



伊勢崎市

都市計画マスタープラン

・立地適正化計画

～えがお咲く 協働と共生のまちづくり～



令和8年3月改訂

伊勢崎市

～ はじめに ～

本市は、北関東自動車道や国道 17 号上武道路、国道 354 号東毛広域幹線道路などの恵まれた広域交通ネットワークに支えられ、県内第2位の製造品出荷額等を誇る工業を中心として発展してきました。また、上毛三山と利根川、広瀬川などの河川景観が織りなす自然環境や多くの歴史・文化的資源のもとで、良好な居住環境が形成された市街地への定住が進むなど、暮らしと産業のバランスがとれた都市として成長してきました。

近年では、少子高齢化や人口減少社会の進行をはじめ、頻発・激甚化する大規模な自然災害に備えた防災性の向上、地球環境問題や情報通信技術の急速な進展への対応など、社会経済情勢の変化に伴い、都市づくりに求められるニーズも多様化、複雑化しています。

また、本市の都市づくりにおいては、都市計画区域の統合に向けた 3 つの都市計画区域における適正な土地利用の誘導をはじめ、新たな産業立地需要への対応、公共交通との連携による中心市街地への居住機能及び都市機能の誘導など、本市が有する地域特性や立地条件の優位性を生かした都市づくりを推進する必要があります。

こうした中、将来都市像である「えがお咲く未来へ 持続可能な共生都市 いせさき」を目指して、『「安心で快適な暮らし」「地域の産業活力」「豊かな自然環境、歴史・文化」が調和した「まとまりのある都市」を次の世代へ』を基本的な考え方として、本市の都市計画の基本方針となる「伊勢崎市都市計画マスタープラン・立地適正化計画～えがお咲く 協働と共生のまちづくり～」を一体的な計画として改訂しました。

今後の都市づくりにおきましては、SDGsの理念や本市独自の取組「いせさき GX」の視点を取り入れながら、少子高齢化と人口減少という都市づくりの大きな転換期にあっても、将来を見据えて、次の世代に引き継ぐ持続可能な共生都市づくりを目指してまいります。

結びに、本計画の改訂にあたり、アンケート調査などで貴重なご意見を賜りました市民の皆様をはじめ、熱心なご審議を賜りました本計画の策定委員会委員、伊勢崎市都市計画審議会委員の皆様に対しまして、心から敬意と感謝を申し上げますとともに、今後とも市政に対する一層のご理解とご協力をお願い申し上げます。

令和8年3月

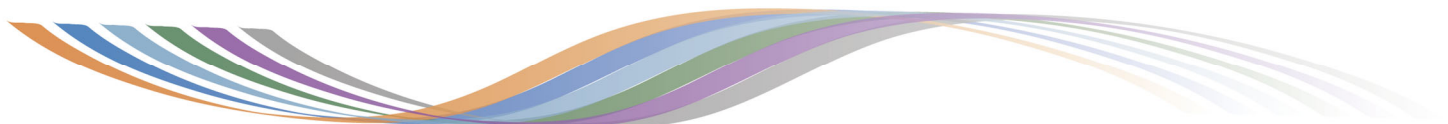


伊勢崎市長

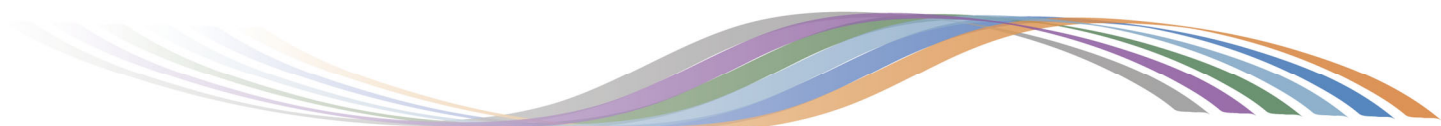
伊 勢 崎 市 長
碓 泰 雄

～ 目 次 ～

第1章 計画の概要	
1. 都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の位置付けと役割	3
第2章 都市の現況と課題	
1. 現況	11
2. 課題	13
第3章 都市づくりの目標	
1. 将来都市像	27
2. 都市づくりの基本目標	30
3. 将来推計人口	34
4. 将来都市構造	35
第4章 都市づくりの方針（全体構想）【都市計画マスタープラン】	
1. 土地利用の方針	45
2. 都市施設の整備・管理方針	53
3. 住環境の形成方針	67
4. 自然環境の保全方針	70
5. 都市景観の形成方針	72
6. 都市防災の基本方針	75
第5章 地域づくりの方針（地域別構想）【都市計画マスタープラン】	
1. 地域区分の設定	79
2. 地域別の方針	82
第6章 立地の適正化に関する基本的な方針【立地適正化計画】	
1. 都市づくりの目標	155
2. 目指すべき都市の骨格構造	156
第7章 居住誘導区域【立地適正化計画】	
1. 居住誘導区域の基本的な考え方	161
2. 居住誘導区域の設定	162

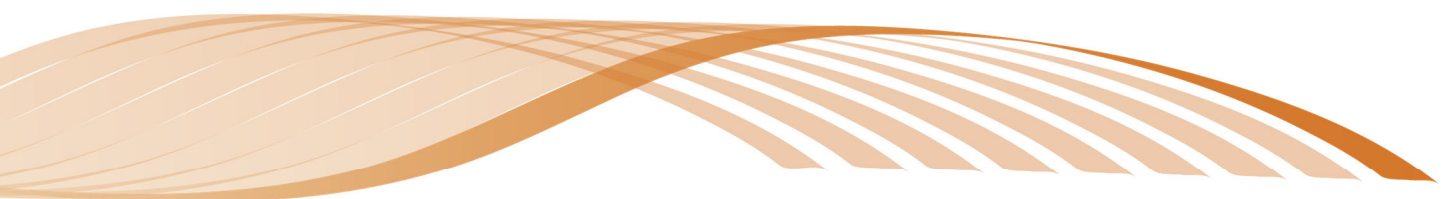


第8章 都市機能誘導区域・誘導施設【立地適正化計画】	
1. 都市機能誘導区域の基本的な考え方	175
2. 都市機能誘導区域の設定	176
第9章 防災指針【立地適正化計画】	
1. 防災指針とは	203
2. 災害ハザード情報の整理	204
3. 防災まちづくりに向けた課題	211
4. 防災まちづくりの方向性	218
5. 具体的な取組、スケジュール、目標値の設定	220
第10章 誘導施策【立地適正化計画】	
1. 誘導施策の全体像	231
2. 誘導施策	232
第11章 定量的な評価指標【立地適正化計画】	
1. 定量的な評価指標の考え方	245
2. 定量的な評価指標の達成状況	245
3. 評価指標（目標値）の設定	247
4. 効果指標（目標値）の設定	251
第12章 都市計画の指定・見直し方策	
1. 今後の見直しにおける基本的な考え方	257
2. 都市計画の指定・見直し方策	259
3. 今後の指定・見直しにあたっての留意点	264
第13章 計画を推進するために	
1. 市民・事業者・行政の協働による都市づくりの推進	269
2. 効果的な都市づくりの推進	273
3. 計画の進行管理	275
資料編	
1. 策定の経過・体制	279
2. 諮問及び答申	286
3. 用語の解説	288





第1章 計画の概要





1. 都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の位置付けと役割

1-1 計画改訂の背景と目的

本市では、平成17(2005)年1月の合併後、平成20(2008)年8月に「伊勢崎市都市計画マスタープラン」を策定し、平成26(2014)年8月には部分改訂、令和3(2021)年8月には全面改定を行うとともに、「都市再生特別措置法」の一部改正(平成26(2014)年8月)を受け、平成30(2018)年3月に「伊勢崎市立地適正化計画」を策定し、これらの計画に基づく都市づくりを進めてきました。

この間、新型コロナウイルス感染症の危機を契機とした生活スタイルの変化、気候変動に伴う災害の激甚化・頻発化、カーボンニュートラル・脱炭素社会への取組の必要性の高まり、国際的な目標であるSDGsへの対応やまちづくりに係るGX・DXの活用など、都市を取り巻く環境が大きく変化するとともに、令和2(2020)年6月には「都市再生特別措置法」の一部改正が実施され、立地適正化計画において「防災指針」を定めることとなりました。

その後、令和6(2024)年4月には、赤堀都市計画区域と東都市計画区域において、用途地域などの新たな地域地区の指定が実施されています。

また、令和7(2025)年3月に市の最上位計画である「第3次伊勢崎市総合計画」を策定するとともに、令和7(2025)年12月には県が定める「群馬県都市計画区域マスタープラン」が改定されています。

都市づくりの進捗に加え、これら環境変化や上位計画等の改定、根拠法の改正などの状況を背景に、将来を見据えた持続可能なまちづくりをより一層進めていくことを目的とし、「伊勢崎市都市計画マスタープラン」及び「伊勢崎市立地適正化計画」の改訂を行うものです。

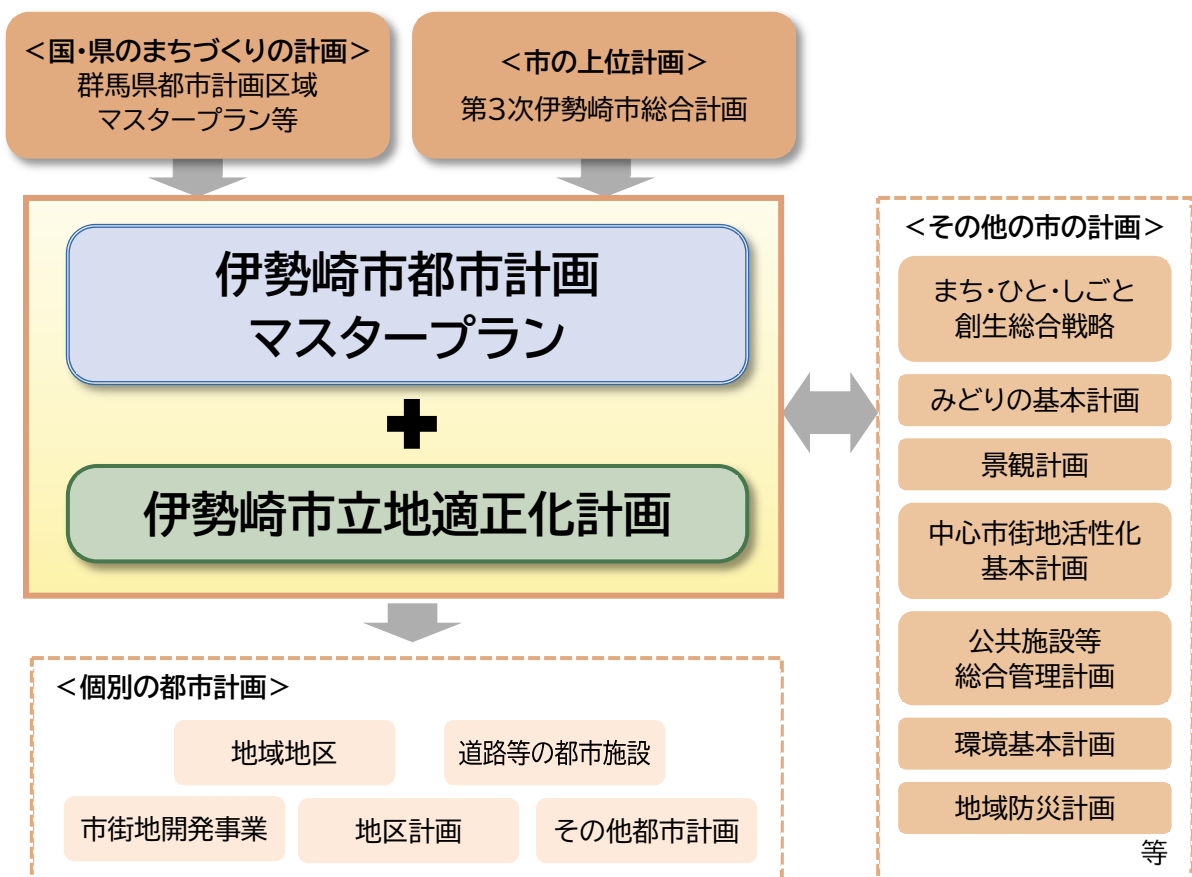
1-2 都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の位置付け

都市計画マスタープランは、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、都市計画法第18条の2に位置付けられている法定計画で、住民に最も近い立場にある市が、その創意工夫のもとに住民の意見を反映して都市づくりの将来像を示し、その実現に向けた方針や施策を示すものです。

また、立地適正化計画は、都市再生特別措置法第81条第1項に位置付けられる法定計画で、都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加えて、居住や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により、持続可能な都市構造の実現を目指す計画です。

これらの計画は、上位計画である「第3次伊勢崎市総合計画」や県が定める「群馬県都市計画区域マスタープラン」に即して定められ、関連する各分野の個別計画との整合を図りながら、連携して都市づくりを進めます。

図 都市計画マスタープラン及び立地適正化計画と関連計画の関係



1-3 都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の役割と構成

(1) 計画の役割

都市計画マスタープラン及び立地適正化計画が果たす役割は、以下のとおりです。

<都市計画マスタープラン>

◆ 都市の将来像の明示

都市全体あるいは地域の将来像と都市づくりの目標を示します。

◆ 市が定める都市計画の方針

将来像を実現する手段の一つである市の都市計画について、決定・変更の方針となる方向性、根拠を示します。

◆ 都市計画の総合性・一体性の確保

個々の都市計画の相互関係を調整し、都市全体として総合的かつ一体的な都市づくりの方針を示します。また、法定都市計画以外のまちづくり手法も含めた総合的な方針を示します。

◆ 住民の理解促進、具体的な都市計画の合意形成の円滑化

住民を含めた多様な主体が、都市の課題や方向性について理解することで、具体的な都市計画の決定・実現が円滑に進むことが期待されます。

<立地適正化計画>

◆ 都市全体を見渡したマスタープラン

居住や医療・福祉・商業・公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により、都市全域を見渡し、持続可能な都市構造を目指す包括的なマスタープランです。

◆ 都市計画と公共交通の一体化

居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、『コンパクト・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進めます。

◆ 都市計画と民間施設誘導の融合

民間施設の整備に対する支援や立地を緩やかに誘導する仕組みを用意し、インフラ整備や土地利用規制など従来の制度と立地適正化計画との融合による新しいまちづくりが可能になります。

◆ 災害に強いまちづくりの指針

災害リスクを踏まえた都市の防災に関する機能の確保に関する指針（防災指針）を定め、災害に強いまちづくりと『コンパクト・プラス・ネットワーク』の実現を同時に目指します。

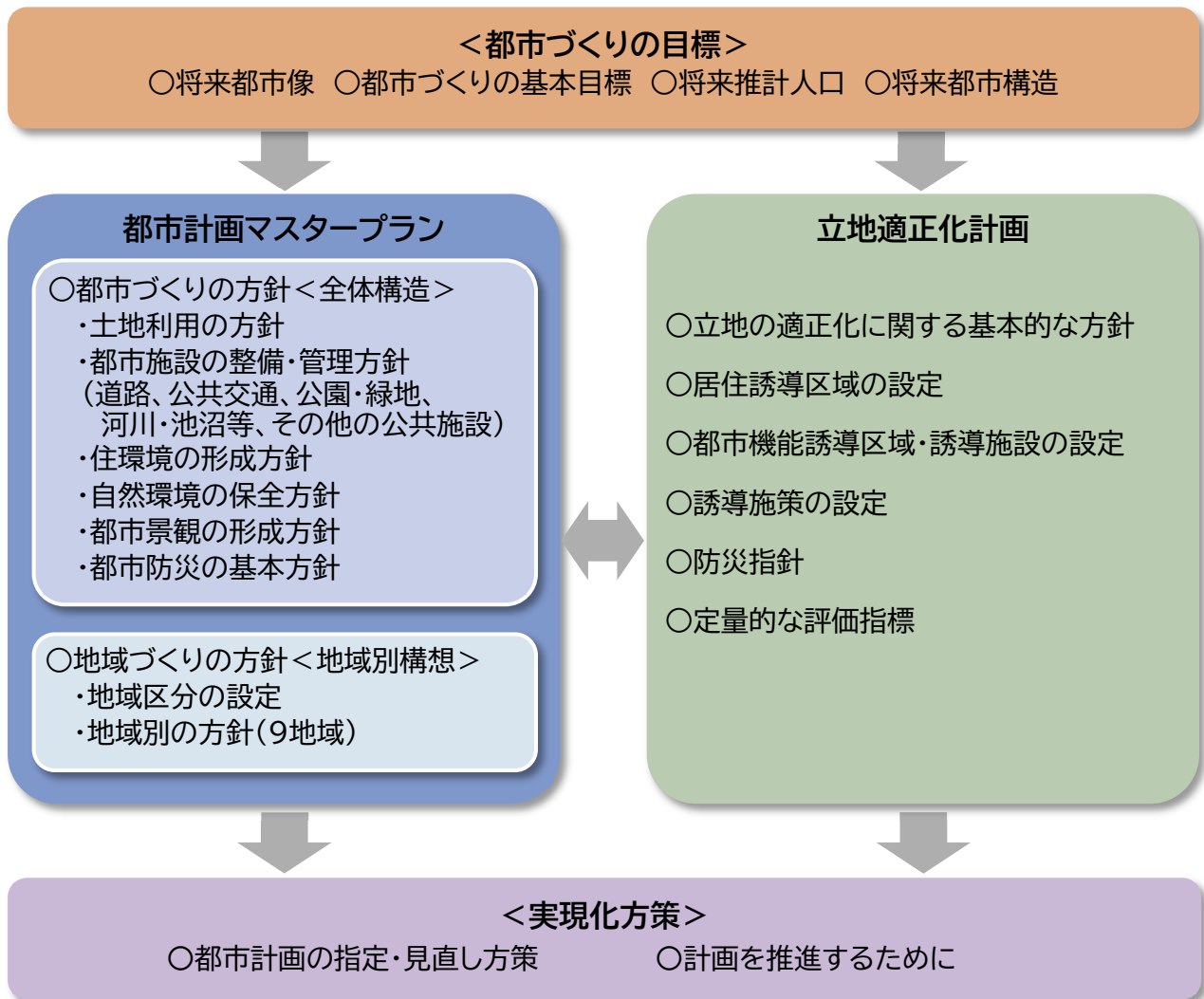
◆ 時間軸をもったアクションプラン

計画の達成状況を評価し、都市計画や居住誘導区域を不断に見直すなど、時間軸をもったアクションプランとして運用することで効果的なまちづくりが可能になります。

(2) 計画の構成

本計画の構成は、以下のとおりです。

図 計画の構成



1-4 計画の期間と対象区域

(1) 計画の期間

計画期間は概ね20年間を見通したうえで、令和17(2035)年を具体的整備の目標年次とする計画期間10年間として策定します。なお、計画策定後は、社会情勢の変化や都市を取り巻く環境の変化等に合わせ、計画内容を適宜見直すものとします。

計画期間:令和8(2026)年度 ~ 令和17(2035)年度

(2) 計画の対象区域

計画の対象区域は、伊勢崎市全域を対象とします。

図 計画の対象区域

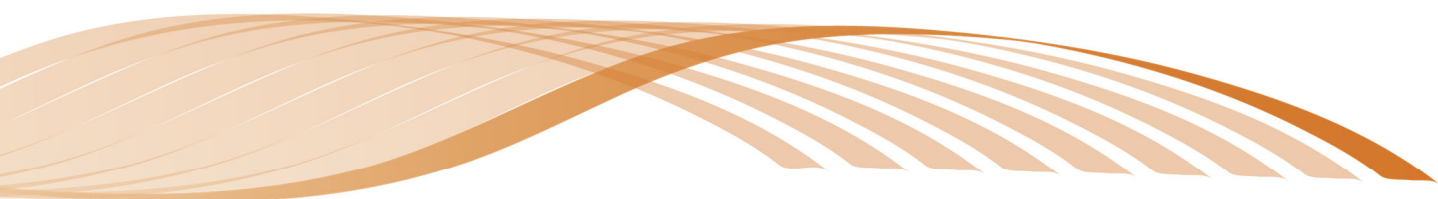






第2章

都市の現況と課題





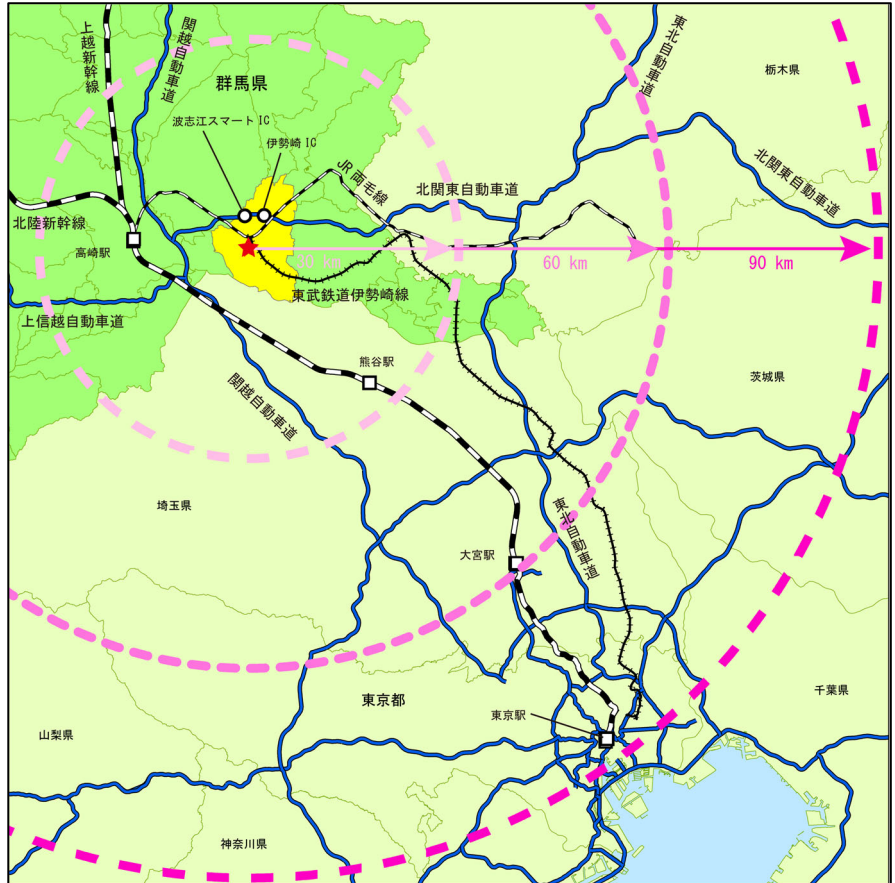
1. 現況

1-1 位置・交通条件

本市は、群馬県南東部に位置し、JR両毛線と東武鉄道伊勢崎線が結節する鉄道交通の要衝であるとともに、北関東自動車道が東西に横断し、伊勢崎インターチェンジ、波志江パーキングエリア・スマートインターチェンジが設置されています。

また、国道17号上武道路や国道50号をはじめとする広域幹線道路が市内を通るとともに、主要地方道が市の中心部から放射線状に伸びており、交通アクセスに恵まれています。

図 伊勢崎市の位置



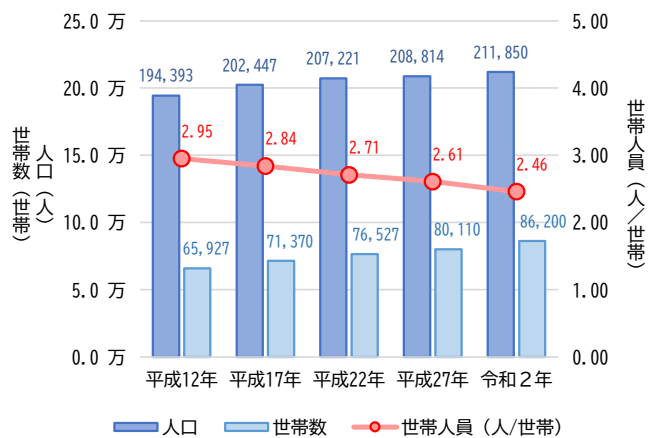
1-2 人口・世帯数

令和2(2020)年における人口は211,850人で、平成12(2000)年以降の20年間で約1.7万人、約9%の増加となっています。

世帯数は86,200世帯で、平成12(2000)年以降の20年間で約2.0万世帯、約31%の増加となっています。

人口と比較して世帯数の伸びが大きく、世帯人員は平成12(2000)年の2.95人から令和2(2020)年の2.46人まで減少しています。

図 人口・世帯数・世帯人員の推移

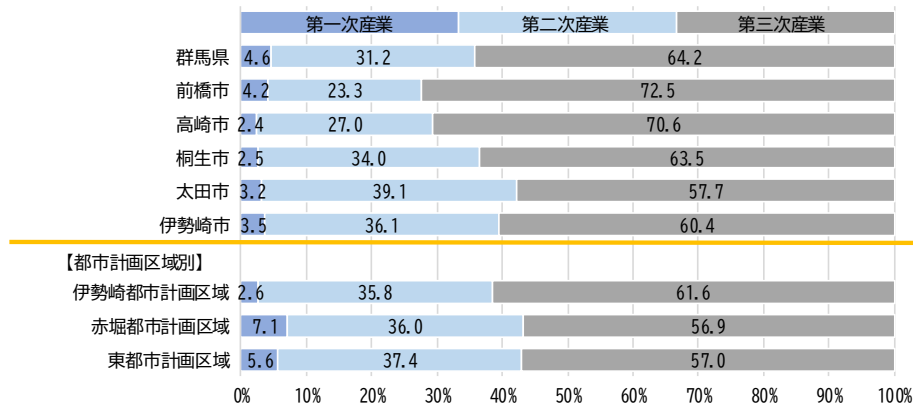


出典:国勢調査(各年)

1-3 産業構造

令和2(2020)年の産業分類別の就業人口の構成比をみると、第一次産業が約4%、第二次産業が約36%、第三次産業が約60%となっており、県内主要都市に比べて第二次産業就業者の割合が高くなっています。また、市内を都市計画区域別にみると、伊勢崎都市計画区域以外では、第一次産業の割合が群馬県全体の割合よりも高くなっています。

図 産業別人口割合（群馬県及び県内市町村別、伊勢崎市都市計画区域別）



※旧市町村別の産業別人口より都市計画区域別に再集計

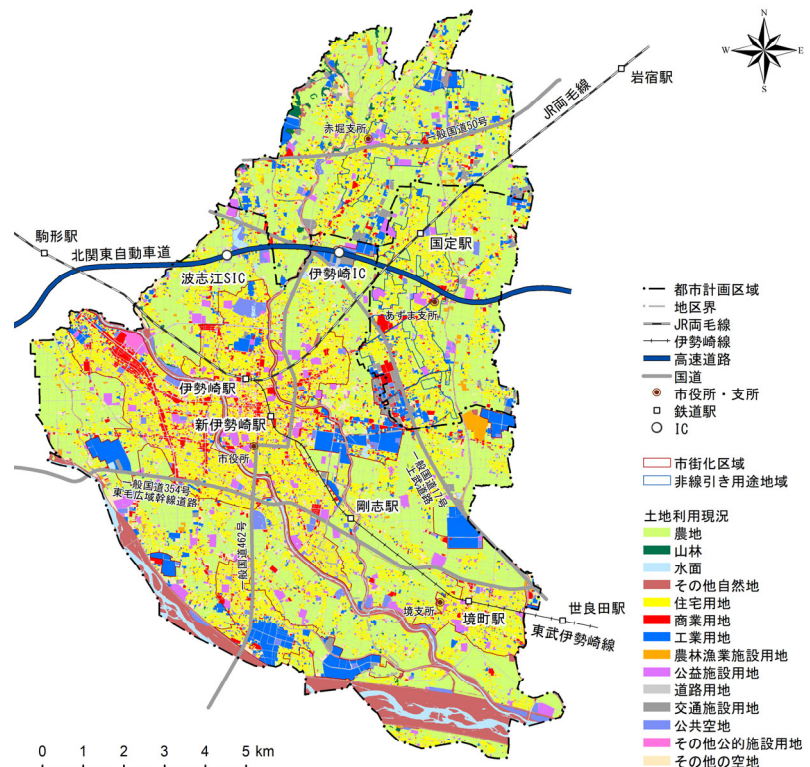
出典：令和2(2020)年国勢調査

1-4 土地利用

令和3(2021)年度都市計画基礎調査における土地利用別面積は、自然的土地利用が約44%、都市的土地利用が約56%となっています。

自然的土地利用では、農地(田及び畑)が大部分を占めています。都市的土地利用では、住宅用地(約23%)の割合が最も高く、次いで道路用地(約11%)、工場用地(約6%)の順となっています。

図 土地利用現況



出典：令和3(2021)年度都市計画基礎調査

2. 課題

2-1 社会環境の変化に対応した都市づくりの課題

○人口減少を見据え、少子高齢化に対応した都市づくり

人口減少・少子高齢化の進行は、各種産業やサービスの縮小による小売や飲食などの店舗の減少、公共交通機関の縮小などによる日常生活の利便性の低下や、生産年齢人口の減少による労働力の不足と産業の衰退による地域経済の縮小など、日常生活や地域経済といった様々な分野で地域の将来に影響を与えることが懸念されます。

今後の都市づくりは、これらの影響を最小限に抑えていくため、人口減少を見据え、少子高齢化に対応していくことが必要です。

○持続可能な都市経営

今後の人口減少・少子高齢化の進行により、公共施設の維持補修や更新の需要の増大が想定される中で生産年齢人口の減少による税収の減少、老年人口の増加による医療・介護などの社会保障費の増加など、市の財政状況は厳しさを増すことも考えられます。

今後は、持続可能な都市経営の視点から、安定的な自主財源の確保とともに、効率的かつ効果的な都市づくりを進めていくことが必要です。

○東京圏に流出する若者世代にとって魅力的な都市づくり

国土交通省が令和5(2023)年7月に策定した「第三次国土形成計画(全国計画)」とともに公表した「関連データ集」によると、東京圏(東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県)の1都3県への転入超過数の大半を10代後半、20代の若者が占め、進学や就職が1つのきっかけになっており、本市においては10代後半の市外への転出が多くなっています。

東京圏への人口流出を抑制し、地方を持続的に発展させる視点からは、本市のみならず、周辺都市の住民にとっても働く場、遊ぶ場、学ぶ場として魅力のある都市づくりが必要です。

○持続可能な開発目標(SDGs)に対応した都市づくり

本市は、持続可能な開発目標(以下「SDGs」という。)の理念に沿った基本的・総合的な取組を推進しようとする都市・地域の中から、特に、経済・社会・環境の3つの側面における新しい価値創出を通じ持続可能な開発を実現するポテンシャルが高い都市・地域として、内閣府より「令和6年度SDGs未来都市」に選定されています。

また、本市のSDGsの達成に向けた取組「誰一人取り残さない、誰でも活躍できる多文化共生のまちいせさき」が、先導的な取組を行うことで地域における自律的好循環の形成が見込める事業として「自治体SDGsモデル事業」にも選定されており、このSDGsが掲げる開発目標への貢献も念頭に今後の都市づくりに取り組むことが必要です。

○環境負荷の小さい都市づくり

本市は、「第3次伊勢崎市総合計画」の環境政策のゴール「あらゆる活動で環境に配慮し、1人ひとりが脱炭素社会や循環型社会の実現に向けて行動できるまち」の実現を目指し、「第3次伊勢崎市環境基本計画」（令和7(2025)年3月）に基づきながら、優れた自然を有するまちとして環境や景観を重視し、恵まれた自然環境・自然資源の保全・活用、清潔でうるおいのある生活環境づくり、廃棄物の排出やエネルギーの浪費を抑えた循環型の社会づくり、快適で安心・安全な暮らしができ、誰もが住みたくなる居住環境づくりなどを進めています。

さらに、環境問題の解決に向けた社会や個人の取組を一層加速させるため、市独自の変革として「いせさきGX」を推進し、市が進める全ての施策や事業に「環境配慮」を取り入れ、取組のどこを取っても環境に配慮されたものとして進めていくことを目指しています。

住宅・建築物や公共交通・物流等における省エネ化、インフラを活用した太陽光や水力、バイオマス等の再生可能エネルギーの導入・利用拡大（創エネ）、輸送・インフラ分野における非化石化など、引き続き「いせさきGX」との連携を図りながら、環境負荷の小さい都市づくりを推進することが必要です。

○DXによる都市づくりの高度化・効率化

I o T (Internet of Things)、ロボット、人工知能 (A I)、ビッグデータといった社会のあり方に影響を及ぼす技術開発が飛躍的に進んでおり、これらの技術を生かすための社会全体のデジタル化は重要な課題となっています。

DX (デジタルトランスフォーメーション) は、地域産業の活性化や付加価値化、担い手の減少・不足を補う省人化・省力化、高度な道路利用、ドライバーや歩行者の安全性、輸送効率及び快適性を向上させる I T S (Intelligent Transport Systems) の推進、交通事故の削減、子どもや高齢者の移動支援等に資する自動運転の実現など、都市の抱える課題の解決に向けた活用が期待されています。

これら新たな技術を活用した都市政策や制度・技術革新の動向を注視しつつ、本市での展開も念頭におきながら、DXによる都市づくりの高度化・効率化を検討することが必要です。

○さらなる低密度な市街地の拡大抑制や適切な機能誘導

本市においては、令和4(2022)年3月に「伊勢崎市公共施設等総合管理計画」を改訂し、人口動態や社会情勢の変化による需要見込みを踏まえ、既存施設の規模の最適化、総量の適正化及びライフサイクルコストの縮減などの方針を掲げ、廃止・除却や機能転換等を行う「集約・再編等」による社会資本ストックの適正化を進めています。

その他インフラの個別施設計画として、「伊勢崎市橋梁長寿命化修繕計画」（平成30(2018)年度改定）や「伊勢崎市公園施設個別施設計画」（令和7(2025)年3月改訂）などを策定し、これらの計画に基づいて、計画的かつ効率的な維持管理による更新費の縮減と市民サービスの確保の両立を図っています。

都市づくりにおいては、社会資本の新たな投資と維持管理の効率化の視点から、これらの計画と連動して、低密度な市街地の拡大抑制や公共施設をはじめとする都市機能の集約化などの適切な機能誘導が必要で

○多様な人材の活躍を支える都市づくり

本市の住民基本台帳における日本人人口は減少傾向で推移し、令和2(2020)年には20万人を割り込んだのに対し、外国人人口は、過去10年間で約1.5倍に増加するなど、本市の人口規模の維持は、外国人人口の増加が要因となっている側面があります。

近い将来、労働力人口の減少が見込まれるとともに、一人当たりの労働生産性の向上が課題となっている中で、外国人のみならず、女性や障害者、高齢者など働き手の多様化が求められ、またそれぞれが強みを活かして活躍し、持続可能な経済発展を支える基盤となっていくことが望まれています。特に、本市では外国人労働者数が増加傾向にあることから、多様化が支える都市構造への変革に向けて、さらなる雇用促進が期待されます。

このことから、外国籍住民との共生を図りながら、機能配置や移動支援など、多様な人材が広く活躍することができる都市の構造、環境づくりも視野に入れた都市づくりが必要です。

2-2 都市の活力となる産業を支える都市づくりの課題

○多様なニーズに対応した商業環境の確保

『令和6(2024)年度伊勢崎市の都市づくりに関する市民アンケート調査』の結果では、「ショッピングセンター・ショッピングモール」「スーパー・ドラッグストア」を主な買い物先とする回答が9割を超えており、その際の交通手段は自家用車が8割を超えています。

一方で、今後のまちづくりにおいて、商業地には「食料品や日用品など、普段の買い物に便利な、身近な商店街を充実・活性化させる」ことを望む回答が4割を超えて最も多くなっています。

さらに、回答者の7割の方が「高齢になるなどの理由で、運転ができなくなることを将来の移動に対する不安と感じています。

このことから、にぎわいの核となる商業集積の維持や、高齢者や免許を持たない市民の生活利便性の維持・確保を図るため、地域ごとでの一定の商業機能の充足や、商業集積地への自家用車以外の移動手段の維持・確保など、多様なニーズに対応した商業環境の確保が必要です。

○伊勢崎駅周辺の中心市街地の活性化

伊勢崎駅周辺は、古くから発達してきた本市の中心市街地であり、市民の日常生活を支える各種の公共施設が集積するほか、織物のまちとして発展した歴史・文化的な資源なども残されています。しかしながら、人口減少や郊外への人口流出による市街地の空洞化により商業の衰退などの問題を抱えています。

本市では、官民連携による中心市街地の活性化に向けて、様々な活性化イベントが市や民間団体により定期的に開催されているほか、伊勢崎駅前広場及び伊勢崎市保健センターに加え、中心市街地におけるにぎわい創出の第3の核となる、中心市街地にぎわい創出拠点整備を計画しています。

このことから、公共交通ネットワークや都市機能・インフラ、空き家・空き地等の既存ストックを有効活用しつつ都市の魅力を高める視点から、引き続き総合開発事業の推進による伊勢崎駅周辺の中心市街地の活性化が必要です。

○企業誘致の受け皿となる新たな産業用地の確保

本市には18の工業団地等が整備され、幹線道路沿いを中心に市内各地に工場等が立地しているものの、既存の工業団地等には、分譲できる用地が不足している状態です。

本市には北関東自動車道の伊勢崎インターチェンジが設置されているほか、国道17号上武道路などにより、広域的な自動車交通の利便性が高く、人口20万人都市として労働力確保に対する企業の高いニーズも期待できることから、企業誘致の受け皿となる新たな産業用地の確保が必要です。

新たな産業用地の確保にあたっては、県の産業用地の確保に関わる方針との整合を図りつつ、周辺土地利用との調整、インフラの整備状況や災害に対する安全性などから適地性を見極めながら、需要に対応した規模・配置としていくことが重要です。

○多面的な機能を有する農地の保全と活用

本市では、平均63ha/年（平成28(2016)年～令和2(2020)年）の農地が他用途に転用されるとともに、農家は高齢化や担い手問題などにより減少を続けています。

一方、赤堀・東地区を中心に、本市の農業を支える生産基盤が広がっており、地元農産物の利用拡大や販路開拓による地産地消の取組が進んでいます。

農地は、農作物を生産する場であるだけでなく、浸水被害を防止するための保水や延焼防止、ヒートアイランドの防止に寄与するほか、都市間交流や地域住民のレクリエーション機能、自然や農業を通じた環境教育や学習、体験機能など、多面的な機能を有していることから、引き続き保全や活用に取り組むことが必要です。

○地域資源を生かした観光交流の促進

市内には、華蔵寺公園やいせさき市民のもり公園、世界遺産である「富岡製糸場と絹産業遺産群」に含まれる田島弥平旧宅、いせさき明治館などの歴史・文化的資源、利根川沿いや広瀬川沿いの自転車道・サイクリングロードなどの様々な地域資源があり、観光交流が行われています。

観光入込客数は、令和2(2020)年に新型コロナウイルス感染症の影響等により大きく落ち込みましたが、それ以降回復基調で推移しています。

今後は、人口減少下における都市の活力の維持・向上を図るため、これらの地域資源を生かした観光交流の促進に取り組むことが必要です。

また、市内に立地する企業との連携により、「知る」「学ぶ」「体験する」観光が高まりを見せている中で、来訪者の知的欲求を満足させ、楽しませることができる資源としての活用を図ることが必要です。

2-3 持続可能な共生都市づくりの課題

(1) 土地利用

○市街地の空洞化の進行と空き家の発生

本市の市街地は、良好な社会資本のストックが形成され、様々な都市機能も集積していますが、人口減少による市街地の空洞化に加え、65歳以上の高齢者人口の減少も予測されます。

このため、建物総戸数に占める空き家の割合（空き家率）は、13.7%となっており、県全体の空き家率より3ポイント低くなっていますが、その分布状況をみると、伊勢崎駅周辺や境町駅周辺などの市街地に多くみられます。

今後も市街地の空洞化や郊外部での居住が進んだ場合、公共投資と都市機能・居住機能の配置にバランスを欠いた都市構造の顕在化が懸念されることから、市街地としての適切な人口密度を維持する必要があります。

○人口減少社会に対応した土地利用

本市の平成26（2014）年以降の10年間における、市街化区域から市街化調整区域や非線引き用途地域外への転居者は、3千人超となっています。また、平成12（2000）年以降のD I D（人口集中地区）の推移をみると、人口と面積はともに増加傾向となっていますが、人口密度は令和2（2020）年で横ばいから低下する傾向となっており、市街地の低密度化が進行していることがうかがえます。

土地利用については、人口減少社会が進行した将来を見据えて、市街地のコンパクト化を図るとともに、経済発展を支える産業用地の確保など、都市の持続可能性の視点に立った土地利用の調和に取り組むことが必要です。

○市街地像に対応した土地利用の誘導

県が策定する「群馬県都市計画区域マスタープラン」では、市街地の拡散・低密化と広域の土地利用規制のアンバランスにより、全体的な地域間競争力が失われていくことを土地利用の課題と捉え、「まちのまとまりの形成と地域経済を支える産業の創出」を方針として定めています。

本市においては、都市としての構成（拠点、軸、ゾーン）や立地条件等を勘案して市街地像を定め、これを誘導するための都市づくりを行っていますが、一部の地区において、誘導しようとする市街地像と整合しない土地利用が進んでいる状況もみられます。

本市が目指す将来都市像の実現にあたっては、良好な住環境や利便性の高い商業環境、生産性の高い工業環境など、まとまりやメリハリのある市街地の形成が重要であることから、土地利用ルールを活用による市街地像に対応した土地利用誘導が必要です。

(2) 都市機能の配置状況

○都市の価値を高めるための魅力づくり

平成 30(2018)年 3 月策定の「伊勢崎市立地適正化計画」において設定した、各誘導施設の徒歩圏（「都市構造の評価に関するハンドブック」（国土交通省 平成 26(2014)年 8 月）の評価指標基準（一般的な徒歩圏）を半径 800mとした人口カバー率（徒歩圏に含まれる人口の割合）については、子育て支援機能、医療機能及び金融機能で 70%を超えており、比較的利用しやすい配置状況にあります。

また、土地利用区分ごとの平均地価の推移をみると、住宅地と商業地は下落する傾向となっており、特に商業地（市街化区域）は大きく下落し、平成 17(2005)年と比較するとほぼ半減している一方で、工業地（市街化区域）については、平成 30(2018)年以降、横ばいから緩やかな上昇傾向に転じています。

人口減少や少子・高齢化の進行を見据え、定住や転入を促すことのできる利便性の高い市街地を形成するためには、生活サービス機能を有する誘導施設の集約化が不可欠であることから、引き続き、その維持と新たな立地を誘導していくことが必要です。

また、地価は居住や企業活動をする上での、その都市の価値を表すものであるとともに、重要な自主財源の 1 つである固定資産税の評価の基準になることから、魅力ある都市づくりを進めていくことも必要です。

(3) 道路

○安心して移動できる幹線道路網の整備・効率的な維持管理

安心して生活・移動できる環境づくりや交通渋滞の解消、持続可能な地域づくりに向けて、バイパス整備や県道の現道拡幅、歩道整備、交差点改良などが進められています。しかし、『令和 6 (2024)年度伊勢崎市の都市づくりに関する市民アンケート調査』では、「幹線道路での渋滞のない移動」や「安全で快適な道路環境」に対し、不満とする回答の割合が満足とする回答の割合を上回っており、今後の道路整備には「歩道や照明、カーブミラーなど、安全性が高まる整備」を望む回答が最も多くなっています。

一方、道路や橋りょうなどの道路施設は、今後、老朽化が進むことから、維持管理費や更新費の増加が見込まれています。

このことから、人口減少・少子高齢化などの社会環境の変化や安心・安全に対する関心の高まりなどを踏まえ、幹線道路の整備や交通安全施設の充実、効率的な維持管理に引き続き取り組むことが必要です。

○生活道路の安全確保と消防・救急活動に支障がある道路の改善

既存の市街地や集落にある生活道路には、幅員 4 m未満の狭あい道路などが多く残っており、『令和 6 (2024)年度伊勢崎市の都市づくりに関する市民アンケート調査』では、今後の道路整備には「住まい周辺の生活道路を整備」を望む回答が多くなっています。

このことから、身近な生活道路については、高齢者や子どもなど交通弱者の安全確保とともに、消防・救急活動に支障がある道路の改善など、引き続き整備を進めることが必要です。

(4) 公共交通

○公共交通の維持・確保及び利用促進

本市の公共交通は、JR両毛線及び東武鉄道伊勢崎線、路線バス3系統が運行されているほか、市民の日常生活の移動を支える手段として、鉄道や路線バスが利用しにくい地域を補完するコミュニティバスが運行されています。あわせて、東京方面への高速バスが運行されており、利便性も向上しています。

このため、公共交通施設の徒歩圏内の人口カバー率は、市全域で約89%となっており、特に伊勢崎都市計画区域では約92%と高くなっています。

しかしながら、『令和6(2024)年度伊勢崎市の都市づくりに関する市民アンケート調査』では、食料品や日用雑貨などの買い物、外出着や贈答品などの買い物、休日の遊びや外出、病院や医院など医者にかかる際の交通手段として自家用車を利用する回答が突出して多くなっています。さらに、鉄道やバスの利用しやすさに対し、不満とする回答の割合が高いこともあり、鉄道、バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響等による令和2(2020)年の落ち込みから回復基調にあるものの、その利便性を高めるには十分な利用状況とはなっていません。

これらの公共交通は、自動車を利用できない学生や高齢者などにとって不可欠であることや、本市を訪れる方の市内での移動利便性の確保、自家用車の排出ガスによる環境負荷の軽減などの視点から、利便性・効率性・持続性の高い公共交通の維持・確保や、自家用車利用からの転換による利用促進に引き続き取り組むことが必要です。

(5) 公園・緑地

○市民ニーズを勘案した公園整備や維持・管理

都市公園法に基づく都市公園は、198箇所(202.35ha)(令和6(2024)年3月現在)供用されており、伊勢崎都市計画区域の市街化区域を中心に整備されています。

『令和6(2024)年度伊勢崎市の都市づくりに関する市民アンケート調査』では、公園の利用しやすさに対する満足度は高く、今後の公園のあり方としては「今ある公園を適切に維持・管理する」への回答が最も多くなっています。一方で、「公園の防災機能を拡充する」や「身近な公園や広場をリニューアルする」への回答も多く、施設の老朽化や陳腐化などへの対応、機能の拡充などの市民ニーズがうかがえます。

公園は、良好な住環境を支える施設であるとともに、子どもの安全な遊び場、高齢者の憩い・休息の場として、少子高齢化社会に不可欠となっているため、市民ニーズを勘案しながら、適切な配置や機能拡充、維持管理などを進めることが必要です。

(6) 河川・池沼

○浸水の予防・被害の低減

近年の都市化の進展や宅地化の進行、気候変動に起因するといわれる多くの台風上陸、局地的な集中豪雨により、道路冠水などの都市型の浸水被害が発生しているほか、河川の増水による越水なども心配されます。

市内を流下する河川は、一級河川が17本、準用河川が4本であり、利根川、広瀬川などについては「利根川水系利根川・江戸川河川整備計画」（令和2(2020)年3月変更)、「利根川中流域河川整備計画（変更）」（平成27(2015)年6月23日認可）に基づいて、それぞれ国・県によって整備が進められています。

また、市内にある一部のため池は、設置施設が老朽化し、堤体の決壊により下流地域に被害が発生するおそれがあります。

このことから、国が進める流域治水の考え方を踏まえて、河川や雨水排水路の関係機関との連携による計画的な管理・整備や、ため池の損壊防止などの治水対策を引き続き進めることが必要です。

(7) 下水道

○下水道の効果的な整備や維持更新

本市においては、公共下水道、農業集落排水施設、合併処理浄化槽を中心とした汚水処理事業を推進し、令和4(2022)年度末における汚水処理人口普及率は約69.5%となっており、公共下水道については、整備率が69.6%、人口普及率が36.2%となっています。

さらに、下水処理場、農業集落排水施設、し尿処理施設などの汚水処理施設が設置されていますが、今後、法定耐用年数に近づいた管路施設について重大な事故の発生を 방지、長寿命化を図っていくため、維持管理や改築に係る財政的負担の増大が懸念されます。

下水道は、河川などの水質の浄化・改善に寄与する重要な施設ですが、計画区域が広範囲であり整備完了まで相当の費用と期間を要することから、計画的な土地利用の誘導と連動した整備に取り組むとともに、地域に適した効率的な手法による汚水処理の推進が必要です。

また、汚水処理施設の補修や更新のほか、管渠も含めた耐震化など、適切な機能継続と維持管理が必要です。

公共下水道（雨水）については、市街地における浸水被害の防止・軽減により、快適で安全な生活環境の実現を図るため、雨水幹線の整備や維持管理が必要です。

(8) 上水道

○水の安定供給

本市の令和5(2023)年度末の水道普及率は、99.8%（伊勢崎市統計書）となっており、全国平均の98.2%及び県平均の99.6%（ともに国土交通省HP：令和5(2023)年度現在給水人口と水道普及率）を超えています。また、人口減少や節水機器の普及などにより、使用水量は減少傾向にあります。

このことから、上水道は必要不可欠な施設として、安全な水道水を安定供給し続けるため、水需要に対応した計画的な老朽管の布設替や施設の更新を進めるとともに、災害時の断水の影響を軽減するために管路や水道施設の耐震化のほか、長寿命化の視点から適切な維持管理が必要です。

(9) 都市景観

○良好な景観の維持・形成

本市は、田園景観や利根川、広瀬川などの水辺の景観、織物のまちとして発展した文化を伝える田島弥平旧宅周辺の蚕種製造民家群やいせさき明治館などの歴史的景観、整備が進む伊勢崎駅周辺や広域幹線道路沿道などの都市景観など、特徴的な景観資源に恵まれており、これらの景観の維持及び良好な景観形成を図るため、景観法に基づく「伊勢崎市景観計画」（平成24(2012)年改訂）を策定し、景観まちづくりの取組を進めています。

暮らしの場、訪れる場としての魅力を高め、定住人口や関係人口の増加につなげるとともに、歴史・文化に触れて地域への一層の愛着を深める視点も踏まえ、景観計画と連携して、引き続き屋外広告物の表示等の制限などによる、良好な景観の維持・形成に向けた取組を推進することが必要です。

2-4 災害に強い都市づくりの課題

○外水氾濫による水害への対応

近年では、地球温暖化の進行に伴い、自然災害が激甚化・頻発化しています。本市においては、昭和22(1947)年9月のカスリーン台風により、広瀬川、粕川、早川の堤防が決壊し、旧伊勢崎市において死者39名のほか、流出家屋259戸、床上浸水5,230戸などの甚大な被害が生じました。

こうした水害による被害を予防・軽減する視点から、河川が越水又は破堤によって水害が発生した場合の浸水想定区域が公表されており、市街地においても1階部分が水没する3～5m浸水深の区域のほか、家屋の倒壊等を引き起こすおそれのある区域も想定されています。

令和2(2020)年に改正された都市再生特別措置法において、頻発・激甚化する自然災害に対応した防災まちづくりの推進のため、新たに防災指針の考え方が追加されました。本市においては、特に水害に対するリスクが想定されるため、「伊勢崎市地域防災計画」(令和7(2025)年3月改訂)や「伊勢崎市国土強靱化地域計画」(令和4(2022)年3月策定)と連携した防災指針の検討が必要です。

○大規模地震・液状化への対応

平成23(2011)年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震は、東北地方を中心に甚大な被害をもたらし、本市でも重軽傷者などの人的被害、家屋の損壊などの物的被害が生じています。また、県では地震被害想定調査の結果を平成24(2012)年6月に公表しており、最も被害が大きくなると予想される関東平野北西縁断層帯主部を震源とする地震では、死者約250名、揺れによる建築物の全壊約4,500棟の被害が生じると想定しています。

本市においては、こうした被害想定も踏まえ、令和4(2022)年3月に大規模自然災害等から市民の生命・財産を守り、被害を最小限にとどめるとともに、迅速に復旧・復興できる、強さとしなやかさを備えた都市づくりを目指して、「伊勢崎市国土強靱化地域計画」を策定しています。

今後は、公共施設、住宅などの建築物、宅地の耐震化や住宅密集地の解消など総合的な防災対策を推進し、地震災害に強い都市基盤整備を進めることが必要です。

○空き家の解消、適正管理の促進

空き家は増加傾向にあり、適切な管理が行われていないことによる安全性の低下、公衆衛生の悪化、景観の阻害など多岐にわたる問題が生じ、地域住民の生活環境に深刻な影響を及ぼすことが懸念されています。

本市においては、令和4(2022)年3月に「第2次伊勢崎市空家等対策計画」を策定し、空家等対策の推進及び空家等の活用の促進を進めていますが、居住や都市機能の集約化による既存ストックの有効活用が可能な都市構造への転換を基本に、同計画と連携しつつ、空き家の解消、適正管理を促進することが必要です。

2-5 都市計画制度の適用・指定状況に関わる課題

本市は、3つの都市計画区域で構成されており、都市計画区域によって都市計画決定されている制度適用状況などが異なっています。特に、市街化を促す区域と抑制する区域に区分する区域区分の有無については、伊勢崎都市計画区域は、区域区分が導入された「線引き都市計画区域」、赤堀都市計画区域及び東都市計画区域は区域区分の定めがない「非線引き都市計画区域」となっている点が、大きく異なっています。

そのため、比較的土地利用規制が緩やかな赤堀都市計画区域及び東都市計画区域では、郊外での低密度な市街地の拡散、住宅や工場、農業施設等の混在が進んでいることから、無秩序な開発の抑制と良好な居住環境・生産環境の形成、居住や日常生活サービスのまとまりの維持・機能増進を図るため、令和6(2024)年4月に用途地域の指定や特定用途制限地域の変更を行いました。

こうした異なる都市計画制度の適用状況にある3つの都市計画区域を有する本市においては、都市計画マスタープランに定める将来都市像及び基本目標を実現する観点から、次のような課題が挙げられます。

○一体的な都市づくりとの不整合

市内に制度の異なる複数の都市計画区域が存在することは、市全体の一体的かつ効率的・効果的な都市づくりを進める観点において、整合性を欠くことから、市全域の一体的な都市計画区域などを検討していくことが必要です。

また、道路、公園などの都市施設については、全市的な視点での効率的・効果的なネットワーク、機能配置を検討していくことが求められています。

○効率的・効果的な都市づくりとの不整合

非線引き都市計画区域である赤堀都市計画区域及び東都市計画区域においては、用途地域及び特定用途制限地域の指定・変更が都市計画決定されたことで、用途混在による居住環境の悪化の防止に向けて一歩前進しました。しかし、線引き都市計画である伊勢崎都市計画区域が市街化調整区域での市街化を抑制しているのに対し、宅地化を強く制限するものではないことから、引き続き、宅地化が進行することが懸念されます。

県が策定する「群馬県都市計画区域マスタープラン」では、赤堀都市計画区域及び東都市計画区域とも区域区分を定める必要があるとしていることから、効率的・効果的な都市づくりを目指すため、今後の人口集積や宅地化・機能立地の動向を把握し、引き続き、市全域の一体的な都市計画区域などを検討していくことが必要です。

○立地適正化計画と連携した機能誘導

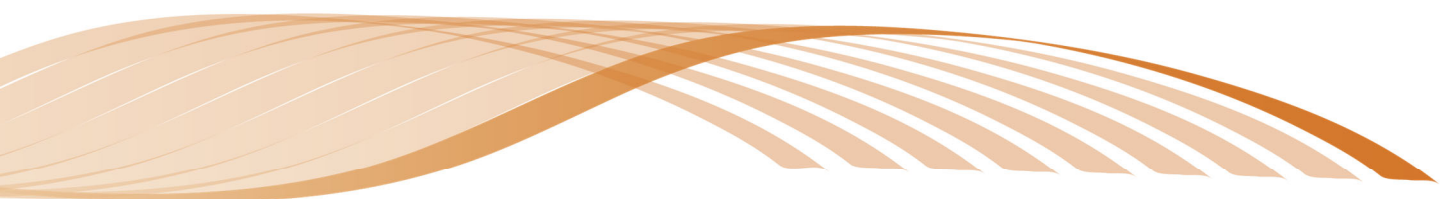
立地適正化計画は、都市計画マスタープランの高度化版ともいわれており、本市が目指している持続可能な集約型都市づくりを都市機能誘導区域や居住誘導区域の設定と、当該区域への機能誘導によって実現する計画です。

このことから、各計画に基づく取組を推進するとともに、土地利用の動向等に対応した都市計画の適用方針を共有しながら、引き続き相互に連携していくことが必要です。





第3章 都市づくりの目標





1. 将来都市像

1-1 将来都市像

「第3次伊勢崎市総合計画（計画期間：令和7（2025）年度～16（2034）年度）」では、長期ビジョン（基本構想）において、本市が社会において果たすべきミッション（使命、存在意義）を「活力ある拠点の形成」、「理想の共生社会の実現」と定めて、このミッションを実現するための伊勢崎市将来ビジョン（以下「将来ビジョン」という。）として「えがお咲く未来へ 持続可能な共生都市 いせさき」と定めています。

都市計画マスタープランの将来都市像については、市の最上位計画である総合計画との整合性を踏まえて、「第3次伊勢崎市総合計画」で掲げる将来ビジョンを共有することとします。

えがお咲く未来へ 持続可能な共生都市 いせさき

1-2 都市づくりの基本的な考え方

これまで人口が増加してきた本市においても、今後は、人口減少や少子高齢化が進むことが見込まれます。これに伴い税収の減少や社会保障給付費支出の増大、各種公共サービスの効率の低下、民間の医療施設や商業施設の撤退、公共交通などの事業環境の悪化、高齢者の外出時の不便の増大など、様々な問題の発生が懸念されます。さらに、市民が安心して暮らしていくためには、激甚化・頻発化する自然災害への対応も求められています。

また、「第3次伊勢崎市総合計画」では、将来ビジョンのまちづくり政策のゴールとして「住環境と自然環境が調和した、心地良い空間で暮らせるまち」、安心安全政策のゴールとして「1人ひとりが日頃から安全を意識し、安心して暮らせるまち」が位置付けられています。

このことから、都市を取り巻く環境の変化に対応し、安全で安心な居住環境を次の世代に引き継ぐため、都市基盤の計画的な整備と既存ストックの有効活用をバランスよく進めつつ、自然環境との調和や防災・減災の視点から秩序ある土地利用と都市機能の集積を進めることで、『安心で快適な暮らし』が可能となる都市づくりを目指します。

本市は、製造品出荷額等が県内第2位の工業都市であり、充実する広域交通ネットワークのもとに集積する商工業と、まとまりのある優良な農地を中心に営まれている農業は『地域の活力』を支える重要な地域資源となっています。

また、「第3次伊勢崎市総合計画」では、産業・観光・文化政策のゴールとして、「経済の好循環が生まれ、活気にあふれ人が集えるまち」が位置付けられています。

このことから、将来にわたって持続的な発展を次の世代に引き継ぐ、バランスのとれた新たな産業用地の確保と農地の保全に取り組むとともに、地域資源を生かした交流を促進することで、本市が有する『地域の産業活力』を維持・向上する都市づくりを目指します。

本市は、水辺や緑、農地などの豊かな自然資源や、本市の発展の礎を築いてきた貴重な歴史・文化資源を有しています。これらは伊勢崎らしい景観を形成する地域資源であるほか、市民の郷土愛の醸成、市内外から来訪する人々との交流資源としても活用される貴重な財産となっています。

また、「第3次伊勢崎市総合計画」では、環境政策のゴールとして、「あらゆる活動で環境に配慮し、1人ひとりが脱炭素社会や循環型社会の実現に向けて行動できるまち」が位置付けられています。

このことから、本市を象徴する風景を生み出す地域資源を守り育て、関係人口の増加につながる交流資源の活用を促すことで、『豊かな自然環境、歴史・文化』を維持・保全する都市づくりを目指します。

「コンパクトな都市づくりと、これらと連携した公共交通ネットワークの形成」を目指すため、前述した3つの都市づくりの基本的な考え方の「調和」を図りながら、「まとまりのある都市」を意識した都市づくりに取り組んでいくことが重要です。

以上を踏まえ、都市づくりの基本的な考え方を、以下のとおり設定します。

**「安心で快適な暮らし」「地域の産業活力」「豊かな自然環境、歴史・文化」
が調和した「まとまりのある都市」を次の世代へ**

なお、都市づくりにおいては、都市計画の基本理念である「農林漁業との健全な調和を図りつつ土地の合理的な利用を図る」ことを基本とします。

参考) 都市計画の基本理念（都市計画法第2条）

都市計画は、農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと並びにこのためには適正な制限のもとに土地の合理的な利用が図られるべきことを基本理念として定めるものとする。

2. 都市づくりの基本目標

本市が目指す将来の姿『えがお咲く未来へ 持続可能な共生都市 いせさき』を実現するため、都市づくりの基本的な考え方『「安心して快適な暮らし」「地域の産業活力」「豊かな自然環境、歴史・文化」が調和した「まとまりのある都市」を次の世代へ』を踏まえ、4つの基本目標及び21の基本方針を設定します。



分野別方針

1. 土地利用の方針		2. 都市施設の整備・管理方針					3. 住環境の形成方針	4. 自然環境の保全方針	5. 都市景観の形成方針	6. 都市防災の基本方針
1. 土地利用の配置方針	2. 土地利用の誘導方針	1. 道路	2. 公共交通	3. 公園・緑地	4. 河川・池沼等	5. その他の都市施設				
●	●									
●	●						●			
		●								
				●						
								●		
		●		●		●				
			●							
					●		●		●	
			●							
		●					●			
●	●									
●	●									
		●								
●	●									
				●				●		
					●			●		
				●	●					
								●		
								●		

基本目標1 時代の変化に対応して持続的に発展する便利で快適なまち

これまで人口増加を続けてきた本市においても、今後の人口減少を見据えた取組が求められる中で、今ある「便利な暮らし」や「地域の活力」を維持・向上させつつ次の世代へ継承していくことが必要です。

そのため、時代の変化を見据えて、「秩序ある土地利用」、「都市基盤の効率的な整備・維持管理」と「機能の集積による効率的・効果的な都市づくり」に長期的な視点で取り組みます。あわせて、環境対策への貢献、都市づくり分野における最新技術の活用なども視野に入れることにより、将来にわたり持続的に発展する便利で快適な都市を目指します。

なお、第6章に示す立地適正化計画においては、基本目標1を踏まえ、「都市機能誘導の目標」、「居住誘導の目標」と「公共交通の目標」を定めます。

基本方針

- ①メリハリのある適切な土地利用の誘導
- ②多様な暮らし方に対応した良好な住環境の形成
- ③快適な道路空間の維持・創出
- ④身近な公園・緑地の機能充実
- ⑤風景と調和した都市景観の形成
- ⑥効率的な公共投資の推進
- ⑦最新技術を生かした持続可能な都市づくり

基本目標2 安全で安心して暮らせる強くてしなやかなまち

将来にわたって持続的な発展を続ける都市の実現に向けては、安全で安心して暮らし、充実した時間を過ごすことができる住環境や自家用車に頼らずに移動できる交通環境を提供し、全ての市民が本市に住み続けたいと実感してもらえるまちづくりを進めることで、さらなる定住人口の確保を図ることが必要です。

そのため、大規模な自然災害への備えや日々の暮らしの安全・安心の充実、地域の魅力や活力を感じられる都市づくりの推進などにより、多様な世代が住み慣れた地域で安全で安心して暮らせる強くてしなやかな都市を目指します。

なお、第6章に示す立地適正化計画においては、基本目標2を踏まえ、「都市機能誘導の目標」、「居住誘導の目標」と「公共交通の目標」を定めます。

基本方針

- ①災害に強く、安全で安心な都市の形成
- ②自家用車に頼らずに移動できる交通環境の形成
- ③地域の拠点における生活サービス機能の拡充
- ④生活道路の安全確保

基本目標3 地域経済をけん引する多様な産業が集積するまち

本市は県内有数の工業地と、まとまりのある農地群がバランスよく集積し、これらの産業基盤は、周辺都市を含めた広域的な雇用の場として、地域経済の発展や定住促進などに寄与しており、今後もその役割が期待されます。

さらに、本市の中心市街地を形成する伊勢崎駅周辺のエリアは、県央地域の商業、業務の中心地として古くから栄えており、近年は市街地整備により新たなまちづくりが進んでいます。

また、その周辺の市街地では都市基盤の整備が進み、魅力ある住宅地や市内外から人が集まる商業地が形成されています。

そのため、商工業の立地環境や営農環境の維持・向上、人や物の動きを支える交通環境の充実などにより、地域経済をけん引する多様な産業が集積する都市を目指します。

基本方針

- ①持続的な発展を支えるさらなる産業機能の誘導
- ②各機能のバランスがとれた都市交流拠点の形成
- ③地域経済を支える幹線道路ネットワークの形成
- ④営農環境の維持・保全による農業の振興

基本目標4 豊かな自然環境、歴史・文化と共生するまち

利根川、広瀬川などの水辺や、田園風景を形づくる緑・農地、世界遺産「富岡製糸場と絹産業遺産群」を構成する資産のひとつである田島弥平旧宅や伊勢崎地区の市街地に点在する歴史的建造物をはじめとした歴史・文化資源は、本市固有の景観や風土を形成しており、本市の地域資源として次の世代に引き継いでいくことが求められています。

また、これらの地域資源を生かした観光交流の促進に取り組むことで、関係人口や交流人口を確保することが重要です。

そのため、豊かな自然の保全・再生、歴史・文化資産の保全・活用など、本市固有の自然環境、歴史・文化と共生する都市を目指します。

基本方針

- ①特色ある公園・緑地の機能充実
- ②緑豊かな環境の保全・活用
- ③水辺の保全・再生
- ④水と緑のネットワークの形成
- ⑤歴史・文化資産の保全・活用
- ⑥地域資源を生かした景観拠点の形成

3. 将来推計人口

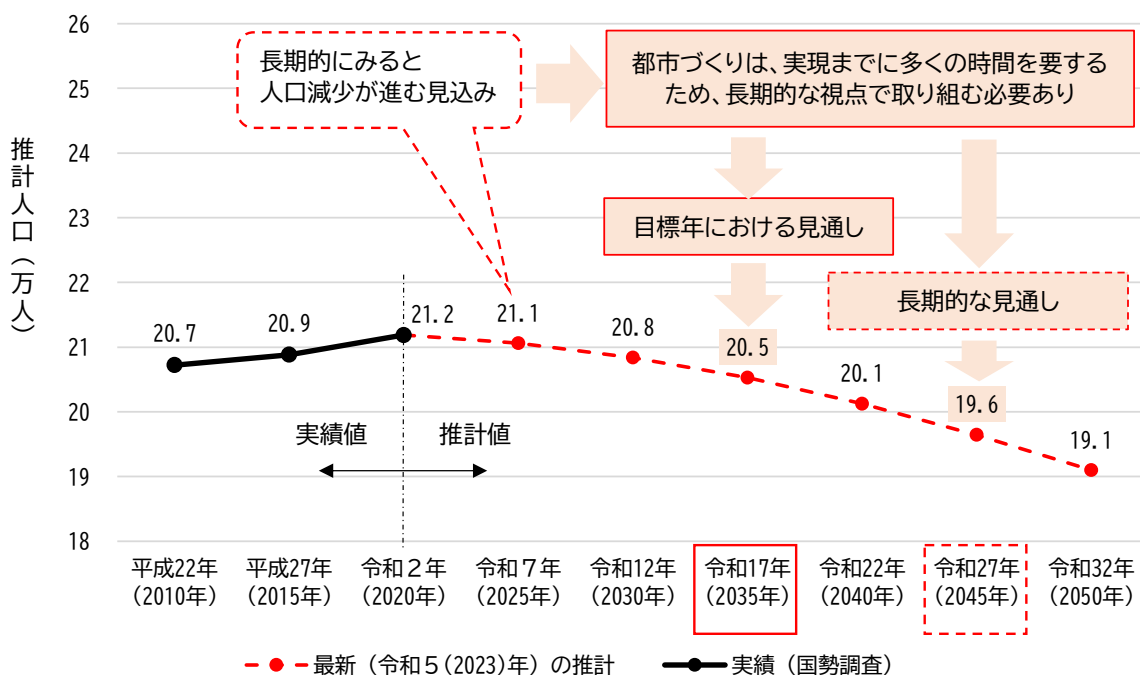
本市の国立社会保障・人口問題研究所による推計人口をみると、人口は徐々に減少していくことが見込まれ、令和 27(2045)年では 20 万人を下回ることが想定されています。

本計画は、こうした推計結果とともに、全国的に少子高齢化が進行していることや、都市づくりの実現までに多くの時間を要することを踏まえ、中・長期的な視点で取り組む必要があります。

そのため、本計画における将来人口の見通しについては、上位計画である「群馬県都市計画区域マスタープラン」で用いる人口推計結果との整合性を踏まえて、国立社会保障・人口問題研究所による推計人口に準じて、目標年である令和 17(2035)年では 20 万 5 千人、20 年後の令和 27(2045)年では 19 万 6 千人を想定して、今後の都市づくりを進めていきます。

目標年(令和 17(2035)年):20 万5,000 人
【概ね 20 年後(令和 27(2045)年):19 万6,000 人】

図 将来推計人口の設定



資料:日本の地域別将来推計人口(中位推計(出生中位・死亡中位))
 (令和5(2023)年推計 国立社会保障・人口問題研究所)、
 国勢調査

4. 将来都市構造

将来都市像の実現に向けて、拠点や都市軸の配置、ゾーンごとの土地利用の基本的な考え方など、本市が目指す将来都市構造を以下に定めます。

4-1 将来都市構造の基本的な考え方

本市の将来都市構造は、「拠点」、「都市軸」、「ゾーン」の3つの要素で構築します。

(1) 拠点

都市及び地域の中心としての様々な都市機能が集まるエリアや、地域の暮らしの核となるエリアを「拠点」に設定します。

名称	位置付け
都市交流拠点	本市の中心にふさわしい多様かつ高次の都市機能や居住機能、交通結節機能を備え、持続的な発展をリードする中心的なエリア
広域商業拠点	多様かつ大規模な商業施設・レジャー施設が集まり、市内外からの集客・交流の核となるエリア
地域交流拠点	地域における行政サービスの提供や市民の交流を支える地域の中核的な機能、日常生活に関わる医療サービスや商業サービスを担う機能が集まり、古くから地域の中心地となっているエリア
生活交流拠点	市民交流の場となる機能、日常生活に関わる医療サービスや商業サービスを担う機能が集まるエリア
産業拠点	高速道路や幹線道路が利用しやすい交通利便性を生かし、工業施設や流通業務施設などが集まるエリア
水と緑の拠点	豊かな自然や水辺を生かしつつ、市民の憩い・レクリエーションの中心的な場となるエリア
歴史・文化の拠点	本市の中でも特色ある歴史・文化資産を有するエリア
公共交通結節拠点	基幹的な公共交通相互の乗り換え利便性を高め、新たな公共交通結節点を有するエリア



(2) 都市軸

市内外の広域的な移動や市内の拠点間移動を支える主要な幹線道路や基幹的な公共交通、連続した水と緑の空間を形成する河川などを「都市軸」に設定します。

名称	位置付け
広域交流軸	高速道路や鉄道、高速バスなどを經由して本市と県内主要都市間、さらに全国各地を連絡し、広域的な人や物の移動を支える幹線道路及び基幹的な公共交通
都市内交流軸	本市と周辺都市間、市内各拠点を連絡し、市民の日常生活の利便性や交流を支える幹線道路
水と緑の軸	サイクリングロードや遊歩道などのレクリエーション機能などを併せもった、貴重な水辺と緑が連続した空間となっている主要な河川

(3) ゾーン

現状の市街地形成や自然環境の保全状況、今後の動向などを踏まえつつ、「拠点」や「都市軸」の配置及びその特性を考慮して、まとまりがある区域ごとに土地利用の方向性を定める「ゾーン」を設定します。

名称	位置付け
市街地形成ゾーン	商業系や産業系、居住系などの都市的な土地利用を推進していく地域
居住調和ゾーン	既存の都市機能や産業の集積、その周辺に立地する集落群が一体となって、まとまりのある居住環境を形成する地域
自然・田園ゾーン	自然環境や営農環境の保全・活用を基本とする地域
産業形成ゾーン	交通利便性に優れた立地条件を生かして産業系の土地利用を進める地域

4-2 将来都市構造の設定

将来都市構造の基本的な考え方に基づき、将来都市構造を構成する要素ごとの目指す姿を以下のとおり設定します。

(1) 拠点

① 都市交流拠点

長い歴史に育まれた伝統・文化を継承しながら、ウォークアブル(歩きたくなるまちづくり)の推進により、本市の経済活動や市民の暮らしを支える行政、商業・業務などの市を代表する高次の都市機能と、歩いて暮らせるまちなか居住を支える居住機能が集積する本市の中心的な拠点の形成を目指します。

○伊勢崎市役所本庁・伊勢崎駅・新伊勢崎駅周辺

② 広域商業拠点

市内外から人が集まり、多世代のニーズに応じて様々なレクリエーション機能を備えた大規模商業施設を中核に、賑わいのある広域的、複合的な商業空間の形成を目指します。

○西部モール・伊勢崎奥特レース場周辺

○スマーク伊勢崎周辺

③ 地域交流拠点

地域における行政サービスの提供や市民の交流を支える中核的な機能、商業、医療、福祉などの日常生活サービス機能の集積を生かしながら、日常的な暮らしに必要な諸機能が充実した地域交流拠点の形成を目指します。

○境支所・境町駅周辺

○赤堀支所周辺

○あずま支所周辺

④ 生活交流拠点

地域のコミュニティ活動を支える機能、商業、医療、福祉などの日常生活サービス機能の集積を生かしながら、日常的な暮らしを支える身近な機能が整った生活交流拠点の形成を目指します。

○伊勢崎市民病院周辺

○伊勢崎市民プラザ周辺

⑤ 産業拠点

高速道路や幹線道路などが充実する高い交通利便性を生かし、職住近接による定住促進や周辺環境との調和に配慮しながら、地域経済をけん引する工業、流通機能、産業観光機能、研究開発機能を備える工業地の形成を目指します。

- | | |
|------------------|------------------|
| ○伊勢崎三和工業団地周辺 | ○伊勢崎宮郷工業団地周辺 |
| ○伊勢崎東流通団地周辺 | ○伊勢崎佐波第一工業団地周辺 |
| ○伊勢崎名和工業団地周辺 | ○境北部工業団地周辺 |
| ○境上武工業団地周辺 | ○多田山産業団地周辺 |
| ○香林・赤堀鹿島工業団地周辺 | ○野町地区周辺 |
| ○赤堀・東・笠懸工業流通団地周辺 | ○境三ツ木地区周辺 |
| ○波志江スマートIC周辺 | ○八斗島・伊勢崎南部工業団地周辺 |

⑥ 水と緑の拠点

市民が自然とのふれあいやスポーツ、様々な余暇活動などを楽しむことができる空間を確保し、広域から人が集い、賑わいの核となるレクリエーション拠点の形成を目指します。

- | | |
|-----------------|----------|
| ○いせさき市民のもり公園周辺 | ○華蔵寺公園周辺 |
| ○波志江沼環境ふれあい公園周辺 | ○西部公園周辺 |

⑦ 歴史・文化の拠点

利根川の豊かな自然と蚕種製造民家群の歴史的なたたずまいが織りなす歴史・文化資産を生かしつつ、地域住民の暮らしとの調和に配慮しながら、多くの人が集い、交流することができる拠点の形成を目指します。

- | |
|--------|
| ○境島村周辺 |
|--------|

⑧ 公共交通結節拠点

JR両毛線、東武鉄道伊勢崎線と高速バスや路線バスなどが結節する伊勢崎駅周辺においては、市の玄関口にふさわしい公共交通結節拠点の形成を目指します。

- | |
|---------|
| ○伊勢崎駅周辺 |
|---------|

(2) 都市軸

① 広域交流軸

本市と県内主要都市間及び全国各地を結び、広域的な交流促進及び産業振興につながる交通軸の形成を目指します。

【道路】

- 北関東自動車道
- 国道 17 号上武道路
- 国道 50 号前橋笠懸道路
- 国道 354 号東毛広域幹線道路
- 国道 462 号(国道 354 号東毛広域幹線道路以南、(都)北部環状線以北)
- 主要地方道伊勢崎大間々線(国道 17 号上武道路以北)
- 主要地方道桐生伊勢崎線
- (都)西部幹線
- (都)北部環状線
- 市道(赤)111 号線
- 市道(赤)112 号線
- 市道(伊)123 号線

【公共交通】

- JR両毛線
- 東武鉄道伊勢崎線
- 路線バス(伊勢崎駅～本庄駅北口線)

※(都):都市計画道路

② 都市内交流軸

本市と周辺都市間、市内各拠点を連絡し、日常生活の利便性や市民の交流を促進するとともに、災害時における本市及び近隣都市との移動性を確保するなど、本市の交通利便性を支える交通軸の形成を目指します。

- 主要地方道前橋館林線
- 主要地方道伊勢崎深谷線
- 主要地方道伊勢崎大胡線
- 主要地方道高崎伊勢崎線
- 主要地方道足利伊勢崎線
- 県道平塚境停車場線
- 県道三夜沢国定停車場線
- (都)米岡上武士線
- (都)坂東大橋石山線
- (都)南北中央幹線
- (都)国定上田線
- (都)下諏訪町堀口町線
- (都)名和幹線
- 外環状道路((都)西部幹線～(都)坂東大橋石山線間)
- 外環状道路((都)坂東大橋石山線～国道 17 号上武道路間)
- 外環状道路(国道 17 号上武道路～国道 50 号前橋笠懸道路間)

※(都):都市計画道路

③ 水と緑の軸

貴重な水辺と緑が連続した空間が形成され、遊歩道やサイクリングロードにより回遊できる主要な河川軸において、市民が自然を身近に感じることが出来る環境の形成を目指します。

- 利根川
- 広瀬川
- 粕川
- 早川



(3) ゾーン

① 市街地形成ゾーン

市民生活や都市活動を支える中心的な役割を担うとともに、主な居住の場となるゾーンで、これまでに整備された都市基盤を生かしながら、将来にわたってまとまりのある市街地の形成を目指します。

② 居住調和ゾーン

地域交流拠点とその周辺に位置する集落により、都市機能と居住が近接する集落地を形成するゾーンで、地域交流拠点を中心とした各地域の活力を将来にわたって維持・向上するため、都市機能及び居住、産業の適切な誘導を目指します。

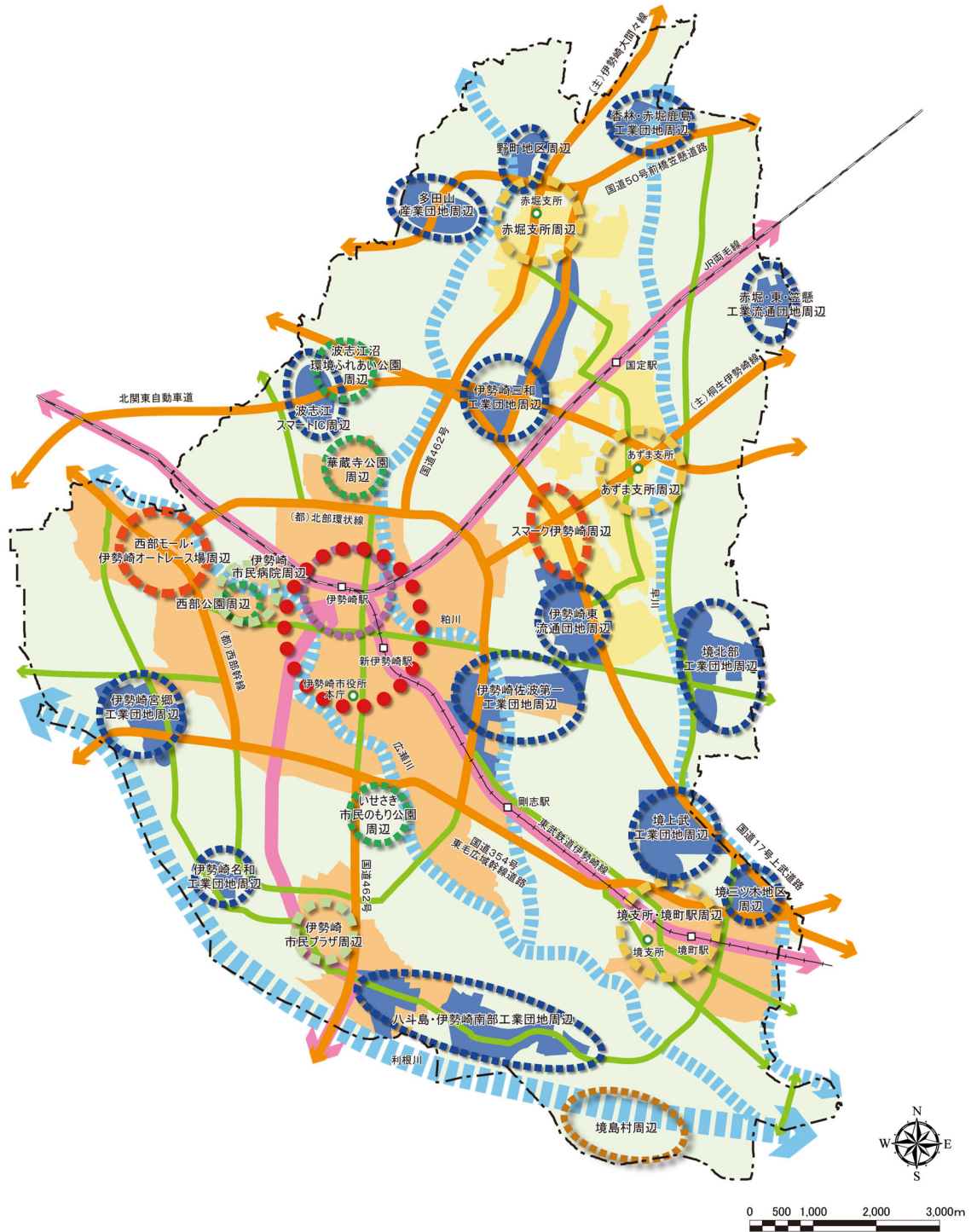
③ 産業形成ゾーン

優れた交通利便性を生かして産業系の土地利用を誘導するゾーンで、本市の経済活動の活性化や新たに企業を誘致できる環境づくり、職住近接による定住促進など工業都市のけん引力を将来にわたって維持・向上するため、災害リスクをはじめ、周辺環境との調和に配慮しながら、活発な企業活動を支える都市基盤が整った産業用地の形成を目指します。

④ 自然・田園ゾーン

まとまりのある農地や河川、山林などの自然地が広がるゾーンで、本市固有の景観や風土を育む豊かな自然環境を次の世代に引き継いでいくため、無秩序な市街化を抑制するとともに豊かな自然環境と田園環境の保全を目指します。

図 将来都市構造図



凡例

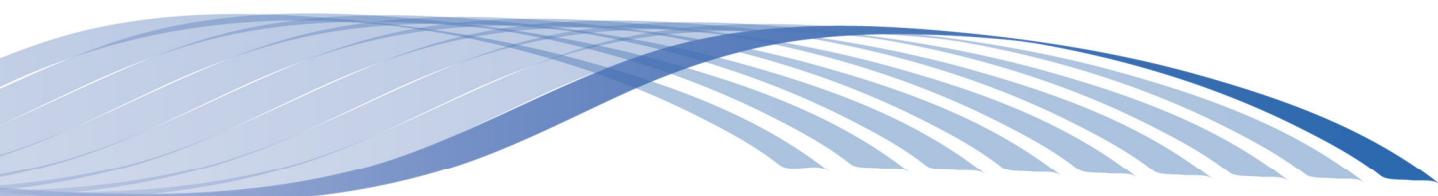
- | | | | | |
|-----------|----------|-----------------------|----------|------------|
| ----- 行政界 | 市街地形成ゾーン | ↔ 広域交流軸
(幹線道路) | ● 都市交流拠点 | ● 産業拠点 |
| □ 鉄道駅 | 居住調和ゾーン | ↔ 広域交流軸
(基幹的な公共交通) | ● 広域商業拠点 | ● 水と緑の拠点 |
| --- JR | 自然・田園ゾーン | ↔ 都市内交流軸 | ● 地域交流拠点 | ● 歴史・文化の拠点 |
| --- 東武鉄道 | 産業形成ゾーン | ↔ 水と緑の軸 | ● 生活交流拠点 | ● 公共交通結節拠点 |
| ○ 市役所・支所 | | | | |





第4章

都市づくりの方針 (全体構想)





1. 土地利用の方針

次の世代に引き継ぐ「安心して快適な暮らし」、「地域の産業活力」、「豊かな自然環境、歴史・文化」を守り育てるため、地域の特性に応じた土地利用の配置とその誘導方針を以下のように定めます。

<基本方針>

■メリハリのある適切な土地利用の誘導（基本目標1）

- 行政サービス、医療・福祉、子育て支援、商業、教育・文化などの様々な施設や住宅地が集積する市街地、豊かな自然環境、優良な農地を次の世代に引き継ぐため、市街化を促進する区域と自然や農地を保全する区域が明確なメリハリのある土地利用の誘導を進めます。

■各機能のバランスがとれた都市交流拠点の形成（基本目標3）

- 行政サービス、医療・福祉、子育て支援、商業、教育・文化などの様々な施設が集まる生活利便性を維持するとともに、都市交流拠点内及びその周辺での居住を促し、良質な生活サービスを身近に利用できる都市交流拠点の形成を進めます。

■多様な暮らし方に対応した良好な住環境の形成（基本目標1）

- 居住促進による市街地の維持や、集落地への居住誘導及び拡散抑制などにより、地区の特性を生かしながら、まとまりのある良好な住環境の確保に取り組みます。

■持続的な発展を支えるさらなる産業機能の誘導（基本目標3）

- 民間の開発需要に対応した受け皿として、交通利便性、防災性が確保され、周辺環境との調和に配慮された産業系土地利用の適切な誘導に取り組みます。

■営農環境の維持・保全による農業の振興（基本目標3）

- 本市の農業生産を支える農地や農業用水路等の整備・保全を図るとともに、防災・減災機能をはじめ、教育・学習・交流体験の場、生物多様性の保全など、農地の有する機能の多面的な活用を進めます。

【都市計画区域別の土地利用の目指す姿】

本市には、平成17(2005)年1月の市町村合併後、線引き（区域区分）が定められた伊勢崎都市計画区域、非線引きの赤堀都市計画区域及び東都市計画区域の3つの都市計画区域があり、群馬県が定める「群馬県都市計画区域マスタープラン」においても各都市計画区域はいずれも区域区分を要する区域に位置付けられていることから、都市計画区域の統合による土地利用制度の一元化が長期的な課題となっています。

そこで、本計画の全体構想（都市づくりの方針）では、各都市計画区域の土地利用の目指す姿を示したうえで、将来都市構造の実現に向けた土地利用の方針を位置付けるものとします。

（1）線引き都市計画の目指す姿（伊勢崎都市計画区域）

市街化区域では、周辺環境や災害リスクにも配慮しながら、居住、商業、工業などの各機能について、地域特性を生かしつつ、それぞれのゾーンや拠点へのまとまりが形成された適正な土地利用の誘導を図るとともに、立地適正化計画の各種施策と連携した都市機能や居住機能の誘導の促進により、便利で快適な市街地環境の形成を目指します。

市街化調整区域では、自然環境の保全や農業施策との連携による営農環境の維持・保全を基本としながら、既存集落等の地域コミュニティ維持につながる土地利用ルールの検討や開発許可制度の適切な運用などにより、上位計画等との整合性を図りつつ、まとまりを持った秩序ある土地利用の誘導を目指します。

また、災害リスクをはじめ、周辺環境や営農環境等との調和など諸条件が整った地域においては、新たな開発需要や国の政策動向などを考慮して、各種の土地利用制度の検討など計画的な土地利用の誘導を目指します。

（2）非線引き都市計画の目指す姿（赤堀都市計画区域、東都市計画区域）

用途地域の指定区域では、住宅地や農地への工場等の混在防止に向けた適正な土地利用誘導を図るとともに、立地適正化計画の各種施策との連携により、線引き都市計画区域との統合を見据えたまちのまとまりの形成を目指します。

用途地域の指定区域外では、特定用途制限地域の指定により無秩序な開発の抑制と営農環境の維持・保全を図るなど、線引き都市計画区域との統合を見据えた適正な土地利用誘導を進めます。

また、災害リスクをはじめ、周辺環境や営農環境等との調和など諸条件が整った地域においては、新たな開発需要や国の政策動向などを考慮して、各種の土地利用制度の活用検討など計画的な土地利用の誘導を目指します。

1-1 土地利用の配置方針

（1）市街地形成ゾーン

○主に伊勢崎都市計画区域の市街化区域と、(都)北部環状線の概ね内側に囲まれた区域内

① 中心商業・業務地

- ・土地区画整理事業等の都市基盤整備により市内外から多くの人が集まる都市交流拠点にふさわしい都市機能の集積と通過交通の流入抑制を進めるとともに、沿道の店舗等と歩道空間との一体的な利用により、市民や来訪者が集い歩きたくなる（ウォークブルの推進）、心地良く魅力的な商業環境の形成を図ります。
- ・駅前広場周辺や駅にアクセスする幹線道路沿いを中心に、周辺に点在する歴史的建築物と調和のとれた建築物を誘導し、市内外から様々な人が訪れる商業・業務地としての魅力を創出し、本市の玄関口にふさわしい都市景観の形成を図ります。

② 広域商業地

- ・広域的な集客を可能とする大規模小売店舗が集積する、利便性の高い商業環境の形成を図ります。
- ・商業地にふさわしい景観の誘導により市内外から様々な人が訪れる商業地の魅力向上を図ります。

③ 近隣商業地

- ・駅に近い立地特性を生かして周辺住民の日常生活を支える商業施設や公共公益施設の集積により、暮らしの利便性を支える市街地の形成を図ります。

④ 専用住宅地

- ・戸建住宅や中高層の集合住宅が立地する、心安らぎゆとりある居住空間の形成を図ります。
- ・市街地の集積状況を踏まえた土地区画整理事業などの効率的な都市基盤の整備や、土地利用ルールの検討、身近な生活道路の確保などにより、良質な居住空間の形成に努めます。

⑤ 産業・住宅共生市街地

- ・地域の土地利用状況を踏まえながら、戸建住宅や集合住宅、店舗、小規模な工場などが共生する市街地の形成を図ります。
- ・幹線道路の沿道は、隣接して広がる専用住宅地との調和に配慮しつつ、交通の利便性を生かした沿道型の商業業務施設の立地を誘導します。
- ・地区の特性にふさわしい土地利用の増進、生活環境の保全などを図る必要がある場合は、各種の土地利用ルールの活用などにより、計画的な土地利用を誘導します。



⑥ 土地利用検討地

- ・ 周辺との一体的な土地利用が効果的・効率的な都市づくりにつながる区域においては、都市計画と営農環境の健全な調和のもと、水害などの災害リスクに配慮し、開発需要の動向や、地区の特性に応じた計画的な土地利用について検討を進めます。

（2）居住調和ゾーン

○赤堀都市計画区域・東都市計画区域の中で、産業形成ゾーンに含まれない用途地域内

① 広域商業地

- ・ 広域的な集客を可能とする大規模小売店舗を核とする、利便性の高い商業環境の形成を図ります。

② 生活サービス機能集積地

- ・ 地域交流拠点周辺においては、地域交流拠点内及びその周辺に暮らす住民が身近に利用できる商業、医療、子育て支援などの生活関連サービス機能の誘導を図ります。

③ 産業・住宅共生地

- ・ 地域交流拠点周辺でまとまりのある集落地を形成しているエリアにおいては、戸建住宅を中心に集合住宅、店舗、小規模な工場などが共生する居住空間の形成を図ります。

④ 専用住宅地

- ・ 戸建住宅を中心に集合住宅、小規模な店舗などが共生するゆとりある居住空間の形成を図ります。
- ・ 土地利用ルールの検討や身近な生活道路の確保などにより、良質な居住空間の形成に努めます。

（3）産業形成ゾーン

○産業拠点周辺及び工業団地周辺等

① 工業地

- ・まとまりのある工業団地を形成しているエリアにおいては、工場見学や製品直売など、操業環境への変化にも対応できる良好な生産環境が整った工業地としての土地利用を図ります。

② 流通業務地

- ・流通業務地及びその周辺においては、周辺環境との調和に配慮しながら、広域的な交通利便性を生かしたまとまりのある流通業務地の形成を図ります。
- ・流通業務施設の維持及び利用増進を基本に、必要に応じ、地区内の土地利用の動向を踏まえた土地利用ルールの見直しを検討します。

③ 土地利用検討地（産業系）

- ・既存工業団地に隣接するエリア周辺や広域交流軸に隣接する土地利用検討地などにおいては、周辺環境や災害リスクに配慮しながら、営農環境との健全な調和のもと、国の施策動向や需要に応じた産業系土地利用について検討を進めます。

（4）自然・田園ゾーン（農地・集落地）

○伊勢崎都市計画区域の中で、市街地形成ゾーンや産業形成ゾーンに含まれない市街化調整区域内

○赤堀都市計画区域・東都市計画区域の中で、居住調和ゾーンに含まれない用途地域外

① 農地・集落地（市街化調整区域）

- ・市街化調整区域に点在する集落地では、上位計画等との整合を図りながら、既存集落における地域課題に対応した土地利用制度の検討や開発許可制度の適切な運用などにより、良好な集落環境の維持・保全と集落地拡散の抑制、営農環境の保全を図ります。
- ・農地については、ほ場整備などによる生産基盤整備や小規模農地の集約など、土地利用の面から、営農環境の保全に取り組みます。
- ・自然・田園ゾーンのうち、広域交流軸や都市間交流軸を担う主要な幹線道路の沿線においては、本市の交通利便性を生かした産業立地と、従業者や道路利用者、周辺住民の利便性向上に資するサービス施設等の立地を見据えて、周辺環境との調和や都市基盤の整備状況、災害リスク等を考慮しながら、地区計画制度などを活用した沿道型土地利用を検討します。



② 農地・集落地（特定用途制限地域）

ア. 居住環境保全地区

- ・用途地域を指定する水準の人口密度はないものの、今後人口増加が予測されている地区においては、良好な居住環境保全のため、一定規模以上の店舗・事務所やホテル・旅館、遊戯・風俗施設、倉庫業倉庫、一定の工場等の立地を制限します。

イ. 田園居住地区

- ・区域内の居住環境、自然環境又は営農環境との共存を図るため、一定規模以上の店舗・事務所等やホテル・旅館、遊戯・風俗施設、倉庫業倉庫、危険性が大きい工場等の立地を制限します。

ウ. 産業共生地区

- ・大規模工場や倉庫業倉庫の集積がある工業用地を基本とし、区域内に既存集落や農地も含むエリアを指定します。操業環境や集落地の居住環境にそぐわない一定規模以上の店舗や遊戯・風俗施設、学校等の立地を制限します。

エ. 前橋笠懸道路沿道地区

- ・前橋笠懸道路沿道地区の区域は、（都）前橋笠懸道路の道路中心線より両側 300mの範囲を指定しており、ホテル・旅館、遊戯・風俗施設等を制限しています。

1-2 土地利用の誘導方針

（1）都市機能及び居住の誘導

- ・市民の健康や安心できる暮らしを支えるため、行政サービス、医療・福祉、子育て支援、商業、教育・文化などの施設を一定のエリアに誘導することで都市機能のまとまりを確保します。
- ・既存の都市基盤整備が確保された市街地においては、空き家や未利用地などの活用により、居住を誘導します。

（2）伊勢崎都市計画区域における市街化区域の編入に向けた検討

- ・周辺市街地との一体的な土地利用が効果的・効率的な都市づくりにつながるなど、一定の条件に該当する市街化調整区域については、「群馬県都市計画区域マスタープラン」に基づいて、営農環境との健全な調和のもと、災害リスクをはじめ市街化動向や今後の需要の見通し、都市基盤の整備状況などを勘案しつつ、市街化区域への編入に向けて検討します。

（3）用途地域の見直しの検討

- ・既存の用途地域については、市街化の動向や今後の見通し、社会経済情勢の変化などを勘案し、用途地域の見直しを必要に応じて検討します。
- ・地区の特性にふさわしい土地利用の増進や環境保全を図るため、土地利用の動向や需要などを勘案し、地区計画などの土地利用ルールを活用や見直しを必要に応じて検討します。

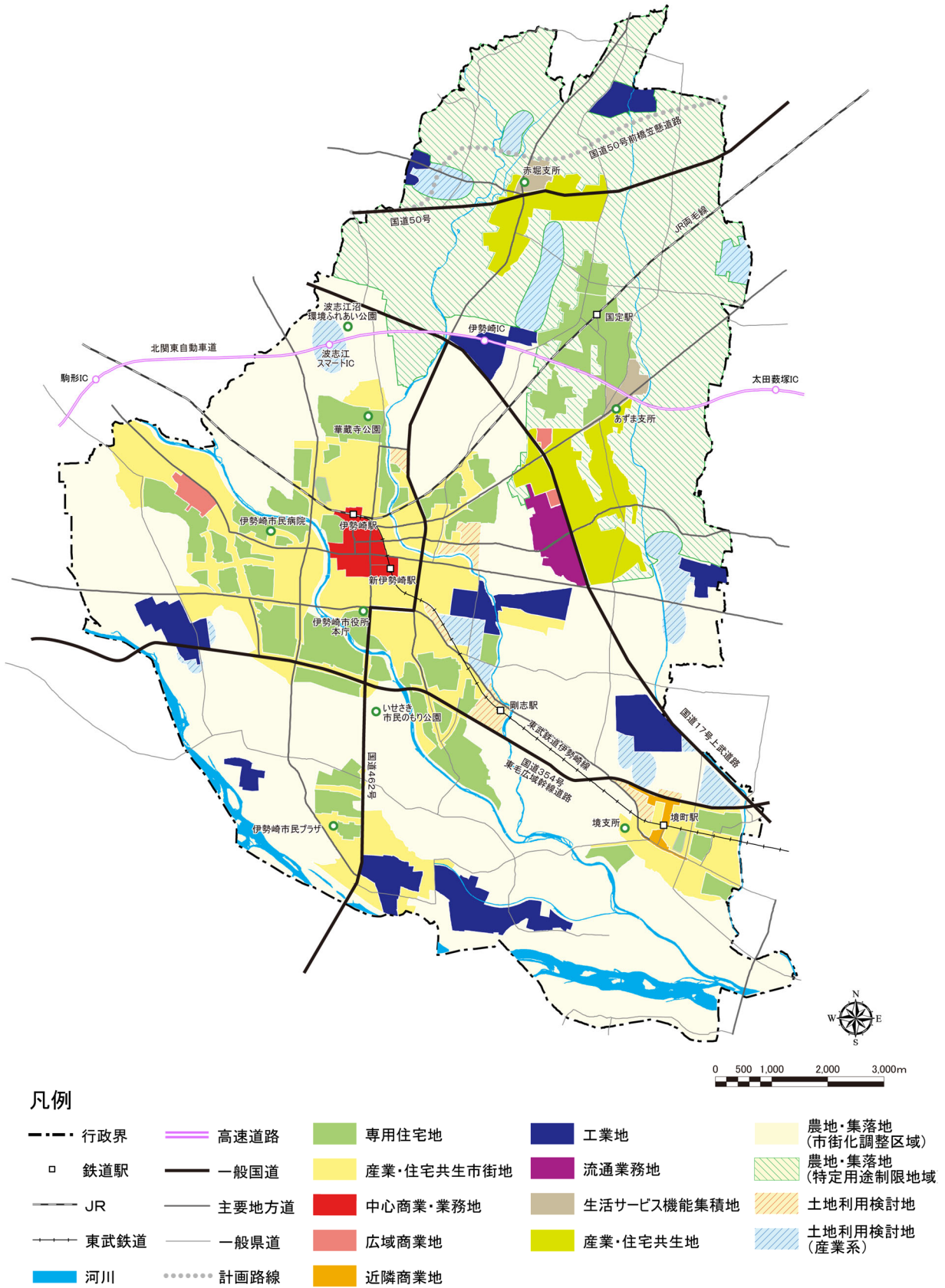
（4）赤堀都市計画区域及び東都市計画区域の用途地域外における土地利用規制の検討

- ・非線引き都市計画区域の中の用途地域外における無秩序な施設立地、集落地における用途混在による住環境悪化の防止、樹林地の保全などを図るため、土地利用の動向等を勘案しながら、特定用途制限地域などの地域地区の見直しを必要に応じて検討します。
- ・非線引き都市計画区域の中の用途地域外における無秩序な住宅開発や住宅のバラ建ちを抑制するため、居住調整地域の指定などを視野に入れた住宅立地の抑制施策を検討します。

（5）都市計画区域の段階的な統合に向けた検討

- ・令和6（2024）年4月に用途地域と特定用途制限地域の指定及び見直しを行った非線引き都市計画区域である赤堀都市計画区域及び東都市計画区域の統合を検討します。
- ・市域全体における計画的な土地利用及び無秩序な市街化を抑制するため、今後の市街化動向等を注視しつつ、市街化調整区域における土地利用の方向性も含めて伊勢崎都市計画区域、赤堀都市計画区域及び東都市計画区域の3つの都市計画区域を1つの都市計画区域に再編することを検討します。

図 土地利用の方針図



2. 都市施設の整備・管理方針

2-1 道路

本市の持続的な発展、安全で安心して暮らせる都市の実現に向けて、市民の暮らし、産業活動、市内外との多様な交流などを支える道路網を形成するための方針を以下のように定めます。

<基本方針>

■地域経済を支える幹線道路ネットワークの形成（基本目標3）

- ・本市と県内各地、全国を行き交う人・物の安全かつ円滑な移動を支え、災害に対する強靱性・代替性を兼ね備えた幹線道路ネットワークの形成を進めます。

■快適な道路空間の維持・創出（基本目標1）

- ・高齢者や障害者、自動車運転免許を持たない学生などが、市内を安全に安心して快適に移動できる歩行者や自転車の通行空間の形成を進めます。
- ・主要な幹線道路では、沿道風景や山々の眺望に配慮した魅力的な景観の創出や、安全で快適な通行に配慮した沿道景観の形成を推進するとともに、道路利用者にとって心地よい道路空間の創出を推進します。
- ・人々が憩い多様な活動を繰り広げられる場を形成し、地域の賑わいを創出するため、道路空間の再構築とその利活用に取り組みます。

■生活道路の安全確保（基本目標2）

- ・幹線道路の整備を進め、生活道路への通過交通の進入を抑制するとともに、「ゾーン30」の設定等により通学路の安全確保、緊急車両の円滑な通行の確保などに取り組むことで、市民の身近にある生活道路の安全性を高めます。

■効率的な公共投資の推進（基本目標1）

- ・将来の人口減少や厳しい財政状況を踏まえ、施設の長寿命化など既存の都市基盤を生かして、効率的かつ効果的な道路・橋りょう等の整備及び維持管理、改修を進めます。



（1）道路ネットワークの形成方針

① 広域幹線道路

- ・ 県央地域と東毛地域をつなぐ国道 50 号前橋笠懸道路及び都市計画道路北部環状線については、広域幹線道路網の確保とともに、災害時の緊急輸送道路ネットワークの強化とウォークアブルの推進による中心市街地の賑わい創出、地域住民の生活環境の安全性向上を図るため、着実な整備を関係機関に働きかけます。
- ・ 広域的な交流促進及び本市の産業振興、さらには県央地域全体の経済・交流の促進につながる広域幹線道路については、関係機関に対して、整備促進をはじめ、適切な維持管理や安全性の向上などを働きかけます。

② 都市間幹線道路

- ・ 都市間幹線道路は、都市内交流軸の一部として本市と周辺都市間を連絡し、人や物の活発な移動を支える幹線道路として位置付け、市内外の交流促進や、災害に強い都市づくりを推進するため、関係機関と連携して整備を促進します。
- ・ 都市間幹線道路の整備にあたっては、バリアフリーに対応した歩道の整備を促進するとともに、市街地の安全性向上や良好な沿道景観の形成、無電柱化などによる緊急輸送道路の通行機能の確保を図るとともに、自転車道ネットワーク形成に必要な箇所における自転車通行空間の確保を検討します。

③ 都市内骨格道路

- ・ 都市内骨格道路は、都市内交流軸の一部として市内の各拠点と都市交流拠点を連絡し、日常生活の利便性や市民の活発な交流を支えるとともに、まとまりのある市街地の骨格となる幹線道路として位置付け、関係機関と連携して整備を促進します。
- ・ 都市内骨格道路の整備にあたっては、バリアフリーに対応した歩道の整備を促進するとともに、市街地の安全性向上や良好な沿道景観の形成、無電柱化などによる緊急輸送道路の通行機能の確保を図るとともに、自転車道ネットワーク形成に必要な箇所における自転車通行空間の確保を検討します。

④ 環状道路

- ・ 環状道路は、都市内交流軸の一部として県内各地域間、市内各拠点間の移動を支えるとともに、市街地内の通過交通の移動を支えるバイパス機能を有し、良好な市街地環境の形成と道路交通全体の円滑性の確保に資する幹線道路として位置付け、計画的な整備に取り組みます。

⑤ 外環状道路

- ・外環状道路は、都市内交流軸の一部として市内各拠点間の移動を支える道路として位置付け、円滑な移動及び安全性を確保するため、関係機関と連携して整備の促進及び適切な維持管理などに取り組みます。

⑥ 生活道路

- ・幹線道路以外の生活道路については、地域の交通利便性と安全性を高めるため、地域住民と連携して狭あい道路の解消、未舗装道路の舗装整備などに取り組みます。

（2）安全で良質な道路空間の形成・活用方針

① 安全で快適な道路空間の確保

- ・市内の主要道路では、沿道環境や景観に配慮しながら、沿道の緑化等の適切な維持管理に努めます。
- ・「ゾーン30」などの施策により、車両速度や通過交通の面的な抑制を行い、安全で安心な歩行環境が確保された道路交通環境の整備を図ります。
- ・歩行者、自転車、自動車などが安全かつ快適に通行できる空間を形成するため、交通安全施設の整備や交通安全の啓発活動に取り組みます。また、防犯に関する安全・安心対策に取り組みます。

② 自転車ネットワークの充実

- ・国、県、市がそれぞれ管理する自転車通行環境が整った道路を生かした自転車ネットワークの整備を促進するとともに、自転車、自動車、歩行者の安全な通行に資する適切な通行空間の整備及び維持管理を促進します。

③ 道路及び橋りょうの計画的な維持管理・改修の推進

- ・供用している道路については、関係機関と連携して、適切な維持管理、修繕や改修などに取り組みるとともに、橋梁長寿命化修繕計画に基づき、定期的な点検と計画的な補修工事の実施に取り組み、長寿命化を図ります。

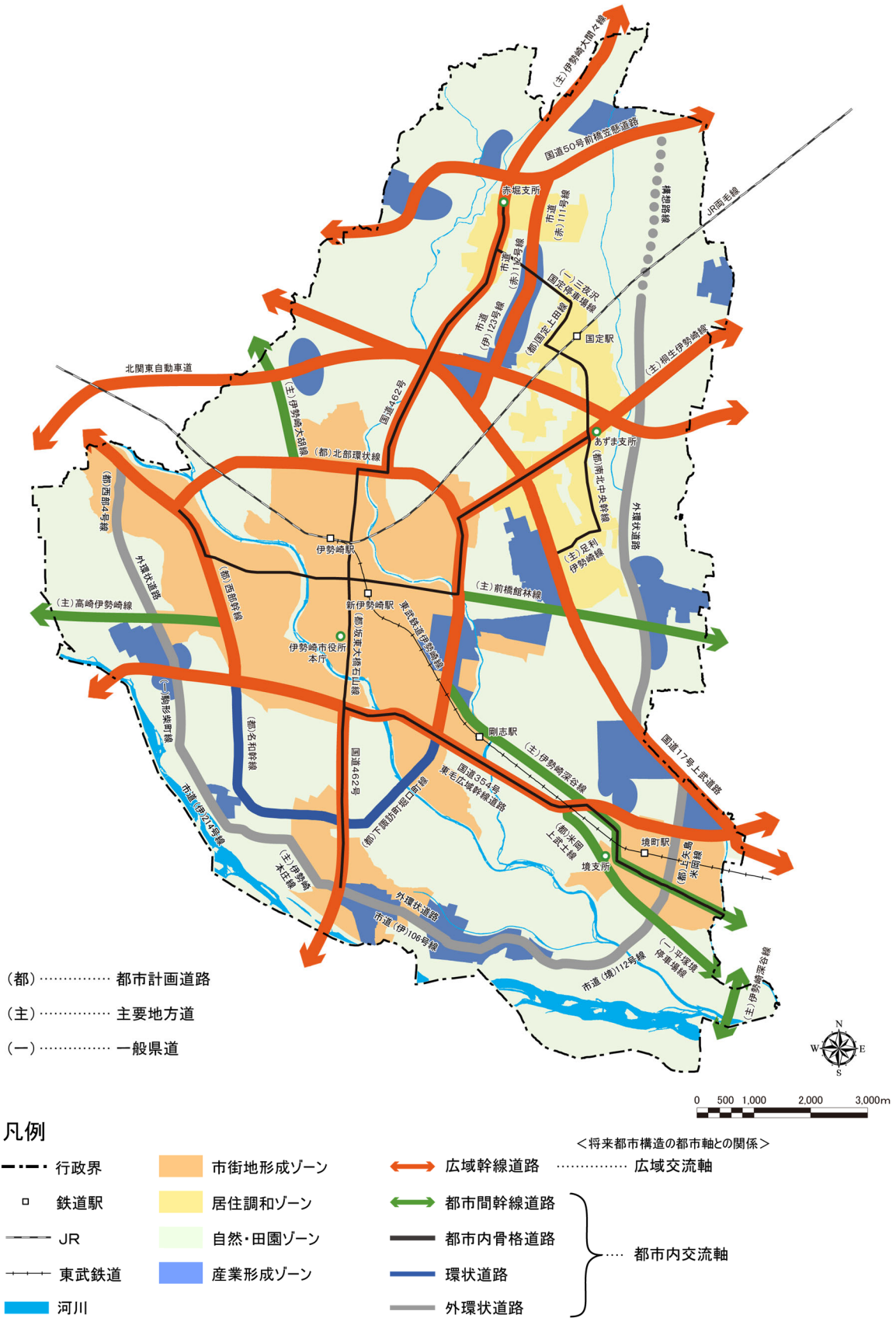
④ 長期未着手の都市計画道路の見直し

- ・都市計画道路の現状や社会経済情勢の変化などを勘案し、長期未着手の都市計画道路の見直し方針に沿って、都市計画道路の見直し手続きを進めます。

⑤ 賑わい創出に向けた道路空間の有効活用

- ・沿道の店舗等と歩道空間を一体的に使うことで、市民や来訪者が集い多様な活動を繰り広げられる場を形成し、地域の賑わいを創出するため、ウォークアブルの推進による車中心から人中心の道路空間への再構築とその利活用に取り組みます。

図 道路ネットワークの形成方針図



2-2 公共交通

安全で安心して暮らせる都市の実現に向けて、今後策定を予定している地域公共交通計画との連携を見据えながら、時代の変化に対応して、市民の便利で快適な移動を支える公共交通体系を形成するための方針を以下のように設定します。

<基本方針>

■自家用車に頼らずに移動できる交通環境の形成（基本目標2）

- ・市民及び来訪者が、市内を安全に安心して快適に移動できる公共交通体系の形成を進めます。

■最新技術を生かした持続可能な都市づくり（基本目標1）

- ・効率的で持続可能な公共交通体系の構築と、利用者の関心や満足度の向上を図るため、ITや車両の技術革新、国の制度改正など、時代の変化に即した新たな取組の導入・活用を積極的に検討します。
- ・自動車からの温室効果ガス排出量の抑制に向けて、日常生活の中で市内の公共交通機関を活用できる仕組みを整備し、都市の脱炭素化を促進します。

（1）基幹的な公共交通の形成方針

① 鉄道の利便性向上

- ・JR両毛線、東武鉄道伊勢崎線の利便性向上に向けて、沿線市町と連携して、鉄道事業者に働きかけを進めます。

② 新たな公共交通軸の検討

- ・県内各地域間を結び広域的な交流を促進する「東毛広域幹線道路BRT構想全体計画」について、沿線市町と連携し、引き続き実現化に向け、県への働きかけや検討を進めます。

③ 高速バスの利便性向上

- ・市内外の人々の広域移動を支える多様な交通手段の一つとして、本市と東京都内等とを連絡する高速バスの維持・利便性向上に向けて、運行事業者に働きかけを進めます。

（2）市内移動を支える公共交通の形成方針

- ・路線バスについては、市内移動を支える重要な交通手段の一つとして、路線や運航頻度の維持の働きかけを進めます。
- ・市民の日常生活の足となっているコミュニティバスについては、持続性と利便性の確保のため、鉄道、路線バスと連携し、利用状況を考慮しつつも市民のニーズに対応可能な運行サービスを検討します。
- ・高齢者や障害者などの交通弱者を対象としたタクシー活用事業の実施に加え、ライドシェアなどの新たな交通サービスの将来的な導入を視野に入れながら、効率性と持続性を兼ね備えた運行形態・ネットワークのあり方について調査研究を進めます。

（3）公共交通の機能改善に関わる取組方針

① 交通結節機能の改善

- ・鉄道や高速バスなど公共交通機関との乗り継ぎ利便性を高めるため、ウォークアブルの推進をはじめ、関係機関と連携して、鉄道駅及びその周辺のバリアフリー化、駅前広場や自転車駐輪場の適切な維持管理、パークアンドライド用駐車場の確保などに取り組みます。

② 情報提供ツールの更なる充実

- ・交通結節点や公共施設などにおけるユニバーサルデザインに配慮された情報案内板の設置、デジタルサイネージや携帯端末を活用した乗換案内・車両位置情報の提供など、様々な形態による情報提供ツールの整備により、コミュニティバスなどの利便性の向上に努めます。

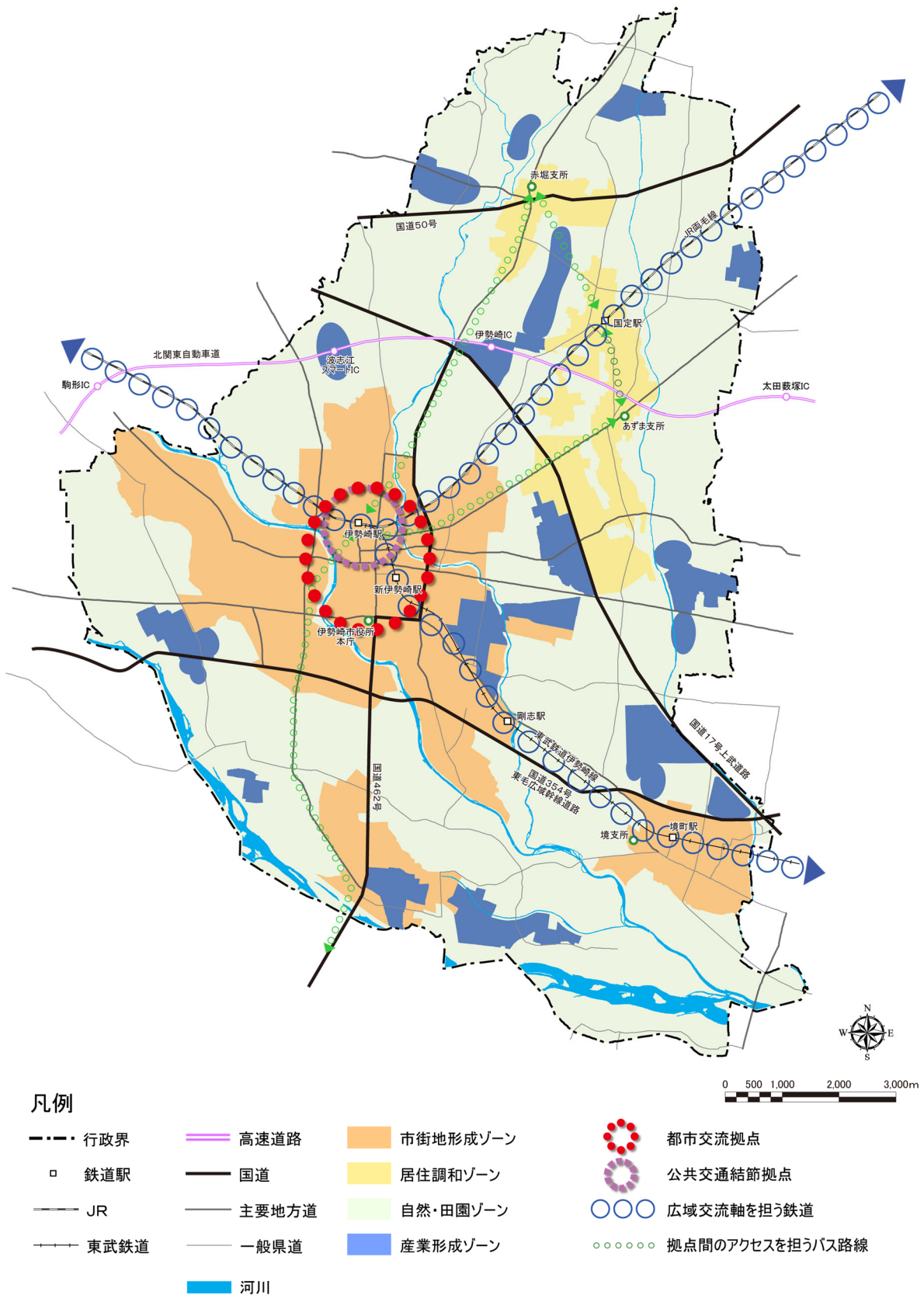
③ 公共交通の利用を促進する取組の推進

- ・人口減少に伴う利用者減も見据えた中で、持続可能な公共交通の確立を目指して、市民、交通事業者と連携し、新たな公共交通の利用促進に関する取組を検討します。
- ・市のホームページ、市民、事業者向けの講座やイベントにおいて、公共交通の役割、公共交通の運行状況、公共交通の利用方法などについて情報提供を行います。

④ 最新の技術開発動向の調査研究

- ・持続性と利便性を兼ね備えた公共交通体系の構築に長期的な視点で取り組むため、コミュニティサイクル、カーシェアリング、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、自動運転バス、電気バス、燃料電池タクシー、MaaSなどの交通分野の最新技術及び国の制度の動向に関する調査研究に取り組みます。

図 公共交通の形成方針図



2-3 公園・緑地

安全で安心して快適な暮らしが続けられる都市の実現に向けて、公園・緑地の整備及び維持管理、緑化の推進に関する方針を以下のように定めます。

<基本方針>

■身近な公園・緑地の機能充実（基本目標1）

- ・日常生活における地域住民の憩いの場となり、災害時には避難場所となる身近な公園や緑地の機能充実を図ります。

■特色ある公園・緑地の機能充実（基本目標4）

- ・本市の特色を生かした公園・緑地の機能充実や、観光資源としての活用など、変化する市民や来訪者のニーズに対応した公園づくりを進めます。

■水と緑のネットワークの形成（基本目標4）

- ・水辺や公園などにつながる道路空間の緑化等を推進することにより、緑の連続性が感じられる市街地空間を形成します。

■効率的な公共投資の推進（基本目標1）

- ・施設の老朽化や市民ニーズの変化への対応が必要な公園に対しては、計画的な施設の維持管理及び再整備、多様な主体との協働、民間活力の導入検討などを進めます。

（1）公園・緑地の整備方針

- ・土地区画整理事業等の区域内においては、市民の憩いの場、避難場所のほか、周辺地域からも様々な人が訪れるような新たな公園の計画的な整備を進めます。
- ・公園については、それぞれの公園が有する特色を生かすとともに、ユニバーサルデザインの採用や防災拠点としての機能整備を検討しながら、計画的な更新に取り組みます。
- ・公園整備に地域住民の意見を取り入れ、特色ある公園づくりに努めます。

（2）公園の維持管理方針

- ・公園利用者が安全で安心して利用できるよう、施設の効率的な維持管理に努めるとともに、地域の実情に沿った再整備など必要に応じた公園機能や公園施設の見直しと更新に取り組みます。

（3）緑化の推進方針

① 市街地内での緑化推進

- ・市内の主要道路では、沿道環境や景観に配慮した街路樹や植樹帯を設置しながら、沿道の緑化等の適切な維持管理に努めます。
- ・市内外から多くの人を訪れる商業地や駅周辺では、地域の緑化団体などの多様な主体との協働により、店先でのプランターの設置、花植えなどによる緑化を推進します。
- ・学校や公共施設、住宅、民間施設の敷地など、様々な場所で緑化を推進することにより、心安らく市街地空間の形成に努めます。
- ・工場の敷地内緑化により、工場とその周辺環境との調和に配慮した都市空間の形成を促進します。

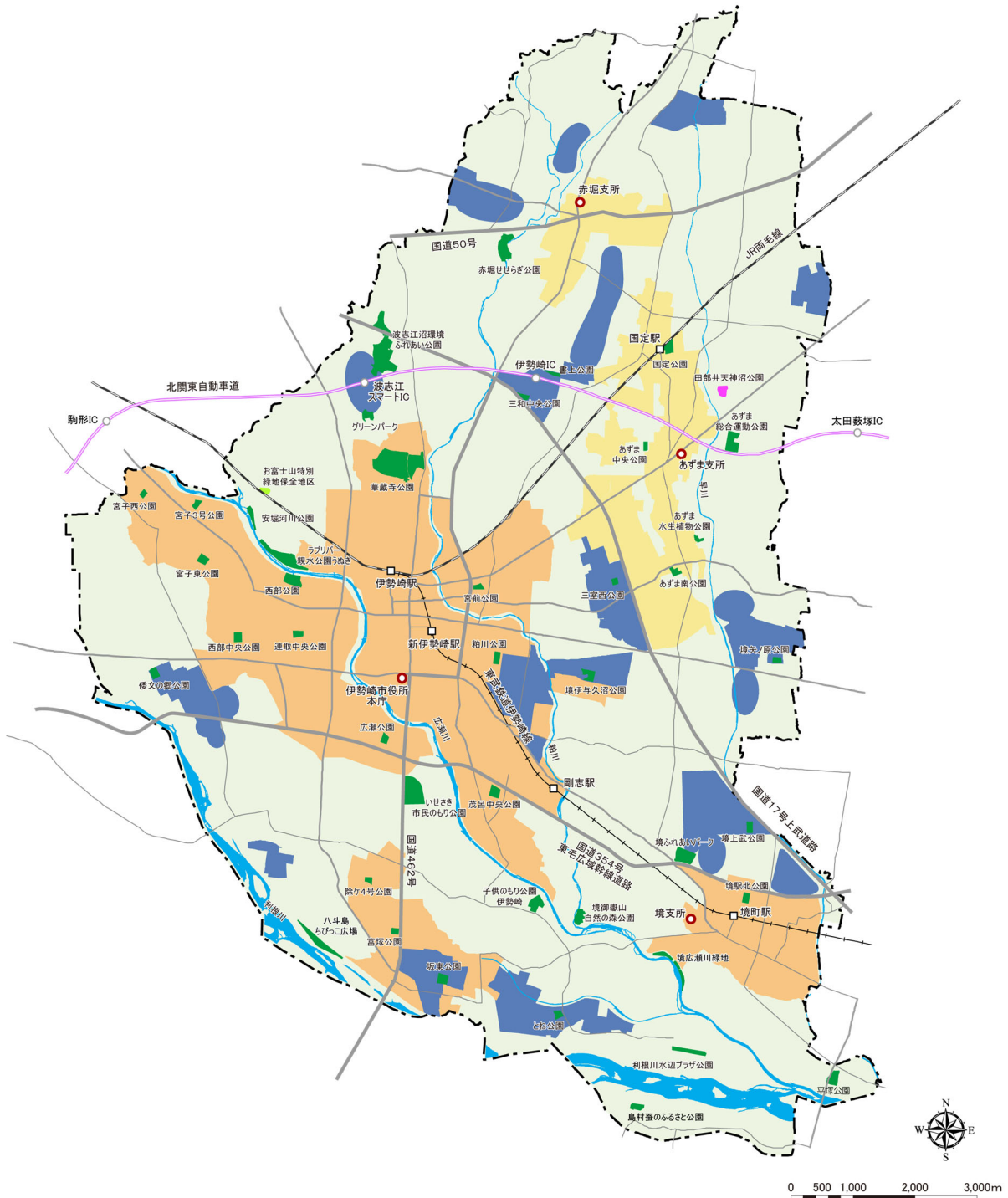
② まとまりのある樹林地の保全

- ・特別緑地保全地区に指定されているお富士山古墳については永続的な保全に努め、その他の良好な自然環境を保全する必要がある地域などについては、特別緑地保全地区の指定も視野に入れ、保全を図ります。

（4）多様な主体との協働方針

- ・市と市民のそれぞれが果たす役割を明確にし、市民との協働による公園・緑地の維持管理、緑化の推進に取り組みます。
- ・公園の魅力向上と財政負担の軽減、ストック効果の一層の向上などを図るため、Park-PFI制度など民間資金や民間ノウハウの活用を進めます。

図 公園・緑地の整備方針図



凡例

- | | | | |
|---------|----------|------------|----------------------|
| --- 行政界 | --- 高速道路 | ■ 市街地形成ゾーン | ■ 都市公園<開設済>（一部開園を含む） |
| □ 鉄道駅 | — 一般国道 | ■ 居住調和ゾーン | ■ 都市公園<整備予定> |
| — JR | — 主要地方道 | ■ 自然・田園ゾーン | ■ 特別緑地保全地区 |
| — 東武鉄道 | — 一般県道 | ■ 産業形成ゾーン | |
| ■ 河川 | | | |

※近隣公園以上の規模の都市公園を図示しています。

2-4 河川・池沼等

安全で安心して暮らせる快適な都市の実現と豊かな水辺空間を次の世代へ継承するため、河川・池沼等の整備方針を以下のように定めます。

<基本方針>

■災害に強く、安全で安心な都市の形成（基本目標2）

- ・河川の氾濫やため池の決壊による洪水浸水、豪雨等による内水浸水などの水害に強い都市づくりに向けて、流域治水の考え方を取り入れた河川改修などにより雨水排水機能を維持・確保します。

■水辺の保全・再生（基本目標4）

- ・自然とふれあえる貴重な空間として水辺を保全するとともに、自然とのふれあいの場として活用を促進します。

■水と緑のネットワークの形成（基本目標4）

- ・市内を流れる主要な河川とその周辺に点在する緑地を一体的に保全・活用することにより、水と緑の一体性を感じられる自然空間を形成します。

（1）河川・池沼等の整備方針

① 河川

- ・一級河川は、台風や大雨に伴う洪水が発生すると、本市中心部を含む広範な市街地での浸水被害が想定されるため、計画的な河川改修及び点検・維持管理などを関係機関に働きかけます。
- ・準用河川や用水路などの改修・整備にあたっては、治水対策を図りながら、生物の生息・繁殖環境、多様な河川景観の保全・創出など、適切な維持管理に努めます。

② ため池

- ・老朽化した堤体の決壊により下流地域に被害が発生するおそれのある防災重点ため池については、水害の発生を未然に防止するため、計画的な補強、改修を進めます。



（2）水辺の活用方針

- ・利根川をはじめとした河川敷などの水辺への遊歩道やオープンスペースの整備・美化などを推進することで、ウォーキングや釣り、サイクリングなど、野外活動やレクリエーションの場としての水辺空間の利活用を促進します。
- ・市内最大のため池である波志江沼を生かした波志江沼環境ふれあい公園は、良好な水辺空間と赤城山の眺望、交通利便性の高さを生かした水と緑の拠点として、広域的な交流や活動が促進されるよう適切な維持管理を行います。

2-5 その他の公共施設

本計画で掲げる将来都市像と都市づくりの基本目標の実現に向けて、下水道や上水道の整備などのライフラインをはじめ、市民生活に欠かせない各種の都市施設の整備、維持管理などに関する方針を以下のように定めます。

<基本方針>

■効率的な公共投資の推進（基本目標1）

- ・まとまりのある市街地を形成するエリアを中心に、これまでに整備された公共施設や都市基盤を生かし、様々な施策を組み合わせながら、各種公共施設や都市基盤の効率的な整備及び維持管理、耐震化を進めます。

（1）下水道の整備方針

- ・河川や水路などの水質保全、生活環境の向上を図るため、地域に適した効率的な污水处理を推進します。
- ・住環境の改善と水質保全を早期に実現するため、市街化動向や既存の下水道整備状況を勘案しつつ、国・県の上位計画との整合を図りながら、効率的な公共下水道の整備を計画的に進めます。
- ・災害時の水処理機能の確保を図るため、引き続き施設や管路の耐震化を進めます。
- ・公共下水道の全体計画区域内で下水道整備に時間を要する区域においては、浄化槽との併用による効率的・効果的な污水处理区域の設定を検討します。
- ・公共下水道、農業集落排水の区域外は、合併処理浄化槽の普及を促進します。
- ・農村集落における住環境の改善と農業用排水の水質保全を図るため、農業集落排水の適切な維持管理と計画的な更新を進めます。
- ・農業集落排水施設については、持続可能な事業運営を図るため、改築・更新時に下水道への編入、施設の統廃合などを検討します。

（2）上水道の整備方針

- ・良質で安心な水道水の供給を図るため、計画的かつ効率的に水道施設の整備、長寿命化、更新に関する事業を推進します。
- ・災害に強い水道の確保を図るため、主要施設の耐震化や、既設管路の更新に合わせた耐震管の整備を進めます。



（3）その他の都市施設の整備方針

① 公共施設全般

- ・人口動態や社会経済情勢の変化などの新たな社会ニーズを踏まえ、公共施設等の規模の最適化を推進し、特に更新時にあたっては、公共施設等総合管理計画に基づいて、統廃合・複合化の検討に取り組みます。
- ・的確な点検・診断による予防保全を推進し、公共施設の安全の確保を図るとともに長寿命化に取り組みます。
- ・民間活力の活用や広域的な連携を進めるなど、公共施設等の効率的な管理運営及び整備を進めます。
- ・都市計画決定されている都市施設については、施設の用途・利活用方針などの変更に応じて都市計画の見直しを検討します。

② 汚物処理場

- ・持続可能な事業運営を図るため、稼働中の汚物処理場（茂呂クリーンセンター、境クリーンセンター）が有する施設能力、施設の老朽度、将来の汚泥量の見通しなどを考慮して、施設の計画的な補修・改修により長寿命化を図りながら、統廃合や汚水処理施設である下水処理場での処理も視野に入れた効率的な処理を検討していきます。

③ ごみ焼却場

- ・既存のごみ焼却場（清掃リサイクルセンター21）の安定的かつ安全なごみ処理を継続するため、計画的な補修・改修を行うとともに、適切な維持管理、熱回収（発電）による有効活用などを進めます。
- ・持続可能な適正処理の確保に向けたごみ処理の広域化及びごみ処理施設の集約化について、関係自治体との長期的な方向性を検討します。

④ 火葬場

- ・既存の火葬場については、適切な維持管理や長寿命化に取り組みます。

3. 住環境の形成方針

安全で安心して暮らせる強くてしなやかな都市の実現に向けて、良質でまとまりのある市街地の形成、共生社会の推進などに資する住環境の形成方針を以下のように定めます。

<基本方針>

■地域の拠点における生活サービス機能の拡充（基本目標2）

- ・地域住民の利便性や、まとまりのある市街地を維持・形成するため、生活の拠点ごとに身近な生活サービス機能の誘導に取り組みます。

■多様な暮らし方に対応した良好な住環境の形成（基本目標1）

- ・市街地や集落地への居住誘導などにより、地域ごとの特性を生かしながら、まとまりのある良好な住環境の確保に取り組みます。

■災害に強く、安全で安心な都市の形成（基本目標2）

- ・市民にとって安全で安心して暮らしやすい住環境を形成するため、土地区画整理事業等による計画的な都市基盤の整備などに取り組みます。

（1）都市機能の誘導方針

①暮らしを支える生活関連サービス施設の維持・確保

- ・商業、医療、子育て支援などの生活関連サービスを身近に利用できる生活環境を確保するため、立地適正化計画の諸制度を活用し、生活の拠点となるエリアにおける生活関連サービス施設の維持・確保に努めるとともに、民間事業者に立地を働きかける取組を進めます。

②高次の機能を有する施設

- ・市を代表する高次の機能を有する施設については、公共施設等総合管理計画に基づき、機能を果たすうえで適切な位置・配置、市民の利便性、既存施設の配置や各拠点の位置付けなどを踏まえた整備・更新等に取り組みます。

（2）居住の誘導・供給方針

①まとまりのある市街地・集落地の維持・形成

- ・土地区画整理事業等の面的な事業により基盤整備される市街地では、土地利用ルールの活用など、周辺の土地利用と調和がとれた良質な住宅市街地の形成を図ります。

- ・長期未着手となっている土地区画整理事業等については、社会経済情勢の変化など必要に応じて見直しを図ります。
- ・市街地の周辺部においては、生活関連サービス施設が集まる拠点周辺や、まとまりのある既存集落地などのエリアへの居住を誘導することにより市街地の拡散を抑制します。
- ・都市基盤が整った市街地においては、空家等対策計画に基づく施策の活用により、市街地の維持に取り組みます。
- ・狭あい道路などが多い住宅地では、土地利用ルールの検討や、身近な生活道路の整備などを通じて、暮らしやすい住宅地の形成を図ります。

② 安全で安心な住環境の形成

- ・まとまりのある良質な住環境の維持、災害時の被害軽減などを図るため、空き家の適切な管理、危険な空き家の解消、空き家・低未利用地の利活用などを促進します。
- ・防犯に関する安全・安心対策として、地域の特性を考慮し、公共施設整備における死角の排除、道路照明灯の設置や地域コミュニティでの自主防犯活動などによる犯罪や事故の起きにくい都市づくりに取り組みます。

③ 市営住宅を活用した住宅セーフティネット機能の確保と適切な維持管理

- ・地域の住宅事情や施設の老朽度、立地条件などを考慮しつつ、今後の人口や世帯数の動向を見定めながら市営住宅の適切な供給に努めます。
- ・建築物の適切な維持管理及び長寿命化を図り、既存住宅ストックの有効活用を図るとともに、住戸改善により、多様な世帯が安心して暮らせる市営住宅の整備に努めます。
- ・特定目的別分散入居を継続し、住宅に困窮する世帯が入居できるように適切な入居管理を推進します。

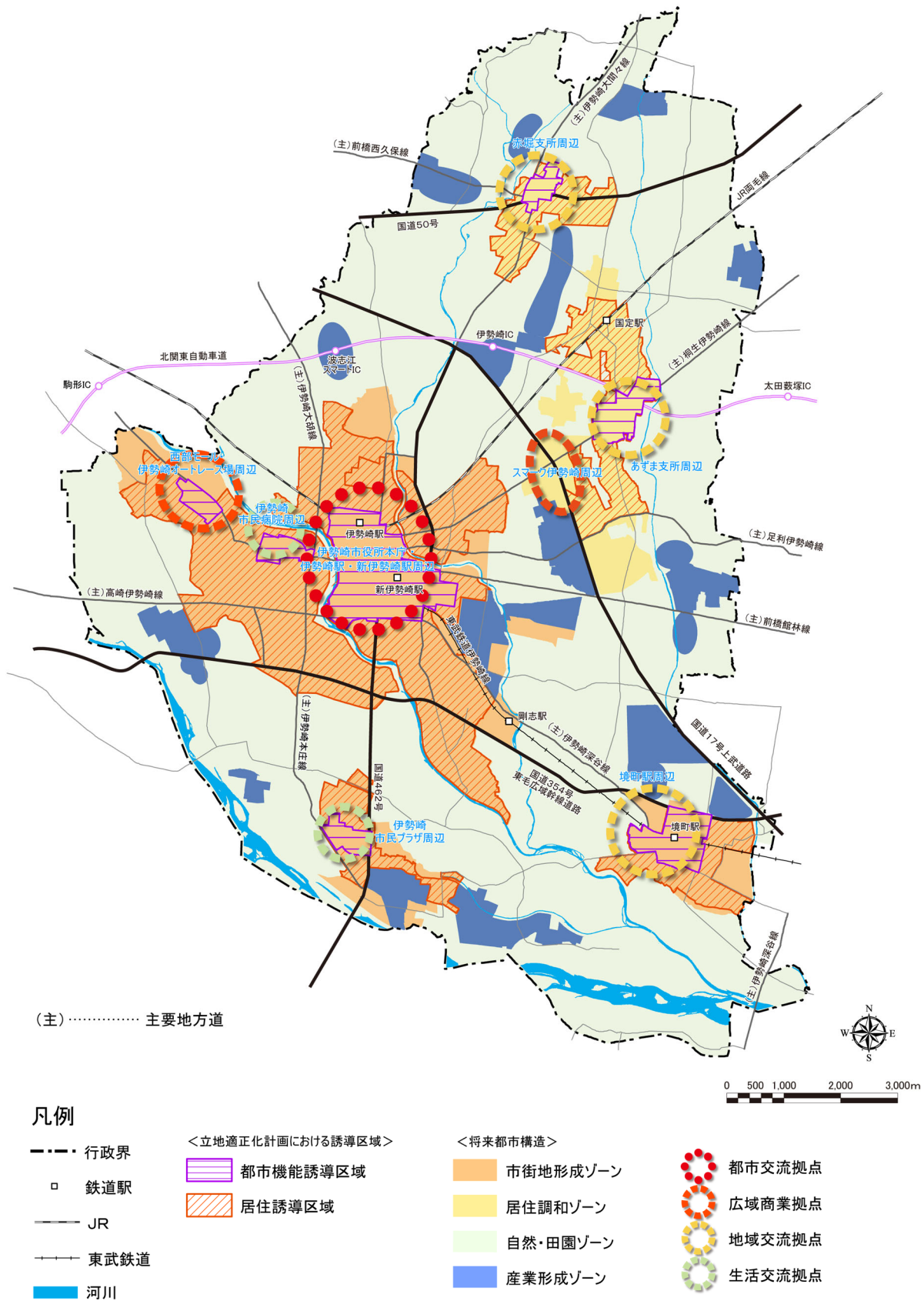
（3）共生社会に対応した交通環境の整備

- ・様々な人々が利用する道路や歩行者空間、駅舎、車両などは、誰もが移動しやすい交通環境を整えるため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」や「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」等に基づいて、バリアフリー化やユニバーサルデザインの導入を推進します。

（4）共生社会に対応した施設づくりの推進

- ・市民が利用する公共施設の新設・修繕・機能更新などを行う際には、バリアフリー化やユニバーサルデザイン導入への対応を推進します。
- ・大規模な民間施設の新設などに対しては、バリアフリー化やユニバーサルデザインへの積極的な対応を働きかけます。

図 住環境方針図



4. 自然環境の保全方針

「豊かな自然環境、歴史・文化」の次の世代への継承に向けて、人と自然の共生社会や都市の環境負荷の低減に寄与する自然環境の保全方針を以下のように定めます。

<基本方針>

■緑豊かな環境の保全・活用（基本目標4）

- ・里山、田園風景を形づくる緑や農地は、自然とのふれあいの場や二酸化炭素吸収源となる地域資源として保全・活用を推進します。

■水辺の保全・再生（基本目標4）

- ・河川や池沼などの水辺空間と多様な生態系の将来への継承に向けた水辺の保全・再生を推進します。

（1）緑地の保全方針

① 農地の保全

- ・市域面積の約 35.1%を占める農地については、その生産機能と美しい田園風景の保全に努めます。
- ・地権者の協力を得ながら農業の維持・継続を図るとともに、関係機関との連携により農地の保全・活用を推進します。

② 身近な緑の保全

- ・古くから市民の身近にあり、里山の原風景を構成する要素の1つとなっている屋敷林、社寺林や、地域で愛されている樹木・樹林などの保全を推進します。

（2）水辺の保全方針

① 水質の維持・向上

- ・河川などの水質状態の監視を通じて水質状況を把握します。
- ・汚水処理事業の推進、下水道への接続率向上による水質保全などに向けて関係機関と協力して取り組み、河川・池沼などの良好な水質の維持・向上を図ります。

（3）市民協働の取組方針

① 自然環境保全に対する市民意識の高揚

- ・ 動植物保護の必要性、生物多様性の確保の必要性、生物が生息できる空間の保全の必要性などについて理解が深まるよう、環境教育や広報活動を進めるとともに、市民参加型の生物調査の実施を通じた啓発などに努めます。
- ・ 水辺での環境学習や水辺の利用などを通じて、市民の水環境への関心を高め、水辺空間の保全のための意識の高揚を図ります。

② 環境保全活動の推進

- ・ 市民や事業者の主体的な環境保全活動を支援するとともに、関係団体との連携・協力により、地域全体での環境保全活動が活発に行われるよう努めます。

③ 循環型社会形成の促進

- ・ 行政や市民、事業者などが一体となって4R活動（リフューズ（断る）・リデュース（減らす）・リユース（再使用する）・リサイクル（再資源化する））を推進し、廃棄物の減量と資源化、ごみの適正処理などに取り組みます。

5. 都市景観の形成方針

「豊かな自然環境、歴史・文化」の次の世代への継承に向けて、伊勢崎らしい魅力ある都市景観の形成方針を以下のように定めます。

<基本方針>

■地域資源を生かした景観拠点の形成（基本目標4）

- ・各地域の拠点ごとの特色ある景観資源を生かして、地域で暮らす人々、訪れる人々を楽しませる個性的な景観形成を推進します。

■風景と調和した都市景観の形成（基本目標1）

- ・山々の眺望や街並みと調和した良好な都市景観の形成を推進します。

■歴史・文化資産の保全・活用（基本目標4）

- ・歴史や文化を伝える建造物や街並みなど、本市の特色や風土を生かした景観まちづくりを推進します。

（1）地域の特色を生かした都市景観の形成

① 面的景観

- ・市街地（市街地景観）と市街地周辺（田園景観）については、景観計画に基づき、それぞれの土地利用の特性に応じたまとまりのある面的な景観の誘導・保全を進めます。

② 拠点の景観

- ・拠点機能を有した公園や水辺周辺（水と緑の景観拠点）、歴史的な文化財の周辺（歴史と文化の景観拠点）、交通結節点となる駅等の周辺（交通の景観拠点）については、景観計画に基づき、それぞれの特性と機能に応じて周辺環境との調和に配慮した景観の誘導・保全を進めます。

③ 線的景観

- ・河川周辺（河川の景観軸）、旧日光例幣使道沿道（歴史と文化の景観軸）や主要な幹線道路の沿道（骨格道路景観軸）については、景観計画に基づき、それぞれの特性に応じて周辺環境との調和に配慮した景観の誘導・保全を進めます。

（2）計画的な都市景観の規制・誘導

① 景観計画に基づく景観づくり

- ・ 景観づくりを取り巻く社会経済情勢や土地利用動向等を踏まえて、景観計画の見直しを検討します。
- ・ 景観に特に大きな影響を及ぼす建築行為などについては、届出・勧告により、景観計画に適合した景観づくりを誘導します。

② 地域の特性に応じた景観づくり

- ・ 景観形成のモデルとして先導的に景観まちづくりに取り組む景観重点区域においては、市民や事業者の理解と協力を得ながら、地域の景観資源と調和した景観づくりを推進します。
- ・ 大規模太陽光発電施設は、周辺環境との調和に配慮された立地を誘導します。

③ 屋外広告物の規制・誘導

- ・ 屋外広告物については、重点的に規制する必要がある区域は、重点区域を定め厳しい基準を適用するほか、特に必要と認められる区域については、原則として広告物を表示することができない禁止地域を定めるなど、景観計画や条例に基づき、市全域を対象に規制誘導を図ります。

図 都市景観の形成方針図



- | | | | |
|---------|-------|-----------|------------|
| --- 行政界 | 市街地景観 | 歴史と文化の景観軸 | 歴史と文化の景観拠点 |
| □ 鉄道駅 | 田園景観 | 骨格道路景観軸 | 交通の景観拠点 |
| — JR | | 河川の景観軸 | 水と緑の景観拠点 |
| — 東武鉄道 | | | |

6. 都市防災の基本方針

安全で安心して暮らせる強くてしなやかな地域づくりに向けて、地震や風水害などに備えた防災性の高い都市づくりの整備方針を以下のように定めます。

<基本方針>

■災害に強く、安全で安心な都市の形成（基本目標2）

- ・地震や風水害などによる災害に強い都市づくりに向けて、「伊勢崎市国土強靱化地域計画」や「伊勢崎市地域防災計画」をはじめ、防災指針に基づいて計画的に都市基盤の整備及び適切な維持管理などを推進します。

（1）地震・火災に備えた都市づくり

- ・都市基盤やライフラインについては、関係機関との協力のもと、防災・減災対策に向けた適切な維持管理、耐震化、改修などを計画的に取り組みます。
- ・地震・火災に強い市街地を形成するため、防火地域・準防火地域の防火規制に基づく建築物の不燃化や老朽建築物の除却・更新、住宅の耐震化を促進します。

（2）水害に強い都市づくり

- ・水災害のリスクが高い区域では、安全な区域への機能の誘導を図るとともに、河川については、関係機関との協力のもと、洪水による水害の発生防止のための河川改修、防災上重要な水防施設の計画的な点検・維持管理・修繕などに取り組みます。
- ・内水による水害の発生防止のため、計画的な雨水排水施設の整備と維持管理、開発区域内における一時的な雨水貯留施設などの設置、保水機能を有する農地や緑地の保全を図ります。
- ・洪水ハザードマップやため池ハザードマップの配布、ホームページへの掲載などにより、防災に関する知識の普及と市民の意識啓発を図ります。

（3）避難路及び避難場所等の確保

- ・避難場所・避難所への避難に要する時間の短縮、避難路の有効幅員の拡大及び安全性向上などを図るため、避難路となる都市計画道路、その他の道路及び橋りょうの整備に努めます。
- ・安全な避難や迅速な救助活動に必要な避難路を確保するため、沿道建築物の耐震化やブロック塀の点検及び安全対策、密集した市街地内の緊急輸送道路を中心に無電柱化の実施を促進します。

（4）大規模災害からの復興への備え

- ・大規模災害の発災後に迅速に復旧・復興に着手するため、防災関連部署と連携して、事前復興まちづくり計画の策定を検討するとともに、引き続き地籍調査を推進します。

図 都市防災の基本方針図

