

**東毛広域都市計画圏
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針**

**桐 生都市計画区域
新 里都市計画区域
太 田都市計画区域
藪 塚都市計画区域
館 林都市計画区域
みどり都市計画区域**

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

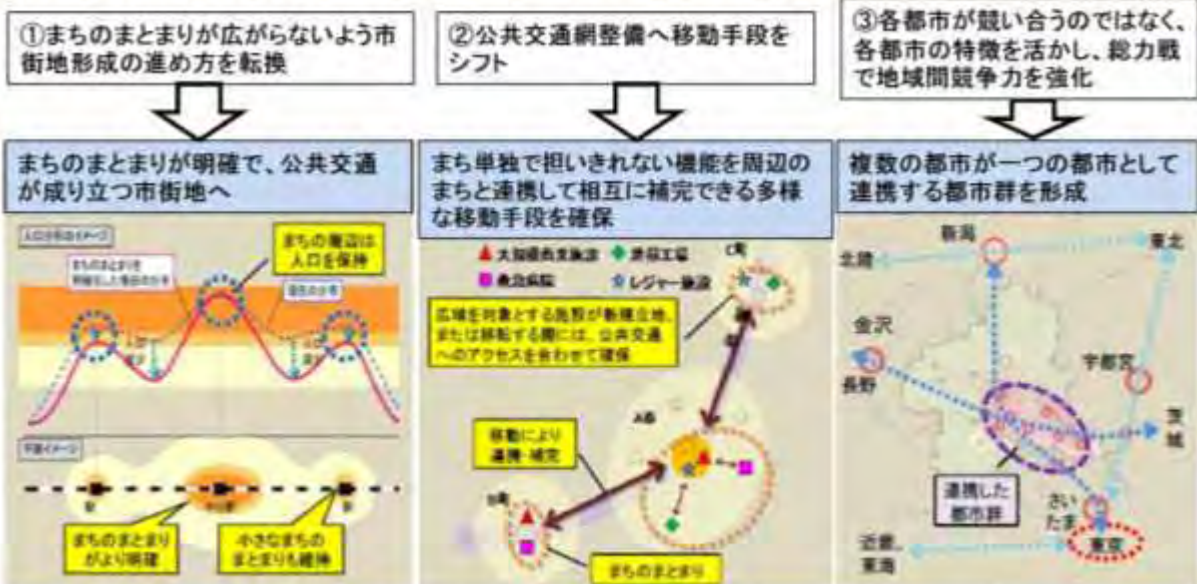
(1) 都市計画区域マスタープランとは

- 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】
	<p>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。</p> <p>住宅地 郊外部における住宅地の開発は、原則抑制する。</p> <p>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、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。</p>

< 目 次 >

第1編 広域都市計画マスタープラン

1. 計画の役割・位置づけ	1
2. 都市計画の目標	3
2-1 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) ぐんまのまちづくりのあり方	6
(4) 広域都市計画圏でのマスタープランの策定	14
2-2 計画対象区域と目標年次	17
(1) 計画対象区域の範囲と位置	17
(2) 目標年次	18
2-3 広域都市計画圏の現状と課題	19
(1) 広域都市計画圏の現状と課題	19
2-4 東毛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	20
(2) 目指すべき都市構造と市街地像	22
3. 区域区分の有無及び区域区分を定める際の方針	33
(1) 区域区分の有無	33
(2) 区域区分の方針	33
4. 主要な都市計画の決定の方針	35
4-1 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	35
(1) 主要用途の配置の方針	35
(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における方針	40
4-2 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	44
(3) 河川の都市計画の決定の方針	44
(4) その他の都市施設の都市計画の決定の方針	45
4-3 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	46
(1) 主要な市街地開発事業の決定の方針	46
(2) 市街地整備の目標	46
4-4 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	47
(1) 基本方針	47
(2) 主要な緑地の配置の方針	47
(3) 主要な緑地の確保目標	48

第2編 都市計画区域毎の方針

・桐生都市計画区域	50
・新里都市計画区域	51
・太田都市計画区域	52
・藪塚都市計画区域	53
・館林都市計画区域	54
・みどり都市計画区域	55

第1編 広域都市計画マスタープラン

1. 計画の役割・位置づけ

1-1 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。

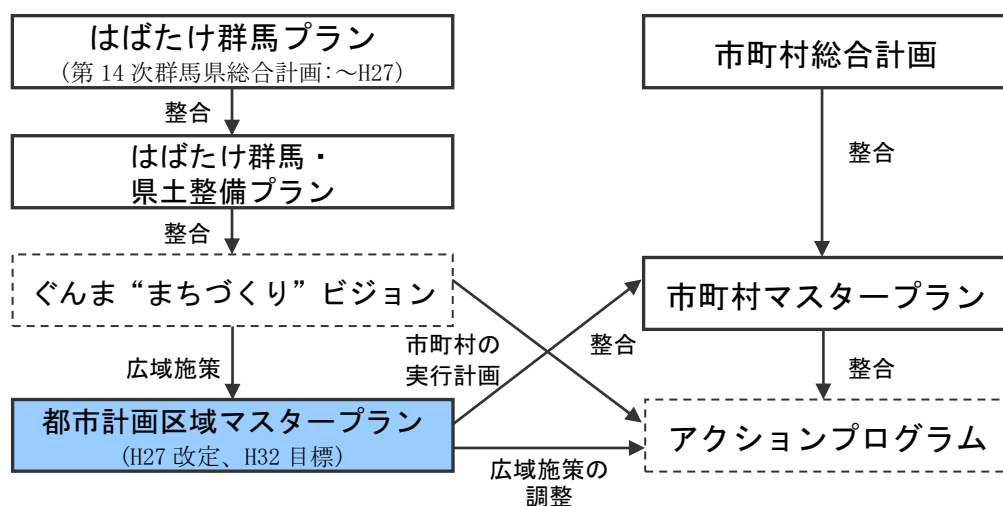
- (1) 市町村が、都市計画法第18条の2の規定に基づいて策定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下、「市町村マスタープラン」という。）」、及び都市再生特別措置法第81条の規定に基づいて策定する「住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図る計画（以下、「立地適正化計画」という。）」は、都市計画区域マスタープランと整合させることとなる。
- (2) 個々の都市計画（道路や用途地域など）は、都市計画区域マスタープラン及び市町村マスタープランに即して定めることとなる。
- (3) 都市計画区域マスタープランに位置付けられた内容に即して市街化調整区域から市街化区域への編入を行う。

1-2 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、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。



図表1 都市計画区域マスタープランと関連計画との関係

2. 都市計画の目標

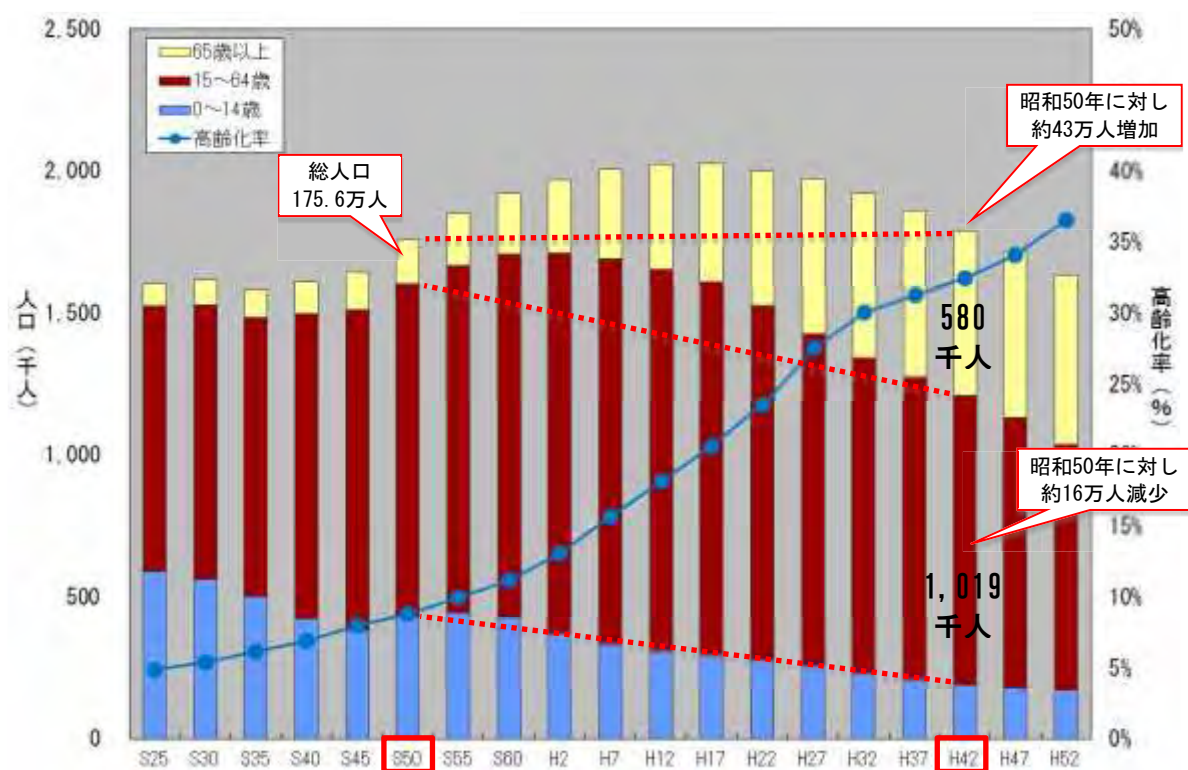
2-1 群馬県における都市づくりの基本的な考え方

(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 年には約 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。

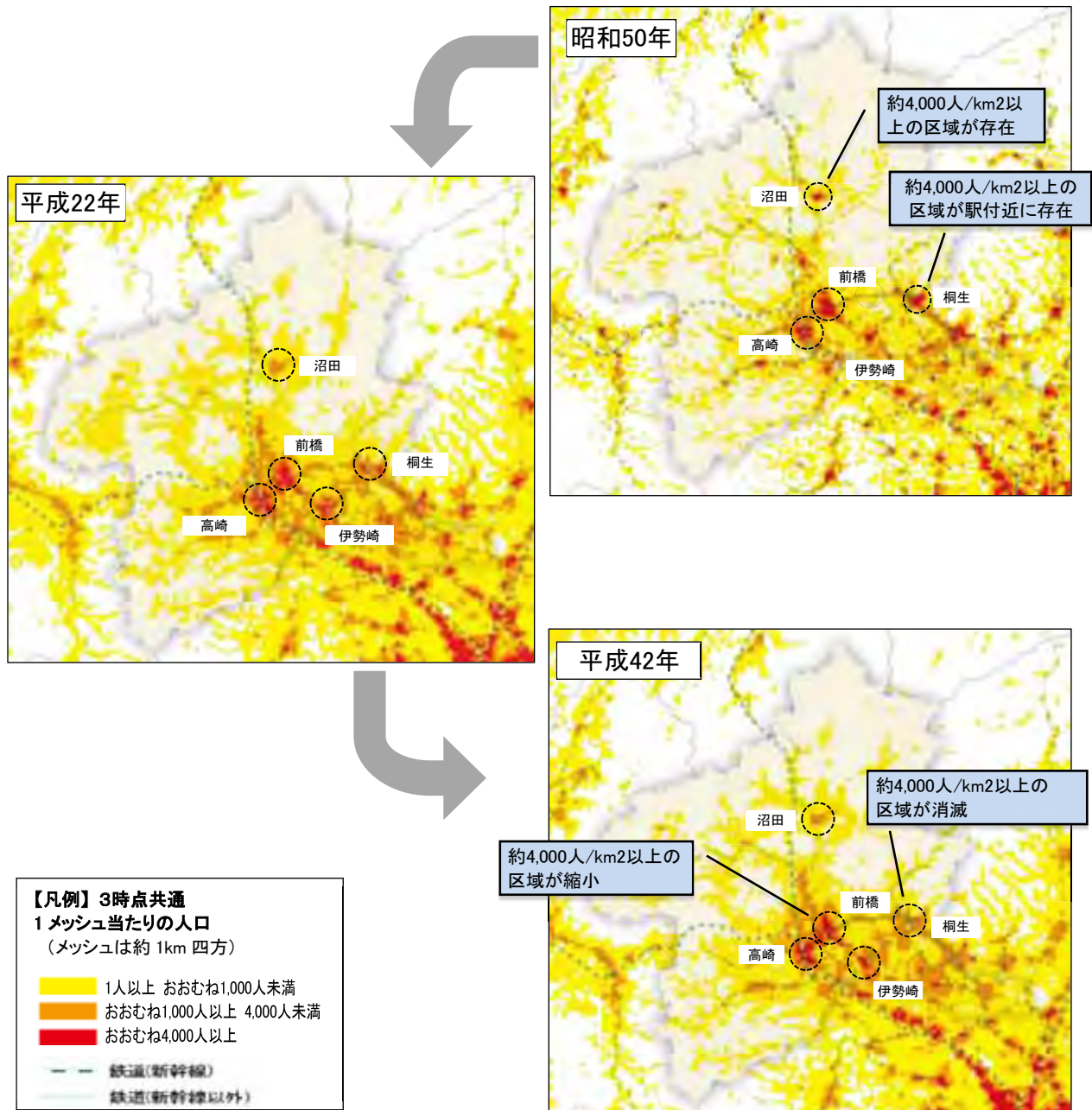


資料：「国勢調査」及び県統計課「群馬県年齢別人口統計調査」、平成 27 年以降は、国立社会保障・人口問題研究所(平成 25 年 3 月推計)より作成

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/km²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/km²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などが考えられる。



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、集中豪雨等の自然災害が増加し、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) ぐんまのまちづくりのあり方

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に定められている。

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。

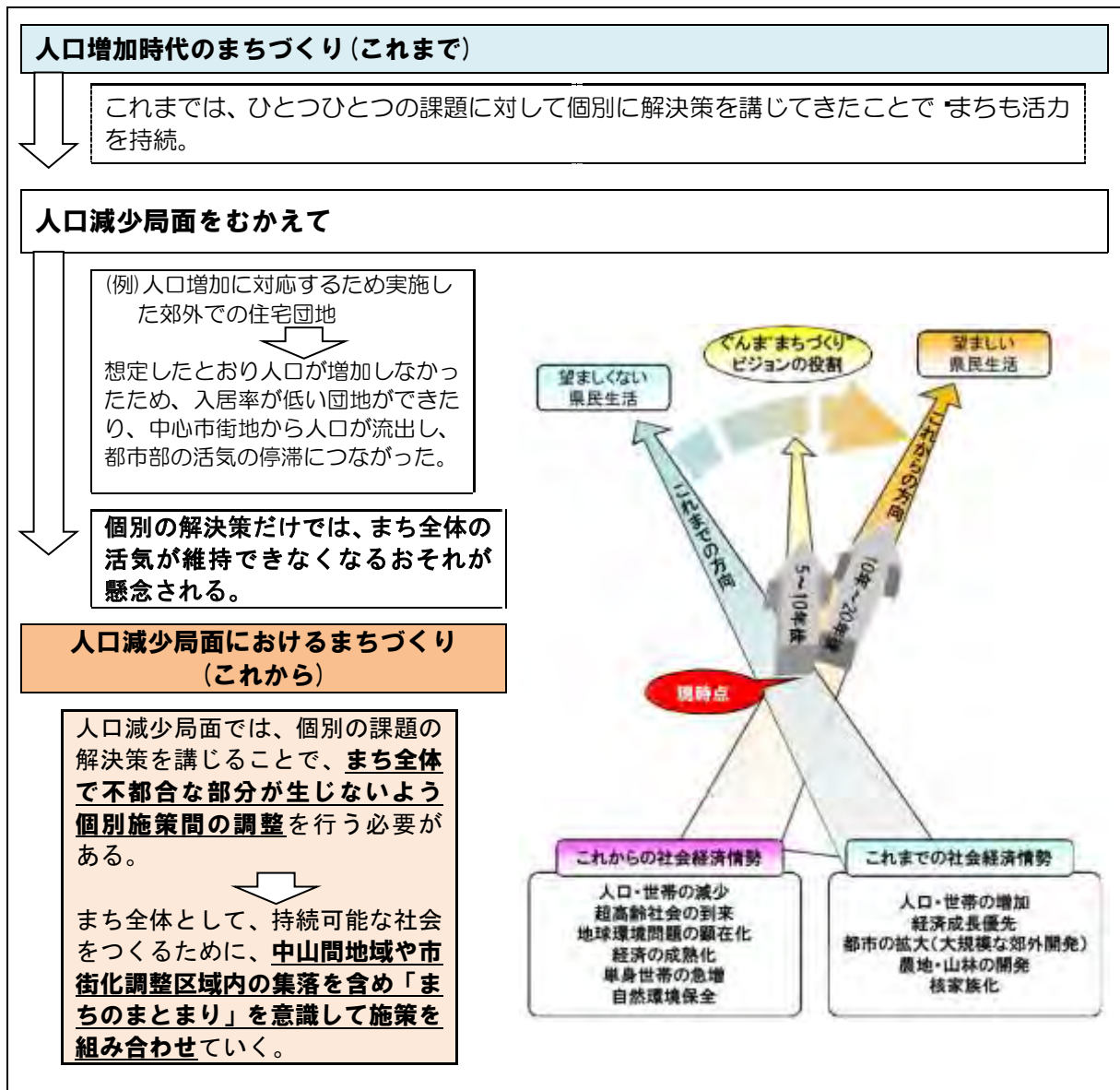
6. 再生エネルギー活用など低炭素社会

【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

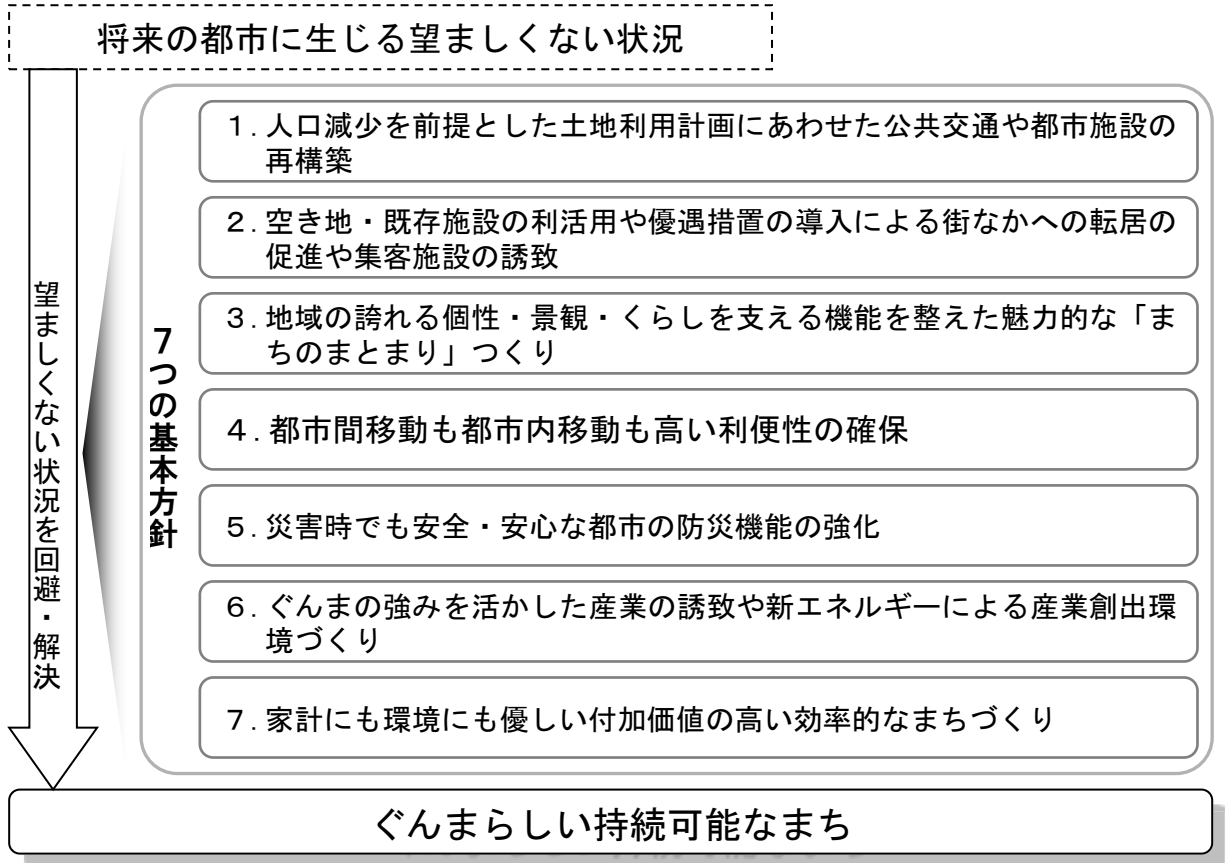
ぐんま“まちづくり”ビジョンでは、人口減少と高齢化が同時に進行する局面においては、個別施策間の調整をしながら、まちのまとまりを意識して施策を組み合わせることにより、まちづくりを進めることとしている。



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

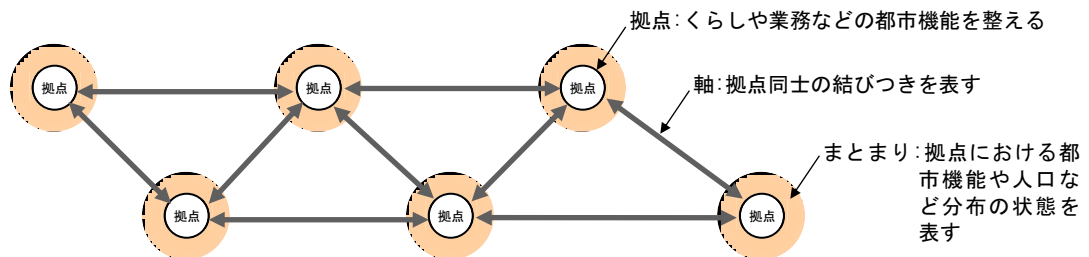
ぐんま“まちづくり”ビジョンでは、人口減少と高齢化が同時に進行する局面において、県民の暮らしや行政運営に生じる好ましくない状況を回避し、望ましい「ぐんまのまち」の将来像を実現するための7つの基本方針を次のように定めている。



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めざす。

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 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、まちなまとまりを意識しながら施策を組合せ、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。

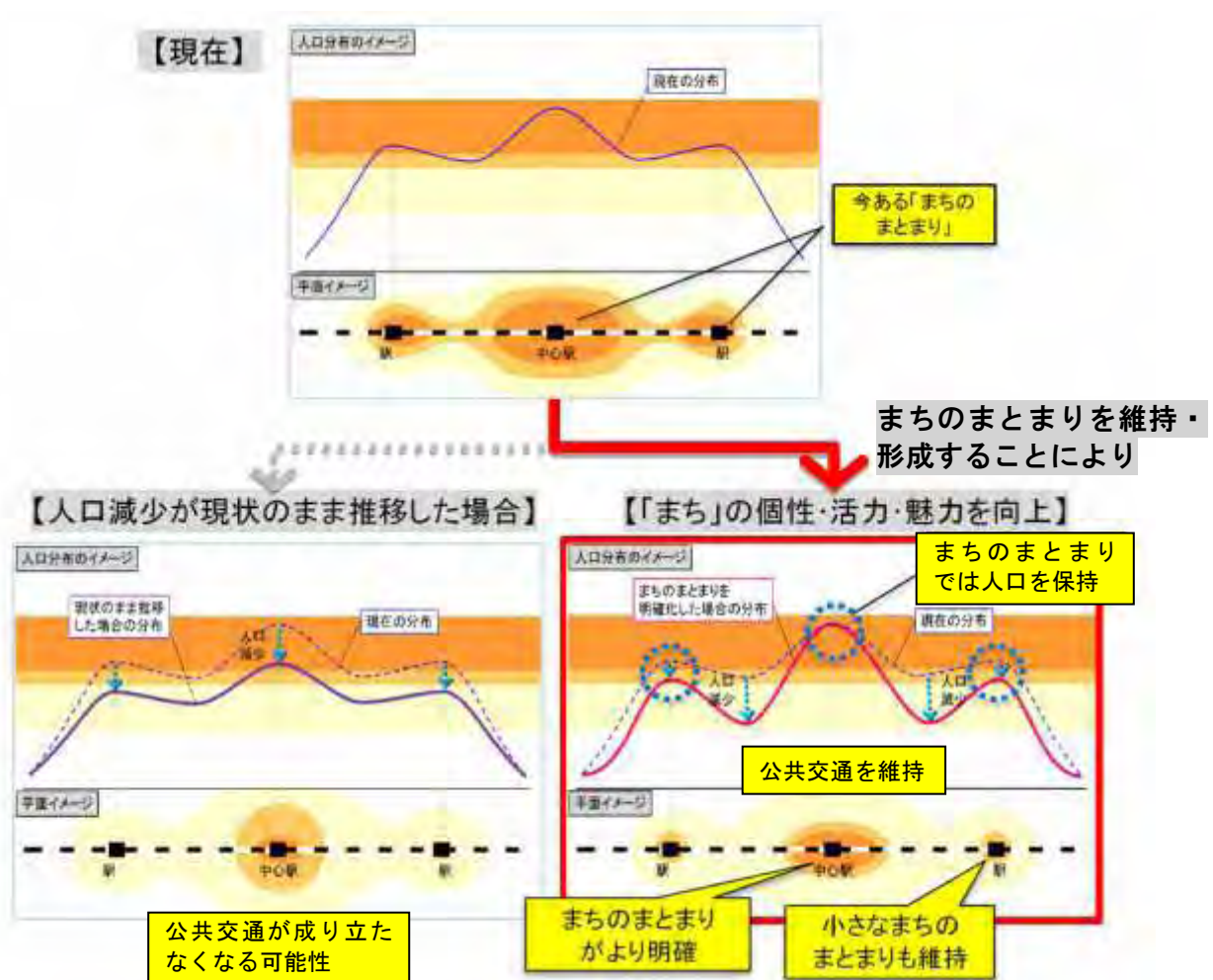


図表8 基本方針を踏まえたまちづくりの転換イメージ

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」は現状人口も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。

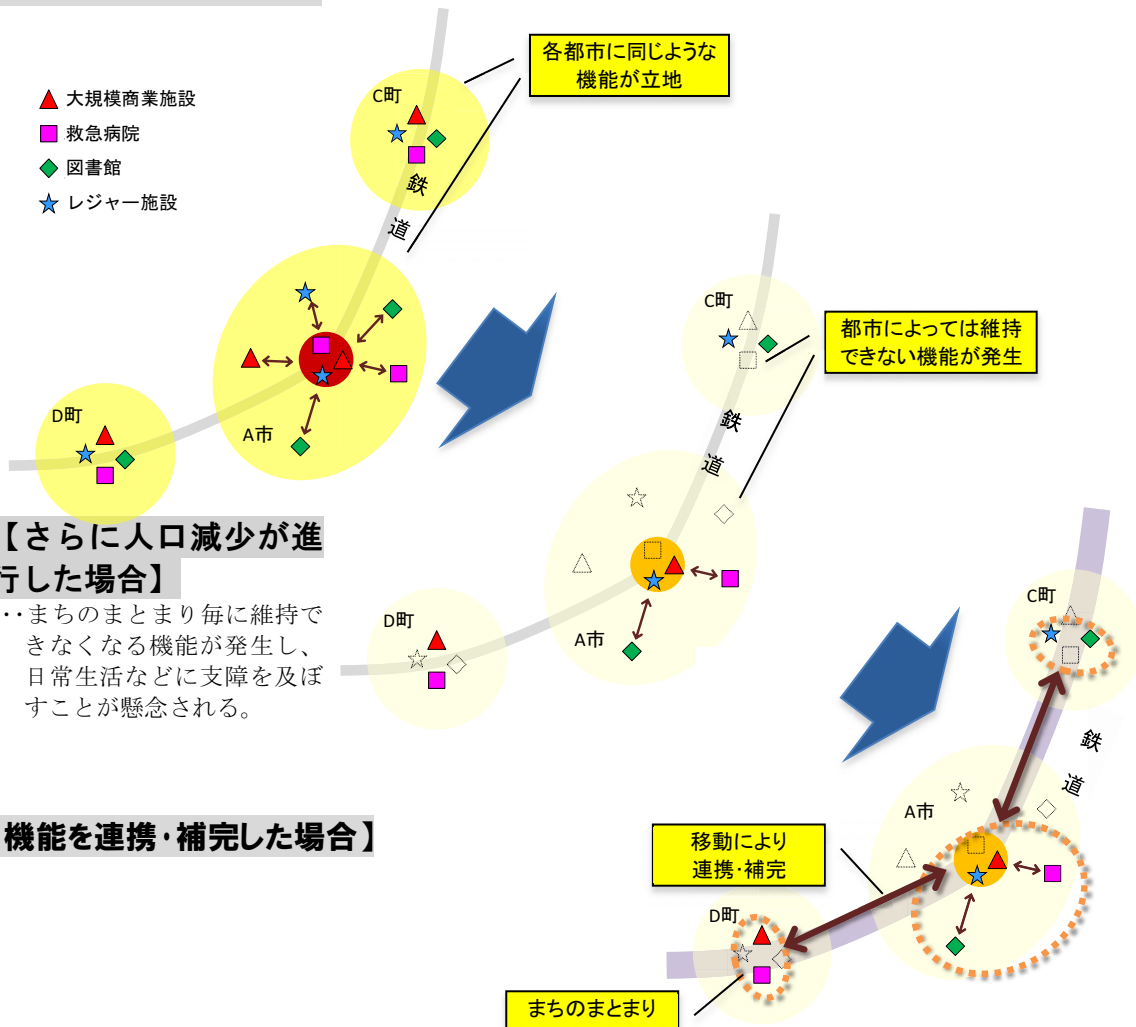


図表9 人口分布で表現した「まちのまとまりが明確な市街地」の形成イメージ

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】

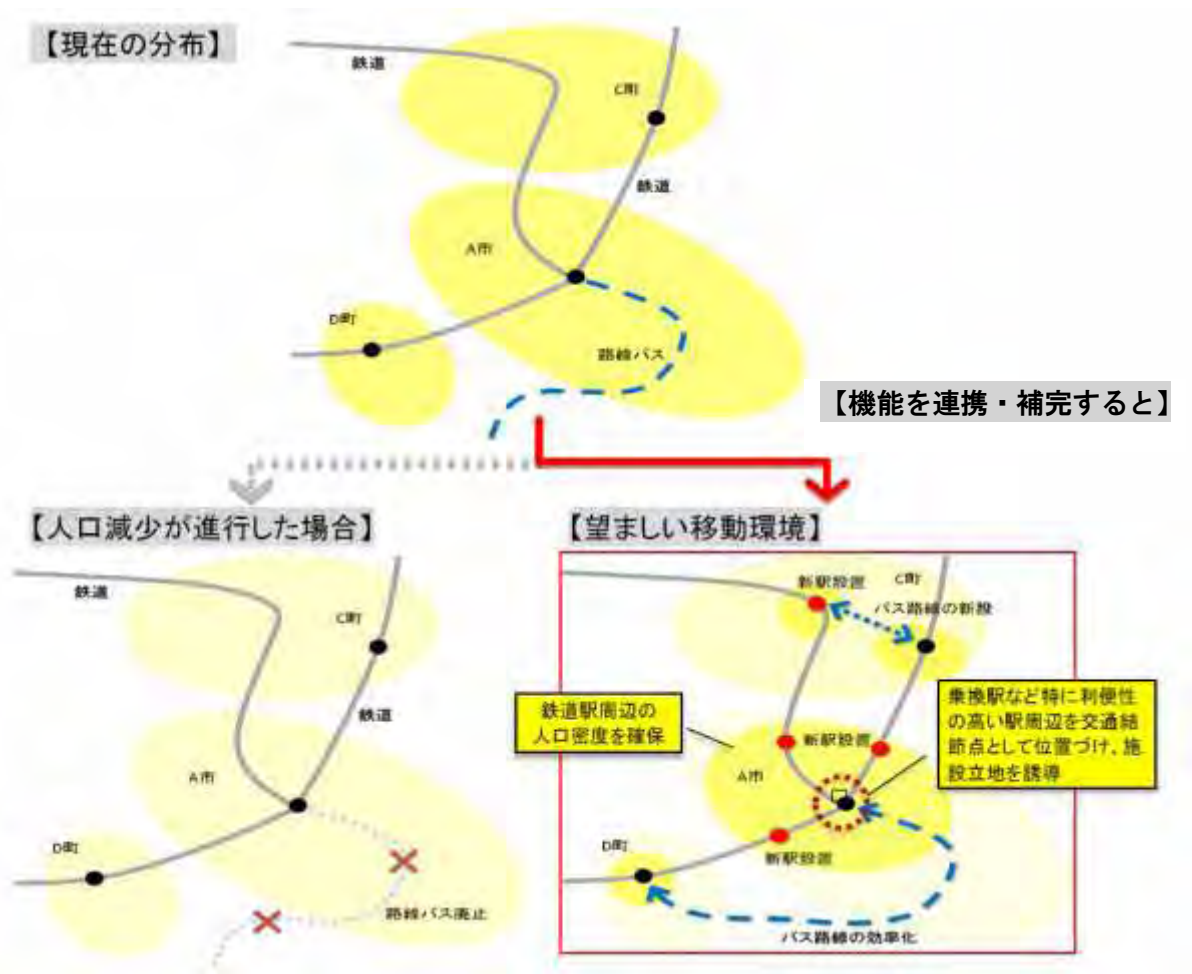


図表 10 鉄道等を活用した「まちのまとまり」間での機能の連携・補完イメージ

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て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。

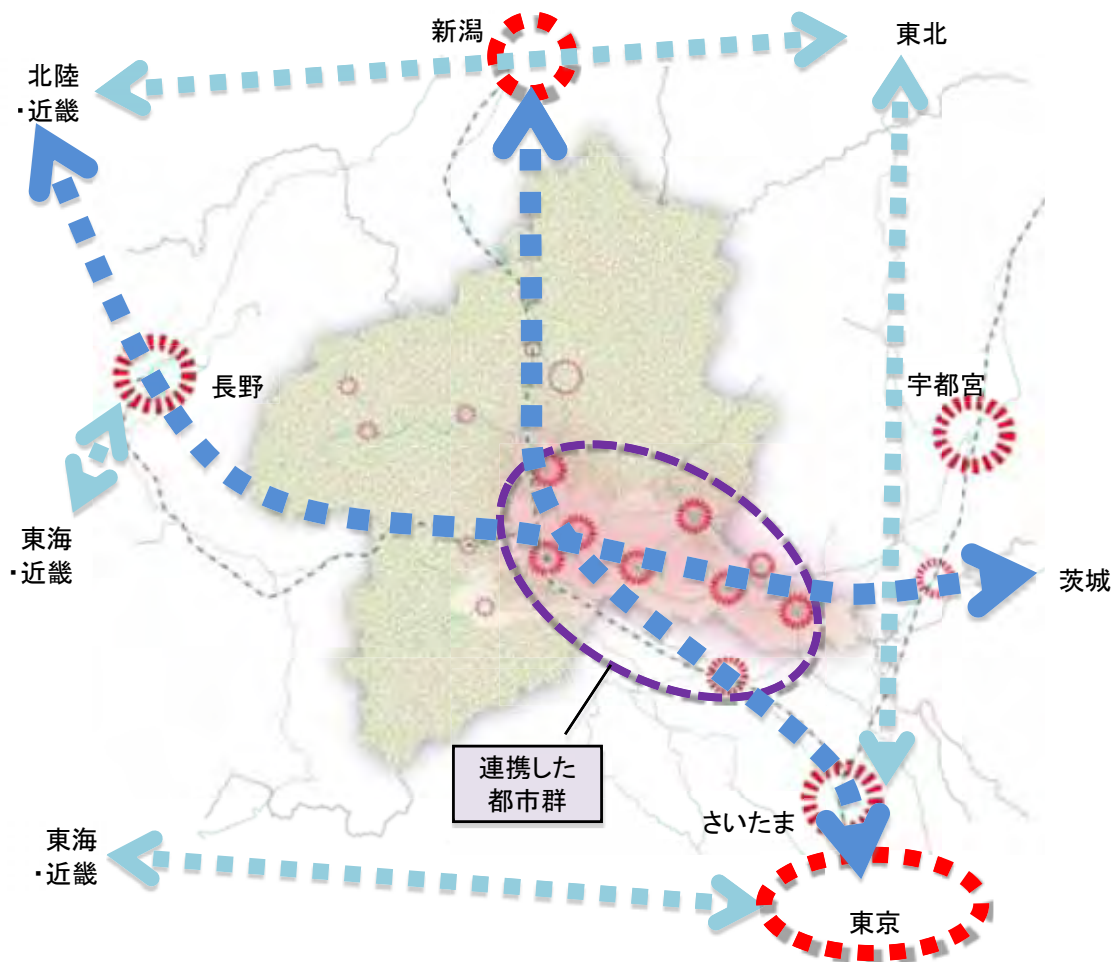


図表 11 鉄道等を中心とする移動環境の充実イメージ

視点3 複数の都市が一つの都市として連携する都市群を形成

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

(4) 広域都市計画圏でのマスタープランの策定

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、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 広域での計画策定の必要性

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越えた「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複数の都市が一つの都市として連携する都市群を形成	本県の特性を活かした「ものづくり産業」「観光産業」「首都圏のバックアップ機能」等の誘致や、隣接県内で近接する都市との連携は、県全体で効果的に行うことが必要。

また、市街地は平地部において市町村の範囲を越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。

また、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、緊急輸送道路や広域的な救助・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・長野新幹線や関越・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。

2-2 計画対象区域と目標年次

(1) 計画対象区域の範囲と位置

① 都市計画区域の名称及び範囲

東毛広域都市計画圏におけるそれぞれの都市計画区域の名称及び範囲は次のとおりである。

図表 15 都市計画区域の範囲及び規模

名 称	市町村名	範 囲	規 模
桐生都市計画区域	桐生市	桐生市の一部	13,747ha
新里都市計画区域	桐生市	桐生市の一部	3,560ha
太田都市計画区域	太田市 大泉町	太田市の一部 大泉町の全域	17,261ha
藪塚都市計画区域	太田市	太田市の一部	2,097ha
館林都市計画区域	館林市 板倉町 明和町 千代田町 邑楽町	館林市の全域 板倉町の全域 明和町の全域 千代田町の全域 邑楽町の全域	17,537ha
みどり都市計画区域	みどり市	みどり市の一部	6,666ha
東毛広域都市計画圏			60,868ha

2-3 広域都市計画圏の現状と課題

(1) 広域都市計画圏の現状と課題

① 圏域の都市的特色

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

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

② 圏域における都市化の動向

東毛広域都市計画圏の人口は平成12年の58.3万人をピークに減少に転じ、平成22年には57.4万人と微減となっているが、太田都市計画区域については増加傾向が続いている。

一方、平成23年3月の全線開通により北関東自動車道は、東北自動車道と関越自動車道を結ぶ東西の幹線道路として物流をはじめとする交通量が増加傾向にあり、また、自動車道沿線やインターチェンジ周辺などにおいては、流通業務関連をはじめとする企業の立地の進展が見られる。

③ 周辺の広域都市計画圏との関係

東毛広域都市計画圏内では、太田市・館林市・桐生市を中心として、通勤や通学における流動が主となっているが、隣接する埼玉県や栃木県との結びつきも見られる。

④ 東毛広域都市計画圏の課題

本広域都市計画圏は、恵まれた豊かな自然環境や趣のある歴史・文化資源を有す圏域であるとともに、東北自動車道及び関越自動車道の広域交通ネットワーク軸の結節点に位置する地理的優位性も有している。さらに北関東自動車道の全線開通により、それらを活かした開発ポテンシャルが一層高まることを見込まれることから、産業の集積拠点や交通基盤などを強化し、地域産業の振興による一層の圏域の発展が求められている。

また、県人口が減少局面に入る中、本広域都市計画圏においても、今後人口が減少していくことを見込まれている。こうした中で、群馬県の東の玄関にあたる広域都市計画圏として、地域の活力を維持し、持続していくために、都市機能や人口の集積を図りながらまちのまとまりを維持するとともに、広域都市計画圏内をはじめ、他の広域都市計画圏、また県外との連携を強化することが重要である。

2-4 東毛広域都市計画圏の都市づくりの基本理念

(1) 都市づくりの目標

都市づくりの目標については、ぐんま“まちづくり”ビジョンにおける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。

◇◇東毛広域都市計画圏の都市づくりの目標◇◇

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～

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”ビジョンで示された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 17 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	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
2. 医療、介護、教育施設が整っている社会 3. 人と人のつながりが確保できる社会 4. 自然と共生している社会	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少や超高齢化の進行、まちなかの空洞化や郊外部等への市街地の拡散などへの対応が必要。 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。 水害のほか、地震や集中豪雨による土砂災害などへの備え、また、高齢化が進む中で誰もが安心して住める環境づくりが必要。 	①地域の誇れる個性・景観・くらしを支える機能を備えた魅力的な「まちのまとまり」づくり ⑤災害時でも安全・安心な都市の防災機能の強化
1. 多様な交通手段を選択できる社会 6. 再生エネルギー活用など低炭素社会	<ul style="list-style-type: none"> 超高齢化が進む中で、圏域内の充実した公共交通ネットワークを活用し、自動車に過度に依存することなく、誰もが安全・安心して移動できる環境づくりが必要。 対応すべき課題が広域化する中で、都市間や地域間の連携を強化し、広域的に対応するための環境づくりが必要。 	③都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保 ④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
5. 多様な就業機会が確保できる社会	<ul style="list-style-type: none"> 県内随一のものづくり地域として北関東自動車道をはじめ、充実した広域交通ネットワークを活用した産業振興が必要。 	②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

基本方針**1 地域の誇れる個性・景観・くらしを支える機能を備えた魅力的な「まちのまとまり」づくり**

人口減少や高齢化に対応するため、それぞれのまちが担うべき役割や機能に応じた合理的な土地利用の誘導や都市施設の更新による商業・業務機能等の拡充・集積、またまちなか居住の促進などにより、活力ある持続可能なまちづくりを進める。

また、市街地近郊の身近な自然や農地、足尾山地及び広沢丘陵などの豊かな自然、歴史・文化遺産など、人々の生活に潤いと憩いを与える地域資源の保全を図るとともに、これらが暮らしの中に溶け込み調和した良好な住環境の形成を進めるなど、魅力的な都市環境・景観の形成を図る。

基本方針**2 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**

まちのまとまりを維持することによりまちの活力を高め、北関東自動車道などの広域交通ネットワークを活用した産業の誘致や環境づくりなどにより地域産業の振興を図るとともに、豊かな自然や歴史・文化などの“地域の個性”を観光振興に活用しながら、県東部の玄関にふさわしい交流拠点の形成を進めるなど、活力とにぎわいがあふれるまちづくりを進める。

基本方針**3 都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保**

高齢化の進行により増加が見込まれる高齢者等の交通弱者など、誰もが安全で安心して移動できるように、公共交通を軸とした移動手段を確保し、交通結節機能の充実を図り、移動環境の利便性の向上を図ることにより、自動車交通から公共交通利用への転換を促進する。

基本方針**4 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**

人口減少社会を見据え、土地利用の整序化及び都市基盤の充実など計画的な土地利用を促進するとともに、都市施設や空き家や空き店舗などの既存ストックなどを有効活用し公共交通ネットワークと併せた再構築を図ることにより、誰もが安全で安心して暮らせる生活環境づくりを促進する。

基本方針**5 災害時でも安全・安心な都市の防災機能の強化**

近年、多発する地震や局地的な集中豪雨などによる水害、土砂災害などに備え、防災対策を計画的に進め、都市施設やライフラインの機能強化を図り、災害に強い都市づくりを進める。

(2) 目指すべき都市構造と市街地像

① 市街地の範囲と土地利用

市街地の範囲は、現行の市街化区域または用途地域の範囲とし、都市拠点、地域拠点、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。

特に、既存の工業地の拡張や新たな工業地の整備については、産業振興政策と連携しながら、県全体での取り組みを進める。

なお、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（まちなまとまり）の形成

□ 拠点の定義

- ・まちなまとまりとして、都市基盤が整備済である、または、今後整備が行われ、かつ現状で人口の集積が見られる都市の中心部に拠点を形成する。
- ・拠点については、担うべき役割や既に集積している都市機能（施設）の状況等を踏まえ、「都市拠点」「地域拠点」「生活拠点」として位置づける。
- ・本広域都市計画圏で取り組む基本方針を踏まえ、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、また、工業・流通業務系を主体する都市基盤の整備を予定している地区を「産業拠点」として位置づける。
- ・高速交通網の活用や東京オリンピックを契機とし、隣接県とも連携した国際観光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」として位置づける。
- ・「都市拠点」または「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。
- ・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。

図表 18 拠点（まちのまとまり）の種別と役割

種別	役割
都市拠点	<ul style="list-style-type: none"> 市町村や都市計画区域を越える範囲を対象とし、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。
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活かし、地域の中心拠点として行政、商業、業務などの都市的サービスやまちなか居住のための居住機能を提供する地区。
生活拠点	<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"> 対外競争力や付加価値のある「ものづくり産業」または「首都圏のバックアップ機能」を集積する地区。
観光拠点	<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」または「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・少子高齢化時代を迎える中で、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次のとおり設定する。

※⇒以降は具体的な選定基準。

* 例：診療科が5科以上あり、かつ病床が20床以上ある医療施設が存在すること。

図表 19 拠点(まちのまとまり)種別ごとの選定要件

種別	担うべき役割	必須条件			選択条件 (都市拠点及び地域拠点は2つ以上合致が条件)				
		配置間隔	人口集積	交通	商業	業務・行政	教育	医療	文化
都市拠点	人口集積のための居住機能のほか、市町村や都市計画区域を越える範囲を対象とした広域的な商業、業務、教育、文化、医療及び行政等の都市機能を複数集積し、都市的サービスを複合的に提供する地区。	・相互に連携しやすいよう10～15km(公共交通利用でも30分)程度の間隔で配置	・人口のまとまり ⇒人口密度40人/ha以上の地区が連担	・周辺市町村との公共交通を確保 ⇒鉄道及びバス路線が複数乗入れる交通結節点を有す	・嗜好性または日常的な商業サービスを提供 ⇒小売店舗の集積が見られ、店舗面積の合計がおおむね10,000㎡以上	・特に高次の業務環境を提供 ⇒金融機関の本支店及び国及び県の出先機関が複数立地	・高等専門教育を提供 ⇒大学または短大が立地	・高次の医療サービスを提供 ⇒2次救急医療施設が立地	・嗜好性の高い文化、娯楽サービスを提供 ⇒ホールなど文化施設が複数立地
地域拠点	都市拠点を補完し、人口集積を図るとともに、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を提供する地区。	・都市拠点から5～10km(公共交通利用でも15分)程度以内に配置	・人口のまとまり ⇒人口密度20人/ha以上の地区が連担	・都市拠点や生活拠点との公共交通を確保 ⇒鉄道または路線バスで連絡	・日常的な商業サービスを提供 ⇒小売店舗の集積が見られ、店舗面積の合計がおおむね3,000㎡以上	・日常的な業務環境を提供 ⇒支所や金融機関の支店、出張所が立地	・高等教育を提供 ⇒大学、短大または高校が立地	・医療サービスを提供 ⇒総合病院*が立地	(同上)
産業拠点	対外競争力を持つ「ものづくり産業」または「首都圏のバックアップ機能」を集積する地区。	(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 ⇒工業団地等の基盤整備が完了、整備予定の地区	(条件なし)	(条件なし)	(条件なし)
観光拠点	県内外など広域的な集客が見込める観光資源が集積する地区。	(条件なし)	(条件なし)	・広域的な交通網へアクセス ⇒幹線道路、公共交通のアクセスが可能	(条件なし)	(条件なし)	(条件なし)	(条件なし)	⇒県内外から集客を見込める観光資源が複数立地

□都市拠点

都市拠点では、都市的生活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の活性化による魅力と活力ある市街地形成をめざす。

□地域拠点

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めざす。

□産業拠点

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めざす。

□観光拠点

高速交通網の活用や東京オリンピックを契機とし、隣接県とも連携した国際観光推進など広域観光ネットワークの形成に寄与し、県内外など広域的な集客が見込める「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上毛三山をはじめとした多彩な自然環境や景観」などの観光資源を有する地区として位置づける。

また、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。

□複合拠点

複合拠点では、本格的な人口減少・少子高齢化時代を迎える中で、住宅用地・商業用地の新たな拡大は原則抑制する。

③ 連携軸

広域都市計画圏や拠点（まちのまとまり）相互の機能の連携・補完を支援する軸として「連携軸」を位置づけ、連携・補完する相互の拠点の種別に応じて以下のように区分し、機能の分担を図る。

なお、連携軸を構成する具体の鉄道や道路などは、「4-2 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針」で位置づけを行う。

生活拠点と都市拠点、地域拠点等を結ぶ連携軸については、必要に応じて、市町村マスタープランの中で位置づけを行うこととする。

産業拠点及び観光拠点については具体の連携軸の位置づけを行わないが、各拠点相互、また、都市拠点や地域拠点などと連携を図りながら、戦略的に施策を実施する。

図表 20 連携軸の種別と役割

種別	役割	備考
広域根幹軸	<ul style="list-style-type: none"> 本広域都市計画圏と周辺県や他の広域都市計画圏との連携・相互補完を支援する連携軸。 高速道路のほか、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「群馬がはばたくための7つの交通軸構想」で位置づけられているものを広域根幹軸として位置づける。 	
都市拠点連携軸	<ul style="list-style-type: none"> 本広域都市計画圏内の、都市拠点相互の連携・機能分担を支える連携軸として位置づける。 	
地域拠点連携軸	<ul style="list-style-type: none"> 都市拠点及び地域拠点の連携や相互の補完、また都市拠点と地域拠点・生活拠点、産業拠点などとの連携・機能分担を支える連携軸として位置づける。 	

図表 21 拠点と連携軸との関係

	広域都市計画圏	都市拠点	地域拠点または産業拠点、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	
地域拠点または産業拠点、観光拠点			地域拠点連携軸



図表 22 広域都市計画圏 都市構造図(広域根幹軸)

図表 23 都市拠点の位置づけ

都市計画区域	おおむねの地域	担うべき役割や機能	連携・補完する機能など
桐生都市計画区域	桐生駅周辺	・主に、桐生市、みどり市を対象として、行政、商業、業務、医療等の都市的サービスの提供を行う	・主に商業機能について周辺の拠点と連携するとともに、教育機能について周辺の拠点を補完
太田都市計画区域	太田駅周辺	・主に、太田市、大泉町を対象として、行政、商業、業務、医療、文化等の都市的サービスの提供を行う	・主に教育機能について周辺の拠点と連携するとともに、商業・医療機能について周辺の拠点を補完
館林都市計画区域	館林駅周辺	・主に、館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町を対象として、行政、商業、業務、医療等の都市的サービスの提供を行う	・主に教育・医療機能について周辺の拠点と連携

図表 24 地域拠点の位置づけ

都市計画区域	おおむねの地域	担うべき役割や機能	連携・補完する機能など
桐生都市計画区域	新桐生駅周辺、相老駅周辺	・主に周辺地域を対象として、日常的な商業・業務機能等の都市的サービスを提供する	・主に桐生駅周辺の都市拠点との連携により、行政や医療機能を補完する
太田都市計画区域	新田庁舎周辺、大泉町役場から西小泉駅周辺の一般国道354号沿道	・主に周辺地域を対象として、行政機能のほか、日常的な商業・業務機能等の都市的サービスを提供する	・主に太田駅周辺の都市拠点との連携により、業務・医療機能を補完する
館林都市計画区域	板倉町板倉ニュータウン、明和町川俣駅周辺、千代田町役場周辺、邑楽町本中野駅周辺	・主に周辺地域を対象として、日常的な商業・業務機能等の都市的サービスを提供するほか、居住機能の充実を図る	・主に館林駅周辺の都市拠点との連携により、行政・商業・業務・医療機能を補完する
みどり都市計画区域	みどり市役所から岩宿駅周辺、大間々庁舎周辺	・主に周辺地域を対象として、日常的な商業・業務機能等の都市的サービスを提供するほか、居住機能の充実を図る	・主に桐生駅周辺の都市拠点との連携により、医療や教育機能を補完する

図表 25 複合拠点の位置づけ

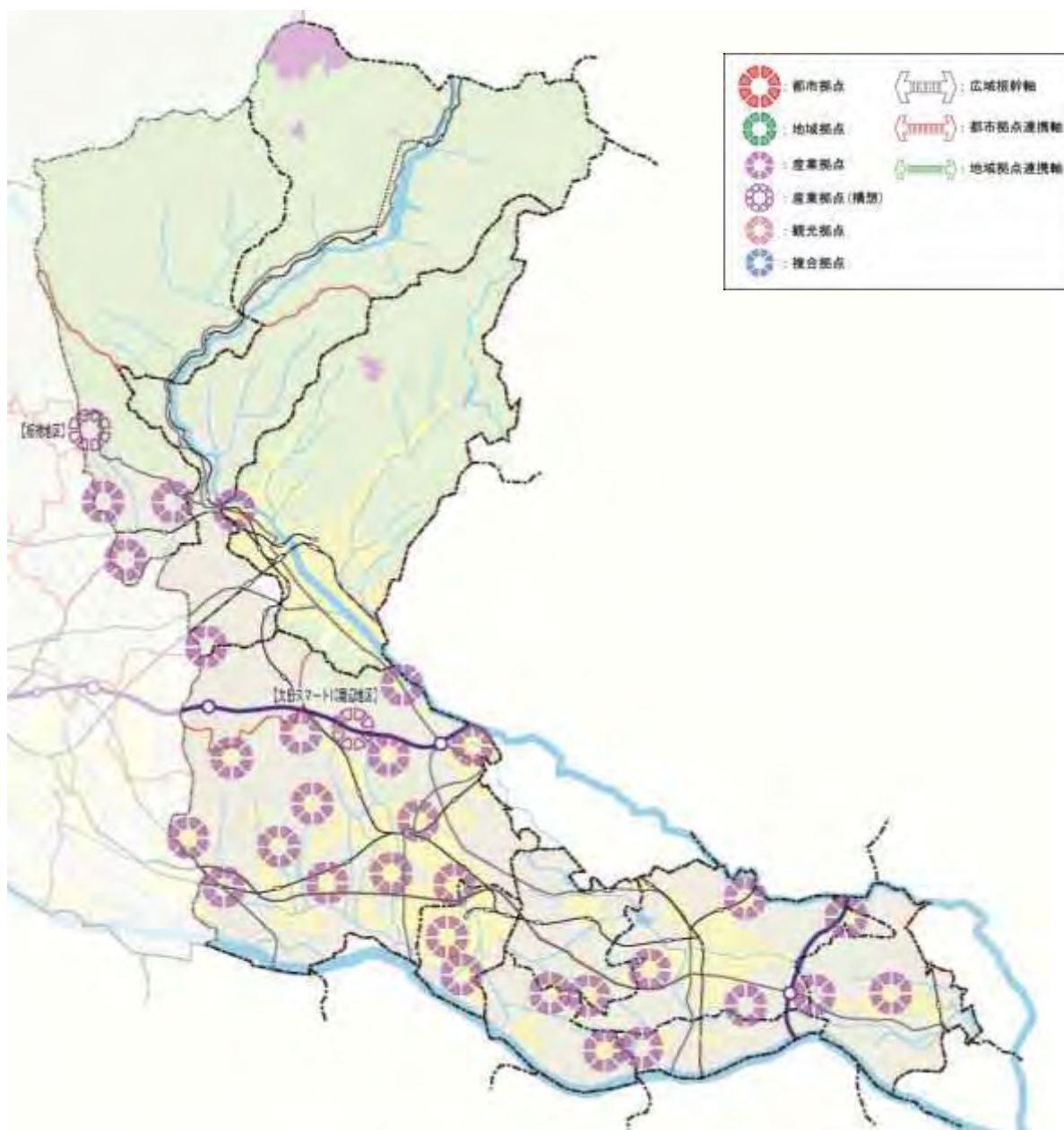
都市計画区域	地域
藪塚都市計画区域	太田藪塚インターチェンジ周辺地区



図表 26 東毛広域都市計画圏 都市構造図（都市拠点、地域拠点及び複合拠点と連携軸）

図表 27 産業拠点の位置づけ

都市計画区域	地域
桐生都市計画区域	既存の工業団地及び周辺
新里都市計画区域	既存の工業団地及び周辺、板橋地区の新たな工業団地計画地
みどり都市計画区域	既存の工業団地及び周辺
太田都市計画区域	既存の工業団地及び周辺、太田スマートインターチェンジ周辺地区
館林都市計画区域	既存の工業団地及び周辺



図表 28 東毛広域都市計画圏 都市構造図（産業拠点）

図表 29 観光拠点の位置づけ

都市計画区域	地域	
桐生都市計画区域	桐生新町重要伝統的建造物群保存地区及び周辺	東国文化拠点
太田都市計画区域	史跡新田荘遺跡周辺 史跡天神山古墳周辺 金山城跡周辺	東国文化拠点
館林都市計画区域	館林市城沼周辺 渡良瀬遊水地周辺 多々良沼周辺	多彩な自然環境
みどり都市計画区域	岩宿遺跡周辺	東国文化拠点



図表 30 東毛広域都市計画圏 都市構造図（観光拠点）

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。

3. 区域区分の有無及び区域区分を定める際の方針

(1) 区域区分の有無

東毛広域都市計画圏においては、圏域内人口は今後減少していくことが予想されているが、桐生、太田、館林都市計画区域の市街地においては、一定の開発圧力が見られる状況にある。今後、市街地のまとまりを形成し維持していくためには、開発による市街地の拡大を抑制することが必要であることから、引き続き区域区分を維持することとする。

なお、東毛広域都市計画圏を構成する6都市計画区域のうち、桐生都市計画区域、太田都市計画区域、館林都市計画区域の3都市計画区域については、区域区分を定めることとし、新里都市計画区域、薮塚都市計画区域、みどり都市計画区域については、区域区分を定めないこととする。

名称	市町村名	区域区分の有無	備考
桐生都市計画区域	桐生市	定める	
太田都市計画区域	太田市 大泉町		
館林都市計画区域	館林市 板倉町 明和町 千代田町 邑楽町		
新里都市計画区域	桐生市	定めない	
薮塚都市計画区域	太田市		
みどり都市計画区域	みどり市		

(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通り想定する。

区分	年次	平成 22 年 (基準年)	平成 32 年 (目標年)
	東毛広域都市計画圏		483.2 千人
市街化区域		341.9 千人	おおむね 324.1 千人
市街化調整区域		141.3 千人	おおむね 135.4 千人

注) 平成 32 年における市街化区域内人口は、保留人口を含まないものとする。

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通り想定する。

区分	年次	産業区分	平成 22 年 (基準年)	平成 32 年 (目標年)
東毛広域都市計画圏		製造品出荷額等	35,772 億円	40,239 億円
		商業販売額	13,462 億円	15,297 億円

③ 目標年次の市街化区域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 32 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通り想定する。

区分	年次	平成 22 年 (基準年)	平成 32 年 (目標年)	増減	増減内訳
東毛広域都市計画圏		11,610ha	11,764ha	154ha	住居系(既成市街地) : 12ha 業務系 : 9ha 工業系 : 133ha

4. 主要な都市計画の決定の方針

4-1 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

◇歩いて暮らせるまちづくりに向けた住宅地の配置

○住宅地は、周辺土地利用など良好な環境形成の可能性、公共施設、医療・福祉、商業サービス等の日常利便機能及び鉄道などの公共交通の利便性を考慮し、既存集落を含めたまちのまとまり内に適正に配置する。

○今後は、郊外部における住宅地の形成を抑制しながら、生活利便性や移動の利便性が確保されたまちのまとまり内へのまちなか居住を促進し、居住者の多様なニーズに応じた住宅地の形成を図る。

◇まちなか居住のための空き家など既存ストックの有効活用

○都市拠点や地域拠点においては、土地の有効利用や高度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、空き家などの既存施設を有効活用するとともに、地域の特性に応じたゆとりある居住環境の形成及び地域コミュニティの維持を図る。

◇街並み景観や安全性への配慮

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

◇郊外部への新たな住宅地の抑制

○拠点以外の郊外部における住宅地の開発は原則抑制するものとし、緑地や農地を適正に保全しつつ、既存集落と自然環境の調和した地域づくりを行う。

○今後、まちなか居住の促進に併せて増加が見込まれる郊外部の住宅地における未利用地について、緑地など自然的土地利用への転換、また、地区計画等を活用したゆとりある敷地規模の住宅形成など、そのあり方について検討を進めるものとする。

② 商業地

◇拠点への商業機能の集積

○商業地については、公共交通・幹線道路、住宅地との位置関係に配慮しながら適切に分担し、公共交通の利便性が高い鉄道駅周辺などの多くの人々が集い・交流する地区に配置する。

○都市拠点や地域拠点に、都市のにぎわいを形成する「都市的商業地」を配置し、子どもから高齢者、障害者まで全ての人々が安全で安心して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。

○生活利便性を確保するための「日常的商業地」は、地域拠点や生活拠点内の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し、地域コミュニティ形成の場としての活用も図る。

◇郊外での新たな商業地拡大の抑制

○広域的な集客が可能な大型商業用地は、原則として、都市拠点または地域拠点内に配置するものとする。

○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、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。

◇住宅地内における日常生活利便機能の確保

○住居専用地域等において、徒歩や自転車で移動可能な範囲内において、日常的な生活利便施設が確保できていない場合には、地区計画等を活用した店舗等の立地などにより、日常的な生活利便施設の確保を図る。

③ 業務地

◇拠点内への業務機能の集積・誘導

○業務地は、既に業務機能が集積している都市拠点や地域拠点などに配置し、更なる誘導と集積を図るものとする。

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

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

○広域都市計画圏で不足している救急医療機能を、東毛広域幹線道路沿道などの高速交通機能の利便性を考慮した既成市街地縁辺部に計画的に配置する。

④ 工業地

◇産業拠点等への重点配置による高度化

○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、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

◇広域ネットワーク周辺への配置の促進

○流通業務地は、物資の流通活動の円滑化を図るため、流通業務施設の集積状況や高速交通網等の都市施設の整備状況等を勘案して配置する。

○なお、配置にあたっては、工業地同様、周辺地域の環境に配慮するとともに、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構成に関する方針

◇拠点における高密度化とゆとりある住宅地の形成

○建築物の密度構成については、まちのまとまり及び地域の特性を踏まえ、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。

○複合的な都市機能の集積を図る都市拠点や地域拠点においては、低未利用地等を有効利用しながら、市街地開発事業や地区計画等を活用した基盤整備を計画的に行い、土地の高密度利用を図る。

○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、建物が無計画に拡散しないように配慮する。

○主として住環境の保護または整備を図る地域、住宅地の近隣にあつて、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。

② 市街地における住宅建設の方針

◇住宅ニーズに応じた供給と既存ストックの有効活用

○住宅の建設にあたっては、高齢化に対応した住宅ストック、また、多様な住宅ニーズに対応するとともに、地域の特性を考慮しながら、長期的・総合的視点から、良好な居住環境の整った住宅の建設を推進する。

○既存の住宅ストックについては、適正な維持管理により長寿命化や更新時期の平準化、ライフサイクルコストの縮減などを行い、有効活用を図る。

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

◇拠点における高度利用の促進

- 商業地・業務地において、鉄道駅周辺など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地区、またはコンパクトな市街地の形成を目指す地区については、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。
- 特に都市拠点・地域拠点においては、高度利用を図り、まちなか居住を促進する。
- 拠点における土地の高度利用を促進するため、高度利用地区等による土地利用の適切な運用を行う。

2) 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

◇拠点における土地利用の複合化に向けた用途の転換

- 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。
- 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。
- 特に長期の経過の中で土地利用の機能更新が進む地区については、地域地区制度等の活用による用途転換や土地利用の複合化を検討する。
- 生活利便性を高める地区にあつては、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、用途の純化または用途の複合化を検討する。
- 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

◇地域の特性に応じた良好な居住環境の形成

- 良好な居住環境の形成に向け、都市景観の保全・創造、歴史・文化資産の保全・活用を検討する。
- 居住環境の悪化をもたらす恐れがある建物用途や建築形態の防止を図るとともに、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などにおいては、区画街路等の基盤整備や建て替えを促進し、居住環境の改善に努める。
- 既に土地区画整理事業等の面的整備事業により、良好な住環境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)の創出に努める。

○新たな住宅地及び既存集落においては、コミュニティの形成を考慮し、安心・安全で住み続けたいとなるような良好な居住環境の維持を図る。

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

◇都市の貴重な地域資源の保全

○市街地内(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うえ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、特に防災性に配慮し、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

◇優良な農地の保全と地域コミュニティの維持

○農業振興地域内の農用地区域など土地改良事業等を施行済また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。

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

◇自然災害の危険性の高い地区における市街化の抑制

○急傾斜地、土石流危険渓流等、災害の発生する恐れがある地区については、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。

○過去の災害歴等を踏まえ、溢水(いっすい)・湛水(たんすい)等の災害の危険が高い地区については、市街化を抑制する。

3) 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

◇良好な自然環境・景観の維持・保全

○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、または自然景観形成・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。

4) 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

◇市街地の無秩序な拡散の抑制

- 市街化調整区域においては、市街地の無秩序な拡散を抑制することとするが、計画的な市街地整備の見通しが明らかであり、かつ、まちのまとまりの形成などまちづくりの方針と整合する地区については、農林業との土地利用調整のもと、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

◇無秩序な市街地の拡散抑制と適切な土地利用計画制度の運用

- これまで無秩序な市街地の拡散抑制に向けた土地利用規制を行ってきたが、今後は、まちのまとまりを維持、または形成を図るとともに、周辺の農地や自然環境への影響に配慮し、調和した土地利用を行うために、積極的に用途地域や特定用途制限地域、地区計画などの土地利用計画制度を活用した土地利用規制を行う。
- 用途地域の決定・変更については、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基づき行う。

4-2 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、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、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、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」を広域的観点から推進する。

(1) 交通施設の都市計画の決定の方針

① 基本方針

a. 交通体系の整備の方針

◇公共交通を主体とする交通ネットワークの転換と利便性の向上

- まちのまとまりの維持、形成を支援するとともに、環境負荷の軽減に寄与し、人口減少や高齢化に対応して、誰もが自由に安心して移動できる手段を確保するため、従来の自動車交通主体から、公共交通を主体とした総合的な交通体系への転換を促進する。
- 拠点間や地域間において、地域の実情に応じた鉄道やバスによる移動手段の確保、徒歩や自転車利用環境の充実のほか、自動車交通との連携や適切な役割分担を図りながら、誰もがスムーズに移動できる交通体系の構築をめざす。
- 関係機関との協力のもと、公共交通機関相互の連携や、駅など交通結節点におけるバリアフリー化を促進するなど、利便性や快適性の向上を図り、自動車利用から公共交通利用への転換を促進する。

◇地域振興や産業振興に資する広域交通ネットワークの形成と充実

- 広域的な交流や連携の強化、産業の振興を促進するため、広域交通ネットワークの充実・強化とアクセス性の向上を図る。
- 幹線道路の整備にあたっては、都市の結びつきに配慮し、都市間を連結する幹線道路の整備を進めるとともに、都市構造や市街地密度、地形条件を考慮し、都市の骨格を形成する道路を位置づけ、都市内交通の円滑な処理を図る。
- 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。

◇歩いて暮らせるまちづくりに向けた環境づくり

- 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、自転車利用を促し、また歩行者の安全性を確保するために、自転車利用空間や歩行者空間の確保やバリアフリー化を進める。

b. 整備水準の目標

◇地域ニーズ等を考慮した整備の推進

- 公共交通については、関係機関との相互協力を促進し、地域ニーズ等を考慮しながら、必要な公共交通手段の確保を図っていくものとする。
- 道路等の交通体系については、長期的視点に立ったうえで、ぐんま“まちづくり”ビジョンアクションプログラムに位置づけられ、基本方針に合致する路線から優先的に整備を図っていくものとする。
- 広域的な交通需要に対する骨格道路については、周辺の土地利用を考慮し、整備する。

② 主要な施設の配置方針

◇拠点間や地域間の連携を促す公共交通の充実と道路の整備推進

a. 道路

- 広域根幹軸、都市拠点連携軸、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。
- 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。

b. 鉄道・バス等

- 鉄道・バス等の公共交通は、関係機関と協調し、維持・充実に積極的に推進し、利便性の向上を図るものとする。
- 駅前広場や駅周辺整備、施設のバリアフリー化など、利用環境の向上を図るための整備を促進する。

③ 主要な施設の整備目標

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

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 31 主要な施設の整備目標（道路）

種別	区域	名称	整備予定	都市構造(軸)における位置づけ	備考
道路	太田	3・2・2号東毛幹線	A	広域交換軸(東毛軸)	一般国道354号バイパス(新田尾島工区)4車線化 (都)太田足利線現道拡幅
		3・3・11号太田足利線	B	広域連携軸 (栃木県との連携)	
		3・3・19号内ヶ島上小泉線	A	地域拠点連携軸	(主)太田大間々線(新田藪塚工区)バイパス整備 (主)足利伊勢崎線
		3・3・58号太田藪塚線	A	地域拠点連携軸	
		3・3・59号太田北部幹線	A	広域根幹軸 (栃木県との連携)	
		3・3・61号新田世良田線	B	地域拠点連携軸	(一)大原境三ツ木線バイパス整備
		3・4・23号小舞木寄木戸線	B	地域拠点連携軸	(主)前橋館林線(新田大根町、金井十字路、生品神社入り口)交差点改良
		3・4・49号上小泉古海線	B	地域拠点連携軸	
	3・5・43号上田中小金井線	B	都市拠点連携軸		
	藪塚	3・2・1号藪塚西部幹線	A	広域根幹軸(渡良瀬軸)	(主)大間々世良田線(笠懸藪塚工区)バイパス整備 (主)桐生伊勢崎線(阿左見大原工区)
		3・3・2号藪塚北部1号幹線	A	広域根幹軸(渡良瀬軸)	
	3・3・4号藪塚太田幹線	A	地域拠点連携軸		
	館林	3・3・1号南部幹線	B	広域根幹軸(東毛軸)	一般国道354号バイパス(大泉邑楽工区)4車線化 一般国道122号館林バイパス
		3・3・3号青柳広内線	B	広域根幹軸(栃木県、埼玉県との連携)	
		3・3・13号東部環状線	A	地域拠点連携軸	一般国道122号バイパス(昭和橋)
3・3・16号122号線		A	広域根幹軸(栃木県、埼玉県との連携)		
3・3・16号122号線		A	広域根幹軸(栃木県、埼玉県との連携)	一般国道122号館林明和バイパス	
3・4・7号西部1号線		A	地域拠点連携軸	利根川新橋	
3・4・11号中央通り線		B	地域拠点連携軸		
3・4・15号大手町大街道線		B	地域拠点連携軸		
(主)熊谷館林線	B	広域根幹軸(栃木県、埼玉県との連携)			
桐生	3・4・10号赤岩線	B	地域拠点連携軸	(主)前橋大間々桐生線	
みどり	3・3・9号笠懸桐生大橋幹線	A	広域根幹軸(渡良瀬軸)	(主)桐生伊勢崎線(阿左美2期工区)	
	3・3・9号笠懸桐生大橋幹線	A	広域根幹軸(渡良瀬軸)	(主)桐生伊勢崎線(阿左美大原工区)	
	3・3・11号前橋笠懸道路	A	広域根幹軸(東毛軸)	前橋笠懸道路(国道50号バイパス)	
	3・3・12号笠懸西部幹線 (一)太田大間々線(阿左美岩宿、諸町)交差点改良	A B	広域根幹軸(渡良瀬軸) 都市拠点連携軸	(主)大間々世良田線(笠懸藪塚工区)バイパス整備	
駅前広場	桐生	新桐生駅前広場	B	地域拠点連携軸	
		西桐生駅前広場	B	地域拠点連携軸	
	館林	館林駅西口駅前広場 川俣駅前広場	A A	地域拠点連携軸 地域拠点連携軸	
みどり	阿左美駅前広場 岩宿駅北口駅前広場	B B	地域拠点連携軸 地域拠点連携軸		

(整備予定 A：現在施工中、B：10年以内に着工予定)

(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。
- 雨水排除については、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

◇治水機能の向上と生態系に配慮した河川空間の活用

a. 河川の都市計画の決定方針

- 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

- 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

◇広域的な連携による施設整備の推進

○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、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、整備を進めるものとする。

図表 32 主要な施設の整備目標（その他都市施設）

種別	区域	名 称	整備 予定	備考
ごみ処 理施設	太田	ごみ焼却施設	B	太田市 千代田町 大泉町 邑楽町
	館林	ごみ焼却施設	A	館林市 板倉町 明和町
	館林	その他ごみ処理施設(リサイクルセンター)	B	館林市 板倉町 明和町

(整備予定 A：現在施工中、B：10年以内に着工予定)

4-3 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

- 都市拠点や地域拠点において、多様な都市機能の集積やまちなか居住を誘導するため、低未利用地を有効活用し、市街地開発事業や地区計画等による都市基盤の整備を推進する。
- 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、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るとともに、都市機能の更新、土地の有効活用について検討する。
- なお、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、事業の実施をめざす。
- 長期未着手、また、事業着手後に長期化している土地区画整理事業については、当初の事業の目的や現在の必要性の確認、地区における現状の課題やインフラの整備の状況、また、必要な公共施設等の整備水準について検証を行い、事業の縮小や代替手法などについて検討し、適宜見直しを行う。

(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 33 主要な施設の整備目標（市街地開発事業等）

種別	区域	名称	整備予定	備考
市街地再開発事業	太田	太田駅南口地区	A	
土地区画整理事業	太田	(太田市)太田駅周辺地区 (太田市)尾島東部地区 (太田市)東矢島地区 (太田市)宝泉南部地区 (大泉町)寄木戸地区 (大泉町)坂田古氷地区	A A A A B A	
	館林	(館林市)西部第一南地区 (館林市)西部第二地区 (館林市)西部第一中地区 (館林市)赤生田地区 (板倉町)板倉ニュータウン地区 (千代田町)舞木地区 (邑楽町)鶉地区	A A A B A A A	

(整備予定 A：現在施工中、B：10年以内に着工予定)

4-4 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

本広域都市計画圏では、シンボリックな存在である利根川や渡良瀬川の水辺、また、北部に広がる山々や市街地近郊の里山、多々良沼に代表される湿地など、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。

これらの地域資源を都市生活の中に取り込み、活用していくとともに、次世代に引き継ぐべき緑の資産として保全していくために、次のような基本方針のもとに、取り組みを進める。

(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

○豊かな緑と水の資源が永続的に担保し、それらが有する多面的機能を発揮できるように保全を図るとともに、文化性や歴史性を併せて織り込みながら、まちづくりへの活用を図る。特に、貴重な自然環境や都市の風致を維持するうえで重要な自然環境・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。

○市街地等において、周辺の居住環境に影響を及ぼす恐れがある場合には、緩衝緑地や、環境施設帯の配置を検討し、環境保全に努める。

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

○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、多様化するレクリエーション需要に対応した総合公園や運動公園の整備を図るとともに、既存の公園の機能更新と適切な維持管理を行う。

○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

○災害時における避難場所、また多様な活動の拠点として活用するため、公園の配置、防災機能の強化を図るとともに、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ものとする。

④ 景観構成系統

◇良好な都市景観の形成

- 街並みの背景となる丘陵地等の保全を図る。
- 先人が残した貴重な歴史遺産である社寺林等について、郷土景観を構成する緑地として位置づけ、保全を図る。

(3) 主要な緑地の確保目標

- おおむね 10 年以内に整備予定の主要な公園等の公共空地は、次のとおりである。


図表 34 主要な施設の整備目標（公園）


種別	区域	名 称	整備 予定	備考
公園	桐生	桐生市運動公園	B	桐生市
	館林	多々良沼公園	A	群馬県
緑地	桐生	渡良瀬川河川緑地 梅田台緑地	B B	桐生市
	太田	渡良瀬川河川緑地 利根川河川緑地	A B	太田市 太田市


(整備予定 A：現在施工中、B：10年以内に着工予定)


第2編 都市計画区域毎の方針


都市計画区域	桐生都市計画区域（ 線引き ・非線引き）	[位置図]
区域の範囲	桐生市の一部	
区域の特性・人口動向等	<p>○東毛広域都市計画圏の北に位置し、北部は足尾山地に連なる急峻な地形が広がり、渡良瀬川や桐生川、山田川、黒川に沿って市街地が広がっている。</p> <p>○古くから織物の町として知られ、現在の市街地には、江戸時代の計画的な町割の跡が残り、桐生新町は重要伝統的建造物群保存地区に指定されている。</p> <p>○現行で区域区分が実施され、人口は昭和50年以降減少傾向が続いており、特に中心市街地における人口の減少が顕著となっている。</p>	
現状・課題等	<p>○中心市街地である桐生駅周辺や本町通り周辺においては人口減少や商業施設の減少が見られるが、公共公益施設をはじめ多様な都市機能が集積している。このため、これらの既存ストックを活かしながら、都市施設の再編や新たな都市機能の集積を促進するとともに、まちなか居住を促進することにより定住人口を確保し、広域都市計画圏の都市拠点としての機能を維持していくことが必要である。</p> <p>○また、織物の町として発展してきたこともあり、住宅と工場の混在が見られることから、工場の生産環境の確保と住環境の確保を両立させながら、都市全体として共存・共生を図っていくことが必要である。</p>	
区域区分の有無及び方針	<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"> ・これまで、市街地外での宅地化等の拡散を抑制し、市街化区域への人口等の集積を高めることにより、良好な市街地の形成に寄与している。 ・人口減少が見込まれる中で、市街地のまとまりを維持するためには、市街化区域内への人口等の集積を進めることが必要である。 ・地形的に制約された平坦な市街地はおおむね宅地化されており、区域区分を廃止した場合には、市街化調整区域等へ開発が拡散し、無秩序な宅地化が進行する恐れがある。 <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>	
区域における特記事項	<p>○北関東自動車道を活かした産業の振興を図るとともに、生活様式や価値観の変化に対応しながら都市サービスを提供する都市機能の強化を図るための周辺都市との連携、さらに、豊かな自然環境や文化資源等を活かして観光客を誘致するために、道路をはじめとする交通基盤の整備や、公共交通を主体とする移動環境の整備を推進する。</p> <p>○わたらせ渓谷鉄道、東武鉄道、上毛電鉄、JR 両毛線の各鉄道駅を結節点としたネットワーク形成や交通結節点機能の強化を進め、新たな施設整備を鉄道駅周辺で行うなど公共交通と土地利用の連携を図る。</p>	

都市計画区域	新里都市計画区域（線引き・ 非線引き ）	[位置図]
区域の範囲	桐生市の一部	
区域の特性・人口動向等	<p>○東毛広域都市計画圏の北西に位置し、赤城山の南麓にあたることから北部から中部にかけては急峻な地形が広がり、南部はなだらかな起伏を有する平坦地となっている。</p> <p>○早川、鍬木川が南北に流れ、温暖な気候と肥沃な土地に恵まれており、野菜中心の施設園芸や果樹栽培、畜産などの活発な生産活動が行われている。</p> <p>○近隣都市のベッドタウンとしての性格を有していることから、人口は増加傾向が続いてきたが、今後は徐々に人口が減少することが見込まれる。</p>	
現状・課題等	<p>○これまでの人口増加により宅地化が進展してきたが、区域区分は行われておらず、また、用途地域をはじめとする土地利用規制も行われていないため、市街地が拡散している状況にある。</p> <p>○このため、幹線道路沿道において市街地の広がりを適切に規制・誘導するとともに、人口の集積が見られる東新川駅や新川駅、新里駅の周辺に都市機能や一層の人口の集積を図ることによりまちのまとまりを維持していくために、適切に規制・誘導を行っていくことが必要である。</p>	
区域区分の有無及び方針	<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"> ・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。 ・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。 <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"> ・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。 	
区域における特記事項	<p>○ミニ開発などによる市街地の拡散を防ぐとともに土地利用の整序化を図り、まとまりのあるまちを形成し維持していくために、用途地域や特定用途制限地域の指定について検討を進める。</p>	

都市計画区域	太田都市計画区域（線引き・非線引き）	[位置図]
区域の範囲	太田市の一部、大泉町	
区域の特性・人口動向等	<p>○本区域は、東毛広域都市計画圏の中央に位置し、圏域の中核となる地域であり、多様な施設が集積する太田駅周辺を核として市街地が形成されているほか、積極的な工業振興を進め、北関東に誇る工業都市として発展している。また、区域北部には渡良瀬川、南部に利根川が流れ、西部には農地などが広く分布し、市街地北部には緑豊かな金山など貴重な自然も残されている区域である。</p> <p>○現行で区域区分が実施され、人口は区域全体で増加傾向にあるが、平成27年をピークに減少が見込まれる。また、群馬県の産業集積拠点として、製造業を主体とする施設の立地や集積が見られる。</p>	
現状・課題等	<p>○市街地中心部では、人口減少などにより未利用地が増加する一方で、市街化区域縁辺部などでは住宅地等が増加し、市街地全体で低密度化が進んでいることから、鉄道駅周辺など生活利便性の高い地域に人口等の集積を誘導することが必要である。特に、区域の中心となる太田駅周辺においては、老朽化建築物の増加による防災面の不安や社会環境の変化に対応するため、都市機能の更新・集積のほか、まちなか居住を進めるための計画的な土地利用誘導や都市基盤整備を行っていくことが求められる。</p> <p>○全線開通した東毛広域幹線道路では、沿道の開発圧力も高まっており、まちなか居住を維持しながら、産業集積を図るための計画的な土地利用誘導・規制を実施していく必要がある。</p> <p>○産業拠点として、産業集積を図るための工業系土地利用を増進させるとともに、工業地周辺の良好な住環境の保全に配慮することが必要である。</p>	
区域区分の有無及び方針	<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"> これまで、市街地外での宅地化等の拡散を抑制し、市街化区域への人口等の集積を高めることにより、良好な市街地の形成に寄与している。 人口減少が見込まれる中で、市街地のまとまりを維持するためには、市街化区域内への人口等の集積を進めることが必要である。 区域区分を廃止した場合には、市街化調整区域等へ開発が拡散し、無秩序な宅地化が進行する恐れがある。 <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>	
区域における特記事項	<p>○北関東自動車道太田桐生インターチェンジ周辺及び太田スマートインターチェンジ周辺については、北関東自動車道を活かした新たな産業拠点として、工業機能や流通機能を集積させるため、適切な土地利用規制の実施や計画的な都市基盤整備を進める。</p> <p>○まちなか居住を維持するため、藪塚都市計画区域との区域統合について、関係機関との調整、また地域住民の理解を得ながら、検討を進める。</p>	

都市計画区域	藪塚都市計画区域（線引き・ 非線引き ）	[位置図]
区域の範囲	太田市の一部	
区域の特性・人口動向等	<p>○東毛広域都市計画圏の西部に位置し、八王子丘陵などの自然環境や平坦な地形に広がる田園地帯を活かした農業を中心に発展してきた。</p> <p>○太田藪塚インターチェンジ供用開始後の乱開発を防止し、住環境を守るために、特定用途制限地域による、土地利用誘導・規制を実施している。</p> <p>○人口は増加傾向にあるが、今後は平成 27 年をピークに減少することが見込まれている。</p>	
現状・課題等	<p>○特定用途制限地域により土地利用の混在防止など一定の規制や誘導は行われているが、今後の人口減少の中で、宅地化の拡散を抑制し、まとまりのある市街地を形成するとともに、自然環境や田園環境との調和を図るための土地利用誘導を行う必要がある。</p> <p>○工業・流通業務施設を中心とした施設の立地が見込まれる太田藪塚インターチェンジ周辺において、産業集積を促進するための都市基盤整備や土地利用誘導・規制を行う必要がある。</p>	
区域区分の有無及び方針	<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"> ・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。 ・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。 <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"> ・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。 	
区域における特記事項	<p>○太田市では市町村合併により、線引き都市計画区域と非線引き都市計画区域が存在し、同一市内で土地利用規制が異なる状況が生じている。このため、これらの区域について、今後、まちのまとまりを維持していく観点から、土地利用動向の検証、関係機関との調整、また地域住民の理解を得ながら、太田都市計画区域との統合について検討を進める。</p> <p>○北関東自動車道太田藪塚インターチェンジ周辺については、北関東自動車道を活かした新たな産業拠点として、工業機能や流通機能の集積を図るため、適切な土地利用規制を実施するとともに、計画的な都市基盤整備を進める。</p>	

都市計画区域	館林都市計画区域 (線引き・非線引き)	[位置図]
区域の範囲	館林市, 板倉町, 明和町, 千代田町, 邑楽町	
区域の特性・人口動向等	<p>○東毛広域都市計画圏の東部に位置し、城下町として発展してきた館林市を中心に1市4町で構成され、区域には平坦な地形が広がり、渡良瀬川をはじめとする河川が流れ、「群馬の米ぐら」と呼ばれる豊かな田園風景が広がっている。</p> <p>○近年は、工業開発が積極的に進められ、東北自動車道などの広域交通網を活かしながら、関東内陸の工業都市として成熟しつつある。</p> <p>○人口は区域全体で平成12年をピークに減少に転じているが、市街化区域の人口は増加傾向にあり、市街化区域内への人口の集積が図られている。</p>	
現状・課題等	<p>○平坦な地形が広がっていることから地形的制約が小さく、市街地が拡散しやすいこともあり、市街化調整区域の幹線道路沿道などを中心に商業系施設の増加が見られるため、これらの周辺で見込まれるミニ開発などを適切に誘導することが必要である。</p> <p>○市街化調整区域や、栃木県、埼玉県との隣接地域において商業系施設が増加していることから、館林市中心市街地をはじめ、各市町の駅や役場周辺においては人口が減少するとともに、商業系施設の集積が低下するなど、まちのにぎわいが失われている。そのため、まちなか居住を促進して定住人口を確保するとともに、一層の都市機能の集積を図り、まちのまとまりを確保していくことが必要である。</p> <p>○工業都市として一層の産業集積を図るため、工業系土地利用を増進させるとともに、工業地周辺の良好な住環境の保全に配慮することが必要である。</p>	
区域区分の有無及び方針	<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"> これまで、市街地外への人口拡散を抑制し、市街化区域への人口等の集積を高めることに寄与しており、人口減少が見込まれる中で、まちのまとまりを維持するためには、今後も市街化区域内への人口の集積を進めることが必要である。 市街化調整区域の幹線沿道において商業系施設が増加しており、区域区分を廃止した場合には、開発が拡散し、無秩序な宅地化が進行する恐れがある。 <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>	
区域における特記事項	<p>○本広域都市計画圏や地域の中心となる拠点を形成し、にぎわいのあるまちを形成していくために、土地区画整理事業などの都市基盤の整備を推進する。</p> <p>○区域内にある渡良瀬遊水地などの自然環境について、住環境との調和に配慮しつつ保全を図るとともに、広域的な観光拠点として活用していくために、近接する地域資源との連携を図るための多様な移動手段を整える。</p>	

都市計画区域	みどり都市計画区域（線引き・ 非線引き ）	<p>[位置図]</p> 
区域の範囲	みどり市の一部	
区域の特性・人口動向等	<p>○東毛広域都市計画圏の北に位置し、区域の北部は足尾山地の山々が連なり、そこに源を発する渡良瀬川が北西から南東に向かって流れ、その流域には大間々扇状地が広がっている。</p> <p>○市街地は中央部から南部の平坦地に形成されているが、住宅地や商業地と残存する農地が混在する状況となっている。</p> <p>○人口はこれまで増加傾向で推移してきたが、平成22年をピークに減少に転じることが見込まれ、今後も人口減少が続く見込みとなっている。</p>	
現状・課題等	<p>○これまでの人口増加により宅地化が進展してきたが、区域区分は行われておらず、また、用途地域をはじめとする土地利用規制も行われていないため、宅地化が無秩序に進行し、宅地と農地などの土地利用の混在も見られることから、これらの整序化を図り、市街地の拡散・拡大を抑制することが必要である。</p> <p>○整備が進められている国道50号前橋笠懸道路と北関東自動車道へのアクセスとなる笠懸西部幹線の沿道では、今後の道路整備に応じて開発ポテンシャルも高まることを見込まれるため、これらを適切に規制・誘導していくことが必要である。</p>	
区域区分の有無及び方針	<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"> ・ 今後は人口減少が見込まれ、市街地が急速に拡大する可能性は低い。 ・ 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。 <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"> ・ 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。 	
区域における特記事項	<p>○まとまりのあるまちを形成するとともに、無秩序な市街地の拡散を抑制するために、用途地域や特定用途制限地域などの土地利用規制の実施について検討を進める。</p> <p>○北関東自動車道太田藪塚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沿道における開発を適切に規制・誘導するために、特定用途制限地域（路線型）の指定について検討を進める。</p> <p>○わたらせ渓谷鉄道、東武鉄道、上毛電鉄、JR 両毛線の各鉄道駅を結節点としたネットワーク形成や交通結節点機能の強化を進め、新たな施設整備を鉄道駅周辺で行うなど公共交通と土地利用の連携を図る。</p>	