

都市計画再編方針

令和2年12月

渋川市建設交通部都市政策課

目 次

土地利用規制の見直し

1	土地利用規制の見直しの概要	1
2	J R 八木原駅周辺地域の地区計画	4
3	J R 渋川駅西側地域の地区計画	6

都市計画道路の見直し

1	都市計画道路の見直しの概要	7
2	新規の構想路線	10
3	金井新町高源地線の一部廃止	12
4	石原並木町線及び八幡前坂下線の一部廃止	13
5	金井東線の廃止	14
6	関屋橋線の一部変更及び伊香保中之条線の廃止	15
参考	存続箇所とその理由	16

都市計画とは、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための①土地利用（用途地域、地区計画など）、②都市施設（都市計画道路、都市計画公園など）、③市街地開発事業（土地区画整理事業など）に関する計画です。

渋川市の土地利用規制や都市計画道路などの都市計画は、ほとんどが高度経済成長期の急速に進む都市化や交通量の増大に対応するために定められたものです。しかし、昨今の人口減少と少子高齢化、交通需要の変化などにより都市計画に求められる役割が変化してきました。

渋川市では、このような状況を踏まえた都市計画（土地利用規制及び都市計画道路）とするため、都市計画再編方針を策定し、渋川市都市計画マスタープランに再編の内容を反映して、都市計画決定（変更）手続きを進めます。

1 土地利用規制の見直しの概要

(1) 土地利用規制とは

土地利用規制とは、無秩序な開発による「住宅と工場の混在」「スプロール現象（都市の無秩序な拡散）」を避け適正かつ合理的な土地利用を実現するため、土地利用の基本的な方針に基づき、必要に応じて、その地域にふさわしくない用途や規模の建築物等を制限する制度です。

都市計画による土地利用規制の手法として、「用途地域※」、「地区計画※」、「特定用途制限地域※」などがあります。

※用途地域とは、都市における適正かつ合理的な土地利用を実現するため、建築物の用途（住居系、商業系、工業系）及び形態（容積率、建ぺい率、高さ等）を定める都市計画です。

※地区計画とは、住民が主役となって、その地域にふさわしい良好なまちづくりを行うため、道路や公園の配置、建築物等の用途・形態等に関する事項を一体的に定める都市計画です。小さな地区を対象として、用途地域より細かく地区の特性に相応しい環境を形成することができます。

※特定用途制限地域とは、用途地域が定められていない土地の地域において、地域の実情に応じ、良好な環境の形成又は保持のため、立地が望ましくない用途及び規模の建築物を制限する都市計画です。

(2) 見直しの必要性

渋川市の土地利用規制は、ほとんどが高度経済成長期の約60年前に決定されました。しかし、昨今の人口減少、少子高齢化の状況により、まちづくりの考え方が変化してきています。

このような状況を踏まえ、土地利用規制は、持続可能なまちづくりを実現するために内容を見直す必要があります。

(3) 見直しの方法

都市計画基礎調査の結果や将来人口推計の結果などを用いて、地域ごとの土地利用現況、人口動態、市街化動向、都市施設の整備状況を確認し、まちのまとまり※づくりに必要な土地利用規制を設定します。

※「まちのまとまり」とは、中心市街地や合併前の役場周辺、既存集落など、居住や都市機能等が集積している場所

①都市計画基礎調査の調査区（375調査区）ごとに、「土地利用現況」「緑地保全状況」「人口動態・市街化動向」「都市施設整備状況」の方向性を確認し、**検証地域を設定**します。（17の**検証地域を設定**）



②検証地域ごとに、「土地利用、人口動向、建物現況などの現状」「関連事業」「渋川市都市計画マスタープランなどの即すべきまちづくりの計画」「渋川市立地適正化計画などの関連する計画」を確認して、**土地利用規制が必要となる地域を選定**します。（2**地域を選定**）



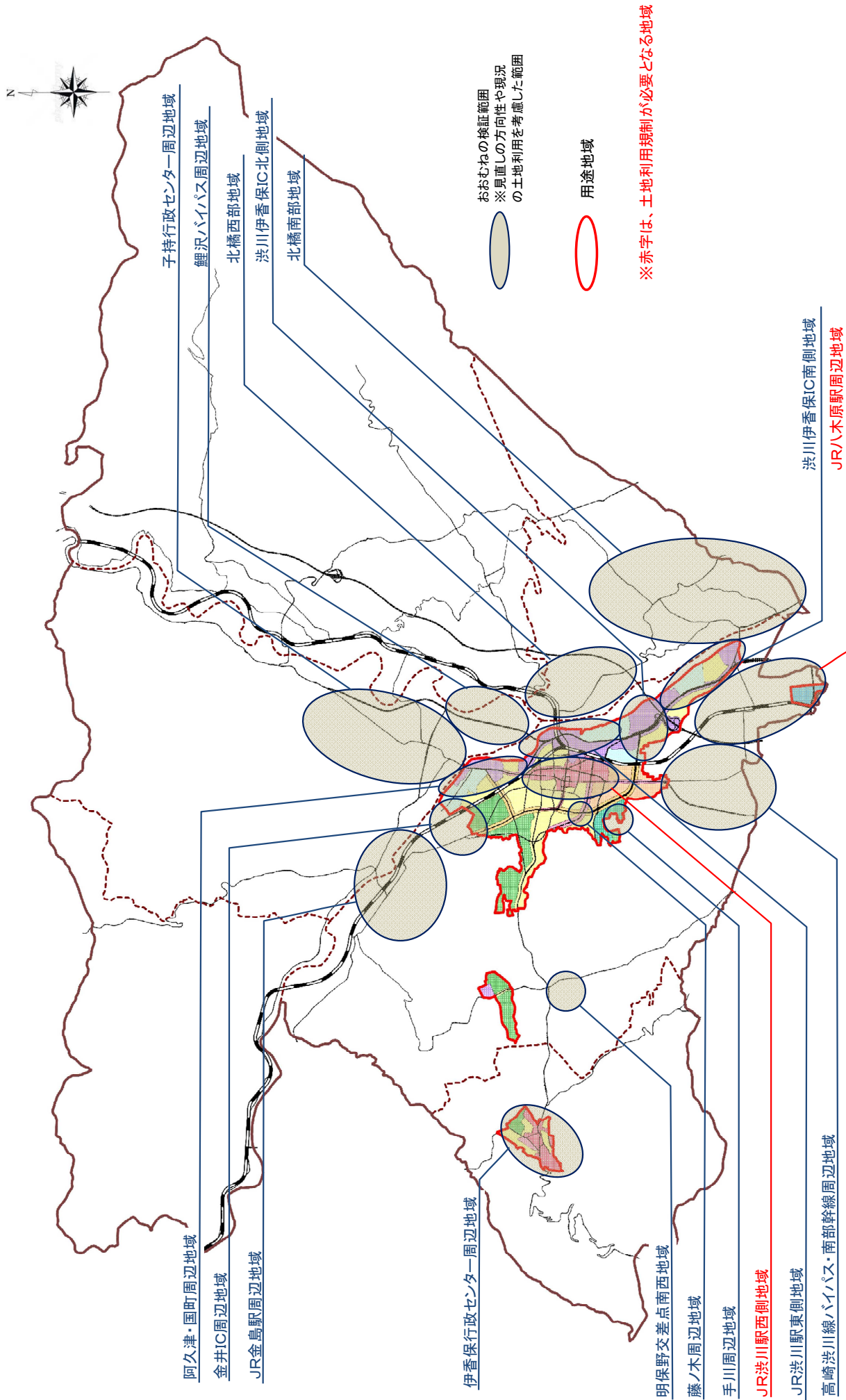
③土地利用規制が必要となる地域ごとに、**地域にふさわしい土地利用規制の手法、範囲を設定**します。



土地利用規制が必要となる2地域と土地利用規制の手法

- JR八木原駅周辺地域（地区計画）
- JR渋川駅西側地域（地区計画）

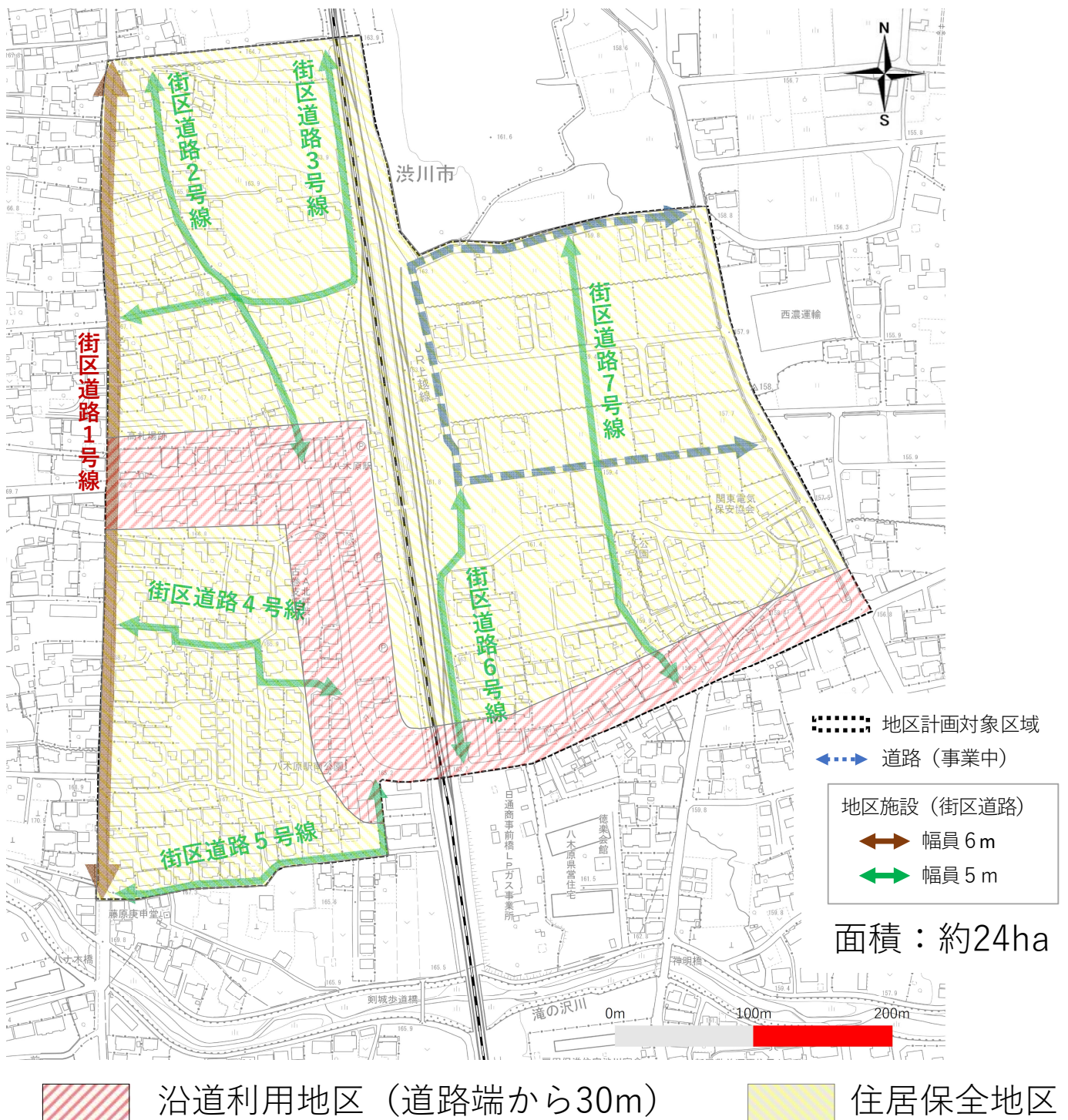
参考 17の検証地域図



2 J R八木原駅周辺地域の地区計画

名称	J R八木原駅周辺地区
概要	渋川市南部の交通結節点であるとともに、住宅地の集積を図る地区として一定の人口を今後も維持するため、街区道路を設定するとともに地区に相応しくない建築物等の制限を設けて良好な居住環境を形成します。

計画図



地区施設の規模

街区道路1号線	幅員 6 m	延長 約625m
街区道路2号線	幅員 5 m	延長 約326m
街区道路3号線	幅員 5 m	延長 約357m
街区道路4号線	幅員 5 m	延長 約215m
街区道路5号線	幅員 5 m	延長 約270m
街区道路6号線	幅員 5 m	延長 約215m
街区道路7号線	幅員 5 m	延長 約356m

街区道路については、地権者の方が住宅等の新築や建替をする際に道路用地のご協力をしていただき、徐々に地区に相応しい良好な居住環境の形成を目指していきます。

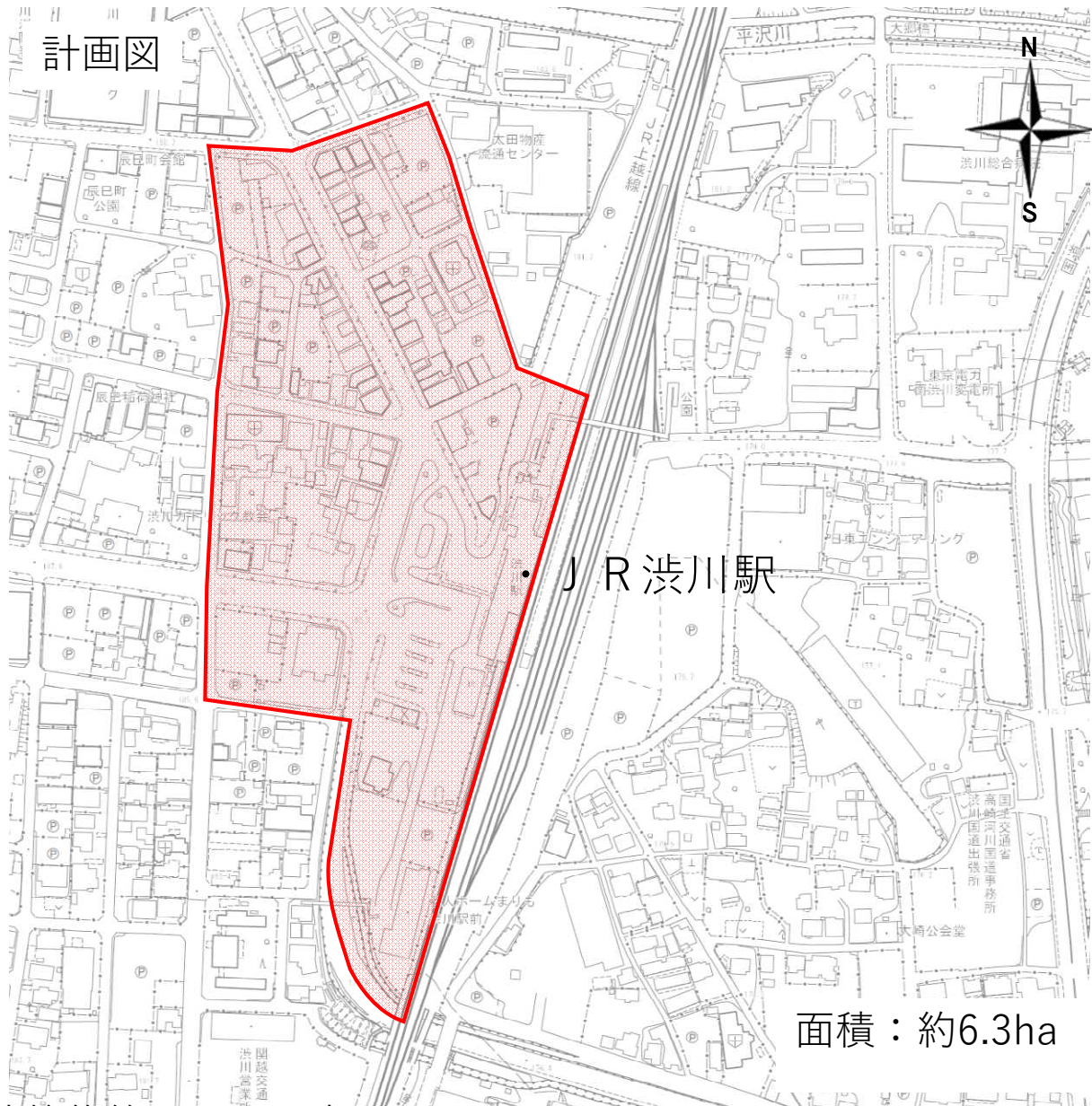
建築物等に関する事項（※現存する建築物については、違法建築物にはなりません）

	沿道利用地区 (約6.5ha)	住居保全地区 (約17.5ha)
制限する建築物	工場、遊戯・風俗施設及び3,000㎡超の店舗・飲食店・事務所 (用途地域の第1種住居地域程度)	工場、遊戯・風俗施設及び500㎡超の店舗・飲食店・事務所 (用途地域の第1種中高層住居専用地域程度)
敷地面積の最低限度	150㎡	
建築物の高さの最高限度	—	12m
建築物の形態・意匠の制限	建築物の色彩は、周辺の環境と調和した落ち着いた着きのあるものとする。	
壁面の位置の制限	—	道路境界から1m以上とする。
垣又はさくの構造制限	道路や公園に面したブロック塀等は0.6m以下とする。	

方針決定後のスケジュール	方針決定後直ちに都市計画決定・変更事務を開始します。
--------------	----------------------------

3 J R 渋川駅西側地域の地区計画

名称	J R 渋川駅西側地区
概要	渋川市の玄関口となる渋川駅の西側は、「まちの顔」としてふさわしい健全な地区を形成するため、性風俗関連の特殊営業等の施設を規制するとともに、建築物の色彩が周辺の景観を損ねないように建築物に関する事項を定めます。



建築物等に関する事項（※現存する建築物については、違法建築物にはなりません）

制限する建築物	性風俗関連特殊営業等の施設
建築物の形態・意匠の制限	建築物の色彩は、周辺の環境と調和した落ち着いたものとする。
方針決定後のスケジュール	方針決定後直ちに都市計画決定・変更事務を開始します。

1 都市計画道路の見直しの概要

(1) 都市計画道路とは

都市計画道路とは、健全で文化的な都市生活と機能的な都市活動を確保するために、都市間を結び市街地を形成する都市の基盤として、都市計画法に基づいて都市計画決定した道路です。

(2) 見直しの必要性

渋川市の都市計画道路は、ほとんどが高度経済成長期の急速に進む都市化や交通量の増大に対応するために定められたもので、総延長45,296mの内約40%の18,225mが未整備となっています。また、昨今の人口減少、交通需要の変化の状況により、まちづくりの考え方が変化してきています。

このような状況を踏まえ、都市計画道路網は、効率的かつ効果的なネットワークの再構築を実現するために計画を見直す必要があります。

(3) 見直しの方法

都市計画基礎調査の結果や将来交通量推計の結果などを用いて、必要性、実現性、混雑度などを確認し、現在のまちづくりに必要な都市計画道路を再構築します。

①都市計画道路を整備状況や主な交差点で分けをして区間を設定します。区間ごとに、「都市計画決定の情報（決定年月日、基本幅員など）」「将来交通量」などの**基礎情報を整理**します。



②区間ごとに、「都市計画道路の機能の評価」「代替道路の存在」「上位計画などの位置づけ」等の必要性や「道路構造」「市街地環境」「自然・社会環境」「財政環境」等の実現性を確認して、**暫定の廃止、変更区間を選定**します。また、渋川市のまちづくりの動向を踏まえて、都市基盤として必要な道路を新規の構想路線として設定します。



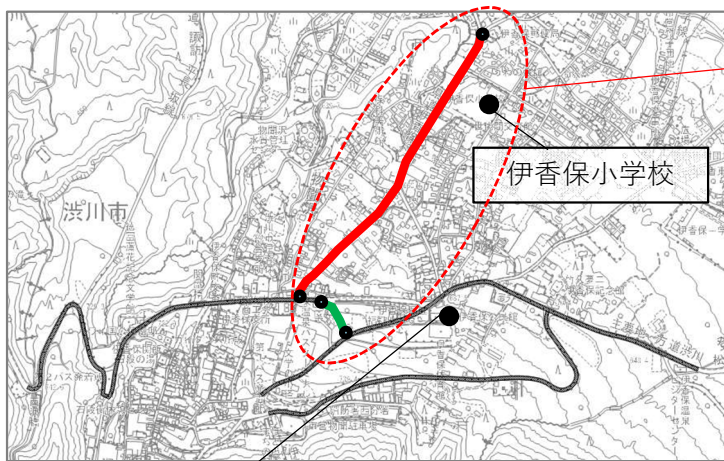
③都市計画道路を廃止、変更した場合の道路網における「**混雑度**」「**連続性**」を検証（廃止により周辺道路の混雑度に支障が出る場合は存続とするなど）して、**廃止、変更区間を設定**します。



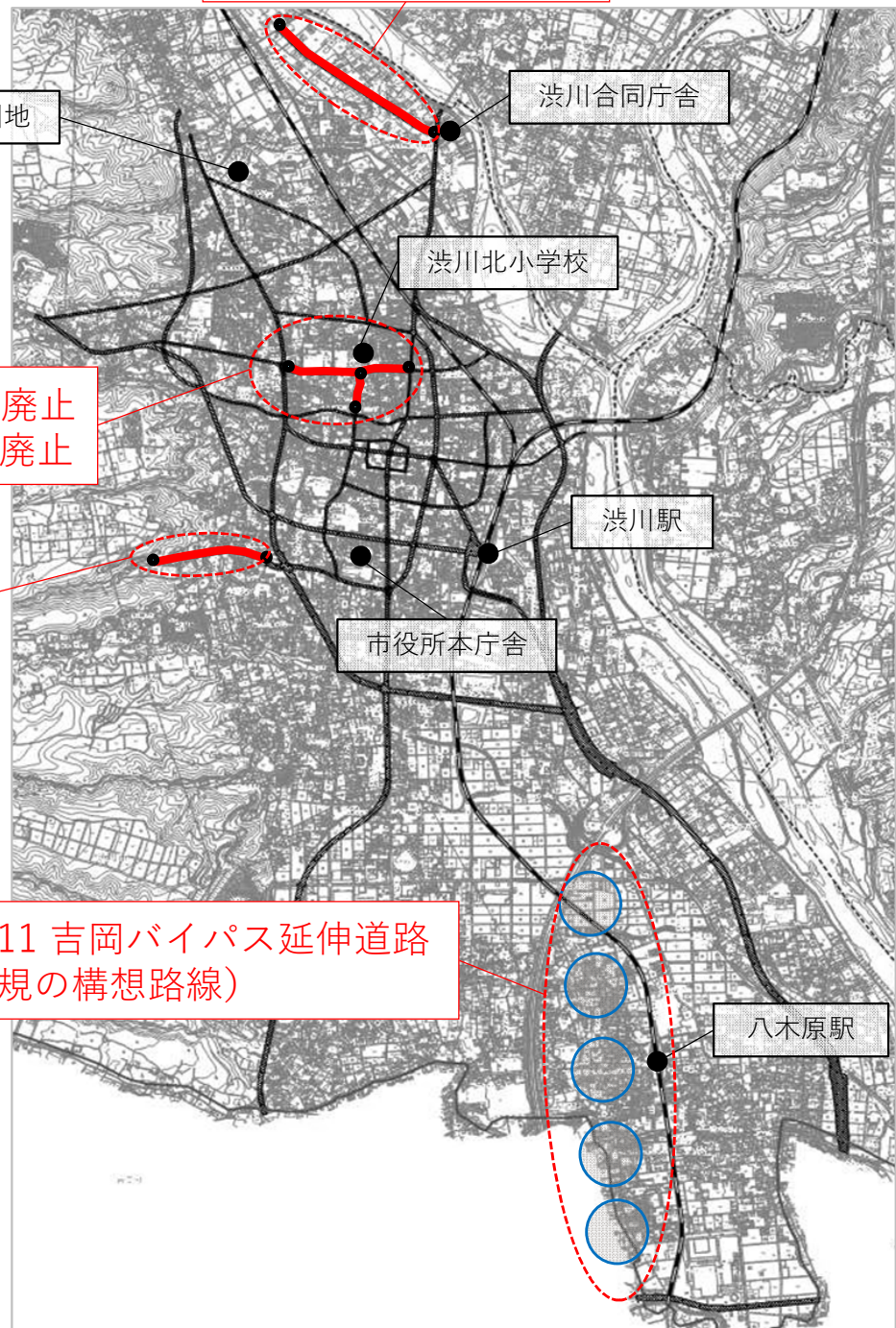
都市計画再編方針として設定する構想路線と廃止・変更路線（候補）

- 吉岡バイパス延伸道路（新規の構想路線）
- 金井新町高源地線の一部廃止
- 石原並木町線及び八幡前坂下線の一部廃止
- 金井東線の廃止
- 関屋橋線の一部変更及び伊香保中之条線の廃止

構想路線と廃止・変更箇所的位置図



P15 関屋橋線の一部変更及び伊香保中之条線の廃止



伊香保行政センター

P14 金井東線の廃止

金井前原団地

渋川合同庁舎

渋川北小学校

P13 石原並木町線の一部廃止及び八幡前坂下線の一部廃止

P12 金井新町高源地線の一部廃止

渋川駅

市役所本庁舎

P10,11 吉岡バイパス延伸道路 (新規の構想路線)

八木原駅

- 廃止
- 変更
- ○ ○ 構想路線

2 新規の構想路線

主要地方道前橋伊香保線吉岡バイパスの延伸道路を新規の構想路線とします。

(1) 必要性

新規の構想路線は、八木原地区の状況、JR八木原駅周辺整備の取組状況、市南部に隣接する吉岡町の動向を踏まえ、都市間（隣接市町村）をつなぐ主要な道路として、市南部の地域振興及び定住人口の増加を図るために必要な路線です。

JR八木原駅周辺の動向

- 駅を中心としたまちづくりの推進
- 駅東では宅地化が進行

吉岡町の動向

- 都市計画道路大久保上野田線の早期の供用を目指し整備を推進
- 駒寄スマートICの改修及び周辺への大規模商業施設の出店計画

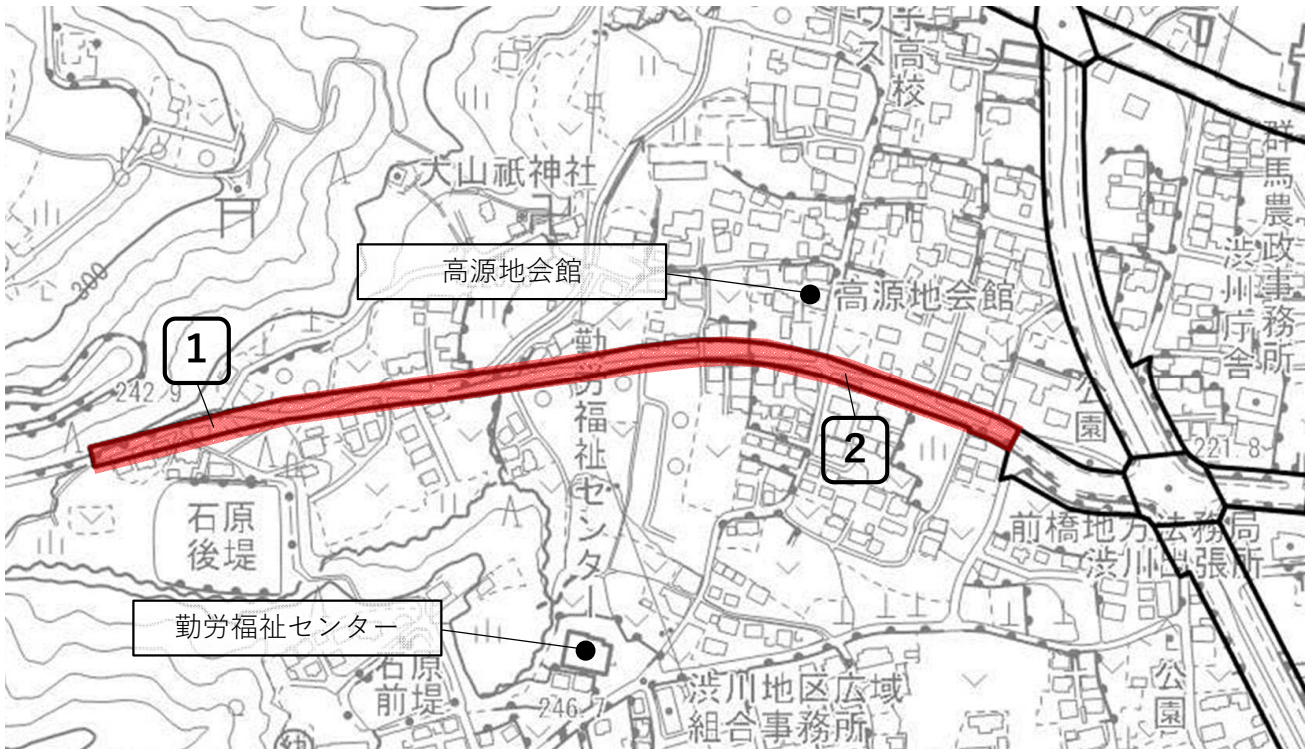
(2) 基本ルート

新規の構想路線は、東側に位置する国道17号、西側に位置する(主)高崎渋川線バイパス(渋川都市計画道路渋川高崎線)、南側に位置する渋川都市計画道路半田南線の都市計画道路網の構成を考慮し、吉岡都市計画道路大久保上野田線と渋川都市計画道路半田南線との交差点からJR八木原駅周辺を通過し市道南部幹線までとします。



3 金井新町高源地線の一部廃止

金井新町高源地線の下図の区間は、昭和31年の都市計画決定時には、周辺に市街地整備の構想がありましたが現在はなくなっているため、市街地形成に係る必要性が減少しています。また、終点が幹線道路に未接続で、将来交通量も少ないため廃止とします。

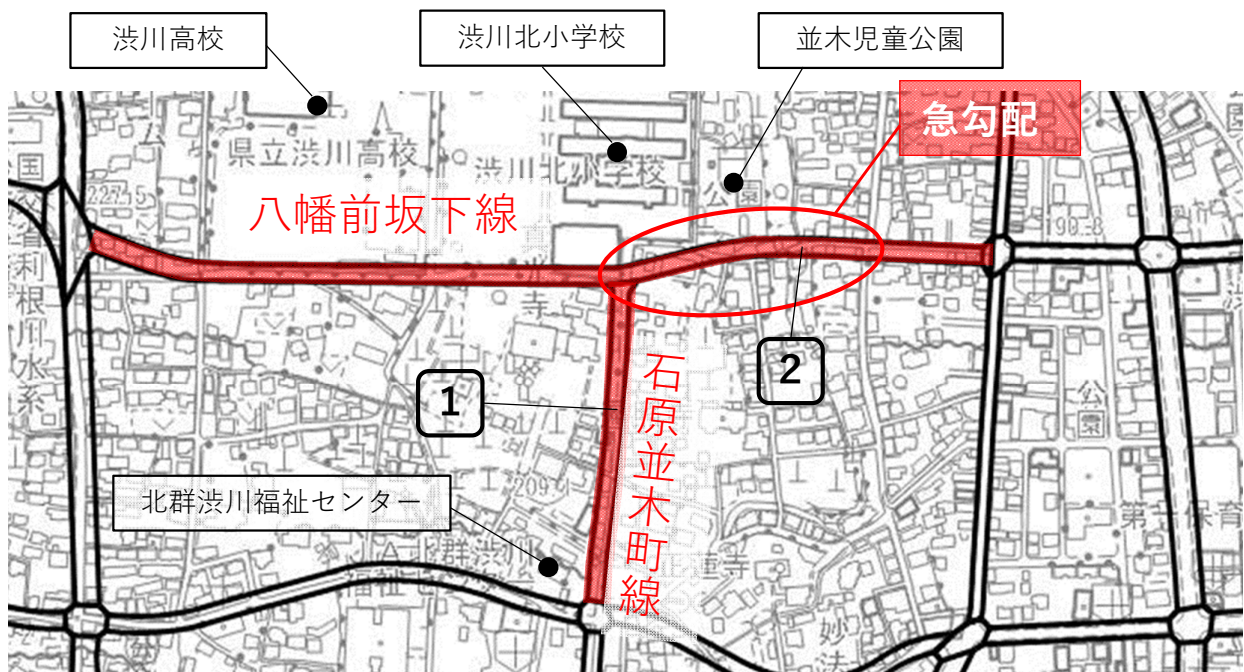


昭和31年都市計画決定 計画幅員13m 現道幅員約4m

4 石原並木町線及び八幡前坂下線の一部廃止

石原並木町線の下図の区間は、昭和31年の都市計画決定時には、周辺に市街地整備の構想がありましたが現在はなくなっているため、市街地形成に係る必要性が減少しています。また、将来交通量が少ないため廃止とします。

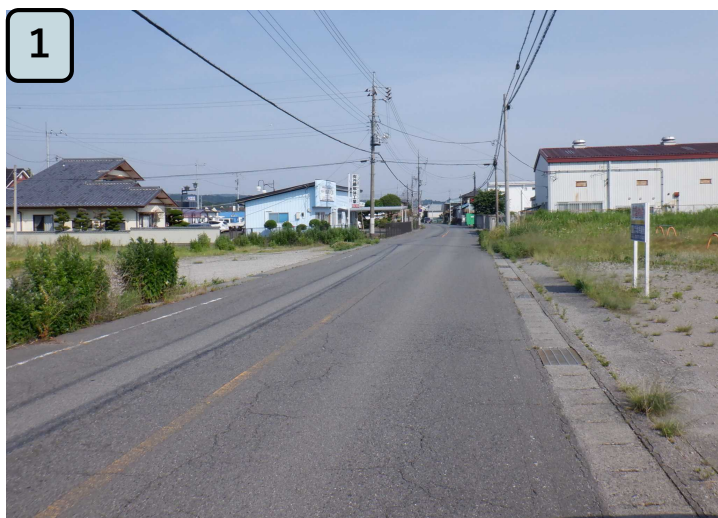
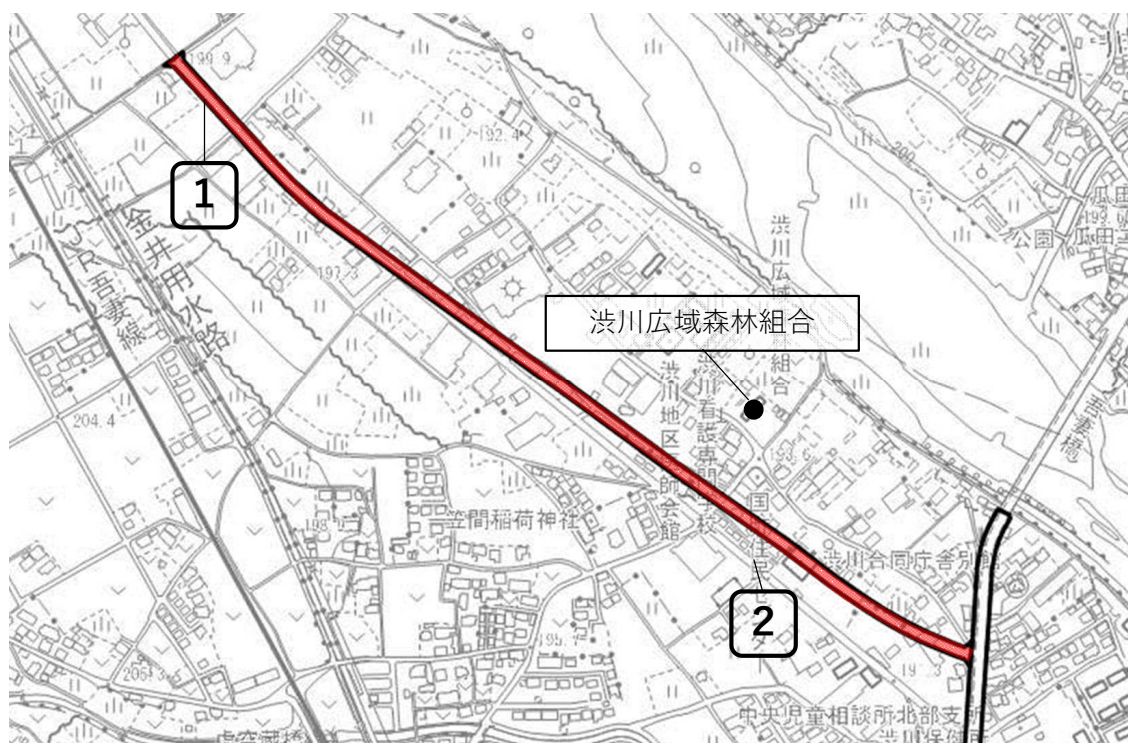
八幡前坂下線の下図の区間は、昭和31年の都市計画決定時には、周辺に市街地整備の構想がありましたが現在はなくなっているため、市街地形成に係る必要性が減少しています。また、縦断勾配9.0%超で現在の道路構造令に適合しない区間があるため廃止とします。



昭和31年都市計画決定 計画幅員12m 現道幅員約4.5m

5 金井東線の廃止

金井東線は、昭和39年の都市計画決定時には、周辺に市街地整備の構想がありましたが現在はなくなっていることや、昭和53年に一級市道田中聖神線が整備（市道認定）されたため、市街地形成に係る必要性が減少しています。また、終点が幹線道路に未接続であるため廃止とします。

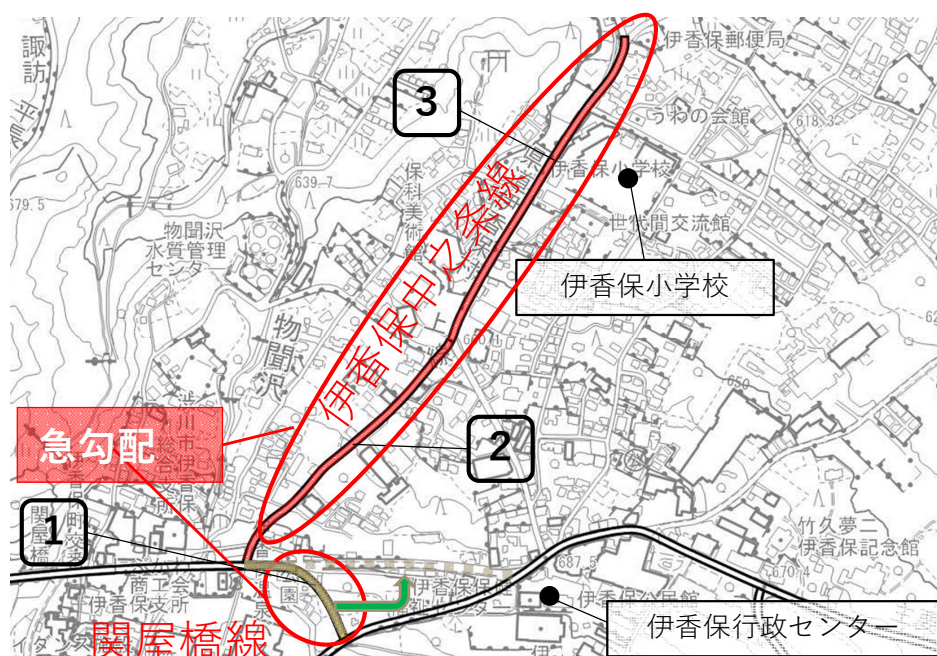


**昭和39年都市計画決定 計画幅員12m
現道（一級市道田中聖神線）幅員約7.5m**

6 関屋橋線の一部変更及び伊香保中之条線の廃止

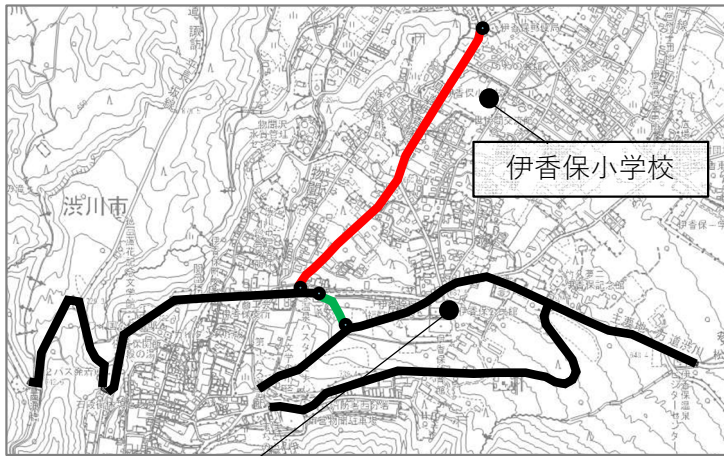
関屋橋線の下図の区間は、昭和33年の都市計画決定時から、都市計画道路の機能に係る必要性の変化はありません。しかし、縦断勾配9.0%超で現在の道路構造令に適合しない区間であるため、都市計画道路の連続性を考慮して線形を（主）渋川松井田線に変える変更とします。

伊香保中之条線は、昭和33年の都市計画決定時から、都市計画道路の機能に係る必要性の変化はありません。しかし、縦断勾配9.0%超で現在の道路構造令に適合しないため廃止とします。

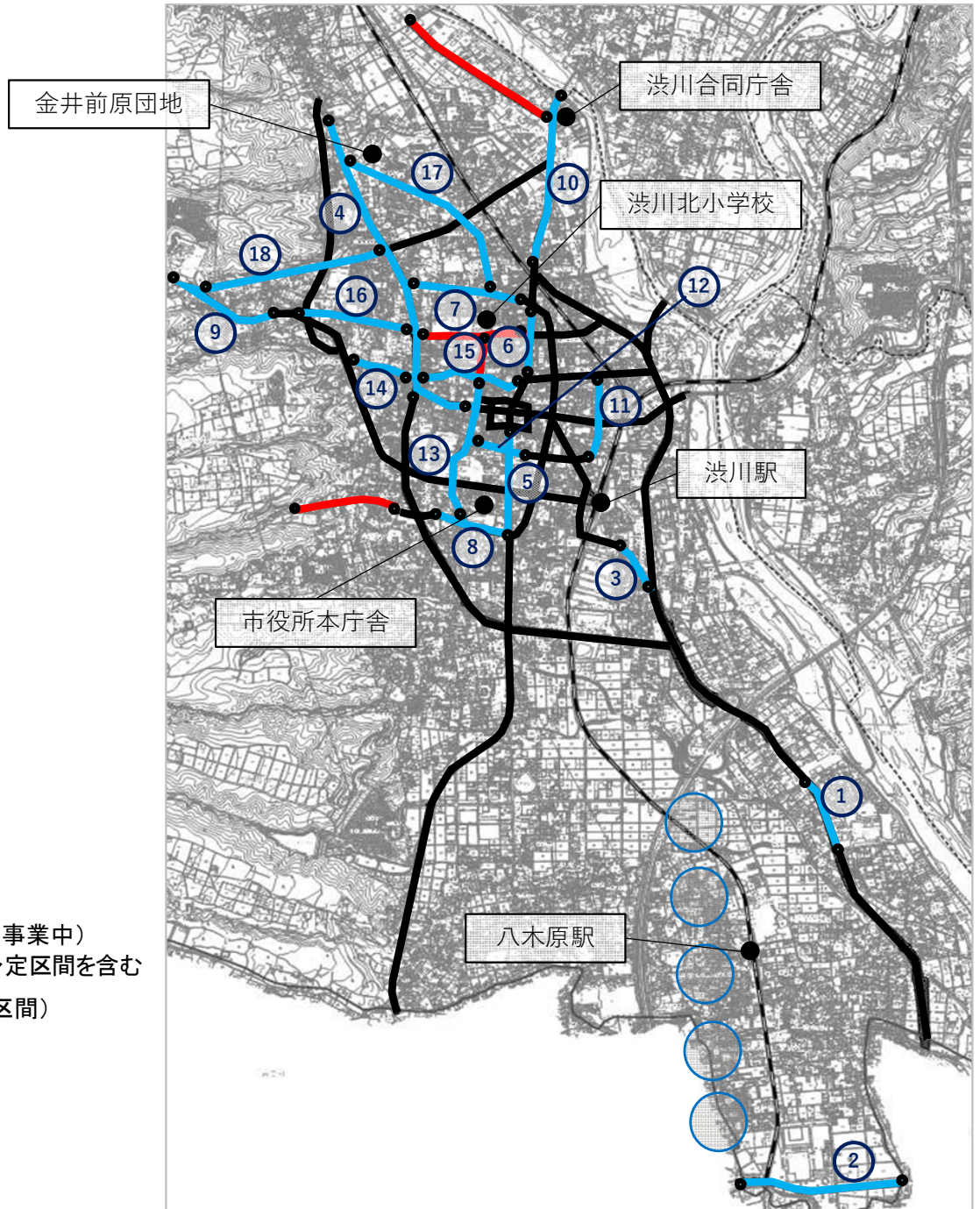


昭和33年都市計画決定 計画幅員8m 現道幅員約6～8m

参考 存続箇所とその理由



伊香保行政センター



- 存続(改良済・事業中)
※事業着手予定区間を含む
- 存続(未改良区間)
- 廃止
- 変更
- 構想路線

路線名	番号	存続の理由（未改良区間のみ）
前橋渋川バイパス	①	国土交通省が平成24年に道路改良を行ったが、日本カーリット群馬工場の出入りに支障がないため、副道を設置していない。国土交通省によると必要性が生じれば改良する考えであるので、未整備区間を許容し存続とする。
半田南線	②	都市間幹線道路として、前橋渋川バイパスと伊香保地区を結ぶ重要な路線の一部となっている。また、半田南線の周辺は、工業誘致候補エリアであり、平成11年の都市計画決定時と比べて必要性が上昇しているため存続とする。
渋川原町線	③	都市内幹線道路として、JR 渋川駅へのアクセス路となる重要な路線となっている。また、都市機能の集積を図る地域であり、昭和31年の都市計画決定時と比べて必要性が上昇しているため存続とする。
	④	都市間幹線道路として、渋川市の中心市街地と吾妻地区を結ぶ重要な路線となっている。また、沿道利用機能や通過交通の分散を担う路線であり、昭和31年の都市計画決定時と変わらず重要な路線となっているため存続とする。
渋川高崎線	⑤	都市間幹線道路として、渋川市の中心と高崎を結ぶ重要な路線となっている。また、都市機能の集積を図る地域であり、昭和31年の都市計画決定時と比べて必要性が上昇しているため存続とする。
	⑥	都市間幹線道路として、渋川市の中心と高崎を結ぶ重要な路線となっている。また、沿道利用機能を担う路線であり、昭和31年の都市計画決定時と変わらず重要な路線となっているため存続とする。
金井新町高源地線	⑦	学校周辺の路線で、通過交通の分散を担う路線であり、昭和31年の都市計画決定時と変わらず重要な路線となっているため存続とする。
	⑧	市役所の直近の路線で、一部都市機能の集積を図る地域であり、昭和31年の都市計画決定時と比べて必要性が上昇しているため存続とする。
渋川駅前通り線	⑨	都市間幹線道路として、渋川市の中心と観光拠点である伊香保地区や榛名山を結ぶ重要な路線となっている。また、都市防災機能を担う路線であり、昭和31年の都市計画決定時と変わらず重要な路線となっているため存続とする。
国町東町線	⑩	都市間幹線道路として、渋川市の中心と子持地区や赤城地区を結ぶ重要な路線となっている。また、都市防災機能を担う路線であり、昭和63年の都市計画決定時と変わらず重要な路線となっているため存続とする。
東町南町線	⑪	都市内幹線道路として、JR 渋川駅へのアクセス路となる重要な路線となっている。また、都市機能の集積を図る地域であり、昭和31年の都市計画決定時と比べて必要性が上昇しているため存続とする。
	⑫	学校や幼稚園周辺の路線で、都市機能の集積を図る地域であり、昭和31年の都市計画決定時と比べて必要性が上昇しているため存続とする。
石原並木町線	⑬	市役所や学校の直近の路線で、都市機能の集積を図る地域であり、昭和31年の都市計画決定時と比べて必要性が上昇しているため存続とする。
上郷関下線	⑭	自動車の通行機能や街区形成機能を担う路線でもあり、昭和31年の都市計画決定時と変わらず重要な路線となっているため存続とする。
	⑮	街区形成機能を担う路線で、一部都市機能の集積を図る地域であり、昭和31年の都市計画決定時と比べて必要性が上昇しているため存続とする。
八幡前坂下線	⑯	都市間幹線道路として、渋川市の中心と観光拠点である伊香保地区や榛名山を結ぶ重要な路線となっている。また、都市防災機能を担う路線であり、昭和31年の都市計画決定時と変わらず重要な路線となっているため存続とする。
並木町金井線	⑰	昭和39年の都市計画決定時には、周辺に市街地整備の構想があったが現在はなくなっているため、市街地形成に係る必要性が減少している。また、現道がなく、補償物件が多く橋りょう整備で高事業費となるが、廃止にすると周辺道路の混雑度に支障が出るため存続とする。
阿久津折原線	⑱	昭和39年の都市計画決定時と比べて、都市計画道路の機能に係る必要性の変化はない。渋川西道路との立体交差となり、概算事業費が高く現道も無いが、廃止にすると周辺道路の混雑度に支障がでるため存続とする。

