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

桐 生 都 市 計 画 区 域

新 里 都 市 計 画 区 域

太 田 都 市 計 画 区 域

藪 塚 都 市 計 画 区 域

館 林 都 市 計 画 区 域

み どり 都 市 計 画 区 域

令和7年12月

群　馬　県

目　次

＜第１編　広域都市計画圏全体編＞

（序章）計画概要 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 2
序-3. 策定対象区域と目標年次 3
（１）都市計画区域の指定状況 3
（２）都市計画区域マスタープランの策定単位 4
（３）目標年次 5
１．都市計画の目標 6
1-1. 群馬県における都市づくりの基本的な考え方 6
（１）群馬県における都市づくりの現状と課題 6
（２）都市づくりを取り巻く新たな潮流 23
（３）今後の都市づくりの課題のまとめと都市づくりの目標 25
1-2. 広域都市計画圏の現状及び課題 29
（１）計画対象区域の範囲と位置 29
（２）広域都市計画圏の都市的特色 30
（３）広域都市計画圏における都市化の動向 32
（４）広域都市計画圏の課題のまとめ 36
1-3. 東毛広域都市計画圏の都市づくりの基本理念 37
（１）都市づくりの目標・将来像・基本方針 37
（２）目指すべき都市構造・市街地像 38
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 47
2-1. 区域区分の有無 47
（１）区域区分を定めている都市計画区域（(ア）～（ウ)） 48
（２）区域区分を定めていない都市計画区域（(エ）～（カ)） 48
2-2　区域区分の方針 49
（１）おおむねの人口 49
（２）産業の規模 49
（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 49
３．主要な都市計画の決定の方針 50
3-1. 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針 50
（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 50
（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 55
（３）市街化調整区域の土地利用の方針 58
（４）非線引き都市計画区域白地地域の土地利用の方針 60

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 62
（１）交通施設の都市計画の決定の方針 62
（２）下水道の都市計画の決定の方針 65
（３）河川の都市計画の決定の方針 66
（４）その他の都市施設の都市計画の決定の方針 67
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 68
（１）主要な市街地開発事業の決定の方針 68
（２）市街地整備の目標 68
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 69
（１）基本方針 69
（２）主要な緑地の配置の方針 69
（３）主要な緑地の確保目標 72

＜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） 73
4-1. 桐生都市計画区域 73
4-2. 太田都市計画区域 75
4-3. 館林都市計画区域 77
５．都市計画区域ごとの方針（非線引き都市計画区域） 79
5-1. 新里都市計画区域 79
5-2. 藪塚都市計画区域 81
5-3. みどり都市計画区域 83

＜第1編　広域都市計画圏全体編＞

（序章）計画概要

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に即することとなる。

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

○　群馬県は以前より、「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の実現を目指してきた。

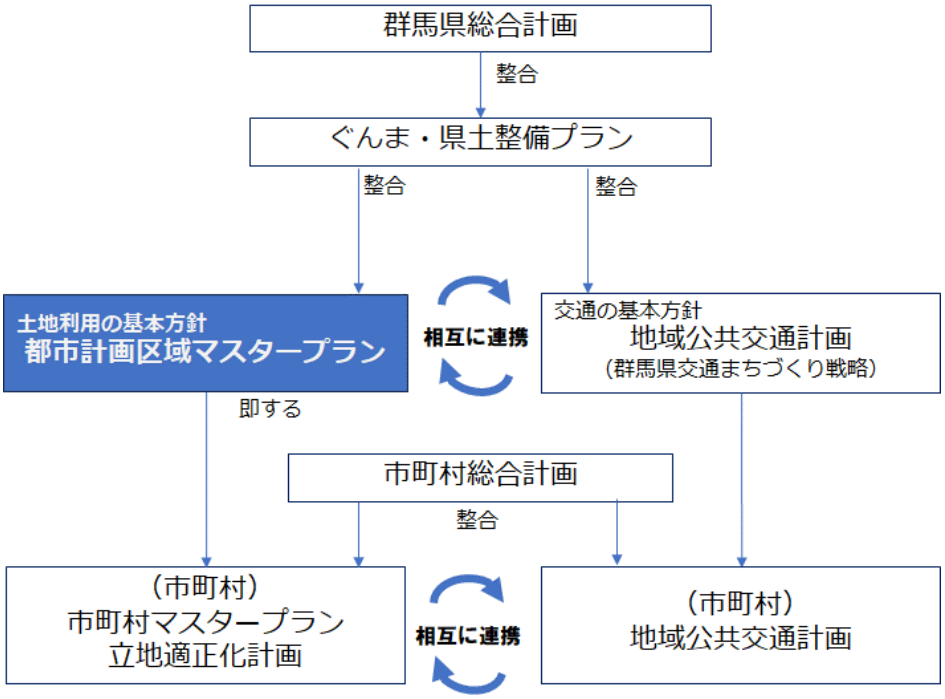
○　「新・群馬県総合計画（令和３年３月）」では、年齢や性別、国籍、障害の有無等にかかわらず、すべての県民が、誰一人取り残されることなく、自ら思い描く人生を生き、幸福を実感できる自立分散型の社会として、快疎な空間づくりと県民幸福度の向上を目指している。

○　さらに、これらの観点も踏まえながら、多様な移動手段が整った社会を目指すための交通分野の基本方針である「群馬県交通まちづくり戦略（令和５年３月）」が策定されている。

○　本区域マスタープランはこれらの計画と整合、連携を図りながら、群馬県の都市づくりの現状と課題や都市づくりを取り巻く新たな潮流の観点に着目し、改定したものである。

図表 1　都市計画に関する県と市町村の役割分担

県	都市計画区域マスタープランで市町村の枠組みを越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、立地適正化計画に基づいて、人口減少と少子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 2　計画の位置づけ

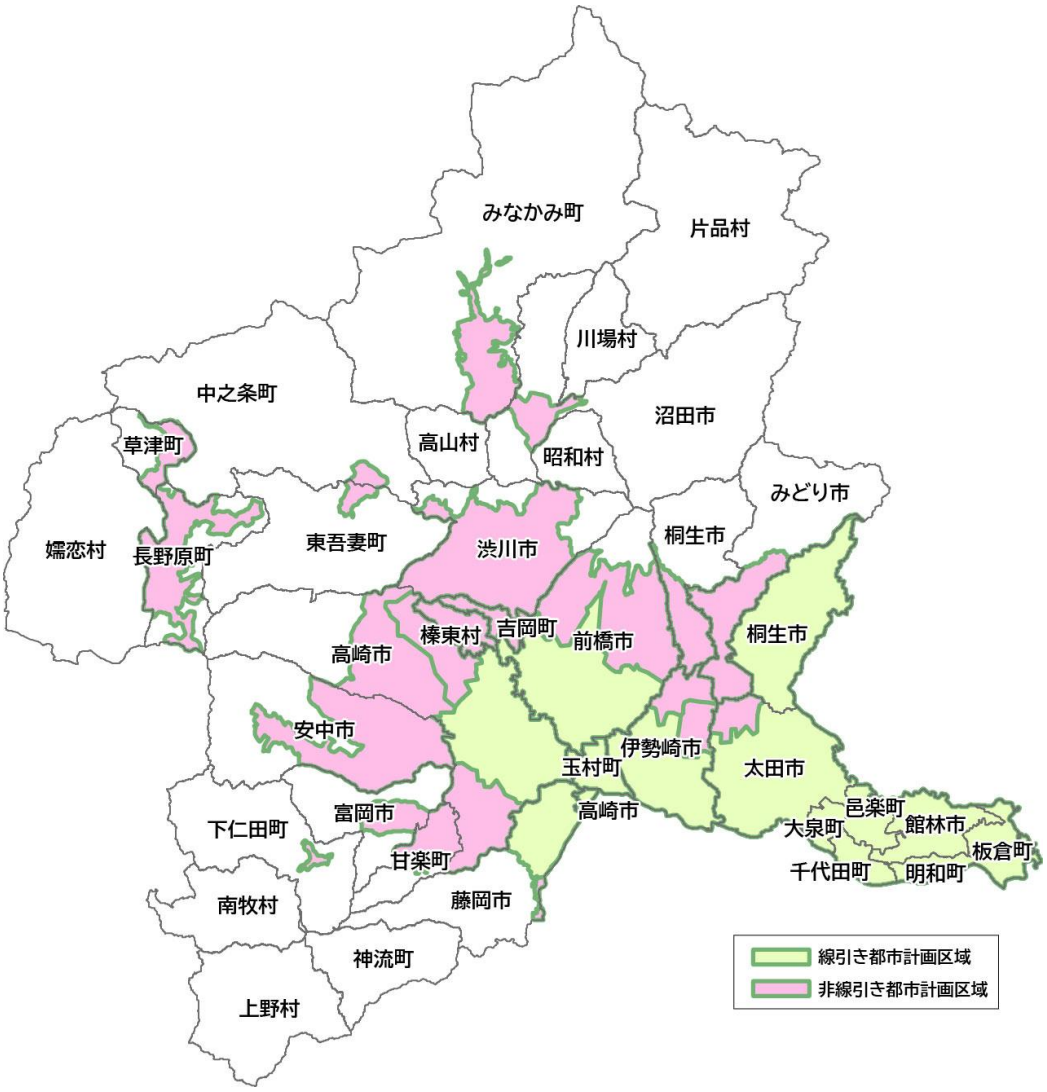
序-3．策定対象区域と目標年次

（1）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。

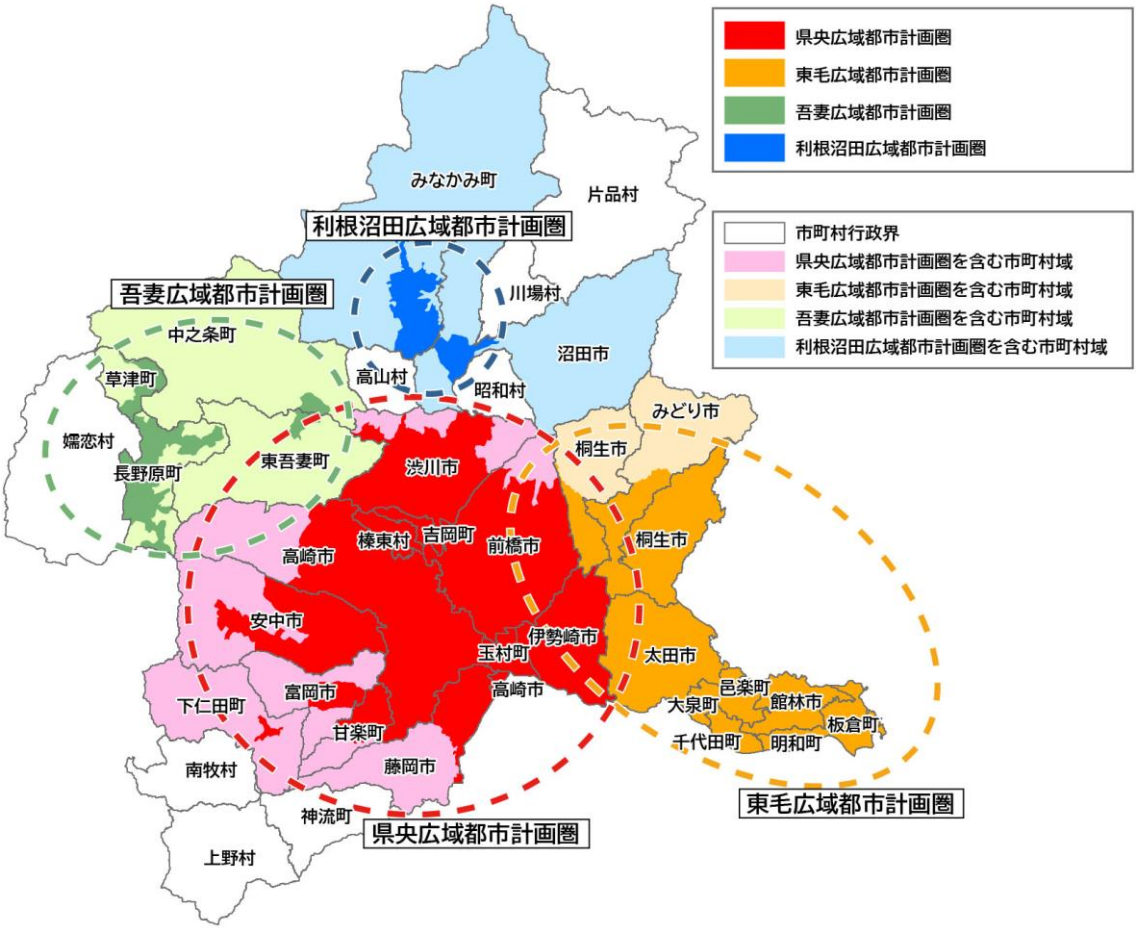
○　また、生活圏が一体の隣接市町村同士でも、区域区分の有無による土地利用規制の格差や、同種でも個別都市計画の整合が図られていない例がある。



図表 3　都市計画区域の指定状況

（２）都市計画区域マスタープランの策定単位

○　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 4 に示す 4 つの圏域で設定した。

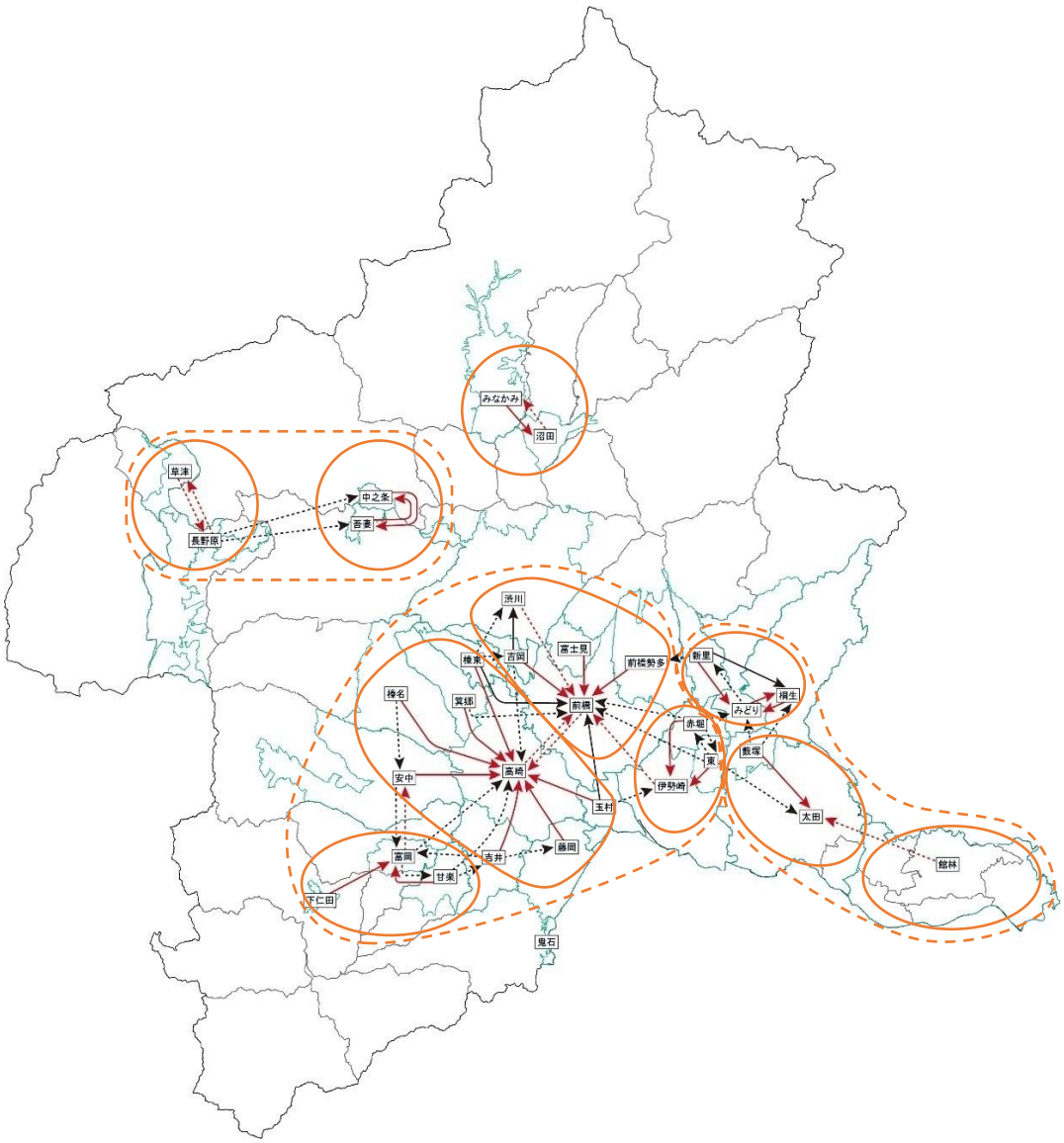


図表 4　都市計画区域マスタープランの策定対象区域としての広域都市計画圏の設定

【参考】周辺の広域都市計画圏との関係

○　平成 27 年度・平成 28 年度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。

○　吾妻広域都市計画圏や利根沼田広域都市計画圏は、他の広域都市計画圏との結びつきはあまりみられない。



図表 5　平成 27 年度・平成 28 年度パーソントリップ調査による都市計画区域間の流動量

（3）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 22 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 12 年を目標年次として作成する。

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

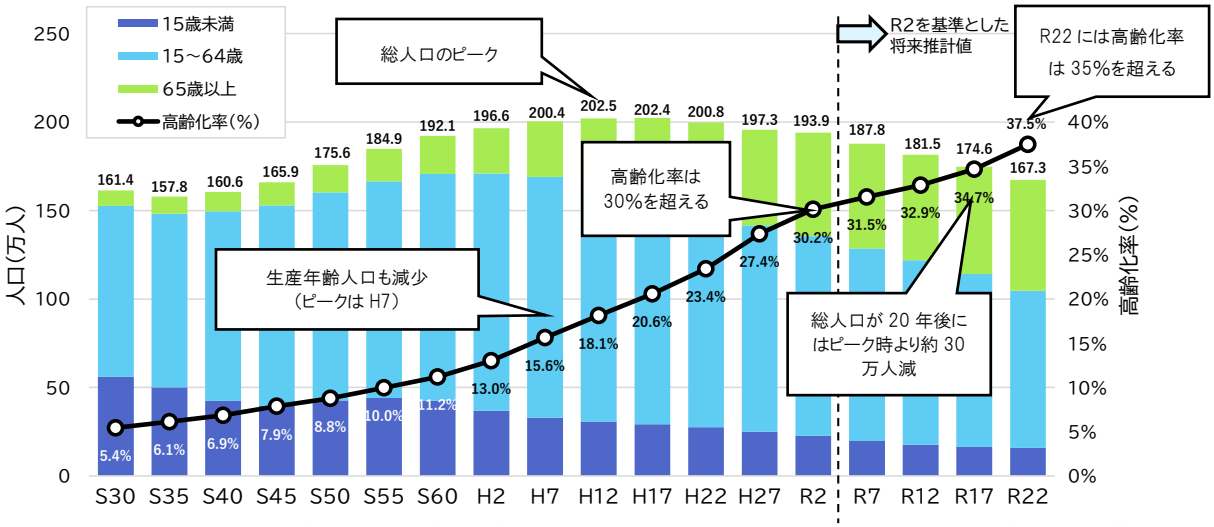
（1）群馬県における都市づくりの現状と課題

① 人口及び土地利用の動向

a．総人口

本県の総人口は平成 12 年の 202.5 万人をピークに減少に転じており、令和 2 年時点では、193.9 万人まで減少している。さらに、令和 22 年には、167.3 万人となり、ピーク時の 82.6%まで減少すると想定される。

人口構造をみると、平成 12 年の生産年齢人口は 134.6 万人であったのに対し、令和 22 年には 34.1%減少の 88.7 万人となる想定である。一方、高齢者人口は、36.7 万人から 1.7 倍増加の 62.7 万人となり、総人口に対し 37.5%が高齢者となるなど、高齢化の更なる進展が見込まれる。



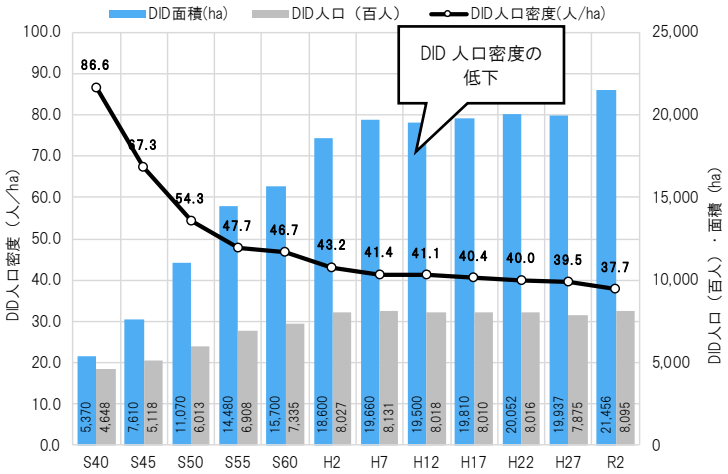
出典：昭和 30 年～令和 2 年は各年国勢調査、令和 7 年～令和 22 年は国立社会保障・人口問題研究所による令和 2 年を基準とした推計値

図表 6　群馬県の人口と高齢化率の推移

b．人口集中地区

人口集中地区（以下、DID）の人口は平成 7 年をピークに概ね横ばいで推移している一方で、DID 面積は継続的に増加を続けている。

DID 人口密度は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 を概ね維持してきたが、平成 27 年以降は、これを下回り、DID の低密度化が進行している。

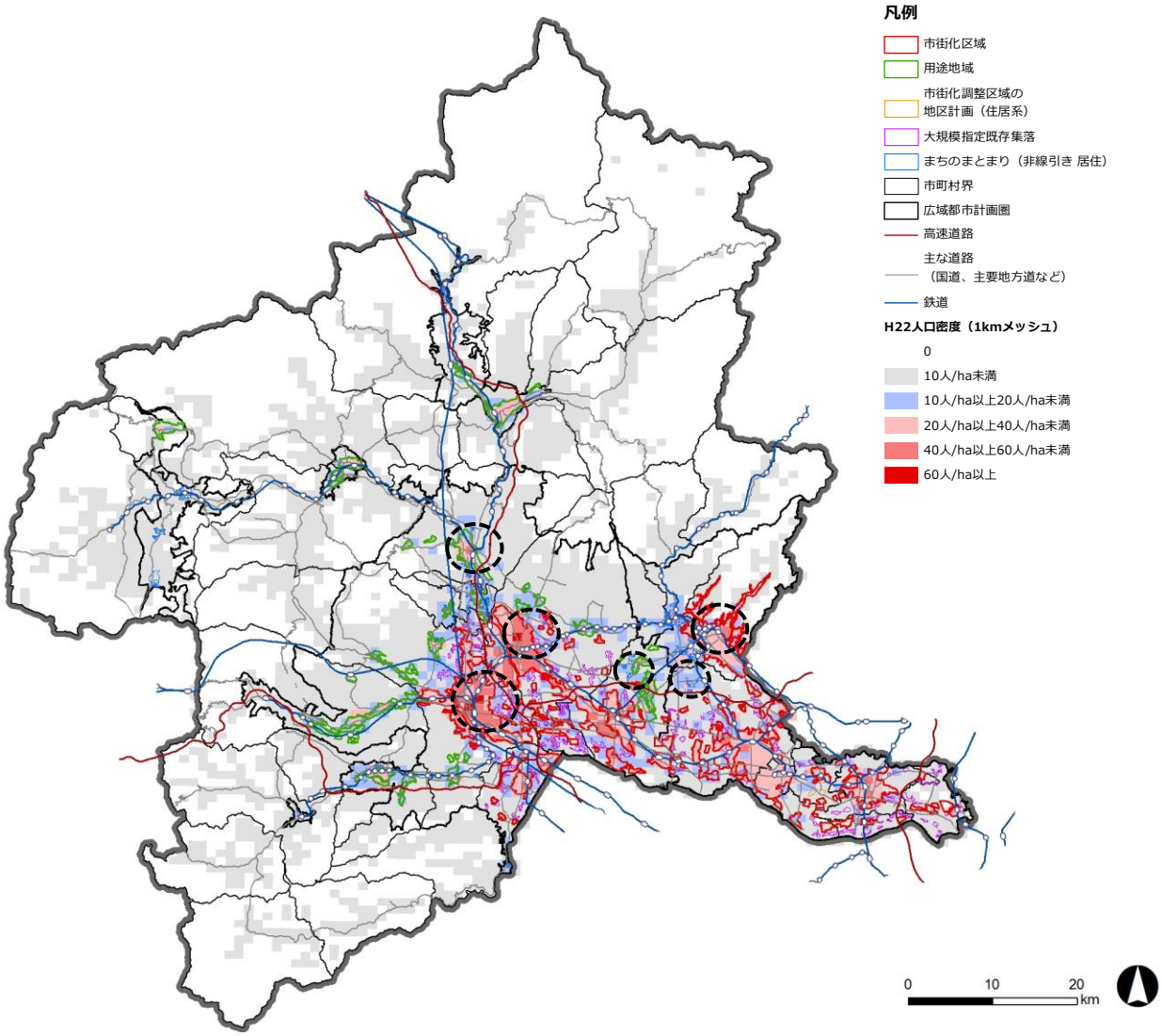


出典：各年国勢調査

図表 7　群馬県の DID 人口と面積の推移

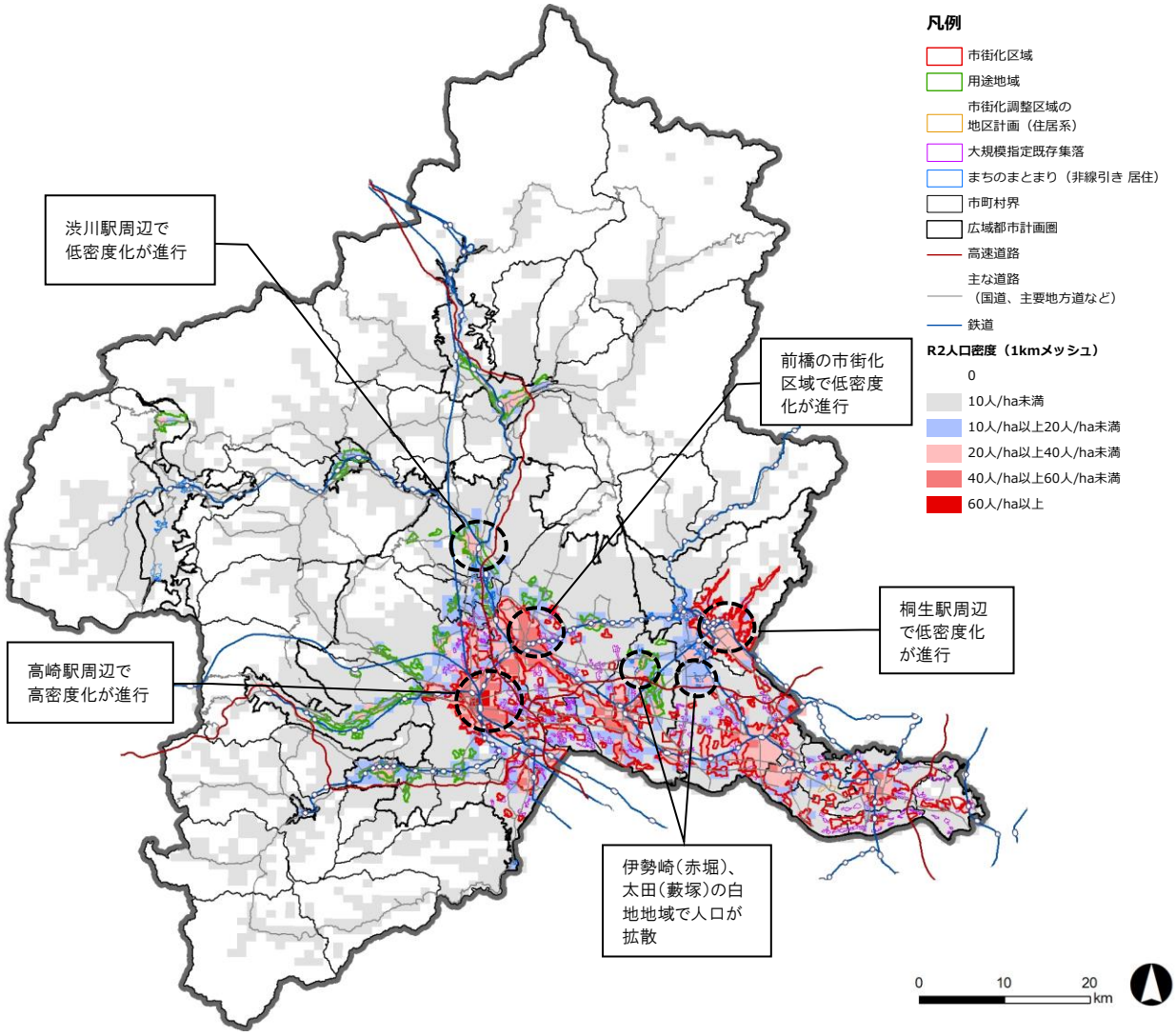
c. 人口分布

令和 2 年時点において、市街化区域及び用途地域では 40 人／ha を下回る区域が広い範囲にわたり存在している。また、平成 22 年から令和 2 年にかけて渋川駅や桐生駅の周辺において 40 人／ha 以上の範囲が消滅・縮小しており、市街化区域及び用途地域での低密度化が進行している。一方、高崎駅周辺では 60 人／ha 以上の範囲が拡大しているなど、県内中心地への更なる集積が見られる。また、白地地域では、伊勢崎市、太田市の一部地域で 20 人／ha 以上の区域が拡大しており、人口が拡散傾向にある。



出典：平成 22 年国勢調査

図表 8　人口密度分布（1km メッシュ）（平成 22 年）

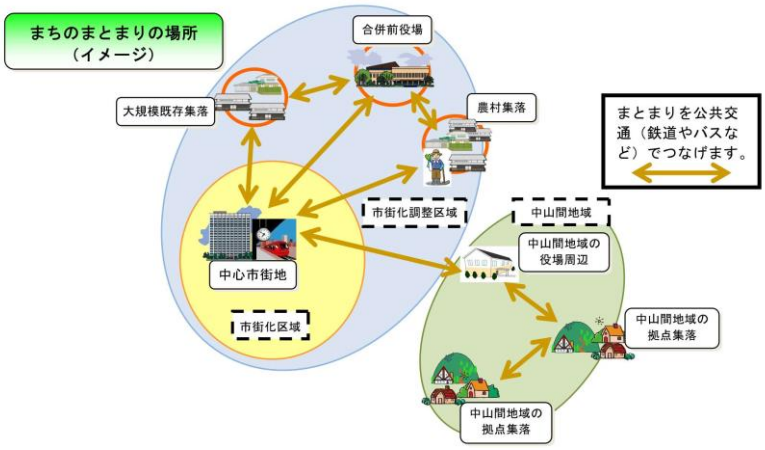


出典：令和 2 年国勢調査

図表 9　人口密度分布（1km メッシュ）（令和 2 年）

※「まちのまとまり」について

「まちのまとまり」とは、中心市街地や合併前役場周辺、既存集落などを想定している。



なお、本計画の各図においては、「まちのまとまり」のうち、以下を表示する。

a)　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、及び大規模指定既存集落を廃止後に指定した市街化調整区域の地区計画（住居系）

b)　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）

「居住のまとまり」の設定方法（概要）

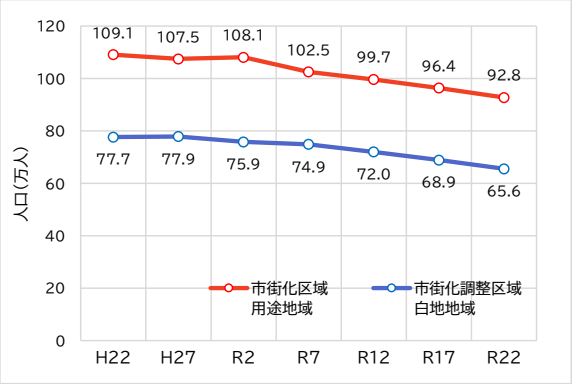
「土地利用ガイドライン【非線引き都市計画区域編】」を参考に以下の①～③に該当し、④を除外した地域の範囲を簡易に算出し例示するものである。

	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 いずれかを満たすエリア	A・B 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）又は農業集落排水事業の計画区域内となるエリア	A)「群馬県汚水処理計画※（令和 5 年 3 月）」による公共下水道・流域下水道・農業集落排水事業の実施区域（整備済＋令和 8 年度までに整備予定）のエリア
	B)鉄道駅又はバスターミナルから 800m のエリア	B)鉄道駅又はバスターミナルから 800m 以内のエリア　※以下をバスターミナルとする。 ・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地とする	A・B いずれかを満たすエリア
	A)区域内の小学校から概ね 1.0km の範囲にあたるエリア	A)区域内の各小学校から 1.0km の範囲にあるエリア
	B)中学校から 2.0km の範囲、商業施設・医療施設から 1.0km の範囲	B)中学校から 2.0km の範囲、商業施設から 1.0km の範囲、医療施設から 1.0km の範囲 ※医療施設は国土数値情報による病院・診療所（歯科診療所を除く）とする。
③人口密度・規模のまとまりの確保・維持	令和 2 年国勢調査時点※の人口密度が 20 人／ha を確保できると見込まれるエリア	以下の要件を満たすエリア
		A)令和 2 年国勢調査※による人口密度（500m メッシュ）が 20 人/ha 以上であるエリア
④居住に適さない範囲の除外	以下のエリアを除外	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	A)工業系土地利用：工業用地、交通施設用地（令和 3 年～令和 4 年都市計画基礎調査）
	土砂災害危険区域	B)土砂災害危険区域：土砂災害（特別）警戒区域
	農用地区域	C)農用地区域
	水害のリスクの高いエリア	D)水害リスクの高いエリア：想定最大規模の洪水時に 0.5m 以上の浸水が想定される範囲

※統計情報は、土地利用ガイドライン作成当初のものから、時点更新を行っている。

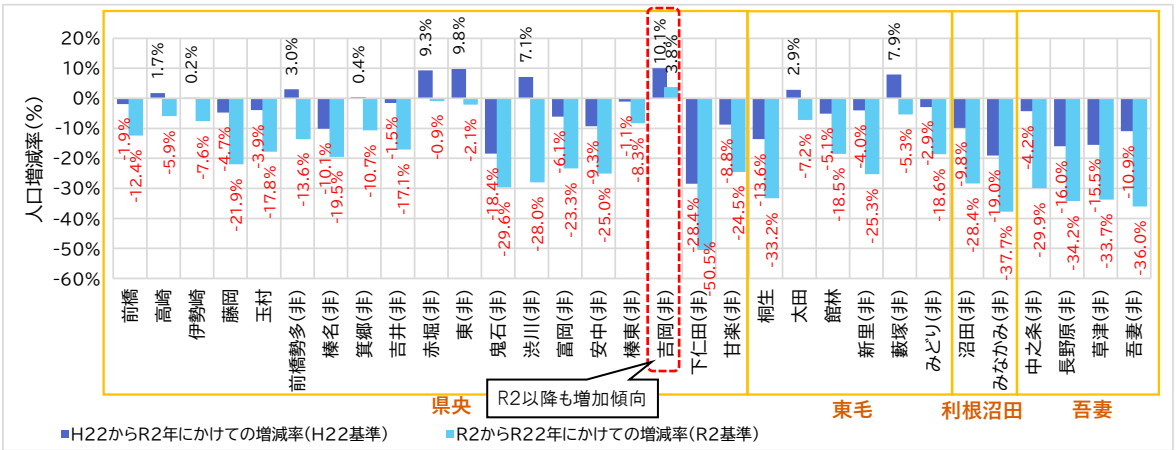
d. 都市計画区域内人口

都市計画区域内人口は、令和 2 年以降、減少が見込まれる。令和 2 年から令和 22 年では、市街化区域及び用途地域において 15.3 万人減の 92.8 万人、市街化調整区域及び白地地域では、10.3 万人減の 65.6 万人と予測される。都市計画区域別にみると、非線引き都市計画区域の吉岡都市計画区域のみ、令和 2 年以降も増加傾向である。



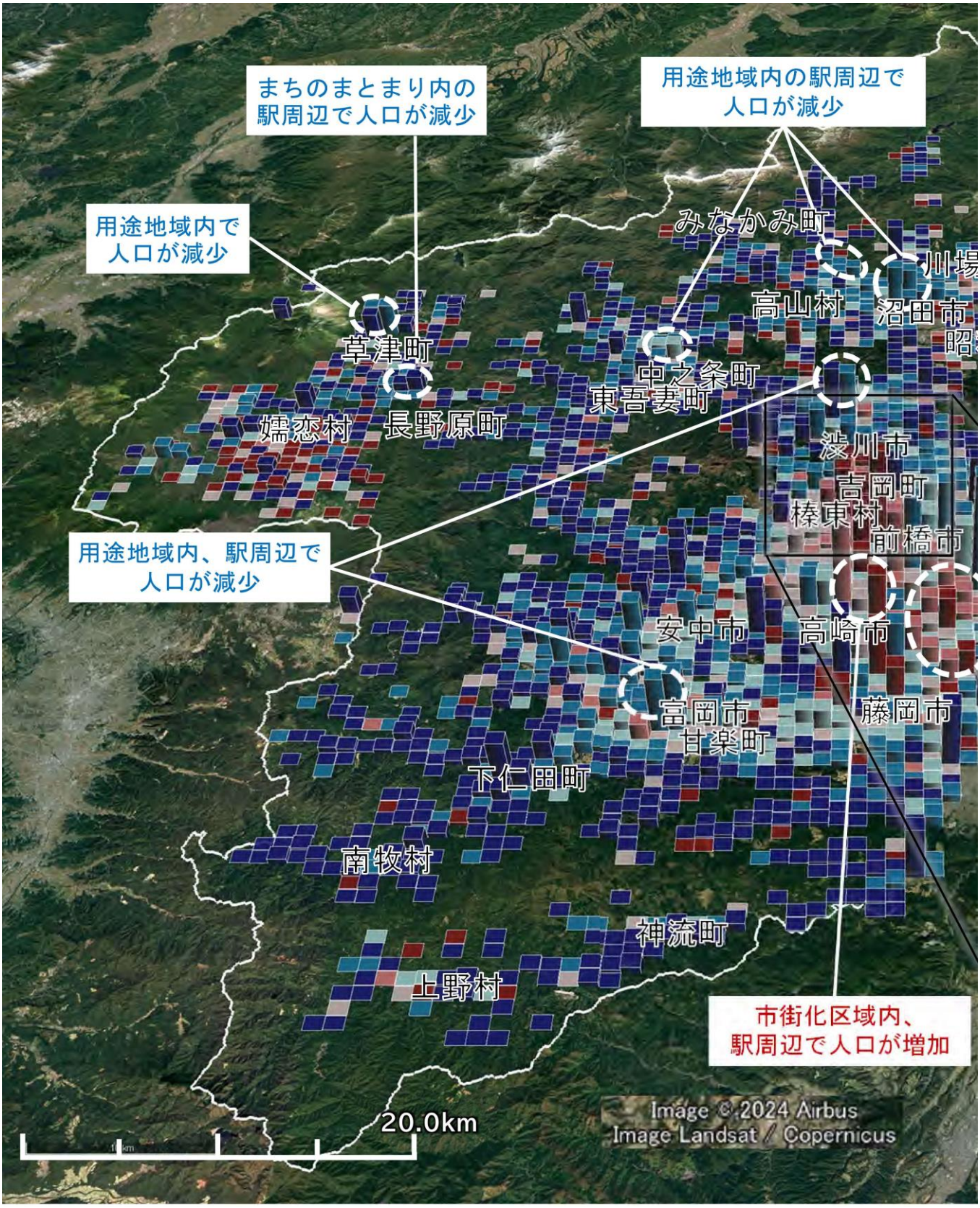
図表 10　都市計画区域内人口の推移

（非）は非線引き都市計画区域を示す

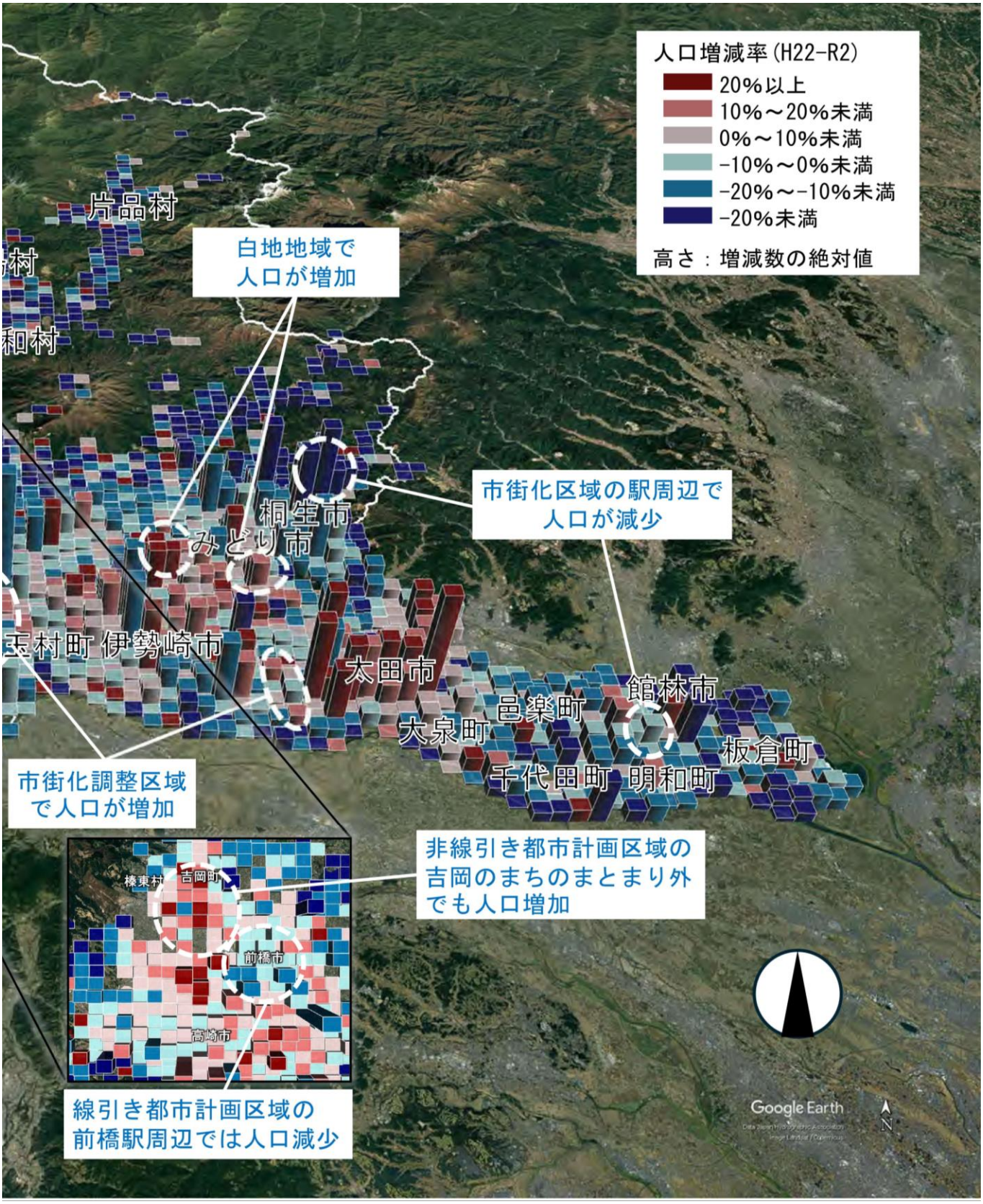


出典：平成 22 年から令和 2 年は国勢調査、令和 2 年～令和 22 年は国土交通省国土技術政策総合研究所「小地域（町丁・字）を単位とした将来人口・世帯予測ツール V3（令和 2 年国調対応版）」を活用し、算出した推計値

図表 11　都市計画区域内人口の増減率



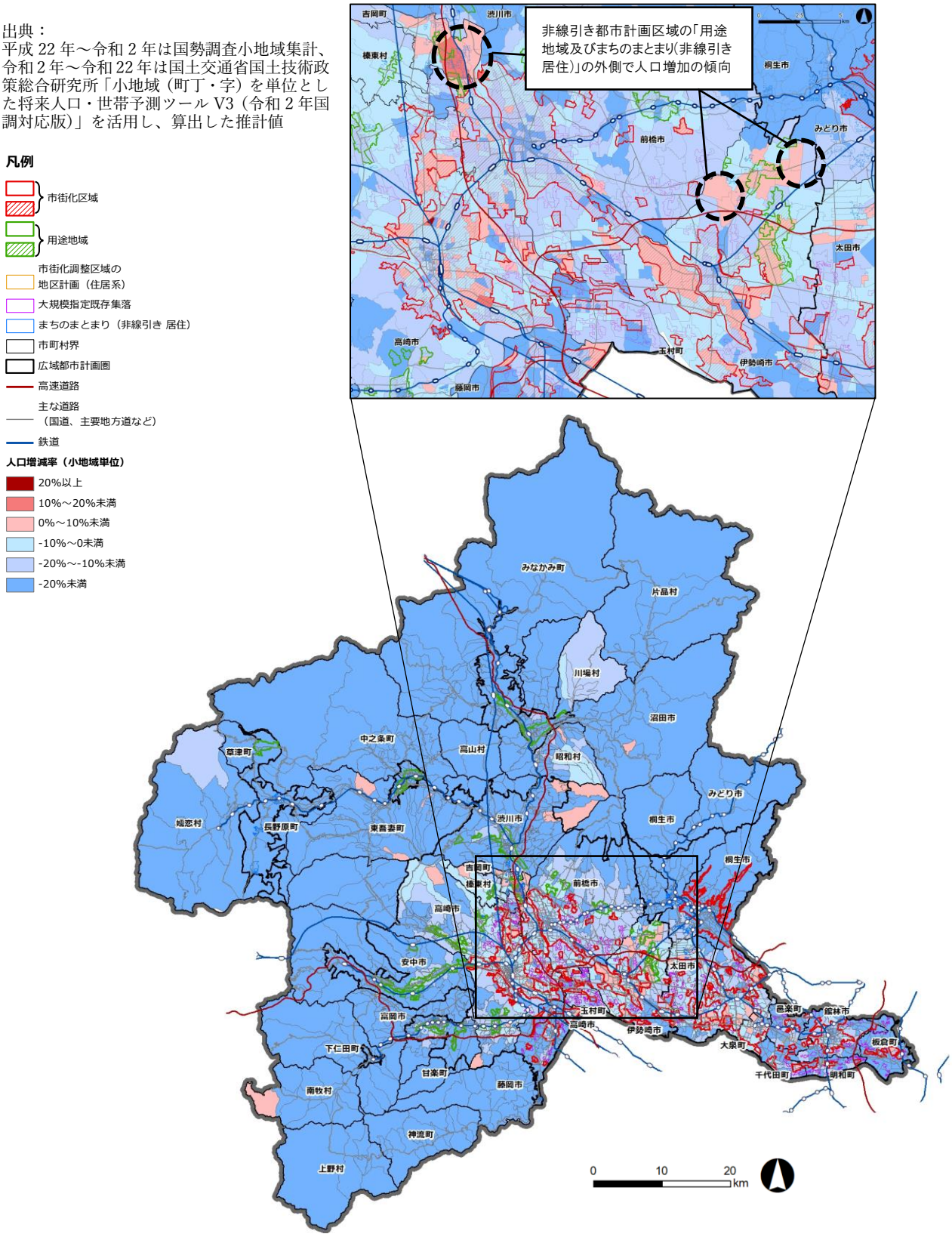
図表 12　人口増減率及び増減数の分布（平成 22 年～令和 2 年）



※1㎞メッシュ人口で集計
出典：Image © 2024 Airbus Image Landsat / Copernicus、Google Earth を使用

また、将来的にも、非線引き都市計画区域の「用途地域及びまちのまとまり(非線引き 居住)」の外側では、人口が増加傾向となっている。市街地や近郊集落では、居住者の生活を支えるサービスを確保・維持していくため、人口集積の維持・増加を図り、居住者の生活利便性を持続的に確保していくことが必要となる。

出典：
平成 22 年～令和 2 年は国勢調査小地域集計、令和 2 年～令和 22 年は国土交通省国土技術政策総合研究所「小地域（町丁・字）を単位とした将来人口・世帯予測ツール V3（令和 2 年国調対応版）」を活用し、算出した推計値



図表 13　人口増減率の分布（国勢調査小地域別）（令和 2 年～令和 22 年）

e. 土地利用

これまで開発規制の緩い非線引き都市計画区域において開発が旺盛に行われるなど広域の土地利用規制のアンバランスが課題とされてきた。

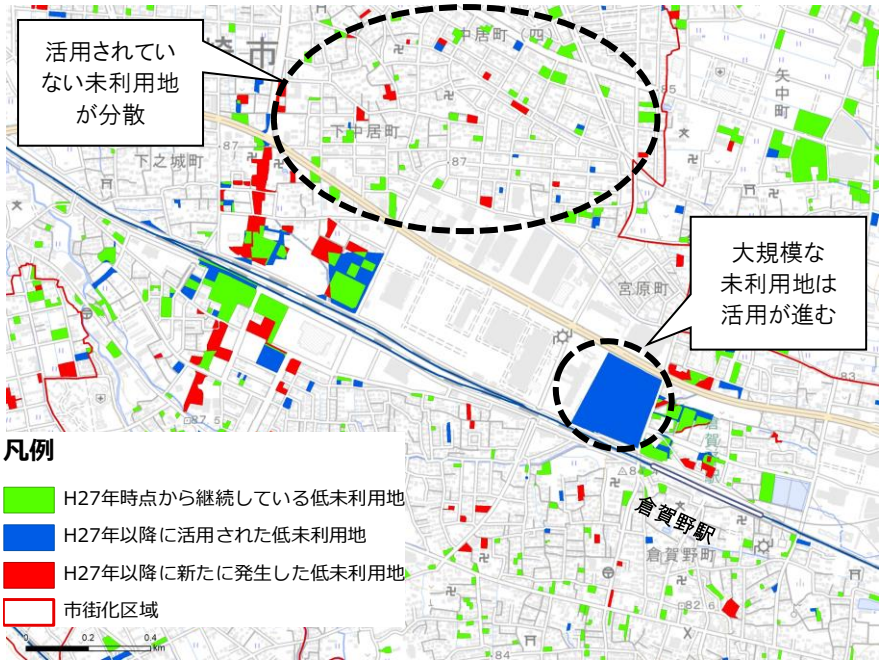
平成 27 年から令和 2 年の土地利用面積の変化をみると、市街化区域での住宅用地が増加している一方、市街化調整区域の住宅用地や非線引き都市計画区域の白地地域の商業用地などの土地利用が増加しており、これらの区域における開発は継続している。

低未利用地の活用は、一定規模のまとまった敷地では活用が進んでいるものの、点在する小規模な敷地では進んでいない。

		都市的土地利用									
		合計 (ha)	増減率 (%)	住宅用地 (ha)	増減率 (%)	商業用地 (ha)	増減率 (%)	工業用地 (ha)	増減率 (%)	その他 (ha)	増減率 (%)
市街化区域	令和2年	23,640	0.6	10,261	6.0	2,022	-3.7	3,181	2.6	8,176	-5.2
	平成27年	23,507		9,679		2,100		3,101		8,628	
用途地域	令和2年	5,989	4.8	2,624	0.0	550	10.8	578	1.4	2,237	10.5
	平成27年	5,717		2,625		497		570		2,025	
市街化調整区域	令和2年	21,361	0.6	7,875	2.3	875	-6.0	861	-5.0	11,750	0.5
	平成27年	21,232		7,701		931		906		11,694	
白地地域	令和2年	26,768	6.1	8,137	0.4	1,004	2.9	1,311	1.2	16,315	9.9
	平成27年	25,223		8,108		975		1,296		14,844	
都市計画区域内計	令和2年	77,758	2.7	28,897	2.8	4,452	-1.1	5,930	1.0	38,478	3.5
	平成27年	75,679		28,112		4,504		5,872		37,191	

出典：平成 28 年～平成 29 年、令和 3 年～令和 4 年都市計画基礎調査を基に集計。なお、都市計画基礎調査における都市的土地利用のうち、「住宅用地、商業用地、工業用地」以外を「その他」として記載した。

図表 14　都市計画区域内の土地利用面積と面積の増減率（平成 27 年～令和 2 年）



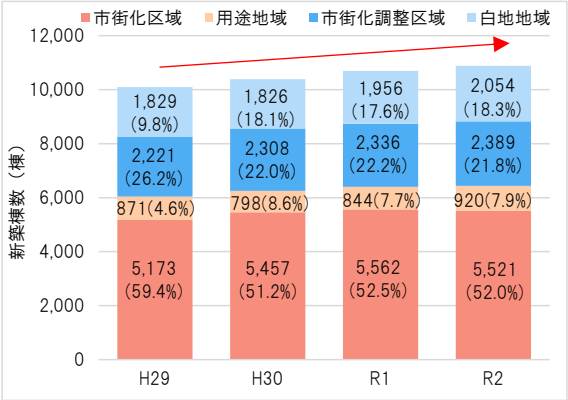
出典：平成 28 年～平成 29 年、令和 3 年～令和 4 年都市計画基礎調査

図表 15　低未利用地の例（平成 27 年～令和 2 年）

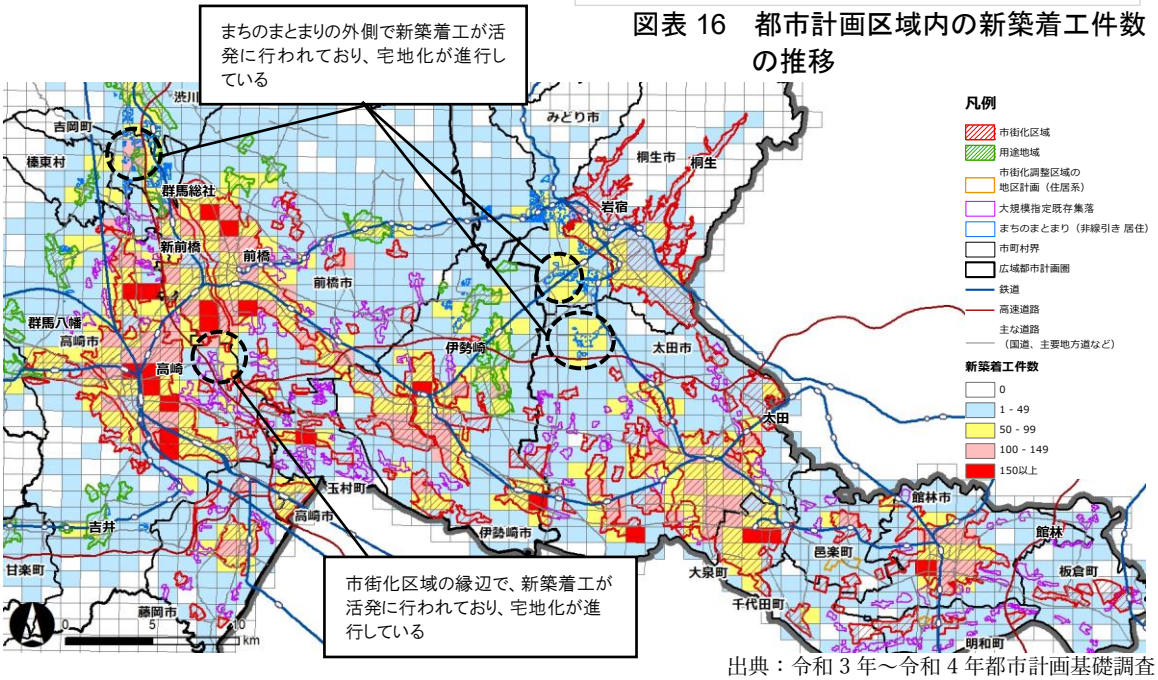
f. 新築動向

住宅の新築着工の動向は、平成 29 年以降は微増傾向にある。

市街地（市街化区域や用途地域）の新築が全体の 6 割程度を占めている一方、市街地やまちのまとまりの縁辺においても新築が一定数あり、更なる市街地の拡大について注視していく必要がある。



図表 16　都市計画区域内の新築着工件数の推移



出典：令和 3 年～令和 4 年都市計画基礎調査

図表 17　新築着工の動向（平成 29 年～令和 2 年）

g. 公園・緑地

県内には多くの都市公園が整備されており、群馬県の一人当たり都市公園等*1面積は 14.5m² で、1 都 6 県と比較して高い水準となっている。

今後は老朽化への対応や適切な維持管理を行い、快適な居住環境の形成や防災面などの多様な機能を持つ空間として、引き続き保全していく必要がある。

図表 18　都県別の都市公園等の整備状況

都道府県名	都市公園等面積（ha）	一人当たり公園面積（㎡/人）
茨城県	2,841	10.1
栃木県	2,841	15.3
群馬県	2,665	14.5
埼玉県	5,302	7.2
千葉県	4,411	7.2
東京都	6,154	4.4
神奈川県	5,363	5.8

※面積は小数点以下第 1 位を四捨五入。

出典：都市公園データベース（国土交通省公園緑地・景観課 令和 4 年度末都道府県別一人当たり都市公園等整備現況）

*1）「都市公園法」に基づき国又は地方公共団体が設置する都市公園、契約市民緑地、認定市民緑地 及び都市計画区域外において都市公園に準じて設置されている特定地区公園（カントリーパーク）を指す。

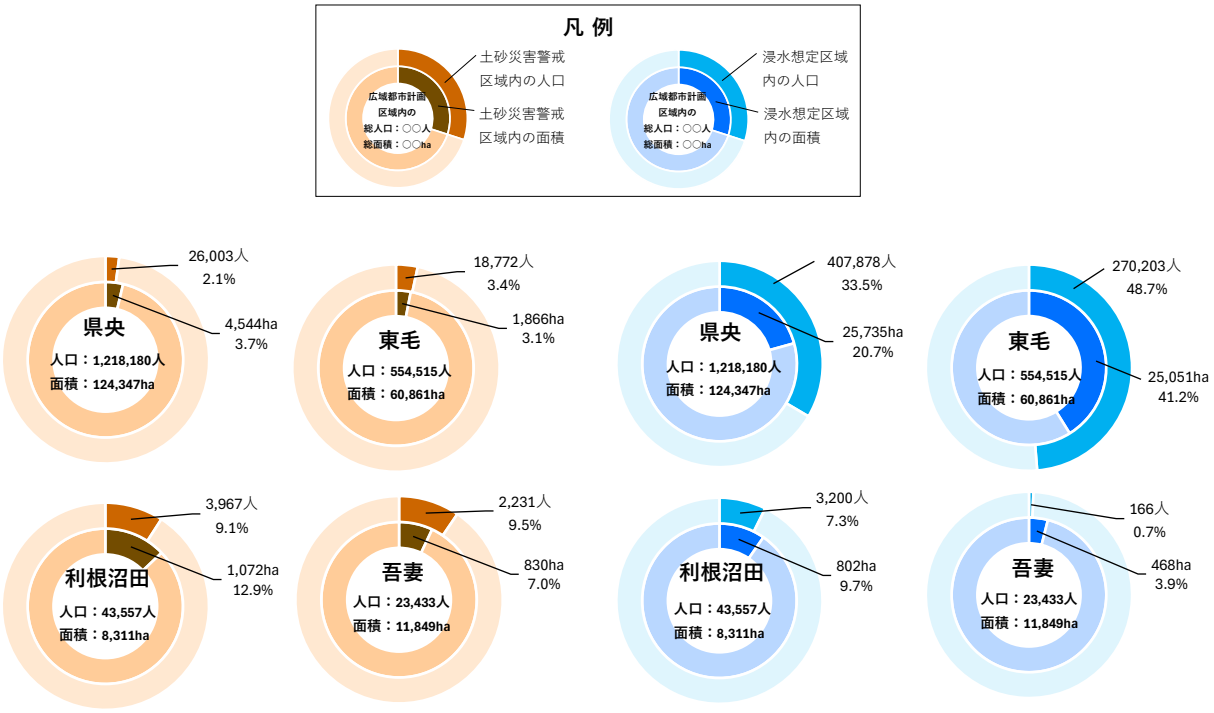
h. 災害ハザード区域と人口

近年、台風による水害や土砂災害などの被害が全国的にも頻発化・激甚化している。東日本一帯に大きな被害をもたらした令和元年東日本台風（台風第 19 号）では、本県においても県管理河川のうち、18 河川 30 箇所で堤防からの越水・溢水が発生した。さらには、内水氾濫によるものも含めて幅広い地域で浸水被害が確認されるなど、西毛・吾妻地域を中心に水害や土砂災害が発生し、多くの県民の命と財産が失われた。

土砂災害警戒区域では、各圏域の居住人口は全体の 10%未満であるが、前述の既往災害では甚大な被害が発生している。また、例えば、東毛では洪水浸水想定区域内に圏域全体の半数程度が居住している。これらのことから、土砂災害や洪水から安全を確保する取組を進める必要がある。

出典：ぐんま・県土整備プラン 2020

図表 19　本県における水害や土砂災害の発生状況



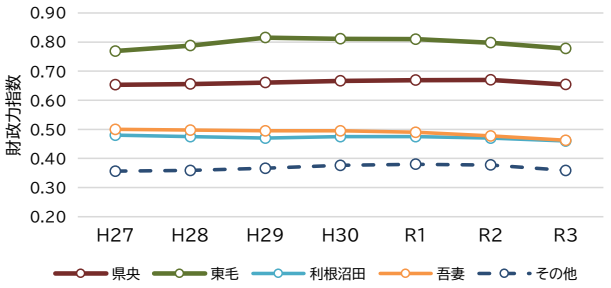
図表 20　広域都市計画圏別のハザード区域内における人口と面積（左：土砂災害、右：洪水）

※ハザード区域面積は、GIS による集計値である。ハザード区域内人口は、ハザード区域内住宅用地／都市計画区域内住宅用地×令和 2 年人口より算出（住宅用地は、令和 3 年～令和 4 年都市計画基礎調査土地利用現況より引用）

出典：群馬県オープンデータ　土砂災害警戒区域（令和 4 年 3 月）、洪水浸水想定区域図（想定最大規模）（令和 5 年 3 月）、国直轄河川は令和 4 年度洪水浸水想定区域（1 次メッシュ単位）データ、令和 3 年～令和 4 年都市計画基礎調査

i. 都市経営

地方公共団体の財政力を示す財政力指数は、全圏域で減少傾向となっている。人口減少による厳しい財政下においても、多くの社会資本への老朽化の対応や維持管理が必要であることから、都市の既存ストック（都市アセット）を適正に管理・活用しながら、コンパクトで効率的な都市経営を行う必要がある。



出典：市町村の財政状況（群馬県市町村課）

図表 21　4 圏域別の財政力指数比較
（平成 27 年～令和 3 年）

② 人の移動や公共交通の利用実態

a. 人の移動

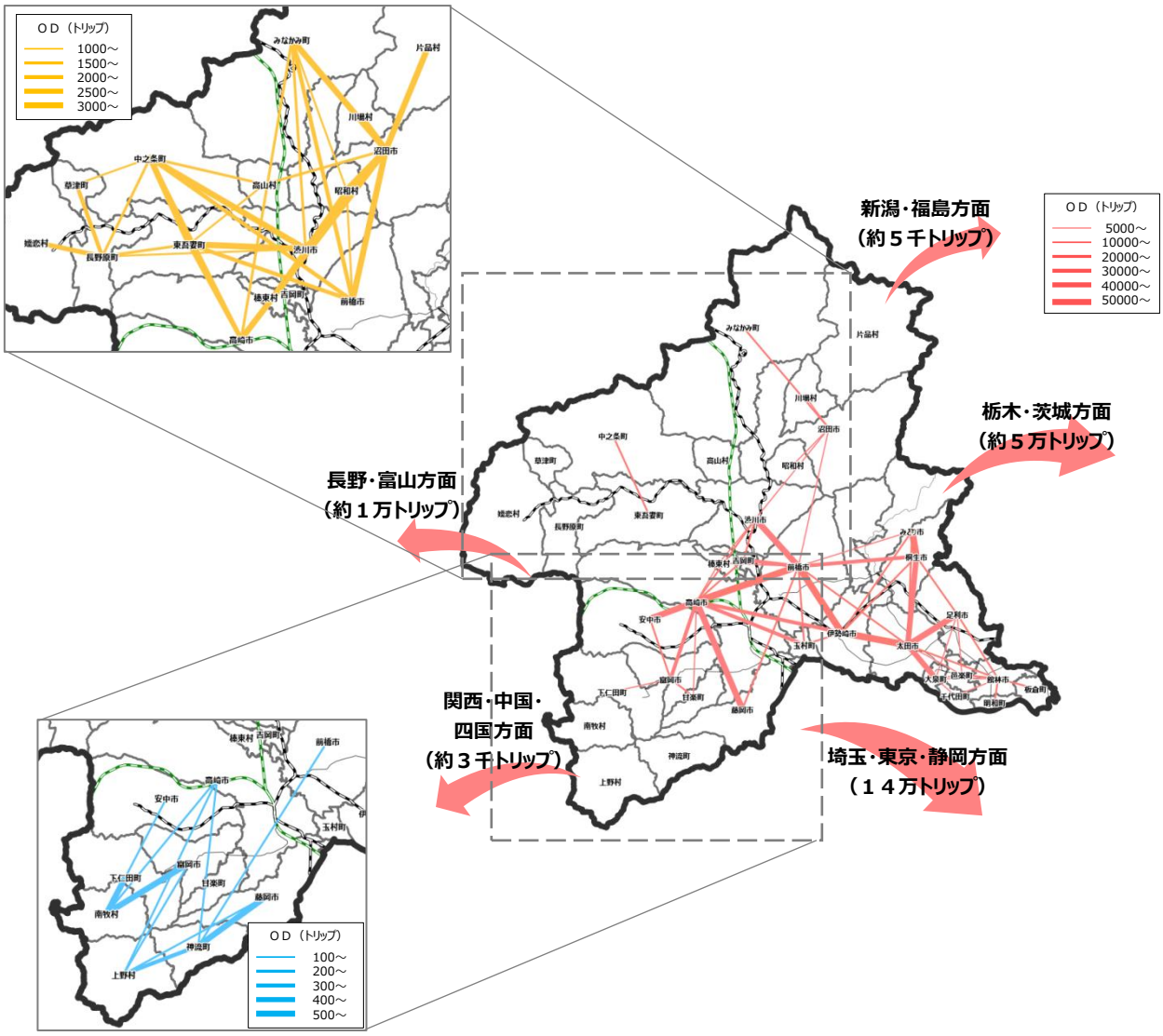
平成 27 年度・平成 28 年度に本県で実施したパーソントリップ調査によれば、本県の人の移動の特徴は、以下のとおりである。

・県央地域では、前橋市、高崎市、伊勢崎市間での移動が多い。

・東毛地域では、桐生市と前橋市、太田市と伊勢崎市といった県央地域の隣接自治体との移動も多く見られる。

・利根沼田地域では、沼田市を中心とした移動が見られ、沼田市から前橋市、高崎市といった県央地域への移動が見られる。

・吾妻地域では、地域内の移動が多く見られるが、吾妻地域から距離の近い沼田市に比べて渋川市、前橋市、高崎市方面への移動が多くなっている。

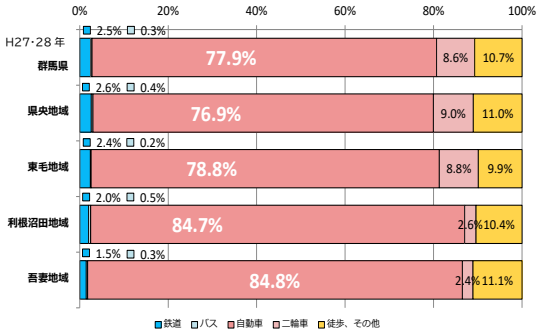


出典：平成 27 年度・平成 28 年度群馬県パーソントリップ調査

図表 22　県内外での人の移動状況（ゾーン間 OD（トリップ））

b. 移動手段

人の移動の際の代表交通手段構成比*1は、県全体で鉄道 2.5%、バス 0.3%、自動車が 77.9%、二輪車 8.6%、徒歩 10.7%と、自動車利用が最も多くなっており、多くの県民が自動車を利用して移動している。地域別にみても、利根沼田地域や吾妻地域などでは 80%を超えていることから、過度に自動車に依存した生活行動となっている。

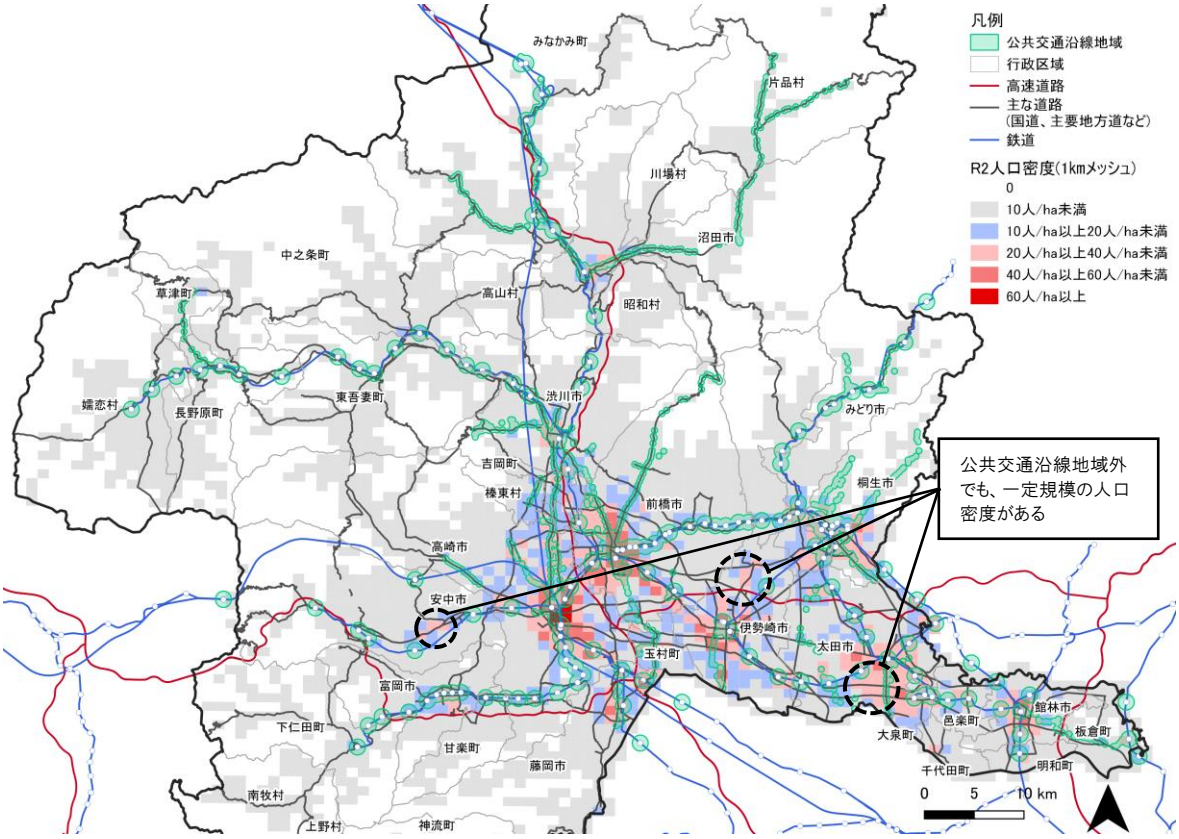


出典：平成 27 年度・平成 28 年度群馬県パーソントリップ調査

図表 23　代表交通手段構成比

また、県内では、郊外部や中山間地域の公共交通沿線地域*2外において、広範囲にわたって居住が見られる。さらに、公共交通沿線地域外においても、一定規模の人口密度がある地域も存在する。

今後の更なる高齢化の進展により、移動手段を持たない高齢者の移動手段の確保が難しくなるほか、送迎などで自動車利用が増加することで、環境への負荷が増大することが懸念される。



出典：令和 2 年国勢調査、国土数値情報「令和 4 年度鉄道データ」「令和 4 年度バス停留所データ」

図表 24　公共交通沿線地域の状況

＊1）1 つの移動がいくつかの交通手段で成り立っているとき、この移動で用いた主な交通手段を代表交通手段といい、各代表交通手段が全体に占めている割合を代表交通手段構成比という。

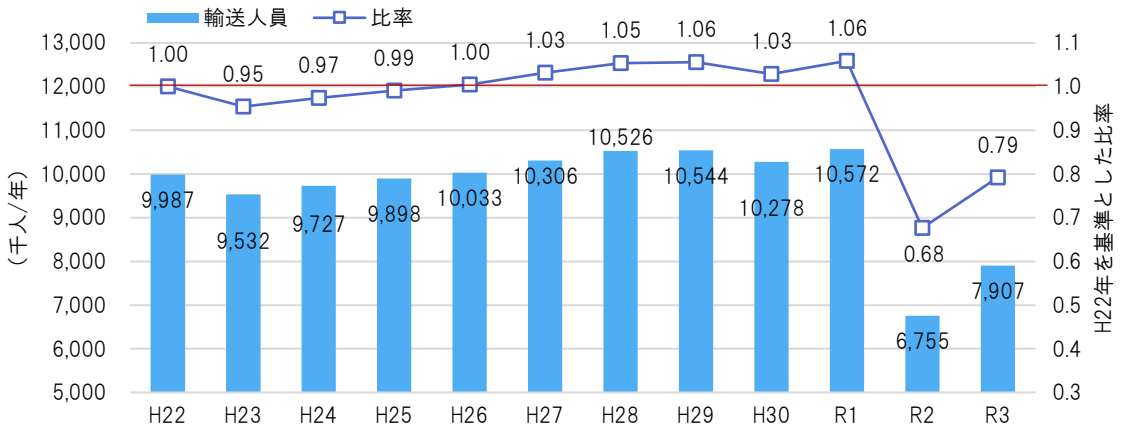
＊2）公共交通沿線地域の設定は、国土交通省「平成 26 年都市構造の評価に関するハンドブック」を参考に、鉄道駅は一般的な徒歩圏である半径 800m、バス停は半径 300m のいずれかを満たす地域とした。ただし、バス停は、群馬県交通まちづくり戦略による平日運行本数 20 本以上の路線を対象とした。

C.公共交通

路線バスや乗合タクシー等の一般乗合乗用車の利用者について、平成 22 年度を基準に比較すると、令和元年度までは微増傾向であったが、新型コロナウイルス（以下、「新型コロナ」という。）感染拡大の影響により、令和 2 年度では 68%まで減少している。令和 3 年度においても 79%にとどまっており、利用者数の回復には至っていない。

鉄道の利用者について、平成 22 年度を基準に比較すると、令和元年度までは微増傾向にあったが、新型コロナの感染拡大の影響により、令和 2 年度では 72%（JR）、77%（私鉄）まで減少している。令和 3 年度においても 81%（JR）、86%（私鉄）にとどまっており、鉄道も一般乗合乗用車と同様、利用者数の回復には至っていない。

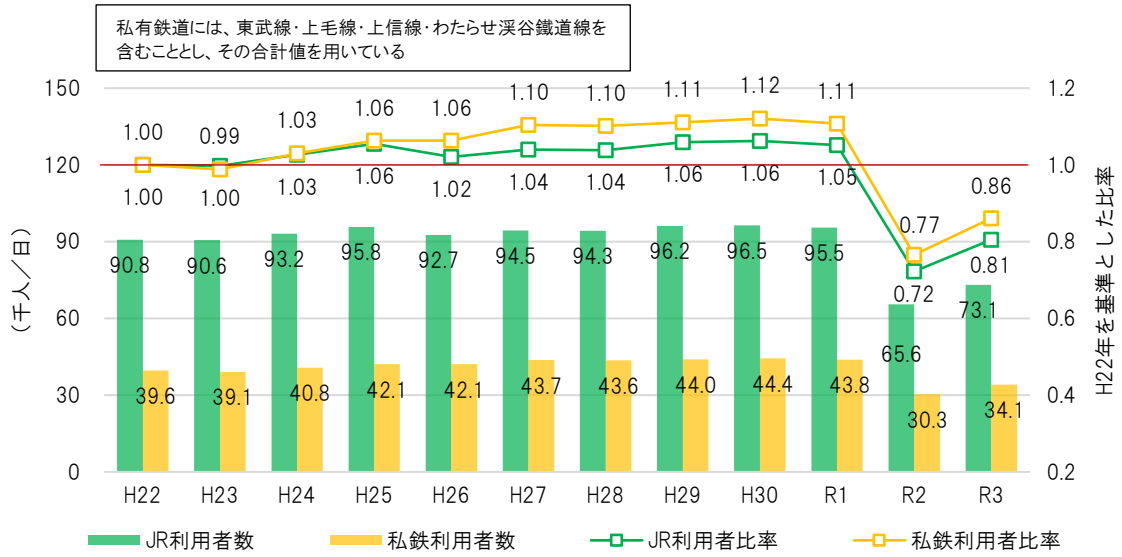
少子高齢化の進行により今後も人口減少が続くことが見込まれる中、公共交通利用者の更なる減少と、人手不足の深刻化による公共交通サービスの低下が懸念される。



※平成 22 年の輸送人員を 1.0 とした利用者数の比率を算出

出典：群馬県統計年鑑

図表 25　本県の公共交通（一般乗合乗用車）の輸送人員と比率の推移



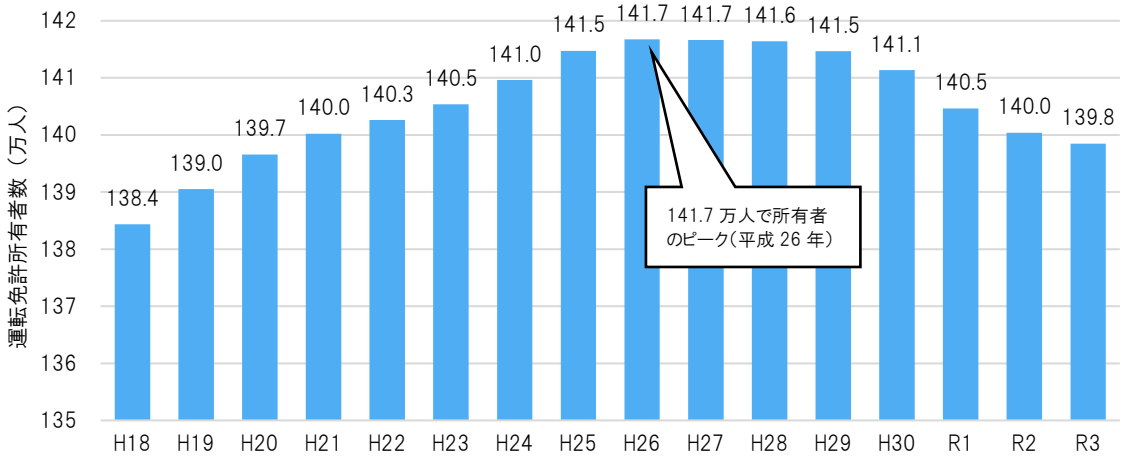
※平成 22 年の輸送人員を 1.0 とした利用者数の比率を算出

出典：群馬県統計年鑑

図表 26　本県の鉄道の利用者（乗車人員）と比率の推移

d. 運転免許所有者数の推移

運転免許所有者数は平成 26 年の 141.7 万人をピークに減少傾向で、今後も少子高齢化の進行により、新規免許取得者の減少と、高齢者の免許返納による運転免許保有者の減少が見込まれる。引き続き、高齢者をはじめとした車を利用できない移動困難者の移動手段の確保が課題となる。



出典：群馬県統計年鑑

図表 27　本県の運転免許所有者数の推移（平成 18 年～令和 3 年）

（２）都市づくりを取り巻く新たな潮流

【国の動き】

① 第３次国土形成計画（令和５年７月）

○　第 3 次国土形成計画は、人口減少等の加速による地方の危機や、巨大災害リスクの切迫、気候危機、国際情勢を始めとした直面する課題に対する危機感を共有し、こうした難局を乗り超えるため、総合的かつ長期的な国土づくりの方向性について、令和 5 年 7 月に定めたものである。

○　国土形成計画では、「デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成（生活圏人口 10 万人程度以上を一つの目安として想定した地域づくり）」「巨大災害、気候危機、緊迫化する国際情勢に対応する安全・安心な国土づくり」などがテーマとなっている。

○　本計画では、デジタルとリアルの融合による人口 10 万人程度以上の活力ある地域生活圏の形成、災害等に屈しない安全・安心な県土づくりを目指す必要がある。

② 都市計画基本問題小委員会　中間とりまとめ（令和５年４月）

○　都市計画基本問題小委員会の中間とりまとめ（令和 5 年 4 月）では、「これからの都市政策は、人口減少や少子高齢化等による社会経済状況の変化、気候変動の加速や生物多様性確保への脅威等の地球規模の課題等への対応が必要」としており、「併せて、コロナ禍を契機としたライフスタイルの変化等を踏まえた、Well-being*1（ウェルビーイング、人々の満足度）の向上等も図ることが求められてくる」と記載されている。

○　また、まちづくり GX などカーボンニュートラルに対応した脱炭素社会の形成や、デジタル技術を活用したスマートシティの取組や都市計画に関するデータのデジタル化・オープンデータ化等の取組を進めることが重要とされている。

○　本計画では、地球規模での課題への対応、Well-being の向上、脱炭素社会の形成、デジタル技術やデータの利活用などの観点を踏まえた都市づくりを行う必要がある。

【県の動き】

③ 新・群馬県総合計画（令和３年３月）

○　新・群馬県総合計画では、「年齢や性別、国籍、障害の有無等にかかわらず、すべての県民が、誰一人取り残されることなく、自ら思い描く人生を生き、幸福を実感できる自立分散型の社会」を 2040 年の群馬県が目指す姿とし、快疎な群馬県や県民幸福度の向上を目指すこととしている。なお「県民幸福度の向上」にあたっては、「一人ひとりの幸福」、「社会全体の幸福」、「将来世代の幸福」の 3 つの幸福の調和を図ることとしている。

○　本計画では、ゆとりのある生活空間が安全・安心のベースとなり、他にはない価値を持ち、安定した地域だけが、人々を惹きつけるとの考えに基づき、人々を惹きつけられる「快疎」な群馬県を目指す必要がある。

＊1）ウェルビーイングとは、身体的・精神的・社会的に良い状態にあることをいい、持続可能な開発目標（SDGs）のゴールの 1 つとして「あらゆる年齢の全ての人々の Well-being を促進すること」として位置づけられている。

④ ぐんま５つのゼロ宣言（令和元年 12 月）

○　気候変動の影響によると考えられる自然災害により、毎年大きな被害が発生し、本県も例外ではなくなっている。地球温暖化に関する様々な課題を 2050 年までに解決し、災害に強く、持続可能な社会を構築するとともに、県民の幸福度を向上させるため、「ぐんま 5 つのゼロ宣言*[1]」（2050（ニーマルゴーゼロ）宣言）を定めた。この宣言の中で、「災害に強い県土づくり」に向け、ソフト・ハードの両面から取組を徹底し、県民の防災意識を徹底することなどを主な取組として掲げている。

○　本計画では、災害に強く、持続可能な社会の構築に向けた取組を推進する必要がある。

⑤ ぐんま・県土整備プラン２０２５（令和７年３月）

○　ぐんま・県土整備プラン 2025（以下「県土整備プラン」という。）では、2045 年に目指す将来像の実現に向けて、道路や河川など、社会資本の整備や維持管理の考え方、進め方を示している。

○　「災害レジリエンス No.1 の実現」として、「気候変動の影響等により、水害等の気象災害が頻発化・激甚化する中で、気象災害の新たな脅威にしっかりと対応できる「災害レジリエンス No.1」の実現に向け、市町村、民間企業や県民等との連携・共創によるオール群馬での防災・減災対策を加速させる」としている。また、「未来につながる魅力的なまちづくり」として、「人口減少と高齢化が同時に進行する局面においても、誰もが生活に必要な都市機能を持続的に享受できるよう、広域的な観点から市町村のまちづくりを支援しながら、暮らしを支え安全で快適に移動できる環境を整備し、群馬の強みを活かしたエリア価値を創造する未来投資を進めることで、誰もが地域に魅力を感じ、幸福を実感できるまちづくりを推進する」としている。

○　本計画では、さらに誰もが生活に必要なサービスを持続的に享受できるよう、災害に強く、効率的で快適なまちづくりの促進に向けた広域的な観点でのまちづくりを目指す必要がある。

⑥ 交通まちづくり戦略（令和５年３月）

○　交通まちづくり戦略は、まちづくりと連携した公共交通のあるべき姿と、その役割や取組の方向性を示す計画である。「快疎」な空間の形成を期待して、デジタル技術の活用を前提としつつ、リアルでのアクセスが確保された広域生活圏（人口 10 万人前後で時間距離 1～1.5 時間前後の範囲）を設定している。

○　本計画では、広域生活圏の形成の考え方を参考にし、公共交通とまちづくりが連携していく必要がある。

＊1) 5 つのゼロ宣言とは、宣言１　自然災害による死者「ゼロ」、宣言２　温室効果ガス排出量「ゼロ」、宣言３　災害時の停電「ゼロ」、宣言４　プラスチックごみ「ゼロ」、宣言５　食品ロス「ゼロ」である

（３）今後の都市づくりの課題のまとめと都市づくりの目標

① 今後の都市づくりの課題

これまで整理した都市づくりの現状と課題及び新たな潮流から、土地利用と交通の観点に加えて、気候変動に対する対応、デジタル技術の活用などの観点を踏まえて、今後の都市づくりで取り組むべき課題として、土地利用、交通、都市防災、都市環境・空間形成、都市経営の５分野ごとに以下に示す。

a. 土地利用

【土地利用規制の緩い地域への人口・都市機能の流出の抑制】

○　本県の土地利用は、引き続き「市街地の拡散と低密度化」が進んでいる。特に、「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の区域区分のある区域とない区域の隣接」など、広域の土地利用規制のアンバランスを要因とした、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の人口流出を抑制する取組が必要である。

【市街地における低未利用地の活用】

○　市街地における小規模な空き地の散在が、現在も継続しているため、低未利用地の有効活用を図り、都市機能や居住機能を市街地へ集約していくことが必要である。

【郊外部の無秩序な宅地（住宅用地）化の抑制】

○　郊外部では依然として無秩序な宅地（住宅用地）化も見られるため、郊外の無秩序なバラ建ちを防止するとともに、既存集落などまちのまとまりにおける人口密度を維持することが必要である。

b. 交通

【県民の移動手段の確保】

○　本県は、自動車の利用割合が非常に高く、また、公共交通沿線地域外においても一定規模の人口密度がある地域も存在することから、自動車による移動を前提とした都市構造となっている。自動車に過度に依存した移動形態から脱却し、子どもから高齢者まで、誰もが目的に合わせて移動手段を選択できる利便性の高い交通環境を整えることが必要である。

【新たな技術の活用や交通とまちづくりの連携】

○　ぐんまらしい「快疎」な空間の形成に向けて、デジタル技術も活用しながら、公共交通とまちづくりが連携していく必要がある。

c. 都市防災

【災害リスクを踏まえた防災まちづくりの強化】

○　頻発化・激甚化する気象災害の脅威に対応するため、デジタル技術も活用し、災害リスクを踏まえた防災まちづくりを強化することが必要である。

○　災害に強く、安定した経済活動が可能な群馬県を実現するため、災害時にも機能する強靭な道路ネットワークの構築が必要である。

d. 都市環境・空間形成

【カーボンニュートラルなどの推進】

○　脱炭素化社会の形成に向けて、まちづくり GX などカーボンニュートラルの取組みを進めることが必要である。

【景観保全や生態系の保護などに向けた緑の多面的効果の活用】

○　グリーンインフラの観点から、良好な景観形成、生物多様性の確保、快適な居住環境の形成、防災面などの多様な機能を有する都市の緑の保全が必要である。

e. 都市経営

【コンパクトで効率的な都市経営の実現】

○　人口減少、少子高齢化社会においては、既存ストック（都市アセット）の有効活用を図り、コンパクトで効率的な都市経営が必要である。

【デジタル技術を活用したスマートな都市経営の実現】

○　複雑化・多様化する都市の課題に対して、必要となる施策も多岐にわたっていることに加え、社会経済情勢の変化に対応していくことが求められており、都市にまつわる様々なデータとデジタル技術を有効に活用することが、今後の都市政策において必要である。

② 都市づくりの目標・将来像・基本方針

「①今後の都市づくりの課題」を踏まえて、都市づくりの目標を次のように設定する。

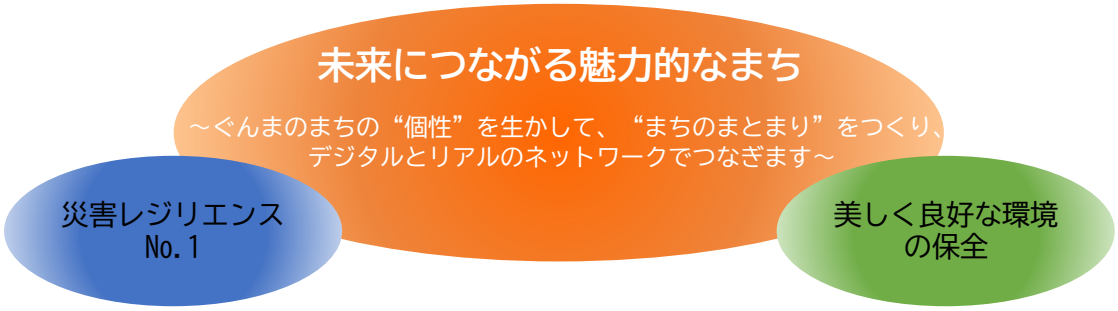
本県では、人口減少と少子高齢化が同時に進行する中でも、「ぐんまらしい持続可能なまち」として、ぐんまのまちの“個性”を生かしながら、“まちのまとまり”をつくり、多様な移動手段を選択できる社会など、誰もが生活に必要なサービスを持続的に受けられることを目指してきた。

さらに、昨今のコロナ禍を契機としたライフスタイルの変化において、遠隔地であってもデジタル技術を活用することで、自分の意思で幸福度の高い地域を選択し生活することができるようになってきた。この変化を逃さず、引き続き、「まちのまとまり」を維持し、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ことが重要である。

以上を踏まえ、これまでの目指すまちは堅持しつつ、さらに、デジタルのネットワークでまちのまとまりをつなぐことにより、これまで以上にまちのまとまりの拠点性を高め、未来につながる魅力的なまちを目指すため、本県における「都市づくりの目標」を、「未来につながる魅力的なまち～ぐんまのまちの“個性”を生かして、“まちのまとまり”をつくり、デジタルとリアルのネットワークでつなぎます～」とする。

なお、実現に向けては、県民の多様な幸福のあり方に配慮し、災害レジリエンス No.1 と美しく良好な環境の保全の観点も踏まえるとともに、デジタル技術などの新技術を積極的に利用することで、リアルなネットワーク（交通など）以外のネットワークも活用していく。

また、都市づくりの目標をもとに、「土地利用」「交通」「都市防災」「都市環境・空間形成」「都市経営」の各分野の将来像及び基本方針を次のように設定する。



	将来像	基本方針
土地利用	生活に必要な都市機能が整い多様な暮らし方や働き方が可能な生活利便性の高い社会	まちのまとまりの形成と地域経済を支える産業の創出
交通	ニューノーマルにも対応した県民生活やニーズに対応した多様な移動手段が選択できる社会	生活のための移動環境整備と土地利用と連携した交通体系の形成
都市防災	災害レジリエンスを高め安全な生活と安定した経済活動が可能な社会	安全・安心な都市構造の形成と防災・減災対策の推進
都市環境・空間形成	地球温暖化にも適応し、地域の価値を高め、自然と共生する社会	地球温暖化への対応と既存ストック（都市アセット）を生かした個性的で質の高い、快適な都市空間への再構築
都市経営	人と人、人と地域のつながりがデジタルとリアルでネットワークされた社会	コンパクトで効率的な都市経営と新技術・新制度の効果的な活用

図表 28　目指すべき都市の将来像のイメージ

1-2.広域都市計画圏の現状及び課題

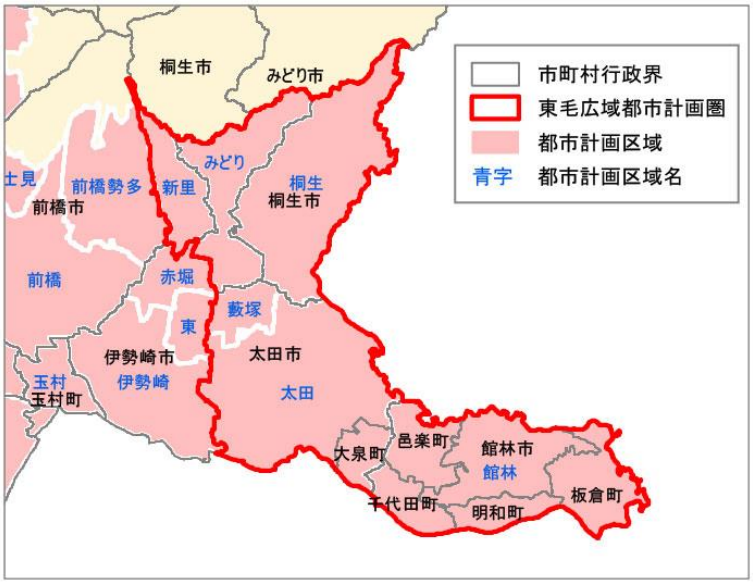
（１）計画対象区域の範囲と位置

○　東毛広域都市計画圏は、図表 29 に示す６つ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、全ての区域が連坦している。

○　群馬県の南東部に位置し、東は栃木県、南は埼玉県、西は県央広域都市計画圏に接している。

図表 29　計画対象区域の範囲

名称	市町村名	範囲	規模
桐生都市計画区域	桐生市	桐生市の一部	13,747　ha
新里都市計画区域	桐生市	桐生市の一部	3,560　ha
太田都市計画区域	太田市 大泉町	太田市の一部 大泉町の全域	17,260　ha
藪塚都市計画区域	太田市	太田市の一部	2,097　ha
館林都市計画区域	館林市 板倉町 明和町 千代田町 邑楽町	館林市の全域 板倉町の全域 明和町の全域 千代田町の全域 邑楽町の全域	17,531　ha
みどり都市計画区域	みどり市	みどり市の一部	6,666　ha
		計 6 区域	60,861　ha



図表 30　東毛広域都市計画圏における都市計画区域

（２）広域都市計画圏の都市的特色

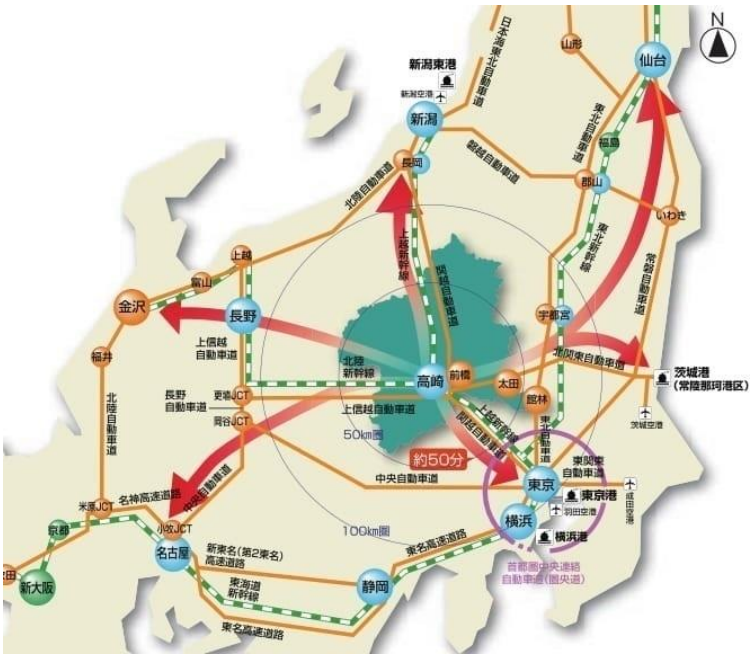
○　東毛広域都市計画圏は、緑豊かな自然環境と豊富な水資源に恵まれ、岩宿遺跡や新田氏関連史跡、城下町の遺構、伝統的なまち並みや織物工場等古代から近世に至るまでの歴史・産業遺産や、全国的な花の名所であるつつじが岡公園など、数多くの観光資源を有している。

○　産業面では、県内の製造品出荷額等の約２分の１を占める県内随一の「ものづくり」の技術・人の集積地域であり、また、県内有数の穀倉地帯であるとともにキュウリ、ヤマトイモ、小玉スイカなどの一大産地となっている。交通面では、鉄道４事業者が乗り入れ、北関東自動車道により太平洋まで（関越自動車道を介して日本海まで）通じ、東北自動車道等の南北軸により首都圏と東北圏の人、物、情報が交流する経済拠点として期待されている。

織物工場跡（国登録有形文化財）

つつじが岡公園

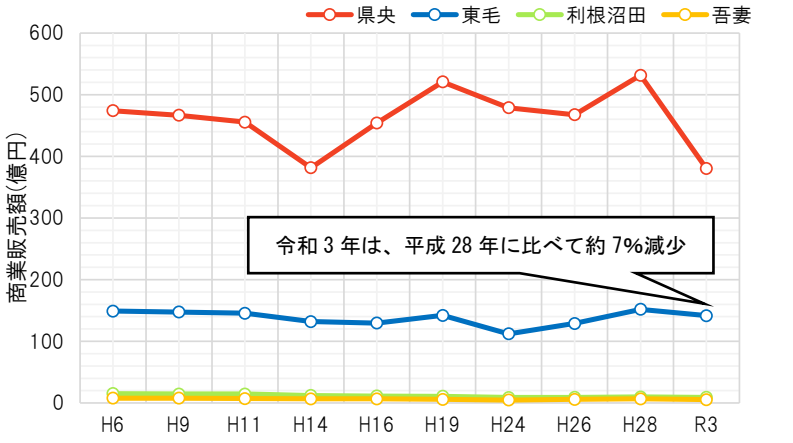
図表 31　歴史文化・観光資源の一例



図表 32　群馬県と周辺都市との関係図

a. 商業

東毛広域都市計画圏は、年間商業販売額（卸売業と小売業）が県全体の約26%（令和3年）を占める。近年の推移をみると、令和3年は、令和元年の新型コロナなどの影響により、平成28年に比べて約7%減少している。



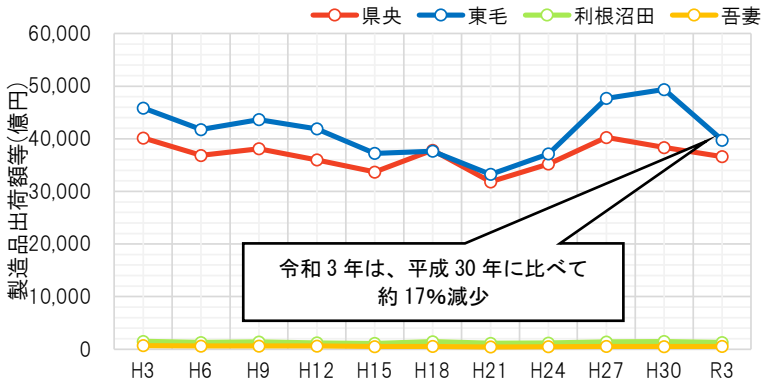
注）数値は卸売業と小売業の合計

出典: 平成24年、平成28年、令和3年は経済センサス、その他は商業統計の数値

図表 33　広域都市計画圏別商業販売額の推移

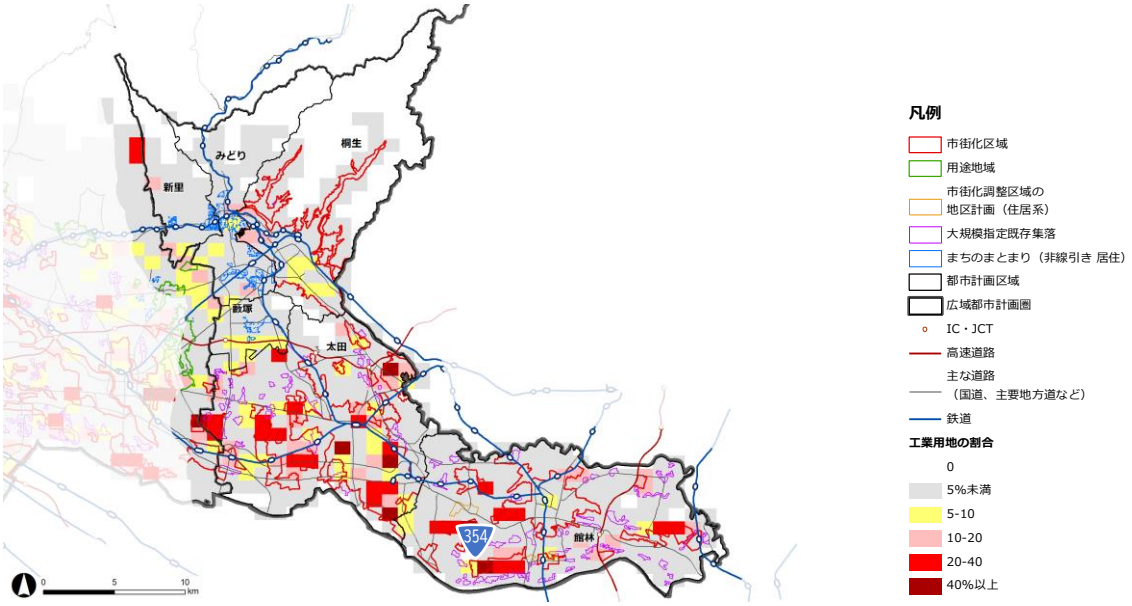
b. 工業

東毛広域都市計画圏は、製造品出荷額等が県全体の約51%（令和3年）を占め、他圏域と比較しても製造業が盛んである。近年の推移をみると、平成30年以降、減少に転じている。工場は、南部を中心に集積している。特に高速道路のICや主要道路（国道354号）周辺で工場の集積が多い。



出典: 平成27年、令和3年は経済センサス、その他は工業統計の数値

図表 34　広域都市計画圏別製造品出荷額等の推移



図表 35　工業用地集積状況（1kmメッシュに占める工業用地の割合）

（3）広域都市計画圏における都市化の動向

a. 人口・土地利用

平成 22 年から令和 2 年にかけ東毛広域都市計画圏全体では人口減少が進んでいる。また、広域圏全人口に占める市街化調整区域及び白地地域の人口の割合は増加しており、特に、太田、藪塚でそれらの地域の人口が増加している。

また、公共交通沿線地域では、その地域外に比べて人口が減少している。既存路線の維持の観点からも、これら地域への人口の維持・集積を図る必要がある。

図表 36　区域別人口の推移（平成 22 年～令和 2 年）

	人口（千人）			広域圏全人口に占める割合		
	H22	R2	増減率	H22	R2	増減数
市街化区域	342	330	−3.4%	60.0%	59.5%	−0.5%
市街化調整区域	141	139	−2.0%	24.8%	25.0%	0.2%
非線引き用途地域	−	−	−	−	−	−
非線引き白地地域	86	86	−0.5%	15.2%	15.5%	0.3%
東毛広域	**570**	**555**	**−2.6%**			

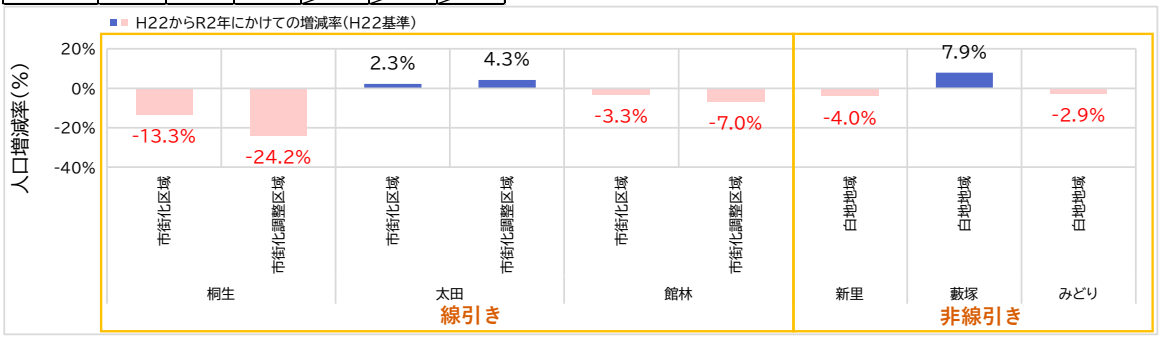
広域圏全人口に占める市街化調整区域、白地地域の人口の割合は増加

図表 37　公共交通沿線地域内人口の推移（平成 22 年～令和 2 年）

	H22	R2	増減率
公共交通沿線地域人口(千人)	227	216	−4.8%
公共交通沿線地域外人口(千人)	342	338	−1.2%

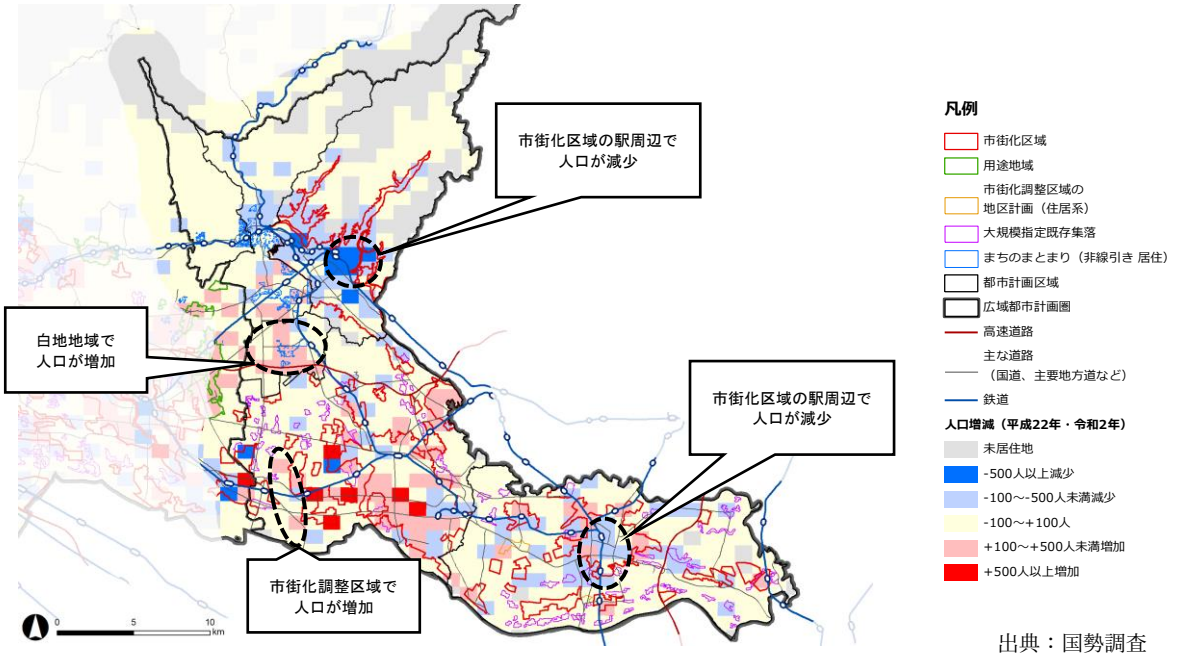
公共交通沿線地域では、その地域外に比べて人口が減少

※公共交通沿線地域人口は、区域毎の住宅用地の比率により算出（住宅用地は、令和 3 年～令和 4 年都市計画基礎調査土地利用現況より引用）



出典:平成 28 年～平成 29 年、令和 3 年～令和 4 年都市計画基礎調査

図表 38　都市計画区域別人口の増減率（平成 22 年～令和 2 年）



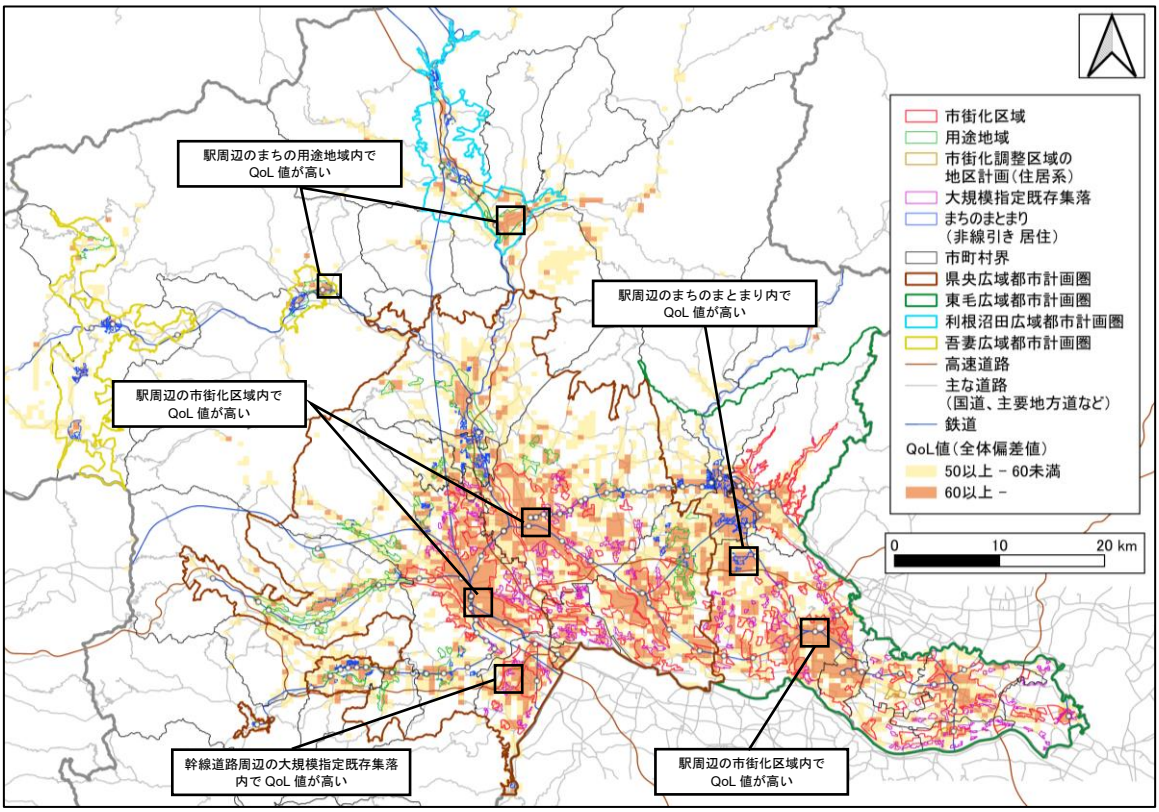
出典：国勢調査

図表 39　人口増減（1km メッシュ）（平成 22 年～令和 2 年）

b．県民の価値観から見た生活環境

○　「県民の幸福度向上に寄与する都市づくり」を目指すため、県民の価値観である QoL（Quality of Life（＝生活の質））を都市構造に反映させた都市構造分析（以下 QoL 分析）を実施し、まちのまとまりのうち、引き続き、人口集積を図る必要性の高いエリアを確認した。

○　その結果、図表 40 に示すとおり、駅や幹線道路周辺などのまちのまとまりでは、QoL 値が高いことが確認された。このような QoL 値の高い区域では、県民幸福度の向上の観点からも、引き続き、まちのまとまりを維持していくことが必要である。



※なお、メッシュの色分けは QoL 値を群馬県の都市計画区域全体の偏差値に換算して表示しており、赤いメッシュは相対的に QoL 値が高いことを示している。

図表 40　QoL 分析結果

［参考］QoL 分析*1 の考え方

① 県民アンケート結果*2 により、県民の価値観を 12 指標に対する支払意思額を算出

図表 41　生活環境の 12 指標

交通利便性	居住快適性	災害安全性
①公共交通の利便性	①子育て施設の利便性	①避難所の立地環境
②自家用車移動の利便性	②公園等の公共空地の整備状況	②洪水危険性
③商業施設の利便性	③人口の集積状況	③土砂災害危険性
④医療施設の利便性	④道路の整備状況	④交通安全性

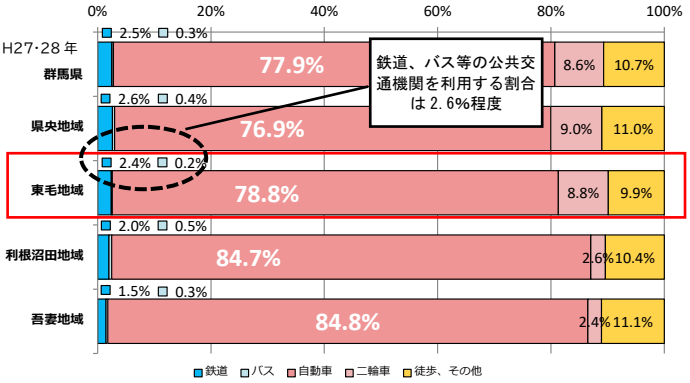
② 500m メッシュ単位で、生活環境の 12 指標のうち該当する指標の支払意思額を足し合わせた値である QoL 値を算出

＊1）引用文献：加知範康、加藤博和、林良嗣、森杉雅史：余命指標を用いた生活環境質(QoL)評価と市街地拡大抑制策検討への適用、pp. 558-573、土木学会論文集 D、Vol.62、No.4、2006

＊2）令和 5 年 7 月に web モニターリサーチ形式で実施し、2,792 回答を得た。

c. 交通

代表交通手段構成比をみると、鉄道、バス等の公共交通機関を利用する割合は 2.6%程度（鉄道 2.4%、バス 0.2%）となっている一方、自動車利用が 78.8%と多くを占めている

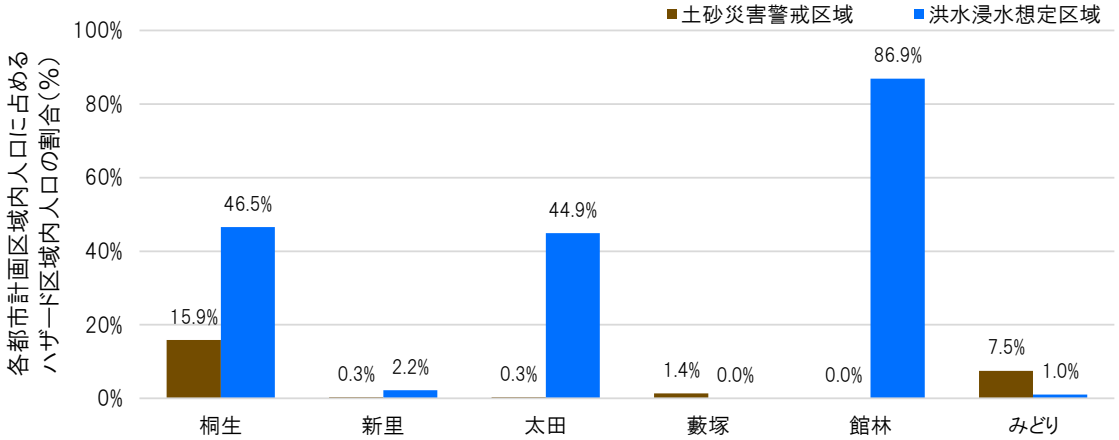


出典：平成 27 年度・平成 28 年度群馬県パーソントリップ調査

図表 42　代表交通手段構成比

d. 防災

各都市計画区域内人口に占める洪水浸水想定区域*1 内人口の割合は、館林、桐生、太田で高くなっており、特に館林では 86.9%が洪水浸水想定区域に居住している。また、桐生では 15.9%が土砂災害警戒区域内に居住している状況である。

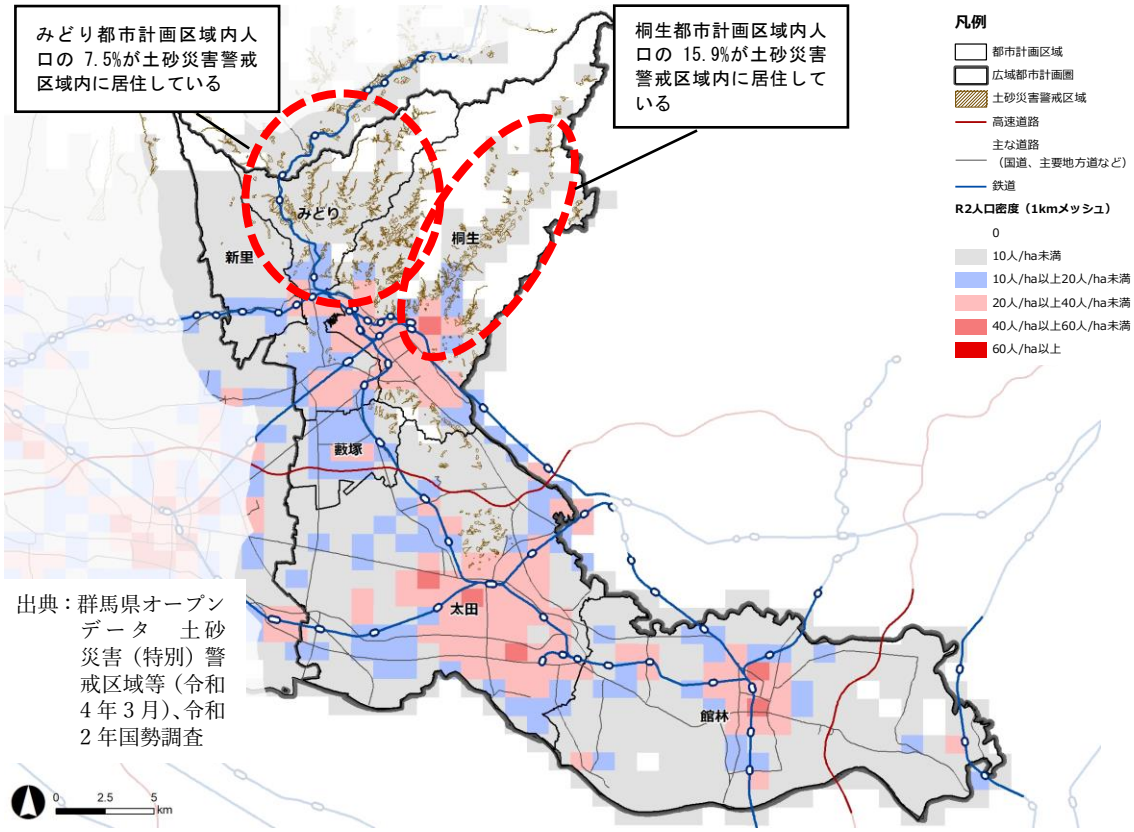


※ハザード区域面積は、GIS による集計値である。ハザード区域内人口は、ハザード区域内住宅用地／都市計画区域内住宅用地×令和 2 年人口より算出（住宅用地は、令和 3 年～令和 4 年都市計画基礎調査土地利用現況より引用）

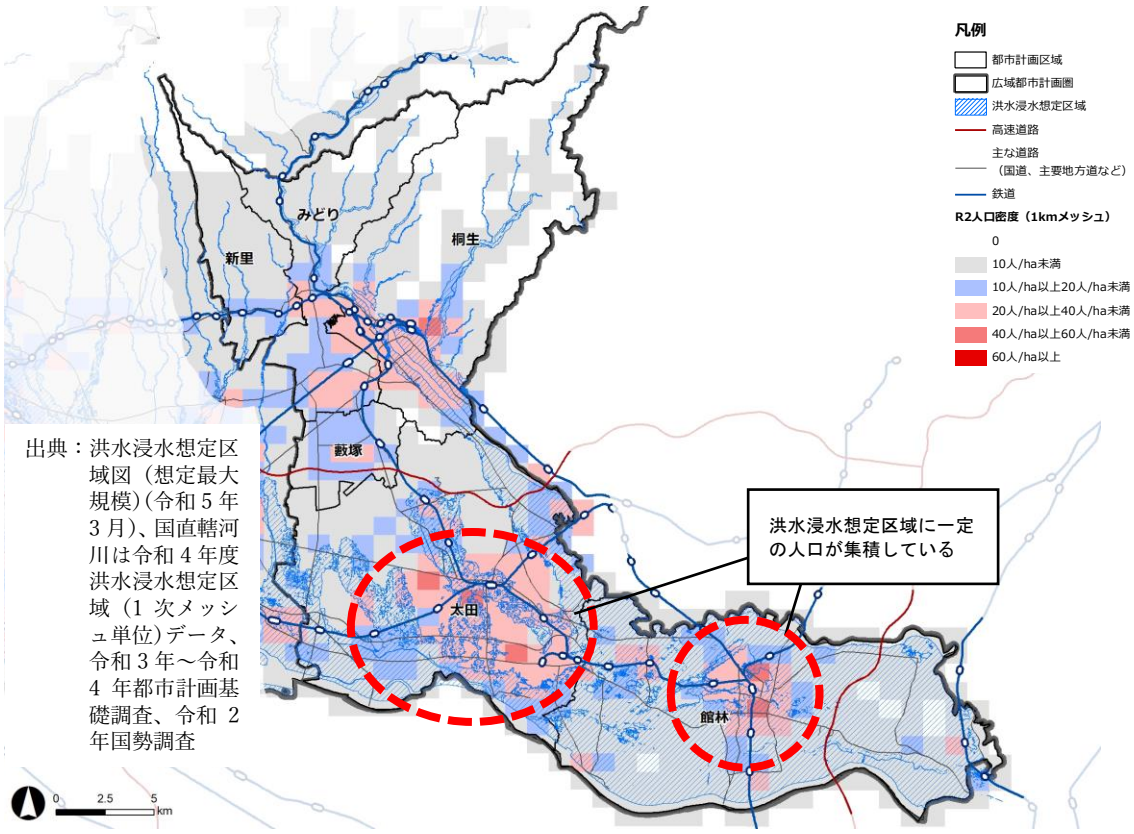
出典：群馬県オープンデータ　土砂災害警戒区域（令和 4 年 3 月）、洪水浸水想定区域図（想定最大規模）（令和 5 年 3 月）、国直轄河川は令和 4 年度洪水浸水想定区域（1 次メッシュ単位）データ、令和 3 年～令和 4 年都市計画基礎調査

図表 43　各都市計画区域内人口に占めるハザード区域内人口の割合

＊1)洪水浸水想定区域は、想定し得る最大規模の降雨により当該河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域のことを示す。



図表 44　人口密度と土砂災害警戒区域の関係（令和２年）



図表 45　人口密度と洪水浸水想定区域の関係（令和２年）

（４）広域都市計画圏の課題のまとめ

東毛広域都市計画圏の課題について、土地利用、交通、都市防災、都市環境・空間形成、都市経営の５分野ごとに以下に示す。

a. 土地利用

○　東毛広域都市圏全体では人口減少が続いているが、市街化調整区域及び白地地域への市街地拡散が進んでいるため、都市の無秩序な拡散を抑制するとともに、中心部において都市機能や居住を集約し、市街地の人口密度を確保することが必要である。

○　県民幸福度の向上の観点から QoL 値の高い鉄道駅の周辺などへ、都市機能や居住を誘導し、まちのまとまりを維持していくことが必要である。

b. 交通

○　公共交通沿線地域では、その地域外に比べて人口が減少している。引き続き、土地利用と一体となった総合的な交通戦略の推進、公共交通の利便性向上、及び移動手段の確保が必要である。

c. 都市防災

○　東毛広域都市計画圏では、緑豊かな自然環境と豊富な水資源に恵まれており、太田、館林、桐生都市計画区域などの生活圏が形成され、沿川部の洪水浸水想定区域内に人口が集積している。また、山間地においては、土砂災害の危険性の高い地域への居住も見られる。このため、土地利用の規制誘導などにより、災害に強いまちづくりを進めていく必要がある。

d. 都市環境・空間形成

○　つつじが岡公園、岩宿遺跡、織物工場跡、新田氏関連史跡などの自然や歴史文化・観光資源を生かした景観形成とその特性に応じた公共空間の整備が必要である。

e. 都市経営

○　人口減少により厳しい財政状況であるため、公共施設の統廃合や再編を見据えた公共施設等総合管理計画と立地適正化計画との連携等により、インフラの維持管理コストを軽減し、既存ストック（都市アセット）を有効に活用していく必要がある。

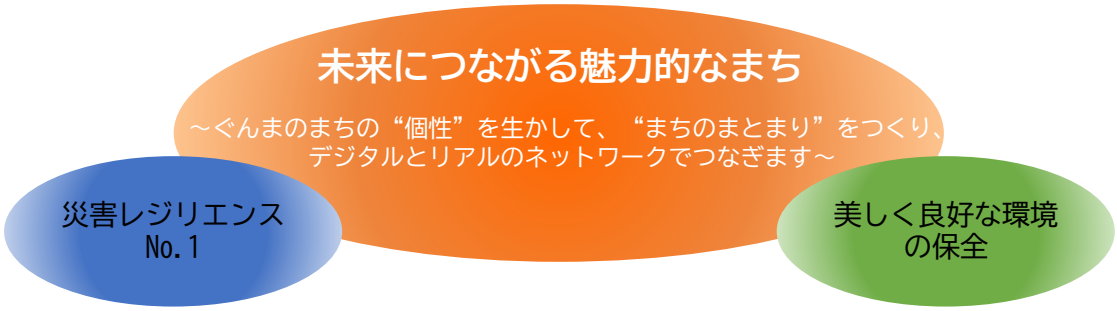
○　他圏域と比較して製造業が盛んな強みを生かした、活力ある地域社会の形成と官民が連携した民間活力を生かした地域づくりを行う必要がある。

○　デジタル技術を活用したまちづくりを行い、省力化、効率化を進め、効果的な都市経営を行っていく必要がある。

1-3.東毛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・将来像・基本方針

東毛広域都市計画圏の都市づくりの現状や都市づくりを取り巻く新たな潮流を踏まえ、都市づくりの目標、将来像及び基本方針を次のように設定する。



	将来像	基本方針
土地利用	生活に必要な都市機能が整い多様な暮らし方や働き方が可能な生活利便性の高い社会	人口密度の維持につながるまちのまとまりの形成と、県全体を牽引し、地域経済を支える産業の創出
交通	ニューノーマルにも対応した県民生活やニーズに対応した多様な移動手段が選択できる社会	生活のための移動環境整備と土地利用と連携した交通体系の形成
都市防災	災害レジリエンスを高め安全な生活と安定した経済活動が可能な社会	災害時にも都市機能が守られる安全･安心な都市構造の形成と防災・減災対策の推進
都市環境・空間形成	地球温暖化にも適応し、地域の価値を高め、自然と共生する社会	地球温暖化への対応と既存ストック（都市アセット）を生かした、都市の中でも緑が配置され、個性的で質の高い、快適な都市空間への再構築
都市経営	人と人、人と地域のつながりがデジタルとリアルでネットワークされた社会	コンパクトで効率的な都市経営と新技術・新制度の効果的な活用

（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

○　市街地の範囲は、現行の市街化区域又は用途地域の範囲とし、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など、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、県全体で取組を進める。

○　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. 拠点の定義

○　「まちのまとまり」のうち、拠点となるまとまりを、都市基盤が整備済又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「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、都市基盤が整備済又は整備が確実な地区で現状において一定の製造業又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、「都市拠点」が「観光拠点」としての機能を併せ持つこともある。

○　「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。

○　なお、「都市拠点」「地域拠点」の選定にあたっては、群馬県交通まちづくり戦略で設定した広域生活圏との整合にも留意する。

図表 46　拠点の種別と役割

種類	役割
都市拠点	○　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。 ○　観光拠点としての機能を併せもつこともある。
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生かし、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。 ○　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」又は「首都圏のバックアップ機能」の集積を図る地区。
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。

拠点の定義及び形成方針を踏まえ、各拠点の選定要件を図表 47 のとおり設定する。

図表 47　拠点種別ごとの選定要件

※【　】内は具体的な選定基準、複数条件がある場合は「又は」を意味する。

種別	必須条件			選択条件（各種別の基準に都市拠点は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
都市拠点	・相互に連携しやすいよう 10～15km（公共交通でも 30 分）程度の間隔で配置	・人口のまとまり【人口密度 40 人/ha 以上の地区が連担】	・周辺市町村との公共交通を確保【鉄道又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）又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、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、総合病院[*1] が立地】	・嗜好性の高い文化、娯楽サービスを提供【県を代表する文化資源が立地】
地域拠点	（条件なし）	・人口のまとまり【人口密度 20 人/ha 以上の地区が連担、市町村役場・支所が立地】	・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が可能【幹線道路又は IC/SIC に近接して立地】	（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又は整備中の地区】	（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）	【県内外から集客を見込める観光資源が複数立地】

*1）都市計画区域マスタープランでは、総合病院を「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」と定義する。

b. 都市拠点・地域拠点等

○　都市拠点、地域拠点として、具体的には図表 51 の地区を位置づける。

○　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。

○　地域拠点では、都市活力の再生や地域コミュニティの維持・強化など、既存の都市基盤を活用しながら都市機能の集積を図り、利便性の高い市街地の形成を目指す。

○　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生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、都市基盤が整備済又は整備が確実かつ現状で一定の製造業又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コンベンション機能、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

○　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、連携する拠点の種別に応じて図表 48、49 のように区分し、都市構造図を図表 50 に示す。個別の鉄道や道路などは、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。

○　生活拠点と都市拠点・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具体の連携軸の位置づけを行わないが、各拠点相互、また、都市拠点や地域拠点などと連携を図りながら、戦略的に施策を実施するよう位置づける。

図表 48　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
都市拠点連携軸	○　都市拠点において充足できない機能を、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、都市拠点、隣接する地域拠点又は産業拠点、観光拠点と連携することで補完するための連携軸

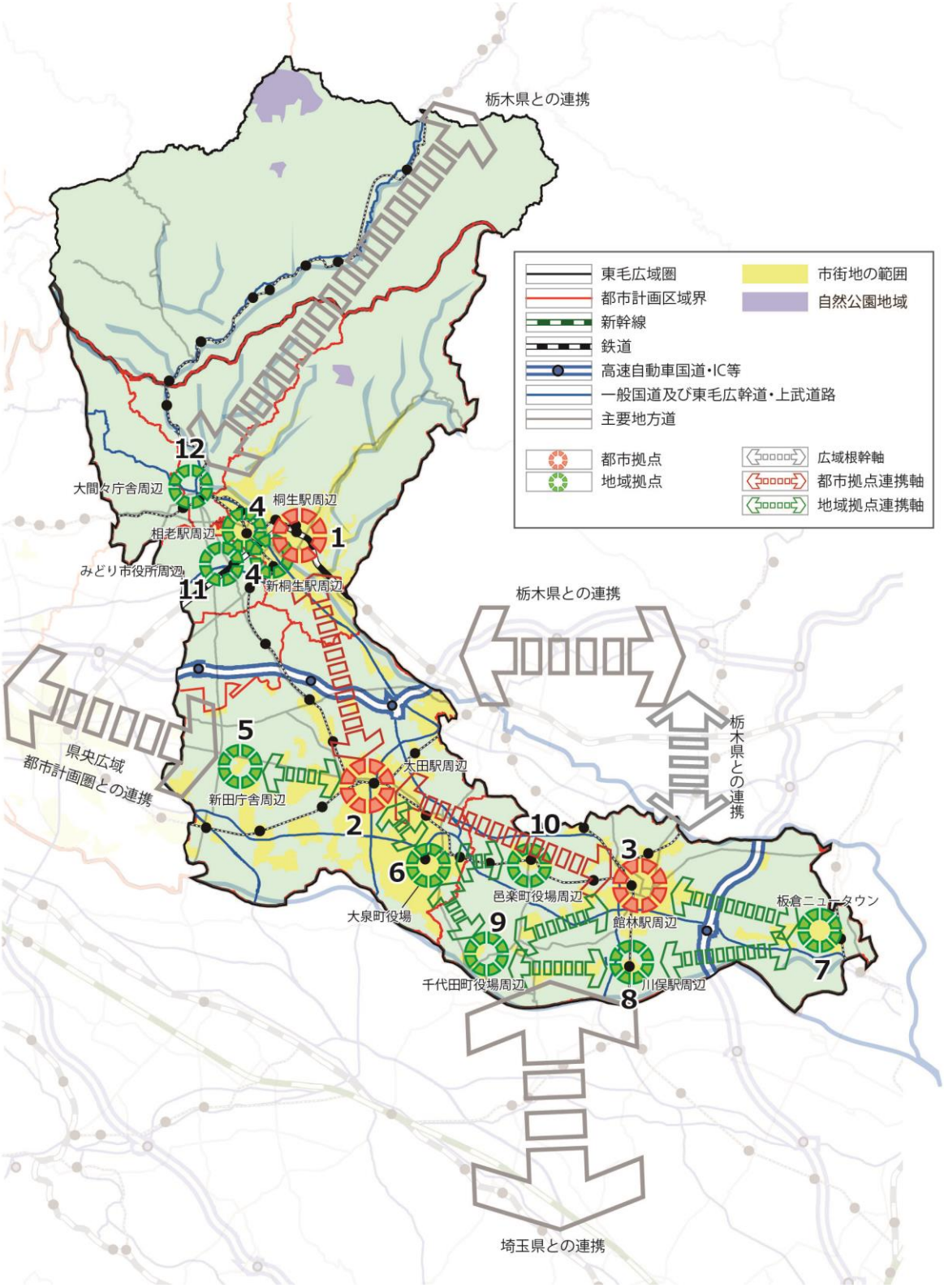
図表 49　連携・補完する相互の拠点の種別と連携軸の種別との対応関係

<table>
<tr><th></th><th>広域都市計画圏</th><th>都市拠点</th><th>地域拠点又は
産業拠点、観光拠点</th></tr>
<tr><td>広域都市計画圏</td><td rowspan="3">広域根幹軸</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>都市拠点</td><td>都市拠点連携軸</td><td rowspan="2">地域拠点連携軸</td></tr>
<tr><td>地域拠点又は
産業拠点、観光拠点</td><td colspan="2"></td></tr>
</table>

※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。

■　東毛広域都市計画圏の都市構造図（都市・地域拠点と連携軸）



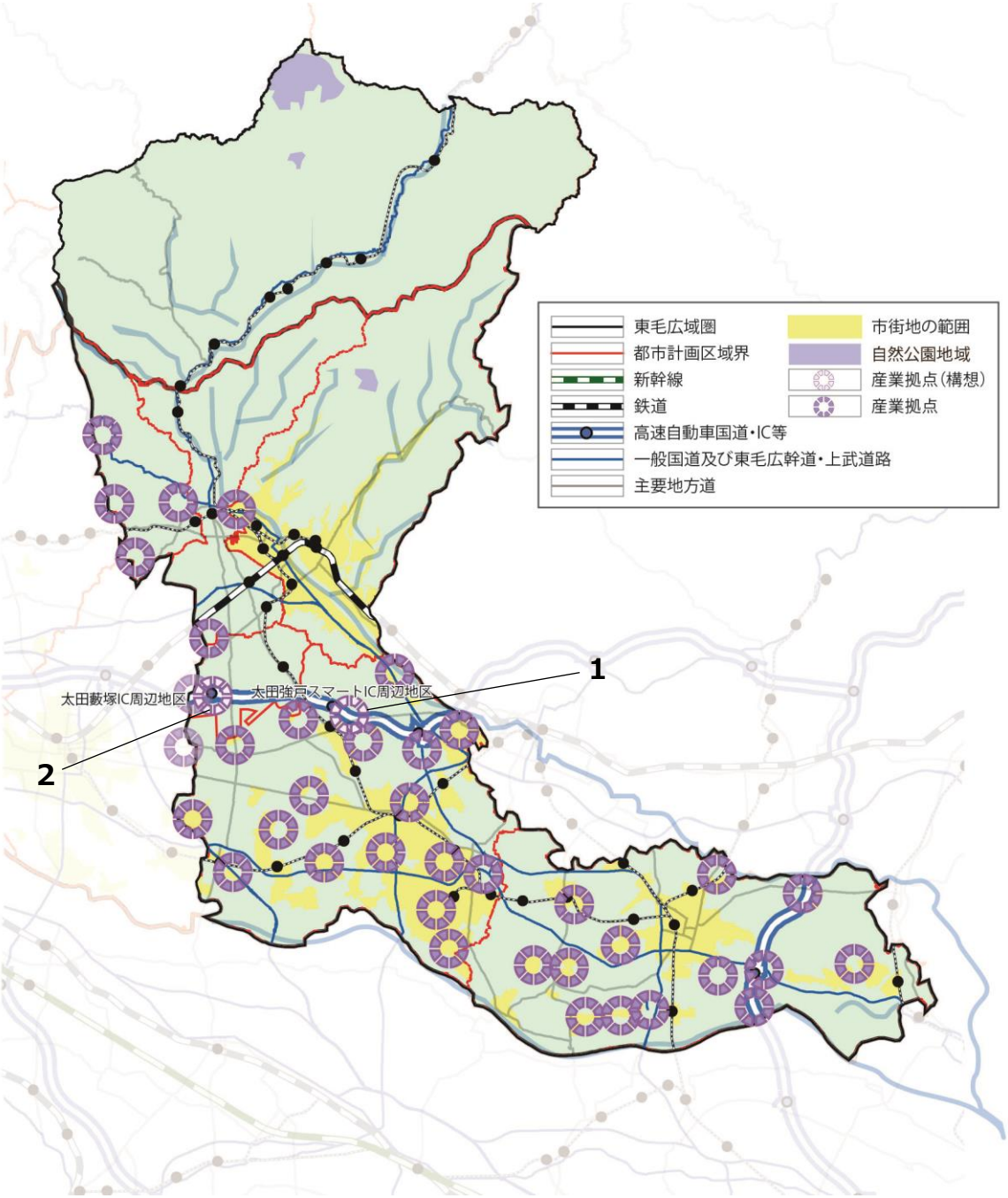
注）図中の番号は、図表 51 に示す拠点番号に対応

図表 50　東毛広域都市計画圏の都市構造図（都市・地域拠点と連携軸）

図表 51　拠点の位置と役割等（都市・地域拠点）

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	都市	桐生	桐生駅周辺	・主に、桐生市、みどり市を対象として、行政、商業、業務、医療等の都市的サービスの提供を行う	・主に商業機能について周辺の拠点と連携するとともに、教育機能について周辺の拠点を補完
2	都市	太田	太田駅周辺	・主に、太田市、大泉町を対象として、行政、商業、業務、医療、文化等の都市的サービスの提供を行う	・主に教育機能について周辺の拠点と連携するとともに、商業・医療機能について周辺の拠点を補完
3	都市	館林	館林駅周辺	・主に、館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町を対象として、行政、商業、業務、医療等の都市的サービスの提供を行う	・主に教育・医療機能について周辺の拠点と連携
4	地域	桐生	新桐生駅周辺、相老駅周辺	・主に周辺地域を対象として、日常的な商業・業務機能等の都市的サービスを提供する	・主に桐生駅周辺の都市拠点との連携により、行政や医療機能を補完する
5	地域	太田	新田庁舎周辺	・主に周辺地域を対象として、行政機能のほか、日常的な商業・業務機能等の都市的サービスを提供する	・主に太田駅周辺の都市拠点との連携により、業務・医療機能を補完する
6	地域	太田	大泉町役場から西小泉駅周辺及び西小泉駅前の県道綿貫篠塚線沿線周辺	・主に周辺地域を対象として、行政機能のほか、日常的な商業・業務機能等の都市的サービスを提供する	・主に太田駅周辺の都市拠点との連携により、業務・医療機能を補完する
7	地域	館林	板倉町板倉ニュータウン	・主に周辺地域を対象として、日常的な商業・業務機能等の都市的サービスを提供するほか、居住機能の充実を図る	・主に館林駅周辺の都市拠点との連携により、行政・商業・業務・医療機能を補完する
8	地域	館林	明和町川俣駅周辺	・主に周辺地域を対象として、日常的な商業・業務機能等の都市的サービスを提供するほか、居住機能の充実を図る	・主に館林駅周辺の都市拠点との連携により、行政・商業・業務・医療機能を補完する
9	地域	館林	千代田町役場周辺	・主に周辺地域を対象として、日常的な商業・業務機能等の都市的サービスを提供するほか、居住機能の充実を図る	・主に館林駅周辺の都市拠点との連携により、行政・商業・業務・医療機能を補完する
10	地域	館林	邑楽町役場周辺	・主に周辺地域を対象として、日常的な商業・業務機能等の都市的サービスを提供するほか、居住機能の充実を図る	・主に館林駅周辺の都市拠点との連携により、行政・商業・業務・医療機能を補完する
11	地域	みどり	みどり市役所から岩宿駅周辺	・主に周辺地域を対象として、日常的な商業・業務機能等の都市的サービスを提供するほか、居住機能の充実を図る	・主に桐生駅周辺の都市拠点との連携により、医療や教育機能を補完する
12	地域	みどり	大間々庁舎周辺	・主に周辺地域を対象として、日常的な商業・業務機能等の都市的サービスを提供するほか、居住機能の充実を図る	・主に桐生駅周辺の都市拠点との連携により、医療や教育機能を補完する

■　東毛広域都市計画圏の都市構造図（産業拠点）



注）図中の番号は、図表 53 に示す拠点の番号に対応

図表 52　東毛広域都市計画圏の都市構造図（産業拠点）

図表 53　拠点の位置（産業拠点（構想））

番号	都市計画区域	位置　（地区名等）
1	太田	太田強戸スマートインターチェンジ周辺地区
2	太田	太田藪塚インターチェンジ周辺地区

※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。

■　**東毛広域都市計画圏の観光拠点**

○　「東国文化等の歴史拠点」「多彩な自然環境」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とする。

○　「東国文化等の歴史拠点」として、桐生新町重要伝統的建造物保存地区及び周辺（桐生）など

○　「多彩な自然環境」として、渡良瀬遊水地周辺（館林）など

○　県外からの誘客が見込める場所として、明和矢島（館林）など

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、「未来につながる魅力的なまち」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、東毛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、太田市の郊外部等において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)～（ウ）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）～（ウ）周辺の非線引き都市計画区域（エ）～（カ）については、今回は区域区分を定めないものの、令和 12 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 54　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) 桐生都市計画区域	桐生市
		(イ) 太田都市計画区域	太田市 大泉町
		(ウ) 館林都市計画区域	館林市 板倉町 明和町 千代田町 邑楽町
	今回は定めない （令和 12 年（目標年）までに区域区分の検討を進める）	(エ) 新里都市計画区域	桐生市
		(オ) 藪塚都市計画区域	太田市
		(カ) みどり都市計画区域	みどり市

（１）区域区分を定めている都市計画区域（(ア）～（ウ)）

○　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、市街化区域縁辺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。

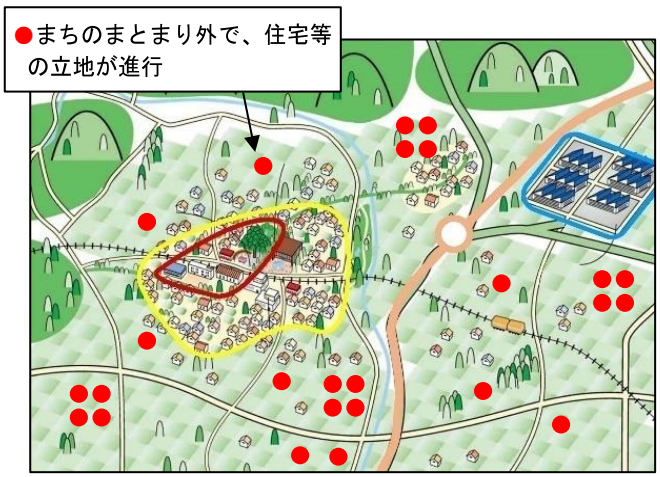
○　そのため、市街化調整区域については、開発許可制度の運用の変更を行うなど、郊外における土地利用規制の厳格化に努めるとともに、大規模指定既存集落などでインフラが整備されており、まちのまとまりを形成するべき地区においては、地域を限定した上で、地区計画制度により一定の住宅の建設を認めるなど、地域の実情に応じたまちづくりを展開して、まちのまとまりを確保する。

（２）区域区分を定めていない都市計画区域（(エ）～（カ)）

○　区域区分を定めていない都市計画区域においては、今回は区域区分を定めないが、令和 12 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。

○　**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**

（エ）新里都市計画区域、（オ）藪塚都市計画区域、（カ）みどり都市計画区域が該当する。各区域内人口について一貫して減少傾向であることが予測される中、市街地の拡散傾向が継続すれば、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の整備が予定されており、これにより促進される市街化に対処する必要もある。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。



図表 55　密度の低い市街地が拡大するイメージ

2-2　区域区分の方針

（１）おおむねの人口

○　東毛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		令和 2 年 （基準年）	令和 12 年 （目標年）
東毛広域都市計画圏		468.6 千人	おおむね 435.1 千人
	市街化区域	330.1 千人	おおむね 304.6 千人
	市街化調整区域	138.5 千人	おおむね 130.5 千人

注）令和 12 年における市街化区域人口は、保留人口を含まないものとする。

（２）産業の規模

○　東毛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		令和 2 年 （基準年）	令和 12 年 （目標年）
東毛広域都市計画圏	製造品出荷額等	45,732 億円	56,878 億円
	商業販売額	13,431 億円	13,829 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

○　東毛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、令和 2 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	令和 2 年 （基準年）	令和 12 年 （目標年）	増減
東毛広域都市計画圏	12,066ha	12,322ha	256ha

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、今後は高度経済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、多様な暮らし方や働き方が可能な都市拠点、地域拠点等の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へ居住を促進していく。郊外部においては既存集落も含めたまちのまとまりへ居住を誘導していく。また、市町村が定める公共施設等総合管理計画に即し既存ストック（都市アセット）の有効活用を図りつつ、立地適正化計画と連携することで、コンパクトな都市構造を形成する。

A.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では、基幹的な既存集落や鉄道駅周辺などで、インフラ整備状況を踏まえ、引き続き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の導入により、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・空き家や既存施設などのまちなかのストックを有効活用するとともに、ゆとりある居住環境を形成し、これまで築かれてきたコミュニティの維持を図る。

○　市街化区域縁辺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。

③ まち並み景観や安全性への配慮（●●）

○　住宅地においては、まち並みの美化、緑化を推進するなど、周辺の自然環境と調和した居住環境を形成するとともに、防災・防犯にも配慮した住宅地の形成を図る。

(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がある箇所については、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、抑制する。ただし、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。

○　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の形成、又は県内外の広域圏からの買い物や観光交流を目的とする大規模集客施設の立地に関する配慮事項を次のとおり示す。

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又は高速道路 IC 周辺であること。 ・ 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又は高速道路 IC 周辺であること。 ・ 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又は高速道路 IC 周辺であること。 ・ 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。 ・ 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にあたっては、周辺部における住宅のバラ建ちや小規模な商業系開発など、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、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、多様な暮らし方や働き方が可能な、多様な拠点を形成していくため、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し、多様な暮らし方や働き方が可能な、拠点の形成と拠点間の連携を促進する。

○ 地域未来投資促進法に基づく第 2 期群馬県基本計画に基づいて、多様な分野における地域経済牽引事業を推進する際には、地区計画などを活用し、計画的な土地利用となるよう十分配慮する。

○ 郊外部において、オフィス機能や研究開発機能など新たな業務機能の立地を考慮する場合には、産業拠点への立地を誘導することとし、拠点以外での立地は抑制する。

○ 公共公益施設については、高齢者など利用者の利便性、また、周辺環境に配慮しながら、拠点内への集積、再配置など、適切な位置に配置を行う。

○ 広域都市計画圏で不足している救急医療機能を、東毛広域幹線道路沿道などの高速交通機能の利便性を考慮した都市機能誘導区域に計画的に配置する。

(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に配置する。

○ 特に、地域経済を牽引する基幹産業と成長産業の発展を支える既存拠点を強化するとともに、交通利便性が高い拠点を戦略的に形成していくことを推進する。

○ 地域未来投資促進法に基づく第２期群馬県基本計画に基づいて、多様な分野における地域経済牽引事業を推進する際には、地区計画などを活用し、計画的な土地利用となるよう十分配慮する。

○ 配置にあたっては、公共施設の計画的な整備や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。また、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に配置する。

○ 地域未来投資促進法に基づく第２期群馬県基本計画に基づいて、多様な分野における地域経済牽引事業を推進する際には、地区計画などを活用し、計画的な土地利用となるよう十分配慮する。

○ 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又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.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、高度利用を促進する。
B.主として住環境の保護又は整備を図る地域、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又は整備を図る地域、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 市街地における住環境整備の方針（●●）

○　市街地の中でも、県民幸福度の向上の観点から、QoL 値が高い鉄道駅の周辺などに、様々なニーズ変化に対応できる質の高い住環境を整備する。

○　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次のような方針で整備する。

A.若者世代・子育て世代、高齢者、障害者、低所得者世帯など、全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、ニーズに応じた公営住宅の持続可能な運営を行う。
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.「セーフティネット住宅情報提供システム」及び「群馬あんしん賃貸ネット」により住宅確保要配慮者向けの賃貸住宅情報を提供することで、高齢者や障害者をはじめとした住宅確保要配慮者のニーズに応じた住宅を確保できる住環境を整備する。
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（都市アセット）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、空き家の除却とともに、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し、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、都市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。

○　特に都市拠点及び地域拠点等において、高度利用を促進し、各種都市機能のまちなかへの誘導と集積による生活利便性の高い拠点の形成を目指しつつ、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、将来の土地利用を転換することが、地域の発展や既存の都市施設を生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上で、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、都市景観を保全・創造するとともに、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。

○　なお、これらの緑地や歴史的風致については地域の貴重な文化資源でもあるため、景観法に基づく景観計画の策定を進めて積極的に形成し、維持・保全する。

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。

○　立地適正化計画を定める場合には、災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又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。また、居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能を確保するため、具体的な取組と合わせて防災指針を立地適正化計画に定める。

○　３Ｄ都市モデルなどのデジタル技術を活用して、浸水想定状況の提供など住民の防災意識の啓発や避難行動の変容を促進する。

（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、「人口減少下における土地利用ガイドライン（市街化調整区域編）」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、又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。特に、県民幸福度の向上の観点から、QoL 値が高い地域についてはまちのまとまりの形成に向けた取組を検討する。

○　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。

○　特に、「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 号あるいは第 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。

○　市街化調整区域における新たな産業地等の配置にあたっては、原則として市街化区域編入の検討を行う。その上で、地域未来投資促進法に基づき配置する場合は、事業者発意によるスポット的かつ無秩序な開発を防ぐため、基本計画における重点促進区域設定時に、重点促進区域全体のまちづくりの方針と道路や調整池等のインフラ施設の配置をあらかじめ計画し、明らかにしておく。また、土地利用調整計画策定時においては、まちづくりの全体計画と不整合が生じないよう、地区計画などの土地利用規制をあわせて検討し、官民一体となった計画的な産業地等の配置に努める。

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又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、湛水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、防災機能のほか、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ち、近年ではグリーンインフラとして活用していくことが求められていることから、今後とも積極的に保全・維持する。

○ 優良な緑地や農村集落は、地域の貴重な文化資源でもあるため、景観法に基づく景観計画の策定を進めて積極的に形成し、維持・保全する。

（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、白地地域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。特に、県民幸福度の向上の観点から、QoL 値が高い地域についてはまちのまとまりの形成に向けた取組を検討する。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. まちのまとまり外

○　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
- 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. 幹線道路の沿道等

○　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、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地や公共交通の整備予定地については、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、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、事前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。

○　地域未来投資促進法に基づき産業地等を配置する場合は、事業者発意によるスポット的かつ無秩序な開発を防ぐため、基本計画における重点促進区域設定時に、重点促進区域全体のまちづくりの方針と道路や調整池等のインフラ施設の配置をあらかじめ計画し、明らかにしておく。また、土地利用調整計画策定時においては、まちづくりの全体計画と不整合が生じないよう、地区計画などの土地利用規制をあわせて検討し、官民一体となった計画的な産業地等の配置に努める。

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

（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】

○ 群馬県交通まちづくり戦略に基づき、「まちづくりと連携した基幹公共交通軸の確保・維持（市町村域を越える広域的な公共交通）」や「まちづくりと連携した地域的な暮らしの足の確保・維持（市町村内における多様な移動手段）」などの基本方針に加え、地域ごとの取組方針を以下のとおりとする。

《都市部（主に線引き都市計画区域を含む市町村）》
- 軸となる幹線バスの配置と利用しやすい運行サービス（運行本数）の提供
- 鉄道、バス、その他さまざまな移動手段相互の連携、利便性の向上
- 交通弱者を対象とした、生活の質の確保につながる適切な移動手段の検討・導入
- 災害リスクを抱えた都市部市街地におけるモビリティ確保

《郊外部（非線引き都市計画区域を含む市町村）》
- 定常的な利用者、交通弱者、来訪者にとって利用しやすい交通手段の検討
- 一体的な生活圏の形成に対応した、中心市と郊外を結ぶバスサービス、若しくはそれに代わる運行サービスの提供
- 交通弱者を対象とした、生活の質の確保につながる適切な移動手段の検討・導入
- 災害リスクを抱えた郊外部市街地におけるモビリティ確保

《中山間地域（市町村域内に一定の広がりをもつ過疎集落等を抱えている市町村）》
- 交通弱者を対象とした、生活の質の確保につながる適切な移動手段の検討・導入
- 定常的な利用者、交通弱者、来街者にとって利用しやすい交通手段を検討

【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・歩行者交通】

○　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。

○　自転車の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。

○　活気やにぎわいの創出が課題となるような地区では、魅力的な市街地の形成を図るため、ウォーカブルな空間の整備など柔軟な利活用や人間中心の都市空間への再構築を図る。

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

○　道路の交通体系については、長期視点に立った上で、「ぐんま・県土整備プラン 2025」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 5 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。

○　広域的な救命救助や被災地への支援物資輸送、経済活動の継続性確保を目的として、災害時にも機能する強靭な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、全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の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。

b. 鉄道・バス

基幹公共交通軸の強化・快適化を推進し、日常生活に必要な暮らしの足を確保する

○　鉄道駅やバス停、バス車両等の交通インフラの老朽化対策、バリアフリー化等を推進する。

○　シームレスで利便性の高い広域的な基幹公共交通ネットワークを構築するとともに、MaaS[*1] の導入検討など、地域内の拠点をつなぐ多様な移動手段のシームレス化を推進する。

○　都市部においては、鉄道・バス等の利便性向上として、公共交通のオープンデータ活用によるサービスの高度化や、バス待ち環境の整備を行う。

○　地域内の多様な移動手段（コミュニティバス等のフィーダー輸送[*2] の再編、デマンド型乗合タクシー等）を確保する。

○　郊外や交通空白地における新たな移動手段（自家用有償旅客輸送、スクールバスの混乗、福祉輸送等）の導入・普及など地域の多様な移動資源を総動員し、移動手段を確保する。

③ 主要な施設の整備目標

○　東毛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、又はおおむね 10 年以内に着手を予定する事業は、次のとおりである。

＊1) MaaS とは、Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

＊2) フィーダー輸送とは、フィーダーとは支流の意味で、ここでは「中継区間の輸送」を示す。

図表 56　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
桐生都市計画区域	3・4・10 赤岩線	A	地域拠点連携軸	(都)赤岩線　歩道整備
	3・6・30 小友線	B	地域拠点連携軸	市道 1-12 号線、1-13 号線、1-14 号線
太田都市計画区域	3・3・59 太田北部幹線	A	都市拠点連携軸	(主)足利伊勢崎線 強戸工区　現道拡幅
	3・3・59 太田北部幹線	B	都市拠点連携軸	
	3・3・60 太田西部幹線	A	都市拠点連携軸	
	3・3・60 太田西部幹線	B	地域拠点連携軸	(都)太田西部幹線 道路新設 ((一)太田境東線～(国)354 号)
	3・3・21 太田東部幹線	B	都市拠点連携軸	
	3・3・22 東別所坂田線	B	地域拠点連携軸	
	3・4・23 小舞木寄木戸線	A	地域拠点連携軸	
館林都市計画区域	3・3・3 青柳広内線	A	都市拠点連携軸	(国)122 号　館林バイパス　バイパス整備
	3・4・46 北成島線			
	3・3・13 東部環状線	A	地域拠点連携軸	(一)山王赤生田線 楠工区　バイパス整備
	3・3・13 東部環状線	B	地域拠点連携軸	(一)山王赤生田線 楠 2 期工区　バイパス整備
	3・4・11 中央通り線	A	都市拠点連携軸	(都)中央通り線 歩道整備
みどり都市計画区域	3・3・11 前橋笠懸道路	A	広域根幹軸（県央広域都市計画圏との連携）	国道 50 号バイパス 前橋笠懸道路

（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、汚水処理人口普及率 92%以上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（●）

治水安全度向上のため未整備区間の整備を推進

○　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（●●）

治水機能の向上と生態系に配慮した河川空間の活用

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。

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を目標とする。

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た施設の整備

○　住民が日常的に利用する施設については、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 57　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
太田都市計画区域	（仮称）太田市外三町広域斎場	A	

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、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若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 58　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
市街地再開発事業	太田都市計画区域	太田駅南口第三地区	A	
	太田都市計画区域	太田駅南口第四地区	B	
土地区画整理事業	太田都市計画区域	東矢島地区	A	
	太田都市計画区域	宝泉南部地区	A	
	太田都市計画区域	太田駅周辺地区	A	
	太田都市計画区域	尾島東部地区	A	
工業団地造成事業	館林都市計画区域	館林北部第四地区	A	
	館林都市計画区域	館林大島地区	A	

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、これらの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、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。
○　桐生新町重要伝統的建造物群保存地区を保存整備し、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い東毛広域都市計画圏の利点を生かし、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。
○　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

○　東毛広域都市計画圏の有する個性豊かで美しい景観を生かし、県民の郷土に対する誇りをはぐくむとともに、東毛広域都市計画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、景観づくりの取組を進める。

a. 景観づくりの取組

【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（生かし・つくる）という観点から、東毛広域都市計画圏を構成している次の要素を念頭に取り組む。

・市街地等から赤城山等の山々の眺望
・渡良瀬川等の山間部の渓谷景観
・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生かす】

○　東毛広域都市計画圏の景観特性の重要な要素である「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生かす】

○　歴史的な建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生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、ぐんまの山々やまち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、重要伝統的建造物群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な配慮のもと創出する。

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、車を運転又は同乗していて、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、車を運転又は同乗していて、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 59　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
太田都市計画区域	金山総合公園	B	リニューアル整備
みどり都市計画区域	西鹿田グリーンパーク	A	

＜第2編　個別都市計画区域編＞

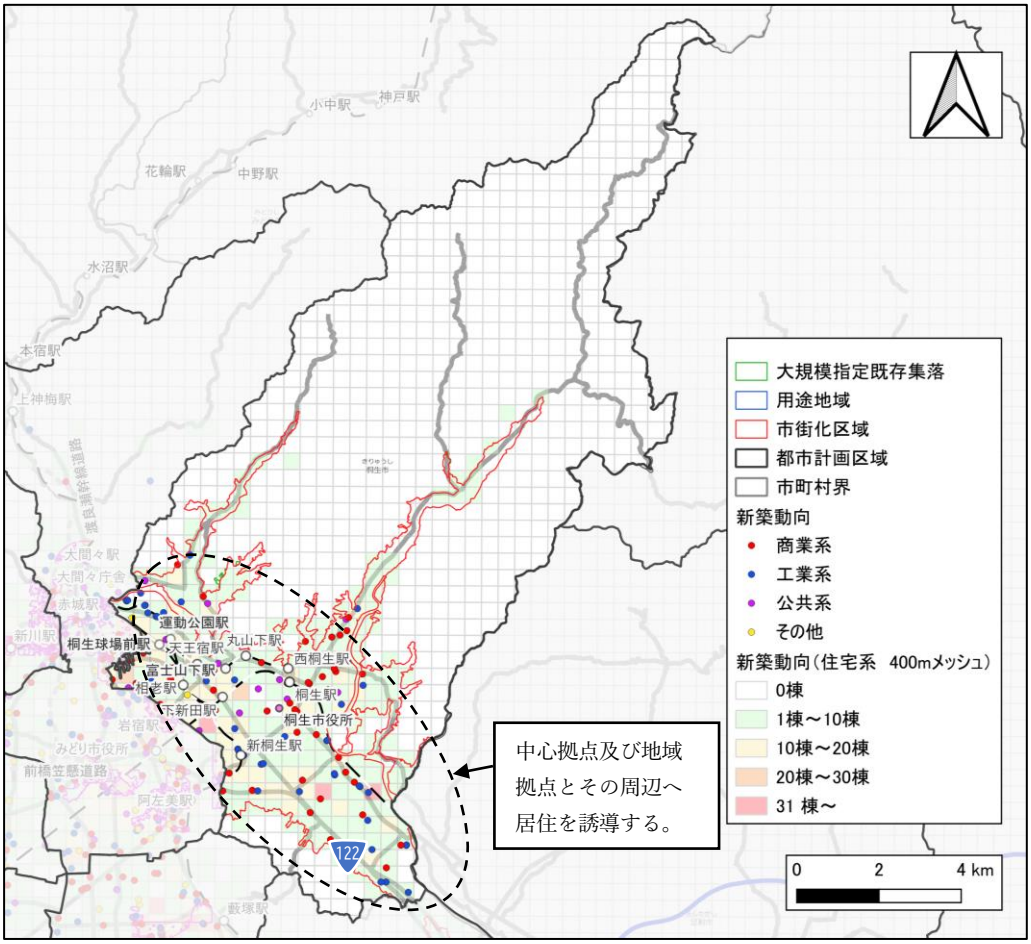
4．都市計画区域ごとの方針（線引き都市計画区域）

4-1.桐生都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>桐生市の一部</td><td rowspan="2">【位置図】
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・人口動向等</td><td>○　東毛広域都市計画圏の北に位置し、北部は足尾山地に連なる急峻な地形が広がり、渡良瀬川や桐生川、山田川、黒川に沿って市街地が広がる。古くから織物の町として知られ、桐生新町重要伝統的建造物群保存地区では、江戸時代の計画的な町割が見られる。
○　現行で区域区分が実施されている。
○　人口は平成 22 年～令和 2 年にかけて市街化区域、市街化調整区域ともに減少している。（出典：令和 2 年度国勢調査）
○　令和 2 年～令和 22 年の推計では人口は減少することが予想されている。令和 2 年基準の推計と平成 27 年基準の推計を比べると、人口減少が加速化している傾向がある。（出典：令和 6 年度国総研）
○　都市計画区域内人口の 46.5%が洪水浸水想定区域内に、15.9%が土砂災害警戒区域内に住んでいる。（出典：群馬県オープンデータ）</td></tr>
<tr><td>新築の動向</td><td>○　平成 28 年～令和 2 年の建築物の新築は、99.5%が市街化区域内で、市街化調整区域では 0.5%がその他で行われている。市街化区域と大規模指定既存集落をあわせた新築件数の割合は、平成 23 年～平成 27 年と比較して 6.6%増えた。
○　住宅系の新築は市街化区域内の広範に渡り、中心部の衰退が懸念される。
【新築動向（平成 28 年～令和 2 年の新築件数）】
<table><tr><td colspan="3" rowspan="2"></td><td rowspan="2">市街化区域</td><td colspan="2">市街化調整区域</td></tr><tr><td>大規模指定既存集落</td><td>その他</td></tr><tr><td rowspan="2">平成 28 年～令和 2 年</td><td rowspan="2">追加</td><td>件数</td><td>1,685</td><td>―</td><td>9</td></tr><tr><td>割合</td><td>99.5%</td><td>―</td><td>0.5%</td></tr></table>（出典：令和 3 年都市計画基礎調査）</td></tr>
<tr><td>区域の主要課題</td><td>○　中心市街地の人口減少が顕著であることから、まちなかへの居住誘導を進め、まちのまとまりを維持・形成することが必要である。
○　人口減少や商業施設の減少が見られる桐生駅及び本町通り周辺の中心市街地では、定住人口を確保し、都市拠点としての機能を維持していくことが必要である。
○　北東に向かって川沿いに市街化区域が指定されているが、人口密度が低下している。
○　住工混在がみられ、工場の生産環境の確保と住環境の確保の両立が必要である。
○　頻発化・激甚化する自然災害を踏まえた安全なまちのまとまりづくりを行う必要がある。</td></tr>
<tr><td>区域区分に関する方針</td><td>◇ 区域区分の有無：区域区分を定める
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。
・これまで、市街地外での宅地等の拡散を抑制し、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。
・今後の人口減少局面の中でも、産業系などの土地利用需要に対応した計画的な土地利用を行う必要がある。
◇ 区域区分に係る土地利用規制の考え方
・市街化調整区域での無秩序な開発を抑制しつつ、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。</td></tr>
<tr><td>まちのまとまりの形成に向けた対応方針</td><td>本区域においては、都市拠点への都市機能の集約・向上を通じて、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、北関東自動車道を生かした産業の振興を図るとともに、生活様式や価値観の変化に対応しながら都市サービスを提供する都市機能の強化を図るための周辺都市との連携を進める。さらに自然環境、文化資源等を生かして観光客を誘致するために、道路等交通基盤、公共交通を主体とする移動環境の整備を推進する。わたらせ渓谷鐵道、東武鉄道、上毛電鉄、JR 両毛線の各鉄道駅を結節点としたネットワーク形成や交通結節点機能の強化を進め、新たな施設整備を鉄道駅周辺で行うなど公共交通と土地利用の連携を図る。</td></tr>
</table>

※新築動向図の棟数は集合住宅、戸建住宅に関わらず建物単位の数を表している。

そのためには、令和元年に策定した立地適正化計画を改定し、災害リスクに配慮した居住誘導区域及び都市機能誘導区域に見直した上で、引き続き、住宅あるいは都市機能増進施設の立地の誘導を図ることとする。



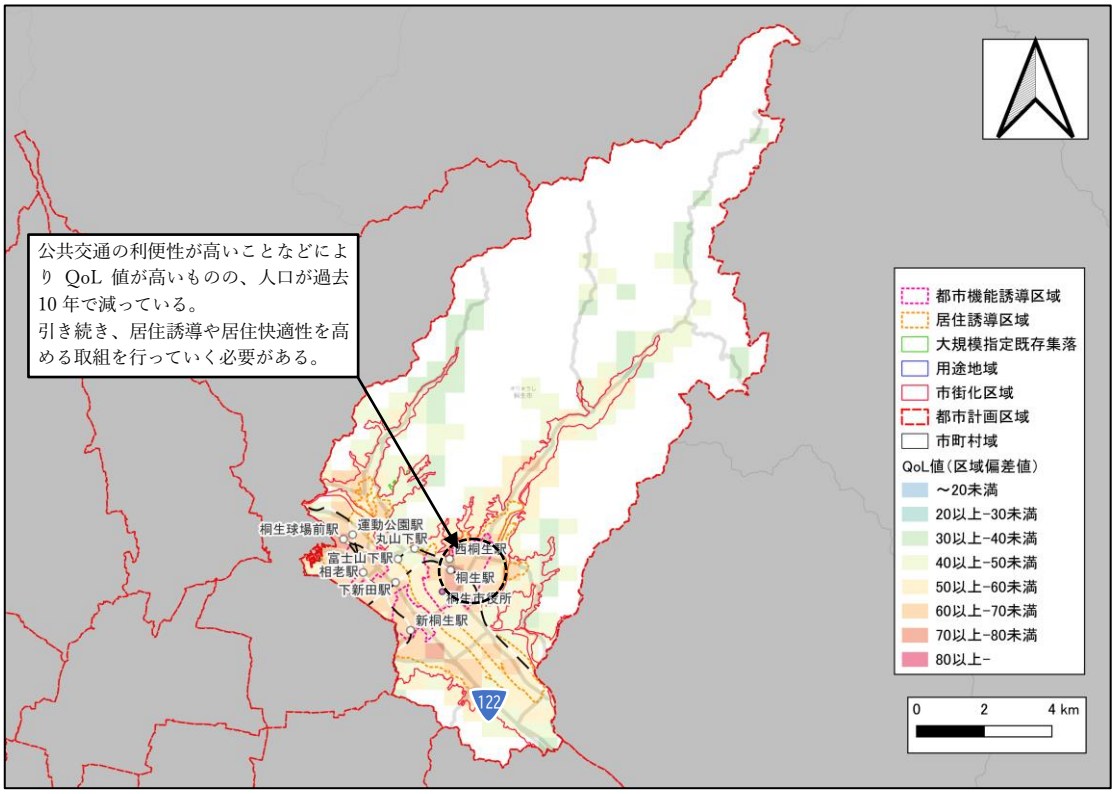
※上記動向は平成 28 年～令和 2 年を使用　　（出典：令和 3 年都市計画基礎調査）

参考資料

県民価値観を反映した都市構造分析結果

※本資料は、まちのまとまりのうち、引き続き、人口集積を図る必要性の高いエリアを確認するために、分析したものである。

※区域偏差値とは、QoL を都市計画区域単位の偏差値に変換した値である。
なお、白いメッシュは居住者がいない地域を示している。



4-2.太田都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>太田市の一部、大泉町</td><td rowspan="2">【位置図】
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・人口動向等</td><td>○ 東毛広域都市計画圏の中央に位置し、圏域の中核となる地域であり、太田駅周辺を核として市街地が形成されている。北関東を代表する工業都市として製造業の集積が見られる。
○ 北部、南部に渡良瀬川、利根川が流れ、西部には農地が分布、市街地北部にも金山など貴重な自然が残る。
○ 現行で区域区分が実施されている。
○ 人口は平成 22 年～令和 2 年にかけて市街化区域は増加、市街化調整区域は減少している。(出典：令和 2 年度国勢調査)
○ 令和 2 年～令和 22 年の推計では人口が減少することが予想されている。令和 2 年基準の推計と平成 27 年基準の推計を比べると、人口減少が鈍化している傾向がある。(出典：令和 6 年度国総研)
○ 都市計画区域内人口の 44.9%が洪水浸水想定区域内に、0.3%が土砂災害警戒区域内に住んでいる。(出典：群馬県オープンデータ)</td></tr>
<tr><td>新築の動向</td><td>○ 平成 28 年～令和 2 年の建築物の新築は、71.6%が市街化区域内で、市街化調整区域では 19.8%がその他で行われている。市街化区域と大規模指定既存集落をあわせた新築件数の割合は、平成 23 年～平成 27 年と比較して 10.9%増えた。
【新築動向（平成 28 年～令和 2 年の新築件数)】
<table>
<tr><td colspan="3" rowspan="2"></td><td rowspan="2">市街化区域</td><td colspan="2">市街化調整区域</td></tr>
<tr><td>大規模指定既存集落</td><td>その他</td></tr>
<tr><td rowspan="2">平成 28 年～令和 2 年</td><td rowspan="2">追加</td><td>件数</td><td>5,788</td><td>696</td><td>1,601</td></tr>
<tr><td>割合</td><td>71.6%</td><td>8.6%</td><td>19.8%</td></tr>
</table>
(出典：令和 3 年都市計画基礎調査)
○ 市街化区域縁辺部や幹線道路沿いに開発がみられ、商工業については、市街化区域外での開発があり、市街地の拡散が見られる。</td></tr>
<tr><td>区域の主要課題</td><td>○ 中心市街地の人口減少と低未利用地が増加する一方で、市街地の拡散が進んでいることから、市街化調整区域における大規模指定既存集落外の区域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。
○ 鉄道駅周辺など生活利便性の高い地域に人口等の集積を誘導することが必要である。都市拠点・太田駅周辺の都市機能の更新・集積、まちなか居住促進が課題である。
○ 東毛広域幹線道路沿道での土地利用促進への対応が必要である。
○ 産業集積に向けた工業系土地利用増進、工業地周辺の住環境保全が必要である。
○ 頻発化・激甚化する自然災害を踏まえた安全なまちのまとまりづくりを行う必要がある。</td></tr>
<tr><td>区域区分に関する方針</td><td>◇ 区域区分の有無：区域区分を定める
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。
・これまで、市街地外での宅地等の拡散を抑制し、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。
・今後の人口減少局面の中でも、産業系などの土地利用需要に対応した計画的な土地利用を行う必要がある。
◇ 区域区分に係る土地利用規制の考え方
・市街化調整区域での無秩序な開発を抑制しつつ、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。</td></tr>
<tr><td>まちのまとまりの形成に向けた対応方針</td><td>・太田市では市町村合併により、線引き都市計画区域と非線引き都市計画区域が存在し、同一市内で土地利用規制が異なる状況が生じている。まちのまとまりを維持するため、藪塚都市計画区域との区域統合について、検討を進める。本区域においては、都市拠点への都市機能の集約・向上を通じて、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、北関東自動車道太田桐生インターチェンジ周辺及び太田強戸スマートインターチェンジ周辺については、北関東自動車道を生かした新たな産業拠点として、工業機能や流通機能を集積させるため、適切な土地利用規制や計画的な都市基盤整備を検討する。</td></tr>
</table>

※新築動向図の棟数は集合住宅、戸建住宅に関わらず建物単位の数を表している。

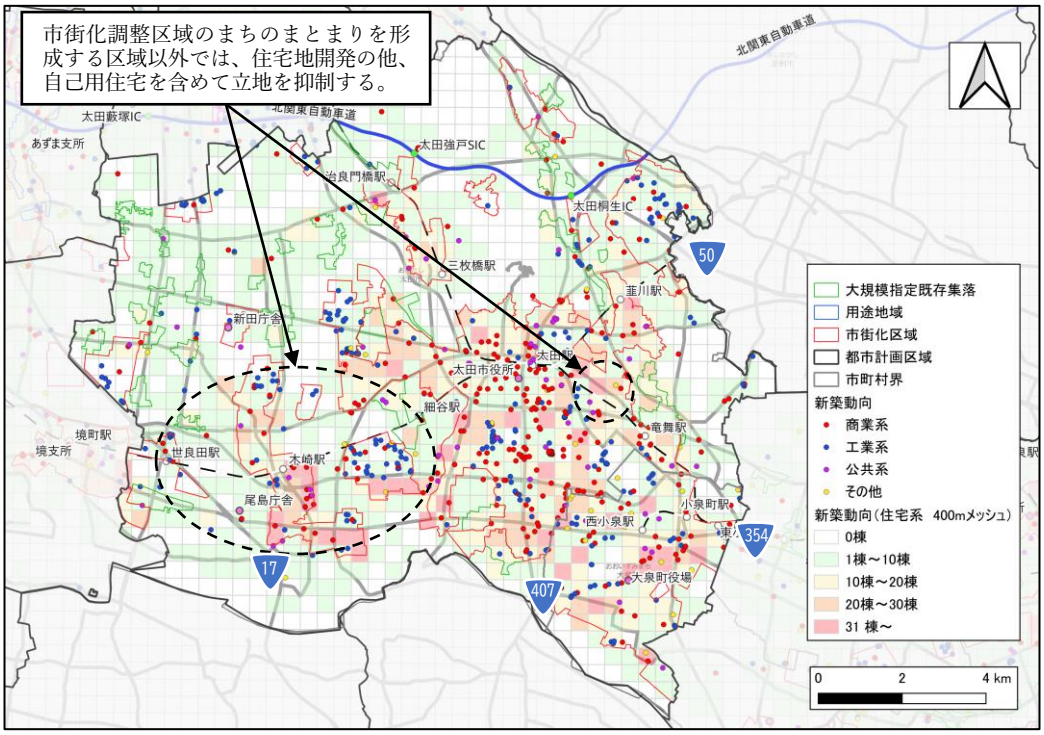
そのためには、令和６年に改定した立地適正化計画に基づき、災害リスクに配慮した上で、引き続き、住宅あるいは都市機能増進施設の立地の誘導を図ることや、市街化調整区域における適切な土地利用規制が重要であり、以下のような方策を実施することとする。

○　立地適正化計画に基づく各種施策の推進

○　市街化調整区域における土地利用規制

・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。そのため、都市計画法第 34 条第 12 号及び 14 号の取扱い等の開発許可の運用の見直しを行う。

・大規模指定既存集落のコミュニティを維持するため、インフラが整備されている地域に限って地区計画制度を活用する。



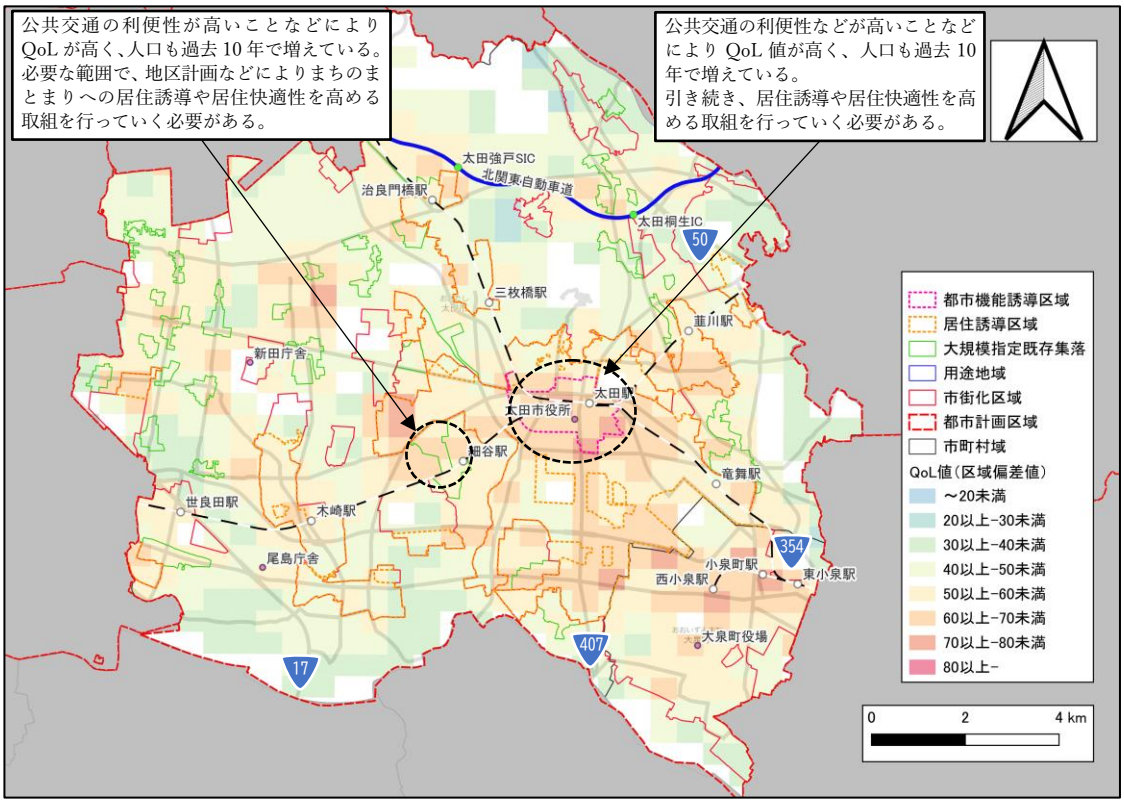
※上記動向は平成 28 年～令和２年を使用　　（出典：令和３年都市計画基礎調査）

参考資料

県民価値観を反映した都市構造分析結果

※本資料は、まちのまとまりのうち、引き続き、人口集積を図る必要性の高いエリアを確認するために、分析したものである。

※区域偏差値とは、QoL を都市計画区域単位の偏差値に変換した値である。
なお、白いメッシュは居住者がいない地域を示している。



4-3.館林都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町</td><td rowspan="2">【位置図】
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・人口動向等</td><td>○　東毛広域都市計画圏の東部に位置し、城下町として発展してきた館林市を中心に 1 市 4 町で構成される。平坦な地形、渡良瀬川ほか河川に恵まれ、「群馬の米ぐら」と呼ばれる豊かな田園風景が広がっている。
○　東北自動車道などの広域交通網も生かした、関東内陸の工業都市である。
○　現行で区域区分が実施されており、市街化調整区域では地区計画による土地利用規制が実施されている。
○　人口は平成 22 年～令和 2 年にかけて市街化区域、市街化調整区域ともに減少している。（出典：令和 2 年度国勢調査）
○　令和 2 年～令和 22 年の推計では人口は減少することが予想されている。令和 2 年基準の推計と平成 27 年基準の推計を比べると、人口減少が鈍化している傾向がある。（出典：令和 6 年度国総研）
○　都市計画区域内人口の 86.9%が洪水浸水想定区域内に住んでいる。（出典：群馬県オープンデータ）</td></tr>
<tr><td>新築の動向</td><td>○　平成 28 年～令和 2 年の建築物の新築は、63.1%が市街化区域内で、市街化調整区域では 26.8%がその他で行われている。市街化区域と大規模指定既存集落等をあわせた新築件数の割合は、平成 23 年～平成 27 年と比較して 13.3%増えた。
○　また、市街化調整区域の商工業系新築が多数見られる。
【新築動向（平成 28 年～令和 2 年の新築件数）】
<table><tr><td colspan="3"></td><td>市街化区域</td><td colspan="2">市街化調整区域</td></tr><tr><td colspan="3"></td><td></td><td>大規模指定既存集落等※</td><td>その他</td></tr><tr><td rowspan="2">平成 28 年～令和 2 年</td><td rowspan="2">追加</td><td>件数</td><td>2,415</td><td>389</td><td>1,025</td></tr><tr><td>割合</td><td>63.1%</td><td>10.2%</td><td>26.8%</td></tr></table>（出典：令和 3 年都市計画基礎調査）
※）市街化調整区域の地区計画（住居系）を含む</td></tr>
<tr><td>区域の主要課題</td><td>○　市街化調整区域では、大規模指定既存集落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。
○　地形的制約が小さく、市街地が拡散しやすいこともあり、市街化調整区域の幹線道路沿道などを中心に商業系施設の立地が見られる。
○　市街化調整区域や、栃木県、埼玉県の隣接地域において商業系施設の立地が見られることから、館林市中心市街地、各市町の駅や役場周辺においては人口減少、商業系施設の集積低下などが発生している。このため、「館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針」や立地適正化計画に基づく都市機能誘導を推進していく必要がある。
○　工業都市として一層の産業集積を図るため、工業系土地利用を増進させるとともに、工業地周辺の良好な住環境の保全に配慮することが必要である。
○　頻発化・激甚化する自然災害を踏まえた安全なまちのまとまりづくりを行う必要がある。</td></tr>
<tr><td>区域区分に関する方針</td><td>◇ 区域区分の有無：区域区分を定める
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。
・これまで、市街地外での宅地等の拡散を抑制し、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。
・今後の人口減少局面の中でも、産業系などの土地利用需要に対応した計画的な土地利用を行う必要がある。
◇ 区域区分に係る土地利用規制の考え方
・市街化調整区域での無秩序な開発を抑制しつつ、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。</td></tr>
<tr><td>まちのまとまりの形成に向けた対応方針</td><td>本区域においては、東毛広域都市計画圏や地域の中心となる拠点を形成し、にぎわいのあるまちを形成していくために、土地区画整理事業などの都市基盤の整備を推進する。また、区域内に隣接する渡良瀬遊水地などの自然環境について、住環境との調和に配慮しつつ保全を図るとともに、広域的な観光拠点として活用していくために、近接する地域資源との連携を図るた</td></tr>
</table>

※新築動向図の棟数は集合住宅、戸建住宅に関わらず建物単位の数を表している。

めの多様な移動手段を整える。

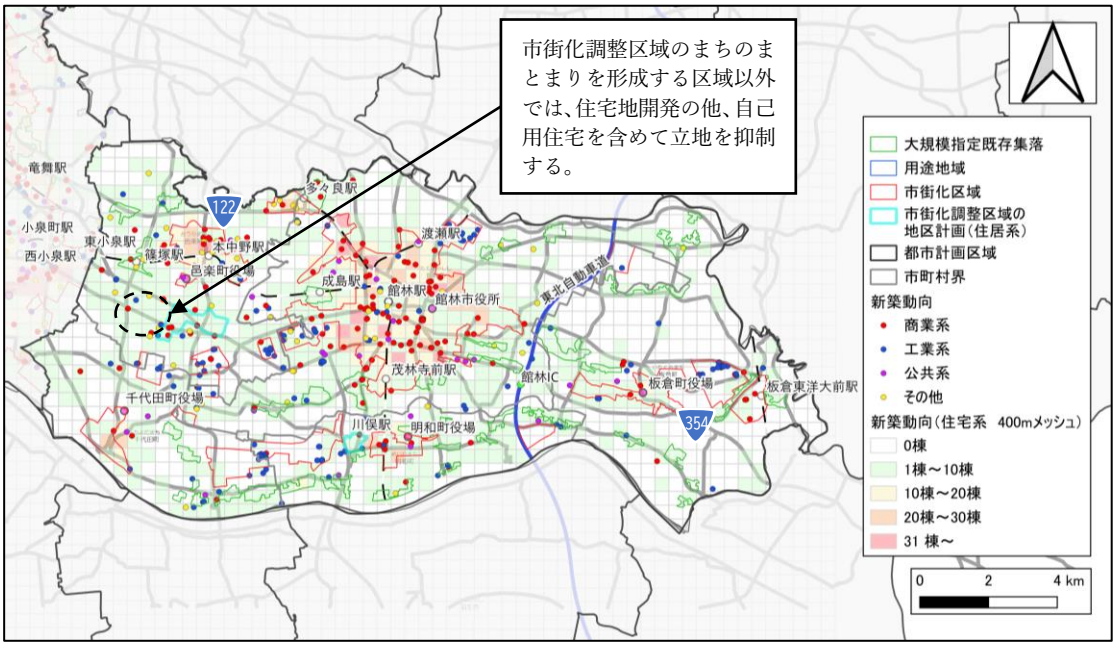
　そのためには、各市町が立地適正化計画を策定又は改定し、災害リスクに配慮した居住誘導区域及び都市機能誘導区域を設定した上で、引き続き、住宅あるいは都市機能増進施設の立地の誘導を図ることや、明和町と邑楽町で定めた市街化調整区域の地区計画による適切な土地利用規制が重要であり、以下のような方策を実施することとする。

○　立地適正化計画に基づく各種施策の推進

○　市街化調整区域における土地利用規制

・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。そのため、開発許可の運用の見直し等を行う。

・インフラが整備されている地域に限って地区計画制度を活用し、市街化調整区域で大規模指定既存集落のコミュニティを維持する。



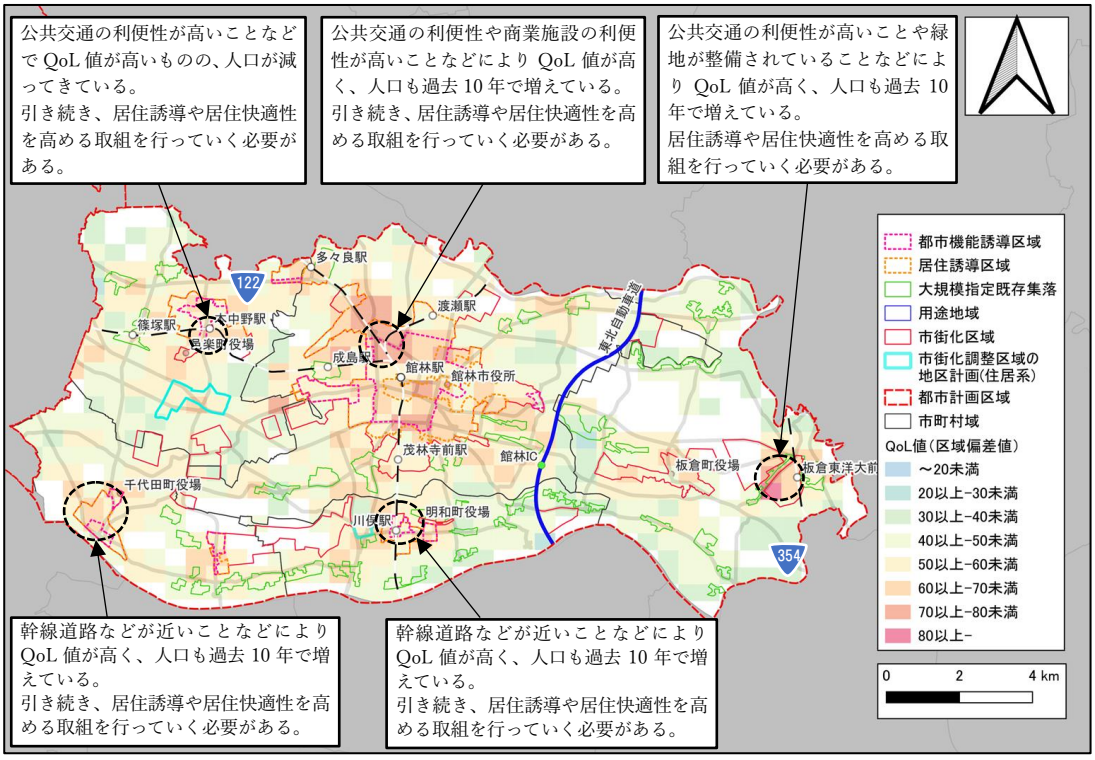
※上記動向は平成 28 年～令和 2 年を使用　　（出典：令和 3 年都市計画基礎調査）

参考資料

県民価値観を反映した都市構造分析結果

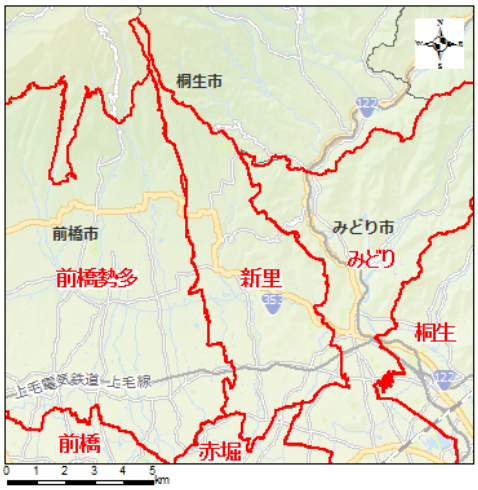
※本資料は、まちのまとまりのうち、引き続き、人口集積を図る必要性の高いエリアを確認するために、分析したものである。

※区域偏差値とは、QoL を都市計画区域単位の偏差値に変換した値である。
なお、白いメッシュは居住者がいない地域を示している。



5．都市計画区域ごとの方針（非線引き都市計画区域）

5-1.新里都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>桐生市の一部</td><td rowspan="2">【位置図】
 
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・人口動向等</td><td>○　東毛広域都市計画圏の北西の赤城山南麓に位置し、北部から中部は急峻な地形が広がり、南部はなだらかな起伏を有する平坦地となっている。
○　早川、鏑木川が南北に流れ、温暖な気候と肥沃な土地に恵まれ、野菜中心の施設園芸や果樹栽培、畜産などの生産活動が行われている。
○　人口は平成 22 年～令和 2 年にかけて都市計画区域全体で減少している。(出典：令和 2 年度国勢調査)
○　令和 2 年～令和 22 年の推計では人口は減少することが予想されている。令和 2 年基準の推計と平成 27 年基準の推計を比べると、人口減少が鈍化している傾向がある。（出典：令和 6 年度国総研）
○　都市計画区域内人口の 2.2%が洪水浸水想定区域内に、0.3%が土砂災害警戒区域内に住んでいる。(出典:群馬県オープンデータ)</td></tr>
<tr><td>新築の動向</td><td>○　用途地域が指定されておらず、平成 28 年～令和 2 年の建築物の新築は、85.7%がその他で行われている。用途地域外のまちのまとまりの新築件数の割合は、平成 23 年～平成 27 年と比較して 5.8%増えた。
○　まちのまとまりが形成されている傾向はあまりみられない。
【新築動向（平成 28 年～令和 2 年の新築件数)】
<table><tr><td></td><td></td><td></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>平成 28 年～令和 2 年</td><td>追加</td><td>件数</td><td>—</td><td>63</td><td>378</td></tr><tr><td></td><td></td><td>割合</td><td>—</td><td>14.3%</td><td>85.7%</td></tr></table>（出典：令和 3 年都市計画基礎調査）</td></tr>
<tr><td>区域の主要課題</td><td>○　人口増加による宅地化が進んだが、区域区分や用途地域をはじめとする土地利用規制が行われていなかったため、拡散した市街地が形成されている。
○　幹線道路沿道において市街地の広がりを適切に規制・誘導し、人口の集積が見られる上毛電鉄上毛線・東新川駅、新川駅、新里駅の周辺に都市機能や一層の人口の集積を図る必要がある。
○　頻発化・激甚化する自然災害を踏まえた安全なまちのまとまりづくりを行う必要がある。</td></tr>
<tr><td>区域区分に関する方針</td><td>◇ 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
・人口は一貫して減少傾向だが、現状の土地利用の動向から市街地の拡散傾向が見られ、密度の低い市街地が拡大する可能性がある。
・当該区域においては、渡良瀬幹線道路の整備に伴う土地利用促進により市街地が拡大する可能性があり、これに対処する必要がある。
・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。</td></tr>
<tr><td>まちのまとまりの形成に向けた対応方針</td><td>本区域においては、ミニ開発や沿道における開発等に対して、土地利用規制・誘導を周辺区域と連携しながら行うことで、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。
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。
○　まちのまとまり
・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し、現況の土地利用状況等から必要な区域に用途地域を指定し、良好な市街地の形成を図る。
・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。
・令和元年に策定した立地適正化計画を改定し、災害リスクに配慮した居住誘導区域及び都市</td></tr>
</table>

※新築動向図の棟数は集合住宅、戸建住宅に関わらず建物単位の数を表している。

※まちのまとまり（非線引き　居住）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ある。

機能誘導区域を指定することで、住宅あるいは都市機能増進施設の立地の誘導を図る。

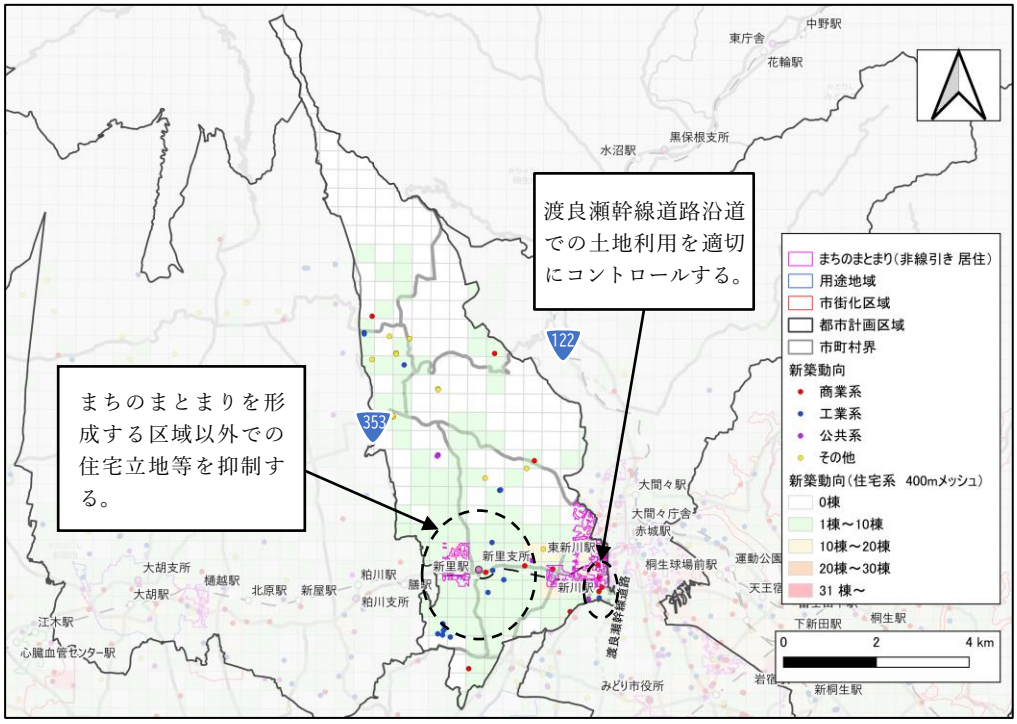
○　まちのまとまりの外

・まちのまとまり外の地域では、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ため、特定用途制限地域の指定を検討する。

・また、まちのまとまり外での住宅の立地を抑制するため、居住調整地域若しくは特定用途制限地域の導入を検討する。

○　幹線道路の沿道等

・渡良瀬幹線道路沿道については、沿道市との検討会により定めた「沿道土地利用の考え方」に基づいた土地利用を進める。



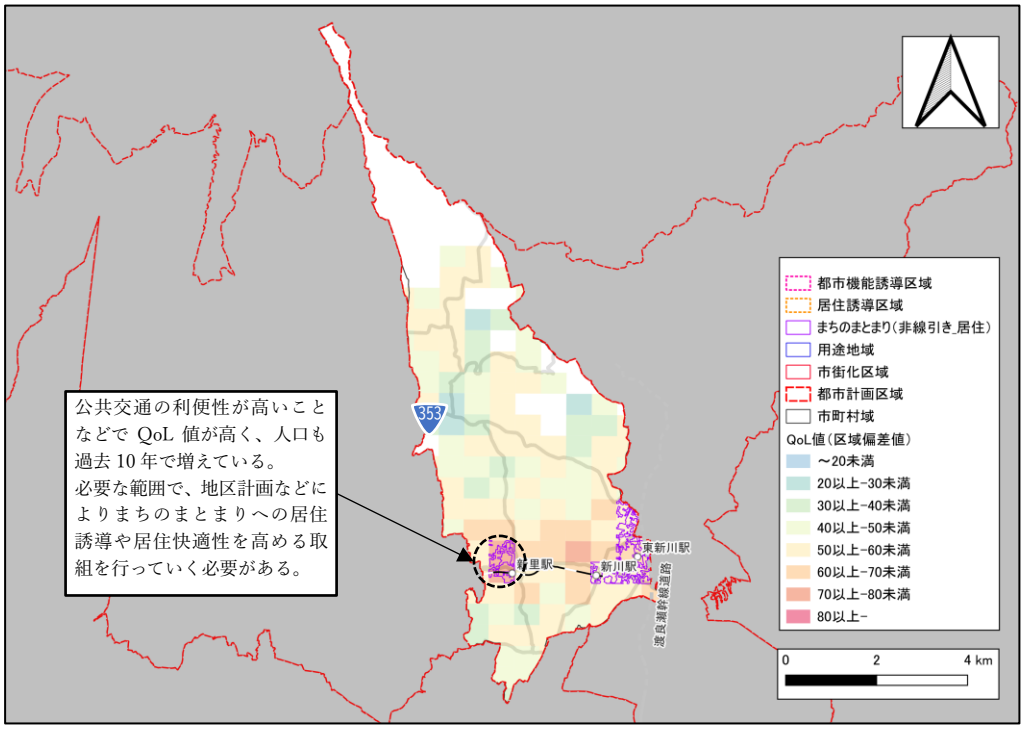
※上記動向は平成 28 年～令和 2 年を使用　　（出典：令和 3 年都市計画基礎調査）

参考資料

県民価値観を反映した都市構造分析結果

※本資料は、まちのまとまりのうち、引き続き、人口集積を図る必要性の高いエリアを確認するために、分析したものである。

※区域偏差値とは、QoL 値を都市計画区域単位の偏差値に変換した値である。
なお、白いメッシュは居住者がいない地域を示している。



5-2.藪塚都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td>太田市の一部</td><td rowspan="2">【位置図】
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・人口動向等</td><td>○　東毛広域都市計画圏の西部に位置し、八王子丘陵などの自然環境や平坦な地形に広がる田園地帯を生かした農業を中心に発展してきた。
○　北関東自動車道太田藪塚インターチェンジ供用開始後、乱開発防止、住環境保全のために、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。
○　人口は平成 22 年～令和 2 年にかけて区域全体で増加している。(出典：令和 2 年度国勢調査)
○　令和 2 年～令和 22 年の推計では人口が減少することが予想されている。令和 2 年基準の推計と平成 27 年基準の推計を比べると、人口減少が鈍化している傾向がある。(出典：令和 6 年度国総研)
○　都市計画区域内人口の 1.4%が土砂災害警戒区域内に住んでいる。(出典：群馬県オープンデータ)</td></tr>
<tr><td>新築の動向</td><td colspan="2">○ 用途地域が指定されておらず、平成 28 年～令和 2 年の建築物の新築は、80.9%がその他で行われている。用途地域外のまちのまとまりの新築件数の割合は、平成 23 年～平成 27 年と比較して同程度である。
【新築動向（平成 28 年～令和 2 年の新築件数)】
<table><tr><td></td><td></td><td></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>平成 28 年～令和 2 年</td><td>追加</td><td>件数</td><td>—</td><td>151</td><td>641</td></tr><tr><td></td><td></td><td>割合</td><td>—</td><td>19.1%</td><td>80.9%</td></tr></table>（出典：令和 3 年都市計画基礎調査）
○ まちのまとまりの周辺で特に多いが、商工業系も含め、区域全体で新築が見られる。</td></tr>
<tr><td>区域の主要課題</td><td colspan="2">○ 市街地の拡散傾向が見られ、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。
○ 工業・流通業務施設を中心とした施設の立地が見込まれる北関東自動車道太田藪塚インターチェンジ周辺において、農業との調和を図りながら産業集積を促進するための都市基盤整備や土地利用誘導・規制を行うことが必要である。
○ 頻発化・激甚化する自然災害を踏まえた安全なまちのまとまりづくりを行う必要がある。</td></tr>
<tr><td>区域区分に関する方針</td><td colspan="2">◇ 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
・現状の土地利用の動向から市街地の拡散傾向が見られる。今後、人口が減少する中で同様の傾向が継続すれば、密度の低い虫食い的な市街地が広がる可能性がある。
・また、当該区域においては、渡良瀬幹線道路の整備に伴う土地利用促進により市街地が拡大する可能性があり、これに対処する必要がある。
・太田市では線引き都市計画区域と非線引き都市計画区域が併存していることから、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、太田都市計画区域との統合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(用途地域の指定や特定用途制限地域の見直し等)による土地利用規制を行う。</td></tr>
<tr><td>まちのまとまりの形成に向けた対応方針</td><td colspan="2">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。北関東自動車道太田藪塚インターチェンジ周辺は産業拠点形成に向けて、適切な土地利用規制の実施と計画的な都市基盤整備を進める。
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。
○　まちのまとまり
・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し、現況の土地利用状況等から必要な区域に用途地域を指定し、良好な市街地の形成を図る。
・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。
・藪塚駅を結節点としたネットワーク形成や交通結節点機能の強化を進め、新たな施設整備を鉄道駅周辺で行うなど公共交通と土地利用の連携を図る。
・令和 6 年に改定した立地適正化計画を改定し、災害リスクに配慮した居住誘導区域及び都市</td></tr>
</table>

※新築動向図の棟数は集合住宅、戸建住宅に関わらず建物単位の数を表している。

※まちのまとまり（非線引き　居住）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ある。

機能誘導区域に見直した上で、引き続き、住宅あるいは都市機能増進施設の立地の誘導を図る。

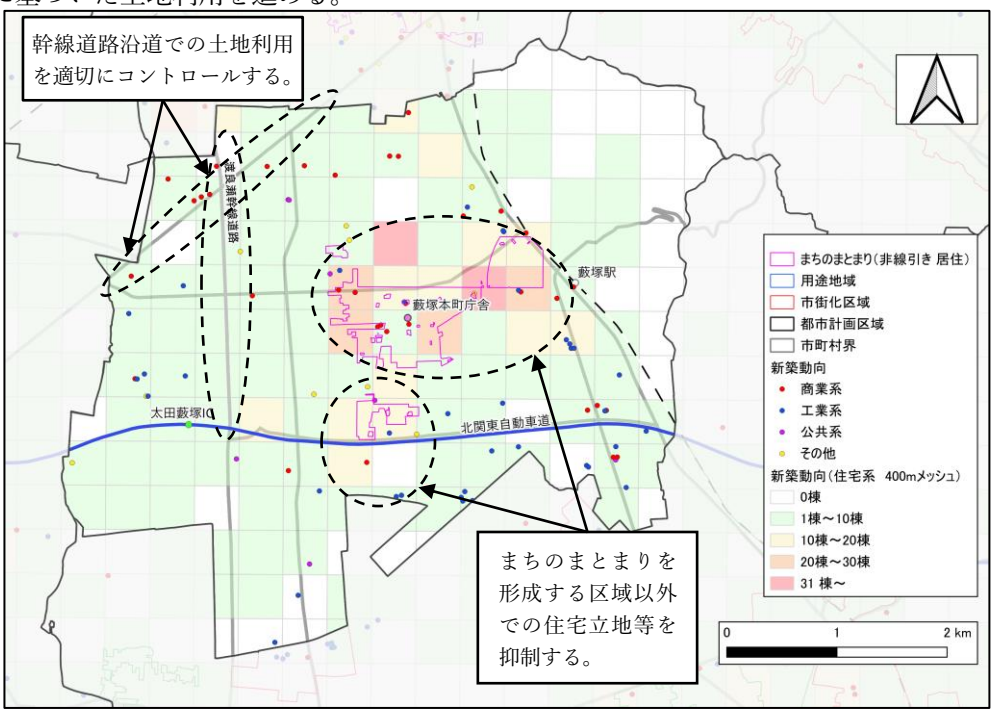
○　まちのまとまり外

・まちのまとまり外の地域では、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ため、特定用途制限地域の内容の見直しを検討する。また、住宅のバラ立ちを抑制するため、居住調整地域の導入を検討する。

○　幹線道路の沿道等

・幹線道路の沿道において土地利用促進が予測される区域については、特定用途制限地域を見直し、大規模商業施設等の立地を制限する。

・渡良瀬幹線道路沿道については、沿道市との検討会により定めた「沿道土地利用の考え方」に基づいた土地利用を進める。



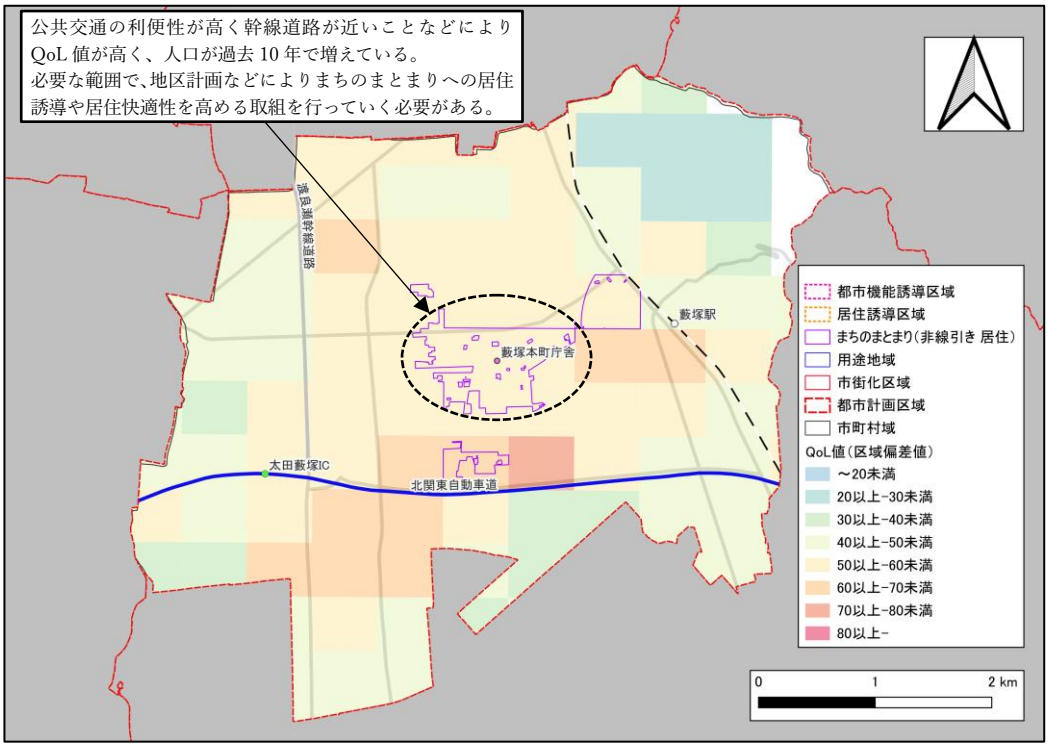
※上記動向は平成 28 年～令和 2 年を使用　　（出典：令和 3 年都市計画基礎調査）

参考資料

県民価値観を反映した都市構造分析結果

※本資料は、まちのまとまりのうち、引き続き、人口集積を図る必要性の高いエリアを確認するために、分析したものである。

※区域偏差値とは、QoL 値を都市計画区域単位の偏差値に変換した値である。
なお、白いメッシュは居住者がいない地域を示している。



5-3.みどり都市計画区域

<table>
<tr><td>区域の範囲</td><td colspan="2">みどり市の一部</td><td>【位置図】
</td></tr>
<tr><td>区域の特性・人口動向等</td><td colspan="3">○　東毛広域都市計画圏の北に位置し、区域の北部は足尾山地の山々が連なり、そこに源を発する渡良瀬川が北西から南東に向かって流れ、流域には大間々扇状地が広がっている。
○　市街地は中央部から南部の平坦地に形成されているが、住宅地や商業地と残存する農地が混在する状況となっている。
○　人口は平成 22 年から令和 2 年にかけて都市計画区域全体で減少している。（出典：令和 2 年度国勢調査）
○　令和 2 年～令和 22 年の推計では人口は減少することが予想されている。令和 2 年基準の推計と平成 27 年基準の推計を比べると、人口減少が加速化している傾向がある。（出典：令和 6 年度国総研）
○　都市計画区域内人口の 1.0%が洪水浸水想定区域内に、7.5%が土砂災害警戒区域内に住んでいる。（出典：群馬県オープンデータ）</td></tr>
<tr><td>新築の動向</td><td colspan="3">○　用途地域が指定されておらず、平成 29 年～令和 3 年の建築物の新築は、70.0%がその他で行われている。用途地域外のまちのまとまりの新築件数の割合は、平成 23 年～平成 27 年と比較して 3.3%減った。
【新築動向（平成 29 年～令和 3 年の新築件数）】
<table><tr><td></td><td></td><td></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">平成 29 年～令和 3 年</td><td rowspan="2">追加</td><td>件数</td><td>—</td><td>397</td><td>925</td></tr><tr><td>割合</td><td>—</td><td>30.0%</td><td>70.0%</td></tr></table>（出典：令和 4 年都市計画基礎調査）
○　新築の多くは幹線道路沿いに広がっている。商工業系についても同様の傾向がある。</td></tr>
<tr><td>区域の主要課題</td><td colspan="3">○　無秩序な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。
○　土地利用規制が行われていないため、宅地化が無秩序に進行し、住宅地と農地などの土地利用の混在が見られる。
○　渡良瀬幹線道路、県道桐生伊勢崎線、国道 50 号前橋笠懸道路の整備により、乱開発が想定され、計画的な産業用地確保の支障になる可能性がある。
○　頻発化・激甚化する自然災害を踏まえた安全なまちのまとまりづくりを行う必要がある。</td></tr>
<tr><td>区域区分に関する方針</td><td colspan="3">◇ 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
・人口は一貫して減少傾向にあるが、現状の土地利用の動向から市街地の拡散傾向が見られ、密度の低い市街地が拡大する可能性がある。
・また、当該区域においては、渡良瀬幹線道路の整備に伴う土地利用促進により市街地が拡大する可能性があり、これに対処する必要がある。
・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。</td></tr>
<tr><td>まちのまとまりの形成に向けた対応方針</td><td colspan="3">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、各鉄道駅を結節点としたネットワーク形成や交通結節点機能の強化を進め、公共交通と土地利用の連携を図る。
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。
○　まちのまとまり
・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し、現況の土地利用状況等から必要な区域に用途地域を指定し、良好な市街地の形成を図る。
・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。
・立地適正化計画により、災害リスクに配慮した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。</td></tr>
</table>

※新築動向図の棟数は集合住宅、戸建住宅に関わらず建物単位の数を表している。

※まちのまとまり（非線引き　居住）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ある。

○　まちのまとまり外

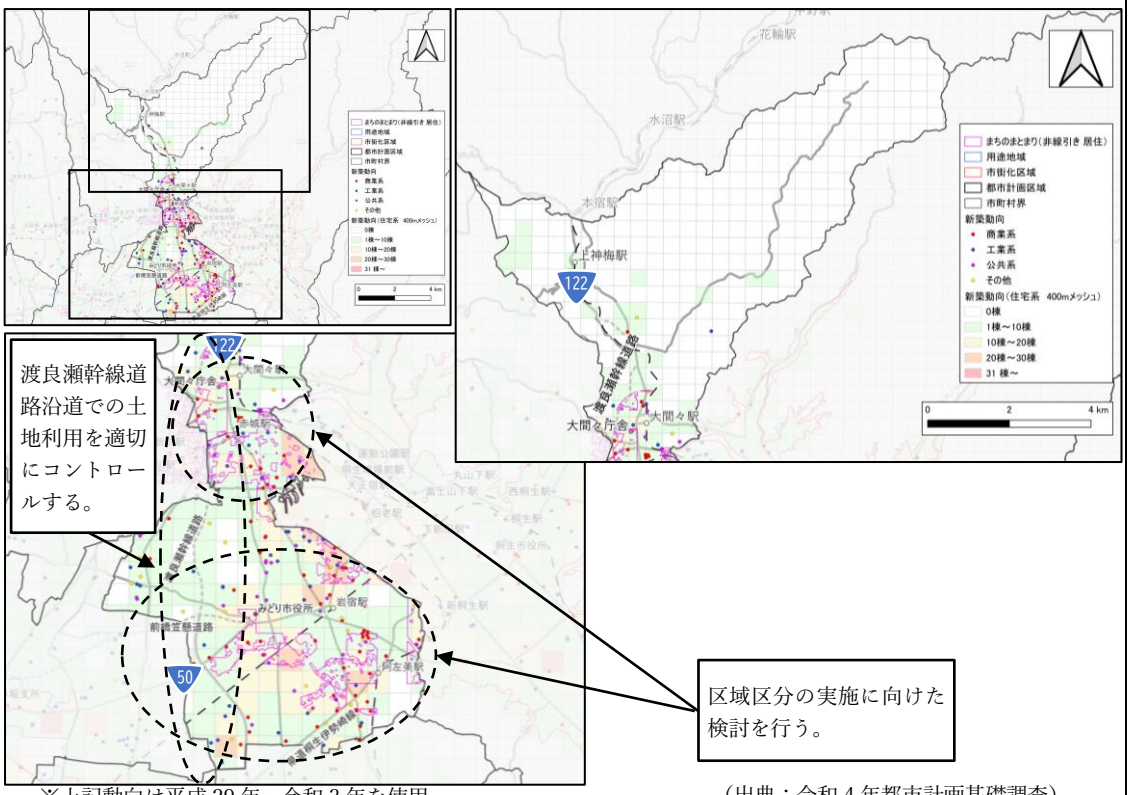
・まちのまとまり外の地域では、身近な商業施設や小規模工場等以外の施設立地を制限するため、特定用途制限地域の指定を検討する。

・また、まちのまとまり外での住宅の立地を抑制するため、居住調整地域若しくは特定用途制限地域の導入を検討する。

○　幹線道路の沿道等

・幹線道路の沿道において土地利用促進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、みどり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。

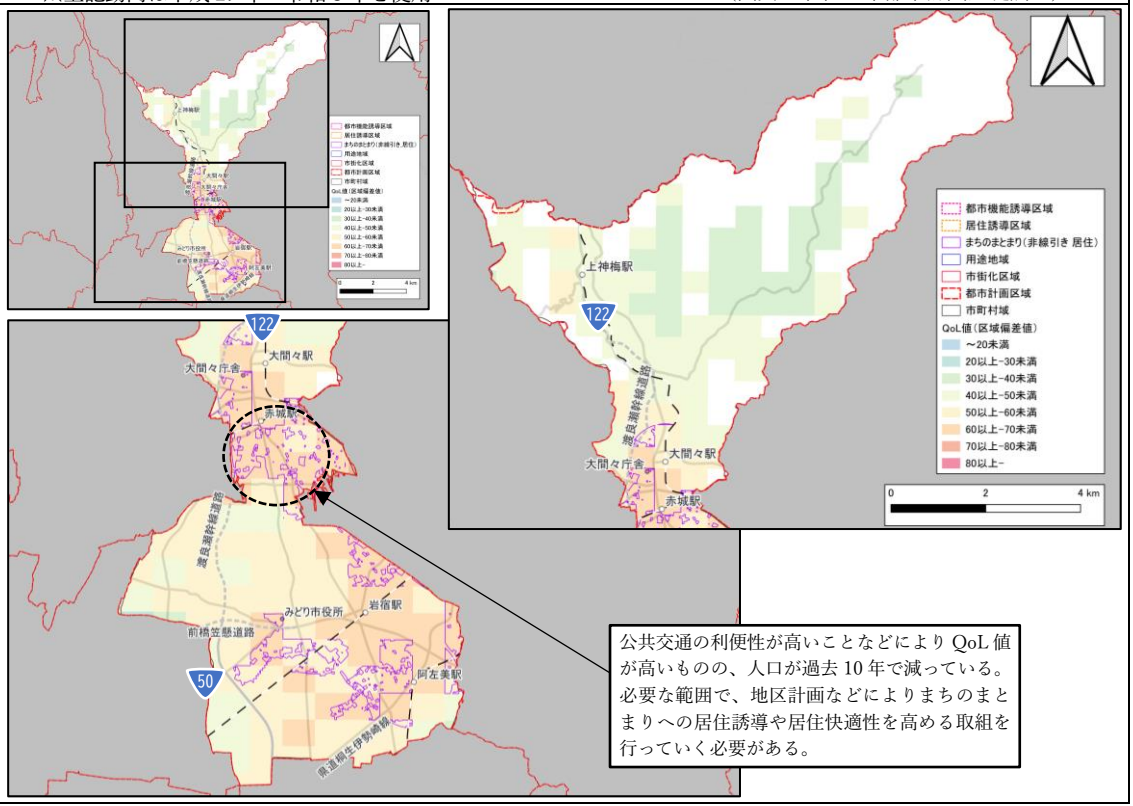
・渡良瀬幹線道路沿道については、沿道市との検討会により定めた「沿道土地利用の考え方」に基づいた土地利用を進める。



※上記動向は平成 29 年～令和 3 年を使用　　（出典：令和 4 年都市計画基礎調査）

参考資料

県民価値観を反映した都市構造分析結果

※本資料は、まちのまとまりのうち、引き続き、人口集積を図る必要性の高いエリアを確認するために、分析したものである。

※区域偏差値とは、QoL 値を都市計画区域単位の偏差値に変換した値である。
なお、白いメッシュは居住者がいない地域を示している。