

# 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

前橋都市計画区域

前橋勢多都市計画区域

富士見都市計画区域

高崎都市計画区域

榛名都市計画区域

箕郷都市計画区域

吉井都市計画区域

伊勢崎都市計画区域

赤堀都市計画区域

東都市計画区域

藤岡都市計画区域

鬼石都市計画区域

玉村都市計画区域

渋川都市計画区域

富岡都市計画区域

安中都市計画区域

榛東都市計画区域

吉岡都市計画区域

下仁田都市計画区域

甘楽都市計画区域

平成27年5月

群馬県



# 新しい都市計画区域マスタープランの概要

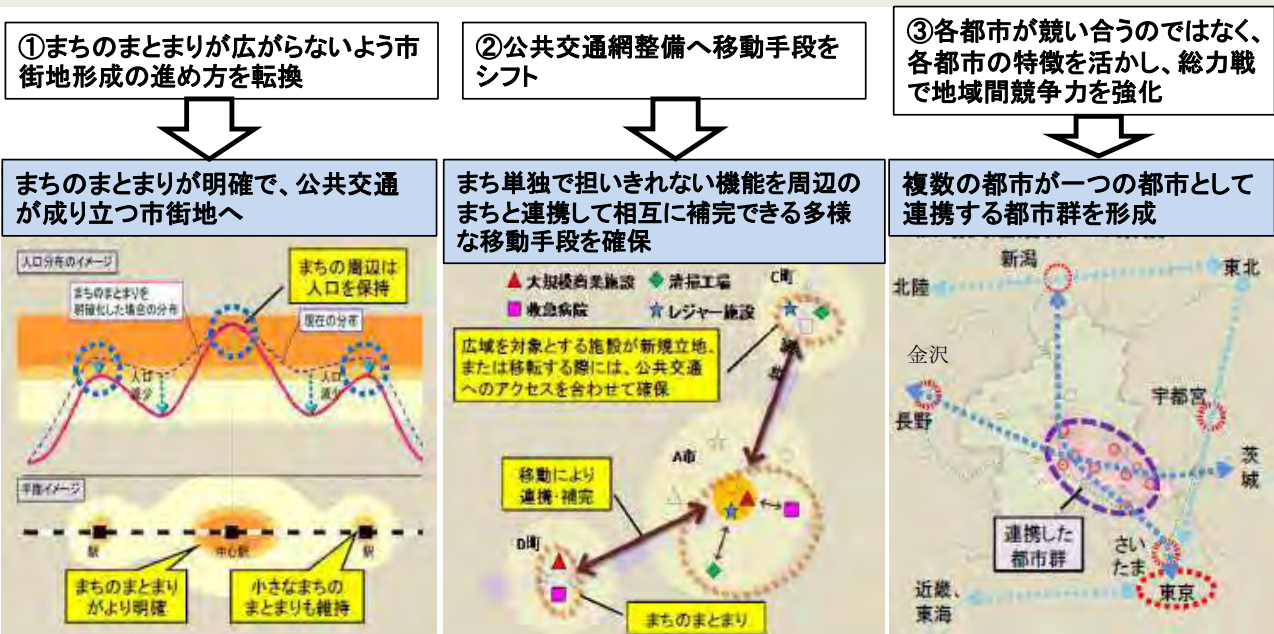
## (1) 都市計画区域マスタープランとは

- 都市計画法(第6条の2)に基づき、県が定める法定計画で、「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。
- 効果・マスタープランに位置付けがないと、市街化調整区域から市街化区域への編入ができない。
  - ・市町村都市計画マスタープランや個別都市計画(道路や用途地域など)は、マスタープランに即して定めることになる。

## (2) 見直し方針

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方向性を示した「ぐんま“まちづくり”ビジョン」を踏まえ、「人口増加時代のまちづくり」から転換し、「人口減少局面でもぐんまらしい持続可能なまちづくり」が行えるよう、群馬県として広域的な見地から取り組むべき都市計画の方向性を示す。

## (3) 今回の見直しでどのようにまちづくりを転換するのか



## (4) 主な変更内容(どのようにして変えていくのか)

人口減少局面では個々の解決策では、まち全体の活気が維持できなくなるため、まち全体で不都合な部分が生じないように個別施策間の調整が必要。

【広域で計画をつくります】

【部分最適から全体最適を目指します】



### 工業地

高速道路インターチェンジ周辺や、幹線道路沿線等の、広域ネットワークへのアクセス環境が、整った地区に配置する。

### 住宅地

郊外部における住宅地の開発は、原則抑制する。

### 商業地

郊外での大型商業施設は、原則、抑制するが、まち全体で不都合が生じないように、広域的な観点から、既存の商業に影響を及ぼさないことなどが、整理された場合のみ、設定することができる。

# 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

## 目 次

<b>第1編 広域都市計画圏全体編</b> .....	1
序. 計画の役割・位置づけ .....	2
序－1. 都市計画区域マスタープランの役割 .....	2
序－2. 都市計画区域マスタープランの位置づけ .....	2
<b>1. 都市計画の目標</b> .....	3
1－1. 群馬県における都市づくりの基本的な考え方 .....	3
(1) 群馬県における総人口及び人口分布の変化.....	3
(2) 群馬県における広域的な課題.....	5
(3) 広域的な課題解決に向けて .....	6
(4) 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 .....	9
(5) 都市計画区域マスタープランの策定単位 .....	14
1－2. 計画対象区域と目標年次.....	16
(1) 計画対象区域の範囲と位置 .....	17
(2) 目標年次.....	18
1－3. 広域都市計画圏の現状及び課題 .....	18
(1) 広域都市計画圏の都市的特色.....	18
(2) 広域都市計画圏における都市化の動向 .....	18
(3) 周辺の広域都市計画圏との関係 .....	18
(4) 広域都市計画圏の課題.....	18
(5) 都市計画区域の統合・拡大 .....	19
1－4. 広域都市計画圏の都市づくりの基本理念 .....	20
(1) 都市づくりの目標・基本方針.....	20
(2) 目指すべき都市構造・市街地像 .....	22
<b>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</b> .....	34
2－1. 区域区分の有無 .....	34
2－2. 区域区分の方針 .....	35
(1) おおむねの人口.....	35
(2) 産業の規模.....	35
(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 .....	35
<b>3. 主要な都市計画の決定の方針</b> .....	36
3－1. 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針.....	36
(1) 主要用途の配置の方針.....	36
(2) 線引き都市計画区域における方針 .....	37
(3) 非線引き都市計画区域の土地利用の方針 .....	40
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 .....	41
(1) 交通施設の都市計画の決定の方針 .....	41
(2) 下水道の都市計画の決定の方針 .....	45
(3) 河川の都市計画の決定の方針.....	46
(4) その他の都市施設の都市計画の決定の方針.....	46

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 .....	47
(1) 主要な市街地開発事業の決定の方針 .....	47
(2) 市街地整備の目標 .....	47
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 .....	49
(1) 基本方針 .....	49
(2) 主要な緑地の配置の方針 .....	49
(3) 主要な緑地の確保目標 .....	51

**第2編 個別都市計画区域編** .....

<b>4. 都市計画区域ごとの方針(線引き都市計画区域)</b> .....	53
4-1. 前橋都市計画区域 .....	53
4-2. 高崎都市計画区域 .....	54
4-3. 伊勢崎都市計画区域 .....	55
4-4. 藤岡都市計画区域 .....	56
4-5. 玉村都市計画区域 .....	57
<b>5. 都市計画区域ごとの方針(非線引き都市計画区域)</b> .....	58
5-1. 前橋勢多都市計画区域 .....	58
5-2. 富士見都市計画区域 .....	59
5-3. 榛名都市計画区域 .....	60
5-4. 箕郷都市計画区域 .....	61
5-5. 吉井都市計画区域 .....	62
5-6. 赤堀都市計画区域 .....	63
5-7. 東都市計画区域 .....	64
5-8. 鬼石都市計画区域 .....	65
5-9. 渋川都市計画区域 .....	66
5-10. 富岡都市計画区域 .....	67
5-11. 安中都市計画区域 .....	68
5-12. 榛東都市計画区域 .....	69
5-13. 吉岡都市計画区域 .....	70
5-14. 下仁田都市計画区域 .....	71
5-15. 甘楽都市計画区域 .....	72



# **第1編 広域都市計画圏全体編**

## 序. 計画の役割・位置づけ

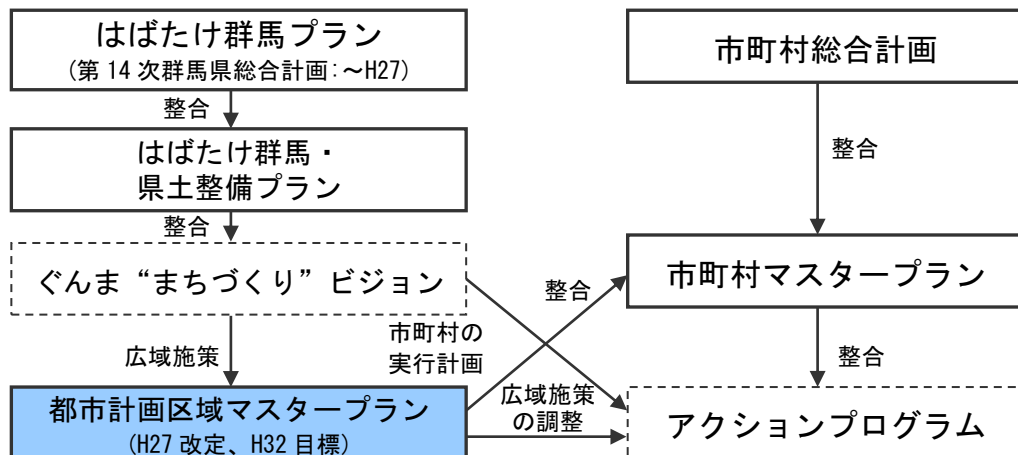
### 序-1. 都市計画区域マスタープランの役割

- 「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

- 群馬県においては平成23年3月に県の総合計画である「はばたけ群馬プラン」が策定され、これを踏まえて、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」が平成24年9月に策定された。
- これからのまちづくりは、市町村マスタープランや「ぐんま“まちづくり”ビジョン」を具体化する実行計画として策定する「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が進められることになる。
- 一方、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については、都市計画区域マスタープランで位置づけられ、これに基づいて広域的な市町村の調整等を図りながら、まちづくりが進められることとなる。



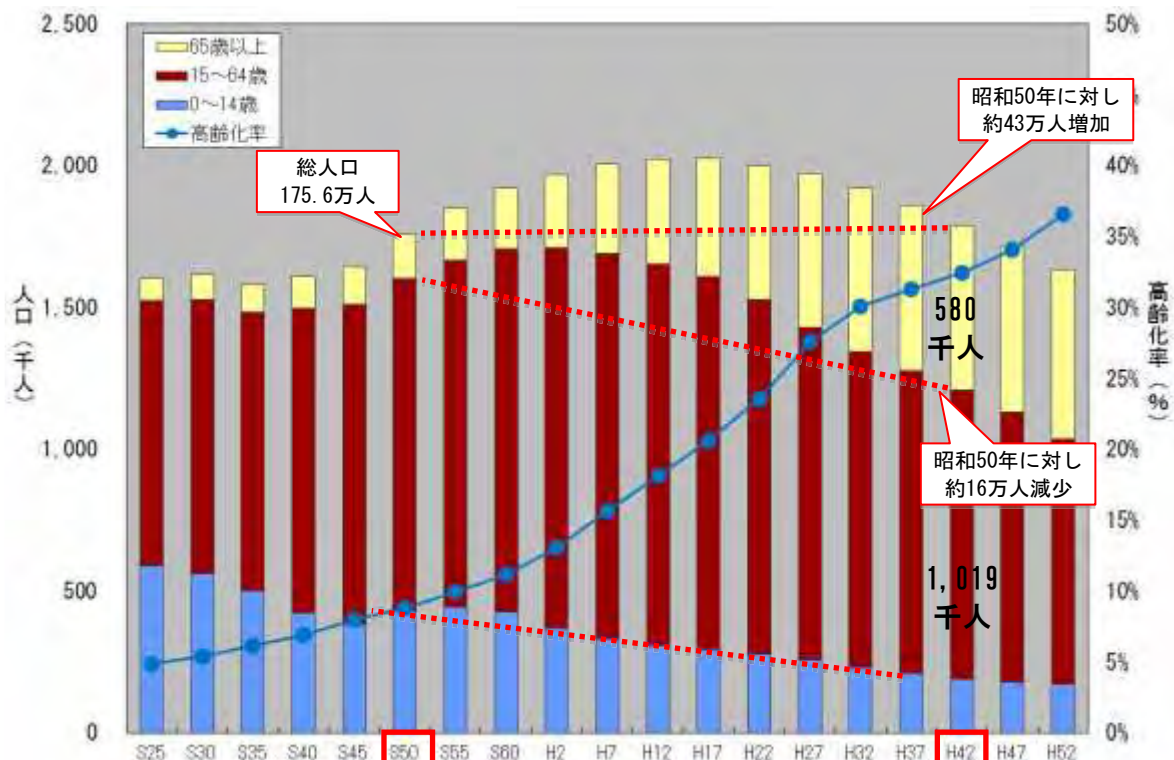


# 1. 都市計画の目標

## 1-1. 群馬県における都市づくりの基本的な考え方

### (1) 群馬県における総人口及び人口分布の変化

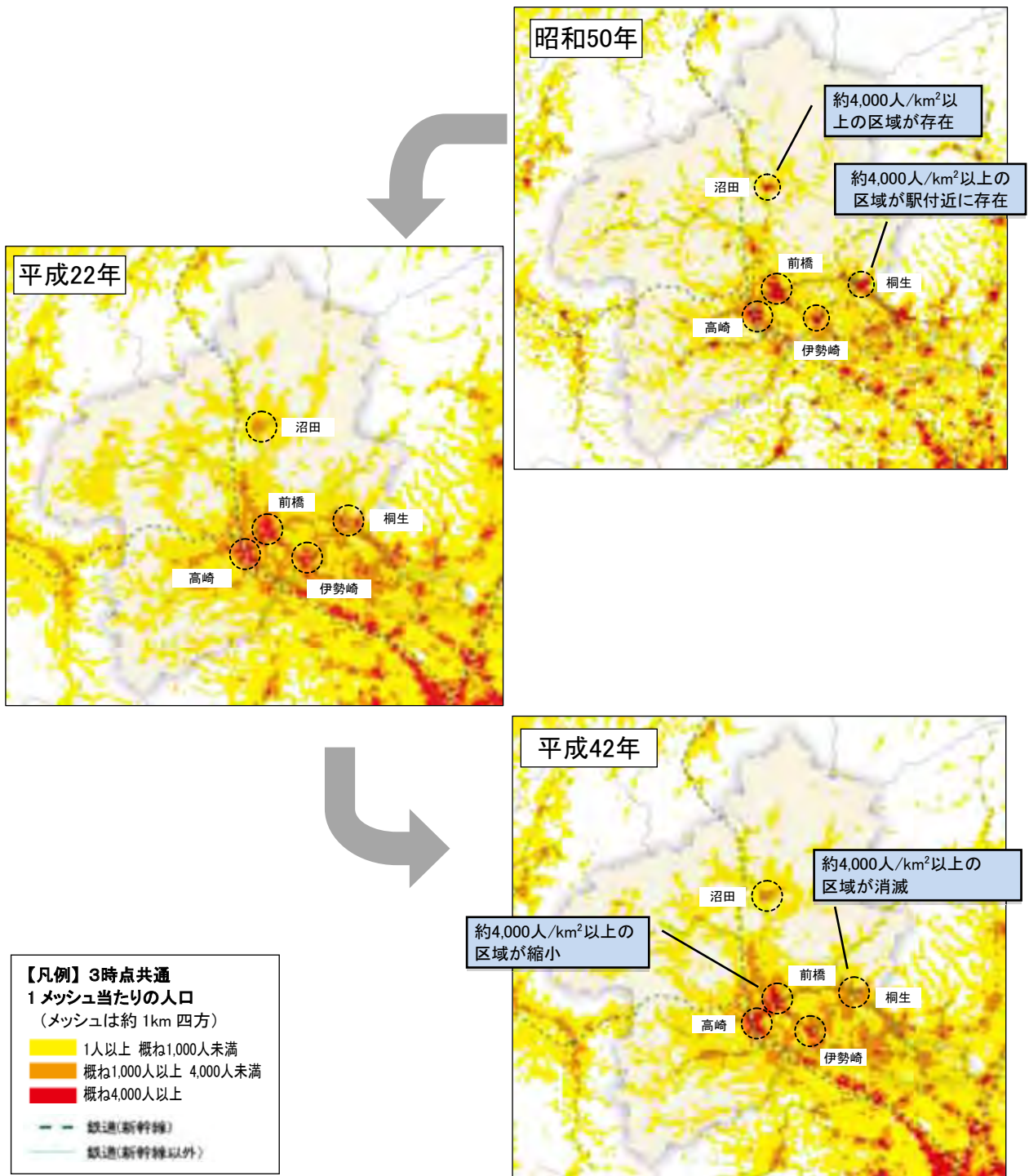
- 本県の総人口は、平成 16 年(2004 年)の 203.5 万人をピークに減少に転じており、平成 42 年(2030 年)には昭和 50 年(1975 年)の人口 175.6 万人とほぼ同程度まで減少すると推計されている。人口構成を比較すると、昭和 50 年には生産年齢人口が 117.4 万人であったが、平成 42 年には約 16 万人減少し、101.9 万人となっている。一方、高齢者人口は昭和 50 年には 15.4 万人であったのが、平成 42 年には 43 万人増加し、58.0 万人となっている。
- 昭和 50 年と平成 42 年で人口規模は同程度となっているが、支えられる高齢者数は 4 倍に増加するが、高齢者を支える働く人々は減少することが見込まれている。



資料:「国勢調査」及び県統計課「群馬県年齢別人口統計調査」、  
平成 27 年以降は、国立社会保障・人口問題研究所(平成 25 年 3 月推計)より作成

図表 2 群馬県の人口と高齢化率の推移

- また、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が低下している。昭和 50 年には 4,000 人/km<sup>2</sup>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 22 年にはそれらの区域が減少しており、平成 42 年には消滅することが想定され、また、前橋市や高崎市などにおいても、4,000 人/km<sup>2</sup>の区域が縮小することが想定されている。
- これらの要因としては、日常的な利用交通手段として自動車が普及したことで、地価が安い郊外での住宅建設が進んだこと等が考えられる。



資料: 将来人口は、平成17年国勢調査に基づく国立社会保障・人口問題研究所の中位推計を元に、平成42年時点について、関東ブロックの総人口によりトータルコントロールして配分

図表3 平成22年と平成42年・昭和50年の人口分布(約1kmメッシュ)

## (2) 群馬県における広域的な課題

- ・ 群馬県ではこれまでの人口増加により、拡散した都市構造が形成されてきたが、今後、人口集中地区（DID）は各都市とも鉄道軸沿いを中心に縮小する一方、人口密度の低いエリアの拡がりには殆ど変化がなく（人が住む範囲は縮小しない）、都市中心部の人口密度は低下し、郊外部は人口密度が低いまま拡がると想定され、次のような問題・懸念への対応が課題となっている。

○これまでの低密度に拡散した都市構造により、今後は公共交通が維持できなくなり、高齢者をはじめとして、買い物弱者などの交通弱者が増加し、県民の生活利便性が低下、また、移動時間の増加に伴って移動コストが増加することにより家計が圧迫されるなど、快適で豊かな暮らしの維持ができなくなる恐れがある。

○高齢化が急速に進む一方で、生産年齢人口が減少し、高齢者等を支えるコミュニティを維持することができなくなるほか、拠点性など魅力の低下により中心市街地などでは居住人口が一層減少し、コミュニティが崩壊する恐れが懸念される。

○生産年齢人口の減少による労働力の減少や消費の減少により、企業や商業施設が撤退し、空き家や空き店舗、空き地の増加が見込まれ、特に中心市街地などでは、空き店舗等が増加し、治安や景観など生活環境が悪化する一方、郊外においては依然として開発による自然環境や景観の悪化が懸念される。

○低密度に拡散した都市構造では、移動手段として自動車の依存率が高い状態は、二酸化炭素の排出量が多くなるなど、地球温暖化による気候変動リスクの一因となると考えられており、安全で安心な暮らしが維持できなくなる恐れがある。

○生産年齢人口の減少による消費の減少により、企業や商業施設の撤退が起こり、第三次産業が衰退し、雇用の減少や縮小が発生するほか、移動コストの増加など家計を圧迫することにより余暇活動等が縮小するなど、豊かで快適な暮らしの維持ができなくなる恐れがある。

### (3) 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

**ぐんまらしい持続可能なまち**  
～まちの“個性”を活かして“まちのまとまり”をつくりだします～

「ぐんまらしい」とは、ぐんまのまちの個性を活かすこと

#### 【県民意見】

歴史文化を活かした地域づくりを。  
古い歴史や安らぎの空間を大切にしたい。  
工業力や技術力を活かしたい。  
産業・歴史文化・生活環境・農業のバランスがとれた地域に。

「持続可能なまち」とは“まちのまとまり”をつくり次のような社会が継続

#### 1. 多様な交通手段を選択できる社会

【県民意見】車がないと移動しにくい、高齢化に備えバスを便利に。道路だけでなく鉄道・駅も活性化を。

#### 2. 医療、介護、教育施設が整っている社会

【県民意見】子どもが伸び伸び育ち学べる地域に。

#### 3. 人と人のつながりが確保できる社会

【県民意見】街ににぎわいが戻り活性化を。中心市街地を安心して歩けるように。

#### 4. 自然と共生している社会

【県民意見】自然豊かな都市を大切にしたい。

#### 5. 多様な就業機会が確保できる社会

【県民意見】街ににぎわいが戻り活性化を。工業力や技術力を活かしたい。

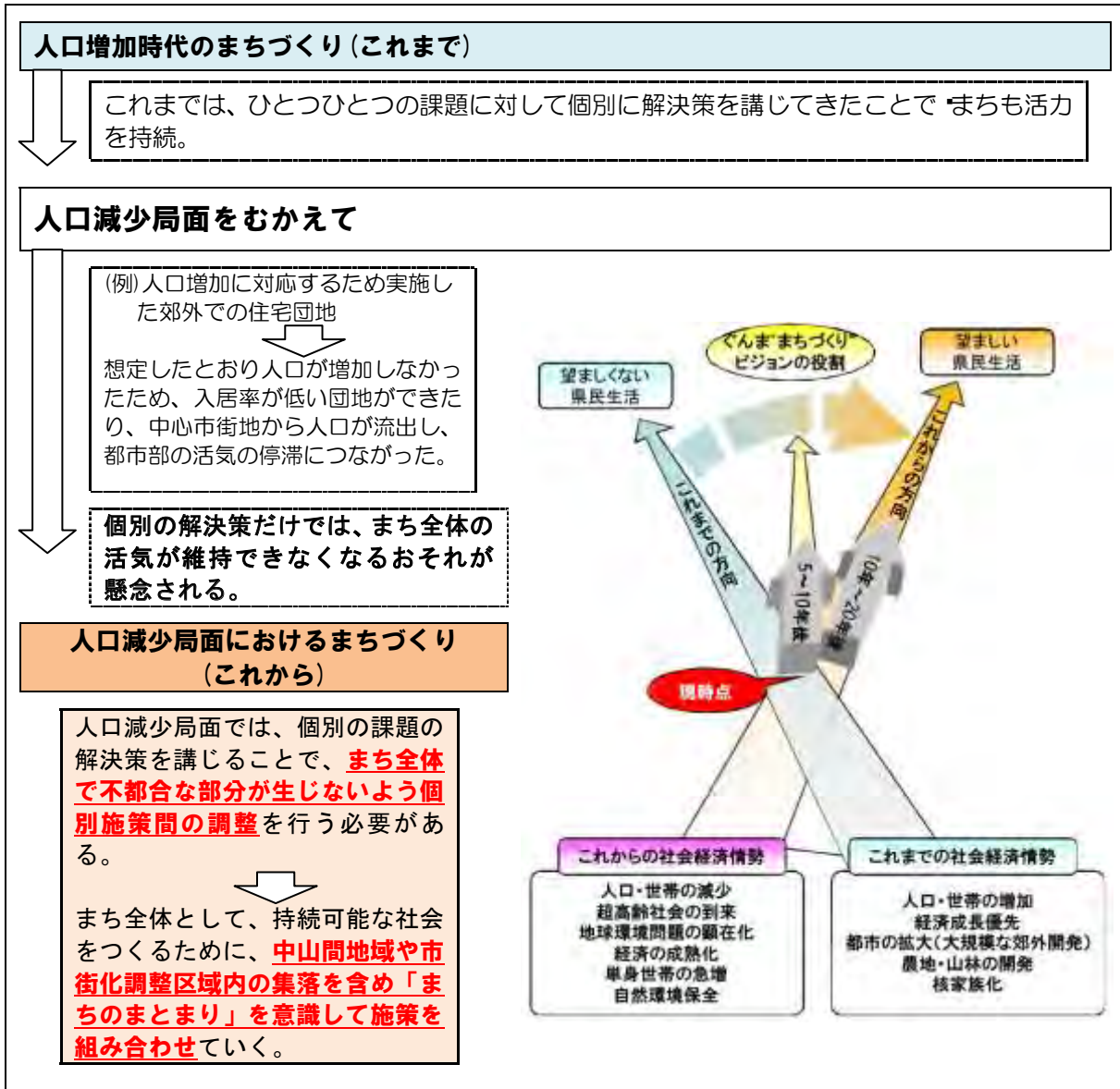
#### 6. 再生エネルギー活用など低炭素社会

【県民意見】リサイクル等が進み、資源を有効利用できるように。地球温暖化への取組を。

図表 4 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。

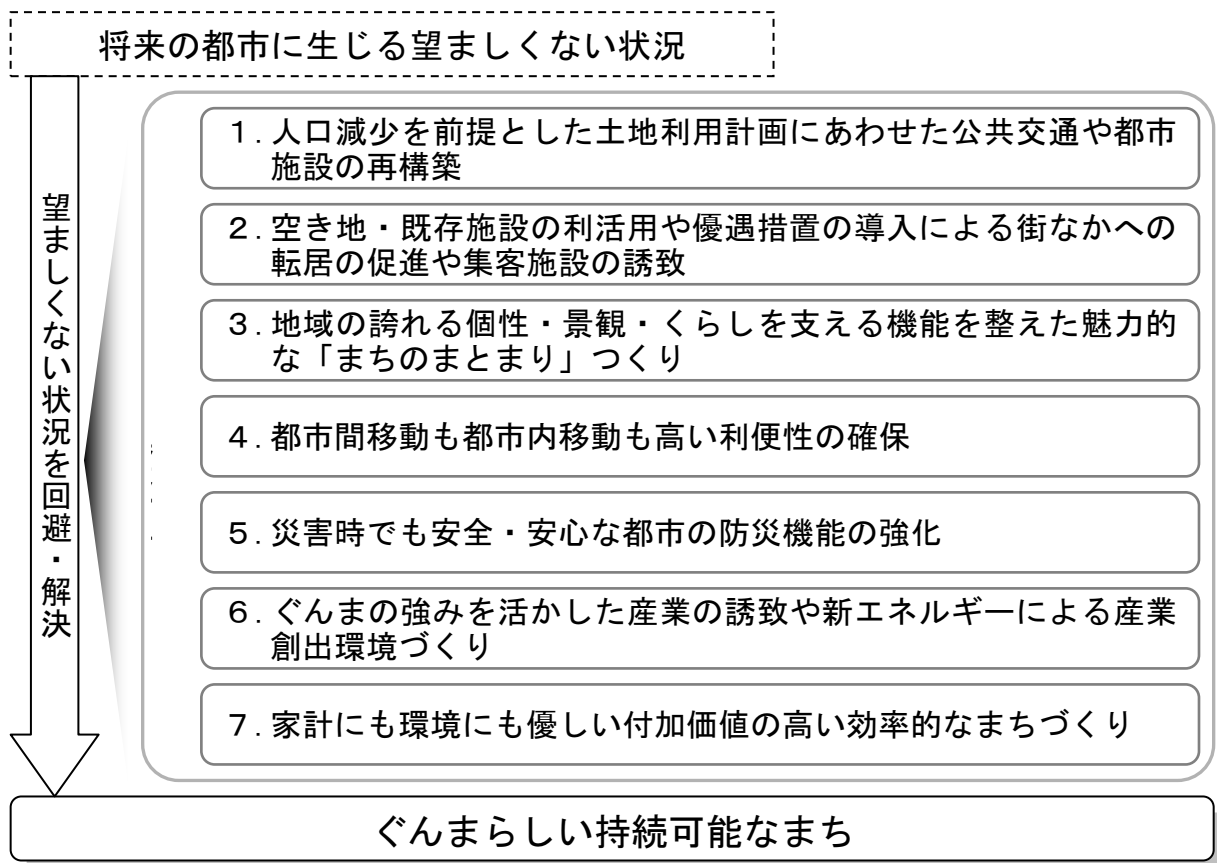


図表 5 人口減少と高齢化が同時に進行する局面でのまちづくりの進め方の転換



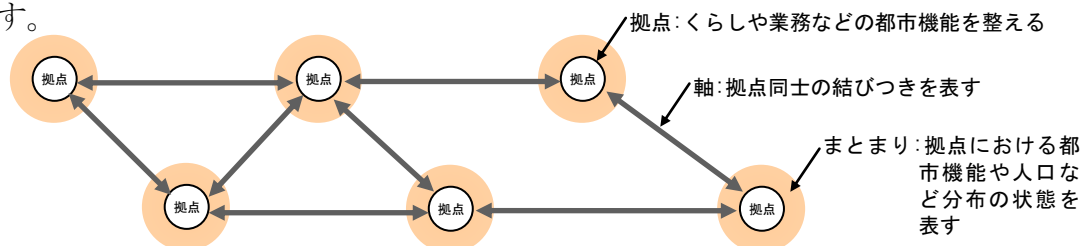
### ③将来像実現に向けた基本方針

- ・ 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つの基本方針を次のように定めている。



図表 6 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

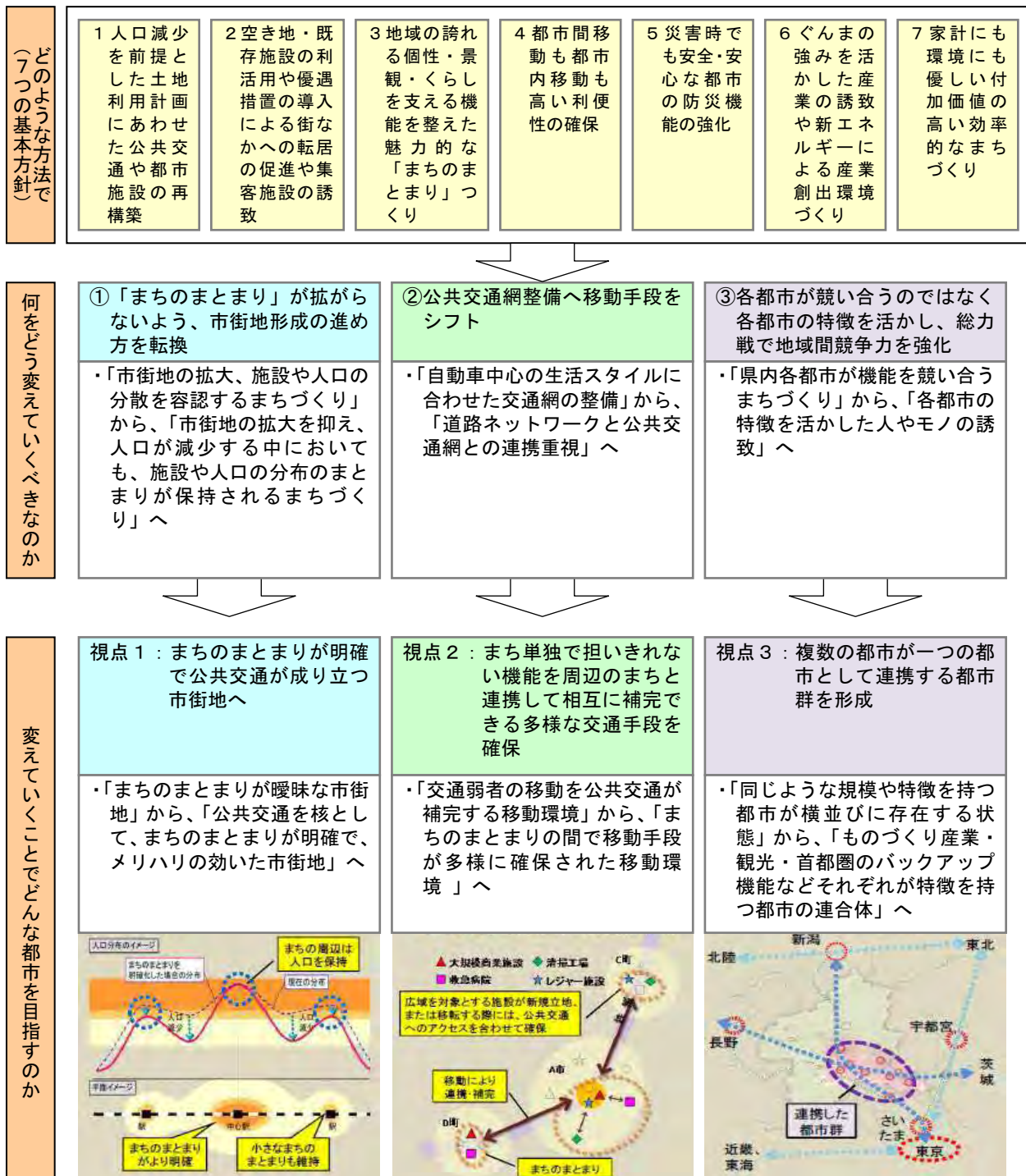
- ・ 広域的な課題を解決し、ぐんまらしい持続可能なまちの実現に向けて、ぐんま“まちづくり”ビジョンの7つの基本方針を踏まえ、群馬県としても広域的な視点でまちづくりを転換し、望ましい都市構造の形成を目指す。
- ・ 本書では、都市構造をくらしや業務などの都市機能を整える「拠点」、拠点同士の結びつきを表す「軸」、拠点における都市機能や人口などの分布状態を表す「まとまり」で表現し、広域的な視点で7つの基本方針により、どのようにまちづくりを転換するか示す。



図表 7 拠点・軸・まとまりのイメージ

#### (4) 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

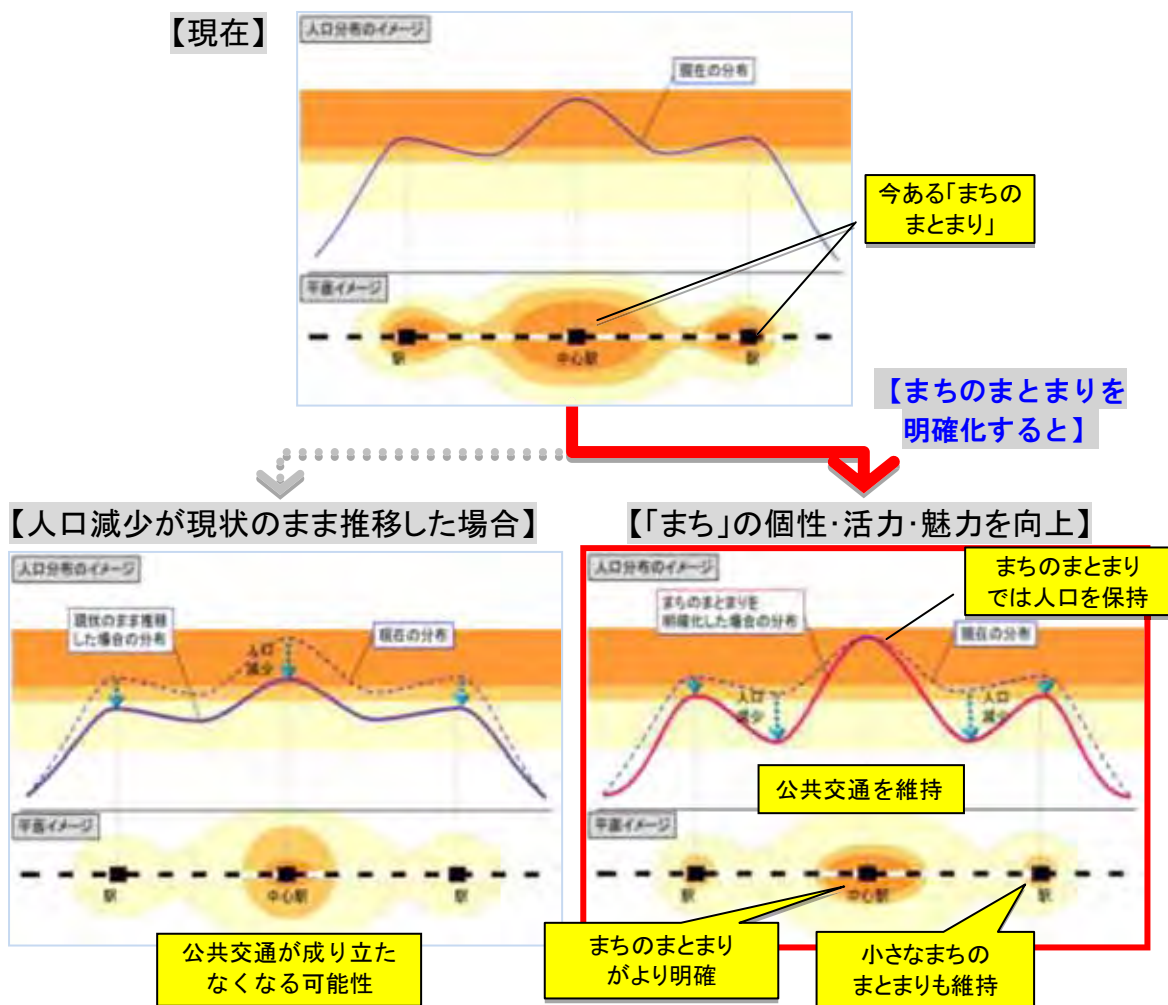
- 基本方針を踏まえ、群馬県における広域的課題を解決し、将来像実現に向けて、まちのまとまりを意識しながら施策を組み合わせ、次のような都市構造が形成されるように、徐々にまちづくりの転換を図っていくものとする。



図表 8 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、まちのまとまりが曖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。さらに、まちのまとまりを形成するにあたっては、人々が将来にわたり住み続けたいくなるよう、自然や歴史・文化などの資源を発掘し、「まち」の個性や景観などの魅力を高めていく。



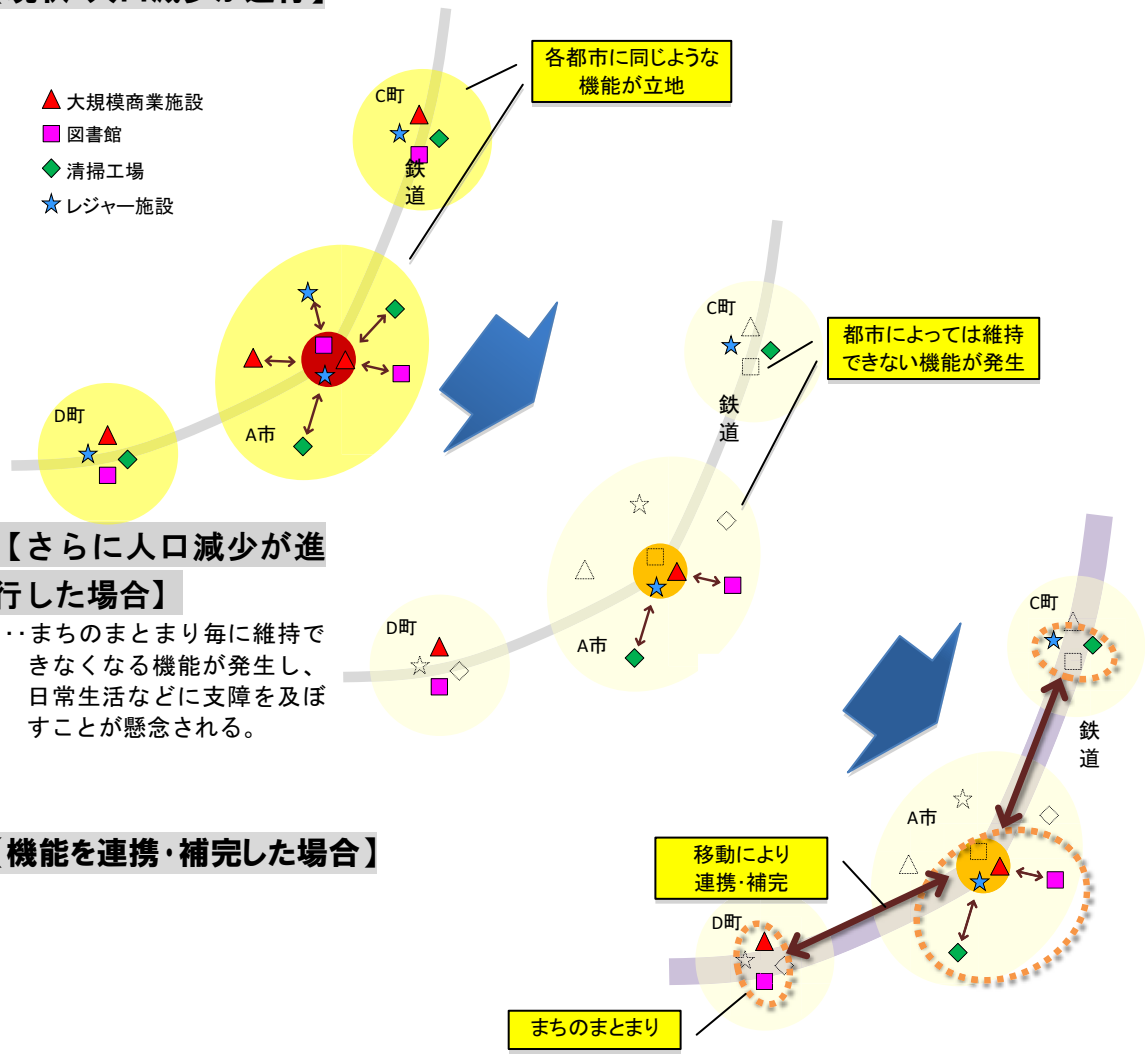
図表 9 人口分布で表現した「まちのまとまりが明確な市街地」の形成イメージ



**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、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。

**【現状：人口減少が進行】**



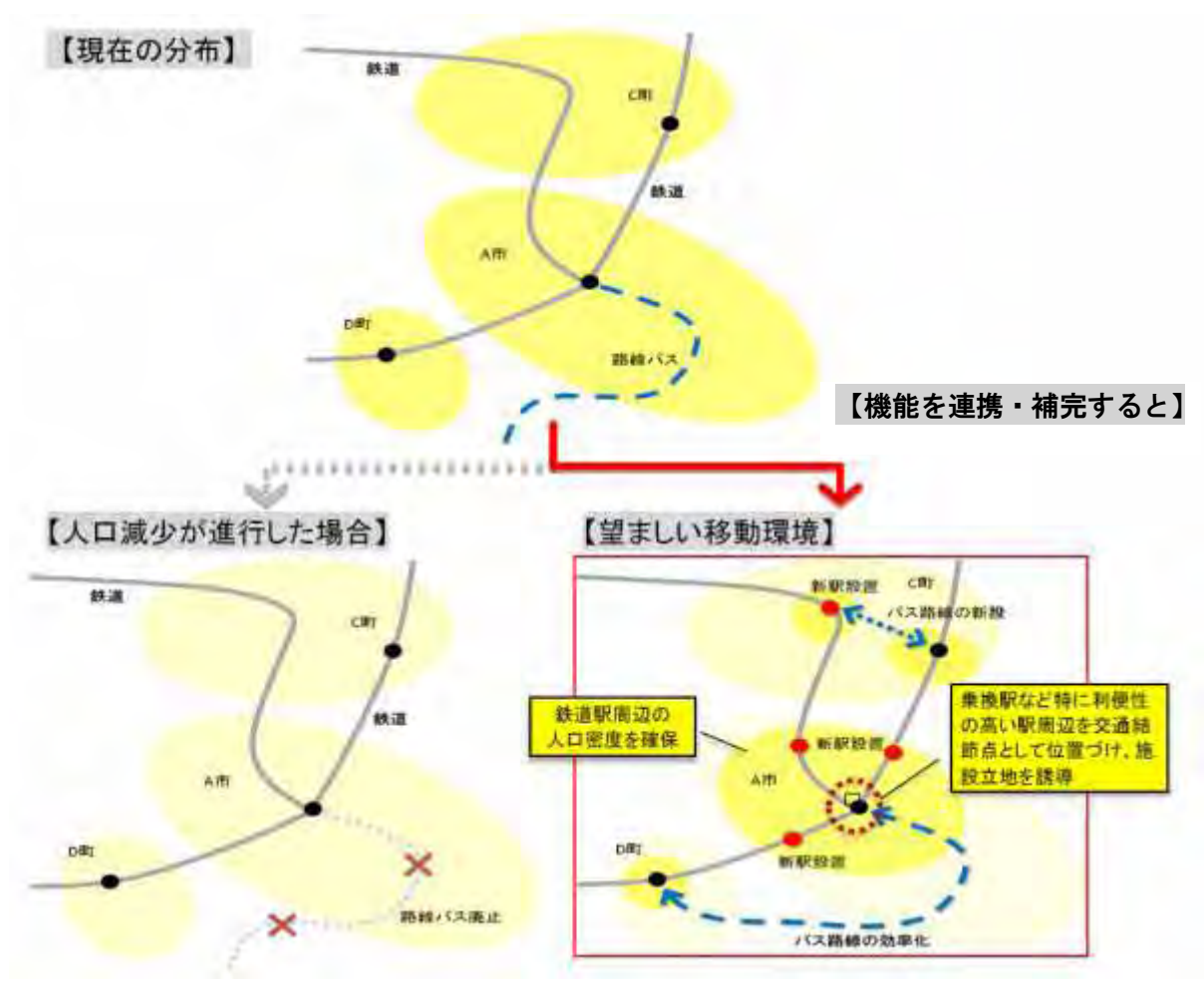
**【さらに人口減少が進行した場合】**

…まちのまとまり毎に維持できなくなる機能が発生し、日常生活などに支障を及ぼすことが懸念される。

**【機能を連携・補完した場合】**

図表 10 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

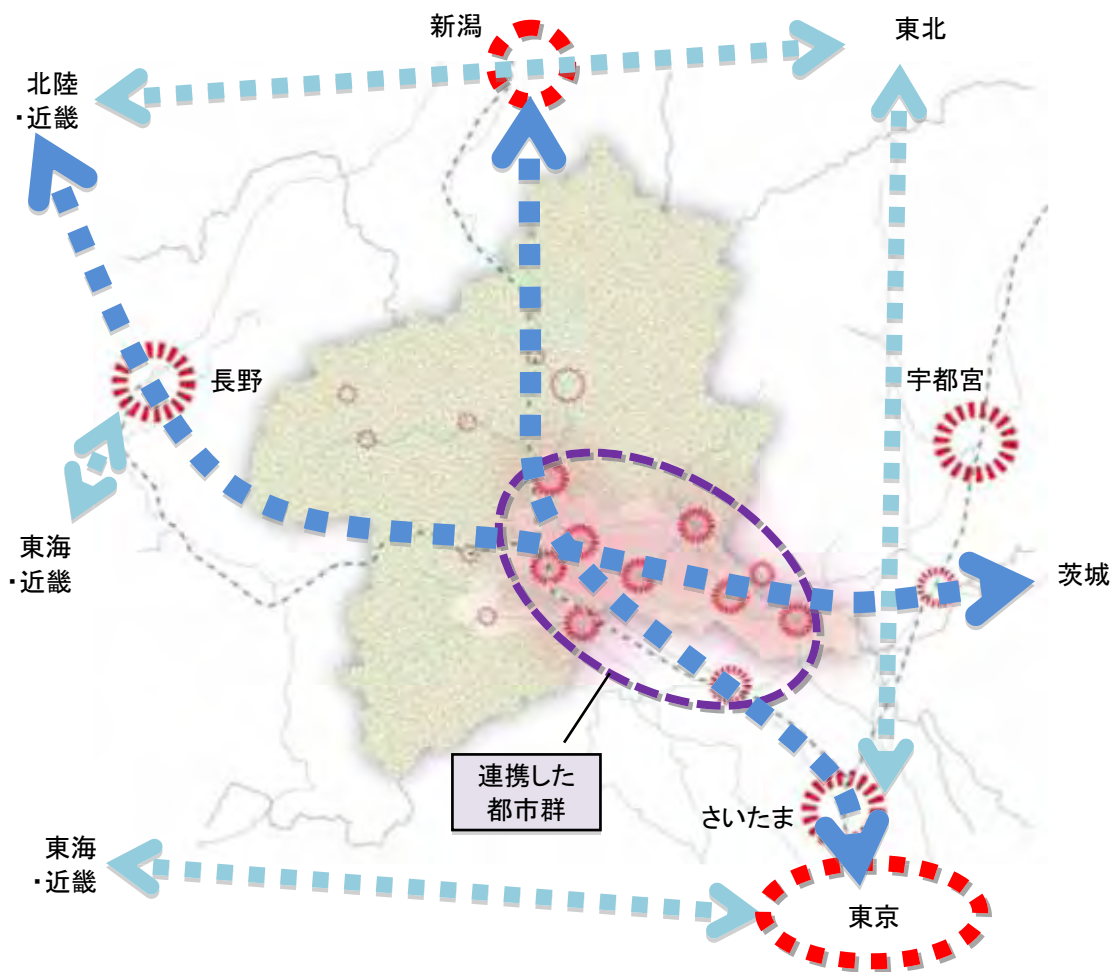
- また、「まちのまとまり」間で機能を連携・補完するためには、移動手段の確保が不可欠となる。自動車が運転できない高齢者などの移動も想定しながら、多様な交通手段の確保が求められる。
- 現在、人口は鉄道沿線を中心に集積していることから、鉄道を中心に、地域の実情に応じて路線バス等その他の公共交通サービスを組み合わせることで移動手段を確保する。
- 誰でも利用できる公共交通事業の経営が成り立つように、駅など交通結節点周辺における人口密度を維持するとともに、まちのまとまり間を利用者ニーズに沿うよう効率的につなぎ、乗り換えを便利にするなど、利便性をさらに向上し利用者増を図る。



図表 11 鉄道等を中心とする移動環境の充実イメージ

### 視点③ 複数の都市が連携した一つの都市群を形成

- 群馬県には、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、その結節点・物流拠点としての役割が期待されており、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、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、連携して取り組むことが効果的である。



図表 12 複数の都市が連携した“都市群”の形成イメージ

## (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、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土地利用計画に対応して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 13 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	人口減少下で県全体が「持続可能なまち」となるためには、市町村がそれぞれ「まちのまとまり」の保持に努めることに加え、県全体の視点から必要な「まちのまとまり」は市町村や都市計画区域を越えてつなぐことが必要。
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	市街地の郊外化と低密度・拡散に対して、まち単独で担いきれない機能は、市町村外も含む周辺のまちとの連携・補完が必要。 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は、市町村間で連続的に整備されていることが必要。
③対外的な競争力を持つ産業等の広域交通沿線都市群への集積・連携強化	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」等を誘致や、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見られるが、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、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ったが、平成23年8月2日の都市計画法改正により、個別の都市計画決定権限はさらに市町村へ移行し、より「広域的見地からの調整」に県の役割は重点が移行し、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越えて発生するため、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14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、総合計画での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 14 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





## (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、平成 42 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、平成 32 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。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てきた。
- ・ 赤城・榛名・妙義の上毛三山の山並みや利根川など豊か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。

#### (2) 広域都市計画圏における都市化の動向

- ・ 今回(平成 22 年)と前回(平成 17 年)の国勢調査結果を比較すると、市街化区域・市街化調整区域とも人口減少にあり、その減少は市街化調整区域において著しい。
- ・ 人口密度(グロス [=区域内居住人口÷区域面積])に着目すると、中心市街地では、JR 高崎駅周辺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り、市街地の郊外拡散傾向が続いている。今回(平成 22 年基準)と前回(平成 17 年基準)の都市計画基礎調査を比較すると、商業系建物については、市街化区域・市街化調整区域ともに減少傾向にある。

#### (3) 周辺の広域都市計画圏との関係

- ・ 本広域都市計画圏は東毛広域都市計画圏と連担しており、結びつきも強い。
- ・ 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。

#### (4) 広域都市計画圏の課題

- ① このまま人口減少が進むと、公共交通の利用が進まず、運行頻度などサービス水準を維持することが困難である。  
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は人口が増加傾向にあり、市街地が郊外拡散した状態で、人口減少が進むと買い物弱者、コミュニティーの崩壊が進む恐れが強いため、これらへの対策が課題である。
- ② 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、労働力確保



のための人口集積があり、さらに自然災害のリスクが比較的低いなどの特徴を、産業立地に着実につなげていくことが課題である。

- ③ 豊かな自然が形づくる美しい風景や、豊富な歴史文化・観光資源を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。

#### **(5) 都市計画区域の統合・拡大**

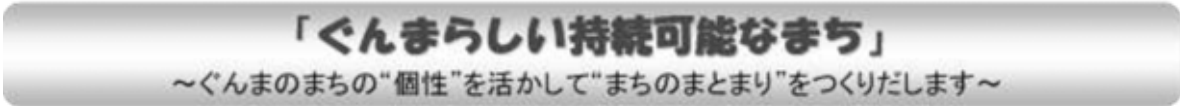
- ・ 一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要性がより高い場合には、市町村の行政区域にかかわらず、都市計画区域の統合を検討する。
- ・ また、都市計画区域外でも都市計画区域内と同様な開発が今後見込まれる場合には、安全・安心で秩序あるまちづくりを行う観点から都市計画区域の拡大を検討する。

## 1-4. 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 ◆



- 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 16 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 (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 (番号は、まちづくりビジョンのもの)
<ul style="list-style-type: none"> <li>○医療、介護、教育施設が整っている社会(2.)</li> <li>○人と人のつながりが確保できる社会(3.)</li> <li>○自然と共生している社会(4.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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は人口が増加傾向にあり、市街地の郊外拡散傾向が続いている。前橋・高崎以外の都市では、医療、介護、教育施設など広域的な都市機能がすべて揃わない状況にある。</li> <li>○各都市における、人々の交流による活力の維持や、その基礎となる都市空間の魅力向上が課題である。</li> <li>○緑豊かな自然環境や豊富な水資源、伝統的な街並みをはじめとする歴史・文化資源など、魅力的な地域資源の有効活用が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>基本方針①</b> 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.)</li> <li><b>基本方針②</b> 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.)</li> <li><b>基本方針③</b> 地域の誇れる個性・景観・暮らしを支える機能を整えた魅力的な「まちのまとまり」づくり(3.)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○多様な交通手段が選択できる社会(1.)</li> <li>○再生エネルギー利用など低炭素型社会(6.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○本広域都市計画圏は、鉄道及び道路の広域・高速交通網が、県内でも充実している。一方で、公共交通の利用が進まず、運行頻度などの水準維持が困難な状況にある。</li> <li>○高齢人口の増加に対応して移動環境としての利便性をさらに向上するとともに、移動に伴う環境負荷を低減することが重要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>基本方針①(再掲)</b> 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.)</li> <li><b>基本方針④</b> 都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保(4.)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○多様な就業機会が確保できる社会(5.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○本広域都市計画圏は、国土軸の要に位置するという立地、労働力確保のための人口集積が県内でも優位な環境にある。加えて本県は、地震等の自然災害のリスクが比較的低い特性を有する。</li> <li>○これらの特性を活かし、特に「ものづくり産業」「首都圏のバックアップ機能」等の集積を強化することが重要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>基本方針⑤</b> 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.)</li> </ul>

**【基本方針①】 ※まちづくりビジョンの基本方針1に対応**

**○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都市機能の集積と交通結節機能の強化を図る。
- ・ 主に拠点間の移動を中心に、公共交通を利用しやすく、移動の負担を軽減する。

**【基本方針②】 ※まちづくりビジョンの基本方針2に対応**

**○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**

**○地域の誇れる個性・景観・暮らしを支える機能を整えた魅力的な「まちのまとまり」づくり**

- ・ 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、暮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、豊富な歴史文化・観光資源など、地域に培われてきた個性・景観を活かし、まちの魅力を高める。
- ・ 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。

**【基本方針④】 ※まちづくりビジョンの基本方針4に対応**

**○都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保**

- ・ 高齢人口が増加する中、多様な交通手段を選択できる社会が継続するよう、特に鉄道など公共交通網で「まちのまとまり」間を移動できる連携軸を形成する。
- ・ 広域都市計画圏内の「まちのまとまり」間に加えて、隣接する広域都市計画圏に向けた連携軸も形成する。

**【基本方針⑤】 ※まちづくりビジョンの基本方針6に対応**

**○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、国土軸の要に位置する広域都市計画圏の立地の優位性、地震等の自然災害に対する安全性を活かし、高速交通網を利用しやすいインターチェンジやスマートインターチェンジ周辺で「ものづくり産業」の集積を強化するとともに、必要な基盤整備を進める。
- ・ 「首都圏のバックアップ機能」等の集積も合わせて強化する。

## (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

#### □ 拠点の定義

- ・ 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かつ現状で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、東京オリンピックを契機として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」が観光機能を併せ持つことも考えられる。
- ・ 改訂前の都市計画区域マスタープランに位置づけられた複合拠点のうち、「地域拠点」と、「産業拠点」または「観光拠点」の両方の機能を持つ拠点を「複合拠点」として、位置づける。

図表 17 拠点の種別と役割

種別	役割
中枢拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県庁や企業の本支店に加えて、県全域が利用者の対象圏域となるような商業、業務、教育、文化、医療機能など、県の中核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。</li> </ul>
都市拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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街なか居住のための居住機能を提供する地区。</li> </ul>
生活拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・地域におけるまちなか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。</li> </ul>
産業拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
観光拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「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。</li> </ul>
複合拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「地域拠点」と、「産業拠点」または「観光拠点」の両方の機能を持つ地区。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。</li> </ul>

図表 18 拠点の種別ごとの選定条件

※【 】内は具体的な選定基準。複合拠点は省略。

種別	必須条件		選択条件（各種別の基準に中枢拠点は全て、都市拠点は4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】 ・市町村役場・支所	・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【県を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5～10km（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】	・事業所に対する業務環境を提供【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*が立地】	・同上
地域拠点	(条件なし)	・H21.8版の都市計画区域マスタープランで地域拠点 ・市町村役場・支所	・同上	・同上	・同上	・同上	・同上	・同上
産業拠点	(条件なし)	(条件なし)	・広域的な交通網へアクセス【幹線道路または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】

### □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、具体的にはそれぞれ次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、「補完する必要が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。
- ・ なお、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。

### □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等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。

### □観光拠点

- ・ 高速交通網の活用、東京オリンピックを契機とした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、観光拠点や保全すべき県土の景観を検討する。
- ・ 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、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下表のように区分する。
- ・ 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、本広域都市計画区域内では、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 19 連携軸の種別と役割

種別	役割
広域根幹軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 高速道路及び「群馬がはばたくための7つの交通軸構想」の各軸と対応。「7つの交通軸構想」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7つの交通軸の整備、強化を推進するもの。(出典：「群馬がはばたくための7つの交通軸構想」)</li> </ul>
中枢拠点連携軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
都市拠点連携軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
地域拠点連携軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>

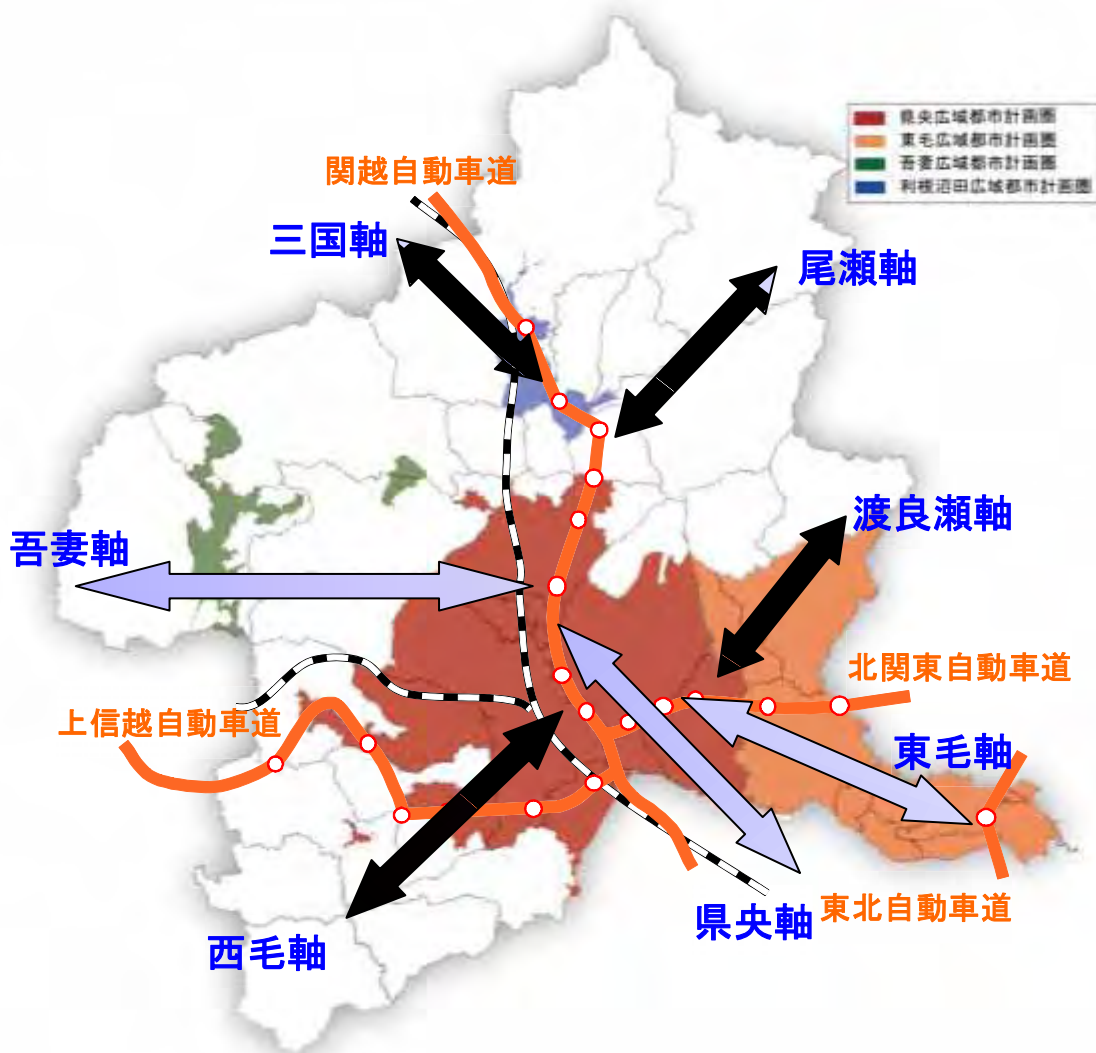


図表 20 連携・補完する相互の拠点の種別と連携軸の種別との対応関係

	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		都市拠点連携軸	
都市拠点				
地域拠点	地域拠点連携軸			

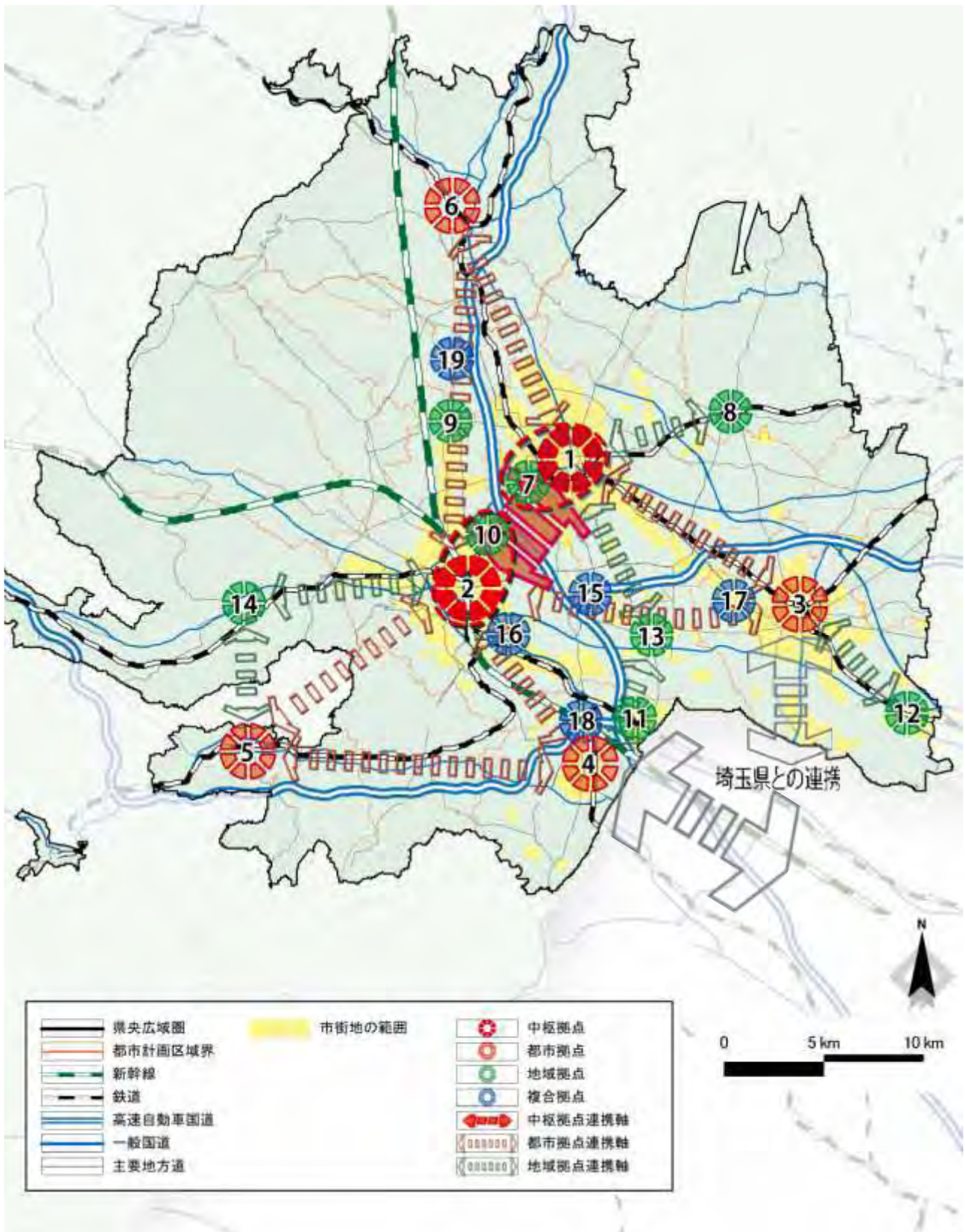
※複合拠点は、高速交通網の結節点など、相当広域的に影響を及ぼす拠点であるため、特定の拠点との連携軸は設定しない。  
 ※生活拠点と中枢・都市・地域拠点との連携については、必要に応じ、市町村がマスタープランの中で位置づける。

■ 県央広域都市計画圏の都市構造図（広域根幹軸）



■ 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、次ページに示す拠点の番号に対応



図表 21 拠点の位置と役割等（中枢・都市・地域・複合拠点）

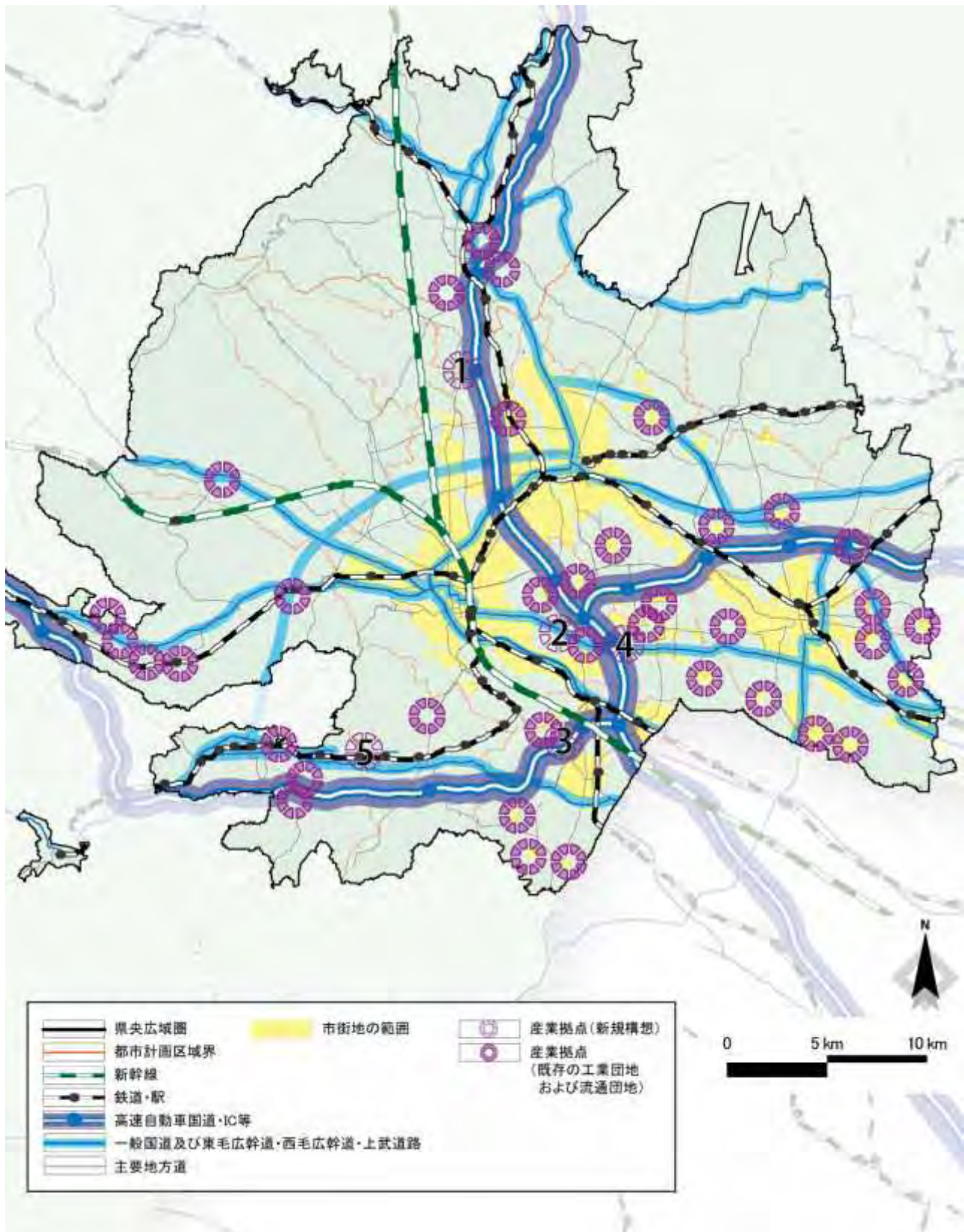
No	種別	都市計画区域	位置（地区名等）	拠点が担う機能・役割	連携・補完する機能・役割
1	中枢	前橋	群馬県庁及び前橋駅周辺	商業、業務、行政、教育、医療、文化、居住 特に行政については、県行政の中枢機能を担う。	国土軸との交通結節機能は高崎駅周辺と連携
2	中枢	高崎	高崎駅周辺	商業、業務、行政、教育、医療、文化、コンベンション及び居住及び国土軸との交通結節	県行政の中枢機能は群馬県庁及び前橋駅周辺と連携
3	都市	伊勢崎	伊勢崎駅及び新伊勢崎駅周辺	商業、業務、行政、医療、文化、及び居住	主に教育機能について周辺の拠点と連携
4	都市	藤岡	群馬藤岡駅周辺	商業、業務、行政、教育、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	上州富岡駅及び富岡市役所の周辺	業務、行政、医療、文化、及び居住 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 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	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	町役場周辺及び東毛広幹道と藤岡大胡線交差点周辺	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、周辺の中核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	商業と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	

※「1.群馬県庁及び前橋駅周辺」と「7.新前橋駅周辺」、「2.高崎駅周辺」と「10.高崎問屋町周辺」については、相互の距離が近いこと、拠点間の連携軸を設定するに当たっては、それぞれ一体的な拠点として扱う。



## ■ 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、次ページに示した拠点の番号に対応



図表 22 拠点の位置（産業拠点(新規構想)）

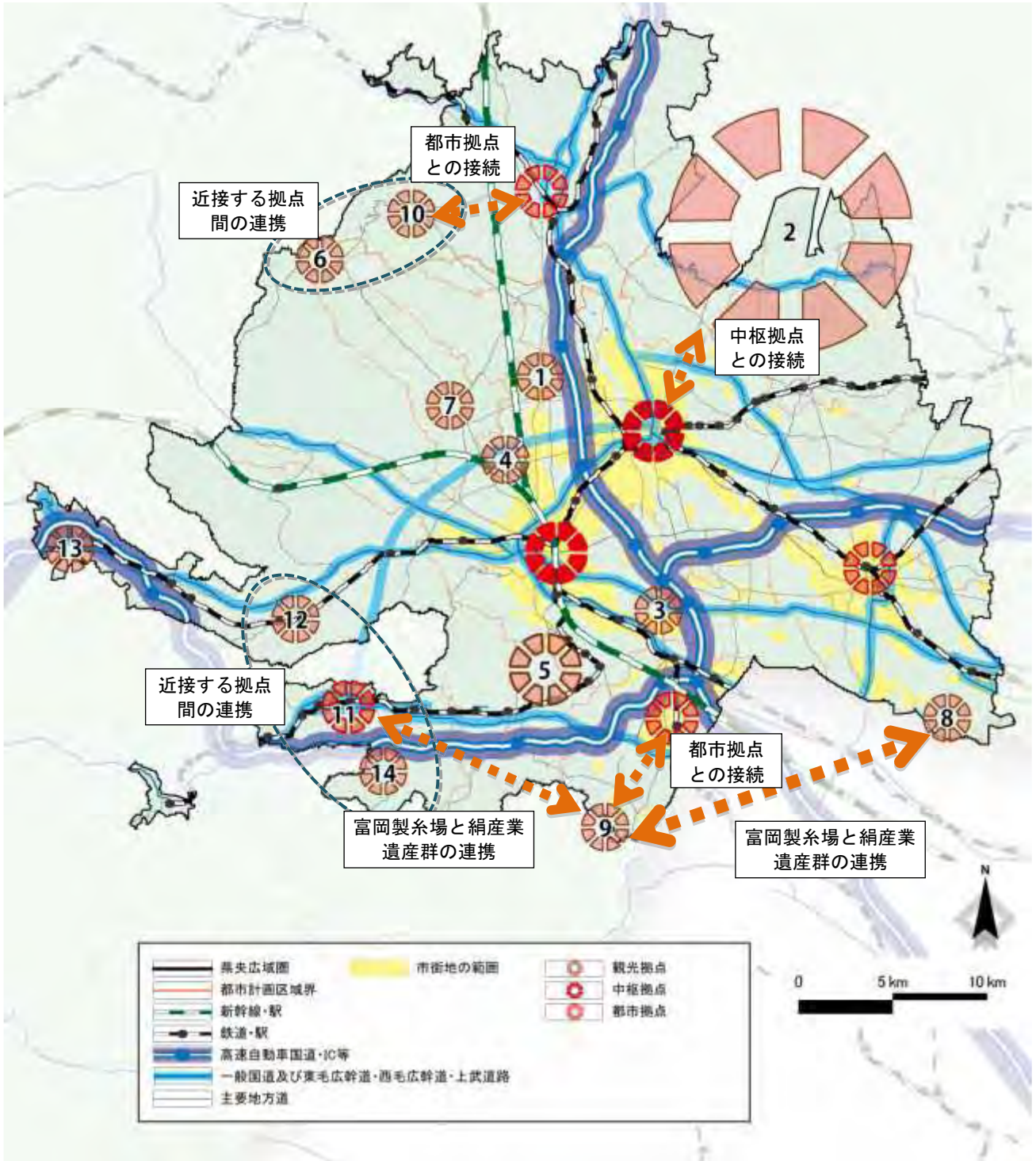
番号	都市計画区域	位置（地区名等）
1	前橋	駒寄スマートインターチェンジ周辺
2	高崎	総合卸売市場周辺
3	藤岡	藤岡インターチェンジ西
4	玉村	玉村上新田・板井
5	甘楽	金井遠出居

※この他、既存の工業団地及び流通団地も産業拠点として位置づける

## ■ 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、次ページに示した拠点の番号に対応



図表 23 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・富士見	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主要な温泉地
13	安中	碓氷峠鉄道遺産周辺	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。



## 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

- 本広域都市計画圏においては、都市計画区域人口は今後も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宅地化圧力が想定される。また、目指すべき将来の都市構造・市街地像として、まちのまとまりにおいては人口密度を維持していくこととしていることから、将来的にも市街化要件に合致することを想定し、今後とも計画的な土地利用を誘導する必要がある。
- 従って、広域都市計画圏としては現在の区域区分を維持することを基本とし、本広域都市計画圏内の各都市計画区域については、次のとおり区域区分（線引き）を定めることとする。

図表 24 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
定める	前橋都市計画区域	前橋市
	高崎都市計画区域	高崎市
	伊勢崎都市計画区域	伊勢崎市
	藤岡都市計画区域	藤岡市
	玉村都市計画区域	玉村町
定めない	前橋勢多都市計画区域	前橋市
	富士見都市計画区域	前橋市
	榛名都市計画区域	高崎市
	箕郷都市計画区域	高崎市
	吉井都市計画区域	高崎市
	赤堀都市計画区域	伊勢崎市
	東都市計画区域	伊勢崎市
	鬼石都市計画区域	藤岡市
	渋川都市計画区域	渋川市
	富岡都市計画区域	富岡市
	安中都市計画区域	安中市
	榛東都市計画区域	榛東村
	吉岡都市計画区域	吉岡町
	下仁田都市計画区域	下仁田町
甘楽都市計画区域	甘楽町	

- なお、各都市計画区域の区域区分の根拠については、第2編に示す。



## 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 22 年 (基準年)	平成 32 年 (目標年)
県央広域都市計画圏		841.1 千人	概ね 824.6 千人
市街化区域		575.8 千人	概ね 566.6 千人
市街化調整区域		265.3 千人	概ね 258.0 千人

注) 平成 32 年における市街化区域内人口は、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	産業区分	平成 22 年 (基準年)	平成 32 年 (目標年)
県央広域都市計画圏		製造品出荷額等	22,567 億円	27,761 億円
		商業販売額	42,481 億円	48,460 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 22 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 22 年面積 (基準年)	平成 32 年面積 (目標年)	増減	増減内訳
県央広域 都市計画圏		14,589ha	14,702ha	113ha	業務系 4ha 工業系 109ha

### 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) 主要用途の配置の方針

###### ① 住宅地

###### 既存集落も含めたまちのまとまりに住宅地を誘導

- ・ 超高齢社会の到来により、歩いて暮らしやすいまちの実現が急務になりつつあることから、住宅地については、公共施設、医療・福祉施設、商業施設等の都市機能を利用しやすい場所に配置する。特に公共交通の利便性に配慮して鉄道駅周辺や路線バスの利用可能な既存集落等に立地を誘導する。
- ・ 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。

###### 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、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。
- ・ 市街地以外の郊外部では、原則として新たな住宅地の開発は行わず、緑地や農地を適切に保全しつつ既存集落と自然環境が調和した地域づくりを行う。

###### ② 商業地

###### 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

- ・ 公共交通、住宅地等との位置関係を考慮して、鉄道やバスを利用して多くの人が集まりやすい拠点に集積が進むよう誘導する。
- ・ 都市のにぎわいを形成する「都市的商業地」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、誰もが安心・安全に利用できる空間形成を図る。
- ・ 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。しかし、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維持管理が発生しないよう配慮する必要がある。
- ・ 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「日常的商業地」は、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。

###### 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。

- ・ 郊外での大型商業用地の新たな設定は、原則、抑制するが、まち全体で不都合が生じないように、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、設定することができる。
- ・ 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い求め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。

### ③ 業務地

#### 公共交通の利便性が高く業務機能がすで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。

### ④ 工業地

#### 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。
- ・ 企業立地促進法に基づく基本計画で定めた基盤技術・アナログ技術関連産業、医療健康・食品産業、環境関連産業をはじめとした成長が期待される産業について、「群馬県企業立地促進法基本計画」で定められている重点促進区域を中心に集積を図る。
- ・ 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するとともに、緑地空間等オープンスペースの確保など、周辺地域との調和を図る。

### ⑤ 流通業務地

#### 広域的・根幹的交通結節点への配置を促進

- ・ 流通業務地は、広域的な物資の流動の円滑化、効率化を図るため、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、周辺地域との調和を図る。

## (2) 線引き都市計画区域における方針

### ① 市街地における建築物の密度の構成に関する方針

#### 主要用途ごとに密度を考慮して『まちなまとまり』を形成

- ・ 建築物の密度構成については、「まちなまとまり」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。

- ・ 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。
- ・ 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つては、中密度利用を図る。
- ・ 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つては、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

### ライフステージに応じた良質で多様な住宅を確保

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。

## ③ 市街地において特に配慮すべき問題等を有する市街地の土地利用の方針

### 1) 土地の高度利用に関する方針

#### 公共交通の利便性の高い拠点においてコンパクトな市街地形成を促進

- ・ 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。

### 2) 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

#### 土地利用の動向を踏まえて用途の転換、純化または複合化を促進

- ・ 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うえ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。

### 3) 居住環境の改善又は維持に関する方針

#### **良好なコミュニティを維持し、高齢者や子育て世代にとっても住みよい環境を創出**

- ・ 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。
- ・ 既に良好で安心・安全な住環境やコミュニティを形成している地区にあつては、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。

### 4) 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

#### **都市の貴重な水辺や緑、良好な景観の保全を継続**

- ・ 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。

### 5) 地域防災に関する方針

#### **災害のおそれのある場所では土地利用等に配慮**

- ・ 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配置等の見直しに努める。

## **④ 市街化調整区域の土地利用の方針**

### 1) 優良な農地との健全な調和に関する方針

#### **都市近郊の優良な農地をより積極的に保全**

- ・ 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。

### 2) 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

#### **自然災害の危険の高い地区では市街化の抑制を徹底**

- ・ 近年の自然災害による甚大な被害を鑑み、急傾斜地等、災害の発生するおそれがある地区については、原則、居室を有する建築物を制限する。また、過去の災害歴等を踏まえ、<sup>イッスイ</sup> 洪水・<sup>タンスイ</sup> 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。

### 3) 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

#### **多様な機能や効果を持つ自然環境を積極的に保全・維持**

- ・ 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) 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

##### **市街化調整区域における市街地の無秩序な拡大を厳格に抑制**

- ・ 将来の更なる人口減少と高齢化を考慮し、市街化調整区域においては市街地の無秩序な拡大を抑制する。
- ・ 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については、まちのまとまりの維持や形成のため、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。

#### (3) 非線引き都市計画区域の土地利用の方針

##### **非線引き都市計画区域における市街地の無秩序な拡大を引き続き抑制**

- ・ 非線引き都市計画区域においては、既存のまちのまとまりを維持し、無秩序な市街地の拡散を引き続き抑制する。
- ・ 特に、線引き都市計画区域に接し、開発圧力の高い非線引き都市計画区域において、農地や自然環境との調和を図るとともに、必要に応じて用途地域や特定用途制限地域、地区計画の指定など良好な地域環境を担保する手法等を活用する。
- ・ 用途地域の決定変更にあたっては、都市計画区域マスタープラン、市町村マスタープランに基づき行う。

### 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

##### 鉄道等の公共交通を利用しやすい交通体系にシフト

##### a. 交通体系の整備の方針

- ・ 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、公共交通を利用しやすい交通体系の構築を進める。
- ・ 鉄道やバスなどの公共交通については、維持および活性化のため、行政の支援や関係機関の協力のもと、交通機関相互の連携を図り、必要な施設整備や利用促進のための各種ソフト対策等の検討を進める。
- ・ 特に高齢者等の移動の利便性に配慮して公共交通サービスの向上を検討する。
- ・ また、公共交通利用促進のため、駅やバスターミナル等の交通結節施設の機能強化を図るとともに、バリアフリー化を推進する。
- ・ 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。
- ・ 環境負荷の軽減、交通の円滑化(渋滞対策)、健康増進等の見地から、自転車道利用の促進と自転車関連事故の削減を図るため、通行空間の区分や路肩の活用等を進める。
- ・ 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。

##### 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を図る。

## 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。
- ・ 自動車交通から自転車交通への転換を促進するため、段差解消や自転車走行空間の確保等を実施し、誰もが気軽に自転車を利用しやすい環境の整備に努める。
- ・ 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

#### 公共交通の利便性向上のため関係機関と連携し機能強化を図る

- ・ 鉄道やバス等の公共交通は、利便性を向上するため、関係機関と協調し、機能強化を積極的に推進する。特に鉄道の無い地域においては、今後の更なる需要減にも対応したバス路線の見直し・再編や、新しい公共交通システムのあり方を検討する。
- ・ 各種交通機関との円滑な結節を実現するため、主要鉄道駅における駅前広場、バスターミナル、鉄道駅周辺等の自転車駐輪場の整備・拡張を進める。
- ・ 公共交通利用促進のための教育や啓発活動の充実も図る。

## 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。
- ・ また、このほかにも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、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。

図表 25 主要な施設の整備目標【道路】

(※整備予定 A:現在施工中、B:10年以内に着工予定)

都市計画区域	名称	整備予定*	都市構造との関係	備考
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)
	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・4・4 中央大橋線	A	広域根幹軸(西毛軸)	西毛広幹線 現道拡幅
	3・3・10 江田天川大島線	A	中枢拠点連携軸	
	3・4・16 朝日町下河内線	A	地域拠点連携軸	
	3・4・30 総社荒牧線	A	都市拠点連携軸	(一)南新井前橋線 日輪寺工区 バイパス整備
	3・4・117 池端町線	A	都市拠点連携軸	(一)南新井前橋線 2期工区 バイパス整備
	3・3・83 朝倉玉村線	B	都市拠点連携軸	(主)前橋玉村線 朝倉工区 バイパス整備



(※整備予定 A:現在施工中、B:10年以内に着工予定)

都市計画区域	名称	整備予定*	都市構造との関係	備考
高崎都市計画区域	3・4・14 高崎渋川線 3・4・60 前橋安中線	A	広域根幹軸(西毛軸)	(主)前橋安中富岡線 三ツ寺交差点改良
	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・2・1 高前幹線	A	中枢拠点連携軸	
	3・5・81 笛木通り線	A	地域拠点連携軸	(主)藤岡大胡線 現道拡幅
	3・3・7 前橋長瀬線	A	都市拠点連携軸	(都)前橋長瀬線(354BP～柳瀬橋手前) 現道拡幅
	3・3・4 国道17号線	B	中枢拠点連携軸	国道17号 並榎～高松 現道拡幅
	3・4・60 前橋安中線	B	広域根幹軸(西毛軸)	(主)前橋安中富岡線 浜川町交差点、井出交差点の改良
	3・3・59 中央幹線	B	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	B	中枢拠点連携軸	(主)前橋高崎線 現道拡幅
	3・4・22 南八幡京ヶ島線	B	中枢拠点連携軸	市道東武縦貫道線 高崎玉村線～一本松橋(烏川) 新規道路整備
	3・3・11 中央通り線	B	広域根幹軸(県央軸)	(主)高崎渋川線 2期工区 4車線化
箕郷・榛名都市計画区域	3・5・11 箕郷幹線 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 高崎西工区 バイパス整備
榛名都市計画区域	3・6・1 榛名幹線	B	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・2 吉井北通り線	A	都市拠点連携軸	国道254号 バイパス整備
	3・3・2 吉井北通り線	B	都市拠点連携軸	国道254号 甘楽～吉井バイパス 4車線化
	3・3・3 矢田岩崎線	B	都市拠点連携軸	(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	(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)	
	3・2・2 南部幹線	A	広域根幹軸(東毛軸)	(主)伊勢崎深谷線 境工区 4車線化
	3・2・2 南部幹線	A	広域根幹軸(東毛軸)	国道354号 境木島境三ツ木工区 4車線化
玉村都市計画区域	3・3・1 中央幹線	A	広域根幹軸(東毛軸)	国道354号 高崎～玉村バイパス 4車線化
	3・3・2 南北幹線	B	都市拠点連携軸	(主)藤岡大胡線 角瀧工区 バイパス整備
玉村・伊勢崎都市計画区域	3・3・1 中央幹線	A	広域根幹軸(東毛軸)	国道354号 玉村伊勢崎バイパス 4車線化
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
	(主)藤岡本庄線 中栗須交差点改良	A	都市拠点連携軸	
	3・4・8 藤岡インターチェンジ北口線	A	地域拠点連携軸	
	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 新規道路整備
	3・3・1 前橋長瀬線	B	広域根幹軸(埼玉県との連携)	(主)前橋長瀬線 神田工区 バイパス整備

(※整備予定 A:現在施工中、B:10年以内に着工予定)

都市計画区域	名称	整備予定*	都市構造との関係	備考
渋川都市計画区域	3・4・4 渋川高崎線	A	広域根幹軸(県央軸)	(主)高崎渋川線 現道拡幅
	3・3・16 渋川高崎幹線	A	広域根幹軸(県央軸)	(主)高崎渋川線 3期工区 バイパス整備
	国道 353号 金井バイパスバイパス整備	A	広域根幹軸(吾妻軸)	
	国道 353号 川島バイパスバイパス整備	A	広域根幹軸(吾妻軸)	
	国道 353号 祖母島箱島バイパス バイパス整備	A	広域根幹軸(吾妻軸)	
	3・5・24 渋川西道路	A	広域根幹軸(県央軸)	国道17号渋川西バイパス バイパス整備
渋川・榛東都市計画区域	3・3・11 中央通り線	B	広域根幹軸(県央軸)	(主)高崎渋川線 2期工区 4車線化
富岡都市計画区域	3・3・1 田篠田島線	A	広域根幹軸(西毛軸)	国道 254号 富岡バイパス 4車線化
	(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	
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
	3・6・10 南北中央幹線	B	広域根幹軸(西毛軸)	(都)南北中央幹線(西毛広幹道) 新規道路整備
	3・6・10 南北中央幹線	B	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
安中・富岡都市計画区域	3・6・10 南北中央幹線	B	広域根幹軸(西毛軸)	(一)安中富岡線 西毛広幹道 安中富岡工区 バイパス整備
吉岡・榛東都市計画区域	吉岡都市計画 3・4・11 陣場線、榛東都市計画 3・4・2 榛東新井幹線	B	都市拠点連携軸	(一)南新井前橋線 3期工区 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 3期工区 バイパス整備
吉岡都市計画区域	3・3・1 吉岡西部幹線	B	広域根幹軸(県央軸)	(主)高崎渋川線 2期工区 4車線化
甘楽都市計画区域	3・3・1 北部幹線	B	都市拠点連携軸	国道 254号 甘楽～吉井バイパス 4車線化

図表 26 主要な施設の整備目標【鉄道】

(※整備予定 A:現在施工中、B:10年以内に着工予定)

都市計画区域	名称	整備予定*	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 複合拠点(高崎)	
高崎・藤岡都市計画区域	新町駅付近 鉄道高架化	B	広域根幹軸(県央軸)	
伊勢崎都市計画区域	JR 両毛線・東武鉄道伊勢崎線 鉄道高架化	A	広域根幹軸(東毛軸) 都市拠点(伊勢崎)	
	新伊勢崎駅前広場整備	A	都市拠点(伊勢崎)	
	伊勢崎駅前広場整備	A	都市拠点(伊勢崎)	
富岡都市計画区域	上州富岡駅 鉄道施設・駅前広場整備	A	広域根幹軸(西毛軸) 都市拠点(富岡)	

## (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。

##### b. 整備水準の目標

- ・ 各河川の河川整備計画に基づき整備を実施する。
- ・ 河川整備計画で計画対象となっていない河川において、今後計画的に整備を実施する場合は、社会状況、災害発生状況等に応じて、適宜、整備計画の見直しを行う。

#### 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。
- ・ ごみ処理施設及び汚物処理施設等については、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。
- ・ ごみ処理施設や汚物処理施設等については、「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。

### 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

- ・ 今後、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。

図表 27 主要な施設の整備目標【市街地開発事業等】

(※整備予定 A:現在施工中、B:10年以内に着工予定)

種別	都市計画区域	名称	整備予定※	備考
土地区画整理事業	前橋都市計画区域	六供地区	A	—
		川原第三地区	A	—
		松並木地区	A	—
		二中地区(第一)	A	—
		二中地区(第三)	A	—
		駒形第一地区	A	—
		元総社蒼海地区	A	—
		新前橋駅前第二地区	A	—
		文京町四丁目地区	A	—
		千代田町三丁目地区	A	—
		南部拠点東	A	—
		南部拠点西	A	—
		二中地区(第二)	B	
		新前橋駅前第三地区	B	
		落合地区	B	西部第一地区内
	富士見都市計画区域	小暮地区	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	
倉賀野西地区		A		
倉賀野駅北地区		A		
高崎操車場跡地周辺地区		A		

(※整備予定 A:現在施工中、B:10年以内に着工予定)

種別	都市計画区域	名称	整備予定*	備考
土地区画 整理事業	高崎都市計画区域	浜尻北地区	A	
		上中居地区	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	
		高崎玉村スマート IC 周辺工業団地地区	A	
	伊勢崎都市計画区域	西部地区	A	
		伊勢崎駅周辺第一地区	A	
		伊勢崎駅周辺第二地区	A	
		茂呂第一地区	A	
		東部第二地区	A	
		三郷第三地区	A	
		茂呂第二地区	A	
		伊勢崎宮郷工業団地造成事業	A	
	藤岡都市計画区域	北藤岡駅周辺地区	A	
		堰下地区	A	北部工業団地内
	玉村都市計画区域	文化センター周辺地区	A	
	渋川都市計画区域	四ツ角周辺地区	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

- ・ 河川計画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々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、それらを支える強靱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

- ・ 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

#### 赤城山や榛名山の遠景を活かしつつ市街地内部の良好な景観形成を図る

- ・ 一級河川等の河川周辺を、水と緑の調和する水辺景観として保全する。
- ・ 中心市街地では、街路樹の植栽、建築物、屋外広告物等の美化と併せ、都市の修景に資する緑地を配置する。
- ・ 都市計画道路を中心とする幹線道路や公園について、植樹等の積極的、かつ、一体的整備を行い、都市部の都市景観整備を図る。
- ・ 街並みの背景となる重要な緑として、都市近郊の丘陵地や樹林地等の自然資源の保全を図る。
- ・ まちづくりにおいては、榛名山、赤城山等の遠景を活かすものとし、周囲の自然資



源も含めて眺望できるように、広場、公園、道路等の見透し線について配慮する。

- ・ 歴史的意義の高い寺社や史跡等を特別緑地保全地区として、景観を構成する緑地としての保全を図る。
- ・ 特に富岡製糸場をはじめとする絹産業遺産群等は、本広域都市計画圏のイメージシンボルとなることから、周辺の街並みや緑地も含めて景観を保全する。

### (3) 主要な緑地の確保目標

- ・ 今後、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。

図表 28 主要な施設の整備目標【公園】

都市計画区域	名称	整備予定*	備考
前橋都市計画区域	5・5・3 荻窪公園	A	市
	3・3・9 東公園	B	市
	3・3・25 蒼海中央公園	B	市
	3・3・28 並木公園	B	市
	3・3・30 駒形町公園	B	市
	6・5・2 前橋総合運動公園	B	市
高崎都市計画区域	6・5・1 浜川運動公園	A	市
吉井都市計画区域	4・4・1 吉井中央公園	A	市
藤岡都市計画区域	5・5・1 庚申山総合公園	A	市
	5・5・2 毛野国白石丘陵公園	A	市
富岡都市計画区域	8・5・1 中高瀬観音山遺跡歴史公園	A	市


## **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

<b>区域の範囲</b>	前橋市の一部	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	<p>○本区域は県央広域都市計画圏のやや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。</p> <p>○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。</p> <p>○現行で区域区分が実施されている。</p> <p>○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。</p>	
<b>問題点・課題等</b>	<p>○中枢拠点である群馬県庁及び前橋駅周辺には各種行政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。</p> <p>○市街地全体では今後も人口減少が続くと想定されることから、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まちなか居住を進め、まちのまとまりを維持・形成していくことが必要である。</p> <p>○前橋南インターチェンジ周辺及び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・都市基盤の整備の一方、秩序ある市街化のコントロールが必要である。</p>	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	<p>◇区域区分の有無：区域区分を定める</p> <p>◇区域区分を定める理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで、適切な市街化の誘導に寄与している。</li> <li>・人口の減少が見込まれるものの、産業面では、商業販売額、製造品出荷額等ともに増加すると予測されており、長期的展望に立った計画的な土地利用を推進していくことが必要である。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>以上より、区域区分の必要性が高いと判断されることから、区域区分を定めることとする。</p>	
<b>区域における特記事項</b>	<p>○中心市街地では、魅力を高め、活力を創出するため、民間活力の導入やまちなか居住の推進、円滑な移動手段の確保、景観に配慮した都市空間整備や商店街の機能更新等を行う。</p> <p>○インターチェンジ周辺については、まち全体を見渡して開発のあり方を十分に整理した上で、高速交通網の利便性を活かした計画的な土地利用を行う。</p> <p>○上武道路や北関東自動車道など幹線道路沿道などにおいて、計画的に工業・業務の誘導を図る。</p>	

## 4-2. 高崎都市計画区域

<b>区域の範囲</b>	高崎市の一部	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	○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として、経済、運輸及び交通の面で関東内陸部における中核都市として重要な役割を担っている。 ○現行で区域区分が実施されている。 ○人口は増加傾向にあり、平成 17 年から 22 年にかけて、市街化区域よりも市街化調整区域で人口増加が著しい。また、平成 27 年をピークに減少することが想定されている。	
<b>問題点・課題等</b>	○人口減少期に入ることから、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上した上で、各鉄道駅周辺との連携を強化し、まちなか居住を進め、まちのまとまりを維持・形成していくことが必要である。 ○一方、市街化調整区域でも、幹線道路沿道などの市街化区域外縁部で、居住人口の増加が見られ、市街地の拡散が進行しており、公共交通の利便性の向上など既存集落の魅力を高め、まちのまとまりを維持していくことが課題である。	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	◇区域区分の有無：区域区分を定める ◇区域区分を定める理由 <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで、計画的な市街地整備が推進されてきた。</li> <li>・人口は平成 27 年以降減少が見込まれるものの、産業面では、商業販売額は微増、製造品出荷額等は増加を続けると予測されており、長期的展望に立った計画的な土地利用を推進していくことが必要である。</li> <li>・本区域は前橋市とともに、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であり、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。</li> </ul> 以上より、区域区分の必要性が高いと判断されることから、区域区分を定めることとする。	
<b>区域における特記事項</b>	○高崎駅東口地区において、群馬県が進めているコンベンション施設や高崎文化芸術センター等を中心とする大規模集客施設、関連する都市基盤整備等により、県を代表する拠点としての中核拠点を形成する。また、高速交通網と高崎駅周辺を結ぶ公共交通優先システムなどの公共交通網の整備を進める。 ○高崎駅と、「まちのまとまり」を結ぶ利便性の高いバス路線網の構築や、新駅等の設置による鉄道の利便性向上を図る。 ○高崎駅周辺から(都)高崎駅東口線(東毛広域幹線道路)沿道、関越自動車道高崎・玉村スマートインターチェンジまでを結ぶ地域は、東京・首都圏、信越、北陸等との連携強化を図る新都市軸として、人・もの・情報が集まる複合拠点の形成を目指す。 ○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線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。	

### 4-3. 伊勢崎都市計画区域


<p>区域の範囲</p>	<p>伊勢崎市の一部</p>	<p>【位置図】</p>
<p>区域の特性・人口動向等</p>	<p>○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。</p> <p>○現行で区域区分が実施されている。</p> <p>○人口は増加傾向にあり、平成 17 年から 22 年にかけて、市街化区域では人口が増加し、市街化調整区域では減少している。また、平成 27 年をピークに減少することが想定されている。</p>	
<p>問題点・課題等</p>	<p>○都市拠点である伊勢崎駅及び新伊勢崎駅周辺では、鉄道の連続立体交差事業が完了し、伊勢崎駅の南北駅前広場の整備が進んでいるが、さらに駅にアクセスする幹線道路などの整備を進め、低密度利用の土地を有効に活用できる環境を整え、商業・業務・居住機能の回復を図る必要がある。</p> <p>○特に伊勢崎駅は JR 両毛線と東武伊勢崎線が利用できる利便性の高い駅であることから、土地区画整理事業の推進に併せて駅周辺への居住を促進するとともに、各種都市機能の集積を図り、まちのまとまりを形成していくことが必要である。</p> <p>○北関東自動車道のインターチェンジ周辺や東毛広域幹線道路沿道地域などにおいては、高速交通網を活かす計画的な土地利用・都市基盤の整備の一方、秩序ある市街化のコントロールが必要である。</p>	
<p>区域区分の有無及び方針</p>	<p>◇区域区分の有無：区域区分を定める</p> <p>◇区域区分を定める理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>これまで、市街地外での宅地化等の拡散を抑制し、良好な市街地の形成に寄与している。</li> <li>人口は平成 27 年以降減少が見込まれるものの、製造品出荷額等は増加を続けると予測されており、長期的展望に立った計画的な土地利用を推進していくことが必要である。</li> <li>区域区分を廃止した場合には、市街化調整区域等において開発が進行し、無秩序な宅地化等が進むおそれがある。</li> </ul> <p>以上より、区域区分の必要性が高いと判断されることから、区域区分を定めることとする。</p>	
<p>区域における特記事項</p>	<p>○伊勢崎オートレース場周辺地区は、商業とレクリエーション機能が融合する「複合拠点」として位置づける。</p> <p>○これらの拠点を中心にまちのまとまりを形成していくため、周辺の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に配慮し、引き続き計画的な手法を用いて、都市機能の適切な規模や配置等を設定する。</p> <p>○田島弥平旧宅周辺地区は、富岡製糸場をはじめとする絹産業遺産群を成す重要な「観光拠点」として位置づける。</p> <p>○拠点の形成にあたっては、さらに魅力を高めるため、景観の保全・維持を図るとともに、当該地区へのアクセス性を改善することが重要である。</p>	



#### 4-4. 藤岡都市計画区域


<b>区域の範囲</b>	藤岡市の一部	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	<p>○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。</p> <p>○現行で区域区分が実施されている。</p> <p>○人口は平成 17 年から 22 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し、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を続けることが想定されている。</p>	
<b>問題点・課題等</b>	<p>○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を図り、居住者を維持、回復することが課題である。また、区域に隣接する新町駅との連携も課題である。</p> <p>○既成市街地への都市機能の集積の一方で、市街化区域縁辺部の市街化調整区域については、まちのまとまりの維持及び秩序ある土地利用のコントロールが必要である。</p> <p>○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。</p>	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	<p>◇区域区分の有無：区域区分を定める</p> <p>◇区域区分を定める理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで、計画的な市街地整備が推進されてきた。</li> <li>・人口は引き続き減少が見込まれるものの、製造品出荷額等は増加を続けると予測されており、長期的展望に立った計画的な土地利用を推進していくことが必要である。</li> <li>・区域区分を廃止した場合には、特に交通利便性の高い藤岡インターチェンジ周辺の市街化調整区域などにおいて開発が進行し、無秩序な宅地化等が進むおそれがある。</li> </ul> <p>以上より、区域区分の必要性が高いと判断されることから、区域区分を定めることとする。</p>	
<b>区域における特記事項</b>	<p>○上信越自動車道・藤岡インターチェンジ周辺地区は、その広域交通の利便性を活かし、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。</p> <p>○高山社跡周辺地区は、富岡製糸場をはじめとする世界遺産を成す重要な「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、鉄道駅や高速交通網とのアクセス改善を図る。</p> <p>○隣接する埼玉県や高崎市へのアクセス性を向上する施策も検討する。</p>	

#### 4-5. 玉村都市計画区域

<b>区域の範囲</b>	玉村町の全域	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	<p>○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ICに結節する東毛広域幹線道路が全線供用開始となり、広域交通の要衝になろうとしている。</p> <p>○現行で区域区分が実施されている。</p> <p>○人口は減少傾向にあり、平成17年から22年にかけて、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ている。また、将来にわたって人口減少が続くことが想定されている。</p>	
<b>問題点・課題等</b>	<p>○本区域は前橋市や伊勢崎市のベッドタウンでもあることから、市街化調整区域において相当数の住居が立地しており、市街化区域における土地利用の高度化などを通してまちのまとまりを形成していくことが課題である。</p> <p>○また、鉄道がないことから、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。</p> <p>○なお、市街化区域縁辺部等で周辺の優良農地と調和した良好な居住環境が形成されているような市街地については、適切に保全・維持していくことが重要である。</p>	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	<p>◇区域区分の有無：区域区分を定める</p> <p>◇区域区分を定める理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで、計画的な市街地整備が推進されてきた。</li> <li>・人口は引き続き減少が見込まれるものの、製造品出荷額等は増加を続けると予測されており、長期的展望に立った計画的な土地利用を推進していくことが必要である。</li> <li>・区域区分を廃止した場合には、交通利便性の高い高崎玉村スマートIC周辺や東毛広域幹線道路沿いの市街化調整区域などにおいて開発が進行し、無秩序な宅地化等が進むおそれがある。</li> </ul> <p>以上より、区域区分の必要性が高いと判断されることから、区域区分を定めることとする。</p>	
<b>区域における特記事項</b>	<p>○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新田地区や板井地区は、その広域交通の利便性を活かし、製造業や流通業が集積することを期待する「産業拠点」として位置づける。</p> <p>○拠点を中心にまちのまとまりを形成していくため、周辺の営農環境や既成市街地等への悪影響や不都合が生じないように配慮し、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設定する。</p>	

## 5. 都市計画区域ごとの方針(非線引き都市計画区域)

### 5-1. 前橋勢多都市計画区域

<b>区域の範囲</b>	前橋市の一部	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 県央広域都市計画圏の北西の赤城山南面に位置し、農業生産が盛んであり、史跡や文化遺産も多い。</li> <li>○ 上毛電鉄が乗り入れるほか、幹線道路網も発達しており、交通利便性が高い。</li> <li>○ 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。</li> <li>○ 人口は平成 22 年をピークに減少に転じており、将来的にも減少傾向が続く見込みである。</li> </ul>	
<b>問題点・課題等</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 赤城山を擁する優れた自然環境や景観との調和、地域の歴史等の資源を活かしながら広域交流を促すことが重要である。商業機能や点在する工業地の集積を図るなど、日常生活の利便性が高く、かつ活力あるまちづくりを進めることが課題である。</li> <li>○ 地域拠点である大胡駅及び大胡支所周辺の既成市街地や、宮城・粕川地区の各支所周辺の「まちのまとまり」を維持していくため、上毛電気鉄道を軸とした公共交通を活用し、「まちのまとまり」と中央前橋駅・前橋駅等との連携を強化する必要がある。</li> <li>○ 開発が行われやすい幹線道路沿道では、土地利用を適正に誘導・規制し、農業や景観との調和を図りながら、快適な生活環境を備えたまちのまとまりを形成することが必要である。</li> <li>○ 郊外部のまとまった農地は、今後とも農地としての保全を図るべく、適正な土地利用を計画的に誘導することが課題である。</li> </ul>	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 区域区分の有無：区域区分を定めない</li> <li>◇ 区域区分を定めない理由                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>                     以上より区域区分を実施する必要性は低いと考えられる。                 </li> <li>◇ 今後の土地利用誘導に対する考え方                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 良好な環境を保ちつつ、まちのまとまりの形成や開発の誘導を適正に行うために、地区計画の活用、特定用途制限地域の指定や地区計画を併用した用途地域の変更、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必要がある。</li> </ul> </li> </ul>	
<b>区域における特記事項</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ パーク&amp;ライドや公共交通空白地域の改善など、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。</li> <li>○ 赤城山山麓地区は、「観光拠点」として位置づける。拠点の形成にあたっては、さらに魅力を高めるため、景観の保全・維持を図るとともに、当該地区へのアクセス性を改善することが重要である。</li> </ul>	




## 5-2. 富士見都市計画区域

<b>区域の範囲</b>	前橋市の一部	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 県央広域都市計画圏のやや北の赤城山南面に位置し、文化遺産が多数所在する都市近郊型農村地帯であり、近年は前橋中心市街地のベッドタウンとして宅地化が進んでいる。</li> <li>○ 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。</li> <li>○ 人口は、平成 22 年をピークに減少に転じており、将来的にも減少傾向が続く見込みである。</li> </ul>	
<b>問題点・課題等</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 本区域では、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が課題である。</li> <li>○ 良好な田園資源を活かしながら、富士見支所を中心に適正なまちづくりを進めてまちのまとまりを維持し、公共交通を活用したまちのまとまりとの連携等により、活気と活力があふれるまちづくりを進めることが課題である。</li> </ul>	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 区域区分の有無：区域区分を定めない</li> <li>◇ 区域区分を定めない理由                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口動向等から今後、まちのまとまりが急速に拡大する可能性は低い。</li> <li>・ 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。</li> </ul>                     以上より区域区分を実施する必要性は低いと考えられる。                 </li> <li>◇ 今後の土地利用誘導に対する考え方                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 良好な環境を保ちつつ、まちのまとまりの形成や開発の誘導を適正に行うために、地区計画の活用、特定用途制限地域の指定や地区計画を併用した用途地域の変更、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必要がある。</li> <li>・ 旧町村地区において、良好な環境を保つため、都市計画区域の統合及び拡大を進めるとともに、特定用途制限地域の指定など併せて行う。</li> </ul> </li> </ul>	
<b>区域における特記事項</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 赤城山山麓地区は、「観光拠点」として位置づける。拠点の形成にあたっては、さらに魅力を高めるため、景観の保全・維持を図るとともに、当該地区へのアクセス性を改善することが重要である。</li> <li>○ 公共交通空白地域の改善など、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。</li> </ul>	

### 5-3. 榛名都市計画区域

<b>区域の範囲</b>	高崎市の一部	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	○県央広域都市計画圏の西北部に位置し、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。 ○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。 ○人口は、平成12年以降減少傾向が続いており、将来的にも減少が続く見込みである。	
<b>問題点・課題等</b>	○榛名支所周辺で都市機能の向上・集積を図るとともに、榛名山を活かした観光やイベントの拠点にふさわしいまちづくりを進めることが重要である。 ○烏川右岸の一般国道406号沿道については、地形的制約もあり、奥行きのない形状となっているため、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。 ○榛名山麓及び市街地周辺に広がる農地は、貴重な自然環境であることから、これらを保全するとともに、明確な土地利用及び計画的な都市基盤の整備により利便性を高め、環境と調和するまちづくりを進めることが課題である。 ○鉄道駅がないことから、まちのまとまりにおけるバスの利便性を向上させるなど、人口減少を想定してまちのまとまりを減らさない取組が必要である。	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	◇区域区分の有無：区域区分を定めない ◇区域区分を定めない理由 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> 以上より区域区分を実施する必要性は低いと考えられる。 ◇今後の土地利用誘導に対する考え方 <ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な環境を保ちつつ、まちのまとまりの形成や開発の誘導を適正に行うために、地区計画の活用、特定用途制限地域の指定や地区計画を併用した用途地域の変更、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必要がある。</li> <li>・また、西毛広域幹線道路整備予定区域の沿道では、「特定用途制限地域(路線型)」などを併せて行うことが必要である。</li> </ul>	
<b>区域における特記事項</b>	○榛名湖周辺地区は「観光拠点」として位置づけ、さらに魅力を高めるため、景観の保全・維持を図り、当該地区へのアクセス性を改善する。 ○公共交通の速達性、定時性向上やパーク&バスライド等の整備によりバスの利便性の向上を図り、高崎駅と生活拠点を結ぶ利便性の高い道路交通網の整備を推進する。 ○将来にわたり安定的かつ効率的なごみ処理体制を広域で実現するため、老朽化したはるなクリーンセンターの建て替え整備を進める。	

## 5-4. 箕郷都市計画区域


<b>区域の範囲</b>	高崎市の一部	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	<p>○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てきたが、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。</p> <p>○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。</p> <p>○人口は、現在も微増傾向にあり、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。</p>	
<b>問題点・課題等</b>	<p>○箕輪城跡周辺の歴史的なまちのまとまりの特徴を活かし、生活利便性の高い、安心・安全で快適な居住環境の形成を進めることが課題である。</p> <p>○区域南部の高崎都市計画区域に隣接する地区では、農地にミニ住宅地開発などが進行するなど、適正な土地利用を図ることが重要である。</p> <p>○榛名山麓の優れた自然環境と平地に広がる農地の保全、恵まれた観光資源を活かす計画的な土地利用の推進により、潤いとやすらぎを感じる、魅力あるまちづくりを進めることが課題である。</p> <p>○鉄道駅がないことから、まちのまとまりにおけるバスの利便性を向上させるなど、人口減少を想定してまちのまとまりを減らさない取組が必要である。</p>	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	<p>◇区域区分の有無：区域区分を定めない</p> <p>◇区域区分を定めない理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>以上より区域区分を実施する必要性は低いと考えられる。</p> <p>◇今後の土地利用誘導に対する考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な環境を保ちつつ、まちのまとまりの形成や開発の誘導を適正に行うために、地区計画の活用、特定用途制限地域の指定や地区計画を併用した用途地域の変更、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必要がある。</li> <li>・また、西毛広域幹線道路整備予定区域の沿道では、「特定用途制限地域（路線型）」などを併せて行うことが必要である。</li> </ul>	
<b>区域における特記事項</b>	<p>○国指定史跡であり日本百名城に数えられる箕輪城跡の復元整備とともに周辺地域は、旧城下町のたたずまいを活かした町並み整備を進め、箕郷梅林や芝桜公園など周辺の地域資源との連携を強化することで、「観光拠点」としての形成を推進する。</p> <p>○西毛広域幹線道路沿道周辺は、広域根幹軸における沿線都市間との連携強化を担う地域として、工業・業務の誘導を図るとともに沿線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。また、近接する周辺施設等においては、連携やアクセス機能の強化を図る。</p> <p>○公共交通の速達性、定時性向上やパーク&amp;バスライド等の整備によりバスの利便性の向上を図り、高崎駅と結ぶ利便性の高い道路交通網の整備を推進する。</p>	

## 5-5. 吉井都市計画区域

<b>区域の範囲</b>	高崎市の一部	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。近年は、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、多くの企業進出（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できた。</li> <li>○ 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。</li> <li>○ 人口は、平成 17 年をピークに減少に転じており、今後も減少傾向が続く見込みであり、宅地需要の高まる可能性は低い。</li> </ul>	
<b>問題点・課題等</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 中枢拠点である高崎駅周辺との連携を強化しつつ、既存の住宅地等が集積している吉井駅周辺に都市機能を集約させ、日常生活に必要な都市機能を集約した「まちのまとまり」を形成することが課題である。</li> <li>○ 一方、国道 254 号及び主要地方道高崎神流秩父線の沿道では、無秩序に市街地が広らないよう適切に誘導・規制することが課題である。</li> <li>○ 豊かな自然環境や農地との共存や、多胡碑など歴史・文化遺産の保全・活用を図り、魅力ある都市を形成することが課題である。</li> </ul>	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 区域区分の有無：区域区分を定めない</li> <li>◇ 区域区分を定めない理由                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>                     以上より区域区分を実施する必要性は低いと考えられる。                 </li> <li>◇ 今後の土地利用誘導に対する考え方                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 良好な環境を保ちつつ、まちのまとまりの形成や開発の誘導を適正に行うために、地区計画の活用、特定用途制限地域の指定や地区計画を併用した用途地域の変更、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必要がある。</li> <li>・ また、国道 254 号沿線やバイパス整備予定区域では、「特定用途制限地域（路線型）」などを併せて行うことが必要である。</li> </ul> </li> </ul>	
<b>区域における特記事項</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 多胡碑周辺地区は、近接する上野三碑である山上碑、金井沢碑とともに「観光拠点」として位置づけ、景観の保全・維持を図り、その周辺整備を図る。また、世界遺産である富岡製糸場や高崎都市内観光などと誘客強化等連携を図っていく。</li> <li>○ J R 高崎駅や吉井インターチェンジなどの高速交通網へのアクセス性の向上を図るほか、生活を支える重要な交通機能として、上信電鉄を維持していく。</li> </ul>	



## 5-6. 赤堀都市計画区域

<b>区域の範囲</b>	伊勢崎市の一部	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	<p>○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している。農業が主産業だが、近年は一般国道 50 号バイパスや北関東自動車道の整備により郊外都市として発展が見込まれている。</p> <p>○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・規制を実施している。</p> <p>○人口増加が続いており、増加の程度は鈍化するものの、平成 37 年までは増加傾向が見込まれることから、今後も一定の宅地需要が生じる可能性がある。</p>	
<b>問題点・課題等</b>	<p>○赤堀支所周辺に日常生活に必要な都市機能を集約してまちのまとまりを形成しつつ、都市拠点である伊勢崎駅及び新伊勢崎駅周辺との連携を図り、快適な市街地を形成することが課題である。</p> <p>○一般国道 50 号バイパス（前橋笠懸道路）沿道については、当該道路へ無秩序に市街地が広がらないように、引き続き秩序ある土地利用を図ることが重要である。</p> <p>○工業地が各所に分散していることから、工業地を集約・集積させ、工業機能の強化を図っていく必要があるとともに、北関東自動車道の伊勢崎インターチェンジによる交流増加を踏まえて、周辺地区において基盤整備やアクセス道路の整備を図り、産業育成を推進することが重要である。</p> <p>○歴史、生活文化、産業などの地域特性を活かしながら、従来からの農村と新興住宅とが調和する都市を形成していく必要がある。</p>	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	<p>◇区域区分の有無：区域区分を定めない</p> <p>◇区域区分を定めない理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでは人口増加がみられたが、今後は鈍化することが見込まれ、市街地が更に急速に拡大する可能性は低い。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>以上より区域区分を実施する必要性は低いと考えられることから、区域区分を定めないこととする。</p> <p>◇今後の土地利用誘導に対する考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・用途地域を指定し、用途地域内への都市機能等の集積を図るとともに、開発等についても用途地域内に誘導することが必要である</li> <li>・良好な環境を保ちつつ、まちのまとまりの形成や開発の誘導を適正に行うために、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必要がある。</li> </ul>	
<b>区域における特記事項</b>	<p>○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、施設や機能の配置を検討していく。</p> <p>○公共交通空白地域の改善などにより、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。</p>	

## 5-7. 東都市計画区域

<b>区域の範囲</b>	伊勢崎市の一部	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	<p>○県央広域都市計画圏の東部に位置している。平坦な耕地農村地域であるが、一般国道 17 号や J R 両毛線などが通過し、近年は、工業・流通団地や幹線道路沿いへの大型商業施設や住宅地等が立地し、郊外都市として発展してきた。北関東自動車道の開通により、広域連携機能の強化が期待される。</p> <p>○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。</p> <p>○人口増加が続いており、増加の程度は鈍化するものの、平成 37 年までは増加傾向が見込まれることから、今後も一定の宅地需要が生じる可能性がある。</p>	
<b>問題点・課題等</b>	<p>○既存の住宅地等が集積しているあずま支所周辺に都市機能を集約させるなど、まちのまとまりの形成に向けた取組が必要である。</p> <p>○区域区分を定めている伊勢崎都市計画区域と太田都市計画区域に三方を囲まれており、これらの都市計画区域からの市街化圧力が想定されることから、無秩序に市街地が広がらぬよう、引き続き適切に土地利用を誘導・規制する必要がある。</p> <p>○また、北関東自動車道の開通による流通網の拡大などに伴い、計画的な市街地開発などを検討していくことが必要である。</p>	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	<p>◇区域区分の有無：区域区分を定めない</p> <p>◇区域区分を定めない理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでは人口増加がみられたが、今後は鈍化することが見込まれ、市街地が更に急速に拡大する可能性は低い。</li> <li>・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。</li> <li>・これまで用途地域及び特定用途制限地域により、宅地化の進行等に対して土地利用誘導を行ってきており、今後も、必要に応じて見直しを行いながら、これらの土地利用規制を継続することが必要である。</li> </ul> <p>以上より区域区分を実施する必要性は低いと考えられることから、区域区分を定めないこととする。</p> <p>◇今後の土地利用誘導に対する考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な環境を保ちつつ、まちのまとまりの形成や開発の誘導を適正に行うために、地区計画の活用、特定用途制限地域の見直しや地区計画を併用した用途地域の変更、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必要がある。</li> </ul>	
<b>区域における特記事項</b>	<p>○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、施設や機能の配置を検討していく。</p> <p>○両毛線をはじめとする公共交通の維持改善を図ることで、伊勢崎駅周辺の都市拠点などとの連携していく必要がある。</p>	

## 5-8. 鬼石都市計画区域

<b>区域の範囲</b>	藤岡市の一部	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> <li>○ 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。</li> <li>○ 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。</li> </ul>	
<b>問題点・課題等</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 既存の住宅地等が集積している鬼石総合支所等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。</li> <li>○ 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。</li> <li>○ 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。</li> </ul>	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 区域区分の有無：区域区分を定めない</li> <li>◇ 区域区分を定めない理由                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>                     以上より区域区分を実施する必要性は低いと考えられることから、区域区分を定めないこととする。                 </li> <li>◇ 今後の土地利用誘導に対する考え方                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 良好な環境を保ちつつ、まちのまとまりの形成や開発の誘導を適正に行うために、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必要がある。</li> </ul> </li> </ul>	
<b>区域における特記事項</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> <li>○ 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する。</li> </ul>	

## 5-9. 渋川都市計画区域

<b>区域の範囲</b>	渋川市の一部	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	<p>○本区域は、県央広域都市計画圏の北に位置し、榛名山系の山麓から赤城山の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 号などが走る交通の要衝で、北毛地域の中心的な都市であり、伊香保などの観光資源も有する。</p> <p>○区域区分を定めていないが、用途地域により土地利用を誘導・規制している。</p> <p>○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り、宅地需要が高まる可能性は低い。</p>	
<b>問題点・課題等</b>	<p>○県央と北毛を結ぶ中心的な役割を担う都市として、都市拠点である渋川駅から四ツ角地区周辺への商業機能や就業・就学機能などの都市機能を集約することが課題である。</p> <p>○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を強化しつつ、地域の個性を活かしながら、交流の機会が活発な魅力あふれる市街地の形成を図ることが課題である。</p> <p>○伊香保温泉は、本区域の重要な観光資源でもあることから、今後とも保全・活用を図り、定住者と来訪者の交流を促進し、ゆとりとにぎわいのある魅力的な市街地の形成を図ることが必要である。</p> <p>○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。</p>	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	<p>◇区域区分の有無：区域区分を定めない</p> <p>◇区域区分を定めない理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>以上より区域区分を実施する必要性は低いと考えられることから、区域区分を定めないこととする。</p> <p>◇今後の土地利用誘導に対する考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な環境を保ちつつ、まちのまとまりの形成や開発の誘導を適正に行うために、地区計画の活用、特定用途制限地域の指定や地区計画を併用した用途地域の変更、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必要がある。</li> <li>・また、高速道路インターチェンジへのアクセス道路の沿道やバイパス整備が予定されている区域の沿道について、「特定用途制限地域（路線型）」などを併せて行うことが必要である。</li> </ul>	
<b>区域における特記事項</b>	<p>○伊香保地区は「観光拠点」として位置づける。</p> <p>○拠点の形成にあたっては、さらに魅力を高めるため、景観の保全・維持を図るとともに、当該地区へのアクセス性を改善することが重要である。</p>	




## 5-10. 富岡都市計画区域

<b>区域の範囲</b>	富岡市の一部	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	<p>○県央広域都市計画圏の南西、三方を山々に囲まれた鐮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。</p> <p>○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。</p> <p>○人口は平成17年をピークに減少傾向であり、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。</p>	
<b>問題点・課題等</b>	<p>○都市拠点である上州富岡駅及び富岡市役所の各周辺については、都市機能を集約させるなど、まちのまとまりの形成に向けた取組が必要である。</p> <p>○世界遺産である富岡製糸場、中高瀬観音山遺跡等の歴史・文化、周辺の街並み、本区域を囲む豊富な自然などの保全を考えたまちづくりが必要となるため、計画的な土地利用が必要となる。</p>	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	<p>◇区域区分の有無：区域区分を定めない</p> <p>◇区域区分を定めない理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>以上より区域区分を実施する必要性は低いと考えられることから、区域区分を定めないこととする。</p> <p>◇今後の土地利用誘導に対する考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な環境を保ちつつ、まちのまとまりの形成や開発の誘導を適正に行うために、地区計画の活用、特定用途制限地域の指定や地区計画を併用した用途地域の変更、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必要がある。</li> <li>・また、高速道路インターチェンジへのアクセス道路の沿道やバイパス整備が予定されている区域の沿道について、「特定用途制限地域（路線型）」などを併せて行うことが必要である。</li> </ul>	
<b>区域における特記事項</b>	<p>○富岡製糸場周辺地区は「観光拠点」として位置づける。</p> <p>○拠点の形成にあたっては、さらに魅力を高めるため、景観の保全・維持、当該地区へのアクセス性や地区内の回遊性を改善するとともに、周辺既存市街地への悪影響や不都合が生じないよう配慮が必要である。</p>	


## 5-11. 安中都市計画区域

<b>区域の範囲</b>	安中市の一部	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	<p>○本区域は、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、一般国道 18 号等の広域交通網を有しており、東西に細長い市街地が形成されている。</p> <p>○野殿天皇塚古墳や築瀬二子塚古墳及び後閑城址、国の重要文化財にも指定されている碓氷峠鉄道施設など、各時代の歴史的遺産や観光資源に富んでいる。</p> <p>○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。</p> <p>○人口は平成 12 年以降減少しており、今後も減少が続く見込みであることから、住宅系の宅地需要が高まる可能性は低い。</p>	
<b>問題点・課題等</b>	<p>○地域拠点である安中市役所及び安中駅周辺に都市機能を集約させるなど、まちのまとまりの形成に向けた取組が必要である。</p> <p>○中枢拠点である高崎駅周辺や都市拠点である上州富岡駅及び富岡市役所の各周辺との連携を円滑にしつつ、都市機能の拡充を図ることが課題である。</p> <p>○世界遺産である絹産業遺跡群に関連する重要な歴史・文化資源を活かし、同じく世界遺産である富岡製糸場などと連携をしつつ、活気ににぎわいのある市街地形成を図ることが課題である。</p>	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	<p>◇区域区分の有無：区域区分を定めない</p> <p>◇区域区分を定めない理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>以上より区域区分を実施する必要性は低いと考えられることから、区域区分を定めないこととする。</p> <p>◇今後の土地利用誘導に対する考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な環境を保ちつつ、まちのまとまりの形成や開発の誘導を適正に行うために、地区計画の活用、特定用途制限地域の指定や地区計画を併用した用途地域の変更、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必要がある。</li> <li>・また、バイパス整備が予定されている区域の沿道について、「特定用途制限地域（路線型）」などを併せて行うことが必要である。</li> </ul>	
<b>区域における特記事項</b>	<p>○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」として位置づける。</p> <p>○拠点の形成にあたっては、さらに魅力を高めるため、景観の保全・維持、当該地区へのアクセス性や地区内の回遊性を改善するとともに、周辺既成市街地への悪影響や不都合が生じないように配慮が必要である。</p>	

## 5-12. 榛東都市計画区域


<b>区域の範囲</b>	榛東村の全域	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	<p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○人口は増加傾向にあるが、平成27年をピークに減少に転じ、以降は減少が続く見込みであることから、一層宅地需要が高まる可能性は低い。</p>	
<b>問題点・課題等</b>	<p>○今後、人口の伸びが鈍化することから極端な市街地の拡大が生じる可能性は低い。用途地域外で顕著である開発による市街地の拡散、また、隣接する高崎都市計画区域の市街化調整区域を避けたミニ開発など飛び地的な開発の発生が引き続き懸念される。</p> <p>○関越自動車道駒寄スマートインターチェンジへのアクセス性で優位であり、またバイパス整備等が予定されていることから、幹線沿道への企業立地や商業施設等の立地が進み、周辺環境への影響、土地利用の混在などが懸念される。</p> <p>○榛名山麓の優れた自然環境と平地に広がる農地を保全し、これらと調和した計画的な土地利用の推進により、環境と共生し、魅力ある市街地の形成を進めることが課題である。</p>	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	<p>◇区域区分の有無：区域区分を定めない</p> <p>◇区域区分を定めない理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>以上より区域区分を実施する必要性は低いと考えられることから、区域区分を定めないこととする。</p> <p>◇今後の土地利用誘導に対する考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な環境を保ちつつ、まちのまとまりの形成や開発の誘導を適正に行うために、地区計画の活用、特定用途制限地域の指定や地区計画を併用した用途地域の変更、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必要がある。</li> <li>・また、高速道路インターチェンジへのアクセス道路やバイパス整備が予定されている区域の沿道について、「特定用途制限地域（路線型）」などを併せて行うことが必要である。</li> </ul>	
<b>区域における特記事項</b>	<p>○高渋バイパス沿道等で無秩序な開発が進まないよう配慮し、特に大規模商業施設の立地を検討する場合には、まち全体で不都合な点がないか検証するとともに、計画的な基盤整備を検討する。</p>	

### 5-13. 吉岡都市計画区域

<b>区域の範囲</b>	吉岡町の全域	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	<p>○本区域は、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。</p> <p>○これまでは区域区分を定めていなかったが、用途地域による土地利用誘導・規制を実施している。</p> <p>○人口は増加傾向にあり、今後も人口増加傾向が続く見込みで、より一層宅地需要が高まる可能性がある。</p>	
<b>問題点・課題等</b>	<p>○今後も人口増加が続く見込みであり、また、用途地域外での開発等が高水準で推移していることから、隣接する前橋都市計画区域の市街化調整区域を避けたミニ開発など飛び地的な開発の発生により市街地の拡散が引き続き懸念される。</p> <p>○高速道路へのアクセス性において優位であり、大規模商業施設の開発や企業立地などが沿道を中心に進む可能性があり、市街地の無秩序な拡大や、施設立地による周辺環境への影響、土地利用の混在などが懸念される。</p> <p>○特に、関越自動車道駒寄スマートインターチェンジは今後大型車対応になることから、主要地方道前橋伊香保線沿道に商業施設等の出店が増加傾向にあり、市街地を適正に形成するよう広域的な見地からのコントロールが必要である。</p> <p>○既存の都市施設の活用、都市基盤の維持・整備とともに、良好な農地や自然環境に調和した、生活利便性が高く、安らぎとうるおいを兼ね備えた魅力ある居住環境の形成を進めることが課題である。</p>	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	<p>◇区域区分の有無：区域区分を定めない</p> <p>◇区域区分を定めない理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで、用途地域による土地利用誘導・規制を実施してきた。ミニ開発や沿道における開発等に対しては、用途地域の拡大や特定用途制限地域を指定することにより、引き続き対応可能であると考えられる。</li> <li>・一方、高速道路のインターチェンジへのアクセス性など地理的な状況や産業動向、土地需要動向から、区域区分を新たに定める場合、いわゆる駆け込みでの開発を誘発することが懸念される。</li> </ul> <p>以上より区域区分を実施する必要性は低いと考えられることから、区域区分を定めないこととする。</p>	
<b>区域における特記事項</b>	<p>○既成市街地を中心にまちのまとまりを形成していくため、インターチェンジ周辺で無秩序な開発が進まないよう配慮し、特に大規模商業施設の立地などについては、周辺地域一帯の基盤整備の計画的な誘導が必要である。</p> <p>○また、インターチェンジへのアクセス道路やバイパス沿道への企業立地等についても、特定用途制限地域（路線型）などを併せて行うことが必要である。</p>	



## 5-14. 下仁田都市計画区域

<b>区域の範囲</b>	下仁田町の一部	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	<p>○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ばれており、宿場町の面影を残している。</p> <p>○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。</p> <p>○人口は平成 17 年をピークに減少に転じており、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。</p>	
<b>問題点・課題等</b>	<p>○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。</p>	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	<p>◇区域区分の有無：区域区分を定めない</p> <p>◇区域区分を定めない理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>以上より区域区分を実施する必要性は低いと考えられることから、区域区分を定めないこととする。</p> <p>◇今後の土地利用誘導に対する考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な環境を保ちつつ、まちのまとまりの形成や開発の誘導を適正に行うために、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必要がある。</li> </ul>	
<b>区域における特記事項</b>	<p>○下仁田町役場およ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。</p> <p>○上信電鉄をはじめとする公共交通の維持改善を図ることで、富岡市の都市拠点などと連携していく必要がある。</p> <p>○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。</p>	

## 5-15. 甘楽都市計画区域

<b>区域の範囲</b>	甘楽町の一部	<b>【位置図】</b>
<b>区域の特性・人口動向等</b>	<p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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ことから、宅地需要が高まる可能性は低い。</p>	
<b>問題点・課題等</b>	<p>○既に住宅地等が集積している一般国道 254 号沿道の福島地区については、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。</p> <p>○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多く有している。これらを良好に保全、継承するとともに、貴重な資源として交流を促進する都市づくりを目指す。歴史的な町並みや名勝などの維持、保存につとめ、観光地としての魅力向上に資する整備を図ることが課題である。</p>	
<b>区域区分の有無及び方針</b>	<p>◇区域区分の有無：区域区分を定めない</p> <p>◇区域区分を定めない理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>以上より区域区分を実施する必要性は低いと考えられることから、区域区分を定めないこととする。</p> <p>◇今後の土地利用誘導に対する考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な環境を保ちつつ、まちのまとまりの形成や開発の誘導を適正に行うために、地区計画の活用、特定用途制限地域の指定や地区計画を併用した用途地域の変更、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必要がある。</li> <li>・また、高速道路のインターチェンジへのアクセス道路やバイパス道路の整備予定区域の沿道などへの企業立地等について、「特定用途制限地域(路線型)」などを併せて行うことが必要である。</li> </ul>	
<b>区域における特記事項</b>	<p>○小幡・楽山園周辺地区は「観光拠点」として位置づける。</p> <p>○拠点の形成にあたっては、さらに魅力を高めるため、景観の保全・維持、当該地区へのアクセス性や地区内の回遊性を改善するとともに、周辺既成市街地への悪影響や不都合が生じないように配慮が必要である。</p>	