

吉岡町 都市計画マスタープラン

「まとまり」をつくり、全ての世代が暮らしやすいまちへ



平成28年3月

吉岡町

ごあいさつ

吉岡町では、平成 11 年に上毛大橋と前橋伊香保線吉岡バイパスが開通したことを契機に、住宅地の開発と吉岡バイパス沿いへの商業地の集積が急速に進み、町の様子は大きく変わりました。

そして、今後数年の間に予定されている国道 17 号や高崎渋川線バイパスの全線開通などによって、広域的な交通利便性や県内 2 大都市への近接性が高まることになるため、都市化は更に進展すると予想しています。

また、人口の動きに目を向けますと、全国的な人口減少局面の中にあって、吉岡町では人口の増加が続いていますが、将来の見通しについては、数十年間は増加傾向が続くものの、主に増加するのは 65 歳以上の老年人口であると推計されています。

以上のような背景を踏まえながら、おおむね 20 年後の理想的なまちの姿を展望した上で、その実現に向けての大きな道筋を示したのが、この「吉岡町都市計画マスタープラン」です。

本プランが目指すまちづくりの理念を、『「まとまり」をつくり、全ての世代が暮らしやすいまちへ』と定めまして、この理念のもとに、「将来、吉岡町をどのようなまちにしたいのか。」との想いを、土地利用の方針や道路・公園の整備方針などに記しました。

都市計画は、その目的の実現には長い時間を要しますが、今後は、本プランに記したまちの将来像の実現に向けて、一步一步着実に歩みを進めていくことが、吉岡町の持続的な発展にとって非常に大切であると考えています。

最後になりましたが、本プランの策定にあたりましては、「吉岡町土地利用方針検討委員会」、「吉岡町都市計画マスタープラン策定委員会」及び「吉岡町都市計画審議会」の委員の方々に多大なるご協力をいただきました。ここに、心よりお礼を申し上げ、あいさつといたします。



平成 28 年 3 月 18 日

吉岡町長 石関 昭

目次

はじめに

1. 都市計画マスタープランの目的とプラン改定の背景..... 1
2. 本プランの位置付けと役割 1
3. 本プランの見据える年次及び目標人口 2
4. 本プランの構成 2

第1章 都市の現況と都市整備上の課題

1. 吉岡町の現況..... 3
2. 都市整備上の主要課題 22

第2章 都市の将来像

1. まちづくりの理念 25
2. 都市構造のビジョン 26

第3章 まちづくり構想（全体構想）

1. 土地利用の方針..... 30
2. 都市施設の整備方針 41
3. 都市を取り巻く環境の形成方針 48
4. まちづくり方針図 53

第4章 地域別構想

1. 地域区分の考え方 55
2. 地域Ⅰのまちづくり構想..... 56
3. 地域Ⅱのまちづくり構想..... 63

第5章 マスタープランの実現に向けて

1. 「協働のまちづくり」の推進..... 70
2. 適切な進行管理..... 71
3. 都市計画制度の活用 72

付属資料

1. 改定の経緯..... 74
2. 委員名簿..... 75
3. 用語集 77

はじめに

1. 都市計画マスタープランの目的とプラン改定の背景

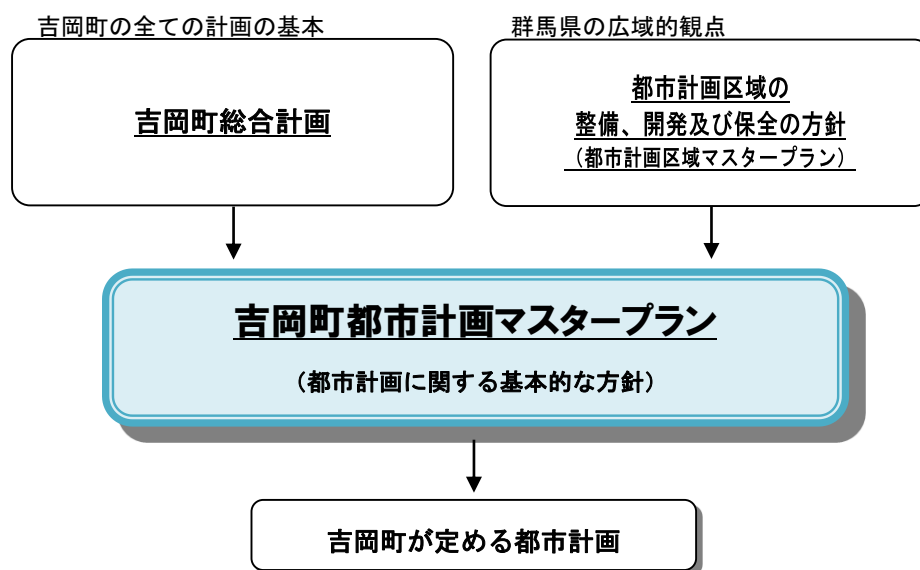
都市計画マスタープランは、正式には「市町村の都市計画に関する基本的な方針」といいます。

都市計画は、その目的の実現には時間を要するものであるため、本来、長期的な見通しをもって定められる必要があります。このため、都市計画マスタープランは、おおむね20年後の都市の姿を展望した上で、都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を明らかにすることを目的に定めるものです。

本町では、平成13年3月に都市計画マスタープランを策定し、その計画に基づいてまちづくりを推進してきました。この間、幹線道路の整備が進んだことや郊外に大規模な店舗が相次いで出店したこと、そして新たな住宅地が無秩序に広がったことなど、町の状況が大きく変化しました。また、県の都市計画区域マスタープランや町の第5次総合計画をはじめとした関連計画の改定が行われたことも考慮して、将来を見据え、都市計画マスタープランを改定することとしました。

2. 本プランの位置付けと役割

本プランは、「吉岡町総合計画*」並びに、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）」に即して、都市計画に関する基本的な方針を示したものです。位置付けは、以下に示すとおりです。



*は付属資料の用語集を参照してください。

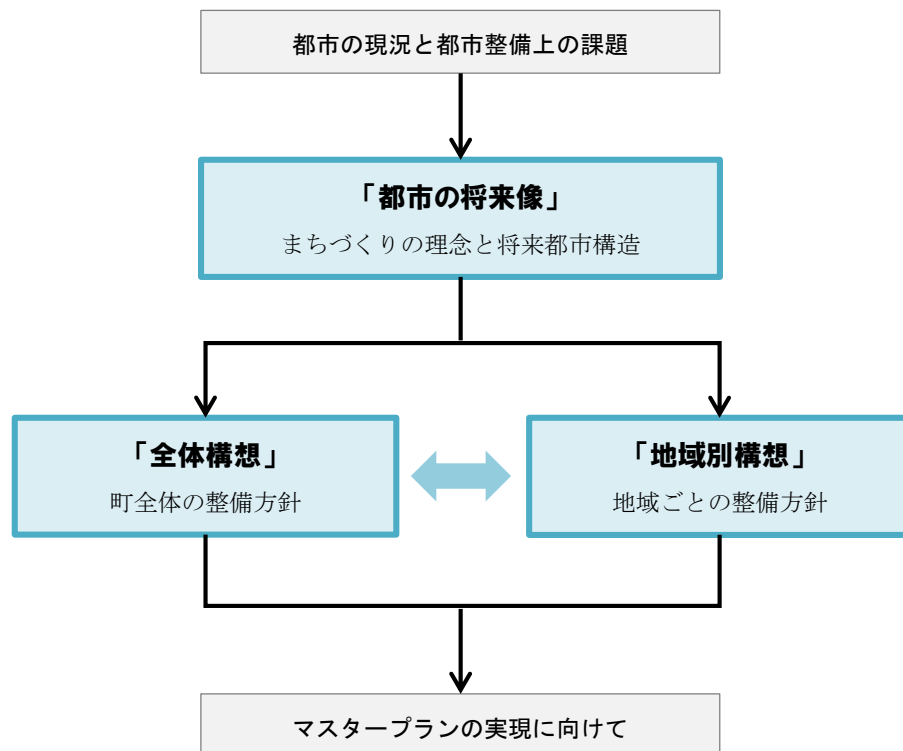
3. 本プランの見据える年次及び目標人口

本プランの策定にあたっては、おおむね 20 年後の平成 48 年（2036 年）における本町の姿を見据えるものとします。

また、平成 48 年における目標人口については、「吉岡町人口ビジョン」で定めた将来人口の推計を踏まえ、約 23,200 人と設定します。

4. 本プランの構成

本プランは、大きな3つの柱から構成されています。一つ目は、本町全体のまちづくりの理念と将来都市構造を示す「都市の将来像」、二つ目は、都市の将来像に基づき町全体及び広域的な視野から見た整備方針を示す「全体構想」、三つ目は、より詳細に地域ごとのまちづくりの課題や生活の視点から見た地域の整備方針を示す「地域別構想」となっています。



第1章 都市の現況と都市整備上の課題

1. 吉岡町の現況

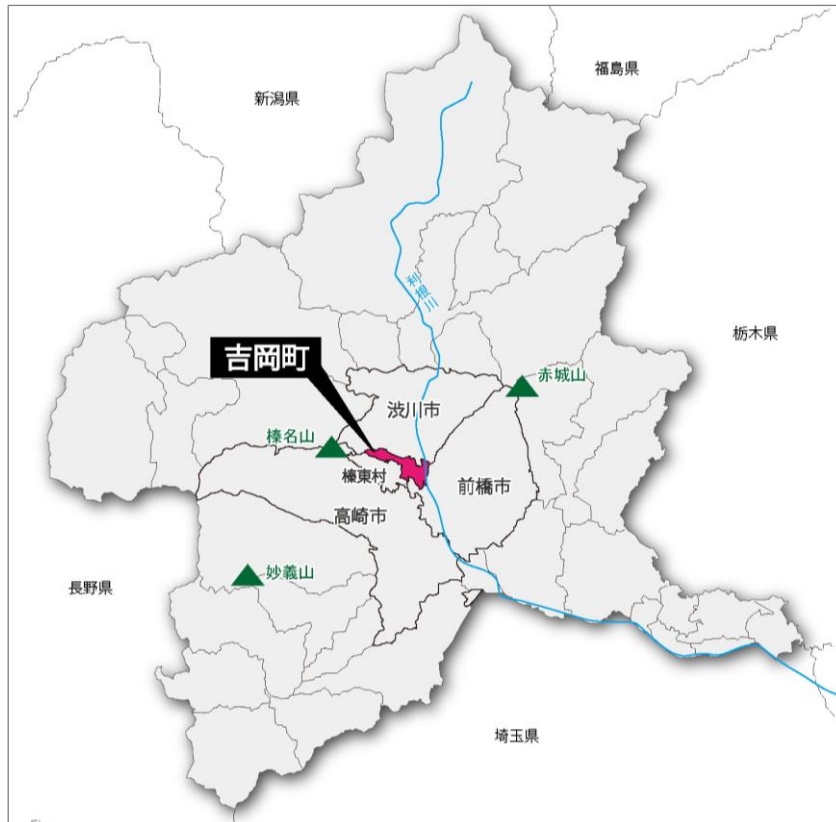
(1) 吉岡町の概要

①位置

吉岡町は県のほぼ中央に位置し、榛名山の南東の山麓から利根川にかけて緩やかに展開している総面積 2,046ha の町です。

北は渋川市、西は榛東村、東及び南は前橋市に接しています。

◆吉岡町の位置



②歴史

利根川西岸の大規模な河岸段丘上には、縄文時代から人々が住み、古代に築造された古墳が点在しています。

本町は、近世の江戸時代に街道沿いの宿場町として発展しました。昭和30年4月に明治、駒寄両村が合併し、吉岡村が誕生しました。そして、平成3年4月には町制が施行され吉岡町となりました。

(2) 人口・世帯

①人口

住民基本台帳によると平成27年10月1日現在の人口は20,673人となっています。平成17年～22年の人口増加率は9.6%と高い伸びを示しており、全国的に人口が減少傾向にある中で、本町の人口は増加を続けています。

吉岡町人口ビジョンによる将来人口の推計においても、平成72年までは増加し続けるとされていますが、次第に増加率が低下して横ばいになる傾向が見込まれています。

年齢3区分別人口を、平成22年と平成47年で比較すると、年少人口と生産年齢人口の伸び率に比べて、老年人口の伸び率は1.57倍と非常に高いことから、将来の本町における人口増加の主な要因は、老年人口の増加によるものであると言えます。

◆年齢3区分別人口の比較 ()内は構成比

区分	平成22年	平成47年	伸び率	構成比の変化
老年人口 (65歳以上)	3,872人 (19.6%)	6,098人 (26.3%)	1.57	+6.7
生産年齢人口 (15～64歳)	12,666人 (64.0%)	13,531人 (58.3%)	1.07	-5.7
年少人口 (0～14歳)	3,263人 (16.5%)	3,570人 (15.4%)	1.09	-1.1
合計	19,801人	23,200人	1.17	

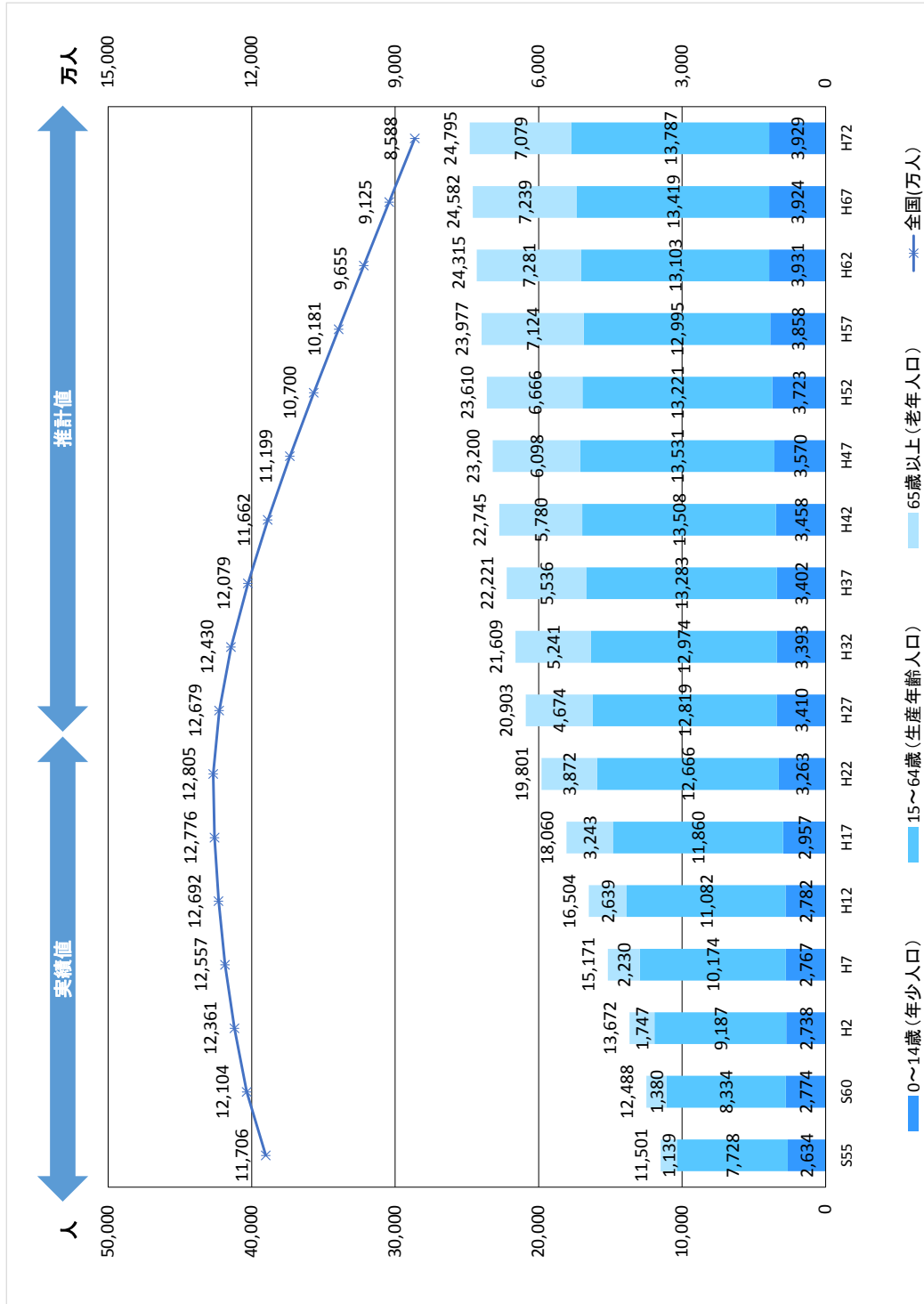
※合計は四捨五入により一致しない場合があります。

出典：平成22年：国勢調査データ

平成47年：吉岡町人口ビジョン 将来人口設定（平成27年12月設定）

人口の増加に伴って人口密度も大きく変化しています。平成10年と平成24年の人口密度を比較すると、おおむね町の全域で人口密度が上昇していますが、特に用途地域*内やその東側に隣接する地域などの上昇率が高い傾向にあります。

◆人口の推移（※平成27年以降は推計値）



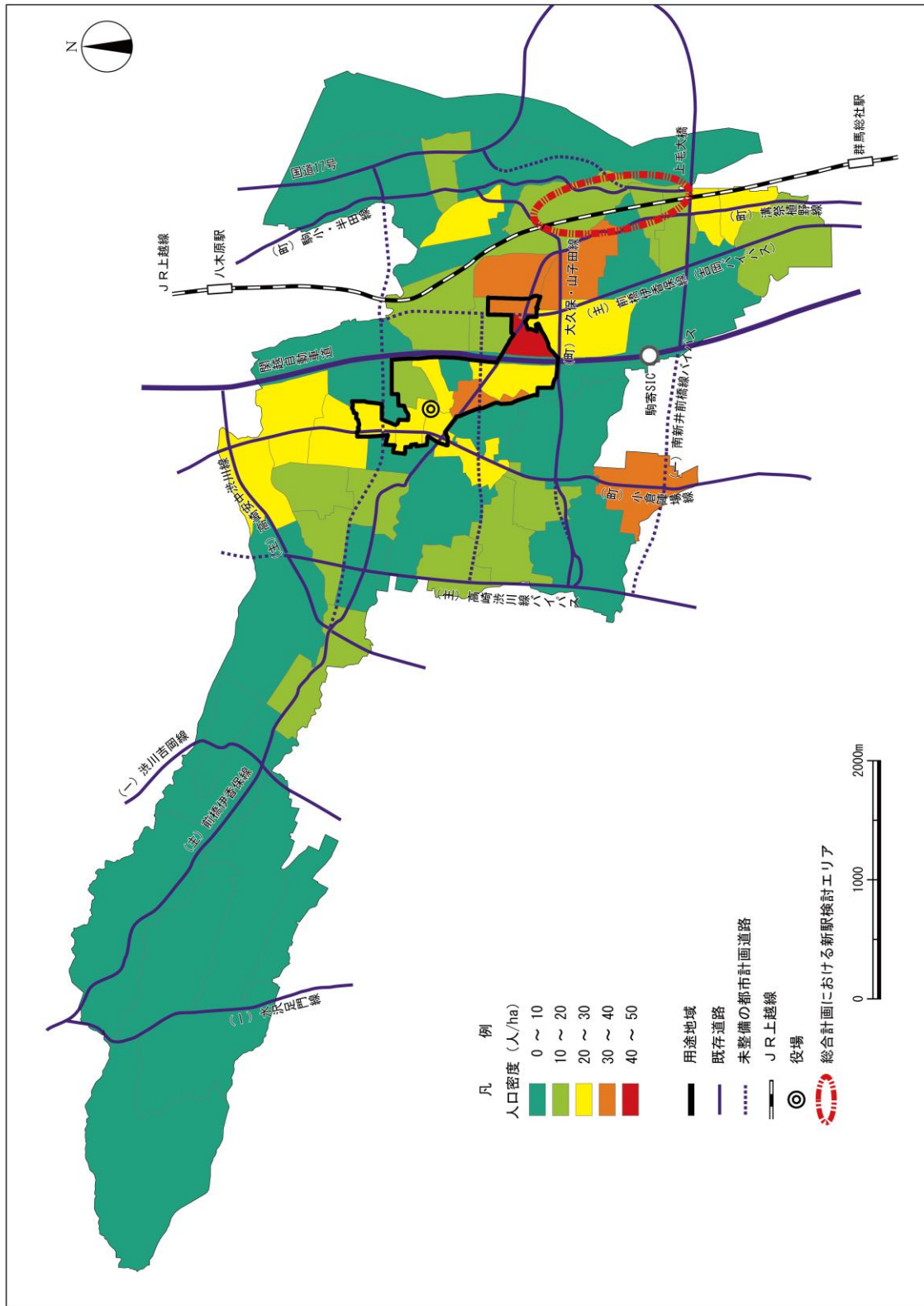
出典：昭和55年～平成22年：国勢調査データ

平成27年以降（吉岡町）：吉岡町人口ビジョン 将来人口設定（平成27年12月設定）

平成27年以降（全国）：国立社会保障・人口問題研究所 将来人口推計データ（平成25年3月推計）

※推計のため、合計が合わない場合があります。

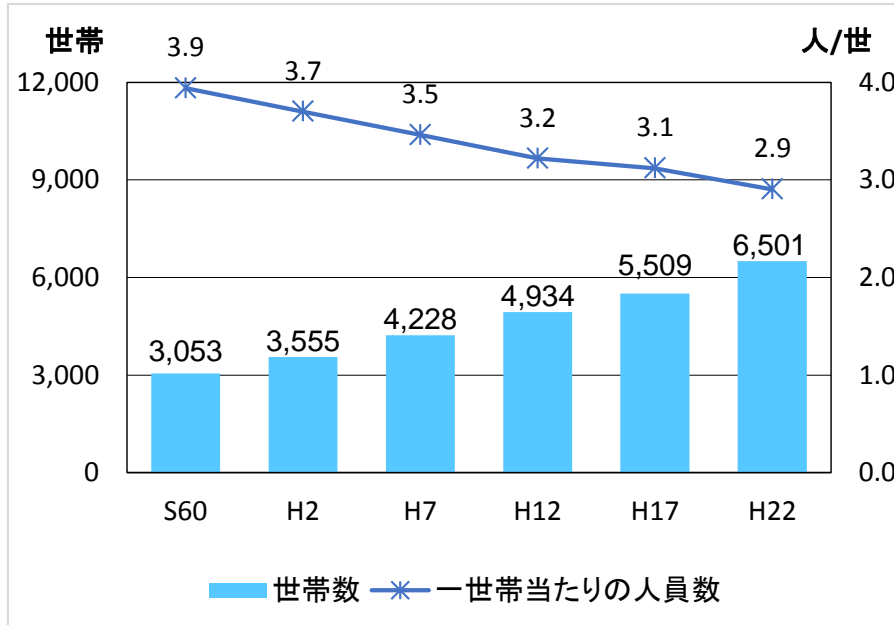
◆人口密度の変化（平成24年）



②世帯

平成22年の国勢調査による世帯数は、6,501世帯であり、昭和60年以降の推移を見ると、一貫して増加傾向にあります。一方、1世帯あたり人員は2.9人であり、昭和60年以降の推移をみると、一貫して減少傾向にあります。

◆世帯数の推移



出典：国勢調査

③流出・流入人口（通勤・通学）

平成22年の国勢調査による通勤・通学による流出率は71.6%、流入率は50.7%です。この割合はいずれも高まる傾向にあり、通勤・通学に関わる町域を越えた移動が活発化していることを示しています。

市町村別の流入・流出人口を見ると、本町に隣接する4市村が大部分を占めています。

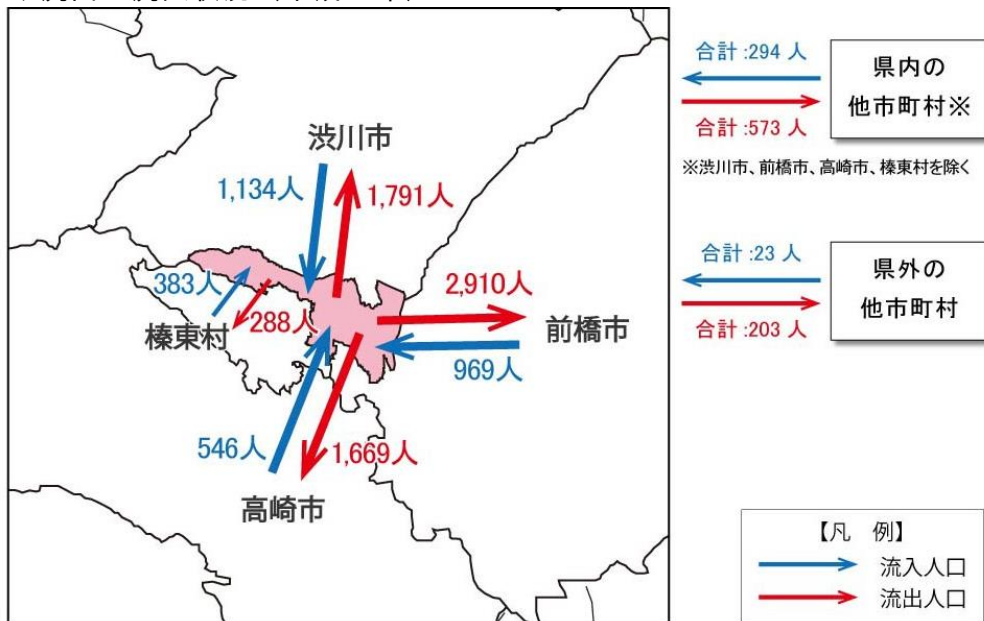
◆流出・流入人口の推移

年次	常住地による 就業者・通学者 (人) ※A	流 出		従業地による就 業者・通学者(人) ※B	流 入	
		就業者・通学 者数(人)	流出率 (%)		就業者・通学 者数(人)	流入率 (%)
平成2年	7,687	4,792	62.3	4,271	1,376	32.2
平成7年	8,693	5,611	64.5	4,978	1,896	38.1
平成12年	9,384	6,240	66.5	5,597	2,453	43.8
平成17年	9,874	6,725	68.1	6,506	3,357	51.6
平成22年	10,685	7,651	71.6	6,600	3,349	50.7

出典：国勢調査

※A：吉岡町に住んでいて、吉岡町または他市町村で働いている人・通学している人
 ※B：吉岡町で働いている人・通学している人（どこに住んでいるかには関わらない）

◆流出・流入状況（平成22年）



出典：国勢調査

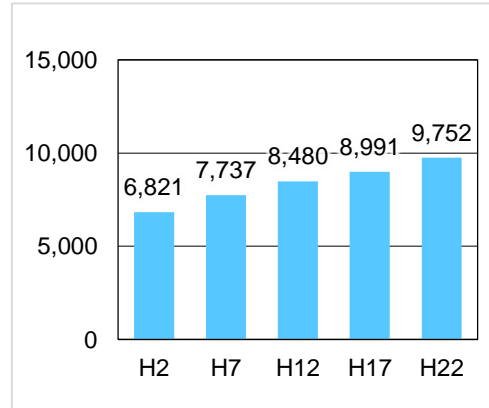
(3) 産業構造

①産業別就業人口

平成22年の国勢調査による就業者数は9,752人であり、平成2年からの推移をみると増加傾向にあります。

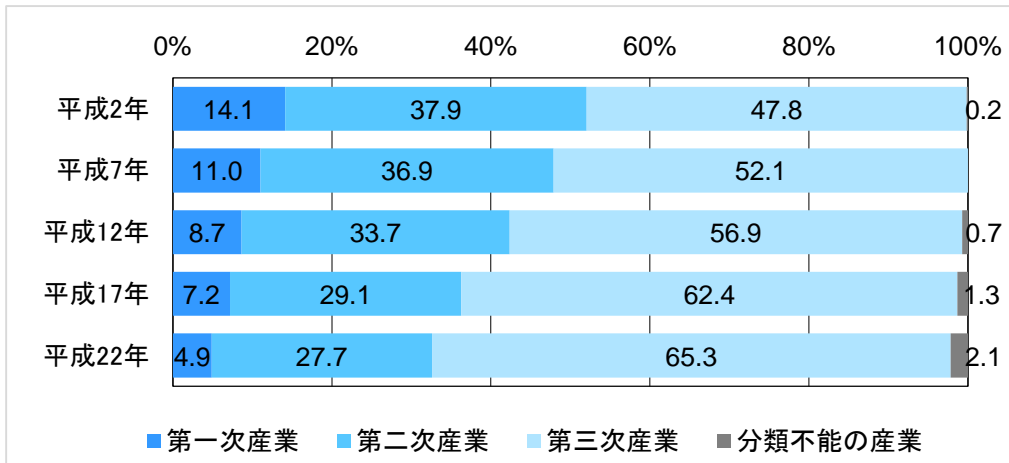
産業3区分別就業人口構成比は第1次産業4.9%、第2次産業27.7%、第3次産業65.3%です。平成2年からの推移をみると、第1次産業と第2次産業の就業人口構成比は大きく落ち込む一方、第3次産業の就業人口構成比は増加しています。

◆就業者数の推移



出典：国勢調査

◆産業別就業者の人口構成比の推移



出典：国勢調査

(4) 土地利用

①法規制

本町は全域（2,046ha）が都市計画区域となっていますが、市街化区域*と市街化調整区域*の区分がされていない状況（非線引き区域*）です。

用途地域*は、昭和62年に指定されており、当時の幹線道路であった小倉陣場線と前橋伊香保線が交わる役場周辺の地域に、商業系・住宅系・工業系を合わせた91.2haが指定されています。

本町全域から用途地域*が指定されている区域を除いた地域が農業振興地域*に指定されています。

②都市的土地利用*

住宅用地においては、町全体で一貫して増加傾向にあります。

商業業務用地においては、前橋伊香保線（吉岡バイパス）周辺地域への郊外型大規模商業施設等の出店が進み、町内で最も拠点性が高い地域となっています。一方、従来より本町の商業の中心であった小倉陣場線沿道の用途地域*周辺は、商店が減少しています。

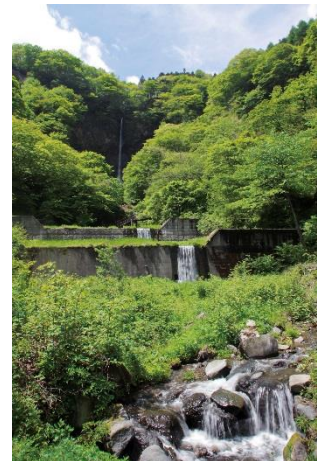
工業用地においては、小倉工業団地周辺が町内においては最も工業の拠点性が高くなっていますが、工業用地は町内に散在している状況です。



③自然的土地利用*

町全体で農地は減少傾向にあり、特に住宅用地や商業業務用地の開発が進んだ前橋伊香保線（吉岡バイパス）周辺地域で著しく減少しています。また、耕作放棄地は増加傾向にあります。

町の西部には自然豊かな森が広がっており、また、その他のエリアにも里山や河畔林が点在しています。



(5) 都市施設*

① 道路・公共交通

道路については、国道17号、高崎渋川線バイパス、前橋伊香保線(吉岡バイパス)、南新井前橋線バイパスの4路線により骨格が形成されています。また、平成29年度には、駒寄スマートICの大型車対応化の完成が予定されており、広域的な道路ネットワークの強化が期待されます。

一方、集落内には狭い生活道路が多く、歩道整備が十分ではない箇所もあります。

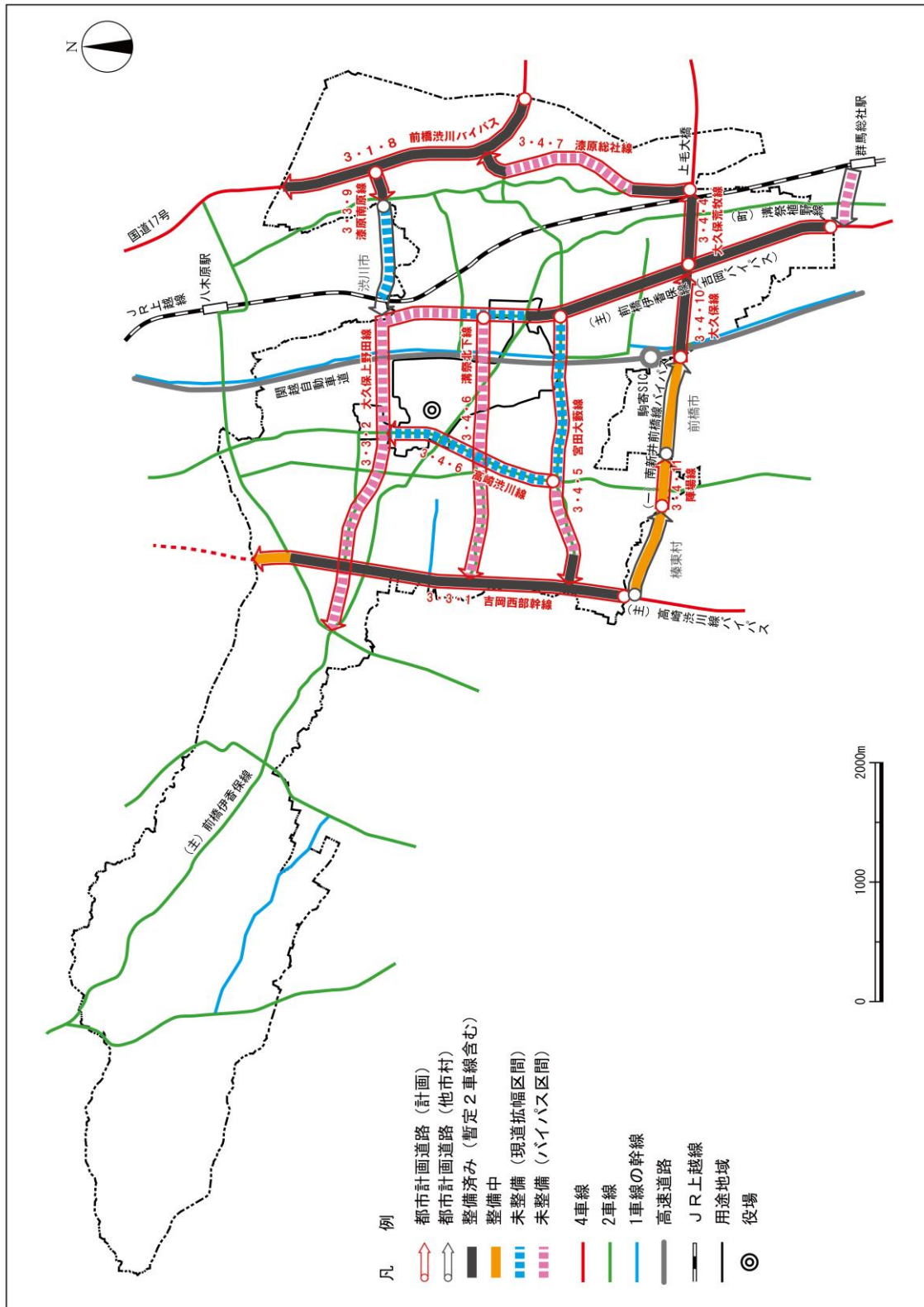
吉岡町内における都市計画道路は11路線、22,210mが計画決定されており、平成26年度時点での整備状況については、骨格を形成する4本の広域的幹線道路で整備が進んでいる一方、骨格を補完する幹線道路においては、整備が遅れている状況です。

鉄道はJR上越線が通っていますが、町内に駅は設置されておらず、八木原駅と群馬総社駅の間への新駅設置について調査・検討が進められています。

町内を通る路線バスは8路線ありますが、運行本数が少ないなど、利用しにくい状況もあります。



◆道路の現況図



②公園

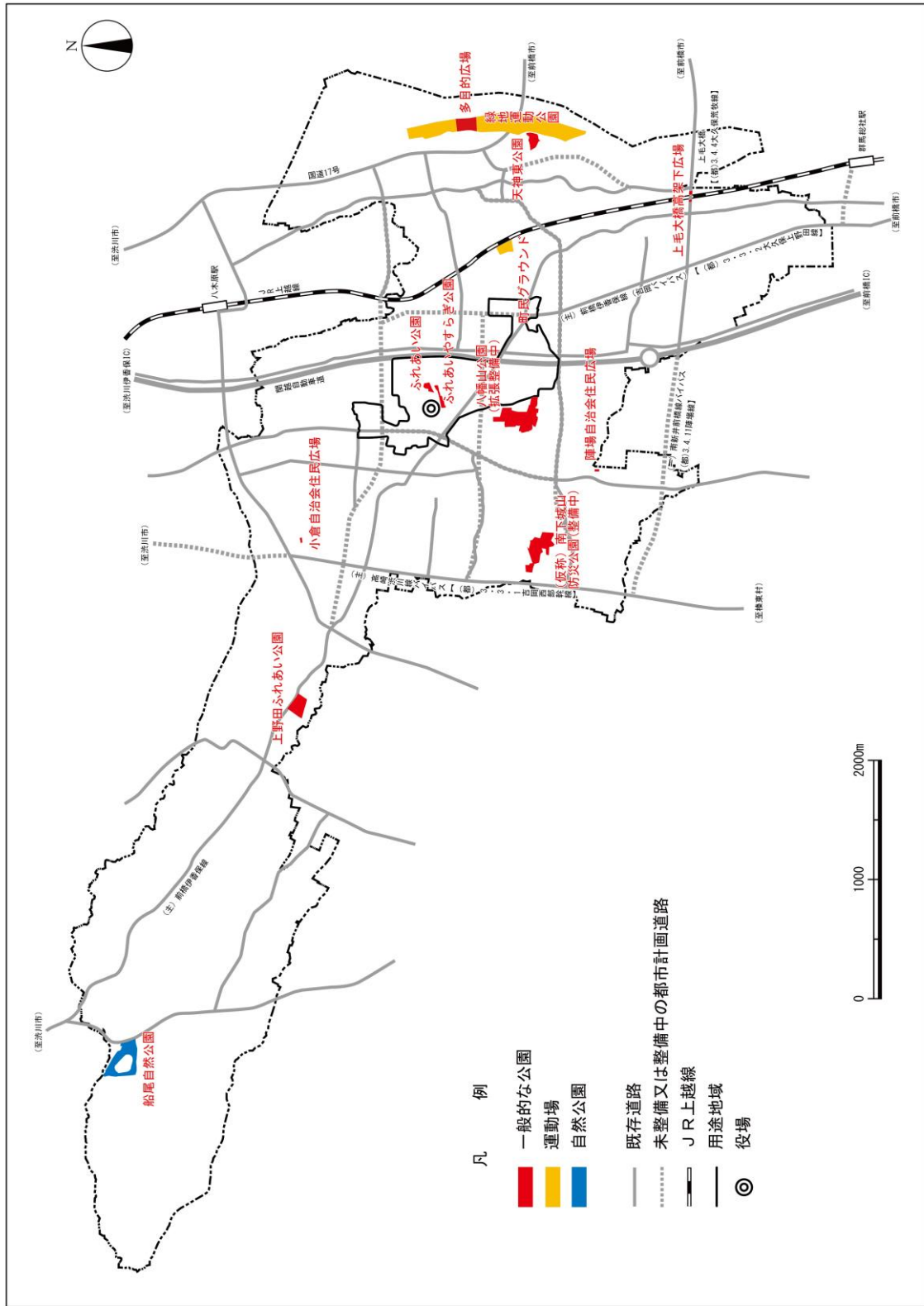
本町には、一般的な公園のほか、運動場、自然公園など特定の目的を持った公園があり、(仮称)南下城山防災公園が整備中、八幡山公園が拡張整備中です。

1人あたりの都市公園*等面積は、全国で約10.1㎡/人、群馬県で13.4㎡/人であるのに対し、吉岡町では4.2㎡/人*と少ない状況です。



※一般的な公園のみを対象とした1人あたりの公園面積

◆公園の現況図



③上下水道

上水道は、2つの浄水施設と5つの配水施設が有り、町内全域に給水しています。しかし、既に30年が経過した施設もあり、老朽化が見受けられます。

下水道については、「公共下水道」の計画区域内の整備を推進しています。また、「農業集落排水」については、3つの整備区域（小倉地区、上野田地区、北下南下地区）の整備は完了しています。

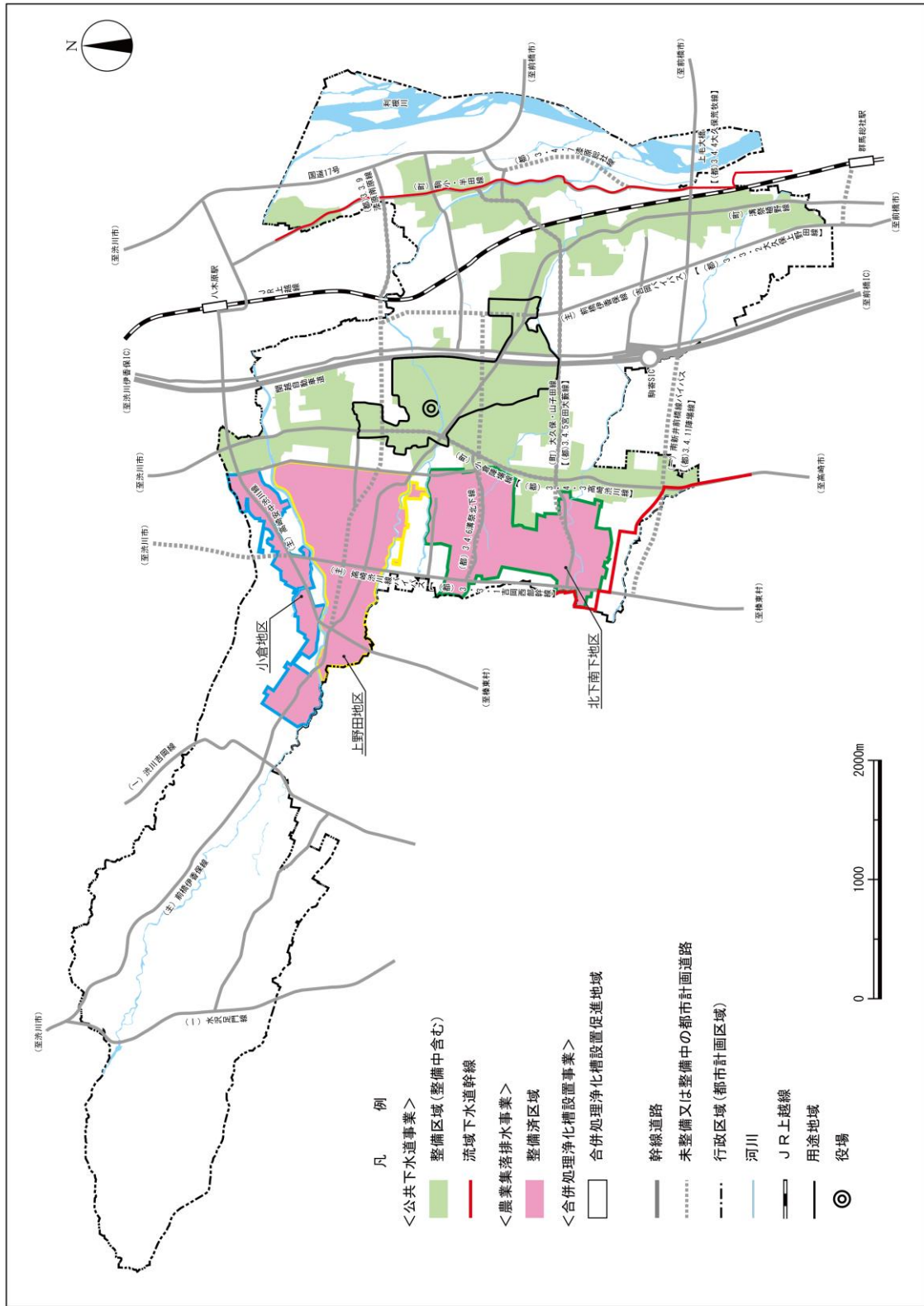
公共下水道、農業集落排水の計画区域外においては、町民が「合併処理浄化槽」を設置する際、一定の条件により補助を行うことで、町全体の污水处理を進めています。*

公共下水道は、下水道全体計画区域 365ha のうち、平成 26 年度末における整備済み区域は 362ha となっており、農業集落排水は全体計画区域 269ha の全てが整備済みです。平成 26 年度末現在、公共下水道、農業集落排水及び合併処理浄化槽を合わせた污水处理人口普及率は 95.0%となっています。



※農業集落排水の整備区域である上野田地区においては、農業集落排水計画どおりに接続が進み、処理場の能力に達しているため、地域内の新規利用者については、「合併処理浄化槽」で対応しています。

◆下水道の現況図



(6) 都市を取り巻く環境

① 景観

本町は、榛名山を背景にした美しい自然的景観や利根川による広大な水辺景観が広がっています。また、野田宿本陣や大久保宿養蚕農家群をはじめとする、歴史を感じさせる景観が数多く残されています。

一方、宅地化が進んでおり、懐かしさを感じる田園風景が失われつつあります。

② 防災

浸水想定区域*は利根川沿いの一部のみですが、宅地化の進行により農地等が少なくなっているため、今まで以上に豪雨等による道路の冠水や河川の増水が予想されます。

また、土砂災害警戒区域*が町西部に一部指定されており、地震や大雨による土砂災害の恐れがあります。

さらに、関東平野北西縁断層帯*による地震があった場合、吉岡町では震度6弱が予想されています。

③ 環境保全

自然的環境について、本町は、榛名山から利根川へ緩やかに傾斜しており、榛名山麓には船尾滝や九十九谷などの貴重な観光資源を含む、自然豊かな森が広がっています。利根川にも豊かな水辺空間が広がっているほか、その他のエリアにも田園風景の中に里山や河畔林が点在しています。

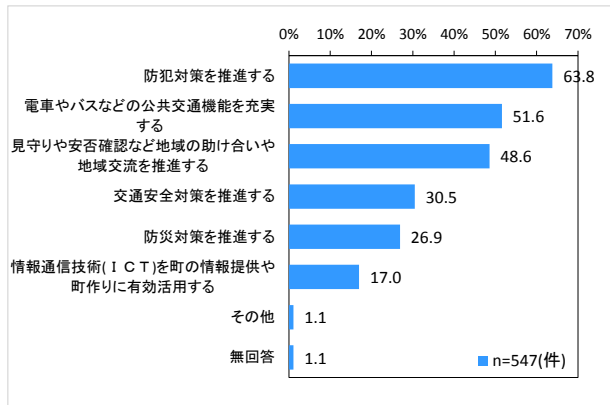
また、全国的に環境負荷の低減を目指し、「循環型社会*」に向けた取り組みが進められており、本町においても、風力・水力・太陽光・地熱の4種類の自然エネルギーを利用した吉岡自然エネルギーパークが形成されています。また、ごみの分別収集や一般家庭を対象とした住宅用太陽光発電システム設置への補助を行っています。



(7) 町民の意向

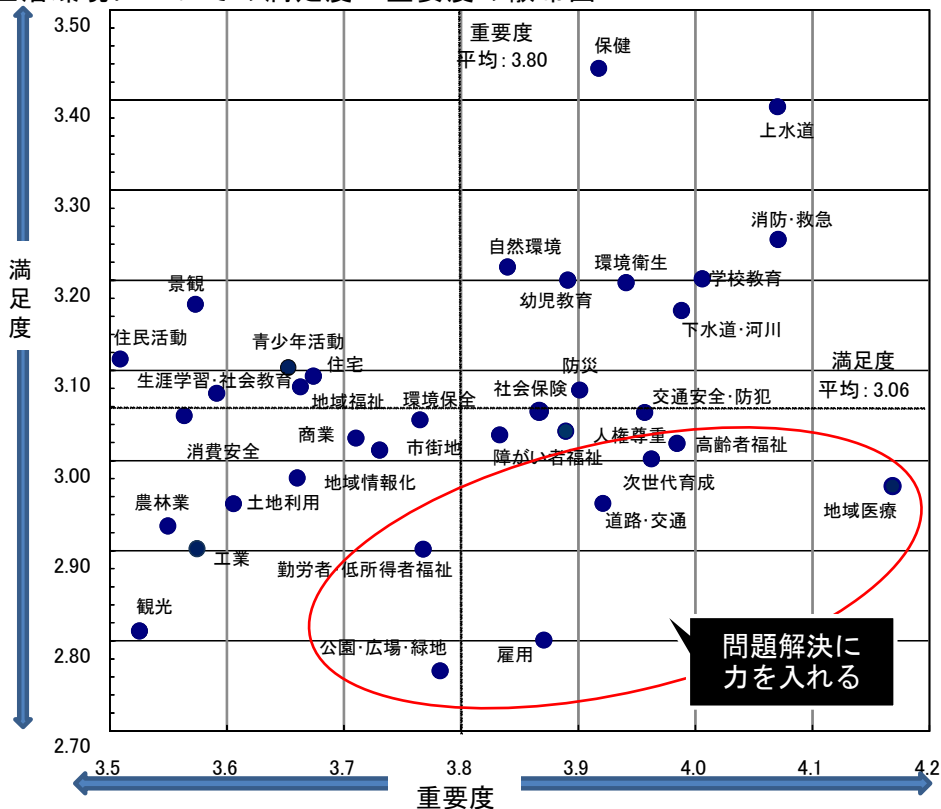
町民に対するアンケート調査によると、暮らしの安全・安心を守るため、本町が力を入れるべき取り組みについては、「防犯対策を推進する」の割合が63.8%と最も高く、次いで「電車やバスなどの公共交通機能を充実する」が51.6%、「見守りや安否確認など地域の助け合いや地域交流を推進する」が48.6%、「交通安全対策を推進する」が30.5%となっています。

◆本町が力を入れるべき取り組みについて



生活環境について重要度と満足度を聞いたところ、「保健」「上水道」「消防・救急」「環境衛生」「下水道」「防災」は重要度・満足度がともに高くなっていますが、一方、重要度が高いものの満足度が低く、問題解決に力を入れなければならないのは、「勤労者・低所得者福祉」「公園・広場・緑地」「次世代育成」「雇用」「道路・交通」「地域医療」「高齢者福祉」です。

◆生活環境についての満足度・重要度の散布図



出典：「人口ビジョン」及び「総合戦略」策定のためのアンケート調査結果報告書（平成27年9月）より

2. 都市整備上の主要課題

(1) 土地利用に関する課題

①市街地の無秩序な拡大

用途地域*を指定した昭和62年当時と比べて、町の都市構造が大きく変化しており、地域の実情にあった計画的な土地利用の規制・誘導が必要です。特に、市街地が無秩序に拡大すると、道路や上水道などの社会資本整備費が増大し、将来的には維持管理費も増大することが懸念されるため、メリハリをつけたまとまりのある土地利用への転換が求められます。

また、町の将来人口は増加の予想となっていますが、その中でも特に老年人口が最も増加する予想となっているため、高齢者にとって住み良いまちとなるような配慮が求められます。

②都市的土地利用*

駒寄スマートICが大型車対応化になることにより、商工業及び観光等まちづくりへの活用が期待され、そのインパクトを活かした有効な土地利用の検討が求められます。

また、土地利用に大きな影響を及ぼす幹線道路の完成・供用が予定されており、幹線道路沿道における適正な土地利用の規制・誘導のあり方が求められます。

さらに、新駅設置の有無により、将来の都市構造及び土地利用は大きく異なってくるため、長期的な視野に立って新駅設置に向けた検討を進めることが必要です。

③自然的土地利用*

市街化圧力が高く、今後も農地の減少が懸念される中で、農業を基幹産業としてきた町の成り立ちを踏まえながら、今後の農地保全のあり方についての検討が求められます。

(2) 都市施設*に関する課題

①道路・公共交通

道路については、広域ネットワークへのアクセス性や町内の利便性を向上するため、優先順位を考慮し着実に整備を進めることが必要であり、特に、東西方向の道路の整備が求められます。また、都市の土地利用の変化やバイパス開通に伴う自動車の流れの大きな転換などを考慮し、都市計画道路のうち長期間未着手となっている路線の見直しを検討する必要があります。

また、町民が安全に生活できるように、狭い生活道路の拡幅整備や歩道の整備が求められます。

公共交通については、長期的視野に立って新駅設置に向けた検討を進める必要があるとともに、バスの利便性向上に向けた対策の検討が求められます。

②公園

町全体として公園が少ないため、新規公園の整備を検討する必要があります。また、遊具を備えた公園が少ないので、子育て世代に配慮し、魅力ある遊具を備えた公園の整備が求められます。さらに、既存の公園の維持管理や施設の充実が求められます。

③上下水道

上水道については、老朽化している施設の適切な維持管理や更新を検討する必要があります。

下水道については、公共下水道は整備区域内の整備を進めるとともに、公共下水道施設・農業集落排水施設の計画的な維持管理を図る必要があります。また、土地利用方針の見直しを踏まえ、長期的な視野に立って汚水処理を行う必要があります。

(3) 都市を取り巻く環境に関する課題

①景観

貴重な自然的景観や歴史的景観を保全するとともに、観光資源としてさらなる景観整備が求められます。また、都市化の進展に合わせ、住宅・商業・工業など、周辺に配慮した景観づくりが必要です。

②防災

起こりうる災害に備え、都市基盤*の整備・強化や土地利用の誘導等による減災に向けた取り組みが求められます。

③環境保全

残された自然の適切な保全に努めるとともに、貴重な観光資源としての活用が求められます。また、河川敷などの水辺を活用し、親水空間を創出することが必要です。

さらに、循環型社会*の実現に向けた再生可能エネルギーの利用推進、4R*運動の促進が求められます。

第2章 都市の将来像

1. まちづくりの理念

全国的な人口減少基調の中にあって、本町は県内2大都市への近接性等の好条件から若い世代の人气が高く、人口は増加基調にあります。

今後もこうした本町の強みを活かしながら、市街地の無秩序な拡大を防ぎつつ、賑わいや活力を生み出す拠点を形成するとともに、必要な都市機能や公共サービスが揃った市街地の「まとまり」を形成していくことが望まれています。

加えて、着実に進行している少子化や超高齢社会への対応は必要であり、今後とも豊かな自然・田園環境との調和を図りつつ、あらゆる世代が暮らしやすいまちづくりを進めていくことが望まれています。

以上のような考え方から、本プランが目指すまちづくりの理念を次のとおり設定します。

◆本プランが目指すまちづくりの理念

「まとまり」をつくり、
全ての世代が暮らしやすいまちへ

2. 都市構造のビジョン

(1) 吉岡町の強み

都市構造のビジョン（目指すべき方向性）を定める上で、以下に示す本町が持っている強み（個性）を活かすこととします。

①群馬県の中心に位置していること

本町が県の中心に位置していることから、県内全域に本支店が点在する企業や官公庁に勤務する人にとって、どこへ転勤になっても通勤しやすいことは、居住地を選ぶ際に強みとなります。

②前橋市、高崎市の中心部から15km圏内にあること

県内2大都市の中心部から10km、15km圏内にあるため、両市への通勤、通学の利便性が非常に高いことが強みです。

③広域的幹線道路のネットワークが形成されること

本町の発展を支えてきた前橋伊香保線（吉岡バイパス）と上毛大橋に加え、近年、国道17号、高崎渋川線バイパス及び南新井前橋線バイパスが、相次いで一部区間で開通しました。

更に、近い将来は、これらの路線の全線開通によって広域的な幹線道路のネットワークが形成されるため、近隣市町村のみならず、県内主要都市とのアクセス性の良さが強みとなります。

④高速道路のインターチェンジが設置されていること

群馬県は、高速道路の十字軸が形成され高速交通の利便性が高いことなどから、新規の工場立地面積は近年、常に全国トップクラスを誇っています。

本町も、平成16年度に駒寄PAに小型車限定のスマートICが設置されたことで、高速交通網の恩恵を受けられる強みが加わりました。

現在、全国66のスマートICの中でトップクラスの交通量となっており、更に、平成29年度には大型車も利用可能となることから、企業誘致などの面で強みが増すこととなります。

⑤ J R東日本の鉄道が通っていること

本町には、J R東日本の鉄道（上越線）が通っています。群馬県内35市町村のうち中小私鉄も含む鉄道が通っているのは24市町村です。

このうち、駅が設置されていないのは本町のみという状況にあります。鉄道駅の存在は本町の価値や魅力を更に高める財産（強み）になり得ます。



(2) 都市構造のビジョン（目指すべき方向性）

おおむね20年後の将来を見据え、都市構造の目指すべき方向性（ビジョン）を以下のとおりとします。

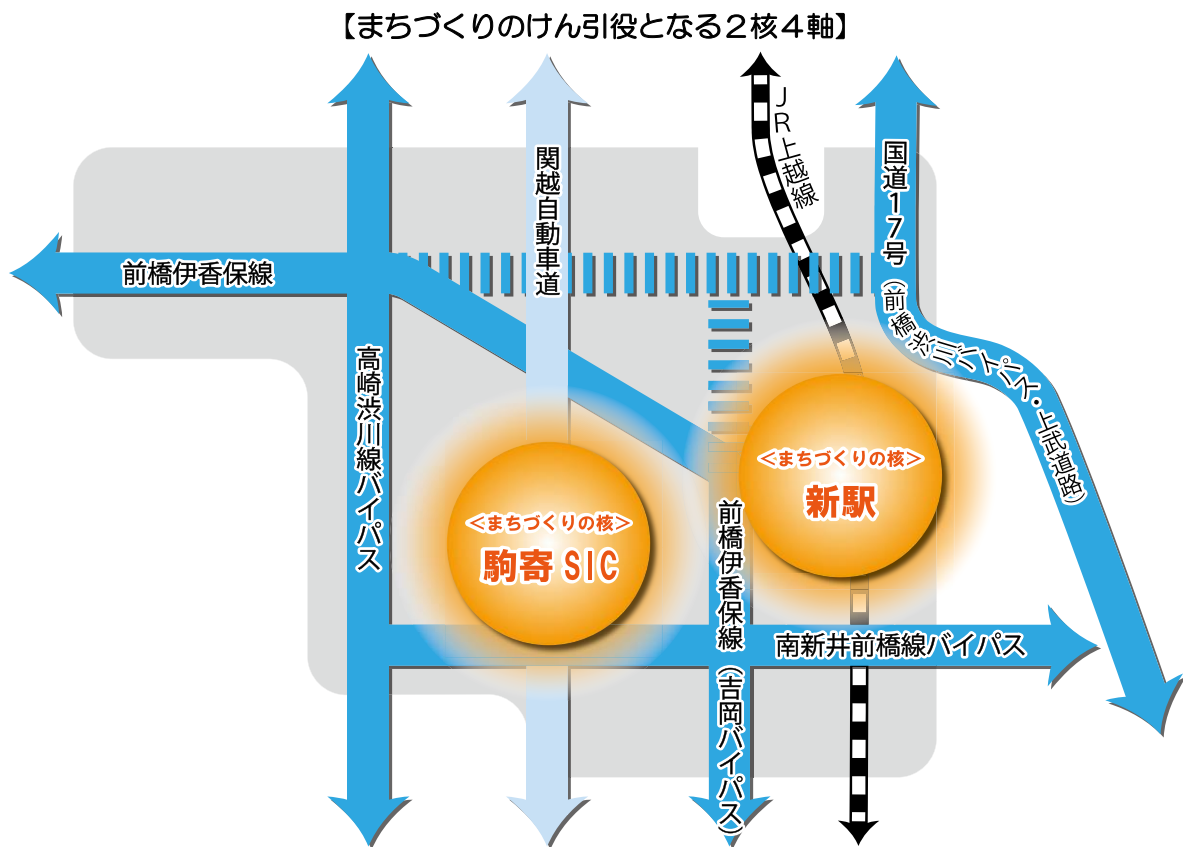
① 「2つの核」と「4つの軸」を最大限活かす

本町の強みを踏まえ、「駒寄スマートIC」と「JR新駅」を『まちづくりの核』、また国道17号、前橋伊香保線（吉岡バイパス）、高崎渋川線バイパス及び南新井前橋線バイパスの「広域的幹線道路4路線」を『まちづくりの軸』と捉え、この『2核4軸』をまちづくりのけん引役として最大限活かしていきます。

「駒寄スマートIC」については、企業の立地先としての魅力を高める核と位置付け、企業誘致による地元雇用の拡大や税収の確保に活かします。

「JR新駅」については、居住地としての魅力を更に高める核と位置付け、『全ての世代が暮らしやすいまちづくり』に活かします。

4つの広域的幹線道路については、都市構造の骨格をなす軸と位置付け、まちづくりにおけるあらゆる面において、2核と一体的にけん引役として活用します。



② メリハリをつけたまとまりのある土地利用への転換

無秩序な土地開発や市街地の拡大は、道路や上下水道などの公共投資が増え、町の財政負担の増大につながると同時に、土地利用の混在による生活環境、業務環境の悪化をもたらします。そこで、積極的に市街化を図るエリアと、市街化を抑制し現在の環境を保全するエリアとに町内を区分して、メリハリをつけるとともに、住宅地、商業地、工業地のあり方については、できる限りまとまりのある土地利用へと転換を図っていきます。

第3章 まちづくり構想（全体構想）

1. 土地利用の方針

基本方針

おおむね 20 年後の将来を見据え、町内を積極的に市街化を図るエリアと、市街化を抑制し、現在の環境を保全するエリアとに区分し、メリハリをつけるとともに、住宅地、商業地、工業地のあり方については、できる限りまとまりのある土地利用への転換を目指します。

（1）住宅地のあり方

【エリアの定義】

住宅地の無秩序な拡大を防ぎ「まとまり」を形成するため、以下の3つのエリアを設定します。

<住宅誘導エリア>

「全ての世代が暮らしやすいまち」の中心として、住宅の集積を図るエリア

<住宅許容エリア>

住宅誘導エリア以外で、住宅の「まとまり」を形成するエリア

<住宅調整エリア>

住宅誘導エリアと住宅許容エリアを除くエリア

① 住宅誘導エリア

用途地域*内は、町内で唯一人口密度が 40 人/ha を超えている地区を含んでいるほか、おおむね人口密度が高い状況にあるため、「住宅誘導エリア」と位置付け、引き続き住宅の集積を図っていきます。

用途地域*東側の隣接地区は、過去 15 年間の人口増加が著しいこと、これに伴って人口密度が急激に高まっていること、更にまちづくりの核となる「新駅」に近いことなどから、将来、用途地域*内と一体となって住宅地の中心となるべきと考えられるので、「住宅誘導エリア」と位置付け、住宅の集積を図っていきます。

以上の地区と JR 上越線に挟まれた地区においても、まちづくりの核となる「新駅」と近いため、良好な住宅地として一体的な開発が望ましいことから、「住宅誘導エリア」と位置付け、住宅の集積を図っていきます。

なお、総合計画における新駅検討エリアは、広範囲に示されているため、将来的に新駅の位置が具体化された際には、その周辺において住宅誘導エリアとしての位

置付けを検討します。

住宅誘導エリアにおいては、「全ての世代が暮らしやすいまち」の中心として、市街地の無秩序な拡大や土地利用の混在を防ぎ、まとまりのある魅力的な住環境の形成を目指すため、都市計画諸制度を活用して計画的かつ積極的に住宅立地を規制・誘導します。

安全で快適な都市基盤*を整備するとともに、公共交通の利便性向上、住宅地としての良好な景観形成を図り、住宅集積地としての魅力の向上を図ります。

② 住宅許容エリア

住宅誘導エリア以外で、人口密度が20人/haを超えている地区は、小倉陣場線や溝祭植野線などの古くからの幹線道路に沿う形で住宅が集積しており、また過去15年間の人口密度も増加していることから「住宅許容エリア」と位置付け、今後も住宅のまとまりを維持していきます。

市街地の無秩序な拡大や土地利用の混在を防ぎ、住宅地として秩序ある環境を形成するため、都市計画諸制度等の活用により、建物の規模や種類に一定の規制を設けることについて検討します。

良好な住環境の形成に向けては、身近な道路など生活基盤の整備を推進するとともに、農地等の周辺環境と調和した良好な住宅地としての景観形成を図ります。

③ 住宅調整エリア

住宅誘導エリア、住宅許容エリア以外の地域については、田畑が広がる中に以前からの集落を中心とした住宅のまとまりが点在しています。

これらの地域は「住宅調整エリア」と位置付け、農地や自然的環境との調和を図りながら、無秩序な住宅地の拡大を抑え、集落のまとまりを保つこととします。

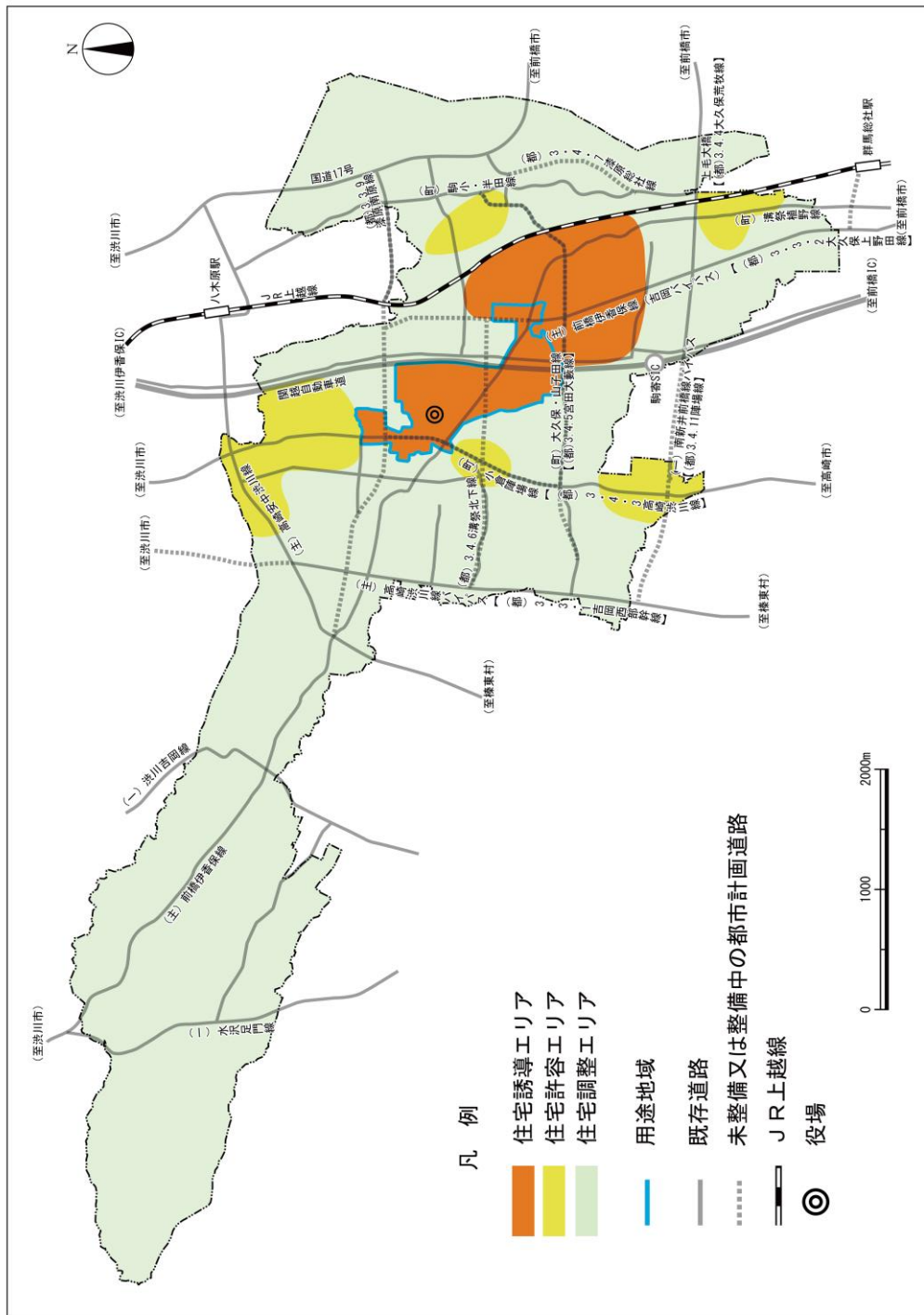
身近な道路など生活基盤の整備を推進するとともに、周辺の自然的環境に配慮した快適な田園居住地の形成を促進します。

無秩序な宅地化を抑制するため、必要に応じ建物の用途や規模、形態等についての規制を検討します。

【住宅地の土地利用方針図】

以上の①から③により、住宅地に係る土地利用方針図を下図のとおりとします。

◆住宅地の土地利用方針図



※各エリアの周縁部については、道路の位置などを考慮しながら今後具体的に検討

（2）商業地のあり方

①中心となる商業地

多くの町民が日常的な買い物をする店舗が集積する前橋伊香保線（吉岡バイパス）沿道の前橋市隣接地区を「中心となる商業地」と位置付けます。

良好な商業集積地の形成に向けては、都市計画諸制度を活用した計画的なまちづくりを行い、一定のルールを設けながら、無秩序な乱開発を抑制します。また、都市基盤*の整備を推進するとともに、農地や住宅地等の周辺環境との調和に配慮した景観形成を図ります。

②駒寄スマートICを活かした商業誘致エリア

将来にわたって本町が持続的に発展し、活力を維持するためには、安定的な税収の確保と働く場所の拡大が欠かせません。

そのため、大型車の利用が可能となる予定の「駒寄スマートIC」を企業誘致の『核』と考え、同スマートIC周辺においては、優良企業の誘致を積極的に進めていくエリアとします。

特に、駒寄スマートICの東側のエリアにおいては、前橋伊香保線（吉岡バイパス）と南新井前橋線バイパスという『2軸』が交わる場所であるため、町内において最も交通利便性が高く、集客性も良いと考えられます。

また、このエリアの周辺には、既にスーパーマーケット、ドラッグストア、回転寿司などの店舗が立地しており、「商業地」としてのまとまりが形成されつつあります。

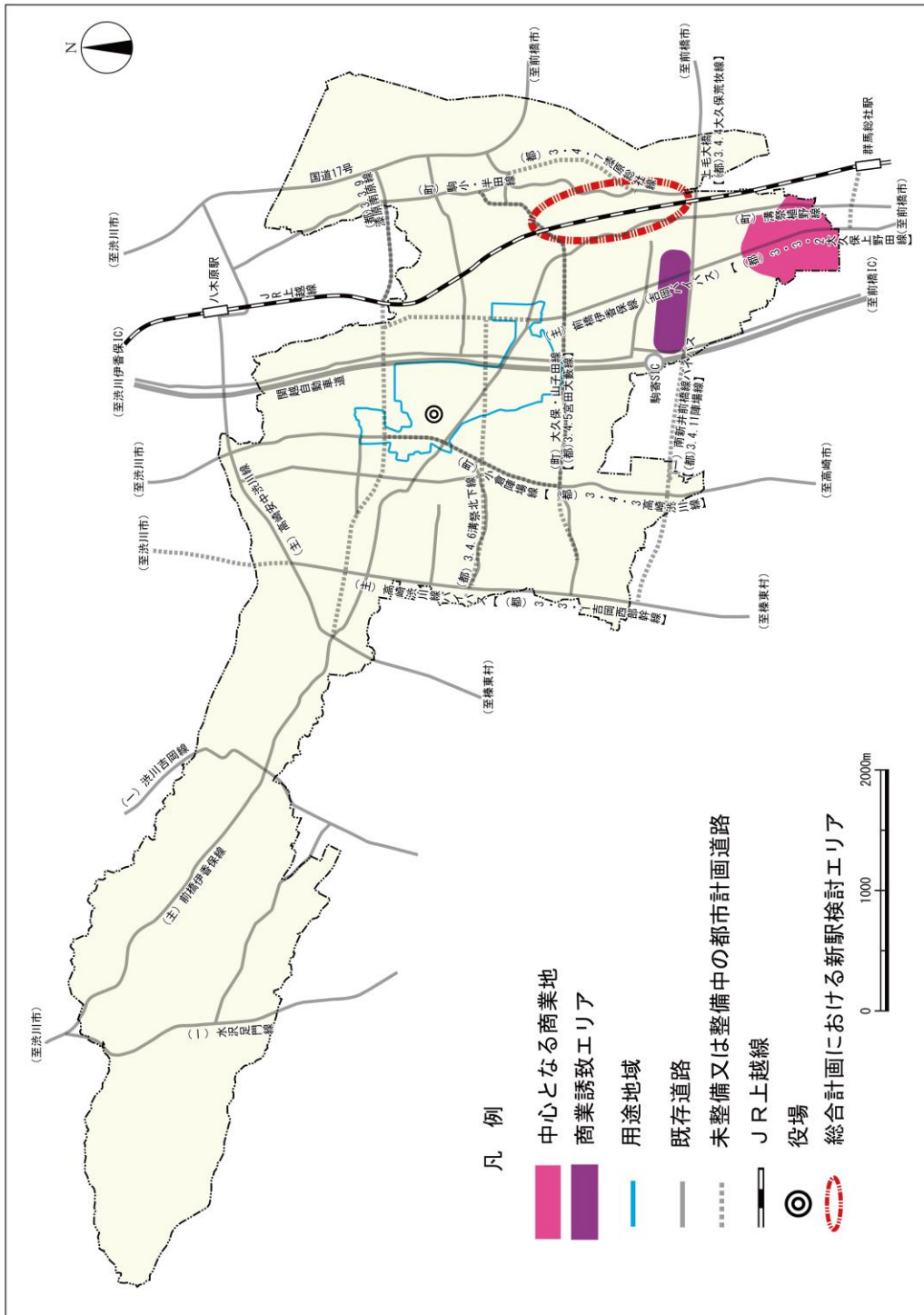
従って、このエリアは、商業系の企業を誘致する「商業誘致エリア」と位置付け、既存店舗と一体となった商業地の「まとまり」を形成していく方針とします。

良好な商業集積地の形成に向けては、都市計画諸制度を活用した計画的なまちづくりを行い、一定のルールを設けながら、無秩序な乱開発を抑制します。また、都市基盤*の整備を推進するとともに、農地や住宅地等の周辺環境との調和に配慮した景観形成を図ります。

【商業地の土地利用方針図】

以上の①から②により、商業地に係わる土地利用方針図を下図のとおりとします。

◆商業地の土地利用方針図



※各エリアの周縁部については、道路の位置などを考慮しながら今後具体的に検討

（3）工業地のあり方

①駒寄スマートICを活かした工業誘致エリア

群馬県内における近年の工業団地への企業進出状況は、県央・東毛地域を中心として、インターチェンジから近い位置、あるいはインターチェンジにアクセスしやすい幹線道路沿いに立地する傾向にあります。

この傾向を踏まえると、本町においては、大型車対応化を進めている「駒寄スマートIC」の周辺が工業系企業の誘致先として最も潜在能力が高いと考えられます。

また、駒寄スマートICの西側においては、前橋市が産業系土地利用を計画しており、これと一体的に工業系土地利用を図ることは、広域的な土地利用の観点からも望ましいと考えられます。

従って、駒寄スマートICの西側エリアを工業系の企業を誘致する「工業誘致エリア」と位置付けます。

良好な工業集積地の形成に向けては、都市計画諸制度を活用した計画的なまちづくりを行い、一定のルールを設けながら、無秩序な乱開発を抑制します。また、企業立地に向けた円滑な生産活動を支える環境整備を進めます。

②国道17号を活かした工業誘致エリア

前述の工業団地への企業進出傾向を踏まえると、渋川伊香保ICや北関東方面へのアクセス性に優れる「国道17号沿道」においても、工業系土地利用を図るエリアとして適していると考えられます。

特に、国道17号の西側エリアにおいては、隣接する渋川市において既に工業系の土地利用が図られており、これと一体的に工業系土地利用を図ることは、広域的な土地利用の観点からも望ましいと考えられます。

以上のことから、国道17号の西側を工業系の企業を誘致する「工業誘致エリア」と位置付けます。

良好な工業集積地の形成に向けては、都市計画諸制度を活用した計画的なまちづくりを行い、一定のルールを設けながら、無秩序な乱開発を抑制します。また、企業立地に向けた円滑な生産活動を支える環境整備を進めます。

③既存工業団地

小倉工業団地は、既に企業が立地し、良好な操業環境が形成されていることから、現在の土地利用を維持していきます。

（４）幹線道路沿道の土地利用のあり方

①幹線道路沿道エリア

前橋伊香保線（吉岡バイパス）、高崎渋川線バイパス、南新井前橋線バイパスの沿道は、商業地や工業地としての価値が高いため、今後、大規模な店舗や工場、遊戯・風俗施設などの土地開発が進む可能性が高まっています。

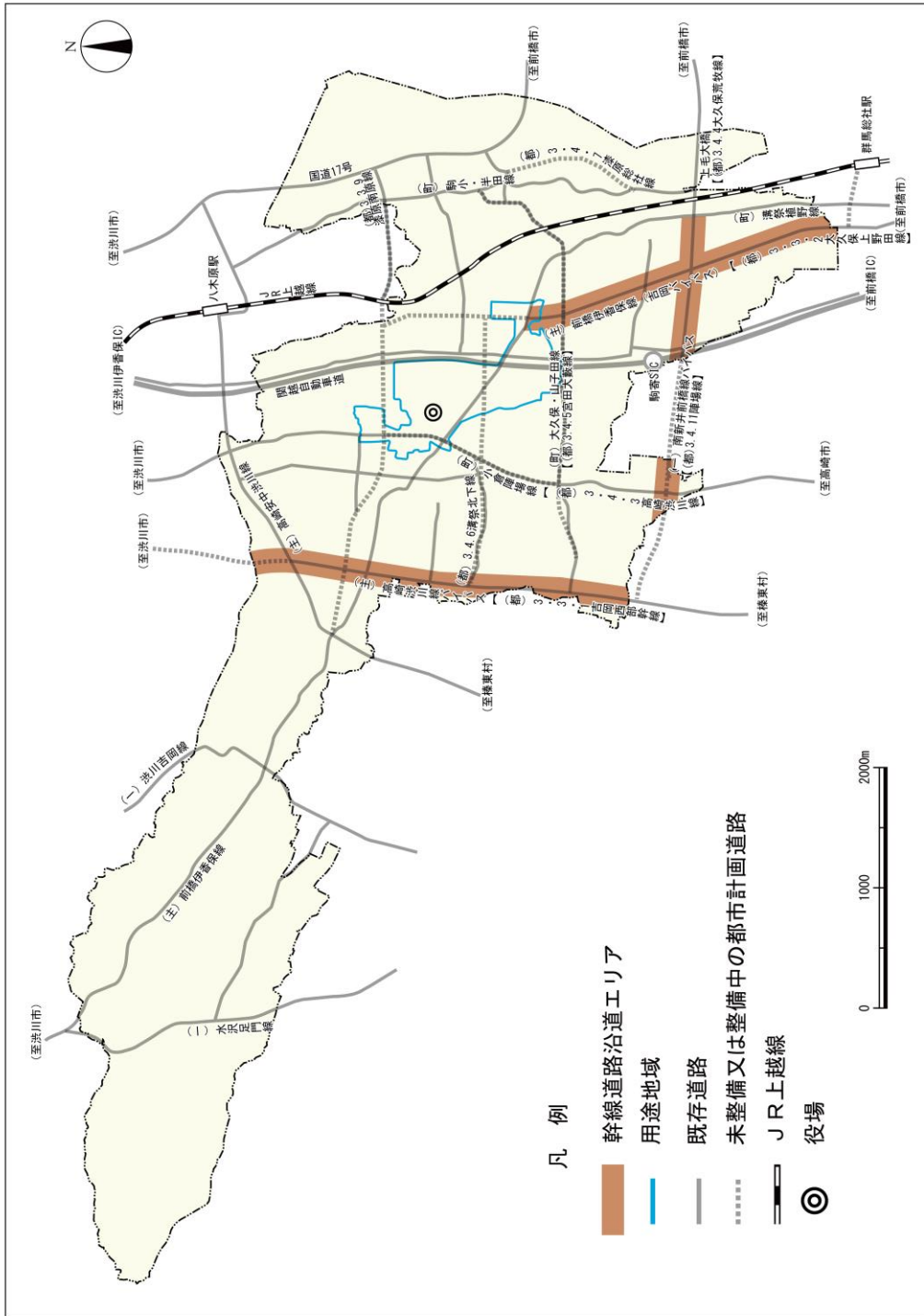
これらの開発に対して何の規制もしなければ、市街地の無秩序な拡大や土地利用の混在による住環境の悪化を招く恐れがあるため、その規模や種類に一定の規制を設けることが重要となります。

その上で、生活の利便性向上や町の持続的発展に資する店舗、工場などの立地については、周辺環境との調和に十分配慮しつつ許容する方針とします。

【幹線道路沿道の土地利用方針図】

以上のことから、幹線道路沿道に係わる土地利用方針図を下図のとおりとします。

◆幹線道路沿道の土地利用方針図



※各エリアの周縁部については、道路の位置などを考慮しながら今後具体的に検討

（5）農地・自然的環境の保全

①優良な農地の保全

宅地需要の高い状況が続いている中で、飛び地的なミニ開発によって農地が虫食い状に開発されてきましたが、前述の住宅地、商業地、工業地のあり方の中でそれぞれの「まとまり」を形成していくための方向性を定めています。

今後は、この方向性に沿って「都市的土地利用*を図るエリア」と「都市的土地利用*を抑制するエリア」とで土地利用にメリハリをつけることが重要となります。

そして、「都市的土地利用*を抑制するエリア」においては、良好な営農環境や既存集落の生活環境を保全するため、優良な農地の無秩序な開発を食い止める方策を検討します。

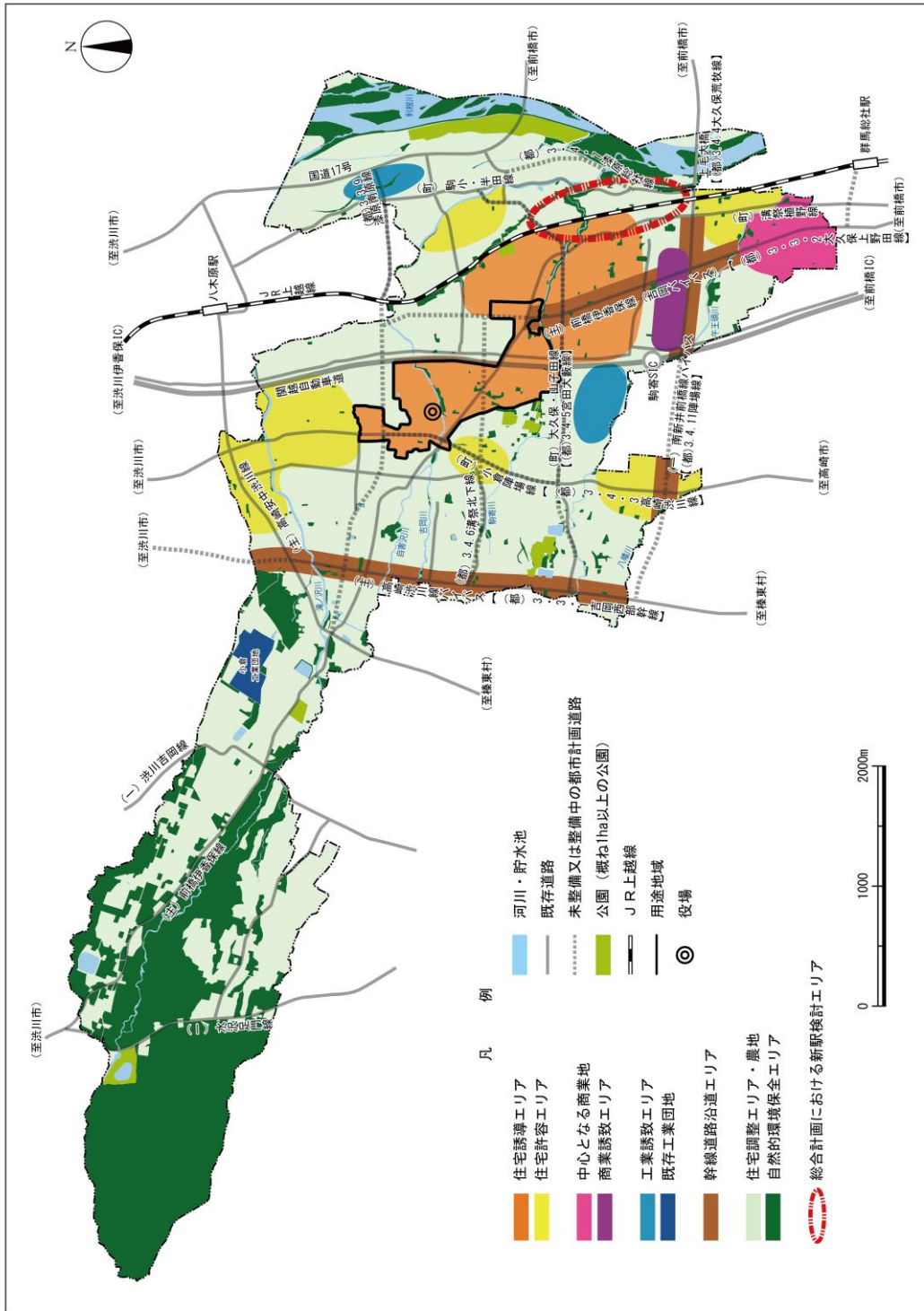
②自然的環境の保全

町の西部には自然豊かな森が広がっており、またその他のエリアにも、田園風景の中に里山や河畔林が点在しています。

これらの自然的環境は、水源かん養*などの公益的な機能を持つだけでなく、町民の心の豊かさや景観などの面においても貴重な財産と言えるものであるため、保全に努めることとします。

（6）土地利用方針図

それぞれの土地利用のあり方を踏まえた町全体の土地利用方針を下図のとおりとします。



※各エリアの周縁部については、道路の位置などを考慮しながら、今後具体的に検討

2. 都市施設*の整備方針

（1）道路・公共交通

基本方針

『まちづくりの核と軸』及びきめ細かな『幹線道路のネットワーク』を整備し、誰もが移動しやすい交通ネットワークを目指します。

①道路の整備

●『まちづくりの核』の整備

都市構造のビジョンにおいて『まちづくりの核』と位置付けた「駒寄スマートIC」は、大型車の出入りを可能にするための整備を促進します。



●骨格となる『まちづくりの軸』の整備

都市構造のビジョンにおいて『まちづくりの軸』と位置付けた「国道17号」、「高崎渋川線バイパス」、「前橋伊香保線（吉岡バイパス）」、「南新井前橋線バイパス」においては、まちの骨格をなす広域的幹線道路であるので、整備中・未整備路線については、早期の供用を目指し、整備を推進します。

なお、これらの『4軸』とネットワークを形成する他市町村の未整備の都市計画道路については、早期着手に向けて、関係機関と連携を図ります。

●幹線道路のネットワークの形成

『まちづくりの軸』以外の幹線道路のネットワークを強化するため、東西方向で幹線道路のネットワークが途切れている箇所においては、新たに幹線道路を整備する箇所として位置付け、整備を推進します。

●狭い生活道路の拡幅と歩道の整備

生活道路は、住環境を向上させる上で重要な役割を果たすため、住宅の建築等に支障のある幅員4m未満の狭い道路については、交通事故防止など優先度を総合的に勘案し、計画的な拡幅を図ります。

子どもが安心して歩けるように、小学校の通学路で歩道が未整備の区間について、優先的に整備を促進します。

●公共交通（駅）へのアクセス強化

都市構造のビジョンにおいて『まちづくりの核』と位置付けた「JR新駅」へ本町中心部からアクセスする道路の整備について、長期的な視野に立って検討します。

既存の「JR八木原駅」へ本町中心部からアクセスする道路の整備について、渋川市と連携し、長期的な視野に立って検討するとともに、「JR群馬総社駅」へのアクセス道路の整備についても、前橋市と連携を図ります。

●都市の変化や将来を見据えた都市計画道路の見直し

まちの骨格となる広域的幹線道路については、優先度を考慮し、着実に整備を進めるとともに、都市計画決定*後、長期間未着手となっている道路については、都市の土地利用の変化やバイパスの開通に伴う自動車の流れの大きな転換などを考慮し、見直しを検討します。

②公共交通の充実

●鉄道利用者の利便性の向上

当面はJR上越線の既存の駅（町外の駅）の利便性向上のために、駅までの公共交通の充実や駅周辺の駐車場の整備等について検討します。

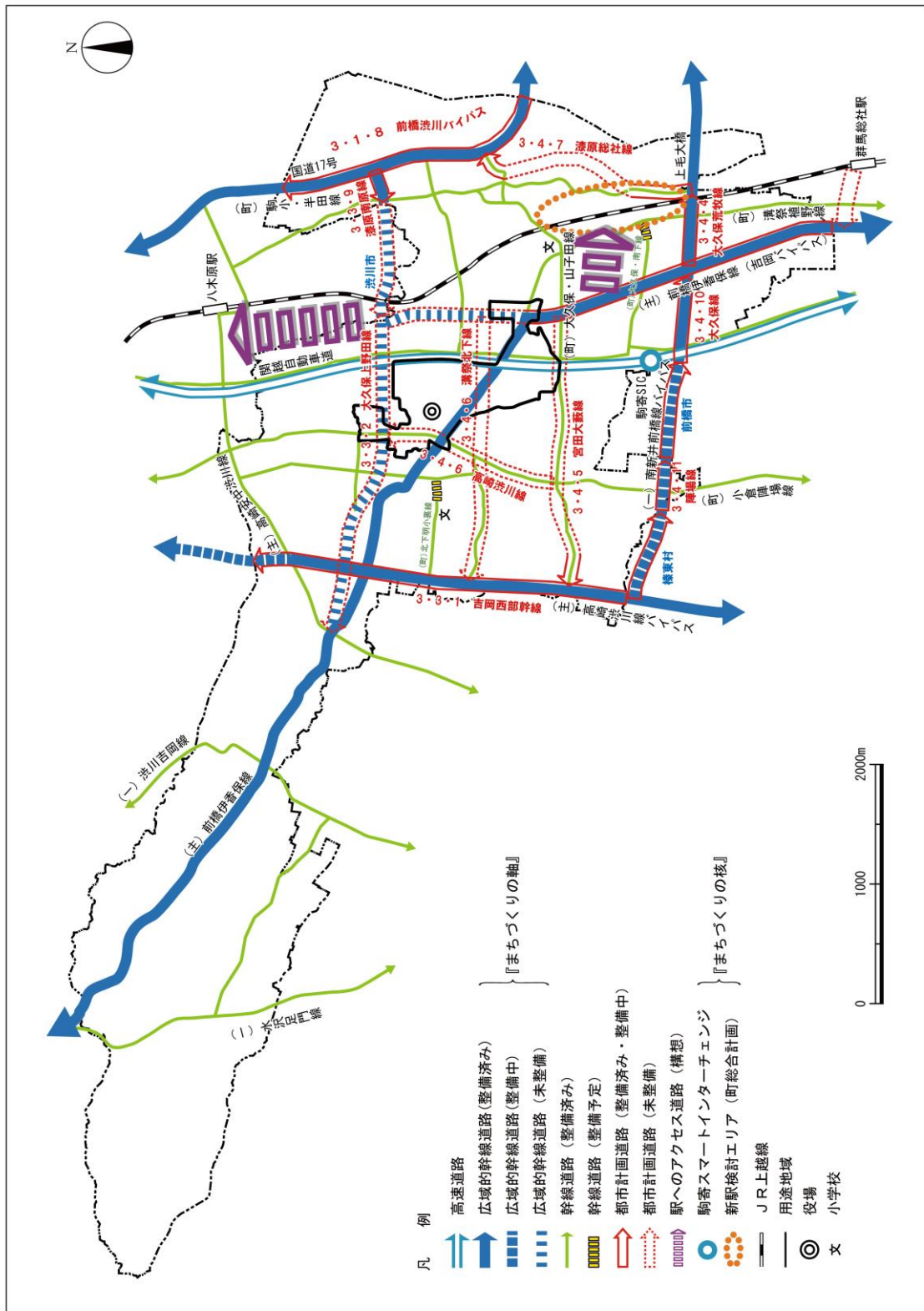
また、長期的課題として『まちづくりの核』となるJR上越線新駅の設置を検討します。

●バス利用者の利便性の向上

子どもや高齢者などの交通弱者に配慮し、路線バス網と運行サービスの向上を関係機関に要望するとともに、バスターミナルやバス停留所の整備と車両のバリアフリー化を検討します。



◆道路の整備方針図



（2）公園

基本方針

周辺の住民だけでなく広域からの利用も想定した、一定規模※以上の『基幹的な公園』と、それを補完する『身近な公園』を計画的に配置することで、町民が求める利用しやすい公園の整備を目指します。

①『基幹的な公園』の整備

●「（仮称）南下城山防災公園」の整備

歴史性や優れた眺望を活かしつつ、防災機能も有する公園として整備を図ります。



●「八幡山公園」の拡張整備

南下古墳群の活用を図りながら、自然とのふれあいやスポーツ・レクリエーションの場として、機能が充実した総合的な公園の整備を図ります。



●「（仮称）午王頭川親水公園」の整備の検討

午王頭川とその周辺に残る森を利用し、親水性のある公園の整備を検討します。

②『身近な公園』の整備

●身近な公園の整備

今後、住宅のまとまりを形成していく住宅誘導エリアや住宅許容エリアにおいては、子どもの遊び場や高齢者の憩いの場となる身近な公園の適地を調査するとともに、優先的に整備を図ります。

また、将来的な計画として、駒寄小学校の南側に身近な公園の整備を検討します。

※一定規模とは、おおむね2ha（都市公園*の分類でいうと「近隣公園*」に相当）を目安とする。

●「自治会住民広場」の整備

地元住民等の要望に応じ、自治会のコミュニティ活動の拠点となる住民広場を整備する場合、町が土地の借地料を負担することにより、広場の整備促進を図ります。

③公園の魅力化と維持管理の充実

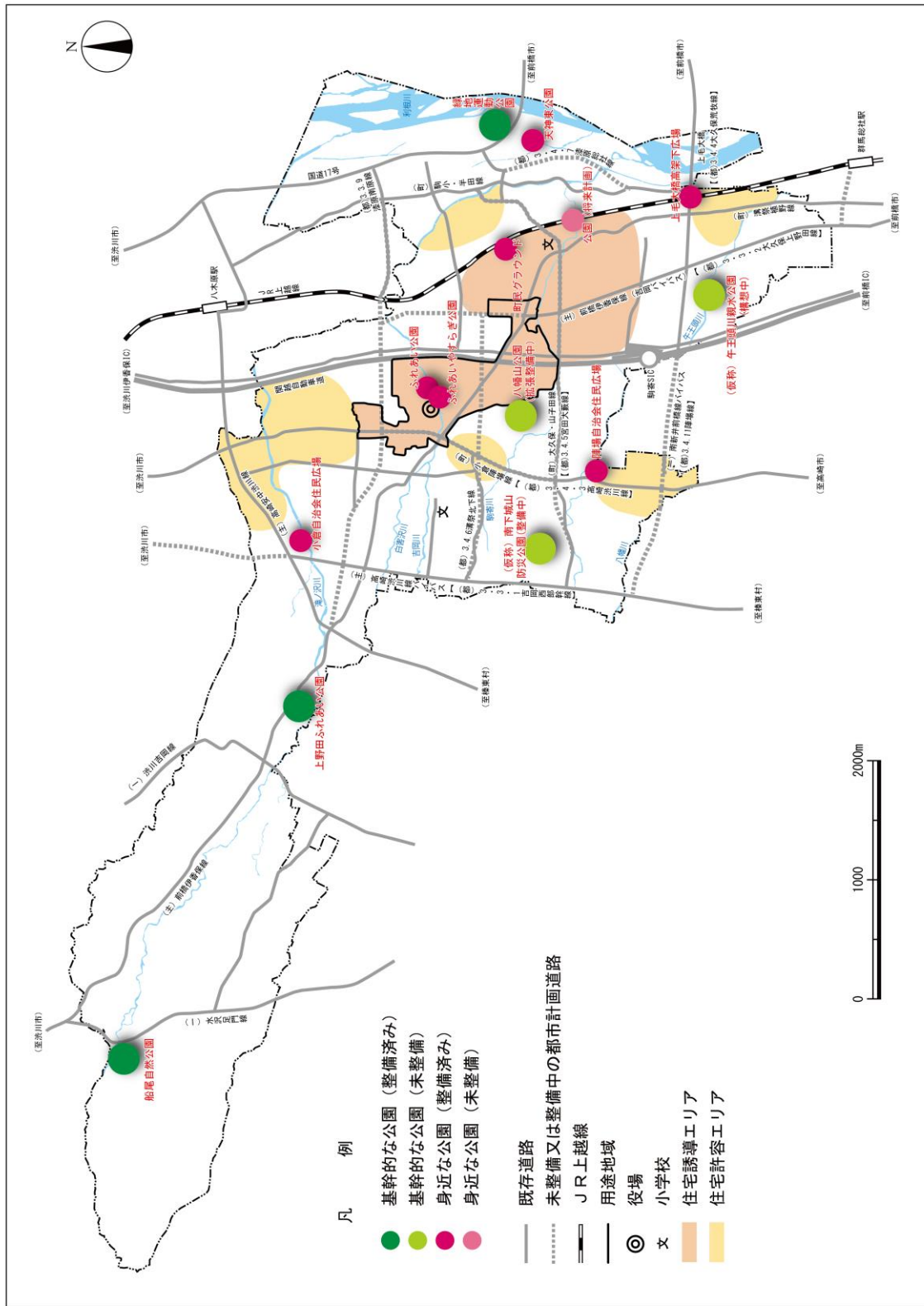
●公園の魅力化

新たに整備する公園及び既存の公園の魅力を高めるため、子育て世代に配慮した遊具等の施設の充実に努めます。

●公園の維持管理の充実

公園の安全性を確保しつつ効率的に施設の更新を行っていくため、施設の適切な維持管理を行います。また、地域住民による公園の維持管理についても検討します。

◆公園の整備方針図



※各エリアの周縁部については、道路の位置などを考慮しながら今後具体的に検討

（3）上下水道

基本方針

安全でおいしい水を安定して供給するとともに、快適な住環境の確保と河川の汚濁防止を図るため、上下水道の整備と更新及び適切な維持管理を目指します。

①上水道の維持管理

●上水道の適切な維持管理

安全で安定した給水の確保を図るため、水道事業計画に基づく計画的な施設の整備に努めてきました。上水道の施設は整備後30年以上経過している箇所が多いため、老朽化している施設の更新と適切な維持管理に努めます。

②下水道の整備促進と維持管理

●公共下水道

下水道整備計画*などにに基づき、公共下水道計画区域内における公共下水道の整備を促進するとともに、適切な維持管理に努めます。また、土地利用方針の見直しを踏まえ、長期的な視野に立って、計画の見直しを検討します。

●農業集落排水

小倉地区、上野田地区、北下南下地区において農業集落排水の整備が行われてきました。今後は施設の適切な維持管理に努めます。



●合併処理浄化槽

公共下水道及び農業集落排水の計画区域を除いた地域等においては、し尿と生活雑排水を併せて処理する合併処理浄化槽の設置を促進します。

3. 都市を取り巻く環境の形成方針

（1）景観

基本方針

生活にゆとりと潤いを与える豊かな自然的景観や歴史的景観の保全を図り、自然と調和した都市景観の形成を目指します。

①自然的景観の保全・創出

●山林や河川等の自然的景観の保全

榛名山を背景にした美しい自然的景観や利根川による広大な水辺景観を保全します。

また、親水環境を整備するなど、水辺景観の創出に努めます。



●田園風景の保全

農地や屋敷林の保全や遊休農地の活用などにより、ふるさとも感じさせる田園風景の保全に努めます。

②歴史的景観の保全

●歴史的景観の保全

古墳、社寺林をはじめ、宿場町としての面影を残す野田宿・大久保宿の町並みなどの歴史的な景観については、その保全を図ります。



③自然と調和した都市景観の創造

●住宅地の景観形成

住宅誘導エリア及び住宅許容エリアにおいては、落ち着きや潤いのある住宅地景観の形成に努めます。



●商業地・工業地の景観形成

中心となる商業地及び商業誘致エリアにおいては、看板の配慮などにより、魅力的な商業地景観の形成に努めます。

工業誘致エリア及び既存工業団地においては、緑化の推進など周辺に配慮した景観づくりを推進します。

（2）防災

基本方針

災害の未然防止や減災に努め、災害に強いまちづくりを目指します。

①地震対策

●避難所の確保・整備

町民が一時的に避難する場所として、各地区の防災広場や防災資機材置場及びオープンスペースや防災公園等を確保します。

また、避難所となる公共施設の耐震化に努めます。

●避難路の確保・整備

避難に要する時間短縮、避難路の有効幅員の拡幅、避難路の安全性向上等を目的として、都市計画道路をはじめとする町道等の整備、狭あいな生活道路の拡幅整備に努めます。

②火災対策

●消防水利の充実

防火水槽や消火栓の適正な配置に努めるとともに、老朽化した施設の改修を図ります。

③土砂災害・水害対策

●土砂災害や水害の予防・減災

土砂災害や水害を防止し、被害を最小限にするため、森林や農地の保全・育成に努めるとともに、透水性の舗装や宅地開発における調整池の設置などにより、洪水調整機能の確保・向上を図ります。また、河川断面*を確保するための改修を進め、河川の安全性の向上を図ります。

（3）環境保全

基本方針

自然的環境の保全と活用を図るとともに、省エネルギー化やごみの減量化などにより、豊かな自然に包まれた、持続的なまちづくりを目指します。

①自然的環境の保全と活用

●森林の保全と活用

船尾滝周辺を中心とした天然林及び町内に残る里山の保全を図るとともに、町民の憩いの場や自然体験の場としての活用を図ります。

●農地の保全

優良農地の保全を図るとともに、遊休農地の有効活用等を通じて、農地の保全を図ります。

●水辺環境の保全と活用

多様な生物の生息場所となるとともに、人々に潤いを与えてくれる水辺環境の保全を図るとともに、親水空間の創出に努めます。

②循環型社会*のまちづくり

●省エネルギーとごみの減量化

太陽光、水力や風力発電などの環境にやさしい再生可能エネルギーの利用を促進するなど、省エネルギーの取り組みを促進します。

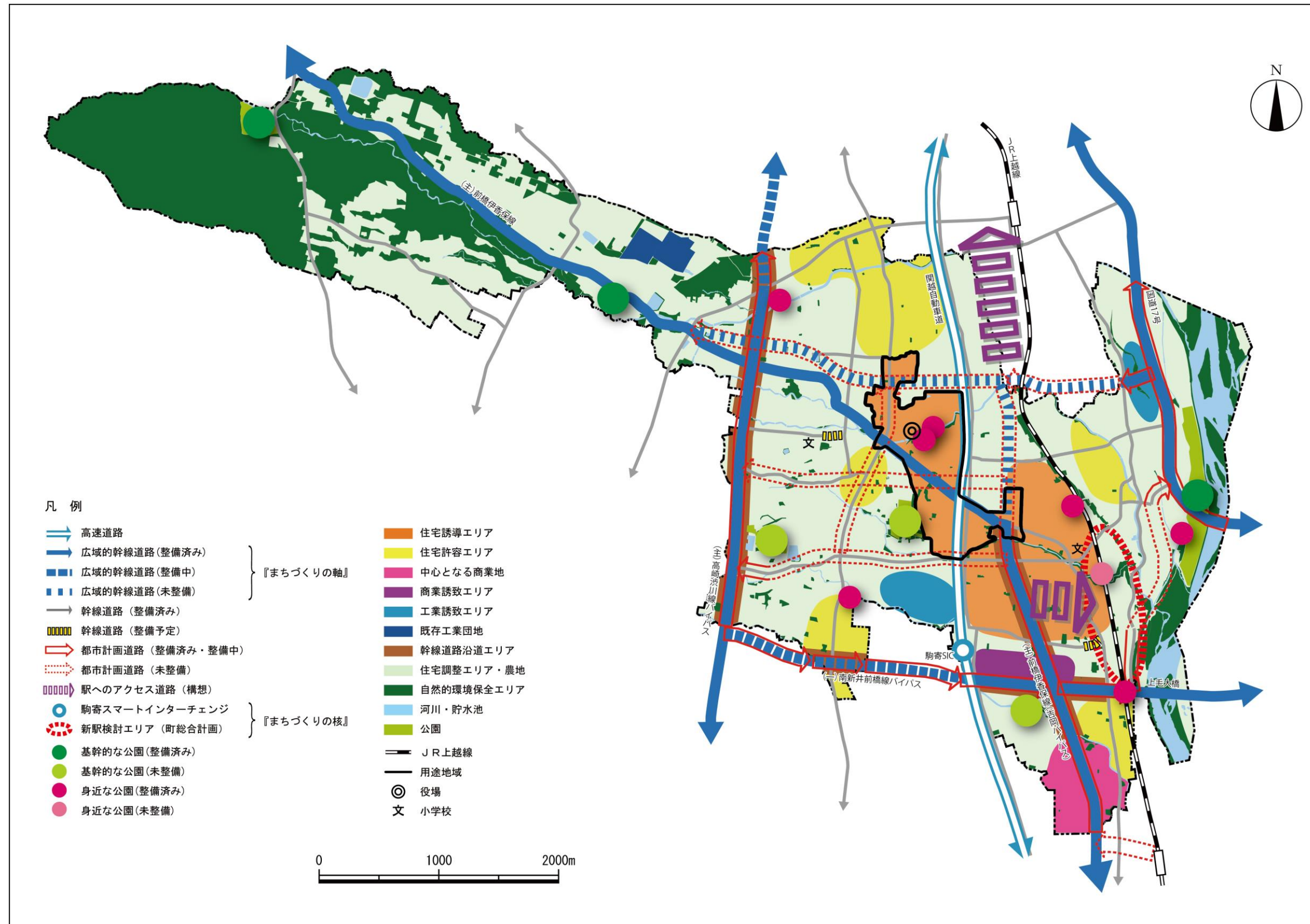
また、ごみの4R*の意識改革を図り、ごみの減量化に努めます。



4. まちづくり方針図

まちづくり方針図は、各分野の方針図をまとめたものです。町全体のまちづくり方針図は下図のとおりです。

◆まちづくり方針図



※各エリアの周縁部については、道路の位置などを考慮しながら今後具体的に検討

第4章 地域別構想

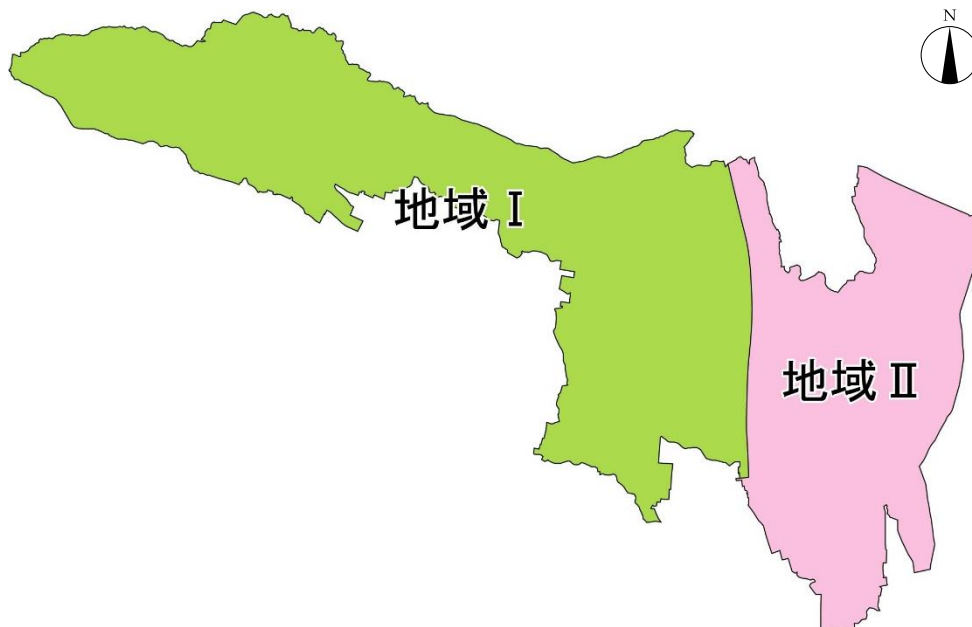
1. 地域区分の考え方

本プランにおける地域区分は、生活圏、土地利用の状況、地形地物（関越自動車道）とともに、都市計画基礎調査*の小ゾーンについて考慮し、次に示すように「地域Ⅰ」、「地域Ⅱ」の2地域とします。

◆地域区分一覧

地域名	地域の範囲
地域Ⅰ	関越自動車道の西側
地域Ⅱ	関越自動車道の東側

◆地域区分図



2. 地域Ⅰのまちづくり構想

(1) 地域の現況

①人口

平成22年の国勢調査によると、本地域の人口は11,005人、人口密度は8.5人/haとなっています。また、人口の推移を見ると、平成17年から平成22年の5年間で人口が5.2%増加しています。

◆人口の推移

単位：人

	人口	増減(増加率)
平成7年	9,431	—
平成12年	10,067	636(6.7%)
平成17年	10,457	390(3.9%)
平成22年	11,005	548(5.2%)

出典：都市計画基礎調査

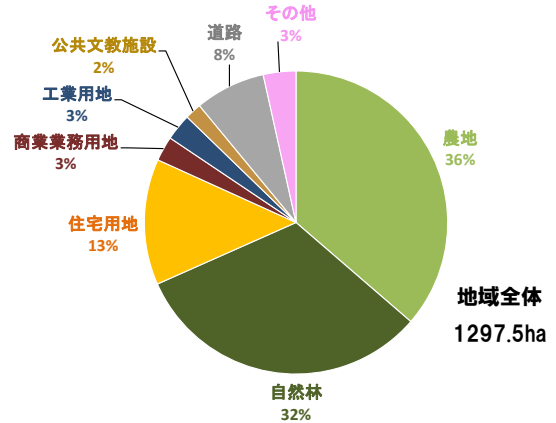
②土地利用

住宅用地については、用途地域*周辺に戸建てを中心に住宅が集積しています。

商業業務用地については、従来より本町の商業の中心として商店が集積していた町道小倉・陣場線沿道の一部は、郊外のショッピングセンターの進出等により商店が減少しています。

自然的土地利用*については、榛名山麓から広がる森や河川などの豊かな自然的環境があります。

◆土地利用の割合（平成24年）



出典：都市計画基礎調査（平成24年）

③都市施設*

●道路・公共交通

広域的幹線道路については、「高崎渋川線バイパス」と「南新井前橋線バイパス」が整備中です。

集落内には狭あいな生活道路が多く、歩道整備が十分ではない箇所もあります。

都市計画道路については、「吉岡西部幹線」（高崎渋川線バイパス）の整備が進んでいる一方、他の道路の整備は遅れている状況です。

公共交通については、路線バスはありますが、運行本数が少ないなど、利用しにくい状況もあります。

◆都市計画道路の状況

<整備率：26.8%>

都市計画道路の名称	区間延長	整備済み延長
3・3・1吉岡西部幹線	3,140m	2,840m
3・3・2大久保上野田線	2,355m	0m
3・4・3高崎渋川線	1,520m	0m
3・4・5宮田大藪線	1,930m	188m
3・4・6溝祭北下線	1,920m	0m
3・4・11陣場線	430m	0m

※暫定2車線の整備を含む

●公園

基幹的な公園については、「船尾自然公園」と「上野田ふれあい公園」が整備済みで、「（仮称）南下城山防災公園」が整備中、「八幡山公園」が拡張整備中となっています。

身近な公園については、「小倉自治会住民広場」、「ふれあい公園」、「ふれあいやすらぎ公園」、「陣場自治会住民広場」が整備済みとなっています。

●上下水道

上水道については、浄水施設と配水施設があり、老朽化が見受けられる施設もあります。

下水道については、「公共下水道」はおおむね整備が完了しており、「農業集落排水」は整備が完了しています。

④都市を取り巻く環境**●景観**

榛名山を背景にした美しい景観が広がっています。

歴史的な景観については、野田宿本陣をはじめとする旧街道の沿道には屋敷林を有した歴史・文化を感じさせる町並みが残されています。

●防災

地域内の一部が土砂災害警戒区域*に指定されており、地震や大雨による土砂災害の恐れがあります。

本地域内には浸水想定区域*は、指定されていませんが、宅地化の進行により農地等が少なくなっているため、今まで以上に豪雨等による道路の冠水や河川の増水が予想されます。

●環境保全

船尾滝や九十九谷などの貴重な観光資源を含む、自然豊かな森が広がっているほか、その他のエリアにも田園風景の中に里山や河畔林が点在しています。

(2) 地域の課題

●土地利用

無秩序な市街地の拡大を防ぎ、メリハリをつけたまとまりのある土地利用への転換が求められます。

駒寄スマートICが大型車対応化されることにより、商工業等まちづくりへの活用が期待され、そのインパクトを活かした有効な土地利用の検討が求められます。

高崎渋川線バイパス及び南新井前橋線バイパスの沿道は、供用後に大規模な店舗や工場、遊戯・風俗施設などの土地開発が進む可能性が高いため、適正な土地利用の規制・誘導が求められます。

市街化圧力が高く、今後も農地の減少が懸念される中で、農業を基幹産業としてきた町の成り立ちを踏まえながら、今後の農地保全のあり方についての検討が求められます。

●都市施設*

広域的なネットワークへのアクセス性向上のため、駒寄スマートICの大型車対応化が求められます。

広域的幹線道路及び幹線道路のネットワークの形成を図る必要があります。

生活道路については、交通安全上及び防災上の観点から、狭い道路の拡幅が必要です。

歩道については、特に通学路として活用されている道路において歩行者の安全の確保が必要です。

公共交通については、バスの利便性向上に向けた検討が必要です。

公園については、八幡山公園の拡張及び（仮称）南下城山防災公園の整備が必要です。

●都市を取り巻く環境

良好な景観を有する里山や野田宿本陣をはじめとする歴史的な景観などの保全・活用が必要です。

(3) 地域づくりの方針

①土地利用の方針

●住宅地

「住宅誘導エリア」については、全ての世代が暮らしやすいまちの中心として、住宅の集積を図ります。

「住宅許容エリア」は、古くからの幹線道路に沿う形で住宅が集積しており、今後も住宅のまとまりを維持していきます。

「住宅調整エリア」は、周囲に広がる農地や山林等の豊かな自然的環境との調和を図りながら、無秩序な住宅地の拡大を抑え、集落のまとまりを保つこととします。

●商業地

かつて本町における商業の中心地であった町道小倉・陣場線沿道の商業地は、近隣住民の利便性を確保するための商業地として位置付け、現状に合わせた用途の見直しを検討します。

伊香保へのメインルートである前橋伊香保線沿道などを観光交流ゾーンとして位置付け、地域資源を活かして観光商業を振興する土地利用を図ります。

●工業地

駒寄スマートICの西側を工業誘致エリアに位置付け、駒寄スマートICの大型車対応化を進めながら、企業立地に向けた環境整備を進め、新たな工業機能の集積を誘導します。

既存の小倉工業団地においては、良好な操業環境が形成されている現在の土地利用を維持していきます。

●幹線道路沿道

高崎渋川線バイパス及び南新井前橋線バイパスの沿道エリアは、開発に対して何の規制もしなければ、市街地の無秩序な拡大や土地利用の混在による住環境の悪化を招く恐れがあるので、その規模や種類に一定の規制を設けることについて検討します。その上で、生活の利便性向上や本町の持続的発展に資する店舗などの立地については、周辺環境との調和に十分配慮しつつ許容する方針とします。

●自然的土地利用*

都市的土地利用*を抑制するエリアにおいては、良好な営農環境や既存集落の生活環境を保全するため、優良な農地の無秩序な開発を食い止める方策を検討します。

西部山地の緑については、町民の心の豊かさなどの面においても貴重な財産なので、その保全に努めることとします。

②都市施設*の整備方針

●道路・公共交通

駒寄スマートICについては、大型車の出入りを可能とする整備を促進します。

整備中の「高崎渋川線バイパス」、「南新井前橋線バイパス」については、早期供用を目指し、整備を推進します。また、『まちづくりの軸』の中で未整備となっている都市計画道路「大久保上野田線」については、早期の事業着手を図ります。

地域内の幹線道路ネットワークを強化するため、「北下明小裏線」を延伸する整備を促進します。また、この路線は、小学校の通学路となっているため、安全に歩けるように歩道も整備します。

生活道路については、交通事故防止など緊急度を総合的に勘案した上で、必要に応じた拡幅改良など計画的な改善に努めていきます。

都市計画道路については、優先度を考慮し着実に整備を進めるとともに、長期間未着手となっている道路については計画の見直しを検討します。

公共交通については、子どもや高齢者などの交通弱者に配慮し、路線バス網と運行サービスの向上を関係機関に要望するとともに、バスターミナルやバス停留所の整備と車両のバリアフリー化を検討します。

●公園

基幹的な公園については、拡張中である「八幡山公園」、整備中である「（仮称）南下城山防災公園」の整備を推進します。

身近な公園については、住宅誘導エリア、住宅許容エリアで公園の適地を調査するとともに、身近な公園の整備を検討します。

新たに整備する公園及び既存の公園の魅力を高めるため、施設の充実や適切な維持管理に努めます。

●上下水道

上水道については、安全で安定した給水を確保するため、水道事業計画に基づく計画的な整備・更新を推進します。

下水道については、整備済みの公共下水道と農業集落排水については維持管理に努めます。

③都市を取り巻く環境の整備方針

●景観

榛名山を背景にした美しい自然的景観の保全に努めます。

農地や屋敷林の保全などにより、ふるさとも感じさせる田園風景の保全に努めます。

古墳、社寺林をはじめ、宿場町としての面影を残す野田宿の町並みなどの歴史的な景観については、その保全に努めます。

住宅誘導エリア及び住宅許容エリアにおいては、落ち着きや潤いのある住宅地景観の形成に努めるとともに、工業誘致エリア及び既存工業団地においては、緑化の推進など、周辺に配慮した景観づくりを推進します。

●防災

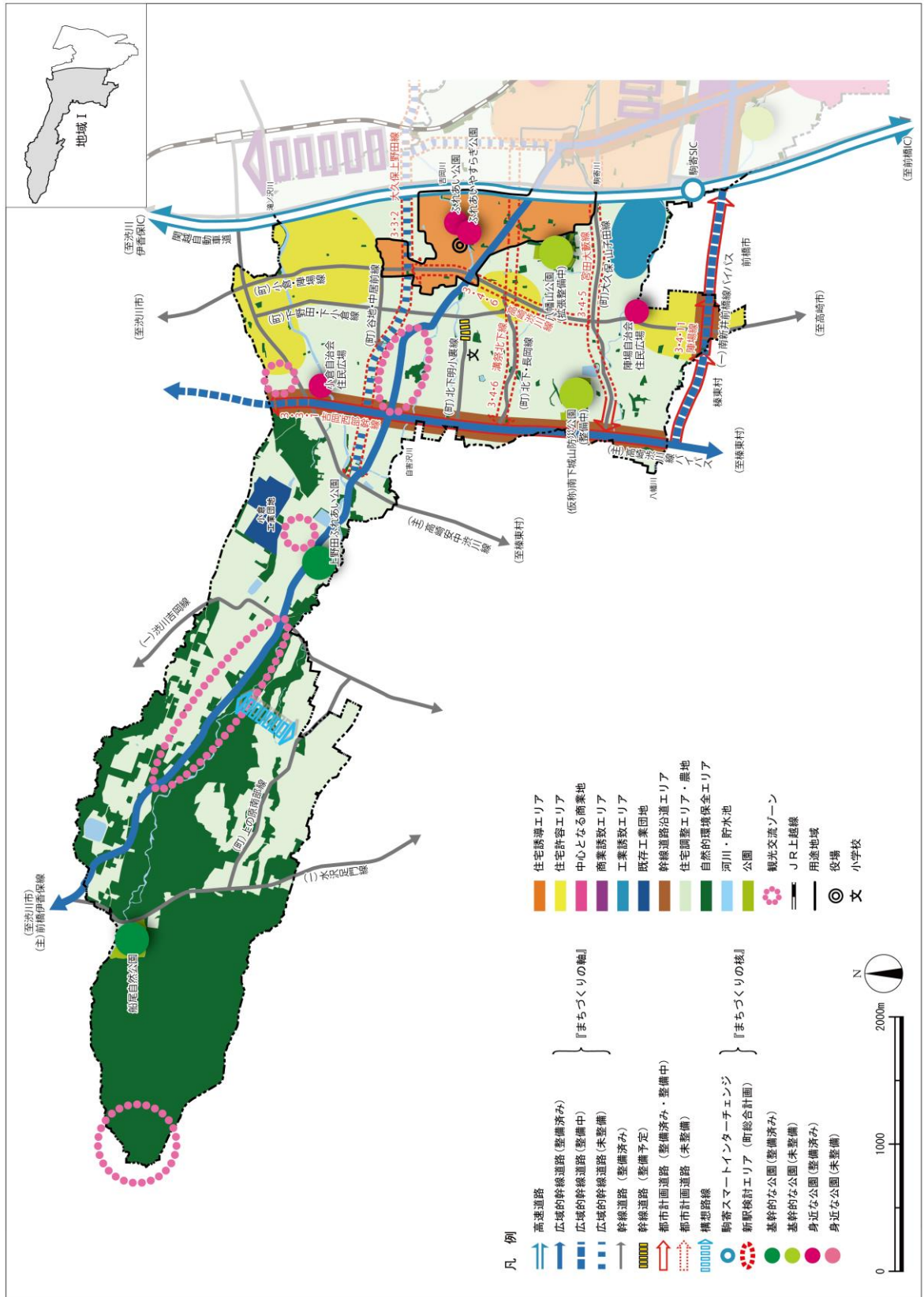
町民が一時的に避難する場所として、各地区の防災広場や防災資機材置場等を確保します。また、避難所となる公共施設の耐震化に努めます。

●環境保全

船尾滝周辺を中心とした天然林の保全を図るとともに、町民の憩いの場や自然体験の場としての活用を図ります。

河川については、水質の改善や環境の美化に努め、生物が生息する環境に配慮していきます。

◆地域Ⅰ まちづくり方針図



※各エリアの周縁部については、道路の位置などを考慮しながら今後具体的に検討

3. 地域Ⅱのまちづくり構想

(1) 地域の現況

①人口

平成22年の国勢調査によると、本地域の人口は8,796人、人口密度は11.6人/haとなっています。

人口の推移を見ると、平成17年から平成22年の5年間で人口が15.7%増加しています。

◆人口の推移

単位：人

	人口	増減（増加率）
平成7年	5,740	—
平成12年	6,437	697（12.1%）
平成17年	7,603	1,166（18.1%）
平成22年	8,796	1,193（15.7%）

出典：都市計画基礎調査

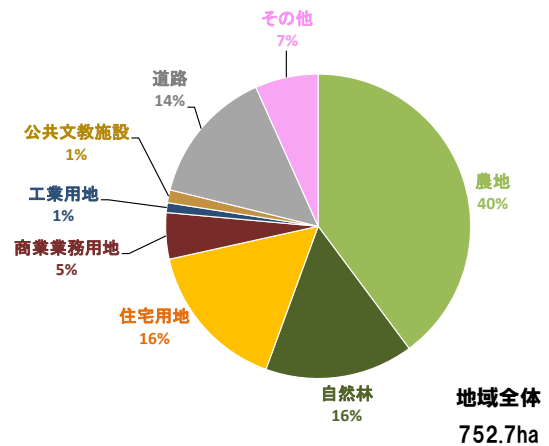
②土地利用

住宅用地については、用途地域*周辺や前橋伊香保線（吉岡バイパス）など近隣都市と連絡する道路周辺を中心に宅地化が進行しています。

商業業務用地については、前橋伊香保線（吉岡バイパス）周辺地域への郊外型大規模商業施設等の出店が進み、町内で最も拠点性が高い地域となっています。

自然的土地利用*については、利根川や比較的規模が大きい農地など、田園風景が広がる環境があります。

◆土地利用の割合（平成24年）



出典：都市計画基礎調査（平成24年）

③都市施設*

●道路・公共交通

広域的幹線道路については、「国道17号」、「前橋伊香保線（吉岡バイパス）」「南新井前橋線バイパス」が整備済みです。

集落内には狭あいな生活道路が多く、歩道整備が十分ではない箇所もあります。

都市計画道路については、広域的な幹線道路で整備が進んでいる一方、

◆都市計画道路の状況

<整備率：68.8%>

都市計画道路の名称	区間延長	整備済み延長
3・3・2大久保上野田線	4,165m	2,720m
3・4・4大久保荒牧線	650m	650m
3・4・5宮田大藪線	400m	0m
3・4・6溝祭北下線	350m	0m
3・4・7漆原総社線	1,910m	740m
3・1・8前橋渋川バイパス	2,410m	2,410m
3・3・9漆原南原線	290m	250m
3・4・10大久保線	740m	740m

※暫定2車線の整備を含む

これを補完する幹線道路においては、整備が遅れている状況です。

公共交通については、鉄道はJR上越線が通っていますが、町内に駅は設置されておらず、八木原駅と群馬総社駅の間への新駅設置についての調査・検討が進められています。また、路線バスはありますが、運行本数が少ないなど、利用しにくい状況です。

●公園

基幹的な公園については、「緑地運動公園」が整備済みで、「（仮称）午王頭川親水公園」が構想中となっています。

身近な公園については、「町民グラウンド」、「天神東公園」、「上毛大橋高架下広場」が整備済みとなっています。

●上下水道

上水道については、浄水施設と配水施設があり、老朽化が見受けられる施設もあります。

下水道については、「公共下水道」はおおむね整備が完了しています。

④都市を取り巻く環境

●景観

利根川による広大な水辺景観が広がっています。

歴史的な景観については、大久保宿養蚕農家群など歴史を感じさせる景観が残されています。

●防災

本地域内の浸水想定区域*は、利根川沿いの一部のみですが、宅地化の進行により農地等が少なくなっているため、今まで以上に豪雨等による道路の冠水や河川の増水が予想されます。

●環境保全

利根川をはじめとした豊かな水辺空間が広がっているほか、その他のエリアにも田園風景の中に里山や河畔林が点在しています。

循環型社会*については、風力・水力・太陽光・地熱の4種類の自然エネルギーを利用した吉岡自然エネルギーパークが形成されています。

(2) 地域の課題

●土地利用

無秩序な市街地の拡大を防ぎ、メリハリをつけたまとまりのある土地利用への転換が求められます。

駒寄スマートICが大型車対応化されることにより、商工業等まちづくりへの活用が期待され、そのインパクトを活かした有効な土地利用の検討が求められます。

前橋伊香保線（吉岡バイパス）及び南新井前橋線バイパスの沿道は、供用後に大規模な店舗や工場、遊戯・風俗施設などの土地開発が進む可能性が高いため、適正な土地利用の規制・誘導が求められます。

市街化圧力が高く、今後も農地の減少が懸念される中で、農業を基幹産業としてきた町の成り立ちを踏まえながら、今後の農地保全のあり方についての検討が求められます。

●都市施設*

道路については、広域的なネットワークへのアクセス性向上のため、駒寄スマートICの大型車対応化が求められます。

広域的幹線道路及び幹線道路のネットワークの形成を図る必要があります。

生活道路については、交通安全上及び防災上の観点から、狭い道路の拡幅が必要です。

歩道については、特に通学路として活用されている道路において歩行者の安全の確保が必要です。

公共交通については、通勤・通学などの利便性向上を目指し、既存の駅へのアクセス強化が求められています。また、長期的な視野に立って新駅設置に向けた検討を進める必要があります。

公園については、構想中の（仮称）午王頭川親水公園の整備に向けた検討が必要です。

●都市を取り巻く環境

利根川とその周辺における良好な水辺景観などの保全・活用が必要です。

(3) 地域づくりの方針

①土地利用の方針

●住宅地

「住宅誘導エリア」においては、全ての世代が暮らしやすいまちの中心として、住宅の集積を図ります。

「住宅許容エリア」は、古くからの幹線道路に沿う形で住宅が集積しており、今後も住宅のまとまりを維持していきます。

「住宅調整エリア」は、周囲に広がる農地や山林等の豊かな自然的環境との調和を図りながら、無秩序な住宅地の拡大を抑え、集落のまとまりを保つこととします。

●商業地

「中心となる商業地」においては、広域交通の利便性を活かしながら、活気のある商業施設の重点的な集積を誘導します。

駒寄スマートIC東側の「商業誘致エリア」においては、周辺環境との調和に配慮し、商業系の企業の誘致を図りながら、既存の商業系店舗と一体となった商業地の「まとまり」を形成します。

道の駅よしおか温泉や吉岡自然エネルギーパークー帯を観光交流ゾーンとして位置付け、地域資源を活かして観光商業を振興する土地利用を図ります。

●工業地

国道17号の西側を「工業誘致エリア」に位置付け、企業立地に向けた環境整備を進め、新たな工業機能の集積を誘導します。

●幹線道路沿道

前橋伊香保線（吉岡バイパス）及び南新井前橋線バイパスの沿道エリアは、市街地の無秩序な拡大や土地利用の混在による住環境の悪化を招く恐れがあるので、その規模や種類に一定の規制を設けることについて検討します。

●自然的土地利用*

都市的土地利用*を抑制するエリアにおいては、良好な営農環境や既存集落の生活環境を保全するため、優良な農地の無秩序な開発を食い止める方策を検討します。

また、利根川及びその河川緑地については、市街地に近接した貴重な水辺環境として、その保全に努めることとします。

②都市施設*の整備方針

●道路・公共交通

駒寄スマートICの大型車の出入りを可能とする整備を促進します。

『まちづくりの軸』の中で未整備となっている都市計画道路「大久保上野田線」については、本町中心部から「国道17号」につながる重要な路線であるため、早期着手を図ります。また、未整備の渋川市の都市計画道路「半田南線」は、「大久保上野田線」と一体をなす道路のため、早期着手に向けて渋川市と連携を図ります。

地域内の幹線道路ネットワークを強化するため、「大久保南下線」を拡幅します。また、この路線は、小学校の通学路となっているため、安全に歩けるように歩道も整備します。

生活道路については、交通事故防止など緊急度を総合的に勘案した上で、狭あいな道路については拡幅改良など計画的な改善に努めていきます。

都市計画道路については、優先度を考慮し着実に整備を進めるとともに、都市計画道路「漆原総社線」など長期間未着手となっている道路については計画の見直しを検討します。

駅へのアクセス強化のために、まちづくりの核に位置付けた「JR新駅」と既存の「JR八木原駅」へ本町中心部からアクセスする道路の整備について長期的な視野に立って検討するとともに、「JR群馬総社」へのアクセス道路である前橋市の都市計画道路「群馬総社駅西口線」の整備についても、前橋市と連携を図ります。

公共交通については、長期的課題として『まちづくりの核』となるJR上越線新駅の設置を検討します。

●公園

基幹的な公園については、構想段階である「(仮称)午王頭川親水公園」の検討を推進します。

身近な公園については、「駒寄小学校の南側」を将来の公園予定地として位置付けます。また、住宅誘導エリア、住宅許容エリアで公園の適地を調査するとともに、身近な公園の整備を検討します。

新たに整備する公園及び既存の公園の魅力を高めるため、施設の充実や適切な維持管理に努めます。

●上下水道

上水道については、安全で安定した給水を確保するため、水道事業計画に基づく計画的な整備・更新を推進します。

整備済みの公共下水道については維持管理に努めるとともに、長期的な視野に立って、計画の見直しを検討します。

③都市を取り巻く環境の整備方針

●景観

利根川による広大な水辺景観の保全に努めます。

農地や屋敷林の保全などにより、ふるさと感じさせる田園風景の保全に努めます。

古墳、社寺林をはじめ、宿場町としての面影を残す大久保宿の町並みなどの歴史的な景観については、その保全に努めます。

住宅誘導エリア及び住宅許容エリアにおいては、落ち着きや潤いのある住宅地景観の形成に努めるとともに、中心となる商業地、商業誘致エリアにおいては、看板の配慮などにより魅力的な商業地景観の形成に努めます。

また、工業誘致エリアにおいては、緑地の推進など周辺に配慮した景観づくりを推進します。

●防災

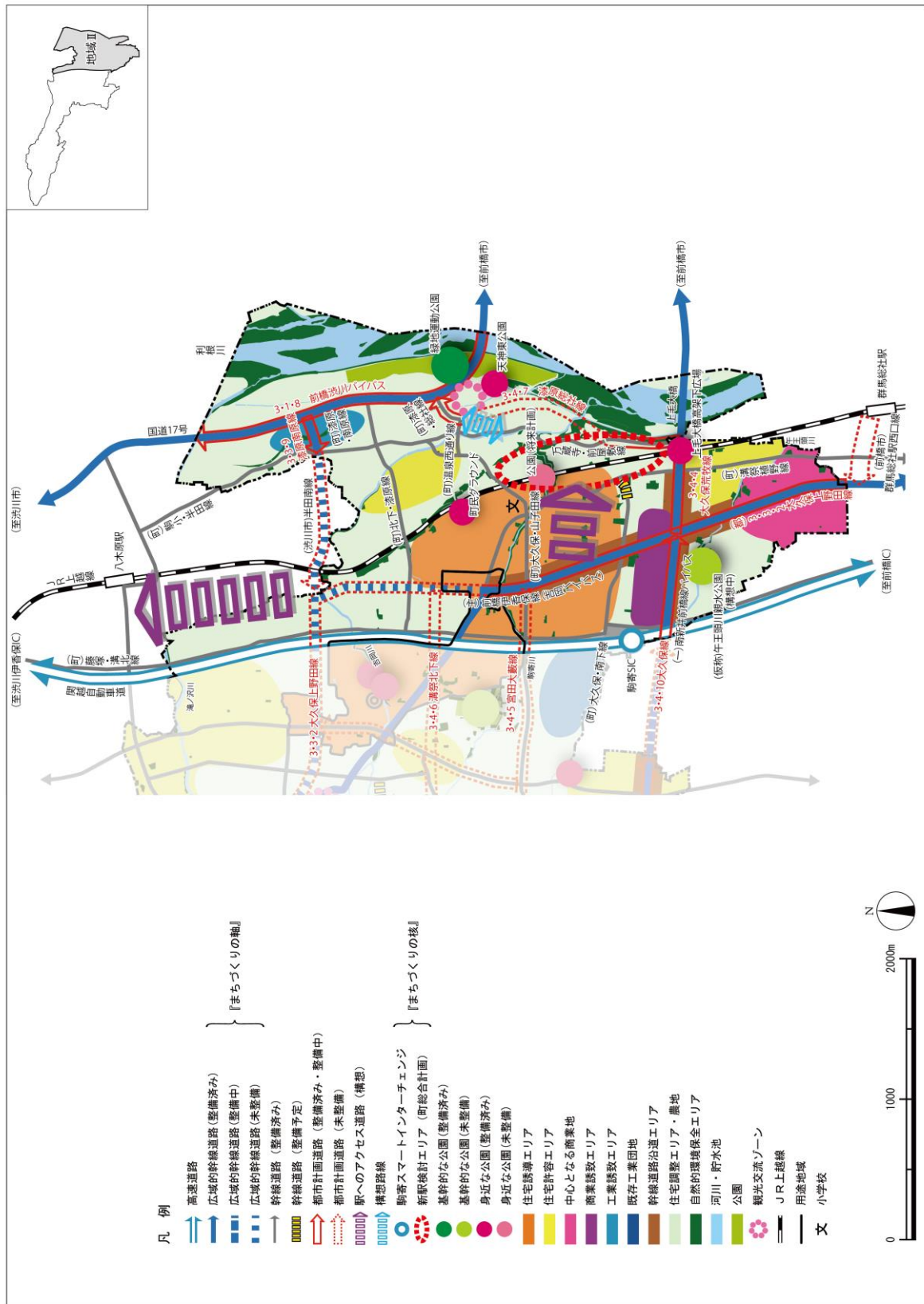
町民が一時的に避難する場所として、各地区の防災広場や防災資機材置場等を確保します。また、避難所となる公共施設の耐震化に努めます。

●環境保全

河川については、水質の改善や環境の美化に努め、生物が生息する環境に配慮していきます。

自然エネルギーに関連した環境問題の学習の場、普及・啓蒙の拠点として、吉岡自然エネルギーパークの活用を図ります。

◆地域Ⅱ まちづくり方針図



※各エリアの周縁部については、道路の位置などを考慮しながら今後具体的に検討

第5章 マスタープランの実現に向けて

1. 「協働のまちづくり」の推進

都市計画マスタープランの実現にあたっては、行政だけでなく、町民や事業者の協力が不可欠となります。そこで、町民・事業者・行政の各主体がそれぞれの役割の下、連携しながらまちづくりを進めていく、「協働のまちづくり」を目指します。

町民の役割

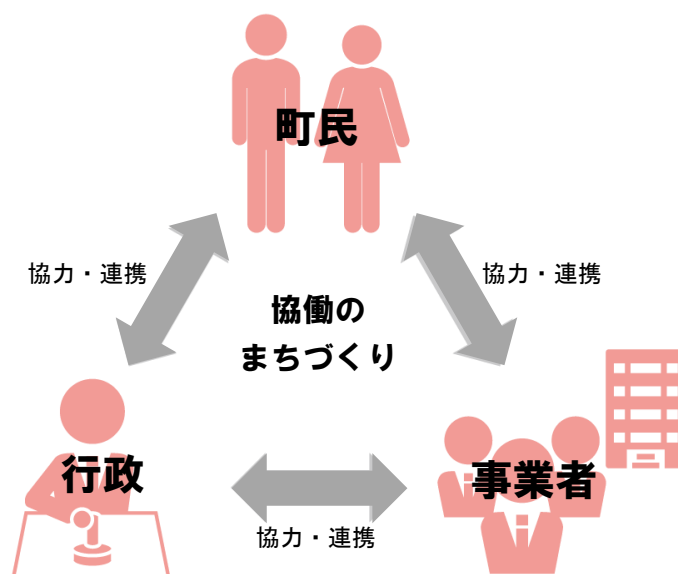
一人ひとりがまちづくりの担い手としての意識を持ち、自分ができることを自ら考え、行動すること、また地域で行われている活動に積極的に参加していくことが求められます。

事業者の役割

町内の事業者は、本町のまちづくりを担う一員として、専門知識等を活かし地域の産業や経済の発展に貢献するとともに、まちづくり活動に参加することが求められます。

行政の役割

行政は、各種事業を着実に推進するとともに、関係機関とも連携し、効果的で効率的なまちづくりを行います。また、情報提供や町民参画の機会を拡充するとともに、町民や事業者によるまちづくり活動を支援します。

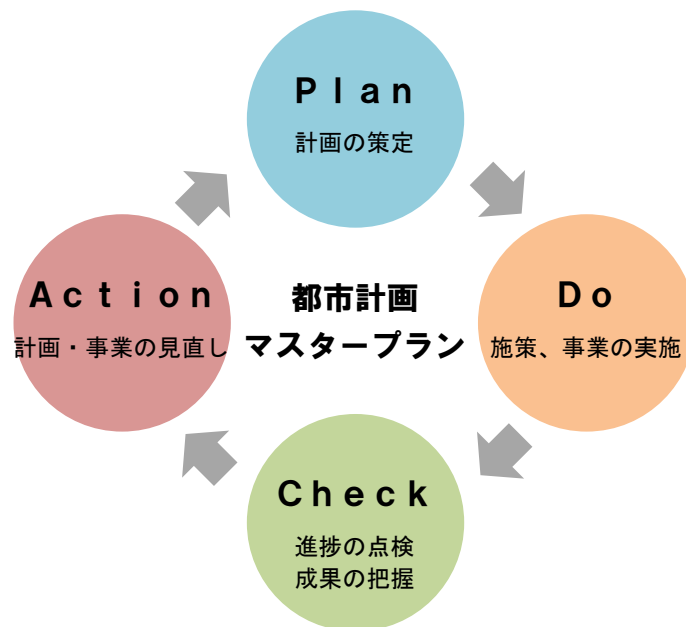


2. 適切な進行管理

都市計画マスタープランは、おおむね20年後の将来を見据えた長期的なまちづくりの指針となるため、まちづくりの進捗状況を把握し、効率的かつ効果的なまちづくりの推進を図る必要があります。

そこで、本プランに掲げた施策、事業の着実な実現を図るために「PDCA サイクル*」を導入し、2年に1回程度、まちづくりの進捗状況を点検します。点検の結果は、吉岡町都市計画審議会に報告するとともに、必要に応じて本プランの見直しを行います。

また、都市計画マスタープランは、計画期間が長期にわたることから、上位計画の見直しや、社会経済情勢の変化などに応じて適宜見直しを行います。



3. 都市計画制度の活用

都市計画マスタープランに掲げる土地利用方針や各分野の方針を実現化させるため、必要に応じて都市計画の決定や変更を行います。

その際には、例えば次のような手法を用いることが考えられます。

用途地域*の決定・変更

町では、その地域にあった環境を守るため、都市を住宅地、商業地、工業地などいくつかの種類に区分し、建物の用途などに一定の制限を行う地域である「用途地域*」を定めています。

今後は、地域の特性に応じた目指すべき土地利用を実現するため、必要に応じて用途地域*の決定・変更を行います。

地区計画の決定

地区計画は、地区の特性に応じたきめ細かいまちづくりのルールを定めるもので、例えば、建築物等の用途を制限することで、その地区にふさわしい用途への純化を図ることができます。

また、地域住民が主役になって、話し合い、考えを出し合いながら、地区の実情に合った計画をつくっていくことができます。

今後は、地区の実情に合わせ、必要に応じて地区計画の決定を検討します。

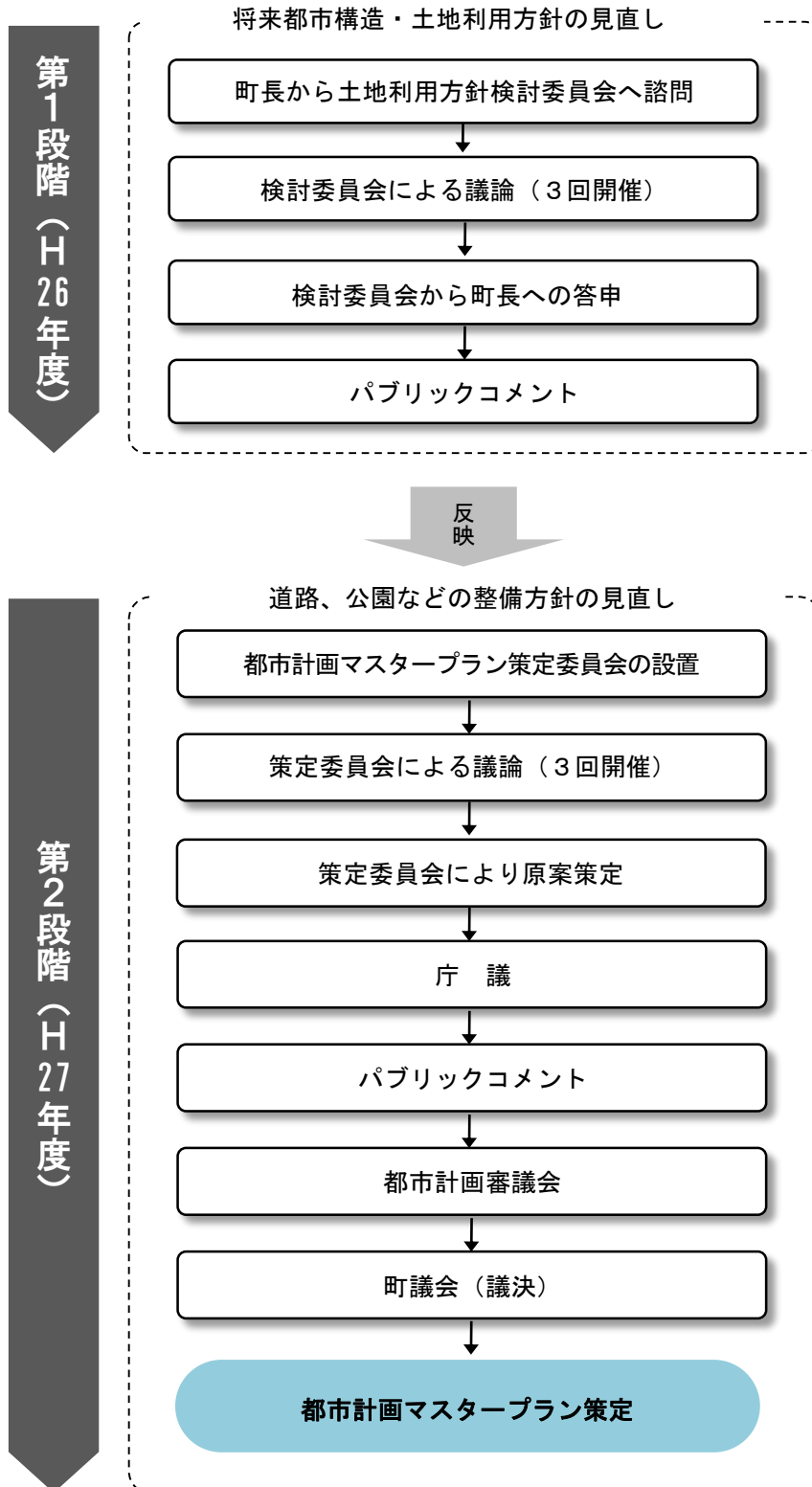
立地適正化計画の策定

立地適正化計画は、持続可能な都市構造を目指し、従来の土地利用の計画に加えて居住機能や都市機能の誘導によりコンパクトシティ*を推進するための計画です。

今後は、この立地適正化計画の策定を目指します。

付属資料

1. 改定の経緯



2. 委員名簿

(1) 吉岡町土地利用方針検討委員会委員

役職	氏名	選出区分	備考
委員長	堤 壽登	副町長	
副委員長	武藤 幸夫	商工業団体代表	吉岡町商工会 会長
委員	原田 寛明	学識経験者	高崎経済大学 名誉教授
//	大谷 士郎	自治会代表	吉岡町自治会連合会 会長
//	原澤 敏	//	吉岡町自治会連合会 副会長
//	飯塚 輝昭	農業団体代表	吉岡町農業委員会 会長
//	中島 聡	関係行政機関代表	群馬県都市計画課 課長
//	金井 宏道	//	群馬県建築住宅課 課長
//	三田 浩	//	群馬県渋川土木事務所 所長
//	富岡 輝明	産業建設課長	

(2) 吉岡町都市計画マスタープラン策定委員会委員

役職	氏名	選出区分	備考
委員長	堤 壽登	副町長	
副委員長	大友 和夫	関係団体代表	吉岡町自治会連合会 会長
委員	中島 聡	都市計画に関し 識見を有する者	群馬県都市計画課 課長
//	須田 永次	関係団体代表	吉岡町商工会 会長
//	飯塚 輝昭	//	吉岡町農業委員会 会長
//	宿谷 忍	//	吉岡町社会福祉協議会 会長
//	武藤 さゆり	//	吉岡町教育委員会 委員長
//	須藤 義弘	関係行政機関代表	群馬県渋川土木事務所 所長
//	富岡 輝明	産業建設課長	
//	小淵 荘作	総務政策課長	

(3) 吉岡町都市計画審議会委員

役 職	氏 名	選出区分	備 考
会長	森田 均	学識経験者	弁護士
副会長	大武 久男	//	JA 代表理事
委員	須田 永次	//	吉岡町商工会 会長
//	鹿島 保宏	//	会社 社長
//	岸 祐次	町議会議員	吉岡町議会 議長
//	平形 薫	//	吉岡町議会 副議長
//	山畑 祐男	//	吉岡町議会 総務常任委員長
//	須藤 義弘	関係行政機関 又は住民	渋川土木事務所 所長
//	坂田 昭二	//	吉岡町勤労者協和会 会長
//	武藤 さゆり	//	吉岡町教育委員会 委員長
//	宿谷 忍	//	吉岡町社会福祉協議会 会長
//	福田 勝	//	住民代表

3. 用語集

河川断面	河川を横に切ったときの断面のうち、水が流れる部分のこと。
関東平野北西縁断層帯	関東平野北西部と関東山地との境界付近から、大宮台地に分布する北西―南東方向に延びる断層帯のこと。
近隣公園	主として近隣に居住する者の利用に供することを目的とする公園。
下水道整備計画	浸水の防除、生活環境の改善、公共用水域の水質保全という下水道の目的を達成するため、下水道を整備しようとする市町村が策定する下水道の総合的な計画のこと。
コンパクトシティ	まちの暮らしやすさの向上、中心部の商業などの再活性化、道路などの公共施設の整備費用や各種の自治体の行政サービス費用の節約を図ることを目的とした、居住と各種機能の集約による人口集積が高密度なまち。
市街化区域	都市計画法に基づく都市計画区域*のうち、市街地として積極的に開発整備する区域。具体的には、既に市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。原則として用途地域*を定める。
市街化調整区域	都市計画法に基づく都市計画区域*のうち市街化を抑制すべき区域。開発許可制度などの手法により、土地の改変や建築が厳しく制限される。
自然的土地利用	農用地や森林などとして利用される土地のこと。

循環型社会	有限である資源を効率的に利用するとともに再生産を行って、持続可能な形で循環させながら利用していく社会のこと。
浸水想定区域	洪水で河川が氾濫した場合に浸水する区域のこと。
水源かん養	森林が水資源を蓄え、育み、守っている働きのこと。
整備、開発及び保全の方針	都市計画区域*における都市計画の目標、区域区分の決定の要否、土地利用、都市施設*の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の方針を都道府県が定めるもの。
(第5次)吉岡町総合計画	総合的かつ計画的にまちづくりを進める本町の行政運営の指針として、町民生活の様々な分野の施策を明らかにした計画で、平成23年度から平成32年度までの10年間を計画期間としている。
都市基盤	道路、鉄道、公園、緑地、上下水道、港湾、空港、河川等の町民の活動を支える根幹的な公共施設のこと。
都市計画基礎調査	人口規模、産業分類別就業人口の規模、市街地の面積、土地利用、交通量などの都市計画全般に関する状況について、おおむね5年ごとに実施する調査のこと。
都市計画区域	市町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口・土地利用・交通量などの現況・推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域で、これが指定された場合、都市計画法その他の関係法令の適用を受けることとなる。
都市計画決定・変更	都市計画を一定の法的手続きにより、計画内容の決定、変更をすること。都市計画の決定により法定都市計画として位置付けられ、事業化が図られる。一般的に都道府県知事が定めるものと、市町村長が定めるものとに分かれる。

都市公園	都市公園法の規定により国または地方公共団体が設置し、管理する公園又は緑地。
都市施設	道路、公園等の都市の骨格を形成し、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するための施設の総称。
都市的土地利用	住宅地、商業地、工業地などとして利用される土地のこと。
土砂災害警戒区域	土砂災害が発生した場合、町民の生命または身体に危害が生ずるおそれがあると認められる土地の区域で、警戒避難体制を特に整備すべき土地の区域。過去の土砂災害による土砂の到達範囲などを勘案して設定される。
農業振興地域	農業の健全な発展及び国土資源の合理的な利用の見地から、今後おおむね 10 年以上にわたって総合的に農業の振興を図る必要があると認められる地域。
PDCA サイクル	Plan（計画）、Do（実行）、Check（検証）、Action（改善）の頭文字をとった言葉で、事業活動を円滑に進めるための業務プロセスの一つ。
非線引き区域	市街化区域と市街化調整区域とに区分されていない都市計画区域のこと。法律上の名称は「区域区分が定められていない都市計画区域」である。
用途地域	都市計画法第8条で定められている地域地区制の中で、土地利用の誘導、規制を指定した地域ごとに行うことを目的とした制度。規制内容として、建築物の用途制限、形態制限（容積率、建ぺい率、斜線制限）及び日影制限がある。
4R	リフューズ（ごみになるものを拒む）、リデュース（ごみの減量化）、リユース（資源の再利用）、リサイクル（資源の再生利用）の頭文字を用いた言葉。

吉岡町都市計画マスタープラン

平成 28 年 3 月

発行 吉岡町

〒370-3692 群馬県北群馬郡吉岡町大字下野田 560 番地

TEL 0279-54-3111 FAX 0279-54-8681

編集 吉岡町産業建設課



吉岡町