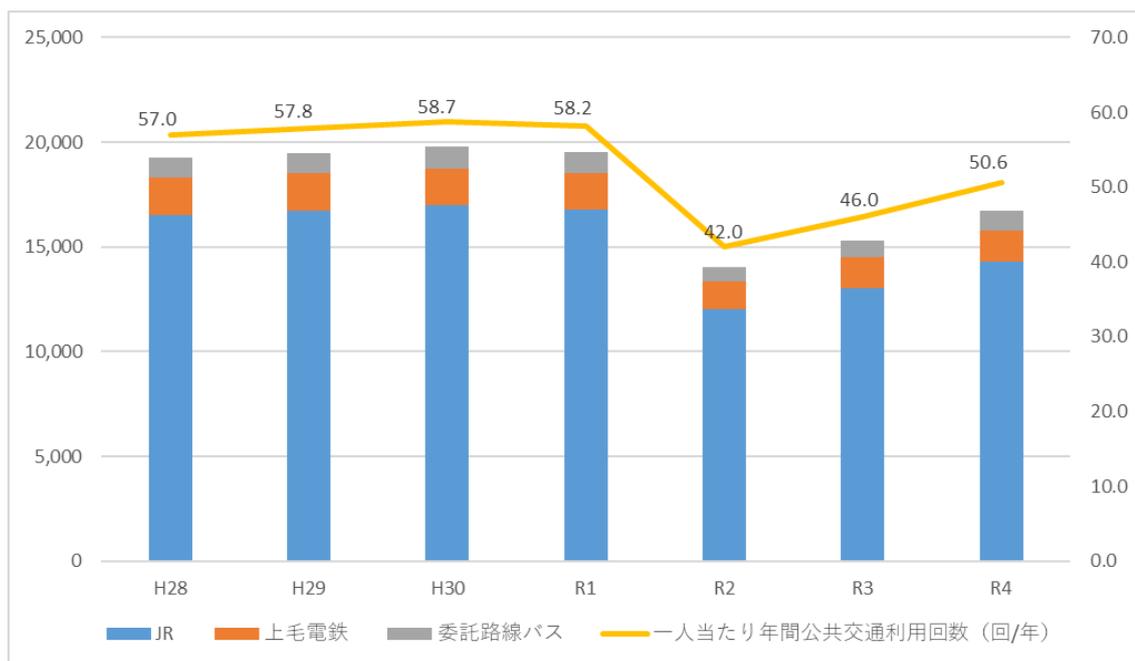
令和3年は15,291千人であり、基準年の平成28年(19,272千人)と比較すると、減少傾向である。値の推移をみると、2019年の新型コロナウイルス感染症が拡大以降、大きく減少しており、内訳をみると、JRの利用者が大きく減少している。

表(5)-7 年間公共交通利用人数

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

表(5)-8 年間公共交通利用人数の内訳

		H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)
年間公共交通利用人数	(千人)	19,273	19,499	19,774	19,509	14,048	15,291	16,705
うちJR	(千人)	16,493	16,706	16,990	16,762	12,002	13,035	14,284
うち上毛電鉄	(千人)	1,798	1,794	1,767	1,739	1,366	1,465	1,473
うち委託路線バス	(千人)	982	999	1,017	1,007	680	791	948
住民基本台帳	(千人)	338	338	337	335	335	332	330
一人当たりの 年間公共交通利用回数	(千人)	57.0	57.8	58.7	58.2	42.0	46.0	50.6



図(5)-4 市民一人当たりの年間公共交通利用回数の推移

③居住誘導区域内における免許非保有者の平日外出日数

居住誘導区域内における免許非保有者の平日外出日数について、アンケート調査の結果より現況値を確認した。その結果、免許非保有者の平日外出日数は基準値の平成30年よりも令和4年にて、0.6日/5日減少しており、免許保有者も減少しているものの、0.13日/5日減少であり、減少幅も免許非保有者の方が大きくなっている。以上を踏まえると、免許非保有者と免許保有者の差は、広がる結果となっている。

表（5）－9 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4年（2022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（5）－10 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 平成30年 （2018年）	現況値 令和4年 （2022年）	目標値 令和22年 （2040年）
免許非保有者の 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）

参考：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、地方都市圏における外出率が、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る。

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る。

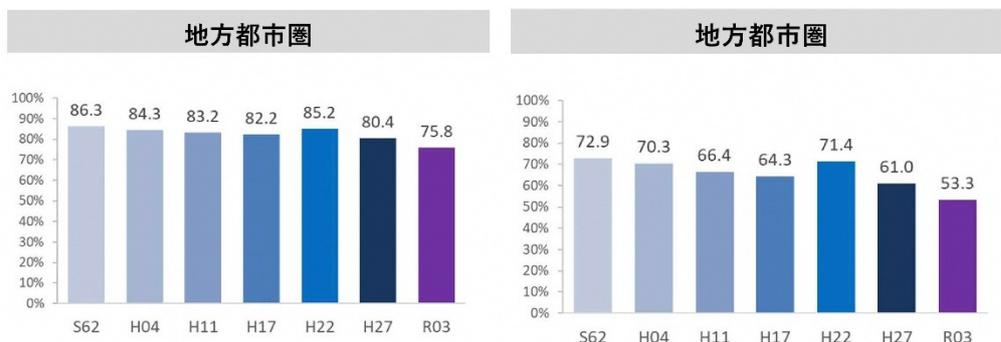


図5（5）－5 都市県別の外出率（左：平日、右：休日）

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）

④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ける「魅力的な住環境の整備」の評価について、アンケート調査の結果より現況値を確認した。その結果、基準値の平成30年では80.8%であったのに対して、令和4年度では82.4%へと1.6ポイント増加している。

表(5)-11 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 平成30年 (2018年)		現況値 令和4年 (2022年)		目標値 令和22年 (2040年)
	感じる	17.7%	80.8%	19.5%	82.4%
まあまあ感じる	63.1%	62.8%			

3. モニタリング指標からみる傾向

(1) 都市機能誘導区域の状況と今後の対策の方向性

都市機能誘導区域内での誘導施設の充足状況は、高まっている傾向にあり、特に本庁地区には多くの機能が集積している。また、公示価格の平均も市全域に比べ、減少幅が小さい水準で留まるなど、まちづくりの目標値を満たす結果となっている。

この間、本庁地区を中心に滞在空間やウォークアブルな空間づくりも進んでおり、都市としての魅力は高まっていると想定される。

今後も千代田町中心拠点地区市街地再開発事業が予定されており、ハード整備も進むことが期待されることから、引き続き、本庁地区の魅力向上に向けた取り組みを進めるとともに、地域拠点、生活拠点についても役割を踏まえた魅力向上に向けた取り組みを進めることが考えられる。

(2) 居住誘導区域の状況

居住誘導区域内の人口密度は減少傾向であり、公共交通の利用者数も新型コロナウイルス感染症拡大以降、大きく減少している。都市活動が大きく変化する中で、前橋市においても外出機会の減少等により、公共交通利用者が大きく減少したと予想される。

併せて、まちなかや公共交通軸の沿線でも人口が減少していることから、市全体の土地利用のあり方やモビリティサービスの向上等も含め、居住を呼び込むための更なる取り組みを推進することが必要である。

2 改訂スケジュール

前橋市立地適正化計画 改訂スケジュール(案)												前橋市都市計画課 令和5年10月		
策定概要	策定期間: 令和4年度～令和5年度末(2ヵ年)													
	■ 令和4年度: 防災指針の策定ほか ■ 令和5年度: 改訂手続き													
経過	令和5年度	計画素案の整理、住民意見反映												
		○ 庁内調整 ○ パプコメ ○ 都市計画審議会報告意見聴取												
予定	令和5年度													
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
計画検討	● 素案の庁内調整									● 案の作成			●	
意見反映等				● 住民説明会		● 関係課長会議		● 建水委員会		● 庁議			● パブリックコメント等	
都市計画審議会等	● 経過報告					● 経過報告		● 素案					● 意見聴取(法81②)	
策定・公表											防災指針の策定 ☆ 計画改訂・公表			