

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
2. 安中市を取り巻く社会・経済情勢の変化
3. まちづくりに係る市民の意向
4. まちづくりの課題と方向性



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、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。

表 安中市の沿革

明治 22 年	明治 23 年	昭和 11 年	昭和 29 年	昭和 30 年	昭和 33 年	平成 18 年
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。

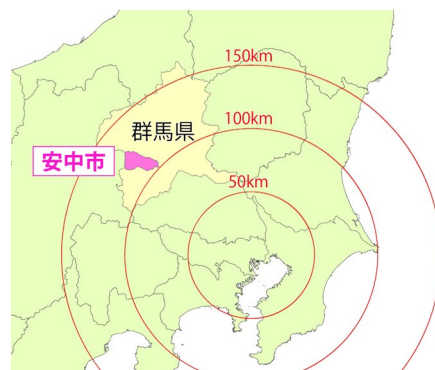


図 安中市の位置

(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。

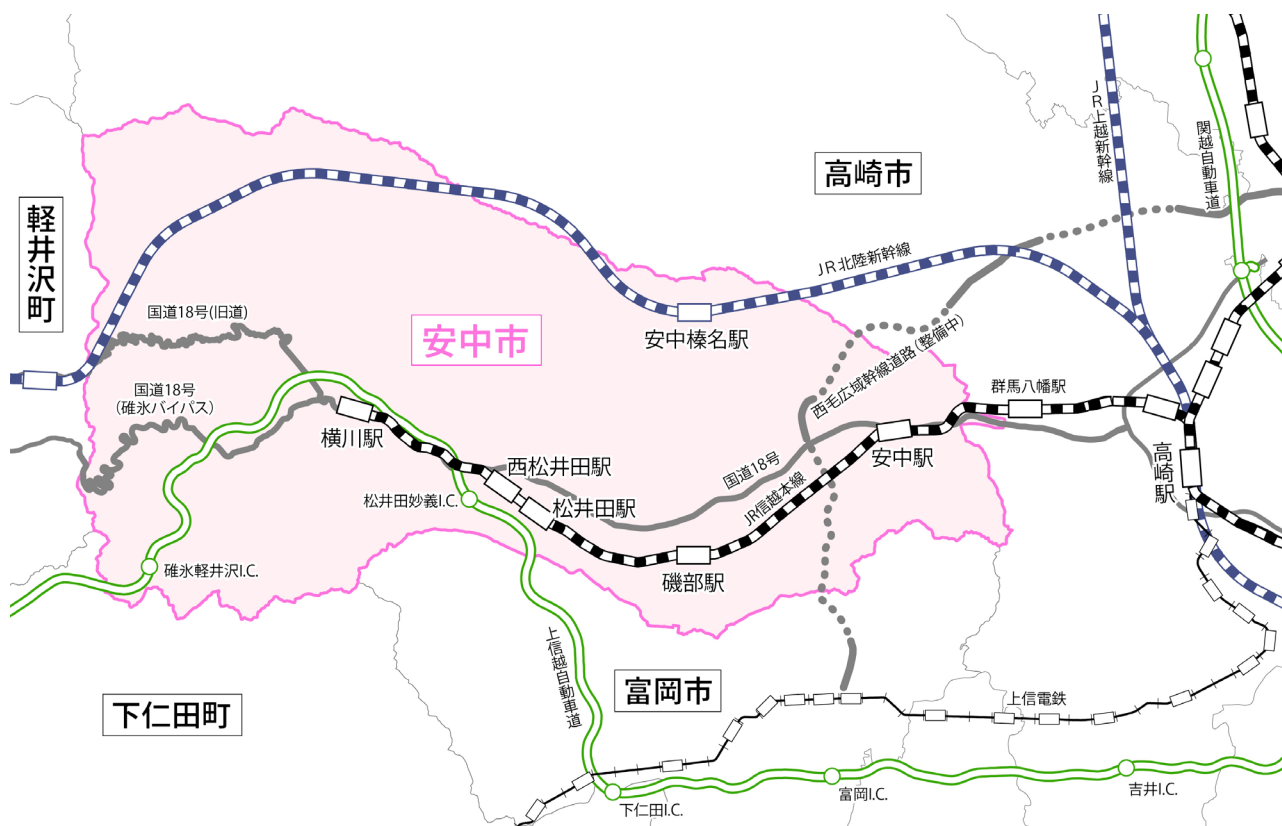


図 安中市の広域交通環境



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 1,200mm 程度で、6～9月で年間降水量の約 50%を占めます。冬季は晴天が続く、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。

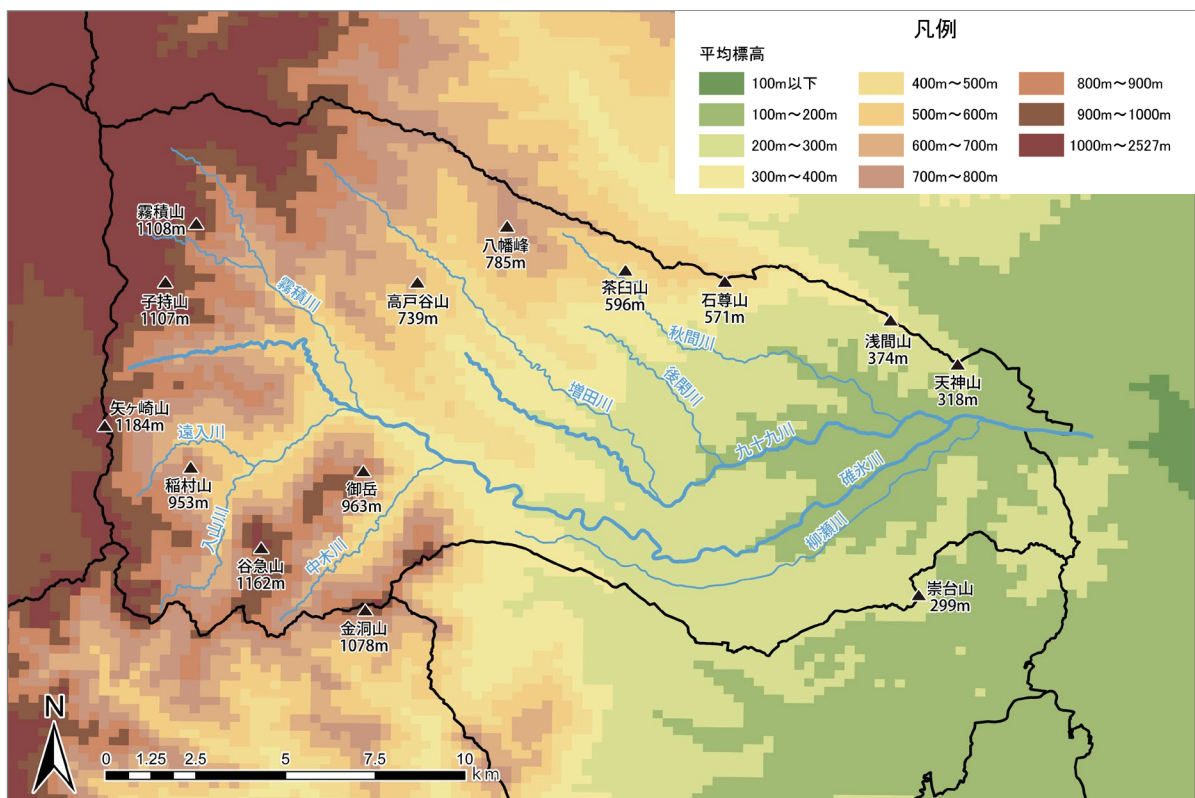


図 安中市の地形と主な河川

(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スギ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ました。中山道に関連する文化財としては、国指定天然記念物の安中原市のスギ並木や県指定史跡の五料の茶屋本陣などがあるほか、2025年3月には中山道碓氷峠越、碓氷関所跡などがあらたに国指定史跡となりました。

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。

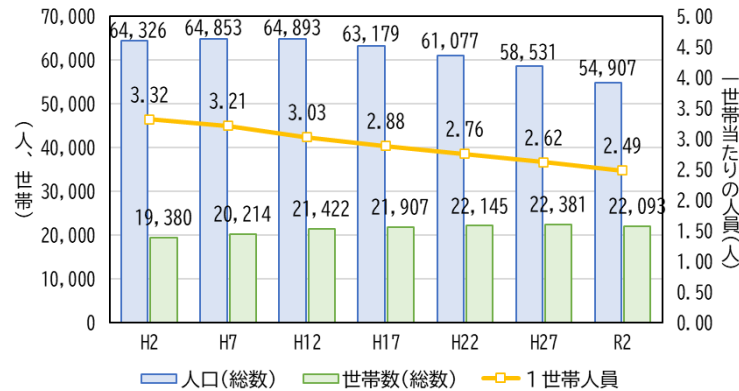


図 人口・世帯・1世帯あたりの人員の推移

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。

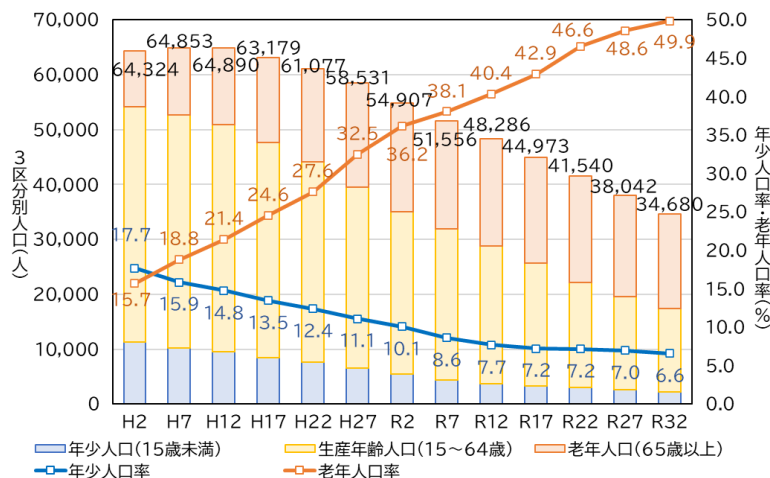
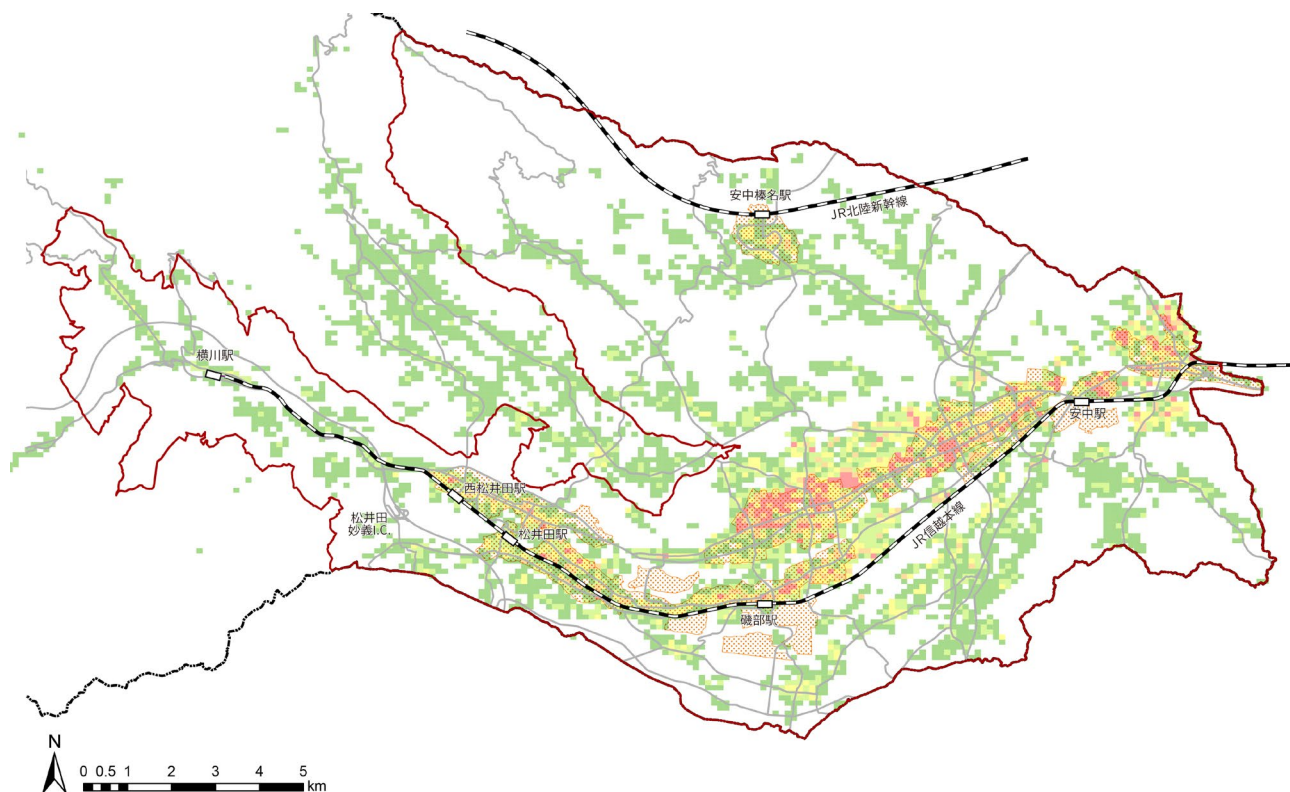


図 将来人口

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) 人口の分布状況

- 人口は、用途地域内を中心に多く分布しています。
- 一方で、用途地域の外縁部や用途地域外の既存集落地等に、人口が薄く分布しています。



【凡例】

- 行政区域
- 都市計画区域
- 用途地域指定区域

- 鉄道
- 主要道路

<人口密度>

- 40人/ha以上
- 30~40人/ha
- 20~30人/ha
- 10~20人/ha
- 10人/ha以下

図 人口の分布状況

出典：令和2年国勢調査



(4) 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。

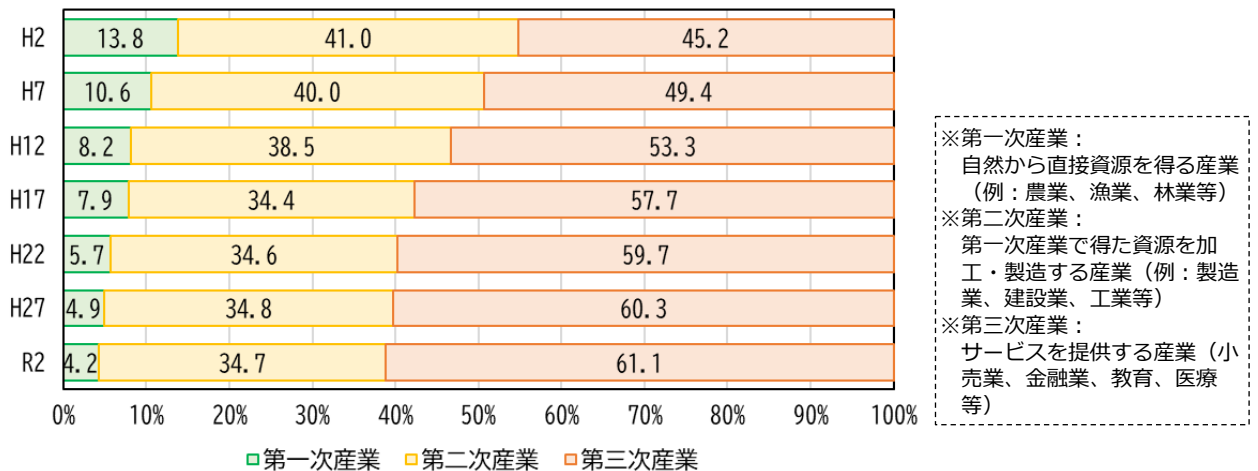


図 産業分類就業者構成の推移

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。

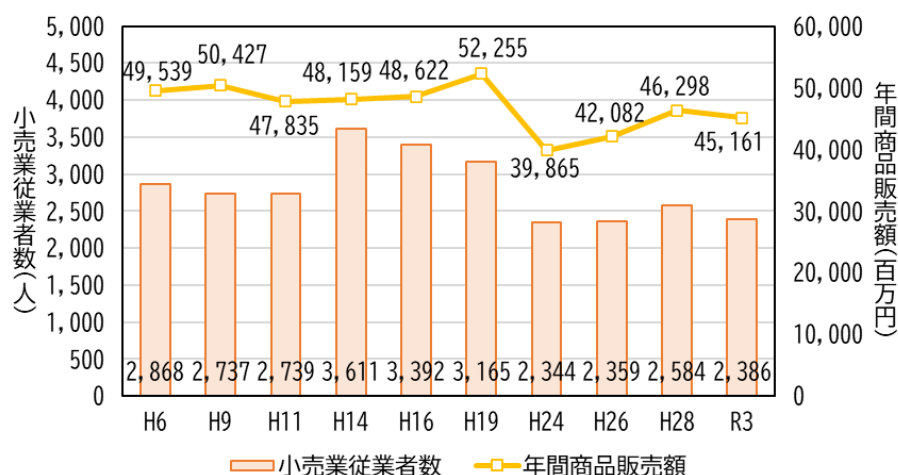


図 小売業従業者数・年間商品販売額の推移

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4割減少した962haとなっています。

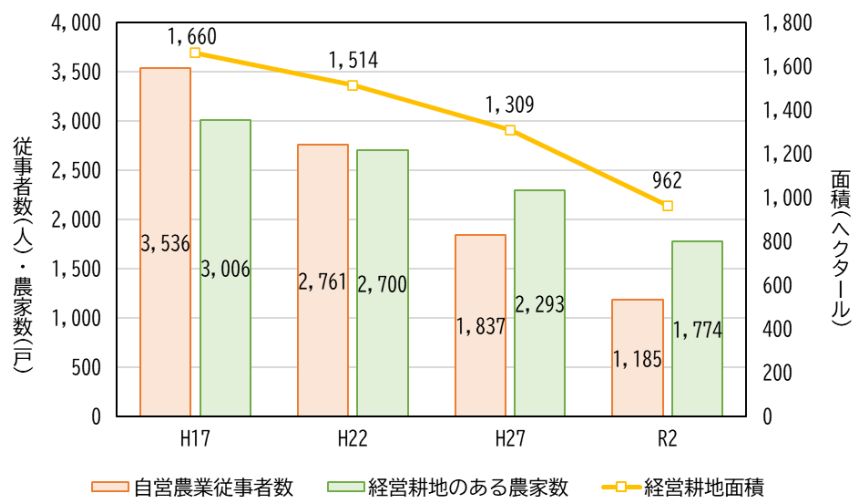


図 自営農業従事者数及び経営耕地のある農家数と耕地面積

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。

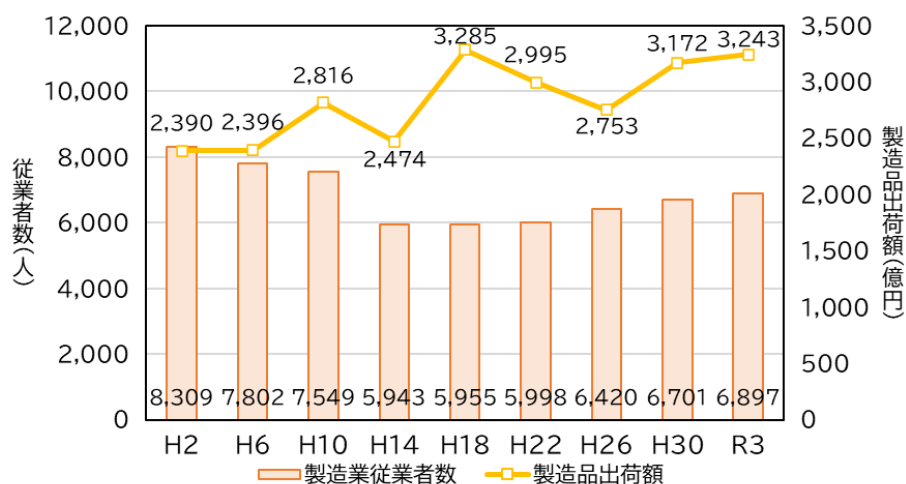


図 製造業従業者数・製造品出荷額

出典：工業統計データ



⑤通勤・通学流動

- 通勤・通学の流動は、高崎市への流出数が最も多く、次いで富岡市、前橋市の順で多くなっています。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

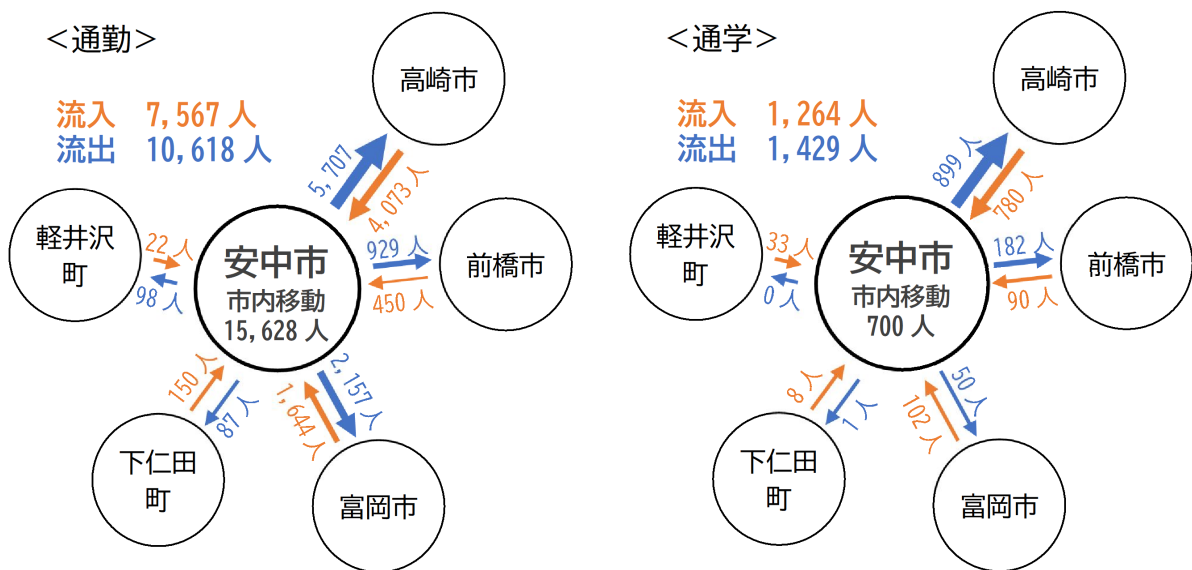


図 通勤・通学流動図

出典：令和2年国勢調査

(5) 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。

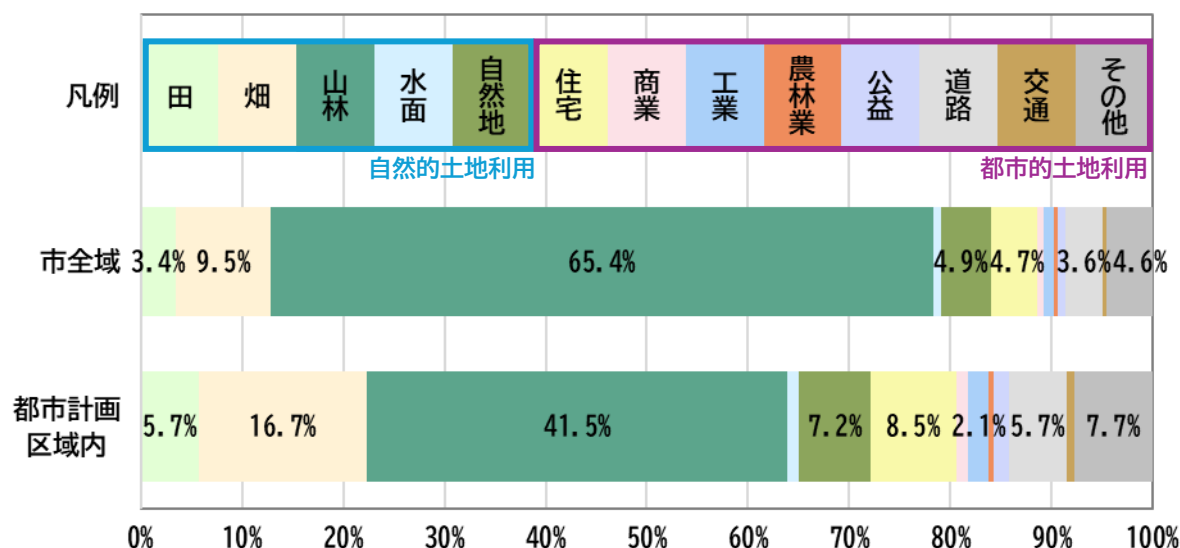


図 安中市の土地利用の状況

※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：都市計画基礎調査



【凡例】

- | | | | |
|------------------------------|---------------------------|--|--|
| 行政区域
都市計画区域
鉄道
主要道路 | 田
畑
山林
水面
自然地 | 住宅用地
商業用地
工業用地
農林漁業施設用地
公益施設用地 | 道路用地
交通施設用地
公共空地
公的施設用地
ゴルフ場
太陽光発電所
平面駐車場
その他 |
|------------------------------|---------------------------|--|--|

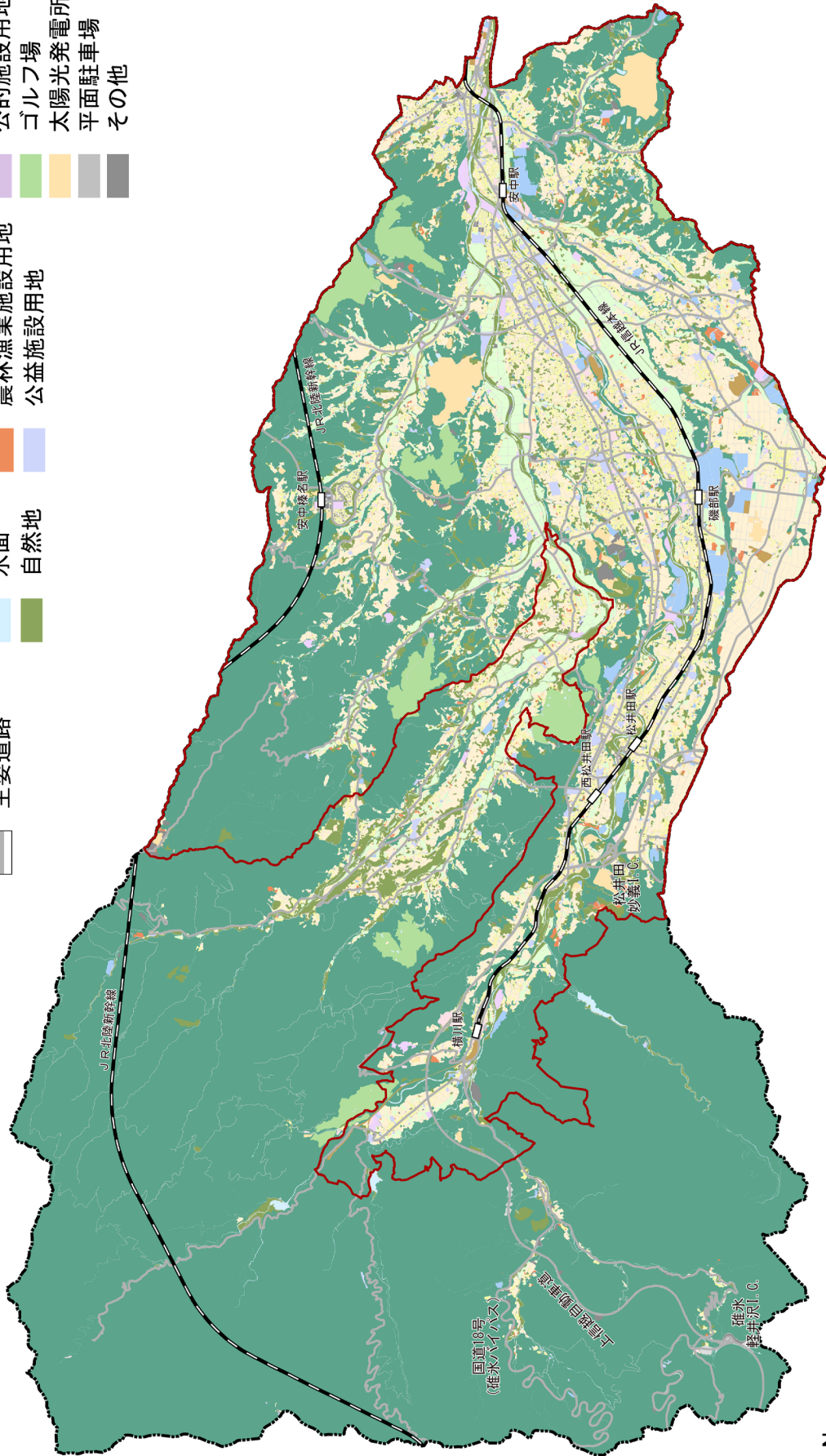


図 土地利用の状況

出典：都市計画基礎調査

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。



- 【凡例】
- | | | | |
|--|----------|--|-------------|
| | 行政区域 | | 農用地区域 |
| | 都市計画区域 | | 自然公園地域 |
| | 用途地域指定区域 | | 国有林 |
| | 鉄道 | | 地域森林計画対象民有林 |
| | 主要道路 | | |

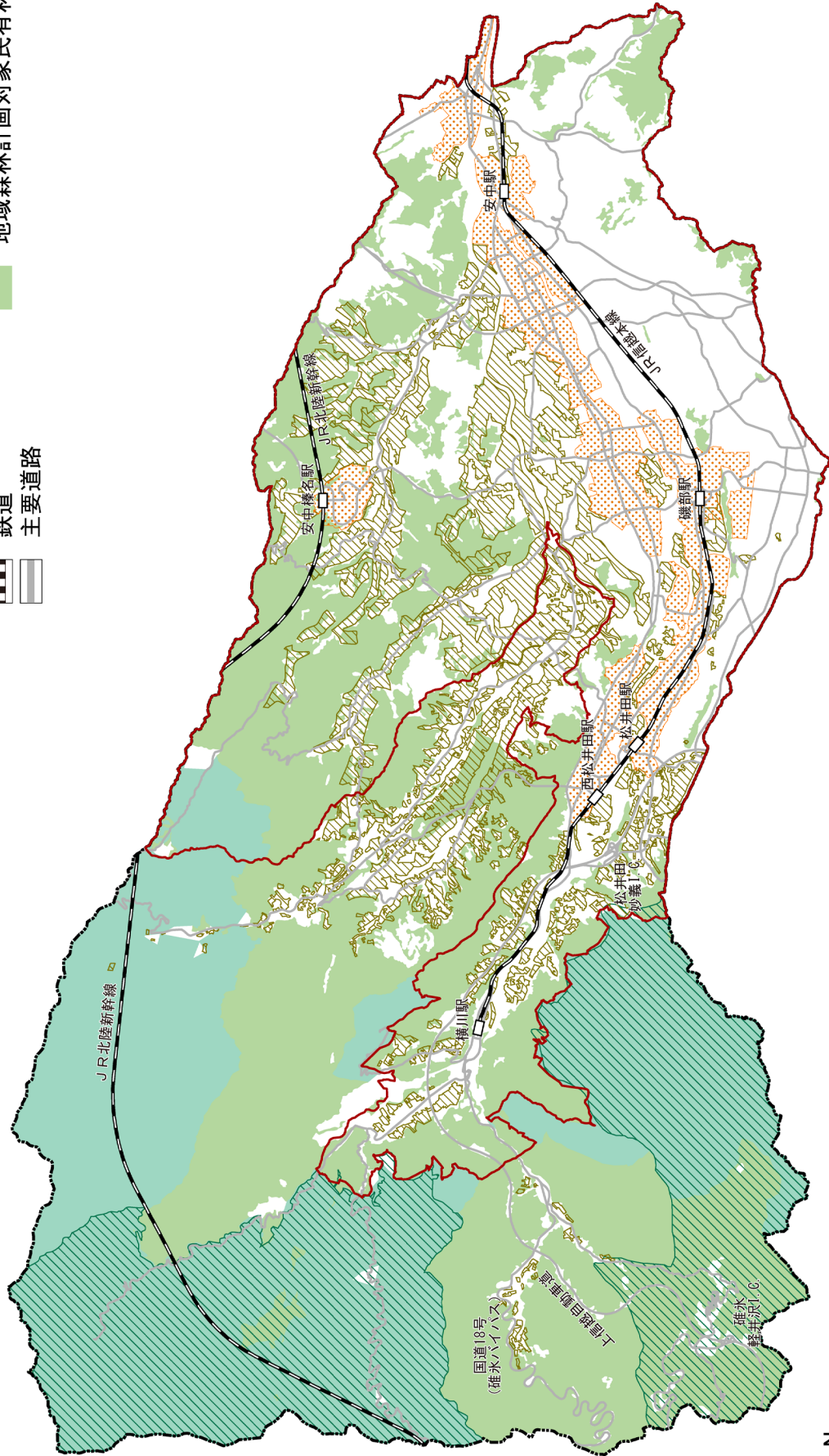


図 法規制の状況

出典：国土数値情報

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	5.6%
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	11.6%
		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	18.9%
		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	26.8%
第二種住居地域	約 106.0ha	20/10 以下	6/10 以下	6.9%
準住居地域	-	-	-	-
田園住居地域	-	-	-	-
近隣商業地域	約 71.1ha	20/10 以下	8/10 以下	4.6%
商業地域	約 6.6ha	40/10 以下	8/10 以下	0.4%
準工業地域	約 157.0ha	20/10 以下	6/10 以下	10.2%
工業地域	約 24.0ha	20/10 以下	6/10 以下	1.6%
工業専用地域	約 81.7ha	20/10 以下	6/10 以下	12.9%
	約 117ha		5/10 以下	
合計	約 1,534.5ha	-	-	100.0%

※端数処理の関係により、割合の合計が 100.0%にならない場合があります。

出典：安中市（令和 7 年 5 月 1 日現在）



【凡例】

- | | | |
|--------|--------------|--------|
| 行政区域 | 第一種低層住居専用地域 | 近隣商業地域 |
| 都市計画区域 | 第二種低層住居専用地域 | 商業地域 |
| 鉄道 | 第一種中高層住居専用地域 | 準工業地域 |
| 主要道路 | 第二種中高層住居専用地域 | 工業地域 |
| | 第一種住居地域 | 工業専用地域 |
| | 第二種住居地域 | |

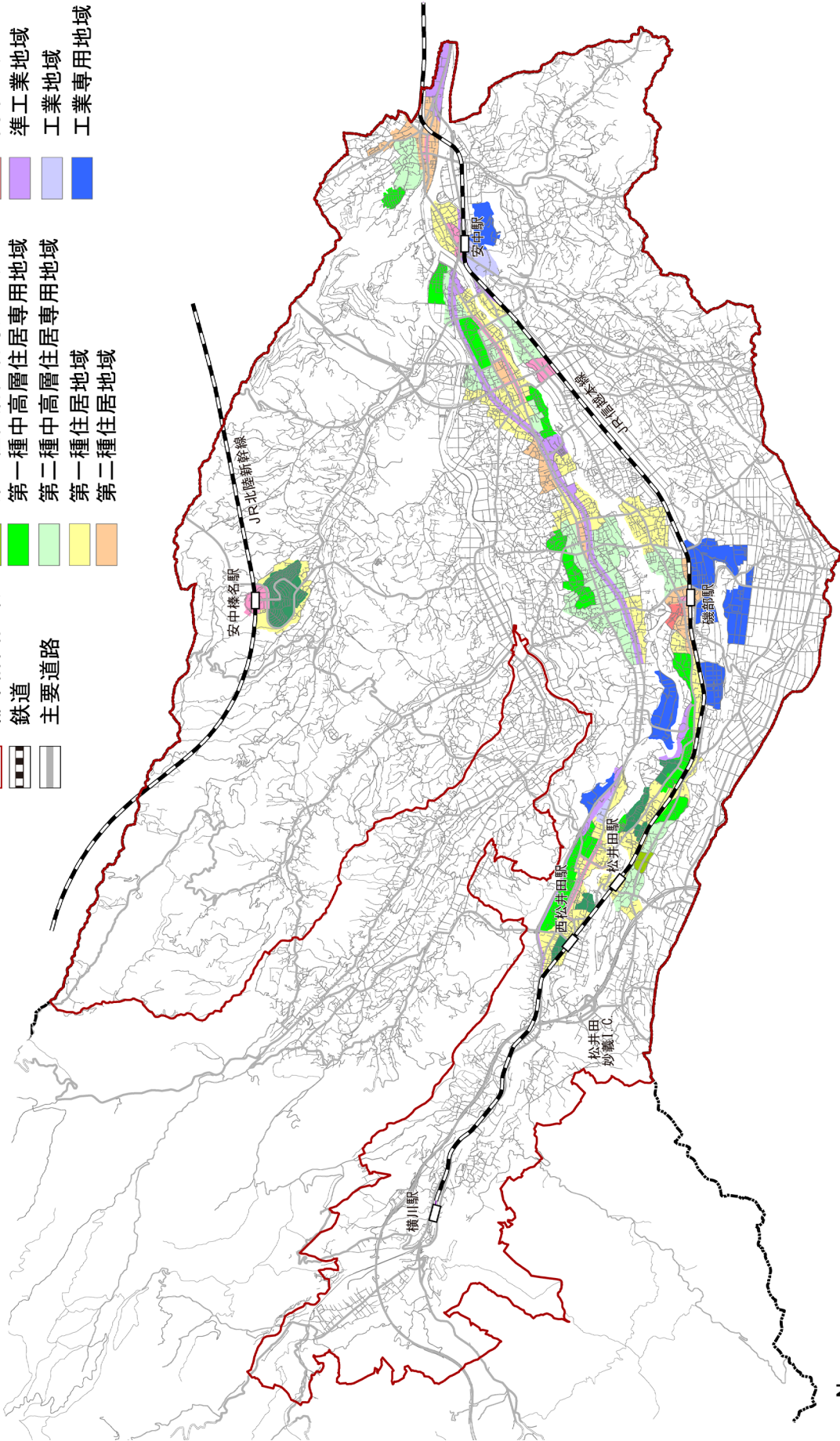


図 用途地域の指定状況

出典：安中市

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）での開発も見られます。
- 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・面積

主な用途	新築件数(開発面積(ha))					
	H29	H30	R1	R2	R3	合計
住宅系	206 (7.0)	222(7.9)	194(6.3)	178(6.3)	237(8.6)	1,037(36.1)
商業系	8(0.9)	10(1.0)	7(0.7)	11(1.0)	5(41.3)	41(4.9)
工業系	3(0.5)	8(0.5)	8(14.3)	4(1.1)	7(7.7)	30(24.1)
公共系	3(0.1)	3(1.8)	3(0.6)	1(0.0)	5(0.8)	15(3.3)
その他	6(0.6)	4(0.1)	4(0.7)	6(0.3)	3(0.6)	23(2.3)
合計	226(9.2)	247(11.3)	216(22.6)	200(8.8)	257(18.9)	1,146(70.8)

表 宅地開発の件数（1,000 m²以上1 ha 未満）

主な用途	開発件数(H29～R3)	開発面積(ha)
住宅系	17	4.8
商業系	9	3.9
工業系	6	3.1
公共系	1	0.4
その他	8	6.2
合計	41	18.4

※その他：太陽光発電施設や駐車場など

表 宅地開発の件数（1 ha 以上）

主な用途	開発件数(H29～R3)	開発面積(ha)
住宅系	0	0
商業系	0	0
工業系	4	21.7
公共系	1	1.7
その他	6	14.1
合計	11	37.5

※その他：太陽光発電施設や駐車場など

出典：都市計画基礎調査

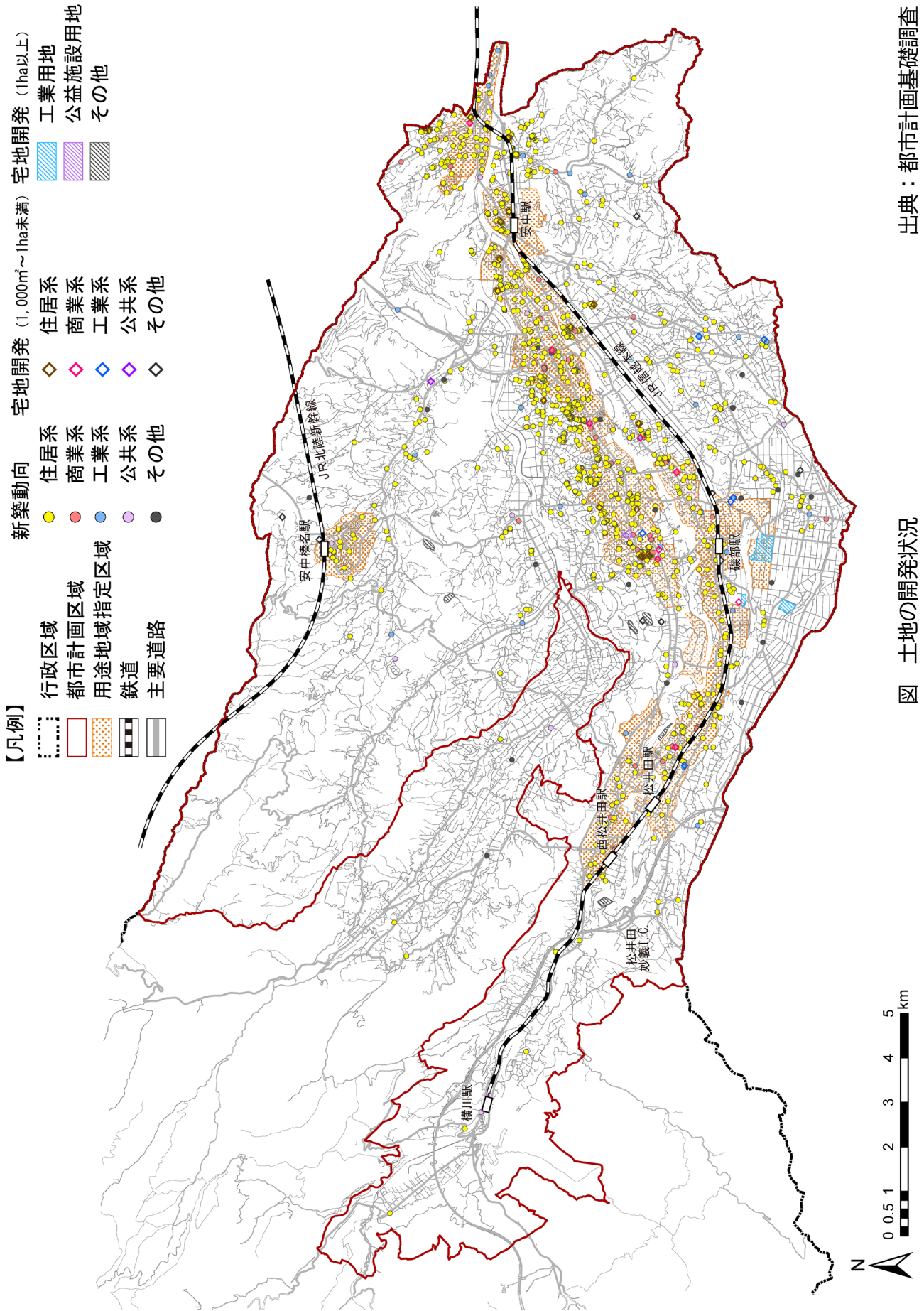


図 土地の開発状況

(6) 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、11路線は一部未整備、3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

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号線	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	上の尻後閑線	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 | 都市計画区域 | 都市計画道路 |
| 用途地域指定区域 | 鉄道 | 整備済み |
| 主要道路 | | 一部未整備 |
| | | 全線未整備 |

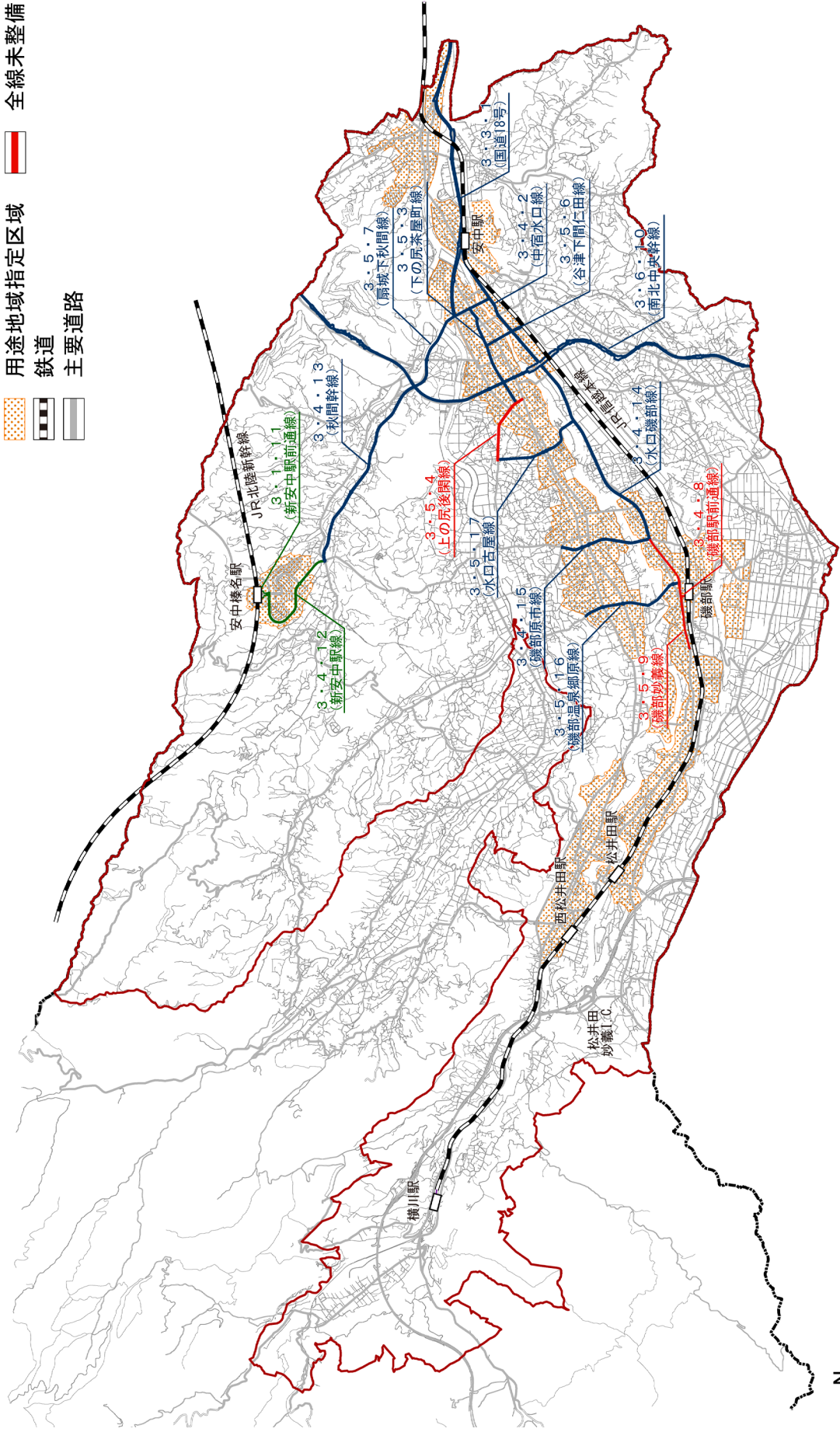


図 都市計画道路の整備状況

出典：安中市

②道路の混雑度

- 本市では、国道18号などの市を東西に連絡する道路において、混雑が発生する可能性が高い1.0以上の混雑度となっています。
- その他の道路の混雑度は1.0以下となっており、円滑な走行環境が確保されています。



- | | |
|----------|-------------|
| 行政区域 | 混雑度 0.4以下 |
| 都市計画区域 | 混雑度 0.4～0.6 |
| 用途地域指定区域 | 混雑度 0.6～0.8 |
| 鉄道 | 混雑度 0.8～1.0 |
| 主要道路 | 混雑度 1.0～ |

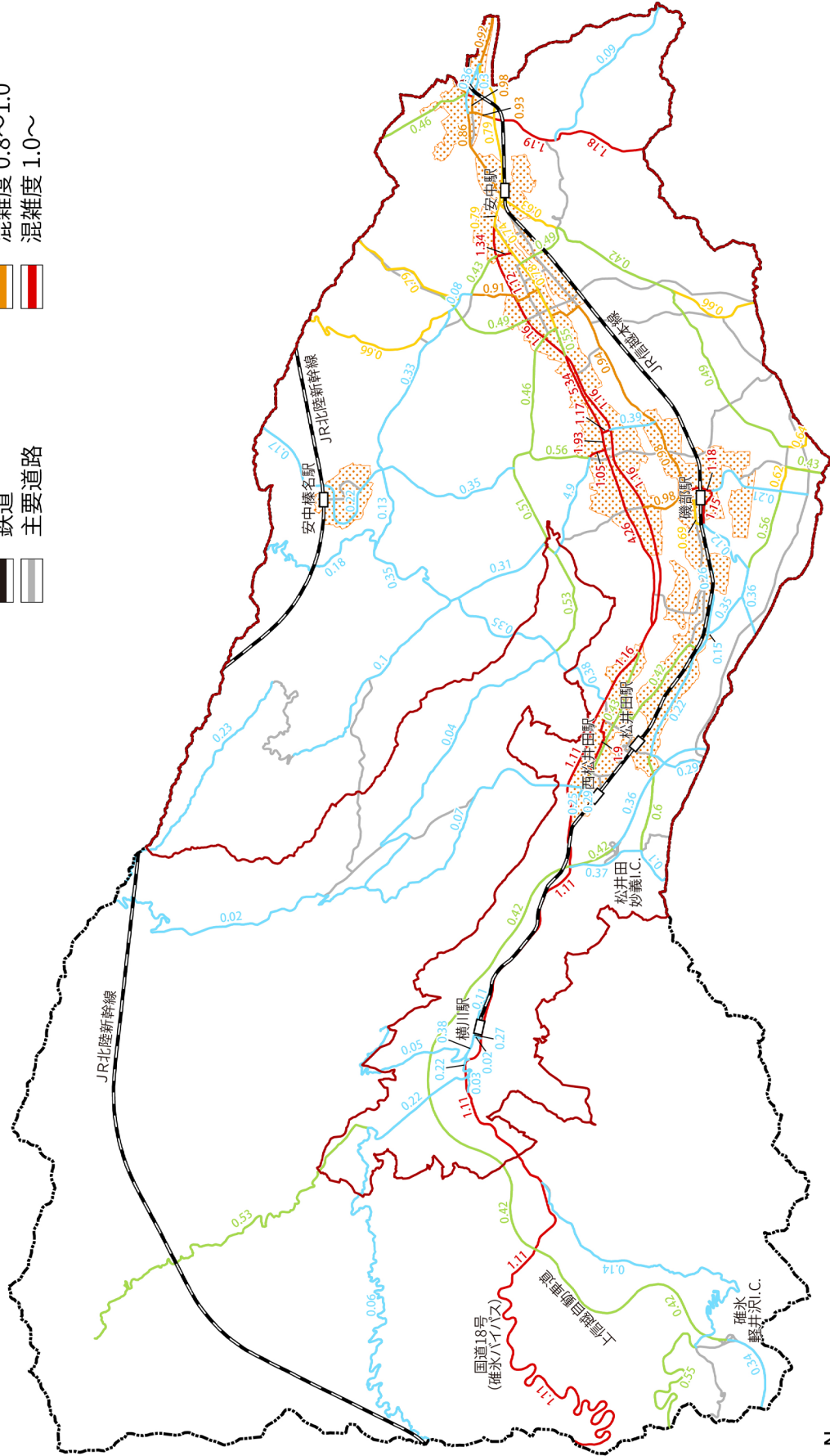


図 道路の混雑度

出典：令和3年度道路・街路交通情勢調査結果

③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、令和元年までは緩やかに減少しており、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、回復兆候にありますが、令和元年と比べると８割程度となっており、総数としてはやや減少する傾向にあります。

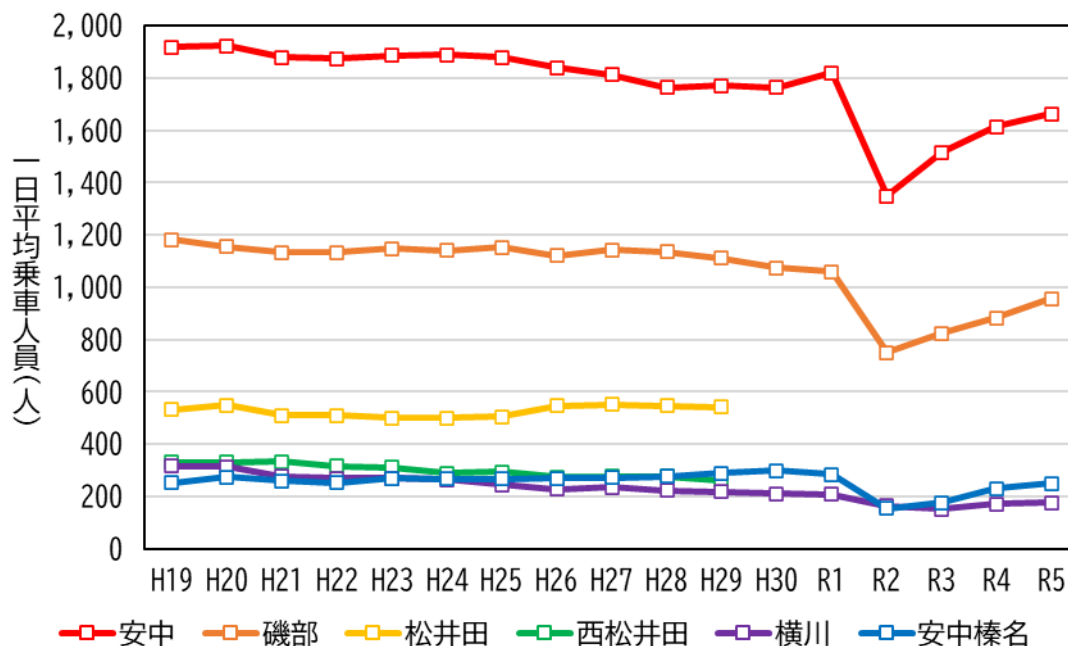


図 市内６駅の１日の平均乗車人員

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



④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。

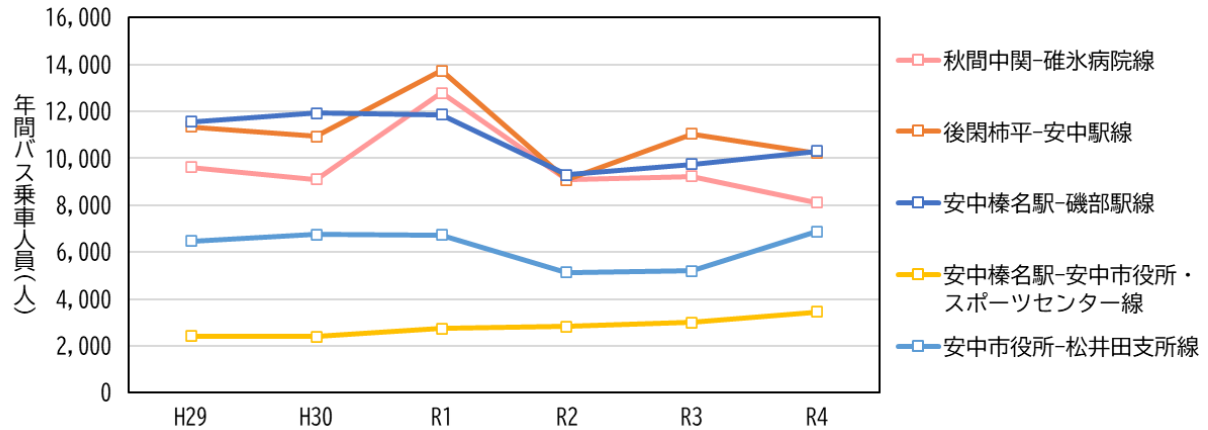


図 路線バスの利用者数の推移

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

⑤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、デマンド型で運行しています。
- 平成29年から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。

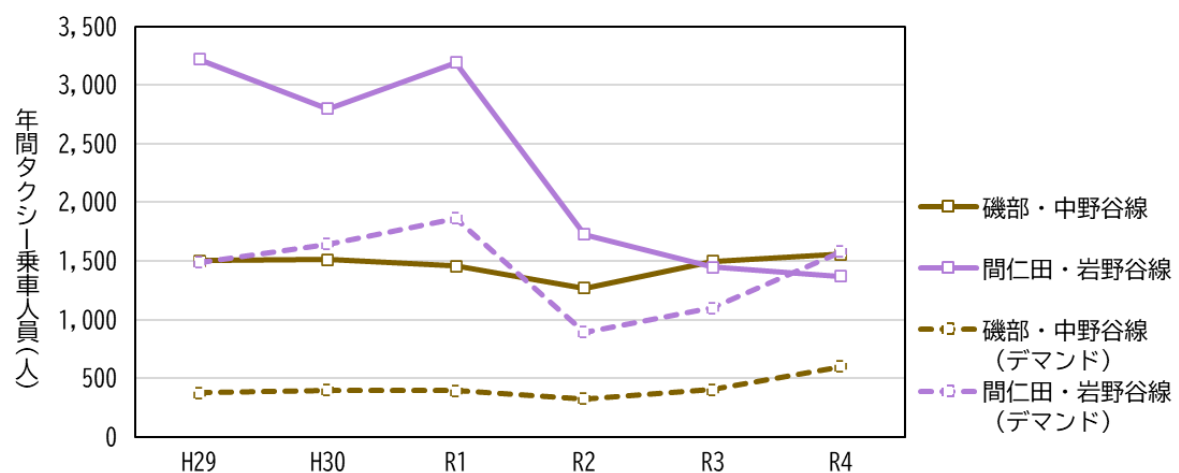


図 乗合タクシーの利用者数の推移

出典：安中市

⑥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。

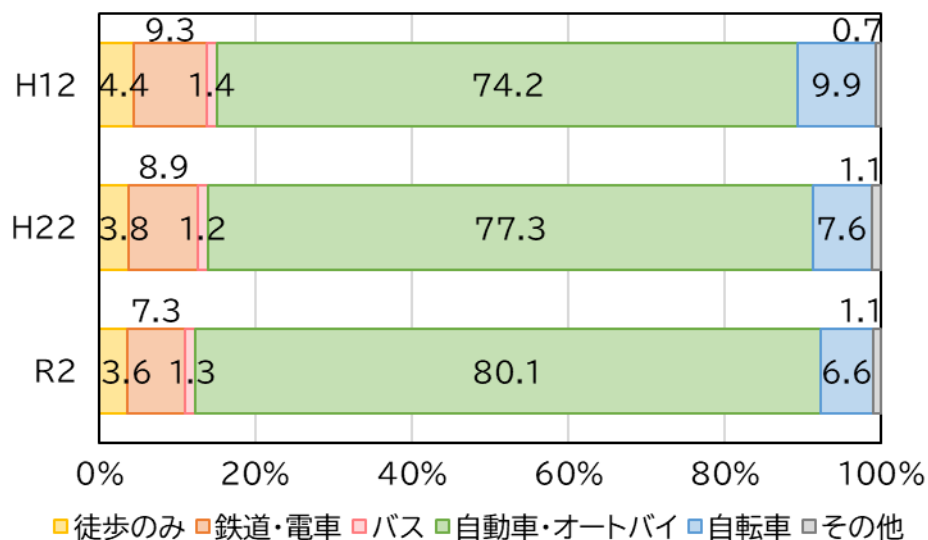


図 15 歳以上の通勤・通学者の交通手段分担率

出典：国勢調査



(7) 生活環境

①空き家

- 本市の空き家数及び空き家率は、平成15年以降増加傾向にあり、令和5年には空き家数が5,150戸、空き家率が23.1%となっています。
- また、群馬県の空き家率と比較すると、平成25年に群馬県の空き家率を上回っており、令和5年時点では3ポイント高くなっています。

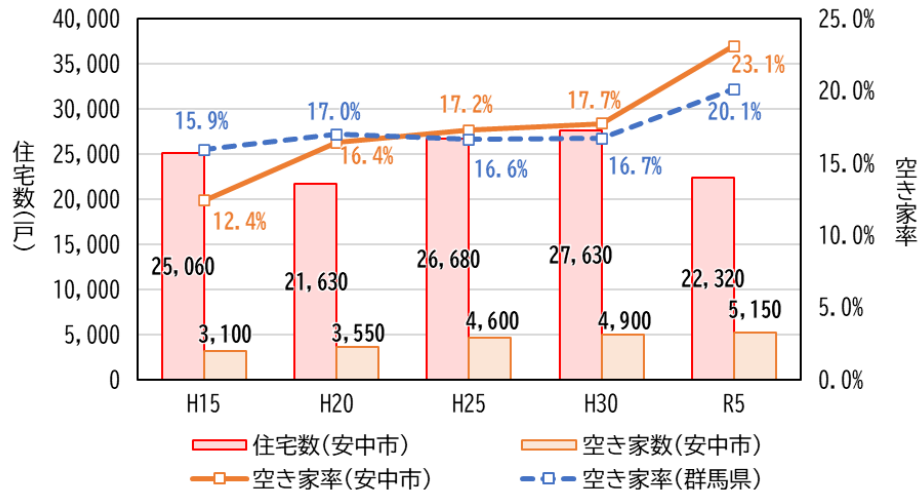


図 住宅総数と空き家率

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。

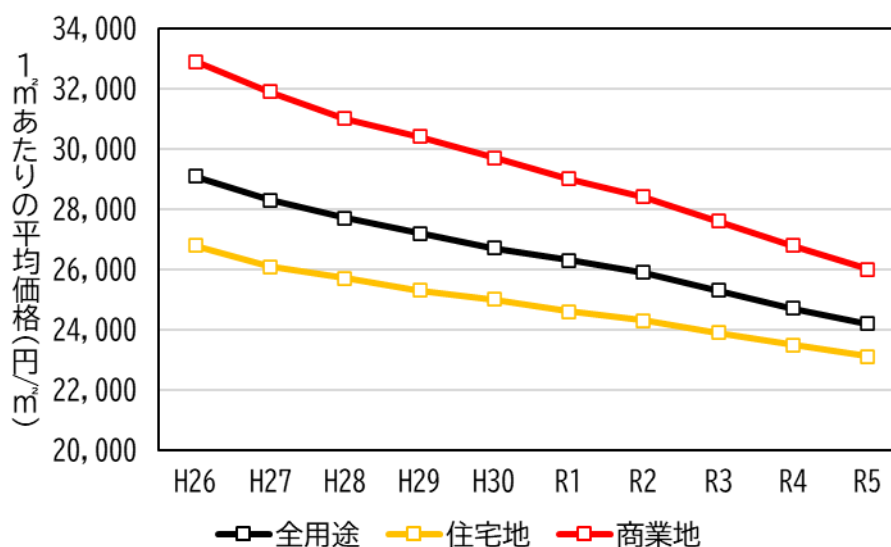


図 地価公示(平均額)の推移

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

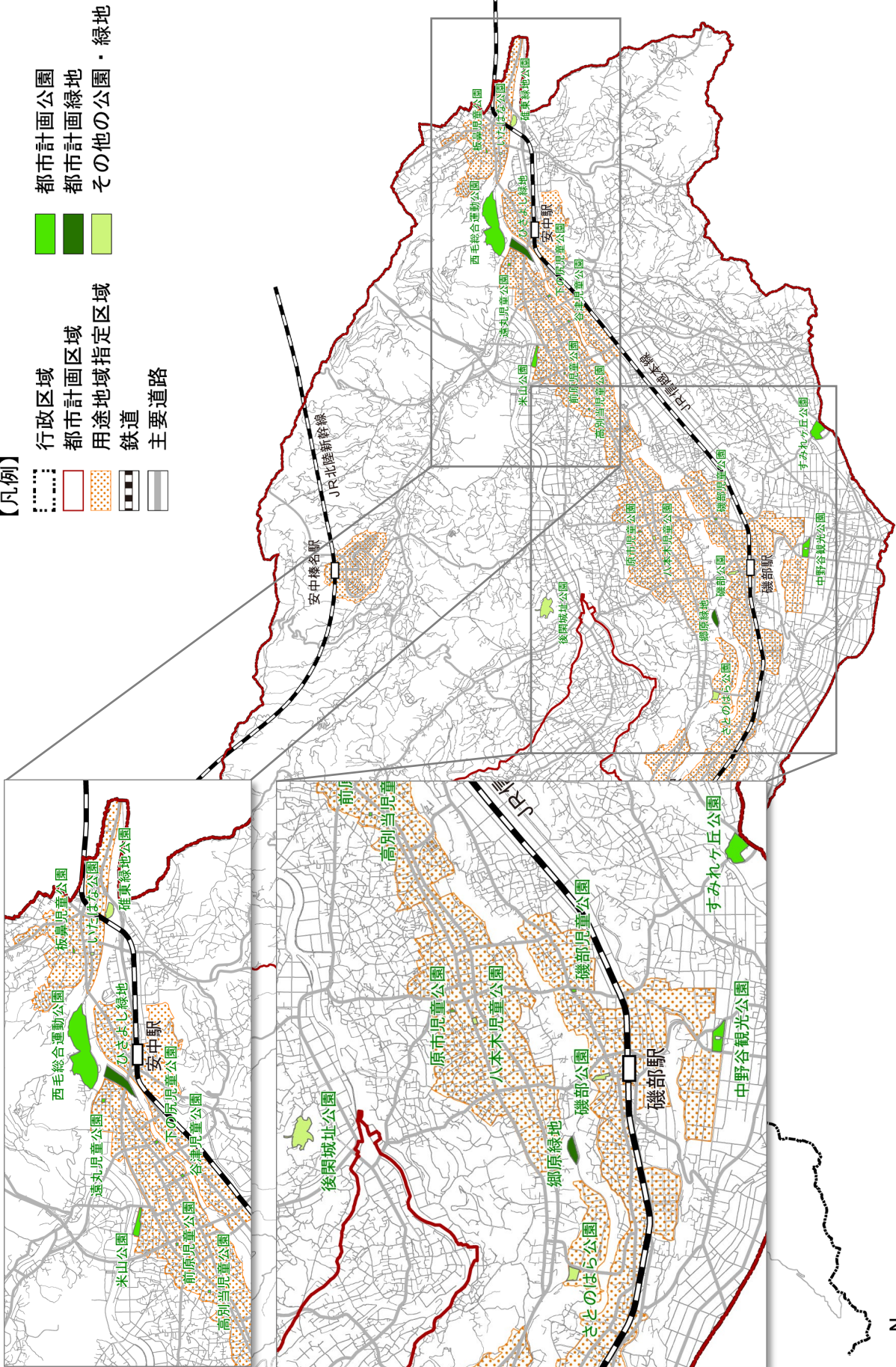
名称		面積 (ha)	決定年月日	最終変更年月日 (名称変更)
番号	公園名			
2・2・1	下の尻児童公園	0.16	S46.10.13	(S54.1.19)
2・2・2	磯部児童公園	0.15	S48.3.8	H15.9.10
2・2・3	原市児童公園	0.12	S48.3.8	(S54.1.19)
2・2・4	遠丸児童公園	0.18	S49.3.13	(S54.1.19)
2・2・5	板鼻児童公園	0.17	S50.3.5	(S54.1.19)
2・2・6	高別当児童公園	0.12	S51.4.7	(S54.1.19)
2・2・7	前原児童公園	0.10	S54.1.19	
2・2・8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

出典：安中市

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



出典：安中市

図 都市計画公園・都市計画緑地の状況

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ポイント上昇しています。

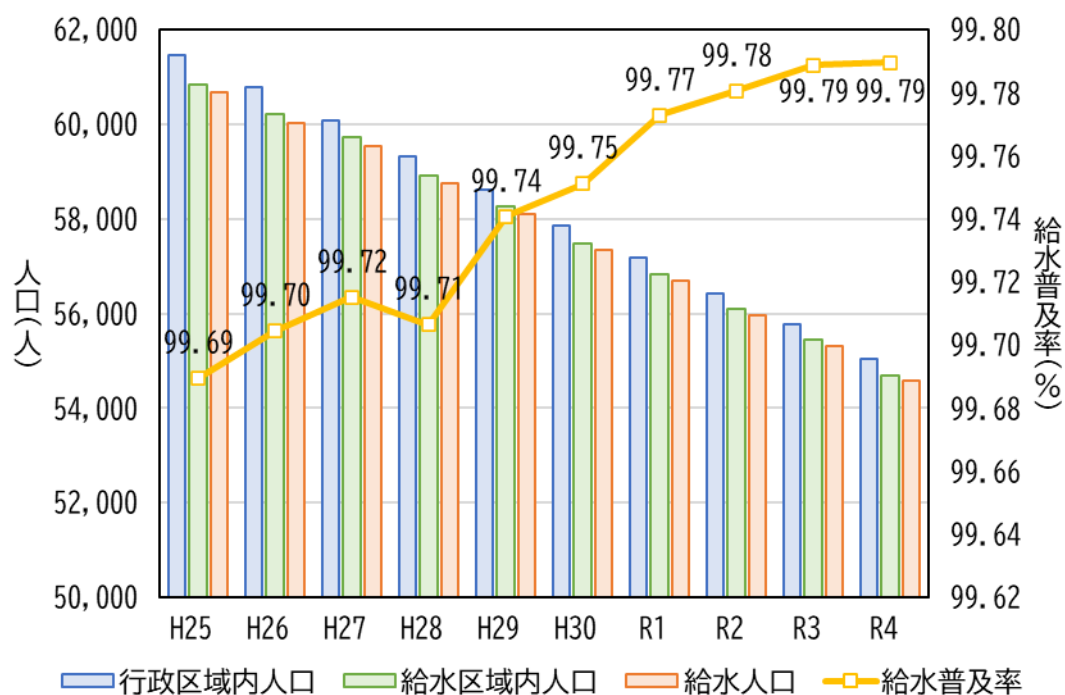


図 上水道の給水人口と普及率

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ポイント増加しています。
- 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。

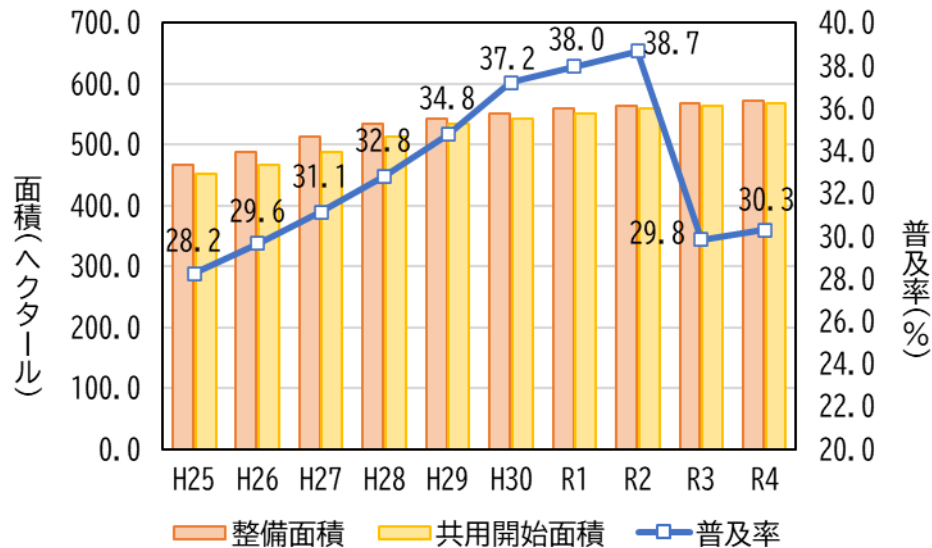


図 下水道の普及率

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 5 年度のごみの総排出量は、19,017 t となっており、1 日 1 人あたりの生活系ごみ搬入量が 727 g / 日、事業系ごみ搬入量が 185 g / 日、集団回収量が 40 g / 日、合計 952 g / 日となっています。
- 群馬県の 1 日 1 人あたりのごみ総排出量は 936 g / 日であり、ほぼ同等の量となっています。

表 令和 5 年度ごみ排出量

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	11,360	656	454	0	0	12,470
		事業系ごみ	0	3,687	0	0	0	0	3,687
	直接搬 入ごみ	生活系ごみ	0	1,208	130	103	0	617	2,058
		事業系ごみ	0	0	0	0	0	9	9

	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)	14,528	3,696	793	19,017
ひとり当たり 一日の合計(g)	727	185	40	952

出典：環境省廃棄物処理技術情報



(8) 文化財・観光交流資源の状況

①指定文化財

- 本市には、国指定重要文化財である旧碓氷峠鉄道施設や、国指定天然記念物である安中原市のスギ並木、国指定史跡である築瀬二子塚古墳や中山道といった、保護・活用すべき多くの文化財を保有しています。
- また、文化財とは異なりますが、優れた樹高を有し、今後の安中市の良好な景観の形成において重要な樹木として、崇台山の大桐を令和5年6月に景観重要樹木に指定しています。

表 指定文化財（令和7年4月現在）

分類	件数	分類	件数
国指定重要文化財	1	群馬県指定重要文化財	14
国指定重要無形民俗文化財	1	群馬県指定史跡	7
国指定名勝	1	群馬県指定天然記念物	3
国指定天然記念物	1	安中市指定重要文化財	43
国指定史跡	2	安中市指定史跡	23
国登録有形文化財	4	安中市指定天然記念物	9
		合計	109

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、特に磯部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。

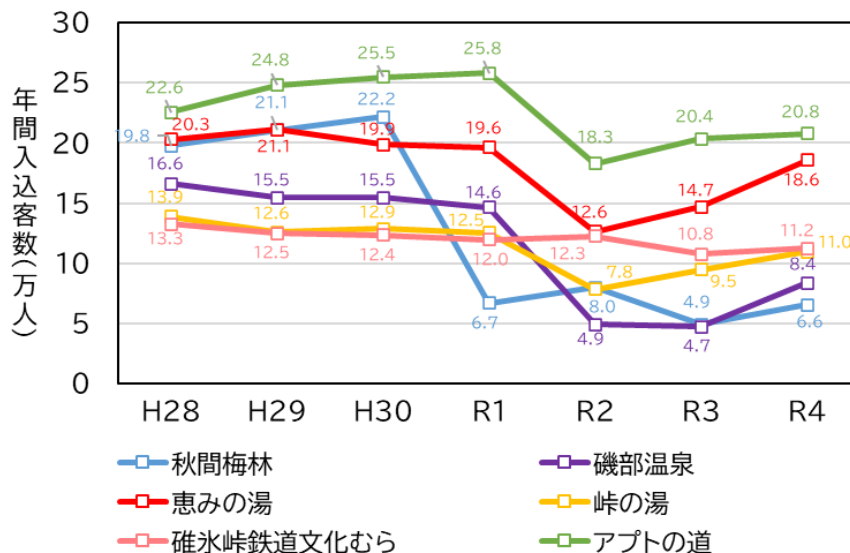


図 主要な観光施設の年間入込客数

出典：安中市

(9) 災害時の想定と避難体制

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）、市西部を通る上信越自動車道等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（旧道）のほか、群馬県道・長野県道92号（松井田軽井沢線）や群馬県道51号（松井田下仁田線）、安中市道幹104号線等が指定されています。

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の流域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 | 指定緊急避難場所 | 行政区域 | 都市計画区域 | 鉄道 | 主要道路 |
| ● | ● | --- | --- | --- | --- |
| 第1次緊急輸送道路 | 第1次緊急輸送道路 | | | | |
| 第2次緊急輸送道路 | 第2次緊急輸送道路 | | | | |
| 第1次緊急輸送道路 (事業中) | 第1次緊急輸送道路 (事業中) | | | | |
| 第2次緊急輸送道路 (事業中) | 第2次緊急輸送道路 (事業中) | | | | |
-
- | | | |
|---------------|----------|------------|
| 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 |
| --- | --- | --- |
-
- | | |
|------------|------------|
| ＜土砂災害＞ | ＜浸水想定区域＞ |
| 5m以上10m未満 | 5m以上10m未満 |
| 3m以上5m未満 | 3m以上5m未満 |
| 0.5m以上3m未満 | 0.5m以上3m未満 |
| 0.5m未満 | 0.5m未満 |

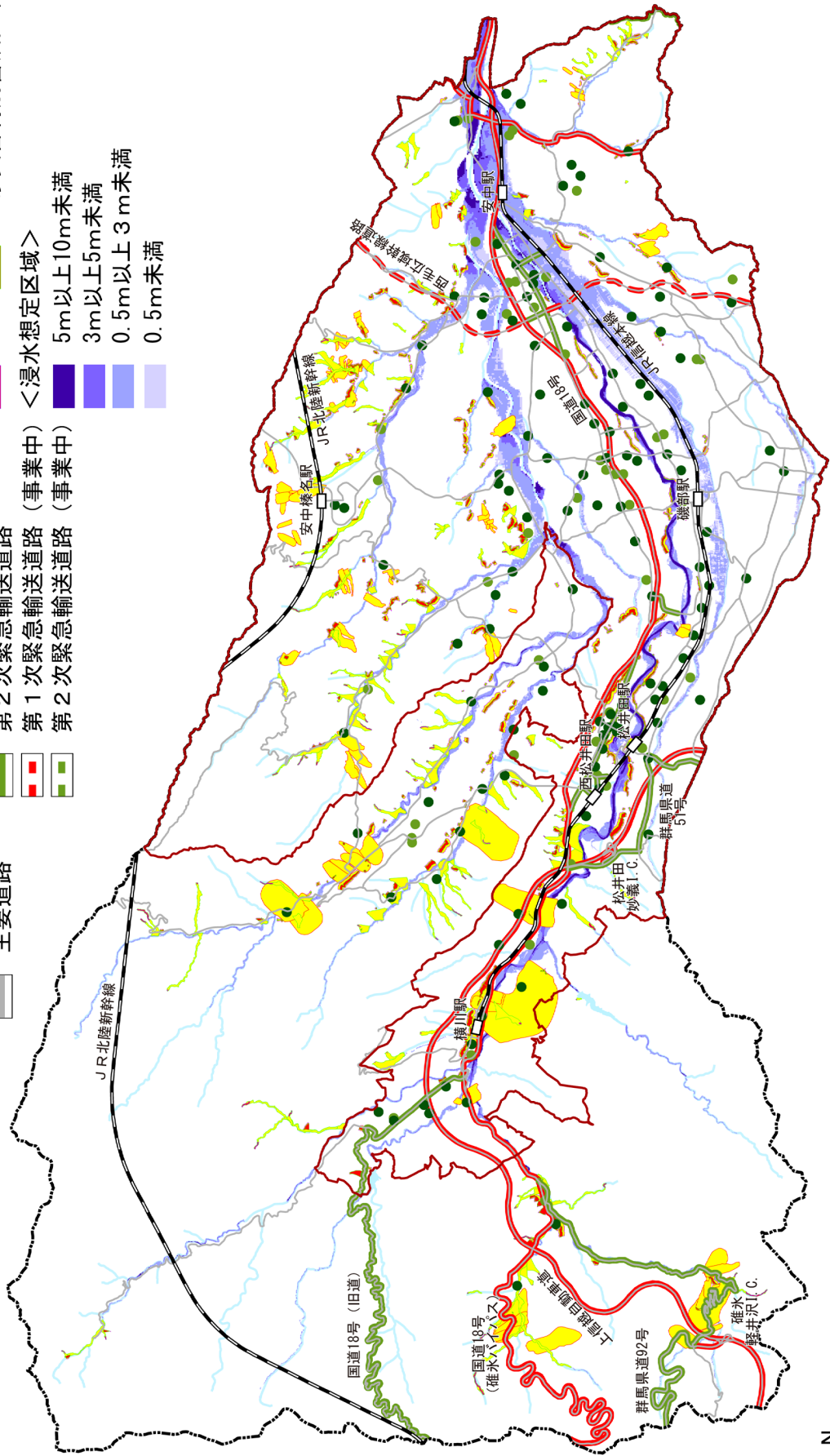


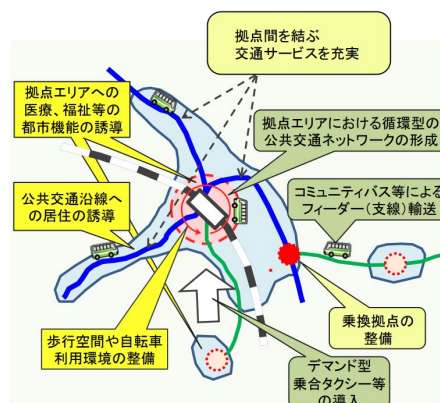
図 災害時の想定と避難体制 出典：安中市危機管理マップ、マッピングぐんま

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などが重要となっています。

ローカル鉄道の再構築

鉄道の維持・高度化

- ・設備整備・不要設備撤去
- ・事業構造の見直し



バス等への転換

- ・BRT・バスへの転換
- ・GX・DX対応車両への転換



3つの「共創」

官民の共創

- ・エリア一括運行事業・バスの上下分離等

交通事業者間の共創

- ・独禁法特例法を活用した共同経営等

他分野を含めた共創

- ・地域経営における住宅、教育、医療等との事業連携

交通DX

自動運転



MaaS・AIオンデマンド交通



交通GX

GX対応車両への転換



交通のコスト削減・地域のCN化



※ 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）

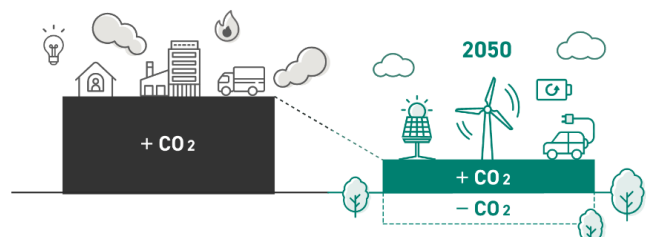
2015年9月に国連サミットで加盟国の全会一致で採択され、「持続可能なアジェンダ」に記載された「2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す」国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っています。



(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。

また、安中市においても、2050年の脱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。



出典：環境省

(7) 太陽光パネルによる景観阻害

再生可能エネルギーの活用は地球温暖化対策に貢献しますが、立地場所や設置・運用の仕方によっては、地域住民の生活環境や、地域で保全しようとしている景観などに影響を及ぼすおそれがあります。

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市民意向調査を実施しました。

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」などについて伺いました。

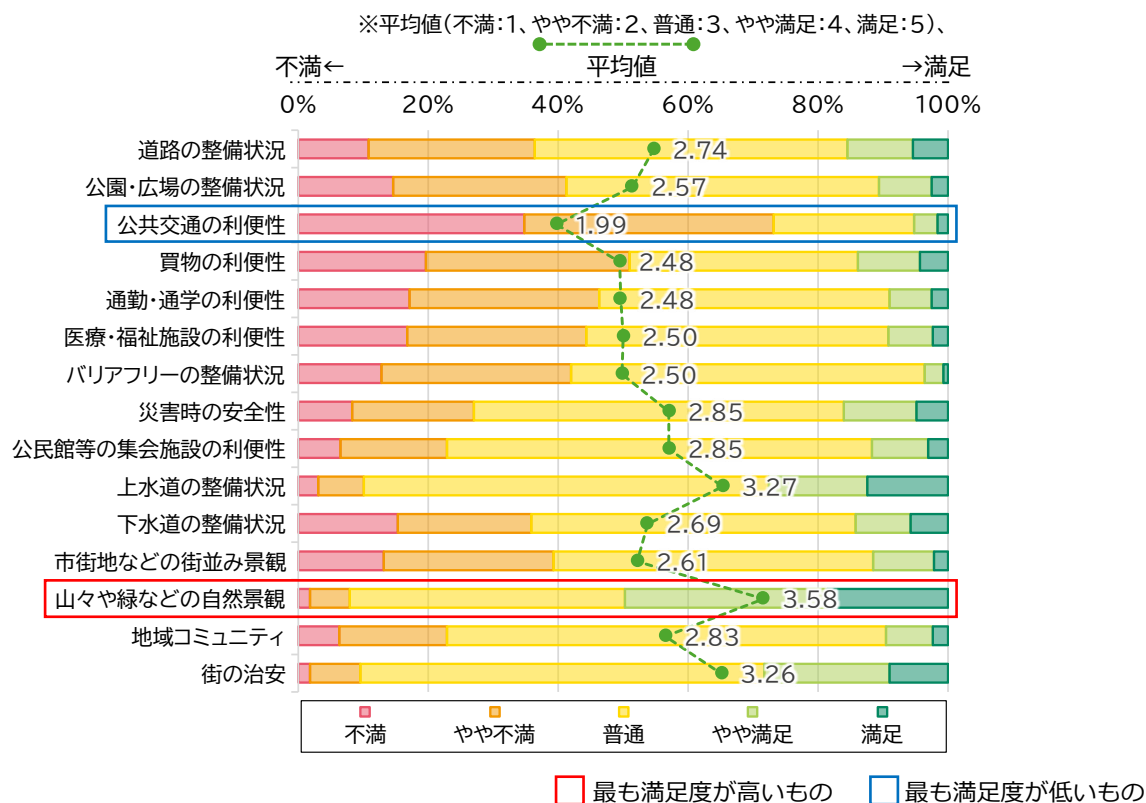
表 市民意向調査の概要

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

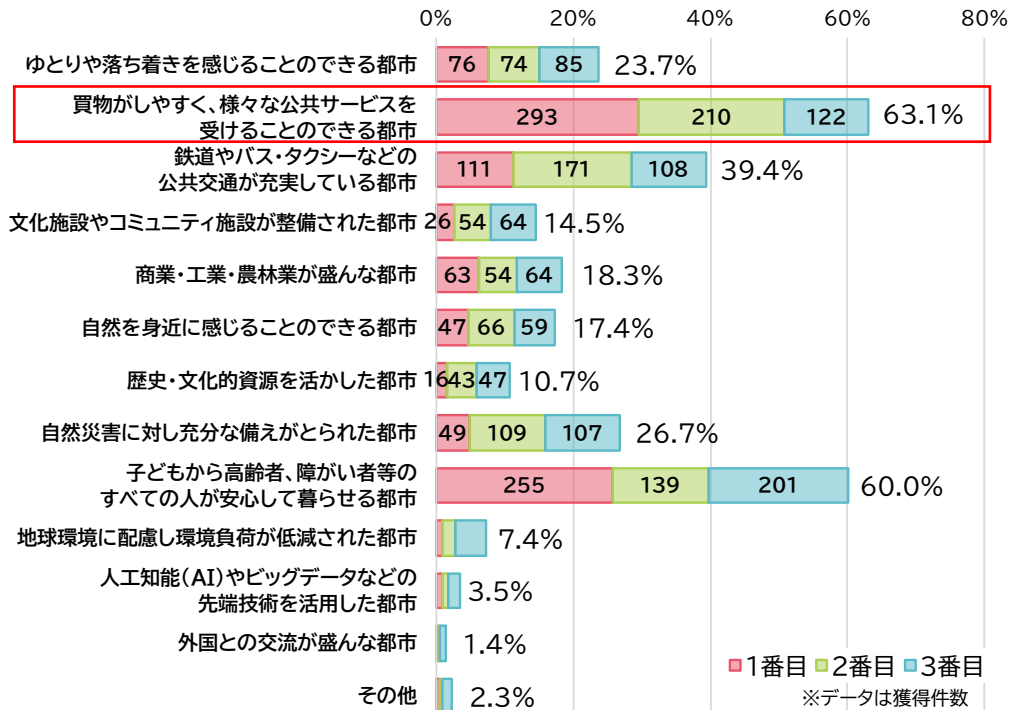
- 「山々や緑などの自然景観」の満足度が最も高く、次いで「上水道の整備状況」、「街の治安」となっています。
- 一方で、「公共交通の利便性」は満足度が特に低くなっています。





(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。



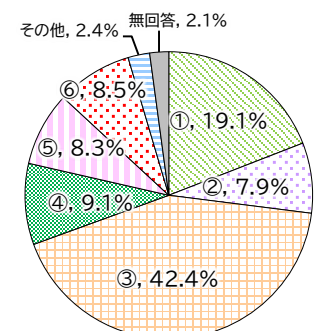
□ 最も回答が多いもの

(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



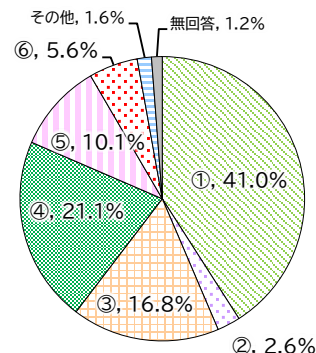
□ 最も回答が多いもの

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

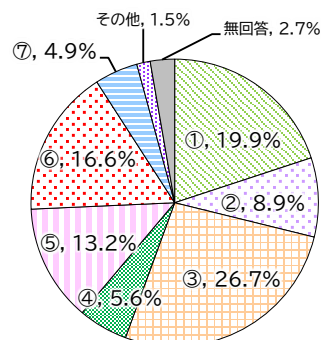


③都市環境（水・みどり・環境）

- 「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

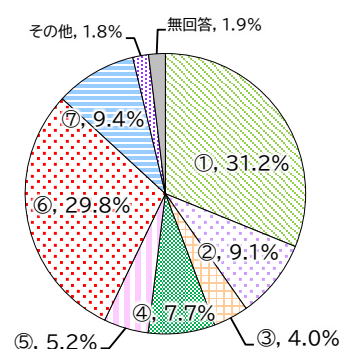


④都市環境（生活環境）

- 「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空き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	空き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

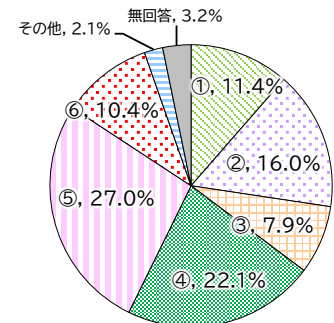




⑤都市防災

- 「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

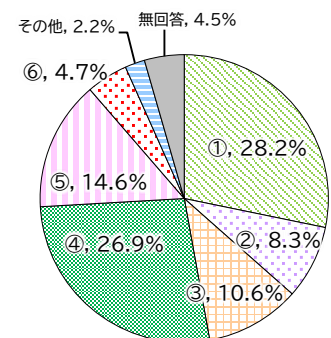


□ 最も回答が多いもの

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及び生活機能の強化
- ✓ 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

地域の核となる拠点の維持・形成のため、駅周辺をはじめとする市街地は、既に整備されている公共交通やインフラ施設を中心として、都市機能の集約や生活機能の維持・拡充、居住の誘導など、適切な土地利用の誘導が必要です。

- ✓ 立地適正化計画による都市機能の適切な誘導
- ✓ 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ますが区域区分（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にあり、将来的には、公共交通やインフラ施設を維持することが難しくなると予測されます。

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。

これらの観光機能の更なる強化・魅力向上のため、横川駅隣接地における道の駅の新設や磯部温泉周辺の活性化などの取組を推進するとともに、市内各所の観光地との連携が必要です。

- ✓ 道の駅の新設による観光拠点の整備や地域の魅力・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

交通ネットワークの更なる強化のため、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、横川駅隣接地における道の駅の新設などの事業を推進するとともに、これらの整備と連携した新たな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号を中心に主要渋滞箇所が特定されていることから、渋滞緩和対策を講じるなど、既存の道路ネットワークの利便性を向上させる取組も必要です。

- ✓ 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
- ✓ 主要渋滞箇所の解消

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家用車に依存している一方、高齢化に伴う免許返納などにより、自身で移動することが難しい交通弱者が増加することが予測されます。

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必要です。

- ✓ 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

④ 豊かな水・みどりの自然環境を活かしたまちづくり

本市は、広大な自然環境を有しており、水・みどりの適切な維持管理が必要とされる一方、都市の人口減少や高齢化に伴い市の財政状況が厳しくなることで、現状の体系で維持・管理することが難しくなると危惧されています。

そのため、行政と市民の協働による維持管理など、新たな維持・管理体系の構築が必要です。

また、豊かな水・みどりの自然環境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。

- ✓ 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

④ 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おり、心地良く暮らし続けることが望まれていることから、現在の住環境の保全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取組が必要です。

一方で、近年は耕作放棄地や空き地・空き家が増加する傾向にあることから、これらの発生を未然に防止する取組や、利活用による新たな魅力の創出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
- ✓ 空き地・空き家などの未然防止
- ✓ 耕作放棄地や空き地・空き家などの利活用
- ✓ デジタル技術等の活用による日常生活の利便性の向上

④ 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に向けた取組を強化するため、「ゼロカーボンシティあんな宣言」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。

ゼロカーボンシティの実現に向けて、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

④ 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。

- ✓ 防災機能の整備や避難・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

④ 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、当時の趣が感じることができる風情あるまちなみなど、良好な都市景観を有しています。

これらの自然・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ため、総合的な景観保全・景観形成の取組が必要です。

- ✓ 良好な都市景観の保全
- ✓ 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
- ✓ 新駅構想の推進や西毛広域幹線道路の整備に伴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

○ 都市景観

- ☞ 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ており、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における防災・減災対策を講じたうえで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。