

安中市 都市計画マスタープラン 素案（たたき台）

令和6年6月時点

<目次>

序章 都市計画マスタープランとは.....	1
計画の目的・役割.....	1
計画の位置づけ.....	1
計画の目標年次.....	2
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
1-1. 都市の沿革と位置.....	3
1-2. 自然的条件.....	5
1-3. 歴史的条件.....	6
1-4. 社会的条件.....	7
2. 安中市を取り巻く社会・経済情勢の変化.....	31
3. まちづくりに係る市民の意向.....	33
3-1. 調査概要.....	33
3-2. 調査結果.....	33
4. まちづくりの課題と方向性.....	37
第2章 全体構想.....	42
1. 将来都市像.....	42
2. まちづくりの基本目標.....	44
3. 将来都市構造.....	45
土地利用の構成.....	45
都市の拠点とゾーンの構成.....	46
都市軸・地域軸の構成.....	47
将来都市構造図.....	47
第3章 分野別方針.....	49
コンパクト・プラス・ネットワークの方針.....	49
土地利用の基本方針.....	52
都市交通の基本方針.....	55
都市環境の基本方針.....	59
都市防災の基本方針.....	63
都市景観の基本方針.....	66
第4章 地域別方針.....	68
地域の区分と構成.....	68
安中・秋間地域.....	68
原市・磯部地域.....	68
松井田地域.....	68
第5章 実現化方策.....	68

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。

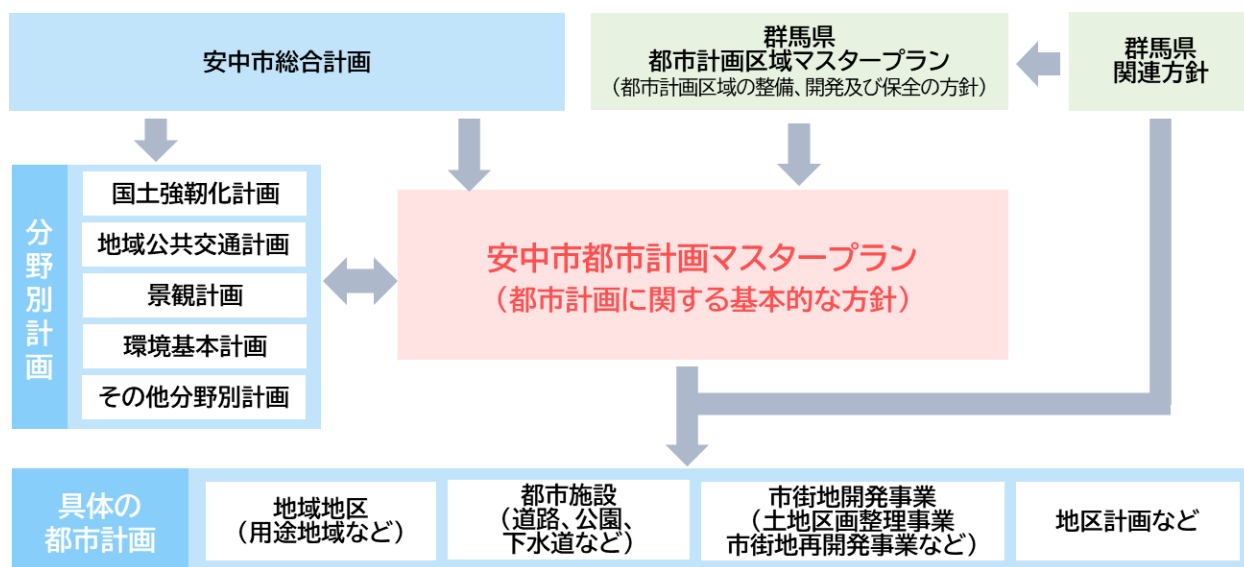


図 都市計画マスタープランの位置づけ

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

地域別方針

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方針を示します。

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、面積は約 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。

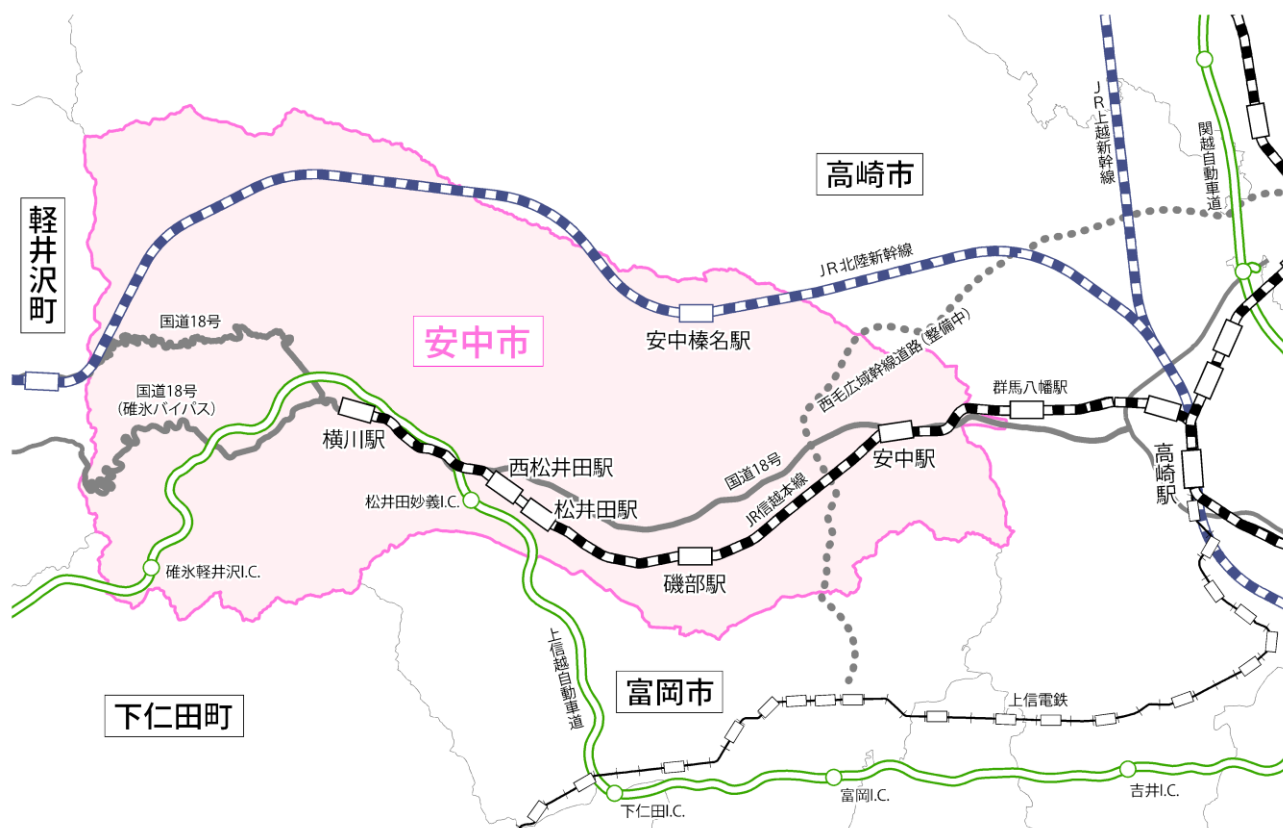


図 安中市の広域交通環境

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。

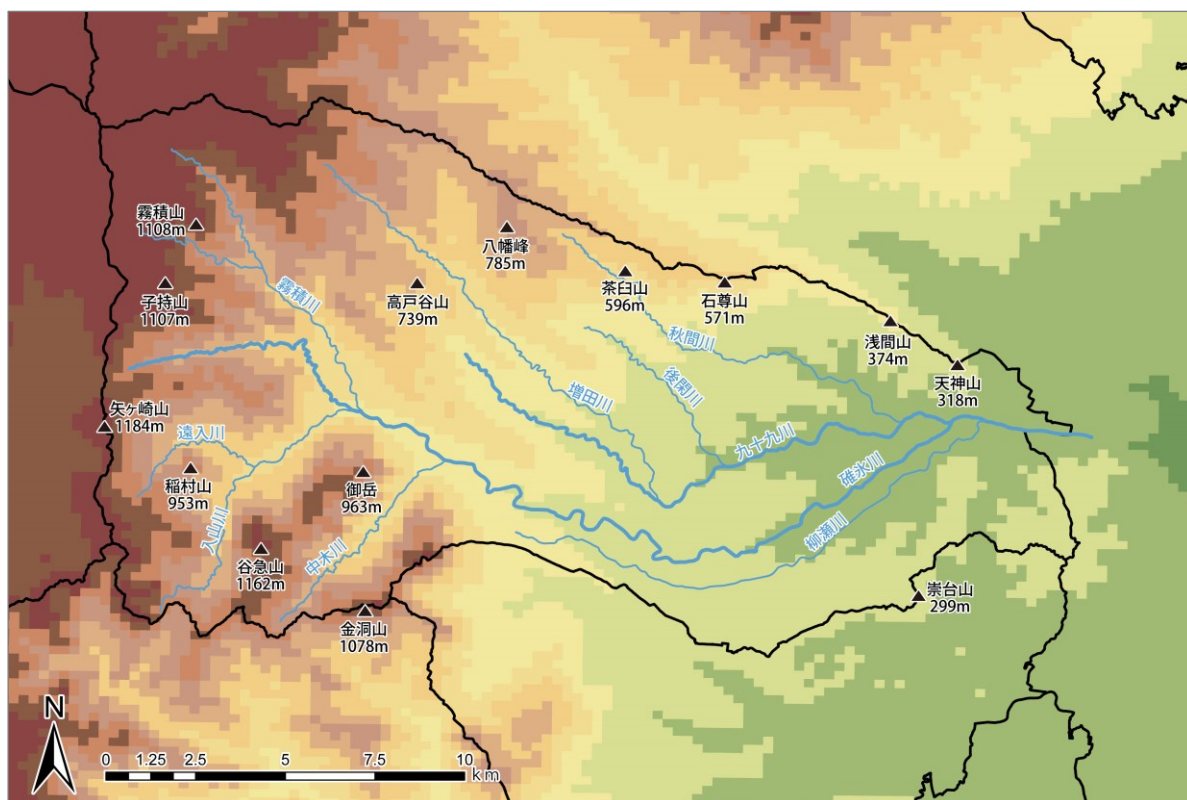


図 安中市の地形と主な河川

(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そ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す。令和 2 年には減少に転じ 22,093 世帯となっています。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。

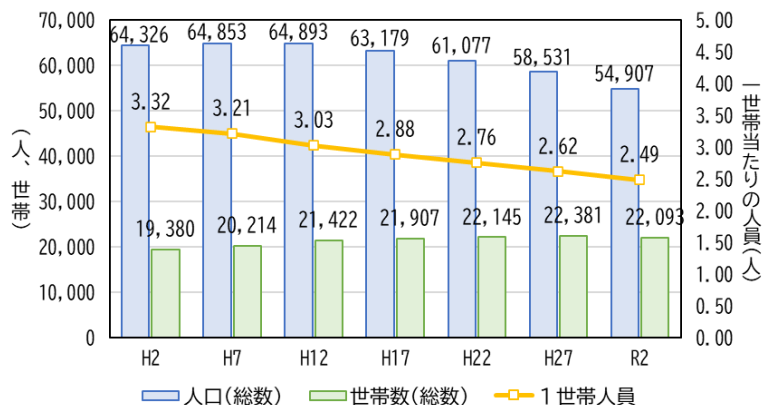


図 人口・世帯・1世帯あたりの人員の推移

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。

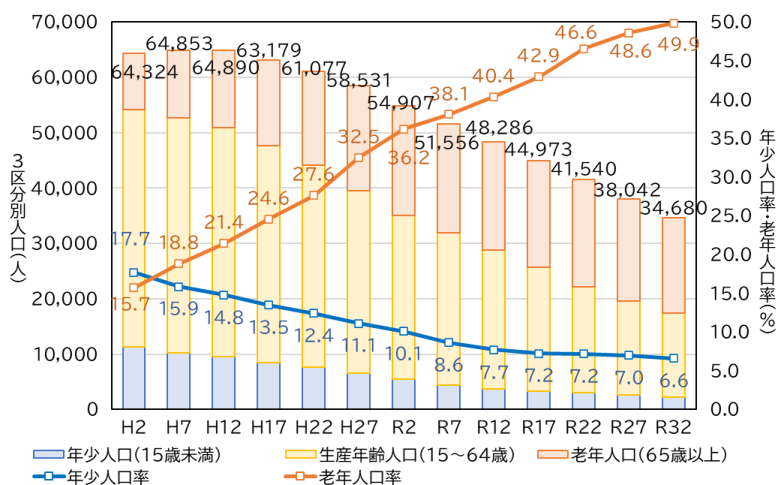


図 将来人口

出典：国勢調査【H2～R2】、国立社会保障・人口問題研究所(令和5年推計)【R7～R32】

(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。

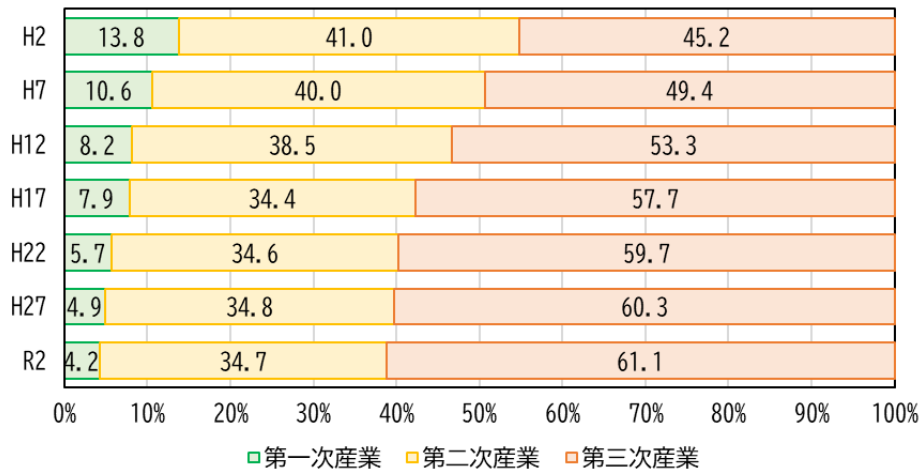


図 産業分類就業者構成の推移

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。

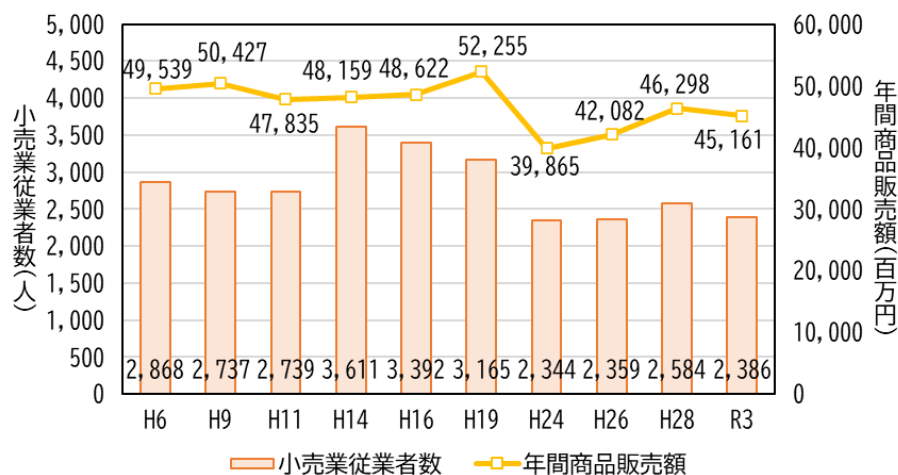


図 小売業従業者数・年間商品販売額の推移

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、平成 17 年以降減少傾向にあり、平成 27 年には自営農業従事者数が経営耕地のある農家数を下回りました。
- 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、平成 17 年の経営耕地積約から約 6 割減少した 962ha となっています。

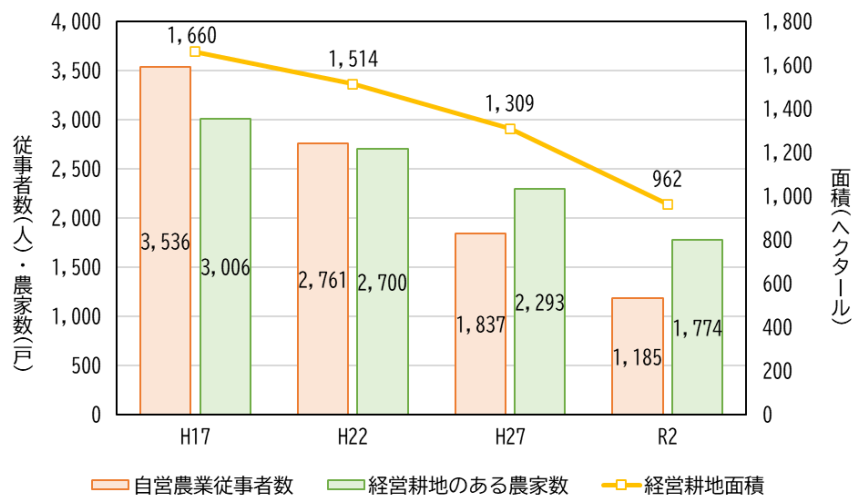


図 自営農業従事者数及び経営耕地のある農家数と耕地面積

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。

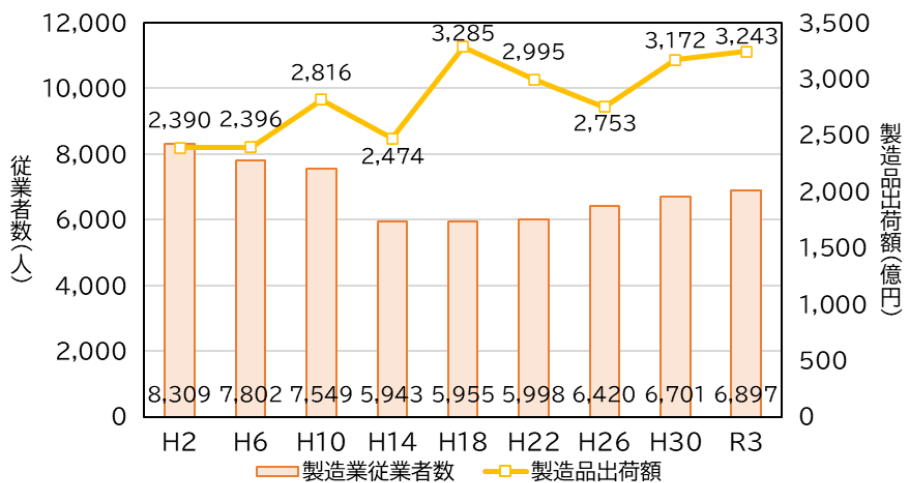


図 製造業従業者数・製造品出荷額

出典: 工業統計データ

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(15歳以上)		12,047	10,618	1,386	8,831	7,567	963
流出先・流入先	前橋市	1,111	929	179	540	450	70
	高崎市	6,606	5,707	865	4,853	4,073	617
	富岡市	2,207	2,157	50	1,746	1,644	72
	下仁田市	88	87	1	158	150	5
	軽井沢市	98	98	-	55	22	27

出典：令和2年国勢調査

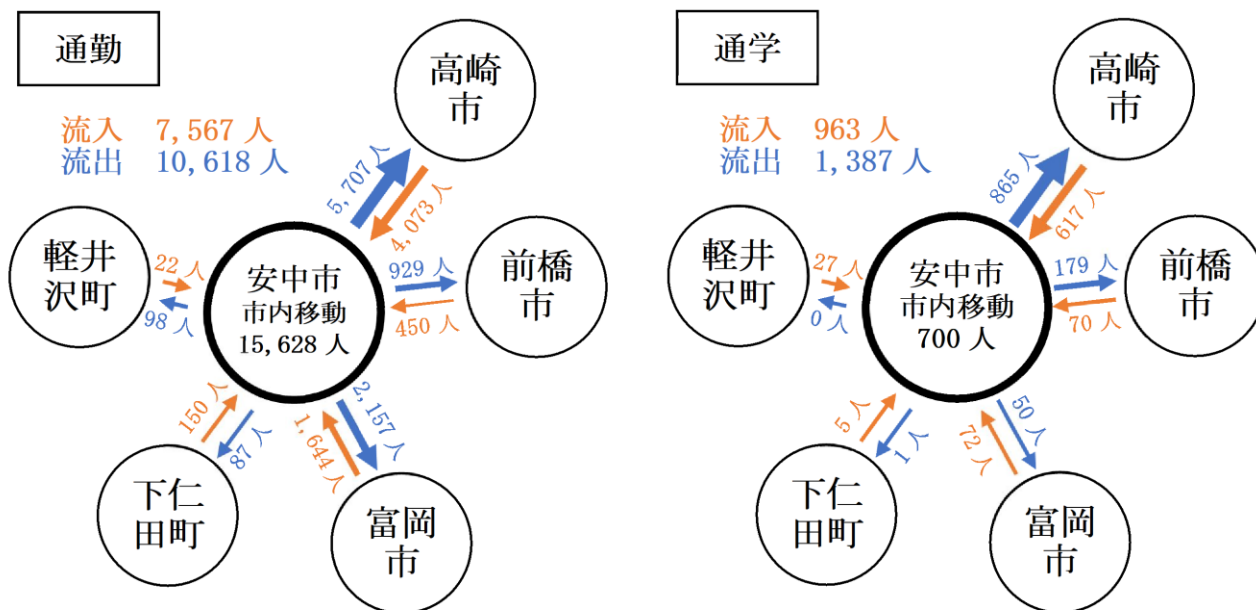


図 通勤・通学流動図

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。

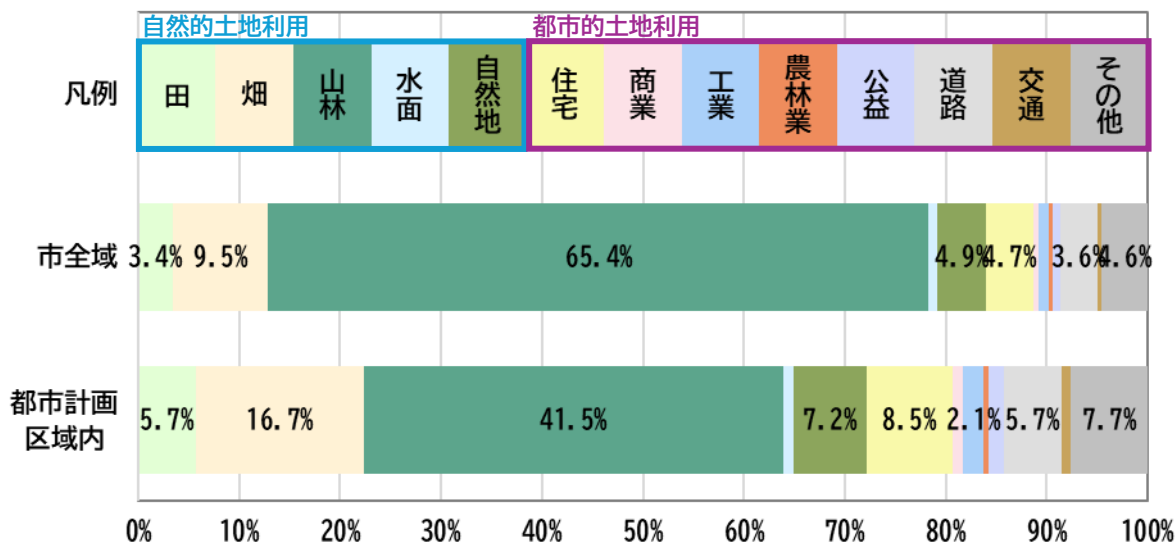
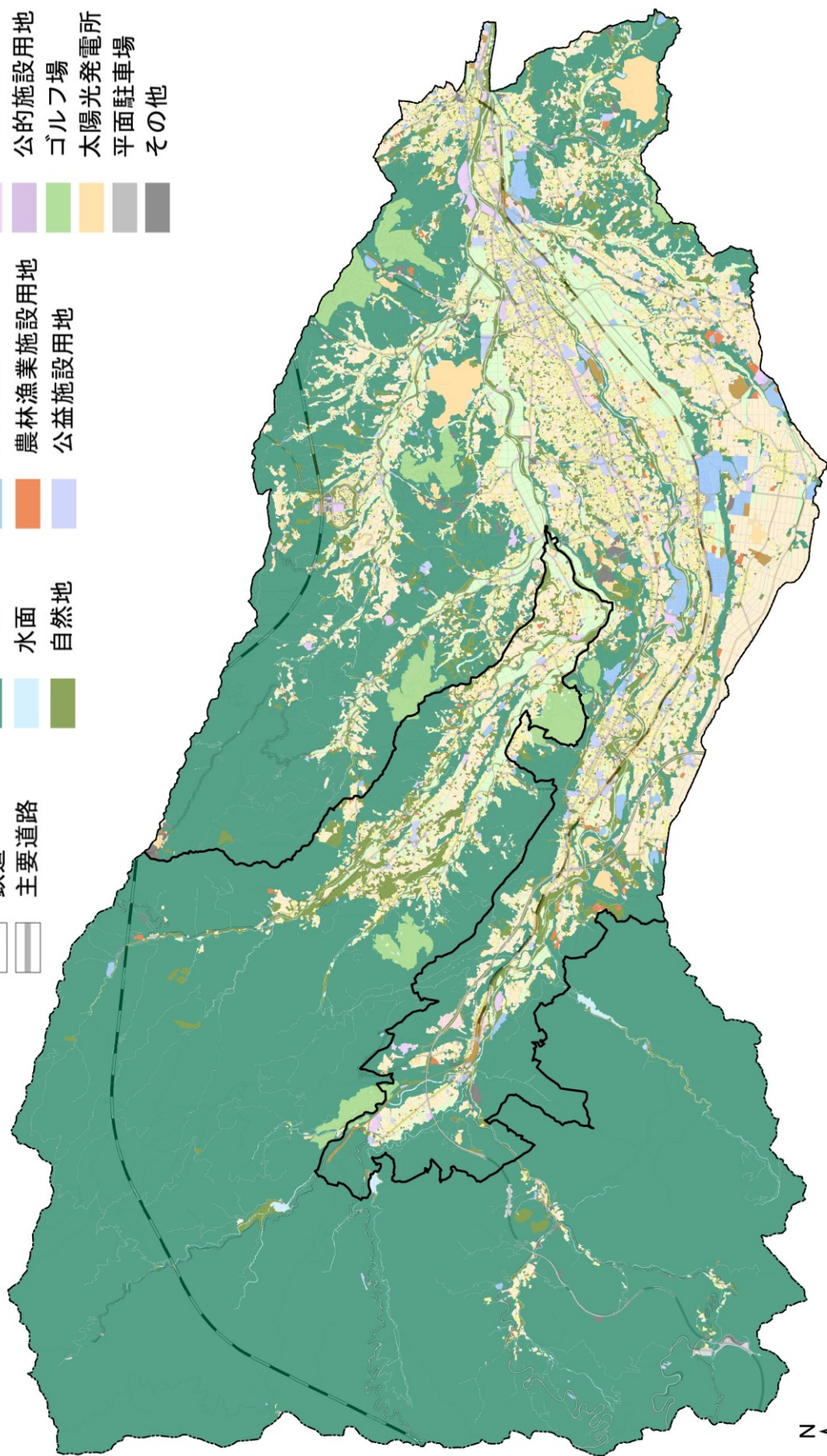


図 安中市の土地利用の状況

※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:安中市

【凡例】

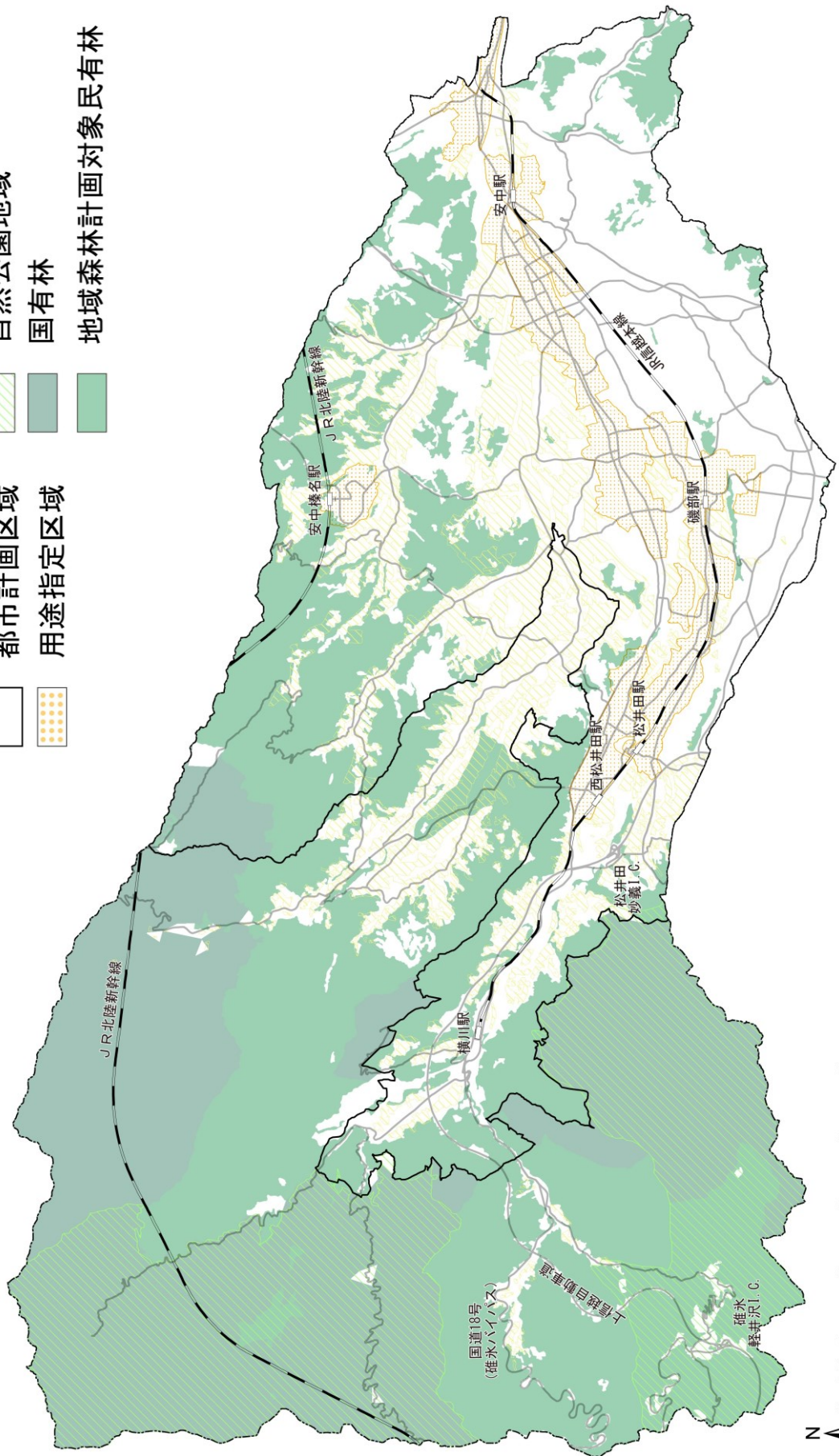


② 法規制の状況

- 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。

【凡例】

- | | | | |
|---|--------|---|-------------|
|  | 行政区域 |  | 農用地区域 |
|  | 都市計画区域 |  | 自然公園地域 |
|  | 用途指定区域 |  | 国有林 |
| | |  | 地域森林計画対象民有林 |



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。

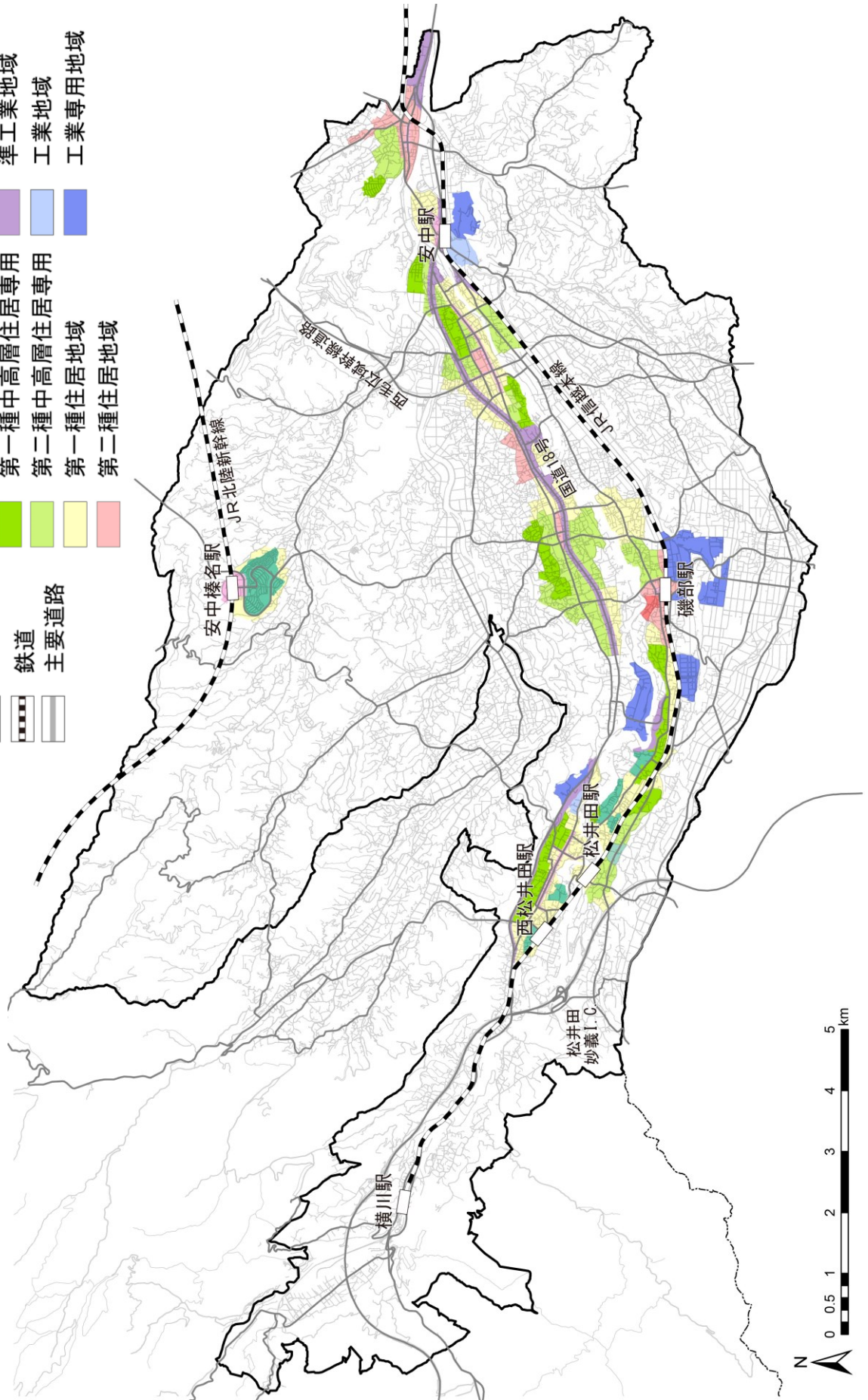
※区域区分（線引き）…都市計画区域を都市計画法第 8 条に定める市街化区域、市街化調整区域に分けること

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】



(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。

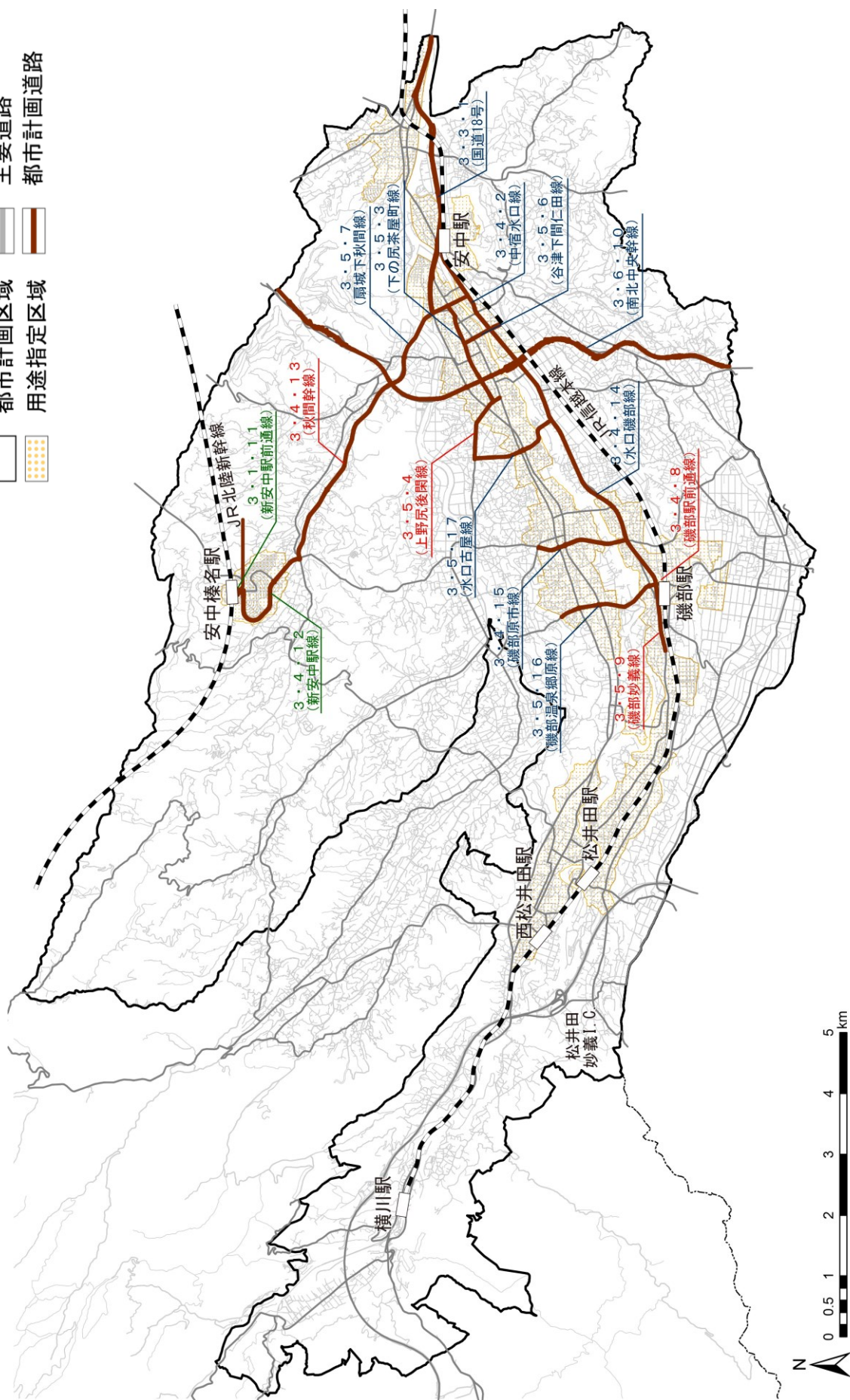
表 都市計画道路の整備状況(令和5年 10 月時点)

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	全線未整備
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。

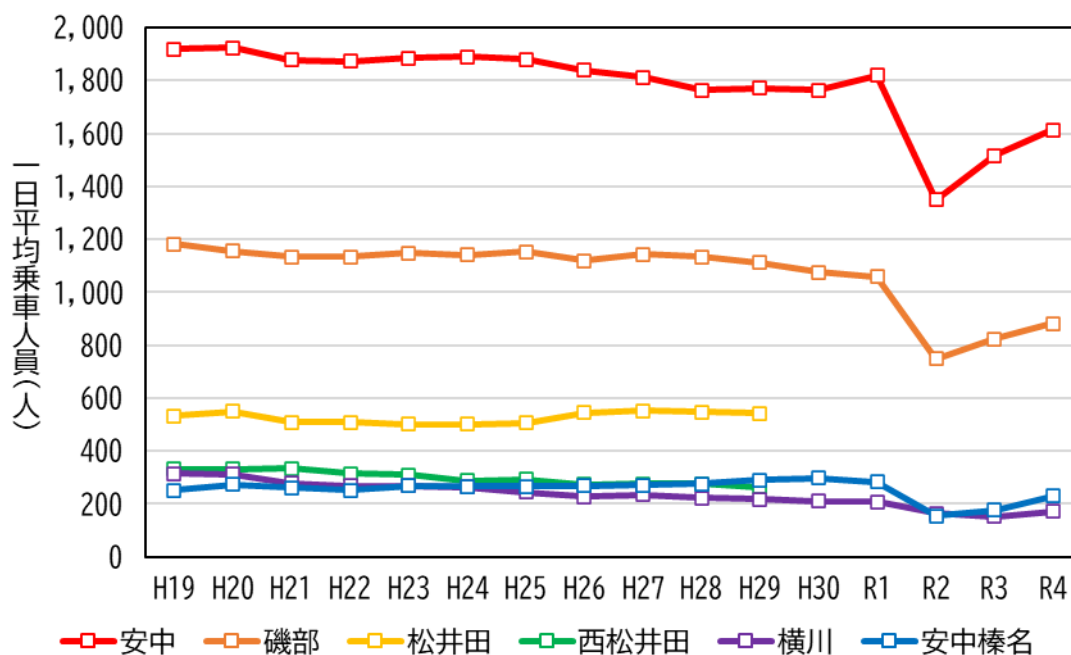


図 市内６駅の１日の平均乗車人員

出典：ＪＲ東日本

※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 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。

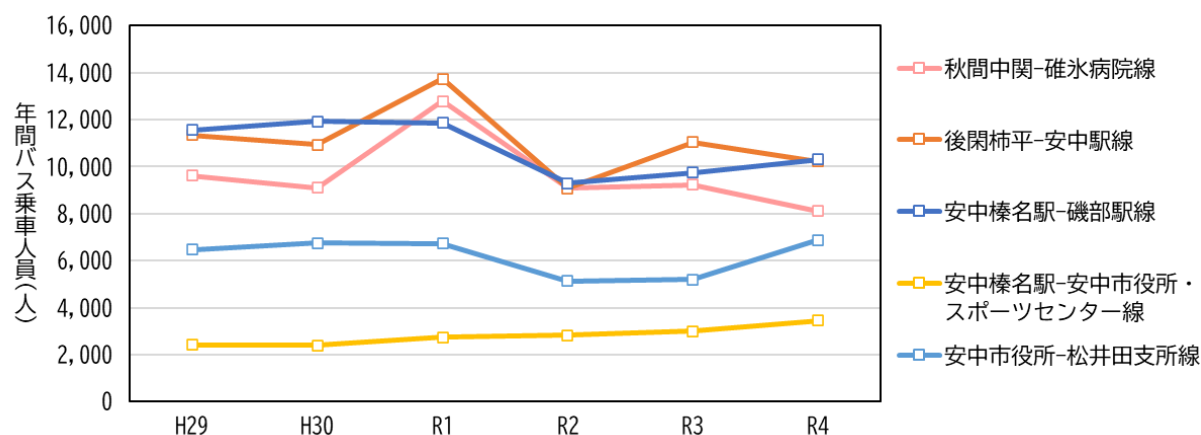


図 路線バスの利用者数の推移

出典:安中市

※「高崎駅-安中市役所線」及び「横川-軽井沢駅線」のデータ未公表

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、一部区間で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。

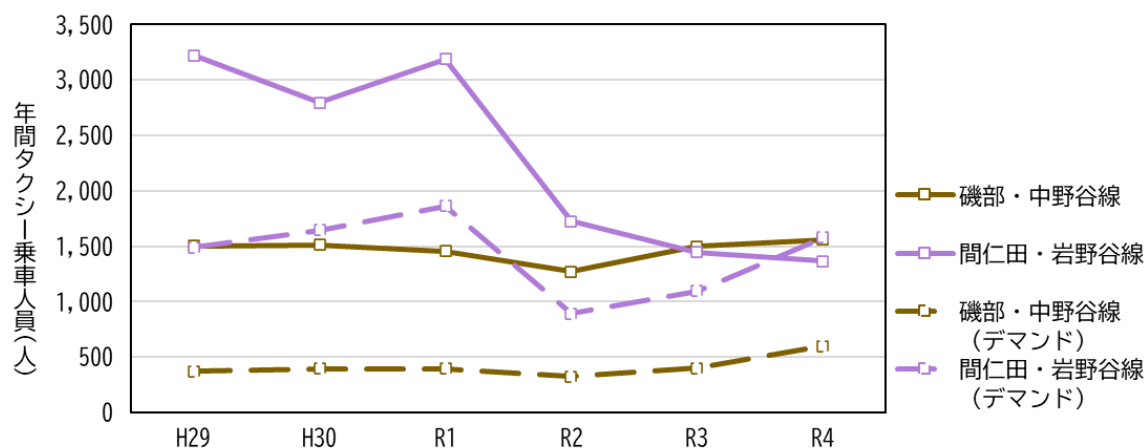


図 乗合タクシーの利用者数の推移

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。

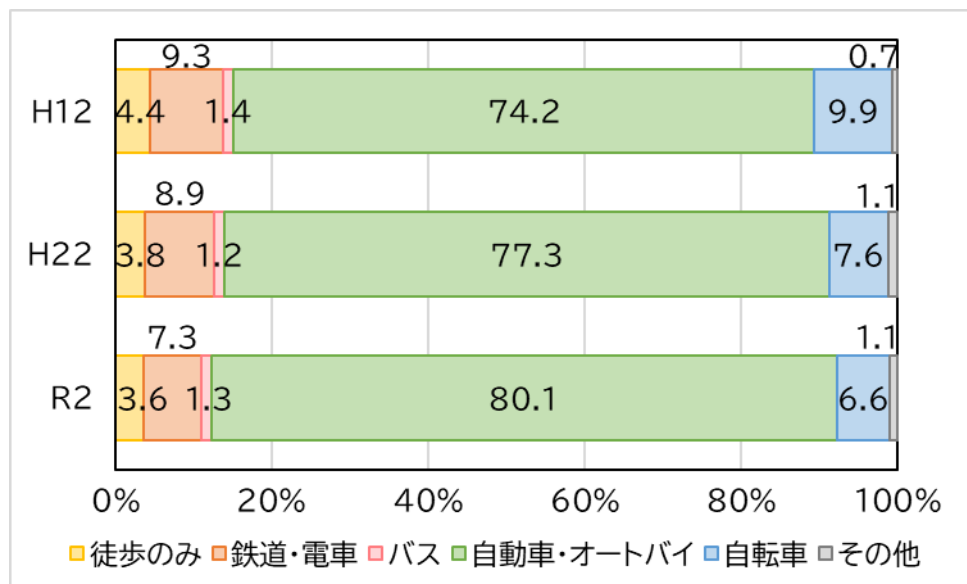


図 15 歳以上の通勤・通学者の交通手段分担率

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、空家屋率が 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。

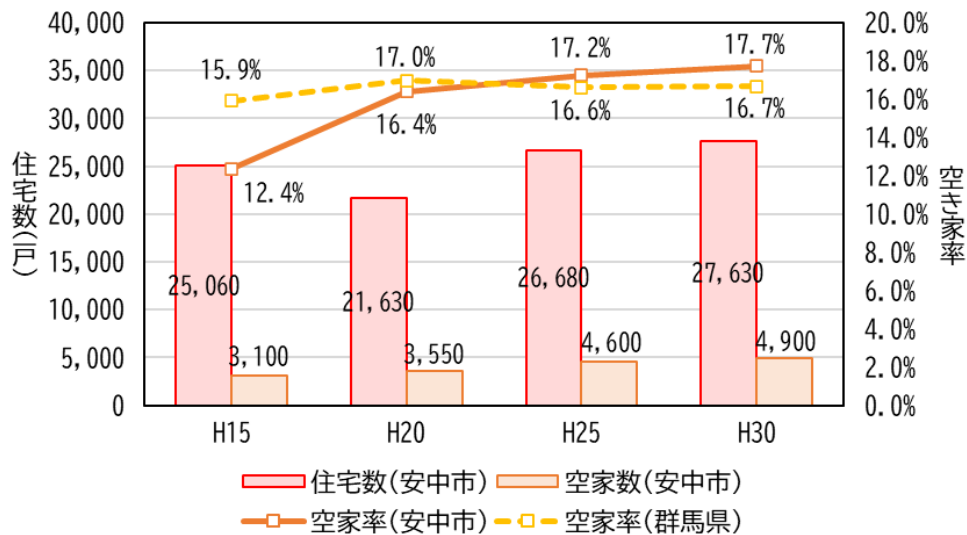


図 住宅総数と空家率

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。

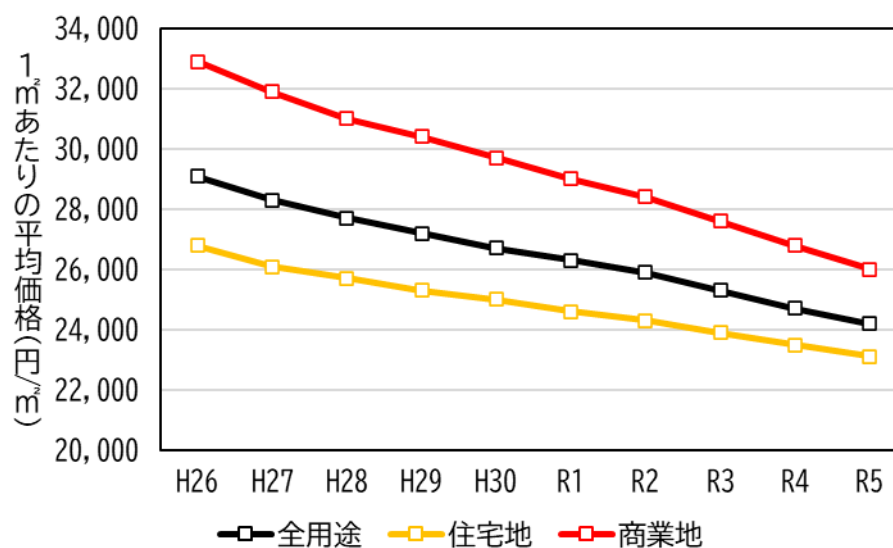


図 地価公示(平均額)の推移

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

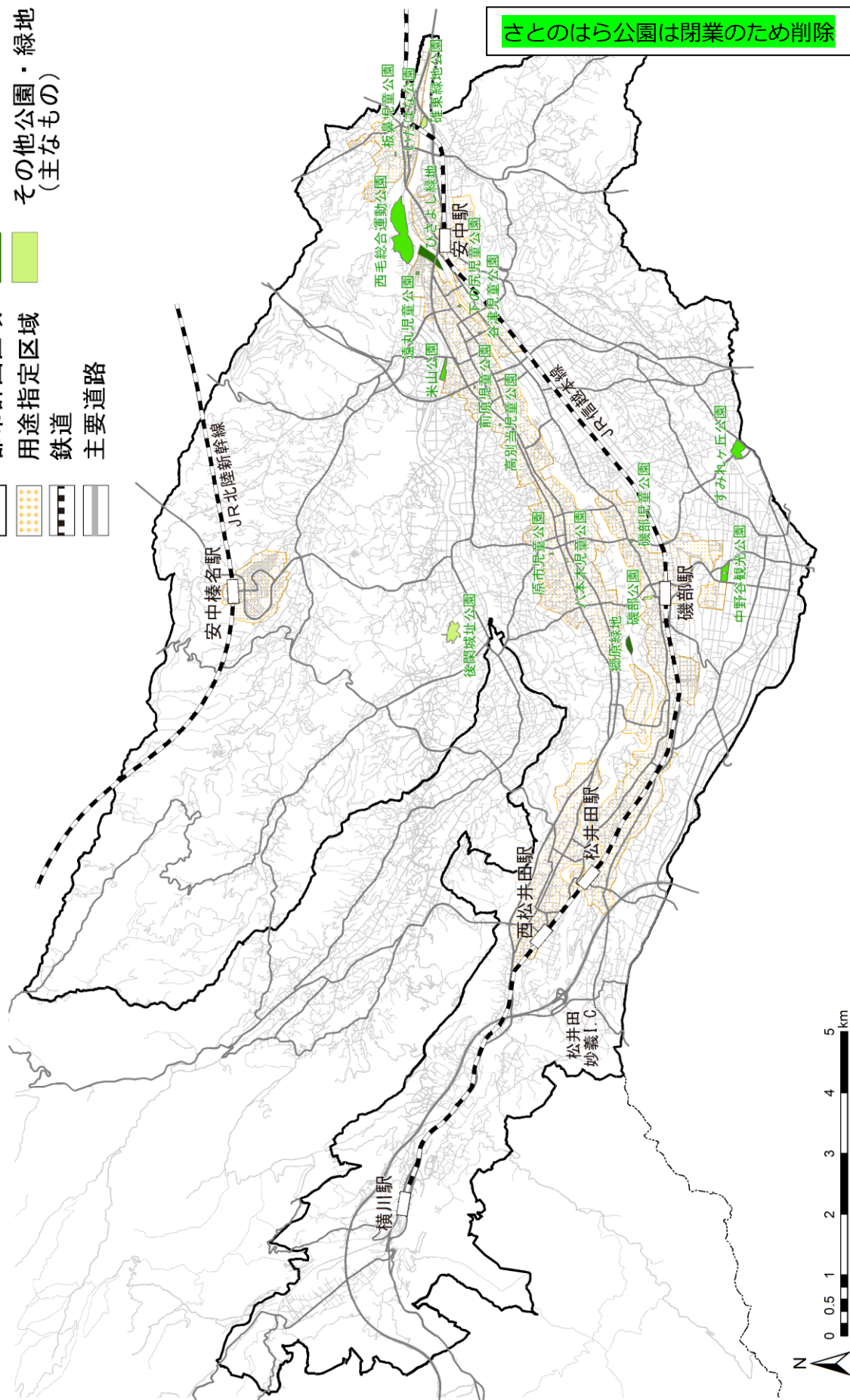
表 都市計画緑地 一覧

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

【凡例】

- | | | | |
|---|--------|---|--------------------|
|  | 行政区域 |  | 都市計画公園 |
|  | 都市計画区域 |  | 都市計画緑地 |
|  | 用途指定区域 |  | その他公園・緑地
(主なもの) |
|  | 鉄道 | | |
|  | 主要道路 | | |



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。

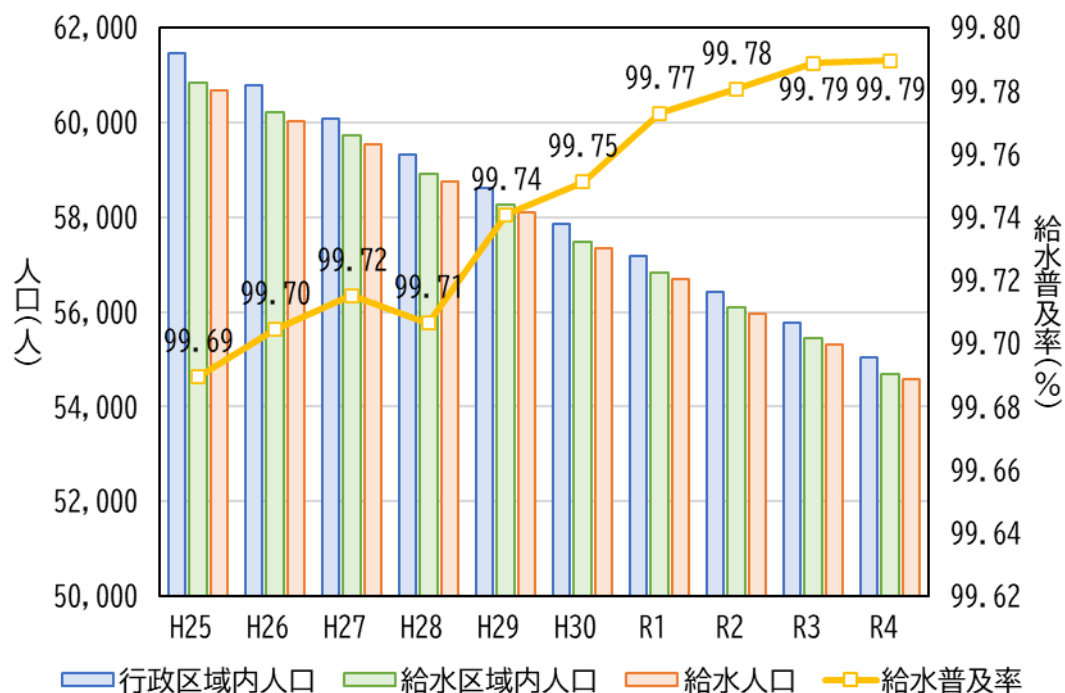


図 上水道の給水人口と普及率

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。

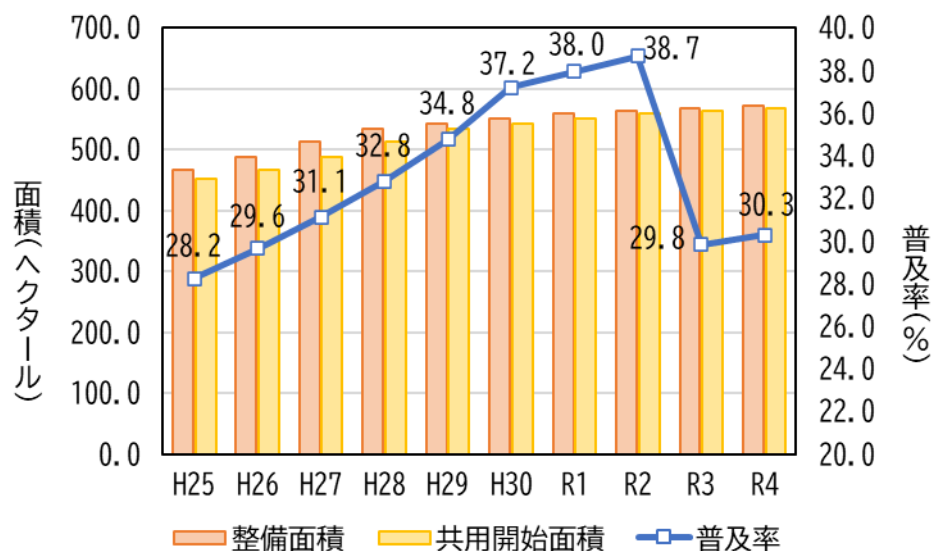


図 下水道の普及率

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。

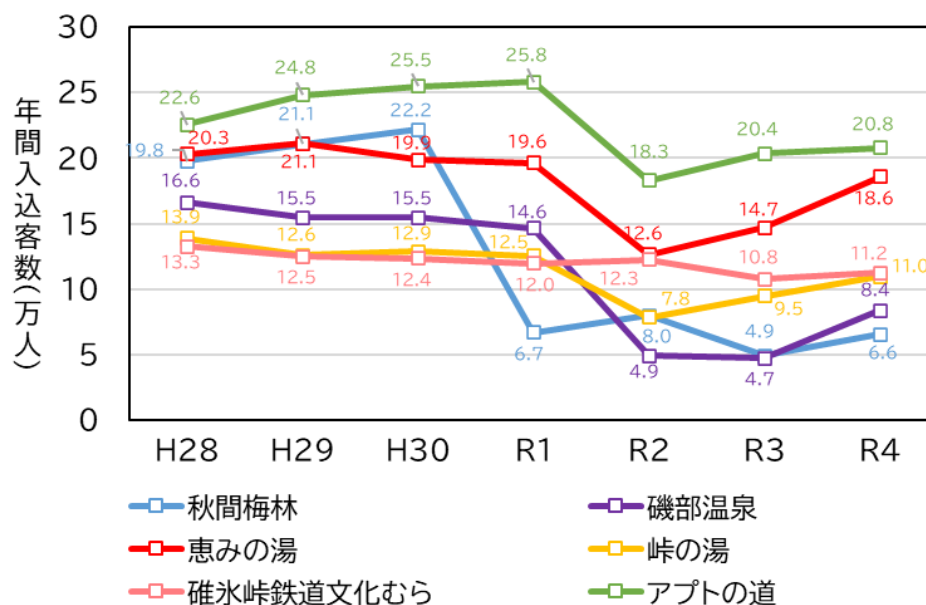


図 主要な観光施設の年間入込客数

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

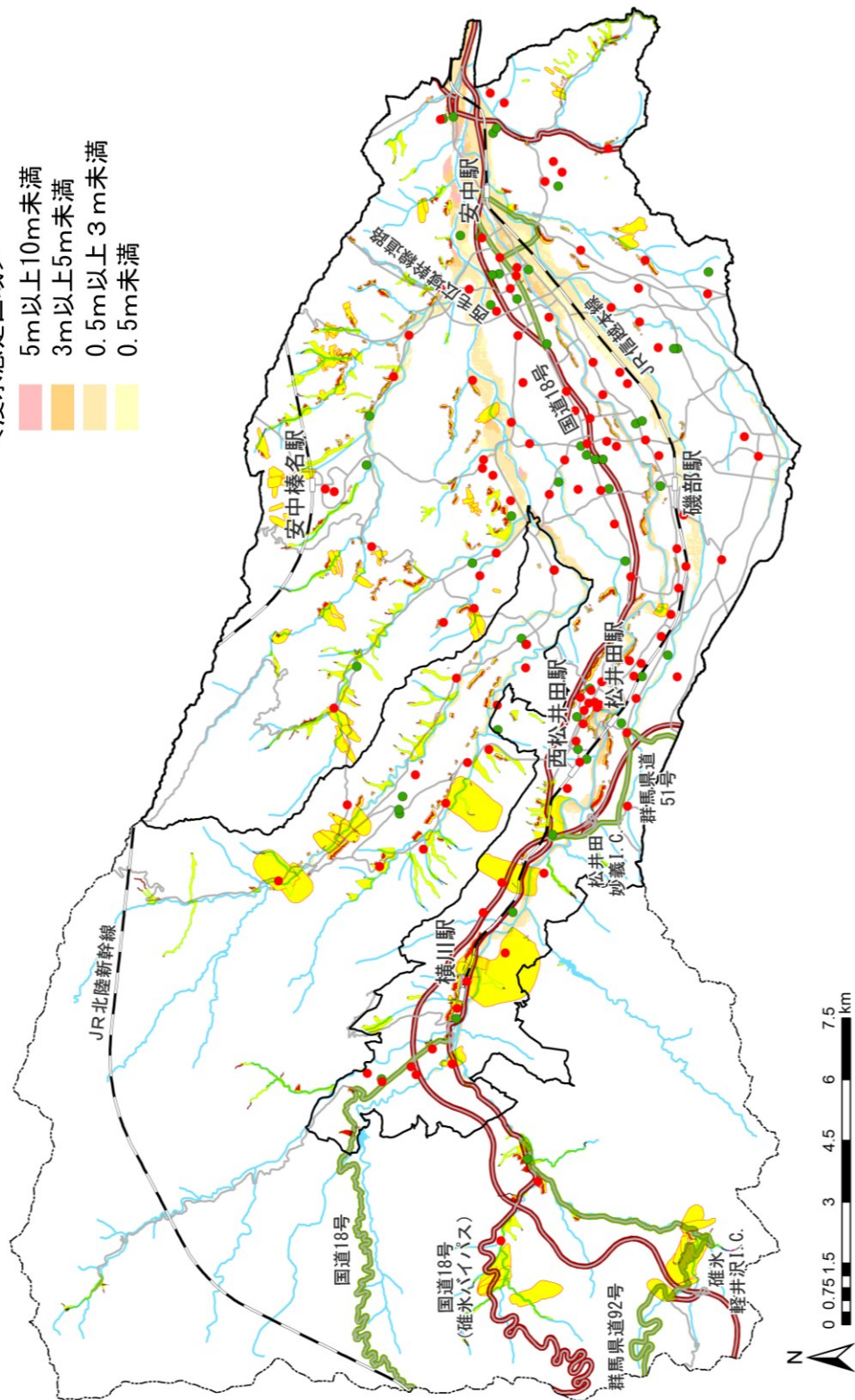
- 浸水想定区域は、主に碓氷川及び九十九川を中心に広がっています。
- 特に碓氷川と九十九川が合流する安中駅北側では、5m以上10m未満や3m以上5m未満の浸水が想定されています。

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】

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



出典：安中市危機管理マップ、国土数値情報

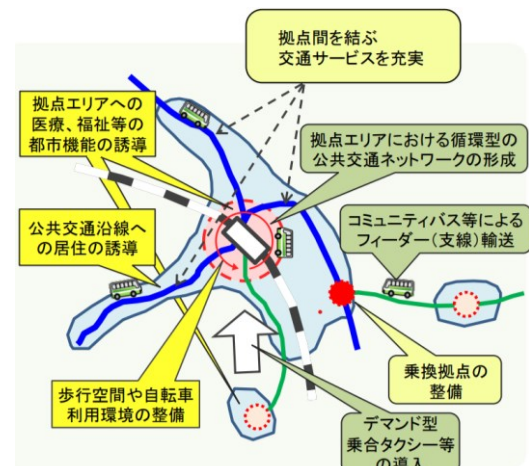
2. 安中市を取り巻く社会・経済情勢の変化

(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による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: グリーン転換、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

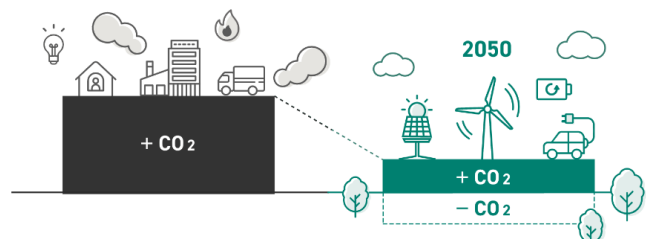
(5)持続可能な開発目標(SDGs)

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安中宣言」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。

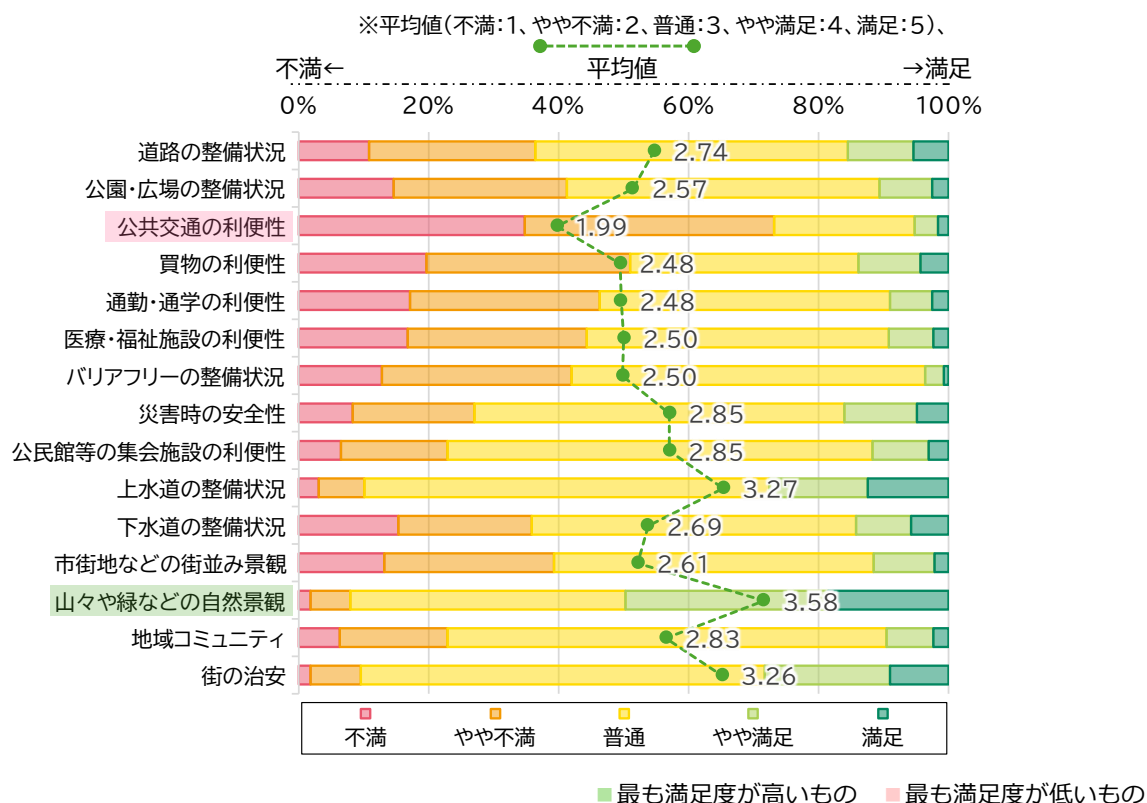
表 市民意向調査の概要

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

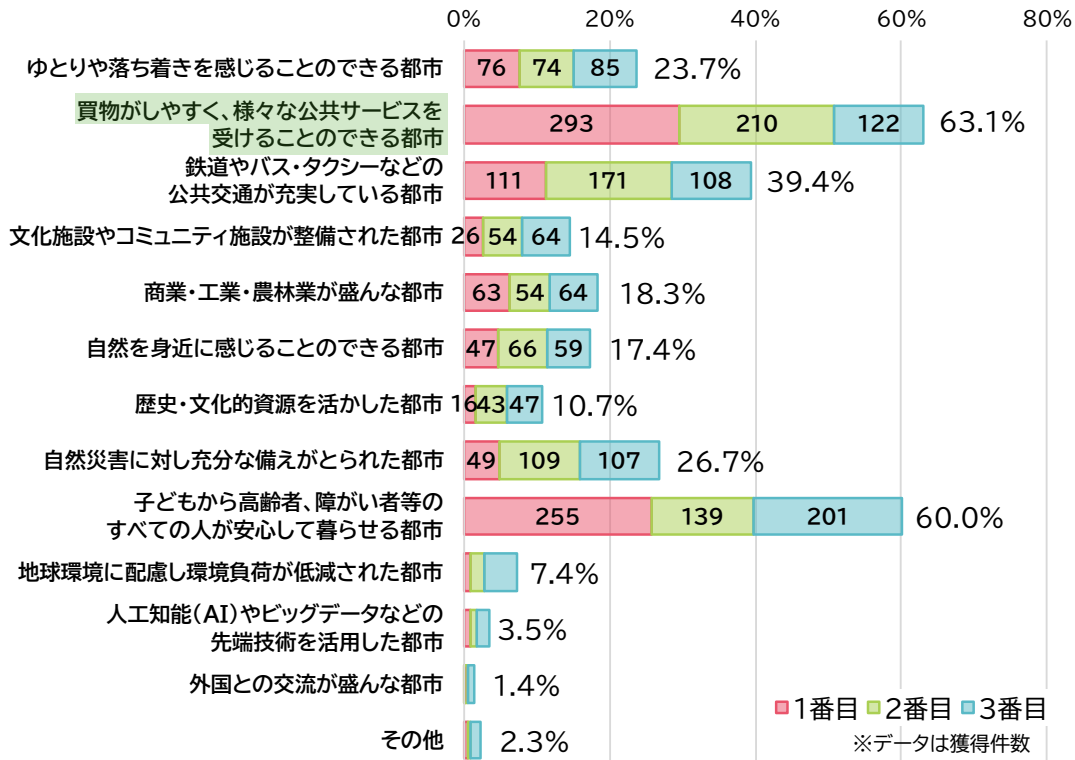
(1) 生活環境の満足度

- 「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」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」39.4%となっています。



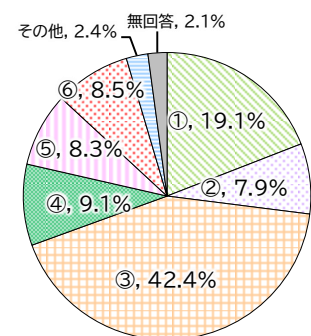
■ 最も回答が多いもの

(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」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



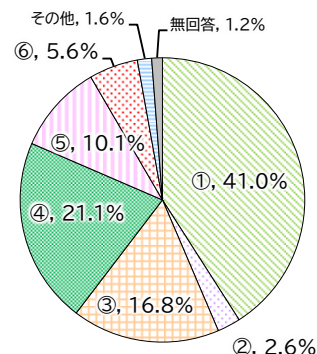
■ 最も回答が多いもの

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」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」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

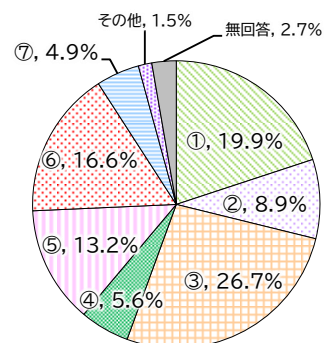


③ 都市環境(水・みどり・環境)

- 「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」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」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

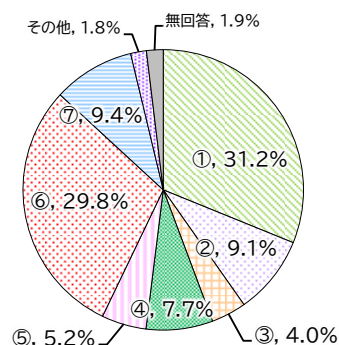


④ 都市環境(生活環境)

- 「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」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

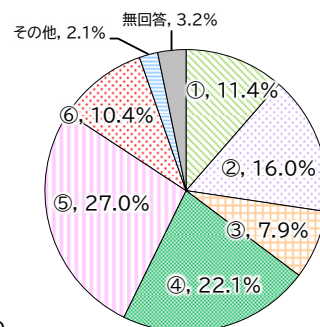


⑤ 都市防災

- 「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」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」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

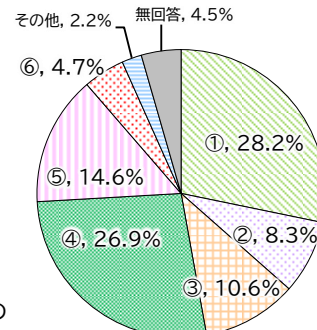


⑥ 都市景観

- 「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」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」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、拠点を中心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とされています。

- ✓ 都市機能の適切な誘導
- ✓ 信越本線での新駅の設置や西毛広域幹線道路の整備にあわせた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いることから、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とされています。

- ✓ 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とされています。

- ✓ 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。観光機能の更なる強化と魅力向上のため、横川駅に隣接した道の駅の新設や碓部温泉周辺の活性化、市内観光地の連携などが必要とされています。

- ✓ 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
- ✓ 碓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の設置、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とされています。

- ✓ 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とされています。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重要な観点となっています。

- ✓ 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も必要とされています。

- ✓ 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

🌿 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な視点となっています。

- ✓ 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とされています。

- ✓ 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とされています。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な視点となっています。

- ✓ 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
- ✓ 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とされています。

- ✓ 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
- ✓ 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

○ 都市防災

- ☞ 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の整備、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、公園や広場、河川などの身近な自然を活用し、自然と住環境が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、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}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・西松井田駅周辺地区」

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・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

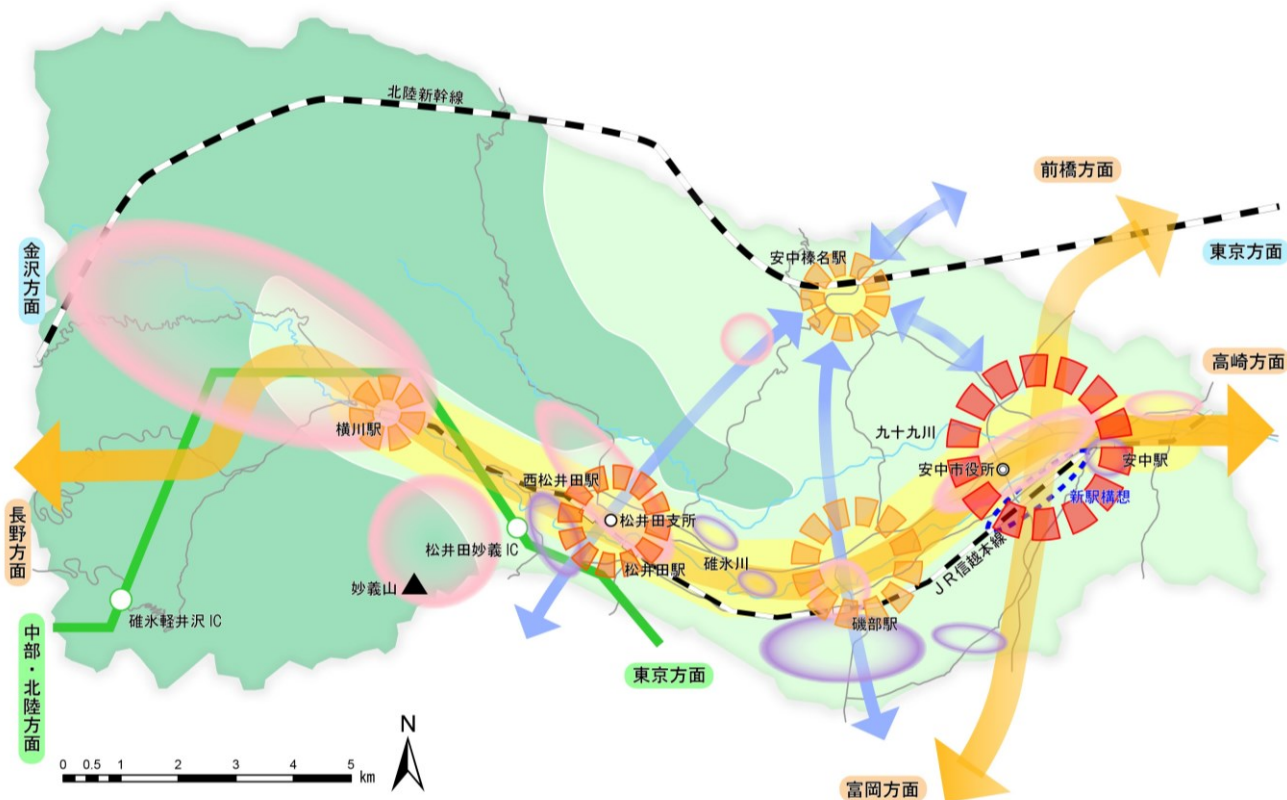
○西毛広域軸(西毛広域幹線道路沿道(都市計画道路3・6・10南北中央幹線))

- ✓ 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		産業振興ゾーン		市街地エリア		鉄道・新幹線・駅
	地域拠点		広域観光交流ゾーン		田園・集落エリア		自動車専用道路・IC
	生活拠点		都市軸		山林自然環境エリア		
			地域軸				

第3章 分野別方針

1 コンパクト・プラス・ネットワークの方針

<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、安心・安全で利便性の高い市街地の形成を図るため、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るとともに、都市活力の維持・向上を図るための産業基盤整備、またその他の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、安心・安全で利便性の高い交通環境を形成するため、基幹的な幹線道路の整備と地域の生活を支える生活幹線道路の整備及び維持管理を進め、自動車・歩行者交通の安全性・円滑性・利便性の向上を図ります。

また、幹線道路及び主要な生活道路においては、交通機能を確保するためのネットワーク化を推進するとともに、幹線道路の機能を活かした、幹線道路沿道の適切な土地利用を推進します。

さらに、幹線道路及び主要な生活道路を活かし、自動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、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、機能更新を重点的に進めるとともに、安中駅や、設置が予定されてい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るとともに、災害リスクの低減・回避による安全性確保、道路等の都市基盤施設の整備、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します。

安中市役所については、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、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職場の確保に資する流通業務系の産業機能の立地誘導を図るため、産業系街区を形成する計画的な開発整備を促進し、都市拠点としての機能拡充を図ります。

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、歴史的建造物や街並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・西松井田駅周辺

松井田・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、都市拠点を補完す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るとともに、災害リスクの低減・回避による安全性確保、道路等の都市基盤施設の整備、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します。

旧中山道松井田宿周辺の市街地については、歴史的建造物や街並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るとともに、道路等の都市基盤施設の整備や、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します。

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。

また、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、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。

また、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、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します。

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、旧中山道及び JR 信越本線においては、道路・鉄道機能の維持・向上を図ります。また、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を図るとともに、良好な街並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、良好な街並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、市街地エリアや田園・集落エリアなど、地域軸周辺のエリアの特性や状況に応じ、住環境や自然環境と調和した沿道土地利用を進めます。

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、良好な市街地の形成と無秩序な開発の抑制による緑豊かな自然環境の保全を図るため、市街地においては用途地域等の、また郊外や既存集落地等においては特定用途制限地域等の都市計画法に基づく土地利用制度を適切かつ有効に活用します。

市街地においては、立地適正化計画に基づいて都市機能の誘導や居住の誘導を適切に行うとともに、低・未利用地の利活用を進めます。また、用途地域等の地域地区を基本としつつ、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を創出します。

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街並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。

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存市街地については、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「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、広域観光交流拠点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拠点となる「碓氷温泉街・碓氷駅北口地区」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。

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）の道路整備にともない、その沿道の内、都市拠点地区に位置づけられ、碓氷川右岸に計画的に整備される街区については、周辺土地利用との調和や地域の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・サービス機能、流通・業務機能の計画的な立地を誘導します。

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、秩序ある土地利用と周辺の自然環境に調和した沿道環境・景観の整序を進めます。

②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集落地と介在する農地については、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。

河川上流部の集落地については、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、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。

③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、地域制緑地の指定を検討し、その環境・景観の保全、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、森林環境・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、国有林・保安林である市域西部の山林自然環境工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。

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、過度に自動車に依存しなくても移動できる都市交通体系を構築します。

誰もが安全・安心・快適に利用できる公共交通環境を創出するため、鉄道・バス・タクシーなどの公共交通サービスの有機的な連携と、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のほか、産業振興・防災対策や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、道路の必要性の再検証に基づく見直しを推進します。

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

JR 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を推進し、鉄道利用の利便性・快適性の向上により、鉄道利用を増進します。

乗降客数が多く都市の拠点駅である安中駅については、重点的に都市拠点地区の市街地や必要な公共公益施設との連絡機能の強化を図ります。また、安中駅～磯部駅間において新駅設置を推進します。

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) 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

乗合バスについて、デマンド対応型交通の需要把握を行い、利便性と運行効率の良い路線・運行形態を検討します。また、必要に応じて、定時定路線の運行の見直しを進め、鉄道交通と連携して、地域の特性に即した合理的な公共交通の体系を再構築します。

鉄道駅周辺の道路整備の推進と連動して、一つの鉄道駅から、鉄道から離れた地域を経由して他の鉄道駅に向かう、両方向運行のバス等の路線設定や、鉄道の運行ダイヤとの接続を考慮した運行ダイヤ等を検討し、鉄道交通と一体なった公共交通ネットワークを確立することによ

り、総合的に公共交通の利便性を高め、利用を増進します。

②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

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、UD タクシーの導入などの推進により利便性向上を促進します。

(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、デマンドタクシーなどの柔軟な公共交通サービスの提供を推進します。

ICT 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。

過度に自動車に頼らずに移動するなど、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 IC の設置検討

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 SA におけるスマート IC の設置について検討します。

(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。

(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・渋滞の緩和と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。

③旧中山道の快適性・安全性の向上

板鼻宿、安中宿、安中原市の杉並木、松井田宿、碓氷関所跡、坂本宿と、沿道に歴史的街並みや歴史遺構、伝統的建造物が連なり、地域商店街が形成されている旧中山道については、広域観光交流のルート・交流空間であり、また、観光商業を担い地域の生活を支援する商業空間として、歩行空間の快適性・安全性向上に向けた整備の推進と、沿道の駐車場や広場の整備を促進します。

（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。

（５）生活道路

①主要生活道路の道路環境整備

各地域内、地区内の生活交通が集中する主要生活道路については、生活環境の向上、改善、市街地・集落地の防災性の向上のため、沿道の土地利用・建築と連動した道路環境整備を進めます。

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

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～磯部駅間に設置予定の新駅における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施設周辺の周辺、広域観光交流ゾーン及び広域観光交流ルートの沿道については、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化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、沿道の実環境整備、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。

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、碓氷川や九十九川など、豊かな水・緑の自然資源の保全と有効活用を図り、自然環境と調和・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、公園の機能・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、過度に自動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、豊かな自然環境の保全や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広域観光交流拠点の良好で特色ある自然環境の保全、整序

広域観光交流ゾーンを形成する碓氷関所跡・坂本宿の歴史的街並みと鉄道文化遺産の背景となっている周辺の山林自然環境については、散策のルートや風景の眺望広場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。

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市街地に介在する身近な自然環境の保全活用

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環境・景観については、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

市街地周辺部にあつて緑豊かで美しい景観を構成している河川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

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、歴史的街並み、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。

市営霊園墓地及び「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、空き家の発生予防・適正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して活用を検討します。

(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

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

車中心から人中心の都市空間を創出するとともに、公共交通の脱炭素化及び利用促進により、脱炭素型都市の形成を促進します。

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。

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、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、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、平時から被災後の復興まちづくりについて検討し、準備しておく「事前復興」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。

上水道の浄水施設・配水管網などのライフラインの耐震化と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。

②防災拠点の維持と機能拡充

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。

（２）風水害・雪害に対する備え

①治山・治水対策の推進

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水害対策の推進

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、特に浸水想定区域における河川改修を推進します。また、碓氷川及びその水系においては、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。

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、冬期間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

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市街地建築物の耐震化、不燃化

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ライフラインの耐震化、消防水利の拡充整備

上水道の浄水施設・配水管網などのライフラインの耐震化と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）事前復興の取組

①事前復興等の取組推進

発生が予想される大規模災害に対して、事前復興の取組を通して市民・事業者・行政の危機認識の共有化と、まちの将来像の合意形成を図ることによって、防災まちづくりにつなげていきます。

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。

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自然景観、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・集落地景観など様々な特徴を持った景観を有する本市では、「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 街並み・沿道景観の基本方針

(1) 街並み景観の形成方針

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並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進めます。

③西毛広域幹線道路沿道

西毛広域幹線道路は本市を南北方向に貫く広域交通軸として重要な景観資源であるため、沿道においては、商業地地区や農地・集落地地区などの景観形成方針に加えて、それぞれの地域に合わせた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。

安中市役所周辺においては、良好な景観整備について関係機関と調整しつつ、都市拠点にふさわしい風格ある沿道の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、商業地地区や農地・集落地地区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・歴史的景観の基本方針

(1) 農地・集落地における景観形成

農地・集落地地区では、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1000m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。

眺望点の活用にあたっては、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。

第4章 地域別方針

1 地域の区分と構成

2 安中・秋間地域

3 原市・磯部地域

4 松井田地域

第5章 実現化方策