

目 次

第1章 都市計画マスタープランとは	1
1. 改訂の趣旨	3
2. 法体系による位置づけ	3
3. 都市計画マスタープランの構成	4
4. 対象区域及び目標年次	4
第2章 前橋市の概況と課題	9
1. 前橋市の概況	11
2. 都市づくりの主要課題	14
第3章 都市づくりの基本方針	19
1. 都市づくりの理念と目標	21
2. 将来都市構造	26
第4章 全体構想	31
1. 政策テーマ別構想	33
2. 分野別構想	45
第5章 地域別構想	61
1. 本庁地区	64
1-1 中心市街地	70
2. 上川淵・下川淵地区	74
3. 芳賀地区	80
4. 桂萱地区	86
5. 元総社・東地区	92
6. 清里・総社地区	98
7. 南橘地区	104
8. 永明・城南地区	110
9. 大胡地区	116
10. 宮城地区	122
11. 粕川地区	128
12. 富士見地区	134
第6章 計画の実現に向けて	143
資料編	149
用語解説	151

第 1 章 都市計画マスタープランとは

第 1 章 都市計画マスタープランとは	1
1. 改訂の趣旨.....	3
2. 法体系による位置づけ.....	3
3. 都市計画マスタープランの構成.....	4
4. 対象区域及び目標年次.....	4

1 改訂の趣旨

前橋市都市計画マスタープランは、平成16年の市町村合併に対応した、新市域を含めた新たな都市計画マスタープランとして、平成21年3月に策定し、その後各施策・事業の進捗による時点修正を行うため、平成27年3月、令和2年5月に改訂しました。

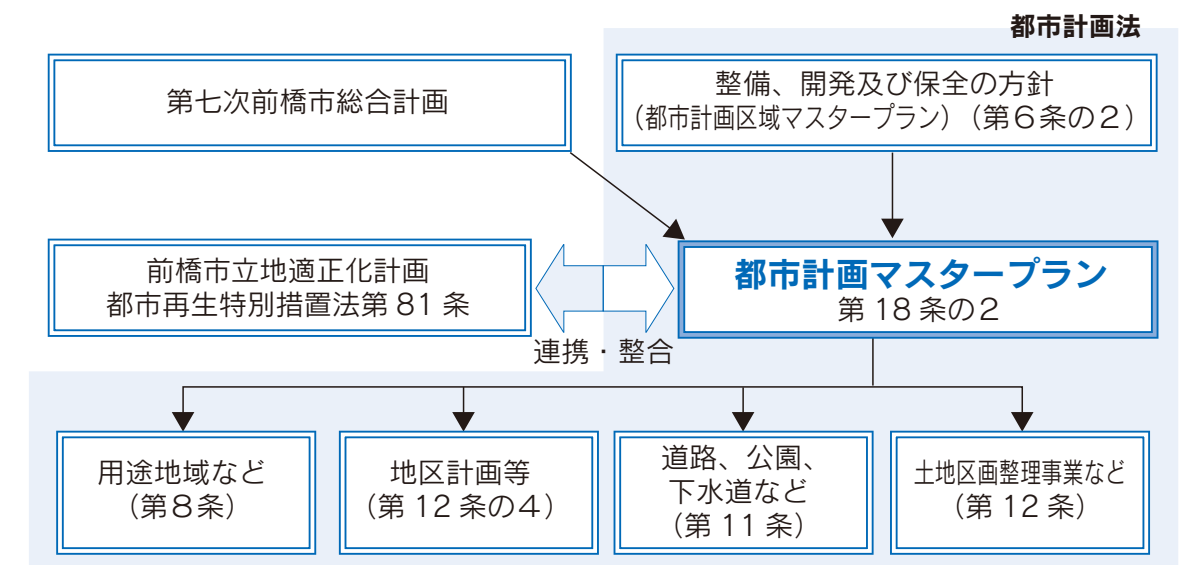
またこの間には、本市のまちづくりに関する羅針盤「前橋ビジョン【めぶく。】」を策定し、第七次前橋市総合計画の基本理念に位置付けたことを契機に官民協働で策定した「前橋市アーバンデザイン」を具現化する“民間主体のまちづくり”の取り組みが始まり、現在では各所でその動きが加速しています。

こうした流れが形成されているなか、前橋市歴史的風致維持向上計画（歴まち計画）の認定や前橋市立地適正化計画の改訂、第七次前橋市総合計画の改訂があり、また、中心市街地の道路空間再編によるウォーカブルなまちづくりの推進など国や県と連携した取り組みも深化していることから、都市づくりに関わる施策・事業の進捗による時点修正を行うため、都市計画マスタープランを改訂することとしました。

2 法体系による位置づけ

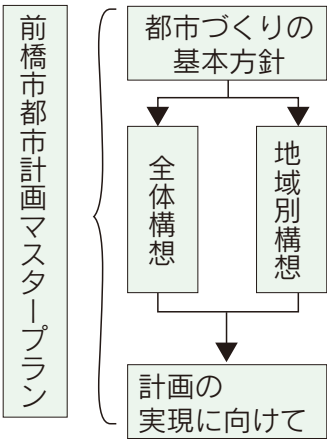
「都市計画マスタープラン」とは、都市計画法第18条の2に基づく市町村の都市計画に関する基本的な方針であり、市町村が取り組む都市計画（都市づくり）の最も基本的な考え方となる計画です。

市町村が「都市計画マスタープラン」を定めるときは、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想（総合計画）及び都市計画法第6条の2に基づき県が定める「整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」に即して定めることとされています。市町村が定める都市計画には、用途地域などの地域地区、地区計画、一般国道や都道府県道以外の道路、公園、下水道などの都市施設、土地区画整理事業、市街地再開発事業、工業団地造成事業などの市街地開発事業がありますが、これらを決定するときは、上記のマスタープラン等に即したものでなければならないこととされています。



3 都市計画マスタープランの構成

本計画は、本市の将来都市像や将来都市構造などの都市づくりの基本方針と、この基本方針に基づき土地利用など広い視野から見た「全体構想」及び地域ごとの将来像や土地利用など生活に身近な視点から見た「地域別構想」を大きな柱として構成しています。



「都市づくり」と「まちづくり」

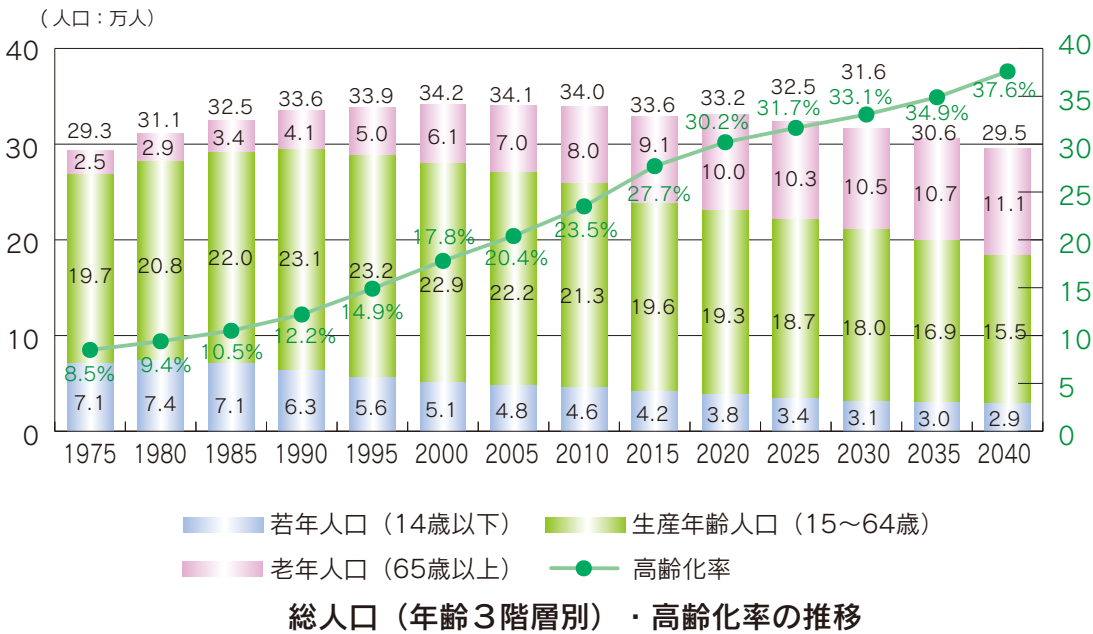
“都市づくり”とは、都市全体を見渡した都市政策の視点から考えた、主に自治体が都市計画法などに基づく市全体の都市構造へ影響を与えるような計画の策定や事業の実施を行っていくことを示しています。

“まちづくり”とは、多様化する地域の課題や市民ニーズに対応するため、市民と行政が協働し、人々が住みやすく活動しやすい共用空間である“まち”をつくっていくことを示しています。

4 対象区域及び目標年次

本計画は、市全域（311.59km²）を対象とします。そして、望ましい都市の将来像の実現には、多くの時間と労力を掛けて取り組んでいく必要があるため、中長期的な視点をもって、令和2年（2020年）の国勢調査から20年後となる令和22年（2040年）を目標年次とした計画とします。

目標年次である令和22年（2040年）の人口フレームは、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（中位推計）（令和5年推計）」に基づき、約29万5千人と想定します。



資料：[実績値] 国勢調査(1975年～2020年)
[推計値] 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(中位推計)(R5年推計)」
国勢調査による人口及び割合は、2015年までは年齢不詳をあん分した結果、2020年是不詳補完結果

第2章 前橋市の概況と課題

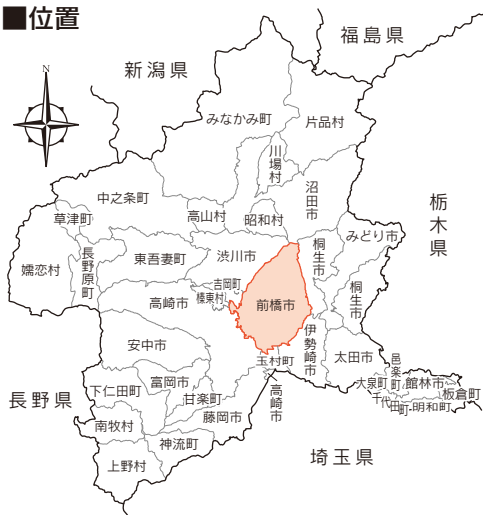
第2章 前橋市の概況と課題	9
1. 前橋市の概況	11
2. 都市づくりの主要課題	14

1 前橋市の概況

(1) 歴史・沿革

本市は、雄大な裾野を広げる赤城山を背に、利根川や広瀬川が市街地を貫流する、四季折々の風情にあふれた美しい県都です。古くから東国の中心であり、明治時代には製糸業、戦後は積極的な工場誘致と土地区画整理事業が市の発展を支えてきました。

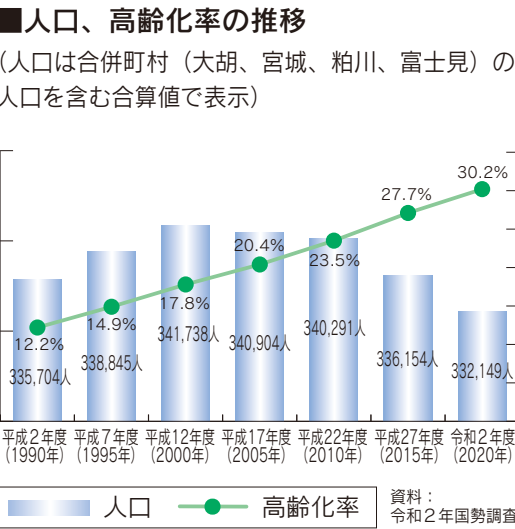
平成16年（2004年）には大胡町・宮城村・粕川村と合併し、平成21年（2009年）には中核市へと移行し、富士見村と合併しました。また、令和4年（2022年）には市政施行130周年を迎え、現在は令和7年（2025年）に策定した「第七次前橋市総合計画」のもと、前橋市のまちづくりに取り組んでいるところです。



(2) 人口動態

本市の人口は、平成12年をピークとして、令和2年（2020年）には332,149人へと減少しています。特に全体の約8割を占める旧前橋市の人口が減少しており、中心市街地の空洞化も進んでいます。

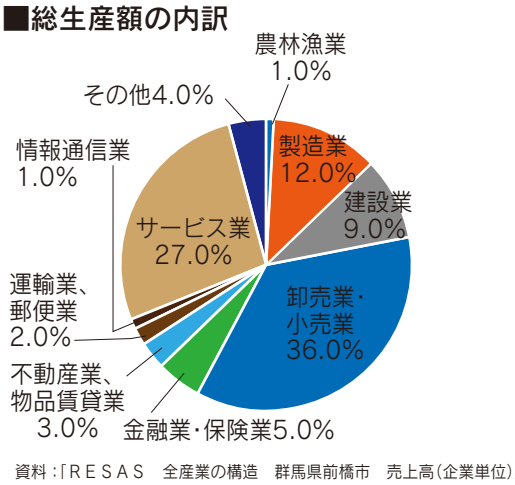
また全国的な傾向と同様に、本市においても少子・高齢化が進行しています。令和2年の高齢化率（65歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合）は約30%となっています。



(3) 産業構造

本市の産業構造の大半は、卸売・小売業、サービス業、製造業で構成されています。中でも製造業については、食料品や家具・装備品、金型等金属製品、業務用機械などに特化しているのが特徴です。

また、農林水産業については、産業構造全体に占める総生産額の割合は小さいものの、農業算出額は全国有数となっており、首都圏への農畜産物の供給基地となっています。



（４）土地利用

本市は、雄大な赤城山を背景に緑豊かで広大な市域を有していることから、全市域の52％が田や畑、山林といった自然的土地利用となっています。

一方、市街地を含む都市的土地利用の割合は48％で、そのなかでは住宅用地や道路用地の割合が大きくなっています。

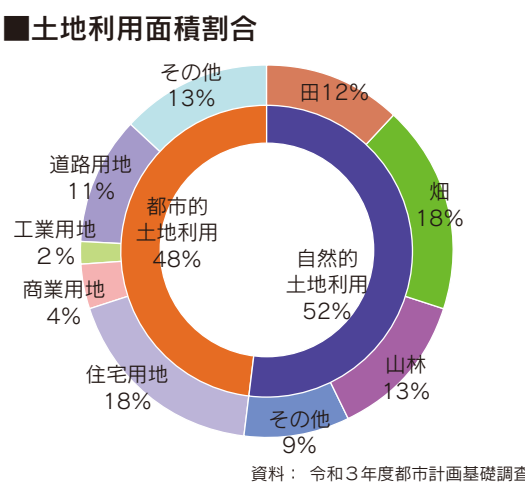
（５）道路・交通網

市内の道路網は、主に国道17号や50号などを骨格として形成されています。また、市内には関越と北関東の2路線の高速自動車国道が通り、それぞれのインターチェンジが設置されている上、上武道路や前橋渋川バイパスなど新たな骨格となる道路整備も進められています。

また、市内の交通網は、鉄道についてはJR2路線と上毛電鉄が走り、バス交通については路線バスのほか、市内を循環するマイバスやデマンド方式のふるさとバス・るんるんバスを運行しています。しかし、本市の一人当たりの保有自動車数は、全国平均を大きく上回っており、市民の自動車への依存度が高く、鉄道・バスの利用率の低下の一因となっています。

（６）都市計画区域

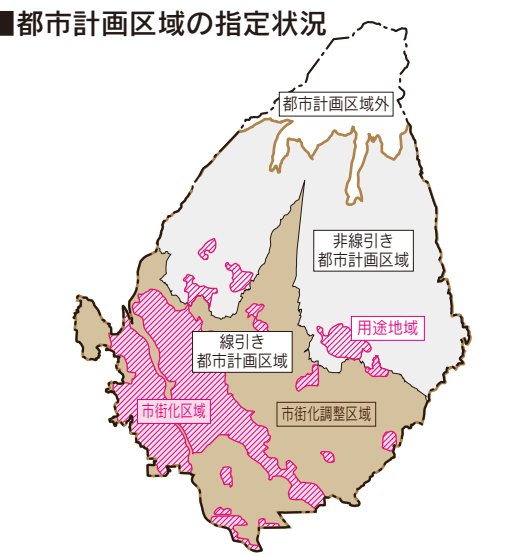
本市は、区域区分（線引き）を定めている旧前橋市の前橋都市計区域と、区域区分を定めていない旧大胡町、旧宮城村、旧粕川村、旧富士見村の前橋勢多都市計画区域が併存しています。都市計画区域とは、一体の都市として、総合的に整備、開発及び保全する必要のある区域として指定するものであり、土地利用や道路整備など、この都市計画区域をひとつの対象として考えます。



■都道府県別の自家用乗用車の普及状況

順位	都道府県	1人あたり台数
1	群馬	0.712
	前橋	0.700
2	茨城	0.695
3	栃木	0.694
4	山梨	0.691
5	富山	0.686
・	・	・
・	・	・
47	東京	0.220
	全国	0.489

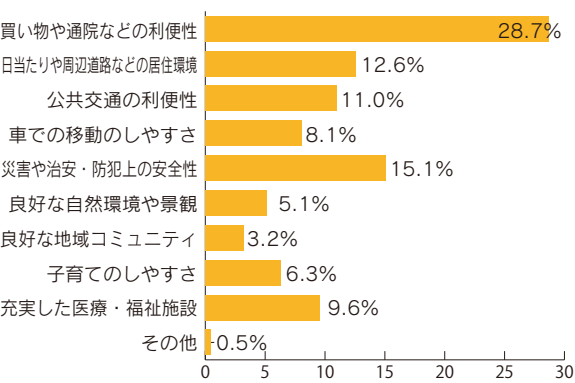
資料：関東運輸局 自動車検査登録情報協会 2021年
前橋市及び全国の台数は2021年3月31日現在



（７）市民意向（都市づくりに関するアンケート調査（令和4年度））

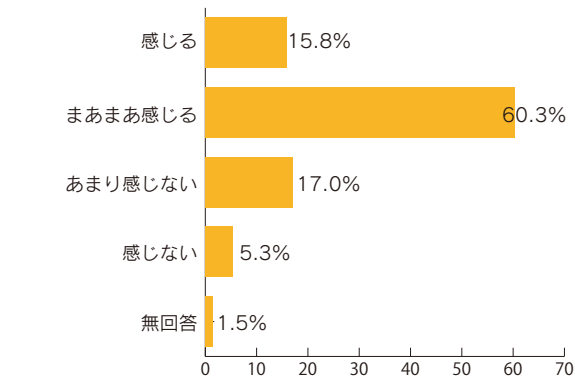
①居住環境として重要と考える項目

居住環境については、買物や通院、周辺道路や公共交通などの生活利便性及び災害や治安・防犯上の安全性を重視していると多くの方が回答しています。



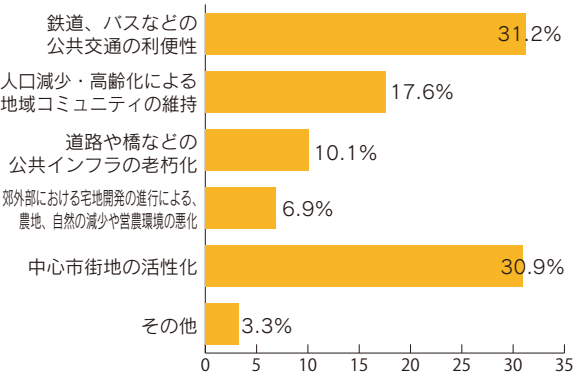
②魅力的な住環境の整備

毎日の生活の中での快適さや利便さ、暮らしやすさなど魅力的な住環境の整備について、76％以上の方が整っていると回答しています。



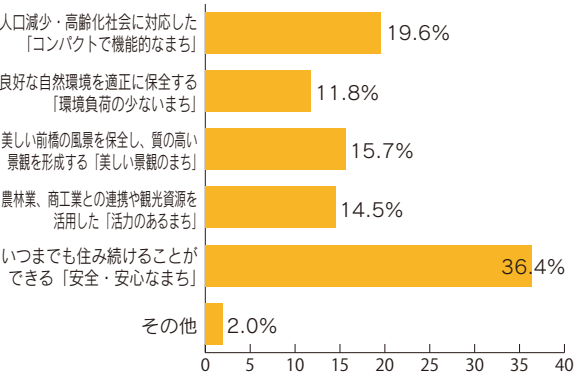
③都市づくりの課題や問題点

本市の都市づくりにおける課題や問題点として、最も多くあげられたのは「公共交通の利便性」でした。次に「中心市街地の活性化」が多くあげられました。



④まちづくりの方向性

市全体のまちづくりの方向性として最も重要なものとしてあげられたのは、「いつまでも住み続けることのできる安全安心なまち」でした。次に「人口減少・少子高齢化に対応したコンパクトで機能的なまち」でした。



都市づくりに関するアンケート調査（令和4年度）の概要

本市の都市づくりに対しての市民の意識や要望を把握し、計画に反映していくことを目的に実施。15歳以上の市民3,000人を対象として令和5年1月に実施。回収率は42.1％。

2 都市づくりの主要課題

（１）都市構造に係る主要課題（都市機能配置、土地利用構成等）

①一体の都市としての整備、開発及び保全

1市1町3村が合併して誕生した本市では、都市づくりに対して、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全に取り組む必要があります。

市内には旧前橋市の区域区分（線引き）を定めている前橋都市計画区域と、旧町村部の区域区分（線引き）を定めていない前橋勢多都市計画区域の2つの都市計画区域が併存しており、都市計画区域外も含め土地利用規制が異なります。

本市が一体の都市として市街地空間と田園空間とが調和した潤いのある都市環境を形成するためには、将来的には一つの都市計画区域として地域の特性に合わせた土地利用制度の検討が必要です。

②中心市街地の再整備

県庁・市役所周辺地区及び従来からの中心商業地からJR前橋駅に至る区域は、これまで行政・商業・業務など多様な都市機能が集積する本市の中心市街地として、一定の役割を果たしてきました。現在、中心市街地においては、人口減少・高齢化や既存建築物の老朽化、空家・空地といった低未利用地が増加することによる都市のスポンジ化が進行している状況にあるものの、中心市街地が果たす役割は依然として大きいものがあります。

こうしたことから、中心市街地を本市全体の発展をけん引する特に重要な地区と位置付け、その役割を十分に果たすことができる環境整備や機能充実などに積極的に取り組んでいく必要があります。

③拠点への適正な機能集積

本市は、これまで人口の増加を背景として郊外開発が進み市街地が拡大してきました。現在では、人口減少・高齢化が進行している状況下であり、拡散した市街地のままで人口が減少し低密度化すれば、一定の人口密度に支えられてきた公共交通や、医療・福祉、商業などの生活サービス施設の維持が困難になり、生活利便性の低下が懸念されます。

そのため、居住や都市機能が既に集積している拠点周辺や、公共交通により各拠点へのアクセスが比較的容易な地域及び郊外における基幹的な集落に居住や各種機能の立地を誘導し、人口密度を維持することで、効率的な都市経営を実現することが求められています。

④公共交通を中心とした交通ネットワークの形成

現在、本市では、市街地の郊外化を背景として、移動に対する自家用車の利用割合が非常に高く、自動車利用を前提とした生活が定着しています。今後は高齢化の進展が見込まれていることから、自動車をもたない方や運転することができなくなった方を含め、誰もが自動車に頼ることなく安心して外出することができる公共交通を中心とした交通ネットワークの構築を図り、過度に自動車に依存しない生活へと転換を図っていく必要があります。

一方で、自動車交通の利用が多い本市においては、道路網が果たすべき役割も重要です。慢性的な渋滞や利便性を損なう道路形態の解消、歩行者・自転車の円滑な移動やバスの定時性を確保するとともに、産業振興、観光振興、良好な景観形成の確保など、市民の日常生活の利便性を高め、様々な活動が円滑に行える道路環境の整備を推進していく必要があります。

⑤社会資本の老朽化

本市の公共施設やインフラなどの社会資本は高度経済成長期に整備したものが多く、経年とともに老朽化が進行し、今後一斉に更新時期を迎えることから、将来の修繕や更新にかかる費用が増大することが見込まれています。

そのため、今後は社会資本の効率的な利活用や施設再編など、適正な管理と財政負担の軽減を両立し、市民が必要とする行政サービスの維持・向上を図りながら、効率的なまちづくりを行うことが求められています。

⑥産業用地の確保

現在、本市においては関越自動車道駒寄スマートインターチェンジの大型車対応化や国道17号上武道路の開通などにより、企業立地に適した環境が整備されています。

都市の活力向上のためには、既存企業の事業展開しやすい環境を整えるとともに、企業誘致を推進し、地域資源を生かした産業集積に努め、経済の好循環を図る必要があることから、新産業団地開発に向けた土地利用や基盤整備を推進していく必要があります。

⑦適正な土地利用の推進

人口減少・高齢化が進行する中、これまでの都市の成長を前提とした都市構造ではなく、既存の都市基盤の活用と適正な土地利用の推進・誘導によって、持続可能なまちづくりに取り組む必要があります。

このため、市街地などにおいては、商業・業務や工業などの産業の集積、市全域あるいは地域の発展をけん引する拠点への機能の充実、さらには都市施設の効果的な配置に努めるとともに、郊外部においては、無秩序な市街地の拡大を抑制し、美しい自然環境を創出している農地や山林などの保全を図ることにより、適正な土地利用を推進していく必要があります。

（２）都市空間に係る主要課題（都市環境、都市景観等）

①地域特性を活かした環境整備

本市には、市のみならず県の中心的役割を担う高次都市機能が集積している地域もあれば、自然環境に囲まれた集落地域など様々な地域があり、それぞれに歴史や文化を有しています。

各地域においては、暮らしやすく、愛着と誇りを持って住み続けられる環境を整えていくために、生活道路、排水処理施設等基盤施設を整備するとともに、豊かな自然環境の保全との調和を図りながら地域固有の特性を活かしていくことが必要です。

②すべての人が利用しやすい環境整備

本市は、既に高齢化が進行している状況下であり、今後はさらに急速に高齢化が進むと推計されています。そのため都市づくりにおいても、高齢者や身体に不自由がある方などにも配慮した、誰もが利用しやすく、安心して暮らせる環境を整えていく必要があります。

③歴史・景観づくりへの配慮・景観の創出

本市は、「水と緑と詩のまち」に象徴されるように、赤城山や利根川、広瀬川などの豊かな自然を背景として、古代から多くの人々が暮らしを営み、養蚕・製糸業などの産業や萩原朔太郎に代表される詩の文化が育まれてきました。このため本市の町並みの多くは、赤城山や利根川を借景としてるのが特徴的で、どこへ行っても赤城山の存在を感じ取ることができます。

また、そうした雄大な自然景観の前景として、昔からの暮らしぶりや庶民文化が色濃く残る歴史的な景観資源が各地に点在していますが、都市化の進展とともにその姿は徐々に変わりつつあります。

そこで、本市の誇りある歴史を顕彰し、後世へと語り継ぐだけでなく、歴史文化を生かしたまちづくりをすすめ、「前橋らしい歴史性」を感じられる街並みの形成をすすめることが必要です。

したがって、今後都市構造が変化していく中でも「前橋らしさ」を継承していくためには、時代に応じた街なみのあり方や、地域の機能性と歴史性を両立させる景観づくりに配慮していく必要があります。

④災害対策の充実

本市は、赤城南麓に広がる森林や利根川など豊かな自然環境が存在する都市である一方、土砂災害や集中豪雨による河川の氾濫といった災害の危険性の高い区域も存在します。都市づくりにおいても、全国的に想定を超える大規模な災害の発生が相次ぐ中、いかに被害を少なくするのかという減災の観点からの土地利用や、地域バランスに配慮した避難所・備蓄拠点の整備等、災害対策を推進することが求められています。

また、交通事故や犯罪などといった身近な生活の安全安心が守られるよう、防犯や安全対策に配慮した施設の整備を図る必要があります。

第3章 都市づくりの基本方針

第3章 都市づくりの基本方針	19
1. 都市づくりの理念と目標	21
2. 将来都市構造	26

1 都市づくりの理念と目標

(1) 将来都市像と都市づくりの理念など

本市の都市づくりを検討するにあたって、本市が目指すべき将来都市像及び都市づくりの理念を、本計画の上位計画である「第七次前橋市総合計画」及び「整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」を踏まえ、次のように設定します。

①「第七次前橋市総合計画」における将来都市像

「新しい価値の創造都市・前橋」
市民一人ひとりが個性と能力を生かし、個々に輝くことにより
新しい前橋らしさを創造するまち

これからのまちづくりを進めるキーワードは「地域経営」です。
市民、企業・団体、行政それぞれが「他人ごと」ではなく「自分ごと」として、地域の課題を捉え、自主的・自律的に、また連携して課題解決に取り組むことが重要であり、そのためには、それぞれの主体が共有できる将来のまちの姿を持つことが大切です。
そこで、「新しい価値の創造都市・前橋」を将来都市像に位置付け、「市民一人ひとりが個性と能力を生かし、個々に輝くことにより新しい前橋らしさを創造するまち」を目指すまちの姿とし、その実現に向けて行政は多様な市民の活動を支援していきます。

基本構想

将来都市像
「新しい価値の
創造都市・前橋」

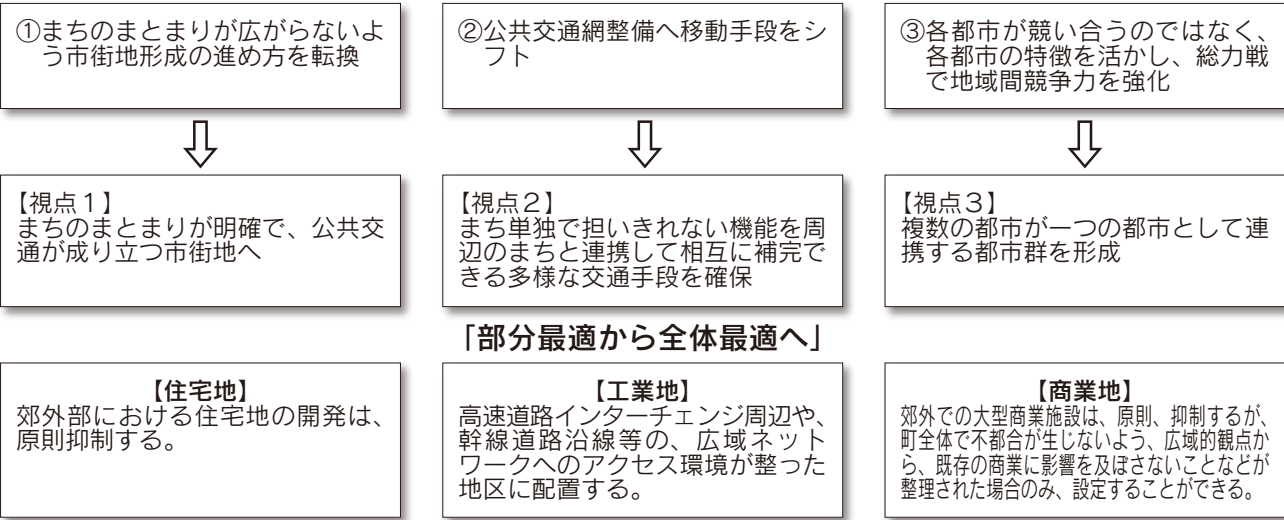


まちづくりの柱（まちづくりの方向性）

- 教育・人づくり（人をはぐくむまちづくり）
- 結婚・出産・子育て（希望をかなえるまちづくり）
- 健康・福祉（生涯活躍のまちづくり）
- 産業振興（活気あふれるまちづくり）
- シティプロモーション（魅力あふれるまちづくり）
- 都市基盤（持続可能なまちづくり）

②「整備、開発及び保全の方針」における目指すべき都市構造

「都市計画区域マスタープラン」では、「人口増加時代のまちづくり」から転換し、「人口減少局面でもぐんまらしい持続可能なまちづくり」が行えるよう、群馬県として広域的な見地から取り組むべき都市計画の方向性を次の「3つの視点」で示しています。



③将来都市像と都市づくりの理念

本市は、平成16年（2004年）12月5日に大胡町、宮城村、粕川村と、平成21年（2009年）5月5日に富士見村と合併し、赤城山の裾野に広がる山林までを含む約3万1千haの市域を有する都市として、群馬県の政治・経済をけん引する役割が期待されています。

一方、日本の都市における今後のまちづくりは、少子・高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって安心して暮らせる健康で快適な生活環境を実現するとともに、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を実現することが大きな課題となっており、これは本市においても例外ではありません。

このような状況の中、第七次前橋市総合計画では、市民がまちに愛着や誇りを持ち、多様な価値観のもと、それぞれの自己実現が図られ、繋がりが合うことを目指して、「前橋らしさ」を発揮しながら持続可能なまちづくりを進めることとしています。

したがって、本計画における将来都市像も「第七次前橋市総合計画」を受けて、次のように設定します。

将来都市像

「新しい価値の創造都市・前橋」

本市は、これまで市民にとって暮らしやすい居住環境づくりとともに、群馬県の県都、そして北関東地域の中核的な役割を担う都市として、多様な都市機能の集積などに努めてきました。「整備、開発及び保全の方針」においても、この役割は本市に強く求められています。

したがって、地域の特性を考慮しながら、市街地空間と田園空間の調和した将来都市像を実現していくために、これまでの取組みは継承しつつ、さらに、土地利用の規制・誘導や都市施設の整備、市街地開発事業等による整備、開発及び保全、都市計画区域の統合や拡大などにより、一つの都市として総合的に取り組むこととして、都市づくりの理念を次のように設定します。

都市づくりの理念

多様な都市機能の備わったにぎわいのある市街地環境づくり
豊かな自然と地域特性を活かした潤いと安らぎのある居住環境づくり

④前橋市が目指すコンパクトなまちづくり

現在の前橋市は、約3万1千haという市域の中に、多くの市民が居住する市街地と、赤城山南麓に広がる山林などの豊かで良好な自然環境を有する都市です。

こうした中、市民の高齢化や人口減少への対応、貴重な財産である良好な自然環境の次代への継承などが必要とされる本市では、既存ストックを有効活用しつつ、住宅や商業施設、医療・福祉施設などがまとまって立地し、無秩序な市街地の拡大を抑制するとともに、市民が公共交通によりこれら施設にアクセスできる「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めることが重要です。

一方、広大な市域の中で数々の固有の特性を有し、多くの人々が日常生活を送ってきた旧町村などの地域を尊重したまちづくりも重要となっています。

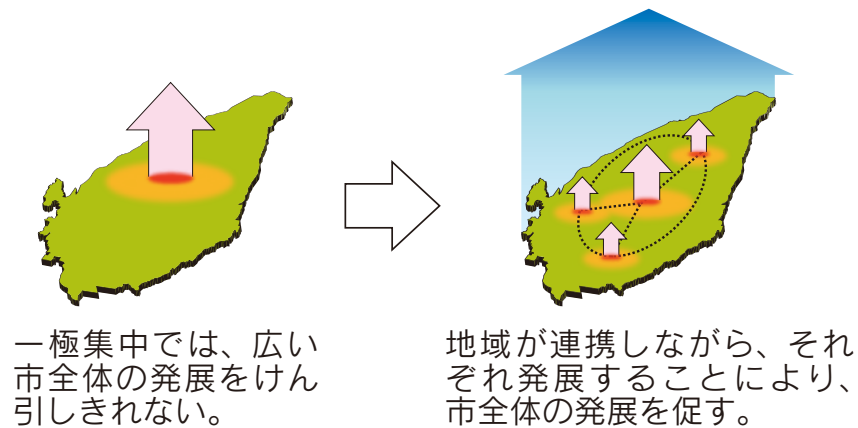
したがって、あらゆる機能を集積させた単独の地区（中心市街地）だけで全市民の生活を支え、広大な市域全体の発展をけん引するのではなく、都市部においては、都市機能の効果的・効率的な集約化に努め、また、郊外部においては市街地の拡大を抑制し、地域の拠点周辺への各種機能の誘導を促進することで、地域コミュニティの維持を図るとともに、営農環境と調和した集落形成に努め、これら地域の連携による相乗効果で市全体がひとつの都市として発展することが大切です。

本市では、将来都市像の実現に際して、都市づくりの理念も踏まえながら、このような「ひとつの都市として市全体が地域とともに発展するコンパクトなまちづくり」を目指します。

前橋市が目指すコンパクトなまちづくり

ひとつの都市として市全体が地域とともに発展するコンパクトなまちづくり

■コンパクトなまちづくりイメージ



(2) 都市づくりの基本目標

将来都市像と都市づくりの理念などを踏まえ、都市づくりの基本目標を次のように設定します。

都市づくりの基本目標

- ①市の発展、都市活力の創出の中心となる都心核・地域核の形成
- ②地域の発展や地域住民の生活を支える地域拠点・生活拠点の形成
- ③誰もが快適に移動できる公共交通を中心とした交通ネットワークの形成
- ④すべての人々が生き生きと暮らせる居住環境の形成
- ⑤都市と自然が調和した土地利用の推進

①市の発展、都市活力の創出の中心となる都心核・地域核の形成

本市の中心市街地である行政、商業・業務など多様な都市機能が集積する県庁・市役所周辺地区及び従来からの中心商業地、さらにＪＲ前橋駅周辺までの区域と、東京都心に直結する商都・高崎市と中心市街地を結ぶ位置にある新前橋駅周辺地区は、本市の発展の中核を支える地区として、これまでもそれぞれが果たすべき役割にあわせた整備に取り組んできました。

人口減少・高齢化社会に対応したコンパクトなまちづくりを推進していく上で、中心市街地、そしてそれを支える地区の役割はますます重要になります。

そのため、中心市街地を市の発展を担う都心核として位置づけ、多様な都市機能や居住機能の維持・集積を図ることにより、県都の顔として相応しい、利便性が高く賑わいのある都市空間の形成を目指します。

そして、新前橋駅周辺地区とともに、「地方拠点法」の拠点地区として整備が進められている前橋南部地区、市東部の中心である大胡地区の市街地を、都心核を支える地域核として位置づけ、それぞれが求められる機能を発揮できる、連携の取れた整備を進めます。

②地域の発展や地域住民の生活を支える地域拠点・生活拠点の形成

本市には、前橋都市計画区域の市街化区域や前橋勢多都市計画区域の用途地域のほかにも、各地域に既存の集落などが点在し多くの市民が生活しています。そのため、それぞれの地域が、それぞれの特性にあわせて維持・発展していくことが必要です。

本市が一体の都市として発展していくため、各地域において市民が日常生活に必要なサービスや利便性を享受することができるように、交通利便性が高く適正な都市機能の充実を図る地域やインターチェンジ周辺などに地域拠点を配置します。また、地域における日常生活の中心ゾーンとなる生活拠点を適正に配置し、それぞれの地域特性にあわせた整備を進めます。

③誰もが快適に移動できる公共交通を中心とした交通ネットワークの形成

少子・高齢化を背景として、今後の前橋市における都市づくりは、高齢者や子育て世帯が徒歩や公共交通で移動しやすい環境を整備し、過度に自動車に依存しない、環境負荷の少ない都市を実現する必要があります。

そのため、バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化や、公共交通によるまちなか回遊性の向上を図ることで、誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築を目指します。併せて公共交通沿線への居住の誘導を進め、公共交通の利用増加を図ることで、過度に自動車に依存しない都市の実現を目指します。

また、幹線道路網の整備や交差点改良等により、慢性的な渋滞や交通規制の解消、歩行者の円滑な移動を確保するとともに、長期間未着手の都市計画道路については、今後の社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

さらには、高齢化の進行や環境問題なども考慮して、コンパクトなまちづくりの実現に寄与する新たな交通システムの導入・整備について検討していきます。

④すべての人々が生き生きと暮らせる居住環境の形成

各地域において、それぞれの特性にあわせた快適な日常生活を送ることができる居住環境を形成します。生活道路や下水道などの基盤施設の整備を進めるとともに、バリアフリー空間の整備、生活利便性の向上やコミュニティ活動、災害時の避難などのための施設を、地域的なバランスに配慮して配置・整備を推進します。また、美しい景観形成や環境問題にも配慮した公共空間や公共施設整備、民間敷地の緑化など、生活に潤いを与える空間づくりを進め、すべての人々が生き生きと暮らすことができる居住環境を形成します。

⑤都市と自然が調和した土地利用の推進

本市は、市域の北部に山林、東部に広大な田園空間が広がる自然環境豊かな都市です。市街化調整区域や用途地域が定められていない区域に広がる田園空間には、農家住宅などの既存集落をはじめとした住宅が存在し、多くの市民が居住しています。山林や田園空間などは、本市の貴重な資産であり、市民生活にゆとりや潤い、やすらぎを与え、農地は、全国でも有数の農業産出額を誇る本市の農業を支える重要な基盤でもあります。

したがって、かんがいなどの利水をはじめとする多様な機能を持つ河川や用水の水質汚濁防止、生態系の生息環境に重要な空間である森林保全といった環境問題などにも十分に配慮して、山林や田園空間を保全し、市街地の無秩序な拡大を抑制するなど、都市的土地利用と自然的土地利用との適正な配置の組み合わせにより、調和のとれた土地利用を推進します。

2 将来都市構造

都市づくりの理念と目標を踏まえ、次のような都市構造の実現を目指します。

（１）将来都市構造の基本的な考え方

本市における今後のまちづくりは、人口減少、少子高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって安心して暮らせる健康で快適な生活環境を実現するとともに、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を実現することが大きな課題となっています。このように社会情勢が大きく変化していく中で、これからも都市の活力を維持・向上していくためには、本市の地域特性や立地条件を考慮しながら、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、地域の拠点や公共交通沿線に都市機能や居住機能を集約するとともに、地域を公共交通で結ぶ『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で、持続可能な都市を目指す必要があります。

そこで、「前橋市立地適正化計画（改訂版）」や「前橋市地域公共交通計画」と連携し、自動車以外でも移動が容易な都市構造への転換を促進することで、自動車を中心とした生活から過度に自動車に依存しない生活への転換を図ります。

また、中心市街地については、市内外にわたる人・モノ・情報の結節点としての空間形成を図るとともに、県都前橋の顔として整備を推進していきます。

さらに、都市機能の集積や再配置を進めるにあたっては、県都としての求心力と都市全体の活力を高めることを基本として、周辺市町村との連携・協働や、地域特性に留意しながら、施設規模や交通体系、立地効果などを総合的に勘案した都市空間の形成に取り組みます。

広域道路交通や幹線道路網が集積する利便性の高さを活かし、産業誘致など幹線道路沿線の利用促進、広域防災や交流機能の拡充に寄与する土地利用を推進します。

これらを踏まえ、市民や地域、大学、事業者と連携・協力し、ＤＸを活用することで、多様化する地域課題の解決や各種事業の効率的な展開を図るとともに、多様な人々や資源、情報が交流する都心核と、地域核や地域拠点・生活拠点など、地域の発展を支える拠点とを有機的に結びつけることで、市全体が地域とともに発展するまちづくりを推進します。

（２）将来都市構造

①都心核・地域核

都心核

県庁・市役所周辺地区及び従来からの中心商業地、さらに前橋駅周辺までの区域を都心核と位置づけ、適切な土地利用を推進するとともに、高次の都市機能の集積を維持しながら、少子高齢社会を見据えた機能を強化することで、多世代にわたって多くの人が暮らし、集う賑わいにあふれた都市空間の形成を図ります。

特に、ＪＲ前橋駅から県庁までのケヤキ並木通り及びその周辺区域においては、公共交通と人（歩行者・自転車）中心のウォーカブルな道路空間を整備することにより、多様な人々が集い、憩い、活動する場の創出や、ＪＲ前橋駅周辺地域と中心商業地とが一体化した街並みの形成を目指します。

また、官民連携により、老朽化した建物や遊休化した土地等の新たな利活用を促進し、定住人口の増加や生活ニーズの変化に対応した、市街地の再生に取り組むとともに、街並み景観・環境の改善向上を図ることで、にぎわいのある中心市街地の再生を目指します。

地域核

＜新前橋駅周辺地区＞

ＪＲ新前橋駅周辺地区は、都心核を補完する商業・業務機能や広域行政機能が集積している地区であり、また、県央部の交通結節拠点であることから、高次の都市機能を維持するとともに、地域に対応した都市機能の強化を図ることで、交通結節点の立地を活かした利便性の高い市街地の形成を目指します。

＜前橋南部地区＞

前橋南部地区は、都心核を支える交通結節拠点の一つとして、北関東自動車道・前橋南インターチェンジを活用し、流通機能や研究開発機能の集積を促すとともに、広域的な商業活動を支える大規模商業施設の立地を活かした、地域の生活を支える地域核として、周辺の住宅地や田園環境との調和を図りながら、拠点型複合市街地の形成を目指します。

＜大胡地区＞

大胡地区は、市の東部、北部地域の生活を支える中心として、地域拠点や生活拠点などと連携しながら、商業機能や居住機能、行政機能の集積を図り、様々な機能の充実した市街地としての形成を目指します。

②地域拠点・生活拠点

地域拠点

ＪＲ前橋大島駅、駒形駅及び群馬総社駅などの鉄道駅周辺や、前橋IC、駒形IC及び駒寄スマートICなど高速道路網の交通結節点は交通利便性が高く、地域拠点として位置付け公共交通との連結性を高め、周辺地域の発展にも寄与するまちづくりを進めます。

生活拠点

宮城支所や宮城小・中学校周辺地区、粕川支所や上毛電鉄の粕川駅周辺地区及び富士見支所や富士見公民館・富士見中学校周辺地区は、それぞれの地域住民の日常生活の中心ゾーンとして、生活利便施設が充実した環境の形成を目指します。

③交通施設網

都市軸

＜広域都市軸＞

高速交通網の関越自動車道及び北関東自動車道と地域高規格道路である上武道路を広域交通において重要な役割を担う広域都市軸と位置づけ、広域的な交流の促進を図ります。

＜放射都市軸＞

国道や主要地方道など、都心核や地域核、地域拠点、生活拠点等を結び、また隣接市町村へのアクセスを担うものを放射都市軸と位置づけ、各地域や拠点間の有機的な交流を促進します。

鉄道交通軸

高齢社会や環境問題への対応が求められる中、大量輸送や速達性、定時性に優れる鉄道を鉄道交通軸と位置づけ、駅前通り等の街路空間整備や、駅周辺の生活利便施設の立地促進、居住環境の向上を推進することで、鉄道交通の効率化・活性化、利用率の向上を図ります。

さらには、コンパクトなまちづくりの実現に寄与する新たな交通システムの導入・整備について検討していきます。

バス交通軸 中心市街地と渋川市方面及び南部拠点・玉村町方面を結ぶ路線を広域幹線バス路線として位置付け、都市の基軸となる幹線公共交通軸を形成します。また、中心市街地エリアに、主要拠点を回遊することができる路線として、都心幹線バス路線を形成します。これらの沿線は公共交通サービスが利用しやすい環境であるため、自動車だけでなく、公共交通を含めた交通手段を選択し、日常生活を営むことができる地域を目指します。

④土地利用

＜商業・業務系土地利用＞

都心核や地域核などの商業地を商業・業務ゾーンとして位置づけ、商業・業務機能の集積を図ります。また、地域拠点や生活拠点には生活利便施設の立地を促し、地域の活力とにぎわいの形成を図ります。

＜複合系土地利用＞

住宅や商業・工業施設などが混在して立地する区域などを複合市街地ゾーンとして位置づけ、多様な用途の建物が調和した、利便性の高い環境整備を図ります。

＜工業・産業系土地利用＞

既存の工業団地、その隣接地、インターチェンジ周辺、幹線道路沿道等の企業立地に適した区域は、工業ゾーンとして位置づけ、工業団地としての産業基盤の確保や地域資源を活かした産業集積に努め、周辺環境との調和に配慮しながら、操業環境の保全・創出を図ります。

＜住居系土地利用＞

その他の既存市街地や住宅団地は、住宅ゾーンとして位置づけ、地域特性に応じた弾力的かつ適正な用途の配置を行い、良好な居住環境の形成を図ります。

＜田園環境共生土地利用＞

良好な農業環境の広がる地域は、田園環境共生ゾーンとして位置づけ、まとまった農地等の保全と集落機能の維持を基本とし、農業振興を図るとともに一定の利便性を確保することで、営農環境と調和した集落の形成に努めます。

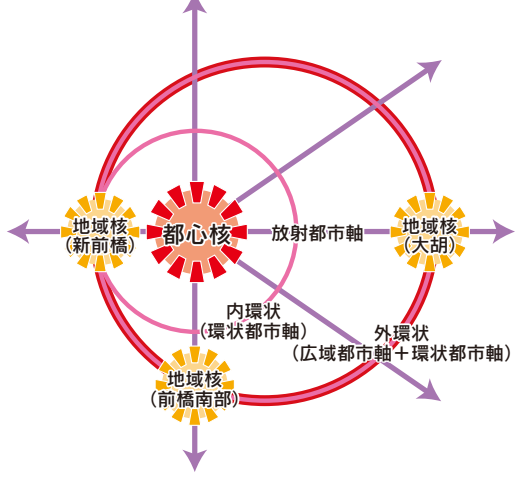
＜森林環境保全土地利用＞

赤城山南麓に広がる森林は森林環境保全ゾーンとして位置づけ、市民が緑とふれあえる場としても活用しながら、美しい自然景観にも配慮して、将来にわたって積極的に維持・保全します。

■将来都市構造図



■将来都市構造イメージ図



第4章 全体構想

第4章 全体構想 31

1. 政策テーマ別構想 33

2. 分野別構想 45



① 政策テーマ別構想

第七次前橋市総合計画、そして、本計画の将来都市像である「新しい価値の創造都市・前橋」実現のため、前計画から引き続き、次のような政策的視点からのまちづくりを進めていきます。

1：本市の特性を踏まえた『コンパクトなまちづくり』

- ・人口減少・高齢化が進展する中、都心核や地域核などを中心とした『コンパクトなまちづくり』を効率的に進め、持続可能なまちづくりに取り組む必要があります。

2：良好な自然環境を次世代に継承する『環境負荷の少ないまちづくり』

- ・本市の貴重な財産である豊かな自然を適正に保全し、次世代に継承するとともに、市民が良好な自然環境に包まれた中で生き生きと暮らすことができるように、『環境負荷の少ないまちづくり』を進めていく必要があります。

3：自然と調和し魅力を創出する『美しい景観のまちづくり』

- ・自らがまちに愛着と誇りを持つことによって、多くの市民にまちづくりに参加してもらうことが大きなポイントとなります。したがって、本市は群馬県の顔となる県都であることも踏まえて、市民が愛着と誇りを持つことができる、自然と調和し魅力を創出する『美しい景観のまちづくり』を進めていく必要があります。

4：地域資源を活用した『活力のあるまちづくり』

- ・これまでもまちの発展を支えてきた産業や他都市にはない固有の財産である地域資源を活用しながら、『活力のあるまちづくり』を進めていく必要があります。

5：いつまでも住み続けることができる『安全安心なまちづくり』

- ・人口減少社会の中でより多くの人々に「新しい価値の創造都市・前橋」を支える市民として本市に居住し、まちづくりに参加してもらうことができるように、進展する高齢化などにも配慮しながらいつまでも住み続けることができる『安全安心なまちづくり』を進めていく必要があります。

（１）本市の特性を踏まえた『コンパクトなまちづくり』

基本方針

本市が目指す「ひとつの都市として市全体が地域とともに発展するコンパクトなまちづくり」のために、市全体あるいは地域の市民の日常生活を支え、発展をけん引する地区となる都心核、地域核、地域拠点及び生活拠点を形成します。同時に、互いの連携により機能を補完し向上させていくことによって、良好な自然環境と共生できる都心核等を中心としたコンパクトな市街地形成を促進します。

①市あるいは地域の発展をけん引する都心核等の形成

都心核、地域核及び地域拠点は、市あるいは地域の発展をけん引する地区として、多くの人々が快適に活動、あるいは日常生活を送ることができる環境を整えていくため、土地の高度利用・有効利用を進め、地区特性に合わせた基盤整備や都市機能の集積・充実を図ります。また、鉄道やバス交通の徒歩圏内に居住を誘導することで、公共交通沿線における人口密度を維持するとともに、公共交通の利便性向上を図ることで、自動車以外でも移動が容易な都市構造への転換につなげていきます。

なお、生活拠点では、地域の特性に応じ、日常生活及び交通結節等の機能充実を図り、生活利便性の向上と地域コミュニティの維持・活性化に取り組みます。

②都心核等の連携強化

都心核、地域核、地域拠点及び生活拠点が、互いの機能を補完しあうとともに相乗効果により各機能を高め、また、市民が容易に都心核等を訪れ各種サービスを楽しむことができるように、互いを結ぶ公共交通ネットワークの形成や幹線道路の整備、新たな交通システムの導入・整備などを図り、広域的な連携も視野に入れたこれら都心核等の連携を強化します。

③魅力と求心力ある中心市街地の整備

都心核に位置づけられる中心市街地は、市全体の発展をけん引する地区として「市街地総合再生計画」による、定住人口の増加や生活ニーズの変化に対応した都市機能の充実を推進しながら、民間主体のまちづくりを進める指針である「前橋市アーバンデザイン」を具現化することで、魅力とにぎわいに満ちた「人と人との交流する拠点」に向けたまちづくりを推進します。

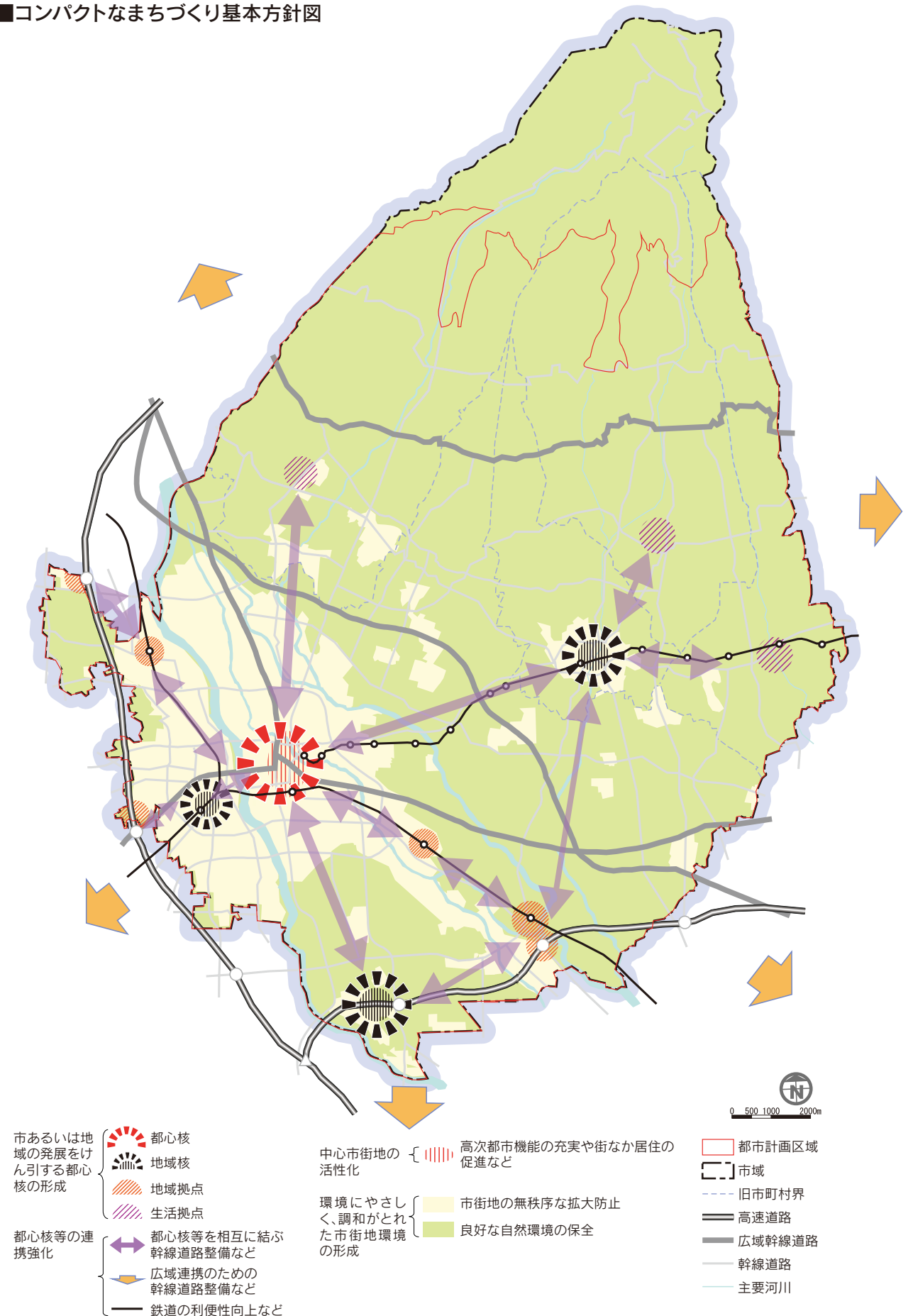
④自然と市街地が共生できる土地利用の実現

市街地では都市機能や居住の効果的な集約化に努めるとともに、公共空間や民有地の緑化を促進することで、都市と自然のバランスよく両立した環境整備を図ります。

⑤公共施設の適正な見直しと市有資産の活用

公共施設の老朽化等による維持更新費用が増大する中、ファシリティマネジメントの考え方や立地適正化計画に基づき、公共施設の見直しや再配置、公的不動産を活用した都市機能施設の誘導など市有資産の効率的な利活用を行います。

■コンパクトなまちづくり基本方針図



(2) 良好な自然環境を次世代に継承する『環境負荷の少ないまちづくり』

基本方針

地球的規模の広がりを見せる環境問題に対して社会的な関心が高まっています。本市は、利根川や広瀬川などの美しい水の流れと緑豊かな自然を次世代に継承していくために、「前橋市環境基本計画」に基づき、総合的、計画的に環境問題に取り組んでいきます。

まちづくりにおいても、コンパクトなまちづくりを進める中で、良好な自然環境の保全を前提として、環境負荷の少ない市街地環境づくりや公共交通の利用などを進めます。

①環境にやさしく、調和がとれた市街地環境の形成

市街地は、環境に対する負荷の軽減に配慮し、市民にとって暮らしやすい環境としていくために、水質汚濁につながる生活排水などは適正に処理するとともに、身近なまちの緑を積極的に創出します。また、都市公園や街路樹なども適正に配置しながら、環境にやさしく調和がとれた市街地環境を形成していきます。

②自然環境の保全・活用

地球温暖化対策となる二酸化炭素の吸収源として、また、生物の生息環境としても重要な農地や山林などの本市が有する良好な自然環境を、農業従事者に対する支援などと連携しながら適正に保全します。また、これらの自然環境が市民に潤いとやすらぎを与えることから、護岸改修工事などに合わせた河川の自然護岸や親水空間などとしての整備、良質な水質の維持保全などを進め、市民の生活空間の一部として、長きにわたって保全されるような活用を図ります。

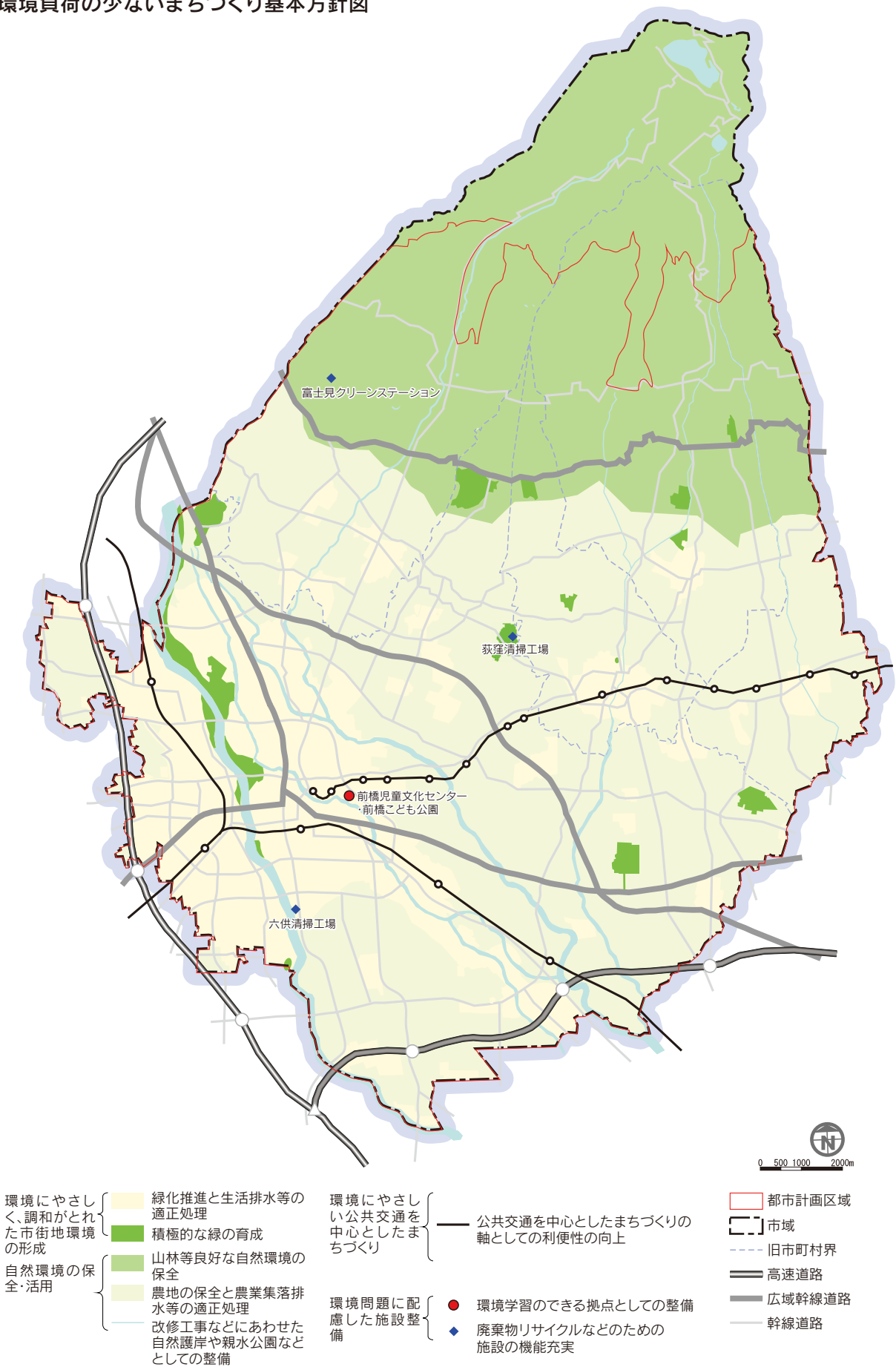
③環境にやさしい公共交通を中心としたまちづくり

自動車保有台数の割合が高い本市において、環境への負荷の軽減のほか、市民の高齢化などにも配慮して、「前橋市地域公共交通計画」と連携し、自動車以外でも移動が容易な都市構造への転換を図ることで、市民が多様な交通手段を選択できる公共交通を中心とした交通ネットワークの構築を目指します。同時に自転車の利用環境の向上を図ります。

④環境に配慮した施設整備

公共施設は省エネルギー・自然エネルギーを導入するなど継続的に環境に配慮した施設の増加を図ります。特に環境問題や環境保全等に関する理解を深めることができる環境学習の拠点として整備された前橋児童文化センター及び前橋こども公園の維持・保全を図ります。また、廃棄物のリサイクルと適正処理のためのごみ焼却場などの施設の維持整備を適正に行います。さらに、省エネルギーシステムの普及を図るなど、住宅などの環境に配慮した整備を誘導します。

■環境負荷の少ないまちづくり基本方針図



(3) 自然と調和し魅力を創出する『美しい景観のまちづくり』

基本方針

「前橋市景観計画」における基本テーマ「振り返りたくなる風景がある」を考慮し、現在の美しい前橋の風景を保全し、将来の質の高い景観を形成していくことで『美しい景観のまちづくり』に取り組んでいきます。

①原風景を守り、生きた資源として継承する

本市の原風景の根幹をなす赤城山の眺めや自然風景を保全するとともに、歴史ある多種多様な景観資源を、地域の中で生かしながら継承していきます。特に市街地においては、人々の生活と密接に関係した魅力ある風景を守りながら、産業の発展やインフラ整備と連動した景観づくりに取り組めます。

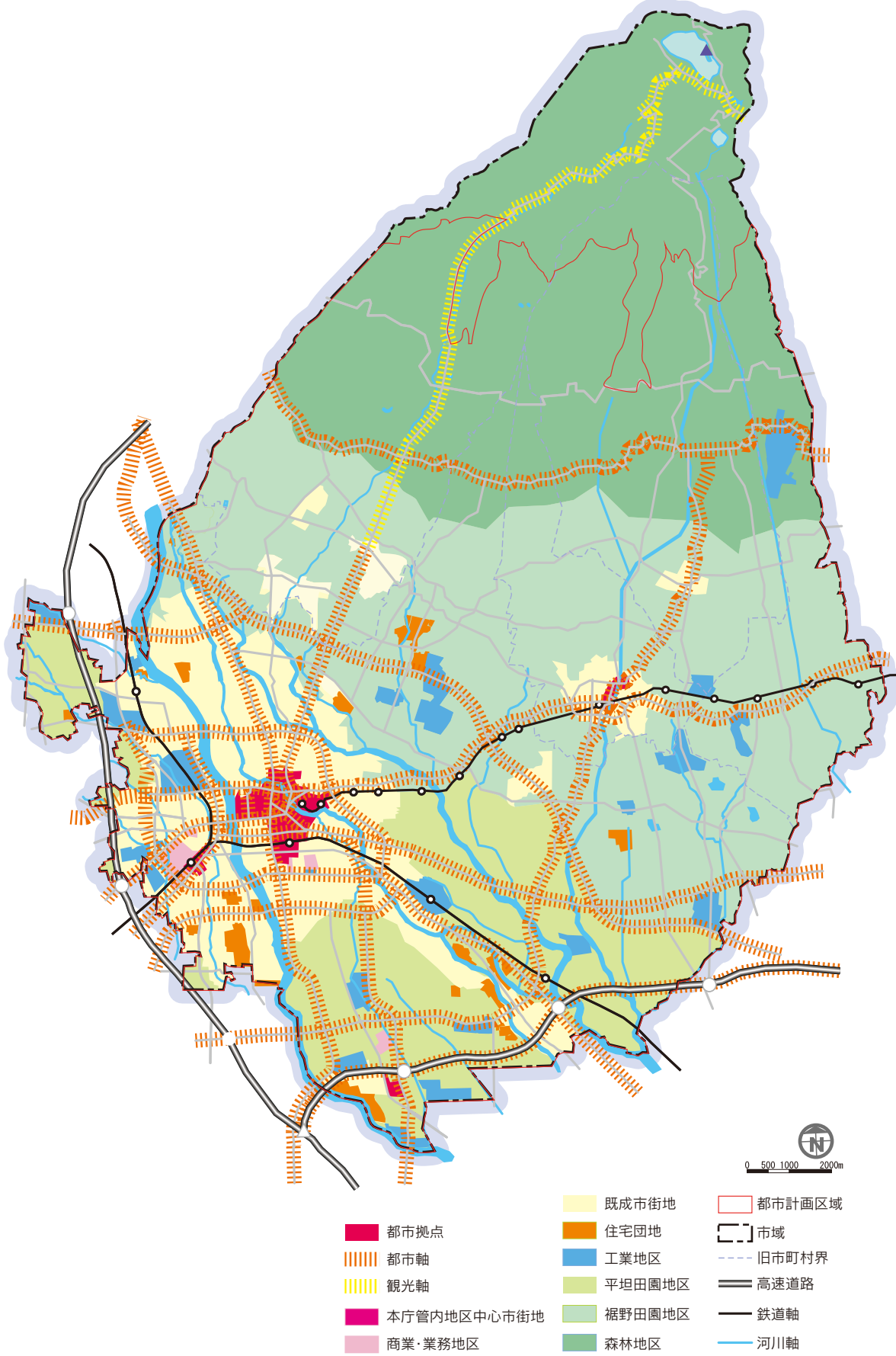
②誰もが主体性をもって景観づくりに取り組む

地域の景観資源を住民と行政の間で共有化し、地域の原風景は地域住民が、政策的に取り組むべき地区等については行政が、それぞれ主体となって守り利活用していきます。また、地域資源を子どもたちに伝える地域教育の体制づくりや、コミュニティ活動の活性化を通じた地域づくり、景観づくりに取り組みます。

③景観資源を活用し、地域力の向上を図る

今に生きる赤城山信仰や、その物語性から生み出された景観資源について、風景と対をなす形でストーリーを紡ぎ、地域の誇りと訪れた人の心に訴えかける観光戦略として活用します。また、広瀬川やケヤキ並木通りなど、前橋を象徴するシンボリックな景観資源については、市民のみならず訪れた人の親しみや愛着を感じられる街並みへと育てていきます。

■美しい景観のまちづくり基本方針図



（４）地域資源を活用した『活力のあるまちづくり』

基本方針

本市では、早くから積極的に農業を振興しており、現在は全国でも有数の農業産出額を誇る農業都市となっています。また、本市には数多くの歴史・文化的資源が残されており、これら地域観光資源と豊かな自然環境を活かした観光振興による、外国人を含めた交流人口の増加と地域産業の活性化を図ります。

また、都市活力を向上させるため、本市の強みである安全で充実した都市インフラを活かし、多様で魅力的な産業や雇用の場を生み出す環境整備を推進します。

①力強い農林業との連携

首都圏への農畜産物の一大供給基地として本市を支える力強い農業を実現していくために、安全安心な農畜産物の生産基盤となる優良農地を保全するとともに、土地基盤整備の推進、農地の有効活用などにより、生産性の高い農業環境を整備します。また、周辺環境との共生に配慮しながら、農業従事者が安心して快適に住むことができる農業集落の環境を整えます。また、林業振興に配慮して優良な山林の適正な保全を図ります。

②活気ある工業との連携

本市を支える活気ある工業を実現していくため、工業団地などの既存工業地では、周辺環境との調和に配慮しながら生産性の高い操業環境を確保します。また、新たな需要に対する生産性の高い受け皿として、交通利便性が高く、良好な操業環境が形成できる高速道路のインターチェンジ周辺や幹線道路沿線に周辺環境との調和を図り、また、地域未来投資促進法に基づく群馬県基本計画に沿った運用をおこない、計画的に新たな産業・工業地の創出を図ります。

③活気ある商業との連携

本市の活力を創出し、市民の日常生活を支える活気ある商業を実現していくため、既存商店街においては、アクセスも含めて購買活動をしやすい環境を整備するとともに、特徴のある街並みづくりなど魅力があり人々が集まる地区としての形成を図ります。特に、市の発展を中心となって支える都心部にある従来からの中心商業地は、「前橋市アーバンデザイン」や「市街地総合再生計画」に基づき、民間主体の官民連携まちづくりの実現を推進します。

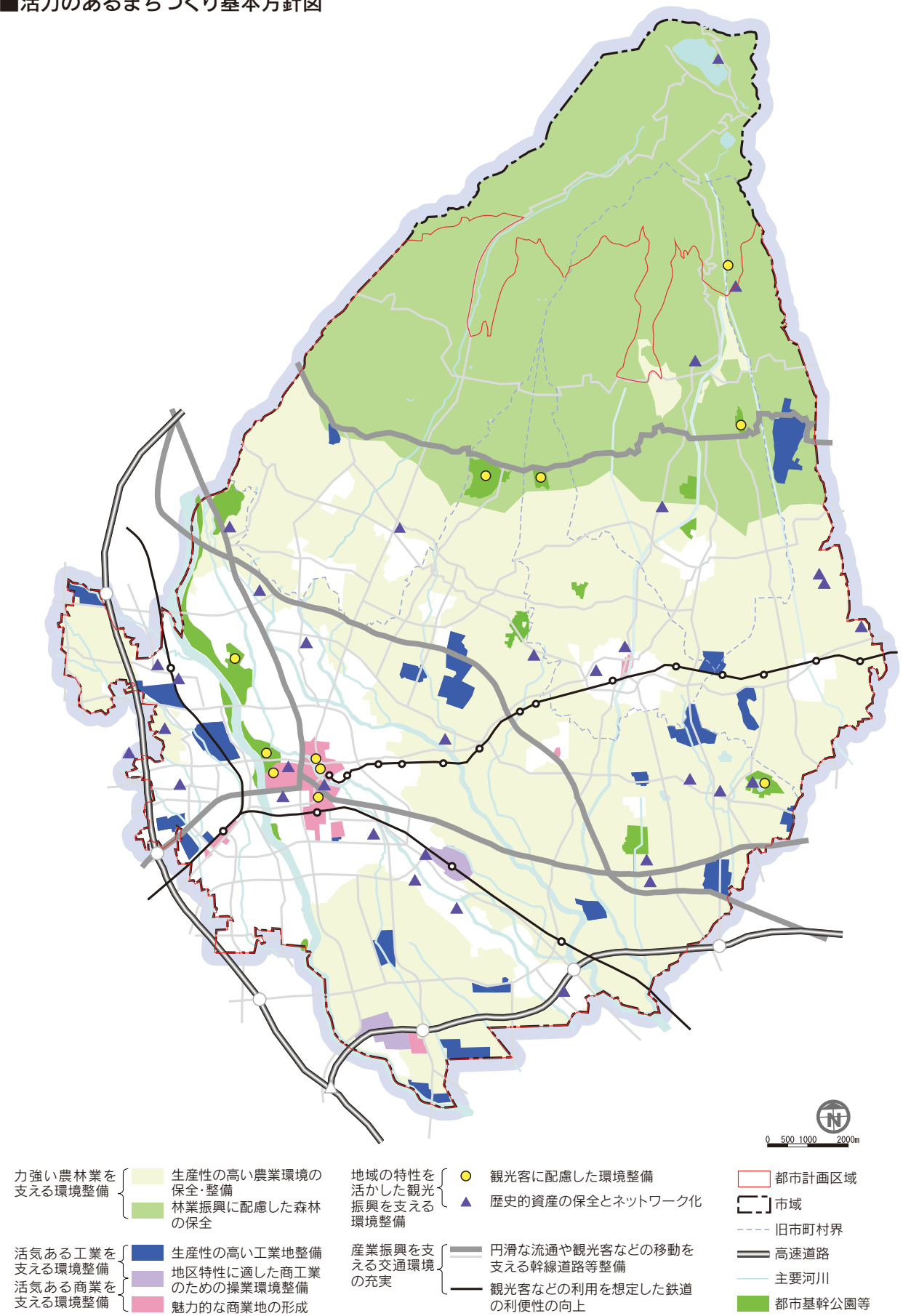
④地域の特性を活かした観光振興との連携

本市の豊かな自然環境や、歴史・文化的資源を未来へ継承するとともに、本市の活力を創出する観光資源として積極的に活用していくため、地域資源の掘り起こしを図りながら、その魅力を一層高めていくためのまちづくりを推進します。特に、赤城山南麓はスローシティとして、地域の食や農産物、生活・歴史文化や自然環境を大切にしたい個性・多様性を尊重する新たなまちづくりを目指します。併せて豊かな自然環境、集積する観光スポットなど多くの観光客のニーズがあることから、自然環境の保全や観光振興に寄与する土地利用の適正な誘導や環境整備を推進します。また、「前橋市歴史的風致維持向上計画」に基づき、「前橋らしい歴史性」が感じられるまちなみの形成に取り組みます。

⑤産業振興を支える交通環境の充実

物流環境の変化に的確に対応し、流通の近代化を支える、産業地と高速道路のインターチェンジなどを結ぶ幹線道路網やその周辺区域の整備により、工業・流通業務地や観光商業地へのアクセス性を高め、地域の活性化を図ります。特に観光に関しては、赤城山南麓などを核とする観光地や鉄道駅などを結ぶ観光ネットワークの形成や道の駅を整備することで、交通による利便性の向上を図ります。

■活力のあるまちづくり基本方針図



(5) いつまでも住み続けることができる『安全安心なまちづくり』

基本方針

各地で相次ぐ大規模な自然災害、社会問題となっている全国的な治安の悪化などに備え、災害に強く、犯罪が発生しにくい環境をつくります。そして、年齢や身体能力に関わらず誰もがいつまでも安全に、安心して住み続けることができるまちづくりを行います。

①災害に強いまちづくり

「前橋市地域防災計画」及び「前橋市国土強靱化地域計画」に基づく防災対策を進める中で、震災や水害、土砂災害などに備えたまちづくりを進めます。

既成市街地においては、ライフラインや避難場所を確保するほか、緑化や沿道建物の不燃化誘導などによる避難路や延焼遮断帯の確保、緊急車両の通行などに配慮した狹隘道路の解消など災害に強いまちづくりを地区特性に応じて進めます。

防災拠点となる市役所及び消防局庁舎をはじめ、防災物流拠点、消防署や地域防災の活動拠点である消防団車庫詰所、指定避難所となる小中学校など防災施設の適正配置に努め、大規模災害への対応機能の向上を図ります。

さらには、防災行政無線をはじめとする災害発生時等の情報伝達のための通信施設の適切な維持管理を図るほか、公共建築物の不燃化・耐震化を図り、民間建築物に対しても、耐震性向上や倒壊に配慮した塀の生垣化などを誘導します。また、土砂災害や浸水被害などの恐れがある地区については、前橋市立地適正化計画における防災指針に基づき災害リスクの回避・低減に資するよう安全対策に努めます。

まちづくりの将来像を実現していくために、防災上の課題を踏まえた取組を展開していくことが重要であります。取組方針は災害リスクの回避・低減の考え方にに基づき、災害発生頻度を考慮し、洪水浸水深はL1（計画規模）で検討します。また、防災・減災に向けた具体的な施策として、リスク回避、リスク低減（ハード対策）、リスク低減（ソフト対策）に分類し、保全対象や実施箇所・主体を設定します。

②すべての人が活動しやすい都市空間の整備

年齢や身体能力に関わらず、すべての人にとって過ごしやすく、移動もしやすい都市空間を整備します。高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律を踏まえつつ、ユニバーサルデザインの視点に立って、多くの人が利用する市街地や主要施設等の整備・改善を図ります。特に鉄道やバス、タクシーといった公共交通については、地域の実情と輸送機関の特性に即した適切な交通手段を選択し、多様な交通手段の共生を図るとともに、利便性と快適性の更なる向上を目指し、人と環境に優しく、安全でわかりやすい交通手段の確保を図ります。

③高齢者や障害のある人などの生活を支えるまちづくり

今後ますます増加する高齢者のほか、障害のある人や子育てをしている人も、すべての市民が互いに支えあい、生き生きと暮らすことができるまちづくりを進めます。

高齢者に対しては、「まえばしスマイルプラン～老人福祉計画・第9期介護保険事業計画～」に基づき、すべての高齢者が住み慣れた地域で互いに「思いやり・支え合い・助け合い」ながら、自分らしく安心して生活を送ることができる福祉施策を推進します。

障害のある人に対しては、「前橋は一とふるプラン（前橋市第4次障害者福祉計画）」に基づき、「地域であたりまえに暮らしたいという一人ひとりの思いを大切に」を基本理念として、生活環境全てのバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を進めることなどを基本的な取り組み姿勢とし、障害者福祉施策を推進します。

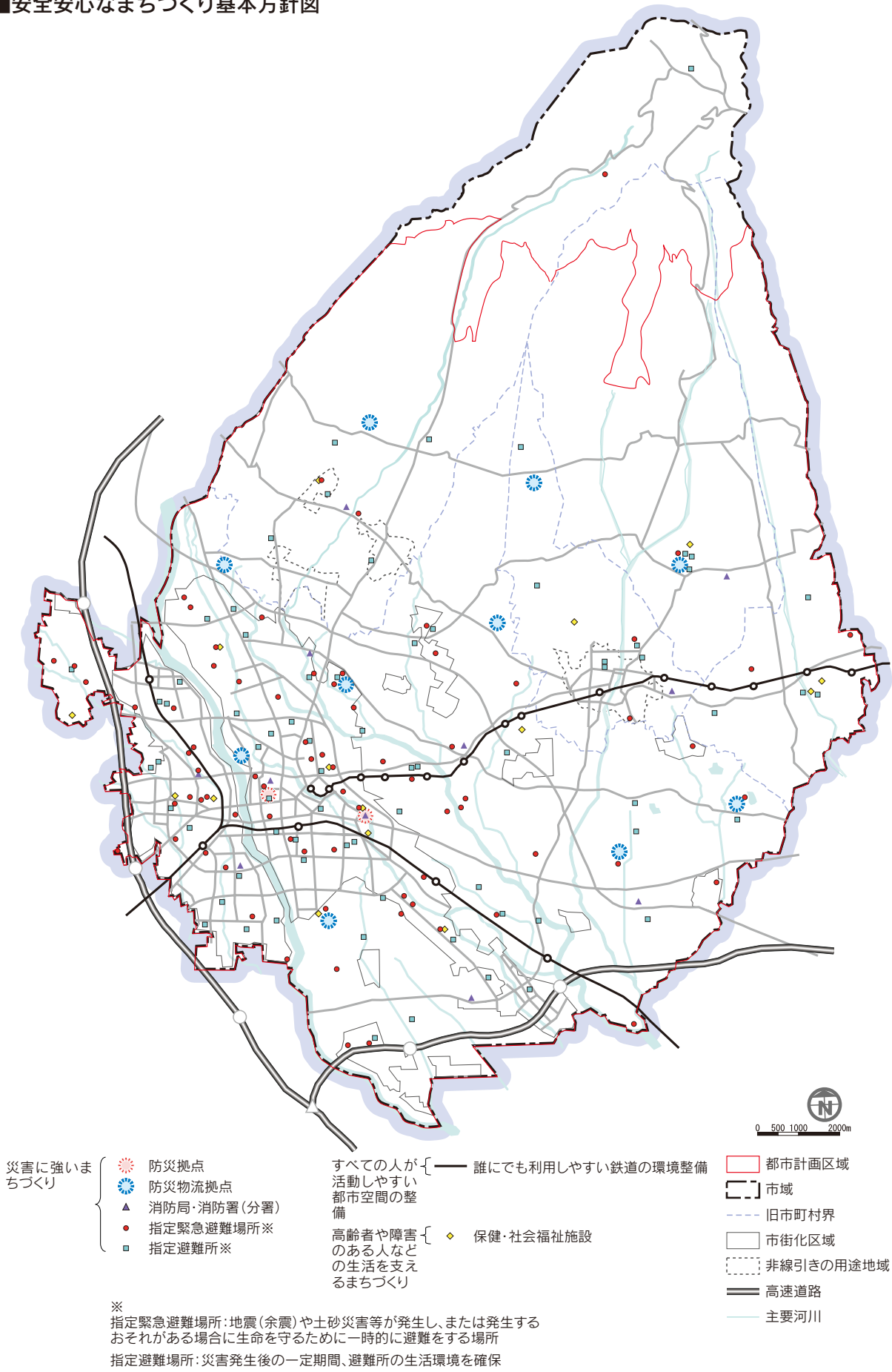
すべての子育て世帯の多様なニーズに対応するため、「立地適正化計画」及び「子ども・子育て支援事業計画」に基づき、保育所、幼稚園、認定子ども園等子育て支援施設の適正配置、延長保育、一時預かり等の機能充実とともに子育て世帯への様々な支援を図り、子どもの最善の利益が実現されるまちづくりを進めます。

④交通安全や防犯に配慮したまちづくり

交通事故や犯罪から市民を守るため、これらの発生を未然に防ぐ対策を講じたまちづくりを図ります。

住宅地における土地利用の混在の防止を図るほか、歩行者や自転車の通行に配慮した生活道路や通学路の整備を推進し、誰もが安心して生活できるまちづくりを進めます。また、道路や公園、駐車場や工事用空き地等については、見通しのよい囲いや植栽の剪定など、死角をなくし周囲からの自然な監視が可能な構造、照明灯や防犯灯などの設置、不審者や不審車両の進入・逃亡を防ぐ出入り口の管理など、防犯に配慮した犯罪の起こりにくい整備を進め、普及にも努めます。

安全安心なまちづくり基本方針図



2 分野別構想

都市計画の分野別まちづくりは、政策テーマ別構想の実現も踏まえて、次の考え方のもとに進めていきます。

1：土地利用の方針

・311.59km²という広い市域の中で豊かな自然環境を有する一方で、約32万人の市民が居住する本市の土地利用の基本的な考え方です。

2：交通体系の整備の方針

・市内のみならず、本市と他都市とを広域的に結ぶ国道や鉄道などを骨格とする本市の交通体系整備の基本的な考え方です。

3：水と緑の整備・保全の方針

・豊富な緑に恵まれた本市における自然環境の保全・活用や公園・緑地の整備などに関する基本的な考え方です。

4：その他の都市施設整備の方針

・公共下水道やごみ焼却場などの都市施設整備に関する基本的な考え方です。

都市計画（分野別構想）において実現すべき政策テーマ別構想上の主なポイント

		分野別構想			
		土地利用	交通体系	水と緑	その他の都市施設
政策テーマ別構想	コンパクトなまちづくり	・自然環境の保全・活用 ・無秩序な市街化防止 ・都心核等における土地の高度利用	・都心核等を結ぶ幹線道路整備 ・公共交通の充実 ・新たな交通システムの導入・整備の検討	・良好な自然環境の保全	
	環境負荷の少ないまちづくり	・自然的土地利用の保全 ・無秩序な市街化防止	・公共交通の充実 ・自転車利用促進	・自然環境の保全・活用 ・市街地の緑化 ・河川の自然護岸や親水空間などとしての整備	・水質汚染を防止する公共下水道整備 ・環境に配慮した公共施設整備
	美しい景観のまちづくり	・ふるさとの景観を創出する水や緑の保全 ・地域の個性になじんだ街並みを形成できる土地利用	・まちの「顔」となる通り等の整備	・ふるさとの景観を創出する水や緑の保全 ・まちの「顔」となる公園等の整備	
	活力のあるまちづくり	・優良農地の保全と農業環境整備 ・商業地や工業地の良好な操業環境整備と新たな確保 ・観光に配慮した土地利用	・産業地と高速道路のICなどを結ぶ幹線道路整備 ・観光ネットワークを形成する幹線道路等整備		
	安全安心なまちづくり	・災害危険区域における市街化の抑制 ・住宅地における混在の防止	・公共交通の充実 ・安全な避難路や通学路の確保 ・交通安全に配慮した道路整備	・災害時も想定した市街地の緑化 ・避難場所等となる公園整備 ・公園整備における防犯への配慮	・耐震性の向上 ・通信施設の充実

(1) 土地利用の方針

基本方針

本市の将来都市像「新しい価値の創造都市・前橋」の実現のため、これまでの都市の成長を前提とした都市構造ではなく、既存の都市基盤の活用と土地利用の適切な誘導によって、持続可能なまちづくりに取り組む必要があります。

このため、都市部では都市機能の効果的・効率的な集約に努め、また、郊外部においては、自然環境の保全、一定の利便性確保やコミュニティの維持に加え、営農環境と調和した集落形成に努めます。

このように、本市では都市的土地利用と自然的土地利用の適正な配置の組合せにより、調和の取れた土地利用を推進します。

a. 線引き都市計画区域における土地利用の方針

- ・線引き都市計画区域である前橋都市計画区域は、本市の中心的な区域であるため引き続き区域区分（線引き）を定めることで適正な市街化の誘導を図ります。
- i) 市街化区域
 - ・既成市街地においては、地域特性に合わせた土地利用の純化や市街地環境の改善、地域の歴史を物語る街並み形成などを進め、質の高い市街地としての土地利用を図ります。
 - ・本市の立地適正化計画における都市機能誘導区域である都心核や地域核、地域拠点などの市街地においては、それぞれに求められる役割に応じた都市機能の充実を実現する合理的な土地利用を進めます。また、都市機能誘導区域を含む居住誘導区域においては、公共交通の利便性を活かした暮らしやすさの充実を図るとともに、空家・空地を含む低未利用地の利活用も視野に入れ、将来にわたって居住機能の立地誘導を進めます。
 - ・都市構造の変化に伴って土地利用の転換が進む区域については、必要に応じて用途の純化や複合化、地区計画制度の活用などにより適正な土地利用誘導を図ります。
- ii) 市街化調整区域
 - ・将来的な産業立地の動向も踏まえ、都市的土地利用と農業的土地利用との健全な調和を図るため、市街化区域周辺などにおける無秩序な市街地の拡大を抑制し、美しい自然景観を創出している農地や山林などの適正な保全を図ります。
 - ・「人口減少下における土地利用ガイドライン（市街化調整区域編）・（群馬県策定）」に基づき、基幹的な既存集落においては、地域コミュニティの維持・活性化や居住ニーズに配慮し、自然に包まれて暮らすことができる、ゆとりと潤いのある居住環境の形成を図ります。また、高齢者等が自動車に頼らず日常生活を便利に過ごせる居住環境の提供ができるよう、主要な公共交通機関である鉄道の利便性が活かせる駅周辺への適正な開発の誘導を図ります。
 - ・地域住民の暮らしやすさの確保が求められるなか、周辺からのアクセス性の高い主要な幹線道路沿道には、日常生活を支える利便施設の適正な誘導を図ります。

市街化調整区域における土地利用イメージ



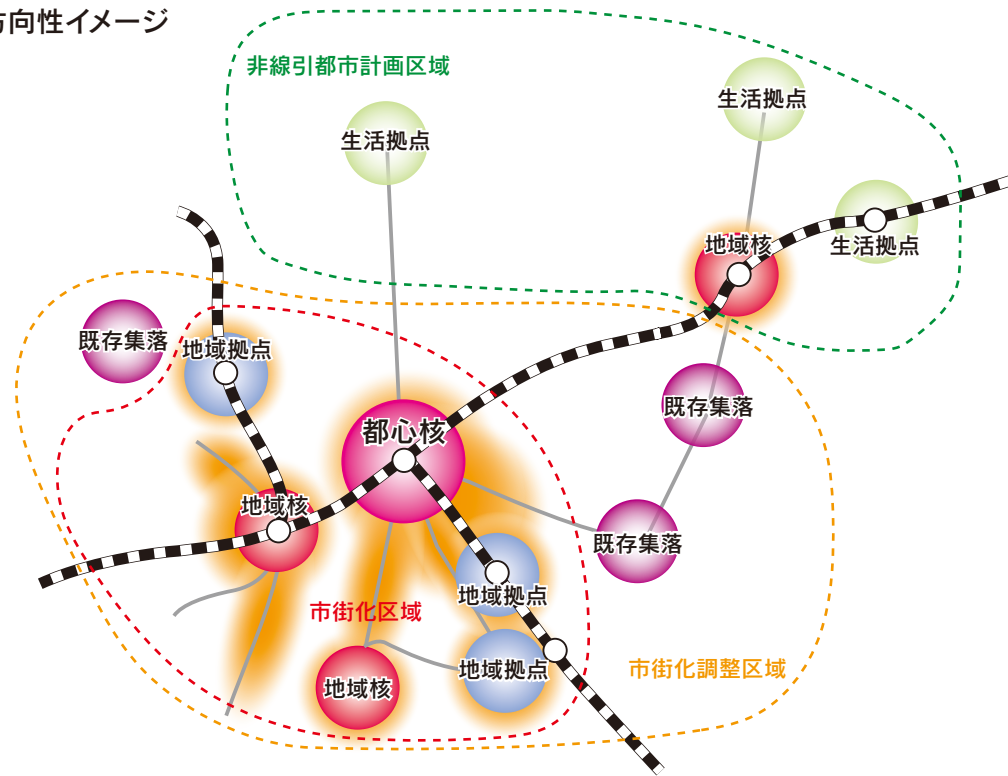
b. 非線引き都市計画区域における土地利用の方針

- ・将来的には前橋都市計画区域と前橋勢多都市計画区域を統合し、一つの都市計画区域として区域区分（線引き）を実施する必要性があることを前提として、令和2年9月に定めた特定用途制限地域の土地利用規制の効果を検証した上で、区域区分の実施に向けた検討を進める。
- ・用途地域が定められていない地域においては、特定用途制限地域を指定することにより無秩序な市街地の拡大や周辺環境を悪化させる恐れのある施設などと住宅が混在することを防ぎ、良好な環境の保全を図ります。
- ・用途地域が定められている地域においても、都市構造の変化など土地利用の転換が進む区域については、必要に応じて用途地域の見直しなどにより適正な土地利用誘導を図ります。

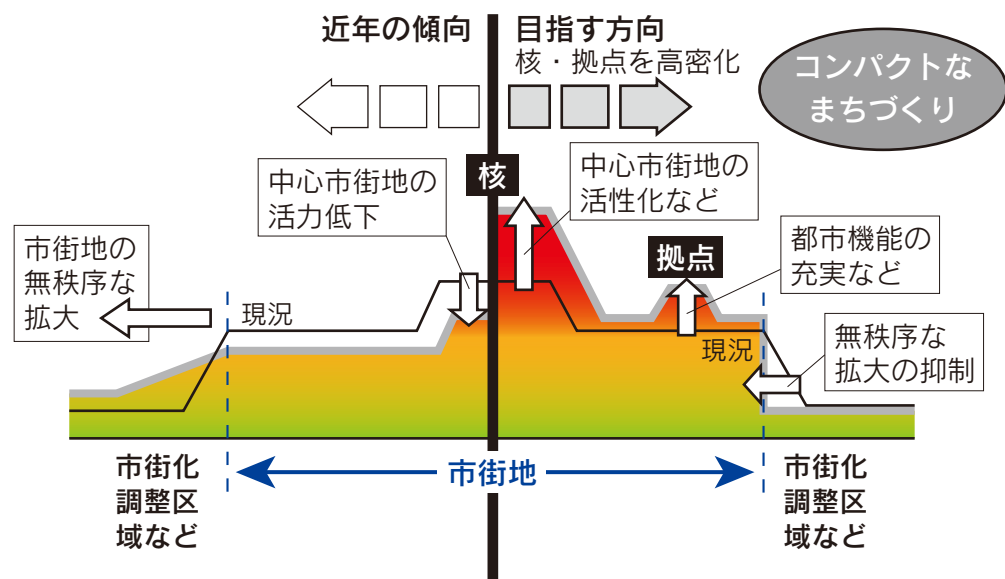
c. 都市計画区域外等における土地利用の方針

・赤城山南麓に広がる森林地域は、美しい景観を創出している自然環境や保安林の適正な保全を図ります。また、山頂に位置する県立赤城公園エリアについては、群馬県と連携し策定した「赤城山景観ガイドライン」により自然環境・景観保全及び活性化の両立を図り、より魅力的な赤城山の景観形成を目指す土地利用誘導を図ります。

■土地利用の方向性イメージ



■コンパクトなまちづくりイメージ



①土地利用の配置及び誘導の方針

現況を踏まえるとともに、将来都市像及び都市構造の実現を目指し設定した土地利用区分について、その配置及び誘導について次のように設定します。

土地利用区分	土地利用概要
商業地	主として店舗・事務所等を誘導し、中心市街地や周辺地域の核としてふさわしいにぎわいの形成と商業・業務の利便性の向上を図る地域
業務地	主として官公庁などの、市や県を代表する業務施設を誘導し、業務の利便性の向上を図る地域
流通業務地	流通関連施設等を中心に誘導し、流通業務の利便性の向上を図る地域
工業地	工場・倉庫などを中心に誘導し、工業の利便性の高い操業環境の保全・育成を図る地域
複合市街地	住宅や商業施設・工業施設等が共存することにより職住が近接し、利便性も高い環境の実現を図る地域
沿道市街地	自動車での利用者に対応した、沿道サービス施設の立地を中心に利便性の向上を図る地域
低密住宅地	主として低層低密の住宅を誘導し、ゆとりある良好な居住環境の保全・育成を図る地域
一般住宅地	多様な生活スタイルの住宅が立地し、一部、商業・業務施設等の混在を許容する中で、居住環境の向上を図る地域
沿線集落等生活地区	幹線道路の沿線集落を中心として、交通利便性を活用できる身近な生活圏において必要な施設を誘導する地域
田園地区	良好な営農環境と潤いのある豊かな居住環境が調和する地域
森林地区	森林の保全と育成を図る地域
都市基幹公園等	大規模な公園緑地やレクリエーションの場としての利用を図る地域

a. 商業地

- ・既存商業地は、地区特性にあわせた環境整備を図るとともに、新たな商業地は需要も踏まえながら、市全体さらに地域の発展をけん引し、住民の日常生活を支える都心核・地域核・地域拠点・生活拠点や都市軸沿道において適正に配置します。
- ・都心核におけるＪＲ前橋駅から中心商業地にかけての地区は、再開発等による土地の共同化や空間の有効活用を促進し、中心商業地の魅力を再生するために必要な機能の誘導を図るとともに、空き店舗等を活用し、新たな事業や住宅への転用を促進します。また、ＪＲ前橋駅周辺は、本市の主要な交通結節拠点であることから、利便性を活かした、高齢者や子育て世代をはじめ多くの住民・来街者の利用ニーズに対応する都市機能の効果的な誘導を図ります。
- ・新前橋駅周辺地区では、交通結節点という立地を活かし、都心核を補完する地域核として、高次の都市機能を維持しながら高齢化が進む地域に対応した都市機能の強化を図ります。
- ・地域核である前橋南部地区では、北関東自動車道の前橋南インターチェンジや大規模商業施設の立地を活かし、市南部の生活を支えるとともに、広域都市圏を視野に入れた他都市との交流促進に寄与する商業地の形成を図ります。
- ・地域核である大胡地区の商業地は、市域の主に東部や北部の生活利便性の向上に寄与する商業地としての育成を図ります。

b. 業務地

- ・行政機能の中心を担う県庁・市役所周辺など既に官公庁施設や企業の本社・支社機能が集積している地区及び新前橋駅周辺地区では、それぞれ都心核、地域核として求められる役割を担う業務地としての形成を図ります。

c. 流通業務地

- ・卸売業などの流通業務に関わる施設が立地する問屋町や北関東自動車道前橋南インターチェンジ、関越自動車道駒寄スマートインターチェンジ周辺地区などにおいては、関連施設の集積や高速道路の利便性などそれぞれの地区の特徴を活かした流通業務地としての形成を図ります。

d. 工業地

- ・既存工業団地や工業専用地域など既に工業施設が計画的に集積している地区においては、周辺環境との調和に配慮しながら、良好な操業環境が整った工業地としての形成を図ります。また、需要も踏まえながら、良好な操業環境を有する新たな工業地として既存工業団地の拡張を図ります。
- ・関越自動車道、北関東自動車道などのインターチェンジ周辺や幹線道路網の沿道地域においては、交通便利性の高さを活かし、自然環境の保全や田園空間との調和を図りながら、良好な産業・工業地の創出を図ります。
- ・地域未来投資促進法に基づく群馬県基本計画のもと、産業・工業の推進を図るとともに、農業振興地域整備計画との調整を行い、周辺地域や農林漁業との健全な調和を図ります。

e. 複合市街地

- ・既に食品・日用品等の物品販売中心の商業施設等が立地する地区や今後立地が求められる地区は、生活と密着した商業施設が立地する複合市街地としての形成を図ります。
- ・中小工場の立地により既に住工の混在が見られる地区は、住環境及び操業環境の状況に応じて、計画的な土地利用の純化、あるいは住宅と環境の悪化をもたらす恐れのない工業施設が共存する複合市街地としての形成を図ります。
- ・地域核である前橋南部地区は、前橋南インターチェンジの利便性を活用した多様な用途の建物が共存する複合市街地としての形成を図ります。
- ・準工業地域は、主として環境の悪化をもたらすおそれのない工業の業務の利便を図る地域としての環境を整えるとともに、中心商業地の活性化、商業機能の適正配置も考慮して、大規模集客施設の立地制限について検討を進めます。
- ・富田地区は、上武道路による利便性を活用しながら、周辺の住宅団地の造成・分譲による人口増加に対応するほか、周辺地域の生活利便性の向上にも寄与する複合市街地としての形成を図ります。

f. 沿道市街地

- ・準工業地域は、複合市街地と同様に、主として環境の悪化をもたらすおそれのない工業の業務の利便を図る地域としての環境を整えます。

g. 低密住宅地

- ・東地区や芳賀地区、南橘地区等の住宅団地や低層低密な住宅地が集積する地区は、質が高く良好な居住環境の保全・形成を図ります。

h. 一般住宅地

- ・低密住宅地に該当しない既成市街地の住宅地や地域の中心として機能してきた市街地は、コンパクトなまちづくりを目指し、無秩序な市街化を抑制するためにも地域の状況に合わせた改善などにより、住民が住みやすく生活しやすい居住環境の形成を図ります。
- ・広瀬団地、南橘団地等、中高層住宅や戸建住宅が集積している地区は、オープンスペースが確保された潤いと安らぎのある良好な居住環境の創出を図ります。また、広瀬団地においては、広瀬団地再生ビジョンに沿った整備を推進します。
- ・住宅と商業・業務施設や工業施設などが混在する地区は、地区の状況にあわせて用途の純化あるいは適正な複合化を誘導し、良好な住環境の保全・育成を図ります。特に、鉄道駅や商業・業務地周辺などにおいては、高い利便性を活かした都市型共同住宅等の立地を誘導します。

i. 沿線集落等生活地区

- ・都市軸に位置づけられている幹線道路の既存集落を中心とした沿道には、日常生活を支える利便施設の適正な誘導を図ります。

j. 田園地区

- ・無秩序な市街地の拡大を抑制し、美しい自然景観を創出している農地や山林などの適正な保全を図ります。また、「人口減少下における土地利用ガイドライン（市街化調整区域編）・（群馬県策定）」に基づき、基幹的な既存集落においては、地域コミュニティの維持・活性化や居住ニーズに配慮し、自然に包まれて暮らすことができる、ゆとりと潤いのある居住環境の形成を図るとともに、鉄道の利便性が活かせる駅周辺については、適正な開発の誘導を図ります。

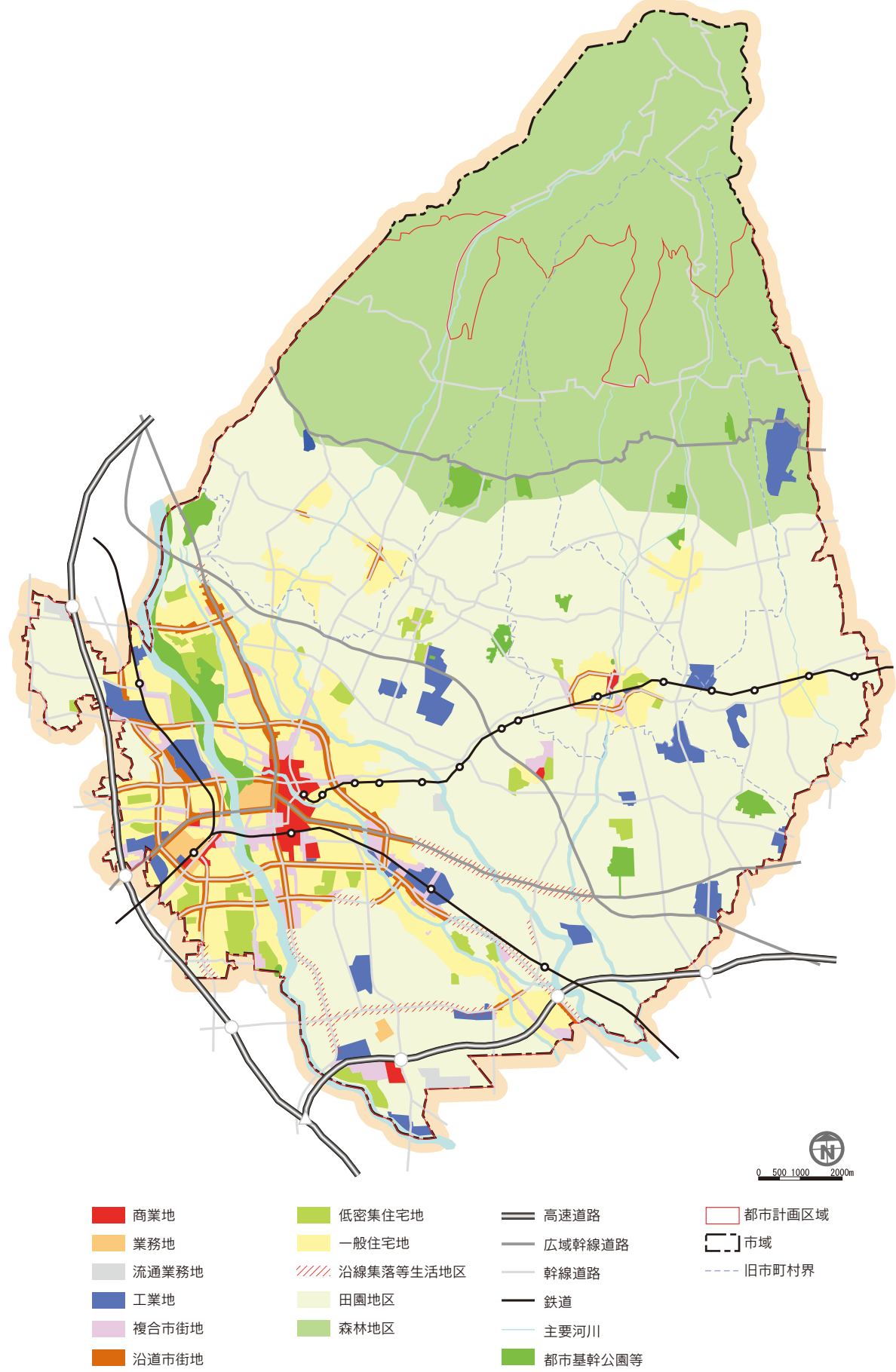
k. 森林地区

- ・本市の北部においては、森林の育成など自然環境の保全を図るとともに、豊かな自然環境を活かし、交流人口の増加と地域産業の活性化に寄与する土地利用を図ります。

l. 都市基幹公園等

- ・前橋公園、大室公園、敷島公園などの大規模公園や、大胡ぐりんふらわー牧場、ぐんまフラワーパークなどは、自然とふれあうことのできる場として、利用者のニーズにあわせた憩いの空間とするとともに、地域の実状に合わせて環境保全や景観、防災面の機能を備えた空間としての整備を図ります。

■土地利用基本方針図



(2) 交通体系の整備の方針

基本方針

コンパクトなまちづくり実現のためには、都心核や地域拠点などに都市機能を効果的・効率的に集約させるとともに、それぞれの核・拠点が相互に強力なネットワークを形成することが求められています。

道路整備は、他都市を連絡する広域的な骨格道路網の形成、市内の核・拠点相互間を連絡する幹線道路網、並びに幹線道路をカバーする地区幹線道路や生活道路の整備を計画的に進めます。道路計画では、計画されてから長期未着手となっている路線について、整備の必要性をもとに住民との合意形成を図りながら、段階的に見直しを行います。

また、より使いやすい交通体系を構築するため、鉄道やバス・タクシーなどの公共交通の特性を活かした利便向上を図ります。例えば、デマンド方式など地域の実情と輸送機関の特性に即した運行手法を適切に導入するなど、様々な交通手段が共生することで市民が公共交通を日常の足として利用できる選択性の豊かなネットワークの形成を目指します。さらには、コンパクトなまちづくりの実現に寄与する新たな交通システムの導入・整備について検討していきます。

環境負荷の少ない安全安心なまちづくりの実現という視点からは、過度に自家用車に依存しない車中心から人中心のライフスタイルへの転換を目指します。交通安全関連施設の整備による交通安全の確保に努めるとともに、歩行者や自転車が安全に移動できる道路整備などを進め、特に中心市街地周辺などでは、歩いて楽しいまちの実現を目指します。

①個別整備の方針

a. 高速道路・広域幹線道路・幹線道路

- ・国道17号（上武道路、前橋渋川バイパス、群馬大橋線拡幅）や国道50号（前橋笠懸道路）などの改良・整備を促進し、交流人口の増加や流通機能の充実を図ります。また、関越自動車道、北関東自動車道のインターチェンジとの連絡に配慮しながら、主要地方道などの幹線道路の改良・整備を促進します。
- ・広域幹線道路や幹線道路の整備は、慢性的な渋滞や利便性を損なう道路形態の解消、歩行者・自転車の円滑な移動を確保するとともに、自動車事故の防止、延焼遮断帯としての機能、災害時における市民の避難や緊急車両の円滑な通行、物資の移動などに十分配慮します。
- ・変則的な交差形状によって、交通渋滞の発生や歩行者、自転車の円滑な移動の妨げの要因となっている本町二丁目五差路交差点については、ＪＲ前橋駅から県庁までのウォークアブルな道路空間の創出と併せて、改良・整備の検討を進めます。

b. 地区幹線道路・生活道路

- ・幹線道路を補完し地区内交通の円滑化を促進する地区幹線道路や生活道路を、自動車の通過交通排除、緊急車両の通行、災害時における避難などにも配慮して、計画的に整備します。
- ・高齢者や障害のある人の利用や、児童・生徒の通学などに配慮して、歩道の段差の解消やゆとりある歩行空間の確保に努めます。そして、中心市街地などにおいては、美しい沿道の景観形成なども考慮して、電線類の地中化、街路樹の整備などに努めます。
- ・計画から長期間にわたり未着手の路線については、その路線の必要性について市民との合意形成を図りながら、段階的に見直しを進めます。

c. 公共交通

- ・地域の特性や実情に応じた公共交通体系を確立し、バス路線の再編成や新たな交通システムの導入、環境負荷に配慮した交通手段への転換など、快適な利用環境の改善を図ります。
- ・鉄道は、ＪＲ群馬総社駅周辺整備等により利便性の向上を図ります。また、上毛電鉄においては、駅周辺への開発の誘導などにより利用者の増加を図り、活性化を促します。
- ・バス交通においては、中心市街地と渋川市方面及び南部拠点・玉村町方面を結ぶ路線をバスの「広域幹線」として位置付け、都市の基軸となる幹線公共交通軸を形成します。また、新たな交通システム（ＢＲＴ等）の導入やサイクル&バスライドの推進などについて検討を進めます。「広域幹線」を補完する地域間交通として、路線や区域毎の需要に応じた運行本数や車両の大きさなど適正なサービス水準へと再編し、持続可能な公共交通サービスを確保します。
- ・公共交通不便地域については、地域主体の運行計画に基づく「地域内交通」を導入するなど、地域の利便性向上を進めていきます。

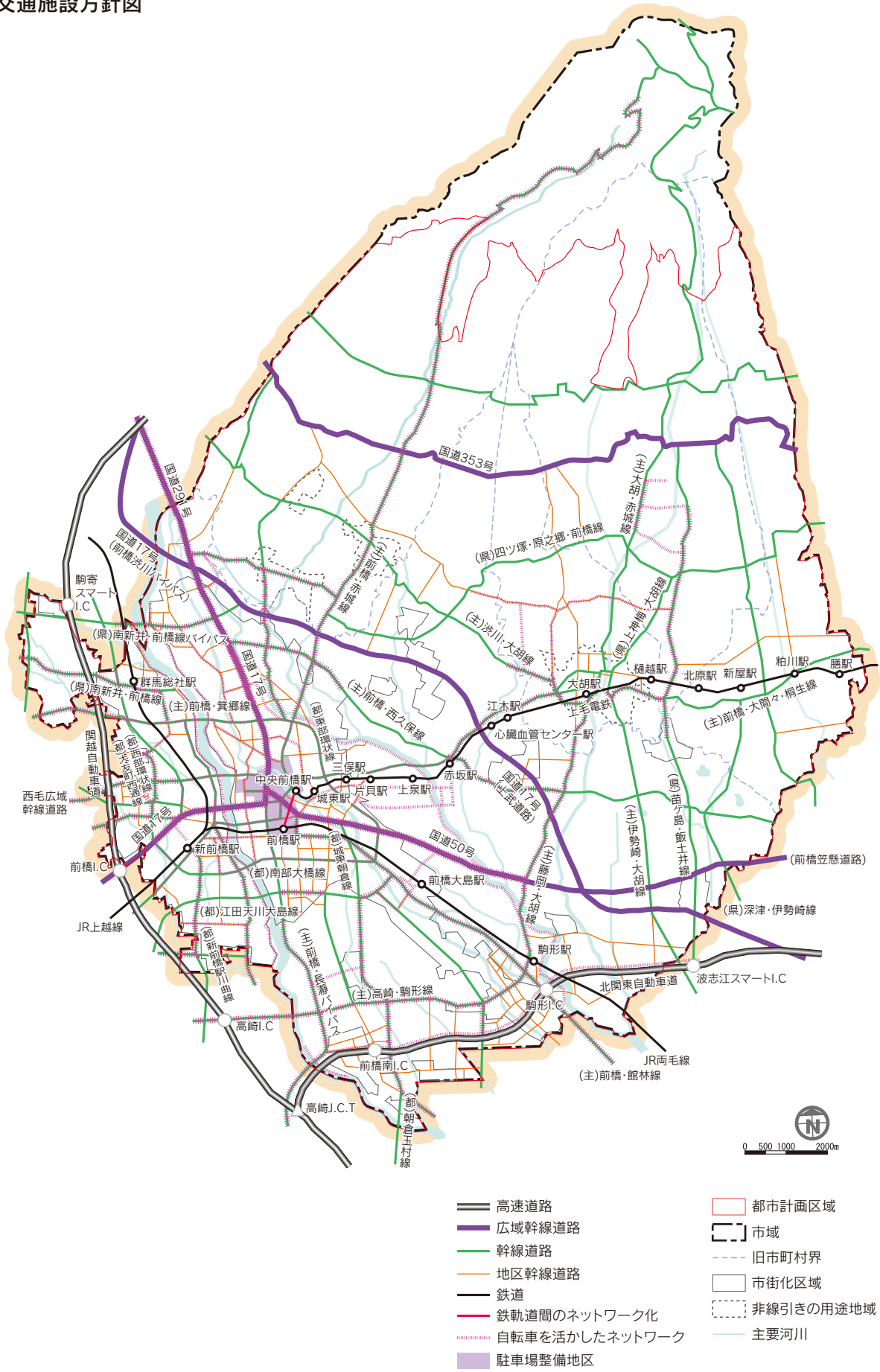
d. 駐車場

- ・中心市街地では活性化にも配慮して、散在する一時使用的な駐車場の集約化などに努めます。
- ・国道50号、国道17号、県道3号及び県道4号で囲む範囲と城東パーキング及び中央前橋駅を含む区画においては、「前橋市迷惑駐車等の防止に関する条例」の「迷惑駐車等防止重点地域」として、迷惑駐車等を防止して、円滑な交通を確保できるよう努めます。

e. 歩行者・自転車

- ・交通渋滞の解消や交通事故の予防、そして環境負荷が大きいCO₂の削減などに配慮して、自家用車以外による移動の増加を目指し、公共交通の利用増進とともに、歩行者や自転車が安全、そして快適に通行できる道路環境整備を進めます。
- ・自転車通行空間のネットワーク化を推進し、快適な自転車利用を促進するとともに、コミュニティ空間や駐輪環境などの整備を検討します。

交通施設方針図



(3) 水と緑の整備・保全の方針

基本方針

人々に前橋らしさを感じさせる赤城山、利根川をはじめとする河川や農業用水、古墳群、社寺境内地の巨木、かしぐね、赤城神社の松並木、みやぎ千本桜、敷島公園などの公園、ＪＲ前橋駅前から県庁までを結ぶケヤキ並木、広瀬川河畔緑地などは、「前橋市緑の基本計画」に基づき、「水と緑」の前橋らしさを継承・創造していきます。

本市の都市公園の整備は土地区画整理事業の進捗等に伴い一定程度進みつつあるものの、その一方で既存公園施設の老朽化が進行しています。人口減少や市の財政制約も深刻化する中で、公園施設を適切に更新し、都市公園の質を向上させることが重要であることから、「前橋市公園長寿命化計画」に基づき、施設の安全性の確保や機能の維持・保全を図ります。

また、地球的規模となった環境問題への対応も視野に入れ、美しい自然景観の保全・創出や、緑の持つ防災機能、防犯などにも配慮しながら、これら「前橋の水と緑」に関連性を持たせ、総合的に保全、活用し「水と緑でめぶく前橋」の実現を図ります。

①前橋らしい風土を継承する

- ・前橋らしい都市の美観、風致を維持するため、前橋公園、敷島公園、広瀬川河畔緑地など前橋の顔となる水と緑を保全します。
- ・赤城山の森林や利根川など河川周辺の緑は、前橋の郷土景観の骨格を成す水と緑として、一体的な保全に努めます。
- ・市内に点在する社寺林、かしぐねなどの屋敷林、周囲の緑と一体となった古墳や史跡、歴史ある用水などの前橋固有の風土を形成し、郷土景観の基盤となる水と緑を保全、継承します。
- ・市街地内のまとまりある緑や周辺に広がる農地は、都市の環境保全や景観形成、レクリエーション、教育など、市民の豊かな暮らしに役立つ資産として保全・活用を進めます。
- ・農地や樹林地、中小河川、ため池といった多様な生き物が生息・生育する環境の保全・再生・活用を図ります。

②緑の豊かさが感じられるまちをつくる

- ・緑化重点地区の推進、公共空間の緑化の推進、住宅地、商・工業地での緑化の促進など、さまざまな手法によって水と緑と花にあふれた快適なまちづくりを進めます。
- ・「パークマネジメント」の考え方に基づき公園の管理運営を行います。特に、前橋公園や敷島公園等の総合公園や大胡ぐりんふらわー牧場などの大規模な公園関連施設はPark-PFIなど民間活力を導入した公園活性化の取り組みを推進します。
- ・市民の生活空間にある公園や広場のほか、学校グラウンド、社寺境内地、ゲートボール場などさまざまな緑地を活用し、身近な水と緑のふれあいの場を整備します。また、補修・更新が必要な公園施設は「公園長寿命化計画」に基づき、施設の安全性の確保や機能の維持・保全を図ります。
- ・古墳、社寺、かしぐね、用水路などの歴史・文化を伝える緑や自然豊かな水辺といった水と緑の資源を観光ルート、ウォーキング、サイクリング等に活用できるよう整備とネットワーク化を推進します。
- ・避難所や防災活動拠点となる都市公園の防災機能の整備・拡充、幹線道路や河川等の緑化による延焼遮断機能の向上、傾斜地崩壊危険区域等の保安林の維持等により、災害に強い都市構造を形成します。

③水と緑を楽しむ文化を広げる

- ・ 市民・事業者・市の協働による水と緑のまちづくりの推進、水と緑を育む意識の向上、水と緑の活動を支える人材の育成、水と緑のまちづくりを支える制度の拡充により、水と緑を誇りとする前橋を市民と協働することで実現します。

④公園・緑地等の整備・保全年針

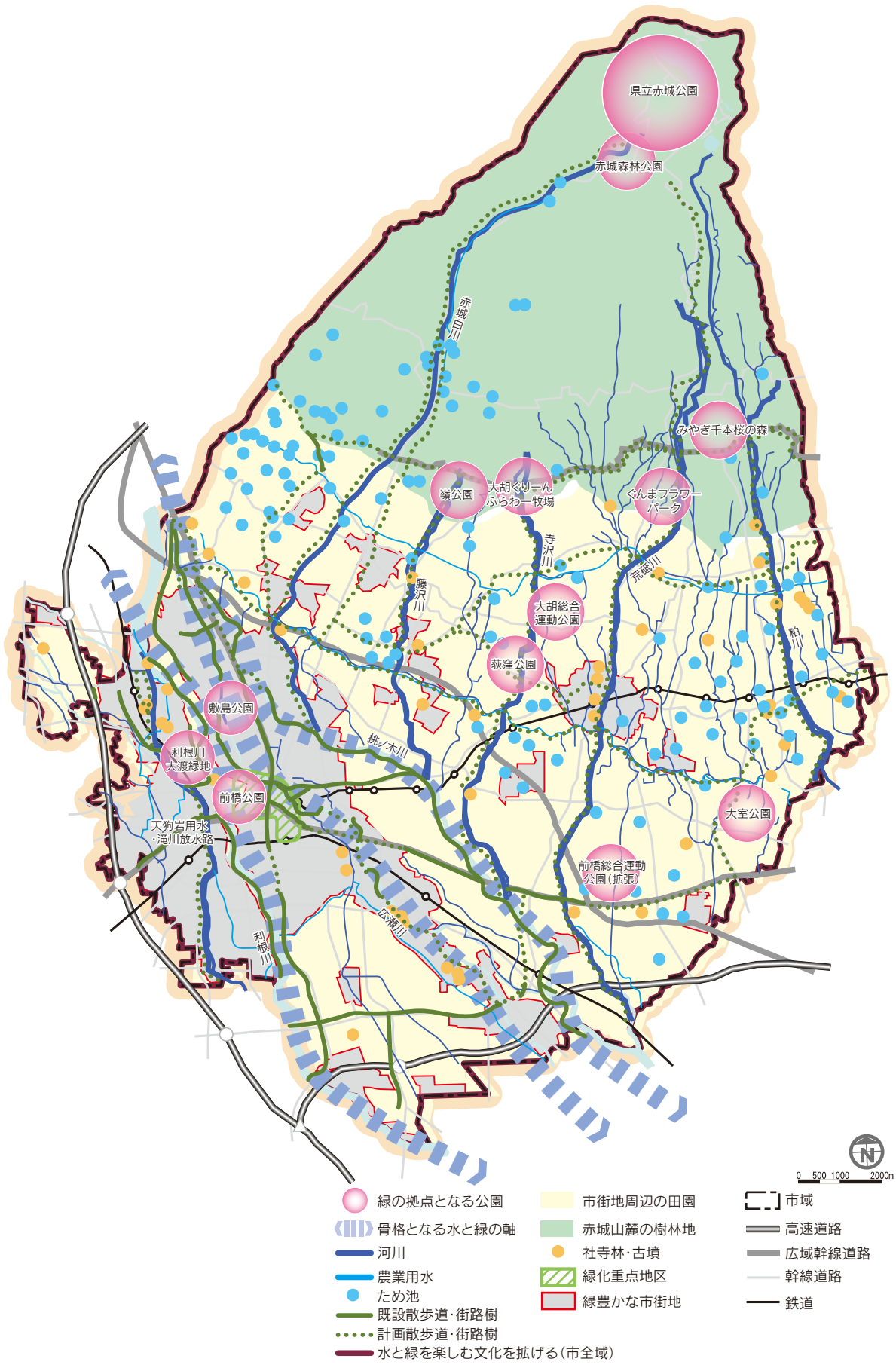
- a. 住区基幹公園（街区公園・近隣公園・地区公園）

 - ・ 街区公園や近隣公園は、それぞれ居住する市民が容易に利用することができるように、土地利用状況及び将来の見通し、災害時の避難場所などとしての利用等を勘案しながら配置します。特に新たな公園は、既存あるいは計画中の公園との位置関係や地域的なバランスも考慮しながら配置とその優先度などを検討します。
 - ・ 地区公園は、都市基幹公園の機能補完にも配慮して、都市基幹公園や運動広場、地域に開放している教育施設のグラウンドなどの分布状況を考慮して徒歩圏内に居住する市民が容易に利用できるように配置し、その機能充実を図ります。
 - ・ これらの公園は、市民の意向を踏まえるとともに、防犯性などにも配慮して、市民が身近に感じ多くの市民に利用される公園としての維持保全や機能充実を図ります。
- b. 都市基幹公園（総合公園、運動公園）など

 - ・ 都市基幹公園である前橋公園、大室公園、敷島公園、前橋総合運動公園のほか、嶺公園、荻窪公園、利根川敷島緑地、利根川大渡緑地、大胡ぐりんふらわー牧場、大胡総合運動公園、ぐんまフラワーパーク、みやぎ千本桜の森は、「水と緑の環境文化都市・前橋」を代表し、市全体あるいは広域からみた環境保全、レクリエーション、防災、景観に寄与する緑の拠点としての整備、機能充実を図ります。
 - ・ 市民の健康の維持やスポーツ活動の場を提供するため、前橋市総合運動公園の整備拡充を推進します。
- c. 緑地・緑道

 - ・ 赤城山南麓に広がる森林のほか、骨格的な緑の帯を形成する利根川などの河川緑地や北部の橘山一帯、東部の五料沼周辺は、貴重な緑地資源として保全・整備を図ります。
 - ・ 市街地内の社寺境内地の緑を身近で貴重な緑地として保全します。
 - ・ 市街地を取り囲み市街地環境に潤いをもたらしている優良な農地は、市街地の計画的な開発等との調整のもとに適正に保全します。
 - ・ 環境問題などに配慮した車、歩行者、自転車、バス、鉄道が連携し共生するネットワークの形成と連動して、桃ノ木川サイクリングロードや利根川自転車道などの既設自転車道とともに、河川や幹線道路を利用して、歴史・文化を伝える緑や自然豊かな水辺をめぐる、歩行や自転車で楽しむことができる道の全市的なネットワークを形成します。

■緑の将来構造図



（４）その他の都市施設整備の方針

①供給施設・処理施設

- a. 上水道

 - ・ 主要な水源である地下水の保全を図り、群馬県水道と自己水をバランス良く活用して、安全で良質な飲料水を安定的に市民・事業者などへ供給することに努めます。
 - ・ 老朽化した施設や管路の更新を計画的に実施し、災害時にも安定した飲料水の供給を行うことができる施設構築等に向けた取組みを進めます。
 - ・ 浄水場・受水場・配水場等の運転管理の効率化を進めるとともに、基幹施設である敷島浄水場から一括管理が可能な管理体制を強化し、水道水の安定供給に努めます。
 - ・ 施設の統廃合や配水区域の見直しを行い、効率的運用が可能な施設配置を進めます。
- b. 下水道等

 - ・ 下水道の整備については、公共用水域の水質保全や生活環境の改善を目的とし、「群馬県汚水処理計画」に沿って、前橋市公共下水道事業を計画的に進めます。
 - ・ 老朽管対策や施設の更新を計画的に進めるとともに、施設の耐震化を図り、常に安全で衛生的な生活を確保できるよう努めます。
 - ・ 市街地内の雨水排除については、公共下水道の雨水計画に基づき事業を進めます。
 - ・ 公共下水道区域外においては、合併処理浄化槽の設置及び農業集落排水事業とも連携をとりながら、総合的な汚水処理システムの確立を目指します。
 - ・ し尿処理施設及びし尿浄化槽汚泥処理施設の維持整備と計画的な改修及び環境に配慮した施設整備を行います。
- c：ごみ焼却場

 - ・ ごみ焼却場である六供清掃工場の施設の維持保全を行います。

②火葬場

- ・ 恒久的な施設として位置づけられた前橋市斎場や、アクセス道路・隣接する公園等の周辺環境の維持・保全に努めます。

第5章 地域別構想

第5章 地域別構想

1. 本庁地区

1-1 中心市街地

2. 上川淵・下川淵地区

3. 芳賀地区

4. 桂萱地区

5. 元総社・東地区

6. 清里・総社地区

7. 南橘地区

8. 永明・城南地区

9. 大胡地区

10. 宮城地区

11. 粕川地区

12. 富士見地区

61

64

70

74

80

86

92

98

104

110

116

122

128

134

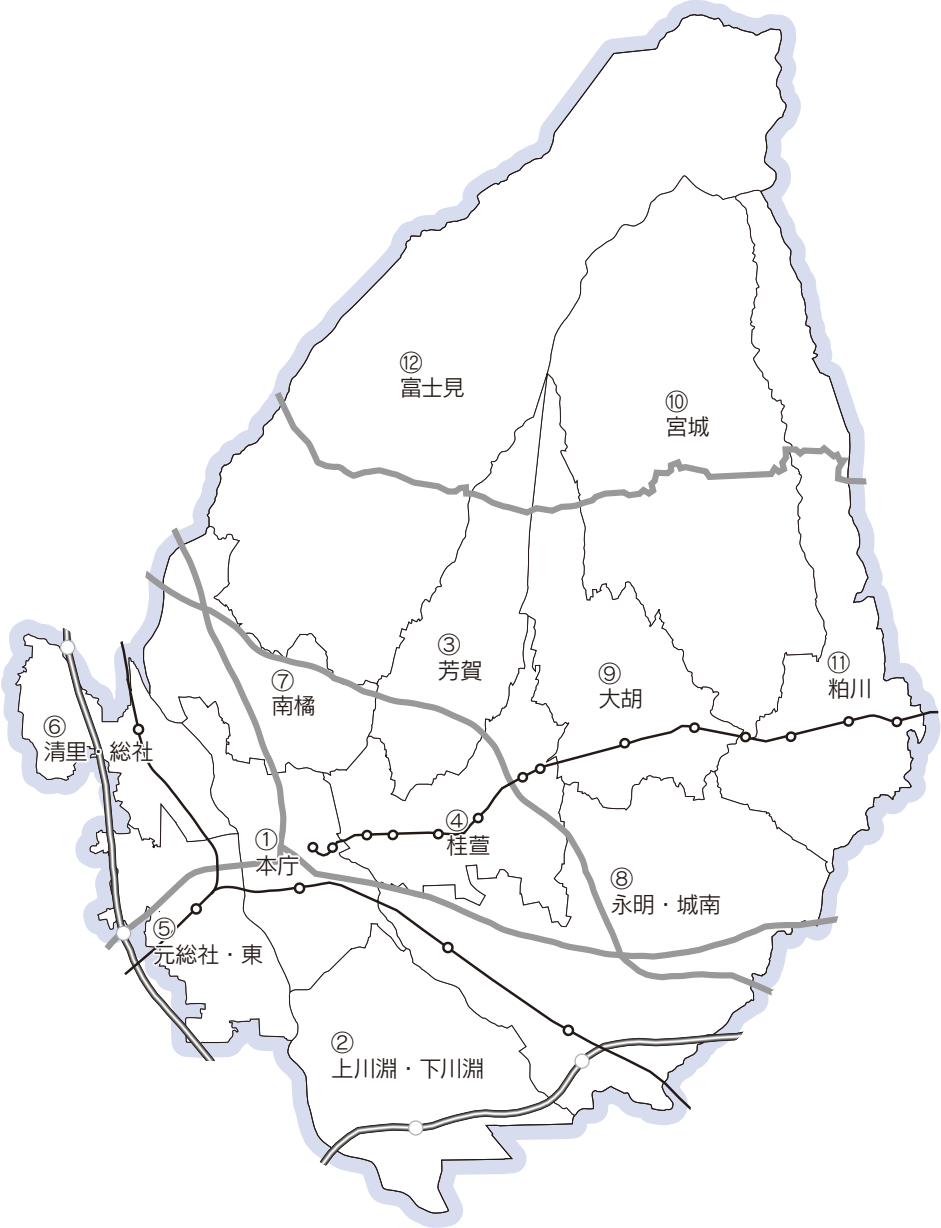
地区区分

本市が目指す「ひとつの都市として市全体が地域とともに発展するコンパクトなまちづくり」の考えのもと、先に示した将来都市構造に位置づけた都心核や地域核などを中心とした地域づくりを進めていきます。そのため、まちづくりの単位となる地区を、人口や面積規模のバランスにも配慮しながら、支所・市民サービスセンター管内を基本単位として次のように設定します。^{※1}そして、地区ごとに、次ページ以降に示すような基本的な考え方に立ったまちづくりを進めていきます。

■地区別面積・人口・世帯数

	地区名	面積※2		人口※3		世帯※3	
①	本庁地区	1,310ha	(4.2%)	56,682人	(17.1%)	26,747世帯	(18.9%)
②	上川淵・下川淵地区	2,205ha	(7.1%)	33,792人	(10.2%)	13,967世帯	(9.8%)
③	芳賀地区	1,611ha	(5.2%)	9,057人	(2.8%)	3,469世帯	(2.5%)
④	桂萱地区	1,657ha	(5.3%)	28,838人	(8.7%)	11,889世帯	(8.4%)
⑤	元総社・東地区	1,268ha	(4.1%)	49,404人	(14.9%)	22,892世帯	(16.1%)
⑥	清里・総社地区	1,009ha	(3.2%)	17,092人	(5.1%)	7,135世帯	(5.0%)
⑦	南橘地区	1,434ha	(4.6%)	39,682人	(11.9%)	18,445世帯	(13.0%)
⑧	永明・城南地区	4,240ha	(13.6%)	41,194人	(12.4%)	16,180世帯	(11.4%)
⑨	大胡地区	1,976ha	(6.3%)	17,483人	(5.3%)	6,673世帯	(4.7%)
⑩	宮城地区	4,813ha	(15.4%)	7,131人	(2.1%)	2,564世帯	(1.8%)
⑪	粕川地区	2,596ha	(8.3%)	10,087人	(3.0%)	3,750世帯	(2.6%)
⑫	富士見地区	7,040ha	(22.6%)	21,707人	(6.5%)	8,171世帯	(5.8%)
合計		31,159ha	(100%)	332,149人	(100%)	141,882世帯	(100%)

※1 まちのまとまりを考慮するため、実際の支所・市民サービスセンター管内の地区区分とは一部異なります。
※2 令和3年度版基礎調査の結果を基に都市計画課にて再集計
※3 令和2年国勢調査の結果を基に都市計画課にて再集計



1 本庁地区

(1) 概要と課題

■面積

1,310ha：市域面積の4.2%
：全12地区中10番目

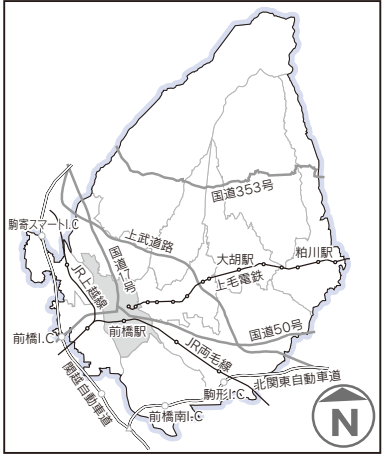
資料：令和3年度版基礎調査の結果を基に都市計画課にて再集計

■人口

56,682人：全体の17.1%
：全12地区中1番目

資料：令和2年国勢調査の結果を基に都市計画課にて再集計

■位置



■該当町名

岩神町一～四丁目、敷島町、緑が丘町、昭和町一～三丁目、平和町一・二丁目、国領町一・二丁目、住吉町一・二丁目、若宮町一～四丁目、日吉町一～四丁目、城東町一～五丁目、大手町一～三丁目、紅雲町一・二丁目、千代田町一～五丁目、本町一～三丁目、表町一・二丁目、三河町一・二丁目、朝日町一～四丁目、天川原町一・二丁目、六供町、六供町一・四丁目、天川町、文京町一～四丁目、南町一～四丁目

■地区の概要

本地区の面積は1,310haで市全体の4.2%となっています。人口は約5.7万人で市全体の17.1%を占め、最近10年間では減少しています。

市の中西部に位置しており、古くから前橋市及び群馬県の中心的役割を担ってきた地区です。特に地区のほぼ中央部は、かつて厩橋城の城下町として栄えた地区であり、本市の中心市街地として、商業地が形成されているほか、県庁・市役所等官公庁をはじめとして、様々な公共公益施設が集積し、市及び県の政治・経済・文化の中心地となっています。

地区内には国道17号、50号をはじめとする市の道路ネットワークの骨格となる道路が多数通っており、駅もJR両毛線の前橋駅と上毛電鉄の中央前橋駅、城東駅があります。なお、ほぼ全域に市街地が形成されており、利根川及びその周辺を除くと自然的土地利用は非常に少なくなっています。全域が前橋都市計画区域内であり、利根川を除くほぼ全域が市街化区域です。また、地区内では千代田町三丁目、二中地区（第一）、文京町四丁目の3つの土地区画整理事業が施行中です。

■地区のまちづくりの課題

・中心市街地の活性化

人口減少が進むなど停滞傾向にある中心市街地は、今後も本市の中心的役割を担う地区として活性化していく必要があります。また、JR前橋駅から中心商業地へのアクセス性の向上を図る必要があります。

・人口減少を踏まえた居住環境等の整備

人口減少を踏まえ、生活利便性の高い居住環境を整えていくとともに、様々な産業活動が行われる地区として、都市機能を高めていく必要があります。

・交通の要所としての利便性向上

地区外からも多くの人々が集まる地区として、また、多くの幹線道路などの結節点として、交通渋滞の解消や歩行者・自転車の移動の円滑化など、利便性を高めていく必要があります。

(2) 地域別構想

①まちづくりの目標

a. 将来像

県都の顔として
利便性が高くにぎやかなまち

県都である本市の顔としての美しい景観と多様な都市機能を備えた、多くの人が住み、地区外からも多くの人が訪れる、利便性が高くにぎわいのあるまちを目指します。

b. 基本方針

- 多様な都市機能の集積・充実を図り、利便性が高い居住や産業活動のための環境を形成します。
- 県都の顔としての美しい景観を有し、多世代にわたって多くの人が暮らし、集う魅力的な市街地を形成します。
- 多くの人が利用する鉄道や骨格道路網の交通結節点としての利便性を高めます。

c. 地区の構造

- ・都心核である県庁・市役所周辺地区、従来からの中心商業地、さらにJR前橋駅までの区域を地区の中心として、この区域を通り、他都市へもつながる国道17号や50号などを骨格とした道路網を形成します。
- ・本地区では、従来からの中心商業地等を中心として、全域的に居住機能をはじめとする各種都市機能が集積する構造を目指します。

②まちづくりの方針

a. 土地利用の方針

1) 商業地

- ・ J R前橋駅から中心商業地にかけての地区は、本市の中核的な役割を担う地区として、老朽化した建物や遊休化した土地の有効的な利活用を図り、定住人口の増加や生活ニーズの変化に対応した多様な都市機能の充実を推進することで、魅力的な都市空間を有するにぎわいのある商業地を形成します。
- ・ ケヤキ並木や都市計画道路前橋駅南通線をシンボルロードとして、美しい景観形成にも配慮しながらその沿道ににぎわいの創出などに寄与する商業施設などの立地誘導を図ります。

2) 業務地

- ・ 官公庁施設などが集積している県庁・市役所周辺では、市及び県の行政サービスの中心機能を有する都心核の業務地として、老朽化した公共施設の再編など、適正な管理と財政負担の軽減を両立し、市民が必要とする行政サービスの維持・向上を図ります。

3) 工業地

- ・ 水質浄化センターや六供清掃工場、工業系施設などが立地する地区は、それぞれの施設が適正に機能していくことができる環境の維持・整備を図ります。

4) 複合市街地

- ・ 複合市街地は、地区の実状に合わせて住宅と商業施設あるいは工業施設が、それぞれに適した環境の中で共存できるよう、整備を適正に進めます。
- ・ 六供町の江田天川大島線以北のエリアについては、良好な住宅地が形成されていることから、用途地域の見直しや地区計画制度の活用などの検討を進め、適正な土地利用を図ります。

5) 沿道市街地

- ・ 国道17号、50号などの沿道は、広域的なアクセスの利便性などを活用した沿道サービス機能が後背地との共生にも配慮して適正に集積する沿道市街地としての形成を図ります。

6) 低密住宅地

- ・ 土地区画整理事業により基盤整備された低層住宅地は、良好な居住環境を保全し、その他低層低密な住宅地が集積する地区は、質が高く良好な居住環境の育成を図ります。

7) 一般住宅地

- ・ 一般的な住宅地は、地区の実状に合わせて、未利用地の有効利用、用途の純化あるいは適正な複合化などを誘導するとともに、土地区画整理事業などによる基盤整備などにより生活しやすい居住環境の形成を図ります。
- ・ 特に鉄道駅や中心商業地の周辺などにおいては、高い利便性を活かした中高密度の住宅地としての形成を図ります。

b. 交通体系の整備の方針

1) 広域幹線道路・幹線道路

- ・ 地区内外の交通を円滑にするとともに、市の中心部としての利便性の向上にも配慮しながら、地区の中心となる道路網を形成するため、国道17号や主要地方道前橋玉村線の整備を促進します。また、都市計画道路前橋桐生線の整備を図ります。

2) 地区幹線道路・生活道路

- ・ 幹線道路等と連携し、 J R前橋駅等鉄道駅へのアクセス性に富んだ地区内の交通網を形成するため、都市計画道路や生活道路の整備を計画的に進めます。
- ・ 都市計画道路県庁通線と前橋駅南通線は、シンボルロードにふさわしい景観形成に配慮します。

3) 公共交通

- ・ 交通結節点として、総合的に公共交通の利便性向上を図ります。バスは、 J R前橋駅を中心とした路線バスとマイバスによるバス路線網の充実・利便性向上に努めます。 J R前橋駅をはじめとする鉄道駅は、バス路線網との連携のほか、周辺整備などにより利便性の向上に努めます。

4) その他

- ・ 中心市街地では総合的かつ計画的な駐車場確保を目指し、散在する一時使用的な駐車場の集約化などに努め、新たな駐車場整備などについては防犯に配慮した整備の普及に努めます。また、国道50号と国道17号の交差点から本町二丁目交差点（五差路）までの区間と千代田通りにおいては、迷惑駐車等を防止して、円滑な交通を確保できるよう努めます。
- ・ 国道17号や50号などを中心に、他地区とも連携した自転車通行空間のネットワーク化を推進します。

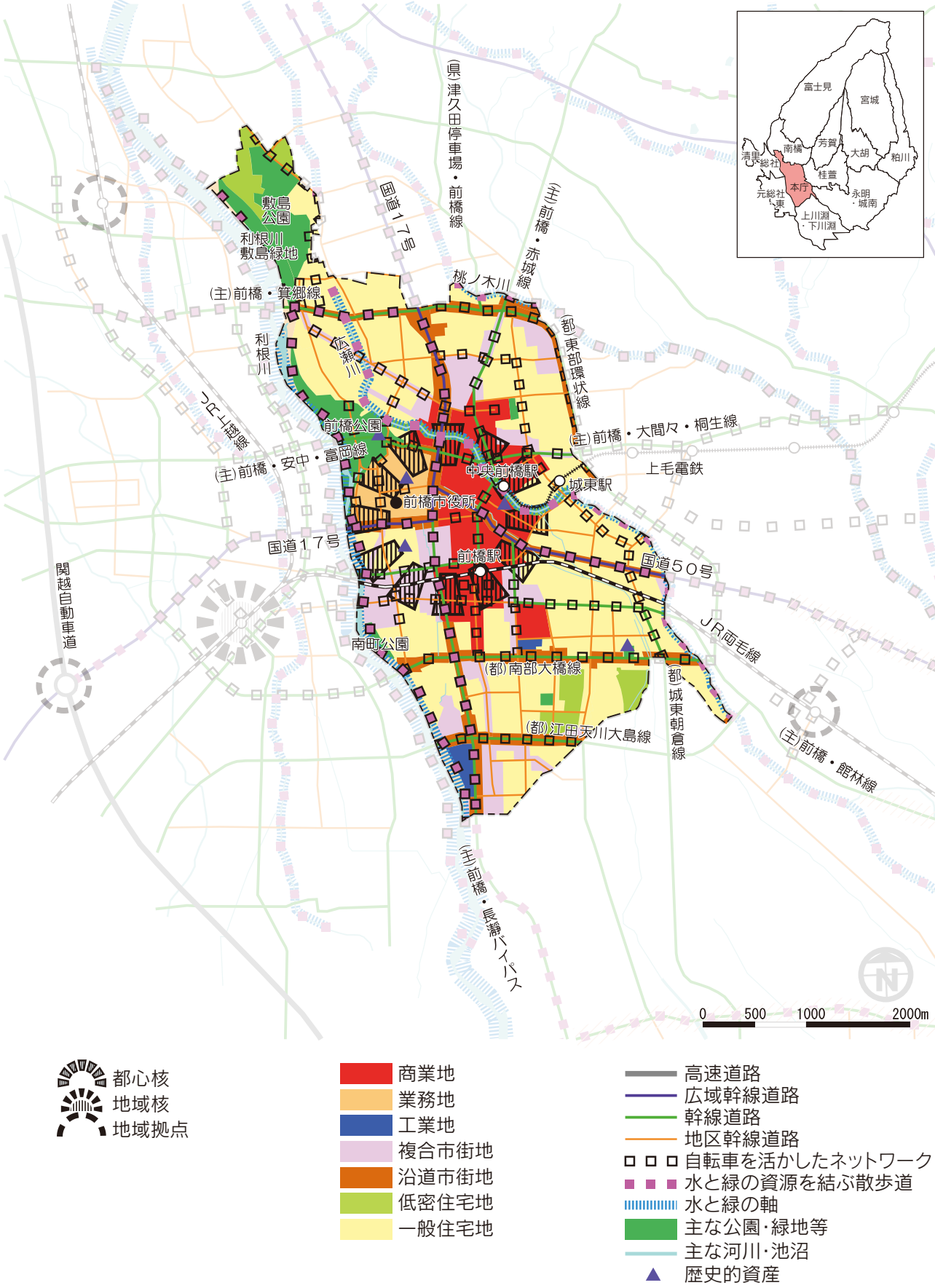
c. 水と緑の整備・保全の方針

- ・ 市街地内においては、土地区画整理事業などにあわせた都市公園の適正な配置とともに、既存緑地の保全を図ります。まとまりがある緑が少ない地区においては、公共空間や民有地の緑化を促進し、身近なまちの緑の創出を図ります。
- ・ 前橋公園は、利根川や周囲の山並みの景観を活かした快適な環境を創出し、「水と緑でめぶく前橋」を代表する都市公園として、維持・保全に努めます。
- ・ 敷島公園は、松林を保全しながら市民ニーズに配慮した前橋の顔として、敷島エリアグランドデザインに沿った整備を推進します。
- ・ 本地区に残存する社寺林は、貴重な緑地であるとともに、県都である本市の都心核にふさわしい景観を創出する緑地として保全に努めます。
- ・ 本市の緑の骨格である利根川沿いにある利根川敷島緑地を含む敷島風致地区、厩城風致地区の緑は、市街地の中心に残された貴重な緑として保全します。特に利根川敷島緑地については、緑の拠点としての機能充実に努めます。
- ・ この他、二子山古墳などの歴史・文化を伝える緑や、美しい景観を創出する広瀬川沿いの緑なども保全・活用しながら、緑を楽しむネットワークの形成を図ります。

d. その他地区特性に応じた環境整備の方針

- ・ J R前橋駅から県庁までを結ぶケヤキ並木通り周辺、敷島公園周辺は、前橋の顔にふさわしい景観形成に配慮した利活用や整備を促進します。
- ・ 広瀬川河畔においては、コミュニティ道路化や植樹帯の改良等、景観に配慮した整備を実施することにより、魅力向上とにぎわいの創出を図り、人が集える空間を形成します。
- ・ 「前橋市歴史的風致維持向上計画」に位置づけられた歴史的な建造物や景観などを中心に、地域資源を保全し、これらを生かした街並みの形成を図ります。

■本庁地区まちづくり方針図



1 - 1 中心市街地

(1) 概要と課題

■地区の概要

本庁地区のうち、県庁・市役所周辺地区及び従来からの中心商業地、さらにＪＲ前橋駅周辺までを含む本市の中心市街地は、市及び県の政治・経済・文化の中心地となっています。

中心市街地は、過去の商店数や売場面積、年間商品販売額などの統計数値が示唆する通り、歴史的に多くの商業集積がみられた地区であります。近年の大型店の郊外立地などによる影響を受けており、平成14年から26年の12年間で商店数は53.1ポイント減、年間商品販売額は41.2ポイント減と市全体を大きく上回る勢いで落ち込んでいます。また、中心市街地内の人口も、マンション建設により一時は増加に転じたものの、減少傾向が続いているほか、65歳以上の人口割合が平成28年時点で34.8%を占めるなど、地区住民の高齢化が進んでいます。

中心市街地周辺は、市全体の道路網の骨格でもある国道17号や50号、主要地方道前橋大間々桐生線などの結節点になっており、また、中心市街地やＪＲ前橋駅などを循環するマイバスの運行などのアクセス環境が整備されています。

現在は、中心市街地の活性化に向けて、民間活力を導入した市街地再開発事業などによる福祉や公的サービスなどの都市機能を備えた施設整備が進められています。

■位置



■地区のまちづくりの課題

・新たな機能導入とまちの魅力づくり

今後の中心市街地に必要とされる様々な都市機能のさらなる誘導や、良好な景観・環境の形成と魅力的空間の形成を図り、多くの人々が集まる魅力のあるまちづくりを進めていく必要があります。

・街なか居住の促進

集積する都市機能や交通利便性、魅力あるまちづくりを活かして、まちの活力を生む多くの人々が居住できるよう促進していく必要があります。

・公共交通の利便性向上

多様な都市機能やまちの魅力を求めて、地区外からも様々な人々が集まることに配慮して、アクセス性や回遊性を強化する公共交通の利便性を向上させていく必要があります。

・国道50号本町二丁目五差路交差点の改良

変則的な交差形状によって、交通渋滞の発生や歩行者、自転車の円滑な移動の妨げの要因となっている本町二丁目五差路交差点について、公共交通と人（歩行者・自転車）中心のウォーカブルな道路空間を創出するため、国、群馬県と連携し改良整備を進めていく必要があります。

(2) 地域別構想

①まちづくりの目標

a. 将来像

人が活き、「都市の恵み」あふれる文化交流都心

良好な水辺環境や、特色を持つ商店街、前橋文学館等のスポットに加えて、歴史・文化性の高い地域特性を生かし、市民や来訪者にとって魅力的な地区の形成を目指します。

b. 基本方針

○前橋の歴史や文化が感じられるまちを形成します。

○快適で質の高い、住んで楽しいまちを形成します。

○良質なデザインによる都市的空間と、水と緑に包まれた自然が調和した魅力的なまちを形成します。

○公共交通により、誰もがアクセスしやすく、快適に歩くことができるまちを形成します。

c. 地区の構造

従来からの中心商業地を中心に、土地の有効利用・高度利用を促進し、居住や医療・福祉、商業等多様な都市機能の集積を図ります。そして、ＪＲ前橋駅周辺地区との連携を強化することによって、本市及び県の顔として市外からの来訪者にも配慮した一体感のある地区としての構造を目指します。

②まちづくりの方針

a. 土地利用の方針

土地の有効利用・高度利用の推進に併せて、医療・福祉、商業等の都市機能を充実することで、居住環境の魅力を高め、多くの人々が住み、様々な生活ニーズを満たすことのできる地区の形成を図ります。特に、従来からの中心商業地においては、民間活力によるリノベーションまちづくりを推進するなど老朽化した建物や空家、低未利用地等の新たな利活用を促進し、にぎわいのある商業地としての再生を図ります。

b. 交通体系の整備の方針

J R前橋駅から県庁までの都市計画道路（前橋駅通線、県庁通線）において、トランジットモールや公共交通専用車線を整備することにより、自動運転バスの運行やM a a Sを活用した円滑な移動など、新たなモビリティサービスに対応した、人（歩行者・自転車）中心のウォーカブルな道路空間の創出を図ります。

また、変則的な交差形状によって、交通渋滞の発生や歩行者、自転車の円滑な移動の妨げの要因となっている本町二丁目五差路交差点については、トランジットモール等の整備を踏まえ、平面交差4差路化改良、及び都市計画道路群馬大橋線の4車線化拡幅の整備について検討します。

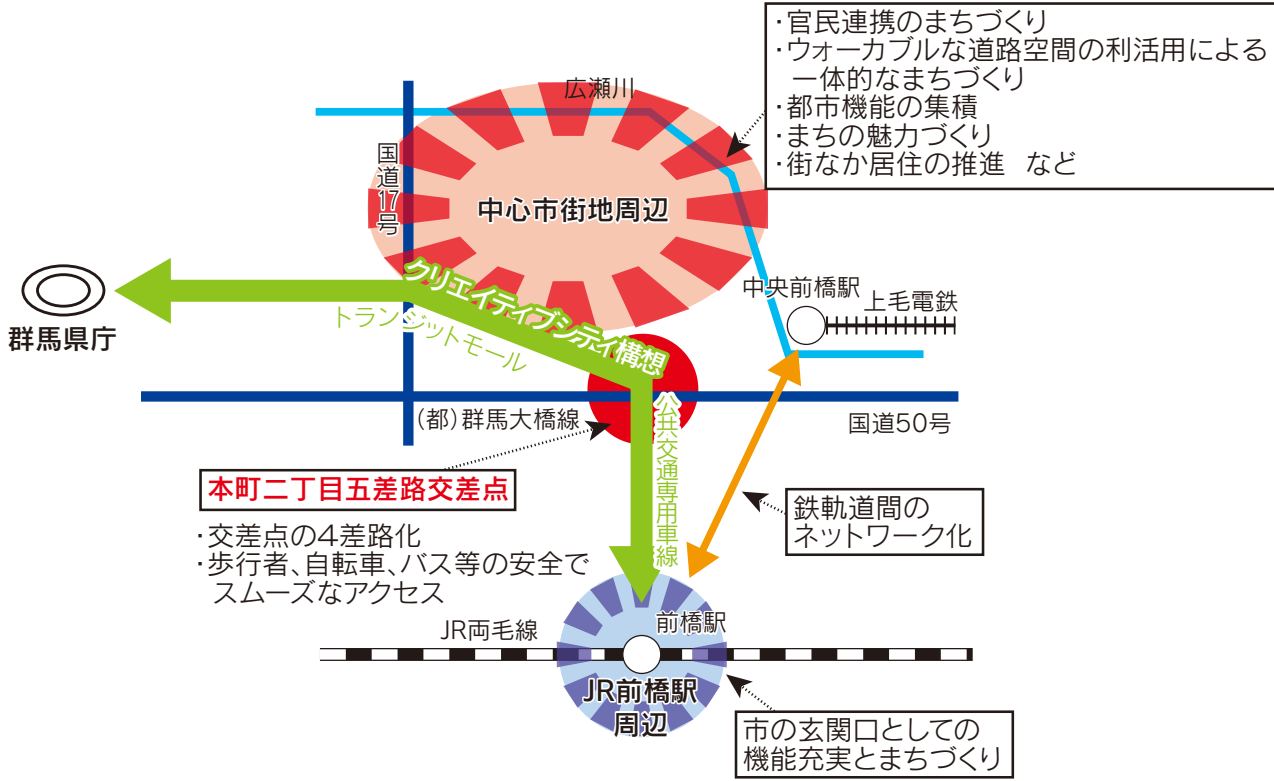
すべての人がアクセスしやすい交通体系の確立を目指して、鉄道利用を促進するとともに、都心内の主要施設を結ぶことにより、回遊性向上による中心市街地の活性化に寄与するバス路線を設定し、様々な移動目的を支える公共交通の充実を図ります。さらに、コミュニティサイクルの導入や路外駐車場を整備するなどの路上駐停車対策を行い、快適な自転車通行環境を構築します。

c. 水と緑の整備・保全の方針

県都前橋のシンボルロードであるJ R前橋駅から県庁までのケヤキ並木通りは、ウォーカブルな道路空間の創出と合わせ、魅力ある緑の空間として保全及び更新を図ります。

中心市街地内の貴重かつ魅力的な親水空間として広瀬川河畔緑地や馬場川遊歩道公園の機能の充実を図ります。

このほか、社寺林の保全や民有地の緑化支援などと連携した街路整備などにより、緑豊かな市街地空間の形成を図ります。



2 上川淵・下川淵地区

(1) 概要と課題

■面積	■人口
2,205ha：市域面積の7.1％ ：全12地区中5番目	33,792人：全体の10.2％ ：全12地区中5番目
資料：令和3年度版基礎調査の結果を基に都市計画課にて再集計	資料：令和2年国勢調査の結果を基に都市計画課にて再集計

■該当町名
上佐鳥町、礪島町、朝倉町、朝倉町一～四丁目、後閑町、下佐鳥町、宮地町、西善町、山王町、山王町一・二丁目、中内町、東善町、広瀬町一～三丁目、公田町、横手町、亀里町、鶴光路町、新堀町、下阿内町、力丸町、徳丸町、房丸町、下川町



■地区の概要
本地区の面積は2,205haで市全域の7.1％となっています。人口は約3.4万人で市全体の10.2％を占め、最近10年間では減少しています。
市の南部に位置しており、北関東自動車道の前橋南インターチェンジ周辺の前橋南部地区は、地域核としての広域的な商業活動を支える大規模商業施設等が完成し、複合市街地として形成されつつあります。
約半分が田や畑ですが、良好な居住環境、操業環境を備えた多くの住宅団地、工業団地も整備されており、このうち、ヘリポート施設のある下川淵工業団地、朝倉工業団地、力丸工業団地、また、J A全農ぐんまなどが前橋南インターチェンジの近くにあります。全域が前橋都市計画区域内であり、北東部の広瀬川沿いの市街地のほか、下川淵住宅団地、東善住宅団地の2つの住宅団地、下川淵工業団地、力丸工業団地、朝倉工業団地、西善工業団地、西善中内産業用地、中内工業団地、中内第2工業団地の7つの工業団地及び前橋南部地区の一部は飛び地として市街化区域に指定されています。
また、市街化調整区域には、東善工業団地があります。
地区内には鉄道は通っておらず、道路網は、地区と市の中心部とを結ぶ主要地方道前橋・長瀬バイパスや、関越自動車道高崎インターチェンジから駒形駅や大胡駅の周辺を結ぶ主要地方道高崎・駒形線などが骨格となっています。

- 地区のまちづくりの課題
- ・前橋南部地区の整備
北関東自動車道のインターチェンジの利便性や、地区内や周辺地区、市全体の発展をけん引することが期待されている前橋南部地区の整備を進めていく必要があります。
 - ・道路網の整備と公共交通の利便性の向上
市全体の幹線道路網計画においても重要な位置づけにある前橋南インターチェンジを利用しやすく、市の中心市街地にも移動しやすいよう道路網を整備し、公共交通の利便性を向上させていく必要があります。
 - ・農地の保全と居住環境等の整備
市街化調整区域では、農地を適正に保全しながら、既存住宅団地の居住環境や工業団地の操業環境を良好に整えていく必要があります。

(2) 地域別構想
①まちづくりの目標

a. 将来像

高速交通網を活かして
新たな市の活力を生み出すまち

市南部の中心として、前橋南インターチェンジが有する交通利便性や恵まれた地域資源を活かして、市内外から多くの人が訪れて新たな市の活力を生み出すまちを目指します。

b. 基本方針

- 大規模商業施設の立地や交通利便性を活かした、多くの人々の生活を支える市南部の拠点としての市街地を形成します。
- 前橋南インターチェンジと連携した道路ネットワークを整備し、公共交通の利便性向上を図ります。
- 豊かな田園環境、工業団地の操業環境の適正な配置や住宅団地などの居住環境、医療環境の充実を図ります。

c. 地区の構造

地域核である前橋南部地区を地区の中心として、前橋南インターチェンジとJ R前橋駅周辺を結ぶ都市計画道路朝倉玉村線や主要地方道高崎・駒形線などを骨格とした道路網を形成します。
本地区では、居住や都市機能の集積は、前橋南部地区に誘導し、また幹線道路沿道は一定規模の地域の生活を支える施設の立地を許容することで、良好な田園環境を保全するとともに多くの人が居住する利便性と快適性を兼ね備えた構造を目指します。

②まちづくりの方針

a. 土地利用の方針

1) 商業地

・地域核である前橋南部地区では、市南部の生活利便性の向上とともに、北関東自動車道の前橋南インターチェンジを活用した広域都市圏を視野に入れた他都市との交流促進に寄与する商業地の形成を図ります。

2) 業務地

・J A全農ぐんま周辺は、前橋南インターチェンジの利便性も活用できる業務地としての形成を図ります。

3) 流通業務地

・力丸工業団地及び群馬県産業技術センター周辺は、前橋南インターチェンジを活用した流通業務地としての形成を図ります。

4) 工業地

・下川淵工業団地や朝倉工業団地など計画的に整備された工業団地は、周辺環境との調和に配慮しながら、今後も良好な操業環境を有する工業地としての利用を図ります。さらに、幹線道路沿道などの利便性の高い既存工業団地の周辺において、農林漁業との調整に配慮しながら需要に応じた拡張を図ります。

5) 複合市街地

・地域核である前橋南部地区は、前橋南インターチェンジの利便性を活用した多様な用途の建物が共存する複合市街地としての形成を図ります。そのなかで、市南部の生活利便性の向上や広域都市圏を視野に入れた他都市との交流促進に大きく寄与する地区については、商業地等としての計画的な誘導を図ります。

・その他の地域は、主に地区住民の日常生活を支える機能を有する市街地としての充実を図ります。

6) 沿道市街地

・主要地方道高崎・駒形線及び都市計画道路江田天川大島線、南部大橋線の沿道の一部は、広域的なアクセスの利便性などを活用した沿道サービス機能が、後背地との共生にも配慮して、適正に集積する沿道市街地の形成を図ります。

7) 低密住宅地

・下川淵、西善などの住宅団地は、良好な居住環境の保全を図ります。

8) 一般住宅地

・大部分が土地区画整理事業により基盤が整備されている北東部の一般的な住宅地は、未整備地区の基盤を整えながら、未利用地の有効利用などを誘導しながら生活しやすい居住環境の保全・形成を図ります。

・特にその縁辺部などにおいては、農地等との共生に配慮し、無秩序な拡大を抑制します。

9) 沿線集落等生活地区

・主要地方道高崎・駒形線及び前橋・長瀬バイパスなどは、都市軸としての機能充実も考慮して、既存集落を中心とした沿道に、交通便利性を活用できる身近な生活圏の中で必要な施設を適正に誘導します。

10) 田園地区

・市街地周辺などの農地が広がる地域においては、無秩序な市街化を抑制し、農地の確保と有効利用を図ることにより営農環境を保全します。

・前橋赤十字病院の移転に伴い、医療環境の充実を図るとともに、農地との共生を図ります。

・基幹的な既存集落においては、地域コミュニティの維持・活性化や居住ニーズに配慮し、自然に包まれて暮らすことができる、ゆとりと潤いのある居住環境の形成を図ります。

b. 交通体系の整備の方針

1) 広域幹線道路・幹線道路

・前橋南インターチェンジの活用を考慮した幹線道路網を形成するため、都市計画道路朝倉玉村線や城東朝倉線などの整備を図ります。

2) 地区幹線道路・生活道路

・幹線道路等と連携し、隣接する永明・城南地区の鉄道駅や地区内の工業団地へのアクセスに配慮した道路網を形成するため、都市計画道路力丸団地通線や生活道路の整備を計画的に進めます。また、決定当時と比べ必要性が変化した長期末着手の都市計画道路については、住民との合意形成を図りながら段階的な見直しも行います。

3) 公共交通

・隣接する永明・城南地区の鉄道駅への接続にも配慮した利便性の高いバス路線網の形成に努めます。また、中心市街地と前橋南部地区・玉村町方面を結ぶバス路線における公共交通軸を形成することで、様々な移動目的を支える公共交通サービスの充実を図ります。

c. 水と緑の整備・保全の方針

・市街地内においては、都市公園の適正な配置とともに、既存緑地の保全を図ります。特に大規模な緑地やまとまりある緑が少ない地区においては、公共空間や民有地の緑化を促進し、身近なまちの緑の創出を図ります。

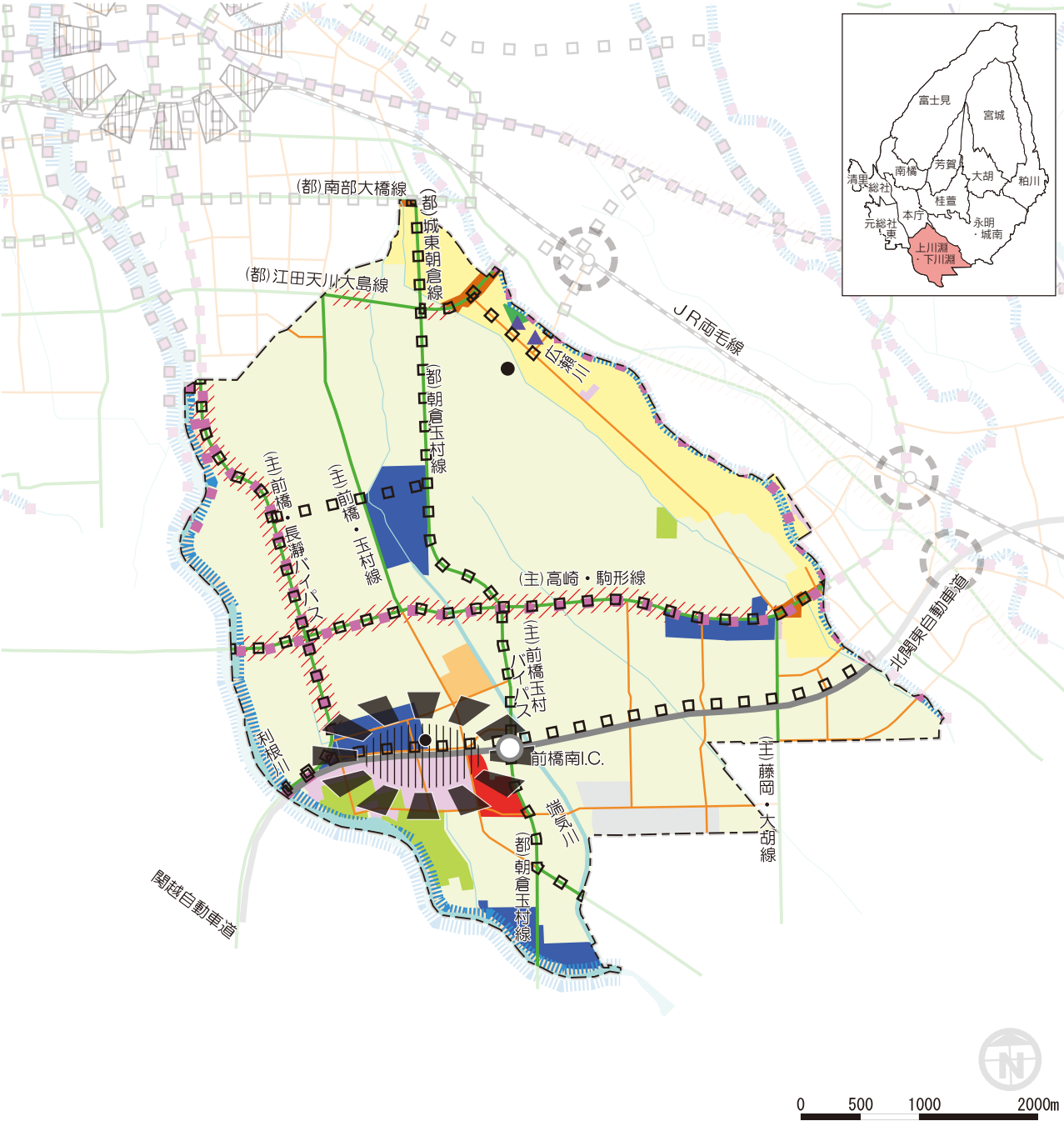
・市街地を取り巻く農地は、農業振興や美しい農村景観の創出などとともに、市街地の外延化抑制に配慮して保全を図ります。

・この他、八幡山古墳などの歴史・文化を伝える緑や、美しい景観を創出する利根川・広瀬川沿いの緑なども保全・活用しながら、緑を楽しむネットワークの形成を図ります。

d. その他地区特性に応じた環境整備の方針

・前橋南インターチェンジ近隣である鶴光路町善光寺周辺地区においては、本市の玄関口のひとつとして、赤城山への眺望を阻害することのない広がりのある田園空間の中での環境形成を図ります。

■上川淵・下川淵地区まちづくり方針図



- 都心核
- 地域核
- 地域拠点

- 商業地
- 業務地
- 流通業務地
- 工業地
- 複合市街地
- 沿道市街地
- 低密住宅地
- 一般住宅地
- 沿線集落等生活地区
- 田園地区

- 高速道路
- 広域幹線道路
- 幹線道路
- 地区幹線道路
- 自転車を活かしたネットワーク
- 水と緑の資源を結ぶ散歩道
- 水と緑の軸
- 主な公園・緑地等
- 主な河川・池沼
- 支所・市民サービスセンター
- 歴史的資産



3 芳賀地区

(1) 概要と課題

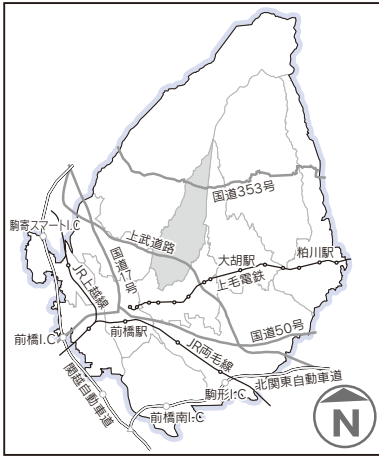
■面積

1,611ha：市域面積の5.2%
：全12地区中8番目
資料：令和3年度版基礎調査の結果を基に都市計画課にて再集計

■人口

9,057人：全体の2.8%
：全12地区中11番目
資料：令和2年国勢調査の結果を基に都市計画課にて再集計

■位置



■該当町名

勝沢町、小神明町、端気町、五代町、鳥取町、小坂子町、嶺町、金丸町、高花台一・二丁目

■地区の概要

本地区の面積は1,611haで市全体の5.2%となっています。人口は約9千人で市全体の2.8%を占め、最近10年間では減少しています。

市の北部、赤城山南麓に位置しており、全域が前橋都市計画区域内ですが、地区の半分以上が田や畑、山林などの自然的土地利用となっており、ほとんどが市街化調整区域です。市街化区域は南部に整備された芳賀北部、芳賀東部住宅団地並びに芳賀西部、芳賀東部、五代南部工業団地となっています。骨格道路として、北部の国道353号や中央部の国道17号（上武道路）、主要地方道渋川・大胡線や前橋・西久保線、県道四ツ塚・原之郷・前橋線などが地区の道路の骨格となっています。地区内に鉄道の駅はありません。

■地区のまちづくりの課題

・幹線道路網の整備

公共交通としてバスによる移動の利便性を高めていくとともに、地区外との幹線道路網を整備していくことが必要です。

・自然環境の保全

北部の山林をはじめ農地などの自然環境を維持・保全していく必要があります。

・市街地環境の保全と集落地環境の向上

住宅団地や工業団地は、良好な環境を保全し、田園に囲まれた集落地は、居住環境を向上させていく必要があります。

(2) 地域別構想

①まちづくりの目標

a. 将来像

豊かな自然と共生するまち

他地区への移動を容易にし、恵まれた自然に包まれて快適に暮らすこと
ができるまちを目指します。

b. 基本方針

- 地区内外に移動しやすい交通環境を形成し、他地区へのアクセスの利便性を向上させます。
- 北部に広がる森林等良好な自然環境の保全・育成に努めます。
- 豊かな自然に包まれた潤いのある居住環境を形成します。

c. 地区の構造

大胡地区など近接地区にある都市機能を容易に利用できるように、国道353号や上武道路を骨格とした地区の内外を結ぶ道路網を形成し、計画的に整備された住宅団地や工業団地を中心として多くの人々が居住し、活動する構造を目指します。

②まちづくりの方針

a. 土地利用の方針

- 1) 工業地
- ・五代南部や芳賀西部工業団地をはじめとする計画的に整備された工業団地及びその隣接地などは、周辺環境との調和に配慮しながら、今後も良好な操業環境の保全に努めるとともに、需要に応じ、既存工業団地の拡張を含めた更なる工業用地の創出について検討します。
- 2) 複合市街地
- ・芳賀北部及び芳賀東部住宅団地内の複合市街地は、主に周辺の住宅団地及び工業団地における地区住民等の日常生活を支援する機能を有する市街地としての充実を図ります。
- 3) 低密住宅地
- ・芳賀北部、芳賀東部、勝沢住宅団地、良好な居住環境を維持・保全します。
- 4) 一般住宅地
- ・芳賀北部住宅団地の一部は、周辺の低密住宅地とともに良好な居住環境を形成する一般住宅地とします。
- 5) 田園地区
- ・市街地周辺などの農地が広がる地域においては、無秩序な市街化を抑制し、農地の確保と有効利用を図ることにより営農環境を保全します。
- ・基幹的な既存集落においては、地域コミュニティの維持・活性化や居住ニーズに配慮し、自然に包まれて暮らすことができる、ゆとりと潤いのある居住環境の形成を図ります。
- 6) 森林地区
- ・北部の森林が広がる地域においては、自然環境の保全を図り、既存集落等は無秩序な拡大を抑制し、自然環境と調和した居住環境の維持を図ります。

b. 交通体系の整備の方針

- 1) 地区幹線道路・生活道路
- ・幹線道路等と連携した地区内の交通網を形成するため、生活道路の整備を計画的に進めます。
- 2) 公共交通
- ・本庁地区の都心核などへのアクセス向上などにも配慮した利便性の高いバス路線網の形成に努めます。
- ・公共交通不便地域の居住者の移動支援として、住民主体のデマンドバス等の地域内交通の導入について検討を進めます。

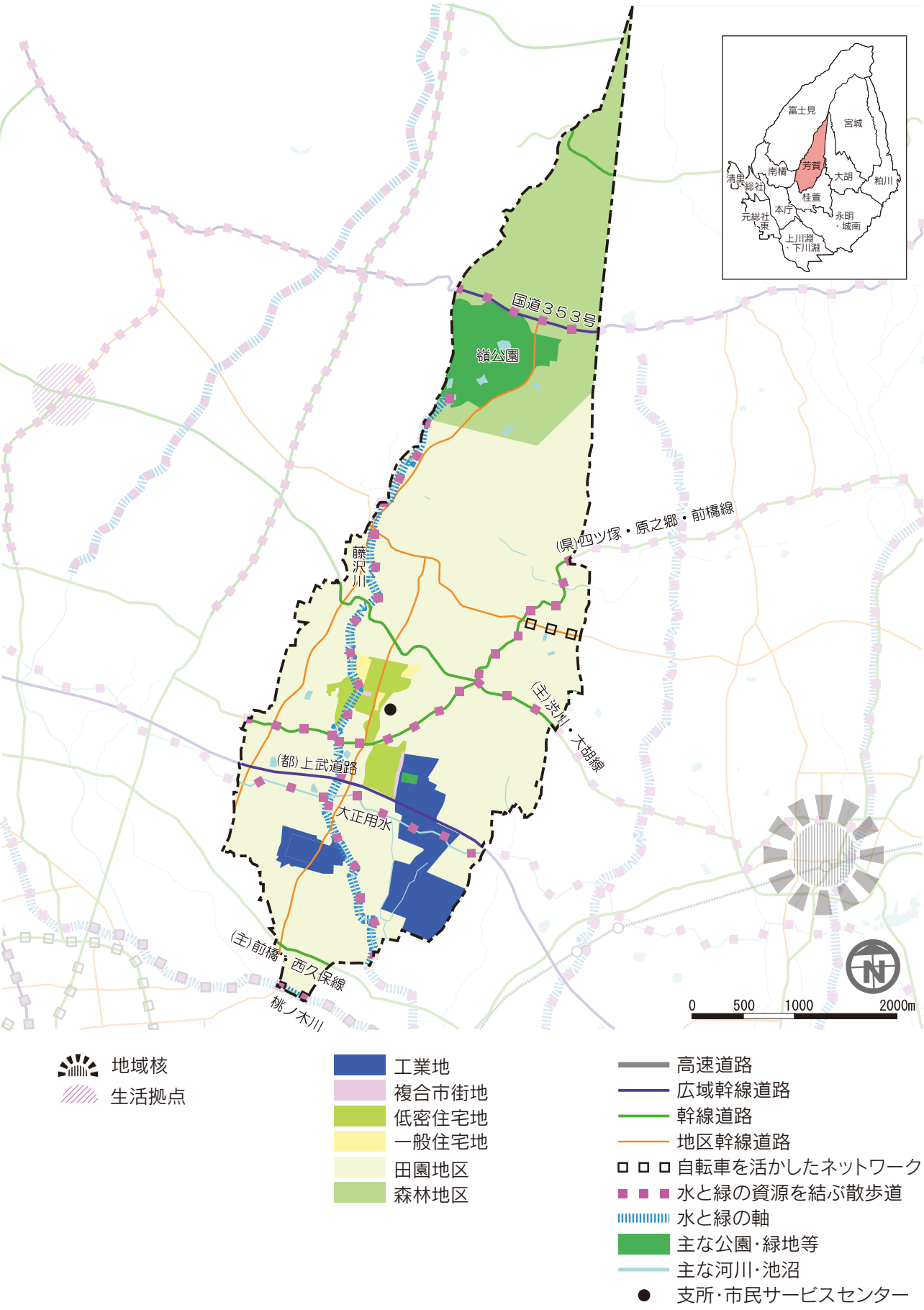
c. 水と緑の整備・保全の方針

- ・赤城山南麓に広がる豊かな樹林地は広域的なシンボルとして積極的に保全します。
- ・赤城山南麓の緩やかな斜面の草原、小河川、水田等は農業の振興に配慮するとともに、身近な生き物の生息の場や美しい景観の保全などのために適正に保全・活用します。
- ・市街地を取り巻く農地は、農業振興や美しい農村景観の創出などとともに、市街地の外延化抑制に配慮して保全を図ります。
- ・嶺公園は、自然に恵まれた好条件を活かして市民が潤いと安らぎを得られる憩いの場、野外レクリエーション需要に対応した墓地公園として整備を進めます。
- ・その他、オブ塚古墳などの歴史・文化を伝える緑や、美しい景観を創出する藤沢川、大正用水沿いの緑なども保全・活用しながら、緑を楽しむネットワークの形成を図ります。

d. その他地区特性に応じた環境整備の方針

- ・小坂子町福德寺周辺は、赤城型民家などによる歴史的な景観の保全に配慮した整備を促進します。

■芳賀地区まちづくり方針図



4 桂萱地区

(1) 概要と課題

■面積	■人口
1,657ha：市域面積の5.3%	28,838人：全体の8.7%
：全12地区中7番目	：全12地区中6番目
資料：令和3年度版基礎調査の結果を基に都市計画課にて再集計	資料：令和2年国勢調査の結果を基に都市計画課にて再集計

■該当町名

三俣町一～三丁目、幸塚町、上沖町、下沖町、西片貝町一～五丁目、東片貝町、上泉町、石関町、亀泉町、荻窪町、堀之下町、堤町、江木町、富田町の一部



■地区の概要

本地区の面積は1,657haで市全体の5.3%となっています。人口は約2.9万人で市全体の8.7%を占め、最近10年間では減少しています。

本地区は、市の中央部に位置し、地区内の道路は、北部の主要地方道渋川・大胡線や中央部の主要地方道前橋・大間々・桐生線、前橋・西久保線及び東部の国道17号（上武道路）が骨格となっています。地区内には東西方向に上毛電鉄が通っており、中心市街地に最も近い三俣駅、地区のほぼ中央部に位置する赤坂駅をはじめ計6駅があります。全域が前橋都市計画区域内ですが、市街化区域は最西部の既成市街地と、東部の萱野、ローズタウン住宅団地周辺のみとなっています。しかし、市街化調整区域でありながら地区のほぼ中央を流れる桃ノ木川南部の市街化区域縁辺部は人口集中地区であり、地区内の都市的土地利用と自然的土地利用はほぼ同程度となっています。

- 地区のまちづくりの課題
- ・鉄道利用の利便性向上
高齢化の進展や地球環境への影響なども踏まえて、鉄道の利用しやすい環境を整えていく必要があります。
 - ・市街地における居住環境の保全・整備
住宅団地や土地区画整理事業で整備された市街地においては、良好な居住環境を保全し、その他の地区においては、良好な居住環境を整えていく必要があります。
 - ・農地の保全と集落地環境の向上
市街化調整区域では、農地を適正に保全するとともに、田園に囲まれた集落地は、居住環境を向上させていく必要があります。

(2) 地域別構想
①まちづくりの目標

a. 将来像

交通の利便性に富んだ
住みよいまち

恵まれた農地等による潤いがあり、鉄道を利用した交通利便性が高いまちを目指します。

b. 基本方針

- 道路網との連携強化に配慮した駅周辺整備などにより、上毛電鉄の利便性を向上させます。
- 上毛電鉄の利便性を活かして、既存市街地の環境向上を図ります。
- 良好な農地を保全し、公園や緑地などが豊かな潤いのある居住環境を形成します。

c. 地区の構造

上毛電鉄の鉄道駅へのアクセスに配慮して、上武道路や主要地方道前橋・大間々・桐生線などを骨格とした道路網を形成し、既存住宅団地や鉄道駅周辺に多くの人々が居住する構造を目指します。

②まちづくりの方針

a. 土地利用の方針

1) 商業地

・富田地区では、上武道路による利便性を活用しながら、住宅団地の造成・分譲に伴い増加する周辺住民のほか、より広域の住民の利用も視野に入れて、生活利便施設の誘導により日常生活を支える商業地としての機能の保全を図ります。

2) 流通業務地

・前橋青果市場周辺は、市場が持つ卸売機能などが十分活かされた業務地としての形成を図ります。

3) 複合市街地

・地区西部の複合市街地は、駅や幹線道路等の交通利便性を活用した施設が、地区の実状に合わせて共存できる環境の形成を図ります。

・富田地区は、上武道路による利便性を活用しながら、周辺の住宅団地の造成・分譲による人口増加に対応するほか、周辺地域の生活利便性の向上にも寄与する複合市街地としての形成を図ります。

4) 沿道市街地

・都市計画道路東部環状線の沿道は、広域的なアクセスの利便性などを活用した沿道サービス機能が後背地との共生にも配慮して適正に集積する沿道市街地としての形成を図ります。

5) 低密住宅地

・萱野、ローズタウン住宅団地は、良好な居住環境を保全し、その周辺においては、上毛電鉄の利便性活用などを考慮しながら、質が高く良好な低層低密住宅地の形成を図ります。

6) 一般住宅地

・西部の一般的な住宅地は、地区の実状に合わせた基盤整備などに取り組みながら、上毛電鉄の利便性を活かすことのできる住宅地としての形成を図ります。特に、鉄道駅周辺においては、高い利便性を活かした中高密度の住宅地としての形成を図ります。

7) 田園地区

・市街地周辺などの農地が広がる地域においては、無秩序な市街化を抑制し、農地の確保と有効利用を図ることにより営農環境を保全します。

・文教施設が集積している石関公園周辺は、周辺の農地等との調和に配慮しながら、多くの人が利用しやすい環境を整備します。

・上毛電鉄上泉駅周辺は、軌道交通を生かし、営農環境との調和に配慮した上で、商業施設等の立地により生活利便性の向上を図ります。

・鉄道駅周辺や基幹的な既存集落においては、居住や日常生活に必要な施設を誘導することで公共交通の活性化や生活関連機能の充実と併せて居住の誘導を図ります。

b. 交通体系の整備の方針

1) 広域幹線道路・幹線道路

・本庁地区の都心核や大胡地区の地域核との連携を考慮した幹線道路網を形成するため、周辺環境との調和に配慮しながら、都市計画道路の整備を計画的に進めます。

2) 地区幹線道路・生活道路

・幹線道路等と連携し、上毛電鉄の鉄道駅へのアクセスにも配慮した地区内の交通網を形成するため、都市計画道路や生活道路の整備を計画的に進めます。

3) 公共交通

・上毛電鉄各駅への接続にも配慮してバスの利便性向上を図ります。また、上毛電鉄各駅においては、利用増進を目指した周辺整備などを図ります。

4) その他

・主要地方道前橋・大間々・桐生線や桃ノ木川沿いなどを中心に、他地区とも連携したサイクリングロードのネットワーク化を推進します。

c. 水と緑の整備・保全の方針

・市街地内においては、都市公園の適正な配置とともに、既存緑地の保全を図ります。まとまりある緑が少ない地区においては、公共空間や民有地の緑化を促進し、身近なまちの緑の創出を図ります。

・地区北部の緩やかな斜面の草原、小河川、水田等は農業の振興に配慮するとともに、身近な生き物の生息の場や美しい景観の保全などのために適正に保全・活用します。

・市街地を取り巻く農地は、農業振興や美しい農村景観の創出などとともに、市街地の外延化抑制に配慮して保全を図ります。

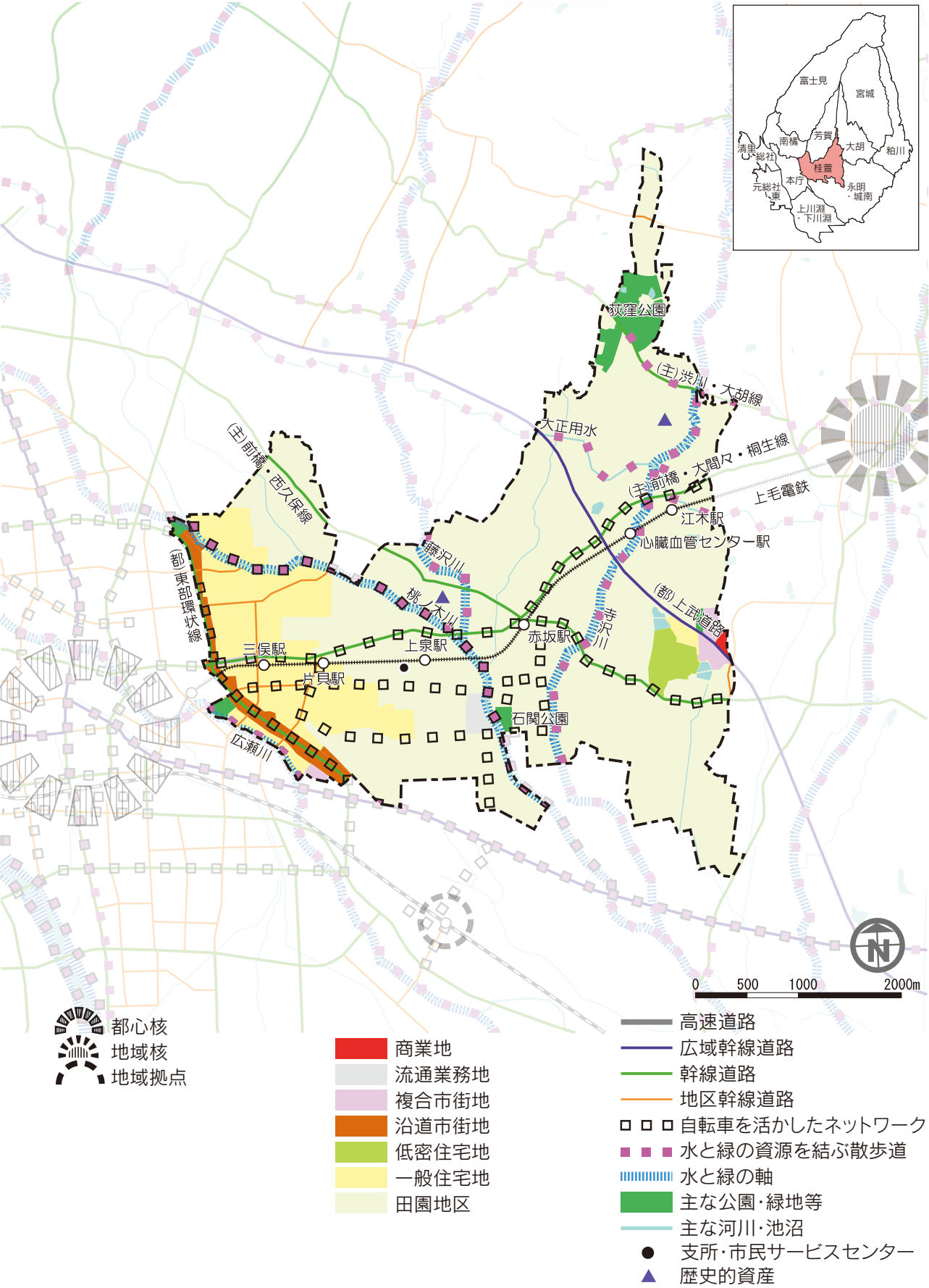
・荻窪公園は周辺の農村環境を活かした自然配慮型の総合公園としての整備を進めます。

・この他、新田塚古墳や堀之下町の二子塚などの歴史・文化を伝える緑や、美しい景観を創出する桃ノ木川、寺沢川をはじめとする河川沿いの緑なども保全・活用しながら、緑を楽しむネットワークの形成を図ります。

d. その他地区特性に応じた環境整備の方針

・上泉郷蔵周辺は、上泉郷蔵や古い街並みなどによる歴史的な景観の保全に配慮した整備を促進します。

■桂萱地区まちづくり方針図



5 元総社・東地区

(1) 概要と課題

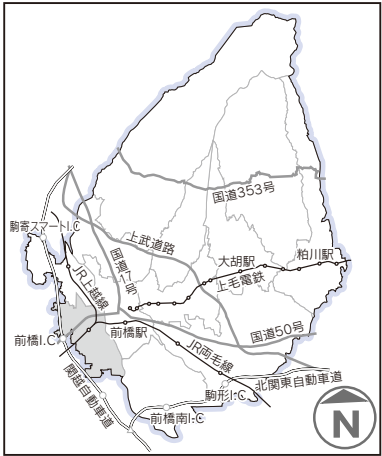
■面積

1,268ha：市域面積の4.1%
：全12地区中11番目
資料：令和3年度版基礎調査の結果を基に都市計画課にて再集計

■人口

49,404人：全体の14.9%
：全12地区中2番目
資料：令和2年国勢調査の結果を基に都市計画課にて再集計

■位置



■該当町名

箱田町、後家町、前箱田町、前箱田町二丁目、川曲町、
稲荷新田町、下新田町、上新田町、小相木町、小相木町一丁目、
古市町、古市町一丁目、古市町二丁目、江田町、朝日が丘町、
光が丘町、大利根町一・二丁目、新前橋町、青葉町、元総社町、
大友町、元総社町一～三丁目、大友町一～三丁目、石倉町、
石倉町一～五丁目、大渡町、鳥羽町、下石倉町、
問屋町一・二丁目

■地区の概要

本地区の面積は1,268haで市全体の4.1%となっています。人口は約4.9万人で市全体の14.9%を占め、最近10年間では増加しています。

市の西部に位置しており、北部はかつて国府が置かれ、上野国の政治・経済・文化の中心地として栄えたとされる地区です。また、地区のほぼ中央に位置するＪＲ新前橋駅周辺は、市の中心市街地と連携しながら、交通結節点を活かした商業・業務機能や広域行政機能が集積する地域核としての役割を担うことが期待されています。

全域が前橋都市計画区域内となっています。最東部の利根川など一部を除いて概ね市街化区域であり、新前橋駅周辺は商業業務地となっているほか、南部に前箱田団地や大利根団地、北西部に3号工業団地が整備されるなど多様な市街地が形成されています。自然的土地利用は、地区全域の約4分の1となっています。地区内の道路網は、本地区を挟んで中心市街地と関越自動車道前橋インターチェンジを結ぶ国道17号のほか、主要地方道前橋・高崎線や前橋・長瀬線などが骨格となっています。また、地区内では元総社蒼海、西部第一落合、新前橋駅前第三の3つの土地区画整理事業が施行中です。

■地区のまちづくりの課題

- ・ＪＲ新前橋駅周辺の機能の向上
ＪＲ新前橋駅周辺は、中心市街地と高崎・東京方面を結ぶ要所でもあるため、地区のみならず市の発展を支える地区として、中心市街地との連携に配慮しながら機能を高めていく必要があります。
- ・道路整備の不足と居住環境等の整備
地区の南部に不足する道路網を整え、住宅団地の居住環境や工業団地の操業環境を良好に整えていく必要があります。
- ・前橋インターチェンジと連絡した道路網の形成
道路整備環境を整え、前橋インターチェンジの利便性を活かした道路網を形成していく必要があります。

(2) 地域別構想

①まちづくりの目標

a. 将来像

市西部の中心となる
便利で住みよいまち

隣接する中心市街地と連携して、市西部の中心的役割を担う多くの人にとって便利で住みよいまちを目指します。

b. 基本方針

- ＪＲ新前橋駅周辺は、地域核、そして高崎・東京方面からの玄関口として、利便性が高く機能的で美しいまちづくりを進めます。
- 道路網を整え、良好な河川空間や豊かな歴史資源と共生して快適に暮らし、活動できる環境を形成します。
- 前橋インターチェンジの利便性を活かすことのできる道路ネットワークを形成します。

c. 地区の構造

地域核、そして交通拠点として高崎との連携において大きな役割を果たすことが求められるＪＲ新前橋駅周辺を地区の中心として、前橋インターチェンジと本庁地区を結ぶ国道17号や都市計画道路南部大橋線などを骨格とした道路網を形成します。

本地区では、ＪＲ新前橋駅周辺地区を中心に都市機能が集積し、駅周辺のほか公共交通沿線に多くの人々が住み、様々な活動を行う場が広がる構造を目指します。

②まちづくりの方針

a. 土地利用の方針

- 1) 商業地
- ・新前橋駅周辺地区の商業地は、都心核を補完する地域核としてのにぎわい創出にも寄与する商業施設の誘導を図ります。
- 2) 業務地
- ・新前橋駅周辺地区では、地域核として求められる役割を担う業務地としての形成を図ります。
- 3) 流通業務地
- ・問屋町では、卸売などの機能が充実した流通業務地としての形成を図ります。
- 4) 工業地
- ・2号工業団地、3号工業団地は、今後も良好な操業環境を有する工業地としての利用を図ります。工業団地以外については、土地区画整理事業などにあわせた基盤整備を進め、周辺環境との調和に配慮した工業地の形成を図ります。
- 5) 複合市街地
- ・地域拠点である前橋インターチェンジ周辺などの複合市街地は、地区の実状に合わせて住宅と商業施設あるいは工業施設が、それぞれに適した環境の中で共存できるよう、整備を適正に進めます。
- 6) 沿道市街地
- ・国道17号沿道や地区の骨格となる道路の沿道の一部は、広域的なアクセスの利便性などを活用した沿道サービス機能が後背地との共生にも配慮して適正に集積する沿道市街地としての形成を図ります。特に地域核であるＪＲ新前橋駅周辺と問屋町を結ぶ主要地方道前橋・安中・富岡線の沿道は、地域核と連携した地域商業の中心的市街地としての機能の充実を図ります。
- 7) 低密住宅地
- ・住宅団地や土地区画整理事業により基盤が整備された低層住宅地は、良好な居住環境を保全します。そして、その他の低層低密な住宅地が集積する地区は、質が高く良好な居住環境の育成を図ります。
- 8) 一般住宅地
- ・一般的な住宅地は、地区の実状に合わせて、未利用地の有効利用、用途の純化あるいは適正な複合化などを誘導するとともに、土地区画整理事業による基盤整備などにより生活しやすい居住環境の形成を図ります。
- ・特にＪＲ新前橋駅周辺においては、高い利便性を活かした中高密度の住宅地としての形成を図ります。
- 9) 沿線集落等生活地区
- ・都市計画道路新前橋駅川曲線、幹線道路前橋安中富岡線は、都市軸としての機能充実も考慮して、既存集落を中心とした沿道に、交通利便性を活用できる身近な生活圏の中で必要な施設を適正に誘導します。
- 10) 田園地区
- ・市街地周辺などの農地が広がる地域においては、無秩序な市街化を抑制し、農地の確保と有効利用を図ることにより営農環境を保全します。
- ・基幹的な既存集落においては、地域コミュニティの維持・活性化や居住ニーズに配慮し、自然に包まれて暮らすことができる、ゆとりと潤いのある居住環境の形成を図ります。

b. 交通体系の整備の方針

- 1) 広域幹線道路・幹線道路
- ・前橋インターチェンジや本庁地区の都心核との連携を考慮した幹線道路網を形成するため、都市計画道路西部環状線や江田天川線（主要地方道前橋高崎線）、江田天川大島線・南部大橋線などの整備を図ります。
- 2) 地区幹線道路・生活道路
- ・幹線道路等と連携し、ＪＲ新前橋駅へのアクセスにも配慮した地区内の交通網を形成するため、都市計画道路や生活道路の整備を計画的に進めます。
- 3) 公共交通
- ・路線バスとマイバスとの連携により、ＪＲ新前橋駅へのアクセスにも配慮した利便性の高いバス路線網の形成に努めます。ＪＲ新前橋駅は、バス路線網とも連携しながら利便性の向上に努めます。
- 4) その他
- ・国道17号や都市計画道路南部大橋線などを中心に、他地区とも連携したサイクリングロードのネットワーク化を推進します。

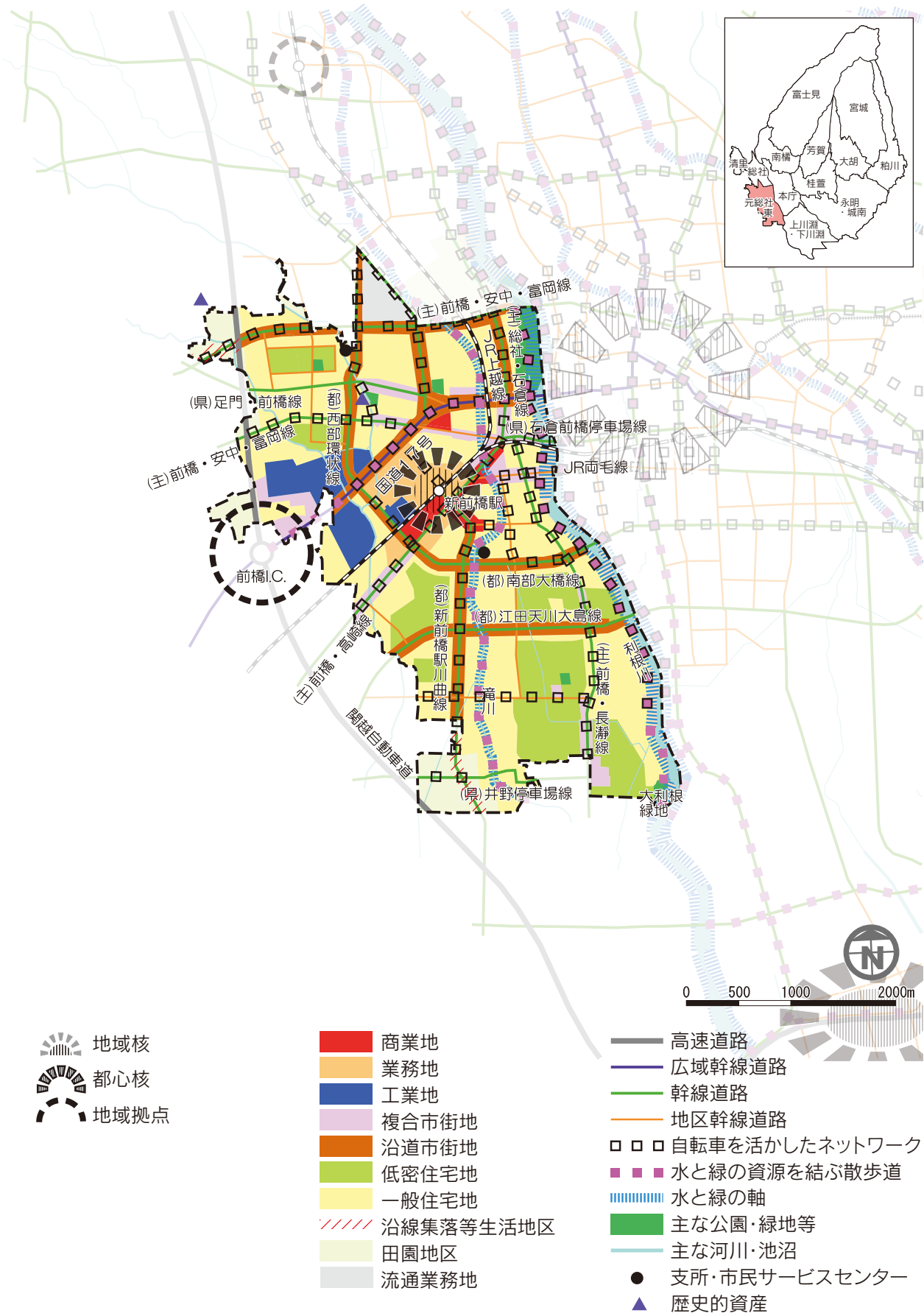
c. 水と緑の整備・保全の方針

- ・市街地内においては、土地区画整理事業などにあわせた都市公園の適正な配置とともに、身近な親水空間ともなっている牛池川などの既存緑地の保全を図ります。特にまとまりある緑が少ない地区においては、公共空間や民有地の緑化を促進し、身近なまちの緑の創出を図ります。特に牛池川については、子供たちの環境学習のための活用を支援します。
- ・本市の緑の骨格である利根川沿いにある厩城風致地区の緑は、市街地の中心に残された貴重な緑として保全します。
- ・この他、上野国分寺跡などの歴史・文化を伝える緑や、美しい景観を創出する滝川沿いの緑なども保全・活用しながら、緑を楽しむネットワークの形成を図ります。
- ・都市の景観形成や防災性の向上、多様なレクリエーションや自然とのふれあいの場としての多様な役割を果たすことが期待される市街地周辺の農地等については、農業振興施策との連携により保全を図ります。

d. その他地区特性に応じた環境整備の方針

- ・ＪＲ新前橋駅周辺は、地域核、そして高崎・東京方面からの玄関口としてふさわしい景観形成に配慮した整備を促進します。
- ・大利根団地周辺においては、山なみへの眺望に配慮した住宅地として、良好な環境形成を図ります。
- ・土地区画整理事業により基盤整備を行う地区については、事業計画との整合を図り、用途地域の見直しや地区計画制度の活用などにより適正な土地利用に努めます。

■元総社・東地区まちづくり方針図



6 清里・総社地区

(1) 概要と課題

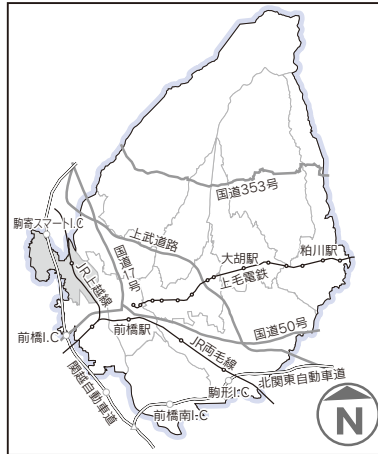
■面積

1,009ha：市域面積の3.2%
：全12地区中12番目
資料：令和3年度版基礎調査の結果を基に都市計画課にて再集計

■人口

17,092人：全体の5.1%
：全12地区中9番目
資料：令和2年国勢調査の結果を基に都市計画課にて再集計

■位置



■該当町名

総社町総社、総社町一～四丁目、総社町植野、総社町高井、
高井町一丁目、総社町桜が丘、池端町、上青梨子町、青梨子町、
清野町、大渡町一丁目、大渡町二丁目

■地区の概要

本地区の面積は1,009haで市全体の3.2%となっています。人口は約1.7万人で市全体の5.1%を占め、最近10年間では増加しています。

市の西部に位置し、江戸時代には宿場町として栄えた歴史を有し、古墳など多くの史跡・文化財が残されている地区でもあります。

全域が前橋都市計画区域内であり、東部を南北に通っているＪＲ上越線周辺に１号、２号工業団地や住宅地などの市街地が形成されており、市街化区域に指定されています。また、西部の市街化調整区域の一部には、清里前原住宅団地が整備されており、都市的土地利用は地区全体の５割強となっています。道路は駒寄スマートインターチェンジに連絡する県道南新井・前橋線バイパスや主要地方道前橋・伊香保線、前橋・箕郷線、都市計画道路大友町西通線などが骨格となっています。また、地区内には群馬総社駅があります。

■地区のまちづくりの課題

・ＪＲ群馬総社駅周辺の機能充実

ＪＲ群馬総社駅周辺は、地区住民の日常生活を支える地域拠点としての機能充実を図る必要があります。

・歴史資源を活かした居住環境等の整備

総社二子山古墳などの豊かな歴史資源を活かし、良好な住宅団地の居住環境や工業団地の操業環境を整えていく必要があります。

・駒寄スマートインターチェンジ周辺地区の整備

駒寄スマートインターチェンジの大型車対応化や県道南新井・前橋線バイパスの整備による利便性を活かし、駒寄スマートインターチェンジ周辺地区における産業・流通拠点を整備していく必要があります。

(2) 地域別構想

①まちづくりの目標

a. 将来像

豊かな自然と歴史を感じ、 新たな活力を生み出す住みよいまち

総社二子山古墳をはじめとする恵まれた歴史資源や自然とともに、駒寄スマートインターチェンジが有する利便性や地域特性を活かした新たな活力を生み出す住みよいまちを目指します。

b. 基本方針

○地区住民の日常生活を支える地域拠点として、ＪＲ群馬総社駅周辺の都市機能の整備・充実を進めます。

○利根川などの自然環境や総社古墳群などの豊かな歴史資源を活かしたまちづくりを進めます。

○駒寄スマートインターチェンジ大型車対応化を活かし、新たな産業・流通拠点の形成を図ります。

c. 地区の構造

地域拠点であるＪＲ群馬総社駅周辺を地区の中心として、道路は駒寄スマートインターチェンジに連絡する県道南新井・前橋線バイパスや主要地方道前橋・箕郷線などを骨格とした道路網を形成します。

本地区では、ＪＲ群馬総社駅周辺を中心に日常生活を支える様々な都市機能が集積し、多くの人々が居住する構造を目指します。

②まちづくりの方針

a. 土地利用の方針

1) 流通業務地

- ・地域拠点である駒寄スマートインターチェンジ周辺地区では、その利便性を活かした産業・流通拠点の整備を図ります。

2) 工業地

- ・1号工業団地をはじめとする地区内の工業地は、今後も周辺環境との調和に配慮して、良好な操業環境の維持・向上を図ります。

3) 複合市街地

- ・複合市街地は、地区の実状に合わせて住宅と商業施設あるいは工業施設が、それぞれに適した環境の中で共存できるよう、整備を適正に進めます。
- ・地域拠点であるＪＲ群馬総社駅周辺には、地区住民の生活利便性に配慮した施設誘導を図ります。

4) 沿道市街地

- ・主要地方道前橋・箕郷線などの地区の骨格となる道路の沿道の一部は、広域的なアクセスの利便性などを活用した沿道サービス機能が後背地との共生にも配慮して適正に集積する沿道市街地としての形成を図ります。

5) 低密住宅地

- ・清里前原住宅団地は、周辺環境と調和した良好な居住環境を有する低層住宅地としての利用を図ります。その他低層低密な住宅地が集積する地区は、質が高く、良好な居住環境の育成を図ります。

6) 一般住宅地

- ・一般的な住宅地は、地区の実状に合わせて、未利用地の有効利用、用途の純化あるいは適正な複合化などを誘導し、生活しやすい居住環境の形成を図ります。
- ・特にＪＲ群馬総社駅周辺においては、高い利便性を活かした中高密度の住宅地としての形成を図ります。

7) 田園地区

- ・市街地周辺などの農地が広がる地域においては、無秩序な市街化を抑制し、農地の確保と有効利用を図ることにより営農環境を保全します。
- ・基幹的な既存集落においては、地域コミュニティの維持・活性化や居住ニーズに配慮し、自然に包まれて暮らすことができる、ゆとりと潤いのある居住環境の形成を図ります。

b. 交通体系の整備の方針

1) 広域幹線道路・幹線道路

- ・ＪＲ群馬総社駅へのアクセスを考慮した幹線道路網を形成するため、都市計画道路群馬総社駅西口線などの整備を進め、駅利用者の利便性向上を図ります。また、決定当時と比べ必要性が変化した長期未着手の都市計画道路については、住民との合意形成を図りながら段階的な見直しも行います。

2) 地区幹線道路・生活道路

- ・幹線道路等と連携し、ＪＲ群馬総社駅へのアクセスにも配慮した地区内の交通網を形成するため、都市計画道路や生活道路の整備を計画的に進めます。

3) 公共交通

- ・ＪＲ群馬総社駅へのアクセスにも配慮してバスの利便性向上を図ります。ＪＲ群馬総社駅は、利用増進を目指した周辺整備などを図ります。

4) その他

- ・主要地方道前橋・伊香保線や前橋・箕郷線などを中心に、他地区とも連携したサイクリングロードのネットワーク化を推進します。

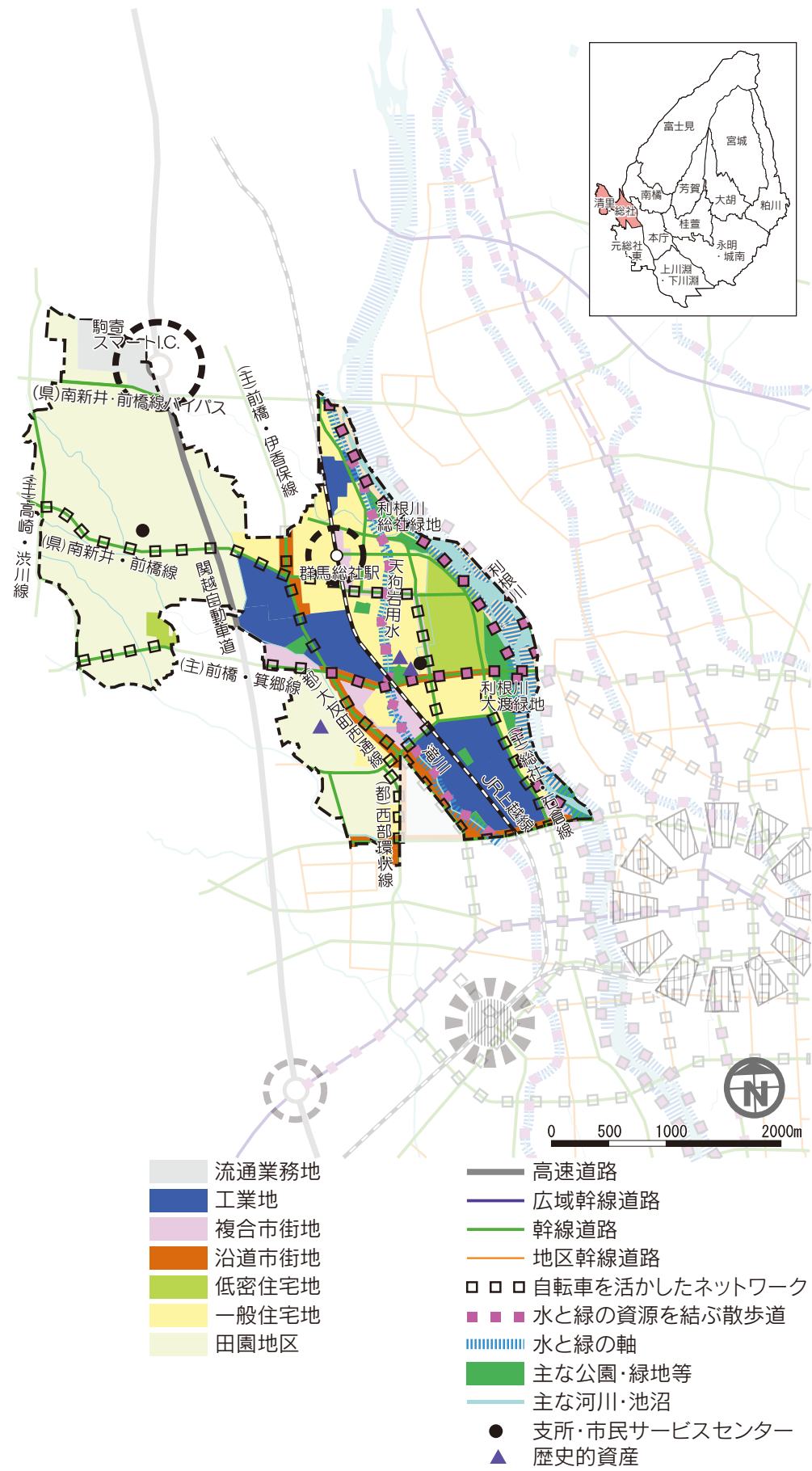
c. 水と緑の整備・保全の方針

- ・市街地内においては、公共空間や民有地の緑化を促進し、身近なまちの緑の創出を図ります。
- ・地区西部の市街地を取り巻く農地は、農業振興や美しい農村景観の創出などとともに、市街地の外延化抑制に配慮して保全を図ります。
- ・暮らしや生業の知恵を伝える文化的景観を創出するかしぐね等の屋敷林の保全に努めます。
- ・本市の緑の骨格である利根川沿いにある敷島風致地区の緑や利根川大渡緑地は、市街地の中心に残された貴重な緑として保全し、利根川大渡緑地は緑の拠点としての機能充実を図ります。
- ・この他、総社二子山古墳などの歴史・文化を伝える緑や、美しい景観を創出する天狗岩用水沿いの緑なども保全・活用しながら、緑を楽しむネットワークの形成を図ります。

d. その他地区特性に応じた環境整備の方針

- ・古墳や名刹、かしぐね、養蚕家屋など、「前橋市歴史的風致維持向上計画」に位置づけられた各地区の資源を中心に活用を検討し、歴史的な景観保全に配慮した整備を図ります。

■清里・総社地区まちづくり方針図



7 南橘地区

(1) 概要と課題

■面積

1,434ha：市域面積の4.6%
：全12地区中9番目
資料：令和3年度版基礎調査の結果を基に都市計画課にて再集計

■人口

39,682人：全体の11.9%
：全12地区中4番目
資料：令和2年国勢調査の結果を基に都市計画課にて再集計

■位置



■該当町名

上細井町、下細井町、北代田町、下小出町、下小出町一～三丁目、上小出町一～三丁目、龍蔵寺町、青柳町、荒牧町、荒牧町一～四丁目、日輪寺町、川端町、田口町、関根町、関根町一～三丁目、川原町の一部、川原町一・二丁目、南橘町

■地区の概要

本地区の面積は1,434haで市全域の4.6%となっています。人口は約4.0万人で市全体の11.9%を占め、最近10年間では減少しています。
市の西部に位置しており、北部は渋川市、西部は北群馬郡吉岡町に接しています。
全域が前橋都市計画区域内であり、市外に接している部分を除き、おおむね市街化区域となっています。地区内の約4割が自然的土地利用、約6割が都市的土地利用となっています。
道路は地区の南北を通る国道17号、北部の国道17号（上武道路）や前橋渋川バイパス及び、駒寄スマートインターチェンジにつながる県道南新井・前橋線バイパスや、主要地方道前橋・赤城線などが骨格となっています。地区内に鉄道の駅はありません。

■地区のまちづくりの課題

- ・自然環境の保全と活用
利根川や橘山などの自然環境を保全し、活用を進めていく必要があります。
- ・公共交通の利便性向上と道路網の整備
公共交通であるバスの利便性の向上と上武道路をはじめとした道路網を整えていく必要があります。
- ・上武道路等の建設による居住環境の整備
上武道路や前橋渋川バイパス沿道は適正な土地利用の誘導を図り、住宅団地の居住環境は良好に整えていく必要があります。

(2) 地域別構想

①まちづくりの目標

a. 将来像

自然を活かした潤いに包まれた
住みよいまち

利根川や橘山などの自然と共生した、日常生活に便利で住みよいまちを目指します。

b. 基本方針

- 利根川などの水と緑の自然環境を保全・育成し、橘山などの風致地区を維持します。
- 上武道路整備や近隣の鉄道駅と連携したバスなどの公共交通の充実などにより、交通利便性を向上させます。
- 利便性が高く、ゆとりと潤いのある良好な居住環境を形成します。

c. 地区の構造

国道17号、上武道路や駒寄スマートインターチェンジにつながる県道南新井・前橋線バイパスなどを骨格とした道路網を形成するとともに、公共交通の沿線に多くの人々が住み、各拠点へのアクセス性に優れた便利な生活を可能とする構造を目指します。

②まちづくりの方針

a. 土地利用の方針

- 1) 複合市街地
- ・複合市街地は、地区の実状に合わせて住宅と商業施設あるいは工業施設が、それぞれに適した環境の中で共存できるよう、整備を適正に進めます。
- 2) 沿道市街地
- ・国道17号や県道南新井・前橋線バイパスなどの沿道の一部は、広域的なアクセスの利便性などを活用した沿道サービス機能が後背地との共生にも配慮して、適正に集積する沿道市街地としての形成を図ります。
- 3) 低密住宅地
- ・緑が丘、上細井、下細井住宅団地や土地区画整理事業により基盤が整備された低層住宅地は、良好な居住環境を保全し、その他低層低密な住宅地が集積する地区は、未利用地の適正な土地利用を誘導し、質が高く良好な居住環境の育成を図ります。
- 4) 一般住宅地
- ・一般的な住宅地は、地区の実状に合わせて、未利用地の有効利用、用途の純化あるいは適正な複合化などを誘導することで生活しやすい居住環境の形成を図ります。
- ・国道17号はバス交通の利便性が高いことから、沿線への居住の誘導を図ります。
- 5) 沿線集落等生活地区
- ・都市計画道路前橋渋川線は、都市軸としての機能充実も考慮して、既存集落を中心とした沿道に、交通利便性を活用できる身近な生活圏の中で必要な施設を適正に誘導します。
- 6) 田園地区
- ・地区北部においては、無秩序な市街化を抑制しながら優良な農地を含む営農環境と赤城山麓の自然を保全し、既存集落の生活環境の向上を図ります。
- ・上武道路沿線においては、自然環境の保全や田園空間との調和を図りながら、交通利便性の高さを活かした沿道サービス機能等の適正かつ計画的な土地利用の誘導を図り、活力ある地域づくりや道路を介した地域連携を促進します。
- ・基幹的な既存集落においては、地域コミュニティの維持・活性化や居住ニーズに配慮し、自然に包まれて暮らすことができる、ゆとりと潤いのある居住環境の形成を図ります。

b. 交通体系の整備の方針

- 1) 広域幹線道路・幹線道路
- ・都市内外を広域的に結ぶ国道17号や上武道路との連携を考慮した幹線道路網を形成するため、上武道路のほか、都市計画道路赤城山線（主要地方道前橋赤城線）、敷島公園大師線（主要地方道前橋西久保線）の整備を促進します。
- 2) 地区幹線道路・生活道路
- ・幹線道路等と連携した地区内の交通網を形成するため、都市計画道路や生活道路の整備を計画的に進めます。また、決定当時と比べ必要性が変化した長期未着手の都市計画道路については、住民との合意形成を図りながら段階的な見直しも行います。
- 3) 公共交通
- ・隣接する本庁地区の都心核へのアクセスにも配慮した利便性の高いバス路線網の形成に努めます。
- 4) その他
- ・国道17号や桃ノ木川沿いなどを中心に、他地区とも連携したサイクリングロードのネットワーク化を推進します。

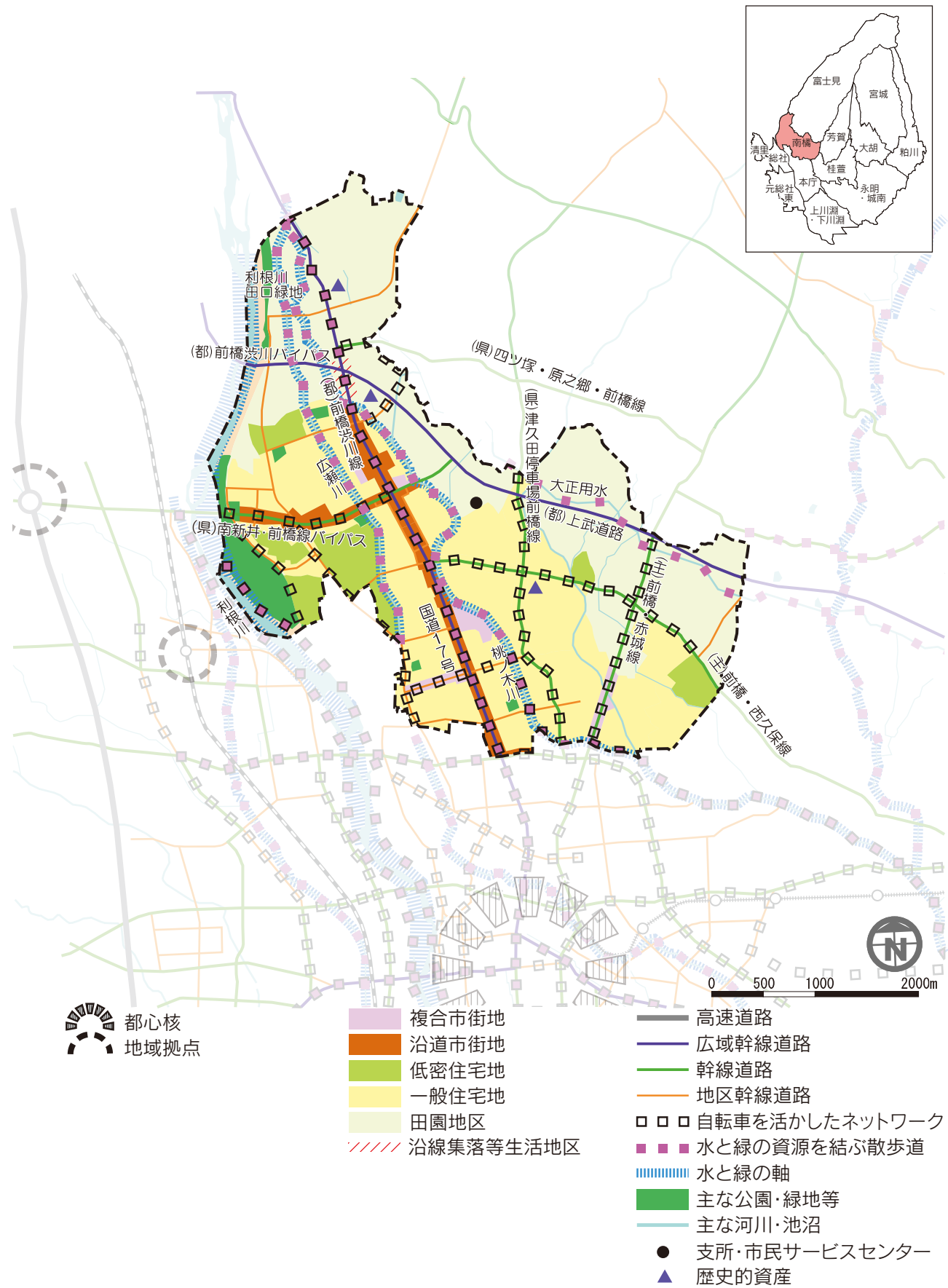
c. 水と緑の整備・保全の方針

- ・田口町のホタルの里をはじめとする市街地を取り巻く農地は、農業振興や美しい農村景観の創出などとともに、市街地の外延化抑制に配慮して保全を図ります。
- ・市街地内においては、都市公園の適正な配置とともに、まとまりある緑が少ない地区においては、公共空間や民有地の緑化を促進し、身近なまちの緑の創出を図ります。特に赤城白川については、子供たちの環境学習のための活用を支援します。
- ・本市の緑の骨格である利根川沿いにある敷島風致地区の緑は、市街地の中心に残された貴重な緑として保全します。
- ・橘山風致地区及び利根川沿いの緑地は、河川と一帯となった景観や農村の多様な環境が残る一団の緑地として保全します。
- ・この他、塩原塚古墳などの歴史・文化を伝える緑や、美しい景観を創出する桃ノ木川や広瀬川など河川沿いの緑なども保全・活用しながら、緑を楽しむネットワークの形成を図ります。

d. その他地区特性に応じた環境整備の方針

- ・橘山周辺は、地域活動との連携によりホタルの里としての谷戸の景観保全に配慮した整備を図ります。

■南橘地区まちづくり方針図



8 永明・城南地区

(1) 概要と課題

■面積	■人口
4,240ha：市域面積の13.6%	41,194人：全体の12.4%
：全12地区中3番目	：全12地区中3番目
資料：令和3年度版基礎調査の結果を基に都市計画課にて再集計	資料：令和2年国勢調査の結果を基に都市計画課にて再集計

■該当町名

天川大島町、天川大島町一～三丁目、上大島町、女屋町、野中町、上長磯町、東上野町、下長磯町、小島田町、駒形町、下大島町、下大屋町、泉沢町、富田町の一部、荒口町、荒子町、西大室町、東大室町、飯土井町、新井町、二之宮町、今井町、笈井町、小屋原町、上増田町、下増田町、鶴が谷町、神沢の森

■位置



■地区の概要

本地区の面積は4,240haで市全体の13.6%となっています。人口は約4.1万人で市全体の12.4%を占め、最近10年間では増加しています。

市の南東部に位置しており、地区の西部から南部にかけてＪＲ両毛線が通り、地区の西部にＪＲ前橋大島駅、南部にＪＲ駒形駅があります。地区の南部を北関東自動車道が、ほぼ中央部を国道50号、国道17号（上武道路）がそれぞれ東西方向に通っており、南北方向で北関東自動車道駒形インターチェンジと大胡駅を結ぶ主要地方道藤岡・大胡線などとともに地区の道路網の骨格となっています。

全域が前橋都市計画区域内ですが、地区の約半分が田や畑であり、市街化区域には南西部のＪＲ両毛線沿線に形成された市街地のほか、ローズタウン住宅団地並びに城南、上増田工業団地などが飛び地状に指定されています。地区内では松並木、駒形第一の2つの土地区画整理事業が施行中です。また、市街化調整区域には、城南住宅団地、泉沢工業団地及び多田山産業団地が整備されています。なお、地区の東部の大室古墳群や大室公園の四つの古墳は国指定史跡となっています。

■地区のまちづくりの課題

- ・ＪＲ前橋大島駅、駒形駅周辺の機能充実
ＪＲ前橋大島駅、駒形駅周辺は、地区住民の日常生活を支えるとともに、鉄道利用の向上につながる環境を整えていく必要があります。
- ・駒形インターチェンジと連絡した道路網の形成
駒形インターチェンジへのアクセスなどにも配慮した国道50号をはじめとする道路網を形成していく必要があります。
- ・農地の保全と市街地環境の整備
市街化調整区域に広がる豊かな農地を保全し、住宅団地や工業団地は良好な環境を整えていくとともに、これらと集落地が調和した環境づくりをしていく必要があります。

(2) 地域別構想

①まちづくりの目標

a. 将来像

交通利便性が活かされた
自然や歴史と共生したまち

2つの鉄道駅と駒形インターチェンジが有する交通利便性を活かし、恵まれた自然や歴史資源と住宅地や工業地が共生するまちを目指します。

b. 基本方針

- 地区住民の日常生活を支える拠点として、ＪＲ前橋大島駅、駒形駅周辺の都市機能の充実を進めます。
- 駒形インターチェンジや2つの鉄道駅の利便性を活かすことのできる道路ネットワークを形成します。
- 自然や歴史資源を保全し、これらと共生できる居住環境を形成します。

c. 地区の構造

地域拠点であるＪＲ前橋大島駅と駒形駅を地区の中心として、国道50号や上武道路などを骨格に駒形インターチェンジとの連携にも配慮した道路網を形成します。
本地区では、市街化区域及び市街化調整区域の住宅団地や工業団地において多くの人々が居住し、生産活動を行い、なかでもＪＲ前橋大島駅と駒形駅周辺には日常生活を支える機能が充実している構造を目指します。

②まちづくりの方針

a. 土地利用の方針

1) 商業地

・富田地区では、上武道路による利便性を活用しながら、住宅団地の造成・分譲に伴い増加する周辺住民のほか、より広域の住民の利用も視野に入れて、生活利便施設の誘導により、日常生活を支える商業地としての機能の保全を図ります。

2) 工業地

・荒砥工業団地などの工業団地は、今後も周辺環境との調和に配慮して、良好な操業環境の維持・向上を図ります。

・ＪＲ前橋大島駅周辺の木工団地においては、住宅地としての土地利用が進行していることから、必要に応じて用途地域の見直しや地区計画制度の活用などによる適正な土地利用を図ります。

3) 複合市街地

・複合市街地は、地区の実状に合わせて住宅と商業施設あるいは工業施設が、それぞれに適した環境の中で共存できるよう、整備を適正に進めます。

・地域拠点であるＪＲ前橋大島駅周辺は、地区の住民や従業者の利便性を高める日常生活機能の充実を図ります。

・富田地区は、上武道路による利便性を活用しながら、周辺の住宅団地の造成・分譲による人口増加に対応するほか、周辺地域の生活利便性の向上にも寄与する複合市街地としての形成を図ります。

4) 沿道市街地

・国道50号及び主要地方道前橋・館林線の沿道の一部は、広域的なアクセスの利便性などを活用した沿道サービス機能が後背地との共生にも配慮して適正に集積する沿道市街地としての形成を図ります。

5) 低密住宅地

・城南やローズタウンなどの住宅団地や土地区画整理事業により基盤が整備された低層住宅地は、良好な居住環境を保全し、その他低層低密な住宅地が集積する地区は、質が高く良好な居住環境の育成を図ります。

6) 一般住宅地

・西南に散在する一般的な住宅地は、地区の実状に合わせた未利用地の有効利用、用途の純化あるいは適正な複合化などを誘導、基盤整備などにより生活しやすい居住環境の形成を図ります。

7) 沿線集落等生活地区

・国道50号、主要地方道藤岡・大胡線及び前橋・館林線は、都市軸としての機能充実も考慮して、既存集落を中心とした沿道に、交通利便性を活用できる身近な生活圏の中で必要な施設を適正に誘導します。

8) 田園地区

・市街地周辺などの農地が広がる地域においては、無秩序な市街化を抑制し、農地の確保と有効利用を図ることにより営農環境を保全し、既存集落の生活環境の向上を図ります。

・地域拠点であるＪＲ駒形駅周辺、駒形インターチェンジ周辺は、営農環境との調和に配慮した上で、地区住民の生活利便性に寄与する機能充実を図ります。また、集積する文教施設が利用しやすい環境を形成します。

b. 交通体系の整備の方針

1) 広域幹線道路・幹線道路

・駒形インターチェンジの活用も考慮した地区内外の交通を円滑にするため、都市計画道路下大島駒形線の整備を進めます。

2) 地区幹線道路・生活道路

・幹線道路等と連携し、ＪＲ前橋大島駅や駒形駅へのアクセスに配慮した地区内の交通網を形成するため、都市計画道路や生活道路の整備を計画的に進めます。また、決定当時と比べ必要性が変化した長期未着手の都市計画道路については、住民との合意形成を図りながら段階的な見直しも行います。

3) 公共交通

・ＪＲ前橋大島駅や駒形駅へのアクセスにも配慮してバスの利便性向上を図ります。ＪＲ前橋大島駅と駒形駅は、バス路線網とも連携しながら利便性の向上に努め、ＪＲ駒形駅では、利用増進を目指した周辺整備などを図ります。

・公共交通不便地域の居住者の移動支援として、住民主体のデマンドバス等の地域内交通を導入します。

4) その他

・国道50号や桃ノ木川沿いなどを中心に、他地区とも連携したサイクリングロードのネットワーク化を推進します。

c. 水と緑の整備・保全の方針

・市街地を取り巻く農地は、農業振興や美しい農村景観の創出などとともに、市街地の外延化抑制に配慮して保全を図ります。

・市街地内においては、土地区画整理事業などにあわせた都市公園の適正な配置とともに、まとまりある緑が少ない地区においては、公共空間や民有地の緑化を促進し、身近なまちの緑の創出を図ります。

・大室公園は、良好な自然環境と豊富な古墳群の保護、活用を図り、歴史公園的機能も兼ねた総合公園として保全・活用を進めます。

・前橋総合運動公園は、市南東部の環境保全、レクリエーション、防災、景観に寄与する緑の拠点としての機能充実を図ります。また都市基幹公園としての機能を果たすめ、補助競技場や駐車場を整備し、施設の充実を図ります。

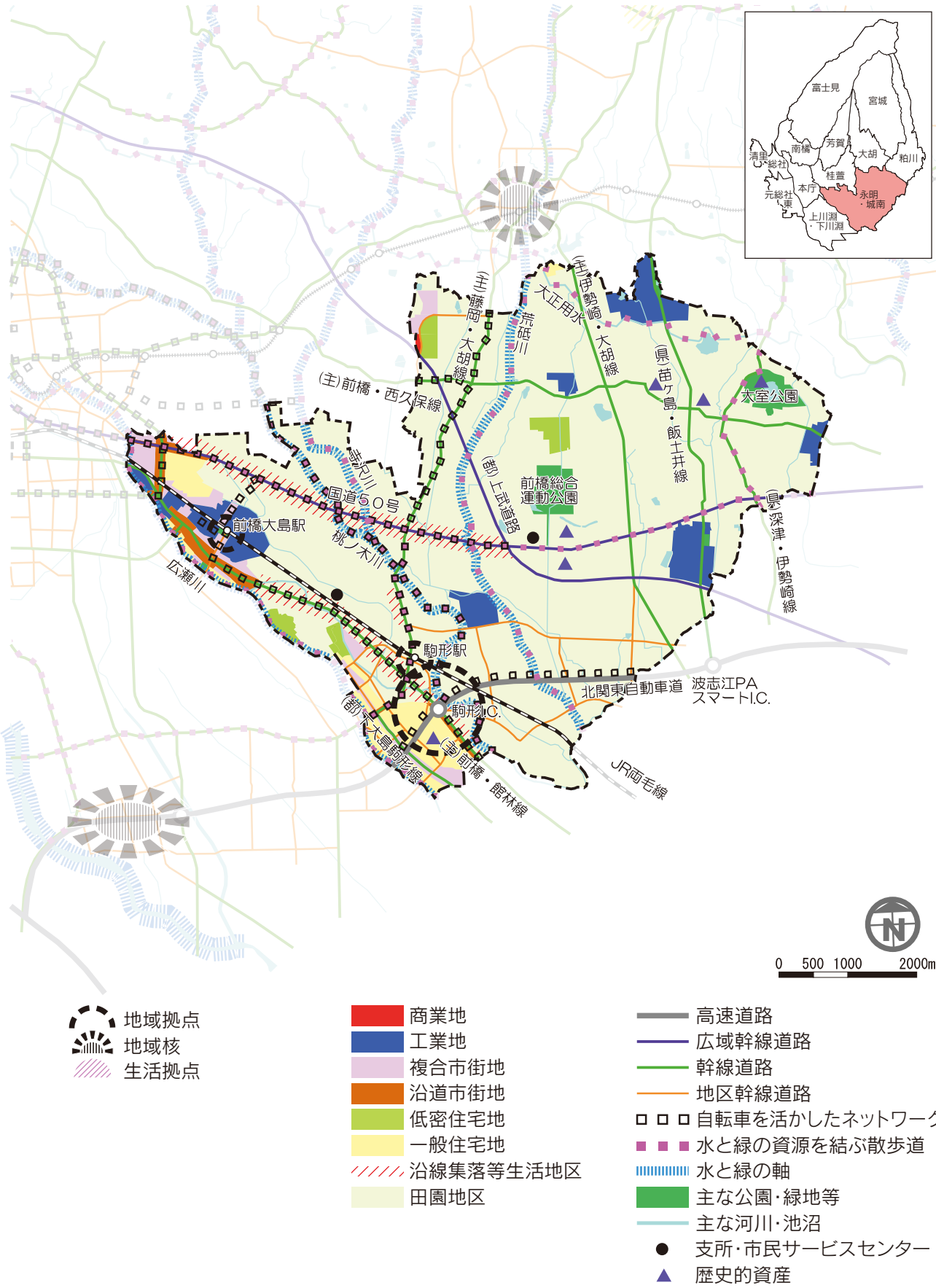
・この他、前二子古墳などの歴史・文化を伝える緑や、美しい景観を創出する女堀沼や桃ノ木川、荒砥川など河川沿いの緑なども保全・活用しながら、緑を楽しむネットワークの形成を図ります。

・都市の景観形成や防災性の向上、多様なレクリエーションや自然とのふれあいの場としての多様な役割を果たすことが期待される市街地周辺の農地等については、農業振興施策との連携により保全を図ります。

d. その他地区特性に応じた環境整備の方針

・ＪＲ駒形駅周辺は、造り酒屋や宿場町の古い街並みのほか、文教施設なども活かしながら、歴史的なものと新しいものが調和した景観形成に配慮した整備を図ります。

■永明・城南地区まちづくり方針図

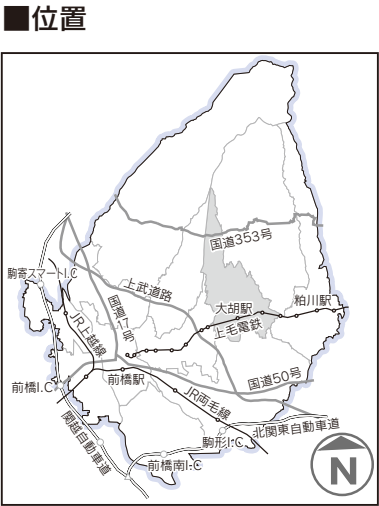


9 大胡地区

(1) 概要と課題

■面積	■人口
1,976ha：市域面積の6.3%	17,483人：全体の5.3%
：全12地区中6番目	：全12地区中8番目
資料：令和3年度版基礎調査の結果を基に都市計画課にて再集計	資料：令和2年国勢調査の結果を基に都市計画課にて再集計

■該当町名
大胡町、茂木町、堀越町、横沢町、滝窪町、東金丸町、河原浜町、樋越町、上大屋町



■地区の概要
本地区の面積は1,976haで市全体の6.3%となっています。人口は約1.7万人で市全体の5.3%を占め、平成27年時点では増加となりましたが、最近10年間としては、ほぼ横ばいとなっています。市の東部に位置する平成16年に合併した旧大胡町の区域であり、市東部の中心的役割を担うことが期待されている地区です。全域が前橋勢多都市計画区域内であり、地区の6割以上が自然的土地利用となっています。主要な市街地は地区の南部を東西に通っている上毛電鉄の大胡駅周辺に形成されており、用途地域が指定されています。北部の国道353号のほか、この市街地を通る主要地方道前橋・大間々・桐生線、藤岡・大胡線、大胡・赤城線などが地区の道路網の骨格となっています。地区内には、上毛電鉄の大胡駅のほかに樋越駅があります。

- 地区のまちづくりの課題
- ・上毛電鉄大胡駅周辺の整備
上毛電鉄大胡駅周辺は、地区内のみならず周辺地区も含めた住民の日常生活を支える地区としての市街地形成、機能充実などを図る必要があります。
 - ・市東部の交通拠点としての整備
地区内の2つの鉄道駅、特に上毛電鉄大胡駅の利用向上に配慮した道路網やバス交通の整備充実を図る必要があります。
 - ・農地の保全と居住環境等の整備
農地や森林を適正に保全し、これらとの調和に配慮しながら居住環境を整えていく必要があります。

(2) 地域別構想
①まちづくりの目標

a. 将来像

市東部の中心として
日常生活の利便性を支えるまち

市東部の中心として、地区内外の住民の日常生活を支える利便性の高さと、豊かな自然に包まれた潤いのあるまちを目指します。

b. 基本方針

- 市東部の拠点として上毛電鉄大胡駅を中心とした地区に、利便性の高い市街地を形成します。
- 森林等豊かな自然環境を保全します。
- 利便性が高く、自然環境と共生した潤いのある居住環境を形成します。
- 鉄道の利便性が活かせる駅周辺への適正な開発の誘導を図ります。

c. 地区の構造

地域核でもある上毛電鉄大胡駅を中心とした市街地を地区の中心として、この地区を通る主要地方道前橋・大間々・桐生線や、藤岡・大胡線、県道上神梅・大胡線などを骨格とした道路網を形成します。地域核である大胡駅や大胡支所周辺は市の東部、北部地域の生活を支える中心として、地域拠点や生活拠点などと連携しながら、商業機能や居住機能、行政機能の集積を図り、様々な機能の充実した市街地としての形成を目指します。

②まちづくりの方針

a. 土地利用の方針

- 1) 商業地
- ・地域核である大胡地区の商業地は、地区のみならず市域の主に東部や北部の住民の利用も考慮して、多様な都市機能が集積する商業地としての育成を図ります。
- 2) 工業地
- ・周辺環境との調和に配慮しながら、市の東部及び北部の中心となる地区内の工業地として、また、幹線道路沿道などの利便性の高い地区は農林漁業との調整に配慮しながら需要に応じた工業地の形成を図ります。
- 3) 複合市街地
- ・複合市街地は、地区の実状に合わせて住宅と商業施設あるいは工業施設が、それぞれに適した環境の中で共存できるよう、整備を適正に進めます。
- 4) 沿道市街地
- ・主要地方道前橋・大間々・桐生線などの地区の骨格となる道路の沿道のうち、上毛電鉄大胡駅周辺の一部は、広域的なアクセスの利便性などを活用した沿道サービス機能が後背地との共生にも配慮して適正に集積する沿道市街地としての形成を図ります。
- 5) 低密住宅地
- ・良好な居住環境は保全しながら地区の実状に合わせた整備も進め、地域核としての様々な利便性も活用できる低層住宅地としての形成を図ります。
- 6) 一般住宅地
- ・大胡駅周辺の一般的な住宅地は、地区の実状に合わせた基盤整備などにより、生活しやすい居住環境の形成を図ります。特に大胡駅周辺は、高い利便性を活かした中高密度の住宅地としての形成を図ります。
- 7) 田園地区
- ・市街地周辺などの農地が広がる地域においては、無秩序な市街化を抑制し、農地の確保と有効利用を図ることにより営農環境を保全し、既存集落の生活環境の向上を図ります。
- ・交通利便性の高い路線沿道では、自然環境の保全や田園空間との調和を図るとともに、地域の活力創出に資する計画的な土地利用を図ります。
- 8) 森林地区
- ・北部の森林が広がる地域においては、自然環境の保全を図り、既存集落等は無秩序な拡大を抑制し、自然環境と調和した居住環境の維持を図ります。

b. 交通体系の整備の方針

- 1) 広域幹線道路・幹線道路
- ・地域核である本地区へのアクセスを考慮した幹線道路網を形成するため、都市計画道路堀越上大屋線（一部主要地方道伊勢崎大胡線）などの整備を図ります。
- 2) 地区幹線道路・生活道路
- ・幹線道路等と連携し、上毛電鉄大胡駅や樋越駅へのアクセスに配慮した地区内の道路網を形成するため、都市計画道路や生活道路の整備を計画的に進めます。また、決定当時と比べ必要性が変化した長期未着手の都市計画道路については、住民との合意形成を図りながら段階的な見直しも行います。
- 3) 公共交通
- ・ふるさとバスによる、上毛電鉄大胡駅、樋越駅へのアクセスにも配慮した利便性の高いバス交通の形成に努めます。上毛電鉄大胡駅と樋越駅周辺は、利用増進を目指した整備などを図ります。

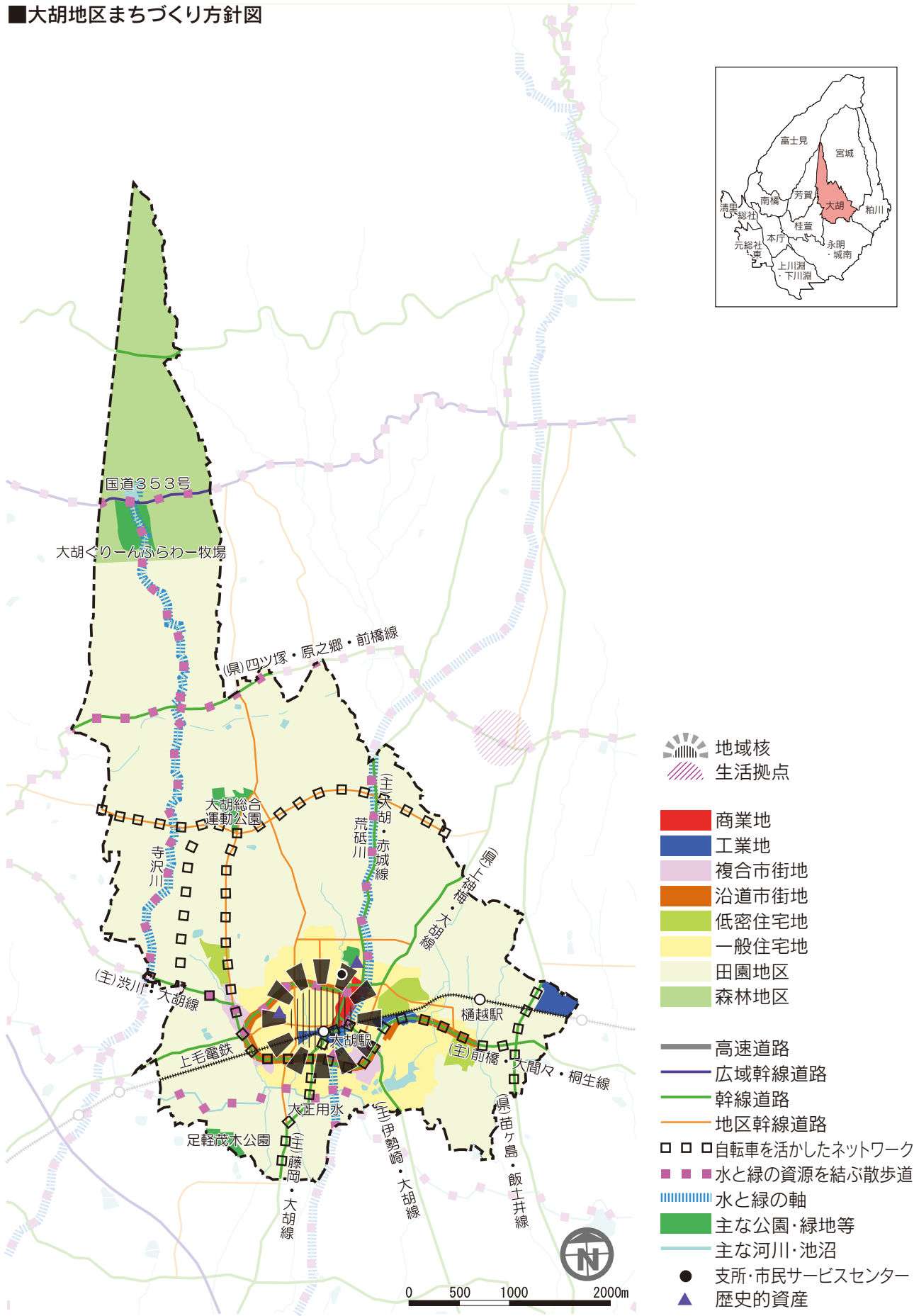
c. 水と緑の整備・保全の方針

- ・赤城山南麓に広がる豊かな樹林地は広域的なシンボルとして積極的に保全します。
- ・赤城山南麓の緩やかな斜面の草原、小河川、水田等は農業の振興に配慮するとともに、身近な生き物の生息の場や美しい景観の保全などのために適正に保全・活用します。
- ・市街地内においては、既存公園や緑地の保全を図るとともに、まとまりある緑が少ない地区においては、公共空間や民有地の緑化を促進し、身近なまちの緑の創出を図ります。
- ・大胡ぐりんふらわー牧場を、本市が有する農の魅力の提供・発信する特殊公園として活用します。
- ・大胡総合運動公園は、市外からも多くの人が訪れる市北部の緑の拠点として、機能を充実します。
- ・地区公園の足軽茂木公園を、市民が身近に緑にふれあえる場として、維持・保全します。
- ・その他、大胡城址などの歴史・文化を伝える緑や、美しい景観を創出する荒砥川、寺沢川など河川沿いの緑なども保全・活用しながら、緑を楽しむネットワークの形成を図ります。

d. その他地区特性に応じた環境整備の方針

- ・上毛電鉄大胡駅周辺は、地域核にふさわしい景観形成に配慮した整備を図ります。

■大胡地区まちづくり方針図

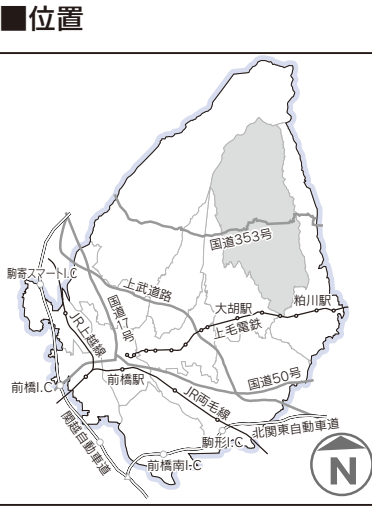


10 宮城地区

(1) 概要と課題

■面積	■人口
4,813ha：市域面積の15.4％ ：全12地区中2番目	7,131人：全体の2.1％ ：全12地区中12番目
資料：令和3年度版基礎調査の結果を基に都市計画課にて再集計	資料：令和2年国勢調査の結果を基に都市計画課にて再集計

■該当町名
鼻毛石町、柏倉町、市之関町、三夜沢町、苗ヶ島町、馬場町、大前田町



■地区の概要
本地区の面積は4,813haで市全体の15.4％となっています。人口は約7千人で市全体の2.1％を占め、最近10年間では減少しています。
市の北部に位置する平成16年に合併した旧宮城村の区域であり、地区北部の赤城山南麓などに広がる山林が地区の約5割を占めており、山林を含む自然的土地利用の割合が地区全体の約8割となっています。
地区の大部分が前橋勢多都市計画区域となっていますが、用途地域は指定されていません。
地区内に鉄道は通っておらず、南北方向の主要地方道大胡・赤城線、一般県道苗ヶ島飯土井線、東西方向の国道353号、県道上神梅・大胡線、四ツ塚・原之郷・前橋線などが地区の道路網の骨格となっており、これらの県道が交差する宮城支所周辺の既存集落が地区の中心的役割を果たしています。

- 地区のまちづくりの課題
- ・宮城支所周辺の機能充実
宮城支所周辺は、地区内の中心として行政サービス機能等の充実に努める必要があります。
 - ・自然環境の保全と居住環境の整備
赤城山南麓の山林や農地は適正に保全し、これらとの調和に配慮した居住環境を整えていく必要があります。
 - ・道路網や公共交通など交通利便性の向上
上毛電鉄大胡駅周辺など地区外との連携も踏まえた道路網やバス交通などの充実を図る必要があります。

(2) 地域別構想
①まちづくりの目標

a. 将来像

赤城山南麓の自然と共生した
潤いのあるまち

恵まれた自然を活かして、多くの人々が訪れ、また自然に包まれて暮らすことができる潤いのあるまちを目指します。

b. 基本方針

- 宮城支所周辺に、地区住民の日常生活を支える機能を充実します。
- 赤城山南麓に広がる森林等を保全し、赤城南面千本桜など良好な緑に包まれた環境を形成します。
- 利便性の高い道路網など地区内外に移動しやすい交通環境を形成します。

c. 地区の構造

生活拠点である宮城支所や宮城小・中学校周辺を地区の中心として、主要地方道大胡・赤城線、県道上神梅・大胡線や国道353号などを骨格として、大胡の地域核など地区外とのアクセスにも配慮した道路網を形成します。
本地区では、宮城支所や宮城小・中学校周辺に地区住民の日常生活の一助となる機能の充実を図り、その周辺を中心に多くの人々が住み、活動する場となるような構造を目指します。

②まちづくりの方針

a. 土地利用の方針

- 1) 工業地
- ・ 周辺環境との調和に配慮しながら、市の東部及び北部の中心となる地区内の工業地として、また、幹線道路沿道などの利便性の高い地区は農林漁業との調整に配慮しながら需要に応じた工業地の形成を図ります。
- 2) 一般住宅地
- ・ 宮城支所周辺の住宅地は、周辺環境との調和に配慮しながら、地区の実状に合わせた基盤整備などにより、生活しやすい居住環境の形成を図ります。そして、宮城支所の行政サービス機能の充実などによる地域住民の生活利便施設が充実した環境の形成を目指します。
- 3) 田園地区
- ・ 市街地周辺などの農地が広がる地域においては、無秩序な市街化を抑制し、農地の確保と有効利用を図ることにより営農環境を保全し、既存集落の生活環境の向上を図ります。
- ・ 交通利便性の高い路線沿道では、自然環境の保全や田園空間との調和を図るとともに、地域の活力創出に資する計画的な土地利用を図ります。
- 4) 森林地区
- ・ 北部の森林が広がる地域においては、自然環境の保全を図ります。また、既存集落や別荘地等は無秩序な拡大を抑制し、自然環境と調和した居住環境の維持を図ります。

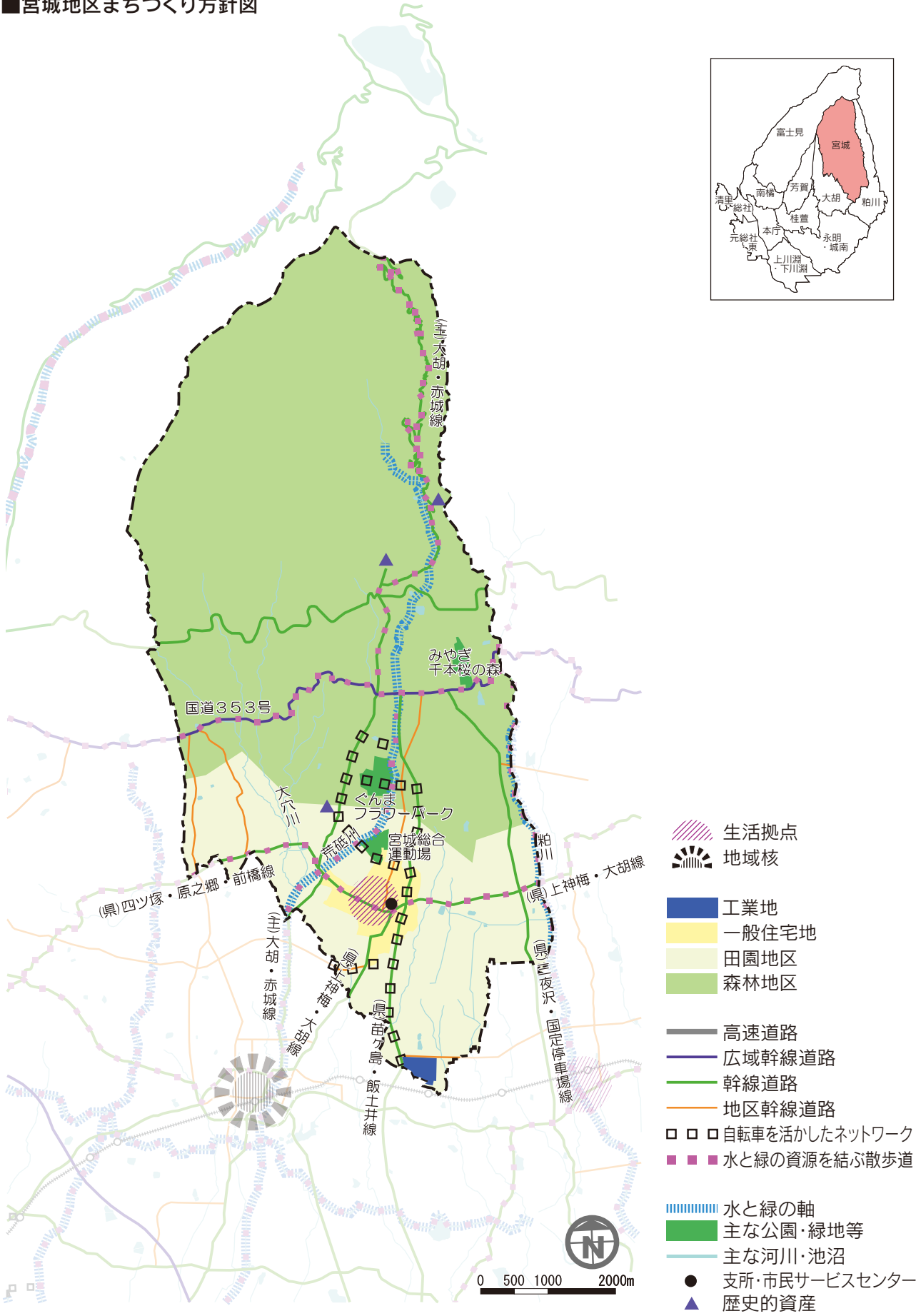
b. 交通体系の整備の方針

- 1) 広域幹線道路・幹線道路
- ・ 国道353号や主要地方道大胡・赤城線、県道苗ヶ島・飯土井線などにより、大胡地区の地域核との連携なども考慮した地区内外の交通を円滑にするための道路網を形成します。また、宮城支所周辺と広域幹線道路である国道353号を結ぶ道路の整備を図ります。
- 2) 地区幹線道路・生活道路
- ・ 幹線道路等と連携した地区内の交通網を形成するため、生活道路の整備を計画的に進めます。
- 3) 公共交通
- ・ ふるさとバスによる、隣接する大胡地区の地域核へのアクセスや、高齢者などの移動支援、さらには環境負荷の軽減などにも配慮した利便性の高いバス交通の形成に努めます。

c. 水と緑の整備・保全の方針

- ・ 赤城山南麓に広がる豊かな樹林地は広域的なシンボルとして積極的に保全します。
- ・ 赤城山南麓の緩やかな斜面の草原、小河川、水田等は農業の振興に配慮するとともに、身近な生き物の生息の場や美しい景観の保全などのために適正に保全・活用します。
- ・ みやぎ千本桜の森は、周辺の豊かな森林環境を活かし、市内外から多くの人を訪れる市北部の緑の拠点となる総合的な公園として維持・保全します。
- ・ この他、赤城神社の松並木、白山古墳などの歴史・文化を伝える緑や、美しい景観を創出する荒砥川沿いの緑なども保全・活用しながら、緑を楽しむネットワークの形成を図ります。

■宮城地区まちづくり方針図



11 粕川地区

(1) 概要と課題

■面積	■人口
2,596ha：市域面積の8.3%	10,087人：全体の3.0%
：全12地区中4番目	：全12地区中10番目
資料：令和3年度版基礎調査の結果を基に都市計画課にて再集計	資料：令和2年国勢調査の結果を基に都市計画課にて再集計

■該当町名

粕川町中之沢、粕川町室沢、粕川町月田、粕川町稲里、粕川町新屋、粕川町込皆戸、粕川町深津、粕川町女刈、粕川町西田面、粕川町前皆戸、粕川町上東田面、粕川町下東田面、粕川町一日市、粕川町中、粕川町膳



■地区の概要

本地区の面積は2,596haで市全体の8.3%となっています。人口は約1万人で市全体の3.0%を占め、最近10年間では減少しています。

市の北東部に位置する平成16年に合併した旧粕川村の区域です。北部には赤城山南麓の山林が広がっており、地区の約7割が自然的土地利用となっています。

地区の南部には東西に上毛電鉄が通っており、粕川駅をはじめ計4駅があります。そして、おおむね粕川駅と新屋駅の間、主要地方道前橋・大間々・桐生線沿道を中心に形成された既存集落が地区の中心的役割を果たしています。地区の大部分が前橋勢多都市計画区域となっていますが、用途地域は指定されていません。北部を東西に通る国道353号のほか、主要地方道前橋・大間々・桐生線や県道三夜沢・国定停車場線、深津・伊勢崎線などが地区の道路網の骨格となっています。

- 地区のまちづくりの課題
- ・粕川支所周辺の機能充実
粕川支所や上毛電鉄粕川駅周辺は、地区内の中心として、行政サービス機能をはじめとする各種機能の充実に努める必要があります。
 - ・自然環境の保全と居住環境の整備
赤城山南麓の山林や農地は適正に保全し、これらとの調和に配慮した居住環境を整えていく必要があります。
 - ・鉄道利用の利便性向上
上毛電鉄の各駅へのアクセス向上など、鉄道の利用促進への対応が必要です。

(2) 地域別構想
①まちづくりの目標

a. 将来像

自然に包まれた 潤いと創造のあるまち

恵まれた自然環境の中で、住宅地と工業地が共生するまちを目指します。

b. 基本方針

- 粕川支所や粕川駅周辺に、地区住民の日常生活を支える機能を充実します。
- 森林や農地などを保全し、豊かな自然に包まれた潤いのある居住環境を形成します。
- 道路網との連携強化に配慮した駅周辺整備などにより交通利便性を向上させます。
- 鉄道の利便性が活かせる駅周辺への適正な開発の誘導を図ります。

c. 地区の構造

生活拠点である粕川支所や上毛電鉄粕川駅周辺を地区の中心として、主要地方道前橋・大間々・桐生線や県道三夜沢・国定停車場線などを骨格とした道路網を形成します。

本地区では、粕川支所や上毛電鉄粕川駅周辺に地区住民の日常生活を支える機能の充実を図り、その周辺や他の上毛電鉄駅周辺を中心として多くの人々が住み、活動する場となるような構造を目指します。

②まちづくりの方針

a. 土地利用の方針

1) 工業地

・工業団地は、今後も周辺環境との調和に配慮して、良好な操業環境の維持・向上を図ります。

2) 一般住宅地

・上毛電鉄の粕川駅から新屋駅にかけて、上毛電鉄や主要地方道前橋・大間々・桐生線に沿って形成された住宅地は、周辺環境との調和に配慮しながら、地区の実状に合わせた基盤整備などにより、生活しやすい居住環境の形成を図ります。

・粕川駅や粕川支所周辺は、生活拠点として主要地方道前橋・大間々・桐生線の利便性も活用しながら、粕川支所の行政サービス機能の充実などにより地域住民の生活利便性向上に寄与する環境の形成を目指します。

3) 田園地区

・市街地周辺などの農地が広がる地域においては、無秩序な市街化を抑制し、農地の確保と有効利用を図ることにより営農環境を保全し、既存集落の生活環境の向上を図ります。

4) 森林地区

・北部の森林が広がる地域においては、自然環境の保全を図り、既存集落や工業施設用地等は無秩序な拡大を抑制し、自然環境と調和した居住環境の維持を図ります。

b. 交通体系の整備の方針

1) 広域幹線道路・幹線道路

・大胡地区の地域核との連携なども考慮した地区内外の交通を円滑にするための道路網を国道353号や主要地方道前橋・大間々・桐生線などにより形成します。

2) 地区幹線道路・生活道路

・幹線道路等と連携し、粕川駅をはじめとする上毛電鉄各駅へのアクセスにも配慮した地区内の交通網を形成するため、生活道路の整備を計画的に進めます。

3) 公共交通

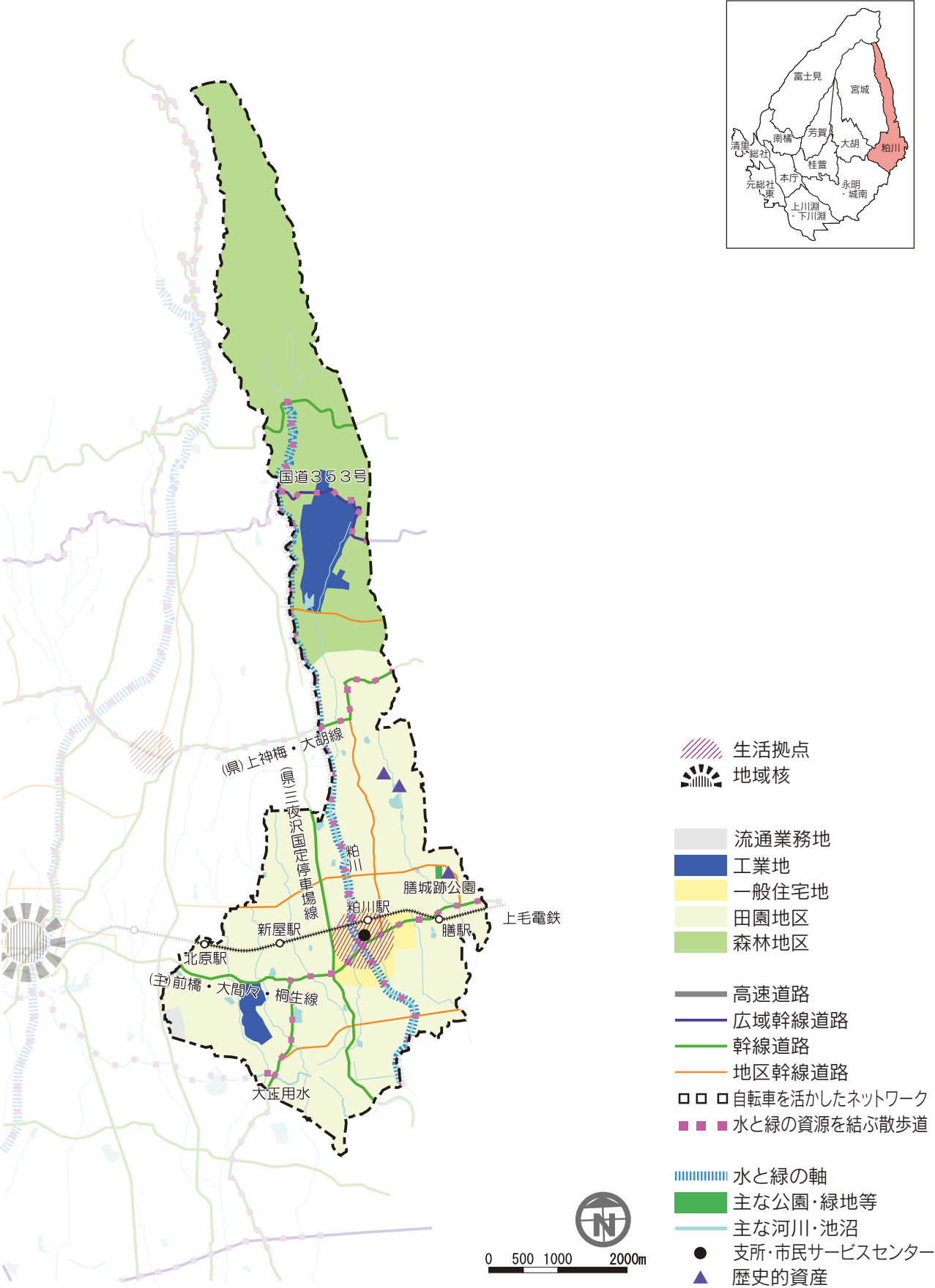
・ふるさとバスによる、粕川駅等上毛電鉄各駅へのアクセスや高齢者などの移動支援、さらには環境負荷の軽減などにも配慮した利便性の高いバス交通の形成に努めます。

・上毛電鉄各駅は、利用増進を目指した周辺整備などを図ります。

c. 水と緑の整備・保全の方針

- ・赤城山南麓に広がる豊かな樹林地は、広域的なシンボルとして積極的に保全します。
- ・室沢地区の棚田など、赤城山南麓の緩やかな斜面の草原、小河川、水田等は農業の振興に配慮するとともに、身近な生き物の生息の場や美しい景観の保全などのために適正に保全・活用します。
- ・史跡「膳城跡」や粕川歴史民俗資料館、膳城跡公園エリアを赤城南麓地域の歴史や文化を知り楽しむことができる場として維持・保全します。
- ・この他、鏡手塚古墳などの歴史・文化を伝える緑や、美しい景観を創出する粕川沿いの桜なども保全・活用しながら、緑を楽しむネットワークの形成を図ります。

■ 粕川地区まちづくり方針図



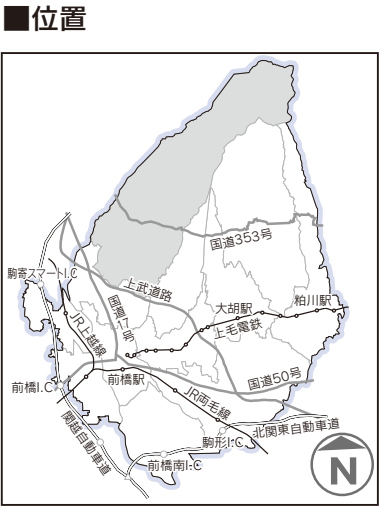
12 富士見地区

(1) 概要と課題

■面積	■人口
7,040ha：市域面積の22.6%	21,707人：全体の6.5%
：全12地区中1番目	：全12地区中7番目
資料：令和3年度版基礎調査の結果を基に都市計画課にて再集計	資料：令和2年国勢調査の結果を基に都市計画課にて再集計

■該当町名

富士見町田島、富士見町引田、富士見町横室、富士見町原之郷、富士見町小沢、富士見町米野、富士見町時沢、富士見町小暮、富士見町石井、富士見町漆窪、富士見町市之木場、富士見町山口、富士見町皆沢、富士見町赤城山



■地区の概要

本地区の面積は7,040haで市全体の22.6%となっています。人口は約2.2万人で市全体の6.5%を占め、最近10年間では減少しています。

市の北部に位置する平成21年に合併した旧富士見村の区域であり、赤城山南西斜面に位置し、北部には赤城山山頂から森林域が広がっており、地区の8割が自然的土地利用となっています。主要な市街地は、地区の南部に位置している前橋勢多都市計画区域に3地区指定されている用途地域を中心に形成されています。北部の一般国道353号や、これらの市街地を通る主要地方道前橋・赤城線、渋川・大胡線などが地区の道路網の骨格となっています。また、地区内では小暮土地区画整理事業が施行中です。

- 地区のまちづくりの課題
- ・富士見支所周辺の機能充実
 - ・公共交通の利便性向上
 - ・自然環境と市街地の調和と保全

(2) 地域別構想

①まちづくりの目標

a. 将来像

自然の美しさと田園資源を活かした
快適で活力のあるまち

赤城山南麓の豊かな自然と、住民の日常生活の利便性の高い、快適で活力のある都市の形成を目指します。

b. 基本方針

- 市北部地域の生活拠点として富士見支所周辺地区を中心に、地区住民の日常生活の利便性の高い都市機能の充実を図ります。
- 赤城山南麓に広がる豊かな自然環境を保全します。
- 利便性が高く、自然環境と共生した潤いのある快適な市街地を形成します。
- 良好な環境を保つため、都市計画区域の統合及び拡大を進めるとともに、特定用途制限地域の指定などを併せて行います。

c. 地区の構造

- 生活拠点である富士見支所周辺地区を中心とし、また国道353号や主要地方道前橋・赤城線、渋川・大胡線などを骨格とした道路網を形成します。
- 用途地域を指定している3地区を中心に地区住民の日常生活を支える都市機能の充実を図り、その周辺を中心に多くの人々が住み、活動する場となるような構造を目指します。

②まちづくりの方針

a. 土地利用の方針

- 1) 工業地
- ・工業団地は、今後も周辺環境との調和に配慮して、良好な操業環境の維持・向上を図ります。
- 2) 沿道市街地
- ・用途地域内の主要地方道前橋・赤城線と渋川・大胡線沿道は、沿道サービス機能が後背地との共生にも配慮して適正に集積する沿道市街地としての形成を図ります。また、主要地方道前橋・赤城線沿道においては、観光振興に寄与する施設の適正な誘導を図り交流人口の増加と地域の活性化を促進します。
- 3) 一般住宅地
- ・住宅地は、周辺土地利用など良好な環境形成の可能性、公共施設、医療・福祉、商業サービス等の日常利便機能及び公共交通の利便性を考慮して配置します。また、魅力的で住み続けたいような住宅地を形成します。
- ・富士見支所周辺等の既成市街地における住宅地は、既存施設を有効活用するとともに、ゆとりある居住環境の形成及びこれまで築かれてきたコミュニティの維持を図ります。
- ・新たな住宅地については、景観づくりや緑化を推進するなど、良好で地球環境にもやさしい居住環境の形成とともに、防災・防犯にも配慮した住宅地の形成を図ります。
- 4) 田園地区
- ・市街地周辺などの農地が広がる地域においては、無秩序な市街化を抑制し、農地の確保と有効利用を図ることにより営農環境を保全し、既存集落の生活環境の向上を図ります。
- 5) 森林地区
- ・北部の森林が広がる地域においては、自然環境の保全を図り、既存集落等は無秩序な拡大を抑制し、自然環境と調和した居住環境の維持を図ります。

b. 交通体系の整備の方針

- 1) 広域幹線道路・幹線道路
- ・本庁地区の都心核や大胡地区の地域核との連携を考慮した幹線道路網を形成するため、都市計画道路前橋一の鳥居線、辻田島十字路線などの整備を促進します。また、決定当時と比べ必要性が変化した長期未着手の都市計画道路については、住民との合意形成を図りながら段階的な見直しも行います。
- 2) 地区幹線道路・生活道路
- ・幹線道路と連携した地区内の道路網を形成するため、生活道路の整備を計画的に進めます。また、決定当時と比べ必要性が変化した長期未着手の都市計画道路については、住民との合意形成を図りながら段階的な見直しを行います。
- 3) 公共交通
- ・路線バスやるんるんバスによる、高齢者などの交通弱者の移動支援や環境負荷の軽減などに配慮した利便性の高いバス交通の形成に努めます。

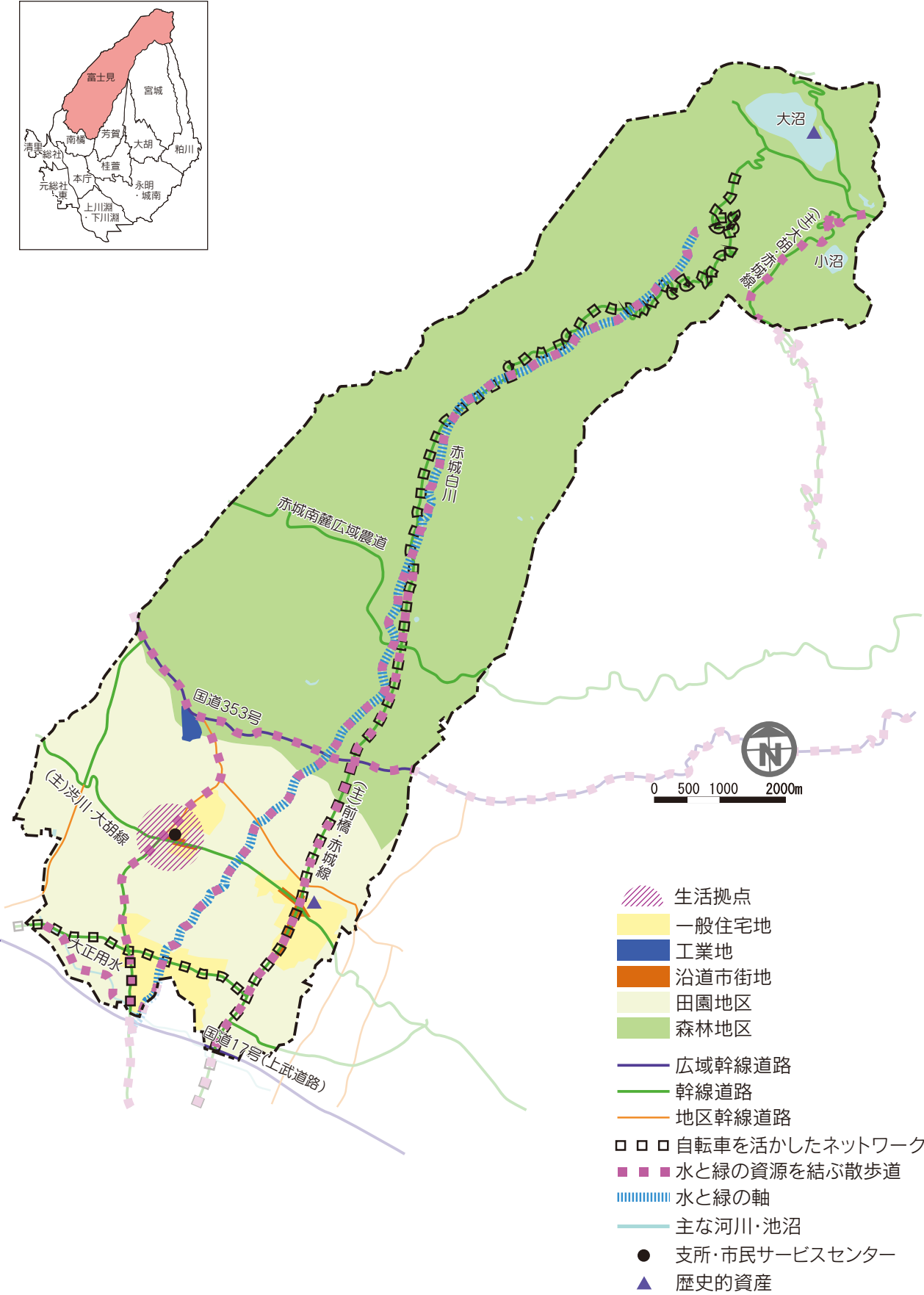
c. 水と緑の整備・保全の方針

- ・赤城山南麓に広がる豊かな樹林地は、広域的なシンボルとして積極的に保全します。
- ・赤城山南麓の緩やかな斜面の草原、小河川、水田等は、農業の振興に配慮するとともに、身近な生き物の生息の場や美しい景観の保全などのために適正に保全・活用します。
- ・赤城山山頂における大沼や覚満淵などは、市外からも多くの人が訪れる自然観光や景観等の資源として保全・活用を図りながら、自然豊かな水辺環境の整備を行います。
- ・市街地内においては、土地区画整理事業などにあわせた都市公園の適正な配置とともに、既存緑地の保全、特に大規模な緑地が少ない地区におけるビオトープの創出と緑化促進を図り、緑地の連続化を進めます。
- ・この他、九十九山古墳や横室の大力やなどの歴史・文化を伝える緑や、美しい景観を創出する赤城白川や竜の口川など河川沿いの緑なども保全・活用しながら、緑を楽しむネットワークの形成を図ります。

d. その他地区特性に応じた環境整備の方針

- ・赤城山のシンボルである赤城大鳥居や大沼の周辺は、景観形成に配慮した観光拠点などの整備充実を図ります。

■富士見地区まちづくり方針図



第6章 計画の実現に向けて

第6章 計画の実現に向けて	143
---------------------	-----

多様な主体の参画による『協働によるまちづくりの推進』**基本的な考え方**

少子・高齢・人口減社会の到来、地方分権の進展など、社会経済構造が変化していく中、これからのまちづくりには市民力・地域力を活かしていく必要があります。市民をはじめ、企業や各種団体がまちづくりの担い手の一人として、自ら主体的に景観形成や環境保全活動などを展開できるよう、本計画に基づく「行政と共に担う都市計画」を実現するための仕組みづくりを推進します。

①まちづくりに向けた市民・事業者・市（行政）の役割**a. 市民**

市民には、自らの生活の場であるまちを身近なところから見直し、安全安心で快適に暮らしやすいまちとして、よりよい環境を次世代へ残していく役割があります。

このため、市民はまちづくりの主役として関連活動に積極的に参加し、相互の理解と協力によって主体的にまちづくりを進めていくことが求められています。

b. 事業者

市内で生産や経済活動等を行う企業などの事業者には、地域や都市を現在だけでなく将来にわたる自らの活動の場と捉え、よりよい環境を整えるまちづくりの一端を担う役割があります。

このため、企業など事業者は自らの生産活動の維持・発展に際して、地域住民などとも連携しながら、地域の、あるいは市全域を対象としたまちづくりに積極的に協力・貢献していくことが求められています。

c. 市（行政）

市が主体となつて行う都市計画等の事業を、市民参加のもと、効率的に着実に展開するとともに、情報を公開し、参加の場づくりなどを積極的に進めることによって、市民主体のまちづくり活動を促進する役割があります。

また、庁内の諸計画を総合的に調整し、国や県、周辺都市等との適正な連携・分担を行って計画的で効率的な都市づくりを進めることが求められています。

②市民や事業者のまちづくり活動の促進

- a. まちづくりに関する情報の共有化とまちづくりに関する意識の高揚

 - ・市民や事業者が自らのまちに関心を持ち、まちづくりに参加してもらえよう、まちづくりに関する情報提供などを通じて、まちづくりに関する意識の高揚を図ります。
 - ・市民がまちづくり情報をいつでもどこでも容易に入手できるように、地域のＩＣＴ化を実現する情報通信基盤の積極的な整備を民間事業者とも連携しながら進めます。
- b. 計画づくりや施設管理などへの市民参加の促進

 - ・市民意向を反映したまちづくり計画を策定していくため、パブリックコメントなどによる広い意見収集、策定組織への参加などにより計画段階からの市民参加を推進します。
 - ・身近な公園などについては、多くの住民に親しまれながら利用される施設としていくために、アドプト制度などを活用し、地元住民などによる管理を取り入れていきます。
- c. まちづくり関連市民団体の支援

 - ・市民が主体となってまちづくり活動を行う団体に対して各種支援を行います。
- d. 各種制度を用いた市民が主体となったまちづくりの促進

 - ・都市計画提案制度や地区計画等の普及・活用を促進し、市民が主体となったまちづくりを促進します。

都市計画提案制度の促進について

市民参加のまちづくりは、都市計画提案制度の活用を図ることで地域の特性や実情にあった都市計画につながる事が期待されていることから、本市では、市民に制度のしくみを理解してもらい、必要な事務手続きなどを適正かつ円滑に行うため「前橋市都市計画の提案に関する要綱」を制定しました。

1 都市計画提案制度の概要

都市計画提案制度は、市民などの参加によるまちづくりの推進や地域の活性化を図るため、土地所有者等が一定の条件を満たした上で、県または市に都市計画の決定や変更を提案できる制度です。

(1) 提案者の要件

- ・提案区域内の土地所有者または借地権者
- ・まちづくり活動を目的としたNPO法人、民法に基づく公益法人その他の営利を目的としない法人（群馬県住宅供給公社、公益財団法人前橋市まちづくり公社、独立行政法人都市再生機構など）
- ・まちづくりの推進に関し経験と知識を有するものとして国土交通省令で定める団体

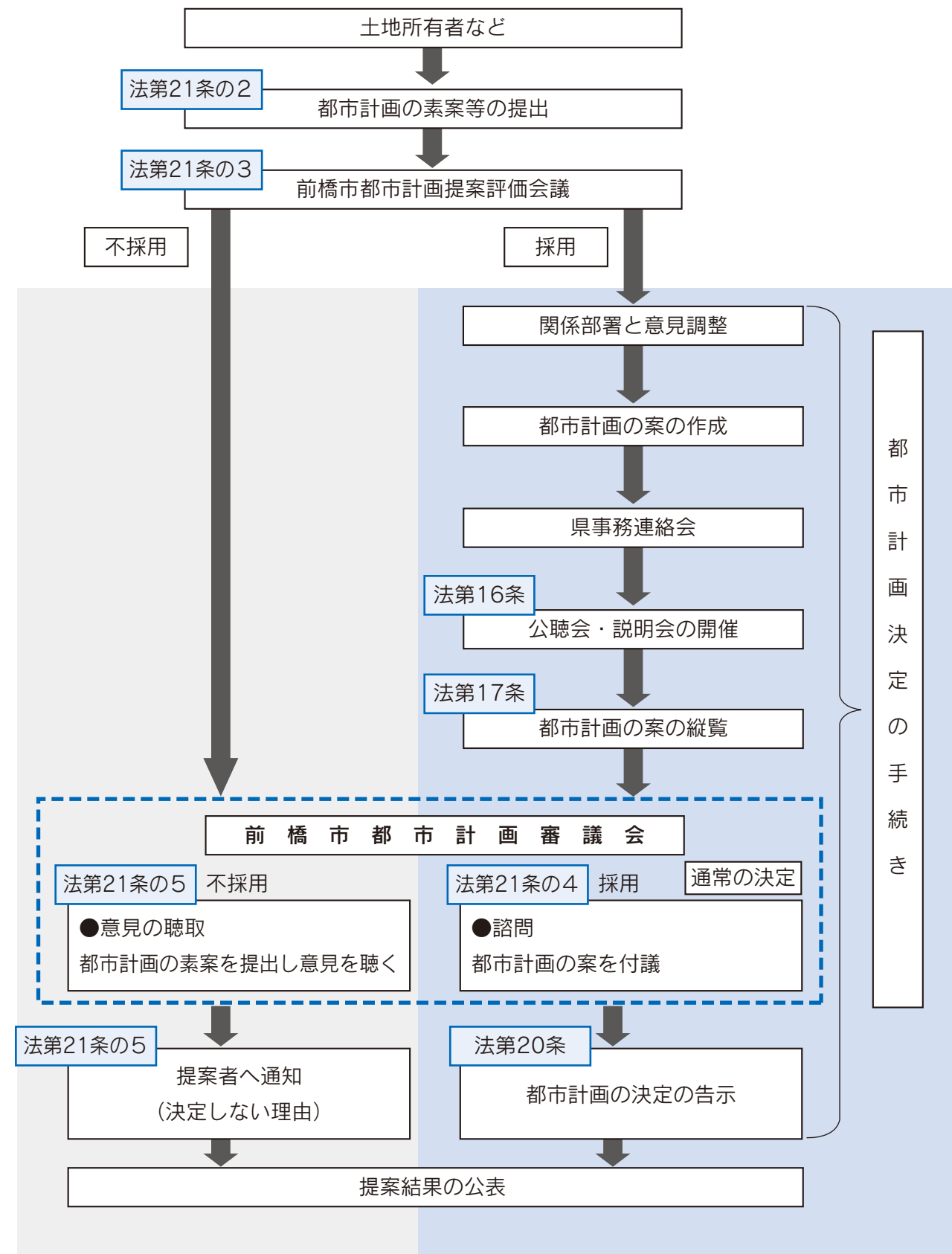
(2) 提案に必要な条件

- ・0.5ha以上のまとまった区域であること
- ・土地所有者等の3分の2以上の同意があること
- ・前橋市決定の都市計画が対象であること

(3) 提案に必要な書類

- ・提案書（計画提案の概要を含む）、土地所有者等の同意書など

■都市計画提案制度による場合



③計画の進行管理について

おおむね10年先までの長期間にわたり、計画的に本計画に基づくまちづくりに取り組み、将来都市像「新しい価値の創造都市・前橋」を実現していくためには、常時その進捗状況について点検・評価を行い、市民からの理解を得ていくことが重要です。

そのため、総合計画をはじめとする上位・関連計画の見直しや、本市を取り巻く社会経済状況の変化などにあわせて、本計画に基づく計画の策定、事業展開などについて点検し、その達成状況について市民参画も得ながら評価します。その上で、関係機関との調整を図り、必要に応じて内容の見直し充実を行い、その後の事業展開などに反映させることにより、効率的・効果的なまちづくりの推進に努めます。

資料編

資料編 149

用語解説..... 151



用語解説

【あ行】

アーバンデザイン：都市空間の改善や最適化により、見た目の美しさだけではなく、まちが使われることによる利便性や安らぎ、楽しさといった価値もまちづくりに取り入れようとする考え方。本市では民間主体のまちづくりを推進するために、令和元年9月に「前橋市アーバンデザイン」を策定。

アドプト制度：英語で「養子縁組」のこと。住民や企業などが、地元の道路や川の土手のような公共物を自分たちの養子とみなし、定期的に空き缶拾いなどの清掃活動などを行う制度。

ウォーカブル：「歩きやすい」、「歩きたくなる」、「歩くのが楽しい」などの意味として使われる、まちづくりにおけるコンセプト。ウォーカブルなまちづくりとして、道路空間を車中心から人中心に再構築し、利活用する取り組みが全国で進められている。

【か行】

かしぐね：冬の強い季節風（からっ風）を防ぐため、屋敷の北と西の両側に設けられたカシの木による生垣のこと。

合併処理浄化槽：トイレ排水（し尿）や台所・洗濯・風呂などからの生活雑排水を微生物の働きを利用して処理し、きれいな水にして河川などに放流する施設。

区域区分：市街化区域と市街化調整区域との区分のこと。なお、区域区分が定められている都市計画区域を「線引き都市計画区域」、区域区分が定められていない都市計画区域を「非線引き都市計画区域」ともいわれる。

群馬県汚水処理計画：公共下水道や農業集落排水、合併処理浄化槽などの各汚染処理方法を計画的に組み合わせ、効率的な処理体制や施設整備を進めるために群馬県が策定した計画。令和5年3月改訂。

県庁～前橋駅クリエイティブシティ構想：群馬県が中心となり、県庁からJR前橋駅までのけやき並木通りを「公共交通と人を中心としたウォーカブルな道路空間」へと再編し、賑わいとふれあいのある空間を創出に向けた取り組みを進めています。

公共下水道：主として市街地における下水を排除し又は処理するための地方公共団体が管理する下水道。

高次都市機能：日常生活を営む圏域を越えた広範な地域を対象として、質の高い都市的サービス（行政、商業、教育、医療、文化など）を提供する機能のこと。

交通安全関連施設：交通の安全と円滑、交通公害の防止等を目指して設置する施設であり、信号機、道路標識等都道府県警察（公安委員会）が設置するものと、横断歩道橋や歩道、道路照明灯等道路管理者が設置するものがある。

コミュニティサイクル：まちなかに複数のポートを設置し、利用者が指定されたポートで自転車の貸出・返却等ができる都市交通システム。

【さ行】

サイクル&バスライド：出発地点（自宅など）から自転車でバス停まで行き、バス停付近の自転車駐車場に駐車し、バスに乗り換えて目的地に向かうこと。

市街化区域：都市計画法により、既に市街地になっている区域及び概ね10年以内に優先的に、計画的に市街化を図るべき区域として都市計画区域内に指定される区域。公共施設の整備や面的な整備を行うことにより積極的に市街地をつくっていく区域。用途地域の指定を行い、土地利用を規制することによって、良好な都市環境の市街地の形成を目的とする。

市街化調整区域：都市計画法により、市街化を抑制すべき区域として都市計画区域内に指定される区域。山林地帯や農地などが中心で、人口及び産業の都市への急激な集中による無秩序、無計画な発展を防止しようとする役割を持ち、区域内では、開発行為は原則として抑制され、都市施設の整備も原則として行われない。

住区基幹公園：住民の生活行動圏域（街区～徒歩圏）ごとに配置され、住民の日常的な利用を目的とした比較的小規模な公園。住区基幹公園には、街区公園・近隣公園・地区公園がある。

整備、開発及び保全の方針：都市計画法に基づき、都道府県が都市計画区域を対象に広域的な見地から定める都市計画の基本的な方針。区域区分、地域地区、都市施設等の都市計画の基本となるものであり、当該市町村の発展の動向、当該都市計画区域における人口や産業の見通し等を勘案して、長期的視点に立った都市の将来像を明確にするとともに、その実現に向けての道筋を明らかにするもの。都市計画区域マスタープランともいわれる。

【た行】

第七次前橋市総合計画：総合計画は、まちづくりの基本理念や将来都市像、その都市像を実現するための政策の方向性、具体的施策などを示す計画であり、自治体が行っている様々な事業や行事、都市基盤整備などは、この総合計画を基に実施される。令和7年3月策定。

D X：Digital Transformation（デジタル・トランスフォーメーション）の略であり、デジタル技術を活用し、業務やビジネスモデルを根本的に変革することや、顧客価値を高める取り組みです。単なるIT導入ではなく、組織文化や働き方の変革も含まれます。

デマンドバス：従来の定時・定路線バスと異なり、利用者の呼び出しに応じて最寄のバス停まで迎えに行き、目的地まで運ぶシステム。

都市基幹公園：1つの市町村内に居住している人々の利用を目的とした大規模な公園。都市を計画単位としたもので、都市基幹公園には、総合公園・運動公園がある。

都市計画：都市の健全な発展と秩序ある整備が図られるよう、土地利用、都市施設などを総合的、一体的に計画すること。線引きや用途地域などの土地利用、道路・公園・下水道などの都市施設、土地区画整理事業などの市街地開発事業の3つの柱から成り立つ。

都市計画区域：都市計画の対象となる範囲であり、自然的・社会的条件などから、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全する必要のある区域が、都市計画法に基づき指定される。

都市計画マスタープラン：都市計画法に基づく市町村の都市計画に関する基本的な方針であり、市町村が取り組む都市計画（都市づくり）の最も基本的な考え方となる計画。

トランジットモール：自家用自動車の通行を制限し、バスなどの公共交通と歩行者の通行を優先する交通システム。

【な行】

農業集落排水事業：農村地域における農業用排水の水質保全や、トイレの水洗化など生活環境を改善するために排水処理施設（下水道）を整備する事業。

【は行】

B R T：Bus Rapid Transit（バス高速輸送）の略であり、一般的には、「バス専用道路等により、軌道系交通と比較しても遜色のない機能を有し、かつ、柔軟性を兼ね備えたバスをベースとした都市交通システム」と定義される。

ビオトープ：狭義の解釈では、トンボ池のような人工的に創出・再生された単一生物生息空間という意味があるが、広義の解釈では、生物の生息空間という意味がある。本書計画では、都市部等の人工空間における生物に配慮した空間整備について使用している。

【ま行】

前橋市環境基本計画：良好な環境の保全及び創造を目的とした計画。前橋市環境基本条例の基本方針に基づき策定され、その後の社会情勢の変化や、合併に伴う市域の拡大などに対応するため、平成30年3月に改訂。

前橋市景観計画：計画区域を全市域とし、赤城山を背景にした眺望の保全を中心に景観を保全するための景観形成方針を定めている。また大規模な建築物の建設などに対し景観的な配慮を求める景観形成基準等を定めている。平成30年4月策定。

前橋市子ども・子育て支援事業計画：全ての子ども及び子どもを養育している者に必要な支援を行い、もって一人ひとりの子どもが健やかに成長することができる社会の実現に寄与することを目的に令和7年3月に策定。

まえばしスマイルプラン～老人福祉計画・第9期介護保険事業計画～：老人福祉法に基づき、高齢者に関する政策全般を計画する「老人福祉計画」と、介護保険法に基づき、介護保険事業に係る保険給付の円滑な実施を計画する「介護保険事業計画」を一体的に策定する計画。令和6年3月策定。

前橋市地域公共交通計画：人口減少や高齢化に対応するために、需要に応じた交通手段への転換など、バス路線などの輸送資源を総動員し、公共交通ネットワークの再構築を図ることを目的とした計画。令和3年6月策定。

前橋市地域防災計画：地域に生活する全ての人の生命・身体・財産を災害から守るため、自治体、防災関係機関、事業所、個人がそれぞれ果たすべき責務と役割を記述したもので、地域における災害対策の基本計画。令和7年4月改訂。

前橋は一とふるプラン（前橋市第3次障害者福祉計画）：障害者基本法に基づき、障害者の社会参加やまちづくり等、本市の障害者施策の総合的な計画。平成28年3月策定。

前橋市緑の基本計画：本市における緑地の保全及び緑化の推進に関する措置について、総合的かつ計画的に実施するための基本計画。平成30年3月改訂（令和5年3月一部改訂）。

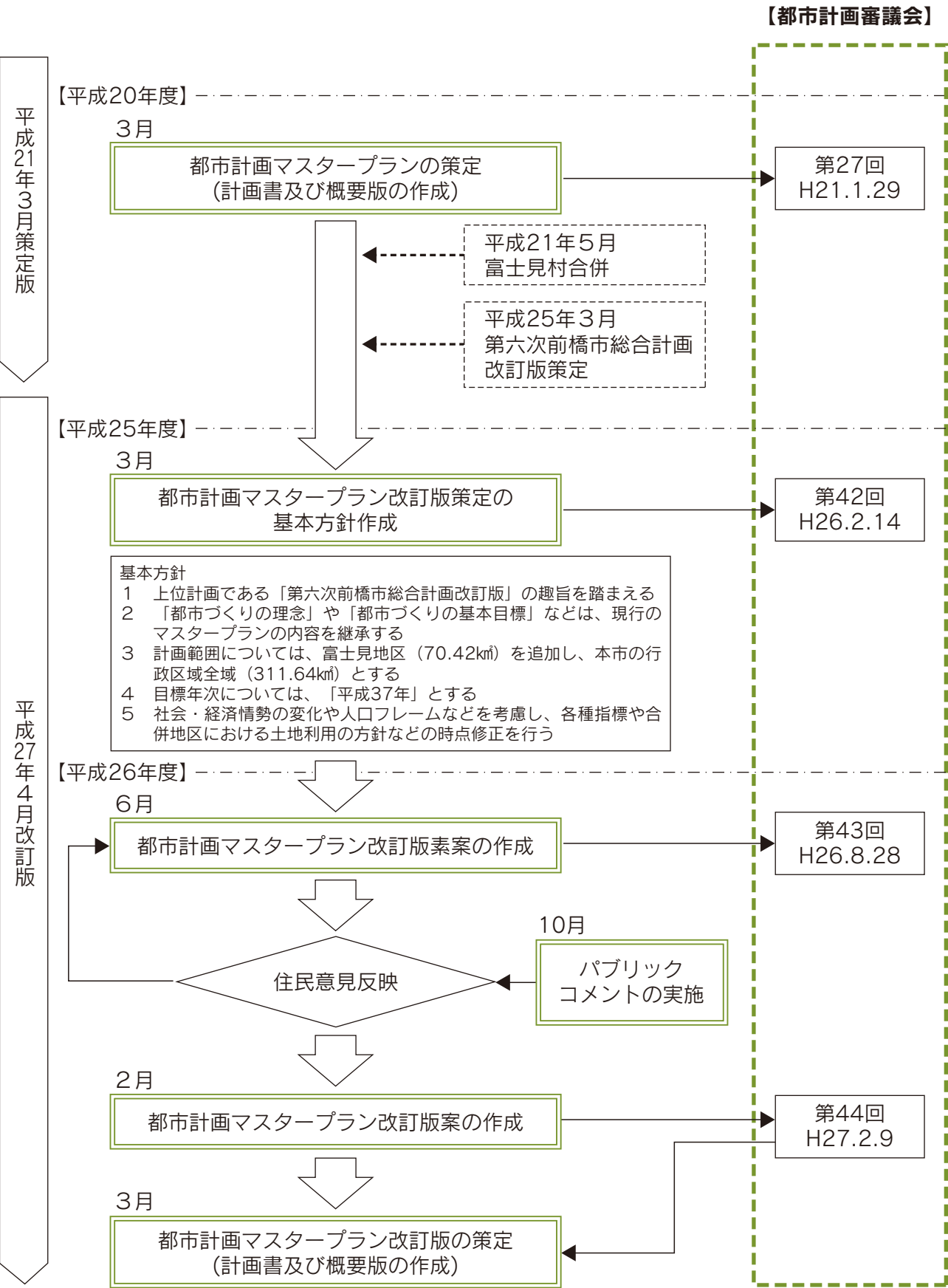
【や行】

ユニバーサルデザイン：「すべての人のためのデザイン」を意味し、年齢や障害の有無などにかかわらず、最初からできるだけ多くの人が利用可能であるようにデザインすること。

【ら行】

リノベーションまちづくり：今あるものを生かし、新しい使い方をしてまちを変えることであり、遊休不動産における空間資源と潜在的な地域資源を活用して、民間自立型のプロジェクトを興して地域課題を複合的に解決する官民連携まちづくり手法。

策定の流れ



パブリックコメント

パブリックコメント制度は、市の基本的な計画等の策定にあたり、事前に内容を公表して意見を求め、提出された意見を踏まえて計画等の意思決定をするとともに、提出された意見とそれに対する市の考え方を公表する一連の手続きのことです。今回、前橋市都市計画マスタープランの改訂にあたり、改訂版（素案）を公表し、幅広くご意見を募集するとともに、いただいたご意見・ご提案の計画内容への反映に努めました。

- 募集期間** 令和●年●月●日から令和●年●月●日まで
- 募集方法** 都市計画マスタープラン改訂版（素案）を本市ホームページ、市庁舎（都市計画課、情報公開コーナー）、各支所・市民サービスセンター、にぎわい商業課、図書館で公表し、意見提出用紙を持参・郵送・FAX・メールにて募集
- 募集結果** 意見提出者数 ●名
提出意見総数 ●件

前橋市都市計画マスタープラン2020

令和8年●月

発行 前橋市

編集 前橋市都市計画部都市計画課

〒371-8601 前橋市大手町二丁目12番1号

TEL 027-224-1111