

安中市都市計画マスタープラン (案)

**令和7年5月
安中市**

安中市都市計画マスタープラン 【概要版】

令和7年度5月時点版

序章 都市計画マスタープランとは

◆計画の目的・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

◆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。

第1章 安中市の現状・課題とまちづくりの方向性

◆安中市の現状

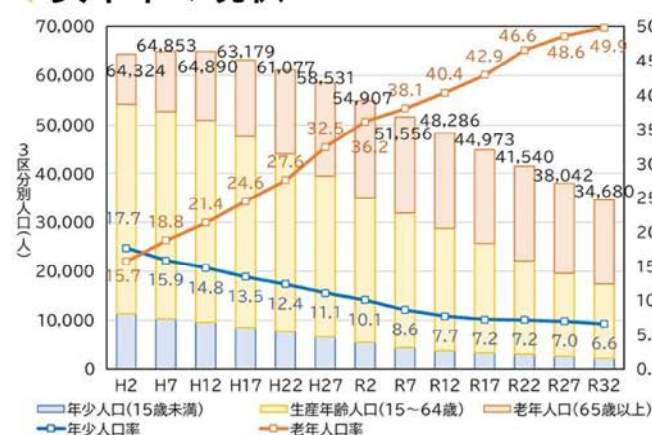


図 将来人口

（国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（令和5年推計））

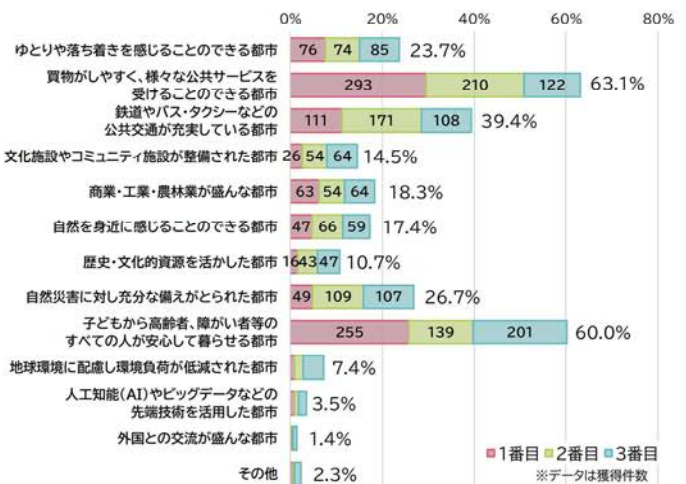


図 理想とする将来像（市民の意向）

人口は減少傾向で、今後一層、人口減少・少子高齢化が進行すると推測されています。

「買い物がしやすく、様々な公共サービスを受けることのできる都市」「すべての人が安心して暮らせる都市」を理想としている人が多いです。

◆まちづくりの課題と方向性

まちづくりの課題

土地利用	都市機能の適切な誘導	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
	市街地における適切な土地利用の誘導		良好な住環境の維持・向上
	適切な土地利用のコントロールと住環境の保全		地球環境に配慮したゼロカーボンシティへの取組
	観光機能の強化		
都市交通	交通ネットワークの形成	都市防災	災害に強いまちづくりの推進
	誰もが利用しやすい公共交通の充実	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

ー将来にわたって持続可能なまちー

- 「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進し、都市機能が集積した拠点の形成と、公共交通による拠点間の連携を図ることで、生活利便性の高い持続可能なまちをつくります。
- ゼロカーボンシティに向けた取組や水・みどりの利活用、また防災・減災対策のもとでの居住の誘導や都市基盤の強靱化など、自然環境と共生した安全・快適なまちをつくります。

第2章 全体構想

人と人、人とまち、地域と地域が
つながり、10年、20年先も**住み
続けたい**と思えるようなまちづくり
を進めていくよ！



◆将来都市像

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

◆まちづくりの基本目標

目標1 魅力を高め 多様な人が活動し
いきいきと交流するまち

目標2 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

目標3 未来を^{ひろ}く
より暮らしやすく新しいまち

目標4 誰もが安全で安心し
心豊かに暮らし続けられるまち

目標5 歴史・文化を継承し
自然とともに生きるまち

◆将来都市構造

■土地利用の構成

土地利用の特性に応じ
て、市域を「エリア」に
区分します。

- 市街地エリア
- 田園・集落エリア
- 山林自然環境エリア

■都市の拠点とゾーンの構成

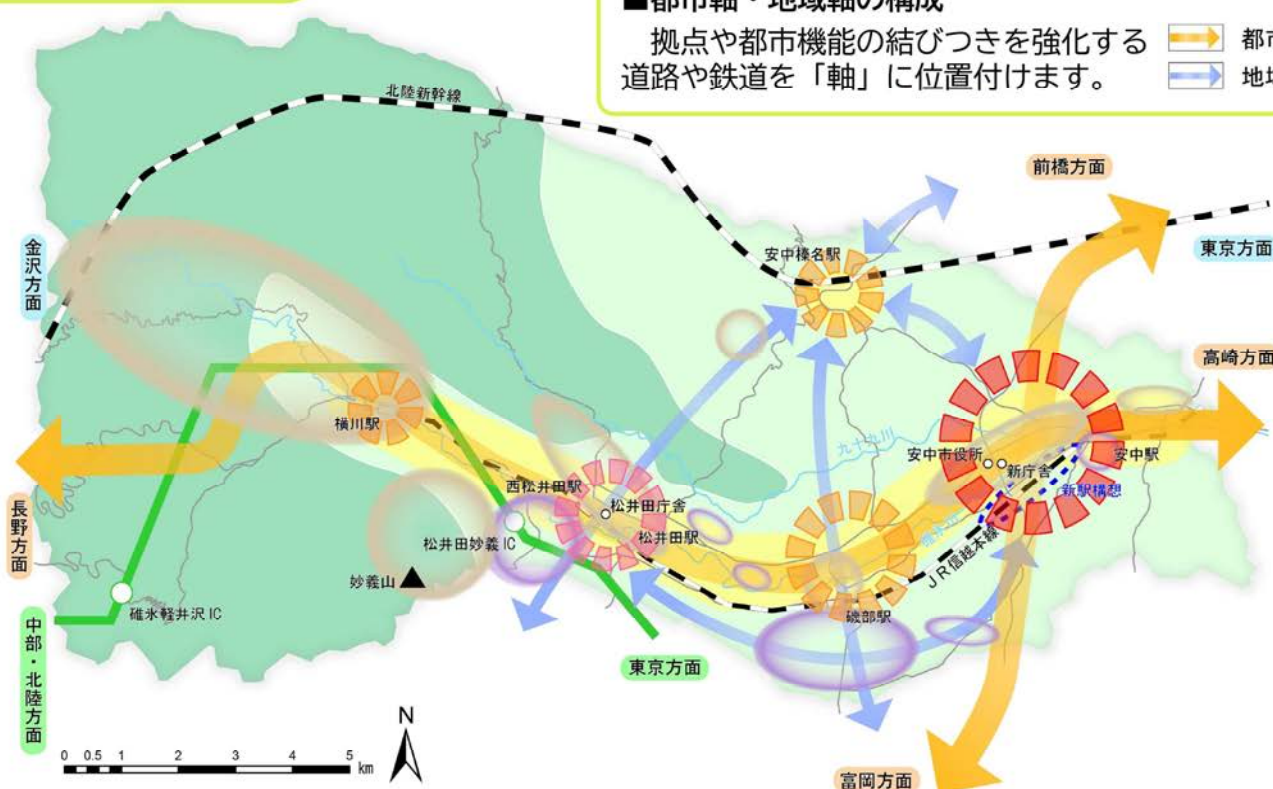
市民生活の中心となる都市機能や生活サー
ビス機能が集積する地域を「拠点」に位置付け、
産業や観光、歴史・文化施設などの資源が集積
する地域を「ゾーン」に位置付けます。

- 都市拠点
- 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・地域軸の構成

拠点や都市機能の結びつきを強化する
道路や鉄道を「軸」に位置付けます。

- 都市軸
- 地域軸



第3章 分野別基本方針

◆分野別基本方針について

分野別基本方針は、全体構想で掲げた将来都市像、まちづくりの基本目標及び将来都市構造の実現に向けて、市全体の観点からのまちづくりを計画的に進めていくための、各分野の施策や取組に関する基本的な考え方を示したものです。

コンパクト・プラス・ネットワークの基本方針

- 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
- 各拠点の道路等の都市基盤施設や安全・安心な市街地環境の創出
- 都市活力の維持・向上
- 市全体を網羅する交通機能の確保
- 自家用車に依存しなくても移動できる公共交通ネットワークの形成

【地域拠点】松井田仲町交差点・西松井田駅周辺

- 日常生活に必要な生活サービス機能の誘導
- 交通結節点としての松井田駅・西松井田駅の機能強化と公共交通の利便性向上

【生活拠点】安中榛名駅周辺

- 日常生活に必要な生活サービス機能の誘導
- 公共交通の利便性向上



凡例					
	都市拠点		地域軸		高規格幹線道路
	地域拠点		市街地エリア		国道18号 西毛広域幹線道路
	生活拠点		田園・集落エリア		その他の幹線道路
	都市軸		山林自然環境エリア		鉄道・駅

【生活拠点】横川駅周辺

- 様々な手法による生活拠点機能の創出と維持

【生活拠点】原市交差点・磯部駅周辺

- 日常生活に必要な生活サービス機能の誘導

【都市拠点】安中市役所・安中駅周辺

- 必要な公共施設や生活利便施設等の高次都市機能の集約再配置と機能強化
- 交通結節点としての安中駅の機能維持と設置を検討している新駅による機能強化
- 公共交通の利便性向上

土地利用の基本方針

- 「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
- 地区の特性に応じた土地利用の実現と良好な市街地環境の維持・創出
- 新駅構想周辺などの自然環境や営農環境との調和を前提とした新たな土地利用の可能性の検討

主な
取組

「碓氷川右岸西毛広域幹線道路沿道地区」の
近隣商業地域の決定

等



都市交通の基本方針

- 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
- 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
- 道路の計画的な整備と長寿命化
- 都市計画道路の必要性及び妥当性を再検証、都市計画を見直すなど持続可能なまちづくりの推進

主な
取組

西毛広域幹線道路の整備・A I デマンド交通の取組
新駅構想に伴うまちづくりの検討

等



都市環境の基本方針

- 自然と調和・共生した都市環境の維持と創出
- 市民や地域住民の憩いの場・交流の場となる公園の施設の長寿命化
- 安全・安心な生活環境の創出
- 地球にやさしい脱炭素の都市の形成

主な取組

E Vスタンド（電気自動車用急速充電器）の設置

等



都市防災の基本方針

- 防災と減災の観点から災害に強い都市づくり
- 自然災害により甚大な被害が発生した際の早期復興まちづくり

主な
取組

横川駅隣接地における防災機能を備えた
「道の駅構想」

等



都市景観の基本方針

- 市民生活の豊かさや、市民・観光客等による賑わいを演出
- 土地利用の区分に応じた景観保全・景観形成、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継続的な取組の推進

主な
取組

県内初の景観重要樹木「崇台山の大桐」
と崇台山からの眺望景観保全の取組

等



第4章 地域別構想



安中東地域は、安中市役所などの都市機能が集積しており、拠点性の高い地域となっています！

安中東地域

目標
1

拠点機能の充実

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

目標
3

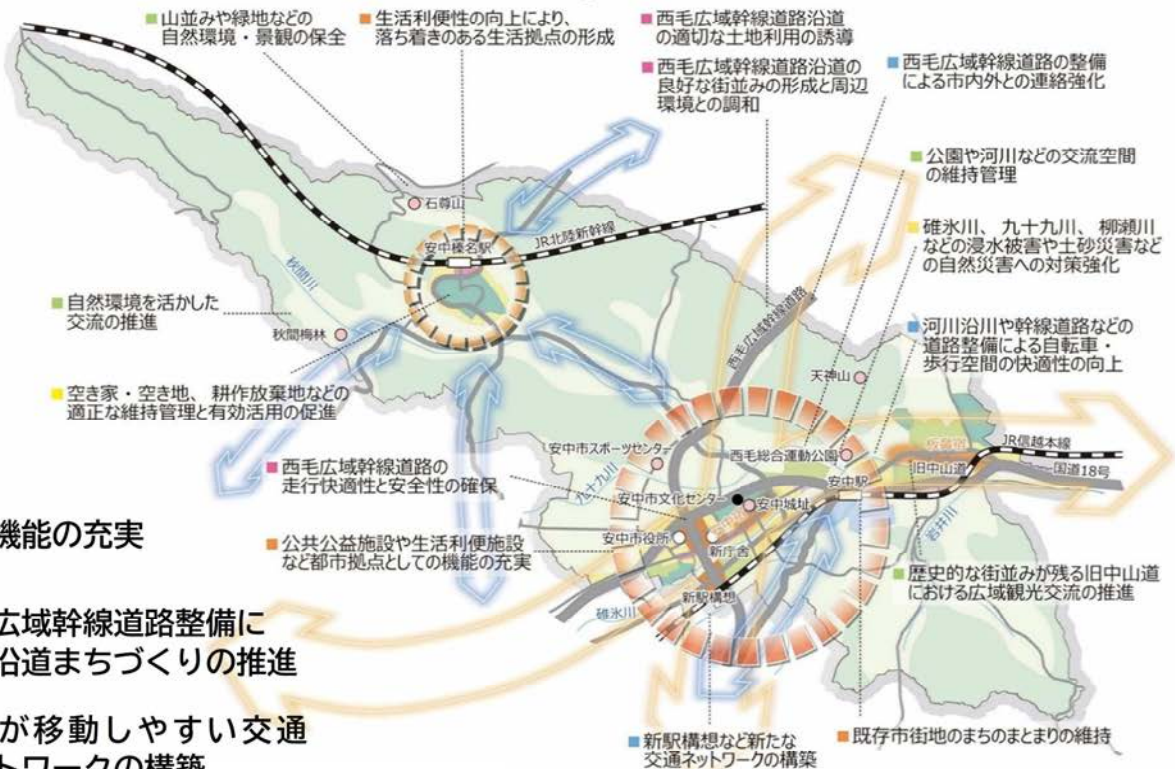
誰もが移動しやすい交通ネットワークの構築

目標
4

安全・安心に暮らせる生活環境の創出

目標
5

自然環境や地域資源を活かした交流の推進



安中西地域

◆地域別構想について

地域ごとのまち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『安中東地域』『安中西地域』『松井田地域』の3地域で定めます。

安中西地域は、磯部温泉のほか、規模の大きな工業団地があるなど、産業が活発な地域と言えます！





松井田地域は、妙義山や湖、碓氷関所跡など、自然・歴史・文化資源の宝庫と言えます！

松井田地域

目標 1 地域拠点・生活拠点の維持・拡充

目標 3 誰もが移動しやすい生活交通手段の確保

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

目標 4 安全・安心に暮らせる生活環境の創出

目標 5 豊かな自然環境や景観、地域資源の保全・活用



目標 1 生活拠点・観光拠点として魅力の向上

目標 2 都市の産業機能の拡充

目標 3 誰もが移動しやすい交通ネットワークの構築

目標 4 安全・安心に暮らせる生活環境の創出

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

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

0 0.5 1.0 2.0 3.0 5.0km



第5章 実現化方策

◆市民・事業者・行政の協働によるまちづくり

都市計画マスタープランに示された将来都市像や方針の実現のためには、市民・事業者・行政が協働し地域に根差したまちづくりが必要となります。

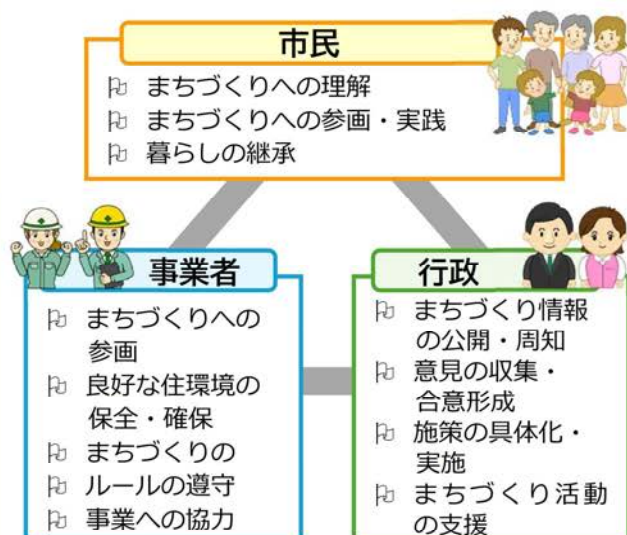


図 協働のイメージ

◆都市計画マスタープランの進行管理

都市計画マスタープランは社会情勢の変化など、計画の条件に大きな変化が生じた場合は必要に応じて見直しを行います。

また、PDCAサイクルに則り、適切な段階で都市づくりの状況を把握することで、計画の進行管理を行います。



図 進行管理（PDCAサイクル）のイメージ

◆将来都市像の実現に向けた取組

都市計画マスタープランで示す将来都市像や方針の実現に向け、都市計画法に基づき、適切な土地利用の規制・誘導や都市計画事業の実施により、計画的にまちづくりを推進します。

- 土地利用の規制・誘導
- 立地適正化計画と地域公共交通計画の策定

- 都市施設の計画的な整備

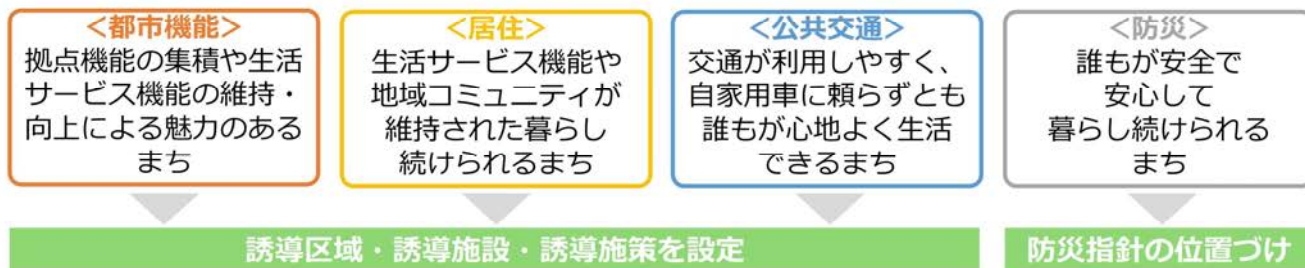


図 立地適正化計画のイメージ

安中市都市計画マスタープラン【概要版】

令和7（2025）年8月発行

発行：安中市

編集：安中市 まちづくり部 都市計画課

住 所：〒379-0192 群馬県安中市安中1丁目23番地13号

電話番号：027-382-1111（内線1211、1212）

FAX：027-381-7018

E-mail：toshikeikaku@city.annaka.lg.jp



顔写真

市長あいさつ文

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 計画の位置づけ	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	36
3 まちづくりに係る市民の意向	38
4 まちづくりの課題と方向性	42
第2章 全体構想	47
1 将来都市像	47
2 まちづくりの基本目標	49
3 将来都市構造	50
第3章 分野別基本方針	53
1 分野別基本方針について	53
2 コンパクト・プラス・ネットワークの基本方針	54
3 土地利用の基本方針	59
4 都市交通の基本方針	65
5 都市環境の基本方針	71
6 都市防災の基本方針	77
7 都市景観の基本方針	83
第4章 地域別構想	89
1 地域別構想について	89
2 安中東地域	91
3 安中西地域	101
4 松井田地域	112
第5章 実現化方策	123
1 市民・事業者・行政の協働によるまちづくり	123
2 将来都市像の実現に向けた取組み	125
3 都市計画マスタープランの進行管理	128
資料編	129
1 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 磯部温泉地区バリアフリー基本構想【概要版】	129
2 策定体制及び経過	133
3 用語解説	139

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。

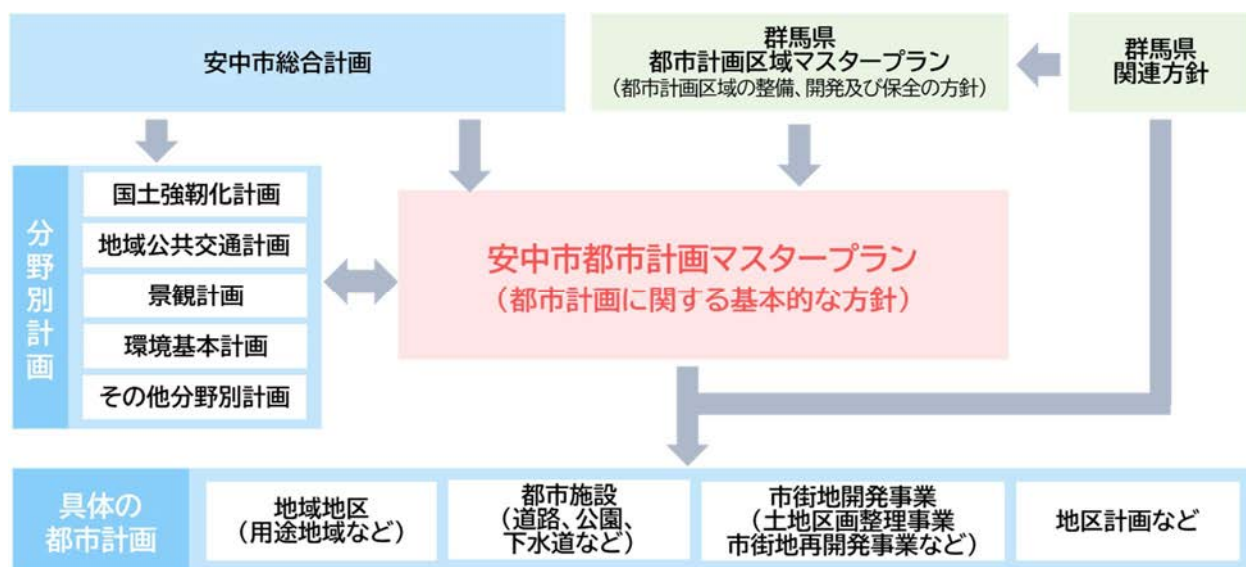


図 都市計画マスタープランの位置づけ

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

市の統計データや市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

まちづくりの基本目標

将来都市構造

第3章

分野別基本方針

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

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。

安中東地域

安中西地域

松井田地域

第5章

実現化方策

全体構想や分野別基本方針、地域別構想を踏まえ、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Ⅰ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。

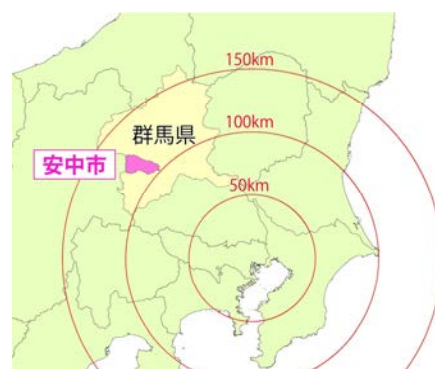


図 安中市の位置

(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。

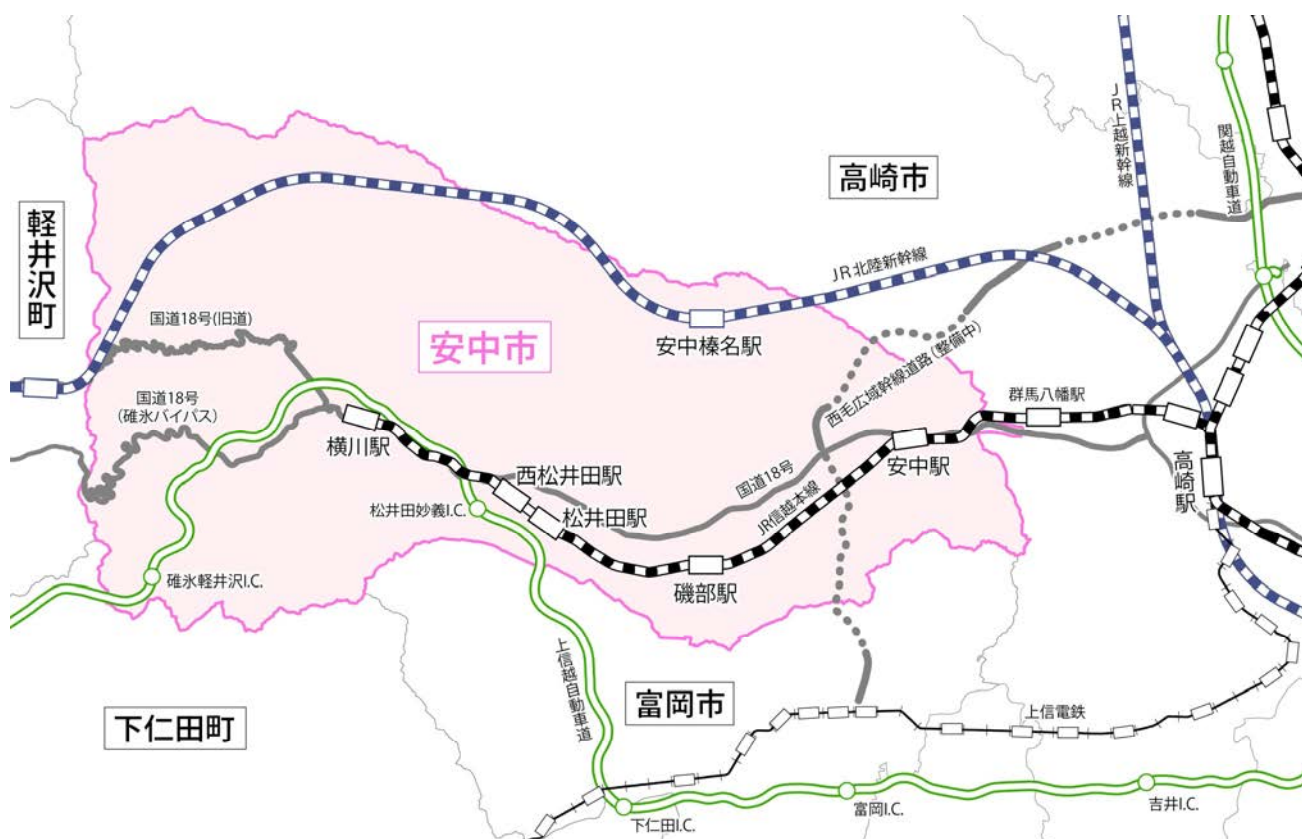


図 安中市の広域交通環境

(1) 氣候環境

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。

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。

[illegible]

5

(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。

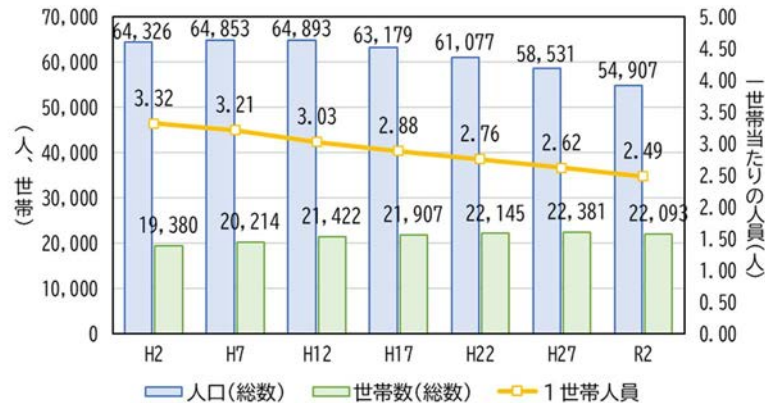


図 人口・世帯・1世帯あたりの人員の推移

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。

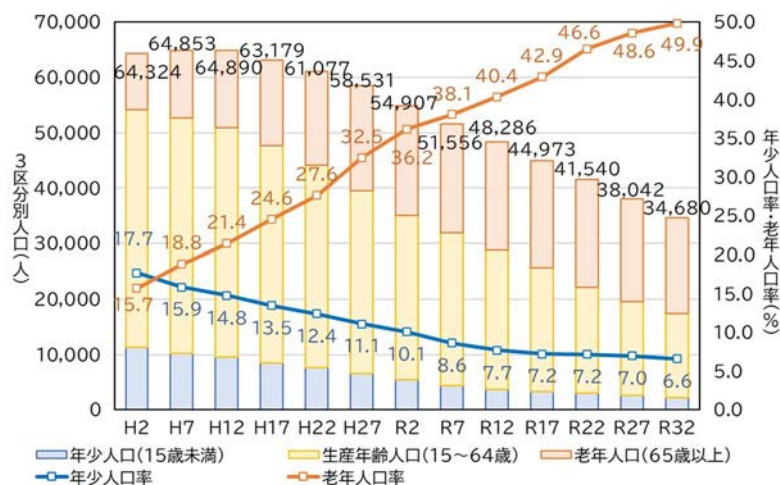


図 将来人口

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。

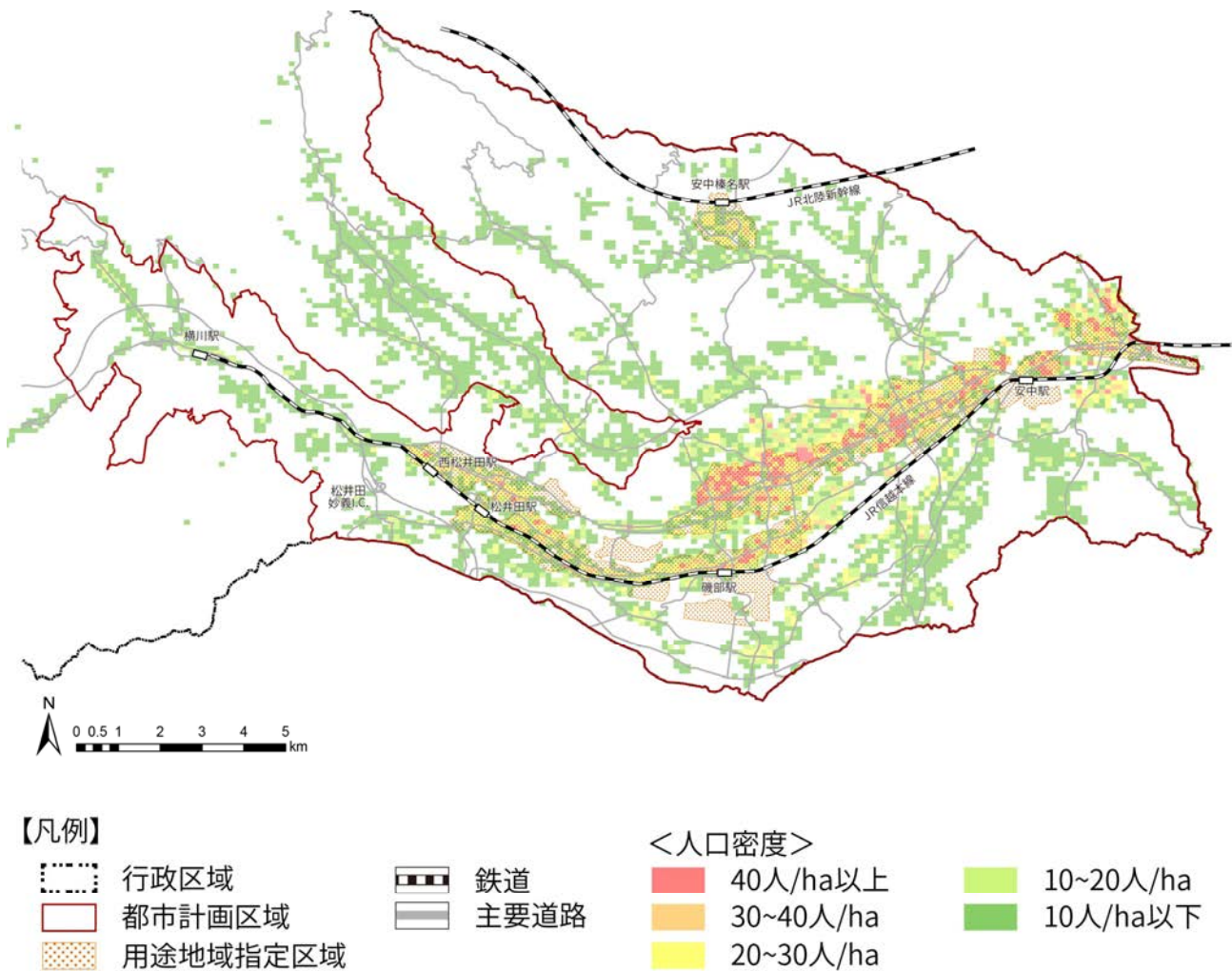


図 人口の分布状況

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。

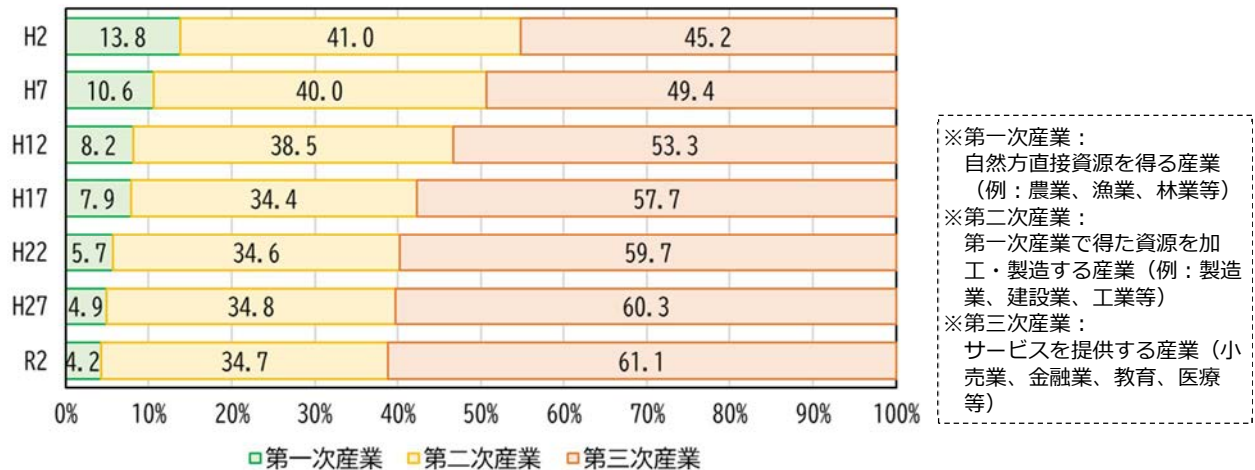


図 産業分類就業者構成の推移

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。

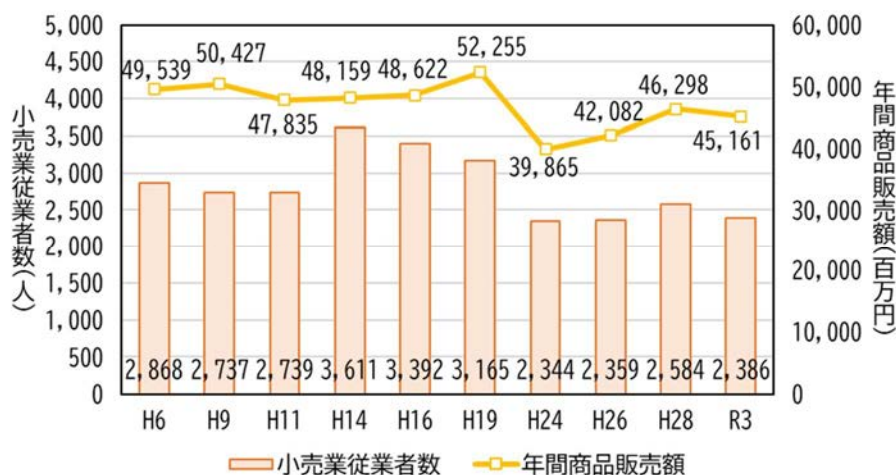


図 小売業従業者数・年間商品販売額の推移

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。

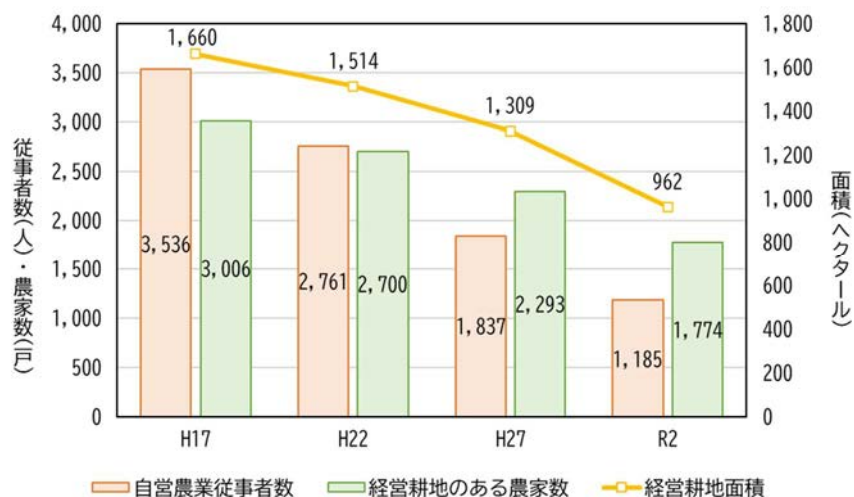


図 自営農業従事者数及び経営耕地のある農家数と耕地面積

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。

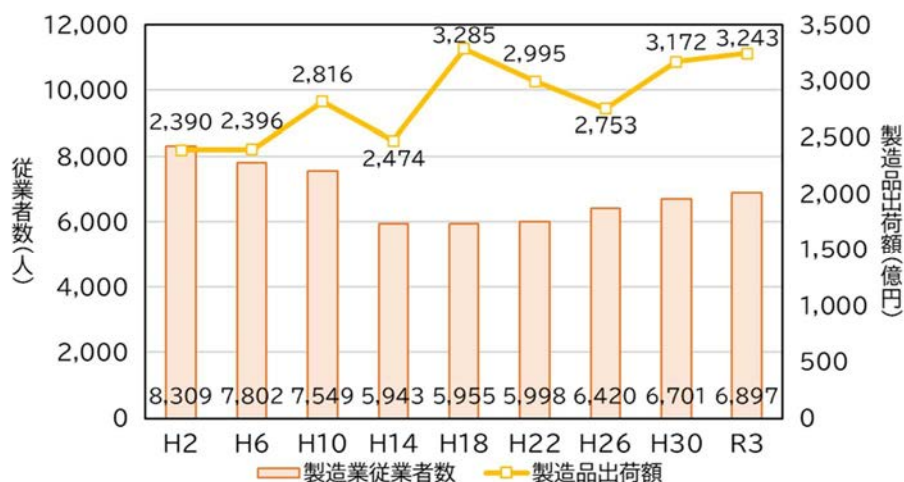


図 製造業従業者数・製造品出荷額

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

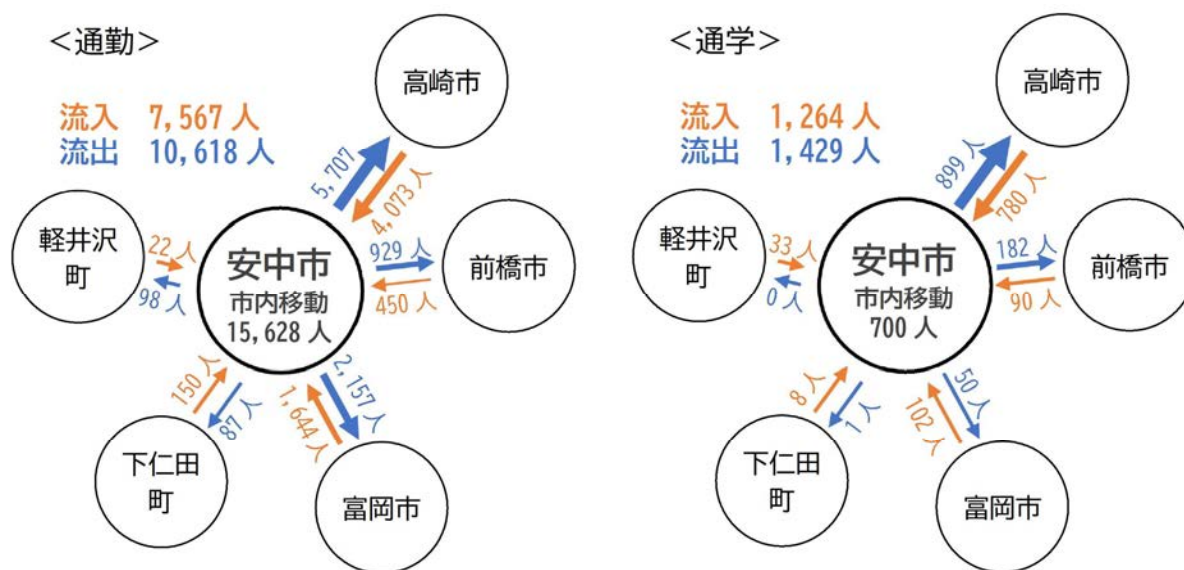


図 通勤・通学流動図

出典：令和2年 国勢調査

(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。

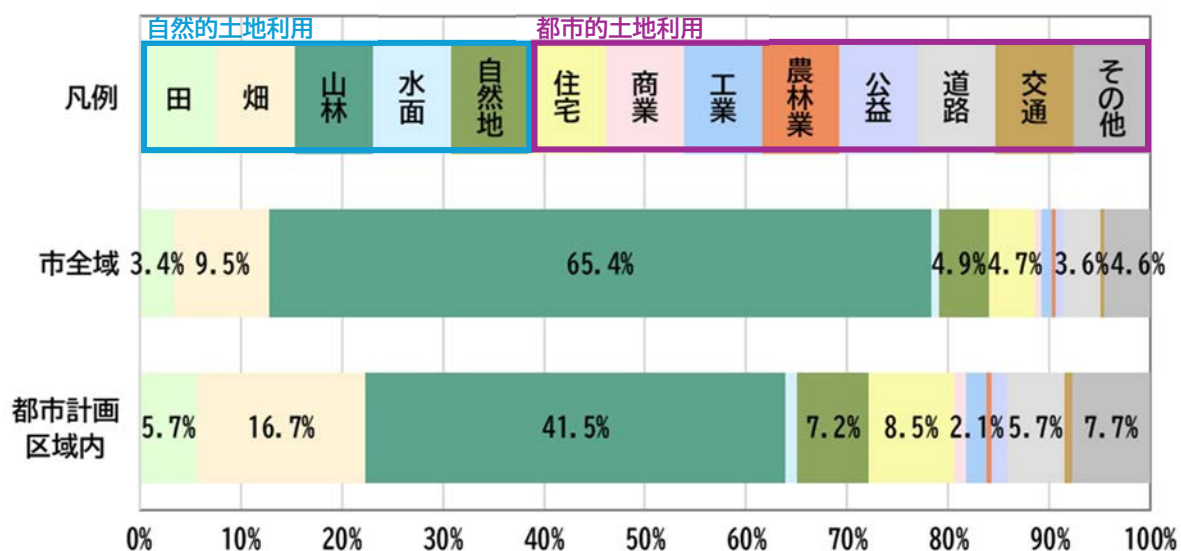


図 安中市の土地利用の状況

※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：土地利用現況調査

【凡例】

- | | | | |
|-----------------------------|---------------------------|--|--|
| 行政区
市計画区域
鉄道路
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 |
|-----------------------------|---------------------------|--|--|

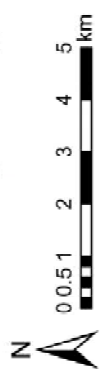
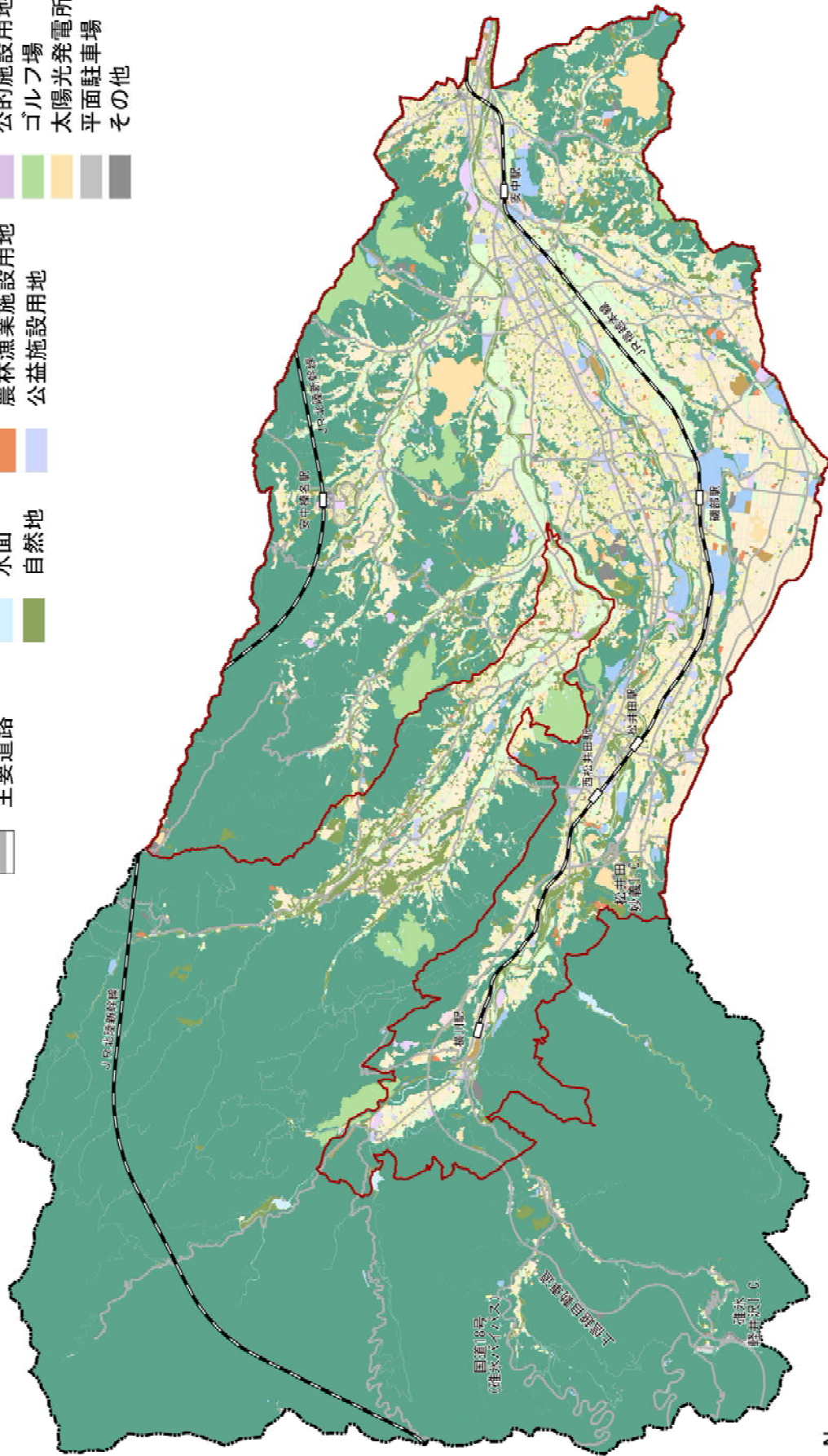


図 土地利用の状況

出典：土地利用現況調査

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%

出典：安中市 都市計画情報（令和 7 年 5 月 1 日現在）

※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。

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：土地利用現況調査

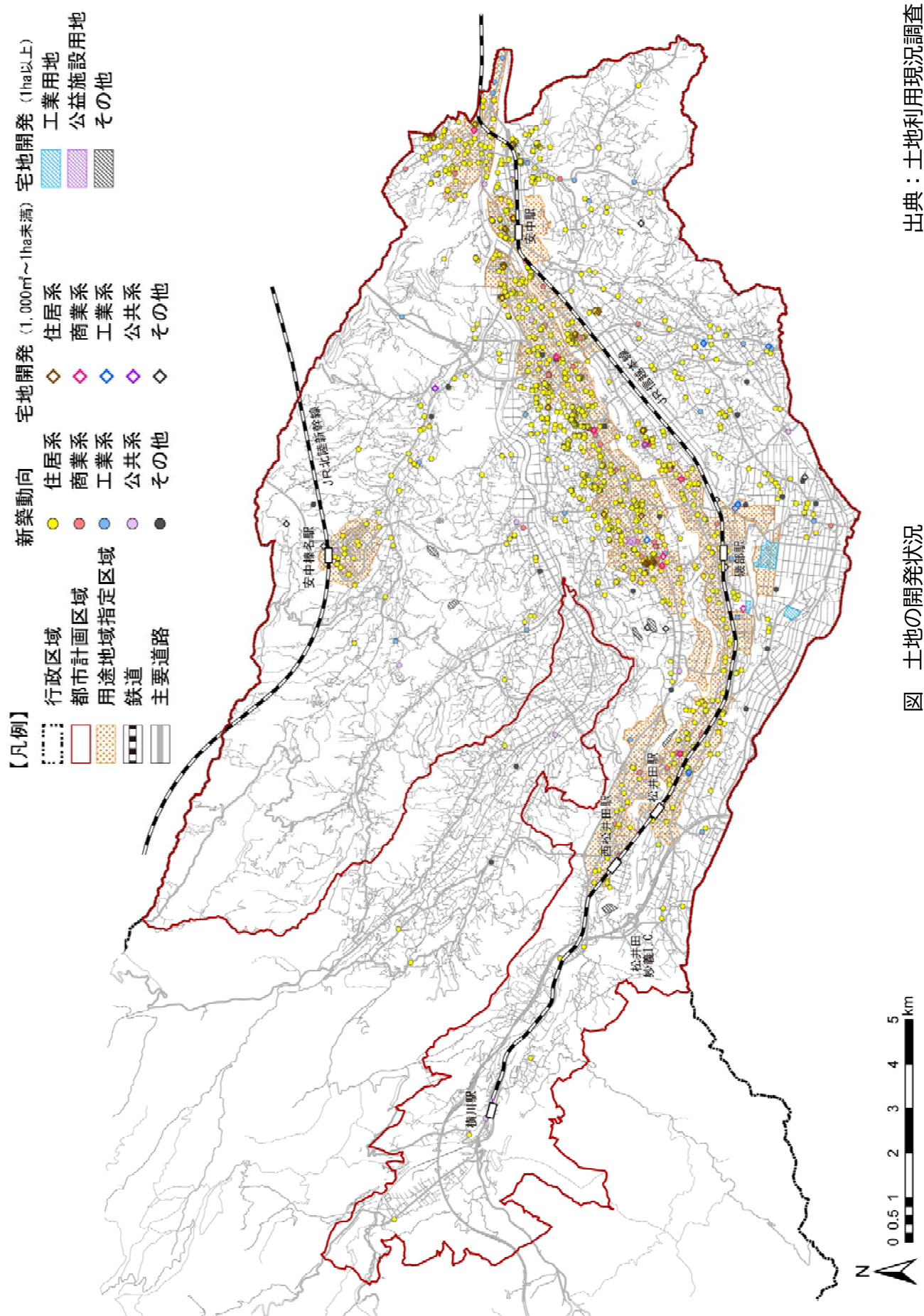


図 土地の開発状況

(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 | 都市計画道路 |
| 都市計画区域 | 整備済み |
| 用途地域指定区域 | 一部未整備 |
| 鉄道 | 全線未整備 |
| 主要道路 | |

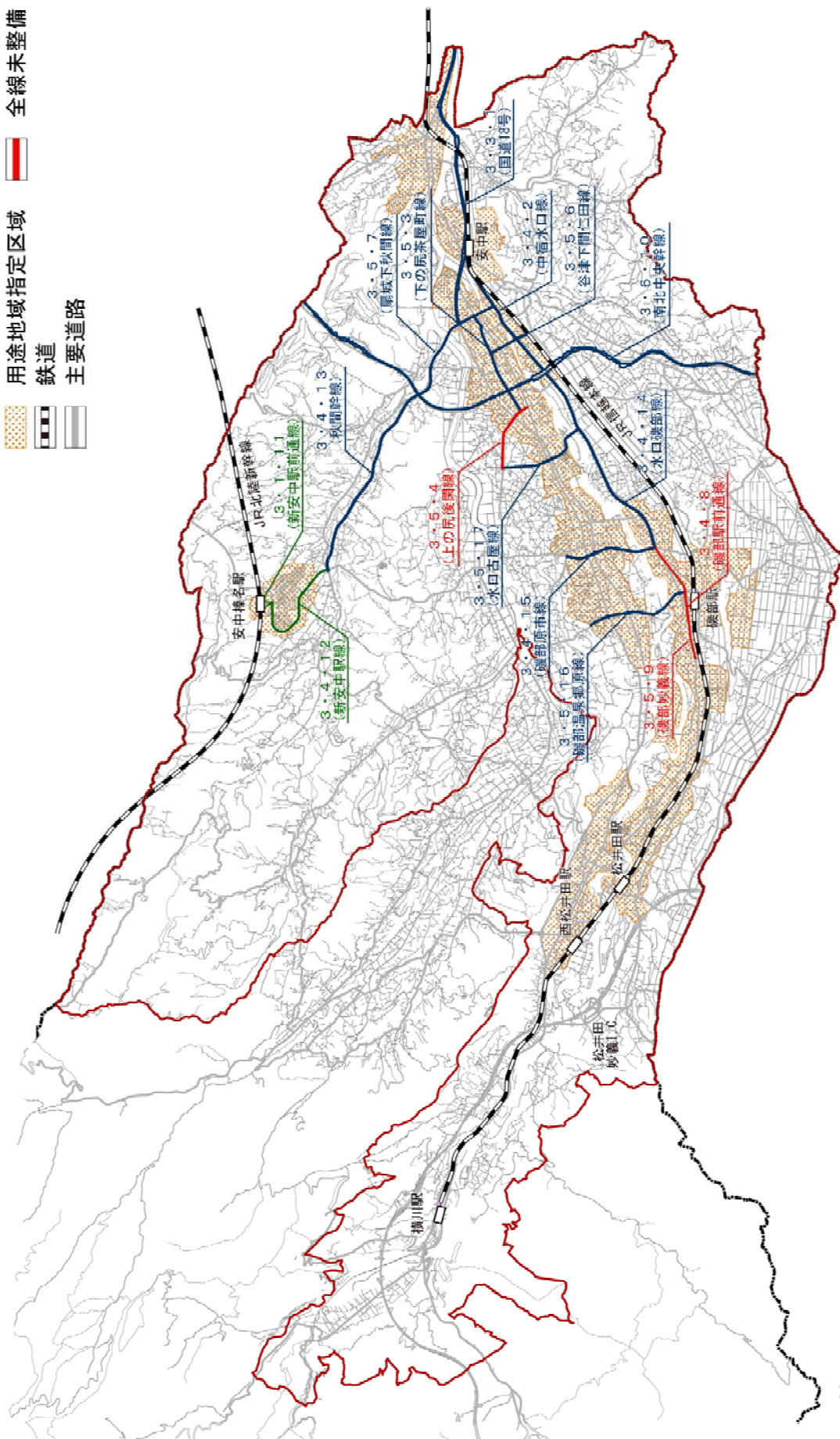


図 都市計画道路の整備状況

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。

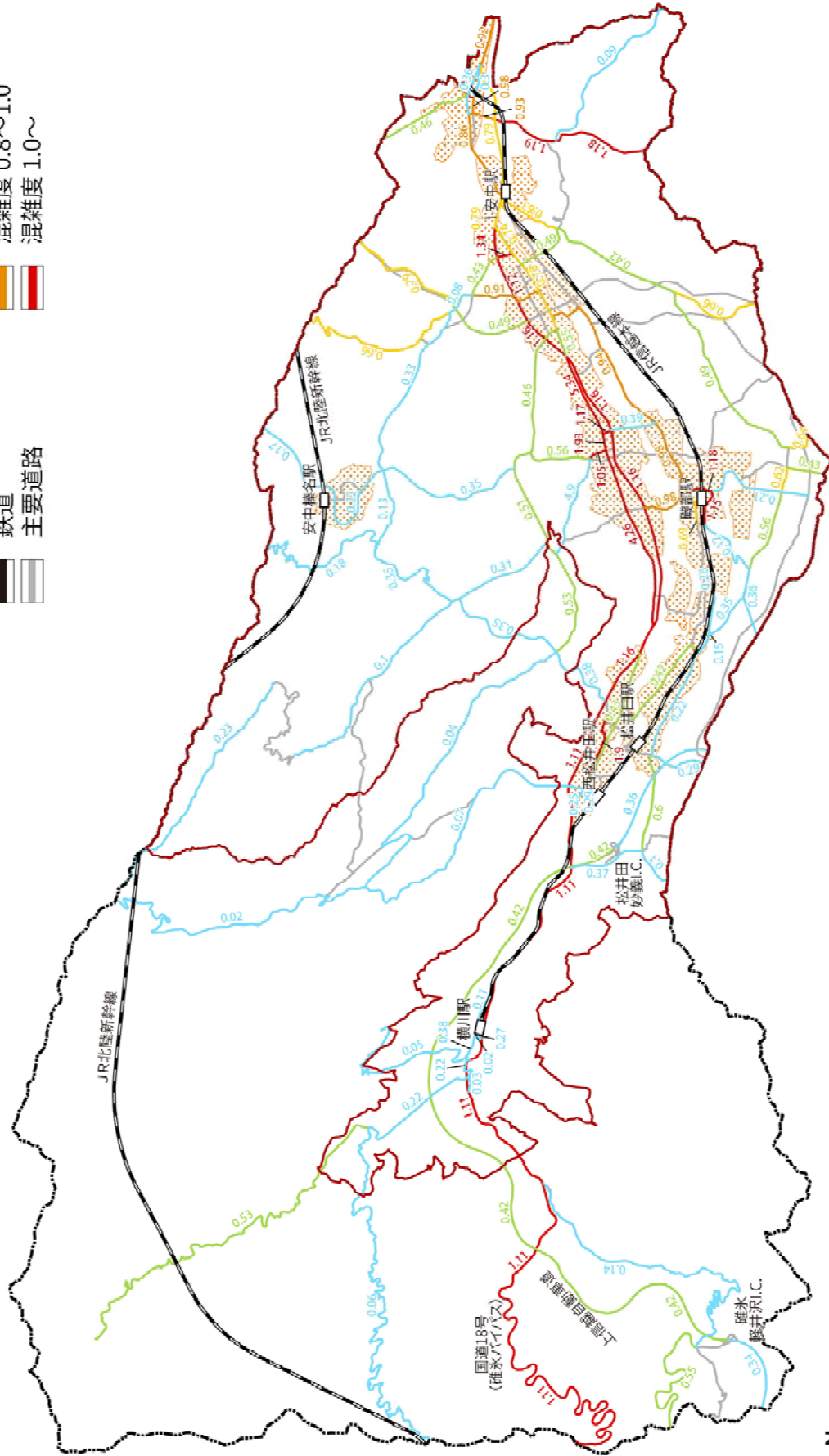
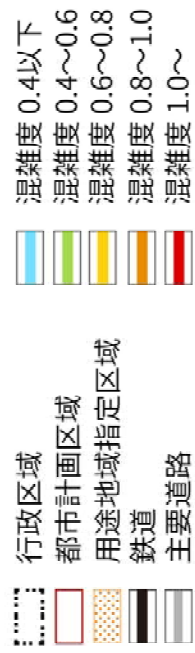


図 道路の混雑度

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。

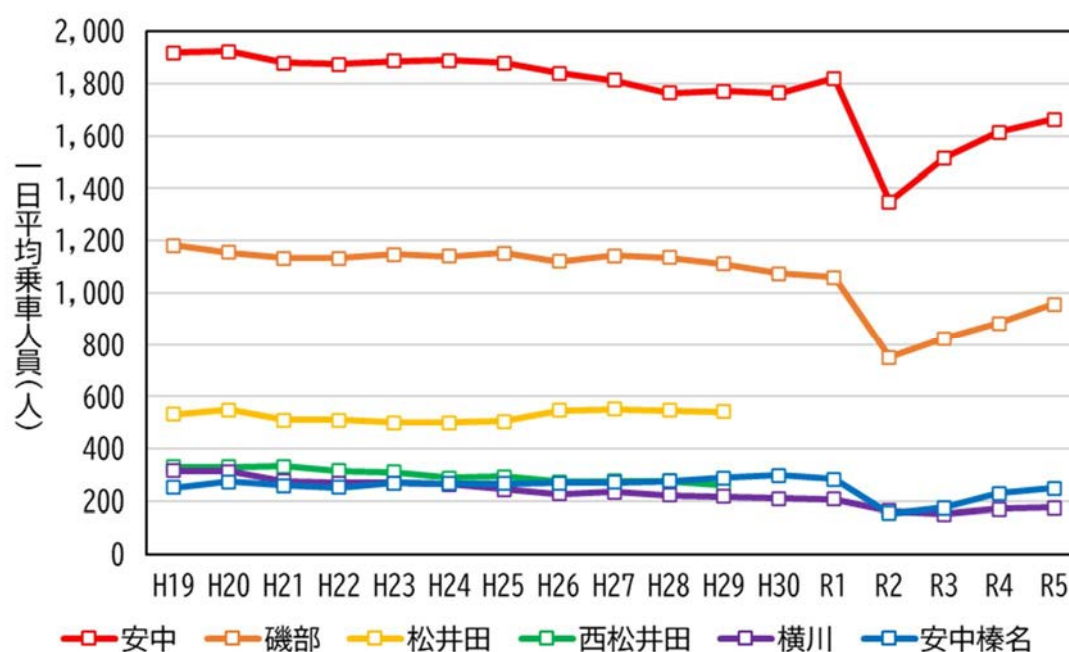


図 市内６駅の１日の平均乗車人員

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。

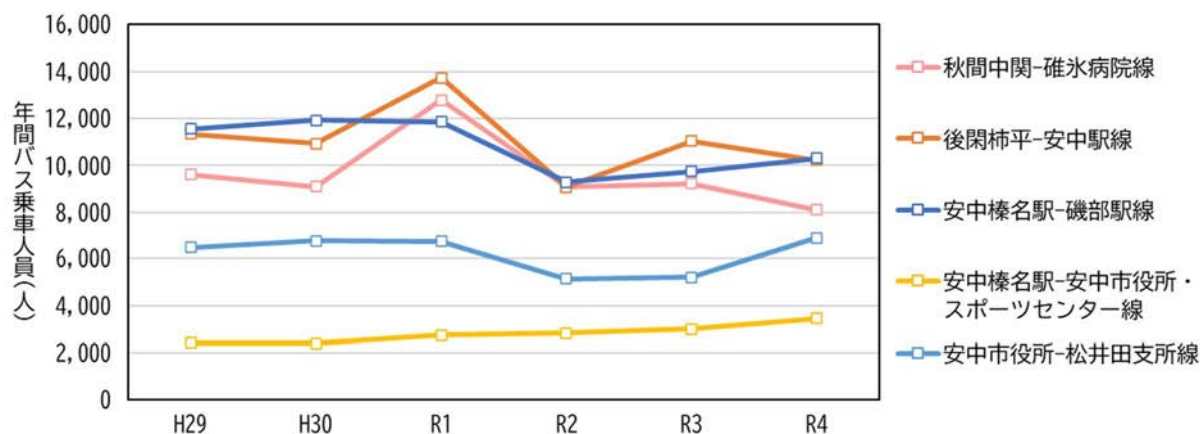


図 路線バスの利用者数の推移

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。

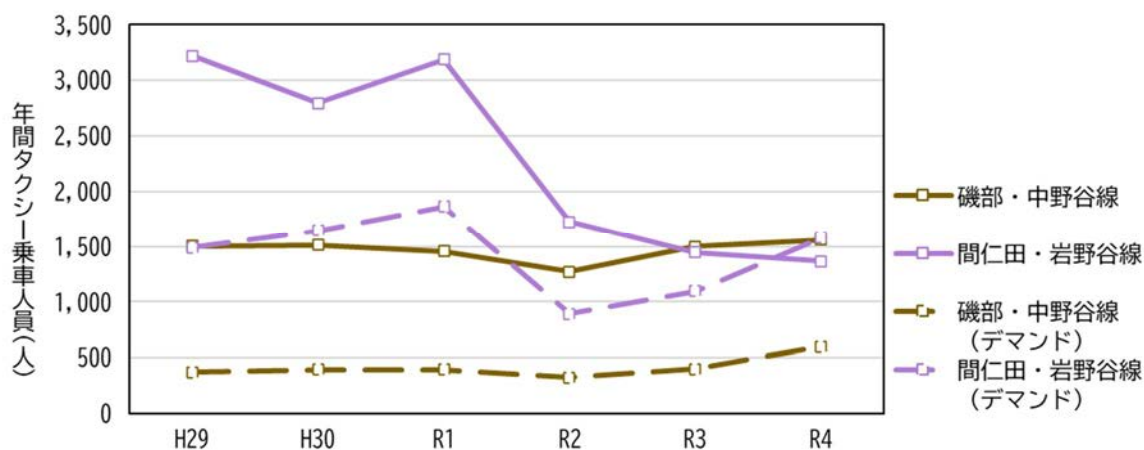


図 乗合タクシーの利用者数の推移

出典：安中市

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。

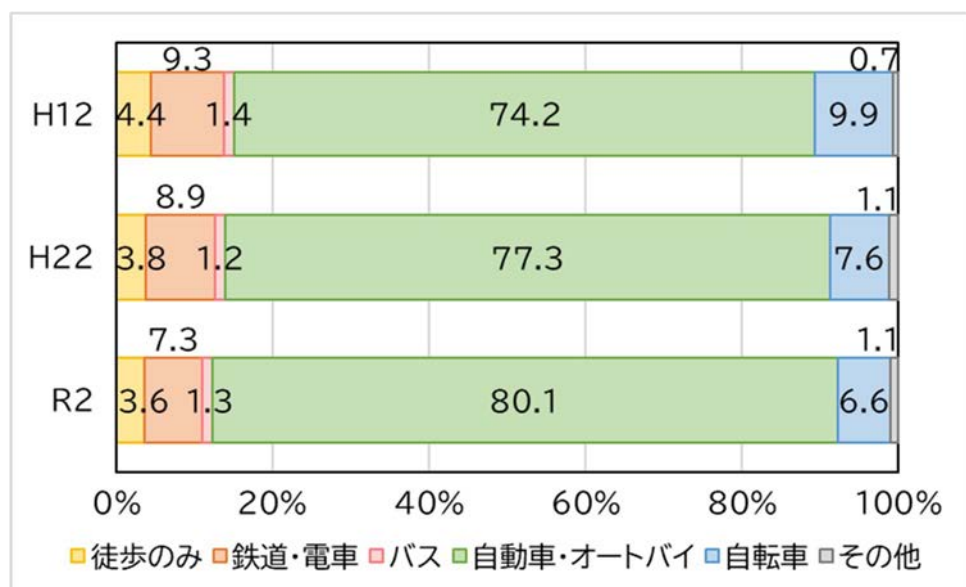


図 15 歳以上の通勤・通学者の交通手段分担率

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。

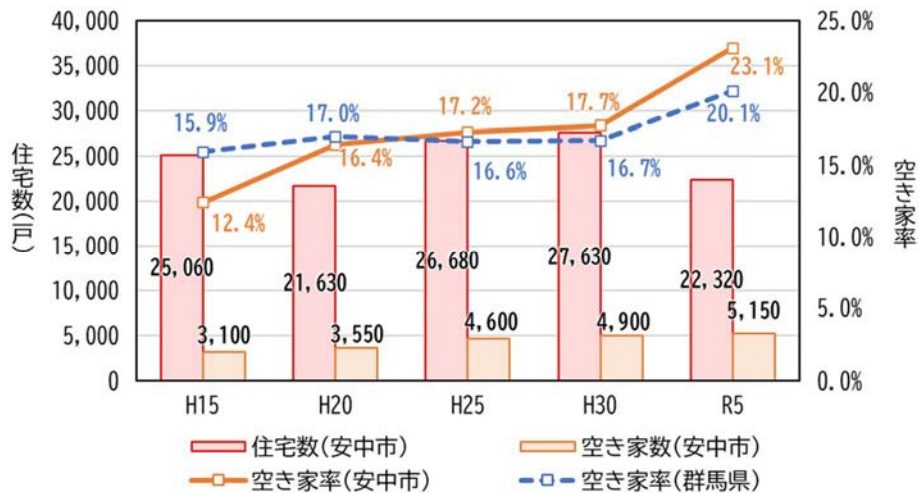


図 住宅総数と空き家率

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。

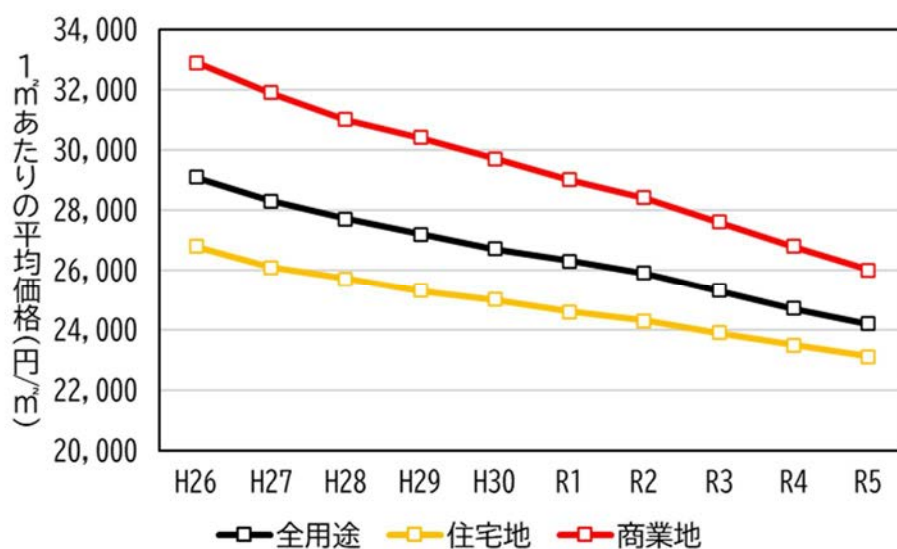


図 地価公示(平均額)の推移

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

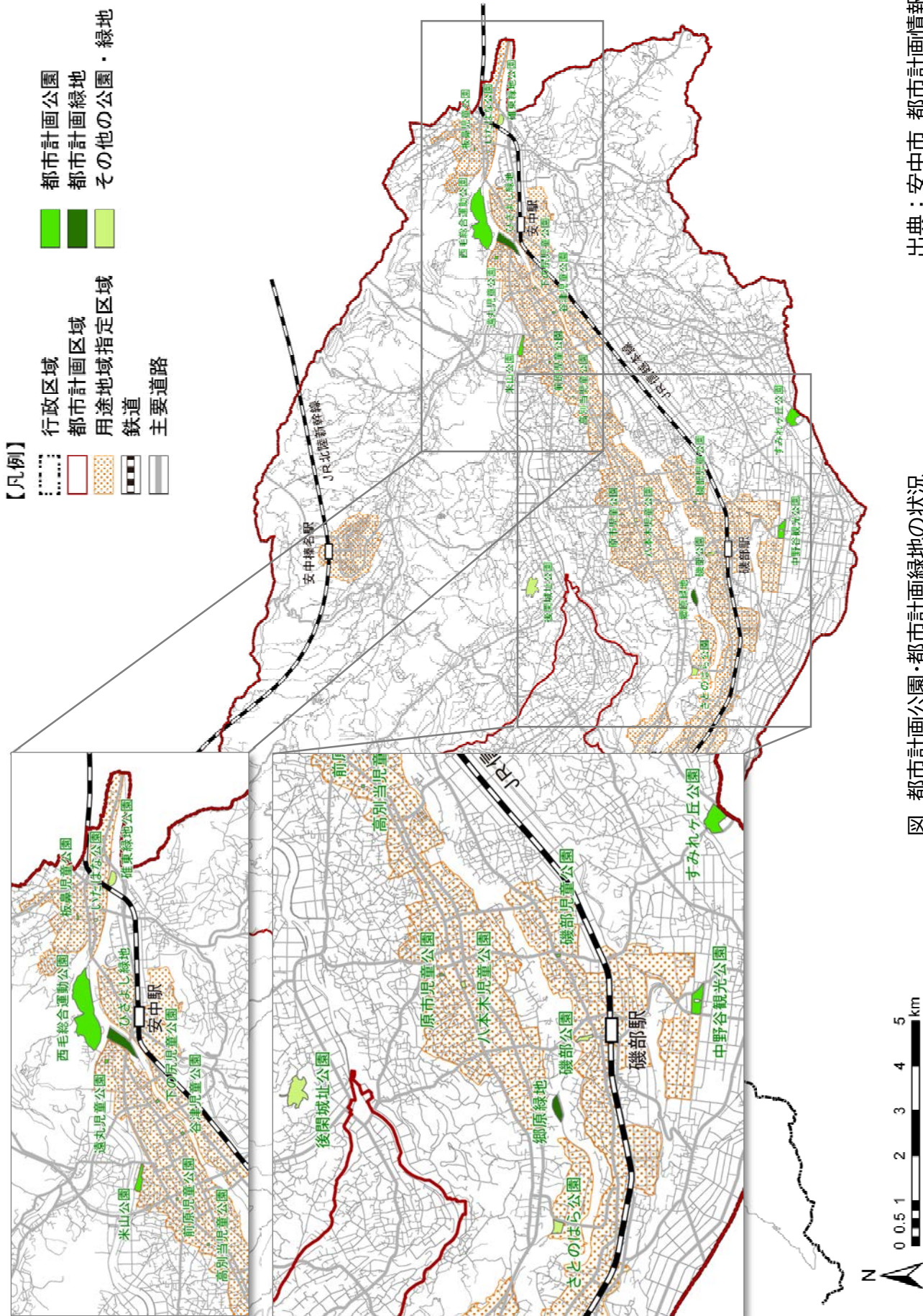
名称		面積 (ha)	決定年月日	最終変更年月日 (名称変更)
番号	公園名			
2・2・1	下の尻児童公園	0.16	S46.10.13	(S54.1.19)
2・2・2	磯部児童公園	0.15	S48.3.8	H15.9.10
2・2・3	原市児童公園	0.12	S48.3.8	(S54.1.19)
2・2・4	遠丸児童公園	0.18	S49.3.13	(S54.1.19)
2・2・5	板鼻児童公園	0.17	S50.3.5	(S54.1.19)
2・2・6	高別当児童公園	0.12	S51.4.7	(S54.1.19)
2・2・7	前原児童公園	0.10	S54.1.19	
2・2・8	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 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



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。

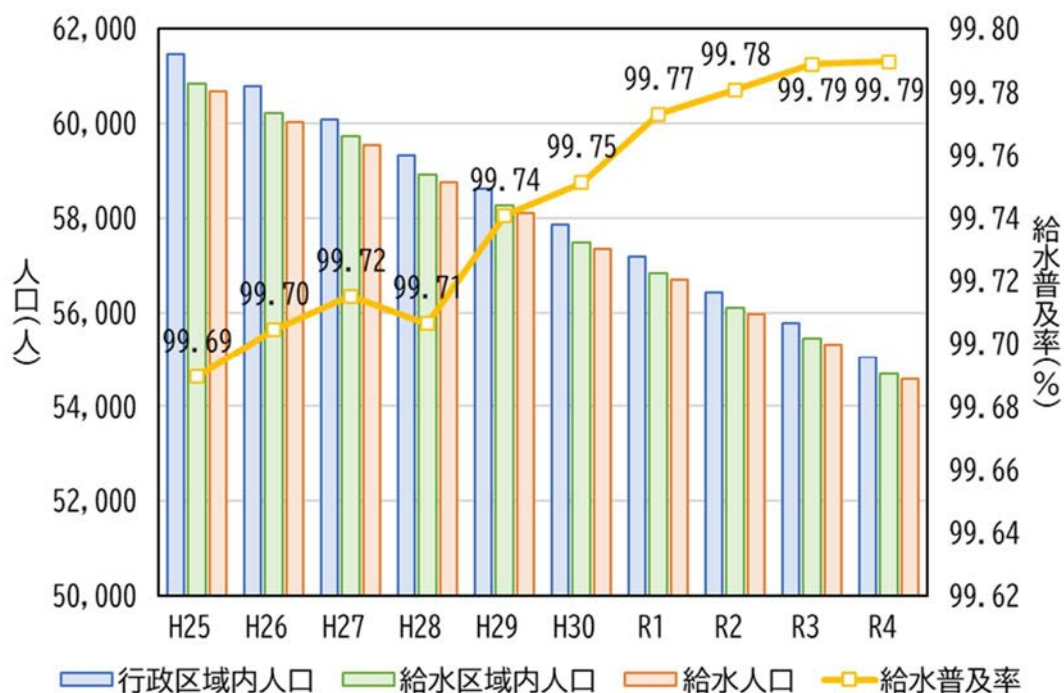


図 上水道の給水人口と普及率

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 4 年度のごみの総排出量は、20,010 t となっており、ひとり当たりの生活系ごみ搬入量が 756 g / 日、事業系ごみが 186 g / 日、集団回収量が 45 g / 日、合計 987 g / 日となっています。
- 群馬県の 1 人あたりの排出量は 966 g / 日であり、ほぼ同等の量となっています。

表 令和 4 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	12,066	719	511	0	0	13,296
		事業系ごみ	0	3,771	0	0	0	0	3,771
	直接搬 入ごみ	生活系ごみ	0	1,280	83	109	0	561	2,033
		事業系ごみ	0	0	0	0	0	8	8

	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)	15,329	3,779	902	20,010
ひとり当たり 一日の合計(g)	756	186	45	987

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（2025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。

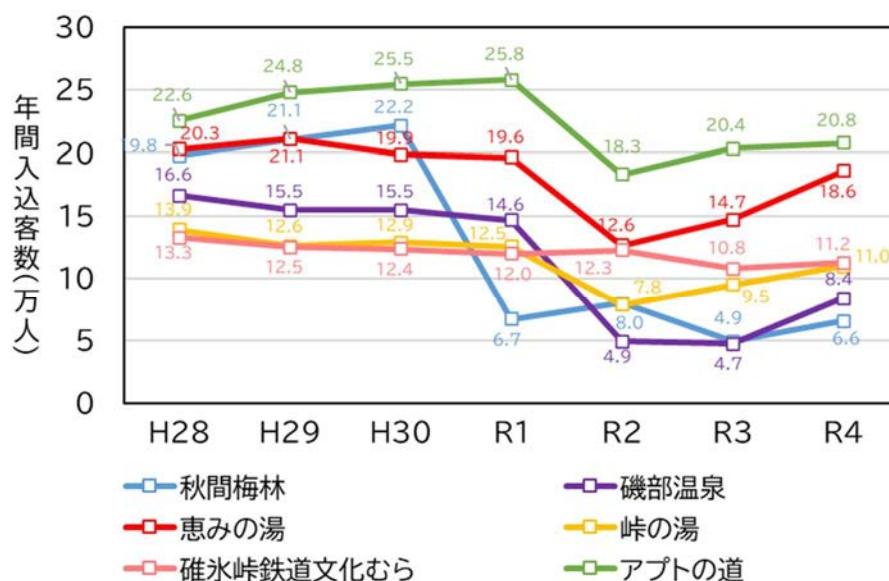


図 主要な観光施設の年間入込客数

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 | 指定緊急避難場所 | 指定緊急避難場所 |
| ● | ● | ● | ● |
| 指定避難所 | 指定避難所 | 指定避難所 | 指定避難所 |
| 第1次緊急輸送道路 | 第1次緊急輸送道路 | 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) | 第2次緊急輸送道路 (事業中) | 第2次緊急輸送道路 (事業中) |
-
- | | | | |
|-------|--------|-------|-------|
| 行政区域 | 都市計画区域 | 鉄道 | 主要道路 |
| ----- | ----- | ----- | ----- |
| ----- | ----- | ----- | ----- |
| ----- | ----- | ----- | ----- |
-
- | | | | |
|----------|----------|----------|----------|
| 土砂災害警戒区域 | 土砂災害警戒区域 | 土砂災害警戒区域 | 土砂災害警戒区域 |
| ----- | ----- | ----- | ----- |
| ----- | ----- | ----- | ----- |
| ----- | ----- | ----- | ----- |
-
- | | | | |
|------------|------------|------------|------------|
| 土砂災害特別警戒区域 | 土砂災害特別警戒区域 | 土砂災害特別警戒区域 | 土砂災害特別警戒区域 |
| ----- | ----- | ----- | ----- |
| ----- | ----- | ----- | ----- |
| ----- | ----- | ----- | ----- |
-
- | | | | |
|--------|--------|--------|--------|
| 浸水想定区域 | 浸水想定区域 | 浸水想定区域 | 浸水想定区域 |
| ----- | ----- | ----- | ----- |
| ----- | ----- | ----- | ----- |
| ----- | ----- | ----- | ----- |
-
- | | | | |
|-------|-------|-------|-------|
| 土砂災害 | 土砂災害 | 土砂災害 | 土砂災害 |
| ----- | ----- | ----- | ----- |
| ----- | ----- | ----- | ----- |
| ----- | ----- | ----- | ----- |

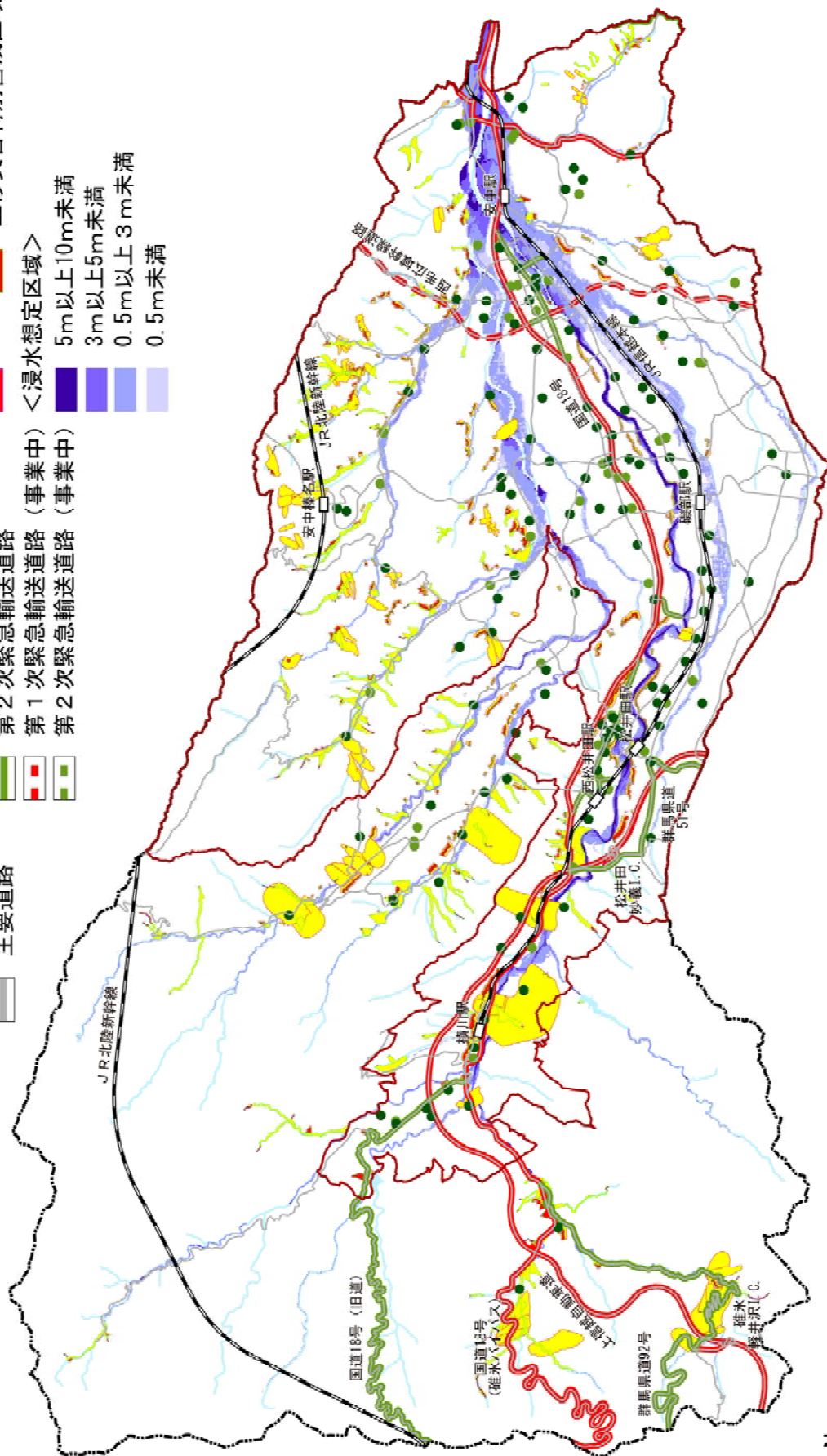


図 災害時の想定と避難体制 出典：安中市危機管理マップ、マッピングぐんま

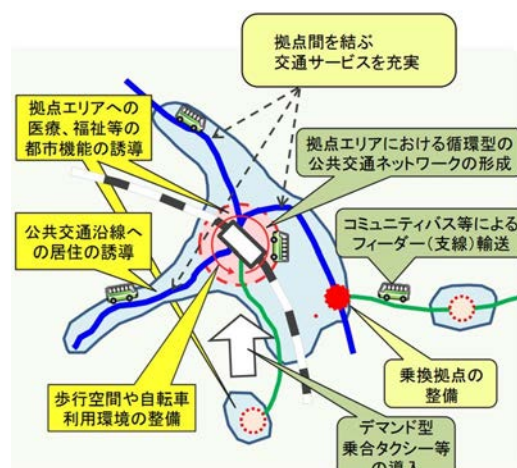
2. 安中市を取り巻く社会・経済情勢の変化

(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。



※ BRT : Bus Rapid Transit、MaaS : Mobility as a Service、AI : Artificial intelligence
 ※ GX : グリーン転換、DX : デジタル転換、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

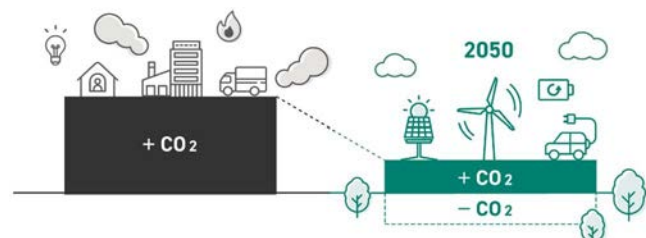
(5)持続可能な開発目標(SDGs)

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。

(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。

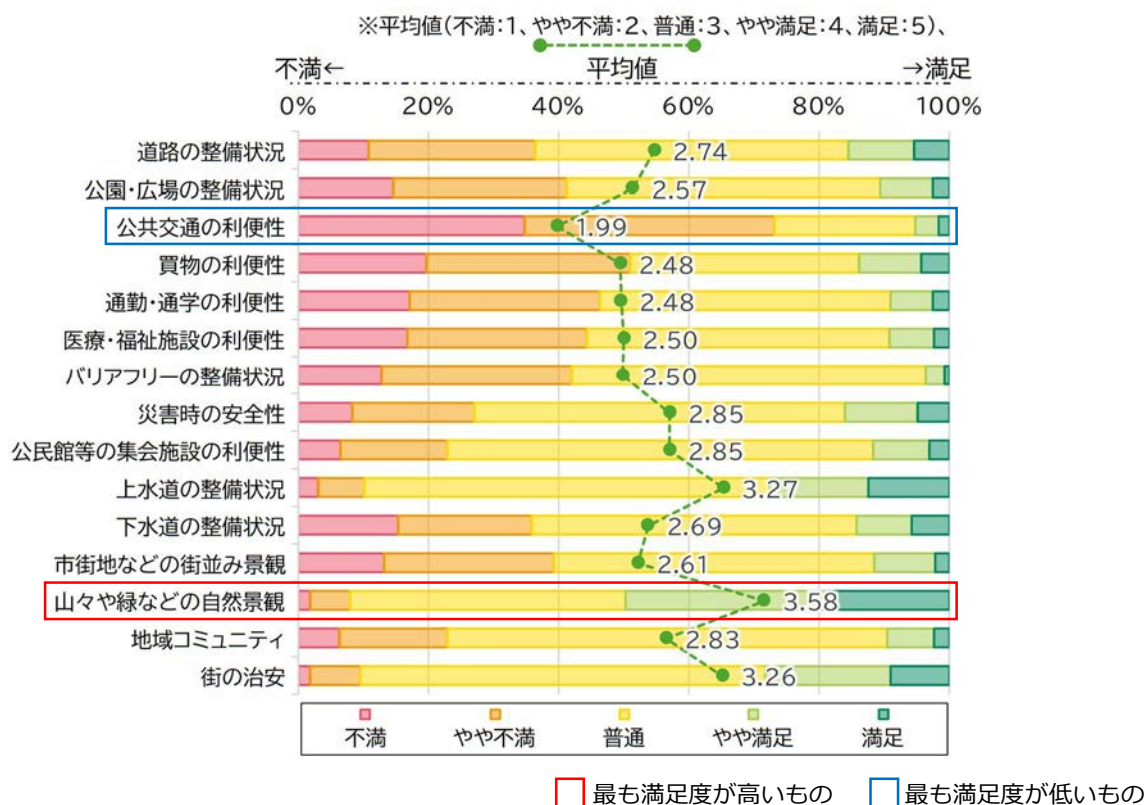
表 市民意向調査の概要

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

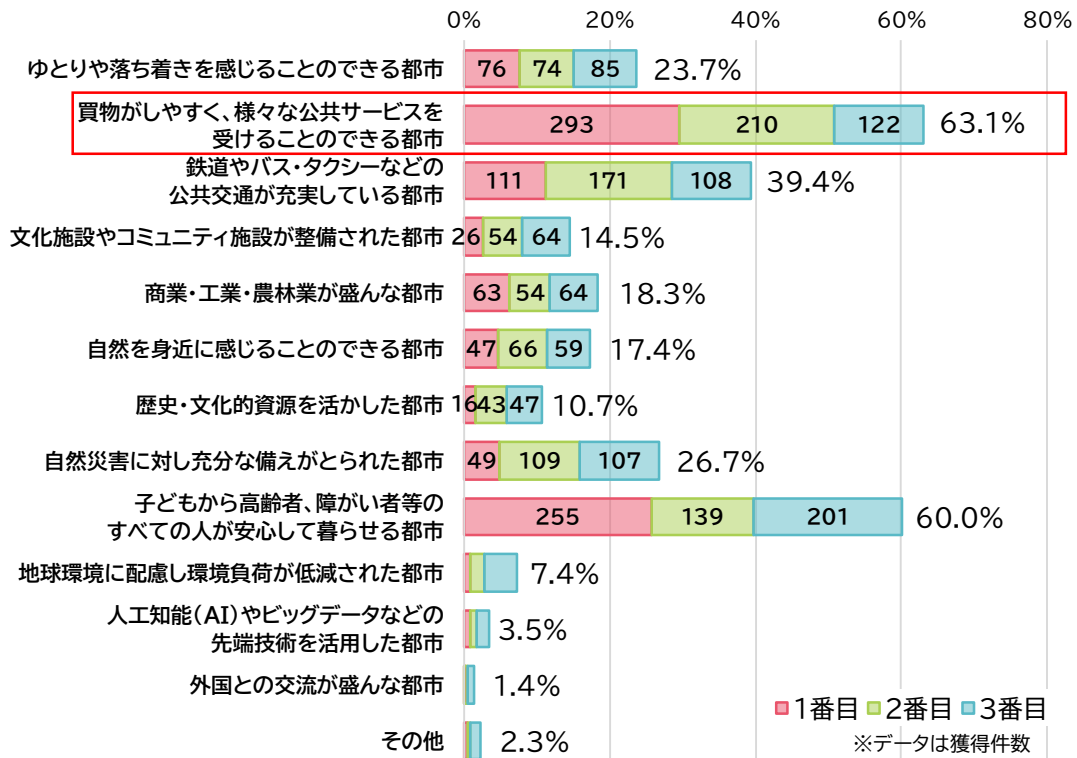
(1) 生活環境の満足度

- 「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。
- 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。



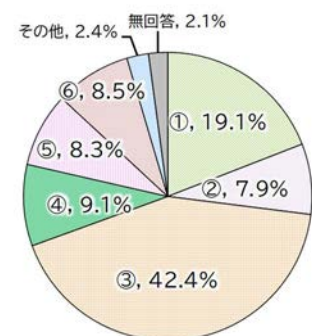
□ 最も回答が多いもの

(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



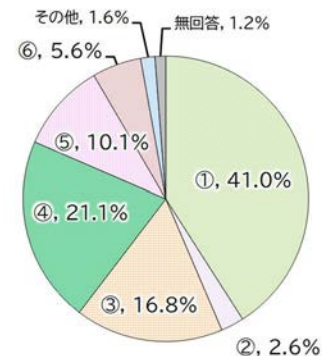
□ 最も回答が多いもの

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

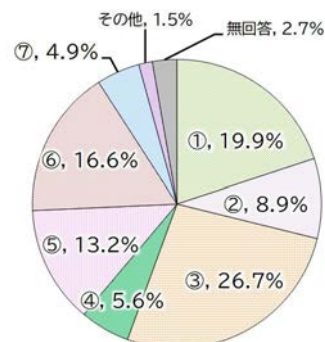


③ 都市環境(水・みどり・環境)

- 「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

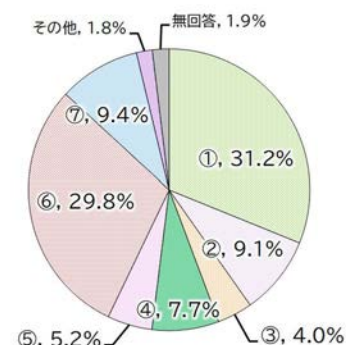


④ 都市環境(生活環境)

- 「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

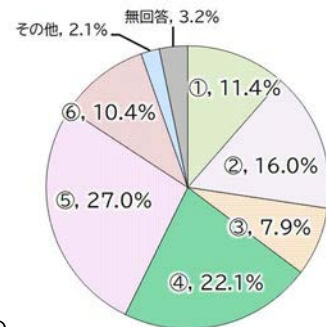


⑤ 都市防災

- 「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

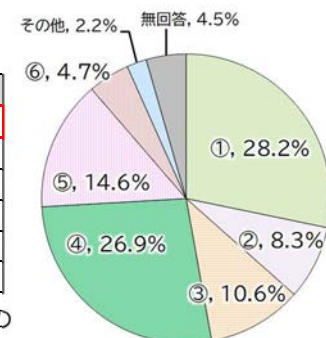


⑥ 都市景観

- 「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

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

📌 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

📌 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

📌 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。

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

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

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では防災・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。

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



碓氷湖



碓氷川



仙ヶ滝

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、中山道四宿、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にゆかりのある偉人
- ・ 安政遠足などの昔から続く行事やイベント



鉄道遺産群



アプトの道



松井田城址

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

西毛広域幹線道路等の整備や国道18号の機能強化、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、工業団地の新設や増設、公有地の利活用などの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、タクシーなど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。

未来を拓く^{ひら} より暮らしやすく新しいまち

A IやI o T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、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

防災機能の整備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の広域交通に沿った既存市街地とその縁辺部、また整備が進められている西毛広域幹線道路の沿道一部を、基盤整備を効果的に進める「市街地エリア」とします。
- ✓ 「市街地エリア」では、安中東地域、安中西地域、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

＜対象＞

○ 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

＜対象＞

○ 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

＜対象＞

○ 原市交差点・磯部駅周辺

○ 横川駅周辺

○ 安中榛名駅周辺

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

＜対象＞

○ 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

＜対象＞

○ 板鼻宿 ○ 秋間梅林

○ 安中宿・安中城址周辺

○ 磯部温泉 ○ 妙義山麓

○ 松井田宿・松井田城址

○ 横川・坂本宿・碓氷峠周辺 など

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道を「軸」に位置付けます。

都市軸

○東西幹線軸

- ✓ 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

<対象>

- 国道18号沿道
- 旧中山道沿道
- JR信越本線沿線

○西毛広域軸

- ✓ 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

<対象>

- 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)

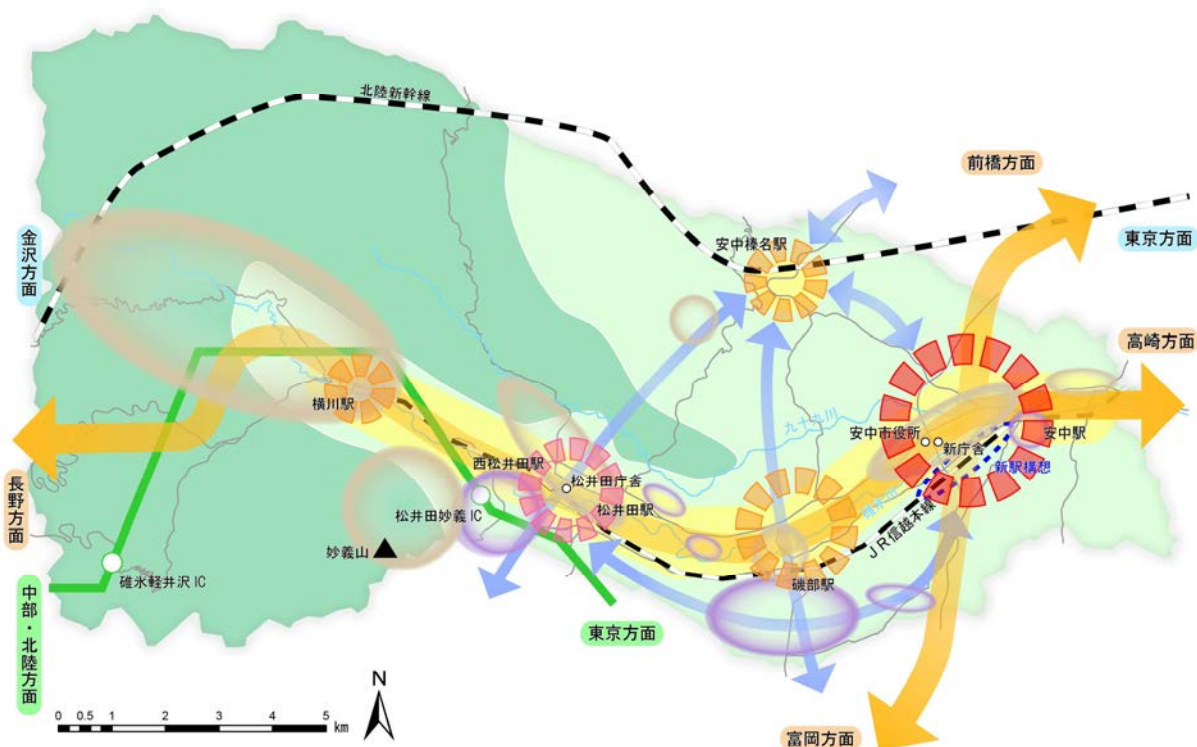
地域軸

- ✓ 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

<対象>

- 県道・市道 など

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 | 高規格幹線道路 |
| 生活拠点 | 都市軸 | 山林自然環境エリア | |
| | 地域軸 | | |

第3章 分野別基本方針

1 分野別基本方針について

分野別基本方針は、全体構想で掲げた将来都市像、まちづくりの基本目標及び将来都市構造の実現に向けて、市全体の観点からのまちづくりを計画的に進めていくための、各分野の施策や取組に関する基本的な考え方を示したものです。

具体的には、持続可能なまちの実現に向けた拠点整備や軸形成の基本的な考え方となる「コンパクト・プラス・ネットワーク」の基本方針を大前提とした上で、土地利用、都市交通、都市環境、都市防災及び都市景観の各分野における施策や取組の基本的な考え方を、都市計画の視点から整理しています。

全体構想

- 将来都市像
- まちづくりの基本目標
- 将来都市構造

分野別基本方針

2 コンパクト・プラス・ネットワークの基本方針

- 都市拠点整備の基本方針
- 都市軸形成の基本方針
- 地域拠点整備の基本方針
- 地域軸形成の基本方針
- 生活拠点整備の基本方針
- その他市街地における基本方針

3 土地利用の基本方針

- 都市計画区域内の土地利用の基本方針
- 都市計画区域外の土地利用の基本方針

4 都市交通の基本方針

- 公共交通体系の基本方針
- 道路交通体系の基本方針
- その他の交通施設の基本方針

5 都市環境の基本方針

- 水・緑の環境整備とネットワーク化の基本方針
- 良好な住環境創出の基本方針
- 環境との調和・共生の基本方針
- 上下水道整備等の基本方針

6 都市防災の基本方針

- 防災施設整備等の基本方針
- 減災・防災意識啓発に関する基本方針

7 都市景観の基本方針

- まちなみ・沿道景観形成の基本方針
- 自然・歴史的景観形成の基本方針
- 眺望景観形成の基本方針

2 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。



2-1 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、交通結節点としての安中駅の機能の維持と設置を検討している新駅による機能強化、また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。

新庁舎竣工後の安中市役所跡地については、都市拠点の機能向上を図るため多角的な観点から跡地の利用方法を検討し、方針を定めた上で整備を行います。

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。

2-2 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。

2-3 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、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。

2-4 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。

2-5 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早期整備を関係機関に要望します。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。

2-6 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・ネットワークの基本方針図

【地域拠点】松井田仲町交差点・西松井田駅周辺

○日常生活に必要な生活サービス機能の誘導

○交通結節点としての松井田駅・西松井田駅の機能強化と公共交通の利便性向上

- ・移住・住み替えの受け皿としての空き家等の利活用
- ・災害リスク低減・回避による安全性確保
- ・ユニバーサルデザイン化やバリアフリー化の推進
- ・旧中山道松井田宿における広域観光交流を促進するまちづくり

【生活拠点】安中榛名駅周辺

○日常生活に必要な生活サービス機能の誘導

○公共交通の利便性向上

- ・移住・住み替えの受け皿としての空き家等の利活用
- ・災害リスク低減・回避による安全性確保
- ・ユニバーサルデザイン化やバリアフリー化の推進

■拠点整備等の基本的な考え方

- ・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の形成に向けて、都市拠点、地域拠点及び生活拠点において生活利便施設等の都市機能を適切に立地誘導

■軸形成の基本的な考え方

- ・安全・安心で利便性の高い交通環境の形成に向けて、幹線道路の整備・維持管理と生活道路とのネットワーク化、過度に自家用車に依存しなくても移動できる公共交通ネットワークを形成



【生活拠点】横川駅周辺

○様々な手法による生活拠点機能の創出と維持

- ・横川駅、横川S A、道の駅（建設予定）の活用による地域活性化と公共交通の利便性の向上
- ・災害リスク低減・回避による安全性確保
- ・歴史・文化資源を活かした特徴的な市街地環境の形成
- ・ユニバーサルデザイン化やバリアフリー化の推進

【生活拠点】原市交差点・碓部駅周辺

○日常生活に必要な生活サービス機能の誘導

○公共交通の利便性向上

- ・移住・住み替えの受け皿としての空き家等の利活用
- ・災害リスク低減・回避による安全性確保
- ・道路等の都市基盤施設の整備
- ・ユニバーサルデザイン化やバリアフリー化の推進
- ・宿泊・滞在ができる観光交流のまちづくり

【都市拠点】安中市役所・安中駅周辺

○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と機能強化

○交通結節点としての安中駅の機能維持と設置を検討している新駅による機能強化

○公共交通の利便性向上

- ・移住・住み替えの受け皿としての空き家等の利活用
- ・災害リスク低減・回避による安全性確保
- ・道路等の都市基盤施設の整備
- ・ユニバーサルデザイン化やバリアフリー化の推進
- ・安中市役所の移転後の跡地利用の検討と市街地の再整備
- ・安中南地区における「あたらしいまちづくり」
- ・西毛広域幹線道路沿道における商業・業務等の都市機能と居住機能の拡充・立地誘導
- ・旧中山道安中宿における広域観光交流を促進するまちづくり

凡例

	都市拠点		市街地エリア		高規格幹線道路
	地域拠点		田園・集落エリア		国道18号 西毛広域幹線道路
	生活拠点		山林自然環境エリア		その他の幹線道路
	都市軸				鉄道・駅
	地域軸				

3 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。なお、低密度な市街地がこれ以上拡大しないよう、用途地域の縮小等の検討や適正な規模での居住誘導区域の指定などに取り組み、必要に応じて都市計画の見直しを行います。

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、地域の特性や実情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。



3-1 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、生活道路等の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として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として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、中密度の住宅地として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

本市の都市軸である西毛広域軸と東西幹線軸が交差し、多くの人や物が行き交う安中市役所周辺及び新駅構想周辺を拠点商業業務地と位置づけ、定住・交流人口の増大がもたらす効果が全市に波及する戦略的な土地利用を進めます。

枢要な公共公益施設が集中して立地し、西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）と国道 18 号が交差する安中市役所周辺については、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、安中市役所跡地の有効活用、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。

西毛広域幹線道路（都市計画道路 3・6・10 南北中央幹線）と J R 信越本線が交差する新駅構想周辺においては、周辺の自然環境との調和や市内の既存商業との共存を前提とした上で、地域の生活利便サービスと広域的な道路沿道サービスを提供する商業・業務機能と居住機能の計画的な立地誘導を図ります。

⑤近隣商業地

旧中山道の宿場町の安中宿、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「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。

碓氷関所跡と旧碓氷峠鉄道施設を有し、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。

また、横川駅隣接地に設置が予定されている道の駅においては、本市の農産物や特産品などの販売・情報発信など、市民や観光客の交流の場として活用します。

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。

工業・流通業務地において、今後工場等の跡地が発生した場合には、市全体の観点と周辺環境の状況等を総合的に勘案した上で、工業・流通業務地としての土地利用の継続または新たな土地利用への転換について検討します。

（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～磯部駅間における新駅構想を踏まえ、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、上信越自動車道松井田妙義 I C 周辺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、市街地や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など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。

文化の体験学習の場である学習の森周辺及び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。

3-2 都市計画区域外の土地利用の基本方針

①田園・集落地

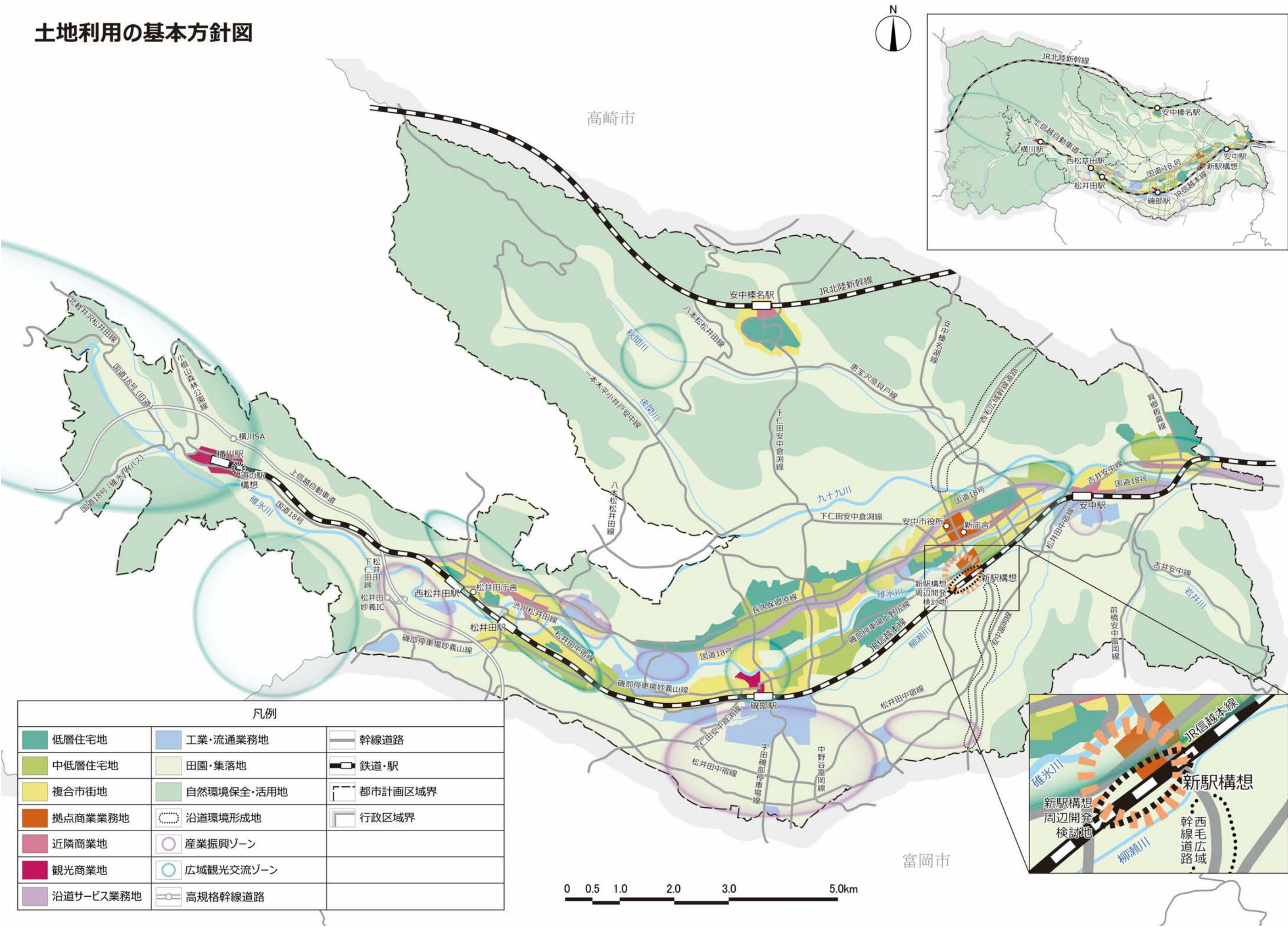
九十九川の上～中流域や増田川流域の農地や既存集落地については、これまで市内で生産されていなかった新たな農作物に対する支援等の農林業振興施策により、山林・農地などの保全管理の促進と集落環境の荒廃の防止を図ります。

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、自然公園法や森林法による環境保全を図ります。

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



4 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。



4-1 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について関係機関と協議・検討を進めるとともに、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により鉄道利用の利便性・快適性を高め、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）の整備及び沿道まちづくりに併せて新駅構想の推進を図り、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。

新駅構想を踏まえ、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、温泉街や旧碓氷峠鉄道施設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交通需要に応じた路線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～磯部駅間における新駅構想を踏まえ、本市と近隣都市の都市間を結ぶ新たな公共交通施策を検討します。

A I デマンド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、A I 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、M a a S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、公共交通の利用について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。

4-2 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横川SAを活かした地域経済の活性化

高規格幹線道路である上信越自動車道と玄関口となる松井田妙義IC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と横川駅隣接地に設置が予定されている道の駅との連携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、交差点改良等について関係機関と協議します。

横川駅隣接地に設置が予定されている道の駅においては、国道18号や上信越自動車道などの道路、また路線バスやAIデマンド交通等の公共交通が結節する交通拠点としての機能を確保・維持します。

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）の早期整備を関係機関に要望します。

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や災害時の避難・救援の経路確保のため、狭あい区間の拡幅や交差点改良などの着実な整備を関係機関に働きかけます。

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、都市計画道路3・5・3下の尻茶屋町線などの一部や都市計画道路3・4・2中宿水口線などの幹線道路の早期整備を関係機関に要望します。

柳瀬川右岸の田園・集落エリアについては、上信越自動車道及び国道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を図るとともに、JR信越本線以南の産業振興ゾーン間の連携促進と産業交通の広域利便性向上を図るため、東西方向の幹線道路の整備を検討します。

③ 旧中山道を活用した観光交流の促進

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、世界遺産への登録を目指している碓氷峠周辺の鉄道遺構と連携した、観光交流を促進するルートとして活用します。

（４）補助幹線道路

①補助幹線道路の改良整備

幹線道路に連絡する地区レベルの幹線道路を効果的に配置するとともに、各地域、地区に集散する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、鉄道駅や主要公共公益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。

安中市役所周辺は、市民をはじめ多くの来訪者が交流し賑わう都市拠点となるため、都市計画道路 3・5・3 下の尻茶屋町線が接続される都市計画道路 3・5・4 上の尻後閑線（（主）下仁田安中倉渕線）の道路拡幅・歩道整備を要望します。

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、関係機関と連携を図りながら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新駅構想に伴う新たな補助幹線道路の整備

J R 信越本線の新駅構想にあわせて、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。

4-3 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利便性向上を図るとともに、安中駅～磯部駅間の新駅構想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。

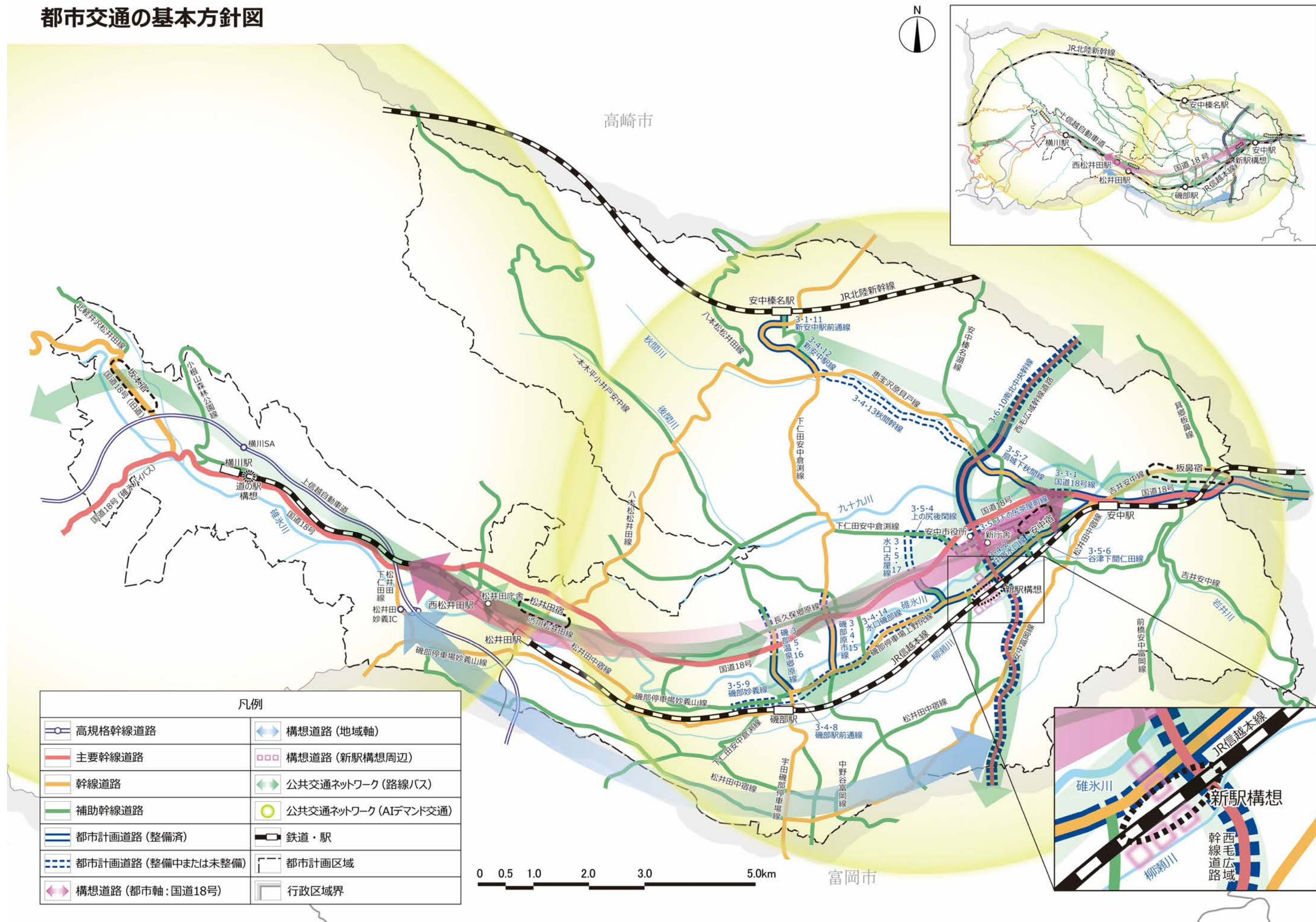
（２）自転車・歩行者空間

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・九十九川の沿川道路や、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、景観の保全と併せて、自転車・歩行者道、自転車通行帯などの整備を進め、歩行・自転車交通のネットワーク化を図ります。

都市交通の基本方針図



5 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。



5-1 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。

碓氷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

市街地周辺部にあつ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、磯部温泉周辺などについては、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、旧碓氷峠鉄道施設などの遺構、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、道路等を含む周辺環境の充実を図り、利用の快適化と利用増進を図ります。また、花いっぱいのもちづくりを推進し、市民や観光客等の交流の場等として活用します。

すみれが丘公園、すみれが丘聖苑及びすみれが丘霊園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。

5-2 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、改修等にあ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「安中市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、ごみの分別や再資源化の促進、一般ごみの収集体制・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。

「あんなか市道路里親制度」など、市民参加による地域の道路や公園・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。

5-3 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 (ゼッチ) 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 (ゼブ) 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。

②EVスタンドの設置推進

脱炭素型都市の形成を促進するため、電気自動車の普及を図るとともに、市民や観光客などが利用できる EV スタンド (電気自動車用急速充電器) の設置を推進します。

5-4 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

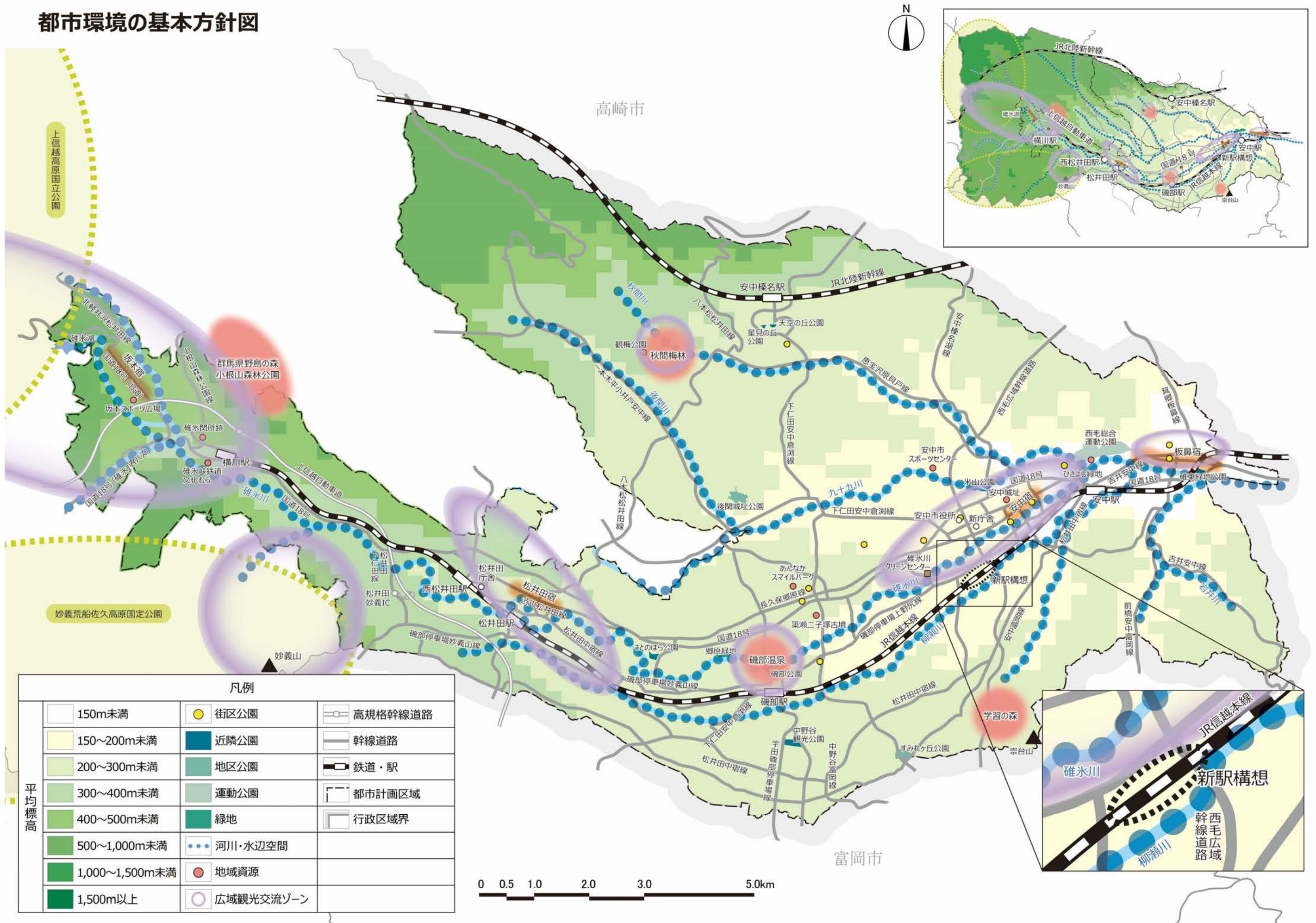
①公共下水道事業の推進

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。

都市環境の基本方針図



6 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」とも連携し、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。



6-1 防災施設整備等の基本方針

(1) 地震に対する備え

①建築物、インフラ及びライフラインの耐震化

建築物の耐震化を促進し、震災時の倒壊を防止します。

災害時に避難・救援の主な経路となる路線の道路・橋梁の長寿命化と適正な維持管理を推進し、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防災施設の維持と機能拡充

「安中市地域防災計画」において緊急避難場所、ヘリポート適地として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。

防災施設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

指定緊急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、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、冬期の円滑な道路交通を確保します。

横川駅隣接地に設置が予定されている道の駅においては、積雪等による国道18号の通行止めの際の、自動車が安全・円滑にUターンできる転回場所としての機能を確保します。

④避難場所と避難経路の確保

「安中市地域防災計画」において緊急避難場所、ヘリポート適地として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ます。

指定緊急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、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市街地の不燃化の促進

出火危険性の高い施設が多く立地する拠点市街地や、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、震災時等における火災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・準防火地域の指定の検討など、市街地の不燃化を促進します。

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。

（４）火山災害に対する備え

①避難所の整備

避難困難地区の解消、避難者の収容能力の増強、避難者の安全確保等のため、避難所となる施設の整備と建物の不燃堅ろう化を図ります。

②避難路の整備

避難時間の短縮、避難路の有効幅員拡大、避難路の安全性向上等のため、避難路となる一般道路及びその他道路の整備に努めます。

③火山灰土の適正な処理

大規模噴火により本市への影響が懸念される浅間山について、群馬県や周辺市町村等の関係機関と連携しながら、火山灰土の適正な処理方法を検討します。

6-2 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、被災直後から様々な活動が円滑・迅速に行えるよう、地域における防災活動の中核を担う自主防災組織の結成促進と活動の活性化を図り、災害対応ガイドブックなどの周知徹底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。

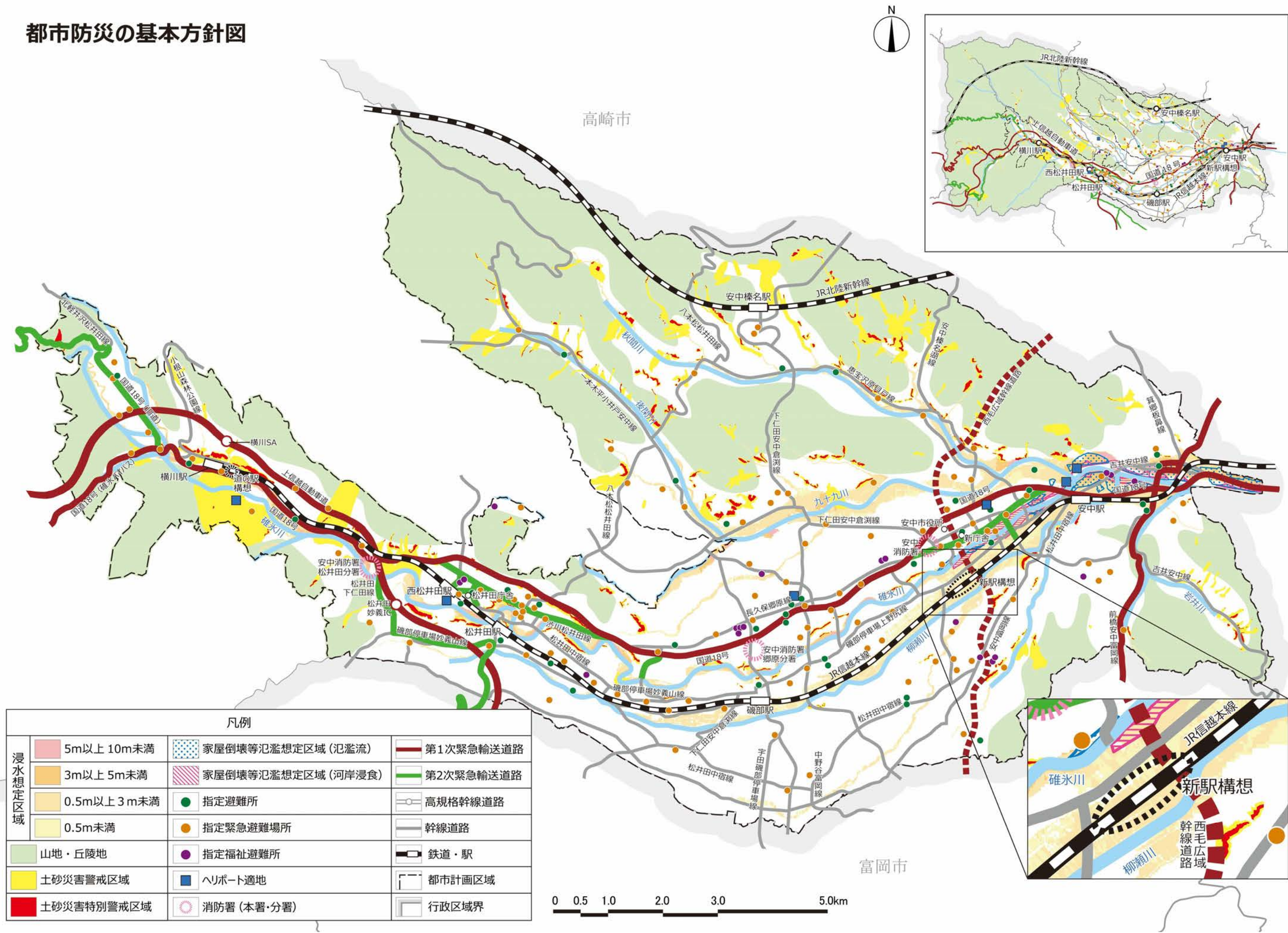
（２）復興事前準備の取組

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、出前講座や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



7 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。

屋外広告物については、群馬県屋外広告物条例に基づく掲出等の制限を行うとともに、よりきめ細かい屋外広告物のコントロールを行うため、本市独自の条例の制定を検討します。

7-1 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。大規模工業団地では、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、上信越自動車道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。

７－２ 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るので、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。

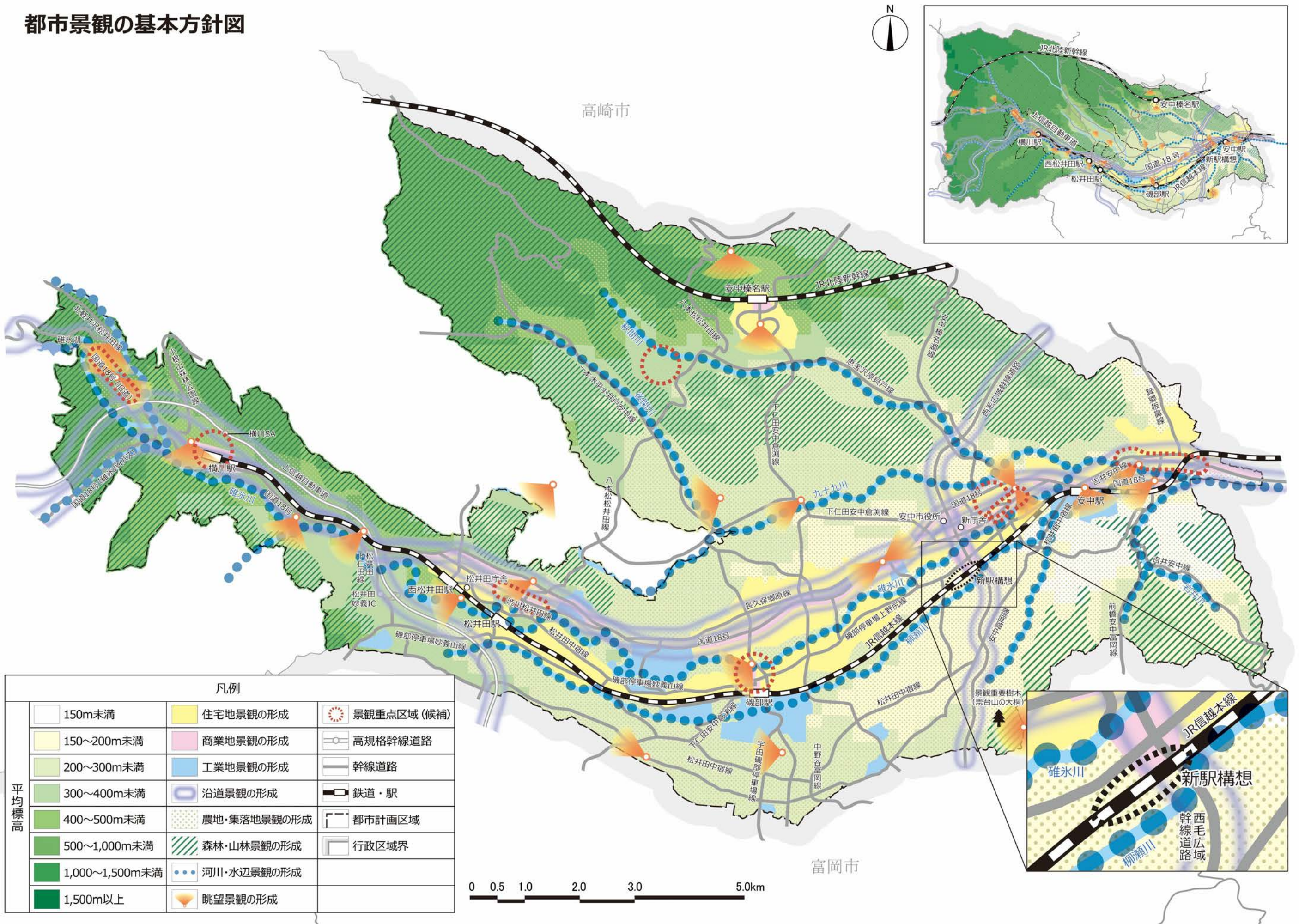
7-3 眺望景観形成の基本方針

(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。

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

地域ごとのまち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『安中東地域』『安中西地域』『松井田地域』の3地域で定めます。

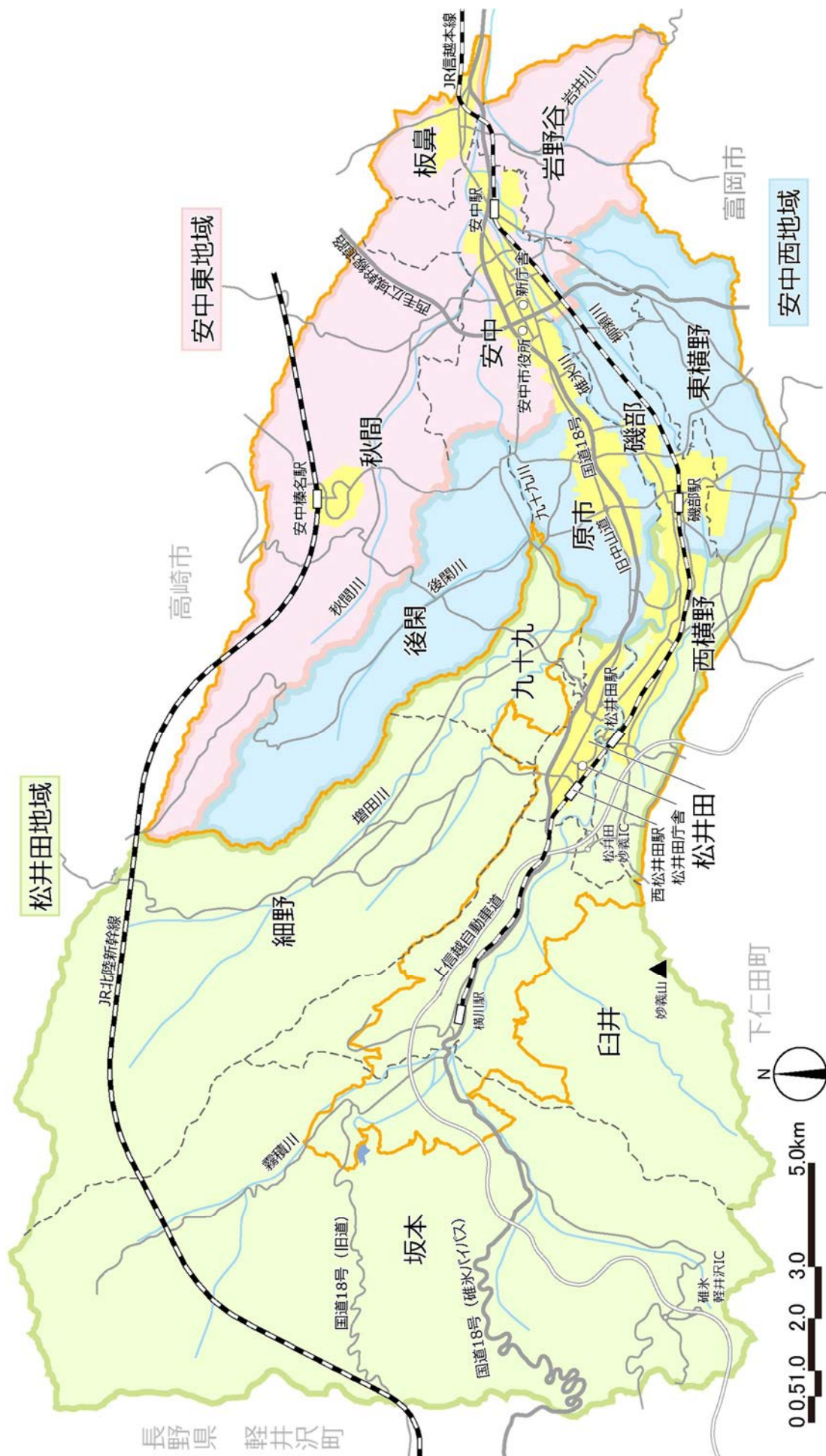
この地域別構想の3つの地域は、市内の行政区のまとまりである14の地区を基に構成しています。

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	
安中東地域	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
安中西地域	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、国衙、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	安中西地域境界	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	
安中東地域境界	地区境界	幹線道路・補助幹線道路		



2 安中東地域

2-1 地域の特徴

安中東地域は、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。

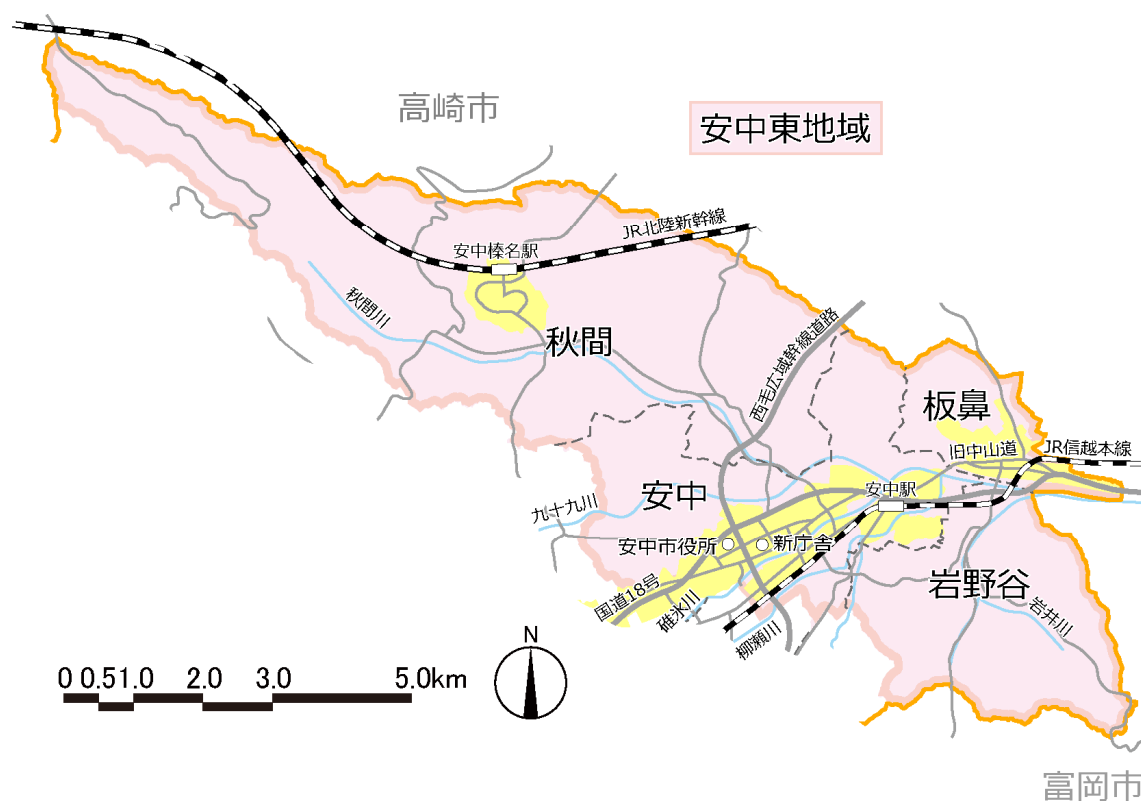
地域全域が都市計画区域となっており、安中市役所を中心に文化センターなどの都市機能が集積した都市拠点となっています。主な市街地は国道18号や旧中山道沿道に、低層戸建て住宅を主とした市街地が安中榛名駅南部や板鼻地区東部に形成されています。また、安中駅南側の丘陵斜面には、昭和初期から操業を続ける一団の工場、工業団地が立地しています。

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、柳瀬川、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）の整備や本庁舎の移転が進められるとともに、安中駅と磯部駅間に新駅の設置などが検討されています。

安中東地域の位置と構成



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

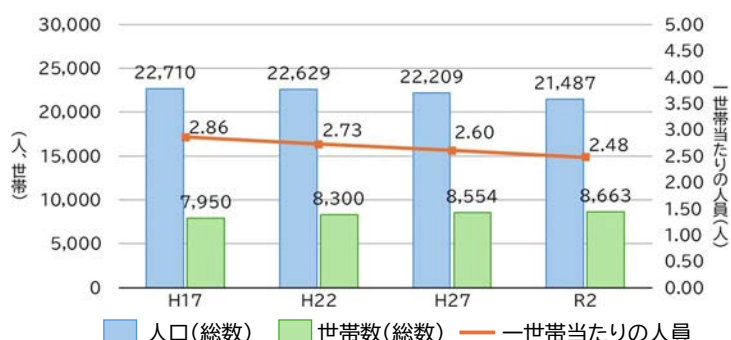
2-2 地域の概況と主なまちづくりの課題

(1) 人口動態・年齢構成

■人口と世帯数の推移

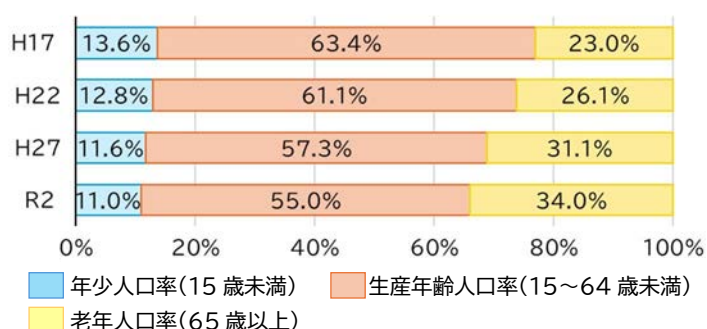
人口は、平成 17 年以降は横ばい傾向で、令和 2 年は、21,487 人、世帯数は増加傾向にあり、8,663 世帯となっています。

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

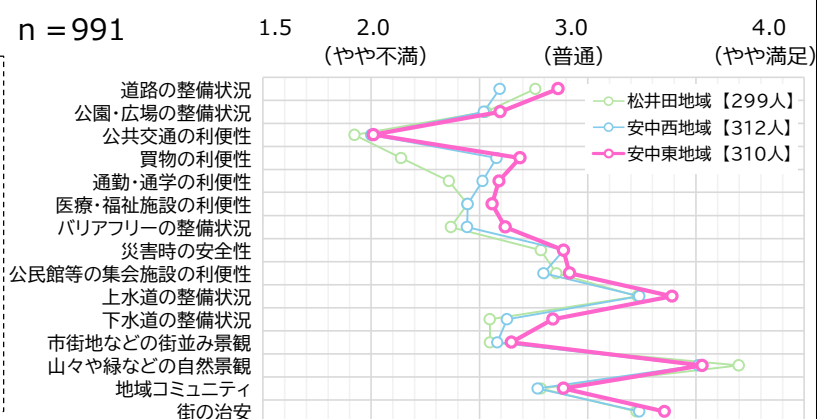
年齢構成は、平成 17 年以降、年少人口率及び生産年齢人口率は減少、老年人口率は増加しており、今後は急速な高齢化が予測されます。



(2) まちづくりに係る住民意向

■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

- 安中市役所周辺の公共公益施設等の都市機能誘導による都市拠点機能の拡大
- 安中榛名駅周辺の日常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）沿道への都市機能及び生活機能の誘導

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、近隣都市との連携強化
- 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
- 新駅構想を踏まえ、交通ネットワークの再構築
- 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

- A I 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

自然環境の活用・維持管理

- 自然環境を活用した交流空間の創出
- 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

- まちなか居住や安中宿のような観光交流ゾーンと連動した居住環境の創出
- 生活道路などの基盤施設の整備
- 空き家・空き地、耕作放棄地の発生防止や適切な維持管理
- 公園や河川沿川の親水空間のような身近な交流空間の確保
- 街路灯の設置など防犯性の向上

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、柳瀬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、板鼻宿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
- 石尊山、天神山などの高台からの眺望景観の確保

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、新駅構想や新庁舎建設などにより、行政、医療・福祉、商業・業務、教育・文化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、商業施設などの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. 生活拠点として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）沿道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性の確保

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

西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）の整備や新駅構想に伴う、既存の交通ネットワークと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A I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. 新駅構想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、九十九川、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、柳瀬川などの河川敷を活用することで、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. 公園や河川などの交流空間の維持管理
 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）の整備、新駅構想にあわせて、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。
- 旧中山道沿道の既成市街地は、近隣商業地として、歩行空間の拡充やリノベーション・インノベーションを含む空き家・空き地の活用などにより、まちなか居住機能を増進・再生します。
- 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。
- 新庁舎竣工後の安中市役所跡地については、都市拠点の機能向上を図るため多角的な観点から跡地の利用方法を検討し、方針を定めた上で整備を行います。

②安中駅周辺の都市機能の維持

- 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、既存市街地のまちなか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場、工業団地については、地域の身近な職場として維持します。

(2) 生活拠点として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地区は、高台に位置する新幹線駅のある特徴的な立地環境を活かし、商業施設などの日常生活に必要な生活サービス機能の誘導を図ります。また、既存市街地におけるまちなかのまとまりを維持・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促進します。



安中榛名駅周辺の住宅地

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、適切な土地利用を誘導します。

②既存市街地を核に住宅や店舗などの誘導

- 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を適切に配置します。

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。



西毛広域幹線道路

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、関係機関に働きかけます。



国道18号
(交差点改良区間)

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）の早期整備を関係機関に要望することで、地域南北の交通の円滑化を図り、近隣都市との連絡を強化します。
- 西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）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を推進します。

(2) 新駅構想など新たな交通ネットワークの構築

① 公共交通手段の連携強化

- 安中市役所周辺において、新駅構想などの鉄道と、西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）や既存の幹線道路などの自動車交通の連携・接続により、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結節点として整備を関係機関に働きかけます。

② 地域拠点間の連絡強化

- 路線バスやA Iデマンド交通の利用により、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交通ネットワークを強化します。

(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

- 多くの人が訪れる安中市役所などの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、柳瀬川などの沿川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、自転車通行帯等の整備などを進め、歩行者・自転車交通のネットワーク化を図ります。

まちづくりの基本方針

(1) 碓氷川、九十九川、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、特に市街地を流れる碓氷川、九十九川、柳瀬川について関係機関と連携を図りながら維持管理を行い、治水機能を保ちます。



九十九川

②災害時の避難場所・避難経路の確保

- 安中駅周辺などの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建築物の耐震化・不燃化の促進

- 地震発生時の倒壊・延焼を防止するため、市街地における建築物の耐震化・不燃化を促進します。

(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地区は、空き家・空き地の適正な維持管理とリノベーション・イノベーションなどによる生活利便施設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、農地の集約化などによる管理体制の強化や利用目的の明確化を図り、適正な維持管理を促進します。

③防犯に配慮した生活環境の創出

- 道路や公園などの公共空間については、街路灯の設置や支障となる樹木の伐採などにより、防犯に配慮した生活環境の整備を促進します。

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・交流空間の創出

①既存市街地周辺での観光交流の推進

- 歴史的まちなみが残る旧中山道の宿場町である安中宿や板鼻宿、また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。
- 安中市立碓東小学校で実施している地域住民が協力し合って取り組むビオガーデン整備のような自然環境を活かした環境教育活動の場を創出することにより、人々の自然環境保全への意識啓発を図るとともに、地域住民の交流を推進します。

(2) 公園や河川などの交流空間の維持管理

①公園や運動施設などの身近な交流空間の維持管理

- 西毛総合運動公園や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。



安中市スポーツセンター

②碓氷川、九十九川、柳瀬川などの河川の維持管理と親水空間の創出

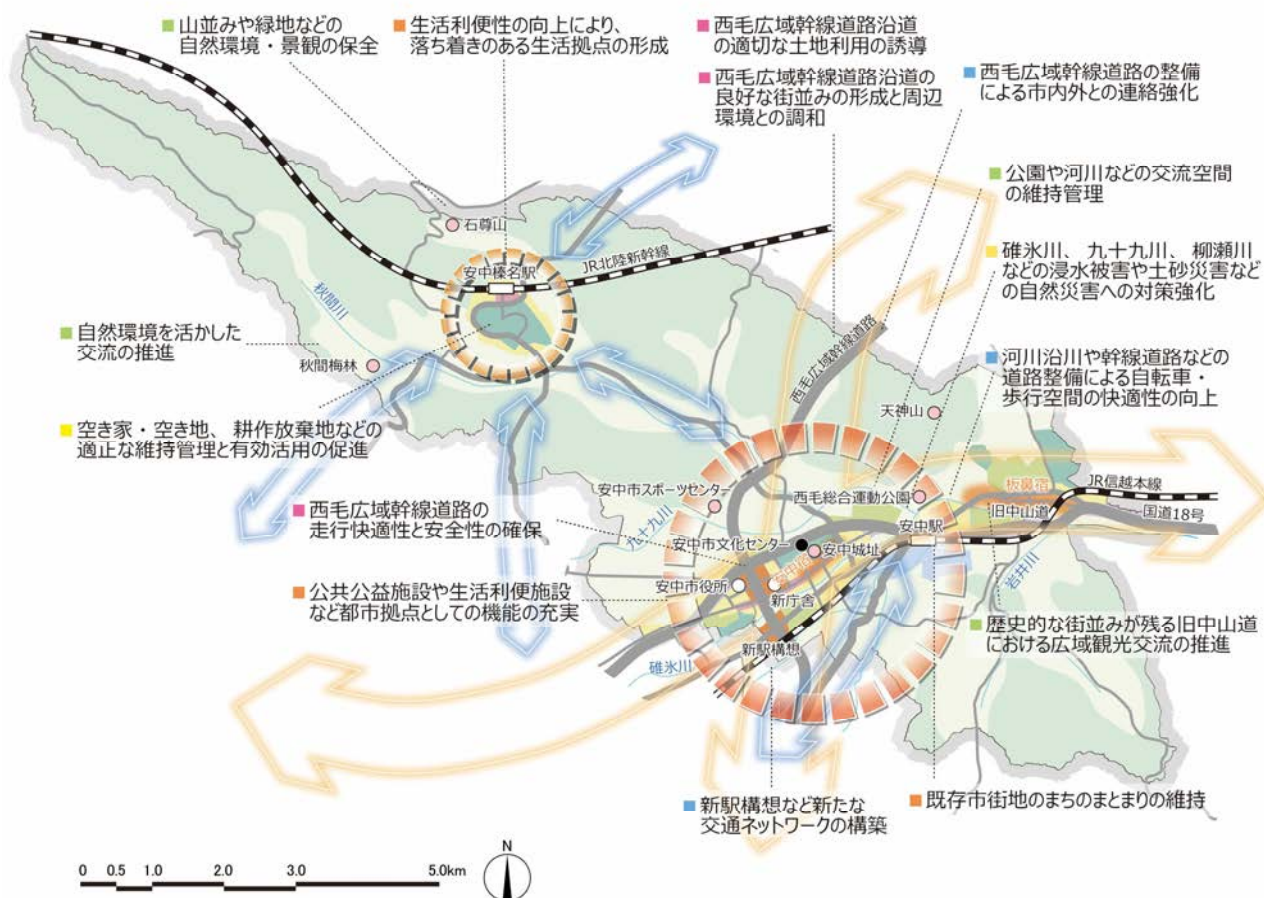
- 市街地に隣接する碓氷川、九十九川、柳瀬川については、河川の治水機能との調整を図りつつ、広場・歩行空間・自転車通行空間などの空間の創出を図るなど、生活に身近な親水空間としての活用を図ります。

(3) 山並みや緑地などの自然環境・景観の保全

- 工作物等を設置する際は、可能な限り遮らない、稜線を乱さない配慮をすることにより、妙義山をはじめとする美しい山並みや河岸段丘斜面の緑地の景観を良好に保ちます。
- 石尊山、天神山においては、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などを推進することで、高台から展望することができる周辺の山々や住宅地の景観を良好に保ちます。

「安中東地域」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 安中西地域

3-1 地域の特徴

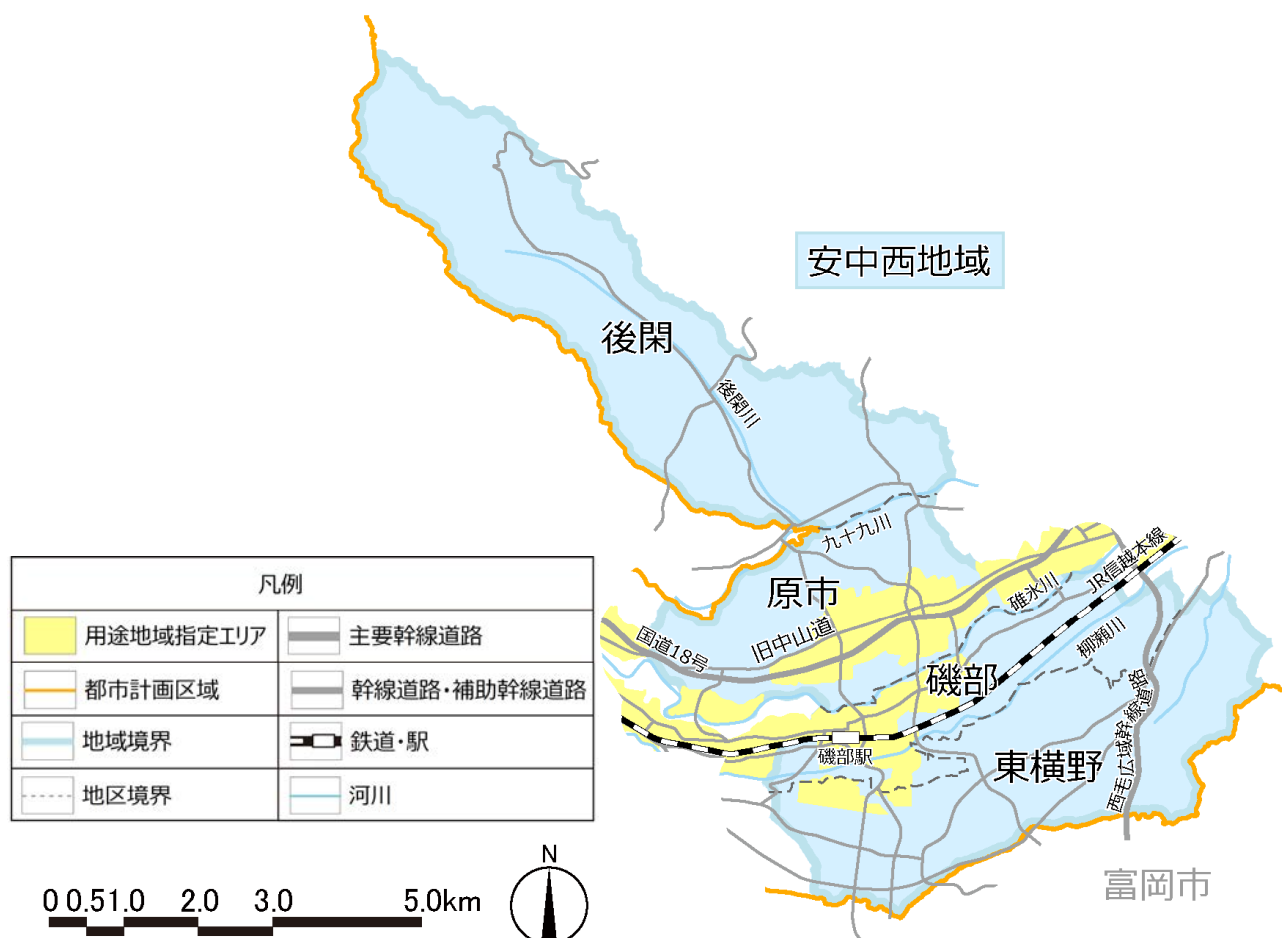
安中西地域は、市の中央部に位置し、原市地区、磯部地区、東横野地区、後閑地区の4地区で構成されています。

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（都市計画道路3・3・14水口磯部線）及び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川には磯部温泉の温泉街があり、温泉旅館のほか、日帰り入浴施設の恵みの湯や広場・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、地域には多数の工場、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沢線沿道は、柳瀬川沿川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、碓氷川、九十九川、柳瀬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。

現在、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）の整備が進められています。



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

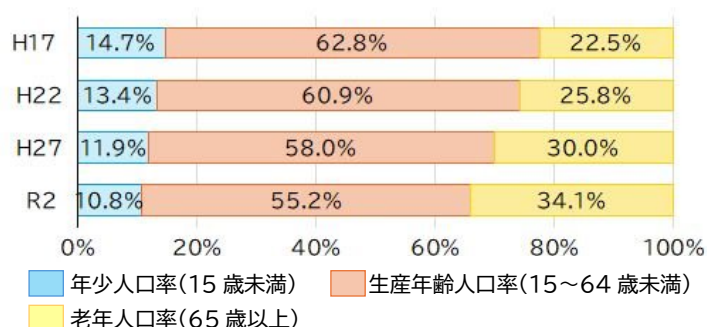
人口は、平成 17 年以降減少しており、令和 2 年は、21,288 人、世帯数は、平成 27 年以降増加傾向で、令和 2 年は、8,474 世帯となっています。

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

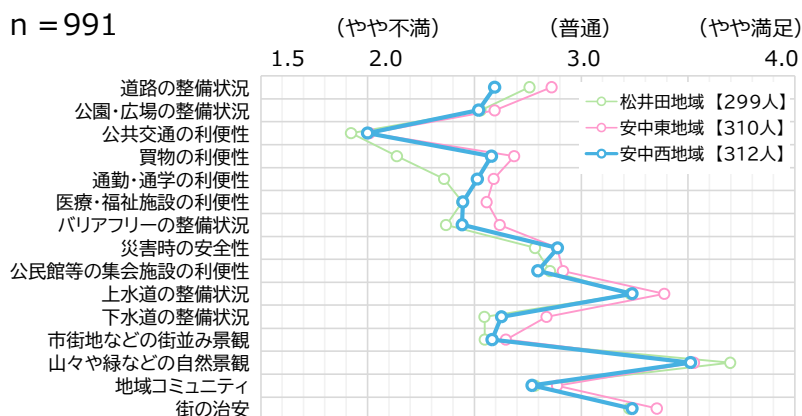
年齢構成は、平成 17 年以降、年少人口率及び生産年齢人口率は減少、老年人口率は増加しており、今後は急速な高齢化が予測されます。



(2) まちづくりに係る住民意向

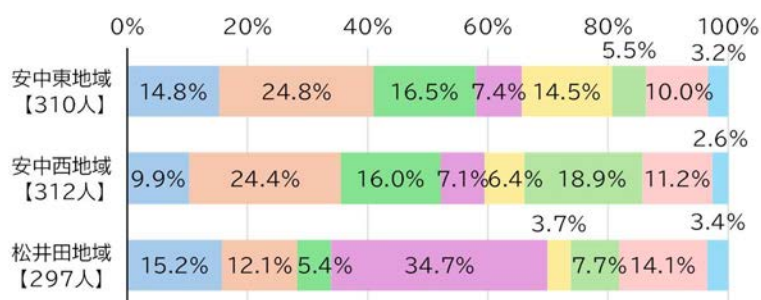
■地域環境の評価(市民意向調査) n = 991

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。



(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周辺・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）を活かした近隣都市との連携の強化
- 国道 18 号の渋滞緩和

日常生活に必要な公共交通の確保

- A I デマンド交通の導入やバスの運行の再編による交通利便性の向上

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整備
- 空き家・空き地、耕作放棄地の防止、適切な維持管理
- 街路灯の設置など防犯性の向上

住環境と産業、自然景観の調和

- 工場用地・工業団地周辺の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
- 碓氷川、九十九川、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

磯部駅周辺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、河川沿川の自然環境・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
- 崇台山などの高台からの眺望計画の確保

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、商業施設などの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周辺・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. 磯部駅周辺・磯部温泉街の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. 磯部駅南部などの工場用地、工業団地の産業機能の拡充
 2. 周辺の環境や景観へ配慮した産業施設の整備の推進
 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

西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）の整備や新駅構想に伴う、既存の交通ネットワークと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A I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. 碓氷川、九十九川、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. 公園や広場、河川などの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、商業施設などの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。



磯部駅

(2) 磯部駅周辺・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、空き家・空き地を活用し、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」などの磯部駅周辺・磯部温泉街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や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

- 磯部駅周辺の施設や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周辺・磯部温泉街の歩道について、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) 磯部駅南部などの工場用地、工業団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。



磯部駅南部の
工場用地・工業団地

(2) 周辺の環境や景観へ配慮した産業施設の整備の推進

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、工業団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

- 国道18号の拡幅整備、交差点改良等を促進することにより、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ります。
- 磯部停車場上野尻線（都市計画道路3・4・14水口磯部線）等の未整備の都市計画道路の整備を促進することにより、国道18号の交通の円滑化、渋滞の解消を図ります。



国道18号

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）の着実な整備を関係機関に働きかけることにより、近隣都市と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、A Iデマンド交通などの利用システムを確立することで、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

- 碓氷川、九十九川、柳瀬川などの沿川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、自転車通行帯等の整備を進め、歩行者・自転車交通のネットワーク化を図ります。

まちづくりの基本方針

(1) 碓氷川、九十九川、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、特に市街地を流れる碓氷川、九十九川、柳瀬川について関係機関と連携を図りながら機能の維持管理を行い、治水機能を保ちます。



柳瀬川

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建築物の耐震化・不燃化の促進

- 地震発生時の倒壊・延焼を防止するため、市街地における建築物の耐震化・不燃化を促進します。

(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

- 東横野地区、後閑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。

③防犯に配慮した生活環境の創出

- 道路や公園などの公共空間については、街路灯の設置や支障となる樹木の伐採などにより、防犯に配慮した生活環境の整備を促進します。

まちづくりの基本方針

(1) 公園や広場、河川などの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碓氷川、九十九川、柳瀬川などの河川の維持管理と親水空間の創出

- 市街地に隣接する碓氷川、九十九川、柳瀬川については、河川の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

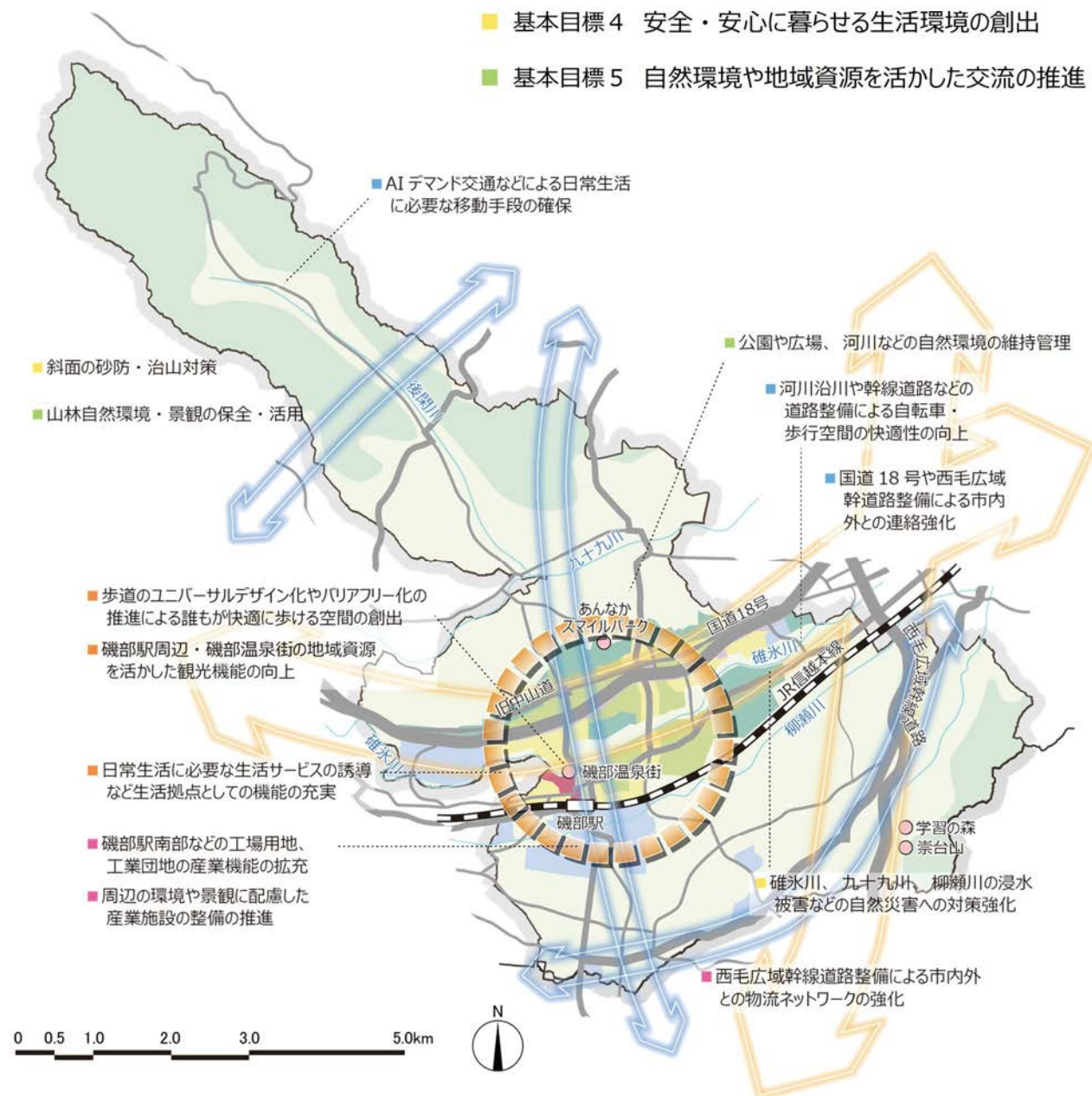
- 工作物等を設置する際は、可能な限り遮らない、稜線を乱さない配慮をすることにより、妙義山をはじめとする美しい山並みや河岸段丘斜面の緑地の景観を良好に保ちます。
- 学習の森や後閑城址公園の周辺山林を含めた環境の保全と地域の自然や歴史文化を体験・学習できる空間として利用を促進します。
- 崇台山においては、来訪者による混雑などの影響を考慮しながら、景観を楽しめる空間整備などを推進することで、高台から展望することができる周辺の山々や住宅地の景観を良好に保ちます。



学習の森と周辺山林

「安中西地域」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」 を策定しました（資料編 p 129）

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）

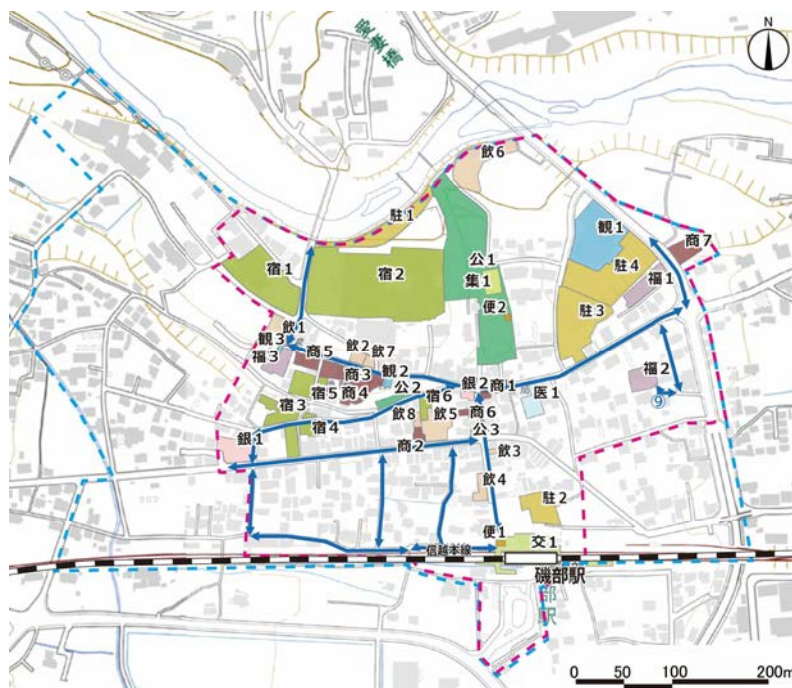
高齢者や障がい者、外国人などすべての人々がよく利用する施設が、概ね徒歩圏内に集まっており、バリアフリー化を促進することが特に必要な地区を移動等円滑化促進地区として定めます。

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号沿道を中心に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、西横野地区の信越本線沿線、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、碓氷関所跡、旧碓氷峠鉄道施設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。碓氷関所跡と碓氷峠越（坂本宿西方の街道が残る箇所から碓氷峠へと登り、峠に位置する熊野神社までの約8km）は国指定史跡、旧碓氷峠鉄道施設は国指定重要文化財となっています。

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



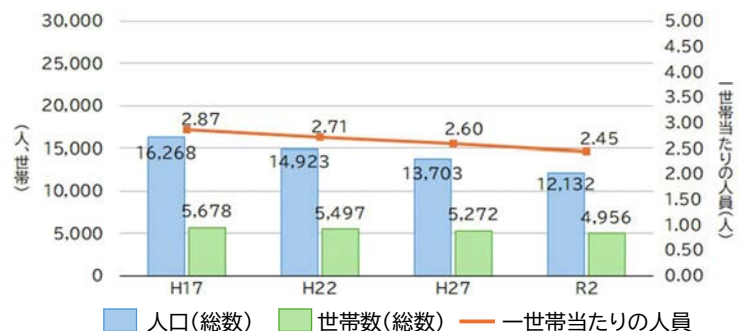
4-2 地域の概況と主なまちづくりの課題

(1) 人口動態・年齢構成

■人口と世帯数の推移

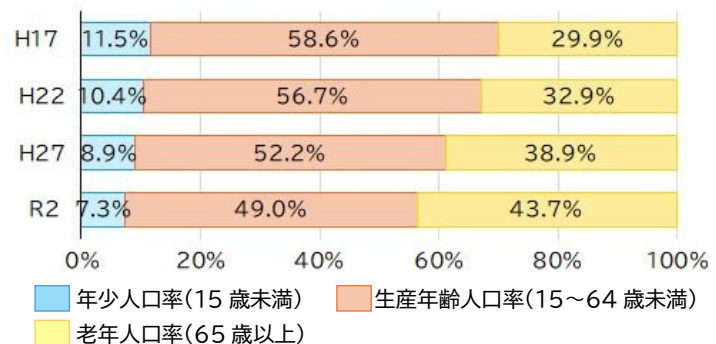
人口は、平成 17 年以降減少しており、令和 2 年は、12,132 人、世帯数も減少を続け、4,956 世帯となっています。

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

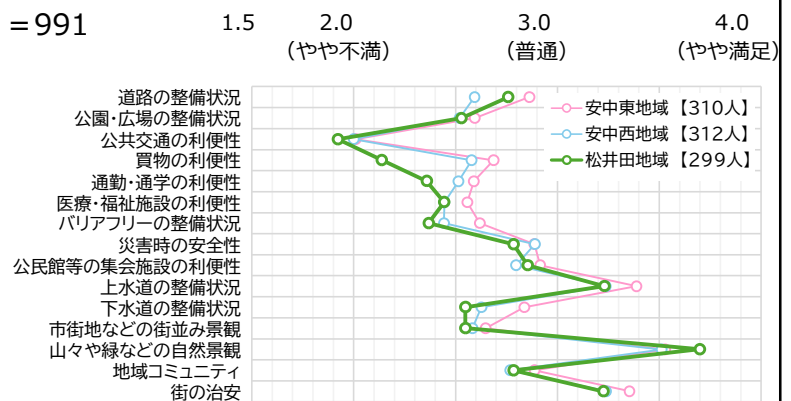
人口年齢構成は、平成 17 年以降、年少人口率及び生産年齢人口率は減少、老年人口率は増加しており、今後は急速な高齢化が予測されます。



(2) まちづくりに係る住民意向

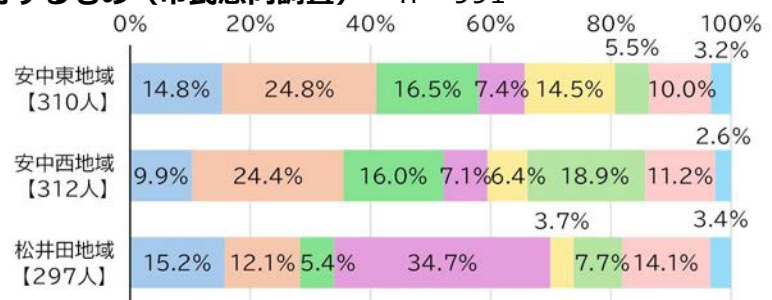
■地域環境の評価(市民意向調査) n = 991

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。他地域と比較して、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・西松井田駅周辺の日常生活に必要な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

- 碓氷関所跡などの歴史的資源や農産物などの地域の魅力や観光情報の発信
- イベントスペースなどの地域住民や観光客が交流できる空間の創出
- 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の維持・強化

- 松井田駅周辺の交通の利便性の維持
- 西松井田駅の交通結節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

- A I デマンド交通の導入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
- 有害鳥獣被害への対策
- 街路灯の設置など防犯性の向上

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

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
- 市街地周辺の農地や農村景観の保全

4-3 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 地域拠点・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、上信越自動車道横川SAと設置が予定されている道の駅との連携などを検討することにより、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. 地域拠点周辺の居住環境の維持
 3. 生活拠点としての横川駅周辺の機能の創出・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

横川駅隣接地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. 地域住民や観光客の交流の促進

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により、買い物や通院などにおいて、自家用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. 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. 土砂災害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

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. 公園や広場、河川などの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は、商業施設などの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

- 松井田駅周辺においては、既存の交通インフラを適切に維持・管理することで、駅周辺を円滑に利用できる環境を確保します。
- 西松井田駅周辺においては、路線バスやA I 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。



松井田駅

(2) 地域拠点周辺の居住環境の維持

- 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。

(3) 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、上信越自動車道横川S A と設置が予定されている道の駅との連携などを検討することにより、地域活性化や公共交通の利便性の向上など生活拠点機能の創出・維持を図ります。

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、旧碓氷峠鉄道施設などの遺構、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。



道の駅建設予定地

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。
- 地域の木材を、道の駅施設の構造や内外装、建具などに利用するなど、地域産木材活用モデルとしての役割を担うことで、地域産業の活性化や環境負荷の低減を図ります。

(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A I デマンド交通、カーシェア、レンタ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、J R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) 地域住民や観光客の交流の促進

- 地域住民や観光客が集えるスポーツイベント会場を整備することで、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。
- 碓氷峠のヒルクライムや廃線ウォーク、トレッキングを楽しむサイクリストやハイカー向けの簡易宿泊施設や休憩室などを整備することで、地域の観光交流を促進します。

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、関係機関と連携を図りながら、道路機能の早期整備を要望します。

(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を確立することで、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。



AIデマンド交通

(3) 歩行者空間の快適性の向上

- 多くの人が訪れる松井田駅などの鉄道駅周辺や、松井田庁舎や松井田小学校などの主要な公共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図ることで、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

- 松井田駅周辺などの浸水想定区域や横川駅周辺などの土砂災害警戒区域周辺は、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。
- 新たに設置される道の駅においては、地域住民や滞在者の避難場所や非常時に活用できる防災用品などを整備することで地域の防災機能を強化します。また、降雨、積雪、土砂災害などによる通行止の際に安全かつ円滑にUターンできる車路や駐車場、ドライバーの休憩施設としての機能を確保します。

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。



碓氷川

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、特に市街地を流れる碓氷川について関係機関と連携を図りながら機能の維持管理を行い、治水機能を保ちます。

④建築物の耐震化・不燃化の促進

- 地震発生時の倒壊・延焼を防止するため、市街地における建築物の耐震化・不燃化を促進します。

(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。

③防犯に配慮した生活環境の創出

- 道路や公園などの公共空間については、街路灯の設置や支障となる樹木の伐採などにより、防犯に配慮した生活環境の整備を促進します。

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

- 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や旧碓氷峠鉄道施設、松井田城址などの遺構、歴史的まちなみ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。
- 歴史的まちなみが残る旧中山道の宿場町である松井田宿や坂本宿については、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) 公園や広場、河川などの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

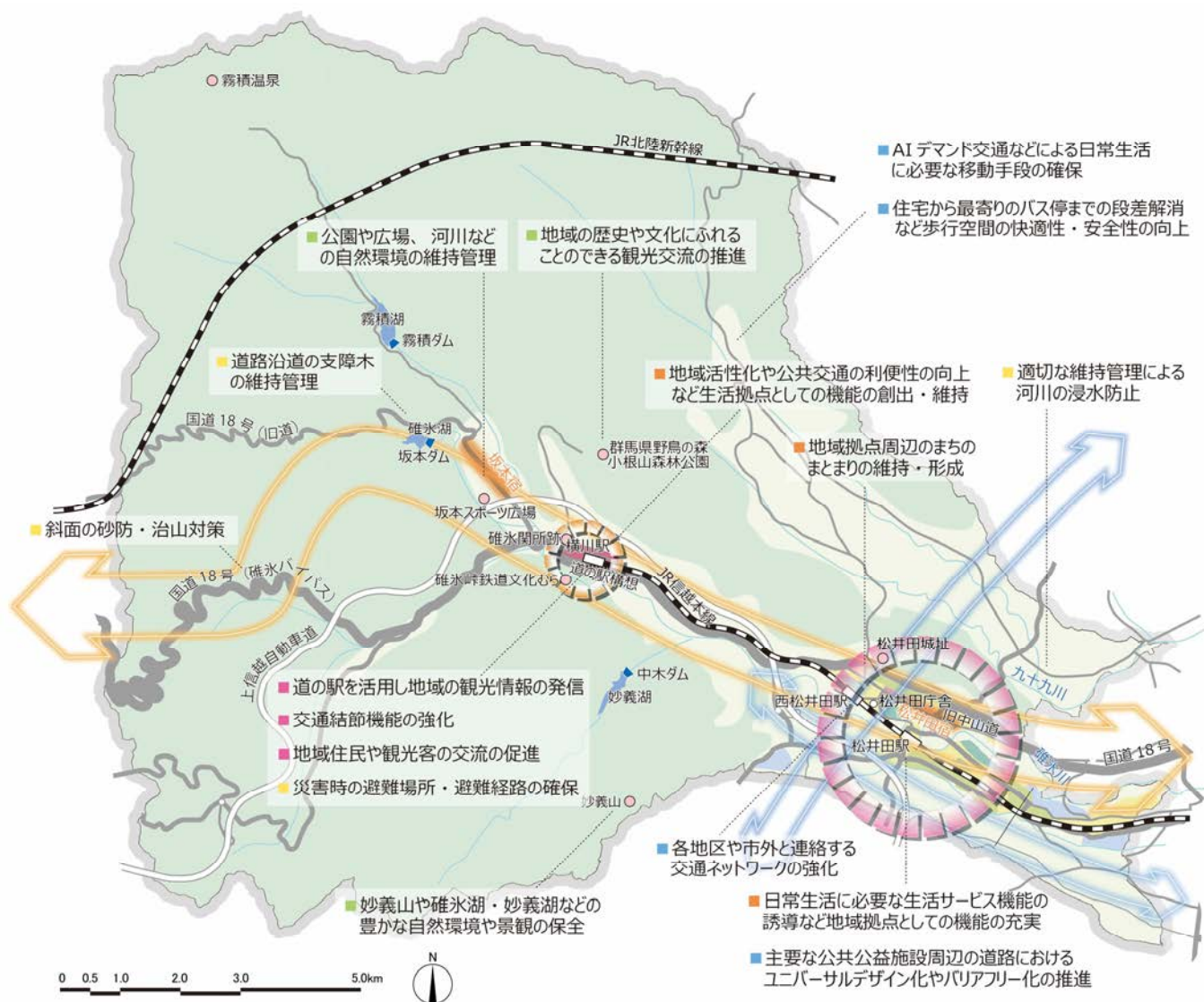
- 妙義山などの美しい山並みや碓氷湖、妙義湖、点在するダムや滝、農地などの豊かな自然環境を保全するとともに、景観を楽しめる散策のルートなどの空間整備を推進します。
- 旧中山道や上信越自動車道沿道地区については、農地・集落地地区や森林・山林地区などの景観形成方針に加えて、高速道路からの眺望や周辺景観への配慮を行うための景観まちづくりを推進します。



坂本ダム

「松井田地域」の将来構想図

- 基本目標 1 地域拠点・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	複合市街地	工業・流通業務地	幹線道路
生活拠点	地域資源	拠点商業業務地	田園・集落地	補助幹線道路
都市軸	ダム	近隣商業地	自然環境保全・活用	鉄道・駅
地域軸	低層住宅地	観光商業地	高規格幹線道路	河川
宿場	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

第5章 実現化方策

1 市民・事業者・行政の協働によるまちづくり

都市計画マスタープランに示された将来都市像や方針の実現には、行政の取組のみならず、市民をはじめ、民間企業・各種団体との理解と協力が不可欠であり、市民・事業者・行政が協働し地域に根差したまちづくりが必要となります。

1-1 協働のまちづくりにおける役割

(1) 市民の役割

市民は、自らがまちづくりの主役であることを認識し、本計画をはじめとするまちづくりに係る知識を深めるとともに、各種まちづくり活動に積極的に参加することが重要です。

また、これらの活動を通じて、自らの生活の場であるまちの安全性・快適性を向上させ、豊かで穏やかな暮らしが営まれるまちを次世代に継承することが必要です。

(2) 事業者の役割

事業者は、地域や都市を将来にわたる自らの活動の場と捉え、地域の良い環境を保全・確保するとともに、市民や行政と協働してまちづくりを推進することが重要です。

このため、事業者は自らの産業活動の維持・増進や、まちづくりルールの遵守、事業への協力、まちづくりの提案など、民間企業の視点からの積極的な取組が必要です。

(3) 行政の役割

行政は、まちづくりに係る情報を公開・周知し、市民・事業者が参加しやすい協働のまちづくりの推進体制を構築するとともに、まちづくりを市民の意向聴取や合意形成に基づいて着実に展開することが重要です。

これからのまちづくりは、地域コミュニティの運営や地域活動（エリアマネジメント）などのソフト面での取組が重要であることから、行政庁内の連携による施策展開を図ります。

更に、都市の領域を越えた広域的な連携が必要とされるまちづくりの課題に対しては、県や周辺市町村などとの調整を密にし、総合的かつ広域的な視野からまちづくりを進めます。

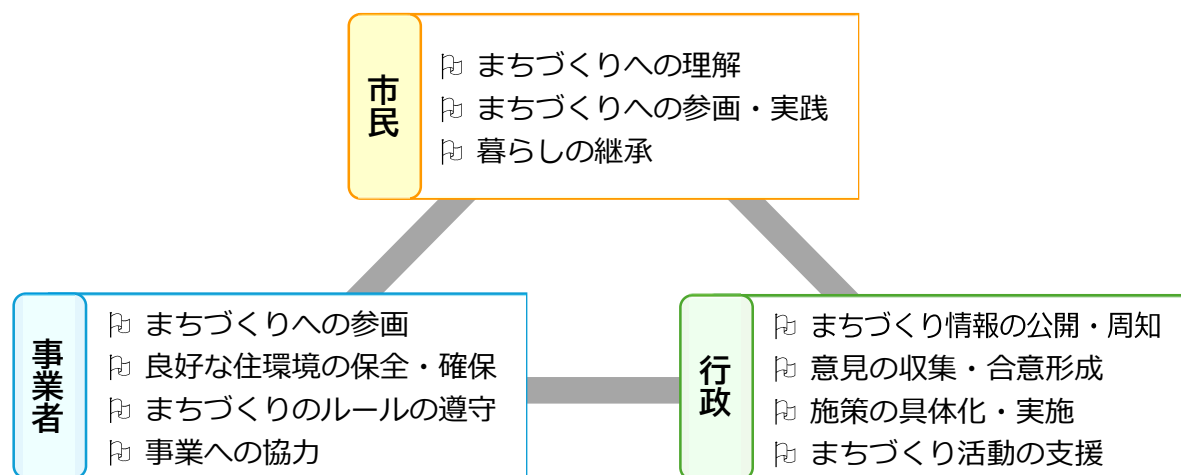


図 市民・事業者・行政の役割

1-2. 協働のまちづくりの体制・制度の確立

(1) まちづくりの情報共有

市民や事業者がまちづくりに参加しやすいよう、市の広報誌やホームページへの掲載、まちづくりニュースの配布など、多様な媒体・手段により、まちづくりに係る情報を積極的に公開・周知します。



広報誌での情報共有

(2) 市民・事業者によるまちづくり活動の支援

市民や事業者による、地域コミュニティの運営や地域活動（エリアマネジメント）に自主的に取り組むことができる仕組みづくりや、活動を促進する支援体制の構築を進めます。

地域コミュニティにおいては、地域の特性等を考慮し、行政区からの要請に応じて地域コミュニティの再編や事業見直し等を支援します。

特に、地域活動（エリアマネジメント）を行う組織においては、市が都市再生特別措置法に基づいて地域のまちづくりを担う法人に指定することで、都市再生推進法人になることができます。都市再生推進法人は、公的な位置づけとなり、都市再生整備計画の作成等を市に提案できるなど、よりまちづくりに参画できるようになります。

(3) 参加に係る制度の拡充、運用促進

市民の意向を反映したまちづくりの計画を策定するため、市民アンケート調査やワークショップ、パブリックコメントなど、様々な意見を聴取できる機会を設けることで、計画段階から市民参加を促します。

また、「都市計画提案制度」や「地区計画等の案の申出制度」などの住民・地権者による地区レベルの都市計画の提案制度の普及・活用を促進します。



ワークショップの様子

さらに、市民に身近な地域の道路や公園・緑地が、親しみやすく使いやすい公共空間となるよう、「道路里親制度」などの市民参加により公共施設の管理、美化を行う制度の継続と適正な運用を図ります。

2 将来都市像の実現に向けた取組

都市計画マスタープランで示す将来都市像や方針の実現に向け、都市計画法に基づき、適切な土地利用の規制・誘導や都市計画事業の実施により、計画的にまちづくりを推進します。

2-1 土地利用の規制・誘導

(1) コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造の実現

少子高齢化や人口減少などの諸課題に対応した持続可能な都市構造として、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造の実現を推進します。

実現にあたっては「立地適正化計画」に基づき、都市拠点においては、市の中心的な拠点として公共公益施設や高次の都市機能の誘導などにより都市の魅力や求心力の向上を図り、地域拠点及び生活拠点においては、日常生活に必要な生活サービス機能の誘導による生活利便性の維持・向上を図ることで、まちのまとまりを維持・形成するための緩やかな居住誘導に取り組みます。

(2) 用途地域・特定用途制限地域等による規制

市街地においては、用途地域等の指定により、住宅地、商業地及び工業地の土地利用の整除を適切に行います。

また、市街地縁辺部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、地域の特性や実情に応じた特定用途制限地域などの指定に取り組みます。

(3) 地区計画制度の活用によるまちづくりの推進

工業団地や幹線道路沿道、一団の土地、歴史的まちなみ景観など、地区レベルのきめ細かなまちづくりの推進が必要な場合は、地区計画制度の導入を検討し、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。

2-2 都市施設の計画的な整備

(1) 都市計画道路

都市計画道路においては、県道・市道の道路改修事業などと役割分担しつつ、整備を推進します。また、事業の実現性と整備効果を推測し、幹線道路網の段階的整備実施計画を検討策定するとともに、必要に応じて、都市計画道路の見直しを行い、着実に幹線道路網を形成します。

(2) 公園・緑地

都市計画公園・緑地においては、他のスポーツ施設や緑地と合わせた適正配置を検討し、都市計画決定による事業区域の担保、土地利用制限の必要性が高く事業化が確実な区域を計画決定し、着実な整備を進めるとともに、既存施設の機能更新、長寿命化を推進します。

(3) 公共下水道

公共下水道においては、流域関連公共下水道事業認可区域における整備を進めるとともに、既存の下水道施設の機能保全及び更新を推進します。

また、人口減少や施設の老朽化などにより経営状況が不安定になると予測されることから、経営管理方法の検討や、市民参画・協働により下水道事業運営など、経営基盤の安定化に向けた取組を検討します。

(4) 市街地

市街地においては、土地区画整理事業や工業団地造成事業などの面的な市街地開発事業の他、沿道型の基盤整備や地区計画など、地域の特性に合わせた多様な手法を検討し、段階的かつ計画的に道路等の都市基盤の整備を進めます。

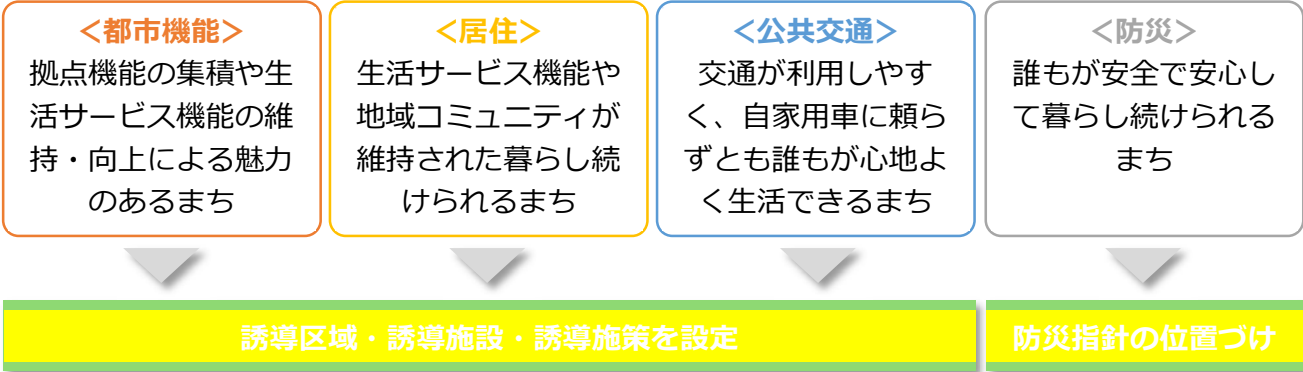
2-3 段階的实施計画の策定

本計画では、今後のまちづくりの方向性を「時代の変化に対応した住み続けられるまちづくり」とし、『コンパクト・プラス・ネットワーク』のまちづくりを推進することとしました。

この『コンパクト・プラス・ネットワーク』のまちづくりを着実に実現するための計画として、「立地適正化計画」と「地域公共交通計画」を令和7年度公表に向けて策定しています。

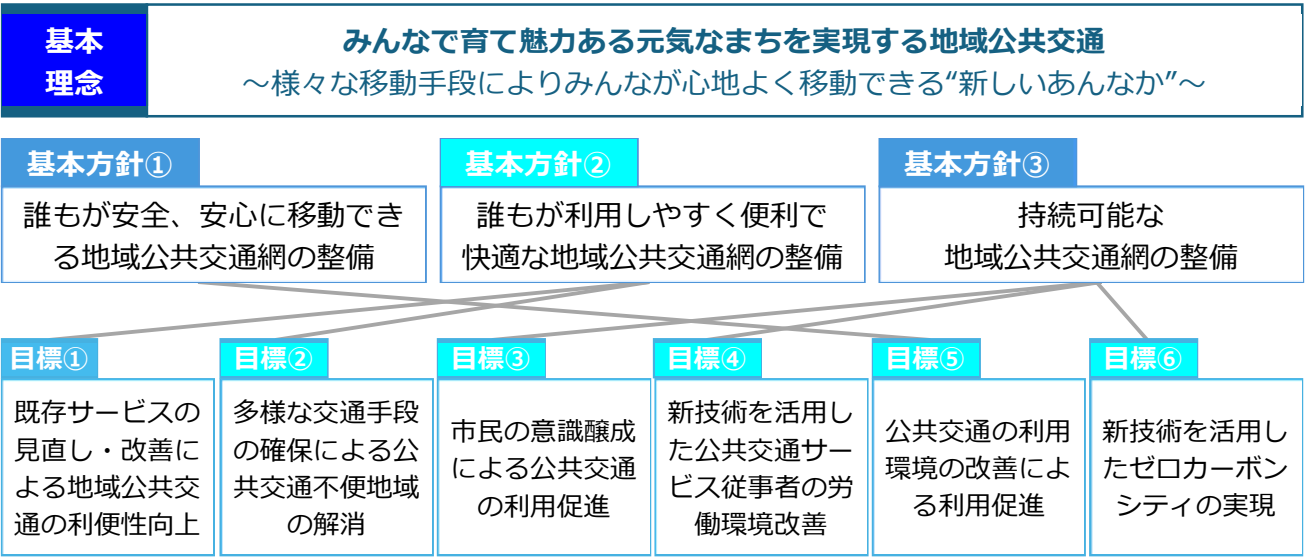
(1) 立地適正化計画

人口減少・高齢化や市街地の拡散・低密度化が進行すると、一定の人口の集積に支えられている医療、福祉、子育て施設、商業などの都市機能や公共交通の維持・存続に影響を及ぼすことが懸念されています。これらに対応した住み続けられるまちづくりを進めるため、立地適正化計画では、「都市機能」、「居住」、「公共交通」、「防災」の観点からまちづくりの方針や誘導方針、都市再生特別措置法に基づく誘導区域の設定（都市機能誘導区域・居住誘導区域）により、緩やかに都市構造の再編を推進します。



(2) 地域公共交通計画

立地適正化計画に基づく機能誘導を図りつつ、拠点間を繋ぐ公共交通のネットワークの維持・充実を図るため、地域公共交通に関するマスタープランを策定し、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の都市構造に向けた取組を推進します。



3 都市計画マスタープランの進行管理

3-1 計画の見直し

都市計画マスタープランは長期的な方針であり、概ね20年後を目標年次としていますが、社会経済情勢の変化や上位関連計画の見直し、関係法令や制度の新設・変更など、計画の条件に大きな変化が生じた場合は、必要に応じて適切な見直しを行います。

3-2 PDCAサイクルによる進行管理

都市計画マスタープランで示す将来都市像や方針の実現に向け、各分野の個別計画や実施計画に基づいて施策・事業を進めていきますが、適切な段階で都市づくりの状況を把握することで本計画の進行管理を行います。

具体的には、PDCAサイクルのプロセスに則り、都市計画マスタープランをはじめとする計画を策定（Plan）し、計画に基づき施策・事業を展開（Do）、それらの効果・成果を検証（Check）し、必要に応じて見直す（Action）ことにより、全体的な進行管理を行います。

特に、各種施策・事業の展開においては、個別計画で指標を設定しつつ、点検・評価を実施することで、計画的に施策・事業を進行します。また、効果・成果の検証にあたっては、市民アンケート調査などを通して評価を実施し、必要に応じて計画の見直しを行います。

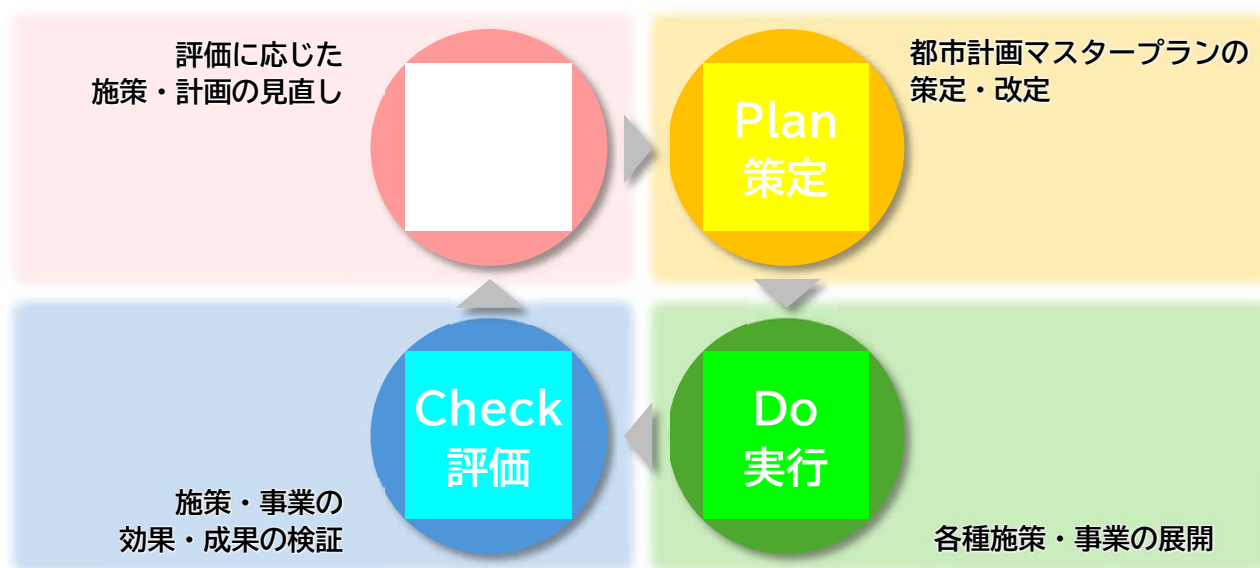


図 PDCAサイクルのイメージ図

資料編

1 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)及び磯部温泉地区バリアフリー基本構想【概要版】

1 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

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー法)第24条の2に定める移動等円滑化促進方針(バリアフリーマスタープラン)と、同法第25条に定めるバリアフリー基本構想を、安中市では「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)及び磯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す。

計画期間は、2024(令和6)年度から10年間とし、目標年次を2033(令和15)年とします。

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 磯部温泉地区バリアフリー基本構想

移動等円滑化促進方針(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

2 移動等円滑化促進方針(バリアフリーマスタープラン)

■市全体のバリアフリー化の基本理念・基本方針

誰もが安心して過ごせるまちを目指し、安中市におけるバリアフリー化の**基本理念**を定めます。

また、この基本理念を実現させるために、5つの**基本方針**を定めます。

<基本理念>

ともに支えあい
だれもが安全・快適に
移動でき
市民も来訪者もつながる
魅力あるまち あんなか

<基本方針>

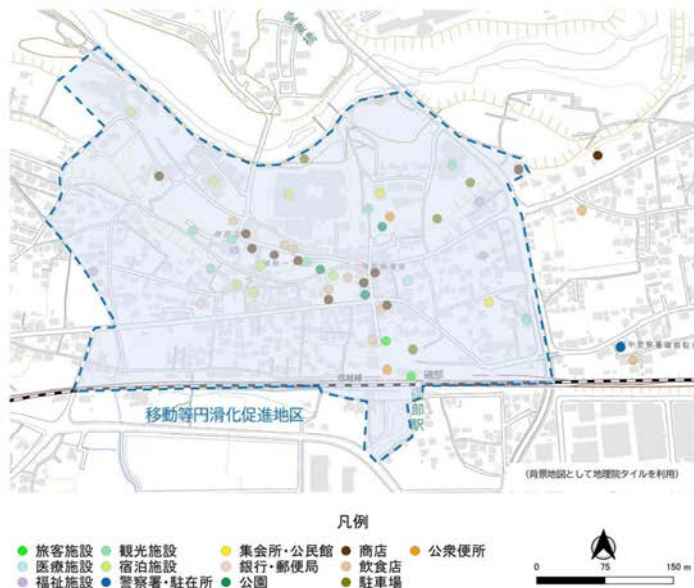
1. 多様な人々が安全・安心に暮らすことができるまちづくりの推進
2. 来訪者にとっても安全・安心で快適に活動できる環境の形成
3. 心のバリアフリーの推進
4. 多様な関係者の参画・連携による取り組みの推進
5. 持続的・効果的なバリアフリー化の推進

■移動等円滑化促進地区

市内において高齢者や障がい者、外国人等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。

安中市では、主要な観光地である**磯部温泉地区**(概ね、北側は碓氷川まで、南側はJR信越本線まで(ただし南側ロータリーは含む)、東側は磯部停車場線(県道)まで、西側は水路(人見堰)までの範囲)を、移動等円滑化促進地区として定めます。

<移動等円滑化促進地区>



※詳細につきましては、市ホームページをご覧ください。

3 バリアフリー基本構想

重点整備地区、生活関連施設、生活関連経路

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。

安中市では、**磯部駅及び磯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、障がい者等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。



<生活関連施設>

施設区分	記号	施設名
1 公共交通	交1	信越本線 磯部駅
2 医療施設	医1	城田医院
3 福祉施設	福1	デイサービスセンターみなと
4	福2	小規模多機能の家 吉ヶ谷磯部支所
5	福3	みかん色安中
6 観光施設	観1	恵みの湯
7	観2	旅館案内所(磯部観光温泉旅館協同組合)
8	観3	磯部温泉足湯
9 宿泊施設	宿1	雀のお宿 磯部館
10	宿2	舌切り雀のお宿 磯部ガーデン
11	宿3	旭館
12	宿4	見晴館
13	宿5	小島屋旅館
14	宿6	旅邸 一人十色
15 集会所・公民館	集1	磯部温泉会館
16 銀行・郵便局	銀1	群馬県信用組合 磯部支店ATM
17	銀2	磯部郵便局
18 公園	公1	磯部公園
19	公2	展望公園
20	公3	ポケットパーク

施設区分	記号	施設名
21 商店	商1	金鳳堂
22	商2	高野酒店
23	商3	栄泉堂
24	商4	松風堂
25	商5	名月堂
26	商6	八百栄磯部店
27	商7	あいさい直売所
28 飲食店	飲1	レストラン西洋亭
29	飲2	居酒屋せりな
30	飲3	HOME BASE DRINK STATION
31	飲4	いまい食堂
32	飲5	ヒトリイトロカフェ
33	飲6	磯部薬
34	飲7	バー&スナックTEN
35	飲8	TARTANS CAKE STAND
36 駐車場	駐1	安中市観光機構駐車場
37	駐2	Parking in 磯部駅構内駐車場
38	駐3	大手有料駐車場
39	駐4	恵みの湯駐車場
40 公衆便所	便1	磯部駅前トイレ
41	便2	磯部公園トイレ

<生活関連経路>

番号	経路名
①	幹148号線(市道)
②	磯19号線(市道)
③	磯23号線(市道)
④	磯58号線(市道)
⑤	磯60号線(市道)
⑥	磯62号線(市道)
⑦	磯63号線(市道)
⑧	磯69号線(市道)
⑨	磯70号線(市道)
⑩	磯部公園 園路
⑪	駐輪場 脇道
⑫	磯部停車場・妙義山線(県道)
⑬	磯部停車場線(県道)

※詳細につきましては、市ホームページをご覧ください。

■特定事業計画

重点整備地区内の生活関連施設・生活関連経路に関するバリアフリー化の内容を具体化するものとして、6つのハード整備に関する事業と、ソフト対策に関する事業を、**特定事業計画**として定めます。

<特定事業計画>

特定事業	事業箇所	事業内容	事業主体	
ハード事業	公共交通 特定事業	磯部駅	・上下のホーム間及び駅の南北間における移動経路について、整備方針を一体的に検討（エレベーター等の整備や南口改札の開設等） ・オストメイト設備、ユニバーサルシート、非常時呼出ボタン等の設置検討 ・トイレの位置や設備についての音声案内の設置検討 ・補助犬トイレの設置検討 ・改札外トイレへの誘導ブロックの設置検討 ・既存の警告ブロック（自由通路への衝突防止用）との設置位置の調整を検討 ・聴覚障がい者への列車運行に係る情報提供手段として、掲示板等を設置	安中市 東日本旅客鉄道
		バス事業者	・低床バスの導入促進	ボルテックスアーク
		タクシー事業者	・ユニバーサルデザインタクシーの導入促進	高崎駅構内タクシー
	道路 特定事業	幹 148 号線（市道）	・既設の歩道について、セミフラットあるいはフラット型の歩道への改善等を検討（視覚障がい者が歩行時の判断に必要な段差は維持） ・グレーチングの改善 ・舗装の改善（段差の解消） ・歩道が設置されていない箇所について、歩行空間の確保（薄層カラー舗装等） ・坂道について、傾斜角度を示す看板等の設置を検討	安中市
		磯部停車場・妙義山線（県道）	・歩行空間の確保（路肩の整備）	群馬県
		磯部停車場線（県道）	・歩行空間の確保（路肩の整備） ・無電柱化の検討（駅前から郵便局前まで）	群馬県
	路外 駐車場 特定事業	観光駐車場	・新たな駐車スペースの設置検討 ・駐車区画線の導入検討 ・車椅子利用者用駐車施設の整備の検討 ・歩行空間の確保と車の速度を抑える対策の検討 ・坂道について、傾斜角度を示す看板等の設置を検討 ・駐車場を利用する車両と、一般車両の衝突事故を防止するための注意喚起の看板の設置等	安中市観光機構
	都市公園 特定事業	ポケットパーク	・案内表示の内容の充実 ・多言語対応等 ・車椅子利用者等にも配慮した地面の凹凸の改善を検討	安中市 磯部温泉組合
		磯部公園	・公園の南西側出入口を車椅子でも通行できるように改善 ・ユニバーサルシート等の設置検討 ・公園の柵にトイレの位置を知らせる点字案内の設置	安中市
	建築物 特定事業	足湯	・多様な利用者に配慮した足湯、手湯等の整備の検討	磯部温泉組合
観光施設（土産物店等）		・段差の改善を検討（視覚障がい者が歩行時の判断に必要な段差は維持） ・（必要な場合に設置する）簡易的なスロープの準備を検討	地元関係者	
磯部温泉会館		・バリアフリー対応状況の情報提供等 ・バリアフリースペースの設置検討	安中市	
磯部築		・バリアフリースペースの設置検討	安中市	
交通安全 特定事業	幹 148 号線（市道） 磯部停車場・妙義山線（県道） 磯部停車場線（県道）	・面的な交通安全対策の検討（ゾーン 30 等）	安中警察署	
ソフト事業	教育啓発 特定事業	宿泊施設 観光施設	・耳マークの利用申請、掲示 ・聴覚障がい者への人的な支援（手話、はっきり口元を見せて話す、筆談をする、手話による案内動画を作成するなどの支援方法の普及促進等）	安中市 地元関係者
	磯部温泉地区	・観光施設や温泉街散策時における送迎サポートや、施設出入口の段差におけるサポートなど、地区全体の人的支援の取組について検討 ・移動の際や施設利用における利便性や安全性を向上させるため、バリアフリーマップによる情報発信の実施 ・地元関係者等におけるスキルアップ研修や心のバリアフリーを推進し、磯部温泉を訪れるすべての人に寄り添ったおもてなし力の向上を促進	安中市 地元関係者	

※詳細につきましては、市ホームページをご覧ください。

特定事業	事業箇所	事業内容	事業主体
ソフト事業	公共交通事業者	・公共交通事業者（鉄道、バス、タクシー）の従業員を対象とした接遇研修の実施	安中市 公共交通事業者
	市内	・児童、生徒又は学生を対象としたバリアフリー教室の開催 ・障がい当事者等を講師とした住民向けバリアフリー講習会やセミナーの開催 ・車椅子、視覚障がい体験から福祉の理解を広めるため、教室やイベント、広報活動、サポーター派遣の実施 ・公共交通の優先席や、駐車場における車椅子利用者用駐車施設の適正利用に関する啓発（ポスターの掲示） ・オストメイト利用者の公衆浴場への入浴に対する理解についての啓発 ・認知症サポーター養成講座の開催	安中市 安中市社会福祉協議会 公共交通事業者

■その他の事業

生活関連施設、生活関連経路に関するバリアフリー化事業のうち、**特定事業に該当しないもの**として、以下の事業を定めます。

<その他の事業>

事業	内容
サインガイドラインの作成	・磯部駅周辺をはじめ重点整備地区内におけるサイン整備（案内サイン、誘導サイン等）について、ガイドラインを作成します。
来訪者の情報収集の支援	・重点整備地区内において、来訪者の情報収集を支援するため、フリーWi-Fiの導入を促進します。 ・また、多くの来訪者はスマートフォンで情報を得られるため、誰でも利用できる充電機器等の導入を促進します。
沿道植物の適正な維持管理	・生活関連経路について、歩行空間の確保、案内板の視認性向上のため、沿道の植物の適正な維持管理を促進します。
空き施設への対応	・廃業した旅館や店舗について、新たな活用方法を検討します。 ・また、案内板から廃業した施設を削除するとともに、新たな活用状況に応じて情報を更新します。
屋外広告物の改善	・地元関係者と連携し、歩行空間を遮っている店舗の看板を改善します。
駐車場の減災対策	・安中市観光機構駐車場について、排水施設の適切な維持管理や、冠水危険性を示すサイン等の設置により、河川の増水等による冠水被害を抑制します。

4 その他の事項

■届出制度

公共交通事業者または道路管理者は、移動等円滑化促進地区において、駅、（生活関連施設に限る）、道路（生活関連施設に限る）の改良等や、他の施設と接する部分について構造の変更等を行う場合は、**当該行為に着手する30日前までに安中市に届出が必要**となります。届出の対象は次のとおりです。

<届出の対象>

対象施設	届出の対象
旅客施設（磯部駅）	・駅舎の出入口の新設や改良を行う場合
道路（駅前広場）	・歩行空間とロータリーが接する部分の新設や改良を行う場合

■計画の推進に向けて

本計画の策定後も継続的に事業を推進するため、PDCA（計画・実施・評価・改善）サイクルにより、実情に則した計画となるように**段階的かつ継続的な見直し**（スパイラルアップ）を行います。

また、毎年1回程度、協議会の下部組織による**進捗確認**を行うとともに、本計画の実施5年目となる令和10年に事業の実施状況などの**効果検証等**を行い、必要に応じて**計画の見直し**を行います。

なお、本計画の推進にあたっては、市民、関係機関・団体（地元関係者、各種当事者団体、国、県、警察、公共交通機関等）と**相互に連携・協力**を図り、まちのバリアフリー化に取り組みます。

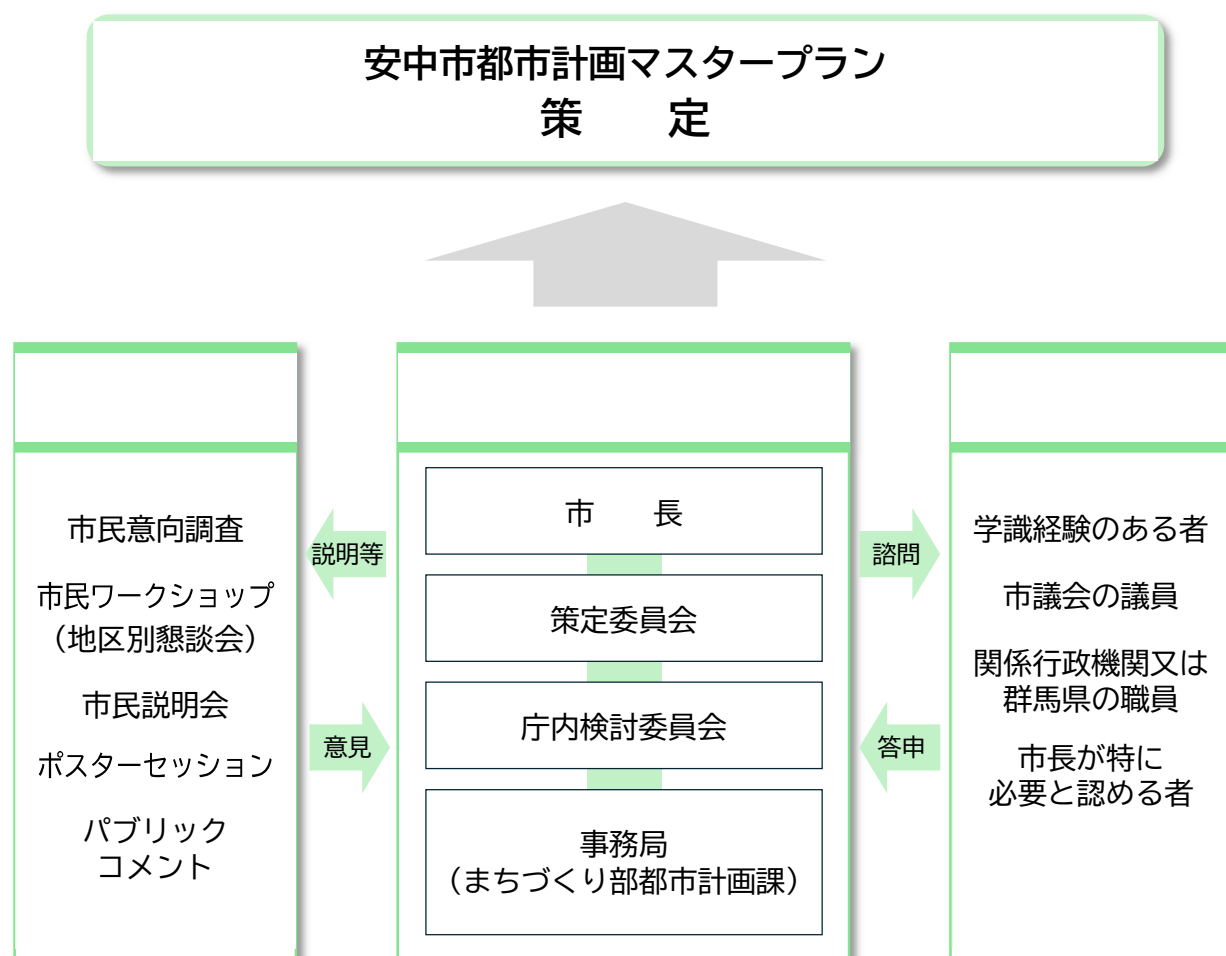
※詳細につきましては、市ホームページをご覧ください。

2 策定体制及び経過

2-1 策定体制

都市計画マスタープランの改定にあたっては、事務局である都市計画課が作業全般を行い、庁内検討委員会及び策定委員会において素案を作成し、安中市都市計画審議会の審議、諮問・答申を経て、計画案についての具体的な検討を進めてきました。

また、市民意見を反映するため、市民意向調査、市民ワークショップ（地区別懇談会）、市民説明会、ポスターセッション及びパブリック・コメントを実施しました。



○各検討組織の委員等

■策定委員会（敬称略）

所属等	令和5年度	令和6年度	令和7年度	備考
高崎経済大学地域政策学部	長野 博一	長野 博一	長野 博一	委員長
一般社団法人群馬建築士会安中支部代表	三好 建正	三好 建正	三好 建正	
一般社団法人群馬県宅地建物取引業協会 安中支部代表	武井 正臣	武井 正臣	武井 正臣	
一般社団法人安中市医師会代表	本多 真	本多 真	本多 真	
一般社団法人安中市観光機構代表	武井 宏	武井 宏	武井 宏	
碓氷川森林組合代表	上原 又樹	武井 孝雄	武井 孝雄	
安中市商工会代表	静 朋人	静 朋人	静 朋人	
安中市松井田商工会代表	吉田 利博	吉田 利博	吉田 利博	
安中市区長会代表（旧安中）	森 明男	三宅 勉	三宅 勉	
安中市区長会代表（旧松井田）	佐藤 金光	和田 元男	和田 元男	
東日本旅客鉄道株式会社高崎支社代表	近藤 隆俊	近藤 隆俊	近藤 隆俊	
一般社団法人群馬県バス協会代表	佐藤 俊也	佐藤 俊也	佐藤 俊也	
一般社団法人群馬県タクシー協会代表	清水 憲明	清水 憲明	清水 憲明	
ぐんま地域防災アドバイザー	金井 弘恵	金井 弘恵	金井 弘恵	
安中市民生委員児童委員協議会代表	佐藤 徹也	佐藤 徹也	佐藤 徹也	
安中市景観審議会代表	杉浦 榮	杉浦 榮	杉浦 榮	副委員長
安中市文化財保護審議会代表	中島 啓治	神宮 善彦	神宮 善彦	
安中市農業委員会代表	山田 茂	山田 茂	佐藤 光司	
国土交通省関東地方整備局 高崎河川国道事務所計画課長	堀井 智典	伊藤 光宏	伊藤 光宏	
群馬県県土整備部安中土木事務所次長	岸 正幸	岸 正幸	吉田 晃一	
群馬県県土整備部都市計画課長	剣持 康彦	小島 康弘	小島 康弘	

■庁内検討委員会（敬称略）

所属	令和5年度	令和6年度	令和7年度	備考
副市長	清水 昭芳	清水 昭芳	清水 昭芳	委員長
まちづくり部長	赤見 孝仁	赤見 孝仁	赤見 孝仁	副委員長
企画政策部長	町田 博幸	大河原 弘行	大河原 弘行	
総務部長	萩原 正視	萩原 正視	戸塚 政明	
市民環境部長	池澤 智野	池澤 智野	池澤 智野	
保健福祉部長	大谷 雄一	大谷 雄一	藤原 喜康	
みりよく創出部長	大竹 将夫	大竹 将夫	齊藤 勝彦	
上下水道部長	中山 典昭	中山 典昭	山川 和宏	
松井田支所長	大河原 弘行	藤原 喜康	中里見 宏幸	
教育部長	小黒 勝明	小黒 勝明	井上 昇	
議会事務局長	清水 裕之	田中 秀人	田中 秀人	
公立碓氷病院事務部長	反町 勇	倉繁 亨	新井 学	



策定委員会の開催状況



庁内検討委員会の開催状況

2-2 策定経過

年度	月 日	経 過
2022 (令和4)		
2023 (令和5)	6月5日～ 6月30日	○市民意識調査 ・対 象：安中市に在住する満18歳以上の2,000人 ・回収数：991件（回収率49.6%）
	6月26日～ 7月10日	○事業所意識調査 ・対 象：安中市にある企業・事業所100社 ・回収数：58件（回収率58.0%）
	6月27日	○第1回庁内検討委員会 ・都市計画マスタープランの改定について ・策定スケジュール（案）について ・安中市の現状について
	7月	○高校生意識調査 ・対 象：安中市にある高校に通う男女557人 ・回収数：557人（回収率100.0%）
	7月26日	○第1回策定委員会 ・策定委員会運営規則（案）の承認について ・安中市都市計画マスタープランの改定について ・全体スケジュール（案）について ・安中市の現状と市民意向調査結果について
	9月～10月	○地区別懇談会 ・都市計画マスタープランとは ・安中市の現状 ・市民意向調査結果の概要 ・ワークショップ（課題・将来のまちの姿・将来像の検討） 9/25：九十九地区・細野地区 9/26：板鼻地区・岩野谷地区 9/27：臼井地区・坂本地区 9/28：安中地区・秋間地区 9/29：原市地区・後閑地区 10/2：松井田地区・西横野地区 10/3：磯部地区・東横野地区
	12月25日	○第2回庁内検討委員会 ・課題と現状分析について ・方向性、将来像、将来都市構造、分野別方針の検討について
	2月5日	○第2回策定委員会 ・課題と現状分析について ・方向性、将来像、将来都市構造、分野別方針の検討について
	2月16日	○令和6年第1回安中市都市計画審議会 ・安中市都市計画マスタープラン策定経過について
		○第3回庁内検討委員会 ・全体構想（素案） ・分野別基本方針（案） ・地域別構想（骨子）
2024 (令和6)	5月31日	

年度	月 日	経 過
	6 月 25 日	○第3回策定委員会 ・全体構想（素案） ・分野別基本方針（案） ・地域別構想（骨子）
	10 月 1 日	○第4回庁内検討委員会 ・全体構想（素案） ・地域別構想（素案）
	10 月 30 日	○第4回策定委員会 ・分野別構想（素案） ・地域別構想（素案）
	11 月	○地域別説明会 ・安中市都市計画マスタープラン（案）について 11/26：安中西地域 11/27：安中東地域 11/28：松井田地域
	1 月 14 日	○第5回庁内検討委員会 ・都市計画マスタープラン（案） ・実現化方策（素案）
	2 月 7 日	○第5回策定委員会 ・都市計画マスタープラン（案） ・実現化方策（素案）
	3 月	○住民説明会 ・安中市都市計画マスタープラン（案） 3/4：本庁舎 3/6：松井田庁舎
	3 月 12 日～ 4 月 11 日	○パブリックコメント ・安中市都市計画マスタープラン（案）
	3 月 26 日	○令和7年度第1回安中市都市計画審議会 ・安中市都市計画マスタープラン（案）について
	3 月～4 月	○ポスターセッション ・安中市都市計画マスタープラン（案） 3/23：安中市文化センター 3/27：本庁舎 3/28：松井田庁舎 3/30：松井田文化会館 4/5：A コープ JA ファーマーズ安中 4/6：ベイシア安中店
2025 （令和7）	4 月 25 日	○第6回庁内検討委員会 ・安中市都市計画マスタープラン（案）について
	5 月 22 日	○第6回策定委員会 ・安中市都市計画マスタープラン（案）について
	6 月 3 日	○令和7年第●回安中市都市計画審議会【予定】 ・
	6 月 20 日	○安中市議会【予定】 ・

年度	月 日	経 過
	○月○日	○安中市都市計画マスタープラン改定【予定】

3 用語解説

あ

ウォーカブルなまちづくり	車主役の街路空間を人中心の空間に転換することで、人々のまちなかでの回遊を促し、新たな出会い・気付き・動きを生み出す、居心地の良い歩きたくなる空間形成を図ること。
屋外広告物	常時又は一定の期間継続して屋外で公衆に表示されるものであって、看板、立看板、はり紙・はり札や、広告塔、広告板、建築物、工作物などに表示されたもの。
温室効果ガス	大気を構成する成分のうち、温室効果をもたらすもの。主に二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、フロン類がある。

か

街区公園	都市公園法に基づく都市公園の一種で、主として街区内の居住者の利用に供することを目的とする公園のこと。
開発許可制度	新たに開発される市街地の環境の保全、災害の防止、利便の増進を図るため、開発が法律に定める基準に適合しているかチェックを行う制度のこと。
狭あい道路	道路幅員が4m未満の道路のこと。
緊急輸送道路	災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路のこと。
グリーンインフラ	社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能（生物の生息の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進めるもの。
公共下水道	都市部の雨水及び汚水を、地下水路などで集めた後に公共用水域へ排出するための施設のことで。
交通結節点	人や物の輸送において、複数の交通手段の接続が行われる場所のこと。
国土強靱化地域計画	「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」（平成25年12月11日法律第95号）の規定に基づき、国土強靱化に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための指針として、市区町村が策定する計画のこと。
コミュニティバス	既存の路線バスのみでは対応できない公共交通空白地域等において、主に地方公共団体の主体的な関わりのもとで運行される乗合バスのこと。
コンパクト・プラス・ネットワーク	人口減少・高齢化が進む中、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、誰もが安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることを示す概念のこと。

さ

市街地再開発事業	都市再開発法に基づき、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るために、公共施設の整備、建築物及び建築敷地の整備などを行う事業のこと。
----------	--

市街地開発事業	すでに市街地となっている区域や市街化を図るべき区域内で、計画的なまちづくりを具体的に行うための事業のこと。
人口集中地区(D I D)	国勢調査において設定される統計上の地区のこと。市区町村の区域内で人口密度が4,000人/km ² 以上の基本単位区が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区に設定される。
3 R(スリーアール)	Reduce(リデュース:ごみの発生抑制)、Reuse(リユース:再使用)、Recycle(リサイクル:再利用)の3つのRの総称で、環境配慮や廃棄物対策に関するキーワードとして用いられるもの。
総合計画	地方自治体における行政運営の最上位計画であり、住民全体で共有する自治体の将来目標や施策を示し、全ての住民や事業者、行政が行動するための基本的な指針となるもの。

た

地域公共交通計画	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に基づき、市町村等が定める、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする計画のこと。
地域地区	都市計画法に基づく都市計画の種類の一つであり、都市計画区域内の土地をその利用目的に応じて区分し、建築物等の制限を設けることによって、健全かつ合理的な土地利用を実現しようとするもの。代表的な地域地区として、用途地域や特別用途地区、高度地区等がある。
地区計画	地区の特性に応じて良好な都市環境の形成を図ることを目的として、きめ細やかな土地利用に関する計画と、小規模な公共施設に関する計画を一体的に定める「地区レベルの都市計画」のこと。
低未利用地	適正な利用が図られるべき土地であるにもかかわらず、長期間にわたり利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度(利用頻度、整備水準、管理状況など)が低い「低利用地」の総称。 未利用地の具体例としては、空き地、空き家、空き店舗、工場跡地のほか、耕作放棄地、管理を放棄された森林など。低利用地としては、暫定的(一時的)に利用されている資材置場や青空駐車場などがある。
デジタル社会	デジタルの活用により、一人ひとりのニーズに合ったサービスを選ぶことができ、多様な幸せが実現できる社会のこと。
デマンド交通	利用者の予約に応じて運行する地域公共交通のこと。バスによるデマンド交通をデマンドバス、車両にタクシーを使用する場合はデマンドタクシーなどと呼ばれる。 また、利用者の予約に対して、AIを活用してリアルタイムに最適配車を行うシステムを導入したものを、AIデマンド交通という。
特定用途制限地域	用途地域が定められていない土地の区域において、良好な環境を形成または保持するために行われる土地利用規制のこと。該当区域の特性に応じて合理的な土地利用が行われるよう、制限すべき建築物等を定めることができる。
都市計画区域	自然的及び社会的条件並びに人口、土地利用、交通量等に関する現況及び推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域のこと。

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とも呼ばれ、都道府県が広域的見地から定める都市計画の基本的な方針のこと。都市計画区域における都市計画の目標、土地利用、都市施設の整備、市街地開発事業などについて定める。
都市計画公園	都市計画法に基づき、都市の発展を計画的に誘導し、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動を行うことを目的として都市計画に定められた公園のこと。
都市計画道路	都市計画法に基づき、都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と機能的な都市活動を確保するため、都市内及び都市間における交通の利便性の向上を目的として都市計画に定められた道路のこと。
都市計画提案制度	都市計画区域または準都市計画区域において、土地所有者やまちづくりを目的として設立されたNPO法人などが一定の条件を満たしたもとの、都市計画の決定または変更の提案をすることができる制度のこと。
都市公園	都市公園法に基づき、地方公共団体又は国が都市計画区域内に設置する公園または緑地のこと。
都市施設	都市の利便のため、都市に設置される施設のこと。
都市計画マスタープラン	都市計画法第 18 条の2に基づいて市町村が定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のこと。長期的視点に立った都市の将来像を明確にし、その実現に向けた大きな道筋や、都市計画に関する基本的な考え方を明らかにするもの。
土砂災害警戒区域	土砂災害防止法に基づき都道府県が指定するもので、急傾斜地の崩壊などが発生した場合に、住民の生命または身体に危害が生じるおそれがあると認められる区域のこと。危険の周知や警戒避難体制の整備が行われる。
土砂災害特別警戒区域	土砂災害防止法に基づき都道府県が指定するもので、急傾斜地の崩壊などが発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民の生命または身体に著しい危害が生じるおそれがあると認められる区域のこと。一定の開発行為の制限や居室を有する建築物の構造規制が義務づけられる。
土地区画整理事業	都市計画法に規定されている市街地開発事業の一つ。土地所有者等から提供を受けた土地の一部を活用して、新たな道路や公園等を整備するとともに、宅地を整形化して配置することにより、住環境の向上と土地の利用増進を図るもの。

は

パブリックコメント	公的機関が規則または命令などを制定しようとするときに、広く公に意見・情報・改善案などを求める手続きのこと。
バリアフリー	高齢者や障がい者だけではなく、全ての人にとって日常生活の中で存在するあらゆる障壁を除去すること。

や

ユニバーサルデザイン	障がいの有無や、年齢、性別、人種等に関わらず誰もが利用しやすい都市空間をあらかじめデザインする考え方のこと、またそのデザインのこと。
ユニバーサルデザインタクシー	健常者はもちろん、高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用者、妊婦など、誰もが利用しやすく誰にとってもやさしい新しいタイプのタクシーのこと。UDタクシーとも表記される。

用途地域	住居、商業、工業など市街地の大枠としての土地利用を定めるもので、13 種類あり、用途地域が指定されると、それぞれの目的に応じて、建てられる建物の種類が決められる。
------	---

ら

立地適正化計画	持続可能な都市構造への再構築を目指し、人口減少社会に対応したコンパクトシティを実現するためのマスタープランであり、市町村が必要に応じて策定する計画のこと。持続可能なまちづくりに向け、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能を誘導するもの。 なお、安中市では、都市計画マスタープランの改定後に立地適正化計画の策定完了を予定している。
---------	---

A

A I (イーアイ)	Artificial Intelligence の略で、人工知能のこと。自ら学習することができる、人間のような知能を持ったコンピューターのようなもの。
---------------	---

B

B R T (ビーアールティー)	Bus Rapid Transit の略で、走行空間、車両、運行管理等にさまざまな工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステムのこと。
---------------------	---

C

C N (カーボンニュートラル)	Carbon Neutrality の略で、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの人為的な「排出量」から、植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすること。
---------------------	--

D

D X (ディーックス)	Digital Transformation の略で、デジタル技術で人々の生活をより良いものに変革すること。
-----------------	--

E

E S C O 事業 (エスシーゴウ)	Energy Service Company 事業の略で、省エネルギー効果が見込まれるシステムを提案し、設備設置工事・維持・管理まで含めた包括的なサービスを提供する事業のこと。
------------------------	--

G

G X (ジーックス)	Green Transformation の略で、脱炭素社会に向けて再生可能なクリーンエネルギーに転換していく取組のこと。
----------------	---

I

ICT (アイシーティー)	Information and Communication Technology の略で、ユビキタスネットワーク社会(いつでも・どこでも・何でも・誰でも簡単にネットワークが利用できる社会)を実現するために活用される情報通信技術のこと。
------------------	---

M

MaaS (マース)	Mobility as a Service の略で、地域住民や旅行者一人ひとりの単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済などを一括で行うサービスのこと。
---------------	--

S

SDGs (エスディージェーズ)	Sustainable Development Goals の略で、2015 年9月に国連総会で採択された、持続可能な開発のための 17 の国際目標のこと。
---------------------	--

Z

ZEB (ゼーブ)	Net Zero Energy Building の略で、快適な室内環境を実現しながら、建物で消費する年間の一次エネルギー(石油、石炭、水力、風力、太陽光など、自然から直接採取できるエネルギー)の収支をゼロにすることを目指した建物のこと。
ZEH (ゼッチ)	Net Zero Energy House の略で、住宅で消費する年間のエネルギー収支をゼロ以下にすることを目指した住宅のこと。