

第1章 都市づくりの目標

1 将来都市像

本市は豊かな自然の山々と、水量豊富で多様な生き物が息づく河川に囲まれ、自然の宝庫とも言うべき環境に包まれています。こうした環境は、古い歴史的文化遺産にもみられるように、古来より人々に愛されつづけて現代に至った経緯があります。このような豊かな自然を有する一方で、本市は首都圏と短時間で結ばれており、群馬の玄関口、上越地方と信越地方の分岐点、さらには交通の要衝として多くの人々と文化が交流し発展をつづけています。

まちづくりを進める上では、市民と行政のそれぞれが主体的に関わり、明るい未来を語り合いながら、ともに力や知恵を出し合う協働のまちづくりに取り組んでいくことが求められています。

こうした背景を踏まえて本市のまちづくりのテーマを、

＜将来都市像＞

水と緑に包まれ人と歴史が未来まで息づくまち

『 快適・安心な交流拠点都市 ふじおか 』

と設定します。

2 都市づくりの目標

先の「将来都市像」の理念を踏まえ、次に示す4つの「都市づくりの目標」を掲げます。

目標1 群馬の玄関口、上越・信越の分岐点であることを活かしたまちづくり

都市の個性とは、風土、歴史、人々の営みなどが重なり合うところに織りなされるものといえます。本市の最大の特徴は、広域交通ネットワークの結節点、群馬の玄関口であり、それらの特性と、風土と歴史、市民の生活の営みが相まって、個性が生まれます。

今後の都市づくりでは、従来のように機能性、効率性、経済性を追求する都市整備の視点からのみでなく、そのまちの素顔、個性がにじみ出てくるような、藤岡らしさをより伸ばす都市づくりを推進します。また、適正な市街地整備を行うという観点から、無秩序な開発を抑制しつつ、市街地の適正な誘導と田園の魅力を高めます。

目標2 多くの人々が語り合う、いつまでも活力のあるまちづくり

これからの都市づくりは、美しさ、楽しさ、やさしさ、潤い、ゆとり、ふれあいといった、より人間的な側面に視点をあわせた施策の展開が求められます。

今後の都市づくりでは、自然の美しさや人と人とのふれあいを実感でき、美しく誇りを持って生涯をいきいきと過ごせるような、人間性回復の都市づくりを推進していくことで、市民が「住んで良かった」「住みやすい街だ」と実感できる安全で快適な愛着のもてる都市づくりとともに、子どもたちが将来に夢を抱けるような豊かな人間性を育む都市づくりを進めます。

目標3 地域資源を活用し、安らぎと潤いのある環境と共生したまちづくり

近年、環境への負荷の少ない持続可能な都市の発展や、ゆとりや豊かさを実感できる都市への変革が都市政策の重要課題となっています。

今後の都市整備にあたっては、これまでの資源エネルギー多消費型の都市構造を見直し、自然の循環を適切に都市に取り入れた循環型社会を構築するとともに、豊かな環境と都市における社会経済活動のバランスに配慮した都市づくりを推進します。

目標4 市民と一体となって創りあげる利便性の高いまちづくり

今日のひっ迫する都市財政状況、都市づくりへの市民意識の向上、多様化の中で、市民の求める市民にとって真に効果的な都市づくりを進めるためには、市民と行政が情報を共有した上で、都市づくりの計画・ルールづくり、整備（事業、誘導）、管理運営の各段階における市民、企業の参画・参加が不可欠です。

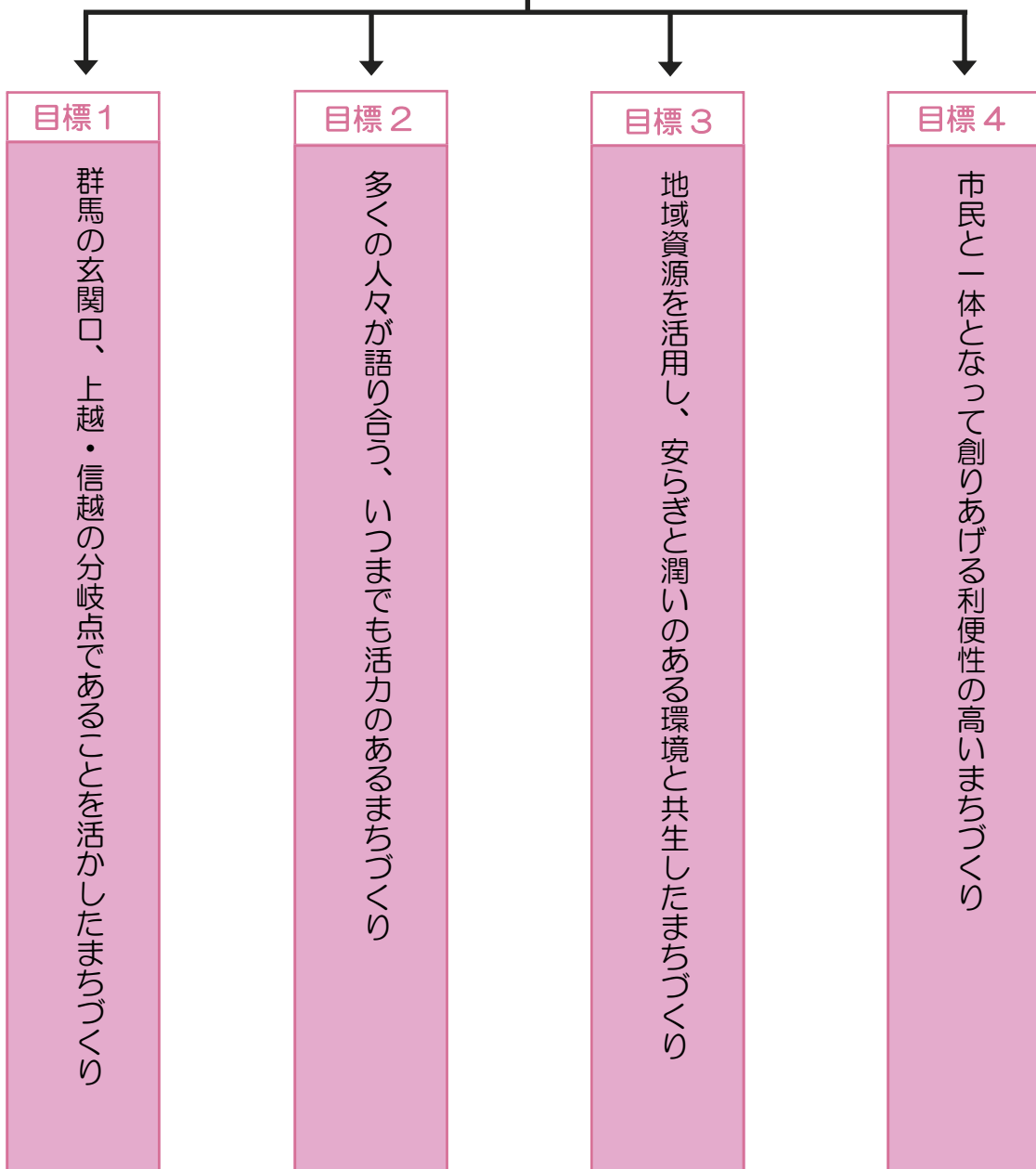
今後の都市づくりに向けては、市民意識の高揚と人材の育成、組織化などの体制作りに努めます。また、市民の自主的なまちづくり活動の支援に努めます。

＜将来都市像＞

水と緑に包まれ人と歴史が未来まで息づくまち
『 快適・安心な交流拠点都市 ふじおか 』

「都市づくりの目標」

都市像実現のための4本の柱



【現況特性】

■ **自然条件**

- 豊かな自然を有する一方で、東京から約1時間で結ばれた広域交通利便性に優れた都市である。

■ **社会条件**

- 国指定史跡をはじめ、古墳などの史跡が多く残されている。
- 人口は減少傾向にあり2035年に約55,000人と推計されているが、世帯数は増加している。
- 人口動態は自然減(死亡者数>出生者数)、社会減(転出者数>転入者数)となっている。
- 昼夜間比率が94.3%で、流出人口が多い。
- DID人口が減少している。
- 混雑度は、中心市街地から放射状に延びる道路で高い傾向がみられる。
- 旅行速度は、放射道路と市街地を東西に横断する道路で低下がみられる。
- 鉄道交通は、JR八高線が通過しているが、利用者数は減少している。
- バス路線は、6本の路線バスが運行されている。
- 道の駅から藤岡から高速バスが首都圏、関西方面にアクセスしている。

■ **建物・土地利用**

- 市街化区域内における建物用途別現況は、住宅系79.8%、商業系5.4%、工業系8.3%、公共施設系3.8%、その他2.7%であり、住宅系用途が多い。
- 土地利用の状況は、藤岡都市計画区域の45.3%が都市的土地利用であり、その割合は市街化区域で高い。
- 市街化区域内未利用地の多くは、1箇所あたり2ha未満の土地が多い。
- 特別緑地保全地区が2地区、風致地区が1地区指定されている。

■ **都市開発動向**

- 新築件数は住居専用住宅が多い。
- 農地転用許可は件数・転用面積ともに増加傾向にある。

■ **都市整備の状況**

- 土地区画整理事業は2地区施行中である。(北藤岡駅周辺土地区画整理事業、堰下土地区画整理事業)
- 都市計画道路の供用率は約53.2%である。
- 市街化区域内における開設済み都市計画公園面積は85.0haである。
- 下水道の普及率は32.5%である。

■ **その他施設の状況**

- 文化財として、史跡23箇所、天然記念物6種、名勝1箇所、名勝及び天然記念物2箇所が指定されている。
- 教育施設として、私立幼稚園1園、公立小学校11校、公立中学校5校、公立高等学校3校、私立大学1校がある。
- 医療施設として、病院5箇所、診療所30箇所、歯科医院29箇所がある。
- 子育て支援施設として、私立保育園11園、公立保育園2園、認定こども園13園がある。

【上位・関連計画】

■ **県央広域都市計画圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (群馬県都市計画区域マスタープラン)**

【都市づくりの目標・基本方針】
「ぐんまらしい持続可能なまち」
～まちの“個性”を活かして“まちのまとまり”をつくりだします～

■ **第5次藤岡市総合計画**

【基本理念】 ともに創る ともに磨く ともに感じる
【将来像】 郷土を愛し 未来を創生する藤岡

■ **藤岡市まち・ひと・しごと創生総合戦略**

【基本目標】
・転入者数と交流人口の増加を図り、多くの人に「藤岡に来てもらう」
・雇用の確保と安定就業により、多くの人に「藤岡で働いてもらう」
・結婚・出産・子育てをサポートし、「藤岡で家族を作ってもらう」
・まちの魅力向上と住みやすさの維持を図り、「藤岡に住み続けてもらう」

■ **藤岡市景観計画**

【将来像】 世界に誇る歴史文化に 四季の彩りが映える やさしい風景のあるまち
【基本目標】
・『まもり、いかす』 自然と歴史文化が織りなす風景の価値をさらに高めて次代に継承する
・『よいものにする』 多様な価値観を尊重しつつ、調和のある風景・街並みに改善する
・『つくる』 市民のやさしさが表れた魅力的な街の表情を創り出す
・『そだてる』 誰もが協力し合って美しい風景を育てる

■ **都市計画法の改正**

- 大規模集客施設に係る立地規制
- 地区計画制度の拡充
- 準都市計画区域制度の拡充
- 都市計画手続き等の円滑化、広域調整手続きの充実
- 開発許可制度の見直し
- 都市計画決定権限の移譲
- 田園住居地域の創設

■ **立地適正化計画**

- 人口減少、少子高齢化への対応
- 持続可能な都市経営
- コンパクトプラスネットワークのまちづくりの推進

【市民意向】

(市民アンケート調査(2016年(平成28年)9月)第5次藤岡市総合計画策定時)

■ **市の現状評価**

- 住みやすさ(都市環境等)について、全体的には満足度が高いが、「働きがいのある職場の充実さ」の満足度は低い。
- 都市基盤(都市施設等)についての満足度が低く、特に、鉄道やバスの便利さへの満足度が低い。

■ **今後の重点施策分野**

- 市全体としては、「道路の整備」「高齢者への福祉施策や施設の整備充実」「保健・医療体制や施設の整備充実」を重点施策と考えている方の割合が高い。
- 地区別でも、道路整備や交通の便の充実、健康、福祉に関する施策を重点施策と考えている方の割合が高いが、地区によっては、下水道・排水施設整備などの基盤整備に関する施策、いこいの場や観光レジャー、中心市街地の活性化などのにぎわいに関する施策を重点施策と考えている傾向もある。

【本市が抱えている課題】

■ **土地利用(都市特性)からみた課題**

- ① **都市づくりに活かすべき本市の魅力**
・恵まれた自然環境を活かしたまちづくり
・豊かな歴史・文化遺産を活かしたまちづくり
- ② **広域的な位置づけからみた課題**
・優れた交通アクセス性を活かしたまちづくり
・市民の生活行動に貢献するまちづくり
- ③ **自然的特性からみた課題**
・自然環境と共生したまちづくり
・市街地郊外に広がる田園景観の保全と歴史資源の活用
- ④ **社会的特性からみた課題**
・定住人口の確保
・少子高齢化への適切な対応
・昼間人口の増加促進
・無秩序な農地転用の抑制
・中心市街地の活性化

■ **都市施設の整備状況からみた課題**

- ① **道路・交通施設からみた課題**
・各方面へのアクセス性の向上
・生活道路の整備促進
・公共交通機関の利便性の向上
- ② **公園・緑地からみた課題**
・市街地内の緑のボリュームアップ
- ③ **河川・湖沼からみた課題**
・野生生物の生息環境の保全
・ごみなどの不法投棄の防止
- ④ **下水道等からみた課題**
・下水道事業の促進
・雨水排水路の整備
- ⑤ **都市景観からみた課題**
・個性ある多彩な景観の保全と有効活用
- ⑥ **防災対策からみた課題**
・大雨時における水害対策の推進
・都市の防災性の向上
- ⑦ **その他重要課題**
・環境負荷の軽減を考慮したまちづくりの推進
・人にやさしいまちづくりの推進
・公共施設等の適切な維持管理

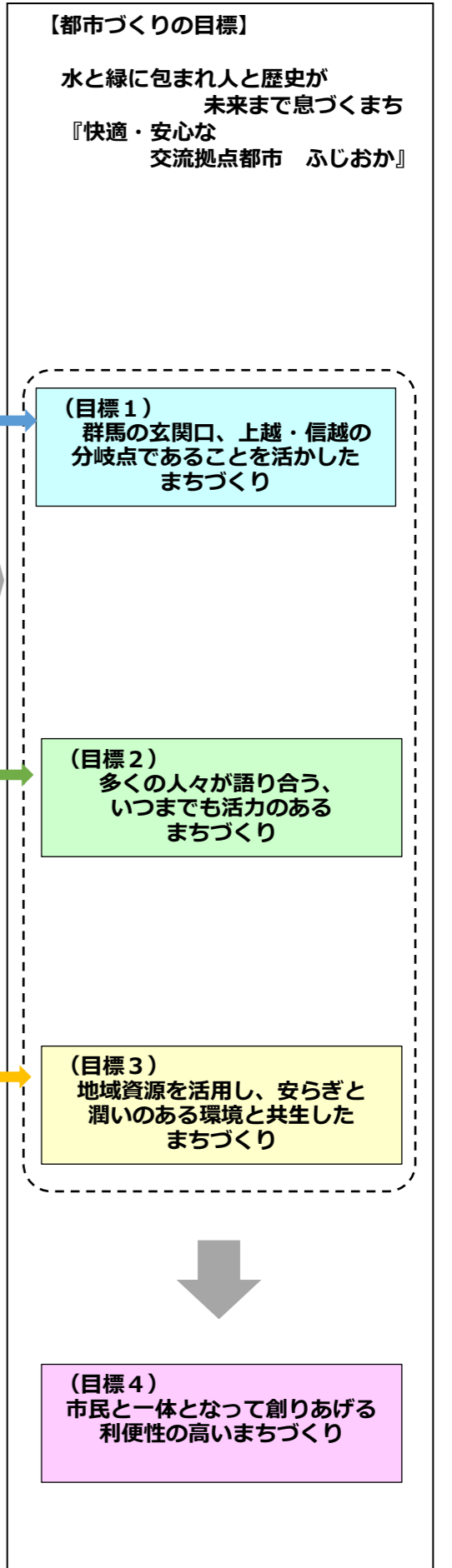
【都市づくりを取り巻く環境からみた課題】

■ **社会情勢に対応した都市づくりの課題**

- 安全・安心に暮らせる国土形成
- 豊かさを実感できる国土形成
- 地域文化の発展に貢献する都市基盤・交通基盤の整備、維持管理・更新
- 地域ネットワークの形成

■ **都市づくりを取り巻く法制度の変化を踏まえた課題**

- 地域固有の資源を活かした特色ある都市づくり
- コンパクトプラスネットワークのまちづくりの実現
- 市民参画を促し支援するための仕組みづくり



3

将来人口

本市の人口は、1995年（平成7年）の70,528人をピークに減少に転じており、2015年（平成27年）で65,708人となっています。また、国立社会保障・人口問題研究所が2013年（平成25年）12月に発表した市区町村別将来人口推計においても、2025年で約61,000人、2035年で約55,000人と、今後も人口が減少していくものと予測されています。

一方、計画期間を2027年度までとする「第5次藤岡市総合計画」では、目標人口を62,000人と設定し、様々な施策が展開されています。

<参考>

※日本の市区町村別将来人口推計（平成25年12月推計:国立社会保障・人口問題研究所）による藤岡市の将来人口をみると、今後も人口減少が続くと予測されています。

表 将来人口

単位:人

	2015年 (平成27年)	2025年	2035年
総数	65,708	61,247	55,149
年少人口 15歳未満	8,110	6,488	5,344
生産年齢人口 15～64歳	38,660	34,340	29,752
老年人口 65歳以上	18,938	20,419	20,053

4 将来都市構造

都市づくりの目標の実現に向けて、市域の将来の土地利用の骨格と、市の拠点や近隣都市間を結ぶ軸等をあらわす「将来都市構造」を示します。

「将来都市構造」の設定に際し、藤岡都市計画区域においては、市街化区域の低未利用地の利用促進など、都市基盤の改善とあわせた土地利用の適正化を図る必要があることや、藤岡インターチェンジ周辺における都市拠点整備が構想されていること、さらには、隣接する高崎市（旧新町）と一体的な土地利用が図られていることなどを勘案し、今後も「線引き都市計画区域（市街化区域及び市街化調整区域の区域区分を定める）」を継続します。

また、鬼石都市計画区域では、人口減少による過疎化、高齢化が進行しており、都市化に対する圧力は非常に低いと判断されることから、今後も「非線引き都市計画区域（市街化区域及び市街化調整区域の区域区分を定めない）」を継続します。

（1）将来土地利用

土地利用に際し、本市を大きく市街地ゾーン、産業ゾーン、田園環境保全ゾーン、自然環境保全ゾーンに区分し、それぞれのゾーンの方針を以下に示します。

① 市街地ゾーン

「市街地ゾーン」は、市街地としての環境整備・改善を図るゾーンと位置づけ、「住宅地域」「商業地域」「複合地域」「沿道地域」に区分します。

「住宅地域」については、住宅地としての基盤整備や土地利用の適切な誘導と、生活道路の改良や公園をはじめとするオープンスペースの確保等により、良好な居住環境の創出を図ります。

「商業地域」については、既存の商店街の活性化や幹線道路を含めた商業施設の適切な立地誘導により、にぎわいのある市街地形成を図ります。

「複合地域」については、既存施設の機能強化と関係施設の新たな配置を検討し、複合的な高次都市機能の導入を図ります。

「沿道地域」については、隣接する住宅地との調和に配慮しつつ、沿道型商業施設等の適切な立地誘導により、良好な沿道市街地の形成を図ります。

② 産業ゾーン

「産業ゾーン」は、産業立地等を促すゾーンと位置づけ、既成の工業地域における産業基盤の維持・改善と、新たな産業基盤の整備を図ります。

③ 田園環境保全ゾーン

「田園環境保全ゾーン」は、農業生産環境と集落環境の維持・改善を図るゾーンと位置づけ、「農業地域」と「集落地域」に区分します。

「農業地域」については、第1次産業の重要な生産基盤として無秩序な開発等を防止し、良好な生産環境の維持に努めます。

「集落地域」については、周辺環境との調和に配慮しながら、地域の状況を踏まえた土地利用の誘導や生活基盤の適切な整備・改善により、居住環境の向上を図ります。

④ 自然環境保全ゾーン

「自然環境保全ゾーン」は、本市の特徴である緑豊かな自然環境の保全と活用を図るゾーンと位置づけ、「山林地域」と「水辺地域」に区分します。

「山林地域」については、緑豊かな山林の保全と林業の振興を図るとともに、レクリエーション・交流の場としての有効活用を図ります。

「水辺地域」については、河川やダムの流れ一帯を安らぎ、保養の地域と位置づけ、水辺公園や三波石峡、神流湖の湖面利用など、安らぎと潤いのある環境の保全・活用を図ります。

(2) 拠点の形成方針

都市づくりの目標の実現に向け、市域内の都市集積・機能集約に対する考え方や、市域内外の連携に対する考え方等、今後の都市形成の方向性を明らかにする「拠点」及びこれを結ぶ「軸」の考え方を示します。

① 中心拠点

旧来から市の中心として栄えてきた主要地方道藤岡本庄線沿道及びJR群馬藤岡駅周辺を中心市街地を「中心拠点」と位置づけ、歴史・文化などの地域資源を活かしたにぎわいの再生と、市民生活を支える市街地環境の改善や都市機能施設の誘導を図ります。

- ・ 中心市街地（主要地方道藤岡本庄線沿道及びJR群馬藤岡駅周辺）

② 業務拠点

市民の利便性の向上を図る拠点として、藤岡市役所周辺等を「業務拠点」と位置づけ、行政・業務機能の集積を図ります。

- ・ 藤岡市役所周辺

③ 新都市拠点

各種の都市機能を高度に集積すべき拠点として、主要地方道前橋長瀬線沿道を含む藤岡インターチェンジ周辺を「新都市拠点」と位置づけ、多くの人々が集い、働くといった広域交流を活発にするため、産業、交流機能などの拡充、強化を図ります。また、高速バス発着拠点としての機能強化を図ります。

- ・ 藤岡インターチェンジ周辺

④ 公共交通拠点

公共交通の結節点として、JR 群馬藤岡駅、JR 北藤岡駅、JR 新町駅（高崎市）、道の駅ららん藤岡を「公共交通拠点」と位置づけ、中心拠点と公共交通ネットワークにより連携するとともに、市民の地域生活拠点として市街地環境の改善や都市機能施設の誘導を図ります。

- ・ JR 群馬藤岡駅、JR 北藤岡駅、JR 新町駅
- ・ 道の駅ららん藤岡

⑤ 地域拠点

地域の生活拠点として、鬼石市街地を「地域拠点」と位置づけ、地域の利便性の向上に資する商業・業務機能の集積と、居住機能の集積を図ります。

- ・ 鬼石市街地

⑥ 産業拠点

業務機能や生産機能を集積すべき拠点として、既存の工場集積地・工業団地及び東平井工業団地（第二期）を「産業拠点」と位置づけ、地域産業の活性化に向けた機能強化と新規産業基盤の整備を図ります。

- ・ 既存の工場集積地・工業団地
- ・ 東平井工業団地（第二期）

⑦ レクリエーション拠点

市民の憩いの場として、また観光交流の場として、市内の景勝地、大規模な公園、温泉や歴史的建造物、遺跡・史跡、また道の駅ららん藤岡、道の駅上州おにしなどを「レクリエーション拠点」と位置づけ、周囲の自然環境と調和を図りつつ、交流人口の拡大に向けた整備・活用を図ります。

- ・ 三波石峡、蛇喰溪谷、神流湖、三名湖、竹沼貯水池 など
- ・ 庚申山総合公園、桜山公園、みかぼ森林公園 など
- ・ 八塩温泉、猪之田温泉 など
- ・ 高山社跡、七輿山古墳、藤岡歴史館 など
- ・ 道の駅ららん藤岡、道の駅上州おにし周辺 など

(3) 軸の形成方針

① 広域交通軸

広域都市間の移動機能を担う軸として、関越自動車道、上信越自動車道、国道17号、国道254号、国道462号、主要地方道前橋長瀬線等を「広域交通軸」と位置づけ、広域都市間の連携強化、市内交通網との連携強化による利便性の向上を図ります。

また、JR高崎線についても新町駅の利用が可能であることから、「広域交通軸」と位置づけ、利便性の確保を図ります。

広域交通軸の混雑緩和、主要幹線道路へのアクセス性の向上、産業活動の活性化、地域間交流の促進等のため、国道254号を補完する交通軸として、本市から神流川を横断し、埼玉県神川町から本庄市へ至るバイパスについて、関係市町とともに建設促進の要望活動を行います。

- ・ 関越自動車道・上信越自動車道
- ・ 国道17号、国道254号、国道462号
- ・ 主要地方道前橋長瀬線（一部都市計画道路前橋長瀬線に指定）
- ・ 都市計画道路北部環状線
- ・ JR高崎線

② 地域交通軸

近隣都市間及び市域内の移動機能を担う軸として、主要地方道藤岡本庄線、主要地方道藤岡大胡線、主要地方道寺尾藤岡線をはじめとする主要地方道や県道、さらには未整備の都市計画道路を「地域交通軸」と位置づけ、近隣都市間や地域拠点間の連携強化を図ります。

また、JR八高線も近隣都市間の連携を担う重要な公共交通として「地域交通軸」と位置づけ、利便性の向上を図ります。

- ・ 主要地方道藤岡本庄線
（一部都市計画道路森南北線、都市計画道路藤武橋線、都市計画道路七丁目北原線に指定）
- ・ 主要地方道藤岡大胡線（一部都市計画道路新町駅南通り線、都市計画道路森本郷線に指定）
- ・ 主要地方道寺尾藤岡線（一部都市計画道路駅前大通り線に指定）
- ・ その他都市計画道路、県道
- ・ JR八高線

③ 公共交通軸

「広域交通軸」、「地域交通軸」のうち、市域内の中心拠点と業務拠点、新都市拠点、地域拠点、公共交通拠点を連絡する軸として、「基幹公共交通軸」を位置づけ、拠点間のネットワークによる各拠点の利便性向上を図ります。

また、中心拠点と地域拠点、周辺の集落を連絡する「補助公共交通軸」を位置づけ、都市における移動の確保、利便性の向上を図ります。

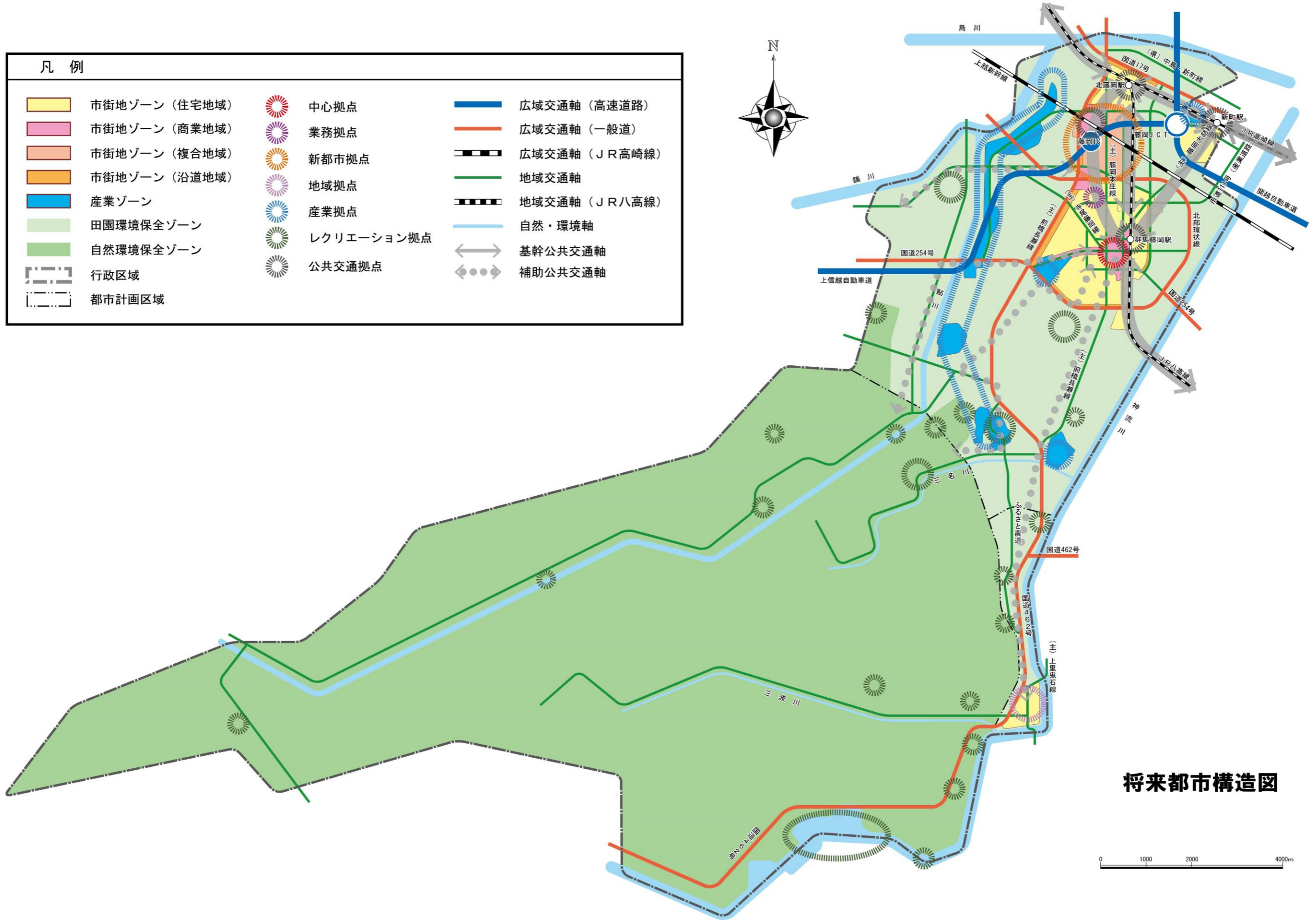
④ 自然・環境軸

自然空間として保全・活用すべき軸として、烏川、神流川、鎗川、鮎川、三名川、三波川等の河川を「自然・環境軸」と位置づけ、河川環境の保全や親水機能の整備等により、安らぎと潤いのある都市づくりを図ります。

また、市域の多くを占める山林地域についても「自然・環境軸」として位置づけ、自然環境の保全を図ります。

- ・ 烏川、神流川、鎗川、鮎川、三名川、三波川 など
- ・ 山林地域

凡例					
	市街地ゾーン（住宅地域）		中心拠点		広域交通軸（高速道路）
	市街地ゾーン（商業地域）		業務拠点		広域交通軸（一般道）
	市街地ゾーン（複合地域）		新都市拠点		広域交通軸（JR高崎線）
	市街地ゾーン（沿道地域）		地域拠点		地域交通軸
	産業ゾーン		産業拠点		地域交通軸（JR八高線）
	田園環境保全ゾーン		レクリエーション拠点		自然・環境軸
	自然環境保全ゾーン		公共交通拠点		基幹公共交通軸
	行政区				補助公共交通軸
	都市計画区域				



将来都市構造図

0 1000 2000 4000m

