

高崎市都市計画マスタープラン（案）

目次

序章 都市計画マスタープランについて	1
序-1 都市計画マスタープランとは	1
序-2 都市計画マスタープラン改定の背景	2
序-3 対象区域.....	2
序-4 目標年次.....	3
序-5 全体構成.....	3
第1章 高崎市の現況と都市づくりの主要課題	4
1-1 位置・地勢	4
1-2 高崎市の歴史.....	5
1-3 高崎市の現況.....	6
1-4 高崎市を取り巻く社会経済情勢の変化.....	18
1-5 都市づくりの主要課題	20
第2章 都市づくりの基本理念	21
2-1 将来都市像	21
2-2 都市づくりの基本理念	23
2-3 将来人口.....	24
2-4 将来都市構造.....	25
第3章 全体構想	29
3-1 土地利用の方針	29
3-2 産業集積・振興の基本方針	34
3-3 道路・交通網整備の基本方針	36
3-4 下水道・河川整備の基本方針	38
3-5 公園・緑地整備の基本方針	38
3-6 景観形成の基本方針	39
3-7 防災・災害に対する基本方針	40
第4章 地域別構想	41
4-1 地域区分・地区区分	41
4-2 高崎地域.....	43
4-3 群馬地域.....	61
4-4 新町地域.....	70
4-5 箕郷地域.....	77
4-6 榛名地域.....	85
4-7 吉井地域.....	93
4-8 倉淵地域.....	101

第5章 都市計画マスタープランの実現化方策	106
5-1 効果的な施策の推進.....	106
5-2 市民・事業者との連携・協働による都市づくり	108
5-3 都市計画マスタープランの見直し	108

序章 都市計画マスタープランについて

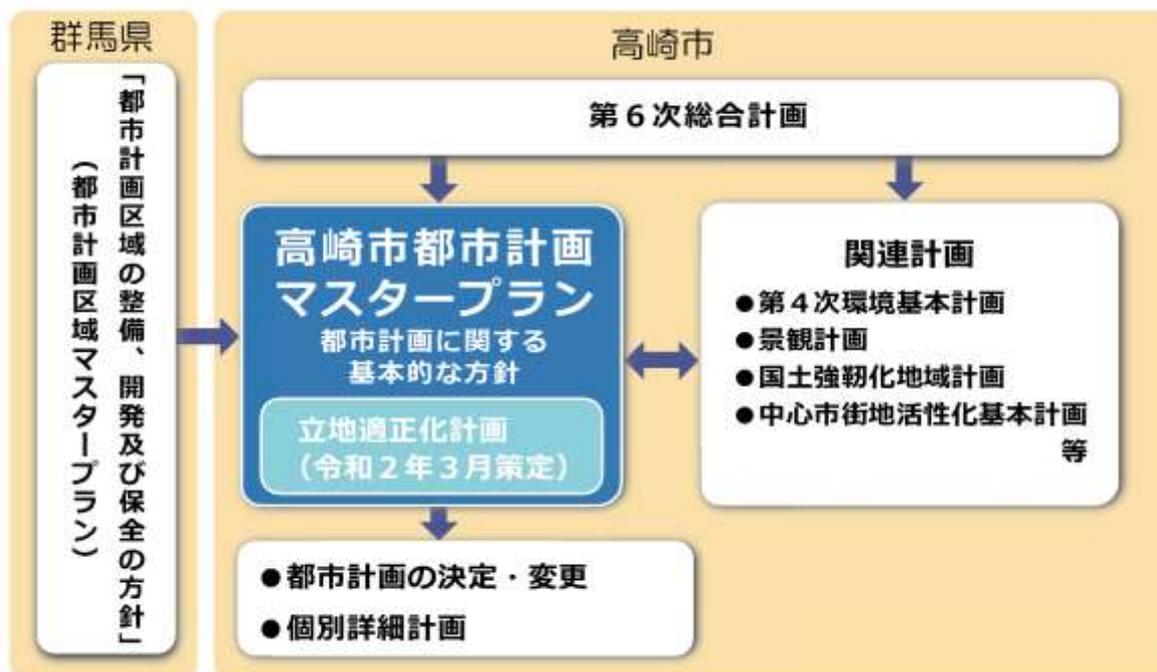
序-1 都市計画マスタープランとは

都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2 に規定される「市町村の都市計画に関する基本的な方針（市町村マスタープラン）」であり、平成 4 年（1992 年）の都市計画法改正により創設された制度です。また、都市計画区域（必要に応じて行政区域全域）を対象とした整備等の方針であり、個別・具体の都市計画の法的根拠です。

都市づくりを担うのは行政だけでなく、事業者、住民等の主体がいるため、各主体が高崎市の将来像や方針を共有し、同じ方向に向かってそれぞれが取組を進められるように、市の最上位計画である総合計画、及び県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」に基づき、関連計画と整合する計画であり、この計画に即して都市計画の決定・変更、事業を実施します。

市が定める個別の都市計画は、これら都市計画マスタープラン等に即して定めることとなっています。

■ 計画体系上の位置づけ



序-2 都市計画マスタープラン改定の背景

本市では、平成23年(2011年)3月に都市計画マスタープランを改定し、その内容に基づいて様々な取組を進めてきました。しかし、改定から10年以上が経過し、社会経済情勢の変化等、本市を取り巻く環境が大きく変化しています。そのため、今回の都市計画マスタープランでは、今までのマスタープランを継承しつつ、主に次の視点から改定を行います。

- 高崎市の現状や社会情勢の変化、新しい制度への対応、上位関連計画との整合
- 新たな産業の創出に向けた都市計画分野の政策の位置づけ
- 将来都市構造について市の政策の考え方が伝わる内容に見直し
- 人口減少・少子高齢化社会を見据えたまちづくりの更なる展開
- 地区別構想の地域区分の再考

序-3 対象区域

本市は、市域の中に、線引き都市計画区域、非線引き都市計画区域、都市計画区域外が存在し、土地利用に関する制限が異なっています。

都市計画区域とは、都市計画の基本理念を達成するために都市計画法その他の法令の規制などの適用を受けるべき土地の範囲のことです。本市では、高崎(高崎地域、群馬地域、新町地域)、箕郷(箕郷地域)、榛名(榛名地域)、吉井(吉井地域)の4都市計画区域となっており、倉渕地域が都市計画区域外となっています。

総合的な都市づくりを実現するため、都市計画区域外を含めた高崎市の行政区域全域を都市計画マスタープランの対象範囲とします。

■ 対象区域



序-4 目標年次

直近の国勢調査実施年である令和2年（2020年）を基準年として、おおむね20年後の令和22年（2040年）を目標年とします。

序-5 全体構成

都市計画マスタープランは大きく4つの構成からなります。

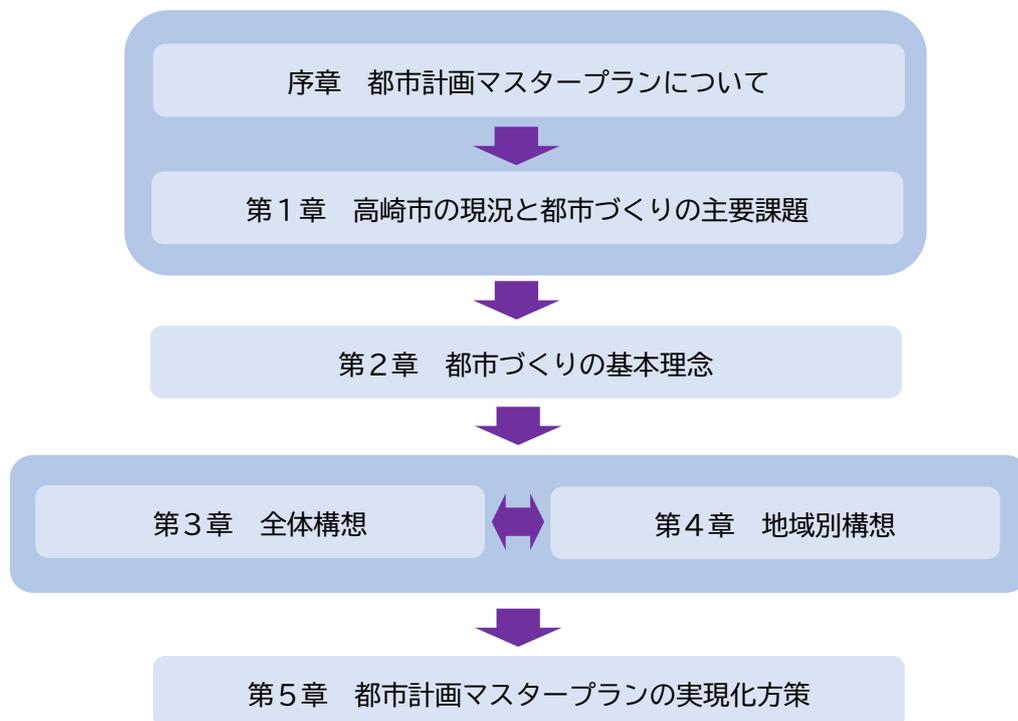
最初に、都市計画マスタープランについて序章で述べ、高崎市の現況と都市づくりの主要課題を第1章で示します。

市域全体にわたる都市づくりの基本理念を第2章で明らかにし、その実現に向けた都市づくりの方針を示した全体構想を第3章で示します。

次に、全体構想を踏まえ、地域ごとの具体的な整備方針を第4章の地域別構想で示します。

最後に、これらの目標、方針を市民とともに実現するための方策を第5章で示します。

■ 都市計画マスタープランの全体構成



第1章 高崎市の現況と都市づくりの主要課題

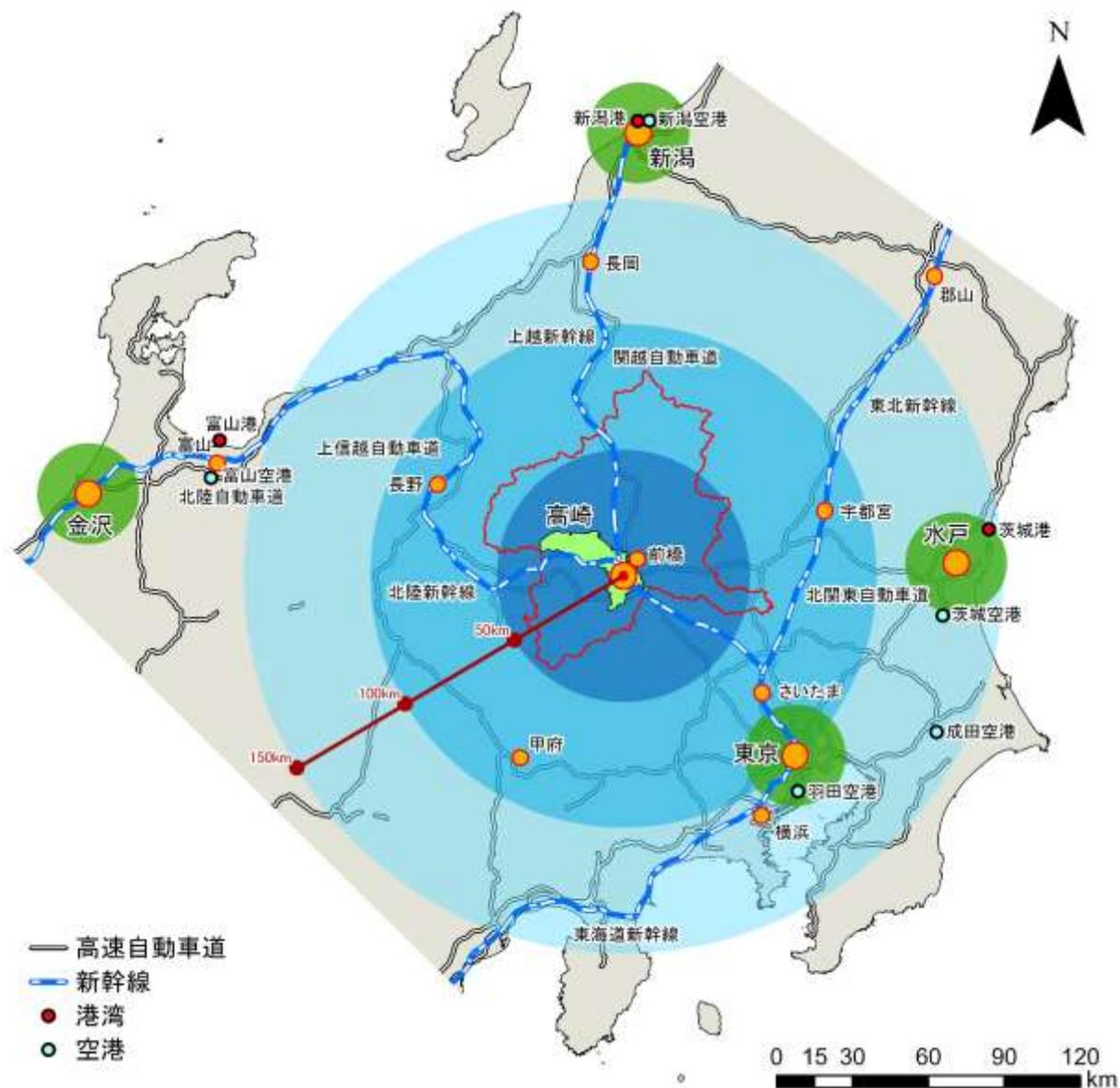
1-1 位置・地勢

本市は、群馬県の中西部、日本列島の中では、ほぼ中央に位置しています。市域の南東部には、都市化が進む中心市街地とともに、上越新幹線、北陸新幹線、関越自動車道、北関東自動車道、上信越自動車道の高速交通網が集中する交通拠点性を有した市街地が広がり、北西部には、榛名山を擁した自然豊かな農山村地域が広がる多様な環境を有した都市です。

100km 圏内には東京都、さいたま市、宇都宮市、長野市があり、150km 圏内には水戸市と茨城港、成田空港が立地し、さらにはその外円に国際港湾、空港を有する新潟市と、友好交流都市である金沢市が位置します。本市は、これらの都市や港湾、空港へ、新幹線、高速自動車道などを介して、効率的なアクセスが可能な位置にあります。

南東部は関東平野の一部となる平坦地である一方、北西部は緩やかな丘陵地や自然豊かな山々に囲まれた山間地を有しています。

■ 高崎市の位置



1-2 高崎市の歴史

(1) 城下町の歴史

高崎の歴史は、1598年（慶長3年）、徳川四天王の一人、井伊直政が交通の要衝であった和田の地に箕輪から城を移し、地名を高崎と改め、城下町が成長したことが始まりとなります。その後、中山道が整備され、幕末期には絹や生糸貿易が活況となります。明治になると、県下初の英学校が開かれ国際交流が始まるとともに、上野・高崎間の鉄道開通により近代的な交通拠点都市として、さらに県都、軍都としての歴史を経て産業都市として現在に至っています。

■ 高崎城址



■ 箕輪城跡



(2) 高崎市の成立と合併

本市は、明治33年（1900年）4月に市制を施行し誕生しました。その後、昭和40年（1965年）までに周辺14町村と合併し市域を拡大しました。平成18年（2006年）には倉渕村・箕郷町・群馬町・新町・榛名町と、平成21年（2009年）に吉井町と合併を行い、今日の高崎市に至っています。

(3) 近年のまちづくりの経緯

平成23年3月に高崎市都市計画マスタープランを改定したのち、本市は中核市へ移行するとともに、高崎駅東口駅前広場、高崎玉村スマートインターチェンジ（SIC）などの基盤施設の整備が行われました。令和2年3月には立地適正化計画を策定しました。

■ 近年のまちづくりの経緯

年月	出来事
平成23年3月	高崎市都市計画マスタープランの改定
平成23年4月1日	中核市移行、屋外広告物規制業務の開始
平成24年2月	高崎駅東口駅前広場完成
平成26年2月22日	高崎玉村 SIC 開業
平成26年8月31日	東毛広域幹線道路 全線供用開始
令和2年3月31日	高崎市立地適正化計画の策定

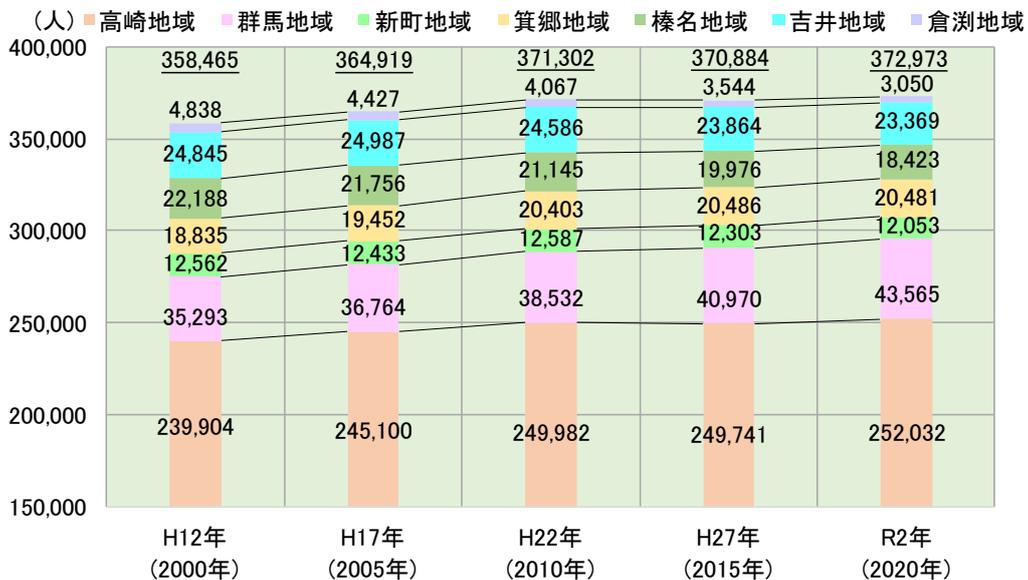
1-3 高崎市の現況

(1) 人口

本市の人口は、令和2年（2020年）時点で372,973人となっており、転入者が転出者を上回る、いわゆる「社会増」の状態を維持しており、全国の地方都市に見られるような人口減少には至っていません。地域別に見ると、倉淵地域や榛名地域といった中山間地の人口減少が見られる一方で、高崎地域、群馬地域では人口増加が見られます。

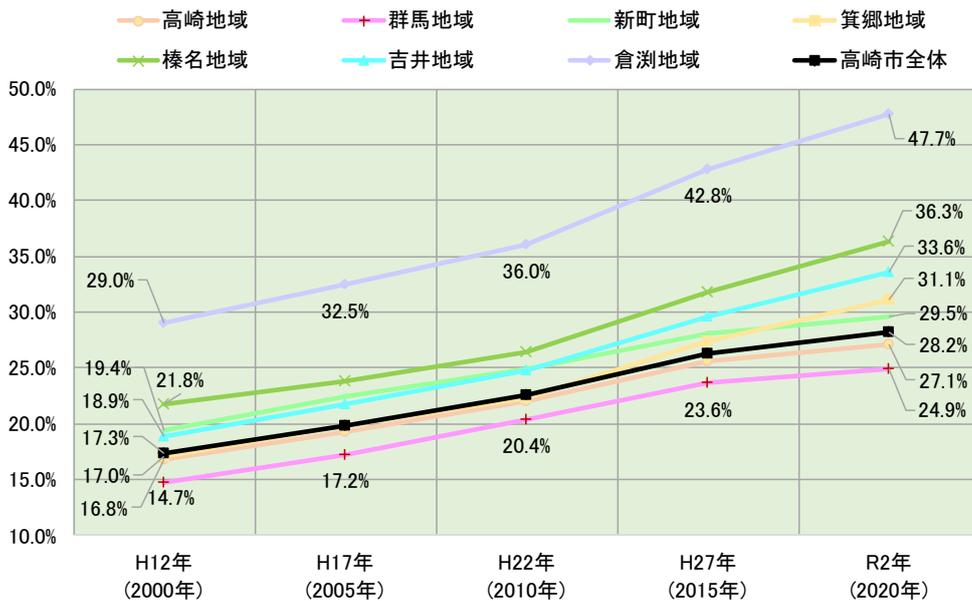
また、65歳以上の高齢者の人口割合である高齢化率は、年々増加傾向にあり、令和2年（2020年）時点で市全体では28.2%（日本の高齢化率28.6%）となっています。地域別では、倉淵地域が最も高く、47.7%となっています。

■ 地域別人口の推移



資料：国勢調査

■ 地域別高齢化率の推移



資料：国勢調査

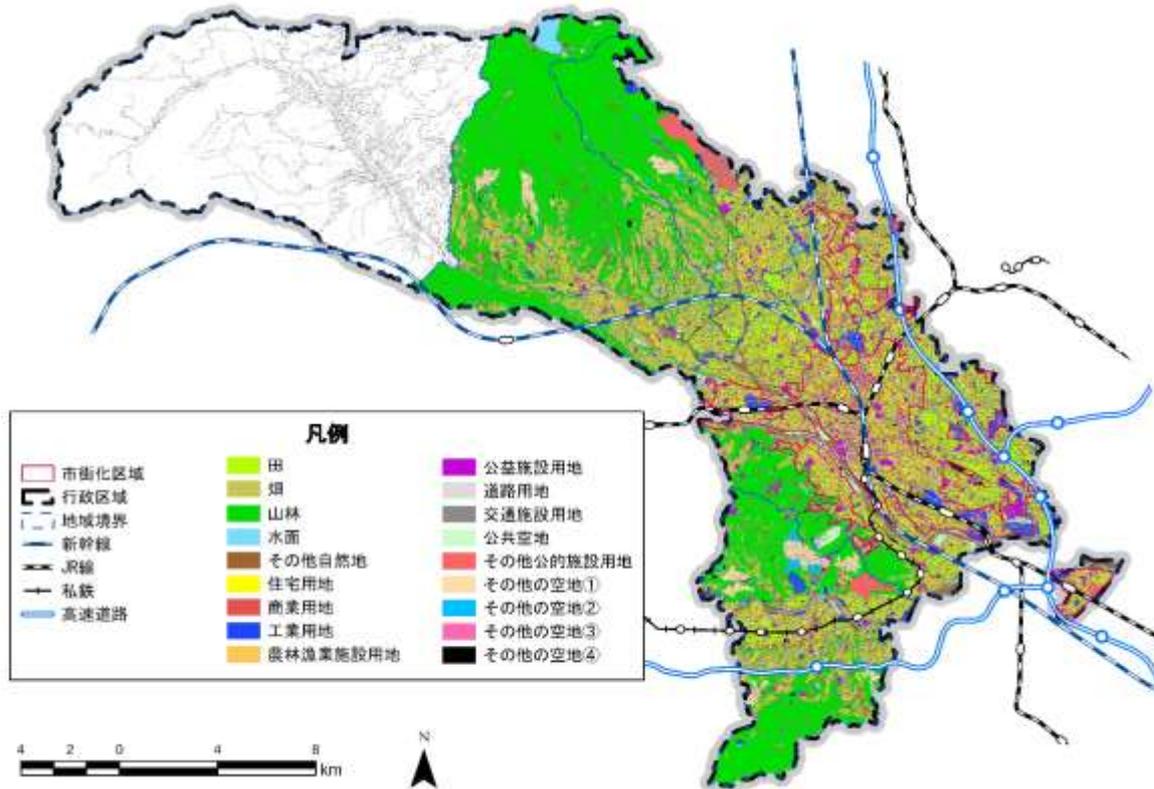
(2) 土地利用

1) 土地利用現況

倉淵地域以外の本市の土地利用は、山林が 34.4%と最も多く、次いで住宅用地が 14.6%を占めています。市街化区域内には、農地(田・畑)が 5.5%、山林が 0.9%、水面が 0.7%、その他の自然地在が 1.4%残っています。

※倉淵地域は、都市計画区域外のため、都市計画基礎調査の対象外となっています。

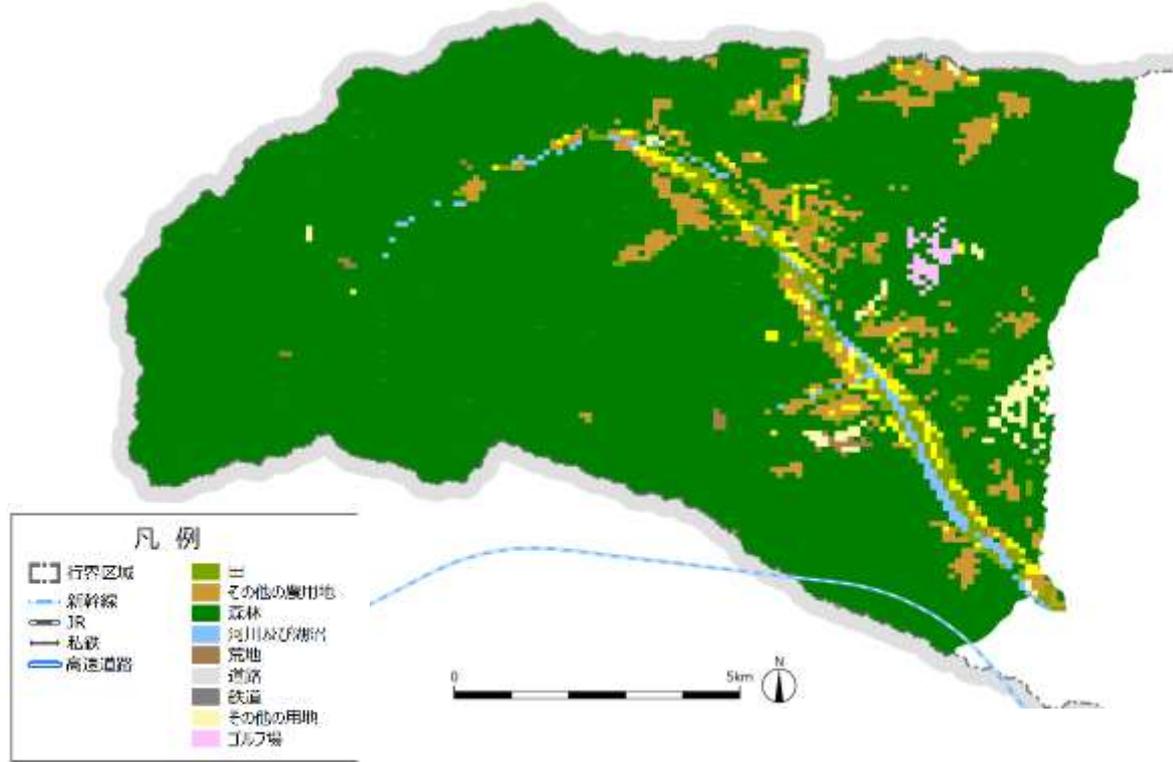
■ 土地利用現況図



資料：都市計画基礎調査(R3)

		高崎市 (倉淵地域を除く)		市街化区域	
		面積(ha)	割合	面積(ha)	割合
農地	田	2,445.8	7.4%	63.0	1.2%
	畑	4,453.7	13.4%	224.6	4.3%
	小計	6,899.5	20.8%	287.6	5.5%
山林		11,410.2	34.4%	46.4	0.9%
水面		571.5	1.7%	38.6	0.7%
その他自然地		1,698.2	5.1%	70.9	1.4%
住宅用地		4,845.4	14.6%	2,210.6	42.5%
商業用地		795.7	2.4%	476.5	9.2%
工業用地		776.5	2.3%	391.9	7.5%
農林漁業施設用地		91.1	0.3%	1.2	0.0%
公益施設用地		1,027.7	3.1%	359.6	6.9%
道路用地		2,485.8	7.5%	827.7	15.9%
交通施設用地		235.7	0.7%	131.4	2.5%
公共空地		479.3	1.4%	94.7	1.8%
その他公的施設用地		396.3	1.2%	19.4	0.4%
その他の空地	①	545.9	1.6%	0.0	0.0%
	②	316.1	1.0%	6.1	0.1%
	③	263.0	0.8%	150.9	2.9%
	④	377.1	1.1%	89.5	1.7%
合計		33,215.0	100.0%	5,203.0	100.0%

■ 参考 土地利用現況図（倉渕地域）



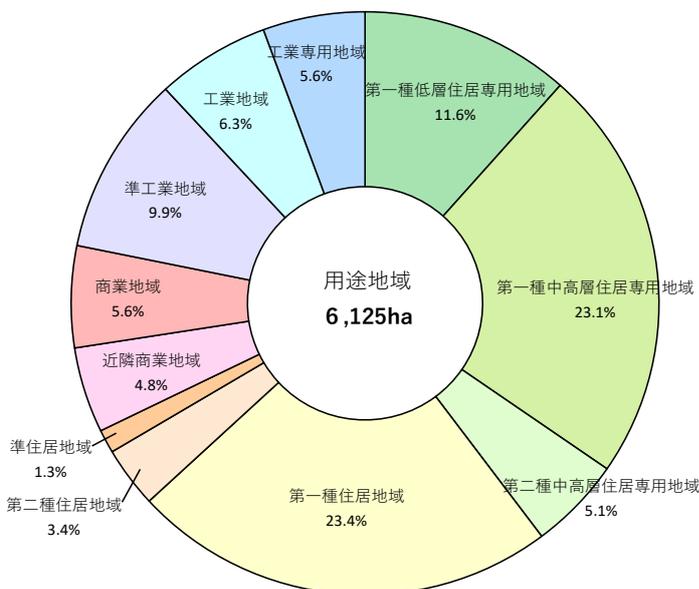
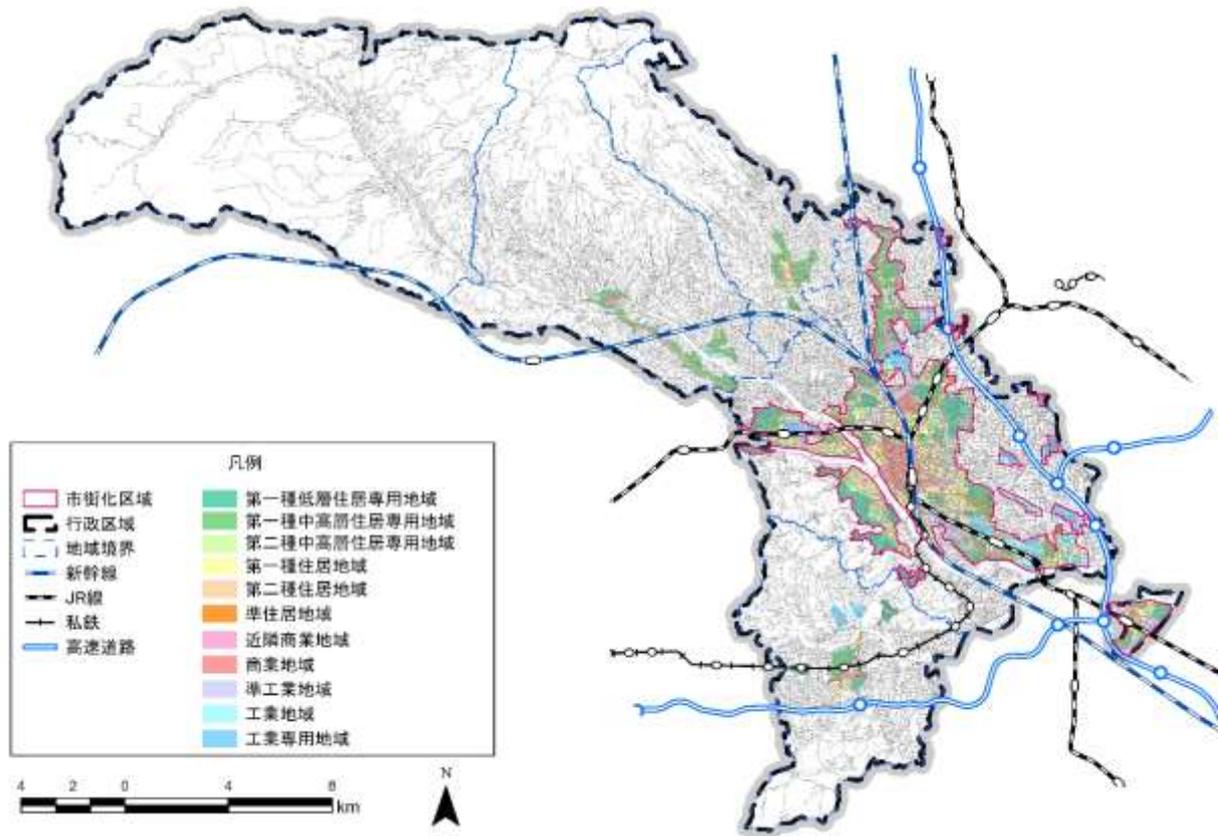
※国土数値情報の土地利用細分メッシュデータを用いて作成しています。

資料：国土数値情報

2) 土地利用規制

本市の用途地域の構成をみると、住居系用途地域が 67.9%を占めており、特に第一種住居地域（23.4%）、第一種中高層住居専用地域（23.1%）が多くを占めています。商業系用途地域（近隣商業地域、商業地域）は 10.4%、工業系用途地域（準工業地域、工業地域、工業専用地域）が 21.8%を占めています。

■ 用途地域図



種類	合計	
	面積 (ha)	構成比 (%)
第一種低層住居専用地域	708	11.6%
第一種中高層住居専用地域	1,412	23.1%
第二種中高層住居専用地域	314	5.1%
第一種住居地域	1,433	23.4%
第二種住居地域	206	3.4%
準住居地域	80	1.3%
近隣商業地域	291	4.8%
商業地域	345	5.6%
準工業地域	609	9.9%
工業地域	383	6.3%
工業専用地域	344	5.6%
合計	6,125	100.0%

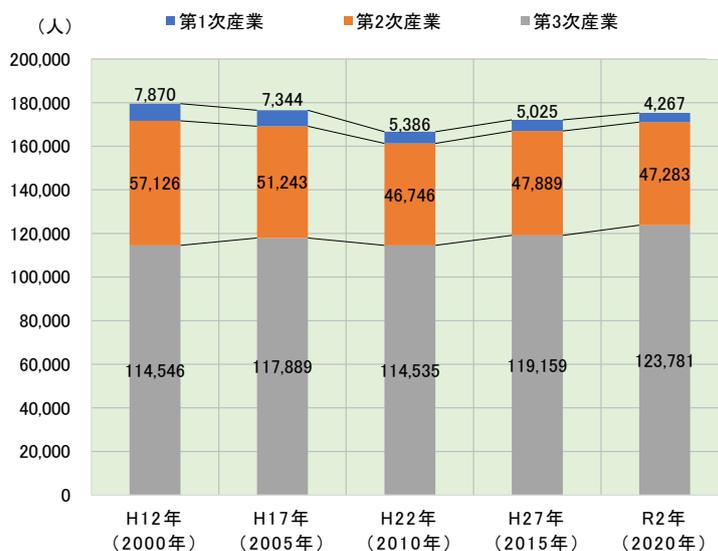
(3) 産業の集積と動向

1) 産業別就業者数の推移

本市の産業別就業者数は、第3次産業が最も多く、次いで第2次産業、第1次産業の順番となっています。このうち第1次産業では減少が続いており、令和2年（2020年）には4,267人にまで減少しています。一方、第2次産業も減少が続いていましたが、平成22年（2010年）から概ね横ばいとなり令和2年（2020年）は47,283人となりました。第3次産業は上昇傾向にあり、令和2年（2020年）の就業者数は123,781人となっています。

群馬県内と比較した産業分類別就業者数の特化係数をみると、本市は、情報通信業や不動産・物品賃貸業、学術研究、専門・技術サービス業が特徴的な産業となっています。

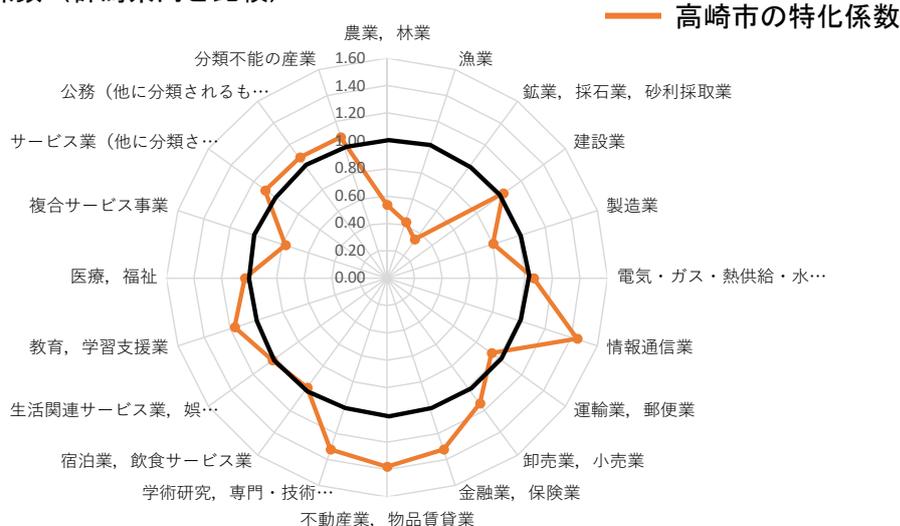
■ 産業別就業者数の推移



資料：国勢調査

※第1次産業：農業・林業・漁業／第2次産業：製造業・建設業・鉱業／第3次産業：第1・2次以外の産業

■ 特化係数（群馬県内と比較）



※特化係数 産業構造がどの分野に偏っているか表すもので、群馬県と比較し1を超えている項目は、高崎市の特徴的な産業です。

2) 工業

製造品出荷額等は、平成 23 年（2011 年）の東日本大震災以降に大幅な減少がありましたが、平成 25 年（2013 年）以降は増加傾向が続いており、令和 3 年（2021 年）に 9,175 億円になっています。事業所数は、年々減少傾向となっていますが、令和 3 年（2021 年）は増加に転じ、774 か所の事業所数となっています。従業者数は、平成 28 年（2016 年）から増加傾向に転じ、令和 3 年（2021 年）は 29,026 人となっています。

■ 工業の動向



資料：工業統計調査、経済センサス、経済構造実態調査

3) 商業

事業所数は長期的な減少傾向が続いており、年間商品販売額について平成 28 年（2016 年）をピークに大幅な減少に転じています。令和 3 年（2021 年）における減少は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響と考えられます。

従業員数についても平成 24 年（2012 年）に大幅な減少となりましたが、平成 26 年（2014 年）以降は増加傾向に転じています。

■ 商業の動向



資料：商業統計調査、経済センサス

(4) 道路・公共交通

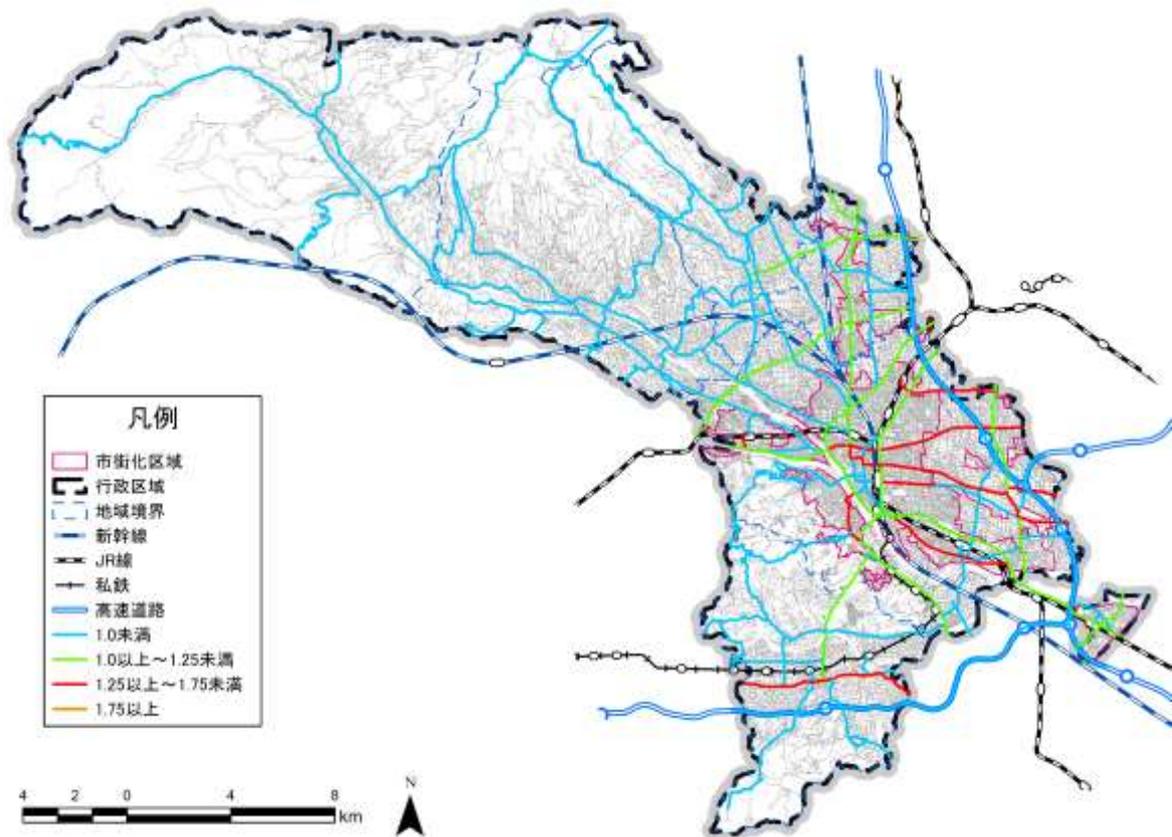
1) 主な幹線道路

本市は、関越自動車道、北関東自動車道、上信越自動車道の高速道路が通り、一般道では、新潟、東京を結ぶ国道 17 号や長野方面へ連絡する国道 18 号、茨城方面へ連絡する国道 354 号が主な幹線道路となります。

市街地を通過する和田多中倉賀野線等、一部区間において混雑度*1.25 以上となっており、交通混雑が発生しています。

※混雑度は、交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比を示します。

■ 道路の混雑度



資料：R3 交通センサス

■ 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することが無く、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0~1.25 未満	飽和時間はほとんどの区間で 1~2 時間以下 昼間 12 時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間が 1~2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25~1.75 未満	飽和時間は 0~12 時間 ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑へと過渡状態と考えられる。
1.75 以上	飽和時間 0 がほとんどなくなる。慢性的混雑状態を呈する。

出典：国土交通省

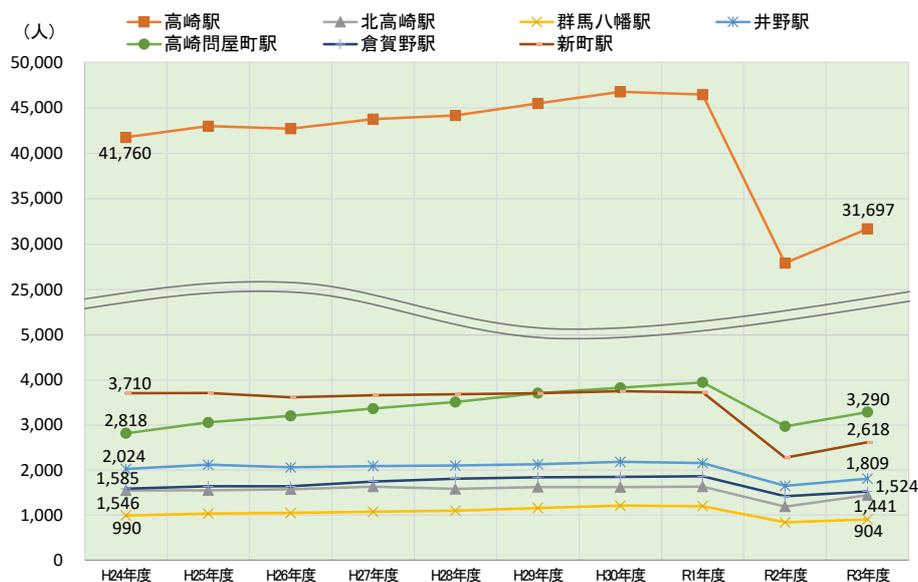
2) 鉄道

市内には、JR と上信電鉄の 2 つの鉄道があり、JR は市内に 7 駅、上信電鉄は 10 駅設置されています。

ターミナル駅である高崎駅は、在来線に加え新幹線（上越新幹線、北陸新幹線）の停車駅となっているため、乗車人員が群馬県内で最も多く、次点の前橋駅（7,901 人（令和 3 年度））と比較して、約 4 倍の差があります。

1 日平均の乗客人数は、全体的に平成 24 年度（2012 年）から令和元年度（2019 年）にかけて増加傾向でしたが、令和 2 年度（2020 年度）にかけて乗車人員数が減少しています。これは、新型コロナウイルス感染症拡大の影響と考えられますが、徐々に回復傾向にあります。

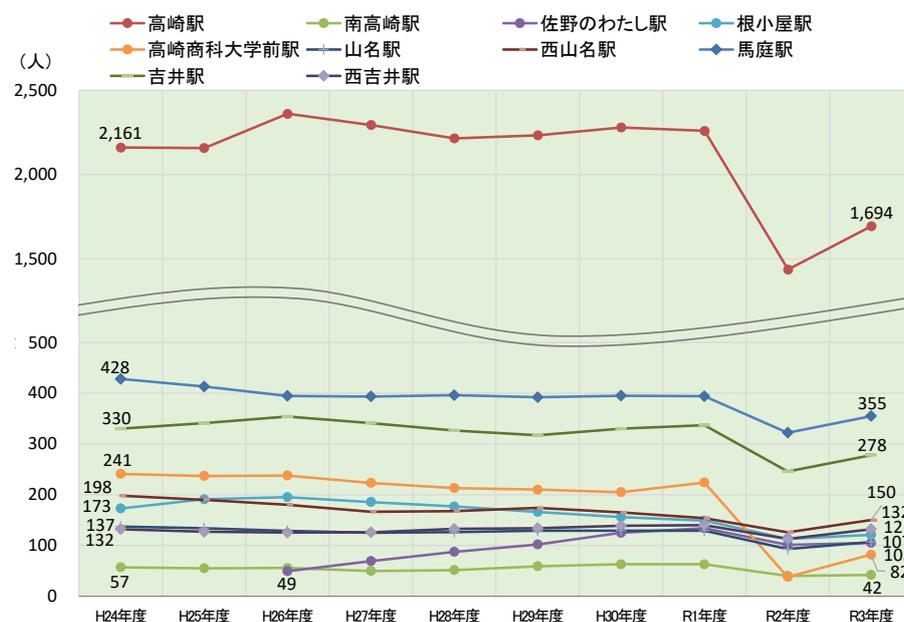
■ 1 日平均鉄道利用者の推移（JR）



資料：高崎市の統計、東日本旅客鉄道 HP

※高崎市の統計では、令和元年度以前は在来線のみのため、東日本旅客鉄道 HP より新幹線利用者を加えています。

■ 1 日平均鉄道利用者の推移（上信電鉄）

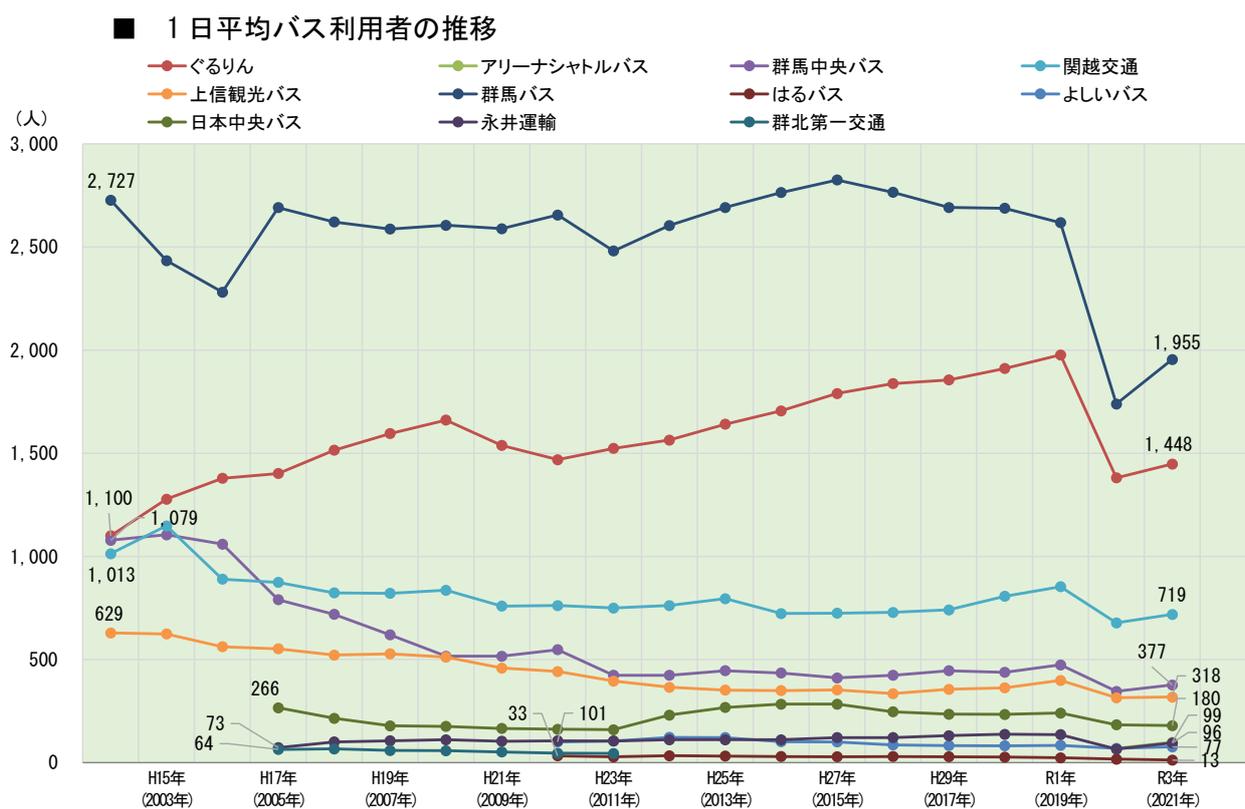


資料：高崎市の統計

3) バス・タクシー

市内のバスは、複数の事業者により運行しています。全体的に令和元年（2019年）以降新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言発令の影響により利用者数が減少しています。令和元年（2019年）以前は、ぐるりんバスの利用者数が増加傾向にあり、それ以外のバス利用者数は、横ばいもしくは減少傾向となっています。

本市では、高崎駅西口から中央銀座アーケードを中心とした中心市街地への移動手段として、「お店ぐるりんタクシー」運行事業を実施しています。また、高齢者や障がい者の生活の足の確保を目的とした「おとしよりぐるりんタクシー」の運行を実施し、高齢者の介護予防や運転免許証自主返納者の移動支援にもつなげています。



資料：高崎市の統計

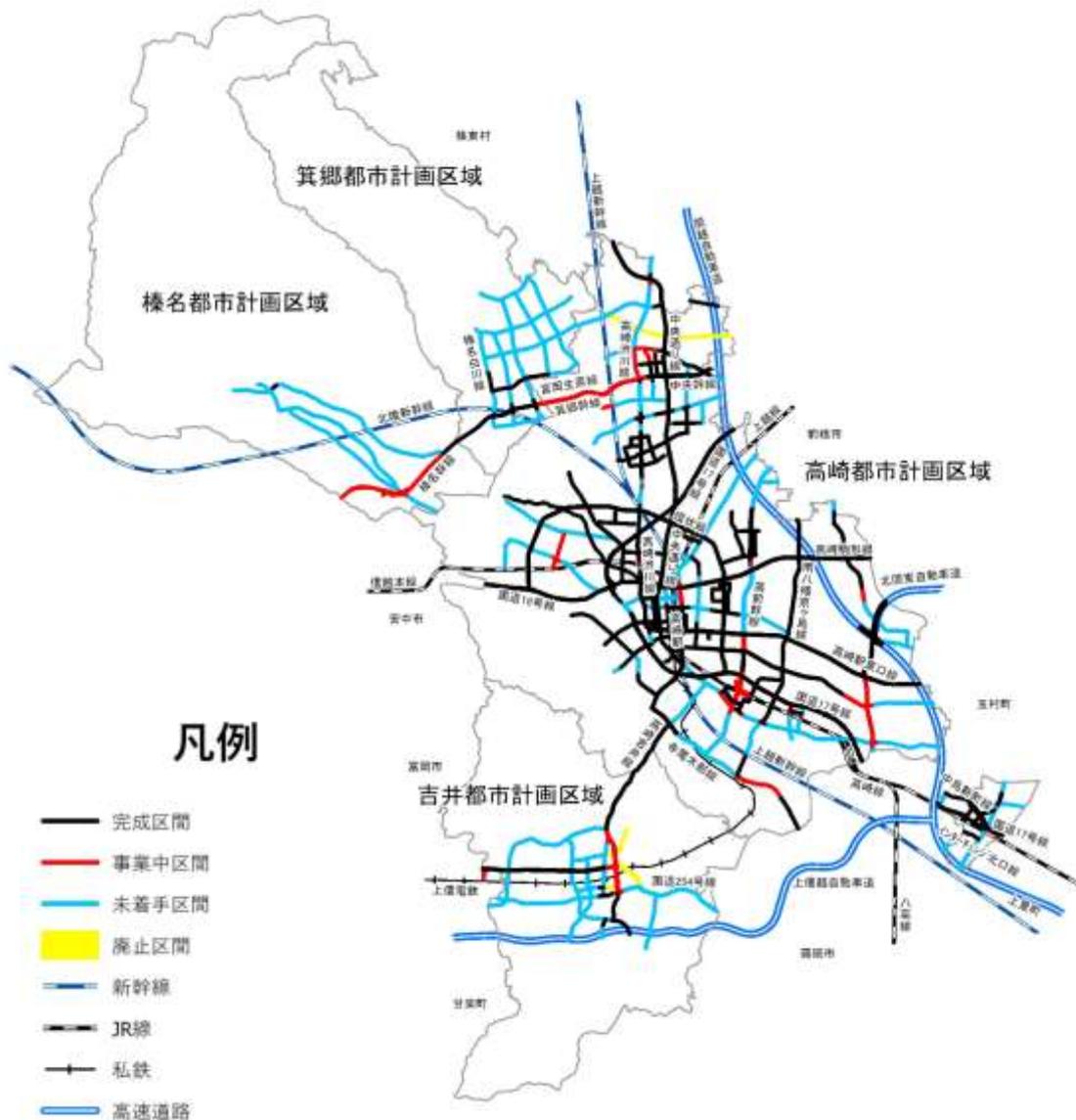
(5) 都市基盤整備状況

1) 都市計画道路

本市の都市計画道路は、132 路線、総延長 314.52km が都市計画決定されており、令和 6 年（2024 年）3 月末現在、整備済延長は 160.06km(整備率 50.9%)となっています。

市内都市計画区域の中では、高崎が比較的整備が進んでいますが、箕郷、榛名、吉井の整備率は高崎と比べ、進んでいない状況にあります。

■ 都市計画道路の整備情報



2) 都市計画公園

本市の都市計画公園は、120 箇所、総面積 386.02ha が都市計画決定されており、令和 6 年（2024 年）3 月末現在で供用を開始している公園は 115 箇所、276.61ha となっています。

市内都市計画区域の中では、新町、榛名が整備率 100%となっていますが、群馬、吉井の整備率は約 90%、高崎、箕郷の整備率は約 70%前後となっています。

(6) 景観

本市には、自然や歴史に紡がれてきた高崎らしさの現れた景観が多くあります。これらの景観は、高崎の歴史を伝えるのみならず、まちに対する愛着や誇り、まちの賑わいや魅力、身近な生活環境などと大きく関わっており、次の世代へ引き継いでいくために、平成21年に「高崎市景観計画」を策定しました。

この計画では、景観に大きな影響を与える一定規模以上の行為（建築物や工作物の設置など）に対し、遵守すべき「景観形成基準」及び色彩に関する客観的な基準として「景観色彩ガイドライン」を用途地域ごとに定めており、届出制度による景観誘導を行っています。

また、景観の重要な要素である屋外広告物について、平成23年より「高崎市屋外広告物条例」に基づき、設置や表示に関する規制・誘導を行うことで街並み景観の向上に努めています。

さらに、本市の景観形成に重要な役割を果たしている建造物で景観法に基づき指定された「景観重要建造物」や、地域の歴史的な景観をつくり上げた建造物で景観条例に基づき登録・認定された「歴史的景観建造物」について、保全・活用を図るための支援をしています。

■景観重要建造物



旧井上房一郎邸



群馬音楽センター



財団法人山田文庫

■歴史的景観建造物



檜物町



倉賀野町



引間町



新町



箕郷町



本郷町



吉井町



倉淵町

(7) 災害

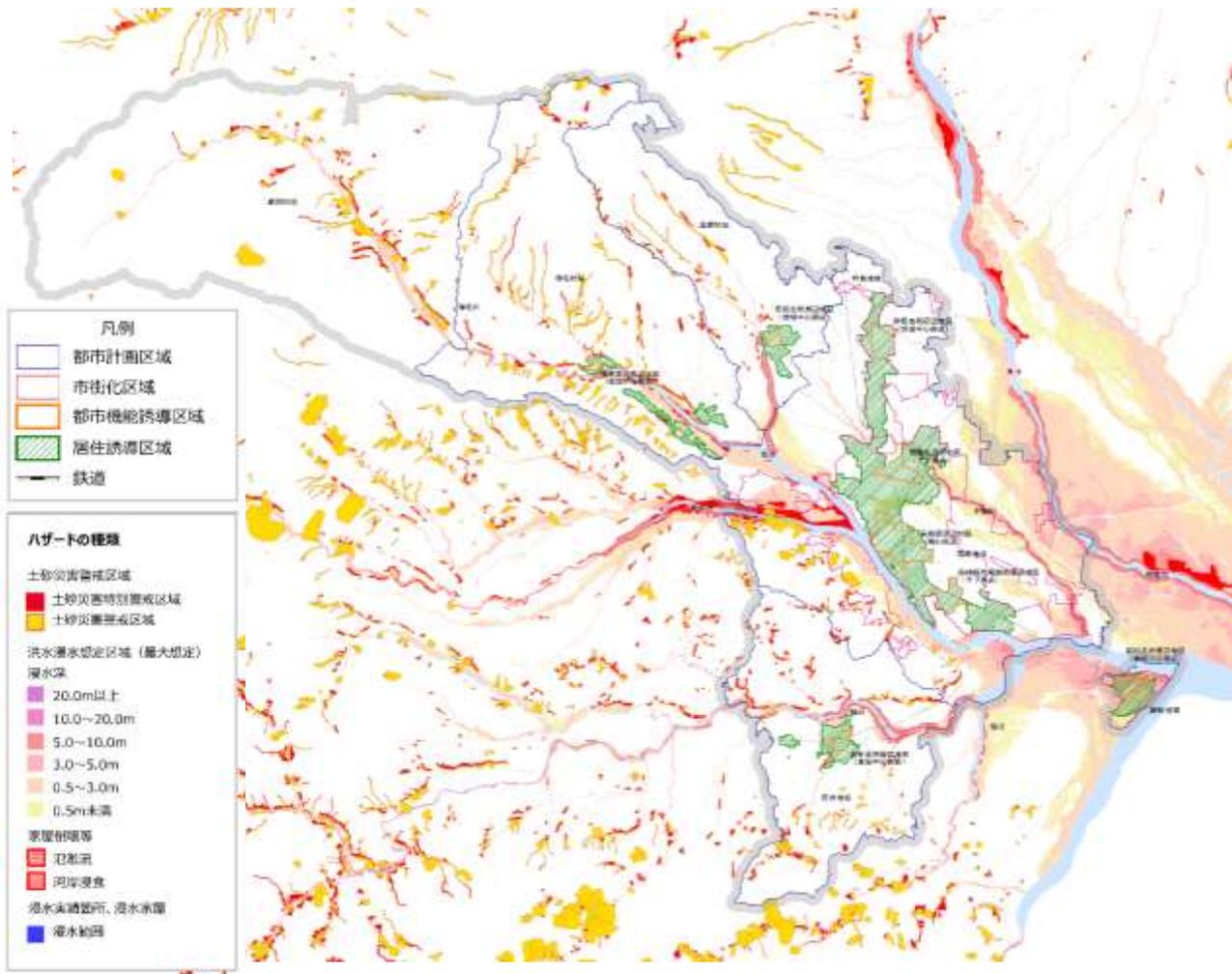
1) 洪水

想定最大規模降雨（1年間の間に発生する確率1/1,000程度の降雨）の洪水浸水想定区域は、主に烏川、利根川、神流川、鍬川等の沿川地域に想定されていますが、市街化区域において複数の箇所でも浸水が想定されています。発生確率別で見ると、1年間に発生する確率が1/10程度の降雨の場合には、市街化区域での浸水は想定されていません。

2) 土砂災害

土砂災害警戒区域は群馬地域、新町地域を除く各地域で指定されています。

■ 災害リスクの状況（想定最大規模降雨：1/1,000程度）



1-4 高崎市を取り巻く社会経済情勢の変化

(1) 産業構造の転換

市場経済のグローバル化や情報通信技術（ICT）、人工知能（AI）、モノのインターネット（IoT）等の技術革新が世界規模で急速に進展しています。情報通信技術の活用は、企業活動における新たな価値の創出と効率化、コミュニケーションの拡大に寄与するとともに、公共サービスの高度化など、人と人とのつながり方も含め、国民生活に大きな影響を与えています。

また、個人の行動・状態等に関する情報を含むビッグデータの収集・分析が可能となり、これらのデータをビジネスの資源として有効に活用することで新しい産業の創出が期待されています。

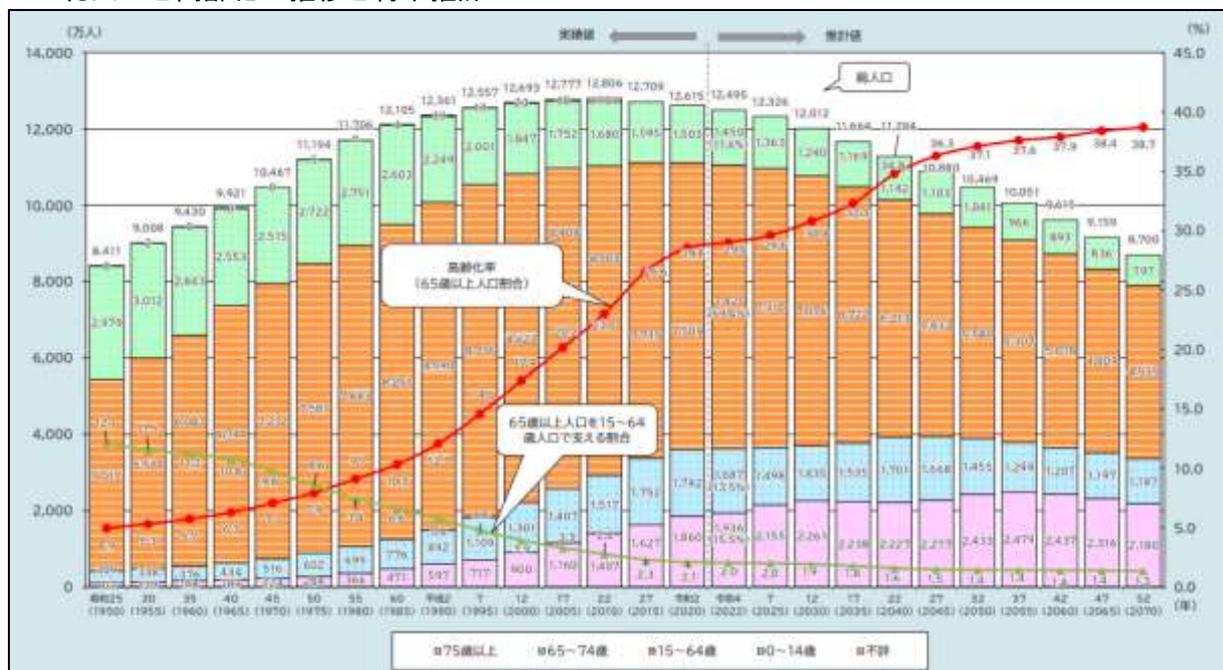
ロボットや人工知能（AI）が産業や身近な商品・サービスなど生活の様々な場面に使われることにより、生産性の向上や人手不足の解消が期待されています。

(2) 人口減少・少子高齢化の進展

我が国では人口減少・少子高齢化が本格的に進んでいます。令和2年（2020年）の国勢調査に基づく国立社会保障・人口問題研究所の推計では、令和2年（2020年）から令和7年（2025年）の間に約289万人の人口が減少し、令和12年（2030年）の人口は約1億2,012万人になる見込みです。また、高齢化率は令和2年（2020年）に28.6%に達し、今後も増加する見込みです。

これらの人口動向により、企業の人手不足や消費の減退、地域活力の低下が懸念されることから、人口減少・少子高齢化に対応する都市づくりを推進することが求められています。

■ 総人口と高齢化の推移と将来推計



出典：令和5年版高齢社会白書 内閣府

(3) 大規模災害への危機意識の高まり

近年、国内各地で豪雨をはじめとする激甚な水災害が発生しており、今後気候変動の影響により、さらに水災害が頻発化・激甚化することが懸念されることから、河川整備等と防災まちづくりの総合的・重層的な取組により、水災害に強いまちづくりを目指すことが必要となっています。

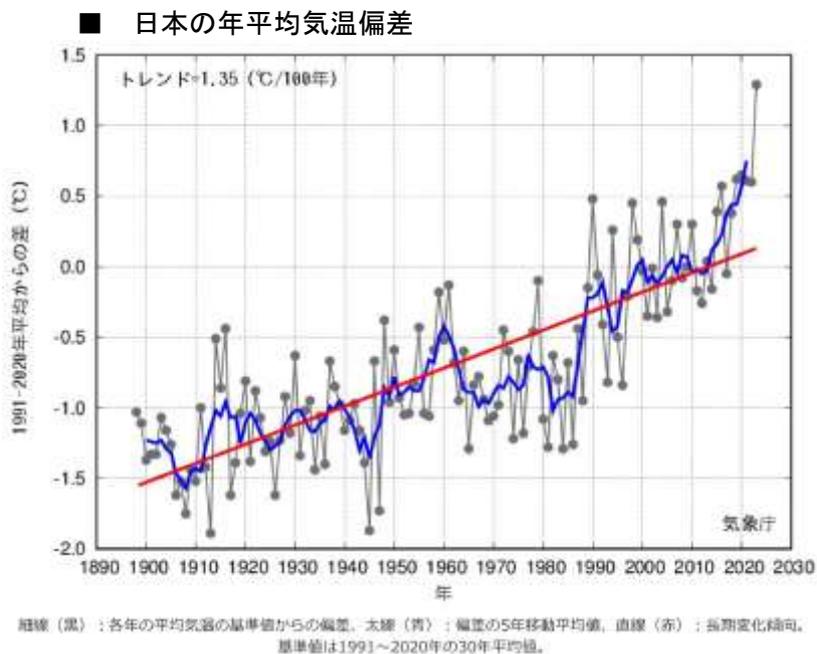
このような状況にあって、国土交通省は、令和3年（2021年）に水災害ハザード情報の充実や防災まちづくりの考え方・手法を示す「水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン」を作成しました。

また、平成23年（2011年）に発生した東北地方太平洋沖地震（東日本大震災）や、令和6年（2024年）に発生した能登半島地震などの災害、台風による風害や高潮害などの災害が発生していることから、地方公共団体の治水、防災、都市計画、建築等の各分野において、これまで以上に連携を深め、自然災害に対する対策を踏まえた防災まちづくりに取り組んでいくことが求められています。

(4) 地球温暖化の進行

温室効果ガスの大量排出による地球温暖化の進行により、異常気象等の自然災害や生態系への影響などが深刻化しており、温室効果ガスの排出抑制は喫緊の課題となっています。年平均気温は、様々な変動を繰り返しながら上昇しており、100年あたり1.35℃の割合で上昇している状況です。

こうした地球規模での環境問題に対応するため、便利で快適な都市機能を維持しつつ、公共交通や自転車利用への転換、緑化などにより、二酸化炭素などの温室効果ガスの排出を実質ゼロとしていく都市づくりが求められています。



出典：気象庁

1-5 都市づくりの主要課題

(1) 高崎市・群馬県の経済を牽引する新たな産業集積

本市においては、これまでの産業集積と広域交通ネットワークの優位性を生かして、本市のみならず県全体への経済波及効果をもたらす産業集積を図っていくことが重要です。

そのためには、既存の産業の維持強化のみならず、次世代を見据えた新たな産業の創出に向けて、産業分野と都市計画分野が連携して取り組むことが必要です。

(2) 今後の人口減少局面における暮らしや活力の維持

人口減少及び少子高齢化の影響による、身近なスーパーマーケットや病院等の生活サービス施設の撤退や、バス路線の廃止が危惧されます。

都心、市街地、田園・集落等、地域の特性に応じて、自動車を利用できない学生や高齢者等でも住み続けられるような都市にしていく必要があります。

(3) 拠点機能の維持・向上

本市では、都市計画法に基づく区域区分や用途地域等の制度の運用により、無秩序な土地利用がされないように規制を行ってきました。また、令和2年(2020年)には立地適正化計画を策定し、コンパクトな都市に向けた都市機能、居住の誘導を図っています。

今後は、高崎駅周辺や地域拠点等、それぞれの拠点の都市機能の維持・集積を図るとともに、それぞれの魅力を高めていくことが必要です。

(4) 利用者の需要に応じた交通手段の維持確保

本市では、産業や交流といった都市活動において、自動車が移動手段の中心を担っています。都市計画道路の整備状況については高崎地域では整備が進んでいますが、吉井、箕郷、榛名の各地域では整備が進んでいない状況です。一方で、高齢化の進行による高齢者の移動手段の確保など、自動車以外の交通手段の重要性が増している状況です。

道路については選択と集中の考え方で整備を図っていくとともに、公共交通等の自家用車以外の移動サービスの維持確保が必要です。

(5) 頻発化・激甚化する災害に対する安全性の向上

本市においては、市街地の一部で洪水による浸水が想定され、また、傾斜地では土砂災害が想定されています。今後は気候変動の影響により、自然災害が頻発化・激甚化することが懸念されています。

想定される災害リスクに対して、市民、来街者、事業者の安全性を高めていくことが必要です。

(6) 地球環境への影響を低減するための都市空間の形成

国内における2050年までの脱炭素社会の実現に向けた動きを踏まえて、本市は「高崎市第2次地球温暖化対策実行計画」に基づいた取組を進めています。

道路、公園、公共建築物等の公共施設のみならず、民間建築物や移動の手段においても温室効果ガスの排出を抑制することが必要です。

第2章 都市づくりの基本理念

2-1 将来都市像

将来都市像

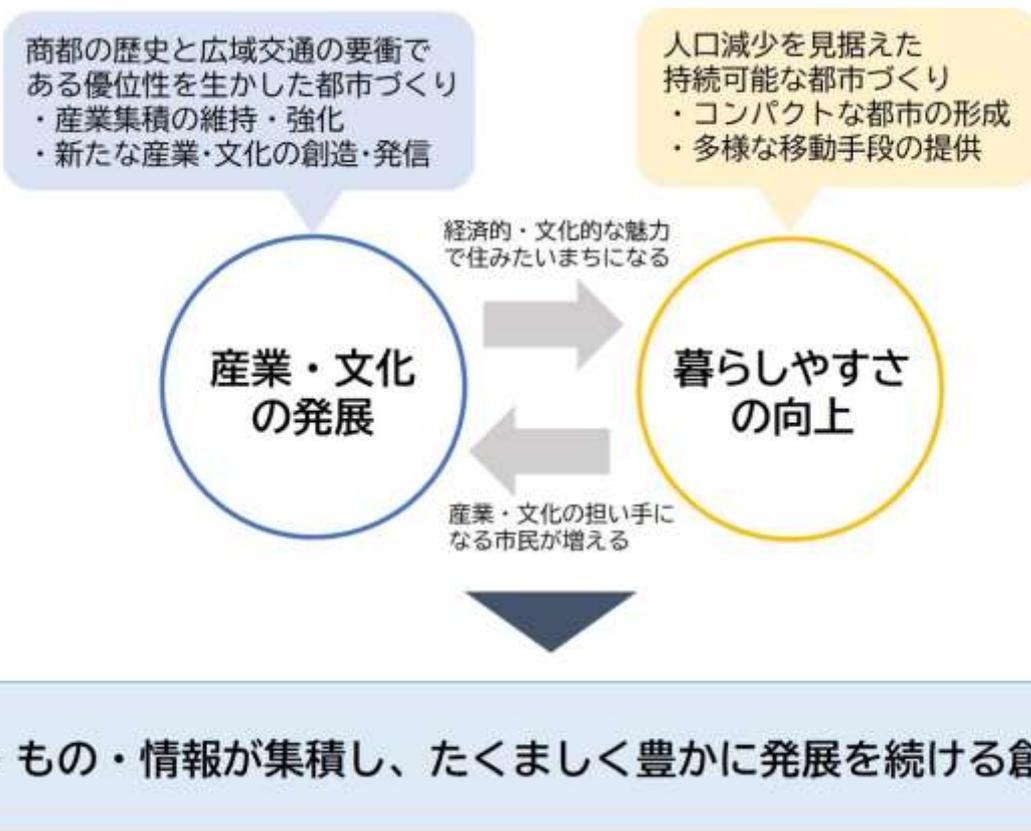
人・もの・情報が集積し、たくましく豊かに発展を続ける創造都市

高崎市の中心市街地は、古くから交通の要衝として栄え、様々な人・もの・情報が行き交う商都として発展してきました。市内には上越新幹線と北陸新幹線の分岐点である高崎駅や、南北方向の関越自動車道と東西方向の北関東自動車道及び上信越自動車道が交差する結節点があり、現代においても関東と信越をつなぐ広域交通の要衝であり続けています。

第6次総合計画では、本市の特徴である立地の優位性を生かして、高崎市をさらにたくましく、豊かに発展させていくためには、高崎に「人・もの・情報」を集積させ、単につなぐ都市から、中心都市・創造都市に変革していくことで、ビジネスを盛んにしていき、これを基盤として、市民生活を豊かにしていくことを掲げています。

こうした考えのもと、都市計画マスタープランでは、“人・もの・情報が集積し、たくましく豊かに発展を続ける創造都市”をまちの将来像としました。

■ 将来都市像のイメージ



■ 全体構想の構成

将来都市像

人・もの・情報が集積し、たくましく豊かに発展を続ける創造都市

都市づくりの基本理念
(将来都市像を実現するための柱となる考え方)

産業

新しい産業や文化が
生まれる都市づくり

拠点・市街地

人口動態に合わせて
柔軟に対応する都市づくり

交通

利用者が最適な交通手段を
選べる都市づくり

防災

頻発化・激甚化する災害に
対する安全・安心な都市づくり

地球環境

地球環境と身近な環境を
大切にする都市づくり

全体構想の分野別方針
(具体の事業等に展開するための方針)

土地利用の規制誘導の方針

- ・土地利用の方針

都市基盤整備を中心とした方針

- ・道路・交通網整備の基本方針
- ・下水道・河川整備の基本方針
- ・公園・緑地整備の方針

都市政策のテーマ別の方針

- ・産業集積・振興の基本方針
- ・景観形成の基本方針
- ・防災・災害に対する基本方針

2-2 都市づくりの基本理念

将来都市像を実現していくうえで柱となる基本理念を次のとおりとします。

(1) 新しい産業や文化が生まれる都市づくり

国内外に知られる存在感のある創造都市の実現を目指すため、これまで培ってきた産業や文化を充実させていくとともに、新しい産業や文化が高崎から発信されることで、従来の産業集積の維持・強化に加え、デジタル技術や再生可能エネルギーを活用した研究・開発機能などの新たな立地需要に応える産業の拠点の形成を進めます。また、中心市街地においては、コンベンション機能をはじめとした情報発信機能の充実を図ることにより、新しい産業や文化が創造、発信される都市づくりを進めます。

(2) 人口動態にあわせて柔軟に対応する都市づくり

人口減少と高齢化が同時に進行する局面でも、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、地域の個性を生かしながら、高崎駅周辺の都心拠点や地域拠点等についてコンパクトな都市の形成を進めていきます。

中心市街地については、新幹線や高速自動車道の高速交通網を生かし、国内外から人・もの・情報を集積させ、都市機能のさらなる充実を図るとともに、人々が憩い集う快適な都市空間を実現した魅力ある拠点づくりを進めます。

郊外部の住宅地においては、住み続けられる環境やコミュニティを維持するために、暮らしに必要な生活サービス施設の維持や、公共交通等の自家用車以外の移動サービスの維持確保を図ります。また、田園・集落地においては、都市計画法等の運用により、無秩序な宅地開発を抑制し、豊かな自然環境の保全を行います。

(3) 利用者が最適な交通手段を選べる都市づくり

人口減少と高齢化の更なる進展による交通需要の変化に対応して、誰もが安全で快適に移動できる社会の実現に向けて、道路と公共交通等のネットワークを整備するとともに、市街地においては歩行者の回遊や自転車等のモビリティの利用環境を改善していきます。

(4) 頻発化・激甚化する災害に対する安全・安心な都市づくり

災害リスクを未然に回避する視点と、災害発生後の被害拡大を低減する視点の双方から、地域特性にあわせた防災機能の向上を図るとともに、災害発生時における円滑な支援活動、迅速な復旧・復興を可能とする都市基盤の形成を進めます。これらにより、防災・減災を重視した都市づくりを進めます。

(5) 地球環境と身近な環境を大切にする都市づくり

脱炭素社会の実現を目指すため、まとまりのある豊かな自然環境の保全を継続して行っていくとともに、官民施設における太陽光発電などの再生可能エネルギーの活用を促進します。また、身近な水辺空間や緑地などに触れ合う場を形成し、環境と共生した都市づくり、景観づくりを進めます。さらに、歩行者や自転車の利用者に優しい道路空間の整備、公共交通の利用促進を図ります。

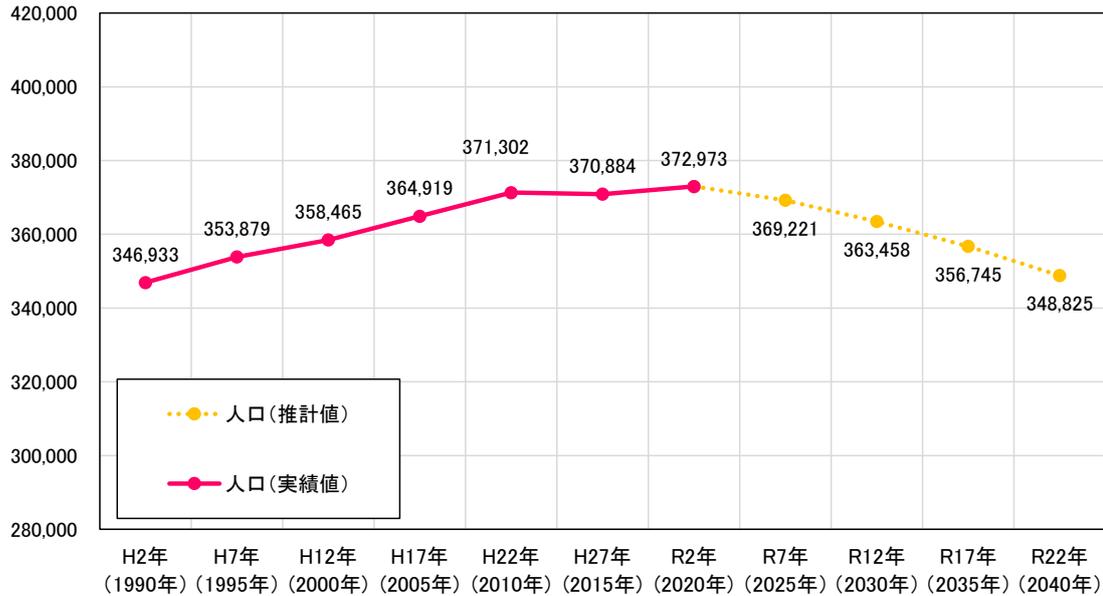
2-3 将来人口

本市の人口は平成22年（2010年）まで増加傾向が続いたものの、近年は横ばいとなり、令和2年（2020年）に最多人口の約37.3万人となりましたが、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、20年後の令和22年（2040年）には約34.9万人となり、約1割の人口減少が見込まれています。

年齢3区分別人口の推移をみると、30年前から少子高齢化が続いており、20年後の令和22年（2040年）には34.9%に達する見込みです。

■ 総人口の推移

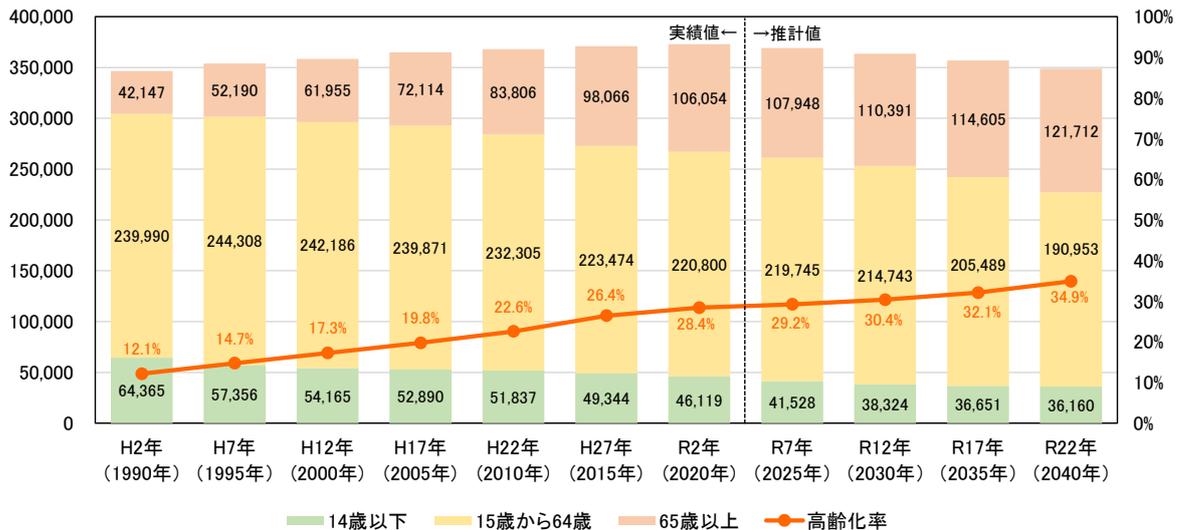
(人)



■ 年齢3区分別人口と高齢化率の推移

(人)

(高齢化率)



資料：実績値 国勢調査

推計値 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」

目標値 高崎市第6次総合計画（地方版総合戦略）

2-4 将来都市構造

(1) 都市構造とは

都市構造とは、都市の骨格を概念的に示したものであり、都市空間を構成する3つの要素（拠点、交流軸、土地利用構成）で目指すべき都市の姿を表したものです。

(2) 基本的な考え方

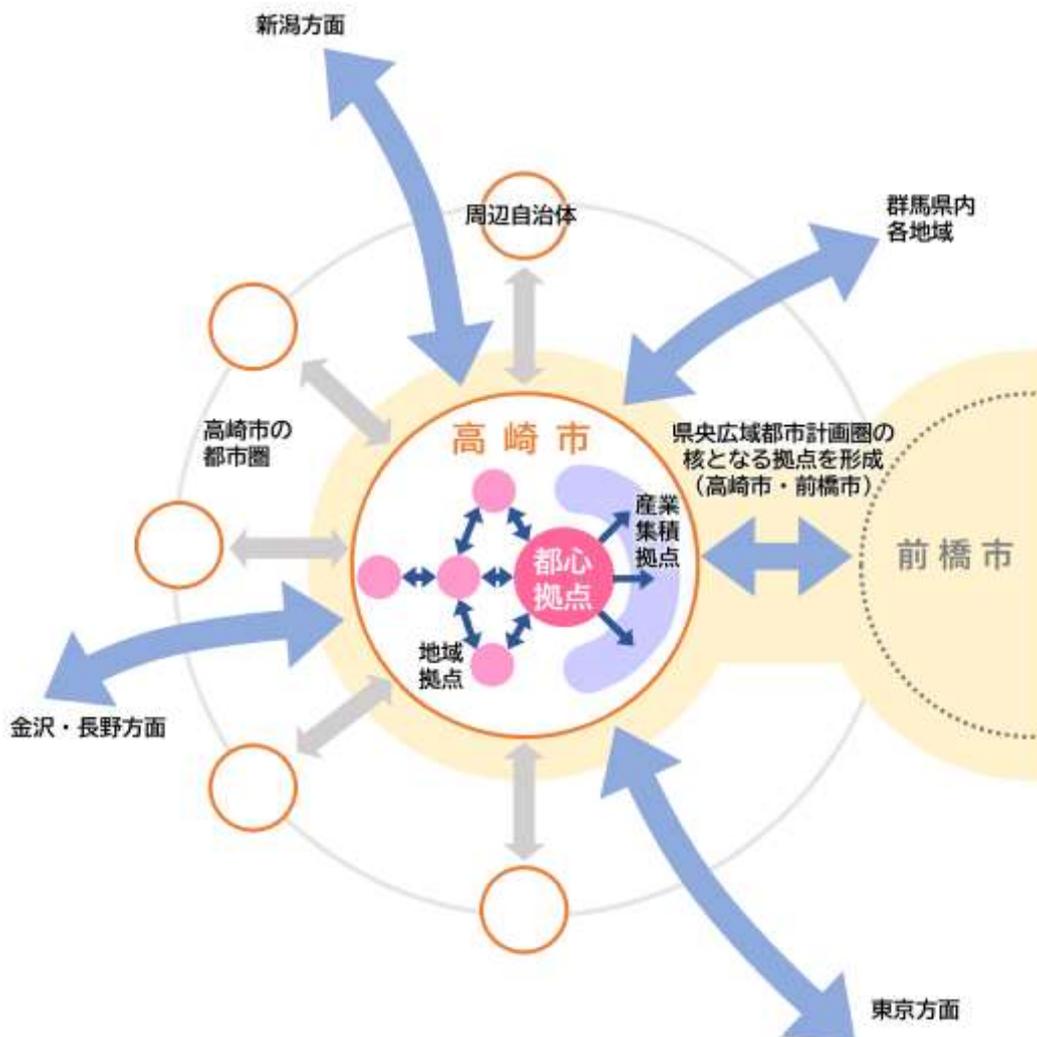
北関東の中核都市として、広域交通の要衝である優位性を生かして、新潟、東京、金沢・長野、県内の各方面との移動・交流・連携を図る軸を広域交流軸として定め、その結節点となる高崎駅周辺に都心拠点、産業集積拠点を配置します。

周辺自治体とは、都市機能の相互補完や、一体的なエリアとしての観光振興等により、市内の産業の強化や暮らしやすい環境の形成を図ります。

主に市民を対象とした拠点として、人口減少・少子高齢化が見込まれる中で、公共交通の利用で日常生活に必要なサービスを受けられる地域拠点を各地域に配置します。あわせて、拠点周辺の利便性の高いエリアに居住を誘導します。

都心拠点と地域拠点の間、地域拠点同士の間は、公共交通等で結びつけることにより、拠点間の相互補完がなされ、日常生活を支え合えるようにします。

■ 都市構造のイメージ



(3) 将来都市構造

1) 拠点

都市機能の集積や都市活動を集中的に展開するエリアとして拠点を配置し、それぞれの役割に応じた誘導や整備を進めます。

■ 拠点の配置及び形成の方針

種別	配置方針	形成方針
都心拠点	高崎駅を中心としたエリア	<ul style="list-style-type: none"> ・市内外からの利用を想定する高次・広域的な商業・行政機能の集積 ・都心型居住機能の集積を更に高めるとともに、人・もの・情報・文化の交流機能を形成
副都心拠点	群馬支所周辺及び堤ヶ岡飛行場跡地を含むエリア	<ul style="list-style-type: none"> ・群馬支所周辺は、公共サービス機能及び商業機能の集積、豊かな住環境の形成 ・堤ヶ岡飛行場跡地は、新たな付加価値を創出する産業集積拠点の形成のほか、職住近接の住環境整備を推進
	問屋町及びその周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・流通、商業、業務などの産業集積を図り、都心拠点の経済活動を補完
	高崎操車場跡地周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・商業、業務、居住などの集積を図り、新産業の創出や育成の拠点となるビジネスパークの整備及び新駅の設置を推進
地域拠点	新町、箕郷、榛名、吉井、倉淵の各地域の中心	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用を基本として日常的に行き来できる地域の中心として、日常生活に必要な多様な生活サービスを提供 ・地域拠点に隣接して商業施設が立地する場合、バスやタクシー乗場などの整備を誘導
生活拠点	鉄道駅周辺において日常の買い物や公共サービスなどの生活利便施設が集中しているエリア	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とバス、タクシー、自家用車、自転車などとの乗継機能の強化、公共交通の拠点の形成、商業・業務施設の集積
産業集積拠点	高速自動車道のインターチェンジ（IC）周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・計画的に産業業務用地を創出し、大規模な工場や物流施設、研究機関等を誘導（高崎 IC・前橋 IC・前橋南 IC・高崎玉村 SIC・吉井 IC・甘楽 SIC・駒寄 SIC） ・前橋 IC は上記に加え、商業・業務施設等を誘導
	既存工業団地、流通団地及び周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・既存団地の機能強化や事業拡大、関連企業等の誘致を図る
観光・交流・アメニティ拠点	各地域の観光地、レクリエーション施設、大規模公園等	<ul style="list-style-type: none"> ・高崎市の歴史や文化を紹介し、体験できる場、レクリエーションの場としての施設整備推進、交流機能の強化

2) 交流軸

本市はこれまで、都心地区を囲む3環状と、そこから伸びる12の放射幹線を中心に、各地域の地域拠点や周辺都市を結ぶ多核連携軸の形成を目指してきました。今後は、これまでの多核連携軸の考えを継承し、本市と周辺都市、県外との移動・交流・連携に必要なネットワークを「広域交流軸」、市内の地域間や拠点間の移動・連携に必要なネットワークを「地域連携軸」として配置し、道路網の整備や公共交通等の多様な移動手段の活用による連携強化を進めます。



■ 交流軸の形成方針

種別	形成方針
広域交流軸	本市と周辺都市、県外との移動・連携に必要なネットワーク ※地域連携軸も包含している
地域連携軸	市内の地域間や拠点間、隣接している市町の移動・連携に必要なネットワーク

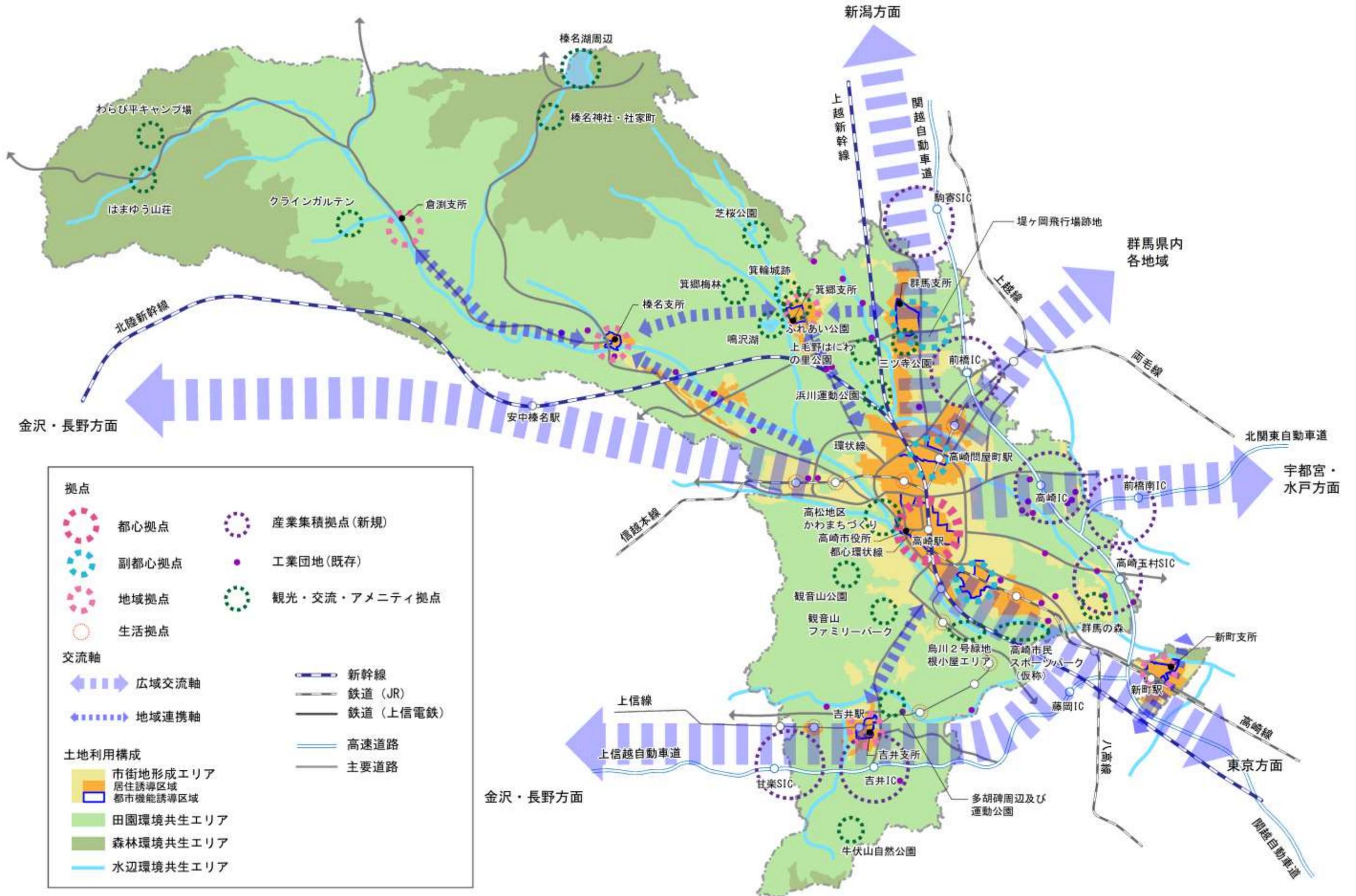
3) 土地利用構成

市街地を形成するエリアと、田園環境や森林環境、水辺環境との共生を図るエリアを明確にするためのゾーニングを設定します。

■ 土地利用構成別の方針

種別	形成方針
市街地形成 エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既成市街地再整備及び計画的な新市街地の形成を図るエリア ・ 各地域の快適性・利便性の向上と、良好な居住環境の形成により、地域ごとの自立性を高め、さらに一体的でまとまりのある市街地を形成するため、適正な土地利用の誘導を図る
田園環境共生 エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主に農地、集落地、樹林地などで構成されたゆとりと潤いのある田園都市を形成し、豊かな農村集落の維持に努めるエリア ・ 営農環境や自然環境の保全に配慮しながら、良好な生活環境の形成を図る
森林環境共生 エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・ 豊かな森林と共生し、憩いや安らぎを与えてくれるエリア ・ 森林と緑地を保全し、林業や環境共生型のレクリエーションの場として活用を図る
水辺環境共生 エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・ 河川や湖沼とともに、田園や緑地、森林などが一体となり水辺景観を形成するエリア ・ 親水性のある観光やレクリエーションの場として積極的な活用を図る

■ 将来都市構造図



第3章 全体構想

第2章で示した都市づくりの基本理念を詳細化・細分化した内容として、全体構想の分野別方針を示します。各方針は、対象地や対象施設を定めた将来都市構造図に基づいて実施していきます。

3-1 土地利用の方針

(1) 土地利用の基本方針

計画的な市街地の形成を図るとともに、広範で多様な市域の一体的・総合的な整備・開発による良好な住環境や自然環境の保全に努めます。また、地域ごとの人口構造の変化や地域特性に応じた、都市的な土地利用から農村集落的な土地利用まで、多様なライフスタイルの選択ができる環境を持続し、バランスの取れた土地利用を図ります。

中心市街地においては、都市機能の集積を充実し、住宅や商業施設、公共施設などをできるだけ集約し、特に高崎駅周辺の商業地域では、分譲型マンション建設を促進するため、容積率を緩和する区域を指定する等、駅周辺の人口増を図っていきます。

さらに、市民との協働に基づく地区計画や立地適正化計画の策定に取り組むことにより、地区の実状に応じたコンパクトで良好な環境を備えた活力ある地域づくりを進めます。

郊外部においては、良好な居住環境の整備や地域の実状に即した適切な土地利用の推進による都市機能の配置、農地と森林の適切な保全などに努めます。また、田園や森林、河川は、市民が自然とふれあい憩うことのできる場として活用していきます。

(2) 整備、開発、保全の基本的な方針

本市には、線引き都市計画区域、非線引き都市計画区域、都市計画区域外の3つがあり、区域ごとに整備、開発、保全の基本的な方針を示します。

1) 線引き都市計画区域の基本方針

高崎地域、群馬地域、新町地域は、線引き都市計画区域となっており、市街化区域と市街化調整区域に区分することで整備、開発、保全が図られています。

市街化区域は、市街化を促進する区域として、計画的な土地利用の誘導とともに、都市施設の計画的な整備を図ります。

市街化区域内における、立地適正化計画の都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の都市機能を都心拠点、副都心拠点及び地域拠点に誘導し、集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が行えるよう土地利用誘導を図ります。

また、都市機能誘導区域を含む居住誘導区域では、公共交通の利便性が高く、比較的災害が少ない区域であることから、将来にわたり良好な居住環境と都市生活の利便性、快適性の増進が図られるよう、土地利用誘導を図ります。

市街化調整区域は、農地や森林などを保全し、市街化を抑制する区域として、開発行為の抑制された土地利用を図ります。無秩序な農地転用による開発や遊休農地の増加を防ぐため、農業施策と連携を図りながら保全を行います。また、既に整備方針が示されている地域の場合は、その地域特性にふさわしい態様の街区を開発あるいは保全するため、地区計画制度を適切に活用していきます。また、森林や河川は、市民が自然とふれあい憩うことのできる場として活用していきます。

2) 非線引き都市計画区域の基本方針

箕郷地域、榛名地域、吉井地域は、非線引き都市計画区域となっており、区域区分がなく、地区によって用途地域の指定があります。

用途地域内における、立地適正化計画の都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の都市機能を支所周辺等の地域拠点に誘導し、集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が行えるよう土地利用誘導を図ります。都市機能誘導区域を含む居住誘導区域では、公共交通の利便性が高く、比較的災害が少ない区域であることから、将来にわたり良好な居住環境と都市生活の利便性、快適性の増進を図られるよう、地域の特性を踏まえた土地利用誘導を図ります。

また、誘導区域以外の用途地域内では、その地域の土地利用方針に従い、良好な居住環境の維持、形成に努めます。

用途地域の指定がない地域では、スプロール化を防止するため、地区計画制度の活用や特定用途制限地域を定め、無秩序な開発を抑えるとともに、良好な環境の形成または保持を行い、望ましくない用途の建築物の制限や用途地域への建物立地の誘導を図ります。

今後、社会経済情勢の変化、自然条件、開発状況、市民意向などを踏まえ、線引き都市計画区域との統合を検討します。

3) 都市計画区域外の基本方針

倉渕地域は、都市計画区域外となっています。

当地域は、人口減少が続いており、特に少子高齢化が顕著となっているため、定住を促進し、豊かな自然環境を生かして交流人口の増加を図ります。

また、森林は、水資源の涵養、大気^{かんよう}の浄化をはじめ、地球温暖化対策など社会にとって重要な役割を果たしています。本市の貴重な自然環境として保全し、自然とのふれあいの場として活用を図ります。さらに、集落維持と豊かな農林業や自然環境との調和や保全を図るため、準都市計画区域の指定を検討します。

(3) 土地利用種別ごとの方針

現行の用途地域の指定を踏まえ、将来に向けた細やかな都市づくりを行うため、基調となる土地利用を以下のとおりに分類し、基本方針を定めます。

1) 低層住宅地



ゆとりと潤いのある良好な戸建住宅地が形成されている地域を低層住宅地と位置づけます。建築物の高さ制限等を設けることで、周辺の自然環境と調和した良好でゆとりある戸建住宅地への誘導を図ります。
(第一種低層住居専用地域)

2) 中高層住宅地



集合住宅などが立地し土地が有効利用されている住宅地、新たに集合住宅などを含む住宅中心の土地利用を図る地域を中高層住宅地と位置づけます。また、医療、福祉、育児、行政などの公的サービス機能もあわせ持つ合理的な土地利用を誘導します。

(第一種・二種中高層住居専用地域)

3) 複合市街地



主に住宅地として形成されているが、商業、業務などが立地している地域を、複合市街地と位置づけます。良好な居住環境を阻害しないよう、生活道路の拡幅整備や街区の再編整備を行い、店舗、娯楽施設、事務所などの立地が可能な業務の利便性を高めた市街地を形成します。また、生活拠点では、日常生活を支える施設の立地を誘導します。

(第一種・二種住居地域)

4) 沿道型複合市街地



主要幹線道路や幹線道路の沿道を、沿道型複合市街地として位置づけます。沿道型複合市街地では、流通、商業、業務などの沿道サービス施設や住宅と共存する施設を誘導し、周辺市街地の環境や防災性の向上に寄与する沿道の街並み景観の形成を促進します。

(準住居地域・近隣商業地域・準工業地域)

5) 中心商業地



本市の中心部である JR 高崎駅周辺を中心商業地と位置づけます。中心商業地は、行政、文化をはじめとした公共サービス機能の集積と更新が進められています。さらに、人やものが集まる広域交流機能や業務機能の充実と魅力的な街路空間の形成をはじめとした基盤整備を進めることにより、商業の集積を高め、本市の玄関口としての機能を強化します。また、官民の連携のもとに都心居住を促進し、賑わいのある中心商業地の形成を進めます。
(商業地域)

6) 地域商業地



副都心拠点及び地域拠点周辺の商業地、又は地域の生活利便施設が立地している商業地を、地域商業地と位置づけます。地域商業地では、公共サービス機能などを充実・集約させ、コンパクトな拠点を形成するとともに、日常生活を支える商業機能が継続できるように誘導します。
(近隣商業地域・商業地域)

7) 工業・流通業務地



既存工業団地や工業系用途地域を工業・流通業務地と位置づけ、高速交通網との繋がりの強化と、産業基盤の整備を推進し、北関東の中核となる産業集積地を目指します。また、既存の工業用地の拡張や工場移転などの変化に対応し、操業環境を維持できるよう周辺土地利用との調和を図ります。さらに、工場跡地などの土地利用の転換が生じた場合、周辺部の将来の開発動向や市街地・営農環境を踏まえ、新たな都市機能の導入や住宅系市街地の形成等適切な土地利用を図ります。
(工業地域・工業専用地域)

8) 田園集落地



市街地周辺の農地と集落が共存する地域を、田園集落地と位置づけます。優良農地が継続的に農地として活用され、休耕地や遊休地が発生しないように、農地の有効活用の促進などの農業施策と連携を図ります。また、開発動向の高まる場所においては、農地や営農環境を保全し、既存の集落と農地の調和を図りながら、適正かつ計画的な土地利用を誘導します。
(無指定地域)

9) 自然活用保全地



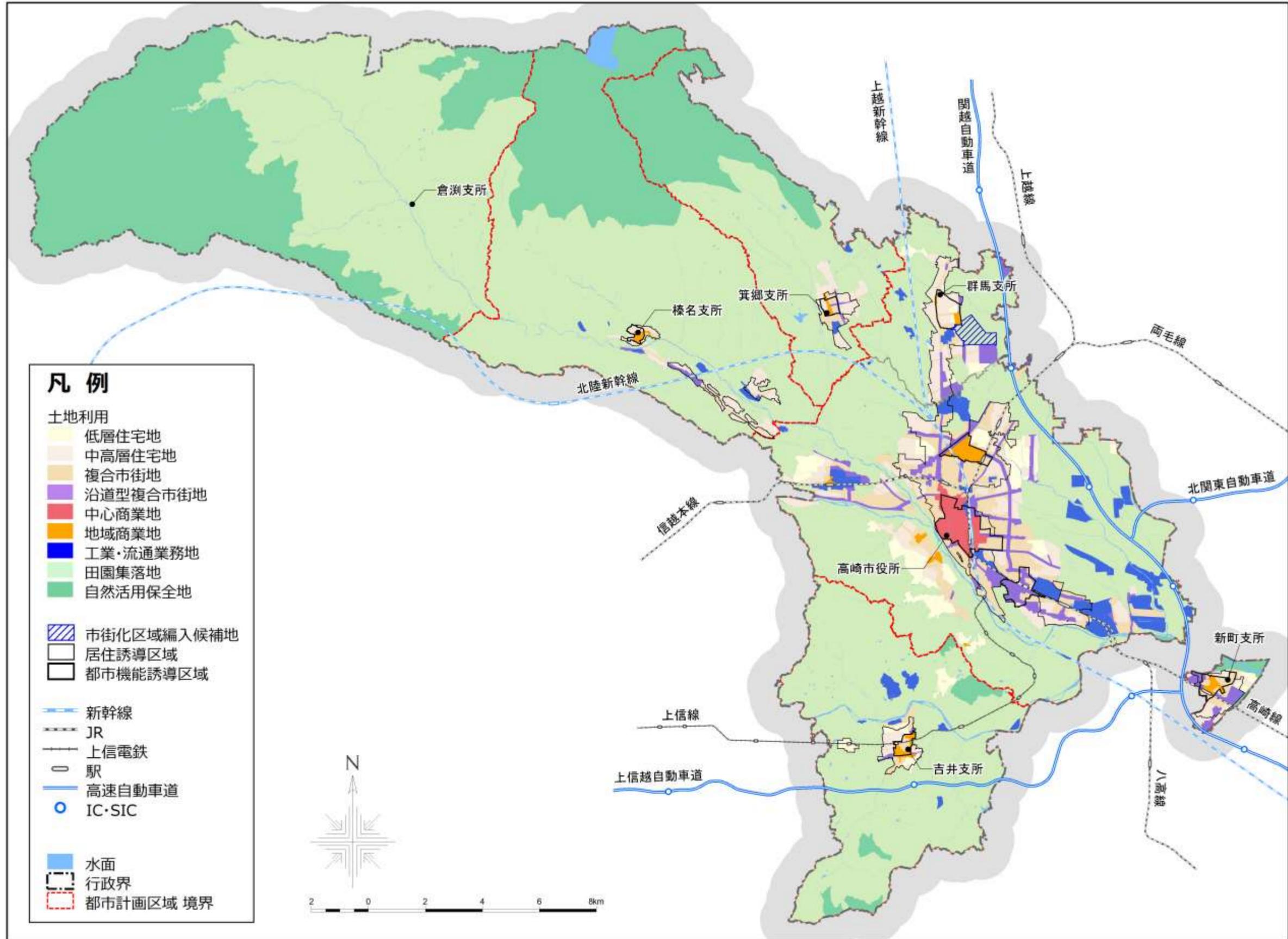
森林や緑地、河川、湖を自然活用保全地と位置づけます。自然環境を保全し、健全で良好な市民生活に貢献する憩いの場として活用していきます。
(無指定地域)

(4) その他の方針

市内において増加する空き家に対しては、空き家の状況等を踏まえ、引き続き活用や除却などを推進し、老朽化した危険空き家の解体費やサロン、事務所・店舗または居住目的のための空き家改修費等に係る経費への助成など、総合的かつ効果的な支援を行い、空き家の解消に努めます。

市営住宅については、既存ストックを最大限活用し、長寿命化のための維持改修を推進するとともに、集約的建て替えの取組を進めます。

■ 土地利用方針図



3-2 産業集積・振興の基本方針

県土全域に経済効果をもたらす産業集積拠点の促進を図り、拠点間を連携する道路整備による産業経済の活性化、デジタル技術を活用した高付加価値型産業への転換と集積を促進していきます。

(1) 新たな産業集積の促進

- ・堤ヶ岡飛行場跡地では、本市と県が連携し、先端情報技術を有する企業等が集積する新たな産業エリアの形成を図ります。市街化区域への編入を見据えて、土地区画整理事業等により市街地としての基盤整備を推進するとともに、DX（デジタルトランスフォーメーション）を積極的に活用し、再生可能エネルギーによる持続可能なまちづくりを進めます。
- ・市内及び市周辺には7つの高速道路のインターチェンジが存在し、その立地を生かしてインターチェンジ周辺を産業流通の拠点として整備を進めます。

(2) 既存工業団地の活用

- ・恵まれた高速交通ネットワークを生かした既存の産業流通の拠点機能の強化を図ります。
- ・一定の都市基盤が整っている既存の産業団地及びその周辺の活用を基本とし、受け皿の確保や支援策等の充実により、工場等の誘致を推進し都市活力の向上を図ります。

(3) 商業地の活性化

- ・高崎駅周辺で進めてきた都市集客施設の整備やイベント開催等により活力と賑わいを創出し、市内外からの来訪者を増加させます。
- ・市内外からの来訪者を中心市街地に回遊させるような仕掛けづくりを行います。
- ・空き家・空き店舗等の既存ストックを有効活用しながら、まちの活性化とまちなかの居住を推進します。
- ・公共交通等の多様な移動手段の活用や駐車場の整備等を行い、訪れやすい環境を整えます。また、歩行者専用エリアの設置や街路樹の植栽など、歩きやすいまちづくりを行います。

(4) 観光地の活性化

- ・市内に豊富にある歴史的な名所や自然景観、文化的な資源を活用した観光地を、積極的にプロモーションします。
- ・市の特産品や地元の食材を活用した商品開発や販売促進を行い、地元の農産物を使用した料理を提供する飲食店や、特産品を扱う直売所を設けることで、観光客に地域の魅力を伝えます。
- ・観光地へのアクセスを向上させるために、公共交通機関の充実や道路整備を行い、特に観光名所への直通バスやシャトルサービス等の導入を検討し、観光客が訪れやすいまちづくりを行います。
- ・観光案内所や多言語対応の案内板を整備し、外国人観光客にも配慮した環境づくりを行います。

(5) 農業の振興

- ・施設園芸農業の一形態である植物工場（完全人工光型及び太陽光利用型）等の導入や施設園芸への転換・高度化の推進、地域の特性や将来性を見極めた収益性の高い作物の導入、標高差や地形の違い等の特性を生かした有機野菜等の導入を図ります。
- ・農地中間管理事業を活用したほ場整備などの基盤整備事業や荒廃農地の再生などにより農地の利用性の向上に取り組みます。
- ・限りのある資源を有効に活用するため、農業投資を開発圧力の高い市街地近郊から離れた農村エリアに農業投資を集中させることにより効果的な振興に取り組みます。
- ・市街地近郊の都市的農業地域においては、植物工場をはじめとした高度園芸施設の推進により収益向上を図るとともに、農業生産を維持・継続していくため、都市と農地が共生する新しいモデル都市の検討に取り組みます。

3-3 道路・交通網整備の基本方針

本市を取り巻く高速交通網の整備は、全国でも高いレベルで整備が進んでいます。高崎駅、関越自動車道インターチェンジを中心に広域交通ネットワークを形成し、周辺都市との連携強化を進めます。インターチェンジやアクセス道路の整備による利便性の高い広域交通結節点の形成を推進します。

(1) 交通ネットワークの形成

- ・本市の道路網の骨格を構成する環状道路、放射道路については、渋滞の解消を目指し、未整備区間の整備を重点的に進めます。また、中心市街地では通過車両を環状線等に迂回させ、道路を人中心の空間として再構築します。
- ・長期間未整備の都市計画道路については見直しを進め、拠点間のアクセス性を高める道路、産業や観光業の発展につながる道路、防災性の向上に寄与する道路の整備を優先的に進めます。

(2) 道路の位置づけ

1) 主要幹線道路

本市の骨格を形成する道路で、都心拠点と副都心拠点及び地域拠点を連絡する放射状道路や、都心への過度な自動車流入を抑制するための環状道路などを主要幹線道路と位置づけます。

2) 幹線道路

主要幹線道路を補完し、都心拠点、副都心拠点及び地域拠点の骨格を形成する道路を幹線道路と位置づけます。

3) 地域幹線道路

幹線道路を補完し、地域内交通の円滑化を促進する道路を地域幹線道路と位置づけます。

4) 日常生活道路

市民の日常生活に密着した道路で、主として歩行者や自転車の通行を対象とした安全で快適な歩行空間を提供する道路を日常生活道路と位置づけます。

(3) 公共交通体系の形成

- ・鉄道、民間のバス路線、市内循環バス「ぐるりん」をはじめとするコミュニティバス路線など、多様な移動手段を活用し、公共交通網の維持確保に努めます。
- ・バス交通については、地域の特性や利用者のニーズを的確に捉え、利便性の向上と効率化を図りながら維持確保に努めます。
- ・バス交通の定時性・速達性を確保するため、主要幹線道路及び幹線道路の整備や、ボトルネック交差点におけるバス走行空間の確保などを検討します。
- ・JR 高崎線、JR 上越・両毛線、JR 信越本線、上信電鉄上信線を公共交通の軸とし、各駅の機能を強化するため、バス交通との連携強化やパークアンドライド駐車場の整備により、利用しやすく、人と環境にやさしい公共交通網の形成を目指します。
- ・新駅の設置や既存駅舎のバリアフリー化、駐車場・駐輪場等の駅及び駅周辺施設の機能充実を図ります。

■ 交通網体系図



3-4 下水道・河川整備の基本方針

効率的な土地利用を支え、都市の衛生環境の保全、良好な水辺環境の形成を図る下水道整備と河川整備を推進し、また局地的な集中豪雨などによる都市型浸水被害に対応した雨水排水機能の強化を推進します。

(1) 下水道整備の基本方針

- ・群馬県汚水処理計画における広域化・共同化計画に基づき汚水処理施設の統合を計画的に実施します。
- ・公共下水道の効率的な整備を計画的に行い、あわせて老朽化した施設や設備の更新を行い、適正な維持管理に努めます。
- ・高崎地域、新町地域、吉井地域の一部など、浸水被害が懸念される場所は、雨水排水施設の整備を推進します。

(2) 河川整備の基本方針

- ・河川整備については、治水機能、利水機能、環境機能のほか多様な機能が求められることから、これら機能の調和がとれた豊かな河川環境の創出に向けた整備を促進します。

3-5 公園・緑地整備の基本方針

本市には、多様な特性を有する緑が広がっており、都市公園をはじめとする様々な緑については、高崎市緑の基本計画に基づき、以下の5つを基本方針とし整備を進めていきます。

(1) 特色ある緑のオープンスペースをつくる

- ・地域において様々な利用の拠点となる公園緑地や身近な公園緑地などの特色ある緑のオープンスペースを適正に配置・整備します。

(2) 花と緑の街並みをつくり、育てる

- ・土地利用に応じた緑化や公共公益施設の緑化を積極的に進め、花と緑あふれる街並みをつくります。

(3) 水と緑のネットワークをつくる

- ・生き物の回廊や水循環の基盤となる大きな河川や身近な河川の保全・整備と道路の緑化を進め、水と緑のネットワークを形成します。

(4) ふるさとの緑を守り、育てる

- ・郷土の基盤となる森林、農地などの多様な緑を将来にわたり、守り育て、活用していきます。

(5) 花や緑に親しむ心を育み、参加・活動を広げる

- ・市民が緑に親しむ機会を増やし、緑を大切に思う心を育むとともに、具体的な参加の場を確保する仕組みなどを充実します。

3-6 景観形成の基本方針

本市は、榛名山や観音山丘陵、烏川をはじめとする豊かな自然の恵みを背景に、古くから交通・交流の要衝として発展し、商業の集積した市街地から郊外部に至るまで、様々な景観が広がっています。これらの自然特性や都市の発展過程の中で育まれた高崎独自の景観は、歴史を伝えるのみならず、まちへの愛着や誇り、賑わいや魅力、さらには身近な生活環境とも密接に関わっています。このような認識を踏まえ、高崎市景観計画に基づく以下の3つの方針に従い、景観形成を図ります。

(1) 高崎らしさの現れた景観を守り、次世代に引き継ぐ

- ・本市を印象づける景観を大切に守り、次世代に引き継ぐため、高崎らしさを体現する特徴的な景観を位置づけ、景観形成の方向性を定めます。
- ・地域別に景観形成の方針を定め、景観重要建造物の指定や歴史的景観建造物の登録・認定などにより景観資源の保全に努めます。
- ・その他の景観に関連する施策との連携により重点的な景観形成を図ります。

(2) 暮らしの基調となる日常的景観を大切にする

- ・日常生活で目にする景観の基盤となっている土地利用の視点から、暮らしの基調となる日常的景観として、田園・集落景観、住宅地景観、商業・業務地景観、工業地景観の4種類の景観を位置づけ、景観形成の方向性を定めます。
- ・景観形成の方向性をもとに都市計画区域の区分や用途地域に基づいた景観形成基準を定め建築物などの色彩について誘導を行うとともに、屋外広告物の規制・誘導を行い、街並み景観の向上を図ります。

(3) 市民などが自ら考え行動する景観まちづくりを支援する

- ・一人でも多くの市民が景観まちづくりについて考え、行動できる指針となることを目指します。
- ・違反簡易広告物の除却活動を通じて高崎の景観まちづくりを進めようとする市民に対し、講習会を実施し、自主的な景観・広告ボランティア活動を支援します。

3-7 防災・災害に対する基本方針

高崎市国土強靱化計画及び高崎市地域防災計画に基づき、災害に強い都市構造の形成を推進します。

(1) 水災害に強いまちづくり

- ・ 立地適正化計画による都市のコンパクト化にあたっては、災害リスクについて発生確率を含め十分考慮のうえ、居住誘導区域を設定するとともに、同計画にハード・ソフト両面からの災害対策・安全確保対策を定める防災指針を位置づけます。
- ・ 溢水、湛水等による災害の発生のおそれのある土地の区域について、都市的土地利用を誘導しないものとし、豪雨、洪水、土砂災害等による危険の著しい区域については、国・県が指定した災害危険区域を市民へ周知し、災害の未然防止を図るなど風水害に強い土地利用の推進に努めます。

(2) 地震災害に強いまちづくり

- ・ 市街地においては、必要に応じて防火地域又は準防火地域を定め、土地区画整理事業、市街地再開発事業等により、防災上重要な市街地の整備を推進するとともに、災害時の避難、消防、救護活動等に寄与する道路、公園等の公共施設の整備を図るなど防災に配慮したまちづくりを推進します。
- ・ 避難路、避難場所、延焼遮断帯、防災活動拠点ともなる幹線道路、都市公園、河川、緑地帯などについては計画的に整備するとともに、緊急的な消火・生活用水を確保するための施設等の整備にも努めます。

第4章 地域別構想

第2章で本市が目指す将来都市像等を明確にしたうえで、第3章ではその実現に向けた分野別の方針を示しました。この分野別の基本方針は、市域全体を対象として、基本方針の考え方や施策を明らかにしています。

第4章で示す地域別構想は、市内を7つの地域に区分し、全体構想を踏まえて、各地域の特性や課題に応じた具体的な取組を示します。

4-1 地域区分・地区区分

(1) 地域区分

地域の区分は、高崎市第6次総合計画で採用している高崎地域、群馬地域、新町地域、箕郷地域、榛名地域、吉井地域、倉渕地域の計7地域とします。

この7地域は、平成18(2006)年、平成21(2009)年の市町村合併前の旧市町村に該当します。また、都市計画区域はこれら旧市町村の単位で指定され、それぞれの地域の事情に応じて法制度の運用が行われてきました。

なお、高崎市立地適正化計画では、全市レベル・地域レベルの視点から段階的な生活圏を設定しています。各地域については、日常生活に必要な多様な生活サービス(商業・医療・福祉等)を担う生活圏として捉えています。

■ 地域の一覧

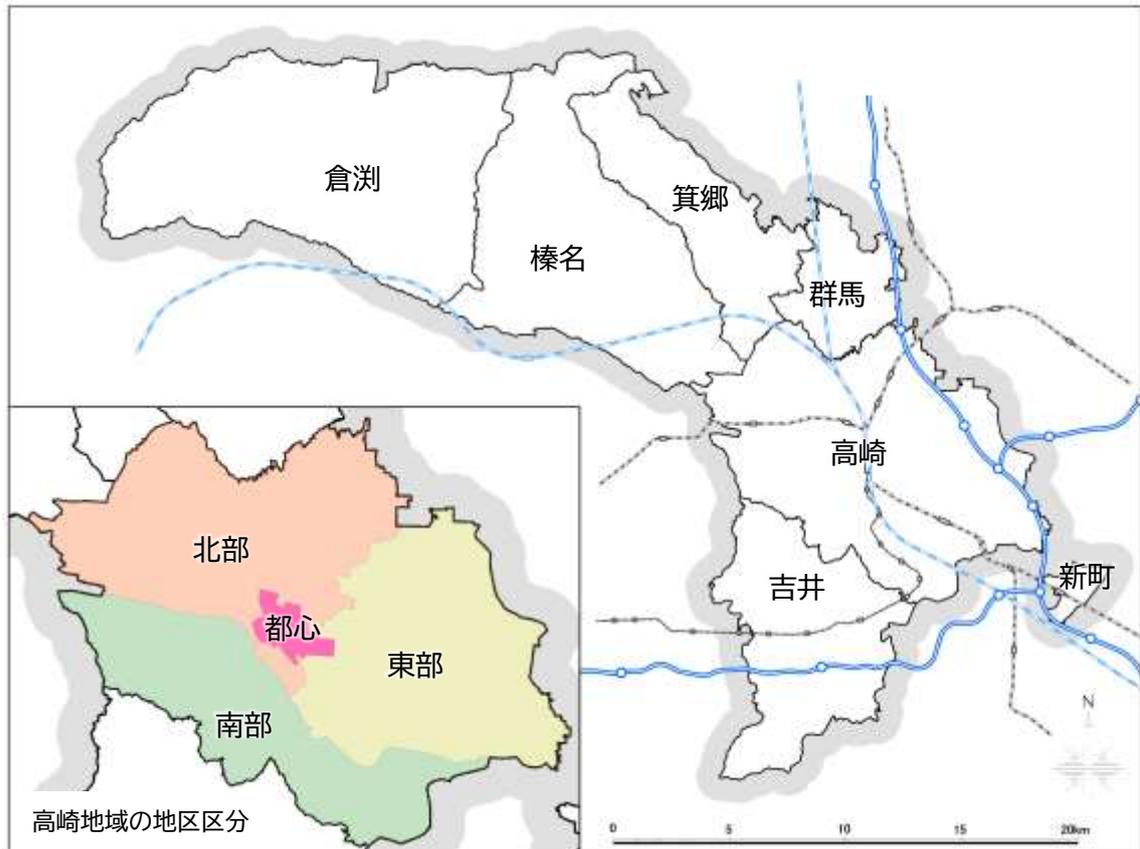
	地域名	旧市町村	R2人口	都市計画区域
1	高崎	高崎市	252,032	高崎(線引き)
2	群馬	群馬町	43,565	
3	新町	新町	12,053	
4	箕郷	箕郷町	20,481	箕郷(非線引き)
5	榛名	榛名町	18,423	榛名(非線引き)
6	吉井	吉井町	23,369	吉井(非線引き)
7	倉渕	倉渕村	3,050	都市計画区域外

(2) 地区区分(高崎地域のみ)

高崎地域は、他の地域と比べて人口や市街地の規模が大きく、地域の中に複数の商業地を抱えていることから、都心地区、北部地区、東部地区、南部地区の計4地区とします。

この地区区分は、地形・地物、土地利用や人口分布、日常生活の利便性などを考慮したうえで、地域の拠点、交流軸などの将来像や、個々の取組を示すのにふさわしいまとまりとして設定しました。具体の範囲については、都心地区は高崎市立地適正化計画で定めている高崎駅周辺の都市機能誘導区域とし、北部地区、東部地区、南部地区は、中学校区を基本単位として設定しました。

■ 地域区分と地区区分



4-2 高崎地域

(1) 地域の現状と課題

1) 地域の概況

高崎地域は、高崎駅を中心に商業・業務施設をはじめ、住宅、文化・芸術施設、さらには市庁舎などの行政施設が集積する本市の中核となる地域です。

高崎駅には上越・北陸新幹線が乗り入れ、郊外周辺部には、関越・上信越・北関東自動車道が通り、全国でも有数の交通拠点となっています。そして、高い商業集積と集客力もあり、商業都市として発展を続けています。

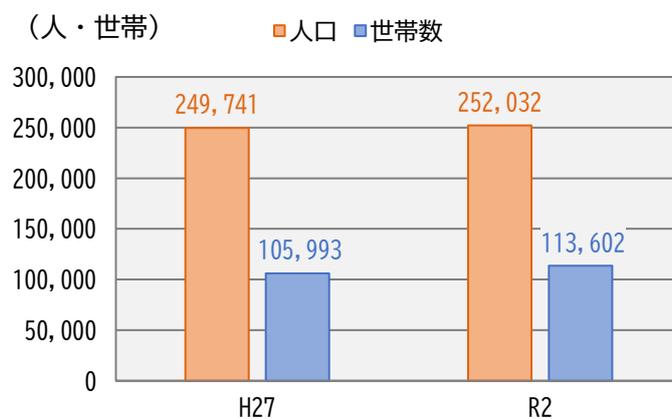
第6次総合計画では、総合的な都市機能が集積する拠点ゾーンに位置づけられています。

■ 高崎地域の人口・世帯数

	H27	R2	増減
人口	249,741	252,032	2,291
対市割合	67.3%	67.6%	0.2%
世帯数	105,993	113,602	7,609
対市割合	70.6%	70.6%	0.0%

資料：国勢調査

■ 高崎地域の人口・世帯数の変化



資料：国勢調査

2) 土地利用の現況

高崎駅周辺は、商業地、公益施設地、住宅地などが集積し、高崎市の中心的な役割を担っています。また、高崎問屋町駅西側や幹線道路沿道にもまとまりのある商業地が集積しています。

倉賀野駅周辺や群馬八幡駅周辺、市街化区域内北部などに工業地が集積し、工業団地として立地しています。

市街化調整区域は、まとまった農地が存在する一方で、住宅地としてまとまりのある宅地も多くみられます。

地域南側の吉井地域との境は、主に山林となっています。

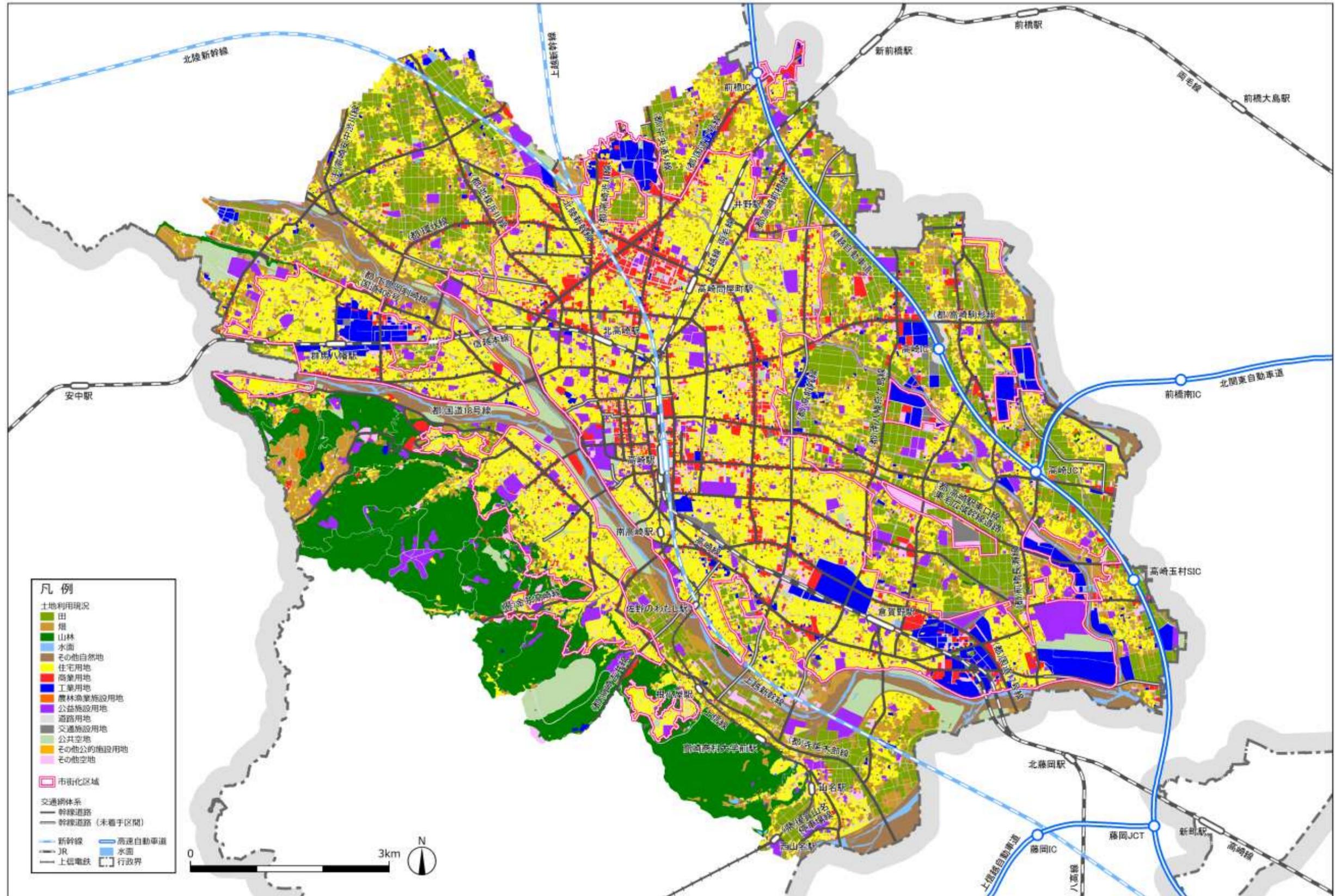
■ 高崎芸術劇場



■ 高崎アリーナ



■ 高崎地域の土地利用現況図



※その他空地は、ゴルフ場や太陽光発電、平面駐車場等

資料：令和3年度都市計画基礎調査

3) 基盤整備の状況

高崎地域内の都市計画道路の整備率は約 67%となっており、高崎市全域の整備率 50.9%を上回っています。

都市計画公園は、99 箇所、328.42ha が計画されており、うち 226.02ha が供用されています。

■ 高崎地域の都市施設整備状況

区分	都市計画道路		種別	都市計画公園			
	延長 (m)	割合		計画		供用済み	
				箇所	ha	箇所	ha
計画延長	178,550	100.0%	街区公園	85	18.32	80	17.92
整備済み	119,182	66.7%	近隣公園	8	12.2	8	12.2
事業中	11,938	6.7%	地区公園	2	9.5	2	9.5
未整備	47,430	26.6%	総合公園	2	189.8	2	98.6
			運動公園	1	38.3	1	27.5
			広域公園	1	60.3	1	60.3
			特殊公園	—	—	—	—
			合計	99	328.42	94	226.02

資料：高崎市 令和 6 年 3 月末時点

4) 地域の課題

高崎地域の中心市街地では、高層住宅の建設に伴い、人口の空洞化には歯止めがかかったものの、高齢化率については一貫して上昇傾向を示しています。引き続きまちなか居住を推進するとともに、商業・業務機能の強化を図り、一層の賑わいと歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを推進し、利便性の高い中心市街地の実現を図ることが課題です。

鉄道、バスなどの公共交通は、交通弱者への配慮や環境負荷の低減などの面から、路線の維持、運行頻度の維持、乗り継ぎの円滑化など、持続性と利便性向上が重要な課題です。

新幹線、高速自動車道などの広域交通網の拠点性を生かし、高崎アリーナや高崎芸術劇場などを整備してきましたが、さらに広域的な交流拠点として生かしていくことが必要です。

また、産業集積を図るための用地が不足しているため、高崎駅東口から伸びる（都）高崎駅東口線（東毛広域幹線道路）の整備と関越自動車道高崎玉村スマートインターチェンジの整備により、産業団地の整備を進めてきましたが、今後も新たな開発の可能性が高まることが予想されるため、農地及び周辺環境との調和を図りながら整備していくことが必要です。

既存の鉄道駅周辺の生活拠点では、公共交通網の維持確保とあわせて都市機能の充実と、高齢化などに対応したコンパクトな生活環境の形成が必要です。

(2) 地域の目標及び都市づくり方針

第6次総合計画における「総合的な都市機能が集積する拠点ゾーン」という位置づけを踏まえ、高崎市の中心として、人、もの、情報の交流の場となる地域を目指します。また、2つの新幹線（上越、北陸）と3つの高速自動車道（関越・上信越・北関東）が集積し、広域からの集客力を備えた北関東最大の商業・業務機能が集積する地域の形成を目指します。

この目標を実現するため、都市づくり方針を次のとおりとします。

1) 交通結節点を活用した新たな市街地の形成

高崎駅周辺から（都）高崎駅東口線（東毛広域幹線道路）沿道、関越自動車道高崎玉村スマートインターチェンジ周辺までを結ぶ地域は、東京・首都圏、信越、北陸等の高速交通網による交流圏からの集客・物流の拡大に寄与するため、恵まれた交通結節点としての機能を生かし、周辺における農地及び集落環境との調和を図りながら、業務、流通、工業、その他産業機能の立地と集積を図り、新たな市街地の形成を目指します。

2) 高崎駅を中心とした都市機能の集積

高崎駅を中心とした中心市街地については、政治、経済、教育、文化などの都市機能の集積を図り、一層の賑わいと魅力ある都市空間の形成を目指すとともに、都心居住の促進を図ります。

3) 大学周辺の環境を生かしたまちづくりの推進

（都）環状線の内側、高崎経済大学周辺地区については、産・学・住が調和した利便性の高い快適な居住環境を創出するとともに、高崎経済大学を生かした特色あるまちづくりを目指します。

4) 自然とふれあえる公園機能の強化

南部地区の観音山丘陵などの森林環境共生エリアは、都心地区に近接する重要な自然活用保全地として里山環境の保全に努めるとともに、自然にふれあう場としてレクリエーション機能や公園機能を高めていきます。

5) 烏川等の水辺の親水空間の維持

水辺環境共生エリアである烏川、井野川、利根川などの緑地やサイクリングロード周辺では、水とふれあえる親水空間として良好な環境維持を図っていきます。

(3) 都心地区

1) 土地利用の方針

① 市街化区域（都市機能誘導区域）

- ・高崎駅を中心として、大型商業施設、高崎アリーナ、高崎芸術劇場、Gメッセ群馬等の高次都市機能が整備されていますが、中心商業地として、さらに交流圏の拡大、交流人口の増加を図るとともに、医療・金融・行政・福祉・子育てなどの生活利便施設の誘導を図ります。
- ・中心商業地として高度化を図るとともに、都心居住を促進し、賑わいと魅力ある中心市街地の形成を目指します。
- ・中心商業地周辺の複合市街地では、店舗、娯楽施設、事務所などの業務の利便性を高めた市街地を形成し、また、居住環境との調和を図るため地区計画制度の活用や、土地の有効利用を促進する整備を検討します。
- ・土地区画整理事業、市街地再開発事業などを推進し、土地の有効利用を図ります。

2) 産業集積・振興の方針

- ・高崎アリーナ、高崎芸術劇場、Gメッセ群馬等の広域的な交流拠点を生かし、市内外からの来訪者を増加させ、中心市街地に回遊させます。
- ・空き家・空き店舗等の既存ストックを有効活用しながら、まちの活性化とまちなかの居住を推進します。
- ・観光案内所や多言語対応の案内板を整備し、外国人観光客にも配慮した環境づくりを行います。

3) 道路・交通網整備の方針

① 道路

【主要幹線道路】

- ・都心環状線内の歩行者・自転車空間の拡充を図るため、（都）中央通り線（（主）高崎渋川線）の幅員再構築を検討します。
- ・（都）高崎駅観音山線（（主）高崎渋川線）の整備を促進し、南部地区との連絡を強化するとともに、地区内交通の円滑化を図ります。

【幹線道路】

- ・（都）本町江木線と（都）東2条線の整備を促進し、都心環状線の形成を図ります。

【地域幹線道路】

- ・（都）高松若松町線の整備を促進し、地区内交通の円滑化を図ります。

【日常生活道路】

- ・高崎駅東口にペDESTリアンデッキを整備し、安全で快適な歩行者用道路を確保します。
- ・高崎駅周辺においては、歩行者用道路の連続性の確保やユニバーサルデザインの導入・促進により、円滑で快適な歩行空間ネットワークの形成を図ります。

② 公共交通

- ・高崎駅の機能を強化するため、バス交通との連携強化や、駐車場の整備により、利用しやすく、人と環境にやさしい公共交通網の形成を目指します。
- ・駐車場や駐輪場等の駅周辺施設の機能充実を図ります。

4) 下水道・河川整備の方針

- ・公共下水道整備が概成している市街地形成エリアでは、下水道施設の適正な維持管理に努めます。

5) 公園・緑地整備の方針

- ・烏川河川敷を市民の身近な憩いの場、健康増進の場と位置づけ、中心市街地からのアクセスを確保し、烏川かわまちづくり（高松エリア）などの整備を推進するとともに、緑化の推進に努めます。
- ・城址公園は、史跡保全との調和を図ります。

6) 景観形成の方針

- ・高崎駅西口では商都高崎として個性と賑わいのある商業・業務地景観を形成します。
- ・高崎駅東口では新たな商業・業務地としてまとまりのある景観形成を進めます。
- ・高崎地域の歴史や文化を象徴する歴史文化資源を生かした景観形成を進めます。
- ・中心市街地における住宅地周辺の緑化や空地を活用し、商業・業務施設とバランスの取れたゆとりある住宅地景観を形成します。

7) 防災・災害に対する方針

- ・防火・準防火地域の指定などにより、地区の不燃化や耐火建築物の誘導を図ります。
- ・災害時の避難、消防、救護活動等に寄与する道路、公園等の公共施設の整備を図るなど防災に配慮したまちづくりを検討します。

(4) 北部地区

1) 土地利用の方針

① 市街化区域（都市機能誘導区域）

- ・問屋町及びその周辺は、副都心拠点として流通、商業、業務などの産業集積を図り、都心拠点の経済活動を補完します。
- ・都市居住エリアとしての住環境の向上と生活利便機能の誘導を図ります。
- ・問屋町の卸商業団地や駅前空間の形成として適正な土地利用の誘導を図るため、地区計画制度を活用していきます。

② 市街化区域

- ・新保・日高土地区画整理事業については、周辺の環境に配慮しつつ整備を推進します。
- ・中央地区（柳川町、赤坂町、堰代町、嘉多町）、下小鳥町では、土地区画整理事業の事業化の検討をしていきます。
- ・井野駅、北高崎駅、群馬八幡駅周辺については、生活拠点と位置づけ、地域住民の日常生活を支える施設の誘導を図ります。
- ・（都）国道17号線、（都）環状線、（都）高前幹線の沿道は、沿道型複合市街地として流通、商業、業務などの沿道サービス施設や住宅と共存する施設を誘導し、周辺市街地の環境や防災性の向上に寄与する沿道の街並み景観の形成を促進します。

③ 市街化調整区域

- ・関越自動車道前橋インターチェンジを生かし、（都）国道17号線沿道に産業集積を図るとともに商業・業務施設の集積を図ります。
- ・豊岡新駅（仮称）の整備に伴い、周辺の住環境整備を促進し、活性化を図ります。
- ・既存工業団地（下大島・町屋、行力、浜川）については、産業集積拠点とし、周辺土地利用との調和を図るとともに、機能の更新を促進します。

2) 産業集積・振興の方針

- ・豊岡新駅（仮称）の南側の駅前広場隣接地に、新駅の利用者の増加とだるまの産地である豊岡地区から高崎だるま®の魅力を発信するため、だるまミュージアム（仮称）の整備を推進します。
- ・関越自動車道前橋インターチェンジ周辺を産業流通の拠点として整備を進めます。

3) 道路・交通網整備の方針

① 道路

【主要幹線道路】

- ・（都）国道 17 号線高松立体付近の拡幅整備を促進し、交通渋滞の緩和を図ります。
- ・（都）高崎前橋線の整備を促進し、前橋方面との連絡を強化します。
- ・（都）下豊岡剣崎線（国道 406 号）の整備を推進し、榛名地域及び倉渕地域との連絡を強化します。
- ・豊岡新駅（仮称）の利便性を高めるとともに、烏川兩岸の小埜・豊岡地区の一体感の醸成を図るため、烏川への架橋を含めた（都）豊岡経大通り線の整備を促進します。また、新駅から（都）国道 18 号線を結ぶ新駅アクセス道路の整備を検討します。

【幹線道路】

- ・（都）群馬八幡駅前通り線の整備を推進し、群馬八幡駅の機能を強化します。
- ・（都）豊岡経大通り線を整備し、烏川による地域分断の解消を図ります。
- ・（都）高崎渋川線の整備を推進し、群馬地域との連絡を強化します。
- ・群馬地域と北部地区との連絡を強化するため、（都）前橋安中線（（主）前橋安中富岡線）の整備を検討します。
- ・井野駅の機能を強化するため、（県）井野停車場線の整備を検討します。

【地域幹線道路】

- ・（都）飯塚並榎線、（都）東 4 条線の整備を推進し、地区内交通の円滑化を図ります。
- ・（都）新保田中線の整備を促進し、前橋方面との連絡を強化します。
- ・（都）下小鳥筑縄線、（都）福島小八木線の整備を推進し、地区内交通の円滑化を図ります。

【日常生活道路】

- ・長野堰、井野川及び利根川沿いのサイクリングロードを良好に維持します。
- ・烏川、碓氷川沿いのサイクリングロードの整備拡充を図ります。

② 公共交通

- ・北高崎駅、群馬八幡駅、高崎問屋町駅、井野駅の機能を強化するため、バス交通との連携強化や駐車場の整備により、利用しやすく、人と環境にやさしい公共交通網の形成を目指します。
- ・駅舎のバリアフリー化、駐車場・駐輪場等の駅及び駅周辺施設の機能充実を図ります。

4) 下水道・河川整備の方針

- ・公共下水道は、八幡、豊岡、長野、六郷、中川、新高尾地区の住宅地を中心に整備が進んでおり、周辺の計画区域も継続的に整備を図ります。

5) 公園・緑地整備の方針

- ・日高遺跡については、史跡公園として整備を推進します。
- ・烏川や浜川運動公園周辺の井野川沿いなどの自然環境・緑地の保全を図ります。
- ・八幡霊園は、市民生活に安らぎと潤いを提供する緑の場として保全を図ります。

- ・八幡八幡宮特別緑地保全地区は、良好な緑地資源の保全を図ります。

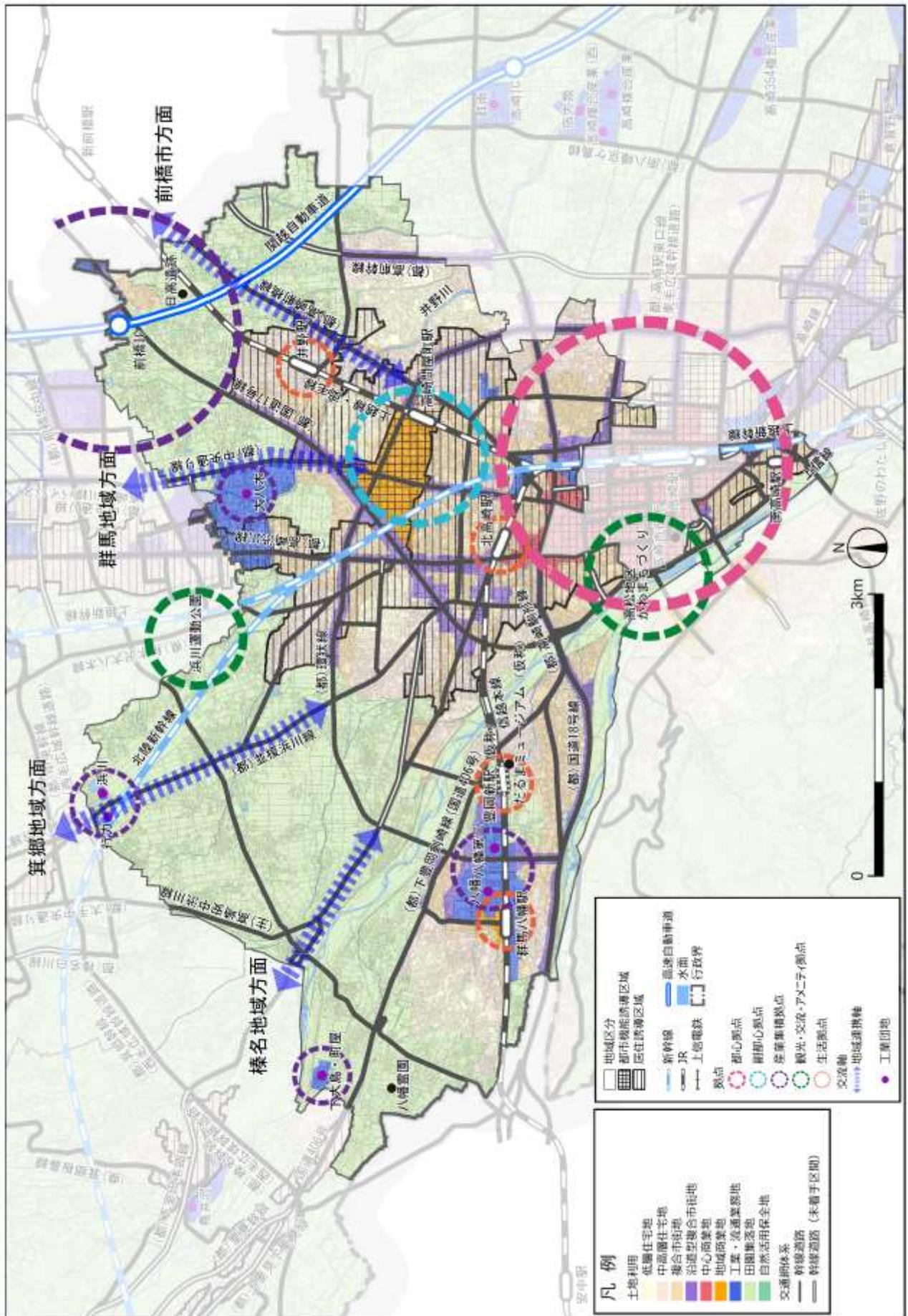
6) 景観形成の方針

- ・問屋町周辺地区は活気のある商業・業務地景観の形成を図ります。
- ・緑豊かで落ち着いたある住宅地景観を形成します。
- ・周辺の田園環境や住環境と調和した市街地景観を形成します。
- ・工業地では緑化を推進し、ゆとりある景観の形成を図ります。
- ・地域の歴史文化資源や市民の拠点を生かした景観形成を推進します。
- ・長野堰や井野川などと調和した田園・集落景観を守ります。
- ・市街地にうるおいを与える井野川の水辺景観を守ります。

7) 防災・災害に対する方針

- ・災害時の避難、消防、救護活動等に寄与する道路、公園等の公共施設の整備を図るなど防災に配慮したまちづくりを検討します。

■ 北部地区の整備方針図



(5) 東部地区

1) 土地利用の方針

① 市街化区域（都市機能誘導区域）

- ・高崎操車場跡地周辺は、副都心拠点として業務、商業、居住などの集積を図り、新産業の創出や育成の拠点となるビジネスパークの整備及び新駅の設置に向けた検討を行います。
- ・高崎操車場跡地周辺土地区画整理事業を推進します。
- ・地区計画制度により、建築物の用途の混在による住環境の悪化や、敷地の細分化等を防止し、ゆとりある良好な住環境の形成を図ります。

② 市街化区域

- ・（都）環状線沿道の江木町、高関町、上大類町については、城東土地区画整理事業を推進します。
- ・工業・流通業務地では、周辺環境と調和した土地利用を図るため、地区計画制度などによる規制誘導を検討します。
- ・高崎複合産業団地については、複合産業の維持増進を図るとともに、周辺地域と調和する緑豊かな業務地として秩序ある土地利用を図ります。
- ・高崎スマート IC 産業団地については、産業集積地に相応しい良好な土地利用を維持・保全します。
- ・高崎 354 複合産業団地については、景観に配慮した産業団地とするため、緑化の推進等により周辺地域の生活環境と調和した土地利用を図ります。
- ・倉賀野正六については、土地の有効利用を図る整備の促進を検討します。
- ・倉賀野駅北土地区画整理事業については、周辺の環境に配慮しつつ整備を推進します。

③ 市街化調整区域

- ・サンリバー常慶住宅団地（下大類町、元島名町）については、戸建住宅を中心とした低層住宅地として、地区計画制度による良好な居住環境の規制誘導を図ります。
- ・高崎インターチェンジ、高崎玉村スマートインターチェンジを生かし、（都）高崎駅東口線、（都）高崎駒形線沿道は、業務、流通、工業、その他産業などの集積を図ります。
- ・既存工業団地（群南、宿大類、八幡原、八幡原第二）については、産業集積拠点とし、周辺土地利用との調和を図るとともに、機能の更新を促進します。

2) 産業集積・振興の方針

- ・既存工業団地、産業団地の活用を図り、機能強化と誘致を推進します。
- ・高速道路のインターチェンジ周辺を産業流通の拠点として整備を進めます。
- ・公共空間の民間の利活用の推進により、市民・事業者が一体となった賑わい創出を図ります。

3) 道路・交通網整備の方針

① 道路

【主要幹線道路】

- ・ 県央交通の軸となる（都）高前幹線の整備を推進し、前橋方面との連絡を強化するとともに、烏川による地域分断の解消を図ります。また、（都）高崎駒形線との交差部は立体交差化を図ります。
- ・ （都）前橋長瀬線の整備を促進し、前橋方面及び藤岡方面との連絡を強化します。

【幹線道路】

- ・ 地区の東西軸となる（都）高崎伊勢崎線、（都）矢中下斎田線、（都）高崎玉村線の整備を促進し、都心地区及び玉村方面との連絡を強化します。
- ・ 地区の南北軸となる（都）宿横手大沢線の整備を推進し、前橋方面との連絡を強化します。また、（都）倉賀野橋東線の延伸を検討します。
- ・ （都）南八幡京ヶ島線、（都）上佐野寺尾線の整備を推進し、烏川による地域分断の解消を図ります。
- ・ （都）倉賀野駅前通り線の整備を推進し、倉賀野駅の機能を強化します。

【地域幹線道路】

- ・ （都）東4条線の整備を推進し、地区内交通の円滑化を図ります。

【日常生活道路】

- ・ 井野川及び利根川沿いのサイクリングロードを良好に維持します。

② 公共交通

- ・ 高崎駅と倉賀野駅との間の新駅設置に向けた検討を行います。
- ・ 倉賀野駅舎のバリアフリー化、北口駅前広場の整備を推進し、駅機能の強化を図ります。

4) 下水道・河川整備の方針

- ・ 公共下水道は、大類、京ヶ島、滝川地区等の住宅密集区域を中心に整備が進んでおり、周辺の計画区域も継続的に整備を図ります。
- ・ 高崎操車場跡地及び倉賀野駅北周辺については、土地区画整理事業にあわせて公共下水道の整備を推進し、市街化調整区域では、投資効果の高い地区から順次整備の拡張を行います。

5) 公園・緑地整備の方針

- ・ 群馬の森及び観音山古墳周辺の自然環境・緑地・史跡の保全を図ります。
- ・ 井野川沿い、烏川沿い、利根川沿いのサイクリングロード周辺は、水とふれあえる親水空間として整備を促進します。
- ・ 慈眼寺特別緑地保全地区や下滝緑地の保全を図ります。

6) 景観形成の方針

- ・ 田園環境や住環境と調和した市街地景観を形成します。
- ・ 関越自動車道や高崎駅東口線では、市の玄関口として良好な道路景観を形成します。
- ・ 周辺環境と調和した緑豊かな工業地景観を形成します。
- ・ 群馬の森や観音山古墳など、特色のある歴史文化資源や緑の景観を守ります。
- ・ 井野川や滝川など、うるおいのある水辺景観を守ります。
- ・ 倉賀野宿の名残をとどめる伝統的建造物を生かした景観形成を進めます。

7) 防災・災害に対する方針

- ・ 災害時の避難、消防、救護活動等に寄与する道路、公園等の公共施設の整備を図るなど防災に配慮したまちづくりを検討します。

(6) 南部地区

1) 土地利用の方針

① 市街化区域

- ・石原東土地区画整理事業については、周辺の環境に配慮し、整備を推進します。
- ・片岡中学校周辺については、地域商業地として地域住民の日常生活を支える施設の誘導を図ります。

② 市街化調整区域

- ・グリーンヒル高崎住宅団地は、周辺地域と調和のとれたまちづくりを図るため、地区計画制度により良好な環境の専用住宅地として用途の純化を図り、秩序ある街並みの形成を図ります。
- ・既存工業団地（阿久津）については、産業集積拠点とし、周辺土地利用との調和を図るとともに、機能の更新を促進します。
- ・観音山丘陵の保全を図り、市民の森の整備を推進します。
- ・高崎白衣大観音周辺は、観光拠点として周辺環境と調和した魅力的な観光地の形成を促進します。
- ・烏川や碓氷川沿岸は、緑地の保全とともに、水とふれあえる親水空間として整備を促進します。

2) 産業集積・振興の方針

- ・既存工業団地、産業団地の活用を図り、機能強化と誘致を推進します。
- ・公共空間の民間の利活用の推進により、市民・事業者が一体となった賑わい創出を図ります。

3) 道路・交通網整備の方針

① 道路

【主要幹線道路】

- ・南部地区の東西軸となる（都）寺尾木部線の整備を促進し、藤岡市方面との連絡を強化します。

【幹線道路】

- ・（都）南八幡京ヶ島線、（都）上佐野寺尾線の整備を推進し、烏川による地域分断の解消を図ります。

【地域幹線道路】

- ・（都）寺尾乗附線の整備を促進し、地区内交通の円滑化を図ります。

【日常生活道路】

- ・観音山丘陵の歴史文化資源をネットワーク化する自然遊歩道の維持・拡充を図ります。

② 公共交通

- ・上信電鉄上信線の機能を強化するため、バス交通との連携強化やパークアンドライド駐車場の整備について検討を行い、利用しやすい公共交通網の形成を目指します。

4) 下水道・河川整備の方針

- ・公共下水道は、片岡、寺尾、鼻高地区等の住宅密集区域を中心に整備が進んでおり、周辺の計画区域も継続的に整備を図ります。
- ・都市計画河川烏川の整備を促進し、防災性を強化します。
- ・国と連携し、烏川の堤防整備、河道掘削の推進や防災ステーション等の河川防災施設の整備を図り、防災性を強化します。

5) 公園・緑地整備の方針

- ・観音山丘陵を市民の身近な憩いの場、健康増進の場と位置づけ、中心市街地からのアクセスを確保し、烏川かわまちづくり（高松エリア）などの整備を推進するとともに、緑化の推進に努めます。
- ・観音山風致地区、護国神社特別緑地保全地区、少林山特別緑地保全地区については、良好な緑地資源の保全を図ります。
- ・高崎市民スポーツパーク（仮称）や烏川2号緑地根小屋エリアなどの緑地整備を推進し、市民生活に安らぎと潤いを提供する緑の場として保全を図ります。
- ・金井沢碑と山上碑及び古墳を保全し、整備します。

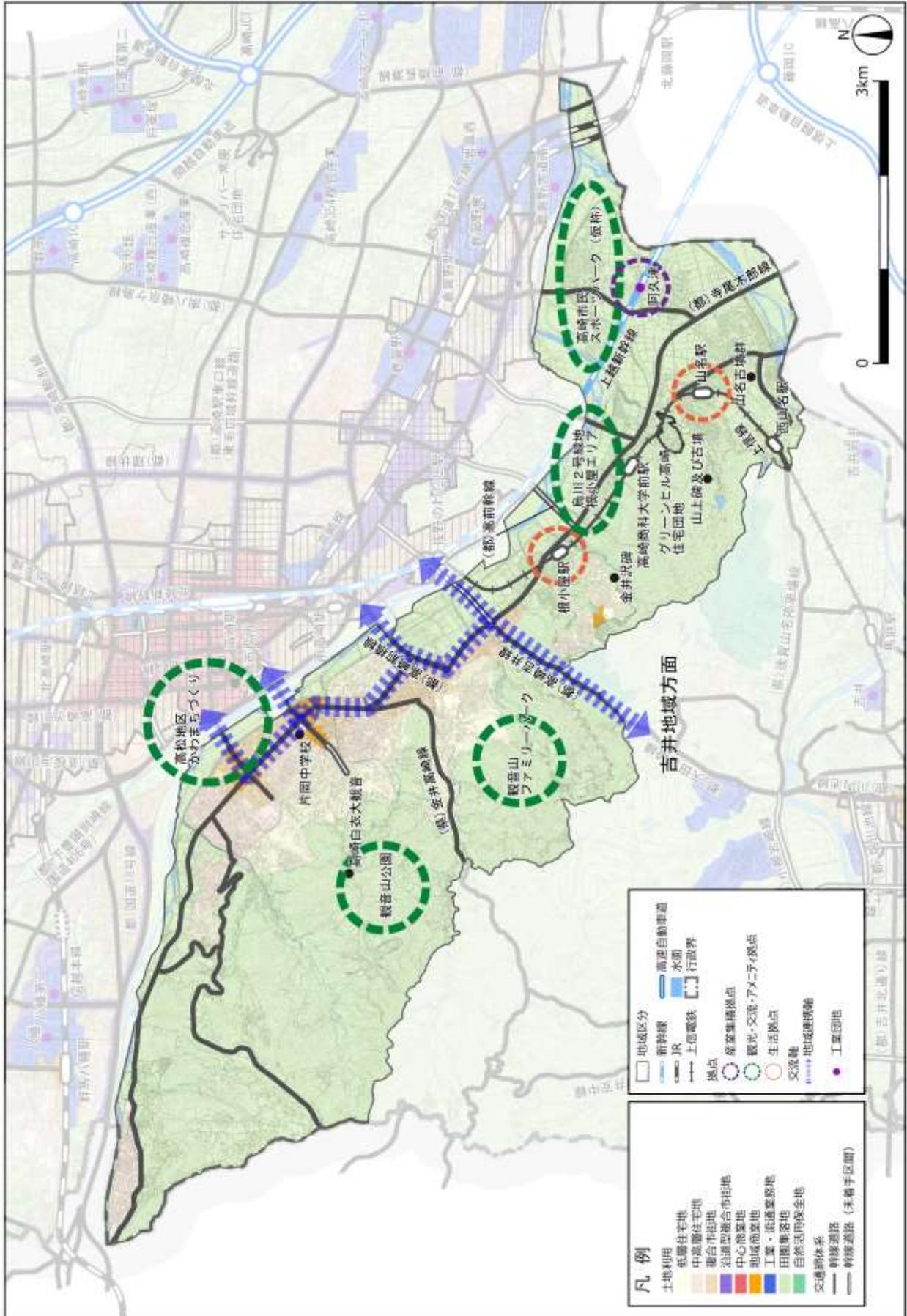
6) 景観形成の方針

- ・観音山丘陵や烏川から望む山並みや市街地への見晴らしを守ります。
- ・観音山丘陵の緑あふれる里山景観を守り、自然と歴史文化資源を生かした風情のある観光地景観を形成します。
- ・地域の歴史を物語る歴史文化資源を保全活用し、景観の形成を図ります。
- ・周辺環境と調和した緑豊かな工業地景観の形成を図ります。
- ・烏川、碓氷川、鏑川の、水と緑の豊かな水辺景観を守ります。

7) 防災・災害に対する方針

- ・災害時の避難、消防、救護活動等に寄与する道路、公園等の公共施設の整備を図るなど防災に配慮したまちづくりを検討します。
- ・急傾斜地崩壊危険区域に指定されている地区の対応について検討を図ります。

■ 南部地区の整備方針図



4-3 群馬地域

(1) 地域の現状と課題

1) 地域の概況

群馬地域は、市の北東部に位置し、5世紀に栄華を誇った豪族が残した保渡田古墳群や、聖武天皇の命令を受けて建立された上野国分寺、東京と新潟を結んだ三国街道((都)高崎渋川線)の金古宿などの歴史遺産が数多く存在する地域です。また、国府白菜などの新鮮な露地野菜も栽培され、農業に適した地域でもあります。

地域内の人口は約43,500人、世帯数は約17,000世帯であり、交通の拠点性の高さのほか、災害ハザードの少ない地理的特性もあり、隣接する高崎地域や前橋市のベッドタウンとして、人口・世帯数の増加が見られる地域です。

南西部の井出町には、清水善造メモリアルテニスコート及び高崎市ソフトボール場(宇津木スタジアム)のスポーツ施設が整備され、国際大会等の開催によりスポーツの振興と国際的な市民交流にもつながっています。

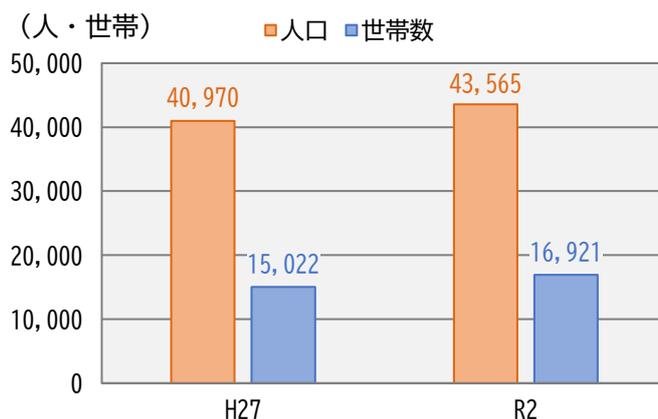
第6次総合計画では、人口増による新しい発展が期待される歴史文化ゾーンに位置づけられています。

■ 群馬地域の人口・世帯数

	H27	R2	増減
人口	40,970	43,565	2,595
対市割合	11.0%	11.7%	0.6%
世帯数	15,022	16,921	1,899
対市割合	10.0%	10.5%	0.5%

資料：国勢調査

■ 群馬地域の人口・世帯数の変化



資料：国勢調査

2) 土地利用の現況

地域の南北方向に走る（都）高崎渋川線を地域の軸とし、その周辺に市街化区域が定められ、市街地が形成されていますが、（都）中央通り線（(主)高崎渋川線バイパス）の整備が完了し、地域連携軸となっています。なお、（都）高崎渋川線の沿道には商業地、その後背地には住宅地が分布しています。

現在、東西方向に（都）中央幹線（西毛広域幹線道路）の整備が進められ、（都）中央通り線（(主)高崎渋川線バイパス）の結節点に位置する堤ヶ岡飛行場跡地周辺では、交通の拠点性の高さが飛躍的に向上しています。

地域の中心地には、群馬支所等の公共サービス施設が立地しています。

市街化調整区域は、まとまった農地が存在する一方で、幹線道路の沿道や市街化区域の外側では、住宅地を中心とした宅地も多くみられます。

高崎市立地適正化計画策定時に行った生活サービス（医療、商業、福祉、教育施設）の評価では、市街化区域でも徒歩利用圏（800m）に施設が少ないエリアも確認されました。

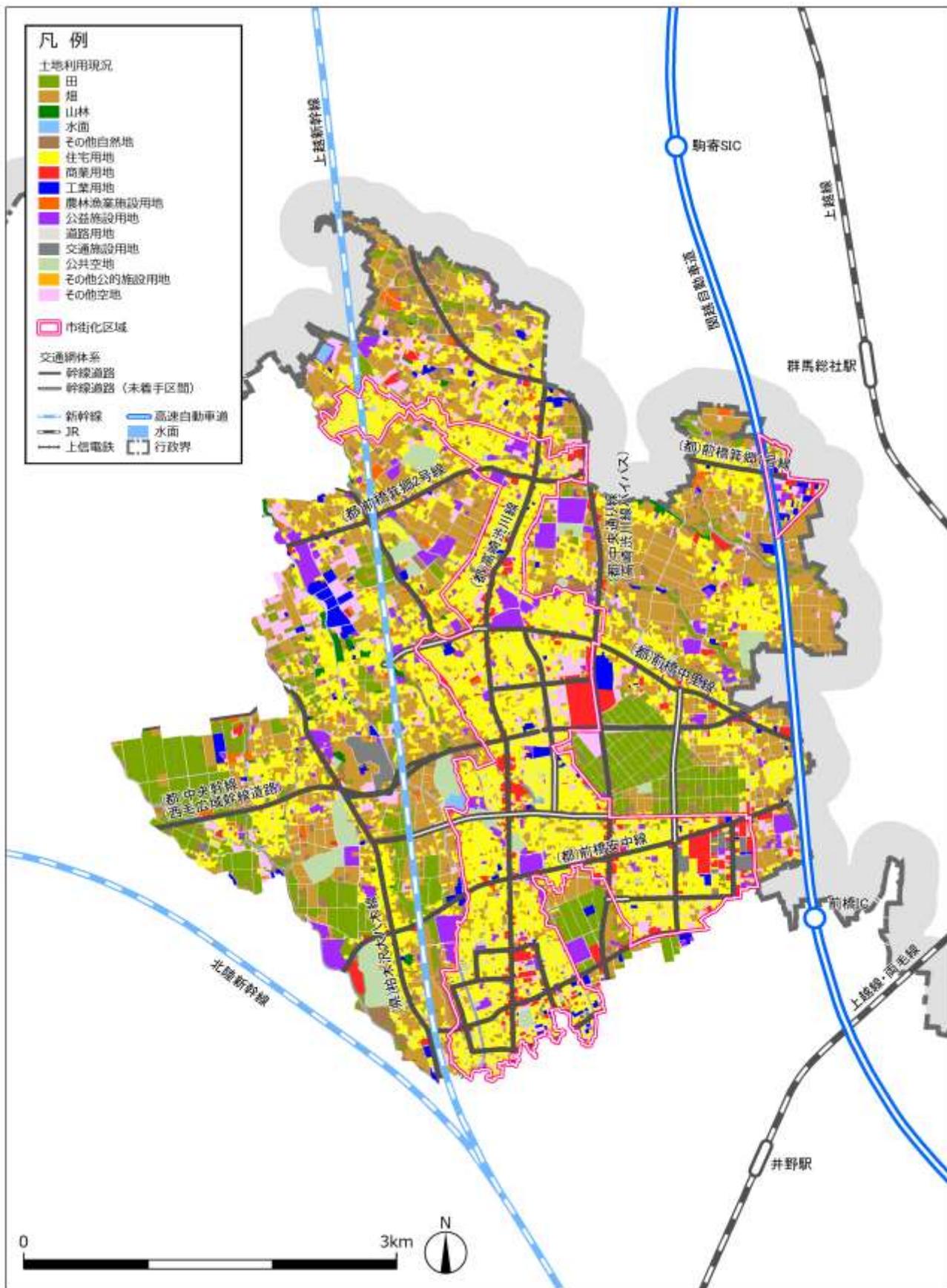
■ 保渡田古墳群



■ 清水善造メモリアルテニスコート



■ 群馬地域の土地利用現況図



※その他空地は、ゴルフ場や太陽光発電、平面駐車場等

資料：令和3年度都市計画基礎調査

3) 基盤整備の状況

群馬地域内の都市計画道路の整備率は約 47%となっており、高崎市全域の整備率 50.9%を下回っています。

都市計画公園は、10 箇所、27.89ha が計画されており、うち 23.99ha が供用されています。

■ 群馬地域の都市施設整備状況

区分	都市計画道路		種別	都市計画公園			
	延長 (m)	割合		計画		供用済み	
箇所			ha	箇所	ha		
計画延長	41,710	100.0%	街区公園	6	1.69	6	1.69
整備済み	19,594	47.0%	近隣公園	2	3.0	2	3.0
事業中	5,995	14.4%	地区公園	—	—	—	—
未整備	16,121	38.6%	総合公園	1	10.3	1	10.3
			運動公園	—	—	—	—
			広域公園	—	—	—	—
			特殊公園	1	12.9	1	9.0
			合計	10	27.89	10	23.99

資料：高崎市 令和 6 年 3 月末時点

4) 地域の課題

群馬地域は、高崎地域と前橋市の県内有数の人口集積地に挟まれているため、開発動向が高く、国府地区などの優良な農地へ住宅地が入り込み、市街地の拡大が見られます。特に、南部の堤ヶ岡地区を中心に人口増加が進んでおり、今後も宅地開発の動向が高まることが予想されます。

今後、市全体で人口減少が見込まれている中で、将来的には身近なスーパーや病院等の生活サービス施設の撤退、バス路線の廃止も危惧されます。生活利便性やコミュニティの維持には、人口密度の維持を図ることが重要になることから、まとまりのある優良な農地の保全に努めるとともに、無秩序な開発を抑えた土地利用の規制誘導が必要です。

一方、全国的にも名高い保渡田古墳群、北谷遺跡、上野国分寺跡、国分尼寺跡など貴重な歴史遺産が数多くありますが、文化・観光資源としてこれらを生かした官民一体のまちづくりが必要です。

(2) 地域の目標及び都市づくり方針

第6次総合計画における「人口増による新しい発展が期待される歴史文化ゾーン」という位置づけを踏まえ、古来の豊富な歴史資源を伝えながら、幹線道路沿道の商業集積を生かした良好な居住環境を有する地域を目指します。また、高速道路や幹線道路の立地条件の良さを生かして、新たに県下有数となる規模の産業拠点の形成を目指します。

この目標を実現するため、都市づくり方針を次のとおりとします。

1) 高崎地域や前橋市のベッドタウンとして良好な居住環境の形成

高崎地域や前橋市のベッドタウンとして人口増加が進み、地域の幹線道路となる（都）高崎渋川線沿道、（都）前橋安中線沿道、（都）中央通り線沿道を中心に市街地形成エリアとなっています。金古地区や人口増加の著しい堤ヶ岡地区では、引き続き生活利便施設の充実や公共交通網の維持確保などにより、地域の状況に即した適切な土地利用の誘導を図り、良好な居住環境の確保に努めていきます。

2) 自然環境と調和した都市型農業の維持・振興

市街地の後背地に広がる国府地区や上郊地区の田園集落地では、食糧生産の場や良好な田園景観形成等を有する農地の保全を図るとともに、郊外の自然環境と調和した都市的農業の維持、振興を図ります。

3) 保渡田古墳群や上野国分寺及び国分尼寺跡等の遺跡を中心とした歴史・文化の伝承と活用

豊富な歴史遺産を史跡公園として整備保存し、歴史学習の場として活用するとともに、文化施設などとの連携による活用により、歴史・文化の里としてのまちづくりを推進します。

4) 先端情報技術を有する企業が集積する副都心拠点の形成

堤ヶ岡飛行場跡地は、群馬支所周辺を含み、「副都心拠点」に位置づけます。群馬支所周辺においては、行政、文化、教育などの公共サービス機能のほか、商業・業務機能を集積し、豊かな住環境の形成を図ります。また、堤ヶ岡飛行場跡地においては、新たな付加価値を創出する産業拠点の形成、職住近接の住環境整備を推進していきます。

(3) 土地利用の方針

1) 市街化区域（都市機能誘導区域）

- ・大型商業施設の集客力を生かし、地域に必要な生活利便機能の誘導を図ります。
- ・中央第二土地区画整理事業については、周辺環境と調和した整備を推進します。
- ・（都）高崎渋川線足門交差点付近については、公共サービス機能が集積しているため、地域商業地として公共サービス機能と一体となった日常生活を支える商業施設の誘導を図ります。

2) 市街化区域

- ・菅谷高畑土地区画整理事業については、周辺環境と調和した整備を推進します。
- ・低層及び中高層住宅地を中心とした住宅地については、良好な居住環境の維持・形成を図るため、地区計画制度などの活用を検討します。

3) 市街化調整区域

- ・堤ヶ岡飛行場跡地を市街化区域及び都市機能誘導区域に編入し、群馬支所周辺とともに副都心拠点と位置づけ、新たな付加価値を創出する産業集積と職住近接の住環境整備を推進します。また、地区計画制度等を活用して、将来のまちのルールづくりの検討を図ります。
- ・既存工業団地（群馬足門、群馬保渡田）については、産業集積拠点とし、周辺土地利用との調和を図るとともに、機能の更新を図ります。
- ・前橋インターチェンジ及び駒寄スマートインターチェンジ周辺については、産業集積拠点とし、交通利便性を生かした土地利用を誘導し、周辺環境と調和した工業・流通業務地の形成を図ります。
- ・地区内の優良な農地については保全を行い、営農環境の維持と振興を図ります。
- ・上郊地区は、上毛野はにわの里公園周辺等、古墳群が点在する優れた歴史的景観を形成しており、これらを阻害しない土地利用の誘導を図ります。

(4) 都市整備等の方針

1) 産業集積・振興の方針

- ・堤ヶ岡飛行場跡地は、先端情報技術を有する企業等が集積する新たな産業拠点として整備を進めていきます。
- ・北原町、菅谷町、福島町については、周辺住宅地に配慮した工場の立地誘導により、周辺環境と調和した工業・流通業務地の形成を図ります。
- ・高速道路のインターチェンジ周辺を産業流通の拠点として整備を図ります。

2) 道路・交通網整備の方針

① 道路

【主要幹線道路】

- ・都市間、地域間を結ぶ（都）中央幹線（（県）足門前橋線（西毛広域幹線道路））の整備を促進します。
- ・地域の南北軸となる（都）高崎渋川線（（主）高崎渋川線）の整備を促進し、高崎地域及び渋川市方面との連絡を強化します。
- ・地域の東西軸となる（都）前橋安中線（（主）前橋安中富岡線）、（都）前橋箕郷1号線（（主）前橋

箕郷線)、(都)前橋箕郷2号線((主)前橋箕郷線)の整備を促進し、高崎地域、箕郷地域及び前橋市方面との連絡を強化します。

【幹線道路】

- ・高崎地域と箕郷地域を結ぶ(県)柏木沢大八木線の拡幅を検討します。
- ・地域の東西軸となる(都)前橋中里線((県)足門前橋線・(県)水沢足門線)の整備を促進し、高崎地域、箕郷地域及び前橋市方面との連絡を強化します。

【地域幹線道路】

- ・(都)堤下線の整備を推進し、上毛野はにわの里公園周辺における交通の円滑化を図ります。
- ・中央第二及び菅谷高畑土地区画整理事業に伴い、地域幹線道路の整備を推進します。
- ・(都)菅谷引間線、(都)菅谷線、(都)棟高観音寺線の整備を推進し、地区内交通の円滑化を図ります。

【日常生活道路】

- ・地域拠点では、ユニバーサルデザインの導入・促進により、円滑で快適な歩行空間の形成を図ります。

② 公共交通

- ・バス交通の利便性向上と効率化を図りながら、多様な移動手段を活用し、公共交通網の維持確保に努めます。

3) 下水道・河川整備の方針

- ・公共下水道は、堤ヶ岡地区の住宅密集地を中心に整備が進んでおり、周辺の計画区域も継続的に整備の推進を図ります。
- ・井野川、天王川、唐沢川、染谷川、牛池川など水辺空間の保全を促進します。

4) 公園・緑地整備の方針

- ・土地利用に応じた緑化や公共公益施設の緑化を積極的に進め、花と緑あふれる街並みをつくります。
- ・様々な利用の拠点となる公園緑地や身近な公園緑地は、特色ある緑のオープンスペースとして適正に検討します。
- ・市民が緑に親しむ機会を増やし、緑を大切に思う心を育むとともに、具体的な参加の場を確保する仕組みなどを検討します。
- ・保渡田古墳群や上毛野はにわの里公園などを生かし、歴史的風土の景観形成を図ります。
- ・北谷遺跡を史跡公園として整備を推進します。
- ・三ツ寺公園や堤下公園は、上毛野はにわの里公園と連携し、整備を推進します。
- ・三ツ寺公園等の緑地保全に努めます。

5) 景観形成の方針

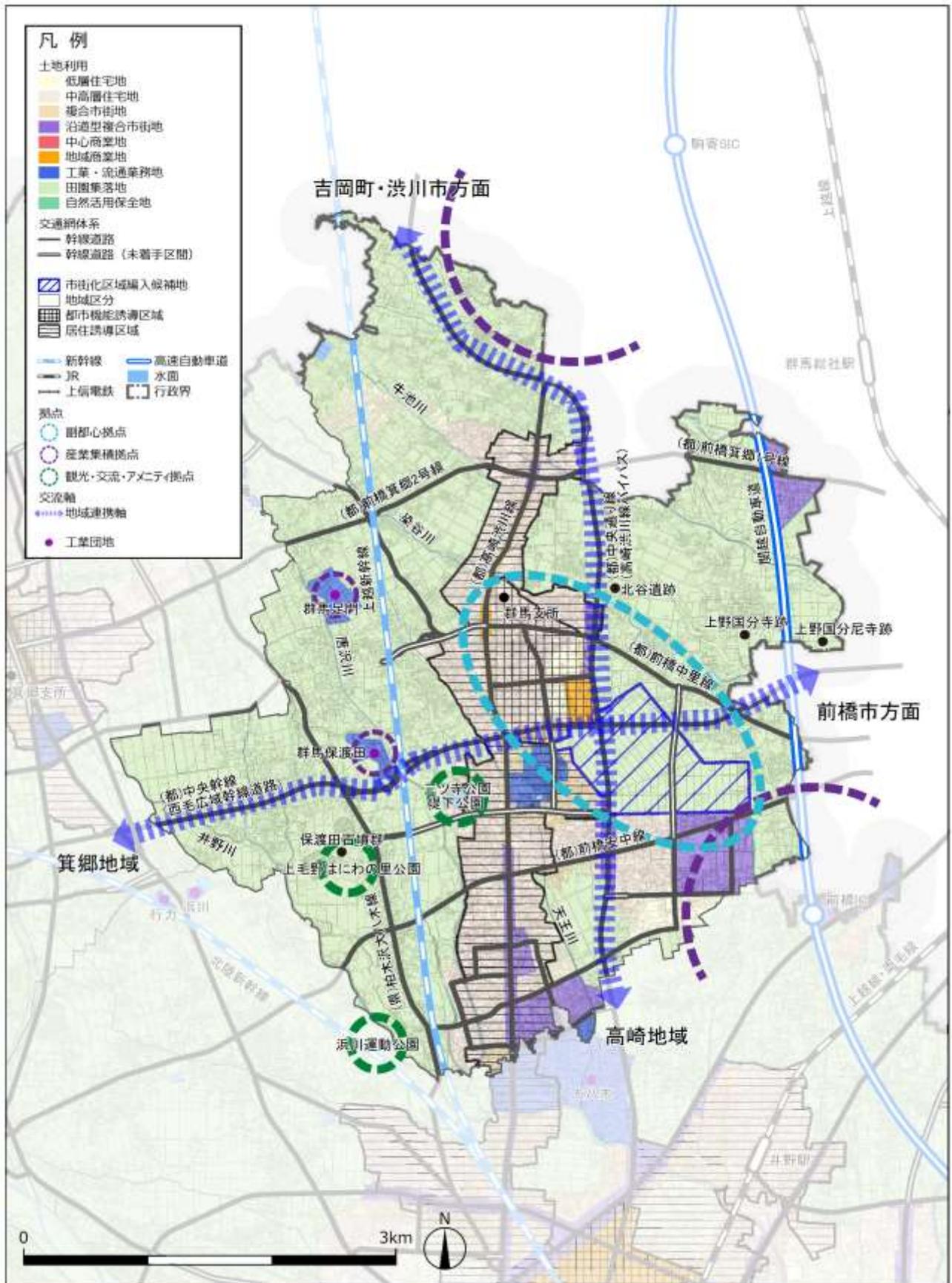
- ・菅谷町・棟高町の幹線道路周辺は、本市の新しい拠点として先導的な市街地景観の形成を図ります。

- ・三国街道（(都)高崎渋川線）沿道では、地域の顔となる市街地景観の形成を図り、地域の求心性を高めます。
- ・緑豊かで落ち着いたある住宅地景観を形成します。
- ・上毛野はにわの里公園、三ツ寺公園や上野国分寺跡、高崎渋川線バイパスなどからの良好な山並みへの眺望を守ります。
- ・古代東国の中心として栄えた古の風景を守り、まちづくりに生かします。
- ・三国街道・伊香保街道の名残をとどめる歴史文化資源を守ります。
- ・地域の歴史を伝える養蚕農家住宅や屋敷林などを保存し、田園・集落景観を守ります。

6) 防災・災害に対する方針

- ・災害時の避難、消防、救護活動等に寄与する道路、公園等の公共施設の整備を図るなど防災に配慮したまちづくりを検討します。

■ 群馬地域の整備方針図



4-4 新町地域

(1) 地域の現状と課題

1) 地域の概況

新町地域は、中山道の11番目の宿場町として街並みが築かれ、官営新町屑糸紡績所の開設、自衛隊の誘致などにより発展しました。

現在は、新町駅を中心に半径1.5kmという範囲に住宅地、商業地、工業地、そして大学が集積しているコンパクトシティといえる地域です。

地域内の人口は約12,000人、世帯数は約5,300世帯であり、人口は減少傾向、世帯数は増加傾向が見られる地域です。

新町駅は、周辺都市の人々を含め、首都圏への通勤や通学など本市の南玄関口として、重要な役割を担っています。

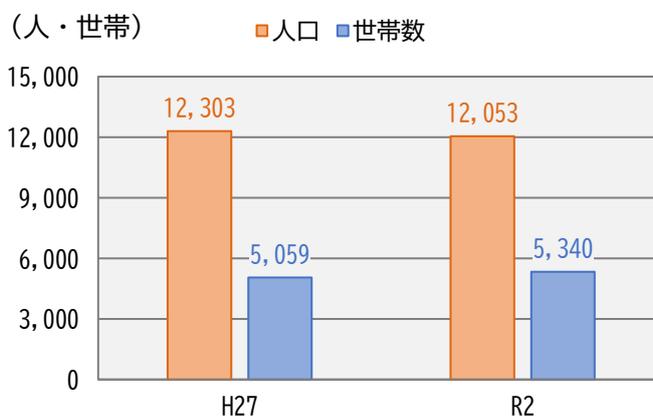
第6次総合計画では、落ち着きと安心感のある質の高い生活都市ゾーンに位置づけられています。

■ 新町地域の人口・世帯数

	H27	R2	増減
人口	12,303	12,053	-250
対市割合	3.3%	3.2%	-0.1%
世帯数	5,059	5,340	281
対市割合	3.4%	3.3%	-0.1%

資料：国勢調査

■ 新町地域の人口・世帯数の変化



資料：国勢調査

2) 土地利用の現況

市街化区域は、主に烏川を除いた区域が定められ、新町駅を中心とした住宅地、商業地、工業地が形成されています。

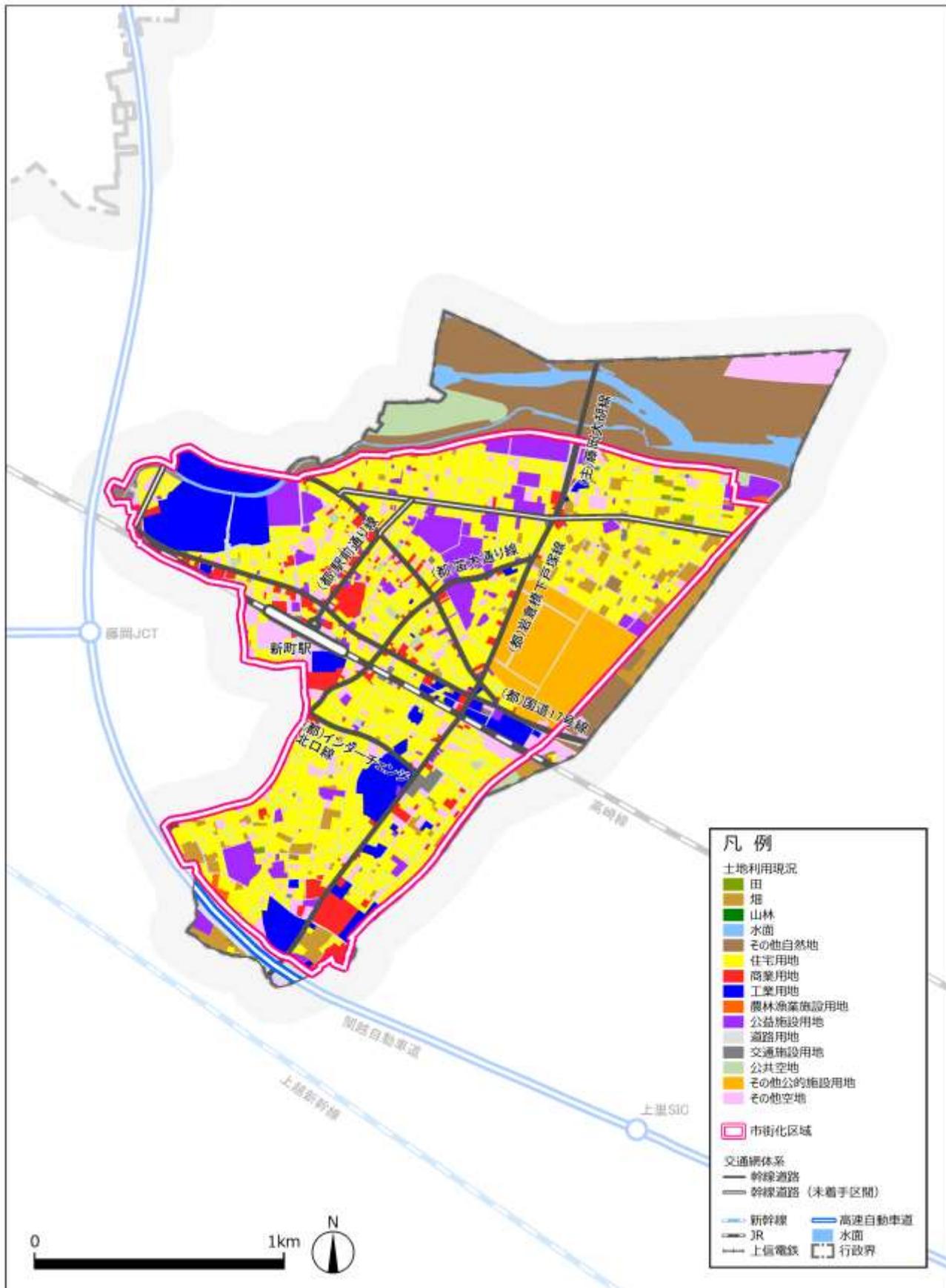
(都) 岩倉橋下戸塚線(産業道路)沿道には自衛隊駐屯地が立地しており、新町地域の発展に寄与しています。

新町地域は、ほぼ全域が洪水浸水想定区域に指定されており、災害時における避難場所として、新町防災アリーナを令和4年に建設しました。

■ 新町防災アリーナ



■ 新町地域の土地利用現況図



※その他空地は、ゴルフ場や太陽光発電、平面駐車場等

資料：令和3年度都市計画基礎調査

3) 基盤整備の状況

新町地域内の都市計画道路の整備率は約 53%となっており、高崎市全域の整備率 50.9%を上回っています。

都市計画公園は、1 箇所、0.16ha が計画されており、供用されています。

■ 新町地域の都市施設整備状況

区分	都市計画道路		種別	都市計画公園			
	延長 (m)	割合		計画		供用済み	
				箇所	ha	箇所	ha
計画延長	11,440	100.0%	街区公園	1	0.16	1	0.16
整備済み	6,045	52.8%	近隣公園	—	—	—	—
事業中	500	4.4%	地区公園	—	—	—	—
未整備	4,895	42.8%	総合公園	—	—	—	—
			運動公園	—	—	—	—
			広域公園	—	—	—	—
			特殊公園	—	—	—	—
			合計	1	0.16	1	0.16

資料：高崎市 令和 6 年 3 月末時点

4) 地域の課題

新町地域は新町駅を中心にコンパクトシティとして生活利便性の高い地区であることから、宅地造成も進み世帯数は伸びていますが、人口減少が進み、また高齢化率も増加しています。

旧中山道、県道新町駅前通り線（（都）駅前通り線）は、周辺部に日常生活を支える商業施設が立地しており、商店街をより活性化するための積極的な取組が必要です。

（都）国道 17 号線とともに地域を分断する JR 高崎線には、踏切が 4 箇所あり、交通渋滞を引き起こすなど問題となっています。

新町地域全域において十分な幅員を確保した地域幹線道路及び日常生活道路が不足しています。加えて、洪水時の浸水深さが 3 m 以上の範囲が広範囲に存在することや、災害時に一時避難場所となる公園も不足しており、密集市街地の解消とともにオープンスペースの確保が必要です。

(2) 地域の目標及び都市づくり方針

第6次総合計画における「落ち着きと安心感のある質の高い生活都市ゾーン」という位置づけを踏まえ、新町の宿場町として栄えた歴史を伝えながら、高崎地域や他市へのアクセスの良さを生かして、安全安心、コンパクトに暮らすことのできる地域を目指します。

この目標を実現するため、都市づくり方針を次のとおりとします。

1) (都) 駅前通り線周辺及び新町駅周辺の賑わいの再生

地域拠点となる(都)駅前通り線周辺及び新町駅周辺は、都市基盤の維持や更新、土地の高度利用化などにより商業・業務機能の強化を図り、地域拠点としての賑わいの再生や適切な土地利用を図ります。

2) 新町駅を中心とした都市機能の強化

県との連携により、JR高崎線の連続立体交差化による南北地区の分断化の解消を促進するとともに、新町駅の機能増進を図り、駅を中心とした質の高い都市空間を実現し、利便性の高い広域的な交通拠点の形成を目指します。

3) 烏川等の水辺の親水空間の維持

地域を囲む烏川、神流川、温井川の自然活用保全地は、水とふれあえる親水空間として良好な環境維持を図っていきます。

4) 浸水ハザードに対して安全に避難できる市街地の改善等

新町地域は高台や高い建物が少なく、大雨時に市街地の浸水が想定されていること等を踏まえて、災害時の避難場所として新町防災アリーナを整備しましたが、今後も安全に避難するために必要な市街地の改善、避難場所等の機能の向上を図っていきます。

(3) 土地利用の方針

1) 市街化区域（都市機能誘導区域）

- ・（都）駅前通り線周辺及び新町駅周辺は、地域商業地として日常生活を支える商業機能の維持・誘導を図ります。
- ・新町支所北側については、地区計画制度などの活用を検討し、中高層住宅地として戸建住宅や集合住宅などの良好な居住環境の形成を図ります。
- ・駅前第二土地区画整理事業については、周辺の環境に配慮し、整備を推進します。

2) 市街化区域

- ・低層及び中高層住宅地では、地区計画制度などの活用を検討し、良好な居住環境の維持と整備を図ります。
- ・既存の工業地及び自衛隊周辺については、緑化など環境に配慮した沿道型複合市街地の形成を図ります。
- ・（都）岩倉橋下戸塚線沿道では、周辺住宅地に配慮した工場の立地誘導により、周辺環境と調和した沿道型複合市街地の形成を図ります。

3) 市街化調整区域

- ・烏川や温井川、神流川の河川敷については、レクリエーションの場やスポーツ施設として保全、整備、活用を図ります。

(4) 都市整備等の方針

1) 産業集積・振興の方針

- ・地域商業地の活性化のため、公共交通等の多様な移動手段の活用や駐車場の整備等を行い、訪れやすい環境を整えます。
- ・空き家・空き店舗等の既存ストックを有効活用しながら、活性化とまちなかの居住を推進します。

2) 道路・交通網整備の方針

① 道路

【主要幹線道路】

- ・地域の東西軸となる（都）国道17号線の整備を促進します。
- ・地域の南北軸となる（都）岩倉橋下戸塚線（(主) 藤岡大胡線）の整備を促進し、藤岡市方面及び玉村町方面との連絡を強化します。

【幹線道路】

- ・（都）駅前通り線（(県) 新町停車場線）の整備を促進し、地区内交通の円滑化を図ります。

【日常生活道路】

- ・地域拠点では、ユニバーサルデザインの導入・促進により、円滑で快適な歩行空間の形成を図ります。
- ・烏川、神流川沿いのサイクリングロードを良好に維持します。

② 公共交通

- ・ JR 高崎線による地域の分断を解消するため、新町駅付近の連続立体交差化構想を推進します。
- ・ バス交通の利便性向上と効率化を図りながら、多様な移動手段を活用し、公共交通網の維持確保に努めます。

3) 下水道・河川整備の方針

- ・ 公共下水道整備が概成している市街地形成エリア内では、下水道施設の適正な維持管理に努めます。

4) 公園・緑地整備の方針

- ・ 土地利用に応じた緑化や公共公益施設の緑化を積極的に進め、花と緑あふれる街並みをつくります。
- ・ 様々な利用の拠点となる公園緑地や身近な公園緑地は、特色ある緑のオープンスペースとして適正に検討します。
- ・ 市民が緑に親しむ機会を増やし、緑を大切に思う心を育むとともに、具体的な参加の場を確保する仕組みなどを検討します。
- ・ 烏川や温井川、神流川の河川敷について、緑地の保全に努めます。

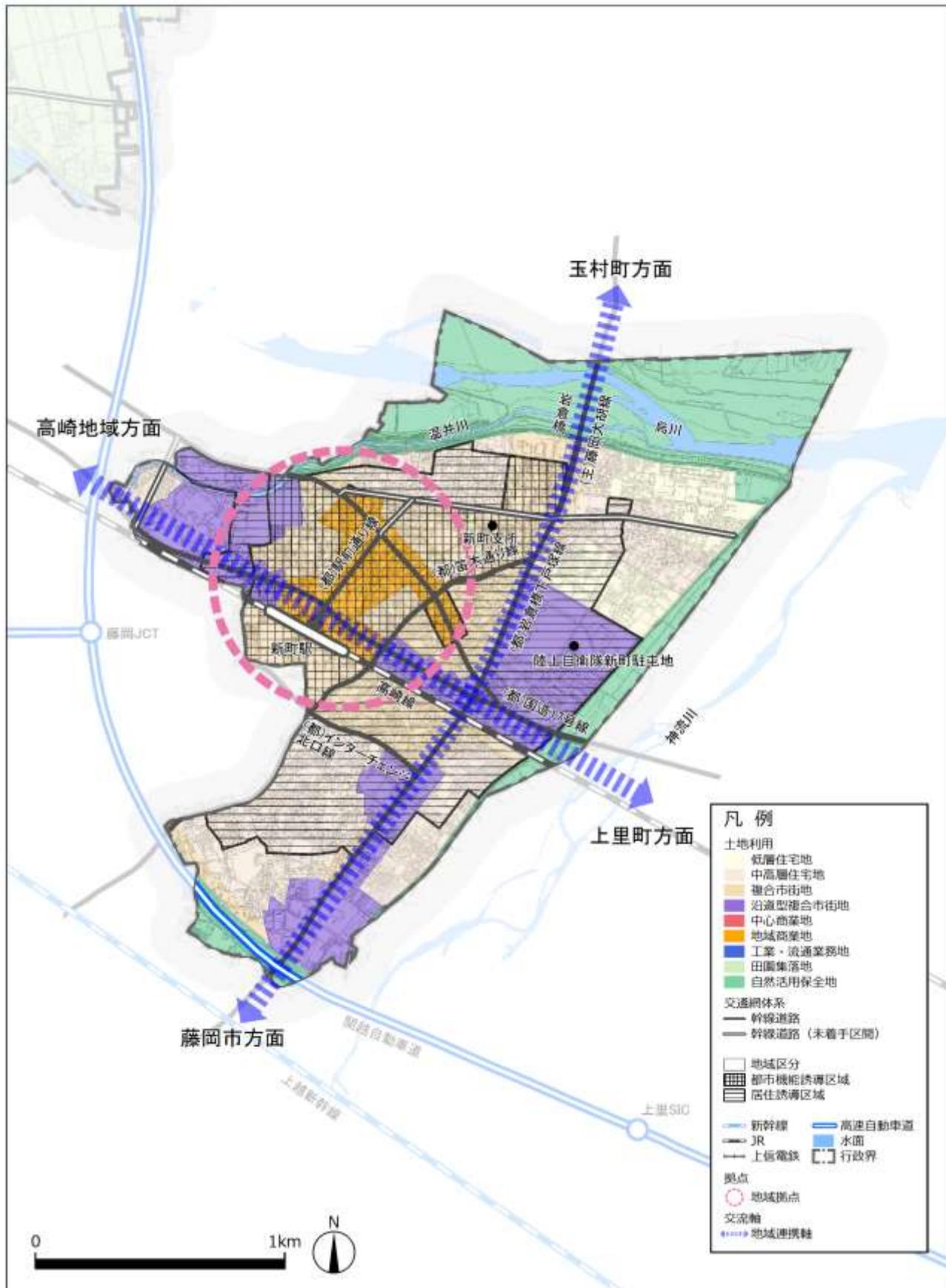
5) 景観形成の方針

- ・ 新町駅や駅前通り周辺では、親しみのある商店街景観を形成し、まちの求心性を高めます。
- ・ 工業地では、敷地内緑化や沿道緑化を推進し、快適な周辺環境を創出します。
- ・ 緑豊かな住宅地景観や生活道路景観の形成を図ります。
- ・ 中山道新町宿の名残をとどめる歴史文化資源を生かした景観形成を進めます。
- ・ まちの発展を支えてきた産業遺産を保全し、まちづくりに生かします。
- ・ 烏川や温井川、神流川における上毛三山への眺望と、河川の恵みが調和した良好な景観を守ります。
- ・ 公共施設では、地域の歴史や伝統を取り入れた風格のある景観の形成を図ります。

6) 防災・災害に対する方針

- ・ 洪水時における避難経路の迂回解消のため、新町駅付近の連続立体交差化構想を推進します。
- ・ 災害時の避難、消防、救護活動等に寄与する道路、公園等の公共施設の整備を図るなど防災に配慮したまちづくりを検討します。
- ・ 道路拡幅による避難経路の確保や建築物の耐震化を図ります。
- ・ 烏川の河道掘削の推進を図り、防災性を強化します。

■ 新町地域の整備方針図



4-5 箕郷地域

(1) 地域の現状と課題

1) 地域の概況

箕郷地域は、榛名山南麓の緩傾斜地帯に位置し、箕輪城の城下町として栄えてきました。近年は、梅の生産など農業を中心として発展する一方、市内中心部への交通の便が良いことから郊外住宅地として開発が進み、世帯数の増加が続いている地域です。

また、長い歴史と東日本随一の規模を誇る箕郷梅林や芝桜公園、鳴沢湖などの資源に恵まれ、箕輪城跡の保存整備とあわせて「矢原宿カフェ」の運営も始まるなど、都市近郊の身近な観光地として賑わいを見せています。

さらに、西毛広域幹線道路の整備も進み、新しい経済発展が見込まれる地域です。

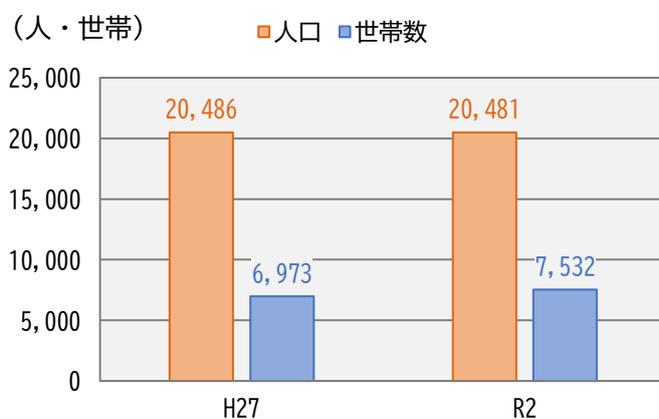
第6次総合計画では、歴史豊かな美しい郷と新しい発展が両立するゾーンに位置づけられています。

■ 箕郷地域の人口・世帯数

	H27	R2	増減
人口	20,486	20,481	-5
対市割合	5.5%	5.5%	0.0%
世帯数	6,973	7,532	559
対市割合	4.6%	4.7%	0.1%

資料：国勢調査

■ 箕郷地域の人口・世帯数の変化



資料：国勢調査

2) 土地利用の現況

箕郷地域全域は非線引き都市計画区域に指定されています。

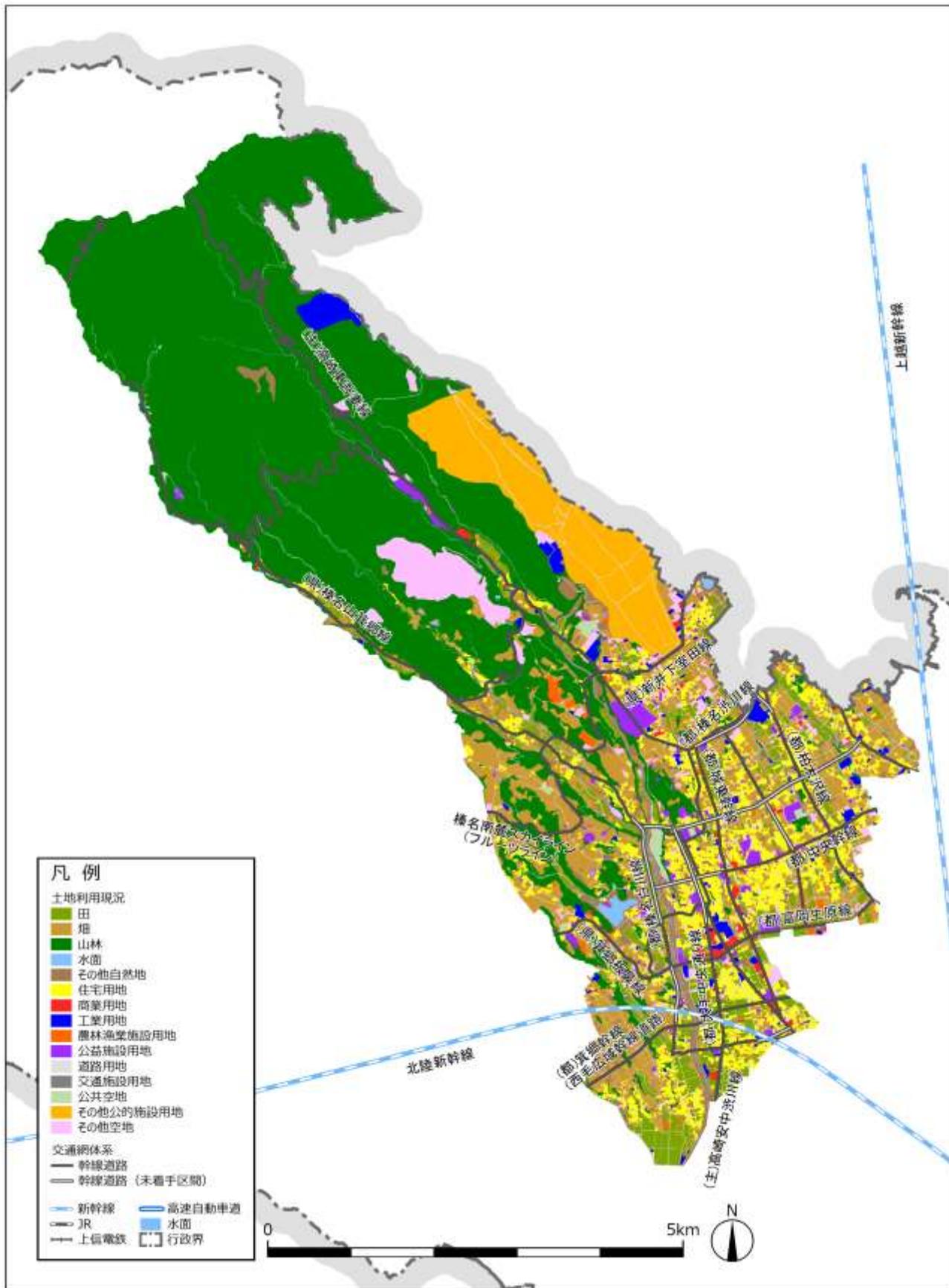
(主) 高崎安中渋川線以東は、主に住宅地が形成されており、地域西側は農地、地域北側は山林が広がっています。

地域の中心地には、箕郷支所等の公共サービス施設や、商業施設、工業施設が立地した地域拠点が形成されています。

■ 復元された箕輪城跡郭馬出西虎口門



■ 箕郷地域の土地利用現況図



※その他空地は、ゴルフ場や太陽光発電、平面駐車場等

資料：令和3年度都市計画基礎調査

3) 基盤整備の状況

箕郷地域内の都市計画道路の整備率は約 17%となっており、高崎市全域の整備率 50.9%を大きく下回っています。

都市計画公園は、2箇所、9.7ha が計画されており、内 7.3ha が供用されています。

■ 箕郷地域の都市施設整備状況

区分	都市計画道路		種別	都市計画公園			
	延長 (m)	割合		計画		供用済み	
			箇所	ha	箇所	ha	
計画延長	29,110	100.0%	—	—	—	—	
整備済み	4,897	16.8%	1	1.0	1	1.0	
事業中	180	0.6%	—	—	—	—	
未整備	24,033	82.6%	1	8.7	1	6.3	
			—	—	—	—	
			—	—	—	—	
			—	—	—	—	
合計			2	9.7	2	7.3	

資料：高崎市 令和 6 年 3 月末時点

4) 地域の課題

城下町から発展した中心地は、箕郷支所が立地し、公共下水道も整備されるなど、利便性の高い生活環境が形成されていますが、人口の減少、高齢化により活気が失われつつあります。

その一方で、周辺丘陵部や平野部の農地が広がっている地域に小規模な宅地開発などが進み、スプロール化の傾向が見られますが、効率的な基盤整備、良好な市街地形成、農業振興施策を行う上では今後の課題です。

また、隣接する各地域との連携を図るため、都市計画道路の接続を行い、地域間を結ぶ幹線道路の整備を推進することが必要です。

観光地の活性化としては、箕輪城跡、芝桜公園、箕郷梅林、鳴沢湖などの各地域資源を連携し、観光・交流・アメニティ拠点としての魅力を高めていくことが必要です。

(2) 地域の目標及び都市づくり方針

第6次総合計画における「歴史豊かな美しい郷と新しい発展が両立するゾーン」という位置づけを踏まえ、かつては箕輪城の城下町として栄えた歴史を伝えながら、高崎地域に隣接する山林と田園に囲まれた良好な自然が身近にある居住地として、暮らしの利便性を維持・向上する地域を目指します。この目標を実現するため、都市づくり方針を次のとおりとします。

1) 箕郷支所周辺的生活利便施設の集積や公共交通の維持確保

箕郷支所周辺を地域拠点として、生活利便施設の集積を図っていきます。また、公共交通網の維持確保、地域資源の活用などにより、賑わいの再生を目指します。

2) 宅地開発の適切な誘導による田園集落の保全

田園集落地では、高崎地域や群馬地域に隣接する区域で小規模な宅地開発などが進行しており、都市計画制度の活用により、農地や営農環境を保全し、既存の集落と農地の調和を図りながら、適正かつ計画的な土地利用を誘導します。

3) 箕郷梅林や箕輪城跡等の豊富な観光資源を生かした地域の活性化

箕郷梅林は優良農地として保全するとともに、箕輪城跡、芝桜公園、鳴沢湖など、豊富な観光資源との連携により、観光・交流・アメニティ拠点としての拠点性を高め、地域の活性化を図ります。

(3) 土地利用の方針

1) 用途地域の指定がある区域（都市機能誘導区域）

- ・箕郷支所周辺、矢原宿周辺、（都）城東幹線（（主）高崎東吾妻線）沿道については、地域商業地として、地域住民の日常生活を支える様々な施設の誘導を図ります。

2) 用途地域の指定がある区域

- ・既存の工業・流通業務地については、周辺環境と調和した土地利用を図ります。

3) 用途地域の指定がない区域

- ・既存工業団地（箕郷、向滝）については、産業集積拠点とし、周辺土地利用との調和を図るとともに、機能の更新を促進します。
- ・（都）箕郷幹線（西毛広域幹線道路）沿道については、無秩序な開発を抑制するため、用途地域の指定等を検討します。
- ・田園集落地では、小規模な宅地開発などによるスプロール化が進行しているため、無秩序な宅地開発などを抑える土地利用の誘導を図ります。
- ・鳴沢湖や榛名白川などの自然活用保全地は、保全や活用を促す整備を推進し、地域住民の憩いの場の形成を図ります。
- ・山林については、保安林、風致地区、特別緑地保全地区などの指定を検討し、良好な自然環境の保全を促進します。

(4) 都市整備等の方針

1) 産業集積・振興の方針

- ・箕郷梅林などの農業資源を活用するため、販路拡大への取組の検討や、観光資源としての活用を検討します。
- ・観光地へのアクセスを向上させるために、公共交通等の多様な移動手段の活用や道路整備を行い、特に観光名所への直通バスやシャトルサービス等の導入を検討し、観光客が訪れやすいまちづくりを行います。
- ・観光案内所や多言語対応の案内板を整備し、外国人観光客にも配慮した環境づくりを行います。
- ・地域商業地の活性化のため、公共交通機関の充実や駐車場の整備等を行い、訪れやすい環境を整えます。

2) 道路・交通網整備の方針

① 道路

【主要幹線道路】

- ・地域の南北軸となる（都）城東幹線（（主）高崎東吾妻線）、（都）大手中央通り線（（主）高崎安中渋川線）の整備を促進し、高崎地域及び群馬地域との連絡及び観光・交流・アメニティ拠点との連絡を強化します。
- ・地域の東西軸となる（都）中央幹線の整備を促進し、群馬地域との連絡を強化します。
- ・（都）榛名渋川線（（主）高崎東吾妻線・（主）高崎安中渋川線）の整備を促進し、地区内交通の円滑化を図ります。

【幹線道路】

- ・地域の南北軸となる（都）柏木沢線（（県）柏木沢大八木線）の整備を促進し、高崎地域及び群馬地域との連絡を強化します。
- ・地域の東西軸となる（都）富岡生原線（（県）箕郷板鼻線）の整備を促進し、群馬地域との連絡を強化します。
- ・（都）榛名白川線の整備を促進し、地区内交通の円滑化を図ります。
- ・（県）箕郷板鼻線の整備を促進し、榛名地域との連絡を強化します。
- ・（県）榛名山箕郷線の整備を促進し、観光・交流・アメニティ拠点との連絡を強化します。

【地域幹線道路】

- ・白川橋の橋梁架け替え整備を推進し、地区内交通の円滑化を図ります。
- ・（都）城南線、（都）矢原生原線の整備を促進し、地区内交通の円滑化を図ります。

【日常生活道路】

- ・観光・交流・アメニティ拠点や周辺史跡をネットワークする遊歩道を検討します。
- ・地域拠点では、ユニバーサルデザインの導入・促進により、円滑で快適な歩行空間の形成を図ります。

② 公共交通

バス交通の利便性向上と効率化を図りながら、多様な移動手段を活用し、公共交通網の維持確保に努めます。

3) 下水道・河川整備の方針

- ・公共下水道は、上芝、下芝地区等の用途地域の指定がある区域を中心に整備が進んでおり、周辺の計画区域も継続的に整備の推進を図ります。

4) 公園・緑地整備の方針

- ・土地利用に応じた緑化や公共公益施設の緑化を積極的に進め、花と緑あふれる街並みをつくります。
- ・箕輪城跡の史跡公園整備を推進し、旧城下町のたたずまいを生かした街並み整備とともに、周辺地域と一体となった街並みの整備及び緑化などの推進を図り、各地域資源との連携強化を図ります。
- ・様々な利用の拠点となる公園緑地や身近な公園緑地は、特色ある緑のオープンスペースとして適正に検討します。
- ・市民が緑に親しむ機会を増やし、緑を大切に思う心を育むとともに、具体的な参加の場を確保する仕組みなどを検討します。
- ・ふれあい公園等の緑地保全に努めます。
- ・箕郷多目的運動場（仮称）の整備を推進します。
- ・郷土の基盤となる森林、農地などの多様な緑を将来にわたり、守り育て、活用していきます。

5) 景観形成の方針

- ・城下町の名残をとどめる矢原宿や歴史文化資源を生かしたまちづくりを進め、地域の求心性を高めます。
- ・地域にゆかりのある歴史文化資源や周辺の景観を守り、次の世代へ伝えます。
- ・住宅地の緑化を推進し、宅地開発行為の際はオープンスペースなどを工夫したゆとりある街並みの形成を図ります。
- ・地域に残る伝統的な田園・集落景観を守ります。
- ・箕輪城跡や箕郷梅林、榛名南麓スカイライン（フルーツライン）などからの眺望や見晴らしを守ります。
- ・芝桜公園や鳴沢湖周辺における水と緑の豊かな景観を形成します。
- ・箕郷梅林や芝桜公園などの観光地に通じる道路沿道では、来訪者にわかりやすく魅力的な景観の形成を図ります。

6) 防災・災害に対する方針

- ・災害時の避難、消防、救護活動等に寄与する道路、公園等の公共施設の整備を図るなど防災に配慮したまちづくりを検討します。

4-6 榛名地域

(1) 地域の現状と課題

1) 地域の概況

榛名地域は、榛名山麓の南面に位置し、北部エリアには榛名湖やその周辺を取り囲む外輪山、また国の重要文化財に指定されている榛名神社があります。

南部エリアには西から東に鳥川が流れ、その両側にある山間地域では、東日本一の生産を誇る梅をはじめ、梨、桃、プラムなどの果樹栽培が盛んです。

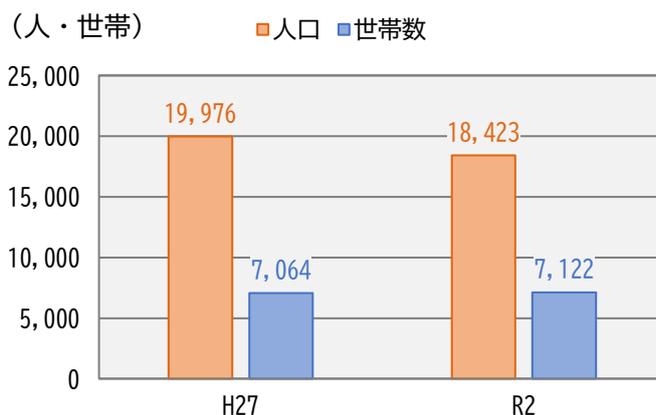
第6次総合計画では、豊富な観光資源と農産物を生かした観光交流ゾーンに位置づけられています。

■ 榛名地域の人口・世帯数

	H27	R2	増減
人口	19,976	18,423	-1,553
対市割合	5.4%	4.9%	-0.4%
世帯数	7,064	7,122	58
対市割合	4.7%	4.4%	-0.3%

資料：国勢調査

■ 榛名地域の人口・世帯数の変化



資料：国勢調査

2) 土地利用の現況

榛名地域全域は、非線引き都市計画区域に指定されています。

(都)上里見下里見線(国道406号)が地域の軸となり、沿道には商業地、工業地、住宅地が分布しています。住宅地の後背地には主に農地が広がっています。

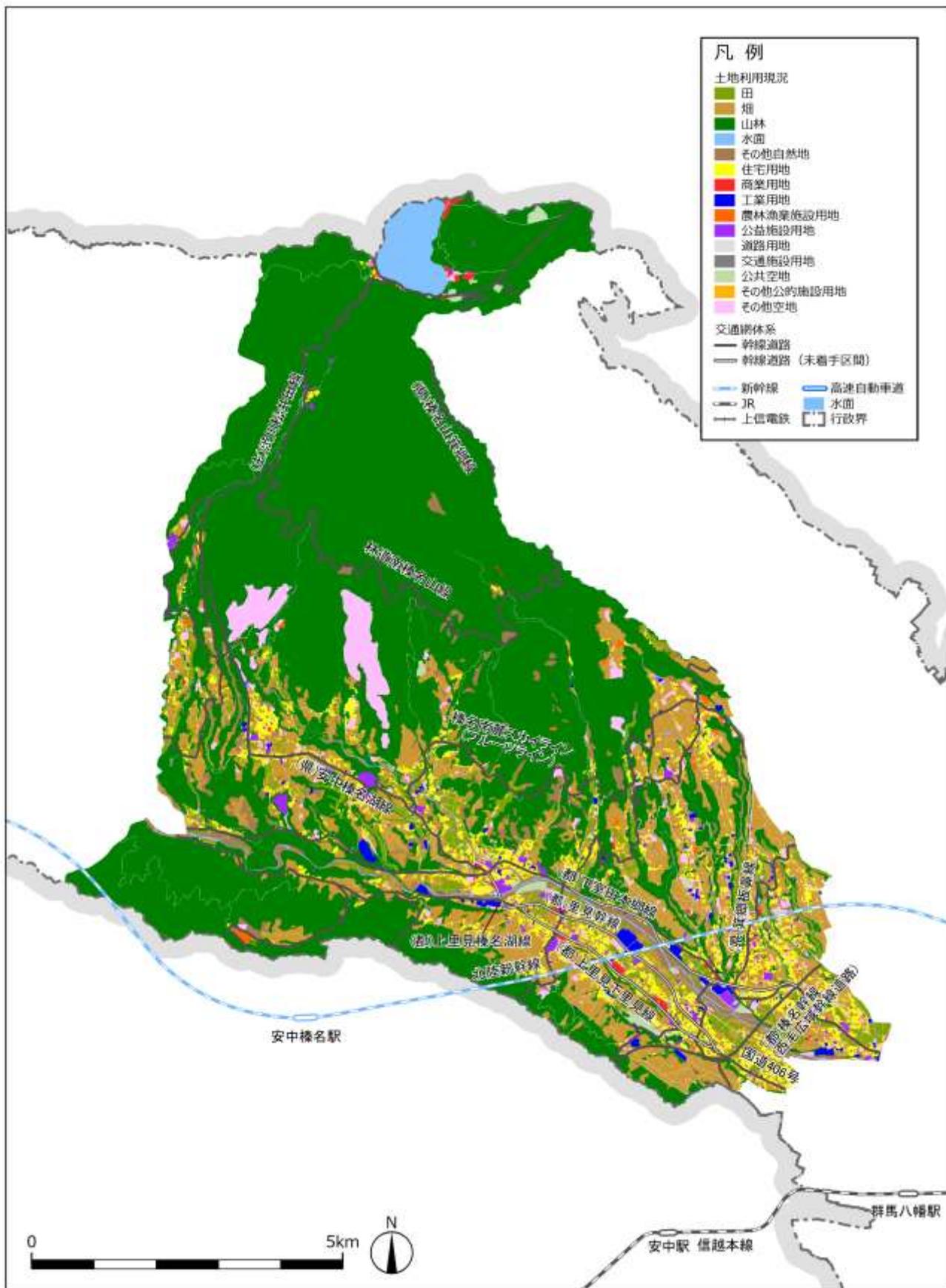
地域北側の榛名湖周辺に、商業地や公益施設地が立地し、観光レクリエーション地として土地利用が図られています。

榛名支所周辺に、公共サービス施設が集積していますが、地域拠点は、国道406号沿いの商業施設周辺にも形成されつつあります。

■ 榛名山・榛名湖



■ 榛名地域の土地利用現況図



※その他空地は、ゴルフ場や太陽光発電、平面駐車場等

資料：令和3年度都市計画基礎調査

3) 基盤整備の状況

榛名地域内の都市計画道路の整備率は約 11%となっており、高崎市全域の整備率 50.9%を大きく下回っています。

都市計画公園は、1箇所、1.1ha が計画されており、供用されています。

■ 榛名地域の都市施設整備状況

区分	都市計画道路		種別	都市計画公園			
	延長 (m)	割合		計画		供用済み	
			箇所	ha	箇所	ha	
計画延長	21,340	100%	—	—	—	—	
整備済み	2,338	10.9%	1	1.1	1	1.1	
事業中	1,912	9.0%	—	—	—	—	
未整備	17,090	80.1%	—	—	—	—	
			—	—	—	—	
			—	—	—	—	
			—	—	—	—	
			—	—	—	—	
			—	—	—	—	
			1	1.1	1	1.1	

資料：高崎市 令和6年3月末時点

4) 地域の課題

榛名湖周辺、榛名神社周辺は、広域的な観光・交流・アメニティ拠点となりうる優れた歴史的景観資源であり、これを活用したまちづくりが今後必要です。

また、産業・観光振興として期待のかかる榛名南麓スカイライン（フルーツライン）の事業促進を図り、総合的な地域振興施策の推進が重要です。

公共サービス施設が集積している榛名支所を中心とした旧市街地に比べ、国道406号沿道の商業施設周辺に地域拠点が移りつつあります。支所周辺の道路改良に伴う中心部の再編成とあわせ検討が必要です。

烏川流域の高崎地域隣接部では、小規模な宅地開発などが進み、郊外部へのスプロール化が進んでいます。

榛名地域は山岳地域、山間地域から平坦地まで変化のある地域であり、地域内各所が土砂災害（特別）警戒区域に指定されているため、台風、集中豪雨等、による土砂災害への対策強化が必要です。また、烏川、滑川、榛名白川等の河川があるため、洪水災害への対策強化も必要です。

(2) 地域の目標及び都市づくり方針

第6次総合計画における「豊富な観光資源と農産物を生かした観光交流ゾーン」という位置づけを踏まえ、高崎地域に隣接する山林と田園に囲まれた良好な自然が身近にある居住地として、暮らしの利便性を維持・向上する地域であるとともに、榛名湖周辺等を中心とした広域からの観光交流が盛んな地域を目指します。

この目標を実現するため、都市づくり方針を次のとおりとします。

1) 榛名支所周辺の生活利便施設の集積や公共交通の維持確保

榛名支所周辺を地域拠点として、生活利便施設の集積を図っていきます。また、公共交通網の維持確保により、拠点性の強化を図ります。

2) 適切な宅地開発の誘導と田園集落及び丘陵部の果樹栽培農地の保全

田園集落地では、高崎地域と隣接する南東部及び用途地域が指定されている区域の周辺部で、小規模な宅地開発などが今後も進むことが予想されることから、都市計画制度の活用により、農地や営農環境を保全し、既存の集落と農地の調和を図りながら、適正かつ計画的な土地利用を誘導します。また、烏川沿い丘陵部の果樹栽培農地を保全し、営農環境の維持と振興を図るとともに、観光資源としての活用を促進します。

3) 榛名湖周辺、榛名神社周辺における賑わいの創出

榛名湖周辺、榛名神社周辺では、自然環境を保全するとともに、歴史的資源を生かした観光・交流・アメニティ拠点として集客力向上を図り、賑わい創出への誘導を図ります。

(3) 土地利用の方針

1) 用途地域の指定がある区域（都市機能誘導区域）

- ・ 榛名支所周辺地区は、公共サービス機能や商業施設がコンパクトに集積しているため、地域商業地として公共サービス機能と一体となった日常生活を支える商業施設の継続と誘導を図ります。

2) 用途地域の指定がある区域

- ・ 国道 406 号沿道の中里見町付近は、地域商業地として、地域住民の日常生活を支える様々な施設の誘導を図ります。
- ・ 既存工業団地（鳥井沢、鎧沢）については、産業集積拠点とし、周辺土地利用との調和を図るとともに、機能の更新を促進します。
- ・ （都）榛名幹線（西毛広域幹線道路）沿道については、流通、商業、業務などの沿道サービス施設や住宅と共存する施設を誘導するため、用途地域の変更を検討します。

3) 用途地域の指定がない区域

- ・ 既存工業団地（中里見、柳沢、滝山）については、産業集積拠点とし、周辺の土地利用との調和を図るとともに、機能の更新を促進します。
- ・ （都）榛名幹線（西毛広域幹線道路）沿道については、無秩序な開発を抑制するため、用途地域の指定等を検討します。
- ・ 烏川沿いの北部及び南部丘陵部の果樹園（フルーツ団地）、国道 406 号沿道（くだもの街道）、榛名南麓スカイライン（フルーツライン）沿道は、観光資源として活用を図るため、観光農業関連の施設などの立地誘導を図ります。
- ・ 高崎地域と隣接する地域では、宅地開発などが今後も進むと予想されることから、計画的な土地利用の誘導を図ります。
- ・ 東部の田園集落地では、宅地開発と果樹園や農地との調和を実現し、営農環境の維持が可能となる土地利用の誘導を図ります。
- ・ 烏川上流沿い丘陵部では、優良な農地を保全し、営農環境の維持と振興を図ります。
- ・ 榛名山とその南麓は、豊かな自然生態系を育てているため、自然資源の活用と保全を図ります。
- ・ 西南部の市有林は、ふるさとの森として保全活用を推進します。

(4) 都市整備等の方針

1) 産業集積・振興の方針

- ・ 榛名山周辺は、自然と魅力を生かしたレクリエーション基地としての整備を推進します。
- ・ 榛名湖アーティスト・レジデンスを通じて、屋内外の芸術家等との交流を創出し、本市の魅力を発信します。
- ・ 榛名湖上ライブシアタロン（仮称）を整備し、榛名湖畔の新たな観光資源とします。
- ・ 観光地へのアクセスを向上させるために、公共交通等の多様な移動手段の活用や道路整備を行い、特に観光名所への直通バスやシャトルサービス等の導入を検討し、観光客が訪れやすいまちづくりを行います。
- ・ 観光案内所や多言語対応の案内板を整備し、外国人観光客にも配慮した環境づくりを行います。

2) 道路・交通網整備の方針

① 道路

【主要幹線道路】

- ・都市間、地域間を結ぶ（都）榛名幹線（（主）前橋安中富岡線（西毛広域幹線道路））の整備を促進します。
- ・地域の東西軸となる（都）里見幹線、（都）上里見下里見線（国道406号）の整備を促進し、高崎地域及び倉淵地域との連絡を強化します。
- ・（都）下室田本郷線（（主）あら町下室田線）、（都）上里見榛名湖線（国道406号）の整備を促進し、地域拠点周辺の交通の円滑化を図ります。
- ・（主）渋川松井田線の整備を促進し、観光・交流・アメニティ拠点への連絡を強化します。

【幹線道路】

- ・（県）箕郷板鼻線の整備を促進し、箕郷地域との連絡を強化します。
- ・（県）安中榛名湖線の整備を促進し、観光・交流・アメニティ拠点への連絡を強化します。

【地域幹線道路】

- ・榛名湖周遊道路の整備を促進し、地区内交通の円滑化を図ります。

【日常生活道路】

- ・社家町から榛名湖へのハイキングコースや榛名湖畔を散策できる遊歩道の整備を促進します。
- ・地域拠点では、ユニバーサルデザインの導入・促進により、円滑で快適な歩行空間の形成を図ります。
- ・烏川沿いのサイクリングロードを維持・保全します。

② 公共交通

- ・バス交通の利便性向上と効率化を図りながら、多様な移動手段を活用し、公共交通網の維持確保に努めます。

3) 下水道・河川整備の方針

- ・公共下水道は、里見、本郷地区等の用途地域の指定がる区域を中心に整備が進んでおり、周辺の計画区域も継続的に整備の推進を図ります。
- ・烏川沿いの水辺空間の保全と親水護岸の整備などにより、水辺のレクリエーションゾーンとしての活用を図ります。

4) 公園・緑地整備の方針

- ・土地利用に応じた緑化や公共公益施設の緑化を積極的に進め、花と緑あふれる街並みをつくります。
- ・烏川公園等の緑地保全に努めます。
- ・様々な利用の拠点となる公園緑地や身近な公園緑地は、特色ある緑のオープンスペースとして適正に検討します。
- ・市民が緑に親しむ機会を増やし、緑を大切に思う心を育むとともに、具体的な参加の場を確保する仕組みなどを検討します。
- ・榛名湖周辺環境の整備を推進し、文化交流・地域活性の場を創出します。
- ・郷土の基盤となる森林、農地などの多様な緑を将来にわたり、守り育て、活用していきます。

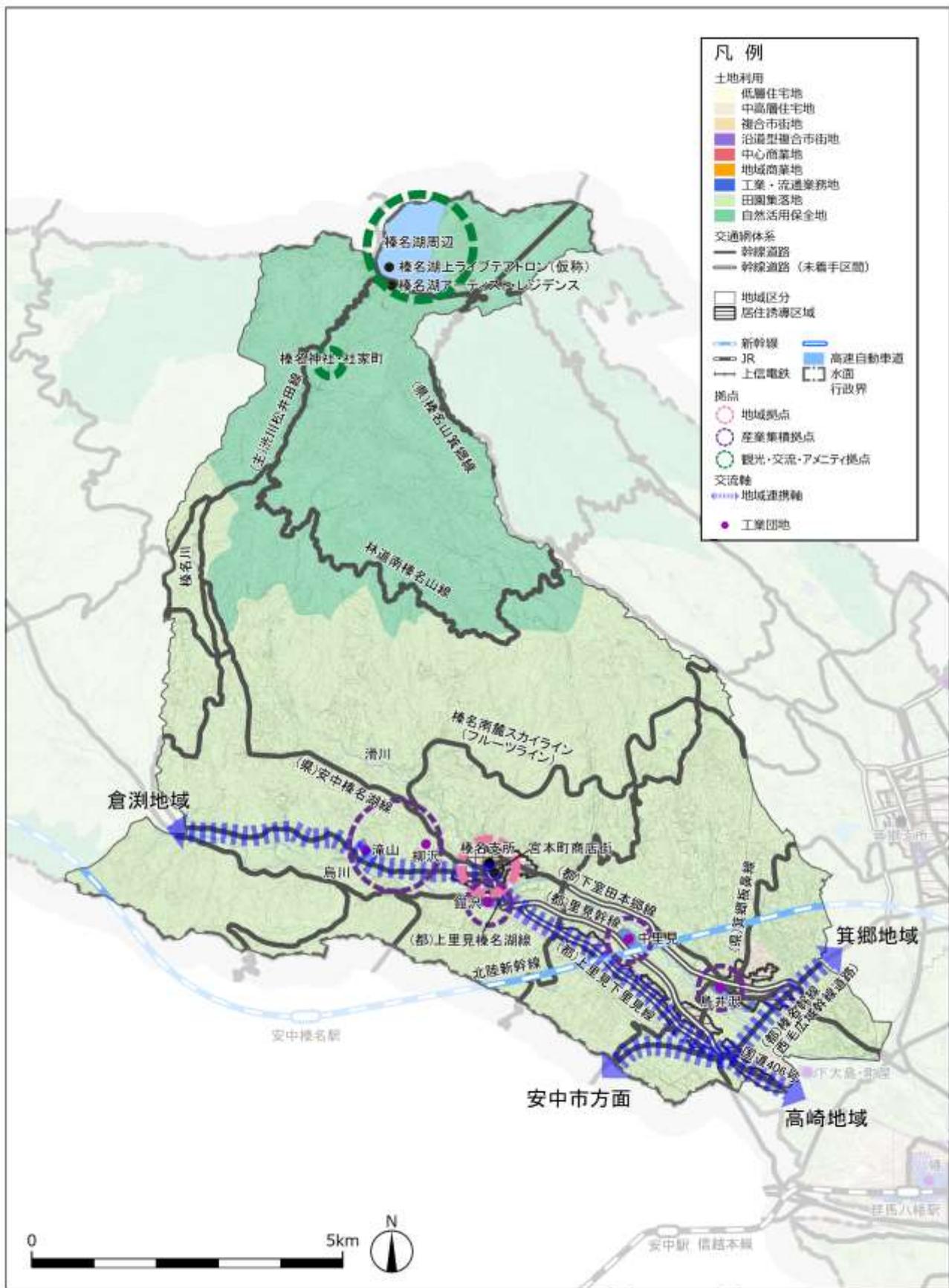
5) 景観形成の方針

- ・宮本町商店街ではふれあいのある商店街景観を形成し、まちの求心性を高めます。
- ・水と緑の豊かな榛名山一帯の自然景観を守ります。
- ・榛名神社と門前町である社家町（榛名山町）の街並みを生かしたまちづくりを進めます。
- ・榛名山麓や里見丘陵への眺望や市街地への見晴らしを守ります。
- ・梅林や果樹園、樹林地と一体となった美しい農山村風景を守ります。
- ・信州街道周辺では、地域の特産物や伝統的建造物を生かした景観の形成を図ります。
- ・地域にうるおいを与える烏川の水辺景観を守ります。
- ・住宅地では、周辺の自然や田園・集落景観に配慮した街並みの形成を図ります。

6) 防災・災害に対する方針

- ・災害時の避難、消防、救護活動等に寄与する道路、公園等の公共施設の整備を図るなど防災に配慮したまちづくりを検討します。
- ・土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域に指定されている地区の対応の検討を図ります。

■ 榛名地域の整備方針図



4-7 吉井地域

(1) 地域の現状と課題

1) 地域の概況

吉井地域は、市の南東部に位置し、日本三古碑の一つ、多胡碑のある地として知られ、また、古武道の馬庭念流の伝承の地でもあります。

地域の中央部には、中山道の脇往還である上州姫街道（現在の国道 254 号）が東西に走り、吉井藩の中心、吉井宿として発展を遂げてきました。

高崎・下仁田間を結ぶ上信電鉄上信線が地域を横断し、3つの駅が設置されています。

吉井駅を中心とする市街地の南を東西に上信越自動車道が通り、吉井インターチェンジがあります。現在、市の中心部へと通じる都市計画道路の整備も進み、今後高崎地域との連絡が強化されることが期待されます。

第6次総合計画では、首都圏に最も近い産業と文化福祉の振興ゾーンに位置づけられています。

■ 吉井地域の人口・世帯数

	H27	R2	増減
人口	23,864	23,369	-495
対市割合	6.4%	6.3%	-0.2%
世帯数	8,726	9,182	456
対市割合	5.8%	5.7%	-0.1%

資料：国勢調査

■ 吉井地域の人口・世帯数の変化

(人・世帯)

■人口 ■世帯数



資料：国勢調査

2) 土地利用の現況

吉井地域全域は、非線引き都市計画区域に指定されています。

(都) 国道 254 号線及び(都) 川内池線（(主) 高崎・神流・秩父線）の沿道に商業地、住宅地が立地しています。

吉井駅周辺には、保健センター、図書館、文化会館等の公益施設が集積しています。

地域北側は、ゴルフ場、化学製品工場、住宅団地、陸上自衛隊分屯地などが立地しており、上信越自動車道の地域南側は、山林が占めています。

工業団地は、地域内各所に立地しています。

■ 念流道場



3) 基盤整備の状況

吉井地域内の都市計画道路の整備率は約 25%となっており、高崎市全域の整備率 50.9%を下回っています。

都市計画公園は、7箇所、18.75ha が計画されており、内 18.04ha が供用されています。

■ 吉井地域の都市施設整備状況

区分	都市計画道路		種別	都市計画公園			
	延長 (m)	割合		計画		供用済み	
箇所			ha	箇所	ha		
計画延長	32,370	100%	街区公園	3	0.75	3	0.74
整備済み	8,005	24.7%	近隣公園	2	2.3	2	2.3
事業中	2,904	9.0%	地区公園	1	4.4	1	4.4
未整備	21,461	66.3%	総合公園	—	—	—	—
			運動公園	1	11.3	1	10.6
			広域公園	—	—	—	—
			特殊公園	—	—	—	—
			合計	7	18.75	7	18.04

資料：高崎市 令和 6 年 3 月末時点

4) 地域の課題

市内の他地域に比べて、高速道路をはじめ幹線道路や公共交通が集積している地域であることから、その立地の優位性を活用しなければなりません。（都）川内池線に沿道商業施設の立地が進み、商業地が形成されている一方で、吉井駅周辺及び（都）国道 254 号線沿道の旧市街地では人口が減少しており、既存の商店街には空き店舗が目立ち、周辺部でも日常生活を支える商業施設が不足しています。また、丘陵地にある南陽台住宅団地も同様に、周辺部に日常生活を支える商業がなく、高齢世帯が多く、生活利便施設への交通手段が課題です。

（都）国道 254 号線は、大型車両などの交通量が多い幹線道路ですが、歩道などの整備は十分に進められていません。また、十分な幅員の地域幹線道路や日常生活道路が不足しています。

多胡碑や多胡郡正倉跡などの歴史遺産や、牛伏山や鑄川などの豊かな自然環境もあり、地域の活性化を図るため、さらに活用することが必要です。

(2) 地域の目標及び都市づくり方針

第6次総合計画における「首都圏に最も近い産業と文化福祉の振興ゾーン」という位置づけを踏まえ、身近に豊かな水辺と里山があり、上州姫街道の吉井宿をはじめとした歴史を伝えながら、暮らしの利便性を維持・向上する地域を目指します。

この目標を実現するため、都市づくり方針を次のとおりとします。

1) 吉井駅周辺における生活利便施設の集積や公共交通網の維持確保

吉井駅周辺は、地域拠点として生活利便施設の集積や公共交通網の維持確保により、拠点性の強化を図ります。また、地域拠点に隣接する区域については、用途地域に従った土地利用の誘導を図ります。

2) 歩行者等が快適に移動できる交通環境の形成

(都) 国道254号線の通過交通が地域の中心部へ流入することを抑え、歩行者などが快適に移動できる地域拠点の形成を目指します。

3) 歴史文化資源を結ぶ散策道の形成

鐺川や大沢川の水辺空間、里山や水田などの農村景観、多胡碑や馬庭念流道場など、自然環境や歴史文化資源を活用するため、地区ごとの日常生活道路の整備とあわせて、歴史散策道としてネットワーク化を推進します。

4) 営農環境、森林環境の保全と活用

田園集落地では、馬庭駅の東部や西吉井団地の東部は、農地と調和する住宅地の形成を図り、営農環境が維持できる土地利用を誘導します。その他の田園集落地では、営農環境の維持と振興を図るとともに、観光資源としての活用を促進します。

北部の自然活用保全地では、隣接する観音山公園などの観光・交流・アメニティ拠点と連携し、森林資源や農業資源を持続的に活用、保全を行います。一方、南部の自然活用保全地では、牛伏山や朝日岳（多胡美人）、東谷溪谷などの自然環境を活用する遊歩道の整備などを図り、レクリエーションや憩いの場としての機能を高めます。

(3) 土地利用の方針

1) 用途地域の指定がある区域（都市機能誘導区域）

- ・吉井駅周辺の吉井支所や吉井保健センターを含む地域は、地域商業地及び複合市街地として位置づけ、公共サービス機能などを充実・集約させコンパクトな拠点を形成します。
- ・（都）川内池線沿道は、地域商業地として日常生活を支える商業機能が継続できるよう推進していきます。
- ・上信電鉄上信線の北側の住宅地は、中高層住宅地と位置づけ、良好な居住環境を維持するため、地区計画制度などの活用を検討します。

2) 用途地域の指定がある区域

- ・（都）国道 254 号線沿道は、地域商業地及び沿道型複合市街地と位置づけ、地域住民の日常生活を支える商業施設の誘導を図ります。
- ・（都）吉井北通り線沿道は、流通、商業、業務などの沿道サービス施設や住宅と共存するため、用途地域の変更を検討します。
- ・西吉井駅を中心とした生活拠点については、西吉井団地を低層住宅地と位置づけるとともに、駅周辺を複合市街地として日常生活を支える施設の立地を誘導します。
- ・南陽台の住宅地については、戸建住宅を中心とした低層住宅地として、良好な居住環境の維持を図るとともに、複合市街地に生活利便施設の誘導を検討します。

3) 用途地域の指定がない区域

- ・吉井インターチェンジ及び甘楽スマートインターチェンジ周辺については、産業集積拠点として、交通の利便性を生かした土地利用を誘導し、周辺環境と調和した工業・流通業務地の形成を図ります。
- ・既存工業団地（吉井、吉井本郷、吉井多比良、吉井岩井）については、産業集積拠点とし、周辺の土地利用との調和を図るとともに、機能の更新を促進します。
- ・（都）矢田川内線沿道については、道路供用開始に伴い土地利用に変化が生じることが予想されることから、無秩序な開発を抑制するため、用途地域の指定等を検討します。
- ・（都）吉井北通り線沿道については、無秩序な開発を抑制するため、用途地域の指定等を検討します。
- ・西吉井団地の東側については、周辺農地と調和した良好な住宅地として、既存団地と一体となる整備を誘導します。
- ・馬庭駅を生活拠点と位置づけ、馬庭駅周辺については、良好な住環境の形成を図ります。
- ・高崎市一般廃棄物最終処分場については、埋め立て処分後の跡地利用を検討します。
- ・ゴルフ場や廃棄物最終処分場については、水質悪化の防止など、周辺環境の維持保全を図ります。
- ・牛伏山や朝日岳をはじめとする東谷及びその周辺の自然活用保全地では、森林資源の維持保全に努めます。

(4) 都市整備等の方針

1) 産業集積・振興の方針

- ・吉井インターチェンジ及び甘楽スマートインターチェンジを生かし、インターチェンジ周辺を産業流通の拠点として整備を図ります。
- ・牛伏山を観光地としての魅力を高めるため、牛伏山を花で囲むプロジェクトなどを通して推進していきます。
- ・観光地へのアクセスを向上させるために、公共交通等の多様な移動手段の活用や道路整備を行い、特に観光名所への直通バスやシャトルサービス等の導入を検討し、観光客が訪れやすいまちづくりを行います。
- ・観光案内所や多言語対応の案内板を整備し、外国人観光客にも配慮した環境づくりを行います。

2) 道路・交通網整備の方針

① 道路

【主要幹線道路】

- ・本市の南の玄関口となる吉井インターチェンジへアクセスする（都）矢田岩崎線（(主)高崎神流秩父線）の整備を促進し、高崎地域との連絡を強化します。
- ・（都）吉井北通り線（国道254号甘楽吉井バイパス）の整備を促進し、地域の中心部に流入する通過交通を抑制するとともに、藤岡市方面及び甘楽町・富岡市方面との連絡を強化します。
- ・地域の中心を通る（都）国道254号線の整備を促進し、歩行者の安全を確保します。
- ・上信越自動車道以南の（主）高崎神流秩父線の整備を促進し、地域拠点との連絡を強化します。
- ・（主）神田吉井停車場線の整備を促進し、藤岡市方面との連絡を強化します。

【幹線道路】

- ・（都）吉井駅南口線（(主)神田吉井停車場線）の整備を推進し、吉井駅へのアクセス向上とともに、地区内交通の円滑化を図ります。
- ・（都）片山田島堰口線（(県)金井高崎線）の整備を促進し、甘楽町・富岡市方面との連絡を強化します。

【地域幹線道路】

- ・高崎地域との連絡を強化するため、（県）後賀山名停車場線の整備を検討します。
- ・（都）吉井駅北口線、（都）吉井仲通り線の整備を推進し、吉井駅へのアクセス向上とともに、地区内交通の円滑化を図ります。
- ・（都）塩川池線の整備を推進し、地区内交通の円滑化を図ります。
- ・（都）片山長根線の整備を促進し、甘楽町・富岡市方面との連絡を強化します。
- ・（都）矢田上岩崎線の整備を促進し、吉井インターチェンジから地域拠点への通過交通の流入を抑制します。

【日常生活道路】

- ・地域拠点では、ユニバーサルデザインの導入により、円滑で決適な歩行空間の形成を図ります。
- ・馬庭駅及びその周辺の生活拠点では、ユニバーサルデザインの導入により、円滑で快適な歩行空間

の形成を図ります。

- ・ 鑓川及び大沢川沿いに、サイクリングロードの整備を検討します。

② 公共交通

- ・ 上信電鉄上信線を公共交通の軸とし、利用者の利便性の向上を促進します。
- ・ 地域拠点の吉井駅及びその周辺と、多胡、岩平、入野などの地域内各所を連絡するよしいバスの利便性向上と効率化を図りながら、多様な移動手段を活用し、公共交通網の維持確保に努めます。

3) 下水道・河川整備の方針

- ・ 公共下水道は、用途地域の指定がある区域を中心に整備が進んでおり、周辺の計画区域も継続的に整備の推進を図ります。

4) 公園・緑地整備の方針

- ・ 土地利用に応じた緑化や公共公益施設の緑化を積極的に進め、花と緑あふれる街並みをつくります。
- ・ 様々な利用の拠点となる公園緑地や身近な公園緑地は、特色ある緑のオープンスペースとして適正に検討します。
- ・ 市民が緑に親しむ機会を増やし、緑を大切に思う心を育むとともに、具体的な参加の場を確保する仕組みなどを検討します。
- ・ 吉井中央公園は、レクリエーション施設のほか、避難場所としての活用にも努めます。
- ・ 小串のカタクリの群生地を保全を図ります。
- ・ 鑓川の河川敷の水辺を生かした親水公園の整備を促進し、大沢川などの身近な河川とともに水辺空間の保全を図ります。
- ・ 郷土の基盤となる森林、農地などの多様な緑を将来にわたり、守り育て、活用していきます。

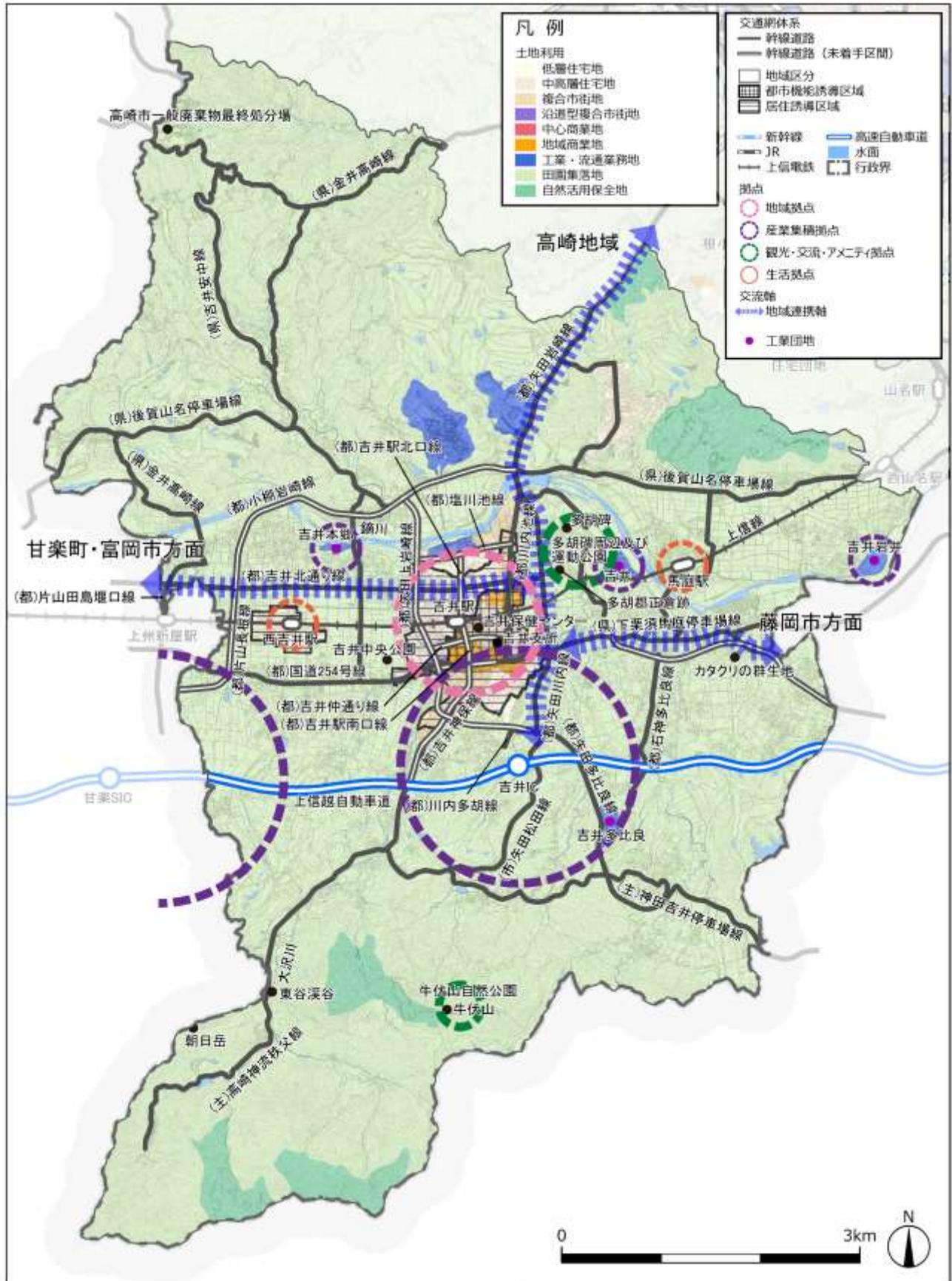
5) 景観形成の方針

- ・ 古代のロマンを感じさせる多胡碑や多胡郡正倉跡など、地域の歴史を物語る歴史文化資源を保全し、景観形成に活用します。
- ・ 吉井藩の名残をとどめる上州姫街道沿いの歴史的な街並みの保全を図ります。
- ・ 鑓川とその周辺の、水と緑の豊かな田園景観を守ります。
- ・ 豊かな自然と調和した商業・業務地景観の形成と住環境の保全を図ります。
- ・ 牛伏山、牛伏丘陵からの豊かな眺望を守ります。
- ・ 地域の貴重な緑を保全するとともに豊かな公共空間を創出します。

6) 防災・災害に対する方針

- ・ 災害時の避難、消防、救護活動等に寄与する道路、公園等の公共施設の整備を図るなど防災に配慮したまちづくりを検討します。
- ・ 急傾斜地崩壊危険区域に指定されている地区の対応の検討を図ります。

■ 吉井地域の整備方針図



4-8 倉渕地域

(1) 地域の現状と課題

1) 地域の概況

倉渕地域は、本市の西部に位置します。烏川の源流があり、鼻曲山、角落山などの豊かな山々に囲まれた地域です。古くから「草津街道」の宿場として栄えていました。川浦から三ノ倉、水沼の烏川沿いには、豊かな田園が広がり、北部の鳴石・相満地区では有機農業を主体とした高原野菜などの栽培が盛んです。また、くらぶち英語村では、全国から小中学生が1年単位で約20名留学しており、農業体験や地域行事等へ参加し、地域との交流を図っています。

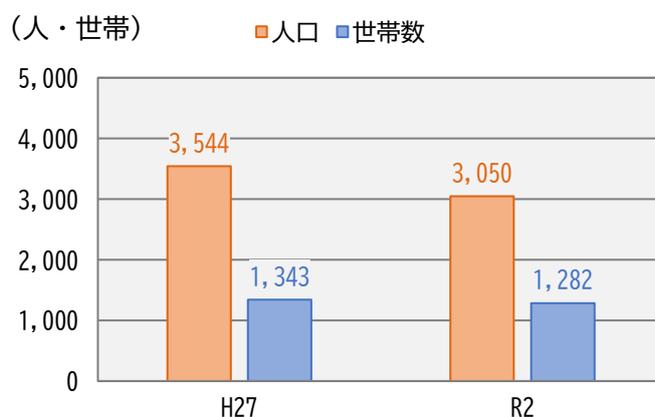
第6次総合計画では、恵まれた自然環境を守り生かす自然共生ゾーンに位置づけられています。

■ 倉渕地域の人口・世帯数

	H27	R2	増減
人口	3,544	3,050	-494
対市割合	1.0%	0.8%	-0.2%
世帯数	1,343	1,282	-61
対市割合	0.9%	0.8%	-0.1%

資料：国勢調査

■ 倉渕地域の人口・世帯数の変化



資料：国勢調査

2) 土地利用の現況

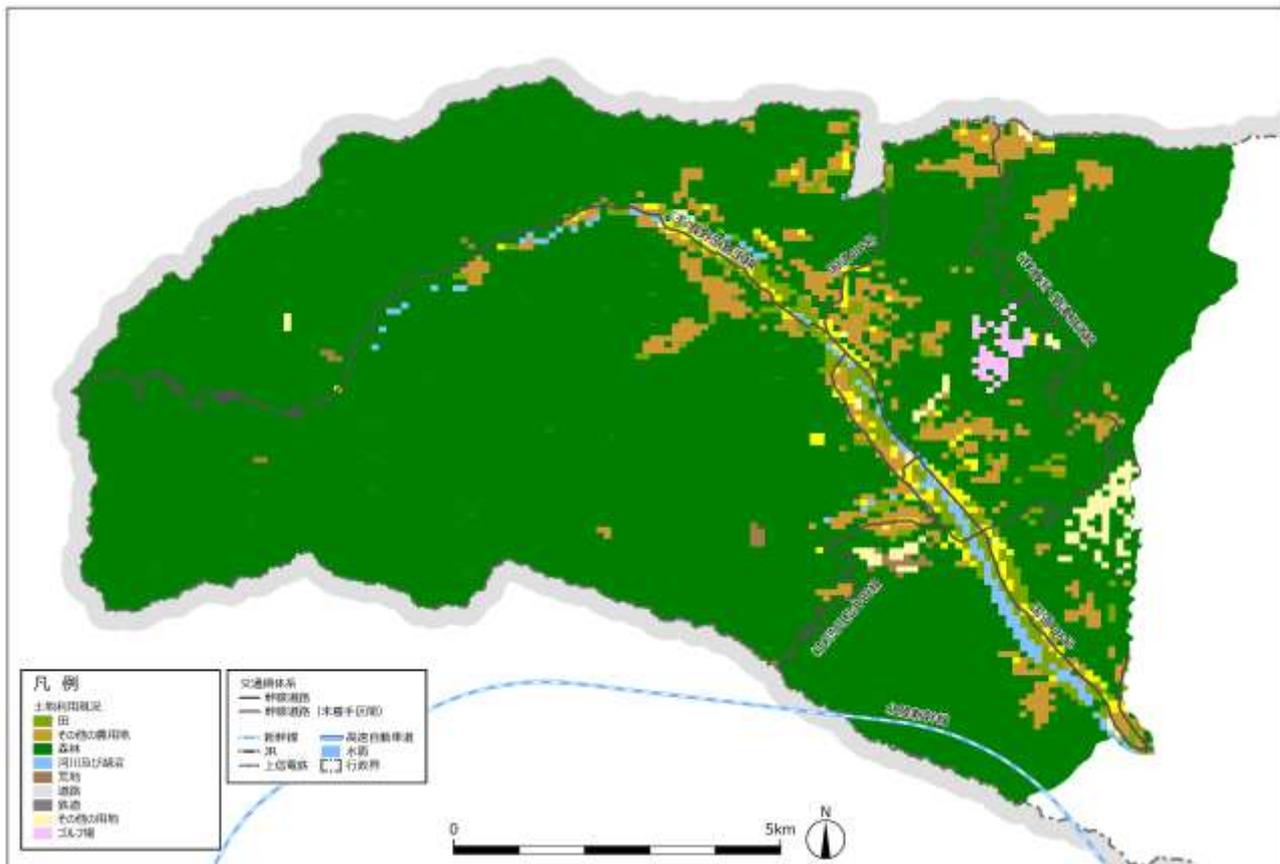
倉渕地域全域は、都市計画区域外となっています。

国道406号が地域の軸となり、その沿道に住宅、公共施設、商業施設などが立地しています。その後背地には主に農地及び山林が広がっています。

■ くらぶち小栗の里



■ 倉渚地域の土地利用現況図



※倉渚地域は、都市計画区域外のため、都市計画基礎調査の対象外となっています。国土数値情報の土地利用細分メッシュデータを用いて作成しています。

資料：国土数値情報

3) 基盤整備の状況

倉渚地域は都市計画区域外のため、都市計画道路や都市計画公園の指定がありません。国道 406 号が地域の幹線道路として役割を担っています。

また、東吾妻町に、一般県道 川原畑大戸線 大柏木川原湯トンネル（約 3 km）が開通し、八ッ場ダム（長野原町）や草津方面への所要時間が大幅に短縮されました。

4) 地域の課題

倉渚地域は人口減少が続いており、本市の中でも特に少子高齢化が顕著となっています。さらに、点在する集落では、高齢者のみの世帯が増加する可能性があります。

また、農林業では、担い手の高齢化や後継者不足等の課題を抱えており、農地や森林の荒廃が進んでいくおそれがあります。

(2) 地域の目標及び都市づくり方針

第6次総合計画における「恵まれた自然環境を守り生かす自然共生ゾーン」という位置づけを踏まえ、森林や河川、緑地などの豊かな自然環境に触れられるとともに、住民が支え合いの中で暮らし続けられる地域を目指します。

この目標を実現するため、都市づくり方針を次のとおりとします。

1) 豊かな自然環境と営農環境の保全

森林や河川、緑地など、豊かな自然環境、自然景観を保全・活用するとともに、営農環境の維持・育成を図ります。

2) 産業の創出

農林業を生かした産業を創出し、誰もが元気に過ごせる地域を目指します。

3) 倉渚支所周辺の地域拠点における生活利便施設の集積

倉渚支所周辺の地域拠点では、地域の持続的発展を目指すため、生活利便施設の集積を図るとともに、今後の開発状況を踏まえ、準都市計画区域の指定を検討します。

(3) 土地利用の方針

1) 地域商業地

・倉渚支所周辺の地域拠点は、公共サービス機能などを充実・集約させ、道の駅「くらぶち小栗の里」を中心とした商業施設の集積を図ります。

2) 田園集落地

・農地の集約化などを通して、営農環境を保全しながら、集落環境の維持と充実を進めていきます。

3) 自然活用保全地

・林業の基盤整備を推進し、森林の保全や育成を図ります。また、企業や市民による森林ボランティアの整備や森林体験学習など、森林の持つ多面的機能の活用を推進します。烏川や相間川などは、農地や森林と一体となった水辺景観の形成に努めます。

(4) 都市整備等の方針

1) 産業集積・振興の方針

- ・道の駅「くらぶち小栗の里」を拠点とした拡販体制の整備を図り、地域産業の拡大を検討します。
- ・地域の製造業の強化を図るとともに、新産業づくりと企業誘致に努めます。
- ・特産品開発や観光事業などと連携し、市民や観光客を惹きつける商業の振興を図ります。

2) 道路・交通網整備の方針

① 道路

- ・国道 406 号、(主) 渋川松井田線、(主) 長野原倉渕線の整備を促進し、吾妻・草津・軽井沢方面への観光ルートの形成に努めるとともに、周辺市町村との連携を強化します。
- ・地域拠点では、ユニバーサルデザインの導入・促進により、円滑で快適な歩行空間の形成を図ります。

② 公共交通

- ・バス交通の利便性向上と効率化を図りながら、多様な移動手段を活用し、公共交通網の維持確保に努めます。

3) 下水道・河川整備の方針

- ・集落が散在し地形が急峻であるため、低コストで導入しやすい合併処理浄化槽の普及を図り、烏川上流の良好な河川環境維持に努めます。

4) 公園・緑地整備の方針

- ・クラインガルテンの南部に位置する倉渕水沼公園内には、サッカー場、くらぶちこども天文台、トレイルランコース等が整備されており、市民と行政の連携により豊かな自然環境を生かした自然公園として活用します。
- ・郷土の基盤となる森林、農地などの多様な緑を将来にわたり、守り育て、活用していきます。

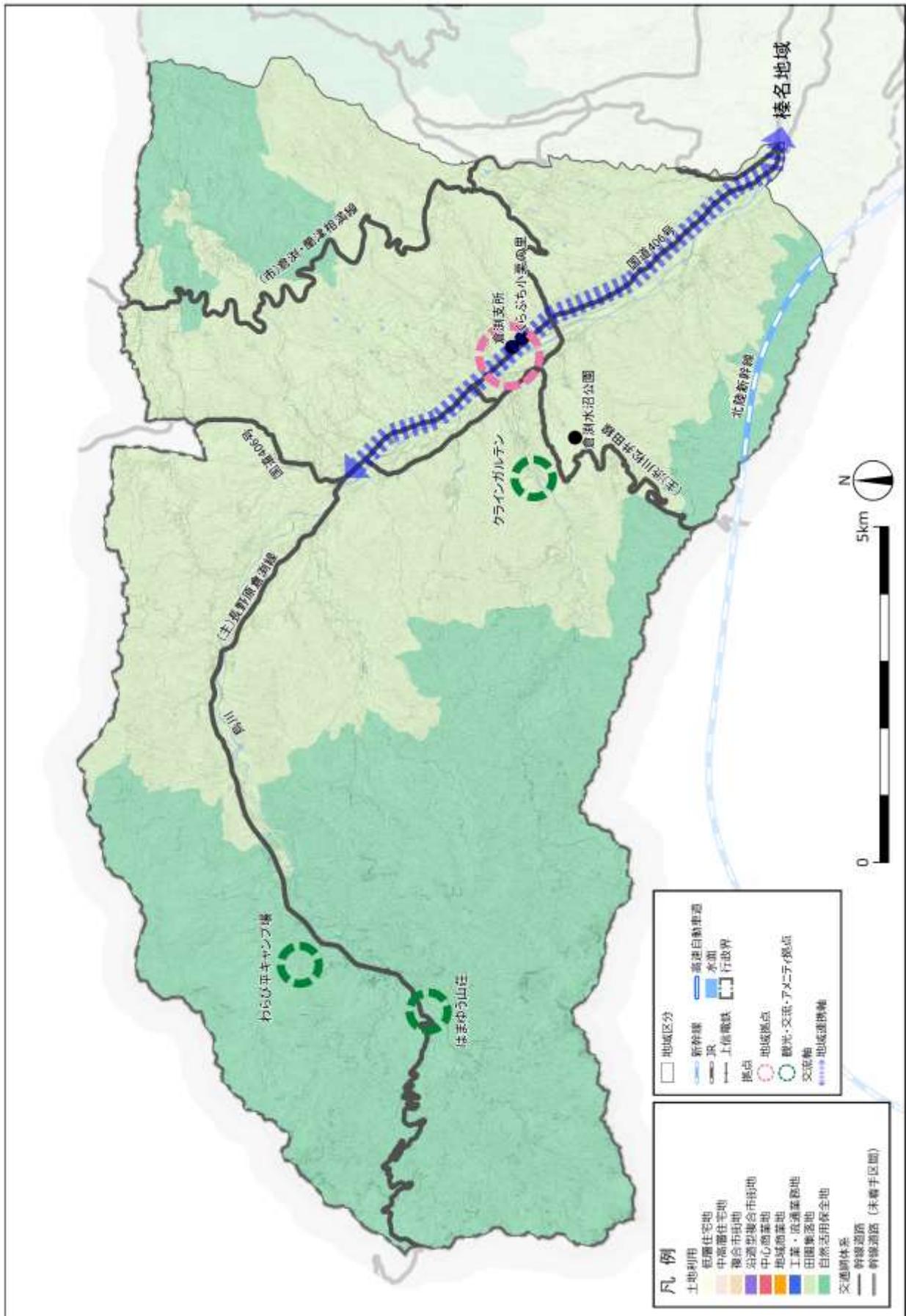
5) 景観形成の方針

- ・人々の農の営みがつくり出した美しい農山村景観を守ります。
- ・山間部や烏川からの眺望や見晴らしを守ります。
- ・清流を支える山岳の自然豊かな景観を守ります。
- ・信州街道や宿場町の名残をとどめる街並みや伝統的建造物などを守ります。
- ・地域で大切にされている歴史文化資源を守り、まちづくりに生かします。
- ・豊かな自然や農村風景を生かした観光地景観の形成を図ります。

6) 防災・災害に対する方針

- ・災害時の避難、消防、救護活動等に寄与する道路、公園等の公共施設の整備を図るなど防災に配慮したまちづくりを検討します。

■ 倉渚地域の整備方針図



第5章 都市計画マスタープランの実現化方策

高崎市の将来都市像の実現に向けて、効果的な施策の推進、協働による都市づくりの推進、都市計画マスタープランの見直しを行うことにより、行政と市民等が計画の内容を共有したうえで、具体的な取組を推進していきます。

5-1 効果的な施策の推進

(1) 関連分野における計画・事業との連携

都市計画マスタープランでは、土地利用、産業集積・振興、道路・交通、下水道・河川、公園・緑地、景観、防災・災害の各分野の方針を示しています。今後、各分野における都市空間を対象とした事業については、相乗効果を発揮するように連携を図り、総合的な視点から進めていきます。

そのため、各分野の計画等の策定及び見直しや、公共施設の廃止、統合、整備に当たっては、庁内会議等の場を活用して、庁内で横断的な連携をとり、計画段階から都市計画マスタープランの方針との整合を図ります。

(2) 都市計画制度の適切な運用

本市では、これまで都市計画区域、区域区分、用途地域、地区計画、都市施設の都市計画、立地適正化計画の都市機能誘導区域等、様々な都市計画制度を運用し、都市づくりを進めてきました。

一方で、本市の行政区域については、平成の市町村合併後に都市計画を見直した結果、線引き都市計画区域、非線引き都市計画区域、都市計画区域外の区域が併存しており、市内でも地域によって都市計画制度の運用の仕方が大きく異なります。今後は、宅地化等の動向を把握しながら、都市計画マスタープランに示した将来都市像を実現するための都市計画制度の適切な運用のあり方について、継続的に検討を進めていきます。

1) 区域区分の見直し

市街化区域と市街化調整区域を分ける区域区分（線引き）については、将来の人口や産業集積の変化に応じた市街地形成を図るため、定期的な線引きの見直しを行います。

2) 地域地区（用途地域等）の決定及び見直し

建築物の用途、建蔽率・容積率等を規制する用途地域については、道路整備の進捗や土地区画整理事業の見直し、新たな市街化区域編入にあわせて、計画的な決定や見直しを検討します。

また、都市計画マスタープランの土地利用方針と用途地域が乖離する区域については、適切な用途地域への見直しを検討します。

非線引き区域において用途地域を指定していない地域では、無秩序な宅地化を抑制するため、特定用途制限地域の活用等により、望ましくない用途の建築物の制限を検討します。

3) 地区計画の決定及び見直し

既に地区計画が決定、運用されている地区では、地区計画に定めた事項に基づき、建築・建替えなどの際には、届け出制度により適正な管理を行います。

住民等からの都市計画法等に基づく提案を受けた場合は、新たな地区計画の決定や、既存の地区計画の見直しに関する検討を行います。

また、郊外の住宅団地等については、まちのまとまりを維持し、良好な居住環境を図るため、地区計画制度の活用を検討します。

4) 都市施設の計画決定又は変更

道路、公園、下水道等の都市施設については、既に都市計画決定をしている施設の計画的な整備を進めるとともに、計画的に施設配置を行う必要がある場合には、新たな都市計画決定を検討します。なお、過去に都市計画決定がされたものの、長期間未整備の路線も多くあり、今後も整備する必要性や実現性が低いと判断される都市施設に関しては、決定当初の目的、代替機能の有無、変更等による影響の有無等を勘案し、変更や廃止について検討を行います。

(3) 土地利用に関する法令の運用・相互の調整

本市は、国土利用計画法、都市計画法、農業振興地域の整備に関する法律、森林法、自然公園法、自然環境保全法、土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律等の土地利用の関係諸法令に基づき、土地利用の適切な規制、誘導を行います。

用途地域を定めていない区域における農地、森林の都市的土地利用への転換については、周辺に及ぼす影響への配慮や無秩序な宅地化の抑制を行い、関係機関との調整を図ります。

(4) 選択と集中による基盤施設整備や市街地開発事業の推進

道路や公園等の基盤施設の整備、土地区画整理事業等の市街地開発事業については、想定される効果や環境への影響等を事前に調査し、優先度の高いものから実施します。

また、事業実施に必要となる財源を確保するため、国や県の補助制度等を適切に活用していき、施設整備では、指定管理者制度や PPP/PFI 手法等の民間活力の導入も必要に応じて検討していきます。

5-2 市民・事業者との連携・協働による都市づくり

都市計画マスタープランで示した将来都市像の実現には、市民、企業、大学、行政の連携が重要となることから、本計画の周知を図り、将来都市像や方針について共通の理解を持つようにするとともに、市民や企業等が主体となった取組の支援を行います。

(1) 都市計画マスタープランなどの周知

都市づくりが市民や企業等にとって身近なものとなるよう、市の広報やホームページなどによる周知に加えて、ICT（情報通信技術）などの活用も検討し、幅広い世代における認知度の向上に取り組みます。

(2) 市民、企業等が主体となる取組の支援

主体性と独自性を持って取り組む市民や事業者等の活動を支援します。

持続可能なまちやコミュニティを作っていくため、空地・空き家の活用、街並みの保全・形成、公共空間等を活用した賑わいづくりなどの活動を地域が主体となって進めていくことが考えられます。本市は、活動の主体となる組織の立ち上げやその後の活動支援に取り組みます。

5-3 都市計画マスタープランの見直し

都市計画マスタープランは、上位関連計画の見直し、関連施策の進捗状況、社会経済情勢の変化等に応じて、計画期間の間である概ね 10 年が経過した段階で、必要がある場合は計画内容の見直しを行います。