

ぐんま“まちづくり”ビジョン
館林市アクションプログラム



平成29年3月策定
館林市

1. 館林市アクションプログラムについて

1-1. アクションプログラムの位置づけ P1

2. 館林市のまちづくりの現状と課題

2-1. 人口の推移	P2	2-8. 自動車依存型社会の進展	P8	2-15. 空き家の状況	P12
2-2. 地区別人口の増減	P3	2-9. 大規模住宅団地及び大学・高校の立地状況	P9	2-16. 低・未利用地の状況	P13
2-3. 地区別の高齢化率	P4	2-10. 社会保障関係費の推移	P9	2-17. 道路・交通網の現状	P14
2-4. 市街地面積と人口密度の推移	P5	2-11. 公共施設の立地状況	P10	2-18. 主要渋滞箇所の現状	P15
2-5. DID人口の伸び率	P6	2-12. 大型小売店舗の立地状況	P10		
2-6. 市街化調整区域での開発状況	P6	2-13. 公共交通の利便性	P11		
2-7. 地価の推移	P7	2-14. 公共交通利用者の推移	P11		

3. 館林市に今後生じる望ましくない状況

3-1. 将来人口の推計	P16
3-2. 地区別人口の推計	P16
3-3. 財政的制約の見通し	P17
3-4. 社会保障関係費の増加	P17
3-5. 商品販売額及び製造品出荷額の推移	P18
3-6. 買い物弱者の増加	P19
3-7. 高齢者の自動車利用の増加	P20
3-8. 通学路の危険性	P20
3-9. 将来の館林市民のくらしや行政運営に生じる問題シナリオ	P21



館林市の観光マスコットキャラクター「ぼんちゃん」です！
今後とも応援よろしくお願いしますぼん！

4. 館林市のまちの検証カルテ

4-1. 将来生じる課題の検討	P22
4-2. 検証結果	P23

5. ぐんま“まちづくり”ビジョンで掲げるぐんまのまちの将来像

P24

6. ぐんま“まちづくり”ビジョンの将来像実現に向けたまちづくりの7つの基本方針

P24

7. 「まちの将来像」の実現に向けた都市づくりの基本目標

P25

8. 館林市のまちづくりの基本方針と取組内容

8-1. 都市づくりの基本目標を達成するための基本方針	P26
8-2. 基本方針に基づく取組	P27

9. 基本方針に基づく具体的な取組

【基本方針1】 人口減少を前提とした土地利用計画にあわせた公共交通や都市施設の再構築	P28
【基本方針2】 空き地・既存施設の利活用や優遇措置の導入による街なかへの転居の促進や集客施設の誘致	P29
【基本方針3】 地域の誇れる個性・景観・くらしを支える機能を整えた魅力的な「まちのまとまり」づくり	P29～31
【基本方針4】 都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保	P32
【基本方針5】 災害時でも安全・安心な都市の防災機能の強化	P33

10. 重点プロジェクト

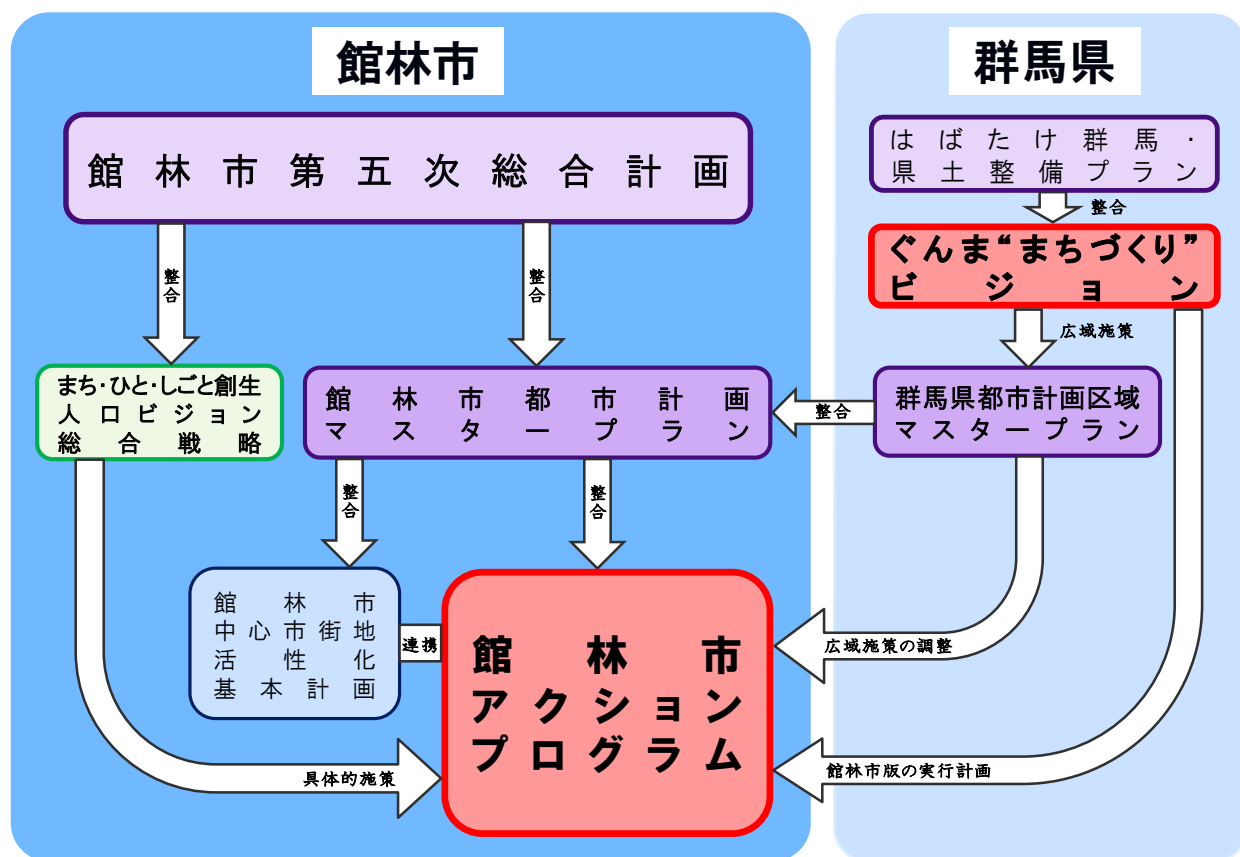
10-1. 重点プロジェクトの設定 P34

重点プロジェクト1 まとまりのある土地利用と魅力ある都市空間によるにぎわい創出 P35～36

重点プロジェクト2 都市内も都市間も移動しやすい便利なまちの実現 P37～38

1. 館林市アクションプログラムについて

1-1. アクションプログラムの位置づけ



■ 1 「ぐんま“まちづくり”ビジョン」

人口減少、超高齢化社会に対応した「持続可能なまちづくり」への転換を目指し、平成24年(2012)9月に群馬県県土整備部都市計画課が策定した取組方針です。

■ 2 「館林市アクションプログラム」とその位置づけ

「ぐんま“まちづくり”ビジョン」を踏まえ、館林市の現状や課題、将来的な問題点を分析し、その克服によって望ましい将来のまちづくりを実現するための実行計画です。具体的な取組を「館林市アクションプログラム」として公表することで、そのビジョンを市民と共有し、着実な実行へと移します。館林市の総合計画である「館林市第五次総合計画」で示された理念を継承し、各分野の基本計画及び実行計画と連携するものです。

■ 3 目標年次と検証

「館林市アクションプログラム」は、より大きな効果を早期発現させるために、関連する分野の複数事業を一つの「重点プロジェクト」としてパッケージ化します。「重点プロジェクト」の目標年次は、おおむね5年後である平成33年(2021)とし、社会経済や市民ニーズの大きな変化などの実状に合わせ、必要に応じた見直しを適宜図っていきます。

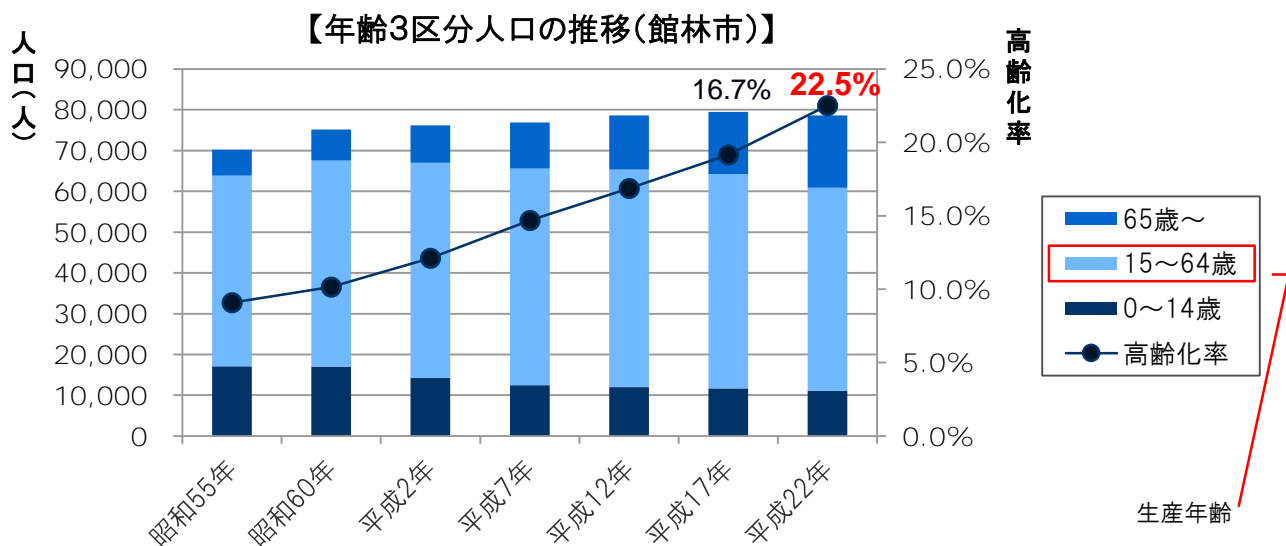
2. 館林市のまちづくりの現状と課題

2-1. 人口の推移

本市の総人口は、平成17年(2005)の79,454人をピークに減少傾向にあります。中でも、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(2000)から平成22年(2010)で、3,464人(6.5%)減少しています。

また、高齢者数は、平成12年(2000)から平成22年(2010)までで、4,434人(+33.4%)増加し、総人口の22.5%、市民の4人に1人が高齢者となっています。

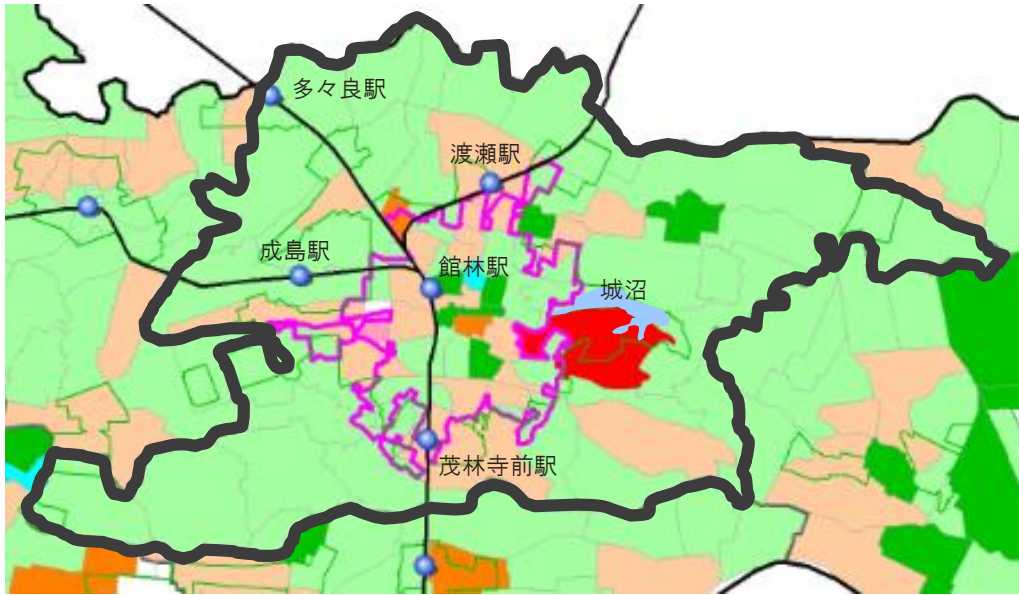
年次	総人口	生産年齢人口 【増減数／増減率】	高齢者数 【増減数／増減率】
平成12年(2000) 【10年前】	79,371人	53,352人	13,267人
平成22年(2010) 【基準年】	78,608人	49,888人 【▲3,464人／▲6.5%】	17,701人 【+4,434人／+33.4%】



資料:「国勢調査」及び県統計課「群馬県年齢別人口統計調査」より作成

2-2. 地区別人口の増減

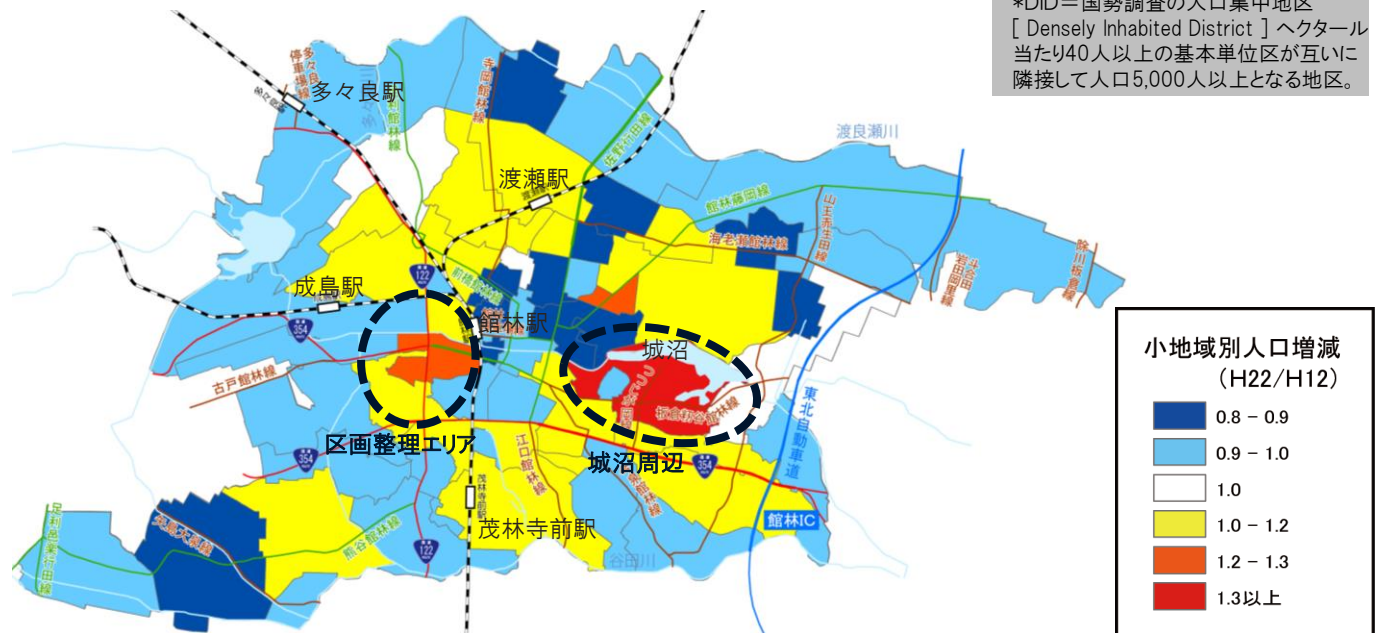
人口集中地区(DID*)内では、館林駅東側の市街地(中心市街地含む)で居住人口が減少し、その外側で人口が増加しており、郊外への市街地の拡散が見うけられます。市の外縁部では人口が減少傾向にあります。一方で、館林駅西側の区画整理事業箇所や城沼周辺においては人口が増加しています。



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

【地域別人口増減〔平成12年(2000)~平成22年(2010)〕】

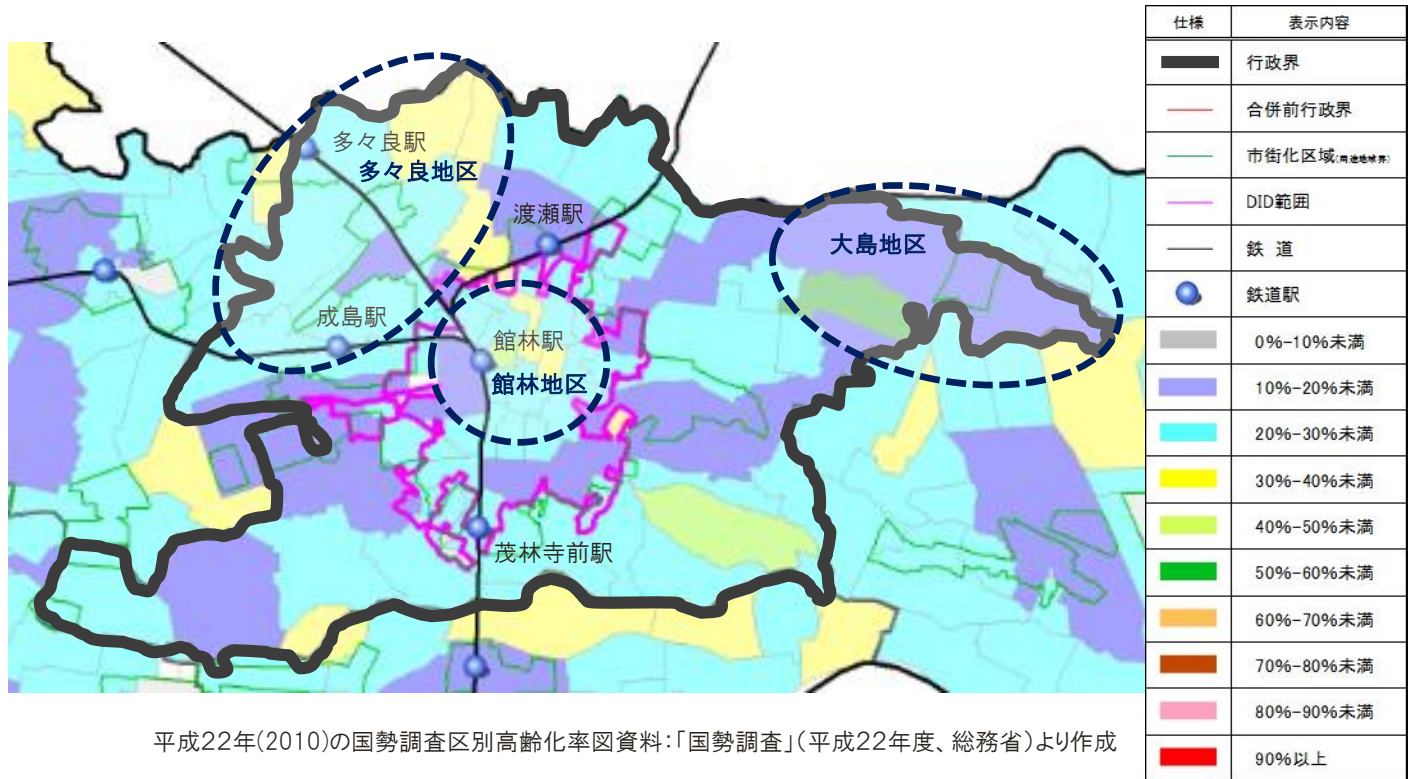
*DID=国勢調査の人口集中地区
[Densely Inhabited District]ヘクタール
当たり40人以上の基本単位区が互いに
隣接して人口5,000人以上となる地区。



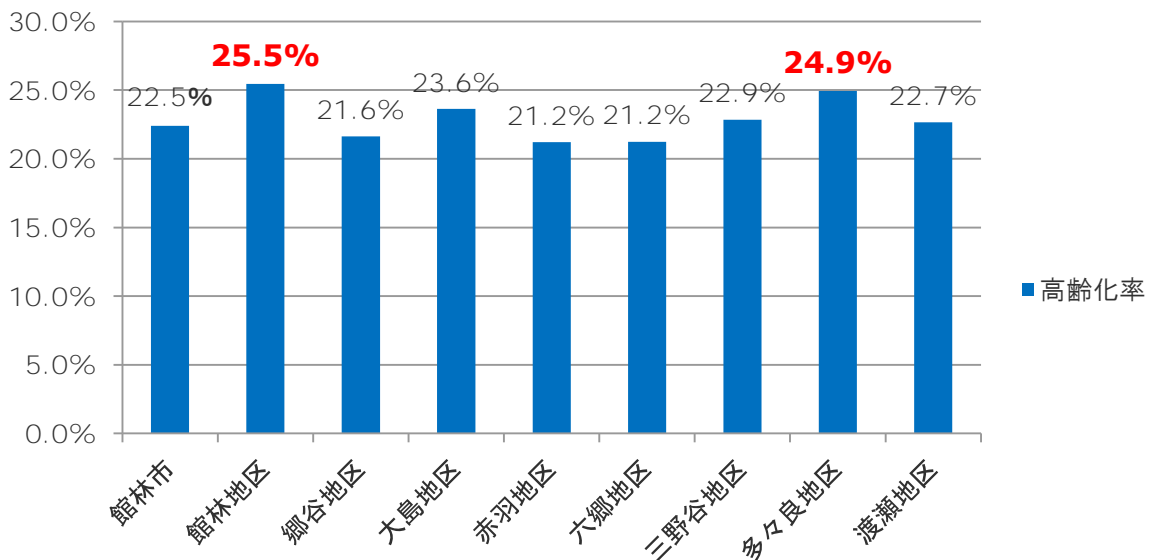
2-3. 地区別の高齢化率

市全体では、年々高齢化率が増加し、22.5%に達しています。特に館林地区においては25.5%、多々良地区が24.9%と高齢化が急速に進行しており、中心市街地を中心に高齢化率が高い地区が存在しています。

また、大島地区などの市街化調整区域において、高齢化が進行している地区が増加しています。

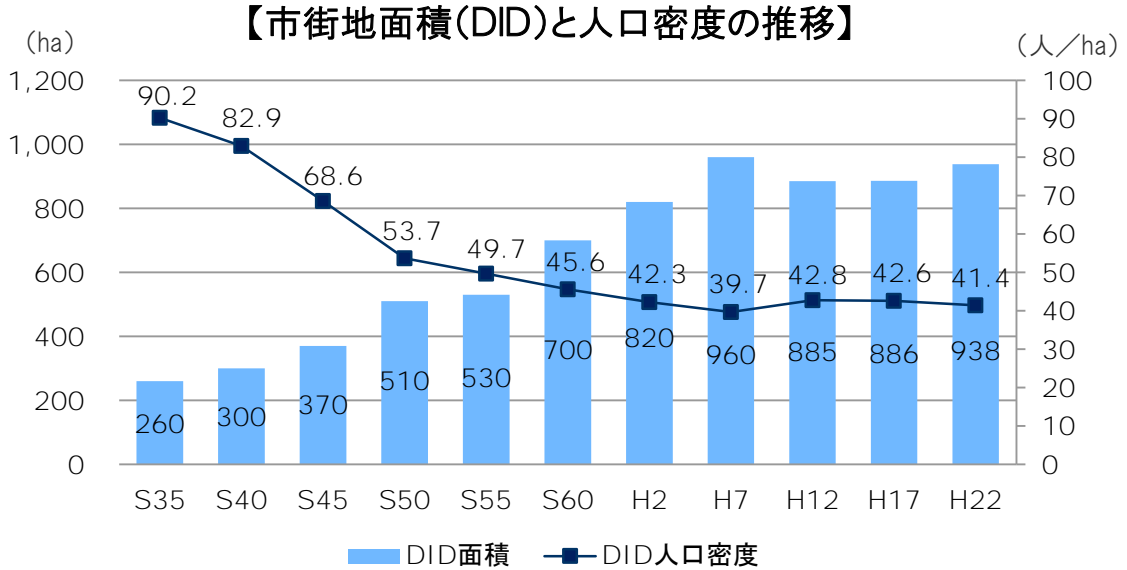


【地区別高齢化率 [平成22年(2010)]】



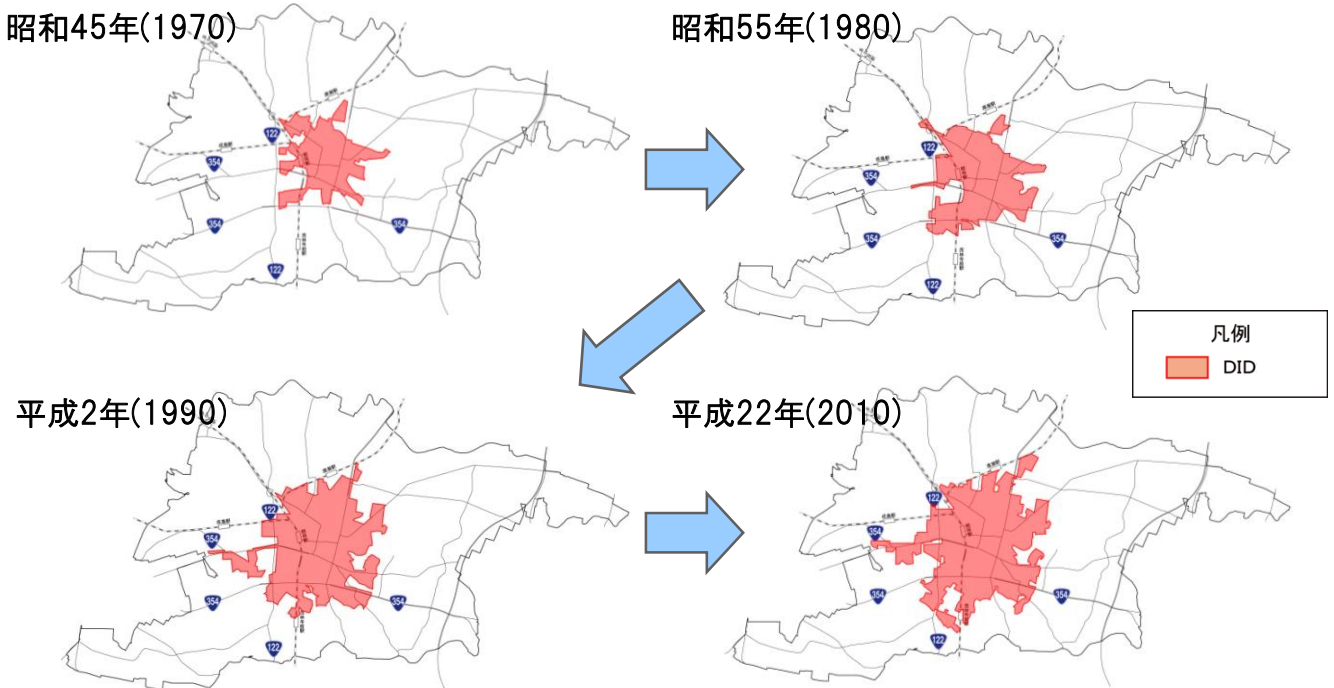
2-4. 市街地面積と人口密度の推移

館林市のDID*面積は、昭和35年(1960)から平成7年(1995)にかけて約3.7倍に増加した一方で、DID人口密度は半分以下に減少しており、低密度な人口分布が進んだといえます。平成7年(1995)以降は変化が落ち着いていましたが、平成22年(2010)にはDID面積が増加、人口密度も減少し、再び低密度な人口分布が進む傾向にあります。



*DID=国勢調査の人口集中地区
[Densely Inhabited District] ヘクタール
当たり40人以上の基本単位区が互いに
隣接して人口5,000人以上となる地区。

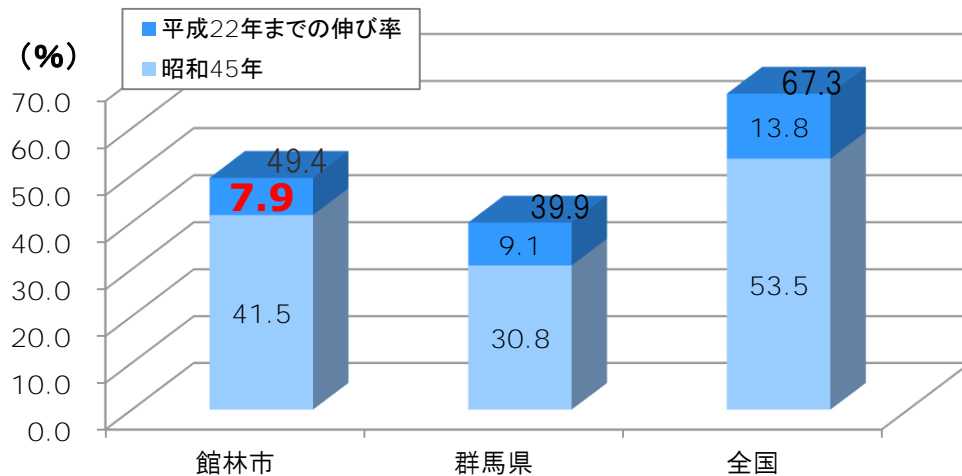
【DIDの変遷】



2-5. DID人口の伸び率

館林市では、総人口の約5割がDIDに居住していますが、「対総人口DID比率」は昭和45年(1970)と比較して7.9%しか伸びていません。昭和45年(1970)から平成22年(2010)までの間の伸び率は全国及び群馬県平均よりも低く、本市においてはDIDへの人口集中が進まず、郊外拡散が進行していることを示しています。

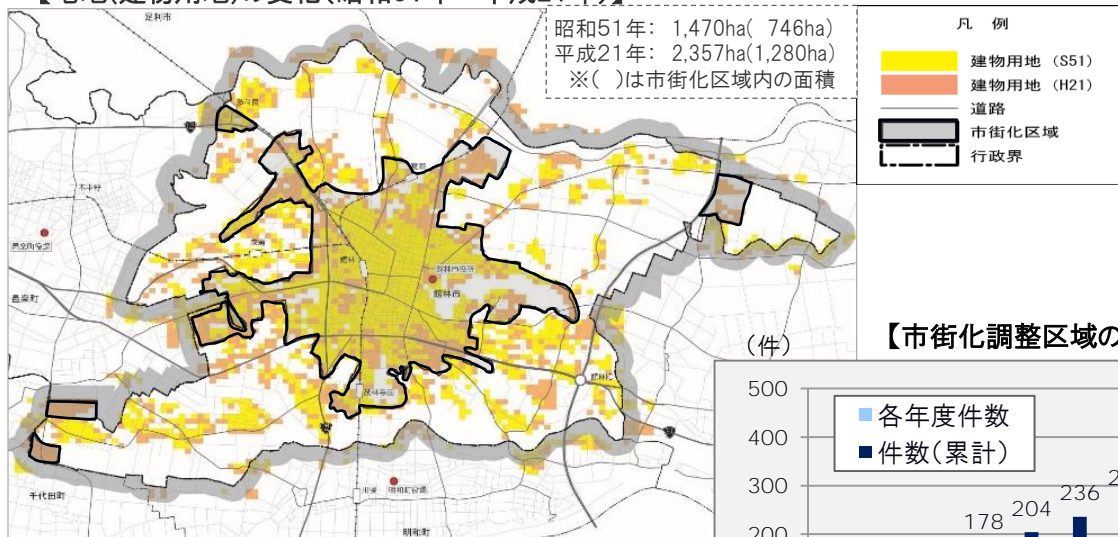
【対総人口DID比率の伸び率〔昭和45年(1970)～平成22年(2010)〕】



2-6. 市街化調整区域での開発状況

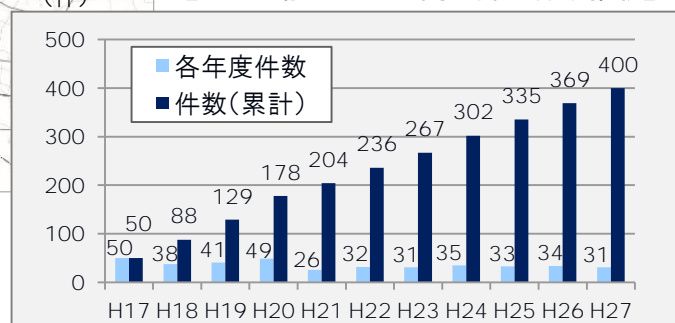
都市計画法第29条に基づく開発許可(市街化調整区域)件数の推移を見ると、毎年30～40件程度で推移しています。市街化調整区域の開発許可は、農村集落の地域活力維持に貢献するなどの効果がある一方、このペースで開発が進めば、市街地の郊外拡散化が更に進むことが考えられます。

【宅地(建物用地)の変化(昭和51年→平成21年)】



出典：国土数値情報(土地利用細分メッシュ)

【市街化調整区域の開発許可件数推移】

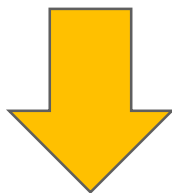
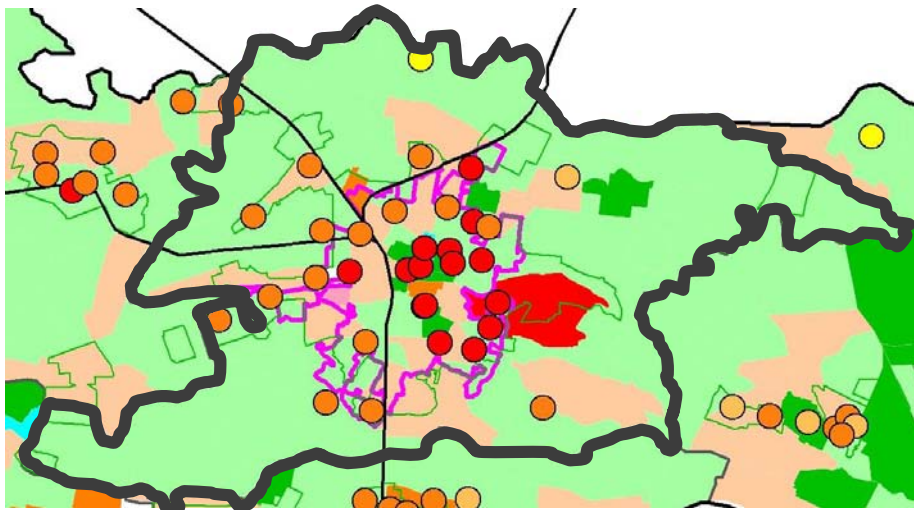


2-7. 地価の推移

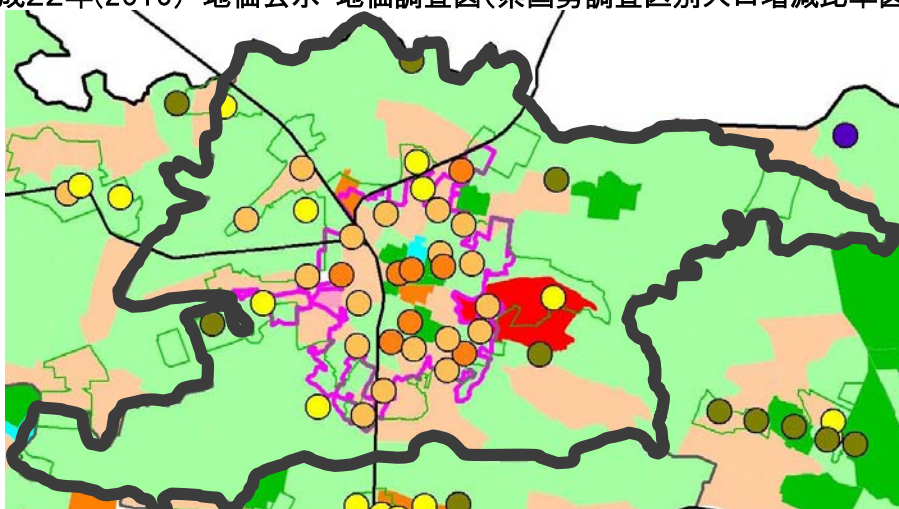
館林市では低密度な人口分布が進み、地価公示の対象となる全地点で値下がりが続いています。地価公示・地価調査図の平成6年(1994)と平成22年(2010)を比較すると、郊外部の地価も下落しているものの、市街地の下落幅は更に大きく、市街地と郊外部の地価の価格差がほとんどなくなってきました。

平成22年地価公示・地価調査図と国勢調査に基づく人口分布によれば、DIDの周辺では地価が比較的安く、人口も微増している箇所が見受けられます。

【平成6年(1994) 地価公示・地価調査図(県国勢調査区別人口増減比率図)】



【平成22年(2010) 地価公示・地価調査図(県国勢調査区別人口増減比率図)】



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

2-8. 自動車依存型社会の進展

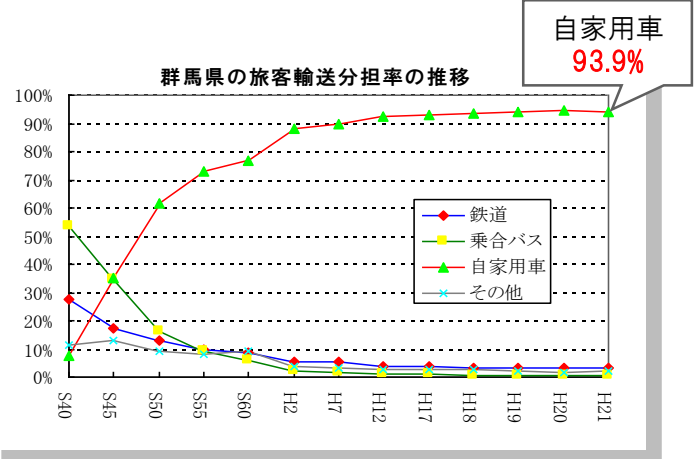
公共交通機関から自動車への依存度が高くなるにつれて、移動の制約が低くなり、通勤通学圏や経済活動圏の拡がりとともに、市街地の人口密度も低下してきました。

本市では、昭和61年(1986)末に路線バスが一旦全線廃止されたため、公共交通から自動車に依存せざるをえない状況になりました。平成5年(1993)頃から路線バスが徐々に復活・拡充されましたが、市民生活は、依然として自動車に依存する傾向があります。

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

順位	都道府県	1,000人当たり台数
1	群馬	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

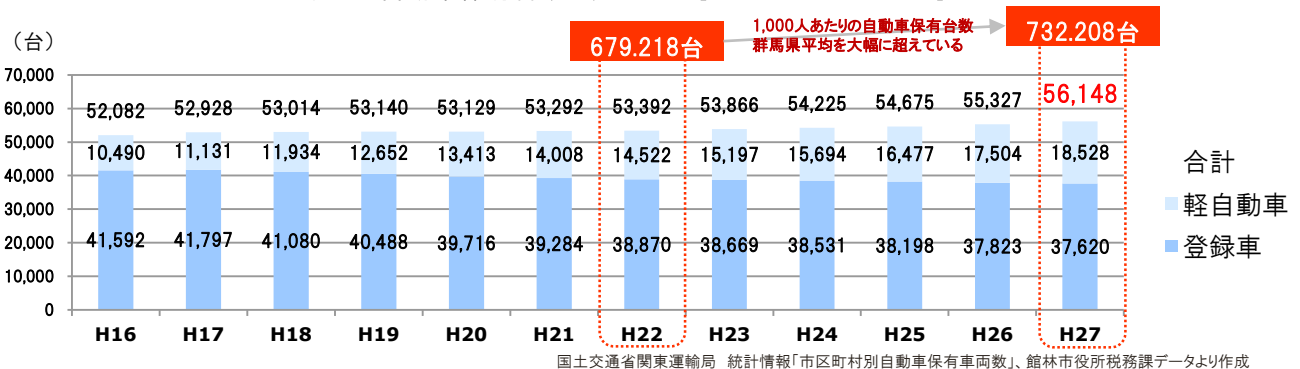
資料:(一財)自動車検査登録情報協会



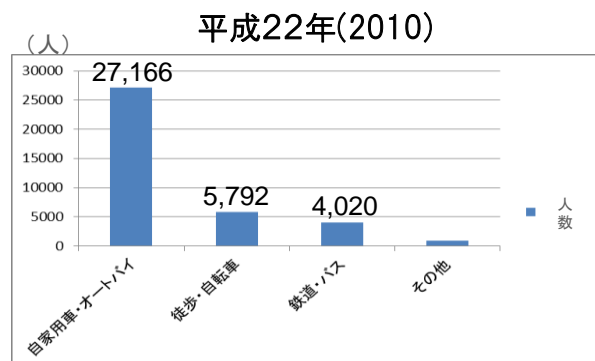
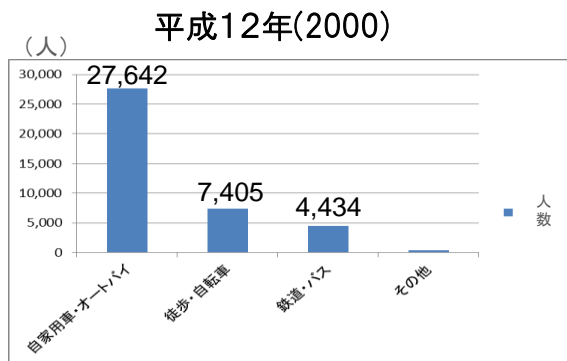
本市の自動車保有台数は、平成16年(2004)の52,082台から、平成27年(2015)の56,148台へと、約10年で7.8%増加しています。普通車などの登録車台数は減少していますが、維持費が比較的低い軽自動車の数が約2倍に増加しています。

人口1,000人あたりの自動車保有台数で見ると、館林市は平成22年(2010)は679.218台、平成27年(2015)年は732.208台へと増加しており、群馬県平均を超える自動車依存度がわかります。

市内の自動車保有台数の変化 [登録車+軽自動車 台数]



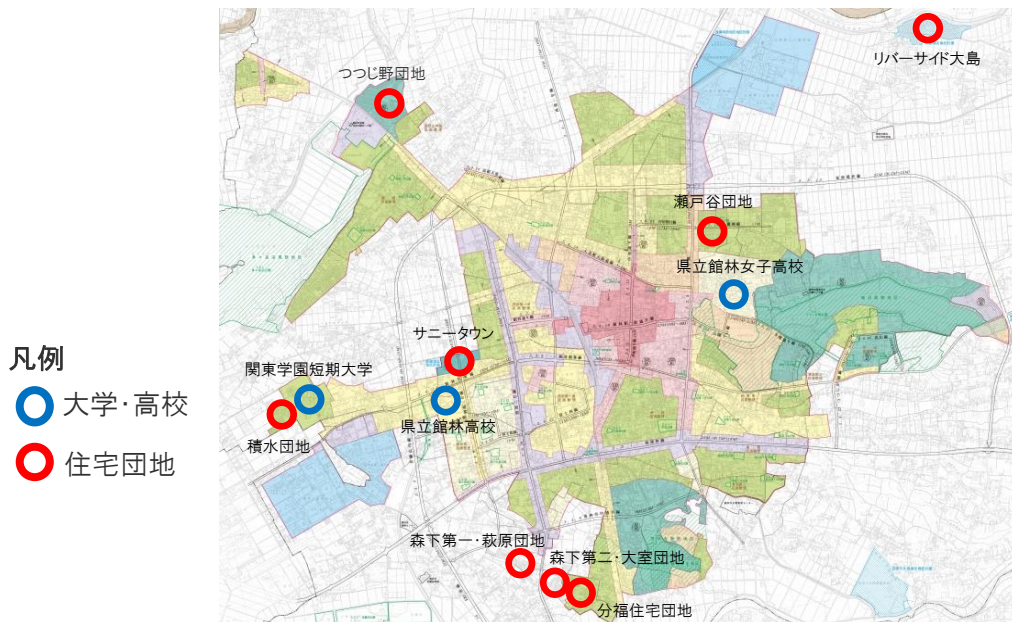
本市の15歳以上の通勤・通学者の利用交通手段は、自家用車・オートバイの利用者が最も多く、平成12年度、平成22年度とも全体の7割を超えています。



資料:国勢調査(総務省)より

2-9. 大規模住宅団地及び大学・高校の立地状況

館林市内の大規模な住宅団地は、中心市街地から離れた地区で造成されています。また、市内の大学・高校についても郊外部にあり、拡散・低密度化の一因となっています。



凡例

○ 大学・高校

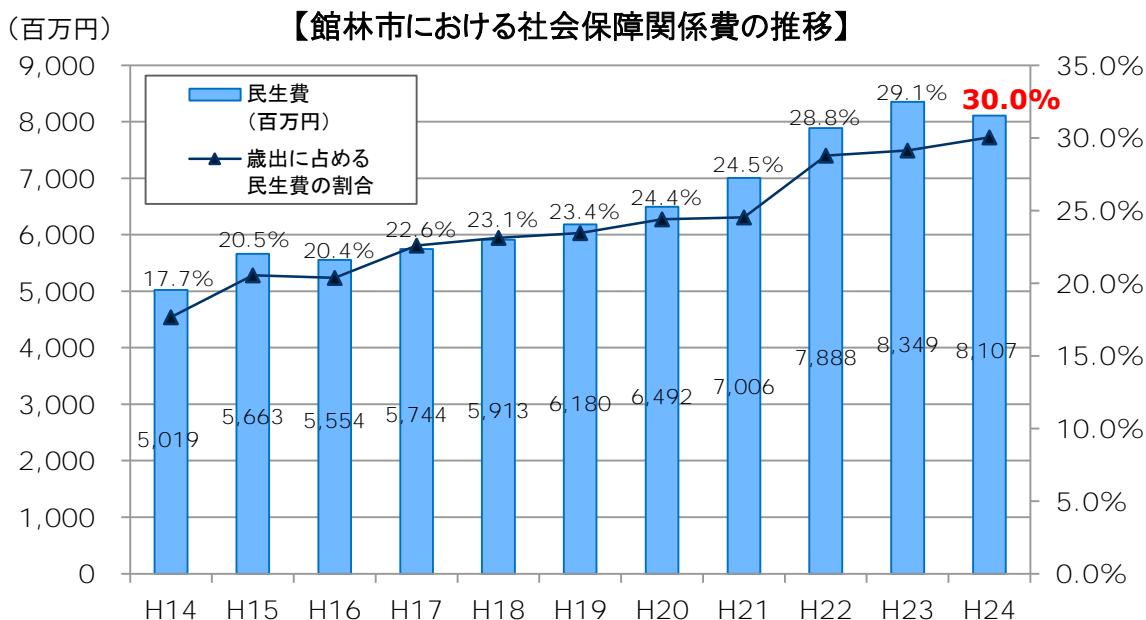
○ 住宅団地



2-10. 社会保障関係費の推移

国の「社会保障関係費」にあたる本市の「民生費」は、国と同様に年々増加しており、平成24年度における普通会計決算額に占める割合は30%に及び、今後も増加することが見込まれます。

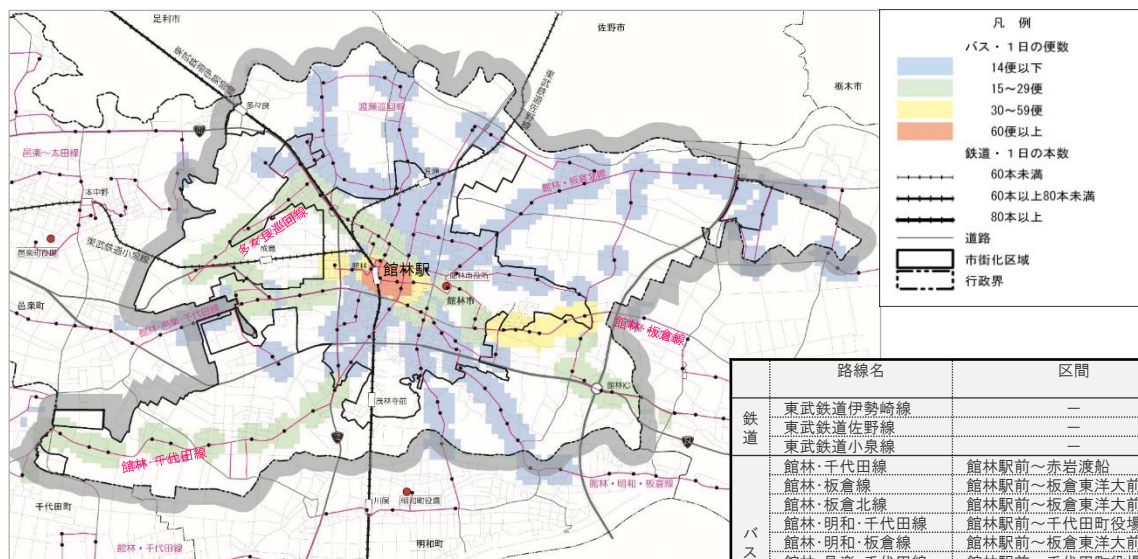
また、生産年齢人口の減少により税収減が見込まれる中、更に民生費が増加すれば、公共施設の建設・維持管理費への支出はますます圧縮される可能性があります。



2-13. 公共交通の利便性

館林市においては、東武鉄道伊勢崎線、佐野線、小泉線の3路線が通っており、館林駅を含め5駅があります。伊勢崎線は148本/日(平日)が運行されており、主に首都圏へのアクセス性は良好です。

路線バスは、館林駅を中心に8路線が運行されており、本数は少ないものの、成田・羽田空港への高速バスも運行されています。路線バスの運行便数をみると、館林・板倉線が32便/日(平日)で最も多く、次いで館林・千代田線が16便/日(平日)、多々良巡回線が15便/日(平日)と、市民の重要な交通機関として機能しています。一方で、路線バスと鉄道駅の結節は館林駅のみであり、利便性の低い公共交通体系となっています。



	路線名	区間	1日の運行本・便数
鉄道	東武鉄道伊勢崎線	—	148
	東武鉄道佐野線	—	64
	東武鉄道小泉線	—	65
バス	館林・千代田線	館林駅前～赤岩渡船	16
	館林・板倉線	館林駅前～板倉東洋大前駅	32
	館林・板倉北線	館林駅前～板倉東洋大前駅	14
	館林・明和・千代田線	館林駅前～千代田町役場	12
	館林・明和・板倉線	館林駅前～板倉東洋大前駅	14
	館林・邑楽・千代田線	館林駅前～千代田町役場	14
	多々良巡回線	館林駅前～館林駅前(巡回線)	15
	渡瀬巡回線(東巡回線)	館林駅前～館林駅前(巡回線)	4
渡瀬巡回線(西巡回線)	館林駅前～館林駅前(巡回線)	7	

出典：館林市ホームページ、「バス乗りお助け情報マップ(バスQ)」他

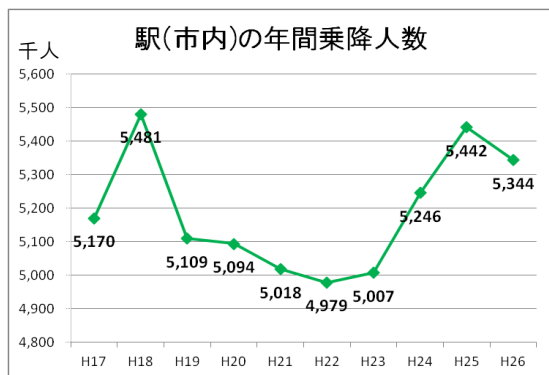
※平成28年4月1日現在

2-14. 公共交通利用者の推移

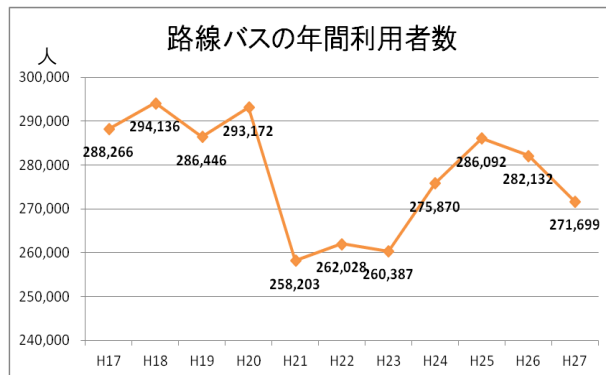
市内の駅の年間乗降人数は、平成22年(2010)を底として回復傾向にあります。これは、館林駅舎改修や、東西駅広場連絡通路が整備されたことの効果の表れといえます。

路線バスの年間利用者数も平成23年(2011)から平成25年(2013)にかけて回復しますが、平成26年(2014)以降は再び減少傾向に転じています。

少子高齢化の進行により、移動手段を持たない高齢者や交通弱者が増加しており、市民の「日常生活の足」としての公共交通の需要もさらに高まりつつあります。



出典：館林市統計書

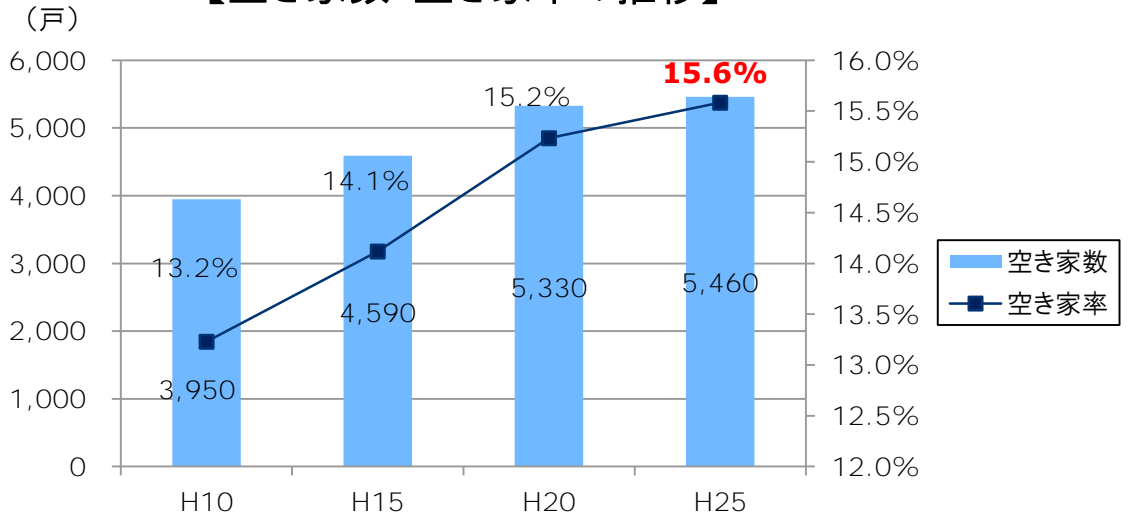


出典：安全安心課

2-15. 空き家の状況

空き家数、空き家率は増加を続けています。平成10年(1998)は空き家数3,950戸、空き家率13.2%でしたが、平成25年(2013)には、空き家数5,460戸、空き家率15.6%となっています。現在でも市内の空き家数は増え続けており、まちの魅力がなくなるだけでなく、地域コミュニティや、防災上の面などで問題視されています。

【空き家数・空き家率の推移】



【館林市の空き家率と内訳 [平成25年(2013)]】

	総数	内訳			
		二次的住宅 ※①	賃借用住宅	売却用住宅	その他の住宅 ※②
空き家数 (戸)	5,460	40	3,690	90	1,640
空き家率 (%)	15.6%	0.7%	67.6%	1.7%	30.0%

※① 二次的住宅

……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。

※②その他の住宅

……廃屋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。

空き家の内訳では、廃屋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**30.0%**となっています。

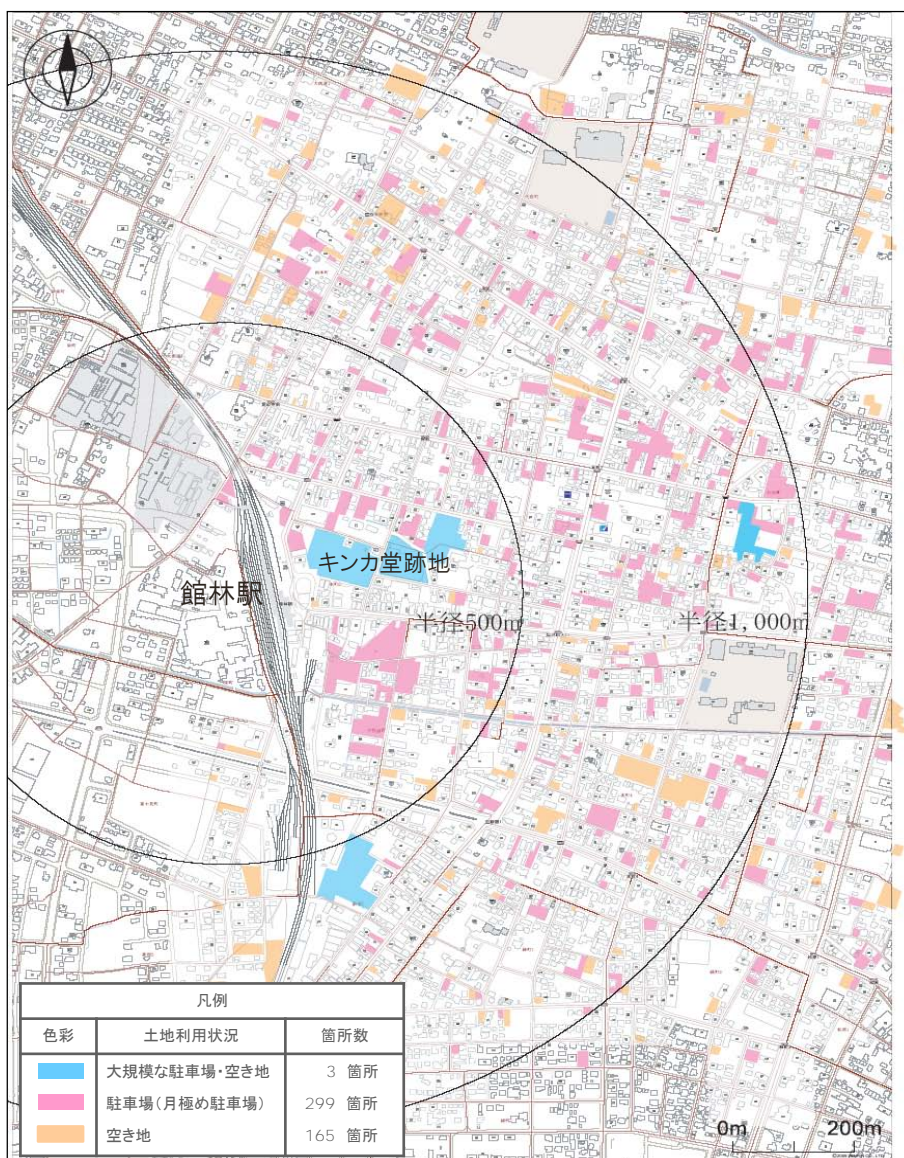
資料：平成25年住宅・土地統計調査より(総務省)

2-16. 低・未利用地の状況

館林駅東口周辺における低・未利用地の分布状況を見てみると、駅周辺半径500m以内では館林駅東口前のキンカ堂跡地をはじめ比較的規模の大きな駐車場・空き地が複数あり、半径500m～1,000mでは空き地が多数存在しています。都市経営の観点から極めて非効率であることに加え、まちなみの景観や安全性確保の観点からも、早急に優先的に解決すべき課題といえます。

館林市では、平成25年(2013)3月に「館林市中心市街地活性化基本計画」を策定、今後は上位計画との整合性を図りながら、低・未利用地の解消だけでなく、市街地の活性化に寄与する事業を展開しています。

【館林駅東口における低・未利用地の分布】



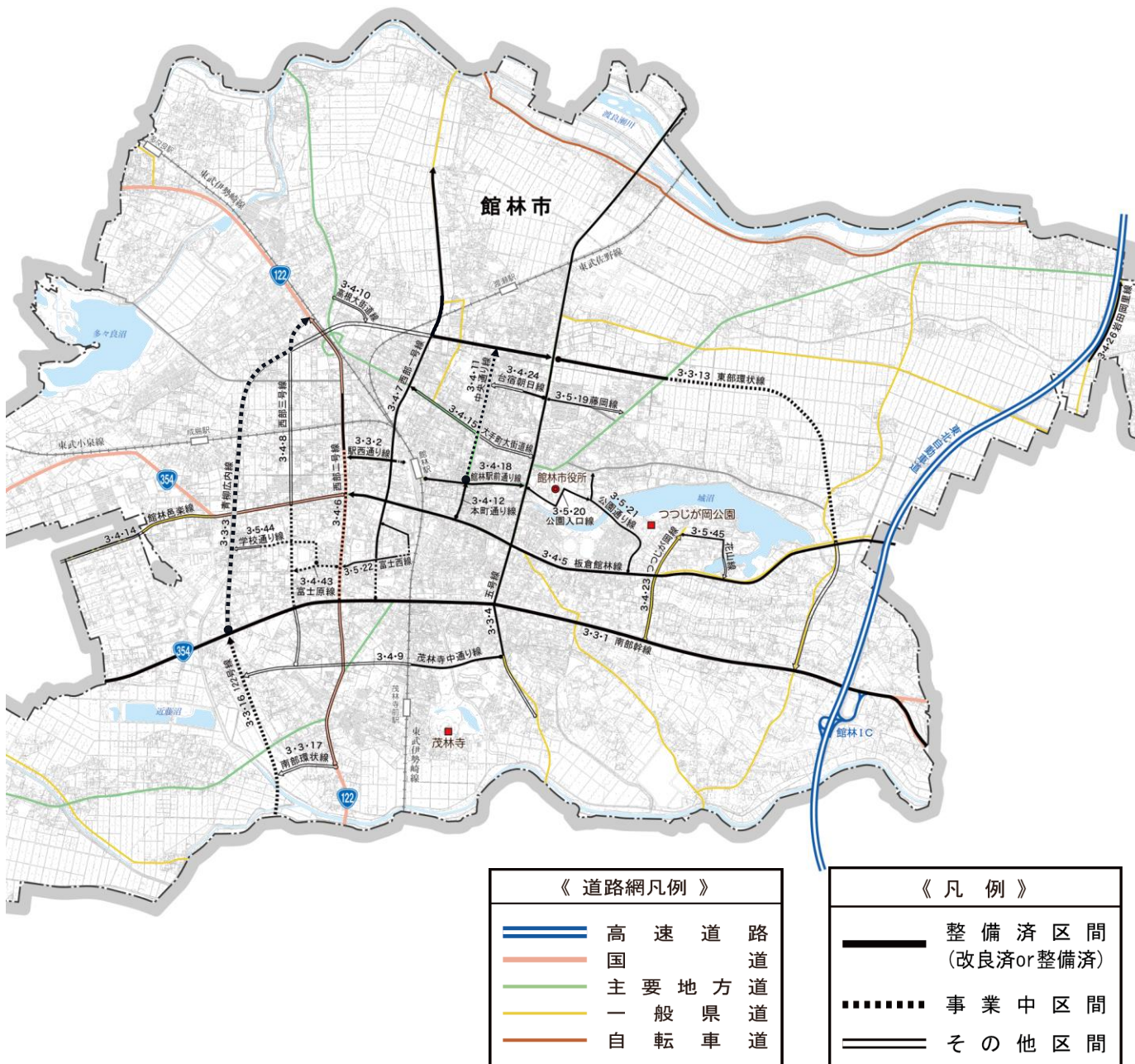
H25 「館林市中心市街地活性化基本計画」より

2-17. 道路・交通網の現状

市内の都市計画道路28路線、計画延長62.4kmのうち約37kmが事業完了し、整備率は約60%となっています。

交通渋滞の解消はもちろん、災害時の救急搬送・物資輸送や他都市との交流促進、さらには市内の交通事故数の減少のため、より一層の整備促進を図る必要があります。

【都市計画道路の整備状況 [平成28年(2016)]】

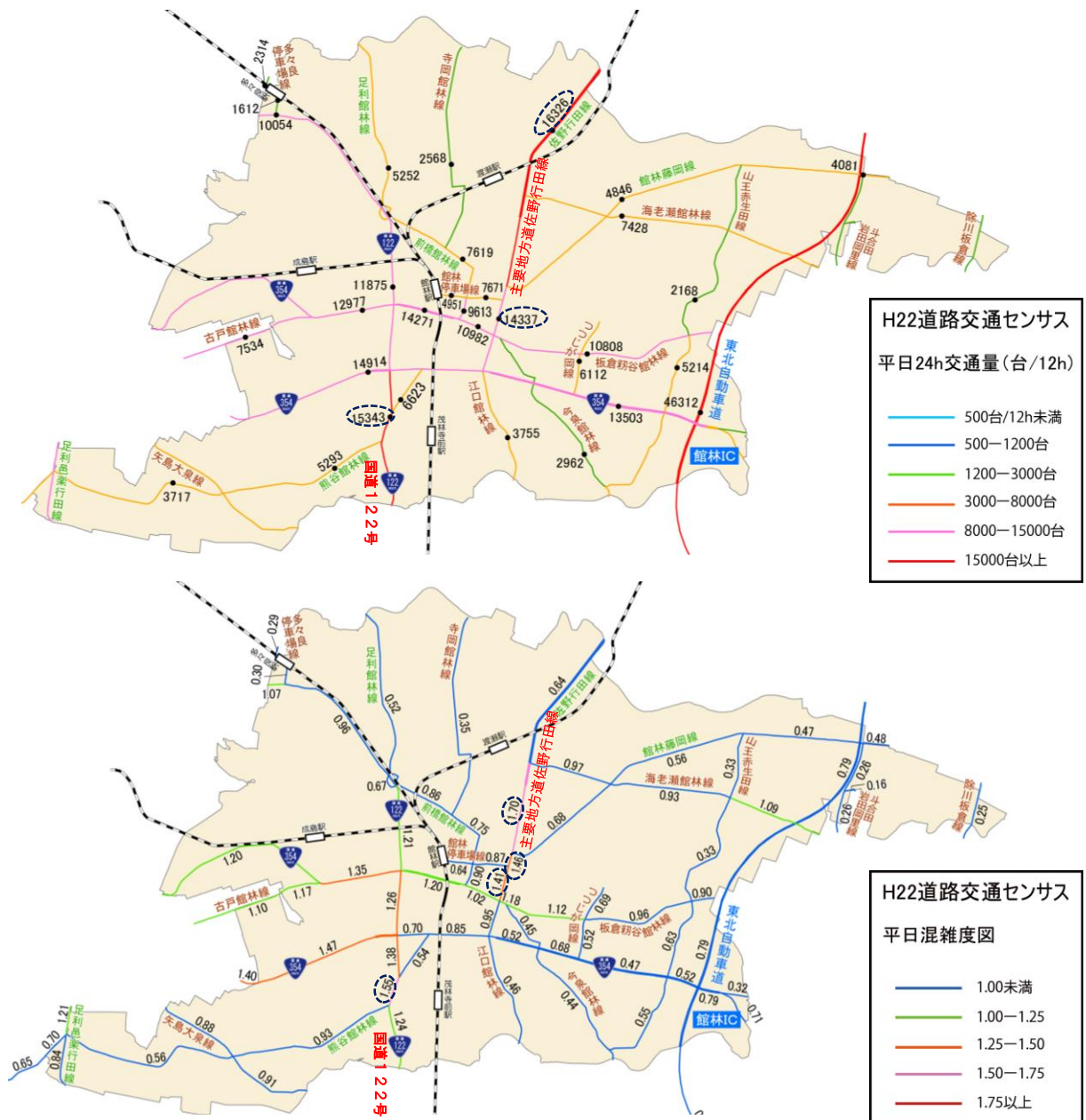


※その他区間: 道路工事が始まっていない区間、または計画した幅に道路が広がっていない区間

2-18. 主要渋滞箇所の現状

交通量を見ると、南北の隣接都市を結ぶ国道122号、主要地方道佐野行田線及び東西の隣接都市を結ぶ国道354号では約2万台/日と多くなっており、利根川断面、渡良瀬川断面の集約から交通が集中する傾向にあります。

混雑箇所についても同様に、国道122号、主要地方道佐野行田線の2車線区間で混雑度が高く、1.50以上となっています。



■「道路交通センサス」は、国土交通省が定期的(概ね5年ごと)に実施する全国規模の調査です。
 ■混雑度とは、道路の混み具合を表す数値のことで、下記のとおりに算出します。

$$\frac{\text{交通量(実測交通量)}}{\text{交通容量(設計交通量)}} = \text{混雑度}$$

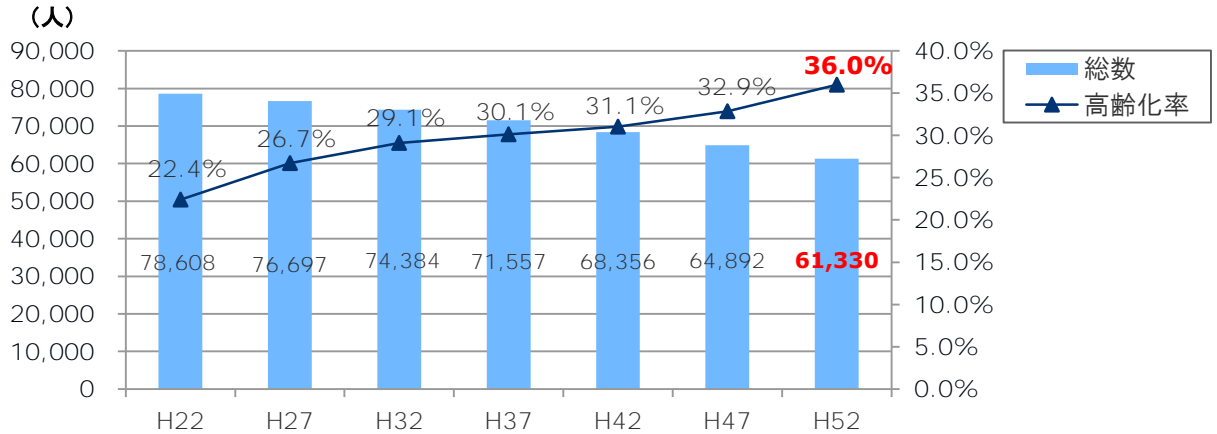
混雑度の目安	
1.00以下	道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.00~1.25	道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は小さい。
1.25~(1.50)	ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性が高い状態。
(1.50)~1.75	
1.75~2.00	慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約50%に達する。
2.00以上	慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約70%に達する。

3. 館林市に今後生じる望ましくない状況

3-1. 将来人口の推計

国立社会保障・人口問題研究所の推計結果から館林市の将来人口を見ると、平成22年(2010)の78,608人から30年後の平成52年(2040)には61,330人になり、市内の人口の約36%が65歳以上の高齢者となることが予測されます。

【館林市の将来推計人口 [平成22年(2010)～平成52年(2040)]】

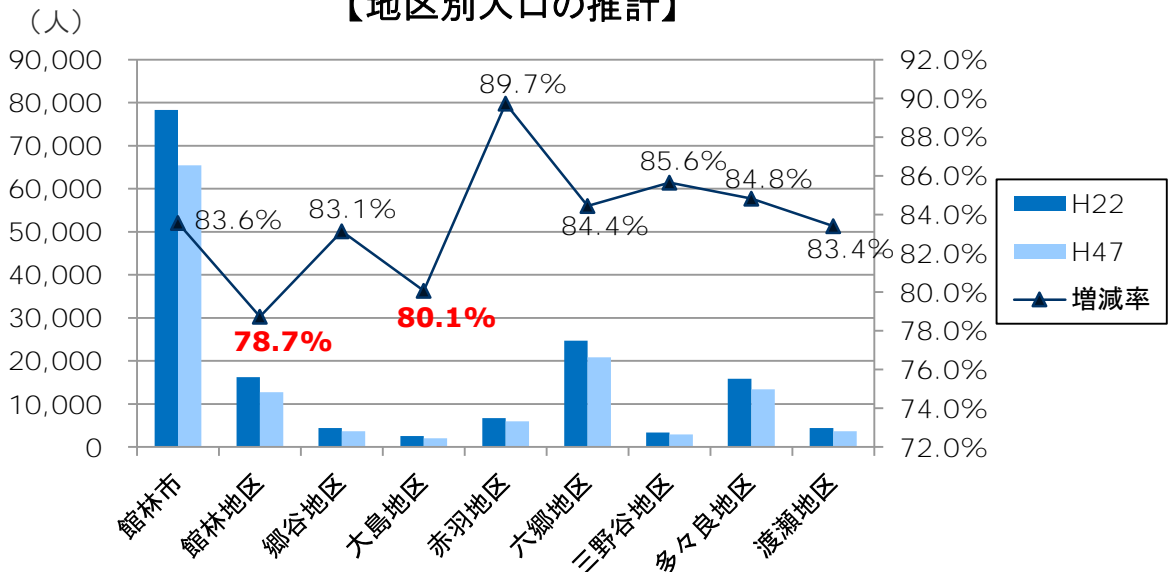


資料: 国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)より作成

3-2. 地区別人口の推計

全体的に居住人口は減少していく傾向にあります。中でも館林地区をはじめとする市街地及び大島地区は、人口の減少が著しい地区であると推測されます。

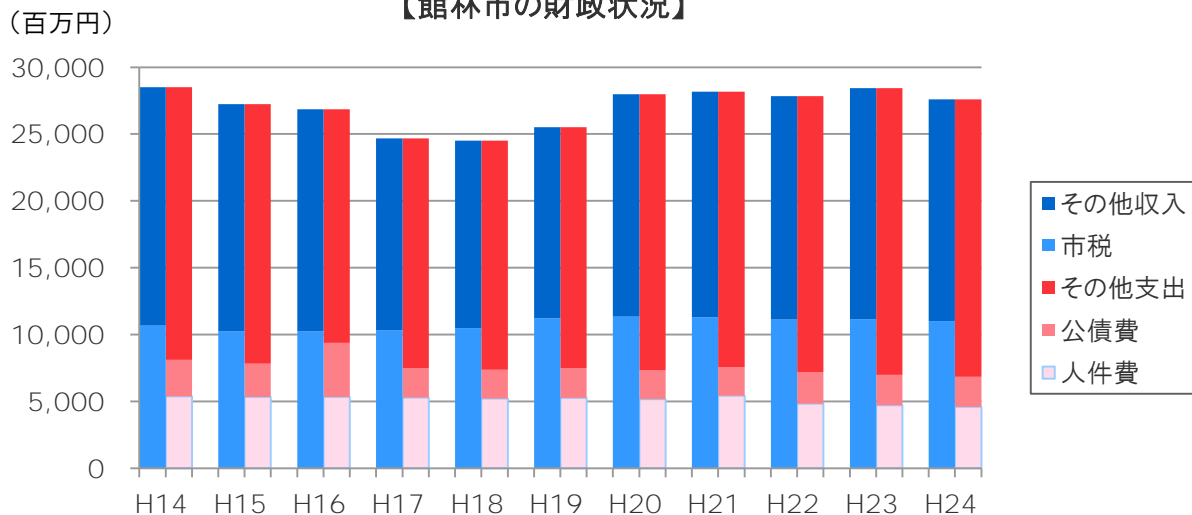
【地区別人口の推計】



3-3. 財政的制約の見直し

今後は人口の減少とともに、税収も減少することが予想されるため、人件費、公債費の更なる削減と事務事業の見直しや民間活力の導入等による執行の効率化による歳出の削減など財政的制約が更に進展することが想定されます。

【館林市の財政状況】

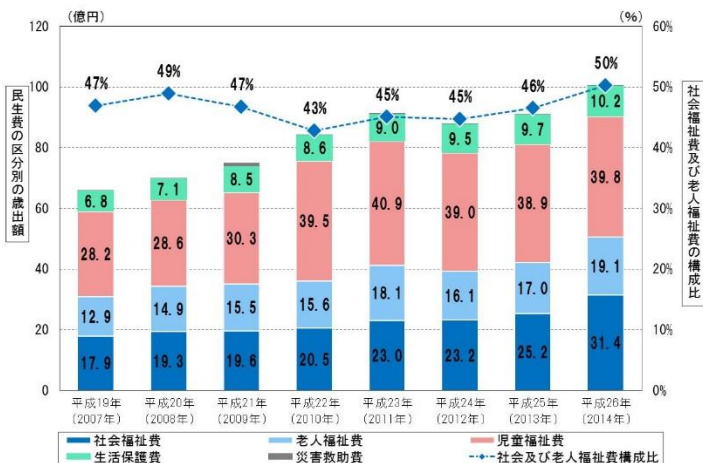


3-4. 社会保障関係費の増加

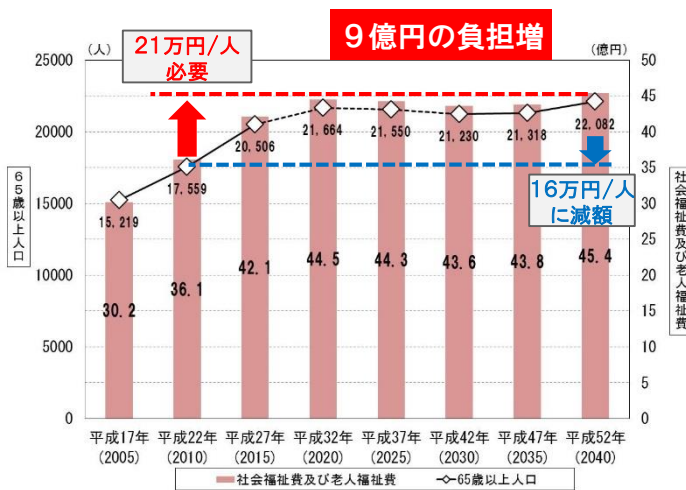
市の歳出の3割は、「社会保障関係費」である「民生費」(社会保障費・社会福祉費など)が占め、今後高齢者の増加により民生費の5割を占める社会福祉費等が増加することが想定されます。

高齢者1人に必要な社会福祉費等の額が現状から変わらないとすると、市にとっては将来的な負担増となります。一方で、市で確保できる社会福祉費等の予算額が現在と同程度であるとすると、高齢者1人当たりにつけられる社会保障サービスの低下などが懸念されます。

【民生費(分類別)の推移】



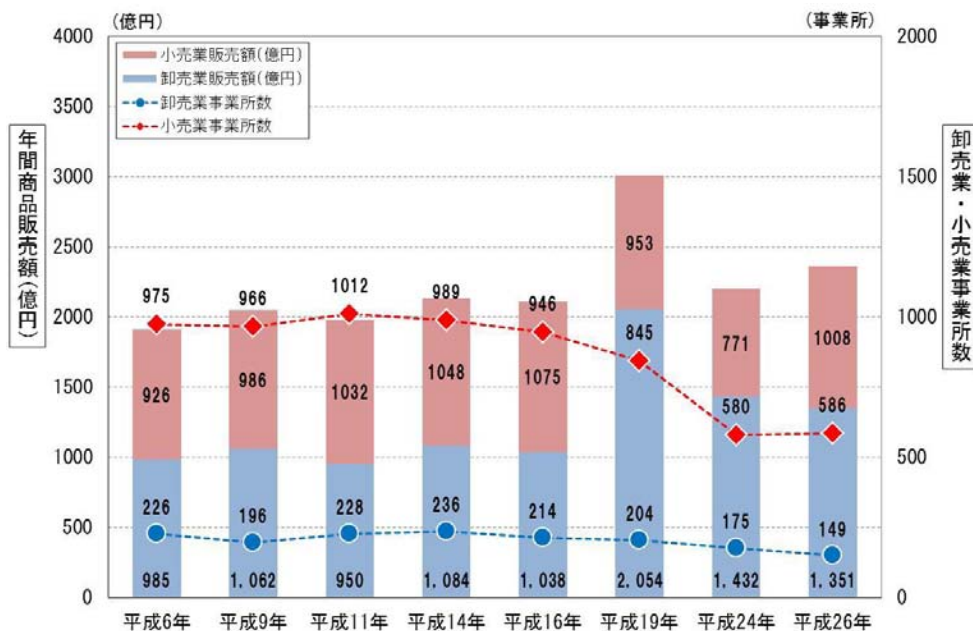
【社会福祉費及び老人福祉費の見通し】



3-5. 商品販売額及び製造品出荷額の推移

本市の商業は、平成19年(2007)時点で、店舗数が1,049店、年間商品販売額は約3,000億円となっています。また、小売業事業所数は、平成11年(1999)をピークに減少傾向にあります。

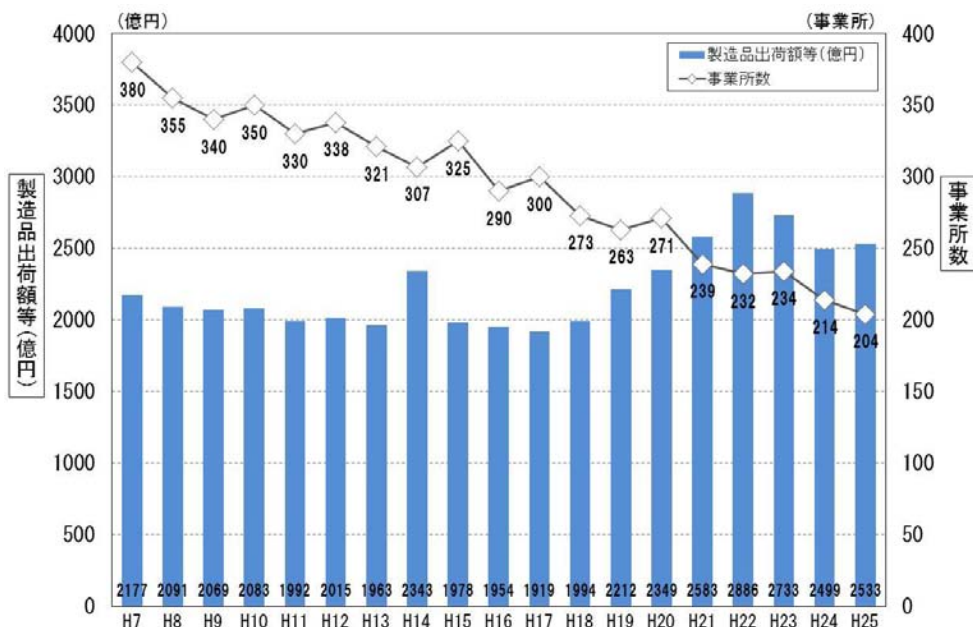
【卸売業及び小売業の販売額と事業所数の推移】



出典:平成6年～平成19年、平成26年は商業統計調査、平成24年は経済センサス活動調査による。
平成19年以前と平成24年、26年は調査方法が異なるため、データの連続性はない。

また、工業は平成22年(2010)時点で事業所数が232、製造品出荷額などが約2,890億円となっています。工業事業所数は減少傾向にあり、平成7年(1995)から約半数に減少し、製造品出荷額等は平成25年は2,533億円と、平成22年(2010)から12%(353億円)も減少しています。

【工業事業所数及び製造品出荷額等の推移】



出典:工業統計調査

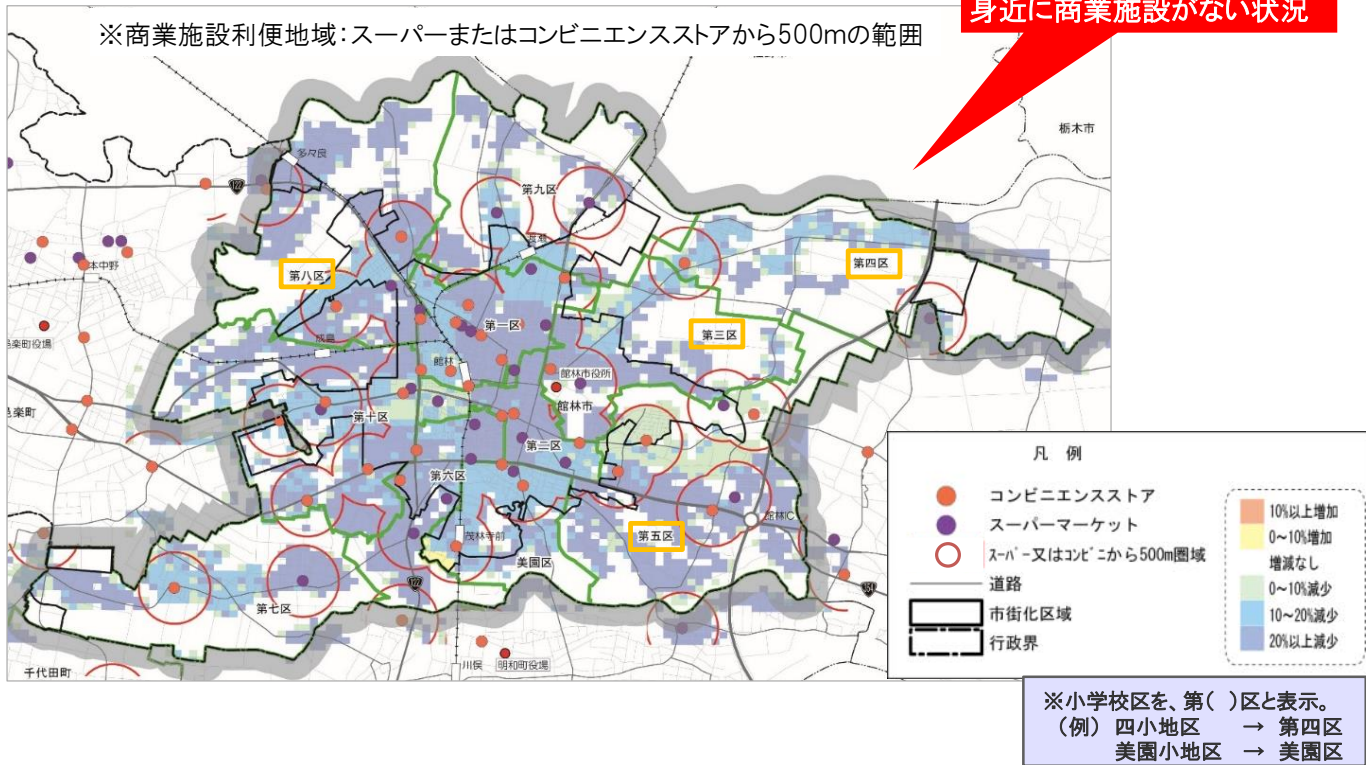
3-6. 買い物弱者の増加

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進んでいます。これにより中心市街地においては、いわゆる「買い物弱者」の増加が懸念されます。

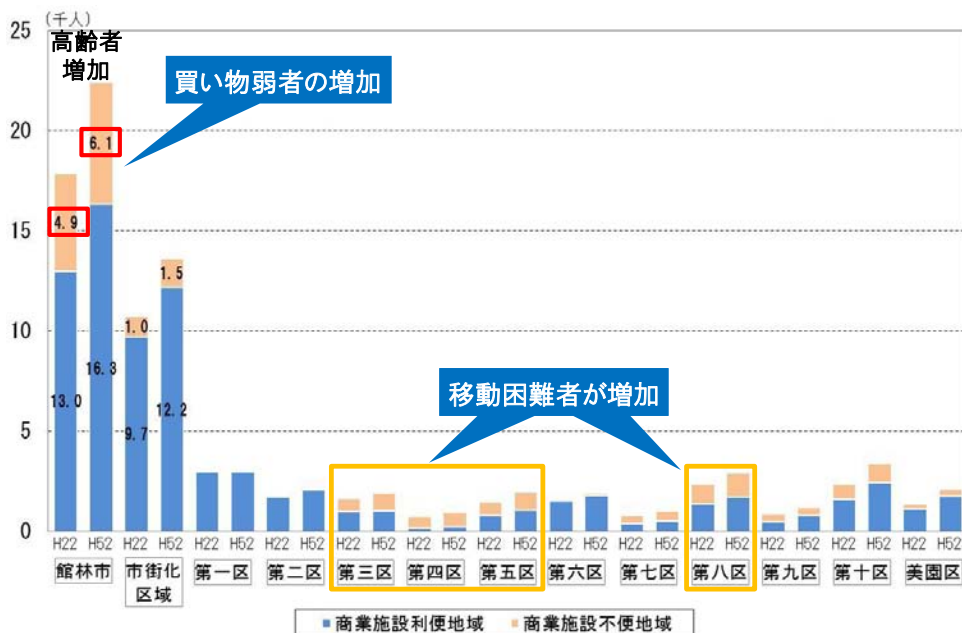
また、中心市街地だけでなく、農村地域や郊外住宅団地などでも高齢者や公共交通機関を利用しづらい「買い物弱者」の増加が懸念されます。

【商業施設の利便地域と人口増減率(H22→H52)の状況】

市全体では26%(21千人)が
身近に商業施設がない状況



【商業施設の利便地域の65歳以上の居住者数】

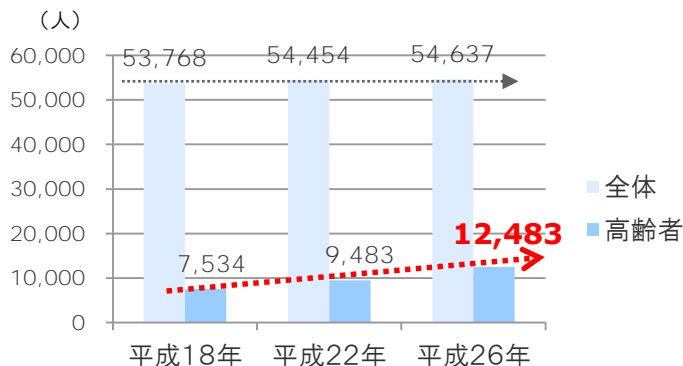


3-7. 高齢者の自動車利用の増加

平成18年(2006)から平成26年(2014)まで、館林市の自動車運転免許保有者数は、ほぼ横ばいですが、この間に65歳以上の高齢者の免許保有者数が約1.7倍に増加しています。今後も高齢者の免許保有者数は上昇し、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、高齢者が原因となる自動車事故の増加が懸念されます。

【市内の高齢者(65歳以上)の自動車運転免許保有者数の変化】



単位:人

	平成18年	平成22年	平成26年
全体	53,768	54,454	54,637
高齢者	7,534	9,483	12,483
うち男性	(5,178)	(6,073)	(7,382)
うち女性	(2,356)	(3,410)	(5,101)

群馬県警察及び館林市役所安全安心課データより作成

3-8. 通学路の危険性

館林市内の主要な幹線道路には、通学路に指定されていながら、歩道が未整備であり交通事故などの危険性の高い箇所が存在します。市街地であり都市計画決定もされている「中央通り線」、「大手町大街道線」などは、交通量も多く歩道整備がされていないため、歩行者や自転車の事故が多く、今後も更なる事故の発生が懸念されます。



市内の主要幹線道路(国道・県道等)で法定指定及び学校指定通学路になっている部分を表示。簡略図のため、市道部分は除きます。

3-9. 将来の館林市民のくらしや行政運営に生じる問題シナリオ

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

××

市民のくらしにおける問題

(1)生活が不便になる

- ①拡散した都市構造の影響で、移動距離や移動時間が増加します。
- ②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。
- ③拡散した都市構造の影響で、道路や上下水道といったインフラの投資・維持管理費が増え、更新できないインフラが増加します。

(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）の減少、単身高齢者世帯等の増加により、地域コミュニティが維持できなくなります。
- ②特に、館林地区、大島地区では人口減少が著しい状況にあり、地域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拡散した都市構造の影響で、自動車使用の増加だけでなく、児童・生徒の通学路や通学時間も増加し、交通事故の危険箇所が増加します。
- ②地域コミュニティの崩壊等により、災害時の危機管理体制がとれず、迅速・的確な対応ができなくなります。

(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。



行政運営における問題

(1)行政コストが増える

- ①拡散した都市構造の影響で、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空き地・空き家の増加により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加します。
- ③高齢者の増加により介護保険料等の民生費が増加します。
- ④高齢者ドライバーが増加するため、交通事故を防止するための対策費用が増加します。
- ⑤高齢者などの交通弱者の増加や都市機能の拡散により、広域路線バスの運行経費の増大など交通弱者対策費が増加します。

(2)交流人口減少による税収減

- ①人口の減少や高齢化により、地域コミュニティの崩壊や歴史・文化的資産の荒廃が進み、地域の魅力が低下します。地域の魅力の低下は交流人口の減少につながり、税収が減少します。

(3)流入人口減少による税収減

- ①空き地・空き家の増加に伴う生活環境の悪化で、まちの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. 館林市のまちの検証カルテ

4-1. 将来生じる課題の検討

ぐんまのまちの将来像を実現するための「基本方針」に基づき今後のまちづくりを推進するため、館林市に将来生じる課題を検証します。

①現在の状況(市街化区域可住地人口密度など)と②将来の状況(人口増減傾向や公共交通徒歩圏人口など)に関する指標を用いて、「市民の暮らし」と「行政運営」で生じる課題の中で**対策が必要になる課題**を抽出します。

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

指標	現在の状況			将来の状況						
	① 市街化区域 可住地 人口密度 (人/ha) (H24年度末)	② 売場効率 (万円/坪) (H19年)	③ 製造品 出荷額 (万円/ 従業者) (H23年)	④ 人口増減 傾向 (H32年) H22年人口 を100とした 場合の指数	⑤ 生産年齢 人口減少率 (H22→H32)	⑥ 高齢化率 (H32年)	⑦ 旧市街地 人口増減 (H22→H32)	⑧ 新市街地 公共交通 徒歩圏外 人口増減 (H22→H32)	⑨ 農村地域 公共交通 徒歩圏外 人口増減 (H22→H32)	⑩ 農村地域 公共交通 徒歩圏 人口増減 (H22→H32)
○(当面 支障ない) ▲(課題悪 化に影響) の基準	○:40人/ ha以上	○:県平均 252万以上	○:県平均 3749万以上	○:指数 100以上	○:減少率 10%未満	○:高齢化率 30%未満	○:増加	○:減少	○:減少	○:増加
	▲:40人/ ha未満	▲:県平均 252万未満	▲:県平均 3749万未満	▲:指数 100未満	▲:減少率 10%以上	▲:高齢化率 30%以上	▲:変化無 減少	▲:変化無 増加	▲:変化無 増加	▲:変化無 減少
使用データ	平成25年度 「都市計画 状況調査」 (平成25年 3月末現在)	平成19年 商業 統計調査 (第7表)	平成23年 工業 統計調査	国立社会保障人口問題研究所データより作成			平成22年国勢調査より推計			
推計区域							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 バス停から300m (市町村委託・デマンドを除く)圏内	

将来課題 ↓	「●」のある将来課題に影響を与える指標									
	① 市街化区域 可住地 人口密度 (人/ha) (H24年度末)	② 売場効率 (万円/坪) (H19年)	③ 製造品 出荷額 (万円/ 従業者) (H23年)	④ 人口増減 傾向 (H32年) H22年人口 を100とした 場合の指数	⑤ 生産年齢 人口減少率 (H22→H32)	⑥ 高齢化率 (H32年)	⑦ 旧市街地 人口増減 (H22→H32)	⑧ 新市街地 公共交通 徒歩圏外 人口増減 (H22→H32)	⑨ 農村地域 公共交通 徒歩圏外 人口増減 (H22→H32)	⑩ 農村地域 公共交通 徒歩圏 人口増減 (H22→H32)
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	●					●	●	●	●	●
税金が減る (交流人口が減る)	●	●				●	●			
税金が減る (流入人口が減る)	●	●	●	●	●		●			
税金が減る (定住人口が減る)		●	●	●	●	●				

4-2. 検証結果

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

課題	① 市街化区域 可住地人口 密度 (人/ha) (H24年度末)	② 売場効 率 (万円/坪) (H19年)	③ 製造品 出荷額 (万円/ 従業者) (H23年)	④ 人口 増減 傾向 (H32年) H22年 人口を 100 として	⑤ 生産 年齢 人口 減少率 (H22 ↓ H32)	⑥ 高齢化 率 (H32年)	⑦ 旧市街地 人口 増減 (H22 ↓ H32)	⑧ 新市街地 公共交通 徒歩圏外 人口 増減 (H22 ↓ H32)	⑨ 農村地域 公共交通 徒歩圏外 人口 増減 (H22 ↓ H32)	⑩ 農村地域 公共交通 徒歩圏 人口 増減 (H22 ↓ H32)	課題の 検証結果 ▽: 要対策 ○: 経過観察
	○ 当面支障が ない基準	40人/ ha以上	県平均 252万 以上	県平均 3749万 以上	指数 100 以上	減少率 10% 未満	高齢化率 30% 未満	増加	減少	減少	
▲ 課題悪化に 影響する基準	40人/ ha未満	県平均 252万 未満	県平均 3749万 未満	指数 100 未満	減少率 10% 以上	高齢化率 30% 以上	変化無 減少	変化無 増加	変化無 増加	変化無 減少	
検証結果	○55.3	▲228	○3842	▲94.6	▲12.4%	▲30.1%	▲減少	▲増加	○減少	○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)		▲	○	▲	▲	▲					▽

5. ぐんま“まちづくり”ビジョンで掲げ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】

「持続可能なまち」とは？

- ★ 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。

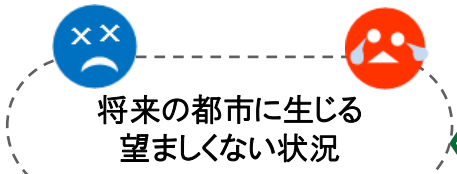
“まちのまとまり”をつくり次のような社会が継続すること

【県民意見】

多様な交通手段を選択できる社会	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。
医療、介護、教育施設が整っている社会	子供が伸び伸び育ち学べる地域に。
人と人とのつながりが確保できる社会	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。
自然と共生している社会	自然豊かな都市を大切にしたい。
多様な就業機会が確保できる社会	街ににぎわいが戻り活性化を。 工業力や技術力を活かしたい。
再生エネルギー活用など低炭素型社会	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。

6. ぐんま“まちづくり”ビジョンの将来像実現に向けたまちづくりの7つの基本方針

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「ぐんま“まちづくり”ビジョン」では次のとおり定めています。



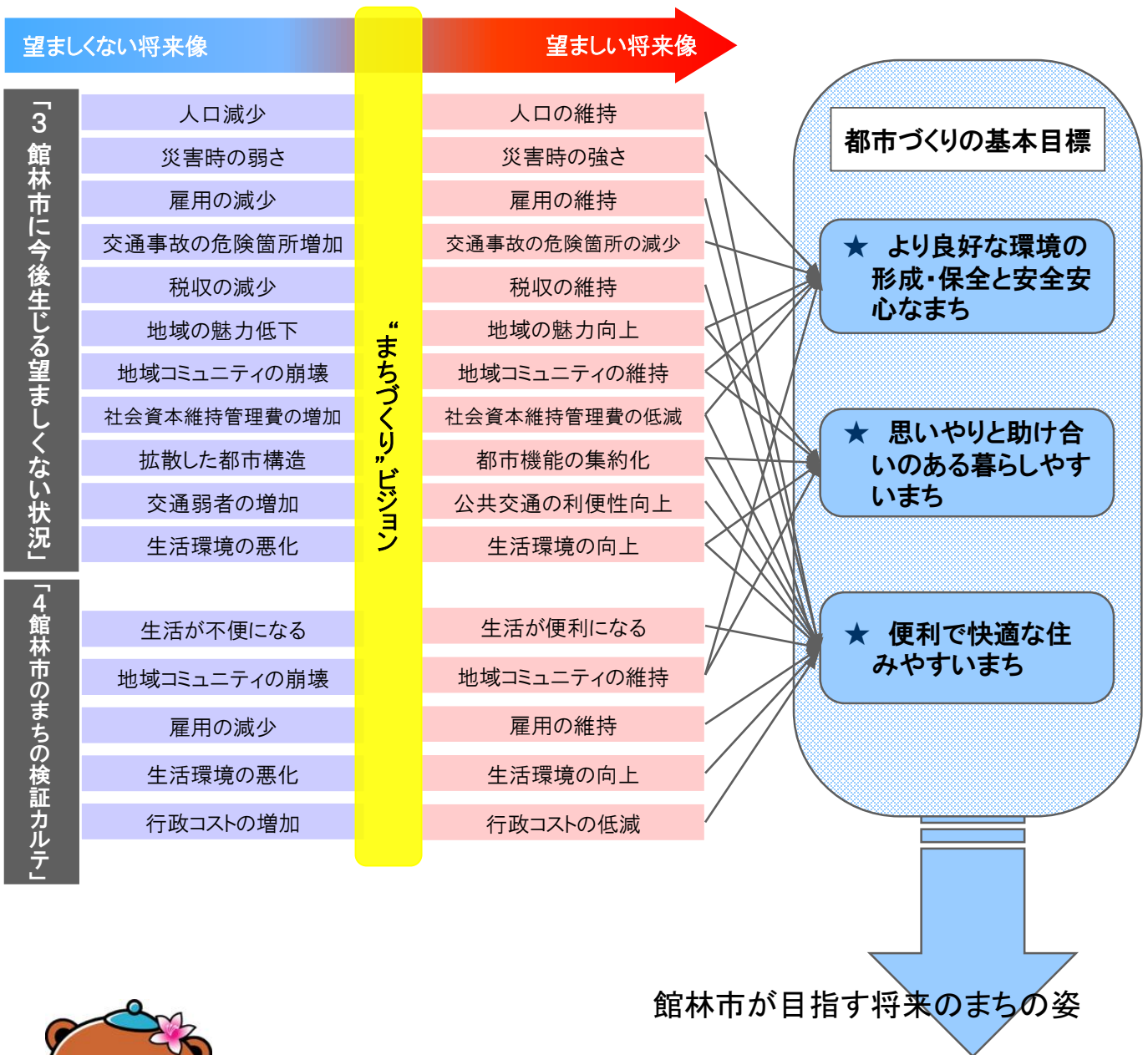
ぐんま“まちづくり”ビジョンの7つの基本方針

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

7. 「まちの将来像」の実現に向けた都市づくりの基本目標

「3. 館林市に今後生じる望ましくない状況」と「4. 館林市のまちの検証カルテ」で示された望ましくない状況を回避し、望ましい状況へと転換を図り、都市の将来像を実現するため、「都市づくりの基本目標」を以下のとおり定めます。

これにより、館林市の最上位計画である「館林市第五次総合計画」に掲げる将来のまちの姿を実現します。



館林市が目指す将来のまちの姿

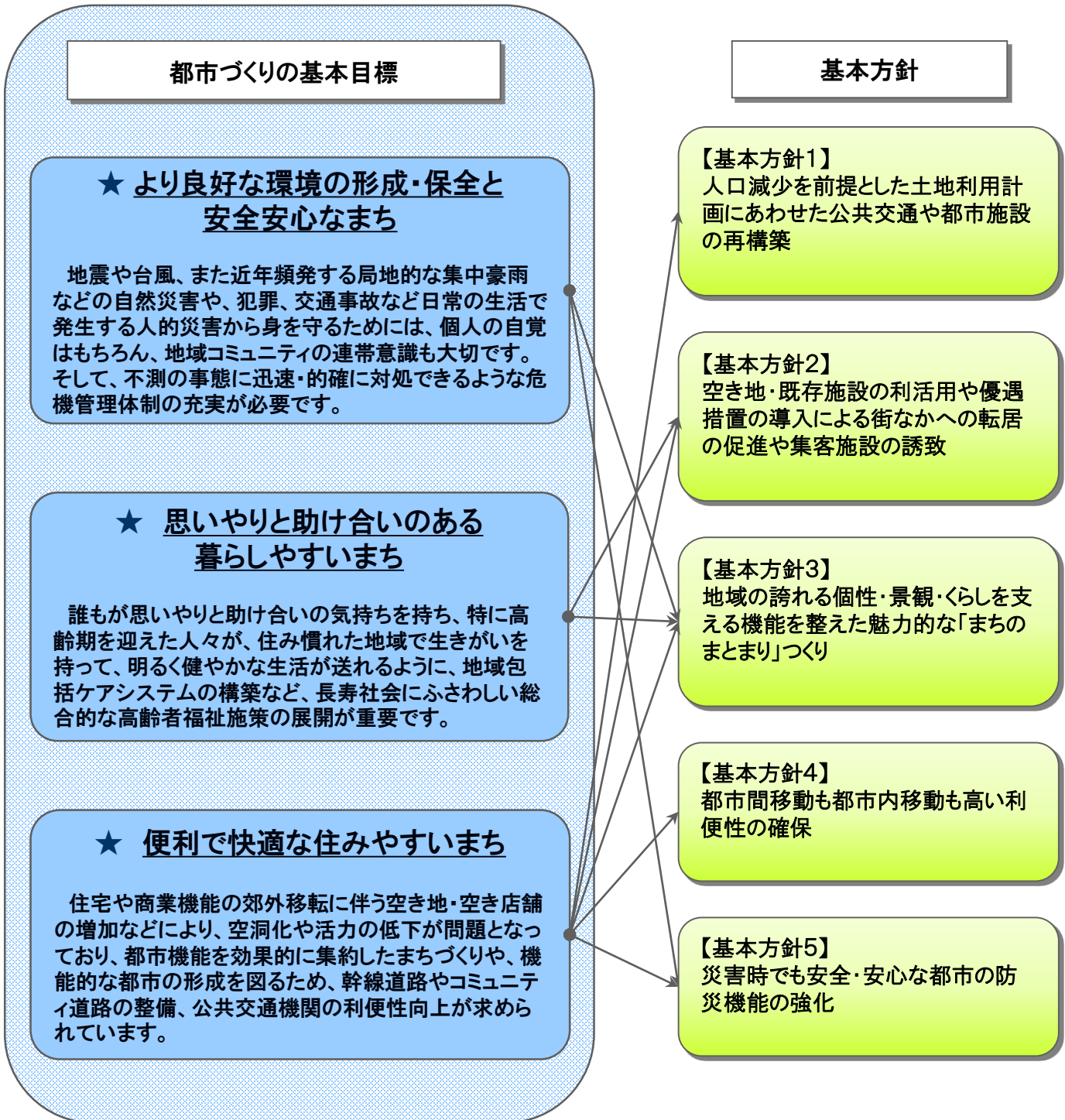
水と緑と人が輝く 共創都市たてばやし

※「館林市第五次総合計画」から引用

8. 館林市のまちづくりの基本方針と取組内容

8-1. 都市づくりの基本目標を達成するための基本方針

館林市では「都市づくりの基本目標」を達成するための基本方針として、「ぐんま“まちづくり”ビジョン」に掲げられている7つの基本方針のうち、以下の基本方針を選択し、まちづくりを推進することとします。



8-2. 基本方針に基づく取組

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

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

- ▶ 公共交通と連携した土地利用計画を行うことで、都市機能の拡散を抑制し、中心市街地の人口密度を維持します。

1-1 公共交通と連携した土地利用計画を行う

1-3 交通結節機能を強化する

1-2 自動車利用を減らし、公共交通の利用者を増やす

1-4 移動の負担を軽減する

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

- ▶ 空き地・空き店舗等の利活用を進めることにより地域の魅力を高め、中心市街地の活性化につなげるとともに、まちなかの回遊性、利便性の向上を図ります。

2-1 空き地や空き家を有効活用する

2-2 集客・交流施設を集積させる

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

- ▶ 地域資源を活かした館林市らしい景観づくりを推進するとともに、誰もが暮らしやすい都市環境を整備し、館林市の魅力向上を図ります。

3-1 都市の個性を磨いて活かす

3-6 都市の魅力をつなげる

3-2 介護・医療を充実させる

3-7 自然との共生をはかる

3-3 地域力を高める

3-8 歴史・文化を保全・活用する

3-4 緑化を推進する

3-9 集客交流情報を発信する

3-5 子育て・教育環境を充実させる

3-10 居住人口を維持する

【基本方針4】 都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保

- ▶ 移動の負担を軽減し慢性的な交通渋滞を解消するため市街地を囲む環状道路の整備を進めるとともに、誰もが利用しやすい公共交通体系の構築のため、路線バスなどの公共交通機能を強化します。

4-1 移動手段の選択肢を増やす

4-3 移動のコストを減らす

4-2 移動の負担を減らす

4-4 高速道路網へのアクセスを高める

【基本方針5】 災害時でも安全・安心な都市の防災機能の強化

- ▶ 大規模災害に備え防災拠点の整備を行うとともに、定期的な避難訓練、防災訓練の実施に努め、安全・安心なまちづくりを推進します。

5-1 安心・安全な地域を維持する

5-2 避難を容易にする

…課題を解決・回避する取組

…市の強みを活かす取組

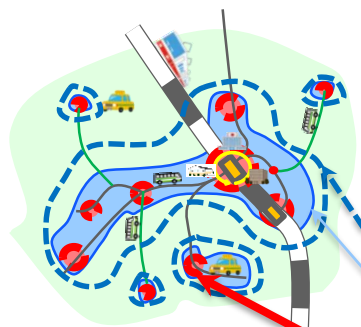
9. 基本方針に基づく具体的な取組

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

(1) 公共交通と連携した土地利用計画を行う

将来の人口減少社会を見据えたコンパクトなまちづくりの実現のため、都市計画マスタープランの改訂や立地適正化計画を策定します。また、館林都市計画区域を構成する近隣町と連携して、都市機能及び行政サービスの集約を目指します。

そのほか道路や上下水道、公共施設などの社会基盤の維持管理・長寿命化の検討を行いながら、無秩序な郊外部の宅地開発を制限し、公共交通と連携して「まちのまとまり」づくりを緩やかに進めていきます。



コンパクトシティイメージ

市街化区域

住居を集約

都市機能を集約

(2) 自動車利用を減らし、公共交通の利用者を増やす

市民の日常的な移動に際して自動車依存から脱却し、徒歩や自転車及び公共交通の選択が可能となるよう路線バスの安定した継続的運行を図ります。必要に応じて公共路線バスのルート・ダイヤの見直しを行い、公共交通の利便性の向上を図ります。



路線バス(館林・板倉北線)

(3) 交通結節機能を強化する



館林駅は鉄道やバス路線における交通結節点です。館林駅を市街地の中心拠点として位置づけ、東口に集中しているバスやタクシー乗り場を西口広場の整備に合わせて一部移転します。

また、東西駅前広場の整備を通して交通結節機能の利便性、快適性を向上させ、まちなかににぎわいを創出していきます。

館林駅東口駅前広場

(4) 移動の負担を軽減する

鉄道やバスなど、公共交通同士の乗継ぎの円滑化による利用者の負担軽減を図ります。特に、関連施設・設備等のバリアフリー化を促進することで、高齢者や子育て世代の移動の負担を軽減します。さらに、交通弱者に対する公共交通利用料の補助等を強化することで、費用的負担も軽減します。

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

(1) 空き地や空き家を有効活用する

市内に年々増加している空き地や空き家を有効活用するための方策を検討していきます。特に中心市街地内の空き家については、地域コミュニティの強化、防災性の向上及びまちの活性化を目的とし、利活用を検討します。

(2) 集客・交流施設を集積させる



中心市街地内にある既存公共施設を利活用し、地域の人々が集い、交流できる複合施設への転換を図ります。施設での交流を通して、館林の新しい文化を創出するとともに、地域コミュニティの維持や機能向上に努めます。

国登録有形文化財「旧館林二業見番組合事務所」

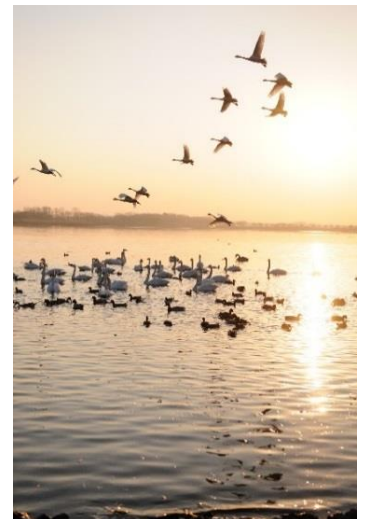
【基本方針3】 地域の誇れる個性・景観・くらしを支える機能を整えた魅力的な「まちのまとまり」づくり

(1) 都市の個性を磨いて活かす

本市には、城沼、多々良沼、近藤沼、茂林寺沼をはじめとする特色ある池沼や湿地・湿原があります。城沼の南岸の「つつじが岡公園」など、大きな池沼とその周辺は都市公園としての整備を進めていますが、自然景観の維持と魅力の発信や人と人との交流を深めるため、本市の特色を活かした公園の整備を推進していきます。

また、歴史資源が多く残り、旧城下町の雰囲気を感じることができる「歴史の小径」を中心として、市街地の良好な都市景観づくりに努めます。

こうした特色ある自然景観・都市景観を維持・保全するためにも、少しずつ市民の景観に対する意識、知識を高めていけるよう事業を展開します。館林市の誇れる景観を積極的に県外へアピールすることにより、東武鉄道沿線等の県外からの観光客増加を促していきます。

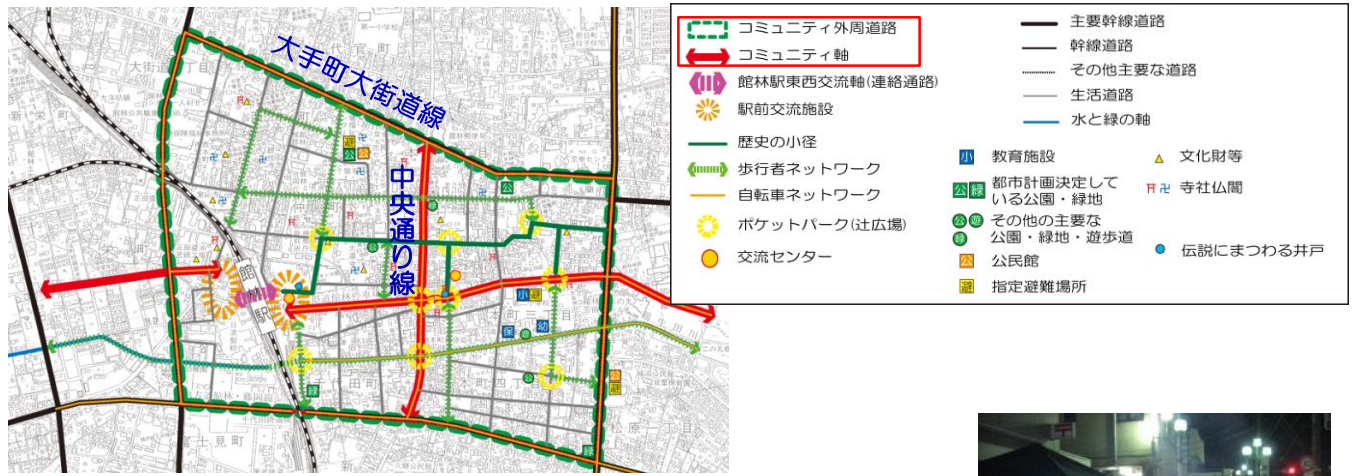


(2) 医療・介護を充実させる

年々高齢化率が高まり、医療・介護の充実が求められています。館林市では、「館林市高齢者福祉計画」及び「介護保険事業計画」に基づき、高齢者福祉施設整備や介護予防に関するボランティアや自主グループを育成し、活動を支援します。また、医療・介護の連携を行い、地域包括ケアシステムの推進を図ります。

(3)地域力を高める

高齢化や空き家の増加などにより希薄となりつつある地域コミュニティの強化を図ります。また、中心市街地内では「コミュニティ軸」*1及び「コミュニティ外周道路」*2の整備を進め、安全安心な歩行空間を確保します。さらに、商店街への補助事業等を展開することによって、交流空間形成、商業機能の再生を目指し、にぎわいと地域力を高めます。



*1 「コミュニティ軸」とは、館林駅～西側の国道122号までを「西軸」、館林駅～市役所までを「東軸」とし、この「東西軸」と交差する本町通り線と中央通り線を「南北軸」として、市の「シンボルロード」にふさわしい街路形成を図るものです。

*2 「コミュニティ外周道路」とは、館林駅周辺地区を囲む道路で、その内側において歩行者中心の空間構成を図る道路です。



(4)緑化を推進する

市街地内の緑地等は、自然とのふれあいや憩いとやすらぎの場、コミュニティ形成、スポーツ・レクリエーション活動など、地域の魅力に直結する重要な施設です。また、近年の地球温暖化やヒートアイランド現象により、本市の中心市街地は周辺の地域と比べ気温の上昇が顕著であるため、まちなかの緑化を推進し「日本一暑いまち館林」の環境改善を図るとともに、良好な景観の形成を図ります。

市内全域においても、地球温暖化やヒートアイランド対策として「緑のカーテン」事業に取り組み、低炭素なまちづくりを推進します。



(5)子育て・教育環境を充実させる



地域住民互助による子育てサロンの設置や安心して利用できる子どもの居場所づくりや、生涯学習の拠点となる施設整備を進め、次代を担う子どもたちが地域社会の見守りのなかで、明るく健やかに育まれるまちを目指します。

(6)都市の魅力をつなげる

道路や歩道を中心にユニバーサルデザイン化やバリアフリー化を図り、誰もが歩きやすく、またイベントなどを開催しやすい道づくりを促進します。整備においては電線類地中化を行い、道路景観や都市防災機能の向上にも配慮し、都市の魅力をつなげます。

(7)自然との共生をはかる

市郊外部のうち、北部、南東部及び南西部には、田園地帯が広がっています。開発許可制度などを適切に運用することで、市街化調整区域における郊外開発を抑制し、豊かな自然景観や良好な田園風景を守り、自然と共生できるまちづくりを目指します。

また、市街化区域においても、群馬県指定天然記念物の「茂林寺沼及び低地湿原」がある茂林寺沼をはじめ、城沼、多々良沼の3箇所は風致地区に指定されていますが、建築物等への規制により良好な自然景観の維持に努めます。

(8)歴史・文化を保全・活用する



左：館林城「土橋門」
右：群馬県指定重要文化財
「旧上毛モスリン事務所」

館林市は、近世城下町を基盤として、明治以降に近代産業や交通の発達とともに形成された都市です。旧館林城の面影を残す「館林城土橋門」や、群馬県指定重要文化財「旧上毛モスリン事務所」など、市内に豊富に残る文化財や歴史的建造物などの歴史的資源を、市民に親しまれる場所として保全・活用することで、個性的な景観の形成に努めます。

(9)集客交流情報を発信する

多彩な情報媒体を用いて、四季を通して楽しめる観光をはじめとして館林の魅力ある情報を、国内はもとより世界に向けて発信することで、観光振興によるにぎわいの創出を目指します。

(10)居住人口を維持する

人口減少やライフスタイルの多様化など、社会経済環境の激しい変化のなかで、地域の発想を活かしつつ、広域的視点に立って、地域の活力を高めます。市外への若者の流出を抑えるとともに、様々な能力を持った人材の確保に努めます。

また、館林駅西側の土地区画整理事業を進めて良好な居住環境を整備します。区画整理事業により生み出された「まちのまとまり」によって市民生活の向上を図り、居住人口を維持します。



【基本方針4】 都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保

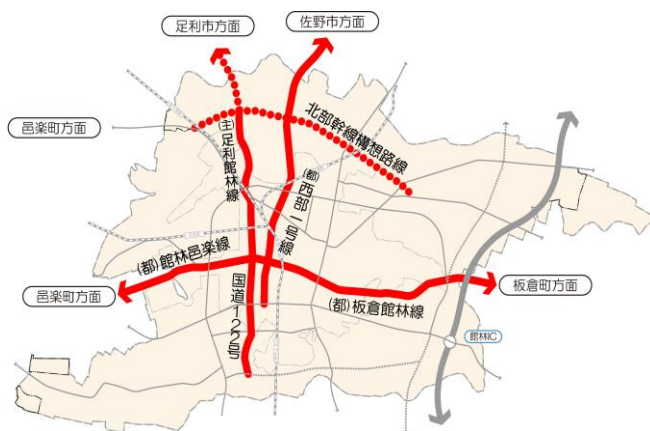
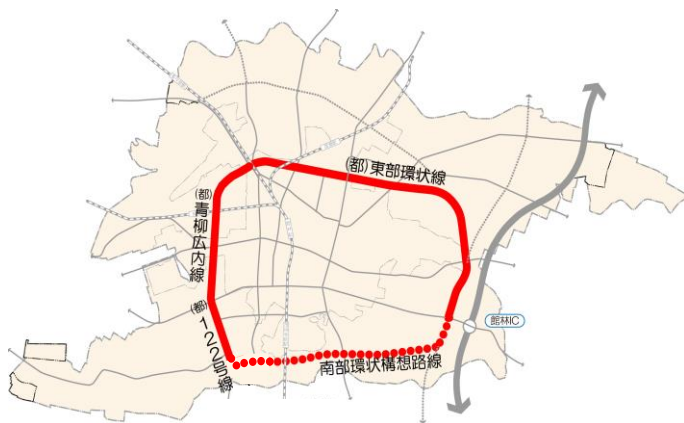
(1) 移動手段の選択肢を増やす

公共路線バスの利用者層は高齢者や学生が大半を占めており、それ以外の層は自家用車での移動を主としている現状です。自動車や公共路線バス以外の移動手段の選択肢を増やす検討を行うほか、コミュニティサイクルをはじめとして自転車を利用しやすい環境整備を進めます。また、まちなかや短距離移動では、市民が徒歩などで移動し、回遊性が高まるような整備事業を進めます。

(2) 移動の負担を減らす

都市間の通過交通による市街地流入を防ぎ、渋滞緩和を促す機能を持つ環状道路の整備を進めます。また、南北方向や館林駅東西の連絡機能についても、歩行者の安全性や円滑性、快適性を考慮しながら強化を図っていきます。

さらに、都市計画道路の見直し等も含めて、市内幹線道路網を体系的に整備することにより、円滑な道路ネットワークの確立や市内移動手段の利便性、安全性向上、機能的な都市形成を図ります。



(3) 移動のコストを減らす

公共交通へのアクセスポイントを充実させることにより、自動車に頼らないまちづくりを進め、徒歩や自転車等の利用による移動コストの低減や、健康増進に努めます

また、自家用車を有しない交通弱者支援のため、免許返納タクシー券事業や、タクシー料金補助による外出支援サービスなどを行い、移動コスト低減に係る事業を展開していきます。



(4) 高速道路網へのアクセス性を高める

高速道路網へのアクセス性も高めるために、東北自動車道へのスマートインターチェンジの導入について検討します。スマートインター設置により、館林市への新しい玄関口を確保することで、観光客の集客増加につなげます。

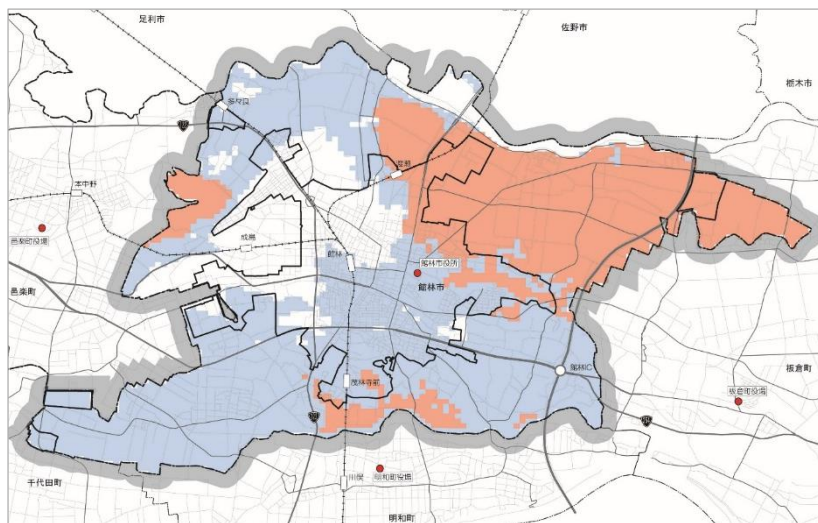
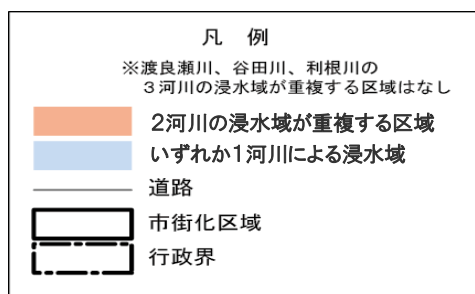
また、新たな工業団地の造成も視野に入れ、交通利便性の向上による地域経済の活性化を目指します。さらに、緊急医療における移動性を高めるほか、災害発生時の移動の円滑化を図ります。

【基本方針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

①浸水対策

集中豪雨時の浸水被害の解消・軽減を効果的に図るために、排水施設を計画的に整備改修し、排水機能の強化を図ります。



②災害対策

災害時において広域的な防災活動の拠点となる施設の整備を進め、大規模災害に備えます。また、各種市有施設の耐震化を進め、災害に強い安全・安心なまちづくりを推進していきます。

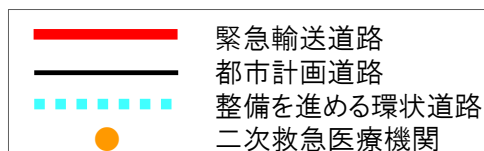
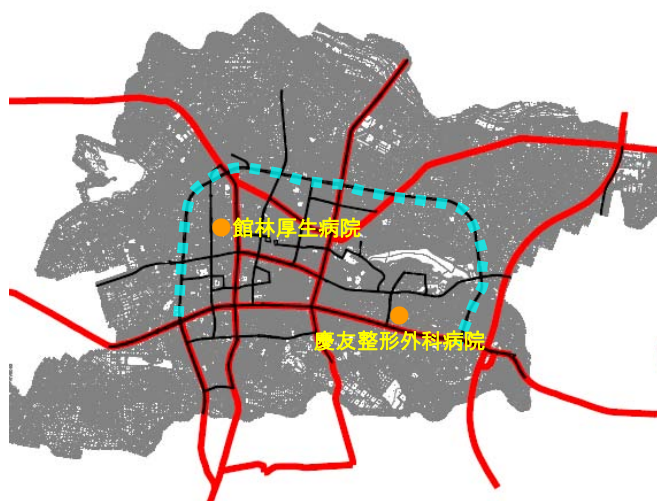
そのほか、「館林市地域防災計画」に基づき総合的な防災施策に取り組みます。

(2)避難を容易にする

非常時や災害時における移動を容易にするため、緊急輸送道路と市街地内を結ぶ接続道路の整備を推進します。環状道路を整備することで、既存の緊急輸送路同士のつながりを強化します。

また、迅速な災害対応のため市有施設において定期的な避難訓練を実施するなど、被害を最小限に抑えるための対策を講じます。

【緊急輸送道路と二次救急医療機関の立地状況】



10. 重点プロジェクト

10-1. 重点プロジェクトの設定

館林市が目指すべき望ましいまちを実現するに当っては、複数の関連する事業を一つのプロジェクトとして実施することで、個別に着手するよりも大きな効果を発現することが期待できます。そのため、特に本計画策定後おおむね5年以内に効果発現が期待される複数の関連事業を一つのプロジェクトとして重点的に取り組みます。

■プロジェクトの設定基準

課題分析した結果から取り組むべき課題は多いものの、住民が快適に暮らせる都市環境を持続し、定住人口の増加や市外からの集客力を高めるため、まちのにぎわい創出に重点を置いた事業を **重点プロジェクト1** とします。

また、都市内及び都市間の移動を容易にし、まちなかの渋滞緩和をはじめとして、市民の日常生活や経済活動における利便性を向上させるための環状道路整備事業、交通アクセスポイント多元化に関する事業を **重点プロジェクト2** として設定します。

重点プロジェクト1

まとまりのある土地利用と魅力ある都市空間整備によるにぎわい創出

まちの魅力は、その都市の定住促進や集客力向上に寄与する重要な要素です。そのため同一都市計画圏の近隣町と連携しながら必要な都市機能を集約・機能分担し、持続可能な土地利用へ誘導します。

また、安全・快適な歩行空間の確保など総合的な都市空間整備を行うとともに、空き家等を有効活用した交流の場を核として、地域コミュニティやにぎわいを創出します。

【目的1】 持続可能な土地利用方針の策定

【目的2】 「まちのまとまり」と魅力ある都市空間整備

【目的3】 空き家等の利活用による地域コミュニティの創出

重点プロジェクト2

都市内も都市間も移動しやすい便利なまちの実現

旧城下町が基盤である館林市は、既存道路がまちなかに集中しやすい構造にあります。そのため、まちなかは、自動車による移動の要衝となるため、交通渋滞が多く発生します。環状道路の整備により道路ネットワークを強化し、まちなかを通る主要幹線道路の渋滞緩和を目指すほか、医療機関への所要時間短縮、物流の効率化・円滑化による地域経済活性化を図ります。

また、鉄道や路線バスなどの公共交通機関とのアクセスポイントを多元化や、東北自動車道へのスマートインターの設置を検討し、都市間及び都市内における人々の移動を容易にして、日常生活における利便性を高めます。

【目的1】 市民生活向上のための環状道路等の整備

【目的2】 アクセス多元化による都市間移動の円滑化

まとまりのある土地利用と魅力ある都市空間整備によるにぎわい創出

■整備方針

地域ごとの土地利用方針を明確にし、都市機能や居住を集約することで、持続可能なまちを目指します。また、空き家の有効活用や歩行空間の整備、各種介護支援策によりにぎわいを創出し、まちの魅力を高めます。

まちの魅力は、その都市の定住促進や集客力向上に寄与する重要な要素です。そのため同一都市計画圏の近隣町と連携しながら必要な都市機能を集約・機能分担し、持続可能な土地利用へ誘導します。

また、安全・快適な歩行空間の確保など総合的な都市空間整備を行うとともに、空き家等を有効活用した交流の場を核として、地域コミュニティやにぎわいを創出します。

【目的1】 持続可能な土地利用方針の策定

【目的2】 「まちのまとまり」と魅力ある都市空間整備

【目的3】 空き家等の利活用による地域コミュニティの創出

都市計画マスタープランの改訂

立地適正化計画策定

持続可能なまちづくりを進めるために、都市計画マスタープラン改訂や、立地適正化計画策定を行い、集約的都市の形成を進めます。

地域包括ケアシステムの構築

高齢者が住み慣れた地域で自立した生活が送れるよう、住まい・医療・介護・予防・生活支援を一体的に提供する地域包括ケアシステムを構築します。

商店街活性化事業

中心市街地の商店街への支援を行い商業機能再生によるにぎわい創出を目指します。

中央通り線道路改良事業 【魅力的な歩行空間づくり】

景観等に配慮しながら、道路改良により歩行空間を確保し、商店街へ人の流れをつくり、街の魅力を戻します。

大手町大街道線道路改良事業 【魅力的な歩行空間づくり】

自動車と歩行者や自転車などによる通行者が共生できるよう安全性を高め、生活空間の向上を図ります。

館林駅西口広場整備事業

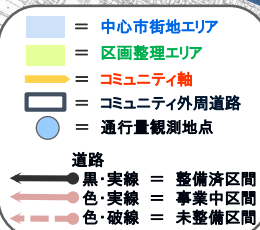
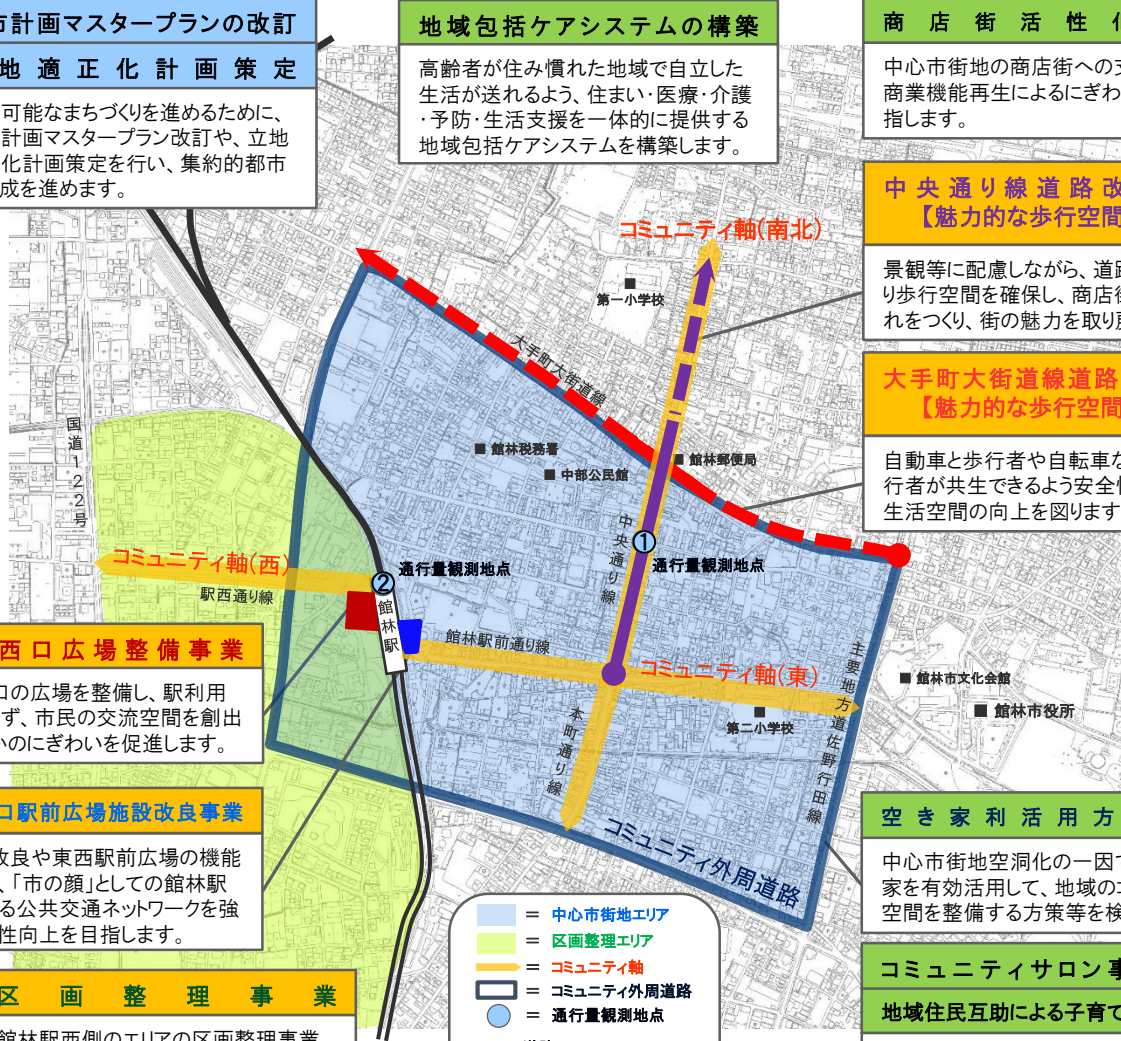
館林駅西口の広場を整備し、駅利用者のみならず、市民の交流空間を創出し、まちなかのにぎわいを促進します。

館林駅東口駅前広場施設改良事業

既存施設改良や東西駅前広場の機能分散を図り、「市の顔」としての館林駅を拠点とする公共交通ネットワークを強化し、利便性向上を目指します。

区画整理事業

館林駅西側のエリアの区画整理事業を進め、良好な住環境を整備し「まちのまとまり」をつくります。



空き家利活用方策検討

中心市街地空洞化の一因である空き家を有効活用して、地域のコミュニティ空間を整備する方策等を検討します。

コミュニティサロン事業補助

地域住民互助による子育てサロン設置

ボランティアやNPO等と連携しながら、高齢者や子育て世代が共に活躍できるサロンの設置を検討します。

まとまりのある土地利用と魅力ある都市空間整備によるにぎわい創出

成果指標の設定	成果指標	基準年	目標年
「まちなかのにぎわい」創出の観点から、中心市街地のメインストリートである「中央通り線」の通行量、交通結節点としてコミュニティ軸の中心となる館林駅東西駅前広場連絡通路の通行量を成果指標として設定します。	① 中央通り線 通行量 〔歩行者+自転車〕 (平日7:00~19:00 12時間)	437人 (平成27年) 歩行者:208人 自転車:229人 <small>*平成26年度群馬県館林土木事務所調査</small>	500人 (平成33年)
	② 館林駅東西駅前広場 連絡通路 通行量 (平日 24時間)	5,097人 (平成28年) <small>*平成28年度館林市都市計画課調査</small>	5,300人 (平成33年)



左:館林駅東口
中:大手町大街道線
右:中央通り線整備イメージ

実施箇所	拠点別パッケージ施策		実施主体	工程表(年度)					状況
	基本方針	取り組む施策事業		29年	30年	31年	32年	33年	
市内全域	1(1)	都市計画マスタープランの改訂	市						新規
市内全域	1(1)	立地適正化計画策定	市町連携						継続
館林駅周辺	1(3)	館林駅東口駅前広場施設改良事業	市						継続
館林駅周辺	1(3)	館林駅西口広場整備事業	市						継続
館林駅西	3(10)	区画整理事業	市						継続
市街地	3(2)	コミュニティサロン事業補助	市						継続
市街地	3(3)(6)	中央通り線道路改良事業 【魅力的な歩行空間づくり】	県						継続
市街地	3(3)(6)	大手町大街道線道路改良事業 【魅力的な歩行空間づくり】	市						検討
中心市街地	3(3)	商店街活性化事業	市						継続
中心市街地	2(1)	空き家利活用方策検討	市						検討
市内全域	3(2)	地域包括ケアシステムの構築	市						検討
市内全域	3(5)	地域住民互助による子育てサロン設置	市						検討

都市内も都市間も移動しやすい便利なまちの実現

■整備方針

環状道路を整備し、道路ネットワークを強化するとともに、スマートインター整備や公共交通へのアクセスポイントの多元化を図り、都市内移動及び都市間移動を容易にし、市民生活の利便性が高いまちの実現を目指します。

旧城下町が基盤である館林市は、既存道路がまちなかに集中しやすい構造にあります。そのため、まちなかは、自動車による移動の要衝となるため、交通渋滞が多く発生します。環状道路の整備により道路ネットワークを強化し、まちなかを通る主要幹線道路の渋滞緩和を目指すほか、医療機関への所要時間短縮、物流の効率化・円滑化による地域経済活性化を図ります。

また、鉄道や路線バスなどの公共交通機関とのアクセスポイントを多元化や、東北自動車道へのスマートインターの設置を検討し、都市間及び都市内における人々の移動を容易にして、日常生活における利便性を高めます。

【目的1】 市民生活向上のための環状道路等の整備

【目的2】 アクセス多元化による都市間移動の円滑化

公共バス路線見直し検討

必要に応じて公共バス路線のルートやダイヤの見直しを行い、公共交通の利便性向上を図ります。

都市計画道路見直し検討

人口減少・高齢化など社会経済情勢の変化を見据え、地域の実情にあった道路網整備方針を定めるため、都市計画道路の見直しを進めます。

スマートIC整備の検討

東北自動車道にスマートインターチェンジを整備し、都市間移動の新たな拠点づくりを検討します。市民の利便性の向上のほか、観光や産業活性化を目指します。

館林駅西口広場整備事業

館林駅東口駅前広場施設改良事業

館林駅東西駅前広場の整備を進め、交通アクセスポイントの多元化による移動の円滑化を図ります。

東部環状線道路改良事業 【環状道路整備による利便性向上】

既存の道路同士のネットワーク強化により、通過交通を含めたまちなかの慢性的な交通渋滞を解消するため、東部環状線の整備を促進します。

国道122号(館林バイパス)バイパス整備事業 【環状道路整備による利便性向上】

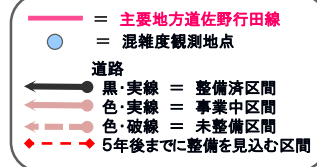
環状道路網を体系的に整備することにより都市内移動、都市間移動のネットワークを強化するとともに、まちなかの慢性的な渋滞緩和を図ります。

国道122号(館林明和バイパス)バイパス整備事業 【環状道路整備による利便性向上】

バイパス整備により人の流れ、物の流れの大動脈である国道122号の混雑を解消し、移動が容易な環境の整備を目指します。

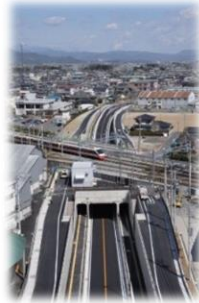
西部一号線道路改良事業

国道50号と国道354号を結ぶ基幹道路として、広域交通ネットワークを整備し、円滑な交通の確保に努めます。



都市内も都市間も移動しやすい便利なまちの実現

成果指標の設定	成果指標	基準年	目標年
都市内・都市間移動において、共に利用度が高い「主要地方道佐野行田線」及び「国道122号」の自動車類の混雑度が、環状道路整備により緩和することを成果指標として設定します。(P15参照)	① 主要地方道佐野行田線 混雑度 観測地点①＝ 館林市松原一丁目	1.46 (平成22年)	1.25 (平成33年)
	② 国道122号 混雑度 観測地点②＝ 館林市諏訪町	1.55 (平成22年)	1.50 (平成33年)
	(平日7:00～19:00 12時間)	*平成22年度道路交通センサス	1レベル低い状態へ下げる



左:市内路線バス
中:主要地方道佐野行田線
右:西部一号線

実施箇所	拠点別パッケージ施策		実施主体	工程表(年度)					状況
	基本方針	取り組む施策事業		29年	30年	31年	32年	33年	
市内全域	4(2)	都市計道路見直し検討	市						継続
市内全域	1(2)	公共バス路線見直し検討	市・町間						継続
館林駅周辺	1(3)	館林駅東口駅前広場施設改良事業	市						継続
館林駅周辺	1(3)	館林駅西口広場整備事業	市						継続
東北道近辺	4(4)	スマートIC整備の検討	市						検討
新宿二丁目ほか	4(2)	西部一号線道路改良事業	市						継続
苗木町ほか	4(2)	国道122号(館林明和バイパス)バイパス整備事業【環状道路整備による利便性向上】	県						継続
近藤町ほか	4(2)	国道122号(館林バイパス)バイパス整備事業【環状道路整備による利便性向上】	市県						継続
当郷町ほか	4(2)	東部環状線道路改良事業【環状道路整備による利便性向上】	市県						継続



館林市アクションプログラム

平成29年3月

館林市 都市建設部 都市計画課
〒374-8501 群馬県館林市城町1番1号
TEL 0276-72-4111 内線408