

安中市都市計画マスタープラン（案）

令和6年 11 月時点

目次

序章 都市計画マスタープランとは	1
1 計画の目的・役割	1
2 計画の位置付け	1
3 計画の目標年次	2
4 計画の構成	2
第1章 安中市の現状・課題とまちづくりの方向性	3
1 安中市の現状	3
2 安中市を取り巻く社会・経済情勢の変化	33
3 まちづくりの係る市民の意向	35
4 まちづくりの課題と方向性	39
第2章 全体構想	44
1 将来都市像	44
2 まちづくりの基本目標	46
3 将来都市構造	47
第3章 分野別方針	51
1 コンパクト・プラス・ネットワークの基本方針	51
2 土地利用の基本方針	57
3 都市交通の基本方針	63
4 都市環境の基本方針	69
5 都市防災の基本方針	75
6 都市景観の基本方針	81
第4章 地域別構想	87
1 地域別構想について	87
2 安中・秋間地域	89
3 原市・磯部地域	99
4 松井田地域	110
第5章 実現化方策	120

序章 都市計画マスタープランとは

1 計画の目的・役割

都市計画マスタープランは、都市及び地域の望ましい都市像を明らかにし、都市計画として実現していくための方針を長期的な視点に立ってまとめたものです。

また、都市計画道路や公園など、ハード面の整備計画や、用途地域や地区計画などの規制・誘導の手法に加え、実現に向けた市民参加の方向性などを描くものであり、市民参加型のまちづくりを誘導していくための方向性を示すものです。

計画の役割

- 実現すべき具体的なまちの将来像を示します
- 個別の都市計画を決定・変更する際の根拠となります
- 住民と行政の協働によるまちづくりの一步となります

2 計画の位置づけ

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に示される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、市が策定する「安中市総合計画」や、群馬県が策定する「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）」に即すとともに、市の分野別計画とも整合を図り策定します。

また、用途地域をはじめとした個別の都市計画を決定・変更していく際の方向性、必然性、根拠を示すものとなります。

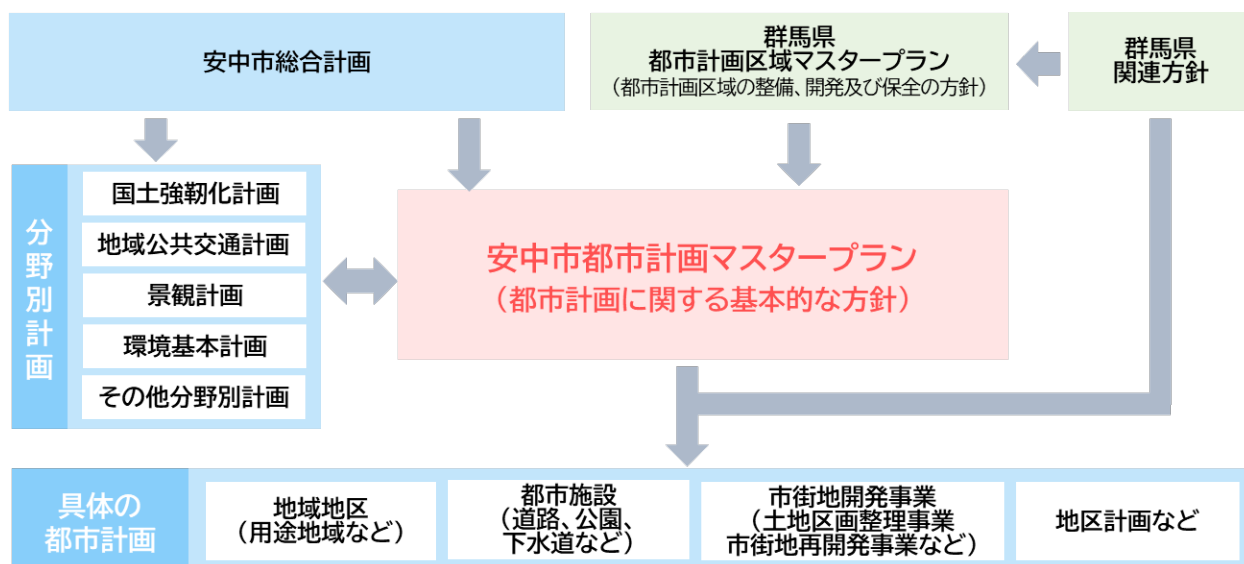


図 都市計画マスタープランの位置づけ

3 計画の目標年次

概ね 20 年後の令和 27（2045）年を目標年次とします。

4 計画の構成

序章

都市計画マスタープランとは

目的や役割など、都市計画の概略を知ること、都市計画マスタープランへの理解を深めます。

第1章

安中市の現状・課題とまちづくりの方向性

市の統計データや住民の意向から安中市の現状と課題を把握し、将来のまちづくりの方向性を示します。

安中市の現状

社会・経済情勢

市民意向調査

まちづくりの課題

まちづくりの方向性

第2章

全体構想

安中市全体の将来のあるべき姿を示します。

将来都市像

まちづくりの基本理念

将来都市構造

第3章

分野別方針

将来のあるべき姿を実現するために、都市を構成する6つの分野から、基本的な方針を示します。

コンパクト・プラス・ネットワークの形成

土地利用

都市交通

都市環境

都市防災

都市景観

第4章

地域別構想

安中市を構成する3つの地域ごとに、地域特性に配慮したきめ細かな構想を示します。

安中・秋間地域

原市・磯部地域

松井田地域

第5章

実現化方策

全体構想や分野別方針、地域別方針を踏まえ、まちづくりを推進するための考え方や方策・方法を示します。

第1章 安中市の現状・課題とまちづくりの方向性

1. 安中市の現状

1-1. 都市の沿革と位置

(1) 安中市の沿革

安中市は、4町4村が昭和30年に安中町として合併し、同33年に市制施行した旧安中市と、明治期の3町3村が昭和29年に合併した旧松井田町が、平成18年3月18日に合併し誕生した市です。

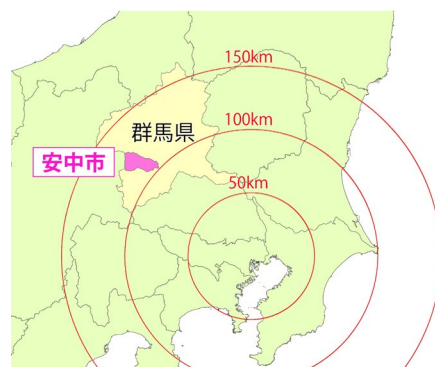
<安中市の沿革>

明治 22 年	明治 23 年	昭和 11 年	昭和 29 年 3町3村 合併	昭和 30 年 4町4村 合併	昭和 33 年 市制施行	平成 18 年 1市1町 合併
安中町	→	→	→	安中町	安中市	安中市
原市町	→	→	→			
磯部村	→	磯部町	→			
東横野村	→	→	→			
岩野谷村	→	→	→			
板鼻町	→	→	→			
秋間村	→	→	→			
後閑村	→	→	→			
松井田町	→	→	松井田町	→	→	
臼井村	臼井町	→				
坂本町	→	→				
西横野村	→	→				
九十九村	→	→				
細野村	→	→				

(2) 安中市の位置

本市は群馬県の西部にあり、東京都心まで約 120km の距離に位置しており、周囲を高崎市、富岡市、下仁田町、及び長野県軽井沢町に接しています。

市域は、東西約 27km、南北約 12km に広がり、面積は 276.31km² となっています。



(3) 広域交通環境

鉄道環境は、市西部の横川駅を終着駅とする J R 信越本線が市域南部を東西に走っており、市内には安中駅、磯部駅、松井田駅、西松井田駅、横川駅の 5 駅があります。また、市北部には、J R 北陸新幹線が走っており、市内には安中榛名駅があります。

道路環境は、市西部に首都圏と信越・北陸地域を繋ぐ上信越自動車道が通っており、市内には松井田妙義インターチェンジ、碓氷軽井沢インターチェンジが設けられています。また、広域幹線道路として、高崎市と長野方面を繋ぐ国道 18 号が市を東西に横断しているほか、市東部には、県央地域と西毛地域を環状に連絡する西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）の整備が進められています。

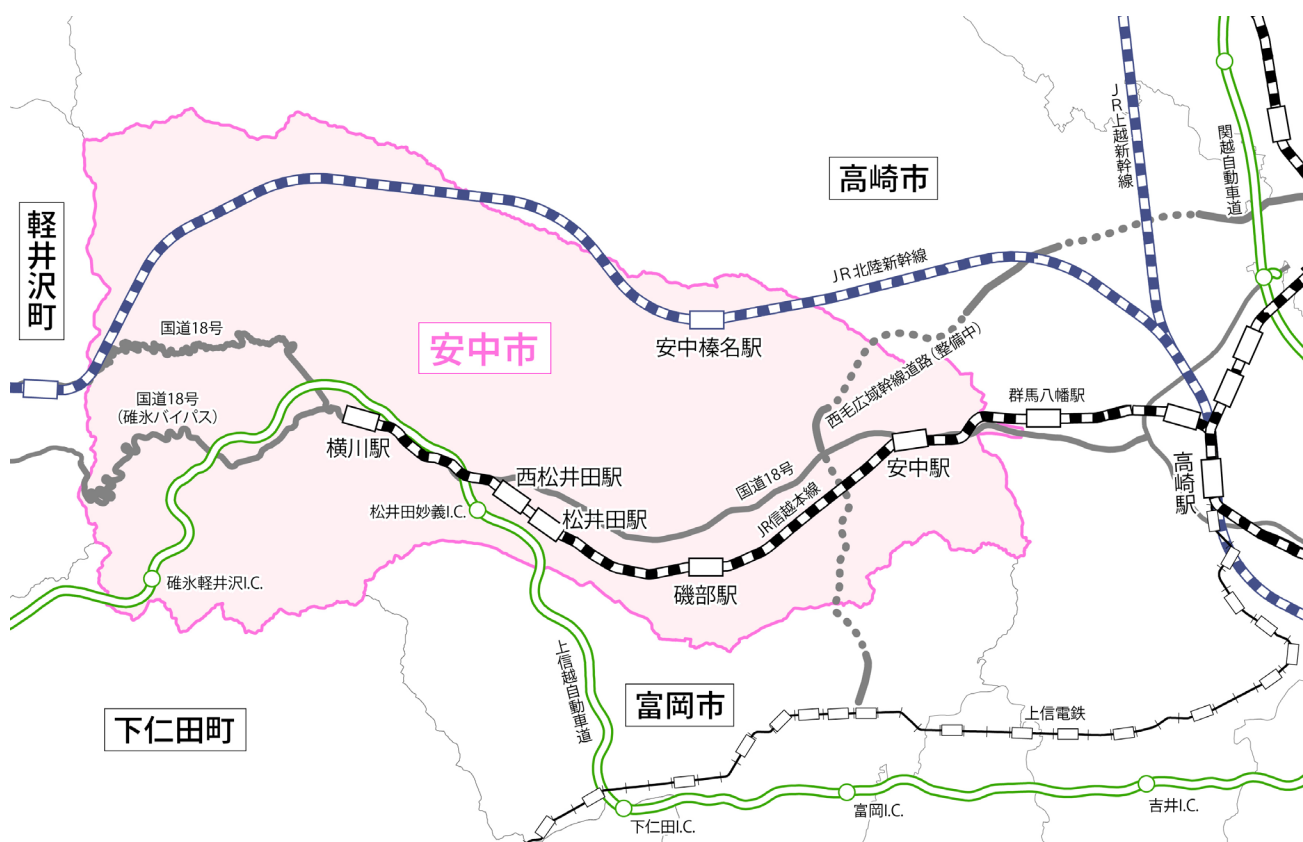


図 安中市の広域交通環境

1-2. 自然的条件

(1) 気候環境

本市の気候は、「太平洋型気候区の関東型気候区」に属しており、内陸性の気候で雷雨が多く、冬季は乾燥した西風である空っ風が強く、4月から5月にかけては晩霜があります。

気温は、夏季冬季の一時期を除いて全般的に温暖であり、降水量は年間約 1200mm 程度で、6～9月で年間降水量の約 50%を占めます。冬季は晴天が続き、雨量は少なく、乾燥度が高いものの、全般的には過ごしやすい気象条件にあります。

(2) 地形等の状況

本市の地形は、西部に県境となる碓氷峠、北部に榛名山、南部に妙義山と三方を山に囲まれ、中央部には東西方向に碓氷川とその支流である九十九川、柳瀬川が流れ、その下流部の沿岸は、丘陵地・平坦地となっており、中上流部では、支流の河川が山地、丘陵地の狭間に多くの谷地を形成しています。

市街地は、東部の碓氷川、九十九川、柳瀬川に挟まれた東西に長い平坦地に形成され、その周囲の河川沿岸に農地・農村集落地が展開しています。

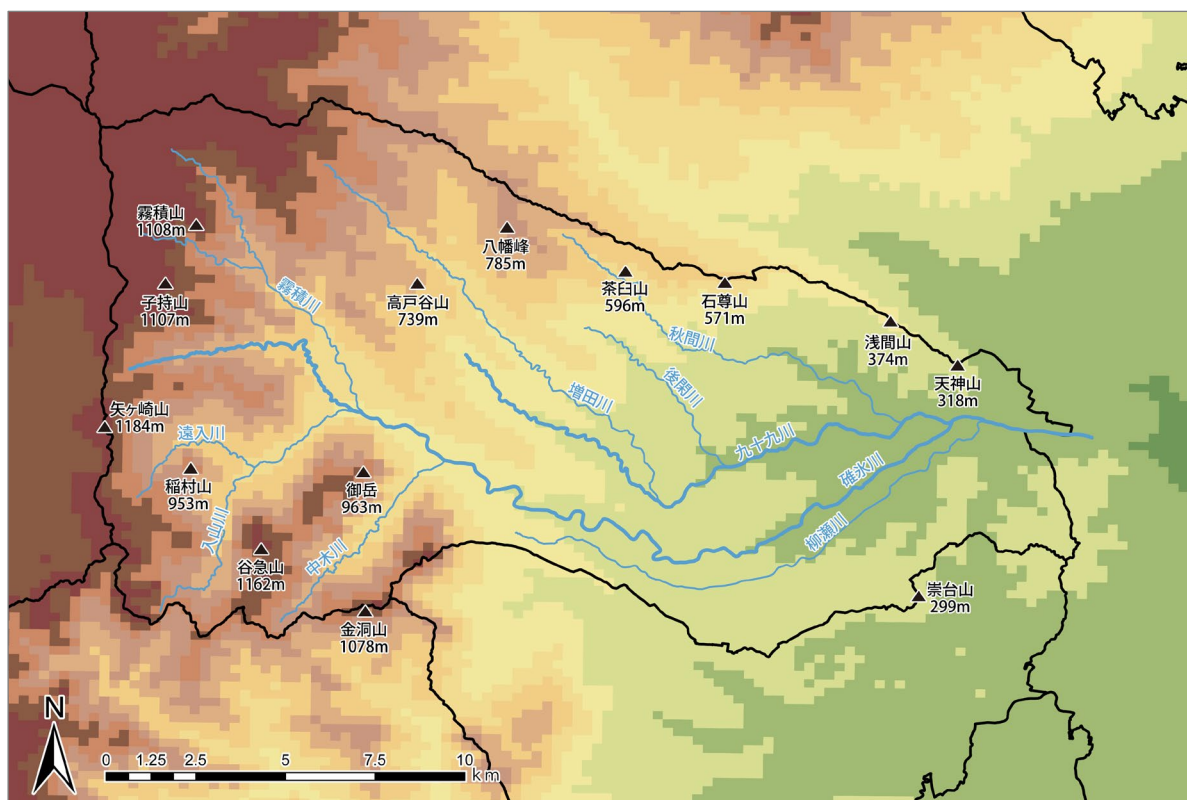


図 安中市の地形と主な河川

(3) 植生・緑の地域資源

市域の原生自然植生は、シラカシ林だったと考えられますが、現在の山地部の樹林地の多くは、スギ・ヒノキ植林地や二次林のクヌギ・コナラ林などとなっています。

平地は、碓氷川や九十九川などの河川に沿って水田、市街地周辺にコンニャク畑などの畑地が広がり、斜面に里山であるクヌギ・コナラが自生しています。

また、群馬県野鳥の森・小根山森林公園、秋間梅林や天然記念物に指定された安中原市の杉並木など緑の地域資源が分布しています。

1-3. 歴史的条件

本市は、古代からの東山道が江戸時代に入り中山道として整備され、板鼻・安中・松井田・坂本の4つの宿場町が繁栄し、中山道に関連する群馬県史跡としては、「碓氷関所跡」や「五科の茶屋本陣」などがあります。

近代には、碓氷峠を越えるアプト式鉄道が建設され、旧碓氷峠鉄道施設が国指定の重要文化財に指定されています。なかでも「碓氷第三橋梁（通称：めがね橋）」は、人気の高い観光スポットです。

このように、本市は古くから峠越えの交通路が集中する要衝の地であり、古代から近代までの交通に係る遺跡・遺構が重層し連なる言わば「交通史のまち」です。

1-4. 社会的条件

(1) 人口・世帯等の動向

- 人口は、平成 12 年をピークに減少傾向に転じ、令和 2 年には 54,907 人とピーク時から約 1 万人（約 15%）減少しています。
- 世帯数は、平成 2 年以降増加傾向にありましたが、平成 22 年以降は横ばい傾向となっています。また、1 世帯あたりの人員は、平成 2 年以降減少傾向にあり、令和 2 年には 2.49 人／世帯となっています。

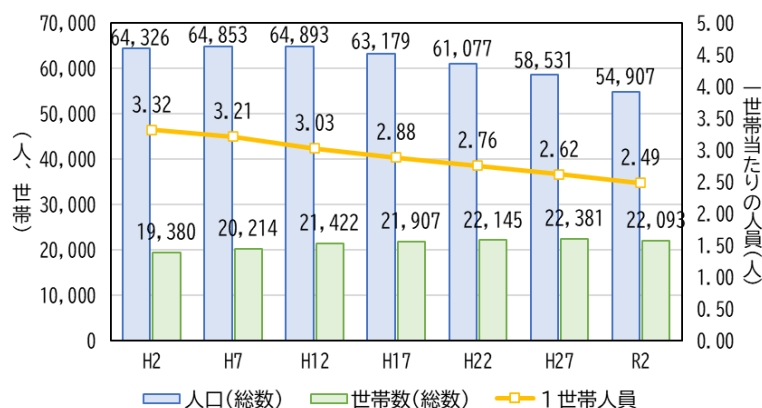


図 人口・世帯・1世帯あたりの人員の推移

出典：国勢調査

(2) 将来人口

- 将来人口は、減少傾向で推移すると予測されており、令和 32 年には令和 2 年から約 2 万人（約 35%）減少した 34,680 人になると予測されています。
- 年齢 3 区分別にみると、年少人口、生産年齢人口の割合は減少する見込みで、特に年少人口の割合は、令和 2 年より 3.5 ポイント低下した 6.6%まで減少すると予測されています。一方で、老年人口の割合は増加し続け、令和 32 年には令和 2 年より 13.7 ポイント増加した 49.9%まで上昇すると予測されています。

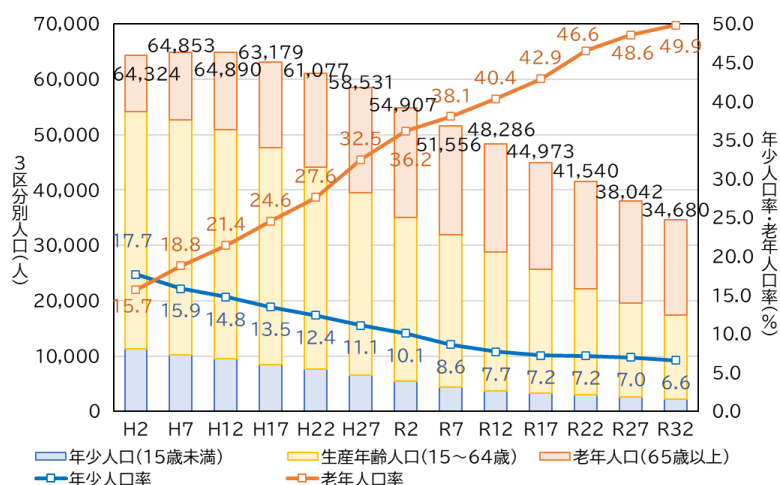


図 将来人口

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（令和5年推計）

(3)産業の動向等

① 産業分類就業者構成の推移

- 産業分類就業者は、平成2年以降、第一次産業、第二次産業は減少傾向、第三次産業は増加傾向にあり、令和2年は、第一次産業が4.2%、第二次産業が34.7%、第三次産業が61.1%となっています。

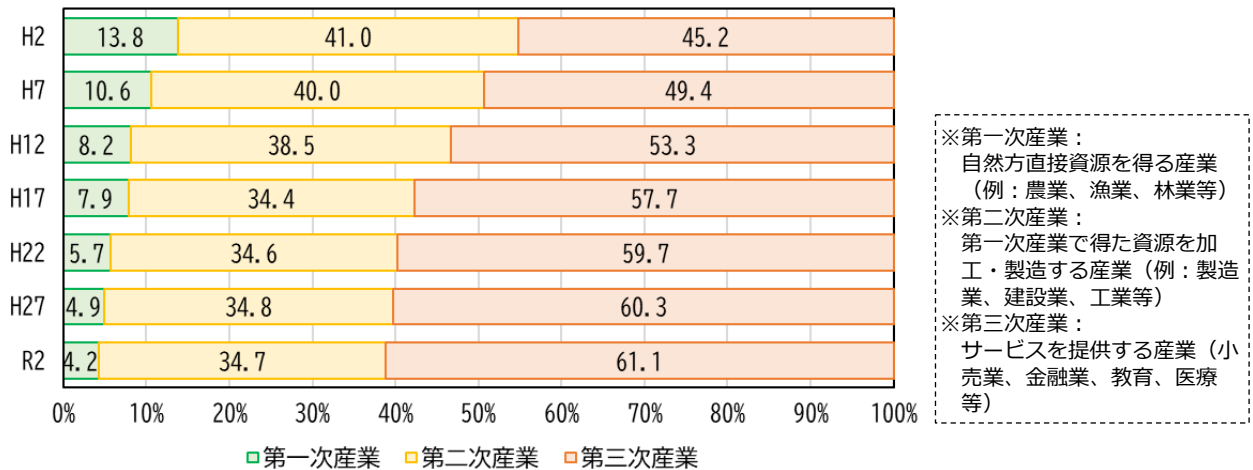


図 産業分類就業者構成の推移

出典：国勢調査

② 商業の動向

- 小売業の従業者数は、平成14年以降減少傾向にあり、平成24年以降には横ばいで推移しています。
- 年間商品販売額は、平成19年まで横ばいで推移していましたが、平成24年に大幅に減少しています。その後、平成28年までは増加していましたが、令和3年に減少に転じています。

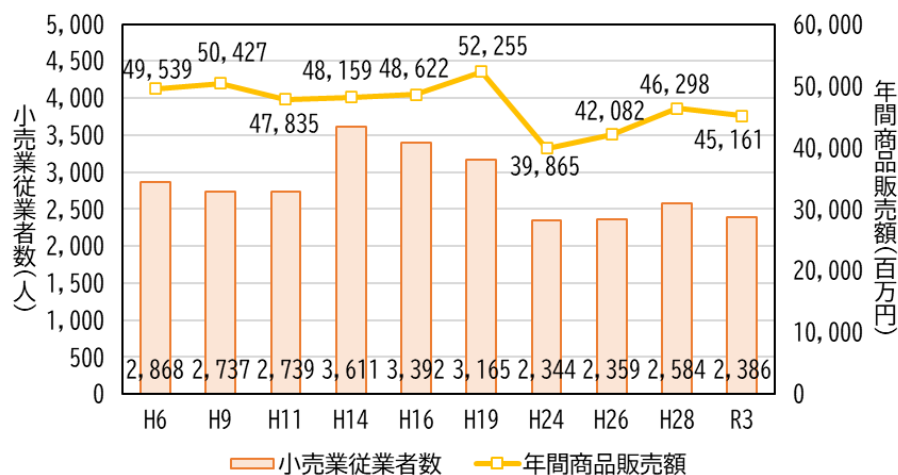


図 小売業従業者数・年間商品販売額の推移

出典：商業統計データ、経済センサス

③ 農林業の動向

- 自営農業従事者数及び経営耕地のある農家数は、どちらも平成 17 年以降減少傾向にあり、令和 2 年では自営農業従事者数は約 3 割の 1,185 人、経営耕地のある農家数は約 6 割の 1,774 戸まで減少しています。
- 経営耕地面積は、平成 17 年以降減少傾向にあり、令和 2 年では、約 6 割減少した 962ha となっています。

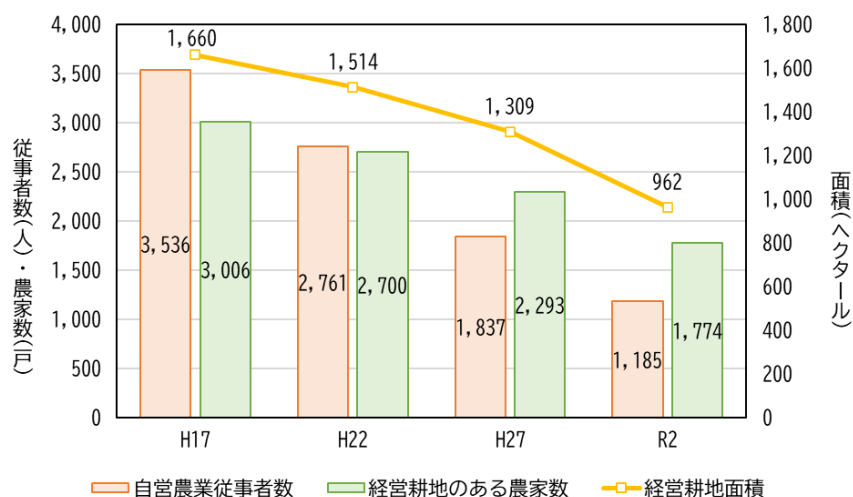


図 自営農業従事者数及び経営耕地のある農家数と耕地面積

出典：農林業センサス

④ 工業の動向

- 製造業の従業者数は、平成 2 年以降減少傾向にありましたが、平成 18 年に増加傾向に転じて以降、増加傾向が続いており、令和 3 年では 6,897 人となっています。
- 製造品出荷額は、増加と減少を繰り返しつつも、全体的には増加傾向にあり、令和 3 年では 3,243 億円と、平成 2 年時点から約 4 割増加しています。

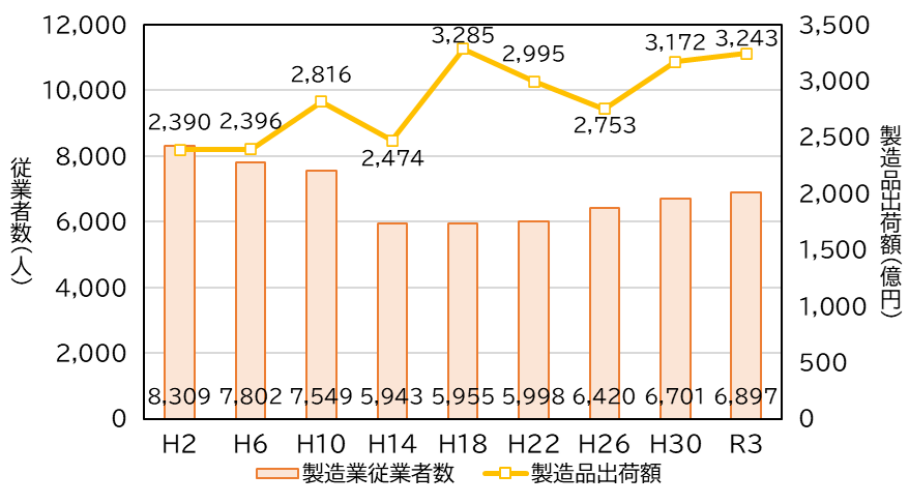


図 製造業従業者数・製造品出荷額

⑤ 通勤・通学流動

- 通勤・通学の流出数は、高崎市への流出数が最も多く、次いで富岡市、前橋市の順で少なくなっています。また、流入数でも同様な傾向が見られます。
- 流出数と流入数を比較すると流出数の方が多く、流出超過となっています。

表 通勤・通学流動の状況

		流出数			流入数		
		総数	通勤	通学	総数	通勤	通学
総数		12,047	10,618	1,429	8,831	7,567	1,264
流出先・流入先	前橋市	1,111	929	182	540	450	90
	高崎市	6,606	5,707	899	4,853	4,073	780
	富岡市	2,207	2,157	50	1,746	1,644	102
	下仁田町	88	87	1	158	150	8
	軽井沢町	98	98	-	55	22	33

出典：令和2年 国勢調査

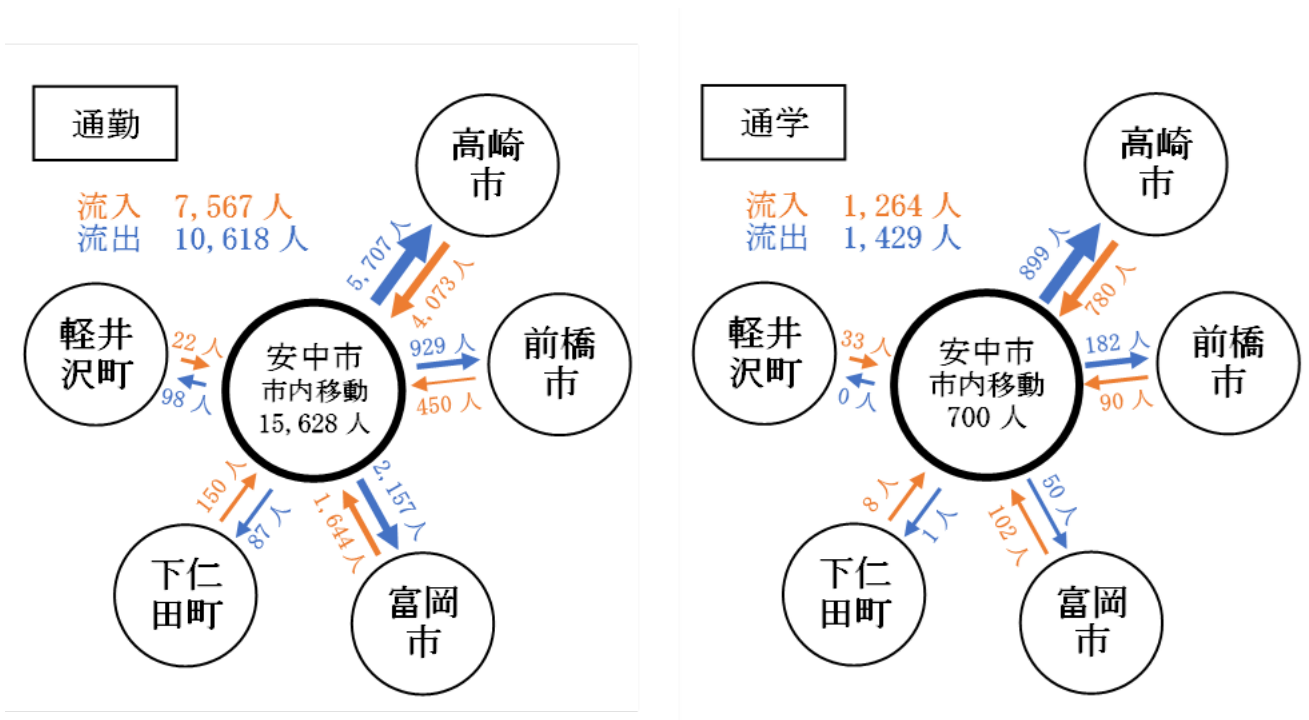


図 通勤・通学流動図

出典:令和2年 国勢調査

(4)土地利用

① 土地利用の構成

- 市全域の土地利用の構成は、農地や畑、山林といった自然的土地利用の割合が約8割と大半を占めており、住宅や商業、工業といった都市的土地利用は2割程度となっています。
- 都市計画区域内に限定すると、自然的土地利用が約7割、都市的土地利用が約3割となっています。

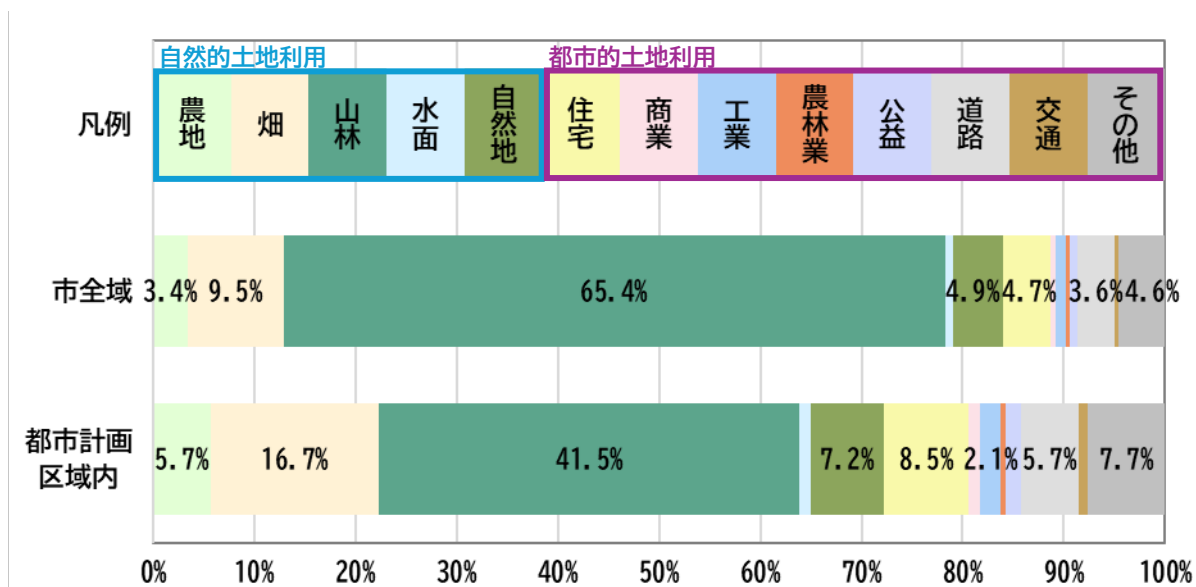
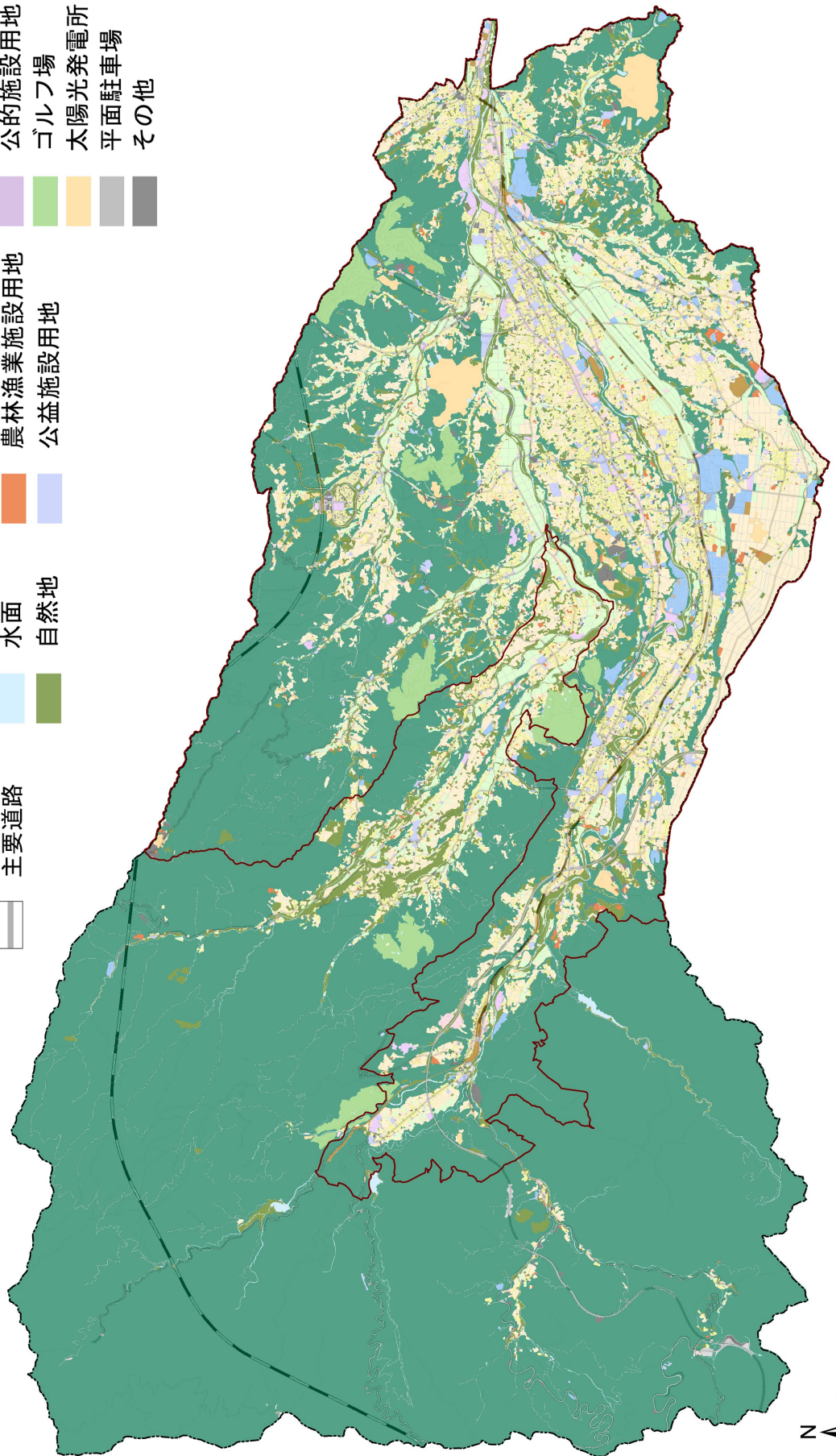


図 安中市の土地利用の状況

※その他に「公的施設用地」、「ゴルフ場」、「太陽光発電所」、「平面駐車場」、「その他」を含む

出典：土地利用現況調査

【凡例】



② 法規制の状況

- 市の東部を中心に都市計画区域に指定されており、西部は主に国有林や自然公園地域、地域森林計画対象民有林に指定され都市計画区域外となっています。
- 市西部の低地を中心に農用地区域が広く分布しています。また、国道 18 号や信越本線沿線の市街地を中心に用途地域が指定されています。

③ 土地利用の規制状況

- 本市は、区域区分（線引き）がされていませんが、市街地や国道 18 号沿いを中心に用途地域を定めています。
- 用途地域の多くが住居系の用途であり、商業系用途は国道 18 号沿道や安中駅、磯部駅、安中榛名駅周辺、工業系用途は、安中駅や磯部駅周辺、幹線道路沿いなどで指定されています。

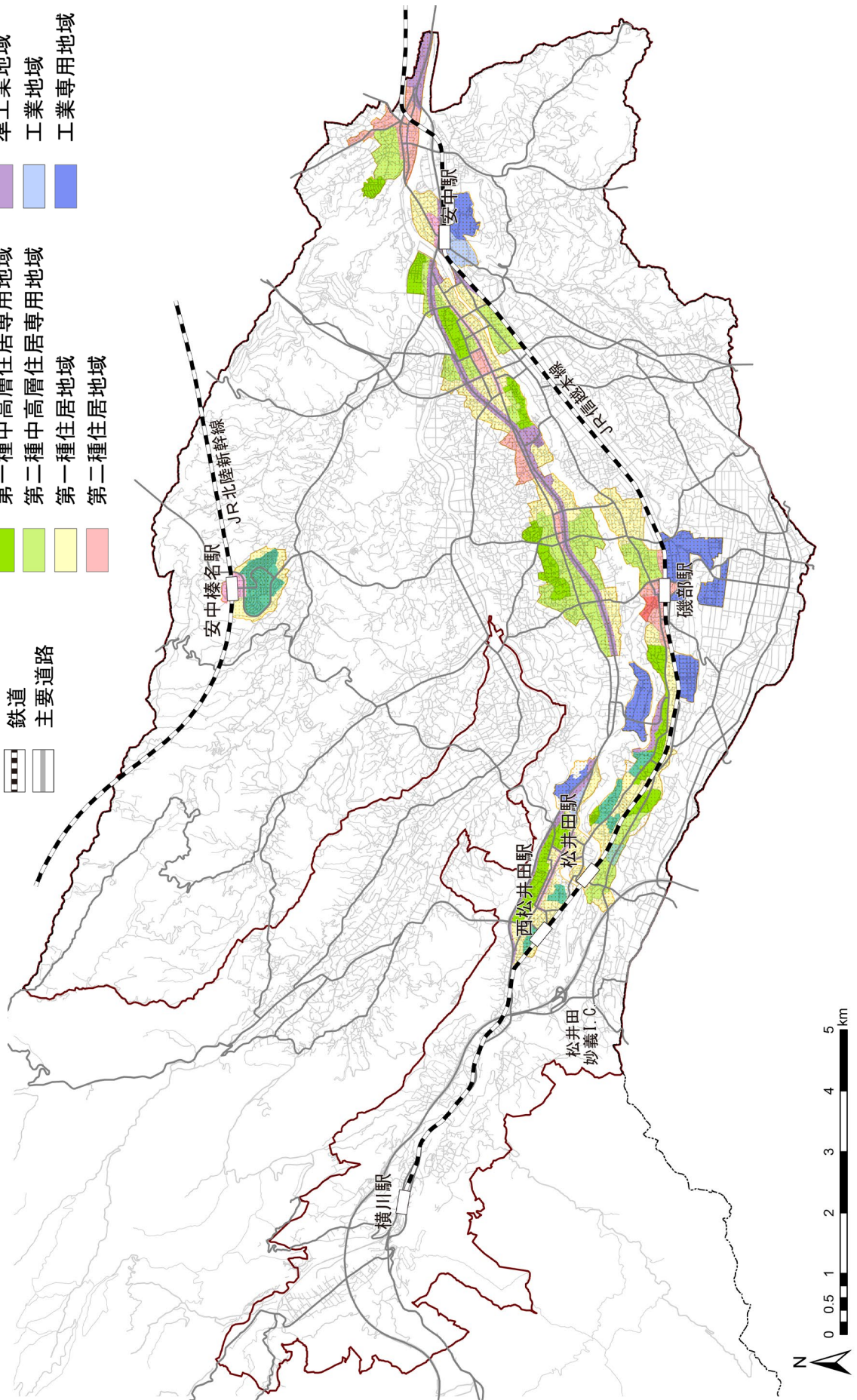
※区域区分（線引き）…都市計画区域を都市計画法第 8 条に定める市街化区域、市街化調整区域に分けること

表 土地利用規制の状況

用途地域	面積	容積率	建蔽率	割合
第一種低層住居専用地域	約 86.0ha	8/10 以下	4/10 以下	5.7%
第二種低層住居専用地域	約 6.1ha	8/10 以下	4/10 以下	0.4%
第一種中高層住居専用地域	約 178.0ha	10/10 以下	5/10 以下	11.8%
		20/10 以下	6/10 以下	
第二種中高層住居専用地域	約 290.0ha	10/10 以下	5/10 以下	19.3%
		20/10 以下	6/10 以下	
第一種住居地域	約 411.0ha	20/10 以下	6/10 以下	27.3%
第二種住居地域	約 106.0ha	-	-	7.0%
準住居地域	-	-	-	-
田園住居地域	-	-	-	-
近隣商業地域	約 59.0ha	20/10 以下	8/10 以下	3.9%
商業地域	約 6.6ha	40/10 以下	8/10 以下	0.5%
準工業地域	約 157.0ha	20/10 以下	6/10 以下	10.4%
工業地域	約 24.0ha	20/10 以下	6/10 以下	1.6%
工業専用地域	約 182.4ha	20/10 以下	5/10 以下	12.1%
			6/10 以下	
合計	約 1,506.1ha	-	-	100.0%

出典:安中市

【凡例】



④ 土地の開発状況(新築動向・宅地開発)

- 新築動向・宅地開発ともに、住宅系用途での開発が多く、特に国道 18 号周辺で行われていますが、用途指定区域外（非線引き都市計画区域）での開発も多い状況となっています。
- 宅地開発のその他は、敷地規模に関係なく太陽光発電施設が多くなっています。

表 新築動向の件数

主な用途	新築件数					
	H29	H30	R1	R2	R3	合計
住宅系	206	222	194	178	237	1037
商業系	8	10	7	11	5	41
工業系	3	8	8	4	7	30
公共系	3	3	3	1	5	15
その他	6	4	4	6	3	23
合計	226	247	216	200	257	1146

表 宅地開発の件数(1000 m²以上1ha 未満)

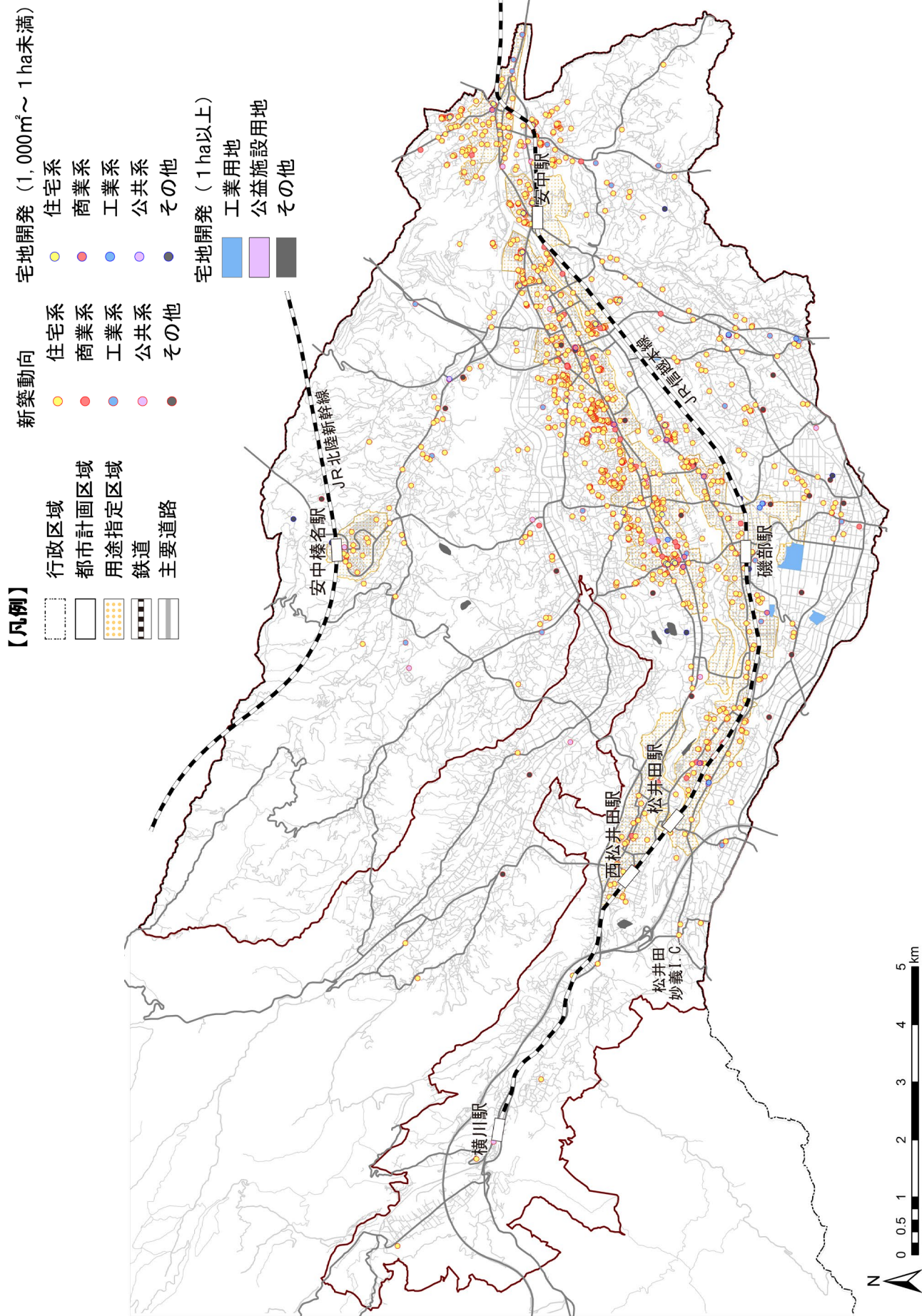
主な用途	開発件数
住宅系	17
商業系	9
工業系	4
公共系	1
その他	8
合計	39

※その他：太陽光発電施設や駐車場など

表 宅地開発の件数(1ha 以上)

主な用途	開発件数
住宅系	0
商業系	0
工業系	2
公共系	0
その他	6
合計	8

※その他：太陽光発電施設や駐車場など



(5)都市交通

① 都市計画道路の整備状況

- 本市の幹線道路網は、市を東西に横断している国道 18 号を主軸として、主要地方道 7 路線、一般県道 18 路線の主要道路が接続して構成されています。
- 県央地域と西毛地域を環状に連絡する西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）をはじめとする、計 16 路線の都市計画道路が都市計画決定され整備が進められており、そのうち 2 路線は整備済み、10 路線は一部未整備、4 路線は全線未整備となっています。

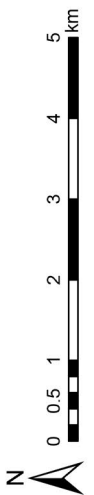
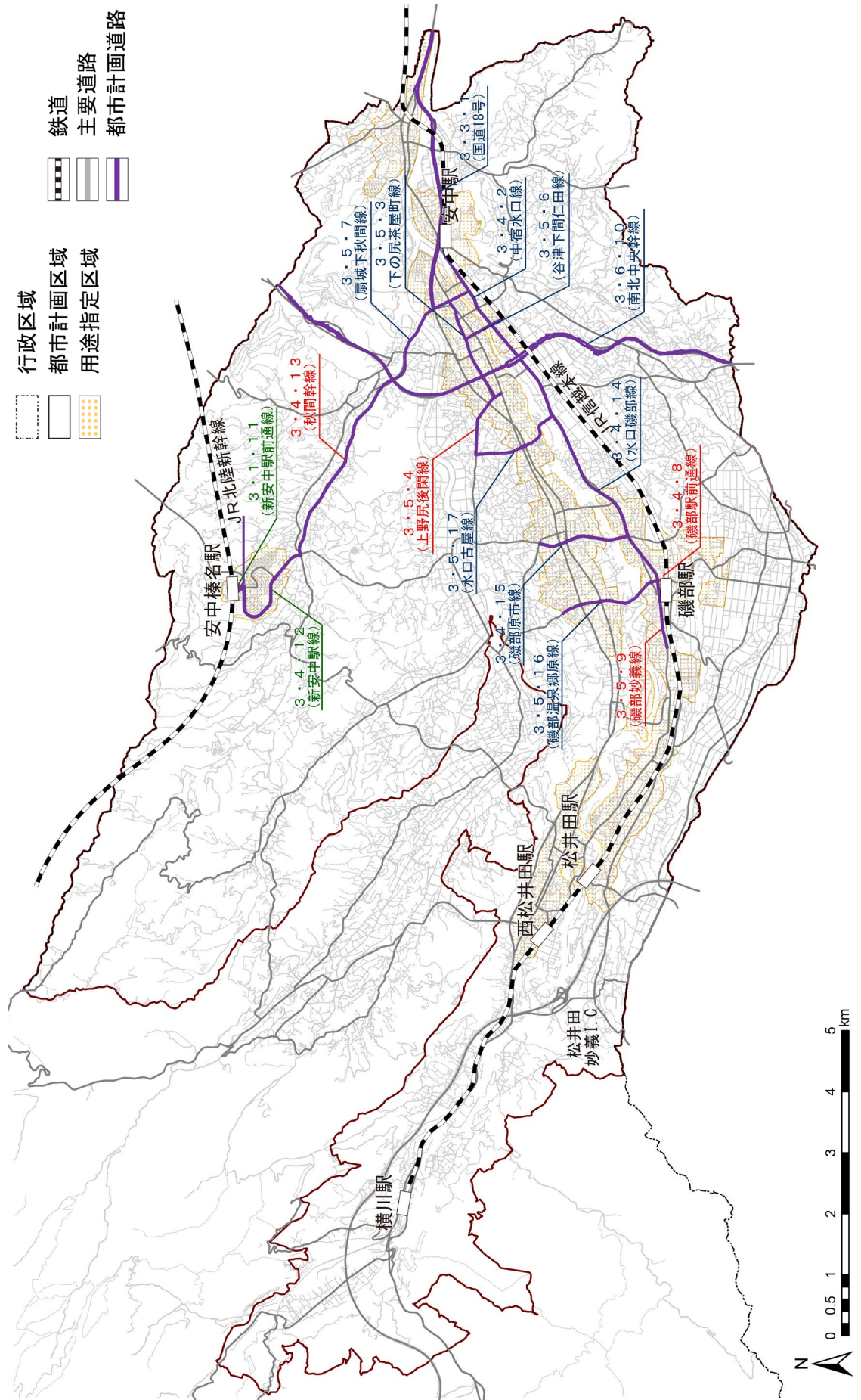
表 都市計画道路の整備状況(令和5年 10 月時点)

名称		延長 (m)	基本幅員 (m)	決定 年月日	最終変更年月日 (名称変更)	整備状況
番号	路線名					
3・3・1	国道 18 号	4,740	25	S59.5.18		一部未整備
3・4・2	中宿水口線	3,460	16	S39.3.21	H23.4.1	一部未整備
3・5・3	下の尻茶屋町線	1,760	12	S39.3.21	H27.6.30	一部未整備
3・5・4	上野尻後閑線	1,170	12	S39.3.21	H5.11.5	全線未整備
3・5・6	谷津下間仁田線	690	12	S39.3.21	(S59.4.27)	一部未整備
3・5・7	扇城下秋間線	2,040	12	S39.3.21	H27.6.30	一部未整備
3・4・8	磯部駅前通線	90	16	S39.3.21	H5.11.5	全線未整備
3・5・9	磯部妙義線	1,980	12	S39.3.21	H5.11.5	全線未整備
3・6・10	南北中央幹線	8,580	10.5	H2.11.13	R1.11.12	一部未整備
3・1・11	新安中駅前通線	80	40	H3.10.22		整備済み
3・4・12	新安中駅線	1,970	19	H3.10.22		整備済み
3・4・13	秋間幹線	3,360	16	H3.10.22	H27.6.30	一部未整備
3・4・14	水口磯部線	2,390	16	H5.11.5		一部未整備
3・4・15	磯部原市線	1,490	16	H5.11.5	H7.8.15	一部未整備
3・5・16	磯部温泉郷原線	1,710	12	H5.11.5		一部未整備
3・5・17	水口古屋線	1,560	12	H5.11.5		一部未整備
計	16 路線	37,070				

出典:安中市

【凡例】

- | | | | |
|---|--------|---|--------|
|  | 行政区域 |  | 鉄道 |
|  | 都市計画区域 |  | 主要道路 |
|  | 用途指定区域 |  | 都市計画道路 |



② 鉄道利用者数の推移

- 本市は、碓氷川沿川を通るＪＲ信越本線と、市北部を通るＪＲ北陸新幹線の２路線６駅が設けられています。
- 一日の平均乗車人員は安中駅が最も多く、次いで磯部駅、松井田駅となっており、終点駅に近づくほど乗車人員が少なくなっています。
- 平成１９年以降の推移は、令和元年まではいずれの駅も横ばい傾向にありますが、令和２年に新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大きく減少しています。令和３年以降は、令和２年より回復しましたが、令和元年と比べると８割程度となっています。

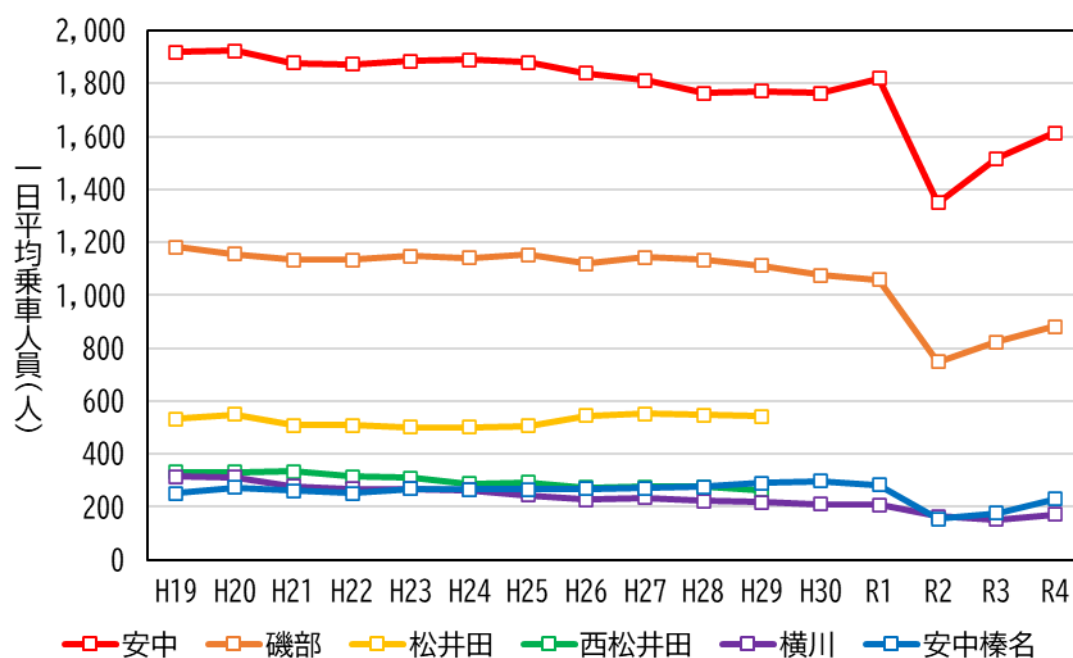


図 市内６駅の１日の平均乗車人員

出典：JR 東日本 HP

※H30 以降の松井田駅、西松井田駅は無人駅化によりデータなし

③ 路線バス利用者数の推移

- 本市には、3社7路線が市内で運行しています。
- 平成29年以降の利用者数の推移は、概ね横ばい傾向で推移していますが、令和2年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け利用者数が4路線で大きく減少しています。

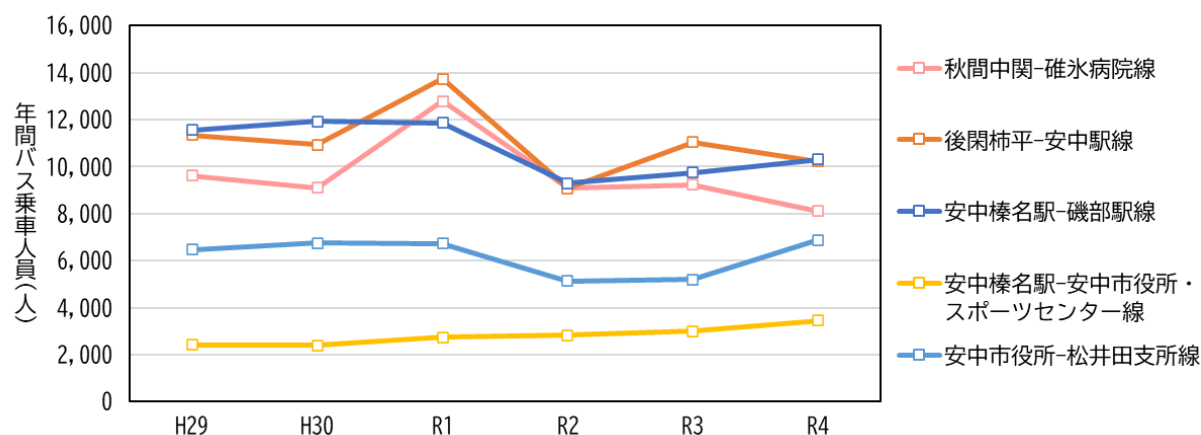


図 路線バスの利用者数の推移

出典:安中市

※「高崎駅-安中市役所線」及び「横川駅-軽井沢駅線」のデータは未公表

④ 乗合タクシー

- 本市には、1社2路線の乗合タクシーが運行しており、午後はデマンド型で運行しています。
- 平成29年からの利用者数は概ね横ばい傾向で推移していましたが、令和2年の新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大きく減少しています。
- 令和4年の利用者数は、碓部・中野谷線、間仁田・岩野谷線のデマンド運行では、乗車人員が増加していますが、間仁田・岩野谷線では減少が続いています。

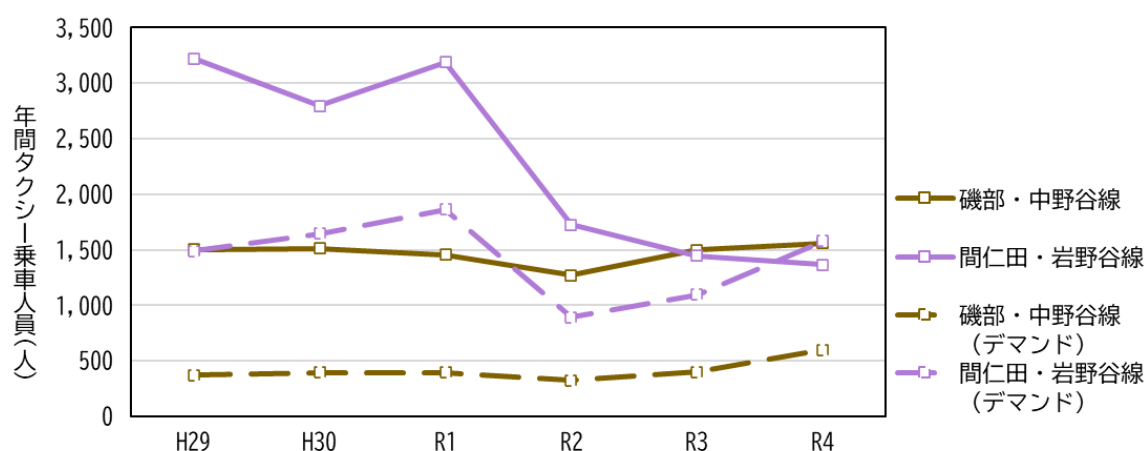


図 乗合タクシーの利用者数の推移

出典:安中市

⑤ 交通手段分担率

- 通勤・通学者の交通手段分担率は、平成 12 年以降、徒歩、自転車、鉄道・電車は減少傾向にある一方、自動車・オートバイは増加傾向となっています。
- 令和 2 年の交通手段分担率は、自動車・オートバイが 80.1%と最も多く、次いで鉄道・電車が 7.3%、自転車が 6.6%となっており、自動車・オートバイに依存しています。

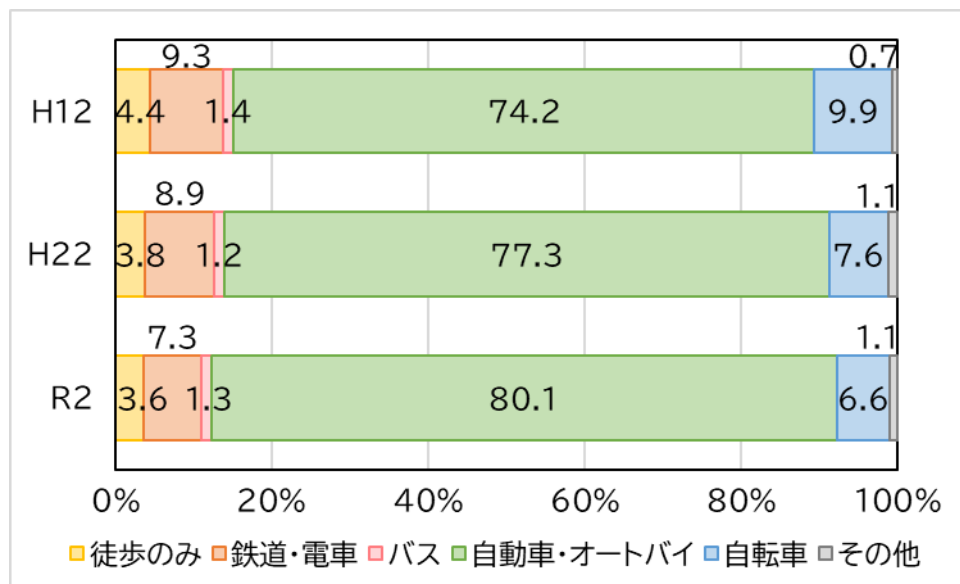


図 15 歳以上の通勤・通学者の交通手段分担率

出典：国勢調査

(6)生活環境

① 空家

- 本市の空家数及び空家率は、平成 15 年以降増加傾向にあり、平成 30 年には空家数が 4,900 戸、空家率が 17.7%となっています。
- また、群馬県の空家率と比較すると、平成 25 年に群馬県の空家率を上回っています。

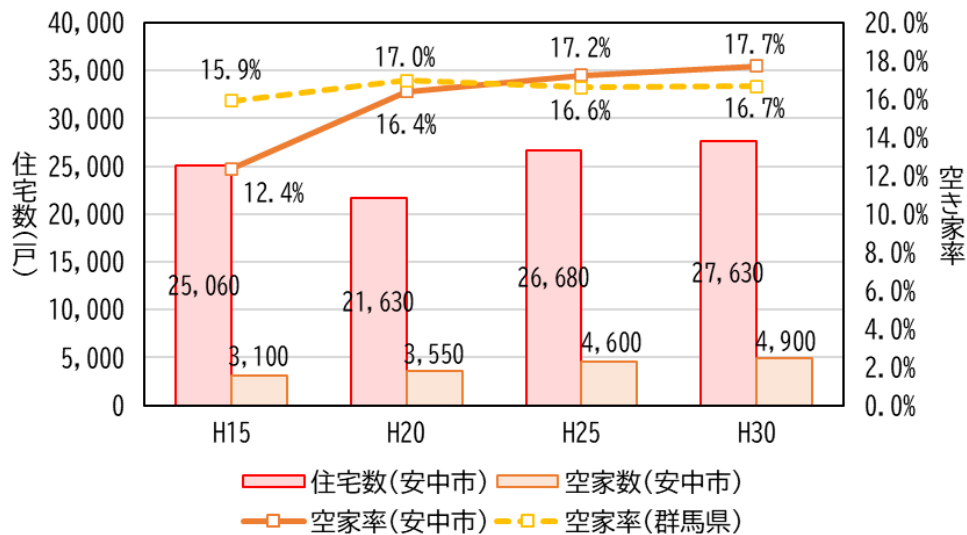


図 住宅総数と空家率

出典:住宅・土地統計調査

② 地価公示

- 地価は、平成 26 年以降下落傾向となっており、令和 5 年では全用途で 24,200 円/㎡、住宅地で 23,100 円/㎡、商業地で 26,000 円/㎡となっており、特に商業地の下落幅が大きくなっています。

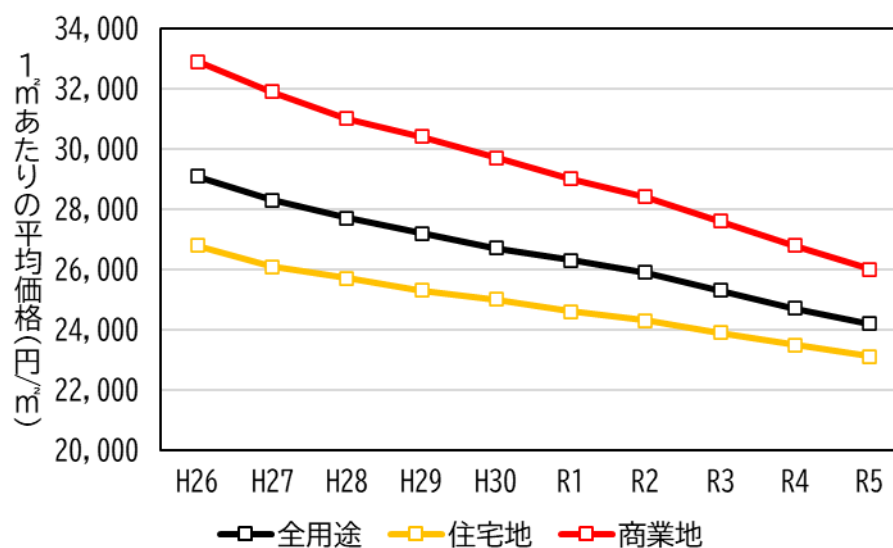


図 地価公示(平均額)の推移

出典:国土交通省

③ 都市計画公園・都市計画緑地の立地状況

- 都市計画公園・都市計画緑地は、用途地域内を中心に分布しており、市内の中心部から東側に多く分布しています。

表 都市計画公園 一覧

名称		面積 (ha)	決定年月日	最終変更年月日 (名称変更)
番号	公園名			
6・5・1	西毛総合運動公園	23.1	S42.3.10	S54.1.19
4・4・1	すみれヶ丘公園	4.3	S60.4.16	S63.1.16
3・3・1	米山公園	2.0	S63.1.16	
3・3・2	中野谷観光公園	2.8	H30.12.26	
2・2・1	下の尻児童公園	0.16	S46.10.13	(S54.1.19)
2・2・2	磯部児童公園	0.15	S48.3.8	H15.9.10
2・2・3	原市児童公園	0.12	S48.3.8	(S54.1.19)
2・2・4	遠丸児童公園	0.18	S49.3.13	(S54.1.19)
2・2・5	板鼻児童公園	0.17	S50.3.5	(S54.1.19)
2・2・6	高別当児童公園	0.12	S51.4.7	(S54.1.19)
2・2・7	前原児童公園	0.10	S54.1.19	
2・2・8	谷津児童公園	0.14	S63.1.12	

出典:安中市 都市計画情報

表 都市計画緑地 一覧

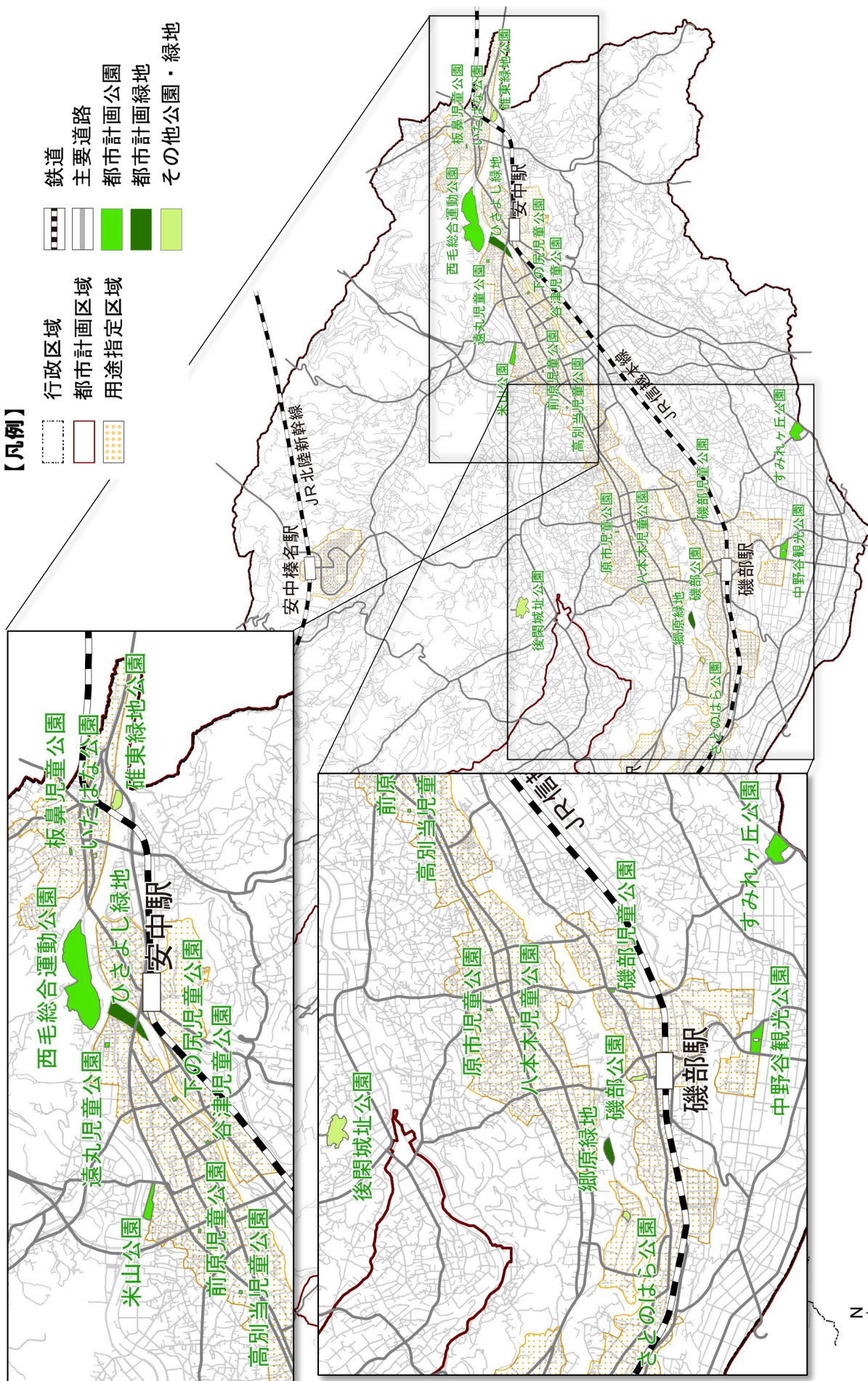
名称		面積 (ha)	決定年月日
番号	公園名		
1	ひさよし緑地	6.8	S56.1.30
2	郷原緑地	4.3	S58.1.28

出典:安中市 都市計画情報

【凡例】

- 行政区域
- 都市計画区域
- 用途指定区域

- 鉄道
- 主要道路
- 都市計画公園
- 都市計画緑地
- その他公園・緑地



④ 上水道

- 上水道の給水人口は平成 25 年以降減少傾向で推移しており、令和 4 年には約 55,000 人となっています。
- 給水普及率は、平成 28 年を除き上昇傾向にあり、令和 4 年には 99.79%と、平成 25 年より 0.1%上昇しています。

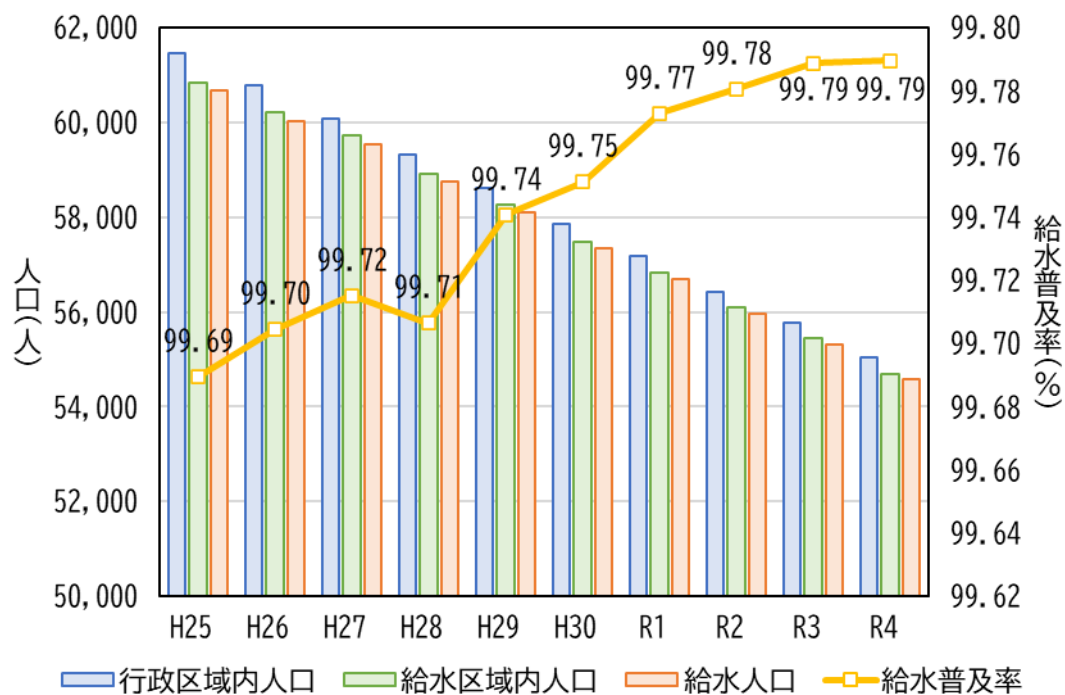


図 上水道の給水人口と普及率

出典:安中市

⑤ 下水道

- 平成 25 年以降、下水道の普及率は増加傾向にあり、平成 25 年から令和 2 年の 8 年間で 10.5%増加しています。
- 整備面積と供用開始面積に着目すると、平成 25 年以降、徐々に整備面積と供用開始面積の差が小さくなっています。

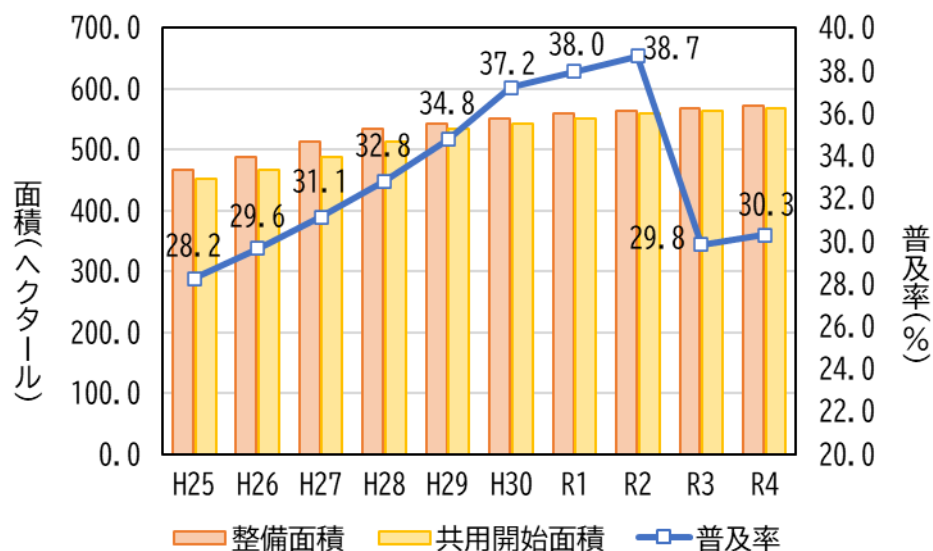


図 下水道の普及率

出典:安中市

※令和3年以降は整備区域内の人口の見直しにより普及率が減少

⑥ ごみ処理施設

- 市内の公営処理施設は、し尿処理施設が 1 施設、廃棄物処理施設が 2 施設の計 3 施設が設置されていますが、安中・松井田一般廃棄物最終処分場は稼働終了しています。
- 令和 2 年度のごみの総排出量は、20,633 t となっており、ひとり当たりの生活系ごみ搬入量が 774 g / 日、事務系ごみが 177 g / 日、集団回収量が 43 g / 日、合計 994 g / 日となっています。
- 群馬県の 1 人あたりの排出量は 990 g / 日であり、ほぼ同等の量となっています。

表 令和2年ごみ排出量

計画 収集量 (t)	ごみの種類		混合	可熱	不燃	資源	その他	粗大	小計
	収集 ごみ量	生活系ごみ	0	12,856	906	564	0	0	14,326
		事務系ごみ	0	3,056	0	0	0	2	3,058
	直接搬 入ごみ	生活系ごみ	0	1,020	90	84	0	548	1,742
		事務系ごみ	0	604	0	0	0	7	611

	生活系ごみ搬入量	事業系ごみ搬入量	集団回収量	ごみ総排出量
合計(t)	16,068	3,669	896	20,633
ひとり当たり 一日の合計(g)	774	177	43	994

出典:環境省廃棄物処理技術情報

(7)文化財・観光交流資源の状況

① 指定文化財

- 本市には、国重要文化財である「旧碓氷鉄道施設」や、国天然記念物である「安中原市スギ並木」といった、保護・活用すべき多くの文化財を保有しています。

表 指定文化財

分類	件数	分類	件数
国重要文化財	1	群馬県重要文化財	13
国重要無形民俗文化財	1	群馬県史跡	8
国名勝	1	群馬県天然記念物	3
国天然記念物	1	安中市重要文化財	44
国史跡	1	安中市史跡	22
国登録有形文化財	4	安中市天然記念物	9
		合計	108

出典:安中市

② 入込客数

- 本市で最も入込客数の多い観光施設は、「アプトの道」となっており、次いで「恵みの湯」、「碓氷峠鉄道文化むら」の順で多くなっています。
- 令和2年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、年間入込客数が「秋間梅林」及び「碓氷峠鉄道文化むら」を除き、減少しており、特に碓氷温泉の減少幅が大きくなっています。コロナ禍以降は、多くの場所で入込客数が回復しているものの、令和元年以前の値には達していません。

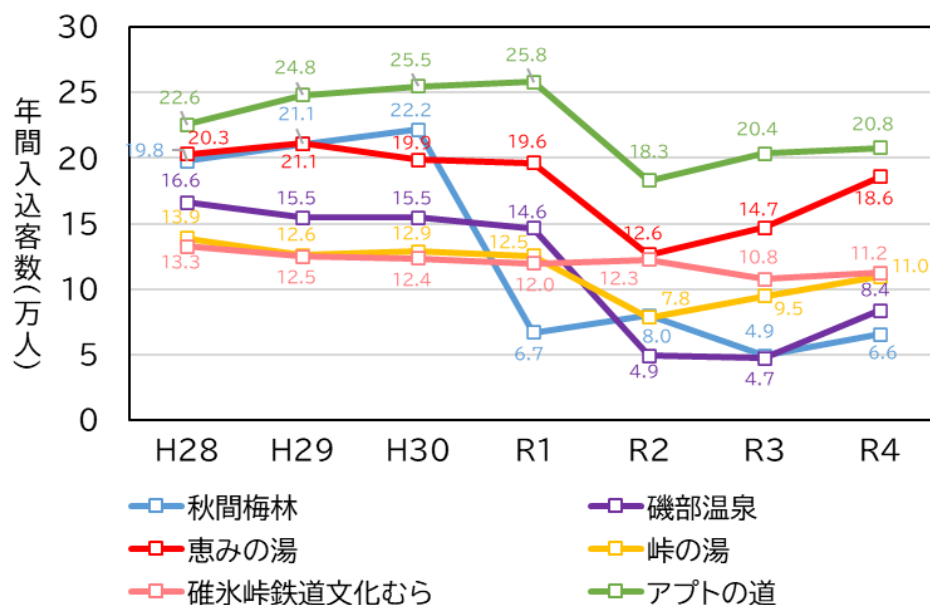


図 主要な観光施設の年間入込客数

出典:安中市

(8)災害状況

① 緊急輸送道路及び指定緊急避難場所・指定避難所の指定状況

- 第1次緊急輸送道路は、市を東西に横断する国道18号と国道18号（碓氷バイパス）、市西部を通る自動車専用道路が指定されています。また、西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）が指定予定となっています。
- また第2次緊急輸送道路は、市西部を通る国道18号と群馬県道・長野県道92号（松井田軽井沢線）、群馬県道51号（松井田下仁田線）等が指定されており、富岡市方面や長野県方面へ連絡しています。

② 浸水想定区域の指定状況

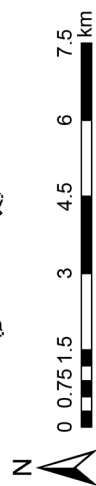
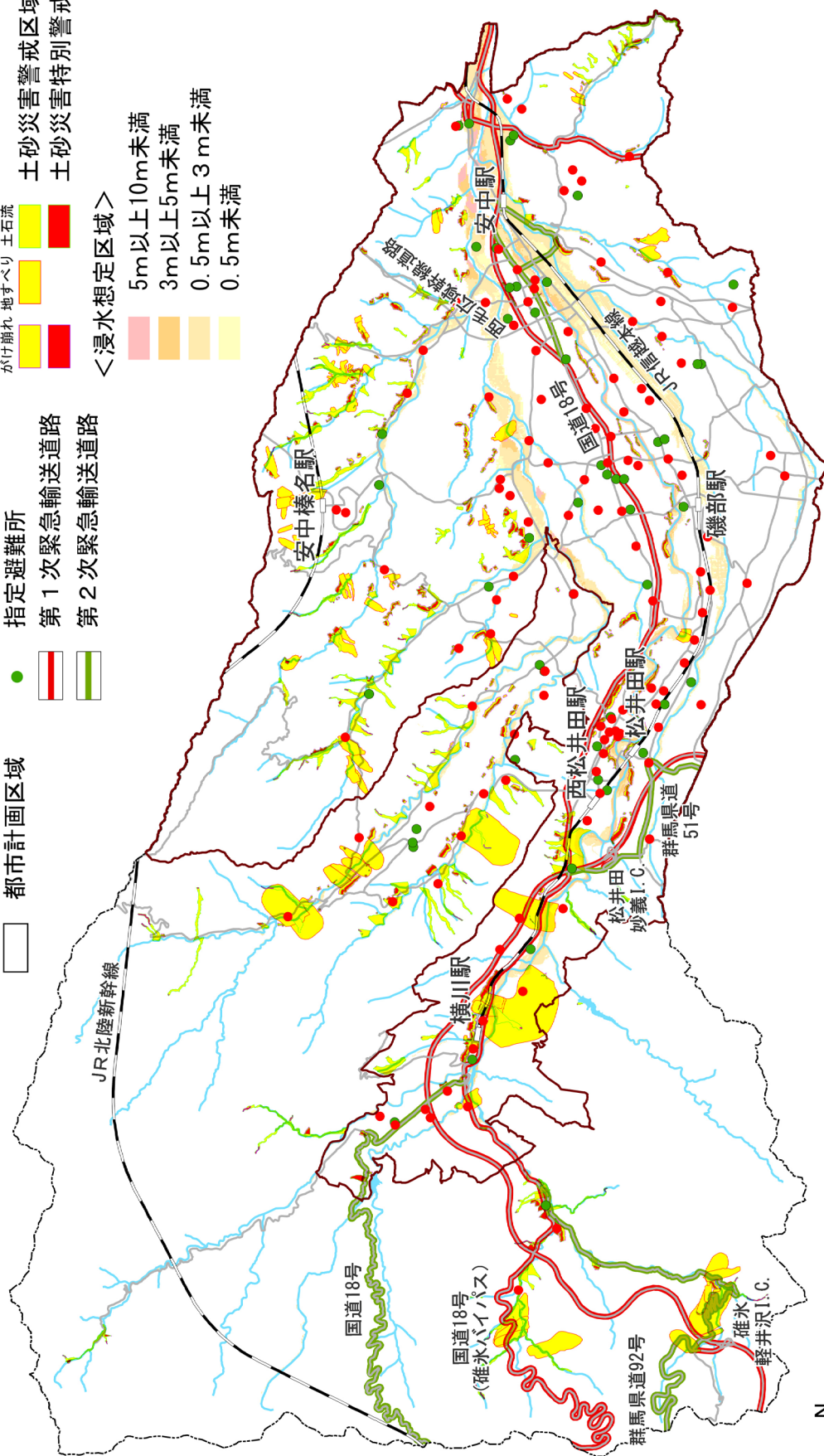
- 浸水想定区域は、主に碓氷川及び九十九川を中心に広がっています。
- 特に碓氷川と九十九川が合流する安中駅北側では、5m以上10m未満や3m以上5m未満の浸水が想定されています。

③ 土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域の指定状況

- 土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域は、主に山間部や段丘崖に分布しています。
- また、横川駅周辺や国道18号（碓氷バイパス）、碓氷軽井沢IC周辺等では、第1次緊急輸送道路が土砂災害警戒区域に含まれており、緊急時の支援物資の輸送等に影響を及ぼす可能性があります。

【凡例】

- 指定緊急避難場所
 - 指定避難所
 - 第1次緊急輸送道路
 - 第2次緊急輸送道路
- 行政区域
 - 都市計画区域
- ＜土砂災害＞
 - がけ崩れ 地すべり 土石流
 - 土砂災害警戒区域
 - 土砂災害特別警戒区域
- ＜浸水想定区域＞
 - 5m以上10m未満
 - 3m以上5m未満
 - 0.5m以上3m未満
 - 0.5m未満



出典：安中市危機管理マップ、国土数値情報

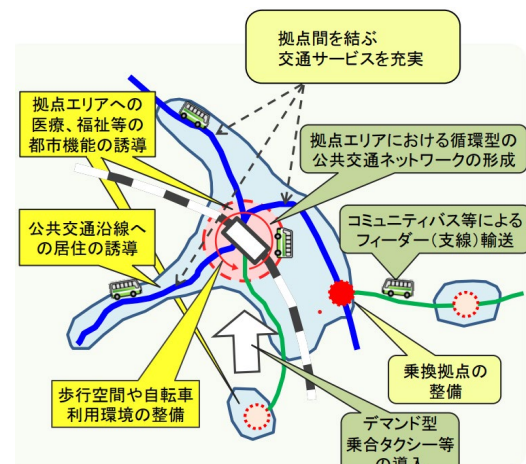
2. 安中市を取り巻く社会・経済情勢の変化

(1) コンパクト・プラス・ネットワークの推進

人口減少や高齢化など背景に、誰もが安心できる生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能にすることが大きな課題となっています。

こうした中、拠点エリアへの住宅や医療、福祉等の都市機能を誘導し、公共交通によって各拠点を繋ぐ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造への再編が重要となっています。

出典:国土交通省



(2) アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」

人口減少や自家用車の普及、新型コロナウイルス感染拡大などにより、地域交通の利用者が減少していく中、交通政策のさらなる強化や新技術による高付加価値化、地域経営における連携の強化等が重要となっています。



※BRT: Bus Rapid Transit、MaaS: Mobility as a Service、AI: Artificial intelligence
 ※GX: グリーン・トランスフォーメーション、DX: デジタル・トランスフォーメーション、CN: カーボンニュートラル

出典:国土交通省

(3) 国土強靱化

これまで激甚化・頻発化する自然災害により甚大な被害を受け、長期間にわたり復旧・復興を図る「事後対策」を余儀なくされてきました。そのため近年では、災害に対する「事前対策」として、被害を最小化して迅速に回復する「強さとしなやかさ」を備えた安全・安心な国土・地域・経済社会を構築する「国土強靱化」を目指しています。

出典:国土交通省

(4)復興まちづくりのための事前準備

復興事前準備とは、平時から災害が発生した際のことを想定し、どのような被害が発生しても対応できるよう、復興に資するソフト的対策を事前に準備しておくことをいいます。

体制：復興体制の事前検討
手順：復興手順の事前検討
訓練：復興訓練の実施
基礎データ：基礎データの事前整理、分析
目標：復興における目標等の事前検討

出典：国土交通省

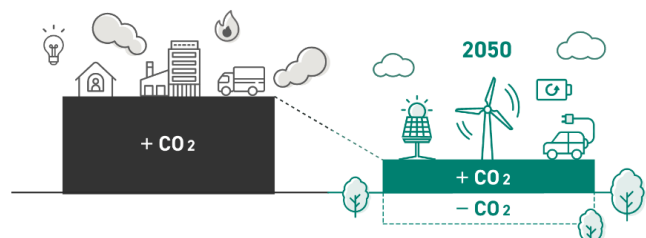
(5)持続可能な開発目標(SDGs)

2015年9月に国連サミットで加盟国の全会一致で採択され、「持続可能なアジェンダ」に記載された「2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す」国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っています。



(6)カーボンニュートラル

2020年10月、日本政府は2050年までに温室効果ガスの排出量を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から植林、森林管理等による「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味しています。



出典：環境省

また、安中市においても、2050年の炭素社会の実現に向け、温室効果ガスの排出量実質ゼロに挑戦する「ゼロカーボンシティあんなか宣言」を表明しました。

(7)太陽光パネルによる景観阻害

再生可能エネルギーを活用することによって地球温暖化対策に資するものですが、立地場所や設置・運用の仕方によっては、地域住民等の生活環境や、地域で保全しようとしている景観等に影響を及ぼすおそれがあります。



出典：環境省

3. まちづくりに係る市民の意向

3-1. 調査概要

「安中市都市計画マスタープラン」を改定にするにあたり、まちづくりに係る市民の意識を把握し、市民の意識・意向に基づいた計画とするために実施しました。

アンケートでは、「生活環境の満足度」や「将来の都市像」、「今後の重要な取組」等について徴しました。

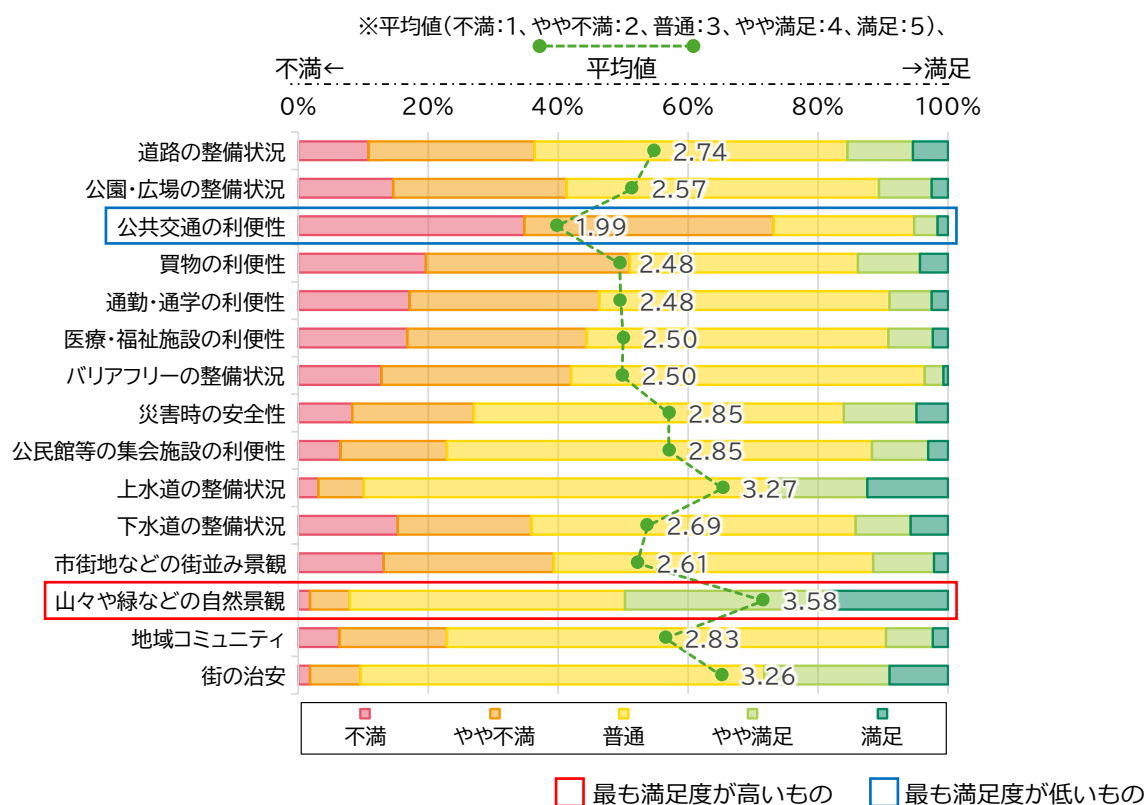
表 市民意向調査の概要

調査対象	市内在住の満 18 歳以上の男女（無作為抽出）
調査方法	郵送による配布・回収または WEB による回答
調査期間	令和 5 年 6 月
標本数	2,000 票
有効回収数	991 件（うち WEB 回答 247 件）
有効回答率	49.6%

3-2. 調査結果

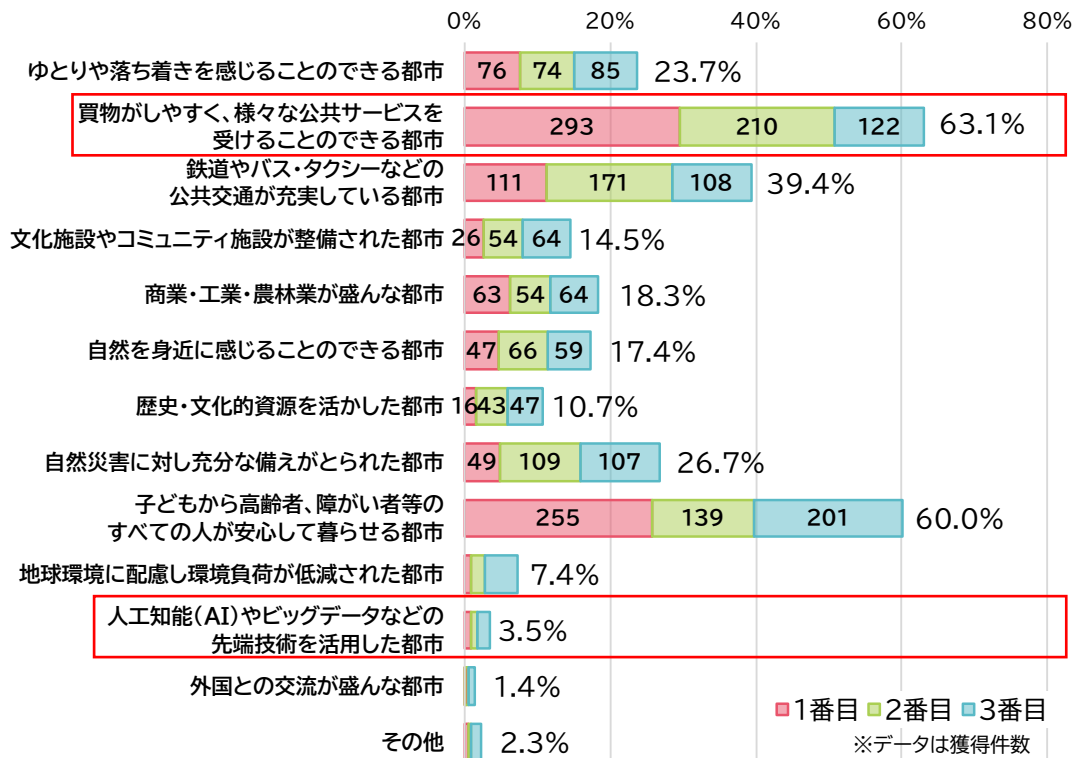
(1) 生活環境の満足度

- 「山々や緑などの自然景観」の満足度が最も高く、次いで「上水道の整備状況」、「街の治安」となっています。
- 逆に、「公共交通の利便性」は満足度が特に低くなっています。



(2) 将来の都市像について

- 「買物がしやすく、様々な公共サービスを受けることのできる都市」が最も多く、1番から3番を合計すると63.1%と6割以上が選択しています。
- 次いで「子どもから高齢者、障がい者等のすべての人が安心して暮らせる都市」が60.0%、「鉄道やバス・タクシーなどの公共交通が充実している都市」が39.4%となっています。



□ 最も回答が多いもの

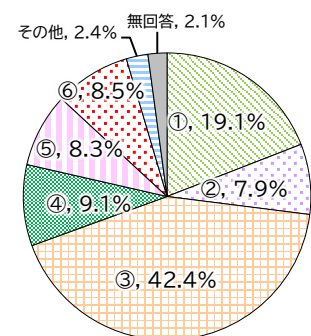
(3) 今後の重要な取組について

① 土地利用

- 「③商業、医療・福祉、行政サービス等の都市機能を誘導し、様々な用事をまとめて済ませることのできる利便性の高いまちづくり」が42.4%で最も多く、次いで「①幹線道路沿いにおける商業機能の誘導や、利便性・快適性の高い住環境の形成等の沿道まちづくり」が19.1%となっています。

選択肢	
①	幹線道路沿いにおける商業機能の誘導や、利便性・快適性の高い住環境の形成等の沿道まちづくり
②	自然環境や良好な住環境を阻害するおそれのある建築物等の規制・誘導による、良好な環境や景観を保全するまちづくり
③	商業、医療・福祉、行政サービス等の都市機能を誘導し、様々な用事をまとめて済ませることのできる利便性の高いまちづくり
④	幹線道路等の既存インフラを活かした工業団地の増設・拡張や企業誘致など、産業が活発なまちづくり
⑤	災害リスクが高い地域における土地利用の規制、災害リスクが低い地域への誘導による、安全・安心に暮らせるまちづくり
⑥	豊かな自然環境や生活に身近なみどりを守るまちづくり

□ 最も回答が多いもの

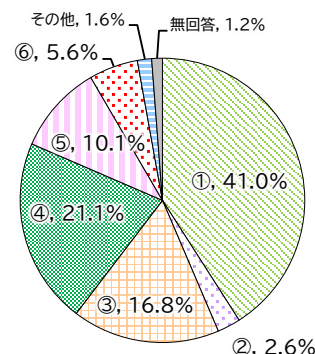


② 都市交通

- 「①鉄道やコミュニティバス、乗合タクシーなどの公共交通の充実」が 41.0%で最も多く、次いで「④身近な生活道路の整備」が 21.1%、「③西毛広域幹線道路や国道 18 号の整備など、幹線道路ネットワークの充実」が 16.8%となっています。

選択肢	
①	鉄道やコミュニティバス、乗合タクシーなどの公共交通の充実
②	駅や道路などにおけるバリアフリー化
③	西毛広域幹線道路や国道 18 号の整備など、幹線道路ネットワークの充実
④	身近な生活道路の整備
⑤	歩道や自転車道（自転車通行帯）の整備
⑥	新モビリティサービスによる移動の利便性向上、外出しやすい環境の創出

☐ 最も回答が多いもの

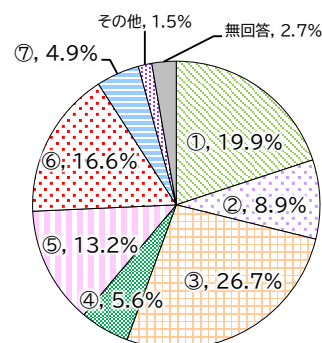


③ 都市環境(水・みどり・環境)

- 「③水源地や山林・農地など、自然環境の保全」が 26.7%で最も多く、次いで「①遊歩道や親水空間など、身近に水・みどりに触れられる環境の整備」が 19.9%、「⑥再生可能エネルギーの活用などによる、低炭素社会の実現」が 16.6%となっています。

選択肢	
①	遊歩道や親水空間など、身近に水・みどりに触れられる環境の整備
②	駅前や道路沿いにおいて、街路樹の整備や壁面緑化などによる、緑化の推進
③	水源地や山林・農地など、自然環境の保全
④	自然に生息・生育する生き物からなる、生物多様性の保全
⑤	自然資源の過剰な開発や乱獲を抑制し、持続可能な資源利用の促進
⑥	再生可能エネルギーの活用などによる、低炭素社会の実現
⑦	学校や地域でのワークショップやセミナーなどによる、環境教育や啓発活動

☐ 最も回答が多いもの

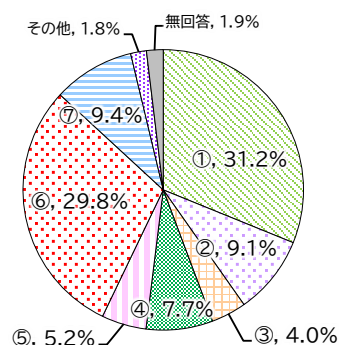


④ 都市環境(生活環境)

- 「①お店や病院などが近くにある、便利に生活できるまちの形成」が 31.2%で最も多く、次いで「⑥空地や空き家などの使われていない土地の利活用による、魅力あるまちの形成」が 29.8%となっています。

選択肢	
①	お店や病院などが近くにある、便利に生活できるまちの形成
②	子どもの遊び場や運動できる公園などの環境が整ったまちの形成
③	バリアフリーの推進による、誰もが利用しやすいまちの形成
④	狭あい道路の改善やオープンスペースの創出など、ゆとりのあるまちの形成
⑤	地域のコミュニティ活動の促進による、交流やにぎわいあるまちの形成
⑥	空地や空き家などの使われていない土地の利活用による、魅力あるまちの形成
⑦	道路、公園、下水道などの公共施設の計画的な整備・維持管理

☐ 最も回答が多いもの

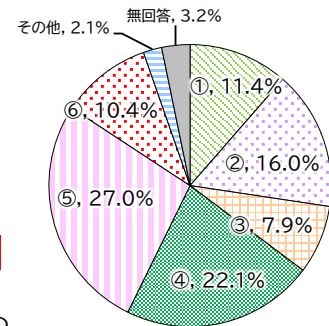


⑤ 都市防災

- 「⑤緊急時の避難所・避難場所や備蓄倉庫等の整備」が 27.0%で最も多く、次いで「④土砂災害の被害最小化のための、事前対策や復旧体制の構築」が 22.1%、「②洪水による浸水被害を防ぐための、河川の改修・維持管理」が 16.0%となっています。

選択肢	
①	地震による倒壊や火災による延焼を防ぐための、建替えや不燃化の促進
②	洪水による浸水被害を防ぐための、河川の改修・維持管理
③	雨水排水施設や雨水貯留施設などの整備・維持管理
④	土砂災害の被害最小化のための、事前対策や復旧体制の構築
⑤	緊急時の避難所・避難場所や備蓄倉庫等の整備
⑥	防災情報の発信や避難訓練などによる災害への意識醸成

☐ 最も回答が多いもの

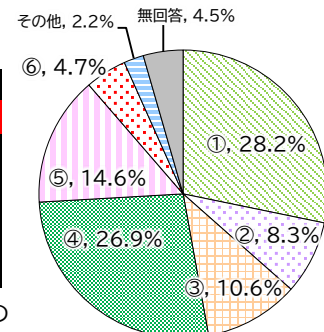


⑥ 都市景観

- 「①妙義山などの自然景観を現在の姿のままで保全」が 28.2%で最も多く、次いで「④横川駅や磯部駅周辺の観光拠点を中心とした景観整備の促進」が 26.9%、「⑤敷地内の緑化など、まちなかにも緑豊かなゆとりのある景観の形成」が 14.6%となっています。

選択肢	
①	妙義山などの自然景観を現在の姿のままで保全
②	建築物等の建築など、景観法に基づく適切な運用
③	景観重点区域等の指定によるまちなみの保全・活用
④	横川駅や磯部駅周辺の観光拠点を中心とした景観整備の促進
⑤	敷地内の緑化など、まちなかにも緑豊かなゆとりのある景観の形成
⑥	公共施設のデザインの質の向上

☐ 最も回答が多いもの



4. まちづくりの課題と方向性

安中市の現状や上位・関連計画の位置づけ、社会・経済情勢の変化、市民意向調査結果などを踏まえ、新たなまちづくりに向けた都市の課題を、「土地利用」、「都市交通」、「都市環境」、「都市防災」、「都市景観」の5つの観点から整理しました。

土地利用に関する課題

都市機能の適切な誘導

本市では、都市の人口減少や高齢化が進行しており、将来的に日常を支える公共交通やインフラ施設といった都市機能の維持に影響を及ぼすことが予測されます。これに対応するため、都市機能を適切に配置し、拠点を核としたコンパクトな市街地を形成するなど、効率的な都市経営が図られた持続可能なまちづくりが必要です。

- ✓ 立地適正化計画等による都市機能の適切な誘導
- ✓ 西毛広域幹線道路の整備にあわせた信越本線での新駅検討や都市機能および生活機能の強化
- ✓ 拠点における生活機能の維持・拡充
- ✓ 公共公益施設における機能の複合・統合化、市民等参加による維持管理の促進

市街地における適切な土地利用の誘導

駅周辺をはじめとする市街地においては、公共交通やインフラ施設が既に整備されており、既存インフラを中心とした都市機能の集約や生活機能の維持・拡充、居住の誘導など土地の有効利用が必要です。

- ✓ 市街地への居住誘導
- ✓ 周辺の農業・農村環境と調和した計画的な市街地の形成
- ✓ 低未利用地、施設跡地の有効利用と適切な維持管理の促進
- ✓ 既存工業機能の拡充を見据えた土地利用の検討

適切な土地利用のコントロールと住環境の保全

本市は、用途地域を定めているものの区域区分（線引き）がなされていないことから、郊外部を中心に市街地が無秩序に拡散している状況があります。そのため、都市計画手法を用いて土地利用をコントロールしつつ、既存の市街地や農村集落地の良好な住環境を維持することが必要です。

- ✓ 特定用途制限地域等の都市計画手法を用いた適切な土地利用のコントロール
- ✓ 農村集落地における開発や建築の規制による集落環境の保全
- ✓ 市街地や農村集落地の良好な住環境の保全

観光機能の強化

本市は、妙義山や碓氷川をはじめとする雄大な自然や宿場町として発展してきた歴史・文化が継承されており、観光地としてにぎわいを形成しています。現在、横川駅に隣接した道の駅の新設や磯部温泉周辺の活性化などの検討が進められており、観光機能の更なる強化・魅力向上を推進するとともに、市内観光地の連携が必要です。

- ✓ 道の駅の新設による観光拠点の整備や地域の魅力や観光情報、特産品等の情報発信
- ✓ 磯部温泉周辺の活性化
- ✓ 観光地の連携強化

都市交通に関する課題

交通ネットワークの形成

西毛広域幹線道路の整備や信越本線への新駅設置の検討、横川駅に隣接した道の駅の新設など、様々な事業が計画・検討されており、これらの整備に連携した更なる交通ネットワークの構築と交通結節機能の強化が必要です。

また、国道 18 号沿道を中心に主要渋滞箇所が特定されており、これらの渋滞緩和を図るためには国道 18 号の 4 車線化が必要です。

- ✓ 国道 18 号や西毛広域幹線道路を中心とした道路ネットワークの強化
- ✓ 新駅設置による新たな交通のネットワークの構築
- ✓ 道の駅の新設に伴う交通結節機能の強化

誰もが利用しやすい公共交通の充実

本市の交通手段は自動車に依存していますが、高齢化に伴う免許返納などにより交通弱者が増加することが予測されており、公共交通の充実が必要です。そのため、効率的な交通体系の構築や新しい交通システムの導入などにより、誰もが移動しやすい環境づくりが重要な観点です。

- ✓ 利用需要に即した効率的な交通体系の構築
- ✓ 新しい交通システムなどを利用した利便性の向上
- ✓ 交通結節点におけるユニバーサルデザイン化やバリアフリー化の推進

都市環境に関する課題

豊かな水・みどりの自然環境を活かしたまちづくり

本市が有する水・みどりを活用した交流空間の創出により、身近で自然に触れることができる環境が望まれています。一方で、公園・緑地や森林、農地など管理すべき自然が多いことから、行政と市民が協働して維持・管理する体系の構築が必要です。

- ✓ 豊かな水・みどりを活用した交流空間の創出
- ✓ 市民協働による公園・緑地や農地などの維持管理の促進
- ✓ 自然環境の保全

良好な住環境の維持・向上

本市は、豊かな自然のなかに良好な住環境を有しているため、現在の住環境を保全しつつ、心地良く暮らし続けることが望まれています。また、耕作放棄地や空地・空家の利活用による新たな魅力の創出や、デジタル技術の活用などによる利便性の向上といった観点も重要です。

- ✓ 生活道路の整備や上下水道の長寿命化
- ✓ 耕作放棄地や空地・空家などの利活用
- ✓ 空家などの未然防止
- ✓ デジタル技術等の活用による日常生活の利便性の向上

地球環境に配慮したゼロカーボンシティへの取組

本市は、昨今の気候変動の状況を踏まえ、2050年の脱炭素社会の実現への取組を強化するため、「ゼロカーボンシティあんなか宣言」を表明し温室効果ガスの排出量実質ゼロに挑戦しています。

そのため、グリーンインフラや新エネルギーの活用など、環境との調和・共生に配慮した取組の推進が必要です。

- ✓ 再生可能エネルギーの活用等、ゼロカーボンシティ実現に向けた施策の推進

都市防災に関する課題

☒ 災害に強いまちづくりの推進

近年、水害や土砂災害をはじめとする自然災害が各地で発生しており、こうした自然災害は地球温暖化などの影響を受け、今後も激甚化・頻発化することが予測されています。

これらの自然災害による被害を可能な限り減らすため、災害に強いまちづくりや、事前に被災後の復興まちづくりを検討するなどの対応が必要です。また、本市においては、新庁舎の建設が計画されており、災害機能の確保といった観点も重要です。

- ✓ 防災拠点の整備や避難・救援・備蓄機能の分散配置とネットワークの確立
- ✓ 立地適正化計画等における防災指針の策定
- ✓ 自然災害に対する防災・減災や復興まちづくりの事前準備の検討

都市景観に関する課題

☒ 雄大な自然環境と歴史・文化の継承

本市は、妙義山や浅間山をはじめとする雄大な自然や、宿場町として発展してきた歴史・文化を継承しており、当時の趣が感じられる風情ある街並みなどの良好な都市景観を有しています。

そのため、自然・歴史・文化によって育まれた特色ある景観を守り、未来へ継承していくことが必要です。

- ✓ 重層する交通史跡と美しい自然を都市づくりに活かす景観形成
- ✓ 設置予定の新駅や西毛広域幹線道路整備にともなう周辺や沿道の良好な景観形成

まちづくりの方向性

まちづくりの課題を踏まえ、改定都市計画マスタープランのまちづくりの方向性を以下のように整理します。

◆ まちづくりの課題

○ 土地利用

- ☞ 都市機能の適切な誘導
- ☞ 市街地における適切な土地利用の誘導
- ☞ 適切な土地利用のコントロールと住環境の保全
- ☞ 観光機能の強化

○ 都市交通

- ☞ 交通ネットワークの形成
- ☞ 誰もが利用しやすい公共交通の充実

○ 都市環境

- ☞ 豊かな水・みどりの自然環境を活かしたまちづくり
- ☞ 良好な住環境の維持・向上
- ☞ 地球環境に配慮したゼロカーボンシティへの取組

○ 都市防災

- ☞ 災害に強いまちづくりの推進

○ 景観

- ☞ 雄大な自然環境と歴史・文化の継承

◆ まちづくりの方向性

近年、地球温暖化による気候変動や超高齢化社会の到来、人々の暮らしの多様化など、社会・経済情勢が目まぐるしく変化し、まちに求められる機能に変化が生じおり、今後のまちづくりには、これらの変化に対応した住み続けられるまちづくりが必要とされています。

そこで、改定計画では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進し、都市機能や生活機能が集積した拠点を形成するとともに、各拠点を公共交通で有機的に結ぶことで、日常生活の利便性が向上した、効率的で持続可能なまちの形成を図ります。

また、ゼロカーボンシティ実現への取組や水・みどりの利活用を推進することで、本市が有する豊かな自然環境を後世に継承しつつ、自然災害に対しては、災害リスクの高い地区以外への住居の誘導や都市基盤の強靱化、復興まちづくりの事前準備など、より安全で快適な市民生活を確保し、自然環境と共生したまちの形成を図ります。

これらの社会情勢や地域特性、まちに求められる機能など、幅広い視点で考慮し、20年後の安中市が豊かで持続可能な都市を形成するために、都市計画マスタープランを改定します。

第2章 全体構想

1. 将来都市像

第3次安中市総合計画や市民の皆さんの声（市民意向調査・意見交換会等）、これまでの都市の成り立ちとこれからの都市の変化などを踏まえ、まちづくりの将来像を以下のように定めます。

つなぎ 紡ぐ 人とまち
魅力あふれる自然と 歴史重ねるまち あんなか

人と人がつながる。人とまちがつながる。そして地域と地域がつながり、10年、20年先も住み続けたいと思えるまちづくりを進めます。
また、コンパクト・プラス・ネットワークや持続可能なまちづくりの実現を目指し、新たなまちの拠点整備やそれらをつなぐ西毛広域幹線道路等のネットワークの整備を進めます。そして、今ある魅力的な自然・歴史景観、文化財などを後世に継承するとともに、新たな歴史を紡いで新しいあんなかをつくっていくために、この将来都市像を掲げます。

つなぎ 紡ぐ 人とまち

「つなぎ」は、人と人の関係性を強くし、地域コミュニティの活性化を図ることで、人のあたたかさを大切にしたいまちを目指すという意味が込められています。

また、西毛広域幹線道路や新駅設置の検討、デマンド交通の普及などにより、新しい交通体系を構築し、地域間や周辺自治体をつなぎ、誰もが心地よく生活できるまちの実現も目指します。

「紡ぐ」は、古くから栄えた養蚕・生糸の文化や歴史もイメージするとともに、私たちの手で新しい歴史を紡いでいくという意味が込められています。

このように、「ひと」と「まち」を、「つなぎ」「紡ぐ」ことで10年、20年先も住み続けたいと思えるまちづくりをしていきます。

魅力あふれる自然

本市には妙義山・崇台山などの山々や碓氷湖・妙義湖などの湖をはじめ、多くの魅力あふれる自然があります。それらの自然の保全を図るとともに、河川などの身近な自然を活用しながら、住環境と調和した快適な暮らしの創出を目指します。

- ・ 妙義山や崇台山などの山
- ・ 碓氷湖や妙義湖などの湖
- ・ 碓氷峠
- ・ 碓氷川や九十九川などの河川
- ・ 麻芋の滝、仙ヶ滝
- ・ 秋間梅林

写真等掲載予定

歴史重ねるまち

本市には碓氷峠の鉄道遺産群やアプトの道など、多くの歴史・文化があります。それらの歴史的・文化的資源を保全し後世に継承するとともに、それらの魅力を活かした観光まちづくりを推進することで、にぎわいのあるまちの創出を目指します。

- ・ 碓氷峠の鉄道遺産群、アプトの道、四宿、松井田城址などの歴史的資源
- ・ 板倉勝明、湯浅治郎、新島襄、柏木義円などの本市で活躍した偉人
- ・ 安政遠足などの昔から続く行事やイベント

写真等掲載予定

2. まちづくりの基本目標

将来都市像である「つなぎ 紡ぐ 人とまち 魅力あふれる自然と 歴史重ねるまち あんなか」を実現するために、より具体的な5つの基本目標を定めます。

魅力を高め 多様な人が活動し いきいきと交流するまち

西毛広域幹線道路の整備や、JR 信越本線への新駅設置の検討、安中市役所庁舎の建替え、工業団地の創設や増設、公有地の利活用など都市基盤の整備にあわせて、商業・業務機能の拡充を図り新しい魅力の創出を図ります。また、道の駅の新設や磯部駅周辺の活性化など、市が有する観光資源を活用し、魅力を磨くことで、市民や従業者、観光客など多様な人でにぎわうまちを目指します。

多様な移動手段が確保され 誰もが心地よく生活できるまち

電車、バス、タクシー等の公共交通が有機的に結ばれ、学生や子育て世代、高齢者など、みんなが自分にあった交通手段を選択することができ、誰もが日常生活を便利で心地よく生活できるまちを目指します。

未来を^{ひら}拓く より暮らしやすく新しいまち

AI や IoT の活用による自動運転技術や効率的なデマンド型配車システムをはじめとする先端技術を積極的に活用することで、交通問題や人手不足などの社会的課題に取り組むとともに、DX 推進など生活面でも新しい技術を活用することで、より暮らしやすく新しいまちを目指します。

誰もが安全で安心し、心豊かに暮らし続けられるまち

新庁舎の建設による防災拠点機能の強化をはじめとしたまちの強靱化を図ることで、激甚化・頻発化する自然災害から市民を守り、安全な生活を保障するとともに、温室効果ガス排出量実質ゼロへの取組や SDGs の取組などにより、将来にわたり暮らし続けることができるまちを目指します。

歴史・文化を継承し 自然とともに生きるまち

先人たちが築いてきた歴史・文化と、広大で豊かな自然環境や生態系を守るだけでなく、活用することで市の魅力を磨き、後世に継承することを目指します。

3. 将来都市構造

将来都市像やまちづくりの基本目標の実現に向けた都市の骨格を示します。

土地利用の構成

土地利用の特性に応じた「市街地エリア」、「田園・集落エリア」、「山林自然環境エリア」の3つのエリアを示します。

■市街地エリア：

- ✓ 国道18号、JR信越本線などの東西方向広域交通路に沿った既存市街地と、その縁辺部、整備が進められている西毛広域幹線道路の沿道一部を、系統的な基盤整備を進める「市街地エリア」とします。
- ✓ 「市街地エリア」では、安中・板鼻地域、原市・磯部地域、松井田地域、それぞれ3つの“まちのまとまり”ごとに、コンパクトな市街地の形成を図ります。

■田園・集落エリア：

- ✓ 市街地エリアと山林自然環境エリアの間に広がる河川沿いの農地、里山とそれに介在する集落地の区域を「田園・集落エリア」とします。
- ✓ 自然環境・農業生産環境との調和を図りつつ、集落地の生活環境の改善整備を進め、地域コミュニティの活力の維持増進を図ります。

■山林自然環境エリア：

- ✓ 市域西部の自然公園地域、森林地域を「山林自然環境エリア」とします。
- ✓ 自然公園法、森林法に基づく自然環境の保全と、広域観光交流や環境学習の場としての活用を図ります。
- ✓ 農地・山林とそれに介在する集落地については、周辺の山林自然環境との調和を図りつつ、生活道路の整備などによる集落地の生活環境の改善と、山林・農地の管理・活用による荒廃の防止を進め、コミュニティの活力の維持増進を図ります。

都市の拠点とゾーンの構成

市民生活の中心となる都市機能や生活サービス機能が集積する地域を拠点に位置付けます。また、産業や観光、歴史・文化施設などの資源が集積する地域をゾーンに位置付けます。

都市拠点

- ✓ 生活サービス機能や公共公益施設などの高次の都市機能が集積するとともに、都市の交通が集中する市の中心的な拠点
⇒「安中市役所・安中駅周辺」

地域拠点

- ✓ 生活サービス機能や公共公益施設などの都市機能が集積し、交通結節機能を有する、都市拠点の機能を補完する地域の拠点
⇒「松井田仲町交差点・西松井田駅周辺」

生活拠点

- ✓ 主に生活サービス機能が集積した、地域の生活を支えるための拠点
⇒「原市交差点・磯部駅周辺地区」、「横川駅周辺地区」、「安中榛名駅周辺地区」

産業振興ゾーン

- ✓ 市の産業を支え、地域の身近な職場としての通勤や広域的な物流のための交通の強化を図るゾーン。
⇒「一団の大規模産業用地」、「工業団地」など

広域観光交流ゾーン

- ✓ 地域の資源や歴史・文化など適切に保全しつつ、広域観光を促進するための環境や機能を計画的に整えるゾーン。
⇒「板鼻宿」、「安中宿・安中城址周辺」、「磯部温泉」、「秋間梅林」、「松井田宿・松井田城址」、「妙義山麓」、「横川・坂本宿・碓氷峠周辺」

都市軸・地域軸の構成

市内の各拠点や都市機能などの結びつきを強化する道路や鉄軌道を「軸」に位置付けます。

■都市軸

○東西幹線軸(国道18号沿道・旧中山道沿道・JR信越本線沿線)

- ✓ 歴史的にも都市の背骨であり、周辺市と市内の4拠点を繋ぐだけでなく、都市機能の連担集積も図る骨格的な軸

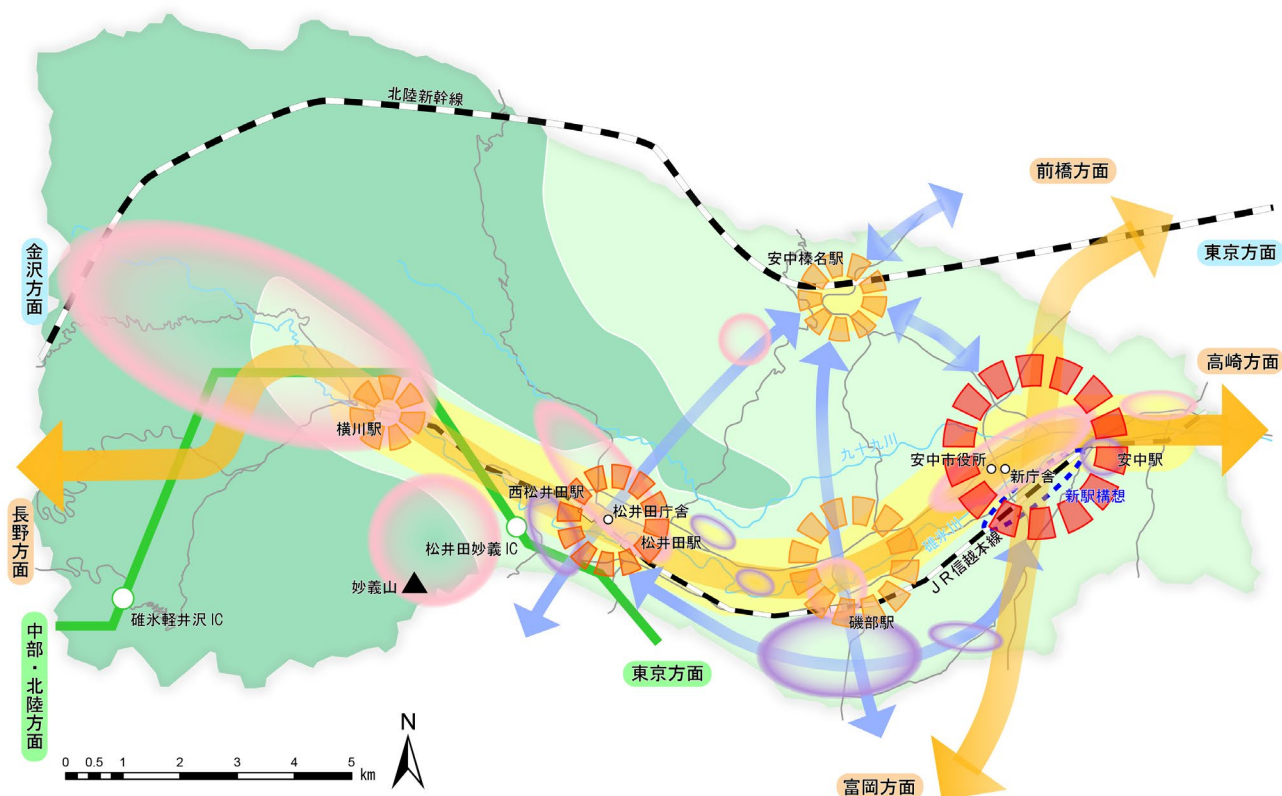
○西毛広域軸(西毛広域幹線道路沿道(都市計画道路3・6・10南北中央幹線))

- ✓ 西毛広域幹線道路の整備により、前橋方面と富岡方面をつなぎ新たな交流を育むとともに、沿道では住環境や景観に配慮した適切な土地活用を図る軸

■地域軸

- ✓ 都市軸を補完する軸として、周辺市や市内の各拠点と市街地を結び、人・モノの円滑な移動を担う、地域生活を支える軸

将来都市構造図



【凡例】

- 都市拠点
- 地域拠点
- 生活拠点

- 産業振興ゾーン
- 広域観光交流ゾーン
- 都市軸
- 地域軸

- 市街地エリア
- 田園・集落エリア
- 山林自然環境エリア

- 鉄道・新幹線・駅
- 自動車専用道路・IC

第3章 分野別方針

1 コンパクト・プラス・ネットワークの基本方針

＜基本的な考え方＞

■拠点整備等の基本的な考え方

少子高齢化や人口減少の進行に対応したコンパクト・プラス・ネットワークの都市構造を確立し、安全・安心で利便性が高く、居心地が良く歩きたくなる市街地環境を形成するため、周辺農地との調和に配慮しながら、都市拠点、地域拠点及び生活拠点における生活利便施設等の都市機能の適切な立地誘導を図ります。

各拠点においては、道路等の都市基盤施設に加え、安全・安心な市街地環境を創出するためのユニバーサルデザイン化やバリアフリー化を推進するとともに、移住・住み替えの受け皿としての空き家等の利活用や、災害リスクの低減・回避により安全性を確保します。

また、都市活力の維持・向上を図るための産業基盤整備や、その他市街地における良好な市街地環境整備を進めます。

■軸形成の基本的な考え方

少子高齢化や人口減少の進行に対応したコンパクト・プラス・ネットワークの都市構造を確立し、安全・安心で利便性の高い交通環境を形成するため、ＪＲ北陸新幹線及びＪＲ信越本線の維持を図るとともに、幹線道路の整備及び維持管理を進めます。

また、市全体を網羅する交通機能を確保するため、幹線道路と生活道路のネットワーク化を推進するとともに、幹線道路においては、適切な沿道土地利用を推進します。

さらに、幹線道路と生活道路のネットワークを活かし、過度に自家用車に依存しなくても移動することができる公共交通ネットワークの形成を図ります。

1-1 都市拠点整備の基本方針

■安中市役所・安中駅周辺

安中市役所・安中駅周辺においては、市の中心的な拠点として、枢要な公共公益施設や生活利便施設等の高次都市機能の集約再配置、機能強化を重点的に進めるとともに、安中駅や、設置を推進する新駅の交通結節点としての機能の強化と公共交通の利便性向上を図り、市民をはじめ多くの来訪者が交流し賑わう都市拠点を形成します。

また、既存市街地等におけるまちのまとまりを維持・形成するために、緩やかな居住誘導を図ります。

新庁舎竣工後、跡地利用が見込まれる安中市役所については、賑わい・交流・福祉などの拠点施設やまちなか居住施設の複合施設用地、交流や防災の機能を有する広場・公共的駐車場などの用地として有効活用するなど、移転後の跡地利用について多角的な観点から検討し、市街地の再整備を推進するとともに、都市拠点としての機能向上を図ります。

安中南地区においては、地域の方々とワークショップ等を行い、地域の公共的な基盤施設の個別改善・整備を進めるなど、様々な手法を活用した「あたらしいまちづくり」を進め、良好な住環境の創出を図ります。

西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）沿道については、都市の生活

利便性の向上とまちの賑わいを保つため、商業・業務等の都市機能と居住機能の拡充・立地誘導を図ります。

旧中山道安中宿・安中城址（現安中文化センター）周辺の市街地については、歴史的建造物やまちなみを資源として活用し、周辺都市や他地区と連携して広域観光交流を促進するまちづくりを推進します。

1-2 地域拠点整備の基本方針

■松井田仲町交差点・西松井田駅周辺

松井田仲町交差点・西松井田駅周辺においては、日常生活に必要な生活サービス機能の誘導を積極的に図るとともに、松井田駅・西松井田駅は、交通結節点としての機能の強化と公共交通の利便性向上を図り、都市拠点を補完し、市域西部の中核となる地域拠点を形成します。

また、既存市街地等におけるまちのまとまりを維持・形成するために、緩やかな居住誘導を図ります。

旧中山道松井田宿周辺の市街地については、歴史的建造物やまちなみを資源として活用し、周辺都市や他地区と連携して広域観光交流を促進するまちづくりを推進します。

1-3 生活拠点整備の基本方針

■原市交差点・磯部駅周辺

原市交差点・磯部駅周辺においては、災害リスクの低減・回避により安全性を確保するとともに、日常生活に必要な生活サービス機能の誘導や公共交通の利便性の向上により、地域生活を支える生活拠点を形成します。

また、既存市街地や団地等におけるまちのまとまりを維持・形成するために、緩やかな居住誘導を図ります。

磯部駅に近接した磯部温泉の市街地においては、隣接する碓氷川の自然環境・景観を活かしつつ、温泉街としてのたたずまいを演出しながら、宿泊・滞在ができる観光交流の場としてのまちづくりを推進します。

■横川駅周辺

横川駅周辺においては、横川駅、また上信越自動車道横川SAや建設予定の道の駅等を活用した地域活性化や公共交通の利便性の向上、歴史・文化資源を活かした特徴的な市街地環境の形成など、様々な手法による生活拠点機能の創出と維持について検討します。

■安中榛名駅周辺

安中榛名駅周辺においては、高台に位置する新幹線駅のある特徴的な立地環境を有効に活かし、日常生活に必要な生活サービス機能の誘導を図るとともに、既存市街地や団地等におけるまちのまとまりを維持・形成するために緩やかな居住誘導と公共交通の利便性の向上を図り、落ち着いた生活拠点の形成を図ります。

1-4 その他市街地における基本方針

■その他市街地

都市拠点、地域拠点及び生活拠点周辺の市街地においては、生活道路の整備や狭あい区間の改良を推進するなど、良好な住環境の形成と防災性の改善・向上を図ります。

1－5 都市軸形成の基本方針

■東西幹線軸

東西幹線軸である国道18号沿道、旧中山道沿道及びJR信越本線沿線においては、道路機能の維持・向上及び鉄道機能の維持を図るとともに、市街地エリアや田園・集落エリアなど、東西幹線軸周辺のエリアの特性や状況に応じ、周辺の自然環境等にも配慮しながら生活の利便性を高める都市機能の立地誘導と良好なまちなみ景観の形成を図ります。

■西毛広域軸

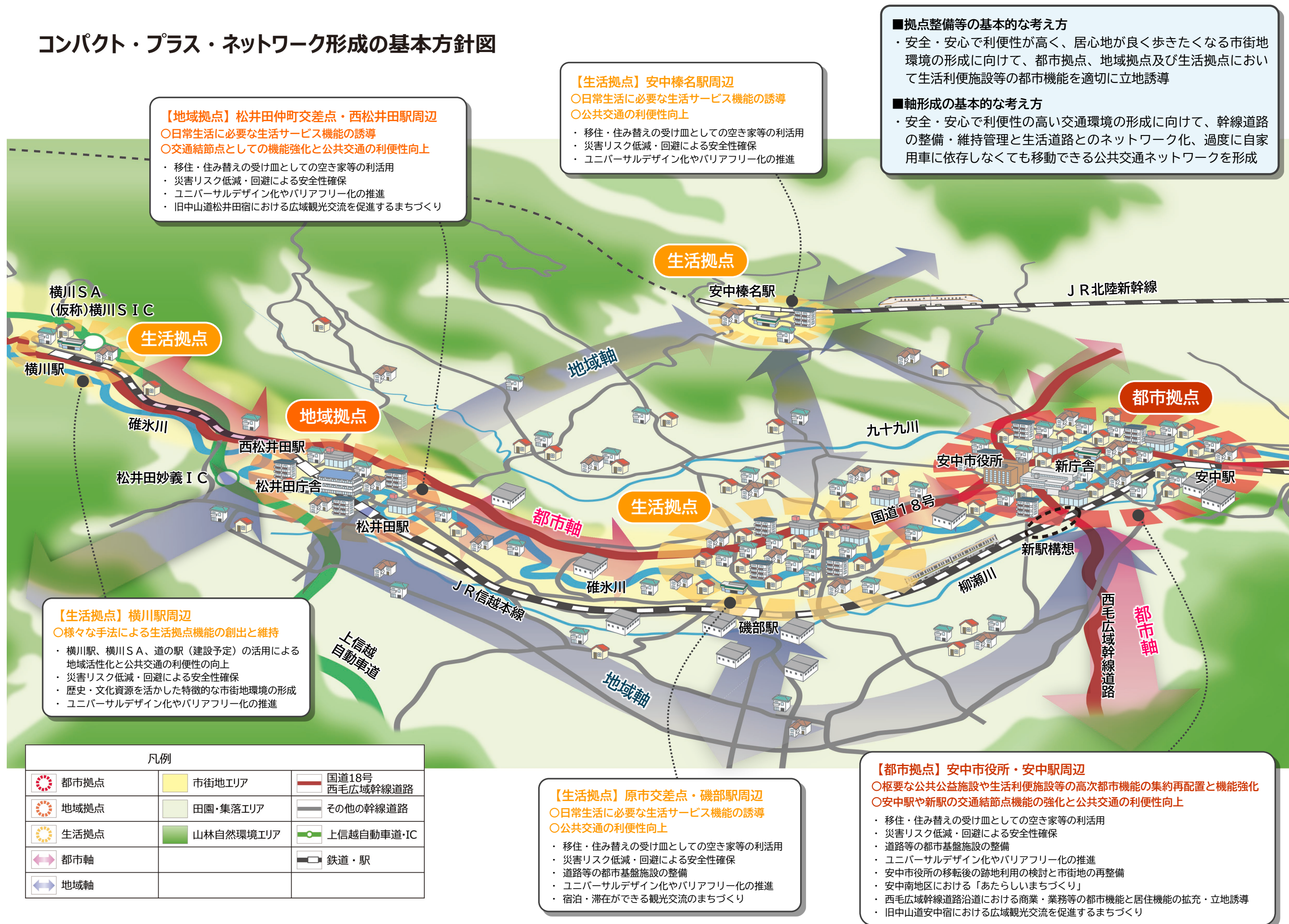
西毛広域軸である西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）においては、前橋方面と富岡方面をネットワークする幹線道路として整備を促進します。また、市街地エリアや田園・集落エリアなど、西毛広域軸周辺のエリアの特性や状況に応じ、生活の利便性を高める都市機能のほか、都市の活力を高める商業施設等の立地誘導を図るとともに、周辺の自然環境等にも配慮した、良好なまちなみ景観の形成を図ります。

1－6 地域軸形成の基本方針

■地域軸

都市軸を補完する地域軸においては、都市拠点、地域拠点及び生活拠点を相互に連携する幹線道路の整備・維持管理を図るとともに、市街地エリア、田園・集落エリア、産業振興ゾーンなど、地域軸周辺のエリアやゾーンの特性に応じ、周辺の住環境や自然環境と調和した沿道土地利用を進めます。

コンパクト・プラス・ネットワーク形成の基本方針図



(白紙)

2 土地利用の基本方針

＜基本的な考え方＞

■土地利用の基本的な考え方

本市では、良好な市街地環境の維持・創出と緑豊かな自然環境や良好な営農環境の保全を図るため、都市計画法に基づく土地利用制度の維持・指定に取り組みます。

市街地においては、用途地域等により住宅地、商業地及び工業地の土地利用の整序を適切に行いつつ、「安中市立地適正化計画」に基づく都市機能及び居住の誘導と、低・未利用地の効果的な利活用を進めます。また、地区計画等の地区レベルのきめ細かなまちづくりの推進などにより、地区の特性に応じた秩序ある土地利用の実現と良好な市街地環境の維持・創出を図ります。

市街地の外側に広がる田園や既存集落地等においては、自然環境や営農環境と調和した住環境の保全と無秩序な宅地開発の抑制を図るため、地域の特性や実状に合った特定用途制限地域等の指定に取り組みます。また、ＪＲ信越本線の新駅構想周辺など市街地の隣接地においては、自然環境や営農環境との調和を前提として、新たな土地利用の可能性について検討を進めます。

2-1 都市計画区域内の土地利用の基本方針

(1) 都市的土地利用の基本方針

①低層住宅地

田園・集落地に隣接する市街地縁辺部において既に一定の住宅の建て込みが見られる地区については、低層の住宅市街地と位置づけ、系統的な基盤整備を進めるとともに、緑豊かでゆとりのある戸建住宅地の土地利用の形成を図ります。

歴史的建造物や由緒ある寺社を含む閑静なまちなみが残されている地区については、低層で低密度の土地利用を誘導し、広域観光交流の資源となる良好な環境や景観を保全します。

②中低層住宅地

公営住宅団地周辺や幹線道路沿道などにおける中低層の集合住宅、小規模な店舗、作業所が戸建て住宅と並存し一定の建物の建て込みが見られる住宅地については、中低層住宅地と位置づけ、道路交通の利便性を活かした中密度の住宅地の土地利用を誘導します。

安中南地区においては、基盤施設の個別改善・整備など様々な手法を活用した「あたらしいまちづくり」を進め、中密度の住宅地の土地利用を誘導します。

③複合市街地

拠点地区や幹線道路沿道において、中小規模の店舗、業務施設、作業所が住宅と並存する既成市街地については、複合市街地と位置づけ、既存の宅地の有効利用・高度利用により、まちなか居住のための集合住宅や生活サービス施設の整備、機能更新を誘導します。

④拠点商業業務地

都市に枢要な公共公益施設が集中して立地し、国道18号と西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）の2つの広域交通軸が交差する安中市役所周辺については、拠

点商業業務地と位置づけ、幹線道路整備と連動した沿道の整備、公共公益施設の集約再編、跡地の有効活用、既存施設建築物の更新、共同化などにより、商業・業務機能の集積を進めるとともに、居住の促進を図ります。

都市拠点地区を通る南北方向の広域幹線である西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）とＪＲ信越本線の交差部付近においては、幹線道路の機能を生かし、周辺環境との調和や既存商業機能との融和を図ることを前提として、地域の生活利便と広域的な道路沿道サービスに供される商業・業務機能及び居住機能の計画的な立地誘導を図るとともに、ＪＲ信越本線の新駅設置を推進します。

⑤近隣商業地

旧中山道の宿場町の「板鼻宿」「安中宿」「松井田宿」、及び安中駅周辺については、近隣商業地として、旧街道の歩行空間の拡充や空き地・空き家の活用などにより、観光商業機能を含めた店舗の更新、まちなか居住のための都市型住宅への土地利用転換などを促進します。これにより、地域の生活拠点としての機能の増進・再生と、広域観光交流ゾーンの交流空間としての再整備を進めます。

西毛地域の玄関口に位置し、秋間地区の近隣生活拠点となる「安中榛名駅周辺」については、近隣商業地と位置づけ、商業サービス機能の立地を誘導します。

⑥観光商業地

宿泊施設を有する温泉街が形成され広域観光交流ゾーンである「磯部温泉街・磯部駅北口地区」については、観光商業地と位置づけ、周辺都市や他地区と連携した広域観光交流の促進に向けて、宿泊機能の増進を図ります。また、空き地・空き家を活用し、温泉街としての風情ある歩行空間の整備や、日帰りや一時滞在に対応する商業・サービス機能の拡充を進めます。

碓氷関所跡と碓氷峠鉄道文化遺産を有し、碓氷峠、坂本宿と連なる「横川駅周辺地区」については、観光商業地と位置づけ、田園集落エリア周辺の自然環境との調和を図りつつ、歴史的遺構・文化遺産を活かす広域観光交流の拠点地区として、周辺都市や他地区との連携の強化と観光商業機能の充実を図ります。

⑦沿道サービス業務地

広域交通が多く、都市の土地利用の背骨となる都市軸を形成する国道 18 号沿道については、沿道サービス業務地と位置づけ、大量通過交通を対象とした沿道サービス施設と地域生活サービスの一翼を担う商業施設の秩序ある立地と沿道環境・景観の整序を進めます。

⑧工業・流通業務地

市街地縁辺部の一団の既存大規模工場用地、工業団地とそれら既存工業と関連して隣接部に計画的に開発される産業用地については、工業・流通業務地と位置づけ、既存工業機能の増進と活力ある産業機能の誘導を図ります。

田園・集落エリアの広域自動車交通の利便性の高い幹線道路沿道で、周辺農業生産環境との調和を図りつつ開発整備される一団の産業用地については、工業・流通業務地と位置づけ、自動車交通利便性を利用して、工業生産・物流・流通業務機能の立地を誘導します。

(2) 自然的土地利用の基本方針

①新駅構想周辺開発検討地

J R 信越本線の安中駅～磯部駅間において推進中の新駅設置を踏まえ、本市のコンパクト・プラス・ネットワークを実現し、地域の活性化と生活利便性の向上を図る新たな開発について検討を進めます。

開発検討にあたっては、周辺の自然環境や営農環境に配慮するとともに、用途地域や特定用途制限地域等の土地利用制度の活用による適切な土地利用の誘導と道路等都市基盤の整備を一体的に進めます。

②沿道環境形成地

広域交通が多く、都市の土地利用の背骨となる都市軸を形成する西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）沿道については、沿道環境形成地と位置づけ、沿道及び沿道周辺の土地利用や自然環境・営農環境等の現状を踏まえつつ、特定用途制限地域等の土地利用制度の活用により、住宅・店舗等の誘導や住環境の利便性・快適性の向上、自然環境や営農環境の保全等、秩序ある土地利用を推進します。

③田園・集落地

田園・集落エリアの碓氷川・九十九川・柳瀬川の中流域沿岸の既存集落地と介在する農地については、特定用途制限地域等の土地利用制度の活用により、無秩序な宅地利用を抑制し、農業生産環境、集落の生活環境の保全、改善を図ります。

また、磯部駅南方の県道宇田磯部停車場線等の周辺一帯、磯部駅南東の県道安中富岡線周辺一帯、西松井田駅南側周辺一帯などの産業振興ゾーンにおいては、特定用途制限地域等の土地利用制度の活用により無秩序な宅地利用を抑制しつつ、周辺の自然環境や営農環境との調和を前提とした工業系開発について検討し、協議・調整が整い次第、秩序ある土地利用を進めます。

河川上流部の既存集落地については、市街地と拠点地区との連絡機能を維持・強化して地域コミュニティの維持・活性化を図るとともに、これまで市内で生産されていなかった新たな農作物に対する支援等、農林業振興施策による山林・農地などの保全管理を促進し、集落環境の荒廃の防止を図ります。

④自然環境保全・活用地

田園集落エリアの丘陵斜面、河岸段丘面に残され、良好な景観を形成している河川沿岸、丘陵斜面の斜面緑地については、特定用途制限地域等の土地利用制度の活用により、自然環境の保全・活用を図ります。

広域の林間レクリエーションの場であるゴルフ場、文化の体験学習の場である「学習の森周辺」、「後閑城址公園」については、周辺山林を含めた環境の保全を図るとともに、アクセス機能の拡充などにより、利用の促進とレクリエーション機能・学習機能の増進を図ります。

2-2 都市計画区域外の土地利用の基本方針

①田園・集落地

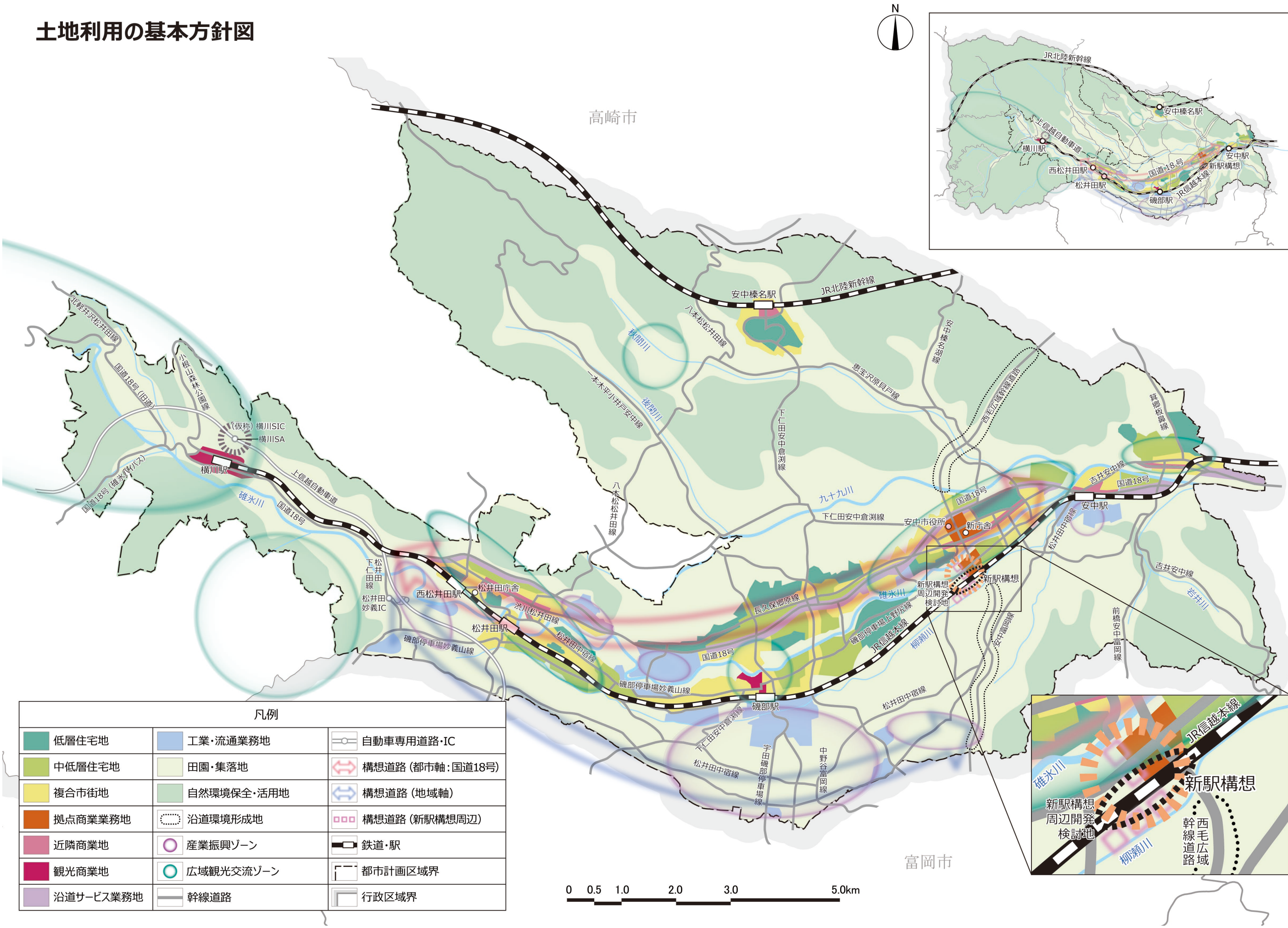
九十九川の上～中流域や増田川流域の農地や既存集落地については、開発・都市的土地利用を制限し、これまで市内で生産されていなかった新たな農作物に対する支援等の農林業振興施策により、山林・農地などの保全管理の促進と集落環境の荒廃の防止を図ります。

②自然環境保全・活用地

上信越高原国立公園・妙義荒船佐久高原国定公園内の山林や、多くの国有林・保安林が指定されている山林自然環境エリアの山林については、自然公園法・森林法により、開発・都市的土地利用を制限し、その土地利用・環境を保全します。

広域の林間レクリエーションの場であるゴルフ場、森林環境・文化の体験学習の場である「群馬県野鳥の森・小根山森林公園」については、周辺山林を含めた環境の保全を図るとともに、アクセス機能の拡充などにより、利用の促進とレクリエーション機能・学習機能の増進を図ります。

土地利用の基本方針図



(白紙)

3 都市交通の基本方針

<基本的な考え方>

■都市交通の基本的な考え方

本市では、道路や鉄道などの既存の交通基盤を有効に活用しながら、過度に自家用車に依存しなくても移動できる都市交通体系を整備します。

誰もが安全・安心・快適に利用できる持続可能な公共交通体系を創出するため、「安中市地域公共交通計画」に基づき、鉄道・路線バス・タクシーなどの公共交通サービスとカーシェア、ライドシェアなどの有機的な連携を図るとともに、利用環境の向上を図ります。また、MaaS など、将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入を進めます。

生活や交流など、様々な都市活動を支える道路については、道路の段階構成に応じた交通機能確保のほか、産業振興、防災対策、快適な生活空間の創出など、道路の多面的な機能が発揮されるよう計画的な整備を図るとともに、適切な維持管理による施設の長寿命化を推進します。

都市計画道路については、道路の必要性及び妥当性を再検証し、必要に応じて都市計画を見直すなど持続可能なまちづくりの推進を図ります。

3-1 公共交通体系の基本方針

(1) 鉄道

① J R 信越本線の利便性・快適性の向上と交通結節機能の強化

J R 信越本線の市内各駅の駅舎など駅施設の改修整備、ユニバーサルデザイン化やバリアフリー化を促進するとともに、駅周辺の交通広場、公共的駐車場等の交通結節機能を持つ施設整備の推進など、鉄道利用の利便性・快適性の向上により鉄道利用を促進します。

安中駅～磯部駅間においては、西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）の整備及びまちづくりに併せて新駅設置を推進し、本市の拠点駅として重点的に交通結節機能の確保と都市拠点地区の市街地や枢要な公共公益施設との連絡強化を図ります。

新駅設置を踏まえ、安中駅については地域の生活を支える交通拠点としての機能を維持します。

磯部駅や横川駅については、それぞれの地域の顔づくりを念頭に、駅施設や周辺の広場などの改修整備にあたっては、温泉街や鉄道文化遺産と一体となった景観形成や施設整備を図ります。

② 交通需要に応じた鉄道運行、旅客輸送の充実

市民の広域的な通勤通学などの交通需要に的確に応えるよう、J R 信越本線・北陸新幹線について、必要な運行形態や輸送力の確保を要請し、市民の鉄道利用の維持促進に努めます。

(2) 路線バス

① 交通需要に応じたバス運行の充実とネットワーク化

路線バスについては、鉄道駅周辺の道路整備等と連動して、鉄道駅間を連絡する東西・南北方向のネットワークの再構築を図るとともに、鉄道との接続を考慮した運行ダイヤの見直し等

により総合的に公共交通の利便性を高め、利用を増進します。

また、安中駅～磯部駅間において推進中の新駅設置を踏まえ、本市と富岡市の都市間を結ぶ新たな公共交通施策を展開します。

デマンド対応型交通の需要把握を行い、地域の特性に応じた公共交通サービスを提供します。

②路線バス交通の利便性・快適性の向上とユニバーサルデザインの導入

路線バス等の路線が設定された道路については、歩道整備、停留所・ターミナル施設及びバスなどの車両のユニバーサルデザインの考え方に基づく機能拡充整備、改修・改装により、バス交通利用の快適化を図ります。

(3) タクシー

①タクシーの利便性の向上

路線バス等の他の公共交通との共存、利用サービスの多様化に対応するため、ユニバーサルデザインタクシーの導入などの促進により利便性向上を図ります。

(4) 新たな公共交通施策

①新たな公共交通施策の導入推進

鉄道や路線バス等の公共交通の利便性が低い地域においては、地域特性や公共交通に対する利用者の需要動向などを考慮した上で、AI デマンド交通などの柔軟な公共交通サービスの提供を推進します。

I C T等を活用した公共交通の利用環境の向上のほか、MaaSや自動運転など、新技術を活用した新たな公共交通施策の導入を促進します。

過度に自家用車に依存せずに移動するなど、市民の自発的な意識転換を促すモビリティ・マネジメントを推進します。

3-2 道路交通体系の基本方針

(1) 高規格幹線道路

①上信越自動車道の維持管理とスマート I C の設置促進

高規格幹線道路である上信越自動車道の適正な維持管理を促進します。また、道路の利便性向上と地域生活・地域経済の活性化を推進するため、横川 S Aにおけるスマート I C の設置について関係機関との協議を進めます。

(2) 主要幹線道路

①国道 18 号の改良整備

本市を東西に貫き、県内外の広域の都市間を連絡する主要幹線道路である国道 18 号について、交通の円滑化、渋滞の解消、大量通過交通による地域環境への影響の軽減を図るため、拡幅整備、交差点改良等を促進します。

②西毛広域幹線道路の整備

本市を南北に貫き、西毛広域都市圏の都市間を連絡する主要幹線道路である西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）の整備を促進します。

なお、道路整備に伴う地域の分断を防止するため、ハード・ソフト両面からの対応方策を推

進します。

(3) 幹線道路

①南北方向の幹線道路の整備と機能の拡充

地域軸を形成する南北方向の県道等の主要道路については、路線バスなどの公共交通の運行の円滑化、効率の向上や災害時の避難・救援の経路確保に配慮して、狭あい区間の拡幅や交差点改良など道路の拡充を促進します。

②東西方向の幹線道路の整備と機能の拡充

国道18号の交通混雑・渋滞の緩和を図るとともに、広域観光交流のルートである旧中山道への自動車交通負荷の軽減と地域産業交通の円滑化を図るため、3・5・3下の尻茶屋町線の一部や碓氷川右岸を東西に連絡する幹線道路の整備を促進します。

柳瀬川右岸の丘陵上部の田園・集落エリアについては、産業振興ゾーンと上信越自動車道松井田妙義インターチェンジ、西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）との間を連絡し産業交通の広域利便性を向上する東西方向の幹線道路の整備を推進します。

国道18号と西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）のネットワーク構築、またJR信越本線以南の産業振興ゾーン間の連携促進を図るため、市域南部における新たな幹線道路整備について検討します。

③旧中山道の快適性・安全性の向上

旧中山道坂本宿の歴史的まちなみの面影を今に残し、沿道に伝統的建造物や歴史遺構がある国道18号（旧道）については、歴史資源を活かした観光交流を促進するルートとして、歩行空間の快適性や安全性を高める整備・改良を促進します。

(4) 補助幹線道路

①補助幹線道路の改良整備

各地域、地区に集散する交通を、幹線道路網に連絡する地区レベルの幹線道路を系統的に配置し、交通の円滑化と交通安全性を向上させる交差点改良、歩行空間の改修を進めます。特に、通学路をはじめ、鉄道駅や主要公共施設周辺の道路については、ユニバーサルデザイン化のほか、交通安全施設の整備や歩道のバリアフリー化、歩行空間の明瞭化などを推進します。

②旧中山道の快適性・安全性の向上

旧中山道板鼻宿、安中宿及び松井田宿の歴史的まちなみの面影を今に残し、沿道に伝統的建造物や歴史遺構、杉並木等がある県道等については、歴史資源を活かした観光交流を促進するルートとして、歩行空間の快適性や安全性を高める整備・改良を促進します。

③新駅設置の推進に伴う新たな補助幹線道路の整備

JR信越本線の新駅設置の推進にあわせて、新駅周辺に発生集中する交通を適切に処理するため、新たな補助幹線道路の整備を検討します。

3-3 その他の交通施設の基本方針

(1) 駅前広場

①駅前広場の維持及び整備

J R 信越本線の安中駅等における駅前広場の機能維持を図るとともに、安中駅～磯部駅間の新駅設置の推進に合わせて交通結節機能の確保を図るため、駅前広場の整備を検討します。

(2) 自転車・歩行者空間

①歩行者道及び自転車道の整備と維持管理、ネットワーク化

都市拠点、地域拠点及び生活拠点や、学校など主要な公共公益施設の周辺、広域観光交流ゾーン沿道については、歩道の重点的整備を図るとともに、ユニバーサルデザインの導入や段差解消等のバリアフリー化を推進し、歩行空間の安全性・快適性の向上を図ります。

自然に親しめ、環境にやさしい交通手段である徒歩や自転車利用を促進するため、碓氷川・九十九川の沿岸道路や、広域観光交流のルートとなる幹線道路については、沿道的环境整備、景観の保全と併せて、自転車・歩行者道、自転車専用レーン、自転車専用道路の整備を進め、歩行・自転車交通のネットワーク化を図ります。

[illegible]

(白紙)

4 都市環境の基本方針

＜基本的な考え方＞

■都市環境の基本的な考え方

本市では、妙義山や崇台山、碓氷湖などの湖、碓氷川や九十九川など、豊かな水・緑の自然の保全と有効活用を図り、自然と調和・共生した都市環境の維持と創出を図ります。

市民や地域住民の憩いの場・交流の場となる公園については、機能・役割に応じた計画的な整備を図るとともに、適切な維持管理による施設の長寿命化を推進します。

また、安全・安心な生活環境の創出を図るため、空き家の発生予防や利活用等の対策、また環境施設の整備・充実を図ります。

市民・事業者・行政の協働によって、過度に自家用車に依存しないで生活できる都市づくりに取り組むほか、公共施設等の緑化を図ることによって、二酸化炭素等温室効果ガスの削減を図り、地球にやさしい脱炭素の都市の形成を推進します。

4-1 水・緑の環境整備とネットワーク化の基本方針

(1) 安中市の骨格をなす特徴的な自然環境・農業環境

①山林自然環境、河川水環境の保全

河川上流部の自然公園区域の山林、国有林・保安林については、自然公園法・森林法に基づき、開発・都市的土地利用を制限し、環境・土地利用を保全します。

碓氷川・九十九川・柳瀬川とその支流河川の水環境については、水源地の山林の保全管理による水源かん養、河川敷の維持管理、公共下水道整備や合併処理浄化槽の設置による汚水の流入抑制などにより、その環境、水質・水量の保全を図ります。

②広域観光交流ゾーン的良好で特色ある自然環境の保全、整序

碓氷関所跡や坂本宿の歴史的まちなみの背景であり、広域観光交流ゾーンを形成している緑豊かな自然環境については、散策ルートや景色を楽しめる空間整備などに活用するとともに、山林の維持管理を促進して、良好で特色ある環境・景観の保全、整序を進めます。

国の指定重要文化財である碓氷第三橋梁（めがね橋）や旧丸山発電所をはじめとする、碓氷峠周辺に残る鉄道遺構の世界遺産への登録を目指すとともに、鉄道とともに歩んできた鉄道遺構周辺のまちなみはバッファゾーンとしての指定を検討します。

磯部温泉街に隣接する碓氷川の河川敷や沿岸の斜面の緑地については、緑地保全地区などの地域制緑地、地区計画などにより、温泉街と一体となった風情ある景観、水に親しむことのできる環境の保全、整序を図ります。

③自然環境や農業生産環境の体験・学習の場としての活用・整備

「群馬県野鳥の森 小根山森林公園」「学習の森」「観梅公園」「後閑城址公園」などの地域の山林自然環境・農業生産環境と一体となった公園緑地施設については、アクセス道路の整備などにより、体験学習の場としての施設機能の拡充を図るとともに、学習の場を周辺の山林や農地へ広げて、その活用と土地の管理を促進します。

④市街地近傍の身近な自然環境の保全

市街地近傍にある一団の優良農地を含む田園・集落地の緑豊かな自然環境については、特定用途制限地域の指定などにより保全を図ります。

(2) 都市公園・緑地等

①生活に身近な公園・緑地

市街地周辺部において緑豊かで美しい景観を構成している河岸段丘の斜面の緑地、田園・集落地の里山の緑地については、緑地保全地区などの地域制緑地の指定を検討し、その環境・景観の保全を図ります。

地域の公園・緑地の利用需要に即して、施設間の連携、役割分担と施設の老朽化を考慮しつつ、「西毛総合運動公園」「安中市スポーツセンター」「あんなかスマイルパーク」「坂本スポーツ広場」をはじめ、公園施設・スポーツ施設・遊具等の効果的な機能更新整備、施設長寿命化による効率的な施設維持管理を進めます。

地域の自然環境や歴史文化を体験・学習する拠点となっている「群馬県野鳥の森・小根山森林公園」「後閑城址公園」「学習の森」「築瀬二子塚古墳」については、その施設・環境・文化財を保全・維持管理するとともに、周辺自然環境の保全・活用の促進やアクセス道路の整備による機能の拡充を図り、利用を増進します。

②その他の公園・緑地等

都市の基幹公園である西毛総合運動公園の維持管理と陸上競技場施設の更新を進めます。

公園・緑地・広場の整備、施設の機能更新にあたっては、災害時の避難場所としての機能を持つ整備を推進します。

指定避難場所や救援活動のためのヘリポート適地への距離が遠く、災害時の避難などの経路確保が困難な地域については、低未利用地の活用による防災機能を有する多目的な公園・緑地・広場の整備を検討します。

広域観光交流ゾーンの安中城址周辺、旧中山道沿道地区、磯部温泉周辺地区などについては、観光交流の場となり、また、都市居住に潤いをもたらすポケットパークや広場の整備を推進します。

碓氷関所跡、碓氷峠鉄道文化遺産などの遺構、歴史的まちなみ、妙義山の眺望などの豊富な観光交流資源を有する臼井・坂本地区の広域観光交流ゾーンについては、観光ルートに沿って、遺産・遺構、環境・景観を保全・展示し、広域観光客と地域の環境・コミュニティの交流の場となる公園・緑地・広場の配置整備を検討推進します。

地域の農業・農村環境を活用した広域観光拠点である「秋間梅林・観梅公園」については、その環境の維持管理の促進や周辺道路の拡充を図り、利用の快適化と利用増進を図ります。また、群馬フラワーハイランドやアイリスの丘など、花いっぱいのまちづくりを推進し、市民や観光客等の交流の場等として活用します。

「すみれヶ丘霊園」及び「すみれヶ丘聖苑」の適正な維持管理に努めます。

(3) 河川・水辺空間

①河川の改修整備による治水対策の推進

水源地の河川である碓氷川及びその支流河川については、治水対策としての河川改修整備と、治水機能を保つ維持管理を促進します。

市街地内の小河川や排水路の狭あい部の改修整備を推進し、大雨時における浸水災害を防止します。

②生活に身近な河川等の親水空間としての利活用

市街地に隣接する碓氷川・九十九川については、河川の排水・治水機能との調整を図りつつ、

広場・歩行空間・自転車通行空間などの空間の創出を図るなど、生活に身近な親水空間としての活用を図ります。

(4) 水と緑のネットワーク

①生活に身近なうるおいのある水・緑のネットワークの形成

生活に身近な河川や公園・緑地と点在する歴史・文化資源を取り込んだ、うるおいのある水と緑のネットワークの形成を推進します。

4-2 良好な住環境創出の基本方針

(1) 空き家対策

①空き家の適正管理と利活用

空き家については、適正な管理が行われないことで防犯・防災上の危険性が増加し、周辺的生活環境への悪影響や資産価値の低下につながることから、「安中市空き家等対策計画」に基づき、管理不全な空き家の発生予防と空き家の適切な管理に取り組むとともに、民間団体などとの連携による空き家の利活用を促進します。

(2) 公営住宅の維持管理

①公営住宅の適正な維持管理・長寿命化

「安中市市営住宅等長寿命化計画」に基づき、住棟・住戸の適正な維持管理に努めるとともに、建替えを要する住棟・住戸については、生活利便性の高い拠点地区市街地への団地の集約再編、住棟・住戸の移転建替えを推進します。

用途廃止された団地や、移転建替えされた住宅地においては、地域の活性化や利便性を高める用地となり得るか検討し活用します。

(3) 安全・快適・衛生的な住環境の創出

①都市緑化の推進

道路整備や公共公益施設の整備、改修等に合わせた緑化を推進するとともに、住宅や工場等の新たな宅地開発にあたっては、地区計画、建築協定、緑化協定の活用や「地域開発事業指導要綱」の運用等により、既存緑地の保全や緑化を促進します。

②廃棄物処理施設の適正な維持管理

「碓氷川クリーンセンター」のごみ処理施設・し尿処理施設については、適正処理のための性能水準を維持する改良整備、長寿命化、維持管理を推進します。

③ごみ処理や都市美化の促進、廃棄物等の不法投棄対策

ゴミステーションの適正な配置を誘導するとともに、一般ごみの収集の体制・ルールを周知・徹底し、違法ごみの放置などによる環境悪化を防止します。

「道路里親制度」など、市民参加により地域の道路や公園・緑地などの公共施設の管理、美化を行う制度の確立と適正な運用を図るとともに、地域の自治組織や各種団体を中心に、身近な環境の管理、美化・浄化を進めます。

空き地や耕作放棄地のパトロールの促進や、住宅地に近接する公害発生の恐れのある工場・事業所の土地利用の適正管理を促進し、廃棄物の不法投棄や公害発生を防止します。

4-3 環境との調和・共生の基本方針

(1) 資源循環型社会の形成

①環境に配慮した資源循環型都市の形成

森林などの豊かな緑を適切に保全するとともに、太陽光やバイオマス等の新エネルギーの活用を促進します。

廃棄物の発生を抑制するとともに、廃棄物の再使用・再生利用を図る 3R (Reduce、Reuse、Recycle) の取組を促進します。

健康で快適な住まいの確保に寄与する住宅・建築物の省エネ性能等の向上を図るため、省エネルギー基準への適合を促進するとともに、ZEH の普及を支援します。

公共施設などにおいては、ESCO 事業の活用による省エネを進めるとともに、更新・改修時には再生・蓄エネルギー設備を導入した ZEB 化を推進します。

(2) 脱炭素化の促進

①脱炭素型都市の形成

公共交通をはじめとする移動環境の向上と利用促進により、過度に自家用車に依存せず移動することができる、環境負荷の少ない脱炭素型都市の形成を図ります。

4-4 上下水道整備等の基本方針

(1) 上水道整備の方針

①浄水施設等の適正な維持管理

上水道水量の安定と水質の安全性を確保するため、浄水施設整備、老朽管の更新を含めた配水管網の長寿命化や更新など適正な維持管理を推進します。

震災時にも水を供給するライフラインを確保するため、浄水施設や配水管の耐震化を進めます。

②新たな水需要への対応

産業用地整備、企業立地などによる新たな水需要に対応して用水を供給し得るよう、水源の確保を図るとともに、必要に応じて送配水施設の整備・拡充を進めます。

(2) 下水道整備の方針

①公共下水道事業の推進

利根川上流流域関連公共下水道の事業認可区域における事業を推進するとともに下水道に対する市民の理解を深めて、整備事業済区域における下水道加入による水洗化を促進して、下水道整備事業の効果を高めます。また、布設された下水道管渠の老朽化などに対応する下水道施設の維持管理を推進します。

②多様な汚水処理方策の推進

公共下水道計画区域外においては、地域の実情を踏まえつつ、汚水集中処理や合併処理浄化槽の設置支援に取り組みます。

[illegible]

(白紙)

5 都市防災の基本方針

＜基本的な考え方＞

■都市防災の基本的な考え方

本市では、かけがえのない市民の生命と財産を守るため、防災と減災の観点から災害に強い都市づくりを進めます。そのため、「安中市地域防災計画」との連携により都市の防災性を高めるとともに、「安中市国土強靱化地域計画」との連携により、起きてはならない最悪の事態を想定した減災対策を進めます。

また、大規模自然災害により甚大な被害が発生した場合において、被災直後から早期に復興まちづくりを進められるよう、防災・減災対策と併せて、事前に被災後の復興まちづくりを考えながら準備しておく「復興事前準備」の取組を推進します。

5-1 防災施設整備等の基本方針

(1) 地震に対する備え

①市街地やインフラ等の耐震化の促進

市街地の建築物の耐震化、不燃化を促進し、震災時の倒壊・延焼を防止します。

建築物の密度が高く、出火の危険性の高い施設が多い拠点市街地では、防火地域・準防火地域の指定を検討し、市街地の耐震・耐火性能の向上を図ります。

災害時に避難・救援の主な経路となる路線の道路・橋梁の耐震化、長寿命化と適正維持管理を推進し、ブロック塀の生け垣化などの沿道の敷地・建築物の構造・形態の誘導により、災害時の経路の確保を図ります。

災害後の早期復旧・復興を図るため、上水道の配水池・配水管網や、公共下水道管渠・浄化センターなどのライフラインの耐震診断及び耐震化を推進します。

②防災拠点の維持と機能拡充

「安中市地域防災計画」で避難場所、ヘリポート適地と指定された公共公益施設、公園・緑地・広場については、防災機能の整備を進めるとともに、周辺の道路やライフラインの耐震化を重点的に推進します。

防災拠点や広域避難地等をつなぐ緊急輸送路については、災害時において、迅速かつ円滑な救命・救急・復旧活動ができるよう災害に強い道路空間の確保を図ります。

③身近な避難場所の確保

指定避難場所や救援活動のためのヘリポート適地への距離が遠く、災害時の避難などの経路確保が困難な地域については、自主防災組織の活動計画に沿って、身近な地域の既存公共公益施設や低未利用地を活用して、一時的な避難場所となる防災機能を有する多目的な公園・緑地・広場の整備を検討します。

④広域避難者の受入れ

首都直下型地震等、発生が予想されている大規模災害時において、県境を越えた広域避難者の受入れに迅速に対応するため、受入れ体制の整備を進めます。

(2) 風水害・雪害に対する備え

①砂防・治山等対策の推進

山間部では、土砂災害や地滑りなどを防止するための砂防・治山対策を推進します。

災害防止と環境保全を図るため、土砂等による盛土等に対して関係法令に基づく適正な指導を行います。

②治水対策の推進

台風や集中豪雨などに起因する洪水被害や浸水被害の防止・軽減を図るため、「利根川水系碓氷川圏域河川整備計画」に基づき、浸水想定区域を抱える碓氷川等の改修・維持管理を促進します。

また、気候変動の影響による水災害の激甚化・頻発化等を踏まえ、幅広い関係者が流域全体で行う流域治水の取組を進めます。碓氷川圏域に位置する本市においては、「利根川・江戸川流域治水プロジェクト（烏川・神流川区間）」に基づき、碓氷川及び九十九川の堤防整備や、上流部に設置されているダムの事前放流などについて、国・県・関係市と連携しながら取り組みます。

加えて、急激な降雨による雨水の表層流出の防止を図るため、森林や農地の保全等に努めるとともに、防災・減災をはじめとした多様な機能を備えたグリーンインフラの活用や宅地における雨水浸透施設の整備を促進します。

③雪害対策の推進

大雪時に安全な道路ネットワークを確保するため、関係機関や民間事業者と連携しながら、除雪体制の確保に努めていきます。

除雪機械の計画的な更新等により、雪に強い道路整備を推進し、冬期の円滑な道路交通を確保します。

④避難場所と避難経路の確保

「安中市地域防災計画」において避難場所、ヘリポート適地と指定された公共公益施設、公園・緑地・広場については、防災機能の整備を進めるとともに、周辺の道路やライフラインの耐震化を重点的に推進し、災害に備えます。

指定避難場所や救援活動のためのヘリポート適地への距離が遠く、災害時の避難などの経路確保が困難な地域については、自主防災組織の活動計画に沿って、身近な地域の既存公共公益施設や低未利用地を活用して、一時的な避難場所となる防災機能を有する多目的な公園・緑地・広場の整備を検討します。

(3) 火災に対する備え

①市街地の耐火性能の向上

市街地の建築物の耐震化、不燃化を促進し、震災時の倒壊・延焼を防止します。

道路等都市基盤が不足し、木造住宅が密集して立地している住宅地などにおいては、火災による住宅地の延焼拡大を防止するため、地域の実情を勘案しながら、道路・公園等の都市基盤整備や防火地域・準防火地域の指定などにより、市街地の耐火性能の向上を図ります。

②消防水利の拡充整備

消防水利の拡充整備により、災害救援や消火活動の円滑化を図ります。

5-2 減災・防災意識啓発に関する基本方針

(1) 減災・防災意識の啓発

①地域における防災意識の啓発と防災機能の拡充

平時から市民一人ひとりが災害に対する危機意識を持ち、災害直後から様々な活動が円滑・迅速に行えるよう、地域における自主防災組織を確立し、ハザードマップなどによる防災情報の共有と身近なコミュニティの圏域における避難・救援の活動計画を立案し、計画に沿った地域の防災機能の拡充を図ります。

工場等については、耐震性、緑地・オープンスペースの確保を促進するとともに、大規模災害に伴う生産停止などの影響の軽減を図るため、事業継続計画の策定などの取組を促進します。

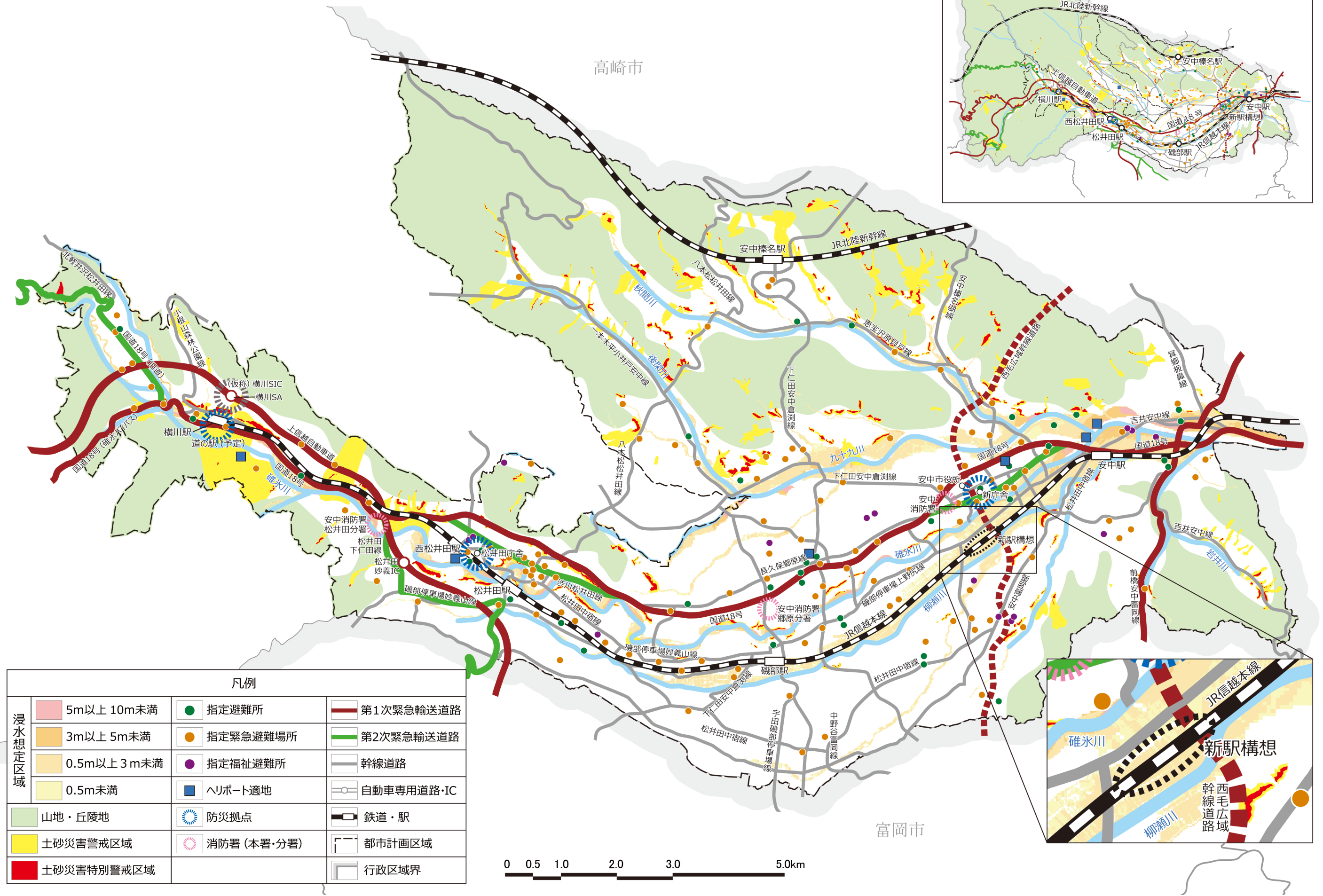
(2) 復興事前準備の取組

①復興事前準備の取組推進

発生が予想される大規模災害に対し、防災・減災対策と併せて、平時から災害が発生した際のことを想定し、どのような被害が発生しても対応できるよう、復興に資するソフト的対策を事前に準備する「復興事前準備」の取組を推進します。

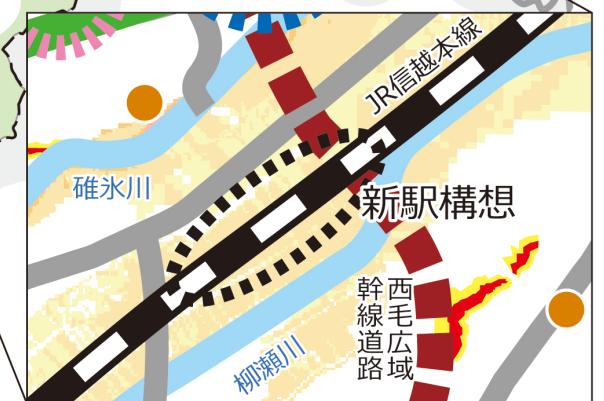
また、防災訓練等の日常的な取組を通じて、在宅避難や分散避難などの多様な避難方法の周知を図るとともに、指定避難所におけるスペースの確保など、避難所の在り方について検討します。

都市防災の基本方針図



凡例			
浸水想定区域	5m以上 10m未満	指定避難所	第1次緊急輸送道路
	3m以上 5m未満	指定緊急避難場所	第2次緊急輸送道路
	0.5m以上 3m未満	指定福祉避難所	幹線道路
	0.5m未満	ヘリポート適地	自動車専用道路・IC
	山地・丘陵地	防災拠点	鉄道・駅
	土砂災害警戒区域	消防署（本署・分署）	都市計画区域
	土砂災害特別警戒区域		行政区境界

0 0.5 1.0 2.0 3.0 5.0km



(白紙)

6 都市景観の基本方針

＜基本的な考え方＞

■都市景観の基本的な考え方

妙義山をはじめとした森林・山林景観、碓氷川などの河川・水辺景観、旧中山道沿道や旧碓氷峠鉄道施設などに残る歴史景観、秋間梅林を含めた農地・集落地景観、県内初の景観重要樹木である崇台山の大桐など、特徴的な景観を数多く有する本市では、「安中市景観計画」に基づき、本市の魅力を最大限にアピールするとともに、市民生活の豊かさや、市民・観光客等による賑わいを演出するため、総合的な景観保全・景観形成の取組を推進します。

土地利用の区分に応じた景観保全・景観形成を図るとともに、景観重点区域の指定や、景観重要建造物、景観重要樹木、景観重要公共施設の指定に向けた取組を継続的に進めます。

6-1 まちなみ・沿道景観形成の基本方針

(1) まちなみ景観の形成方針

①住宅地

住宅地においては、周辺からの景観を損なわないよう調和のとれた景観まちづくりを進めます。

また、管理されていない空き家や、空き店舗は今後の活用方法を検討し、にぎわいと活気のある景観の創出を図ります。

住宅地内で増加している太陽光発電設備については周囲のまちなみに配慮したつくりとし、周辺住宅地への影響や圧迫感を低減します。

②商業地

商業地においては、沿道建築物の形態意匠を工夫し、周辺景観と一体的でにぎわいや風情・風格を感じる景観形成を進めます。

市役所周辺は、西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）の開通に伴い、本市の中心拠点にふさわしい景観となるよう、風格ある一体的な景観形成を図ります。

碓氷川沿いに開けた磯部温泉では、温泉街の情緒や雰囲気を楽しめる景観が広がっています。ここでは、温泉地という個性を活かした風情ある景観形成を検討します。

③工業地

工業地では、建築物などの色彩や敷地内緑化など、すでに景観に配慮された工場については引き続きその取組を維持します。大規模工場では、周辺の景観に対する圧迫感や威圧感を軽減し、周辺景観との調和を図るための景観まちづくりを進めます。

(2) 沿道景観の形成方針

①国道18号沿道

国道18号沿道については、住宅地地区や商業地地区などの景観形成方針に加えて、主要道路沿道として、それぞれの場所に合わせた周辺景観や眺望への配慮を行うための景観まちづくりを進めます。

②上信越自動車道沿道

上信越自動車道沿道地区においては、農地・集落地や森林・山林などの景観形成方針に加えて、高速道路からの眺望や周辺景観への配慮を行うための景観まちづくりを進めます。

③西毛広域幹線道路沿道

本市を南北方向に貫く広域交通軸である西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）の沿道は、拠点商業業務地、複合市街地、沿道環境形成地など、都市的・自然的土地利用の区分に応じて、都市機能及び居住機能を誘導するまちづくりとの調和、既存集落地や田園風景との調和、丘陵部の自然との調和に配慮した景観まちづくりを進めます。

新庁舎竣工後、跡地利用が見込まれる安中市役所周辺においては、今後の土地利用計画を踏まえつつ、周辺のまちなみ景観との調和に配慮した景観まちづくりを進めます。

また、新庁舎周辺においては、都市拠点に位置する新たな公共施設としての風格を創出しつつ、旧中山道安中宿のまちなみ景観との調和や、旧安中高校の面影と文教のまちの歴史・記憶を継承する景観まちづくりを進めます。

④旧中山道沿道

旧中山道は本市の重要な景観資源であり、その沿道では、商業地や農地・集落地などの景観形成方針に加えて、歴史的景観を継承する地区として趣のある建築物などを守りながら周辺景観や眺望への配慮を行う景観まちづくりを進めます。

6-2 自然・歴史的景観形成の基本方針

（１）農地・集落地における景観形成

農地・集落地では、営農環境維持や農業施設の維持・管理を通じて農地景観の形成を進めます。

（２）森林・山林における景観形成

本市では、上毛三山の一つである妙義山をはじめ、碓氷峠や霧積山地、石尊山などの山に囲まれ、平地からの標高差も 1,000m を超えるなど、変化に富んだ地形が形成されています。また、上信越高原国立公園と妙義荒船佐久高原国定公園の 2 つの自然公園を有し、自然豊かで特徴的な地形が織りなす景観が形成されています。

これらの眺望や、良好な森林景観を保全していくため、自然公園法などと併せて周辺景観の配慮を行うなどの景観まちづくりを検討していきます。

（３）河川・水辺における景観形成

河川や湖などは自然豊かなオープンスペースの軸として重要な景観資源であり、環境美化や川沿いの緑地の保全に努め、美しい水辺景観を維持します。また、周囲の山並みなどへの良好な眺望景観の保全を図ります。

6-3 眺望景観形成の基本方針

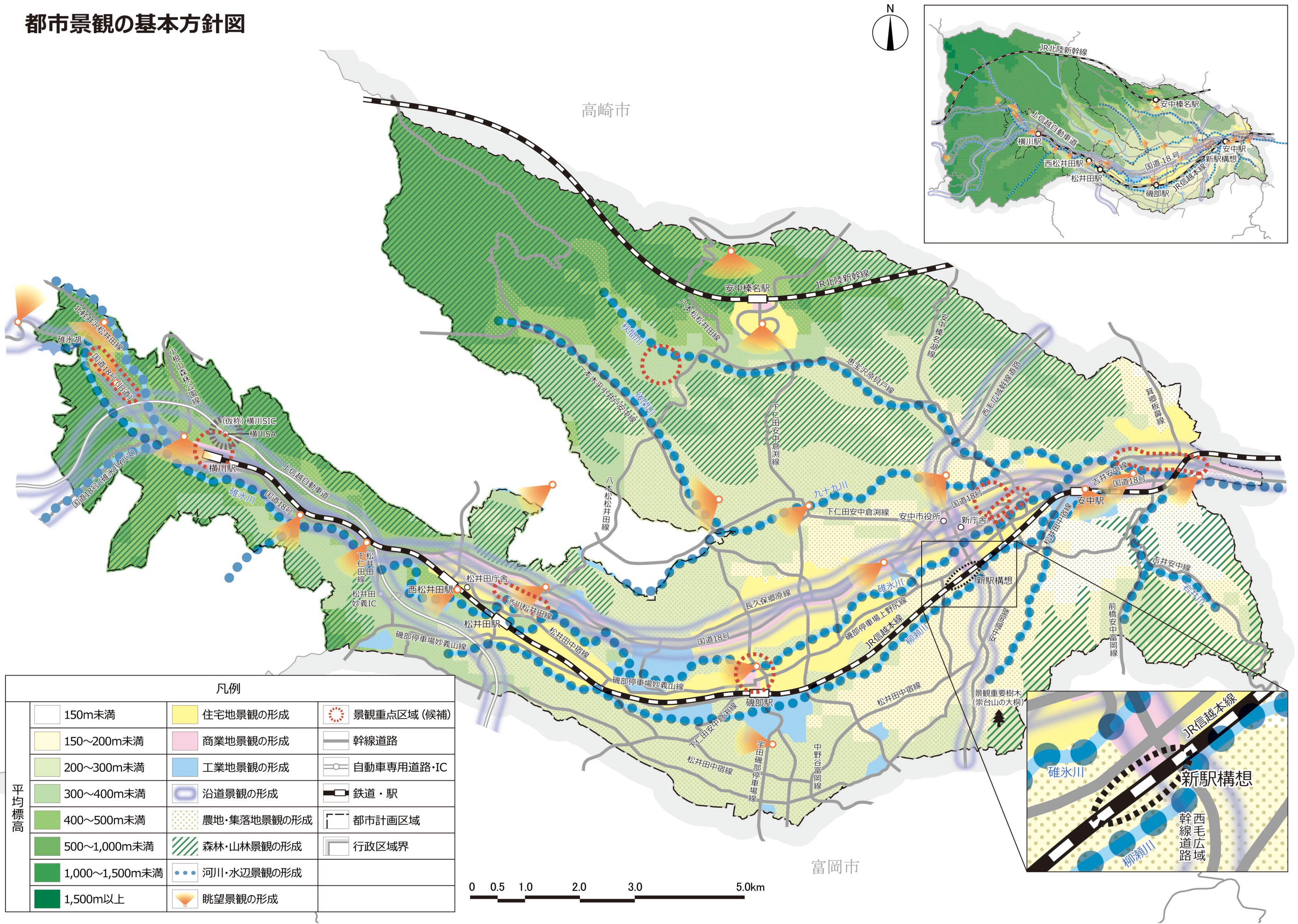
（１）眺望点における景観形成

本市は、妙義山に加え河岸段丘による南北に高低差のある地形、その上に形成された農地や旧中山道周辺などの歴史ある市街地など、他の地域にはない特徴的な眺めを有しています。こ

れら周辺景観を特に美しく観ることができる眺望点は、市の財産として将来に引き継ぎます。

眺望点の活用の際は、来訪者による混雑などの影響を考慮しながら、景観を楽しめる空間整備や、その魅力の活用・情報発信を検討します。

都市景観の基本方針図



第4章 地域別構想

1 地域別構想について

都市整備構想を受け、地域ごとの都市づくりの目標とまちづくりの施策・活動の指針となる「地域別構想」を、都市拠点・地域拠点・生活拠点を中心とした『安中・秋間地域』『原市・磯部地域』『松井田地域』の3地域で定めます。

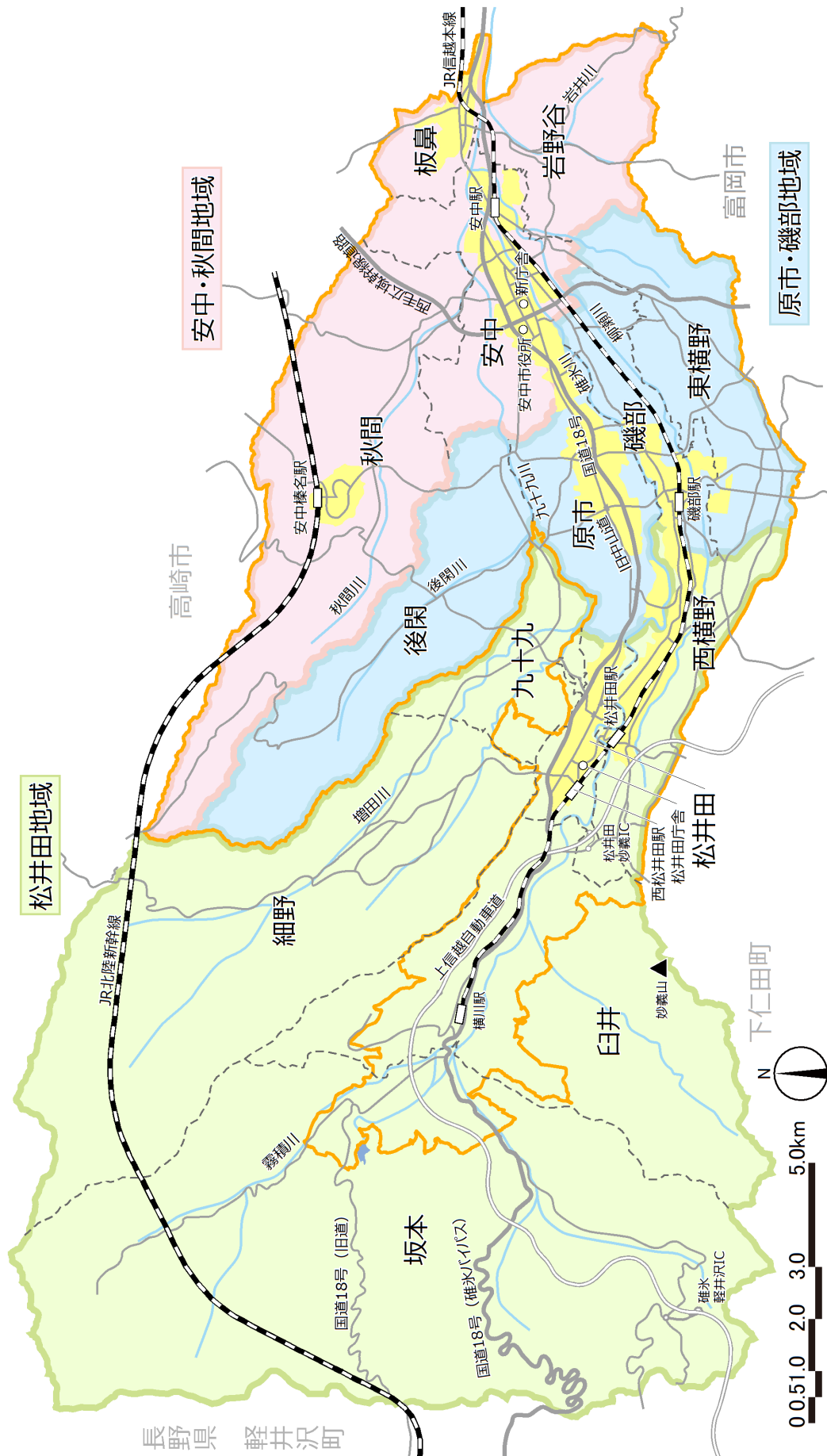
この地域別構想の3つの地域は、市内の行政区のまとまりである14の地区を基に構成しています。

表 地域別構想3地域と14地区との対応

地域別構想地域	地区名	
安中・秋間地域	安中地区	中宿、安中、高別当、古屋、小俣
	岩野谷地区	岩井、野殿、大谷
	板鼻地区	板鼻
	秋間地区	西上秋間、東上秋間、中秋間、下秋間、秋間みのりが丘
原市・磯部地域	原市地区	原市、郷原、嶺、築瀬
	磯部地区	上磯部、磯部、西上磯部、東上磯部、下磯部、大竹
	東横野地区	中野谷、鷺宮、上間仁田、下間仁田
	後閑地区	下後閑、中後閑、上後閑
松井田地域	松井田地区	新堀、松井田
	臼井地区	横川、五料
	坂本地区	峠、坂本、原、入山、北野牧、西野牧
	西横野地区	人見、二軒在家、八城、行田
	九十九地区	下増田、高梨子、国衛、小日向
	細野地区	土塩、新井、上増田

地域別構想地域区分

凡例				
用途地域指定エリア	原市・磯部地域境界	上信越自動車道	鉄道・駅	
都市計画区域	松井田地域境界	主要幹線道路	河川	
安中・秋間地域境界	地区境界	幹線道路・補助幹線道路		



2 安中・秋間地域

2-1. 地域の特徴

安中・秋間地域は、市北東部に位置し、安中地区、岩野谷地区、板鼻地区、秋間地区の4地区で構成されています。

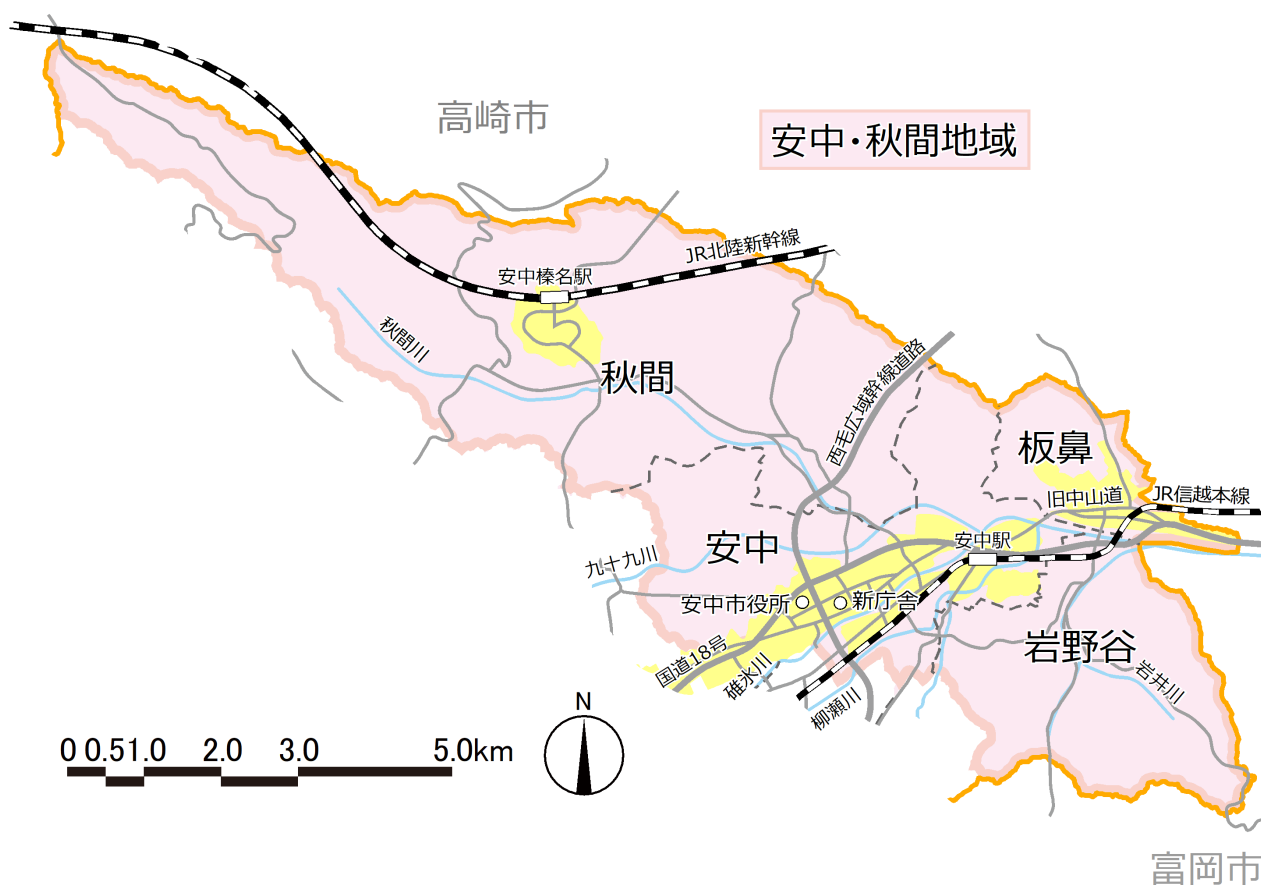
地域全域が都市計画区域となっており、安中市役所を中心に文化センターなどの都市機能が集積した都市拠点となっています。主な市街地は国道18号や旧中山道沿道に、低層戸建て住宅を主とした市街地がJR北陸新幹線安中榛名駅南部や板鼻地区東部に形成されています。また、安中駅南側の丘陵斜面には、昭和初期から操業を続ける一団の工業用地が立地しています。

鉄道駅は、地域北部にJR北陸新幹線安中榛名駅、南東部にJR信越本線安中駅が立地しています。

地域内には、碓氷川、九十九川、秋間川、岩井川などの河川や農地、山林などの自然環境があり、特に岩野谷地区や秋間地区に多く広がっています。また、「天神山自然の森」、「秋間梅林」などは自然とふれあえる交流の場として地域に親しまれています。

今後、地域南北を結ぶ西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）の整備や新庁舎の建替え、新駅の設置などが検討されています。

安中・秋間地域の位置と構成



凡例			
 用途地域指定エリア	 地域境界	 主要幹線道路	 鉄道・駅
 都市計画区域	 地区境界	 幹線道路・補助幹線道路	 河川

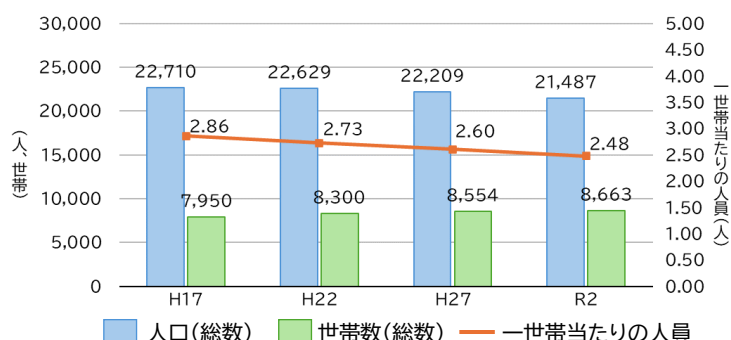
2-2. 地域の概況と主なまちづくりの課題

(1) 人口動態・年齢構成

■人口と世帯数の推移

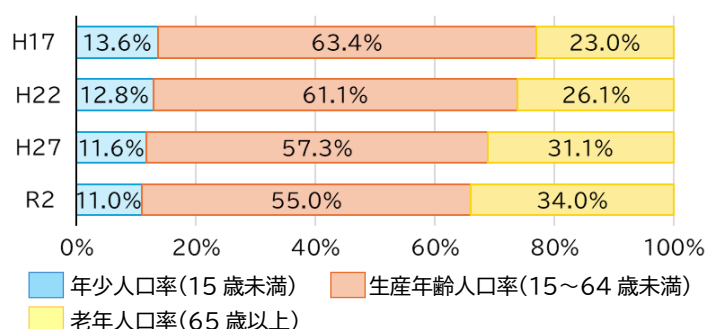
人口は、平成 17 年以降は横ばい傾向で、令和 2 年は 21,487 人、世帯数は増加傾向にあり、8,663 世帯となっています。

一世帯当たりの人員は減少しており、令和 2 年には、2.48 人／世帯となっています。



■年齢3区分別人口の推移

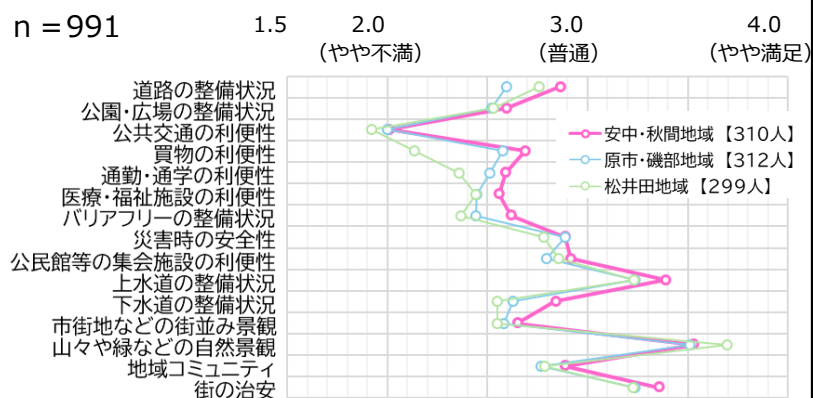
年齢構成は、平成 17 年以降、年少人口率及び生産年齢人口率は減少、老年人口率は増加しており、今後は急速な高齢化が予測されます。



(2) まちづくりの係る住民意向

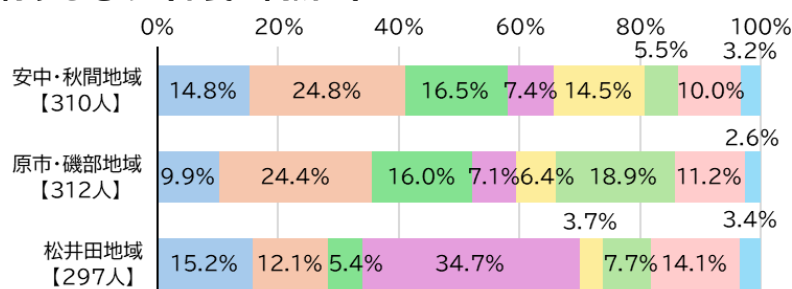
■地域環境の評価（市民意向調査） n = 991

他地域と比較して、満足度が高いものが多く、特に「バリアフリーの整備状況」や「下水道の整備状況」が高くなっています。地域内で最も満足度が高いものは、他地域と同様に「山々や緑などの自然景観」となっています。



■市が検討・実施している取組で期待するもの（市民意向調査） n = 991

「西毛広域幹線道路沿道の有効活用によるまちづくり」が最も高く、次いで「安中駅～磯部駅間の新駅設置による新たなまちづくり」となっています。



(3) 主なまちづくりの課題

土地利用に関する課題

拠点機能の拡大

- 安中市役所周辺の都市機能の確保による都市拠点機能の拡大
- 安中榛名駅周辺の生活に必要な生活サービス施設の確保による生活拠点機能の拡大

西毛広域幹線道路沿道の計画的なまちづくりの推進

- 新たに整備される西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）沿道への都市機能および生活機能の誘導

都市交通に関する課題

市内各地域や市内外との広域連携の強化

- 都市拠点となる安中市役所周辺と市内各地域との連絡強化、市外の広域連携強化
- 生活拠点となる安中榛名駅周辺と市内各地域との連絡強化
- 西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）を活かした広域連携の強化
- 新駅を交通拠点とした交通ネットワークの構築
- 国道 18 号の渋滞緩和

誰もが利用しやすい公共交通の充実

- AI デマンド交通などの利用による生活利便性の向上

都市環境に関する課題

身近な自然環境の維持管理

- 身近な自然環境である河川や公園などの適切な維持管理

市街地の快適な居住環境の確保

- まちなか居住や観光交流と連動した居住環境の創出
- 生活道路などの基盤施設の系統的な整備
- 空き家・空き地、耕作放棄地の発生防止や適切な維持管理
- 身近な交流空間の確保

都市防災に関する課題

河川の浸水被害や土砂災害などの自然災害への対策

- 災害時の避難場所・避難経路の確保
- 碓氷川や九十九川など河川の浸水防止

都市景観に関する課題

山並みの眺望、河川などの自然環境・景観の保全・活用

- 旧中山道安中宿・安中城址周辺の歴史的まちなみ景観の保全と活用
- 妙義山などの山並みの眺望、秋間梅林などの地域の自然環境・景観の保全・活用

2-3. まちづくりの基本目標・基本方針

まちづくりの基本目標 1 拠点機能の充実

安中市役所周辺の都市拠点は、新駅の設置や新庁舎建替えなどにより、行政・医療・福祉、商業・業務などの都市機能が集積した利便性の高いまちを目指します。

また、生活拠点となる安中榛名駅周辺は、日常生活に必要な生活サービス機能が充実した快適で暮らしやすいまちを目指します。

- 基本方針**
1. 都市拠点として安中市役所周辺や安中駅周辺の機能の充実
 2. 安中榛名駅周辺の利便性の向上

まちづくりの基本目標 2 西毛広域幹線道路整備に伴う沿道まちづくりの推進

周辺環境と調和した西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）の整備を進めることで、まとまりのある快適な沿道空間の形成を目指します。

- 基本方針**
1. 西毛広域幹線道路沿道の適切な土地利用の誘導
 2. 西毛広域幹線道路沿道の良好なまちなみの形成と周辺環境との調和
 3. 西毛広域幹線道路の走行快適性と安全確保

まちづくりの基本目標 3 誰もが移動しやすい交通ネットワークの構築

既存の交通ネットワークと西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）や新駅の設置に伴い整備する新たな交通ネットワークの連携、自転車・歩行者空間の快適性の向上や AI デマンド交通の整備などにより、誰もが移動しやすいまちを目指します。

- 基本方針**
1. 国道 18 号や西毛広域幹線道路整備による市内外との連絡強化
 2. 新駅設置など新たな交通ネットワークの構築
 3. 自転車・歩行者空間の快適性の向上

まちづくりの基本目標 4 安全・安心に暮らせる生活環境の創出

激甚化・頻発化する自然災害への対策や既存の都市インフラの維持管理を推進することにより、高齢者や子育て世代など誰もが安心して暮らし続けることができるまちを目指します。

- 基本方針**
1. 碓氷川や九十九川などの浸水被害や土砂災害などの自然災害への対策強化
 2. 都市インフラの維持管理による快適な生活環境の創出

まちづくりの基本目標 5 自然環境や地域資源を活かした交流の推進

「板鼻宿」、「安中宿」などの歴史的まちなみや「天神山自然の森」、「秋間梅林」などの山林自然環境、「碓氷川」、「九十九川」などの河川敷を活用することで、地域内外からも多くの人が集まり交流するまちを目指します。

- 基本方針**
1. 地域の歴史や文化にふれることのできる観光・交流空間の創出
 2. 公園や広場などの身近な自然環境の維持管理
 3. 山並みや緑地などの自然環境・景観の保全

まちづくりの基本目標1 拠点機能の充実

まちづくりの基本方針

(1)都市拠点として安中市役所周辺や安中駅周辺の機能の充実

①安中市役所周辺の都市機能の拡大

- 安中市役所周辺は、西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）や新駅の整備にあわせて、公共公益施設や生活利便施設の維持・誘導を推進します。また、国道 18 号や西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）沿道は、地域住民を対象とした商業施設を誘導することで、市の中心となる利便性が高く、賑わいのある拠点を形成します。
- 新庁舎については、イベント対応が可能な駐車場や外構の整備、安中体育館などの周辺の施設に繋がる歩行空間や広場の整備など、新たなまちづくりの核としての整備を推進します。
- 新市庁舎竣工後の安中市役所跡地については、交流・福祉などの拠点施設やまちなか居住施設の複合施設用地、交流や防災の機能を有する広場・公共的駐車場などの用地として多角的な観点から跡地の利用方法を検討し、都市拠点としての機能向上を図ります。

②安中駅周辺の都市機能の維持

- 新駅整備後の安中駅周辺は、公共公益施設や生活利便施設の確保や緩やかな居住誘導を図り、既存市街地のまちのまとまりを維持します。
- 安中駅南部に立地する一団の工業団地については、産業生産機能の維持増進を図ることで、市内の身近な職場としての機能を向上します。

(2)安中榛名駅周辺の利便性の向上

- 安中榛名駅南部の秋間みのりが丘については、高台に位置する新幹線駅のある特徴的な立地環境を有効に活かし、日常生活に必要な生活サービス機能の誘導を図るとともに、既存市街地や団地等におけるまちのまとまりを維持・形成するために緩やかな居住誘導と公共交通の利便性の向上を図り、落ち着いた生活拠点の形成を図ります。

まちづくりの基本目標2 西毛広域幹線道路整備に伴う沿道まちづくりの推進

まちづくりの基本方針

(1)西毛広域幹線道路沿道の適切な土地利用の誘導

①都市拠点への商業・業務などの都市機能と居住機能の誘導

- 安中市役所周辺の西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）沿道については、まちのにぎわいを保つため、商業・業務等の都市機能と居住機能の誘導を図ります。
- 拠点商業業務地となる碓氷川右岸の西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）沿道地区は、西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）の整備に伴い、新たに用途地域に指定し、適切な土地利用を誘導します。

②既存市街地を核に住宅・店舗などの誘導

- 国道18号北部の既存市街地周辺の西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）沿道については、まちのまとまりを維持するため、住宅や店舗などを誘導します。

③自然環境保全や農業振興の推進

- 田園・集落地及び自然環境保全・活用地となる JR 信越本線南部や秋間地区の西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）沿道は、自然環境の保全や農業振興を図り、今ある美しい自然環境やみどりを適切に維持します。

(2)西毛広域幹線道路沿道の良好なまちなみの形成と周辺環境との調和

①都市拠点にふさわしい風格ある沿道の景観まちづくりの推進

- 都市拠点となる安中地区の西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）沿道については、沿道建築物の形態意匠の工夫など周辺の市街地と調和した景観まちづくりを推進します。

②周辺の自然と調和した景観まちづくりの推進

- 田園・集落地及び自然環境保全・活用地となる JR 信越本線南部や秋間地区の西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）沿道は、周辺の自然環境や眺望に配慮した景観まちづくりを推進します。

(3)西毛広域幹線道路の走行快適性と安全性の確保

①安全な走行環境の確保

- 右折進入などによる渋滞や交通事故を防止するため、交差道路以外から西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）への直接乗入れ箇所及び交差点数を減らします。

②安全性の向上

- 小学校などの通学路となる安中市役所周辺は、自動車の速度を抑制することで歩行者の安全を確保します。

まちづくりの基本目標3 誰もが移動しやすい交通ネットワークの構築

まちづくりの基本方針

(1)国道 18 号や西毛広域幹線道路整備による市内外との連絡強化

①国道 18 号の拡幅や交差点改良などによる地域東西の移動の円滑化

○県内外の広域の都市間を連絡する主要幹線道路である国道 18 号の交通の円滑化、渋滞の解消、大量通過交通による地域環境への影響の軽減を図るため、拡幅整備、交差点改良などを促進します。

②西毛広域幹線道路整備による地域南北の交通の円滑化

○西毛広域都市圏の都市間を連絡する主要幹線道路である西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）の整備を促進することで、広域の連絡を強化します。

(2)新駅設置など新たな交通ネットワークの構築

①交通拠点となる新駅の整備の推進

○安中市役所周辺において、西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）や既存の幹線道路などと連携した新駅整備に向けた取組を推進することで、新たな交通ネットワークを構築します。

○新駅については、市外や市内の他拠点、枢要な公共公益施設とつながる地域の交通拠点駅として整備を推進します。

②地域拠点間の連絡強化

○路線バスや AI デマンド交通の利用による都市拠点である安中市役所周辺と生活拠点である安中榛名駅周辺、他の既存市街地との連携を強化します。

(3)自転車・歩行者空間の快適性の向上

①歩行空間の快適性・安全性の向上

○多くの人を訪れる安中市役所周辺や安中駅周辺などの鉄道駅や主要な公共公益施設周辺の道路におけるユニバーサルデザイン化やバリアフリー化を推進し、誰もが歩きやすい空間を整備します。

②親水性のある歩行者・自転車交通のネットワークの形成

○碓氷川・九十九川などの沿岸道路や広域観光交流のルートとなる幹線道路については、沿道の環境整備や景観保全と併せて、自転車・歩行者道、自転車専用レーン、自転車専用道路の整備を進め、歩行者・自転車交通のネットワーク化を図ります。

まちづくりの基本目標4 安全・安心に暮らせる生活環境の創出

まちづくりの基本方針

(1)碓氷川や九十九川の浸水被害や土砂災害などの自然災害への対策強化

①適切な維持管理による河川の浸水防止

○台風や集中豪雨などに起因する洪水被害や浸水被害の防止・軽減を図るため、特に浸水想定高さが高い安中駅周辺は、碓氷川や九十九川の治水機能を保つための維持管理を促進します。

②災害時の避難場所・避難経路の確保

○安中駅周辺など浸水想定区域や地域北部の土砂災害警戒区域周辺は、公共公益施設等の機能更新に伴い、避難場所としての機能の整備や周辺道路やライフラインの耐震化を推進します。

③建築物や橋梁などの耐震性の向上

○地震発生時の倒壊、延焼を防止するため密集市街地における建築物や橋梁の耐震化を推進します。

(2)都市インフラの維持管理による快適な生活環境の創出

①空き家・空き地、耕作放棄地の適切な維持管理と有効活用の促進

○人口減少が進み、空き家・空き地が増加している秋間みのりが丘については、空き家・空き地の適正な維持管理と生活利便施設などへの有効活用を促進します。

②耕作放棄地の土地利用転換と適切な維持管理の促進

○ごみの不法投棄の対象となる恐れのある耕作放棄地については、土地利用の規制誘導などにより土地利用の転換・活用と適正な維持管理を促進します。

まちづくりの基本目標5 自然環境や地域資源を活かした交流の推進

まちづくりの基本方針

(1)地域の歴史や文化にふれることのできる観光交流の推進

①既存市街地周辺での観光交流の推進

○安中城址周辺など歴史的なまちなみが残る旧中山道の宿場町である「板鼻宿」、「安中宿」や安中駅周辺の市街地については、空き家・空き地を活用した観光商業機能の向上などを図ることで広域観光交流を推進します。

②自然環境を活かした観光交流の推進

○「天神山自然の森」、「秋間梅林」などの地域の山林自然環境・農業生産環境と一体となった公園緑地施設については、アクセス道路の整備などにより、体験学習の場としての施設機能の拡充を図るとともに、学習の場を周辺の山林や農地へ広げて、その活用と土地の管理を促進します。

(2)身近な自然環境の維持管理

①公園や広場などの身近な交流空間の維持管理

○「西毛総合運動公園」「安中市スポーツセンター」をはじめとする公園施設・スポーツ施設・遊具などの機能更新、施設長寿命化による効率的な施設維持管理を進めます。
○都市の基幹公園である「西毛総合運動公園」の維持管理と陸上競技場施設の更新を推進します。
○広域観光交流ゾーンの安中城址周辺や旧中山道沿道地区については、観光交流の場となるポケットパークや広場の整備を推進します。

②碓氷川や九十九川などの河川の維持管理と親水空間の創出

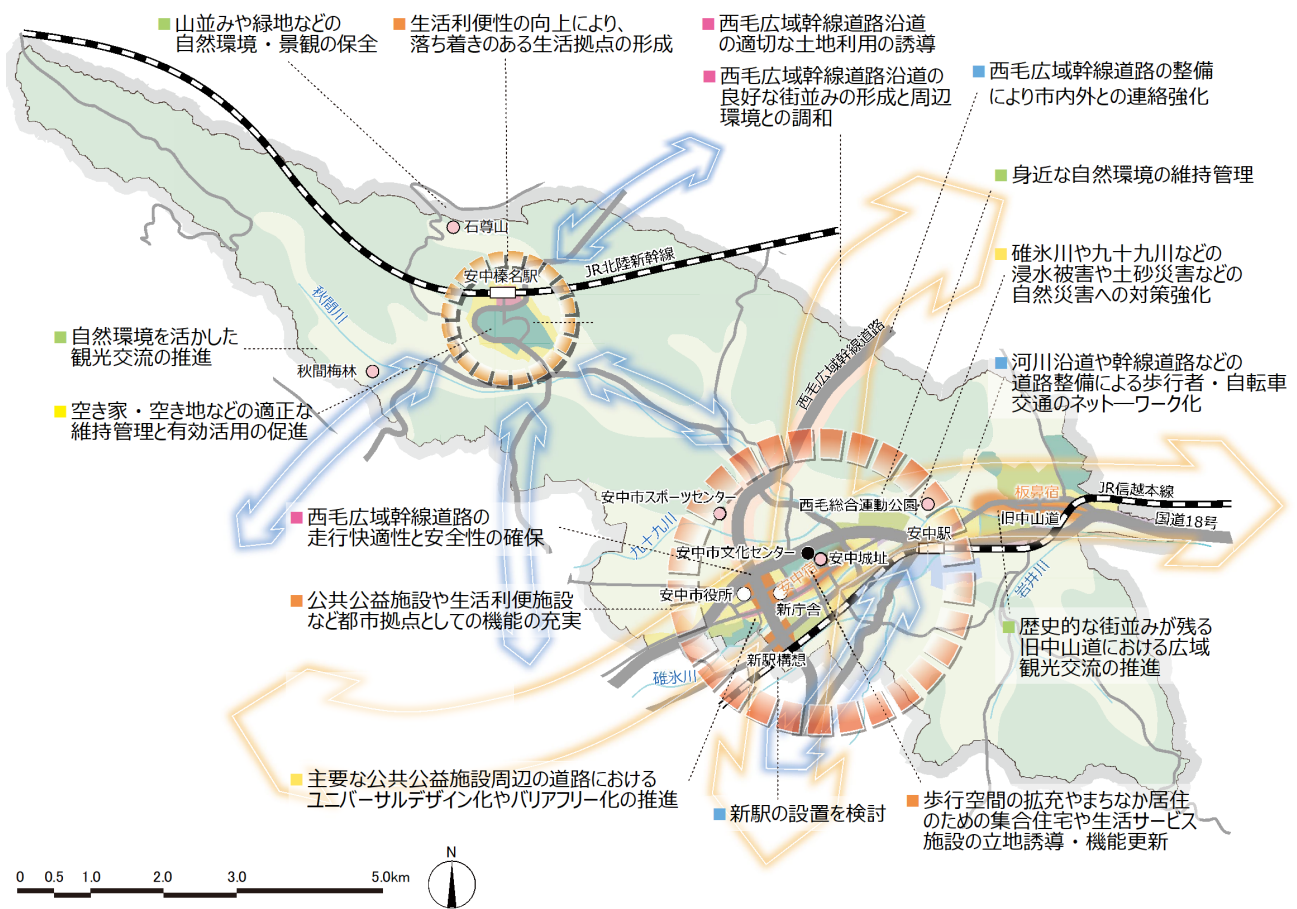
○市街地に隣接する碓氷川・九十九川については、河川の排水・治水機能との調整を図りつつ、広場・歩行空間・自転車通行空間などの空間の創出を図るなど、生活に身近な親水空間としての活用を図ります。

(3)山並みや緑地などの自然環境・景観の保全

○妙義山などの美しい山並みや河岸段丘斜面の緑地の景観、河川などの水辺景観の保全を図ります。

「安中・秋間地域」将来構想図

- 基本目標 1 拠点機能の充実
- 基本目標 2 西毛広域幹線道路整備に伴う沿道まちづくりの推進
- 基本目標 3 誰もが移動しやすい交通ネットワークの構築
- 基本目標 4 安全・安心に暮らせる生活環境の創出
- 基本目標 5 自然環境や地域資源を活かした交流の推進



凡例				
都市拠点	公共施設	拠点商業業務地	田園・集落地	補助幹線道路
生活拠点	地域資源	近隣商業地	自然環境保全・活用地	鉄道・駅
都市軸	低層住宅地	観光商業地	沿道環境形成地	河川
地域軸	中低層住宅地	沿道サービス業務地	主要幹線道路	地域境界
宿場	複合市街地	工業・流通業務地	幹線道路	

3 原市・磯部地域

3-1. 地域の特徴

原市・磯部地域は、市の中央部に位置し、原市地区、磯部地区、東横野地区、後閑地区の4地区で構成されています。

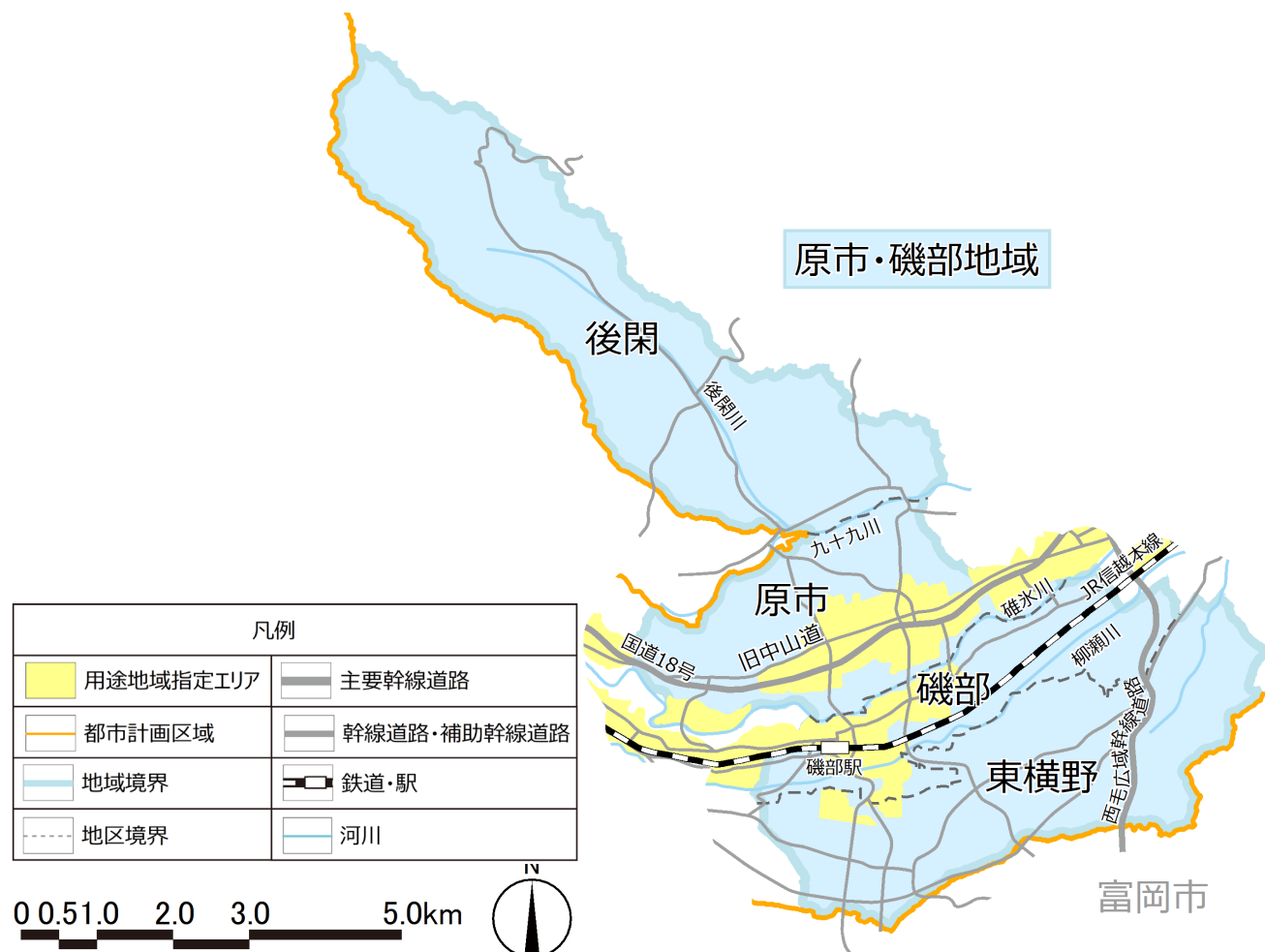
地域全域が都市計画区域となっており、磯部駅や原市交差点周辺は、小中学校や病院などの地域の主要な公共公益施設が集積した生活拠点となっています。主な市街地は、国道18号や旧中山道の沿道、磯部地区の県道磯部停車場上野尻線沿道及びJR信越本線磯部駅周辺に形成されています。磯部駅の北側の碓氷川沿岸には磯部温泉の温泉街があり、温泉旅館のほか、恵みの湯や広場・駐車場などの温泉・観光関連施設が立地し、地域生活サービス機能を有する商店街と一体の観光商業地を形成しています。また、地域には多数の工業団地が立地しており、特に磯部駅南側の主要地方道下仁田安中倉渕線沿道は、柳瀬川沿岸低地から丘陵上部にかけて、市最大規模となっています。

鉄道駅は、JR信越本線磯部駅が立地しています。

地域内には、柳瀬川、碓氷川、九十九川の河川などの自然環境があり、特に東横野地区や後閑地区に多く広がっています。また、「後閑城址公園」やゴルフ場などは地域の自然や歴史文化を体験・学習できる場となっています。

今後、地域東部に西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）の整備が検討されています。

原市・磯部地域の位置と構成



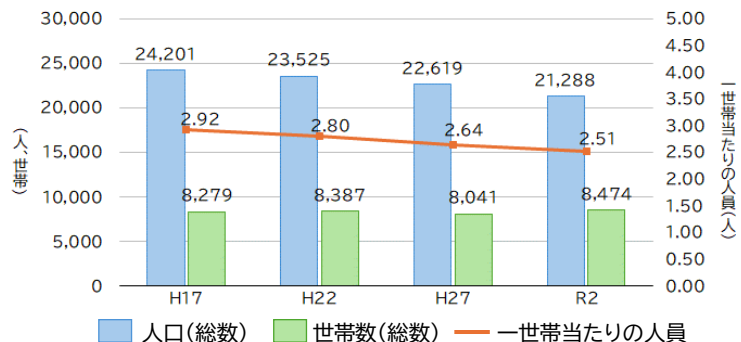
3-2. 地域の概況と主なまちづくりの課題

(1) 人口動態・年齢構成

■人口と世帯数の推移

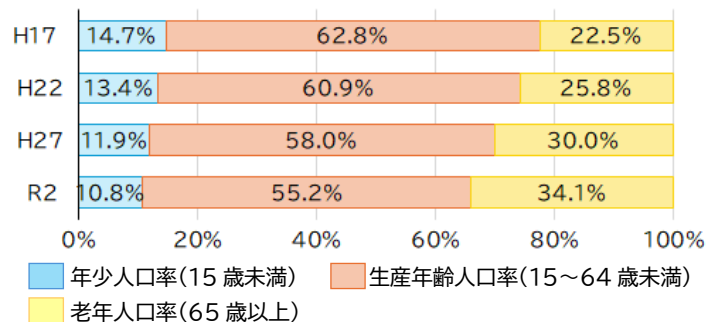
人口は、平成 17 年以降減少しており、令和 2 年は、21,288 人、世帯数は、平成 27 年以降横ばい傾向で、8,474 世帯となっています。

一世帯当たりの人員は減少しており、令和 2 年には、2.51 人／世帯となっています。



■年齢3区分別人口の推移

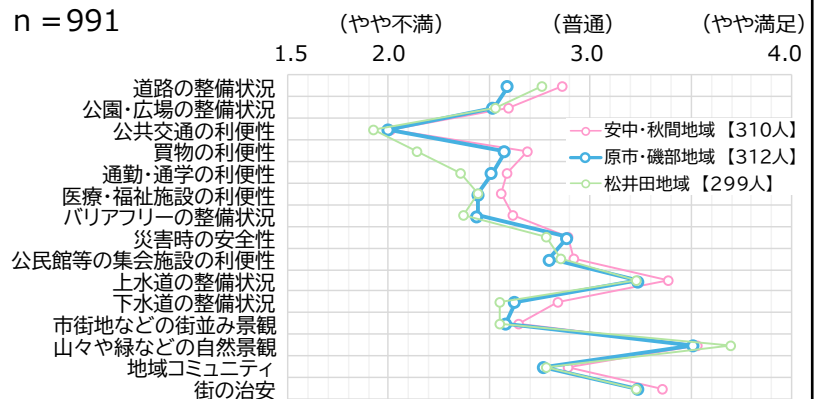
年齢構成は、平成 17 年以降、年少人口率及び生産年齢人口率は減少、老年人口率は増加しており、今後は急速な高齢化が予測されます。



(2) まちづくりの係る住民意向

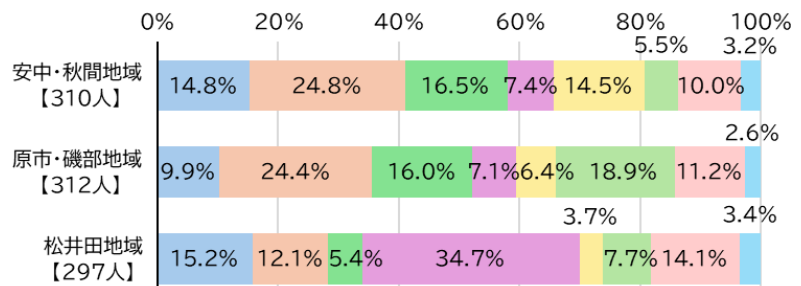
■地域環境の評価（市民意向調査） n = 991

他地域と比較して、「災害時の安全性」の満足度が高く、「道路の整備状況」の満足度が低くなっています。地域内で最も満足度が高いものは、他地域と同様に「山々や緑などの自然景観」となっています。



■市が検討・実施している取組で期待するもの（市民意向調査） n = 991

「西毛広域幹線道路沿道の有効活用によるまちづくり」が最も高く、次いで「磯部駅・磯部温泉街の活性化」となっています。



- 機能的でシンプル・コンパクトな安中市役所本庁舎の建替え
- 安中駅～磯部駅間の新駅設置による新たなまちづくり
- 安中榛名駅前施設の利活用による地域活性化
- 工業団地の造成・拡張による産業の活性化
- 西毛広域幹線道路沿道の有効活用によるまちづくり
- 横川駅隣接地への道の駅の整備による観光誘客や交流人口の増加
- 磯部駅・磯部温泉街の活性化
- その他

(3) 主なまちづくりの課題

土地利用に関する課題

観光拠点となる磯部駅・磯部温泉街の活性化

- 観光施設の充実
- 観光交流空間となる公園やポケットパークなどの確保
- 地域の魅力や観光情報の発信

磯部駅南部の産業機能の拡大

- 計画的な産業機能の誘導

都市交通に関する課題

市内各地域や市内外との広域連携の強化

- 西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）を活かした広域連携の強化
- 国道 18 号の渋滞緩和

産業用の交通による周辺環境への配慮

- トラックなどの産業用の交通による交通渋滞や交通安全性への配慮

都市環境に関する課題

市街地の快適な居住環境の確保

- 商業施設や医療施設などの生活利便施設の確保
- 生活道路などの基盤施設の系統的な整備
- 空き家・空き地、耕作放棄地の防止、適切な維持管理

住環境と産業、自然景観の調和

- 産業廃棄物や水質汚濁、騒音など環境への配慮

都市防災に関する課題

河川の浸水被害や土砂災害などの自然災害への対策

- 災害時の避難場所・避難経路の確保
- 柳瀬川などの浸水被害や土砂災害などの自然災害への対策

都市景観に関する課題

磯部駅や磯部温泉街の風情あるまちなみの景観保全

- 磯部駅周辺や磯部温泉街の趣あるまちなみの景観保全

山並みや眺望、河川などの自然環境・景観の保全・活用

- 妙義山などの山並みの眺望、河川沿岸の自然環境・景観の保全
- 身近な自然環境である河川や公園などの適切な維持管理
- 自然環境を活かしたレクリエーション機能や学習機能の増進

3-3. まちづくりの基本目標・基本方針

まちづくりの基本目標1 生活拠点・観光拠点として魅力の向上

原市交差点・磯部駅周辺は、日常生活に必要な生活サービスがそろった生活しやすいまちを目指します。また、観光交流施設・空間や温泉地としての風情あるまちなみが魅力となる磯部駅・磯部温泉街は、市内外から多くの人が集まり交流するまちを目指します。

- 基本方針**
1. 生活拠点としての原市交差点・磯部駅周辺の機能の充実
 2. 地域資源を活かした観光機能の向上
 3. バリアフリーに配慮した空間整備

まちづくりの基本目標2 都市の産業機能の拡充

市最大規模の産業振興ゾーンが位置する地域として、市の産業を支え、地域経済の発展を促進します。また、市内外からの通勤や物流ネットワークのための交通と周辺の住宅地、自然が調和したまちを目指します。

- 基本方針**
1. 磯部駅南部等の既存工業用地の産業機能の拡充
 2. 周辺の環境や景観に配慮した施設整備の推進
 3. 西毛広域幹線道路整備などによる市内外との物流ネットワークの強化

まちづくりの基本目標3 誰もが移動しやすい交通ネットワークの構築

既存の交通ネットワークと西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）や新駅の整備による新たな交通ネットワークの連携やAIデマンド交通の整備などにより、誰もが移動しやすいまちを目指します。

- 基本方針**
1. 国道18号や西毛広域幹線道路整備による市内外との連絡強化
 2. 日常生活に必要な移動手段の確保
 3. 自転車・歩行者空間の快適性の向上

まちづくりの基本目標4 安全・安心に暮らせる生活環境の創出

激甚化・頻発化する自然災害への対策や既存の都市インフラの維持管理を推進することにより、高齢者や子育て世代など誰もが安心して暮らし続けることができるまちを目指します。

- 基本方針**
1. 柳瀬川などの浸水被害や土砂災害などの自然災害への対策強化
 2. 都市インフラの維持管理による快適な生活環境の創出

まちづくりの基本目標5 自然環境や景観の保全・活用と周辺市街地との調和

河川などの市街地に介在する身近な自然や河川上流部の山林自然環境の保全と有効活用を図り、市街地と自然が調和・共生したまちを目指します。

- 基本方針**
1. 身近な自然環境の維持管理
 2. 山林自然環境・景観の保全・活用

まちづくりの基本目標1 生活拠点・観光拠点として魅力の向上

まちづくりの基本方針

(1)生活拠点としての原市交差点・磯部駅周辺の機能の充実

○生活拠点となる原市交差点・磯部駅周辺において、日常生活に必要な生活サービスの誘導を図ります。また、既存市街地や団地などにおけるまちのまとまりを維持・形成するために、緩やかな居住誘導を図ります。

(2)磯部駅・磯部温泉街の地域資源を活かした観光機能の向上

①観光交流空間の整備

○磯部駅に近接した磯部温泉の市街地においては、隣接する碓氷川の自然環境・景観を活かしつつ、温泉街としてのたたずまいを演出しながら、宿泊・滞在ができる観光交流の場としてのまちづくりを推進します。また、空き地・空き家を活用し、温泉街としての風情ある歩行空間の整備や、日帰りや一時滞在に対応する商業・サービス機能の拡充を進めます。

○「磯部公園」などの磯部駅・磯部温泉街周辺の広場や公園については、多くの人が賑わう観光交流の場として維持管理を図ります。

②観光地としての情報発信

○多くの人が集まる駅などの公共公益施設での情報発信を強化したり、Webメディアなどを通して地域の観光情報や魅力を積極的に発信します。

③磯部温泉街の趣あるまちなみなどの魅力的な景観の保全

○磯部駅は、地域の顔づくりを念頭に、駅施設や周辺の広場などの改修整備にあたっては、温泉街と一体となった景観形成や施設整備を推進します。

○磯部温泉街周辺は、食堂や土産店などが軒を連ね、温泉街の情緒や雰囲気を楽しめる景観を保全します。

○磯部温泉街の眺望点となる磯部温泉愛妻橋は、来訪者による混雑などの影響を考慮しながら、景観を楽しめる空間整備を推進します。

(3)バリアフリーに配慮した空間整備

○磯部駅などの公共公益施設や観光交流の場となる商業・サービス機能が集積し、市内でも特に徒歩での利用が見込まれる磯部駅・磯部温泉街周辺の歩道について、ユニバーサルデザイン化の導入や段差解消などのバリアフリー化など重点的に整備することで、市民や来訪者など誰もが快適に歩ける空間を創出します。

まちづくりの基本目標2 都市の産業機能の拡充

まちづくりの基本方針

(1)磯部駅南部等の工業用地の産業機能の拡充

○磯部駅南側の一団の既存大規模工場用地、工業団地については、市民の身近な職場として、既存工業の隣接部に計画的な産業用地の増進と活力ある産業機能の誘導を図ります。

(2)周辺の環境や景観への配慮した施設整備の推進

①通過交通などに配慮した輸送経路の最適化

○主要幹線道路沿いや市街地と混在・隣接する工場用地、工業団地について、トラックや配送車の通行による渋滞や交通事故を防ぐため、輸送経路の最適化や自転車・歩行者の安全性に配慮した歩道の整備を推進します。

②周辺の住宅地や自然、景観との調和

○主要幹線道路沿いや住宅地と混在・隣接する工場用地、工業団地について、産業施設のデザインや建物の外観・色彩に配慮することで、周辺の住宅地や自然景観との調和を図ります。また、工場用地、工業団地内に緑地を設けるなど、周辺の自然環境と調和を図ります。

(3)西毛広域幹線道路整備などによる市内外との物流ネットワークの強化

○西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）については、前橋方面と富岡方面の物流をネットワークする幹線道路として整備を促進します。

○市域南部に磯部駅南側の一段の大規模工場用地と西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）などの道路と接続する新たな幹線道路整備を検討することで、物流ネットワークの強化を促進します。

まちづくりの基本目標3 誰もが移動しやすい交通ネットワークの構築

まちづくりの基本方針

(1) 国道 18 号や西毛広域幹線道路整備による市内外との連絡強化

① 国道 18 号の拡幅整備や交差点改良などによる地域東西の移動の円滑化

○県内外の広域の都市間を連絡する主要幹線道路である国道 18 号の交通の円滑化、渋滞の解消、大量通過交通による地域環境への影響の軽減を図るため、拡幅整備、交差点改良等を促進します。

② 西毛広域幹線道路整備による地域南北の交通の円滑化

○西毛広域都市圏の都市間を連絡する主要幹線道路である西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）の整備を促進することで、広域の連絡を強化します。

(2) 日常生活に必要な移動手段の確保

○後閑地区や東横野地区の集落地など鉄道から離れた地区の買い物や通院などの生活交通の手段として、AI デマンド交通などの利用システムの確立することで、生活利便性の向上を図ります。

○磯部駅や病院など主要公共施設への交通手段となる路線バスの本数を増加するなど、利用者の需要に合わせて運行の再編を検討します。

(3) 自転車・歩行者空間の快適性の向上

① 歩行空間の快適性・安全性の向上

○多くの人が訪れる磯部駅や病院、小・中学校などの主要な公共公益施設周辺の道路について、ユニバーサルデザイン化やバリアフリー化を推進し、誰もが歩きやすい空間を整備します。

○住宅から最寄りのバス停までの段差の解消などを行うことで、公共交通機関を利用しやすい環境を創出します。

② 親水性のある歩行者・自転車交通のネットワークの形成

○柳瀬川、碓氷川、九十九川などの沿岸道路や広域観光交流のルートとなる幹線道路については、沿道の環境整備や景観保全と併せて、自転車・歩行者道、自転車専用レーン、自転車専用道路の整備を進め、歩行者・自転車交通のネットワーク化を図ります。

まちづくりの基本目標4 安全・安心に暮らせる生活環境の創出

まちづくりの基本方針

(1)柳瀬川などの浸水被害や土砂災害などの自然災害への対策強化

①適切な維持管理による河川の浸水防止

○台風や集中豪雨などに起因する洪水被害や浸水被害の防止・軽減を図るため、特に浸水想定高さが高い河川沿線は、柳瀬川や碓氷川、九十九川の治水機能を保つための維持管理を促進します。

②斜面の砂防・治山対策

○総合的な治水対策を進めるとともに、後閑川上流部などの土砂災害の恐れのある斜面についての砂防・治山対策を推進します。

③建築物や橋梁などの耐震性の向上

○地震発生時の倒壊、延焼を防止するため密集市街地における建築物や橋梁の耐震化を推進します。

(2)都市インフラの維持管理による快適な生活環境の創出

①空き家・空き地、耕作放棄地の適切な維持管理と有効活用の促進

○ゴミの不法投棄や不法侵入などによる犯罪のターゲットになりやすい空き家・空き地、耕作放棄地においては、適切な維持管理と生活利便施設などへの有効活用を促進します。

まちづくりの基本目標5 自然環境や景観の保全・活用と周辺市街地との調和

(1)身近な自然環境の維持管理

①公園や広場などの身近な自然環境の維持管理

○「あんなかスマイルパーク」をはじめとする公園施設・スポーツ施設・遊具などの機能更新、施設長寿命化による効率的な施設維持管理を進めます。

②柳瀬川などの河川の維持管理と親水空間の創出

○市街地に隣接する柳瀬川、碓氷川・九十九川については、河川の排水・治水機能との調整を図りつつ、広場・歩行空間・自転車通行空間などの空間の創出を図るなど、生活に身近な親水空間としての活用を図ります。

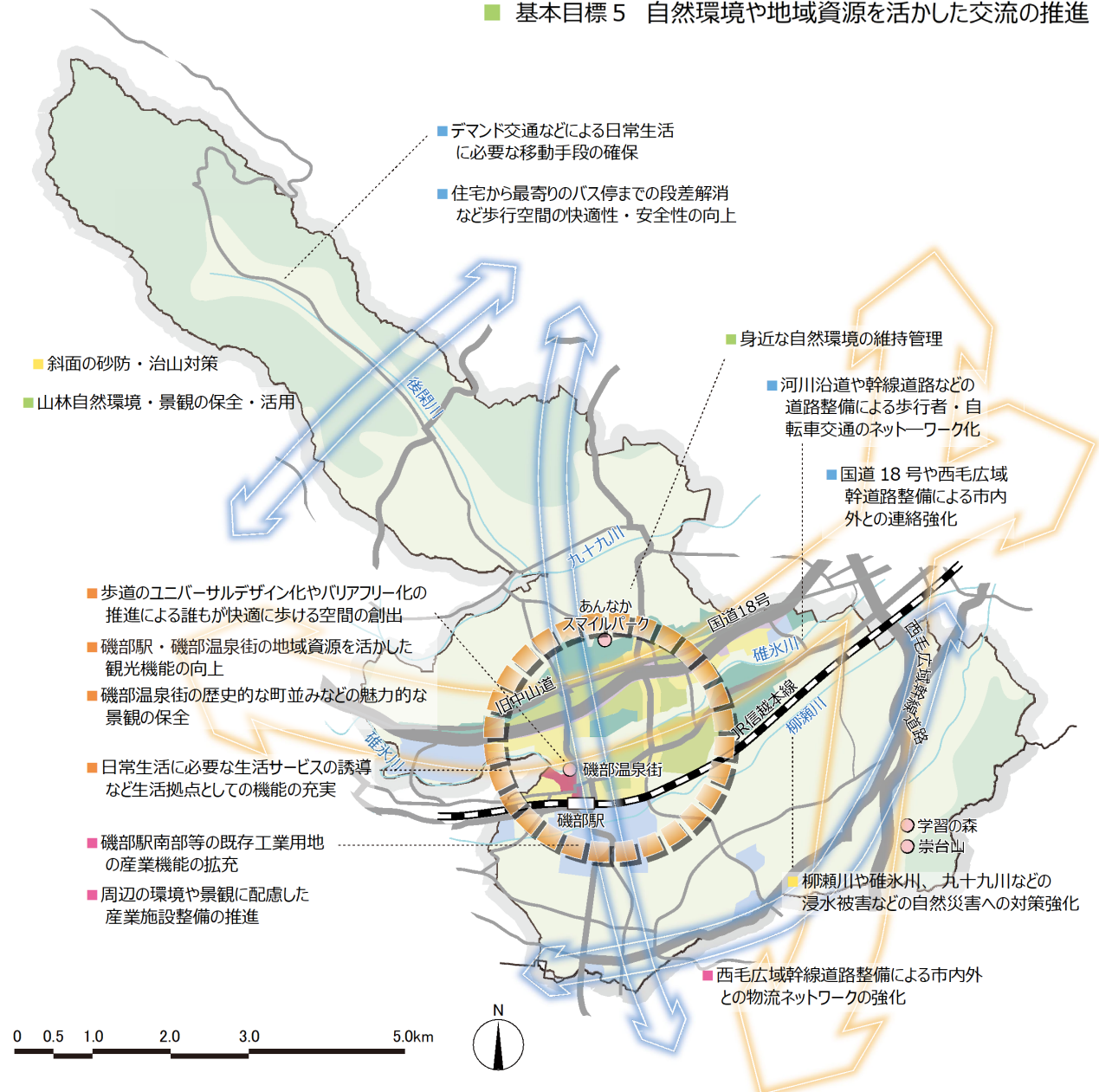
(2)山林自然環境・景観の保全・活用

○妙義山などの美しい山並みや眺望景観、河岸段丘斜面の緑地の景観、河川などの水辺景観の保全を図ります。

○ゴルフ場や「学習の森」、「後閑城址公園」の周辺山林を含めた環境の保全と地域の自然や歴史文化を体験・学習できる空間として利用を促進します。

「原市・磯部地域」将来構想図

- 基本目標 1 生活拠点・観光拠点として魅力の向上
- 基本目標 2 都市の産業機能の拡充
- 基本目標 3 誰もが移動しやすい交通ネットワークの構築
- 基本目標 4 安全・安心に暮らせる生活環境の創出
- 基本目標 5 自然環境や地域資源を活かした交流の推進



凡例				
生活拠点	地域資源	近隣商業地	自然環境保全・活用地	鉄道・駅
都市軸	低層住宅地	観光商業地	沿道環境形成地	河川
地域軸	中低層住宅地	沿道サービス業務地	主要幹線道路	地域境界
宿場	複合市街地	工業・流通業務地	幹線道路	
公共施設	拠点商業業務地	田園・集落地	補助幹線道路	

「安中市バリアフリーマスタープラン及び碓部温泉地区バリアフリー基本構想」 が策定されました（本編p●）

バリアフリーマスタープラン、バリアフリー基本構想とは

本市では、移動等円滑化促進方針(バリアフリーマスタープラン)とバリアフリー基本構想を、「安中市バリアフリーマスタープラン（移動等円滑化促進方針）及び碓部温泉地区バリアフリー基本構想」として一体的に策定しました。

計画期間

2024（令和6）－2033（令和15）年度

移動等円滑化促進方針(バリアフリーマスタープラン)

市におけるバリアフリー化の促進に関する方針



バリアフリー基本構想

バリアフリー化に関わる具体的な事業を定めて進めるための計画

移動円滑化促進方針（バリアフリーマスタープラン）

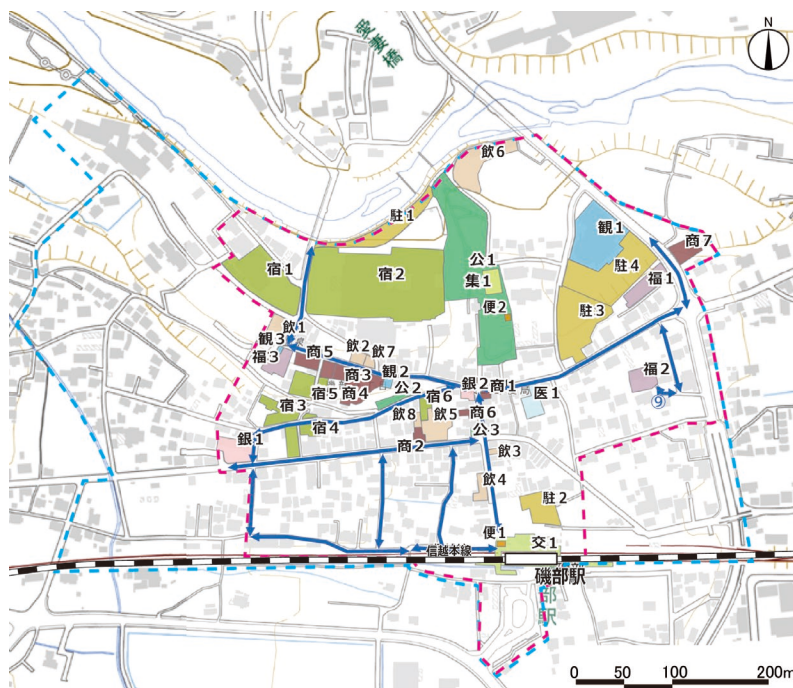
高齢者や障がい者、外国人などすべての人々がよく利用する施設が、概ね徒歩圏内に集まっており、バリアフリー化を促進することが特に必要な地区を移動等円滑化促進地区として定めます。

本市は、主要な観光地である碓部温泉地区を移動等円滑化促進地区として定めています。

バリアフリー基本構想

移動等円滑化促進地区のうち、具体の事業によって旅客施設、建築物、道路、路外駐車場、都市公園等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進する地区を重点整備地区として定めます。

本市は、碓部駅及び碓部温泉街を主とした範囲を重点整備地区として定めます。また、重点整備地区内において、高齢者、障がい者などがよく利用する施設を生活関連施設、これらの施設を結ぶ経路を生活関連経路として定め、これらのバリアフリー化の整備を進めます。



	移動等円滑化促進地区
	重点整備地区

生活関連施設		
	交 1	公共交通
	医 1	医療施設
	福 1 - 3	福祉施設
	観 1 - 3	観光施設
	宿 1 - 6	宿泊施設
	集 1	集会所・公民館
	銀 1 - 2	銀行・郵便局
	公 1 - 3	公園
	商 1 - 7	商店
	飲 1 - 8	飲食店
	駐 1 - 4	駐車場
	便 1 - 2	公衆便所
	生活関連経路	

4 松井田地域

4-1. 地域の特徴

松井田地域は、市域西部に位置し、松井田地区、臼井地区、坂本地区、西横野地区、九十九地区、細野地区の6地区で構成されています。

碓氷川沿い、国道18号沿道が都市計画区域となっており、

松井田仲町交差点・西松井田駅周辺は松井田庁舎など地域の日常生活を支える商業施設や公共公益施設が集積した地域拠点、横川駅周辺は生活拠点となっています。主な市街地は松井田駅・西松井田駅・横川駅周辺、坂本地区、西横野地区の国道18号沿道、旧中山道沿いに形成されています。

鉄道駅は、地域南東部にJR信越本線松井田駅、西松井田駅、地域中央部に横川駅が立地しています。

地域内には、碓氷川、九十九川などの河川が通っています。地域の大部分は自然公園区域及び国有林に指定された山林区域となっており、ゴルフ場や「群馬県野鳥の森・小根山森林公園」などに活用されています。また、碓氷川関所跡、鉄道文化遺産など多数の観光施設が立地しており、市最大の広域観光交流ゾーンとなっています。

今後、横川駅隣接地に新たに道の駅の整備が検討されています。

松井田地域の位置と構成



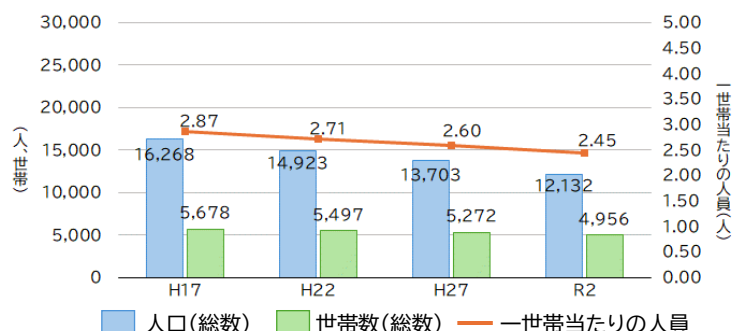
3-2. 地域の概況と主なまちづくりの課題

(1) 人口動態・年齢構成

■人口と世帯数の推移

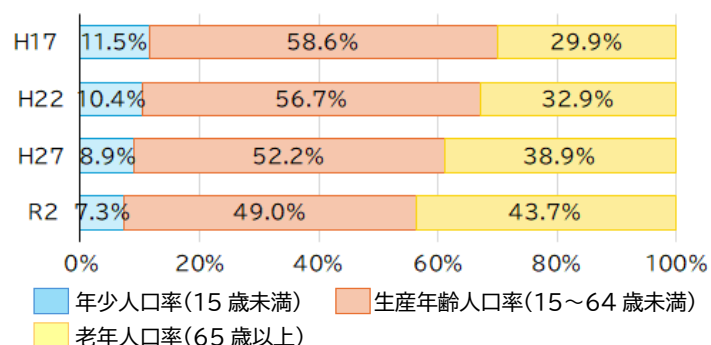
人口は、平成 17 年以降減少しており、令和 2 年は、12,132 人、世帯数も減少を続け、4,956 世帯となっています。

一世帯当たりの人員は減少しており、令和 2 年には、2.45 人／世帯となっています。



■年齢3区分別人口の推移

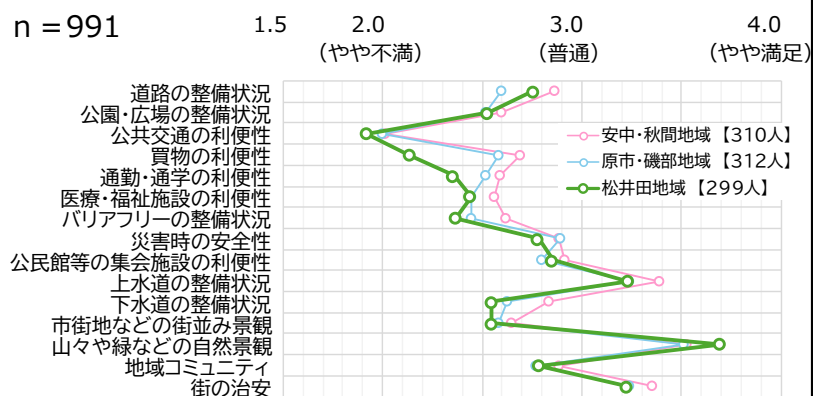
人口年齢構成は、平成 17 年以降、年少人口率及び生産年齢人口率は減少、老年人口率は増加しており、今後は急速な高齢化が予測されます。



(2) まちづくりの係る住民意向

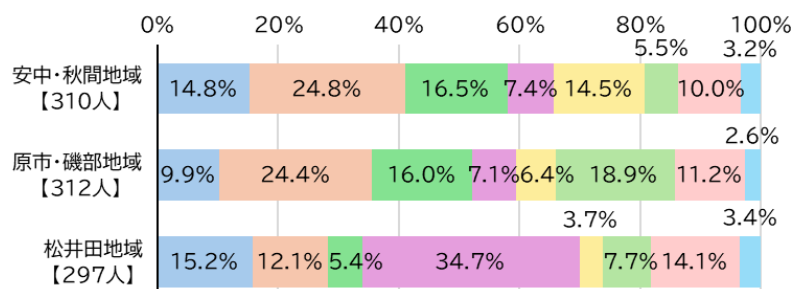
■地域環境の評価（市民意向調査） n = 991

最も満足度が高いのは「山々や緑などの自然景観」となっており、他地域と比較しても最も高くなっています。他地域とで、最も低いのが「公共交通の利便性」となっています。



■市が検討・実施している取組で期待するもの（市民意向調査） n = 991

「横川駅隣接地への道の駅の整備による観光誘客や交流人口の増加」が最も高く、次いで、「機能的でシンプル・コンパクトな安中市役所本庁舎の建替え」が高くなっています。



(3) 主なまちづくりの課題

土地利用に関する課題

拠点機能の維持・拡充

- 松井田仲町交差点・西松井田駅周辺の生活サービス機能の確保による地域拠点機能の維持・拡充
- 横川駅周辺の生活拠点機能の創出・維持による生活拠点機能の維持・拡充

道の駅を活かした観光まちづくりの推進

- 地域の魅力や観光情報などの発信
- 地域の人や観光客の交流空間の創出
- 碓氷峠の鉄道遺産群などの歴史・文化財の保全と観光拠点としての魅力向上

都市交通に関する課題

拠点周辺の交通機能強化

- 西松井田駅の交通拠点としての機能強化
- 横川駅周辺の交通の利便性向上

日常生活に必要な公共交通の確保

- AI デマンド交通の利用による地域内の集落地と拠点地区の連絡強化

都市環境に関する課題

拠点周辺の快適な居住環境の確保

- 生活道路などの基盤施設の系統的な整備
- 空き家・空き地、耕作放棄地の発生防止、適切な維持管理
- 鳥獣被害への対策

都市防災に関する課題

土砂災害や河川の浸水被害などの自然災害への対策

- 横川駅周辺や碓氷バイパス沿道などの土砂災害防止
- 災害時の避難場所・避難経路の確保
- 碓氷川や九十九川など河川の浸水防止

道の駅を活用した地域の防災機能の向上

- 道の駅を地域の防災拠点として整備

都市景観に関する課題

山並みや眺望、河川などの自然環境・景観の保全・活用

- 妙義山などの山並みの眺望、湖の自然環境・景観の保全
- 身近な自然環境である河川や公園などの適切な維持管理

3-3. まちづくりの基本目標・基本方針

まちづくりの基本目標1 地域生活拠点の維持・拡充

松井田仲町交差点・西松井田駅周辺は、地域内各地区との交通連絡を強化しつつ、地域の方が不便なく日常生活が送れるまちを目指します。

また、横川駅周辺は、横川 SA や新たに設置される道の駅などを活用した地域活性化を進めます。

- 基本方針**
1. 地域拠点としての松井田仲町交差点・西松井田駅周辺の機能充実
 2. 生活拠点としての横川駅周辺の機能の創出・維持
 3. 拠点周辺の居住環境の維持

まちづくりの基本目標2 新たに設置される道の駅を活かしたまちづくりの促進

横川駅に南部に計画されている道の駅を活用し、地域の観光情報の発信や交流促進を図ることで市内外から多くの人々が訪れ、賑わうまちを目指します。

- 基本方針**
1. 道の駅を活用し地域の観光情報の発信
 2. 新たな道の駅整備による交通結節機能の強化
 3. 地域の人や観光客の交流の促進
 4. 災害時に備えた防災拠点機能の創出

まちづくりの基本目標3 誰もが移動しやすい生活交通手段の確保

高齢化の進んだ地域社会において、AI デマンド交通の整備や道路などの段差解消により、買い物や通院などにおいて、車がなくても移動しやすいまちを目指します。

- 基本方針**
1. 各地区や市外と連絡する交通ネットワークの強化
 2. 日常生活に必要な移動手段の確保
 3. 自転車・歩行者空間の快適性の向上

まちづくりの基本目標4 安全・安心に暮らせる生活環境の創出

激甚化・頻発化する自然災害への対策や既存の都市インフラの維持管理を推進することにより、高齢者や子育て世代など誰もが安心して暮らし続けることができるまちを目指します

- 基本方針**
1. 土砂崩れや碓氷川の浸水被害などの自然災害への対策強化
 2. 都市インフラの維持管理による快適な生活環境の創出
 3. 歩行者空間の快適性の向上

まちづくりの基本目標5 豊かな自然環境や景観、地域資源の保全・活用

妙義山などの美しい自然や碓氷関所跡などの歴史ある地域資源を保全するとともに、広域観光交流として活用することで、みどり豊かで潤いのあるまちを目指します。

- 基本方針**
1. 地域の歴史や文化にふれることのできる観光交流の推進
 2. 身近な自然環境の維持管理
 3. 妙義山や碓氷湖・妙義湖などの豊かな自然環境や景観の保全

まちづくりの基本目標1 地域生活拠点の維持・拡充

まちづくりの基本方針

(1)地域拠点としての松井田仲町交差点・西松井田駅周辺の機能充実

①日常生活に必要な生活サービス機能の誘導

○地域拠点となる松井田仲町交差点・西松井田駅周辺において、日常生活に必要な生活サービス機能の積極的な誘導を図ります。

②交通結節点としての機能強化

○西松井田駅は、路線バスやAI デマンド交通などで他地域や他地区と連絡するなど、地域の交通結節点としての機能を強化し、地域の利便性の向上を図ります。

(2)生活拠点としての横川駅周辺の機能の創出・維持

○生活拠点となる横川駅周辺においては、横川駅や上信越自動車道横川SA、新たに設置される道の駅などを活用した地域活性化や公共交通の利便性の向上などによる生活拠点機能の創出・維持を図ります。

○横川SAにおいては、スマートICの設置を検討することで、利便性の向上を図ります。

(3)拠点周辺の居住環境の維持

○地域拠点や生活拠点周辺においては、まちのまとまりを維持・形成するために緩やかな居住誘導を図ります。

まちづくりの基本目標2 新たに設置される道の駅を活かしたまちづくりの促進

まちづくりの基本方針

(1)道の駅を活用し地域の観光情報の発信

①本市の歴史的資源や景観などの広域観光情報の発信

○道の駅を活用し、碓氷関所跡、碓氷峠鉄道文化遺産などの遺構、歴史的まちなみ、妙義山の眺望などの広域観光情報を積極的に発信することで、市内外からの来訪者の増加を図ります。

②本市の農産物や特産品の販売・情報発信

○道の駅を活用し、本市の農産物・特産品の販売・情報発信を行うことで市内外からの需要や消費者の地域産品への関心を高めます。また、農産物・特産品の情報共有を通して、地域内の住民や生産者とのつながり強化を図ります。

(2)新たな道の駅整備による交通結節機能の強化

○道の駅を路線バスやAIデマンド交通、カーシェア、シェアサイクルなど地域の需要にあった公共交通の拠点として整備することで、地域住民の日常的な交通ネットワークの強化と、JR横川駅や上信越自動車道、国道18号など既存の公共交通や道路と連携し、碓氷峠観光や市内の観光周遊を誘発します。

(3)地域の人や観光客の交流の促進

○道の駅に地域の人や観光客が集える交流施設やイベント会場などを整備することで、地域コミュニティの強化や観光交流空間の創出を図ります。

(4)災害時に備えた防災拠点機能の創出

①防災情報の発信

○道の駅で災害に関する情報発信を行うことで、地域住民の災害への理解を深め、地域の防災意識向上を図ります。

②災害時に必要な施設や設備の整備

○道の駅において、非常用食料や資機材など災害時に必要な施設や設備を整え、緊急避難場所として整備することで地域の防災機能の向上を図ります。

まちづくりの基本目標3 誰もが移動しやすい生活交通手段の確保

まちづくりの基本方針

(1)各地区や市外と連絡する交通ネットワークの強化

○松井田地区と地域内各地区や軽井沢方面を結ぶ国道 18 号をはじめとした幹線道路の狭あい区間の拡幅、交差点改良など、道路機能の拡充を促進します。

(2)日常生活に必要な移動手段の確保

○鉄道から離れた地区の買い物や通院などの生活交通の手段として、AI デマンド交通などの利用システムの確立することで、生活利便性の向上を図ります。

○松井田駅や西松井田駅、病院など主要公共施設への交通手段となる路線バスの本数を増加するなど、利用者の需要に合わせて運行の再編を検討します。

(3)歩行者空間の快適性の向上

○多くの人を訪れる松井田駅周辺などの鉄道駅や松井田小学校などの主要な公共公益施設周辺の道路について、ユニバーサルデザイン化やバリアフリー化を推進し、誰もが歩きやすい空間を整備します。

○住宅から最寄りのバス停までの段差の解消などを行うことで、公共交通機関を利用しやすい環境を創出します。

まちづくりの基本目標4 安全・安心に暮らせる生活環境の創出

まちづくりの基本方針

(1)土砂災害や碓氷川の浸水被害などの自然災害への対策強化

①災害時の避難場所・避難経路の確保

○松井田駅周辺など浸水想定区域や横川駅周辺などの土砂災害警戒区域は、災害時の孤立を防ぐため、公共公益施設などの機能更新に伴い、避難場所としての機能の整備や周辺道路やライフラインの耐震化を推進します。

②斜面の砂防・治山対策

○総合的な治水対策を進めるとともに、横川駅周辺や碓氷バイパス沿道などの土砂災害の恐れのある斜面についての砂防・治山対策を推進します。

③適切な維持管理による河川の浸水防止

○台風や集中豪雨などに起因する洪水被害や浸水被害の防止・軽減を図るため、特に浸水想定高さが高い松井田駅・西松井田駅周辺は、碓氷川の治水機能を保つための維持管理を促進します。

④建築物や橋梁などの耐震性の向上

○地震発生時の倒壊、延焼を防止するため密集市街地における建築物や橋梁の耐震化を推進します。

(2)都市インフラの維持管理による快適な生活環境の創出

①道路沿道の支障木などの適切な維持管理

○臼井地区、坂本地区の集落地などにおける道路沿道の支障木などの適切な維持管理を図ります。

②空き家・空き地、耕作放棄地の適切な維持管理と有効活用の促進

○ゴミの不法投棄や不法侵入などによる犯罪のターゲットになりやすい空き家・空き地、耕作放棄地においては、適切な維持管理と生活利便施設などへの有効活用を促進します。

まちづくりの基本目標5 豊かな自然環境や景観、地域資源の保全・活用

まちづくりの基本方針

(1)地域の歴史や文化にふれることのできる観光交流の推進

①自然環境を活かした観光交流の推進

○広域の林間レクリエーションの場である丘陵上部のゴルフ場や、森林環境・文化の体験学習の場である「群馬県野鳥の森・小根山森林公園」の周辺山林を含めた環境の保全とアクセス機能の拡充などにより、利用の促進とレクリエーション機能・学習機能の増進を図ります。

②地域資源を活かした観光交流の推進

○地域の歴史的資源となる「碓氷関所跡」「碓氷峠鉄道文化遺産」「松井田城址」などの遺構、歴史的まちなみ、「ろうばいの郷」や妙義山の眺望などを保全、「霧積温泉」などの観光交流施設を活用するとともに、積極的な情報発信を行うことで、広域観光交流を推進します。

(2)身近な自然環境の維持管理

①公園や広場などの身近な自然環境の維持管理

○地域の公園・緑地の利用需要に即して、施設間の連携、役割分担と施設の老朽化を考慮しつつ、「坂本スポーツ広場」をはじめ、公園施設・スポーツ施設・遊具等の効果的な機能更新整備、施設長寿命化による効率的な施設維持管理を推進します。

②碓氷川や九十九川などの河川の維持管理と親水空間の創出

○市街地に隣接する碓氷川・九十九川については、河川の排水・治水機能との調整を図りつつ、広場・歩行空間・自転車通行空間などの空間の創出を図るなど、生活に身近な親水空間としての活用を図ります。

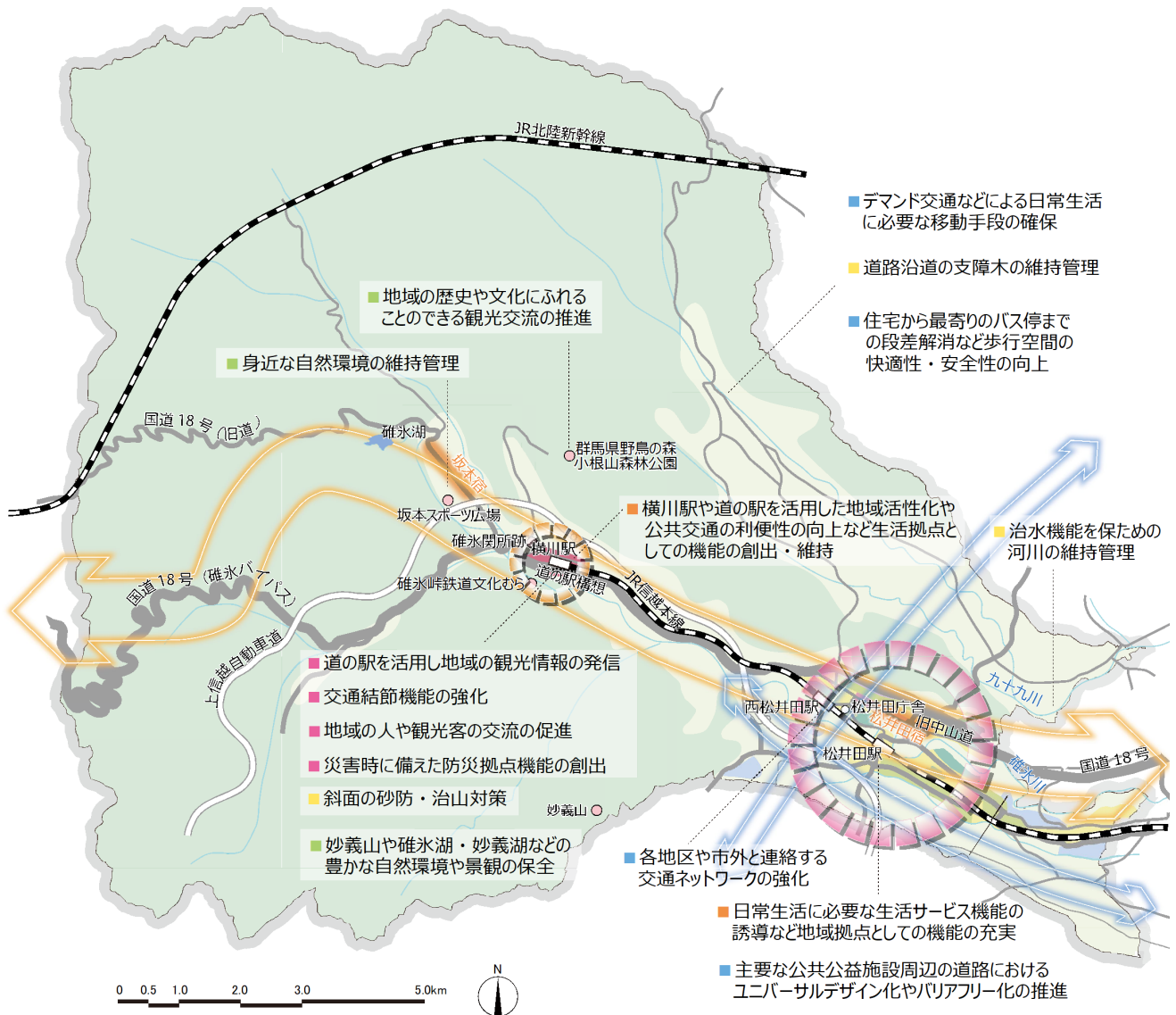
(3)妙義山や碓氷湖・妙義湖などの豊かな自然環境や景観の保全

○妙義山などの美しい山並みや碓氷湖、妙義湖、点在するダムや滝などの豊かな自然環境を保全するとともに、景観を楽しめる散策のルートなどの空間整備を推進します。

○旧中山道や上信越自動車道沿道地区については、農地・集落地地区や森林・山林地区などの景観形成方針に加えて、高速道路からの眺望や周辺景観への配慮を行うための景観まちづくりを推進します。

「松井田地域」の将来構想図

- 基本目標 1 地域生活拠点の維持・拡充
- 基本目標 2 新たに設置される道の駅を活かしたまちづくりの促進
- 基本目標 3 誰もが移動しやすい生活交通手段の確保
- 基本目標 4 安全・安心に暮らせる生活環境の創出
- 基本目標 5 豊かな自然環境や景観、地域資源の保全・活用



凡例				
地域拠点	公共施設	拠点商業業務地	田園・集落地	補助幹線道路
生活拠点	地域資源	近隣商業地	自然環境保全・活用地	鉄道・駅
都市軸	低層住宅地	観光商業地	自動車専用道路・IC	河川
地域軸	中低層住宅地	沿道サービス業務地	主要幹線道路	地域境界
宿場	複合市街地	工業・流通業務地	幹線道路	