

第1章 全体構想

1-1 都市の現況

1-2 主要課題の整理

1-3 都市づくりの目標

1-4 将来都市構造

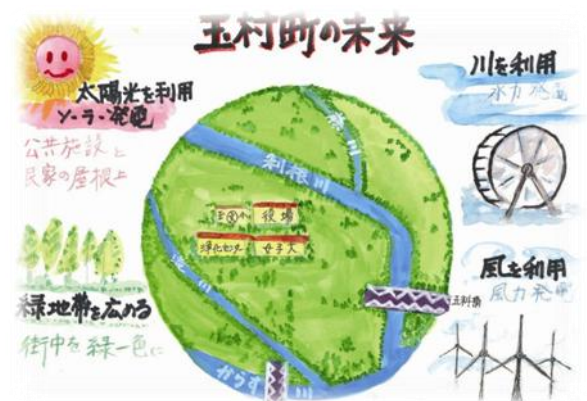
1-5 分野別の基本方針



玉村小 5年1組 須賀 敦也
「にぎやかな玉村町」



上陽小 4年2組 川田 碧衣
「ヒマワリ通り」



玉村小 5年1組 長島 礼奈
「玉村町の未来」

第1章 全体構想

1-1 都市の現況

1. 概況

本町は、群馬県南部に位置し、前橋市・高崎市・伊勢崎市・藤岡市の4市に囲まれ、中央北側には利根川、南に烏川があり、赤城山、榛名山、妙義山を一望できる自然豊かな地域です。

前橋市・高崎市から約10km、首都圏から100km圏内にあり、東西が約7.7km、南北が約6.9kmで、総面積は約25.81km²です。

地勢は、北西から南東にかけてなだらかに傾斜した平坦地で、主要幹線道路沿いを中心として、市街地や集落地が形成され、周辺は優良な田園地帯や河川緑地となっています。

主要な交通網は、町の西端に関越自動車道、北側に北関東自動車道が位置し、町中央部を国道354号(日光例幣使道)が東西に横断しており、比較的優良な道路交通条件を有しています。なお、本町には鉄道および鉄道駅はありませんが、最寄り駅は、高崎線新町駅(高崎市)や両毛線駒形駅(前橋市)となっています。

近年、県内の中核都市との地理的關係や広域的な交通条件の優位性を背景として、住宅開発や工場進出が進んでおり、東毛広域幹線道路(国道354号バイパス)等の整備に伴い、新たな都市機能の立地が進むものと期待されています。

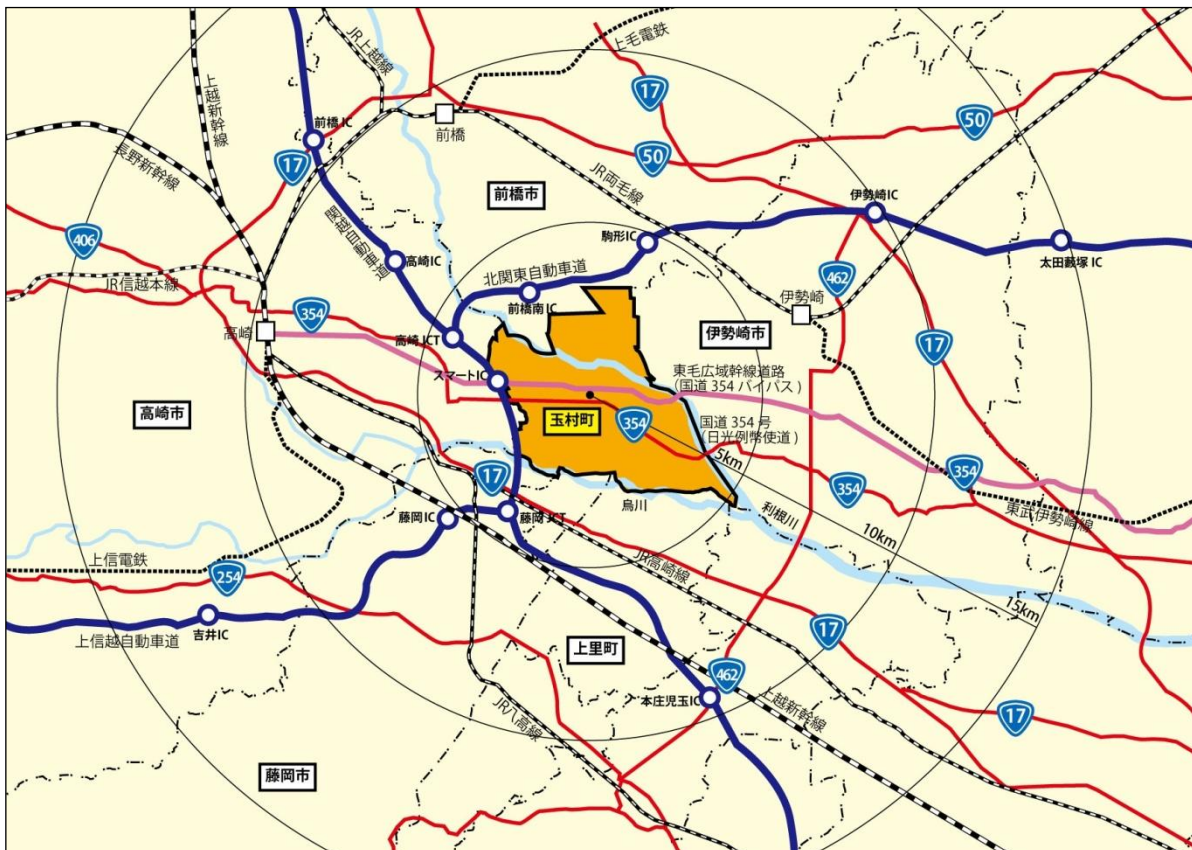
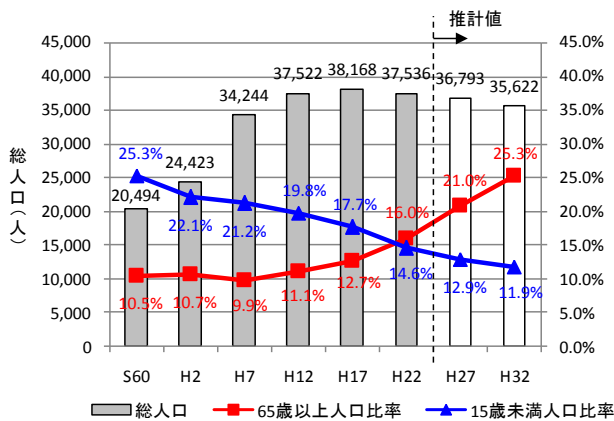


図 玉村町の位置

2. 人口動向

(1) 人口の推移

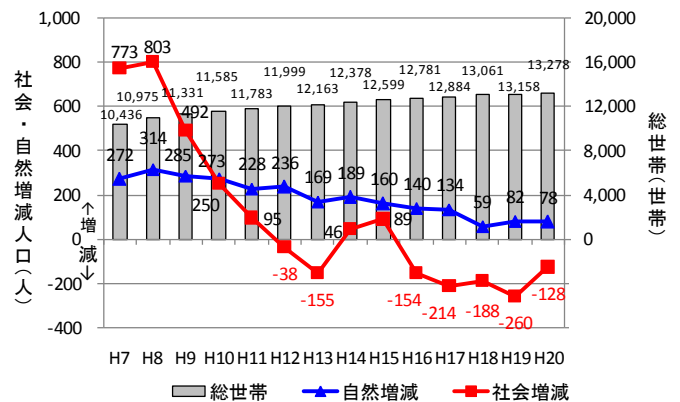
- ・平成22年国勢調査による人口は、37,536人となっています。
- ・近年、人口は微減しており、玉村町総合計画の人口推計では、平成32年には35,622人となることを見込まれますが、現在の人口である38,000人を維持することを目標としています。
- ・65歳以上の高齢化率は、平成22年現在16.0%（6人に1人）となっており、群馬県平均（23.4%）や周辺都市と比較しても低いですが、平成32年には25.3%（4人に1人）となる見通しです。
- ・15歳未満の年少人口率は、平成22年現在14.6%（県平均13.7%）から、平成32年には11.9%まで下がる見通しです。
- ・社会増減（転出人口と転入人口による差）および自然増減（出生と死亡による差）による人口の推移は、平成8年をピークに減少傾向であり、特に社会増減人口の推移については、平成14、15年を除き、平成12年から転出超過（転出人口が転入人口を上回り）に転じており、人口減少の要因となっています。
- ・世帯数については、人口減少の中でも一貫して増加傾向を示しており、核家族化が進行しています。



資料：国勢調査、第5次玉村町総合計画

※平成27、32年の推計値は、第5次玉村町総合計画の推計値

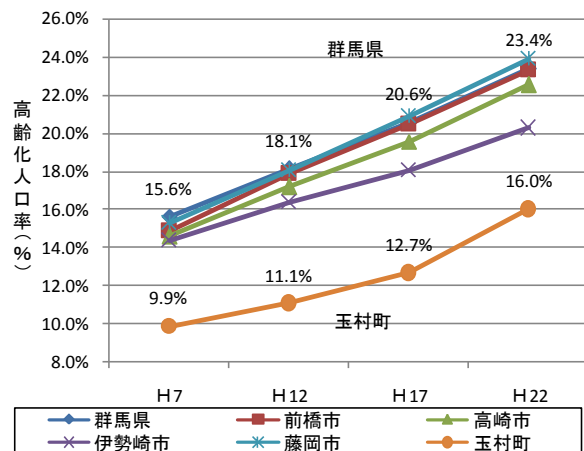
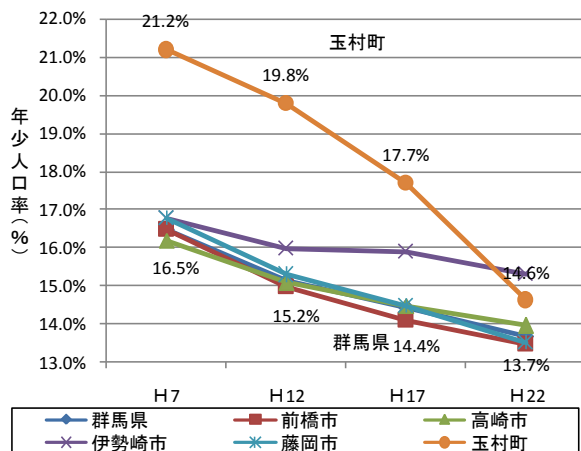
図 総人口・年齢階層別構成比の推移



資料：群馬県統計情報提供システム

(住民基本台帳)

図 社会増減・自然増減による人口推移



資料：国勢調査

図 少子・高齢化率の県・周辺都市との比較

(2) 高齢化の状況および人口増減率

①地区別の高齢化

- ・ 高齢化率が 20%を超えているのは、飯倉地区 (24.4%)、下新田地区 (21.8%)、上福島地区 (20.0%)、与六分地区 (20.0%) となっています。
- ・ 特に本町の中心部である下新田地区で高齢化率 21.8%と高いのは、国道 354 号沿線にある既存商店街の高齢化が進んでいることが伺えます。
- ・ 全体として市街化調整区域よりも市街化区域の方が、高齢化率が高くなっています。

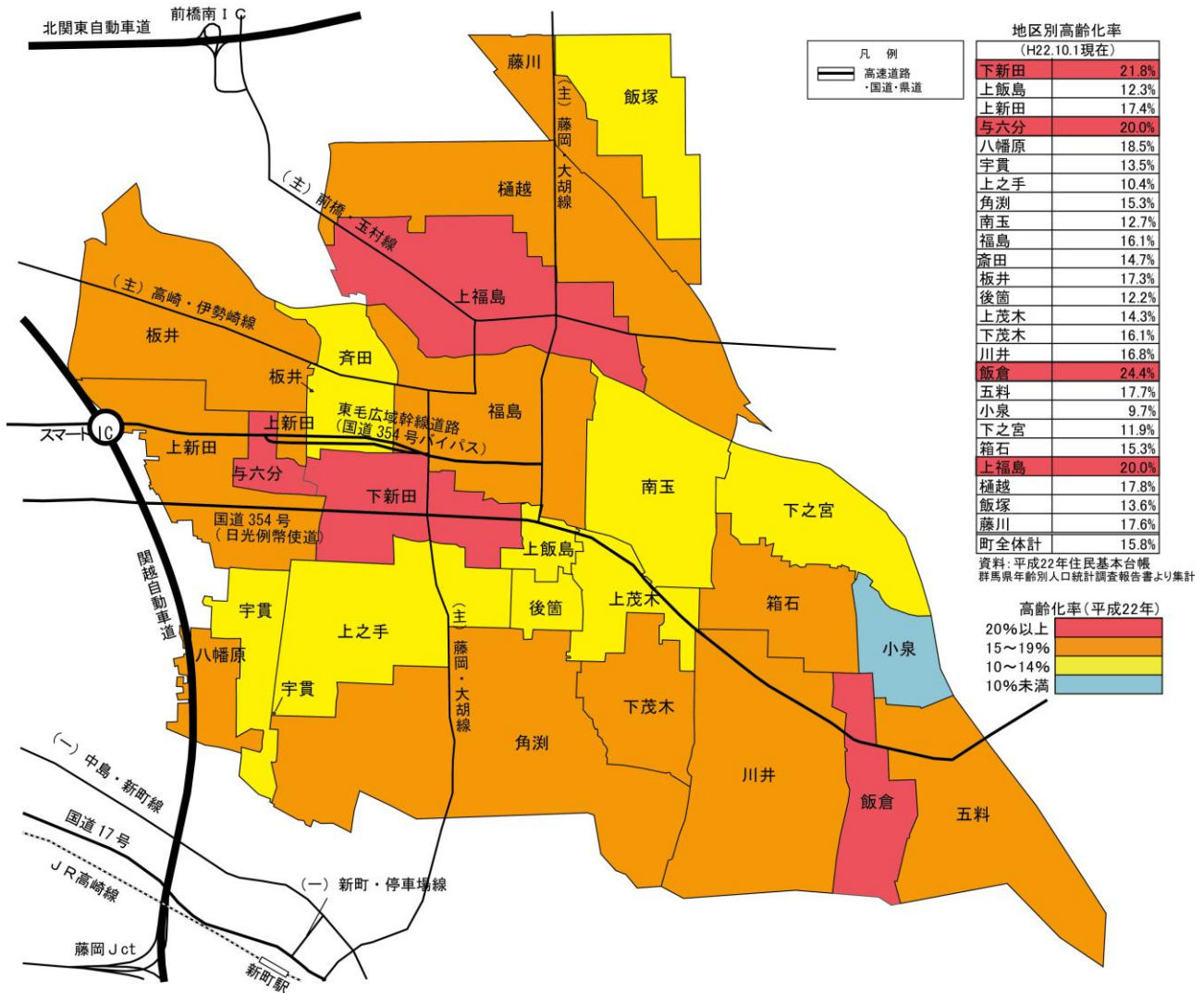
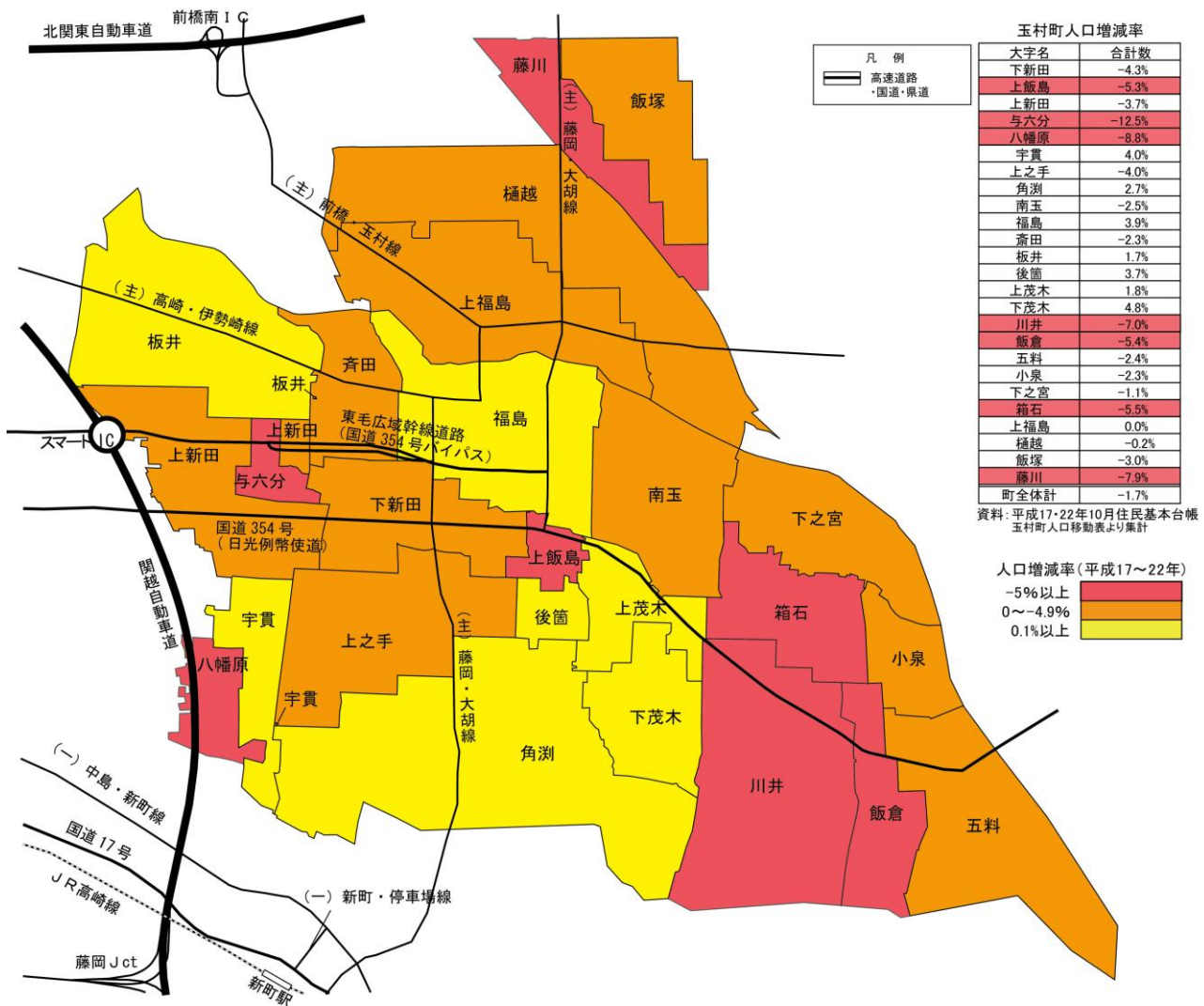


図 地区別高齢化率

②地区別の人口増減

- ・本町全体では、過去5年間で-1.7%の人口減少となっていますが、人口減少率が特に高い地区(-5.0%以上)は、東部の箱石地区、川井地区、飯倉地区、西部の八幡原地区、与六分地区、上飯島地区と北部の藤川地区となっています。
- ・逆に人口増加率の高い地区は、下茂木地区、宇貴地区、福島地区、後箇地区等となっています。

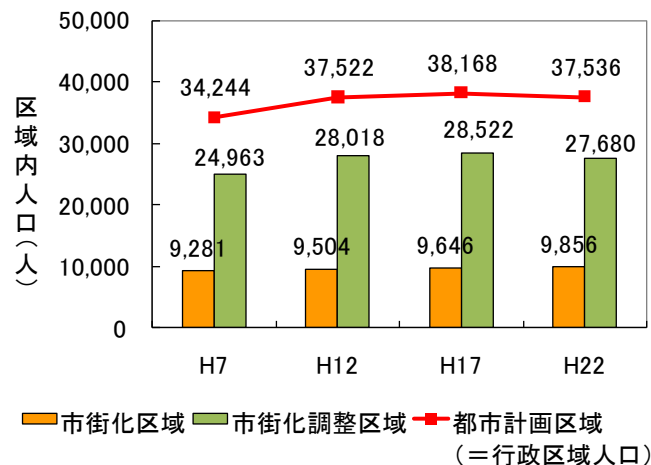


資料：玉村町

図 地区別人口増減率

③市街化区域人口の推移

- ・都市計画区域人口(=行政区域人口)は、伸びが鈍化し停滞傾向にあります。市街化区域の人口は、緩やかな増加傾向にあります。
- ・市街化調整区域の人口は、伸びが鈍化し停滞傾向にあります。



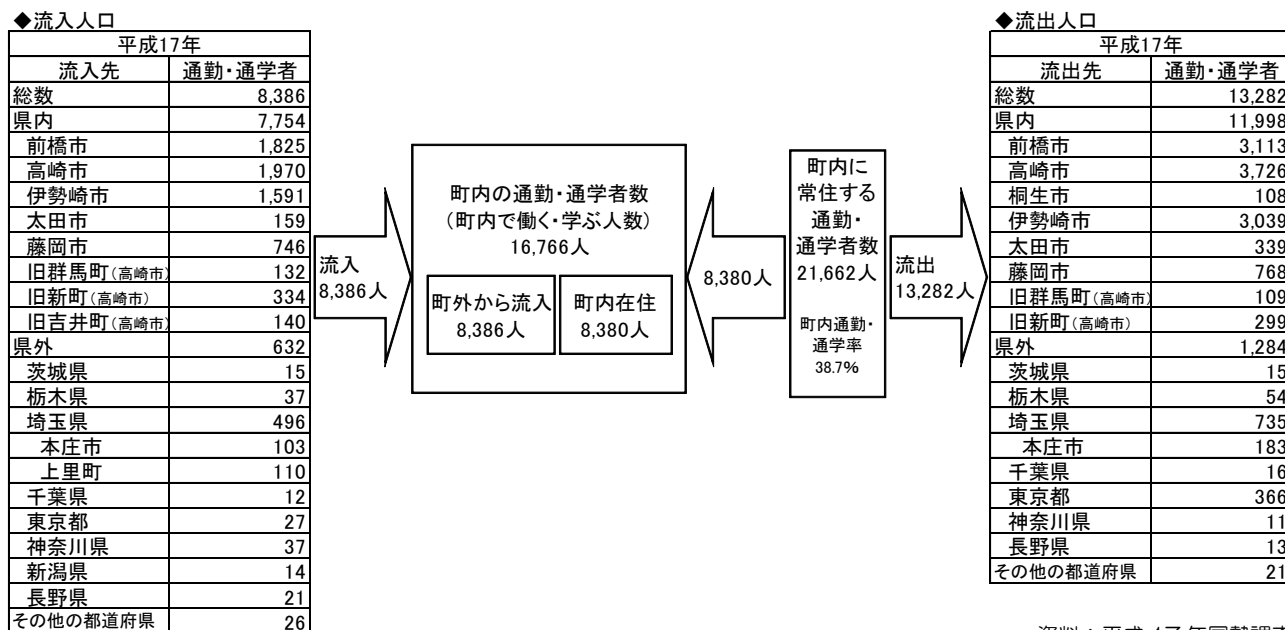
資料：玉村町都市計画基礎調査

図 市街化区域および都市計画区域人口の推移

(3) 人口流動（通勤・通学）

- ・平成17年現在、本町全体では、流出13,282人、流入8,386人となっており、4,896人の流出超過となっています。
- ・流入先第1位は、流出先と同様に、隣接する高崎市1,970人であり、次いで前橋市1,825人、伊勢崎市1,591人となっています。
- ・流出先第1位は、隣接する高崎市3,726人であり、次いで前橋市3,113人、伊勢崎市3,039人となっています。
- ・本町に常住する就業者数は、21,662人であり、このうち8,380人（38.7%）が町内に、また、13,282人が町外・県外に通勤しています。
- ・町外・県外から8,386人が町内に通勤しています。

表 流出・流入状況（通勤・通学）



資料：平成17年国勢調査

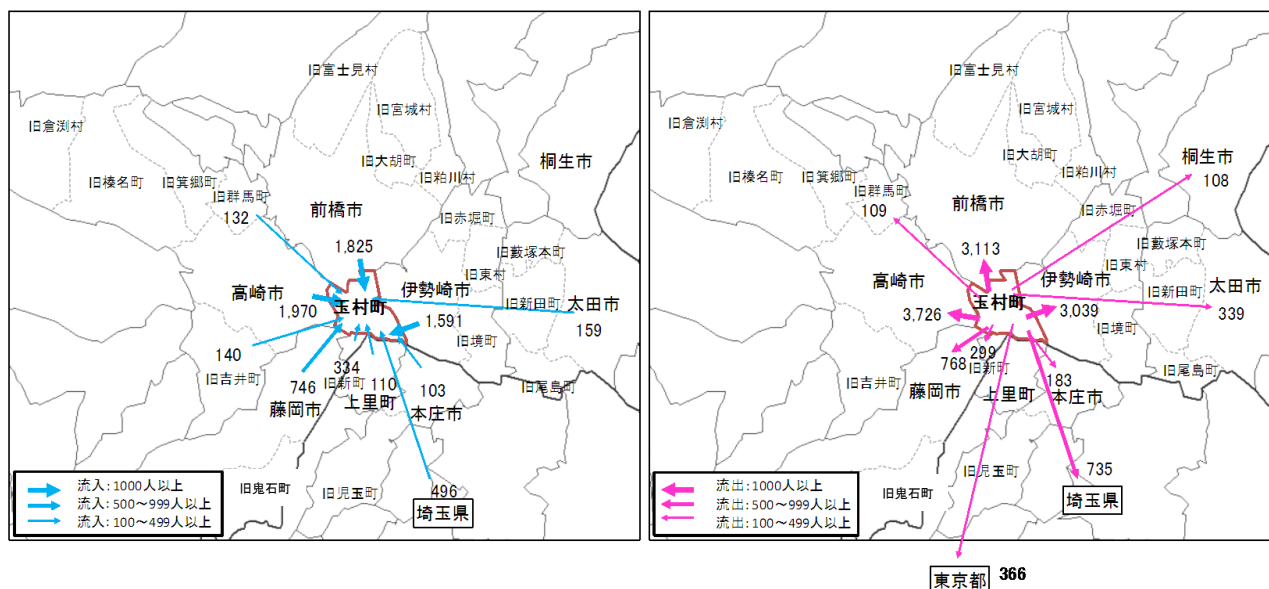
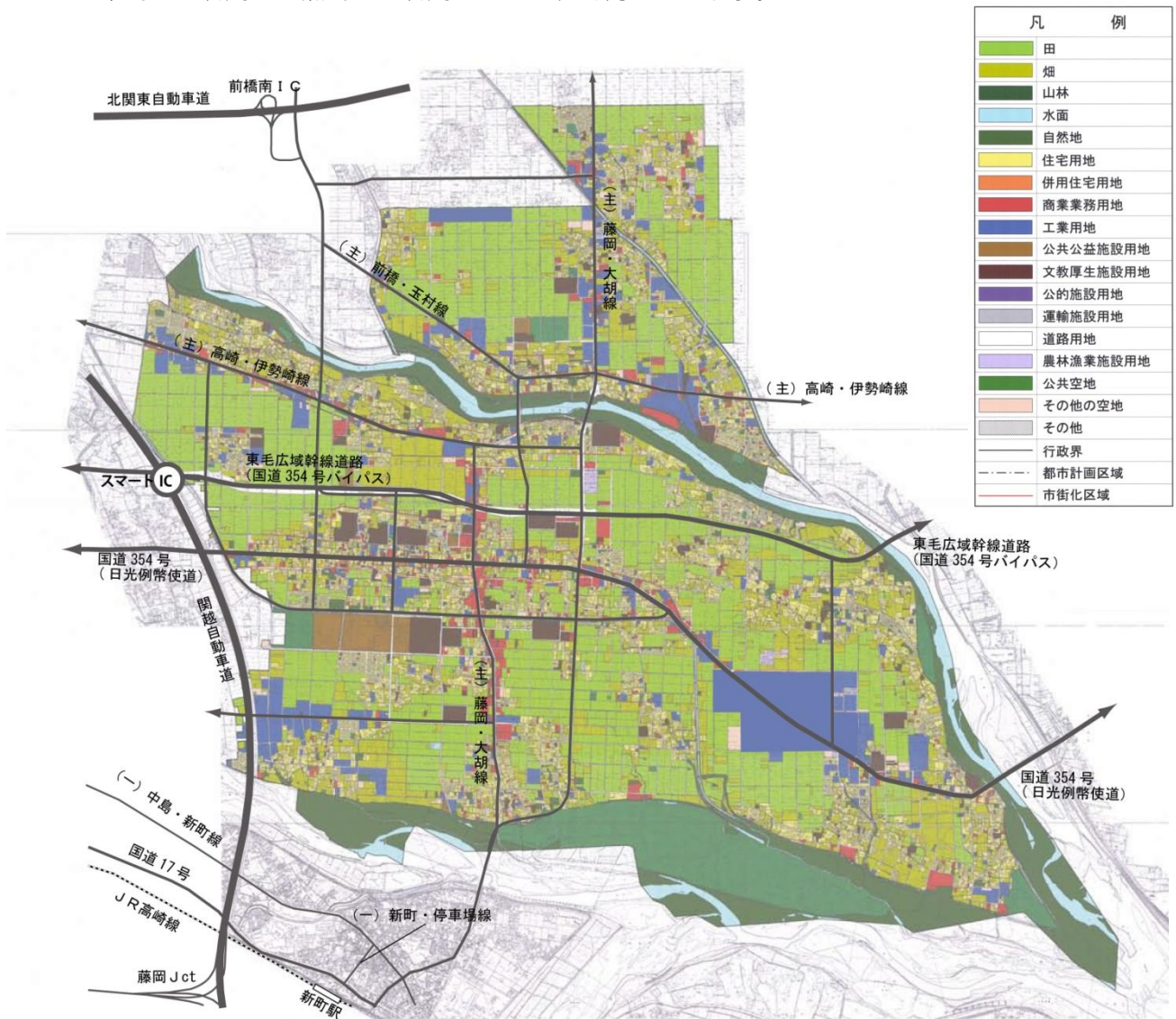


図 人口流動（通勤・通学）

3. 土地利用

(1) 土地利用

・地目別の土地利用現況は、住宅用地(17.0%)、道路用地(9.4%)等の都市的土地利用が46.5%であり、農地(40.0%)、自然地(10.2%)等の自然的土地利用が53.5%となっており、都市的土地利用と自然的土地利用がおおむね均衡しています。



資料：平成18年度都市計画基礎調査

図 土地利用現況

表 土地利用現況

| 面積 | 人口 | 宅地人口密度 | 面積 (h a) | | | | | | | | | | | 宅地化率 | | | | | | | | | | |
|---------|--------|--------|----------|-------|---------|------|------|-------|---------|-------|---------|------|-------|------|------|------|------|-------|------|--------|------|------|---------|------|
| | | | 自然的土地利用 | | | | | | | | 都市的土地利用 | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 農地 | | | 山林 | 水面 | 自然地 | 小計 | 住宅用地 | 併用住宅 | 商業業務 | 工業用地 | | 公共施設 | 文教厚生 | 公的施設 | 運輸施設 | 道路用地 | 農林漁業施設 | 公共空地 | のその他 | のその他 | 小計 |
| (ha) | (人) | (人/ha) | 田 | 畑 | 小計 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2,586.0 | 38,168 | | 701.9 | 332.2 | 1,034.1 | 0.2 | 84.1 | 264.1 | 1,382.5 | 440.0 | 1.6 | 75.7 | 182.4 | 25.2 | 61.9 | 0.0 | 2.8 | 241.9 | 4.4 | 142.4 | 25.2 | 0.0 | 1,203.5 | 30.7 |
| 100.0% | | | 27.1% | 12.8% | 40.0% | 0.0% | 3.3% | 10.2% | 53.5% | 17.0% | 0.1% | 2.9% | 7.1% | 1.0% | 2.4% | 0.0% | 0.1% | 9.4% | 0.2% | 5.5% | 1.0% | 0.0% | 46.5% | |

資料：平成18年度都市計画基礎調査

(2) 農業振興地域

- ・ 本町の面積のうち、市街化区域を除いて農業振興地域に指定されており、そのうち、集落以外の大部分が農用地区域となっています。農用地区域は、農業以外への土地利用が厳しく制限されています。

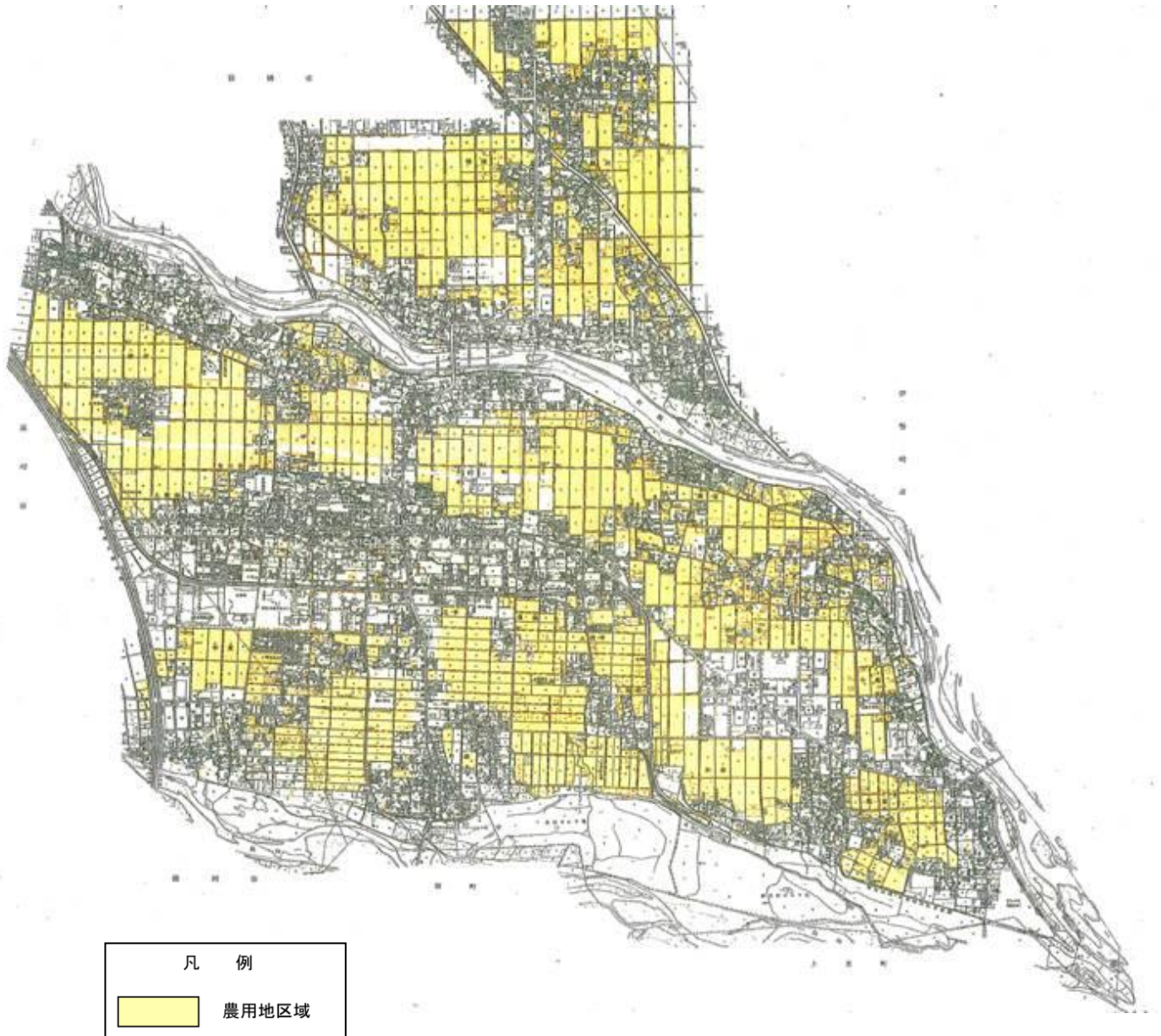


図 農用地区域

4. 産業

(1) 農業

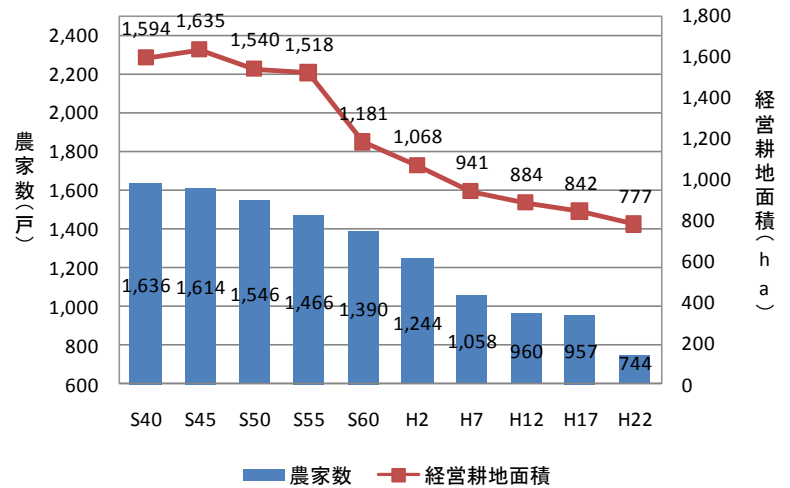
- ・ 農業産出額は、平成 18 年に 18.9 億円であり、特に「米・麦・野菜」の耕種とともに畜産が産出額の主要な部分を占めています。
- ・ 農家数、経営耕地面積のいずれも減少傾向となっています。

表 農業産出額

(H18数値 単位:千万円)

| | |
|------------|-----|
| 農業産出額合計 | 189 |
| 耕種小計 | 147 |
| 米 | 45 |
| 麦類 | 42 |
| 雑穀・豆類 | 0 |
| いも類 | - |
| 野菜 | 56 |
| 果実 | 1 |
| 花き | x |
| 工芸農作物 | 0 |
| 種苗・苗木類・その他 | 0 |
| 畜産小計 | 43 |
| 肉用牛 | 9 |
| 乳用牛 | 19 |
| 豚 | x |
| 鶏 | x |
| その他畜産物 | - |
| 加工農産物 | 0 |

資料：群馬県農政事務所統計部



資料：農業センサス

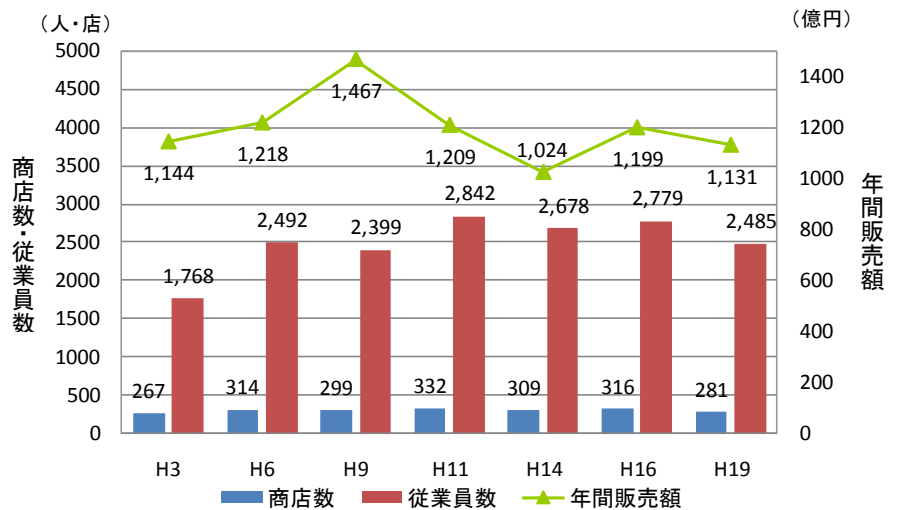
図 農家数および経営耕地面積

(2) 商業

- ・ 商店数は、平成 11 年の 332 店をピークに減少傾向であり、平成 19 年には約 15%減少し、281 店となっています。
- ・ 年間販売額は、平成 19 年で 1,131 億円となっており、平成 9 年のピーク 1,467 億円から約 336 億円 (22.9%) 減少しています。
- ・ 従業者数は、平成 11 年のピークから 357 人 (12.6%) 減少しています。



幹線道路沿いの商業施設



資料：商業統計調査

図 商店数・従業員数・年間販売額

- ・買物先として、最寄品（生鮮食品、保存食品、日用雑貨）と中間品（実用衣料品）については、町内での買物の割合が高くなっていますが、買回り品（洋服、靴・カバン類等）については、町外が高くなっています。また、全体的に伊勢崎市へ買物している人の割合が高くなっています。

表 買物先の状況（吸引率）

| 種別 | | 町内 | 高崎市 | 前橋市 | 伊勢崎市 | その他 |
|------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 最寄品 | 生鮮食料品 | 70.8% | 3.8% | 3.2% | 18.7% | 3.5% |
| | 保存食品 | 65.0% | 4.3% | 3.4% | 23.1% | 4.2% |
| | 日用雑貨 | 65.0% | 4.1% | 4.8% | 22.7% | 3.4% |
| 中間品 | 実用衣料品 | 40.0% | 15.4% | 6.4% | 31.7% | 6.4% |
| 買回り品 | 紳士物の洋服 | 15.4% | 28.1% | 9.5% | 38.9% | 8.1% |
| | 婦人物の洋服 | 19.9% | 24.5% | 12.0% | 32.4% | 11.2% |
| | 靴・カバン類 | 7.9% | 28.7% | 12.7% | 39.3% | 11.4% |
| | 家具・インテリア | 10.0% | 21.3% | 11.9% | 44.8% | 12.0% |
| | 家庭用電化製品 | 15.6% | 18.0% | 5.3% | 56.5% | 4.6% |
| | 文化・レジャー・スポーツ | 48.3% | 8.5% | 7.3% | 31.9% | 4.0% |
| | 贈答品 | 15.0% | 29.5% | 12.9% | 31.3% | 11.4% |
| その他 | 飲食喫茶 | 23.6% | 20.9% | 13.5% | 36.9% | 5.1% |

資料：平成 21 年消費者動向調査（玉村町）

※吸引率 20%以上を網掛け

※吸引率とは、アンケート結果から買物先として最も多い買物先を 2 点、2 番目を 1 点とし、その合計点を品目ごとに求める。これを総合計点で除したものを吸引率としている。

(3) 工業

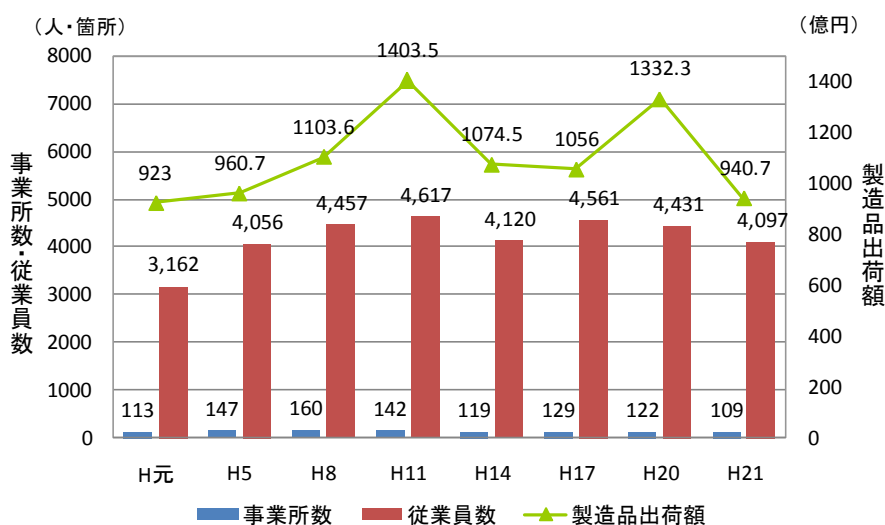
- ・製造品出荷額は、平成 17 年以降増加に転じましたが、平成 21 年には 940.7 億円となり、再び減少しています。
- ・従業員数は、平成 11 年 4,617 人をピークとして、近年は横ばいであり、平成 21 年で 4,097 人となっています。
- ・事業所数は、平成 8 年をピークに減少傾向にあり、平成 21 年で 109 事業所となっています。
- ・本町には、東部工業団地があり、製造品出荷額に大きく寄与しています。



東部工業団地



造成がつづく東部工業団地周辺



資料：工業統計調査

図 事業所数・従業員数・製造品出荷額

(4) 周辺市との全産業における事業所数・従業員数の比較

- 建設業や運輸業などを含めたすべての産業について、周辺の市と比較すると、事業所数については、平成18年から平成21年まで、周辺市は増加している中で本町は4.7%減少しています。また、従業員数については、ほぼ横ばいです。

表 全産業における事業所数の推移

| 事業所数 | 平成18年 | 平成21年 | 伸び率 |
|------|--------|--------|-------|
| 前橋市 | 16,994 | 17,775 | 4.6% |
| 高崎市 | 17,595 | 18,544 | 5.4% |
| 伊勢崎市 | 8,734 | 9,441 | 8.1% |
| 藤岡市 | 3,144 | 3,236 | 2.9% |
| 玉村町 | 1,340 | 1,277 | -4.7% |

資料：経済センサス

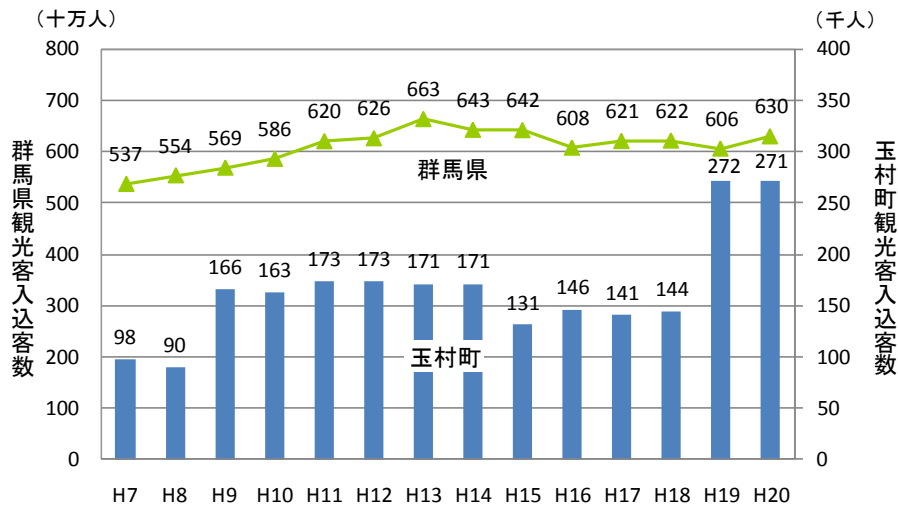
表 全産業における従業員数の推移

| 従業者数(人) | 平成18年 | 平成21年 | 伸び率 |
|---------|---------|---------|------|
| 前橋市 | 154,074 | 165,900 | 7.7% |
| 高崎市 | 170,035 | 174,961 | 2.9% |
| 伊勢崎市 | 85,967 | 93,769 | 9.1% |
| 藤岡市 | 26,655 | 28,010 | 5.1% |
| 玉村町 | 14,208 | 14,226 | 0.1% |

資料：経済センサス

(5) 観光

- 観光客は、平成20年で年間27万人となっています。なお、観光客の多くは、町内にある3つのゴルフ場によるものが大きく寄与しています。



資料：群馬県観光客数・消費額調査結果

※平成19年以降の調査項目にゴルフ場が追加されたため、平成19年以降に観光客が増えている

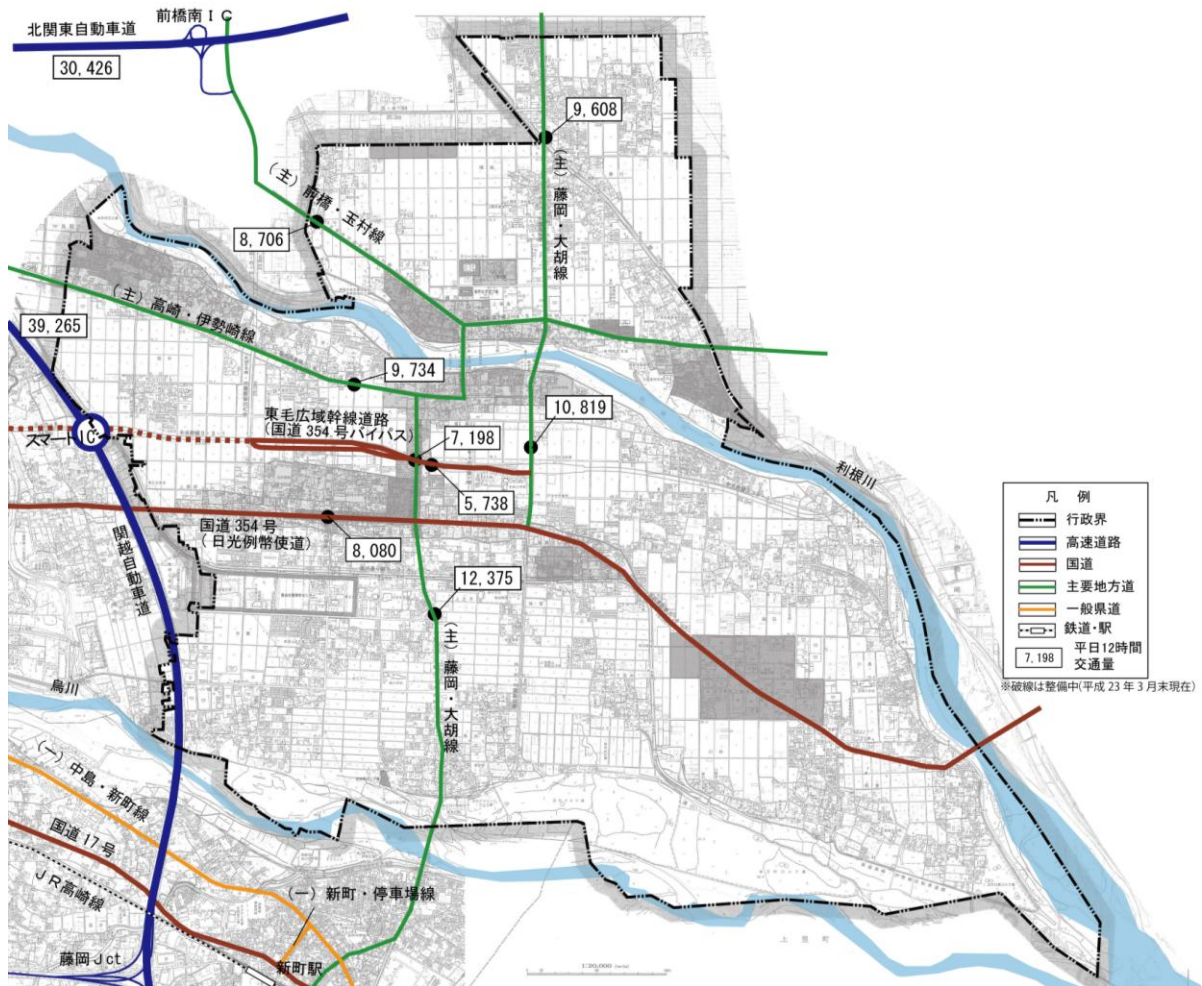
図 観光客の推移

5. 交通体系

(1) 道路

①主要道路の交通量

- 交通量は、東西および南北の広域軸となっている国道354号(日光例幣使道)で8,080台(平日12時間)、藤岡大胡線で12,375台(平日12時間)、高崎伊勢崎線で9,734台(平日12時間)となっています。
- 主に朝夕の通勤時間帯において、利根川を渡る橋梁部や本町の中心部で交通渋滞が発生しています。



資料：平成22年道路交通センサス

図 主要道路の交通量および現況道路網



表 主要道路の交通量

| 道路名称 | 地点 | H22(台/12h) | H17(台/12h) | H22/H17 |
|----------------|--------------|------------|------------|---------|
| 関越自動車道 | 藤岡JCT～高崎JCT間 | 39,265 | 34,803 | 1.13 |
| 北関東自動車道 | 高崎JCT～前橋南IC間 | 30,426 | 18,827 | 1.62 |
| 一般国道354号 | 玉村町下新田467 | 8,080 | 9,799 | 0.82 |
| 一般国道354号(バイパス) | 玉村町大字福島 | 5,738 | 4,577 | 1.25 |
| 高崎伊勢崎線 | 玉村町齊田453-2 | 9,734 | 10,959 | 0.89 |
| 藤岡大胡線 | 玉村町上之手1684-7 | 12,375 | 12,346 | 1.00 |
| 藤岡大胡線 | 玉村町大字福島164-1 | 7,198 | 8,796 | 0.82 |
| 藤岡大胡線(バイパス) | 玉村町大字福島 | 10,819 | 10,991 | 0.98 |
| 藤岡大胡線 | 玉村町藤川165-2 | 9,608 | 8,931 | 1.08 |
| 前橋玉村線 | 玉村町大字樋越772 | 8,706 | 8,255 | 1.05 |

(資料：H22道路交通センサス)

②道路整備状況

- ・ 町内の道路網として、国道1路線、主要地方道3路線、一般県道1路線(自転車道)、町道1,419路線によって構成され、平成22年4月現在の改良率は、国道(100%)、主要地方道(100%)、一般県道(100%)、町道(79.0%)となっています。

表 道路整備状況

(平成22年4月1日現在)

| 区分 | 路線数 | 実延長(m) | 改良済延長(m) | 改良率(%) |
|-------|-------|---------|----------|--------|
| 国道 | 1 | 8,994 | 8,994 | 100.0 |
| 主要地方道 | 3 | 13,076 | 13,076 | 100.0 |
| 一般県道 | 1 | 14,136 | 14,136 | 100.0 |
| 町道 | 1,419 | 322,892 | 254,426 | 79.0 |

注: 一般県道: 群馬県道401号高崎伊勢崎自転車道線

資料: 道路現況状況調査

③自動車保有状況

- ・ 平成19年現在の自動車保有台数は31,740台となっており、伸び率は小さくなっているものの、保有台数は増加傾向にあります。また、保有率はほぼ横ばい状態となっています。

表 自動車保有状況

| | 保有台数 | 伸び率 | 世帯数 | 保有率 (台/世帯数) |
|-------|--------|-------|--------|----------------|
| 平成7年 | 22,752 | 27.9% | 11,020 | 2.1 |
| 平成10年 | 26,819 | 17.9% | 12,412 | 2.2 |
| 平成13年 | 29,098 | 8.5% | 12,863 | 2.3 |
| 平成16年 | 30,799 | 5.8% | 13,544 | 2.3 |
| 平成19年 | 31,740 | 3.1% | 13,583 | 2.3 |

資料: 関東運輸局群馬支局

群馬県統計年鑑(平成7~16年世帯数)

住民基本台帳(平成19年世帯数)

④都市計画道路

- ・ 都市計画道路は、平成22年3月末現在、12路線が計画決定しています。
- ・ 計画延長34.33kmのうち、44.2%の15.18kmが改良済および概成済となっています。

表 都市計画道路の整備状況

| | 計画延長 (km) | 改良済延長 (km) | 概成済延長 (km) | 整備率 (%) |
|------|--------------|---------------|---------------|------------|
| 全国 | 74,036.05 | 43,630.32 | 8,285.42 | 70.1% |
| 群馬県 | 1,715.45 | 830.48 | 128.16 | 55.9% |
| 前橋市 | 292.19 | 169.17 | 17.15 | 63.8% |
| 高崎市 | 232.59 | 137.84 | 7.10 | 62.3% |
| 伊勢崎市 | 179.41 | 121.60 | 9.82 | 73.3% |
| 藤岡市 | 57.27 | 20.61 | 6.00 | 46.5% |
| 玉村町 | 34.33 | 9.10 | 6.08 | 44.2% |

資料: 平成22年度都市計画現況調査

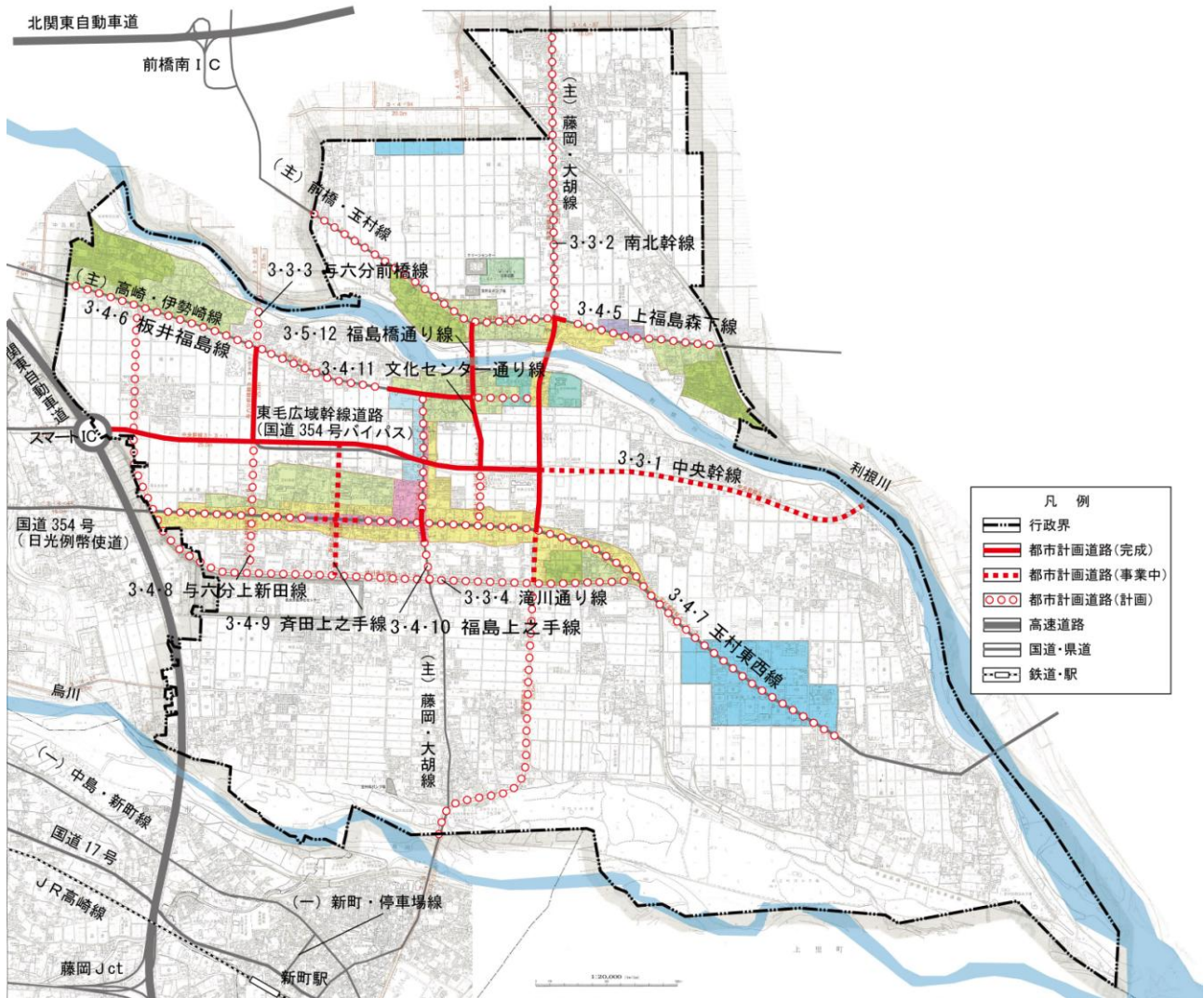


図 都市計画道路整備状況

表 都市計画道路

| 路線番号 | 路線名 | 幅員 (m) | 延長 (m) | 完成延長 (m) | 決定年月日 | 最終変更年月日 |
|--------|-----------|--------|--------|----------|----------|---------|
| 3-3-1 | 中央幹線 | 25 | 5,600 | 3,700 | S62.4.28 | H22.2.5 |
| 3-3-2 | 南北幹線 | 25 | 6,100 | 1,500 | S62.4.28 | H22.2.5 |
| 3-3-3 | 与六分前橋線 | 25 | 1,030 | 650 | S63.4.22 | H22.2.5 |
| 3-3-4 | 滝川通り線 | 22.5 | 5,100 | 0 | H5.3.12 | H22.2.5 |
| 3-4-5 | 上福島森下線 | 16 | 3,150 | 90 | H5.3.12 | H22.2.5 |
| 3-4-6 | 板井福島線 | 16 | 3,480 | 600 | H5.3.12 | H22.2.5 |
| 3-4-7 | 玉村東西線 | 16 | 5,360 | 0 | H5.3.12 | H22.2.5 |
| 3-4-8 | 与六分上新田線 | 16 | 900 | 0 | H5.3.12 | H22.2.5 |
| 3-4-9 | 齐田上之手線 | 16 | 900 | 0 | H5.3.12 | H22.2.5 |
| 3-4-10 | 福島上之手線 | 16 | 1,290 | 190 | H5.3.12 | H22.2.5 |
| 3-4-11 | 文化センター通り線 | 16 | 900 | 500 | H5.3.12 | H22.2.5 |
| 3-5-12 | 福島橋通り線 | 12 | 520 | 520 | H5.3.12 | H22.2.5 |
| 合計 | | | 34,330 | 7,750 | | |

資料：玉村町

(2) 公共交通

① 鉄道

- ・本町は、鉄道および鉄道駅は存在していませんが、最寄りの駅は、烏川を挟んで南に隣接するJR高崎線新町駅（高崎市）や両毛線駒形駅（前橋市）となります。

② 路線バス・乗合タクシー

- ・本町内の公共交通網は、3つのバス路線と7つの乗合タクシー路線により形成されています。
- ・路線バスは、3路線で、群馬中央バスにより、高崎・伊勢崎方面と連絡しているほか、永井運輸により、前橋駅方面・高崎線新町駅と連絡しています。
- ・乗合タクシー（たまりん）は、町外への直行便として2路線、町内の各地区を連絡する路線として5路線が運行されています。平成22年度の利用者は、23,300人であり、やや減少傾向にあります。



- | | |
|---|--|
|  群馬中央バス(高崎方面) |  群馬中央バス(伊勢崎方面) |
|  永井運輸(新町方面) |  日本中央バス(前橋方面-伊勢崎方面) |
|  たまりん(玉村町乗合タクシー) | |

資料：群馬県バス乗りお助け情報マップ

図 バス路線図

表 玉村町の路線バスおよび乗合タクシー（たまりん）の運行本数（平成22年8月現在）

| 区分 | 区間 | 運行本数（平日：本/日） |
|------------------|--------------|--------------------|
| 路線バス | 伊勢崎駅～群馬女子大学 | 8本（往復） |
| | 高崎駅～玉村 | 8本（往復） |
| | 前橋公園～新町 | 前橋方面13本 新町方面6本（往復） |
| | 前橋駅～伊勢崎駅 | 7本（往復） |
| 乗合タクシー （たまりん） | たまりん東（茶）コース | 6本 |
| | たまりん西（青）コース | 6本 |
| | たまりん南（黄）コース | 6本 |
| | たまりん北（赤）コース | 6本 |
| | たまりん南東（緑）コース | 6本 |
| | たまりん（高崎直行便） | 5本 |
| | たまりん（伊勢崎直行便） | 4本 |

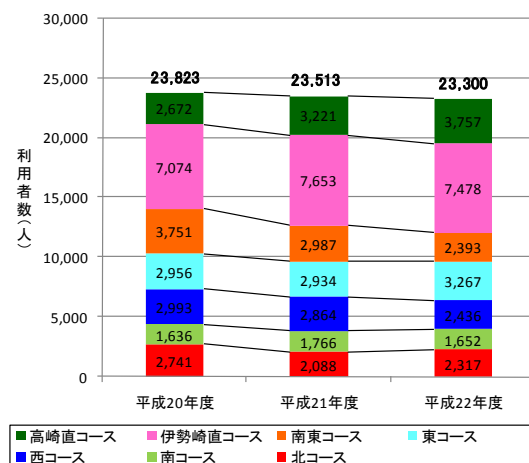
資料：群馬県バス乗りお助け情報マップ



図 乗合タクシー（たまりん）路線図



乗合タクシー（たまりん）



資料：玉村町

図 乗合タクシー（たまりん）の利用状況（人/年）

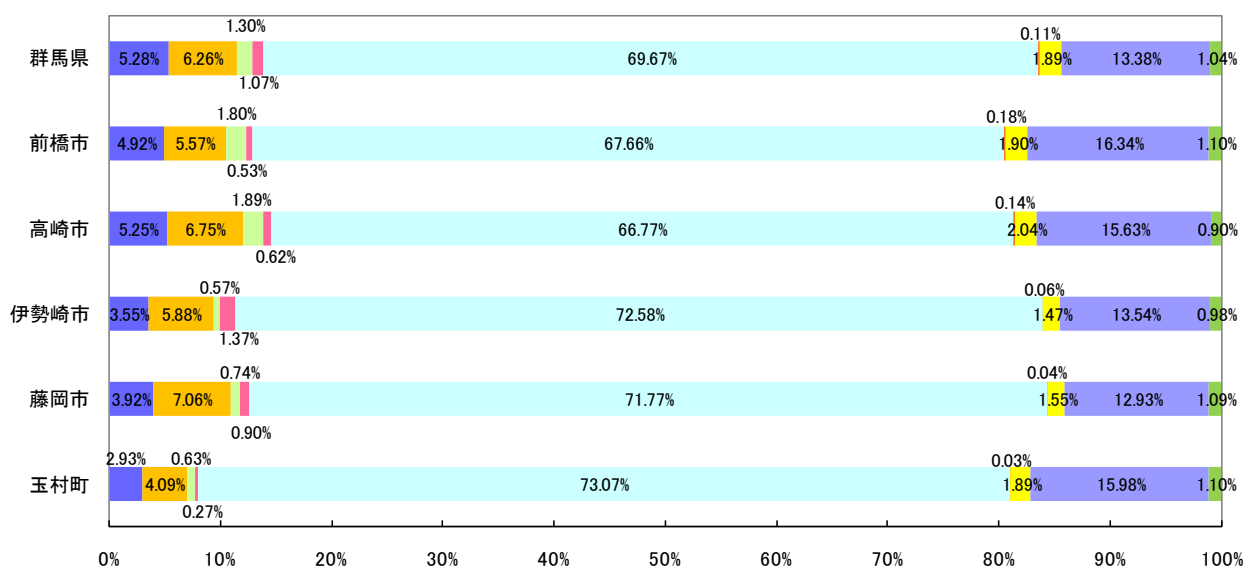
②利用交通手段（代表交通）

- ・利用交通手段は、自家用車利用が本町全体で約73%の利用率となっており、群馬県や周辺市と比較すると、自家用車の依存率が高くなっています。
- ・鉄道、バスの利用は、本町全体で合計しても約5%と低い利用率になっています。

表 利用交通手段の分担率（代表交通）

| | 徒歩だけ | 鉄道・電車 | 乗合バス | 勤め先・学校のバス | 自家用車 | ハイヤー・タクシー | オートバイ | 自転車 | その他 |
|------|-------|-------|-------|-----------|--------|-----------|-------|--------|-------|
| 群馬県 | 5.28% | 6.26% | 1.30% | 1.07% | 69.67% | 0.11% | 1.89% | 13.38% | 1.04% |
| 前橋市 | 4.92% | 5.57% | 1.80% | 0.53% | 67.66% | 0.18% | 1.90% | 16.34% | 1.10% |
| 高崎市 | 5.25% | 6.75% | 1.89% | 0.62% | 66.77% | 0.14% | 2.04% | 15.63% | 0.90% |
| 伊勢崎市 | 3.55% | 5.88% | 0.57% | 1.37% | 72.58% | 0.06% | 1.47% | 13.54% | 0.98% |
| 藤岡市 | 3.92% | 7.06% | 0.74% | 0.90% | 71.77% | 0.04% | 1.55% | 12.93% | 1.09% |
| 玉村町 | 2.93% | 4.09% | 0.63% | 0.27% | 73.07% | 0.03% | 1.89% | 15.98% | 1.10% |

資料：平成12年国勢調査



資料：平成12年国勢調査

図 利用交通手段の分担率（代表交通）

6. 都市環境

(1) 公園

- ・都市計画公園（都市計画決定）は、北部公園（地区公園）1箇所が指定され、整備済となっています。
- ・その他の都市公園として、烏川河川敷レクリエーション基地公園や総合運動公園等が整備されています。

表 都市計画公園（都市計画決定）

| 公園名 | 面積(ha) | 所在地 | 分類 | 設置年月日 |
|------|--------|----------|------|---------|
| 北部公園 | 4.74 | 上福島311-1 | 地区公園 | H15.4.1 |

資料：玉村町



北部公園

表 その他の都市公園

| 公園名 | 面積(ha) | 所在地 | 分類 | 設置年月日 |
|-------------------|--------------|--------------------------|------|----------|
| 南玉公園 | 0.19 | 南玉1044-21 | 街区公園 | S49.4.1 |
| 烏川河川敷レクリエーション基地公園 | 6.12 | 角淵3943-1 | 地区公園 | S49.4.1 |
| 東部工業団地内運動公園 | 1.50 | 川井32 | 近隣公園 | S51.4.5 |
| 板井公園 | 0.14 | 板井868-22 | 街区公園 | S53.4.1 |
| 藤川公園 | 0.50 | 藤川24-1 | 街区公園 | S54.4.1 |
| 庁舎北公園 | 0.13 | 下新田204 | 街区公園 | S60.4.1 |
| 総合運動公園 | 8.80 | 宇貫480 | 地区公園 | S62.4.1 |
| 上之手公園 | 0.18 | 上之手2265-1 | 街区公園 | H2.4.1 |
| 上茂木公園 | 0.22 | 上茂木777-1,-2, 776-1,-2 | 街区公園 | H3.4.1 |
| 東部スポーツ広場公園 | 4.70 | 小泉64-2 下之宮668-2 | 地区公園 | H3.9.30 |
| 新田公園 | 0.25 | 上新田689-2 | 街区公園 | H15.12.1 |
| 合計 | 22.73 | | | |

資料：玉村町

表 都市計画公園（都市計画決定）の整備状況

| | 都市計画 区域人口 (千人) | 計画面積(ha) | 供用面積(ha) | 整備率(%) | 人口1人あたり 計画面積 (㎡/人) | 人口1人あたり 供用面積 (㎡/人) |
|------------|----------------------|------------|------------|---------------|--------------------------|--------------------------|
| 全国 | 119,517.3 | 111,072.0 | 73,865.8 | 66.5% | 9.3 | 6.2 |
| 群馬県 | 1,898.3 | 2,386.8 | 1,820.8 | 76.3% | 12.6 | 9.6 |
| 前橋市 | 283.7 | 285.4 | 195.8 | 68.6% | 8.9 | 6.9 |
| 高崎市 | 302.4 | 337.9 | 236.5 | 70.0% | 10.2 | 7.8 |
| 伊勢崎市 | 164.7 | 125.6 | 105.6 | 84.1% | 7.6 | 6.4 |
| 藤岡市 | 60.9 | 101.3 | 61.4 | 60.6% | 16.6 | 10.1 |
| 玉村町 | 37.7 | 4.7 | 4.7 | 100.0% | 1.2 | 1.2 |

資料：平成22年度都市計画現況調査

(2) 上・下水道

[上水道]

- ・上水道の普及率は、平成22年度末現在、99.9%となっています。

[下水道]

- ・下水道の普及率は、平成22年度末現在、62.3%となっています。
- ・本町の場合は、市街化調整区域であっても、特定環境保全公共下水道として下水道整備を進めています。

表 水道整備状況

| 行政区域内 総人口(人) | 計画給水 人口(人) | 現在給水 人口(人) | 普及率 (%) |
|-----------------|---------------|---------------|-------------|
| 37,547 | 42,000 | 37,510 | 99.9 |

資料：群馬県統計年鑑

表 公共下水道整備状況

| | H22整備面積 (ha) | 累計整備面積 (ha) | 事業認可面積 (ha) | 全体計画面積 (ha) |
|-------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|
| 公共下水道 | 13.89 | 274.30 | 281 | 332 |
| 特定環境保全公共下水道 | 9.40 | 268.63 | 299 | 599 |
| 合計 | 23.29 | 542.93 | 580 | 931 |

| | H22処理人口 (人) | 処理区域内 人口(人) | 認可処理人口 (人) | 全体処理人口 (人) |
|-------------|----------------|----------------|---------------|---------------|
| 公共下水道 | 595 | 12,030 | 12,250 | 20,240 |
| 特定環境保全公共下水道 | 395 | 11,360 | 14,281 | 25,760 |
| 合計 | 990 | 23,390 | 26,531 | 46,000 |
| 行政人口 | 37,547 | | | |
| 普及率 | 62.3% | | | |
| 接続戸数 | 8,916戸 | | | |

資料：玉村町

(3) 救急・交通安全

- ・本町の救急体制は、伊勢崎市消防本部に属しています。同本部の救急出場回数および輸送人員は、平成17年まで増加傾向でしたが、近年はおおむね横ばいで推移しています。
- ・交通事故では、人身事故件数および負傷者数とも、おおむね横ばいであり、人身事故で1.0回/日、負傷者数で1.2人/日となっています。

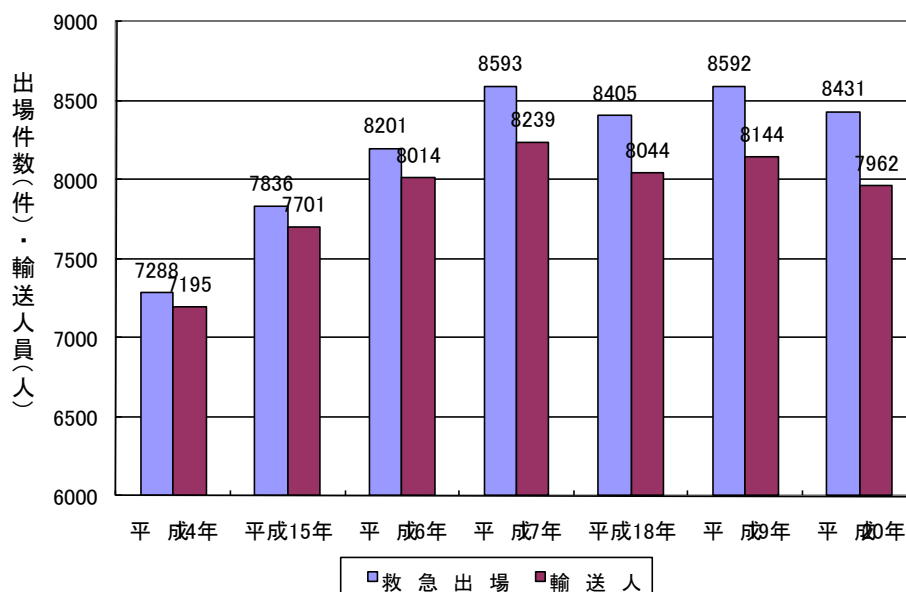


図 伊勢崎市消防本部管内の緊急出場件数および輸送人員の推移

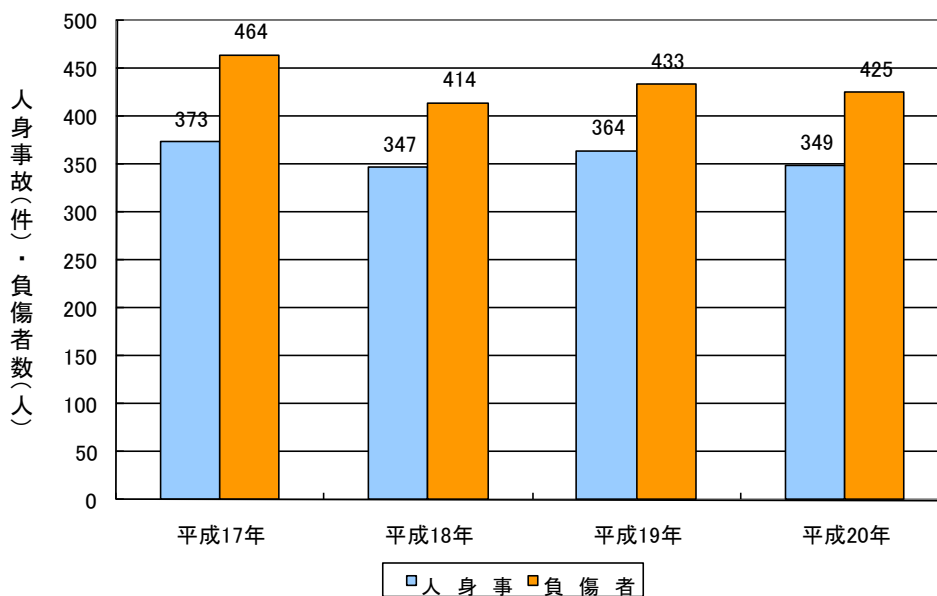


図 玉村町の交通事故状況の推移

7. 景観

(1) 自然景観

- ・本町は、田園・麦畑や河川の恵まれた自然環境を有しており、貴重な環境資源として住民に親しまれています。
- ・利根川および烏川沿いは、町民や来町者の自然探索や散策、レクリエーション空間として機能し、河川緑地などの自然景観が多く残されています。
- ・市街地周辺部は、平坦地で美しい田園地帯が広がり、後背地の遠景である赤城山・榛名山・妙義山と一体となって、良好な田園景観が形成されています。
- ・その他、田んぼの中で小高く盛り上がったかたちをしている軍配山古墳や玉村八幡宮の社寺林など特色のある自然景観も目にすることができます。



町全体に広がる美しい麦畑



東西に流れる利根川



東部スポーツ広場公園

(2) 歴史景観

- ・国道 354 号(日光例幣使道)は、江戸時代、日光例幣使道と呼ばれ、玉村宿として栄えました。現在でも、町屋づくりや農家づくりなど多くの歴史的景観を有し、特に、玉村八幡宮本殿は、国の重要文化財にも指定されています。
- ・また、「玉村町緑の基本計画」において位置づけられる「歴史とみどりの回廊」の整備により、多くの歴史的建造物や、各地に残る巨木・大木の保全が計画されています。



玉村八幡宮



国道 354 号 (日光例幣使道)

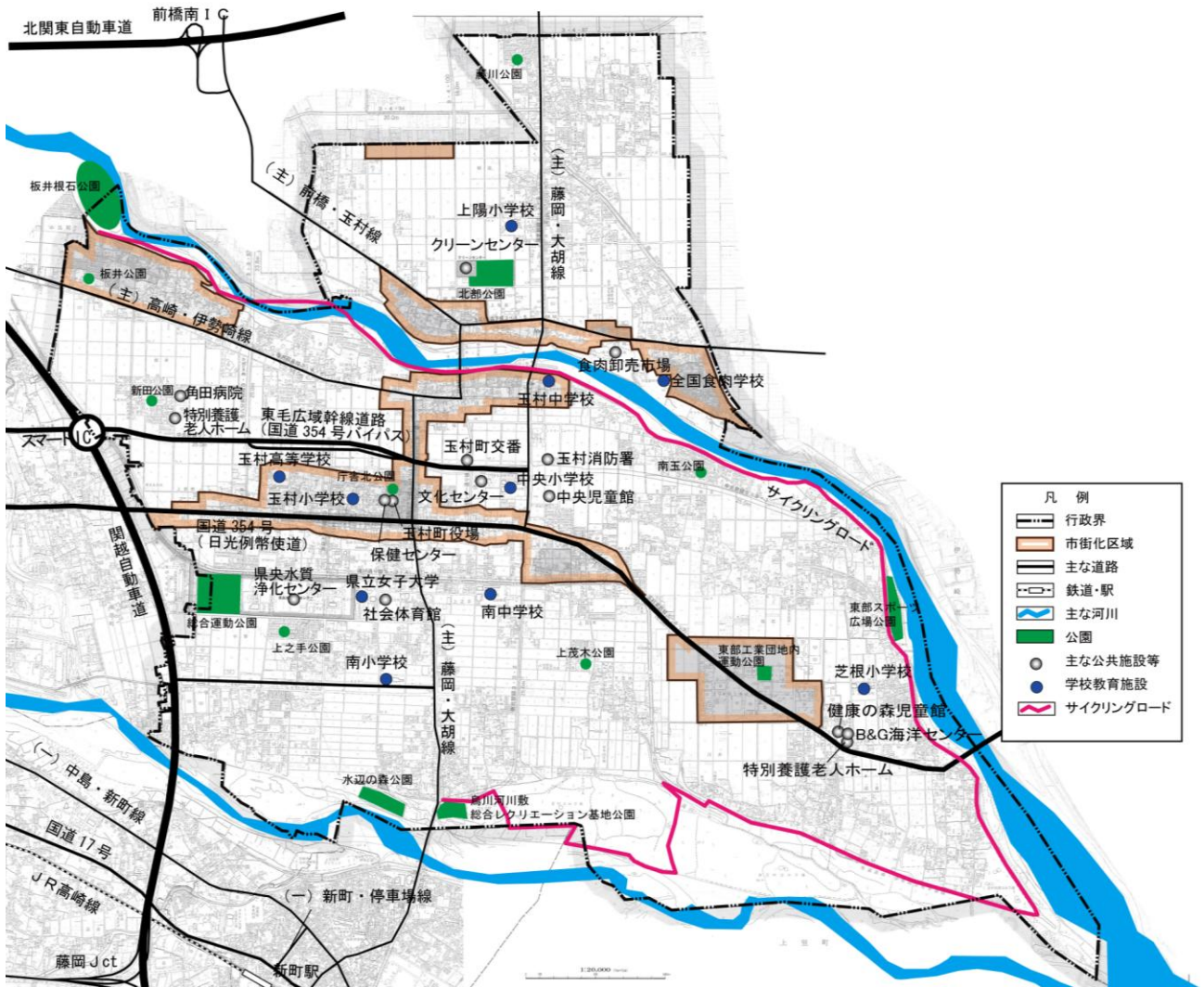


図 主要施設の分布状況



B&G 海洋センター



北部公園



県立女子大学



総合運動公園



文化センター



東部スポーツ広場公園



玉村町役場



クリーンセンター

1-2 主要課題の整理

1. 住民意向調査の課題および意見の整理

(1) 第5次玉村町総合計画 住民意識調査結果（抜粋）

「第5次玉村町総合計画」の住民意向調査（平成21年10月～11月に実施）より、今後のまちづくりに関する課題および意見について以下のように整理します。

| 設問 | | 主な課題および意見 |
|---------------------------|-----------------------|--|
| ①将来のまちのすがた | | <ul style="list-style-type: none"> ・安全安心なまち ・通勤・通学・買物がしやすいまち ・自然豊かな環境と共生したまち など |
| ②まちづくりの考え方 | | <ul style="list-style-type: none"> ・住民参加を基本としたまちづくり ・行政情報の共有化 ・周辺自治体や県との広域連携への取り組み など |
| ③まちづくりで重視すべき課題 | 1) 生活環境 ・都市基盤・経済分野 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通と道路の充実による通勤、買物、通院など日常生活の利便性の向上 ・就業の場の確保や共働き家庭への支援 など |
| | 2) 自然・環境 ・安全分野 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域の関係者による防犯体制の強化 ・環境保全、環境美化活動等による地域の良好な環境の維持 など |
| | 3) 協働・行財政分野 | <ul style="list-style-type: none"> ・行政と住民との協力関係の構築したまちづくり ・健全な財政状況への改善 など |
| ④生活環境・都市基盤・経済分野の充実すべき協働活動 | | <ul style="list-style-type: none"> ・生活道路の清掃活動 ・公共交通の利用促進 ・地産地消の活動 など |

| 自由意見（主な課題および意見） |
|--|
| <p>◆土地利用・産業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業誘致による雇用拡大 ・魅力ある商業施設、身近な買物先 ・担い手育成などによる農業の支援 など <p>◆道路・交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋梁周辺や主要交差点の交通渋滞の解消 ・生活道路や歩行者・自転車環境の整備 ・車を運転できない高齢者などに配慮した公共交通の充実 など <p>◆都市環境・自然環境・景観</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路や河川の緑化および美化活動の推進 ・河川や緑の自然環境の保全と活用 ・街灯の設置や防犯体制の強化などによる安全安心のまちづくり ・下水道の整備 ・景観を重視した環境整備 など <p>◆協働</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政情報の提供の充実を図り、住民との協働によるまちづくり など |

(2) 地域別懇談会

「都市計画マスタープラン」の地域別懇談会を開催（平成23年10月）し、今後のまちづくりに関する課題および意見について伺いました。

【主な課題および意見】

◆土地利用

- ・市街化調整区域の土地利用の推進による人口増加策（市街化区域への編入、線引き制度の撤廃など）
- ・市街化区域の空き家・空き地の有効利用による人口増加策

◆道路整備

- ・通学路を中心とした安全に歩ける道路の整備（既存道路の歩道設置、歩道の拡幅など）
- ・東毛広域幹線道路(国道354号バイパス)について、子供が安全に横断できる通学路、農業機械の横断、排水に配慮した道路整備
- ・シンボルロードにふさわしい東毛広域幹線道路(国道354号バイパス)の沿道における特徴ある並木整備（玉村町の木「キンモクセイ」など）

◆観光振興

- ・玉村八幡宮を核として、軍配山古墳、火雷神社などの歴史資産を活かした観光のまちづくり
- ・早春の三大祭（すみつけ祭、稲荷神社獅子舞、春鋤祭）の積極的なPR
- ・食肉センター（肉の駅、食肉学校）を活かした観光振興

◆防災対策

- ・豪雨による浸水対策や利根川の洪水氾濫対策

◆協働のまちづくり

- ・住民同士の助け合いやコミュニティの向上によるまちづくり
- ・住民と協働による道路の維持管理（沿道の適正な雑草処理）

◆公園・緑地

- ・子供たちが安心して遊べる公園整備
- ・住民ニーズにあった河川緑地の有効利用

◆生活環境

- ・工業排水の適正な処理による河川の水質改善



地域別懇談会の開催状況

(3) 玉村町都市計画絵画コンクールの開催

1. 目的

現在改定中の玉村町都市計画マスタープランの策定にあたり、将来を担う子供たちに未来の町を描いてもらうことにより、自分の住んでいる町への関心を持ち、理解を深めていただく機会とするとともに、幅広い世代の意見を取り入れるため、町内の小学生を対象に絵画コンクールを実施しました。

2. 応募総数・選定結果

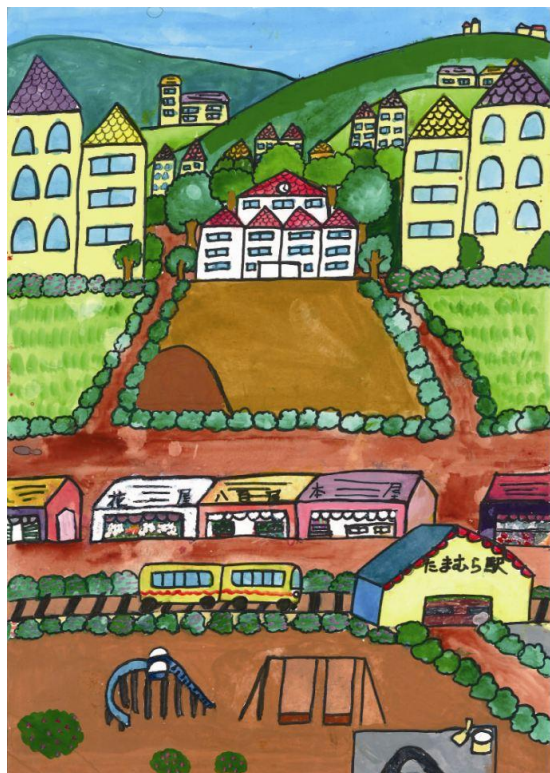
(1) 応募総数

| | 1年 | 2年 | 3年 | 4年 | 5年 | 6年 | 計 |
|-------|----|----|----|----|----|----|-----|
| 玉村小学校 | 20 | 18 | 17 | 8 | 32 | 7 | 102 |
| 中央小学校 | 12 | 9 | 14 | 17 | 5 | 4 | 61 |
| 南小学校 | 6 | 12 | 11 | 11 | 7 | 5 | 52 |
| 芝根小学校 | 13 | 11 | 10 | 6 | 4 | 8 | 52 |
| 上陽小学校 | 17 | 7 | 8 | 17 | 3 | 16 | 68 |
| 計 | 68 | 57 | 60 | 59 | 51 | 40 | 335 |

(2) 選定結果

【玉村町都市計画絵画コンクール】

◆町長賞



南小 4年1組 布施 彩絢
「電車を通る自然の多い町」

◆委員長賞



南小 6年3組 山田 海渡
「近代的な建物と自然豊かな生活が融合する町」

◆入賞作品

【玉村町都市計画絵画コンクール】



中央小 1年2組 斎藤 恵太
「緑とお花と笑顔たくさん玉村町」



上陽小 1年1組 小池 麦生
「きれいなまちがいいな」



中央小 4年1組 小林 侑希
「ecoと自然な町」



中央小 4年2組 大塚 愛名
「ドリームインたまむら」



上陽小 4年1組 田部井 茉琳
「どうぶつがいっぱいの玉村町」



上陽小 4年2組 川田 碧衣
「ヒマワリ通り」



上陽小 4年2組 簾谷 京平
「ECOな玉村町」



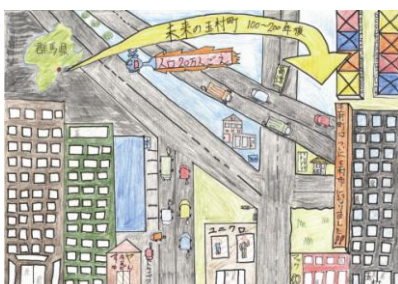
玉村小 5年1組 長島 礼奈
「玉村町の未来」



玉村小 5年1組 須賀 敦也
「にぎやかな玉村町」



南小 5年2組 田中 仁人
「ハイテクタムムラ」



芝根小 6年1組 税田 凜
「人口20万人ごえ玉村市」



芝根小 6年2組 新井 律
「玉村都市」

2. 都市づくりの主要課題

本町をとりまく社会経済情勢の変化や現況・動向、住民意向を踏まえた都市づくりの主要課題を次のように整理します。

(1) 社会経済情勢からの課題

◆社会経済情勢の変化に対応した持続可能なまちづくり

本町は、これまでは隣接する前橋市、高崎市、伊勢崎市といった県内の主要都市とのベッドタウンとして人口が増加し、比較的若い世代の割合が高くなっています。しかし、本町においても全国的な傾向である少子高齢化や人口減少社会への移行が確実に進みつつあります。

このような少子高齢化社会に対応するため、過度に自動車に依存した交通体系の転換を促し公共交通などの充実を図るとともに、道路のバリアフリー化や公共施設のユニバーサルデザイン化などにより、人や環境にやさしいコンパクトで持続可能なまちづくりを進めていくことが求められています。また、今後の人口減少社会を見据え、県内の主要都市と隣接する立地の優位性を活かした魅力ある住環境を整備し、定住人口を確保する必要があります。

- ・人口増加の停滞、少子高齢化への対応
- ・人口減少に対応した定住人口の確保
- ・コンパクトなまちづくりへの転換
- ・持続可能な環境負荷の少ないまちづくり
- ・誰もが安全安心して暮らせるまちづくり
- ・住民を主体とした協働のまちづくり など

(2) 広域的な位置づけからの課題

◆広域交通の利便性を活かした交流・連携の促進

本町は、北関東自動車道の全線開通、東毛広域幹線道路（国道 354 号バイパス）の整備、関越自動車道の高崎・玉村スマート IC（仮称）の開設による広域交通ネットワークの整備に伴い、首都圏、北関東圏、県内の主要都市との交通アクセスの優位性を活かし、交流と連携の促進による都市づくりが求められています。また、周辺都市における大規模工業開発や前橋南 IC 周辺の大規模商業施設の立地などの影響を踏まえ、今後は都市間競争を進めるのではなく、地域間交流および連携の促進を図る必要があります。

- ・北関東自動車道の全面開通、東毛広域幹線道路（国道 354 号バイパス）の整備、関越自動車道の高崎・玉村スマート IC（仮称）の開設による広域交通の利便性を活かした交流・連携の促進による都市づくり
- ・定住都市としての新たな市街地形成
- ・河川等で分断された地域の一体性の確保（広域連携・交流促進・防災対策）
- ・前橋南 IC を中心とした大規模商業施設の立地による交通、人口、雇用、商業などへの影響
- ・周辺都市を中心とした大規模工業開発による交通、人口、雇用、工業などへの影響 など

(3) 土地利用の課題

◆都市の機能強化による地域の拠点形成と定住環境づくり

◆周辺の優良農地や自然環境と調和した良好な居住環境の維持

今後の人口減少に対応するため、低・未利用地の有効活用や土地の高度利用を促進し、定住人口の確保を図るとともに、幹線道路の沿道や拠点となる地域を中心に本町の顔となる都市としての拠点を形成するような市街地整備を進めていくことが必要です。特に、東毛広域幹線道路(国道 354 号バイパス)の整備、高崎・玉村スマート IC(仮称)の開設による開発需要の高まりを活かした産業集積や定住環境を促進するため、周辺地域の環境に配慮した適正な土地利用の規制・誘導を図っていくことが求められています。

また、平成 3 年の線引き時に市街化調整区域では、多くの農地が宅地化されたことにより、市街化調整区域で人口が増加しています。このため、市街化調整区域のスプロール化を防止するとともに、周辺の優良農地や自然環境と調和した良好な居住環境づくりが求められています。



市街化区域の縁辺部に
建ち並ぶ住宅街

○市街地の土地利用(主に市街化区域)

- ・低・未利用地を有効に活用した土地区画整理事業等の面整備促進や土地利用の適正化による居住環境の整備・改善と定住人口の増加を目指した住宅需要への対応
- ・本町の顔としての魅力ある都市機能の集積による中心拠点の強化
- ・国道 354 号(日光例幣使道)における沿道土地利用の適正化と歴史景観の保全・整備
- ・東毛広域幹線道路(国道 354 号バイパス)整備などの交通体系を活かした企業立地の促進と既存工場の操業環境の整備・保全 など

○市街地周辺の土地利用(主に市街化調整区域)

- ・スプロール化による無秩序な市街化の抑制
- ・市街化区域の縁辺部を中心に住宅地や集落地が集積する地区において、周辺の優良農地と調和した良好な居住環境の維持・保全
- ・市街化区域並みの人口集積地や工場集積地等について、市街化区域に編入による適正な土地利用の検討や地区計画等のまちづくり手法の導入による良好な居住環境の維持・保全
- ・東毛広域幹線道路(国道 354 号バイパス)整備を踏まえた沿道商業や工業需要への対応
- ・高崎・玉村スマート IC(仮称)および上福島地区の市街化区域の縁辺部や既存の工業団地周辺における産業機能等の適正な土地利用の検討 など

(4) 交通体系に関する課題(道路・公共交通)

◆地域連携を牽引する広域交通網の整備促進と身近な生活道路の改善

本町は、東毛広域幹線道路(国道 354 号バイパス)の整備、関越自動車道の高崎・玉村スマート IC(仮称)の開設などの広域交通網の整備により、本町の道路機能が大きく改善することが見込まれます。今後は、これらの広域交通網の整備を踏まえた町内幹線道路のネットワークの整備と都市計画道路の見直しとともに、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を念頭に置き、バスを中心とした公共交通の維持・強化による地域内外の交流・連携を促進する必要があります。

また、安全安心な道路・交通環境づくりのために、狭あい道路の解消や歩行者・自転車空間整備などによる身近な生活道路の改善に努めることが求められています。

- ・ 東毛広域幹線道路（国道 354 号バイパス）の整備、高崎・玉村スマート IC（仮称）の開設を踏まえた町内幹線道路ネットワークの整備と自動車交通流の整序化
- ・ 日常生活の移動を支えるバス路線の維持と利便性の向上
- ・ 都市活動の円滑化や沿道環境の形成、防災性の強化などに資する都市計画道路等の整備促進と長期未整備路線の見直し
- ・ 橋梁周辺や主要交差点の交通渋滞の解消
- ・ 狭あい道路の解消や歩行者・自転車空間の整備などによる身近な生活道路の改善
- ・ 安全安心で快適な歩行者・自転車空間の整備とバリアフリー化の促進 など



東毛広域幹線道路
（国道 354 号バイパス）
高崎・玉村スマート IC（仮称）予定地周辺



集落地の狭あいな生活道路



サイクリングロード
（利根川自転車道）

（5）都市環境・自然環境に関する課題

◆環境負荷が少なく安全安心に暮らせる生活環境づくり

優良農地や河川などの豊かな緑や水辺環境を住民共有の財産として引き継ぎ、水や緑と親しみながら、いつまでも暮らし続けられる環境負荷の少ない生活環境づくりが求められています。

また、大規模災害を想定した防災体制の強化や街灯の整備による防犯性の向上など、安全安心への住民意識の高まりに配慮した整備や取り組みを進めていく必要があります。



優良な農地

- ・ 河川を活かした水辺空間の創出や遊休農地の活用
- ・ 農地や緑地の保水・遊水機能の維持・保全
- ・ 既設公園の維持管理と身近な公園の整備推進
- ・ 住民と協働による街路、公園等の緑化推進
- ・ 市街地における公共下水道の整備促進
- ・ 公共施設等の耐震化による防災拠点の強化
- ・ 避難路・避難地の周知徹底、迅速な災害情報提供など災害時の防災体制の強化
- ・ 街灯の整備などによる日常生活の防犯性の強化 など

(6) 景観に関する課題

◆玉村町らしい魅力ある街並み・景観づくり

本町は、優良農地や河川敷等の貴重な緑地、国道 354 号（日光例幣使道）の旧宿場町としての趣や玉村八幡宮など、多くの優良な景観資源を有しています。一方で、幹線道路沿いの屋外広告物の乱立や不統一性、農地や河川への不法投棄がみられます。

このため、豊かな自然環境と歴史資産を活かした玉村町らしい魅力あるまち並み・景観づくりに向けて、景観に対する規制強化を検討するとともに、住民の景観に対する意識の向上と協働による取り組みが求められています。

- ・ 国・県沿道の違法看板の撤去、規制強化による市街地の良好な景観形成
- ・ 既存の歴史資産や国道 354 号（日光例幣使道）沿いの歴史的建造物を活かしたまち並みの誘導
- ・ 農地や河川の恵まれた自然環境・景観の保全と活用
- ・ 不法投棄の防止対策の強化による自然環境の保全
- ・ 住民の景観に対する意識の向上 など



国道 354 号
(日光例幣使道)



日光例幣使道沿いの
歴史的建造物（玉村八幡宮）



河川敷の公園

1-3 都市づくりの目標

1. 将来都市像

人口増加傾向の停滞や少子高齢化の進展、住民の価値観やニーズの多様化、限られた財政事情など、本町を取り巻く社会情勢は変化し続けています。

県央に位置する本町は、こうした状況に適切に対応してだけでなく、北関東自動車道の全線開通、東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）の整備、関越自動車道の高崎・玉村スマートIC（仮称）の開設など広域交通網の整備による利便性を活かした都市づくりを進めていくことが重要となっています。

また、限られた財源の中で都市づくりを進めていくためには、都市間競争を進めるのではなく、周辺都市で進められている大規模工業開発や前橋南IC周辺の大規模商業施設の立地などの影響をうまく取り入れながら周辺都市との交流人口を増やし、定住環境の整備などにより周辺都市との交流・連携を進めていくことで、自律した都市づくりを進める必要があります。

さらに、この恵まれた環境を活かし、産業の集積を進めて活気ある地域経済を目指すとともに、安全安心で誰もが住みたくなる生活環境の実現に向けて、住民が主体となった協働によるまちづくりを展開していくことが重要です。

「第5次玉村町総合計画」では、まちづくりの基本理念に、「安心」・「協働」・「自律」・「活力」を掲げ、これに基づき将来像を「**県央の未来を紡ぐ 玉村町**」と定め、総合的な展開を図っています。

※「自律」とは、本町は市町村合併において、自立でなく自律を表明したまちづくりを進めています。これは、完全に独立したまちづくりを進めるというものではなく、周辺都市と友好関係を保ち協力しながら、交流・連携を進めていくことを意味しています。

「玉村町都市計画マスタープラン」においても、総合計画の基本理念と将来像を踏まえ、都市計画の視点から総合的、具体的な都市づくりの方針を次のように設定します。

【将来都市像】

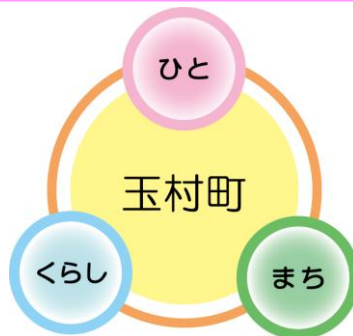
ひと・まち・くらしの輪が交流連携をはぐくむ定住都市 玉村町
 ~住みよいまちから住みたいまちへ~

“ひと”とは

本町への誇りと愛着をもった住民同士の多様な交流や住民相互の支えあいや助け合いとともに、住民が主体となって協働によるまちづくりに取り組むひとたちをイメージします。

“くらし”とは

「玉村町だから住み続けたい」「玉村町へ住みたい」「玉村町で働きたい」という積極的な意志をもった人たちが、「愛着」・「やすらぎ」・「生きがい」をもって、誰もが幸せを実感しながら元気にくらすことをイメージします。



“まち”とは

本町の特徴である豊かな自然環境や歴史資産と調和したうるおいある都市空間と住環境が整備されるとともに、各分野で交流と連携が活発で満足度の高いまちをイメージします。

これらによって、産業や文化・スポーツなど、さまざまな分野で交流と連携が進み、県央の未来を紡ぐ玉村町を創造されることをイメージします。

2. 都市づくりの目標

「将来都市像」の理念を踏まえ、都市づくりの目標を次のとおり設定します。

目標1：多彩な機能を活かした交流・連携による活力と魅力があふれる都市づくり

拠点形成

既存の商業や工業の集積、豊かな農業資源や自然・歴史・文化を活かした地域振興を推進するとともに、県央の広域交通軸の要としての交通利便性を活かした新たな活力と周辺都市との交流・連携による賑わいを生みだす都市づくりを目指します。

- 既存集積を活かした産業（商業・工業）の維持・活性化、拠点づくり
- 農業生産や特産物を活かした都市との交流の推進
- 豊かな水・緑資源、祭事や歴史資産を活かした観光の振興
- 東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）の沿道や高崎・玉村スマートIC（仮称）周辺における新たな活力づくり
- 県央の広域交通（北関東自動車道、東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）、前橋南IC、高崎・玉村スマートIC（仮称）など）を核として、交通利便性を活かした周辺都市との交流・連携の促進
- 魅力ある交流拠点、都市景観・自然景観の創出 など

目標2：愛着をもって誰もが快適に暮らし続けられる安全安心な都市づくり

定住促進

町内に住む誰もが、生活に便利な環境のなかで、安全安心に暮らし続けられる都市づくりを目指します。

- 町内の拠点と周辺都市との有機的連携
- 安全で快適に移動できる道路空間の整備
- 市街地開発事業、身近な公園、下水などの居住環境の整備推進
- バスサービスの維持・充実
- 施設整備におけるユニバーサルデザインへの対応
- 施設の耐震化、狭あい道路の改善、災害時における危機管理体制の強化などによる防災対策の推進 など

目標3：豊かな自然資源や歴史資産と調和した個性ある都市づくり

地域資源の活用

本町の特性である川・緑・田園などの自然資源や歴史資産を守り・活かし、これら資源と調和した都市づくりを目指します。

- 河川や緑地の自然と農業の恵みを活かした魅力づくり
- 自然資源や歴史資産とふれ合う散策・回遊ルートの整備
- 緑化等に配慮した道路・公園・公共施設等の整備
- 良好な農業生産環境の保全・整備
- 地球環境への負荷の軽減
- 歴史資産を活かした個性あるまちづくり など

目標4：協働によるまちづくり

協働の推進

多くの関係者が地域のまちづくりに参加し、住民・企業・行政（議会、町）の3者がそれぞれの役割を果たしながら協働に取り組み、多様なニーズへの対応や誇りのもてるまちづくりを目指します。

- 地域主体となるまちづくり活動への支援体制の整備
- まちづくり活動への住民・企業・行政の参加の促進 など

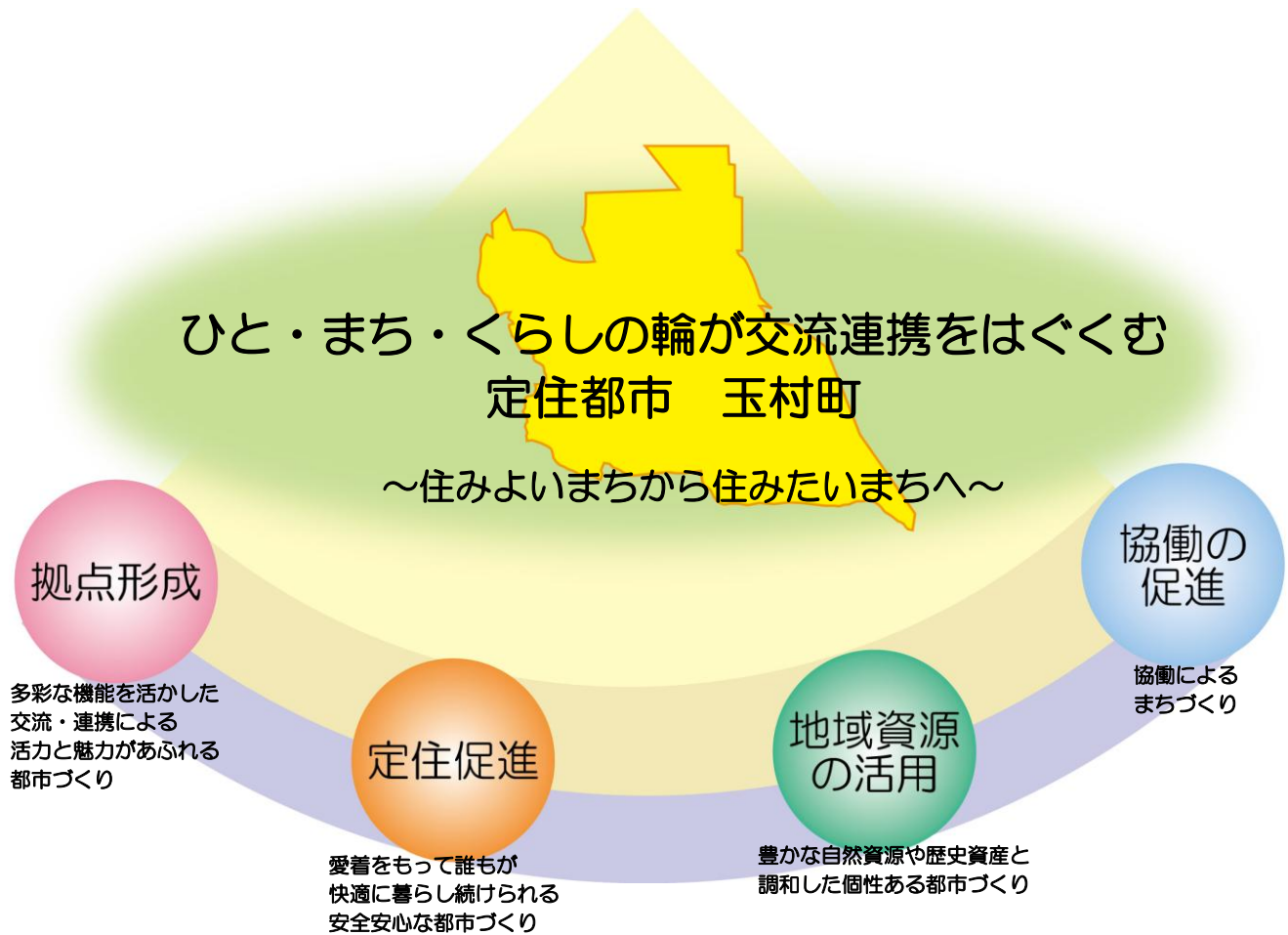


図 都市づくりの目標イメージ

◆都市づくりの主要課題

(1) 社会経済情勢からの課題
◆社会経済情勢の変化に対応した持続可能なまちづくり
 ・人口増加の停滞、少子高齢化への対応
 ・人口減少に対応した定住人口の確保
 ・コンパクトなまちづくりへの転換
 ・持続可能な環境負荷の少ないまちづくり
 ・誰もが安全安心して暮らせるまちづくり
 ・住民を主体とした協働のまちづくり など

(2) 広域的な位置づけからの課題
◆広域交通の利便性を活かした交流・連携の促進
 ・北関東自動車道の全面開通、東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）の整備、関越自動車道の高崎・玉村スマートIC（仮称）の開設による広域交通の利便性の活かした交流・連携の促進による都市づくり
 ・住宅都市としての新たな市街地形成
 ・河川等で分断された地域の一体性の確保（広域連携・交流促進・防災対策）
 ・前橋南ICを中心とした大規模商業施設の立地による交通、人口、雇用、商業等への影響
 ・周辺都市を中心とした大規模工業開発による交通、人口、雇用、工業等への影響 など

(3) 土地利用の課題
◆都市の機能強化による地域の拠点形成と定住環境づくり
◆周辺の優良農地や自然環境と調和した良好な居住環境の維持
○市街地の土地利用（主に市街化区域）
 ・低・未利用地を有効に活用した土地区画整理事業等の面整備促進や土地利用の適正化による居住環境の整備・改善と定住人口の増加を目指した住宅需要への対応
 ・本町の顔としての魅力ある都市機能の集積による中心拠点の強化
 ・国道354号（日光例幣使道）における沿道土地利用の適正化と歴史景観の保全・整備
 ・東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）整備などの交通体系を活かした企業立地の促進と既存工場の操業環境の整備・保全 など
○市街地周辺の土地利用（主に市街化調整区域）
 ・スプロール化による無秩序な市街化の抑制（市街化区域：人口減、市街化調整区域：人口増）
 ・市街化区域の縁辺部を中心に住宅地や集落地が集積する地区において、周辺の優良農地と調和した良好な居住環境の維持・保全
 ・市街化区域並みの人口集積地や工場集積地等について、市街化区域に編入による適正な土地利用の検討や地区計画等のまちづくり手法の導入による良好な居住環境の維持・保全
 ・東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）整備を踏まえた沿道商業や工業需要への対応
 ・高崎・玉村スマートIC（仮称）および上福島地区の市街化区域の縁辺部や既存の工業団地周辺における産業機能等の適正な土地利用の検討 など

(4) 交通体系に関する課題（道路・公共交通）
◆地域連携を牽引する広域交通網の整備促進と身近な生活道路の改善
 ・東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）の整備、高崎・玉村スマートIC（仮称）の開設を踏まえた町内幹線道路ネットワークの整備と自動車交通流の整序化
 ・日常生活の移動を支えるバス路線の維持と利便性の向上
 ・都市活動の円滑化や沿道環境の形成、防災性の強化などに資する都市計画道路等の整備促進と長期末整備路線の見直し
 ・橋梁周辺や主要交差点の交通渋滞の解消
 ・狭い道路の解消や歩行者・自転車空間の整備などによる身近な生活道路の改善
 ・安全安心で快適な歩行者・自転車空間の整備とバリアフリー化の促進 など

(5) 都市環境・自然環境に関する課題
◆環境負荷の少なく安全安心に暮らせる生活環境づくり
 ・河川を活かした水辺空間の創出や遊休農地の活用
 ・農地や緑地の保水・遊水機能の維持・保全
 ・既設公園の維持管理と身近な公園の整備推進
 ・住民と協働による街路、公園等の緑化推進
 ・市街地における公共下水道の整備促進
 ・公共施設等の耐震化による防災拠点の強化
 ・避難路・避難地の周知徹底、迅速な災害情報提供など災害時の防災体制の強化
 ・街灯の整備などによる日常生活の防犯性の強化 など

(6) 景観に関する課題
◆玉村町らしい魅力ある街並み・景観づくり
 ・国・県沿道の違法看板の撤去、規制強化による市街地の良好な景観形成
 ・既存の歴史資産や国道354号（日光例幣使道）沿いの歴史的建造物を活かしたまち並みの誘導
 ・農地や河川の恵まれた自然環境・景観の保全と活用
 ・不法投棄の防止対策の強化による自然環境の保全
 ・住民の景観に対する意識の向上 など

◆将来都市像

ひと・まち・くらしの輪が
 交流連携をはぐくむ
 定住都市 玉村町
 ~住みよいまちから住みたいまちへ~

◆都市づくりの目標

◆目標1
 多彩な機能を活かした
 交流・連携による活力と魅力
 があふれる都市づくり

◆目標2
 愛着をもって誰もが
 快適に暮らし続けられる
 安全安心な都市づくり

◆目標3
 豊かな自然資源や歴史資
 産と調和した個性ある都
 市づくり

◆目標4
 協働によるまちづくり

3. 分野別の基本方針

「都市づくりの目標」を実現するために、4つの分野別に「基本方針」を定め、それに沿って「施策の方針」「施策の方向」を設定します。

将来都市像

ひと・まち・くらしの輪が交流連携をはぐくむ定住都市 玉村町
 ~住みよいまちから住みたいまちへ~

都市づくりの目標

◆目標1

多彩な機能を活かした交流・連携による
 活力と魅力があふれる都市づくり

既存の商業や工業の集積、豊かな農業資源や自然・歴史・文化を活かした地域振興を推進するとともに、県央の広域交通軸の要としての交通便利性を活かした新たな活力と周辺都市との交流・連携による賑わいを生みだす都市づくりを目指します。

◆目標2

愛着をもって誰もが快適に暮らし続けられる
 安全安心な都市づくり

町内に住む誰もが、生活に便利な環境のなかで、安全安心に暮らし続けられる都市づくりを目指します。

◆目標3

豊かな自然資源や歴史資産と調和した
 個性ある都市づくり

本町の特性である川・緑・田園などの自然資源や歴史資産を守り・活かし、これら資源と調和した都市づくりを目指します。

◆目標4

協働によるまちづくり

多くの関係者が地域のまちづくりに参加し、住民、企業、行政の3者がそれぞれの役割を果たしながら協働に取り組み、多様なニーズへの対応や誇りのもてるまちづくりを目指します。

基本方針

◆土地利用

まちの賑わいを生み、人や環境にやさしい都市構造への転換と地域の特性を活かした土地利用の推進

◆交通

活力ある都市活動を支え、快適で暮らしやすいまちを実現する交通環境の構築

◆都市環境・自然環境

自然と共生し安全安心で快適に暮らせる環境づくり

◆景観

地域の資源や個性を活かした美しいふるさとづくり

| ◆土地利用 | | |
|--|------------------------------|---|
| 〔基本方針〕 | 〔施策の方針〕 | 〔施策の方向〕 |
| <p>まちの賑わいを生み、人や環境にやさしい都市構造への転換と地域の特性を活かした土地利用の推進</p> | ①都市の賑わいと活力を創出する都市づくりを進めます | <ul style="list-style-type: none"> — 1：各拠点等への都市機能集約 — 2：広域連携軸・都市間連絡軸の強化 — 3：歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり |
| | ②地域特性に応じた日常生活圏の土地利用の促進を図ります | <ul style="list-style-type: none"> — 4：市街地内の未整備地区の土地利用促進（構想市街地含む） — 5：協働による地域のまちづくりの体制づくり |
| | ③社会経済情勢やニーズに応じた土地利用への対応を図ります | <ul style="list-style-type: none"> — 6：適正な土地利用の誘導（市街化区域・構想市街地・市街化調整区域） — 7：社会経済情勢の変化等に応じたコンパクトな都市構造への転換 |
| | ④自然・レクリエーション資源の保全・活用を図ります | <ul style="list-style-type: none"> — 8：優良な農業生産環境の整備・保全 — 9：優良な自然環境の保全と活用 — 10：レクリエーション資源等を活用した地域振興 |

| ◆交通 | | |
|--|-----------------------------------|--|
| 〔基本方針〕 | 〔施策の方針〕 | 〔施策の方向〕 |
| <p>活力ある都市活動を支え、快適で暮らしやすいまちを実現する交通環境の構築</p> | ①都市の活力や利便性を高めるバランスのとれた交通網の構築を進めます | <ul style="list-style-type: none"> — 1：広域交通網の機能強化 — 2：拠点間と日常生活圏の連携強化 |
| | ②人や環境にやさしい交通環境づくりへの対応を図ります | <ul style="list-style-type: none"> — 3：公共交通機関の維持・強化と歩行者・自転車空間の充実 — 4：人にやさしい移動環境の創出 |
| | ③地域特性に応じた交通対策を進めます | <ul style="list-style-type: none"> — 5：都市交流拠点・地域拠点の交通対策 — 6：交通不便地域の解消 |
| | ④公共交通機関との連携を進めます | <ul style="list-style-type: none"> — 7：駐車・駐輪施設の充実 |

| ◆都市環境・自然環境 | | |
|--------------------------------|----------------------------------|---|
| 〔基本方針〕 | 〔施策の方針〕 | 〔施策の方向〕 |
| <p>自然と共生し安全安心で快適に暮らせる環境づくり</p> | ①環境負荷が少なく安全安心に暮らせるまちづくりを進めます | <ul style="list-style-type: none"> — 1：防災・防犯・交通安全に配慮したまちづくり — 2：環境負荷の少ないまちづくり |
| | ②良好な自然環境・資源の保全と活用を図ります | <ul style="list-style-type: none"> — 3：優良な農地や河川、河川緑地の保全・活用 — 4：河川沿岸における親水空間の活用・整備 |
| | ③地域の特性を活かした魅力ある都市環境・生活環境の形成を図ります | <ul style="list-style-type: none"> — 5：快適な都市環境の創出 — 6：都市交流拠点における質の高い都市空間の整備 — 7：地域特性を活かした協働による環境形成 |

| ◆景観 | | |
|--------------------------------|-------------------------------|---|
| 〔基本方針〕 | 〔施策の方針〕 | 〔施策の方向〕 |
| <p>地域の資源や個性を活かした美しいふるさとづくり</p> | ①玉村町らしい原風景や良好な自然景観の維持・継承を図ります | <ul style="list-style-type: none"> — 1：ふるさとを感じられる自然や歴史的景観等の保全と活用 |
| | ②地域の特性を活かした市街地景観の形成を進めます | <ul style="list-style-type: none"> — 2：各拠点等における特色ある景観づくり — 3：日常生活圏におけるやすらぎのある身近な景観づくり |
| | ③協働による景観形成の取り組みを進めます | <ul style="list-style-type: none"> — 4：緑化の推進や美化などの取り組みへの支援 — 5：景観への意識の醸成と景観形成のためのルールづくり |

1-4 将来都市構造

1. 将来都市構造の基本的な考え方

本町は、前橋市、高崎市、伊勢崎市といった群馬県の中核都市と接しているため、近年においてはこれらの都市のベッドタウンとして人口が増加してきました。これは、平成3年に区域区分（市街化区域と市街化調整区域に分けること）を定めたものの市街化調整区域に相当数の住居が立地しており、現在でも人口の約7割が市街化区域に居住している状況です。

このため、市街化区域については、都市としての拠点を形成するような魅力ある市街地整備を進めて人口減少の抑制を図り、市街化調整区域については、優良農地の保全を基本とし、東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）の開発インパクトを活用した土地利用を検討します。

将来の都市構造とは、社会情勢の変化や広域的な位置づけ、都市づくりの主要課題への対応を踏まえた、本町の目指すべき都市の将来像や都市づくりの目標の達成を目指して、町全体の特性や骨格をランドデザインとして概念的に表すものです。具体的には、本町の様々な都市機能の中心的役割を果たす「拠点」、これらの拠点や周辺市町を有機的に結びつける「軸」、その地域特性にあわせた土地利用の方向を示す「ゾーン」の3つの要素を基本に将来都市構造を描くものとしてします。

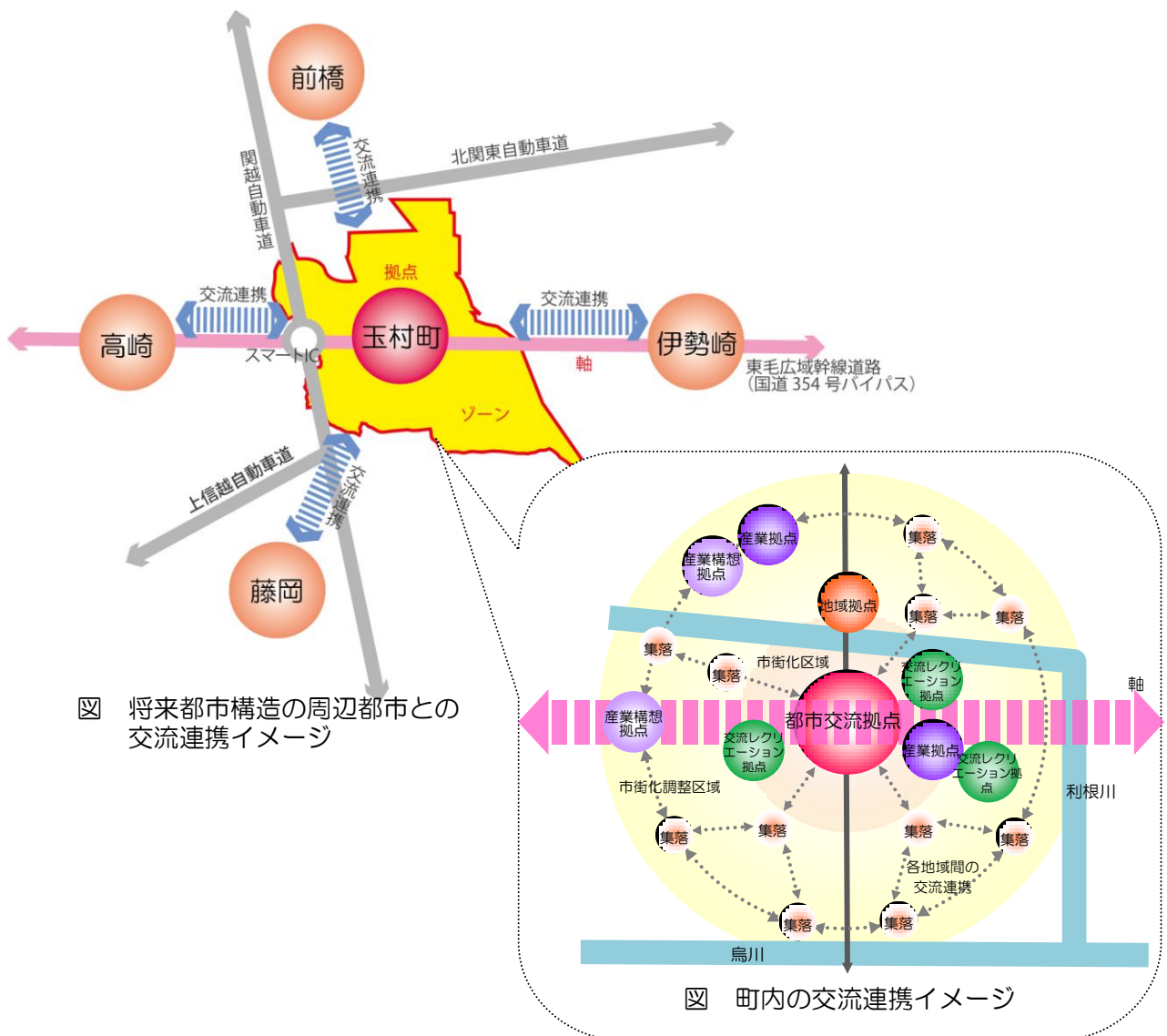


図 将来都市構造の周辺都市との交流連携イメージ

図 町内の交流連携イメージ

(1) 将来都市構造の要素

「拠点」

都市活動や産業活動、文化・レクリエーション活動などの中心となり、まちの活力や賑わいを生み出し、多くの人や物が集まり交流・連携を進める地区を都市づくりの「拠点」として位置づけます。

「拠点」

- ①都市交流拠点
- ②地域拠点
- ③産業拠点
- ④産業構想拠点
- ⑤交流レクリエーション拠点

「軸」

周辺都市や町内の地域間を結びつけるとともに産業活動や住民生活を支え、本町の骨格を示す道路網形成や土地利用の誘導に重要な役割を果たす道路を「軸」として位置づけます。また、潤いと安らぎを与えてくれる河川や緑、安全安心で快適に歩ける歩行者・自転車空間についても「ネットワーク（軸）」として位置づけます。

「軸」

- ①広域連携軸
- ②都市間連絡軸
- ③水と緑のネットワーク

「ゾーン」

現在の市街地形成や将来の計画的な土地利用の規制・誘導を踏まえ、それぞれの地域の特性や「拠点」「軸」との配置に適応した土地利用形成を「ゾーン」として位置づけます。

「ゾーン」

- ①産業・業務系市街地ゾーン
- ②住居系市街地ゾーン
- ③農業・集落地ゾーン
- ④緑地ゾーン

2. 地域毎の配置方針

都市づくりの目標を踏まえて、将来都市構造における拠点、軸、ゾーンの地域毎の配置方針を次のとおり設定します。

(1) 拠点の形成

① 都市交流拠点

役場周辺の公共施設や商業施設が集積し、東西と南北の主要な交通軸である東毛広域幹線道路(国道 354 号バイパス)と主要地方道藤岡大胡線交差部の周辺地域を「都市交流拠点」として位置づけ、本町の顔として商業・業務・サービス系の土地利用を誘導し、文化センター周辺の交流レクリエーションと一体となった拠点都市機能の集積を図ります。

また、日光例幣使道の宿場町の面影を残す国道 354 号沿道や玉村八幡宮などの歴史資産を活かしたまちづくりを進めるとともに、文化センター周辺の交流レクリエーション拠点と一体となった拠点機能の充実を図り、町内のみならず周辺都市に対して観光・交流の発信力・求心力を高めます。

② 地域拠点

本町の北部に位置する利根川沿いの上福島地区周辺の既成市街地を「地域拠点」と位置づけ、生活利便性が高く、周辺環境に配慮した良好な居住環境の整備を目指します。

③ 産業拠点

本町の基幹産業である東部工業団地と北部工業団地を「産業拠点」として位置づけ、今後も工業地の核として、さらなる工業の誘致と利便性の高い操業環境の保全と育成を図ります。

④ 産業構想拠点

関越自動車道と東毛広域幹線道路（国道 354 号バイパス）の交差付近に計画されている高崎・玉村スマート IC（仮称）予定地周辺を「産業構想拠点」と位置づけ、広域交通網を活かした産業系の土地利用を検討し、玉村町のあらたな玄関口として、活力と交流機能の向上を目指します。

また、利根川の北部については、北関東自動車道が全線開通されたことから、広域的な道路網を活かした土地利用を図ります。

⑤ 交流レクリエーション拠点

文化センター、県立女子大学、B&G 海洋センター周辺を「交流レクリエーション拠点」として位置づけ、文化・教育・健康の交流レクリエーション機能の充実を図ります。

（2）軸の形成

① 広域連携軸

高崎市、伊勢崎市方面と連絡する広域的な交流・連携機能の役割を担う中心軸として、本町の中心部を東西に走る東毛広域幹線道路（国道 354 号バイパス）を「広域連携軸」として位置づけ、周辺都市との多様な連携を強化するとともに、地域特性を踏まえた沿道における土地利用の適正な規制・誘導を図ります。

② 都市間連絡軸

広域連携軸を補完し、地域間の交流・連携強化、快適な移動環境の確保や周辺都市との連絡機能を担う軸として、国道 354 号（日光例幣使道）、主要地方道藤岡大胡線、主要地方道前橋玉村線等を「都市間連絡軸」に位置づけ、地域の発展を図ります。

③ 水と緑のネットワーク

本町を代表する東西に流れる利根川や烏川、その河川敷に広がる緑地、公園、サイクリングロード（高崎伊勢崎自転車道線、玉村渋川自転車道線）等を「水と緑のネットワーク」として位置づけ、水と緑のレクリエーション機能を充実させるとともに、だれもが安全安心に歩いたり、自転車で巡ることのできるネットワークの形成を図ります。

(3) ゾーンの形成

① 産業・業務系市街地ゾーン

東部工業団地と北部工業団地を中心に「産業・業務系市街地ゾーン」として位置づけ、本町の基幹産業である工業の発展と雇用の促進を目指し、工場の誘致や高度な工業生産環境の整備を図ります。

また、持続可能な都市づくりを図るため、市街化区域縁辺部にある比較的大きな工場や倉庫等が集積する既成市街地、交通条件を活かした産業機能の誘導が見込まれる地域については、新たな産業・業務系の土地利用需要、周辺都市との工業系機能連携など、地域ニーズを踏まえた適正な土地利用の誘導を進めます。さらに、土地利用の現状や周辺条件、今後の見通しなど総合的に判断した上で産業・業務系の新市街地として市街化区域への編入を検討します。

② 住居系市街地ゾーン

都市的土地利用を促進する区域として、工業団地を除いた市街化区域の住宅地を「住居系市街地ゾーン」として位置づけ、都市機能の集積、都市基盤整備の効率的な推進などにより、居住環境を向上させ、都市の核として魅力ある市街地形成を図ります。

また、市街化区域の縁辺部の市街化区域並みに人口が集積している既成市街地、高崎・玉村スマート IC（仮称）予定地周辺や役場周辺の東毛広域幹線道路（国道 354 号バイパス）沿道の地域は、開発インパクトを活用した商業系土地利用への検討を進めるとともに、より暮らしやすい居住環境づくりや新たな定住人口の受け皿づくりを目指します。さらに、交通の利便性を活かした住宅地・商業地としての環境や基盤整備を推進するため、地域の現状や今後の見通しなど総合的に判断した上で市街化区域への編入を検討します。

③ 農業・集落地ゾーン

市街地周辺に広がる豊かな田園や既存集落を「農業・集落地ゾーン」として位置づけ、優良な農地を保全し、無秩序な市街化を抑制し、良好な農業環境の保全と田園環境と調和した集落地の居住環境の向上を図ります。

④ 緑地ゾーン

東西に流れる利根川、烏川沿いの河川敷に広がる緑地や公園を「緑地ゾーン」として位置づけ、保水機能や地球温暖化の抑制、自然景観の形成や観光資源の観点からも維持・保全を図ります。また、憩いと潤いを与える水辺空間・緑地空間として親しまれるレクリエーションの場として、河川緑地の活用を推進します。

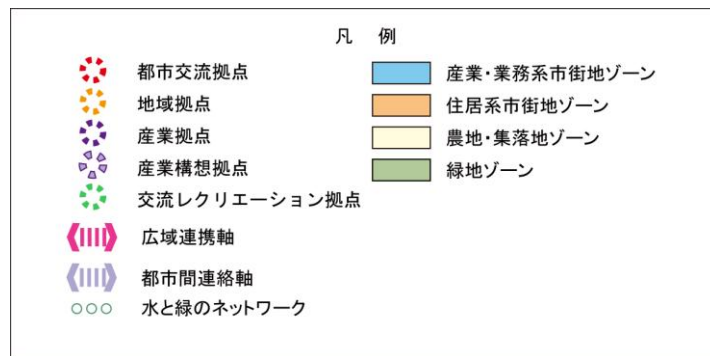
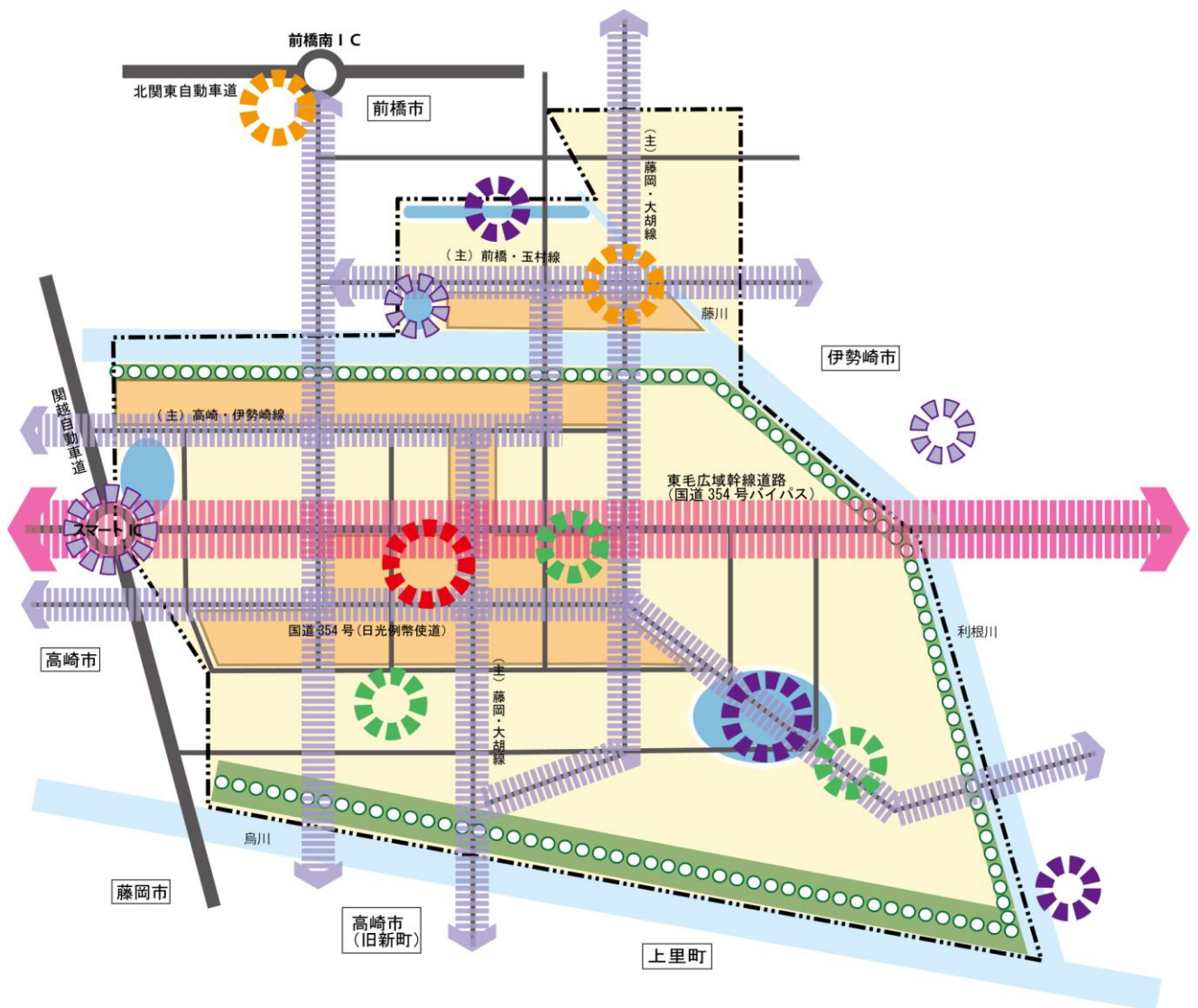


図 将来都市構造

1-5 分野別の方針

分野別の基本方針は、都市づくりの目標や将来都市構造を踏まえた町全体に関する方針であり、都市計画に係る基本的な指針として今後のまちづくりに反映されるものです。

1. 土地利用

(1) 基本方針

本町の土地利用は、東西方向に東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）及び国道354号（日光例幣使道）と、南北方向に主要地方道藤岡大胡線沿いに形成される連続的な市街地と周辺の農地、利根川・烏川の河川緑地により構成されています。

本町では、隣接する前橋市、高崎市、伊勢崎市といった県内の主要都市の住宅需要の受け皿として、これまでは年々人口が増加し、さらに工業団地の進出が図られてきました。このため、平成3年の線引き（市街化区域と市街化調整区域に分けること）を契機として、市街化区域よりも市街化調整区域において数多くのかげこみ農地転用が行われ、農地の宅地化が進み、土地利用の混在や無秩序に形成された住宅地がみられます。

近年は、本町においても転入人口が減少した影響により、人口は増加傾向から横ばいとなっています。このため、拠点となる地域を中心として、時代の転換期にふさわしい持続可能な土地利用に誘導するとともに、自動車に過度に依存しないで歩いて暮らせる都市構造への転換などが課題となっています。また、市街地周辺の農地や河川をはじめとする優良な自然環境は、住民にやすらぎをもたらす空間として、今後も維持・保全していく必要があります。

さらに、東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）の整備、関越自動車道の高崎・玉村スマートIC（仮称）の開設による新たな広域交通基盤を活かした土地利用を検討することが必要になっています。

こうした状況を踏まえ、本町の土地利用については、人口減少などの社会経済情勢の変化への対応とともに、新たな広域交通基盤や限られた土地資源を有効に活用し、拠点となる地域の賑わいや活力の創出を図ります。また、地域の特性に応じた適正な土地利用の誘導を図り、誰もが安心して暮らし続けられるまちづくりを目指します。

〔基本方針〕

まちの賑わいを生み、人や環境にやさしい都市構造への転換と地域の特性を活かした土地利用の推進

〔施策の方針〕

- ① 都市の賑わいと活力を創出する都市づくりを進めます
- ② 地域特性に応じた日常生活圏の土地利用の促進を図ります
- ③ 社会経済情勢やニーズに応じた土地利用への対応を図ります
- ④ 自然・レクリエーション資源の保全・活用を図ります

(2) 施策の方針

① 都市の賑わいと活力を創出する都市づくりを進めます

施策の方向1：各拠点への都市機能集約

○都市交流拠点

・役場周辺の公共施設や商業施設が集積し、本町の顔としての中心的な機能を担う地区として、都市機能のさらなる集積や必要な都市施設整備による魅力の向上を図るとともに、商業の活性化や居住を促進します。

また、玉村八幡宮を核とした国道354号（日光例幣使道）沿道の歴史資産の活用による賑わいの再生によるまちづくりを地域住民と協働で進めるとともに、文化センター周辺の交流レクリエーション拠点と一体となった賑わいのある魅力的な中心拠点の創出に努めます。



玉村町役場



玉村八幡宮

○地域拠点

・上福島地区については、利根川北側の地域拠点として、日常生活圏の利便性を支える生活サービスや都市交流拠点を補完する都市機能の集積を図るとともに、より利用しやすい生活環境づくりに努めます。



北部公園

○産業拠点

・東部工業団地と北部工業団地については、操業環境の向上や産業の高度化を進めるとともに、雇用を促進して地域の活性化を促進するため、さらなる工業の誘致を図り、工業需要の規模に合った土地利用を誘導します。



東部工業団地

○産業構想拠点

・関越自動車道の高崎・玉村スマートIC（仮称）周辺の上新田地区・板井地区を産業構想拠点と位置づけ、骨格的な高速網を活かした流通業務系の市街地の形成を目指します。

・首都圏の企業や行政などの大災害を想定したリスク対策や機能分散の必要性を踏まえ、広域交通の利便性を活かした物流拠点やデータセンターなどのバックアップ機能の誘致を検討します。

・利根川の北部にある上福島の前橋市との隣接地については、北関東自動車道前橋南ICとの広域交通の利便性を踏まえた今後の開発需要に応じ、流通系を中心とする新たな産業系土地利用を検討します。



(仮称) 高崎・玉村スマートIC周辺地区

○交流レクリエーション拠点

- ・文化センター、県立女子大学、B&G 海洋センター周辺地区については、本町の文化、教育、健康活動などの多彩な交流レクリエーション機能の中核を担う地区として、交流機能の充実を図るとともに、より利用しやすい環境づくりに努めます。

施策の方向2：広域連携軸・都市間連絡軸の強化

○広域連携軸

- ・都市交流拠点や産業拠点の賑わいや交流、さらなる都市機能集積を促進するとともに、周辺都市や地域間の多様な連携を創出するため、本町の中心部を東西に走る東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）沿道の適正な土地利用を誘導します。



東毛広域幹線道路
（国道354号バイパス）

○都市間連絡軸

- ・地域間や各拠点間との連携を強化し、快適な移動環境を確保するため、国道354号（日光例幣使道）、主要地方道藤岡大胡線、主要地方道前橋玉村線等の沿線について、地域特性に応じた適正な土地利用を誘導します。



国道354号（日光例幣使道）

施策の方向3：歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり

- ・歩行者・自転車空間の充実、バスの利便性向上やバリアフリー化の促進を図り、歩いて暮らせるまちづくりを推進します。また、地域の特性や役割に応じて商業業務および居住などの必要な都市機能の誘導や居住環境の向上に努めるとともに、都市交流拠点や地域拠点への公共公益機能の集積を図り、利便性の高いコンパクトなまちの創出を図ります。



歩行者・自転車空間の充実

② 地域特性に応じた日常生活圏の土地利用の促進を図ります

施策の方向4：市街地内の未整備地区の土地利用促進（構想市街地を含む）

- ・市街化区域内や構想市街地については、低・未利用地の都市的活用に努めるとともに、地区計画などによるまちづくりのルールづくりや面整備によるまちづくりを進め、居住環境や防災性の向上に努めます。

施策の方向5：協働による地域のまちづくり体制づくり

- ・住民の多様なニーズを踏まえて、地域の資源や個性を活かしたまちづくりを推進するため、住民等との協働によるまちづくりの体制づくりや支援策の充実を図ります。

③ 社会経済情勢やニーズに応じた土地利用への対応を図ります

施策の方向6：適正な土地利用の誘導

～ 市街化区域 ～

○住宅地

- ・生活道路をはじめとする生活基盤の改善や緑化を推進し、戸建てを中心とする質の高いゆとりある住宅地の創出を誘導します。
- ・都市交流拠点や幹線道路の沿道を中心に、核家族世帯や高齢者世帯などの様々な住宅需要に対応できる住宅地として、集合住宅地の供給を誘導し、土地の高度利用を図ります。

○商業業務地

- ・本町の中心を担う都市交流拠点では、商業・業務施設やサービス施設等の集積を図るとともに、土地の高度利用を進め、多様な交流と賑わいのあふれるまちづくりを進めます。

○工業地

- ・大規模な工場が立地する東部工業団地及び北部工業団地とその周辺地域では、周辺環境への配慮と操業環境の向上に引き続き努めるとともに、東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）の整備による周辺工業団地との交流・連携による関連産業や研究開発など、地域経済への波及効果の高い産業を誘導するなど、産業の高度化を促進します。
- ・福島地区にある既存の工業地については、周辺地域の商業施設の集積に合わせて商業系用途への見直しを検討します。

～ 沿道サービス地 ～

- ・東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）の沿道を中心として、買回り品を中心とした集客力の高い商業施設の立地を促進し、住民サービスの向上とともに交流人口を増加させ、広域連携軸の機能強化を図ります。また、高崎・玉村スマートIC（仮称）周辺の沿道は、首都圏や新潟県・長野県方面からの観光やレジャー、産業情報等の集積する本町のあらたな玄関口として、道の駅などによる地場産の直売所や集客力の高い商業施設の立地を促進する商業系土地利用を検討するとともに、周辺の自然環境との調和に努めます。
- ・国道354号（日光例幣使道）の沿道は、既存商店と日光例幣使道としての旧宿場町の趣きのあるまち並みの創出により、既存商店街と一体となった風情ある都市間連絡軸の形成を図ります。
- ・上福島地区や役場周辺の主要地方道藤岡大胡線等の沿道については、都市交流拠点や地域拠点にふさわしい買い物や交流機能の充実を図るため、商業・業務系沿道サービス施設の立地誘導に向けた商業系用途への見直しを検討していきます。また、同線の上之手地区の既存商業施設や飲食施設、サービス施設等の沿道商業・業務施設の集積を活かし、商業機能のさらなる充実をつうじて、都市間連絡軸の強化を図ります。



旧宿場町の趣きのあるまち並み
国道354号（日光例幣使道）



主要地方道藤岡大胡線沿道の商業施設

～ 構想市街地 ～

○住宅系構想市街地（既成市街地）

- ・上之手・下新田・上新田・福島地区の市街化区域並みに住宅が集積している地域は、国道 354 号（日光例幣使道）の北側の既成市街地と一体となった本町の中心市街地を担う地区として、都市計画道路や公園等の整備による居住環境の向上を推進し、地域住民との合意形成を図った上で市街化区域への編入を検討します。
- ・東西の主要地方道高崎伊勢崎線の北側にある齊田地区については、既成市街地と一体となった本町の居住機能を担う地区として、生活基盤施設の整備などを推進し、地域住民との合意形成を図った上で市街化区域への編入を検討します。
- ・また、地区計画などによるまちづくり手法により、低・未利用地の活用や狭あい道路の解消を促進し、安全で快適な居住環境の形成を図ります。

○住宅系構想市街地（新市街地）

- ・本町の周辺都市における大規模な工業団地開発や大型商業施設の整備の進展とともに、これまで以上に、本町の立地特性から周辺都市における住宅需要の大きな受け皿としての対応を図ることが求められています。このため、東毛広域幹線道路（国道 354 号バイパス）南側の下新田地区、文化センター南側の福島地区については、低層の戸建ての住宅地を基本とする土地利用誘導に向けて、面整備によるまちづくり手法を検討し、定住人口の増加を図るため、市街化区域への編入を検討します。

○産業・業務系構想市街地（既成市街地）

- ・東部工業団地の北東部地区については、工業系市街地に準じた土地利用がなされていることから、適正な用途地域の指定により、操業環境の向上と周辺環境への配慮に努めるとともに市街化区域への編入を検討します。

○産業・業務系構想市街地（新市街地）

- ・本町の産業拠点を強化する東部工業団地と北部工業団地の周辺地区、北関東自動車道前橋南 IC に近接する上福島地区、高崎市に隣接する高崎・玉村スマート IC（仮称）北部の板井地区については、今後の需要動向や地元の意向を踏まえ、一団のまとまりある産業・業務系土地利用を誘導するとともに周辺農地との調和に配慮した緑豊かな空間形成を促進し、市街化区域への編入を検討します。

～ 市街化調整区域 ～

- ・市街化調整区域内については、自然や農地、集落地の保全を基本とし、市街化を抑制します。
- ・既存集落地において居住環境及び地域コミュニティの維持・向上を図る必要がある地区については、地区計画や大規模指定既存集落の指定などによる周辺環境に配慮した計画的な土地利用を検討します。
- ・幹線道路沿道やスマート IC 周辺など産業立地のポテンシャルの高い地区については、周辺環境との調和に配慮しながら土地の有効利用に向けた産業の立地誘導を検討します。

施策の方向7：社会経済情勢の変化等に応じたコンパクトな都市構造への転換

- ・ 持続可能な都市づくりへ向けて、コンパクトな都市構造への転換や周辺都市との交流・連携を促進するため、都市交流拠点や地域拠点、沿道サービス地への商業・業務系土地利用とともに、住宅市街地周辺への居住機能の適正な誘導を図ります。また、現状の土地利用の維持・改善に努めるとともに、適地への産業誘導など、産業・業務系土地利用の促進に努めます。

④ 自然・レクリエーション資源の保全・活用を図ります

施策の方向8：優良な農業生産環境の整備・保全

- ・ 市街地の後背に位置する農地・集落地については、保全に努めるとともに、さらなる農業生産基盤の整備を進めます。

施策の方向9：優良な自然環境の保全と活用

- ・ 河川緑地や水辺などの自然環境は、まちの魅力とやすらぎを生み出す空間として、引き続き保全を図るとともに、身近に自然と触れあえる環境づくりに努めます。

施策の方向10：レクリエーション資源等を活用した地域振興

- ・ 本町が有する多様なレクリエーション資源等については、関係機関との連携・人材育成・PR等による利用促進策を推進し、地域の活性化や交流の促進を図ります。



本町の南部を流れる烏川



県立女子大学



B&G 海洋センター



文化センター



総合運動公園



北部公園

【新たな都市づくりを牽引する主要な目指すべき土地利用の方向性】

| 地区名 | 目指すべき土地利用の方向性 |
|--------------------------|--|
| 東毛広域幹線道路 (国道354号バイパス) | <p>高崎駅を起点に本町を東西に經由して板倉町まで計画されており、関越自動車道、上武道路（国道17号）等の主要な幹線道路と連絡する県央地域の重要な広域交通として、平成26年度末の暫定2車線での開通を目指して整備が進められています。また、平成29年度末には4車線での全線開通の予定です。</p> <p>今後は、県央の主要都市（前橋市、高崎市、伊勢崎市）と隣接する立地条件とそれを相互に連絡する広域交通の利便性を活かし、沿道や交差点の周辺に買回り品を中心とした集客力の高い商業施設の立地を誘導するとともに、周辺都市の住宅需要の受け皿として新たな住宅地としての土地利用を推進します。</p> |
| 高崎・玉村スマートIC（仮称） | <p>ETC車専用のインターチェンジで、関越自動車道高崎ジャンクションと藤岡ジャンクションの間に位置し、東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）にアクセスする広域交通網の結節点として、平成25年度末の供用開始を目指しています。</p> <p>今後は、高崎・玉村スマートIC（仮称）周辺を、東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）の整備とあわせて、広域交通の利便性を活かし、道の駅などの整備による交流人口の増加による交流・連携を推進し、本町の新たな玄関口としてのまちづくりを推進します。</p> |

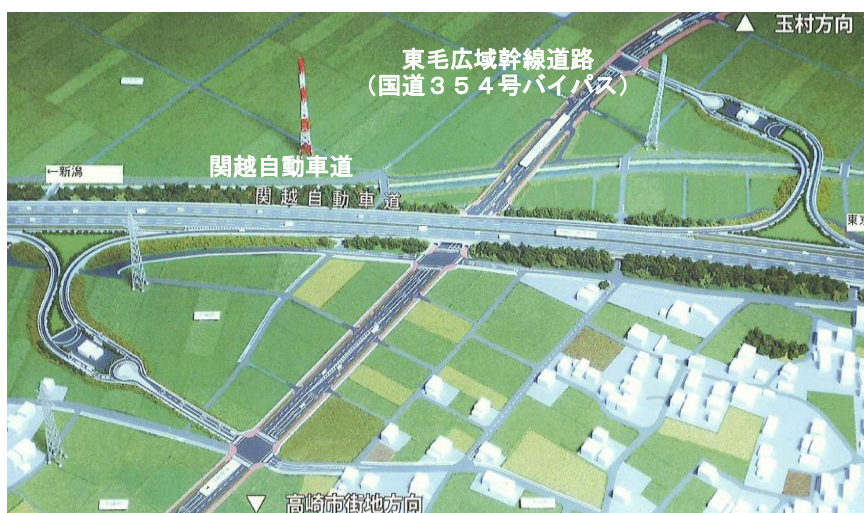


図 高崎・玉村スマートIC（仮称） 完成イメージ

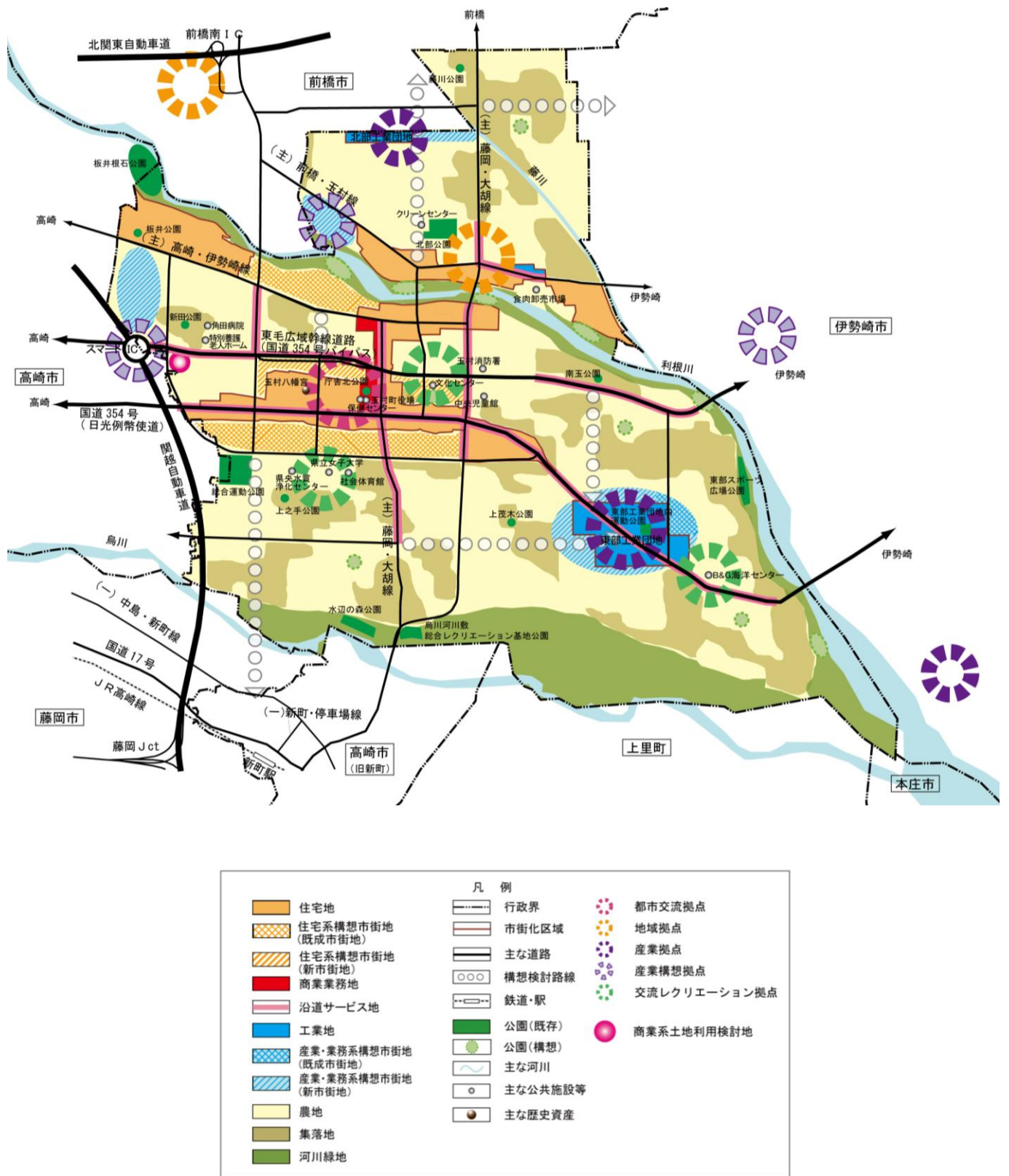


図 土地利用施策方針

2. 交通

(1) 基本方針

本町の主要な交通網は、東西方面に東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）、国道354号（日光例幣使道）、主要地方道高崎伊勢崎線、主要地方道前橋玉村線、南北方向に主要地方道藤岡大胡線により形成されています。また、本町の西側を通過する関越自動車道に高崎・玉村スマートIC（仮称）の整備が行われ、本町の北側に隣接して北関東自動車道（前橋南IC）が位置しています。

また、本町の公共交通として、鉄道は本町内にはありませんが、近隣にJR高崎線新町駅（高崎市）や両毛線駒形駅（前橋市）があります。また、前橋市、高崎市、伊勢崎市を結ぶバスが3路線、町内を網羅する乗合タクシー（たまりん）として7路線が運行していますが、自家用自動車への依存が高い状況にあります。このため、引き続き拠点間や地域間を結ぶ道路網の継続的な整備とともに、少子高齢化社会の進展や地球環境問題への対応を踏まえ、住民の移動環境の充実や歩行者・自転車が快適に通行できる空間整備など、人や環境にやさしい交通環境づくりが必要となっています。

こうした状況を踏まえ、今後の交通体系については、広域連携軸による周辺都市との交流・連携強化、都市間連絡軸による町内外の連携強化とともに、少子高齢化や地球環境問題への対応にも配慮し、自動車だけでなく公共交通機関の利用の促進や歩行者・自転車の利便性の向上を図り、誰もが快適で暮らしやすい交通体系づくりを目指します。

〔基本方針〕

活力ある都市活動を支え、快適で暮らしやすいまちを実現する交通環境の構築

〔施策の方針〕

- ① 都市の活力や利便性を高めるバランスのとれた交通網の構築を進めます
- ② 人や環境にやさしい交通環境づくりへの対応を図ります
- ③ 地域特性に応じた交通対策を進めます
- ④ 公共交通機関との連携を進めます

(2) 施策の方針

① 都市の活力や利便性を高めるバランスのとれた交通網の構築を進めます

施策の方向1：広域交通網の機能強化

○広域幹線道路

- ・周辺の主要都市と本町を結ぶ、東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）、国道354号（日光例幣使道）の整備を促進し、交通渋滞の解消や都市間の交流、連携の強化を図ります。

○高崎・玉村スマートIC（仮称）

- ・ 関越自動車道と東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）の交差部に計画されている高崎・玉村スマートIC（仮称）の整備を促進し、本町の新たな玄関口として、広域交通網との連携強化を図ります。



東毛広域幹線道路
（国道354号バイパス）
高崎・玉村スマートIC（仮称）予定地周辺

〔参考：玉村町の道路分類〕

○広域幹線道路

都市間や通過交通などの比較的長い移動交通を大量に処理する規格の高い道路で、高速自動車道、国道等が該当する。

- ・ 高速自動車道：関越自動車道、北関東自動車道（町域外）
- ・ 国道：東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）、国道354号（日光例幣使道）

○都市間幹線道路・地区幹線道路

隣接市町との連絡や町内の地域間の交通を受け持つとともに、広域幹線道路相互の連絡を受け持つ道路で、主要地方道、都市計画道路（広域幹線道路以外）、主要な町道が該当する。

- ・ 主要地方道：藤岡大胡線、前橋玉村線、高崎伊勢崎線
- ・ 都市計画道路
- ・ 主要町道

施策の方向2：拠点間と日常生活圏の連携強化

○都市間幹線道路・地区幹線道路

- ・ 拠点間や日常生活圏を連携する主要地方道や都市計画道路、主要町道については、引き続き効率的な整備を図り、交通の円滑化や利便性の向上に努めます。
- ・ このうち、長期間未整備な状況にある一部の都市計画道路については、今後の社会経済情勢の見通しや交通量の予測などを踏まえ、必要に応じて路線の見直しを行います。



主要地方道：藤岡大胡線

○生活交通（路線バス・乗合タクシー）

- ・ 路線バスや乗合タクシー（たまりん）は、車を運転できない高齢者や児童・生徒などの日常生活の重要な移動手段として、路線の維持を図るとともに、運行ダイヤの改善や連絡性の強化を進めます。また、周辺都市の大型商業施設とのネットワークの充実による利便性の向上への取り組みを進めます。
- ・ 持続可能な都市づくりに向けて、住民や事業者等による利用増加策などの取り組みによる路線バスや乗合タクシーの需要の下支えを図り、自家用車に過度に依存しないバランスのとれた交通システムの構築を目指します。



乗合タクシー（たまりん）

② 人や環境にやさしい交通環境づくりへの対応を図ります

施策の方向3：公共交通機関の維持・強化と歩行者・自転車空間の充実

- ・路線バスや乗合タクシーの維持・強化に努めるとともに、都市交流拠点や地域拠点における歩道・自転車空間の充実を進め、人や環境にやさしい交通体系づくりに努めます。
- ・高崎・玉村スマートIC（仮称）の開設による高速バスの運行が期待されることから、新たな公共交通機関として、路線の新設を要請していきます。



道路の中央にある歩道

施策の方向4：人にやさしい移動環境の創出

- ・歩道の段差解消や歩行者・自転車が快適に通行できる空間整備、街路灯などの交通安全施設の整備を推進し、歩行者・自転車が利用しやすく安全安心な人にやさしい移動環境づくりに努めます。

③ 地域特性に応じた交通対策を進めます

施策の方向5：都市交流拠点、地域拠点等の交通対策

- ・都市交流拠点や地域拠点は、多様な都市機能が集積する本町の都市活動の中心を担う地区として、路線バスや乗合タクシーなどの交通結節機能の強化や歩行者・自転車空間の充実に努め、良好な交通環境の創出を図ります。
- ・交流レクリエーション拠点は、文化センター、県立女子大学、B&G 海洋センターなどの本町の文化・教育の交流レクリエーション機能の中核を担う地区として、路線バスの利便性向上や地域間を結ぶ道路網の整備を進めます。



県立女子大学

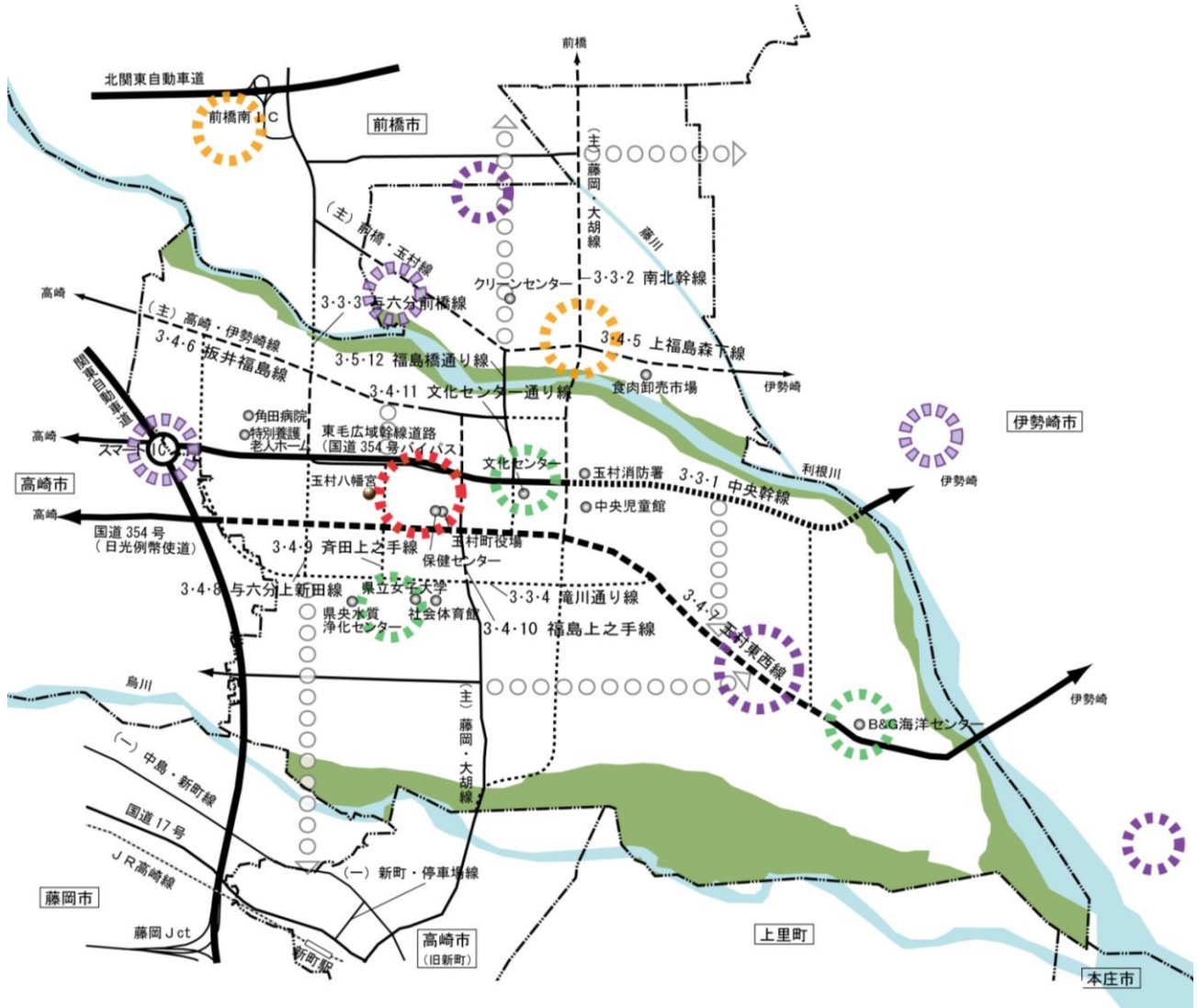
施策の方向6：交通不便地域の解消

- ・路線バスや乗合タクシーの利用が不便な地域では、地域特性や利用者ニーズに応じた生活交通対策を検討します。

④ 公共交通機関との連携を進めます

施策の方向7：駐車・駐輪施設の充実

- ・高崎・玉村スマートIC（仮称）周辺や主要なバス停、都市交流拠点などへの駐車場・駐輪場の適正な配置や利便性の向上に努め、高速バス・路線バス・乗合タクシーの公共交通の利用を促し、自動車・自転車交通との連携を進めます。



| 凡例 | | | |
|-------------------|--|------------------------|-----------------------------------|
| 広域幹線道路 | | 整備済み | 高速道路、国道 |
| | | 再整備 | |
| | | 未整備 | |
| 都市間幹線道路 地区幹線道路 | | 整備済み | 主要地方道 一般県道 主要市道 |
| | | 再整備 | |
| | | 未整備 | |
| | | 構想路線 | |
| | | 都市交流拠点 | 河川緑地 主な河川 主な公共施設等 主な歴史資産 |
| | | 地域拠点 | |
| | | 産業拠点 | |
| | | 産業構想拠点 交流レクリエーション拠点 | |

図 交通施策方針

3. 都市環境・自然環境

(1) 基本方針

本町では、住民の快適な暮らしの向上を図るため、道路・公園・上下水道等の都市基盤の整備を進めています。また、利根川・烏川の良い河川や河川沿いの緑地空間、米や麦に代表される優良な農地といった豊かな自然を有しています。

しかしながら、自動車交通の進展や廃棄物の不法投棄などによる環境汚染は、本町においても例外ではなく、ゴミの減量化やリサイクル活動などの取り組みによる改善効果がみられるものの、地球温暖化対策や資源循環型社会への対応に向けて、さらなる対応が課題となっています。

一方、快適な住民生活の向上に向けて、各種の都市・生活基盤施設を整備していますが、いずれも整備途上にあり、継続的な整備推進が求められています。

こうした状況を踏まえ、本町の特徴でもある自然環境との調和を図りながら、安全安心で快適な都市環境や生活環境の創出に向けた施設整備に努めるとともに、環境負荷の少ない都市環境づくりを図り、自然と共生した人や地球環境にやさしい持続可能なまちづくりを目指します。

〔基本方針〕

自然と共生し安全安心で快適に暮らせる環境づくり

〔施策の方針〕

- ① 環境負荷が少なく安全安心に暮らせるまちづくりを進めます
- ② 良好な自然環境・資源の保全と活用を図ります
- ③ 地域の特性を活かした魅力ある都市環境・生活環境の形成を図ります

(2) 施策の方針

① 環境負荷が少なく安全安心に暮らせるまちづくりを進めます

施策の方向1：防災・防犯・交通安全に配慮したまちづくり

○災害に強いまちづくり

- ・地震や豪雨をはじめとする自然災害や、火災・事故等による様々な大規模災害に関して、「地域防災計画」に基づく総合的な防災対策を実施します。
- ・既存の防災体制を有効に活用して定期的な避難訓練などの防災活動に取り組むとともに、災害時の応急対策活動及び復旧活動等の災害対策を適切に実施します。
- ・大規模災害に対しては、周辺都市や民間事業所との災害時応援協定による広域的な防災体制の構築を検討し、連携・協力による迅速な対応に努めます。
- ・住民への災害時における迅速な避難を促すため、災害情報を提供するための通信手段の充実を図るとともに、ハザードマップ等による浸水範囲や避難施設等の避難に関する情報の周知徹底を図り、住民の防災意識の向上に努めます。

- ・防災拠点となる役場や学校等の公共施設の不燃化・耐震化を図るとともに、民間住宅に対しても、耐震性の向上や倒壊に配慮したブロック塀から生垣への誘導に努めます。
- ・都市基盤施設の整備が遅れている地区や、倒壊の恐れや延焼火災の危険性が高い老朽建築物が密集している市街地では、住民等との協働により地区計画などによるまちづくりルールを定め、公園整備や緊急車両の通行に配慮した狭あい道路の解消など、災害に強いまちづくりを計画的に進めることにより防災性の向上に努めます。
- ・都市計画道路や公園緑地は、災害時の避難路や避難地などとしての機能を有することから、計画的かつ効率的な整備を進めます。また、大規模な地震による上下水道、電気、ガス、道路（橋梁）などのライフラインの被害軽減を図るため、耐震性の強化や代替機能の確保に努め、防災性の向上を進めます。

○防犯や交通安全に配慮したまちづくり

- ・通学路などへの街路灯の設置を推進し、日常生活圏における防犯性の向上を図ります。また、通過交通の適正誘導や狭あい道路の解消、空き地等の低・未利用地の管理強化を通して、犯罪や交通事故の未然防止に努めます。
- ・歩行者などの安全確保を図るため、歩道設置の推進やガードレールなどの交通安全施設の整備や交差点改良などの適切な対策を進めます。
- ・防災教室や住民パトロールなどを継続的に実施し、住民の防災・防犯・交通安全に対する意識の向上を図るとともに、自主的な防災・防犯・交通安全組織の強化を図り、住民等との協働による安全安心な体制づくりに努めます。



防災訓練



子供への防犯教室

施策の方向2：環境負荷の少ないまちづくり

- ・美しい自然環境を後世にわたって保全し、環境負荷の少ない地球環境にやさしいまちづくりを目指すため、廃棄物の分別やリサイクル、省エネ活動などの取り組みを広げるとともに、企業や商店、住民一人ひとりの環境にやさしいライフスタイルの実践に向けて、環境基本計画に基づく総合的な環境行政を引き続き進めます。
- ・市街地では、民有林の保全や道路沿道や公園などの緑化の促進を図るとともに、道路の浸透性舗装や保水性舗装等の採用により、雨水の保水貯留機能や路面の照り返しによる気温上昇の抑制を図るなど、地球環境に配慮したまちづくりに努めます。
- ・市街地以外の区域では、農地や河川、河川緑地の保全による保水・遊水機能の維持に努めるとともに、特定環境保全公共下水道の整備を促進し、水質の維持・改善を進めます。

② 良好な自然環境・資源の保全と活用を図ります

施策の方向3：優良な農地や河川、河川緑地の保全・活用

- ・農地や河川、河川緑地の優良な自然環境は、温室効果ガスの吸収や保水・遊水機能、生態系の保全などの多様な機能を有することから、国土利用計画法や農業振興地域の保全に関する法律、河川法、開発許可制度等の法制度の活用により、引き続き保全や活用に努めていきます。

施策の方向4：河川沿岸における親水空間の活用・整備

- ・利根川や烏川の河川沿岸及び河川緑地は、身近にふれあえる水辺空間やバーベキュー、サイクリング等の交流レクリエーション資源として、「東部スポーツ広場公園」「烏川河川敷レクリエーション基地公園」等の活用を図るとともに、河川沿いのサイクリングロードを活かした親水空間の環境整備に努めます。



東部スポーツ広場公園

③ 地域特性を活かした快適な都市環境・生活環境の形成を図ります

施策の方向5：快適な都市環境の創出**○居住環境整備**

- ・都市基盤施設の整備が遅れている地区では、住民等との協働による地区計画などのまちづくりルールを定め、計画的な施設整備による居住環境等の改善に努めます。
- ・東毛広域幹線道路(国道354号バイパス)などの交通量の多い幹線道路の整備については、緑化等による緩衝帯を設け、自動車による大気汚染、騒音、振動など周辺地域の生活環境への影響を最小限にとどめるように配慮します。

○上水道

- ・老朽化した配水管等の更新や浄水場などの水道施設の適正な維持・管理・耐震化により、安全で安定した良質な水の供給に努めます。

○下水道

- ・公共下水道及び特定環境保全公共下水道の効率的かつ効果的な整備を推進するため、市街化の動向を配慮して優先的な整備を進めます。
- ・豪雨などによる浸水被害が懸念される地域は、雨水排水設備の整備を進め、浸水被害の防止・低減に努めます。

○ごみ処理施設

- ・安全で安定したごみ処理施設を継続して行うため、クリーンセンターの延命化に向けた大規模改修に努めます。
- ・長期的・広域的視点から、将来に向けた効率的なごみ処理体制のあり方について、周辺自治体と研究・検討します。



クリーンセンター

○公園・緑地等

- ・住民の憩いの場とともに、防災やレクリエーションなどの多様な機能を有する空間として、緑の基本計画の方針に基づき、適正な配置と計画的な整備を進めます。
- ・既設の公園・緑地については、利用者ニーズに合わせてベンチや植栽等を整備するとともに、地域住民の主体的な参加による適正な維持管理を促し、だれもが利用しやすくやすらぎのある環境づくりに努めます。



北部公園

○自転車・歩行者ネットワーク

- ・利根川・烏川の河川沿いのサイクリングロードや東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）沿道の緑地空間、主要な公園や幹線道路の歩行者・自転車空間をネットワークさせ、より安全で快適に移動できる環境づくりに努めます。



烏川沿いのサイクリングロード

施策の方向6：都市交流拠点における質の高い都市空間の整備

- ・本町の都市活動の中心を担う都市交流拠点は、本町の中心にふさわしい良質な都市空間を創出するため、都市機能の集積による利便性の向上や公共施設のユニバーサルデザイン化により、誰もが安心して利用できる質の高い環境づくりを目指します。
- ・公共交通の利便性の向上や歩行者・自転車空間の充実により、歩いて暮らせるまちづくりを進めるとともに自動車から公共交通への転換を促し、地球環境にやさしい質の高い拠点の創出に努めます。

施策の方向7：地域特性を活かした協働による環境形成

- ・農地や河川、河川緑地の優良な自然環境の保全とともに、日常の居住環境の向上を図るため、地域の自然・歴史・文化などの地域特性を活かした、住民等との協働によるまちづくりを進めます。
- ・道路や河川、公園等における住民等との協働による緑化活動や美化活動を促進するため、緑化推進助成制度や関連団体への支援を推進し、良好な都市環境の維持管理を進めます。



| 凡例 | | | | | |
|----|--------------|--|---------------|--|---------|
| | 都市交流拠点 | | 市街地 | | 行政界 |
| | 地域拠点 | | 構想市街地 | | 主な道路 |
| | 産業拠点 | | 農地・集落地 | | 構想検討路線 |
| | 産業構想拠点 | | 公園(既存) | | 鉄道・駅 |
| | 交流レクリエーション拠点 | | 公園(構想) | | 主な公共施設等 |
| | | | 河川緑地 | | 主な歴史資産 |
| | | | 主な河川 | | |
| | | | サイクリングロード | | |
| | | | 自転車・歩行者ネットワーク | | |

図 都市環境・自然環境施策方針

4. 景観

(1) 基本方針

本町は、優良な農地や利根川や烏川の美しい自然環境をはじめ、国道354号（日光例幣使道）の旧宿場町としての趣や玉村八幡宮、軍配山古墳等の歴史資産など多くの景観資源を有しています。

こうした多様な景観資源は、郷土や風土への愛着や親しみを感じられる原風景であり、住民共有の財産として次世代へ引き継いでいくことが求められています。

一方、幹線道路沿いの屋外広告物の乱立や不統一性、不法投棄による農地や河川緑地の荒廃など、規制や誘導を強化していくべき事項もみられ、良好な景観形成に向けては、これら景観阻害要因の改善を含めた取り組みが必要となっています。

こうした状況を踏まえ、公共建築物等の形態・色彩等の誘導、屋外広告物の規制、秩序ある土地利用を進めるとともに、住民等と協働による取り組みにより、豊かな自然と歴史文化を活かした玉村町らしい魅力ある街並み・景観づくりに努めます。

〔基本方針〕

地域の資源や個性を活かした美しいふるさとづくり

〔施策の方針〕

- ① 玉村町らしい原風景や良好な自然景観の維持・継承を図ります
- ② 地域の特性を活かした市街地景観の形成を進めます
- ③ 協働による景観形成の取り組みを進めます

(2) 施策の方針

① 玉村町らしい原風景や良好な自然景観の維持・継承を図ります

施策の方向1：ふるさとを感じられる自然や歴史的景観等の保全と活用

- ・市街地周辺の美しい農地・集落地の景観、軍配山古墳や玉村八幡宮、火雷神社等の歴史文化景観、利根川・烏川沿いの水辺景観や河川緑地景観など、玉村町らしいふるさとを感じられる原風景の維持・継承に努めます。
- ・利根川、烏川の連続した水と緑については、やすらぎやうるおいを感じられる空間として、水辺景観、河川緑地景観の創出や保全に努めます。
- ・国道354号（日光例幣使道）の沿道にみられる旧宿場町の趣のある景観資源の保全を図るとともに、これらの歴史文化景観を活かしたまちづくりに努めます。
- ・大規模建築物については、形態や色彩等の適正な誘導を図り、自然景観や歴史景観の共生に努めます。



玉村八幡宮

② 地域の特性を活かした市街地景観の形成を進めます

施策の方向2：各拠点における特色ある景観づくり

- ・都市交流拠点については、本町の都市機能の中心を担う地域であり、町内外から多くの人々が訪れる空間であることから、本町の中心にふさわしいシンボリックな市街地景観の創出に努めます。
- ・交流レクリエーション拠点については、周辺の農地・集落地と調和した自然共生型の景観形成に努めます。
- ・東毛広域幹線道路（国道354号バイパス）や主要地方道藤岡大胡線等の幹線道路の沿道は、多くの住民や町外からの来訪者の目に触れる機会が多い空間であるため、景観計画や景観条例の策定等による屋外広告物等の規制・誘導を検討するとともに、道路沿道の緑化を推進するなど、周辺の自然環境に調和した良好な沿道景観の形成を図ります。



県立女子大学周辺の桜並木

施策の方向3：日常生活圏におけるやすらぎのある身近な景観づくり

- ・市街地や集落地では、統一感のある街並みの形成に努めるとともに、社寺林・屋敷林などの活用や生垣の保全などにより、やすらぎのある景観の創出を図ります。
- ・工業地では、周辺緑地の保全や緑化を進め、周辺の農地・集落地景観と調和した市街地景観の創出を図ります。

③ 協働による景観形成の取り組みを進めます

施策の方向4：緑化の推進や美化などの取り組みへの支援

- ・幹線道路沿いの景観の阻害要因である違法看板の撤去や住民等との協働による緑化活動や美化活動を促進し、周辺景観と調和した沿道景観の創出を図ります。
- ・誰もが住みたくなる街並みづくりや愛着のわく地域づくりを目指して、住民等との協働による地区計画や緑化協定などの導入を検討し、住宅地の生垣や公園、河川等の緑化を推進するとともに緑化活動や美化活動への取り組みを支援します。



道路沿道の未利用地を活用した緑化活動

施策の方向5：景観への意識の醸成と景観形成のためのルールづくり

- ・景観資源の掘り起こしや写真コンクール・コンテストなどのイベントを通じ、景観に関する意識の向上に努めます。
- ・緑の基本計画の推進を図るとともに、景観条例や景観法に基づく景観計画の策定を検討し、緑化や景観形成のルールづくりを進め、住民等との協働による景観形成を進めます。



| 凡例 | | | |
|----|--------------|--|----------|
| | 都市交流拠点 | | 行政界 |
| | 地域拠点 | | 沿道景観軸 |
| | 産業拠点 | | 市街地景観 |
| | 産業構想拠点 | | 農地・集落地景観 |
| | 交流レクリエーション拠点 | | 河川緑地景観 |
| | | | 水辺景観 |
| | | | 歴史文化景観 |
| | | | 歴史資産 |
| | | | 主な道路 |
| | | | 構想検討路線 |
| | | | 鉄道・駅 |
| | | | 主な公共施設等 |

図 景観施策方針