

**利根沼田広域都市計画圏
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plan)**

沼田都市計画区域

みなかみ都市計画区域

令和7年12月
群馬県

目 次

＜第1編 広域都市計画圈全体編＞

(序章) 計画概要	1
序-1. 都市計画区域マスターPLANの役割	1
序-2. 都市計画区域マスターPLAN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PLAN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. 利根沼田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	46
2-1. 区域区分の有無	46
3. 主要な都市計画の決定の方針	47
3-1. 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	47
(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	47
(2) 非線引き都市計画区域用途地域の土地利用の方針	51
(3) 非線引き都市計画区域白地地域の土地利用の方針	53
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	55
(1) 交通施設の都市計画の決定の方針	55
(2) 下水道の都市計画の決定の方針	57
(3) 河川の都市計画の決定の方針	58
(4) その他の都市施設の都市計画の決定の方針	58
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	59
(1) 主要な市街地開発事業の決定の方針	59

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.....	60
(1) 基本方針.....	60
(2) 主要な緑地の配置の方針.....	60
(3) 主要な緑地の確保目標.....	63

＜第2編 個別都市計画区域編＞

4. 都市計画区域ごとの方針（非線引き都市計画区域）.....	64
4-1. 沼田都市計画区域.....	64
4-2. みなかみ都市計画区域.....	66

<第1編 広域都市計画圈全体編>

(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。

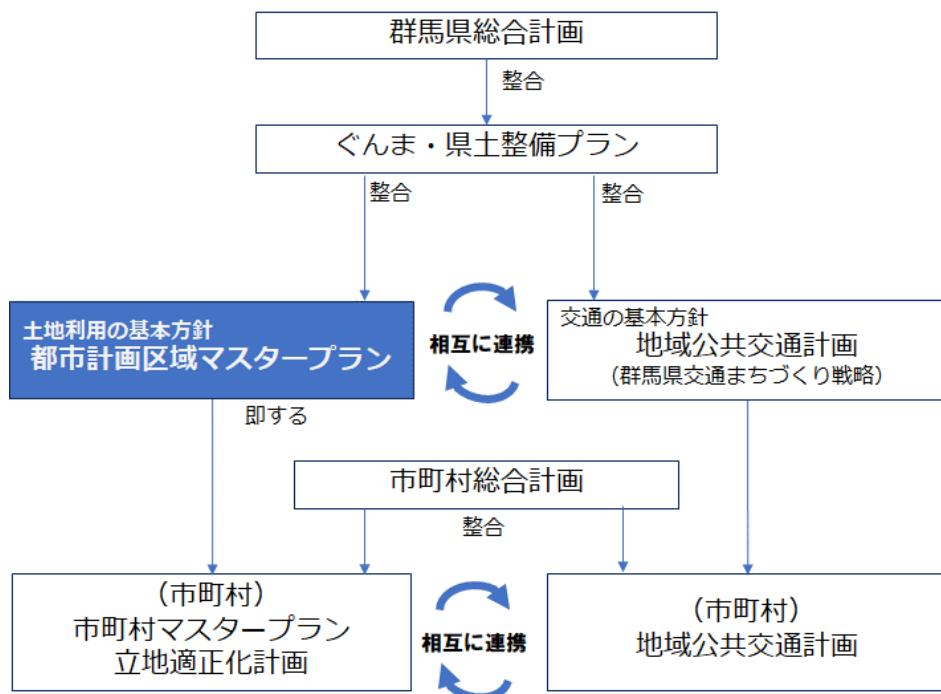
- ①市町村が、都市計画法第18条の2の規定に基づいて策定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下、「市町村マスタープラン」という。）」、及び都市再生特別措置法第81条第1項に基づいて策定する「立地適正化計画」は、都市計画区域マスタープランに即することとなる。
- ②個々の都市計画（道路や用途地域など）は、都市計画区域マスタープラン及び市町村マスタープランに即して定めることとなる。
- ③都市計画区域マスタープランに位置づけられた内容に即して市街化調整区域から市街化区域への編入を行う。

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、快適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。

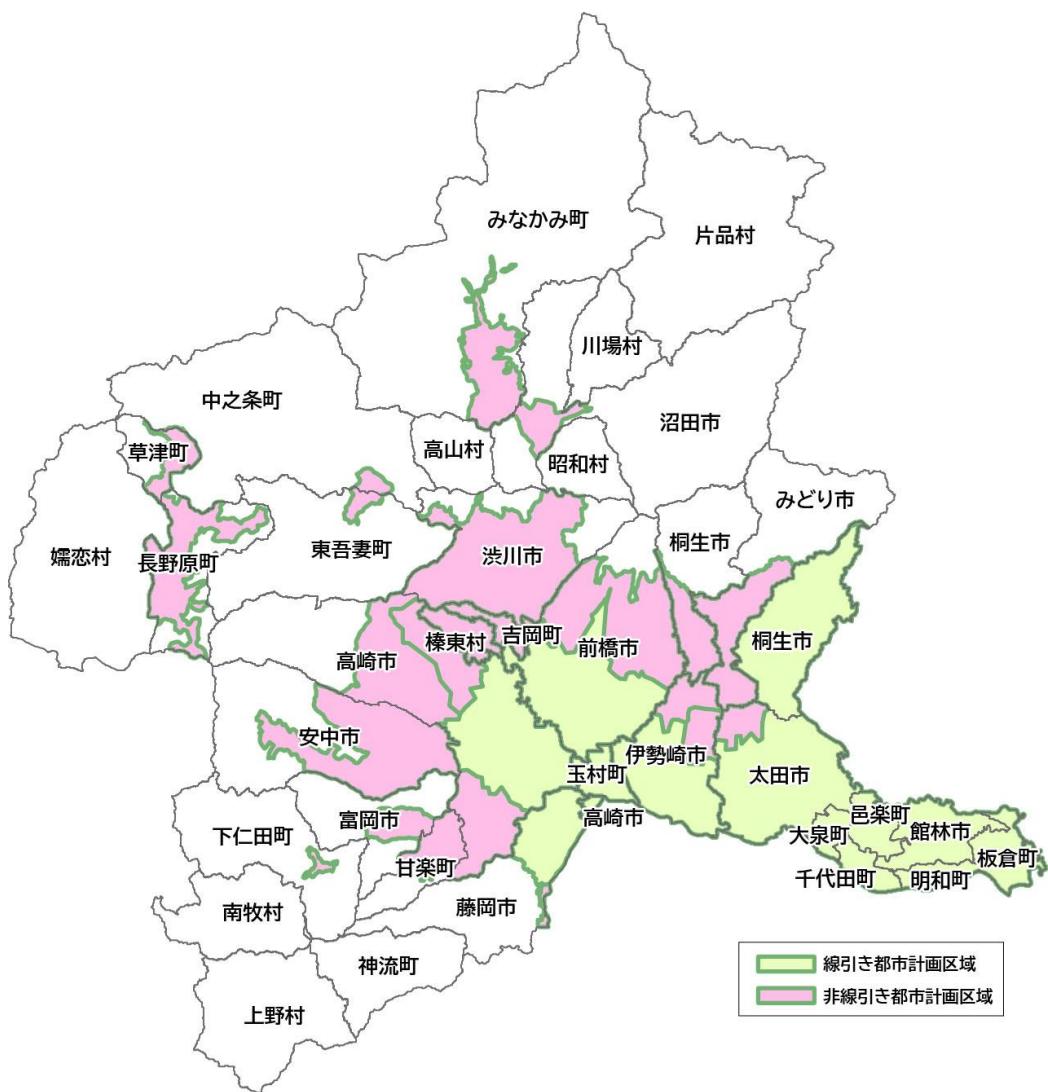


図表 2 計画の位置づけ

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

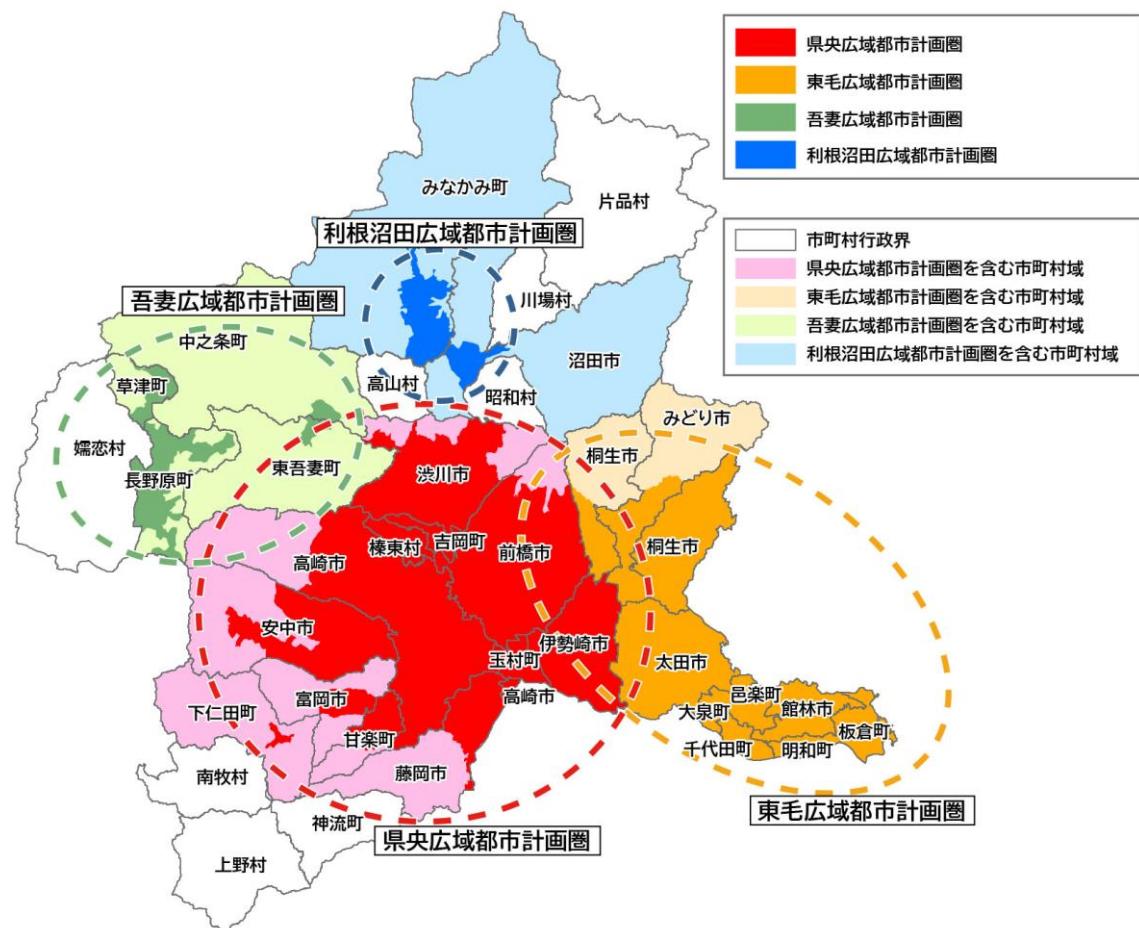
- 本県では、35 市町村のうち、27 市町村で 31 の都市計画区域を指定している。
 - 市町村合併により、区域区分のある区域とない区域が混在する市や、区域区分のない都市計画区域が複数存在する市がある。
 - また、生活圏が一体の隣接市町村同士でも、区域区分の有無による土地利用規制の格差や、同種でも個別都市計画の整合が図られていない例がある。



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

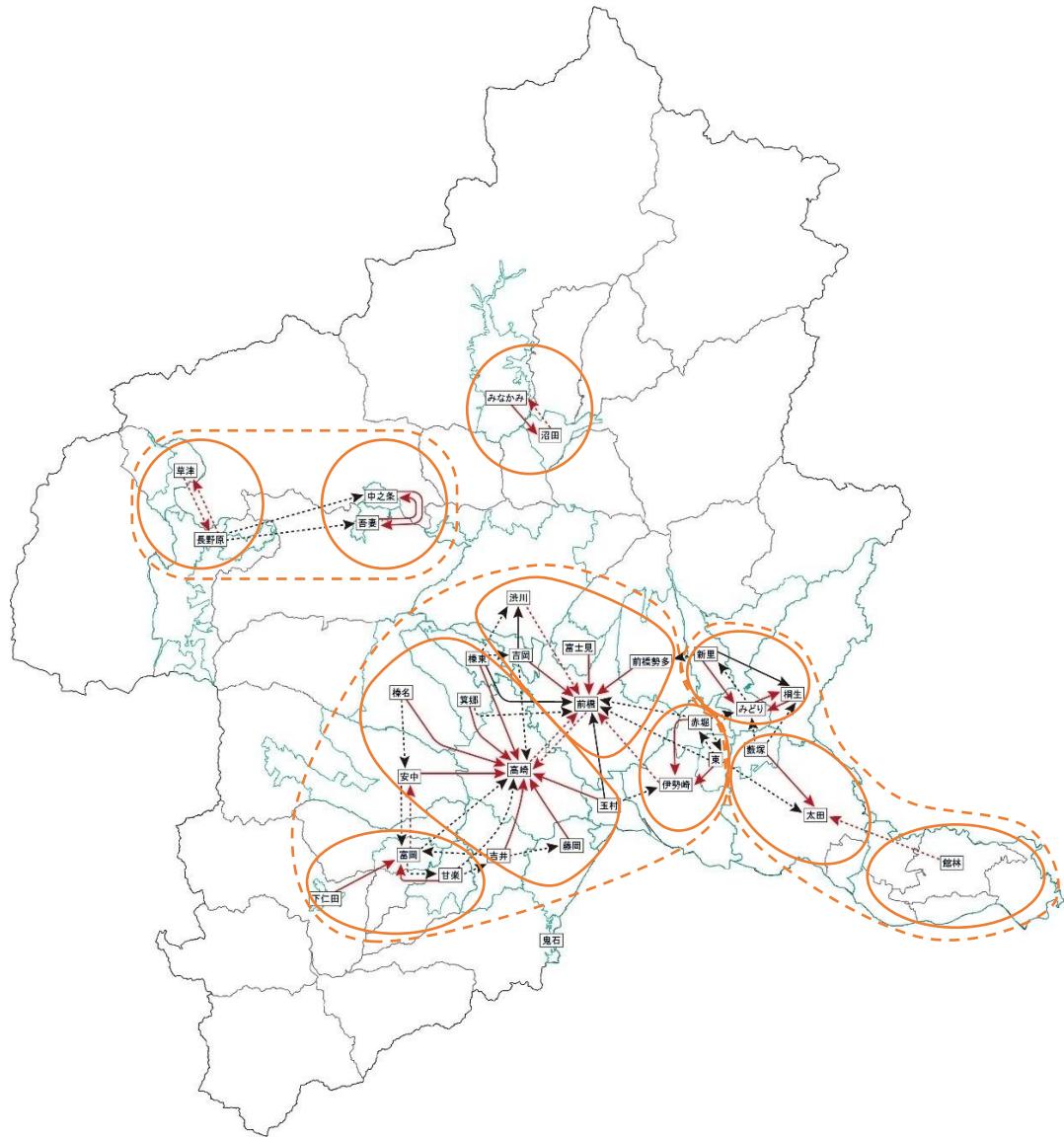
- 都市計画区域マスター・プランの策定範囲となる圏域として、複数都市計画区域を含む「広域都市計画圏」を、図表4に示す4つの圏域で設定した。



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携しており、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

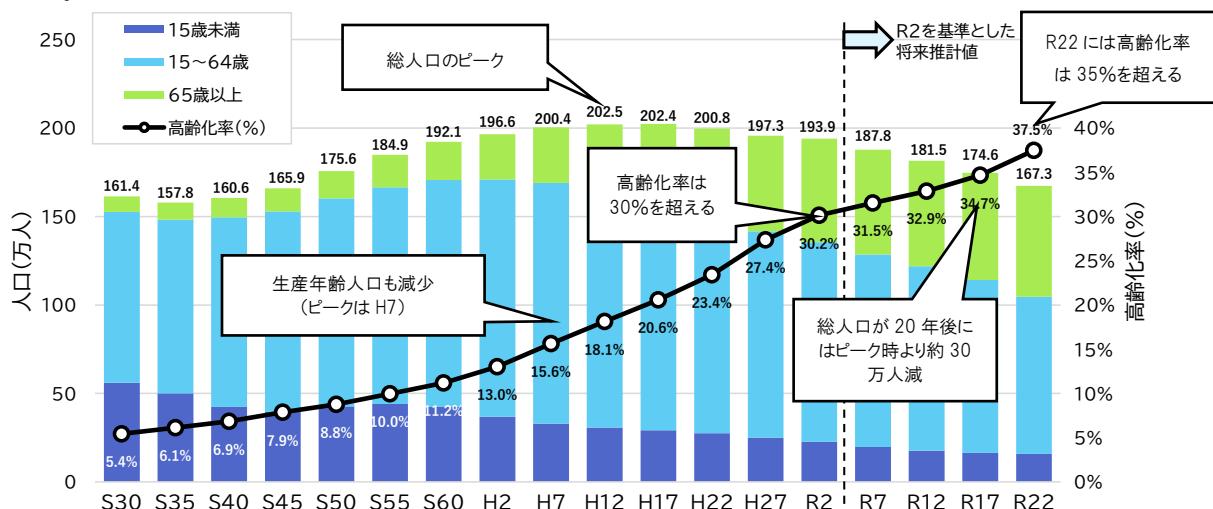
(1) 群馬県における都市づくりの現状と課題

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。

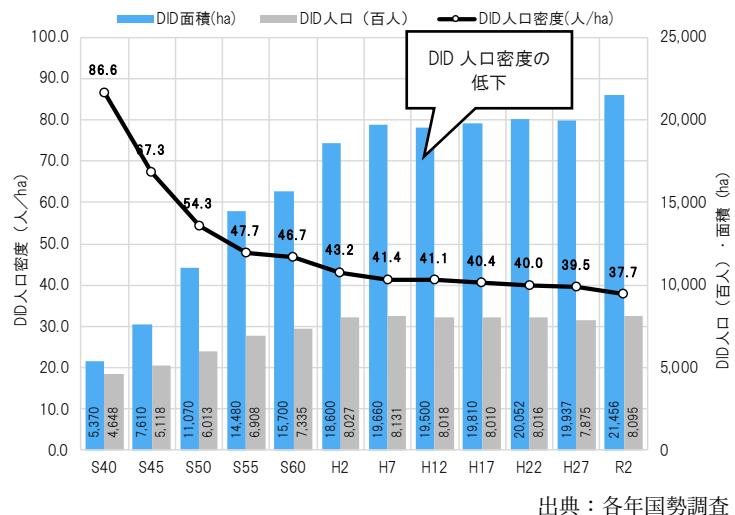


図表 6 群馬県の人口と高齢化率の推移

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。

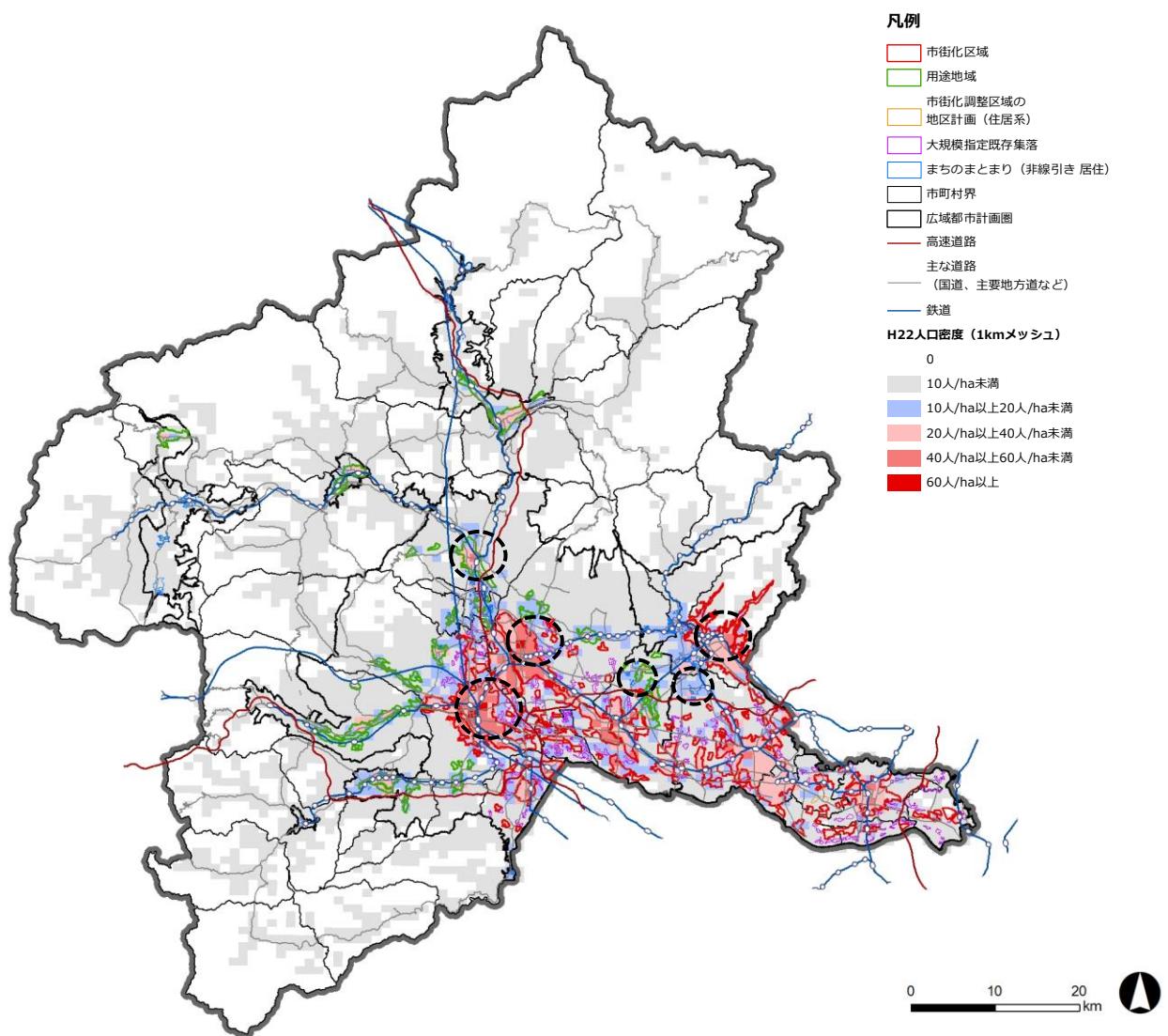
DID 人口密度は生活サービス機能の持続性確保に必要な人口密度の目安となる 40 人／ha を概ね維持してきたが、平成 27 年以降は、これを下回り、DID の低密度化が進行している。



図表 7 群馬県の DID 人口と面積の推移

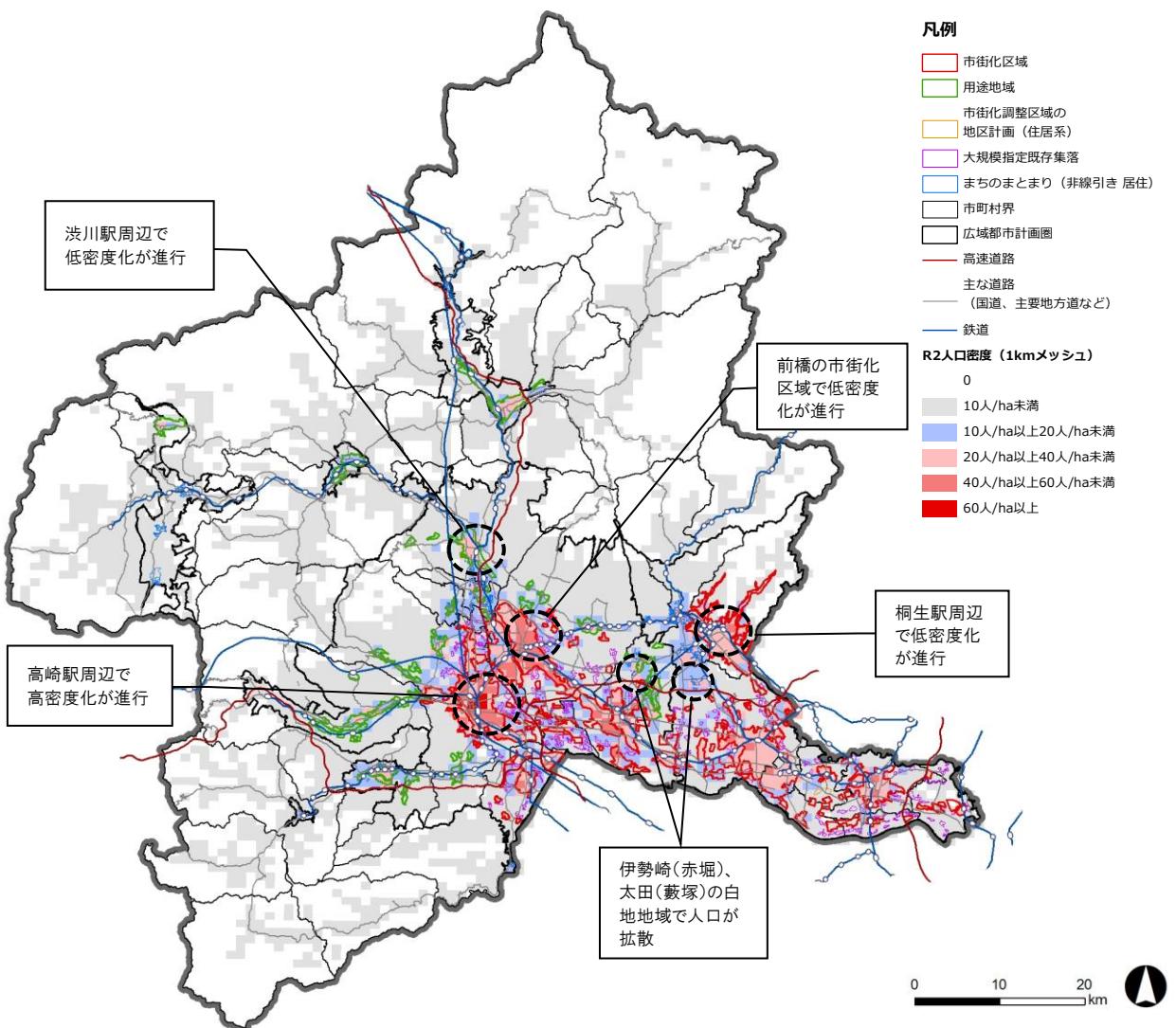
c. 人口分布

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、太田市的一部地域で 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）

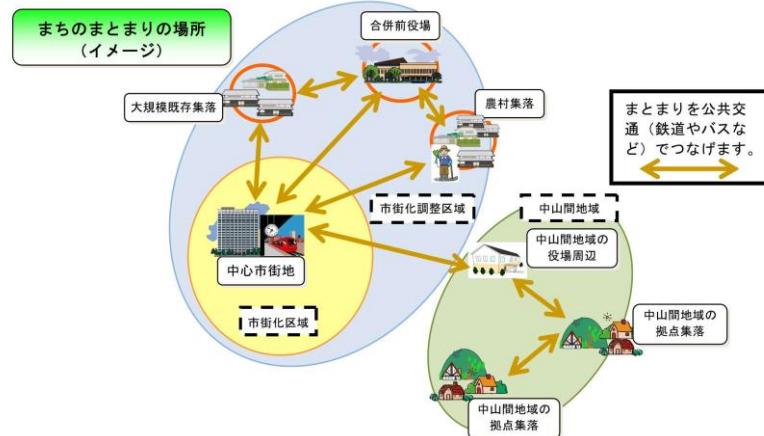


出典：令和2年国勢調査

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。

- 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）
- 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）

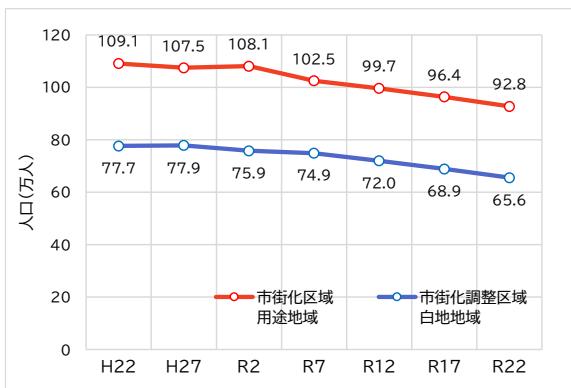
「土地利用ガイドライン【非線引き都市計画区域編】」を参考に以下の①～③に該当し、④を除外した地域の範囲を簡易に算出し例示するものである。

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)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 B)鉄道駅又はバスターミナルから 800m のエリア	A・Bいずれかを満たすエリア 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 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
	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)区域内の小学校から概ね 1.0km の範囲にあたるエリア 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	A・Bいずれかを満たすエリア 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 工業系土地利用が集積しているエリア 土砂災害危険区域 農用地区域 水害のリスクの高いエリア	以下のエリアを除外 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） B)土砂災害危険区域：土砂災害（特別）警戒区域 C)農用地区域 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。

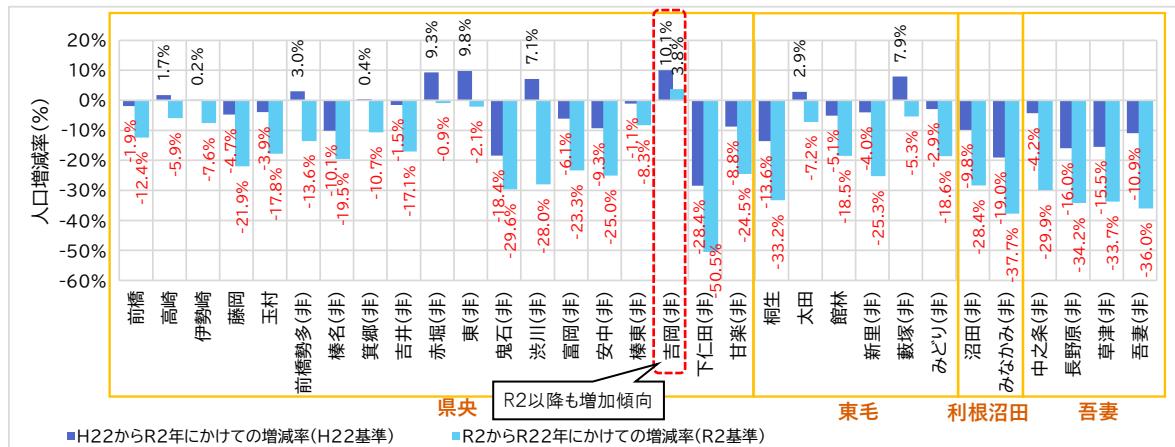
d. 都市計画区域内人口

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。



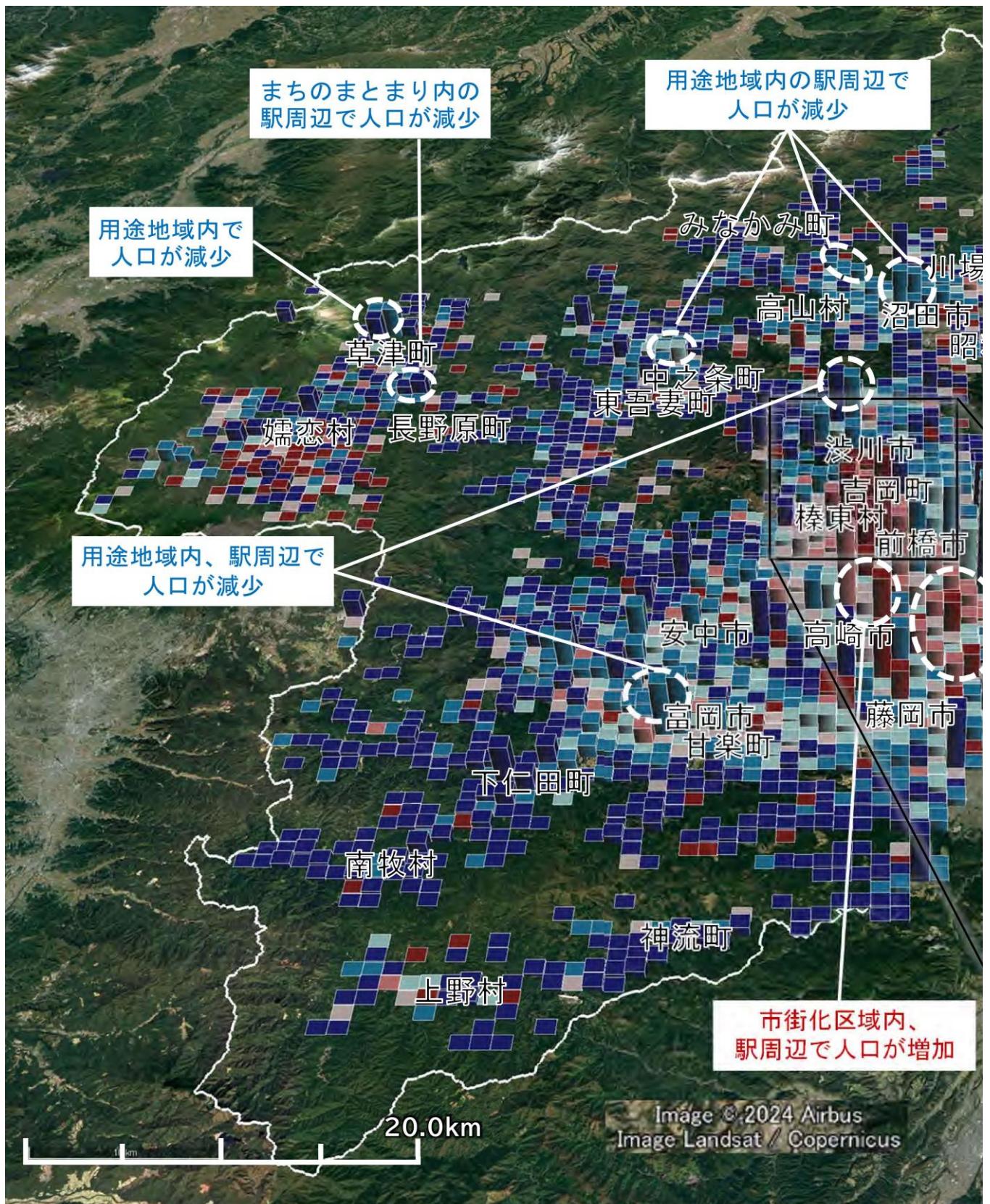
図表 10 都市計画区域内人口の推移

(非) は非線引き都市計画区域を示す

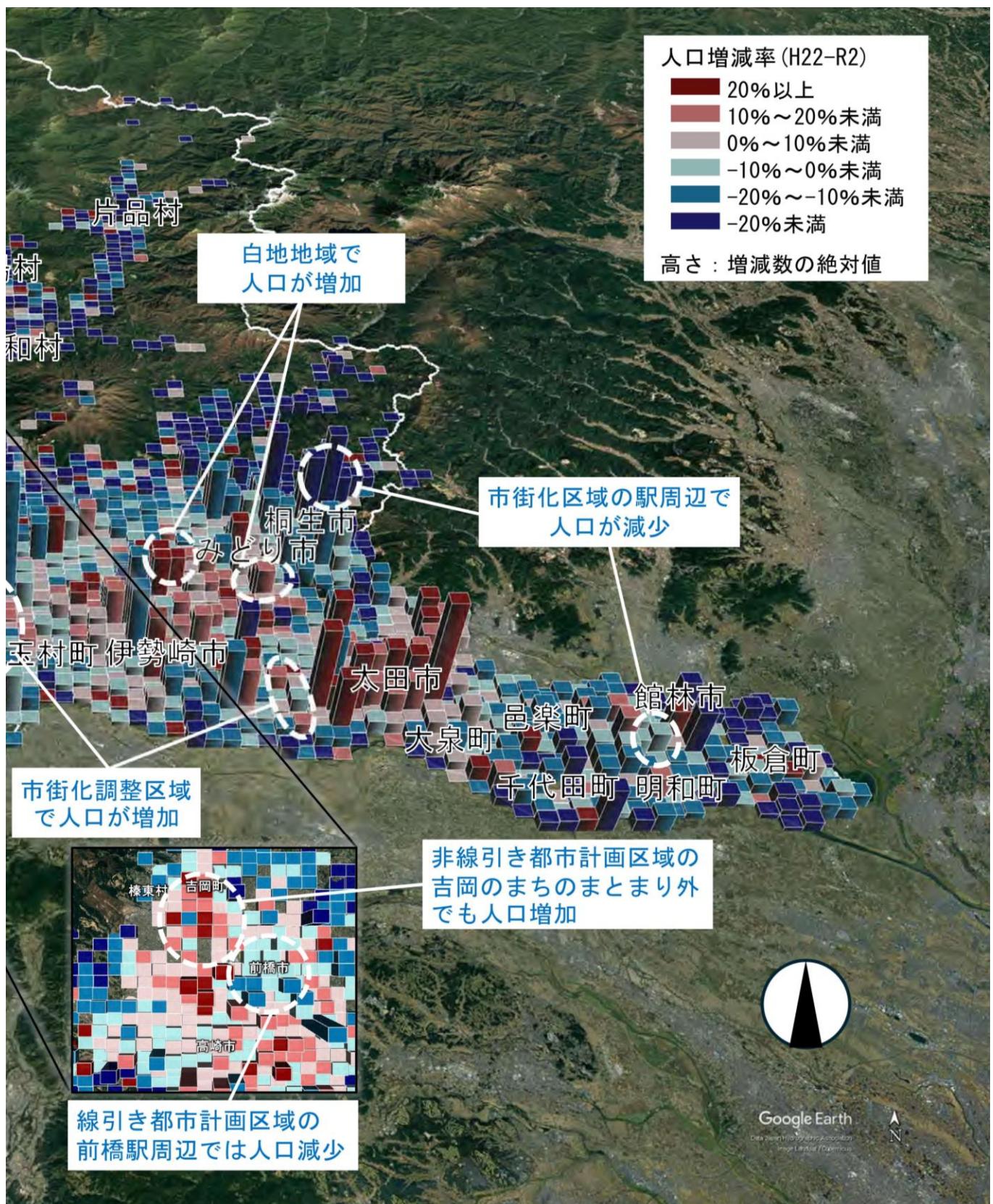


図表 11 都市計画区域内人口の増減率

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 12 人口増減率及び増減数の分布（平成 22 年～令和 2 年）



※1kmメッシュ人口で集計

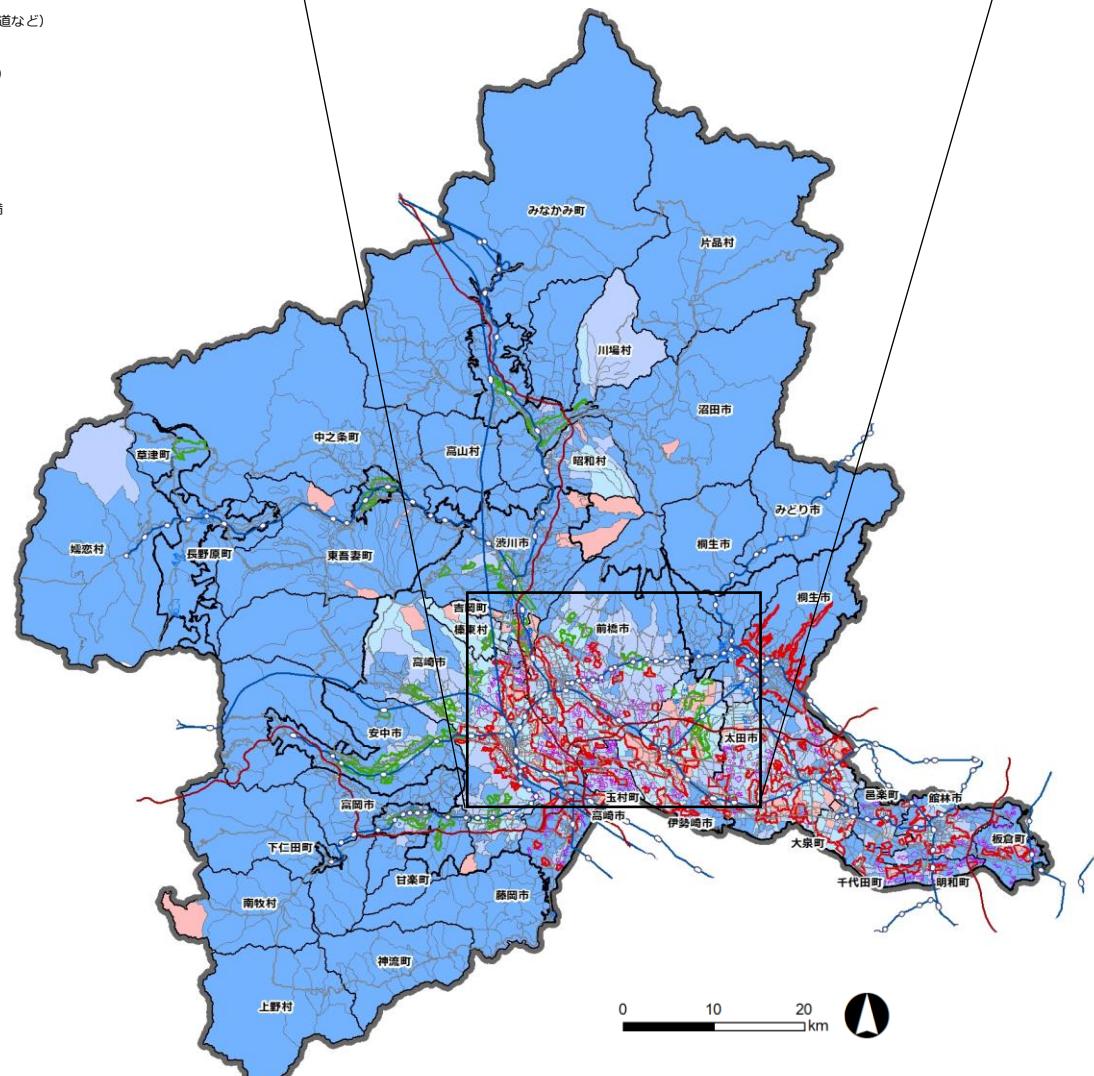
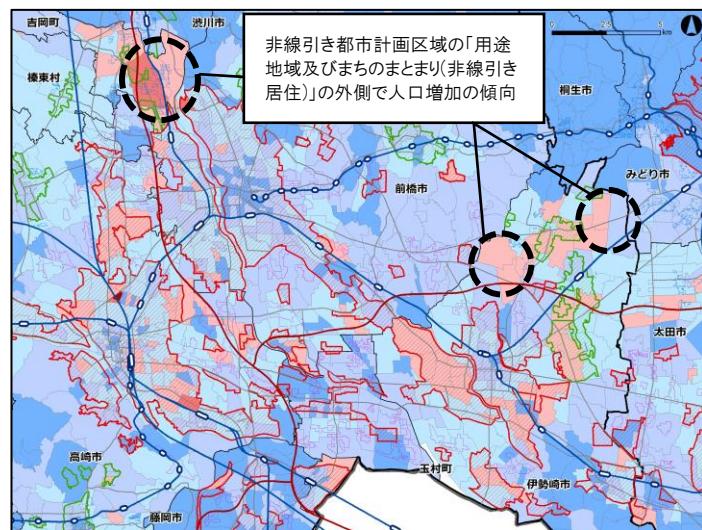
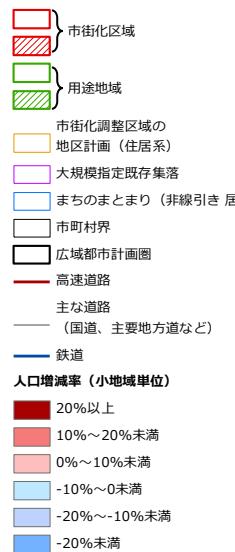
出典：Image © 2024 Airbus Image Landsat / Copernicus、Google Earth を使用

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

凡例



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。

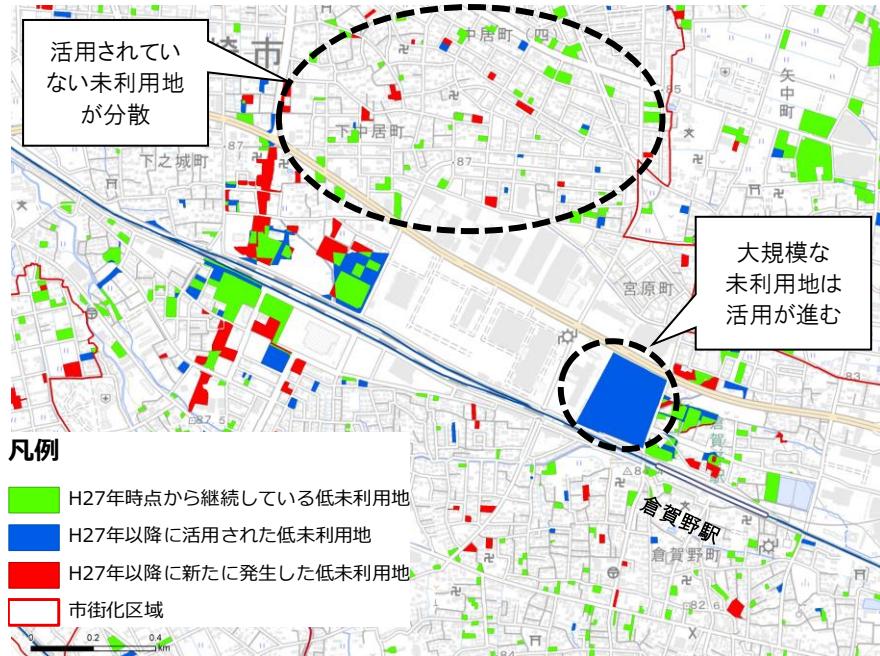
平成 27 年から令和 2 年の土地利用面積の変化をみると、市街化区域での住宅用地が増加している一方、市街化調整区域の住宅用地や非線引き都市計画区域の白地地域の商業用地などの土地利用が増加しており、これらの区域における開発は継続している。

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。

		都市的土地区域									
		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未利用地のうち、「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）



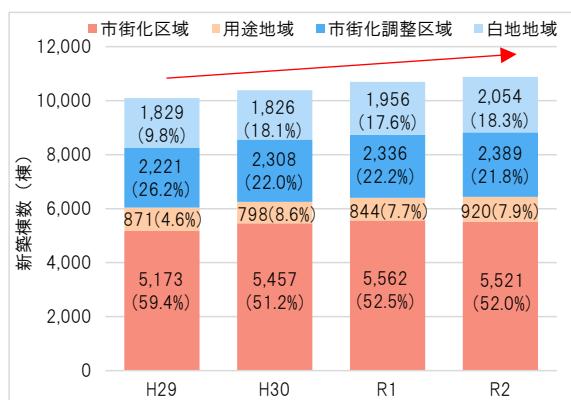
出典：平成 28 年～平成 29 年、令和 3 年～令和 4 年都市計画基礎調査

図表 15 低未利用地の例（平成 27 年～令和 2 年）

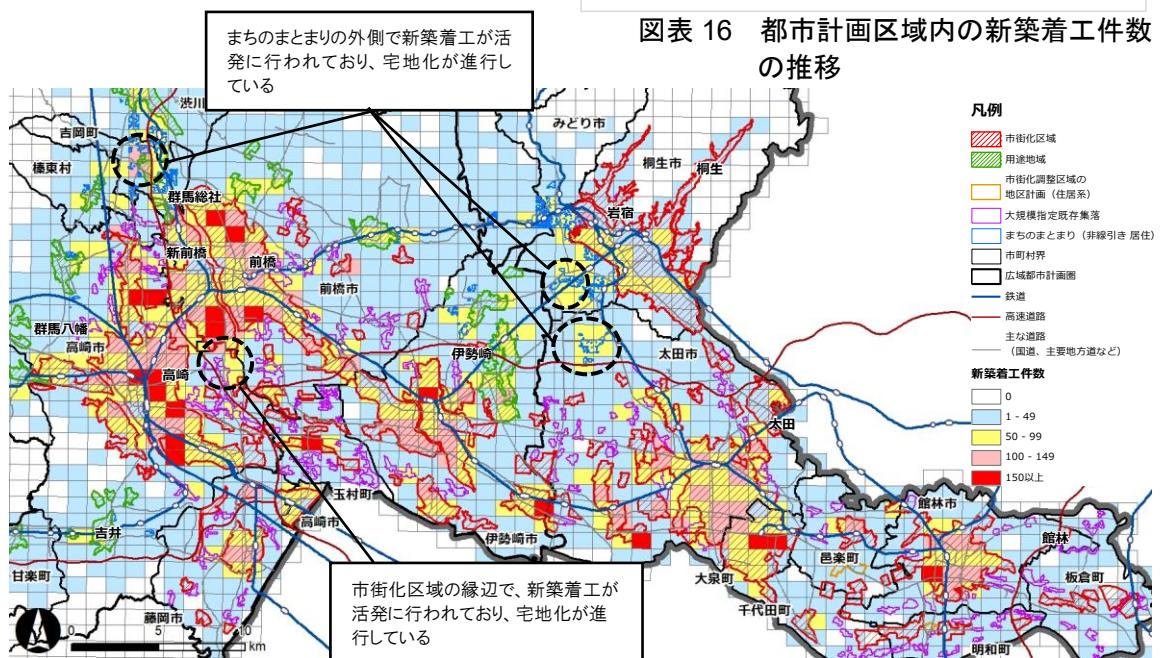
f. 新築動向

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

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 (m ² /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

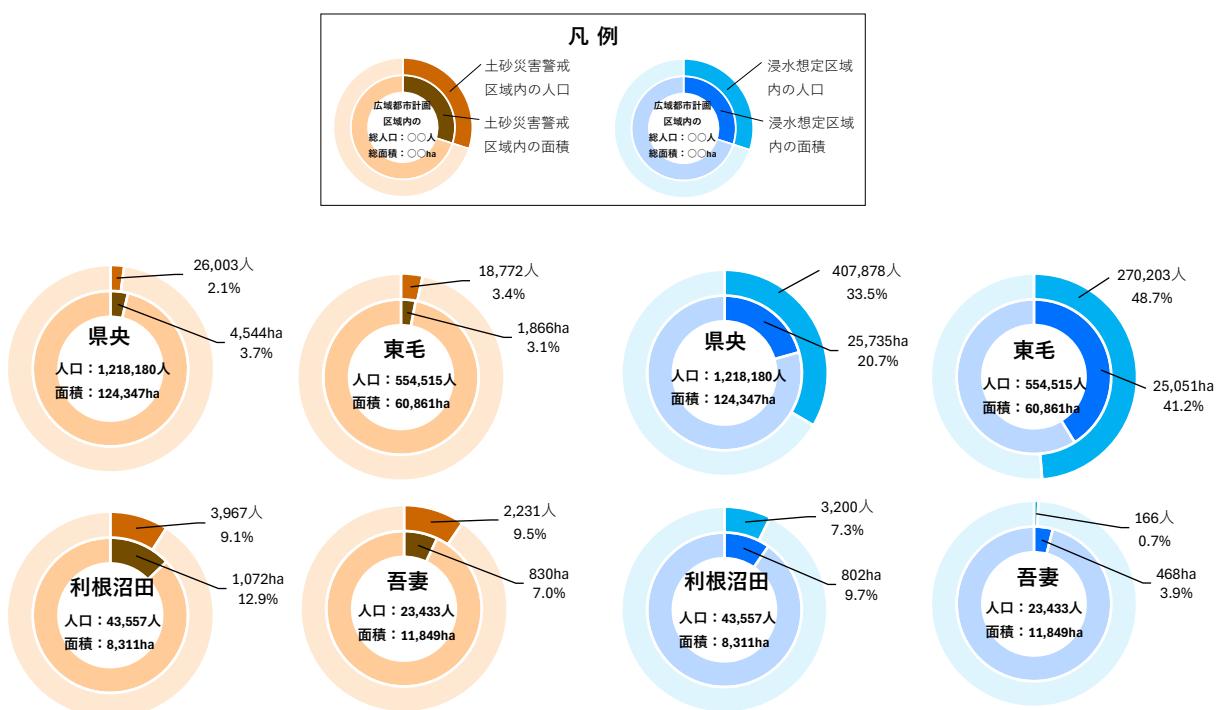
近年、台風による水害や土砂災害などの被害が全国的にも頻発化・激甚化している。東日本一帯に大きな被害をもたらした令和元年東日本台風（台風第19号）では、本県においても県管理河川のうち、18河川30箇所で堤防からの越水・溢水が発生した。さらには、内水氾濫によるものも含めて幅広い地域で浸水被害が確認されるなど、西毛・吾妻地域を中心に水害や土砂災害が発生し、多くの県民の命と財産が失われた。

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



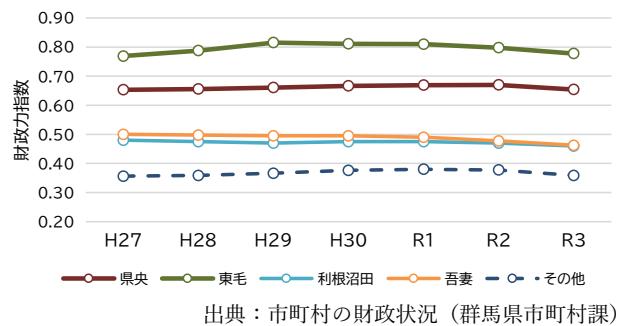
図表 20 広域都市計画圏別のハザード区域内における人口と面積（左：土砂災害、右：洪水）

※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 圈域別の財政力指数比較

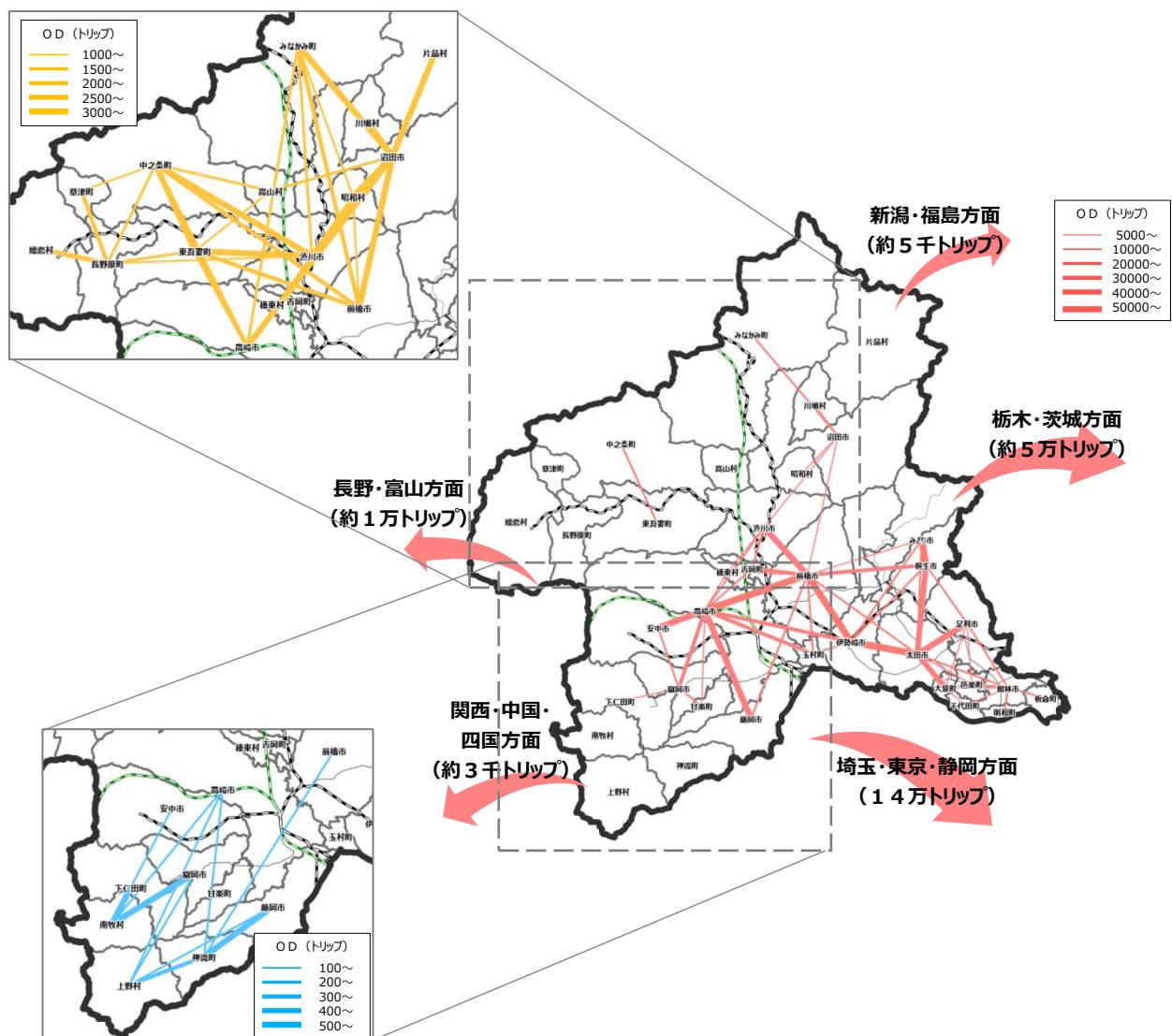
(平成 27 年～令和 3 年)

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。



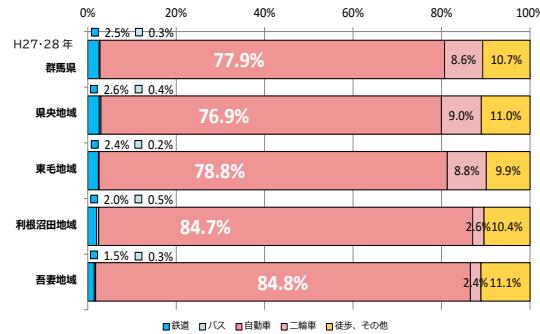
出典：平成 27 年度・平成 28 年度群馬県パーソントリップ調査
図表 22 県内外での人の移動状況（ゾーン間 OD (トリップ)）

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%を超えており、過度に自動車に依存した生活行動となっている。

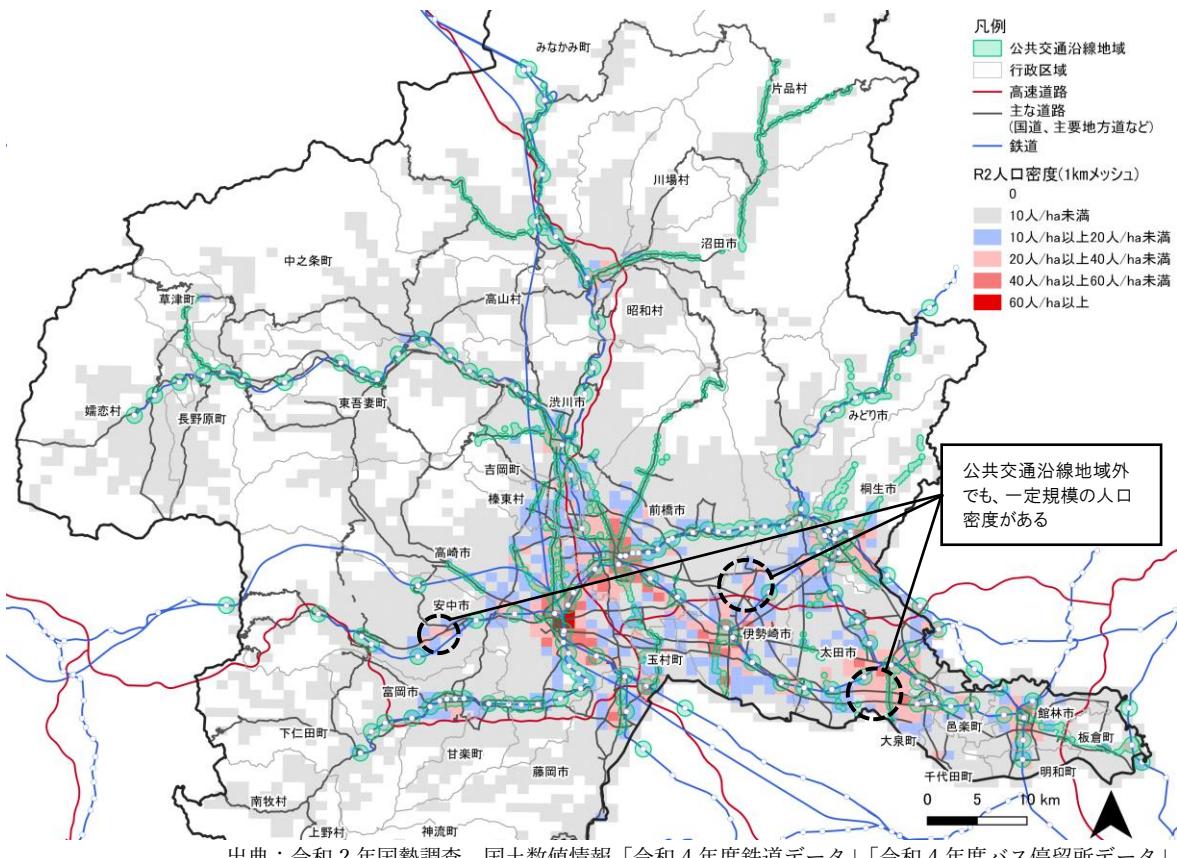
また、県内では、郊外部や中山間地域の公共交通沿線地域^{*2}外において、広範囲にわたって居住が見られる。さらに、公共交通沿線地域外においても、一定規模の人口密度がある地域も存在する。

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：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



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。

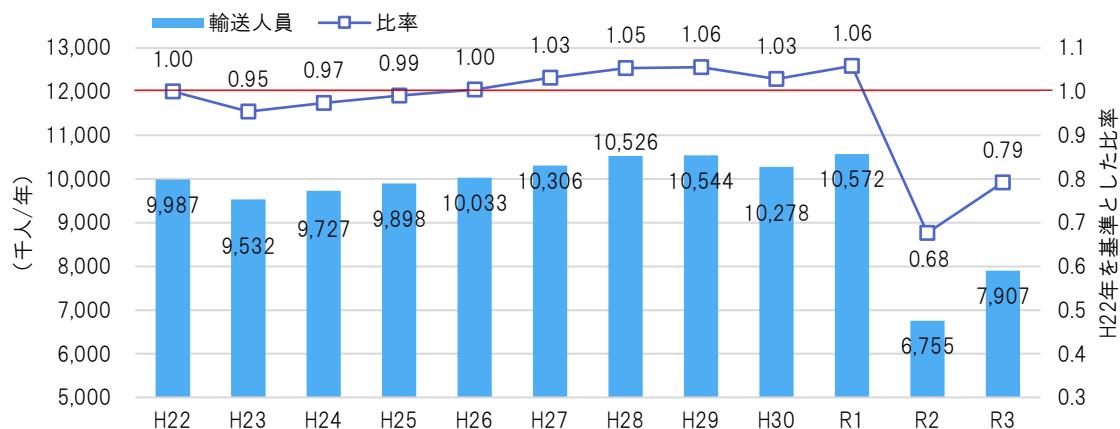
*2) 公共交通沿線地域の設定は、国土交通省「平成 26 年都市構造の評価に関するハンドブック」を参考に、鉄道駅は一般的な徒歩圏である半径 800m、バス停は半径 300m のいずれかを満たす地域とした。ただし、バス停は、群馬県交通まちづくり戦略による平日運行本数 20 本以上の路線を対象とした。

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。

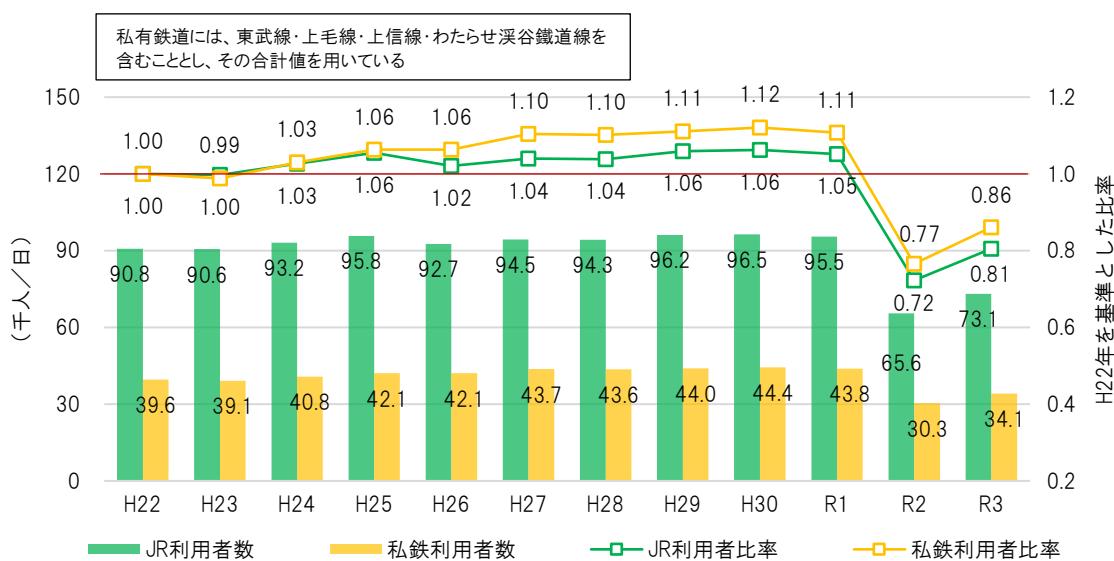
少子高齢化の進行により今後も人口減少が続くことが見込まれる中、公共交通利用者の更なる減少と、人手不足の深刻化による公共交通サービスの低下が懸念される。



※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



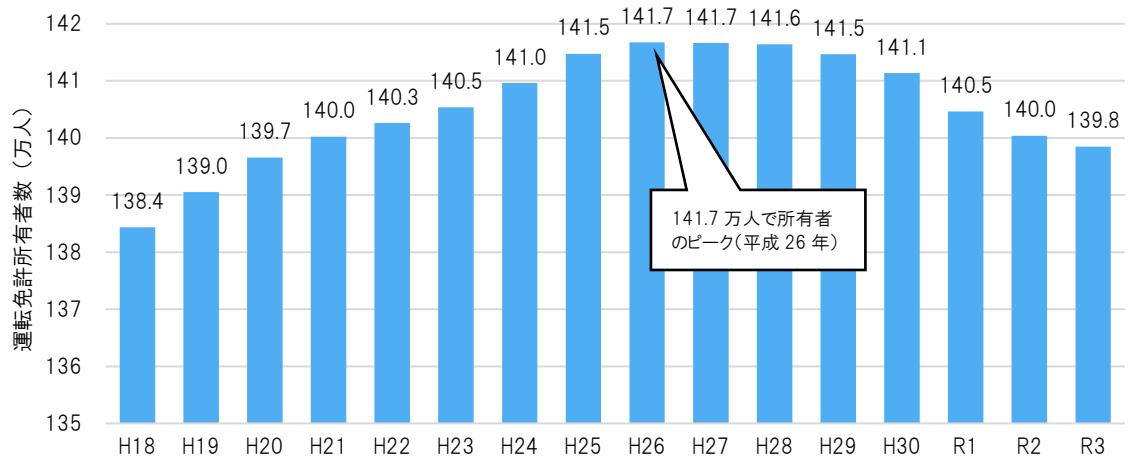
※平成 22 年の輸送人員を 1.0 とした利用者数の比率を算出

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。
- 土国形成計画では、「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、災害等に届しない安全・安心な国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、快適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「快適」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。

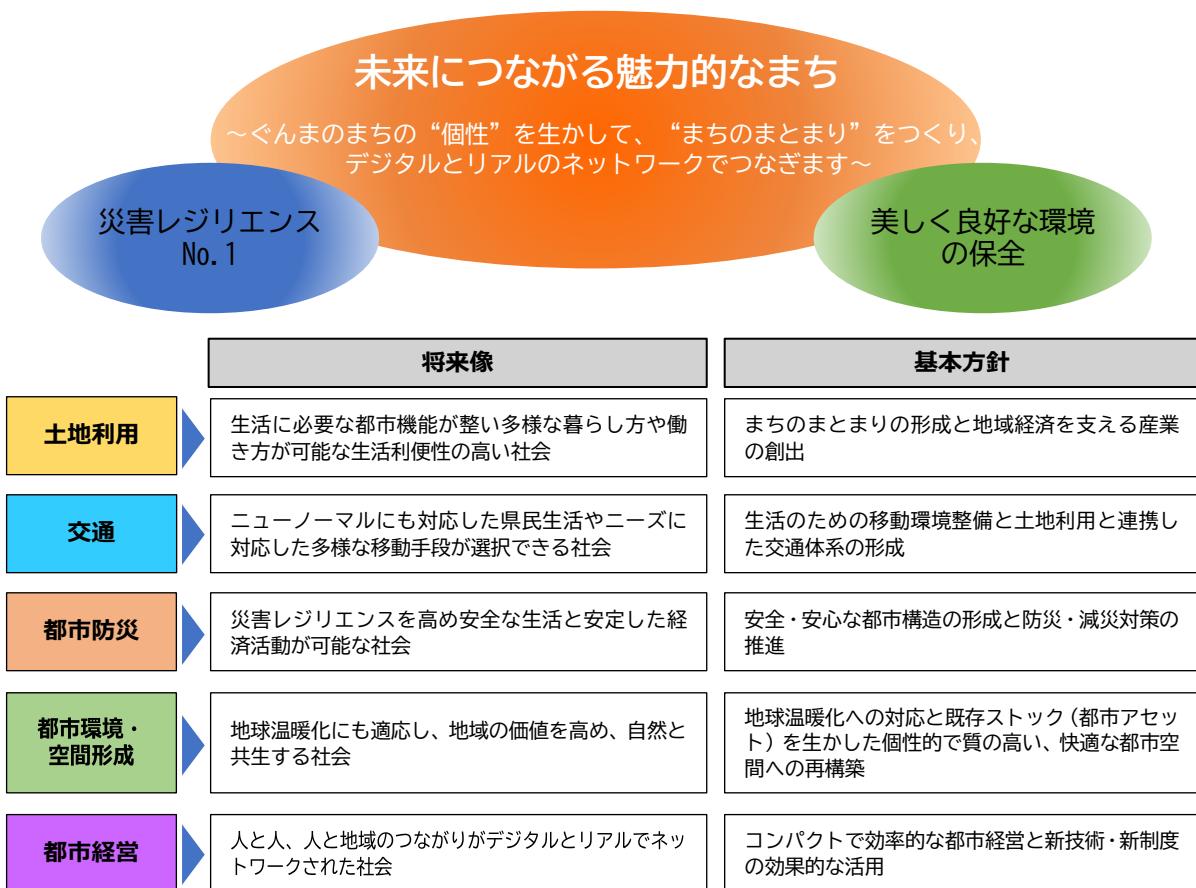
本県では、人口減少と少子高齢化が同時に進行する中でも、「ぐんまらしい持続可能なまち」として、ぐんまのまちの“個性”を生かしながら、“まちのまとまり”をつくり、多様な移動手段を選択できる社会など、誰もが生活に必要なサービスを持続的に受けられることを目指してきた。

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。





図表 28 目指すべき都市の将来像のイメージ

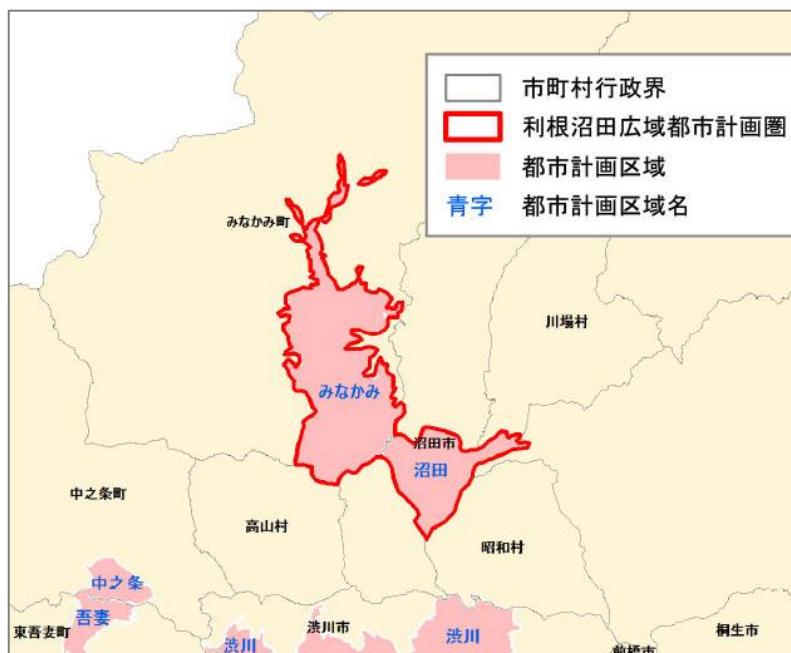
1-2.広域都市計画圏の現状及び課題

(1) 計画対象区域の範囲と位置

- 利根沼田広域都市計画圏は群馬県の北部に位置し、沼田都市計画区域及びみなかみ都市計画区域を合わせた連携した区域である。

図表 29 計画対象区域の範囲

名 称	市町村名	範 囲	規 模
沼田都市計画区域	沼田市	沼田市の一部	2,252 ha
みなかみ都市計画区域	みなかみ町	みなかみ町の一部	6,059 ha
計 2 区域			8,311 ha



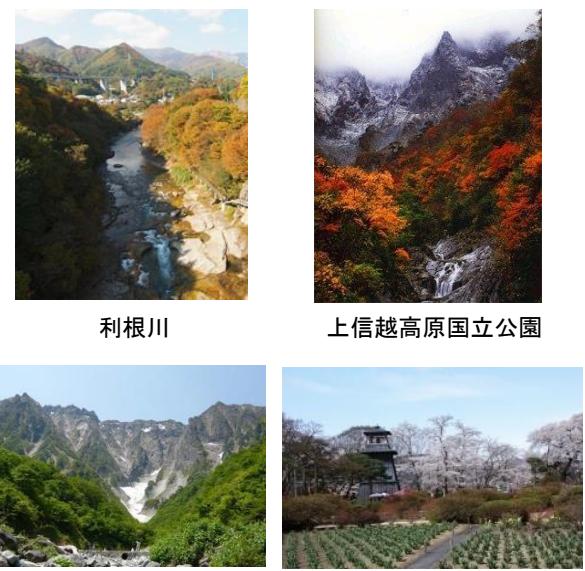
図表 30 利根沼田広域都市計画圏における都市計画区域

(2) 広域都市計画圏の都市的特色

- 利根沼田広域都市計画圏は、利根川や上信越高原国立公園、谷川岳に代表される山々などの多様な自然環境や美しい景観が広がり、縄文時代の矢瀬遺跡や城下町など歴史・文化資源のほか、古くから温泉地として栄え、文人墨客など多くの来訪者が訪れている。
- また、南北方向の関越自動車道やJR 上越線、東西方向の一般国道 120 号により形成されている交通の要衝であり、これらの広域交通ネットワークを活用しながら、一層の観光振興や地域振興が期待されている。



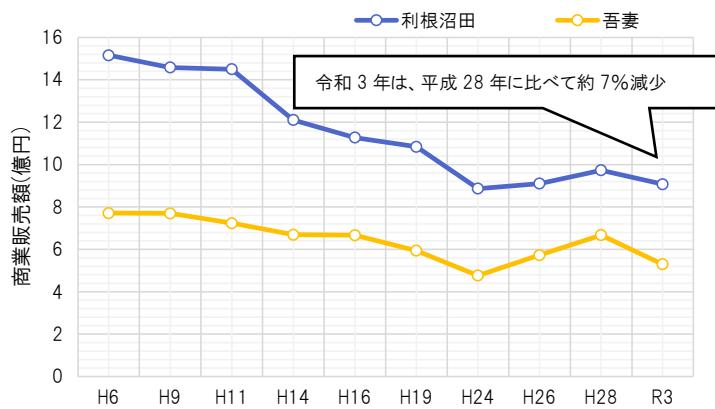
図表 31 利根沼田広域都市圏と周辺都市との関係図



図表 32 歴史文化・観光資源の一例

a. 商業

利根沼田広域都市計画圏の年間商業販売額（卸売業と小売業）は、平成 6 年以降、緩やかな減少傾向にある。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。

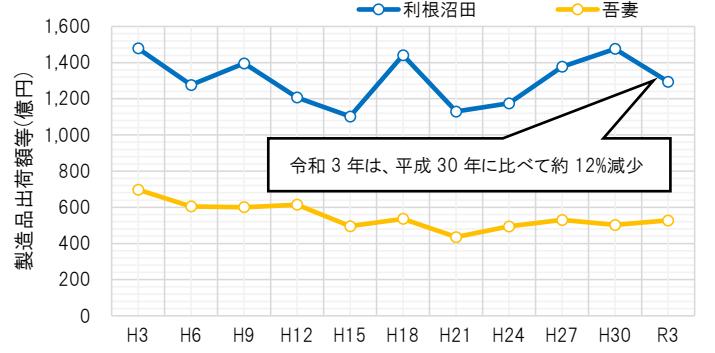


図表 33 広域都市計画圏別商業販売額の推移

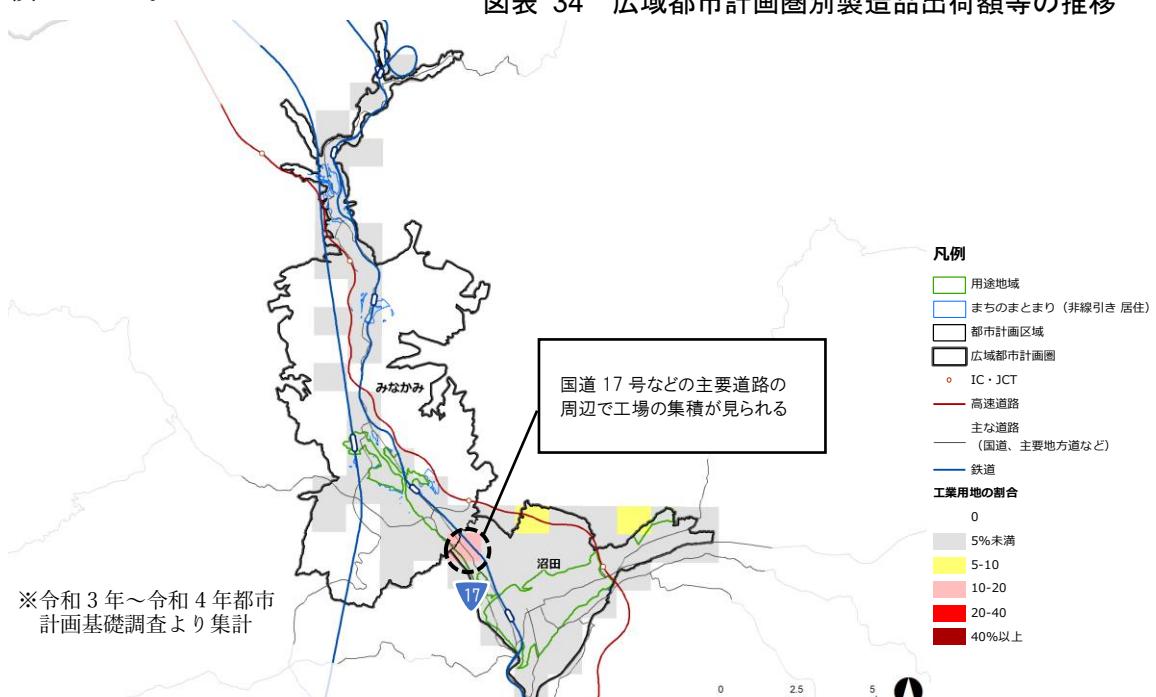
b. 工業

利根沼田広域都市計画圏の製造品出荷額等は、平成 21 年以降增加傾向にあったが、平成 30 年に減少に転じた。

工場の集積は、工業系用途地域を中心に、国道 17 号等の主要道路に沿って見られる。また、高速道路の IC ヘーケスが比較的容易な場所においても工場が集積している。



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 年にかけ利根沼田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白地地域の人口の割合は減少している。

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。

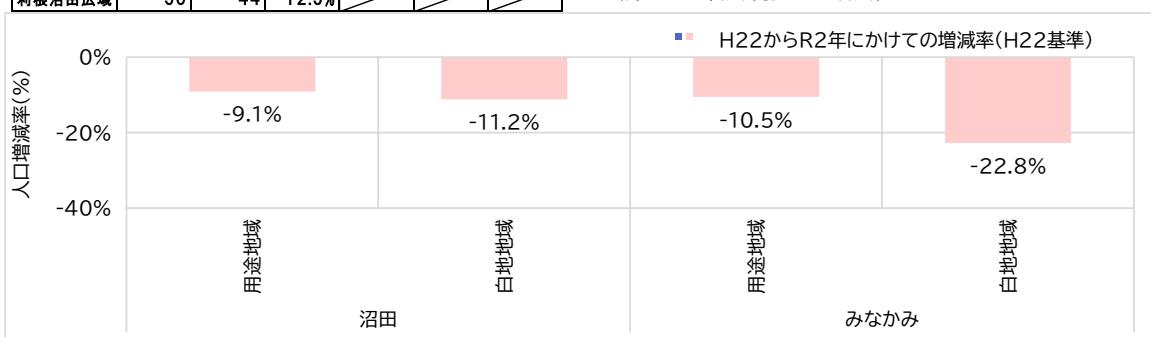
図表 36 区域別人口の推移
(平成 22 年～令和 2 年)

	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	-	-	-	-	-	-
市街化調整区域	-	-	-	-	-	-
非線引き用途地域	28	25	-9.3%	55.7%	57.7%	2.0%
非線引き白地地域	22	18	-16.5%	44.3%	42.3%	-2.0%
利根沼田広域	50	44	-12.5%			

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)

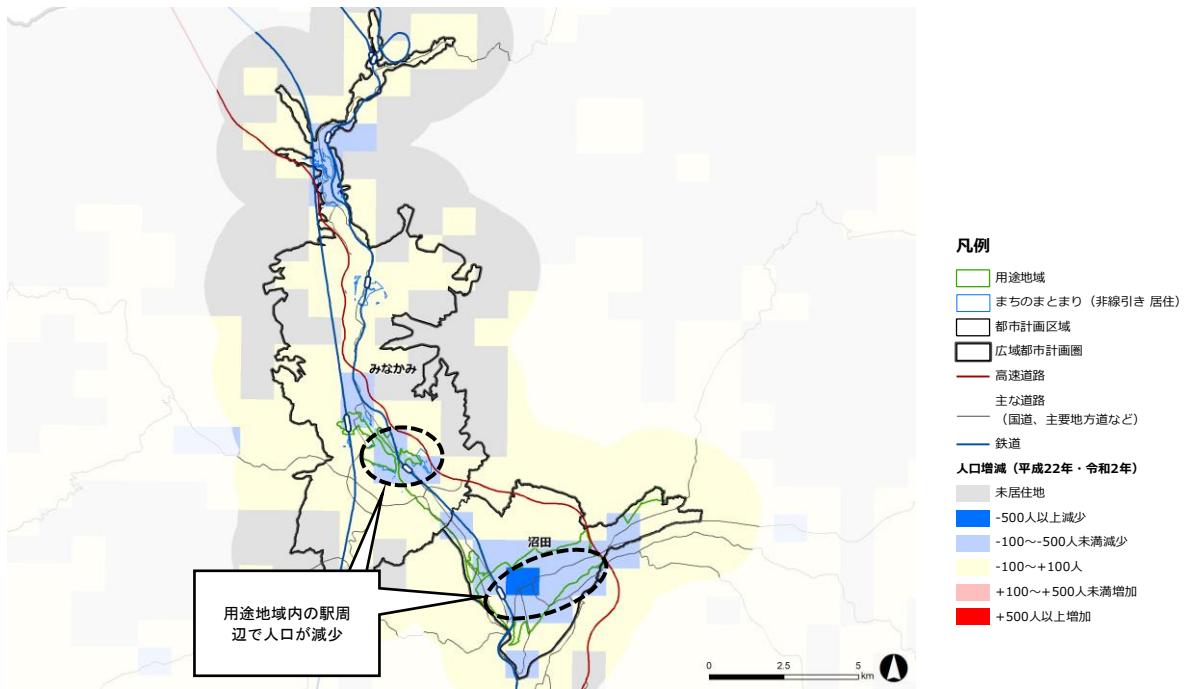
	H22	R2	増減率
公共交通沿線地域人口(千人)	26	23	-13.5%
公共交通沿線地域外人口(千人)	24	21	-11.3%

※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）

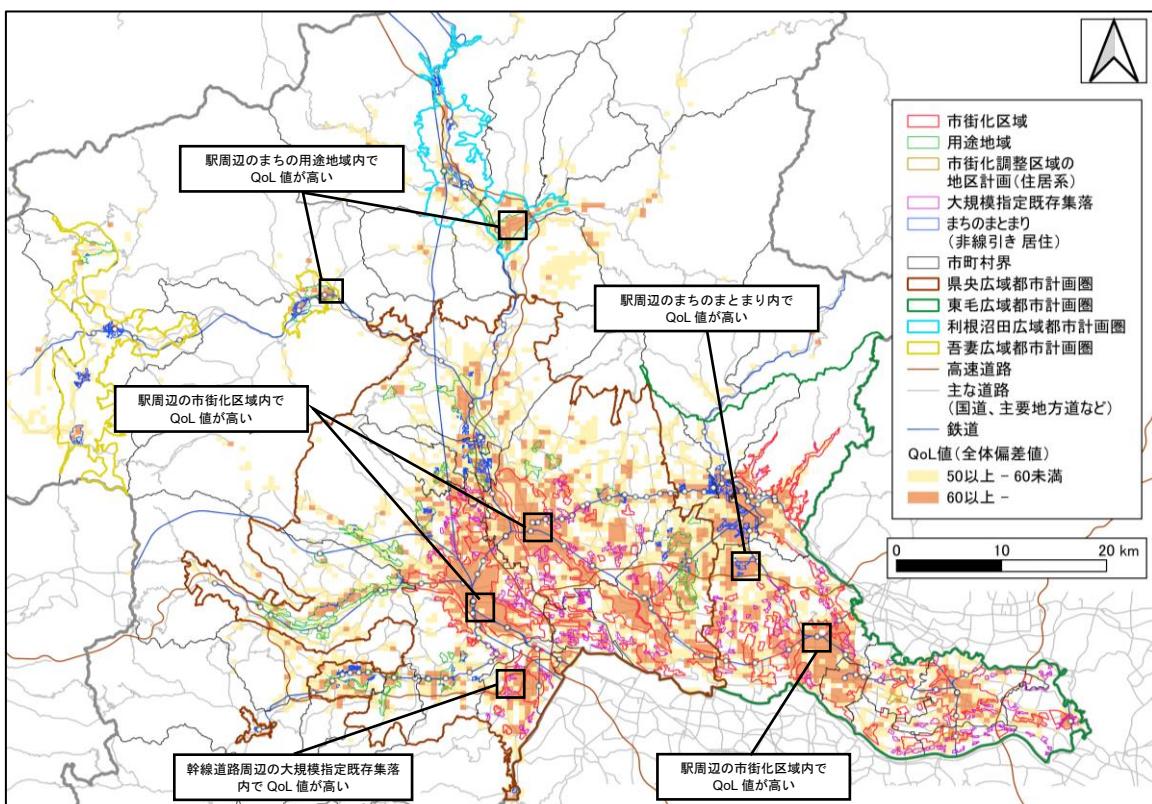


出典：国勢調査

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

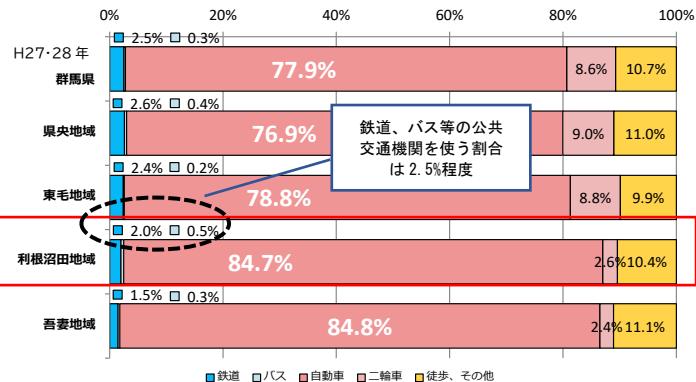
② 500m メッシュ単位で、生活環境の 12 指標のうち該当する指標の支払意思額を足し合わせた値である QoL 値を算出

* 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使う割合は2.5%程度（鉄道2.0%、バス0.5%）程度となっている一方、自動車利用が84.7%と多くを占めている。

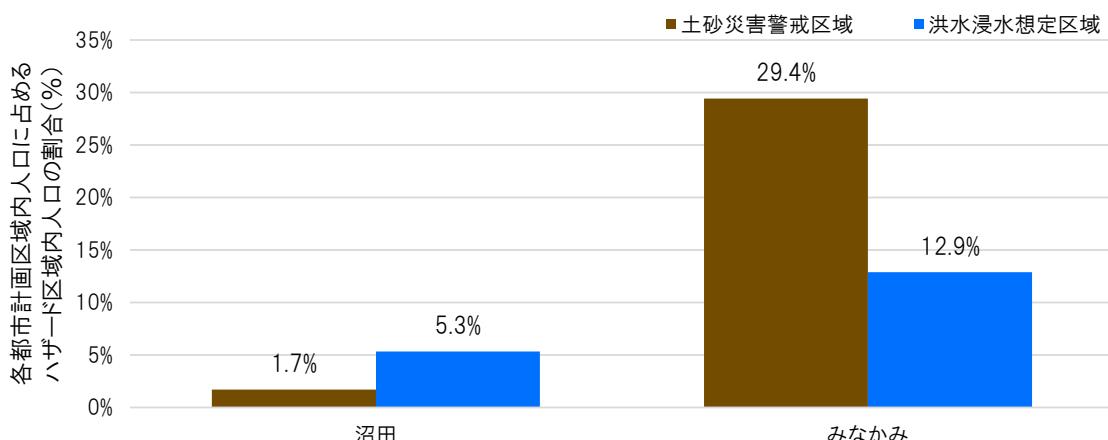


出典：平成 27 年度・平成 28 年度群馬県パーソントリップ調査

図表 42 代表交通手段構成比

d. 防災

土砂災害警戒区域は、主に人口密度が低い山間部に指定されているものの、みなかみでは都市計画区域内人口のうち29.4%が土砂災害警戒区域内に居住している。また、洪水浸水想定区域^{*1}は、人口が集積している地域も含めた利根川沿いを中心に指定されており、みなかみでは12.9%が洪水浸水想定区域内に居住している状況である。

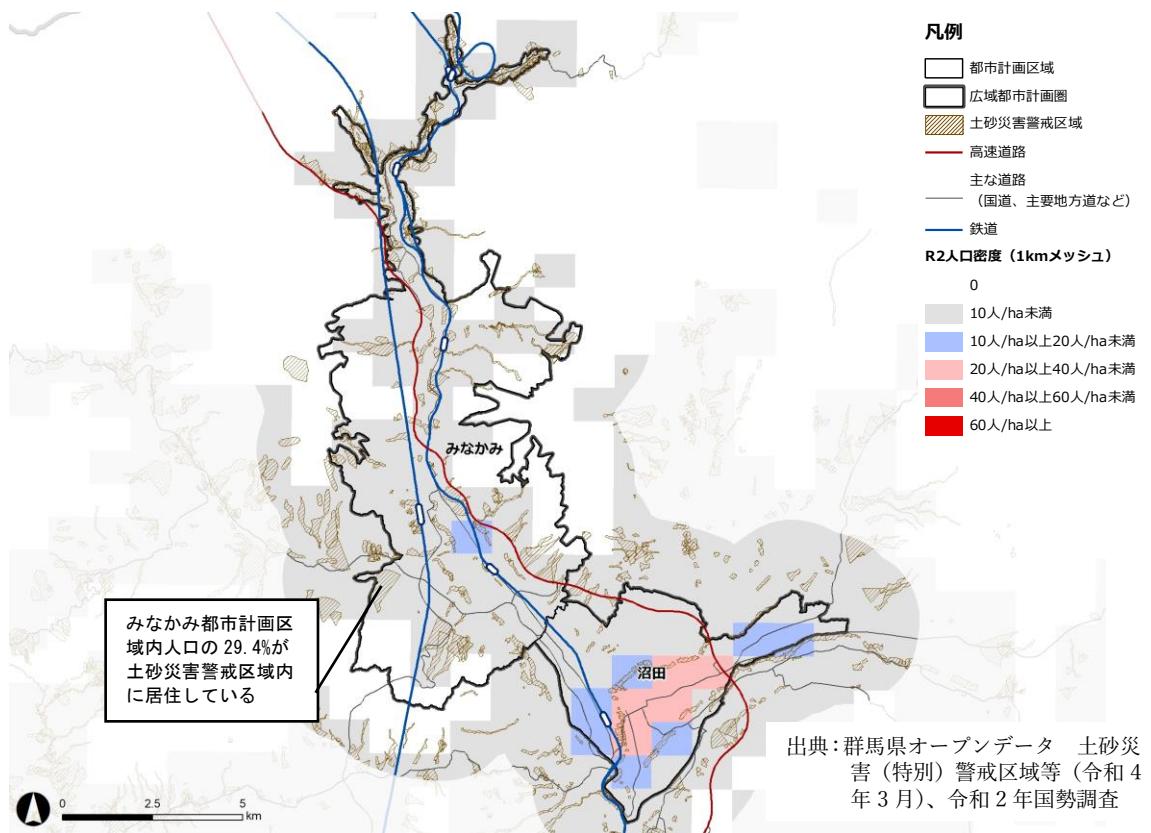


※ハザード区域面積は、GISによる集計値である。ハザード区域内人口は、ハザード区域内住宅用地／都市計画区域内住宅用地×令和2年人口より算出（住宅用地は、令和3年～令和4年都市計画基礎調査土地利用現況より引用）

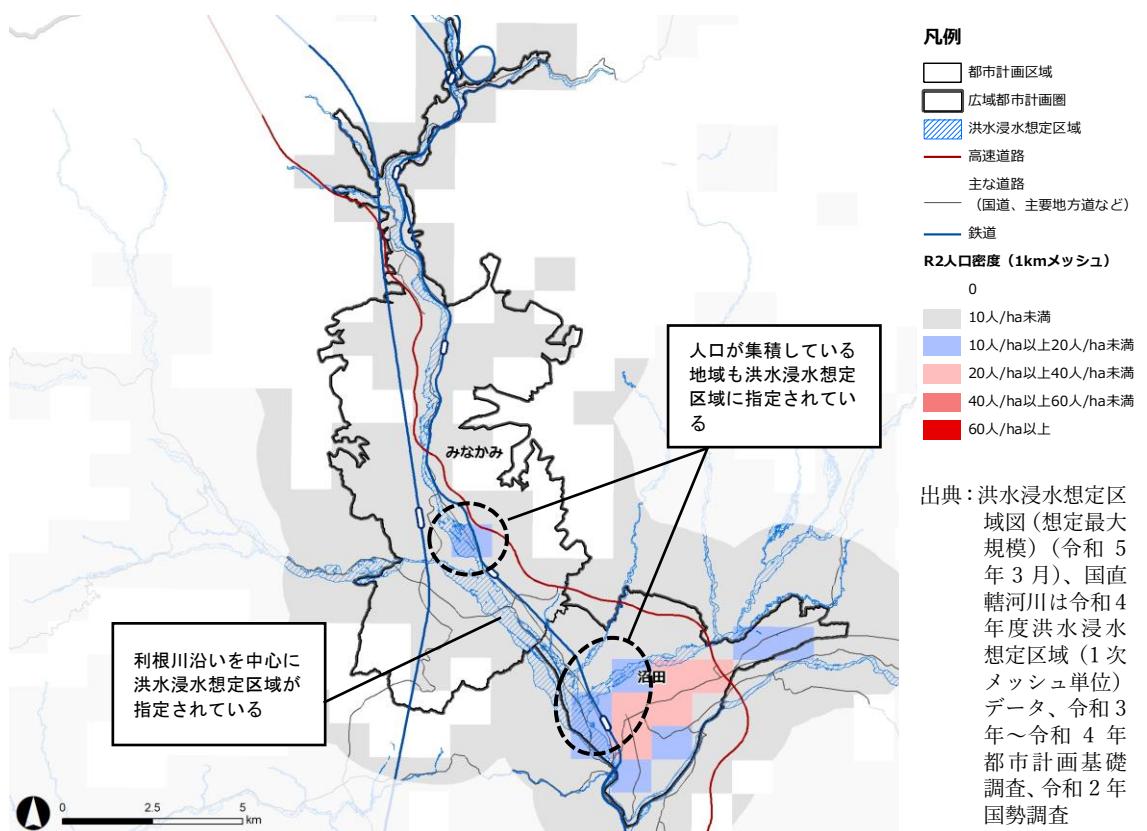
出典：群馬県オープンデータ 土砂災害警戒区域（令和4年3月）、洪水浸水想定区域図（想定最大規模）（令和5年3月）、国直轄河川は令和4年度洪水浸水想定区域（1次メッシュ単位）データ、令和3年～令和4年都市計画基礎調査

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です。



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

利根沼田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

- 利根沼田広域都市計画圏全体で人口減少がみられ、白地地域が、用途地域と比較して高い減少率となっている。引き続き、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

- 山々に囲まれた盆地や河岸段丘、谷あいに市街地が形成しており、土砂災害の危険性の高い地域に含まれているため、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

- 利根川、上信越高原国立公園、谷川岳に代表される山々、縄文時代の矢瀬遺跡や城下町、多数の温泉地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。

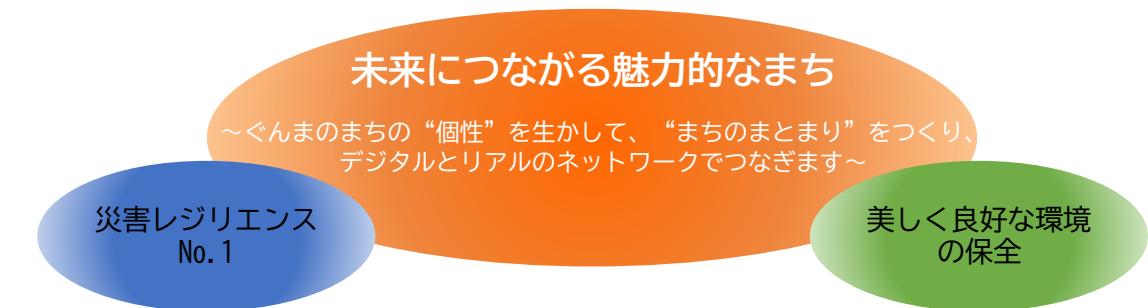
e. 都市経営

- 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。
- 商業販売額が平成 6 年以降、製造品出荷額等も平成 30 年以降減少傾向にあるが、観光資源などを生かして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.利根沼田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

利根沼田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	居住者や来訪者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	災害時にも生活が守られる安全・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）を生かした個性的で質の高い、快適な都市空間の再構築
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	観光資源を生かし、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」として位置付ける。
- 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 単独の市町村や都市計画区域では担いきれない広域的な商業、業務、教育、文化、医療及び行政等の都市機能が複数集積し、これらの都市的サービスとまちなか居住のための居住機能が複合的に提供される地区。 ○ 観光拠点としての機能を併せもつこともある。
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「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	(条件なし)	・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m ² 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)	【県内外から集客が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

- 都市拠点及び地域拠点として、具体的には図表 51 の地区を位置づける。
- 都市拠点では、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。

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。
- 既存の工業・流通団地などの操業環境の保全・育成、高速交通網を活用した計画的土地利用に基づく新たな産業誘致など、周辺環境に配慮した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維持を目指す。
- 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を誘客す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、「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。
- 産業拠点及び観光拠点については具体的な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。
- 連携軸の機能を強化することによって、利根沼田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 48 連携軸の役割

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
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

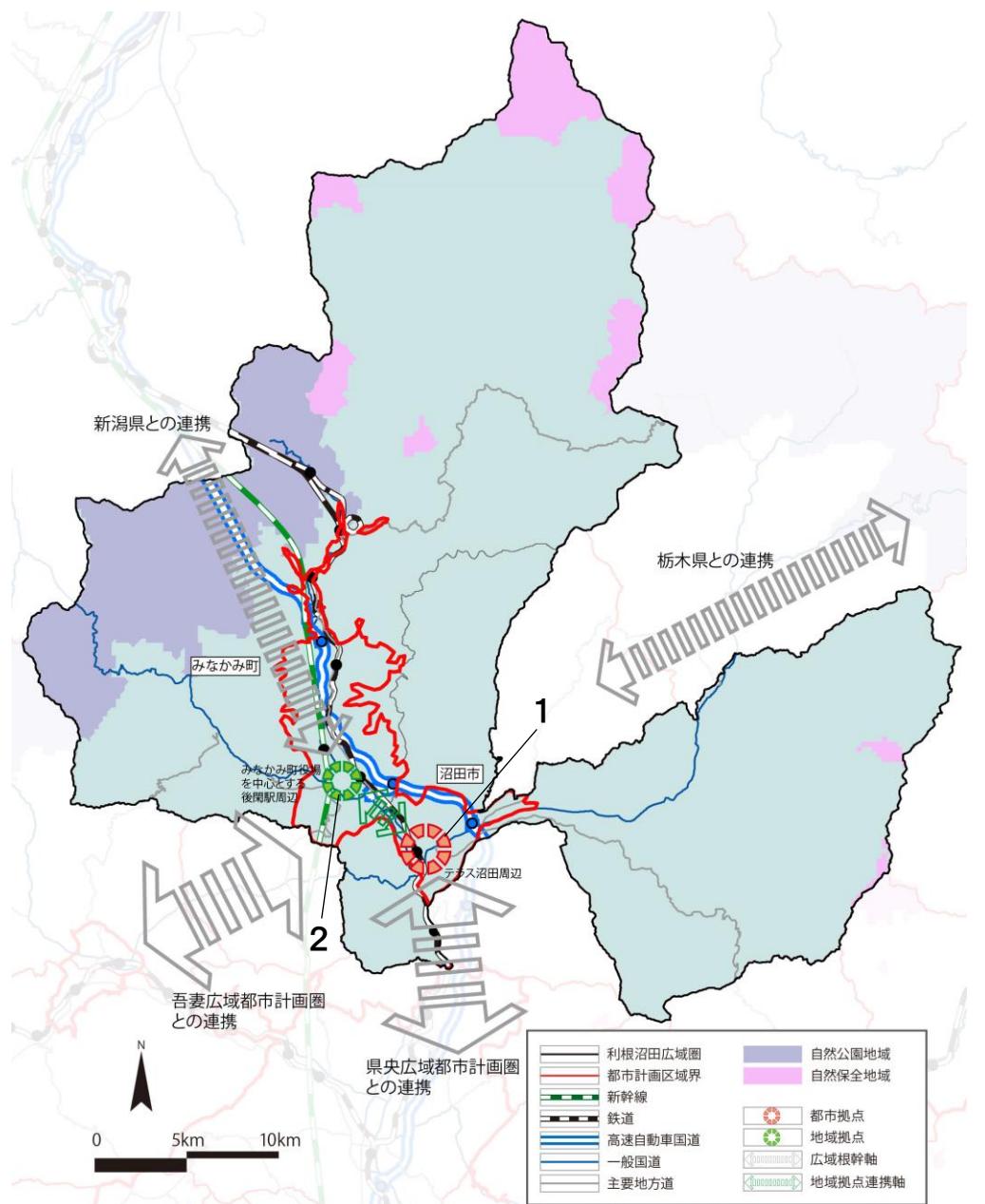
図表 49 連携・補完する相互の拠点の種別と連携軸の種別との対応関係

	広域都市計画圏	都市拠点	地域拠点又は産業拠点、観光拠点
広域都市計画圏	広域根幹軸		
都市拠点		都市拠点連携軸	
地域拠点又は産業拠点、観光拠点			地域拠点連携軸

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

※生活拠点と都市・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。

■ 利根沼田広域都市計画圏の都市構造図（都市・地域拠点と連携軸）



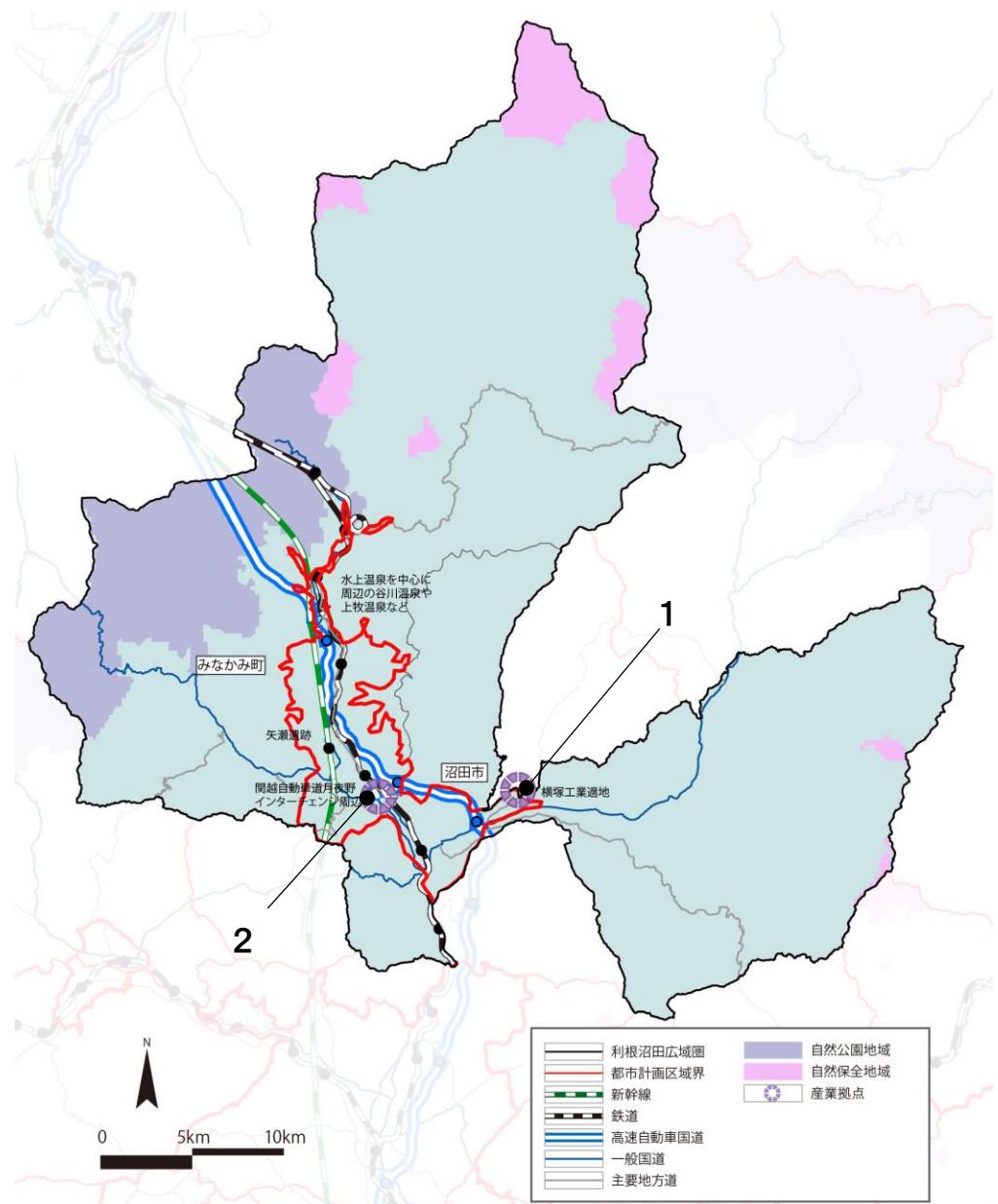
注) 図中の番号は、図表 51 に示す拠点番号に対応

図表 50 利根沼田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	沼田	テラス沼田周辺	商業、業務・行政、医療、文化及び居住	主に教育機能や医療（高度）機能については県央広域都市圏と連携
2	地域	みなかみ	みなかみ町役場を中心とする後閑駅周辺	業務・行政、医療、文化及び居住	主に商業機能や教育機能については、近接する都市拠点（テラス沼田周辺）と連携

■ 利根沼田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 利根沼田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）

No.	都市計画区域	位置(地区名等)
1	沼田	横塚工場適地
2	みなかみ	関越自動車道月夜野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。

■ 利根沼田広域都市計画圏の観光拠点

- 「主要な温泉地」「東国文化等の歴史拠点」などの、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。
- 「主要な温泉地」として、水上温泉を中心に周辺の谷川温泉 など
- 「東国文化等の歴史拠点」として、矢瀬遺跡（みなかみ） 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。

- 利根沼田広域都市計画圏を構成する2都市計画区域（沼田都市計画区域、みなかみ都市計画区域）においては、今後人口が減少していくことが予想されており、また、区域区分による土地利用規制を必要とするような開発圧力の高まりはみられないことから、区域区分を定めないこととする。
- なお、区域区分は定めないが、都市機能等の集積を誘導、また宅地化の拡散を抑制し、まとまりのある市街地を形成し維持するために、用途地域の指定のほか、地区計画の活用などにより、計画的な土地利用を図ることとする。

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
定めない	沼田都市計画区域	沼田市
	みなかみ都市計画区域	みなかみ町

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が必要となり、将来のインフラ維持コストの更なる増大につながることから、居住は駅周辺など公共交通の利便性が高く、下水道などのインフラが整っている地域に誘導する。

A.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.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效地に活用 (●●)

- 都市拠点や地域拠点においては、土地の有効利用を図るとともに、空き家や空き地などの既存ストック（都市アセット）の有効活用と適正管理により、良好な居住環境の形成を図り、まちなか居住を促進する。
- 既成市街地や既存集落における住宅地については、空き地・空き家や既存施設を有効活用するとともに、ゆとりある居住環境を形成し、これまで築かれてきたコミュニティの維持を図る。

(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.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、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。
- C.自動車利用に対応した「沿道サービス型商業地」は、各拠点の商業地との役割分担に配慮するとともに、周辺環境への影響、都市施設の整備状況を勘案し、適切に配置・誘導を図る。

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原則、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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 m²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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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し、例えば、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。

(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等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、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等に配置する。
- 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を積極的に抑制するために、居住や都市機能を誘導する区域及び施設等を位置づける立地適正化計画制度との整合・連携を図る。
- その際、ハザードエリアに適さない土地利用である居住を抑制し、まちのまとまりへの居住誘導を効果的に図る。

- 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) 非線引き都市計画区域用途地域の土地利用の方針

① 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 (●)

- 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。
- 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、さまざまなニーズ変化に対応できる質の高い住環境を整備する。

② 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

- 都市拠点においては、担うべき役割に応じた都市機能の集積や更新、また、コンパクトな市街地の形成を図るために、土地の高度利用に努め、活力と魅力ある市街地の形成を図る。
- 都市拠点や地域拠点においては、周辺環境との調和や美しい都市景観の形成に配慮しつつ、低未利用地等の有効活用を図りながら、まちなか居住を促進する。

b. 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

- 以下のような地域は土地利用を市町村都市計画マスタープランも踏まえて、地区計画等を併用した用途地域の変更により、見直すことを検討する。

- ・拠点において多様な都市機能の集積を促進し、土地利用の複合化を図るために、必要に応じて用途転換を検討する場合
- ・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
- ・生活利便性を高める地区にあって、コンパクトな市街地の形成及び適正な土地利用を念頭に、その地区の特性や周辺地域との機能分担の中で、必要に応じ、用途の純化や用途の複合化を検討する場合

c. 居住環境の改善又は維持に関する方針

- 良好的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。
- 基盤整備が遅れている地区や住宅等が密集している地区においては、土地の交換や空き家を効果的に活用しながら道路や公園等の基盤整備を促進し、居住環境の改善に努める。
- 既に都市基盤整備がなされ、良好な住環境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や地球環境への貢献のために、身近な緑（生垣やオープンガーデンなど）の創出に努める。
- 既存集落においては、コミュニティの形成や持続を考慮し、安全で安心して住み続けたくなるような良好な居住環境の維持を図る。

d. 都市内の緑地又は都市の風致に関する方針

- 都市内に残る平地林、河畔林、社寺林、保存樹、水辺、古墳などの史跡等の緑は、都市に潤いを与える身近で貴重な自然環境であり、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。
- 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) 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 (●)

- 用途地域外でまちのまとまりを形成すべき地域では、道路などの基盤が整ったところを中心に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。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や特定用途制限地域を指定した上で、居住誘導区域を指定することも考えられる。

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 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区域等については、優良な農業生産地帯として積極的に保全するものとする。
- 既存の集落においては、周辺の田園環境との調和に配慮しながら地区計画等を活用し、必要な基盤整備を行い、地域コミュニティの維持を図る。

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 (●●)

- 土砂災害特別警戒区域については、砂防堰堤や急傾斜地対策などを進めるとともに、原則、居室を有する建築物を制限する。
- 地形や地質等の地理的条件や過去の災害履歴を踏まえ、溢水（いっすい）、湛水（たんすい）等の災害の危険が高い地区については、市街化を抑制する。

⑤ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針 (●)

- 森林や丘陵地などの緑地については、保水や地球温暖化の抑制といった生活環境保全機能、又は自然景観形成・観光資源といった観点からも重要なため、今後とも維持・保全を図る。

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。

- JR 上越線を軸とした、鉄道・路線バス、地域の移動ニーズに対応した適切な公共交通手段が連携した、一体的な公共交通サービスの提供
- 交通弱者（高齢者、学生）や来訪者が利用しやすい公共交通サービスの提供

【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、観光等の観点から、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

拠点間や地域間の連携を促す道路の整備推進

- 広域根幹軸、地域拠点連携軸に位置づけられた路線の整備を推進し、連携軸の強化を図る。
- 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。
- 道路整備においては、高齢者が歩きやすいよう、あるいは車いすなどの通行が容易になるよう、歩道の段差解消等のバリアフリー化を図るとともに、沿道の住環境の保全などにも配慮した整備を推進する。
- 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。

* 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。

③ 主要な施設の整備目標

- 利根沼田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。

図表 55 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
みなかみ 都市計画区域	3・4・4 真政悪戸線	A	地域拠点連携軸	町道真政悪戸線

(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 (●)

- 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区間の活用

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 (●)

- 必要な個所について治水対策を行うとともに、良好な水辺環境づくりを推進する。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 (●●)

- 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。

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 (●)

都市機能の集積やまちなか居住を誘導する基盤整備の推進

- 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。

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

- 利根沼田広域都市計画圏は、シンボル的な存在である利根川の水辺や谷川岳の緑、また、北部に広がる山々や市街地近郊の里山など、人々の生活に潤いと安らぎを与えるほか、生物の営みを育むなど、多様な機能を有す豊かな緑と水の資源を有している。
- これらの豊かな地域資源や良好な自然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、景観形成の向上に資する緑地として位置づけ、保全を図るものとする。
- 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 (●)

水とみどりの保全と活用

- 地域の緑の核となる公園・緑地の充実を図るとともに、既存公園の維持補修に努める。
- 河川沿いや幹線道路沿いの緑化を進めるとともに、住宅地における花や緑の充実などに努める。
- 良好な緑を持つ山麓、丘陵の保全を図るとともに、特に、貴重な自然環境や都市の風致を維持する上で重要な自然環境・景観などについては、風致地区や特別緑地保全地区等の制度の活用を検討する。

② レクリエーション系統 (●)

公園・緑地等の充実と都市計画公園等の見直し

- レクリエーションの場として緑地やオープンスペースの整備を進めるとともに、既存の公園の機能更新と適切な維持管理を行い、憩いとやすらぎの場や環境改善の場として充実を図る。
- 長期にわたり未整備となっている公園・緑地については、関係市町との連携のもと、まちづくりの方針との整合性や必要性などについて検討を行い、適宜見直しを行う。
- 公園緑地の利用及び存在効果が高まるよう、歴史・文化資源等を含めた緑地相互間を有機的に結ぶネットワークの形成を図ることで、緑豊かな環境が地域住民の身近なものとなるような配置を検討する。

③ 防災系統 (●)

公園・緑地の防災機能の強化

- がけ崩れなどの土砂災害を防止するため、斜面地の縁については原則として保全を図る。
- 市街地の防災性の向上を図るため、避難場所となる身近な公園や広場の整備を図るとともに、幹線道路の沿道緑化等による延焼遮断帯としての機能強化について検討する。
- 運動公園等については、災害発生時における広域避難場所、災害活動拠点など防災機能を併せ持つ公園として機能強化を図る。

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

- 利根沼田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、利根沼田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】

- 良好的な景観の保護（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）という観点から利根沼田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。

- ・利根川、片品川等の山間部の渓谷景観、河岸段丘等から見下ろされる景観
- ・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

【本広域圏の自然特性を生かす】

- 利根沼田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、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

- 計画した主要な公園・緑地については整備済であるが、今後、他の計画との整合を図りながら、新たな公園等の公共空地の整備について検討を進める。

<第2編 個別都市計画区域編>

4. 都市計画区域ごとの方針（非線引き都市計画区域）

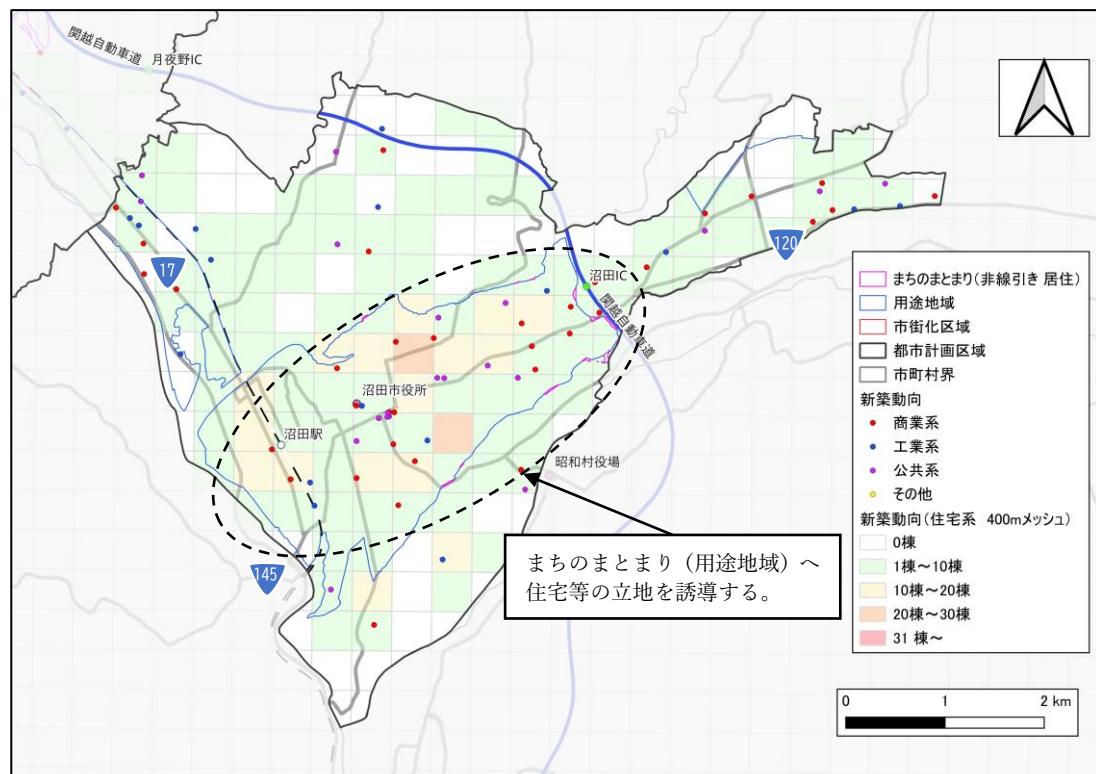
4-1. 沼田都市計画区域

区域の範囲	沼田市の一部	【位置図】																	
区域の特性・人口動向等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 利根沼田広域都市計画圏の南に位置し、赤城・子持・三峰などの山々に囲まれ、区域内を流れる片品川などでは独特的な地形の河岸段丘が形成されている。 ○ 古くから城下町として栄え、鉄道開業以降は商業都市・産業都市として栄え、近年はJR上越線、関越自動車道、一般国道17号などで形成される交通の要衝として発展している。 ○ 人口は平成22年～令和2年にかけて用途地域、用途地域外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5.3%が洪水浸水想定区域内に、1.7%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） 																		
新築の動向	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平成29年～令和3年の建築物の新築は、68.5%が用途地域内で、用途地域外は31.5%がその他で行われている。用途地域と用途地域外のまちのまとまり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3.8%増えた。 ○ 幹線道路沿いに住宅系の新築が見られ、市街地の拡大が懸念される。 	<p>【新築動向（平成29年～令和3年の新築件数）】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">年</th> <th rowspan="2">新築 件数</th> <th colspan="2">用途 地域</th> <th rowspan="2">その他</th> </tr> <tr> <th>まちのまとまり</th> <th>用途地域外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成29年～ 令和3年</td> <td>472</td> <td>—</td> <td>217</td> <td>68.5%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>—</td> <td>31.5%</td> <td>31.5%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">（出典：令和4年都市計画基礎調査）</p>	年	新築 件数	用途 地域		その他	まちのまとまり	用途地域外	平成29年～ 令和3年	472	—	217	68.5%			—	31.5%	31.5%
年	新築 件数	用途 地域			その他														
		まちのまとまり	用途地域外																
平成29年～ 令和3年	472	—	217	68.5%															
		—	31.5%	31.5%															
区域の主要課題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 用途地域外のまちのまとまり以外において、住宅の新築が進んでいる一方で、用途地域を中心に公共公益施設をはじめ多様な都市機能の集積が見られることから、既存ストック（都市アセット）を生かしながら、都市施設の再編や新たな都市機能の集積を促進とともに、まちなか居住を促進することにより定住人口を確保し、広域都市計画圏の拠点としての機能を維持していくことが必要である。 ○ 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。 																		
区域区分に関する方針	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 区域区分の有無：区域区分を定めない <ul style="list-style-type: none"> ・今後人口が減少していくことが予想されており、また、区域区分による土地利用規制を必要とするような開発圧力の高まりはみられないことから、区域区分を定めないこととする。 ・なお、区域区分は定めないが、都市機能等の集積を誘導、また宅地化の拡散を抑制し、まとまりのある市街地を形成し維持するために、用途地域の指定のほか、地区計画の活用などにより、計画的な土地利用を図ることとする。 																		
まちのまとまりの形成に向けた対応方針	<ul style="list-style-type: none"> ○ まちのまとまり <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・用途地域の指定がある範囲を原則として、災害リスクに配慮しながら、立地適正化計画による居住誘導区域及び都市機能誘導区域を指定し、住宅あるいは都市機能増進施設の立地の誘導を図る。 																		

※新築動向図の棟数は集合住宅、戸建住宅に限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。
- 幹線道路の沿道等
 - ・幹線道路の沿道において土地利用が促進されることが予測される区域については、特定用途制限地域を指定し、無秩序な市街化の進行を抑制する。まちのまとまり付近でまちづくり上の位置づけがある地域については、日常生活に必要な商業施設等の立地を許容する特定用途制限地域を指定することを検討する。



※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)

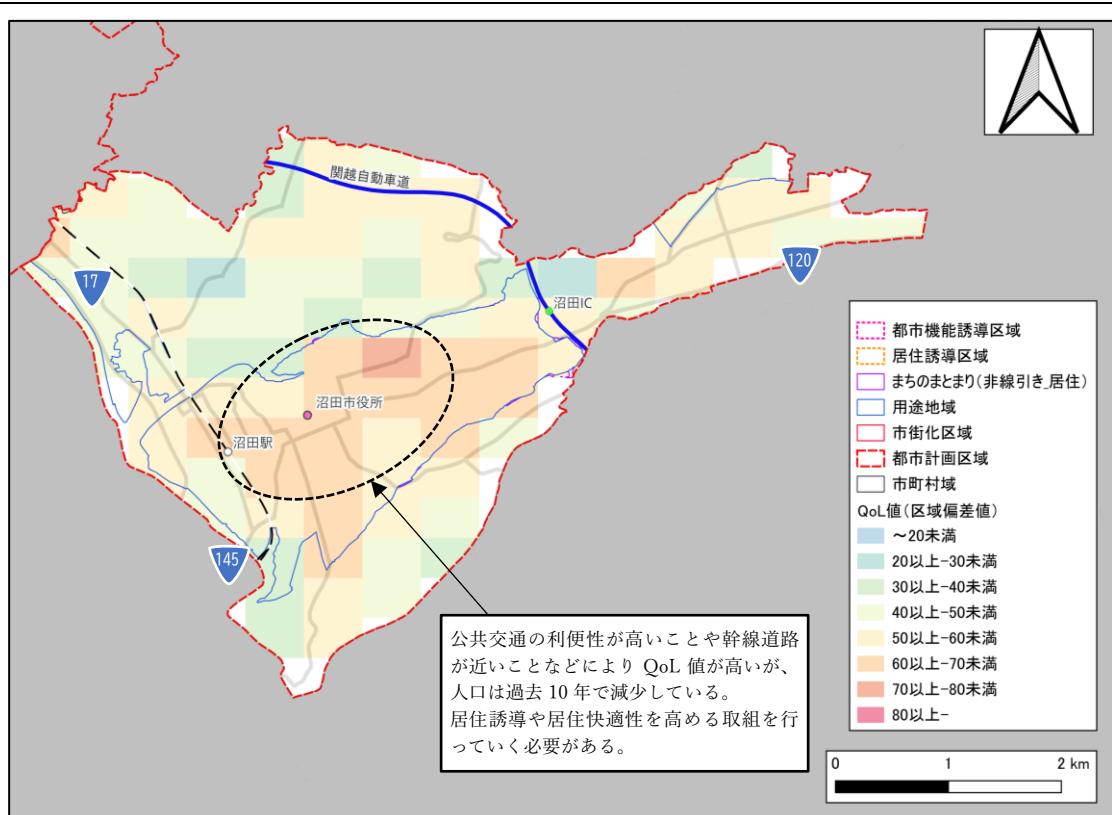
参考資料

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。



4-2.みなかみ都市計画区域

区域の範囲	みなかみ町の一部	【位置図】									
区域の特性・人口動向等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 利根沼田広域都市計画圏の北に位置し、谷川岳に代表される山々に囲まれ、上信越高原国立公園など豊かな自然環境を有し、区域の中央を利根川が南北に流れ、沿岸部に市街地が形成されている。 ○ 矢瀬遺跡など東国文化を代表する遺跡のほか、豊かな自然環境と豊富な温泉資源に恵まれ、文人墨客をはじめ多くの観光客が訪れている。 ○ 人口は平成 22 年～令和 2 年にかけて用途地域、用途地域外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 12.9%が洪水浸水想定区域内に、29.4%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) 										
新築の動向	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平成 29 年～令和 3 年の建築物の新築は、40.2%が用途地域内で、用途地域外は 50.5%がその他で行われている。用途地域と用途地域外のまちのまとまりをあわせた新築件数の割合は、平成 23 年～平成 27 年と比較して同程度である。 ○ 幹線道路沿いに住宅系の新築がみられ、用途地域内やまちのまとまり内への誘導が進んでいない状況がある。 	<p>【新築動向（平成 29 年～令和 3 年の新築件数）】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>用途地域</th> <th>用途地域外のまちのまとまり</th> <th>その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 29 年～ 令和 3 年</td> <td>新築件数 割合</td> <td>78 40.2%</td> <td>18 9.3%</td> <td>98 50.5%</td> </tr> </tbody> </table> <p>(出典：令和 4 年都市計画基礎調査)</p>		用途地域	用途地域外のまちのまとまり	その他	平成 29 年～ 令和 3 年	新築件数 割合	78 40.2%	18 9.3%	98 50.5%
	用途地域	用途地域外のまちのまとまり	その他								
平成 29 年～ 令和 3 年	新築件数 割合	78 40.2%	18 9.3%	98 50.5%							
区域の主要課題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 人口は減少傾向にあるが、用途地域外での市街地の拡散の抑制のための対策とまちのまとまりの形成・維持に向けた対策が必要である。 ○ 人口減少の中で現在の市街地のまとまりを維持していくとともに、広域交通の利便性の高い高速道路インターチェンジ周辺の企業立地や、幹線沿道の商業系施設立地やミニ開発の発生などによる土地利用の混在に対して、適切な土地利用誘導を図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。 										
区域区分に関する方針	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 区域区分の有無：区域区分を定めない <ul style="list-style-type: none"> ・現状の土地利用動向から市街地の拡散傾向が見られるが、今後人口が減少していくことが予想されており、また、区域区分による土地利用規制を必要とするような開発圧力の高まりはみられないことから、区域区分を定めないこととする。 ・なお、区域区分は定めないが、都市機能等の集積を誘導、また宅地化の拡散を抑制し、まとまりのある市街地を形成し維持するために、用途地域の指定のほか、地区計画の活用などにより、計画的な土地利用を図ることとする。 										
まちのまとまりの形成に向けた対応方針	<ul style="list-style-type: none"> ○ まちのまとまり <ul style="list-style-type: none"> ・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。 										

※新築動向図の棟数は集合住宅、戸建住宅に限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。

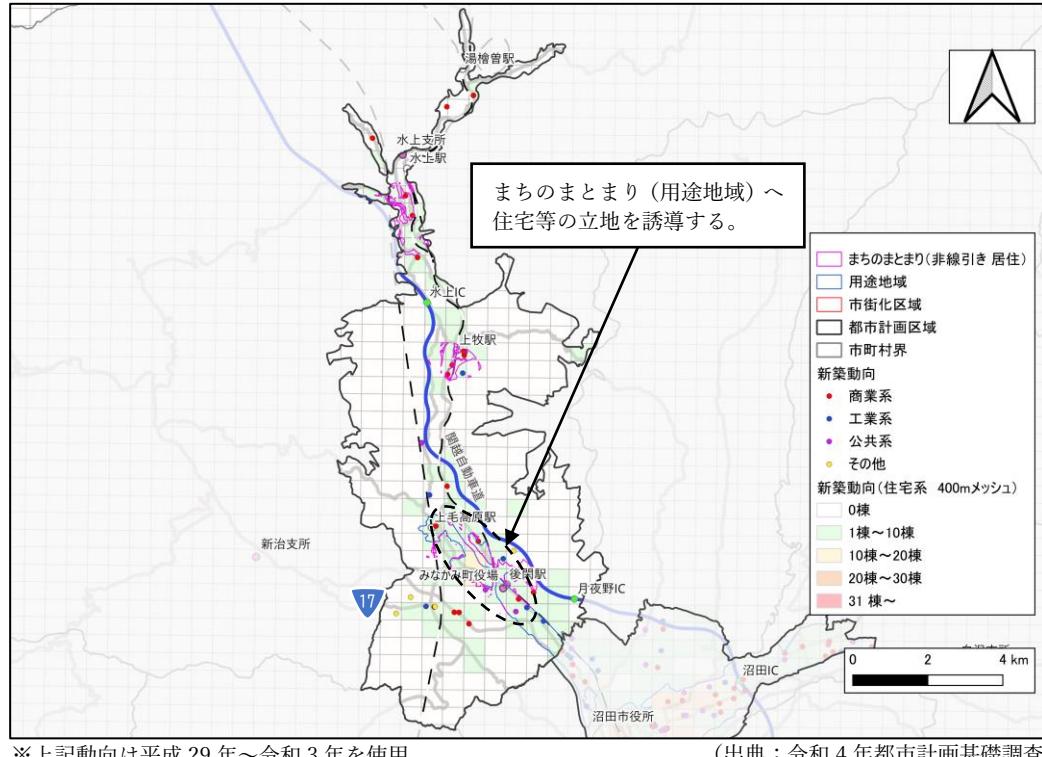
- ・用途地域の指定がある範囲を原則として、災害リスクに配慮しながら、立地適正化計画による居住誘導区域及び都市機能誘導区域を指定し、住宅あるいは都市機能増進施設の立地の誘導を検討する。

○ まちのまとまり外

- ・まちのまとまり外の地域については、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が促進されることが予測される区域については、特定用途制限地域を指定し、無秩序な市街化の進行を抑制する。まちのまとまり付近でまちづくり上の位置づけがある地域については、日常生活に必要な商業施設等の立地を許容する特定用途制限地域を指定することを検討する。



※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。

公共交通の利便性が高いことや幹線道路が近いことなどにより QoL 値が高いが、人口は過去 10 年で減少している。
居住誘導や居住快適性を高める取組を行っていく必要がある。

