

前橋市立地適正化計画（居住誘導区域）素案

平成 30（2018）年 9 月

前橋市

目次

1. はじめに.....	1
1-1 計画策定の背景	2
1-2 立地適正化計画	3
1-3 立地適正化計画制度の特徴	3
1-4 立地適正化計画に定める事項	6
1-5 本計画書の位置づけ	7
1-6 目標年次	7
2. 居住誘導区域の設定に係るまちづくりの方針	9
2-1 居住に関する現況・将来動向	10
2-2 居住誘導区域の設定に係るまちづくり方針	23
2-3 まちづくり方針に基づく地域区分と生活像	24
2-4 居住誘導区域へ誘導を目指すターゲット	28
3. 具体的な区域.....	29
3-1 居住誘導区域の具体的な区域設定の検討	30
3-2 まちなか居住エリア及び生活サービス充実居住エリアの検討.....	31
3-3 公共交通沿線居住エリアの検討	32
3-3-1 対象とする駅およびバス路線沿線	32
3-3-2 境界線の設定の考え方	34
3-4 広域幹線を活用した居住エリアの検討	36
3-4-1 広域幹線(鉄道).....	36
3-4-2 広域幹線（バス）	39
3-5 都心幹線を活用した居住エリアの検討	43
3-6 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を活用した居住エ リアの検討	44
3-7 災害等による安全性の考慮	53
3-7-1 原則として居住誘導区域に含まないこととすべき区域の扱いについて	54
3-7-2 災害リスク等を総合的に勘案し判断すべき区域の扱いについて	55
3-8 居住誘導区域（案）	61
4. 誘導に向けた施策.....	63
4-1 居住誘導に向けた施策の方向性	64
4-2 居住誘導に向けた施策の設定	65
4-3 他分野の取組との関係性	69
4-4 届出制度	70

5. 定量的な目標値.....	71
5-1 目標値設定の考え方	72
5-2 居住誘導に向けた施策により目指す目標値（アウトプット指標）	73
5-3 目標値の達成により期待される効果（アウトカム指標）	75
6. 計画の進捗・管理.....	77
6-1 計画の進捗・管理の方針	78

1. はじめに



- 1-1 計画策定の背景
- 1-2 立地適正化計画
- 1-3 立地適正化計画制度の特徴
- 1-4 立地適正化計画に定める事項
- 1-5 本計画書の位置づけ
- 1-6 目標年次

1-1 計画策定の背景

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

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

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

そこで、本市では、都市計画マスタープランでも掲げる「ひとつの都市として市全体が地域とともに発展するコンパクトなまちづくり」の実現に向けた具体的な方向性を示すための立地適正化計画を策定することとなりました。

昨年度は、本市の活力を担う活動の場として、今後も維持・育成していくべきエリアとその方向性を示す立地適正化計画（都市機能誘導区域）を策定しました。この立地適正化計画（都市機能誘導区域）も踏まえ、本年度は、本市が目指す居住地のあり方について取りまとめた立地適正化計画（居住誘導区域）について、素案を取りまとめます。



図 1-1 「前橋市都市計画マスタープラン改訂版」より

1-2 立地適正化計画

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

【立地適正化計画制度の意義】

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

1-3 立地適正化計画制度の特徴

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

【都市全体を見渡したマスタープラン】

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

都市全域の機能を見渡した都市計画マスタープランの高度化版の役割

【都市計画と民間施設誘導の融合】

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

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

【市街地空洞化防止のための新たな選択肢】

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

それぞれの地域における**拠点性形成のための**役割

【時間軸をもったアクションプラン】

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

時間軸をもったアクションプランとして運用することで効果的なまちづくりが可能

【都市計画と公的不動産の連携】

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

公共施設の再編に係る計画（公共施設等総合管理計画 等）との連携

【都市計画と公共交通の一体化】

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

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

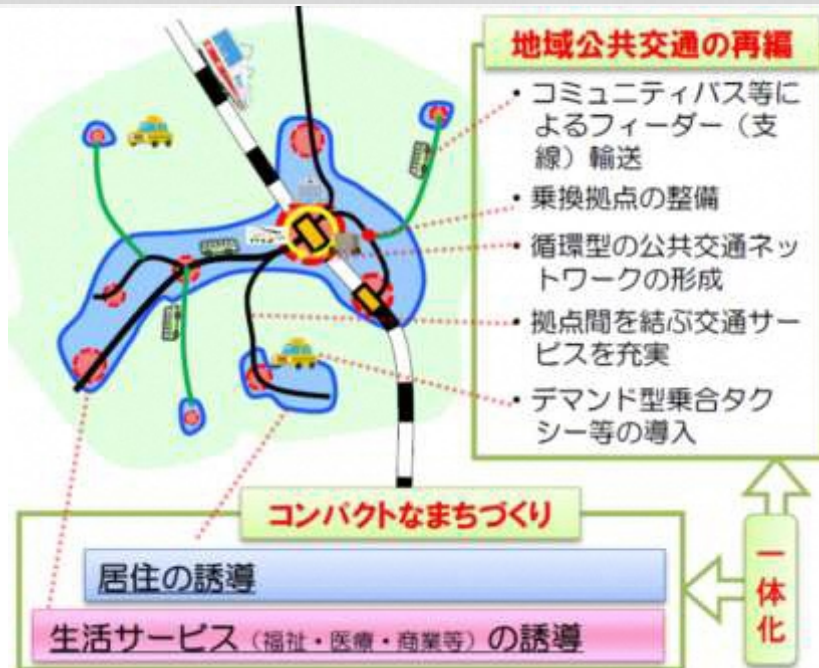


図 1-2 都市計画と公共交通の一体化イメージ

「改正都市再生特別措置法等について」国土交通省より

1-4 立地適正化計画に定める事項

【立地適正化計画の区域】

【区域】

○立地適正化計画の区域は、都市計画区域全体が基本となります。

※本市の対象区域

前橋都市計画区域

前橋勢多都市計画区域

富士見都市計画区域

なお、富士見都市計画区域については、平成 32 年度（2020 年度）を目処に都市計画区域の見直しを予定していることから、段階的に検討を進めます。

□都市機能誘導区域

【区域の設定】

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

【誘導施設の設定】

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

□居住誘導区域

【区域の設定】

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

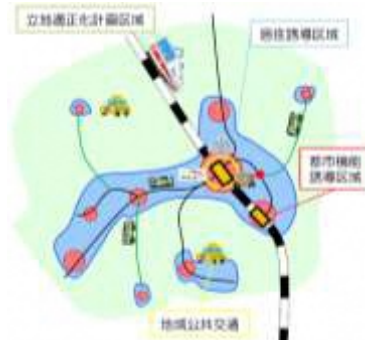
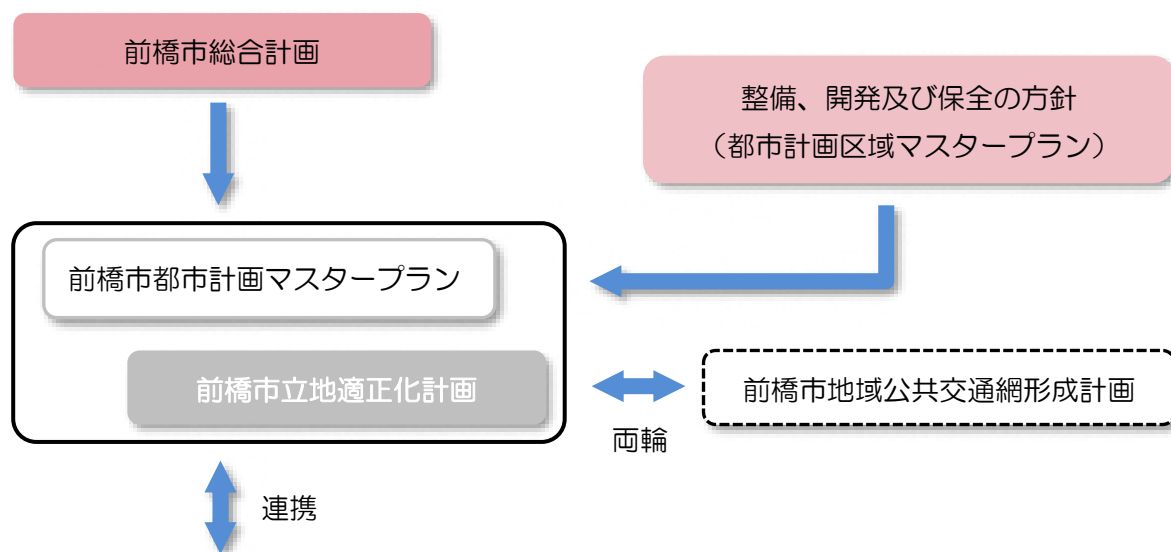


図 1-3 立地適正化計画イメージ

「概要パンフレット」国土交通省より

1-5 本計画書の位置づけ

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



〈関連計画等〉

人口対策関連	県都まえばし創生プラン「前橋版人口ビジョン・総合戦略」
まちづくり関連	前橋市市街地総合再生計画 前橋市中心市街地活性化基本計画
子育て、福祉関連	前橋市子ども・子育て支援事業計画 老人保健福祉計画「まえばしスマイルプラン」 前橋市障害者福祉計画「前橋はーとふるプラン」
教育関連	前橋市教育振興基本計画
行政関連	前橋市市有資産活用基本方針 前橋市公共施設等総合管理計画

など

1-6 目標年次

本計画は、おおむね20年先（平成52年（2040年））の都市づくりを見据えた計画となります。

2. 居住誘導区域の設定に係るまちづくりの方針



- 2-1 居住に関する現況・将来動向
- 2-2 居住誘導区域の設定に係るまちづくり方針
- 2-3 まちづくり方針に基づく地域区分と生活像
- 2-4 居住誘導区域へ誘導を目指すターゲット

2-1 居住に関する現況・将来動向

(1) 前橋市の人口の動向

生産年齢人口(15歳～64歳)は、平成7年(1995年)以降減少を続けており、将来的にも減少し続けることが見込まれます。

年少人口(0歳～14歳)も、昭和55年(1980年)以降減少を続けており、平成12年(2000年)には老年人口(65歳以上)を下回りました。将来的にも減少し続けることが見込まれます。

一方、老年人口は一貫して増加し続けており、将来的にも平成52年(2040年)までは、増加し続ける見込みです。総人口は平成22年(2010年)から平成52年(2040年)に掛けて大きく減少する一方で、老年人口が増加することから、高齢化率は大幅に上昇することが推計されています。

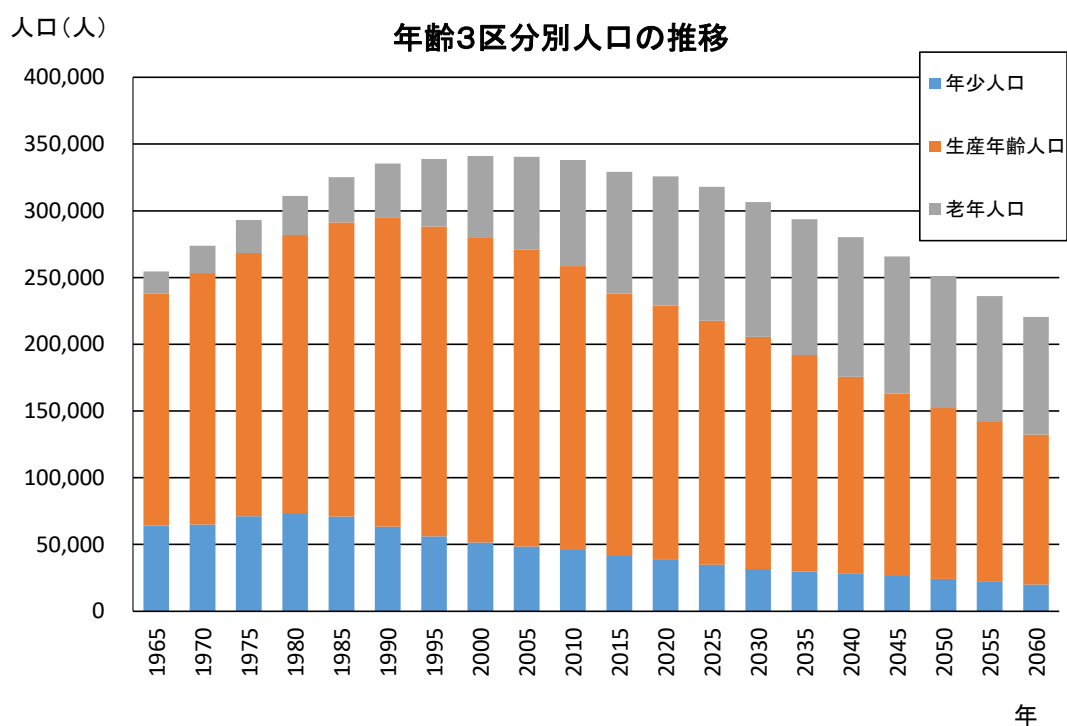


図 2-1 年齢3区分別人口の推移

資料：平成27年(2015年)まで「国勢調査(総務省)」の実績値、平成32年(2020年)以降は、「日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所：平成25年(2013年)3月推計)」の推計値により作成

現況において、人口が集中している JR 前橋駅、新前橋駅を中心とした、本庁地区、元総社地区で人口が減少することが見込まれます。

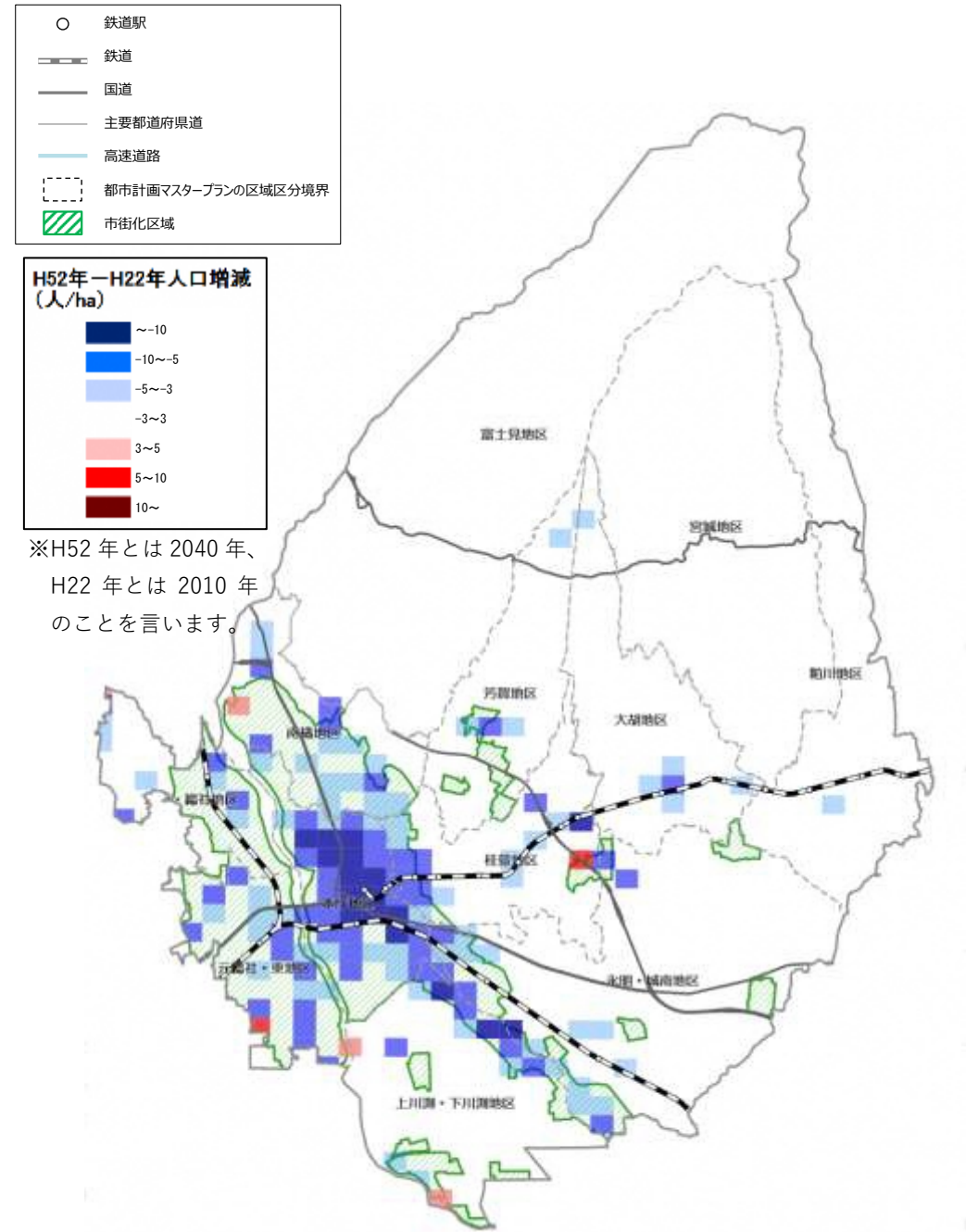


図 2-2 前橋市における夜間人口の増減

資料：国勢調査（平成 22 年（2010 年））地域メッシュ統計

※将来人口（平成 52 年（2040 年））は国勢調査（平成 22 年（2010 年））のデータを元にコーホート要因法を用いて推計

1

2

3

4

5

6

他

居住誘導区域の設定に係るまちづくりの方針

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はありましたが、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。

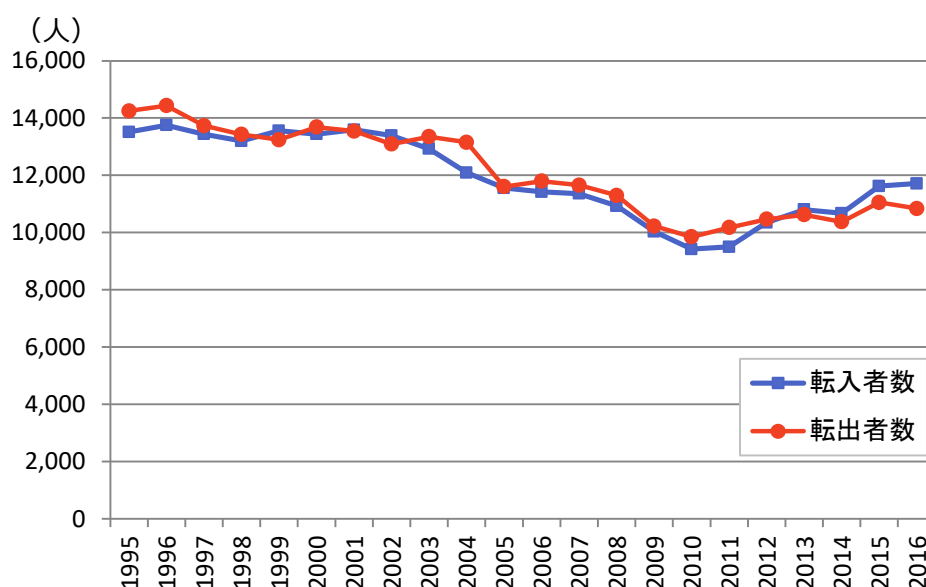


図 2-3 前橋市の転入者数・転出者数の推移

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 2-1 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））

1

2



4

5

6

他

居住誘導区域の設定に係るまちづくりの方針

(3) 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。

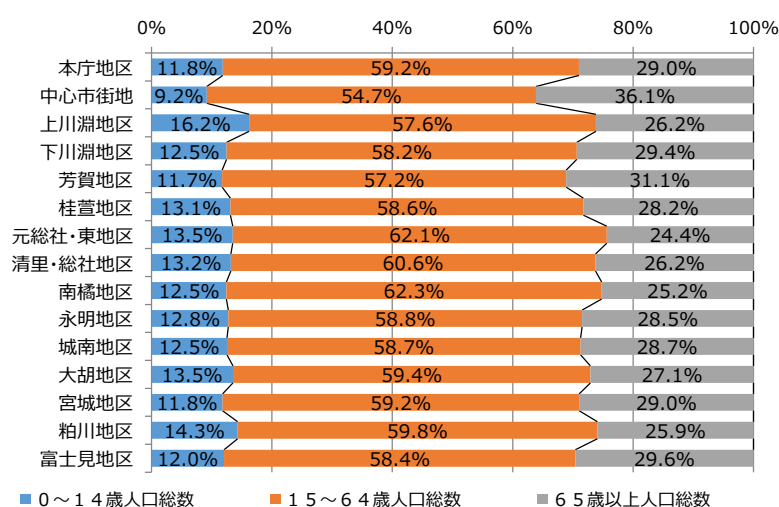


図 2-5 地域別年齢構成

出典：平成 27 年（2015 年）国勢調査

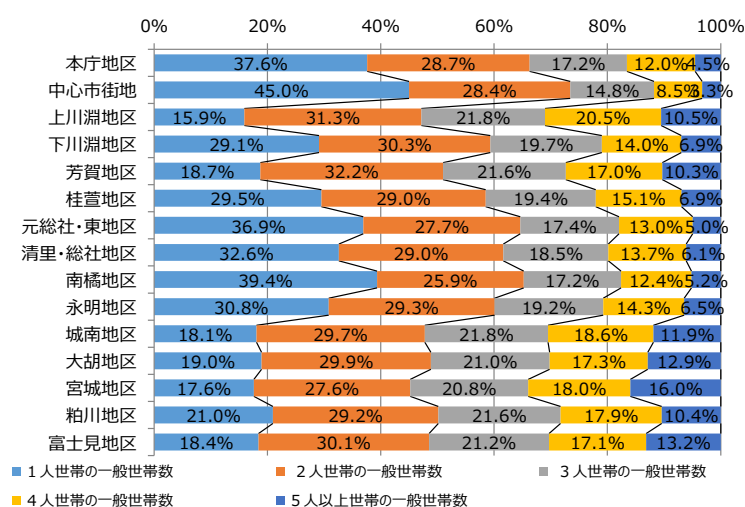


図 2-6 地域別の世帯構成

出典：平成 27 年（2015 年）国勢調査

(4) 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。



※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。

図 2-7 人の動き（トリップ）のイメージ

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 2-8 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。

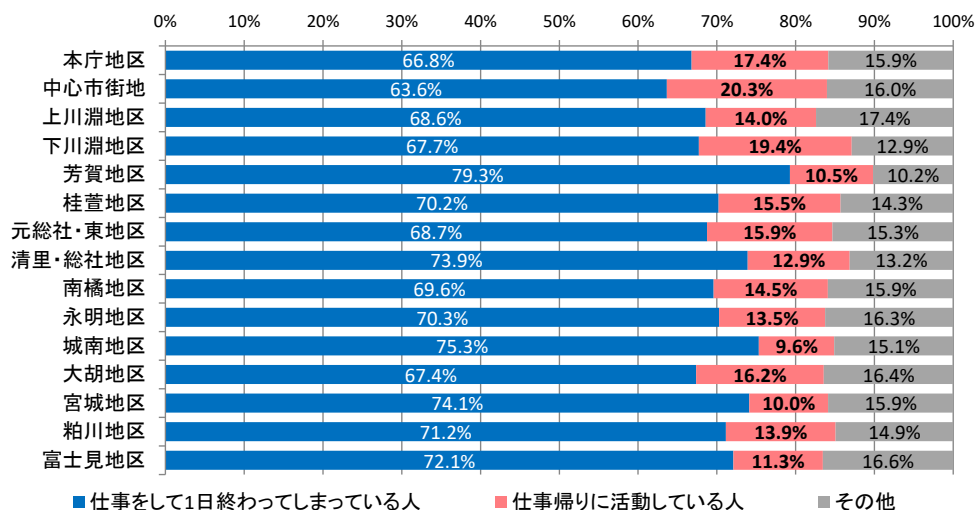


図 2-9 地域別通勤をしている人の動きの特徴

出典：群馬県 P T 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。

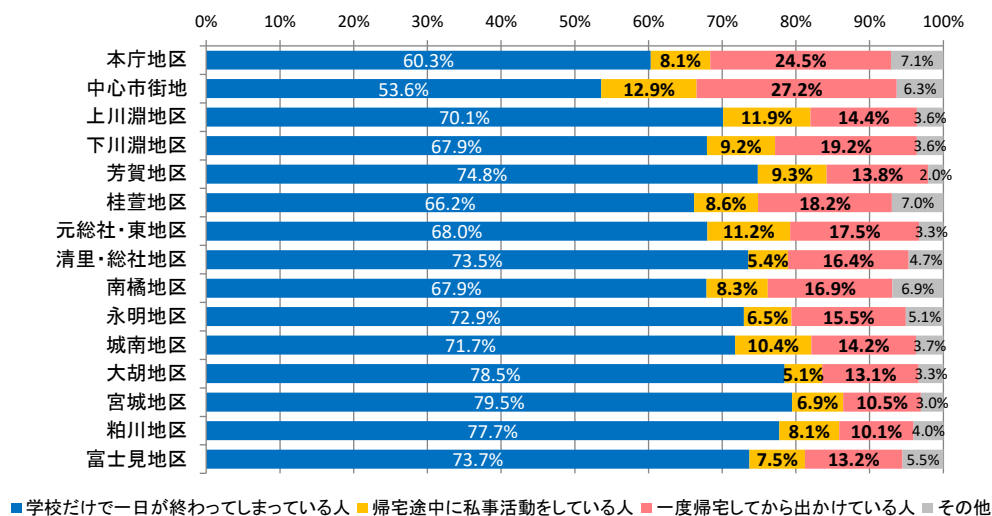


図 2-10 地域別通学をしている人の動き

出典：群馬県 P T 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。

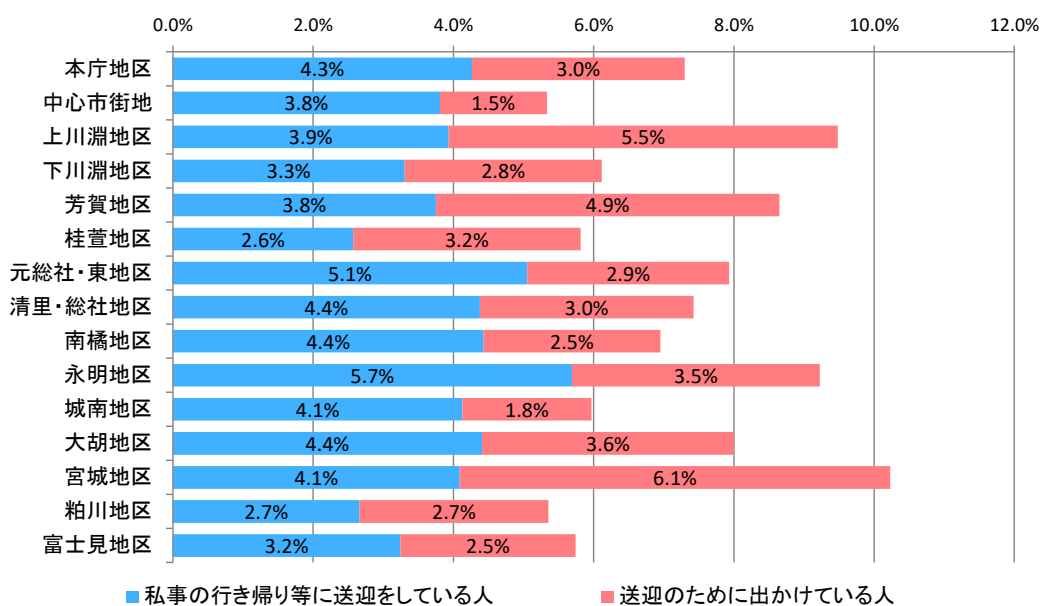


図 2-11 地域別通勤・通学をしていない人の動きの特徴

出典：群馬県 P T 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・通学を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。

(5) 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。

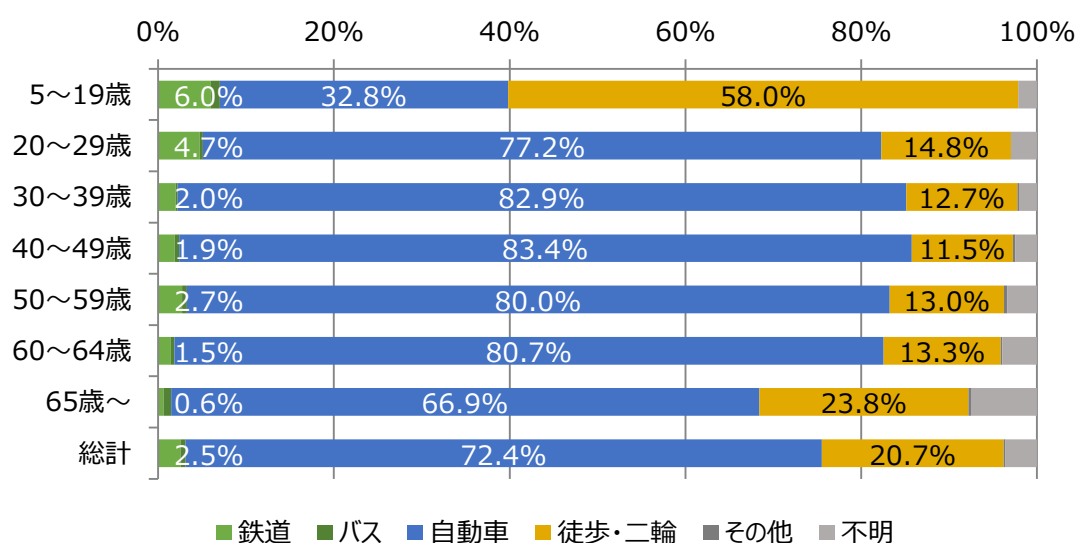


図 2-12 年代別代表交通手段構成比

出典：群馬県 P T 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。

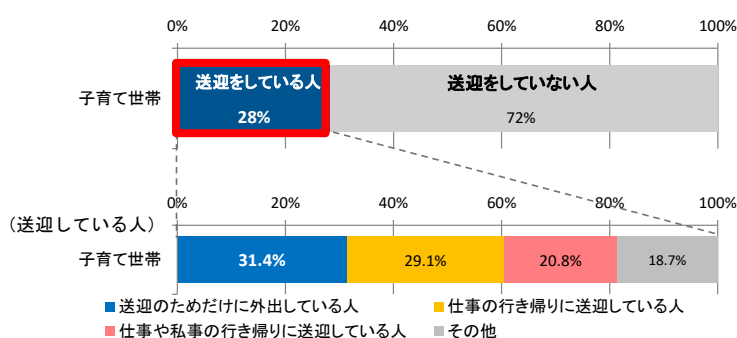


図 2-13 子育て世帯の送迎トリップの有無と送迎内容の内訳（子育て世帯男女計）

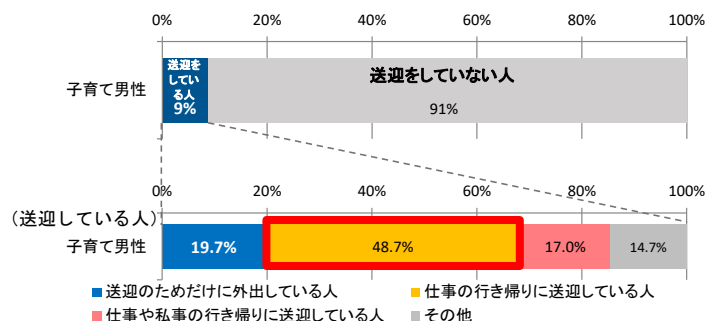


図 2-14 子育て世帯の送迎トリップの有無と送迎内容の内訳（子育て男性）

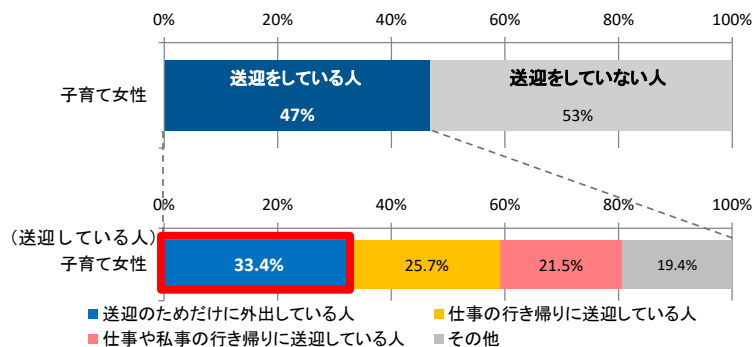


図 2-15 子育て世帯の送迎トリップの有無と送迎内容の内訳（子育て女性）

出典：群馬県 P T 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。

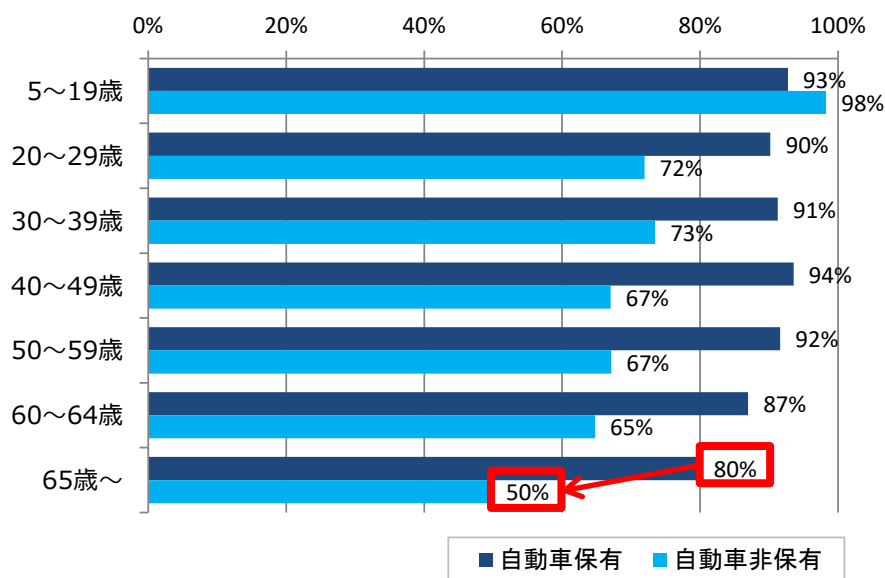


図 2-16 前橋市の年代別自動車の保有状況別の外出率

出典：群馬県 PT 調査（平成 27 年（2015 年））

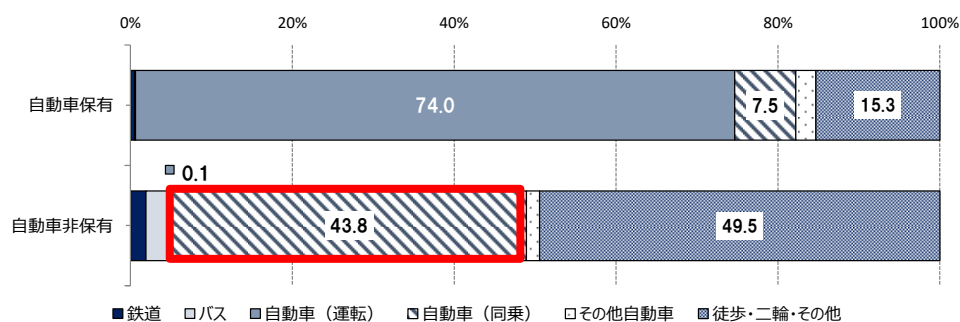


図 2-17 前橋市の高齢者の自動車の保有状況別の代表交通手段構成比

出典：群馬県 PT 調査（平成 27 年（2015 年））

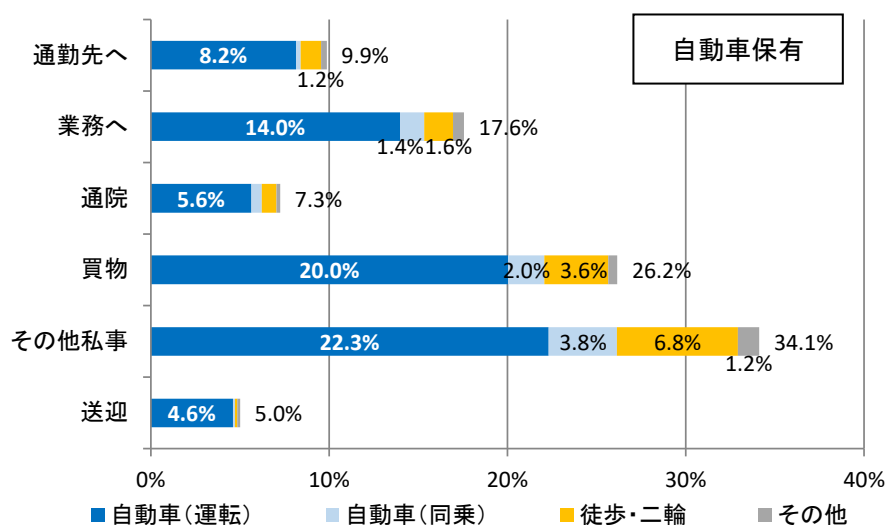


図 2-18 前橋市の高齢者の代表交通手段・目的種類構成比（自動車保有）

出典：群馬県 PT 調査（平成 27 年（2015 年））

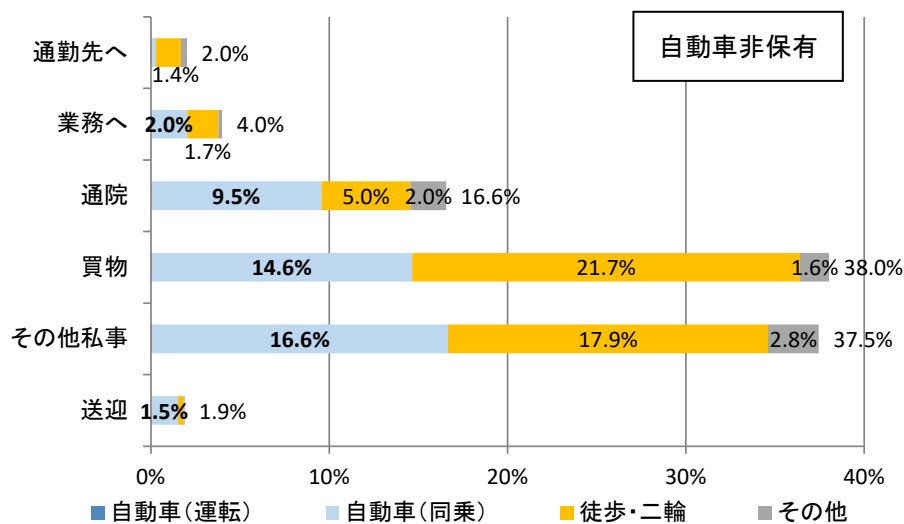


図 2-19 前橋市の高齢者の代表交通手段・目的種類構成比（自動車保有）

出典：群馬県 PT 調査（平成 27 年（2015 年））

(6) 現況・将来動向のまとめ

以上のような特徴から、前橋市が抱える特徴、課題として以下のものが挙げられます。

<前橋市の特徴>

●人口減少・高齢化・市街地の低密化の進行が予想

- ・人口は平成 7 年（1995 年）から減少局面に突入し、今後も減少することが予想されています。
- ・年少人口は、昭和 55 年（1980 年）から減少する一方、高齢人口は、年々増加が予想されています。
- ・人口分布も現在、多く集まっている JR 前橋駅周辺の減少率が大きく、郊外部では増加する地域も存在するため、市街地の低密化が進行すると予想されています。
- ・世帯構成では、市街地の方に単身世帯が多く、子育て層などは郊外部に多くなっています。

●一定程度の転入者が存在

- ・年間 1 万人程度の転入者が存在し、転入元は、東京、埼玉、神奈川の 3 都県が 2 割を占めています。

●市街地で多様な活動がされる一方、郊外部、特に高齢者は送迎に頼る方が多い

- ・市街地に住んでいる人の方が、会社帰りに活動している人が多く、また、学生も通学だけでなく、私事的な活動も実施できている人が多く、多様な活動が選択できています。
- ・郊外部では、送迎による負担が大きくなっています。
- ・自動車が使えない高齢者の移動は自動車での送迎に頼っており、外出率も低い傾向にあります。

<前橋市の課題>

●全ての市民が自分の意志で活動できる都市の維持・形成が求められる

- ・人口減少とともに郊外部への居住がさらに進むことで、市街地の低密化が進行し、市域全体にメリハリのない居住地が拡大することが懸念されています。
- ・市街地では、多様な活動がおこなえると共に送迎に頼らなくとも活動しやすい環境になっていることから、今後も維持すると共に、都市機能施設の立地と居住地を一体として整備することが重要と考えられます。
- ・今後、益々高齢化が進展する中で自動車を運転出来ない高齢者が増加し、若い世代も子育てと仕事の両立により負担が増える中、まちの活力を創出するためにも自分の意志で活動出来る都市を維持・形成していくことが必要と考えられます。

2-2 居住誘導区域の設定に係るまちづくり方針

これまでの分析結果を踏まえ、次のように居住誘導区域の設定に係るまちづくり方針を設定します。

【居住誘導区域の設定に係るまちづくり方針】

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

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

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

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

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

2-3 まちづくり方針に基づく地域区分と生活像

(1) 前橋市の居住地の区分の考え方

前橋市では、これまで市街化区域においては、計画的に市街地整備が推進されてきました。

また、非線引き都市計画区域においても、用途地域を定め、旧町村における集落を活かしながら計画的な集落の形成を目指してきた地域では、日常的な生活ニーズに応える都市機能施設もある程度集積しています。

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

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

① まちなか居住エリア

- ・ 高次の都市機能施設を含めた、多様な都市機能施設が集積することで、自動車に頼らずに様々な生活ニーズを満たすことが出来るエリアとして、中心拠点を基本とした地区を居住誘導区域に位置付けます

② 生活サービス充実居住エリア

- ・ 市内でも都市機能施設が一定程度以上集積することが想定され、自動車に頼らずに日常の生活ニーズを満たすことが出来るエリアとして、地域拠点、生活拠点を基本とした地区を居住誘導区域に位置付けます

③ 公共交通沿線居住エリア

- ・ 都市機能誘導区域等へのアクセスに、自動車以外の交通手段を選択でき、便利な生活が可能なエリアとして、公共交通の利便性の高い地区を居住誘導区域に位置付けます

④ 一般居住エリア

- ・ その他の市街化区域及び非線引き都市計画区域内の用途地域指定区域は、これまでの前橋市のまちづくりを活かし、自動車を上手に使うことで日常生活のニーズを満たしながらゆとりある暮らしが可能な居住エリアとして位置づけ、都市計画マスタープラン等に基づき、これまでの取り組みを引き続き検討していきます。

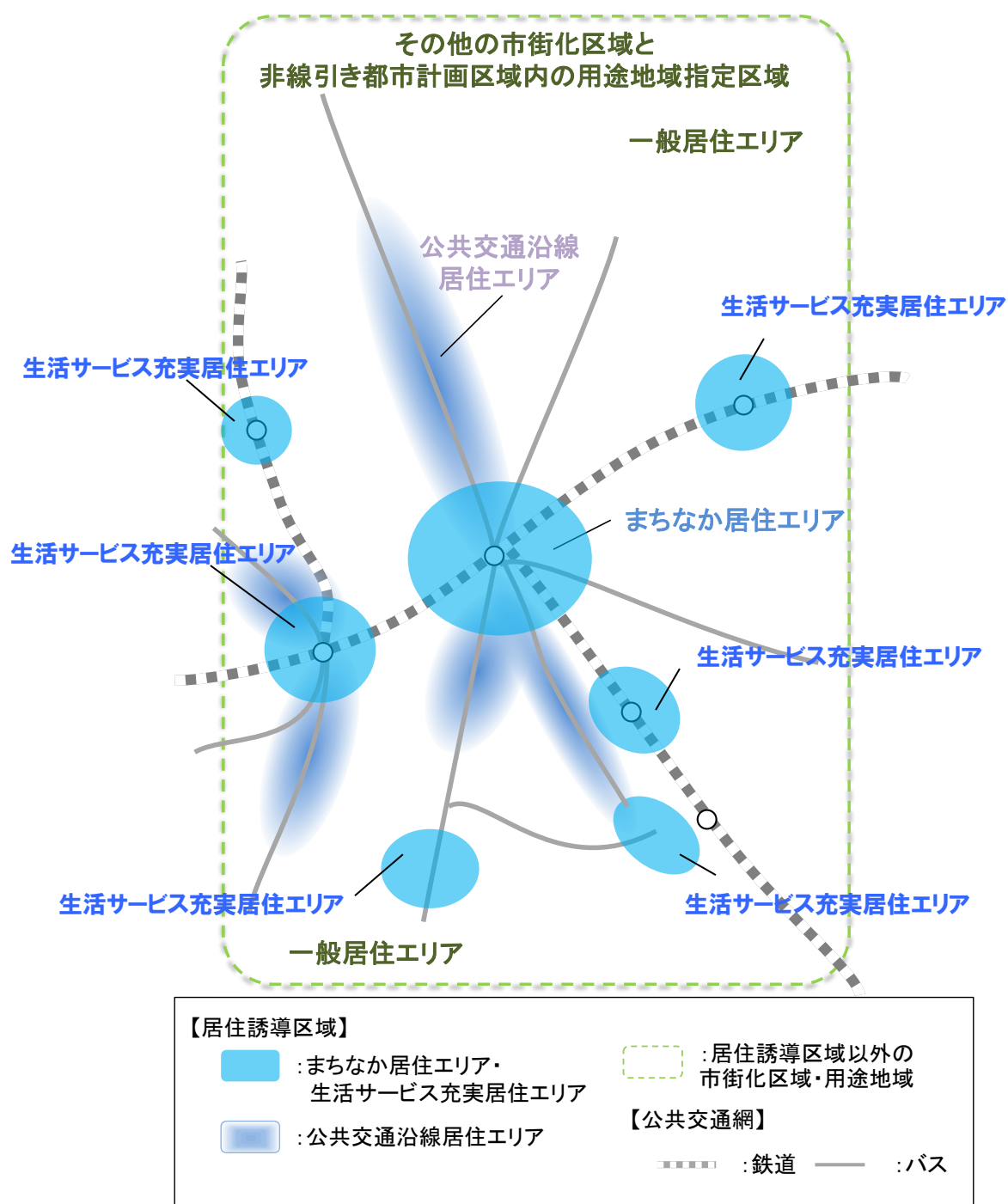


図 2-20 居住地の区分のイメージ

(2) 居住誘導区域の生活像

○まちなか居住エリアおよび生活サービス充実居住エリア（都市機能誘導区域を基本とした地区）

都市機能誘導区域は、各拠点のまちづくり方針に基づき、都市機能の集積が進むことで地域特性を活かした拠点形成が進められるため、各拠点の個性から、ライフパターンに合わせた居住を選択できるようになります。

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

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

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

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

○公共交通沿線居住エリア（公共交通の利便性の高い地区）

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

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

(3) 一般居住エリアの生活像

居住誘導区域外の市街化区域及び用途地域指定区域については、公共交通沿線居住エリアと同様に、日常生活のニーズを満たす活動が可能となりますが、公共交通を利用する際には、駅やバス停へ自動車や自転車での移動または家族等による自動車での送迎が伴うため、自動車を中心とした生活が想定されます。

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

1

2

3

4

5

6

他

居住誘導区域の設定に係るまちづくりの方針

2-4 居住誘導区域へ誘導を目指すターゲット

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

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

【短・中期で居住誘導を目指すターゲット】

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

【長期的に居住誘導を目指すターゲット】

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

3. 具体的な区域



- 3-1 居住誘導区域の具体的な区域設定の検討
- 3-2 まちなか居住エリア及び生活サービス充実居住エリアの検討
- 3-3 公共交通沿線居住エリアの検討
- 3-4 広域幹線を活用した居住エリアの検討
- 3-5 都心幹線を活用した居住エリアの検討
- 3-6 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を活用した居住エリアの検討
- 3-7 災害等による安全性の考慮
- 3-8 居住誘導区域（案）

3-1 居住誘導区域の具体的な区域設定の検討

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

以降、それぞれの具体的な区域の設定を検討します。

ただし、以下の区域については、居住誘導区域を設定しないこととします。

- ・市街化調整区域（都市再生特別措置法の規定によるため）
- ・工業専用地域（用途地域で住宅の建築が制限されるため）
- ・災害による安全性の考慮を要する区域（3-7 にて別途検討して設定）

3-2 まちなか居住エリア及び生活サービス充実居住 エリアの検討

まちなか居住エリア及び生活サービス充実居住エリアは、中心となる駅またはバス停などから徒歩（まちなか居住エリアでは都心幹線バスも活用）で都市機能誘導区域内の都市機能施設を利用し、日常生活を過ごすことができる範囲を指定します。

都市機能誘導区域は、都市機能施設の分布状況等から設定しており、各都市機能施設へのアクセスには徒歩を基本とした範囲となっていることから、まちなか居住エリア及び生活サービス充実居住エリアは、都市機能誘導区域と同じ範囲を設定します。

ただし都市機能誘導区域のうち、一部の地域では都市計画法第12条の5の規定による地区計画により住宅の建築が制限されています。

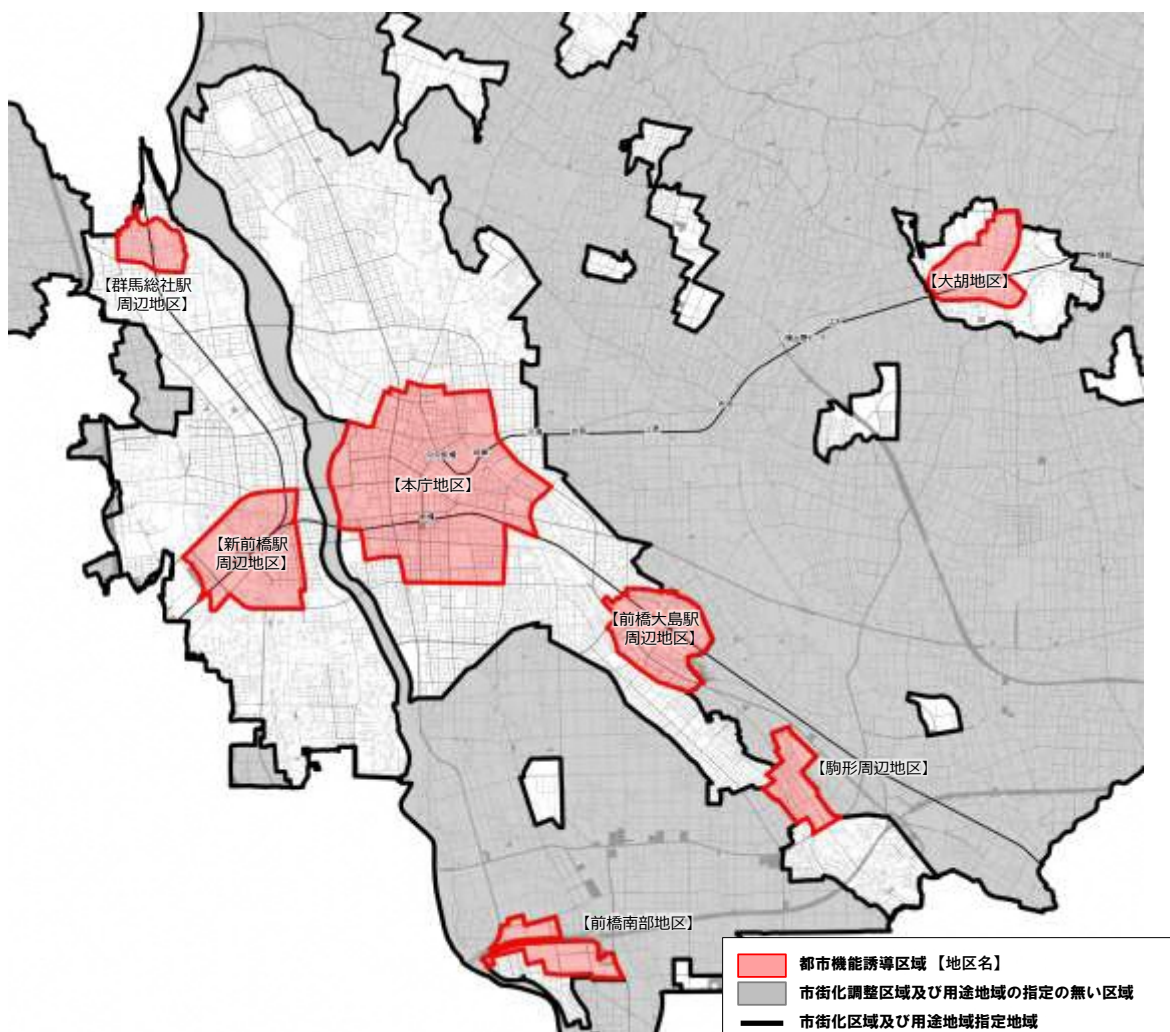


図 3-1 都市機能誘導区域図

1

2

3

4

5

6

他

具体的な区域

(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

本市では、地域公共交通網形成計画にて幹線バス路線としての整備を目指している「広域幹線」、「都心幹線」以外にも都市機能誘導区域までつながり、現在の日常生活を支えているバス路線が存在します。

これらの路線については、今後も既存のバスサービスを維持し、市民の日常生活を支えられるように沿線の人口集積の維持を目指すこととします。

具体的には、都市機能誘導区域に繋がる路線のうち、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とします。

人口密度 40 人/ha の設定について

- ・生活サービス機能の持続性確保に必要な人口密度としては、計画的な市街化を図るべき区域とされる市街化区域の設定水準が一つの参考とされています。（「立地適正化計画作成の手引き」（国土交通省都市局都市計画課平成 29 年（2017 年）4 月 10 日改訂））
- ・市街化区域の設定基準は、「都市計画運用指針」の中で、「40 人/ha」が最低の基準とされていることから、40 人/ha を基準として設定します。

1

2

3

4

5

6

他

具体的な区域

3-3-2 境界線の設定の考え方

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

【鉄道駅までのアクセス圏域】

- ・ 利用実態を踏まえると、前橋駅・新前橋駅では駅から 800m の距離帯の利用が大きくなっているものの、それ以外の駅では 300～400m の距離帯からの利用が最も多くなっており、**500m 以内にて全体の半数**を占めています。

⇒**500mを基本として設定**します

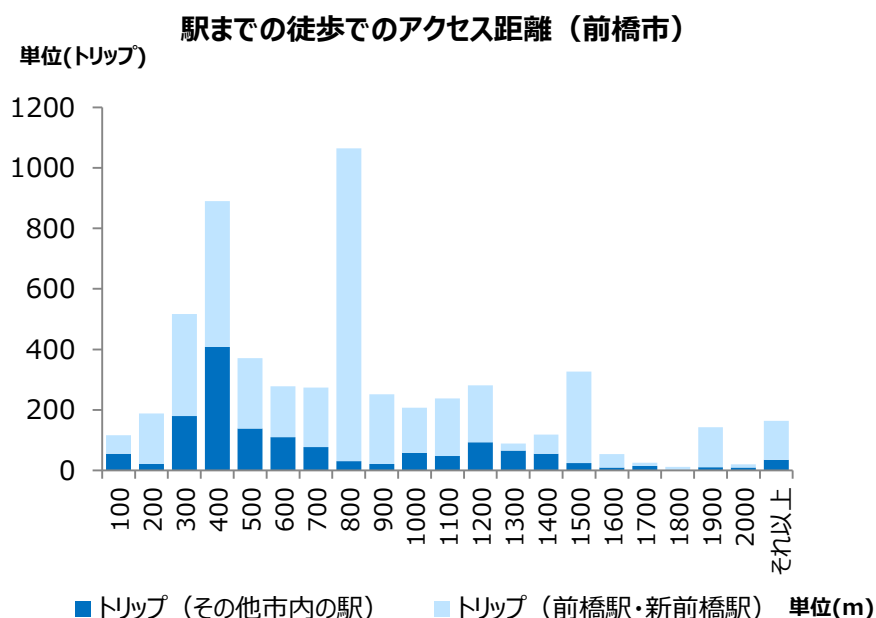


図 3-3 出発地から駅までの距離帯別のトリップ数
（駅まで徒歩で訪れる人のみを対象）

出典：群馬県 PT 調査（平成 27 年（2015 年））

※トリップとは、人または車両がある目的を持ってある場所（出発地）からある場所（到着地）へ移動することをいいます。

※マスターデータより、出発地から駅までの直線距離を算出することで、距離帯別のトリップ数を集計しています。

【バス停までのアクセス圏域】

- ・ バス停から 100～200m の距離帯からの利用が最も多くなっており、300m 以内にて全体の半数を占めています。

⇒300mを基本として設定します

単位(トリップ) バス停までの徒歩でのアクセス距離 (群馬県全路線)

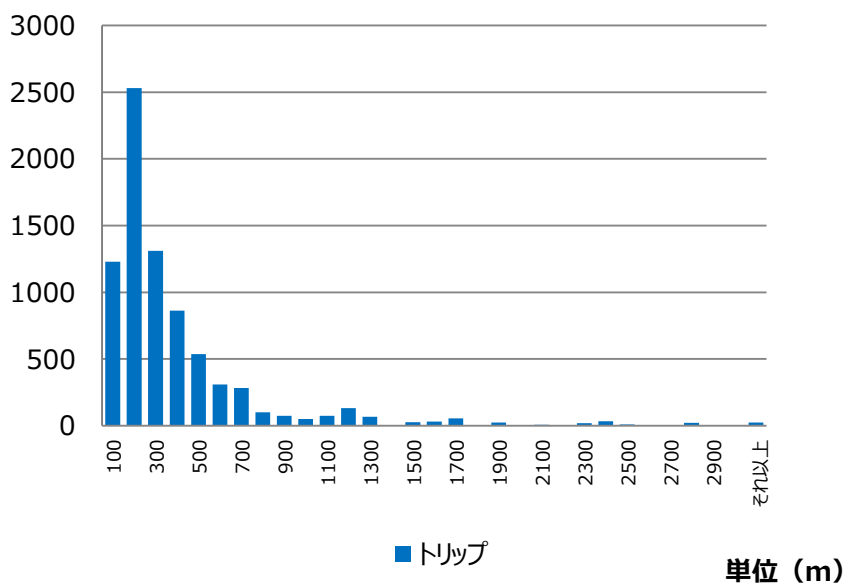


図 3-4 出発地からバス停までの距離帯別のトリップ数
(バス停まで徒歩で訪れる人のみを対象)

出典：群馬県 PT 調査 (平成 27 年 (2015 年))

※トリップとは、人または車両がある目的を持ってある場所（出発地）からある場所（到着地）へ移動することをいいます。

※マスターデータより、出発地からバス停までの直線距離を算出することで、距離帯別のトリップ数を集計しています。

1

2

3

4

5

6

他

具体的な区域

3-4 広域幹線を活用した居住エリアの検討

3-4-1 広域幹線(鉄道)

(1) 城東駅・三俣駅（上毛線）周辺の公共交通沿線居住エリア【鉄道駅から 500m】

城東駅および三俣駅から 500m の範囲では、西側については、本庁地区の都市機能誘導区域との境界線が存在することから、都市機能誘導区域との境界線まで、また、東側については、市街化区域の境界線までを設定します。

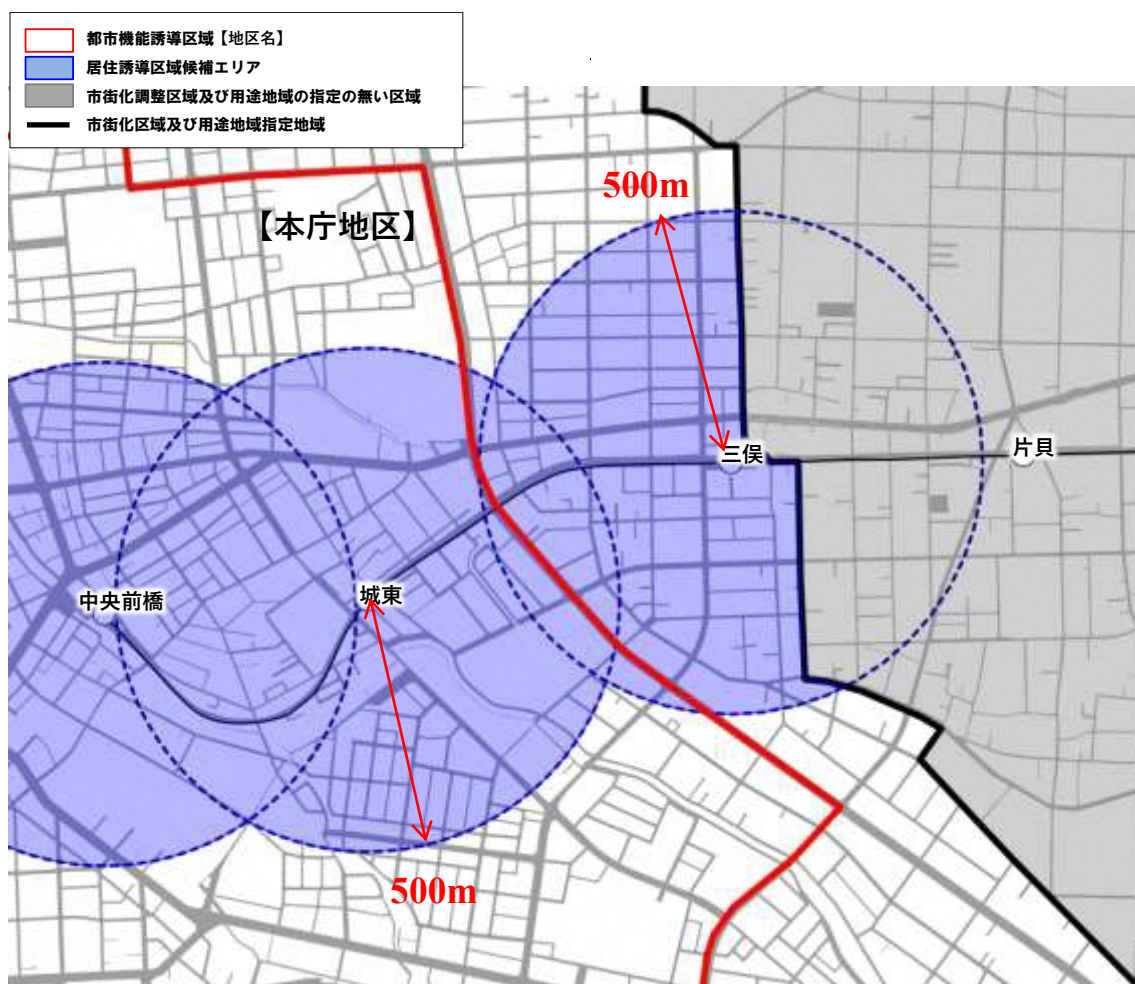


図 3-5 城東駅・三俣駅周辺の居住誘導区域（案）

(2) 大胡駅（上毛線）周辺の公共交通沿線居住エリア【鉄道駅から 500m】

都市機能誘導区域内に存在する鉄道駅のうち、大胡駅から 500m の範囲で、一部都市機能誘導区域の外側となっている範囲を設定します。

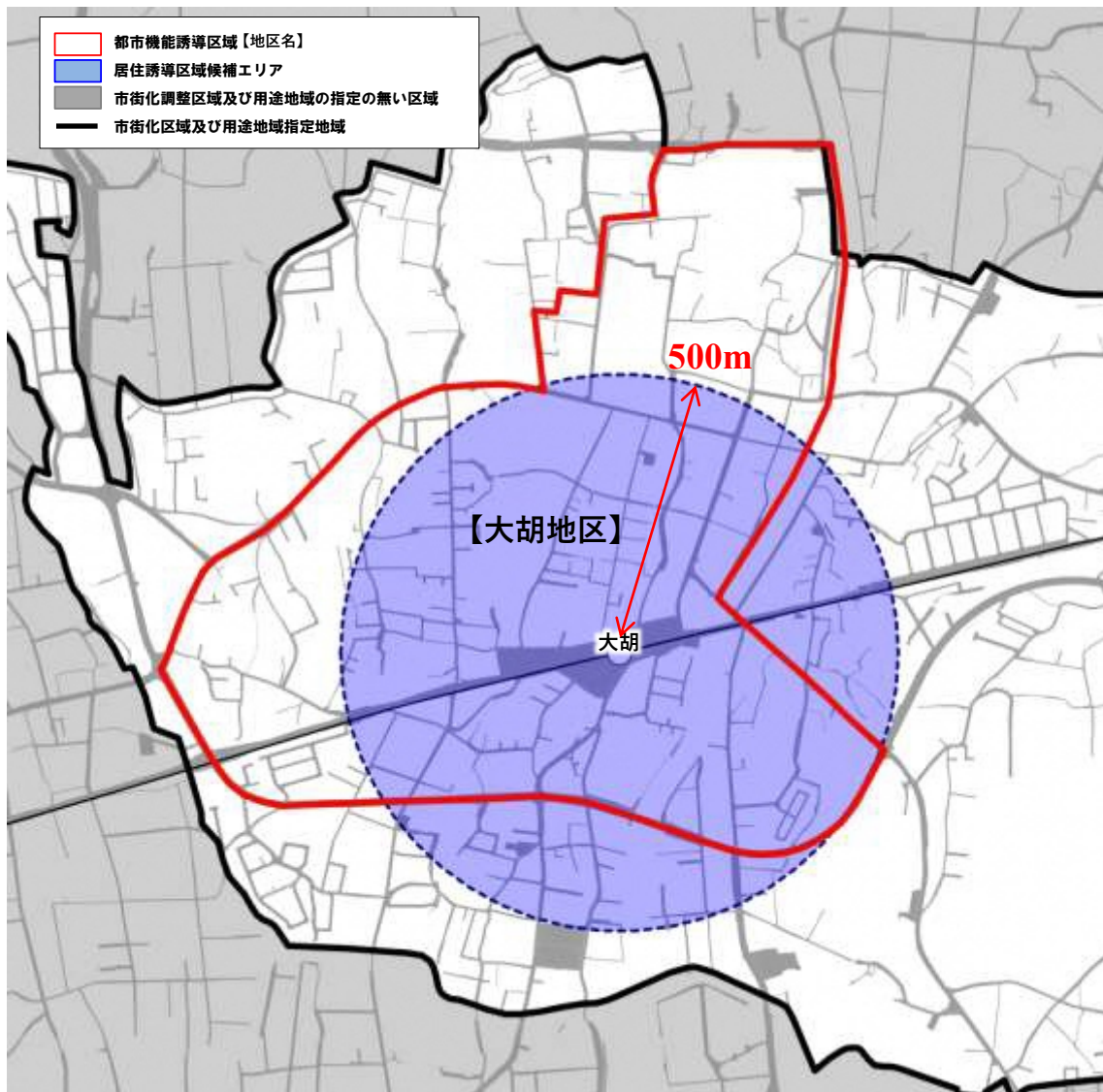


図 3-6 大胡駅周辺の居住誘導区域（案）

(3) 群馬総社駅(JR 上越線)周辺の公共交通沿線居住エリア【鉄道駅から 500m】

群馬総社駅も大胡駅と同様に、群馬総社駅から 500m の範囲で、一部都市機能誘導区域の外側となっている範囲を設定します。

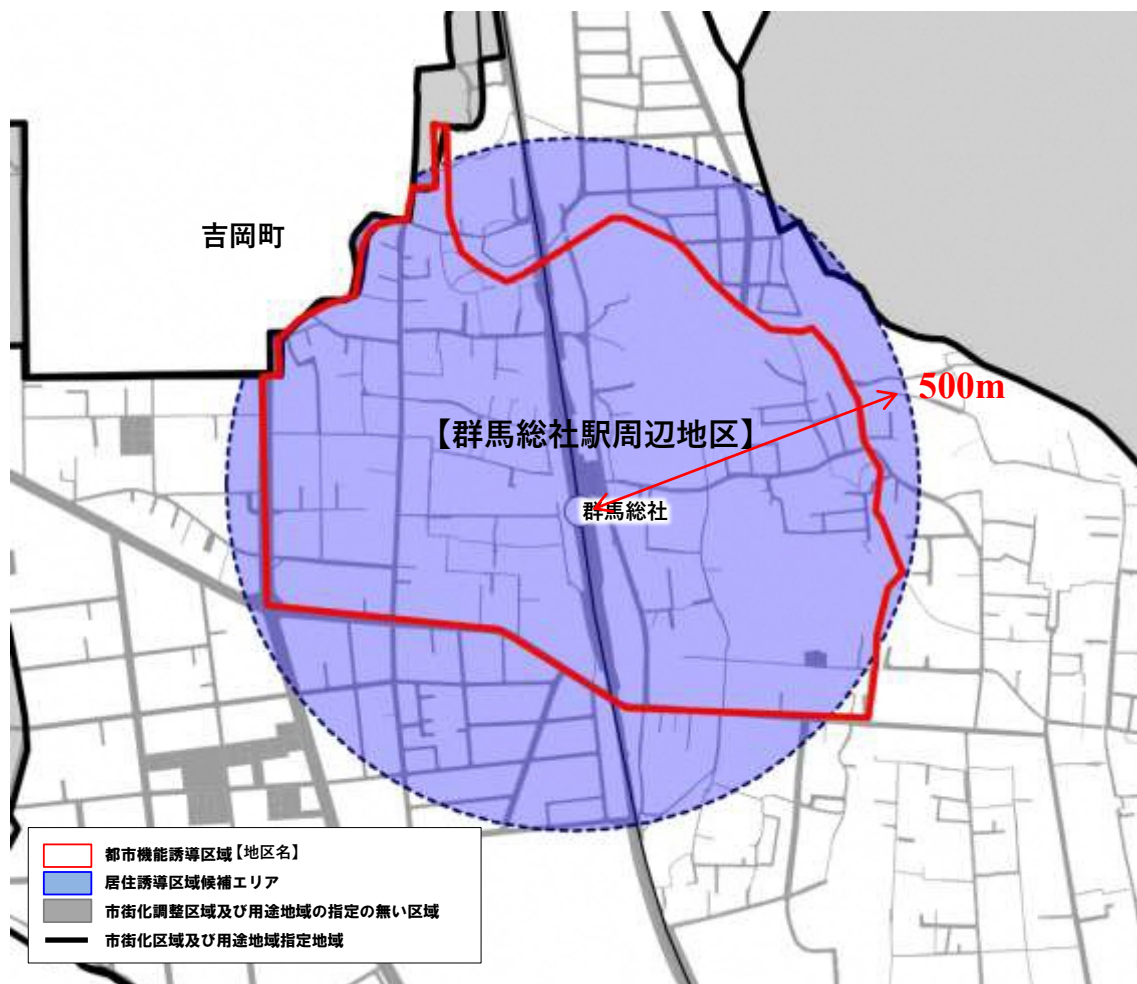


図 3-7 群馬総社駅周辺の居住誘導区域（案）

3-4-2 広域幹線（バス）

(1) バス路線周辺の公共交通沿線居住エリア【バス路線から 300m】

広域幹線のバス路線から 300m の範囲では、一部、市街化調整区域を通過するため、それらの地域は除外し、設定します。また、前橋駅から前橋南部地区に向かう路線では、沿道に工業専用地域が一部存在していることから、それらの地域も除外して設定します。

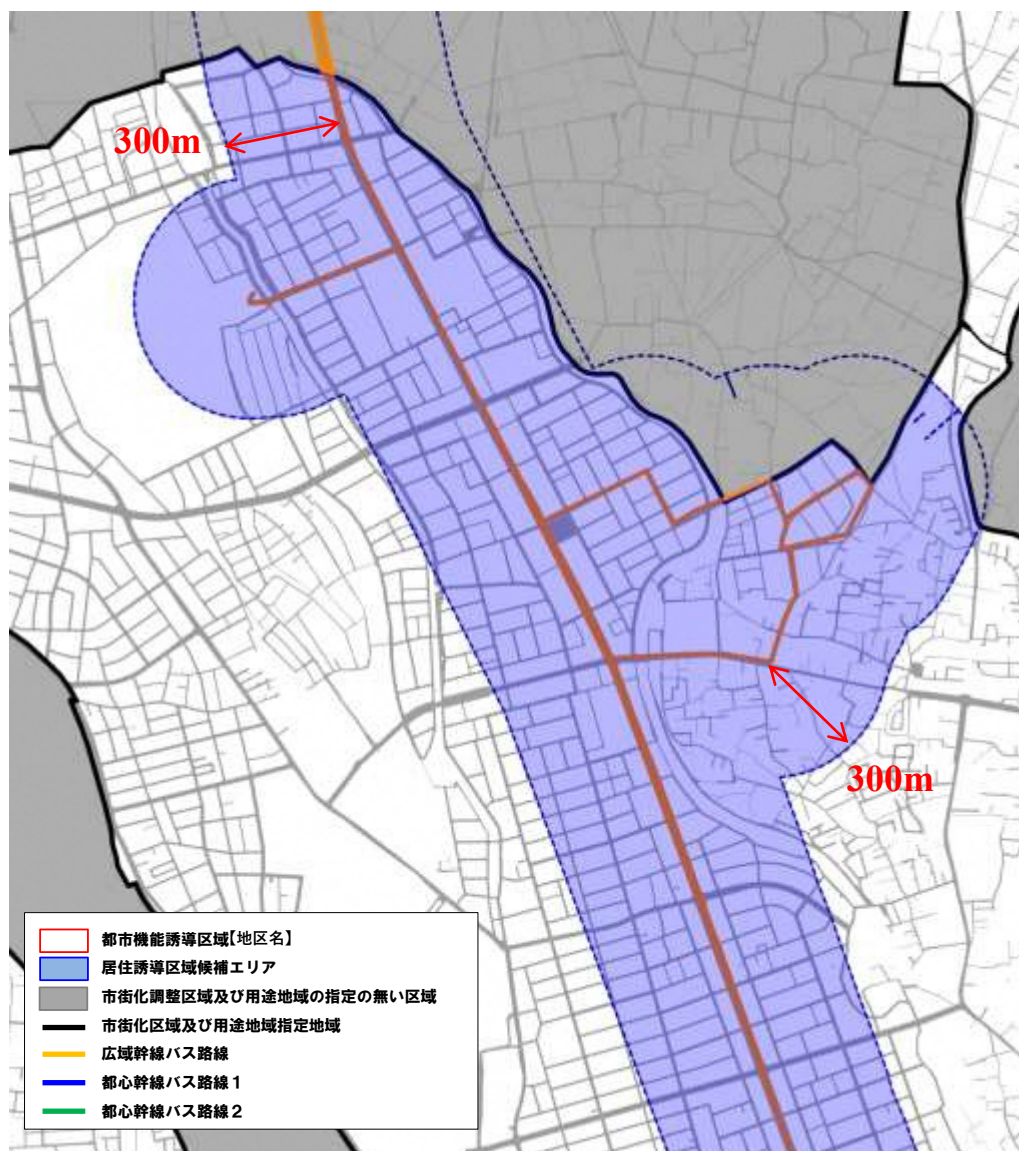


図 3-8 広域幹線（バス）から 300m 圏域の比較_その 1

1

2

3

4

5

6

他

具体的な区域

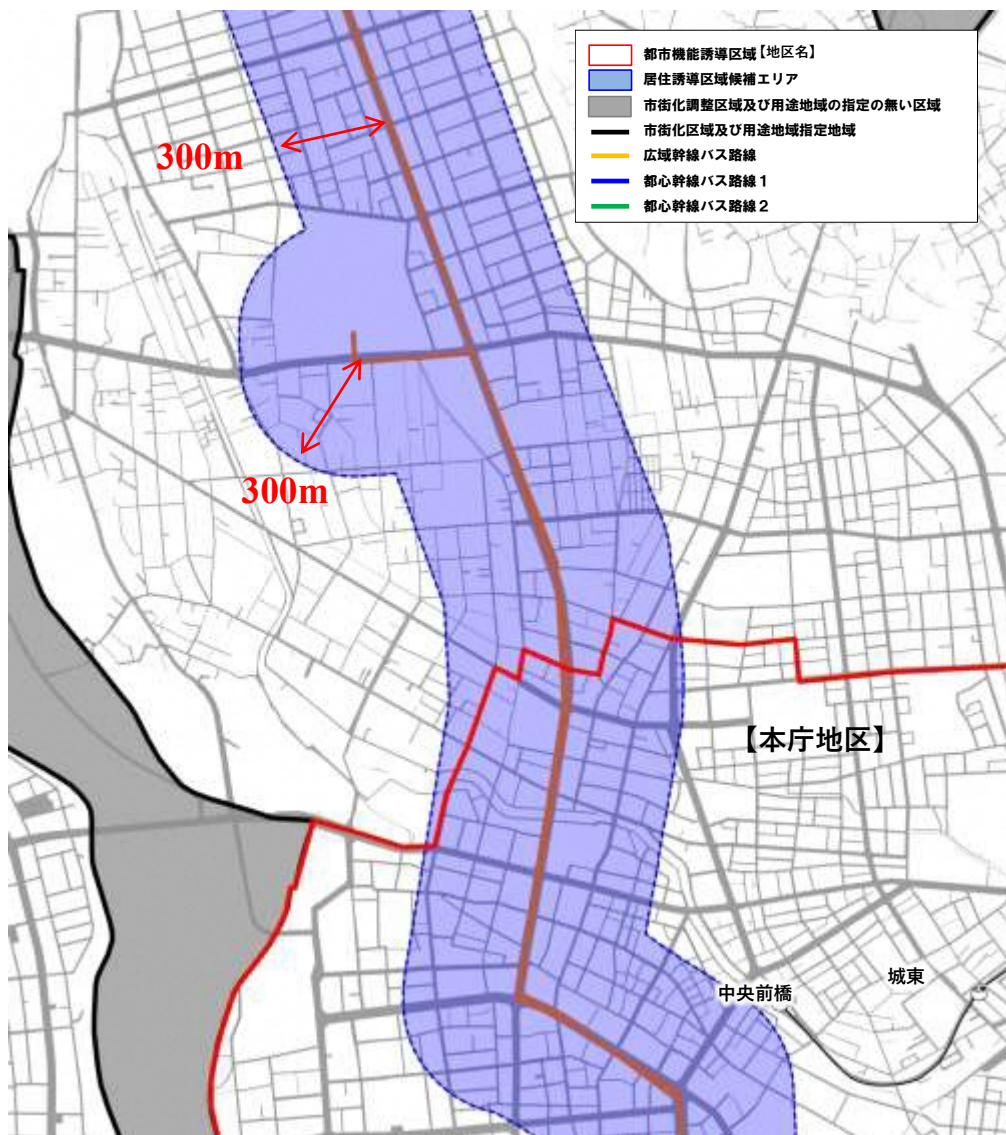


図 3-9 広域幹線（バス）から 300m 圏域の比較_その 2

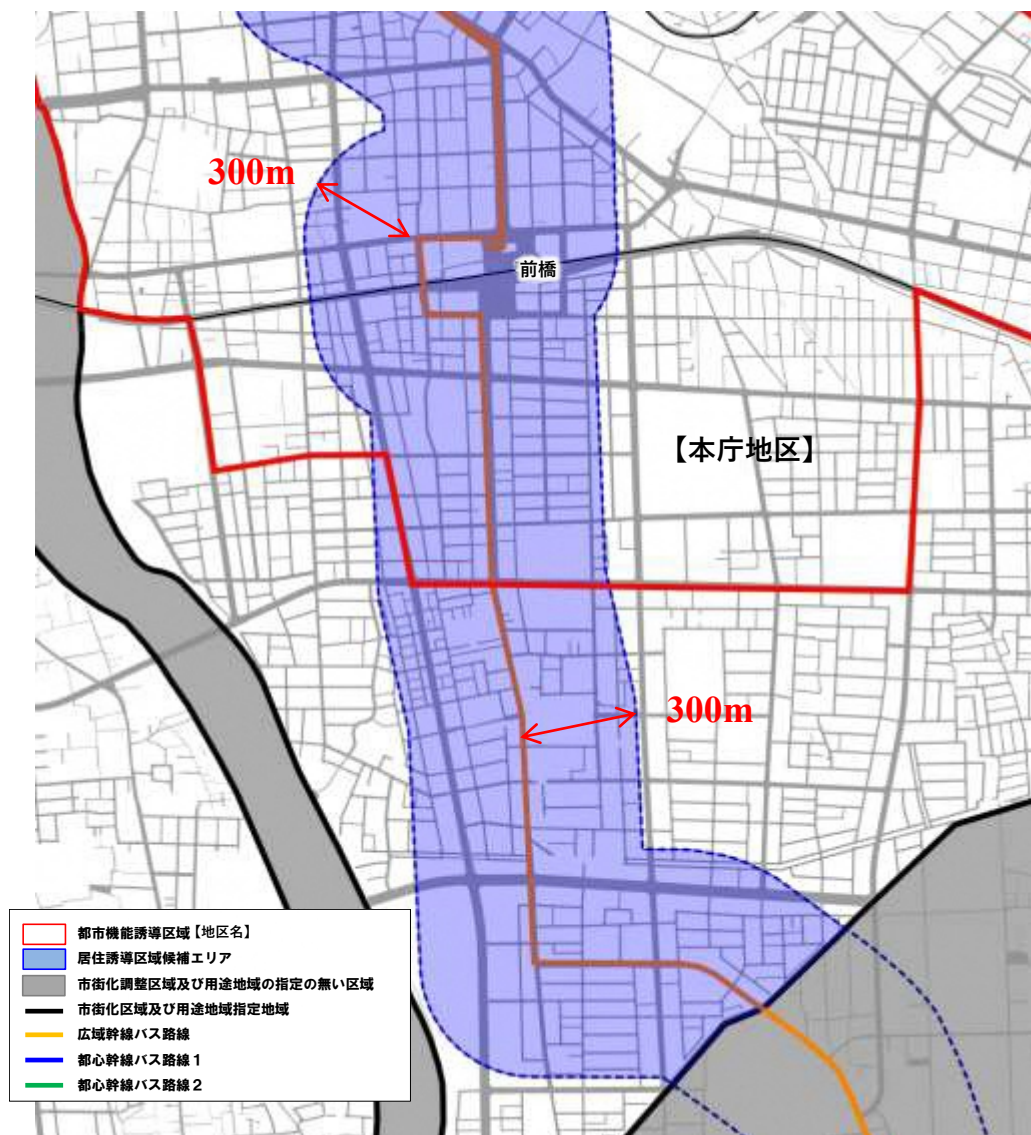


図 3-10 広域幹線（バス）から 300m 圏域の比較_その 3

1

2

3

4

5

6

他

具体的な区域

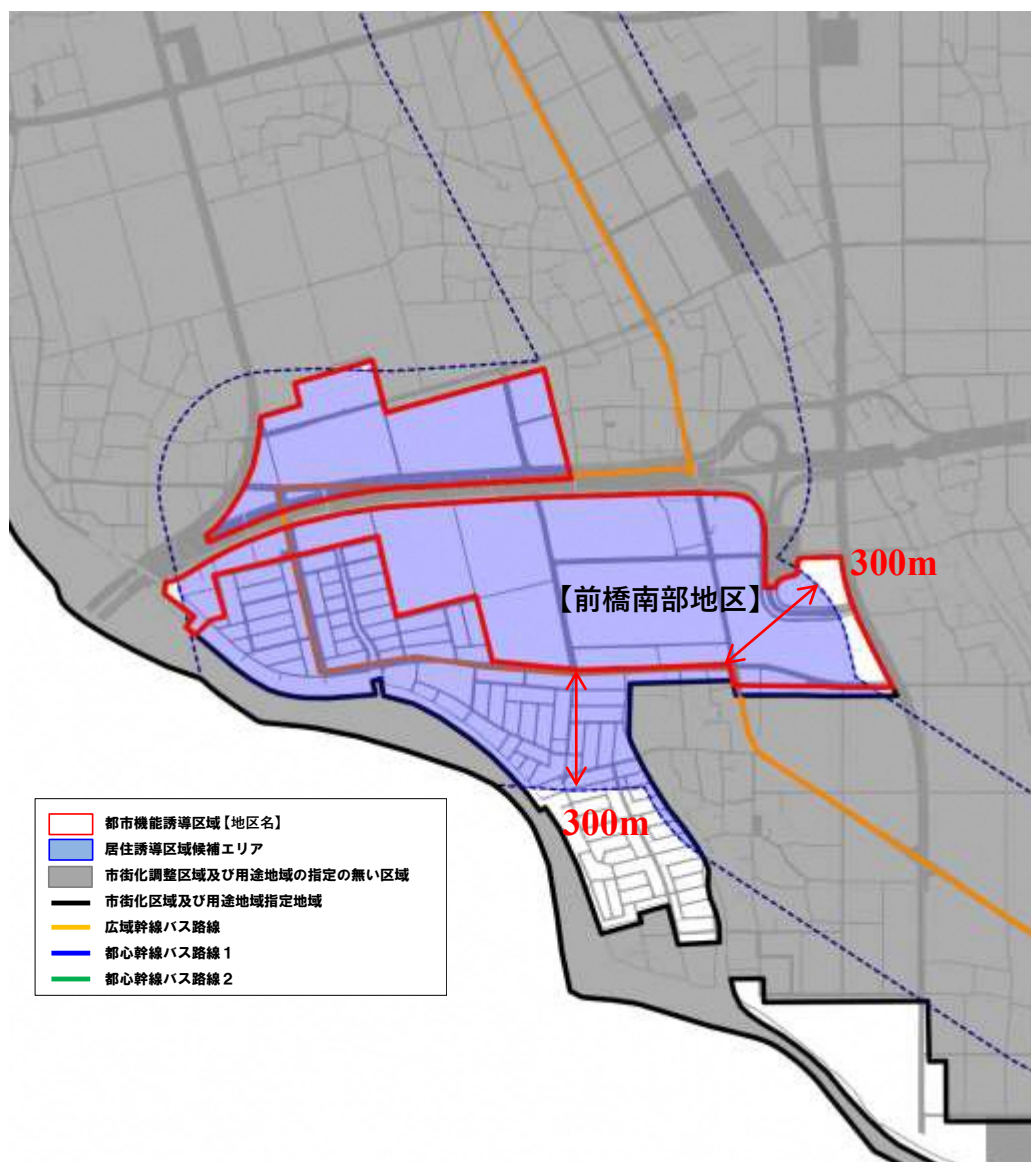


図 3-11 広域幹線（バス）から 300m 圏域の比較_その 4

3-5 都心幹線を活用した居住エリアの検討

都心幹線から 300m の範囲では、概ね本庁地区の都市機能誘導区域内となるが、外側の北西にあるグリーンドーム周辺の一部地域で新たに追加される地域が存在します。

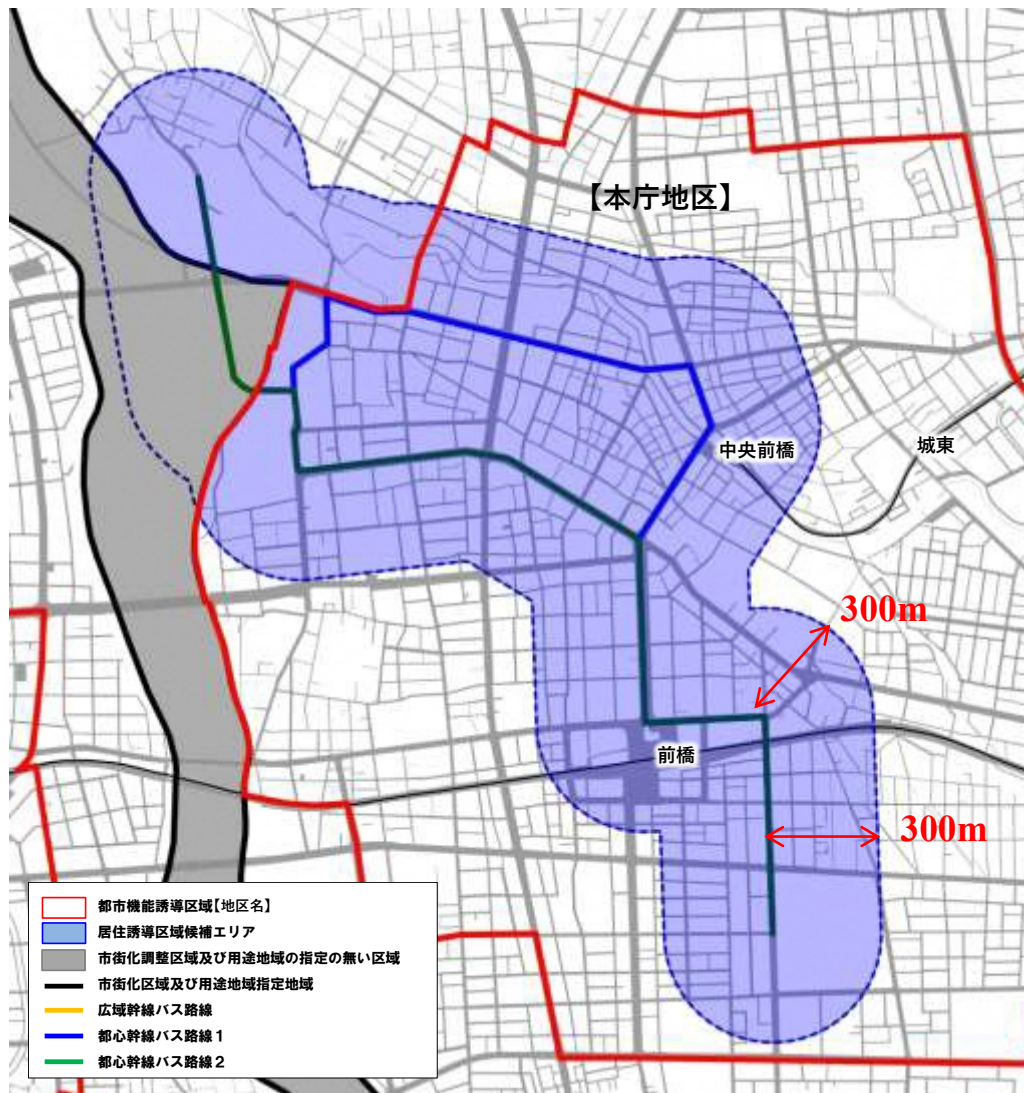


図 3-12 都心幹線から 300m 圏域の比較

3-6 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を活用した居住エリアの検討

(1) バスの運行本数の状況

バス停別の運行状況をみると、本庁地区内や都市機能誘導区域から周辺市街地へと広がる路線を中心に1時間に1本以上の運行頻度が確保されています。この傾向は、朝夕時間帯（6時台～8時台・17時台～18時台）と昼間時間帯（9時台～16時台）で類似しています。

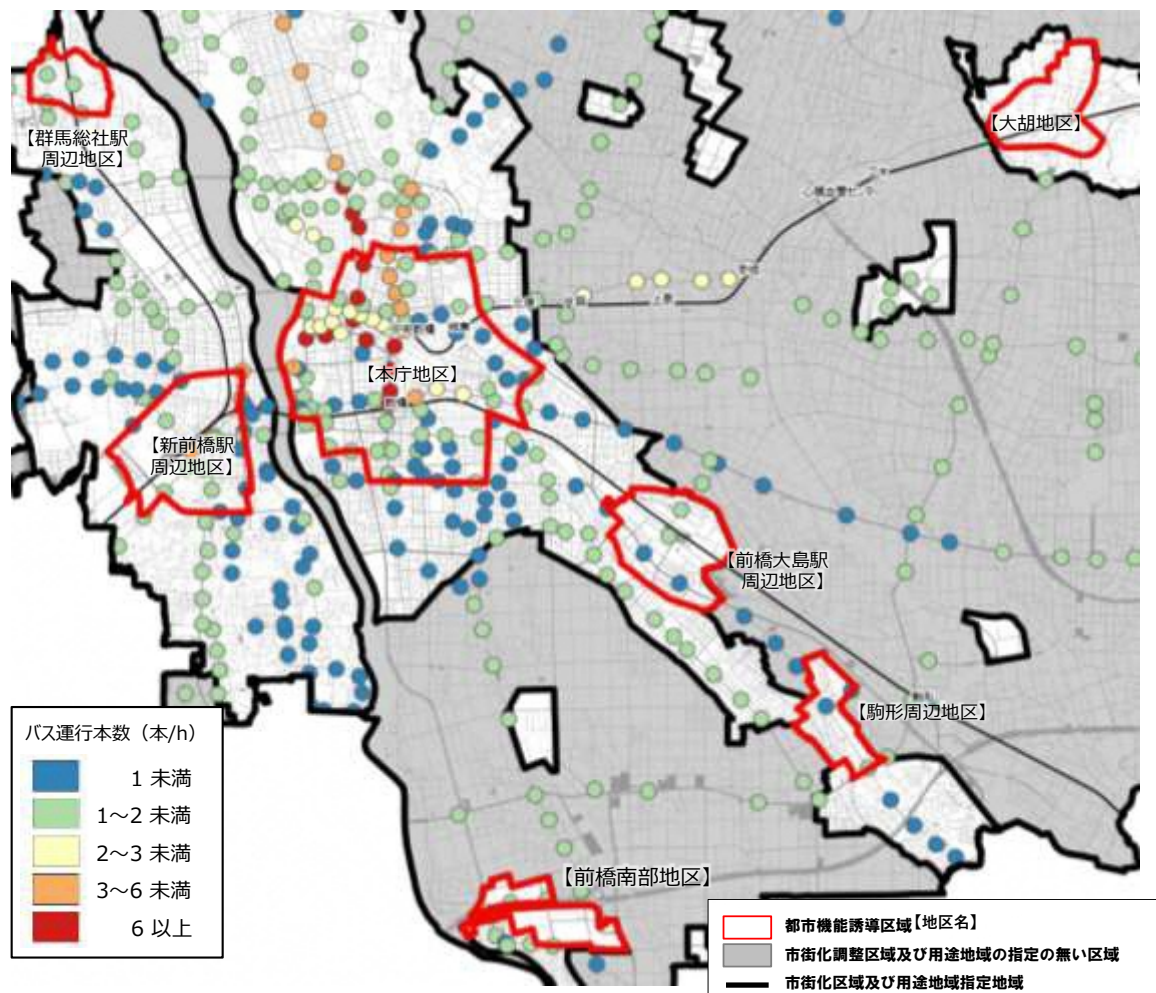


図 3-13 朝夕時間帯における1時間あたりの平均運行本数

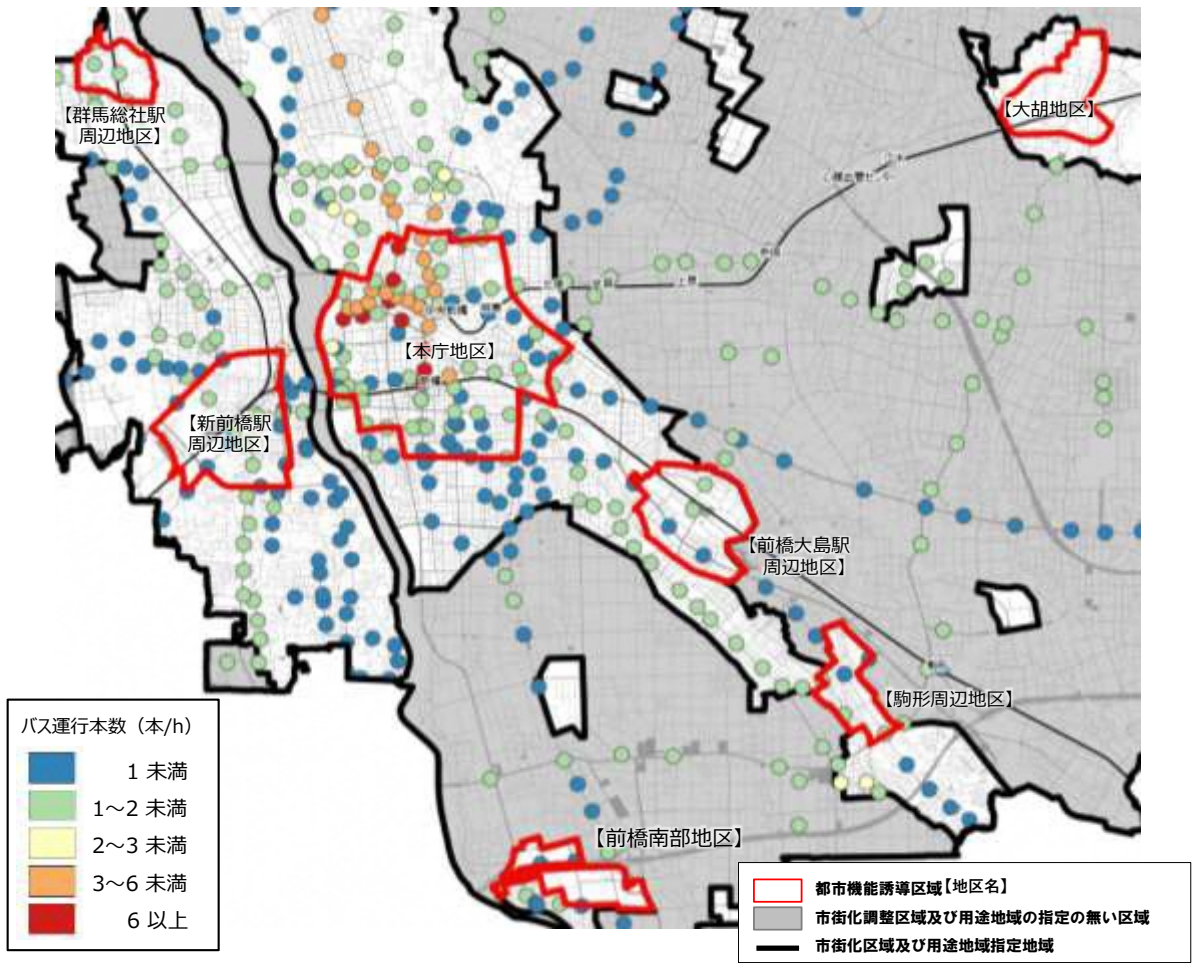


図 3-14 昼間時間帯における 1 時間あたりの平均運行本数

1

2

3

4

5

6

他

具体的な区域

(2) バス停周辺の人口密度の状況

バス停周辺の平成 52 年（2040 年）時点での人口密度の推計は、本庁地区から駒形方面への JR 両毛線と並行する地域や本庁地区の北部、新前橋駅から南側の東地区にかけて人口密度が 40 人/ha を維持されることが予想されています。

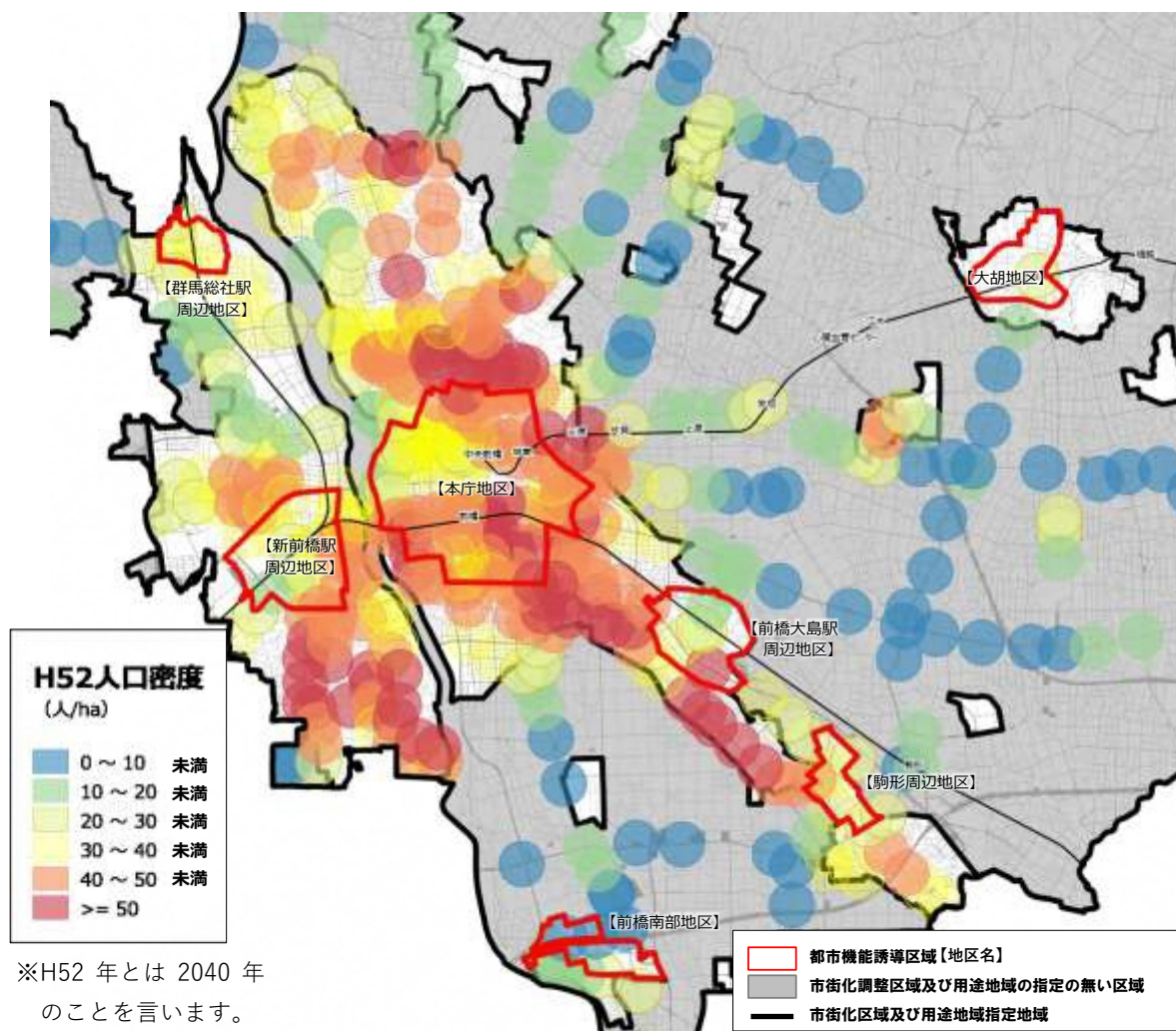


図 3-15 将来（平成 52 年（2040 年））でのバス停から 300m 圏での人口密度

注）前橋大島駅周辺のバス路線沿線には、40 人/ha を少し満たない地域が存在するものの、当該地域には、八幡山古墳等があり、居住地として利用出来る範囲が狭くなっています。居住可能な範囲のみで見れば、40 人/ha を上回っており、一体的な沿線として捉えることができます。

(3) 運行本数が一定以上かつバス停周辺の人口密度が一定以上であるバス路線の

状況

バスの運行本数が一定水準以上のバス路線と、平成 52 年（2040 年）に人口密度 40 人/ha の維持が予想されているバス停とを重ね合わせることで、本庁地区の中心（前橋駅）または新前橋駅周辺地区の中心（新前橋駅）から繋がる範囲の路線を抽出し、そのバス路線の沿線を対象とし、居住エリアの検討を行います。

具体的には次頁以降にて、各路線から 300m の範囲を設定します。

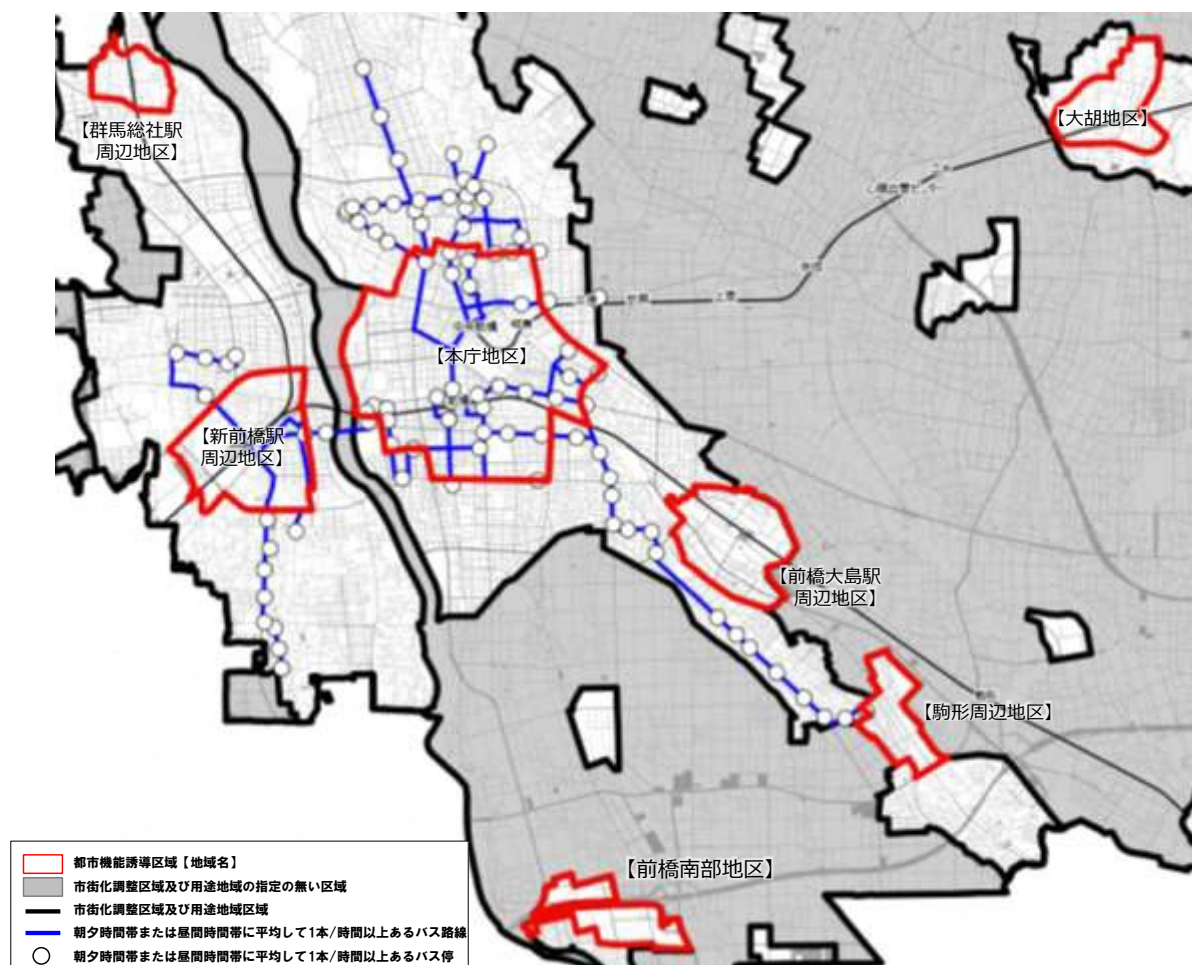


図 3-16 前橋駅・新前橋駅から繋がる路線のうち、朝夕時間帯または昼間時間帯に平均して 1 本/時間以上あるバス停を経由する、将来時点でも人口密度 40 人/ha の維持が予想されるバス路線

対象となるバス路線沿線から 300m の範囲を指定すると下図の通りとなります。

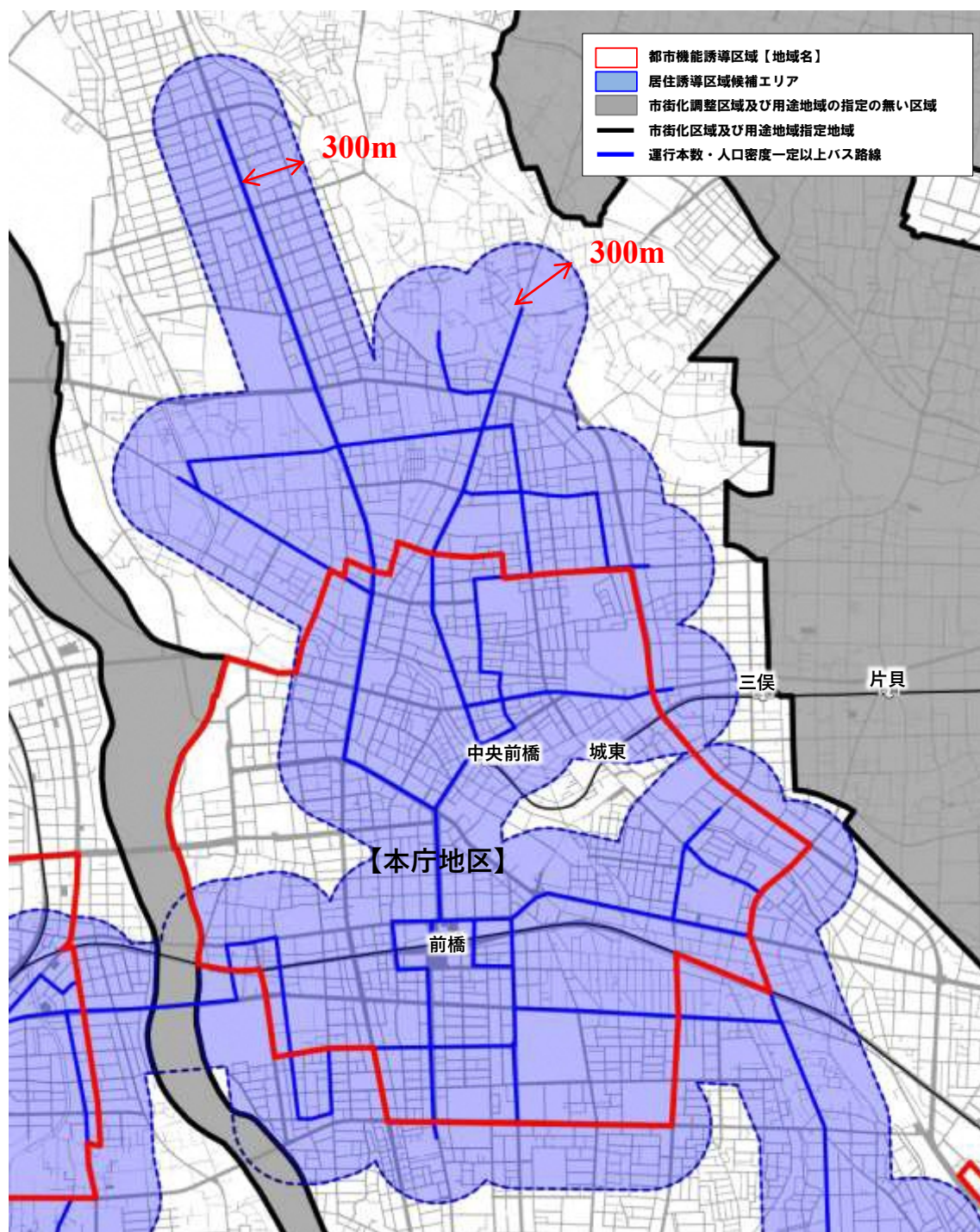


図 3-17 運行本数が一定以上かつバス停周辺の人口密度が一定以上である
バス路線沿線エリア_その 1

1

2

3

4

5

6

他

具体的な区域

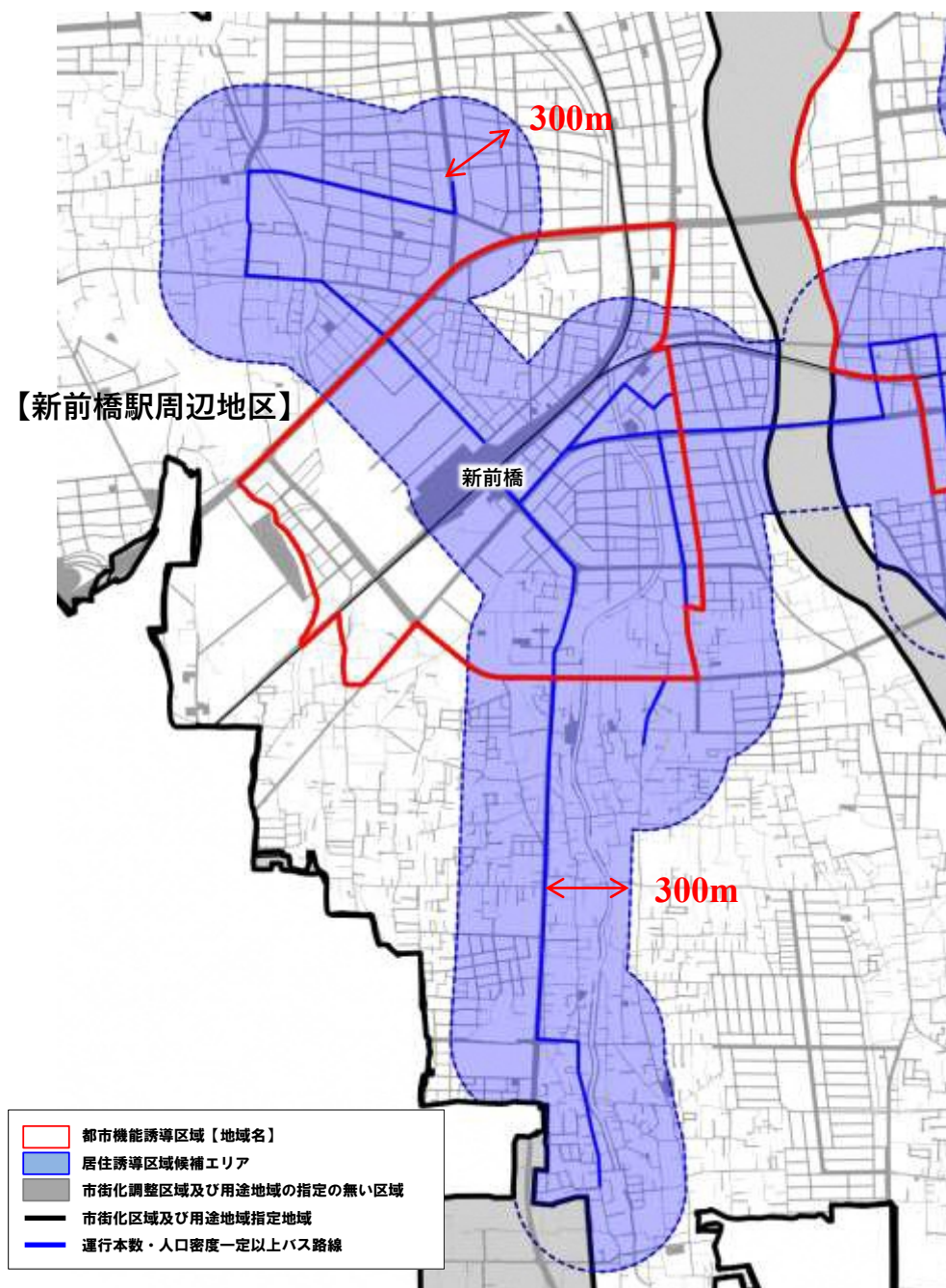


図 3-18 運行本数が一定以上かつバス停周辺の人口密度が一定以上である
バス路線沿線エリア_その2

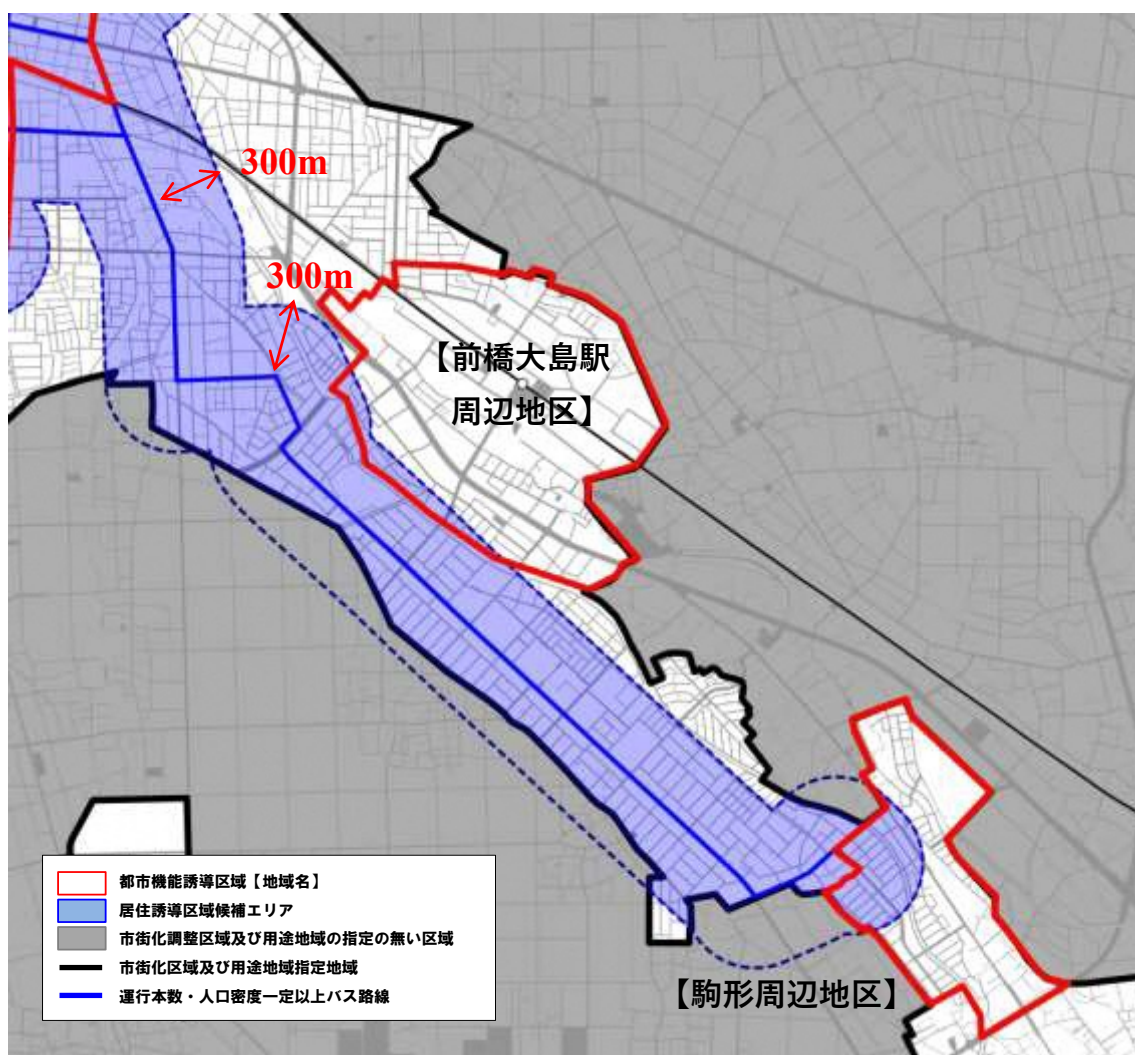


図 3-19 運行本数が一定以上かつバス停周辺の人口密度が一定以上である
バス路線沿線エリア_その3

(4) 今後の開発動向を踏まえた公共交通サービスの発展可能性の考慮

現在、市が土地区画整理事業を行っている地区に関しては、今後の開発に伴い、将来の人口増加が見込まれています。それに伴い、土地区画整理区域内を通過するバス路線沿線の人口密度も増加することから、公共交通サービス水準の向上が期待されるため、今後の発展可能性を見込み、バス路線沿線を居住誘導区域に含めることとします。ただし、西部第一落合土地区画整理区域のうち、工業系の用途地域になることが見込まれる部分は対象外とします。

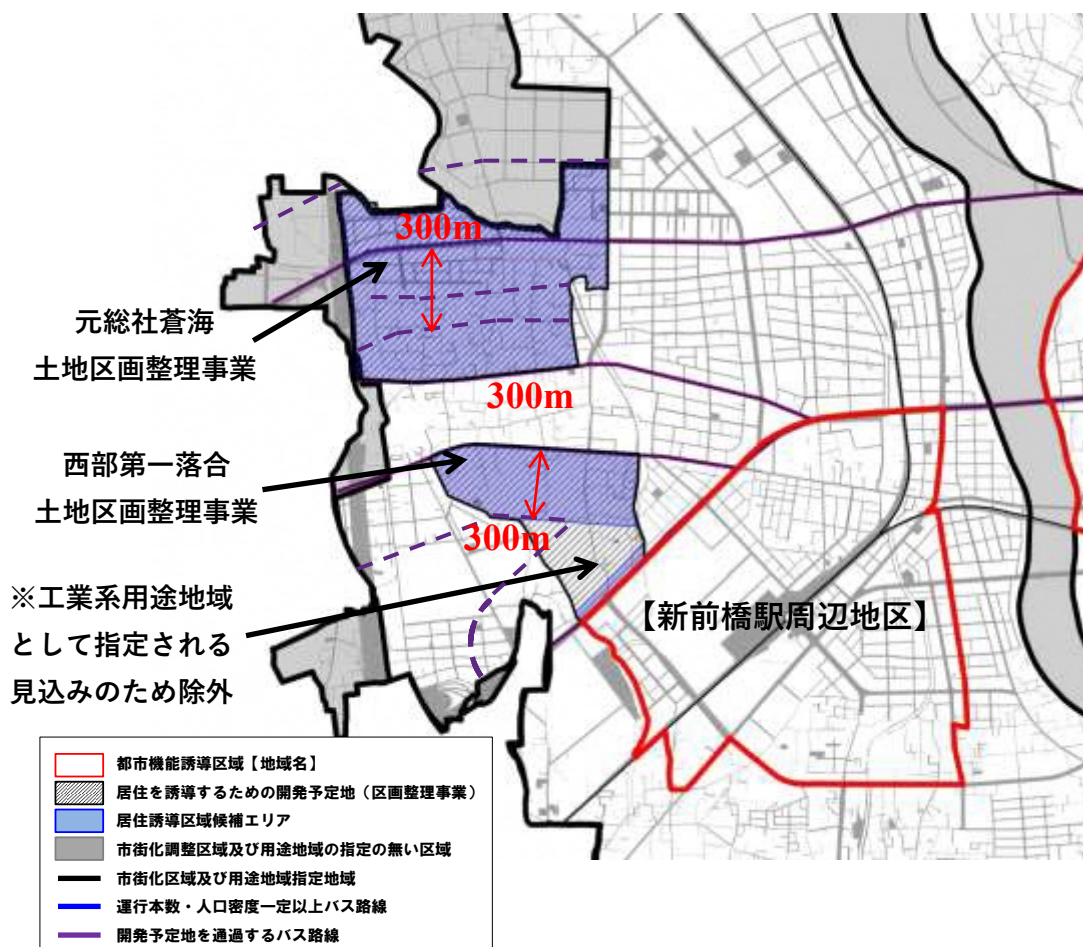


図 3-20 元総社蒼海および西部第一落合土地区画整理地区におけるバス路線沿線

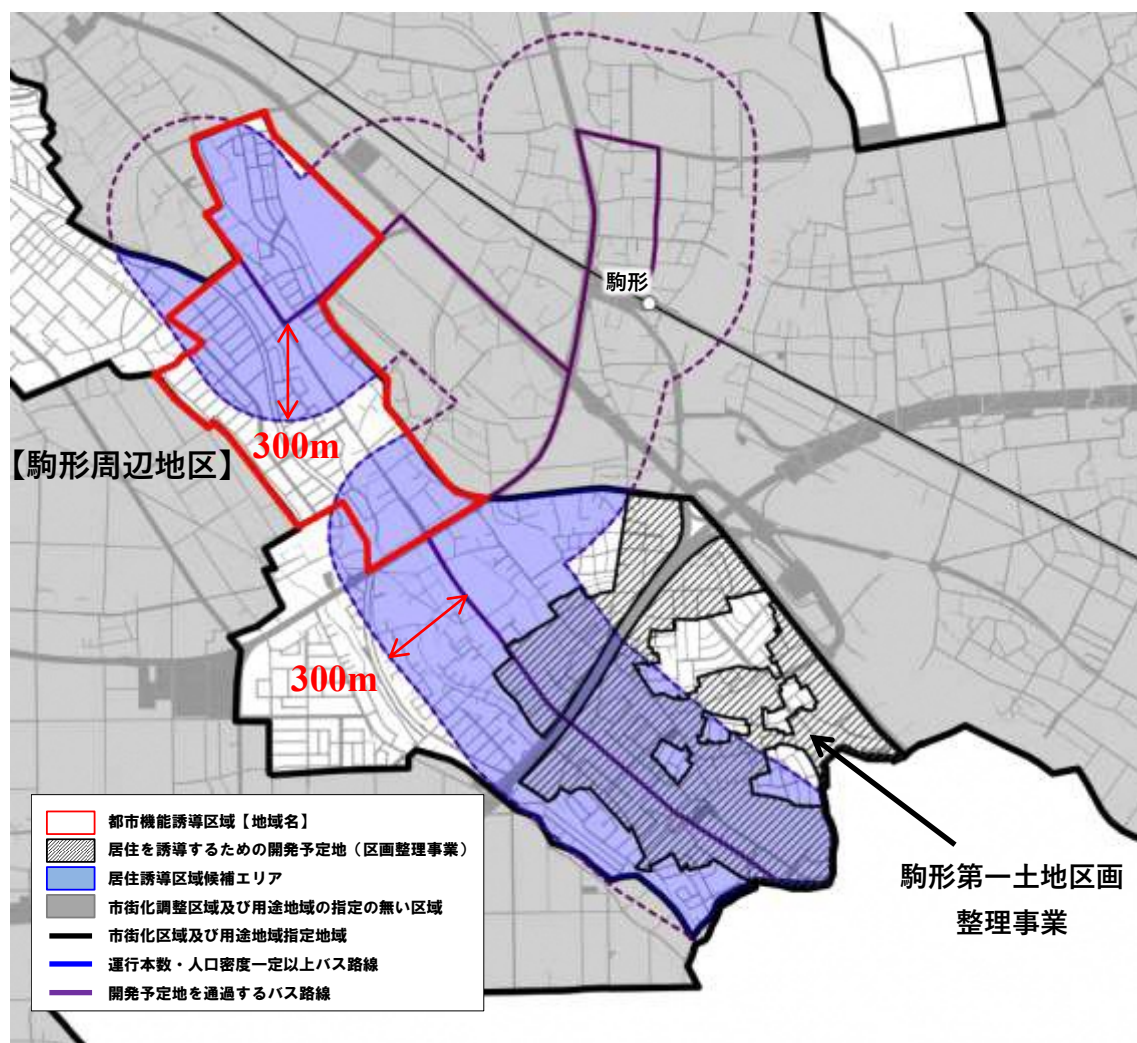


図 3-21 駒形第一土地区画整理地区におけるバス路線沿線

3-7 災害等による安全性の考慮

居住誘導区域設定にあたっては、災害リスクの観点から、原則として含まないこととされている区域や、含めることについて慎重に判断を行うことが望ましい区域等があることから、それらを加味して区域の設定を行うことが必要です。

原則として居住誘導区域に含まないこととすべき区域および災害リスク等を総合的に勘案し、判断すべき区域は以下の通りです。

■原則として居住誘導区域に含まないこととすべき区域

- ・ 土砂災害特別警戒区域
- ・ 災害危険区域、急傾斜地崩壊危険区域

※群馬県の条例において、急傾斜地崩壊危険区域は災害危険区域として指定されています
 ※都市計画運用指針で指定されている「津波災害特別警戒区域」、「地すべり防止区域」は、前橋市内には該当しません

■災害リスク等を総合的に勘案し、判断すべき区域

＜土砂関連の区域＞

- ・ 土砂災害警戒区域
- ・ 土砂災害危険箇所
 - 〔 急傾斜地崩壊危険箇所
 - 土石流危険渓流
 - 土石流危険区域

＜洪水関連の区域＞

- ・ 洪水浸水想定区域
- ・ 家屋倒壊等氾濫想定区域

※都市計画運用指針で指定されている「津波災害警戒区域」、「都市洪水想定区域及び都市浸水想定区域」は、前橋市内には該当しません

3-7-1 原則として居住誘導区域に含まないこととすべき区域の扱いについて

(1) 当該区域の考え方

前頁にて整理した原則として居住誘導区域に含まないこととすべき区域は、全てが土砂に関連していることから、突発的に災害が発生することが懸念される地域であり、事前の予測が難しく、発生した場合に甚大な被害が想定されるため、**全て誘導区域から除くこととします。**

【居住誘導区域に含まない区域】

- ・ 土砂災害特別警戒区域
- ・ 災害危険区域、急傾斜地崩壊危険区域

(2) 分布状況

土砂災害特別警戒区域及び災害危険区域、急傾斜地崩壊危険区域の分布状況は以下の通りです。

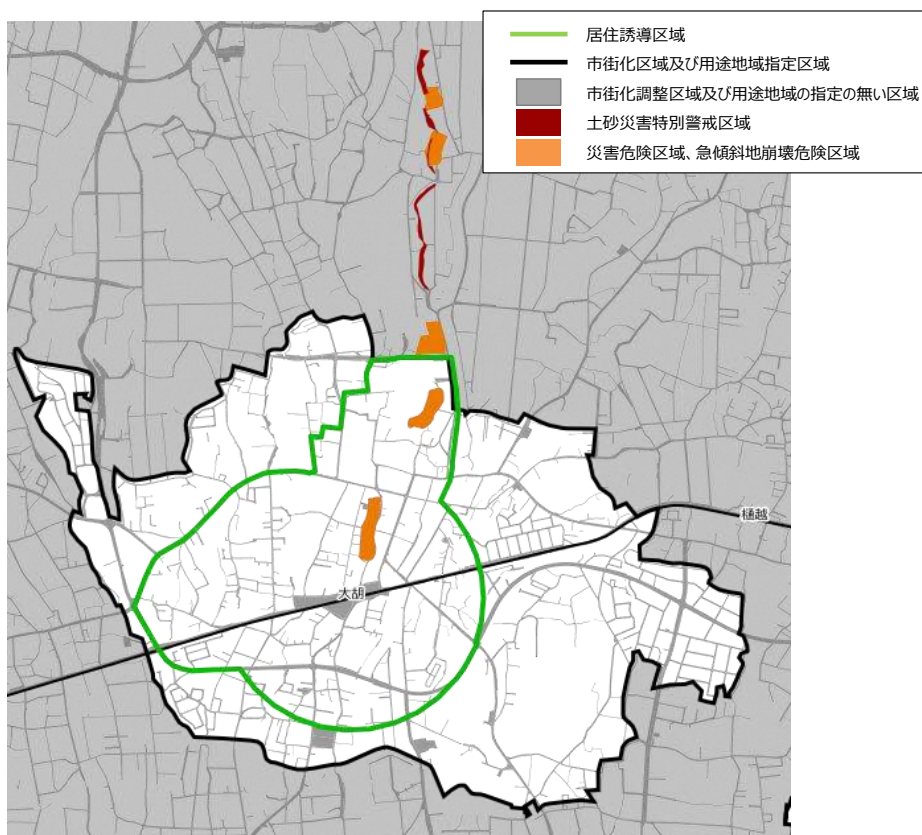


図 3-22 原則として居住誘導区域に含まないこととすべき区域の分布状況（大胡駅周辺）

3-7-2 災害リスク等を総合的に勘案し判断すべき区域の扱いについて

災害リスク等を総合的に勘案し判断すべき区域の内、土砂関連・洪水関連の2種類の区域について、それぞれ除外対象とする区域の設定の考え方と設定結果を示します。

(1) 土砂関連の区域の考え方

土砂災害については、「原則として居住誘導区域に含まないこととすべき区域」と同様に、事前の予測が難しく、発生した場合に甚大な被害が想定されるため、**全て誘導区域から除く**こととします。

【土砂関連の区域のうち、居住誘導区域に含まない区域】

- ・土砂災害警戒区域
- ・土砂災害危険箇所
(急傾斜地崩壊危険箇所、土石流危険渓流、土石流危険区域)

1

2

3

4

5

6

他

具体的な区域

(2) 洪水関連の区域の考え方

居住誘導区域に設定する地域の一部に、水防法に定める「洪水浸水想定区域」や「家屋倒壊等氾濫想定区域」に該当する区域があり、最大で浸水深 3.0m を越える箇所もあるなど、域内に一定程度の災害リスクが存在します。

洪水・浸水害対策については、これまでもハード・ソフト両面の対策を進めており、特に市民の生命を守るという点では、災害危険性の周知徹底（総合防災マップの全戸配布、危険地域への個別啓発）とともに、避難勧告等の情報をすみやかに伝達できる仕組みを整え、万一の場合も確実に避難行動がとれ、人的被害が発生しないように取組みを行っています。

また、当該地域は過去の都市計画の進展により、既に市街地として形成されている地域や人口が集中している地区もあるなど、すべての洪水浸水想定区域を居住誘導区域から除外することは必ずしも合理的ではありません。

以上を総合的に勘案し、気象予報や観測データによる災害予測の可否などの特性も踏まえ、**「洪水浸水想定区域」は、ソフト面の防災対策によって災害リスクを軽減できると認められる地域として居住誘導区域に含めることとし、突発性などのリスクが高く、崖の崩落などハード面での甚大な被害が生じるおそれがあると考えられる「家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流・河岸侵食）」は居住誘導区域から除外することとします。**

【洪水関連の区域のうち、居住誘導区域に含めない区域】

- ・家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流、河岸侵食）

(3) 分布状況

急傾斜地崩壊危険箇所、家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流・河岸侵食）の分布状況は、以下の通りです。また、河川の洪水による最大浸水深も合わせて表示すると広い範囲で浸水が予想されています。

※居住誘導区域に影響しない区域は表示していません。

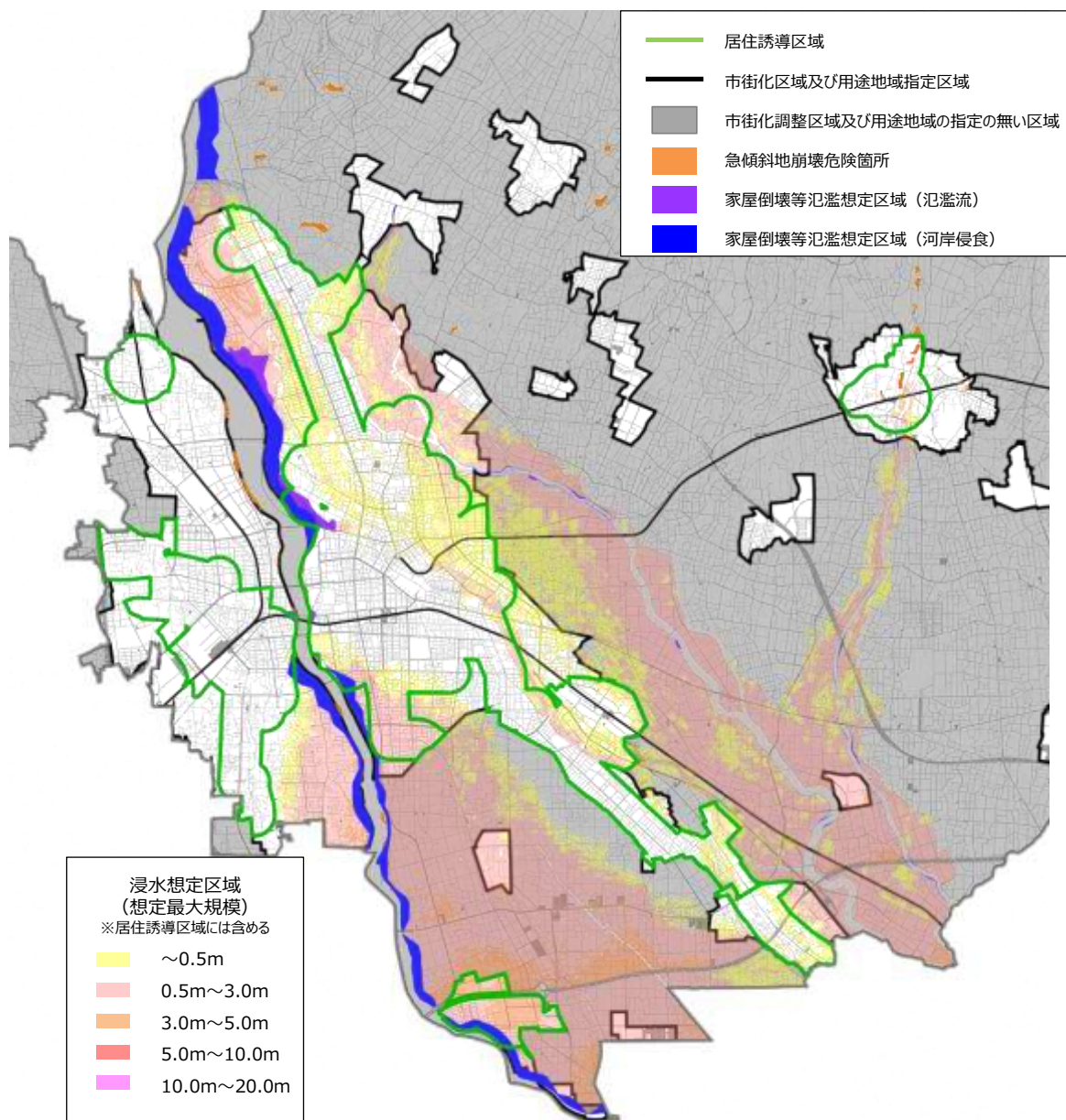


図 3-23 総合的に勘案し判断すべき区域及び最大浸水深の分布状況

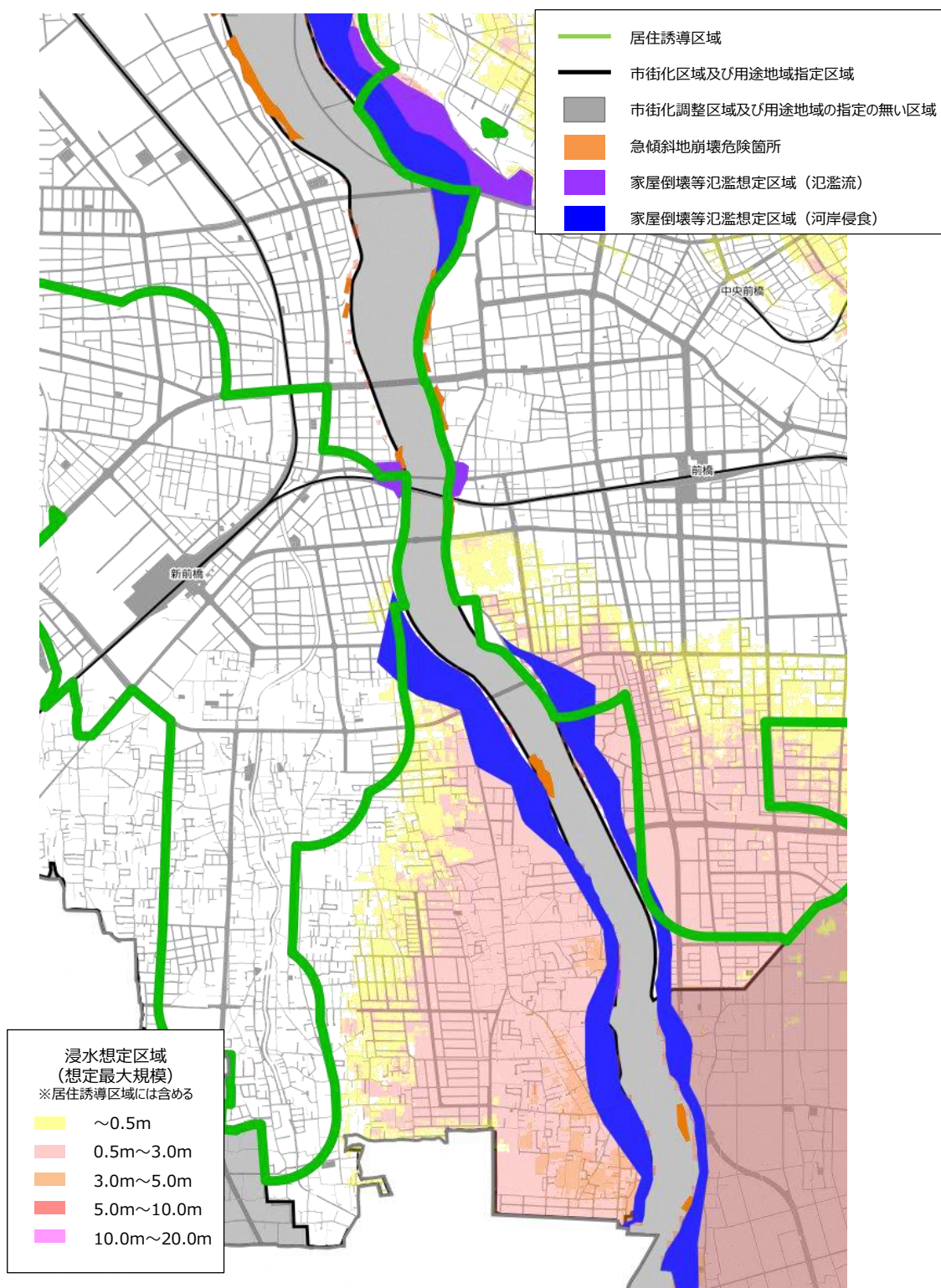
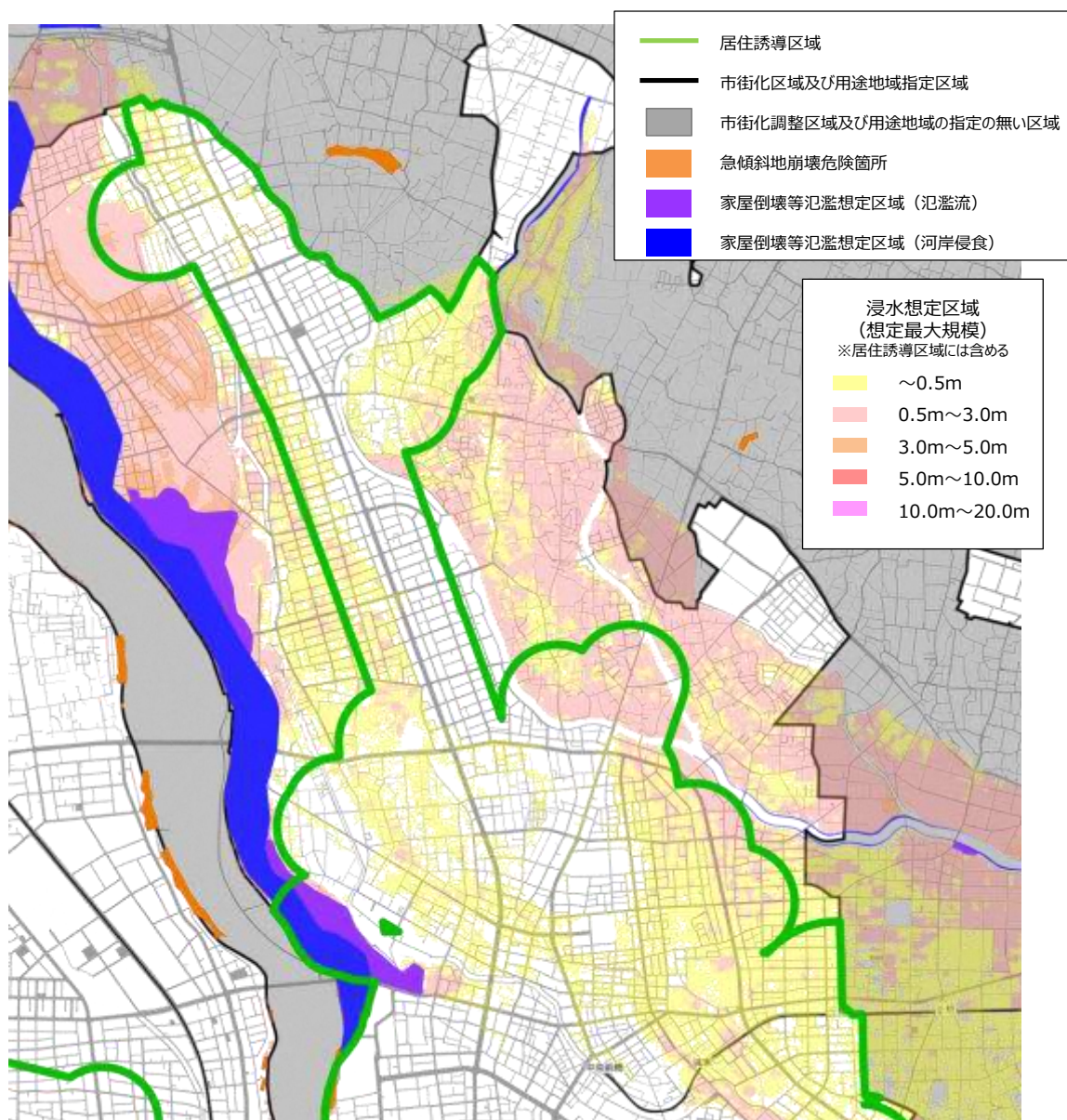


図 3-24 総合的に勘案し判断すべき区域及び最大浸水深の分布状況
(本庁地区・新前橋駅周辺)



1

2

3

4

5

6

他

具体的な区域

図 3-25 総合的に勘案し判断すべき区域及び最大浸水深の分布状況（南橘地区）

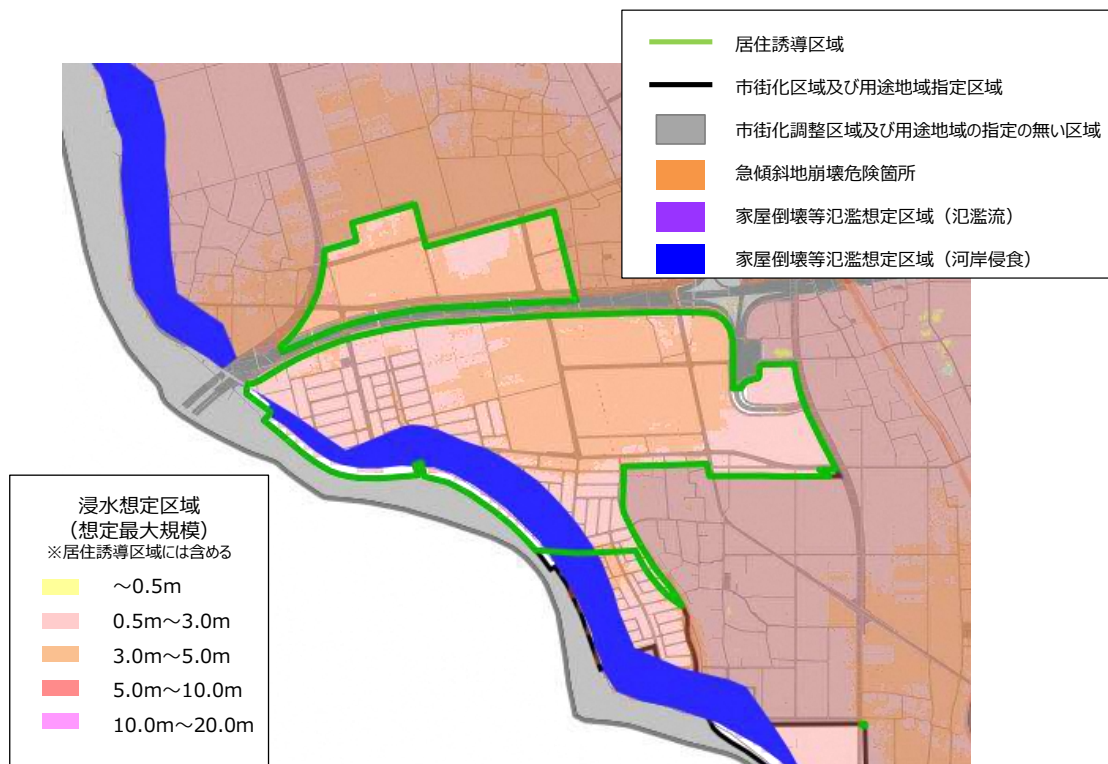


図 3-26 総合的に勘案し判断すべき区域及び最大浸水深の分布状況（前橋南部地区）

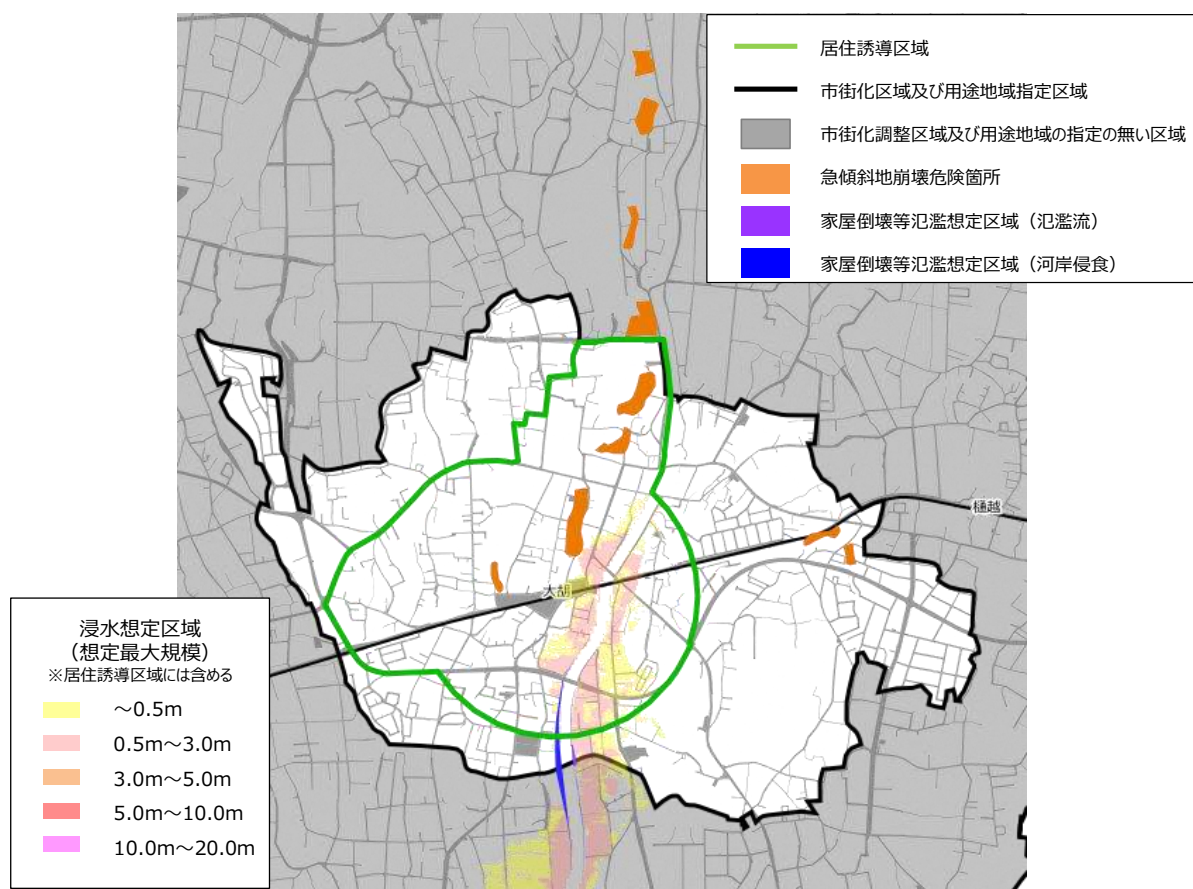


図 3-27 総合的に勘案し判断すべき区域及び最大浸水深の分布状況（大胡駅周辺）

3-8 居住誘導区域（案）

まちなか居住エリア、生活サービス充実居住エリア、公共交通沿線居住エリアを合わせて示すと以下の通りです。計画対象地域の内、居住誘導区域が占める割合は約 52％です。

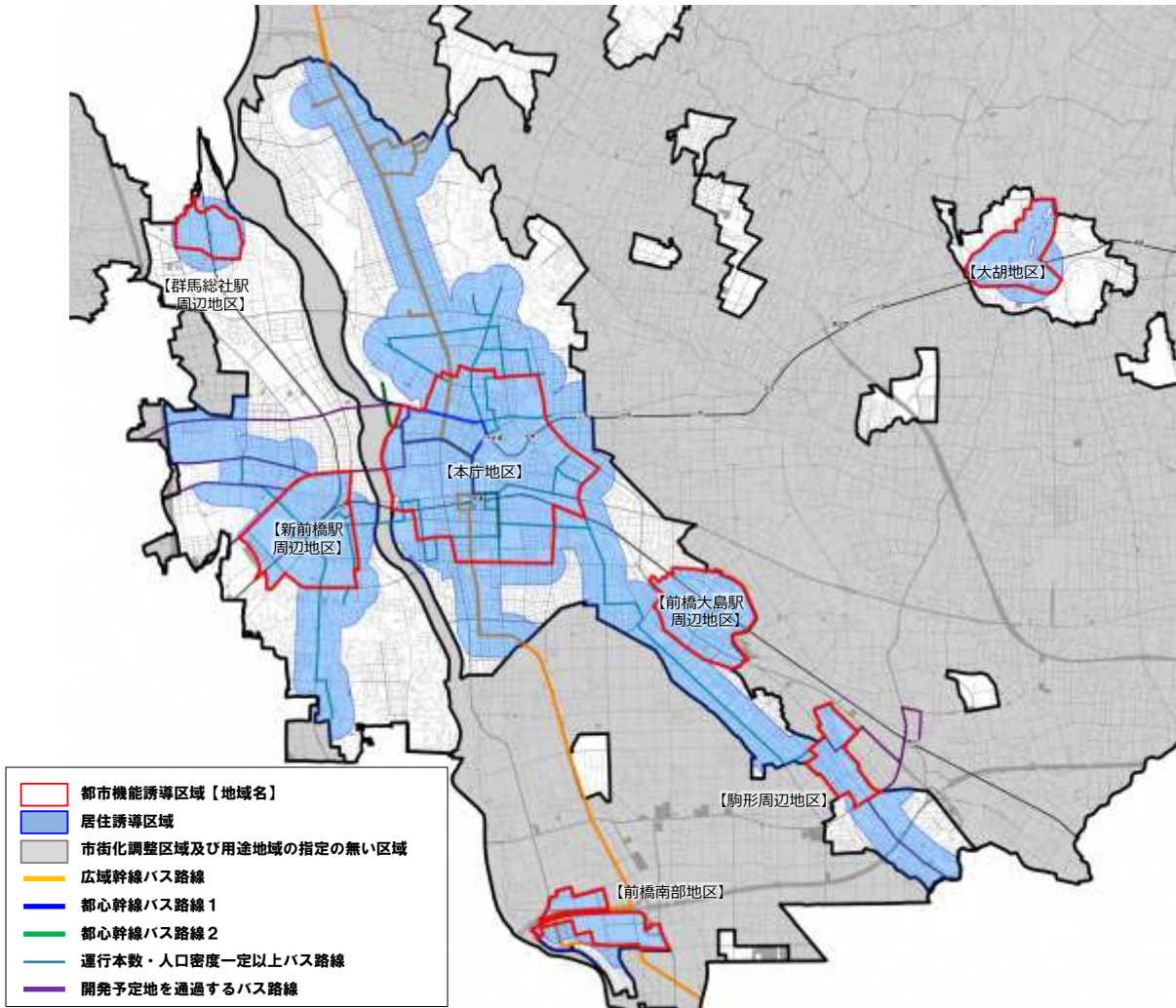


図 3-28 居住誘導区域（案）

表 3-1 居住誘導区域の占める割合

	面積(km ²)	割合(%)
計画対象地域の面積	52.3	100.0%
居住誘導区域の面積	26.9	51.5%

※計画対象地域：前橋市都市計画区域の市街化区域、前橋勢多都市計画区域の用途地域とする。

※参考：前橋市面積 311.59（km2）

4. 誘導に向けた施策



- 4-1 居住誘導に向けた施策の方向性
- 4-2 居住誘導に向けた施策の設定
- 4-3 他分野の取組との関係性
- 4-4 届出制度

4-1 居住誘導に向けた施策の方向性

まちづくり方針に基づき「日々の暮らしに必要な機能と住まいが集まり日常生活を便利に過ごせる」まちを創るためには、市民による良好な住環境の取得を可能にするだけでなく、居住誘導区域内において良好な住環境を創出するに資する都市基盤を整備することが前提となります。

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

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

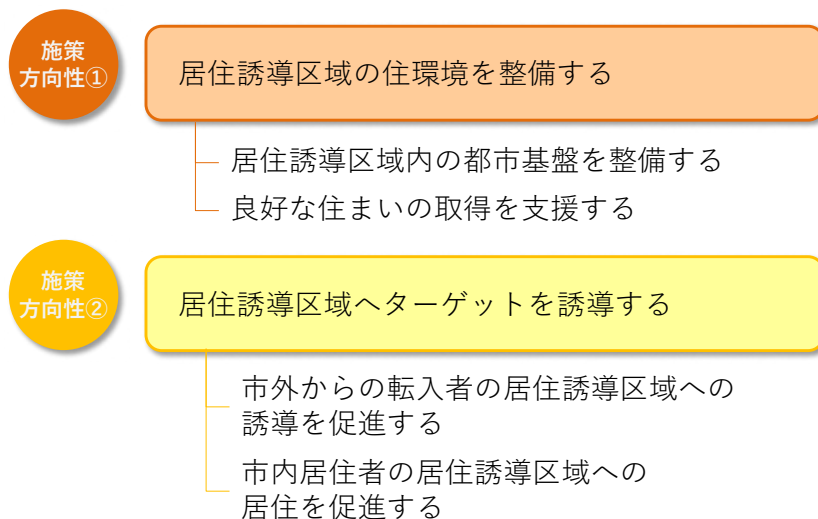


図 4-1 居住誘導に向けた施策の方向性

【短・中期で居住誘導を目指すターゲット】

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

【長期的に居住誘導を目指すターゲット】

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

図 4-2 居住誘導を目指すターゲット

4-2 居住誘導に向けた施策の設定

施策
方向性①

居住誘導区域の住環境を整備する

(1) 居住誘導区域内の都市基盤を整備する施策

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

表 4-1 居住誘導区域内の都市基盤を整備する施策

対象エリア	
まちなか居住エリア	○「前橋市市街地総合再生計画」による市街地整備の推進 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。
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	○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。 ・二中地区（第一、第三）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（施行予定）

(2) 良好な住まいの取得を支援する施策

居住誘導区域内において良好な住まいを取得出来るよう、空き家の利活用やまちなか居住に係る施策により支援を行います。

表 4-2 良好な住まいの取得を支援する施策

対象エリア	
居住誘導区域全域	○空き家等に関する補助制度 空き家を住宅として利活用したい方への支援として、改修工事等に係る費用に対して助成します。
まちなか居住エリア	○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業を行う事業者に対して助成します。 ○学生等向け中心市街地居住促進事業 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。

上記の施策の一部については、居住誘導区域内に誘導するための施策として有効性を高めるため、適用条件や適用範囲の見直しを図ることを検討します。

(1) 市外からの転入者の居住誘導区域への誘導を促進する施策

居住誘導のターゲットである転入者を誘導するため、若者の前橋市への就職を支援する施策により、就職・転勤による前橋市への転入を促進します。

これらの転入促進の施策と合わせ、居住誘導区域は自動車以外の交通手段も利用でき、便利で快適な暮らしが可能であることを周知し、転入者が居住誘導区域内への居住を選択することを促します。

表 4-3 市外からの転入者の居住誘導区域への誘導を促進する施策

対象エリア	
居住誘導区域全域	○若年者の市内就職支援制度 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。 ○地域公共交通網形成計画により推進される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（モビリティマネジメント） 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。

(2) 市内居住者の居住誘導区域への居住を促進する施策

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

また、居住誘導区域において、自動車以外の交通手段も利用でき、便利で快適な暮らしが可能であることを周知し、居住誘導区域内への住み替えを促します。

表 4-4 市内居住者の居住誘導区域への居住を促進する施策

対象エリア	
居住誘導区域全域	○<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> 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主旨や誘導施策に関する情報提供などを行ったり、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。 ○<u>地域公共交通網形成計画により推進される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（モビリティマネジメント）【再掲】</u> 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。
まちなか居住エリア	○<u>学生等向け中心市街地居住促進事業【再掲】</u> ○<u>中心市街地住宅転用促進事業【再掲】</u>

4-3 他分野の取組との関係性

立地適正化計画によって目指す将来都市像は、前節で整理した居住による施策のみでは、実現することは難しく、活動の中心となる拠点の整備や拠点と居住地を結ぶ公共交通サービス等を一体的に取り組む事が重要となります。

都市機能誘導区域での都市機能の充実、立地適正化計画（都市機能誘導区域編）にて位置づけられた施策により進めるとともに、拠点間及び拠点と居住地を結ぶ公共交通サービスは、前橋市地域公共交通網形成計画にてネットワークの見直しやサービス水準の向上を図ることで、相互の魅力を高めながら実現を目指すものとします。

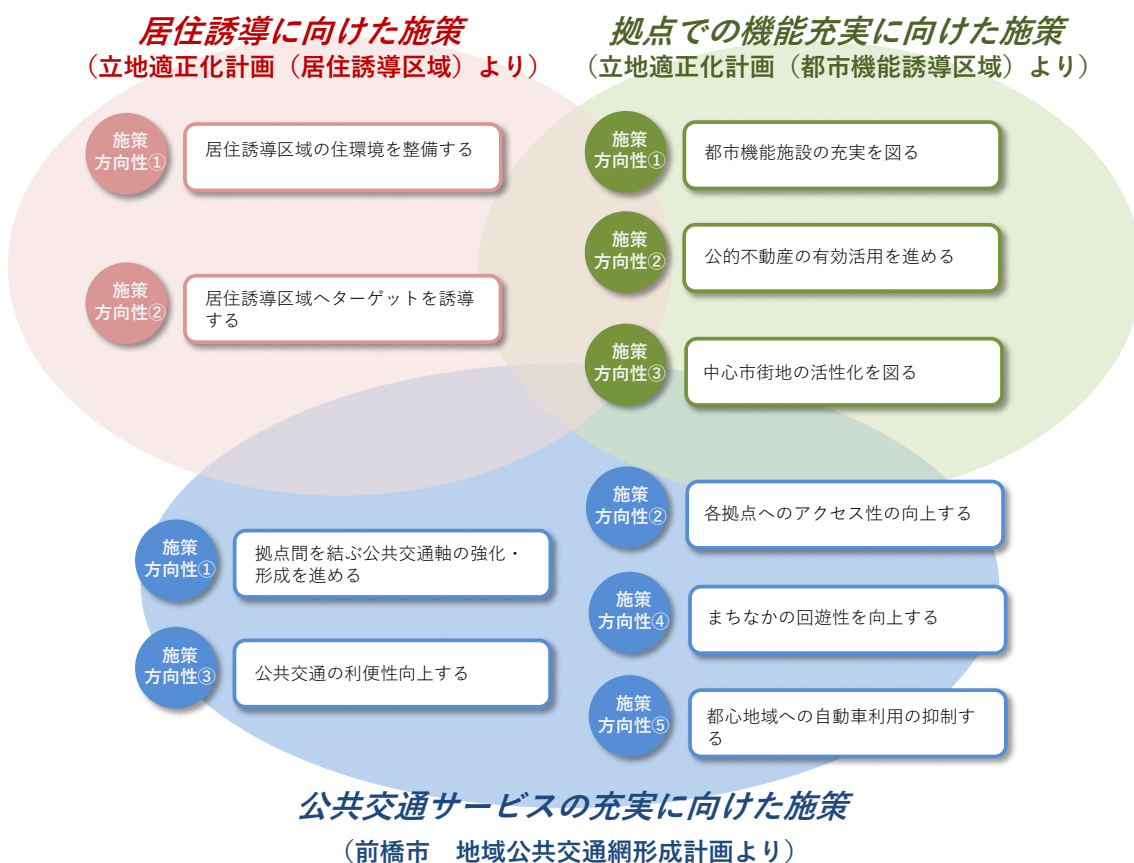


図 4-3 居住誘導と合わせた都市機能、公共交通サービスの充実にイメージ

4-4 届出制度

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

届出の対象となる行為は以下のとおりです。

【開発行為】

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



【建築等行為】

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



5. 定量的な目標値



5-1 目標値設定の考え方

5-2 居住誘導に向けた施策により目指す目標値（アウトプット指標）

5-3 目標値の達成により期待される効果（アウトカム指標）

5-1 目標値設定の考え方

本計画では、居住誘導にかかるまちづくり方針である「日々の暮らしに必要な機能と住まいが集まり、日常生活を便利に過ごせるまちづくり」の推進を図るべく、各種施策により都市機能誘導区域を基本とした地区、および公共交通の利便性の高い地区に居住を誘導することを目標としています。今後、こうした居住誘導に向けた施策を展開することによって、都市機能が集約されて日常生活における利便性が高くなる地域や公共交通利便性の高い交通沿線地域に居住が集まることで、人口密度や公共交通の利用が高まることが期待されます。また、居住誘導に向けた施策による目標の達成により、暮らしの快適性や交通の利便性の向上が図られ、それが地域への魅力や良好な評価といった効果につながり、それがさらなる居住の誘導を生むといった好循環がもたらされることが期待されます。

上記を踏まえ、ここでは、本計画での居住誘導に向けた施策により目指す目標値である「アウトプット指標」と、目標値の達成により期待される効果を示す「アウトカム指標」をそれぞれ設定するものとします。

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



図 5-1 目標（アウトプット）および効果（アウトカム）のイメージ

5-2 居住誘導に向けた施策により目指す目標値

(アウトプット指標)

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

以上のような観点から、本計画の居住誘導に関わるアウトプット指標として、「居住誘導区域内の人口密度」、「市民一人当たりの年間公共交通利用回数」を設定します。

(1) 居住誘導区域内の人口密度

居住誘導に向けた施策により居住誘導区域内に居住を誘導するとともに、居住誘導区域外への人口の流出が抑制され、区域内は一定の人口密度が保たれることを目標とします。目標値の設定にあたっては、市域における人口減少傾向等の今後の人口動態を踏まえ、現状維持とします。

表 5-1 アウトプット指標①：居住誘導区域内の人口密度

	現況値 平成 29 年（2017 年）	目標値 平成 52 年（2040 年）
居住誘導区域内の人口密度	42.9 人/ha	42.9 人/ha

(2) 市民一人当たりの年間公共交通利用回数

前橋市地域公共交通網形成計画では、居住誘導区域のうち、都市機能誘導区域等へのアクセスに自動車以外の交通手段を選択でき、便利な生活が可能なエリアを「公共交通沿線居住エリア」として位置付けています。公共交通網形成計画に基づく公共交通整備により利便性が向上する公共交通沿線において、本計画の施策により居住を誘導することでさらに公共交通の利便性が高まり、公共交通利用者数が向上すると考えられます。

上記を踏まえ、本計画のアウトプット指標として「市民一人当たりの年間公共交通利用回数」を設定し、目標値については地域公共交通網形成計画に準拠します。

表 5-2 アウトプット指標②：市民一人当たりの年間公共交通利用回数

	現況値 平成 28 年（2016 年）	目標値 平成 34 年（2022 年）
市民一人当たりの年間公共交通 利用回数	57 回/年	59 回/年

5-3 目標値の達成により期待される効果

(アウトカム指標)

目標値の達成により期待される効果（アウトカム指標）としては、居住誘導に向けた施策により目指す目標値（アウトプット指標）が達成されることにより得られる効果を評価できる項目を設定します。

(1) 居住誘導区域内における免許非保有者の平日外出日数

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

本計画に基づく各種施策を実施することにより、居住誘導区域内の免許非保有者の外出日数増加を目指します。そこで、免許非保有者であっても免許保有者の平日外出日数 4.16 日と同程度の外出頻度となることを目指し、居住誘導区域内の免許非保有者の平日外出日数 4.0 日を目標値として設定します。

表 5-3 居住誘導区域内住民の平日外出日数現況値

	現況値 平成 30 年（2018 年）
免許非保有者	3.16 日/5 日
免許保有者	4.16 日/5 日

表 5-4 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

	現況値 平成 30 年（2018 年）	目標値 平成 52 年（2040 年）
免許非保有者の平日外出日数	3.16 日/5 日	4.0 日/5 日

※平日は土日を除く 5 日間

※注釈 1：都市マスアンケート（都市づくりに関するアンケート調査）とは、「都市計画マスタープラン」見直しの参考として、都市づくりに関する市民の皆様の意見や要望を把握する為のアンケート調査です。概ね 5 年に 1 度調査が実施されており、直近では平成 30 年 6 月に実施しました。

(2) 居住誘導区域内における「魅力的な住環境の整備」の評価

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

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

平成 30 年の調査結果を現況値として、「感じない」「あまり感じない」と回答した方の半数が「まあまあ感じる」以上となることにより、「感じる」「まあまあ感じる」の回答が 90% 以上となることを目標値として設定します。

表 5-5 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	現況値 平成 30 年（2018 年）		目標値 平成 52 年（2040 年）
感じる	17.7%	80.8%	90%
まあまあ感じる	63.1%		

6. 計画の進捗・管理

6-1 計画の進捗・管理の方針



6-1 計画の進捗・管理の方針

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

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

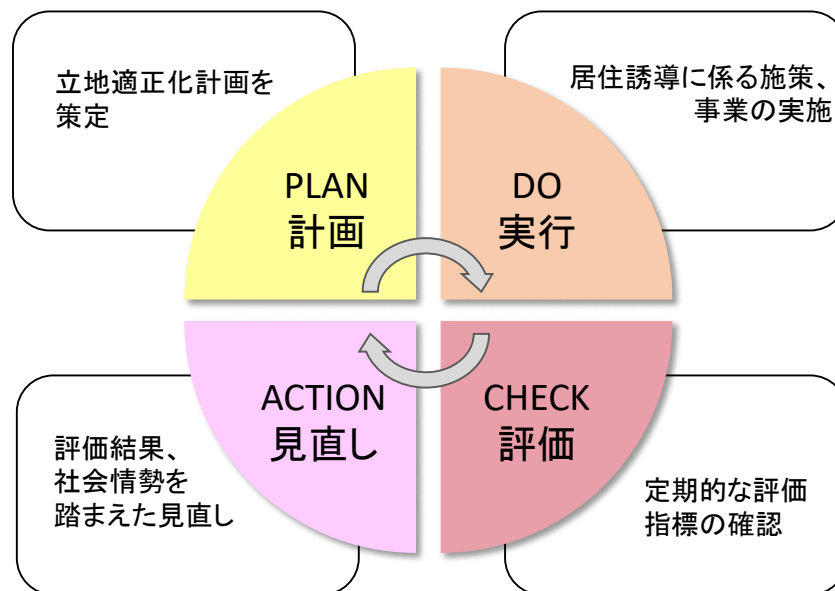


図 6-1 PDCA サイクルによる計画のモニタリング

1

2

3

4

5

6

他

計画の進捗・管理