

Takasaki City

高崎市都市計画 マスタープラン

令和7年3月



高崎市

はじめに

高崎市は、古くから交通の要衝として栄え、全国有数の交流拠点都市として発展を続けてきました。近年では、首都圏と北陸・上信越を結ぶ中心都市として、その存在感をさらに高めています。

本市は、これまでも土地区画整理事業や市街地再開発事業などの都市計画事業の施行により、都市基盤の整備と土地の高度化を図ってきましたが、さらに選ばれるまちとなるため、まちの活性化を目的とした様々なプロジェクトに取り組んでいます。

群馬地域の「堤ヶ岡飛行場跡地」においては、デジタル技術を活用した最先端のスマートシティを目指す取組を始めたほか、高崎駅東口の栄町地区では、市街地再開発事業の施行により、土地の高度利用を図り、商業、業務、公益、住宅等の複合ビルの整備を進めます。さらに、中心市街地を流れる烏川の左岸エリアでは、かわまちづくり整備事業により、水辺空間を生かした賑わいの創出とうるおいあるまちづくりを進めます。

また、北関東有数のターミナル駅である JR 高崎駅は、1 日あたりの乗降数が6万人を超え、高崎アリーナや高崎芸術劇場、G メッセ群馬などの集客施設と相乗効果を発揮して中心市街地に賑わいをもたらしています。一方で、高速道路をはじめとした幹線道路網の整備は、中心市街地のみでなく、市全体に活力を与え、地域間交流や産業、経済活動の活発化に寄与しています。特に、全国有数の利用台数を誇る高崎玉村スマートインターチェンジでは、自動車交通の玄関口としてのポテンシャルを生かし、隣接地にパーク型商業施設の整備を進め、本市産の農産物などのブランド力向上を図ります。

新しい都市計画マスタープランにおいては、こうした現状を踏まえつつ、少子高齢化・人口減少社会を見据えたコンパクトシティの考え方も取り込み、「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」を将来の都市像として掲げ、市民生活の質の向上に貢献する「新しい高崎」のまちづくりを進め、企業の誘致や定住地として選ばれ続けるまちの実現を目指してまいります。

令和7年（2025年）3月

高崎市長 **富岡賢治**

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	2
序－2 都市計画マスタープラン改定の背景	3
序－3 対象区域	3
序－4 目標年次	4
序－5 全体構成	4
第1章 高崎市の現況と都市づくりの主要課題	5
1－1 位置・地勢	6
1－2 高崎市の歴史	7
1－3 高崎市の現況	8
1－4 高崎市を取り巻く社会経済情勢の変化	20
1－5 都市づくりの主要課題	22
第2章 都市づくりの基本理念	23
2－1 将来都市像	24
2－2 都市づくりの基本理念	26
2－3 将来人口	27
2－4 将来都市構造	28
第3章 全体構想	35
3－1 土地利用の方針	36
3－2 産業集積・振興の基本方針	43
3－3 道路・交通網整備の基本方針	45
3－4 下水道・河川整備の基本方針	49
3－5 公園・緑地整備の基本方針	49
3－6 景観形成の基本方針	50
3－7 防災・災害に対する基本方針	51
第4章 地域別構想	53
4－1 地域区分・地区区分	54
4－2 高崎地域	56
4－3 群馬地域	75
4－4 新町地域	83
4－5 箕郷地域	90
4－6 榛名地域	98
4－7 吉井地域	106
4－8 倉渚地域	114

第5章 都市計画マスタープランの実現化方策	119
5－1 効果的な施策の推進	120
5－2 市民・事業者との連携・協働による都市づくり	122
5－3 都市計画マスタープランの見直し	122
資料編	123
1 都市計画マスタープランの策定経緯と体制	124
2 用語集	126

序章

都市計画マスタープラン について

序章 都市計画マスタープランについて

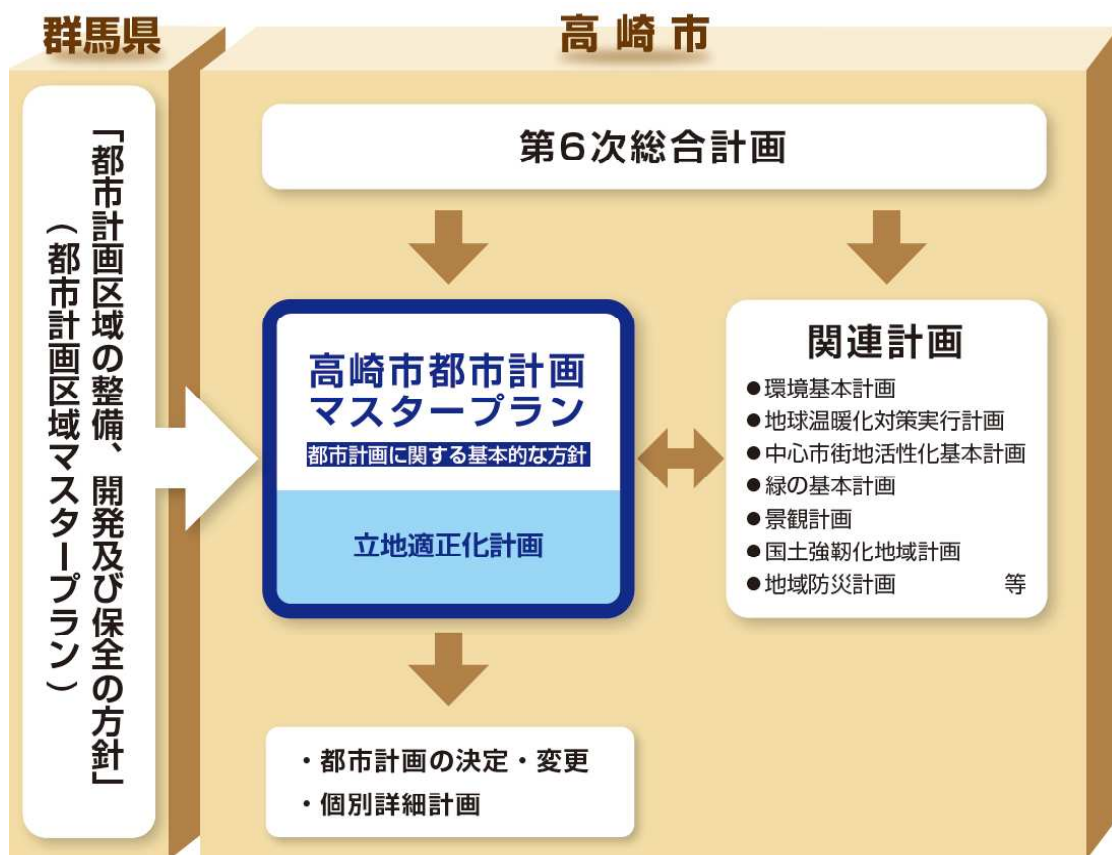
序-1 都市計画マスタープランとは

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）」です。平成4年（1992年）の都市計画法改正により創設され、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や、個別・具体の都市計画の法的根拠となる計画です。

都市づくりを担うのは行政だけでなく、市民、事業者などの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、本市の最上位計画である総合計画や群馬県が定める「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）」に即すものとし、関連計画とも整合を図ります。また、立地適正化計画は、都市再生特別措置法により都市計画マスタープランの一部とされています。

都市計画の決定・変更や個別詳細計画は、都市計画マスタープランに基づいて定められます。

■ 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など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経済情勢の変化、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さらなる展開
- ・地域別構想における地区区分の再考

序-3 対象区域

本市には、市街化区域と市街化調整区域に区分されている線引き都市計画区域（高崎地域、群馬地域、新町地域）、区分されていない非線引き都市計画区域（箕郷地域、榛名地域、吉井地域）、そして都市計画区域外（倉淵地域）が存在し、それぞれ土地利用に関する制限が異なります。

都市計画マスタープランは、都市計画区域を対象とした計画ですが、総合的な都市づくりを実現するため、都市計画区域外の倉淵地域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、概ね20年後の令和22年（2040年）を目標年次とします。

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。

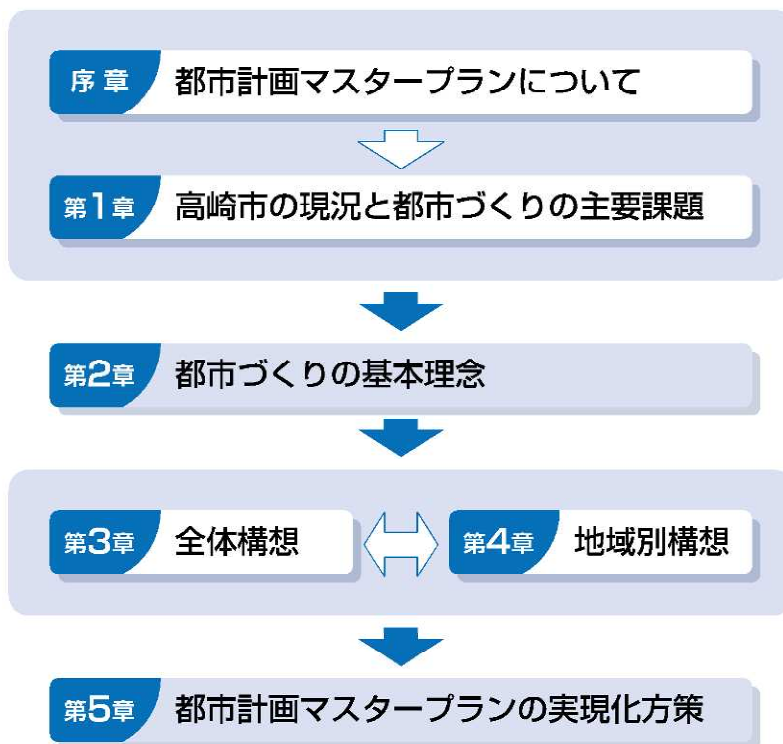
最初に、都市計画マスタープランについて序章で述べ、高崎市の現況と都市づくりの主要課題を第1章で示します。

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、これらの理念や方針について、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

1-2 高崎市の歴史

(1) 城下町の歴史

「高崎」の歴史は、慶長3年（1598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・榛名町と合併し、平成21年（2009年）には吉井町と合併して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

年月				出来事
平成	23年	3月	4日	高崎市都市計画マスタープラン改定
		3月	19日	北関東自動車道全線開通
		4月	1日	中核市移行・屋外広告物規制開始
	26年	2月	22日	高崎玉村スマートインターチェンジ（SIC）開通
		6月	6日	高崎玉村スマートインターチェンジ周辺地区 市街化区域編入
		8月	31日	東毛広域幹線道路 全線供用開始
		12月	22日	上信電鉄上信線 佐野のわたし駅開業
	31年	1月	8日	高崎市総合卸売市場周辺地区 市街化区域編入
令和	元年	6月	1日	浜川運動公園内ソフトボール場供用開始
	2年	3月	31日	高崎市立地適正化計画策定
		7月	11日	浜川運動公園内テニスコート供用開始
		11月	20日	高崎複合産業団地（西）地区 市街化区域編入
	7年	3月	31日	高崎市都市計画マスタープラン・高崎市立地適正化計画改定

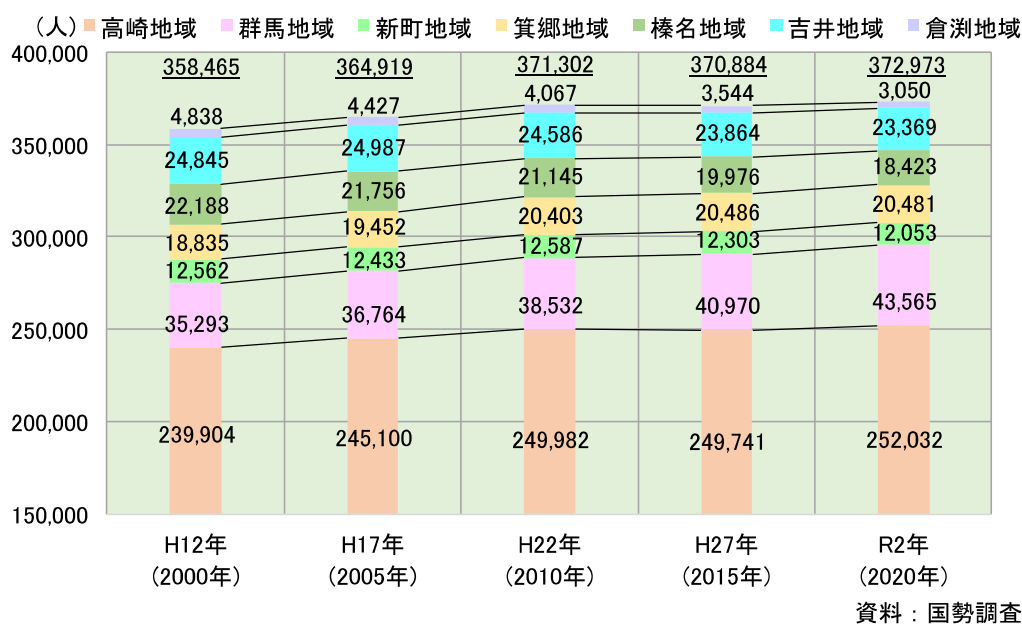
1-3 高崎市の現況

(1) 人口

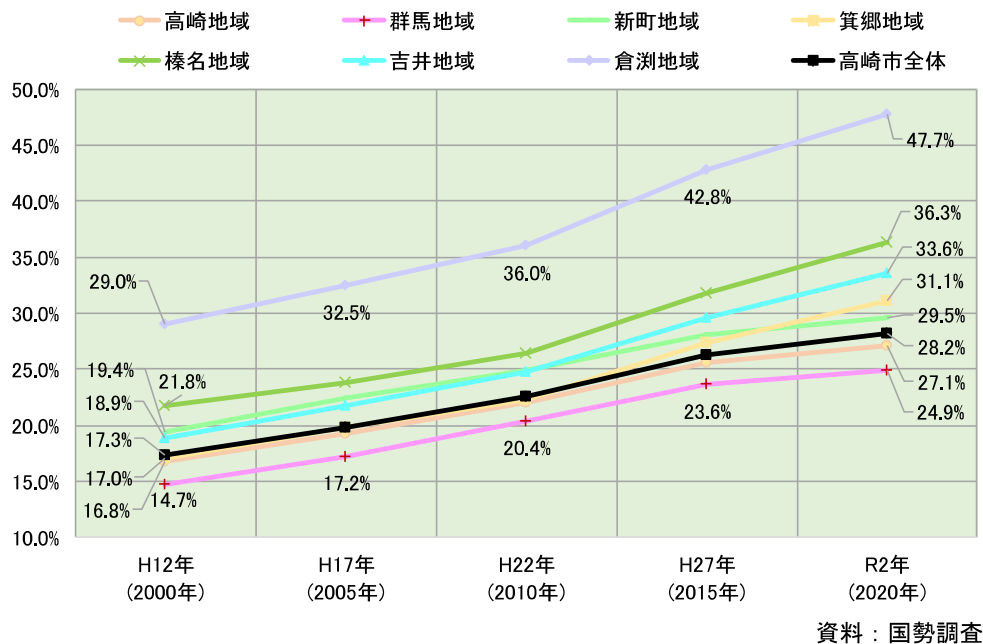
本市の人口は、令和2年（2020年）時点で372,973人となっており、転入者が転出者を上回る、いわゆる「社会増」の状態を維持しています。このため、全国の地方都市に見られるような人口減少には至っていません。地域別に見ると、倉渚地域や榛名地域といった中山間地の人口減少が見られる一方で、高崎地域、群馬地域では人口増加が見られます。

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、倉渚地域が最も高く、47.7%となっています。

■ 地域別人口の推移



■ 地域別高齢化率の推移

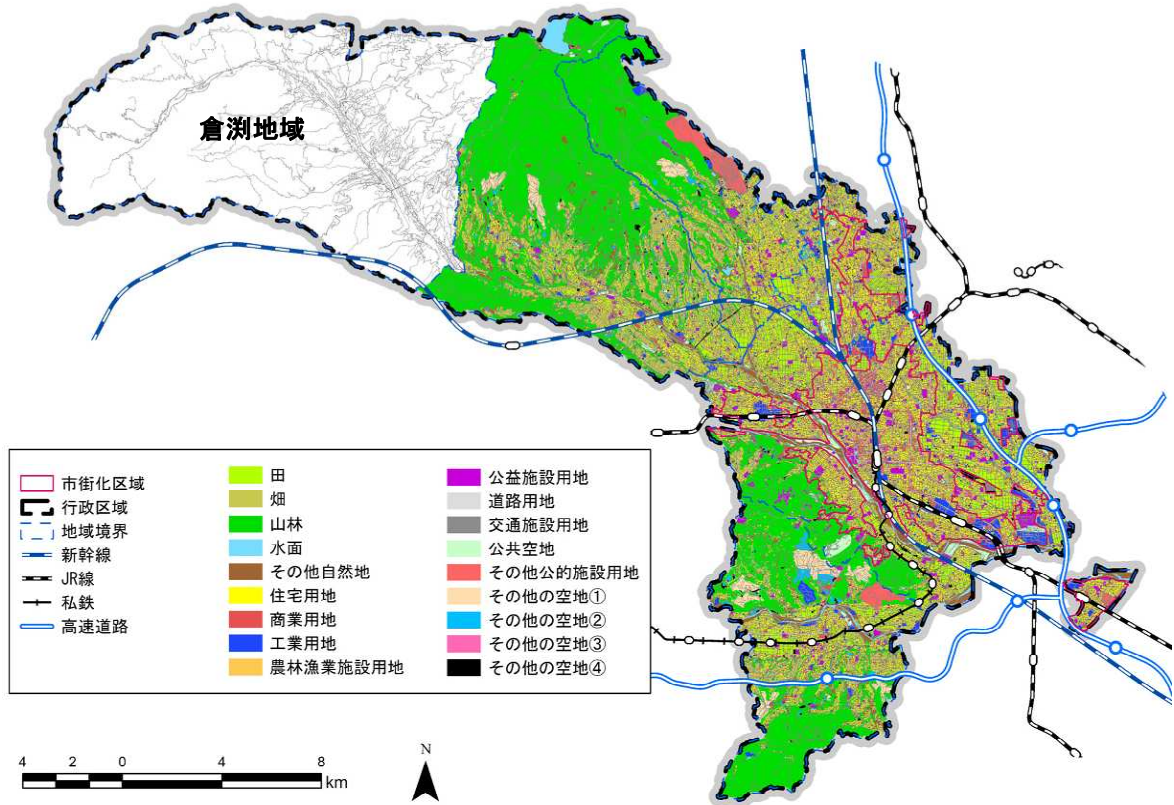


(2) 土地利用

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。市街化区域内では、住宅用地が 42.5%を占めており、農地（田・畑）が 5.5%、山林が 0.9%、水面が 0.7%、その他の自然地が 1.4%となっています。

■ 土地利用現況図

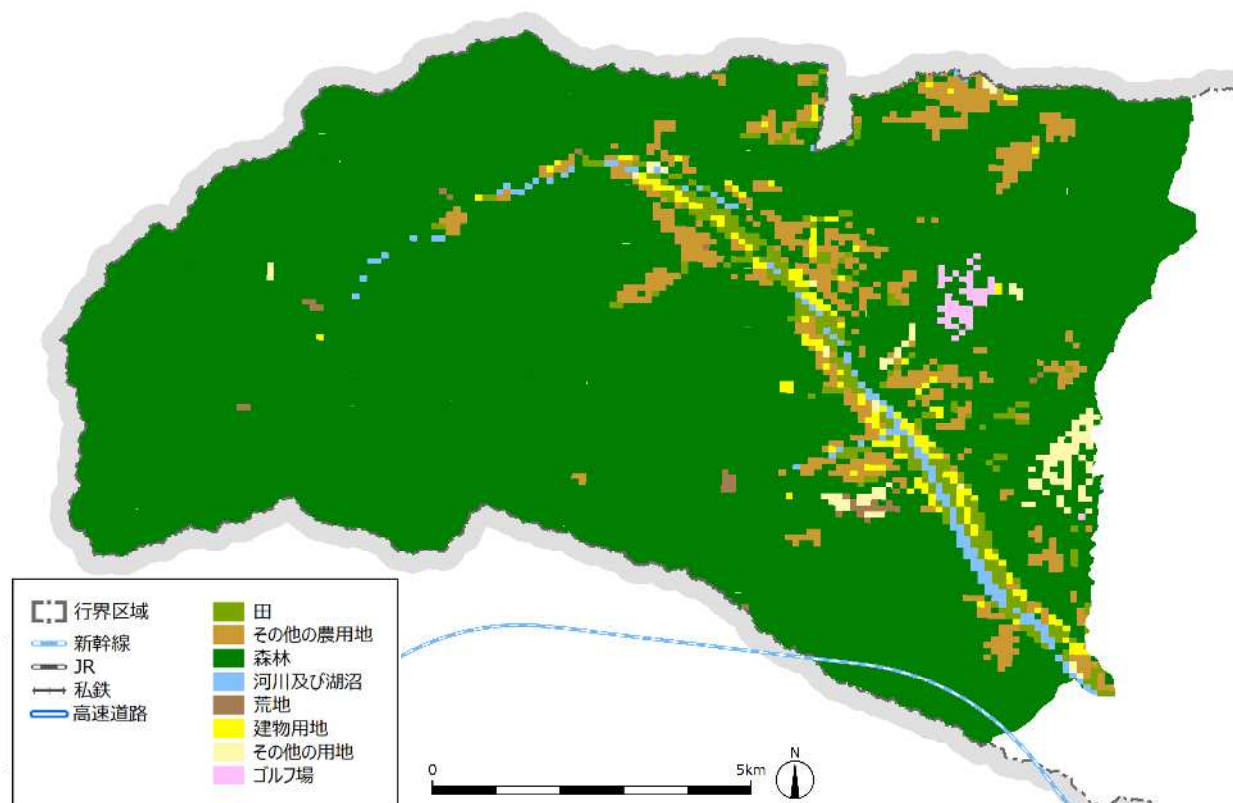


※倉淵地域は都市計画区域外のため、都市計画基礎調査の対象外です。
資料：都市計画基礎調査 (R3)

■ 土地利用現況の割合

		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	0.1%
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 ゴルフ場	545.9	1.6%	0.0	0.0%
	② 太陽光発電施設	316.1	1.0%	6.1	0.1%
	③ 平面駐車場	263.0	0.8%	150.9	2.9%
	④ ①～③以外	377.1	1.1%	89.5	1.7%
合計		33,215.0	100.0%	5,203.0	100.0%

■ 土地利用現況図（倉渚地域）

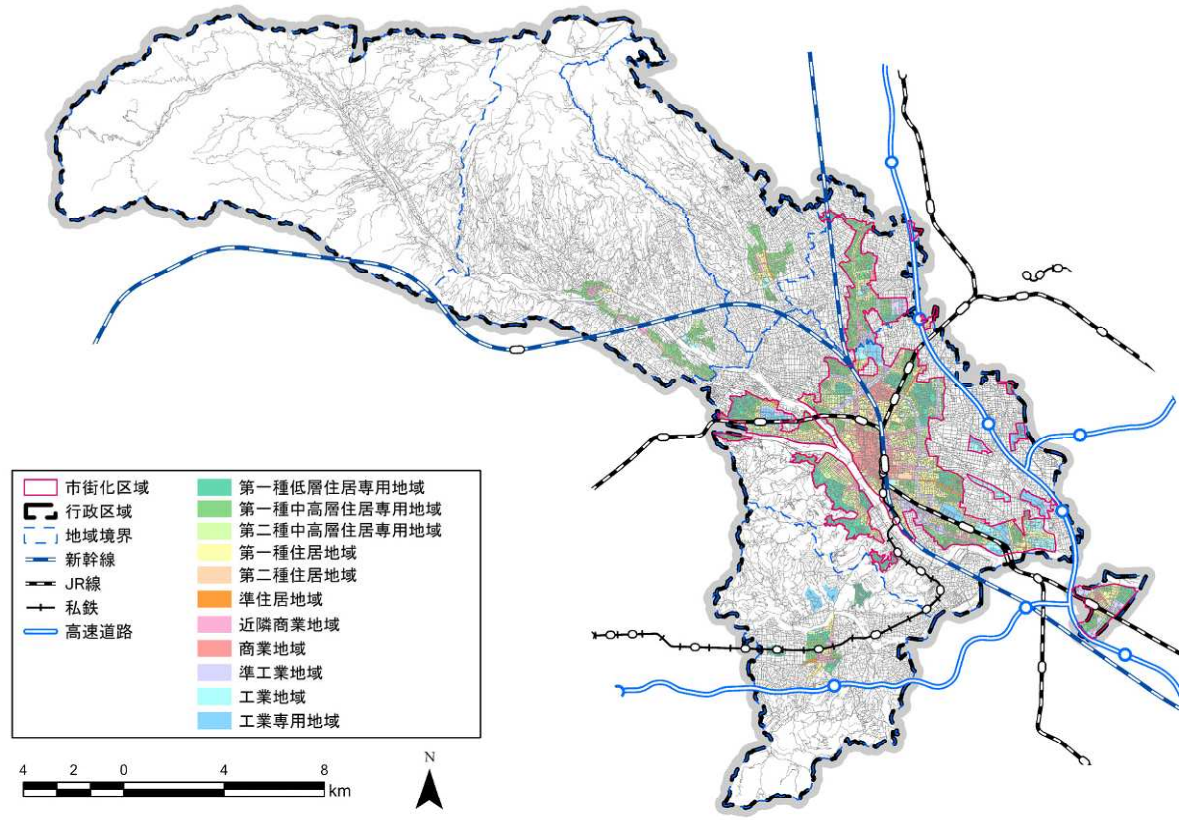


※国土数値情報の土地利用細分メッシュ（100m）データを用いて作成しています。
資料：国土数値情報（令和3年度）

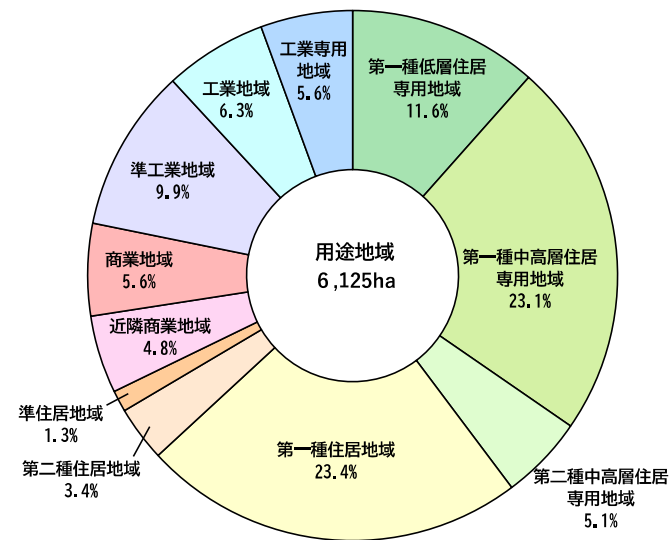
2) 土地利用規制

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は 23.4%、第一種中高層住居専用地域は 23.1%と、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）は 21.8%を占めています。

■ 用途地域図



■ 用途地域の割合



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	4.7%
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%

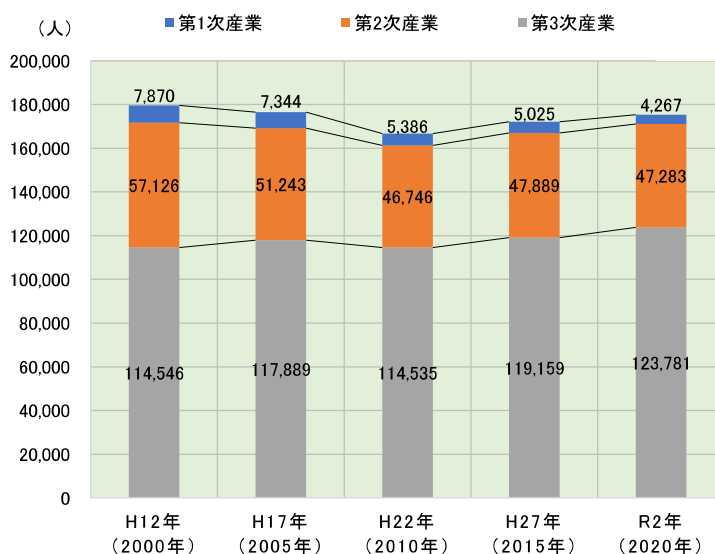
(3) 産業の集積と動向

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、そして第1次産業の順番となっています。このうち、第1次産業は減少が続いており、令和2年（2020年）には4,267人まで減少しました。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人となりました。

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業・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。

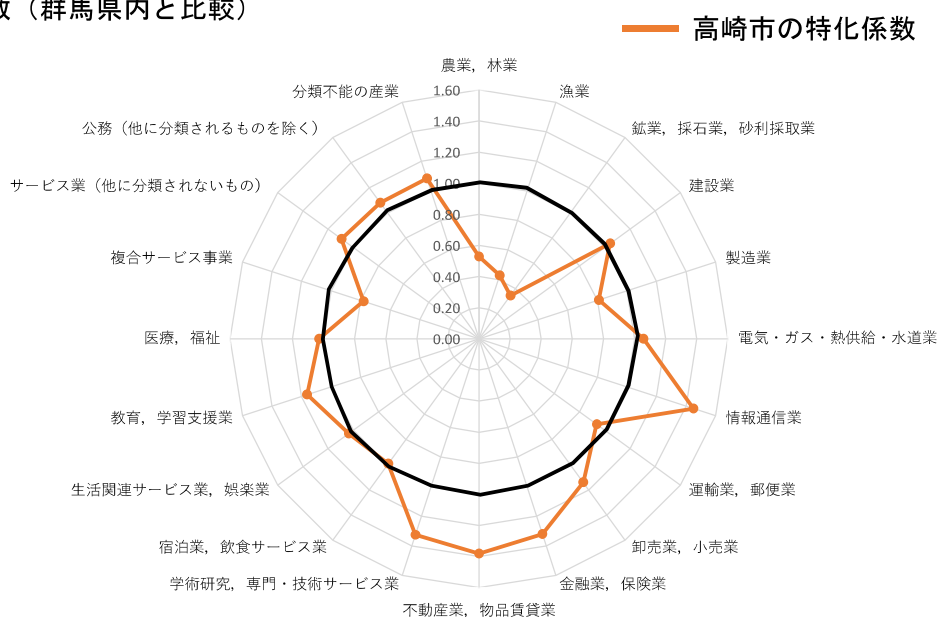
■ 産業別就業者数の推移



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）

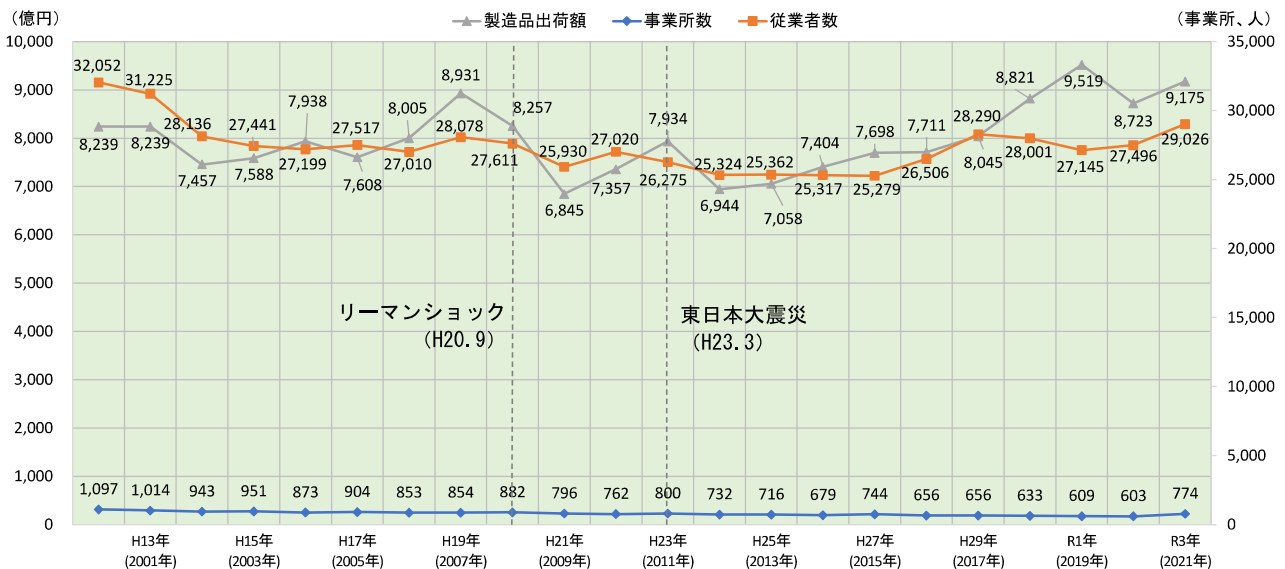


※特化係数 産業構造がどの分野に偏っているか表すもので、群馬県と比較し1を超えている項目は、高崎市の特徴的な産業です。

2) 工業

製造品出荷額等は、平成 20 年（2008 年）のリーマンショックと平成 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）には 9,175 億円になりました。事業所数は年々減少傾向にありますが、令和 3 年（2021 年）は増加に転じ、774 か所の事業所数となりました。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）には 29,026 人となりました。

■ 工業の動向



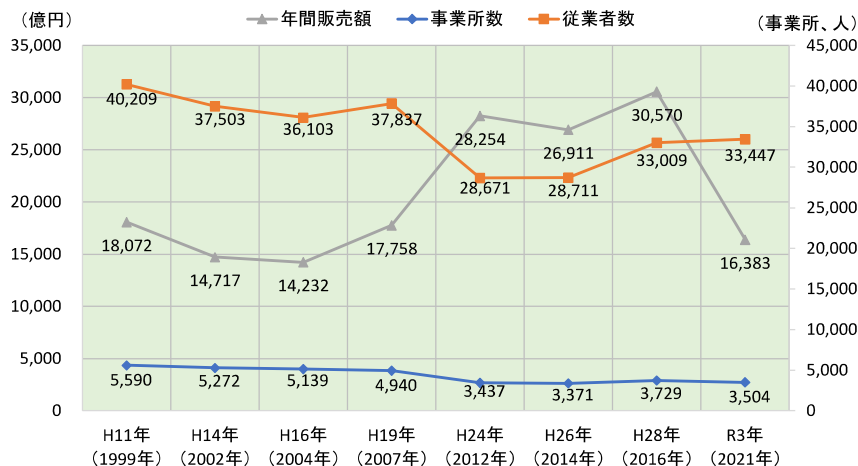
資料：工業統計調査、経済センサス、経済構造実態調査

3) 商業

事業所数は長期的な減少傾向が続いており、年間商品販売額は平成 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）の減少は、新型コロナウイルス感染症の拡大が影響していると考えられます。

従業者数については、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

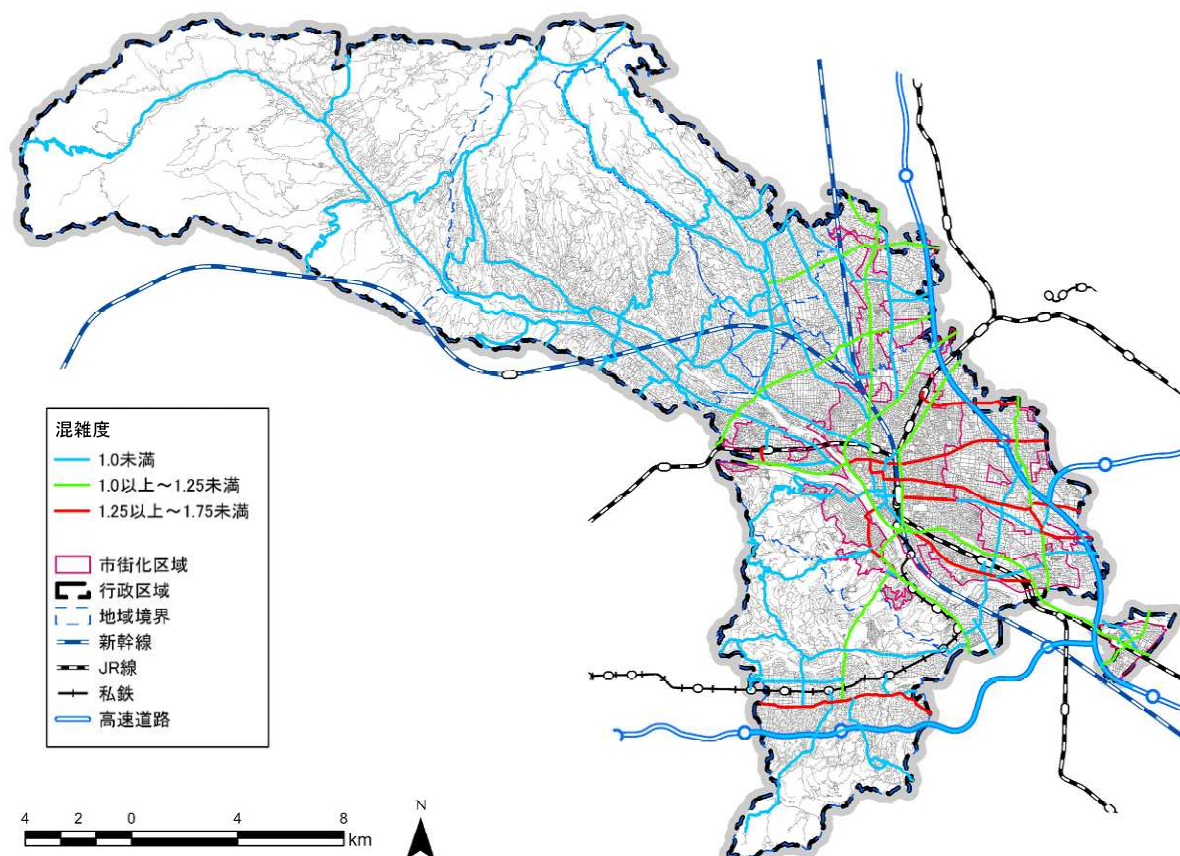
1) 主な幹線道路

本市には、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、新潟と東京を結ぶ国道 17 号、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、一部区間では混雑度※1.25 以上となっており、交通混雑が発生しています。なお、市内において混雑度 1.75 以上の場所はありません。

※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	飽和時間 0。昼間 12 時間を通して道路が混雑することなく、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帯が 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。 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の過度状態と考えられる。
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。

資料：道路の交通容量

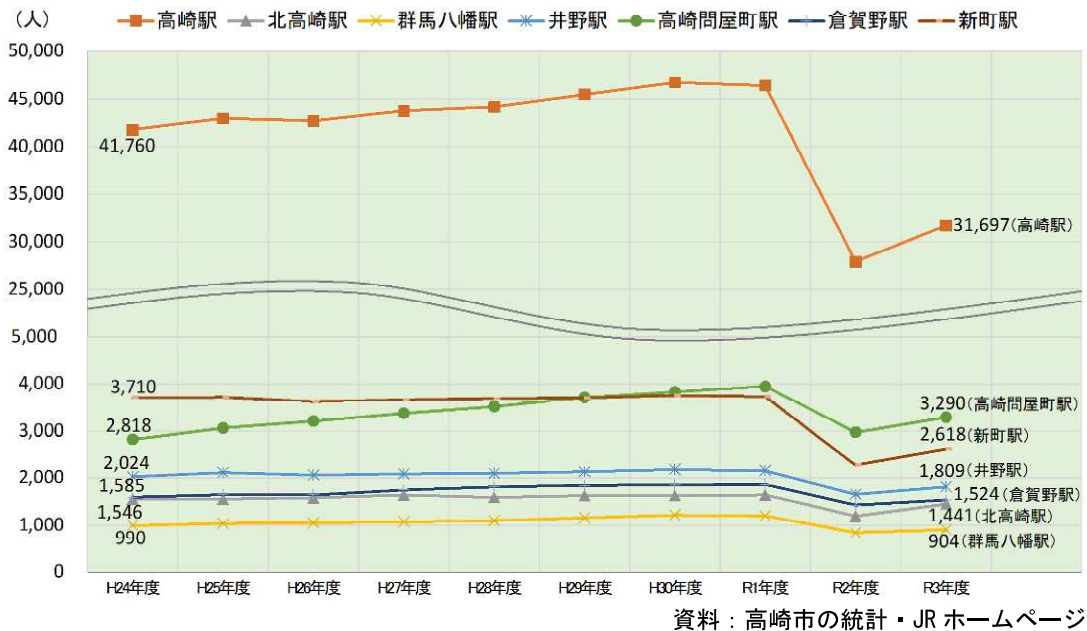
2) 鉄道

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。

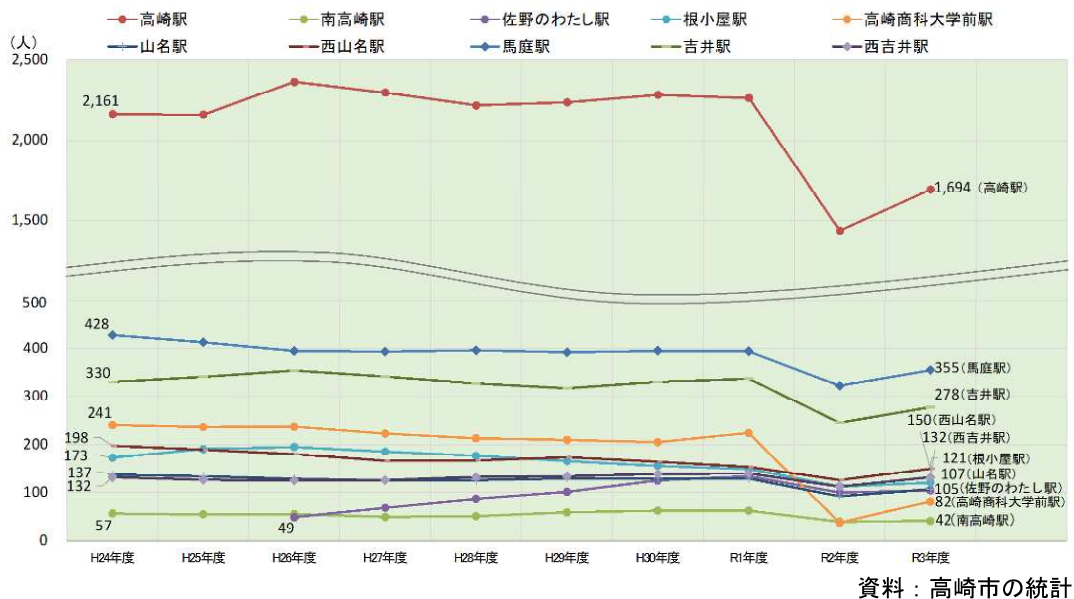
ターミナル駅である高崎駅は、在来線に加え新幹線（上越新幹線、北陸新幹線）の停車駅となっているため、乗車人員が群馬県内で最も多く、次点の前橋駅（7,901 人（令和3 年度））と比較して約4 倍の差があります。

1 日平均の乗車人員は、全体的に平成 24 年度から令和元年度にかけて増加傾向にありましたが、令和2 年度においては乗車人員が減少しています。これは、新型コロナウイルス感染症の拡大が影響していると考えられますが、徐々に回復傾向にあります。

■ 1 日平均鉄道乗車人員の推移（JR）



■ 1 日平均鉄道乗車人員の推移（上信電鉄）

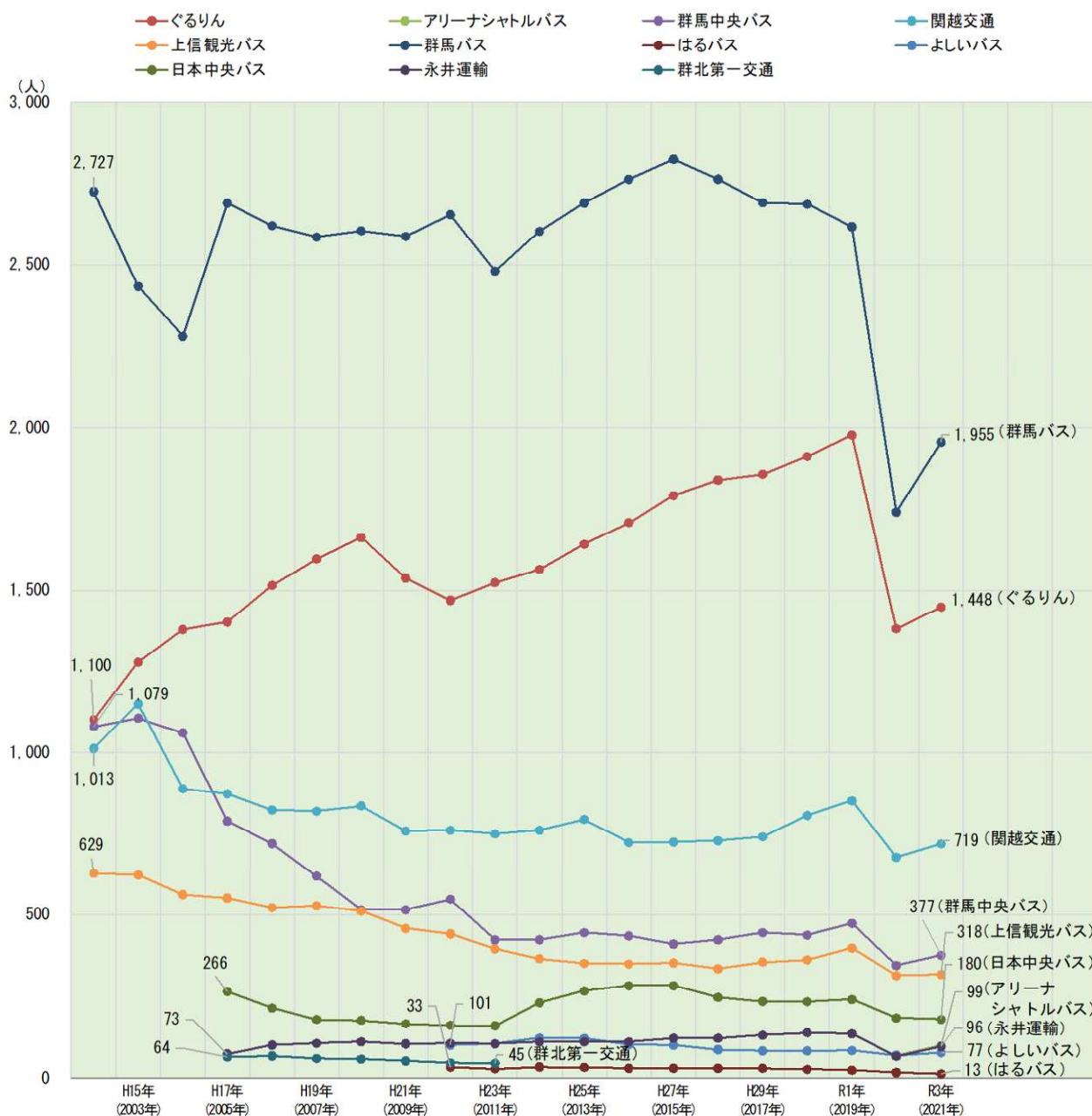


3) バス・タクシー

市内のバスは、複数の事業者により運行されています。全体的に令和元年（2019年）以降、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、利用者数が減少しています。令和元年（2019年）以前は、市内循環バス「ぐるりん」の利用者数が増加傾向にあったものの、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」の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を確保することを目的とした「おとしよりぐるりんタクシー」の運行事業を実施し、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。

■ 1日平均バス利用者の推移



資料：高崎市の統計

(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だけでなく、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（2009 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は、平成 23 年（2011 年）より高崎市屋外広告物条例に基づく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



公益財団法人山田文庫

■ 歴史的景観建造物



宮元町



倉賀野町



引間町



新町



箕郷町善地



本郷町



吉井町黒熊



倉賀野町川浦

(7) 災害

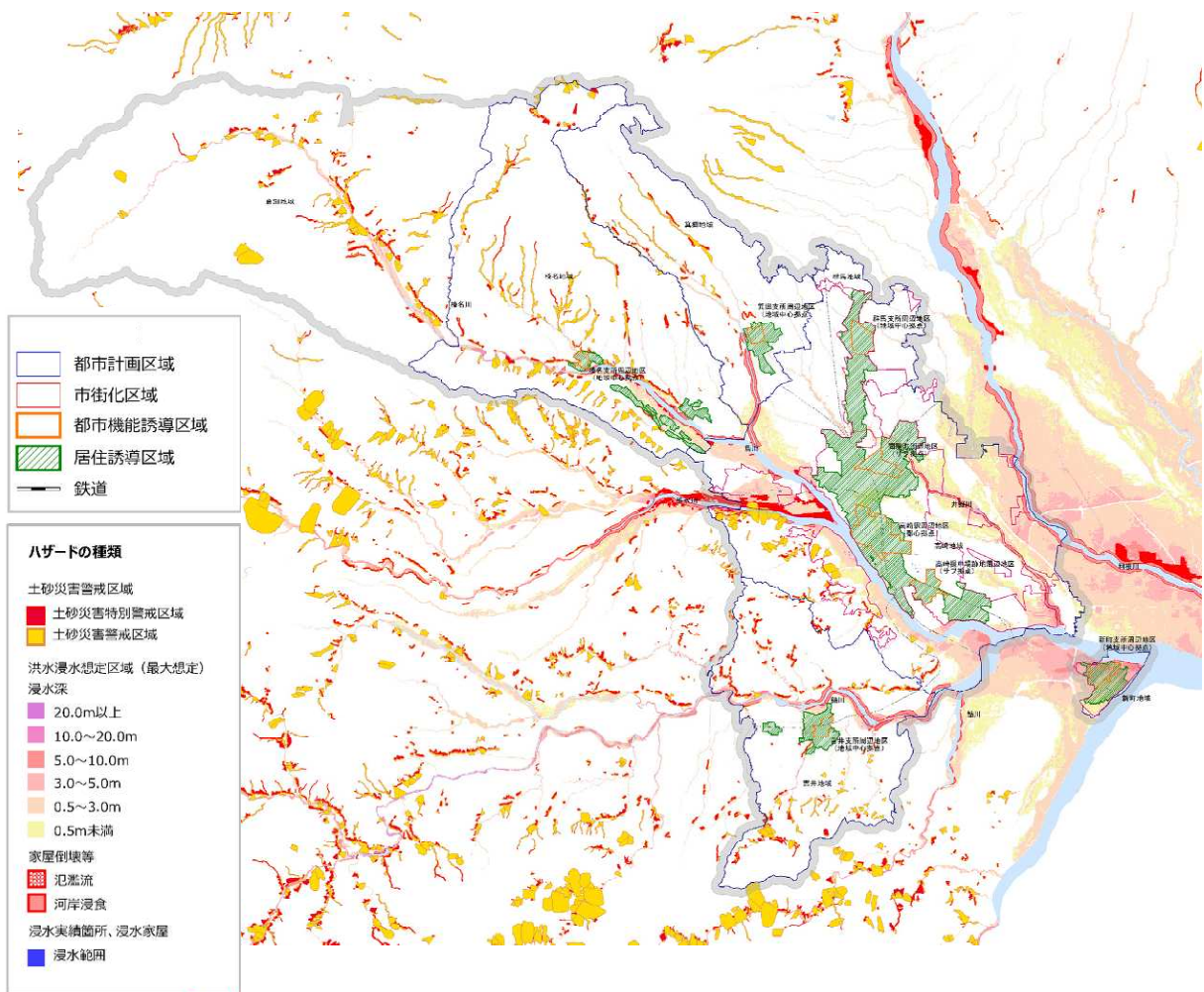
1) 洪水

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）による洪水浸水想定区域は、主に烏川、利根川、神流川、鎗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浸水が想定されています。発生確率別にみると、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。

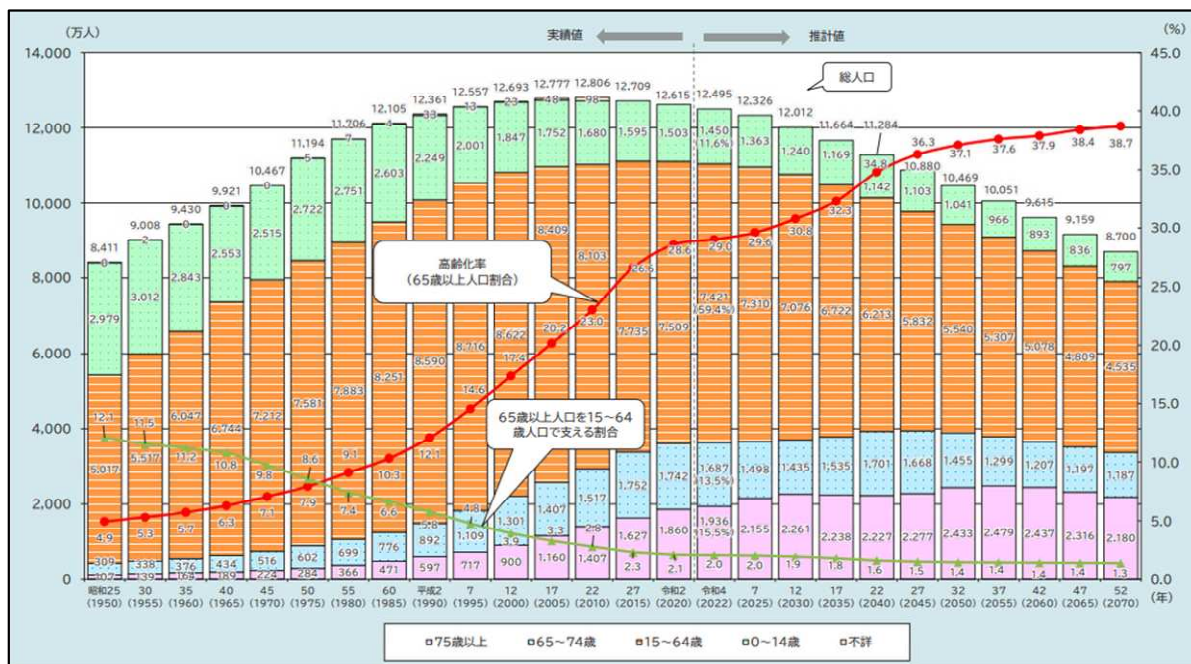
さらに、ロボットや人工知能が産業や身近な商品・サービスなど、生活の様々な場面に使われることにより、生産性の向上や人手不足の解消が期待されています。

(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行しています。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によれば、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、今後も増加が予想されています。

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



(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、今後は気候変動の影響によりさらなる水災害が頻発化・激甚化することが懸念されています。このため、河川整備や防災まちづくりの総合的かつ重層的な取組により、水災害に強いまちづくりを目指す必要があります。

このような状況を受けて、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、地方公共団体においては治水、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、自然災害への対策を踏まえた防災まちづくりに取り組むことが求められています。

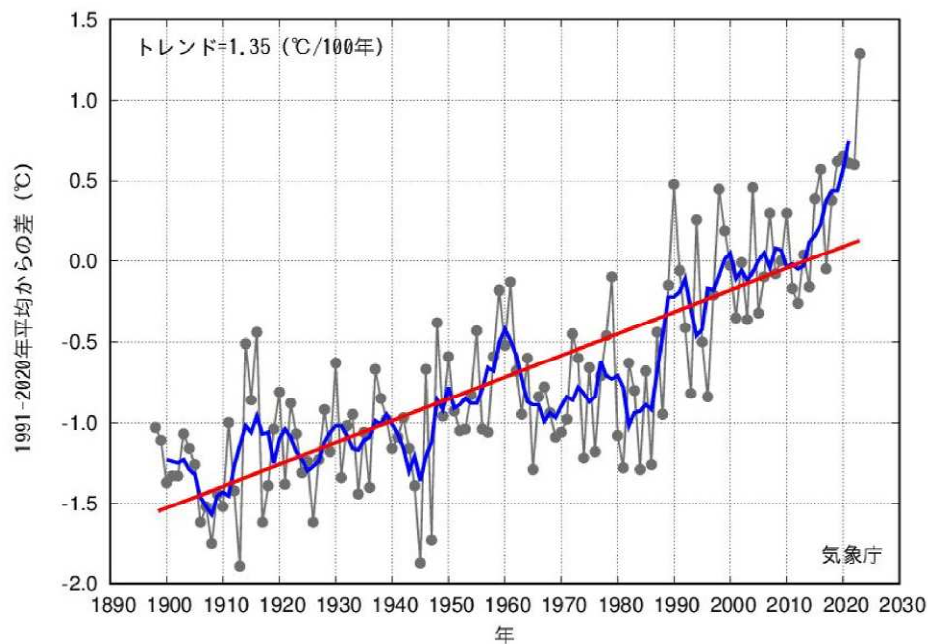
(4) 地球温暖化の進行

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。日本の年平均気温は、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。

このような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、緑化の推進などにより、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。

※排出を実質ゼロとは、二酸化炭素などの温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と、森林等の吸収源による除去量との間の均衡を達成することです。

■ 日本の年平均気温偏差



細線（黒）：各年の平均気温の基準値からの偏差、太線（青）：偏差の5年移動平均値、直線（赤）：長期変化傾向。
基準値は1991～2020年の30年平均値。

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、本市のみならず群馬県全体への経済波及効果をもたらす産業集積を図ることが重要です。

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り、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、バス路線の廃止が懸念されています。

高崎駅周辺の都心や、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を適切に運用し、無秩序な土地利用が行われないように規制をしてきました。また、令和2年（2020年）には立地適正化計画を策定し、コンパクトな都市を目指して都市機能や居住の誘導を図っています。

引き続き、高崎駅周辺や地域拠点等、それぞれの拠点における都市機能の維持・集積を図るとともに、各拠点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、箕郷、榛名、吉井の各地域では整備が進んでいない状況です。一方で、高齢化の進行により、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るとともに、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や傾斜地での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は、市民や来訪者、事業者の安全性を高めることが必要です。

(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。

道路や公園、公共建築物等の公共公益施設のみならず、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

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。

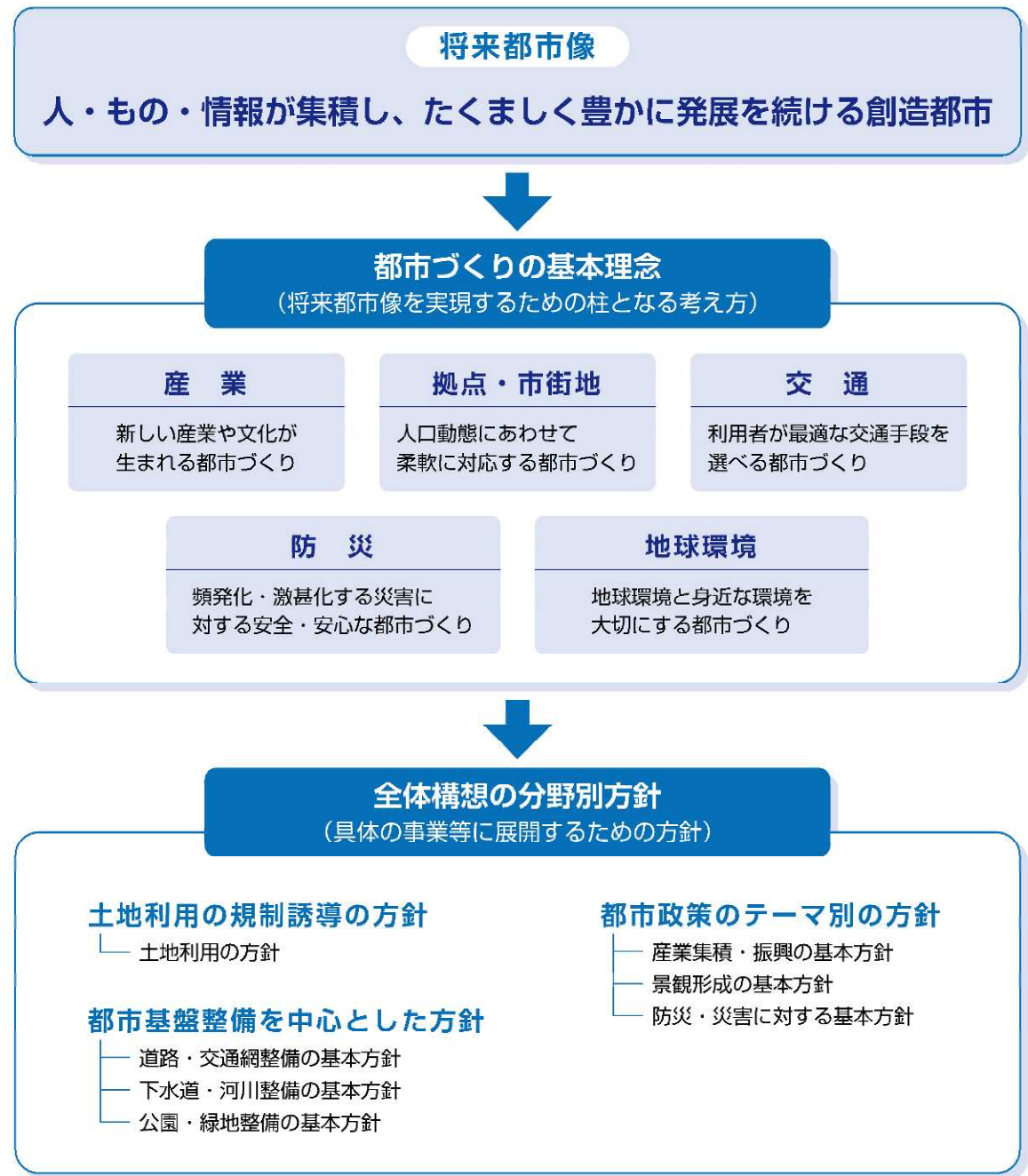
第6次総合計画では、本市の特徴である立地の優位性を生かして、高崎市をさらにたくましく、豊かに発展させていくために、高崎に「人・もの・情報」を集積させ、単につなぐ都市から中心都市・創造都市に変革していくことでビジネスを盛んにし、これを基盤として市民生活を豊かにしていくことを目指しています。

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



2-2 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都市づくりの基本理念は、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るとともに、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で、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する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さらなる進展による交通需要の変化に対応し、誰もが安全で快適に移動できる社会の実現に向けて、道路や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や迅速な復旧・復興を可能とする都市基盤の形成を進めます。これらの取組により、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うとともに、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ふれあう場を形成し、環境と共生した都市づくりや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と公共交通の利用促進を図ります。

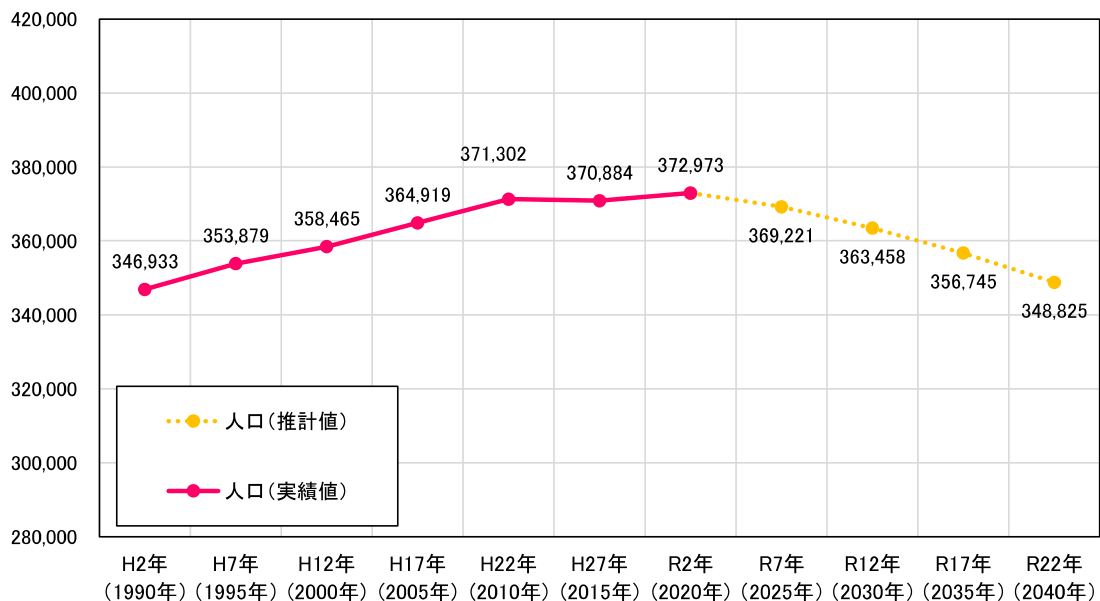
2-3 将来人口

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、近年は横ばいとなっています。令和2年（2020年）には最多人口の約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、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区分別人口と高齢化率の推移をみると、平成2年（1990年）から少子高齢化が続いており、令和22年（2040年）には高齢化率（65歳以上）が34.9%に達する見込みです。

■ 総人口の推移

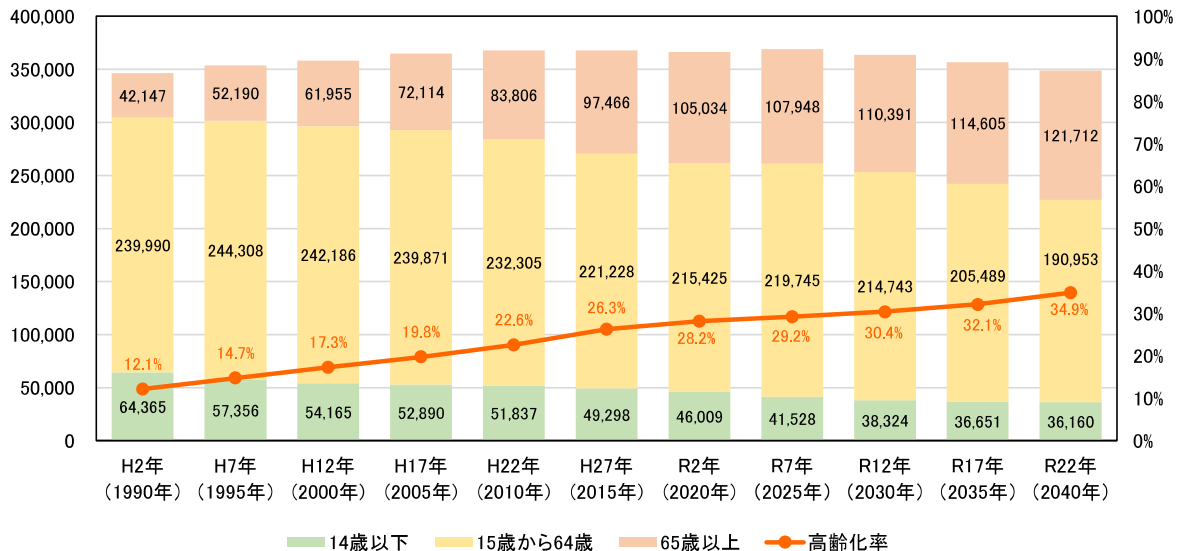
（人）



■ 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）」

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)によって、目指すべき都市の姿を表したものです。

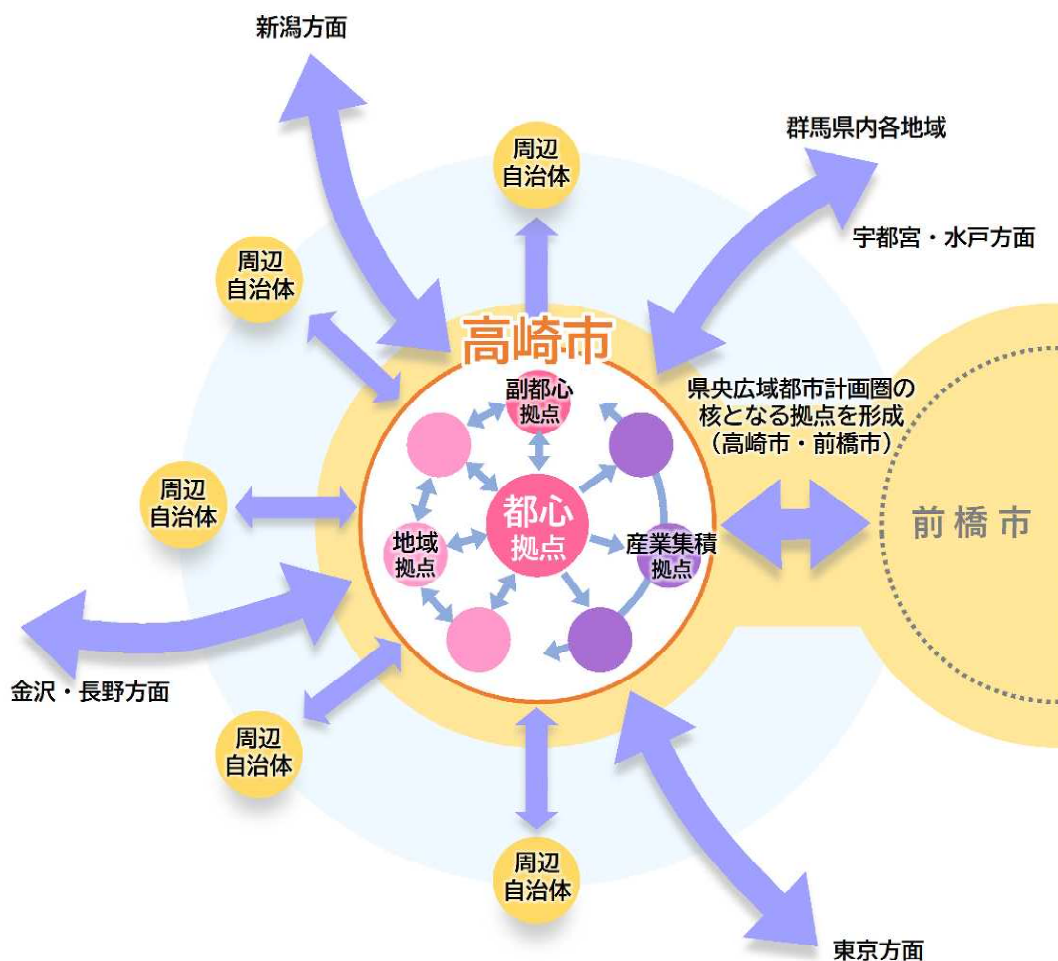
(2) 基本的な考え方

北関東の中心的な都市の一つとして、広域交通の要衝である優位性を生かし、新潟、東京、金沢、長野、宇都宮、水戸、群馬県内の各方面との移動・交流・連携を図るための軸を「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、高速自動車道のインターチェンジ周辺に産業集積拠点を配置します。

拠点周辺の利便性の高いエリアに居住を誘導し、都心拠点、副都心拠点、地域拠点の各拠点同士を公共交通等で結びつけることにより拠点間の相互補完を図り、「地域連携軸」として日常生活を支え合えるようにします。

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。

■ 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

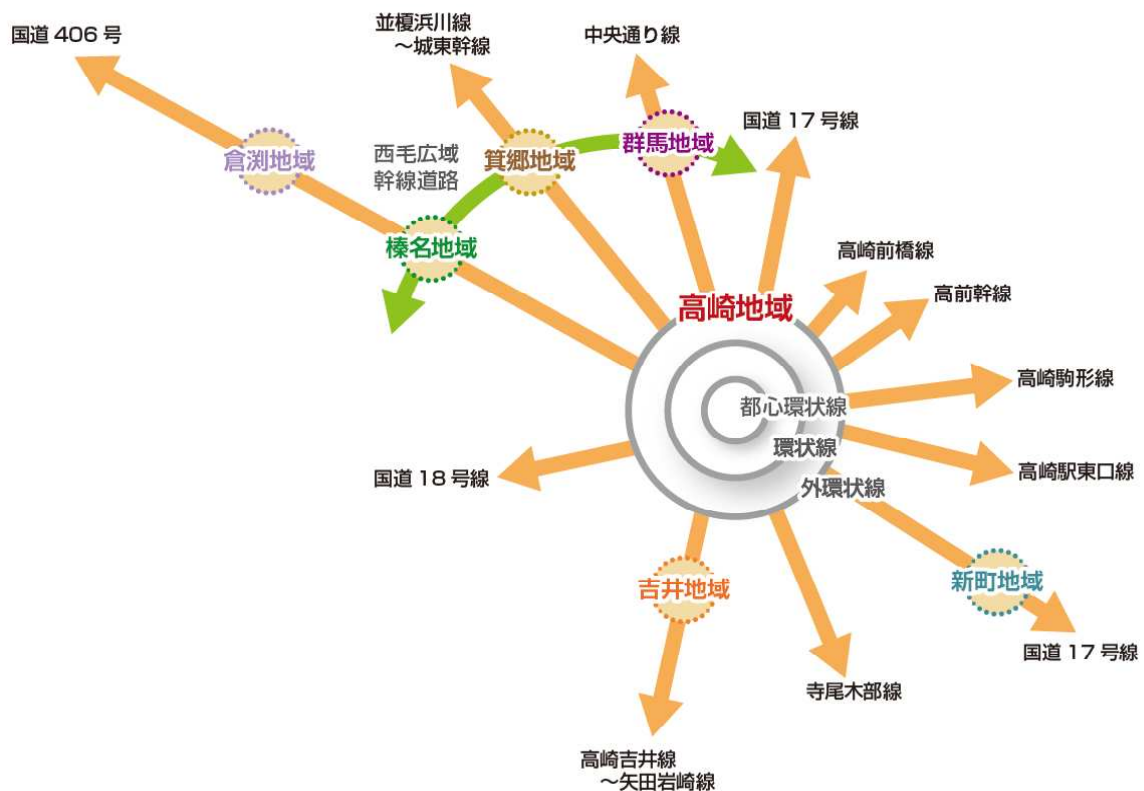
種別	配置方針	形成方針
都心拠点	高崎駅を中心としたエリア	・市内外からの利用を想定する高次・広域的な商業・行政機能の集積 ・都心型居住機能の集積をさらに高めるとともに、人・もの・情報・文化の交流機能を形成
副都心拠点	群馬支所周辺及び堤ヶ岡飛行場跡地を含むエリア	・群馬支所周辺は、公共サービス機能及び商業・業務機能の集積、豊かな住環境を形成 ・堤ヶ岡飛行場跡地は、新たな付加価値を創出する産業集積拠点の形成のほか、職住近接の住環境整備を推進
	問屋町周辺	・流通、商業、業務などの産業集積を図り、都心拠点の経済活動を補完
	高崎操車場跡地周辺	・商業、業務、居住などの集積を図り、新産業の創出や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、倉渕の各地域の中心	・公共交通の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	・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	・工業、流通、商業、業務、その他産業の集積を図り産業業務地を創出（高崎 IC・前橋 IC・前橋南 IC・高崎玉村 SIC・吉井 IC・甘楽 SIC・駒寄 SIC）
	既存工業団地、産業団地周辺	・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	・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、高崎駅周辺の都心地区を囲む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、群馬県外との移動・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等の移動・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



■ 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、群馬県外との移動・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、隣接している市町村の移動・連携に必要なネットワーク

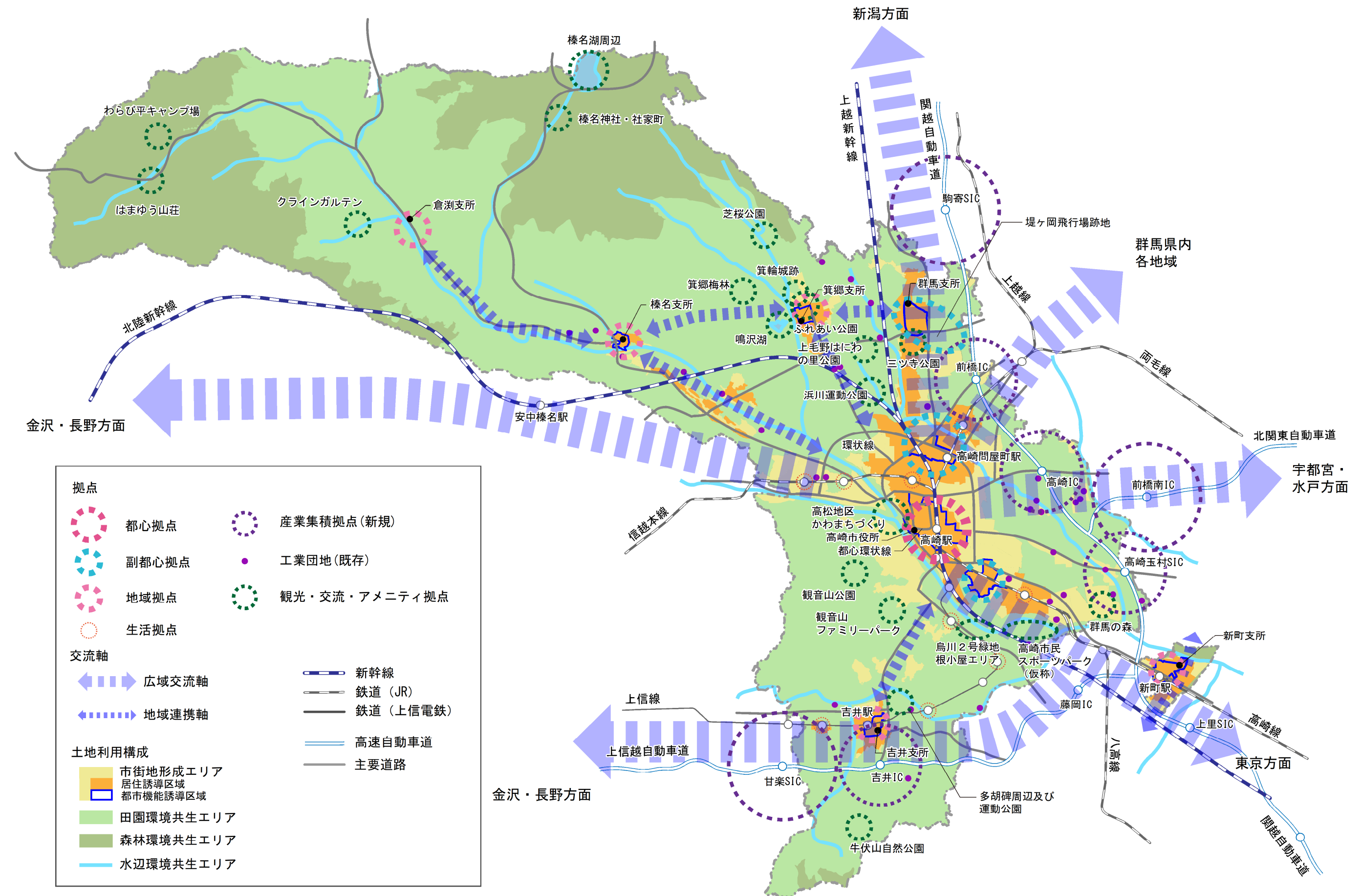
3) 土地利用構成

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	・ 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	・ 主に農地、集落地、樹林地などで構成されたゆとりとうるお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	・ 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	・ 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。

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、都市機能を集積させ、住宅や商業施設、公益施設などを集約します。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ります。

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つの区域があり、それぞれの区域ごとに整備、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、用途地域等を定め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では、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、開発行為が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、土地利用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又は保全するため、地区計画制度等を適切に活用します。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、市街化区域と市街化調整区域の区分はありませんが、用途地域を指定した地区があります。

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では、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、無秩序な開発を抑制するとともに、良好な環境の形成又は保持を行い、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。

今後は、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

倉淵地域は、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、定住を促進するとともに、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、水資源の保全や大気の浄化をはじめ、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。このため、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の活用を図ります。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、土地利用種別ごとに分類し、基本的な方針を定めます。

1) 低層住宅地



ゆとりとuringおいのある良好な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



中高層の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。住環境を保護しつつ、中規模な店舗等の立地が可能な土地利用の誘導を図ります。

(第一種・二種中高層住居専用地域)

3) 複合市街地



住宅地を基本として、商業や業務なども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。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市街地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。中心商業地では、行政や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、魅力的な街路空間の形成を目的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、官民が連携して都心居住を促進し、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。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、高速交通網との連携を強化することで、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には、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など、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、農地の有効活用を促進する農業施策と連携を図ります。また、開発動向の高まる地域においては、農地や営農環境を保全し、既存の集落と農地と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。これらの自然環境を保全し、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ます。

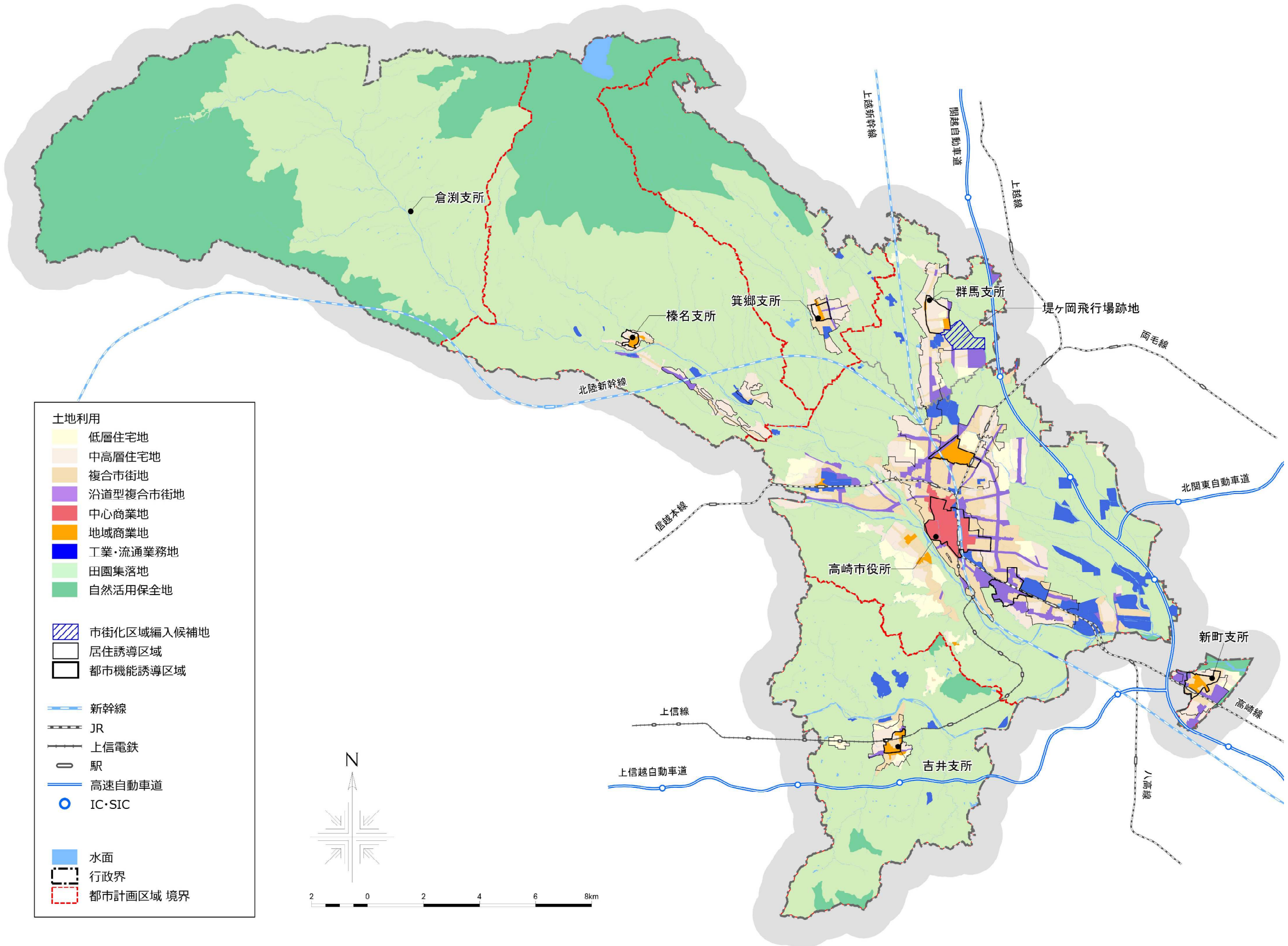
(無指定地域)

(4) その他の方針

市内で増加している空き家については、状況等を踏まえ、引き続き活用や除却などを促進し、老朽化した危険な空き家の解体費や、サロン・事務所・店舗又は居住目的の空き家改修費等にかかる助成など、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、長寿命化のための維持改修を推進するとともに、集約的な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

群馬県全域に経済効果をもたらす産業集積拠点の促進を図り、拠点間の連携を強化するための道路整備による経済の活性化や、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推進します。

(1) 新たな産業集積の促進

- ・ 堤ヶ岡飛行場跡地では、本市と群馬県が連携し、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の活用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（スマートインターチェンジ含む）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集積拠点として整備を進めます。

(2) 既存工業団地の活用

- ・ 既存工業団地は、高速交通ネットワークを生かし、産業集積拠点としての機能強化を図ります。
- ・ 一定の都市基盤が整っている既存の工業団地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

- ・ 高崎駅周辺では、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。
- ・ 来訪者を中心市街地に回遊させる仕掛けづくりを行い、空き家や空き店舗等を有効活用し、まちの活性化とまちなかの居住を促進します。
- ・ 公共交通等や駐車場の整備等を行い、訪れやすい環境を整えつつ、歩行者専用エリアの設置や街路樹の植栽を通じて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宣伝します。
- ・ 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）などの導入を促進し、地域特性に応じた収益性の高い作物や有機野菜などの導入を目指します。
- ・ 農地中間管理事業を活用し、ほ場整備や荒廃農地の再生を通じて農地の利用性向上に取り組みます。
- ・ 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、効果的な振興を図ります。
- ・ 市街地近郊では高度園芸施設の促進を通じて収益向上を図り、都市と農地が共生する新たなモデル都市の検討に着手します。

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進んでいます。高崎駅や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図ります。インターチェンジやアクセス道路の整備により、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や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は見直しを進め、拠点間のアクセス性を高める道路や産業及び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、副都心拠点、地域拠点の各拠点同士を連絡する放射状道路や、高崎駅周辺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、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。

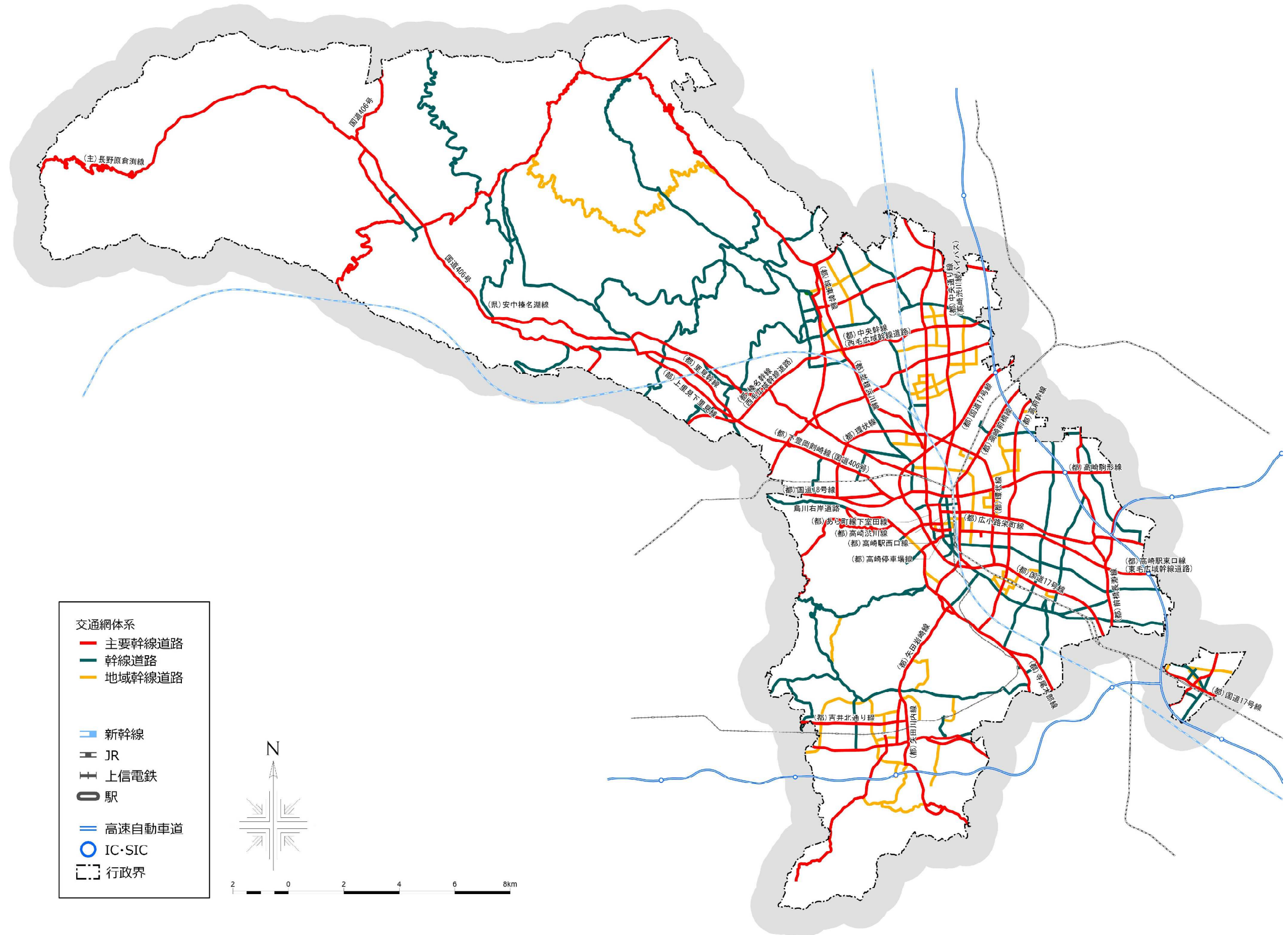
4) 日常生活道路

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のバリアフリー化、駐車場・駐輪場等の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や良好な水辺環境の形成を図るため、下水道整備と河川整備を推進し、さらに局地的な集中豪雨などによる都市型浸水被害に対応するために雨水排水機能の強化を図ります。

(1) 下水道整備の基本方針

- ・ 「群馬県污水处理計画」の広域化・共同化計画に基づき、污水处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。
- ・ 高崎地域や新町地域、吉井地域の一部など、浸水被害が懸念される地域については、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、これらの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つを基本方針として整備を推進します。

(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、商業が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、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

「高崎市国土強靱化地域計画」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上、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。
- ・ 洪水、氾濫等による災害の発生のおそれのある土地については、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性の高い区域については、国や県が指定した災害危険区域の情報を市民に周知し、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、土地区画整理事業や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4章 地域別構想

第2章では、本市が目指す将来都市像等を明確にし、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おり、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、全体構想を踏まえた上で、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、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、倉渚地域の計7地域とします。

これら7地域は、平成18年（2006年）及び平成21年（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、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	倉渚	倉渚村	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、地域内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地区に区分しました。

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、地域の拠点、交流軸、将来像など、個々の取組を示すのに適したまとまりとして設定しました。具体的な範囲については、都心地区は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。

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、住宅や文化・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ており、郊外周辺部には関越・上信越・北関東自動車道が通っていて、全国でも有数の交通拠点となっています。また、高い商業集積と集客力を備えており、商業都市として発展を続けています。

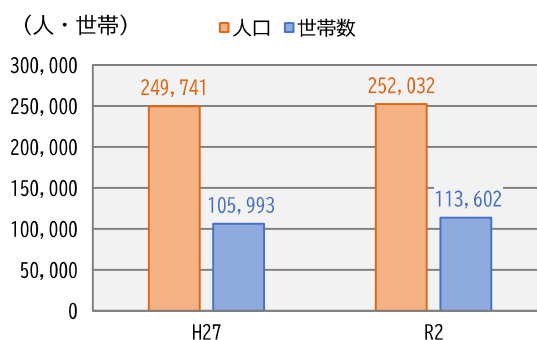
第6次総合計画では、総合的な都市機能が集積する拠点ゾーンに位置づけられています。

■ 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%	0.3%
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、商業用地、住宅用地、公益施設用地などが集積し、本市の中心的な役割を担っています。また、高崎問屋町駅の西側や幹線道路沿道にもまとまりのある商業用地が集積しています。

工業用地は、北部地区の群馬八幡駅周辺と北部、さらに東部地区の倉賀野駅周辺及び高速道路のインターチェンジ周辺に集積し、工業団地として立地しています。

住宅用地は、市街化区域内にまとまっていますが、田・畑が多い市街化調整区域にも一定程度みられます。

地域南側の吉井地域との境は、主に山林となっています。

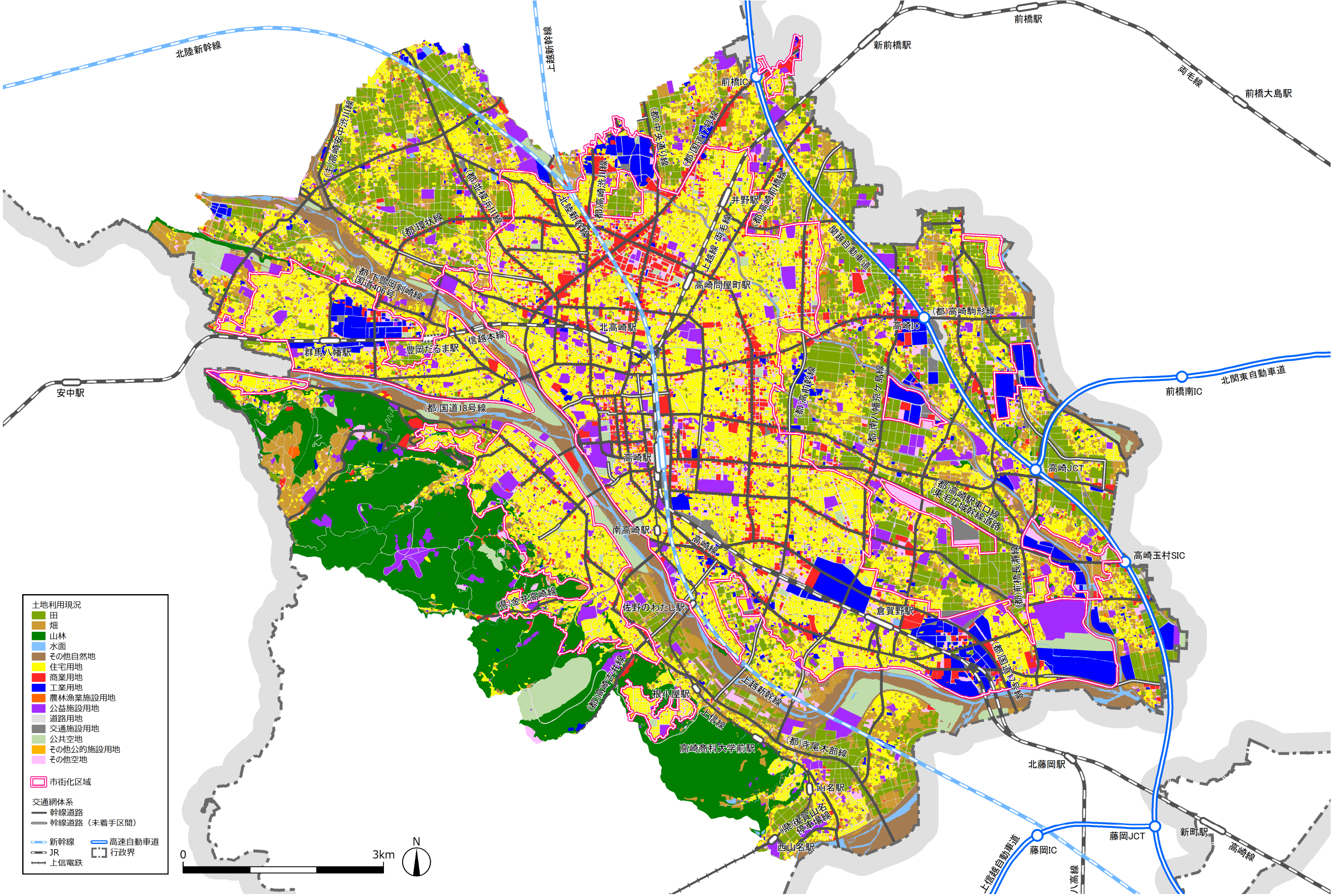
■ 高崎アリーナ



■ 高崎芸術劇場



■ 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 66.7%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 か所、328.42ha が計画されており、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

令和 6 年 3 月末時点

4) 地域の課題

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、高崎地域の高齢化率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促進し、商業・業務機能の強化を図ることで、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。

鉄道や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といった観点から、路線の維持、運行頻度の確保、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。

新幹線や高速自動車道といった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、さらなる広域的な交流拠点としての活用が必要です。

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。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、都市機能の充実や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・業務機能等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、北陸などの高速交通網による交流圏からの集客及び物流の拡大に寄与するために、恵まれた交通結節点としての機能を生かし、周辺の農地や集落環境との調和を図りながら、工業、流通、商業、業務、その他産業の集積を図り、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では、政治、経済、教育、文化、商業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し、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の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ります。

（3）都心地区

1）土地利用の方針

第3章全体構想 3-1 土地利用の方針で示した内容を原則とし、地域の特性や課題に応じた具体的な方針を示します。

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メッセ群馬などの広域的に影響がある都市機能を有する施設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つつ、居住環境との調和を図るために地区計画制度を活用し、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。
- ・ 空き家や空き店舗等を有効活用し、まちの活性化とまちなかの居住を促進します。
- ・ 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条線の整備を推進し、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推進し、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ね完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、高松地区かわまちづくり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。

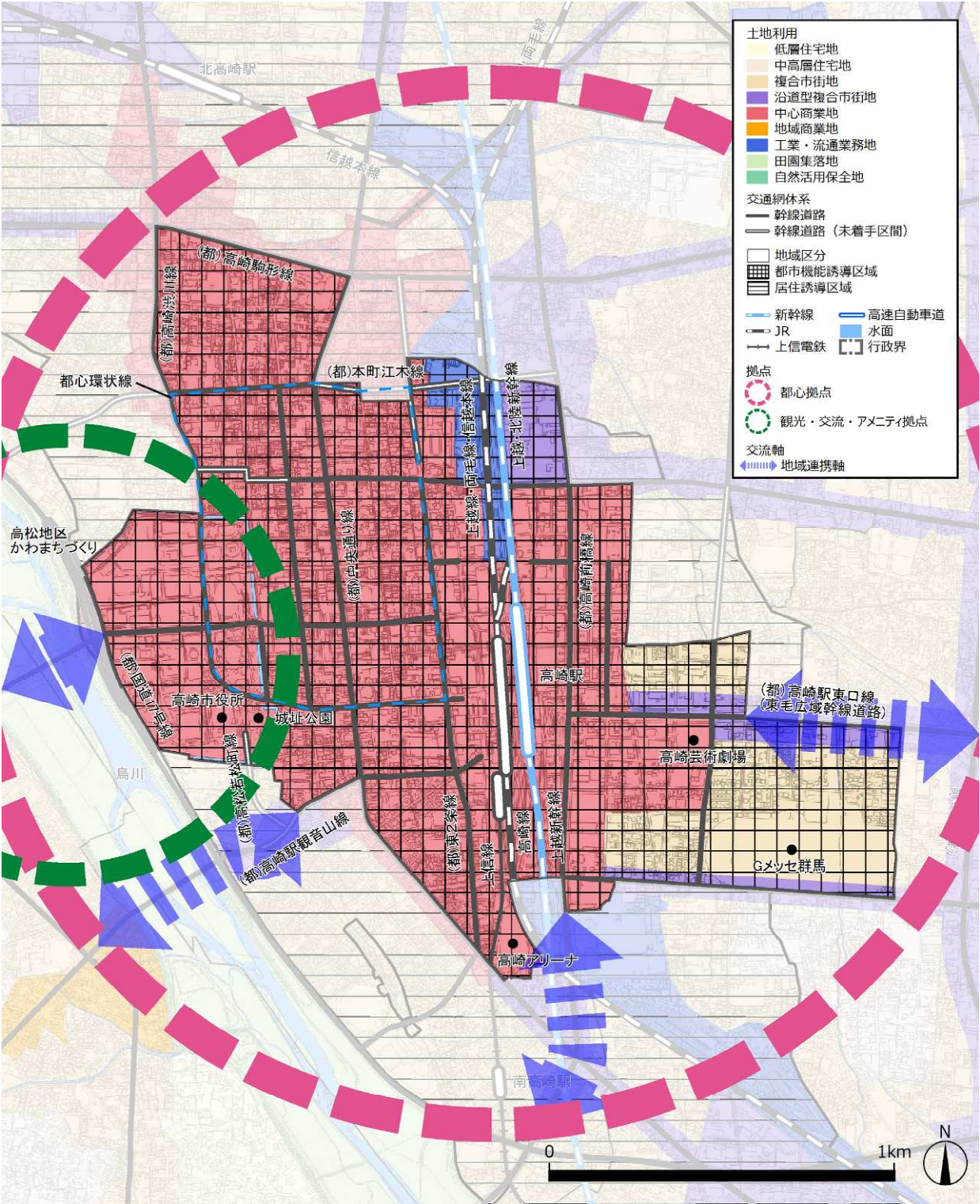
6) 景観形成の方針

- ・ 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。

■ 都心地区の整備方針図



（４）北部地区

１）土地利用の方針

第３章全体構想 ３－１ 土地利用の方針で示した内容を原則とし、地域の特性や課題に応じた具体的な方針を示します。

① 市街化区域（都市機能誘導区域）

- ・ 問屋町周辺は、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ます。

② 市街化区域（居住誘導区域を含む）

- ・ 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）、下小島地区（下小島町）では、土地区画整理事業の事業化を検討します。
- ・ 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

- ・ 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。
- ・ 前橋インターチェンジを生かし、（都）国道 17 号線沿道は、工業、流通、商業、業務、その他産業の集積を図ります。
- ・ 豊岡だるま駅の整備に伴い、周辺の住環境整備を推進し、活性化を図ります。

２）産業集積・振興の方針

- ・ 豊岡だるま駅南側の駅前広場隣接地に、駅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、高崎だるまミュージアム（仮称）の整備を推進します。
- ・ 前橋インターチェンジ周辺を産業集積拠点として整備を推進します。

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）の整備を促進し、榛名地域及び倉渚地域との連絡を強化します。
- ・（都）高崎渋川線の整備を促進し、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、（主）前橋安中富岡線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促進し、群馬八幡駅の機能を強化します。
- ・豊岡だるま駅の利便性を高めるとともに、烏川兩岸の小碓・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推進します。また、豊岡だるま駅から（都）国道18号線を結ぶアクセス道路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推進し、前橋方面との連絡を強化します。
- ・（都）下小烏筑縄線、（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、豊岡だるま駅、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。
- ・駅のバリアフリー化、駐車場・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るお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。

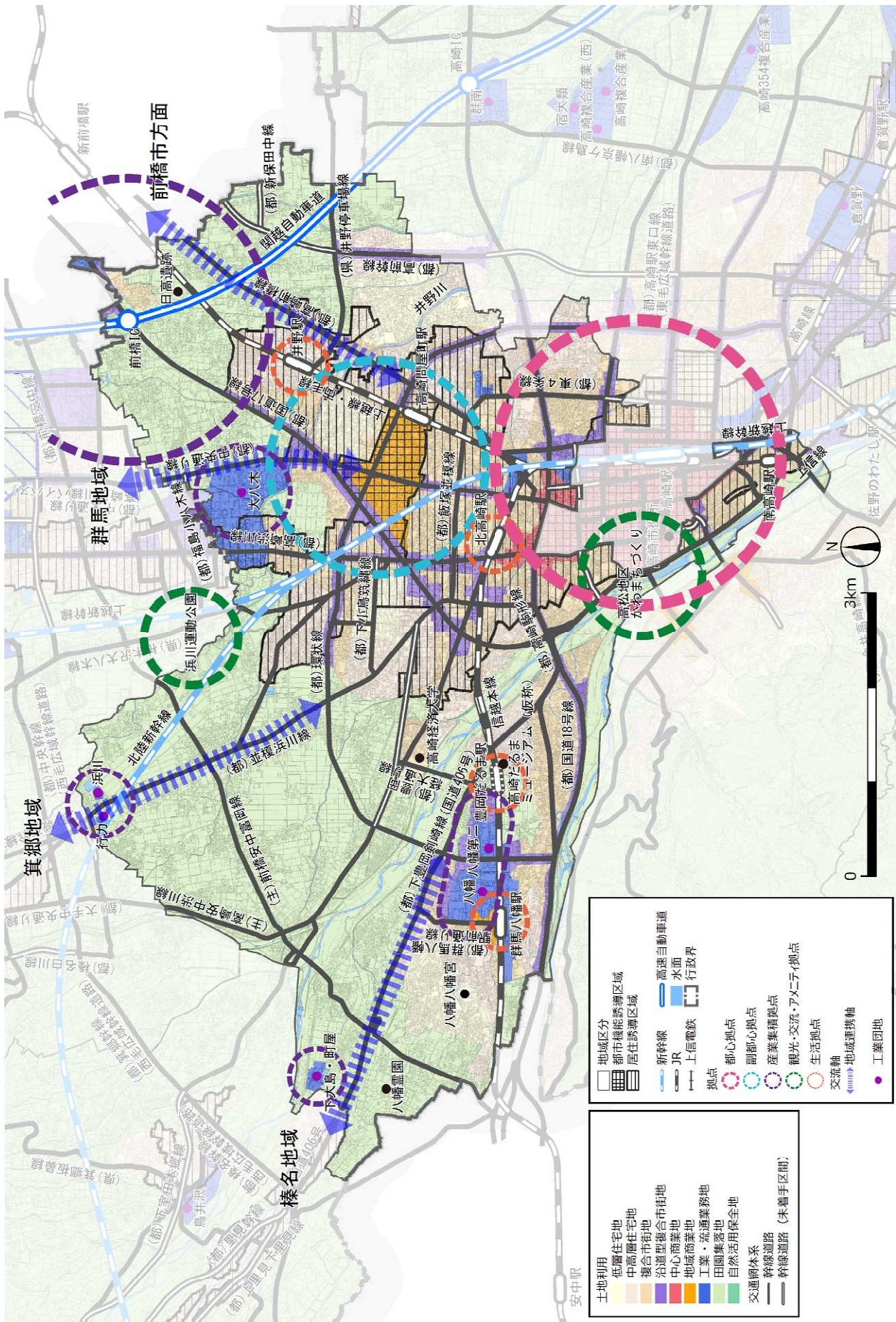
7) 防災・災害に対する方針

- ・ 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。

■ 高崎問屋町駅



■ 北部地区の整備方針図



（５）東部地区

１）土地利用の方針

第３章全体構想 ３－１ 土地利用の方針で示した内容を原則とし、地域の特性や課題に応じた具体的な方針を示します。

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て検討します。
- ・ 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（居住誘導区域を含む）

- ・ （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。
- ・ 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。
- ・ 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、工業、流通、商業、業務、その他産業の集積を図ります。
- ・ 本市からのアクセス性が高い前橋南インターチェンジを生かし、前橋市に隣接する地域に工業、流通、商業、業務、その他産業の集積を図ります。

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集積拠点として整備を推進します。
- ・ 公共空間の民間による利活用を促進し、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促進し、前橋方面との連絡を強化します。
- ・ （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促進し、倉賀野駅の機能を強化します。また、（都）倉賀野橋東線の延伸を検討します

【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て検討します。
- ・ 倉賀野駅のバリアフリー化、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土地区画整理事業区域周辺については、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。

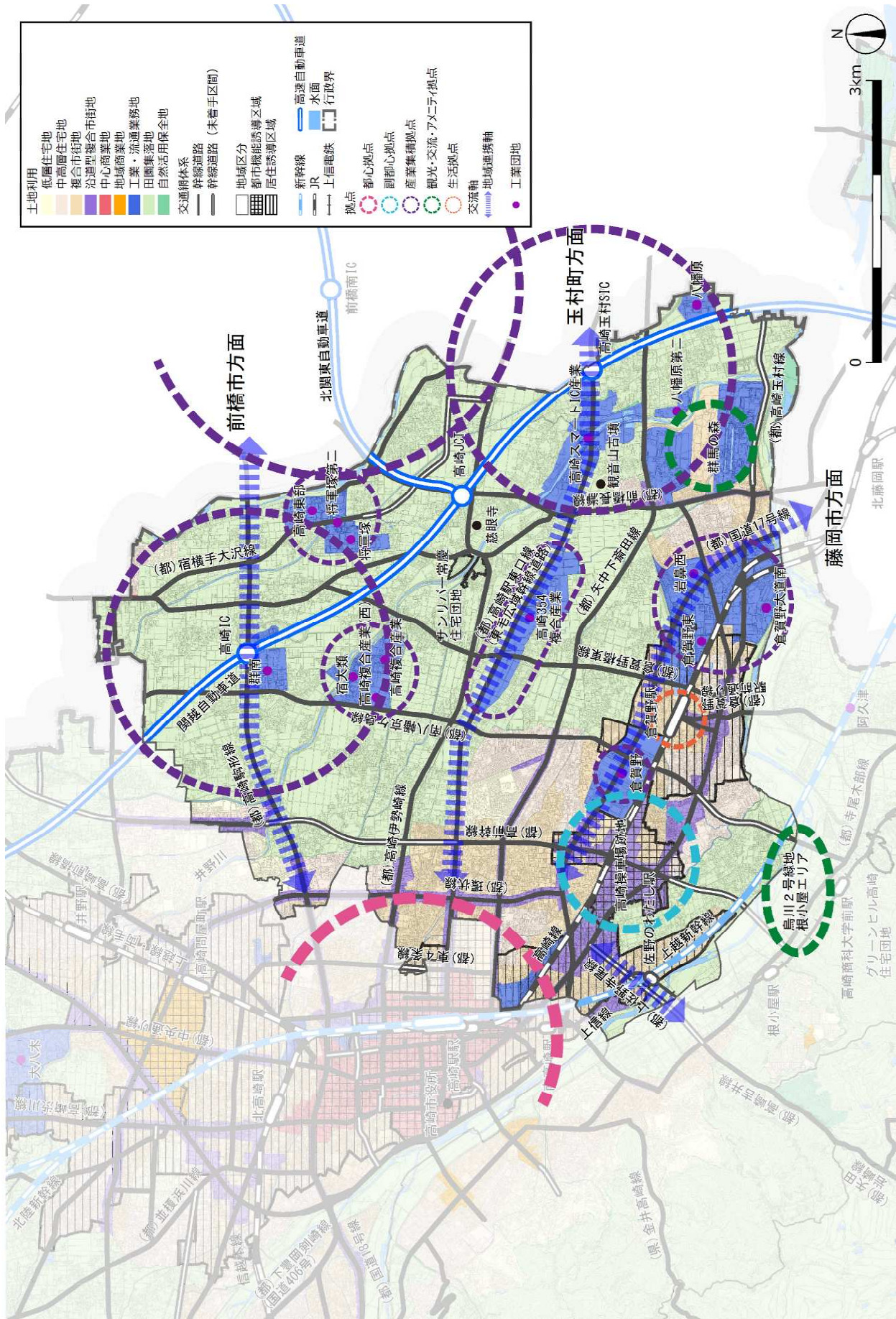
■ 高崎スマート IC 産業団地



■ 高崎 354 複合産業団地



■ 東部地区の整備方針図



（6）南部地区

1）土地利用の方針

第3章全体構想 3-1 土地利用の方針で示した内容を原則とし、地域の特性や課題に応じた具体的な方針を示します。

① 市街化区域（都市機能誘導区域及び居住誘導区域はありません）

- ・ 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推進します。
- ・ 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推進します。

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。
- ・ 公共空間の民間による利活用を促進し、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し、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、河道掘削の促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、高松地区かわまちづくり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るお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

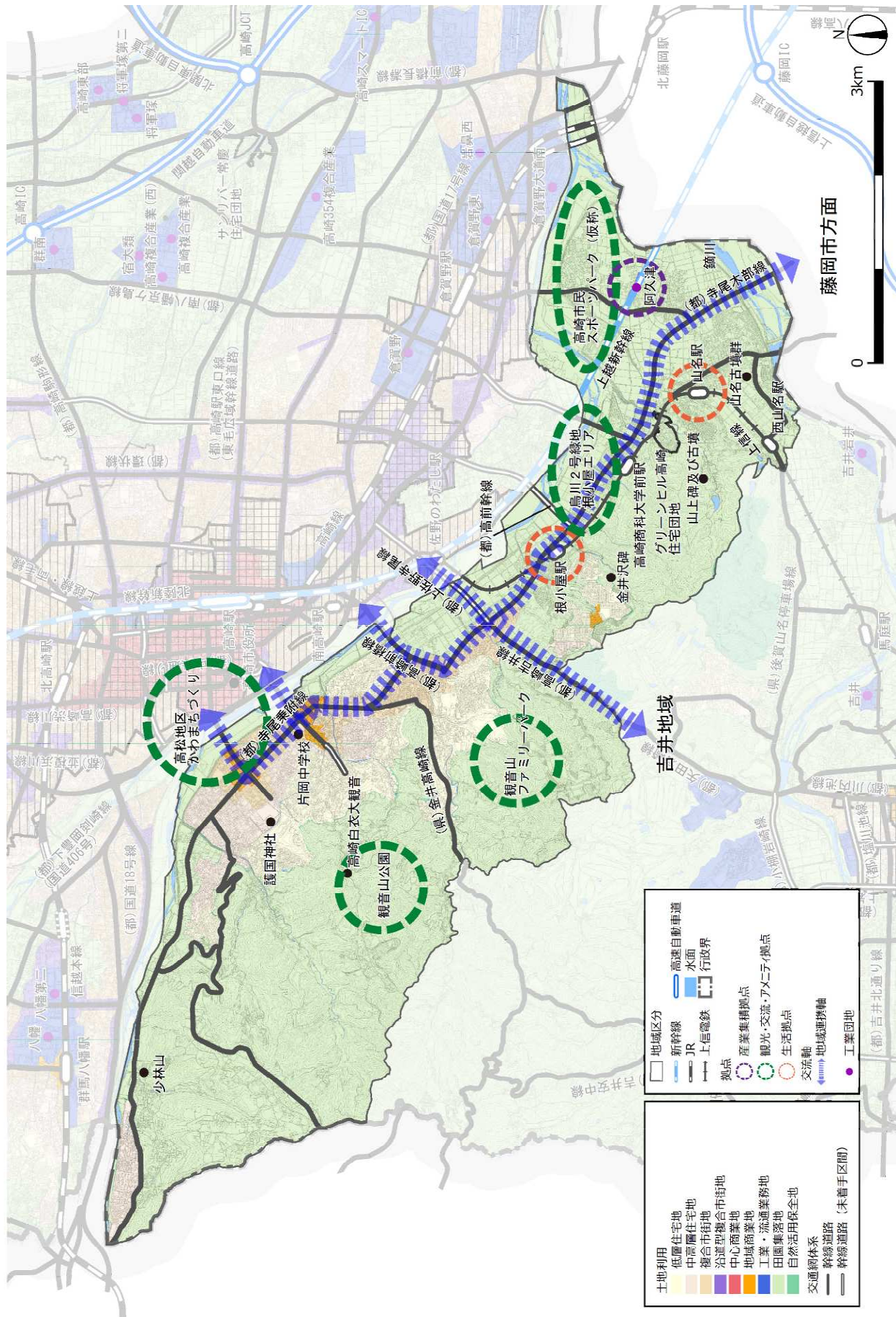
- ・ 観音山丘陵や烏川から望む山並みや市街地への見晴らしを守ります。
- ・ 観音山丘陵の緑あふれる里山景観を守り、自然と歴史文化資源を生かした風情のある観光地景観を形成します。
- ・ 地域の歴史を物語る歴史文化資源を保全活用し、景観の形成を図ります。
- ・ 周辺環境と調和した緑豊かな工業地景観の形成を図ります。
- ・ 烏川や碓氷川の、水と緑の豊かな水辺景観を守ります。

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します。

■ 高崎白衣大観音





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、東京と新潟を結ぶ三国街道（（都）高崎渋川線）の金古宿など、数多くの歴史遺産が存在する地域です。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、交通の拠点性が高く、災害ハザードが少ない地理的特性により、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、高崎市ソフトボール場（宇津木スタジアム）及び清水善造メモリアルテニスコート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。

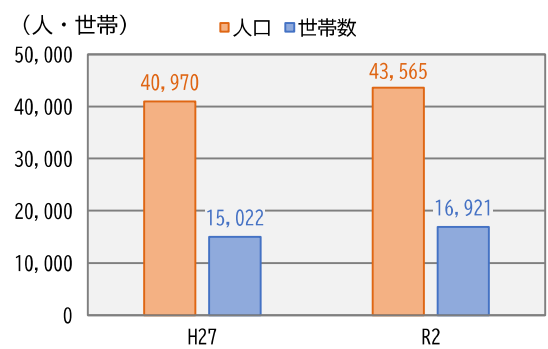
第6次総合計画では、人口増による新しい発展が期待される歴史文化ゾーンに位置づけられています。

■ 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%	0.7%
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

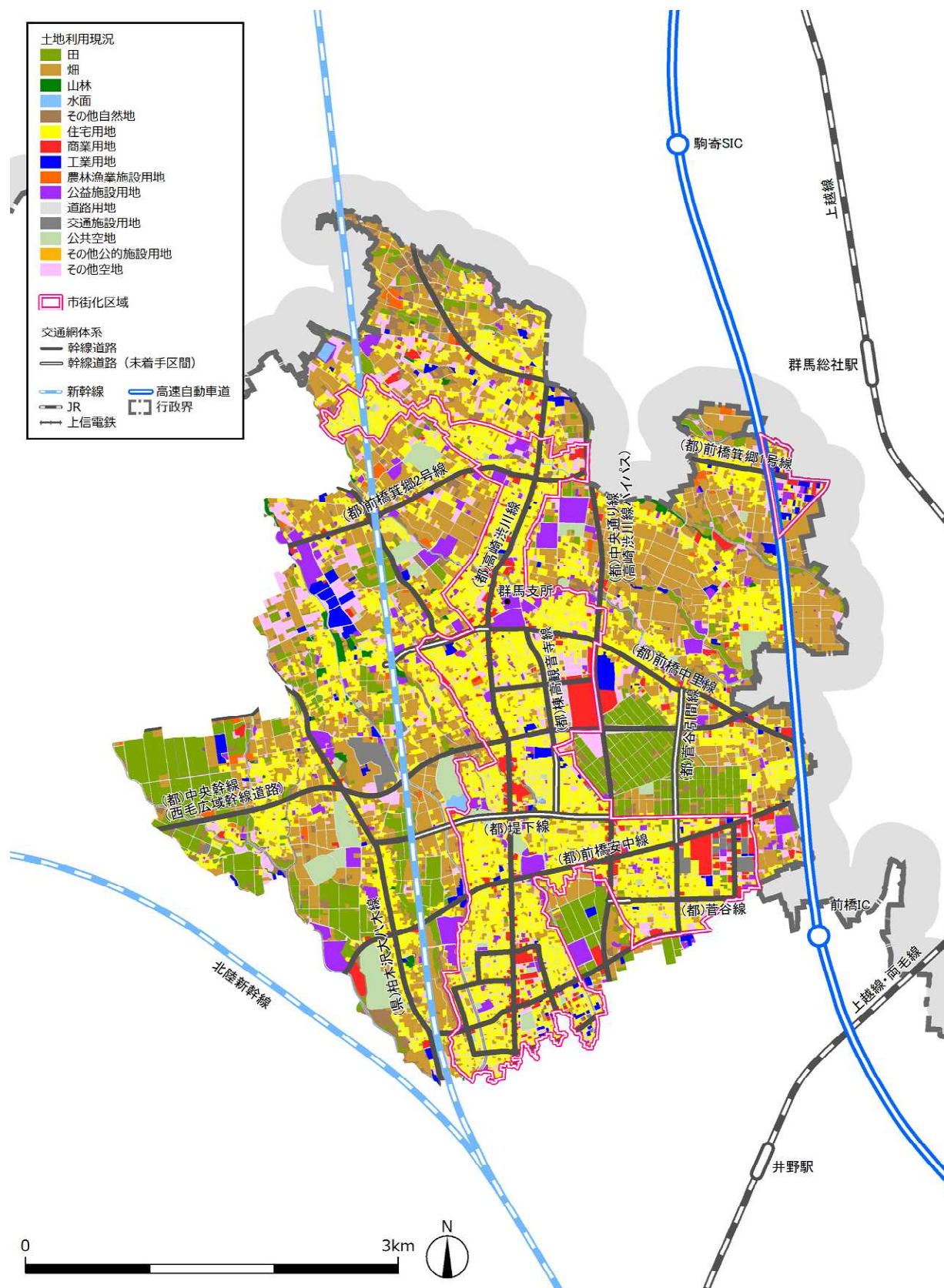
2）土地利用の現況

地域の南北方向に通る（都）高崎渋川線を中心に市街化区域が定められ、沿道には商業用地、その後背地には住宅用地が分布していますが、（都）中央通り線（（主）高崎渋川線バイパス）の整備が完了し、現在の地域連携軸となっています。

また、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、交通の拠点性が飛躍的に向上しています。

群馬支所周辺には、公益施設が立地しており、地域の中心となっています。一方、市街化調整区域にはまとまった農地が存在しますが、幹線道路の沿道や市街化区域の外側では、住宅用地を中心とした宅地も多く見られます。

■ 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 47.0%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 か所、27.89ha が計画されており、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

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に住宅地が入り込み、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。

しかしながら、市全体で人口減少が見込まれている中、将来的には身近なスーパーマーケットや病院などの生活サービス施設の撤退、バス路線の廃止が懸念されます。生活利便性やコミュニティの維持には、人口密度を維持することが重要であるため、無秩序な開発を抑えた土地利用の規制誘導が必要です。

一方で、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存在していますが、これらを文化・観光資源として生かすためには、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、古来の豊富な歴史文化資源を伝えながら、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、地域の幹線道路である（都）高崎渋川線、（都）前橋安中線、（都）中央通り線の各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・上野国分寺・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等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集積拠点の形成、職住近接の住環境整備を推進します。

（3）土地利用の方針

第3章全体構想 3-1 土地利用の方針で示した内容を原則とし、地域の特性や課題に応じた具体的な方針を示します。

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（居住誘導区域を含む）

- ・ 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を検討します。
- ・ 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を生かし、群馬地域南東部に工業、流通、商業、業務、その他産業の集積を図ります。
- ・ 本市からのアクセス性が高い駒寄スマートインターチェンジを生かし、群馬地域北部に工業、流通、商業、業務、その他産業の集積を図ります。
- ・ 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集積拠点として整備を推進します。

2）道路・交通網整備の方針

① 道路

【主要幹線道路】

- ・ 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・整備するよう努めます。
- ・ 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緑の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、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。

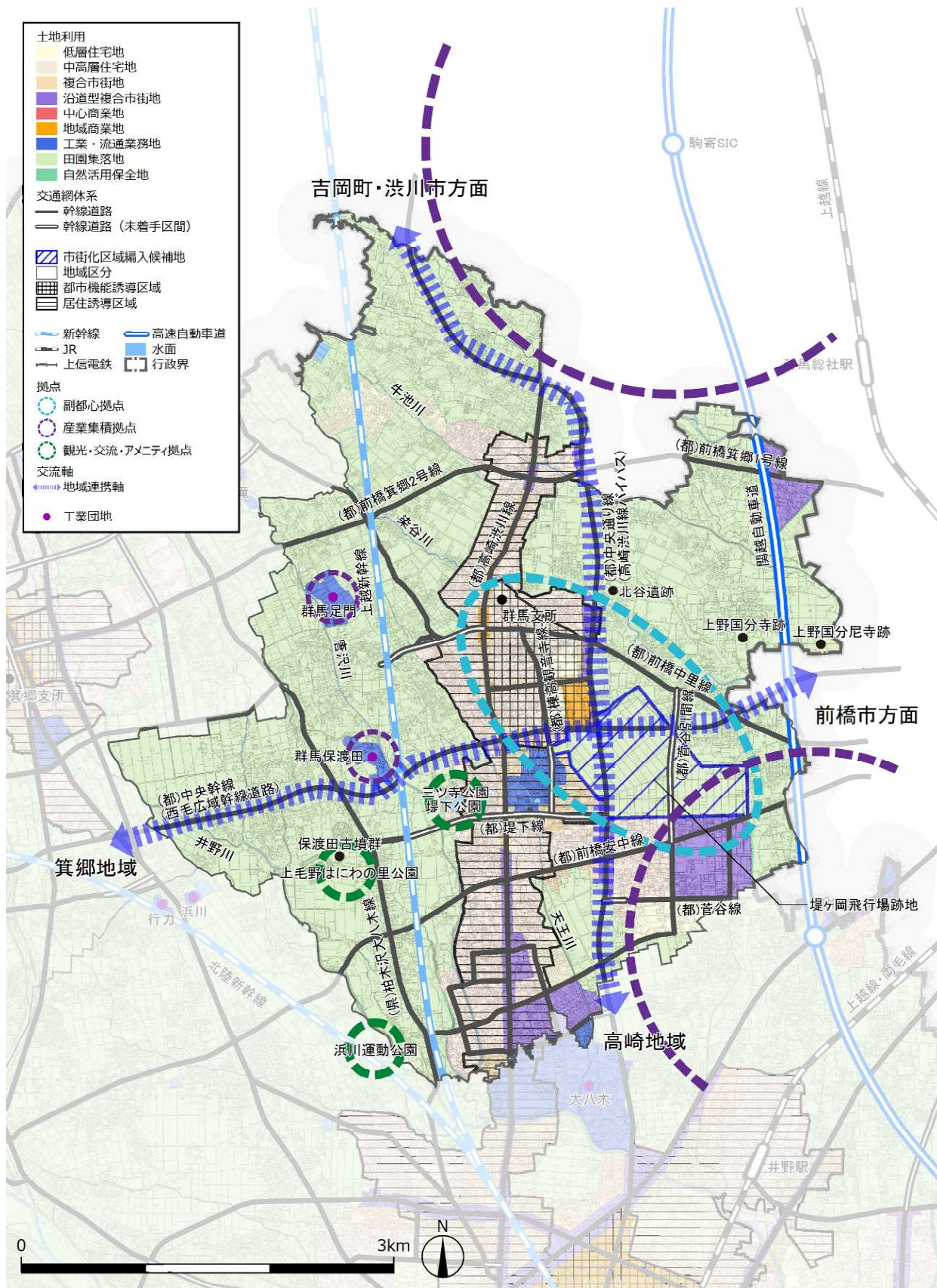
■ 保渡田古墳群



■ 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や自衛隊の誘致などにより発展しました。

現在、新町駅を中心に半径1.5kmの範囲には、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、人口は減少傾向にある一方、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。

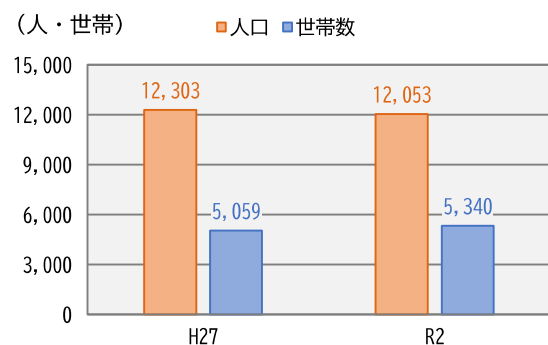
第6次総合計画では、落ち着きと安心感のある質の高い生活都市ゾーンに位置づけられています。

■ 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ており、新町駅を中心に商業用地や住宅用地があり、西部及び南部には工業用地が形成されています。

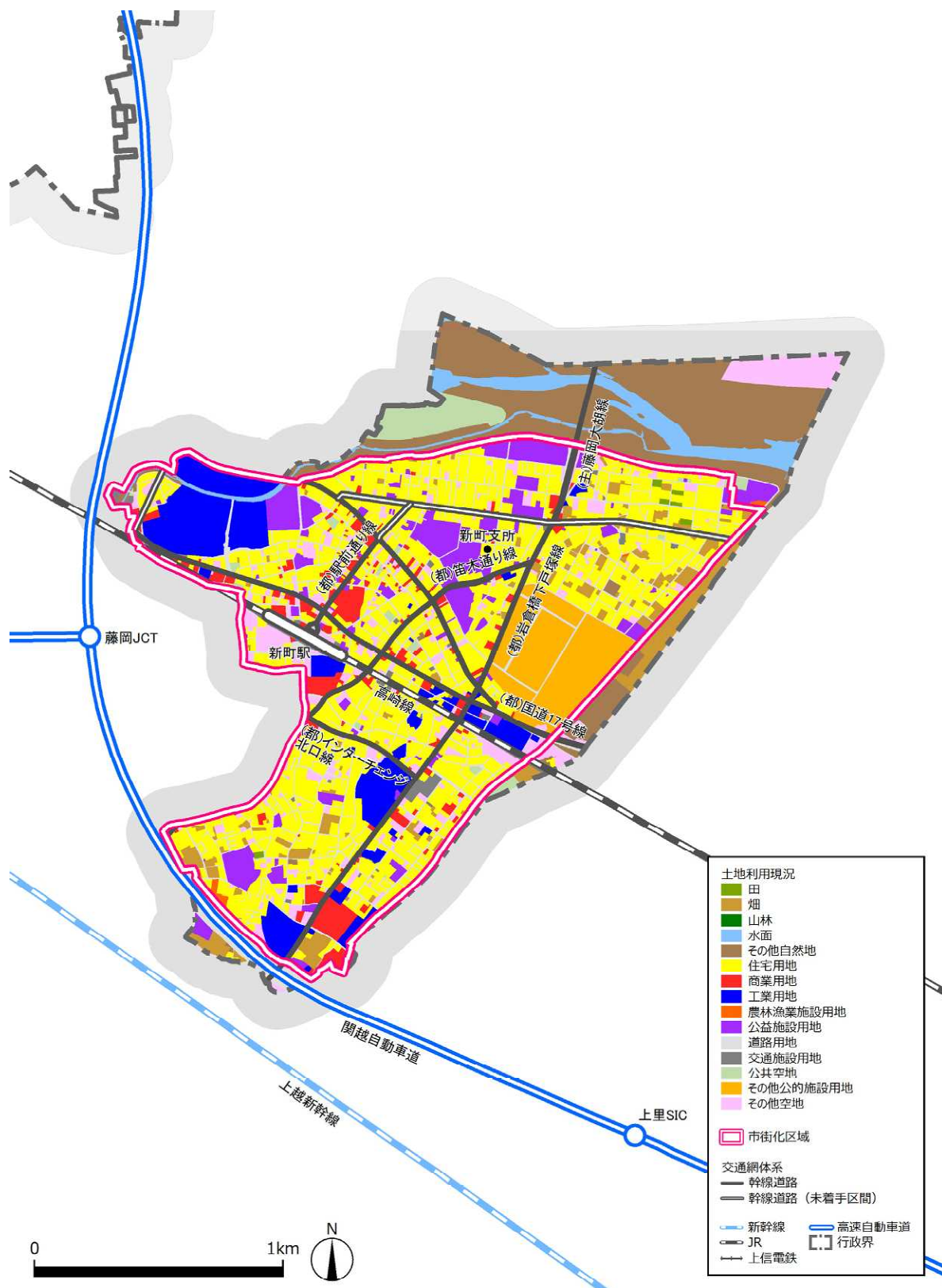
(都) 岩倉橋下戸塚線(産業道路)沿道には陸上自衛隊駐屯地が立地しており、新町地域の発展に寄与しています。

新町地域は、ほぼ全域が洪水浸水想定区域に含まれています。令和4年(2022年)に新町防災アリーナを建設しました。

■ 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 52.8%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 か所、0.16ha が計画・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

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、宅地造成が進み世帯数は増加していますが、人口減少が進行し、高齢化率も増加しています。

旧中山道や（都）駅前通り線（（県）新町停車場線）では、周辺部に日常生活を支える商業施設が立地していますが、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。

また、（都）国道 17 号線とともに地域を分断する JR 高崎線沿線では、交通渋滞が発生しています。

新町地域全域においては、十分な幅員を確保した地域幹線道路や日常生活道路が不足しています。さらに、洪水時の浸水深さが 3 m以上の範囲が広く存在することや、災害時に一時避難場所となる公園が不足していることから、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・安心でコンパクトに暮らせ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

群馬県と連携し、新町駅周辺の渋滞対策等を行い、新町駅の機能を増進させることで、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ります。

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ます。今後も、安全に避難するために必要な市街地の改善や避難場所等の機能の向上を図ります。

■ 新町駅



(3) 土地利用の方針

第3章全体構想 3-1 土地利用の方針で示した内容を原則とし、地域の特性や課題に応じた具体的な方針を示します。

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(居住誘導区域を含む)

- ・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。
- ・既存の工業地及び陸上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・空き店舗等を有効活用し、まちの活性化とまちなかの居住を促進します。

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

- ・ 新町駅を公共交通の軸とし、利用者の利便性の向上を推進します。
- ・ 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ね完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・整備するよう努めます。
- ・ 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。

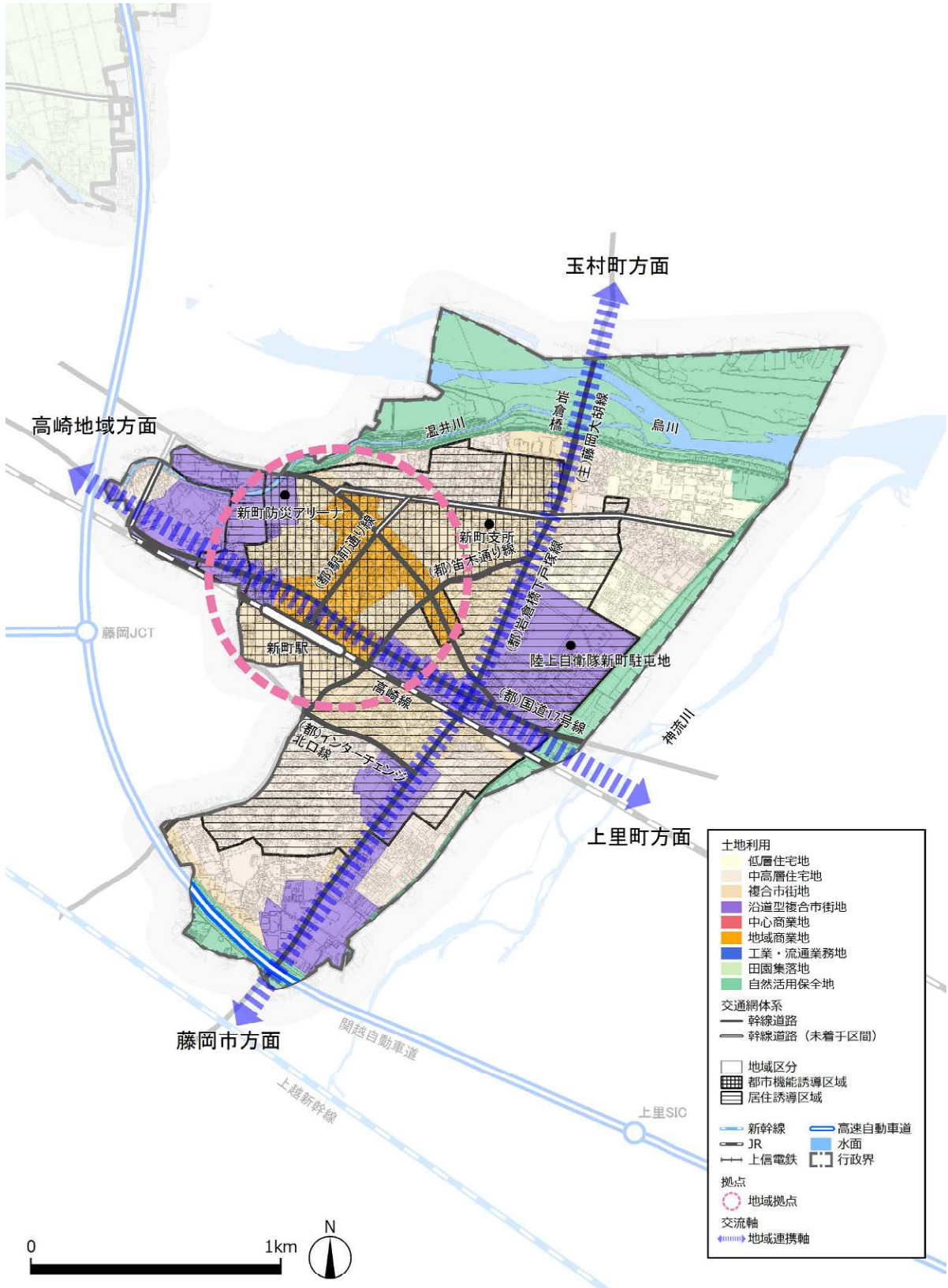
5) 景観形成の方針

- ・ 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

- ・ 避難経路の渋滞解消のため、群馬県と連携し、新町地域の渋滞対策を検討します。
- ・ 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。
- ・ 烏川の河道掘削の促進を図り、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に発展する一方、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の開発が進み、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、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んでおり、新しい経済発展が見込まれる地域です。

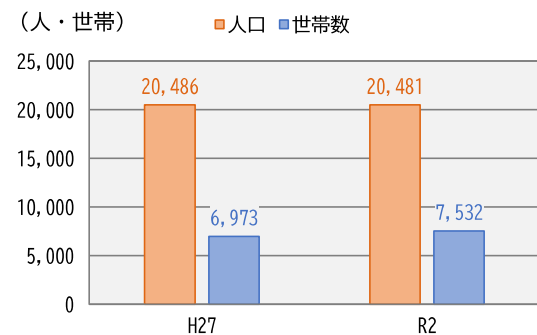
第6次総合計画では、歴史豊かな美しい郷と新しい発展が両立するゾーンに位置づけられています。

■ 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

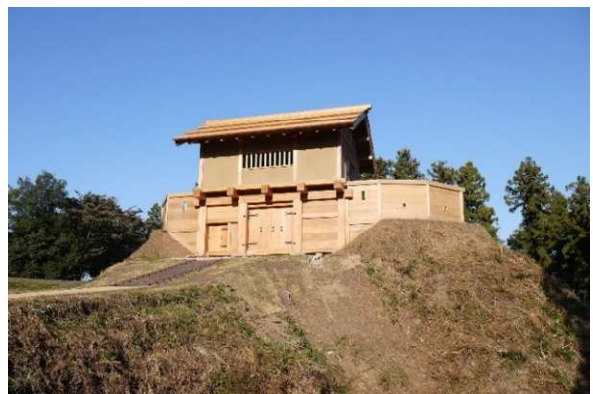
2）土地利用の現況

箕郷地域全域は、非線引き都市計画区域となっています。

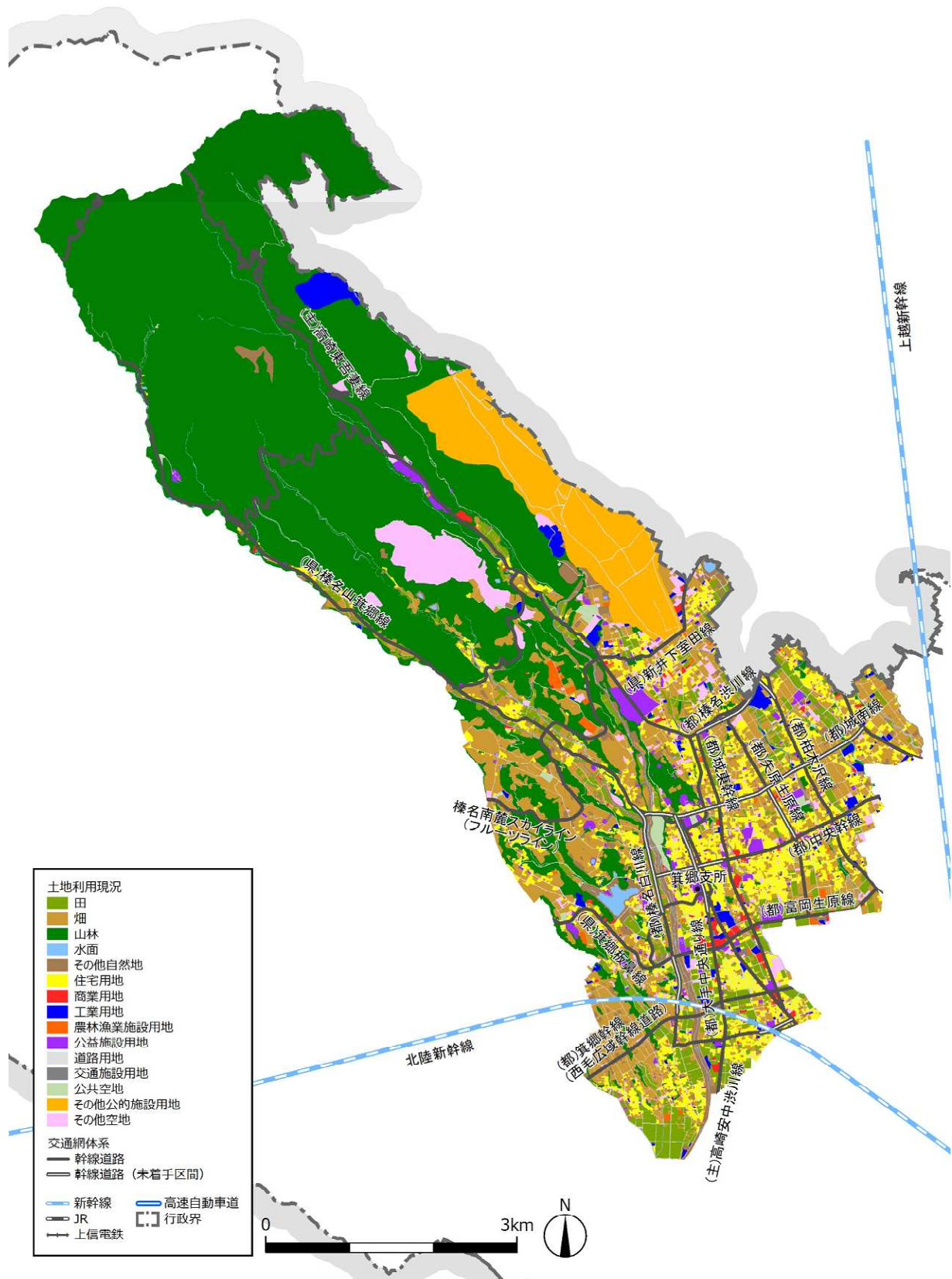
（都）大手中央通り線（（主）高崎安中渋川線）の東側には、主に住宅用地が分布しています。地域西部には田・畑、地域北部には山林が広がっており、また、陸上自衛隊相馬ヶ原演習場もあります。

箕郷支所周辺には、公益施設や商業施設が立地しており、地域の中心となっています。

■ 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 16.8%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か所、9.7ha が計画されており、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	
	延長（m）	割合
計画延長	29,110	100.0%
整備済み	4,897	16.8%
事業中	180	0.6%
未整備	24,033	82.6%

種別	都市計画公園			
	計画		供用済み	
	箇所	ha	箇所	ha
街区公園	—	—	—	—
近隣公園	1	1.0	1	1.0
地区公園	—	—	—	—
総合公園	1	8.7	1	6.3
運動公園	—	—	—	—
広域公園	—	—	—	—
特殊公園	—	—	—	—
合計	2	9.7	2	7.3

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には、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、人口の減少や高齢化により活気が失われつつあります。

一方、周辺丘陵部や平野部の農地が広がっている地域では、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、効率的な基盤整備や良好な市街地形成、農業振興施策を行う上では今後の課題となります。

また、隣接する各地域との連携を図るためには、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。

観光地の活性化においては、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させ、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）箕郷支所周辺の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ります。また、公共交通網の維持確保や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だけでなく、箕輪城跡、芝桜公園、鳴沢湖などの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機能を高め、地域の活性化を図ります。

■ 矢原宿カフェ



（３）土地利用の方針

第3章全体構想 3－1 土地利用の方針で示した内容を原則とし、地域の特性や課題に応じた具体的な方針を示します。

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（居住誘導区域を含む）

- ・ 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、保全や活用の整備を推進し、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推進します。

（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・整備するよう努めます。
- ・ 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。
- ・ 住宅地の緑化を促進し、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。

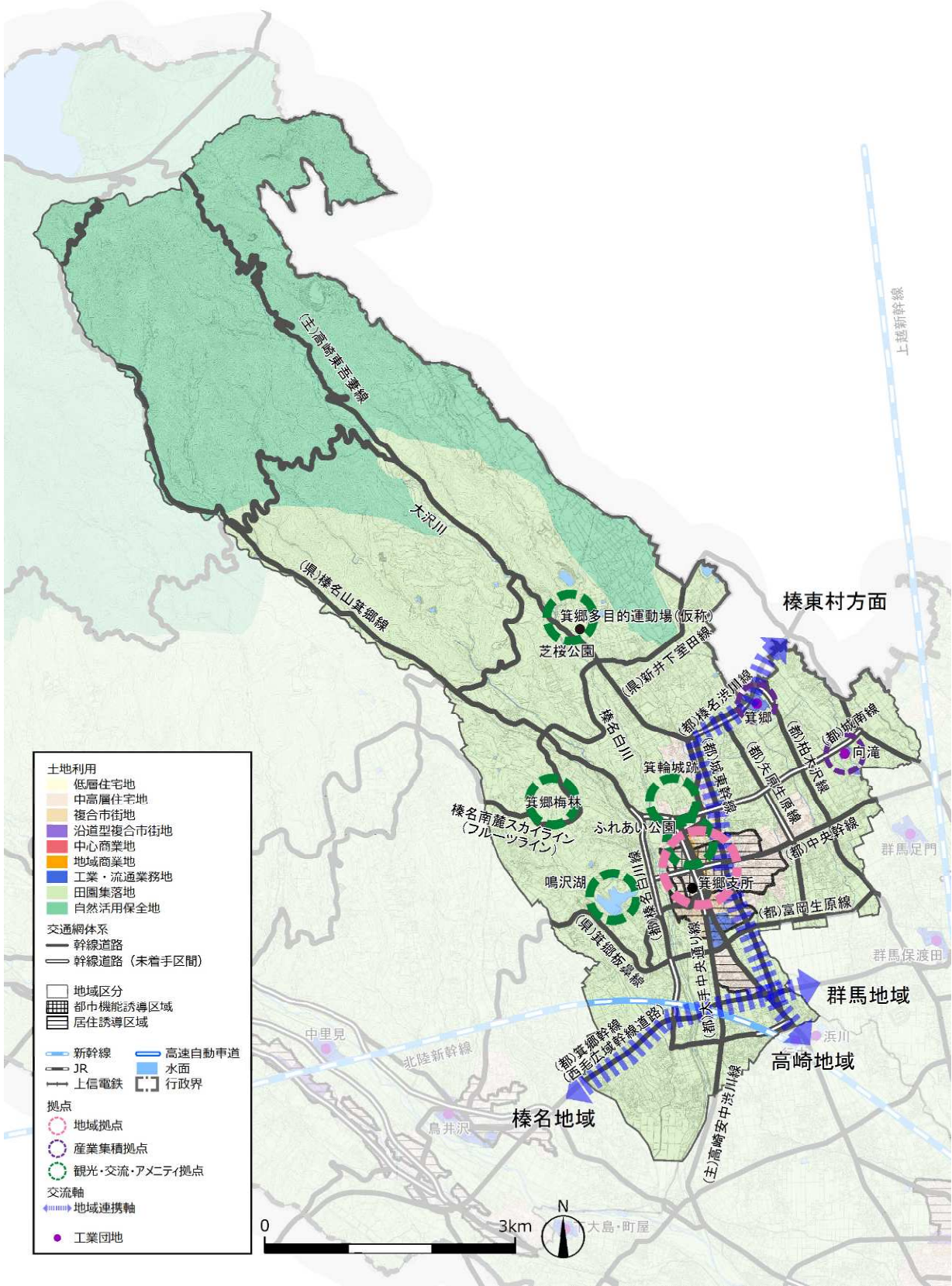
6) 防災・災害に対する方針

- ・ 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。

■（都）箕郷幹線（西毛広域幹線道路）



■ 箕郷地域の整備方針図



序章 マスタープランについて

第1章 現況と主要課題

第2章 基本理念

第3章 全体構想

第4章 地域別（箕郷地域）

第5章 実現化方策

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周辺を取り囲む外輪山や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流れる烏川があり、その両側の山間地域では、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。

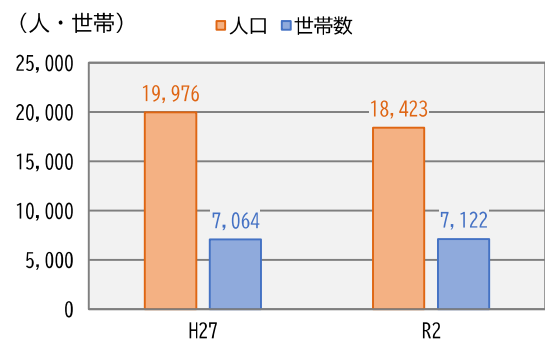
第6次総合計画では、豊富な観光資源と農産物を生かした観光交流ゾーンに位置づけられています。

■ 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%	-0.5%
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となっています。

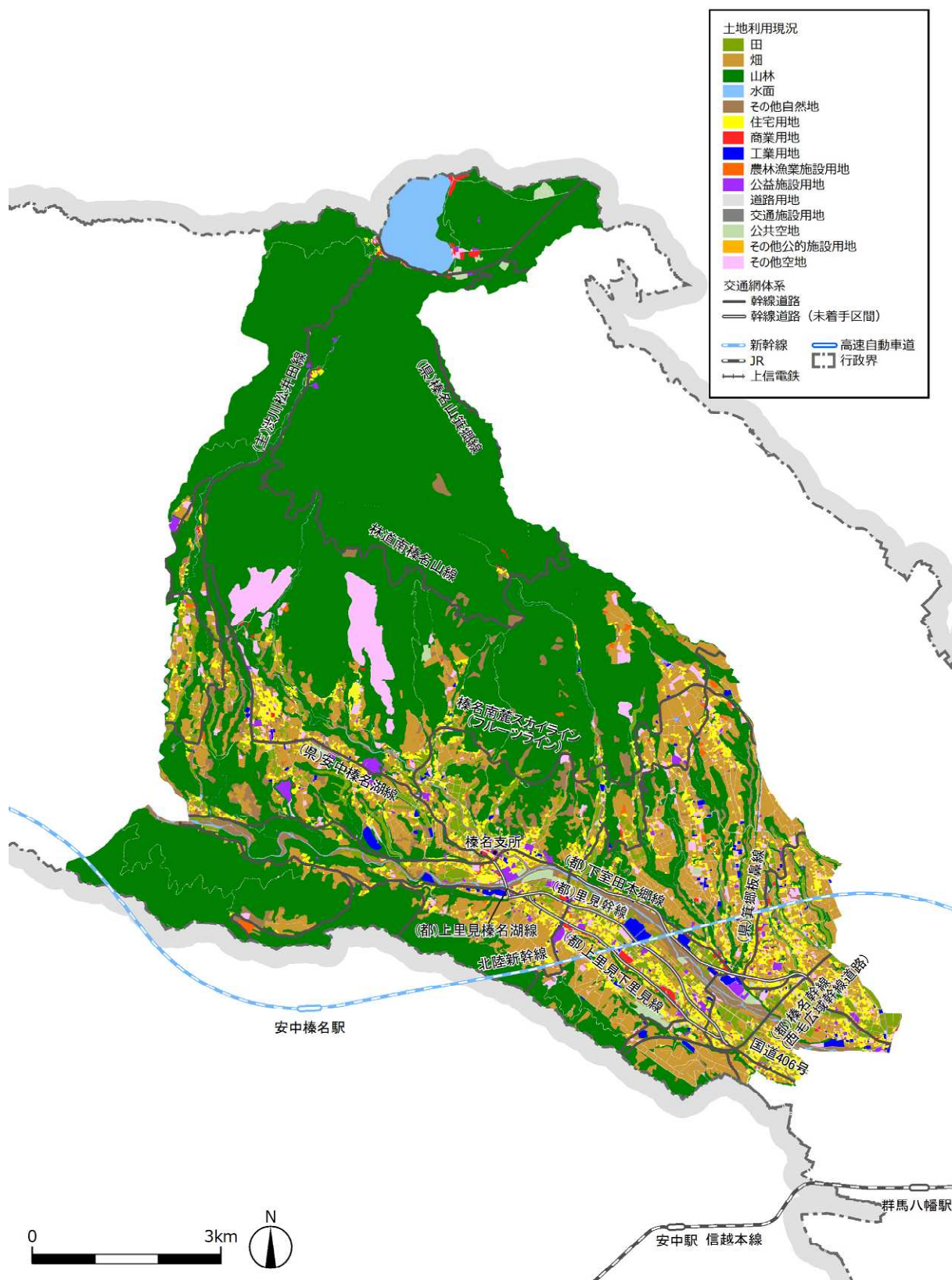
（都）上里見下里見線（国道406号）が地域の軸となり、沿道には商業用地、工業用地、住宅用地が分布しています。住宅用地の後背地には主に田・畑が広がっています。

地域北部の榛名湖周辺には商業用地があり、観光レクリエーション地としての土地利用が図られています。また、榛名支所周辺は、公益施設用地が集積していますが、地域の中心は国道406号沿いの商業用地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 10.9%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 か所、1.1ha が計画・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	
	延長（m）	割合
計画延長	21,340	100.0%
整備済み	2,338	10.9%
事業中	1,912	9.0%
未整備	17,090	80.1%

種別	都市計画公園			
	計画		供用済み	
	箇所	ha	箇所	ha
街区公園	—	—	—	—
近隣公園	1	1.1	1	1.1
地区公園	—	—	—	—
総合公園	—	—	—	—
運動公園	—	—	—	—
広域公園	—	—	—	—
特殊公園	—	—	—	—
合計	1	1.1	1	1.1

令和6年3月末時点

4) 地域の課題

榛名湖周辺及び榛名神社周辺は、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がかかる榛名南麓スカイライン（フルーツライン）を生かし、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て検討が必要です。

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行しています。

榛名地域は、山岳地域や山間地域から平坦地まで変化に富んだ地域であり、地域内各所が土砂災害警戒区域等に指定されているため、台風や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重要です。

（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を身近に感じる居住地を目指し、暮らしの利便性を維持・向上させるとともに、榛名湖周辺を中心に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ります。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ます。このため、都市計画制度を活用し、農地や営農環境を保全しつつ、既存の集落と農地の調和を図ることで、適正かつ計画的な土地利用を誘導します。また、烏川沿いの丘陵部にある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、観光資源の活用を推進します。

3）榛名湖及び榛名神社周辺における賑わいの創出

榛名湖及び榛名神社周辺では、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。

■（都）榛名幹線（西毛広域幹線道路）



（3）土地利用の方針

第3章全体構想 3-1 土地利用の方針で示した内容を原則とし、地域の特性や課題に応じた具体的な方針を示します。

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（居住誘導区域を含む）

- ・ 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んでいるため、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。
- ・ 榛名湖湖上ステージ（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、高崎地域及び倉渕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推進し、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推進します。
- ・ 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。
- ・ 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・整備するよう努めます。
- ・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（国道 406 号）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を検討します。

■ 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、日本三古碑の一つである多胡碑や古武道の馬庭念流の伝承地として知られています。

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）が東西に通り、吉井藩の中心である吉井宿として発展を遂げてきました。さらに、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には、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

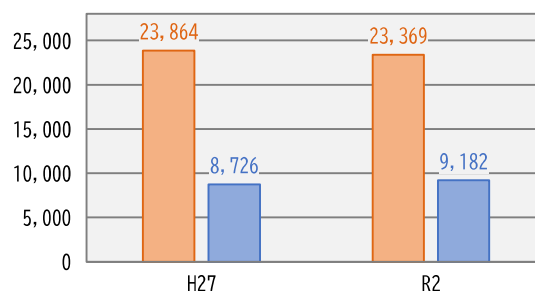
	H27	R2	増減
人口	23,864	23,369	-495
対市割合	6.4%	6.3%	-0.3%
世帯数	8,726	9,182	456
対市割合	5.8%	5.7%	-0.1%

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となっています。

(都)国道 254 号線及び(都)川内池線((主)高崎・神流・秩父線)の沿道には、商業用地や住宅用地が分布しています。また、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。

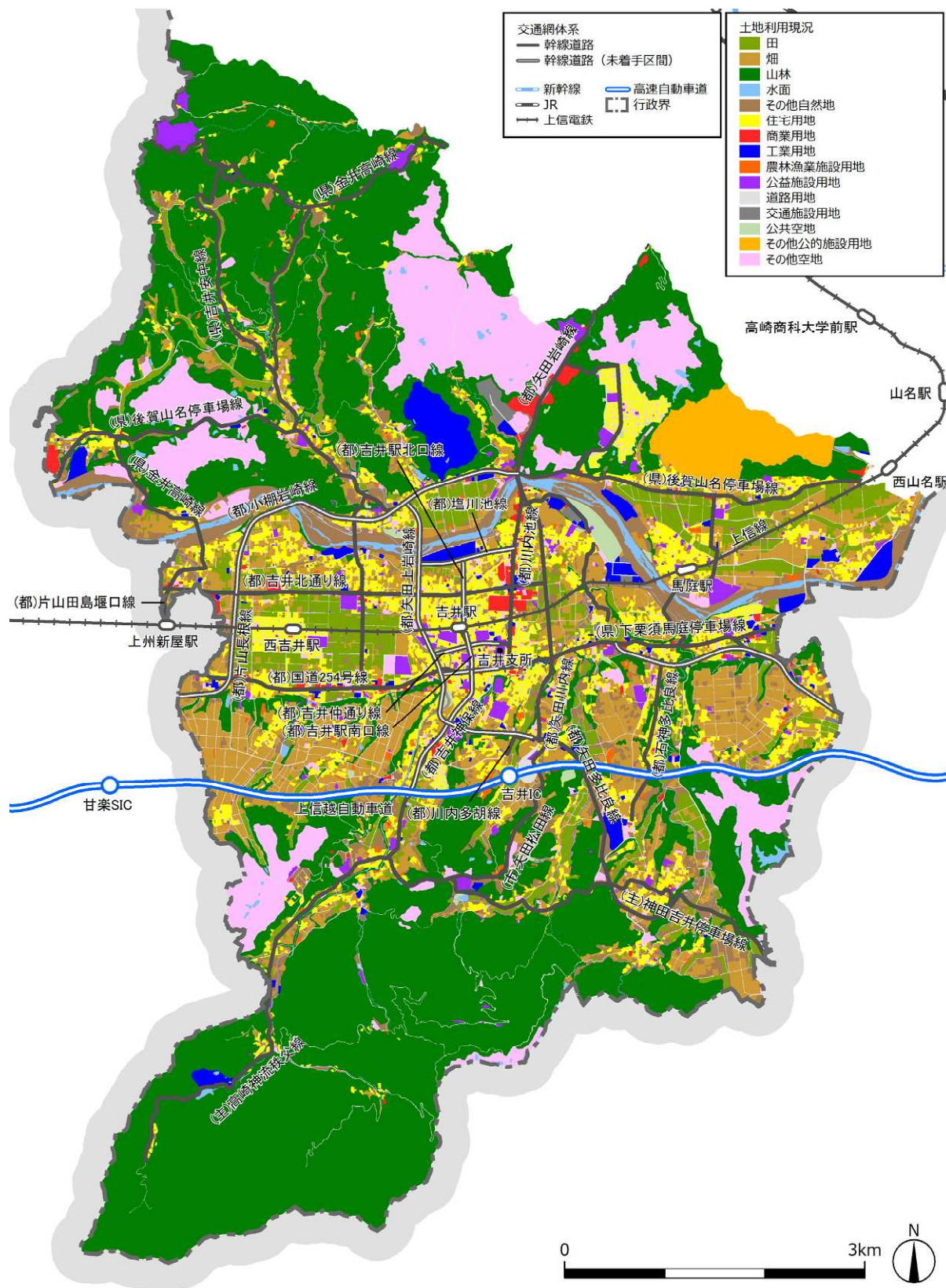
地域北部には、ゴルフ場、化学製品工場、住宅団地、陸上自衛隊分屯地などが立地しており、上信越自動車道の地域南部は、山林が占めています。

工業用地は、地域内の各所に分布しています。

■ 馬庭念流道場



■ 吉井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

吉井地域内の都市計画道路の整備率は 24.7%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か所、18.75ha が計画されており、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	100.0%	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

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、高速道路をはじめとする幹線道路や公共交通が集積している地域であるため、その優位性を活用する必要があります。(都)川内池線沿道には商業施設の立地が進み、商業地が形成されている一方で、吉井駅周辺や(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っています。

また、丘陵地にある南陽台住宅団地でも、周辺部には日常生活を支える商業施設が不足しており、高齢世帯が多いため、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、歩道などの整備が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も不足しています。

多胡碑や多胡郡正倉跡などの歴史遺産や牛伏山、鎭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には、これらを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、上州姫街道の吉井宿をはじめとした歴史を伝えながら、身近に豊かな水辺と里山がある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

鎗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、各地区における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) 営農及び森林環境の保全と活用

田園集落地では、馬庭駅東部や西吉井団地東部において、農地と調和した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推進します。

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・保全します。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した遊歩道の整備を進め、レクリエーションや憩いの場としての機能を高めます。

■ 多胡碑周辺



(3) 土地利用の方針

第3章全体構想 3-1 土地利用の方針で示した内容を原則とし、地域の特性や課題に応じた具体的な方針を示します。

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(居住誘導区域を含む)

- ・ (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

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 吉井インターチェンジ周辺に、工業、流通、商業、業務、その他の産業の集積を図ります。
- ・ 本市からのアクセス性が高い甘楽スマートインターチェンジを生かし、吉井地域西部に工業、流通、商業、業務、その他の産業の集積を図ります。
- ・ (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。
- ・ 高崎市一般廃棄物最終処分場については、水質悪化の防止を図り、周辺環境の維持保全に努めるとともに、埋め立て処分後の跡地利用についても検討します。
- ・ 牛伏山や朝日岳をはじめとする東谷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集積拠点として整備を推進します。
- ・ 牛伏山を観光地として魅力を高めるため、「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。
- ・ （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。
- ・ 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】

- ・ （県）後賀山名停車場線の整備を促進し、高崎地域との連絡を強化します。
- ・ （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】

- ・ （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、円滑で快適な歩行空間の形成を図ります。
- ・ 馬庭駅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。
- ・ 鐺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。
- ・ 地域拠点の吉井駅周辺と、多胡、岩平、入野などの地域内各所を連絡するよ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・整備するよう努めます。
- ・ 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を努めます。
- ・ 小串のカタクリの群生地を保全を図ります。
- ・ 鎗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。
- ・ 鎗川周辺の、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を検討します。

■ 吉井地域の整備方針図



4-8 倉渚地域

(1) 地域の現状と課題

1) 地域の概況

倉渚地域は、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、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に参加し、地域交流を図っています。

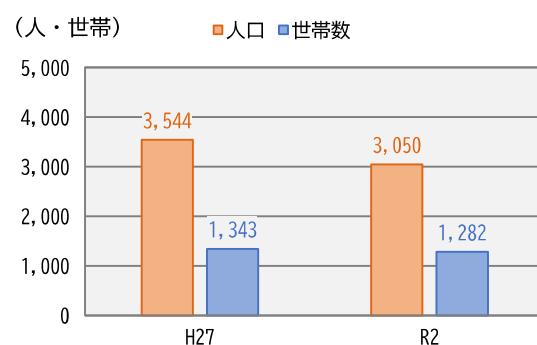
第6次総合計画では、恵まれた自然環境を守り生かす自然共生ゾーンに位置づけられています。

■ 倉渚地域の人口・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

■ 倉渚地域の人口・世帯数の変化



資料：国勢調査

2) 土地利用の現況

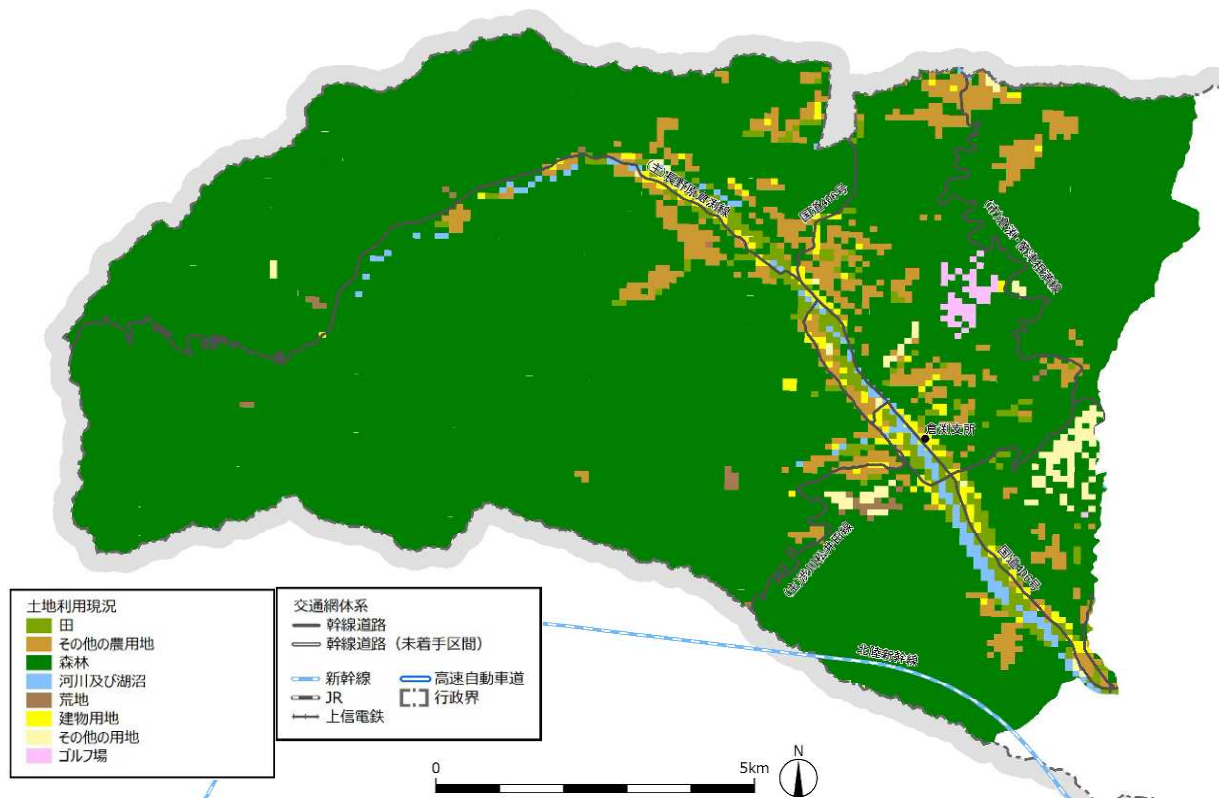
倉渚地域全域は、都市計画区域外となっています。

国道406号が地域の軸となり、その沿道に住宅、公益施設、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です。

このため、国土数値情報の土地利用細分メッシュ（100m）データを用いて作成しています。

資料：国土数値情報（令和3年度）

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はありません。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3km）が開通し、ハッ場ダム（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になっています。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むおそれがあります。

（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ることができるとともに、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、豊かな自然環境や自然景観を保全・活用するとともに、営農環境の維持・育成を図ります。これにより、地域の生態系が守られるだけでなく、その資源を次世代へと引き継ぐことが可能となり、持続可能な発展につながります。

２）産業の創出

地域資源を最大限に活用し、農林業を生かした産業を創出することで、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活動や森林体験学習など、森林が持つ多面的機能の活用を促進します。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）長野原倉渚線の整備を促進し、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渚水沼公園内には、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。

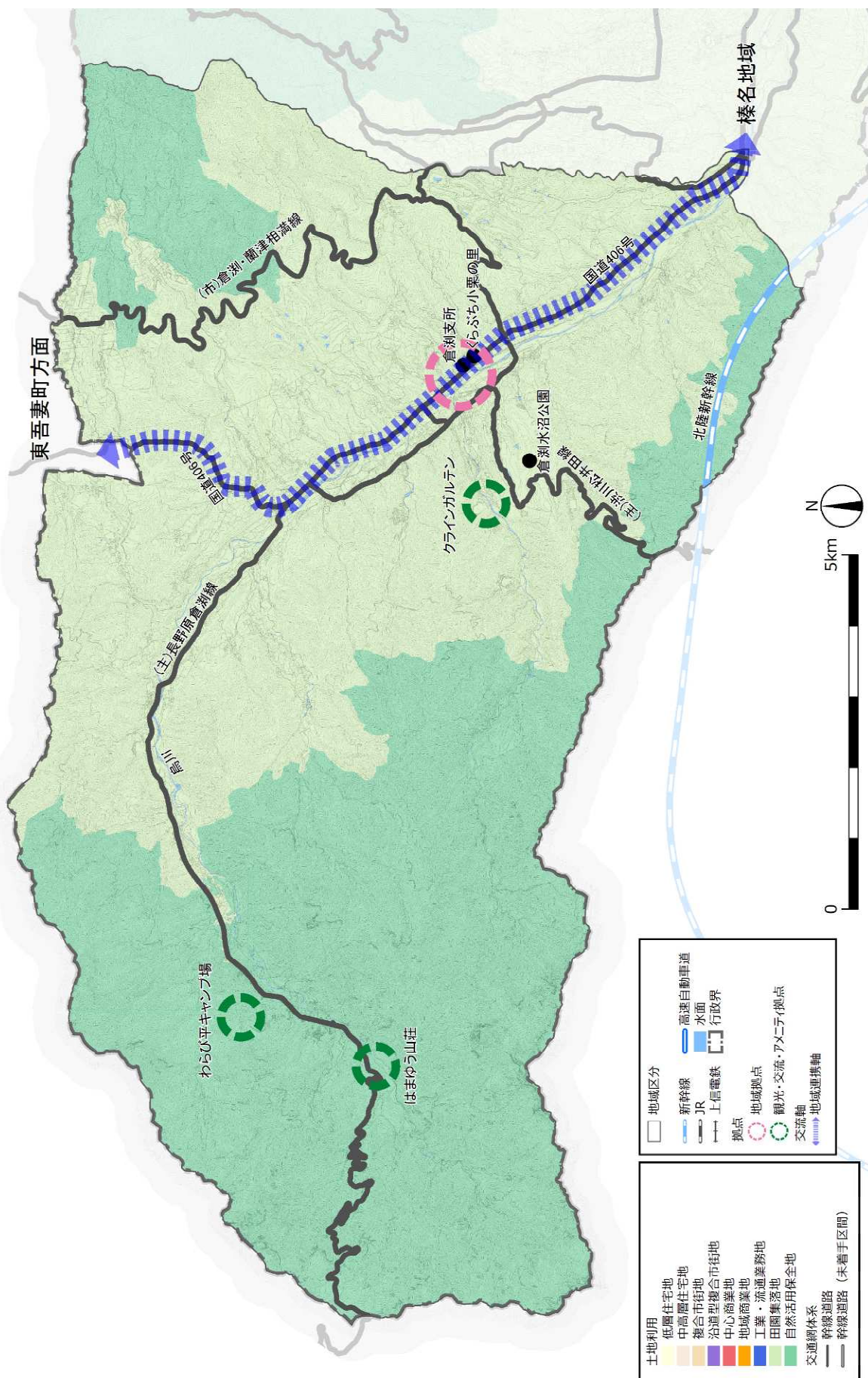
5）景観形成の方針

- ・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（国道406号）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

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及び都市計画マスタープランの見直しを行い、行政と市民等が計画の内容を共有した上で、具体的な取組を推進します。

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連携を図り、総合的な視点から進めます。

そのため、各分野の計画等の策定及び見直し、公共公益施設の廃止、統合、整備にあたっては、庁内会議等の場を活用し、庁内で横断的な連携を取りながら、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、立地適正化計画など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、本市の行政区画については、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方法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について、継続的に検討を進めます。

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、定期的に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、^{けんぺい}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し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ついて検討します。

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に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、施設配置を計画的に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、今後も整備の必要性や実現性が低いと判断される都市施設については、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考慮し、変更や廃止を検討します。

(3) 土地利用に係る法令の運用・相互の調整

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などの土地利用に関する諸法令に基づき、適切な土地利用の規制と誘導を行います。

用途地域を定めていない区域における農地や森林の都市的土地利用への転換については、周辺に及ぼす影響に配慮し、無秩序な宅地化を抑制するとともに、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

道路や公園などの基盤施設の整備や、土地区画整理事業など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、事業実施に必要な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、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ます。

(5) まちづくりへのデジタル技術の活用

世界規模での地域課題が多様化、複雑化する中で、デジタル技術の進化によって社会・経済の構造が日々変化しているため、あらゆる分野でデジタル技術を活用した柔軟で効果的な取組を進めていく必要があります。

都市づくりの分野においても、最新技術や国の制度の動向などを踏まえながら、デジタル技術を活用した都市づくりの取組を積極的に推進します。

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、行政の連携が重要なため、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

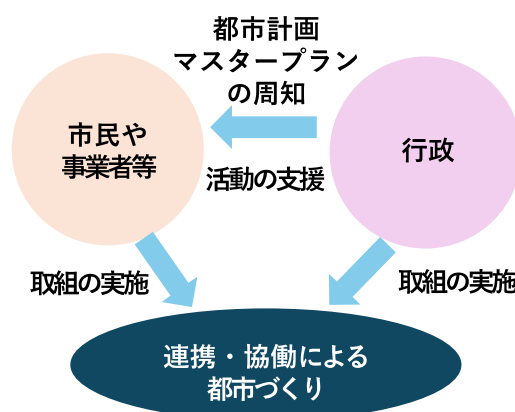
都市づくりが市民や企業等にとって身近なものとなるよう、市の広報やホームページなどによる周知に加えて、SNS などの活用も検討し、幅広い世代における認知度の向上に取り組みます。

（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つくるためには、空地・空き家の活用、街並みの保全・形成、公共空間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。

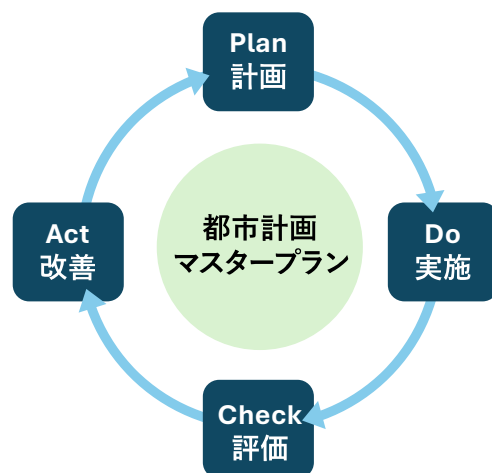
■ 連携・協働による都市づくりのイメージ



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や、関連施策の進捗状況、社会経済情勢の変化等に応じて、計画期間の中間となる概ね 10 年が経過した段階で、必要に応じて計画内容の見直しを行います。

■ 見直しのサイクル



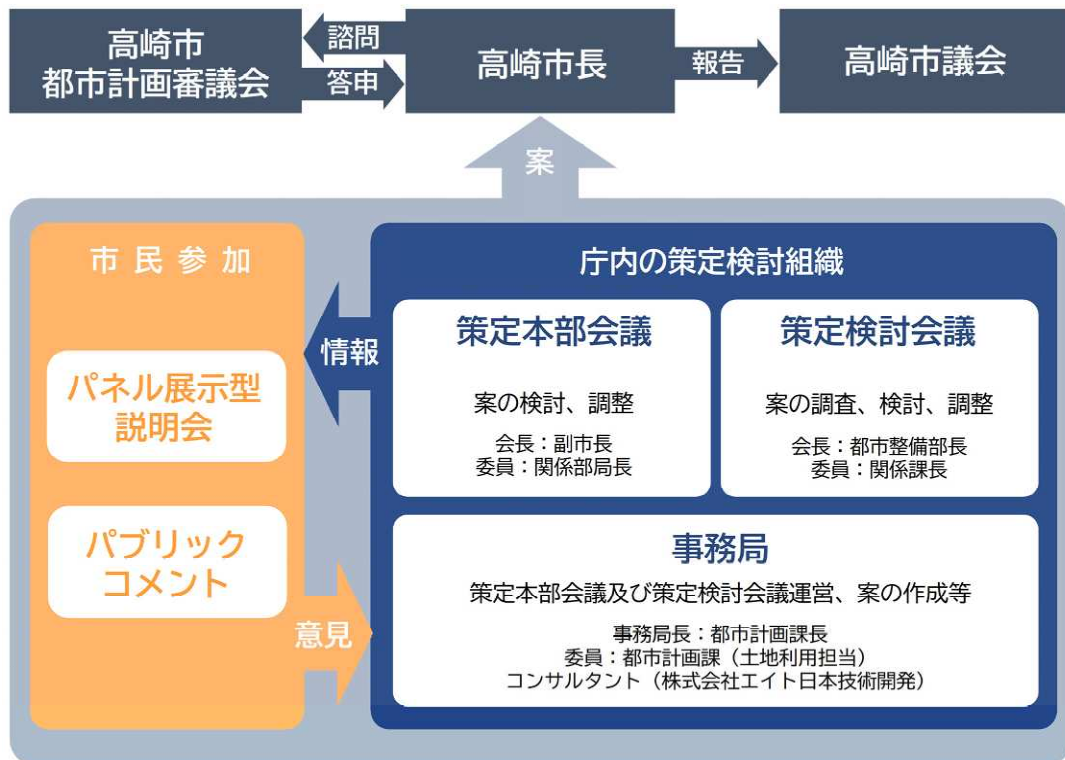
資料編

1 都市計画マスタープランの策定経緯と体制

■ 策定経緯

年月		内容
令和5年度	11月	11/2 策定検討会議(本庁・支所)
令和6年度	4月	4/12 策定検討会議(本庁)
	7月	7/1 第1回策定本部会議
	8月	パネル展示型説明会 8/19・20 吉井地域、8/26・27 群馬地域、8/28・29 新町地域 9/3・4 榛名地域、9/5・6 倉淵地域、9/9・10 箕郷地域、 9/12・13 高崎地域
	9月	9/27 第2回策定本部会議
	11月	11/1～20 パブリックコメント募集
	12月	12/23 第3回策定本部会議
	1月	1/30 パブリックコメント公表
	2月	2/4 高崎市都市計画審議会
	3月	3/31 都市計画マスタープラン公表

■ 策定体制



■ 策定本部会議 名簿

会長	副市長		
副会長	都市整備部長		
委員	総務部長 財務部長 市民部長 福祉部長 子育て支援担当部長 児童相談所担当部長 保健医療部長 環境部長 商工観光部長	農政部長 建設部長 倉渚支所長 箕郷支所長 群馬支所長 新町支所長 榛名支所長 吉井支所長 教育部長	学校教育担当部長 公民館担当部長 水道局長 下水道局長 消防局長 高崎工業団地造成組合事務局長

■ 策定検討会議 名簿

会長	都市整備部長		
副会長	都市計画課長		
委員	企画調整課長 防災安全1課長 防災安全2課長 文化課長 財政課長 スポーツ課長 地域交通課長 市民課長 社会福祉課長 障害福祉課長 長寿社会課長 保健医療総務課長 環境政策課長 一般廃棄物対策課長 産業廃棄物対策課長 産業政策課長 商工振興課長 観光課長 農林課長 田園整備課長	管理課長 土木課長 建築住宅課長 建築指導課長 開発指導課長 景観室長 産業・流通基盤整備室長 市街地整備課長 区画整理課長 都市施設課長 公園緑地課長 倉渚支所地域振興課長 倉渚支所農林建設課長 箕郷支所地域振興課長 箕郷支所産業課長 箕郷支所建設課長 群馬支所地域振興課長 群馬支所産業課長 群馬支所建設課長	新町支所地域振興課長 新町支所建設課長 榛名支所地域振興課長 榛名支所産業観光課長 榛名支所建設課長 吉井支所地域振興課長 吉井支所産業課長 吉井支所建設課長 社会教育課長 文化財保護課長 健康教育課長 農業委員会事務局長 経営企画課長 工務課長 浄水課長 総務課長 整備課長 維持管理課長 消防局総務課長

2 用語集

あ行

アメニティ

建築物や都市等の住環境における感覚的、情緒的ななじみややすさや居心地の良さなどの環境の快適さをいう。

溢水（いっすい）

河川の水があふれ出ることをいう。

か行

開発行為

都市計画法に定める、主として建築物の建築又は特定工作物の建設の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更をいう。

急傾斜地崩壊危険区域

がけ崩れ（急傾斜地の崩壊）による災害から住民の生命を保護するため、がけ崩れを誘発助長するような行為を制限する必要がある土地や、急傾斜地崩壊防止工事を行う必要がある土地で、都道府県が指定した区域をいう。

居住誘導区域

立地適正化計画に基づくもので、人口減少下にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、都市機能やコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域をいう。

区域区分

無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るために都市計画法に定められた、市街化区域と市街化調整区域との区分をいう。

建蔽率（けんぺいりつ）

敷地面積に対する建築物の建築面積の割合をいう。

洪水浸水想定区域

想定し得る最大規模の降雨により、河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域をいう。

コンパクトシティ

郊外への都市的土地利用の拡散の抑制、中心市街地の活性化等を図るため、暮らしに必要な諸機能が近接し、効果的で持続可能な都市構造をいう。

コンベンション

会議、集会、大会、大規模な催しなどをいう。

さ行

市街化区域

区域区分が行われた都市計画区域において、既に市街地を形成している区域及び概ね 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いう。

市街化調整区域

区域区分が行われた都市計画区域において、無計画に市街化が進まないように、原則として開発を抑制するよう定められた区域をいう。

市街地再開発事業

市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業をいう。

準都市計画区域

都市計画区域外において、現に相当数の建築・開発行為が行われている区域等を対象として、建築・開発行為に対して、規制と誘導を図るため、都市計画区域に準じて定められる区域をいう。

スプロール化

無計画で統制なく市街地が広がっていくこと。道路等の都市基盤施設の整備が不備のまま、小規模な市街地開発が進む現象をいう。

スマートインターチェンジ

ETC（Electronic Toll Collection System：ノンストップ自動料金収受システム）を利用している簡易式のインターチェンジをいう。

線引き都市計画区域

都市計画法に基づき、市街化を推進する市街化区域と市街化を抑制する市街化調整区域を分けた都市計画区域をいう。

た行

湛水（たんすい）

水が溜まることをいう。

地区計画

都市計画法に基づき、地区レベルでのきめ細かなまちづくりを実現するための都市計画制度をいう。建築物の用途、形態、敷地等について一体的、総合的な計画を定める。

治水（ちすい）

洪水等の水害防止、水運や農業用水等の利用を促進させるため、河川の改良や保全することをいう。

特定用途制限地域

都市計画法に基づき、線引きをしない都市計画区域内又は準都市計画区域内のうち、用途地域が定められていない地域について、良好な環境確保に支障がある特定の用途の建築物等の建築を制限する地域をいう。

特別緑地保全地区

都市における良好な自然的環境となる緑地を永続的に保全し、緑豊かなまちの環境を維持する地区をいう。

都市機能

商業、医療、福祉、行政、教育、文化、交通など住民生活や企業の経済活動に対して、各種のサービスを提供する都市自体が持つ機能をいう。

都市機能誘導区域

立地適正化計画に基づく、医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のために必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するものの立地を誘導すべき区域をいう。

都市基盤

都市の様々な活動を支える最も基本となるもので、道路・鉄道等基幹交通施設、上下水道、電気・ガス等エネルギー関連施設、ゴミ・汚水等処理施設などの施設をいう。

都市計画基礎調査

都市計画法に基づき、都市における人口、産業、土地利用、交通などの現況及び将来の見通しを定期的に把握し、客観的・定量的なデータに基づいた都市計画の運用を行うための基礎となるものをいう。

都市計画区域

土地利用の状況及び見通し、地形等の自然的条件、通勤、通学等の日常生活圏、主要な交通施設の設置の状況、社会的、経済的な区域の一体性等から総合的に判断し、実質上一体の都市として整備、開発及び保全する必要がある区域をいう。

都市計画区域外

都市計画法に基づく都市計画区域に定められていない区域をいう。

都市計画道路

都市計画法に基づき、都市施設として都市計画決定されている道路をいう。

都市公園

都市公園法に基づき、地方公共団体又は国が都市計画区域内に設置する公園又は緑地のことをいう。

都市施設

都市計画で定める道路、公園、水道、河川などの施設をいう。

土砂災害警戒区域

急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、住民等の生命又は身体に危害が生じるおそれがあると認められる区域で土砂災害を防止するため警戒避難体制を特に整備すべき土地の区域をいう。このうち、著しい危害が生じる区域で一定の開発行為の制限及び居室を有する建築物の構造の規制をすべき区域を「土砂災害特別警戒区域」という。

土地区画整理事業

土地区画整理法に基づき行われる土地の区画形質の変更及び公共施設の新設又は変更に関する事業をいう。

な行

農地転用

農地を農地以外の目的に転用することをいう。

は行

パークアンドライド

市街地への自動車等の過度な流入によって発生する交通混雑を緩和するために、市街地縁辺等の郊外の駐車場に車を停め、公共交通に乗り換えて市街地へ入る交通方式をいう。

バリアフリー

高齢者や障がいのある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去することをいう。

ビジネスパーク

業務機能の集積が進められる区域をいう。

非線引き都市計画区域

都市計画法に基づく市街化区域と市街化調整区域の区域分けが行われていない都市計画区域をいう。

風致地区（ふうちちく）

都市計画法に基づき、都市の自然的景観を維持していくことによって都市全体の美しさを保全するとともに、市民の生活環境を保持していくために定める地区をいう。

ペDESTリアンデッキ

歩行者と自動車の動線分離を目的とした高架の歩廊のことをいう。

保安林

森林法に基づき、水を育み、土砂崩れ等の災害を防止し、景観や保健教養等の公益目的を達成するため、伐採や開発に制限を加える森林をいう。

防火・準防火地域

市街地における火災の危険を防除するため、都市計画によって定められる地域をいう。指定された区域の建築物は、建築基準法に基づき、建築物の構造が限定される。

ボトルネック交差点

道路において車両の円滑な通行を妨げ、渋滞や混雑の原因となっている交差点をいう。

や行

有機農業

化学的に合成された肥料及び農薬を使用しないこと並びに遺伝子組換え技術を利用しないことを基本として、農業生産に由来する環境への負荷をできる限り低減した農業をいう。

優良農地

一団のまとまりのある農地や、農業水利施設の整備等を行ったことによって生産性が向上した農地等の良好な営農条件を備えた農地をいう。

ユニバーサルデザイン

障がい者・高齢者・健常者の区別なく、全ての人がいやすいように製品・建物・環境等をデザインすることをいう。

容積率

敷地面積に対する建築物の延べ面積（各階の床面積の合計）の割合をいう。

用途地域

工場と住宅を分離するなど、用途の混在を防ぎ秩序ある土地利用を誘導するため、建物の用途に一定の制限を行う地域をいう。第一種低層住居専用地域など 13 種類が都市計画法で定められている。

ら行

利水（りすい）

本来河川が持っている機能（漁業、観光、地下水の維持、動植物の保護等）、水道用水や工業用水等の都市用水の供給、かんがい用水等の供給のために、水を利用することをいう。

立地適正化計画

都市再生特別措置法に基づく、居住機能や医療・福祉・子育て・商業等の都市機能の立地及び公共交通の充実に関する都市全体を見渡したマスタープランとして、持続可能なコンパクトシティのまちづくりの基本的な方向性を定める計画をいう。

レクリエーション

休養や娯楽等、精神的、肉体的な疲労やストレスから回復することを目的として自発的に行う活動をいう。

わ行

脇往還（わきおうかん）

江戸時代の五街道以外の主要な街道をいう。「脇街道」や「脇道」とも呼ばれ、街道と同様に道中奉行が管理し、宿駅、一里塚、並木等が整備されたところも多い。

アルファベット

PPP/PFI

PPP（Public Private Partnership）とは、公共施設等の建設、維持管理、運営等を行政と民間が連携して行うことにより、民間の創意工夫等を活用し、財政資金の効率的使用や行政の効率化等を図るものであり、指定管理者制度や包括的民間委託、PFI など、様々な方式がある。

PFI（Private Finance Initiative）は、PPP の一形態であり、特に民間資金を活用して公共インフラを整備・運営することに特化した手法。

高崎市都市計画マスタープラン

高崎市 都市整備部 都市計画課

〒370-8501 群馬県高崎市高松町 35-1

TEL : 027-321-1269 (直通)

E-mail : toshikeikaku@city.takasaki.gunma.jp



TAKASAKI