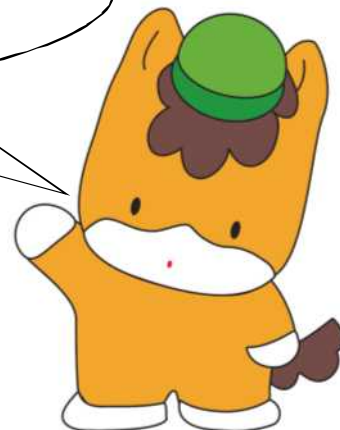


『人口減少、超高齢社会に対応した
「持続可能なまちづくり」への転換』



ぐんま“まちづくり”ビジョン



平成24年9月
群馬県

「ぐんま“まちづくり”ビジョン」とは（構成）

1. 背景及び本ビジョンの内容 （背景）

→ 2ページ

群馬県は、現状としては全体的には活力が維持されていますが、人口減少傾向にあり、同時に高齢化が進展しています。このまま現状を放置した場合、高齢者の住みにくい、福祉的経費を多額に必要とする県土が形成されると予測されます。いまこそ人口増加時代のまちづくりの考え方や方法を見直して、効率的な都市構造への転換を目指す必要があります。

（本ビジョンの内容）

- 人口密度の低い市街地が広範囲に形成された群馬県のまちづくりの現状を分析し、更なる人口減少・超高齢社会がすすむなかで「県民の暮らし」に生じる課題・問題点を明確にしました。
- この課題を解決し、望ましい将来のまちづくりを実現するための基本方針を明確にし、各市町村がそれぞれの状況に応じて選択すべき取組内容を複数用意しました。

2. 「ぐんまのまちづくり」の現状と課題

→ 3ページ

人口減少と高齢化が進行 → 群馬県の高齢化率は、関東地方で最も高い

人口密度が低く、拡散したまちを形成 → 群馬県の市街地人口密度は、全国45位（関東地方最下位）

中心市街地の衰退と大型商業施設の郊外化 → 中心市街地では人口減少と高齢化が進行、郊外の大型商業施設でにぎわい

3. ぐんまのまちに今後生じる望ましくない状況

→ 26ページ

このまま、何もしなければ、**県民の暮らし**に次のような状況が生じます。

→ 地域が疲弊（来訪者（交流人口）の減少、経済活動の停滞）、さらなる交通弱者の増加、消費減少・市場縮小、生活が不便に（移動時間の増加、公共施設・医療機関の減少）、地球温暖化の進行ほか

行政の視点からは、このまま、何もしなければ、**税収が減り、拡大した社会資本の維持コストが増える**ことで、都市経営が苦しくなり、行政サービスが低下します。

4. 望ましい「ぐんまのまち」の将来像

→ 36ページ

『ぐんまらしい持続可能なまち』

「ぐんまらしい」→「ぐんまのまちの“個性”を活かして、“まちのまとまり”をつくりだすこと」です。

- 「持続可能な」→
- ①多様な交通手段を選択できる社会
 - ②医療、介護、教育施設が整っている社会
 - ③人と人とのつながりが確保できる社会
 - ④自然と共生している社会
 - ⑤多様な就業機会が確保できる社会
 - ⑥再生エネルギー活用など低炭素型社会

5. これからの「ぐんまのまちづくり」のあり方

→ 41ページ

基本方針

- 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
- 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
- 地域の誇れる個性・景観・暮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
- 都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保
- 災害時でも安全・安心な都市の防災機能の強化
- ぐんまの強みを活かした産業の誘致や新エネルギーによる産業創出環境づくり
- 家計にも環境にも優しい付加価値の高い効率的なまちづくり

6. まちの特性に応じた「まちづくり」のあり方

→ 51ページ

現在の市街地の人口密度や将来の人口、生産年齢人口、高齢化率の予測値などを指標として、市町村ごとに今後の状況を把握し、どのような取組を実施したらよいか5市町村を事例に検討しました。

7. 群馬県の役割（市町村との役割分担）

→ 61ページ

- ・市町村は「まちなか」を考え、県は広域の連携や調整と市町村支援を考えます。
- ・県は本ビジョンの考え方を踏まえて、都市計画法に基づく「都市計画区域マスタープラン」を広域都市圏で策定します。（平成25～27年度策定予定） など

8. 本ビジョンの実現化方策（県としての取組）

→ 64ページ

- 本ビジョンのまちづくりに関する基本方針について、県民や市町村との共通認識を醸成します。
- 市町村のアクションプログラム（本ビジョンに基づく実現化計画）策定を支援します。

1. 背景及び本ビジョンの内容

1-1. 背景

- ▶群馬県は現状としては全体的には活力が維持されていますが、人口減少傾向にあり、同時に高齢化が進展しています。
- ▶このまま現状を放置した場合、高齢者の住みにくい、福祉的経費を多額に必要とする県土が形成されると予測されます。
- ▶いまこそ人口増加時代のまちづくりの考え方や方法を見直して、効率的な都市構造への転換を目指す必要があります。

1-2. 本ビジョンの内容

- ▶人口密度の低い市街地が広範囲に形成された群馬県のまちづくりの現状を分析し、更なる人口減少・超高齢社会がすすむなかで「県民の暮らし」に生じる課題・問題点を明確にしました。
- ▶この課題・問題点を解決し、望ましい将来のまちづくりを実現するための取組方針を明確にし、各市町村がそれぞれの状況に応じて選択すべき取組内容を複数示しました。

注)本ビジョンでは、都市部を中心に現状分析を行っていますが、「今後のぐんまのまちづくりのあり方」については、中山間地域を含めた地域で「まちづくり」を展開できる内容としています。

2. 「ぐんまのまちづくり」の現状と課題

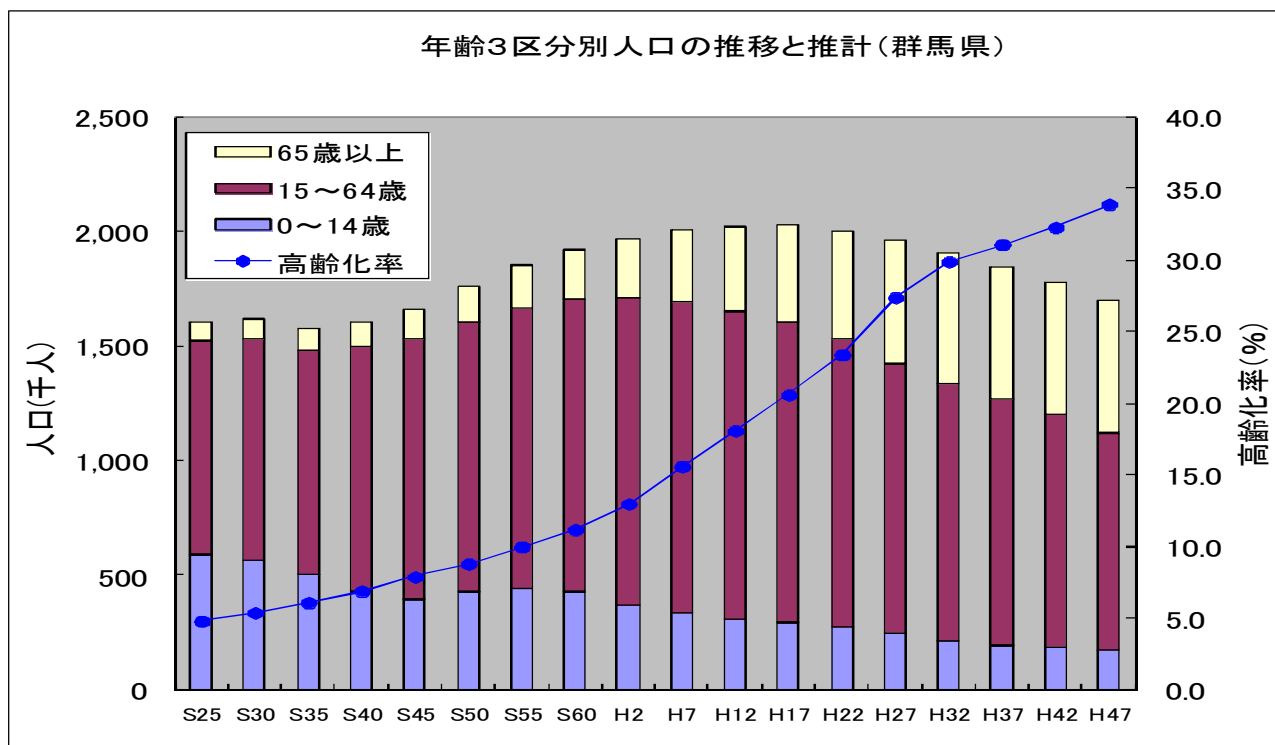
2-1. 人口減少と高齢化の進行(人口推移)

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12年から平成22年で9万4千人(7.0%)の減少であったが、**平成22年から平成32年の今後10年間で13万1千人(10.5%)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、群馬県における高齢者は、平成12年から平成22年で10万4千人(28.3%)増加し、平成22年から平成32年の今後10年間で10万人(21.2%)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。

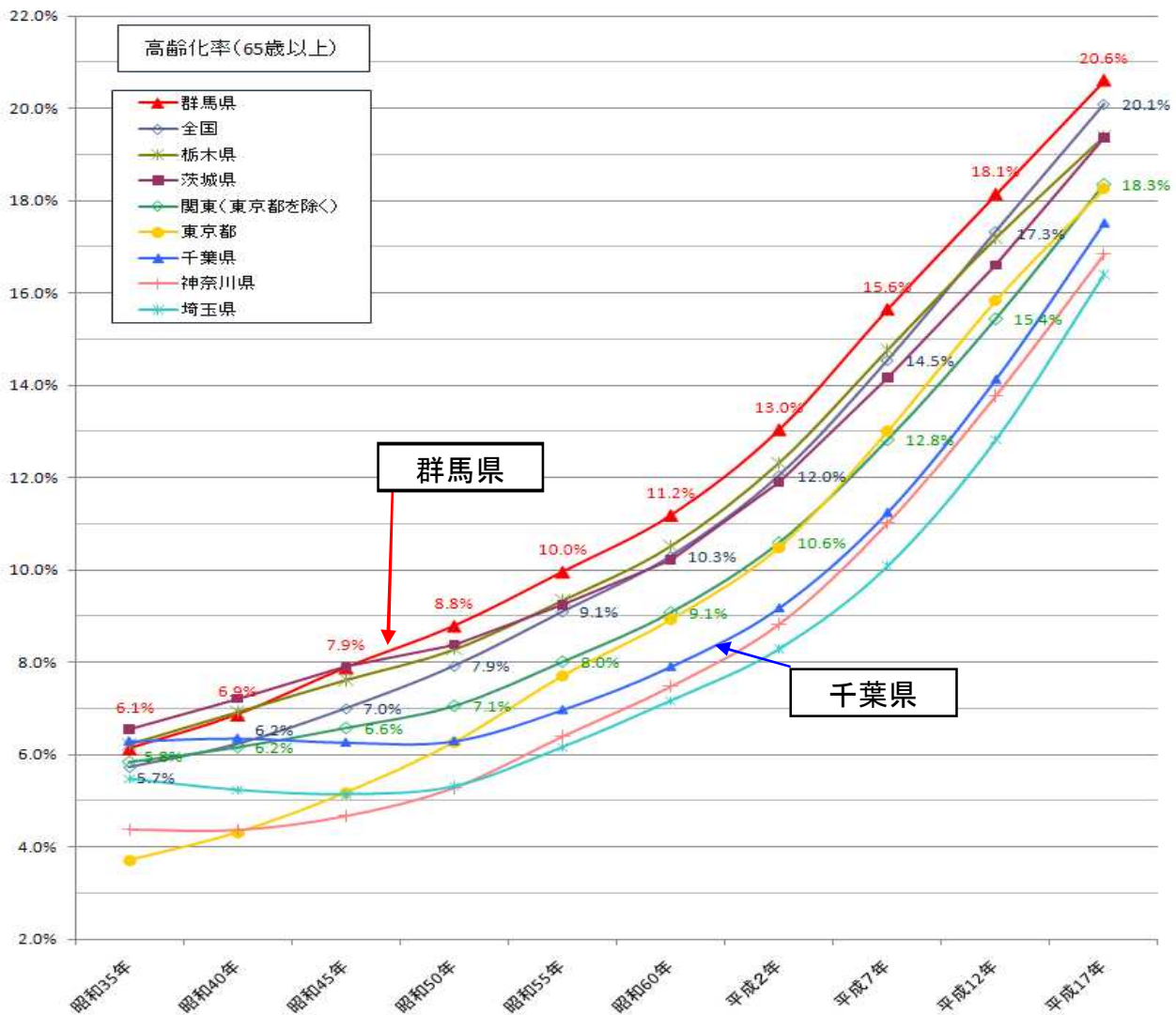
(参考)

年次	生産年齢人口	増減数	高齢者数	増減数
H12 (10年前)	134万6千人	---	36万7千人	---
H22 (基準年)	125万2千人	▲9万4千人 (▲7.0%)	47万1千人	+10万4千人 (28.3%)
H32 (10年後)	112万1千人	▲13万1千人 (▲10.5%)	57万1千人	+10万人 (21.2%)



資料:「国勢調査」及び県統計課「群馬県年齢別人口統計調査」、
平成22年以降は、国立社会保障・人口問題研究所(平成19年5月推計)より作成

2-1. 人口減少と高齢化の進行(高齢化の推移)



資料:「国勢調査」(平成17年度、総務省)より作成

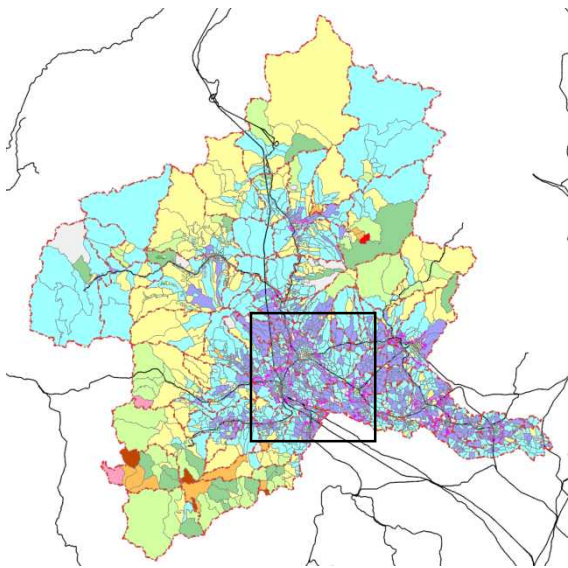
○ 本県の高齢化率は、全国比較では第33位ですが、
昭和45年以来、関東圏で最も高くなっています。

昭和35年	群馬県	千葉県
東京都へ	21,092人	42,168人
東京都から	6,616人	37,264人
転出超過数	▲14,476人	▲4,904人
上記の人口割合	(1.0%)	(0.2%)

高度経済成長時、東京近郊における労働力需要増加にあわせるように、群馬県をはじめ北関東3県から東京付近への人口の社会移動が続きました。千葉県をはじめとする東京周辺の県からの東京都への転出は比較的少ない規模でした。
この転出超過状況の差が、昭和35年から昭和50年にかけての高齢化率の傾きの差となって現れたと考えられます。

(参考表:群馬県・千葉県の東京都との移動人口比較:昭和35年国勢調査から作成)

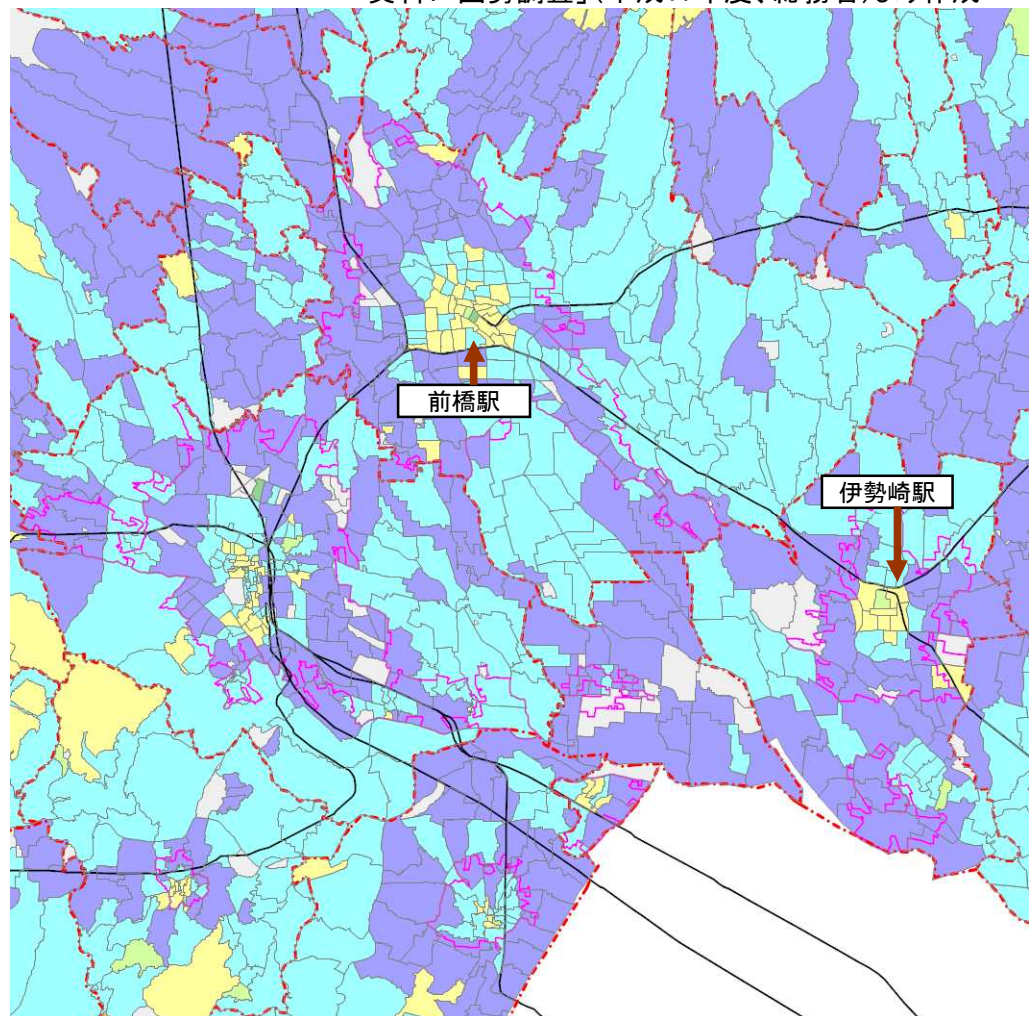
2-1. 人口減少と高齢化の進行(高齢化: 県央部)



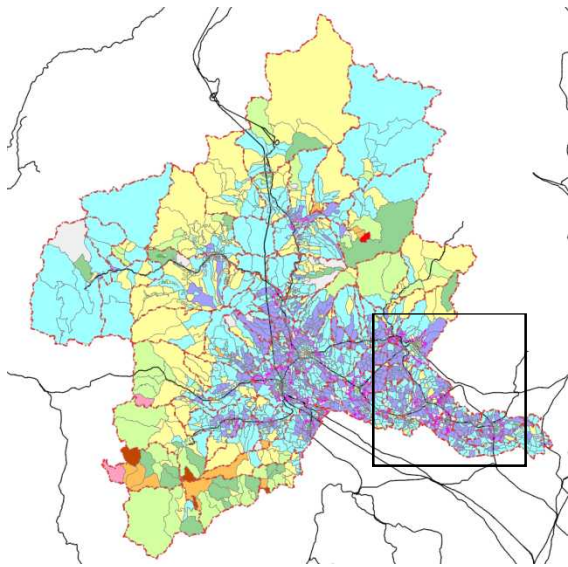
平成17年の高齢化率を見ると、前橋市や伊勢崎市の中心部で高齢者の割合が高いことがわかります。
中心部では、人口減少のほかに高齢化が進んでいることとなります。

資料:「国勢調査」(平成17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



2-1. 人口減少と高齢化の進行(高齢化: 東部)

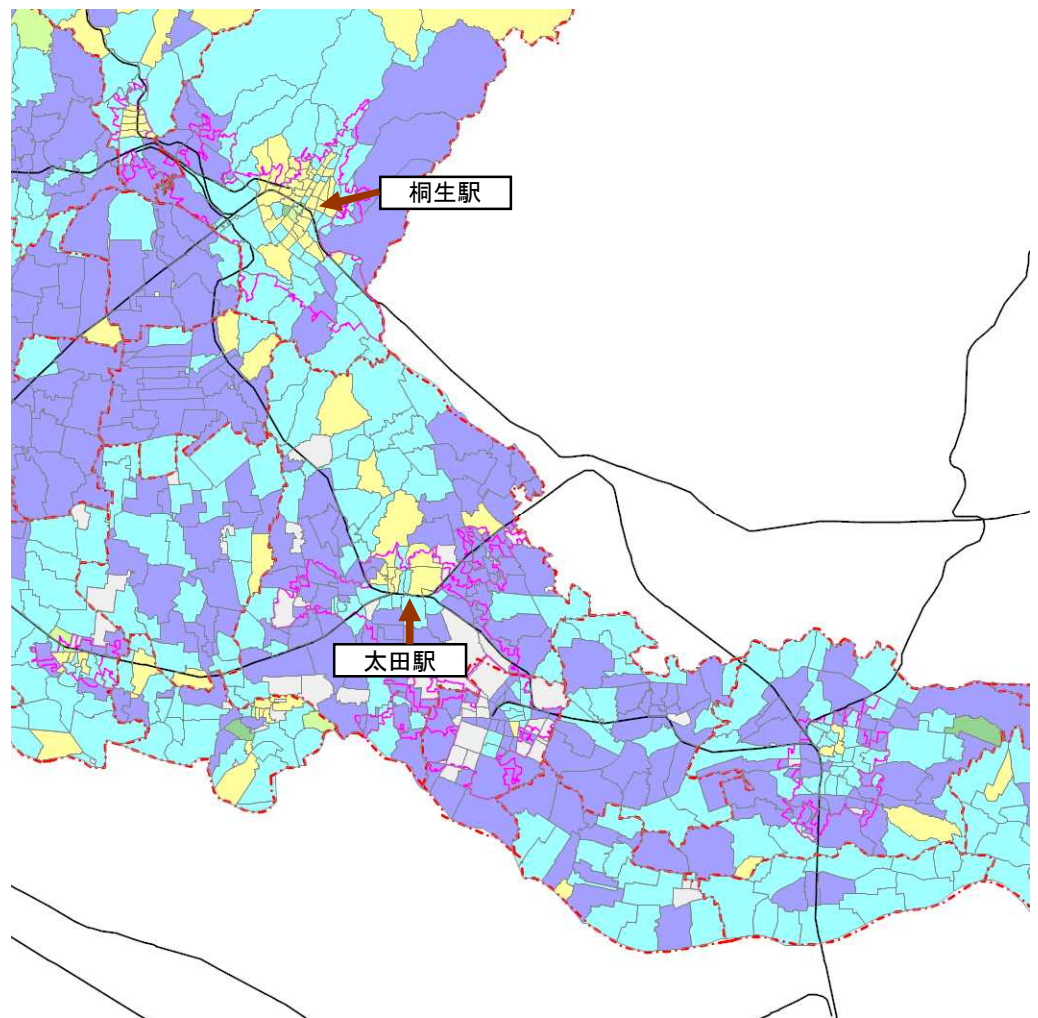


東部についても、平成17年の高齢化率を見ると、桐生市や太田市の中心部北側で高齢者の割合が高いことがわかります。

県央部同様、**中心部では、人口減少のほかに高齢化が進んでいること**になります。

資料:「国勢調査」(平成17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

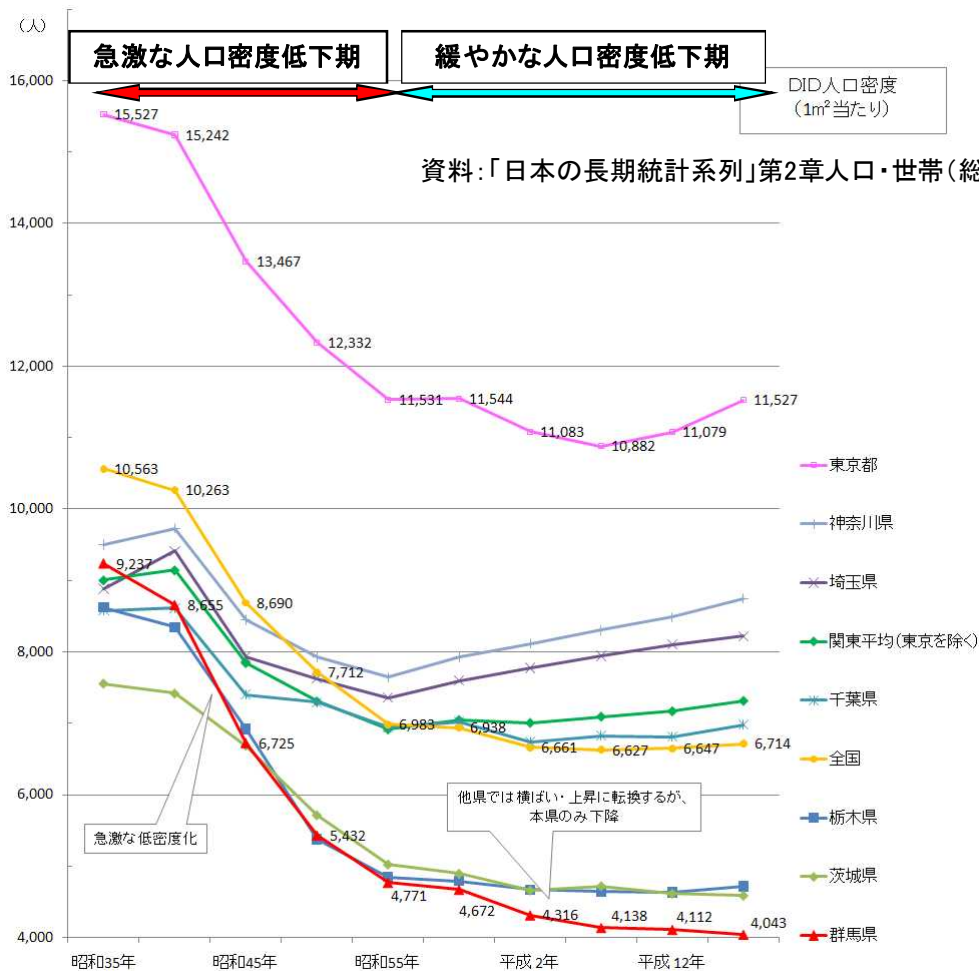


2-2. 人口密度が低く拡散したまちを形成(DID人口密度)

DID*)人口密度は、平成2年以降、関東の他県で横ばい・上昇に転ずる中、本県のみ下降を続けていて、全国45位(関東では最下位)です。

*) DIDとは: 国勢調査による人口集中地区。人口密度が1km²あたり4,000人以上の基本単位区。なお、公共施設など居住していない範囲を含む基本単位区もあり、合計すると4,000人の人口密度を下回るケースもある。

DID人口密度 (1km ² 当たり)		
順位	都道府県	人
1	東京都	11,526
2	大阪府	9,358
3	神奈川県	8,748
28	栃木県	4,718
31	茨城県	4,586
45	群馬県	4,043
46	富山県	3,956
47	山口県	3,417
	全国平均	6,714



2-2. 人口密度が低く拡散したまちを形成(対総人口DID比率)

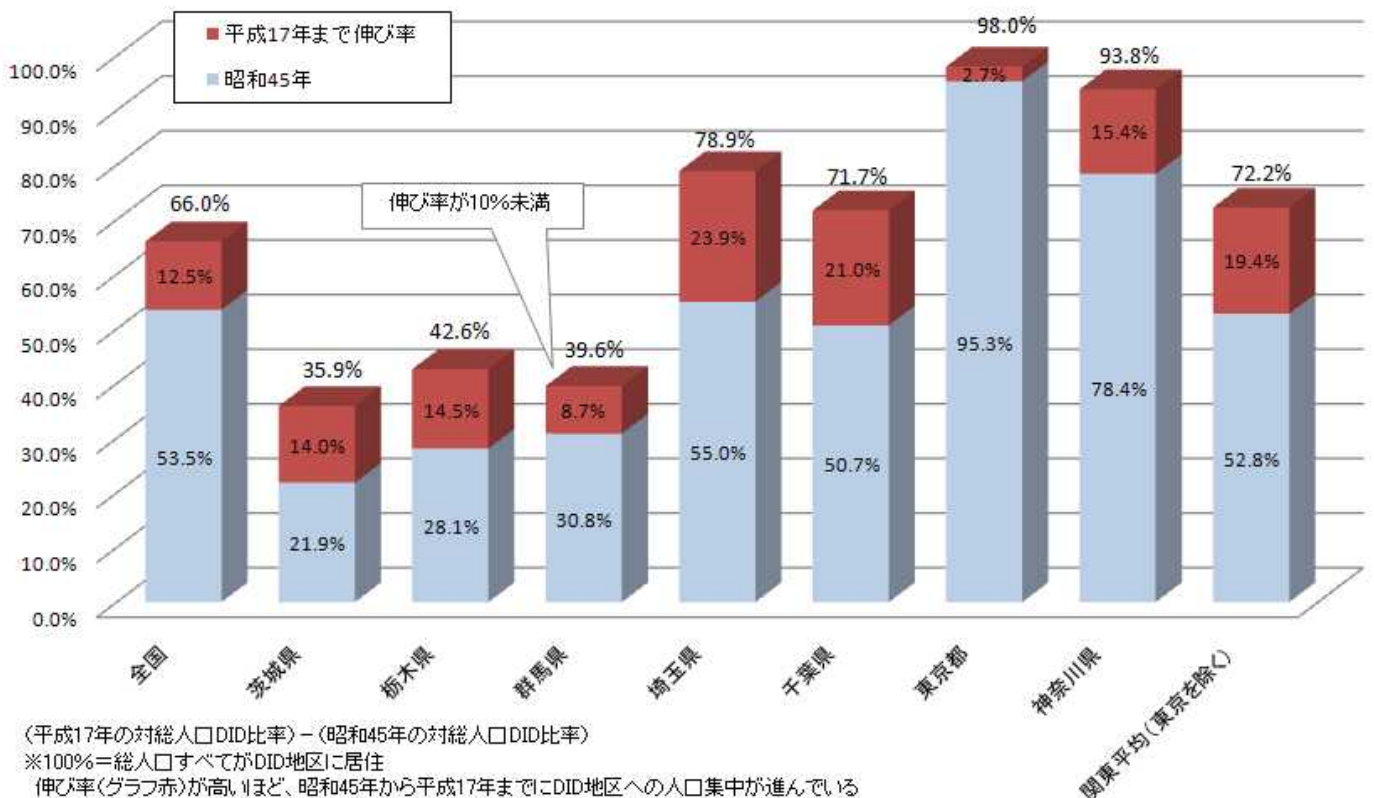
群馬県では、総人口の約4割がDIDに居住しています(全国32位)。

「対総人口DID比率」は昭和45年と比較して8.7%しか伸びていません。

これを見ても、人口の郊外拡散がすすんでいることがわかります。

対総人口DID比率 (DID人口／総人口)		
順位	都道府県	%
1	東京都	98.0
2	大阪府	95.7
3	神奈川県	93.8
28	栃木県	42.6
32	群馬県	39.6
37	茨城県	35.9
45	岩手県	29.4
46	佐賀県	28.4
47	島根県	24.2
	全国平均	66.0

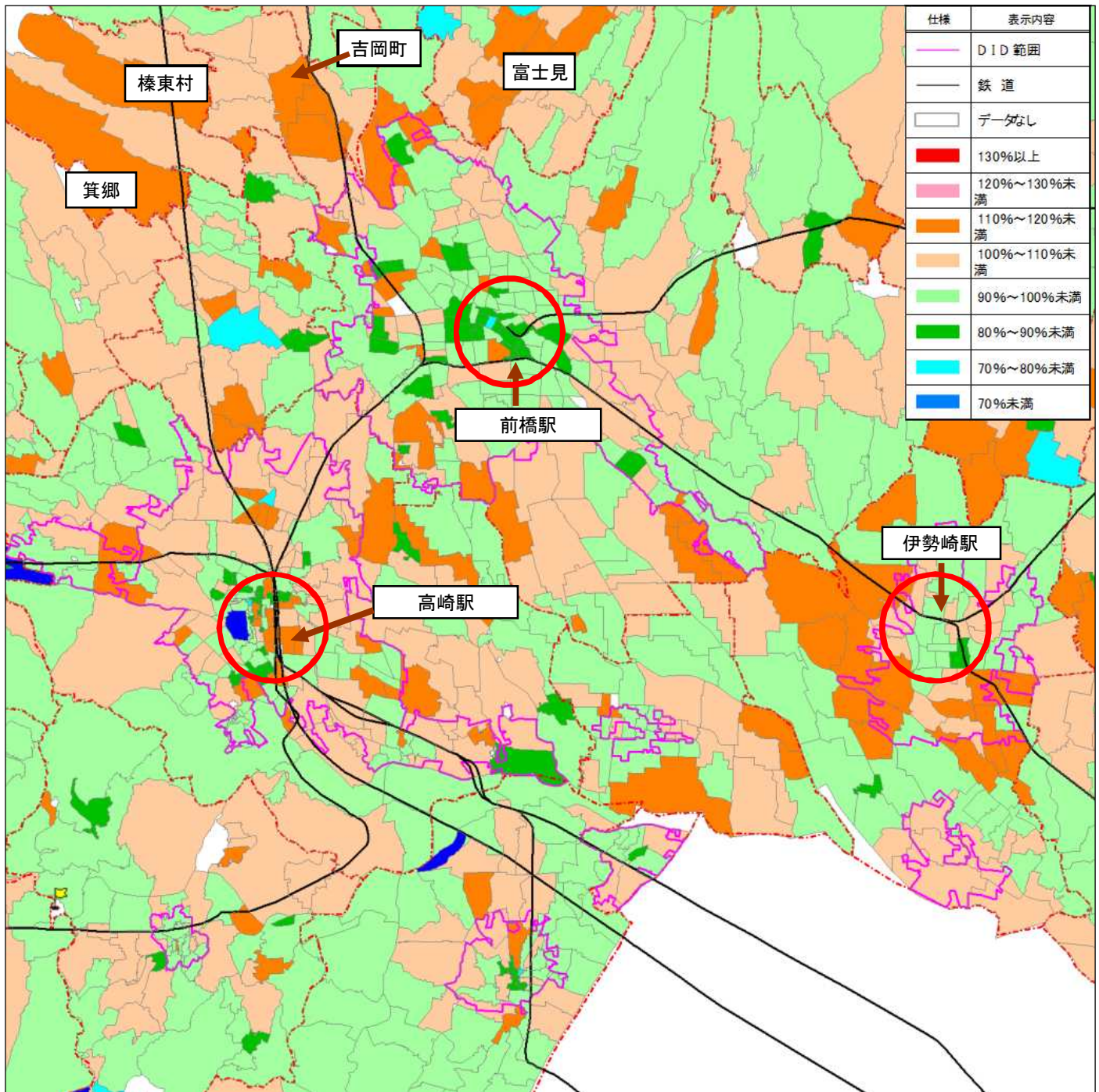
対総人口DID比率の伸び率(S45～H17)



資料:「日本の長期統計系列」第2章人口・世帯(総務省)より作成

2-3. 中心市街地の衰退と市街地郊外化（ 県央部 ）

- ・中心市街地では、高崎駅周辺で人口が増加している以外は、前橋駅北側で減少、伊勢崎駅周辺で減少しています。
- ・逆に、中心市街地の外側の新市街地や非線引き都市計画区域で人口が増加し、郊外拡散化が進行しています。

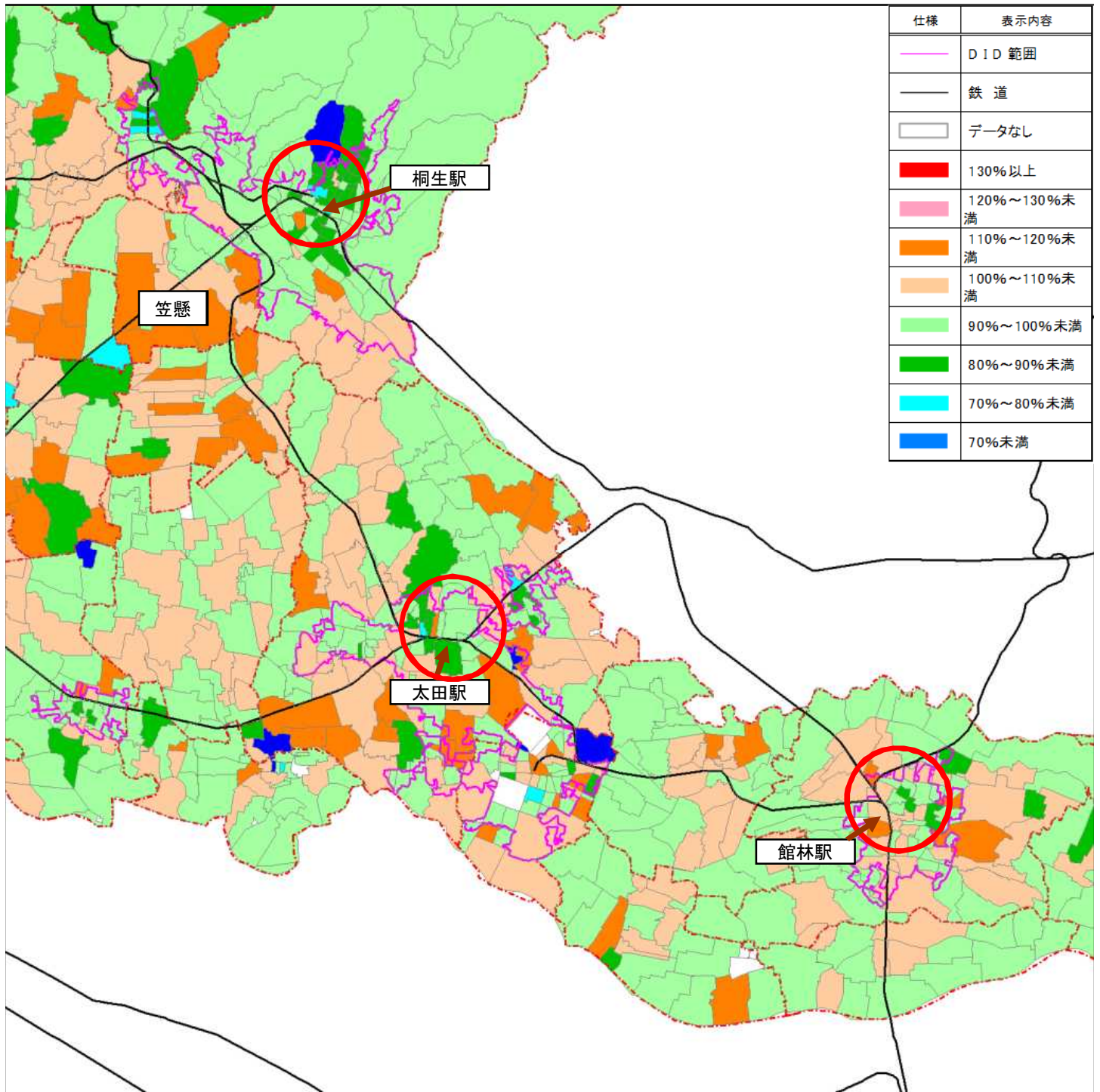


人口増減地点図〔県央部〕

資料:「国勢調査」(平成12、17年度総務省)より作成

2-3. 中心市街地の衰退と市街地郊外化（ 東部 ）

- ・中心市街地では、館林駅西側で人口が増加している以外は、桐生駅、太田駅周辺で減少しています。
- ・逆に、中心市街地の外側の新市街地や非線引き都市計画区域で人口が増加し、郊外拡散化が進行しています。



人口増減地点図[東部]

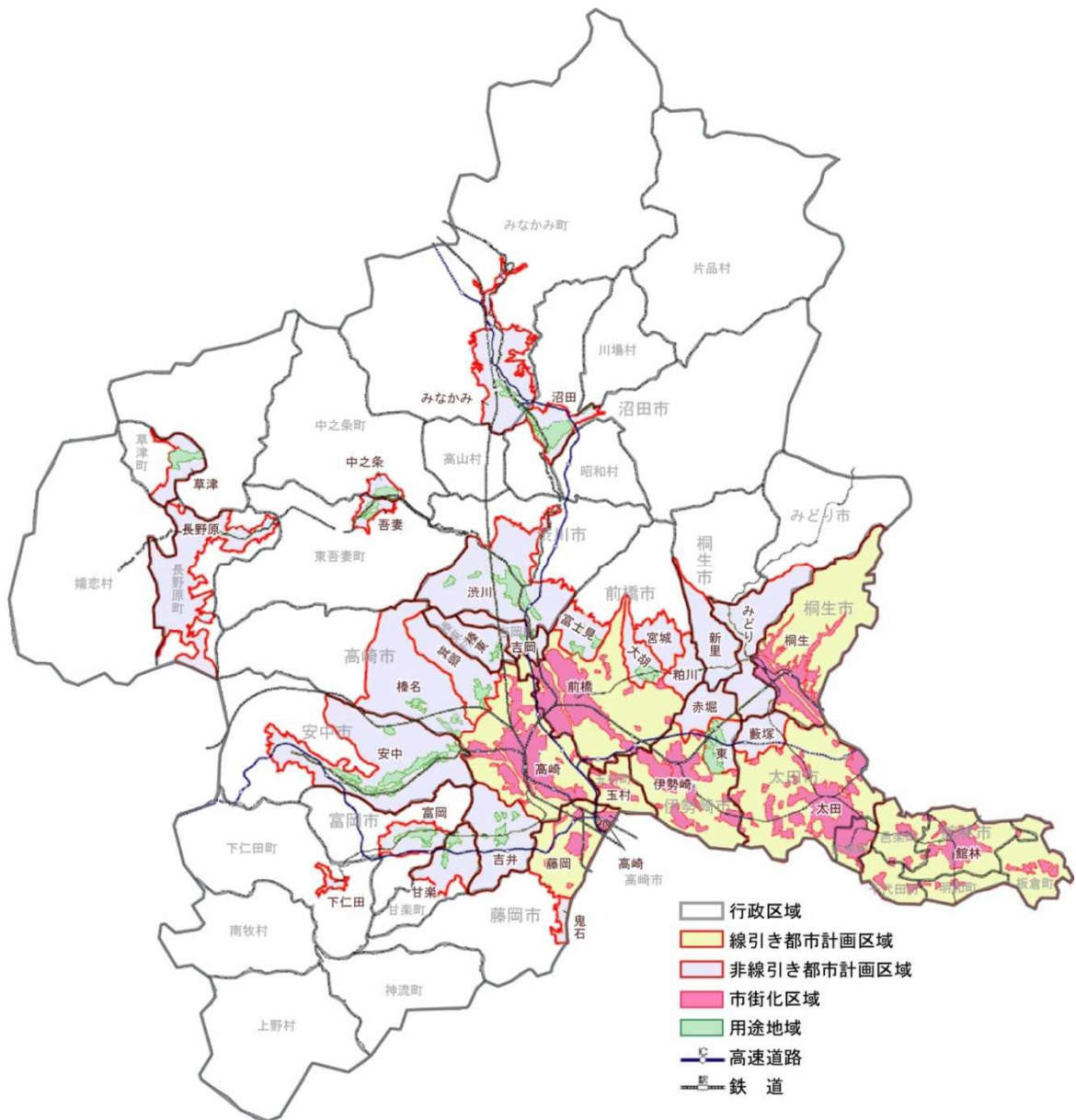
資料:「国勢調査」(平成12、17年度総務省)より作成

2-4. 低密度・拡散化の原因について

群馬県は、総面積636,232haのうち、31%にあたる194,238haが都市計画区域に指定されています。

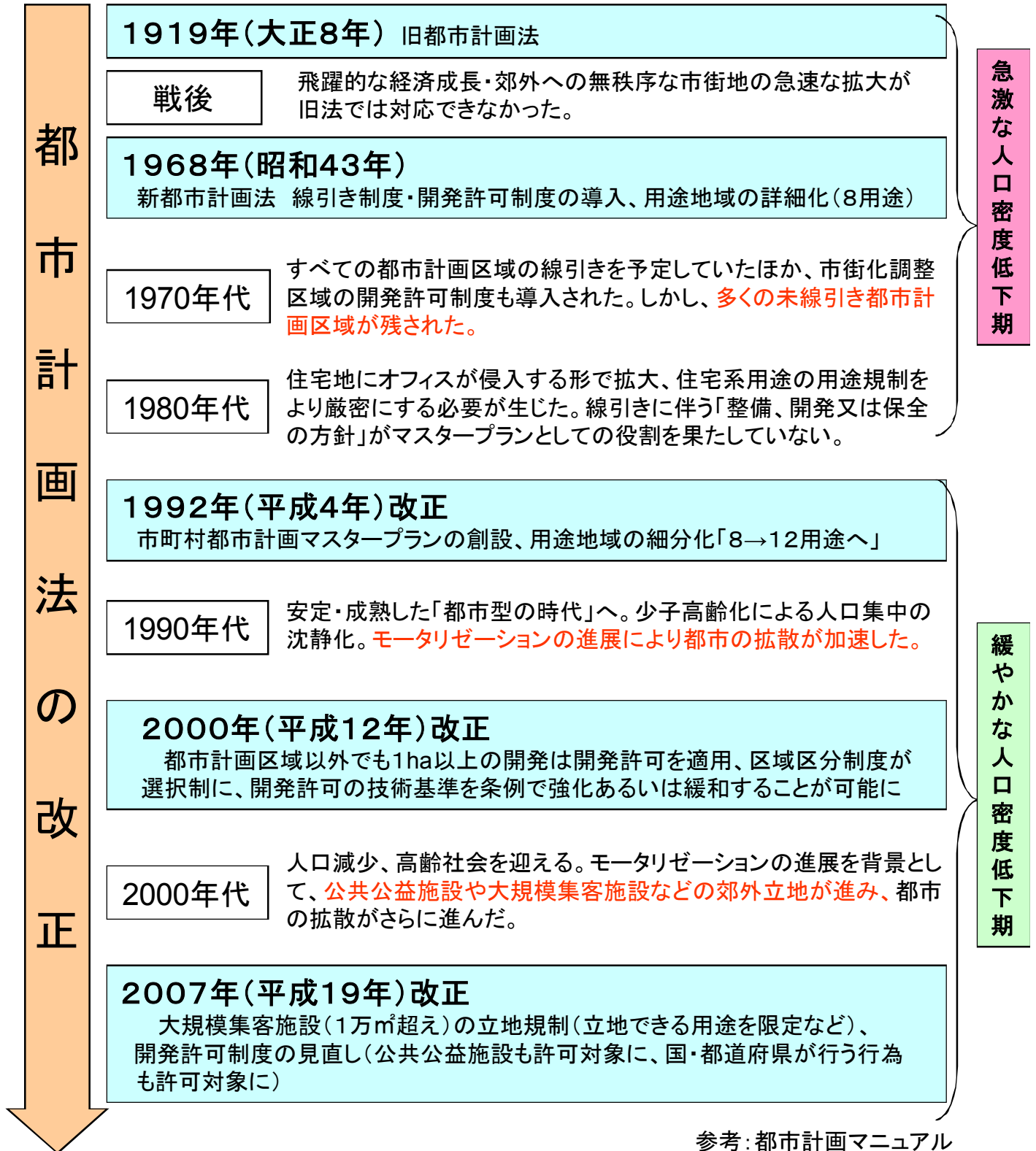
また、都市計画区域をもつ市町村のうち、94,593haが線引き(市街化区域と市街化調整区域の区分け)を、99,645haが非線引きの状態です。

次ページ以後、都市計画区域内の人口の変化をふりかえり、都市計画制度の変遷や群馬県における制度運用を考察し、**低密度・拡散化している原因**を探ります。



2-4. 低密度・拡散の原因について(都市計画法の改正)

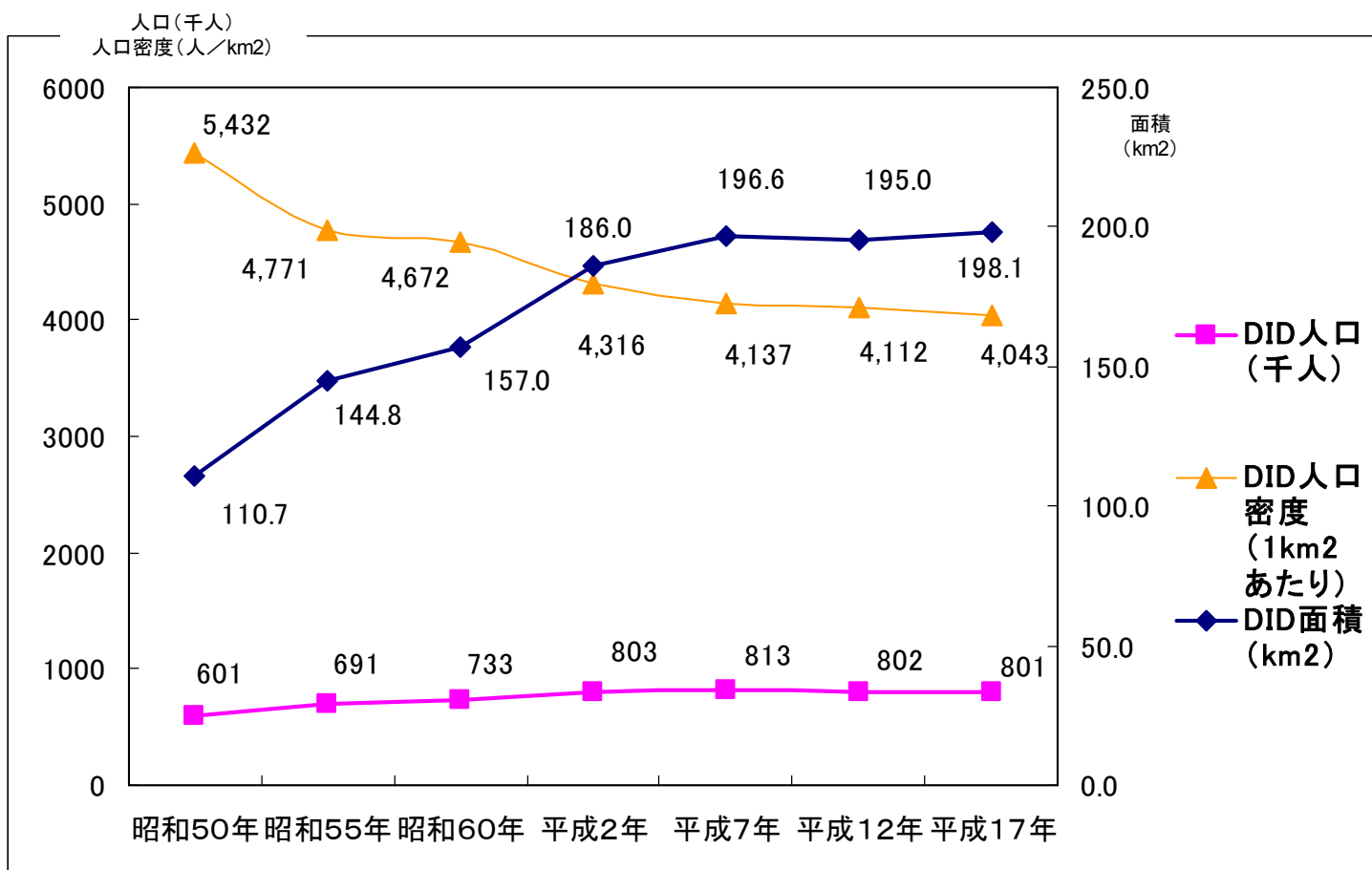
- 都市計画法は、次のとおり、各時代への課題に対応すべく、改正を行ってきましたが、低密度・拡散化はなかなか抑えることができませんでした。



2-4. 低密度・拡散の原因について (市街地面積と人口の推移)

・群馬県では、人口集中地区(DID面積)が平成7年まで急激に増加しましたが、人口はあまり増加せず、人口密度の低い市街地を形成しました。

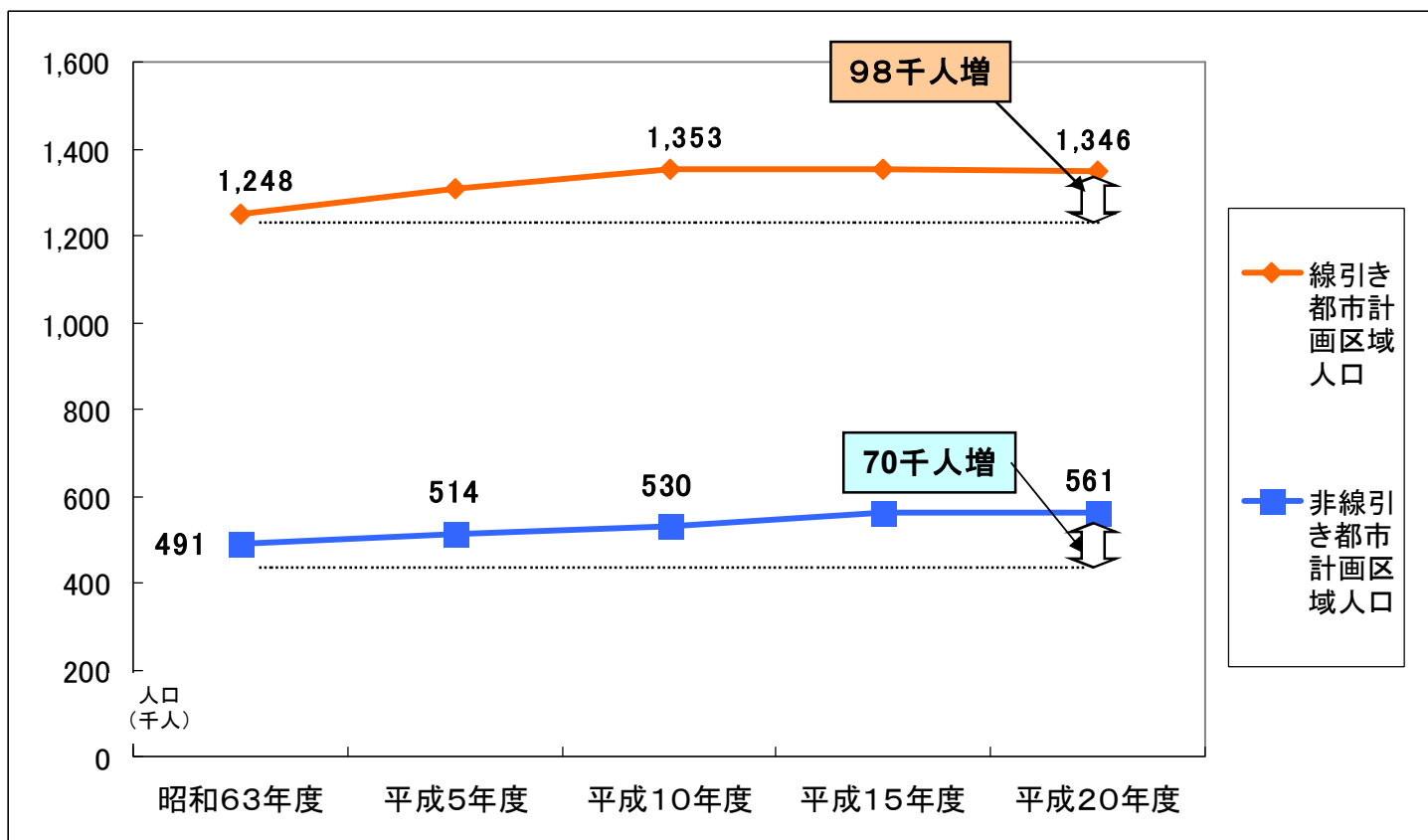
人口集中地区(DID)の面積と人口密度の推移



国勢調査結果から群馬県都市計画課作成

2-4. 低密度・拡散の原因について (線引き・非線引き都市計画区域の人口)

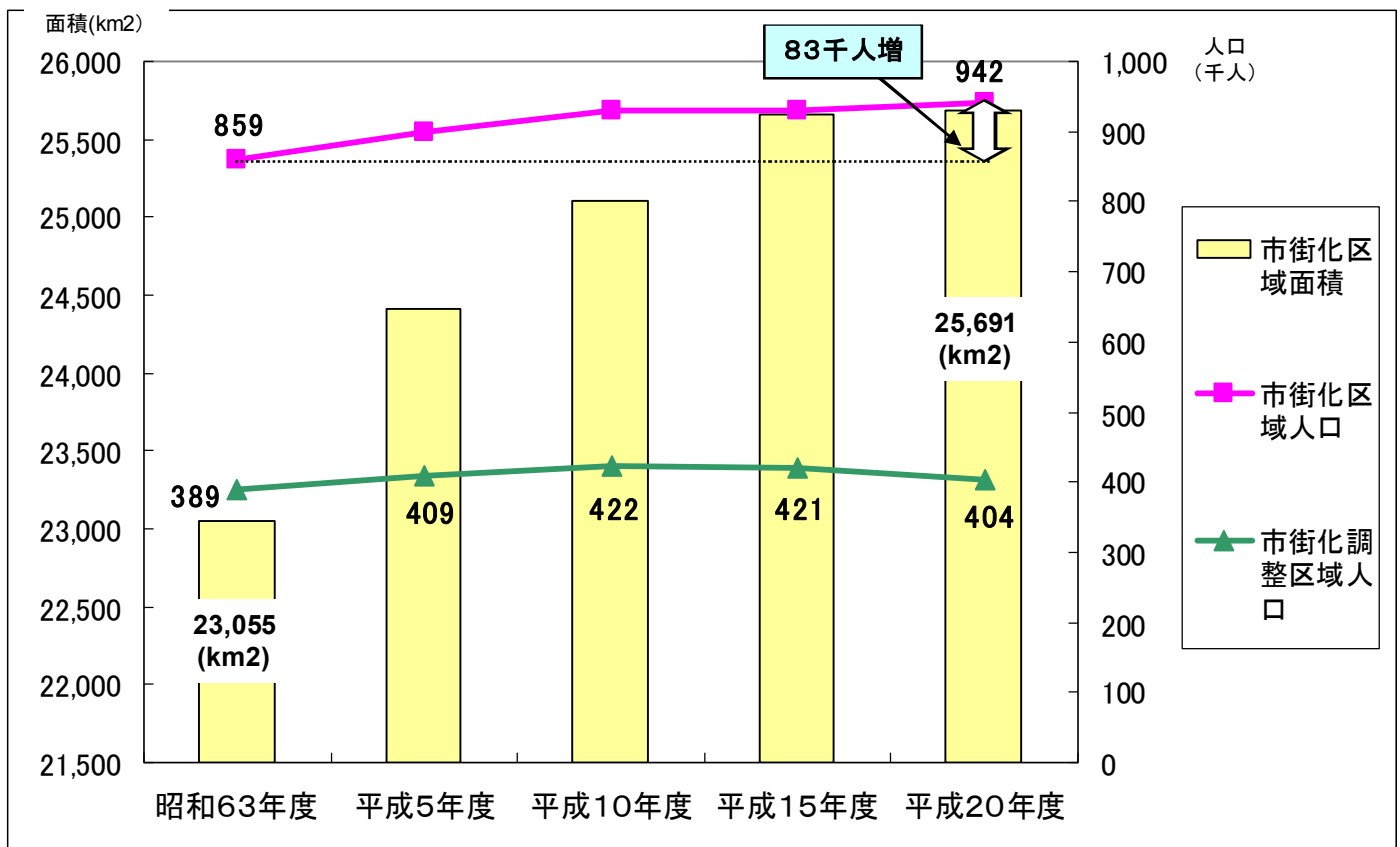
- ・線引き市町村の都市計画区域人口は、平成10年度をピークに減少傾向です。
- ・一方、市街化調整区域のような厳しい土地利用規制がない非線引き都市計画区域の人口は増加傾向にあります。
- ・線引き都市計画区域の人口は昭和63年度から平成20年度にかけて、9万8千人(7. 9%)増加、非線引き都市計画区域では、同7万人(14. 3%)増加しています。
- ・両区域の土地利用規制の違いが、郊外拡散に影響したと考えられます。



都市計画状況調査(群馬県都市計画課)から作成

2-4. 低密度・拡散の原因について(市街化区域拡大の効果)

- ・群馬県では、昭和63年度から平成15年度にかけて、急激に市街化区域を拡大(2,636km²増加)しています。
- ・しかし、**市街化区域人口は、8万3千人増加(31人/km²)**に留まっています。
- ・この間、住宅地として編入した場所の分譲が進まなかったり、土地利用規制の緩い非線引き都市計画区域での人口増加が続いており、①土地利用の広域調整がとれなかったこと②市街化区域の魅力不足などが影響した結果を反映していると考えられます。



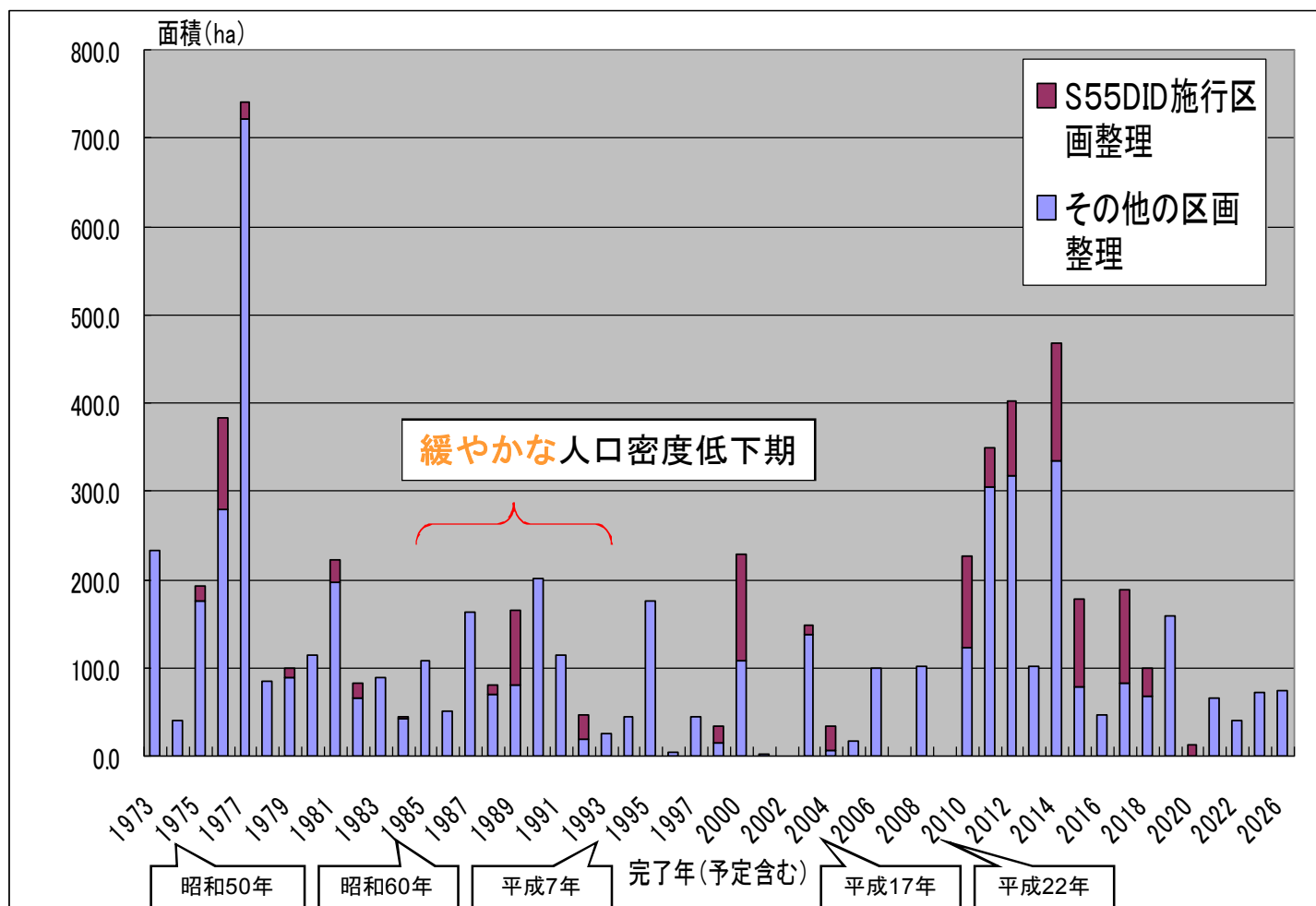
都市計画状況調査(群馬県都市計画課)から作成

2-4. 低密度・拡散の原因について (土地区画整理事業の施行場所)

急激な人口密度低下期に完了面積が一度ピークをむかえますが、多くが新市街地の整備拡大を目的としたものです。

2010年以後、旧市街地の整備の割合も増加しますが、依然として新市街地の整備事業があり、拡散・低密度化の傾向が将来にわたる可能性があります。

●旧市街地：昭和55年国勢調査時DIDの地域、新市街地：昭和60年国勢調査以後DIDの地域



データ：区画整理年報

急激な人口密度低下期

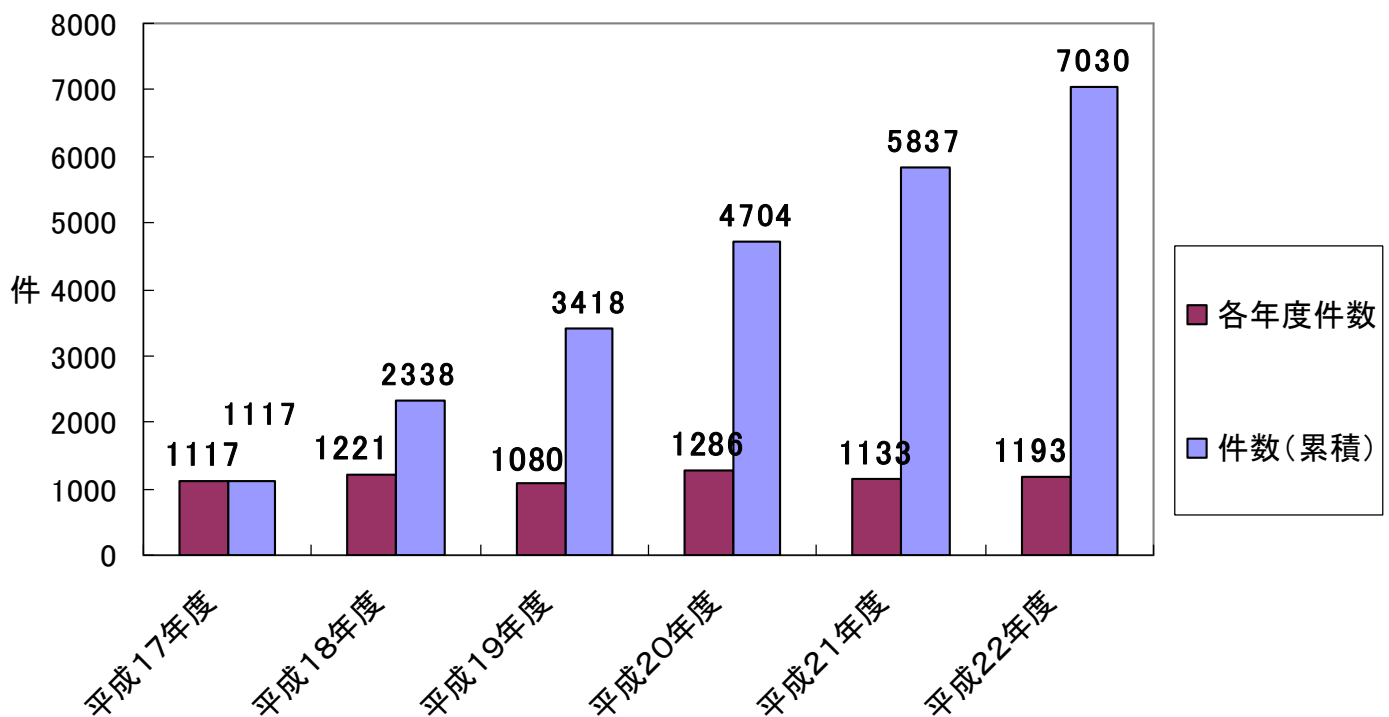
- S55DID施行区画整理：昭和55年当時DIDエリアを含んだ範囲を施行区域としている土地区画整理事業
- その他の区画整理：昭和55年当時DIDエリアを含まない土地区画整理事業

2-4. 低密度・拡散の原因について (市街化調整区域の開発)

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**1,000~1,200件前後を維持しています。**

市街化調整区域の開発許可制度は、市街化を促進するおそれがなく既存の集落等において最低限必要な開発を認めていて、農村集落の生活機能の維持に貢献していますが、これ以上現在の集落を外側へ拡散しないようにすることが必要です。

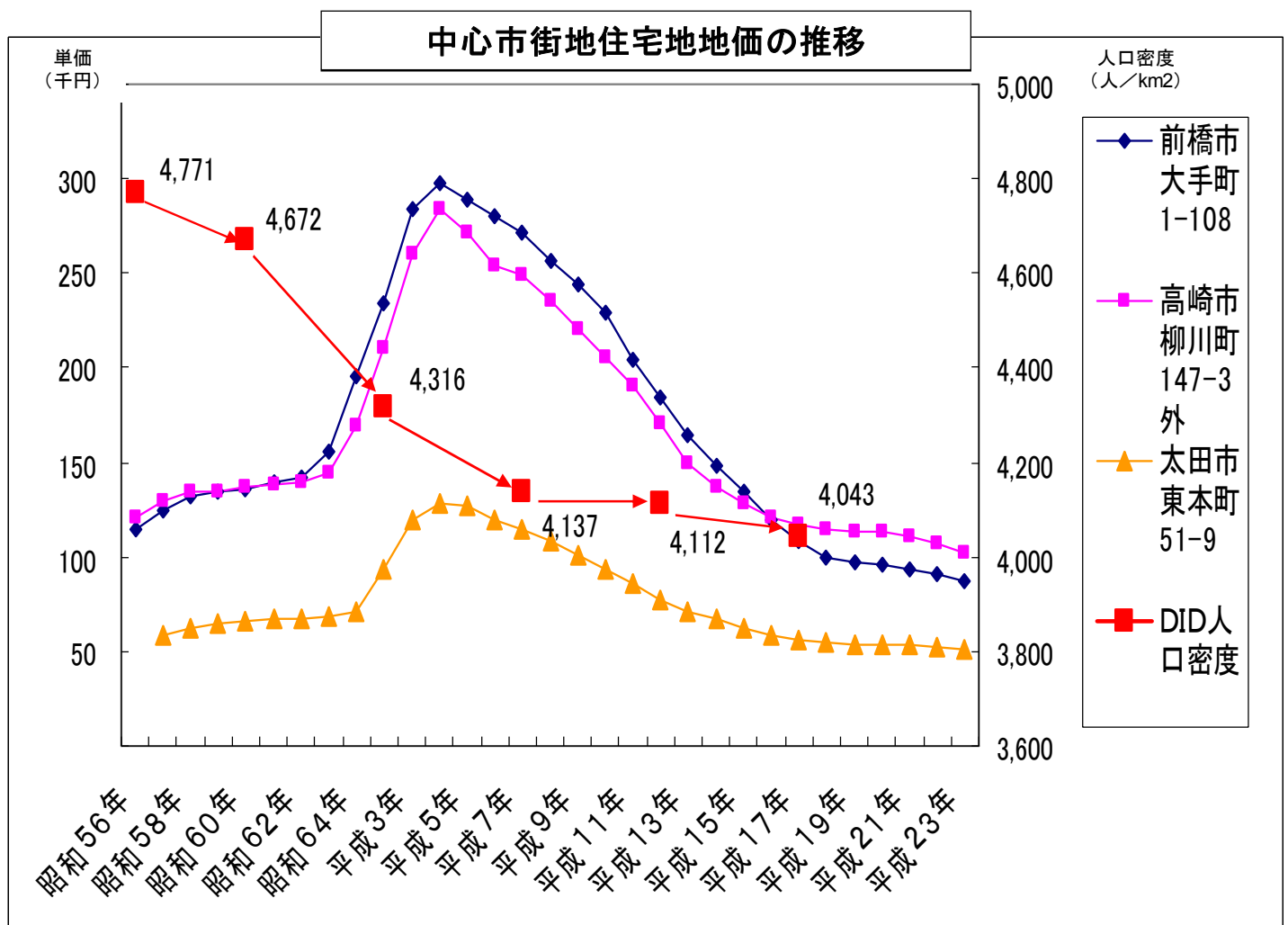
市街化調整区域の開発許可件数推移



群馬県建築住宅課調査結果から作成

2-4. 低密度・拡散の原因について (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60年代以後、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。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

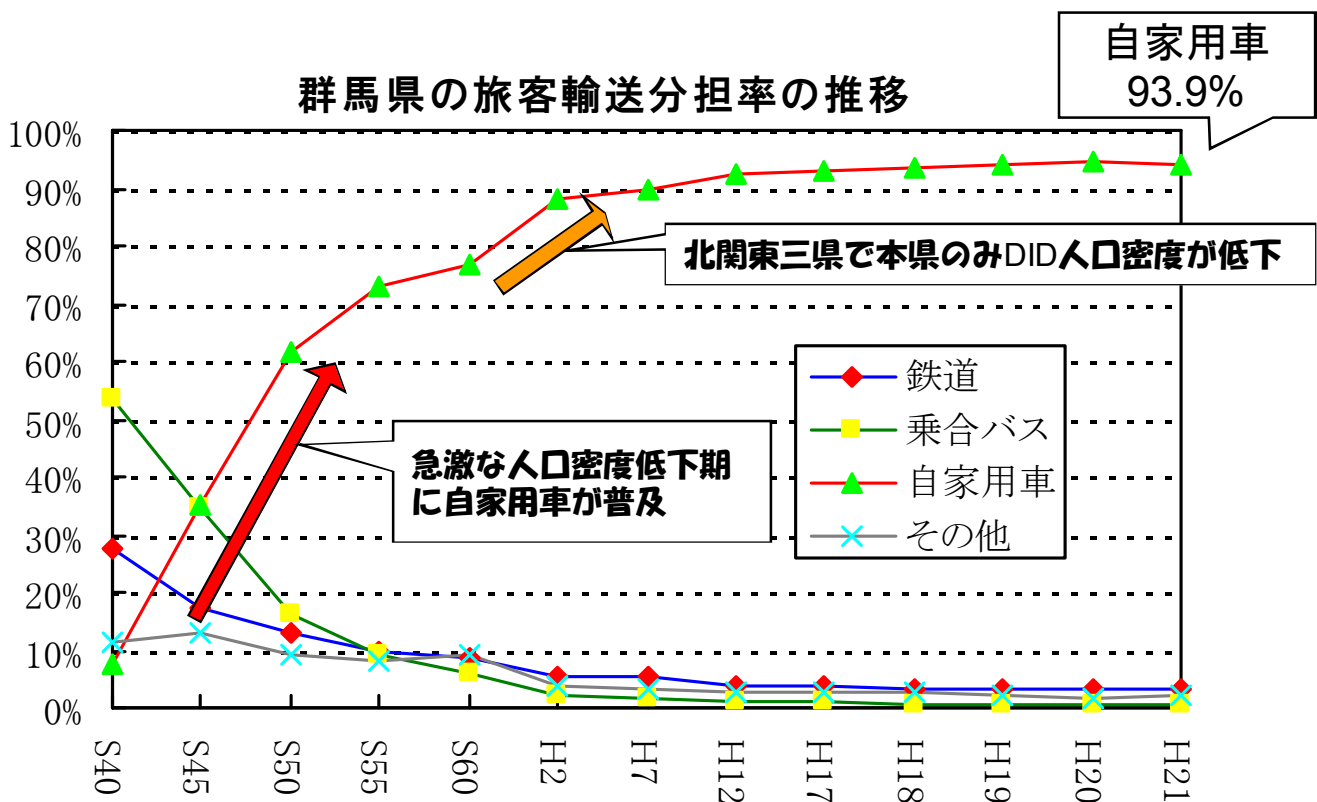
2-4. 低密度・拡散の原因について (モータリゼーションの進展)

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) (平成21年3月末現在)

順位	都道府県	1,000人当たり台数
1	群馬	634.192
2	栃木	610.469
3	茨城	602.188
4	富山	601.845
5	長野	591.326
・	・	・
・	・	・
・	・	・
47	東京	247.423
	全国	451.785

公共交通機関から自家用車への依存度が高くなるにつれて、人口密度が低下しました。

資料:(財)自動車検査登録情報協会



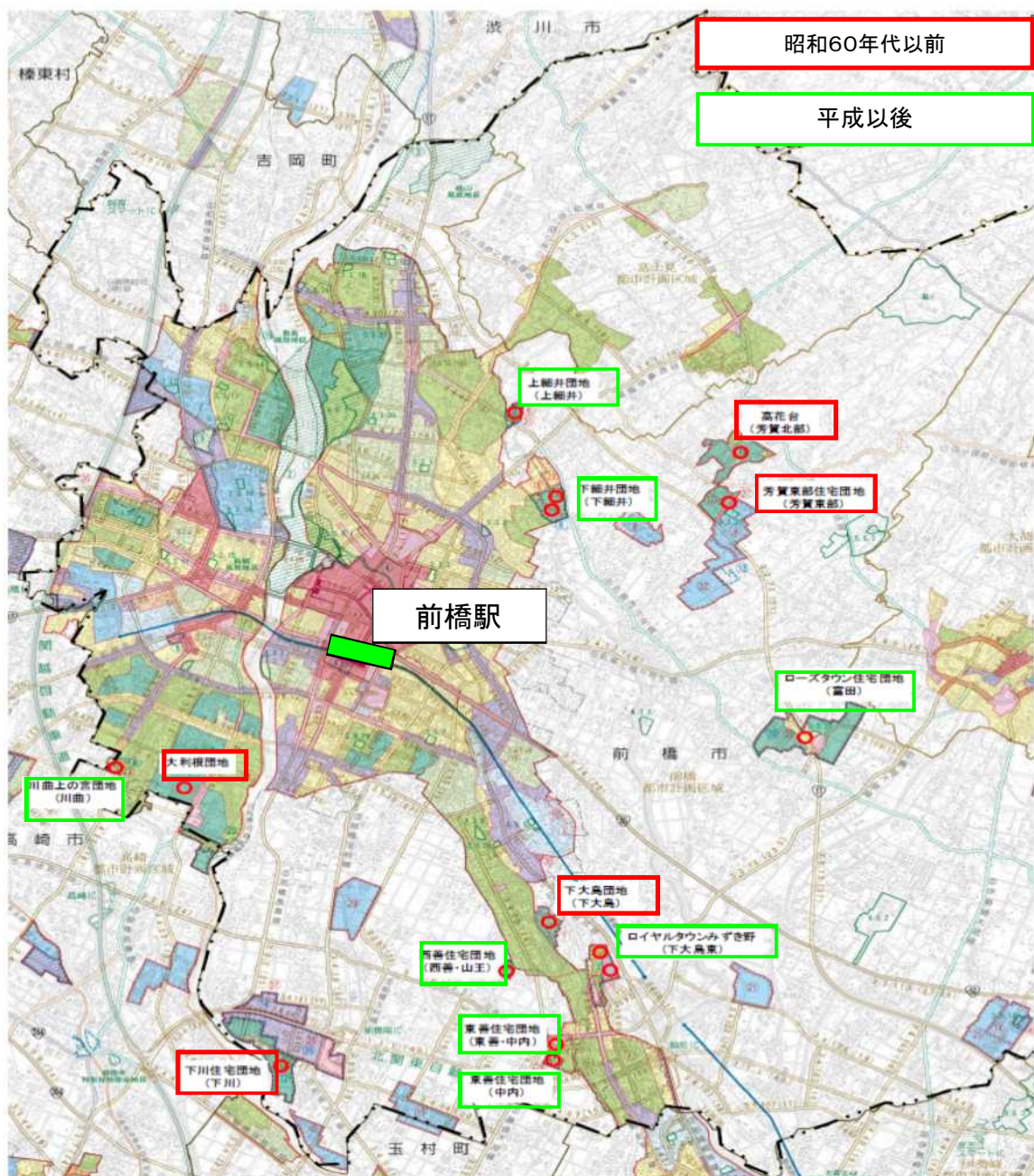
資料:国土交通省「旅客地域流動調査」より

2-4. 低密度・拡散の原因について (住宅団地・高等学校の立地①)

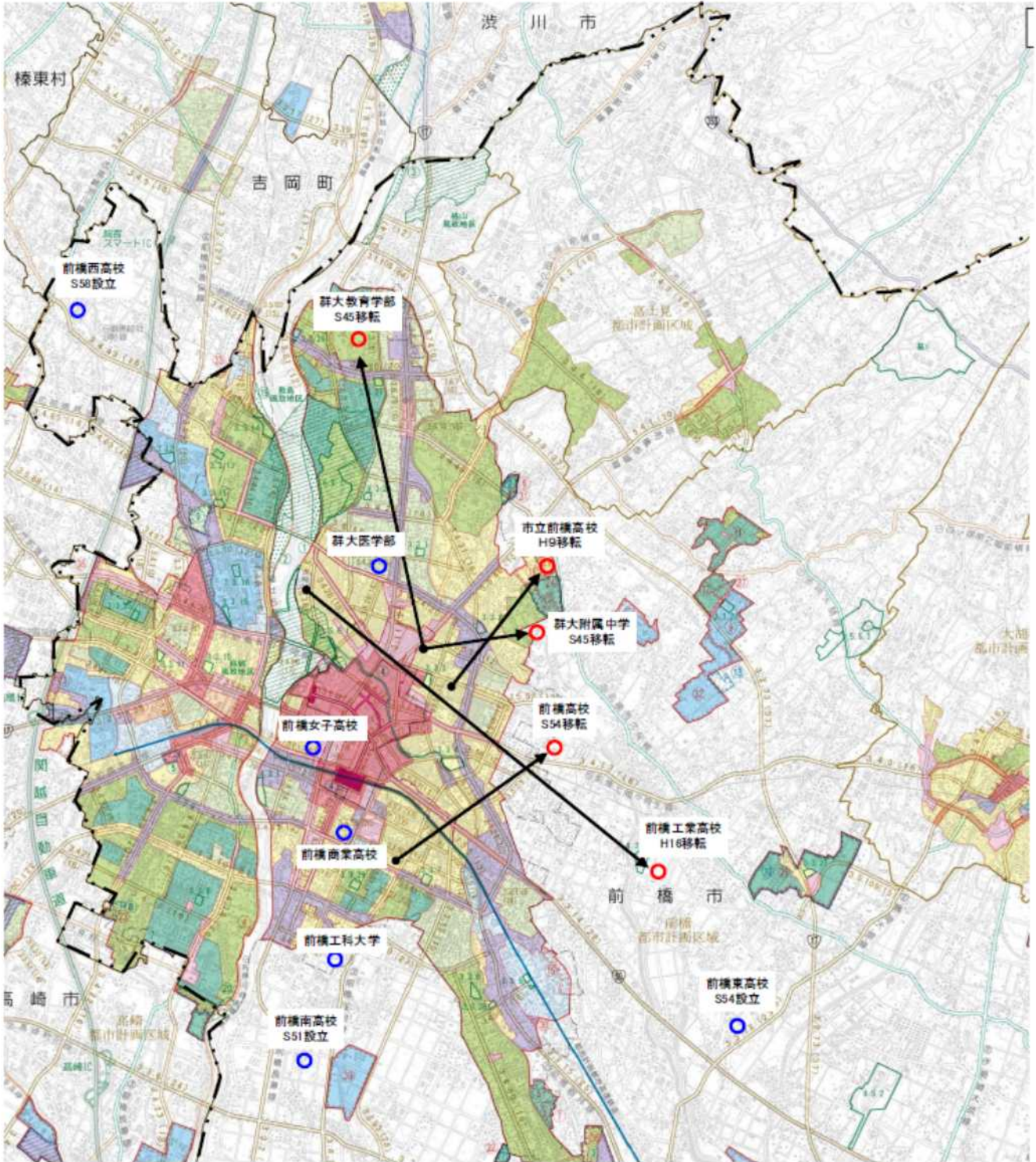
前橋市内の大規模な住宅団地は、中心から離れた地区で造成され、拡散・低密度化の一因となっています。

県立高校や大学のいくつかが、郊外へ移転・建設され、若者が中心市街地から離れる一因ともなっています。

◇ 前橋市内の住宅団地造成状況

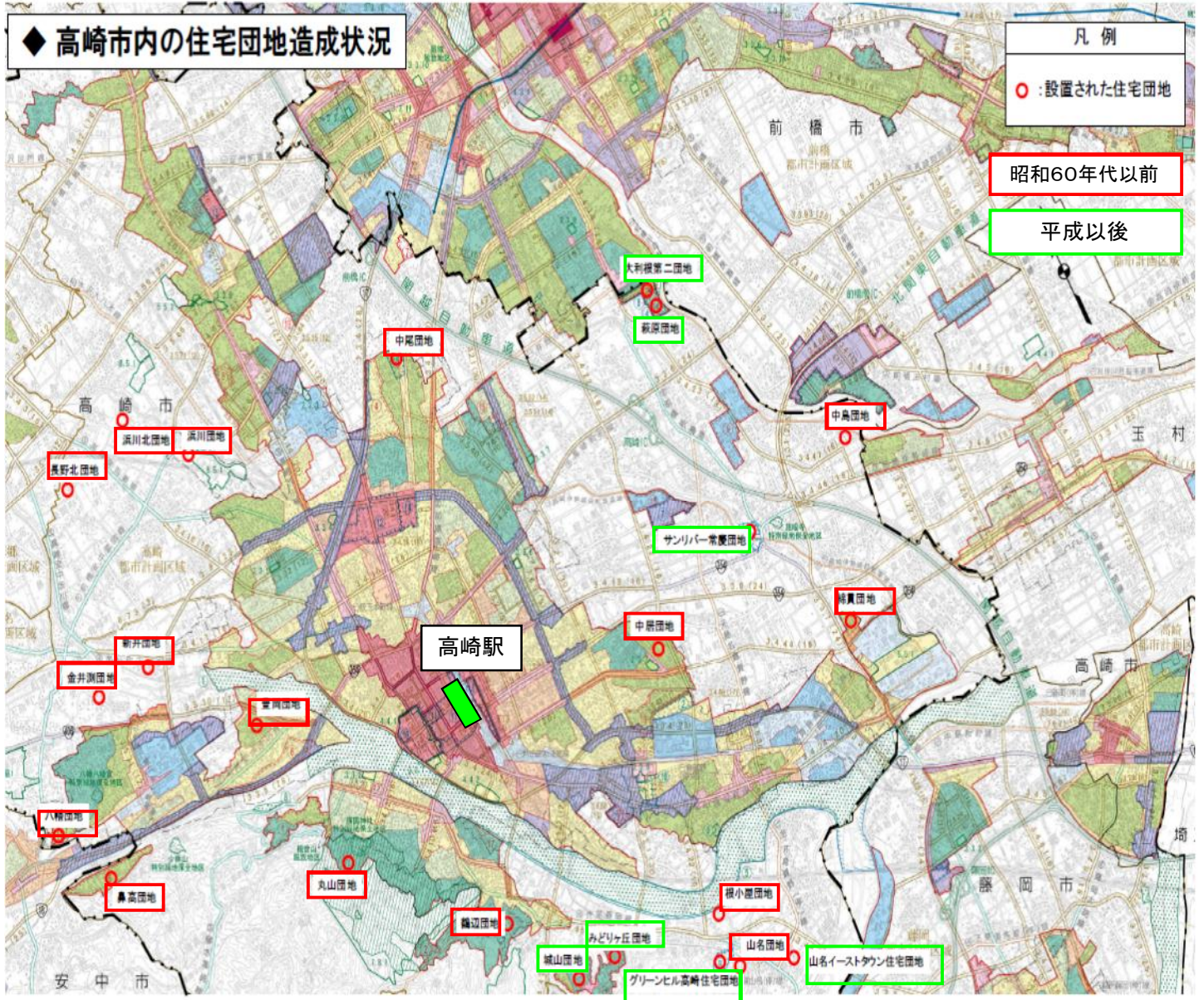


◆ 前橋市内の公立学校施設の状況



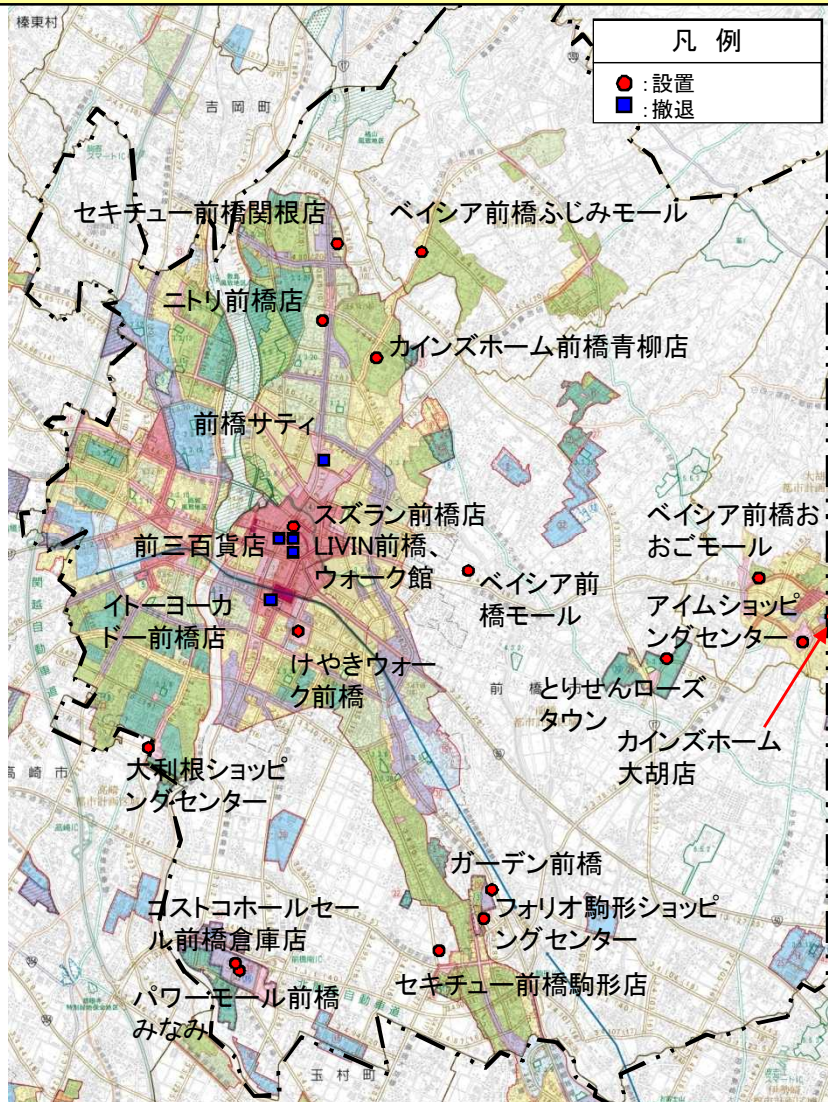
2-4. 低密度・拡散の原因について (住宅団地・高等学校の立地②)

高崎市でも住宅団地造成の多くが中心から離れた場所で積極的に行われ、**市街地の拡散の一因となっています。**



2-5. 中心市街地の衰退と大型商業施設の郊外化 (商業施設の立地)

前橋市内の商業施設（店舗面積5,000㎡以上）の状況



郊外で、店舗面積5000㎡以上の大型商業施設の立地が進む一方、中心市街地では、撤退する施設もあります。
(撤退施設の後継事業者が決まった施設もあります)

施設名	開店年	施設名	開店年
ベイシア前橋モール店	平成12年	ニトリ前橋店	平成11年
けやきウオーク前橋	平成19年	カインズホーム前橋青柳店	昭和56年
ガーデン前橋	平成21年	セキチュー前橋関根店	昭和54年
パワーモール前橋みなみ	平成22年	セキチュー前橋駒形店	平成12年
スズラン前橋店	昭和27年	ベイシア前橋ふじみモール店	平成10年
大利根ショッピングセンター	昭和48年	アイムショッピングセンター	平成3年
フォリオ駒形ショッピングセンター	平成11年	ベイシア前橋おごモール店	平成11年
とりせんローズタウン店	平成18年	カインズホーム大胡店	平成9年
コストコホールセール前橋倉庫店	平成23年		

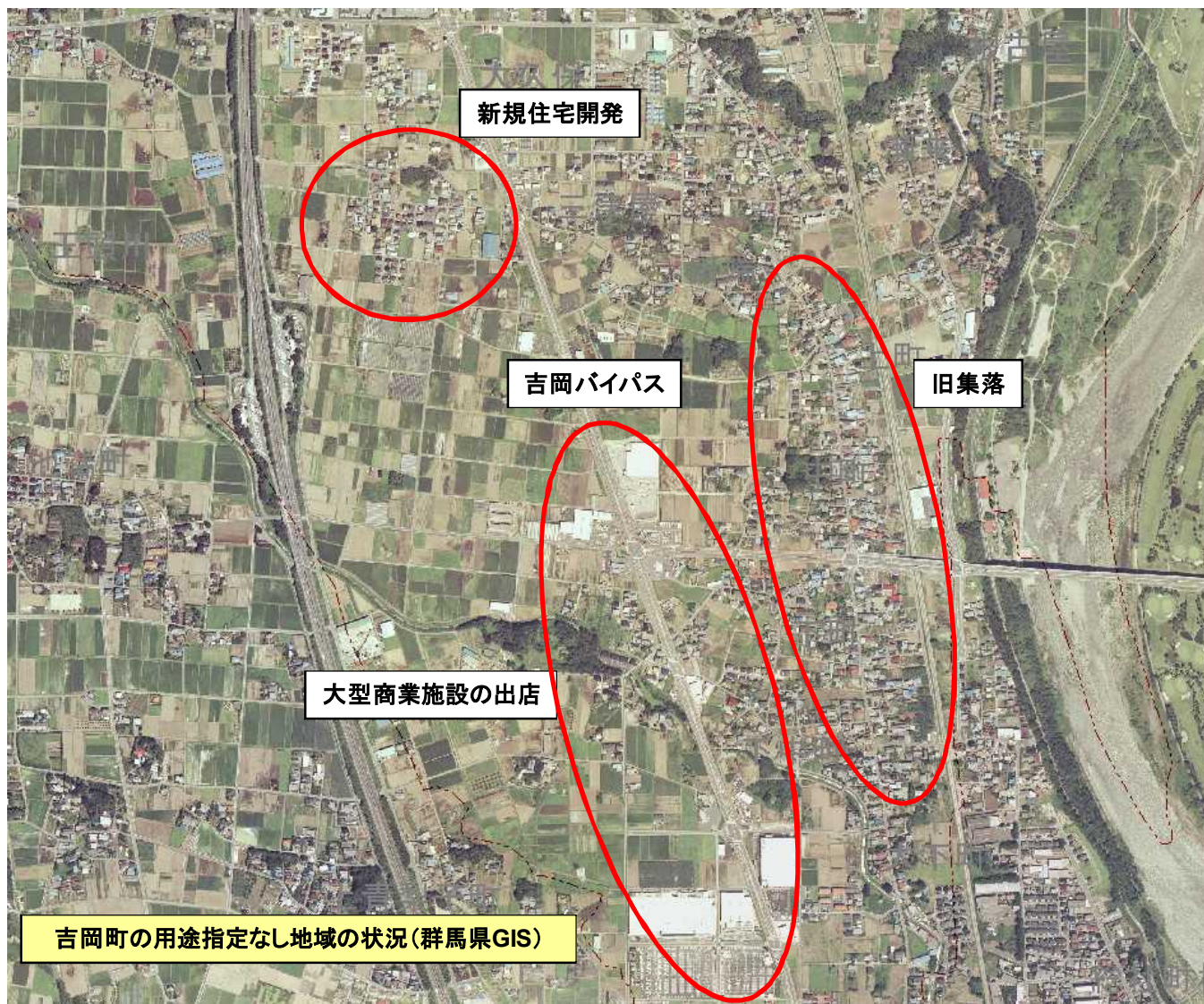
施設名	閉店年
前三百貨店(現:前橋テルサ)	昭和60年
前橋ニチイ	平成5年
LIVIN前橋店(前橋プラザ元気21活用)	平成16年
前橋西武ウオーク館	平成17年
イーヨーカドー前橋店	平成22年
前橋サティ(H23:前橋リカ出店)	平成22年

※店舗面積5,000㎡以上(大店立地法届出より)

2-5. 中心市街地の衰退と大型商業施設の郊外化 (郊外開発)

多くの市町村の総合計画・都市計画マスタープランでは、農村をはじめとする良質な居住空間を守る土地利用基本構想が示されているものの実効が遅れています。

このまま、郊外開発が進めば、商業施設の混在による**住環境の悪化が心配される**とともに**身近な小売業の撤退・買い物弱者の増加の一因となると考えられます。**

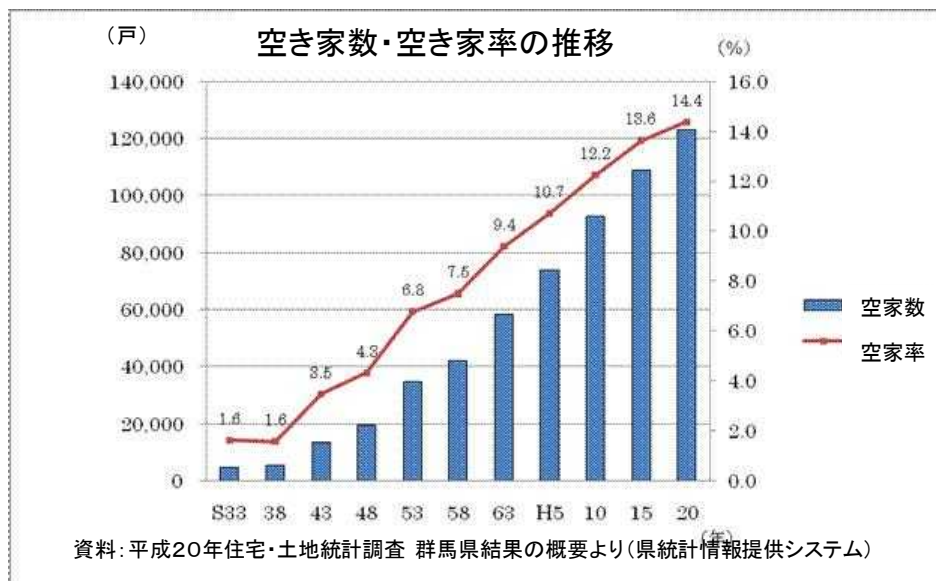


(事例) 吉岡町

- ①前橋市に隣接し、高速道路をはじめとする広域幹線道路の整備も進んだこと、
- ②非線引きで用途指定のない地域が多いことなどから、近年、**大型商業施設の進出や住宅開発が進んでいます。**大型商業施設は幹線道路沿いに、新規住宅開発は旧集落から離れた場所で行われています。

2-5. 中心市街地の衰退と大型商業施設の郊外化 (空き家・低未利用地の増加)

- ・ 空き家数、空き家率は増加を続けています。昭和33年は空き家数4,900戸、空き家率1.6%でしたが、平成20年には空き家数123,100戸、空き家率は14.4%となっています。
- ・ 空き家の内訳では、廃家等誰も寝泊まりすることなく、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36.4%となっています。
- ・ 市部の空き家率は14.5%、**DID地区の空き家率は17.4%と高くなっていますが、その他の住宅が占める割合は、29.3%と低く、賃借住宅が63.2%となっています。**
- ・ 都市近郊においても昭和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。**



県内の市部、人口集中地区別の空き家率

	空き家率	空き家の内訳			
		二次的住宅	賃借住宅	売却用住宅	その他の住宅
全域	14.4%	5.3%	54.2%	4.1%	36.4%
市部	14.5%	4.0%	56.5%	4.4%	35.1%
DID地区	17.4%	1.8%	63.2%	5.7%	29.3%

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、別荘等のふだん住んでいる住宅とは別に、たまに寝泊まりしている住宅。

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

3. ぐんまのまちに今後生じる望ましくない状況

➤ この章では、このまま何の対策も講じなかった場合、人口減少・高齢化をはじめ、心配な社会情勢の変化により、県民のくらしや行政運営に生じる望ましくない状況をまとめます。

3-1. 心配な社会情勢(社会保障関係費の増加)

国の「社会保障関係費」にあたる本県の「民生費」(※)は、国と同様に年々増加しており、平成21年度における普通会計決算額に占める割合は12.6%に及び、今後も増加することが見込まれます。

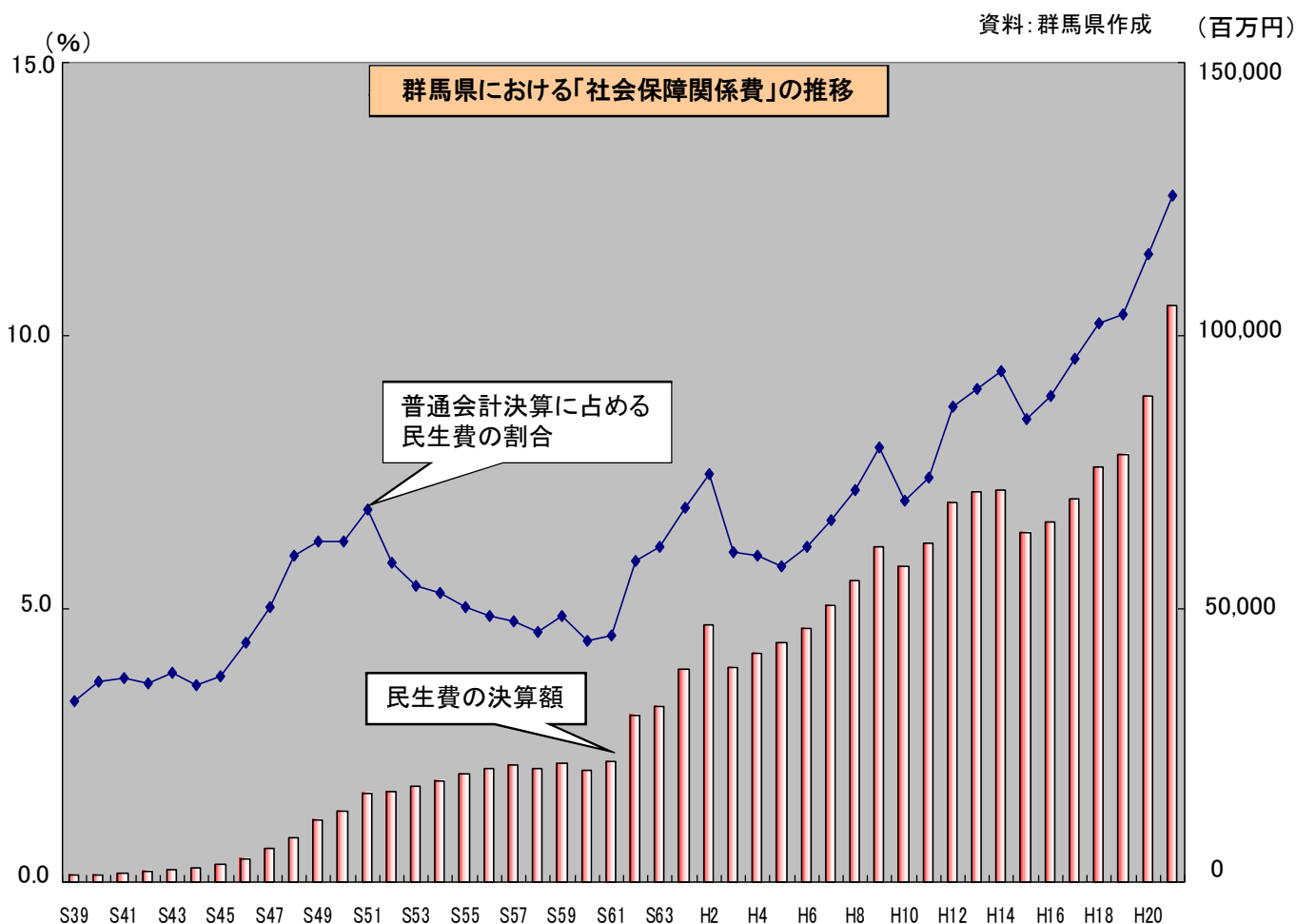
生産年齢人口の減少により税収減少が見込まれる中、**民生費が増加すれば、公共施設の建設・維持管理費の支出は圧縮される可能性があります。**

※「民生費」とは、地方自治体において福祉などに支出される費用。

民生費に含まれる事業：

○生活保護・高齢者福祉・障害者福祉・児童福祉・母子福祉に関する費用

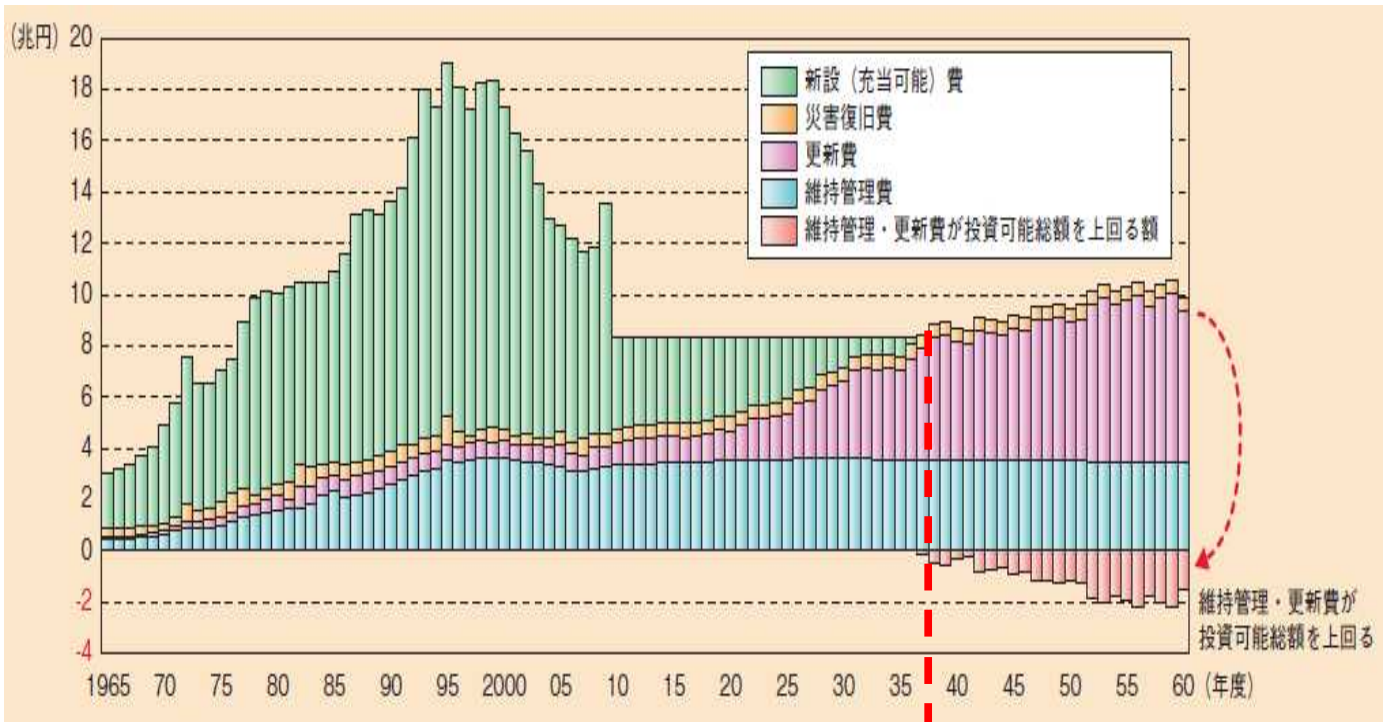
○国民健康保険・介護保険特別会計への繰出金



3-1. 心配な社会情勢(公共施設の更新費・維持管理費)

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・除雪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**可能性があります。

「社会資本の維持管理・更新費」の推計



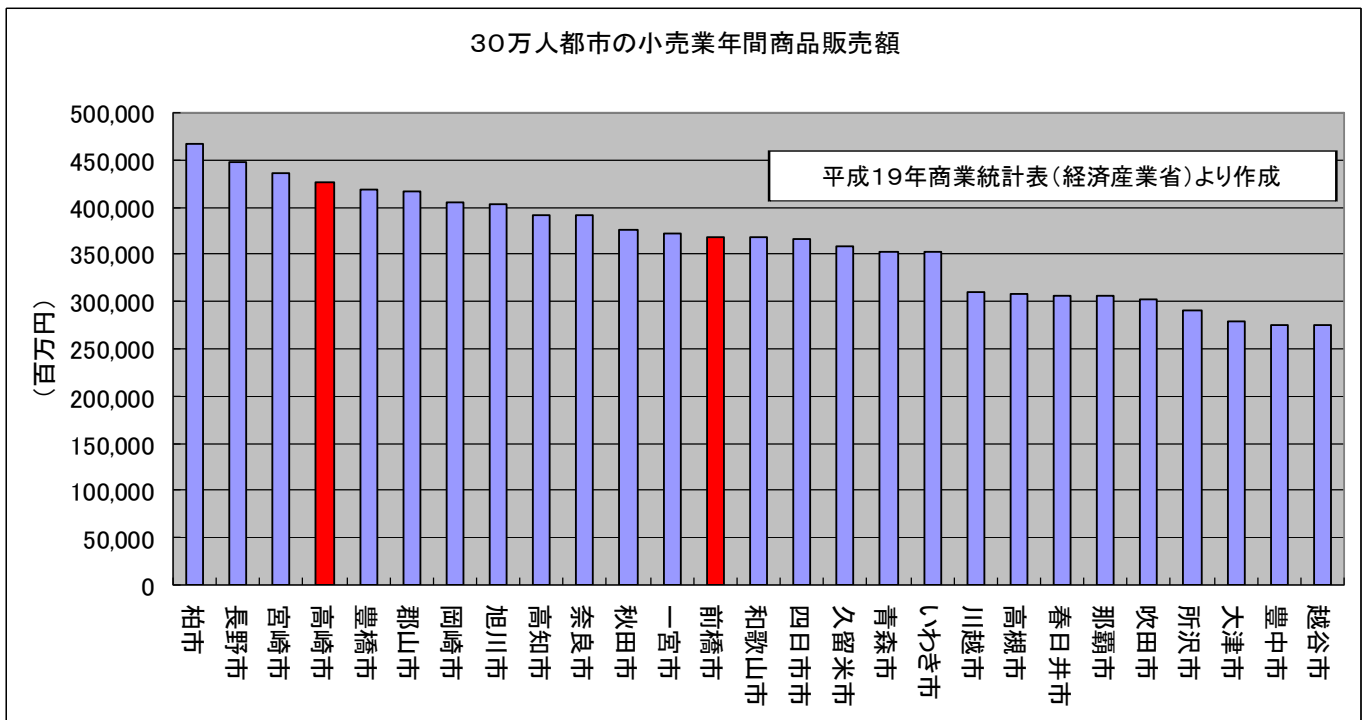
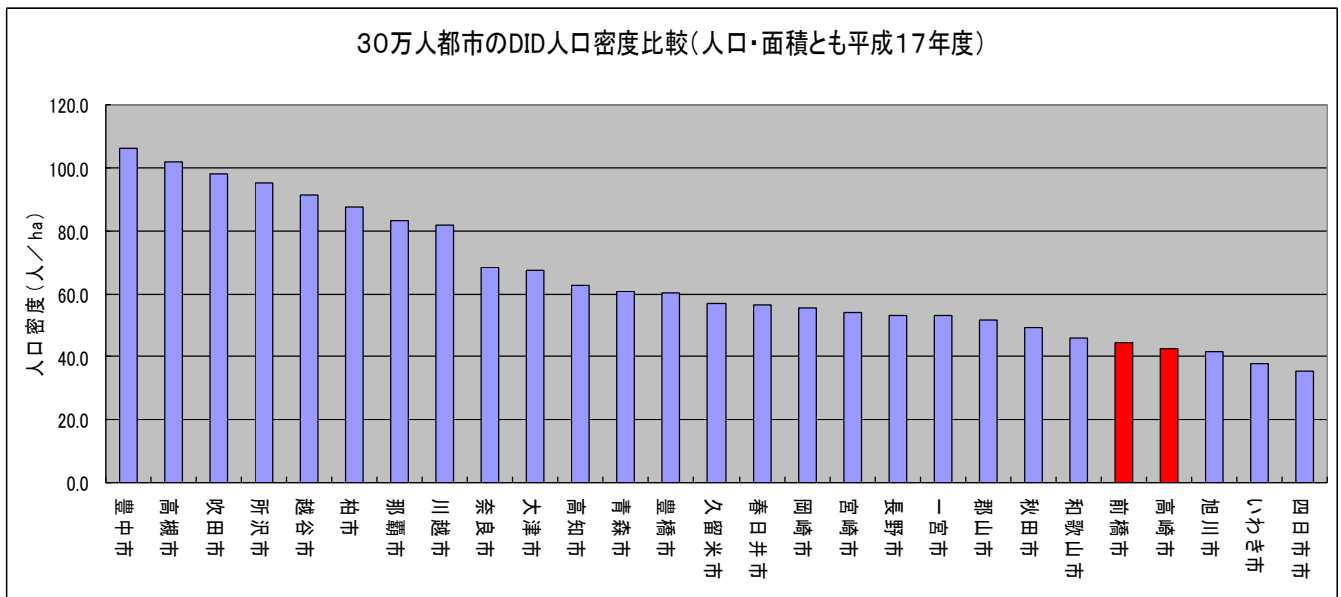
資料:国土交通省「平成21年度国土交通白書」から作成

2037年
(平成49年)

- 予算が限られている中、高度経済成長期に整備した道路などの社会資本は更新時期を迎えており、今後「社会資本の維持管理・更新費」は益々増加します。
- 国土交通省によると、維持管理・更新費が投資総額に占める割合は平成22年(2010年)時点では約50%ですが、平成49年(2037年)時点で投資可能総額を上回ると推計しています。

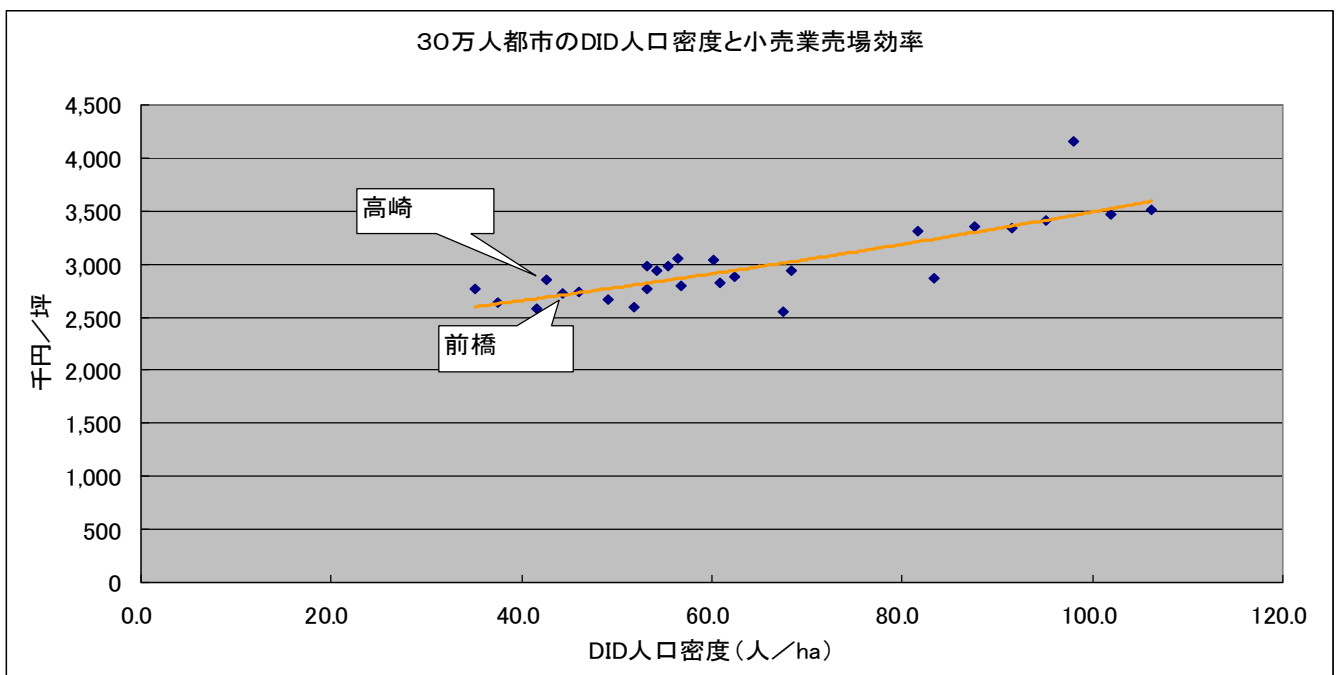
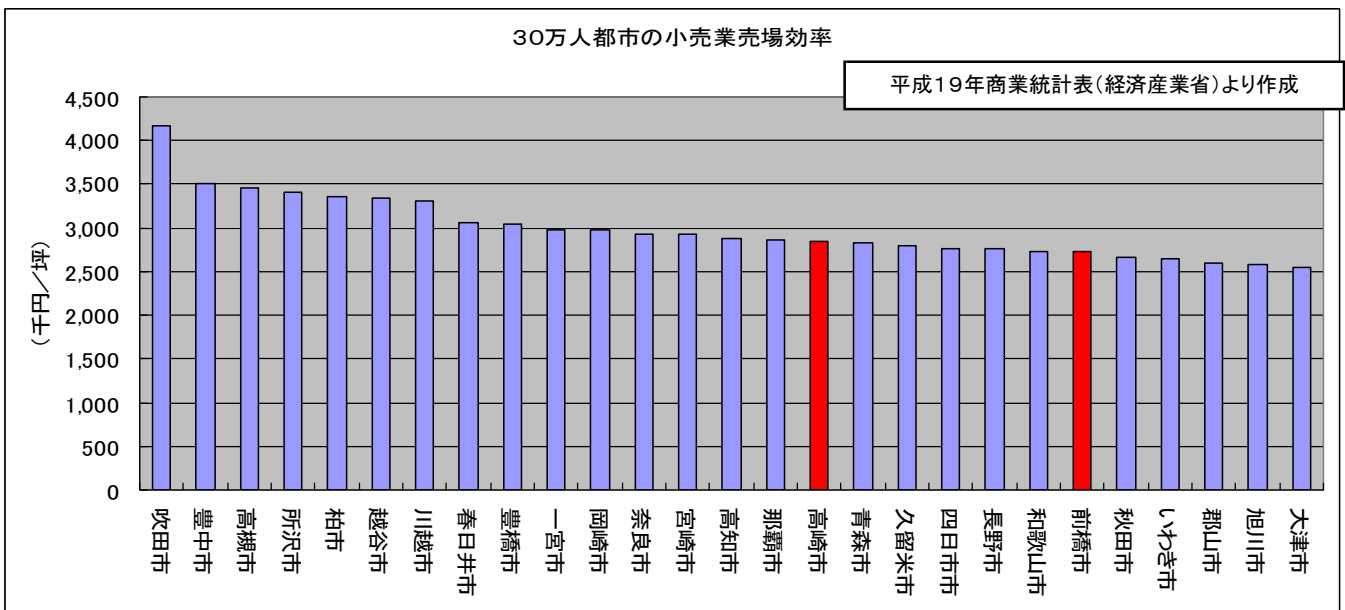
3-1. 心配な社会情勢(非効率な商業活動①)

全国の30万人都市(人口30万以上40万未満)のDID人口密度を比較すると、**前橋市・高崎市は、人口密度の低い都市**になります。
 一方、小売業販売額を見ると、**高崎市は上位に位置し、前橋市も中位に位置**します。



3-1. 心配な社会情勢(非効率な商業活動②)

- ・ところが、売場効率(売場面積あたりの売上額)を見ると前橋市・高崎市の売場効率順位は中位から下位に下がることがわかります。
- ・また、DID人口密度と売場効率の関係を見ると、人口密度が高いほど売場効率は高いことがわかります。
- ・このことから、**低密度拡散した状態で、人口が減少すれば、さらに商業環境は悪化する可能性があります。**



3-1. 心配な社会情勢(買い物弱者の増加)

- ・ 中心市街地の小売業が撤退する一方、人口の増えている郊外部で自家用車による来店を想定した大型店の出店がすすんでいます。
- ・ 中心市街地は、いわゆる「**買い物弱者**」の増加が懸念されます。
- ・ また、中心市街地だけでなく、農山村地域や郊外住宅団地などでも買い物弱者が増加しています。

中心市街地 大型店撤退事例	撤退状況
キンカ堂館林店	館林市中心市街地のキンカ堂館林店が平成21年2月に閉店。中心市街地のお年寄りらが「買い物弱者」となり、不便を強いられる。
沼田グリーンベル21	キーテナントとなるサティが平成14年に撤退。その後、Aコープが出店するが、平成22年5月28日に撤退。
太田市八幡町	地元の小さなスーパーが閉店したのをきっかけに、食料品店が次々に店を閉じ、半径1キロ以内に生鮮食品を買える場所がなくなった。車のない人は、往復1時間以上かけて歩かなければいけない状況が発生。

平成23年1月20日読売新聞

「買い物弱者」910万人


農水省調査 本県11万、人口の5.4%

スーパーなどの生鮮食品店が自宅から遠く、徒歩での買い物が不便を感じる「買い物弱者」が全国で910万人に上るとみられることが3日、農水省の調べで分かった。最寄りの店で直接で500円以上買い、自動車を持たない人が対象で、北海道と長崎県では人口の約1割に達している。本県は11万人で、県人口占める割合は5.4%。自動車の有無を問わず、店までの距離が500円以上の人が対象を占げると400万人と推計する。農水省の「農林水産政策研究所」はこうした人の

スーパーなどの生鮮食品店が自宅から遠く、徒歩での買い物が不便を感じる「買い物弱者」が全国で910万人に上るとみられることが3日、農水省の調べで分かった。最寄りの店で直接で500円以上買い、自動車を持たない人が対象で、北海道と長崎県では人口の約1割に達している。本県は11万人で、県人口占める割合は5.4%。自動車の有無を問わず、店までの距離が500円以上の人が対象を占げると400万人と推計する。農水省の「農林水産政策研究所」はこうした人の

「買い物難民」対策に期待感

路線バス廃止、行商来ず…みなかみの2地区



一人暮らし高齢者「大助かり」

みなかみ町商工会が4月以降、山あいの入須川、恋駈の両地区に住む高齢者を対象に、買い物支援に乗り出す。経済産業省が進める「買い物難民対策」の補助事業に、県内の応募から唯一、選ばれた。両地区の高齢者は3割を超えており、住民が寄せる期待は大きい。

国道17号から横道に入る10分ほどは地元負担となる。上り下りの多い入り組んだ道路を進むと、住宅や農地が立ち、途中に食品スーパーが点在する集落に、事業の拠点を置く。この売店を拡大して生鮮品や日用品を扱う「ミニスーパー」を設け、施設のバスで利用者を送り迎えする計画だ。

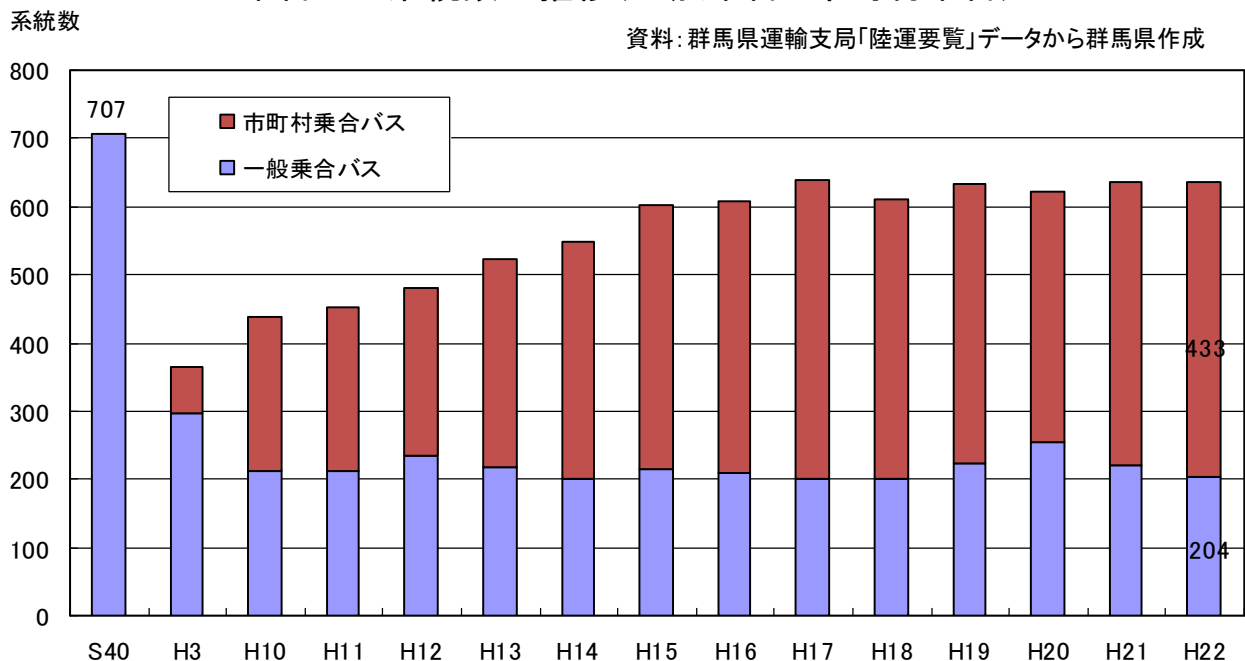
準備費用に約1450万円を返す。その後の運営費用は、国が補助し、残りを町が負担する。その後の運営費用は、国が補助し、残りを町が負担する。

平成24年6月4日上毛新聞

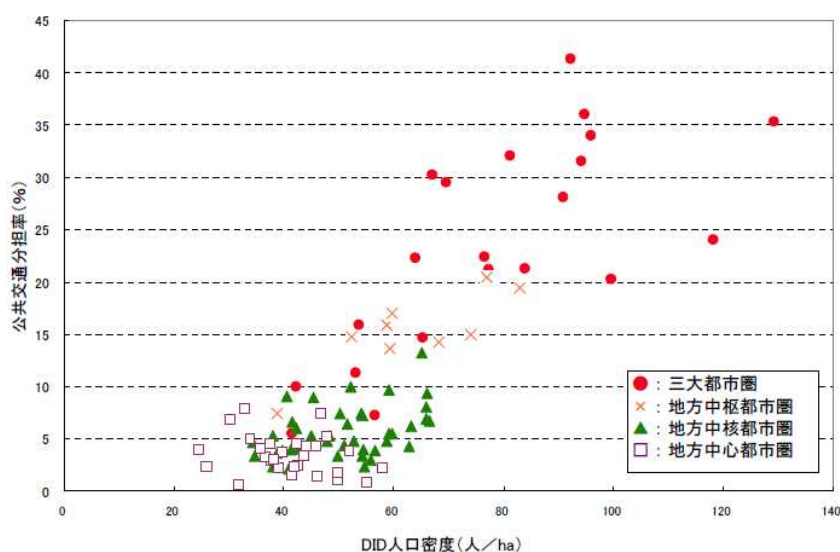
3-1. 心配な社会情勢(公共交通の衰退)

乗合バスは、市町村が主体となった乗合バスの増加により、路線の維持がされており、国・県・市町村の公的負担が増大しています。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します。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。鉄道は、県内の私鉄の経営状況が大変厳しいため、沿線市町村と県が公的支援を行い、路線の存続と安全運行を図っています。

乗合バス系統数の推移(一般乗合と市町村乗合)



都市のDID人口密度と公共交通分担率



●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。

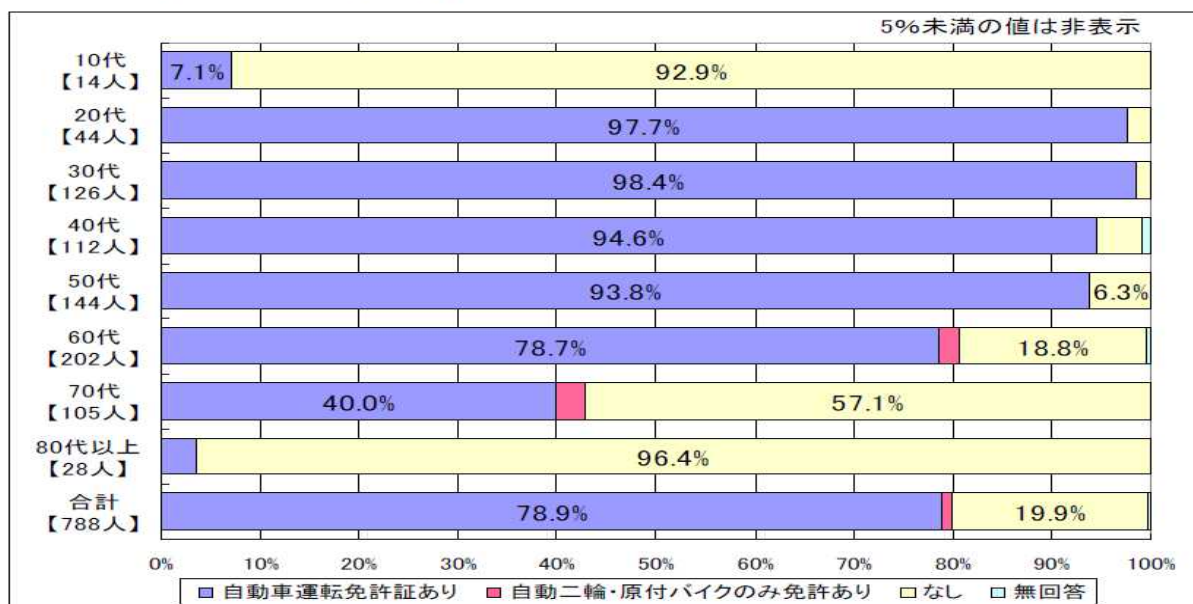
全国都市パーセントリップ調査(H11)より

3-1. 心配な社会情勢（高齢者の自動車利用）

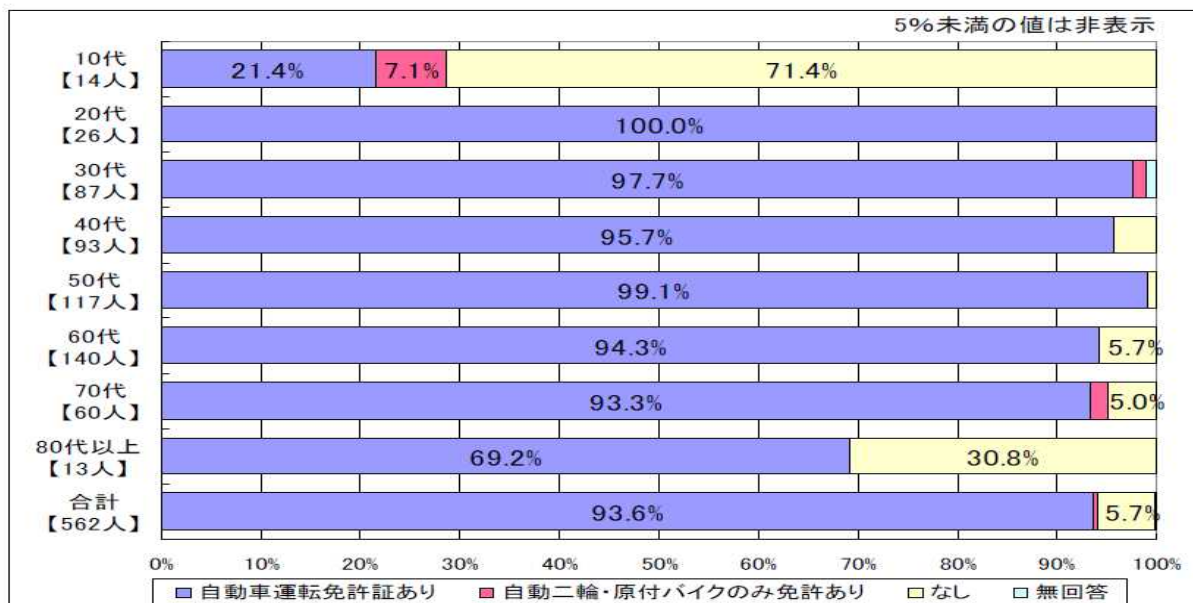
前橋市公共交通マスタープラン作成における市民アンケートによると、現在の免許保有率は、60歳代・70歳代の女性で少ない値ですが、これから高齢者となる40歳代・50歳代の女性の免許保有率は男性並に高いことから、**高齢者の免許保有率は上昇し、移動手段として自家用車の利用が増えることが考えられます。**

高齢者の自家用車運転が増えることにより、これまで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になって運転技能が低下した方が原因となる自動車事故の増加が考えられます。

■女性の回答者の運転免許保有状況



■男性の回答者の運転免許保有状況



資料: 前橋市公共交通マスタープランより

3-1. 心配な社会情勢(転居の実態)

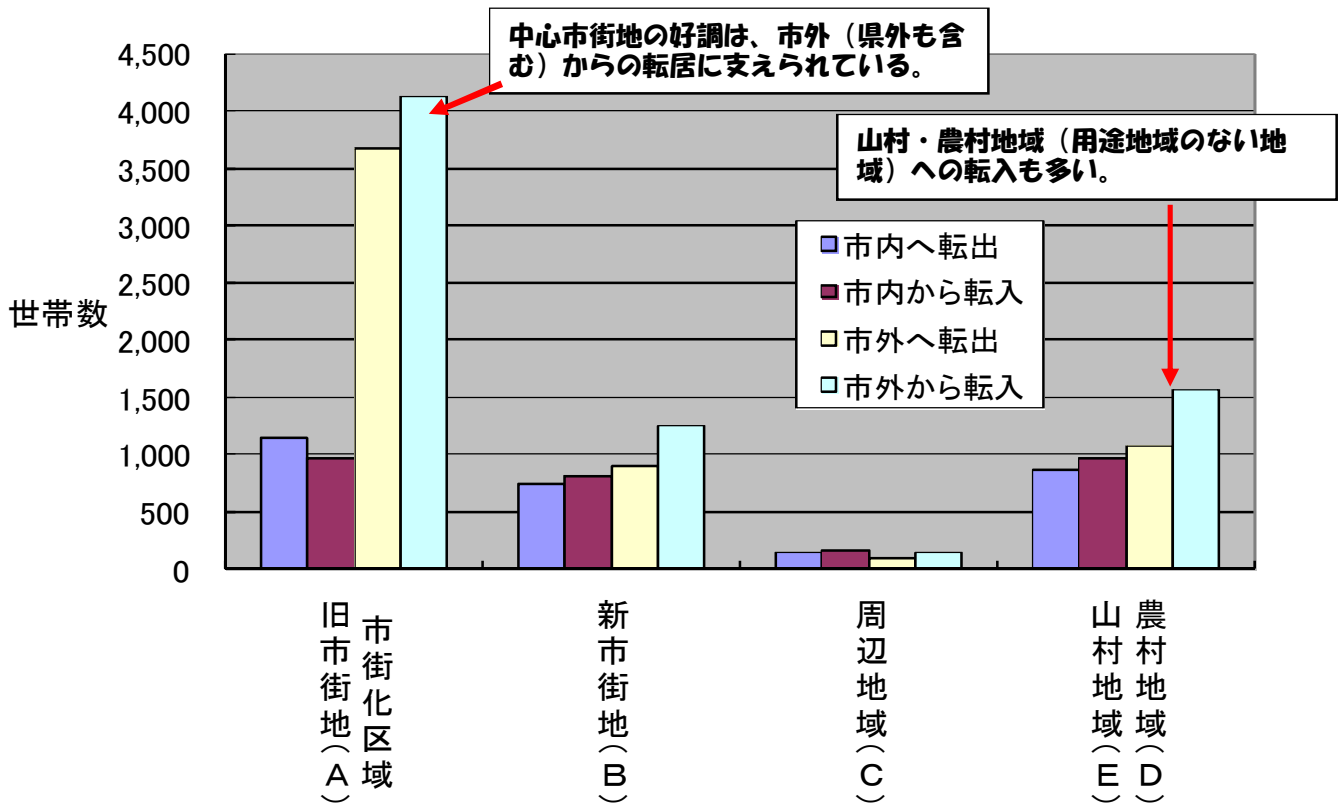
高崎市の中心市街地は、地方都市の中では成功している事例とされています。高崎市の平成22年度の転出・転入世帯数を、旧市街地・新市街地・周辺地域・山村農村地域別に集計すると、次のようなことがわかります。

- ①旧市街地は、高崎市外(県外も含む)からの転入が、転出を上回っている。
- ②旧市街地は高崎市外への転出も多い。
- ③山村・農村地域(用途地域のない地域)でも転入超過となっている。

このことから、高崎市の**中心市街地は、市外からの転入超過に支えられている**と考えられます。魅力や利便性が失われれば、転出超過となり、中心市街地は衰退に向かうことも考えられます。

また、農村地域への転出は、集落などのインフラが整っている場所以外への転出による**新たなインフラ整備が必要となる可能性**があり、注意が必要です。

＜高崎市＞各地域への転出・転入の状況(平成22年度)



データ提供(高崎市)

(A)旧市街地: S55DID含む大字、(B)新市街地: 旧市街地以外の市街化区域大字、
(C)周辺地域: 非線引で用途地域がある大字、(D)山村地域・農村地域: 用途白地大字

3-2. 今後生じる望ましくない状況

- 人口減少・高齢化をはじめ、心配な社会情勢が進行することで、県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ます。

県民のくらし

(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。

(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。

(5) 安全・安心なくらしが脅かされる

- ① 低密度に拡散した都市構造では、自動車の依存率が高くなり、二酸化炭素排出量も多くなります。このため、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、雇用の縮小が起こります。

行政運営

(1) 行政コストが増える

- ① 拡散した都市構造の影響で、新たな道路・上下水道が必要となり、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 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。

(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

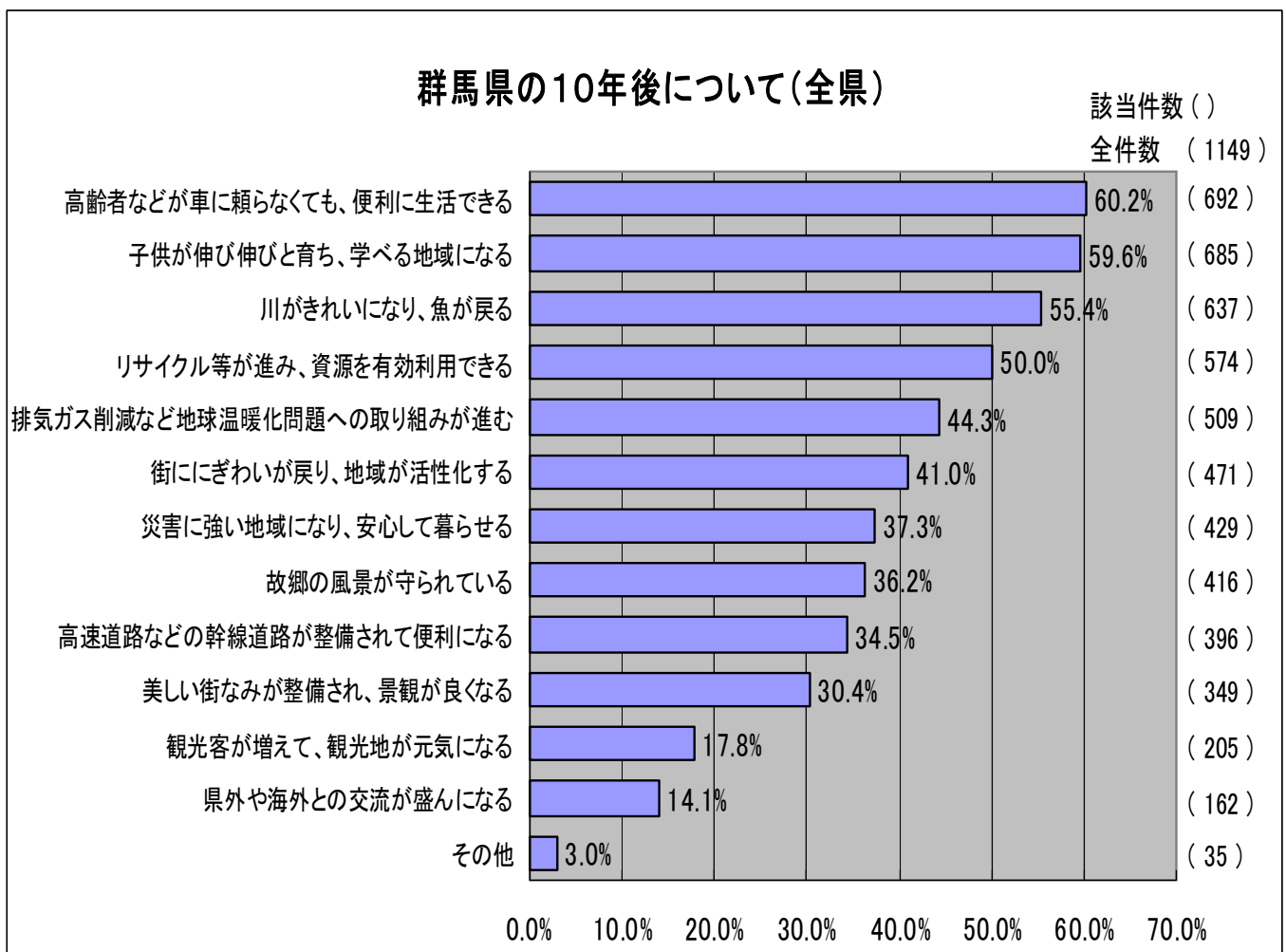
- ① 地域から企業や商業が撤退し、雇用の減少・人材の流出により、居住人口の減少を招き、税収が減少します。

4. 望ましい「ぐんまのまち」の将来像

- この章では、**県民意見**をふまえ、群馬県の目指す望ましい「ぐんまのまち」の将来像を示します。

4-1. 県民意見について①

ぐんまの社会資本整備に関する県民意識アンケート（平成17年実施）における意見を見ると、①高齢者が車に頼らない生活 ②子育て・教育環境 ③河川環境 ④リサイクルや地球温暖化 ⑤街や地域の活性化に関することの順に要望が高いことがわかります。



(県内に居住する4,000名を対象にアンケート実施し、1,181名から回答を得たもの)

4-1. 県民意見について②

前橋地区 (前橋市、富士見村)

開催日時：平成19年10月26日(金) 18:30～21:00
開催場所：群馬県地域防災センター 2階会議室
参加者数：18名

【意見の例】

●大切にしたいところ、自慢できるところ

- ・敷島公園は施設も充実しており、美しい自然の中で遊べる場所である。
- ・総合医療機関や学校が多く、充実している。
- ・コミュニティが形成されていて、住みやすい。
- ・自然が豊かでありながらも首都圏へもアクセスしやすい地方都市である。
- ・赤城山や利根川、広瀬川などの自然環境が良い。

- ・歴史と伝統ある赤城神社は地域の資産である。
- ・昔に比べて河川の整備が進み、水害の心配が少なくなった。



●不安・不満に思うところ、改善したいところ

- ・バスが少なく、車がないと移動しにくい。裏を返せば、車中心の生活になっているため、バス利用者が少なく運行本数も少ない。
- ・中心市街地の空き店舗が目立ち、どんどん衰退している。
- ・中心市街地が歩行者が安心して歩ける空間になると良い。
- ・県道など街灯が少ない道路があり、夜間などは見通しも悪く、運転が危険である。
- ・まちの玄関口である前橋駅前が鬱陶しい。
- ・通勤時間帯など渋滞が起きている。



前橋地区

■赤城山麓の観光資源を活用するために道路ネットワークや沿道の景観スポットの整備を期待

- ・国道353号はカーブやアップダウンが多く走りにくい。
- ・沿道からの景観を楽しめるスポット（車寄せ）があればよい。
- ・様々な観光スポットを回れるルートづくり、サイクリングロードの活用を！

■前橋の中心市街地に賑わいを取り戻すためには、歩いて楽しめるまちづくりが大切

- ・広い道が中心市街地に集中して、街の分断が進んでしまっている。
- ・環状道路ができることで、通過交通が減ることを期待したい。

■日々の生活を利便に安全に過ごすために、生活交通のネットワークが重要

- ・富士見、大胡、宮城、駒形など地域の中心となる場所同士の行き来をスムーズにしたい。
- ・地域の中心部には学校や行政施設が集まっており、通学路等の安全性を確保してほしい。
- ・高齢化に備えダイヤモンドバスや富士見のんバスなどの取り組みは継続し、さらに便利につかえるようにしてほしい。

■住民が地域に誇りを持てる、歴史資源を活用した地域づくりを

- ・国分寺や古墳などの歴史資源を残した整備を通して、地域の魅力づくりを行うべきだ。

■道路や河川の維持管理を官民協働でできるようなくみづくりが大切

- ・昔は地元で草刈りなどの管理をやっていたが、今は管理が厳しくて手が出せない。
- ・行政側が後押ししてくれば、住民ができることは結構ある。



ぐんま県土整備地域プランの作成（前橋地区）において、いただいた意見の中から都市やまちづくりに関する意見をひろうと、

①自然豊かな都市を大切にしたい。②車がないと移動しにくい。③中心市街地が衰退している・安心して歩けない。歩いて楽しめるまちづくりを④高齢化に備え、バスが便利に使えるように⑤歴史資源を活かした地域づくりを

といったものがあがっています。

4-1. 県民意見について③

太田地区
(太田市)

開催日時：平成19年11月6日(火) 18:30~21:00
開催場所：太田合同庁舎 202会議室
参加者数：24名

【意見の例】

●大切にしたいところ、自慢できるところ

- ・金山や大光院は太田市のシンボルであり、安らぎある空間として整備すれば太田の観光的な核になる。
- ・旧尾島町は東照宮をはじめ、古い歴史のあるすばらしい街である。
- ・北関東自動車道が整備されたことで隣県との行き来も便利になり、地域の発展につながる。

●大きな工場も立地しており、工業力や技術力の高い地域である。

- ・群馬大学等を中心とした文教地区として発展することを期待している。

●山や川などの自然が美しく、近くで非日常的な時間が過ごせる。

●不安・不満に思うところ、改善したいところ

- ・足利伊勢崎線や前橋館林線での渋滞がひどく、東西の行き来に時間がかかり、日常生活や通勤に支障がある。
- ・公共交通が不便で、車に乗らない人、乗れない人の交通手段が確保されていない。
- ・道路が狭く、車のすれ違いが困難な箇所がある。
- ・狭い道路を大型車が通行したり、進路に歩道が整備されていないところがあったりするので、歩行者や自転車の安全性に不安がある。
- ・太田駅の南北の行き来がしにくく、不便である。
- ・太田駅前が歓楽街となっており、街の玄関口としてのイメージが悪い。
- ・犯罪が多く、防犯面での不安がある。
- ・雨が降ると、よく冠水する。



太田地区

- 「産業」の発展だけでなく「歴史文化」「生活環境」「農業」のバランスの取れた地域になることを期待
 - ・商業・工業のまちというのが太田としては大きな特色。雇用状況も求人が多い。
 - ・工場ばかりでは魅力的なまちにはならない。住みたいまちにならない。
 - ・産業や観光も大切だが、住む人が暮らしやすくあってこそ魅力ある地域ではないか。
 - ・工業で農業（地場産業）をつぶしてはいけない。農業も大切にしたい。
 - ・東照宮は桜がとてもきれいだ。あまり土産物屋が乱立しない、静かな現状を維持しつつ、名所として活用していきたい。
- 産業道路・観光道路・生活道路といった道路の役割分担を明確にすべき
 - ・物流のための軸と、生活のための軸の住み分けが必要。
 - ・産業道路と生活道路との接点部で事故が多い。改善してほしい。
 - ・生活道路は行政施設や学校、商店につながる道路で整備が一番遅れている。
 - ・現在は生活道路に過渡交通が流入している。特に通勤通学時間帯は危険。
 - ・観光道路はサイクリングロードや幹線道路等でレジャーの利用が考えられる道路。
- 南北・東西の交通軸の強化と中心市街地周辺の渋滞の解消が重要
 - ・観光資源へのアクセス、新たな産業拠点形成の観点から見て南北軸強化は必要。
 - ・新幹線の駅がある熊谷とのつながりはビジネスの面からも生活の面からも重要。
 - ・県道2号線は抜け道がなく、東西方向の道路を整備して渋滞を解消して欲しい。
 - ・物流のための軸が中心市街地を通らないような計画にしたい。
 - ・街中に工業地がある以上、中心から物流のための交通を完全に排除することはできないが、うまくやる方法を見つけない。
- 道路整備だけでなく、鉄道・駅もふまえて活性化を考えてほしい。
 - ・太田駅周辺の活性化は長期的ビジョンで解決策を立てて解決を図るべきである。
- 子どもからお年寄りまで暮らしやすいまちになってほしい
 - ・特に高齢者が車を運転できなくなっても行きたい所に行ける様に。そのためには公共交通の充実が求められる。
 - ・太田に定住して地元で働いてほしい。太田は全体でみると年齢の偏りは少ない。行政区別に見ると大きな偏りがある。
- 住宅地とすべきところと工業用地とすべきところの住み分けが必要である。
 - ・工業が発展していくためにも、外から人が移り住めるような、良好な住環境を整備していくことが必要である。
- 自然災害に対してさらに強いまちになるよう、農地や道路等の冠水対策を行ってほしい
 - ・太田管内では近年直下型地震は発生していないし、断層の有無を調べても、今後も発生することはないと考えられる。
 - ・「安全性」を「産業」や「歴史」に並ぶ地域の特徴としてアピールしたい。
 - ・国道354号は歩道の下に排水溝が入っているが、冠水箇所がある。
 - ・藪原！C周辺の開発で、水がもっとあふれるのではないかと不安だ。
 - ・木崎、尾島周辺は大雨時の冠水により農業に支障が生じている。

ぐんま県土整備地域プランの作成（太田地区）において、いただいた意見の中から都市やまちづくりに関する意見をひろくと、

①古い歴史や安らぎの空間を大切にしたい。②工業力や技術力を活かしたい。③車に乗れない人の交通手段がない。④駅前が街の玄関口としてイメージが悪い。道路だけでなく、鉄道・駅もふまえた活性化を⑤産業・歴史文化・生活環境・農業のバランスがとれた地域にといったものがあがっています。

4-2. 県民から望まれる「ぐんまのまち」の将来像

「ぐんまらしい持続可能なまち」

～ぐんまのまちの“個性”を活かして“まちのまとまり”をつくりだします～

「ぐんまらしい」とは、ぐんまのまちの個性を活かすこと

【県民意見】

歴史資源を活かした地域づくりを。

古い歴史や安らぎの空間を大切にしたい。

工業力や技術力を活かしたい。

産業・歴史文化・生活環境・農業のバランスがとれた地域に。

「持続可能なまち」とは“まちのまとまり”をつくり次のような社会が継続すること

1. 多様な交通手段を選択できる社会

【県民意見】

車がないと移動しにくい。高齢化に備えバスを便利に。道路だけでなく鉄道・駅も活性化を。

2. 医療、介護、教育施設が整っている社会

【県民意見】

子供が伸び伸び育ち学べる地域に。

3. 人と人とのつながりが確保できる社会

【県民意見】

街ににぎわいが戻り活性化を。中心市街地を安心して歩けるように。

4. 自然と共生している社会

【県民意見】

自然豊かな都市を大切にしたい。

5. 多様な就業機会が確保できる社会

【県民意見】

街ににぎわいがもどり活性化を。工業力や技術力を活かしたい。

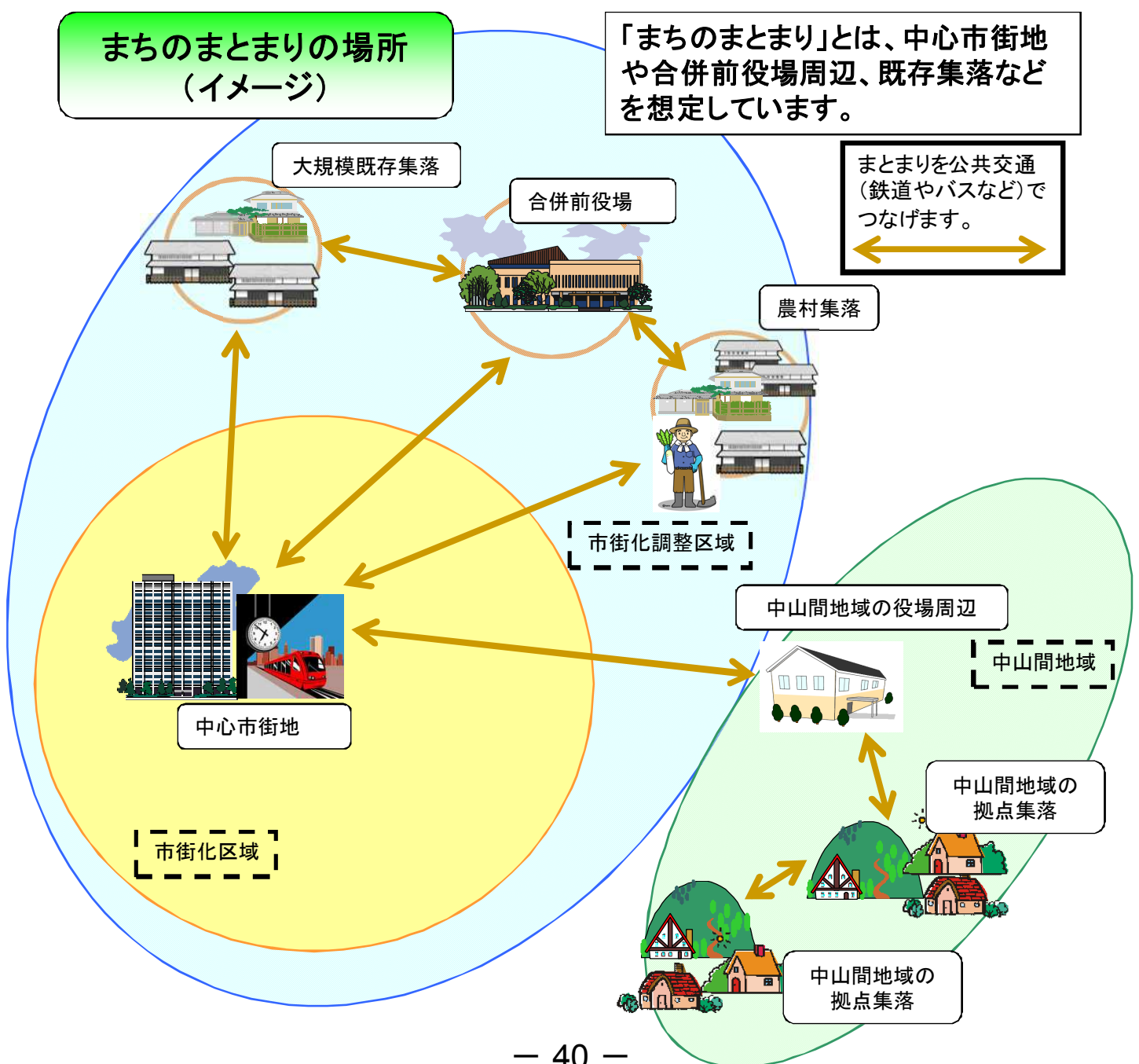
6. 再生エネルギー活用など低炭素型社会

【県民意見】

リサイクル等が進み、資源を有効利用できるように。地球温暖化問題への取組を。

4-3. 本ビジョンで想定しているまちのまとまり

1. 人口減少と超高齢化が同時に進行する局面でのまちづくりは、徒歩や公共交通での移動を容易にし、買物・通院など生活を支えるサービスを楽しむ、今よりも”まちのまとまり(集積)”を減らさないことが必要です。
2. 中心市街地をはじめとする旧市街地や合併前の役場所在地、農林業の拠点となる集落などで、公共交通の利用が可能となる「まちのまとまり」を意識して施策を行います。
3. まとまりをどこにするかは、市町村と県で考えていきます。



5. これからの「ぐんまのまちづくり」のあり方

5-1. 将来像実現のためのまちづくりの進め方

- 人口減少と超高齢化が同時に進行する局面で、将来像を実現するためには、以下のような考え方が必要であり、10～20年後を見据えて、地域の人たちの理解を得ながら、徐々に舵をきっていく必要があります。

人口増加時代のまちづくり(これまで)

これまで、ひとつひとつの課題に対して個別に解決策を講じてきたことで、まち全体も活力を維持してきました。

人口減少局面をむかえて

(例)人口増加に対応するため実施した郊外での住宅団地

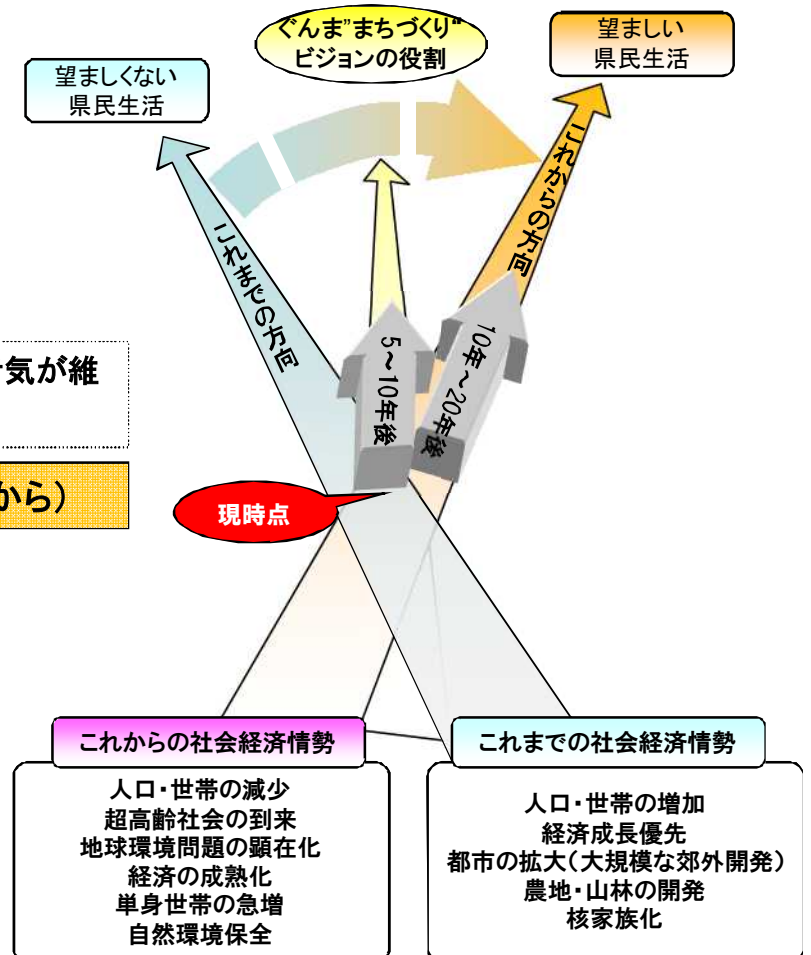
想定どおり人口が増加しなかったため入居率が低い団地ができたり、中心市街地から人口が流出し、都心部の活気の停滞につながった。

個々の解決策だけでは、まち全体の活力が維持できなくなる恐れが懸念されます。

人口減少局面におけるまちづくり(これから)

人口減少局面では、個別の課題の解決策を講じることで、まち全体で不都合な部分が生じないように個別施策間の調整をする必要があります。

まち全体として、持続可能な社会をつくるために、中山間地域や市街化調整区域内の集落を含め「まちのまとまり」を意識して施策を組み合わせていきます。



5-2. 将来像実現に向けた基本方針

- 県民のくらしや行政運営に生じる望ましくない状況を回避し、望ましい「ぐんまのまち」の将来像を実現するための基本方針を次のとおり定めます。

将来生じる望ましくない状況

- 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
- 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
- 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
「まちのまとまり」とは、中心市街地や合併前役場周辺、既存集落などを想定しています。
- 4 都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保
- 5 災害時でも安全・安心な都市の防災機能の強化
- 6 ぐんまの強みを活かした産業の誘致や新エネルギーによる産業創出環境づくり
- 7 家計にも環境にも優しい付加価値の高い効率的なまちづくり

回避・解決

基本方針

ぐんまらしい持続可能なまち

5-3. 基本方針に基づく取組内容

- (1) 基本方針に基づく取組は次のとおりです。
- (2) この取組をすべて行うということではなく、地域の実情や課題に応じて必要な取組を選択し組合せていきます。
- (3) 取組は具体的な事業名ではなく事業に求められる役割や機能を記載しました。
これは、人口減少時代では従来の事業の枠にとらわれない新たな発想による事業展開が必要なためであり、具体的な事業は市町村とアクションプログラムづくりの中で検討します。

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。
- (2) 都市機能の拡散を抑える。
- (3) 自動車利用を減らし、公共交通の利用者を増やす。
- (4) 移動の負担を軽減する。
- (5) 交通結節機能を強化する。

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。
- (2) 拠点(駅など)へ都市機能を集積させ、にぎわいを増す。
- (3) 良質な住宅を入手しやすくする。
- (4) 空き地や空き家を有効活用する。
- (5) 良好な居住環境を増やす。

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) 自然との共生を図る。
- (2) 情報通信インフラを普及させる。
- (3) 地域資源を保全・活用する。
- (4) 都市の個性を磨いて活かす。

(5) 都市の魅力をつなげる。

(6) 集客交流情報を発信する。

(7) 居住者の世代間バランス(高齢人口・生産年齢人口比率)を改善する。

(8) 居住人口を維持する。

(9) 雇用の場を増やす。

(10) 子育て・教育環境を充実させる。

(11) 介護・医療を充実させる。

(12) 生活コストを抑える。

(13) 労働環境を向上させる。

(14) 地域力を高める。

(15) 緑化を推進する。

(16) 地域内の自助・共助を維持する(地域コミュニティの維持)。

(17) 歴史・文化を保全・活用する。

4 都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保

(1) 移動手段の選択肢を増やす。

(2) 高速交通網へのアクセス性を高める。

(3) 交通結節機能を強化する。

(4) 移動の負担を軽減する。

(5) 移動のコストを減らす。

(6) 自動車利用を減らし、公共交通の利用者を増やす。

5 災害時でも安全・安心な都市の防災機能の強化

(1) 安心・安全な地域を維持する。

(2) 避難を容易にする。

6 ぐんまの強みを活かした産業の誘致や新エネルギーによる産業創出環境づくり

(1) 企業や産業の流出を防ぐ。

(2) 企業や産業の誘致を図る。

(3) 新たな産業を創出する。

(4) 地域の強み・魅力を活かす。

7 家計にも環境にも優しい付加価値の高い効率的なまちづくり

(1) 地域ニーズに適合した質の高い行政サービスを提供する。

(2) 施設の広域利用を図る。

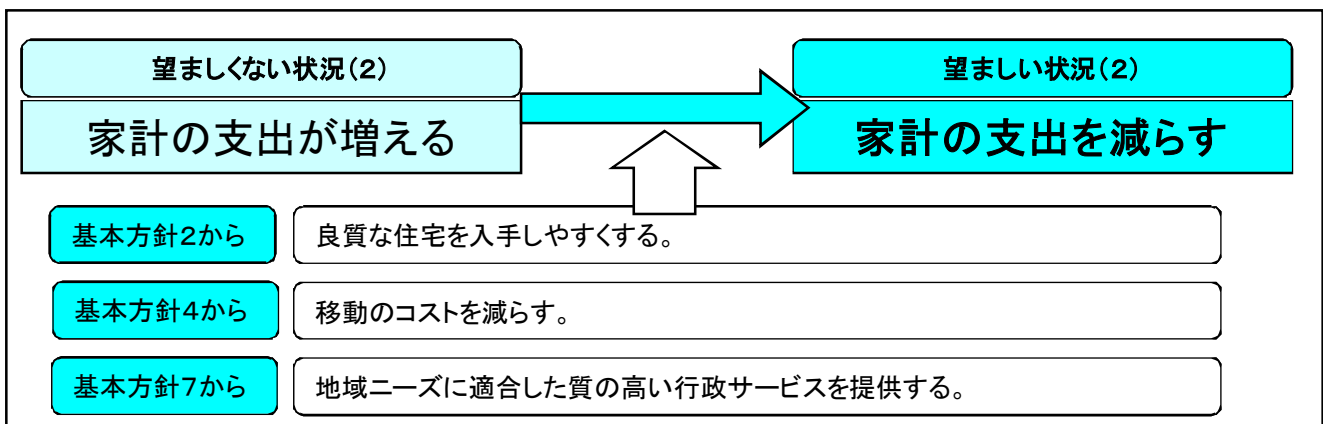
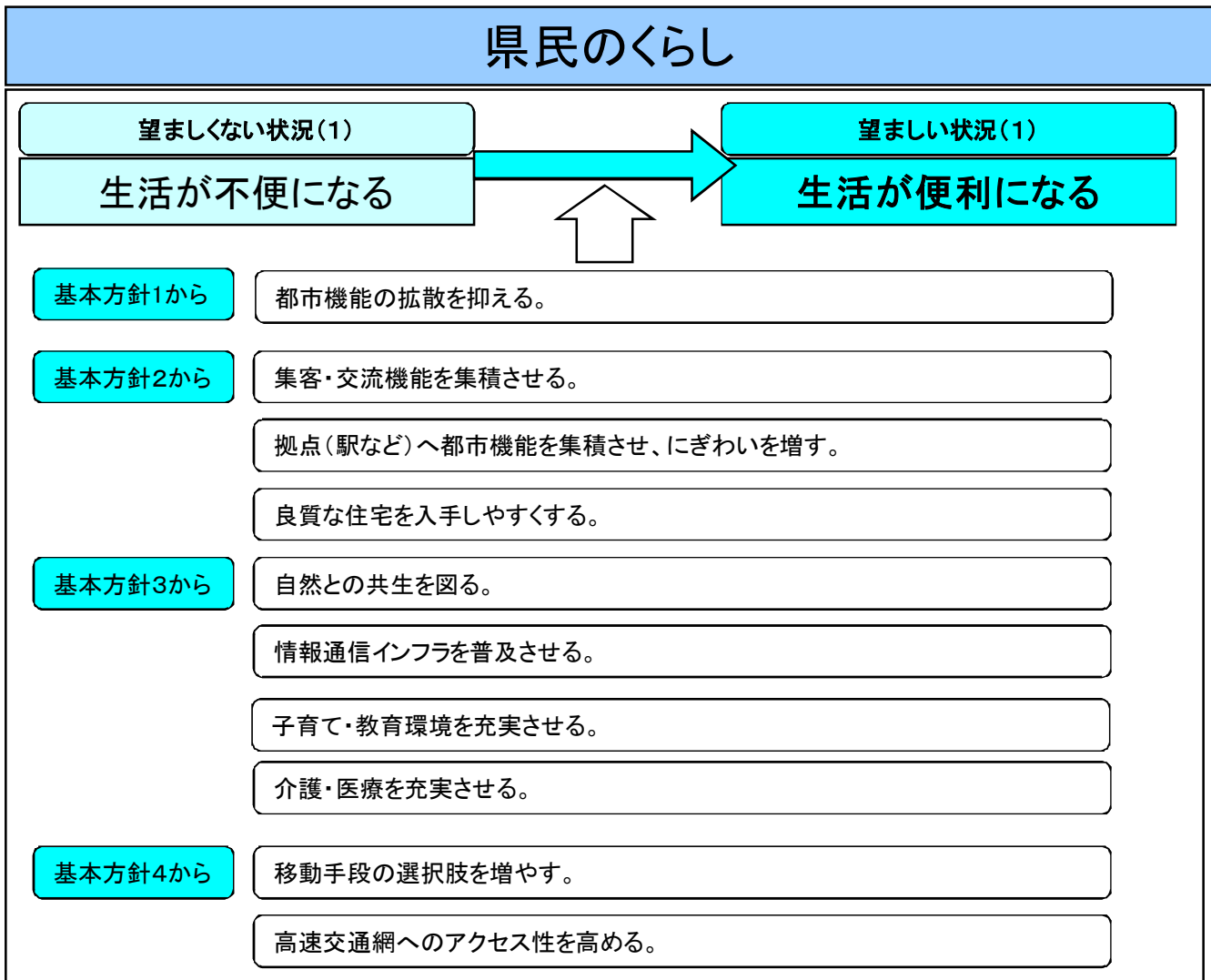
(3) 民間活力を活用する。

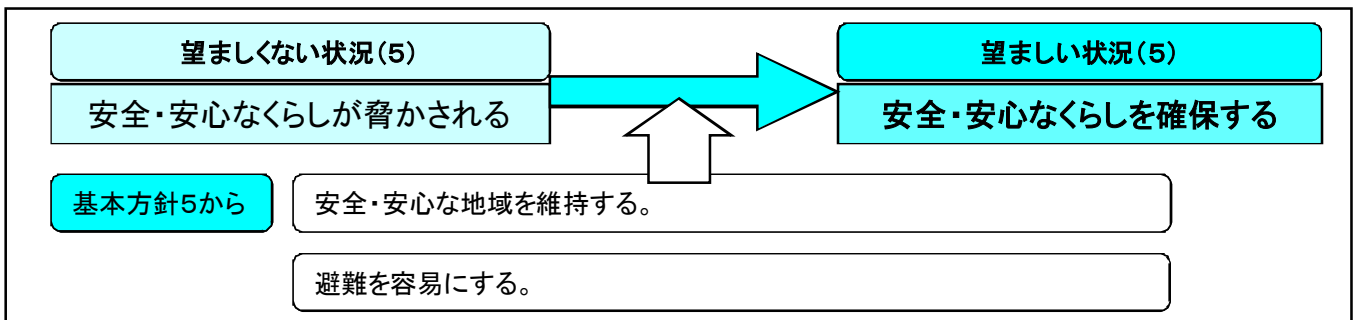
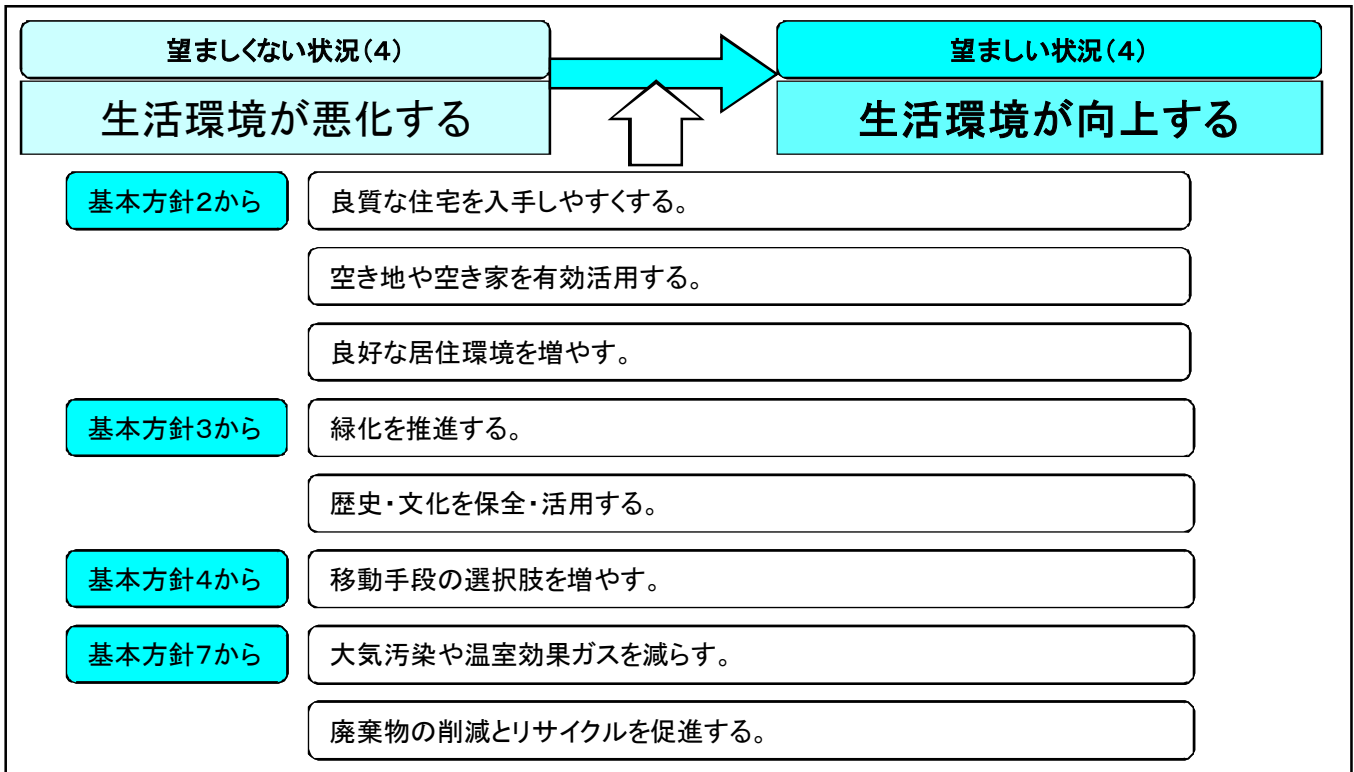
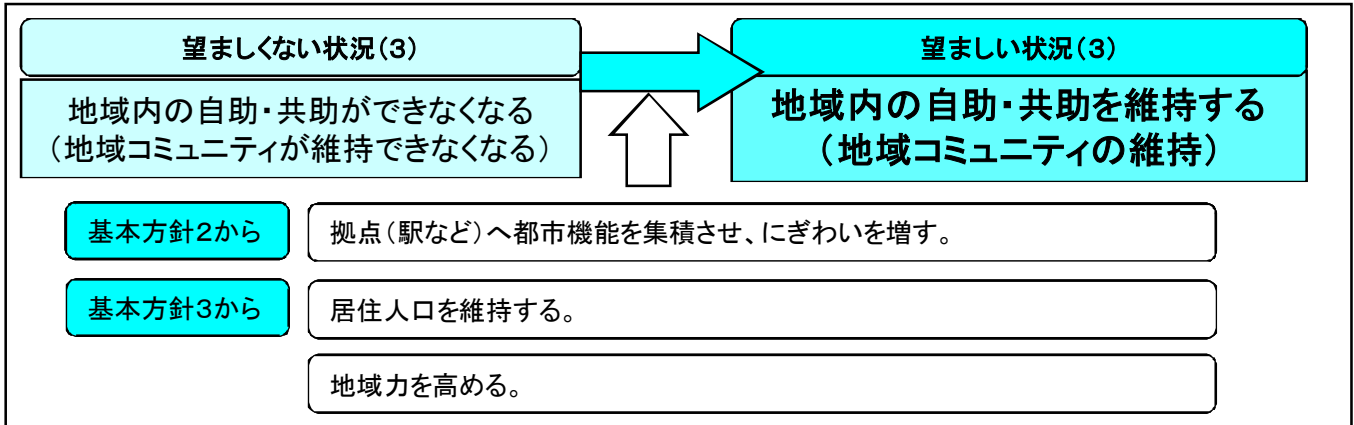
(4) 大気汚染や温室効果ガスを減らす。

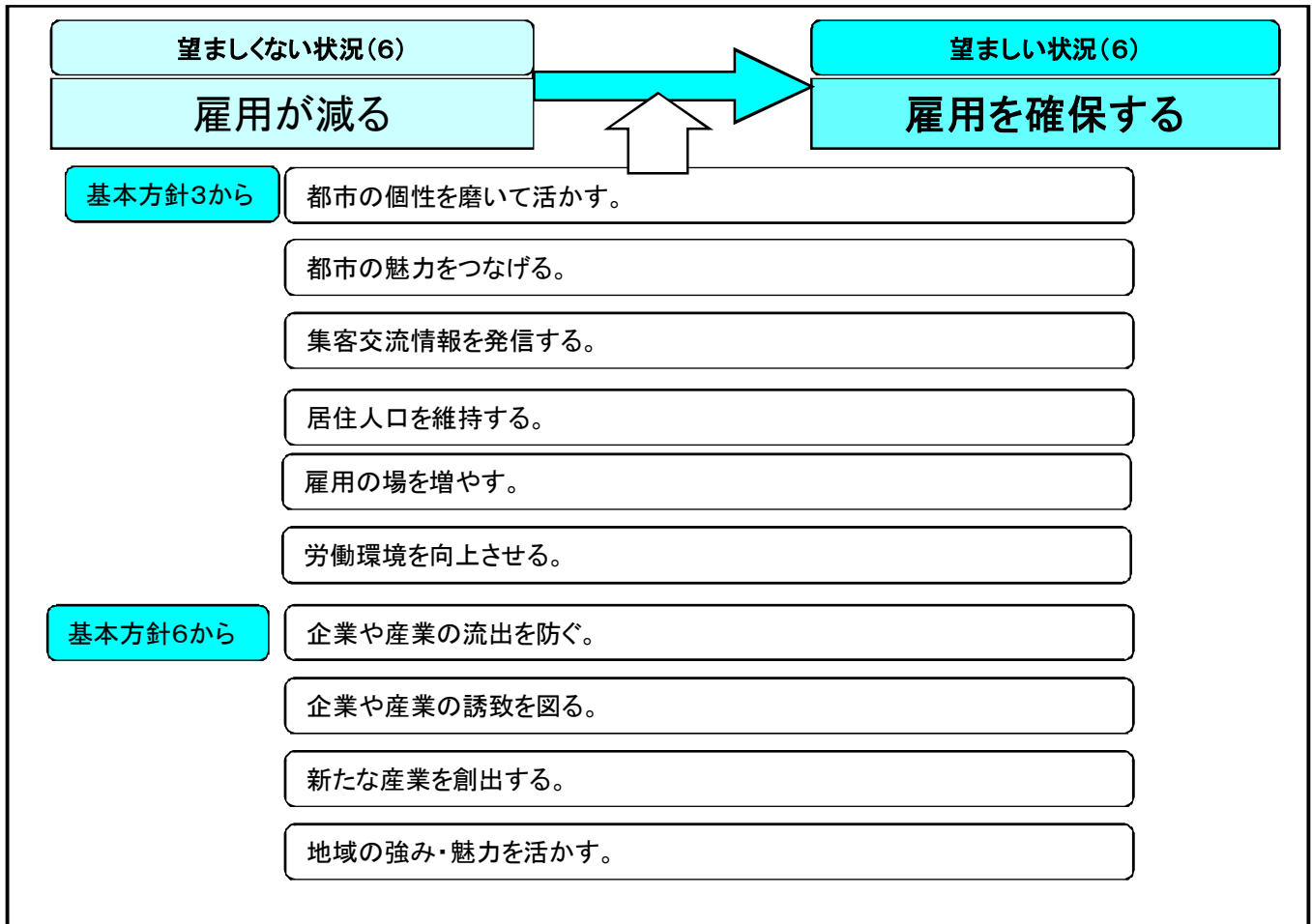
(5) 廃棄物の削減とリサイクルを促進する。

5-4. 将来像実現に向けた取組内容

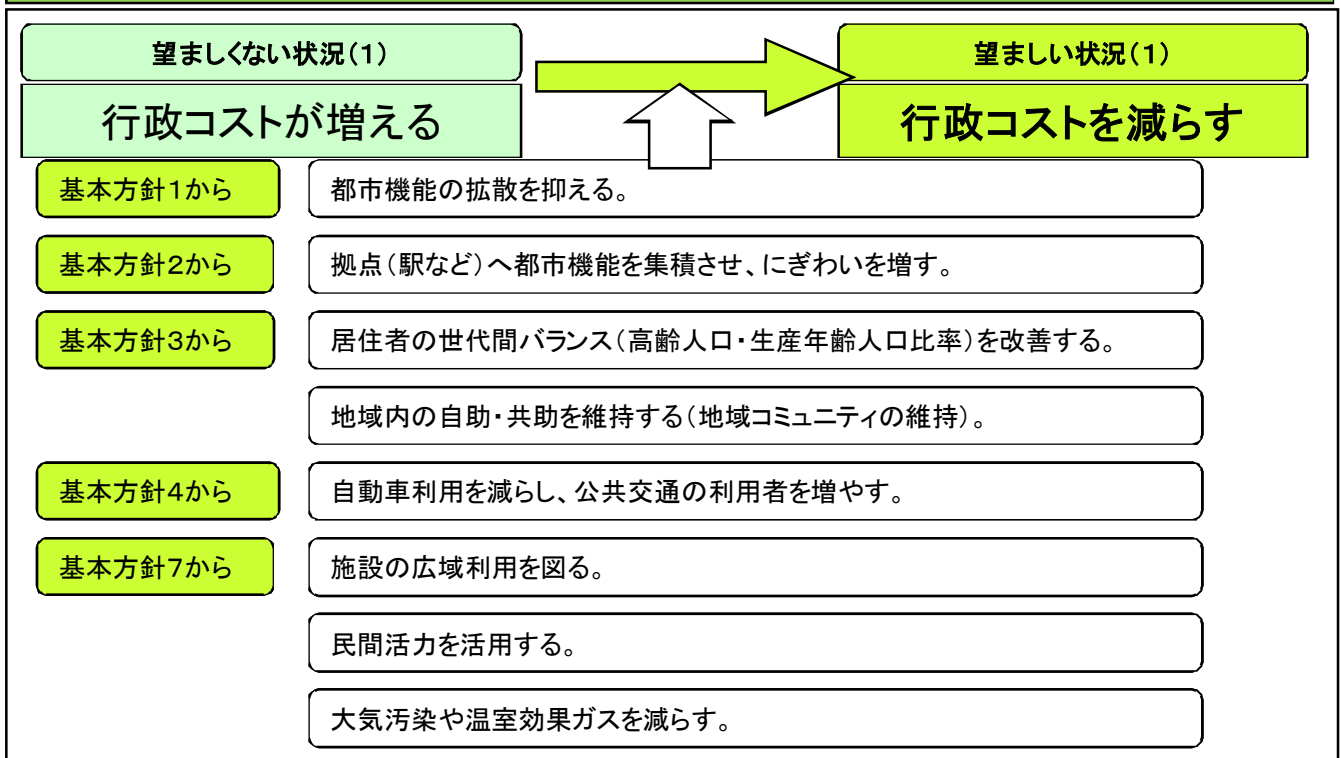
- (1)「県民の暮らし」と「行政運営」に生じる様々な望ましくない状況に対して基本方針に基づく取組から、次のように選択し組合せることにより、望ましくない状況を回避します。
- (2)どのような取組をどこで実施するかは市町村と作成するアクションプログラムで記載していきます。

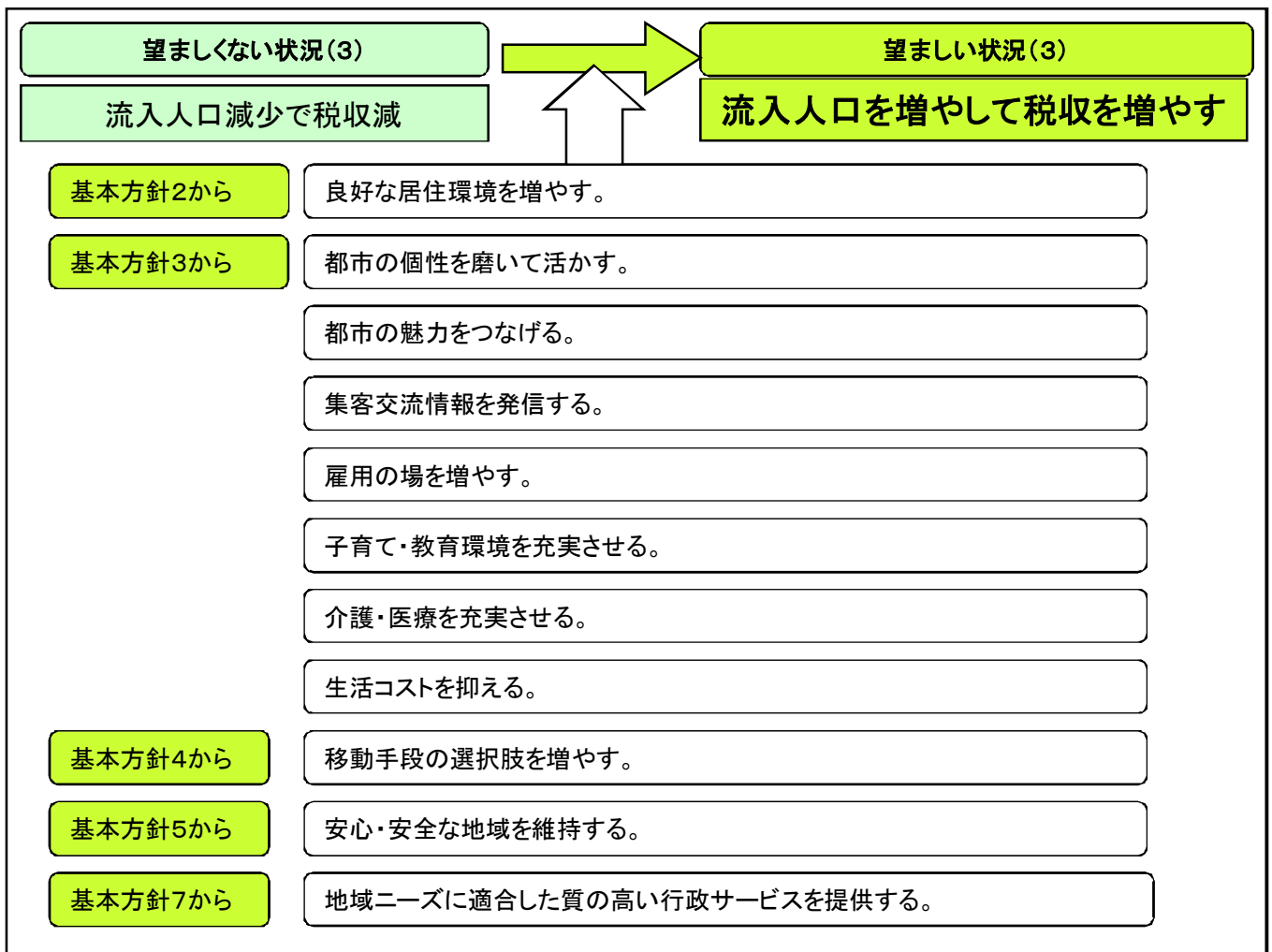
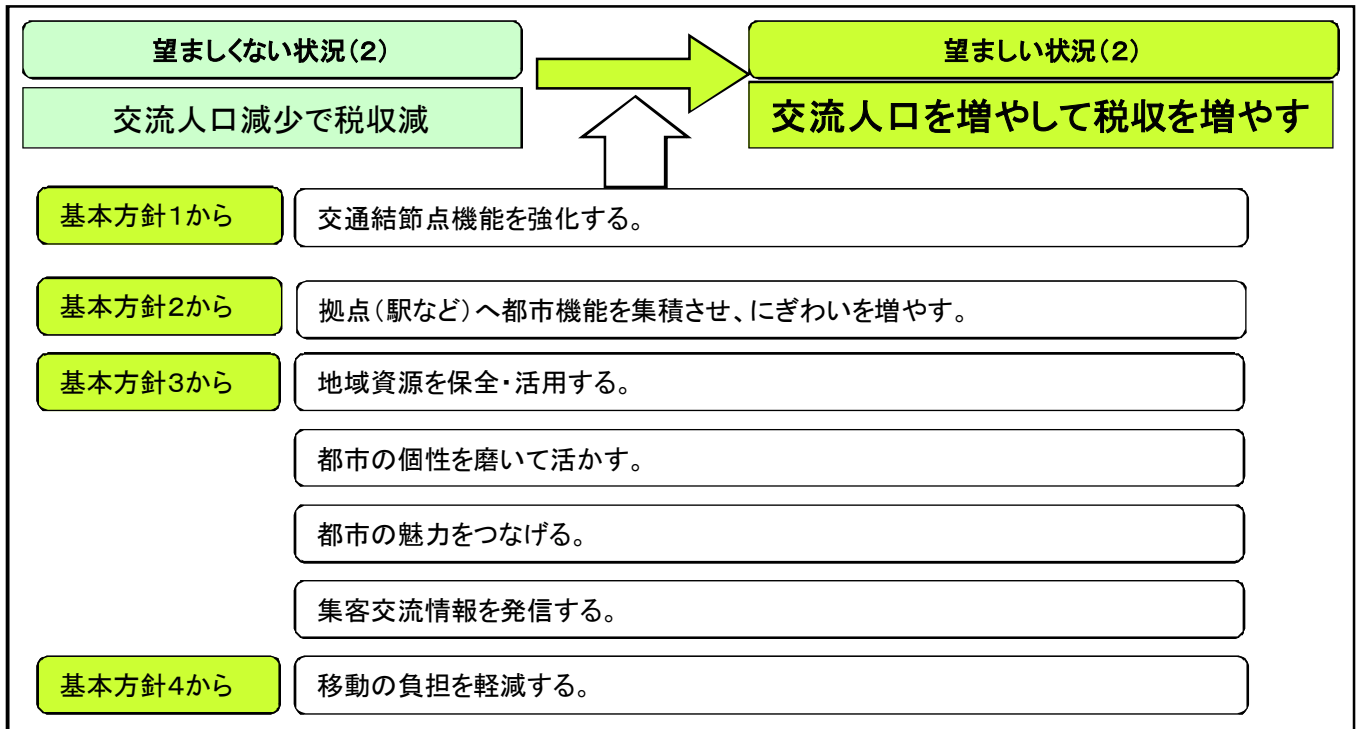


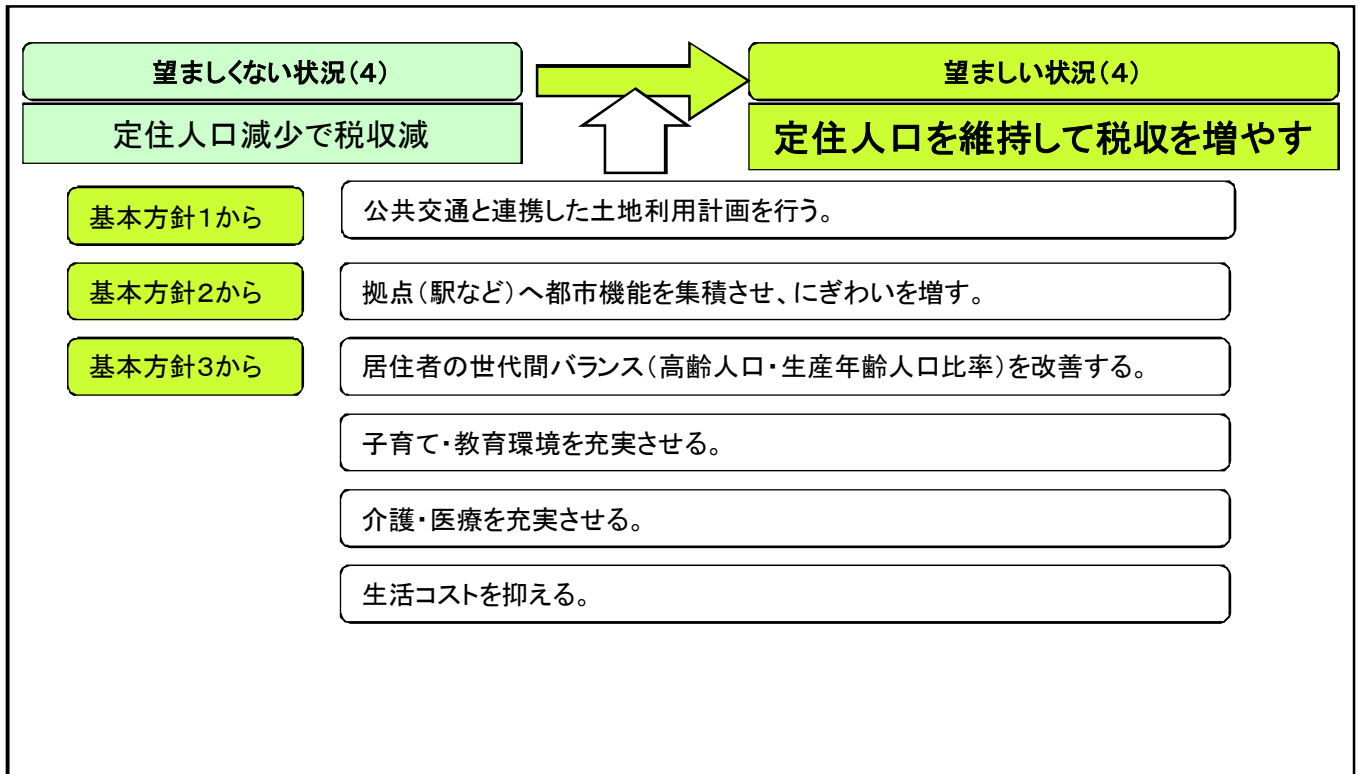




行政運営







6. まちの特性に応じた「まちづくり」のあり方

- 第5章において、ぐんまのまちの将来像を実現するための「基本方針」を示しましたが、具体的には、市町村ごとに将来生じる課題を検証し、どのような取組を実施したらよいか検討する必要があります。
- この章では、群馬県内の5つの市町村を事例として、本ビジョンを策定する課程で収集整理した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、第3章で整理した「県民の暮らし」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、課題を**解決・回避するための取組を選択し組合せ**します。
- 取組の選択には**各市町村の「強み」を活かすことも配慮**します。
- なお、ここで用いる課題抽出・取組選択のプロセスは、一例であり、具体的には、今後、策定をすすめるアクションプログラムの中で、課題抽出方法も含め「人口減少・超高齢社会で想定される地域の課題」を選定することとします。

6-1. 指標数値の判定について

- 本ビジョンにおける事例5市町村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。

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)(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)
○(当面支障ない) ▲(課題悪化に影響)の基準	○:40人/ha以上 ▲:40人/ha未満	○:県平均249万以上 ▲:県平均249万未満	○:県平均3847万以上 ▲:県平均3847万未満	○:指数100以上 ▲:指数100未満	○:減少率10%未満 ▲:減少率10%以上	○:高齢化率30%未満 ▲:高齢化率30%以上	○:増加 ▲:変化なし、減少	○:減少 ▲:変化なし、増加	○:減少 ▲:変化なし、増加	○:増加 ▲:変化なし、減少

使用データ:①平成23年4月県都市計画課調べ ②平成19年商業統計調査 ③平成22年工業統計調査 ④国立社会保障人口問題研究所 ⑥⑦⑧⑨平成17年度、平成22年度国勢調査メッシュデータから推計

旧市街地:昭和55年DID地域、新市街地:旧市街地以外の市街化区域、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(市町村委託・デマンドバス除く)から300m圏内

6-2. 事例市町村の指標の値と強みについて

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)(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)
A市	○ 54.8	○ 273	▲ 2,943	▲ 93.5	▲ 15.7%	▲ 30.2	▲ 減少	▲ 増加	○ 減少	▲ 変化なし
【A市の強み】 災害が少ない。行政機能・医療機関が充実している。農業・食料品製造業の集積。										
B市	○ 72.6	○ 285	▲ 2,723	▲ 98.3	▲ 10.6%	○ 28.5	○ 増加	▲ 増加	○ 減少	▲ 減少
【B市の強み】 中心市街地の高い集客力。バス路線網の充実。										
C市	▲ 39.1	○ 271	○ 5,730	▲ 97.9	○ -9.3%	○ 26.5	▲ 変化なし	▲ 増加	▲ 変化なし	▲ 変化なし
【C市の強み】 高速道路・幹線道路網の充実。豊かな水資源を背景とした生産性の高い工業地域。若い世帯が多い。										
D市	○ 59.4	▲ 225	▲ 2,537	▲ 85.6	▲ 22.0%	▲ 33.4	▲ 減少	○ 減少	○ 減少	▲ 減少
【D市の強み】 豊富な観光資源・歴史文化遺産。まとまっている公的機関・都市機能。										
E町	▲ 26.3	▲ 186	▲ 1,727	○ 110.9	○ -0.3%	○ 27.5	▲ 変化なし		▲ 増加	○ 増加
【E町の強み】 高速道路・幹線道路網の充実。隣接市のベッドタウンとしての流入人口増加。										

6-3. 将来課題に影響を与える指標の組み合わせについて

- 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。
- 次ページから、この表をもとに事例5市町村の検証を行います。

将来課題 ↓	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)		●	●	●	●	●				
検証市町村の指標値	○B市(72.6)	○B市(285)	○C市(5,730)	○E町(110.9)	○E町(▲0.3%)	○C市(26.5)	○B市(増加)		○B市(減少)	○E町(増加)
	○D市(59.4)	○A市(273)	▲A市(2,943)	▲B市(98.3)	○C市(▲9.3%)	○E町(27.5)	▲C市(変化なし)	○D市(減少)	○D市(減少)	▲A市(なし)
	○A市(54.8)	○C市(271)	▲B市(2,723)	▲C市(97.9)	▲B市(▲10.6%)	○B市(28.5)	▲E町(変化なし)	▲A市(増加)	○A市(減少)	▲C市(なし)
	▲C市(39.1)	▲D市(225)	▲D市(2,537)	▲A市(93.5)	▲A市(▲15.7%)	▲A市(30.2)	▲A市(減少)	▲C市(増加)	▲C市(変化なし)	▲B市(減少)
	▲E町(26.3)	▲E町(186)	▲E町(1,727)	▲D市(85.6)	▲D市(▲22.0%)	▲D市(33.4)	▲D市(減少)	▲B市(増加)	▲E町(増加)	▲D市(減少)

6-4①. A市の検証結果

検証カルテ											
課題	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)	課題の検証結果 ▽:対策が必要 ○:経過観察
	○ 54.8	○ 273	▲2,943	▲93.5	▲15.7%	▲30.2%	▲減少	▲増加	○減少	▲変化なし	
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)		○	▲	▲	▲	▲					▽

強み

災害が少ない、行政機能・医療機関が充実、農業・食料品製造業の集積

必要な取組

基本方針1から	都市機能の拡散防止	交通結節点機能強化	公共交通と連携した土地利用計画
基本方針2から	集客・交流機能集積	拠点への都市機能集積	良質な住宅を入手しやすくする
	空き地や空き家有効活用	良好な居住環境増やす	など
基本方針3から	子育て教育環境の充実	居住者の世帯間バランスを改善する	地域力を高める
	都市の個性(災害時の拠点、医療機関の充実など)を活かす		地域内の自助共助を維持 など
基本方針4から	移動手段の選択肢を増やす	高速交通アクセス性向上	自動車利用を減らし公共交通利用者を増やす
	移動の負担(医療機関や都市機能などへの)を軽減する		など
基本方針5から	安全・安心な地域の維持(災害に強いまちづくりなど)		避難を容易にする
基本方針6から	新たな産業(食料品関連など)を創出する		など
基本方針7から	大気汚染・温室効果ガス削減	廃棄物削減とリサイクル推進	民間活力を活用 など

6-4②. B市の検証結果

検証カルテ											
課題	①市街化区域 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)	課題の検証結果 ▽:対策が必要 ○:経過観察
生活が不便になる	○ 72.6	○ 285	▲ 2,723	▲ 98.3	▲ 10.6%	○ 28.5%	○ 増加	▲ 増加	○ 減少	▲ 減少	▽
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)		○	▲	▲	▲	○					▽

強み

中心市街地の高い集客力、バス路線網の充実

必要な取組

基本方針1から

都市機能の拡散防止

公共交通と連携した土地利用計画

基本方針2から

中心市街地へ集客・交流機能など都市機能をさらに充実させる

良質な住宅を入手しやすくする

空き地や空き家有効活用

良好な居住環境増やす

基本方針3から

子育て教育環境の充実

介護・医療の充実

緑化の推進

地域力を高める

居住人口を維持する

生活コストを抑える など

基本方針4から

バス路線を使いやすくするなど移動手段の選択肢を増やす

高速交通へのアクセス向上

基本方針5から

安全安心な地域を維持する

避難を容易にする

基本方針6から

企業や産業の流出防止

企業や産業の誘致

新たな産業の創出

地域の強み・魅力(中心市街地の集客力)を活かす

基本方針7から

地域ニーズに適合した質の高い行政サービスの提供

大気汚染・温室効果ガス削減

廃棄物削減とリサイクル推進

6-4③. C市の検証結果

検証カルテ

課題	①市街化区域 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)	課題の検証結果 ▽: 対策が必要 ○: 経過観察
	▲39.1	○ 271	○ 5,730	▲97.9	○ 9.3%	○ 26.5%	▲変化なし	▲増加	▲変化なし	▲変化なし	
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)		○	○	▲	○	○					○

強み

高速道路・幹線道路網の充実、豊かな水資源を背景とした生産性の高い工業地域、若い世帯が多い。

必要な取組

基本方針1から	都市機能の拡散防止		
基本方針2から	集客・交流機能集積	拠点への都市機能集積	良質な住宅を入手しやすくする
	空き地や空き家有効活用	良好な居住環境増やす	
基本方針3から	若い世帯に魅力的な子育て教育環境の充実		自然との共生を図る
	地域力を高める	居住人口を維持する	歴史文化を保全活用 など
基本方針4から	高速交通へのアクセス向上で工業生産性向上		移動のコストを減らす
	自動車利用を減らし、公共交通の利用者を増やす		など
基本方針5から	安全安心な地域を維持する	避難を容易にする	
基本方針6から	企業や産業の流出防止	企業や産業の誘致	新たな産業の創出
	地域の強み・魅力(若い世帯・高速交通)を活かす		
基本方針7から	地域ニーズに適合した質の高い行政サービスの提供	施設の広域利用を図る	大気汚染・温室効果ガス削減

6-4④. D市の検証結果

検証カルテ

課題	①市街化区域 可住人口密度 (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)	課題の検証結果 ▽: 対策が必要 ○: 経過観察
生活が不便になる	○ 59.4	▲225	▲2,537	▲85.6	▲22.0%	▲33.4%	▲減少	○減少	○減少	▲減少	▽
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)		▲	▲	▲	▲	▲					▽

強み

豊富な観光資源・歴史文化遺産、まとまっている公的機関・都市機能

必要な取組

基本方針1から

都市機能の拡散防止

交通結節点機能の強化

公共交通と連携した土地利用

基本方針2から

集客・交流機能集積

拠点への都市機能集積

良質な住宅を入手しやすくする

空き地や空き家有効活用

良好な居住環境増やす

基本方針3から

子育て教育環境の充実

介護・医療の充実

生活コストを抑える

地域力を高める

歴史文化など地域資源を保全活用する

など

基本方針4から

公的機関・都市機能への移動手段の選択肢を増やす

移動のコストを減らす

基本方針6から

企業や産業の流出防止

企業や産業の誘致

新たな産業の創出

地域の強み・魅力(観光資源・歴史文化資産)を活かしたビジネスの創造

基本方針7から

地域ニーズに適合した質の高い行政サービスの提供

6-4⑤. E町の検証結果

検証カルテ

課題	①市街化区域 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)	課題の検証結果 ▽:対策が必要 ○:経過観察
	▲26.3	▲186	▲1,727	○110.9	○0.3%	○27.5	▲変化なし		▲増加	○増加	
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)		▲	▲	○	○	○					○

強み

高速道路・幹線道路網の充実、隣接市のベッドタウンとしての流入人口増加

必要な取組

基本方針1から	都市機能の拡散防止	交通結節点機能の強化	
基本方針2から	集客・交流機能集積	拠点への都市機能集積	良質な住宅を入手しやすくする
	空き地や空き家有効活用	良好な居住環境増やす	
基本方針3から	子育て教育環境の充実	介護・医療の充実	自然との共生を図る
	雇用の場を増やす	労働環境の向上	地域内の自助・共助を維持 など
基本方針4から	移動手段の選択肢を増やす	移動のコストを減らす	
	自動車利用を減らし、公共交通の利用者を増やす		
基本方針5から	安全安心な地域を維持する		
基本方針6から	企業や産業の流出防止	企業や産業の誘致	新たな産業の創出
	地域の強み・魅力(高速交通網・流入人口)を活かす		
基本方針7から	地域ニーズに適合した質の高い行政サービスの提供	施設の広域利用を図る	大気汚染・温室効果ガス削減

6-5. 具体的な導入施策内容の考え方

➤ 市町村ごとに、必要な取組を選択し、具体的に実施する施策内容をきめていきますが、これまでの人口増加を前提とした計画や発想を転換しながら、取り組んでいきます。

平成24年3月26日読売新聞

列島再生

第2部「新たな国土づくり」

駅前商店街に市役所移転

第2章「成長支える頭脳」⑧

駅前では、開校前のパナソニックの建物で、その約3分の2を占めた旧市役所庁舎を改装して、新しい市役所庁舎を建設する。市役所庁舎の改装は、市役所庁舎の改装と、駅前商店街の活性化を同時に進める。市役所庁舎の改装は、市役所庁舎の改装と、駅前商店街の活性化を同時に進める。市役所庁舎の改装は、市役所庁舎の改装と、駅前商店街の活性化を同時に進める。

列島再生

第2部「新たな国土づくり」

減築「緑の都市再び」

第4章「住み方」の転換 ⑤

芝生が美しい広大な公園で、子どもたちはブランコなどの遊具に乗ったり、ローラースケートをしたりして楽しそうに遊んでいた。

5月10日、パツハやワーグナーゆかりの土地として知られるドイツ東部・ライプツヒ市の市街地近くにある公園での光景だ。空間にゆとりを持たせるために建物や住宅を減らす「減築」の発想で、空き家のアパレル店などを壊した後、憩いの場として生まれ変わった。同市では1990年の東西ドイツ統一後、西側への人口流出が進み、約5万人の人口減少を遂げた。減築は近年、出東ドイツやアメリカで積極的に進む高齢化に...

「減築」は「人口が増えたのは、緑や公園が増えて魅力的な都市になったから」と、行政サービスの効率化を図ろうとしている。日本でも人口...

大阪府北部の豊中、吹田両市にまたがる丘麓地で、復元できわいが戻ったソウル・清涼川。滝の上が清涼川広場。門前立地撮影。

平成24年5月23日読売新聞

老朽化した住宅を取り壊し、公園・緑地として再生することで、魅力を増し、転入者増加に成功した事例(ドイツ)

公共施設の駅前移転により、活性化を図っている事例(新潟県長岡市)

自転車の活用・公共交通の利便性の向上・高齢者や環境にも優しい街なかでの新たな移動手段の可能性が広がる事例。

平成24年5月24日読売新聞

列島再生

第2部 「新たな国土づくり」

第4章 「住み方」の転換 ⑥ 歩いて暮らせる街



「ひと歩きが走り、大勢の人でにぎわった、ライフル市の中心市街地」

ドイトン西部の人、約22万のライフル市。初夏の陽気に包まれた5月上旬、中心市街地は都会と見まがうばかりの人出でぎわっていた。

大聖堂近くに百貨店など様々な店舗が立地し、次世代型路面電車のLRT（ライト・レール・トラムシステム）などの公共交通機関と自転車歩行者が行き交う。先進的な取り組みが、環境首都と呼ばれる同市は、安全で人に優しく、車なしでも便利に暮らせるコンパクトシティ（CC）の顔をも持つ。

1969年に配産幅拡大進む。都市計画担車両を除き、中心市街地への車の進入を禁止。当初、店主らの反対もあったが、歩行者は増加し、理解が広がった。92年以降は、強制的な駐車整理プランが必要だと強調する。日本では、大規模小売店の郊外への出店を規制し、中心部への買い物客の流入を促した。

超低床のLRTは「水平式エレベーター」とも言われ、高齢者や子どもも利用がしやすい。2017年を目標とする新路線の整備で、郊外への延伸を計画中で、公共交通安全のない住民は、買い物難民となり、NP

被災地の復興過程で少子高齢化社会に合った街のあり方としても、CCの利点が注目されるようになった。限界集落問題の打開策として期待する声もある。

現状は、市町村が策定した中心市街地活性化基本計画が認定されると、国から補助金が下りる仕組み。ただ、それがCCの成功が約束されるわけではない。07年2月に認定第一号となった富山市と青森市の明暗が物語っている。

青森は89年からCC構想を掲げ、01年には複合商業施設アウガルを開業したが、郊外の大型店の差別化が図れずに空きテナントが増え、市の公的資金を注入して再建途上だ。中心市街地の10年の空き店舗率は目標（8.8%）に対し16.4%

市は計画中のJR青森駅の建て替えで巻き返すを図る構えだが、新幹線の停車する新青森駅と離れたところにあることが不利とする見方は多い。CC構想以前から、新幹線の駅を青森駅に併設し、活性化の起爆剤にする構想はあったが、国側に市が押し切れられ、実現しなかった経緯がある。

一方、富山市では富山駅南側に位置する総曲輪地区の日曜日の歩行者数が06年の2万4932人（8月調査）から、11年は2万7407人（4年4回の調査の平均）に増加した。中心市街地への転入者も増加、この5年間に完成したマンション7棟の魅力をめぐり、重点投資が必要だ。同時に、新幹線の駅の立地が街づくりを左右したように、市町村と、企業の連携が、CCの成功のカギを握っている。

小型電気バス 試作車を公開

群大とデレーム



脱地球温暖化を自覚する中、群馬大学工学部（相生市天神町）と県内企業などで作るプロジェクトチームは30日、開発した小型の電気バス「E-EV」（愛称「MAYU」）の試作車を公開した。地球環境に優しく、低速で走る安全性を重視した乗り物として、相生市の中心街で、高齢者や観光客に利用してもらいたい考えた。プロジェクトチーム・大教授は「ここでも気軽に乗り降りができるようなバスにしたい」としている。バスは全長4.4メートル、乗用車程度の大きさ。軽乗用車と同じ13インチのタイヤがついた8輪駆動、安全装置は通常の1.5倍以上。乗れる時間は約40分。走行する容量はバッテリーで、約8時間の充電で約40分走行する容量がある。太陽光パネルも天井に付けられて、晴れた時は動力に利用される。走る。定員は10人。リチウムポリマー電池を使用したバッテリーは、約8時間の充電で約40分走行する容量がある。太陽光パネルも天井に付けられて、晴れた時は動力に利用される。

電バスに試乗する関係者ら（30日、相生市で）

平成23年10月31日読売新聞

（例）富山市：ライトレールを利用したまちづくり



広がる自転車シェア

乗り捨てもOK ●サーバーで台数管理



富山谷区のポート。利用者は手前の自転車から使う。一般の駐輪場と違い、どの自転車もすぐ出せるようにする必要がないため置き場が狭くて済む。

新しい自転車シェアの場。ポートと呼ばれる専用の自転車置き場を、駅の始末の駅前に作り、自転車は約1000台を管理している。料金は会員、区内在住か在勤・在学を条件に、月額1200円、年会費は約8000円、会員以外の利用は一日あたり1500円、0人になる。

朝と夜は主に自転車で通勤する。早稲田大学の通学や、駅周辺の散策などに利用されているという。ほかに、民間企業も自転車シェアに参入している。民間企業も、自転車シェアに参入している。民間企業も、自転車シェアに参入している。

富山駅南側に位置する総曲輪地区の日曜日の歩行者数が06年の2万4932人（8月調査）から、11年は2万7407人（4年4回の調査の平均）に増加した。中心市街地への転入者も増加、この5年間に完成したマンション7棟の魅力をめぐり、重点投資が必要だ。同時に、新幹線の駅の立地が街づくりを左右したように、市町村と、企業の連携が、CCの成功のカギを握っている。

平成23年11月8日読売新聞

地域コミュニティ(人と人のつながり)を活かしたまちづくりの事例

「群馬県総合計画(はばたけ群馬プラン)において、人と人が支え合う力としての「地域力」を維持・強化するとともに、しっかりした地域づくり、まちづくりを行っていくことで、安全・安心な地域社会を築いていくこととしています。



(事例) 交流・見守りネットワーク

住民同士の交流を図り、高齢者を見守り支え合うネットワークを構築する。

いせさき明治館の「建築100年」にあわせ、この建物と共に歩んだ伊勢崎のまちの歴史に思いをはせ、これからのまちづくりの機運向上。

ワークショップの声を元にビジョンをまとめ参加者が中心となって具体的なまちづくりに取り組む。



(事例) 富岡まちづくりワークショップ2012



(事例) いせさき明治館100年物語

商店や事業所のセミパブリックスペースに、季節ごとに花植えのプランターを配布し、地域の景観やアメニティーを向上。「共生」としての自覚を実感。また、市内に眠る古着や布を集めて市を開催し、地域のコミュニケーションの向上。



(事例) 桐生市本町六丁目地区

7. 群馬県の役割(市町村との役割分担)

7-1. 役割分担を考える前提

都市計画法改正

従来から、まちづくりの主体は市町村でしたが、平成23年8月2日都市計画法の改正により、その方向はより明確になり、県の役割は広域的見地からの調整に重点が移行しました。

市町村が県に求める役割

(平成23年11月12日市町村ヒアリングから)

1. 市町村を越えた広域的問題の解決
2. 鉄道、広域幹線バスの主導
3. 広域交通網の整備
4. 持続可能な都市経営や強みを発揮し魅力的なまちづくりを目指す市町村の支援
5. 中小自治体の都市・交通計画の支援

7-2. まちづくりにおける県と市町村の役割分担

1 市町村は「まちなか」を、県は広域連携や調整と市町村支援を考えます。

2 県は本ビジョンの考え方を踏まえ、都市計画法に基づく「都市計画区域マスタープラン」を広域都市圏で策定します。

3 県と市町村で人口減少を前提とした土地利用のルール(郊外開発のあり方等)を整理します。

4 県は隣接市町村間で利害の相反する計画の調整を行います。

5 県の関係課が連携し、市町村の規模に応じて、「計画づくり」や「個性を活かしたまちづくり」を支援します。

6 県は県内だけでなく、県境を越えた広域交通ネットワーク、広域観光ネットワーク、広域防災ネットワークなどを整備します。

1. 県による広域連携や調整と市町村支援の他県事例

【事例：茨城県】

鹿島鉄道跡地のバス専用道化事業（茨城県HPから）

茨城県・石岡市・小美玉市が、連携し、鉄道跡地を市道としてバス専用道化し、定時性と速達性のあるバス運行の実現化を図っています。



小美玉市区間（四箇村駅付近）

2. 「都市計画区域マスタープラン」の広域都市圏での策定イメージ

都市計画区域マスタープランは、都市計画区域ごとに、県が土地利用や都市施設などの都市計画決定の方針を定めるものです。

今後は、広域的視点から、市町村の境界を越えた広域都市圏を設定し、広域都市圏でマスタープランを策定します。

3. 県による隣接市町村間の相反する計画調整の考え方

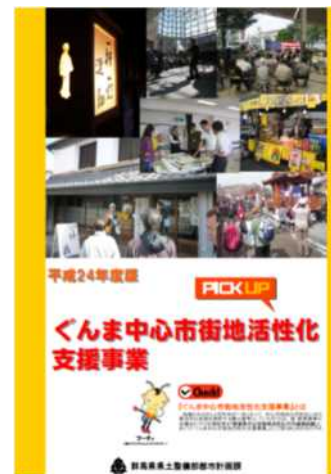
群馬県では、平成20年に「群馬県が行う広域調整に関する指針」を定めました。

これは、郊外部における特定大規模建築物（大規模集客施設）の事業計画に伴う用途地域の決定・変更や、周辺環境に大きな影響を与える恐れのある市町村の境界付近の供給処理施設（火葬場、汚物処理場、ごみ焼却場等）などの都市計画を定める際に、関係市町村間の広域調整を行うものです。

4. 県関係課が連携し「まちづくり」を支援している事例

【ぐんま中心市街地活性化支援事業紹介】

地域のみなさんの参考としていただくため、国・群馬県等の各種まちづくり支援制度をとりまとめて紹介しています。



5. 広域交通ネットワーク、広域観光ネットワーク、広域防災ネットワーク事例

【上信自動車道】

群馬県及び長野県の交流を促進する道路です。吾妻地域の観光資源を活かした広域観光ネットワークづくりに貢献します。



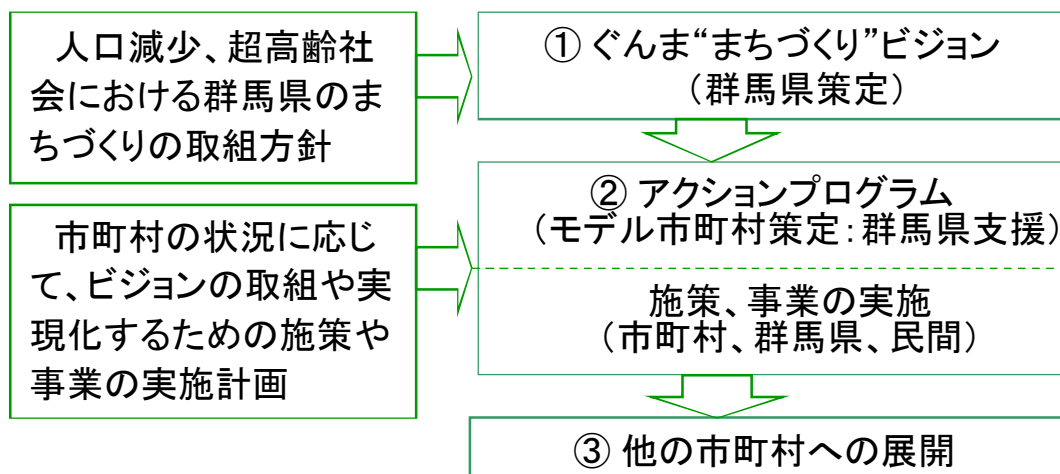
【群馬県ドクターヘリ】

群馬県では、平成23年7月からは、栃木県、茨城県と協定を結び、広域的な運航を行っています。

8. 「まちづくりビジョン」の実現化方策

8-1. アクションプログラムの策定

- 群馬県は「ぐんま“まちづくり”ビジョン」を具体化する市町村の計画づくり(アクションプログラム策定)を支援するとともに、広域的に有効な取組の支援を行います。
- 市町村が策定するアクションプログラム(中心市街地の再生、公共交通のあり方、高齢者住宅対策、公共施設の再配置、土地利用規制のあり方、地域コミュニティのあり方等)に基づき、県と市町村で協力・連携して取組を進めます。
- 取組は、国(補助事業)、県、市町村、民間事業者が役割分担して進めることを基本とします。



アクションプログラムの内容

(1) 概要

「アクションプログラム」は、「ぐんま“まちづくり”ビジョン」にもとづき、人口減少・超高齢社会における市町村が抱える課題を解決し、「望ましい将来像」を達成するために必要な施策や施策の実現化方策についてとりまとめる実現化計画です。

(2) 策定主体 市町村(群馬県が支援)

(3) 策定内容

※ここに記載する策定内容は、例示であり、策定にあたっては、市町村と協議しながら、市町村の課題を解決する内容とします。

- ①対象区域の設定
- ②人口減少・超高齢社会で想定される地域の課題
- ③望ましい将来像
- ④将来像達成評価項目の設定
(人口、人口密度、市街化区域面積、公共交通利用者数等)
- ⑤将来像を達成するための施策
(中心市街地の再生、公共交通のあり方、高齢者住宅対策、公共施設の再配置、土地利用規制のあり方、地域コミュニティのあり方等)
- ⑥施策の実現化方策
 - ・既存制度を活用した事業の展開
 - ・県事業、県支援事業、市町村事業、民間事業、国の支援事業の役割分担
 - ・短期的(おおむね5年以内)に取り組むべき施策
 - ・長期的(おおむね5年～10年以内)に取り組むべき施策

(4) 策定期間

- ①モデル市町村：平成24年秋から平成25年夏
 - ・アクションプログラムの結果をふまえて、既存制度を活用した事業手法の枠組みなどを検討し、平成26年度予算へ反映(コア事業は、平成25年度予算へ反映)
- ②その他の市町村：平成25年度から平成26年度
 - ・モデル市町村の策定方法を検証した上で、市町村が計画を策定

8-2. 土地利用のあり方を検討

- (1)本ビジョンの趣旨をふまえて、都市計画法に基づく「都市計画区域マスタープラン(県計画)」の策定を行います。
- (2)県と市町村で人口減少を前提とした土地利用のあり方を検討し、今後目指すべき土地利用のルール(郊外開発のあり方等)を整理します。

ぐんま“まちづくり”ビジョン¹⁾策定経過

1. 有識者会議

1)当初、「(仮称)ぐんま都市ビジョン」として、有識者会議・策定委員会等を開催しました。

- ・より実効性のあるビジョンにするため、民間学識経験者等からの意見を聞くことを目的として開催しました。

【開催日】 第1回 平成22年11月30日 第2回 平成23年 2月17日
第3回 平成23年 9月13日 第4回 平成24年 3月 6日
最終とりまとめ(書面) 平成24年6月29日

2. 策定委員会

- ・県庁内組織(庁内16課・室の所属長)でビジョンの検討を行いました。

【開催日】 第1回 平成22年10月22日 第2回 平成24年9月18日

3. ワーキンググループ会議

- ・策定委員会に属する所属の担当係長等により、ビジョンの作成を進めました。

【開催日】 第1回 平成22年 9月 3日 第2回 平成23年 1月11日
第3回 平成24年 2月 1日 第4回 平成24年 6月 1日

【有識者会議構成員】

氏名	所属・職名	備考
大西 隆	東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 教授	委員長
海道清信	名城大学都市情報学部都市情報学科 教授	
湯沢 昭	前橋工科大学工学部 教授	
入江省熙	山梨学院大学経営情報学部 教授	
熊倉浩靖	群馬県立女子大学教授・群馬学センター副センター長 NPO法人NPOぐんま 理事	
西村 浩	建築家(株式会社ワークヴィジョンズ代表) 群馬県景観審議会委員	
鈴木文彦	交通ジャーナリスト NPO法人日本バス文化財保存振興委員会 副理事長	
大谷七郎	(財)群馬県老人クラブ連合会 理事長	
中村 宏	(社)群馬県商工会議所連合会交通運輸委員長 群馬日野自動車(株)取締役会長	
市川美加	NPO法人子育て応援団ぐんま代表 前橋市小中養護学校PTA連合会母親代表幹事(H15)	



群馬県のマスコット「ぐんまちゃん」

編集・発行 群馬県県土整備部都市計画課
〒371-8570 群馬県前橋市大手町1丁目1番1号
電話番号 027-226-3656