

太田市立地適正化計画

【概要版】

令和6年11月変更

太 田 市

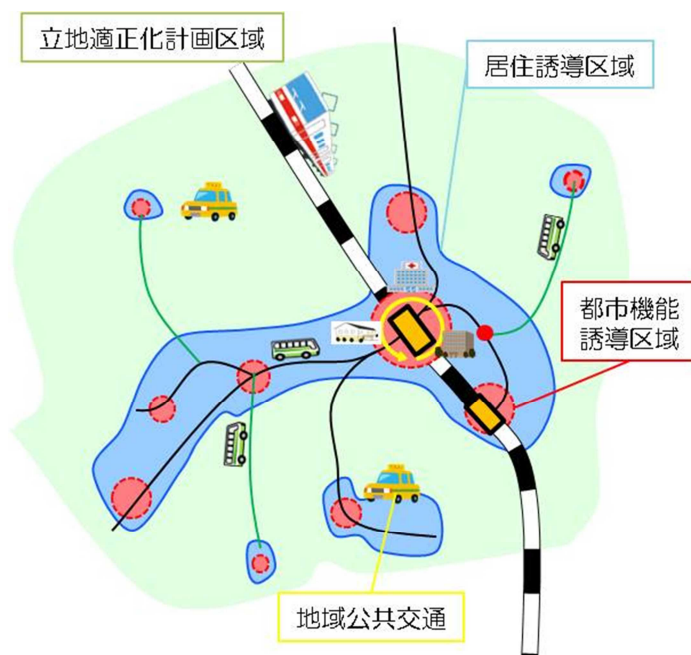
立地適正化計画とは

■法改正の背景

全国的な人口減少・少子高齢化を背景に、都市再生特別措置法の一部改正(平成26年8月施行)によって、行政と住民や民間事業者が一体となってコンパクトなまちづくりに取り組んでいくために、市町村が立地適正化計画を策定することが可能になりました。

■立地適正化計画の趣旨

立地適正化計画は、今後の人口減少・少子高齢化の中で、住宅や医療・福祉・商業施設等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し、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指すための計画です。



位置づけ

■根拠法

都市再生特別措置法第81条の規定による「住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画」として定めます。

■上位計画等との関係

本計画は、都市再生特別措置法第82条の規定に基づき、都市計画法第18条の2の規定により定める「太田市都市計画マスタープラン」の一部とみなします。

このため、「太田市都市計画マスタープラン」と同様、「第2次太田市総合計画」を上位計画とし、そのうち都市づくりに関わる事項について他の分野別計画などとも整合性を保ちながら定めます。

また、群馬県の「新・群馬総合計画」、「ぐんま・県土整備プラン」、「ぐんま“まちづくり”ビジョン」及び広域のマスタープランである「東毛広域都市計画圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」との整合性を図りつつ定めるものとします。

■目標年次と対象区域

【目標年次】 都市機能誘導区域を公表した2017年から20年後の2037年とします。

【対象区域】 太田市全域（太田都市計画区域及び藪塚都市計画区域の全域）とします。

※本計画の取り組みの中には、太田市単独ではなく、群馬県や近隣市町、さらには市内企業、県内企業と連携することにより、高い成果や実効性が確保されるものがあります。

■計画の見直し

計画は概ね20年後の将来を見据えた計画とすることを基本としますが、将来展望に変化が生じるような社会経済情勢の変化や関連計画の変更などを踏まえて、本計画の基本的な考え方や各区域等の設定などを随時見直していくものとします。

都市構造上の課題の整理

本市では、平成 17 年 3 月の 1 市 3 町での合併により都市構造に変化が生じていますが、それを踏まえ現状の人口分布状況や将来推計などから、都市構造上の課題を整理すると以下のようなものが考えられます。

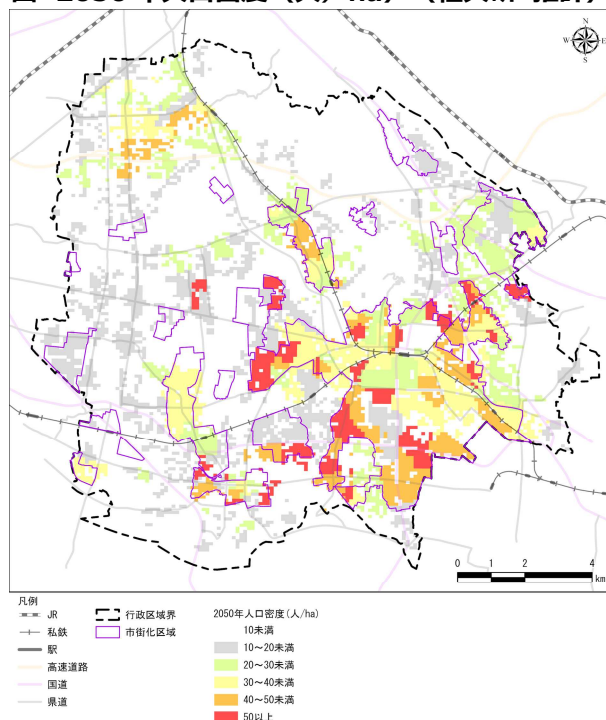
(1) 人口

全国的に人口減少となる中であっても、本市の総人口は、これまで右肩上がりに増加を続けてきました。しかしながら、年齢 3 区分別に見てみると、年少人口（0～14 歳）は昭和 60 年以降減少しており、生産年齢人口（15～64 歳）は、平成 22 年から減少に転じ、令和 2 年度に若干の増加が見られたものの、今後も少子化の影響から減少し続けることが予想されます。高齢者人口については増加傾向となりますが、こうした年齢構成などからみると本市においても、今後、人口減少が進むことが予想されています。

さらに、出生数は、平成 24 年から 2,000 人を割り込み、減少傾向にあります。高齢者人口（65 歳以上）は、増加が続いています。総人口に占める高齢者年人口（高齢化率）は、2050 年には 34.7% に達し、その後も上昇していくと推計されます。

※国立社会保障・人口問題研究所

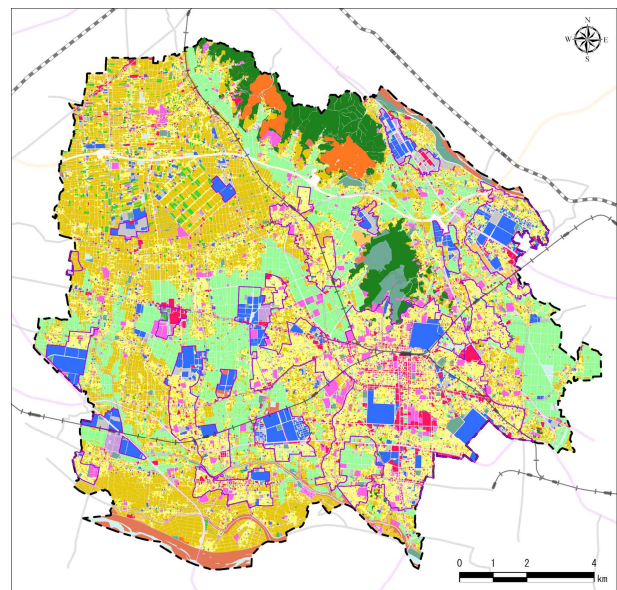
図 2050 年人口密度（人/ha）（社人研※推計）



(2) 土地利用

今後、人口減少に伴い郊外型集落は地域力の低下、コミュニティの維持が困難になっていくことが予想されます。これまで本市の成長とともに展開してきた工業団地や点在する既存集落、既成市街地について、魅力的な都市構造を創造していくため、地域と構成に応じた既成誘導内容の検討が必要です。

図 土地利用現況（令和 3 年）



(3) 生活利便施設

人口減少が進むと、施設ごとの利用者が減少することから、施設の維持が困難となって施設数が減少し、生活利便性の低下を招いてしまう可能性があります。そのため、人口密度の維持とともに、人口減少や少子高齢化の進行による人口構造の変化に対応した生活サービス機能への転換によって、利便性を維持していくことが求められます。

図 介護福祉施設の立地と人口の分布状況

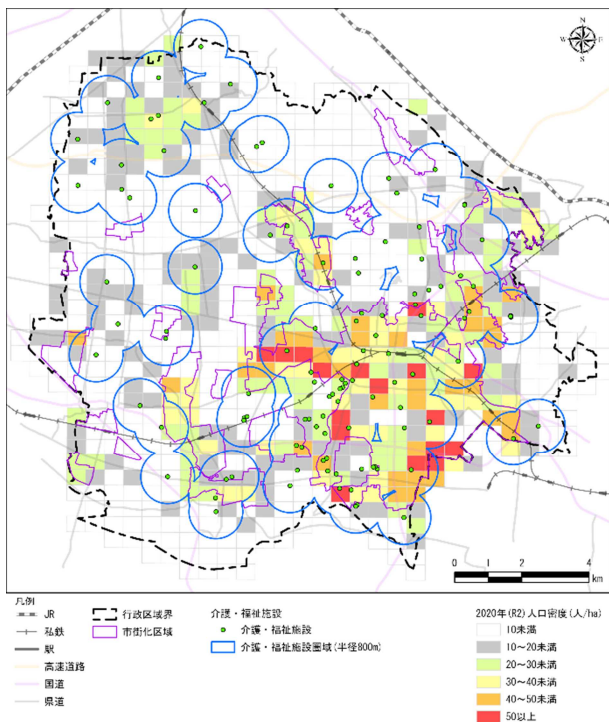


図 子育て支援施設の立地と人口の分布状況

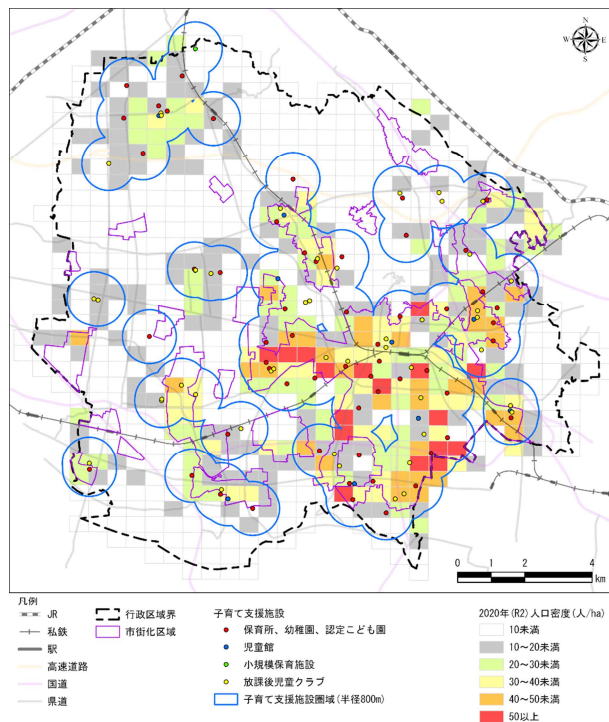


図 医療施設の立地と人口の分布状況

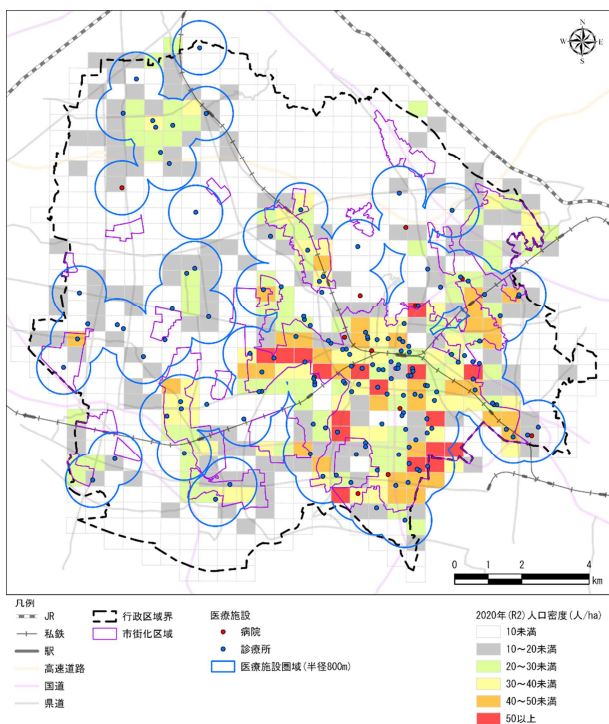
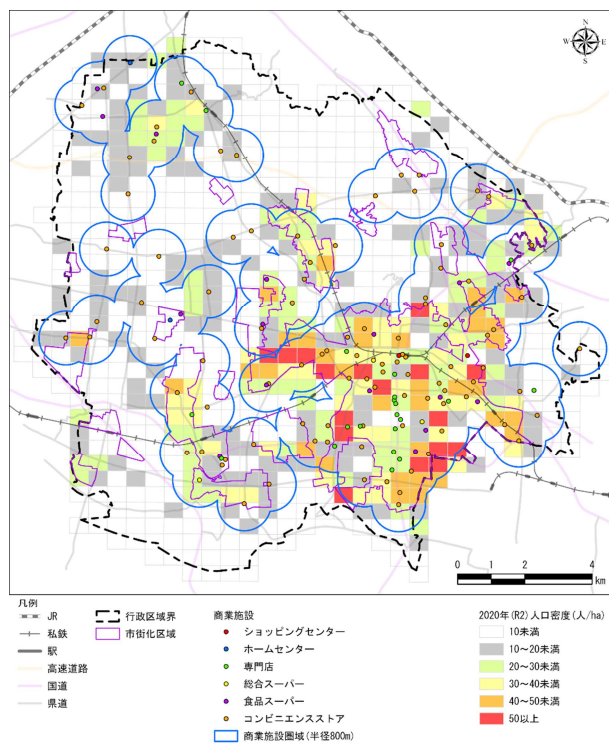


図 商業施設の立地と人口の分布状況

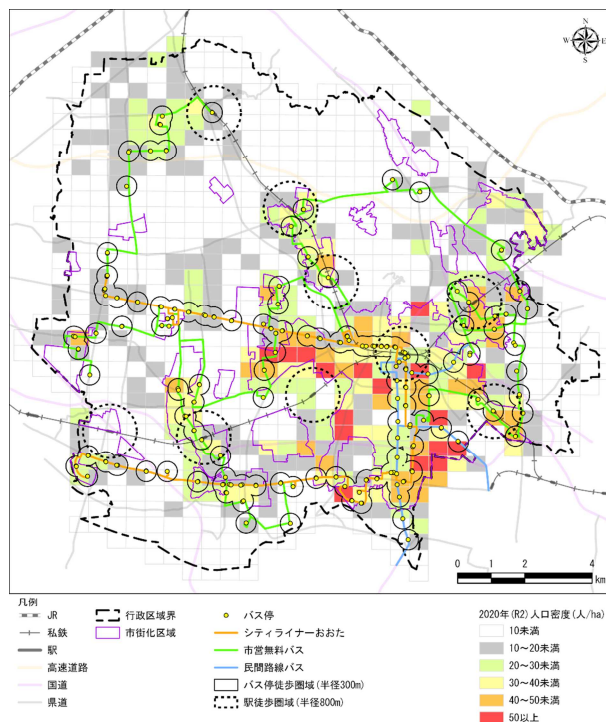


(4) 交通ネットワーク

本市では、鉄道及び路線バス、おかがい市バスにより公共交通体系が構築されています。平成30年からは新たにスクールバスを活用した市営無料バスの運行を開始し、交通ネットワークの再編が進んでいます。特に、路線バス・市営無料バスは少子高齢化の進展とともに今後利用へのニーズが高まることが予想されることから、市内の各地域を結ぶネットワークとして維持・拡充することが求められます。

一方、本市は自動車依存度が高いことから、健康づくり等の他の政策と協力しながら、「太田市地域公共交通網形成計画」と連携を図り、市民の移動動向や地域性を考慮した公共交通ネットワークの再構築が求められます。

図 公共交通の利用圏域と人口分布の状況（現況）

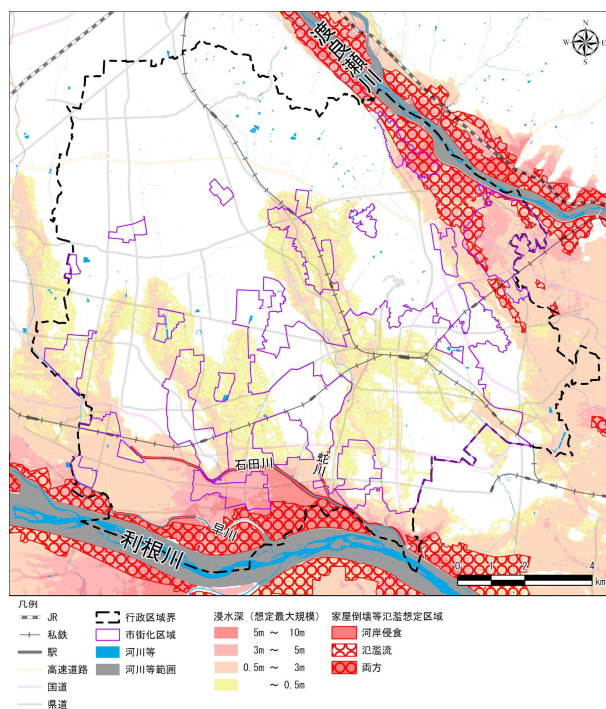


(5) 安全・安心なまち

本市は、渡良瀬川、利根川のほか、中小河川沿川を中心に広範囲にわたり洪水想定区域が広がっています。渡良瀬川洪水浸水想定区域に北東部の市街化区域が、利根川洪水浸水想定区域に主に尾島地区・世良田地区の市街化区域のほとんどが含まれており、その住居系用途の割合が高くなっています。その他の災害リスクとしては、土砂災害があります。

安全・安心な居住環境を確保していくため、災害被害の大きさと防災・減災対策の取り組み状況を勘案して災害リスクを判断し、避難誘導方策や居住を適切に誘導することが必要になります。

図 洪水浸水想定区域図（想定最大規模）浸水深

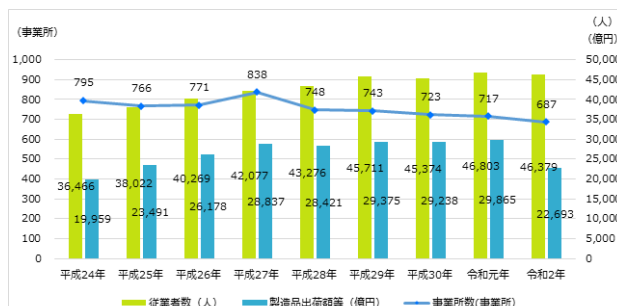


(6) 産業・経済

本市は全国でも有数の工業都市として、市内をはじめ周辺地域の経済や雇用を支えています。グローバル競争が厳しさを増していく中、主要産業のピラミッド型構造は、振れ幅の大きい需要変動に直面した場合などに、これに連動した大きなリスクをはらみ、市に与える影響が大きくなるなどの課題もあります。

年間商品販売額についても平成28年では過去最高額となっていますが、平成25年以降上昇傾向にあった製造品出荷額等については令和3年に減少に転じ、総人口の減少や人口構成の変化によって、地域内の消費の減少や地域経済への悪影響が懸念され、経済の低迷は、まちの活力低下や雇用環境の悪化を招くことに繋がります。

図 工業の推移



まちづくりの方針

本市の新たな都市形成の拠点として、市全域・広域的な交流連携拠点となる太田駅周辺一帯を核とする「中心拠点」のほか、主要な地域生活圏の中心及び他都市との地域交流・連携の結節点となる「地域拠点」、さらに市内各地の生活サービス機能やコミュニティの交流機能を維持・確保するための「生活拠点」を設定します。

また、これらの住生活の核となる拠点のほか、北関東自動車道太田藪塚インターチェンジ周辺等における複合拠点、救急医療の拠点として救急医療拠点、住民・就業者等の命を守るための防災拠点を設定します。

さらに各拠点を有機的に結び他都市に繋がる都市軸及び、都市軸を骨格としたエリア（市街地・環境空間）を設定します。

■ 目指すべき“まち”の姿

世界に誇る産業集積と多彩な環境が創り出す

『風格と魅力あふれるまち おおた』

■ まちづくりの基本方針

① 都市づくりの基本方針

活力あふれるコンパクトな拠点づくり

活力あふれるコンパクトな各拠点が地域の特性を活かしつつ、互いに連携した都市構造の構築を図ります。

本市は、平野部が広がる地形条件で、かつ在郷町を数多く抱えている歴史的経緯の中で、戦後、内陸型工業都市として急速に発展してきました。自動車産業を中心とした製造業の産業集積に伴い、工業用地の確保が重要施策として展開されてきました。そのため、本市には郊外部にコミュニティが形成され、日常生活サービスの拠点が点在しています。こうした拠点を公共交通で繋ぎ、コンパクトなライフスタイルを構築し、互いに連携を図ることで、活力あふれるコンパクトな拠点づくりを目指します。

地域の特徴を活かした都市環境づくり

既存の都市基盤を有効活用するとともに、必要な機能が集積した生活圏が形成された地域ごとの拠点づくりを目指します。

本市の郊外部は、都市計画上の土地利用規制や誘導が十分ではないために、日常の生活圏を支える都市環境が脆弱な地区もあります。地域コミュニティの維持・確保を図り、地域の伝統・文化を継承していくために、既存の都市基盤を有効に活用し、適切な土地利用規制や誘導を図りながら、風格と魅力が感じられる都市環境を創出することを目指します。

公共交通の利便性が高い都市空間の形成

拠点の近傍に都市機能の誘導を図り、公共交通の利便性が高い地域への集住を促進し、安全性の高い都市空間の維持・確保に努めます。

本市は、全国有数の自動車保有率が高い都市であり、工業都市としての成長も背景に、自動車利用重視の都市づくりが先行してきました。そのため、都市づくりの経緯において、鉄道やバス交通と土地利用との連携が脆弱な一面があります。今後到来が予測される人口減少・少子高齢化社会に備えるために、公共交通の利便性が高い都市空間の形成を指向する必要性があり、これまでの本市の成長を支えてきた自動車交通との共生を念頭に、自動運転などの技術向上も視野に入れ、人と自然、環境に優しい都市づくりを目指します。

②防災上の対応方策

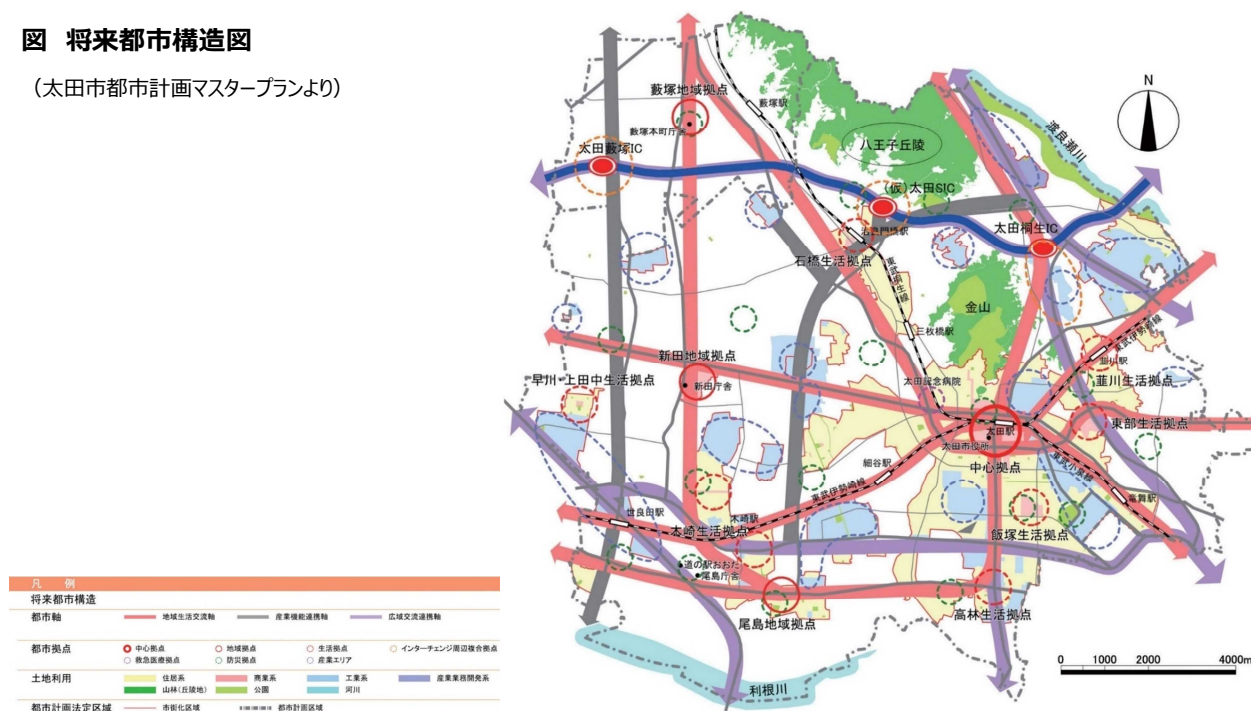
地域の災害リスクを認識し、人命が守られ、素早く立ち直るまちづくり ※防災指針参照

災害リスクの高い河川沿川などの地域では、地域コミュニティの維持・確保を図りつつ、災害リスクを低減する防災まちづくりを進めます。

本市は、渡良瀬川、利根川のほか、中小河川沿川を中心に広範囲にわたり洪水浸水想定区域が広がっています。内陸型工業都市の特性より郊外部に点在する市街化区域には、この洪水浸水想定区域に位置するものが存在します。これらの災害リスクのある市街地においては、地域拠点を中心とした生活圏を維持・確保するとともに、氾濫対策や早期避難、安全な区域への居住誘導に向けた防災意識の啓発などを進めることで、人命が守られ、素早く立ち直るまちづくりを目指します。

図 将来都市構造図

(太田市都市計画マスタープランより)



目指すべき都市の骨格構造

1 目指すべき都市の骨格構造の考え方

本市の特徴を踏まえ、都市づくりの3つの基本方針に基づき、以下のような都市の骨格構造を構築します。

活力あふれるコンパクトな拠点づくり

活力あふれる「拠点」づくりとして、各地域の特徴を活かしたコンパクトな「拠点」をつくとともに、各拠点が互いに連携した都市構造の構築を図ります。

地域の特徴を活かした都市環境づくり

地域の特徴を生かした都市環境づくりとして、既存の都市基盤を有効活用するとともに、日常生活に必要な機能が集積した生活圏が形成された地域ごとの「拠点」づくりを目指します。

公共交通の利便性が高い都市空間の形成

「拠点」の性格に合わせた都市機能の誘導を図り、公共交通の利便性が高い地域への集住を促進し、誰もが移動しやすい快適な都市空間の維持・確保に努めます。

2 都市の骨格構造の検討

都市の骨格構造は、「太田市都市計画マスタープラン」に定める将来都市像を踏まえるとともに、公共交通へのアクセス性や既存の都市機能の集積状況、既存市街地や人口密度の分布状況等も加味して、「拠点」、「ネットワーク」の候補を想定します。これからの本市のまちづくりは、太田駅周辺を中心拠点と地域拠点、生活拠点の3つの拠点を設けることにより拠点機能集約の都市構造を構築するまちづくりを進めます。

【拠点】

① 中心拠点

太田駅を中心とする「中心市街地」における高次都市機能と様々な都市的サービス機能・各種生活サポート機能の集積地を、求心的かつシンボリックな役割・性格をもつ中心拠点として位置づけます。

②地域拠点

尾島地域・新田地域・藪塚本町地域の中心部や交通施設とその周辺の生活サービス機能の集積地を地域拠点として位置づけます。

③生活拠点

中心拠点・地域拠点と連携・補完する生活利便施設の集積場所を生活拠点として位置づけます。

【拠点の機能・役割】

①中心拠点：広域交通、商業・業務、行政中枢、高次都市機能等で構成

中心拠点は、太田駅を中心とする本市の顔にあたる都市形成の拠点であり、新たな都市的魅力の創出と経済振興に有効な高次都市機能の立地や、市民生活の利便性を高める様々な機能が集積した求心性のある拠点形成を図ります。

②地域拠点：地域間交通、行政支所機能、商業系の機能等で構成

地域拠点は、中心拠点とともに本市の持続可能な発展と各地域の健全な都市形成を担う主要な拠点であり、一定以上の人口規模・密度とともに行政の一部機能や地域の商圈を有する施設等が集積し、中心市街地と郊外の市街地・集落を有機的につなぐ地域の結節的役割をもつ拠点形成を図ります。

地域拠点は、旧3町の中心部の地域性や都市機能集積を継承及び活用し、次の3箇所を定めます。

【地域拠点】

- ・「尾島地域拠点」尾島地区中心部等の一帯
- ・「新田地域拠点」新田商業団地とその周辺の公共公益施設等を含む一帯
- ・「藪塚地域拠点」藪塚地区中心部一帯

③生活拠点：地域内交通、近隣商業等の生活系・交流系機能等で構成

生活拠点は、中心拠点・地域拠点とともに都市構造を形成し、日常生活の利便性を担保するサービス機能を備えた市民にとって最も身近な拠点であり、地域のコミュニティを結ぶ交流スポットとしての役割をもつ拠点形成を図ります。

市内で最も都市機能が集積するとともに、将来人口に照らして高い人口密度を設定し、かつ秩序ある都市空間を形成すべき中心市街地において、中心拠点の周辺に複数の生活拠点を形成することが重要です。

また、市域全体にわたり地域住民にとって必要な生活利便性を担保するため、地域拠点でカバーできない範囲に生活拠点を設定します。なお、集落地域住民の生活サービス機能については、本市の都市構造の特徴から各集落周辺の市街化区域内に定めた生活拠点を活用するとともに、大規模既存集落地区内の生活利便機能、その他既存の諸施設により生活サービスを担保します。

そうしたことを踏まえ、都市構造上の課題、まちづくり方針に照らしながら、各地区の人口の規模・構成、太田駅や最寄駅へのアクセス性やバスの利便性、コミュニティ同士や他の拠点との交流連携、既存の大型集客施設と周辺の機能集積及び、災害リスク等を総合的に検討し、生活拠点を定めます。

【ネットワーク】

①広域交流連携軸

関東自動車道や一般国道・主要地方道などの広域的道路をはじめとする幹線交通網を活かし、都市間・地域間の

様々な目的による住民の移動・交流、社会的連携、多様な産業活動における主要動線であるなど、多くの都市・地域とつながる広域ネットワーク上の発展的都市軸を広域交流連携軸として位置づけます。

広域交流連携軸は、太田駅を中心にして市域を格子状に結ぶように形成され、地域交通の主要な流れと密接に関わる都市の発展軸を示します。

②地域生活交流軸

主に鉄道・バス路線等の公共交通網と地域内の主要道路網を活かし、日常の生活動線、市域内の交流、人口・都市機能の集積による市街地形成軸を地域生活交流軸として位置づけます。

地域生活交流軸は、広域交流連携軸の機能を補完するとともに、地域全体の人々の動線を充実させる都市軸として各地域・生活拠点を直接結ぶように構成され、地域住民の日常の行動と密接に関わることから、今後も市民の生活利便性を高めるような都市軸の形成を目指します。

課題解決のための施策・誘導方針の検討

1 基本的な考え方

市民の暮らしやすさを向上させるため、広域を対象とする都市機能を中心拠点に誘導するとともに、中心拠点を核とし、地域拠点と生活拠点をつなぐ多極ネットワーク型コンパクトシティとそれを支える公共交通ネットワークの形成を図ります。

また、市内全域で画一的な施策を講じるのではなく、今後の人口減少、急速な高齢化の進展を見据えて、持続可能な都市経営の観点にも留意しながら、各拠点におけるライフスタイル、ライフステージなどに応じて、適切な施策を実施していきます。

2 施策・誘導の方針

(1) 活力あふれるコンパクトな拠点づくり

活力あふれるコンパクトな拠点が互いに連携した都市構造の構築を目指します。

① 拠点としての利便性を高め、にぎわい、交流が生まれる施設の誘導

太田駅周辺の中心拠点と、尾島・新田・藪塚の各地域拠点では、市民の利便性を高めるために、拠点ごとの役割、機能を設定した上で、それぞれの拠点にふさわしいにぎわいや交流を創出させる商業、医療・福祉、文化、行政施設等を適切に維持誘導していきます。また、そのために必要に応じて適切に土地利用を誘導します。

② 既存ストック、公有地等の有効活用

官民連携による拠点の整備、都市機能の誘導に向けて、空室等の既存ストックや公有地の有効活用を検討します。

③ 風格と魅力ある拠点形成に向けた景観づくりの推進

施設等の整備、誘導等とあわせて、中心拠点において、太田市の顔となる空間づくり、景観づくりを推進します。

(2) 地域の特徴を活かした都市環境づくり

既存の都市基盤を有効活用するとともに、必要な機能が集積した生活圏が形成された地域ごとの拠点づくりを目指します。

① 住み続けたいと思える住環境の整備

市民がいつまでも住み続けたいと思える住環境を実現するために、市内の各ゾーンで想定されるライフスタイル、ライフステージ等に適した住宅を誘導するとともに、空き家の多様な利活用に向けたマッチング等の仕組みを検討します。あわせて、必要に応じて適切に土地利用を誘導します。

② 日常生活及び普段の活動を支える施設の維持・充実

日常的な市民の生活を支えるために必要な施設や交流、活動のための施設など、市内各地に備わっている現在の利便性を維持するとともに、充実を図ります。

③ 暮らしやすい育てやすい環境の整備

暮らしやすく子育てしやすい環境の充実に向けて、学校・福祉施設・子育て支援施設等を維持するとともに、継続的な支援を図ります。

④ 工業の保全と適切な住工共生の推進

安定した税収、雇用等の面において、市の基幹産業である工業の保全に向けた事業所の誘導・需給マッチングを

進めます。また、工業の操業環境と周辺の住環境との調和に向けた取り組みを進めます。

（３）公共交通の利便性が高い都市空間の形成

拠点の近傍に都市機能の誘導を図り、公共交通の利便性が高い地域への集住を促進し、安全性の高い都市空間の維持・確保に努めます。

①公共交通が利用しやすい環境の整備

公共交通等による移動性を高めるため、交通拠点における鉄道、バス、自転車などの乗り継ぎ機能等を強化し、市内全域で公共交通が利用しやすい環境を整備します。

②徒歩・自転車で行動したくなる快適な移動空間の整備

地形が平坦な本市の特徴をいかし、自動車に過度に依存せず、徒歩や自転車により移動しやすい環境づくりに向けて、歩行者と自転車が分離された安全で快適な移動空間の整備に努めます。

③公共交通の利用促進に向けたモビリティマネジメント(※)の推進

利用者を増加させるため、公共交通に対する市民の関心・理解を高めるなどのモビリティマネジメントを進めます。

※ 一人一人の移動（モビリティ）が、社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策。

誘導区域の設定

1 居住誘導区域の考え方・設定方針

（１）居住誘導区域とは

立地適正化計画では、これまで拡散してきた居住エリアを段階的に、時間をかけながらある程度のまとまった範囲へ集約化し、低密度の居住地が都市内に広がるのではなく、人口密度の維持、社会インフラ整備や公共施設を整備するなどして、ある程度のまとまった範囲を定めた上で高密度なにぎわいのある区域を形成していくことを目指しています。

市街化区域内の一定のエリアを居住誘導区域として定め、社会インフラ整備や公共施設の整備などを効率的に行っていくことで、より高いコストパフォーマンスを発揮できる都市のマネジメントを実現しようとしています。

（２）基本的考え方

本市は２つの都市計画区域から構成され、区域区分や地域地区の有無からそれぞれ土地利用の規制誘導内容が異なります。このため、区域区分の定めのない藪塚都市計画区域においては、地域の特性に応じた考え方を検討していきます。

（３）居住誘導区域の設定方針

人口減少下でも、一定のエリアにおける人口密度を維持または回復することにより、住民の生活サービスや良好なコミュニティの形成条件が持続的に確保されるよう、次に示す諸要件を満たしているエリアを対象として居住の適正な誘導を図ります。

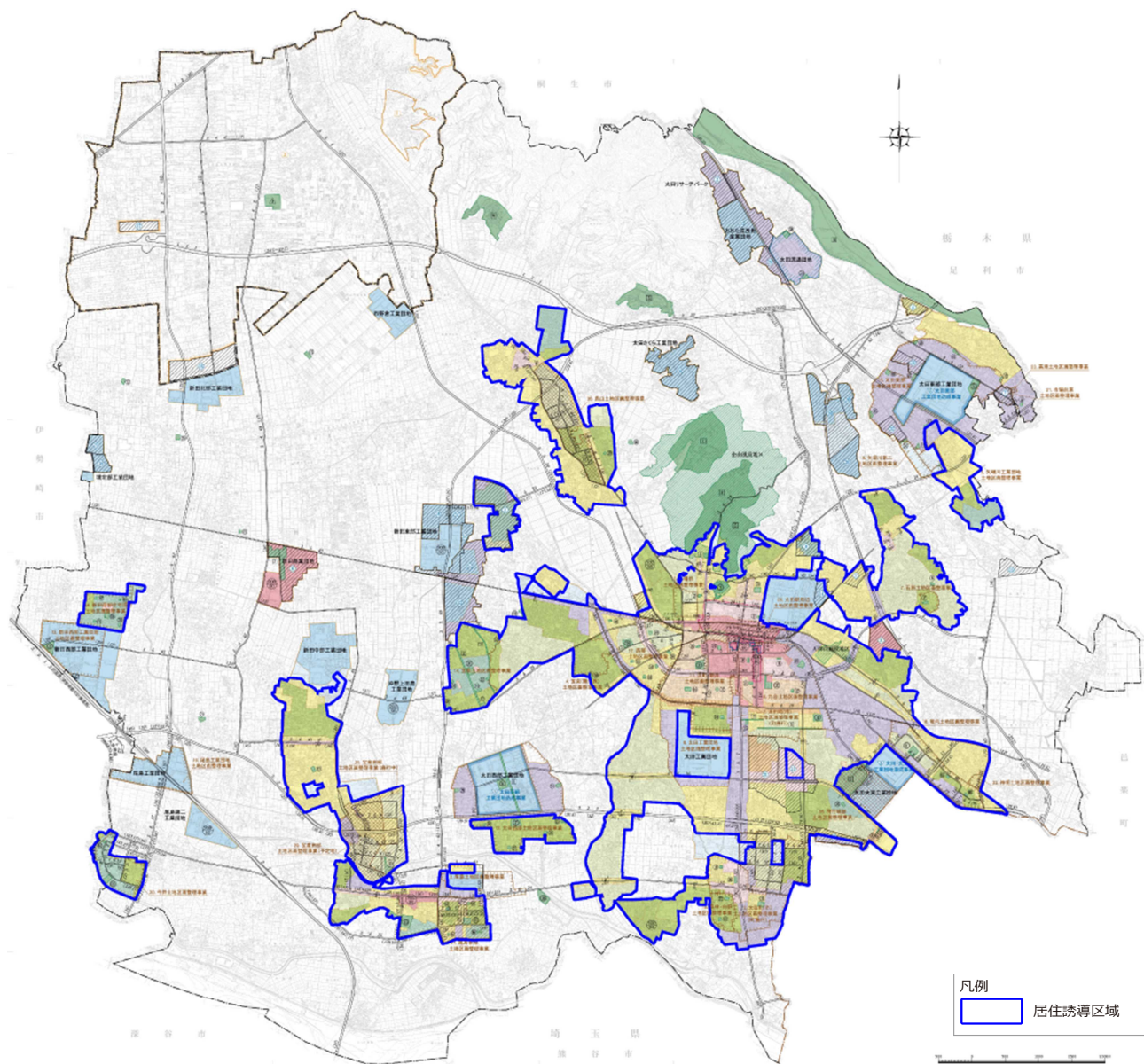
視点	要件
土地利用状況	・ 法令の規定や条例により住居系用途の土地利用や建築が規制されていないエリア ・ 将来都市構造において住居系の土地利用ゾーンとして位置づけられたエリア ・ 道路・下水道等の都市施設が整備済みまたは、事業決定、事業予定があるエリア ・ 計画的な市街地整備（市街地再開発事業、土地区画整理事業）やその他良好な面整備（住宅団地・公営住宅、民間の宅地開発地区・分譲地）等の居住を促進できるエリア ・ 就業者の定住を図るための産・住複合市街地における産業系用途地域周辺の住居系用途地域のエリア
人口密度	・ 都市規模の維持のために転入人口の増加・定着（県外からの移住含む）を図るエリア ・ 居住誘導により、空き家・空室の解消・活用、老朽家屋の更新、耐震化、都市景観の改善等の効果を期待できるエリア ・ 生活利便性を担保するために人口密度の維持・回復を図るべきエリア ・ コミュニティの維持や地域活性のためにバランスのよい人口構成を図るべきエリア
交通利便性	・ 鉄道またはバスを利用して都市機能誘導区域内にアクセスしやすいエリア ・ 公共交通施設が整備済みまたは事業決定、事業予定があるエリア
災害ハザード	・ 原則的に家屋倒壊等氾濫想定区域及び土砂災害警戒区域を除外したエリア ※防災指針において、災害リスクを踏まえた防災・減災対策を明らかにした上で、区域の設定を行う

2 居住誘導区域の設定

居住誘導区域は、鉄道及びバス路線（将来図含む）を将来の都市骨格となるための公共交通軸として位置づけ、その沿線の市街化区域を居住誘導区域とします。

居住誘導区域に含まないとされている市街化調整区域や工業用地、災害危険区域等を除き下図のように設定します。

図 居住誘導区域



3 都市機能誘導区域の考え方・設定方針

(1) 都市機能誘導区域とは

立地適正化計画では、居住誘導区域の制度と都市機能誘導区域の制度を設けています。

この制度は、都市を集約化させる際の核となる一定のエリアを都市機能誘導区域として設定し、さらに区域内に誘導したい生活サービス機能や、機能誘導に伴いエリア内で施す施策をあわせて定めることで、具体的なターゲットや用いる手段を明確にしながら都市機能の集約化を進め、高密度な区域をつくるものです。

都市機能誘導区域は医療や福祉、商業などの都市機能を中心拠点や生活拠点に集約させることにより、これらのサービスを効率的に提供できる環境を整え、都市の持続可能性を高める上で必要となる「都市機能の集積拠点」を形成するために定める地域です。

(2) 基本的考え方

本市における都市機能誘導区域は、将来都市構造の中で拠点として位置づけた次のような地域が考えられます。

中心拠点	太田駅を中心としたエリア
地域拠点	尾島地区中心部等の一帯、新田商業団地とその周辺の公共公益施設等を含む一帯、藪塚地区中心部一帯
生活拠点	中心拠点・地域拠点と連携・補完する生活利便施設の集積する場所

これらの地域の中でも太田駅を中心とした中心部地域は他の地域よりも高い密度で都市機能が集積しており、また鉄道やコミュニティバスなどの公共交通機関によるアクセシビリティも高くなっています。また、この地域は都市計画マスタープランでも重点的な整備を図っていくエリアとして位置づけられており、今後も都市基盤等の整備が見込まれます。

このようなことから、中心部地域を本市の中心拠点として都市機能を維持し、充実させていく必要があるため、都市機能誘導区域として設定し、誘導する施設（都市機能誘導施設）を設定します。

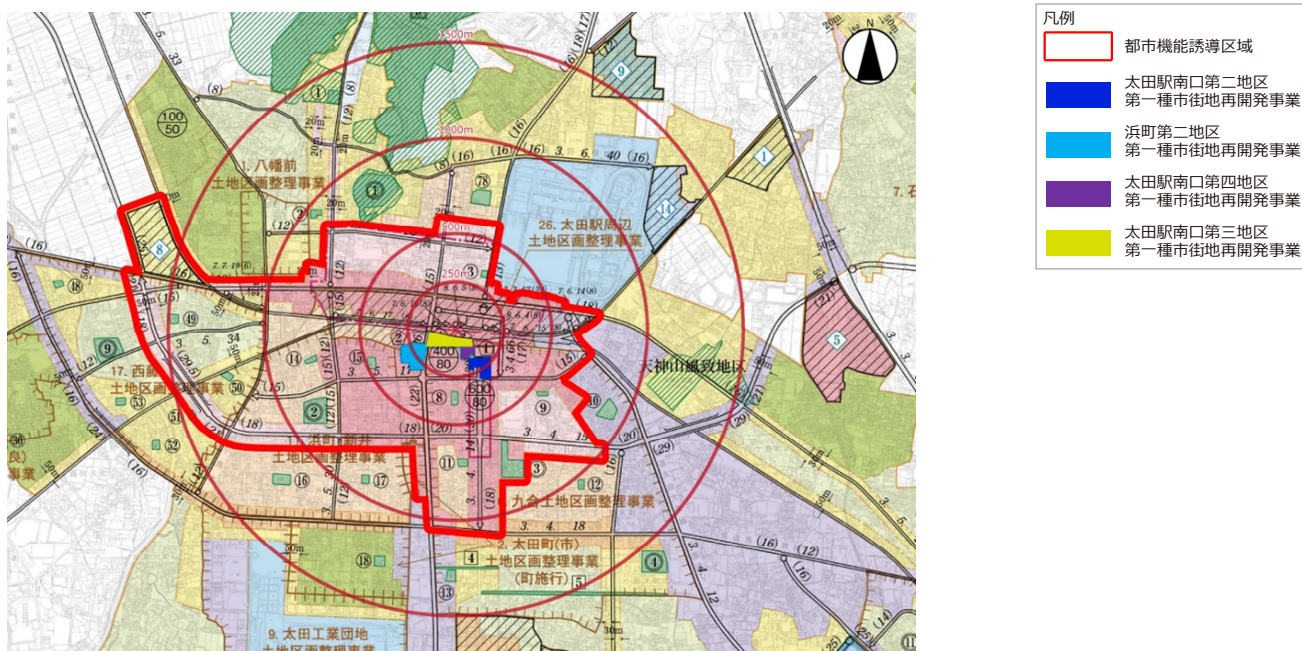
(3) 都市機能誘導区域の設定方針

居住誘導の方針と整合するように、次に示す諸要件を満たしているエリアを対象として都市機能の適正な誘導を図ります。

視点	要件
土地利用状況	・ 法令の規定や条例により誘導施設の立地が規制されていないエリア ・ 将来都市構造における拠点かつ中心市街地・地域の活性化に効果的なエリア ・ 道路・下水道等の都市施設が整備済みまたは、事業決定、事業予定があるエリア ・ 計画的な市街地整備（市街地再開発事業、土地区画整理事業）等により、高次都市機能や生活利便施設の立地または入居が可能なエリア ・ 工場等の非住生活系の施設や農地が混在していない一定規模以上のまとまりあるエリア
都市機能	・ 既に一定以上の都市機能（医療・福祉・商業・社会施設等）が集積しているエリア ・ 既存の都市機能との効果的なネットワーク化が望まれるエリア ・ 都市機能誘導により、空き店舗、空き施設、空きのテナントスペースの解消・活用、老朽家屋の更新、耐震化、都市景観の改善、回遊性の向上等の効果を特に期待できるエリア ・ 公的施設の活用の必要性和効果を将来的に検討するうえで考慮するエリア
交通利便性	・ 鉄道またはバスを利用して都市機能誘導区域内にアクセスしやすいエリア ・ 交通施設と生活利便施設が近く、日常的利用の相乗効果が高いエリア ・ 公共交通施設が整備済みまたは事業決定しているエリア
災害ハザード	・ 原則的に家屋倒壊等氾濫想定区域及び土砂災害警戒区域を除外したエリア

4 都市機能誘導区域の設定

図 都市機能誘導区域



■ 誘導施設

医療機能	医療法第 1 条の 5 に規定する医療施設のうち、救急機能、先進医療機能、機能回復機能を有する施設
商業・業務機能	大型商業施設（大規模小売店舗立地法第 2 条第 2 項に規定する店舗面積 1,000 ㎡以上の商業施設（共同店舗・複合施設等含む））
教育文化機能	学校教育法第 124 条に規定する専修学校、学校教育法第 134 条に規定する各種学校、学校教育法第 1 条に規定する大学

都市機能及び居住を維持・誘導するための施策

1 施策の方向性

本市では、人口減少や高齢化が進んだ 20 年後を見据え対応できるよう、「都市機能誘導区域における都市機能の維持・誘導」、「まちづくりと連携した利便性と快適性の高い持続可能な公共交通の構築」、「居住誘導区域における生活環境の拡充と人口密度の維持」により、『多極ネットワーク型コンパクトシティ』を目指します。

この実現に向け、都市機能誘導及び居住誘導に係る届出制度(※)を適正に運用するとともに、都市機能及び居住を維持・誘導するための施策を、時間軸をもって講じていきます。

(1) 都市機能誘導区域における都市機能の維持・誘導

- 高次都市機能をはじめ様々な都市機能が集積している中心地区では、既存の都市機能を有効活用するとともに、さらなる都市機能を誘導します。
- 住宅を中心とした市街地が形成されている地域拠点では、住民の日常生活を支える都市機能を維持・充実させます。

○高校、大学等が立地する地区においては、高等教育機関等の区域外への移転を防ぎます。

(2) まちづくりと連携した利便性と快適性の高い持続可能な公共交通の確立

- 中心拠点の交通軸を強化・形成します。
- 中心拠点の中心軸と地域拠点を便利な連絡で確保します。
- 地域拠点と生活拠点との連絡を確保します。
- 都市圏の連携を支える交通軸を確保します。
- 市民の積極的な関わりを推進します。

(3) 居住誘導区域における生活環境の拡充と人口密度の維持

- 他市町村からの人の呼び込みや、若い世代の地域への定着等を進め、市域全体の人口減少の抑制を図ります。
- 居住誘導区域内の生活利便性を高めるとともに、受け皿となる住まいの流動化を図るなど、居住誘導区域内への住み替えをゆるやかに誘導します。
- 高度化・多様化する市民ニーズに対応するとともに、様々な都市機能を身近な範囲で利用できる利便性の高い地域の形成に向けた拠点機能性の向上を図るため、生涯学習や子育て支援、福祉サービス、保育施設などを地域拠点や生活拠点に整備しやすくなるよう支援を検討します。
- 災害ハザードマップにおいて、浸水想定区域内にある居住誘導区域内については、太田市地域防災計画に基づいて適切な避難誘導体制について検討します。さらに居住者を中心に自助・共助の考えも含めた避難マニュアルの作成など、市民が安心して暮らせる地域を目指します。

※届出制度（都市再生特別措置法第 88 条、第 108 条及び第 108 条の 2 に規定）とは

以下の行為に対し、行為の 30 日前までに市への届出が義務付けられるもの。

- 1：都市機能誘導区域外において、誘導施設を新築または新築目的の開発行為等を行う場合。
- 2：都市機能誘導区域内において、誘導施設を休止または廃止する場合。
- 3：居住誘導区域外において、3 戸以上の住宅を新築または新築目的の開発行為（2 戸以下であってもその規模が 1,000 ㎡以上を含む）等を行う場合。

詳細は、別途作成の「太田市立地適正化計画 届出の手引き」を参照ください。

2 都市機能及び居住等を維持・誘導するための施策

(1) 都市機能誘導に係る施策

・都市機能誘導区域への施設整備及び区域内の活性化によるにぎわいの創出

都市再生整備計画事業など国の支援制度の活用により、中心拠点への新たなにぎわい拠点として文化交流施設等を整備したほか、誘導施設の整備及びこれらの整備と併せて都市の再構築に必要な事業について検討します。

実施事業	○太田駅南口第三地区第一種市街地再開発事業 ○太田駅周辺土地区画整理事業 ○空き店舗対策支援事業 ○商店リフォーム支援事業
実施予定の事業	○太田駅南口第四地区第一種市街地再開発事業 ○（仮称）市道 1 級 20 号線ほか 1 路線道路改良事業
今後、想定される事業等	○（仮称）太田駅北口駅前駐車場整備事業 ○太田駅南口地区市街地総合再生計画関連事業 ○都市構造再編集中支援事業 ・太田市中心市街地（第三期）地区

(2) 居住誘導に係る施策

・ 居住の誘導に資する事業

社会インフラ整備や公共施設を整備するなどして、ある程度のまとまった範囲で高密度なぎわいのある区域を形成するために、良好なコミュニティの形成とともに、持続的に確保されるよう、防災機能の強化なども念頭に、だれもが住みやすいと感じることのできる住環境整備に取り組みます。また、居住の誘導に効果的な事業等についても引き続き検討していきます。

実施事業	○太田駅南口第三地区第一種市街地再開発事業（再掲） ○太田駅周辺土地区画整理事業（再掲） ○東矢島土地区画整理事業 ○宝泉南部土地区画整理事業 ○尾島東部土地区画整理事業 ○市営住宅集約促進事業（市営住宅建替事業） ○空き家対策事業 ○空き家等除却補助事業 ○狭あい道路整備事業 ○木造住宅耐震診断・耐震改修補助事業 ○居住誘導区域内における住宅開発許可基準（道路基準）の緩和 ○太田市移住者まちなか住宅取得支援金交付事業
実施予定の事業	○太田駅南口第四地区第一種市街地再開発事業（再掲）
今後、想定される事業等	○太田駅南口地区市街地総合再生計画関連事業（再掲） ○宝泉南部土地区画整理事業内公園建設事業 ○尾島東部土地区画整理事業内公園建設事業

(3) 公共交通ネットワークに係る施策

・ 公共交通の利便性やサービスの向上

中心拠点内を快適に移動でき、さらに中心拠点と地域拠点を円滑に移動できる、利便性の高い公共交通網の再編を図るとともに、市の将来を担う学生が公共交通や地域の活性化に貢献する取り組みへの支援や、高齢者など公共交通の需要が高まる世代の利用促進に取り組みます。

また、自転車との乗り継ぎ等の連携機能の向上や交通系 IC カードによる利用しやすい料金制度と商店街と連携したサービスなどを検討することにより公共交通の利便性や快適性、優位性を高めます。

なお、居住誘導区域外における一定規模の既存集落や既成市街地での公共交通についても、将来的な誘導施策を踏まえながら利便性やサービスの向上を検討していきます。

実施事業	○太田市地域公共交通網形成計画に基づく公共交通の再編成 ○おうかがい市バス事業
実施予定の事業	○地域公共交通路線バス運行事業 ○「GunMaaS」の導入
今後、想定される事業等	○公共交通結節点ネットワーク環境向上事業 ○地域公共交通利用促進事業

(4) 公共施設等総合管理計画と連携した公的施設の維持誘導

市有施設を長期的な視点で維持・管理していくことを目的に策定された「太田市公共施設等総合管理計画（令和 5 年 3 月改定）」と連携し、施設の維持・誘導に努めます。また、公共施設の更新時等においては、中心拠点、地域拠点及び生活拠点への集約、複合化を検討していきます。

実施事業	○本庁舎設備等保全事業 ○行政センター改修事業
------	----------------------------

	○（仮称）太田西複合拠点公共施設建設事業
実施予定の事業	○学校における存続、統合、分割などによる適正化事業
今後、想定される事業等	○公共施設の更新等に伴う施設の集約、複合化

防災指針

1 防災指針の基本的な考え方

■ 防災指針策定の背景

自然災害の激甚化・頻発化を踏まえ、災害リスクを勘案した防災まちづくりを進めていくことが必要であることから、令和2年6月に「安全なまちづくり」を推進するため、改正都市再生特別措置法等が公布されました。

本改正において、①立地適正化計画の強化（防災を主流化）、②災害ハザードエリアにおける開発抑制、③災害ハザードエリアからの移転の促進が示されました。

■ 防災指針の位置付け

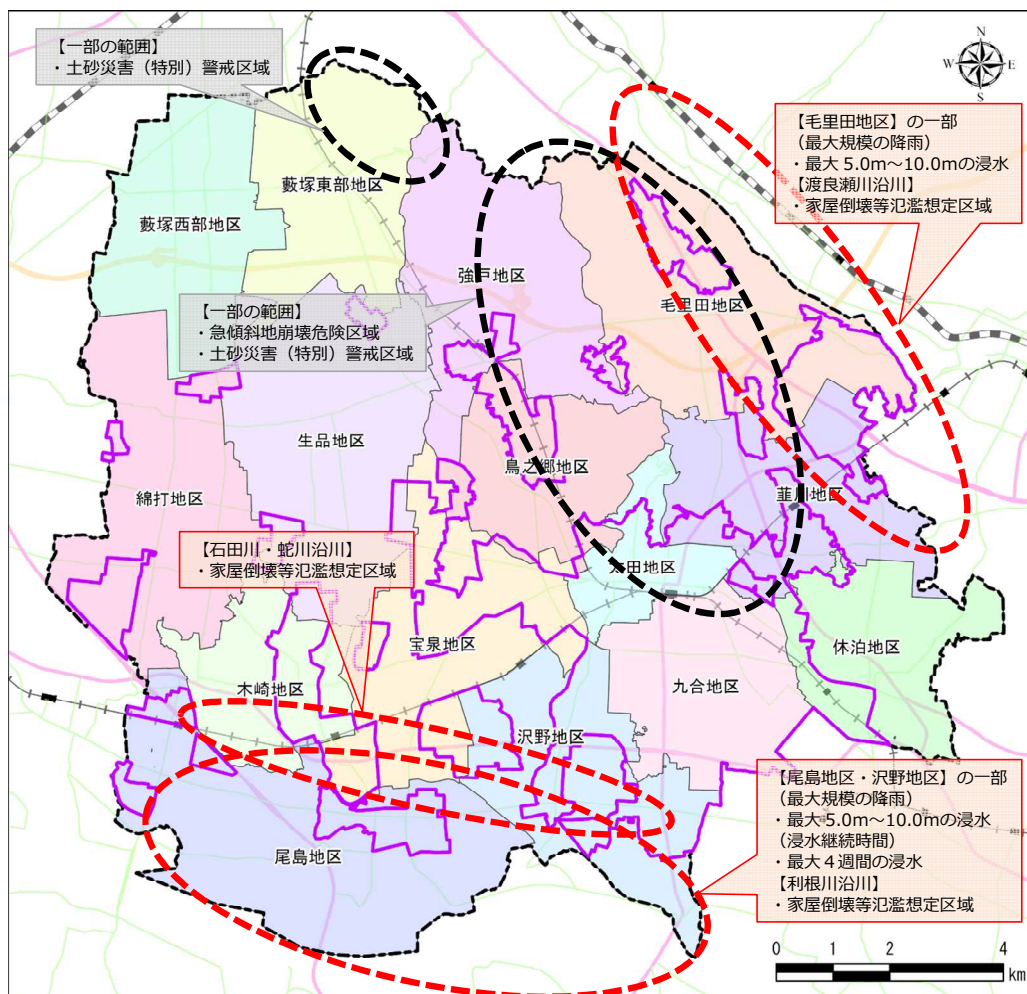
防災指針は、太田市立地適正化計画の一部であり、防災関連計画である太田市国土強靱化地域計画及び太田市地域防災計画との整合・連携を図ります。

2 災害リスクの分析及び課題の整理

■ 太田市におけるハザード区域

太田市全域の災害リスク傾向は、下記のとおりです。

図 災害リスクの傾向



■居住誘導区域等における災害リスクの分析及び課題の整理

①災害リスクの分析

本市に被害をもたらす洪水、土砂災害、地震について、これらの災害が発生する可能性を示す「災害ハザード情報」と、災害が発生した場合の被害規模に影響する「都市特性」を組み合わせることにより、分析・評価を行います。

図 情報の組み合わせによる災害リスク

組み合わせる情報（ハザード情報）		組み合わせる情報（都市の情報）	分析の視点
浸水深（想定最大規模）	×	人口	避難場所への一時避難は必要か
浸水継続時間（想定最大規模）			浸水が継続する地区はあるか
浸水深（想定最大規模）	×	※ハザード情報の組み合わせ分析	垂直避難ができるか
家屋倒壊等氾濫想定（河岸侵食・氾濫流）			家屋倒壊の危険性がないか
浸水深（想定最大規模）（3.0m以上）	×	指定緊急避難場所・指定避難所	徒歩での避難ができるか
浸水継続時間（想定最大規模）			避難所としての継続利用ができるか
浸水深（概ね30年に1回程度発生する降雨）	×	人口	避難リスクが高いエリアはどこか
浸水深（想定最大規模、30年に1回程度発生する降雨）	×	人口増減率	洪水浸水想定区域内で人口が増加しているか
浸水深（想定最大規模、30年に1回程度発生する降雨）	×	新築建物	洪水浸水想定区域内で建物が増加しているか
浸水深（想定最大規模）	×	都市機能施設	浸水する施設はあるか
浸水継続時間（想定最大規模）			施設が継続利用できるか
浸水深（想定最大規模）（0.5m以上、3.0m以上）	×	要配慮者利用施設	要配慮者が垂直避難できるか
		指定緊急避難場所・指定避難所	要配慮者が避難場所等に避難できるか
浸水継続時間（想定最大規模）	×	緊急輸送道路	道路寸断・集落孤立がないか
浸水深（想定最大規模）	×	アンダーパス	洪水時に通行できなくなるアンダーパスが存在しているか
土砂災害（特別）警戒区域	×	人口	被害を受けやすいエリアはどこか
急傾斜地崩壊危険区域			被害を受けやすいエリアはどこか
震度分布（太田断層）（震度6弱以上）	×	建物	被害を受けやすいエリアはどこか
液状化（太田断層）（高い（15<PL））			被害を受けやすいエリアはどこか

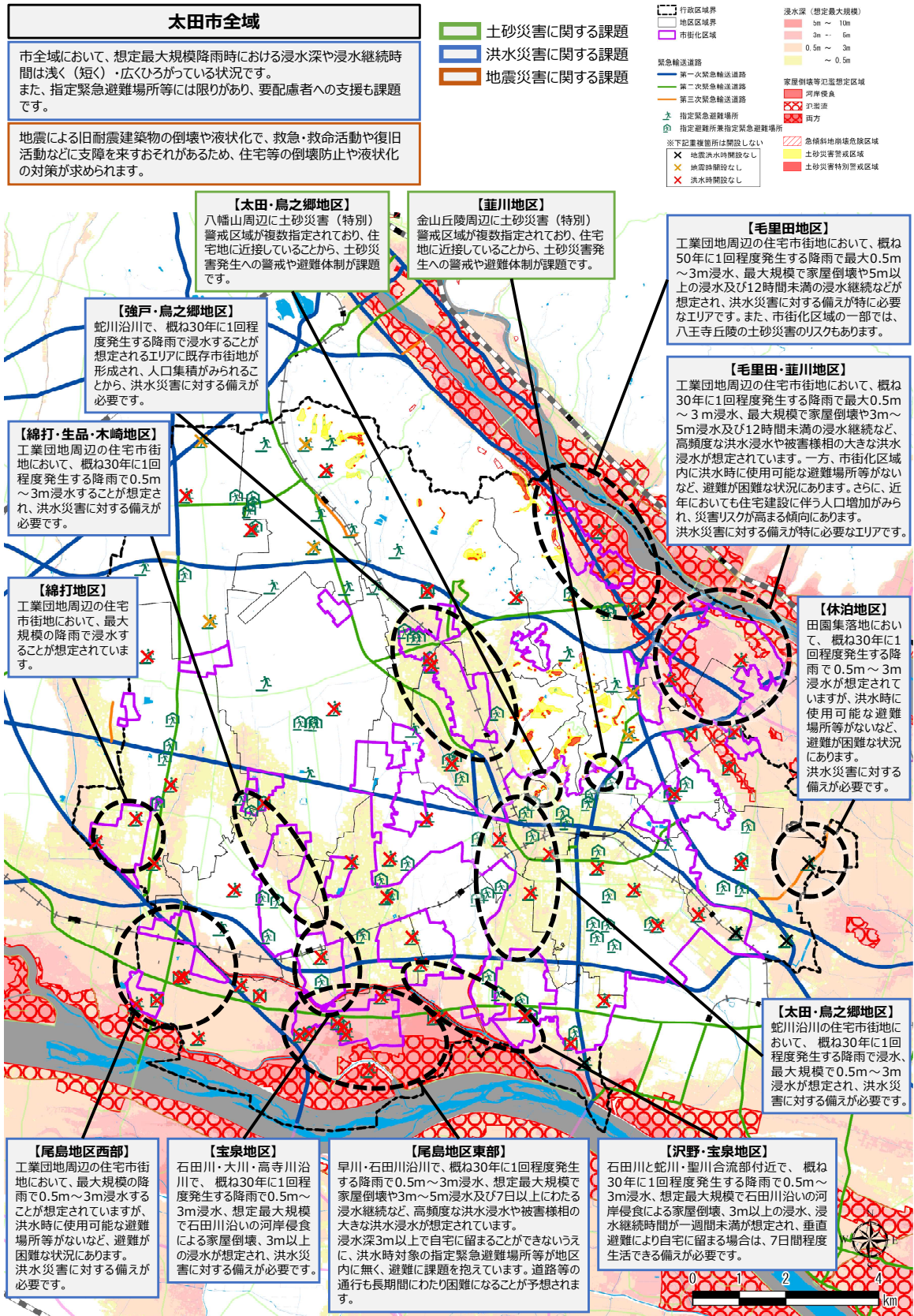
②課題の整理

本市では、主として郊外部の住宅市街地において洪水浸水想定区域が存在しますが、現在、県が実施している事業をはじめ、河川堤防等の河川工事や避難所の耐震化等のハードの整備とともに、防災訓練や防災意識啓発等のソフト面の双方で災害対策に取り組んでいます。また、既存住宅地を含めて広く洪水浸水想定区域が広がっていますが、洪水による災害は、土砂災害に比べて事前の避難が可能であり、浸水が継続する地区については、事前の速やかな避難が可能であると想定されます。

河川改修等のハード整備により災害リスクを軽減しつつ、なお既存住宅地に残存する災害リスクに対しては、安全な市街地に居住を誘導・促進することと、避難対策などにより当面の災害リスクを軽減することが必要です。

災害リスクの分析においては、市街化区域を中心に本市においてどのような災害リスクがあるかを明らかにし、その回避、軽減に向けた防災まちづくりの課題を整理することとします。

図 防災まちづくりの課題



■防災まちづくりの目標レベルの設定

太田市内の市街化区域、居住誘導区域の区分と災害リスクに応じて、防災まちづくりの目標レベルを以下のように設定します。併せて、主要な取り組みの方向を示します。

市全域において想定最大規模降雨時における浸水想定区域は広く、浸水深や浸水継続時間に差異があることから、居住誘導区域においてもその災害リスクが異なります。そのため洪水による被害様相と災害発生頻度に応じた目標レベルを設定することとします。

防災まちづくりの目標レベル		目安
◎	人命もまちも守られる	・ ハザードに対して、人命が確保され市街地も安全、または将来的に安全になっていく仕組みがある。
○	人命が守られ、被災してもまちの立ち直りが早い	・ ハザードに対して、人命は確保されるが、市街地で被害が想定されている。 ・ 一方で、被災後に市街地を迅速に復旧する仕組みが準備されている。
△	人命は守られる	・ ハザードに対して、人命は確保されるが、市街地で被害が想定されている。 ・ 洪水リスクのある地域については、水害発生予見時の水平避難・垂直避難の円滑な実施により人命が守られる態勢が準備されている。

<居住誘導区域内の目標レベル>

被害様相	浸水深	頻度			
		高頻度 (1/10～1/30)	中高頻度 (1/50～1/80)	中頻度 (1/100～1/200)	想定最大規模 (1/1000)
浸水するが大きな被害はない	0.5m 未満	◎	◎	◎	◎
一定の被害 (床上相当以上の浸水)	0.5m 以上 1.0m 未満	◎	◎	○	○
大きな被害 (1 階の全てが浸水)	1.0m 以上 3.0m 未満	○	○	○	○
甚大な被害 (垂直避難不可)	3.0m 以上 5.0m 未満	△	△	△	△
	5.0m 以上	△	△	△	△
	家屋倒壊				— (区域から除外)

<居住誘導区域外の目標レベル>

被害様相	浸水深	頻度			
		高頻度 (1/10～1/30)	中高頻度 (1/50～1/80)	中頻度 (1/100～1/200)	想定最大規模 (1/1000)
浸水するが大きな被害はない	0.5m 未満	◎	◎	◎	◎
一定の被害 (床上相当以上の浸水)	0.5m 以上 1.0m 未満	○	○	○	○
大きな被害 (1 階の全てが浸水)	1.0m 以上 3.0m 未満	○	○	△	△
甚大な被害 (垂直避難不可)	3.0m 以上 5.0m 未満	△	△	△	△
	5.0m 以上	△	△	△	△

	家屋倒壊				△
--	------	--	--	--	---

3 防災まちづくりの将来像及び取組方針

(1) 防災まちづくりの将来像

災害リスクの分析及び課題の整理から、居住誘導区域は区域外と比較してハザードが少ないものの、災害リスクが残存していることがわかります。

このことから、居住誘導区域をより安全なエリアにするとともに、災害リスクの高いエリアから区域内への移転を促進する防災まちづくりが必要であり、その将来像を、「地域の災害リスクを認識し、人命が守られ、素早く立ち直るまちづくり」とします。

防災まちづくりの将来像

将来都市像（第2次太田市総合計画基本構想より）

人と自然にやさしく、品格のあるまち太田

太田市国土強靱化地域計画における基本目標

- ① 人命の保護が最大限図られること
- ② 市及び地域社会の重要な機能が致命的な障害を受けずに維持されること
- ③ 市民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- ④ 迅速な復旧・復興

防災の基本理念（太田市地域防災計画より）

- 1 周到かつ十分な災害予防
- 2 迅速かつ円滑な災害応急対策
- 3 適切かつ速やかな災害復旧・復興
- 4 官民が一体となって災害に立ち向かう地域社会の構築
- 5 継続的な取り組みによる防災力の強化

第二節の結果



**地域の災害リスクを認識し、
人命が守られ、
素早く立ち直るまちづくり**

（２）取組方針及び施策

防災まちづくりの将来像を実現するため、課題に対応した、災害リスクの低減及び災害リスクの回避による二つの取組方針に基づく施策を以下のとおり実施します。

図 防災まちづくりの将来像を実現するための取組方針及び施策

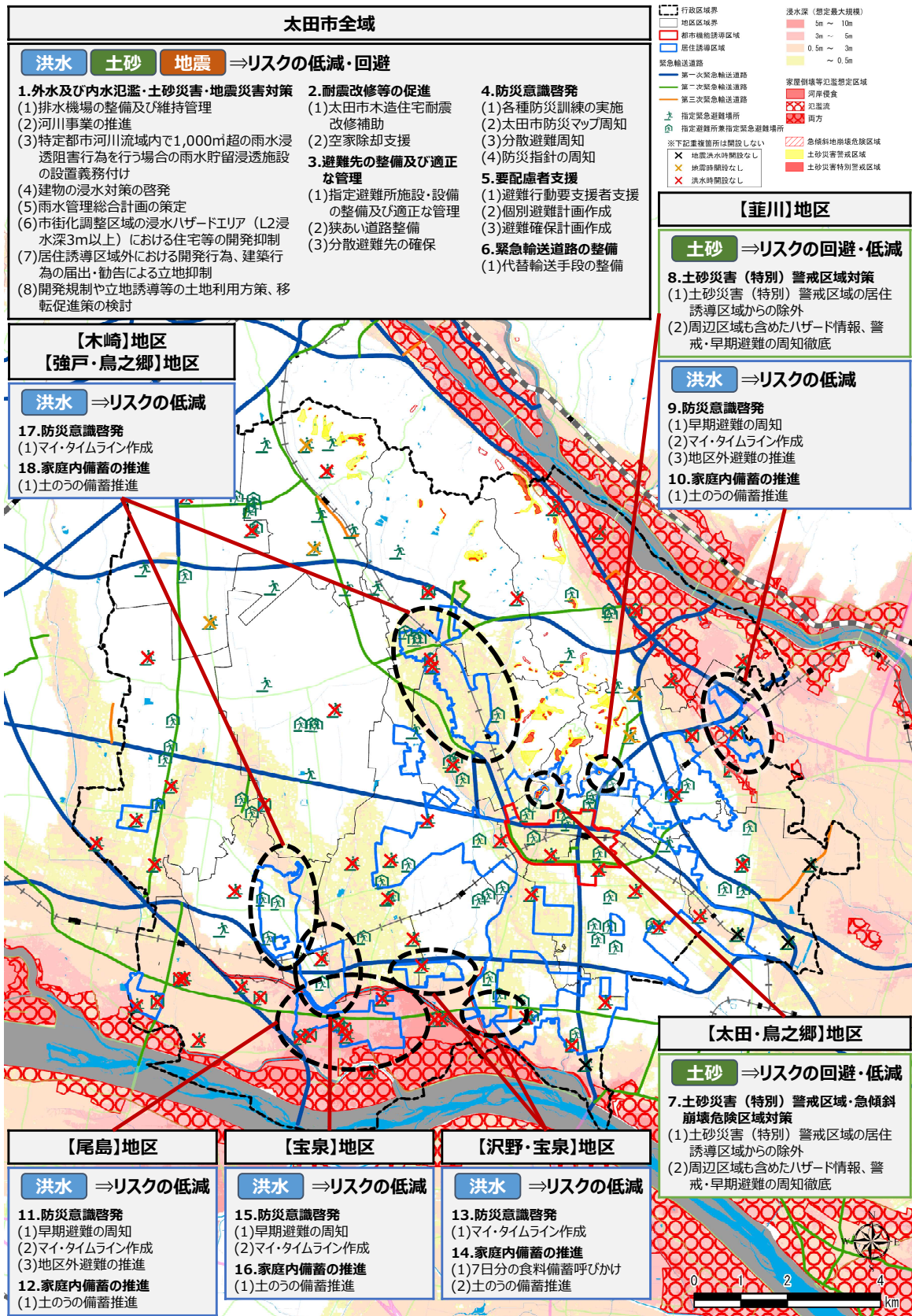


図 施策及び取組期間一覧

地区	対象ハザード			取組方針	施策（取組）	実施主体	取組期間			
	洪水	土砂	地震				短期 (5年)	中期 (10年)	長期 (20年)	
太田市全域	○			低減	1. 外水及び内水氾濫・土砂災害・地震災害対策	(1) 排水機場の整備及び維持管理	市			
	○					(2) 河川事業の推進	市・県・国			
	○					(3) 特定都市河川流域内で1,000㎡超の雨水浸透阻害行為を行う場合の雨水貯留浸透施設の設置義務付け	県			
	○					(4) 建物の浸水対策の啓発	市			
	○					(5) 雨水管理総合計画の策定				
	○			(6) 市街化調整区域の浸水ハザードエリア（L2浸水深3m以上）における住宅等の開発抑制						
	○	○	○	(7) 居住誘導区域外における開発行為、建築行為の届出・勧告による立地抑制						
	○	○	○	(8) 開発規制や立地誘導等の土地利用方策、移転促進策の検討						
			○	低減	2. 耐震改修等の促進	(1) 太田市木造住宅耐震改修補助	市			
			○			(2) 空家除却支援				
	○	○	○	低減	3. 避難先の整備及び適正な管理	(1) 指定避難所施設・設備の整備及び適正な管理	市			
	○	○	○			(2) 狭あい道路整備				
	○	○	○			(3) 分散避難先の確保				
	○	○	○	低減	4. 防災意識啓発	(1) 各種防災訓練の実施	市			
	○	○	○			(2) 太田市防災マップ周知	市・市民			
	○	○	○			(3) 分散避難周知				
	○	○	○			(4) 防災指針の周知				
	○	○		低減	5. 要配慮者支援	(1) 避難行動要支援者支援	市			
	○	○				(2) 個別避難計画作成	市・市民・事業者			
	○	○				(3) 避難確保計画作成	市・事業者			
	○			低減	6. 緊急輸送道路の整備	(1) 代替輸送手段の整備	市			
太田・鳥之郷地区の一部		○		回避 低減	7. 土砂災害（特別）警戒区域・急傾斜崩壊危険区域対策	(1) 土砂災害（特別）警戒区域の居住誘導区域からの除外	市			
		○				(2) 周辺区域も含めたハザード情報、警戒・早期避難の周知徹底				
蜷川地区の一部		○		回避 低減	8. 土砂災害（特別）警戒区域対策	(1) 土砂災害（特別）警戒区域の居住誘導区域からの除外	市			
		○				(2) 周辺区域も含めたハザード情報、警戒・早期避難の周知徹底				
	○			低減	9. 防災意識啓発	(1) 早期避難の周知	市・市民			
	○					(2) マイ・タイムライン作成				
	○					(3) 地区外避難の推進				
○			低減	10. 家庭内備蓄の推進	(1) 土のうの備蓄推進	市・市民				
尾島地区の一部	○			低減	11. 防災意識啓発	(1) 早期避難の周知	市・市民			
	○					(2) マイ・タイムライン作成				
	○					(3) 地区外避難の推進				
	○			低減	12. 家庭内備蓄の推進	(1) 土のうの備蓄推進	市・市民			
沢野・宝泉地区の一部	○			低減	13. 防災意識啓発	(1) マイ・タイムライン作成	市・市民			
	○			低減	14. 家庭内備蓄の推進	(1) 7日間分の食料備蓄呼びかけ	市・市民			
	○					(2) 土のうの備蓄推進				
宝泉地区の一部	○			低減	15. 防災意識啓発	(1) 早期避難の周知	市・市民			
	○					(2) マイ・タイムライン作成				
	○			低減	16. 家庭内備蓄の推進	(1) 土のうの備蓄推進	市・市民			
木崎地区の一部 強戸・鳥之郷地区の一部	○			低減	17. 防災意識啓発	(1) マイ・タイムライン作成	市・市民			
	○			低減	18. 家庭内備蓄の推進	(1) 土のうの備蓄推進	市・市民			

リスク回避 : 災害時に被害が発生しないようにする（回避する）ための取組
 リスク低減（ハード） : 被害を低減するための施設整備等

リスク低減（ソフト）：確実な避難や経済被害軽減、早期の復旧・復興等の取組

(3) 評価指標及び目標値

防災指針の評価指標及び目標値は、防災まちづくりの将来像の実現度合い並びに施策の進捗状況及び有効性を客観的かつ定量的に把握するため、以下のとおりとします。

なお評価指標の目標値は、行政計画の計画期間に合わせて、5 年を基準として設定します。

図 評価指標及び目標値一覧

施策 No.	評価指標	現況値 (年度)	目標値 (年度)
2-(1)	旧耐震基準の住宅の耐震改修による耐震化率	82.2% (R5・推計値)	95% (R7)
2-(2)	空家の除却件数 ※空家除去に関する補助金の交付件数	年 100 戸 (R4)	年 100 戸 (R10)
3-(2)	狭あい道路寄付延長 ※幅員 4m未満の狭あい道路を拡幅等整備するための道路寄付延長	53.051km (R4)	58.8km (R6)
3-(3) 9-(3) 11-(3)	駐車場避難が可能な施設の確保数 ※公共施設または民間施設駐車場との協定締結数	7 箇所 (R5)	10 箇所 (R10)
4-(1)	各種防災訓練の実施回数 ※総合防災訓練など太田市で実施する各種防災訓練の実施回数	年 6 回 (R5)	年 6 回 (R10)
4-(2) 4-(3) 9-(1) 9-(3) 10-(1) 11-(1) 11-(3) 12-(1) 14-(1) 14-(2) 15-(1) 16-(1) 18-(1)	防災に関する出前講座実施回数 ※地区の要望に応じて実施する出前講座の実施回数	5 回 (R5)	各年度 9 回 累計 54 回 (R10)
5-(3)	要配慮者利用施設における避難確保計画作成率	98.60% (R5)	100% (R6)
9-(2) 11-(2) 13-(1) 15-(2) 17-(1)	マイ・タイムラインの講座実施地区数 ※水害リスクのある市内 13 地区のうち、各地区にて実施するマイ・タイムライン講座の実施回数	7 地区 (R5)	13 地区 (R7)

市街化調整区域及び非線引き都市計画区域における「まちのまとまり」

1 対象区域の現状と「まちのまとまり」の必要性

本市は、大正時代に中島飛行機製作所が作られて以降、戦前戦後を通じて北関東を代表する工業都市として成長を遂げてきました。高度成長期には内陸型工業都市として急速に住宅需要が増加し、都市化が進みました。その後、平成 17 年 3 月 28 日に、太田市、尾島町、新田町、藪塚本町の 1 市 3 町が対等合併し、現在の太田市が誕生しました。そのため本市では、既成市街地と、工業の発展とともに膨らんだ住宅需要に伴い、急速な都市化とともに郊外部への低密度に拡散した都市形態となっています。市街化調整区域には本市総人口の約 3 割、非線引き都市計画区域には本市総人口の約 1 割が居住しています。

戦後、工業都市として急速に発展してきた本市では、周辺町村との合併によって拡大してきた都市化過程があります。そのため、既存集落の扱いや住宅需要の高まりによる大規模住宅団地の造成といった開発行為など、結果として平野部の工業都市特有の低密度な市街地が郊外部に拡散する状況が発生してきました。

本市における市街化調整区域及び非線引き都市計画区域については、群馬県が作成した「人口減少下における土地利用ガイドライン」（以下「ガイドライン」）に沿った、「まちのまとまり」の形成に向けた取り組みを検討する必要があります。取り組みを進めていくにあたっては、本市の都市構造が抱える歴史的経緯や地域コミュニティの維持に十分配慮して、長期的な視点で段階的な検討を進めていきます。

2 対象区域における土地利用の課題解決の方向性

多くの市民が暮らしている市街化調整区域において、「まちのまとまり」エリアのコミュニティを維持するために、計画的かつ段階的に適切な立地誘導を図っていく必要があります。そのためには、小学校区等を一つの柱に、本市が持つ自然環境の豊かさと生活の利便性を再構築するとともに、生活インフラとして公共交通網を充実させて暮らしを支える移動の利便性を充実させる必要があります。

非線引き都市計画区域においては、現在、線引きまでの暫定的な措置として、生活環境を悪化させないための特定用途制限地域を指定していますが、線引きまでのプロセスとして、用途地域・地区計画などの都市計画手法を活用して居住抑制や工場規制、用途混在防止などの規制・誘導を図ることが必要です。こうした活用をしながら、「まちのまとまり」を形成し、そこへの立地誘導とそれ以外での立地抑制を効果的に組み合わせることが必要と考えています。

なお、用途地域指定に関しては、地域コミュニティの維持の観点から、隣接する他自治体の非線引き都市計画区域の状況や、公共交通網整備の効果などを注視しながら、慎重に検討していく必要があります。

3 対象区域における計画・調整の進め方及び今後の取り組み

本市の対象区域における計画・調整の進め方は、ガイドラインとの整合を図りながら取り組みを進めていきますが、「まちのまとまり」の必要性について、地域住民との話し合いなどにより、地域のコミュニティを維持・継続していくための知恵と工夫を共有していきます。立地誘導は個人の私権に関わることでもありますので、「まちの暮らしやすさを全体で向上させる」意識を共有し、そのために取り組むべき方法・手法、方策を選択していくような取り組みを進めることが考えられます。

行政が方向性・方針を示して市民をそれに従わせるのではなく、新しい市民協働の取り組みについて、試行錯誤しながら現実に即した取り組みを選択し、段階的に仕上げて進めていくことが重要と考えています。

計画の推進

本計画に記載された施策・事業の取り組み状況については、概ね5年ごとに取り組み状況の調査、分析及び評価を行い、立地適正化計画の進捗状況について検討を行うとともに、必要に応じて、適切に立地適正化計画の見直し等を行うものとします。

1 中間評価

中間評価年度である令和5年度において、計画の中間評価を行いました。誘導施設の立地状況や誘導施策の実施状況、目標値の達成状況により検証を行いました。また、これらに併せて、評価指標・目標値の更新を行いました。

■ 誘導施設の立地状況

誘導施設の新規立地は、計7件であるが、すべて都市機能誘導区域外に立地している。

	都市機能誘導区域			区域外		
	現行計画	中間評価	増減	現行計画	中間評価	増減
医療機能	2	2	±0	5	5	±0
商業・業務機能	4	4	±0	40	46	+6
教育・文化機能	2	2	±0	6	7	+1
計	8	8	±0	51	58	+7

■ 目標の達成状況

① 都市機能誘導に係る施策

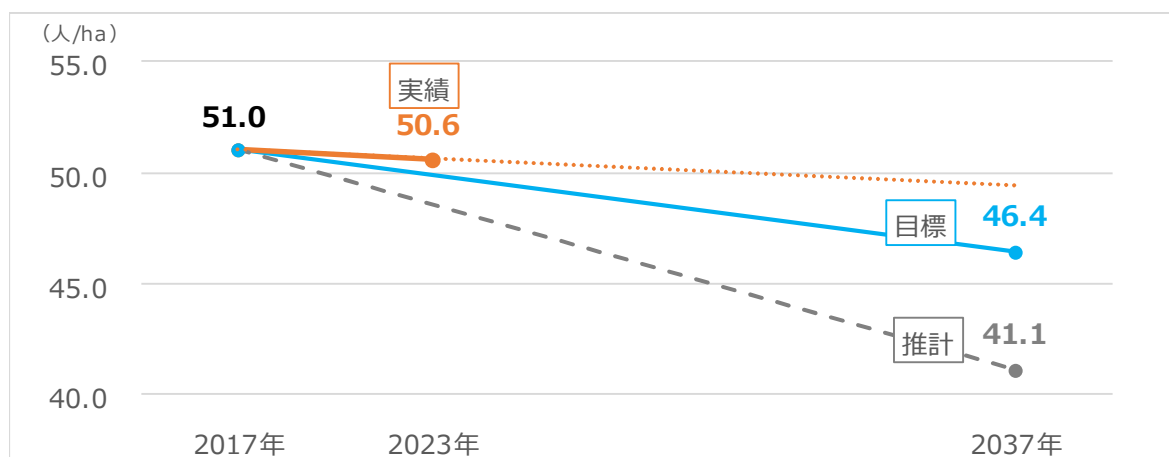
都市機能誘導の評価指標・効果について、令和5年（2023年）時点における中間評価を行う。

<評価指標>

指標	当初値 (2017年)	中間評価値 (2023年)	将来推計値 (2037年)	目標値 (2037年)
中心市街地の人口密度	51.0 人/ha (2010年度)	50.6 人/ha (2020年度)	41.1 人/ha (2037年度)	46.4 人/ha (2037年度)

中心市街地の人口密度は、値としては減少しているものの目標値を上回っており、目標達成に向け順調に推移している。誘導区域内の誘導施設の新規立地は0件となっているものの、誘導施策を実施している太田駅周辺は人口増加が見られる。

図 中心市街地の人口密度（中間評価）



＜目標達成による効果＞ ※指標が設定されていないため、(4)で設定する指標を基に参考値を記載

指標	当初値 (2017年)	中間評価値 (2023年)	将来推計値 (2037年)	目標値 (2037年)
都市機能誘導区域内の 平日昼間の流動人口	21,400 人 (2017年)	27,200 人 (2023年)	— 人	— 人
周辺居住誘導区域内の 可住地における人口密度	75.6 人/ha (2015年度)	73.0 人/ha (2020年度)	— 人/ha	— 人/ha

都市機能誘導区域内の平日昼間の流動人口は、増加傾向であり、コロナ禍前（2019年）と同水準まで回復してきている。

周辺居住誘導区域内の可住地における人口密度は、減少傾向となっている。

②居住誘導に係る施策

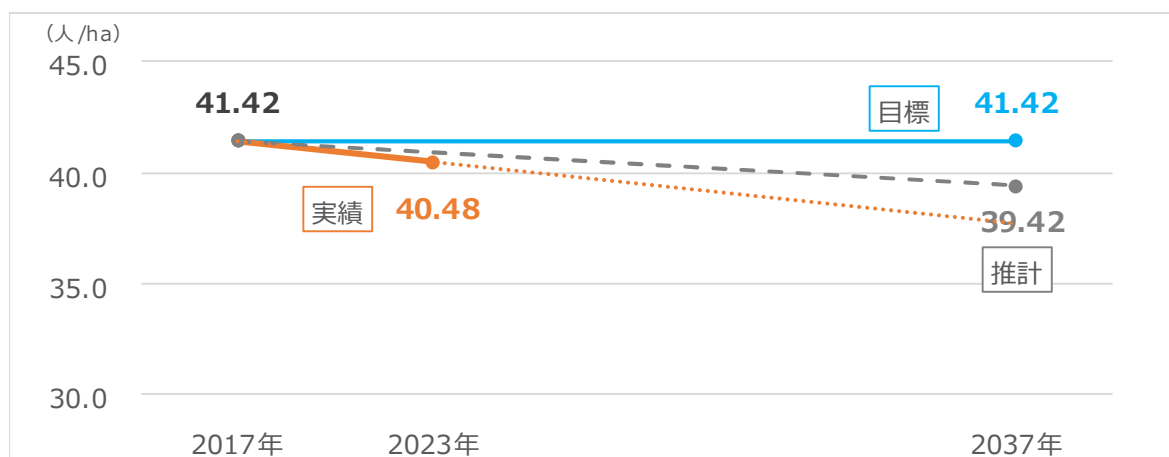
居住誘導の評価指標・効果について、令和5年（2023年）時点における中間評価を行う。

＜評価指標1 人口に関する指標＞

指標	当初値 (2017年)	中間評価値 (2023年)	将来推計値 (2037年)	目標値 (2037年)
居住誘導区域内人口密度	41.42 人/ha (2015年度)	40.48 人/ha (2020年度)	39.42 人/ha (2037年度)	41.42 人/ha (2037年度)

居住誘導区域内人口密度は、目標値及び将来推計値を下回っており、目標達成に向け課題が生じている。居住誘導区域内において住宅の新築が多く立地しているものの、半数近くは誘導区域外に立地している。

図 居住誘導区域内人口密度（中間評価）

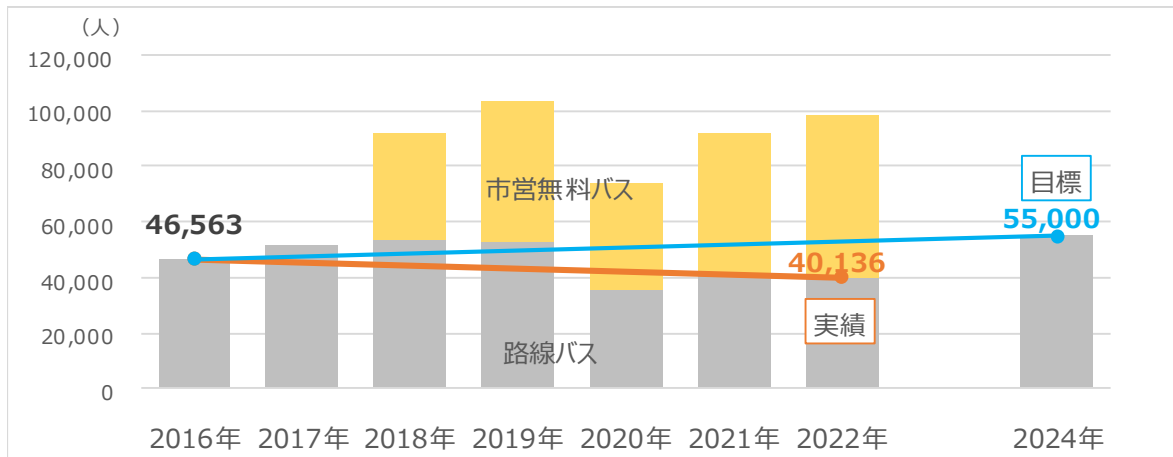


<評価指標 2 公共交通に関する指標>

指標	当初値 (2017 年)	中間評価値 (2023 年)	将来推計値 (2024 年)	目標値 (2024 年)
年間バス利用者数	46,563 人/年 (2016 年度)	40,136 人/年 (2022 年度)	— 人/年	55,000 人/年 (2024 年度)

年間バス利用者数は、目標値を下回っており、目標達成に向け課題が生じている。ただし、路線バス 1 路線が廃止 (R4) の一方で、市営無料バスが 4 路線運行開始しており (H30～)、バス利用者数は目標値を上回っている。

図 年間バス利用者数（中間評価）



＜目標達成による効果＞ ※公共交通に対する市民の満足度について、「普通」と回答した人のうち半数を加算

指標	当初値 (2017年)	中間評価値 (2023年)	将来推計値 (2024年)	目標値 (2024年)
バスの認知度 ※市民アンケートで「バスのことは何も知らない」と回答した人の割合	17.0 % (2016年度)	16.0 % (2021年度)	— %	10.0 % (2024年度)
公共交通に対する市民の満足度 ※市民アンケートで「満足・やや満足」と回答した人の割合	23.9 % (2016年度)	22.9 % (2021年度)	— %	30.0 % (2024年度)

バスの認知度は、値としては減少しており改善しているが、目標達成に向け課題が生じている。

公共交通に対する市民の満足度は、値としては減少しており、目標達成に向け課題が生じている。

2 指標の設定

計画の必要性や妥当性を客観的かつ定量的に提示する観点から、指標を設定します。

「評価指標」には、本計画の目標年次である概ね 20 年後の 2037 年を最終年次として目標値を設定します。

（１）都市機能誘導の指標

都市機能誘導の評価指標と目標値を、以下の通り設定します。

＜評価指標＞

指標	基準値	将来推計値	目標値
都市機能誘導区域内の可住地における人口密度	104.1人/ha (2020年度)	99.6人/ha (2037年度)	104.1人/ha (2037年度)

※基準値は、都市計画基礎調査を基に算出

※将来推計値は、国立社会保障・人口問題研究所による将来人口推計値を基に算出

都市機能誘導区域では、人口減少及び少子高齢化の進行並びに商業活動の衰退などにより、市の中心としてのにぎわいが失われつつあることから、誘導施設の誘導及び誘導施策により、生活利便性の向上を図ります。生活利便性と居住が近接した環境を整えることで、区域内人口の減少抑制を目指します。

<目標達成による効果>

- ・都市機能誘導区域の平日昼間人口の維持、増加
- ・周辺居住誘導区域の人口密度の回復

評価指標	基準値	目標値
都市機能誘導区域内の平日昼間の流動人口	27,200人 (2023年)	27,200人 (2037年)
周辺居住誘導区域内の可住地における人口密度	80.2人/ha (2020年度)	80.2人/ha (2037年度)

(2) 居住誘導の指標

居住誘導の評価指標と目標値を、以下の通り設定します。

<評価指標 1 人口に関する指標>

指標	基準値	将来推計値	目標値
居住誘導区域内の可住地における人口密度	69.7人/ha (2020年度)	66.7人/ha (2037年度)	69.7人/ha (2037年度)

※基準値は、都市計画基礎調査を基に算出

※将来推計値は、国立社会保障・人口問題研究所による将来人口推計値を基に算出

将来的な本市の人口減少推計に伴い、居住誘導区域内においても2037年には約5,400人の人口減少が見込まれていることから、人口密度が66.7人/haとなることが予測されます。居住を誘導するためのさまざまな取り組みを進めることで居住誘導区域内の生活利便性の向上が期待でき、居住誘導区域内からの人口流出の抑制と居住誘導区域外からの人口流入が起きることで居住誘導区域内の人口密度を維持することを目指します。

<評価指標 2 公共交通に関する指標>

指標	基準値	目標値
公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	39.9% (2020年度)	39.9% (2037年度)

公共交通については、地域公共交通網形成計画と連携を図り、公共交通ネットワークの維持・充実を目指します。

<目標達成による効果>

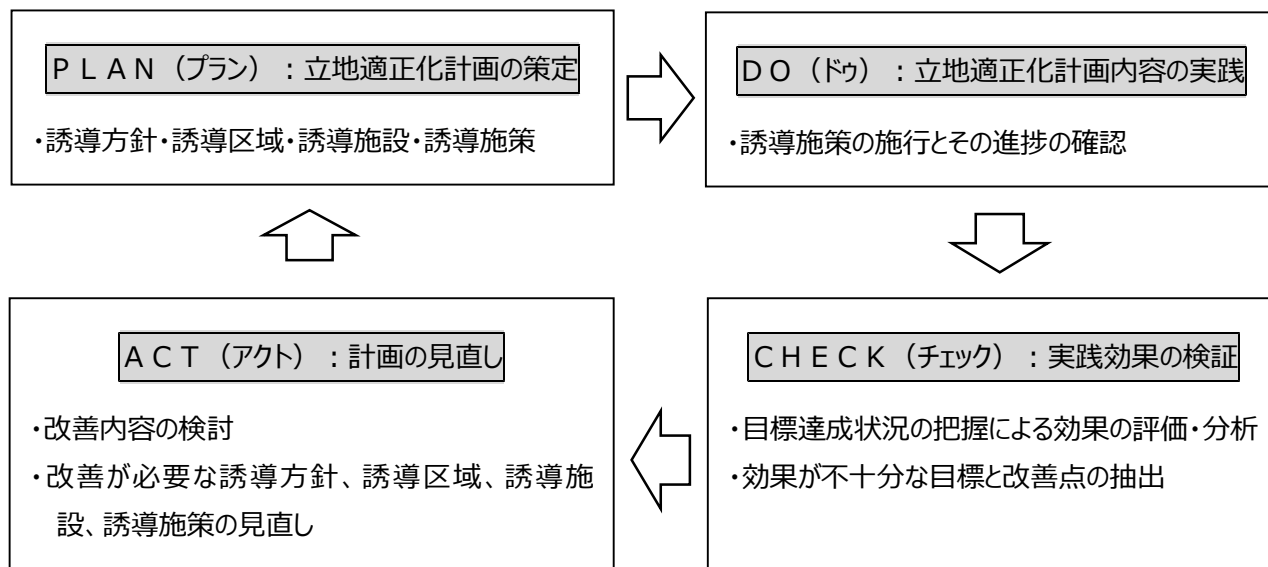
- ・バスの認知度の向上
- ・公共交通に対する市民の満足度の向上

評価指標	基準値	目標値
バスの認知度 ※市民アンケートで「バスのことは何も知らない」と回答した人の割合	17.0% (2016年度)	10.0% (2037年度)
公共交通に対する市民の満足度 ※市民アンケートで「満足・やや満足」と回答した人の割合	23.9% (2016年度)	30.0% (2037年度)

3 評価の方法

効果の検証については、計画の見直しの必要性を検討する時点において、特に重要かつ検証可能な目標の達成状況を把握し、評価分析を行います。

■計画の実践効果の検証・改善フロー（P D C Aサイクル）





太田市立地適正化計画

【概要版】

発行年月：平成31年3月

最終変更年月：令和6年11月

発行・編集：太田市 都市計画課

〒373-8718 群馬県太田市浜町2番35号

TEL 0276-47-1111（代表）

HP <https://www.city.ota.gunma.jp/>
