# 県央広域都市計画圏
# 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
# （都市計画区域マスタープラン）

| | | |
|---|---|---|
| 前橋都市計画区域 | 伊勢崎都市計画区域 | 渋川都市計画区域 |
| 前橋勢多都市計画区域 | 赤堀都市計画区域 | 富岡都市計画区域 |
| 高崎都市計画区域 | 東都市計画区域 | 安中都市計画区域 |
| 榛名都市計画区域 | 藤岡都市計画区域 | 榛東都市計画区域 |
| 箕郷都市計画区域 | 鬼石都市計画区域 | 吉岡都市計画区域 |
| 吉井都市計画区域 | 玉村都市計画区域 | 下仁田都市計画区域 |
| | | 甘楽都市計画区域 |

令和２年１１月

群　馬　県

# 都市計画区域マスタープランの見直し概要

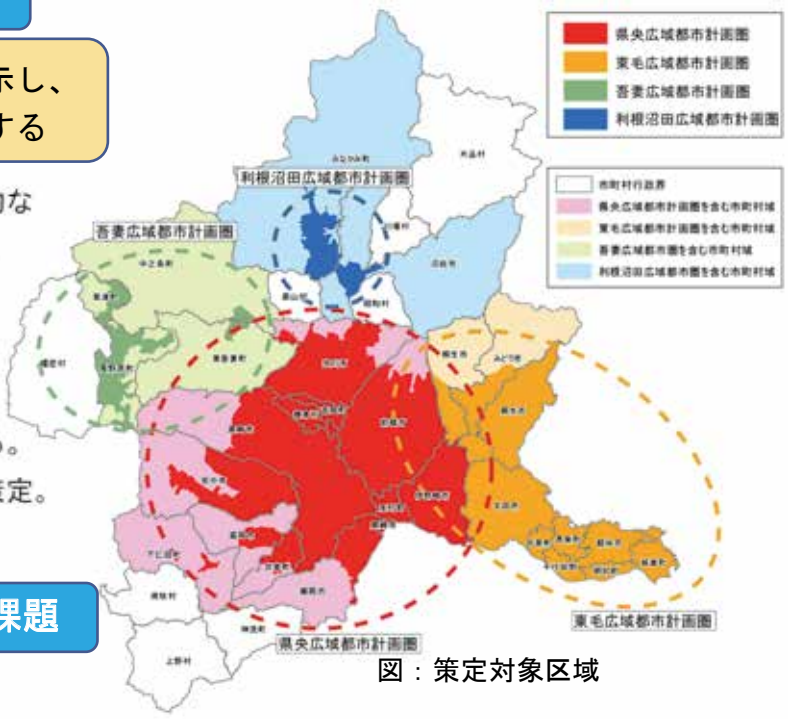
## 1. 都市計画区域マスタープランとは

秩序あるまちづくりに向けた県の方針を示し、
市町村による効率的なまちづくりを誘導する

(1) 県が定める法定計画で、都市づくりの基本的な方向性を定めるもの。概ね 5 年毎に見直し。

(2) 市町村都市計画マスタープランや、市街化調整区域から市街化区域への編入、道路・用途地域などの個別都市計画は、都市計画区域マスタープランに即して定める。

(3) 群馬県では、４つの広域都市計画圏単位で策定。（右図参照）




図：策定対象区域

## 2. 現行マスタープランにおける主な課題

### (1) 土地利用

《住宅地》

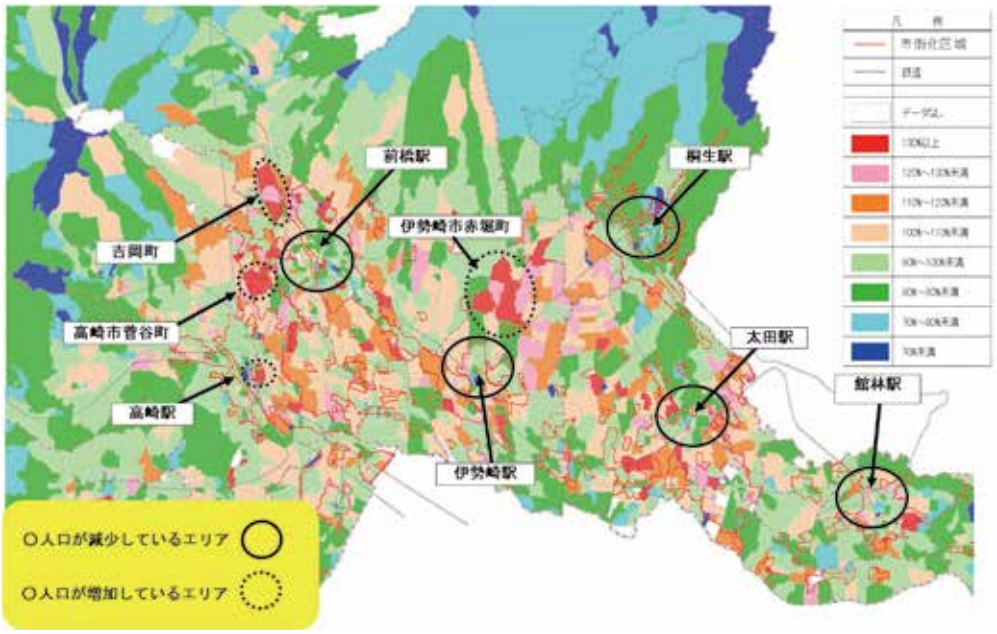
依然として郊外部で無秩序な宅地化が進んでいる一方、市街地では空き家が増加。（下図参照）

《商業地》

一部の地域では、開発許可条例で一定の開発が容認されており、幹線道路沿道などで商業開発が進んでいる。また、市街地の商業施設が衰退し、買い物弱者が増加。

### (2) 交通

移動の実態データがなかったため、課題が明確でなく、一般論的な方針が記載されており、具体的な戦略が欠けていた。




図：県央・東毛地域における人口増減比率(H17とH27を比較)

## 3. 今回見直しのポイント

【ねらい】(1)土地利用：まちのまとまりを明確化するために土地利用規制を厳格化
(2)交　　通：多様な移動手段を確保するために公共交通を強化・快適化

**(1)土地利用：「まちのまとまりの形成」に向けて、郊外の土地利用方針を厳格化**

《住宅地》

①非引き都市計画区域において、無秩序な宅地化を抑制するために、令和７年（目標年）までに区域区分又は代替えとなる土地利用規制を実施する。

②線引き都市計画区域の市街化調整区域において、既存集落などの「まちのまとまり」を維持する方策として、地区計画等を活用する。また、市街地の無秩序な拡大の抑制を図るため、関係市が都市計画法第 34 条第 11 号又は 12 号に基づく条例で認めている住宅地開発（いわゆる滲み出し開発）の基準を厳格化する。

図：市街化調整区域における「まちのまとまり」の形成（イメージ）

《商業地》

①非線引き都市計画区域において、幹線道路沿道や高速道路インターチェンジの周辺で、土地利用の促進が予測され、速達性の低下や既存の商業への影響が懸念される場合には、特定用途制限地域制度などを活用し、沿道での大規模小売店舗の立地を制限する。

②線引き都市計画区域において、郊外での大規模小売店舗の新たな立地は原則抑制するが、産業団地の利便性向上と周辺既存集落の買い物難民対策や、県外を含む広域圏から観光・交流を主目的とするもののうち一定の条件を満たすものについては立地を検討する。

**(2)交通：多様な移動手段を確保する実行計画である「群馬県交通まちづくり戦略」や「群馬県自転車活用推進計画」を盛り込む**

①「群馬県交通まちづくり戦略」に基づく主な記載内容

駅周辺について、パークアンドライド・パークアンドバスライド駐車場の整備を進めるとともに、基幹公共交通軸へのアクセス性を改善するため、アクセス道路、駅前広場、バスターミナル等の整備を推進する。

②「群馬県自転車活用推進計画」に基づく主な記載内容

自転車利用が多い路線や自転車通学に利用されている路線、自転車事故が多く発生している路線等を選定し、自転車通行空間（自転車道）整備を効率的・効果的に実施する。

# 目 次

**＜第１編　広域都市計画圏全体編＞**


計画の役割・位置づけ ..... 1
序-1. 都市計画区域マスタープランの役割 ..... 1
序-2. 都市計画区域マスタープランの位置づけ ..... 1
序-3. 都市計画区域の指定状況 ..... 3
1. 都市計画の目標 ..... 4
1-1. 群馬県における都市づくりの基本的な考え方 ..... 4
(1) 群馬県における現状と課題 ..... 4
(2) 広域的な課題解決に向けて ..... 23
(3) 広域的視点でのまちづくりの転換の考え方と目指すべき都市構造 ..... 26
(4) 都市計画区域の再編に向けた方針 ..... 30
(5) 都市計画区域マスタープランの策定単位 ..... 32
1-2. 計画対象区域と目標年次 ..... 35
(1) 計画対象区域の範囲と位置 ..... 35
(2) 目標年次 ..... 35
1-3. 広域都市計画圏の現状及び課題 ..... 36
(1) 広域都市計画圏の都市的特色 ..... 36
(2) 広域都市計画圏における都市化の動向 ..... 40
(3) 周辺の広域都市計画圏との関係 ..... 42
(4) 広域都市計画圏の課題のまとめ ..... 42
1-4. 県央広域都市計画圏の都市づくりの基本理念 ..... 43
(1) 都市づくりの目標・基本方針 ..... 43
(2) 目指すべき都市構造・市街地像 ..... 45
2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針 ..... 57
2-1. 区域区分の有無 ..... 57
(1) 区域区分を定めている都市計画区域（(ア) ～ (オ)） ..... 58
(2) 区域区分を定めていない都市計画区域（(カ) ～ (チ)） ..... 58
(3) 区域区分を定めない区域（(ツ) ～ (テ)） ..... 59
2-2. 区域区分の方針 ..... 60
(1) おおむねの人口 ..... 60
(2) 産業の規模 ..... 60
(3) 目標年次の市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係 ..... 60
3. 主要な都市計画の決定の方針 ..... 61
3-1. 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針 ..... 61
(1) まちのまとまりづくりに向けた土地利用の基本的な方針 ..... 61
(2) 市街化区域及び非線引き都市計画区域用途地域の土地利用の方針 ..... 64
(3) 市街化調整区域の土地利用の方針 ..... 66

(4) 非線引き都市計画区域白地地域の土地利用の方針 ..... 67
3-2. 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針 ..... 68
(1) 交通施設の都市計画の決定の方針 ..... 68
(2) 下水道の都市計画の決定の方針 ..... 74
(3) 河川の都市計画の決定の方針 ..... 74
(4) その他の都市施設の都市計画の決定の方針 ..... 75
3-3. 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針 ..... 75
(1) 主要な市街地開発事業の決定の方針 ..... 75
(2) 市街地整備の目標 ..... 76
3-4. 自然的環境の整備又は保全に関する主要な都市計画の決定の方針 ..... 78
(1) 基本方針 ..... 78
(2) 主要な緑地の配置の方針 ..... 78
(3) 主要な緑地の確保目標 ..... 81

**＜第２編　個別都市計画区域編＞**

4. 都市計画区域ごとの方針（線引き都市計画区域） ..... 82
4-1. 前橋都市計画区域 ..... 82
4-2. 高崎都市計画区域 ..... 84
4-3. 伊勢崎都市計画区域 ..... 86
4-4. 藤岡都市計画区域 ..... 88
4-5. 玉村都市計画区域 ..... 90
5. 都市計画区域ごとの方針（非線引き都市計画区域） ..... 92
5-1. 非線引き都市計画区域における土地利用規制・誘導方策の基本パターン ..... 92
5-2. 前橋勢多都市計画区域 ..... 93
5-3. 榛名都市計画区域 ..... 95
5-4. 箕郷都市計画区域 ..... 97
5-5. 吉井都市計画区域 ..... 99
5-6. 赤堀都市計画区域 ..... 101
5-7. 東都市計画区域 ..... 103
5-8. 鬼石都市計画区域 ..... 105
5-9. 渋川都市計画区域 ..... 107
5-10. 富岡都市計画区域 ..... 109
5-11. 安中都市計画区域 ..... 111
5-12. 榛東都市計画区域 ..... 113
5-13. 吉岡都市計画区域 ..... 115
5-14. 下仁田都市計画区域 ..... 117
5-15. 甘楽都市計画区域 ..... 119

# 第１編　広域都市計画圏全体編

## 計画の役割・位置づけ

### 序-1. 都市計画区域マスタープランの役割

○ 「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下、「都市計画区域マスタープラン」という。）」は、都市計画法第 6 条の 2 の規定に基づき、都道府県が、「都市計画区域における都市づくりの基本的な方向性」を定めるもので、都市計画基礎調査の結果などを踏まえ、おおむね 5 年毎に見直しを行っている。また、都市計画区域マスタープランを定めることで、次のような効果が生じる。

①市町村が、都市計画法第 18 条の 2 の規定に基づいて策定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下、「市町村マスタープラン」という。）」、及び都市再生特別措置法第 81 条第 1 項に基づいて策定する「立地適正化計画」は、都市計画区域マスタープランと整合させることとなる。

②個々の都市計画（道路や用途地域など）は、都市計画区域マスタープラン及び市町村マスタープランに即して定めることとなる。

③都市計画区域マスタープランに位置づけられた内容に即して市街化調整区域から市街化区域への編入を行う。

### 序-2. 都市計画区域マスタープランの位置づけ

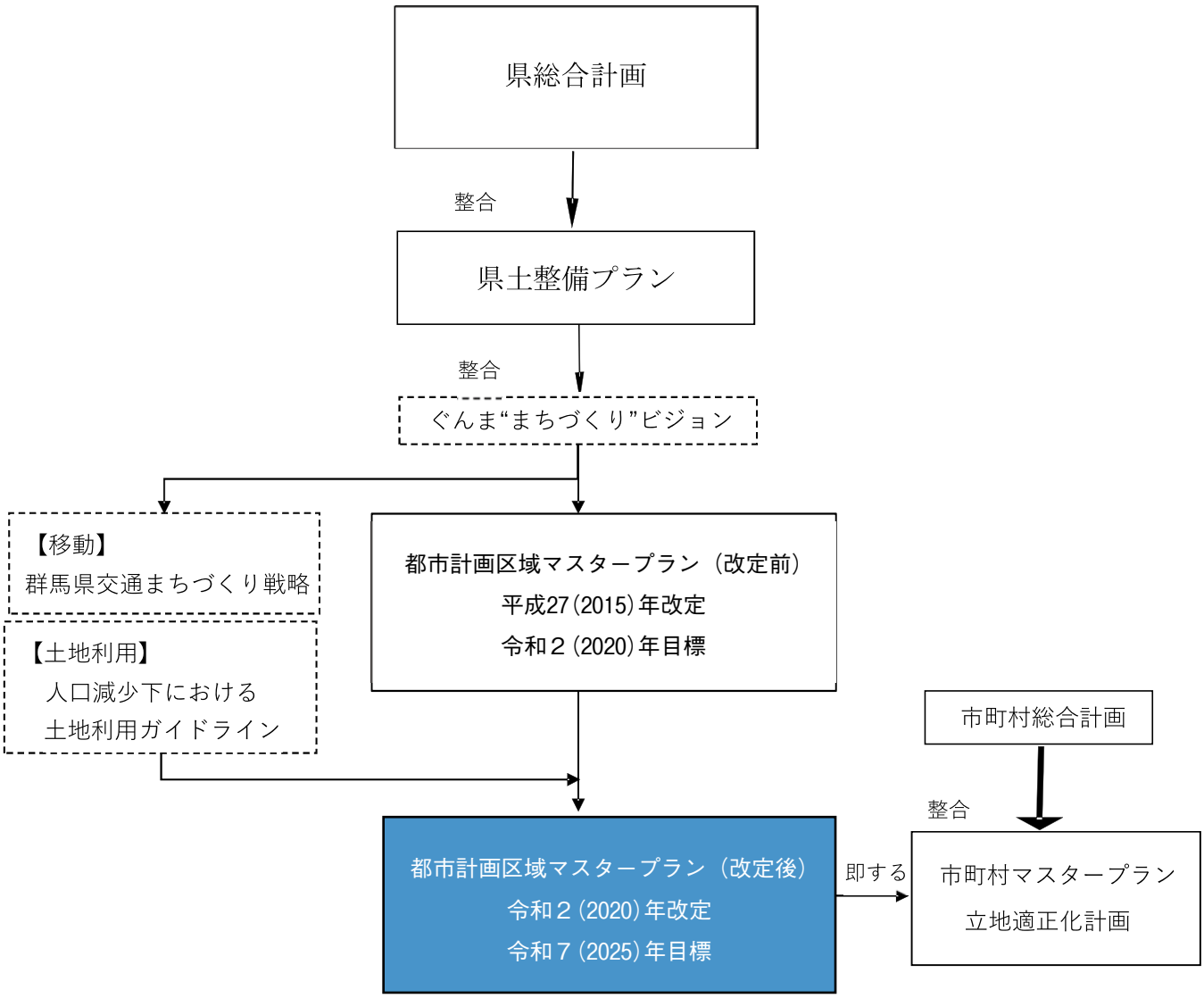
**「まちのまとまりをつくり、公共交通でつなぐ」ことで、自動車以外の移動手段も選択できる社会を実現するための都市計画の方針**

○ 群馬県は以前より県の総合計画の中で、人口減少問題に対応し、安心して幸せを実感でき、将来にわたって住み続けたくなるような魅力あふれる群馬の実現を目指している。

○ 人口減少と高齢化が同時に進行する局面における「ぐんまらしい持続可能なまちづくり」を進めるための取組内容を示した「ぐんま“まちづくり”ビジョン」を平成 24 年 9 月に策定した。また、「ぐんま“まちづくり”ビジョン」の理念であるまちのまとまりを公共交通でつなぐことを実現するため、パーソントリップ調査の結果を基に、多様な移動手段を確保する「群馬県交通まちづくり戦略」を平成 30 年 3 月に、市街化調整区域や非線引き都市計画区域内にもある「まちのまとまり」を維持する「人口減少下における土地利用ガイドライン」を平成 28 年 3 月に策定している。

○ これからのまちづくりは、「ぐんま“まちづくり”ビジョン」のほか、「群馬県交通まちづくり戦略」、「人口減少下における土地利用ガイドライン」と整合を図り、「まちのまとまりをつくり、公共交通でつなぐ」ことで、自動車以外の移動手段も選択できる社会を実現するため、県と市町村が以下のように役割分担をし、一体的に取組を行っていく。

| | |
|---|---|
| 県 | ・都市計画区域マスタープランで市町村の枠組みを超える広域的な問題や課題への対応、また、広域的な観点からの都市づくりの考え方や方針などを位置づけ、広域的な市町村間の調整や施策等を進める。 |
| 市町村 | ・市町村マスタープラン、立地適正化計画、「ぐんま“まちづくり”ビジョン」を具体化するための実行計画である「アクションプログラム」に基づいて、人口減少と高齢化の進展する中で市町村が抱える課題に対する必要施策等を進める。 |



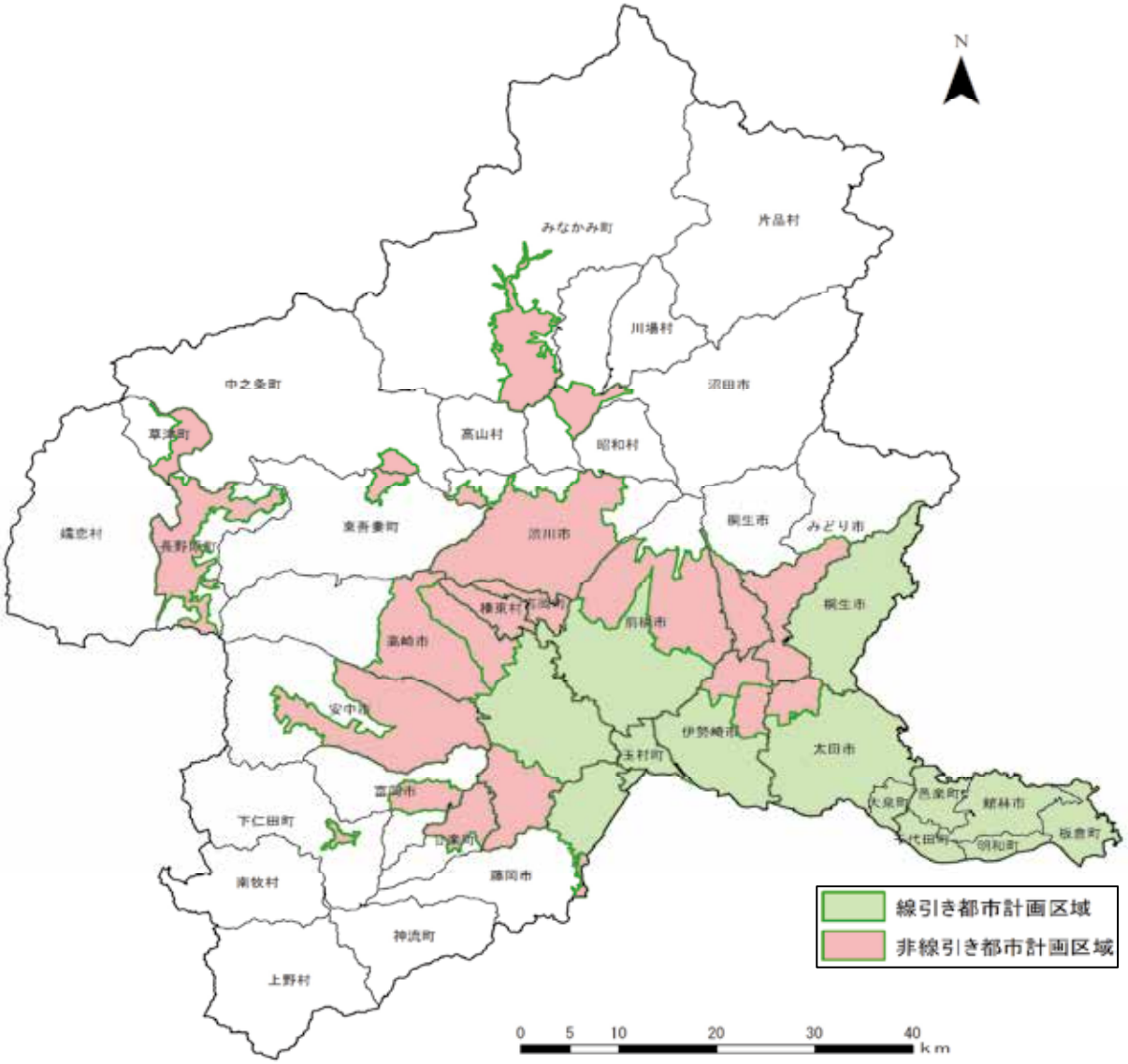

図表１　都市計画区域マスタープランと関連計画との関係

## 序-3.都市計画区域の指定状況

○　本県では、35 市町村のうち、27 市町村で 31 の都市計画区域を指定している。

○　市町村合併により、区域区分のある区域とない区域が混在する市や、区域区分のない都市計画区域が複数存在する市がある。

また、生活圏が一体の隣接市町村同士でも、区域区分の有無による土地利用規制の格差や、同種でも個別都市計画の整合が図られていない例がある。




図表 2　都市計画区域の指定状況

# 1. 都市計画の目標

## 1-1. 群馬県における都市づくりの基本的な考え方

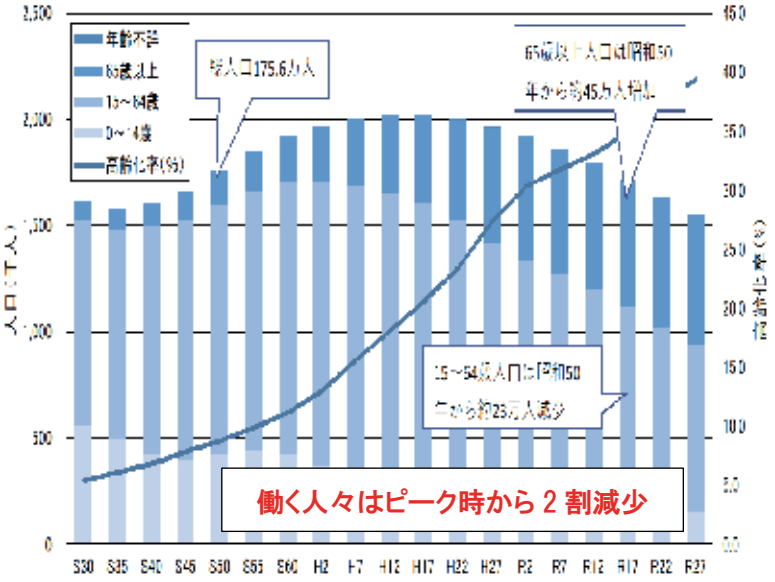
### (1) 群馬県における現状と課題

#### ① 人口の動向と将来見通し

【総人口】

○ 本県の総人口は、平成 16 年（2004 年）の 203.5 万人をピークに減少に転じており、令和 17 年（2035 年）には昭和 50 年（1975 年）の人口 175.6 万人を割り込み、172.0 万人まで減少すると推計されている。人口構成を比較すると、昭和 50 年には生産年齢人口が 117.4 万人であったが、令和 17 年には約 23.2 万人少ない 94.2 万人となっている。一方、高齢者人口は昭和 50 年には 15.4 万人であったのが、令和 17 年には約 45 万人多い 60.1 万人となっている。

○ 昭和 50 年と令和 17 年の比較では、支えられる高齢者数は約 4 倍に増え、高齢者を支える働く人々は約 8 割に減ることが見込まれている。

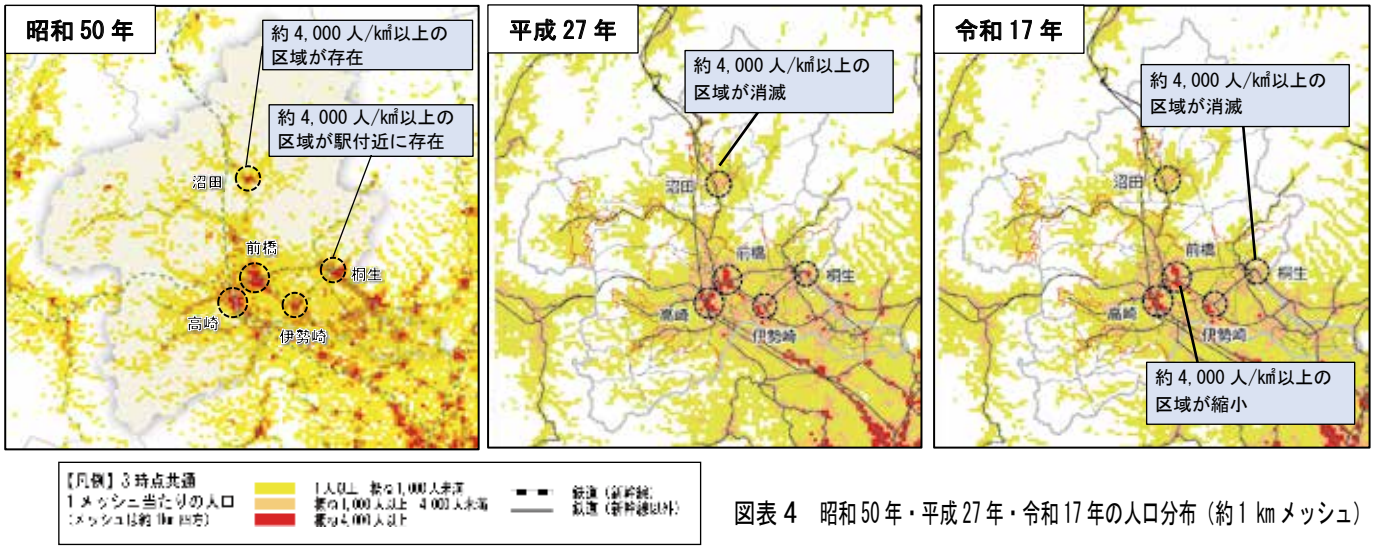



図表 3　群馬県の人口と高齢化率の推移

【人口分布】

○ 人口分布に注目すると、人が住んでいる範囲が大きく拡大してきた一方で、今後は主要都市の中心部の人口密度低下が進み、生活サービス機能の持続性確保に必要な人口密度の目安となる 40 人/ha（4,000 人/km²）を超えるメッシュ[1]地域の縮小や消滅が想定されている。

○ 昭和 50 年には 4,000 人/km² 以上の区域が存在していた桐生市や沼田市の中心部では、平成 27 年にはそれらの区域が減少しており、令和 17 年には消滅することが想定され[2]、また、前橋市や高崎市などにおいても、4,000 人/km² 以上の区域が縮小することが想定されている。



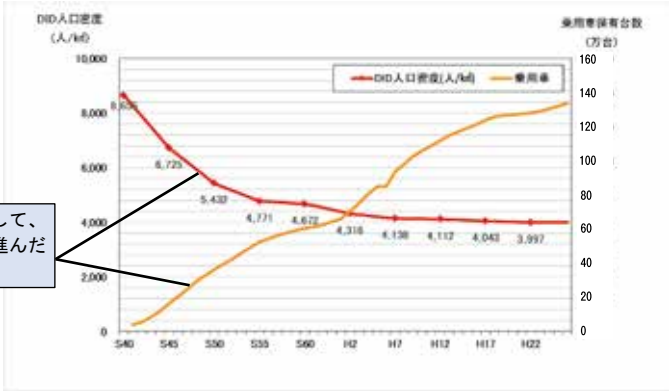

図表 4　昭和 50 年・平成 27 年・令和 17 年の人口分布（約 1 ㎞メッシュ）

[1] メッシュとは、緯度・経度に基づき地域を隙間なく網の目（メッシュ）の区域に分けたもののこと。

[2] 将来人口は、G 空間情報センター「将来人口・世帯予測ツール V2（H27 国調対応版）」を使用して算出

○　人口分布の範囲が拡大した要因としては、自家用車の普及を背景に郊外における住宅団地開発や大規模集客施設の立地をはじめ、地価の安い市街地縁辺部での郊外開発が進んだことが考えられる。

※DID（人口集中地区）とは、人口密度が 40 人／ha 以上の国勢調査の調査区が集合し、合計人口が 5,000 人以上となる地域である。




図表 5　自動車保有台数と DID 人口密度の推移

○　本県の DID 人口密度は、全国で 44 位にあり、他都道府県と比較して拡散した市街地を形成している。

| 上位5都府県 | | | 下位5県 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 順位 | 区域名 | DID人口密度（人/㎢） | 順位 | 区域名 | DID人口密度（人/㎢） |
| 1 | 兵庫県 | 22,284 | 43 | 島根県 | 4,154 |
| 2 | 東京都 | 12,081 | 44 | 群馬県 | 4,103 |
| 3 | 大阪府 | 9,364 | 45 | 青森県 | 3,949 |
| 4 | 神奈川県 | 8,978 | 46 | 富山県 | 3,870 |
| 5 | 埼玉県 | 8,328 | 47 | 山口県 | 3,318 |

図表 6　全国の DID 人口密度（平成 27 年度）

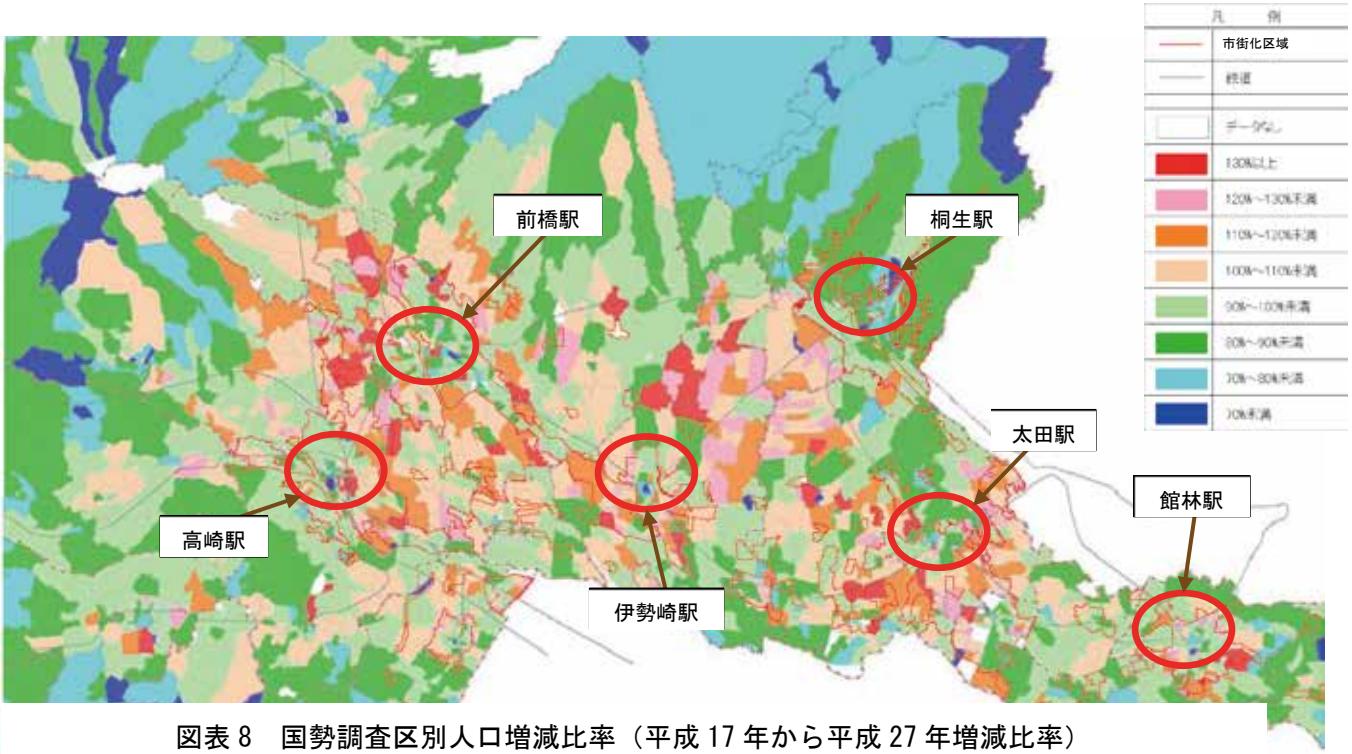
【都市計画区域内人口】

○　市街化区域及び用途地域内の人口は平成 17 年から減少傾向が続くが、市街化調整区域及び用途地域外の地域は微増ながら一貫して増加しており、線引き都市計画区域に隣接した非線引き都市計画区域での人口増加が顕著である。

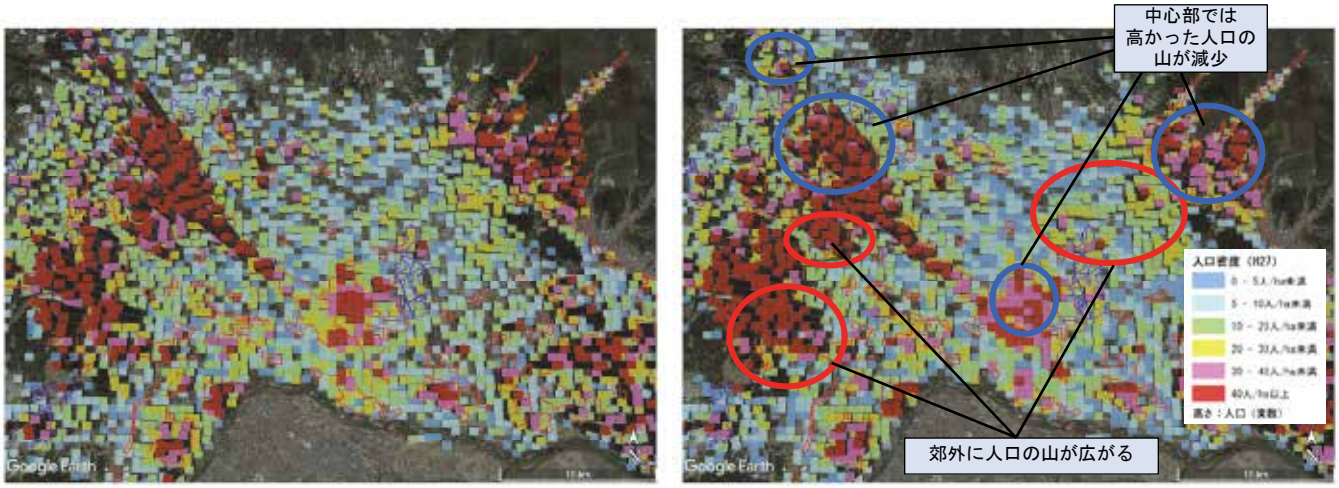
| | 2005（平成17年） | 2010（平成22年） | 2015（平成27年） | 増減(H17→H27) |
|---|---|---|---|---|
| 市街化区域及び用途地域 | 1,092,832人 | 1,091,461人 | 1,074,947人 | −17,885人 |
| 市街化調整区域及び用途地域外 | 787,515人 | 776,549人 | 779,205人 | 11,690人 |

図表 7　群馬県全域の都市計画区域内人口の推移

○　駅周辺では、高崎駅周辺で人口増加がみられるが、それ以外の前橋駅、伊勢崎駅、桐生駅、太田駅、館林駅といった主要な駅周辺地域において特に大きく人口が減少している。



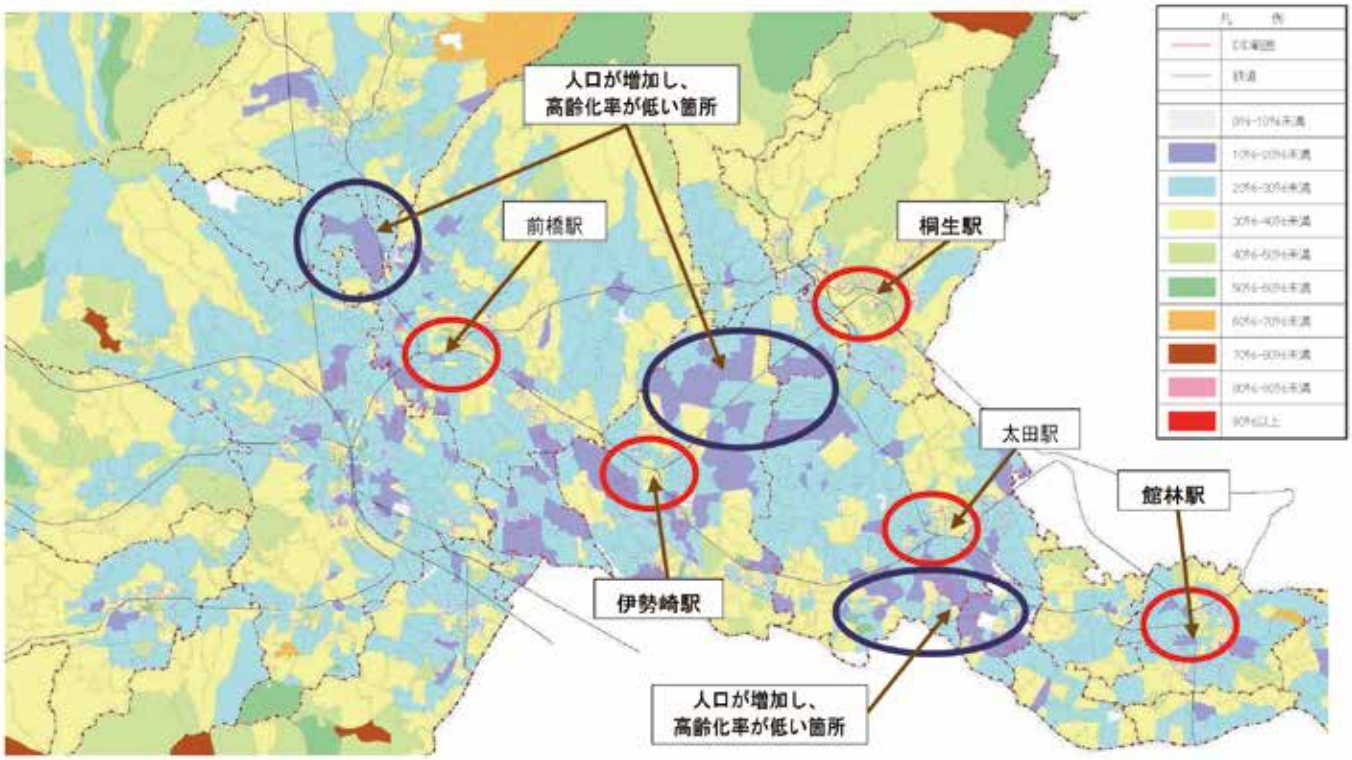

図表 8　国勢調査区別人口増減比率（平成 17 年から平成 27 年増減比率）




図表 9　人口分布の経年変化（左図：平成 7 年、右図：平成 27 年）

○　高齢化率は、前橋駅、伊勢崎駅、桐生駅、太田駅、館林駅といった主要な駅周辺や、県央、東毛広域都市計画圏の市街地縁辺部や外側で高い傾向にある。

○　一方で、県央、東毛広域都市計画圏のうち、線引き都市計画区域に隣接した非線引き都市計画区域の白地地域などでは人口増加傾向のある箇所で高齢化率が低くなっている。

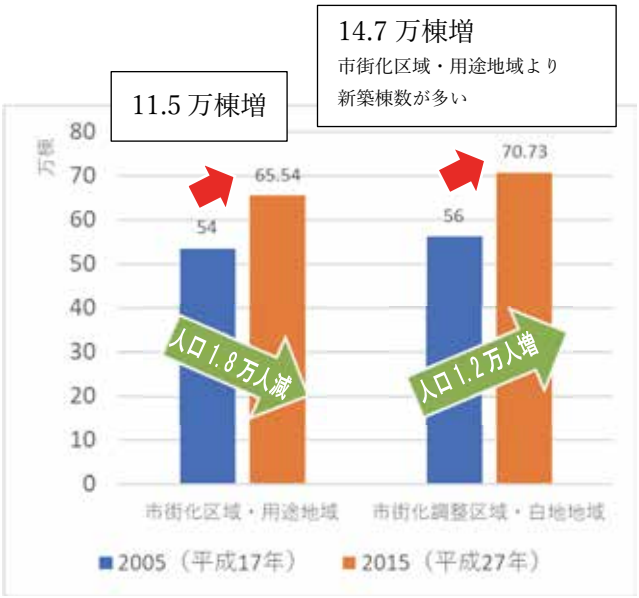



図表 10　国勢調査区別高齢化率（平成 27 年）

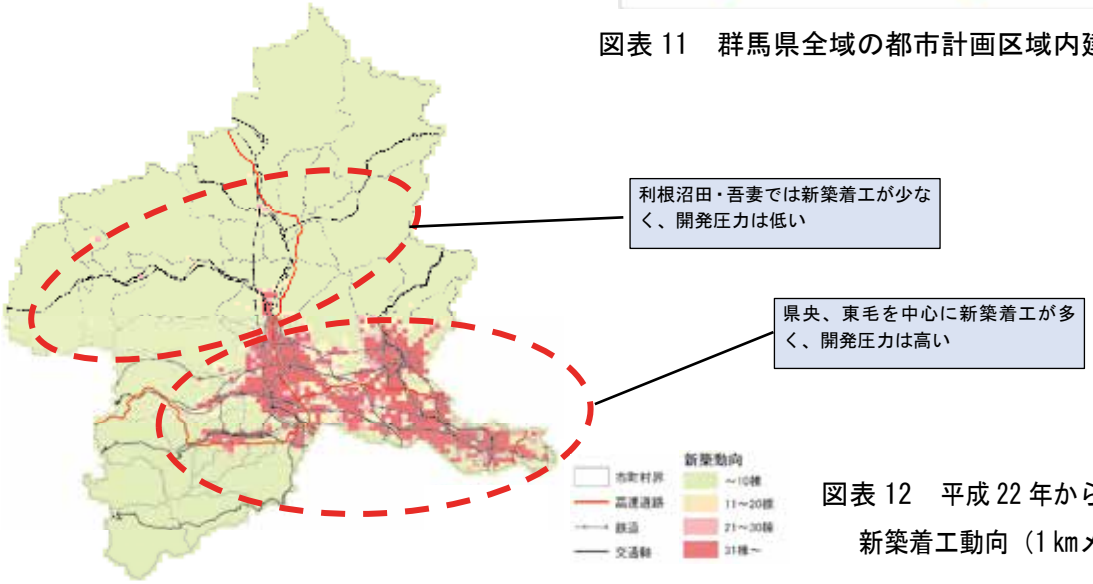
## ② 土地利用と交通の現状

### a. 土地利用

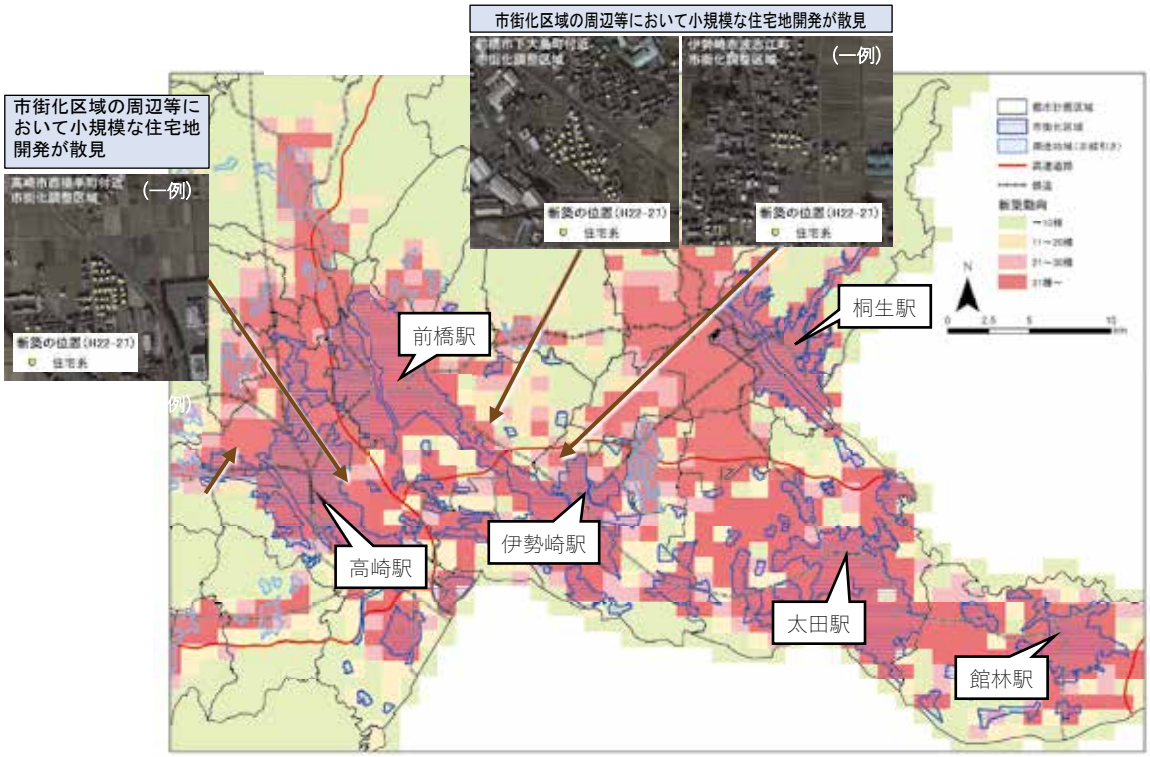
○ 人口減少局面になっても、市街化調整区域や非線引き白地地域での建築物棟数の増加が市街化区域や用途地域を上回っており、特に県央、東毛を中心に市街地外での宅地化が進行している。線引き都市計画区域に隣接した土地利用規制の緩い非線引き白地地域への開発圧力が依然として続いていることや、本来は開発を抑制すべき市街化調整区域において一定程度の開発が容認されていることが原因と考えられる。




図表 11　群馬県全域の都市計画区域内建物棟数の推移

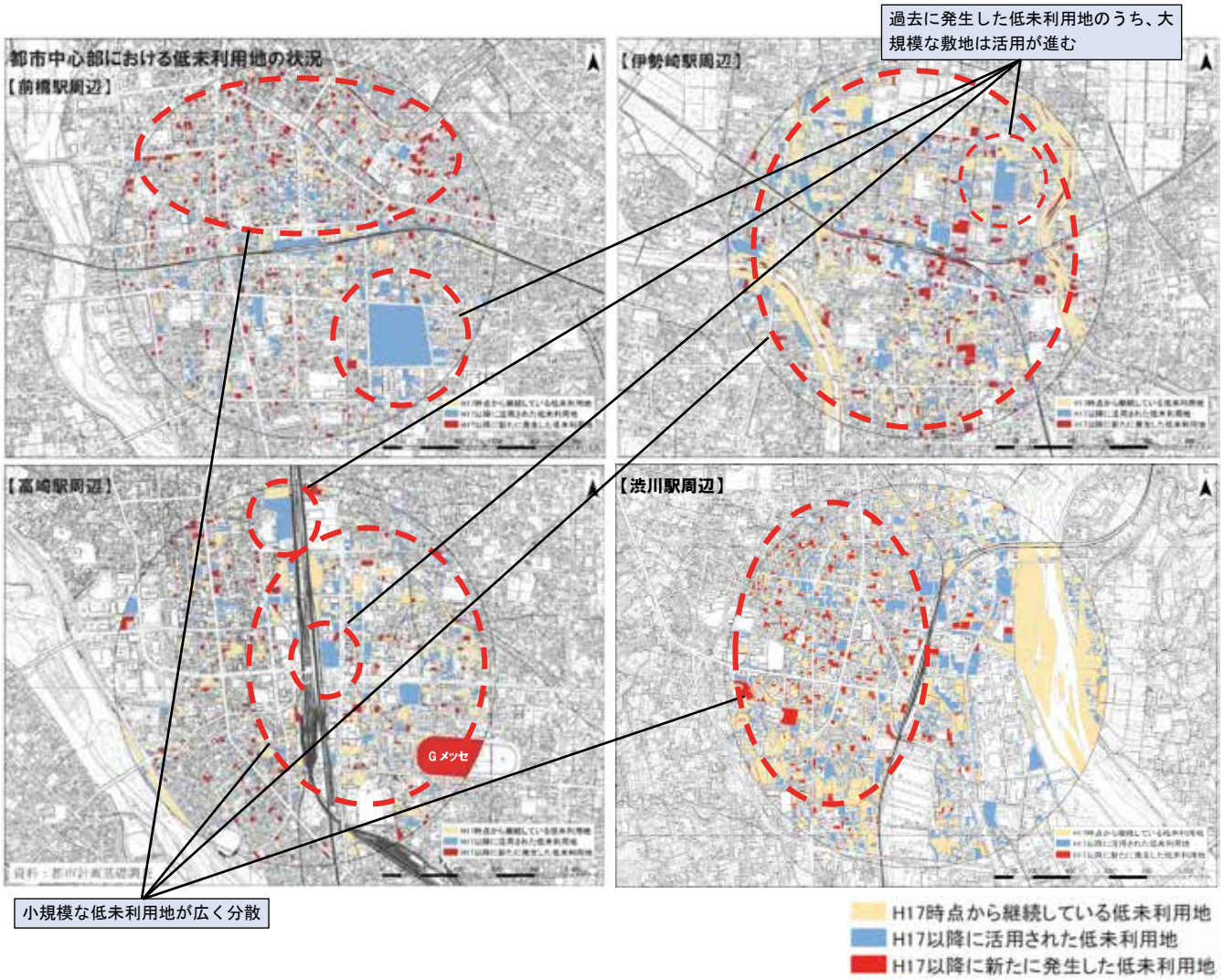



図表 12　平成 22 年から平成 27 年の新築着工動向（1 kmメッシュ）




図表 13　平成 22 年から平成 27 年の新築着工動向（1 kmメッシュ）拡大図

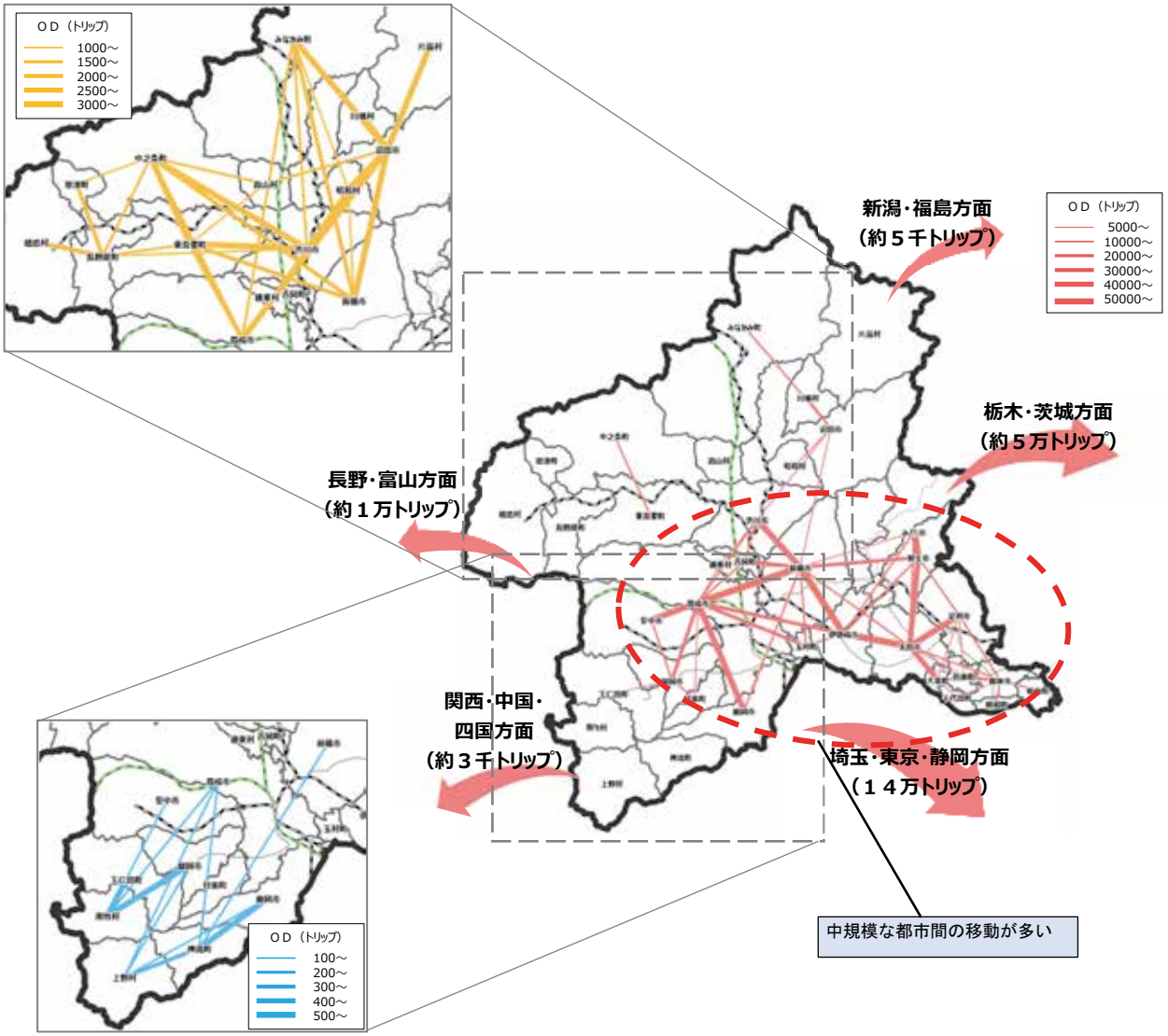
○　主要駅周辺では、一旦発生した一定規模のまとまった低未利用地の活用が進む一方で、点在する小規模な低未利用地は 10 年間で活用も進まず増え続けている。




図表 14　都市中心部における低未利用地の状況

### b. 交通（人の動き）

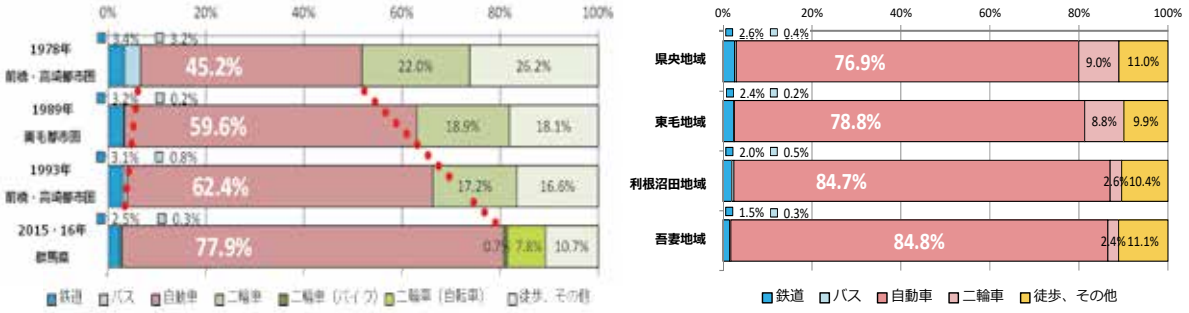
○　地域間の人の動き[3]をみると、前橋市-高崎市間の移動が多く、他にも前橋市-伊勢崎市間、伊勢崎市-太田市間など、人口 20～30 万人程度の中規模な都市間の移動が多くなっている。また、県境を超える移動では、埼玉・東京方面との移動が非常に多くなっている。




図表 15　全目的全手段の人の動き

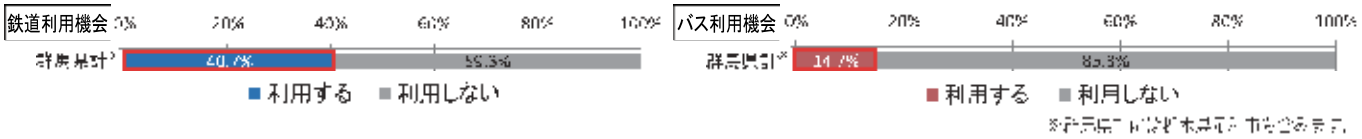
[3] 平成 27・28 年度群馬県パーソントリップ調査に基づく。トリップとは、人がある目的を持って、ある地点からある地点へ移動する単位のこと。

○　1978 年の調査結果と比較して鉄道及びバスの構成比は徐々に小さくなる傾向にあり、2015･16 年の利用比率は鉄道が 2.5%、バスはわずか 0.3%となった。また、年間を通して一度も鉄道を利用しない人が約 60%、一度もバスを利用しない人が約 85%となっている。




**図表 16　代表交通手段構成比（左図：経年比較、右図：地域別（2015・16 年））**

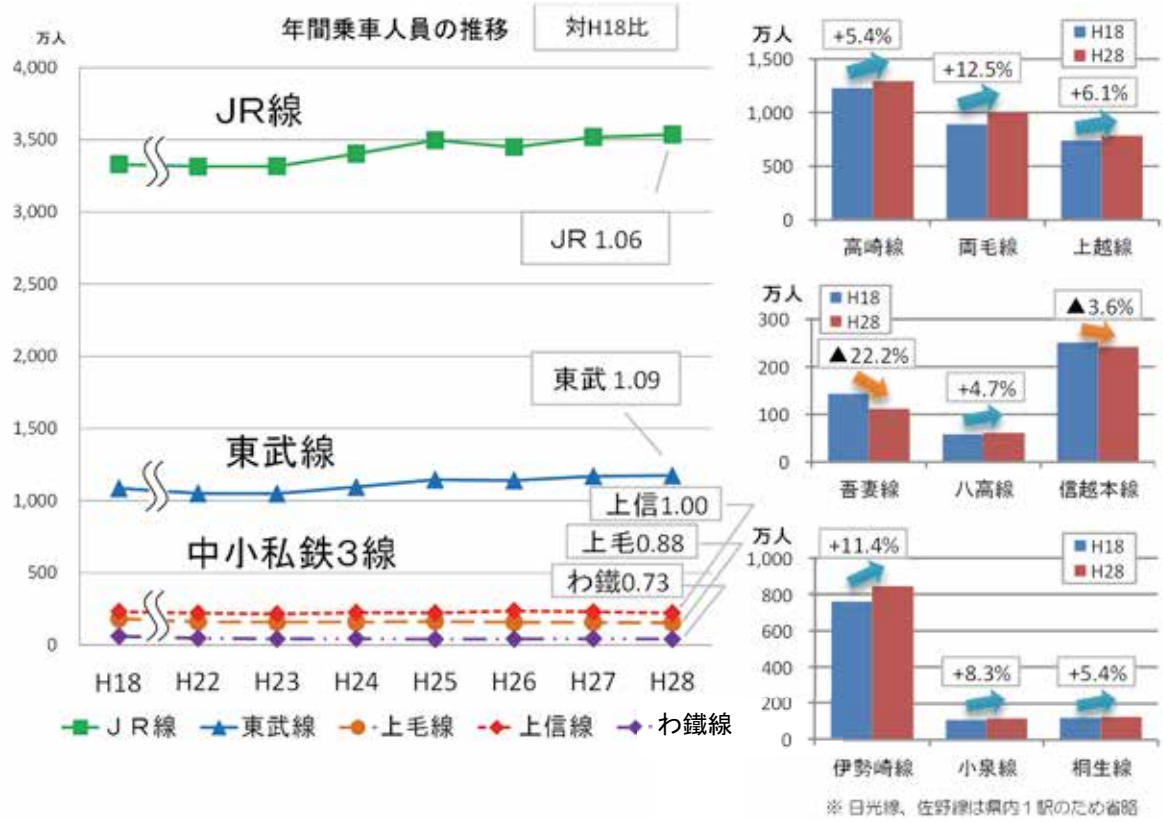
※代表交通手段：複数の交通手段を使用した場合の主な交通手段



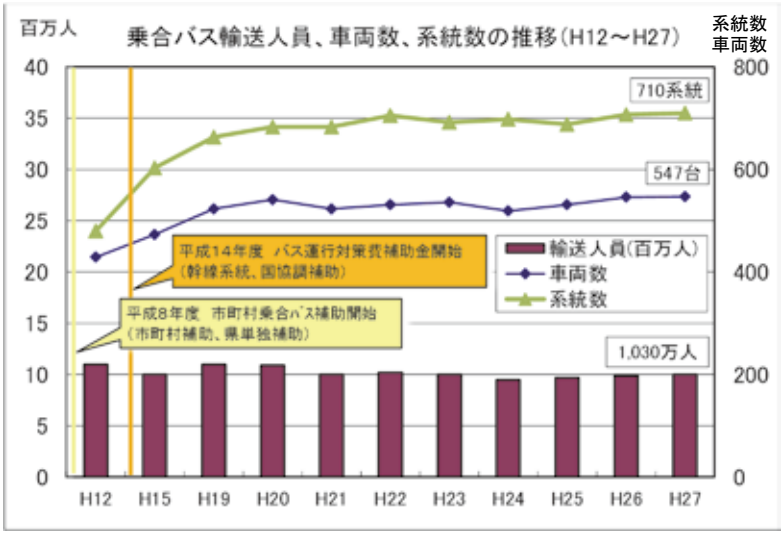

**図表 17　年間を通じた鉄道、バス利用の有無**

出典：群馬県交通まちづくり戦略

○　公共交通（鉄道・バス）の利用者数は、全体的には近年において若干の増加傾向にあるが、山間部の利用者数は大きく減少している。

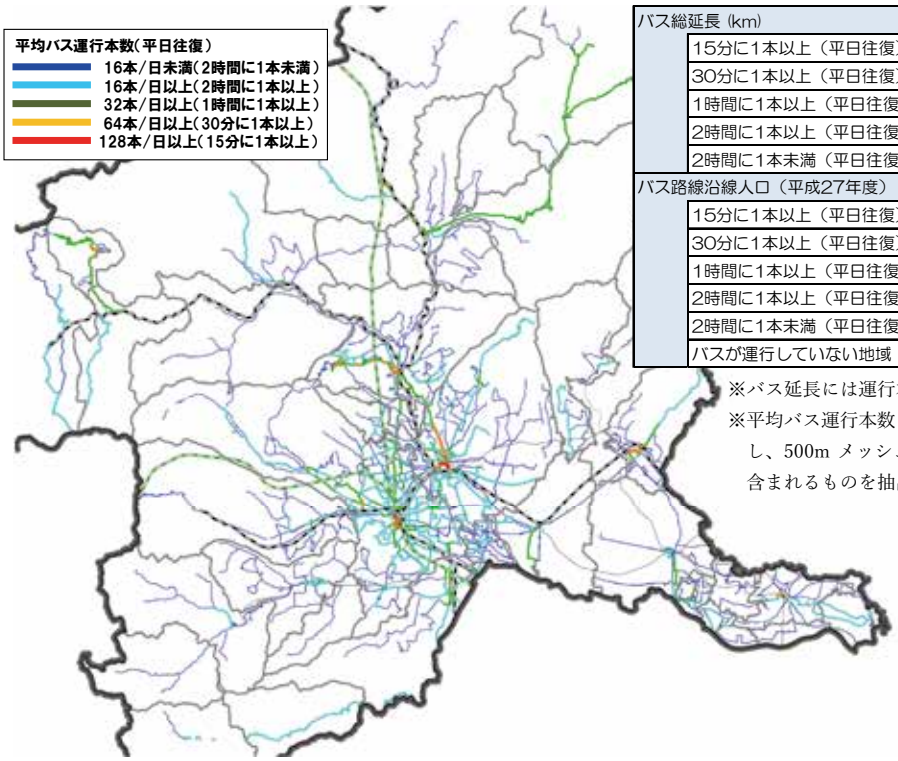



**図表 18　鉄道利用者数の推移**




**図表 19　乗り合いバス輸送人員、車両、系統数の推移**

また、バス路線については、公平性の観点から幅広くサービスを提供してきた結果、県内の広い範囲をバス路線がカバーしているが運行効率が低下し、バス運行が 30 分に 1 本以上ある地域は、前橋駅･高崎駅･渋川駅の周辺や、前橋駅～群馬大学教育学部付近などごく一部で、バス路線総延長の約 90%が 1 時間に 1 本未満の低い運行頻度となっている。




| | | | |
|---|---|---|---|
| バス総延長（km） | | 2,576.8（km） | 100.0% |
| | 15分に1本以上（平日往復） | 8.2（km） | 0.3% |
| | 30分に1本以上（平日往復） | 40.8（km） | 1.6% |
| | 1時間に1本以上（平日往復） | 262.1（km） | 10.2% |
| | 2時間に1本以上（平日往復） | 657.8（km） | 25.5% |
| | 2時間に1本未満（平日往復） | 1,607.9（km） | 62.4% |
| バス路線沿線人口（平成27年度）（万人） | | 196.5（万人） | 100.0% |
| | 15分に1本以上（平日往復） | 2.7（万人） | 1.4% |
| | 30分に1本以上（平日往復） | 6.8（万人） | 3.5% |
| | 1時間に1本以上（平日往復） | 23.3（万人） | 11.9% |
| | 2時間に1本以上（平日往復） | 35.7（万人） | 18.2% |
| | 2時間に1本未満（平日往復） | 50.6（万人） | 25.8% |
| | バスが運行していない地域 | 77.3（万人） | 39.3% |

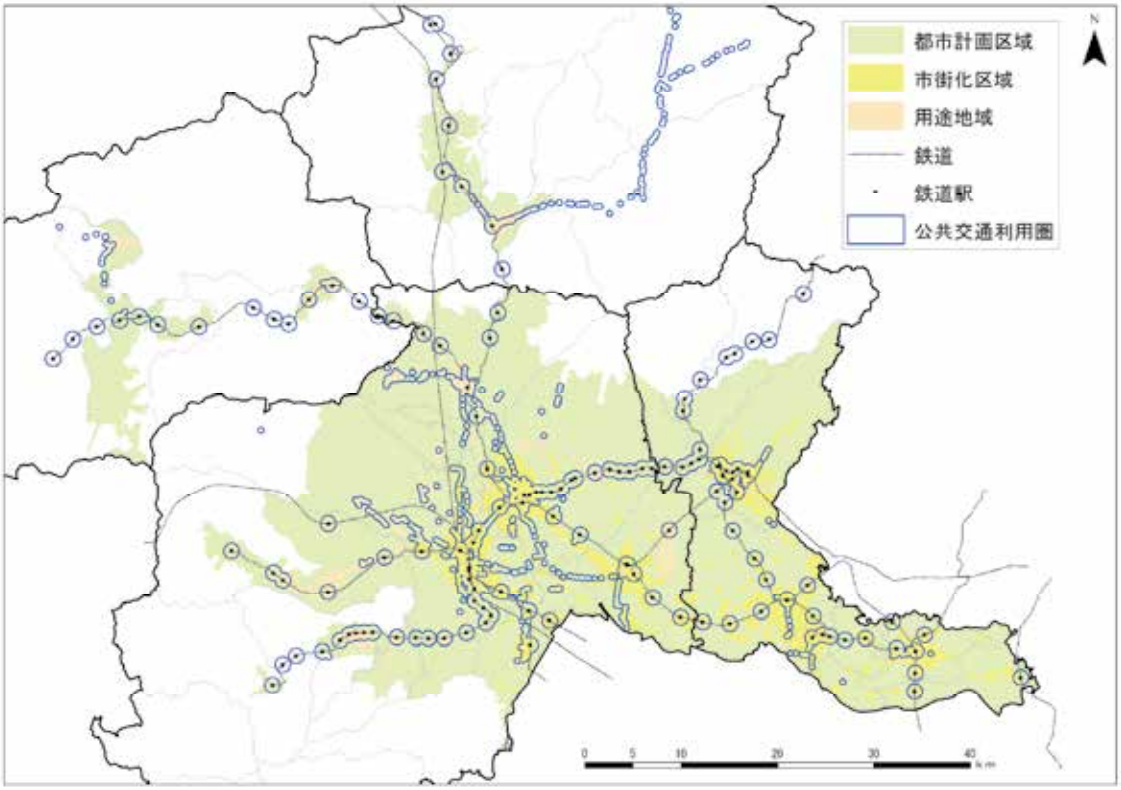
※バス延長には運行本数 0 本は含まない。
※平均バス運行本数ごとのバス路線から 300m のエリアを作成し、500m メッシュの重心がバス路線から 300m のエリアに含まれるものを抽出し、そのメッシュに含まれる人口を算出。

**図表 20　バス路線の運行本数と沿線人口の状況**

出典：群馬県交通まちづくり戦略

○　この結果、公共交通網は県内全域に広がるものの、鉄道駅周辺やバスの運行本数が比較的多い公共交通利用圏[4]は一部に限られ、面的な広がりは前橋駅、高崎駅、桐生駅、渋川駅周辺など一部に留まっている。また、鉄道駅の公共交通利用圏の一部には、市街化区域や用途地域と一致していない箇所もある。

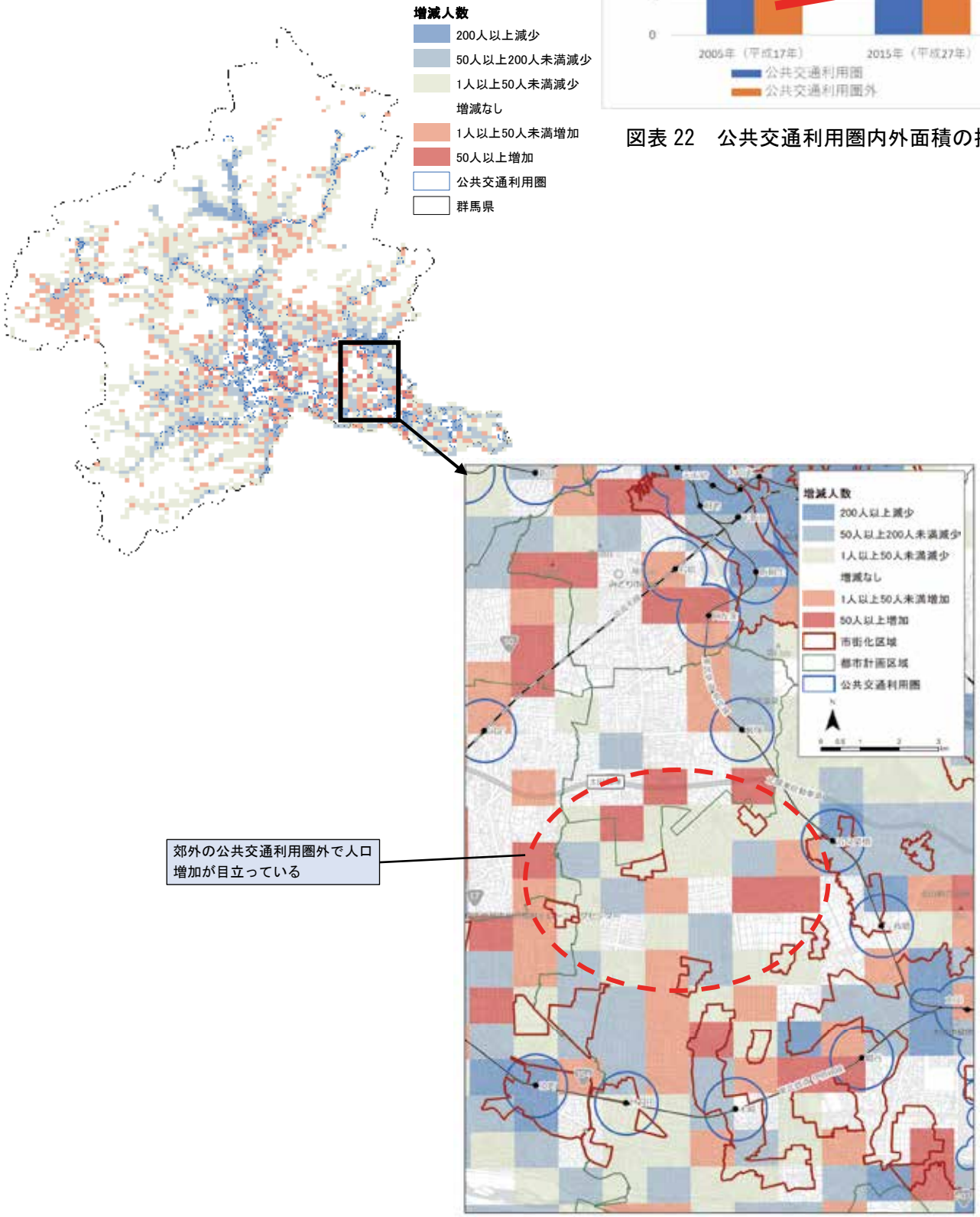
[4] 公共交通利用圏：公共交通利用圏は、鉄道駅から半径 800m の範囲、及び 1 時間あたり 1 本以上（32 本/日以上）の運行のあるバス停留所から半径 300m の範囲とする。




図表 21　公共交通利用圏の状況

○平成 17 年から平成 27 年までの 10 年間で新たに市街地になった面積のうち、公共交通利用圏とそれ以外の面積の伸びを比較すると、公共交通利用圏外の伸びが目立ち、郊外での市街化が進んでいる。

図表 22　公共交通利用圏内外面積の推移



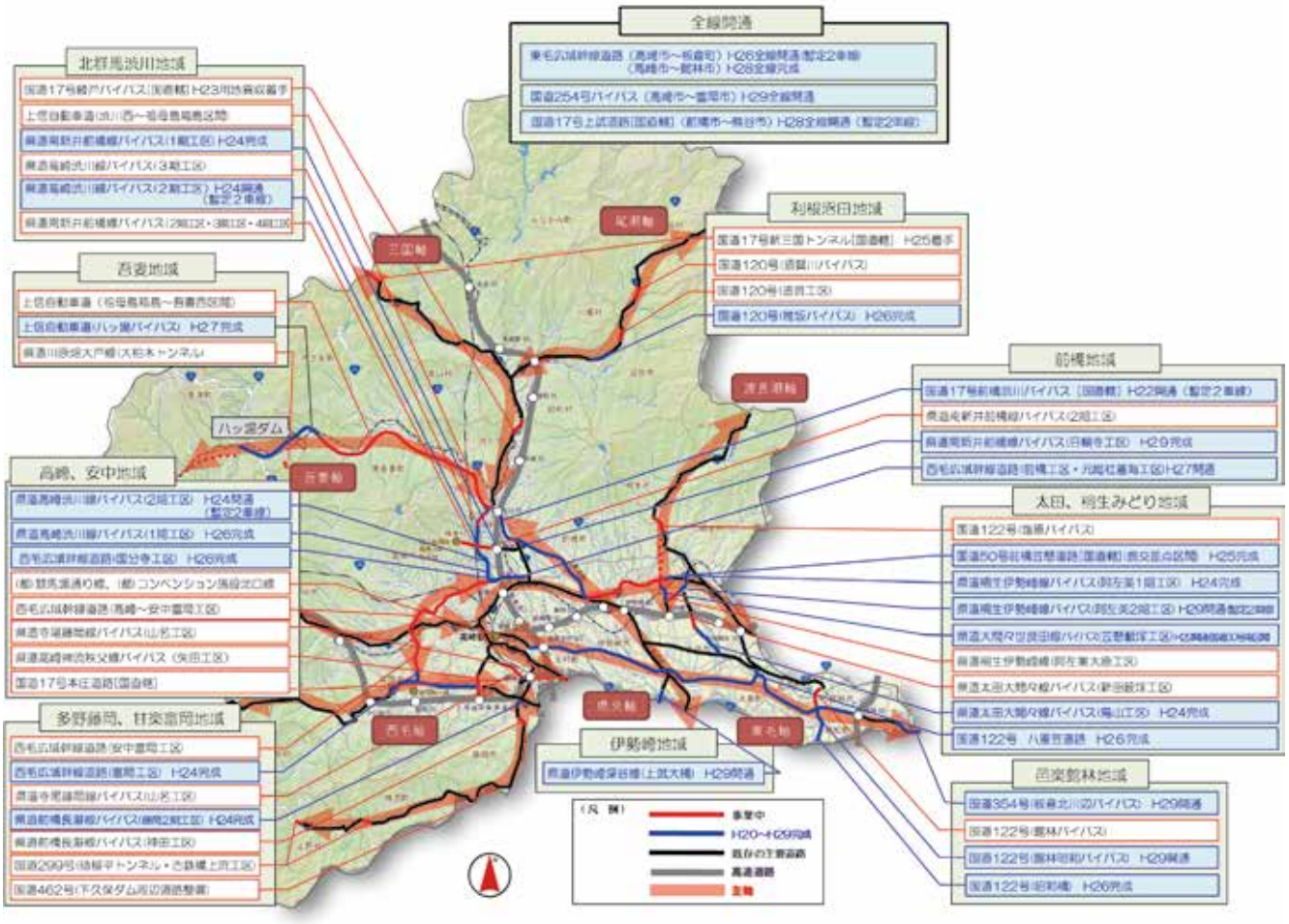

図表 23　平成 17 年から平成 27 年における km² 当たりの人口増減と公共交通利用圏

### c. 道路整備

○ 本県では、高速道路網の効果を県内すべての地域に行き届かせ、産業の発展や観光振興など地域の活性化を図るため、自動車交通網の整備・強化を、計画的・重点的に推進してきた。

○ 東毛広域幹線道路や国道 17 号上武バイパスなどが開通し、移動時間の短縮による物流の効率化や、広域連携の強化が図られ、企業誘致の促進などの産業の発展や、観光振興や地域経済の活性化等に大きく貢献している。

○ インフラ整備が進む一方で、社会保障費の増加など自治体の財政状況は厳しさを増している。今後インフラにかかる維持管理費の財源を確保することが課題である。



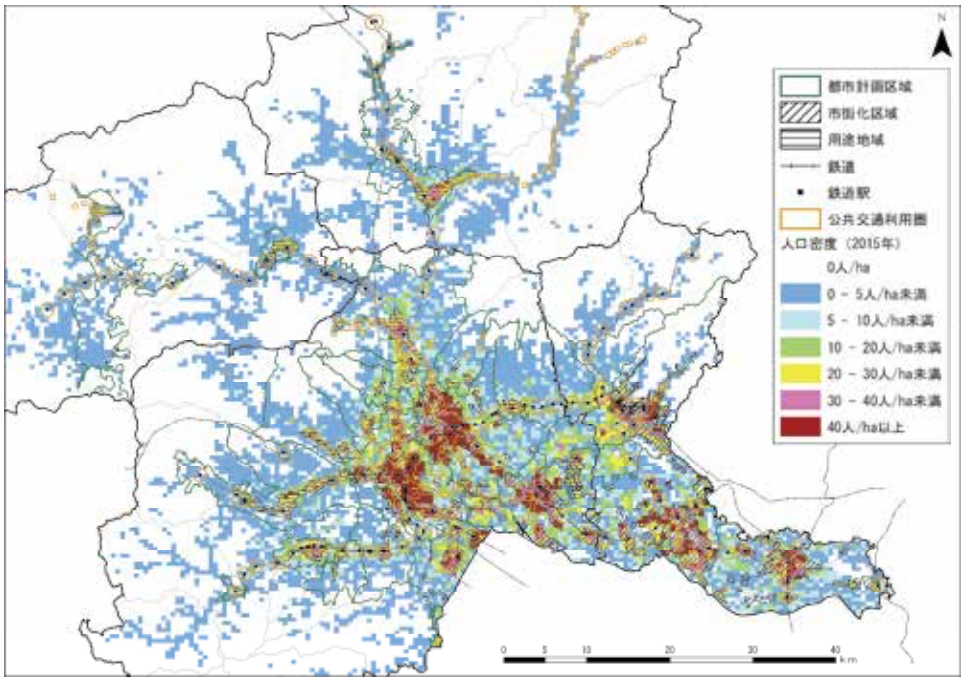

図表 24　平成 20 年度から平成 29 年度までの主な道路の整備状況

### ③ 土地利用と交通の現状がこのまま続いた場合に生じる課題

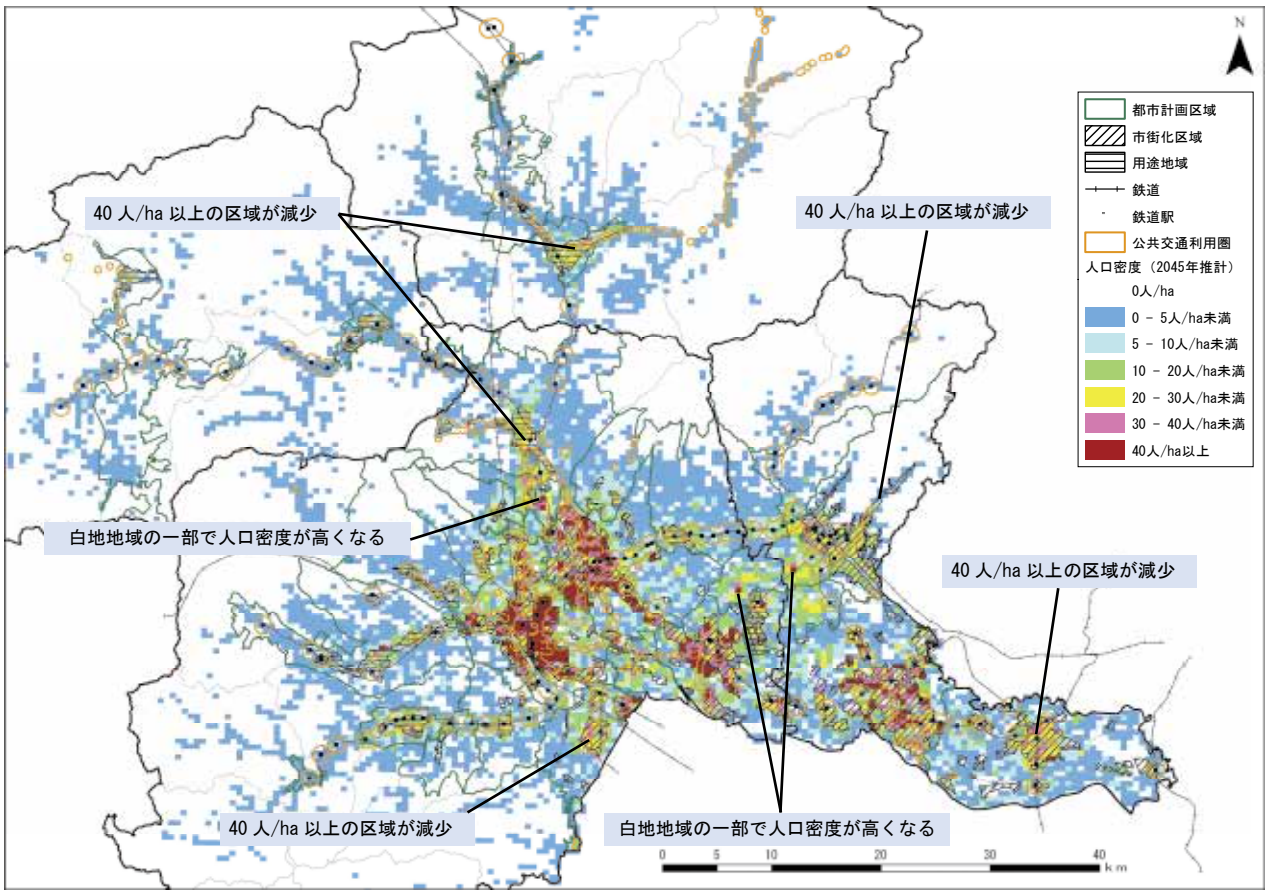
#### a. 人口密度

○ 2015 年と 2045 年推計の人口密度を比較すると、前橋駅など鉄道駅周辺などで 40 人/ha 以上の地域が減少する一方で、非線引き都市計画区域における白地地域の一部などで人口増加がみられる。

○ ただし、生活サービス機能の持続性確保に必要な人口密度の目安となる 40 人/ha を超える地域が固まって存在するのはほぼ市街化区域内に限られることが見込まれる。



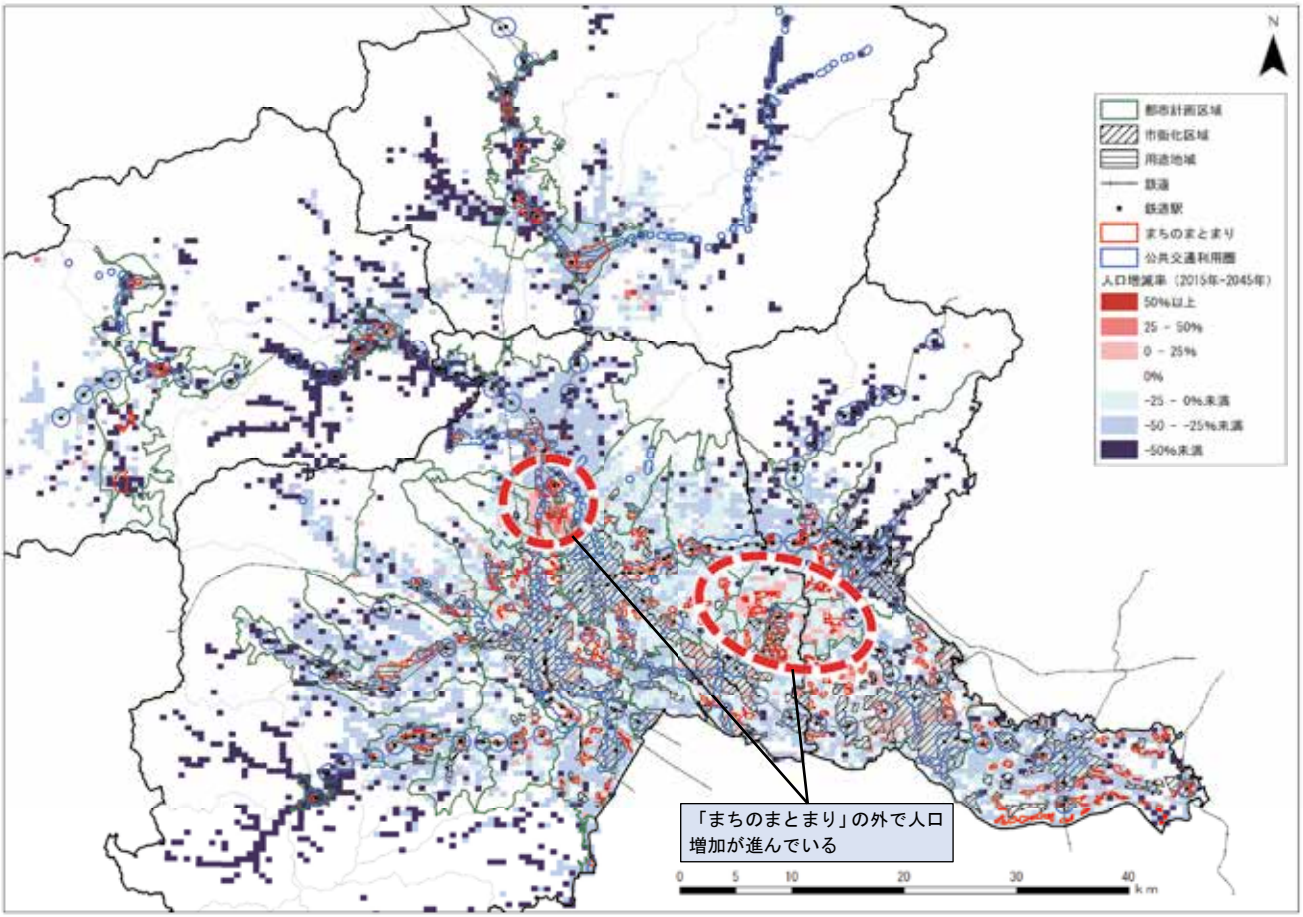

図表 25　人口密度
（2015 年）




図表 26　人口密度（2045 年推計）

### b. 人口増減率(2015 年、2045 年推計)

○　非線引き都市計画区域における白地地域の人口が増加した結果、非線引き都市計画区域における現在の「まちのまとまり」の範囲と、将来の人口増加傾向にある地域とは整合しておらず、「まちのまとまり」の維持形成につながっていない。




※「まちのまとまり」として以下を表示。
・線引き都市計画区域：「土地利用ガイドライン【市街化調整区域編】」において評価対象としている全ての大規模指定既存集落
・非線引き都市計画区域：「土地利用ガイドライン【非線引き都市計画区域編】」において検討している「居住のまとまり」（候補エリアを含む。）　※本方針では、簡易算出した結果を参考として例示する。

居住のまとまりの設定方法（概要）
「土地利用ガイドライン【非線引き都市計画区域編】」を参考に以下の①～③に該当し、④を除外した地域の範囲を簡易に算出し例示するものである。

| ガイドラインでの検討例 | | 簡易算出の際の備考 |
|---|---|---|
| ①既存インフラの有効活用 | A)、B)のいずれかを満たすエリア | — |
| | ・A)幅員 5.5m 以上の道路が適切な密度で配置されており、かつ下水道（公共下水道・流域下水道）または農業集落排水事業の計画区域内となるエリア | ガイドライン作成時に検討した下水道（公共下水道、流域下水道または農業集落排水事業）の計画区域に、群馬県汚水処理計画（H30.3）による上記と同種の下水道の実施区域を追加したエリア |
| | ・B)鉄道駅またはバスターミナルから 800m のエリア | バスターミナル：群馬バス総合バスセンター（箕郷営業所）、群馬バス榛名営業所、草津温泉バスターミナル、伊香保温泉バスターミナル |
| ②暮らしやすさの確保 | 原則として A)を満たすエリアとし、B)を満たすエリアは候補エリアとする | — |
| | ・A)区域内の小学校から概ね 1.0km の範囲にあるエリア | — |
| | ・B)中学校から 2.0km、商業施設・医療施設から 1.0km の範囲 | 商業施設：ガイドライン作成時に検討した施設<br>医療施設：国土数値情報　病院・診療所（歯科を除く） |
| ③人口密度・規模のまとまりの確保・維持 | 平成 27 年度時点の人口密度が 20 人/ha を確保できると見込まれるエリア | 500m メッシュ |
| ④居住に適さない範囲の除外 | 以下のエリアを除外 | — |
| | ・工業系土地利用が集積しているエリア | H27 都市計画基礎調査の工業用地、交通施設用地 |
| | ・土砂災害危険区域 | 国土数値情報 |
| | ・農用地区域 | 国土数値情報 |
| | ・水害のリスクの高いエリア | 想定最大規模洪水時に 0.5m 以上の浸水想定が想定される範囲 |

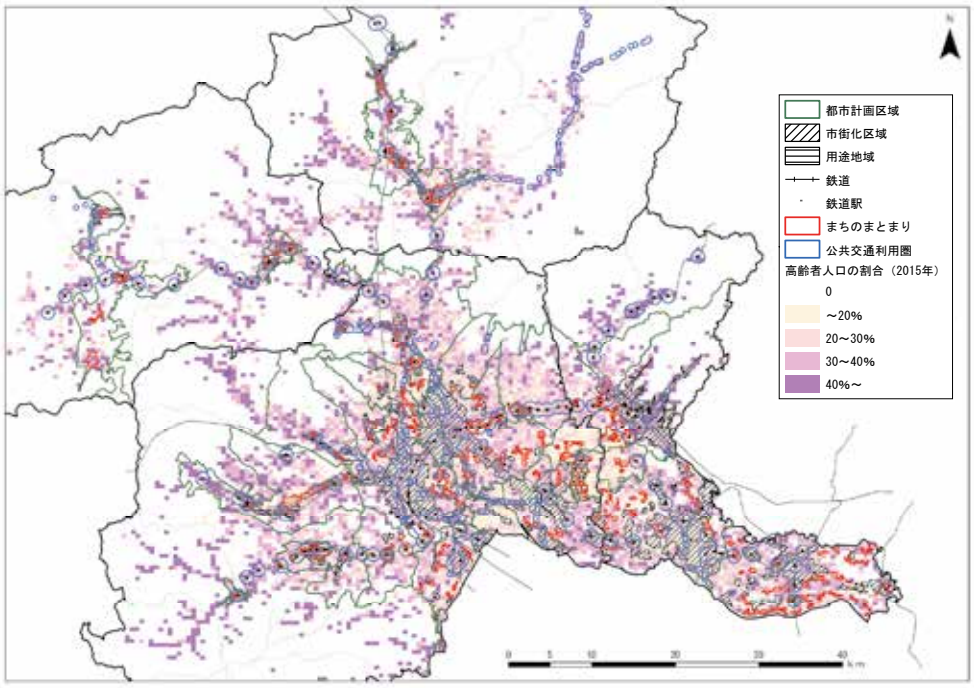
※公共交通徒歩圏：鉄道駅から半径 800m の範囲、及び 1 時間あたり 1 本以上（32 本/日以上）の運行のあるバス停留所から半径 300m の範囲とする。資料：国土数値情報（国土交通省）

図表 27　人口増減率（2015 年、2045 年推計）

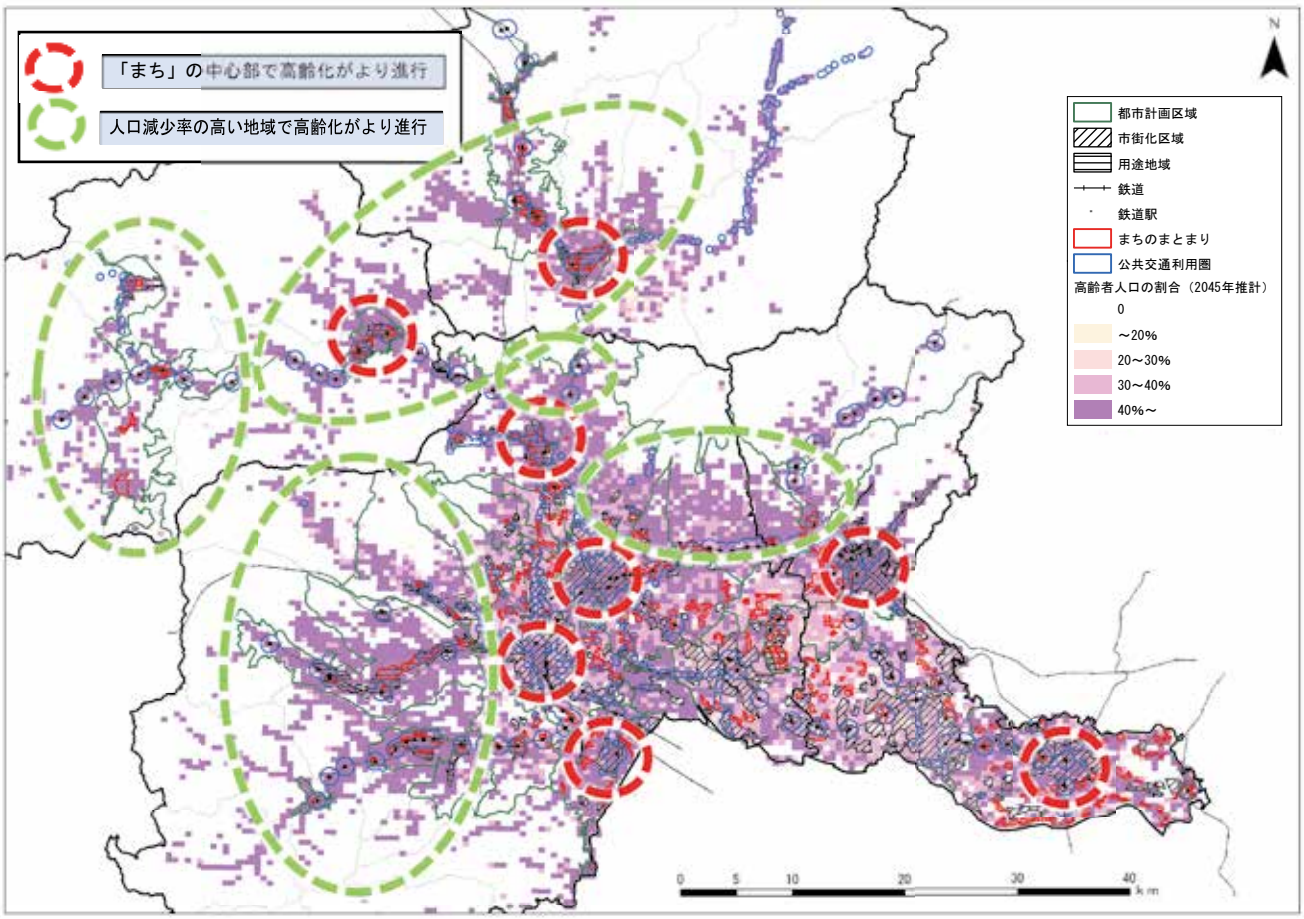
### c. 高齢人口の割合

○　鉄道駅の周辺等の古くからのまちの中心部では、生産年齢人口が減少し、高齢人口割合が高い傾向がある。一方で、県央・東毛広域都市計画圏の新市街地や市街地縁辺部などの郊外部では人口増加傾向のある箇所で高齢化率が低くなっている。

○　将来的には「まち」中心部での高齢化がより深刻化することが想定されるため、世代間のバランスを保つためにも、「まち」の中心部へ若い世代の居住を誘導していく必要がある。




図表 28　高齢人口の割合（2015 年）



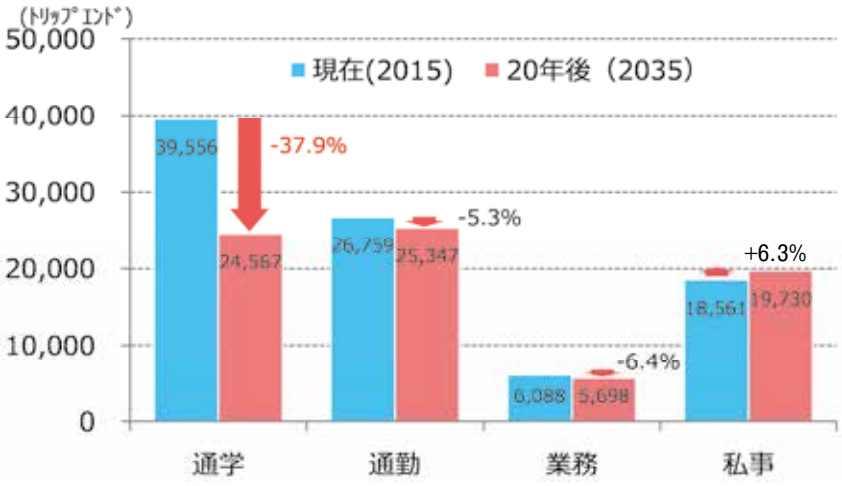

図表 29　高齢人口の割合（2045 年推計）

### d. 鉄道利用者

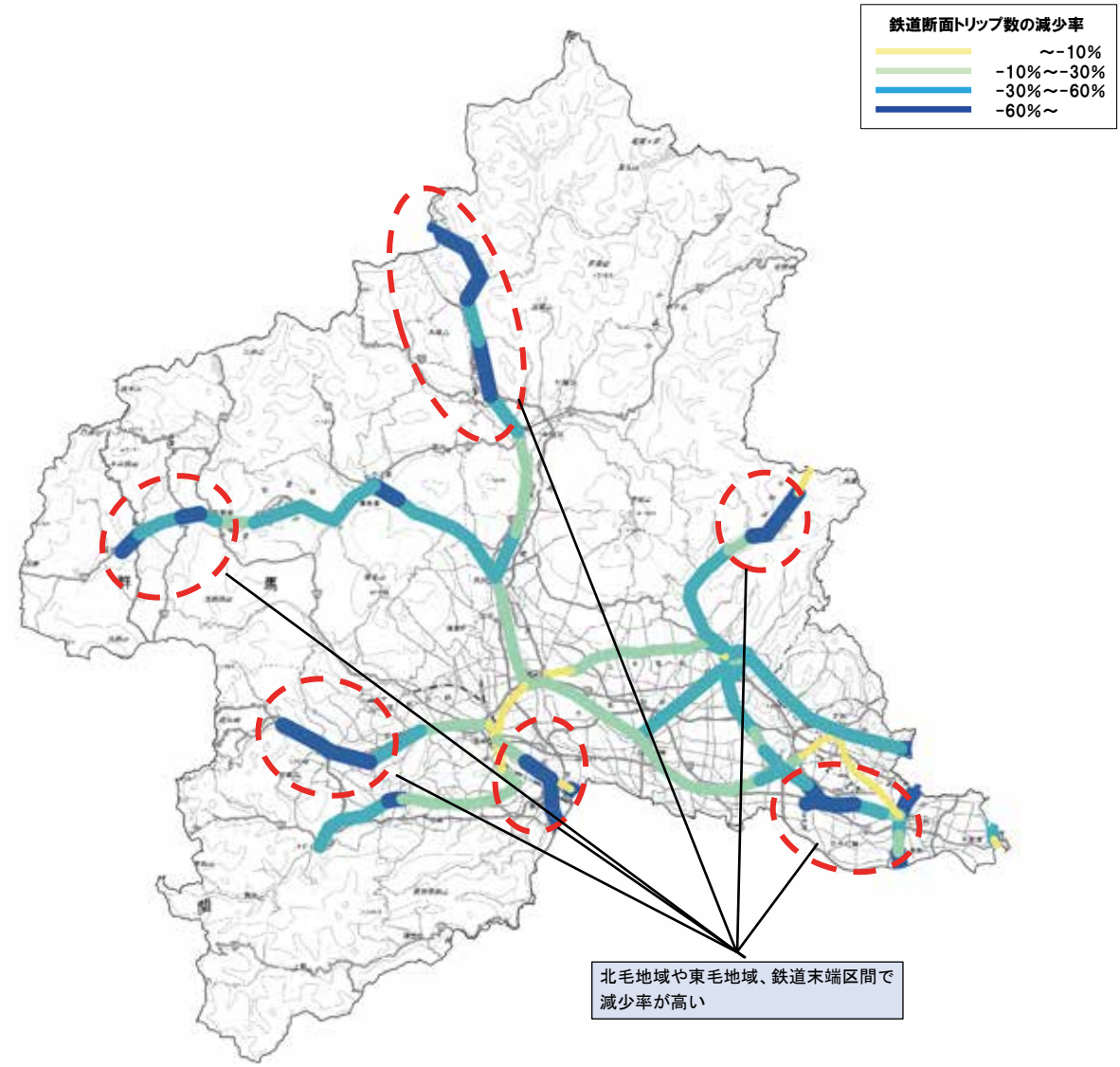
○ 今後の人口減少に伴い、鉄道利用者は、通勤・通学・業務目的でそれぞれ減少することが予想されており、全体では、約17%減少すると見込まれている。

○ 鉄道利用者の多くを通学目的での学生が占めていることから、今後の少子化による影響を大きく受けることが予想され、多くの利用者が集まる県央、東毛の中心部でも利用者の減少が見込まれている。

○ 特に、鉄道の区間別の減少率の高い郊外部から鉄道の存続が難しくなることが懸念される。




図表 30　目的別の鉄道利用トリップ数（現在：H27（2015）、将来：R17（2035））




図表 31　鉄道断面トリップ数増減率（現在：H27（2015）、将来：R17（2035））

出典：群馬県交通まちづくり戦略

**④　課題と対応の方向**

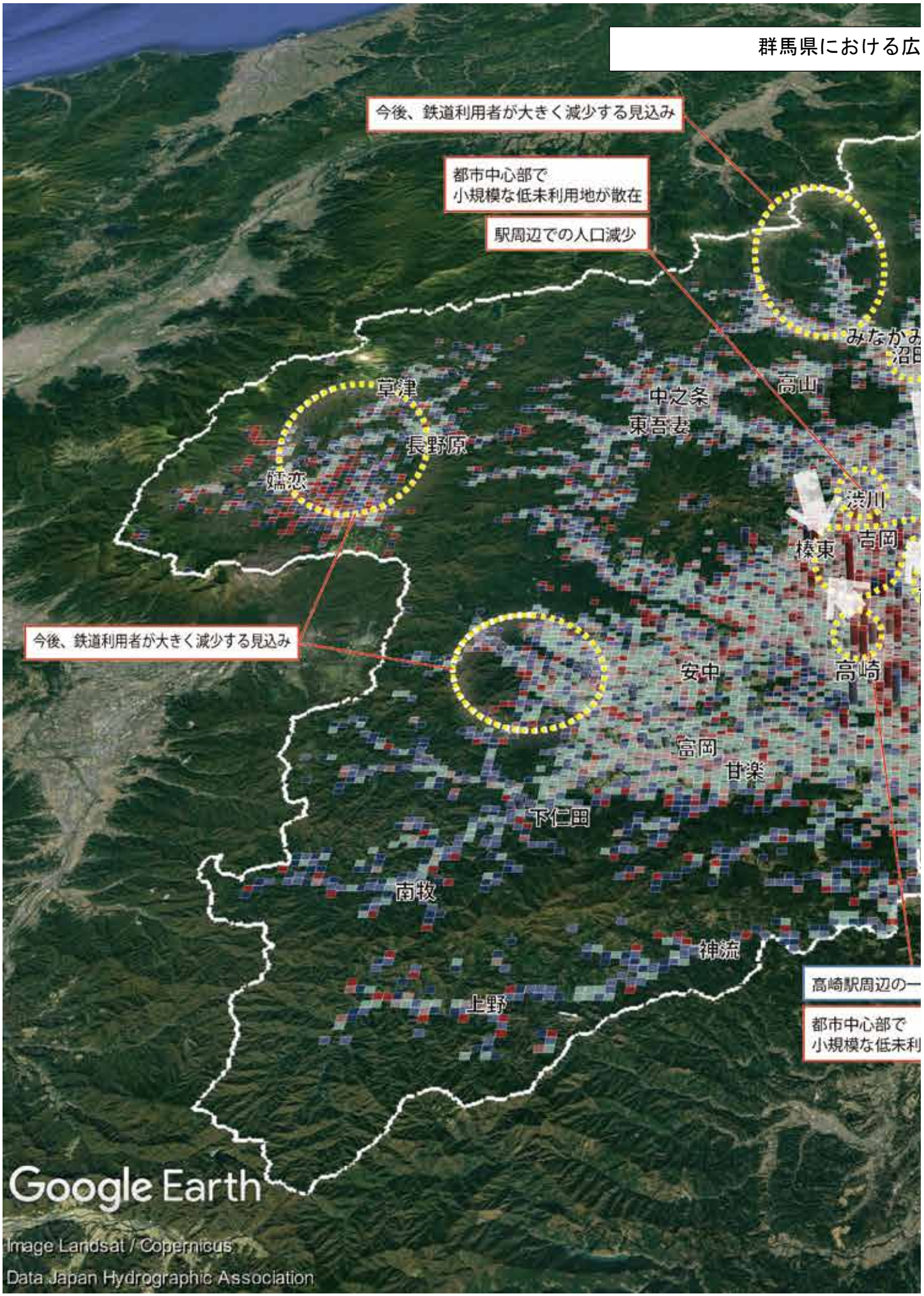
○　群馬県ではこれまでの人口増加及び郊外への住宅立地が進んだ結果により、拡散した都市構造が形成されてきた。その対応として、まとまりのある市街地の形成に向け、「ぐんま“まちづくり”ビジョン」を策定し市町村とともに取り組みを進めているが、一部を除き依然として市街地の拡散が進行している。このため、引き続き「ぐんま“まちづくり”ビジョン」で目指すこととしている将来像「ぐんまらしい持続可能なまちづくり」の実現に向けて課題を解決するため、次のとおり広域的に取り組む必要がある。

| 課題 | 課題解決に向けて必要な広域的取組み |
|---|---|
| 市街地の拡散と低密化が進む<br>【現状】<br>○　都市中心部では空き家や小規模な低未利用地が散在している。<br>○　依然として郊外部で、無秩序な宅地化が進んでいる。<br>【現状がこのまま続いた場合】<br>○　「まちのまとまり」の外側で新たなインフラ整備や高齢者の移動手段の確保が必要になる。<br>○　「まちのまとまり」を形成すべき範囲で、空き家や空き地が増加し、コミュニティの崩壊の恐れがある。<br>○　人口が減少し、税収が減少する恐れがある中で、インフラを維持管理することが困難になる地域が生じることが懸念される。 | ○　公共交通の周辺をはじめとする市街地や基幹集落などの「まちのまとまり」に居住と都市機能の立地を誘導し、「まちのまとまり」の人口密度を確保する。<br>○　あわせて、郊外の無秩序な住宅のバラ建ちを抑制し、市街地の拡大を防ぐ。 |
| 広域の土地利用規制のアンバランスが進み、全体的な地域間競争力が失われていく<br>【現状】<br>○　高速道路や自動車交通網の整備が進み、都市間移動が容易になり、人の移動が広域化している。<br>○　線引き都市計画区域から非線引き都市計画区域、特に隣接する用途地域の指定されていない白地地域へ人口が流出している。<br>【現状がこのまま続いた場合】<br>○　土地利用規制の強い線引き都市計画区域で、まちのまとまりを形成するための施策を講じても、土地利用規制の緩い非線引き区域へ人口や都市機能が拡散的に流出し、結果として、まとまりができなくなる。<br>○　県内の市町村による人口の奪い合いと居住の拡散により、各市町村は個性を活かした魅力的なまちのまとまりが形成されず、県全体として周辺都県との地域間競争力が失われていく。 | ○　生活圏が一体で都市が連担している隣接都市計画区域同士で、土地利用規制のばらつきを抑え、県の広域調整機能を活かして一体的な土地利用規制を行う。<br>○　県内の各都市が競い合うのではなく、各市町村の特徴を活かし、総力戦で地域間競争力を強化する。<br>○　まち単独で担いきれない機能を周辺のまちと連携して相互に補完できるように多様な移動手段を確保する。 |

| | |
|---|---|
| 「自動車を使えない県民」の移動手段がなくなっていく<br>【現状】<br>○ 自動車利用割合が非常に高く、市街地縁辺部や公共交通利用圏外で土地利用が進んでおり、バスや鉄道が利用しにくい都市構造となっている。<br>【現状がこのまま続いた場合】<br>○ 公共交通が維持できなくなり、高齢者や高校生などの「自動車を使えない県民」の移動手段がなくなっていくことが懸念される。高齢者の外出機会が減少して孤立し、安心して暮らすことが困難となる恐れがある。 | ○ 高齢者や高校生などの自動車以外の移動手段を必要とする県民でも、公共交通や地域の支え合いによって生活スタイルに合わせた移動が可能となる環境を整える。<br>○ 鉄道や広域的な幹線バス路線網をはじめ、新たな交通システム（LRT や BRT など）も視野に入れ、基幹公共交通軸を将来にわたって確保するため、公共交通を快適にすることで自動車からの転換を促すなど、移動手段として認識・選択される環境を整える。<br>○ 公共交通を軸としたまちづくりを進めることで、限られた行政コストの中でも、公共交通が利用しやすいまちに変える。 |

**目指すべき将来像**

図表 32　目指すべき将来像


群馬県における広
今後、鉄道利用者が大きく減少する見込み
都市中心部で
小規模な低未利用地が散在
駅周辺での人口減少
みなかみ
沼田
高山
中之条
東吾妻
草津
長野原
嬬恋
渋川
吉岡
榛東
今後、鉄道利用者が大きく減少する見込み
安中
高崎
富岡
甘楽
下仁田
南牧
神流
上野
高崎駅周辺の一
都市中心部で
小規模な低未利
Google Earth
Image Landsat / Copernicus
Data Japan Hydrographic Association

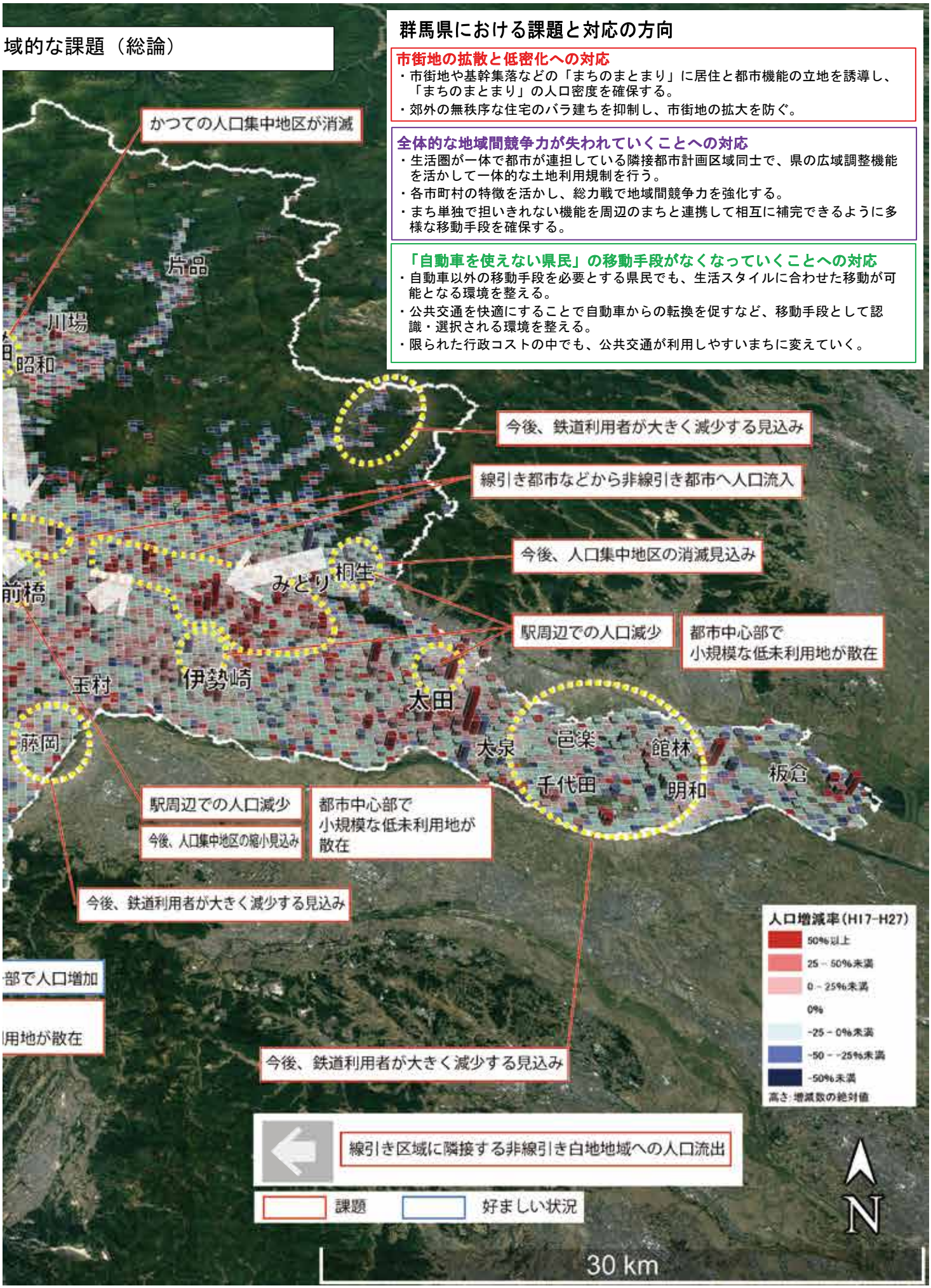
域的な課題（総論）

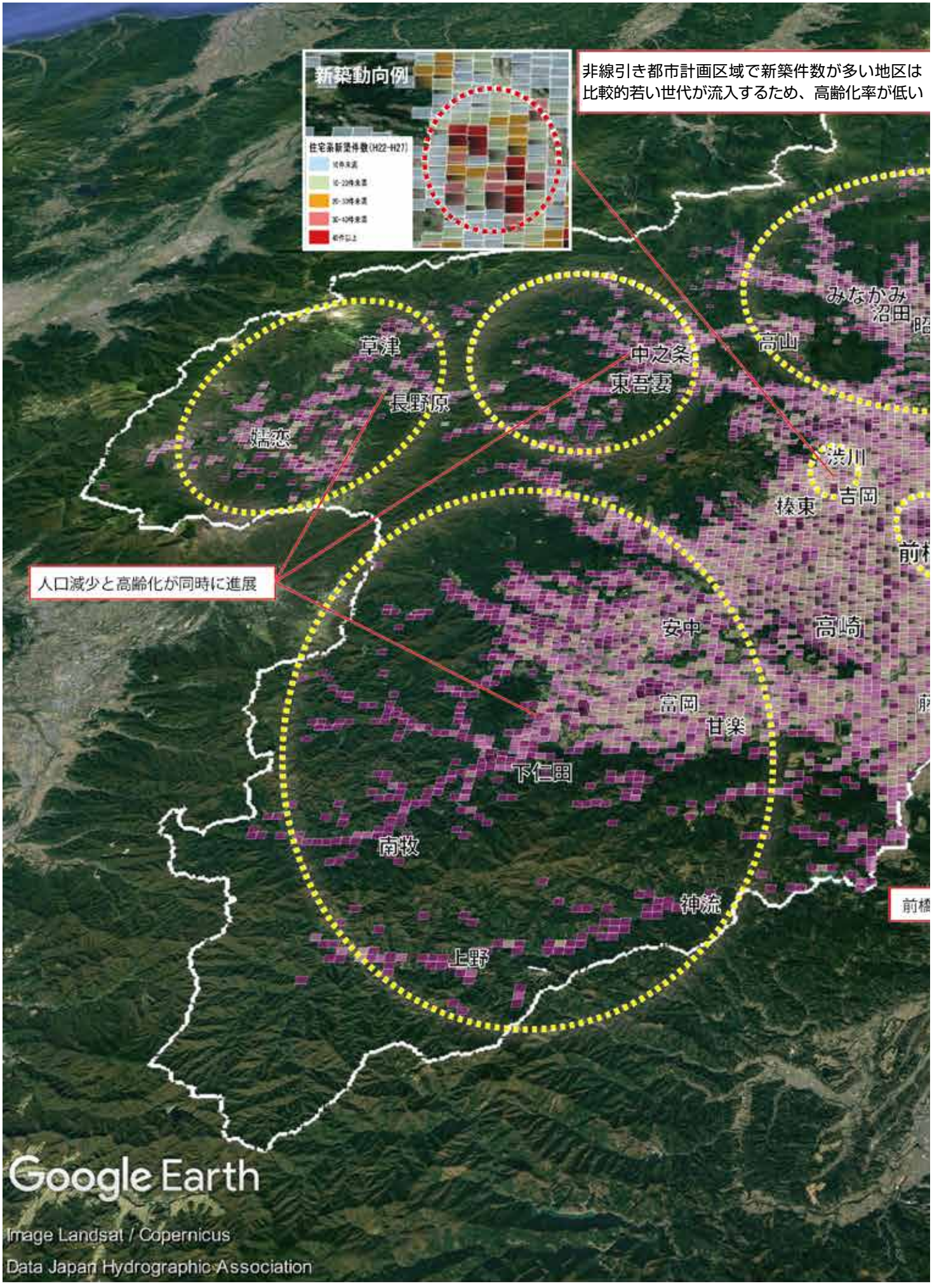
## 群馬県における課題と対応の方向

**市街地の拡散と低密化への対応**
- 市街地や基幹集落などの「まちのまとまり」に居住と都市機能の立地を誘導し、「まちのまとまり」の人口密度を確保する。
- 郊外の無秩序な住宅のバラ建ちを抑制し、市街地の拡大を防ぐ。

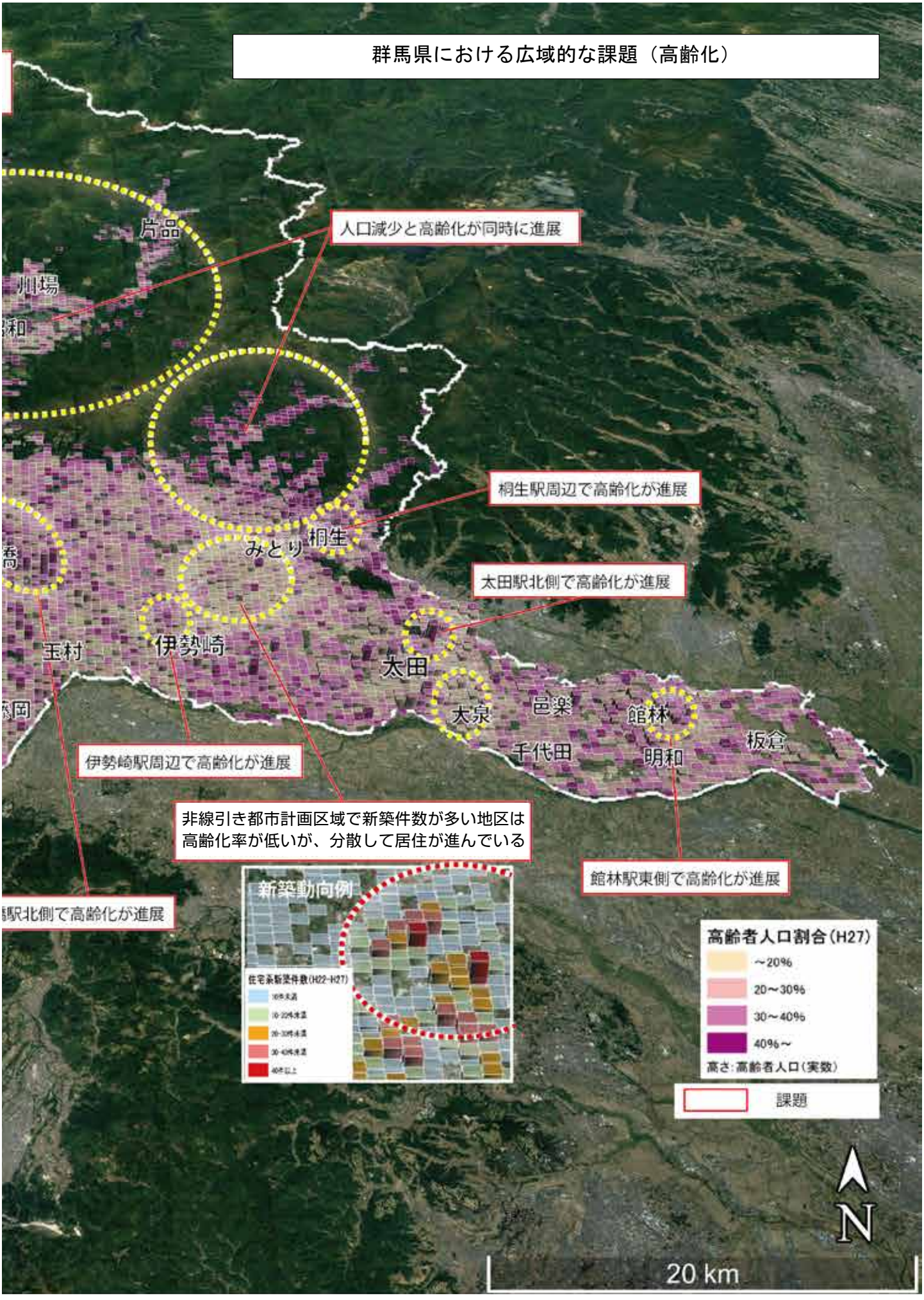
**全体的な地域間競争力が失われていくことへの対応**
- 生活圏が一体で都市が連担している隣接都市計画区域同士で、県の広域調整機能を活かして一体的な土地利用規制を行う。
- 各市町村の特徴を活かし、総力戦で地域間競争力を強化する。
- まち単独で担いきれない機能を周辺のまちと連携して相互に補完できるように多様な移動手段を確保する。

**「自動車を使えない県民」の移動手段がなくなっていくことへの対応**
- 自動車以外の移動手段を必要とする県民でも、生活スタイルに合わせた移動が可能となる環境を整える。
- 公共交通を快適にすることで自動車からの転換を促すなど、移動手段として認識・選択される環境を整える。
- 限られた行政コストの中でも、公共交通が利用しやすいまちに変えていく。




新築動向例
非線引き都市計画区域で新築件数が多い地区は
比較的若い世代が流入するため、高齢化率が低い
人口減少と高齢化が同時に進展
草津
嬬恋
長野原
中之条
東吾妻
高山
みなかみ
沼田
渋川
吉岡
榛東
安中
高崎
富岡
甘楽
下仁田
南牧
神流
上野
Google Earth
Image Landsat / Copernicus
Data Japan Hydrographic Association

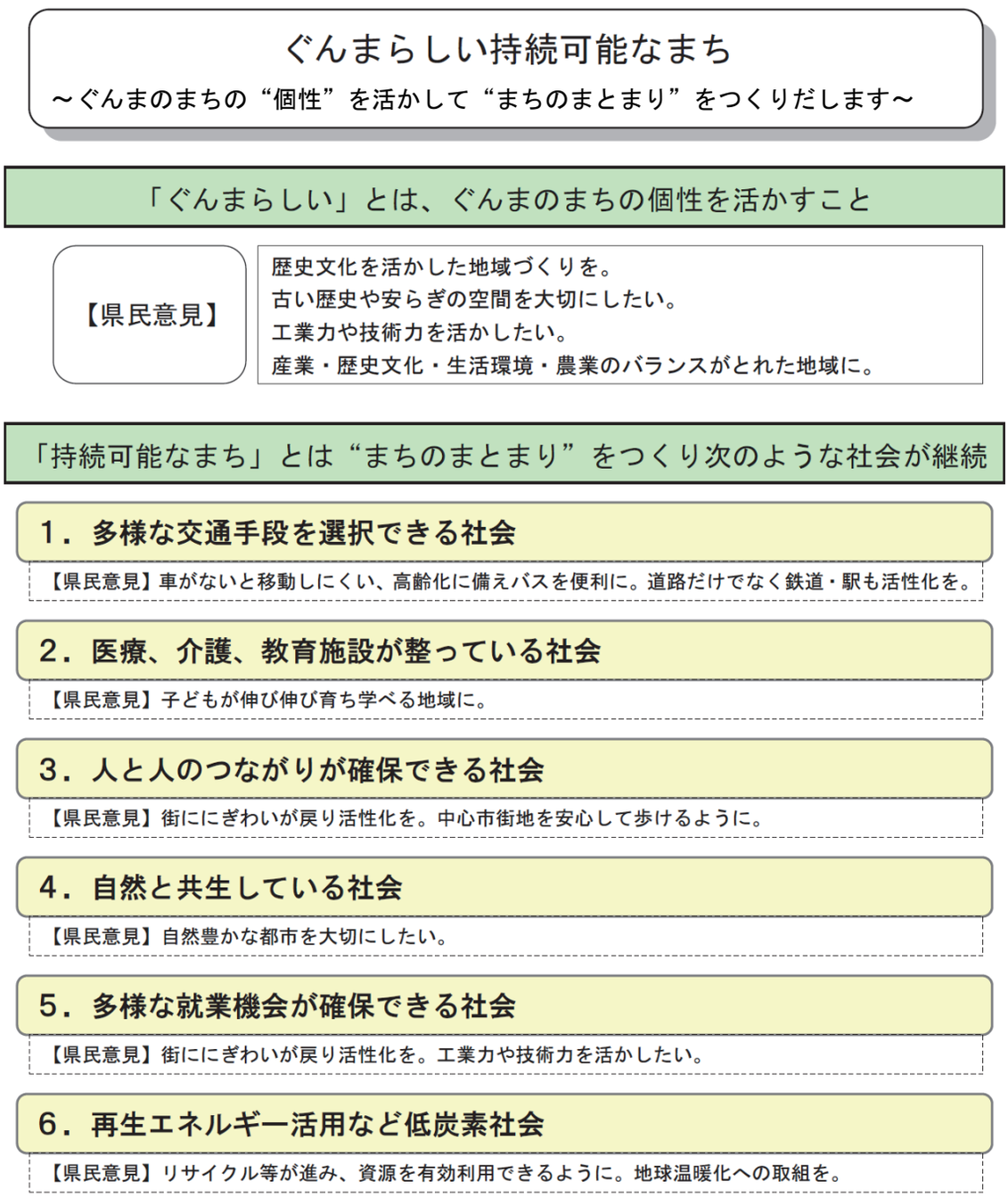
# 群馬県における広域的な課題（高齢化）



### (2) 広域的な課題解決に向けて

#### ① 望ましい「ぐんまのまち」の将来像

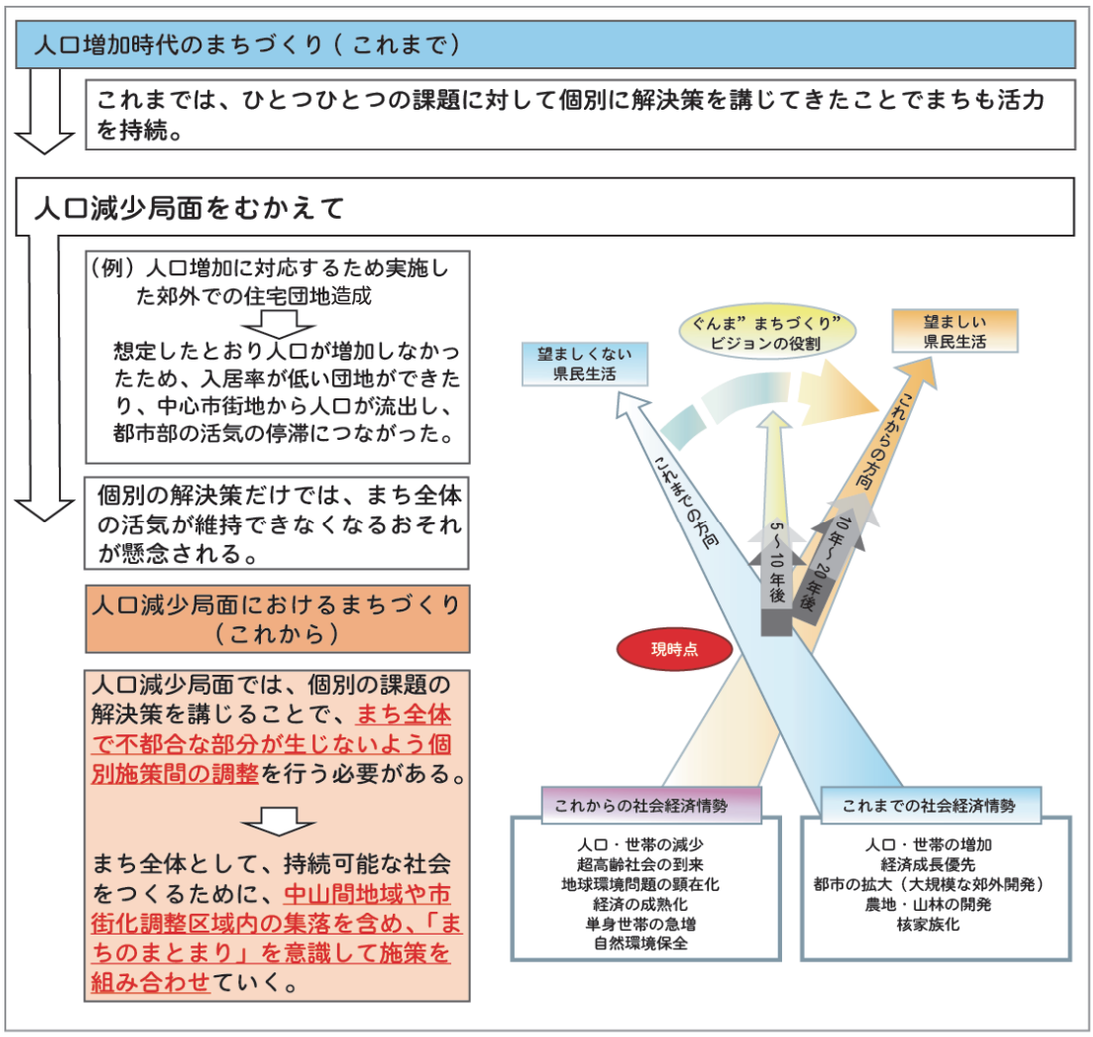
○ ぐんま“まちづくり”ビジョンでは、群馬県の社会資本整備に関する県民意識アンケートやワークショップで頂いた意見をもとに、「ぐんまのまち」の将来像を以下のように定めている。




図表 33　ぐんま“まちづくり”ビジョンにおける将来像

### ② 将来像実現のためのまちづくりの進め方

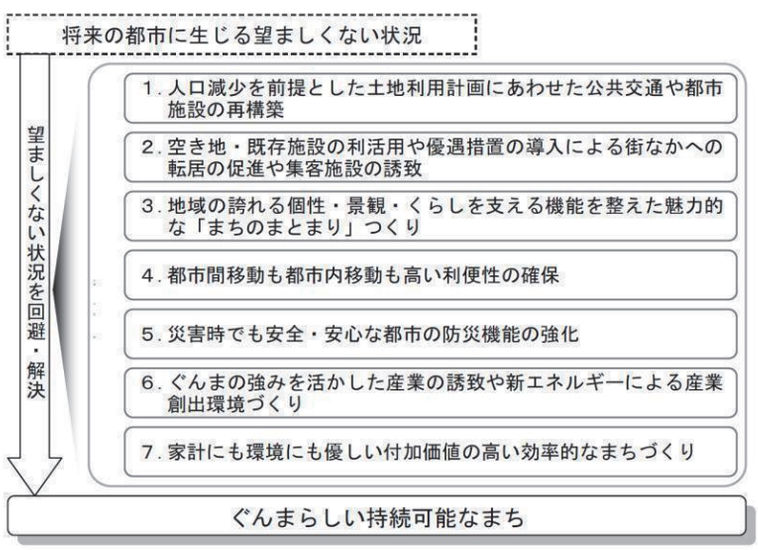
○ ぐんま“まちづくり”ビジョンでは、人口減少と高齢化が同時に進行する局面においては、個別施策間の調整をしながら、まちのまとまりを意識して施策を組み合わせることにより、まちづくりを進めることとしている。




図表 34　人口減少と高齢化が同時に進行する局面でのまちづくりの進め方の転換

### ③ 将来像実現に向けた基本方針

○ ぐんま“まちづくり”ビジョンでは、人口減少と高齢化が同時に進行する局面において、県民の暮らしや行政運営に生じる好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 7 つの基本方針を右図のように定めている。




図表 35　ぐんま“まちづくり”ビジョンで掲げる将来像実現に向けた基本方針

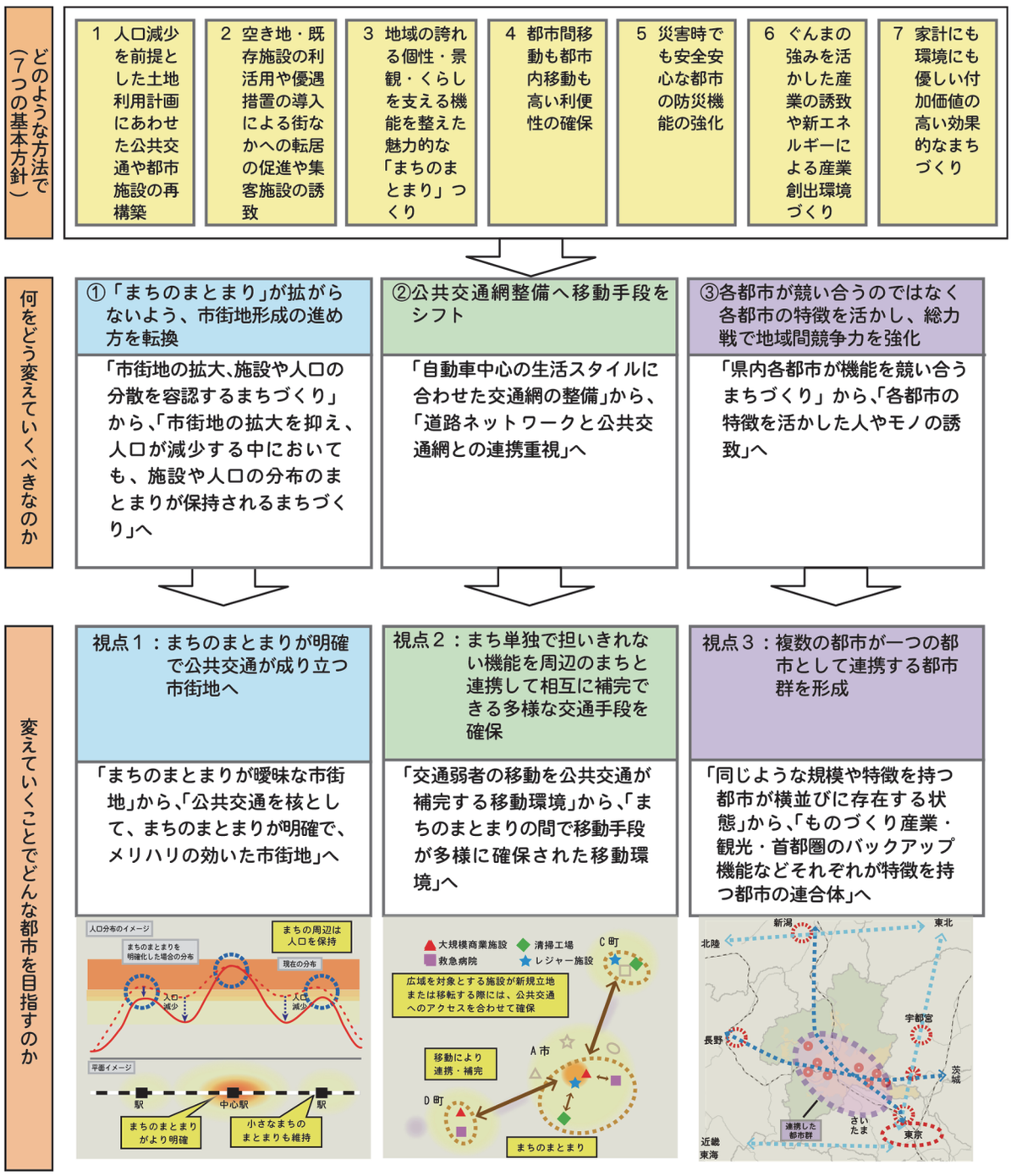
○　広域的な課題を解決し、ぐんまらしい持続可能なまちの実現に向けて、ぐんま“まちづくり”ビジョンの７つの基本方針を踏まえ、群馬県としても広域的な視点でまちづくりを転換し、望ましい都市構造の形成を目指す。

○　本プランでは、都市構造について人口が集積している既成市街地や基幹的集落、合併前の役場のまわりを「まちのまとまり」、「まちのまとまり」のうち、都市基盤が整備済、または整備が確実な地区で広域的な役割の高い地域を「拠点」とし、「まちのまとまり」を「公共交通」でつなぎ、広域的な視点でそれぞれの基本方針により、どのようにまちづくりを転換するかを示す。

図表 36　拠点・まちのまとまり・公共交通のイメージ

### (3) 広域的視点でのまちづくりの転換の考え方と目指すべき都市構造

○　基本方針を踏まえ、群馬県における広域的課題を解決し、将来像実現に向けて、まちのまとまりを意識しながら施策を組み合わせ、次のような都市構造が形成されるように、徐々にまちづくりの転換を図っていくものとする。



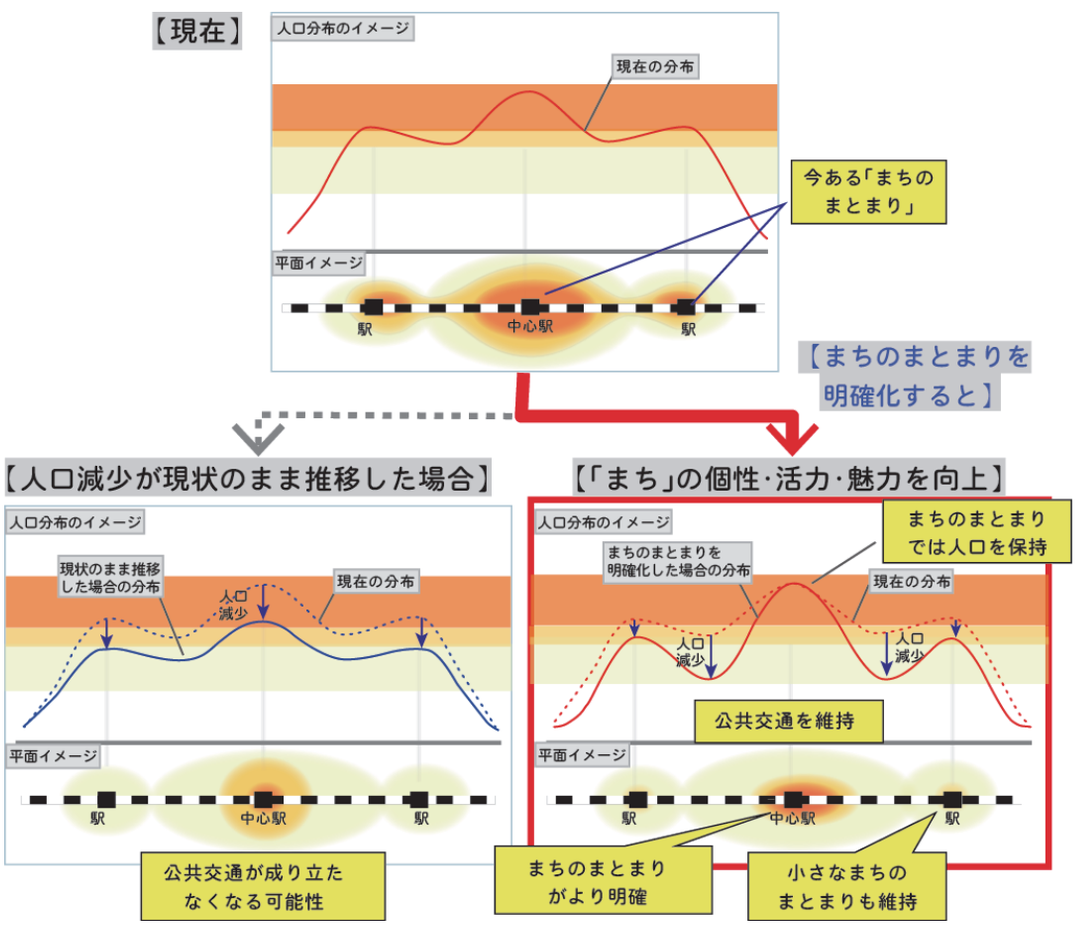

図表 37　基本方針を踏まえたまちづくりの転換イメージ

**視点①「まちのまとまり」が明確で、公共交通が成り立つ市街地へ**

○　人口減少と高齢化が現状のまま推移すると、まちのまとまりが暖昧な市街地が連続し、「まち」の活力を維持することが難しくなる。このため、市街地の拡大を抑え、都市基盤の維持管理を効率化するとともに、公共交通が成り立つよう「まちのまとまりを明確化」する。

○　「まちのまとまり」は、現状人口が集積している既成市街地や合併前の役場のまわりなどに形成していく。なお、まちのまとまりを形成するにあたっては、まちの機能を基幹公共交通軸周辺に集めるほか、住宅立地を公共交通の利便性が高い地域に誘導する。また、人々が将来にわたり住み続けたくなるよう、自然や歴史・文化などの資源を発掘し、「まち」の住みやすさや個性、景観などの魅力を高めていく。

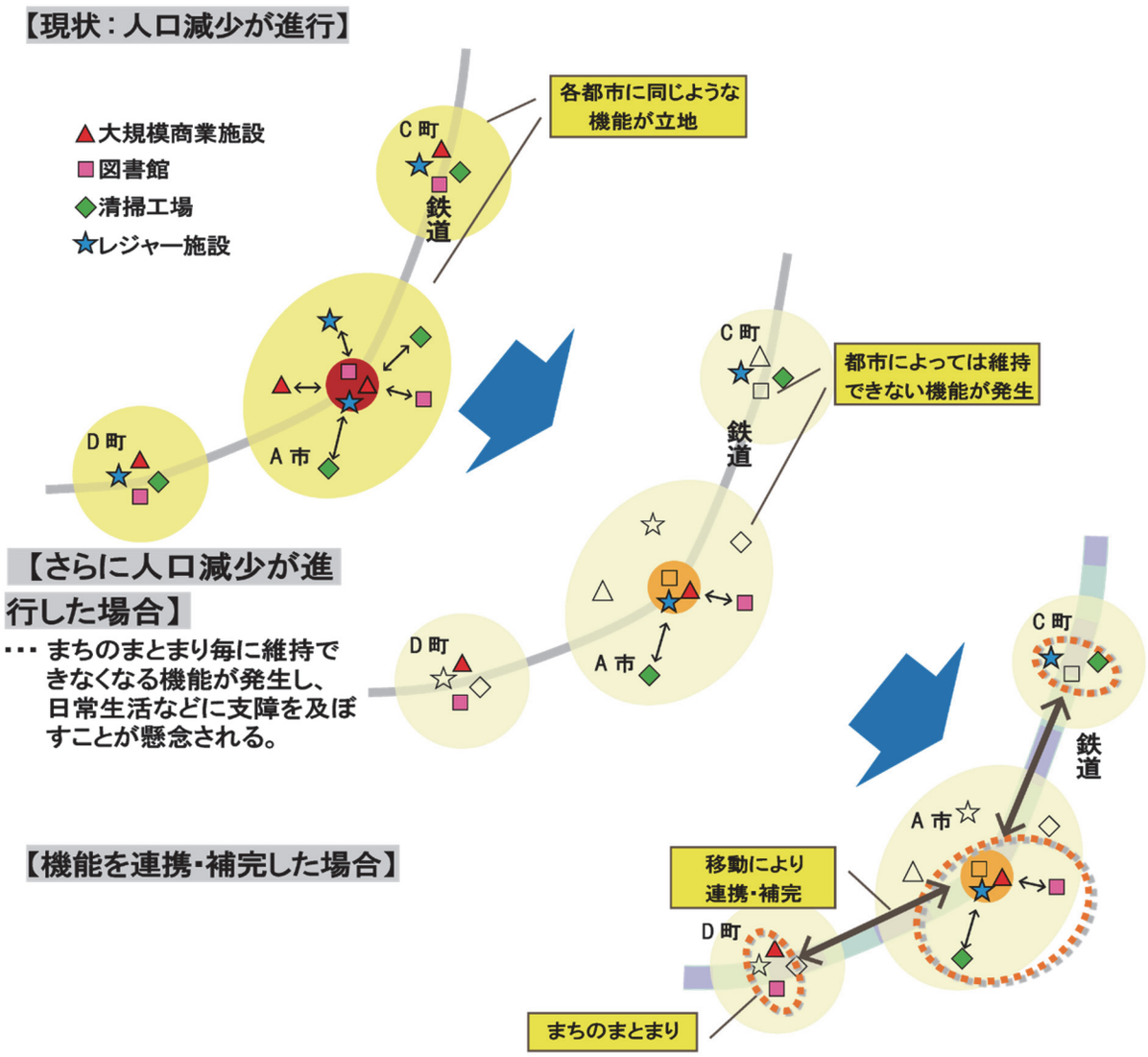
また、市街化区域の「まちのまとまり」だけでなく、市街化調整区域にある基幹集落や駅周辺などの昔からの「まちのまとまり」も維持・形成していくため、まとまり以外の区域での土地利用規制を厳格化し、これ以上の市街地の拡散を抑えるとともに、地区計画等の手法を用いてまとまりの維持・形成に必要な開発を計画的に誘導する。




図表 38 人口分布で表現した「まちのまとまりが明確な市街地」の形成イメージ

**視点②　まち単独で担いきれない機能を、周辺のまちと連携して相互に補完できる多様な交通手段を確保**

○　人口減少下では、「まちのまとまり」ごとにあらゆる種類の施設を整備、維持し続けることは難しくなる。不足する施設は、同一の生活圏内で近接する「まちのまとまり」が連携することで、相互に機能を補完できる。

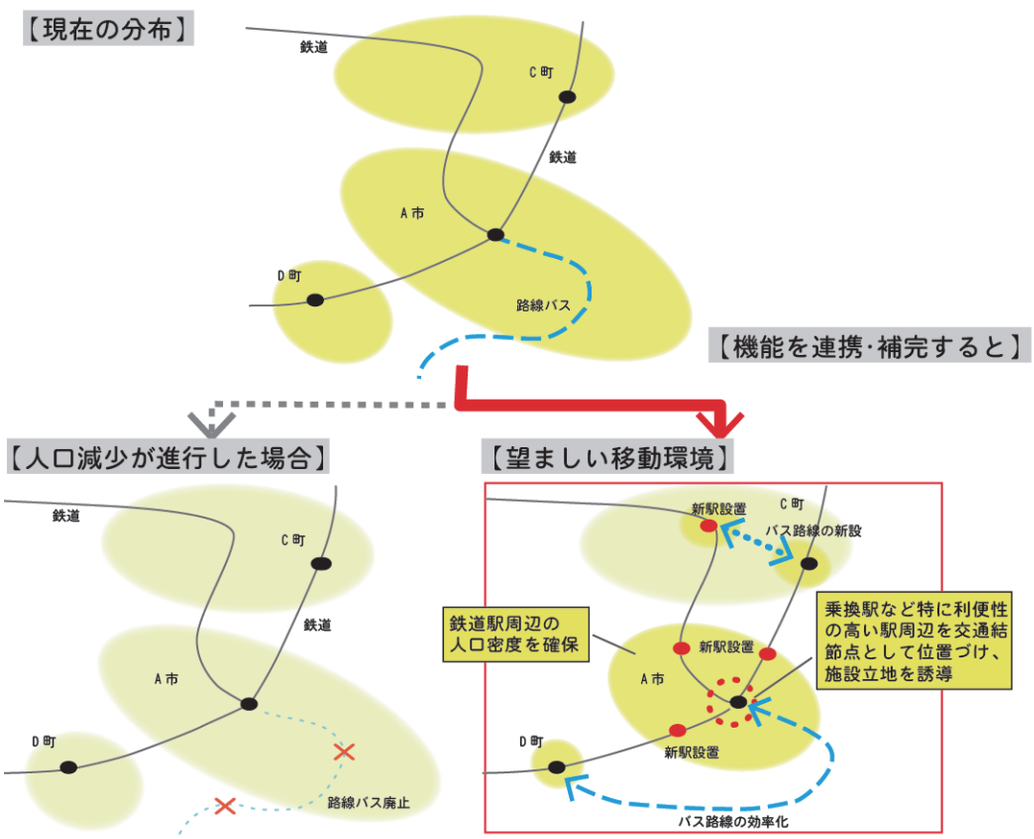



図表 39　鉄道等を活用した「まちのまとまり」間での機能の連携・補完イメージ

また、「まちのまとまり」間で機能を連携・補完するためには、移動手段の確保が不可欠となる。しかし、将来にわたり人口減少が続くことで、利用者の少ない郊外部の鉄道やバス路線の存続が難しくなる。その結果、今後は高齢者や高校生など「自動車を使えない県民」の移動手段がなくなっていくことが懸念されるため、「自動車以外の移動手段」も選択できるよう、多様な交通手段の確保が求められる。

○ 鉄道を中心に、地域の実情に応じて路線バス等その他の公共交通サービスを組み合わせて移動手段を確保するなど、地域の生活スタイルに合わせた交通体系の見直しを図る。

○ 誰でも利用できる公共交通事業の経営が成り立つように、駅など交通結節点周辺における人口密度を維持するとともに、新たな交通システムも視野に入れ、基幹公共交通軸の強化・快適化を図る。

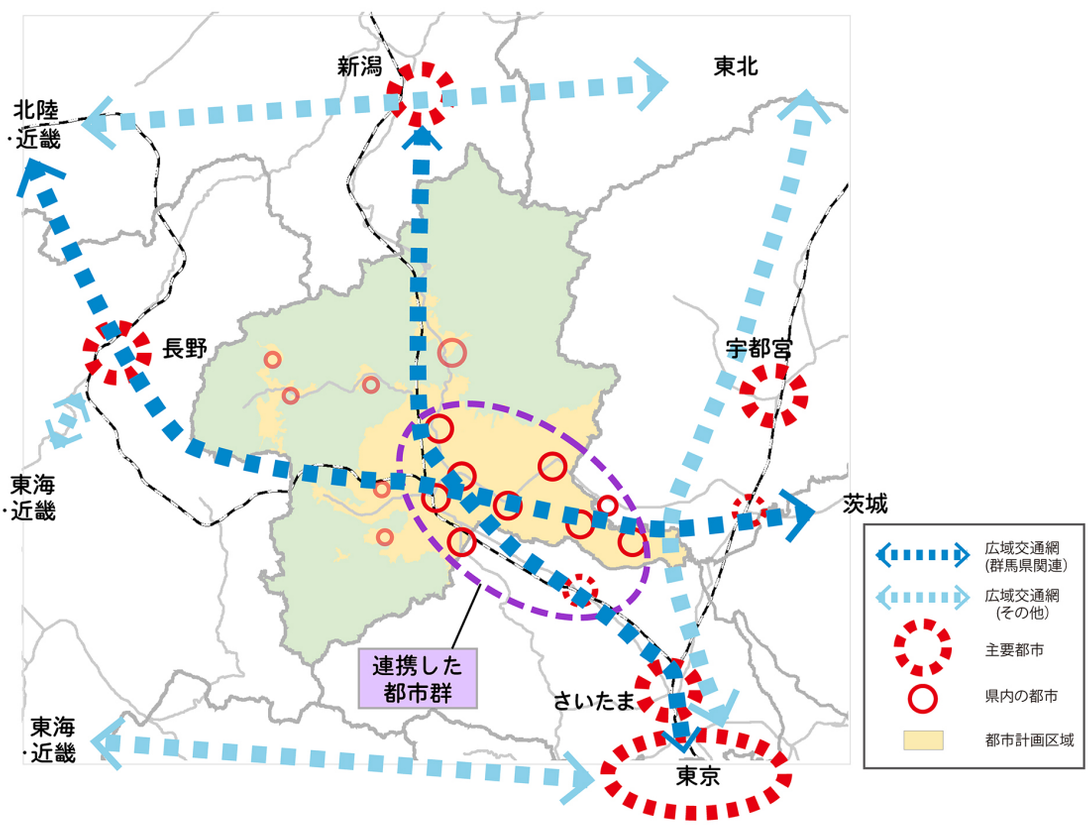



図表 40　鉄道等を中心とする移動環境の充実イメージ

**視点③ 複数の都市が一つの都市として連携する都市群を形成**

○ 群馬県は、東京からの放射方向と環状方向の広域交通網が形成され、東京圏、信越地方、東北地方、中京圏を結ぶ全国有数の交通結節機能を備えており、物流拠点としての役割も期待されている。また、広域交通網沿線には、規模的に突出した都市はないものの、固有の歴史・文化・産業を持つ都市が立地している。

○ 人口減少と高齢化が同時に進行する局面では、東京圏等からの集客・企業誘致をめぐる周辺都県との地域間競争はますます激化することが想定される。このような中、競争力を高めて立地特性を活かした「ものづくり産業」「観光産業」「首都圏のバックアップ機能」等の誘致を進めるためには、県内の複数の都市を一体の都市群として捉え、拠点整備などに連携して取り組むことが効果的である。




図表 41　複数の都市が連携した“都市群”形成のイメージ

## (4) 都市計画区域の再編に向けた方針

### ① 都市計画区域の現状と課題

○ 将来像を実現するためには、市町村や都市計画区域の範囲を超えた広域的な観点からのまちづくりが必要である。

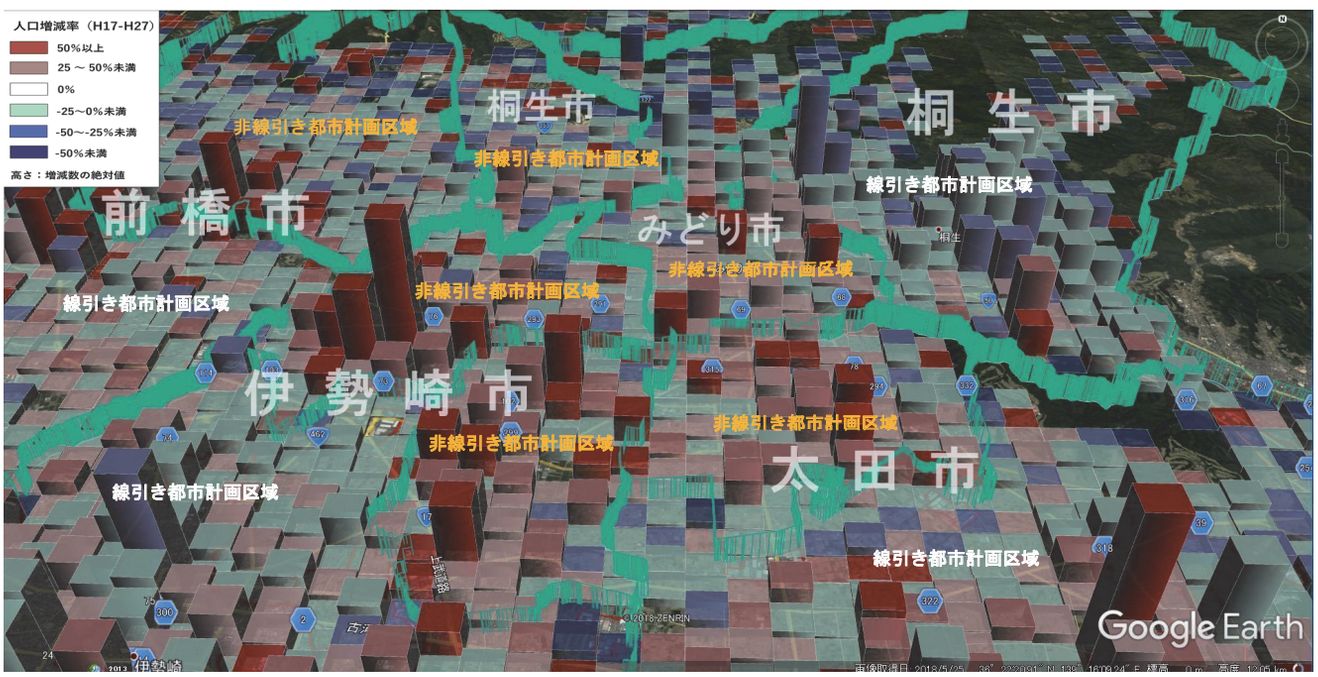
○ しかしながら都市計画制度の基本となる都市計画区域については、市町村合併に伴う統合は行われてきたものの、現在でも同一市内において区域区分のある区域とない区域の混在や、生活圏が一体で都市が連担している市町でも区域区分のある区域とない区域が隣接している例がある。

○ 結果として、依然として線引き区域から土地利用規制の緩い非線引き都市計画区域へ人口が流出するなど、「まちのまとまり」の形成に支障をきたしている。

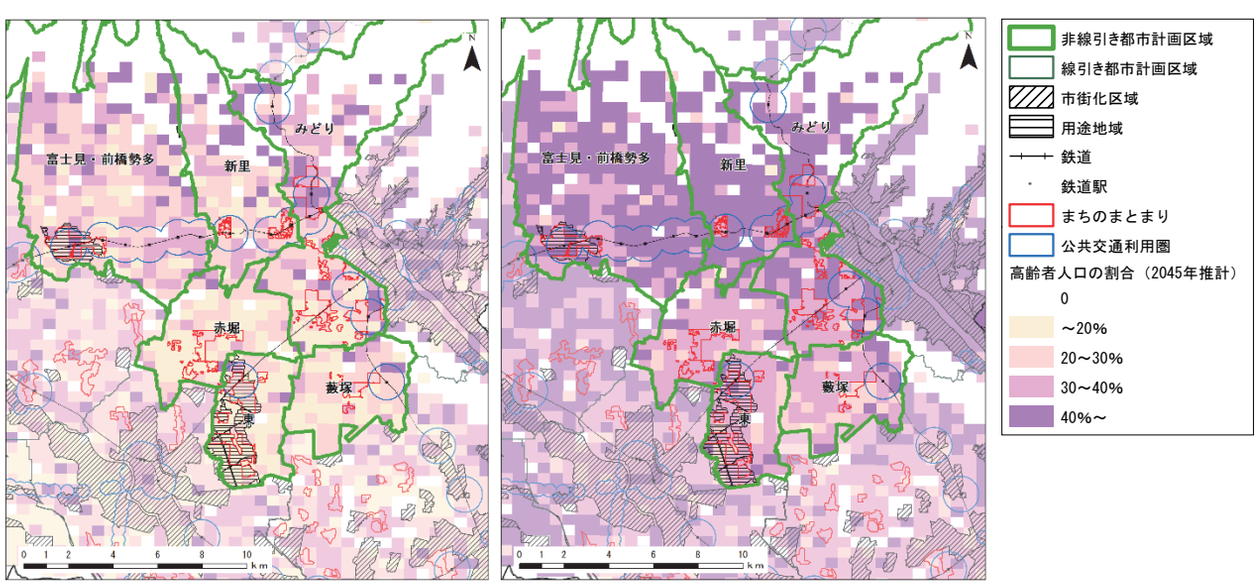
○　すでに人口減少局面に入っているなかで、まち中心部の低未利用地の活用も進まず、将来的にも非線引き都市計画区域への拡散は進むことが想定されることから、今後は人口減少下において限られた人口の奪い合いとなり市町村の地域間競争に拍車がかかる事が懸念される。

○　更に、非線引き都市計画区域の郊外部は公共交通が利用しづらい地域であることも多いため、近い将来、「自動車以外の移動手段」がない地域となり、高齢者の外出が難しくなる可能性が高い。

○　今後、『「まちのまとまり」をつくって公共交通でつなぐ』ことで自動車以外の移動手段も選択できる社会の実現に向けては、今この段階で市町村の枠を超えた広域的視点で、土地利用規制の実施に向けた取り組みを進める必要がある。




図表 42　線引き都市計画区域に隣接する非線引き都市計画区域の人口増減状況




図表 43　非線引き都市計画区域の高齢化の状況（左図：2015 年、右図：2045 年推計）

### ② 都市計画区域再編の方針

○ 今後、人口減少・超高齢社会の到来局面にあたっては、各市町村で限られた人口や機能を奪い合うのではなく、「各都市の特徴を活かした人やモノの誘致」による連携したまちづくりを進める必要がある。

○ ぐんま“まちづくり”ビジョンの将来像や群馬県交通まちづくり戦略で掲げる『「自動車以外の移動手段」も選択できる社会』の実現に向けても県と市町村が一体となって取組を進める必要があることから、都市計画区域についての方針は下記のとおりとする。

A.複数の都市が連携した一つの都市群を形成するため、県の広域調整の機能を最大限に発揮し、「部分最適から全体最適」を目指すために市町村の範囲に囚われず、生活圏や都市の連担状況から一体の都市計画区域とするべき範囲について検討し、現在の都市計画区域の再編を行うこととする。

B.現在の都市計画区域外で都市計画区域内と同様な開発が今後見込まれる場合には、秩序あるまちづくりを行う観点から、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全するため、都市計画区域の拡大を検討する。

C.再編は、令和７年(目標年)を目途に、再編のメリットや市町村間の調整ルールを明らかにし、線引き同士・非線引き同士の統合も再編案の候補の一つとして、市町村と意見交換し進める。

## (5) 都市計画区域マスタープランの策定単位

### ① 人の移動の広域化

○ 群馬県においては、北関東自動車道が開通するなど、高速道路を中心とする広域的な道路網の整備が進展してきている。これに伴い、インターチェンジ・スマートインターチェンジ周辺への施設立地等、広域から人を集める土地利用については、既存の商業機能や公共施設等の機能への影響範囲が広域に及ぶため、広域的に調整を行うことが必要となっている。

### ② 広域での計画の必要性

○ 将来像実現に向けて、前述した視点でのまちづくりの転換を図るためには、市町村や都市計画区域の範囲を超えた「広域的な圏域」でのまちづくりが必要であることから、経済圏や生活圏を一つにする複数の都市計画区域を含む区域（以下「広域都市計画圏」という。） を対象に、マスタープランを策定することとした。

図表 44　都市構造の形成の視点による広域的なまちづくりの必要性

| 【都市構造の形成の視点】 | 【広域的なまちづくりの必要性】 |
|---|---|
| ①　まちのまとまりが明確で、公共交通が成り立つ市街地へ | 本県では、市町村や都市計画区域を超えた範囲で自然的・社会的条件等から一体性がみられ、人口減少下で「まちのまとまり」を形成・維持するためには、一体の都市のなかで土地利用の規制・誘導を行うことが必要。 |
| ②　まち単独で担いきれない機能を周辺のまちと連携して相互に補完できる多様な交通手段を確保 | 本県では、市町村や都市計画区域を超えた範囲で交通流動の面で強いつながりがみられ、「まちのまとまり」の連携・補完を支える鉄道などの公共交通や交通結節点等の移動手段についても、広域的な観点から体系立った取組が必要。 |
| ③　複数の都市が一つの都市として連携する都市群を形成 | 本県の特性を活かした「ものづくり産業」「観光産業」「首都圏のバックアップ機能」等の誘致や、隣接県内で近接する都市との連携は、県全体で効果的に行うことが必要。 |

また、市街地は平地部において市町村の範囲を超えて連担がみられるが、都市計画区域は市町村別、またはその一部の設定となっている。特に、広域合併した市においては、市町村マスタープランの範囲が、個別の都市計画区域より広域になっている状態が生じている。

○　さらに、従来から、まちづくりの主体は市町村であるが、県の役割は「広域的見地からの調整」に重点が移行し、ぐんま“まちづくり”ビジョンにおいても、「まちづくりにおける県と市町村の役割分担」を次のように位置づけている。

A.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る。
B.県は隣接市町村間で利害の相反する計画の調整を行う。

○　広域都市計画圏でマスタープランを策定することによって、以下のような利点が挙げられる。

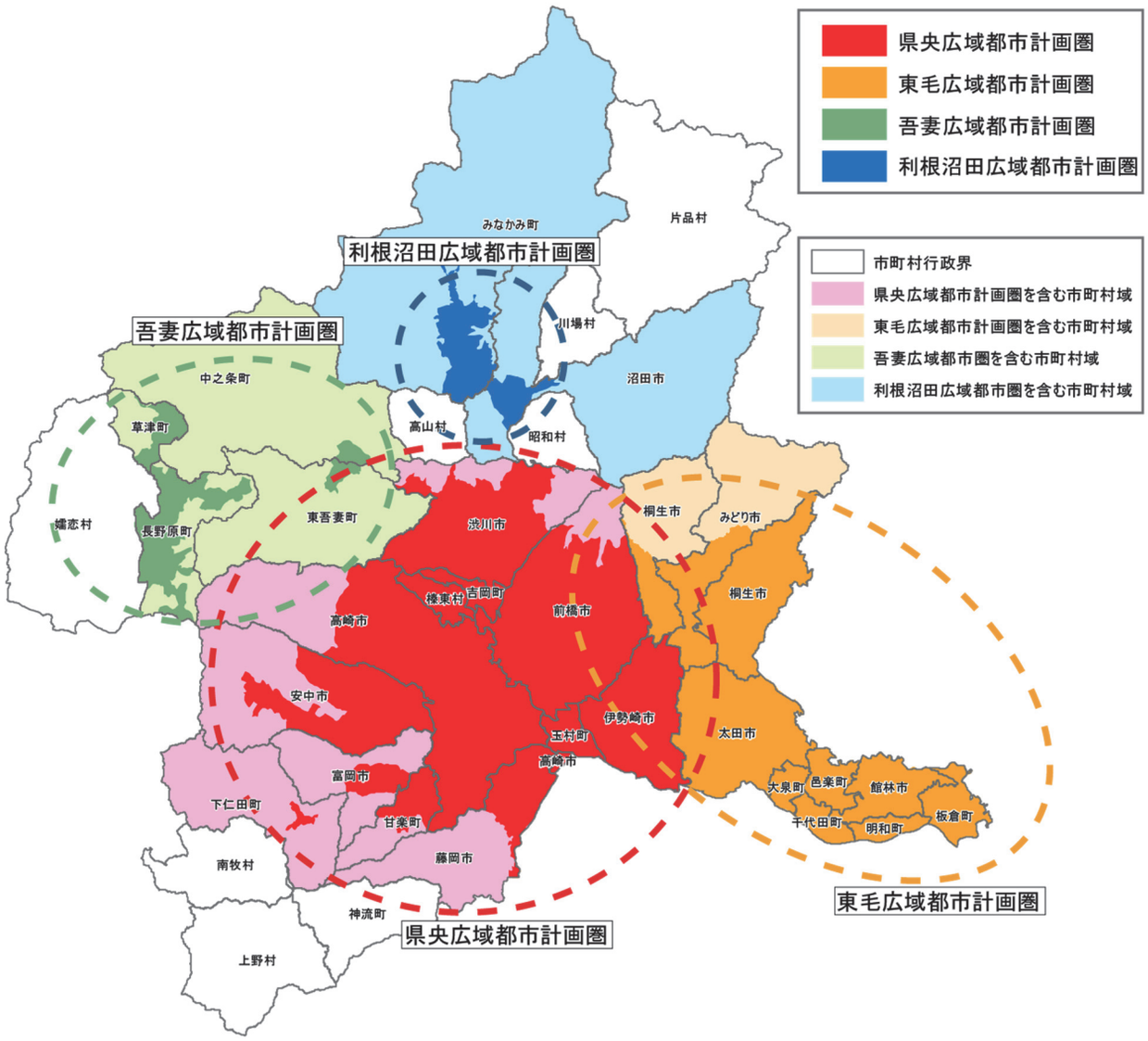
A.都市計画区域の統合の有無にかかわらず、県は広域的視点からの方針を明確にできる。
B.市町村が策定するマスタープランの範囲が、県の策定する都市計画区域マスタープランより広域になっている状態を解消できる。
C.広域的視点で策定することにより、広域都市計画圏内の市町村が協議・調整する枠組みを設定することができる。この枠組みに沿って、市町村がマスタープランに基づき個別のまちづくりを進める等、地方分権時代のあるべき都市づくりにもつながる。
D.大規模な災害は市町村境界を超えて発生するため、緊急輸送路や広域的な救助・活動拠点等の都市防災機能について県と関係市町村が協力して広域的に検討することができる。

### ③ 策定範囲となる圏域の設定

○　都市計画区域マスタープランの策定範囲となる圏域として、複数都市計画区域を含む「広域都市計画圏」を、図表 45 に示す 4 つの圏域で設定した。

**【広域都市計画圏を 4 つに設定する理由】**

A.本県は、古くは東山道、鎌倉街道、中山道等の交通の要衝を中心にまちが形成されてきており、中山道を中心に市街地が形成され、上越・北陸新幹線や関越・上信越自動車道と関わりの深い西部と、日光街道を中心に市街地が形成され、東北新幹線や東北自動車道と関わりの深い東部とに大きく区分できる。
B.広域都市計画圏は、本県における制度圏域として定着している、5 つの地域区分を基本とする。ただし、直近の国勢調査での就業先のつながりの変化をみると、中部地域と西部地域は都市地域としての一体性が高まっているため、一体の圏域とする。




図表 45　都市計画区域マスタープランの策定対象区域としての広域都市計画圏の設定

## 1-2. 計画対象区域と目標年次

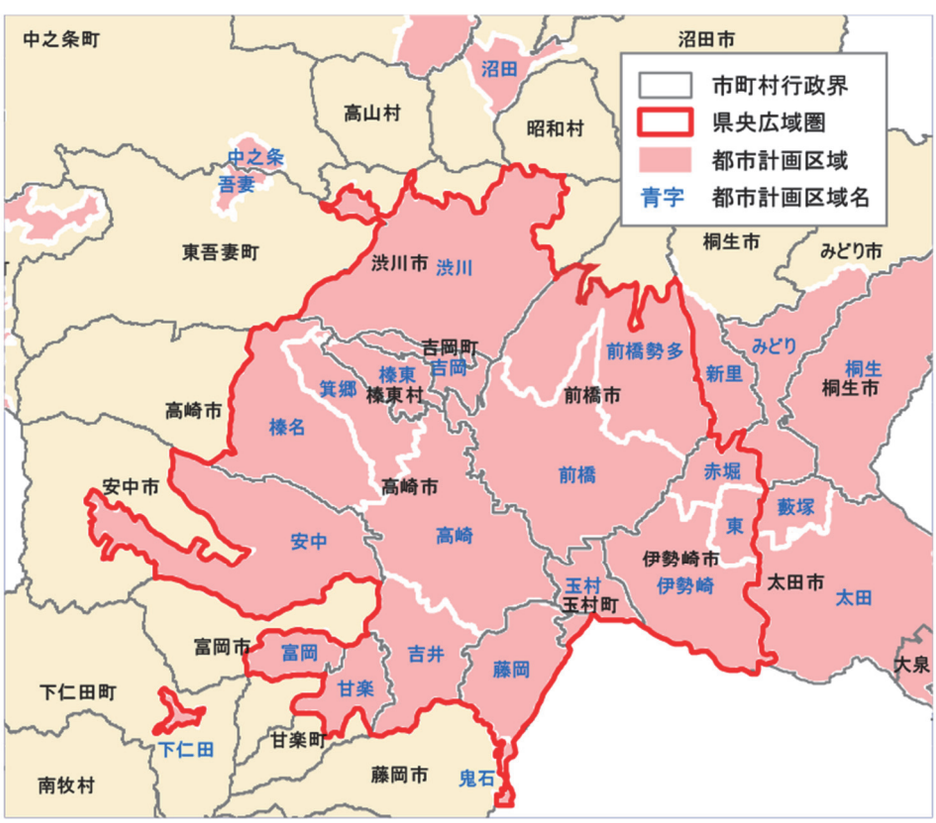
### (1) 計画対象区域の範囲と位置

○　県央広域都市計画圏は、図表 46 に示す計 19 の都市計画区域を合わせた範囲となる。これらの都市計画区域は、下仁田都市計画区域を除いて区域が連坦している。

○　群馬県の中央部から南の範囲に位置し、東側は東毛広域都市計画圏と接する。

図表 46　計画対象区域の範囲

| 名称 | 市町村名 | 範囲 | 規模 | 名称 | 市町村名 | 範囲 | 規模 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 前橋都市計画区域 | 前橋市 | 前橋市の一部 | 14,734ha | 鬼石都市計画区域 | 藤岡市 | 藤岡市の一部 | 357ha |
| 前橋勢多都市計画区域 | 前橋市 | 前橋市の一部 | 12,740ha | 玉村都市計画区域 | 玉村町 | 玉村町の全域 | 2,581ha |
| 高崎都市計画区域 | 高崎市 | 高崎市の一部 | 13,645ha | 渋川都市計画区域 | 渋川市 | 渋川市の一部 | 17,556ha |
| 榛名都市計画区域 | 高崎市 | 高崎市の一部 | 9,359ha | 富岡都市計画区域 | 富岡市 | 富岡市の一部 | 2,093ha |
| 箕郷都市計画区域 | 高崎市 | 高崎市の一部 | 4,376ha | 安中都市計画区域 | 安中市 | 安中市の一部 | 13,479ha |
| 吉井都市計画区域 | 高崎市 | 高崎市の一部 | 5,835ha | 榛東都市計画区域 | 榛東村 | 榛東村の全域 | 2,794ha |
| 伊勢崎都市計画区域 | 伊勢崎市 | 伊勢崎市の一部 | 9,654ha | 吉岡都市計画区域 | 吉岡町 | 吉岡町の全域 | 2,050ha |
| 赤堀都市計画区域 | 伊勢崎市 | 伊勢崎市の一部 | 2,438ha | 下仁田都市計画区域 | 下仁田町 | 下仁田町の一部 | 410ha |
| 東都市計画区域 | 伊勢崎市 | 伊勢崎市の一部 | 1,852ha | 甘楽都市計画区域 | 甘楽町 | 甘楽町の一部 | 2,958ha |
| 藤岡都市計画区域 | 藤岡市 | 藤岡市の一部 | 5,445ha | **計 19 区域** | | | **124,345ha** |




図表 47　県央広域都市計画圏を構成する都市計画区域

### (2) 目標年次

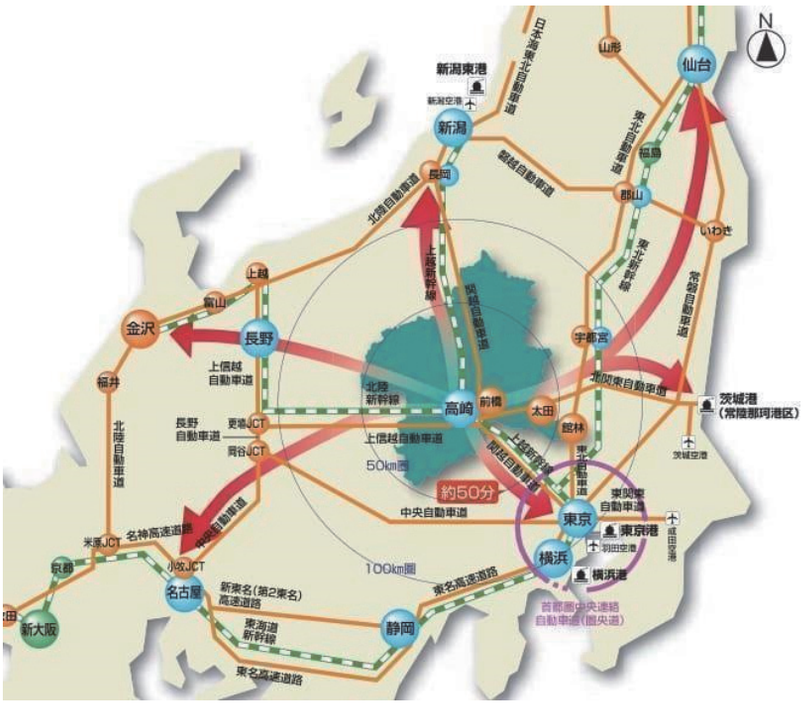
○　都市づくりの基本理念、将来の都市構造については、令和 17 年を想定し、土地利用、都市施設等の決定の方針については、令和 7 年を目標年次として作成する。

## 1-3. 広域都市計画圏の現状及び課題

### (1) 広域都市計画圏の都市的特色

○ 本広域都市計画圏は東京100km 圏に位置し、古くは中山道が整備され、江戸と内陸部をつなぐ街道として栄え、明治以降は広域の根幹的な鉄道や道路網が集中し、交易・交通の要衝として栄えてきた。現在も、東京圏と各都市を結ぶ高速交通網（新幹線・高速道路）の結節点が存在し、東京をはじめとして、北陸、東北、中部方面などへの広域交通の利便性が高い。

また、藩政崩壊後は明治政府のもと、県庁が置かれ、行政、商業・業務、文化において県の中心的役割を果たし、現在に至っている。

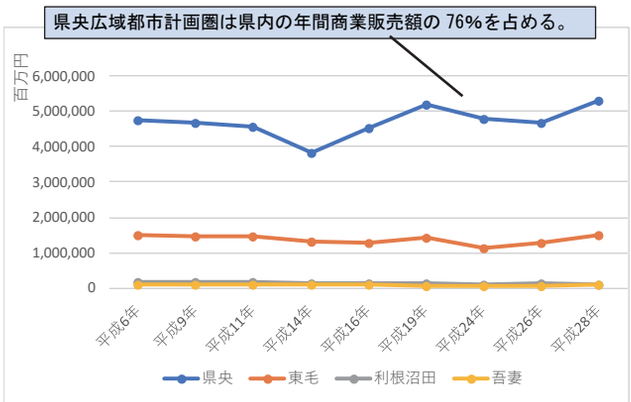



図表 48　群馬県と周辺都市との関係図

○ 赤城・榛名・妙義の上毛三山の山並みや利根川など多彩な自然が美しい風景を成し、伊香保温泉や近代日本の発展に大きく寄与した富岡製糸場など、歴史文化・観光資源も豊富である。これらを背景に、本広域都市計画圏を構成する市町村のうち、９市町が景観行政団体として、景観まちづくりに取り組んでいる。

図表 49　歴史文化・観光資源の一例（赤城山、伊香保温泉、富岡製糸場）

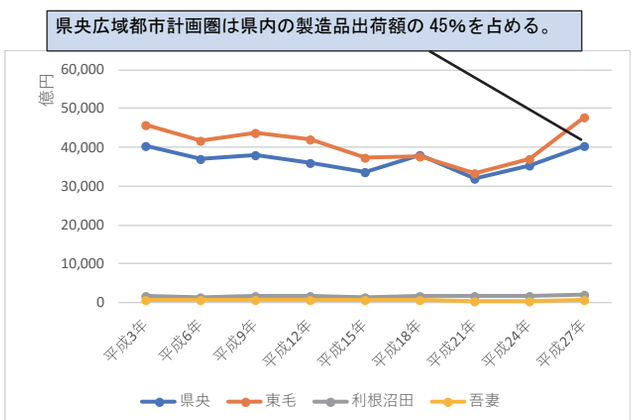
○　本広域都市計画圏は、本県における主要な商業施設の集積が進み、年間商業販売額（卸売業と小売業）は県全体の 4 分の 3 を占める。近年の推移をみると平成 19 年から 26 年まで緩やかに減少したものの、平成 28 年には持ち直している。



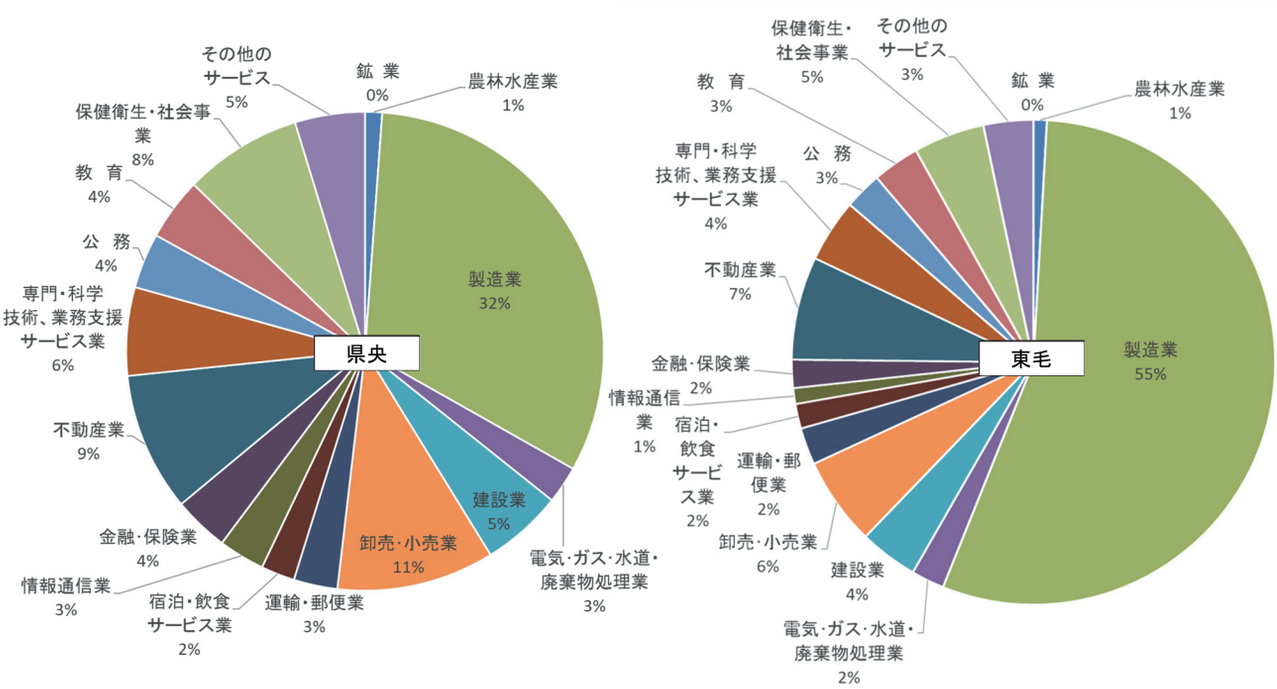

注）数値は卸売業と小売業の合計。
出典: 平成 24、28 年は、経済センサス、その他は商業統計の数値。

**図表 50　広域都市計画圏別年間商業販売額の推移**

○　本広域都市計画圏は、高速道路や鉄道網の要衝、高等教育機関、農業生産等の優位を背景に、バランスのとれた産業が立地している。




**図表 51　広域都市計画圏別製造品出荷額の推移**



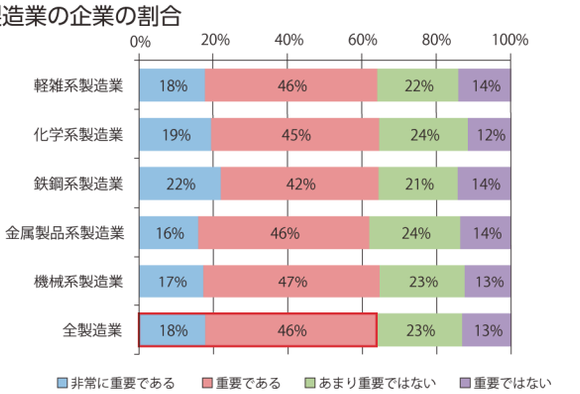

**図表 52　広域都市計画圏別総生産額比率（平成 27 年）**

出典：平成 27 年度市町村民経済計算結果を加工

○　本広域都市計画圏には、製造業が特に集積した地域があり、製造業の物流を担う物流業者は、ジャストインタイム等時刻指定への対応を重視している。こうした迅速な輸送に対応するため、取引先工場の周辺への立地を希望するニーズが高まっている。

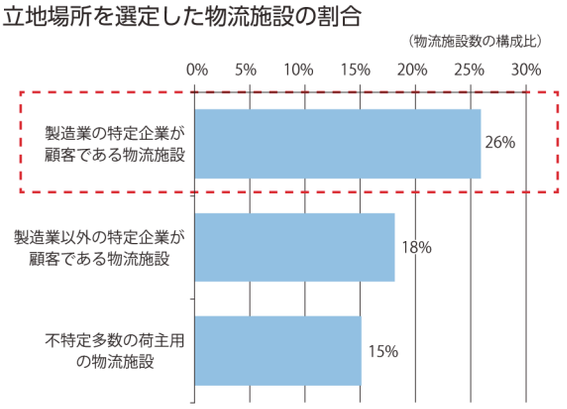
○　企業は災害時にも資材の調達や製造・加工・販売などの一連の流れが途絶しないように、生産や物流を支える災害に強い道路網の存在を重視している。

「ジャストインタイム等、時刻指定への対応」を重視する製造業の企業の割合



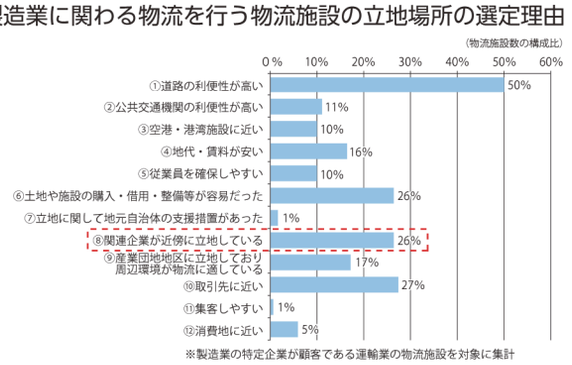

出典：第５回東京都市圏物資流動調査（企業アンケート調査）(H25)

「関連企業が近傍に立地している」ことを理由に現在の立地場所を選定した物流施設の割合



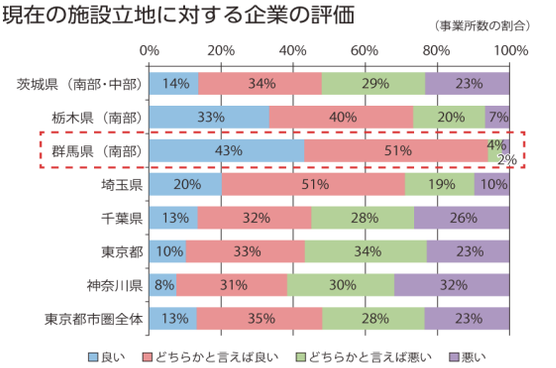

出典：第５回東京都市圏物資流動調査（事業所機能調査）(H25)

製造業に関わる物流を行う物流施設の立地場所の選定理由




出典：第５回東京都市圏物資流動調査（事業所機能調査）(H25)

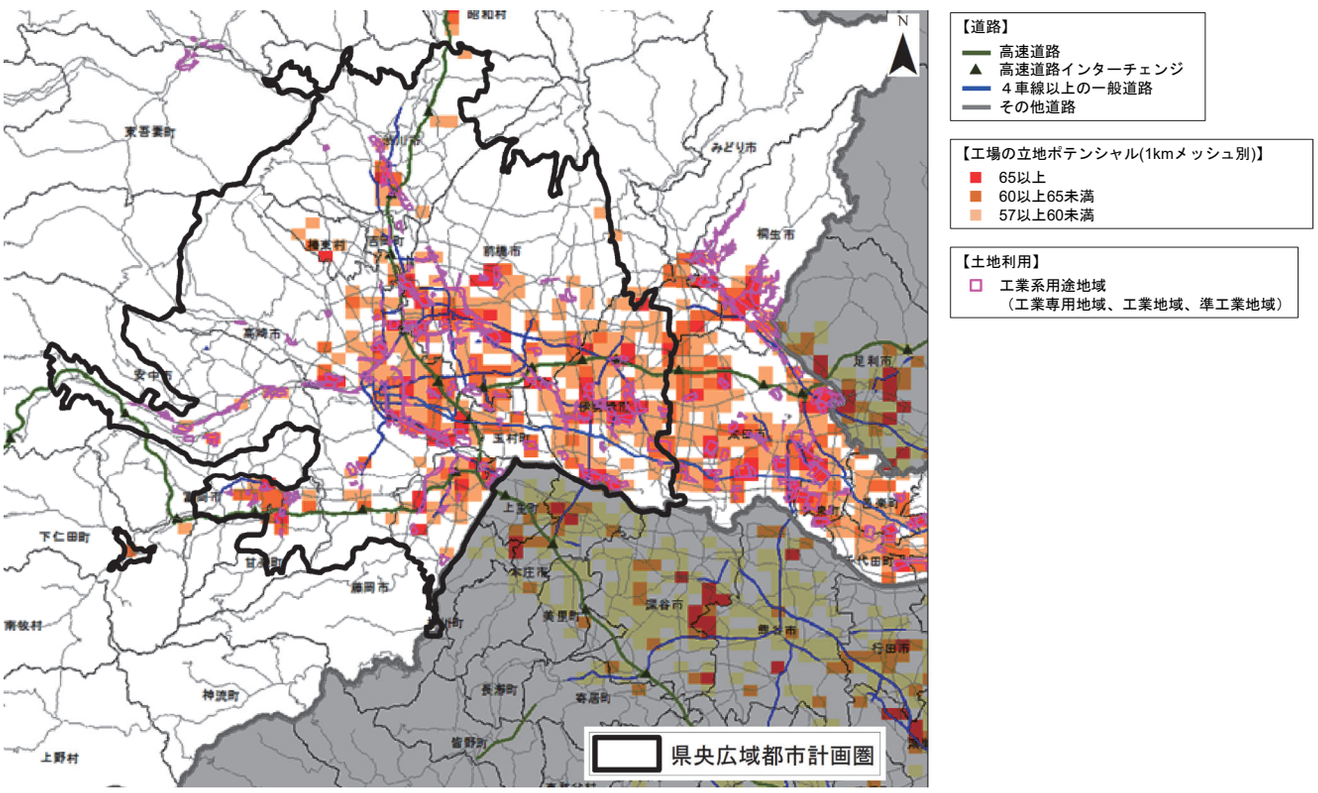
巨大地震発生時に被害を受ける可能性の観点からみた現在の施設立地に対する企業の評価



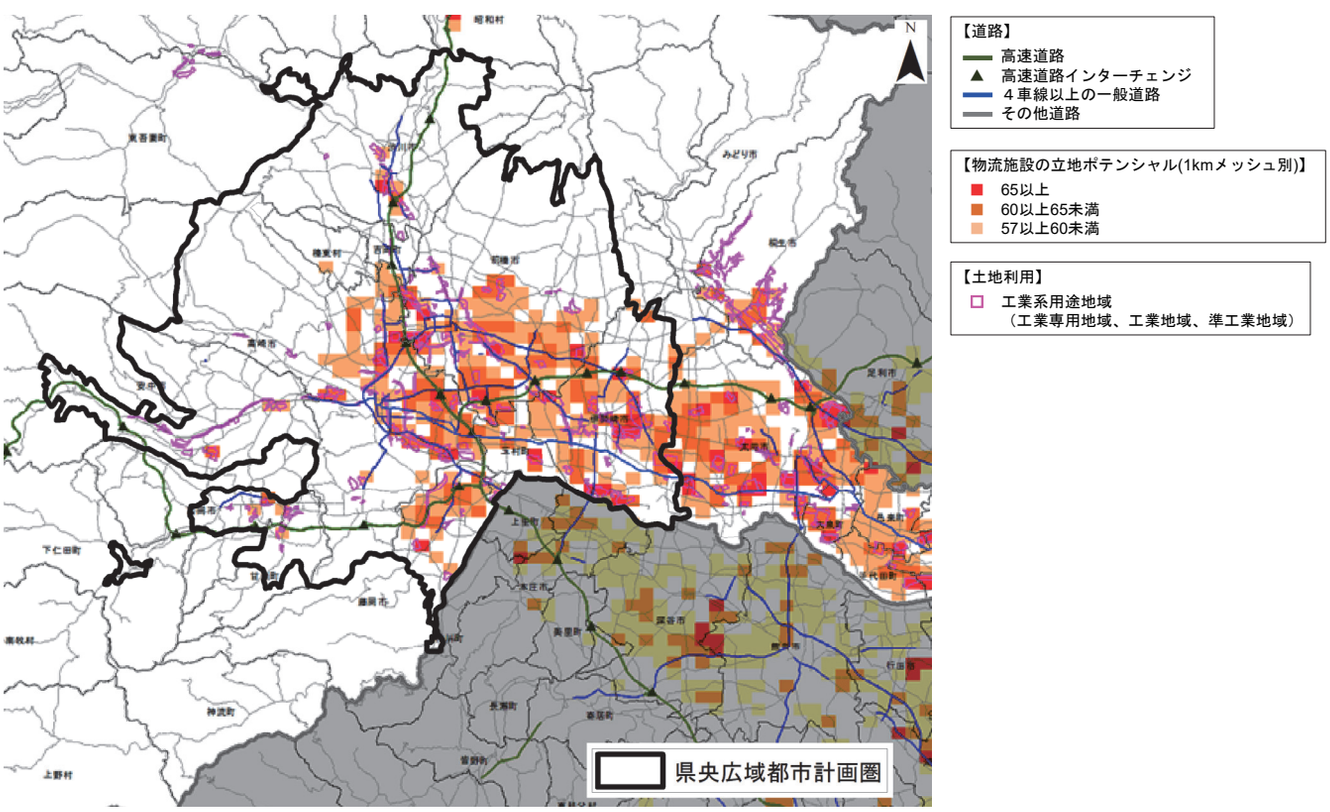

出典：第5回東京都市圏物資流動調査（企業アンケート調査）

**図表 53　製造業と物流業の立地ニーズ**

○　第 5 回東京都市圏物資流動調査の結果を活用し、県内で工場や物流施設が立地しやすい場所がどこにあるのかを 1km メッシュで図示すると、本広域都市計画圏は、工業系用途地域や高速道路 IC の周辺など、工場や物流施設の立地しやすさが高く評価されるエリアが多く存在している（赤色が最も評価が高い）ことも、製造品出荷額の伸びの要因となっている。




図表 54　工場の立地ポテンシャルの推計結果




図表 55　物流施設の立地ポテンシャルの推計結果

### (2) 広域都市計画圏における都市化の動向

○　広域都市計画圏全体で人口減少が進んでおり、公共交通利用圏でも減少が進んでいる。

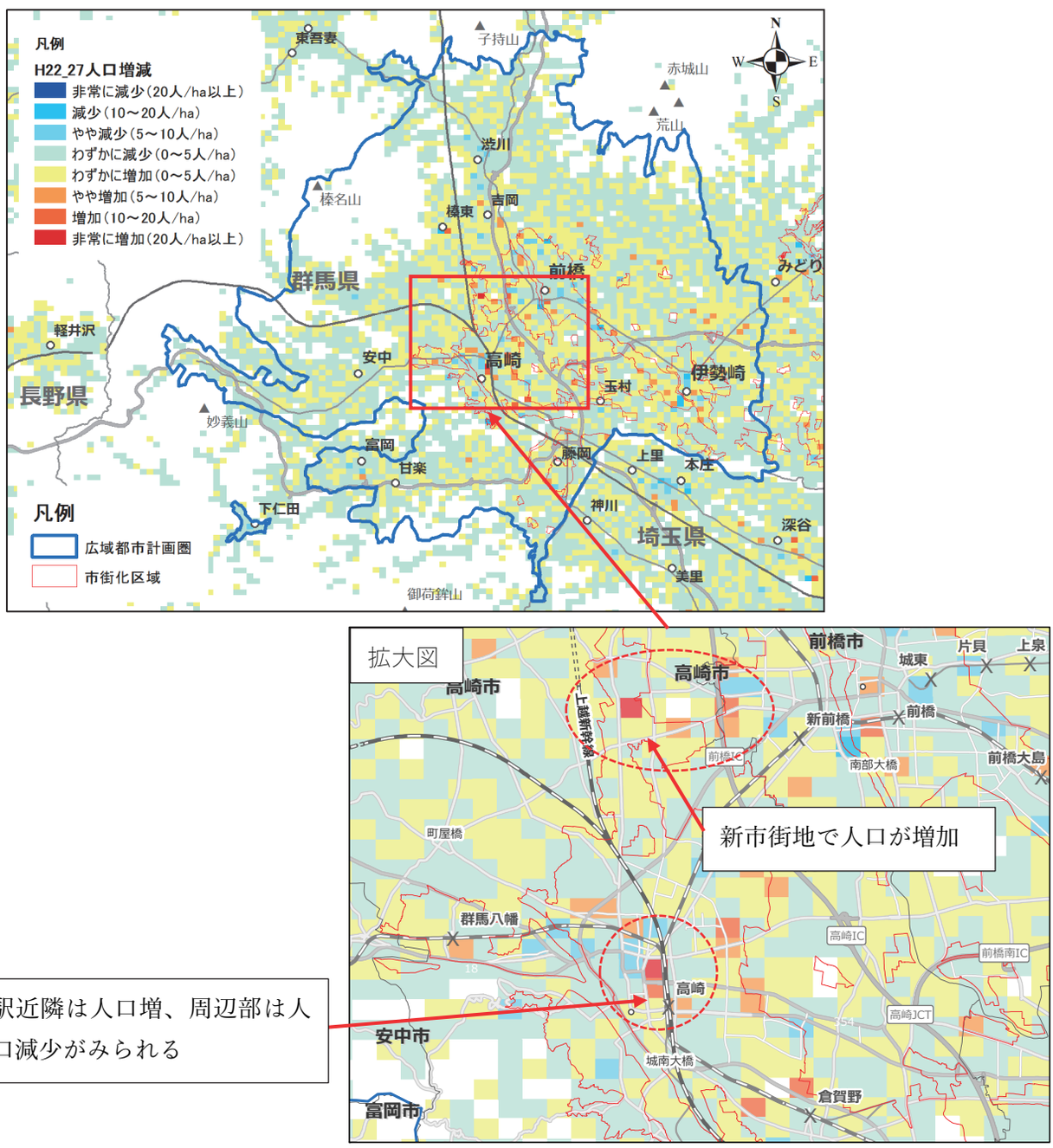
○　人口密度でみると、中心市街地では、JR 高崎駅西側や高崎市北西部などで人口が増加している以外は、人口減少傾向にある一方、中心市街地の外側の新市街地や非線引き都市計画区域で人口が増加傾向にある。

| | 平成 17 年 | | 平成 27 年 | | 平成 17 年→平成 27 年の増減 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 総人口 | 公共交通利用圏 | 総人口 | 公共交通利用圏 | 総人口 | 公共交通利用圏 |
| 県央 | 1,283 千人 | 793 千人 | 1,265 千人 | 777 千人 | ▲ 18 千人 | ▲ 16 千人 |

総人口の減少規模のうち、公共交通利用圏の減少が大部分を占めている

図表 56　平成 17 年から平成 27 年の総人口、公共交通利用圏人口の推移（県央広域都市計画圏）

出典：国土数値情報、国勢調査




図表 57　平成 22 年から平成 27 年のメッシュ人口の推移（県央広域都市計画圏）

また、平成 17 年と平成 27 年の都市計画基礎調査を基に、公共交通利用圏の内外で、都市的土地利用（住宅用地、商業用地、工業用地、公益用地）に変わった面積を比較すると、公共交通利用圏外では公共交通利用圏の 3. 6 倍近く面積が増加しており、市街地の郊外拡散傾向が続いている。圏内では 6%程度の伸びであるのに対し、圏外では 41%の高い伸びを示している。また、そのうちの 6 割以上が住宅用地であり、居住地の拡散傾向が続いている。

| | 平成17年 | | | | | 平成27年 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 都市計画区域 | 公共交通利用圏 | | 公共交通利用圏外 | | 都市計画区域 | 公共交通利用圏 | | 公共交通利用圏外 | |
| 住宅用地 | 13,159ha | 9,282ha | 71% | 3,877ha | 29% | 15,701ha | 9,960ha | 63% | 5,741ha | 37% |
| 商業用地 | 2,362ha | 1,659ha | 70% | 703ha | 30% | 2,635ha | 1,752ha | 66% | 883ha | 34% |
| 工業用地 | 2,916ha | 1,339ha | 46% | 1,577ha | 54% | 2,953ha | 1,193ha | 40% | 1,760ha | 60% |
| 公益用地 | 3,066ha | 1,960ha | 64% | 1,106ha | 36% | 4,043ha | 2,169ha | 54% | 1,874ha | 46% |
| 合計 | 21,503ha | 14,240ha | 66% | 7,263ha | 34% | 25,332ha | 15,074ha | 60% | 10,258ha | 40% |

| | 平成17年⇒平成27年の増減と増減率 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 都市計画区域 | 公共交通利用圏 | | 公共交通利用圏外 | |
| 住宅用地 | 2,542ha | 678ha | 7% | 1,864ha | 48% |
| 商業用地 | 273ha | 93ha | 6% | 180ha | 26% |
| 工業用地 | 37ha | ▲ 146ha | ▲ 11% | 183ha | 12% |
| 公益用地 | 977ha | 209ha | 11% | 768ha | 69% |
| 合計 | 3,829ha | 834ha | 6% | 2,995ha | 41% |

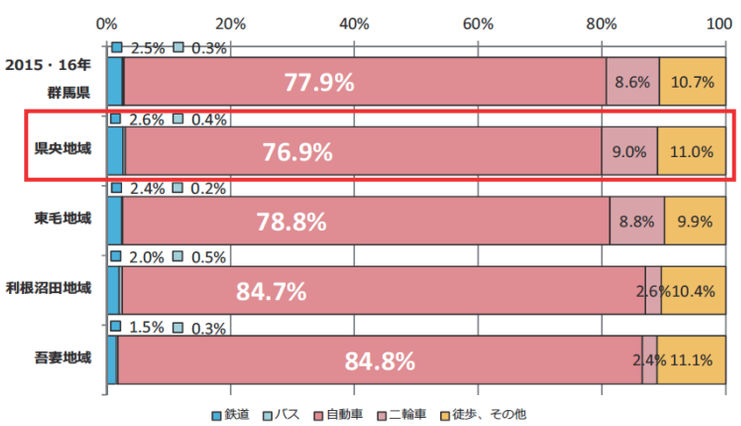
※平成 17 年国勢調査期及び平成 27 年国勢調査期の両方で土地利用現況調査結果を GIS で整理している都市計画区域を対象に集計した。（渋川市、吉岡町、下仁田町及び甘楽町は集計に含まれていない。）
※面積は、GIS による計測面積。

公共交通利用圏外の面積が非常に増加している

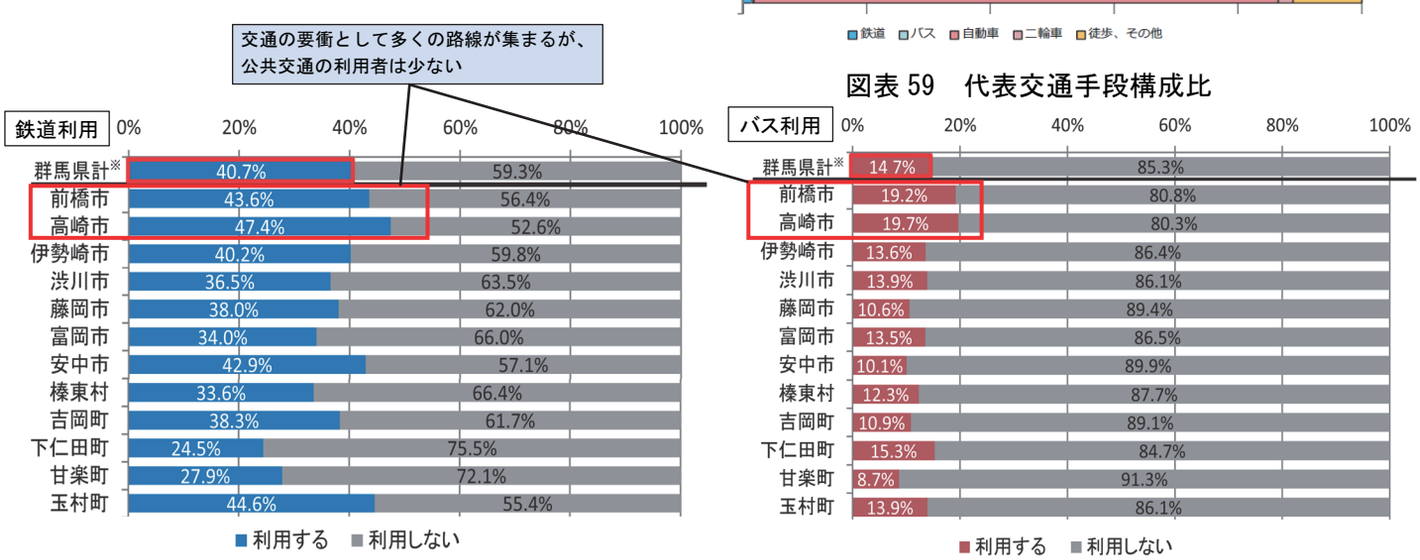
図表 58　平成 17 年と平成 27 年の住宅用地、商業用地、工業用地、公益用地の面積（県央広域都市計画圏）

○　代表交通手段構成比をみると、公共交通機関を使う割合が低い。

○　県央広域都市計画圏を構成する市町村ごとにみても、鉄道やバスを利用する割合は総じて低く、多くの路線が集まる前橋市、高崎市においても同じ傾向にある。




図表 59　代表交通手段構成比

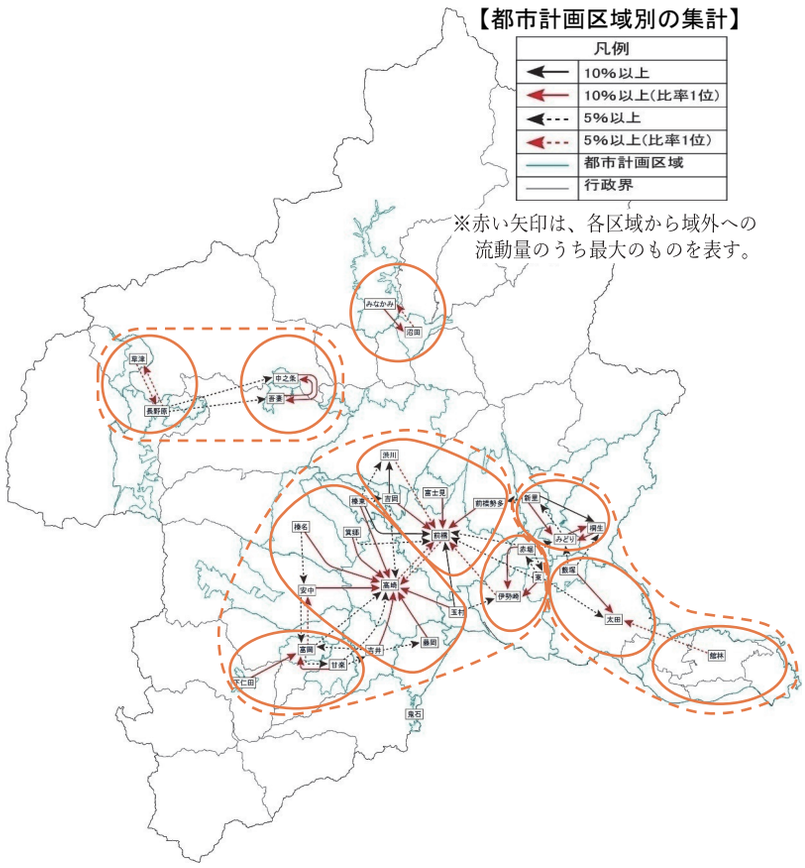



図表 60　年間を通じた鉄道、バス利用の有無（県央広域都市計画圏構成市町村）

### (3) 周辺の広域都市計画圏との関係

○ 平成 27・28 年パーソントリップ調査による流動量（OD 量）を個別都市計画区域単位でみると、前橋、高崎、伊勢崎、富岡都市計画区域に周辺部の都市計画区域からの流動量が集中し、一帯の生活圏を形成している。
また、東毛広域都市計画圏と連担しており、結びつきも強い。

○ P9 で示したとおり、日常の生活及び経済活動からみると、本広域都市計画圏は吾妻広域都市計画圏や利根沼田広域都市計画圏の母都市圏として機能しているが、これらの広域都市計画圏との市街地の一体性はみられない。




図表 61　平成 27・28 年パーソントリップ調査による都市計画区域間の流動量

### (4) 広域都市計画圏の課題のまとめ

**「まちのまとまり」が形成されつつあるとはいえない**

○ 県の中心的役割を担い、前橋、高崎、伊勢崎、富岡都市計画区域を中心に都市計画区域を超えた生活圏が形成されており、東毛広域都市計画圏と結びつきが強い。

○ 広域都市圏全体では人口減少が続いているが、公共交通利用圏外での市街地の拡散が進む。

○ 公共交通の周辺をはじめとする市街地に居住と都市機能の立地を誘導し、市街地の人口密度を確保することが必要である。

**「地域資源の活用」**

○ 自然や歴史文化・観光資源が豊富であり、まちの魅力向上や観光産業の発展に活かしていくことが課題である。

**「地域の実情に応じた移動手段の確保」**

○ 県の中心的役割を担い、多くの人の行き来があるが、公共交通の利用割合は低い。

○ まちのまとまりに合わせた基幹公共交通軸の利便性を確保することが必要である。

○ その際は、地域の暮らしに見合った公共交通ネットワークや移動手段を確保することが必要である。

**「多くの機能が集まる県の中心的役割を活かした産業立地」**

○ 鉄道及び道路の広域・高速交通網が充実し、広域交通の利便性が高く、行政、商業・業務、文化において県の中心的役割を持つ。また、工業は東毛に次ぐ製造品出荷額を有する。

○ 企業の活性化や新たな産業の創出を促し、交流人口や雇用を増加させるため、展示会や学術会議などの開催を受け入れるコンベンション機能を強化することが課題である。

## 1-4. 県央広域都市計画圏の都市づくりの基本理念

### (1) 都市づくりの目標・基本方針

○　本広域都市計画圏の都市づくりは、ぐんま“まちづくり”ビジョンを踏まえて進める。同ビジョンに示された「ぐんまのまち」の将来像を、本広域都市計画圏における都市づくりの目標とする。

◆県央広域都市計画圏における都市づくりの目標◆

**「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～**

○　都市づくりの目標の実現に向けて、本広域都市計画圏の現状及び課題等を踏まえ、ぐんま“まちづくり”ビジョンの 7 つの基本方針のうち、本広域都市計画圏において取り組むべき基本方針を次のとおり設定する。

図表 62　ぐんまのまちの将来像と現状や課題との対応

| ぐんまのまちの将来像<br>（番号は、まちづくりビジョンのもの） | 本広域都市計画圏の現状・課題など | 本広域都市計画圏で取り組む基本方針<br>（番号は、まちづくりビジョンのもの） |
|---|---|---|
| ○医療、介護、教育施設が整っている社会(2.)<br><br>○人と人のつながりが確保できる社会(3.)<br><br>○自然と共生している社会(4.) | ○県の中心的役割を担い、前橋、高崎、伊勢崎、富岡都市計画区域を中心に都市計画区域を超えた生活圏が形成されており、東毛都市計画圏と結びつきが強い。<br>○広域都市圏全体では人口減少が続いている反面、公共交通利用圏外での市街地の拡散が進む。<br>○公共交通の周辺をはじめとする市街地に居住と都市機能の立地を誘導し、市街地の人口密度を確保することが必要である。<br>○豊かな自然や歴史文化・観光資源が豊富であり、まちの魅力向上や観光産業の発展に活かしていくことが課題である。 | 基本方針①<br>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.)<br>基本方針②<br>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(2.)<br>基本方針③<br>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」つくり(3.) |
| ○多様な交通手段が選択できる社会(1.)<br><br>○再生エネルギー利用など低炭素型社会(6.) | ○県の中心的役割を担い、多くの人の行き来があるが、公共交通の利用割合は低い。<br>○まちのまとまりに合わせた基幹公共交通軸の利便性を確保することが必要である。<br>○その際は、地域の暮らしに見合った公共交通ネットワークや移動手段を確保することが必要である。 | 基本方針①(再掲)<br>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.)<br>基本方針④<br>都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保(4.) |
| ○多様な就業機会が確保できる社会(5.) | ○北関東 3 県の中でも特に、鉄道及び道路の広域・高速交通網が充実し、広域交通の利便性が高く、行政、商業・業務、文化において県の中心的役割を持つ。また、工業は東毛に次ぐ製造品出荷額を有する。<br>○企業の活性化や新たな産業の創出を促し、交流人口や雇用を増加させるため、展示会や学術会議などの開催を受け入れるコンベンション機能を強化することが課題である。 | 基本方針⑤<br>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(6.) |

**【基本方針①】※まちづくりビジョンの基本方針 1 に対応**
**〇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**

○ 現状で人口が集積している鉄道駅または路線バスの沿線を中心に「まちのまとまり」を形成する。「まちのまとまり」のうち、主に広域的な観点から、県や広域都市計画圏を幅広く対象とした拠点に、県庁や企業の本支店に加えて、利用者を県全域から集めるような商業、業務、教育、文化、医療機能など、県の中枢を担う都市機能を集積するとともに、交通結節機能の強化を図る。

○ まちのまとまりを公共交通で結び、鉄道やバスの利用環境を改善することで、公共交通を利用しやすく移動の負担を軽減する。

○ まちの拡散を抑え、移動手段を確保しやすい都市構造に転換するため、都市機能が利用しやすく公共交通の利便性が高い地域に居住機能を誘導する。

**【基本方針②】※まちづくりビジョンの基本方針 2 に対応**
**〇空き地・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**

○ 医療・教育施設が整い、人と人とのつながりが確保できる社会が継続するよう、「まちのまとまり」の拠点に集客・交流機能やその他の都市機能を集積させる。

○ 集積した機能を利用しやすいよう、「まちのまとまり」では良好な居住環境を形成し、良質な住宅を入手しやすくするなど、街なかへの転居を促進する。

**【基本方針③】※まちづくりビジョンの基本方針 3 に対応**
**〇地域の誇れる個性・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」つくり**

○ 医療・教育施設が整っている社会が継続するよう、「まちのまとまり」を中心に、くらしを支えるこれらの機能について、都市間での連携を図る。

○ 人と人とのつながりが確保できる社会が継続するよう、用途の混在の防止に努めたり、豊富な自然や歴史文化・観光資源など、地域に培われてきた個性・景観を活かし、まちの住みやすさや魅力を高める。

○ 市街化調整区域にある、基幹的な集落や駅周辺などにある「まちのまとまり」の維持・形成を図る。

○ 鉄道及び道路の広域・高速交通網を活かした移動手段を充実し、歴史文化・観光資源を回遊する交流人口を拡大する。
また、まちの拡散を抑えるために「まちのまとまり」以外での市街化を抑制する。

**【基本方針④】※まちづくりビジョンの基本方針 4 に対応**
**〇都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保**

○ 高齢者や高校生などの自動車を利用できない県民でも、公共交通や地域の支え合いによって生活スタイルに合わせた移動が可能となる環境を整え、「自動車以外の移動手段」も選択できる社会をつくる。

○ このため、公共交通においても道路ネットワークのように、既存路線間を有機的に繋ぐとともに鉄道、バス路線が運行されていない地域からも鉄道、バス路線までアクセス出来るよう、公共交通のネットワーク化を図る。

**【基本方針⑤】※まちづくりビジョンの基本方針 6 に対応**
**〇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**

○ 多様な就業機会が確保できる社会が継続するよう、新たな企業誘致や更なる産業振興を行うため、ものづくり産業の立地競争力を支える物流拠点の形成に向けた土地利用や、首都直下地震時にバックアップ機能を果たす物流拠点の整備と物流ネットワークの形成に取り組む。

○ このため、ジャストインタイムや迅速な輸送に対応するため、既存の工業集積地と一体となった物流施設の立地誘導や、高速道路 IC の近傍など、今後、企業誘致を図る地区における向上と物流施設の一体的な立地誘導などにより、効率的な物流機能の集積を促進し、ものづくり産業の競争力強化を図る。

また、首都直下地震等の災害発生時にも、首都圏の物流のバックアップや支援物資供給を担う、災害に強い広域物流拠点と、それらをつなぐ物流ネットワークの形成に取り組む。

## (2) 目指すべき都市構造・市街地像

### ① 市街地の範囲と土地利用

○ 原則として、市街地の範囲は、現行の市街化区域または用途地域の範囲とし、中枢拠点、都市拠点、地域拠点及び生活拠点の各拠点を核として、それぞれの役割に応じた都市機能の集積を図るとともに、都市活動を支える商業・業務・生産機能や居住機能、文化・情報機能などが一体的に機能するコンパクトな市街地の形成を図る。

○ ただし、既存の工業地の拡張や新たな工業地の整備については、産業政策と連携しながら、計画的な市街地の形成を図る箇所についても市街地の範囲とし、県全体で取り組みを進める。

○ 市街地の形成においては、良好な自然環境や歴史・文化遺産などに配慮しながら保全と活用を図り、これらと調和した都市景観の形成を図っていくこととする。

### ② 拠点の形成

#### a. <u>拠点の定義</u>

○ ぐんま“まちづくり”ビジョンにおける「まちのまとまり」のうち、拠点となるまとまりを、都市基盤が整備済または整備が確実な地区でかつ現状で人口も集積している都市の中心部に形成する。

○ これらの拠点については、担うべき役割を階層的に分け、それぞれ「中枢拠点」「都市拠点」「地域拠点」「生活拠点」として位置づける。都市づくりの方針を踏まえ、対外競争力を持つ産業等を集積する地区として、都市基盤が整備済または整備が確実な地区で現状において一定の製造業または流通業が集積している地区を「産業拠点」、高速交通網の活用、隣接県とも連携した国際観光の推進など広域観光ネットワークの形成に寄与する地区を「観光拠点」としてそれぞれ位置づける。なお、「中枢拠点」「都市拠点」が「観光拠点」としての機能を併せ持つことも考えられる。

○ 「都市拠点」又は「地域拠点」、「産業拠点」、「観光拠点」のいずれか 2 つの機能を持つ拠点を「複合拠点」として位置づける。

**図表 63　拠点の種別と役割**

| 種類 | 役割 |
|---|---|
| 中枢拠点 | ○　県庁や企業の本支店に加えて、利用者を県全域から集めるような商業、業務、教育、文化、医療機能など、県の中枢を担う都市機能を網羅的に集積。まちなか居住のための居住機能とともに、上記のような都市機能とを合わせて提供する地区。<br>○　観光拠点としての機能を併せもつことも考えられる。 |
| 都市拠点 | ○　中枢拠点から離れた地域について、単独の市町村や都市計画区域では担いきれない商業、業務、教育、文化、医療及び行政等の広域的な都市機能の多くを集積。これらの都市機能とまちなか居住のための居住機能とを合わせて提供する地区。<br>○　観光拠点としての機能を併せもつことも考えられる。 |
| 地域拠点 | ○　都市拠点との連携・補完を図りながら、既存の都市機能の集積を活かし、地域の中心拠点として行政、商業、業務などの都市的サービスや、まちなか居住のための居住機能を提供する地区。 |
| 生活拠点 | ○　都市拠点や地域拠点と連携し、日常生活の利便性を高める身近な都市基盤の整備により、良好な居住環境の向上を目指す地区。<br>○　地域におけるまちのまとまりの中心となることから、旧市町村役場周辺など中心であった区域や既にインフラ整備が整い、新たな基盤整備を必要としない区域などを対象とし、具体的な拠点の位置等については、市町村が位置づけを行うものとする。 |
| 産業拠点 | ○　対外競争力を持つ「ものづくり産業」または「首都圏のバックアップ機能」を集積する地区。 |
| 観光拠点 | ○　「主要な温泉地」「世界遺産関連」「東国文化等の歴史拠点」「コンベンション機能」「上毛三山をはじめとした多彩な自然環境や景観」など、県内外から集客が見込めるような観光資源を有し、周辺の観光地との連携により、一体となった観光誘客の拠点となる地区。 |
| 複合拠点 | ○　「都市拠点」又は「地域拠点」、「産業拠点」、「観光拠点」のいずれか２つの機能を持つ地区。ただし、本格的な人口減少時代を迎える中で、複合拠点における住宅用地・商業用地の新たな拡大は原則抑制する。 |

拠点の定義及び役割を踏まえ、各拠点の選定要件を次のとおり設定する。

図表 64　拠点種別ごとの選定条件

※【　】内は具体的な選定基準。

| 種別 | 必須条件 | | | 選択条件（各種別の基準に中枢拠点はすべて、都市拠点は４つ以上、地域拠点は２つ以上合致） | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 配置間隔 | 人口等 | 交通 | 商業 | 業務・行政 | 教育 | 医療 | 文化 |
| 中枢拠点 | ・広域都市計画圏を代表する拠点として県内で１～２箇所程度 | ・人口のまとまり【人口密度 40 人/ha 以上の地区が連担】 | ・広域都市計画圏内外との公共交通を確保【複数鉄道路線が乗り入れ】 | ・嗜好性の高い商業サービスを提供【大規模小売店舗（1 万㎡以上）が立地】 | ・事業所に対する高次の業務環境を提供【金融機関の本支店及び国の出先機関等が複数立地】 | ・高等専門教育を提供【大学または短大が立地】 | ・特に高次の医療サービスを提供【3 次救急医療施設または救命センターが立地】 | ・嗜好性の高い文化、娯楽サービスを提供【県が代表する文化資源が立地】 |
| 都市拠点 | ・相互に連携しやすいよう中枢拠点も含め５～10 ㎞（公共交通利用でも 15 分）程度の間隔で配置 | ・同上 | ・周辺市町村との公共交通を確保【鉄道またはバス路線が複数乗り入れ】 | ・嗜好性の高い商業サービスを提供【大規模小売店舗（3 千㎡以上）または商店街が複数立地】 | ・事業所に対する事業環境を提供【金融機関の本支店が立地】 | ・高等教育を提供【大学、短大または高校が立地】 | ・高次の医療サービスを提供【2 次救急医療施設または総合病院*2 が立地】 | ・同上 |

| 種別 | 必須条件 | | 選択条件（各種別の基準に中枢拠点はすべて、都市拠点は４つ以上、地域拠点は２つ以上合致） | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 配置間隔 | 人口等 | 交通 | 商業 | 業務・行政 | 教育 | 医療 | 文化 |
| 地域拠点 | （条件なし） | ・H27.5 版の都市計画区域ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝで地域拠点<br>・市町村役場・支所<br>・都市機能誘導区域*1 | ・同上 | ・同上 | ・同上 | ・同上 | ・同上 | ・同上 |
| 産業拠点 | （条件なし） | （条件なし） | ・広域的な交通網へのアクセス【幹線道路または IC/SIC に接近して立地】 | （条件なし） | ・製造業、流通業等の操業環境を提供【工業団地の基盤整備が完了または整備中の地区】 | （条件なし） | （条件なし） | （条件なし） |
| 観光拠点 | （条件なし） | （条件なし） | ・同上 | （条件なし） | （条件なし） | （条件なし） | （条件なし） | 【県を代表する観光資源が立地】 |

注）　*1　立地適正化計画を作成済みの場合。ただし、H27.5 版都市計画区域マスタープランの地域拠点はこの限りではない。

*2　総合病院：診療科が 5 科以上あり、かつ 20 床以上ある医療施設が存在すること。

**b. 中枢拠点・都市拠点・地域拠点等**

○ 中枢拠点、都市拠点、地域拠点及び複合拠点として、具体的には図表 72 の地区を位置づける。複合拠点は、高速交通網の結節点など、相当広域からの利用が想定される拠点であるため、「補完する必要のある機能と主な連携先」は記載していない。

○ これらの拠点では、都市的サービスの利便性を向上させるため、一層の機能集積を図り、定住人口の確保と交流人口の拡大による魅力と活力ある市街地形成を目指す。

○ 高速道路のインターチェンジ等の高速交通網結節点周辺では、まち全体で既存の産業や商業に影響を及ぼさないよう、インターチェンジ等機能を活かした適切な土地利用を検討する。

**c. 産業拠点**

○ 産業拠点として、都市基盤が整備済または整備が確実でかつ現状で一定の製造業または流通業が集積している既存の工業団地を中心に位置づける。

○ 高速交通網、広域幹線道路等の幹線道路沿道の工場適地については、事業の確実性、営農環境、住環境との調和を確認した上で、適切な土地利用計画に基づき産業拠点の形成を目指す。

**d. 観光拠点**

○ 高速交通網の活用、隣接県とも連携した国際観光の推進を行うために、①主要な温泉地、②世界遺産関連、③東国文化等の歴史拠点、④コンベンション施設、⑤上毛三山（赤城山・榛名山・妙義山） をはじめとした多彩な自然環境や景観を中心に、観光資源や保全すべき県土の景観の形成を目指す。

○ これらと近接する観光地についても、市町村と連携し、アクセス性を高めるなど県外からも観光客の誘客に努めるための都市計画を推進する。

**③ 連携軸**

**a. 道路ネットワーク**

○ 広域都市計画圏や拠点間で機能を補完し合う関係を「連携軸」として、都市構造図に示す。個別の道路や鉄道などは、連携軸を具体化する都市施設として、「3-2. 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針」で位置づける。

○ 連携軸は、連携する拠点の種別に応じて図表 65 のように区分する。

○ 生活拠点と中枢・都市・地域拠点との連携については、必要に応じ、市町村がマスタープランの中で位置づける。

○ 産業拠点や観光拠点については、高速交通網の活用など広域根幹軸を活用し、戦略的に施策を実施するよう位置づける。

○ 連携軸の機能を強化することによって、本広域都市計画圏内では、たとえ最寄りの拠点に必要な都市機能が無くとも、連携軸で結ばれた隣接する拠点への移動等により、都市機能を活用することができる。

図表 65　連携軸の種別と役割

| 種別 | 役割 |
|---|---|
| 広域根幹軸 | ○　複数の広域都市計画圏が一体の都市として地域間競争力を強化するための連携軸<br>○　高速道路及び広域道路ネットワークと対応。<br>広域道路ネットワークとは、高速交通網の効果を県内全ての地域や産業の発展に活かせるよう高速交通網を補完するもの。 |
| 中枢拠点連携軸 | ○　本広域都市計画圏における２つの中枢拠点同士が相互に連携し、個性を活かして広域圏を牽引するために機能を強化するための連携軸。 |
| 都市拠点連携軸 | ○　都市拠点において充足できない機能を、中枢拠点または隣接する都市拠点と連携することで補完するための連携軸。 |
| 地域拠点連携軸 | ○　地域拠点において充足できない機能を中枢拠点、都市拠点または隣接する地域拠点と連携することで、補完するための連携軸。 |

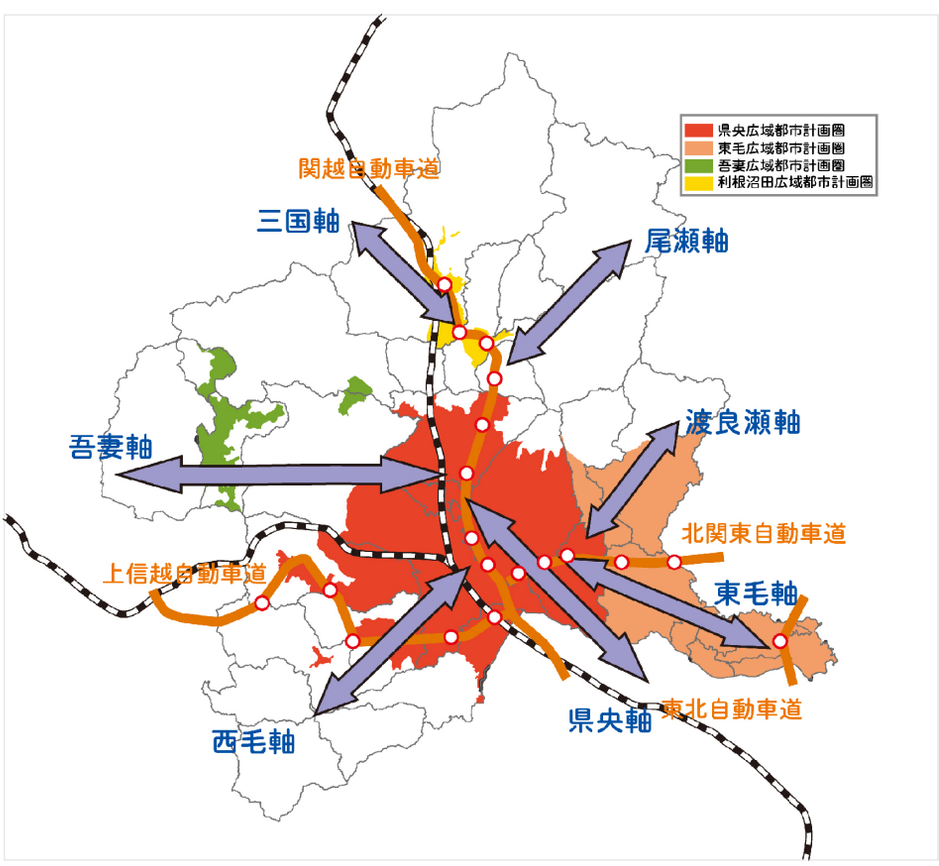
図表 66　連携・補完する相互の拠点の種別と連携軸の種別との対応関係

| | 広域都市計画圏 | 中枢拠点 | 都市拠点 | 地域拠点 |
|---|---|---|---|---|
| 広域都市計画圏 | 広域根幹軸 | | | |
| 中枢拠点 | | 中枢拠点連携軸 | | |
| 都市拠点 | | | 都市拠点連携軸 | |
| 地域拠点 | | | | 地域拠点連携軸 |

※複合拠点は、高速交通網の結節拠点など、相当広域的に影響を及ぼす拠点であるため、特定の拠点との連携軸は設定しない。

※生活拠点と中枢・都市・地域拠点との連携については、必要に応じ、市町村がマスタープランの中で位置づける。

## ■　県央広域都市計画圏の都市構造図（広域根幹軸）




図表 67　県央広域都市計画圏の都市構造図（広域根幹軸）

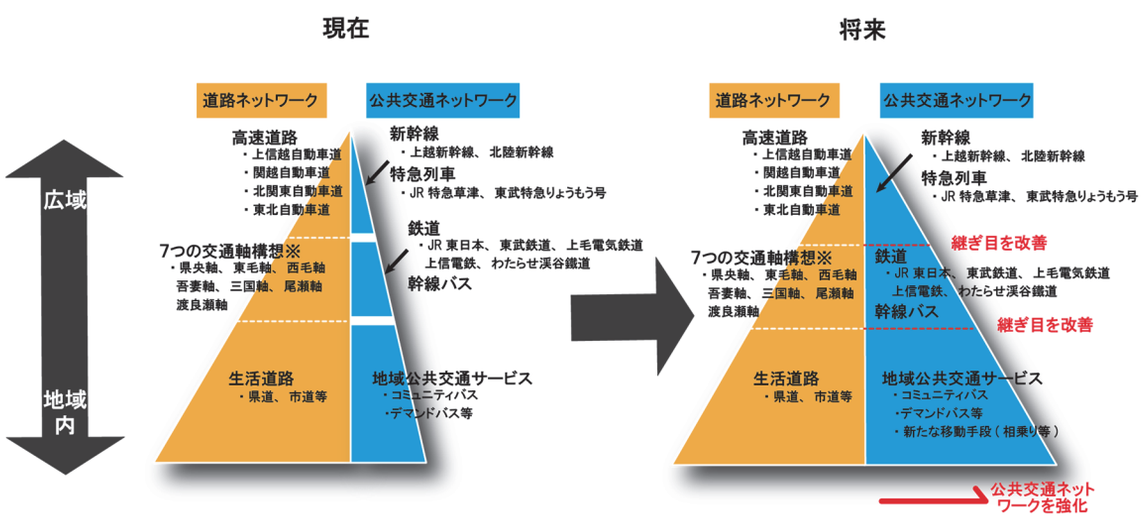
### b. 公共交通ネットワーク

○ 公共交通については、既存の鉄道路線間を有機的に繋ぐとともに鉄道、バス路線が運行されていない地域からも鉄道、バス路線までの足が確保されたネットワークの関係を「基幹公共交通軸」として位置づける。

○ 基幹公共交通軸は、交通手段の種別に応じて下表のように区分し、県外との広域的な人の流れを支える広域幹線軸と、主要な拠点間を結ぶ拠点間連携軸、拠点間連携軸までのアクセスを確保する３つの階層が継ぎ目なく繋がった公共交通体系を構築する。

図表 68　基幹公共交通軸の種別と役割

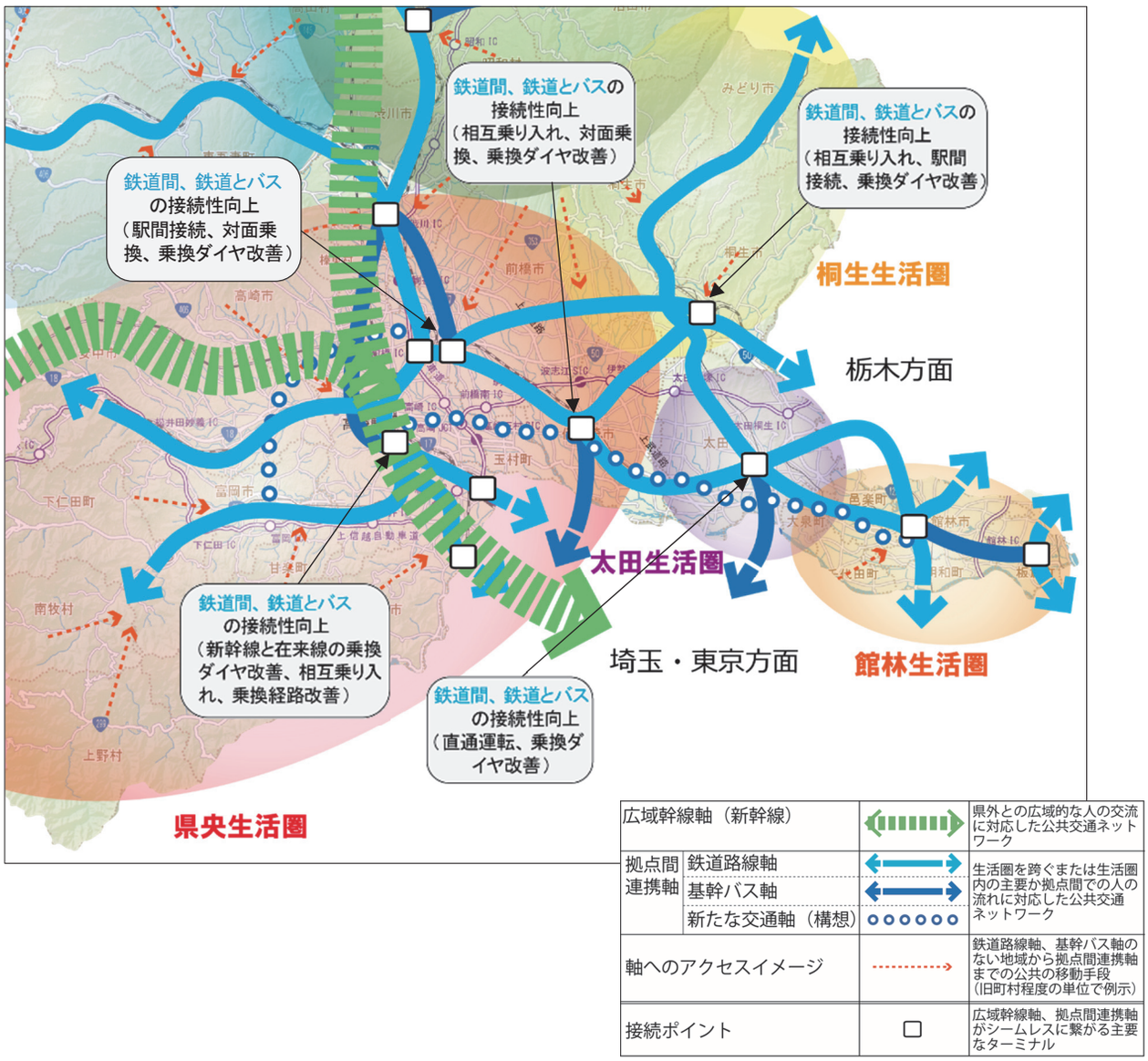
| 種別 | 役割 | |
|---|---|---|
| 広域幹線軸 | 県外との広域的な人の移動に対応する公共交通ネットワーク（新幹線） | |
| 拠点間連携軸 | 県内での生活圏をまたぐ、または生活圏内の主要な拠点間での人の移動に対応する公共交通ネットワーク | |
| | ①鉄道路線軸 | 生活圏をまたぐ、あるいは拠点間の人の移動に対応する軸（既存の鉄道網） |
| | ②基幹バス軸 | 主に拠点間の人の移動に対応する軸 |
| | ③新たな交通軸（構想） | 人の移動が多くみられるにも関わらず拠点間を結ぶ公共交通のない地域等において、新たな交通システムも視野に入れ、拠点間を結ぶ公共交通の導入を検討する軸 |




※「７つの交通軸」の主軸（道路）
・県央軸（国道１７号、県道高崎渋川線）
・東毛軸（国道５０号、国道３５４号（東毛広域幹線道路））
・西毛軸（国道１８号、国道２５４号、国道２９９号、国道４６２号、西毛広域幹線道路、県道前橋長瀞線）
・吾妻軸（上信自動車道）
・三国軸（国道１７号）

図表 69　公共交通ネットワークの改善の方向性

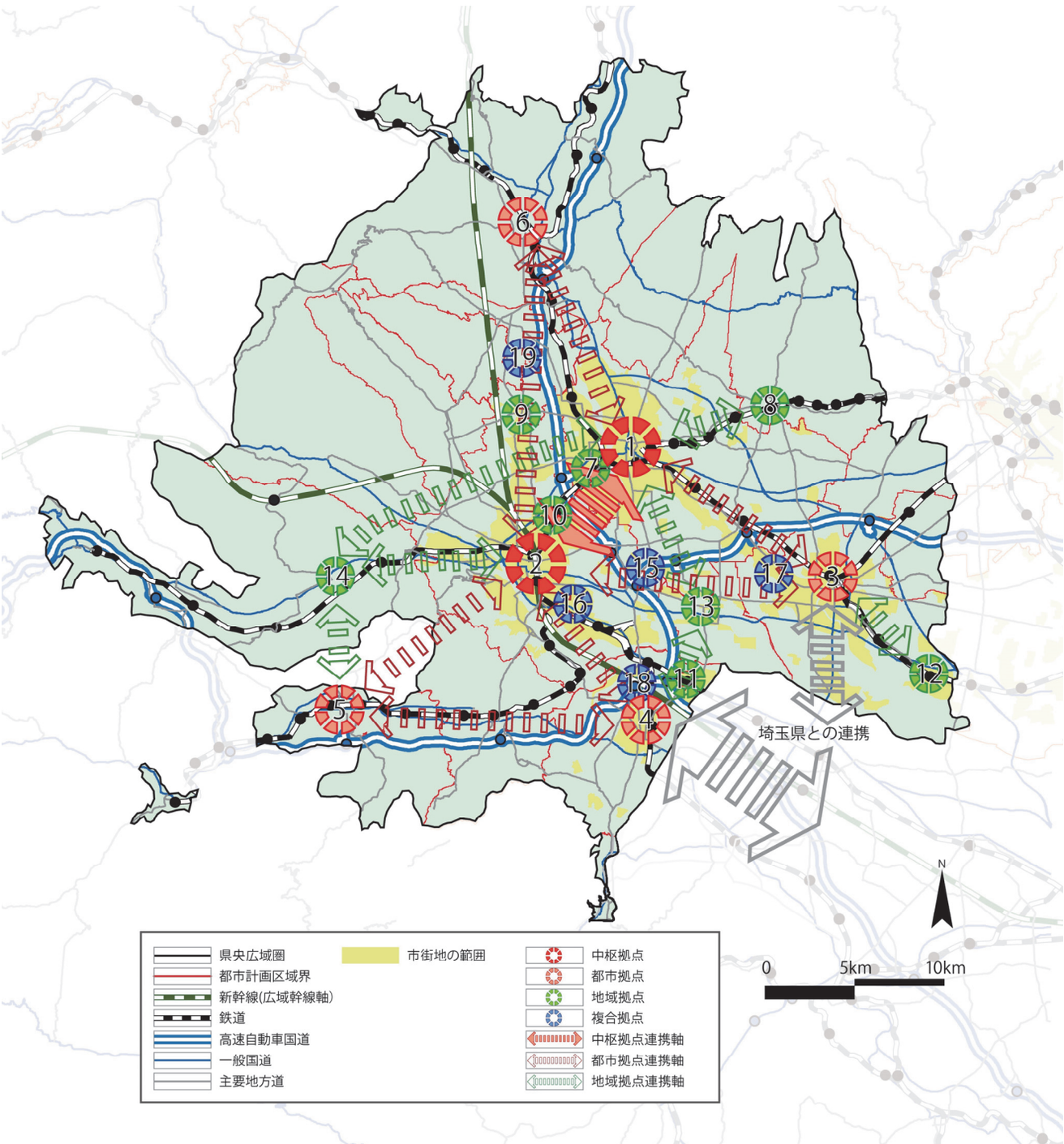
## ■　県央広域都市計画圏の都市構造図（基幹公共交通軸）




図表 70　県央広域都市計画圏の都市構造図（基幹公共交通軸）

■　県央広域都市計画圏の都市構造図（中枢・都市・地域・複合拠点と連携軸）

注）図中の番号は、次表に示す拠点番号に対応



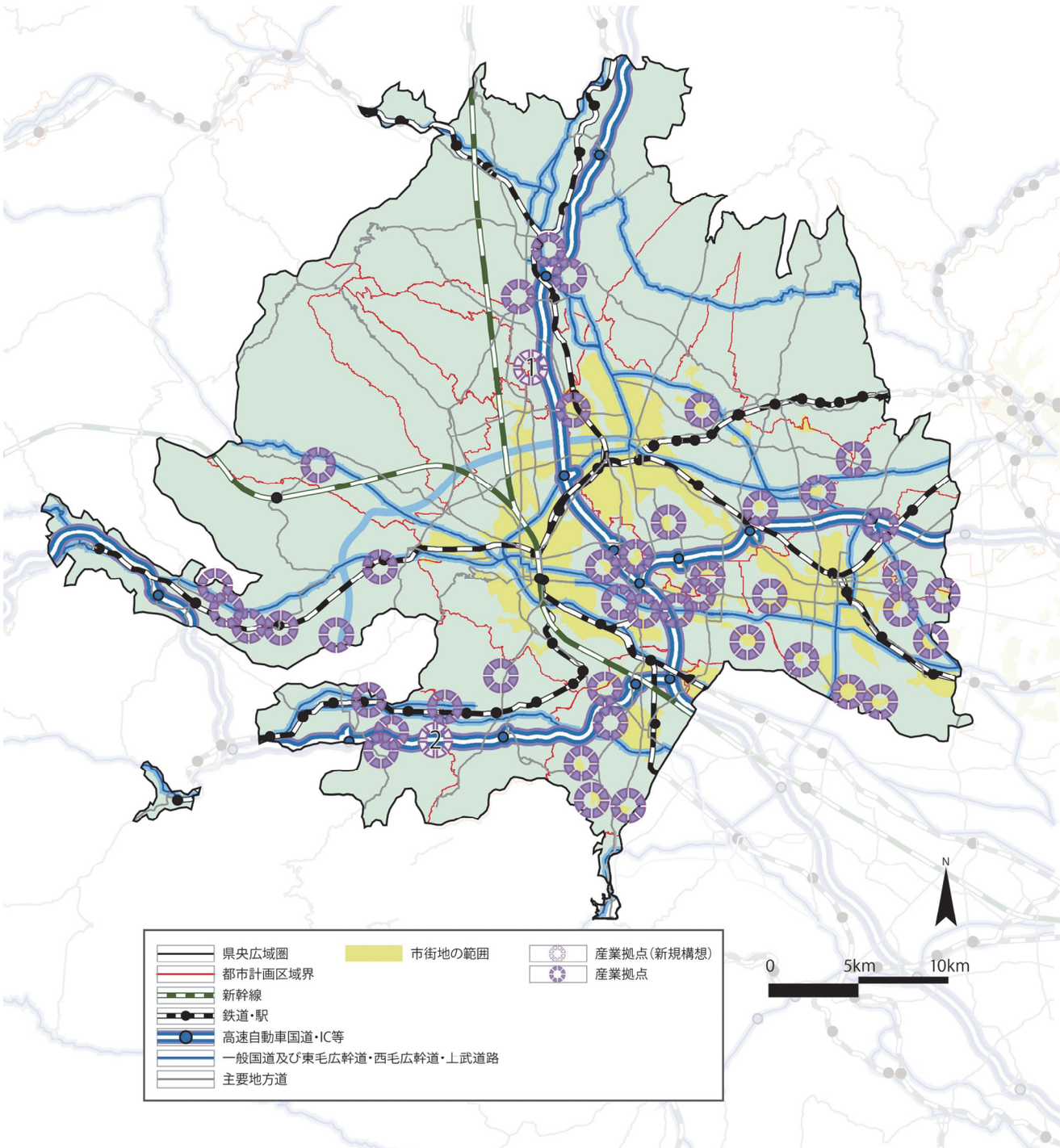

図表 71　県央広域都市計画圏の都市構造図（中枢・都市・地域・複合拠点と連携軸）

図表 72　拠点の位置と役割等（中枢・都市・地域・複合拠点）

| No | 種別 | 都市計画区域 | 位置(地区名等) | 拠点が担う機能・役割 | 連携・補完する機能・役割 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 中枢 | 前橋 | 群馬県庁及び前橋駅周辺 | 商業、業務、行政、教育、医療、文化、居住<br>特に行政については、県行政の中枢機能を担う。 | 広域幹線軸との交通結節機能は高崎駅周辺と連携 |
| 2 | 中枢 | 高崎 | 高崎駅周辺 | 商業、業務、行政、教育、医療、文化、コンベンション及び居住及び広域幹線軸との交通結節 | 県行政の中枢機能は群馬県庁及び前橋駅周辺と連携 |
| 3 | 都市 | 伊勢崎 | 伊勢崎駅及び新伊勢崎駅周辺 | 商業、業務、行政、医療、文化、及び居住 | 主に教育機能について周辺の拠点と連携 |
| 4 | 都市 | 藤岡 | 群馬藤岡駅周辺 | 商業、業務、行政、教育、及び居住 | 主に医療、文化機能について周辺の拠点と連携 |
| 5 | 都市 | 富岡 | 上州富岡駅及富岡市役所の周辺 | 業務、行政、医療、文化、及び居住<br>特に文化については、富岡製糸場を中心とした広域的な観光機能を担う。 | 主に商業、教育機能について周辺の拠点と連携 |
| 6 | 都市 | 渋川 | 渋川駅から四ツ角地区周辺 | 業務、行政、文化、及び居住 | 主に商業、教育、医療機能について周辺の拠点と連携 |
| 7 | 地域 | 前橋 | 新前橋駅周辺 | 商業・業務、行政、及び居住<br>特に行政については、県行政の交通・社会福祉に関するセンター機能を担う。 | 左記の機能について、主に群馬県庁及び前橋駅周辺を補完 |
| 8 | 地域 | 前橋勢多 | 大胡駅及び大胡支所周辺 | 行政・商業・居住機能が集積する生活利便性の高い良好な市街地 | 左記の機能について、主に群馬県庁及び前橋駅周辺を補完 |
| 9 | 地域 | 高崎 | 足門交差点周辺から西毛広幹道と高崎渋川線交差点周辺 | 業務、教育、及び居住 | 左記の機能について、主に高崎市域の各拠点や渋川駅から四ツ角地区周辺を補完 |
| 10 | 地域 | 高崎 | 高崎問屋町周辺 | 業務、流通、商業、教育 | 左記の機能について、主に前橋・高崎市域の各拠点を補完 |
| 11 | 地域 | 高崎 | 新町駅周辺 | 業務、教育、及び居住 | 左記の機能について、主に高崎・藤岡市域の各拠点を補完 |
| 12 | 地域 | 伊勢崎 | 境町駅及び境支所周辺 | 商業、業務、医療、及び居住 | 左記の機能について、主に伊勢崎駅及び新伊勢崎駅周辺を補完 |
| 13 | 地域 | 玉村 | 玉村町役場周辺及び東毛広幹道と藤岡大胡線交差部周辺 | 商業、業務、行政、教育、及び居住 | 左記の機能について、主に前橋・高崎市域の各拠点を補完 |
| 14 | 地域 | 安中 | 安中市役所及び安中駅周辺 | 商業、業務、行政サービス等、及び居住 | 左記の機能について、周辺の中枢拠点や都市拠点を補完 |
| 15 | 複合 | 前橋 | 前橋南 IC 周辺 | 流通、研究開発機能と商業・業務や居住の複合機能 | |
| 16 | 複合 | 高崎 | 高崎操車場跡地周辺 | 商業、工業、業務、居住の複合拠点 | |
| 17 | 複合 | 伊勢崎 | 伊勢崎オートレース場周辺 | 産業・商業・レクリエーションの複合機能 | |
| 18 | 複合 | 藤岡 | 藤岡 IC 周辺 | 主として産業・流通・業務のための複合機能 | |
| 19 | 複合 | 吉岡 | 駒寄スマート IC 周辺 | 産業・流通・業務・商業の複合拠点 | |

■　**県央広域都市計画圏の都市構造図（産業拠点）**

**注）図中の番号は、次表に示した拠点の番号に対応**




図表 73　県央広域都市計画圏の都市構造図（産業拠点）

図表 74　拠点の位置（産業拠点（新規構想））

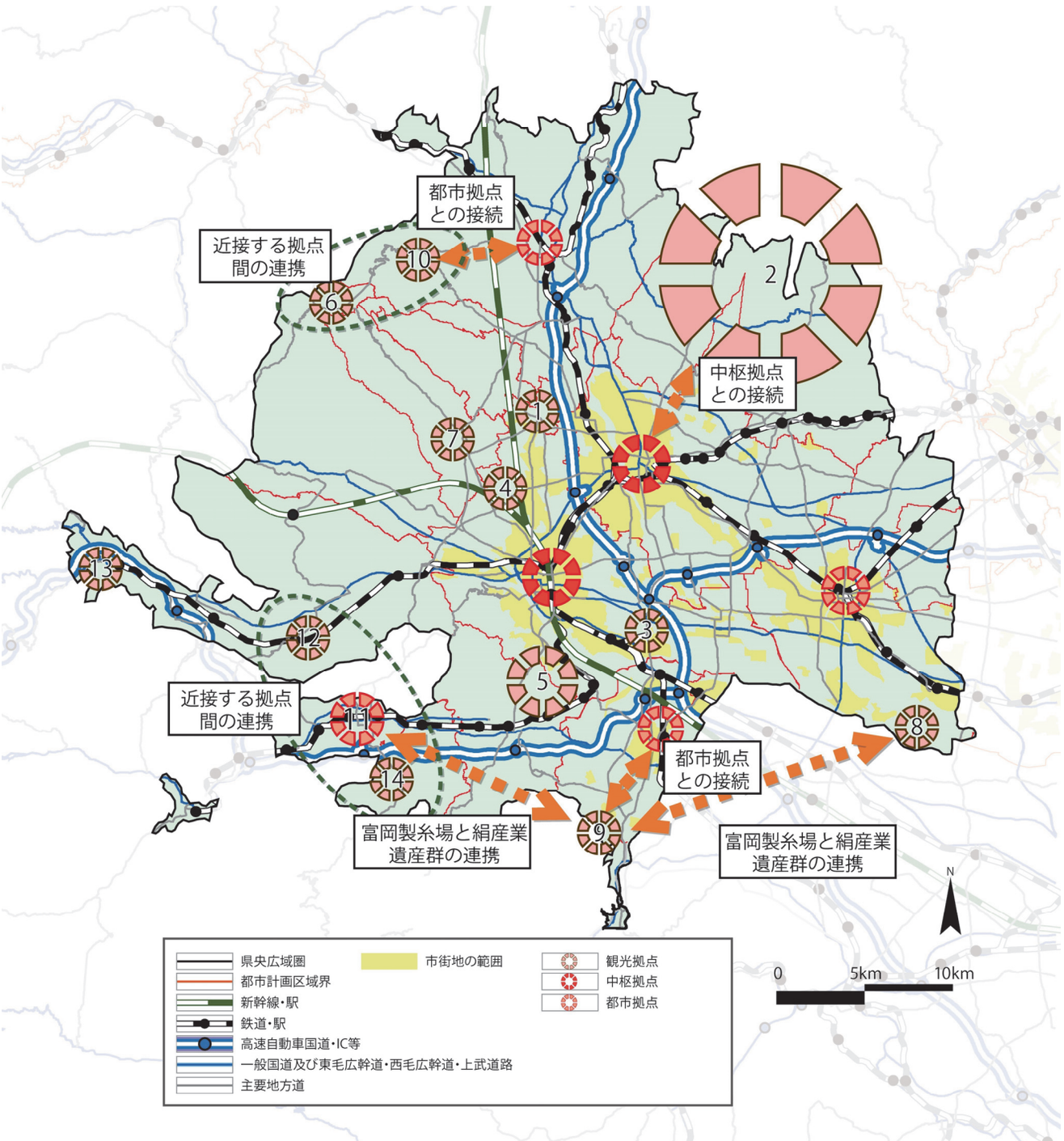
| 番号 | 都市計画区域 | 位置　（地区名等） |
|---|---|---|
| 1 | 前橋 | 駒寄スマートインターチェンジ周辺 |
| 2 | 甘楽 | 天引地区 |

※このほか、既存の工業団地、流通団地及び周辺も産業拠点と位置づける。

■ **県央広域都市計画圏の都市構造図（観光拠点）**

○ 広域的な観光にあたっては、宿泊や商業集積の利用などで都市拠点を足掛かりにすることが考えられることから、広域交通網としての高速道路や主要な幹線道路に加えて、中枢拠点や都市拠点との接続を位置づける。

**注）図中の番号は、次表に示した拠点の番号に対応**




図表 75　県央広域都市計画圏の都市構造図（観光拠点）

図表 76　拠点の位置（観光拠点）

| 番号 | 都市計画区域 | 位置 （地区名等） | 備考 |
|---|---|---|---|
| 1 | 前橋・高崎 | 史跡上野国分寺跡 | ③東国文化等の歴史拠点 |
| 2 | 前橋・前橋勢多 | 赤城山南麓 | ⑤上毛三山 |
| 3 | 高崎 | 史跡観音山古墳 | ③東国文化等の歴史拠点 |
| 4 | 高崎 | 史跡保渡田古墳群 | ③東国文化等の歴史拠点 |
| 5 | 高崎・吉井 | 多胡碑、山上碑、金井沢碑の上野三碑 | ③東国文化等の歴史拠点 |
| 6 | 榛名 | 榛名湖周辺 | ⑤上毛三山 |
| 7 | 箕郷 | 史跡箕輪城跡 | ③東国文化等の歴史拠点 |
| 8 | 伊勢崎 | 田島弥平旧宅周辺 | ②世界遺産関連 |
| 9 | 藤岡 | 高山社跡周辺 | ②世界遺産関連 |
| 10 | 渋川 | 伊香保温泉周辺 | ①主要な温泉地 |
| 11 | 富岡 | 富岡製糸場周辺 | ②世界遺産関連 |
| 12 | 安中 | 磯部温泉周辺 | ①主な温泉地 |
| 13 | 安中 | 碓氷峠鉄道遺産及び旧中山道周辺 | ③東国文化等の歴史拠点 |
| 14 | 甘楽 | 小幡・楽山園周辺 | ③東国文化等の歴史拠点 |

### ④ 都市防災の方向性

○　従来地震、火災対策等を主眼に置いてきた都市防災の対象範囲を、近年の異常気象に伴う災害発生状況を考慮して土砂災害・水害対策等へ拡大し、防災を明確に意識して「まちのまとまり」や拠点の形成、連携軸の整備などを進め、災害に強い都市づくりを行う。

○　具体には、群馬県国土強靱化計画に基づき、都市防災の観点から以下の対応を行う。

図表 77　強靱化の推進方針（都市防災のみ抜粋）

| 項　目 | 内容 |
|---|---|
| 市街地の整備 | ■　大規模火災のリスクの高い地域においては、市町村等が実施する土地区画整理や、市街地再開発事業を支援することなどにより、避難路や避難場所の整備、建築物の不燃化等を関係者が連携して計画的に進める。<br>■　迅速な避難活動や応急活動の実施、避難路の確保及び火災の延焼拡大防止のため、狭隘な幹線街路の拡幅や歩道の整備、緊急輸送道路、避難路となる街路の整備や無電柱化等を推進する。 |
| 都市公園の整備 | ■　都市公園の防災機能の強化に必要な対策を進めるとともに、大規模災害時に避難場所や活動拠点として活用される防災公園の市町村による新規整備に際しては、技術面等の指導を行う。 |
| 持続可能な地域づくり | ■　「共助」の基盤となる地域コミュニティについては、今後その維持が困難となることが懸念されることから、「ぐんま“まちづくり”ビジョン」の推進に向けた市町村の支援等により、まちのまとまりを維持し、地域コミュニティの強化を図る。 |

## 2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

### 2-1. 区域区分の有無

区域区分の要否判断は、以下の考え方により行う。

○　本県では、「ぐんまらしい持続可能なまち」を実現するために、「まちのまとまり」を形成していくこととしており、市街地や「まちのまとまり」を形成するべき地域の範囲を越えて都市的な土地利用が拡大しているような場合には、それを制御する方策が必要である。

○　区域区分の要否判断にあたっては、①都市的土地利用の分布状況　②人口・世帯数の動向　③都市施設等の整備の見通し　④大規模プロジェクトの状況　⑤地形・地理的な状況　⑥土地需要の見通しを評価する。

なお、本広域都市計画圏においては、全体としての都市計画区域人口は今後減少すると予測されるものの、前橋・高崎両都市の郊外部を中心に今後も一定の開発圧力が想定される。

○　そのため、まちのまとまりの人口密度を維持するために、現在区域区分を定めている（ア）～(オ)の都市計画区域は引き続き区域区分を定めるものとする。

また、(ア）～（オ）周辺の非線引き都市計画区域（力）～（チ)は、今回は区域区分を定めないものの、令和 7 年（目標年）までに各都市計画区域の状況に応じた適切な土地利用規制を求めるものとする。

○　このことから、都市計画区域ごとの区域区分の方針を以下のとおり定める。

図表 78　都市計画区域ごとの区域区分

| 区域区分 | | 都市計画区域名称 | 市町村名 |
|---|---|---|---|
| 要する | **定める** | （ア）前橋都市計画区域 | 前橋市 |
| | | （イ）高崎都市計画区域 | 高崎市 |
| | | （ウ）伊勢崎都市計画区域 | 伊勢崎市 |
| | | （エ）藤岡都市計画区域 | 藤岡市 |
| | | （オ）玉村都市計画区域 | 玉村町 |
| | **今回は定めない**<br>（令和 7 年（目標年）までに区域区分の検討を進める） | （カ）前橋勢多都市計画区域 | 前橋市 |
| | | （キ）榛名都市計画区域 | 高崎市 |
| | | （ク）箕郷都市計画区域 | 高崎市 |
| | | （ケ）吉井都市計画区域 | 高崎市 |
| | | （コ）赤堀都市計画区域 | 伊勢崎市 |
| | | （サ）東都市計画区域 | 伊勢崎市 |
| | | （シ）渋川都市計画区域 | 渋川市 |
| | | （ス）富岡都市計画区域 | 富岡市 |
| | | （セ）安中都市計画区域 | 安中市 |
| | | （ソ）榛東都市計画区域 | 榛東村 |
| | | （タ）吉岡都市計画区域 | 吉岡町 |
| | | （チ）甘楽都市計画区域 | 甘楽町 |
| 要しない | **定めない** | （ツ）鬼石都市計画区域 | 藤岡市 |
| | | （テ）下仁田都市計画区域 | 下仁田町 |

### (1) 区域区分を定めている都市計画区域((ア)～(オ))

○　現行で区域区分が定められている都市計画区域については、今後の人口減少局面においても、市街地の拡大の抑制、良好な環境を有する市街地の形成、緑地等自然的環境の整備又は保全を適正に行っていくことが必要であることから、区域区分を継続する。

○　しかし、市街化区域外縁部などにおける開発許可制度の自己用住宅の緩和措置等により、市街化調整区域でも薄く広く宅地の拡散が進んでいる状況（いわゆるバラ建ち等）があり、今後、まちのまとまりの維持・形成に向けて支障となることが懸念される。

○　そのため、市街化調整区域については、開発許可制度の運用の変更を行うなど、郊外における土地利用規制の厳格化に努めるとともに、大規模指定既存集落などで、インフラが整備されておりまちのまとまりを形成するべき地区においては、地域を限定した上で、地区計画制度により一定の住宅の建設を認めるなど、地域の実情に応じたまちづくりを展開して、まちのまとまりを確保する。

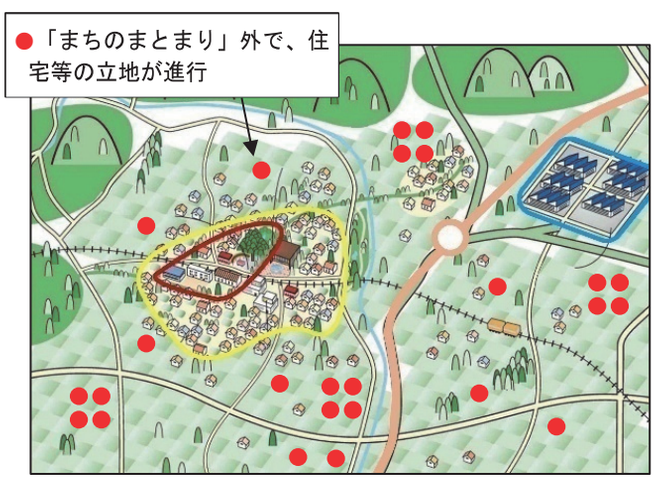
### (2) 区域区分を定めていない都市計画区域((カ)～(チ))

今回は区域区分を定めないが、次の①～③の都市計画区域においては、令和 7 年（目標年）までに区域区分の検討を進め、検討の結果、区域区分によらずとも想定される課題に対応できると判断される場合には、代替となる土地利用規制を実施する。

#### ①　市街地の拡散傾向がある区域の状況

○　（コ）赤堀都市計画区域及び（サ）東都市計画区域については、令和 7 年まで区域内人口の増加が予測されるとともに、令和 17 年まで世帯数の増加傾向が継続することが予測され、これに伴う宅地需要の発生が想定されることから、市街地拡散の可能性は高いと判断される。

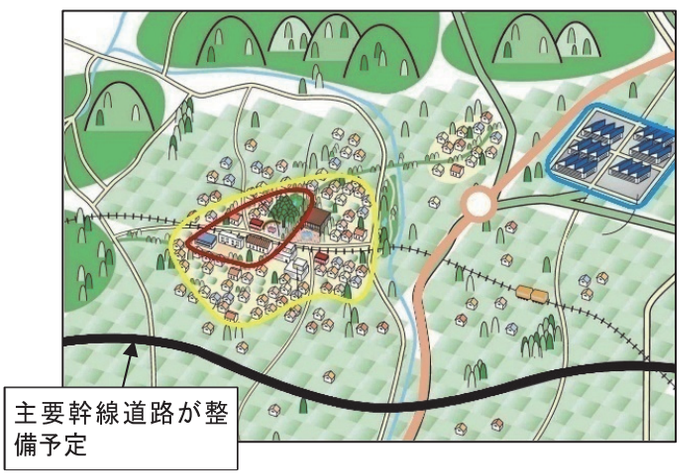
○　（カ）前橋勢多都市計画区域については、現状の土地利用の動向に市街地の拡散傾向がみられている。今後、人口が減少するなかで同様の傾向が継続すれば、密度の低い市街地が拡大する可能性がある。




図表 79　密度の低い市街地が拡大するイメージ

**② 幹線道路等の整備に伴い土地利用促進が予測される区域の状況**

○ （キ）榛名都市計画区域、（ク）箕郷都市計画区域、（ケ）吉井都市計画区域及び（セ）安中都市計画区域については、市街地の拡散傾向は顕著ではないものの、主要な幹線道路（西毛広域幹線道路、国道 254 号バイパス）の整備に伴い、沿道の土地利用が進み市街地が拡散する可能性がある。




図表 80　主要な幹線道路の整備イメージ

**③ 市街地の拡散傾向があるとともに、幹線道路等の整備に伴い土地利用促進が予測される区域の状況**

○ （タ）吉岡都市計画区域については、県内の都市計画区域では唯一、令和 17 年まで継続して人口が増加すると予測される。特定用途制限地域などの土地利用規制を導入したが、スマート IC の大型車対応化により、さらに土地利用が促進される可能性がある。これらのことから、吉岡都市計画区域での市街地拡散の可能性は高いと判断される。

○ （シ）渋川都市計画区域、（ス）富岡都市計画区域、（ソ）榛東都市計画区域及び（チ）甘楽都市計画区域については、現状の土地利用の動向に市街地の拡散傾向がみられる。今後、人口が減少するなかでも同様の傾向が継続すれば、密度の低い市街地が拡大する可能性がある。また、各区域では主要な幹線道路あるいは高速道路インターチェンジの整備が予定されており、これにより沿道の土地利用が進み市街地が拡散する可能性がある。これらのことから、各都市計画区域での市街地拡散の可能性は高いと判断される。

**(3)区域区分を定めない区域**

（ツ）鬼石都市計画区域及び（テ）下仁田都市計画区域については、人口や土地利用の動向から無秩序な市街化が進行するおそれが少ないと判断されるため、区域区分を定めないこととする。

## 2-2. 区域区分の方針

### (1) おおむねの人口

○　本広域都市計画圏の線引き都市計画区域の将来における人口を次のとおり想定する。

| 区分＼年次 | | 平成 27 年（基準年） | 令和 7 年（目標年） |
|---|---|---|---|
| 県央広域都市計画圏 | | 836.6 千人 | おおむね　811.3 千人 |
| | 市街化区域 | 571.1 千人 | おおむね　562.9 千人 |
| | 市街化調整区域 | 265.5 千人 | おおむね　248.4 千人 |

注）令和 7 年における市街化区域人口は、保留人口を含むものとする。

### (2) 産業の規模

○　本広域都市計画圏の線引き都市計画区域の将来における産業の規模を次のとおり想定する。

| 区分＼年次 | | 平成 27 年（基準年） | 令和 7 年（目標年） |
|---|---|---|---|
| 県央広域都市計画圏 | 製造品出荷額等 | 25,170 億円 | 32,162 億円 |
| | 商業販売額 | 44,273 億円 | 46,257 億円 |

### (3) 目標年次の市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

○　本広域都市計画圏における人口、産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、平成 27 年時点で市街化している区域及び当該区域に隣接しおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域を市街化区域とすることとし、市街化区域の規模を次のとおり想定する。

| 区分＼年次 | 平成 27 年（基準年） | 令和 7 年（目標年） | 増減 | 増減内訳 |
|---|---|---|---|---|
| 県央広域都市計画圏 | 14,678ha | 14,843ha | 165ha | 住居系：　1.5ha<br>業務系：　0ha<br>工業系：162.7ha |

## 3. 主要な都市計画の決定の方針

### 3-1. 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

#### (1) まちのまとまりづくりに向けた土地利用の基本的な方針

##### (1-1)住宅地について

**① 住宅地は既存集落も含めたまちのまとまりに誘導**

○ 人口減少・超高齢社会を迎え、生産年齢人口の減少により税収が落ち込み、社会保障費が増大する中で、今後は高度成長期以降に建設されたインフラの老朽化が進み、維持管理・更新費用の増大が懸念される。まちが拡散し続けると新たなインフラ整備や、将来のインフラ維持コストの更なる増大につながることから、居住は駅周辺など公共交通の利便性が高く、下水道などのインフラが整っている地域に誘導する。

A.中枢拠点、都市拠点及び地域拠点等では、土地の有効利用及び高度利用により、良好な居住環境を形成し、まちなか居住を促進する。景観づくりや緑化を推進するなど、良好で地球環境にもやさしい居住環境の形成とともに、災害や犯罪が起こりにくい住宅地の形成を図る。

B.市街化調整区域や郊外地域においても、基幹的な既存集落や鉄道駅周辺などでは、インフラ整備状況を踏まえ、まちのまとまりを維持・形成すべき地域においては、地区計画や特定用途制限地域を導入することにより、市街化を促進するおそれのない範囲で、まとまりの維持に必要な開発を計画的に誘導する。

**② 住宅地の郊外部への拡大をやめ、まちなかのストックを有効に活用**

○ 建替え更新時期を迎える住宅が多くなると予測される既成市街地などにおいては、空き地・空き家や既存施設を有効活用するとともに、ゆとりある居住環境の形成及びこれまで築かれてきたコミュニティの維持を図る。

○ 市街化区域外縁部などでの新たな住宅立地によるまちの拡散を防ぐため、「まちのまとまり」以外での開発を抑制する。そのため、開発許可制度の自己用住宅立地の緩和措置について、必要な見直しを行う。

##### (1-2)商業地について

**① 商業地は鉄道やバスを利用して多くの人が集まりやすい拠点への一層の集積を図る**

○ 自動車を利用できない県民でも不自由なく暮らすことができる環境を形成するために、駅や運行頻度が高いバス路線周辺の地域に、日常生活に資する施設の誘導を目指す。そのため、駅周辺や拠点への施設集約に向けて民間や市町村を支援する。

A.都市のにぎわいを形成する商業地は、公共交通の利便性が高い鉄道駅周辺など多くの人々が集い、交流する中枢拠点、都市拠点、地域拠点に配置し、誰もが暮らしやすい安全・安心して利用できる空間形成を図る。

B.既存の大型商業施設用地で地域のまちづくり上重要な施設となっているところについては、施設とまちのまとまりを結ぶ公共交通の利便性を向上させるなど高齢者でも利用しやすい環境を整える。ただし、当該大型商業施設を核にして周辺に新たな住宅地などのミニ開発が連鎖し、道路などの新たな公共施設の整備や維持管理が発生しないよう配慮する。

C.生活利便性を確保し、地域コミュニティ形成の場ともなる商業地は、住宅地から徒歩や自転車といった身近で環境負荷の少ない交通手段でも利用可能な位置に配置する。

**② 郊外における新たな商業地の拡大を原則抑制**

○ 商業施設の配置は、空き地・既存施設の利活用や優遇措置の導入によって、まちなかへの誘致を積極的に図る。

○ 郊外での大規模集客施設の新たな立地は、原則、抑制するが、まち全体で不都合が生じないよう、広域的な観点から、既存の商業に影響を及ぼさないことが整理された場合のみ、立地することができる。

○ 本県では、産業団地の魅力向上と、就業者が安心して働き続けることができる拠点を形成するため、主な利用者を産業団地関係者や周辺集落の居住者とする大規模集客施設の立地や、高速道路や4車線以上の幹線道路の利便性を活かして県外を含む広域圏からの観光交流目的も含む大規模集客施設が立地する場合の配慮事項を以下のとおり示す。

| 想定されるケース | 配慮事項 |
|---|---|
| 主な利用客を工業団地（100ha 以上）・周辺集落の居住者とする場合 | ■ 4車線以上の幹線道路沿線または高速道路 IC 周辺であること。<br>■ 周辺に大規模小売店舗が存在せず、店舗敷地は1箇所、床面積は 1,500 ㎡未満とすること。 |
| 主な利用客を工業団地・周辺集落居住者に加えて、同一市町村内及び広域圏とする場合 | ■ 4車線以上の幹線道路沿線または高速道路 IC 周辺であること。<br>■ 立地適正化計画と整合を図るほか、既存の大規模小売店舗と競合しないこと。 |
| 主な利用客を県外を含む広域圏（観光・交流）とする場合 | ■ 4車線以上の幹線道路沿線または高速道路 IC 周辺であること。<br>■ 主な利用客が県外を含む広域圏からの集客を想定しており、観光・交流の向上に大きく寄与すること。<br>■ 立地適正化計画と整合を図るほか、既存の大規模小売店舗と競合しないこと。 |

なお、当該大規模集客施設の立地を契機として周辺部における住宅のバラ建ちや小規模な商業系開発の増大が懸念されることから、周辺の市街化が拡大しないよう周辺部の土地利用規制を行うこととする。例えば、市街化調整区域においては開発許可制度の運用の厳格化と地区計画制度によるまちのまとまりの確保、非線引き都市計画区域においては居住調整地域や特定用途制限地域等の指定を行う。

○ 既存の住宅地などで高齢者が増え、身近な場所に日用品を買える商業施設が無いと生活が困難になるような地域においては、周辺への影響に配慮しつつ、地区計画等を活用して店舗等の立地を検討する。

**(1-3)業務地について**

**① 業務地は公共交通の利便性が高く業務機能が既に集積している拠点への配置を促進**

○ 公共交通の利便性が高く、既に業務機能が集積している中枢拠点、都市拠点及び地域拠点については、更なる誘導と集積により拠点性を強化する。

**(1-4)産業地について**

**① 工業地は交通利便性の高い産業拠点等に戦略的に配置**

○ 工業地は、産業の高度化や生産活動の効率化などにより高い競争力を維持できるように、将来の生産規模・業種も考慮して配置し、交通利便性が高く、良好な操業環境が形成できる高速道路イ

ンターチェンジ、国道等の幹線道路の結節点周辺の産業拠点や複合拠点に配置する。

○　地域未来投資促進法に基づく群馬県基本計画のもと、ものづくり産業の推進を図るとともに、温泉をはじめとする観光資源の活用に関わる産業、６次産業化やブランド化等に関わる農林水産業など、多様な分野における地域経済牽引事業の推進を図る。
なお、配置にあたっては、周辺住宅等に及ぼす環境影響に十分配慮し、緑地空間等オープンスペースを確保するとともに、農業振興地域整備計画との調整により、周辺地域や農林漁業との健全な調和を図る。

**②　流通業務地は広域的・根幹的交通結節点への配置を促進**

○　新たな企業誘致や更なる産業振興を支援するため、製造業の立地競争力を支える物流拠点の形成に向けた土地利用や、首都直下地震時にバックアップ機能を果たす物流拠点を整備する。

○　流通業務地は、広域的な物資の流動の円滑化、効率化や物流ニーズに対応し、流通と工業の一体的な立地誘導を図るため、流通業務施設の集積度等を勘案して、高速道路インターチェンジ、国道等の幹線道路の結節点周辺の産業拠点や複合拠点に配置する。
なお、配置にあたっては、工業地同様、周辺地域への環境影響に十分配慮するとともに、農業振興地域整備計画との調整により、周辺地域や農林漁業との健全な調和を図る。

**(1-5)まちのまとまりの形成に向けて立地適正化計画を活用**

○　既存のまちのまとまりへの居住の誘導や、郊外部における土地利用の抑制にあたっては、立地適正化計画の制度が有効であり、積極的に活用する。

A.都市機能誘導区域は、公共交通の利便性が高い拠点等を中心に、既存の都市機能増進施設の集積状況等を勘案して設定する。

B.居住誘導区域の設定にあたっては、持続可能な都市経営の観点から既存インフラの有効活用を図るため、鉄道駅及び小学校の徒歩圏並びに下水道整備済み区域等を中心として、居住の基盤となるインフラが整備されている範囲に絞り込むこととする。

C.居住誘導区域としない区域において、災害のリスクが高い地域または過度にインフラの整備や維持に費用がかかるなど住宅地開発を抑制することが特に必要な場合には、居住調整地域の指定を積極的に検討する。

### (2) 市街化区域及び非線引き都市計画区域用途地域の土地利用の方針

#### ① 市街地における建築物の密度の構成に関する方針

○ 建築物の密度構成については、「まちのまとまり」が形成されるように、主要用途ごとに、現在の土地利用や都市基盤の水準を考慮し検討する。

A.中枢拠点、都市拠点及び地域拠点等では、既存施設等の活用を図るとともに、必要に応じて市街地開発事業等を計画的に行い、これまで以上に高密度利用を促進する。

B.主として住環境の保護または整備を図る地域、住宅地の近隣にあって商業の利便を図る地域、既成の工業地等にあっては、中密度利用を図る。

C.低層住宅地として、住環境の保護または整備を図る地域、高い緑地率を確保する工業団地等にあっては、低密度利用を図る。ただし、建築物が無計画に拡散しないよう配慮する。

#### ② 市街地における住宅建設の方針

○ 子育て世帯から高齢者世帯まで、ライフステージに応じて良質な住宅を選択できる多様な住環境を整備する。

A.若者世代・子育て世代、高齢者、障害者、低所得者世帯など、すべての県民の住まいに対する不安が解消され、誰もが安心して暮らせるよう、公営住宅のリニューアルや入居支援を行う。また県営住宅を活用した母子世帯向けシェアハウス等の導入を行う。

B.高齢者の少人数世帯が増加することを念頭において住宅ストックの形成を図り、高齢者や障害者が地域社会の中で自立しながら、快適かつ安心して暮らせるよう配置する。

C.高齢者や障害者をはじめとした住宅確保要配慮者が入居を拒まれないよう、住宅確保要配慮者向け賃貸住宅及び群馬あんしん賃貸ネット等により民間賃貸住宅に関する情報提供に取り組む。

D.超高齢社会の到来を見据え、高齢者が自立して、安心・快適で健康的な生活ができるよう、関係機関が連携し、地域包括ケアシステムを推進する。

○ 特に、既成市街地において既存住宅を活用してリノベーションを図るなど、既存ストックを有効に活用し、良好な住環境を確保する。また、必要に応じて、計画的市街地整備により住宅供給を図る。

○ 既存住宅については、適正に維持管理するとともに、県民が質の高い住宅に長く住むことができるよう、居住ニーズに合わせたリフォームを支援する。

○ 放置することで、地域の治安や安全性の低下、公衆衛生の悪化、景観の阻害等が懸念される空き家を抑制するため、空き家の除去とともに、県内外からの移住者の新たな生活や活動の拠点として、空き家の利活用を促進する。

#### ③ 非線引き都市計画区域におけるまちのまとまりづくりに関する方針

○ まちのまとまり（居住のまとまり）を形成すべき地域で人口密度等の一定の要件を満たす区域、あるいは現況の土地利用状況等から必要な区域については、用途地域を指定し、良好な市街地の形成を図る。

○ 用途地域の指定がある範囲を原則として、立地適正化計画により居住誘導区域及び都市機能誘導区域を指定し、住宅あるいは都市機能増進施設の立地の誘導を図る。

### ④ 市街地の土地利用の方針

#### a. 土地の高度利用に関する方針

○ 今後は、鉄道駅周辺などの公共交通の利便性が高く、既にこれらの機能が集積している商業地・業務地において、土地の高度利用を促進し、コンパクトで活力と魅力ある市街地の形成を図る。

○ 特に中枢拠点、都市拠点及び地域拠点等において、高度利用を促進し、まちなか居住を実現する。

#### b. 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

○ 市街地整備や都市施設整備の進行、地区の特性や現況土地利用の動向により、将来の土地利用を変更することが、地域の発展や既存の都市施設を活かす上でも有効と判断できる場合には、地区計画の活用による用途規制の変更や地区計画等を併用した用途地域の変更による土地利用の転換を検討する。

○ 生活利便施設が利用しやすく、歩いて暮らせるコンパクトな市街地の形成のため、その地区の特性や周辺地域との機能分担に配慮し、特別用途地区や地区計画等の制度の活用を検討する。特に住宅や工場が混在し居住環境の悪化や操業に支障が生じるような地区では、用途の純化を図り、活気やにぎわいの創出が課題となるような地区では、住宅、商業、業務等の用途を適切に複合化し、魅力的な市街地の形成を図る。

○ 住居専用地域において、日常生活機能を確保する必要がある地区については、周辺の住環境の保全や当該地区の都市基盤の整備水準を確保したうえで、地区計画等の導入により用途転換を検討する。

#### c. 居住環境の改善又は維持に関する方針

○ 良好な居住環境の形成に向け、都市景観の保全・創造、歴史・文化遺産を保全・活用する。

○ 既に良好で暮らしやすい安全・安心な住環境やコミュニティを形成している地区にあっては、これを維持するとともに、更なる良好な環境の形成及び地球環境への貢献にも配慮し、身近な緑（生垣・屋上緑化など）の創出等に努める。

#### d. 市街化区域内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

○ 市街地内に残る古墳、社寺林、保存樹、水辺等の緑は、都市に潤いを与える身近で貴重な自然環境であり、災害を防止する上で、また都市の風致を維持する上でも貴重な緑地であることから、今後とも継続して保全に努める。

○ 市街化区域内の農地を保全・活用するにあたり必要な場合には、生産緑地地区や田園住居地域の指定について検討する。

○ 農地と一体となった生活環境を形成すべき地域等については、必要に応じて田園住居地域の指定を検討する。

#### e. 地域防災に関する方針

○ 市街地内であっても、地形や地質等の地理的条件や過去の災害履歴等を踏まえ、土砂災害や浸水等の災害のおそれがある場所については、必要に応じて、土地利用や都市施設の配置を見直す。なお、立地適正化計画を定める場合には、原則として、災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、または軽減するための施設の整備状況や整備見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適切ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含めないことと

する。

### (3) 市街化調整区域の土地利用の方針

#### ① 大規模指定既存集落等でのまちのまとまりづくりに関する方針

○ 市街化調整区域におけるまちのまとまりについては、大規模指定既存集落のうち、「市街化調整区域における土地利用ガイドライン」によりインフラの整備状況等を踏まえて、地域を限定した上で、地区計画制度により一定の住宅の建設を認めるなど、まちのまとまりを確保する。

○ 鉄道駅やバスターミナルの近傍など公共交通の利便性の高い地域や、既に都市基盤施設が面的に相当程度整備されている地域などで、新たな公共投資を要しない地区、または開発区域の周辺の市街化を促進するおそれがない地区で、まちのまとまりを形成するべき地区においては、農林漁業との調整を図りつつ、地区計画等の良好な地域環境を担保する手法等を活用し、地域の実情に応じたまちづくりを展開する。

○ 長期的展望に立ち、計画的な市街地整備の見通しが明らかであり、まちづくりの方針に合致する地区については、農林漁業上必要な調整を経て、市街化区域への編入を検討する。

#### ② 市街化調整区域における土地利用規制に関する方針

○ 市街化調整区域においてはまちのまとまりを維持・形成していく区域を除き、市街地の無秩序な拡大を抑制する。そのため、これまでの拡散傾向と併せ、将来的に拡散の可能性がある場合には、開発許可の運用の見直し等を行った上で、市街化調整区域における土地利用規制を適切に実施する。とくに、「まちのまとまり」を誘導するエリア以外において市街地の無秩序な拡大の抑制を図ることとし、例えば都市計画法第 34 条第 11 号あるいは 12 号の取扱い（市街化区域周辺での開発行為等）の見直し等を行うこととする。

#### ③ 優良な農地との健全な調和に関する方針

○ 10ha 以上の集団的農用地及び土地改良事業等を施行済または施行中の農業振興地域内の農用地区域など優良な農業生産地は、都市近郊における緑としての価値や重要度がさらに高まりつつあることから、より積極的に保全する。

#### ④ 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

○ 近年の自然災害による甚大な被害を鑑み、土砂災害特別警戒区域などについては、居住調整区域等により、原則、居室を有する建築物を制限する。また、地形や地質等の地理的条件や過去の災害履歴等を踏まえ、溢水（いっすい）、湛水（たんすい）等の災害の危険が高い地区については、市街化を抑制する。

#### ⑤ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

○ 森林や丘陵などの緑地は、保水や地球温暖化の抑制といった環境保全機能、防災機能の他、自然景観の形成・観光資源としての魅力など、多様な機能や効果を持つことから、今後とも積極的に保全・維持する。

### (4) 非線引き都市計画区域白地地域の土地利用の方針

#### ① 白地地域でのまちのまとまりづくりに関する方針

○ 都市基盤が整っている地域におけるまちのまとまりを維持し、白地地域における無秩序な宅地化を排除するため、非線引き都市計画区域に区域区分の導入を検討する。

○ 検討の結果、区域区分によらずとも想定できる課題に対応できると判断される場合においては、用途地域外でまちのまとまりを形成すべき地域では、必要な範囲について地区計画や特定用途制限地域を定め、良好な生活環境の整備等を推進する。また、当該地区計画の区域の周辺に居住調整地域を指定した上で、居住誘導区域を指定する。

#### ② まちのまとまり外での市街化の抑制に関する方針

**a. <u>まちのまとまり外</u>**

○ 用途地域及びまちのまとまり以外の地域については、居住環境の保全を図る。そのため、地域のまちづくり方針に応じて特定用途制限地域を指定し、例えば身近な商業施設や小規模工場等以外の施設の立地を制限する。

○ さらに、まちのまとまり外において住宅立地が顕著である等、市街地の拡散傾向がある地域においては、地域における土地利用変化の状況に応じ、以下のような措置によって新たな住宅地の形成の抑制を図る。

| |
|---|
| ・ 居住調整地域の指定<br>・ 共同住宅等の立地を制限する特定用途制限地域の指定 |

**b. <u>幹線道路の沿道等</u>**

○ 幹線道路の沿道や高速道路インターチェンジの周辺において、土地利用が促進されることが予測される区域については、側道を設置するなどの道路構造の工夫も含めた土地利用の規制・誘導を適切に行い、無秩序な市街化の進行防止と幹線道路の速達性の確保を図るものとする。

○ 特に、自動車の出入りが多い大規模小売店舗等は、速達性が確保できないことや既存の商業への影響が生じることから、制限すべき特定の建築物等を定める特定用途制限地域制度などを活用し、一定規模以上の施設立地を制限する。

ただし、大規模既存集落などの一定の居住のまとまり付近で、地域のまちづくりと一体的に進める計画である場所や公共交通を整備する予定である場所については、周辺住環境の保全を図る用途地域や地区計画を適切に設定するとともに、必要に応じて側道を介して幹線道路へ出入りするなどの道路構造の工夫を行うことで、大規模小売店舗等の立地を許容するものとする。

また、工場や物流施設の立地に適している場所については、事前に住宅や商業施設のバラ建ちを抑制し、確実に用地を確保するために工業専用地域と地区計画を設定し、計画的な基盤整備を図るために土地区画整理事業などの市街地開発事業の都市計画決定を行う。

## 3-2. 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

○　都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定は次のとおりとするが、これに加えて、市町村が作成を進めるぐんま“まちづくり”ビジョンアクションプログラムに新たに位置づけられた事業で、以下の基本方針に合致する事業については優先的に取り組むものとする。
また、広域的な都市機能の拠点となる「中枢拠点」や都市ごとの中心的な拠点となる「都市拠点」等の各拠点が担いきれない機能を相互に連携・補完する「連携軸」の強化を広域的観点から推進する。

### (1) 交通施設の都市計画の決定の方針

#### ①　基本方針

##### a.　交通体系の整備の方針

**「自動車以外の移動手段」も選択できる交通体系を確立する**

【公共交通】

○　基本的な考え方

集約型都市構造及び拠点の形成、高齢人口の増大への対応及び環境負荷の軽減に寄与するよう、次のとおり公共交通の構築を進める。

A.公共交通のネットワーク化を進め、既存路線間を繋ぐとともに鉄道、バス路線が運行されていない地域からも鉄道、バス路線までの移動手段を確保するため、県外との広域的な人の流れを支える広域幹線軸と、主要な拠点間を結ぶ拠点間連携軸、拠点間連携軸までのアクセスを確保する３つの階層が継ぎ目なく繋がった公共交通体系を構築する。なお、拠点間連携軸では、新たな交通システムを、拠点間連携軸へのアクセスでは、デマンド交通、公共交通空白地有償運送、スクールバス混乗化など多様な手法を用いて地域に適したサービスの提供を目指し、地域に適した手段を検討する。

B.近年技術開発が著しいAI技術や自動運転技術の活用に取り組み、基幹公共交通軸の強化・快適化や地域の暮らしの足の確保を目指す。

○　公共交通が運行されている地域の整備

・買い物を含めた複数の用事が済ませられる経路設定や運行時刻の検討、通院のような低頻度な需要に見合った交通手段を検討する。
・通勤利用等を促すため、短期的には駅へのアクセス道路や駐車場、駅前広場等を整備し、中長期的には駅間接続や相互乗り入れ、対面乗換など乗換抵抗の改善を図る。
・鉄道やバス待ち環境の改善、優先的な路線を見極めて公共交通の利便性を向上する。
・県民のバス利用や、公共交通の観光利用を促進するため、オープンデータ化などを推進する。
・対象を絞った戦略的モビリティマネジメントにより、公共交通の魅力や必要性を伝えるなど意識啓発を図る。

○　公共交通が運行されていない地域の整備

・短期的にはＮＰＯ等の自家用有償旅客運送やタクシーの相乗り、スクールバスへの混乗、中長期的には自動運転技術の導入など、新たな移動手段の導入、デマンド交通との結節点に移動販売車などの生活サービスが受けられる場所をつくることで、外出しやすい環境をつくる。

【自動車交通】

○　幹線道路の整備にあたっては、広域的なネットワーク形成の観点から拠点間の結びつきに配慮する。特に都市機能を分担する拠点間を連結する幹線道路の整備を重点的に進める。
なお、都市計画道路で、長期にわたり未整備の路線については、「都市計画ガイドライン（都市計画道路の見直し編）」に基づき、将来の都市・地域づくりの観点から見直し、必要に応じて計画内容を変更する等、現在の計画を検証し、効率的かつ効果的な整備を推進する。
また、交通インフラ等を長期にわたって安全に使用し続けるため、効率的・効果的な維持管理を図る。

【自転車交通】

○　環境負荷の軽減、交通の円滑化（渋滞対策）、健康増進、観光等の見地から、自転車の円滑な利用環境の確保を進める。

○　自転車利用の多い路線を対象に、自転車関連事故の削減と快適な歩行空間を確保するため、自転車道や自転車専用通行帯等の自転車通行区間の整備を推進するほか、鉄道駅・バス停における駐輪環境の充実を図る。

**b.　整備水準の目標**

**各連携軸の形成に寄与する公共交通や道路を中心に、長期的視点に立ち戦略的に整備**

○　道路等の交通体系については、長期的視点に立った上で、「県土整備プラン」により整備を図っていくものとする。

○　公共交通体系については、「群馬県交通まちづくり戦略」の３つの基本方針に基づく施策を展開するものとする。

**②　主要な施設の配置の方針**

**a.　道路**

**広域のネットワーク形成に寄与する道路の利便性をより一層向上**

○　広域的物流や交流に寄与する高速道路や国道等の利便性を高めるため、それら道路へのアクセス性及び機能強化に努める。

○　都市内部を通過する広域交通を排除するため、環状道路やバイパスなどの迂回機能を持った道路ネットワークを構築する。

○　道路の構造は、高齢者・障害者等に対し、歩道の段差解消等の移動の円滑化を図ることにより、すべての人にとって使いやすい構造とする。

○　本県における自転車事故の削減を目指して、自転車を安全利用できる環境を創出するとともに、移動手段としての自転車活用を推進していくために、「群馬県自転車活用推進計画」に基づき必要な施策を実行する。

○　橋梁やトンネル等の各種長寿命化計画に基づき、定期的な点検と計画的な維持修繕を図る。

### b. 鉄道・バス

**地域的な暮らしの足を確保するとともに、基幹公共交通軸の強化・快適化を推進**

○ 自動車から公共交通への転換を誘導するため、鉄道利用者の増加が見込まれる駅について、需要に応じたパークアンドライド、パークアンドバスライド駐車場の整備を進める。

○ 市町村や交通事業者と連携し、基幹公共交通軸へのアクセス性を改善するため、アクセス道路や駅前広場、バスターミナルの整備や新駅設置などを推進する。

○ バスの定時性を確保するため、バス専用レーンの設置区間やバス車両を優先的に通行させるよう信号制御する公共車両優先システムについて、道路整備や交通量の状況を踏まえて検討する。

○ 高齢者や障害者を含めた全ての人に対して優しい社会を目指し、高齢者、障害者等の移動先の円滑化の促進に関する法律に基づき、駅のバリアフリー化を進める。

○ 地域の生活スタイルに合わせたコミュニティバス路線網やダイヤの見直しを支援するほか、地域に適した移動手段の確保を支援する。

### c. 自転車

**安全で快適な通行空間の確保に向け、歩道通行から車道通行への移行や計画的な通行環境整備を推進**

○ 自転車ネットワーク路線[5]の整備

・道路改良や歩道整備などの事業を実施する区間
歩行者・自転車・自動車の通行位置が完全に分離した自転車道の整備を行う。ただし、地域の状況により、自転車道を整備する道路幅が確保できない場合は、自転車専用通行帯を整備する。

・当面の間、新規事業の予定がない区間
路肩を活用し、自転車専用通行帯（路肩幅１．５ｍ以上)、または矢羽根型路面表示（路肩幅１．５ｍ未満）を整備することで、路肩を含む車道内に自転車が安全に走行できる通行空間を整備する。

○ 鉄道駅・バス停における駐輪環境の充実のため、既存駐輪場の設備の充実やバス停におけるサイクル＆バスライド駐輪場の設置促進等を推進する。

## ③ 主要な施設の整備目標

○ 本広域都市計画圏では、連携軸の機能を強化するために整備、またはおおむね 10 年以内に着手を予定する事業は、次のとおりである。

○ 道路整備については、広域的物流や交流に寄与する高速道路や国道等の利便性を高める道路、都市内部を通過する広域交通を排除する環状道路やバイパスなどを計画的に整備する。

○ 公共交通については、広域を連携する公共交通である鉄道の機能を強化する駅舎・駅前広場などを計画的に整備するとともに、基幹公共交通軸の強化・快適化に資する乗り換え抵抗の改善、広域的な幹線バス路線網やダイヤの見直し、交通系ＩＣカードの導入検討及びバスロケーションシステムの導入等の計画的な整備に向け、検討を進める。

[5] 自転車ネットワーク路線とは、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線のこと。

図表 81　主要な施設の整備目標【道路】

（※整備段階　A: 現在整備中、B:検討中）

| 都市計画区域 | 名称 | 整備段階※ | 都市構造との関係 | 備考 |
|---|---|---|---|---|
| 前橋都市計画区域 | 3・5・46 赤城山線 | A | 地域拠点連携軸 | (主)前橋赤城線　現道拡幅 |
| | 3・4・49 敷島公園大師線 | A | 地域拠点連携軸 | 2期工区 |
| | 3・3・83 朝倉玉村線 | A | 都市拠点連携軸 | (主)前橋玉村線　朝倉工区　バイパス整備 |
| | (一)苗ヶ島飯土井線(3 期工区)　道路新設 | B | 地域拠点連携軸 | |
| | (主)大胡赤城線(苗ヶ島 1 期工区) | B | 地域拠点連携軸 | |
| | 3・3・10 江田天川大島線 | A | 中枢拠点連携軸 | |
| | 3・2・73 上武道路 | A | 広域根幹軸（県央軸） | 国道 17　号上武道路バイパス整備 |
| | 3・2・3 前橋高崎幹線 | A | 広域根幹軸（県央軸） | 国道 17 号　群馬大橋拡幅　現道拡幅 |
| 前橋都市計画区域 | 3・3・113 前橋笠懸道路 | A | 広域根幹軸（東毛軸） | 国道 50 号バイパス（前橋笠懸道路） |
| 赤堀都市計画区域 | 3・3・1 前橋笠懸道路 | | | |
| 前橋都市計画区域 | 3・4・117 池端町線 | A | 広域根幹軸（県央軸） | （一）南新井前橋線　2期工区　バイパス整備 |
| 吉岡都市計画区域 | 3・4・11 陣場線 | | | |
| 前橋都市計画区域 | (一)苗ヶ島飯土井線(波志江スマート IC アクセス)道路新設 | A | 広域根幹軸（県央軸） | |
| 伊勢崎都市計画区域 | | | | |
| 高崎都市計画区域 | 3・3・45　寺尾木部線 | A | 都市拠点連携軸 | (主)寺尾藤岡線　山名工区　バイパス整備 |
| | 3・3・7　前橋長瀞線 | A | 都市拠点連携軸 | (都)前橋長瀞線(高崎工区)　現道拡幅<br>(主)前橋長瀞線(綿貫工区)　現道拡幅 |
| | 3・3・59　中央幹線 | A | 広域根幹軸（西毛軸） | (主)前橋安中富岡線 西毛広幹道 高崎工区 バイパス整備 |
| | 3・4・18　高崎前橋線 | A | 中枢拠点連携軸 | (都)高崎前橋線　現道拡幅 |
| | 3・3・11　中央通り線 | A | 広域根幹軸（県央軸） | （主）高崎渋川線　2期工区　バイパス 4 車線化 |
| | 3・4・26 競馬場通り線 | A | 中枢拠点連携軸 | |
| | 3・4・78 国道 17 号線 | A | 広域根幹軸（埼玉県との連携） | 国道 17 号　本庄道路 |
| | 3・3・4 国道 17 号線 | A | 中枢拠点連携軸 | 国道 17 号　高松立体<br>立体交差化 |
| | 3・2・1 高前幹線 | A | 中枢拠点連携軸 | （都）高崎玉村線～国道 17 号<br>競馬場通り線～高崎駅東口線 |
| | 3・4・22 南八幡京ヶ島線 | B | 中枢拠点連携軸 | 市道東部縦貫道線<br>高崎玉村線～一本松橋<br>(烏川)新規道路整備 |
| | 3・5・66 堤下線 | A | 地域拠点連携軸 | 上越新幹線～柏木沢大八木線 |
| 高崎都市計画区域 | 3・3・5 国道 18 号線 | A | 広域根幹軸（西毛軸） | 国道 18 号　高崎安中拡幅 |
| 安中都市計画区域 | 3・3・1 国道 18 号線 | | | |
| 箕郷都市計画区域 | (一)箕郷板鼻線(富岡工区) | A | 地域拠点連携軸 | 国道 18 号　高崎安中拡幅 |

| 都市計画区域 | 名称 | 整備段階※ | 都市構造との関係 | 備考 |
|---|---|---|---|---|
| | 3・5・11 箕郷幹線 | A | 広域根幹軸（西毛軸） | (主)前橋安中富岡線 西毛広幹道 高崎工区 バイパス整備 |
| 箕郷都市計画区域 | 3・5・11 箕郷幹線 | A | 広域根幹軸（西毛軸） | (主)前橋安中富岡線 西毛広幹道 高崎西工区 バイパス整備 |
| 榛名都市計画区域 | 3・6・1 榛名幹線 | | | |
| 榛名都市計画区域 | 3・6・1 榛名幹線 | A | 広域根幹軸（西毛軸） | (主)前橋安中富岡線 西毛広幹道 高崎安中工区 バイパス整備 |
| 吉井都市計画区域 | 3・3・3 矢田岩崎線 | A | 広域根幹軸（西毛軸） | (主)高崎神流秩父線 矢田工区 バイパス整備 |
| 伊勢崎都市計画区域 | 3・4・69 上矢島米岡線 | A | 地域拠点連携軸 | （都）上矢島米岡線 バイパス整備 |
| | （主）伊勢崎大間々線 現道拡幅 | B | 地域拠点連携軸 | |
| | 3・3・3 北部環状線 | B | 都市拠点連携軸 | (主)桐生伊勢崎線バイパス整備 |
| | | B | 都市拠点連携軸 | (主)桐生伊勢崎線～(主)足利伊勢崎線 |
| | | A | 都市拠点連携軸 | (主)足利伊勢崎線～(主)前橋館林線 |
| | （主）伊勢崎深谷線 上武大橋橋梁架け替え | A | 広域根幹軸（埼玉県との連携） | |
| 伊勢崎都市計画区域 | 3・4・18 伊勢崎桐生線 | B | 都市拠点連携軸 | （主）桐生伊勢崎線 現道拡幅 |
| 東都市計画区域 | 3・3・1 東中央1号幹線 | | | |
| 玉村都市計画区域 | 3・3・2 南北幹線 | B | 都市拠点連携軸 | (主)藤岡大胡線 角渕工区 バイパス整備 |
| 藤岡都市計画区域 | (一)下栗須馬庭停車場線 下栗須工区 現道拡幅 | A | 都市拠点連携軸 | |
| | 3・4・3 北部環状線 | A | 都市拠点連携軸 | (主)寺尾藤岡線 山名工区 バイパス整備 |
| | | B | 都市拠点連携軸 | (主)寺尾藤岡線 篠塚工区 バイパス整備 |
| | (主)前橋長瀞線(柳瀬橋工区) 現道拡幅 | B | 都市拠点連携軸 | |
| | 3・4・9 新町駅南通り線 | B | 都市拠点連携軸 | (都)新町駅南通り線 道路新設 |
| | 3・3・1 前橋長瀞線 | A | 広域根幹軸（西毛軸） | （主）前橋長瀞線 神田工区 バイパス整備 |
| | 3・4・8藤岡インター北口線 | A | 地域拠点連携軸 | |
| 渋川都市計画区域 | 3・4・4 渋川高崎線 | B | 広域根幹軸（県央軸） | (都)渋川高崎線(街中工区) 現道拡幅 |
| | (一)津久田停車場前橋線(滝沢工区) バイパス整備 | A | 地域拠点連携軸 | |
| | 3・5・24 渋川西道路 | A | 広域根幹軸（県央軸） | 国道17号(上信自動車道・渋川西バイパス)バイパス整備 |
| | （国）国道17号 | A | 広域根幹軸（県央軸） | 綾戸バイパス バイパス整備 |
| 富岡都市計画区域 | 3・3・10 富岡下黒岩幹線 | A | 広域根幹軸（西毛軸） | （一）安中富岡線 安中富岡工区バイパス |
| | （一）宇田磯部停車場線 富岡工区バイパス整備 | A | 地域拠点連携軸 | |

| 都市計画区域 | 名称 | 整備段階※ | 都市構造との関係 | 備考 |
|---|---|---|---|---|
| 安中都市計画区域 | 3・6・10 南北中央幹線 | A | 広域根幹軸（西毛軸） | (一)下里見安中線 西毛広幹道 安中工区 バイパス整備<br>(主)前橋安中富岡線 西毛広幹道 高崎安中工区 バイパス整備<br>（一）安中富岡線 西毛広幹道 安中富岡工区 バイパス整備 |
| | (主)渋川松井田線　現道拡幅 | B | 地域拠点連携軸 | |
| 吉岡都市計画区域 | 3・3・2 大久保上野田線 | B | 地域拠点連携軸 | (主)前橋伊香保線　バイパス整備 |
| 吉岡都市計画区域 | 3・3・1 吉岡西部幹線 | A | 広域根幹軸（県央軸） | （主）高崎渋川線　2期工区　4車線化 |
| 榛東都市計画区域 | 3・3・1 榛東東部幹線 | | | |
| 吉岡都市計画区域 | 3・4・11 陣場線 | A | 広域根幹軸（県央軸） | （一）南新井前橋線　3期工区　バイパス整備 |
| 榛東都市計画区域 | 3・4・2 榛東新井幹線 | | | |
| 榛東都市計画区域 | （一）南新井前橋線　4期工区　バイパス整備 | A | 広域根幹軸（県央軸） | |
| 下仁田都市計画区域 | 国道254号(東町工区)　現道拡幅 | A | 都市拠点連携軸 | |
| 甘楽都市計画区域 | 3・5・7 新谷駅天引線 | A | 広域根幹軸（西毛軸） | (一)金井高崎線　金井工区　現道拡幅 |
| | 3・6・6 小川塩畑堂線 | A | 地域拠点連携軸 | (一)下高尾小幡線　庭谷工区　バイパス整備 |
| | 3・4・2 国道254号線 | A | 都市拠点連携軸 | 国道254号　金井橋架け替え |

図表 82　主要な施設の整備目標【公共交通（鉄道）】

（※整備段階　A: 現在整備中、B:検討中）

| 都市計画区域 | 名称 | 整備段階※ | 都市構造との関係 | 備考 |
|---|---|---|---|---|
| 高崎都市計画区域 | 高崎操車場跡地駅及び駅前広場整備 | B | 地域拠点連携軸 | JR 高崎線 |
| | 豊岡新駅及び駅前広場整備 | B | 地域拠点連携軸 | JR 信越線 |
| 高崎都市計画区域 | 新町駅付近　鉄道高架化 | B | 広域根幹軸（県央軸） | JR 高崎線 |
| 藤岡都市計画区域 | | | | |
| 前橋都市計画区域 | 群馬総社駅　駅舎改修、駅前広場整備（前橋市） | B | 都市拠点連携軸 | IR 上越線 |
| 渋川都市計画区域 | 八木原駅 駅舎改修、駅前広場（渋川市事業） | B | 都市拠点連携軸 | JR 上越線 |
| 甘楽都市計画区域 | 上州新屋駅　駅前広場 | A | 都市拠点連携軸 | 上信線 |

図表 83　主要な施設の整備目標【公共交通（バス）】

（※整備段階　A：現在実証中　B：検討中）

| 都市計画区域 | 名称 | 整備段階※ | 都市構造との関係 | 備考 |
|---|---|---|---|---|
| 前橋都市計画区域 | 自動運転導入検討 | B | 基幹バス軸 | 上毛電鉄中央前橋駅・JR 前橋駅－けやきウォーク前橋間<br><br>渋川－群馬大学荒牧キャンパス間 |

### (2) 下水道の都市計画の決定の方針

#### ① 基本方針

**地域の状況に応じた効率的な整備の推進**

**a. 下水道の整備の方針**

○ 汚水処理については、下水道や農業集落排水等の集合処理、浄化槽による個別処理を地域の人口密度や地形状況に応じて組み合わせながら、「群馬県汚水処理計画」に基づいて効率的な整備を進める。

○ 雨水排水については、放流先河川の整備と整合を図り、浸水被害の解消に向けて整備を進める。

**b. 整備水準の目標**

○ 汚水処理については、すべての人が利用可能となる施設整備を目標とする。

○ 雨水排水については、浸水被害を解消し都市機能の確保を目標とする。

#### ② 主要な施設の配置の方針

○ 汚水処理については、下水道や農業集落排水等の集合処理、浄化槽による個別処理を地域の状況に応じた組み合わせで配置する。

○ 雨水排水については、集中豪雨の際、頻繁に浸水被害が発生する区域を優先に河川整備計画等との整合を図り、雨水幹線を適切に配置する。

### (3) 河川の都市計画の決定の方針

#### ① 基本方針

**a. 河川の都市計画の決定の方針**

○ 治水機能の向上と生態系に配慮した河川空間の整備の必要性に応じて、河川を都市計画決定する。

○ 特に、治水機能の向上にあたっては、沿川の人口・資産の状況、現況の流下能力、災害の発生状況・履歴等を考慮する。

なお、近年頻発する大規模水害の発生状況を踏まえ、住民への河川水位等の情報提供や住民への防災意識の向上に向けた取組を併せて推進する。

**b. 整備水準の目標**

○ 災害の発生状況や既往の事業実施状況、上下流の治水安全度のバランス等を踏まえて河川整備計画に定めた治水安全度水準を目標とする。

なお、河川整備計画は、社会情勢の変化や地域の意向、河川整備の進捗状況等に応じて、適宜その内容について点検し、必要に応じて見直しを行う。

#### ② 主要な施設の配置の方針

**治水安全度向上のため未整備区間の整備を推進**

○ 未整備区間の整備を推進し、沿川の治水安全度を向上させる。

なお、整備にあたっては、上下流の流下能力のバランスに配慮しつつ、「まちのまとまり」や拠点の範囲を考慮して整備を進める。

### (4) その他の都市施設の都市計画の決定の方針

#### ① 基本方針

**都市施設の効率的な運用のため広域的な連携を強化**

○ 機能的な都市活動の確保・向上を図るため、既存施設の維持・更新等を行うものとし、新たに必要となる都市施設の整備については、ごみの減量や資源の循環利用などを進める循環型社会形成への対応を念頭に、長期的展望及び広域的な連携も検討し、整備を進める。

○ ごみ焼却場及び汚物処理場等については、環境保全に十分配慮する。

#### ② 主要な施設の配置の方針

**長期的な施設需要を踏まえて施設を整備**

○ 住民が日常的に利用するような施設については、まちのまとまりの形成に資するため、利用しやすい市街地内部への整備を進める。

○ 広域的に連携して利用する施設については、長期的な施設需要を踏まえて、効果的・効率的に利用可能な場所への整備を進める。

○ 住環境や自然環境等への影響を与える可能性のある施設については、環境保全や循環型社会の形成に十分配慮して配置し、安全で安心できる施設整備を行う。

○ ごみ焼却場や汚物処理場等については、「一般廃棄物処理基本計画」に基づいた整備を計画的に進める。

図表 84　主要な施設の整備目標【その他】

（※整備段階　A: 現在整備中、B:検討中）

| 都市計画区域 | 名称 | 整備段階※ | 備考 |
|---|---|---|---|
| 玉村都市計画区域 | 卸売市場 | B | 群馬県食肉地方卸売市場 |
| | と畜場 | B | 群馬県食肉卸売市場 |

## 3-3. 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

### (1) 主要な市街地開発事業の決定の方針

**まちのまとまりを形成する上で重要な地区において市街地開発事業を推進**

○ 都市基盤が未整備のため土地の有効利用が図られていない市街地や、木造住宅等が密集し、防災上改善が必要な地区、広域道路網が結節し産業発展の可能性が高い地区等については、まちのまとまりの形成に資するよう配慮し、土地区画整理事業や市街地再開発事業等の導入により、都市基盤整備の改善を図り、都市機能の更新、土地の有効活用を進めることを検討する。

○ 土地区画整理事業等を導入する際には、目指す市街地像及び長期的視点による事業成立性を明らかにするとともに、地域住民等の理解と協力を得ながら、事業を進める。

なお、土地区画整理事業が長期化もしくは未着手になっている案件等については、「ぐんま土地区画整理事業見直しガイドライン」に基づき、代替手法等の可能性も含めて見直しを行う。

## (2) 市街地整備の目標

図表 85　主要な施設の整備目標【市街地開発事業】

（※整備段階　A: 現在整備中、B:検討中）

| 種別 | 都市計画区域 | 名称 | 整備段階※ | 備考 |
|---|---|---|---|---|
| 土地区画整理事業 | 前橋都市計画区域 | 六供 | A | |
| | | 松並木 | A | |
| | | 二中地区（第三） | A | |
| | | 駒形第一 | A | |
| | | 元総社蒼海 | A | |
| | | 二中地区（第一） | A | |
| | | 文京町四丁目 | A | |
| | | 千代田町三丁目 | A | |
| | | 新前橋駅前第三 | A | |
| | | 西部第一落合 | A | |
| | | 西善・中内地区 | B | |
| | 前橋勢多都市計画区域 | 小暮 | A | |
| | 高崎都市計画区域 | 城東地区 | A | |
| | | 高崎駅周辺地区（西口） | A | |
| | | 石原東地区 | A | |
| | | 東口第二地区 | A | |
| | | 倉賀野駅北地区 | A | |
| | | 高崎操車場跡地周辺地区 | A | |
| | | 中央第二地区 | A | |
| | | 駅前第二地区 | A | |
| | | 新保・日高地区 | A | |
| | | 菅谷高畑地区 | A | |
| | | 高崎スマート IC 周辺工業団地地区 | A | |
| | | 高崎市総合卸売市場周辺地区 | A | |
| | 伊勢崎都市計画区域 | 西部地区 | A | |
| | | 東部第二地区 | A | |
| | | 茂呂第一地区 | A | |
| | | 茂呂第二地区 | A | |
| | | 伊勢崎駅周辺第一地区 | A | |
| | | 伊勢崎駅周辺第二地区 | A | |
| | 藤岡都市計画区域 | 北藤岡駅周辺地区 | A | |

| 種別 | 都市計画区域 | 名称 | 整備段階※ | 備考 |
|---|---|---|---|---|
| 土地区画整理事業 | 玉村都市計画区域 | 文化センター周辺地区 | A | |
| 市街地再開発事業 | 前橋都市計画区域 | JR 前橋駅北口地区 | B | |
| 工業団地造成事業 | 前橋都市計画区域 | 駒寄スマート IC 周辺地区 | B | |

## 3-4. 自然的環境の整備又は保全に関する主要な都市計画の決定の方針

### (1) 基本方針

**防災機能にも配慮して緑地や公園の体系化を図る**

○ 良好な自然的環境が残された地域は、永続的に保全されるよう整備、開発及び保全に留意し、総合的な緑地体系の確立を図るとともに、景観形成や防災機能の向上に資する緑地として位置づける。

○ 身近なコミュニケーションやレクリエーションの場となる街区公園や近隣公園等の整備を図り、多様化するレクリエーション需要に対応するとともに、避難地ともなる地区公園や総合公園、避難路となる緑道等の整備を行い、防災機能の強化を図る。
また、これら公園緑地の利用及び存在効果が高まるよう、緑地相互間を有機的に結び、公園緑地のネットワークを図ることで、緑豊かな環境が地域住民の身近なものとなるよう配置を検討する。

### (2) 主要な緑地の配置の方針

#### ① 環境保全系統

**水と緑のネットワークの骨格を成す一級河川や樹林地、都市公園を保全**

○ 利根川をはじめとする一級河川等については、都市の水と緑の骨格及び優れた自然環境を構成し、生活環境を保全する重要な要素として位置づける。

○ 大気の浄化や気象の緩和、水源涵養や山地災害防止などに資する資源として、都市近郊の森林地域及び丘陵の保全を図る。

○ 都市公園を、良好な生活環境を守り快適な市民生活に欠かすことのできない身近な緑として位置づける。

○ 河川の緑及び都市公園と連続する枝状の緑である社寺林や民有地、小河川、街路を自然と共生するネットワークとして位置づけ、骨格となる水と緑との連続化を図る。

○ 緑地保全と緑化を総合的・体系的に推進するために、都市の自然的骨格を形成する緑や住民の生活の中にシンボルとして溶け込んでいる居住地近辺の緑の保全と育成を図る。また、屋敷林や水辺は、身近で貴重な緑として保全する。

#### ② レクリエーション系統

**県外からの来訪も考慮してレクリエーションの場や観光資源を巡るコース等の整備を推進**

○ 河川整備計画等との整合性を図りながら、一級河川等の河川敷を保全するとともに、身近な自然と親しめる散策道等を整備・拡充し、有機的な水と緑のネットワークの形成や、スポーツ広場等としての活用を推進する。

○ 市街地内を流れる河川に沿った緑道と核となる公園の連続性を高めることによって、観光交流及びレクリエーションネットワークとして位置づける。

○ サイクリングロードや自転車道等を、郊外と市街地のレクリエーション拠点を結ぶネットワークとして位置づける。

○ 市民の各種レクリエーション需要に応えるため、さらに、健康の維持、増進に資するため、総合公園の整備拡充を図るとともに、総合的なスポーツ活動の場を提供するため、運動公園の整備拡充も図る。

○ 都市近郊の丘陵地や緑地においては、良好な風致を維持しつつ、自然と親しむことのできるレクリエーション拠点としての活用を図る。

○　富岡製糸場をはじめとする絹産業遺産群等の歴史的な遺産や文化財をめぐるコースや拠点となる史跡等の環境整備を行い、広く県外や海外からも多くの人が訪れる観光資源として位置づける。

### ③ 防災系統

**大規模災害時に首都圏を支えられるようにバックアップ機能を強化**

○　交通利便性や代替性が高く、比較的自然災害が少なく、かつ、自然・観光資源も豊富な利点を生かし、首都直下地震等の大規模災害時に首都圏を支えられるように、バックアップ機能の立地を促進するとともに、それらを支える強靭なインフラの整備を推進する。

○　災害時の広域的な避難や輸送支援にも配慮して避難場所や災害防止機能等の配置を検討する。

○　地震、火災時における安全性の確保を図るため、学校等と併せて各住区に計画される近隣公園及び地区公園を緊急的な避難場所として位置づけ、都市基幹公園を広域的な避難場所として位置づける。

○　地理的特性や過去の災害履歴等を踏まえ、土砂災害や浸水等の自然災害が発生するおそれのある場所では土地利用の適正化を図るとともに保全を行い、保安林等の法令により定められている場所については、積極的に保全する。

○　住宅地まわりの生垣や街路樹による延焼防止や、まとまった防火緑地帯の配置を推進する。

○　季節風を防ぐ屋敷林は計画的に保全する。

○　河川についても、災害時の延焼防止、貯水などの機能を果たすことから、公園・緑地の配置と一体的な計画を検討する。
また、広域的な幹線道路を避難路・輸送ルートとして活用する。

### ④ 景観構成系統

**暮らしにゆとりと豊かさをもたらす、良好なまち並みや景観を形成する**

○　本広域圏の有する個性豊かで美しい景観を活かし、県民の郷土に対する誇りをはぐくむとともに、本広域圏の魅力を広く発信するため、次の基本的な配慮事項をもとに、景観づくりの取り組みを進める。

**a.　景観づくりの取り組み**

【景観配慮の方法】

○　良好な景観の保護（守り・育てる）、阻害要因の排除（省き・直す）及び新しい景観の創出（活かし・つくる）という観点から本広域圏を構成している次の要素を念頭に取り組む。

・市街地等から赤城・榛名・妙義の上毛三山等の山々の眺望
・利根川、烏川、碓氷川、鏑川、神流川等の上流山間部の渓谷景観
・下流の市街地及び田園地帯をゆったりと流れる河川景観
・のびやかで開放的な山村景観と山並みに抱かれた伝統的な落ち着きある山里景観
・情緒ある温泉場の雰囲気
・古代東国の拠点、交通の要衝としての歴史的面影
・平野部を中心として都市の外縁部に広がる明るく開放的な田園景観
・平野部に展開する都市景観

【本広域圏の自然特性を活かす】

○　本広域圏の景観特性の常用な要素である「山」と「水」、及び気候風土の特性である「風」と「光（自然光）」を景観形成に積極的に活用する。

【歴史・文化・生活などの地域資源を活かす】

○　歴史的な構造物等との関係を考えるなど、地域の成り立ちや風土などの地域特性を活かした景観をつくる。

【地域に適し、景観面で効果的な緑化を行う】

○　緑化の目的を明確にするとともに、緑の多様な機能・特性を有効に活用し、都市空間に潤いや爽やかさを与え、季節の移り変わりを伝えるとともに、生物多様性の保全や都市の安全性の確保などの役割を担う都市緑化を行う。

### b.　地域の特性に応じた屋外広告物の規制誘導

○　観光ルート等における良好な景観形成を図り、観光県ぐんまの魅力を高めるため、主要な観光ルートや高速道路等のインターチェンジ周辺道路の沿線地域等において、地域の特性に応じた屋外広告物の規制誘導を推進する。

### c.　ぐんまの風景を魅せるインフラの整備

○　公共空間は景観形成の骨組みとなるものであり、公共事業等の実施においては、景観に配慮した個性豊かで質の高い整備を図る必要がある。

○　公共空間の整備にあたっては、「道路を走りながら、ぐんまの山々や街並みなど周囲の風景」を魅せることや、「人々が歩きたくなる道路」や「触れたくなる河川空間」をつくることで、地域の魅力を高め、「もっと住みたくなる・もっと訪れたくなる・もっと自慢したくなる」県土をつくる。

○　このため、世界遺産周辺など歴史的価値の高い地域や中心市街地・駅前広場など地域にとってシンボルとなる場所をはじめ、周辺の風景やまち並みに調和した質の高い公共空間を次のように配慮して創出する。

A.道路（市街地、歴史的・文化的な地域）
・にぎわいの創出が必要な市街地では、来訪者が楽しめるよう「舗装」「照明」「ベンチ等」により「おもてなし」を表現し、歩きたくなる道路を創る。

B.道路（郊外部）
・電柱を立てない、電線を横断させない、植樹をしない、屋外広告物を規制するなどにより、車を運転または同乗していて、風景が見えにくくなるものを取り除き、道路から周囲の風景（きれいな山並み、田園風景、市街地）を見せる。

C.道路（山間部）
・電柱を立てない、電線を横断させない、植樹をしない、屋外広告物を規制するなどにより、車を運転または同乗していて、風景が見えにくくなるものを取り除き、道路から周囲の風景（山々、市街地等）を見せる。

D.橋梁
・多様な視点（橋から見る視点、橋を見る人からの視点など）から検討し、運転して渡りたくなる、歩きたくなる橋梁をつくることで、橋梁から周囲の風景（山並み、河川、湖等）を見せる。また、橋梁自体を眺められる対象として見せる。

E.河川
・多自然川づくりを進めるとともに、河川に架かる橋や管理用通路などの視点場から見られることを意識し、川に降りたくなる、触れたくなる河川空間を創る。

F.砂防施設
・砂防施設の整備にあたっては、施設が目立たないよう周辺の環境と調和させる。

G.公共サイン
・情報の表示方法、色彩、形状、素材等に統一性を持たせてサイン群としてわかりやすく表現するなど、周辺景観になじませることを整備にあたっての原則とする。

### (3) 主要な緑地の確保目標

図表 86　主要な施設の整備目標【公園】

（※整備段階　A: 現在整備中、B:検討中）

| 都市計画区域 | 名称 | 整備段階※ | 備考 |
|---|---|---|---|
| 前橋都市計画区域 | ６・５・２　前橋総合運動公園 | A | |
| | ５・５・３　荻窪公園 | A | |
| 高崎都市計画区域 | ６・５・１　浜川運動公園 | A | |
| | ５・５・１　群馬の森 | B | |
| 吉井都市計画区域 | ４・４・１　吉井中央公園 | A | |
| 藤岡都市計画区域 | ５・５・１　庚申山総合公園 | A | |
| | ５・５・２　毛野国白石丘陵公園 | A | |
| 富岡都市計画区域 | ８・５・１　中高瀬観音山遺跡歴史公園 | A | |
| 安中都市計画区域 | ３・３・１　米山公園 | B | |
| | ３・３・２　中野谷観光公園 | B | |

# 第２編　個別都市計画区域編

## 4. 都市計画区域ごとの方針（線引き都市計画区域）

### 4-1. 前橋都市計画区域

**区域の範囲**

前橋市の一部

【位置図】

**区域の特性・人口動向等**

○ 県央広域都市計画圏の中央部からやや北東に位置し、県都として、行政、商業・業務、文化の中心的役割を果たしている。
また、複数の鉄道が乗り入れ、主要幹線道路が結節するなど、交通の要衝となっている他、東部や南部には優良な農地が広がっている。

○ 現行で区域区分が定められている。

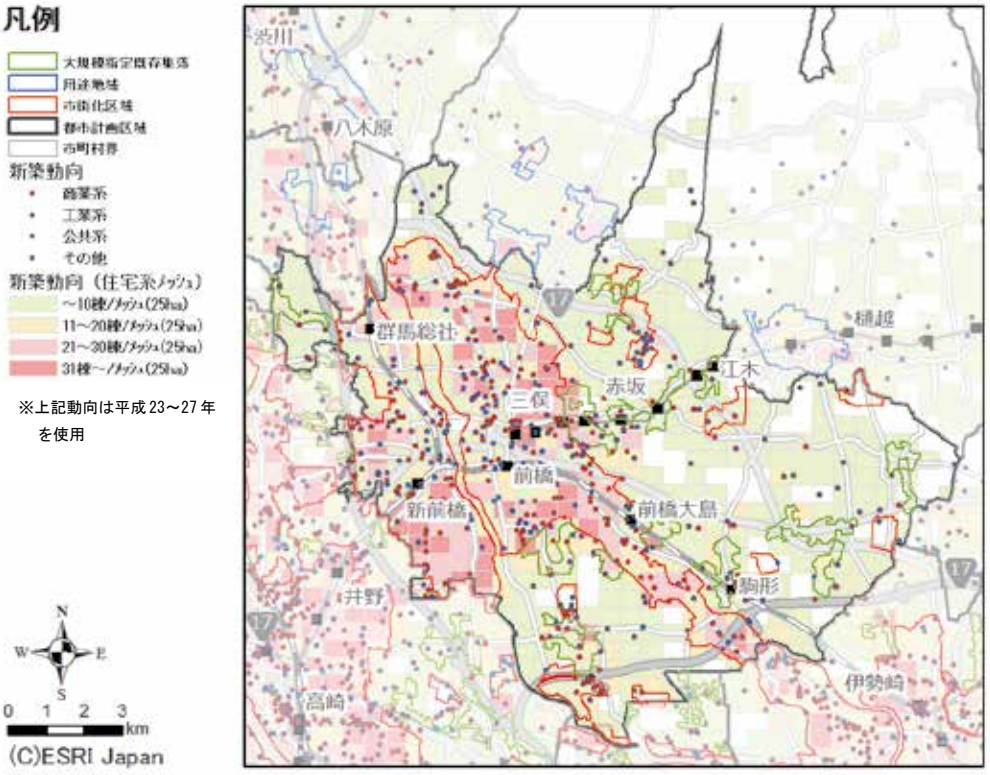
○ 人口は平成 2 年をピークに市街化区域、市街化調整区域ともに減少傾向にあり、今後も減少が続くことが見込まれる。

**現状の主な問題点**

○ 建築物の新築は、大部分が市街化区域において行われている。まちのまとまり以外の市街化調整区域における新築も 2 割程度ある。一般国道 17 号沿いの市街化区域、大規模指定既存集落以外に住宅、商業・工業の新築がみられる。

【新築動向（平成 23～27 年の新築件数）】

| | | 市街化区域 | 市街化調整区域 | |
|---|---|---|---|---|
| | | | 大規模指定既存集落 | その他 |
| 新築 | 件数 | 4,824 | 507 | 1,347 |
| | 割合 | 72.2% | 7.6% | 20.2% |



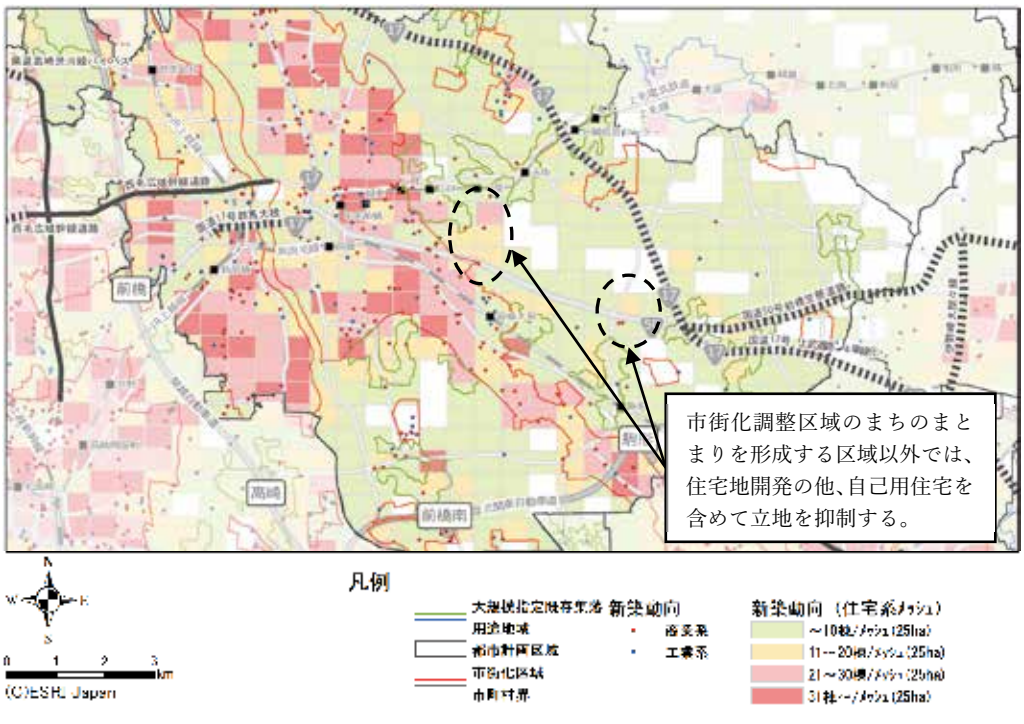

（資料：平成 27 年都市計画基礎調査）

**区域の主要課題**

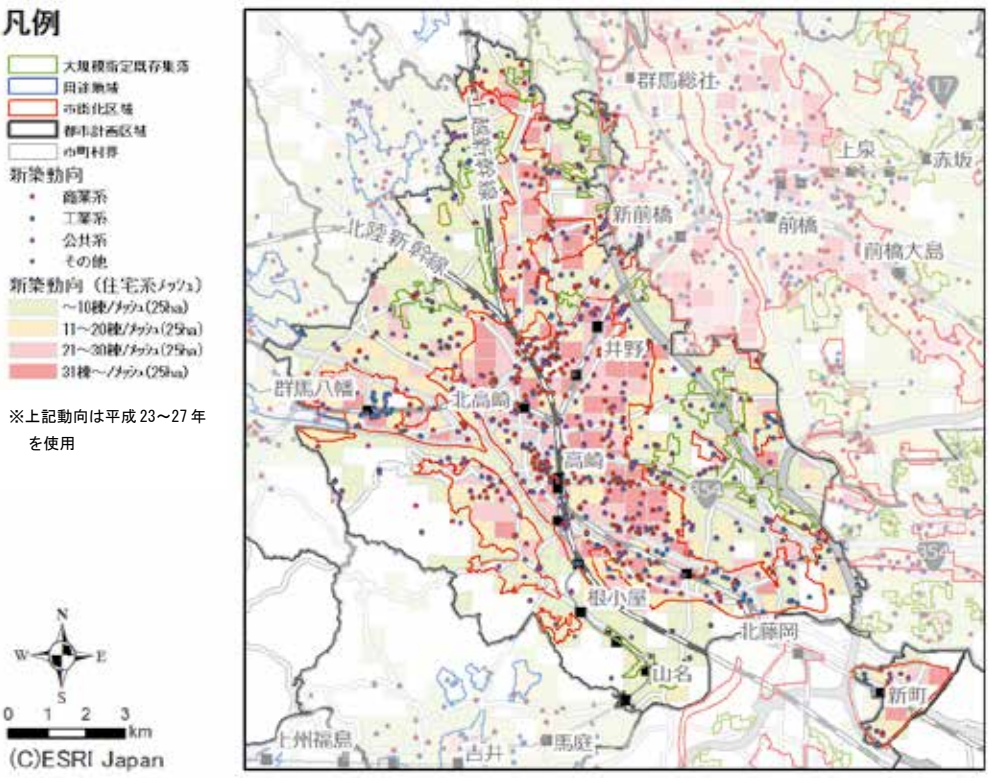
○ 市街化調整区域のまちのまとまり以外の区域での住宅地開発を抑制し、まちのまとまりを維持・形成することが必要である。

○ 中枢拠点である群馬県庁及び前橋駅周辺では、商業、業務機能が集積しているが、集積機能の低下や市街地の拡散により中心市街地の魅力が低下している。また、鉄道駅周辺などの公共交通利用や生活利便性の高い地域においてのまちなか居住促進が課題である。

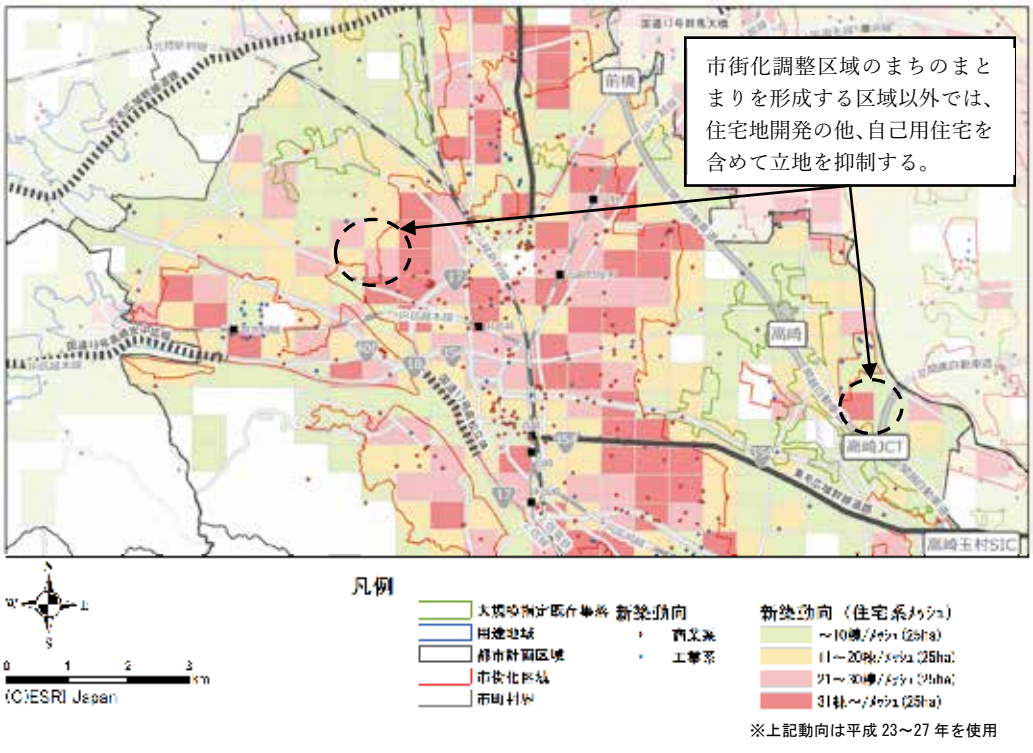
○ 北関東自動車道前橋南インターチェンジ及び関越自動車道駒寄スマートインターチェンジ周辺については、高速交通網を活かした計画的な土地利用・都市基盤の整備と秩序ある市街化のコントロールが必要である。

| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇ 区域区分の有無：区域区分を定める<br>以下のことから区域区分の必要性が高いと判断されるため、区域区分を定める。<br>・計画的な市街地整備が推進され、今後も道路や公園、下水道などが計画的に配置されて暮らしやすい、安全安心な市街地の形成を進める。<br>・群馬県および県央広域都市計画圏における中核的な都市として、市街地において都市機能を更新、強化し、都市基盤の整備水準の向上を図っていく必要がある。<br>・人口の減少が見込まれるものの、現状分析結果から依然として住宅や産業系の土地利用需要があることから、計画的な土地利用を行う必要がある。<br>・また、市街地周辺には、農地や集落によって構成される田園環境、自然環境、また優良な農地があるため、区域区分を維持し、市街化調整区域等への開発や無秩序な宅地化を抑制し、保全・維持を今後とも図っていくことが重要である。<br>◇区域区分に係る土地利用規制の考え方<br>・市街地拡大を抑制しつつ、良好な環境を有する市街地の形成や、緑地等自然環境の整備または保全を図るため区域区分を継続し、土地利用規制の適切な運用に努める。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域においては、中枢拠点の魅力の向上、活力創出に向けて、民間活力導入、まちなか居住の推進、円滑な移動手段の確保、環境に配慮した都市空間整備、商店街機能更新などを進める。また、市街化区域の公共交通の利便性が高い拠点等に居住、都市機能の集約を進めるほか、インターチェンジ周辺では、高速交通網の利便性を活かした計画的な土地利用、幹線道路沿道での工業・業務の計画的な誘導を図る。<br>そのためには、立地適正化計画に基づく都市機能や居住の誘導と、市街化調整区域における適切な土地利用規制が重要であり、以下のような方策を実施することとする。<br>○　立地適正化計画に基づく施策の実施<br>○　市街化調整区域における土地利用規制<br>・市街化調整区域における大規模指定既存集落等での地区計画等によるまちづくりを進めることで、まちのまとまりの維持・形成を図る。<br>「まちのまとまり」を誘導するエリア以外における市街地の拡大を抑制するため、開発許可の運用の見直しとして都市計画法第 34 条第 11 号及び 14 号の取扱いの見直し等を行う。<br>  <br><br>※上記動向は平成 23～27 年を使用 |

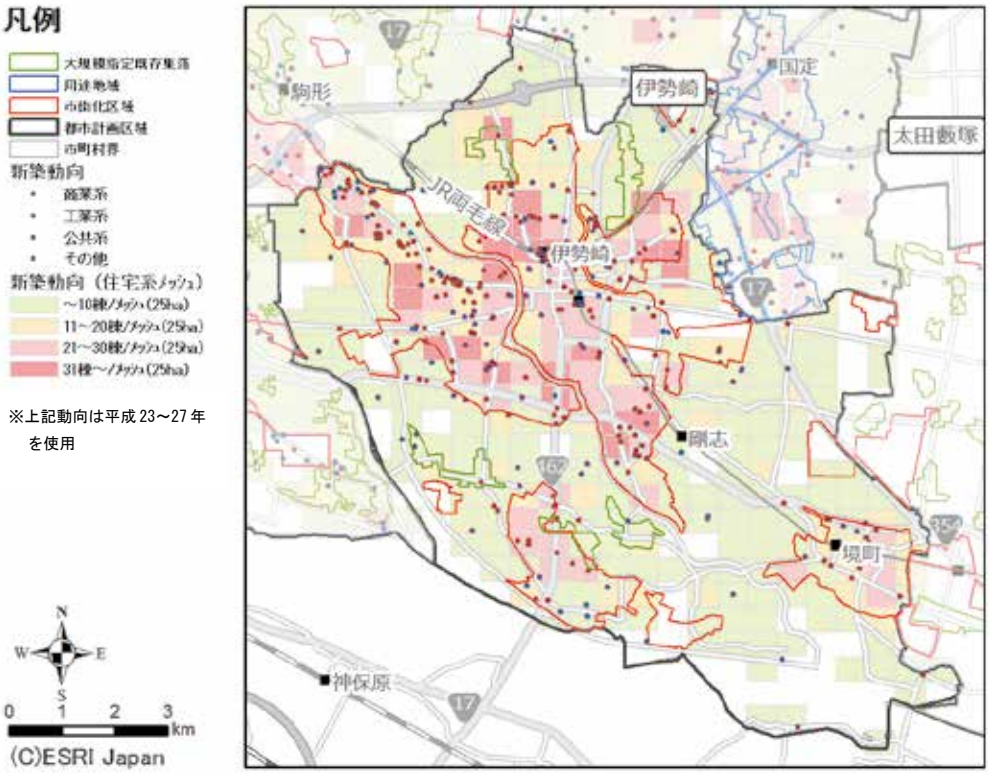
## 4-2. 高崎都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>高崎市の一部</td><td rowspan="2">【位置図】<br>
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・<br>人口動向等</td><td>○ 県央広域都市計画圏の中央からやや南に位置し、新潟や長野方面へ向かう鉄道や道路の分岐点であり、経済及び交通の面で関東内陸部における広域交流都市として重要な役割を担っている。<br>○ 現行で区域区分が定められている。<br>○ 人口は平成 17 年から 27 年では増加傾向にあるが、今後は減少することが想定されている。市街化調整区域では既に人口が減少に転じている。</td></tr>
<tr><td>現状の<br>主な問題点</td><td colspan="2">○ 建築物の新築は、約 7 割が市街化区域において行われているが、市街化調整区域の大規模指定既存集落の外側での新築も全体の約 4 分の 1 を占める。市街化区域外縁で、特に西毛広域幹線道路の整備が予定されている北西部での住宅、商工業の立地がみられ、市街地が拡散している。<br>【新築動向（平成 23～27 年の新築件数）】
<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2"></th><th rowspan="2">市街化<br>区域</th><th colspan="2">市街化調整区域</th></tr>
<tr><th>大規模指定既存集落</th><th>その他</th></tr>
<tr><td rowspan="2">新築</td><td>件数</td><td>5,509</td><td>460</td><td>2,186</td></tr>
<tr><td>割合</td><td>67.6%</td><td>5.6%</td><td>26.8%</td></tr>
</table>


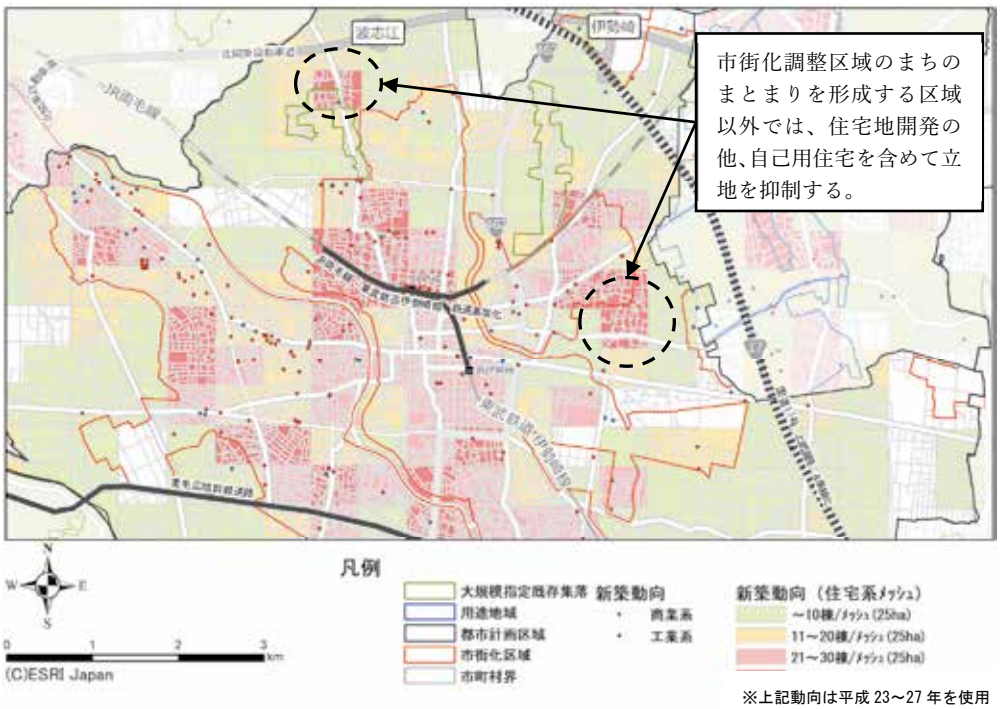
（資料：平成 27 年都市計画基礎調査）</td></tr>
<tr><td>区域の<br>主要課題</td><td colspan="2">○ 市街化調整区域の大規模指定既存集落以外の区域での住宅地開発を抑制し、まちのまとまりを維持・形成することが必要である。<br>○ 公共交通の利便性の向上など既存集落の魅力を高めることも課題である。市街化区域では、中枢拠点である高崎駅周辺の都市の魅力を向上した上で、各鉄道駅周辺との連携を強化する必要がある。</td></tr>
</table>

| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇　区域区分の有無：区域区分を定める<br>以下のことから、区域区分の必要性が高いと判断されるため、区域区分を定める。<br>・計画的な市街地整備が推進され、今後も道路や公園、下水道などが計画的に配置されて暮らしやすい、安全安心な市街地の形成を進める。<br>・群馬県および県央広域都市計画圏における中核的な都市として、市街地において都市機能を更新、強化し、都市基盤の整備水準の向上を図っていく必要がある。<br>・今後の人口減少局面の中でも、現状分析結果から住宅や産業系の土地利用需要があることから計画的な土地利用を行う必要がある。<br>・市街地の拡大を抑制しつつ、良好な環境を有する市街地の形成や、緑地等自然的環境の整備又は保全を図る必要がある。<br>◇区域区分に係る土地利用規制の考え方<br>・市街地拡大を抑制しつつ、良好な環境を有する市街地の形成や、緑地等自然環境の整備または保全を図るため区域区分を継続し、土地利用規制の適切な運用に努める。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域においては、都市機能の向上と、広域的な連携を強化する基盤整備を進めて、中枢拠点の形成・充実を図る。高崎駅周辺のＧメッセ群馬や高崎芸術劇場などの大規模集客施設を核とし、高崎駅東口、関越自動車道高崎・玉村スマートインターチェンジを経由する（都）高崎駅東口線（東毛広域幹線道路）沿道において、東京・首都圏、信越、北陸等との連携強化を図る新都市軸、人・もの・情報が集まる複合拠点の形成などを進める。西毛広域幹線道路周辺については、今後の整備状況に併せて工業・業務の誘導を図るとともに沿道の既存のまちのまとまりを維持するための計画的な土地利用を図る。<br>そのためには、立地適正化計画による都市機能や居住の誘導と、市街化調整区域における適切な土地利用規制が重要であり、以下のような方策を実施することとする。<br>○　立地適正化計画に基づく施策の実施<br>○　市街化調整区域における土地利用規制<br>・市街化調整区域における大規模指定既存集落等での地区計画等によるまちづくりを進めることで、まちのまとまりの維持・形成を図る。<br>・「まちのまとまり」を誘導するエリア以外における市街地の拡大を抑制するため、開発許可の運用の見直しとして都市計画法第 34 条第 11 号の取扱いの見直し等を行う。<br>  <br><br>※上記動向は平成 23～27 年を使用 |

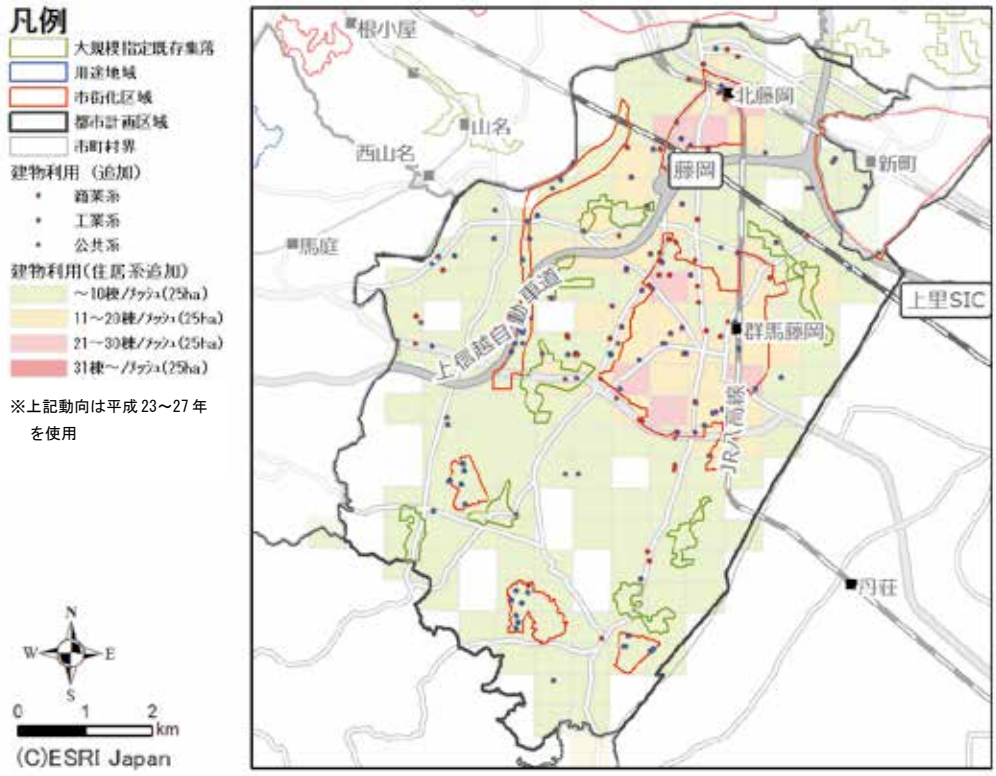
## 4-3. 伊勢崎都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>伊勢崎市の一部</td><td rowspan="2">【位置図】<br>
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・<br>人口動向等</td><td>○ 県央広域都市計画圏の南東に位置し、利根川を挟み埼玉県本庄市、深谷市と接している。JR 両毛線と東武伊勢崎線が結節するほか、北関東自動車道や東毛広域幹線道路などの高速交通網の整備が進み、広域交通の要衝となっている。<br>○ 現行で区域区分が定められている。<br>○ 人口は平成 22 年から 27 年にかけて、市街化区域では増加したが、市街化調整区域では減少、全体でも減少した。将来も減少傾向の見込みである。</td></tr>
<tr><td>現状の<br>主な問題点</td><td colspan="2">○ 建築物の新築は、大部分が市街化区域において行われている。しかし、大規模指定既存集落の外側の市街化調整区域の新築も多い。住宅、商工業は中心市街地外縁部での立地がみられ、市街化区域の外縁部で住宅の立地がやや多くみられる。<br>【新築動向（平成 23～27 年の新築件数)】
<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2"></th><th rowspan="2">市街化<br>区域</th><th colspan="2">市街化調整区域</th></tr>
<tr><th>大規模指定既存集落</th><th>その他</th></tr>
<tr><td rowspan="2">新築</td><td>件数</td><td>3,053</td><td>142</td><td>995</td></tr>
<tr><td>割合</td><td>72.9%</td><td>3.4%</td><td>23.7%</td></tr>
</table>


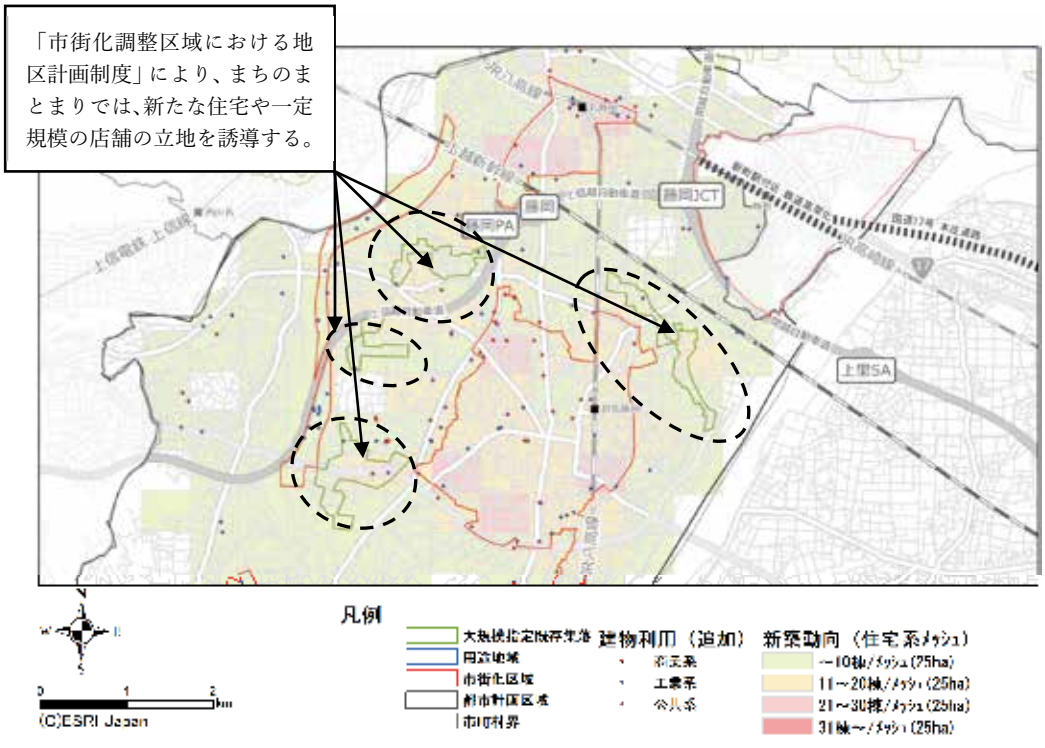
（資料：平成 27 年都市計画基礎調査）</td></tr>
<tr><td>区域の<br>主要課題</td><td colspan="2">○ 市街化調整区域の大規模指定既存集落以外の区域での住宅地開発を抑制し、まちのまとまりを維持・形成することが必要である。<br>○ 都市拠点・伊勢崎駅及び新伊勢崎駅周辺では、駅にアクセスする幹線道路などの整備が進んでおり、立地適正化計画に基づく施策により、商業・業務・居住機能の回復を図る必要がある。<br>○ 北関東自動車道のインターチェンジ周辺、東毛広域幹線道路沿道などは、高速交通網を活かす計画的な土地利用・都市基盤整備、市街化のコントロールが必要である。</td></tr>
</table>

| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇ 区域区分の有無：区域区分を定める<br>以下のことから、区域区分の必要性が高いと判断されるため、区域区分を定める。<br>・これまで、増加していた住宅地や商業地の需要を計画的に誘導し、良好な市街地の形成に寄与してきた。<br>・今後の人口減少局面の中でも、産業系の土地需要があると予測されており、市街地の拡大を抑制しつつ、良好な環境を有する市街地の形成や、緑地等自然的環境の整備又は保全を図る必要がある。<br>◇区域区分に係る土地利用規制の考え方<br>・市街地拡大を抑制しつつ、良好な環境を有する市街地の形成や、緑地等自然環境の整備または保全を図るため区域区分を継続し、土地利用規制の適切な運用に努める。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域においては、都市拠点である伊勢崎駅及び新伊勢崎駅周辺の商業・業務向け機能の回復、居住環境の整備などのまちのまとまり維持を図る。また、伊勢崎オートレース場周辺を商業とレクリエーション機能が融合する複合拠点と位置づける。拠点の整備では、まちのまとまり形成に向け、周辺の市街地や他の拠点形成への影響に配慮し、計画的な手法を用いて都市機能の適切な規模や配置を設定する。田島弥平旧宅周辺地区を、富岡製糸場をはじめとする絹産業遺産群を成す観光拠点として位置づけ、景観保全・維持、アクセスの改善を図る。<br>そのためには、立地適正化計画に基づく都市機能や居住の誘導と、市街化調整区域における適切な土地利用規制が重要であり、以下のような方策を実施することとする。<br>○　立地適正化計画に基づく施策の実施<br>○　市街化調整区域における土地利用規制<br>・市街化調整区域における大規模指定既存集落等での地区計画等によるまちづくりを進めることで、まちのまとまりの維持・形成を図る。<br>・「まちのまとまり」を誘導するエリア以外における市街地の拡大を抑制するため、開発許可の運用の見直しとして都市計画法第 34 条第 11 号の取扱いの見直し等を行う。<br>  <br><br>※上記動向は平成 23～27 年を使用 |

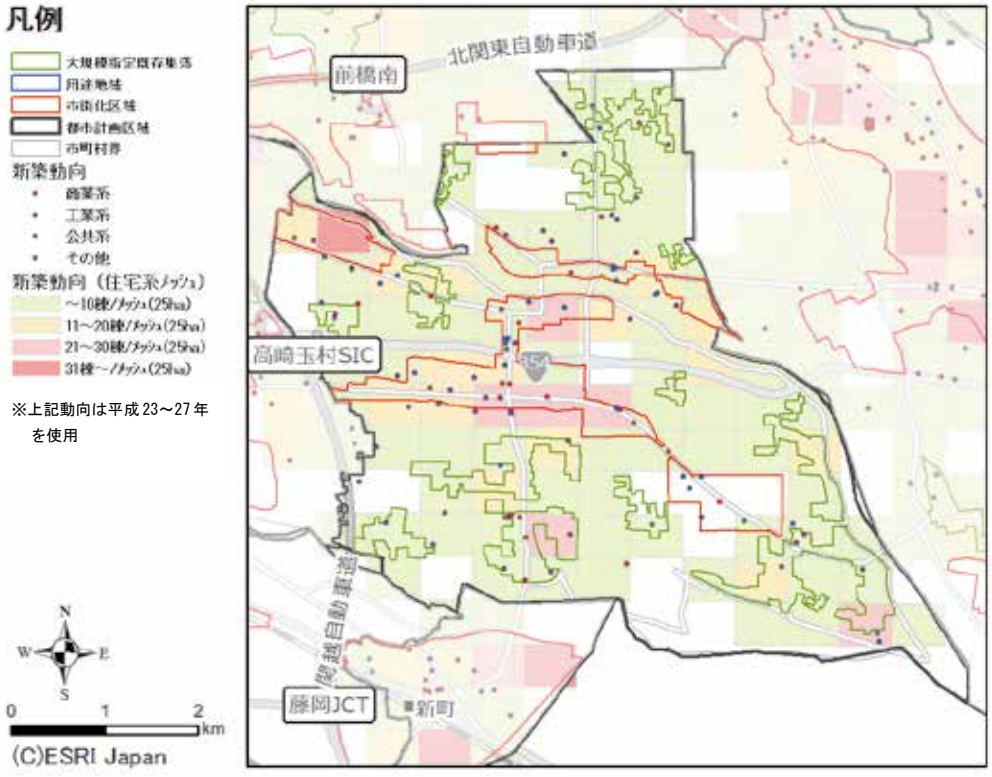
## 4-4. 藤岡都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>藤岡市の一部</td><td rowspan="2">【位置図】<br>
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・<br>人口動向等</td><td>・県央広域都市計画圏の南に位置し、埼玉県上里町、神川町と接している。JR 高崎線、八高線が乗り入れるほか、関越自動車道及び上信越自動車道などの高速交通網の結節点となっている。<br>・現行で区域区分が実施されている。<br>・人口は平成 22 年から 27 年にかけて、市街化区域では増加し、市街化調整区域では減少、区域全体では減少傾向にある。なお、人口は将来にわたって減少することが想定されている。</td></tr>
<tr><td>現状の<br>主な問題点</td><td colspan="2">○ 建築物の新築のうち、市街化区域への立地は半数に満たず、大規模指定既存集落外の市街化調整区域への立地が 4 割弱を占める。住宅は中心市街地の外縁部や北藤岡駅周辺で立地がみられる。また、高崎市に近い県道前橋長瀞線周辺で立地しており、市街地の拡散がみられる。<br>【新築動向（図上計測による平成 23～27 年の建物追加件数）】
<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2"></th><th rowspan="2">市街化<br>区域</th><th colspan="2">市街化調整区域</th></tr>
<tr><th>大規模指定既存集落</th><th>その他</th></tr>
<tr><td rowspan="2">追加</td><td>件数</td><td>673</td><td>78</td><td>537</td></tr>
<tr><td>割合</td><td>52.2%</td><td>6.1%</td><td>41.7%</td></tr>
</table>


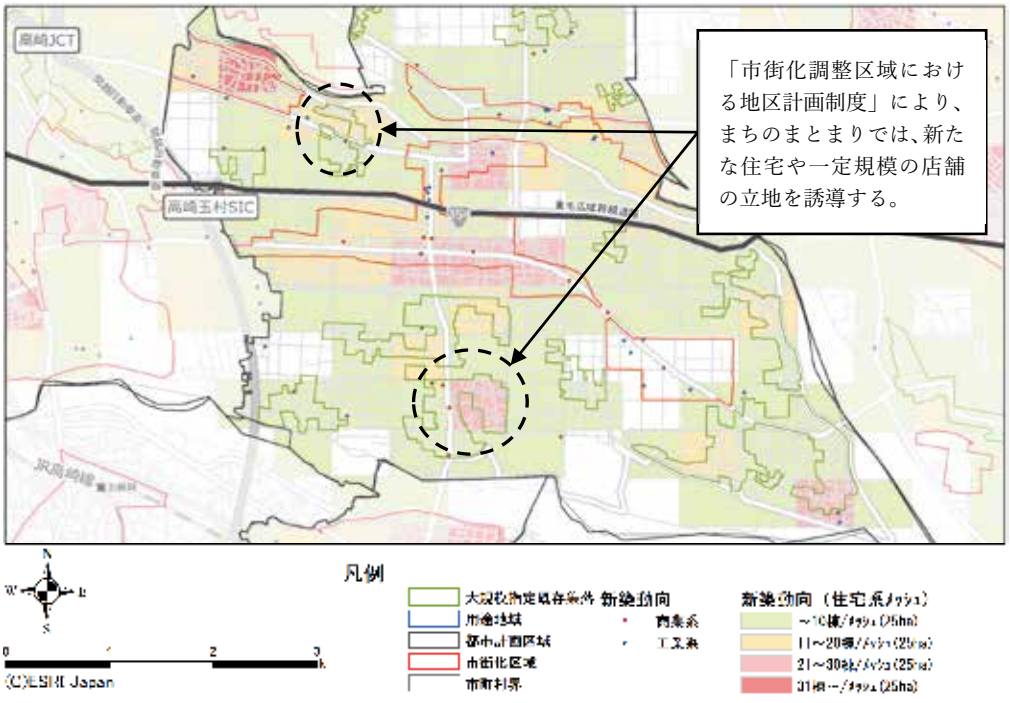
（資料：平成 27 年都市計画基礎調査）</td></tr>
<tr><td>区域の<br>主要課題</td><td colspan="2">○ 市街化調整区域の大規模指定既存集落以外の区域での住宅地開発を抑制し、まちのまとまりを維持・形成することが必要である。<br>○ 都市拠点である群馬藤岡駅周辺などにおいては、鉄道駅等を活かした公共交通の利便性の高い良好な居住環境の整備や都市機能の集積促進、居住者の維持、回復が課題である。<br>○ 高速道路のジャンクションを区域内に有する地理的特性を活かし、広域交流等に資する計画的なまちのまとまりを形成することも重要である。</td></tr>
</table>

| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇ 区域区分の有無：区域区分を定める<br>以下のことから、区域区分の必要性が高いと判断されるため、区域区分を定める。<br>・これまで、市街地外での宅地化等の拡散を抑制し、土地区画整理事業等により良好な市街地を形成してきた。<br>・今後の人口減少局面の中でも、工業や物流など産業系の土地需要があると予測されており、市街地の拡大を抑制しつつ、良好な環境を有する市街地の形成や、緑地等自然的環境の整備又は保全を図る必要がある。<br>◇区域区分に係る土地利用規制の考え方<br>・市街地拡大を抑制しつつ、良好な環境を有する市街地の形成や、緑地等自然環境の整備または保全を図るため区域区分を継続し、土地利用規制の適切な運用に努める。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域においては、都市拠点である群馬藤岡駅周辺や市街化区域の都市機能の向上、居住環境の整備などを進め、鉄道駅を中心としたまちのまとまりの維持・形成を図る。また、上信越自動車道藤岡インターチェンジ周辺地区では、その広域交通の利便性を活かしつつ、既成市街地や他の拠点形成への悪影響や不都合が生じないよう配慮し、引き続き計画的な手法を用いて、産業・業務等の都市機能の配置を検討する。高山社跡周辺地区を、富岡製糸場をはじめとする絹産業遺産群を成す観光拠点として位置づけ、景観保全・維持、アクセスの改善を図る。<br>そのためには、立地適正化計画に基づく都市機能や居住の誘導と、市街化調整区域における適切な土地利用規制が重要であり、以下のような方策を実施することとする。<br>○　立地適正化計画に基づく施策の実施<br>○　市街化調整区域における土地利用規制<br>・「まちのまとまり」を誘導するエリア以外における市街地の無秩序な拡大を抑制するとともに、市街化調整区域の集落のコミュニティを維持するために、大規模既存集落などの基幹的な集落を対象として、「市街化調整区域における地区計画制度」により新たな住宅や一定規模以下の店舗などの立地誘導を検討する。併せて、開発許可制度の運用の見直しを検討する。<br><br>  <br><br>※上記動向は平成23～27年を使用 |

## 4-5. 玉村都市計画区域

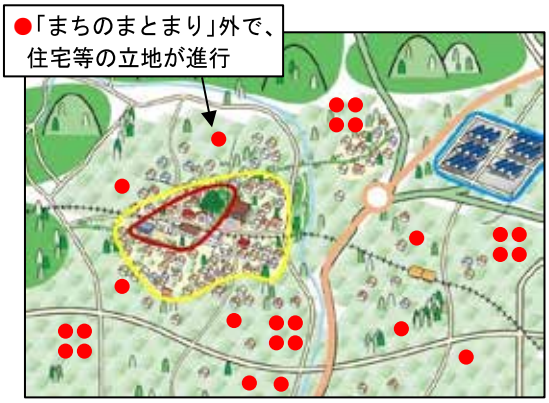
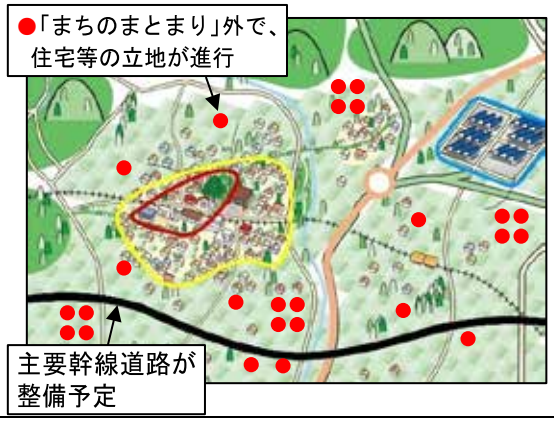
<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>玉村町の全域</td><td rowspan="2">【位置図】<br>
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・<br>人口動向等</td><td>○ 県央広域都市計画圏のやや南東に位置し、烏川を挟んで埼玉県上里町と接している。関越自動車道のスマートインターチェンジに結節する東毛広域幹線道路が全線供用となり、広域交通の要衝になろうとしている。<br>○ 現行で区域区分が定められている。<br>○ 平成29年に大規模指定既存集落を指定している。<br>○ 人口は減少傾向にあり、今後も継続すると想定されている。平成22年から27年では市街化区域で増加しているが、市街化調整区域では減少した。</td></tr>
<tr><td>現状の<br>主な問題点</td><td colspan="2">○ 建築物の新築は、約6割が市街化調整区域に立地している。住宅、商工業いずれも、区域北西部の高崎市街地につながる幹線道路周辺の市街化区域とその外縁に一部集中がみられるものの、全体として区域内全域に低密に拡散している。<br>【新築動向（平成23～27年の新築件数）】
<table>
<tr><td colspan="2"></td><td>市街化区域</td><td colspan="2">市街化調整区域</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td></td><td>大規模指定既存集落</td><td>その他</td></tr>
<tr><td rowspan="2">新築</td><td>件数</td><td>301</td><td>0</td><td>485</td></tr>
<tr><td>割合</td><td>38.3%</td><td>0.0%</td><td>61.7%</td></tr>
</table>


（資料：平成27年都市計画基礎調査）</td></tr>
<tr><td>区域の<br>主要課題</td><td colspan="2">○ 市街化調整区域に相当数の住居が立地している。そのため、市街化区域の土地利用の高度化、市街化調整区域の大規模指定既存集落以外の区域での住宅地開発の抑制、商工業の一定の集積を通じ、まちのまとまりを維持・形成することが必要である。<br>○ 鉄道がなく、バス路線網の再編や運用の工夫などを通して、車に過度に依存せず公共交通機関を利用して生活しやすい環境づくりを進めることも課題である。<br>○ 市街化区域外縁部等で優良農地と調和した良好な居住環境が形成された市街地の保全・維持も重要である。</td></tr>
</table>

| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇ 区域区分の有無：区域区分を定める<br>以下のことから、区域区分の必要性が高いと判断されるため、区域区分を定める。<br>・これまで、計画的な市街地整備が推進されてきた。<br>・今後の人口減少局面の中でも、工業や物流など産業系土地需要は増加を続けると予測されており、市街地の拡大を抑制しつつ、良好な環境を有する市街地の形成や、緑地等自然環境の保全を図る必要がある。<br>◇区域区分に係る土地利用規制の考え方<br>・市街地拡大を抑制しつつ、良好な環境を有する市街地の形成や、緑地等自然環境の保全を図るため区域区分を継続し、土地利用規制の適切な運用に努める。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域においては、市街化区域の機能向上と市街化調整区域の大規模指定既存集落以外の区域における住宅開発など、市街地の拡散を抑制することが重要である。また、関越自動車道高崎玉村スマートインターチェンジ周辺の上新田地区、板井地区は、その広域交通の利便性を活かし「産業拠点」と位置づける。その上で既成市街地や他の拠点形成への悪影響や不都合が生じないよう配慮し、引き続き計画的な手法を用いて、産業等を支える都市機能の適切な規模や配置等を検討する。<br>まちのまとまりの維持・形成には市街化調整区域における適切な土地利用規制が重要であり、以下のような方策を実施することとする。<br>○　立地適正化計画の策定を検討する。<br>○　市街化調整区域における土地利用規制<br>・「まちのまとまり」を誘導するエリア以外における市街地の無秩序な拡大を抑制するとともに、市街化調整区域の集落のコミュニティを維持するために、大規模指定既存集落などの基幹的な集落を対象として、「市街化調整区域における地区計画制度」により新たな住宅や一定規模以下の店舗などの立地誘導を検討する。<br>  <br><br>※上記動向は平成 23～27 年を使用 |

## 5. 都市計画区域ごとの方針（非線引き都市計画区域）

### 5-1. 非線引き都市計画区域における土地利用規制・誘導方策の基本パターン

<table>
<tr><th>都市の状況<br>（現状の土地利用の動向、将来の道路整備の予定）</th><th>懸念される問題と対応の方向性</th></tr>
<tr><td>○「まちのまとまり」ではない区域で都市的土地利用の形成が進んでいる。（市街地が拡散傾向にある。）<br>  <br></td><td>＜このまま放置した場合に生じる好ましくない状況＞<br>■「まちのまとまり」外<br>・戸建住宅・共同住宅が散発的に立地し、スプロール的な市街地が形成。道路等のインフラの整備・管理が必要となり、行政コストが増大。<br>・営農環境の悪化。用途混在により、生活環境も不良。<br>■「まちのまとまり」内<br>・（建て替え困難を一因に）空き地・空き家が増加。人口・世帯数が減少する場合にはより顕著。<br>・用途が混在することによる居住環境の悪化。<br><br>⇒「まちのまとまり」が維持・形成されない。<br><br>＜対応の方向性＞<br>■「まちのまとまり」外<br>1)「まちのまとまり」外での土地利用規制の導入<br>1)’「まちのまとまり」外の土地利用規制（住宅以外）<br>2)住宅は居住のまとまり内又は周辺への立地を誘導。<br>3)商業施設は居住のまとまり内又は周辺への立地を誘導。<br>■「まちのまとまり」内<br>4)接道条件、街区・敷地形状を改善し、良好な住宅地としての基盤を整備。<br>5)望ましくない用途の混在を防止し、居住環境を保全。</td></tr>
<tr><td>○「まちのまとまり」ではない区域で都市的土地利用の形成が進んでいる。（市街地が拡散傾向にある。）<br>○主要な幹線道路又は高速道路 IC の整備が予定され、沿道又は周辺での土地利用促進が見込まれる。<br>  <br></td><td>＜このまま放置した場合に生じる好ましくない状況＞<br>■「まちのまとまり」内<br>・上記と同じ<br>■幹線道路の沿道等<br>・沿道に大型を含む商業施設等（床面積１万㎡超の大規模集客施設を除く）の立地が進行し、バイパスの役割である速達性が阻害される。<br>・ミニ開発を含む住宅地の開発が誘発され、住宅と商業が混在。住宅地としても商業地としても好ましくない環境が形成。<br>・工業団地等の政策的に必要な土地を確保しようとする場合に、まとまった土地がなくなる。<br><br>⇒「まちのまとまり」の維持・形成に支障が生じる。<br><br>＜対応の方向性＞<br>■「まちのまとまり」内<br>・上記と同じ<br>■幹線道路の沿道等<br>6)居住のまとまり付近等以外での商業施設の立地を制限。かつ、幹線道路に側道を整備することでアクセスのコントロールを検討。<br>7)工業団地の整備等、政策的に確保が必要な土地は事前に確保。</td></tr>
<tr><td>○主要な幹線道路又は高速道路 IC の整備が予定され、沿道又は周辺での土地利用促進が見込まれる。<br> <br></td><td></td></tr>
</table>

「まちのまとまり」外での土地利用規制手法

対応方策

## 区域区分の導入（新規線引き）

### 区域区分の代替案

市街地拡散傾向：大

市街化区域と市街化調整区域の区分

居住調整地域の指定

特定用途制限地域（共同住宅・寄宿舎等を制限）の指定

特定用途制限地域（商業・工場等の制限）の指定

立地適正化計画による届出制度

市街地拡散傾向：小

**パターン１「全面」**

4)5)（人口密度 40 人/ha 以上の場合には）住居系・商業系用途地域を指定。また、地区計画を定めて必要な整備等を推進。

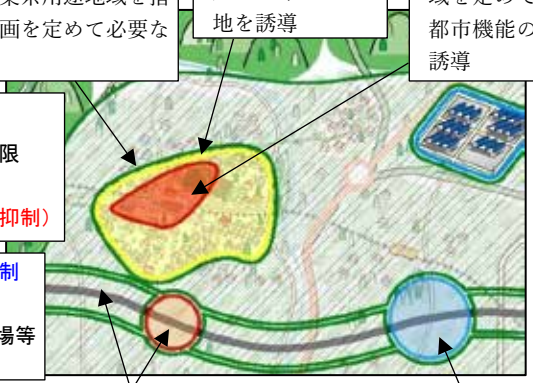
2)居住誘導区域を定めて住宅の立地を誘導

3)都市機能誘導区域を定めて必要な都市機能の立地を誘導

1)まとまり外の土地利用規制
以下により住宅系の立地を制限
Ａ：居住調整地域
Ｂ：特定用途制限地域（居住抑制）

1)’まとまり外の土地利用規制（住宅以外）
特定用途制限地域で商業・工場等の立地を制限

**パターン２「複合」**



4)5)（人口密度 40 人/ha 以上の場合には）住居系・商業系用途地域を指定。また、地区計画を定めて必要な整備等を推進。

2)居住誘導区域を定めて住宅の立地を誘導

3)都市機能誘導区域を定めて必要な都市機能の立地を誘導

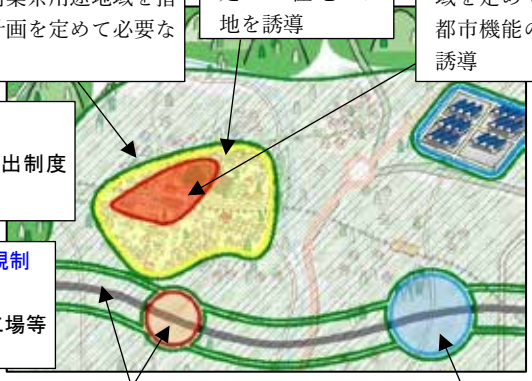
1)まとまり外の土地利用規制
以下により住宅系の立地を制限
Ａ：居住調整地域
Ｂ：特定用途制限地域（居住抑制）

1)’まとまり外の土地利用規制（住宅以外）
特定用途制限地域で商業・工場等の立地を制限

6)幹線道路沿道は、特定用途制限地域により、居住のまとまり付近を除いて商業施設等の立地を制限。かつ、側道を整備してアクセスのコントロールを検討。

7)工業専用地域の指定

**パターン３「沿道」**



4)5)（人口密度 40 人/ha 以上の場合には）住居系・商業系用途地域を指定。また、地区計画を定めて必要な整備等を推進。

2)居住誘導区域を定めて住宅の立地を誘導

3)都市機能誘導区域を定めて必要な都市機能の立地を誘導

1)まとまり外の土地利用
立地適正化計画による届け出制度で緩やかに誘導

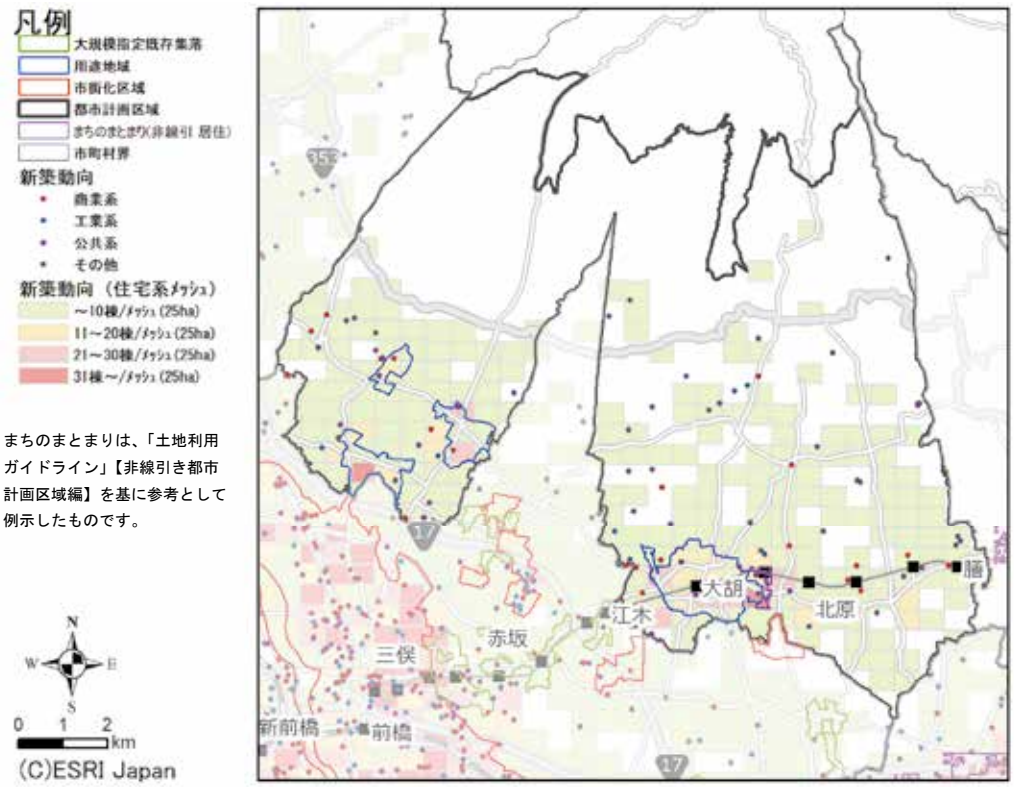
1)’まとまり外の土地利用規制（住宅以外）
特定用途制限地域で商業・工場等の立地を制限

6)幹線道路沿道は、特定用途制限地域により、居住のまとまり付近を除いて商業施設等の立地を制限。かつ、側道を整備してアクセスのコントロールを検討。

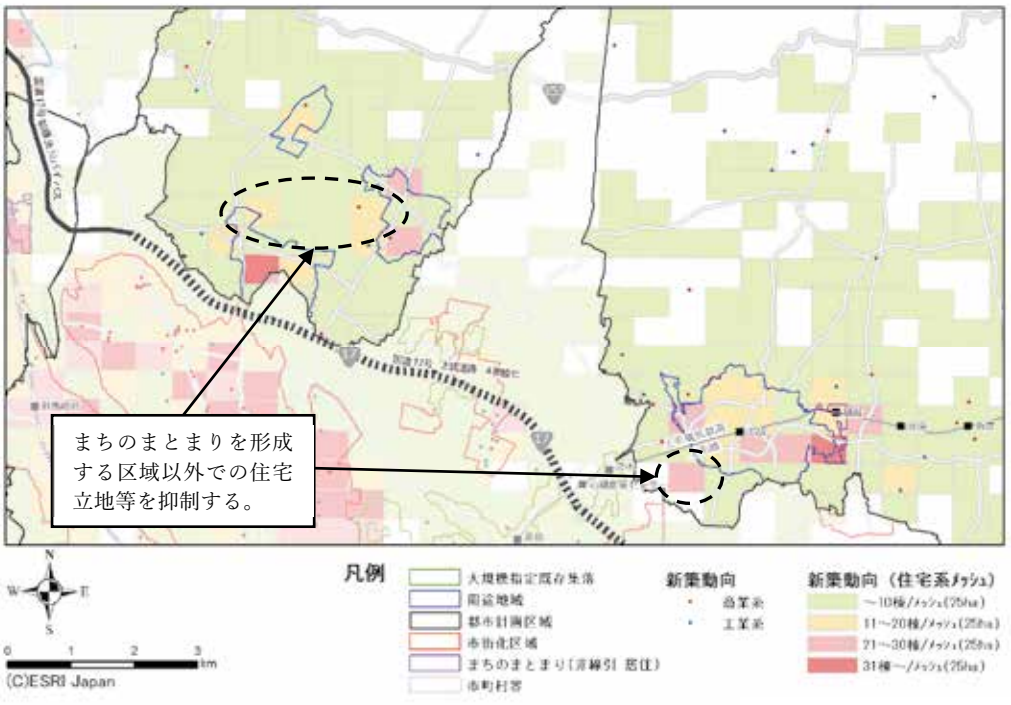
7)工業専用地域の指定

※西毛広域幹線道路等の主要な幹線道路沿道の土地利用については、沿線市町村との検討会により「沿道土地利用の考え方」を定めるものとする。

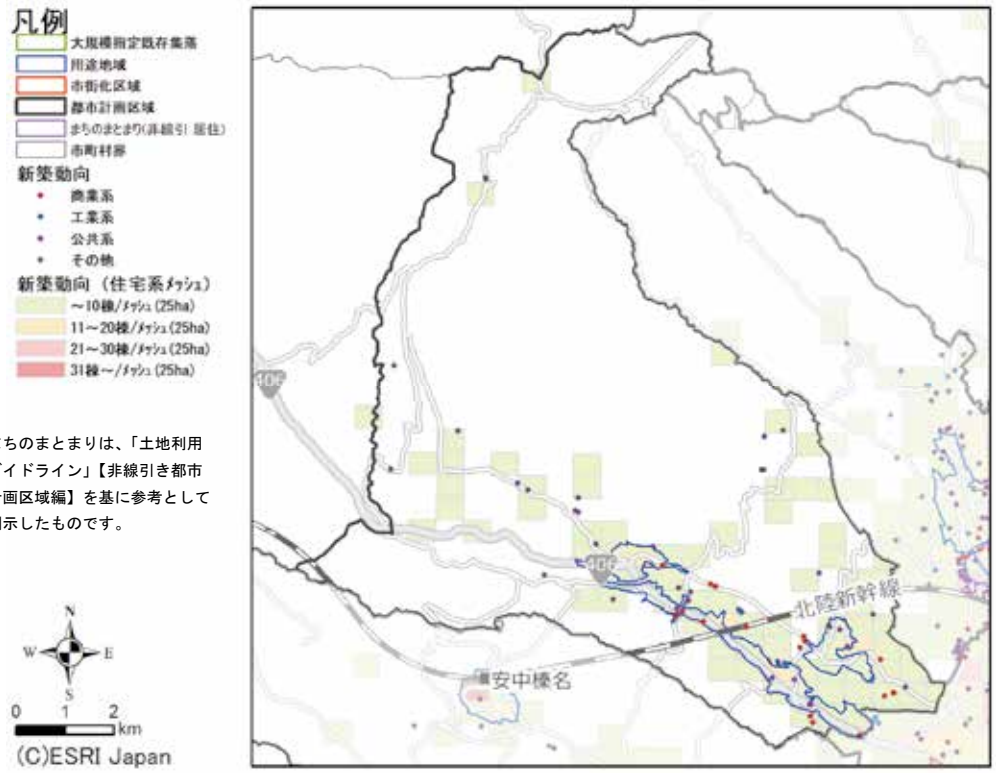
## 5-2. 前橋勢多都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>前橋市の一部</td><td rowspan="2">【位置図】<br>
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・<br>人口動向等</td><td>○ 県央広域都市計画圏の北部の赤城山南面に位置する。史跡や文化遺産が多数所在する都市近郊型農村地帯である。<br>○ 上毛電鉄が乗り入れ、幹線道路網も発達しており、交通利便性が高い。<br>○ 区域区分を定めていないが、用途地域による土地利用誘導・規制を実施。<br>○ 人口は、平成 27 年までは微増が続いていたが、将来的には減少に転じる見込みである。</td></tr>
<tr><td>現状の<br>主な問題点</td><td colspan="2">○ 建築物の新築は、約 6 割強が用途地域外のまちのまとまりの外に立地している。住宅は区域南部の国道 17 号沿道をはじめ、用途地域内とその外縁にみられるが、住宅、商工業いずれも区域全域に拡散している。市街地拡散の傾向が懸念される。<br>【新築動向（平成 23～27 年の新築件数）】
<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>用途地域</th><th>用途地域外のまちのまとまり</th><th>その他</th></tr>
<tr><td rowspan="2">新築</td><td>件数</td><td>399</td><td>14</td><td>822</td></tr>
<tr><td>割合</td><td>32.3%</td><td>1.1%</td><td>66.6%</td></tr>
</table>


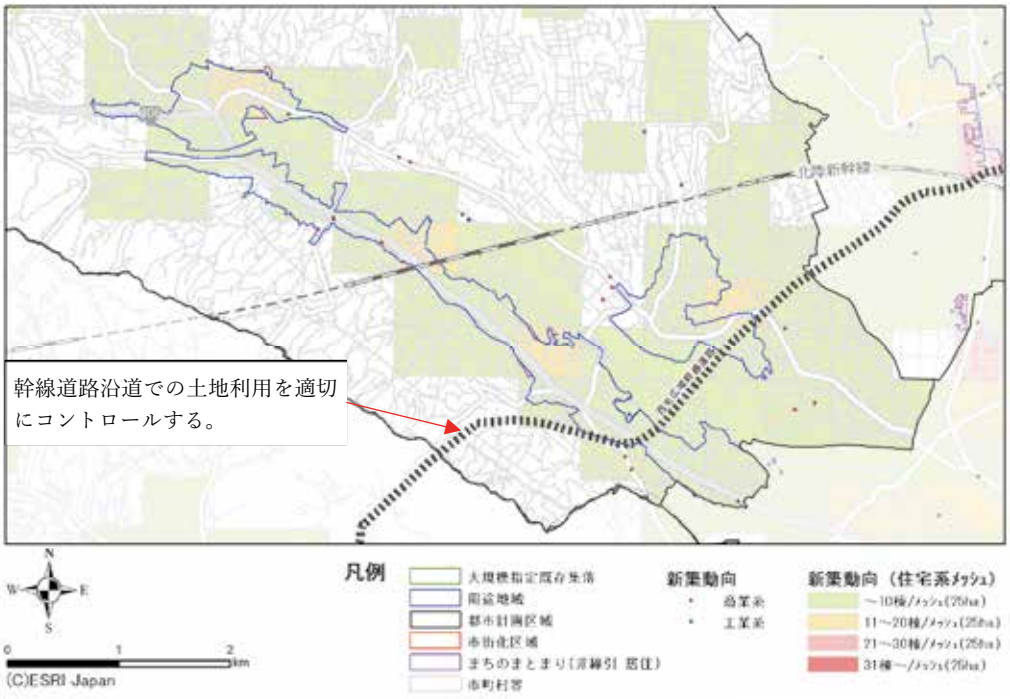
（資料：平成 27 年都市計画基礎調査）</td></tr>
<tr><td>区域の<br>主要課題</td><td colspan="2">○ 市街地の拡散傾向が顕著にみられ、今後人口減少局面において、密度の低い市街地の拡大が懸念されるため、市街化抑制とまちのまとまりの形成・維持が必要である。<br>○ 赤城山を擁する自然環境、景観、地域の歴史等資源を活かした広域交流、商業機能や点在する工業地の集積促進が課題である。豊かな自然環境との共生や農業の振興を図りながら、快適な生活環境を備えたまちづくりを進めることも必要である。<br>○ 地域拠点の大胡駅及び大胡支所、生活拠点の宮城・粕川・富士見各支所周辺のまちのまとまりの維持に向け、公共交通の活用、中央前橋駅・前橋駅等との連携強化が必要である。</td></tr>
</table>

| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇ 区域区分の有無：区域区分を定める必要があるが、今回は定めない<br>・市街地拡散の傾向が顕著で、密度の低い市街地の拡大を抑制する必要がある。<br>・基本的に区域区分を定める必要があることを前提として、区域区分の実施に向けた検討を進める。検討の結果、区域区分によらずとも想定される課題に対応できると判断される場合においては、区域区分代替案(用途地域や特定用途制限地域等の指定)による土地利用規制を行う。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域においては、区域区分の実施等による土地利用規制・誘導を行うことで、鉄道駅を中心としたまちのまとまりの形成・維持を図る。また、地域拠点から前橋の中心市街地まで便利で利用しやすい公共交通体系を整備する。赤城山山麓地区は、「観光拠点」として位置づけ、景観の保全・維持を図るとともに、当該地区へのアクセスを改善する。<br>なお、区域区分を定めない場合の区域区分代替案については、以下を想定する。<br>○　まちのまとまり<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で人口密度等の一定の要件を満たす区域、あるいは現況の土地利用状況等から必要な区域は、用途地域を指定し、良好な市街地形成を図る。<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で、用途地域外の区域については、必要な範囲について地区計画等を定め、良好な生活環境の整備等を推進する。<br>・用途地域の指定がある範囲を原則として、立地適正化計画による居住誘導区域及び都市機能誘導区域を設定し、住宅あるいは都市機能増進施設の立地の誘導を図る。<br>○　まちのまとまり外<br>・まちのまとまり以外の地域については、特定用途制限地域を指定し、身近な商業施設や小規模工場等以外の施設立地を制限することで居住環境の保全等を図る。<br>・また、まちのまとまり以外での住宅の立地を抑制するため、居住調整地域、共同住宅等を制限する特定用途制限地域のいずれかを指定する。<br>  <br><br>※上記動向は平成 23～27 年を使用<br>まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。 |

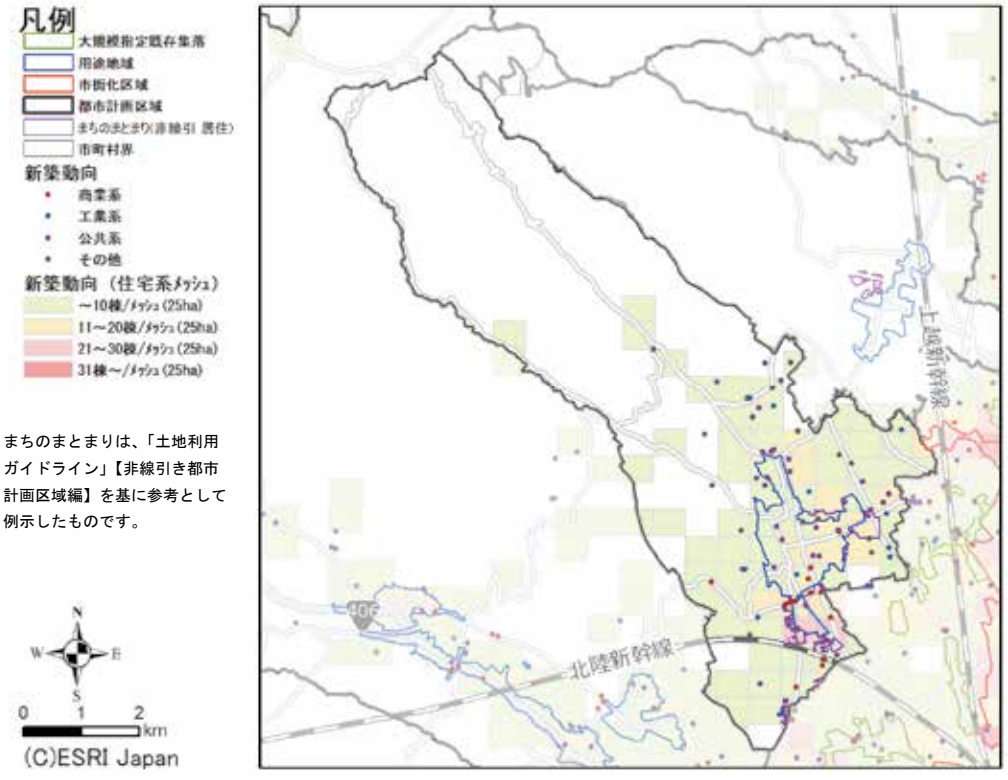
## 5-3. 榛名都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>高崎市の一部</td><td rowspan="2">【位置図】<br>
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・<br>人口動向等</td><td>○ 県央広域都市計画圏の北西部に位置し、榛名神社や榛名山周辺への観光、群馬県下有数の生産量を誇る梅などの農畜産業が盛んである。<br>○ 区域区分を定めていないが、用途地域や特別用途地区（大規模集客施設制限地区）による土地利用誘導・規制を実施している。<br>○ 人口は、平成 12 年以降減少傾向が続いており、今後も減少が続く見込みである。</td></tr>
<tr><td>現状の<br>主な問題点</td><td colspan="2">○ 建築物の新築は、約 6 割が用途地域外のまちのまとまりの外に立地しており、住宅は国道 406 号沿いの用途地域を中心にみられる。新築は平成 17 年から 27 年は減少傾向で、市街地拡散の圧力は高くないが、人口減少による低密化が進むおそれがある。<br>【新築動向（平成 23～27 年の新築件数）】
<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>用途地域</th><th>用途地域外の<br>まちのまとまり</th><th>その他</th></tr>
<tr><td rowspan="2">新築</td><td>件数</td><td>124</td><td>—</td><td>204</td></tr>
<tr><td>割合</td><td>37.8%</td><td>—</td><td>62.2%</td></tr>
</table>


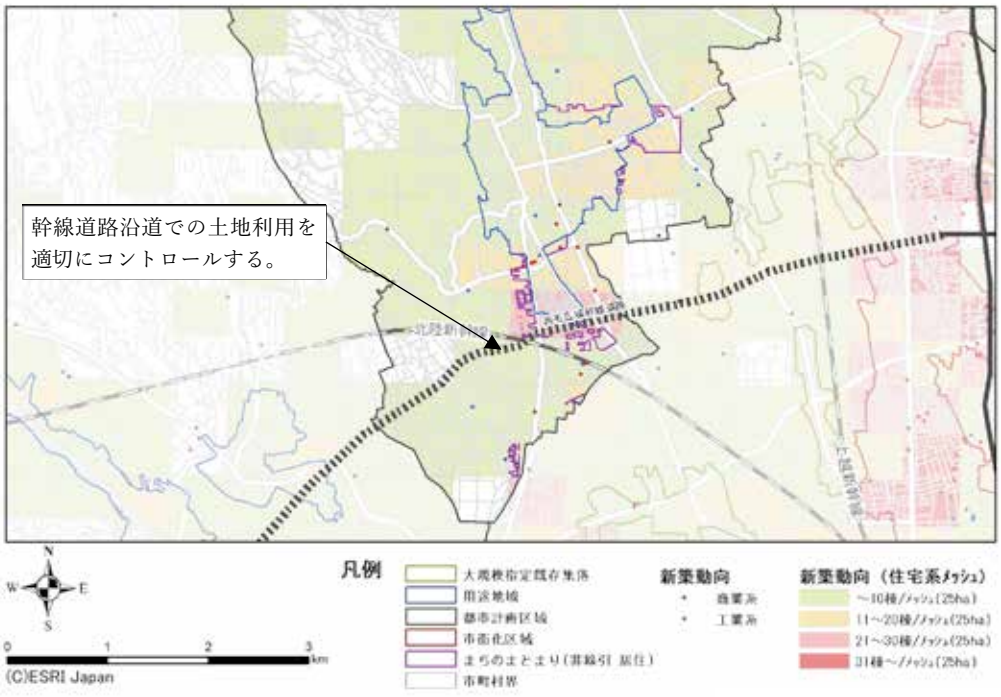
（資料：平成 27 年都市計画基礎調査）</td></tr>
<tr><td>区域の<br>主要課題</td><td colspan="2">○ 市街地拡散の傾向は顕著ではないが、低密な市街地の連担につながらないよう、まちのまとまりの形成・維持が必要である。<br>○ 榛名支所周辺は都市機能の向上・集積、榛名山を活かした観光やイベントの拠点としてのまちづくりを進めることが重要である。<br>○ 西毛広域幹線道路の整備に伴う開発圧力への対応が必要である。また烏川右岸の国道 406 号沿道は、地形的制約から計画的な土地利用が重要である。<br>○ 榛名山麓及び市街地周辺の農地等自然環境保全、計画的都市基盤整備が課題である。</td></tr>
</table>

| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇ 区域区分の有無：区域区分を定める必要があるが、今回は定めない<br>・人口動向等から市街地の拡散傾向は顕著でないが、西毛広域幹線道路の整備に伴う土地利用促進、市街地の低密化を勘案すると、今後区域区分を定める必要性が認められる。<br>・基本的に区域区分を実施する必要があることを前提として、区域区分の実施に向けた検討を進める。検討の結果、区域区分によらずとも想定される課題に対応できると判断される場合においては、区域区分代替案(用途地域や特定用途制限地域等の指定)による土地利用規制を行う。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域においては、区域区分の実施等による土地利用規制・誘導を行うことで、まちのまとまりの形成・維持を図る。高崎駅や群馬八幡駅等と生活拠点間は便利で利用しやすい公共交通体系を整備する。榛名湖周辺地区は「観光拠点」として位置づけ、景観の保全・維持、当該地区へのアクセス改善を図る。<br>なお、区域区分を定めない場合の代替案は、以下を想定する。<br>○　まちのまとまり<br>・現況の商業、工業等の土地利用状況等から、必要な区域は用途地域を指定し、良好な市街地形成を図る。<br>・用途地域の指定がある範囲を原則として、立地適正化計画による居住誘導区域及び都市機能誘導区域を指定し、住宅あるいは都市機能増進施設の立地の誘導を図る。<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で、用途地域外の区域については、必要な範囲について地区計画等を定め、良好な生活環境の整備等を推進する。<br>○　まちのまとまり外<br>・まちのまとまり以外の地域については、特定用途制限地域を指定し、身近な商業施設や小規模工場等以外の施設立地を制限することで居住環境の保全等を図る。<br>○　幹線道路の沿道等<br>・幹線道路の沿道において開発圧力の高まりが予測される区域については、特定用途制限地域を指定し、高崎市都市計画マスタープランにおいて商業地域の形成を図ることを位置づける地域を除いて、大規模商業施設等の立地を制限する。<br>  <br><br>※上記動向は平成 23～27 年を使用<br>まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。 |

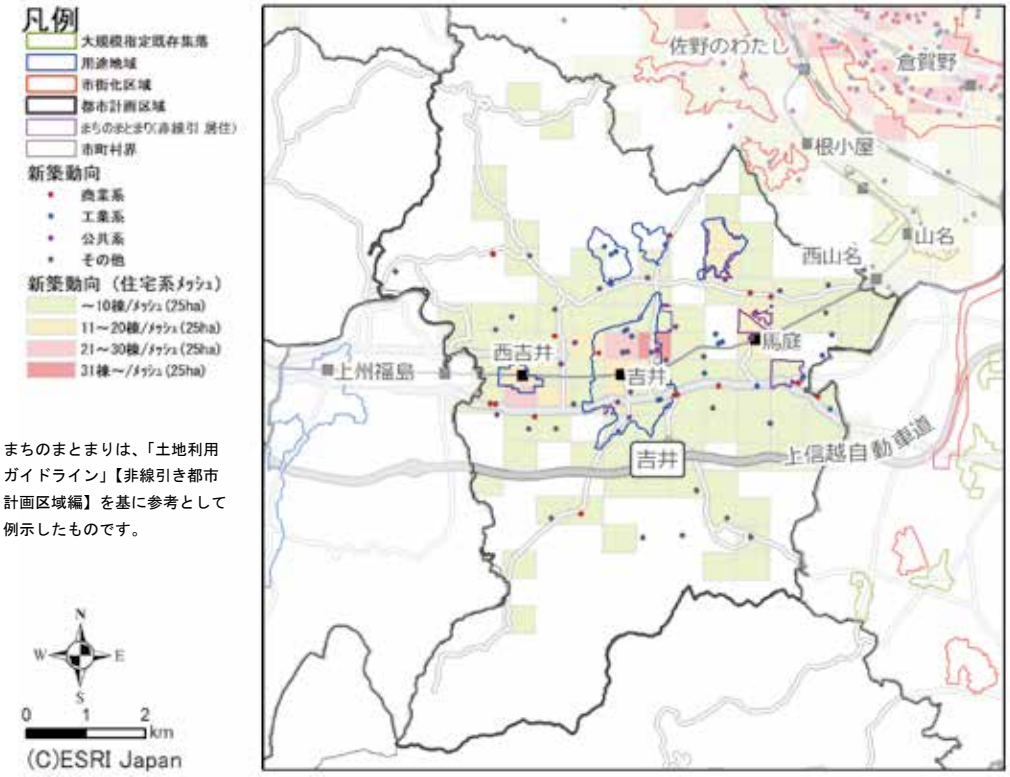
## 5-4. 箕郷都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>高崎市の一部</td><td rowspan="2">【位置図】<br>
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・<br>人口動向等</td><td>○ 県央広域都市計画圏の中央部からやや北に位置し、梅の生産など農業を中心として発展したが、昭和 40 年代半ば以降は人口が急増し、高崎市の郊外住宅地として開発が進んだ。<br>○ 区域区分を定めていないが、用途地域や特別用途地区（大規模集客施設制限地区）による土地利用誘導・規制を実施している。<br>○ 人口は、平成 27 年までは微増傾向だが、将来的には減少すると予測されている。一方、区域南部に西毛広域幹線道路の整備が進みつつあり、沿道での開発が進むことが見込まれる。</td></tr>
<tr><td>現状の<br>主な問題点</td><td colspan="2">○ 建築物の新築は、7 割弱が用途地域外のまちのまとまりの外に立地している。高崎市街地に隣接する区域南東部に住宅、幹線道路沿いに商工業系の新築が比較的多くみられる。市街地拡散の圧力は高くないが、人口減少による低密化が進むおそれがある。<br>【新築動向（平成 23～27 年の新築件数）】
<table>
<tr><th></th><th></th><th>用途地域</th><th>用途地域外のまちのまとまり</th><th>その他</th></tr>
<tr><td rowspan="2">新築</td><td>件数</td><td>126</td><td>42</td><td>343</td></tr>
<tr><td>割合</td><td>24.7%</td><td>8.2%</td><td>67.1%</td></tr>
</table>


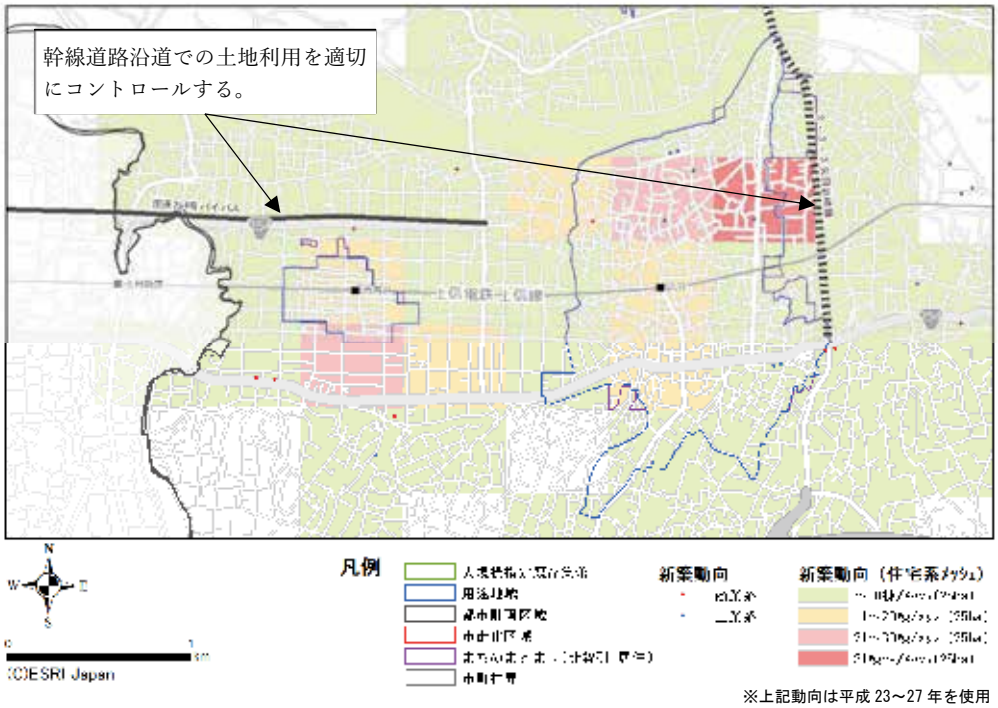
（資料：平成 27 年都市計画基礎調査）</td></tr>
<tr><td>区域の<br>主要課題</td><td colspan="2">○ 市街地拡散の傾向は顕著ではないが、低密な市街地の連担につながらないよう、まちのまとまりの形成・維持が必要である。<br>○ 箕輪城跡周辺は歴史的なまちのまとまりの活用、良好な居住の環境形成が課題である。<br>○ 区域南部の高崎都市計画区域に隣接する地区における農地でのミニ住宅地開発、西毛広域幹線道路の整備に伴う開発圧力への対応が必要である。<br>○ 榛名山麓の自然環境、農地の保全、観光資源を活かす土地利用の推進が課題である。</td></tr>
</table>

| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇ 区域区分の有無：区域区分を定める必要があるが、今回は定めない<br>・人口動向等から市街地の拡散傾向は顕著でないが、西毛広域幹線道路の整備に伴う土地利用促進、市街地低密化を勘案すると、今後区域区分を定める必要性が認められる。<br>・基本的に区域区分を定める必要があることを前提として、区域区分の実施に向けた検討を進める。検討の結果、区域区分によらずとも想定される課題に対応できると判断される場合においては、区域区分代替案(用途地域や特定用途制限地域等の指定)による土地利用規制を行う。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域においては、区域区分の実施等による土地利用規制・誘導を行うことで、まちのまとまりの形成・維持を図る。西毛広域幹線道路沿道は、工業・業務の誘導、沿道の既存のまちのまとまりを維持するための計画的な土地利用、近接する周辺施設等の連携、アクセス強化を図る。箕輪城復元、旧城下町まちなみ整備や地域資源の連携による「観光拠点」整備、高崎駅と生活拠点間の利便性の高い交通網の整備を進める。なお、区域区分を定めない場合の代替案は、以下を想定する。<br>○　まちのまとまり<br>・現況の商業、工業等の土地利用状況等から、必要な区域は用途地域を指定し、良好な市街地形成を図る。<br>・用途地域の指定がある範囲を原則として、立地適正化計画による居住誘導区域及び都市機能誘導区域を指定し、住宅あるいは都市機能増進施設の立地の誘導を図る。<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で、用途地域外の区域については、必要な範囲について地区計画を定め、良好な生活環境の整備等を推進する。<br>○　まちのまとまり外<br>・まちのまとまり以外の地域については、特定用途制限地域を指定し、身近な商業施設や小規模工場等以外の施設立地を制限することで居住環境の保全等を図る。<br>○　幹線道路の沿道等<br>・幹線道路の沿道において開発圧力の高まりが予測される区域については、特定用途制限地域を指定し、高崎市都市計画マスタープランにおいて商業地域の形成を図ることを位置づける地域を除いて大規模商業施設等の立地を制限する。<br>  <br><br>※上記動向は平成 23～27 年を使用<br>まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。 |

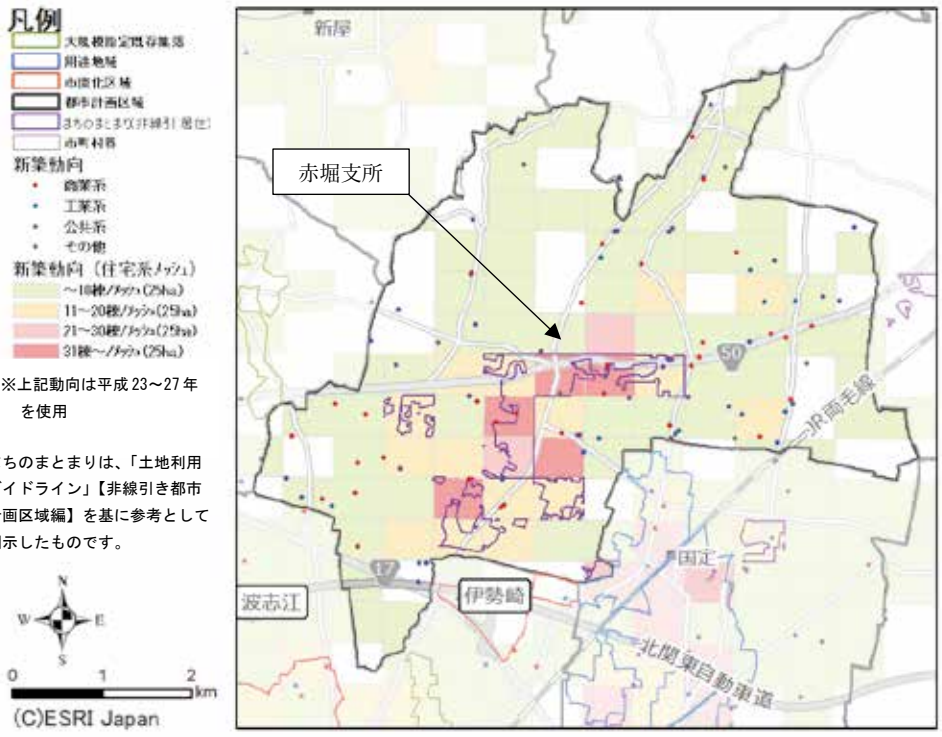
## 5-5. 吉井都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>高崎市の一部</td><td rowspan="2">【位置図】<br>
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・<br>人口動向等</td><td>○ 県央広域都市計画圏の中央部からやや南に位置している。上信越自動車道吉井インターチェンジの開設等による立地条件の向上に伴い、企業進出（物流の中継地等）や住宅団地の整備など、都市化が急速に進んだ。<br>○ 区域区分を定めていないが、用途地域や特別用途地区（大規模集客施設制限地区）による土地利用誘導・規制を実施している。<br>○ 人口は、平成 17 年をピークに減少に転じており、宅地需要の高まる可能性は低い。</td></tr>
<tr><td>現状の<br>主な問題点</td><td colspan="2">○ 建築物の新築は、6 割が用途地域外のまちのまとまりの外に立地している。住宅は上信電鉄線吉井駅・高崎市役所吉井支所が立地する区域中央部の用途地域及び西吉井の用途地域外縁で新築の集中がみられる。市街地拡散の圧力は高くないが、人口減少による低密化が進むおそれがある。<br>【新築動向（平成 23～27 年の新築件数）】
<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>用途地域</th><th>用途地域外の<br>まちのまとまり</th><th>その他</th></tr>
<tr><td rowspan="2">新築</td><td>件数</td><td>223</td><td>24</td><td>366</td></tr>
<tr><td>割合</td><td>36.4%</td><td>3.9%</td><td>59.7%</td></tr>
</table>


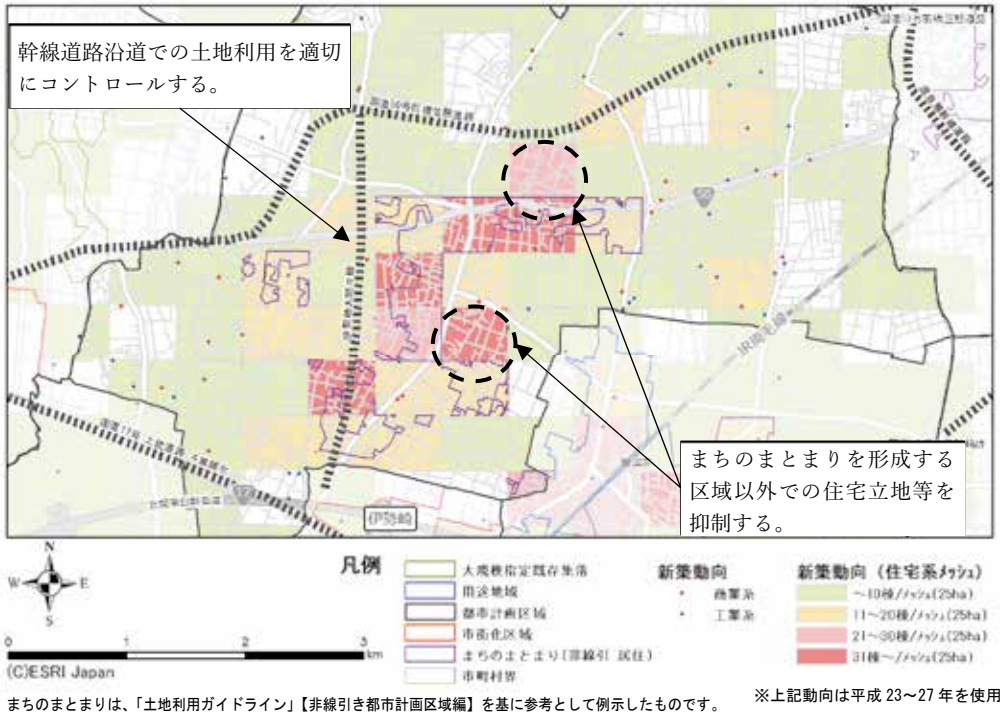
（資料：平成 27 年都市計画基礎調査）</td></tr>
<tr><td>区域の<br>主要課題</td><td colspan="2">○ 市街地拡散の傾向は顕著ではないが、低密な市街地の連担につながらないよう、まちのまとまりの形成・維持が必要である。<br>○ 中枢拠点・高崎駅周辺との連携、吉井駅周辺のまちのまとまりの形成が課題である。<br>○ 国道 254 号と同バイパス、主要地方道高崎神流秩父線バイパスの整備による開発圧力の高まりに対処するために適切な計画、誘導・規制が必要である。<br>○ 自然環境、農地との共存、多胡碑など歴史・文化遺産の保全・活用が課題である。</td></tr>
</table>

| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇ 区域区分の有無：区域区分を定める必要があるが、今回は定めない<br>・人口動向等から市街地の拡散傾向は顕著でないが、国道 254 号バイパス、主要地方道高崎神流秩父線バイパス整備に伴う土地利用促進、市街地低密化を勘案すると、今後区域区分を定める必要性が認められる。<br>・基本的に区域区分を定める必要があることを前提として、区域区分の実施に向けた検討を進める。検討の結果、区域区分によらずとも想定できる課題に対応できると判断される場合においては、区域区分代替案(用途地域や特定用途制限地域等の指定)による土地利用規制を行う。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域においては、区域区分の実施等による土地利用規制・誘導を行うことで、鉄道駅を中心としたまちのまとまりの形成・維持を図る。併せて、多胡碑周辺地区と他の上野三碑と連携した「観光拠点」整備を図る。また、高崎駅、吉井インターチェンジなどの高速交通網へのアクセス向上、パークアンドライド駐車場の整備などの駅アクセスにより鉄道利用者増を図る。<br>なお、区域区分を定めない場合の代替案は、以下を想定する。<br>○ まちのまとまり<br>・現況の商業、工業等の土地利用状況等から、必要な区域は用途地域を指定し、良好な市街地形成を図る。<br>・用途地域の指定がある範囲を原則として、立地適正化計画による居住誘導区域及び都市機能誘導区域を指定し、住宅あるいは都市機能増進施設の立地の誘導を図る。<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で、用途地域外の区域については、必要な範囲について地区計画を定め、良好な生活環境の整備等を推進する。<br>○ まちのまとまり外<br>・まちのまとまり以外の地域については、特定用途制限地域を指定し、身近な商業施設や小規模工場等以外の施設立地を制限することで居住環境の保全等を図る。<br>○ 幹線道路の沿道等<br>・幹線道路の沿道において開発圧力の高まりが予測される区域については、特定用途制限地域を指定し、高崎市都市計画マスタープランにおいて商業地域の形成を図ることを位置づける地域を除いて、大規模商業施設等の立地を制限する。<br>  <br><br>※上記動向は平成 23～27 年を使用<br>まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。 |

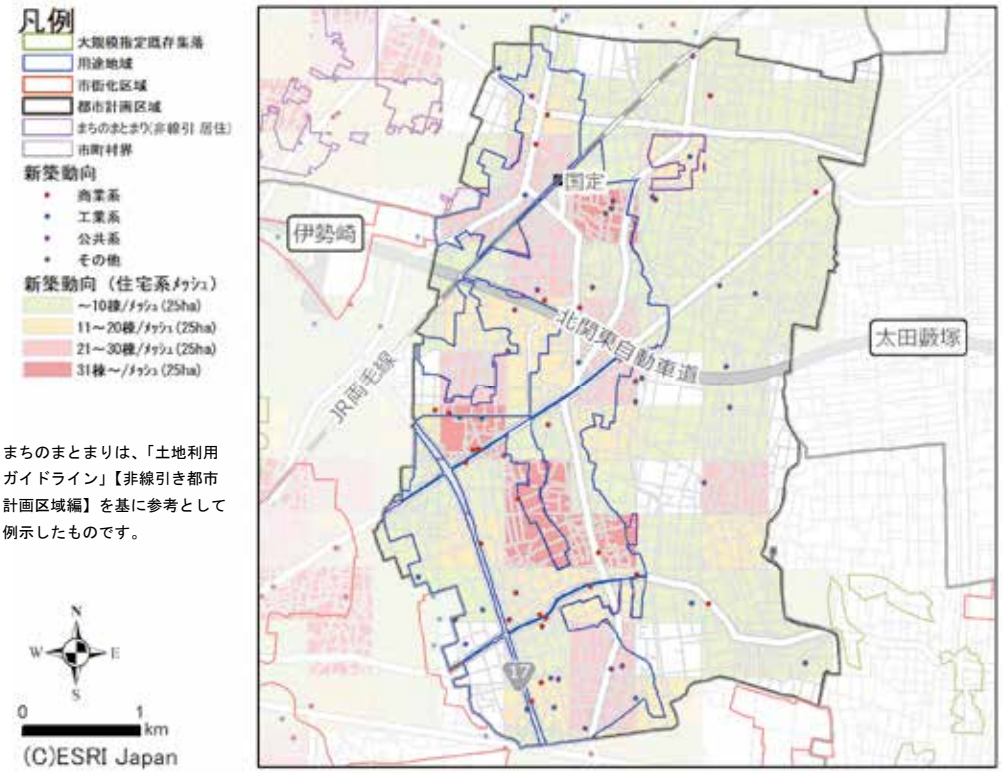
## 5-6. 赤堀都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>伊勢崎市の一部</td><td rowspan="2">【位置図】<br>
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・<br>人口動向等</td><td>○ 県央広域都市計画圏の南東、赤城山の東南山麓の末端に位置する。農業が主産業だが、一般国道 50 号バイパスや北関東自動車道の整備により郊外の都市として発展が見込まれる。<br>○ 区域区分を定めていないが、特定用途制限地域による土地利用誘導・規制を国道 50 号バイパス（前橋笠懸道路）沿道で実施している。<br>○ 人口は、成長率は鈍化するものの令和 7（2025）年まで、世帯数については令和 17（2035）年まで増加が見込まれる。今後も一定の宅地需要が生じる可能性がある。</td></tr>
<tr><td>現状の<br>主な問題点</td><td colspan="2">○ 用途地域が定められておらず、建築物の新築は 8 割がまちのまとまりの外に立地している。住宅は伊勢崎市役所赤堀支所周辺から区域中部、南部に多いが、商工業も含め、区域全域に広がる。市街地拡散傾向が顕著で、今後も宅地需要の高まりが見込まれる。<br>【新築動向（平成 23～27 年の新築件数）】
<table>
<tr><td colspan="2"></td><td>用途地域</td><td>用途地域外のまちのまとまり</td><td>その他</td></tr>
<tr><td rowspan="2">新築</td><td>件数</td><td>—</td><td>156</td><td>607</td></tr>
<tr><td>割合</td><td>—</td><td>20.4%</td><td>79.6%</td></tr>
</table>


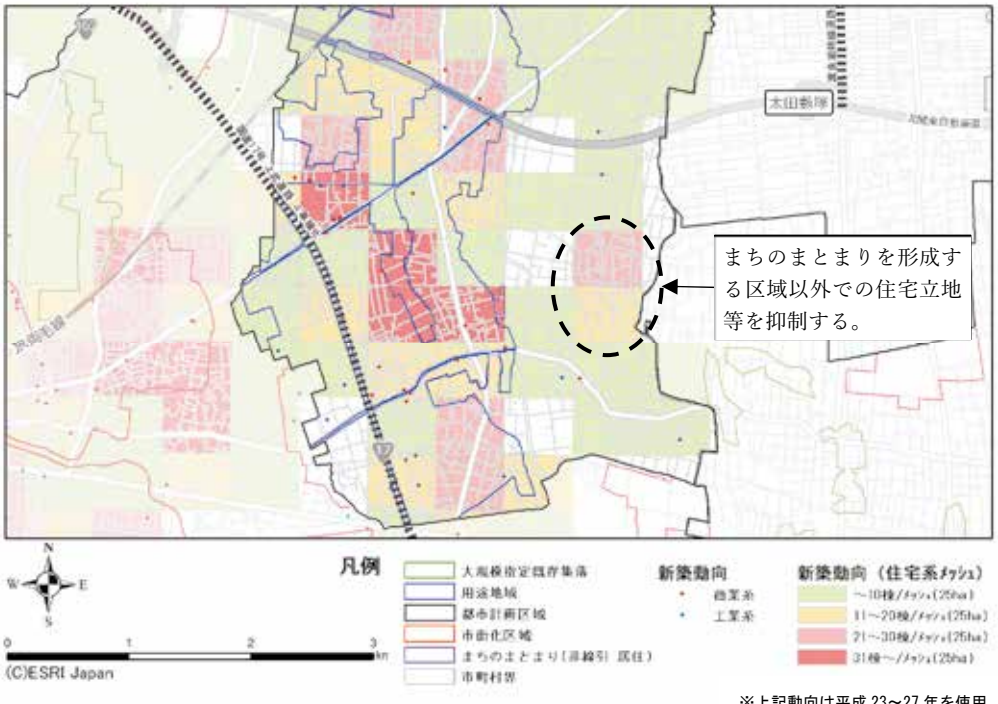
（資料：平成 27 年都市計画基礎調査）</td></tr>
<tr><td>区域の<br>主要課題</td><td colspan="2">○ 市街地の拡散傾向が顕著にみられ、市街化の抑制とまちのまとまりの形成・維持が必要である。<br>○ 都市拠点・伊勢崎駅及び新伊勢崎駅周辺との連携、赤堀支所周辺での都市機能集積とまちのまとまり形成が課題である。<br>○ 一般国道 50 号線バイパス（前橋笠懸道路） 沿道は、風俗施設等を規制している特定用途制限地域に加え市街地拡散抑制につながる土地利用の規制強化が課題である。<br>○ 工業地の集約・集積と工業機能の強化、赤堀支所周辺と北関東自動車道伊勢崎インターチェンジ周辺地区の基盤整備やアクセス道路の整備による産業育成が重要である。<br>○ 地域特性を活かし、農村と新興住宅が調和する都市を形成していく必要がある。</td></tr>
</table>

| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇ 区域区分の有無：区域区分を定める必要があるが、今回は定めない<br>・令和 7（2025）年まで区域内人口の増加、令和 17(2035)年まで世帯人口増加の傾向が継続することが予測され、これに伴う宅地需要の発生が想定される。現状の土地利用の動向では、市街地拡散の傾向が顕著に現れている。このことから、市街地拡大の可能性は高いと判断され、今後区域区分を定める必要性が認められる。本区域は首都圏整備法に基づき指定される都市開発区域にあり、この点からも計画的な整備が求められる。<br>・基本的に区域区分を実施する必要があることを前提として、区域区分の実施に向けた検討を進める。検討の結果、区域区分によらずとも想定される課題に対応できると判断される場合においては、区域区分代替案(用途地域や特定用途制限地域等の指定)による土地利用規制を行う。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域においては、区域区分の適用等による土地利用規制・誘導を行うことで、まちのまとまりの形成・維持を図る。赤堀支所周辺を地域におけるまちのまとまりとして位置づけ、施設・機能の配置を検討していく。また、伊勢崎の中心市街地まで便利で利用しやすい公共交通体系を整備する。<br>なお、区域区分を定めない場合の区域区分代替案については、以下を想定する。<br>○　まちのまとまり<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で人口密度等の一定の要件を満たす区域、または現況の土地利用状況等から必要な区域では、用途地域を指定し、良好な市街地形成を図る。<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で、用途地域外の区域については、必要な範囲について地区計画等を定め、良好な生活環境の整備等を推進する。<br>・用途地域の指定がある範囲を原則として、立地適正化計画に基づく各種施策に取り組み、住宅または都市機能増進施設の立地の誘導を図る。<br>○　まちのまとまり外<br>・まちのまとまり以外の地域については、特定用途制限地域を指定し、身近な商業施設や小規模工場等以外の施設立地を制限することで居住環境の保全等を図る。<br>・また、まちのまとまり以外での住宅の立地を抑制するため、居住調整地域、共同住宅等を制限する特定用途制限地域のいずれかを指定する。<br>○　幹線道路の沿道等<br>・幹線道路の沿道において土地利用が促進されることが予測される区域については、特定用途制限地域を指定し、伊勢崎市都市計画マスタープランにおいて商業地域の形成を図ることを位置づける地域を除いて、大規模商業施設等の立地を制限する。<br>  <br><br>まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。<br>※上記動向は平成 23～27 年を使用 |

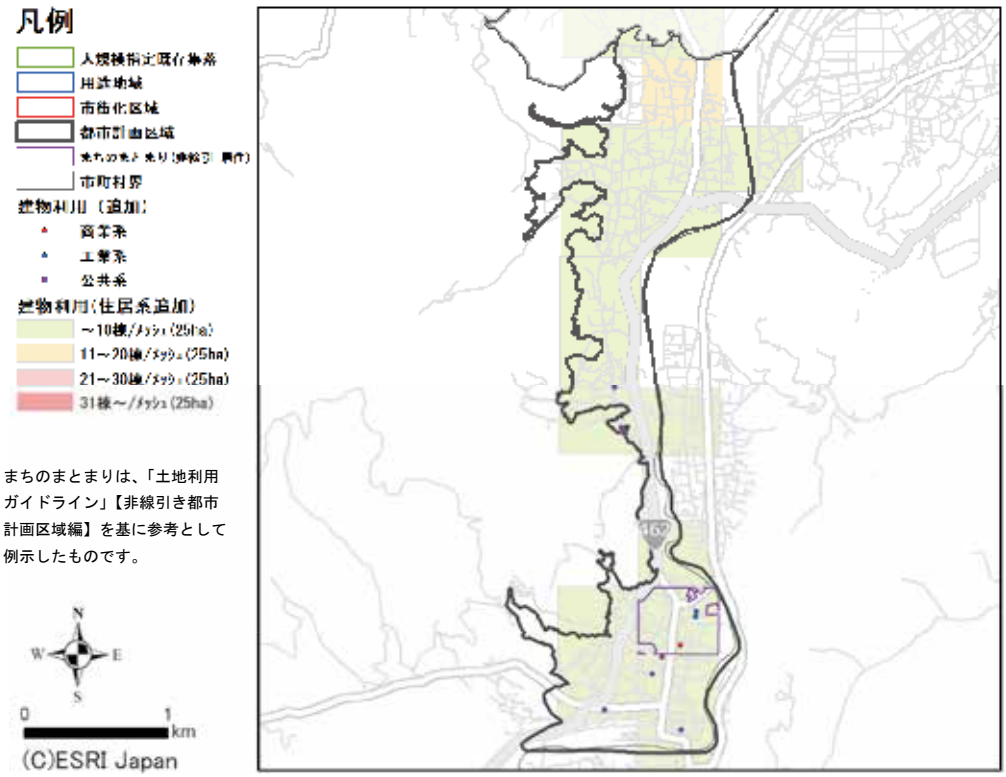
## 5-7. 東都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>伊勢崎市の一部</td><td rowspan="2">【位置図】<br>
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・<br>人口動向等</td><td>○ 県央広域都市計画圏の東部に位置する。平坦な耕地農村地域であるが、一般国道 17 号（上武道路）や JR 両毛線などが通り、工業・流通団地、大型商業施設、住宅地等立地で、郊外都市として発展した。北関東自動車道の開通で広域連携機能の強化が期待される。<br>○ 区域区分を定めていないが、用途地域や特定用途制限地域による土地利用誘導・規制を実施している。<br>○ 成長率は鈍化するが、人口は令和 7（2025）年まで、世帯数は令和 17（2035）年まで増加が見込まれる。</td></tr>
<tr><td>現状の<br>主な問題点</td><td colspan="2">○ 建築物の新築は、約 65%が用途地域内に立地するが、用途地域外のまちのまとまりの外にも 3 割強が立地する。新築は、住宅が伊勢崎中心市街地に近い西側で多いが、商工業も含め区域全域に広がっている。市街地拡散の傾向が顕著であり、今後引き続き宅地需要の高まりが見込まれる。<br>【新築動向（平成 23～27 年の新築件数）】
<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>用途地域</th><th>用途地域外のまちのまとまり</th><th>その他</th></tr>
<tr><td rowspan="2">新築</td><td>件数</td><td>551</td><td>18</td><td>281</td></tr>
<tr><td>割合</td><td>64.8%</td><td>2.1%</td><td>33.1%</td></tr>
</table>


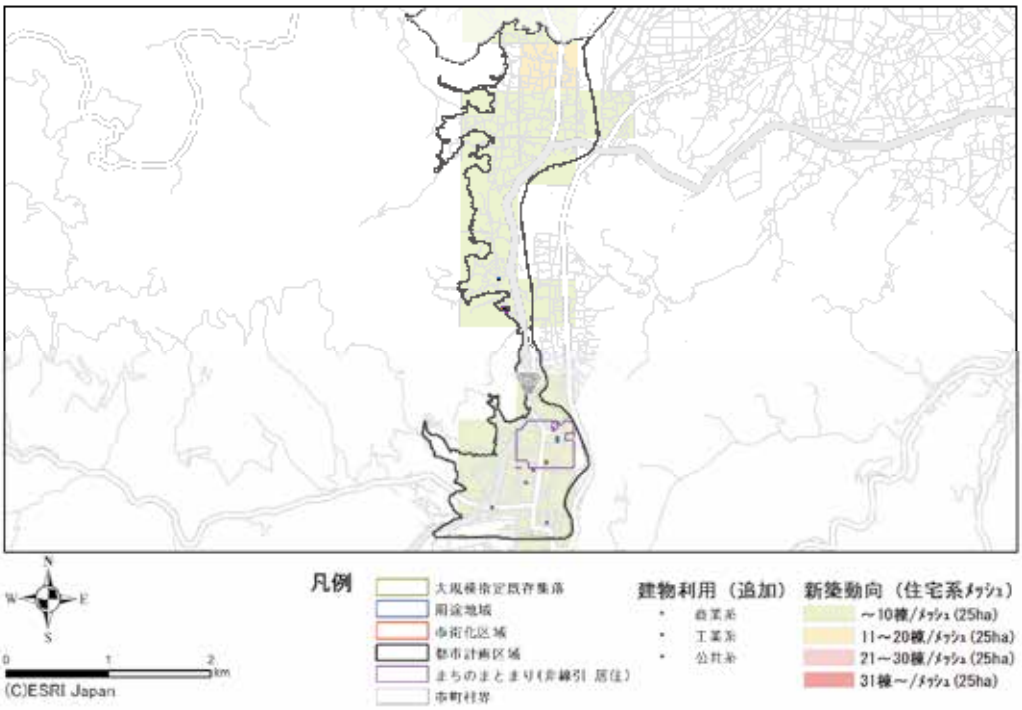
（資料：平成 27 年都市計画基礎調査）</td></tr>
<tr><td>区域の<br>主要課題</td><td colspan="2">○ 市街地の拡散傾向が顕著にみられ、市街化の抑制とまちのまとまりの形成・維持が必要である。<br>○ 既存の住宅地等集積があるあずま支所周辺等のまちのまとまり形成が必要である。<br>○ 区域を三方から囲む伊勢崎都市計画区域と太田都市計画区域からの市街化圧力に対し、適切に土地利用を誘導・規制する必要がある。</td></tr>
</table>

| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇ 区域区分の有無：区域区分を定める必要があるが、今回は定めない<br>・令和 7（2025）年まで区域内人口の増加、令和 17（2035）年まで世帯人口増加の傾向が継続することが予測され、これに伴う宅地需要の発生が想定される。現状の土地利用の動向では、市街地拡散の傾向が顕著に現れている。このことから、市街地拡大の可能性は高いと判断され、今後区域区分を定める必要性が認められる。本区域は首都圏整備法に基づき指定される都市開発区域にあり、この点からも計画的な整備が求められる。<br>・基本的に区域区分を実施する必要があることを前提として、区域区分の新規実施に向けた検討を進める。検討の結果、区域区分によらずとも想定される課題に対応できると判断される場合においては、区域区分代替案(用途地域や特定用途制限地域等の指定)による土地利用規制を行う。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域においては、区域区分の実施等による土地利用規制・誘導を行うことで、鉄道駅を中心としたまちのまとまりの形成・維持を図る。あずま支所周辺を地域におけるまちのまとまりとして位置づけ、施設・機能の配置を検討していく。また、伊勢崎の中心市街地まで便利で利用しやすい公共交通体系を整備する。<br>なお、区域区分を定めない場合の区域区分代替案については、以下を想定する。<br>○　まちのまとまり<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で人口密度等の一定の要件を満たす区域、あるいは現況の土地利用状況等から必要な区域は、用途地域を指定し、良好な市街地形成を図る。<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で、用途地域外の区域については、必要な範囲について地区計画等を定め、良好な生活環境の整備等を推進する。<br>・用途地域の指定がある範囲を原則として、立地適正化計画に基づく各種施策に取り組み、住宅あるいは都市機能増進施設の立地の誘導を図る。<br>○　まちのまとまり外<br>・まちのまとまり以外の地域については、特定用途制限地域を指定し、身近な商業施設や小規模工場等以外の施設立地を制限することで居住環境の保全等を図る。<br>・また、まちのまとまり以外での住宅の立地を抑制するため、居住調整地域、共同住宅等を制限する特定用途制限地域のいずれかを指定する。<br>  <br>※上記動向は平成 23～27 年を使用<br>まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。 |

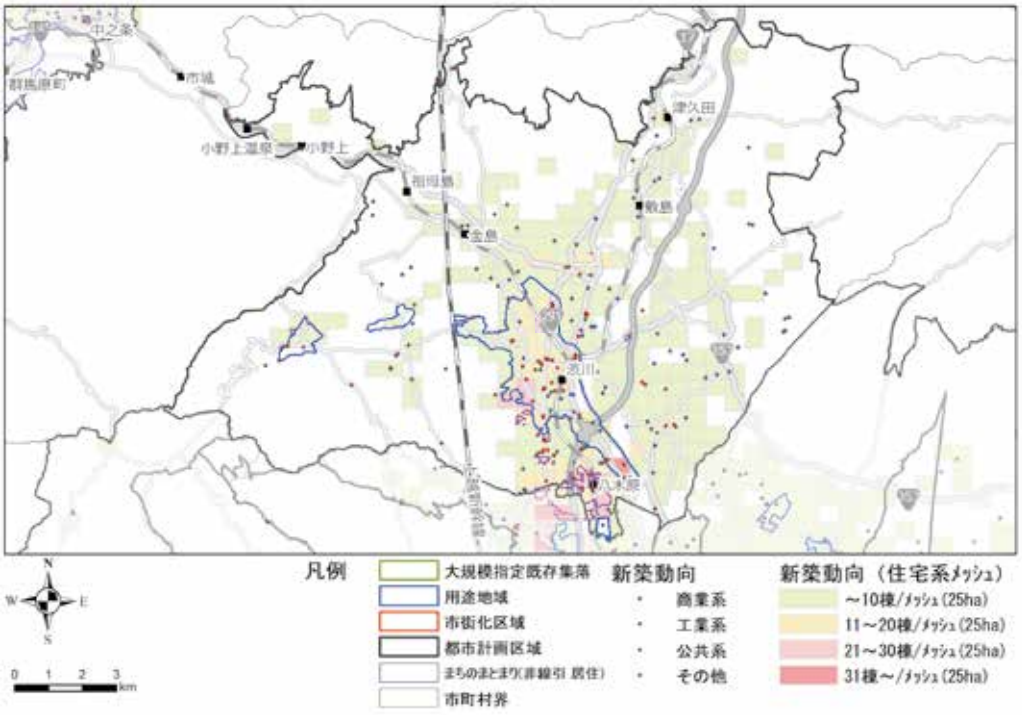
## 5-8. 鬼石都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>藤岡市の一部</td><td rowspan="2">【位置図】<br>
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・<br>人口動向等</td><td>○ 県央広域都市計画圏の南端に位置し、埼玉県に接する神流川に沿ったわずかな平坦地であり、美しい自然に囲まれた区域である。<br>○ 区域区分を定めておらず、そのほかの土地利用規制等も行っていない。<br>○ 人口は平成12年以降減少傾向が続いており、今後も減少が続く見込みであることから、宅地需要が高まる可能性は低い。</td></tr>
<tr><td>現状の<br>主な問題点</td><td colspan="2">○ 建物の新築数は多くないが、まちのまとまりに立地するのは全体の17.4%で、大部分は用途地域外のまちのまとまりに立地する。区域全体に分散しているが、住宅は北部の藤岡市側、商工業、公共系が南部にみられる。<br>【新築動向（図上計測による平成23～27年の建物追加件数）】
<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>用途地域</th><th>用途地域外のまちのまとまり</th><th>その他</th></tr>
<tr><td rowspan="2">追加</td><td>件数</td><td>―</td><td>8</td><td>38</td></tr>
<tr><td>割合</td><td>―</td><td>17.4%</td><td>82.6%</td></tr>
</table>


（資料：平成27年都市計画基礎調査）</td></tr>
<tr><td>区域の<br>主要課題</td><td colspan="2">○ 既存の住宅地や商業地等が集積している鬼石地域複合施設周辺に都市機能を集約させ、まちのまとまりを計画的に形成していくことが重要である。<br>○ 都市拠点である群馬藤岡駅周辺との機能連携を図ることが重要である。<br>○ 山地や田畑・優良農地などの身近なみどりを保全し、まちの個性を活かしたまちづくりや景観の形成を図ることが課題である。</td></tr>
</table>

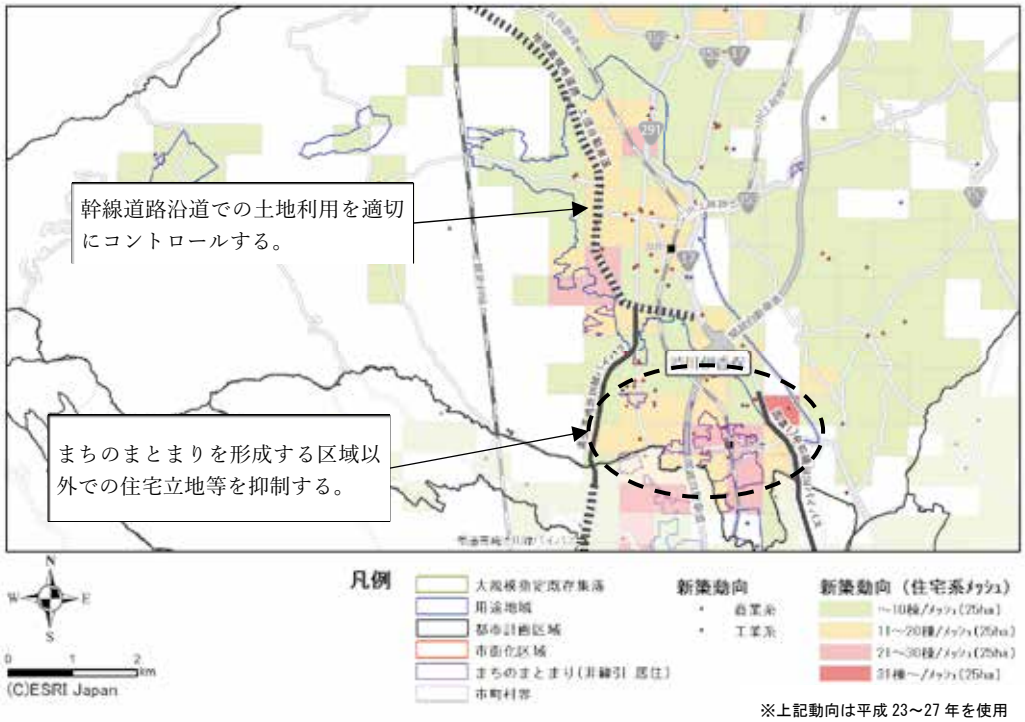
| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇ 区域区分の有無：区域区分を定めない<br>・人口動向等から今後、市街地が急速に拡大する可能性は低い。また、ミニ開発や沿道における開発等に対しては、地区計画の活用、用途地域や特定用途制限地域の指定により対応可能であると考えられる。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域では、区域区分を定めないものの、良好な環境を保ちつつ、まちのまとまりの形成・維持や開発の誘導を適正に進める。このため、地区計画の活用、用途地域や特定用途制限地域の指定、開発許可基準の見直しなどにより計画的な土地利用を図る。神流川沿いの三波石峡の景観や桜山などの豊かな自然を活かした交流人口増を目的としたまちづくりを進めるとともに、都市拠点である藤岡市中心部とのバスなどによる公共交通のアクセスを維持・向上させる。<br>  <br><br>まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。　※上記動向は平成 23～27 年を使用 |

## 5-9. 渋川都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>渋川市の一部</td><td rowspan="2">【位置図】<br>
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・<br>人口動向等</td><td>○ 本広域都市計画圏の北部に位置し、榛名山系、赤城山麓に広がる丘陵と、利根川と吾妻川沿いの平坦地から形成されている。JR 吾妻線・上越線、一般国道 17 号などがある交通の要衝で、県の北部と南部をつなぐ中心的な都市であり、伊香保などの観光資源も有する。<br>○ 区域区分は定めていないが、用途地域で土地利用を誘導・規制している。<br>○ 都市計画区域の人口は都市計画区域を拡大した影響で平成 22 年から 27 年では増加したが、市全体での同時期の人口は減少している。今後も減少傾向の見込みである。</td></tr>
<tr><td>現状の<br>主な問題点</td><td colspan="2">○ 建築物の新築は、6 割は用途地域外のまちのまとまりの外に立地する。商工業とも前橋、高崎の市街地に近い南部、幹線道路沿いに多く、市街地拡散の傾向がみられる。<br>○ 上信自動車道の整備に合わせた沿道の開発圧力の高まりが見込まれる。（資料：平成 27 年都市計画基礎調査）<br>【新築動向（平成 23～27 年の新築件数）】
<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>用途地域</th><th>用途地域外のまちのまとまり</th><th>その他</th></tr>
<tr><td rowspan="2">新築</td><td>件数</td><td>539</td><td>69</td><td>971</td></tr>
<tr><td>割合</td><td>34.1%</td><td>4.4%</td><td>61.5%</td></tr>
</table>


まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。</td></tr>
<tr><td>区域の<br>主要課題</td><td colspan="2">○ 市街地拡散の傾向がみられ、低密な市街地の連担につながらないよう、市街地拡散の抑制とまちのまとまりの形成・維持が必要である。特に JR 八木原駅周辺の計画的な土地利用を検討する必要がある。<br>○ 土地区画整理事業が終了する都市拠点・渋川駅から四ツ角地区周辺への都市機能集約が課題である。<br>○ 吾妻広域都市計画圏や利根沼田広域都市計画圏との連携強化、伊香保温泉の観光資源としての保全・活用に向けた市街地形成が課題である。<br>○ 上武道路や上信自動車道、高崎渋川線バイパスなど幹線道路の整備が進んでおり、今後沿道の開発圧力が高まる可能性がある。</td></tr>
</table>

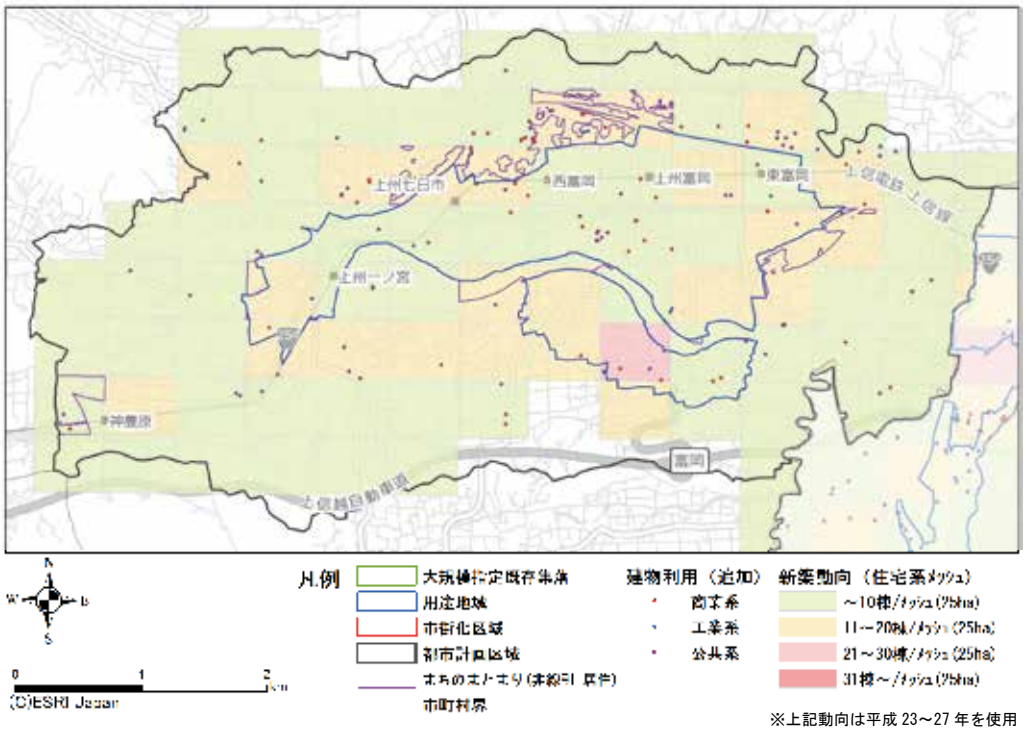
| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇ 区域区分の有無：区域区分を定める必要があるが、今回は定めない<br>・人口動向と土地利用に市街地の拡散傾向がみられ、上信自動車道の整備に伴う土地利用促進から、市街地拡大の可能性が高いと判断され、市街地の低密化が懸念される。<br>・基本的に区域区分を定める必要があることを前提として、区域区分の新規実施に向けた検討を進める。検討の結果、区域区分によらずとも想定される課題に対応できると判断される場合においては、区域区分代替案(用途地域や特定用途制限地域等の指定)による土地利用規制を行う。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域においては、区域区分の実施等による土地利用規制・誘導を周辺都市と連携しながら行うことで、鉄道駅を中心としたまちのまとまりの形成・維持を図る。また、伊香保地区を「観光拠点」として位置づけ、景観の保全・維持、当該地区へのアクセス改善を図る。なお、区域区分を定めない場合の区域区分代替案については、以下を想定する。<br>○　まちのまとまり<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で人口密度等の一定の要件を満たす区域、あるいは現況の土地利用状況等から必要な区域については、用途地域を指定し、良好な市街地の形成を図る。<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で、用途地域外の区域については、必要な範囲について地区計画等を定め、良好な生活環境の整備等を推進する。<br>・用途地域の指定がある範囲を原則として、立地適正化計画による居住誘導区域及び都市機能誘導区域を指定し、住宅あるいは都市機能増進施設の立地の誘導を図る。<br>○　まちのまとまり外<br>・まちのまとまり以外の地域については、特定用途制限地域を指定し、身近な商業施設や小規模工場等以外の施設立地を制限することで居住環境の保全等を図る。<br>・また、まちのまとまり以外での住宅の立地を抑制するため、居住調整地域を指定する。<br>○　幹線道路の沿道等<br>・幹線道路の沿道において土地利用が促進されることが予測される区域については、特定用途制限地域を指定し、渋川市都市計画マスタープランにおいて商業地域の形成を図ることを位置づける地域を除いて、大規模商業施設等の立地を制限する。 |




※上記動向は平成 23～27 年を使用

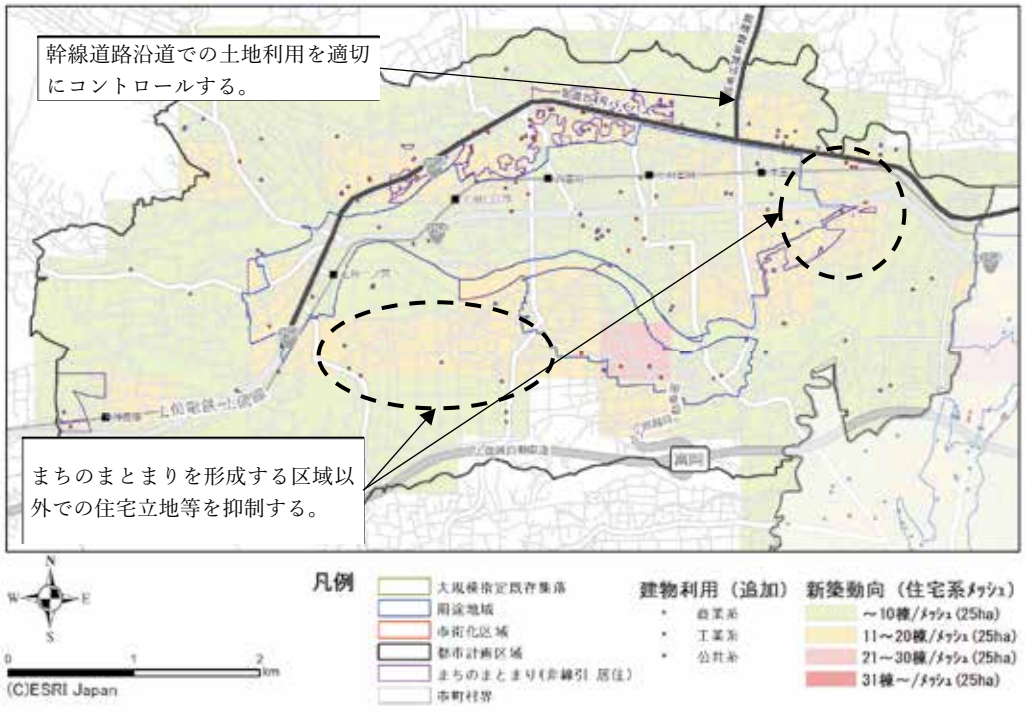
まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。

## 5-10. 富岡都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>富岡市の一部</td><td rowspan="2">【位置図】<br>
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・<br>人口動向等</td><td>○ 県央広域都市計画圏の南西、三方を山々に囲まれた鏑川と高田川の流域に位置する平坦地である。上信電鉄、一般国道 254 号、上信越自動車道等の広域交通網が発達しており、世界遺産である富岡製糸場等の観光資源を有している。<br>○ 区域区分を定めていないが、用途地域による土地利用誘導・規制を実施している。<br>○ 人口は平成 17 年をピークに減少傾向が続く見込みである。一方、平成 27 年に用途地域外で人口が増加している。</td></tr>
<tr><td>現状の<br>主な問題点</td><td colspan="2">○ 建築物の新築は、6 割は用途地域外のまちのまとまりの外に立地する。住宅、商工業いずれも用途地域の外縁部で立地が顕著である。<br>○ 西毛広域幹線道路整備に合わせた沿道の開発圧力の高まりが見込まれる。<br><br>【新築動向（図上計測による平成 23～27 年の建物追加件数）】
<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>用途地域</th><th>用途地域外のまちのまとまり</th><th>その他</th></tr>
<tr><td rowspan="2">追加</td><td>件数</td><td>274</td><td>26</td><td>464</td></tr>
<tr><td>割合</td><td>35.9%</td><td>3.4%</td><td>60.7%</td></tr>
</table>


※上記動向は平成 23～27 年を使用<br><br>まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。<br><br>（資料：平成 27 年国勢調査期都市計画基礎調査）</td></tr>
<tr><td>区域の<br>主要課題</td><td colspan="2">○ 市街地拡散の傾向がみられ、低密な市街地の連担につながらないよう、市街地拡散の抑制とまちのまとまりの形成・維持が必要である。<br>○ 都市拠点・上州富岡駅及び富岡市役所周辺でのまちのまとまりの形成が必要である。<br>○ 世界遺産・富岡製糸場、中高瀬観音山遺跡等の歴史・文化、周辺の街並み、自然保全を考慮した計画的な土地利用が必要となる。</td></tr>
</table>

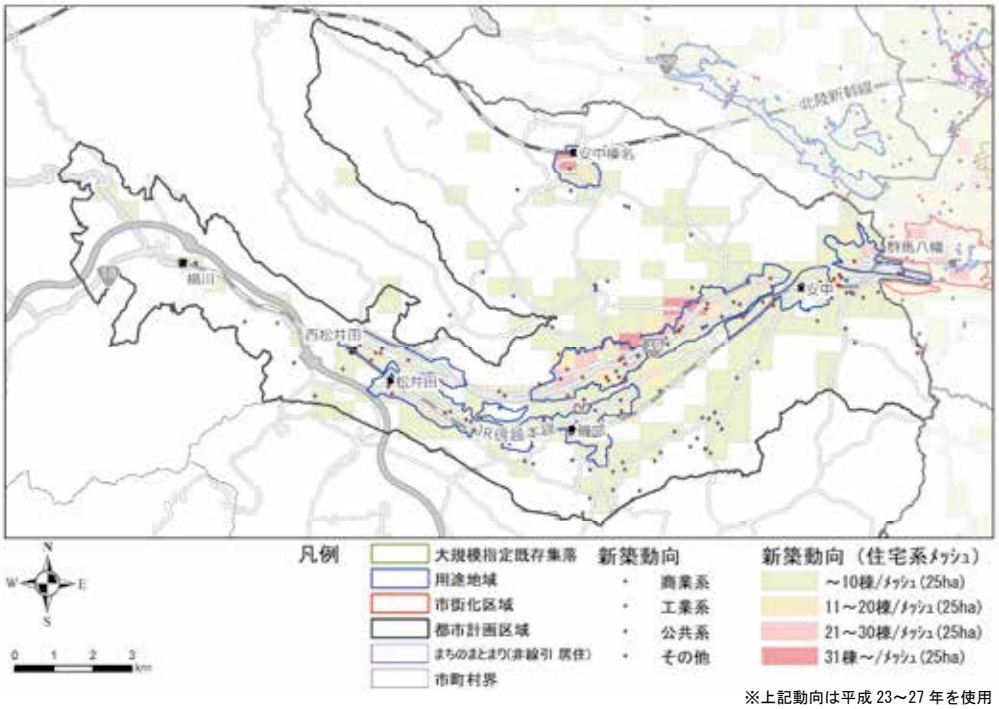
| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇ 区域区分の有無：区域区分を定める必要があるが、今回は定めない<br>・人口動向と土地利用に市街地の拡散傾向がみられ、西毛広域幹線道路の整備に伴う土地利用促進から、市街地拡大の可能性が高いと判断され、市街地の低密化が懸念される。<br>・基本的に区域区分を定める必要があることを前提として、区域区分の実施に向けた検討を進める。検討の結果、区域区分によらずとも想定される課題に対応できると判断される場合においては、区域区分代替案(用途地域や特定用途制限地域等の指定)による土地利用規制を行う。また、都市計画区域の拡大についても併せて検討を行う。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域においては、区域区分の実施等による土地利用規制・誘導を周辺都市と連携して行い、鉄道駅を中心としたまちのまとまりの形成・維持を図る。また、富岡製糸場周辺地区を「観光拠点」として位置づけ、景観の保全・維持、当該地区へのアクセス改善を図る。なお、区域区分を定めない場合の区域区分代替案については、以下を想定する。<br>○　まちのまとまり<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で人口密度等の一定の要件を満たす区域、または現況の土地利用状況等から必要な区域では、用途地域を指定し、良好な市街地形成を図る。<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で、用途地域外の区域については、必要な範囲について地区計画等を定め、良好な生活環境の整備等を推進する。<br>・用途地域の指定がある範囲を原則として、立地適正化計画による居住誘導区域及び都市機能誘導区域を指定し、住宅または都市機能増進施設の立地の誘導を図る。<br>○　まちのまとまり外<br>・まちのまとまり以外の地域については、特定用途制限地域を指定し、身近な商業施設や小規模工場等以外の施設立地を制限することで居住環境の保全等を図る。<br>・また、まちのまとまり以外での住宅の立地を抑制するため、居住調整地域を指定する。<br>○　幹線道路の沿道等<br>・幹線道路の沿道において土地利用が促進されることが予測される区域については、特定用途制限地域を指定し、富岡市都市計画マスタープランにおいて商業地域の形成を図ることを位置づける地域を除いて、大規模商業施設等の立地を制限する。 |

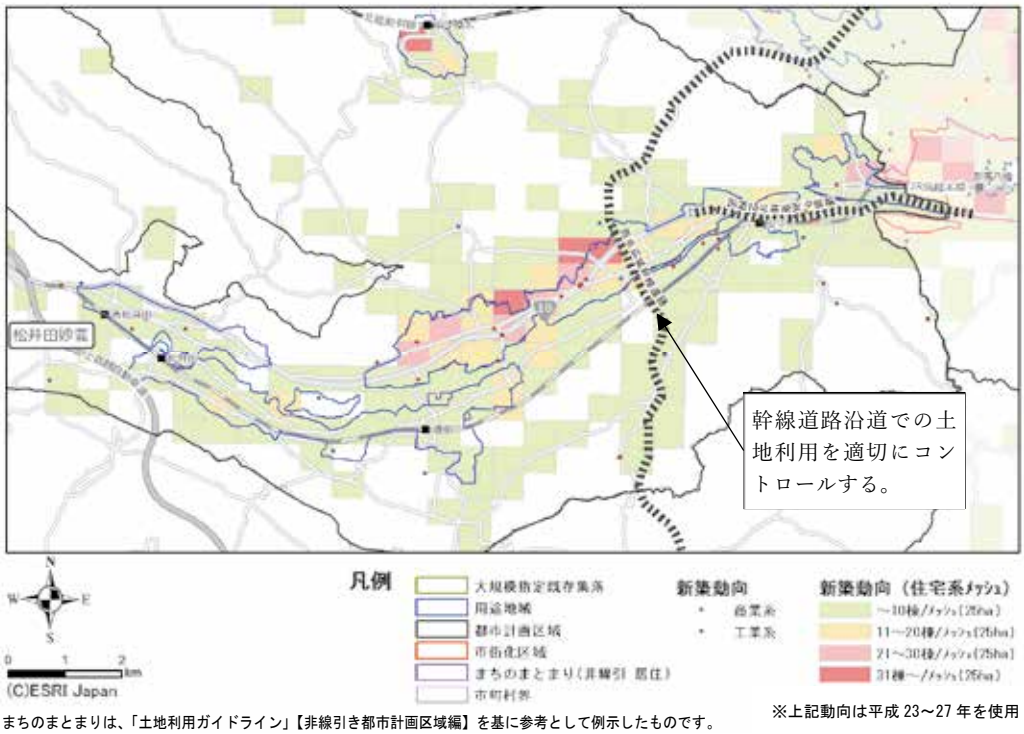



まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。

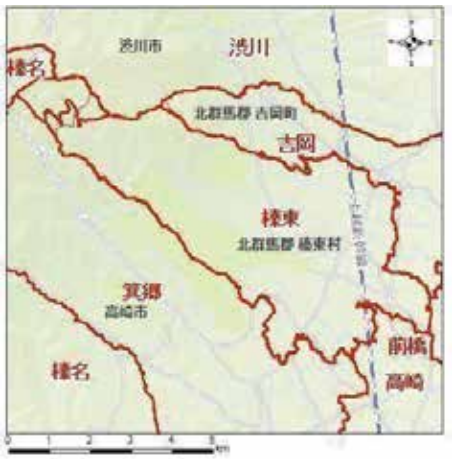
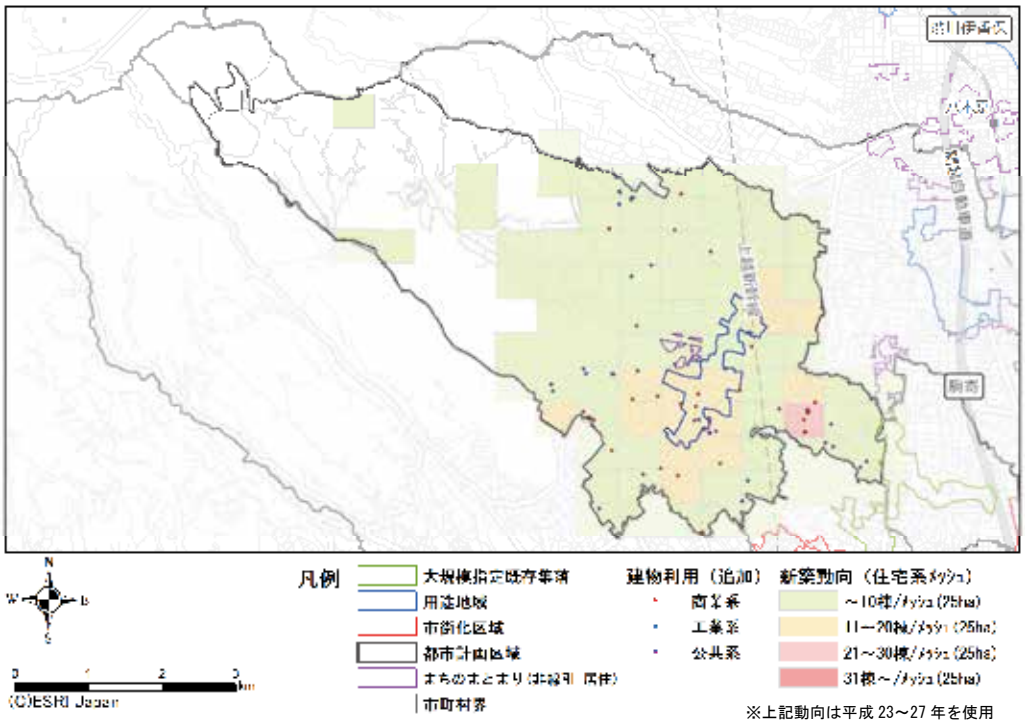
※上記動向は平成 23～27 年を使用

## 5-11. 安中都市計画区域

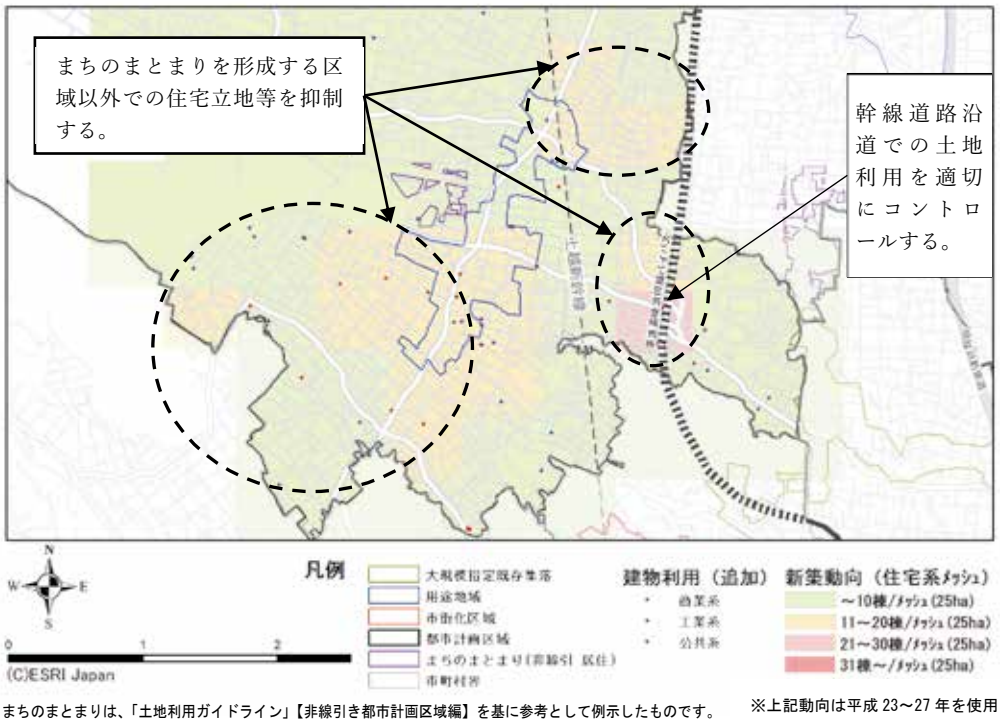
<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>安中市の一部</td><td rowspan="2">【位置図】<br> <br></td></tr>
<tr><td>区域の特性・<br>人口動向等</td><td>○ 県央広域都市計画圏の西部に位置し、北陸新幹線、JR 信越本線、上信越自動車道、一般国道 18 号等広域交通網が発達し、東西に細長い市街地が形成されている。<br>○ 国指定重要文化財の旧碓氷峠鉄道施設、国指定天然記念物の安中原市のスギ並木、国指定史跡の簗瀬二子塚古墳の他、碓氷関所跡、後閑城址など、各時代の歴史的遺産や観光資源に富む。<br>○ 区域区分を定めていないが、用途地域による土地利用誘導・規制を実施している。<br>○ 人口は平成 22 年から 27 年は減少しており、今後も減少傾向の見込みである。新築の件数は依然増加傾向だが、宅地需要が高まる可能性は低い。</td></tr>
<tr><td>現状の<br>主な問題点</td><td colspan="2">○ 建築物の新築の半数強は用途地域内に立地するが、残りの多くがまちのまとまりの外に立地している。住宅は用途地域内の新築が多く、商工業も用途地域内の国道 18 号沿道での立地が多くみられるが、区域南部の幹線道路沿いにも点在がみられる。<br>【新築動向（平成 23～27 年の新築件数）】<br><table><tr><th></th><th></th><th>用途地域</th><th>用途地域外のまちのまとまり</th><th>その他</th></tr><tr><td rowspan="2">新築</td><td>件数</td><td>678</td><td>4</td><td>569</td></tr><tr><td>割合</td><td>54.2%</td><td>0.3%</td><td>45.5%</td></tr></table>
○ 西毛広域幹線道路の整備により開発圧力の高まりが見込まれる。<br>（資料：平成 27 年都市計画基礎調査）<br>  <br><br>※上記動向は平成 23～27 年を使用<br>まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。</td></tr>
<tr><td>区域の<br>主要課題</td><td colspan="2">○ 住宅系市街地の拡散の傾向は顕著ではないが、低密な市街地の連担につながらないよう、まちのまとまりの形成・維持が必要である。<br>○ 地域拠点・安中市役所及び安中駅周辺でのまちのまとまりの形成・維持が必要である。<br>○ 中枢拠点・高崎駅周辺、都市拠点・上州富岡駅及び富岡市役所周辺との連携強化、都市機能の拡充と、地域資源である歴史的遺産・絹産業遺産群の活用が課題である。</td></tr>
</table>

| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇ 区域区分の有無：区域区分を定める必要があるが、今回は定めない<br>・人口動向等から市街地の拡散傾向は顕著でないが、西毛広域幹線道路の整備に伴い沿道における開発等が進み、市街地の低密化が懸念される。<br>・基本的に区域区分を定める必要があることを前提として、区域区分の実施に向けた検討を進める。検討の結果、区域区分によらずとも想定される課題に対応できると判断される場合においては、区域区分代替案(立地適正化計画の策定や特定用途制限地域等の指定)による土地利用規制を行う。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域においては、区域区分の実施等による土地利用規制・誘導を行うことで、まちのまとまりの形成・維持を図る。磯部温泉周辺地区や碓氷峠鉄道遺産周辺地区及び旧中山道周辺は「観光拠点」として位置づけ、周辺地域への影響を考慮しつつ、景観の保全・維持、当該地区へのアクセス改善を図る。<br>なお、区域区分を定めない場合の代替案は、以下を想定する。<br>○　まちのまとまり<br>・現況の商業、工業等の土地利用状況等から、必要な区域は用途地域を指定し、良好な市街地形成を図る。<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で、用途地域外の区域については、必要な範囲について地区計画等を定め、良好な生活環境の整備等を推進する。<br>・用途地域の指定がある範囲を原則として、立地適正化計画による居住誘導区域及び都市機能誘導区域を指定し、住宅または都市機能増進施設の立地の誘導を図る。<br>○　まちのまとまり外<br>・まちのまとまり以外の地域については、特定用途制限地域を指定し、身近な商業施設や小規模工場等以外の施設立地を制限することで居住環境の保全等を図る。<br>・また、まちのまとまり以外での住宅の立地を抑制するため、居住調整地域もしくは特定用途制限地域等の導入を検討する。<br>○　幹線道路の沿道等<br>・幹線道路の沿道において開発圧力の高まりが予測される区域については、特定用途制限地域を指定し、安中市都市計画マスタープランにおいて商業地域の形成を図ることを位置づける地域を除いて大規模商業施設等の立地を制限する。<br>  <br><br>まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。<br>※上記動向は平成 23～27 年を使用 |

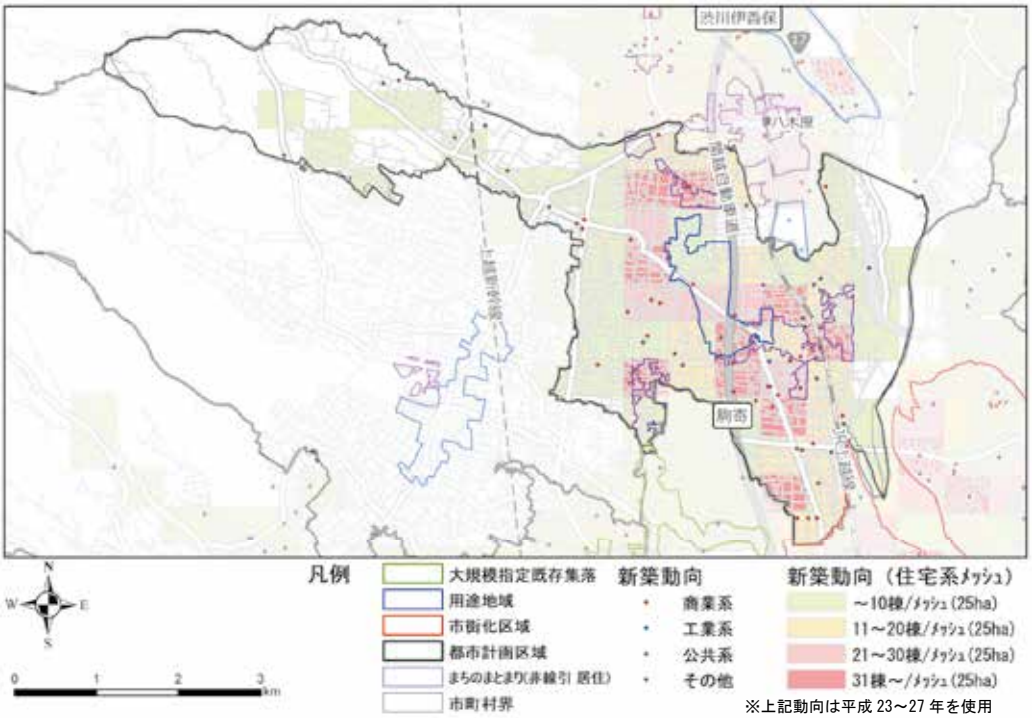
## 5-12. 榛東都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>榛東村の全域</td><td rowspan="2">【位置図】<br> 
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・<br>人口動向等</td><td>○ 本区域は、県央広域都市計画圏の中央部からやや北西に位置している。榛名山麓の雄大な丘陵と関東平野の一部となる平地が起伏と奥行きに富んだ景観を成し、農地の中にモザイク状に建物が立地している。<br>○ 区域区分を定めていないが、用途地域による土地利用誘導・規制を実施している。<br>○ 人口は平成 22 年から 27 年にかけて微減し、今後も減少が続く見込みであるが、用途地域外では増加している。</td></tr>
<tr><td>現状の<br>主な問題点</td><td colspan="2">○ 建築物の新築で用途地域内に立地しているのは 12%にとどまり、9 割弱が用途地域外にまちのまとまりの外に立地している。前橋、高崎市街地に近い南東部の開発が顕著で、高崎渋川線バイパス沿いに住宅、商業系の新築の集中がみられ、市街地が拡散している。<br>【新築動向（図上計測による平成 23～27 年の建物追加件数）】
<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>用途地域</th><th>用途地域外のまちのまとまり</th><th>その他</th></tr>
<tr><td rowspan="2">追加</td><td>件数</td><td>58</td><td>1</td><td>425</td></tr>
<tr><td>割合</td><td>12.0%</td><td>0.2%</td><td>87.8%</td></tr>
</table>
○ 県道高崎渋川線バイパスの整備に伴う開発圧力の高まりが見込まれる。<br> 

※上記動向は平成 23～27 年を使用<br>まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。<br>（資料：平成 27 年都市計画基礎調査）</td></tr>
<tr><td>区域の<br>主要課題</td><td colspan="2">○ 市街地拡散の傾向がみられ、低密な市街地の連担につながらないよう、市街地拡散の抑制とまちのまとまりの形成・維持が必要である。<br>○ 用途地域、隣接する高崎都市計画区域の市街化調整区域を避けた開発が懸念される。<br>○ 関越自動車道駒寄スマートインターチェンジ、県道高崎渋川線バイパス整備等による幹線沿道での土地利用の混在、周辺環境への影響などが懸念される。<br>○ 榛名山麓の自然環境、農地の保全が課題である。</td></tr>
</table>

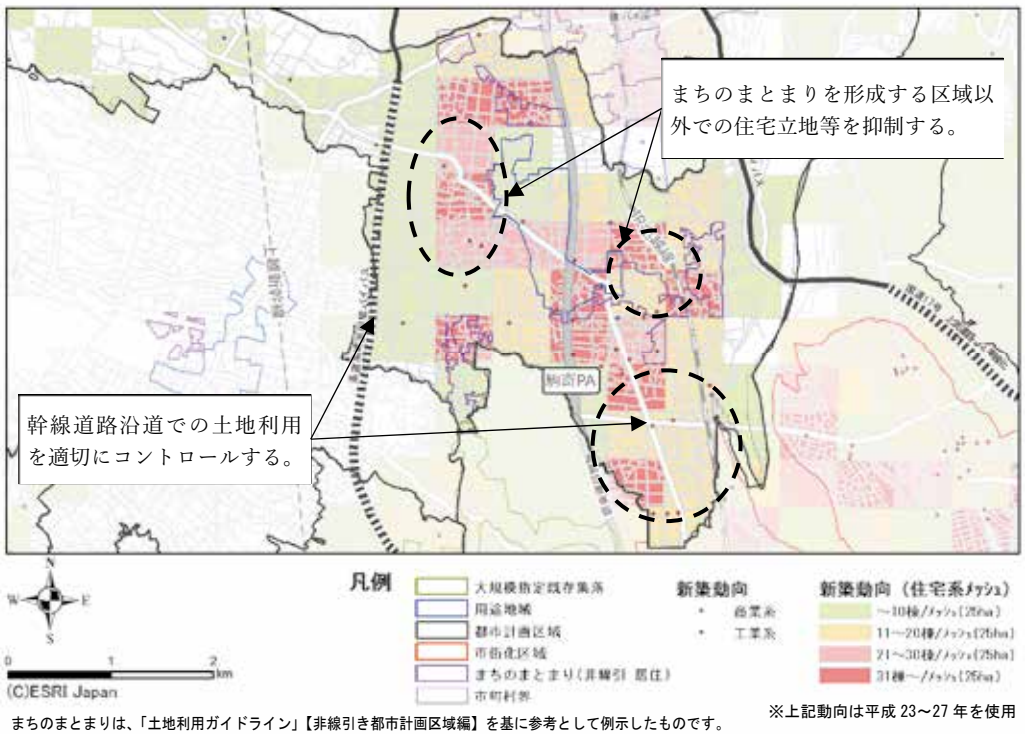
| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇ 区域区分の有無：区域区分を定める必要があるが、今回は定めない<br>・人口動向と土地利用に市街地の拡散傾向がみられ、県道高崎渋川線バイパスの整備、関越自動車道駒寄スマートインターチェンジ整備に伴う土地利用促進から、市街地拡大の可能性が高いと判断され、市街地の低密化が懸念される。<br>・基本的に区域区分を定める必要があることを前提として、区域区分の実施に向けた検討を進める。検討の結果、区域区分によらずとも想定される課題に対応できると判断される場合においては、区域区分代替案(用途地域や特定用途制限地域等の指定)による土地利用規制を行う。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域においては、区域区分の実施等による土地利用規制・誘導を周辺都市と連携しながら行うことで、まちのまとまりの形成・維持を図る。なお、区域区分を定めない場合の区域区分代替案については、以下のように想定する。<br>○　まちのまとまり<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で人口密度等の一定の要件を満たす区域、あるいは現況の土地利用状況等から必要な区域については、用途地域を指定し、良好な市街地の形成を図る。<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で、用途地域外の区域については、必要な範囲について地区計画等を定め、良好な生活環境の整備等を推進する。<br>・用途地域の指定がある範囲を原則として、立地適正化計画による居住誘導区域及び都市機能誘導区域を指定し、住宅あるいは都市機能増進施設の立地の誘導を図る。<br>○　まちのまとまり外<br>・まちのまとまり以外の地域については、特定用途制限地域を指定し、身近な商業施設や小規模工場等以外の施設立地を制限することで居住環境の保全等を図る。<br>・また、まちのまとまり以外での住宅の立地を抑制するため、居住調整地域を指定する。<br>○　幹線道路の沿道等<br>・幹線道路の沿道において土地利用が促進されることが予測される区域については、特定用途制限地域を指定し、榛東村都市計画マスタープランにおいて商業地域の形成を図ることを位置づける地域を除いて、大規模商業施設等の立地を制限する。<br>  <br><br>まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。　※上記動向は平成 23～27 年を使用 |

## 5-13. 吉岡都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>吉岡町の全域</td><td rowspan="2">【位置図】<br>
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・<br>人口動向等</td><td>○ 県央広域都市計画圏の中央部からやや北に位置し、榛名山麓の肥沃な土地に農業が発達してきた地域である。近年は宅地化の進行により、農村集落と新たな住宅地が混在するまちとなっている。<br>○ 区域区分を定めておらず、用途地域や特定用途制限地域による土地利用誘導・規制を実施している。<br>○ 人口は増加傾向にあり、今後も続く見込みであるが、用途地域内は人口減少傾向にある。今後も宅地需要が継続することが予測される。</td></tr>
<tr><td>現状の<br>主な問題点</td><td colspan="2">○ 建築物の新築のうち、用途地域内に立地しているのは 8.5%にとどまり、まちのまとまりの外の件数が 8 割を占める。関越自動車道駒寄スマートインターチェンジ周辺、高崎渋川線バイパス沿道等、区域東部の新築が顕著である。<br>【新築動向（平成 23～27 年の新築件数）】
<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>用途地域</th><th>用途地域外の<br>まちのまとまり</th><th>その他</th></tr>
<tr><td rowspan="2">新築</td><td>件数</td><td>77</td><td>104</td><td>726</td></tr>
<tr><td>割合</td><td>8.5%</td><td>11.5%</td><td>80.0%</td></tr>
</table>
○ 県道高崎渋川線バイパス、関越自動車道駒寄スマートインターチェンジ（大型車対応化）の整備に伴い開発圧力の高まりが見込まれる。<br> 

（資料：平成 27 年都市計画基礎調査）</td></tr>
<tr><td>区域の<br>主要課題</td><td colspan="2">○ 市街地拡散の傾向が顕著にみられ、開発圧力が高いことから、市街地拡散の抑制とまちのまとまりの形成・維持が必要である。<br>○ 用途地域、隣接する前橋都市計画区域の市街化調整区域を避けた開発が懸念される。<br>○ 関越自動車道駒寄スマートインターチェンジ、県道高崎渋川線バイパス整備等による幹線沿道での土地利用の混在、周辺環境への影響などが懸念される。<br>○ 既存都市施設と都市基盤の活用、維持・整備、自然環境との調和が課題である。</td></tr>
</table>

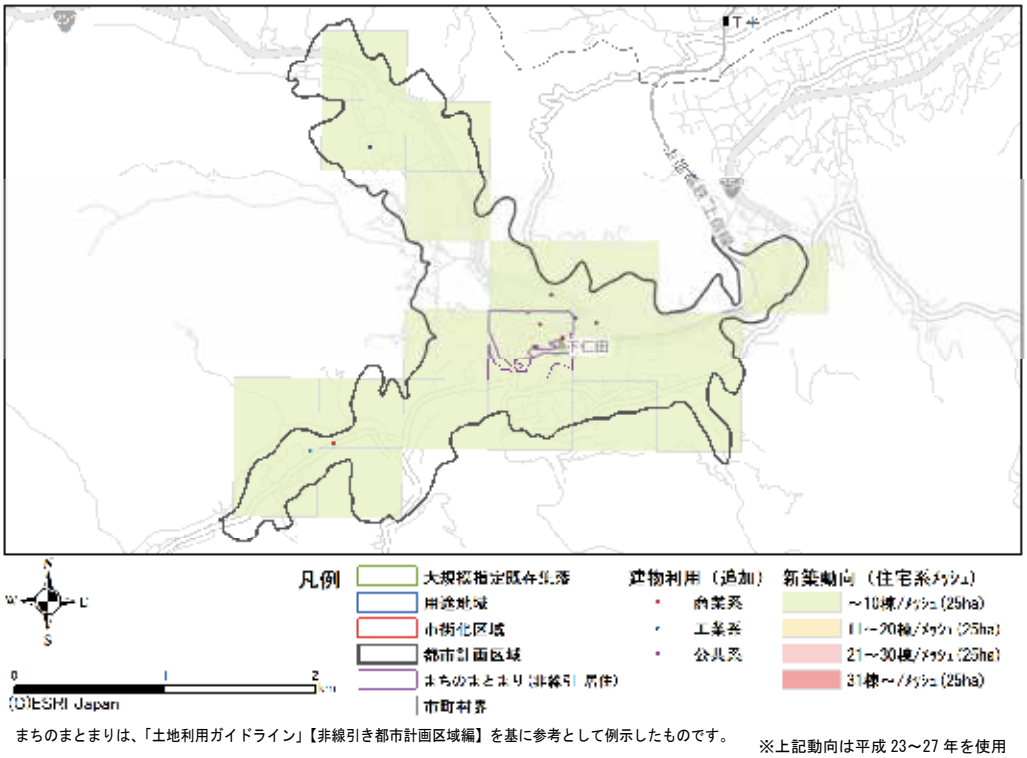
| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇ 区域区分の有無：区域区分を定める必要があるが、今回は定めない<br>・令和 17（2035）年まで人口が増加すると予測される。現状の土地利用の動向には市街地の拡散傾向が現れているとともに、バイパス、スマートインターチェンジの整備による土地利用の促進から、市街地拡大の可能性は高いと判断される。<br>・基本的に区域区分を実施する必要があることを前提として、区域区分の新規実施に向けた検討を進める。検討の結果、区域区分によらずとも想定される課題に対応できると判断される場合においては、区域区分代替案(用途地域や特定用途制限地域等の変更)による土地利用規制を行う。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域においては、区域区分の実施等による土地利用規制・誘導を周辺都市と連携しながら行うことで、まちのまとまりの形成・維持を図る。なお、区域区分を定めない場合の区域区分代替案については、以下のように想定する。<br>○　まちのまとまり<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で人口密度等の一定の要件を満たす区域、あるいは現況の土地利用状況等から必要な区域については、用途地域を指定し、良好な市街地の形成を図る。<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で、用途地域外の区域については、必要な範囲について地区計画等を定め、良好な生活環境の整備等を推進する。<br>・用途地域の指定がある範囲を原則として、立地適正化計画による居住誘導区域及び都市機能誘導区域を指定し、住宅あるいは都市機能増進施設の立地の誘導を図る。<br>○　まちのまとまり外<br>・令和元年１２月に全域で特定用途制限地域を指定したが、まちのまとまり以外の地域については、引き続き身近な商業施設や小規模工場等以外の施設立地を制限することで居住環境の保全等を検討する。<br>○　幹線道路の沿道等<br>・幹線道路の沿道において土地利用が促進されることが予測される区域については、特定用途制限地域を指定し、吉岡町都市計画マスタープランにおいて商業地域の形成を図ることを位置づける地域を除いて、大規模商業施設等の立地を制限する。 |



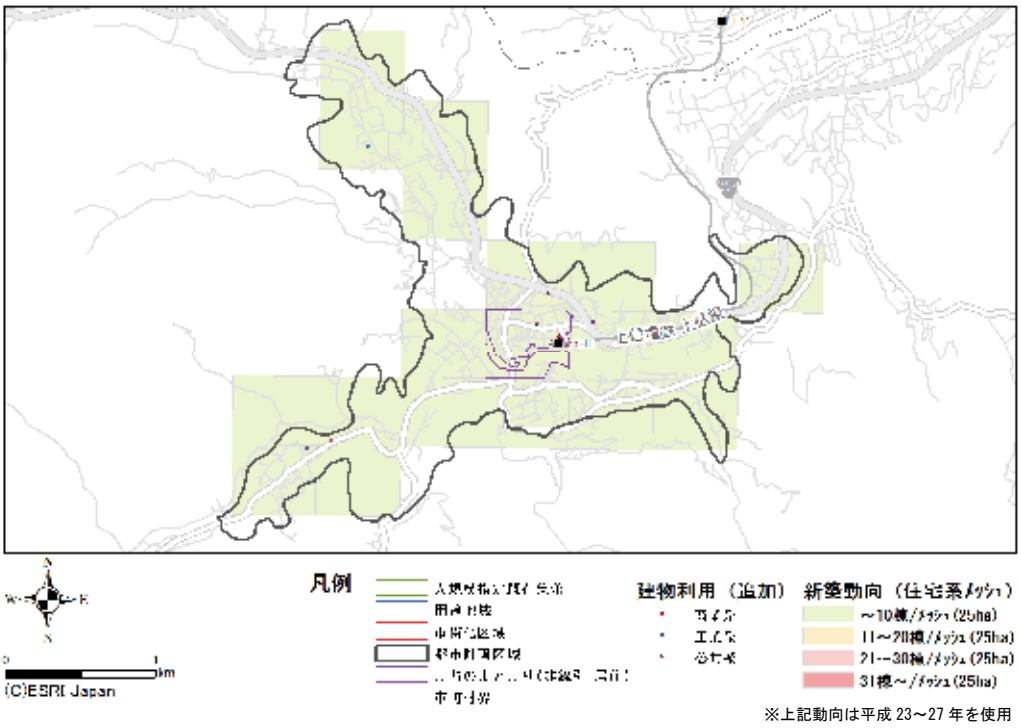

まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。

※上記動向は平成 23～27 年を使用

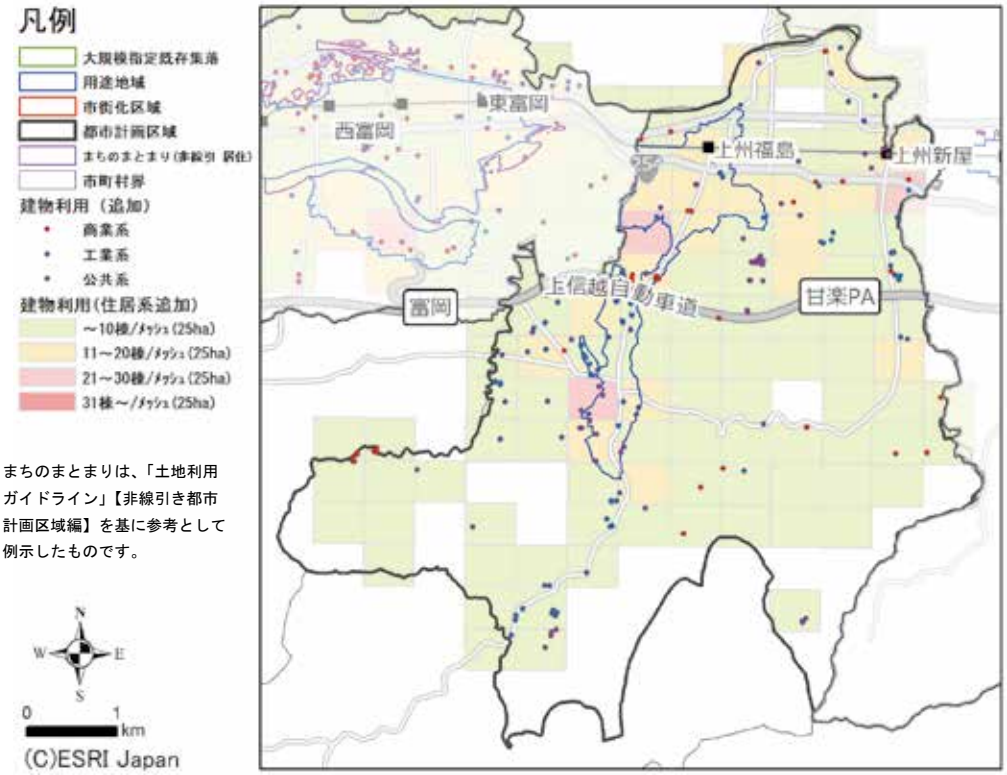
## 5-14. 下仁田都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>下仁田町の一部</td><td rowspan="2">【位置図】<br>
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・<br>人口動向等</td><td>○ 県央広域都市計画圏の南西に飛び地として位置している。本区域には上信電鉄や一般国道 254 号があり、富岡市や隣接する長野県の佐久市と結ぼれており、宿場町の面影を残している。<br>○ 区域区分を定めておらず、そのほかの土地利用規制等も行っていない。<br>○ 人口は昭和 30 年の町村合併時から減少しており、今後も減少が続く見込みであることから、宅地需要が高まる可能性は低い。</td></tr>
<tr><td>現状の<br>主な問題点</td><td colspan="2">○ 建物の新築数は多くないが、まちのまとまりに立地するのは全体の１割程度で、大部分はまちのまとまり外に立地する。住宅の新築は区域の全般に分散し、商業、公共系が上信電鉄線下仁田駅周辺で数件みられるのみである。<br>【新築動向（図上計測による平成 23～27 年の建物追加件数）】
<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>用途地域</th><th>用途地域外の<br>まちのまとまり</th><th>その他</th></tr>
<tr><td rowspan="2">追加</td><td>件数</td><td>―</td><td>4</td><td>196</td></tr>
<tr><td>割合</td><td>―</td><td>2.0%</td><td>98.0%</td></tr>
</table>


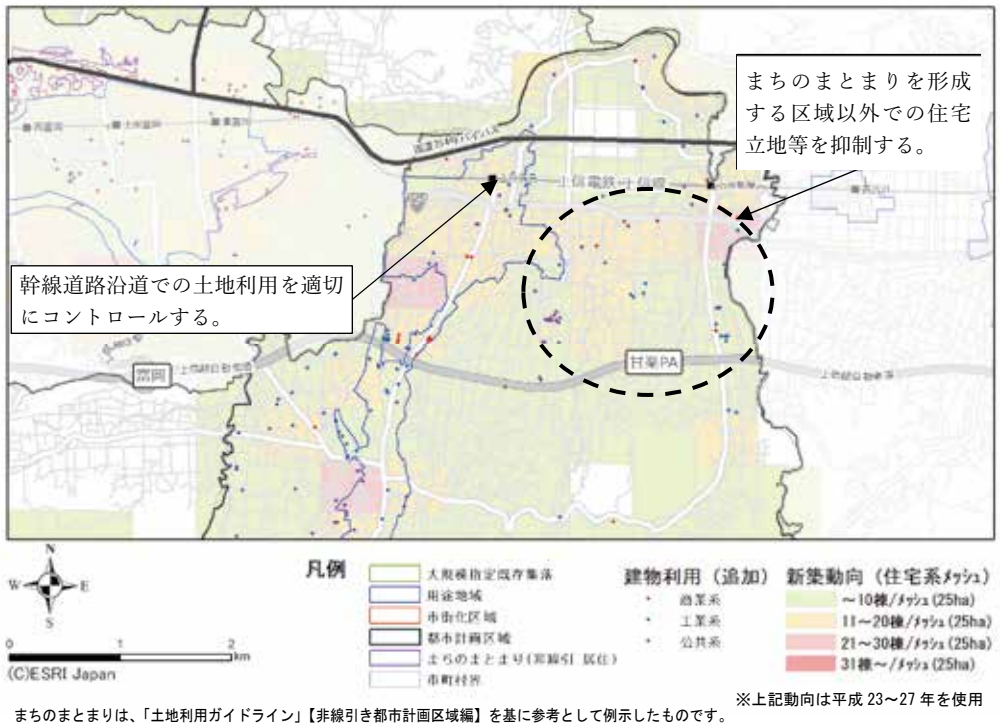
まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。<br>※上記動向は平成 23～27 年を使用<br>（資料：平成 27 年都市計画基礎調査）</td></tr>
<tr><td>区域の<br>主要課題</td><td colspan="2">○ 地形的制約により、限られた都市的土地利用が可能な区域を最大限に有効活用するため、計画的な土地利用により良好な市街地を形成していくことが重要である。特に、住宅地や商業地等が既に集積している下仁田町役場及び下仁田駅の各周辺に都市機能を集約させるなど、まちのまとまり形成に向けた取組が必要である。</td></tr>
</table>

| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇　区域区分の有無：区域区分を定めない<br>・人口動向等から今後、市街地が急速に拡大する可能性は低い。また、ミニ開発や沿道における開発等に対しては、地区計画の活用、用途地域や特定用途制限地域の指定により対応可能であると考えられる。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域では、区域区分を定めないものの、良好な環境を保ちつつ、鉄道駅を中心としたまちのまとまりの形成・維持や開発の誘導を適正に進める。このため、地区計画の活用、用途地域や特定用途制限地域の指定、開発許可基準の見直しなどにより計画的な土地利用を図る。下仁田町役場及び下仁田駅の各周辺を地域におけるまちのまとまりとして位置づけ、施設や機能の配置を検討していく。都市拠点・上州富岡駅及び富岡市役所周辺などと連携する。また、世界遺産の構成資産の一つである荒船風穴への玄関口として、平成23年9月に策定した景観計画に基づき、街並みの保存や景観形成を進める。<br>  <br><br>※上記動向は平成23～27年を使用<br>まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。 |

## 5-15. 甘楽都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>甘楽町の一部</td><td rowspan="2">【位置図】<br>
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・<br>人口動向等</td><td>○ 県央広域都市計画圏の南西に位置し、上信電鉄、上信越自動車道、一般国道 254 号、一般国道 254 号バイパスがある。史跡や文化財も多く、グリーンツーリズムやレクリエーションの場として多くの人が訪れている。<br>○ 区域区分を定めていないが、用途地域による土地利用誘導・規制を実施している。<br>○ 人口は平成 12 年以降減少傾向にあり、今後も減少が続く見込みである。</td></tr>
<tr><td>現状の<br>主な問題点</td><td colspan="2">○ 建物の新築の 7 割以上が用途地域外のまちのまとまりの外に立地する。用途地域外では住宅、商業が一般国道 254 号沿いを中心に立地するほか、南部の県道 46 号線富岡神流線沿線でも工業系立地がみられる。<br>○ 上信越自動車道（仮称）甘楽スマートインターチェンジ整備による周辺の開発圧力の高まりが見込まれる。<br>【新築動向（図上計測による平成 23~27 年の建物追加件数）】<br><table><tr><th></th><th></th><th>用途地域</th><th>用途地域外のまちのまとまり</th><th>その他</th></tr><tr><td rowspan="2">新築</td><td>件数</td><td>205</td><td>—</td><td>581</td></tr><tr><td>割合</td><td>26.1%</td><td>—</td><td>73.9%</td></tr></table> 

（資料：平成 27 年国勢調査期都市計画基礎調査）</td></tr>
<tr><td>区域の<br>主要課題</td><td colspan="2">○ 市街地拡散の傾向がみられ、低密な市街地の連担につながらないよう、市街地拡散の抑制とまちのまとまりの形成・維持が必要である。<br>○ 住宅地等が集積している福島地区にまちのまとまり形成を進める必要がある。<br>○ 城下町の面影を残す家並や国指定名勝楽山園などの歴史文化資源を維持・保全し、観光地としての整備を図ることが課題である。</td></tr>
</table>

| | |
|---|---|
| **区域区分に関する方針** | ◇ 区域区分の有無：区域区分を定める必要があるが、今回は定めない<br>・人口動向と土地利用に市街地の拡散傾向がみられ、上信越自動車道甘楽スマートインターチェンジの整備に伴う土地利用促進から、市街地拡大の可能性が高いと判断され、市街地の低密化が懸念される。<br>・基本的に区域区分を定める必要があることを前提として、区域区分の実施に向けた検討を進める。検討の結果、区域区分によらずとも想定される課題に対応できると判断される場合においては、区域区分代替案(用途地域や特定用途制限地域等の指定)による土地利用規制を行う。 |
| **まちのまとまりの形成に向けた対応方針** | 本区域においては、区域区分の実施等による土地利用規制・誘導を周辺都市と連携しながら行うことで、鉄道駅を中心としたまちのまとまりの形成・維持を図る。また、小幡・楽山園地区を「観光拠点」として位置づけ、景観の保全・維持、当該地区へのアクセス改善を図る。なお、区域区分を定めない場合の区域区分代替案については、以下を想定する。<br>○　まちのまとまり<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で人口密度等の一定の要件を満たす区域、あるいは現況の土地利用状況等から必要な区域については、用途地域を指定し、良好な市街地の形成を図る。<br>・まちのまとまりを形成すべき地域で、用途地域外の区域については、必要な範囲について地区計画等を定め、良好な生活環境の整備等を推進する。<br>・用途地域の指定がある範囲を原則として、立地適正化計画による居住誘導区域及び都市機能誘導区域を指定し、住宅あるいは都市機能増進施設の立地の誘導を図る。<br>○　まちのまとまり外<br>・まちのまとまり以外の地域については、特定用途制限地域を指定し、身近な商業施設や小規模工場等以外の施設立地を制限することで居住環境の保全等を図る。<br>・また、まちのまとまり以外での住宅の立地を抑制するため、居住調整地域を指定する。<br>○　幹線道路の沿道等<br>・幹線道路の沿道において土地利用が促進されることが予測される区域については、特定用途制限地域を指定し、甘楽町都市計画マスタープランにおいて商業地域の形成を図ることを位置づける地域を除いて、大規模商業施設等の立地を制限する。<br>  <br><br>※上記動向は平成 23～27 年を使用<br>まちのまとまりは、「土地利用ガイドライン」【非線引き都市計画区域編】を基に参考として例示したものです。 |