

# 資料1 高崎市の現況

## 1 都市の変遷

### (1) 市域の変遷

本市は、2006年（平成18年）に倉渕村・箕郷町・群馬町・新町・榛名町の5町村と、さらに2009年（平成21年）に吉井町との合併を行い、人口約37万人の群馬県一の都市となりました。

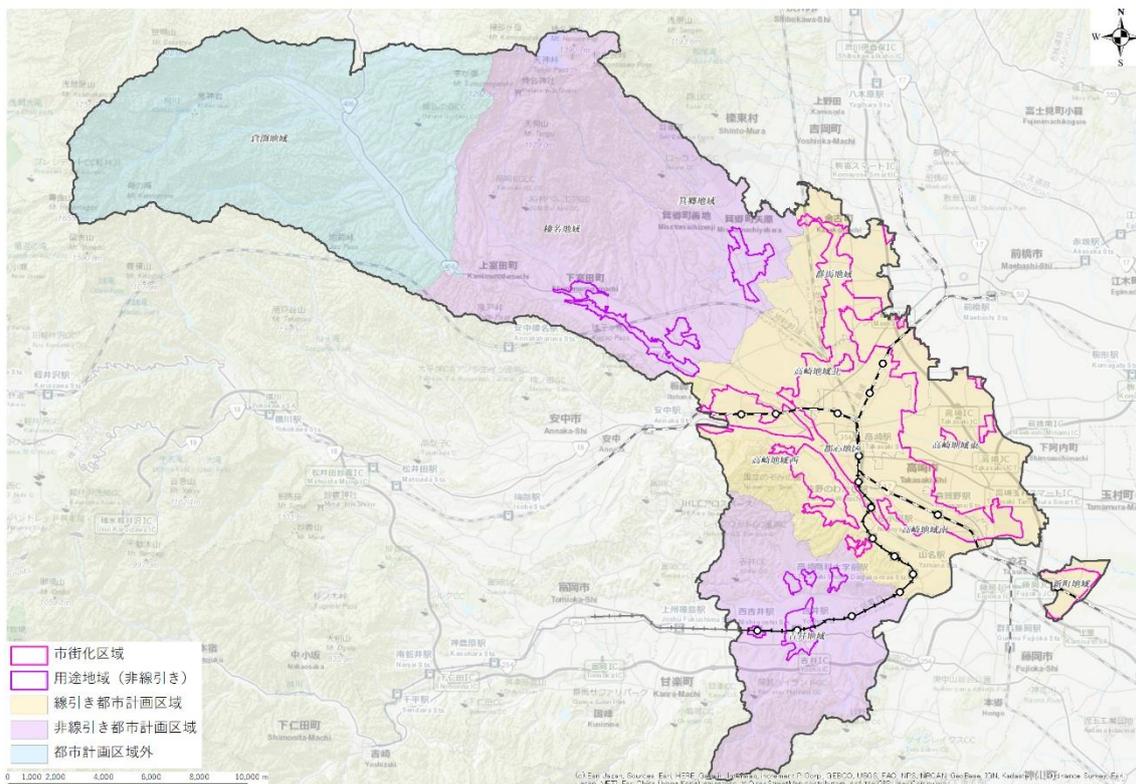
2006年（平成18年）の合併時には、高崎・群馬・新町・箕郷・榛名の5都市計画区域が存在しましたが、2008年（平成20年）2月に、線引き都市計画区域である高崎・群馬・新町の各都市計画区域を統合して高崎都市計画区域としました。その後、吉井町との合併により、現在は、高崎・箕郷・榛名・吉井の4都市計画区域となっています。箕郷・榛名・吉井は非線引き都市計画区域、倉渕地域は都市計画区域外となっています。

都市計画区域の概要

名称	面積	当初指定	摘要
高崎都市計画区域	13,645ha	昭和4年3月16日	平成20年2月22日 (高崎・群馬・新町都市計画区域統合)
箕郷都市計画区域	4,376ha	昭和50年5月30日	
榛名都市計画区域	9,359ha	昭和50年5月30日	
吉井都市計画区域	5,835ha	昭和32年11月19日	
倉渕地域	都市計画区域指定なし		

出典：「高崎市の都市計画 2016」

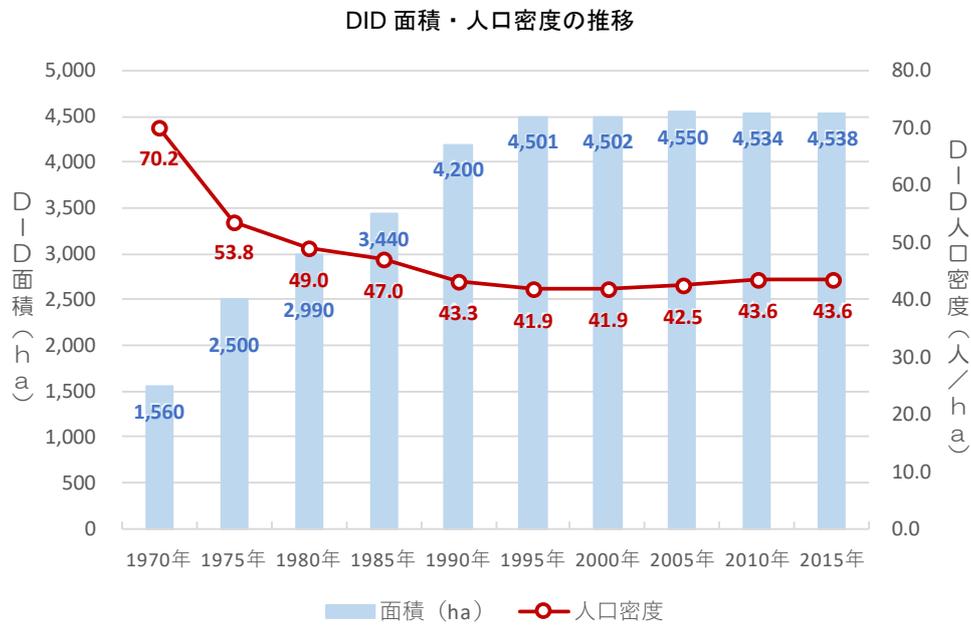
高崎市の都市計画図



## (2) DID の変遷

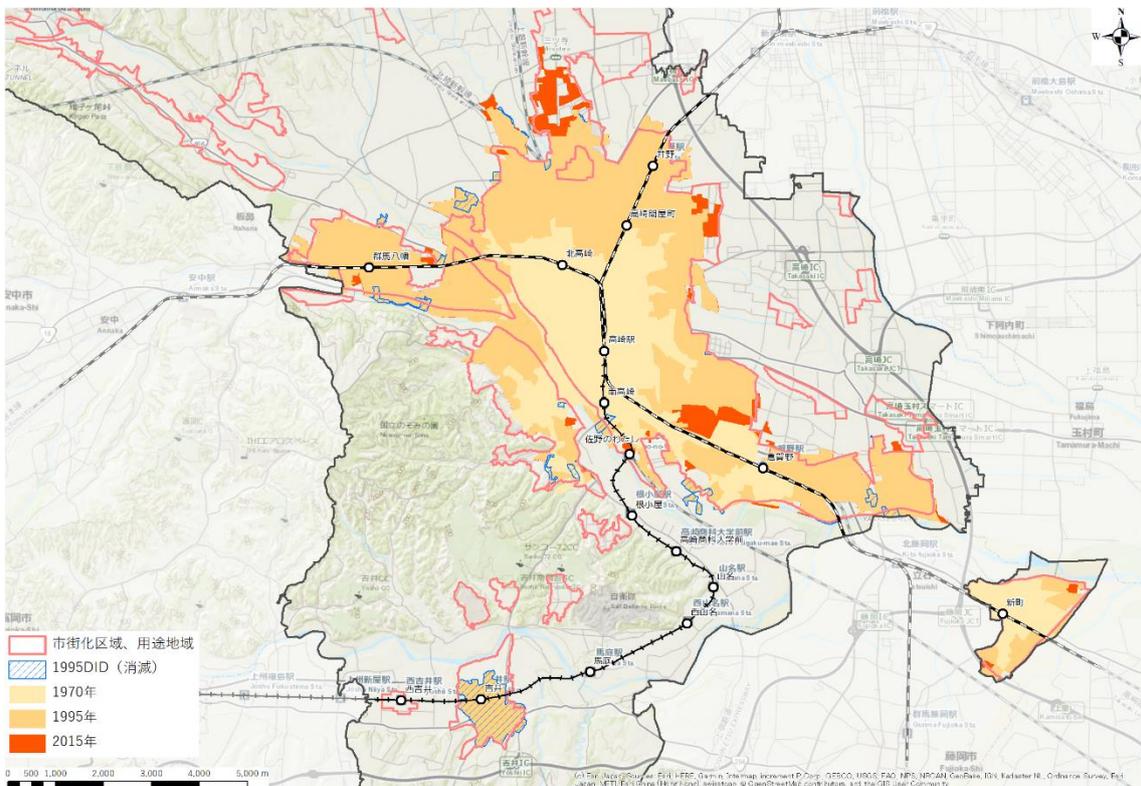
本市の DID は、当初高崎地域（旧高崎市）、新町地域（旧新町）に設定され、その後縁辺部への拡大を続けています。

DID 面積は、近年はほぼ横ばいに推移しており、DID 内人口密度も 40 人/ha 以上の水準を維持しています。



出典：国勢調査をもとに作成

**DID 変遷図**



出典：国土数値情報をもとに作成

## 2 人口動向

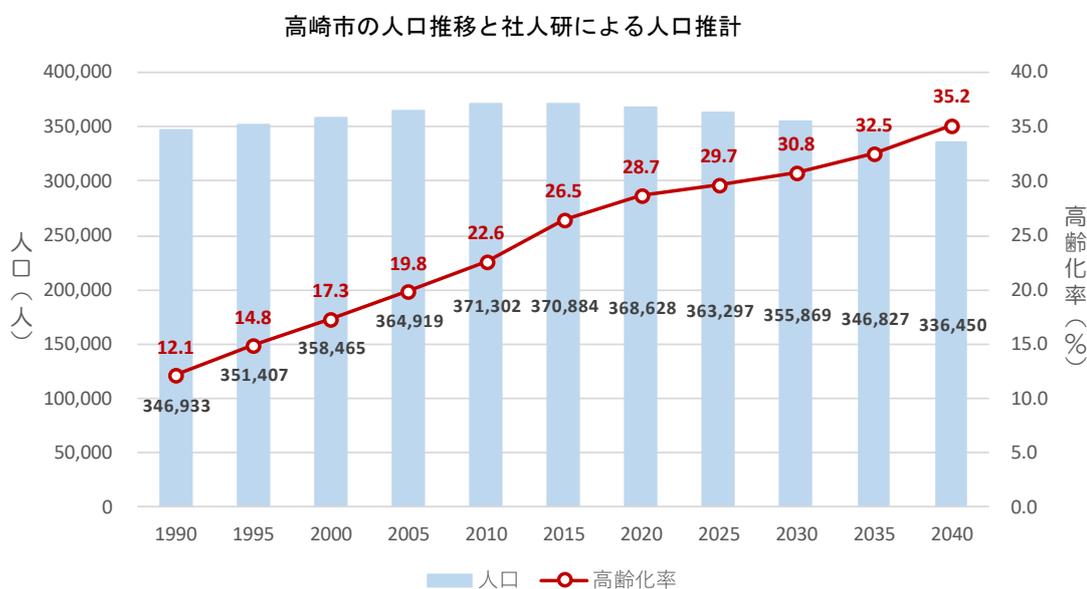
### (1) 総人口の動向

高崎市の人口は一貫して増加傾向にありましたが、2010年（平成22年）をピークに減少傾向に転じ、2015年（平成27年）時点の人口は約37.1万人となっています。

国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の推計によると、今後も減少傾向は続き、2040年（令和22年）には総人口は約33.6万人となり、ピーク時の90.6%まで減少すると見込まれています。

一方で、高齢者数は増加傾向にあり、2040年（令和22年）の高齢化率（総人口に占める老年人口の割合）は35.2%にまで上昇する見込みです。

今後は、居住誘導区域への人口を集約するとともに、市街化区域内の開発地等の新たな人口の受け入れを促進し、高崎市の将来目標人口（40万人）の実現を図ります。

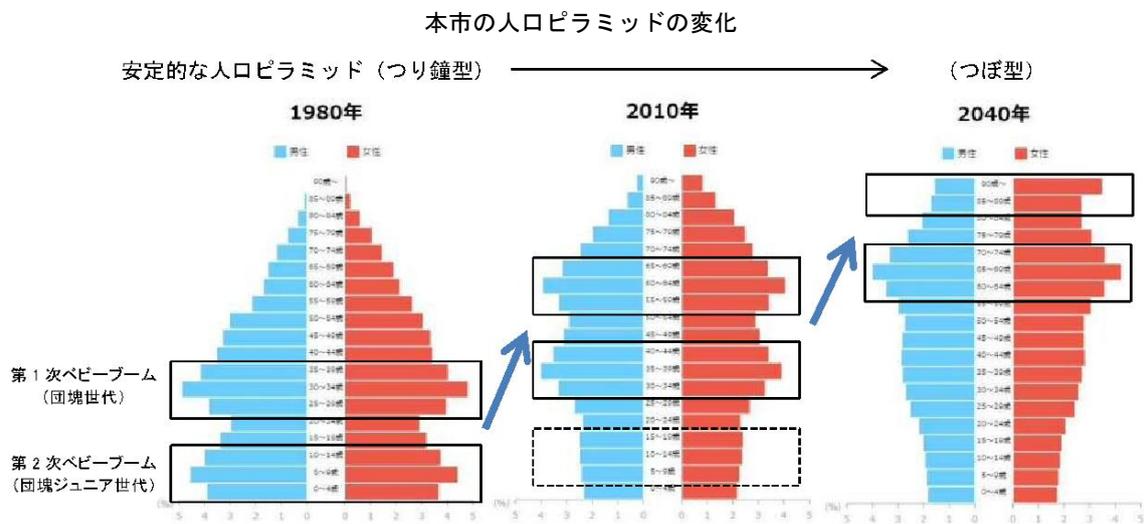


	総人口（人）	年少人口（人） （0～14歳）	生産年齢人口（人） （14～64歳）	老年人口（人） （65歳以上）
1990（平成2）年	346,933	64,365（18.6%）	239,990（69.2%）	42,147（12.1%）
1995（平成7）年	351,407	57,054（16.2%）	242,250（68.9%）	52,103（14.8%）
2000（平成12）年	358,465	54,165（15.1%）	242,186（67.6%）	61,955（17.3%）
2005（平成17）年	364,919	52,890（14.5%）	239,871（65.7%）	72,114（19.8%）
2010（平成22）年	371,302	51,837（14.0%）	232,305（62.6%）	83,806（22.6%）
2015（平成27）年	370,884	49,358（13.3%）	223,129（60.2%）	98,397（26.5%）
2020（令和2）年	368,628	46,583（12.6%）	216,229（58.7%）	105,816（28.7%）
2025（令和7）年	363,297	43,319（11.9%）	212,182（58.4%）	107,796（29.7%）
2030（令和12）年	355,869	40,985（11.5%）	205,385（57.7%）	109,499（30.8%）
2035（令和17）年	346,827	38,907（11.2%）	195,214（56.3%）	112,706（32.5%）
2040（令和22）年	336,450	37,558（11.2%）	180,310（53.6%）	118,582（35.2%）

※（）内は構成比

出典：国勢調査をもとに作成

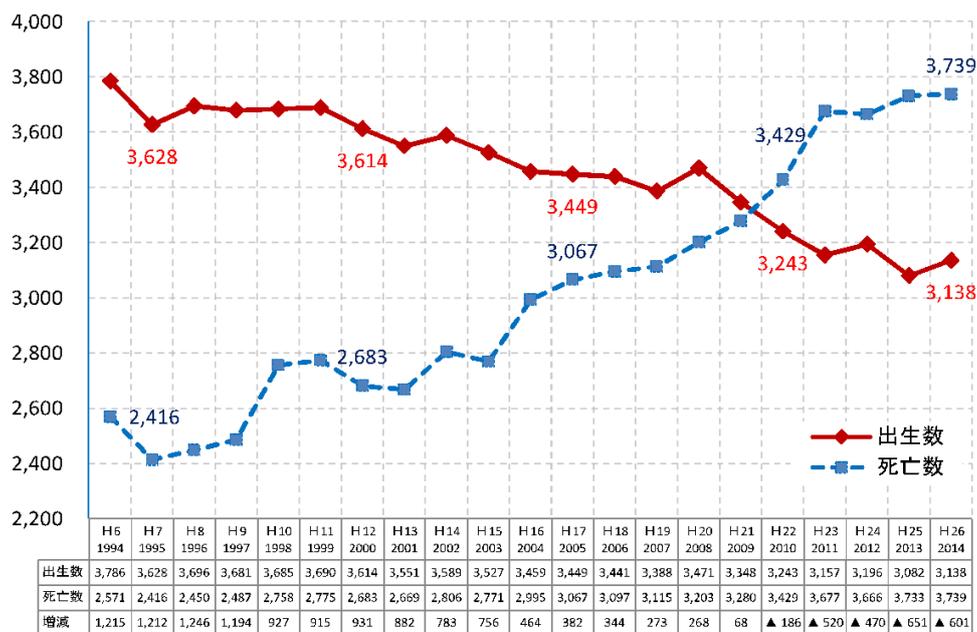
1980年（昭和55年）の本市の人口ピラミッドは若年層が高齢者層を支える安定的なつり鐘型でしたが、少子高齢化が進み、2040年には、若年層より高齢者層が多くなるつぼ型になると予測されています。



出典：「高崎市緊急創生プラン（高崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略）」

出生数は減少、死亡数は増加が続いており、2010年（平成22年）には、死亡数（3,429人）が出生数（3,243人）を上回りました。2010年以降は、死亡数が出生数を上回る自然減が続いており、2014年（平成26年）には、自然増減数は601人減となっています。今後、若年女性人口の減少と高齢人口の増加が同時に進むことから、さらに自然減は進むことが見込まれます。

**本市の出生数・死亡数の推移（人）**



出典：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数に関する調査」

出典：「高崎市緊急創生プラン（高崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略）」

## (2) 地域別人口の推移

本市の人口は、高崎地域への集積が大きく、総人口の約 67%が高崎地域に居住しています。高崎地域の中でも、都心地区では高齢化が進展している一方で、東地区、南地区は比較的高齢化率が低くなっています。

11 地域の中で最も高齢化率が低いのは群馬支所周辺地域で、2015 年（平成 27 年）の高齢化率は 23.6%となっています。一方で、最も高齢化率が高いのは倉渕地域で、42.8%となっています。

小地域別の人口動向をみると、郊外部において人口減少・高齢化が顕著に進展することが分かります。また、高崎駅周辺においても、駅東側では人口増加が続くものの、駅西側の旧来からの市街地では人口減少が見込まれております。

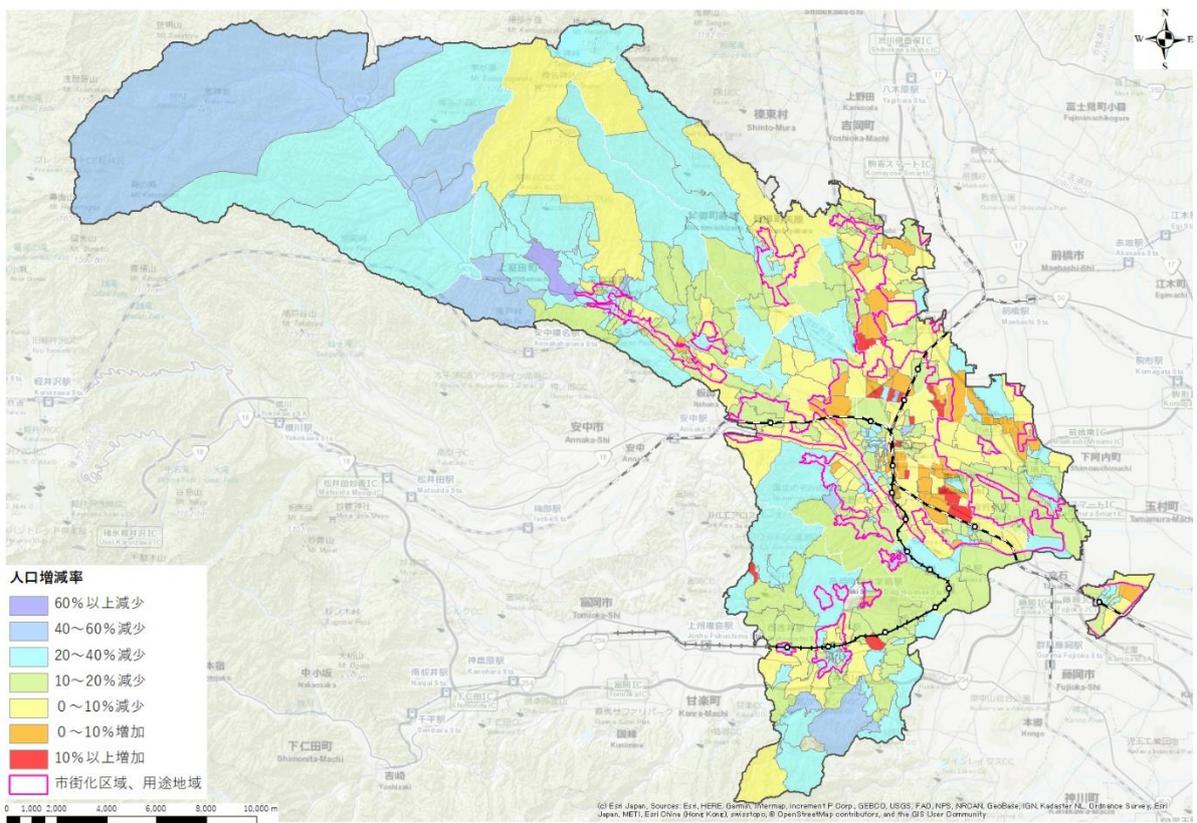
地域別の人口動向

	総人口（人）		高齢化の状況				2015~ 2040 の増減率	2015~ 2040 の高齢者 増減率
	2015	2040	2015		2040			
			高齢者数 （人）	高齢化率 （%）	高齢者数 （人）	高齢化率 （%）		
高崎地域 都心地区	25,996	22,759	7,281	28.0%	9,345	41.1%	△0.12	0.28
高崎地域 東地区	63,387	59,035	15,798	24.9%	20,862	35.3%	△0.07	0.32
高崎地域 西地区	48,395	43,226	13,229	27.3%	15,517	35.9%	△0.11	0.17
高崎地域 南地区	55,151	52,084	13,193	23.9%	18,351	35.2%	△0.06	0.39
高崎地域 北地区	56,812	53,387	14,301	25.2%	17,999	33.7%	△0.06	0.26
群馬地域	40,970	38,681	9,678	23.6	12,175	31.5%	△0.06	0.26
新町地域	12,303	10,973	3,451	28.1	3,791	34.5%	△0.11	0.10
箕郷地域	20,486	18,065	5,597	27.3	6,222	34.4%	△0.12	0.11
榛名地域	19,976	15,941	6,351	31.8	5,921	37.1%	△0.20	△0.07
吉井地域	23,864	20,044	7,070	29.6	7,421	37.0%	△0.16	0.05
倉渕地域	3,544	2,256	1,517	42.8	975	43.2%	△0.36	△0.36

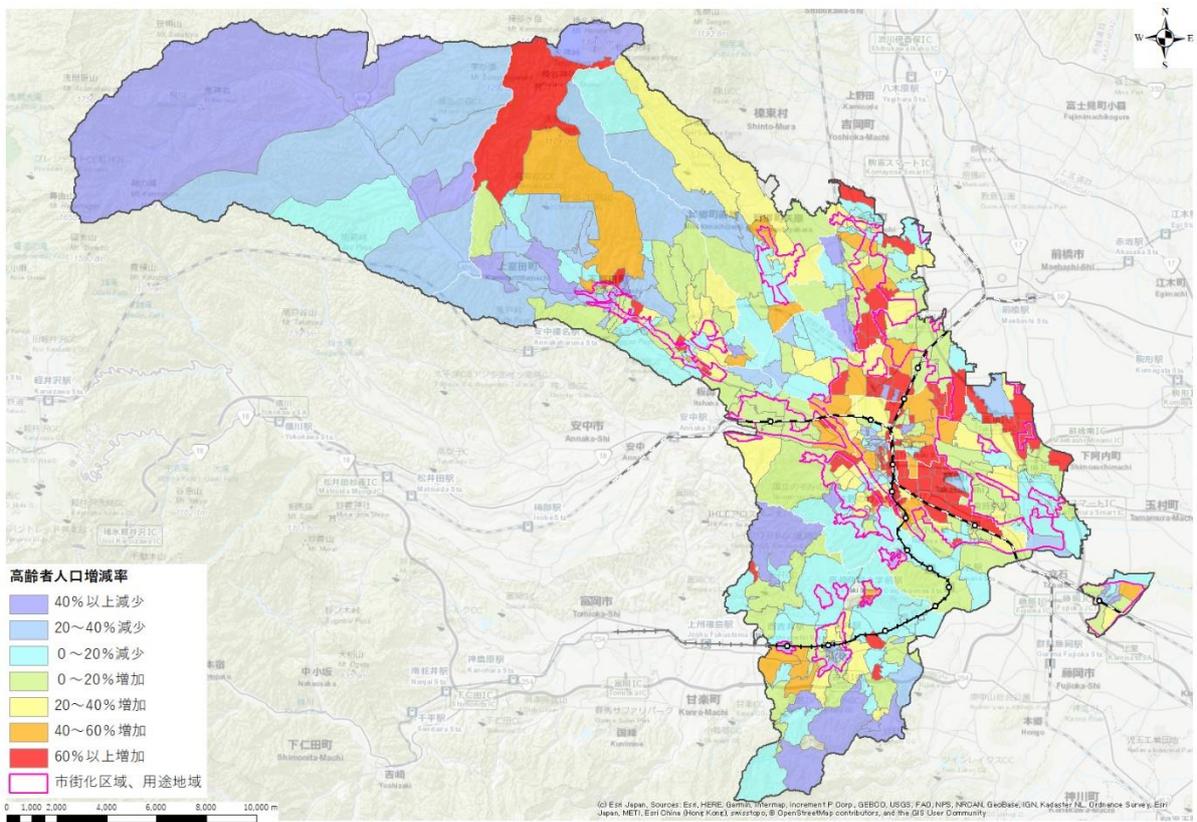




2015年（平成27年）～2040年（令和22年）人口増減率



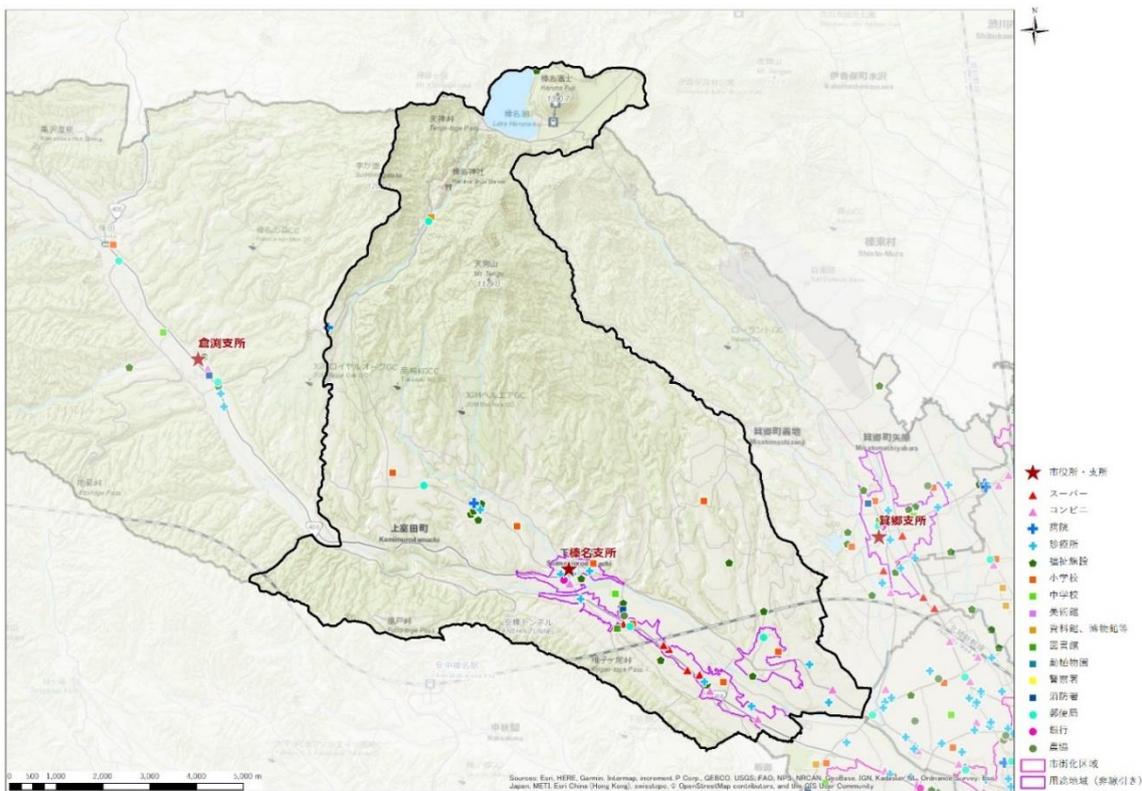
2015年（平成27年）～2040年（令和22年）老年人口増減率



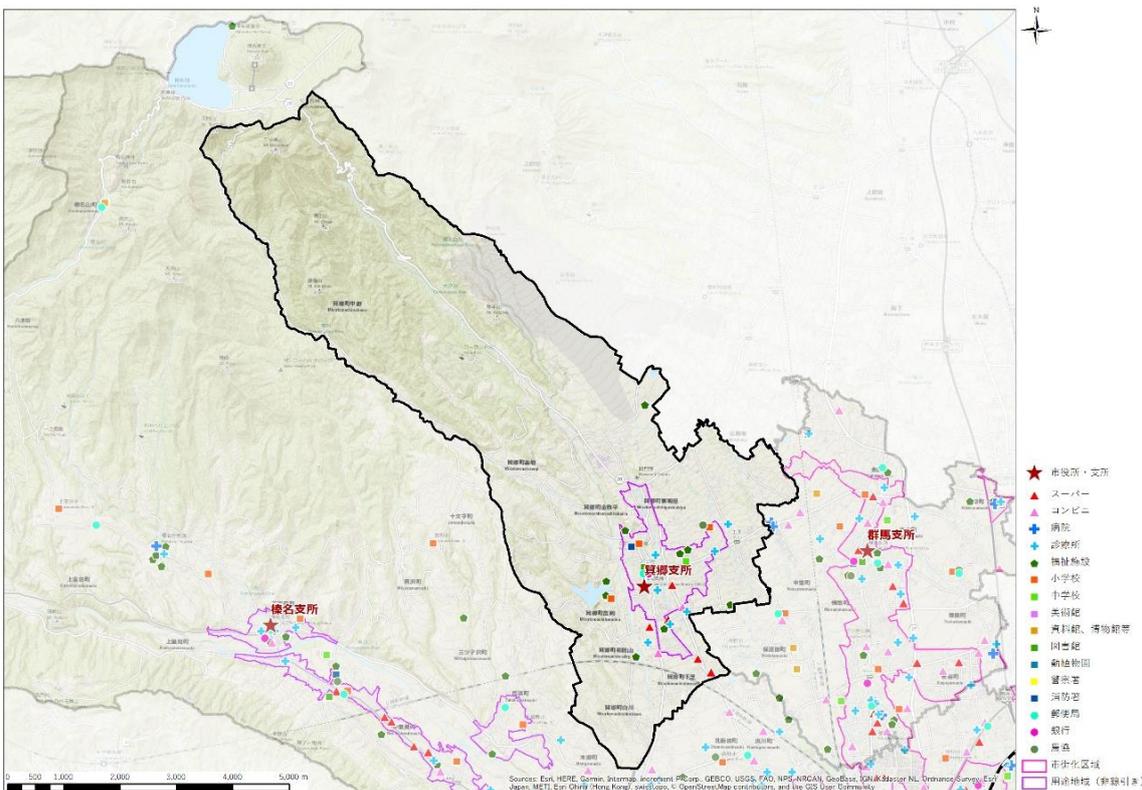
### 3 生活利便施設の概況

#### (1) 生活利便施設の分布状況

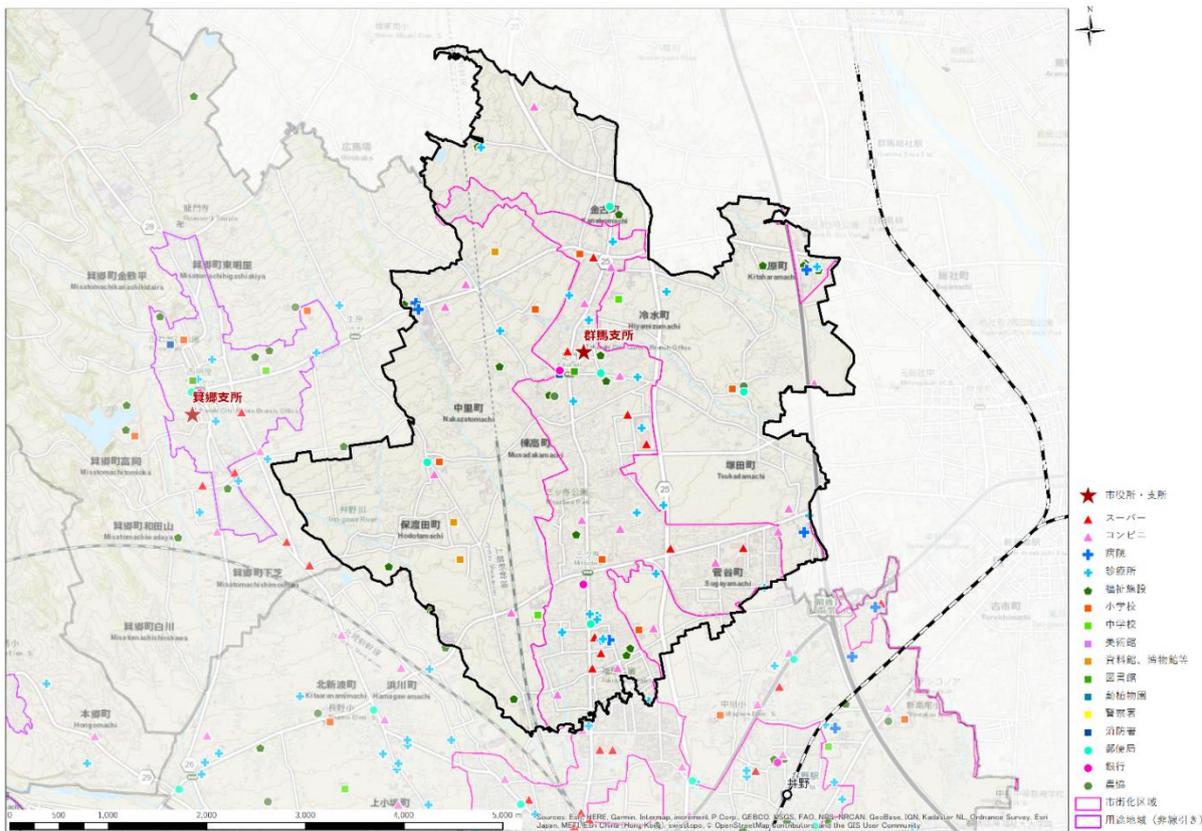
榛名地域



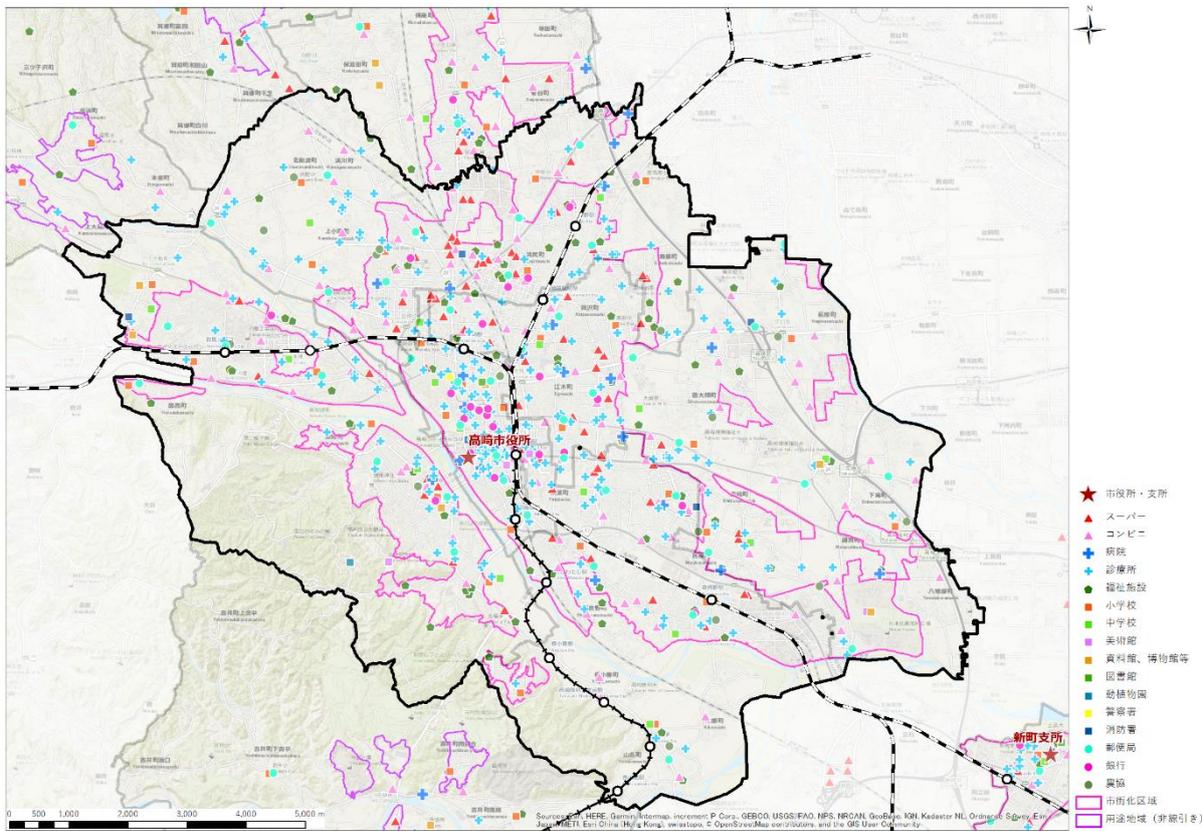
箕郷地域



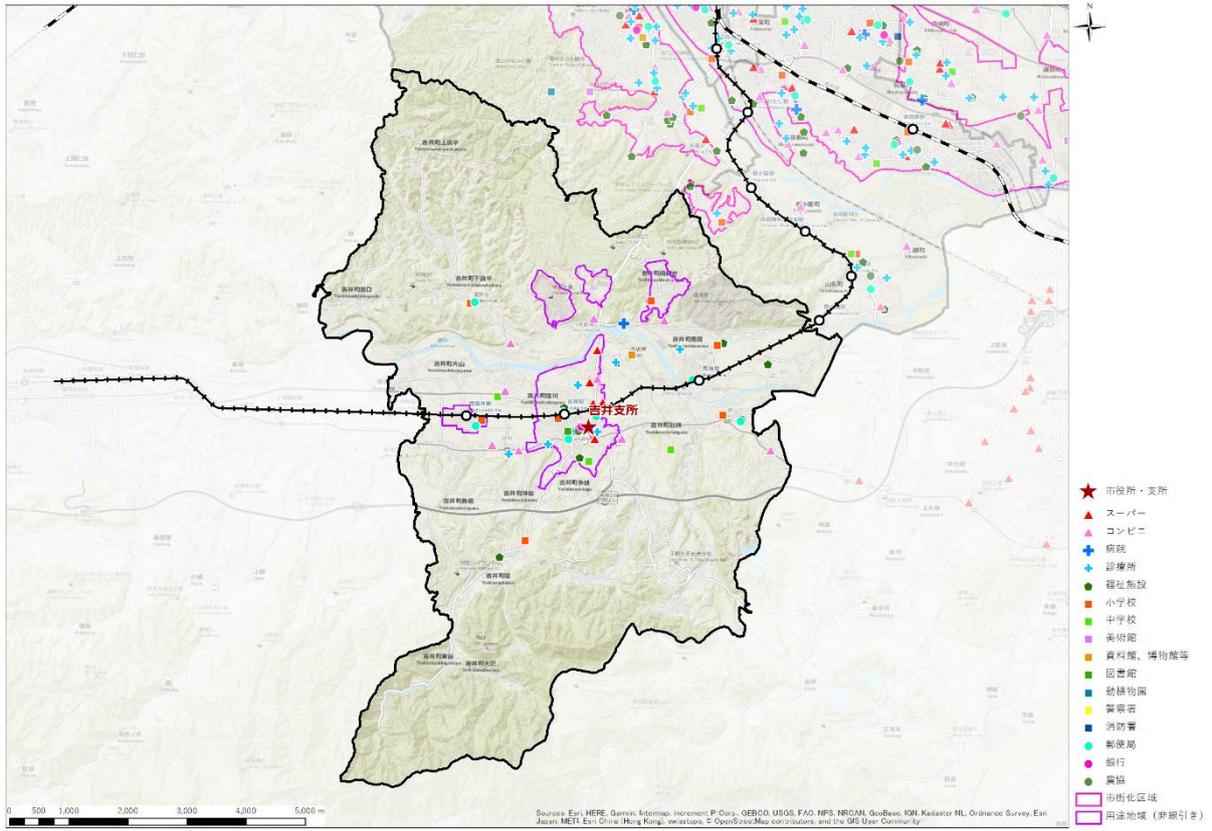
### 群馬地域



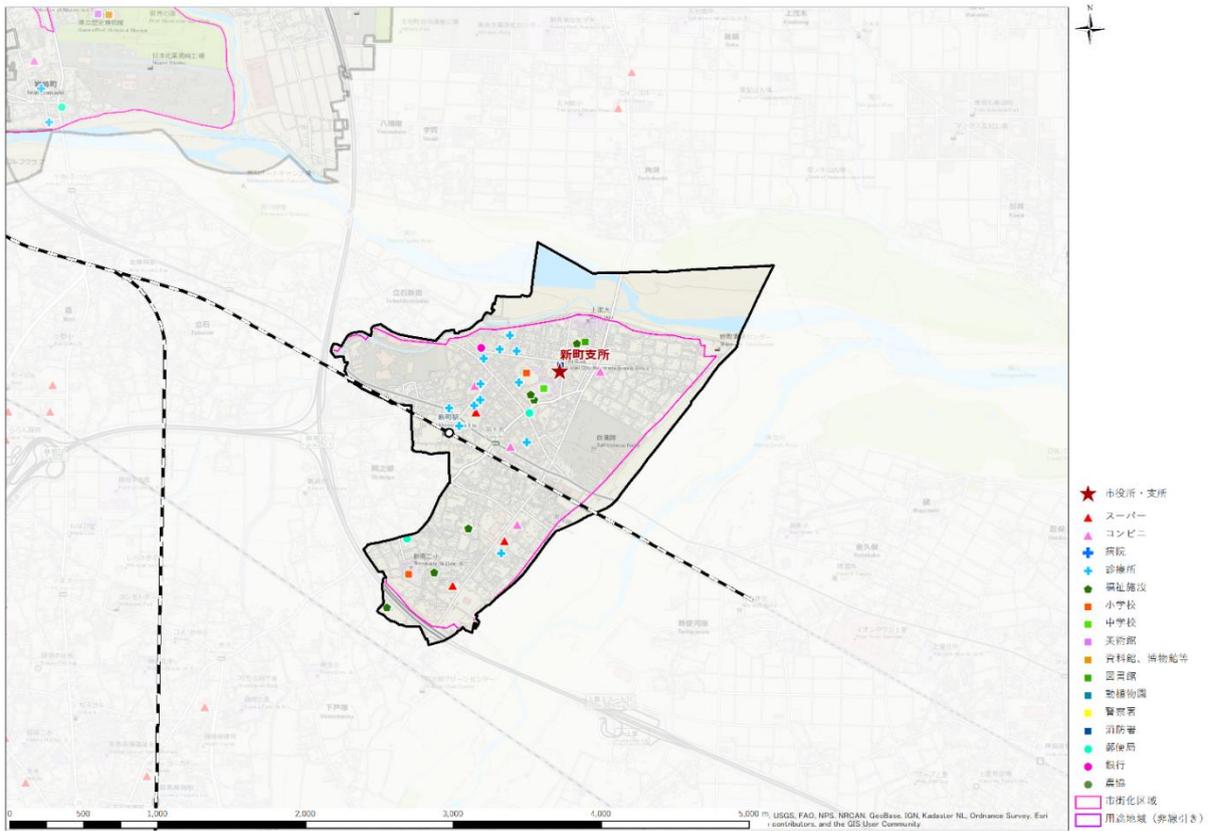
### 高崎地域



### 吉井地域



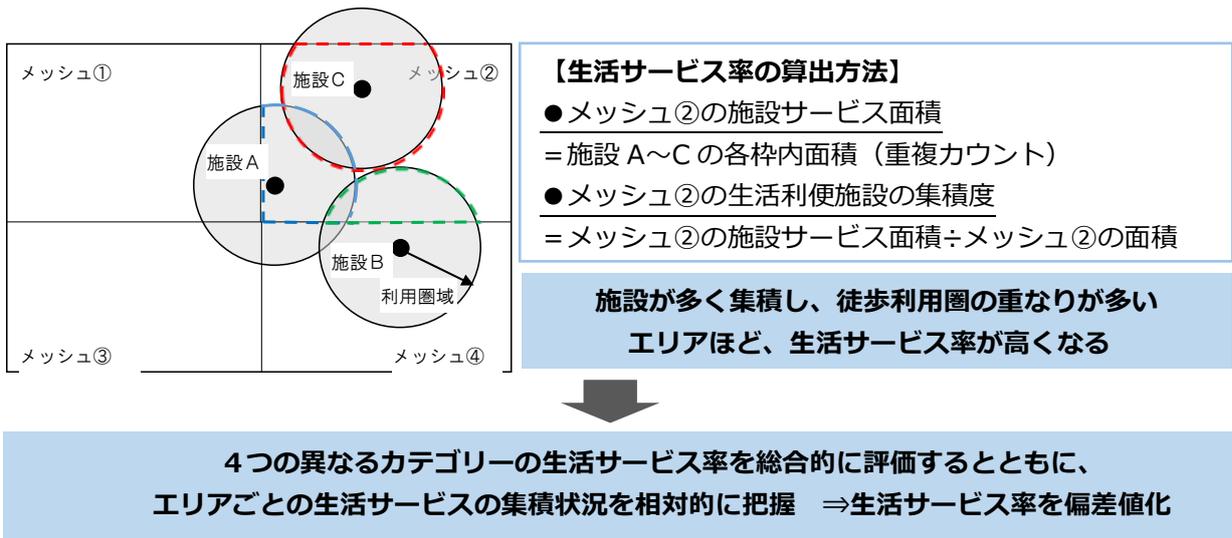
### 新町地域



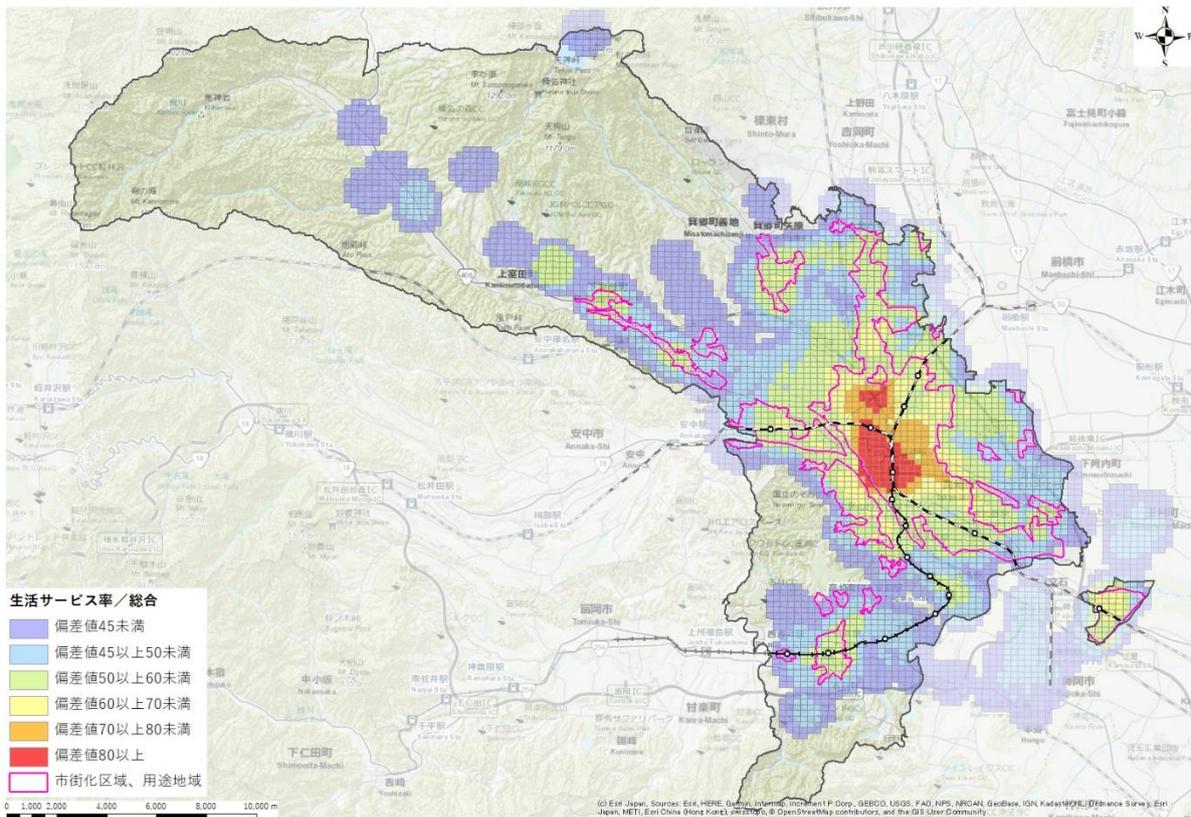
## (2) 生活サービス率

生活利便施設が一定程度立地しているエリアの中でも、施設の立地密度や種別によって、生活サービスの充足度は異なります。このため、各施設の徒歩利用圏（800m）の重なりを考慮した「生活サービス率」を算出し、エリアごとの現況生活サービス水準を把握します。

生活サービス率は、概ね各地域の鉄道駅・支所周辺において高くなっており、特に高崎駅周辺の中心市街地周辺で高くなっています。

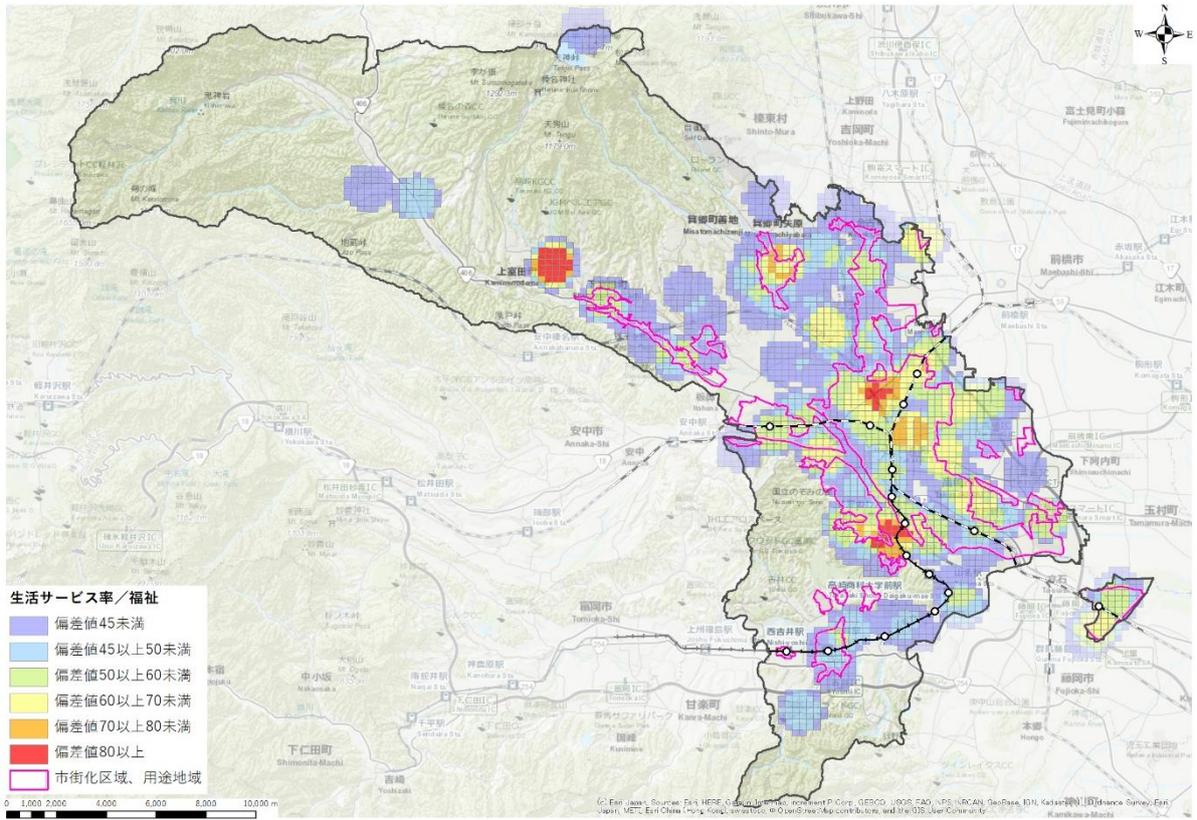


生活サービス率（総合）

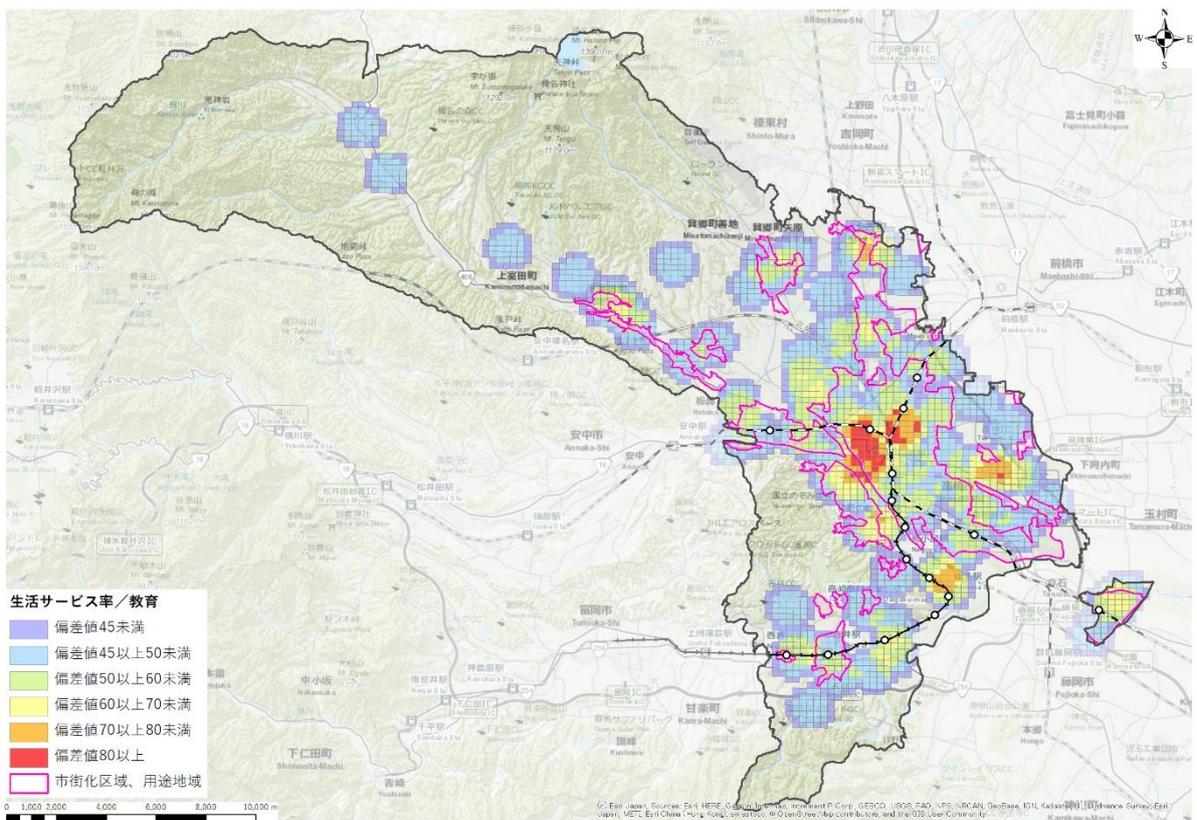




### 生活サービス率（福祉）



### 生活サービス率（教育）



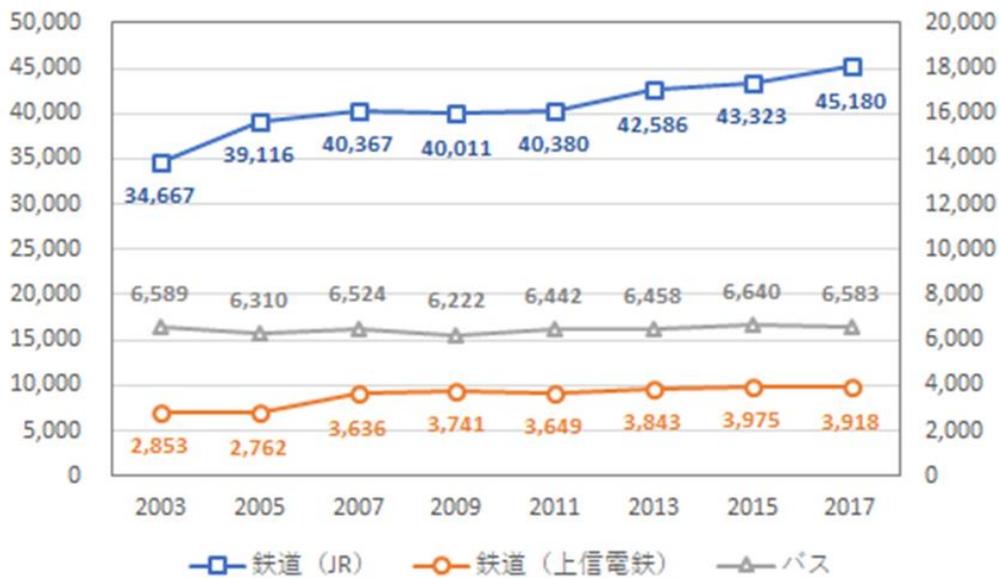
## 4 公共交通の概況

本市は古くから交通の要衝として発展し、新幹線 2 本（上越新幹線、北陸新幹線）、鉄道 6 本、高速道路 3 本（関越自動車道、上信越自動車道、北関東自動車道）、国道 5 本が集中する全国有数の交通拠点性を有しています。

市内の公共交通網としては、鉄道が JR 在来線 5 本（高崎線、両毛線、信越本線、上越線、八高線）、私鉄 1 本（上信電鉄）、バスが、都心循環線ほか 18 路線で構成されている「ぐるりん」及び民間路線が運行しています。このため、市街化区域・用途地域内の市街地では、概ね全域で徒歩による公共交通の利用が可能な環境が整っています。公共交通の利用者数は、JR 線が増加傾向となっており、バス、上信電鉄はほぼ横ばいで推移しています。



鉄道・バスの乗車人員推移（1日あたり）



出典：高崎市統計より作成

## 資料2 数値目標の算定根拠

### (1) 都市活力の向上（高崎駅の日平均乗車人員）

都市活力の向上の評価指標として、高崎駅の一般利用者数（日平均）を採用します。鉄道利用者は、定期利用と定期外の一般利用に区分されますが、定期利用者は、ほとんどの方が通勤・通学利用であるため、買物や観光などで高崎へ来訪される定期外の一般利用に着目し目標値を設定します。

現況値である平成27年度の日平均利用者数は約15.4千人となっています。また、平成25年度から平成30年度までの5年間で、日平均利用者数が約2.4千人増加しており、1年間で割戻すと4百人程度増加しているといえます。

一方、国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の推計によると、平成27年度の人口を100とした時に令和22年の人口割合は90.7まで減少することが見込まれ、この割合で日平均利用者数を試算すると約13.9千人まで減少します。

高崎駅の日平均乗車人員（一般利用・定期利用）

年度	H25 (2013)	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)
JR (一)	5,108,872	5,150,412	5,326,404	5,382,438	5,675,723	5,920,808
(定)	5,647,179	5,475,459	5,561,712	5,553,063	5,643,887	5,820,926
(合計)	10,756,051	10,625,871	10,888,116	10,935,501	11,319,610	11,741,734
上信電鉄(一)	238,406	299,855	300,002	286,498	287,076	286,913
(定)	549,270	562,110	539,940	522,060	528,480	545,190
(合計)	787,676	861,965	839,942	808,558	815,556	832,103
年間合計(一)	5,347,278	5,450,267	5,626,406	5,668,936	5,962,799	6,207,721
(定)	6,196,449	6,037,569	6,101,652	6,075,123	6,172,367	6,366,116
(合計)	11,543,727	11,487,836	11,728,058	11,744,059	12,135,166	12,573,837
日平均(一)	14,650	14,932	15,415	15,531	16,336	17,007
(定)	16,977	16,541	16,717	16,644	16,911	17,441
(合計)	31,627	31,474	32,132	32,176	33,247	34,449

資料：統計季報（平成25年度から平成30年度）

高崎市の人口推計の割合と鉄道利用者推計（日平均）

年度	H27 (2015)	R2 (2020)	R7 (2025)	R12 (2030)	R17 (2035)	R22 (2040)
推計人口	370,884	368,628	363,297	355,869	346,827	336,450
割合(%)	100.0	99.4	97.9	95.9	93.5	90.7
日平均(一)	15,415	15,322	15,091	14,782	14,413	13,981

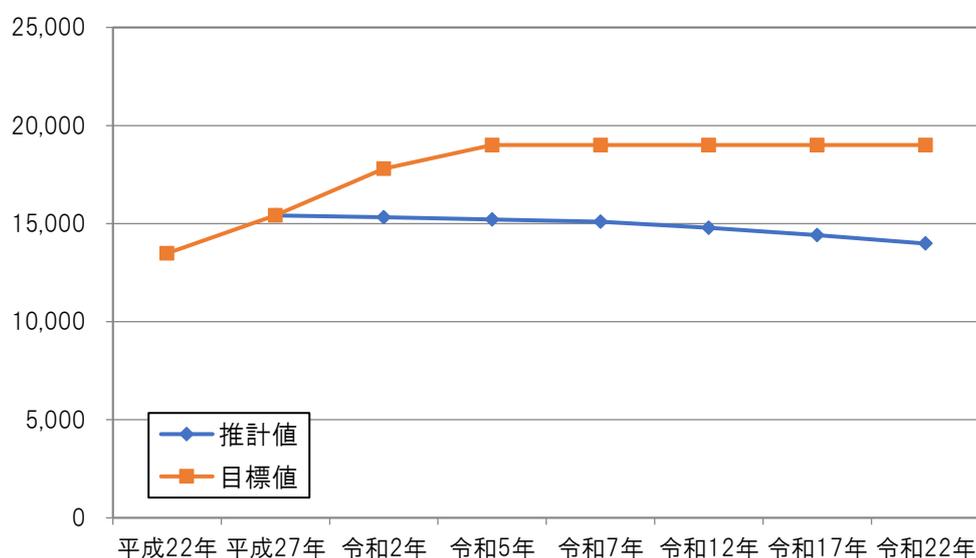
資料：国立社会保障・人口問題研究所の推計から試算

このように、人口減少に伴う鉄道利用者数の減少も考えられますが、高崎駅周辺では、今年度開館した高崎芸術劇場をはじめ、今後も G メッセ群馬の開館、市街地再開発事業の実施等による都心拠点の交流人口の拡大を目指し、1年間で約4百人の利用者数の増加を5年間継続することで、令和5年度には約19.0千人の利用者数を目標と掲げ、以後の利用者数の維持を図ることで、令和22年度の高崎駅の一般利用者数（日平均）の目標を約19.0千人と設定します。

高崎駅における鉄道利用者（日平均）の目標値

年度	H27 (2015)	R2 (2020)	R5 (2023)	R7 (2025)	R12 (2030)	R17 (2035)	R22 (2040)
日平均(一)	15,415	17,800	19,000	19,000	19,000	19,000	19,000
割合(%)	100.0	115.5	123.3	123.3	123.3	123.3	123.3

高崎駅における鉄道利用者（日平均）の推計グラフ



(2) 居住の集積（居住誘導区域内の人口密度）

居住の集積の評価指標として、市街化区域における居住誘導区域の人口密度を採用します。本市には、線引きの高崎都市計画区域（市街化区域と市街化調整区域に区分）と、非線引きの箕郷、榛名、吉井の各都市計画区域（用途地域と用途地域外に区分）があります。

現況値である平成 27 年度時点の高崎都市計画区域における居住誘導区域の人口密度は 49.2 人/ha となっています。また、合併地域の居住誘導区域の人口密度は、高崎地域 51.5 人/ha、群馬地域 44.0 人/ha、新町地域 40.6 人/ha、箕郷地域（箕郷都市計画区域）30.4 人/ha、榛名地域（榛名都市計画区域）23.6 人/ha、吉井地域（吉井都市計画区域）34.8 人/ha となっており、高崎地域だけでなく、各地域の居住誘導区域の人口密度も維持していきます。

高崎市における都市計画区域の人口密度

	人口 H27(2015)	面積 (ha)	人口密度 (人/ha)
高崎市全体	370,884	45,916	8.1
都市計画区域	367,340	33,215	11.1
1. 高崎都市計画区域	303,259	13,645	22.2
1) 市街化区域	228,424	5,153	44.3
①居住誘導区域	112,383	2,282	49.2
高崎地域	87,032	1,691	51.5
群馬地域	17,388	395	44.0
新町地域	7,963	196	40.6
②居住誘導区域外	116,041	2,871	40.4
2) 市街化調整区域	74,835	8,492	8.8
2. 箕郷都市計画区域	20,457	4,376	4.7
1) 用途地域	6,950	243	28.6
①居住誘導区域	4,493	148	30.4
②居住誘導区域外	2,457	95	25.9
2) 用途地域外	13,507	4,133	3.3
3. 榛名都市計画区域	19,840	9,359	2.1
1) 用途地域	7,480	357	21.0
①居住誘導区域	4,813	204	23.6
②居住誘導区域外	2,667	153	17.4
2) 用途地域外	12,360	9,002	1.4
4. 吉井都市計画区域	23,784	5,835	4.1
1) 用途地域	9,664	322	30.0
①居住誘導区域	6,609	190	34.8
②居住誘導区域外	3,055	132	23.1
2) 用途地域外	14,120	5,513	2.6
都市計画区域外	3,544	12,701	0.3

資料：都市計画基礎調査資料から計算

### 高崎市における居住誘導区域の人口密度

	人口 H27(2015)	面積 (ha)	人口密度 (人/ha)
居住誘導区域全体	128,298	2,824	45.4
1)市街化区域	112,383	2,282	49.2
2)市街化区域外(用途地域)	15,915	542	29.4

### 高崎市市街化区域における居住誘導区域の人口密度の推計（日平均）

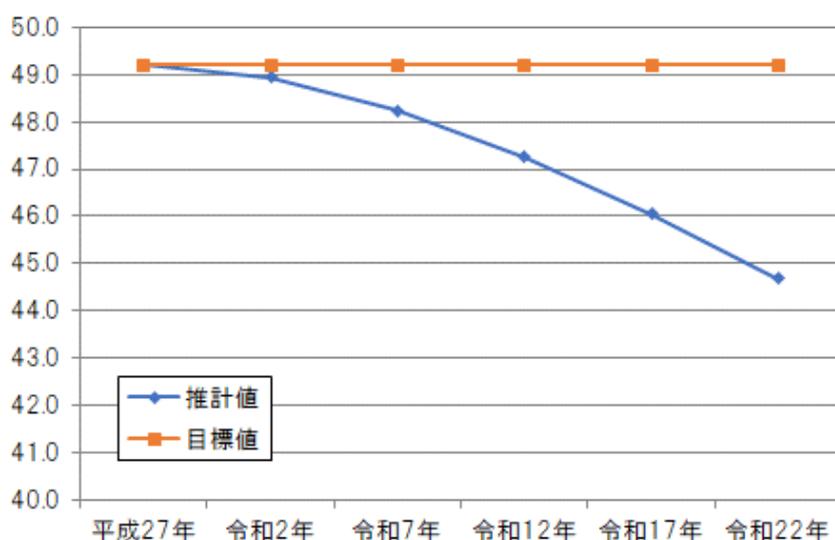
年度	H27 (2015)	R2 (2020)	R7 (2025)	R12 (2030)	R17 (2035)	R22 (2040)
推計人口	370,884	368,628	363,297	355,869	346,827	336,450
割合(%)	100.0	99.4	97.9	95.9	93.5	90.7
居住誘導区域	112,383	111,699	110,084	107,833	105,093	101,949
人口密度(人/ha)	49.2	48.9	48.2	47.3	46.1	44.7

資料：国立社会保障・人口問題研究所の推計から試算

国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の推計を基に試算すると、令和22年度の市街化区域の居住誘導区域における人口は約101.9千人、人口密度は44.7人/ha、まで減少する見込みとなります。

こうした状況に対して、居住誘導区域への人口集積を図り、令和22年度の市街化区域における居住誘導区域の人口密度を49.2人/haを維持していくことを目標とします。なお、本市が目指す人口40万人が達成された場合は、市街化区域の居住誘導区域の人口密度も目標値を大きく上回ると推測できます。

### 高崎市市街化区域における居住誘導区域の人口密度の推計グラフ（人/ha）



### (3) 公共交通の充実（公共交通の利便性が高いエリアに居住している人口の割合）

公共交通の充実の評価指標として、公共交通の利便性が高いエリアに居住している人口（以下、「沿線人口」という）の割合を採用します。この数値は、国土交通省が毎年実施している「公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合の算出作業」を用いており、次のとおり、鉄道駅の利便性の高いエリア及びバス路線の利便性の高いエリアの基準に基づき算出しています。

現況値である平成 27 年度における市内の総人口は約 37.4 万人、沿線人口は約 7.5 万人であり、その割合は約 20%となっています。

国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の推計によると、令和 22 年度の市内の総人口は約 33.6 万人、沿線人口は約 6.9 万人まで減少する見込みとなっています。

こうした状況に対して、公共交通が脆弱なエリアでの利便性向上により、公共交通の利便性が高いエリアを拡大し、当エリアへの人口増加を図ることで、令和 22 年度の沿線人口を約 8.4 万人まで高め、目標値としての割合を約 25%に設定します。

H27現況値			R22目標値		
総人口 (千人)	沿線人口 (千人)	沿線人口割合	総人口 (千人)	沿線人口 (千人)	沿線人口割合
374	75	約20%	336	84	約25%

R22推計値		
総人口 (千人)	沿線人口 (千人)	沿線人口割合
336	69	約20%

#### <鉄道駅の利便性の高いエリア>

10時～14時台に片道概ね3本以上（1時間に片道3本以上）走行している鉄軌道路線の区間に該当する駅を中心とする、半径1km圏内に含まれる町丁目

- ・日にちにより、運行本数が異なる場合には、平日のうち、最も運行本数が多い曜日とする。
- ・時間帯の考え方は、10時～14時台のうち、平均値で判断するか、特定時間帯で判断するか、全ての時間帯で判断するかは地域の実情に合わせて判断することとし、初年度に定めた基準で次年度以降も実施する。
- ・鉄軌道は、JR、私鉄、地下鉄、路面電車、LRT、新交通システム、モノレール等が対象で、新幹線、貨物線（貨物ターミナル）は、対象外
- ・運行本数を数える際に、運賃（普通乗車券）以外の料金（特急券等）が必要になる列車（有料特急）は対象外

#### <バス路線の利便性の高いエリア>

10時～14時台に片道いずれかで概ね4本以上（1時間に片道4本以上）走行しているバス路線の区間（概ね15分間隔程度）から300m圏内に含まれる町丁目

- ・日にちにより、運行本数が異なる場合には、平日のうち、最も運行本数が多い曜日とし、運行ルートが日によって変わる場合には、週あたりの運行日数が最も多いルートとする。
- ・時間帯の考え方は、10時～14時台のうち、平均値で判断するか、特定時間帯で判断するか、全ての時間帯で判断するかは地域の実情に合わせて判断することとし、初年度に定めた基準で次年度以降も実施する。
- ・複数の系統が運行する区間では、路線の系統別ではなく、区間単位で運行本数を合計し、その運行本数が条件を満たしていれば対象
- ・デマンドバス、高速バス・空港リムジンバスは、対象外
- ・循環バスなど、片道しかないバス路線を含めて運行本数が条件を満たすか確認

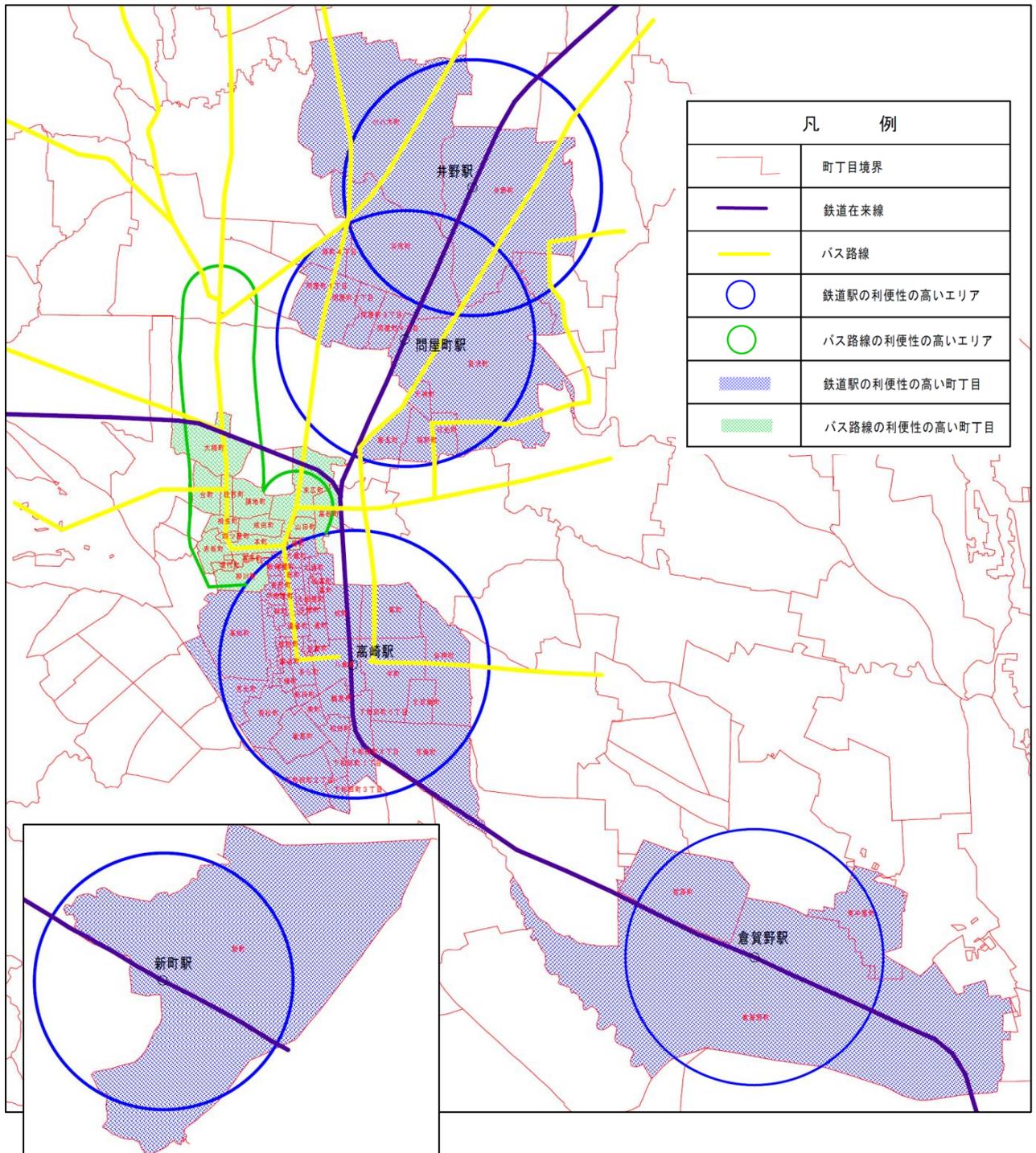
資料：公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合の算出マニュアル

<鉄道駅の利便性の高い町丁目>

あら町、旭町、井野町、稲荷町、栄町、下横町、下和田町1丁目、下和田町2丁目、下和田町3丁目、下和田町4丁目、下和田町5丁目、貝沢町、岩押町、寄合町、宮元町、宮原町、弓町、九蔵町、元紺屋町、高松町、砂賀町、若松町、小八木町、鞆町、新紺屋町、新田町、真町、双葉町、倉賀野町、鍛冶町、中紺屋町、通町、鶴見町、天神町、田町、東貝沢町4丁目、東中里町、東町、南町、日光町、白銀町、八島町、飯玉町、浜尻町、北双葉町、北通町、問屋町1丁目、問屋町2丁目、問屋町3丁目、問屋町4丁目、羅漢町、竜見町、緑町4丁目、連雀町、和田町、檜物町、新町

<バス路線の利便性が高い町丁目>

堰代町、嘉多町、高砂町、山田町、四ッ屋町、住吉町、新後閑町、成田町、請地町、赤坂町、相生町、台町、大橋町、椿町、本町、末広町、柳川町



高崎市における公共交通の利便性の高いエリア図（鉄道駅・バス路線）

(4) 目標値の達成により期待される効果（公共交通の代表交通手段構成比）

群馬県パーソントリップ調査（平成 27 年度）によると、高崎市の代表交通手段構成比は下図の通りで、公共交通（鉄道・バス）の構成比は約 3.9% となっています。

今後は、「歩いて暮らせる生活環境」の向上により公共交通の役割が増大するという効果を期待し、令和 22 年にはおおむね群馬県パーソントリップ調査における通勤目的の構成比（約 5.8%）に相当するものと想定し、目標値を約 6% と設定します。

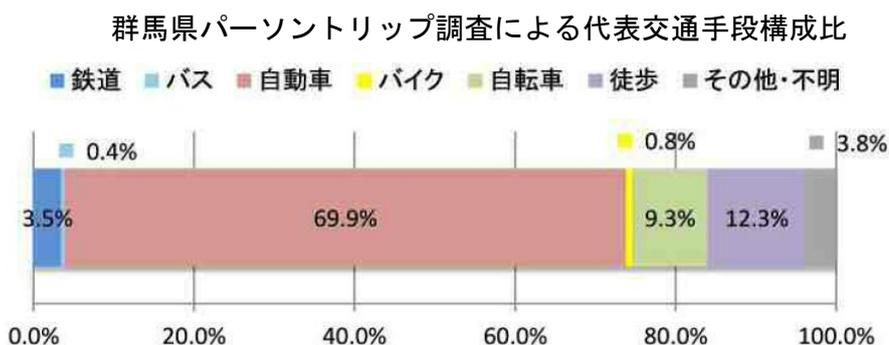


図 2-32 代表交通手段構成比(発生集中交通量ベース)

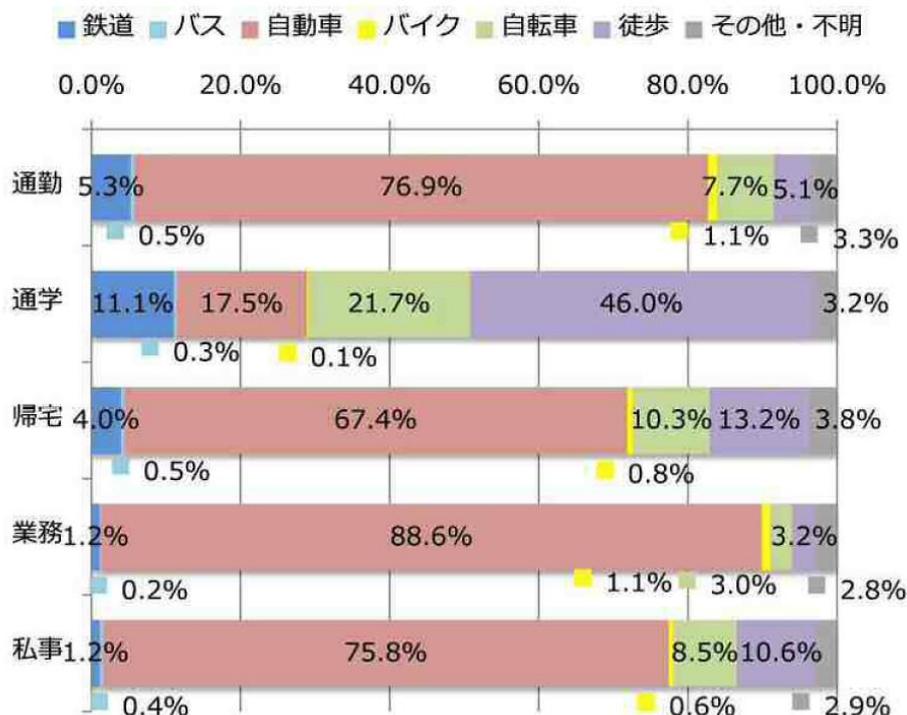


図 2-33 目的種類別の代表交通手段構成比(発生集中交通量ベース)