

2025.3.18

前橋市地域公共交通活性化協議会

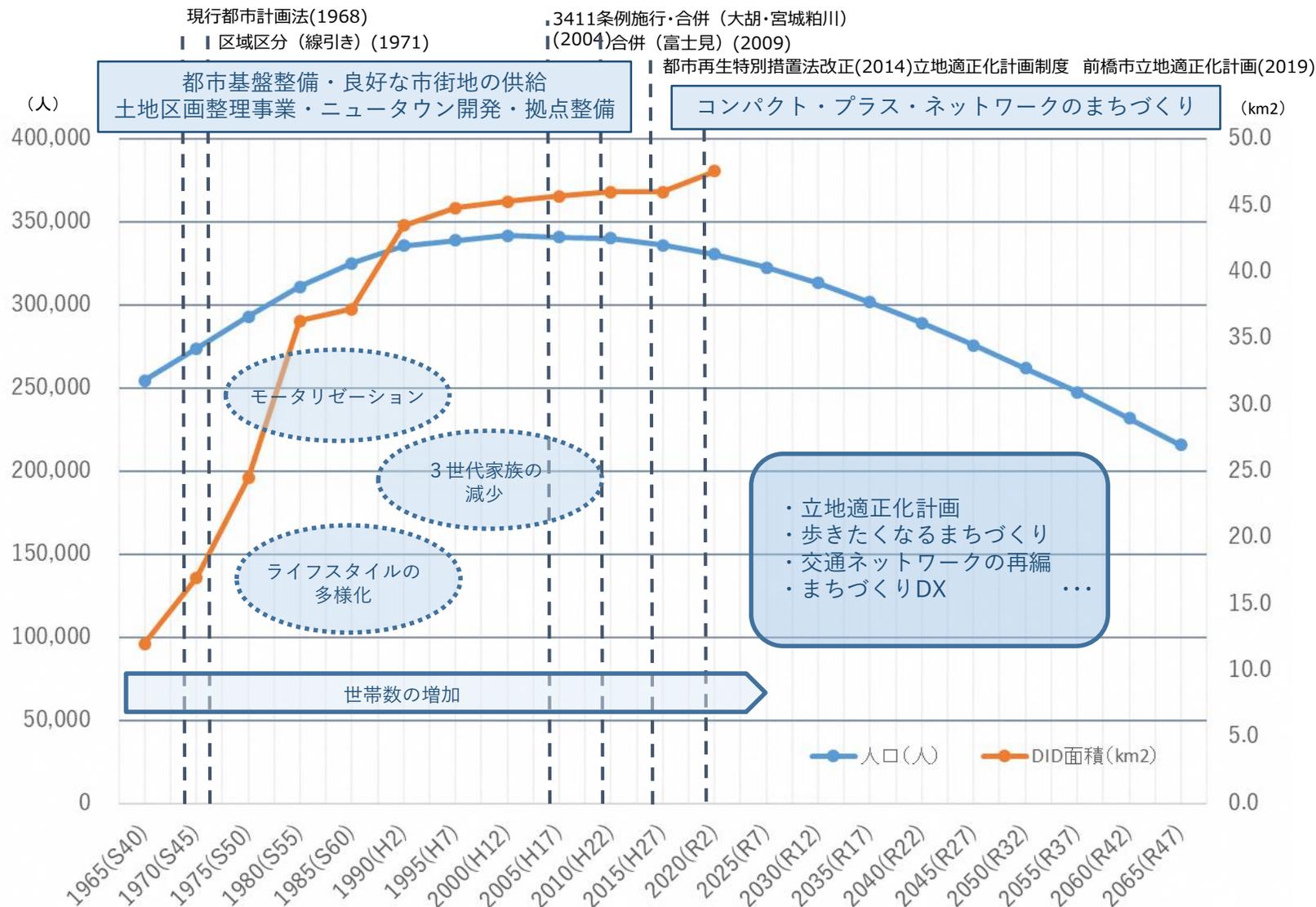
人口減少社会に対応した土地利用のあり方について

1. これまでの前橋市の都市計画/これからの前橋市の都市計画 前橋市

これまでは、急速な人口増加、都市拡大圧力への対応が中心。

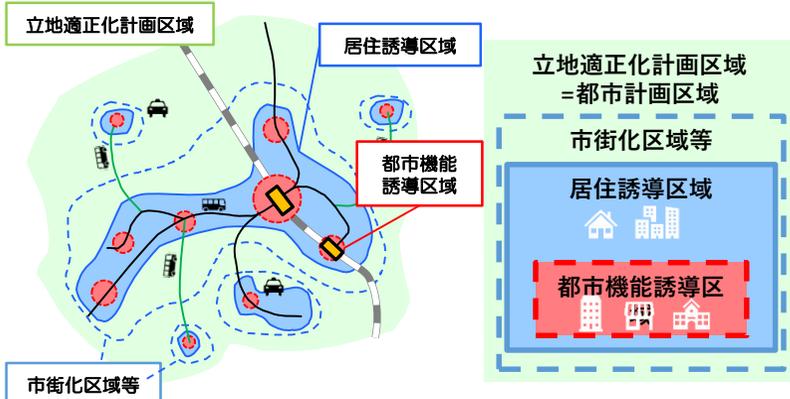


これからは、人口減少・超高齢化に対応し、持続可能な集約型都市構造の実現が求められる。



(出典) 第3期県都まえばし創生プラン
 ※1965年から2015年までは実績値、2020年以降は社人研による推計値

立地適正化計画



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。

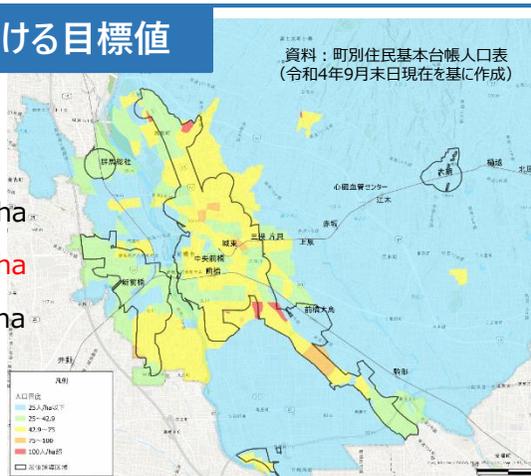
前橋市立地適正化計画における目標値

目標値：居住誘導区域内の人口密度

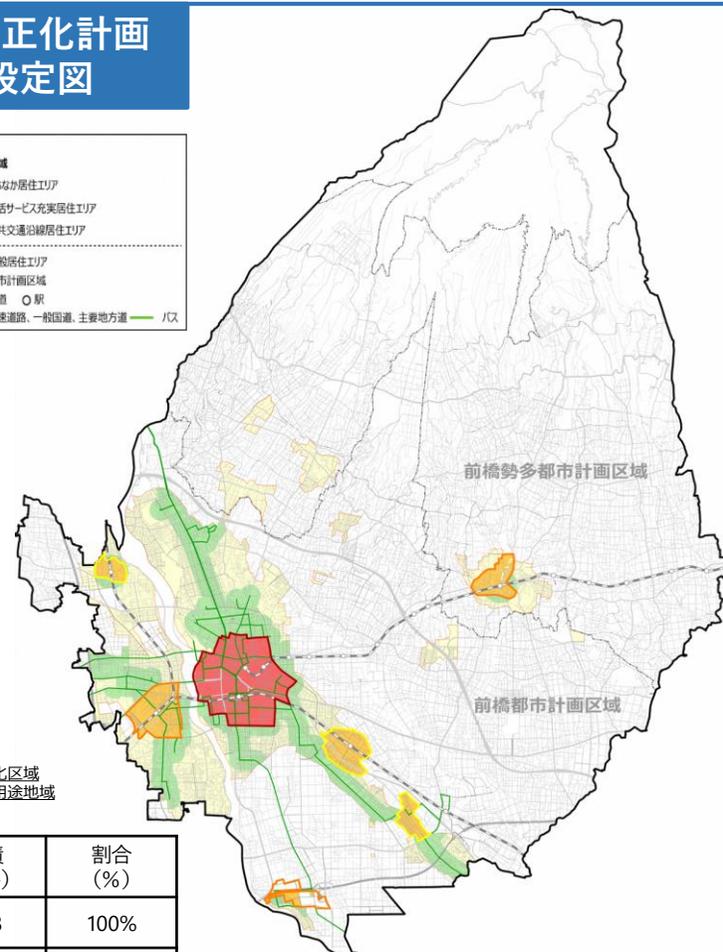
基準値（H29年・2017年） 42.9人/ha

現況値（R4年・2022年） **41.7人/ha**

目標値（R22年・2040年） 42.9人/ha



前橋市立地適正化計画 誘導区域設定図



	面積 (km ²)	割合 (%)
計画対象地域	54.8	100%
居住誘導区域	26.4	48%

居住や都市機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進

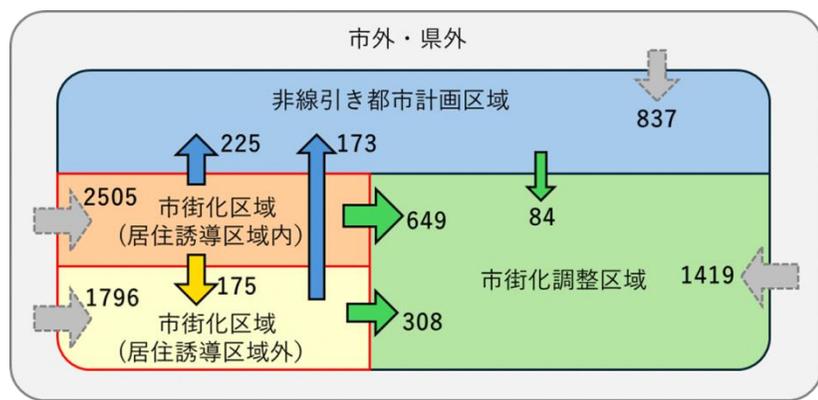
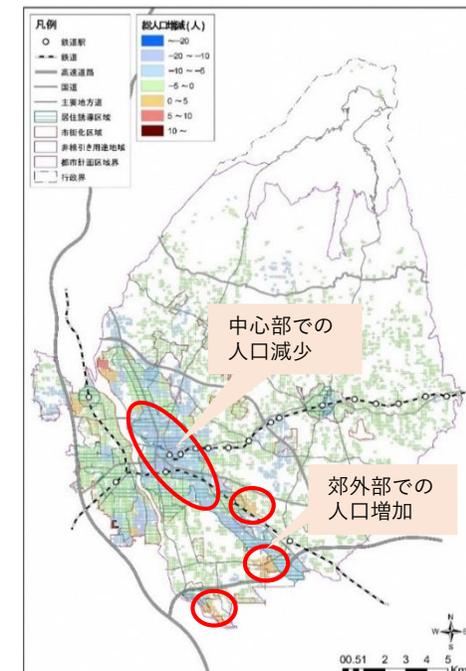
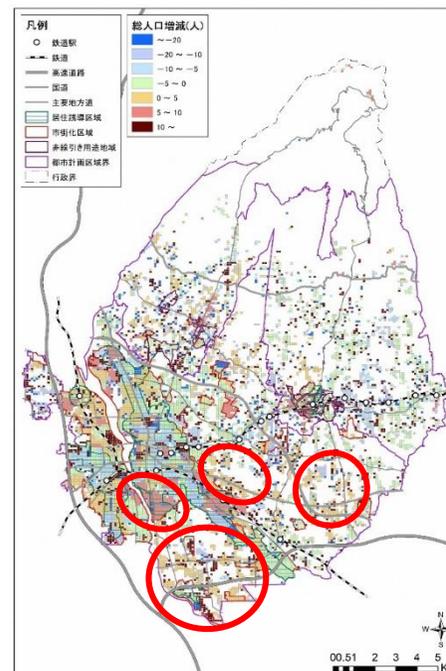
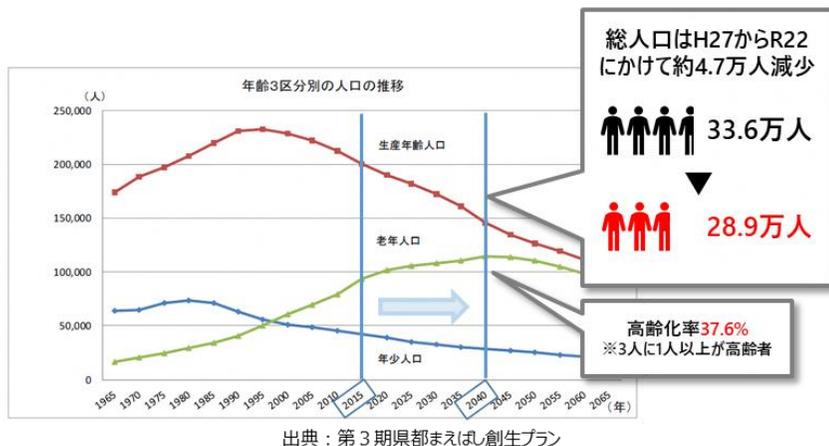
立地適正化計画の実効性向上に向けた更なる取り組みの強化が必要

目的

立地適正化計画で設定された居住誘導区域への人口集積を進める上で、その他の区域における土地利用のあり方を策定するとともに、それを推進するための取り組むべき方策について検討するもの

		内 容
令和6年度	第1回 R6.9	1. 人口減少社会に対応した土地利用の方向性について 2. 市民アンケート調査の実施について
	R6.10	コンパクトなまちづくりを考えるシンポジウム 「次世代にも暮らしやすいまちづくりとは？」
	第2回 R6.12	1. コンパクトなまちづくりを考えるシンポジウムの開催について 2. 公共交通再生に向けた取り組みについて（交通政策課） 3. 前橋市の土地利用における現状、今後の方向性について 4. 市民アンケート調査の実施について
	第3回 R7.3	1. 市民アンケート調査結果について 2. 土地利用の基本方針の策定
令和7年度	第4回	1. 推進方策の検討 ・土地利用推進方策の検討 ・市街化調整区域における土地利用検討（開発許可制度） ・非線引き都市計画区域における土地利用検討（特定用途制限地域） ・実施プログラムの検討 ・関係団体ヒアリング
	第5回	
	第6回	1. コンパクトなまちづくりに向けた土地利用方針とりまとめ

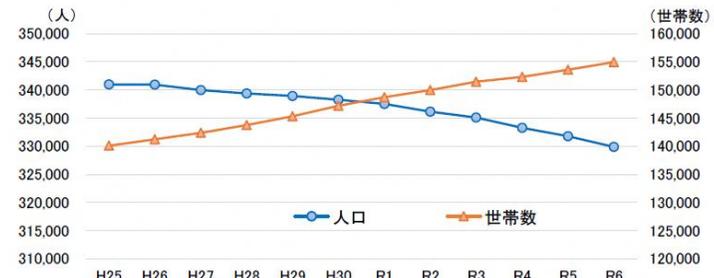
前橋市土地利用のあり方に関する検討会議委員	
野澤 千絵	明治大学政治経済学部教授
松川 寿也	長岡技術科学大学大学院准教授
森田 哲夫	前橋工科大学社会環境工学科教授
吉田 樹	前橋工科大学学術研究員特任准教授
眞庭 宣幸	群馬県住宅供給公社
	群馬県都市計画課長
	前橋市都市計画部長
今井 有子	前橋商工会議所産業政策部長
矢端 晴美	農業生産法人有限会社ヤバタファーム
米田 朗隆	株式会社日本政策金融公庫前橋支店
	前橋市政策推進課長
	前橋市交通政策課長
	前橋市産業政策課長
	前橋市にぎわい商業課長
	前橋市農政課長
	前橋市都市計画課長
	前橋市建築指導課長
	前橋市建築住宅課長
	前橋市市街地整備課長
	前橋市農業委員会事務局長



2013～2023年の建築確認申請による動態

資料：前橋市建築確認申請台帳

- 市街化区域から市街化調整区域への移動が957件の流出超過。
- 市街化区域から非線引き都市計画区域への移動が398件の流出超過。
- 市外・県外からの移動は市街化区域が多くなっている。
- 市内の移動は市街化区域から郊外部への移動が多い。



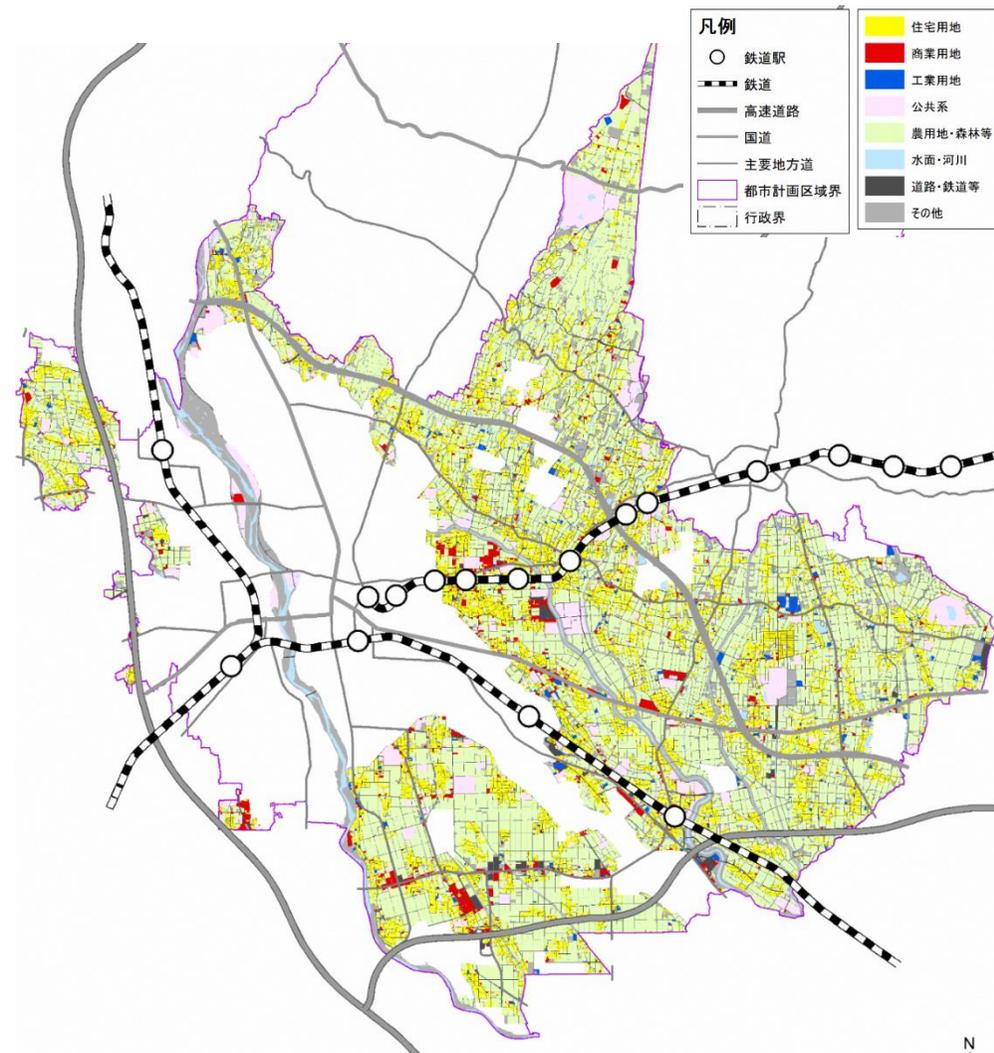
出典：「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」総務省より作成

拡大する市街地（市街化調整区域）

市街化調整区域の土地利用の推移（H17-R3）

	自然的土地利用				都市的土地利用				
	農地		山林	その他※1	住宅用地	商業用地	工業用地	道路用地	その他※2
	田	畑							
H17	2386.1	2652.0	252.3	1149.6	1221.4	191.1	131.0	982.9	950.8
H28	2051.7	2238.6	221.8	1167.9	1462.1	215.0	98.6	1073.9	1265.8
R3	2004.5	2179.8	204.1	1153.5	1511.7	224.1	97.0	1093.6	1307.7
増減 (R3-H17)	▲ 381.6	▲ 472.2	▲ 48.2	3.9	290.3	33.0	▲ 34.0	110.7	356.9

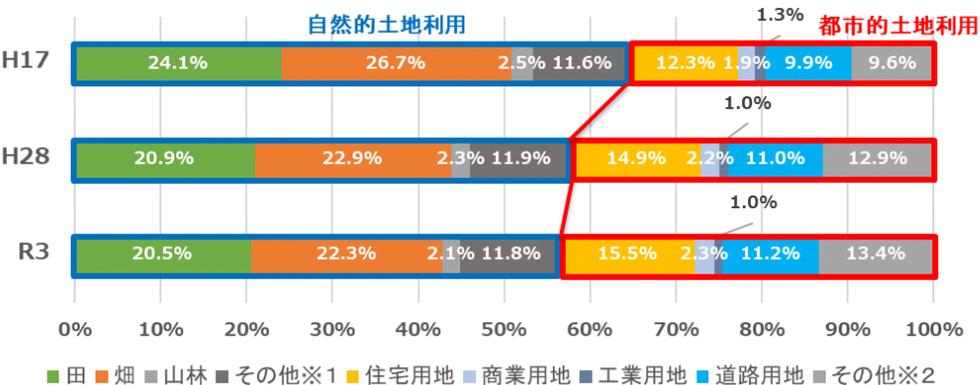
資料：R3都市計画基礎調査



N

市街化調整区域の土地利用現況

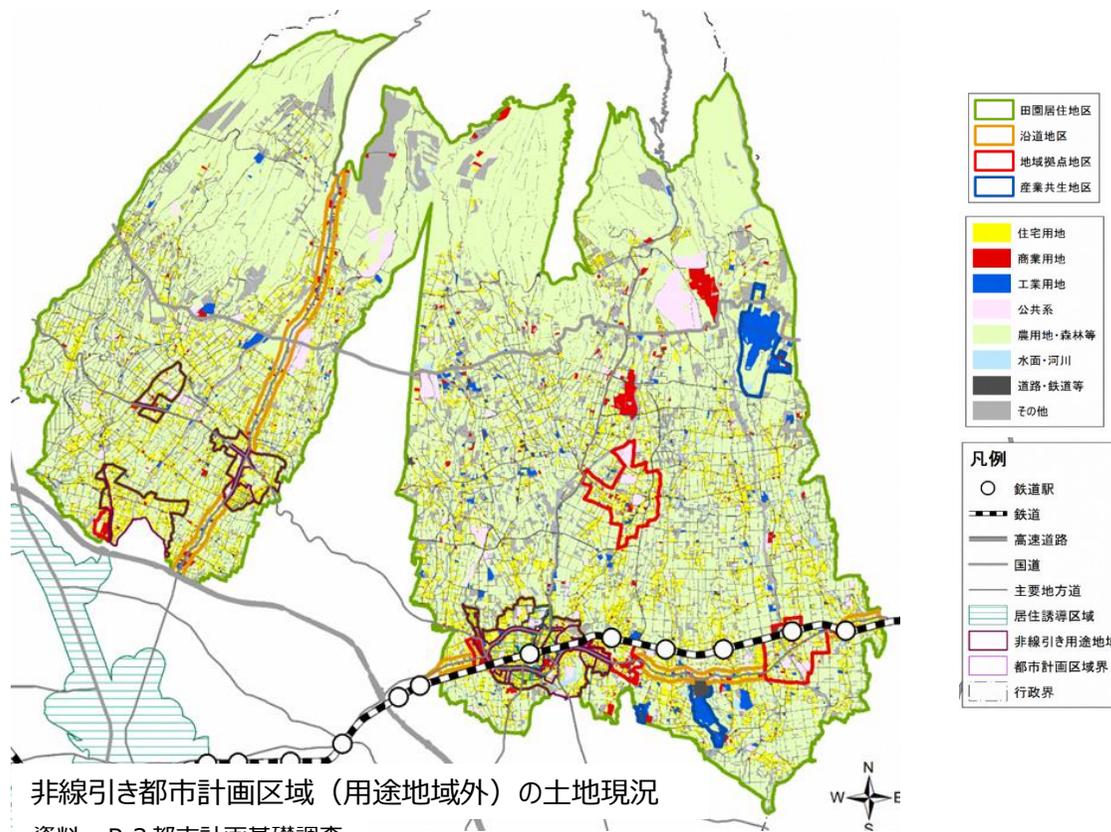
資料：R3都市計画基礎調査



用途別土地利用の推移（市街化調整区域）

資料：R3都市計画基礎調査

拡大する市街地（非線引き都市計画区域（用途地域外））



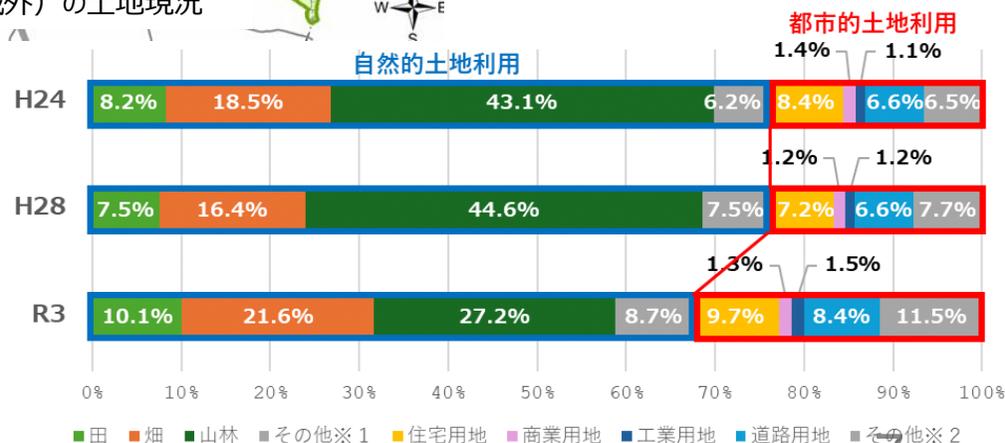
非線引き都市計画区域（用途地域外）の土地現況

資料：R3都市計画基礎調査

非線引き都市計画区域（用途地域外）土地利用の推移（H17-R3）

	自然的土地利用				都市的土地利用				
	農地		山林	その他※1	住宅用地	商業用地	工業用地	道路用地	その他※2
	田	畑							
H24	1306.6	2940.9	6841.1	987.0	1335.9	217.0	175.6	1050.9	1028.0
H28	1194.6	2605.9	7097.1	1198.1	1152.0	198.7	183.5	1046.6	1221.1
R3	1226.1	2633.9	3311.1	1058.6	1186.8	163.2	184.3	1024.7	1404.3
増減 (R3-H24)	▲ 80.5	▲ 307.0	▲ 3530.0	71.6	▲ 149.1	▲ 53.8	8.7	▲ 26.2	376.3

資料：R3都市計画基礎調査



用途別土地利用の推移（非線引き都市計画区域（用途地域外））

- ・自動車があれば便利に暮らせる
- ・地価が安いから広い家がつくれる
- ・駐車場を4台確保できる
- ・周りも若い世代が多い etc



生産年齢人口はほぼ半減する50年後、
今の子供たちが
引き継いで暮らしたいと思えるまち
= 世代交代が可能なまちにできるか？



活用できずに残存する空き家



市街化調整区域の規制緩和で宅地化された土地

人口減少下でのスプロールの許容 = 将来の空き家になる可能性が高い
(二度と農地には戻らない、農地などに戻すにも相当のコストがかかる)

「住宅がどんどん建つ → 都市が活性化」ではなく、
都市全体の機能・バランスをどうコントロールしていくか。どう戦略的にマネジメントしていくか。
という根本的な都市計画（土地利用コントロール）が重要に！

都市政策の「体質改善」としてのコンパクト・プラス・ネットワーク ＝都市を縮小・たたむことではありません

【自家用車利用に頼る弊害】（高齢者の移動難民化以外の弊害）

■ 担い手不足の中でバス・鉄道の維持がますます困難に…

- ・バス・鉄道の減便・廃止が進むと、共働きが増える中で、家族は、子ども・高齢の親などの送迎負担増
- ・利用者数減少で運賃上昇によるバス・鉄道での通学費用も負担が重くなる可能性
- ・来街者の移動ができず、地域経済の活性化に影響

■ 低密度に拡大した都市で子供の数が減少していくと…

- ・教育の質をどう確保していくか？（クラス替えも可能な学級数の維持）
- ・自宅⇔登下校・クラブ活動の移動をどうサポートするか？（スクールバスの運転手確保も困難化）
- ・子どもたちが、自宅と学校以外の交流施設・多様なコミュニティへのアクセス・関わりが困難

■ 郊外の大規模SCやロードサイドショップの乱立を許容し続けると…

- ・徒歩や自転車でアクセス可能な身近なスーパーやお店の減少（後継者問題も大きい）
- ・人口減少で大規模SCやロードサイドショップの閉店→更に遠方に行かなければ暮らしが成り立たなくなる

■ 災害時も避難所へ車でしかアクセスできないエリアが増えると…

- ・災害リスクが高いエリアでは命の危険性が高まる
- ・災害時・災害後の孤立化、被災者の把握や救援活動に時間を要する

新たな価値創出や都市課題解決に向けた土地利用を推進（都市マネジメント）

- ・ 立地適正化計画に基づく取り組みのさらなる推進
- ・ 郊外部におけるこれ以上の市街地の拡散を抑制



- ・ 郊外においても地域の拠点や公共交通の利便性の高い「まちのまとまり」エリアへ開発を誘導



市全体の土地利用を「コンパクト・プラス・ネットワーク」型へと再編

