第１章
市の現状と課題

第１章では、私たちが暮らすこのまちの現状を振り返り、未来に向けて解決すべきまちづくりの課題を考えます。

１　本市の概況
（１）　歴史
（２）　位置・地形
（３）　人口の推移
（４）　主な都市計画決定の状況
（５）　土地利用
（６）　道路・交通網
（７）　各種意向
（８）　都市構造分析

２　本市に必要なこと
（１）　土地利用や生活環境
（２）　道路と公共交通
（３）　地域の魅力と活力

３　本市の課題

みどモス

1．本市の概況

（1）歴史

2006（平成 18）年 3 月 27 日に、地方分権の推進と行財政力の強化、少子高齢社会や住民の生活圏拡大への対応などの理由により、新田郡笠懸町、山田郡大間々町、勢多郡東村が合併し、群馬県で 12 番目の市として誕生しました。

（2）位置・地形

本市は群馬県の東部に位置しており、総面積は 20,842ha の南北に細長い地形をしています。市域の東西は桐生市、南は伊勢崎市及び太田市、北は沼田市及び栃木県日光市、北東は栃木県鹿沼市及び佐野市に接しており、東京都から 100km 圏内に位置しています。

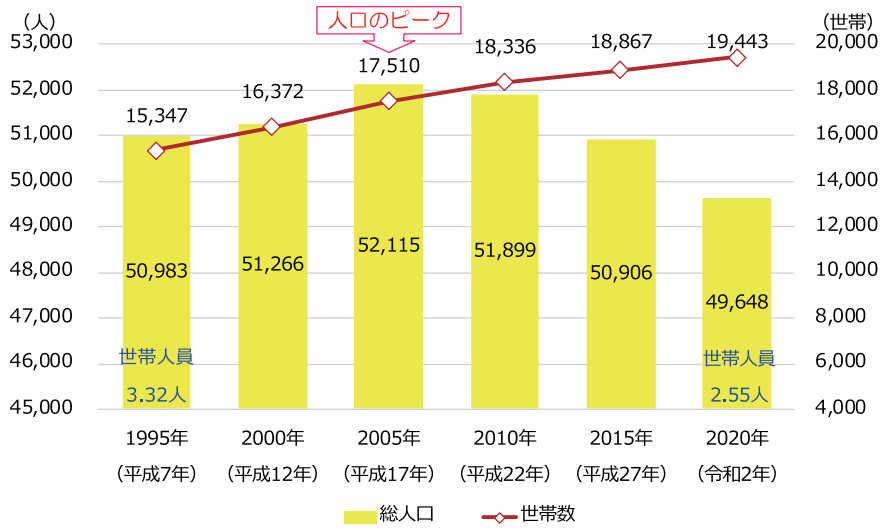
市の北部には足尾山地が連なっており、その山塊に源をもつ渡良瀬川が市の北東から南東にかけて流れています。市の南部では、その清流がつくりだした大間々扇状地によって形成されています。

（3）人口の推移

本市の人口は、2020（令和 2）年で 49,648 人、世帯数は 19,443 世帯となっています。人口の推移としては、1995（平成 7）年以降、増加傾向が続き、2005（平成 17）年を境に減少が続いています。一方、世帯数は増加を続けていて、1995（平成 7）年から 2005（平成 17）年の 10 年間で 2,163 世帯の増加となっています。1世帯当たりの人員は、1995（平成 7）年の 3.32 人から、2020（令和 2）年の 2.55 人と減少傾向が続いています。高齢者の一人暮らしや核家族化による世帯の小規模化が進んでおり、今後も減少が続いていくものと想定されます。

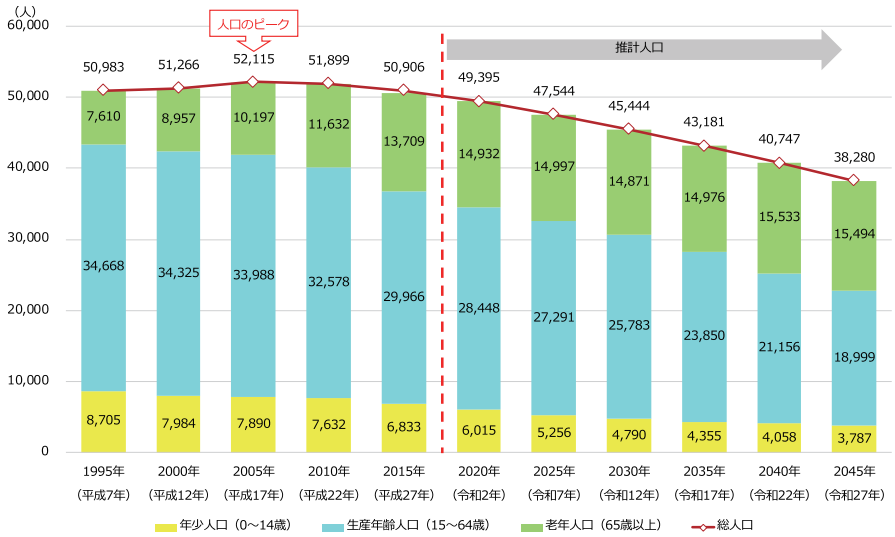
将来人口については、国立社会保障・人口問題研究所によると、2005（平成 17）年の 52,115 人をピークに、以降は減少していくと推計されています。

（人口と世帯数の推移）



出典：2020(令和 2) 年 国勢調査

（将来推計人口）



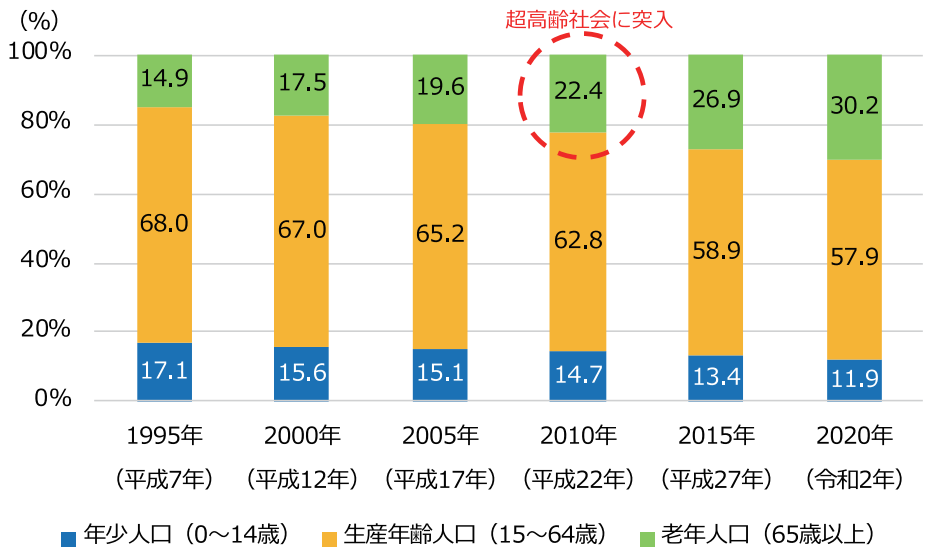
出典：2020(令和 2) 年国勢調査

注記：2020(令和 2) 年以降は国立社会保障・人口問題研究所 (2018(平成 30) 年推計) の推計値

年齢別人口については、1995（平成 7）年から 2020（令和 2）年には年少人口は 17.1%から 11.9%、生産年齢人口は 68.0%から 57.9%へと減少傾向になっています。また老年人口は 14.9%から 30.2%と約 2 倍に増加しています。

年少人口と生産年齢人口の減少、老年人口の増加により、2010（平成 22）年には超高齢社会※に突入しており、そこから現在まで 10 年以上が経過しています。

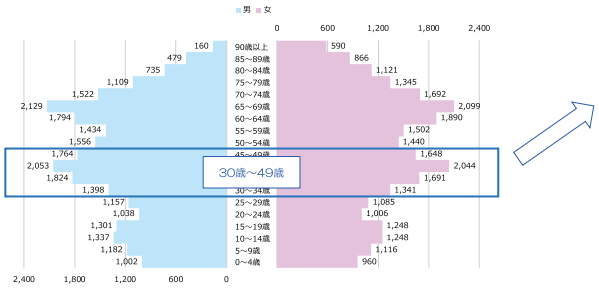
（年齢別人口構成の推移）



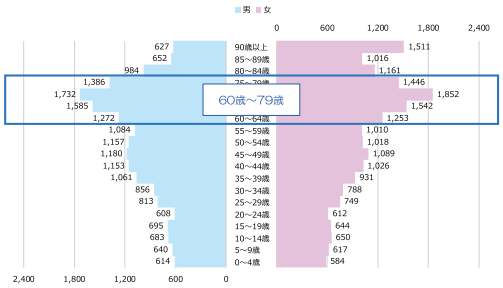
出典：2020（令和 2）年 国勢調査

（人口構成ピラミッド）

〈 2015(平成 27) 年 〉



〈 2045(令和 27) 年〉



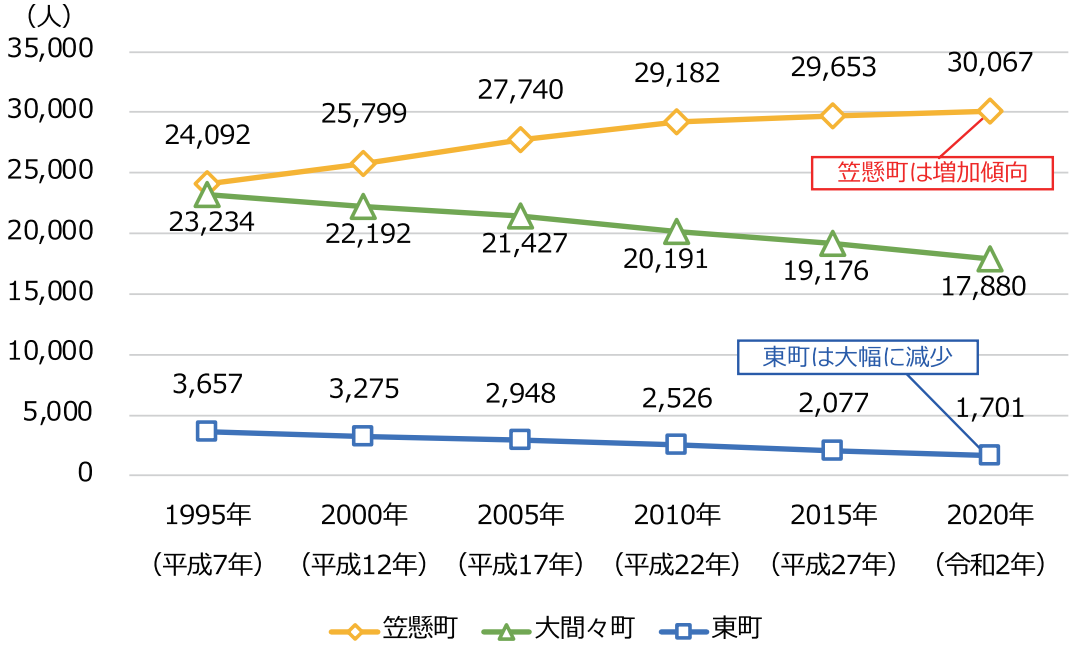
出典：2020(令和 2) 年 国勢調査

注記：2045(令和 27) 年は国立社会保障・人口問題研究所 (2018(平成 30) 年推計) の推計値

※超高齢社会とは
老年人口（65 歳以上）の総人口に占める割合が 21 パーセントを超える社会のこと

町別の人口推移を見ると、総人口には大きな変化は見られませんが、町別人口は大幅な変化が見られます。1995（平成 7）年から 2020（令和 2）年までの 25 年間における町別の人口推移では、笠懸町で 5,975 人の増加（+ 24.8%）、大間々町で 5,354 人の減少（▲ 23.0%）、東町で 1,956 人の減少（▲ 53.5%）となっています。

（町別の人口推移）



出典：2020(令和 2) 年 国勢調査

（4）主な都市計画決定の状況

本市の総面積 20,842ha のうち、笠懸町と大間々町（6,666ha）が都市計画区域に指定されています。

都市計画区域の変遷は、笠懸町で 1934（昭和 9）年に阿左美地区を桐生都市計画区域の一部として指定し、その後 3 度の変更を行い、1999(平成 11)年に行政区域の変更に伴い 1,861ha が指定されました。大間々町では、1950（昭和 25）年に町の一部を指定し、その後 1 度変更を行い、1974（昭和 49）年に大間々町全域の 4,793ha（※現在の行政区域は 4,805ha）が指定されました。その後、2009（平成 21）年に市町村合併に伴う統合により、みどり都市計画区域として 6,666ha が指定されました。

みどり都市計画区域は、市街化区域と市街化調整区域に区分する区域区分（線引き）が定められていない非線引き都市計画区域となっており、用途地域の指定も行われていません。

都市計画としては、風致地区が3箇所、都市計画道路が13路線、都市計画公園が2箇所、下水道事業が笠懸町と大間々町の一部で決定されています。

市全域と都市計画区域

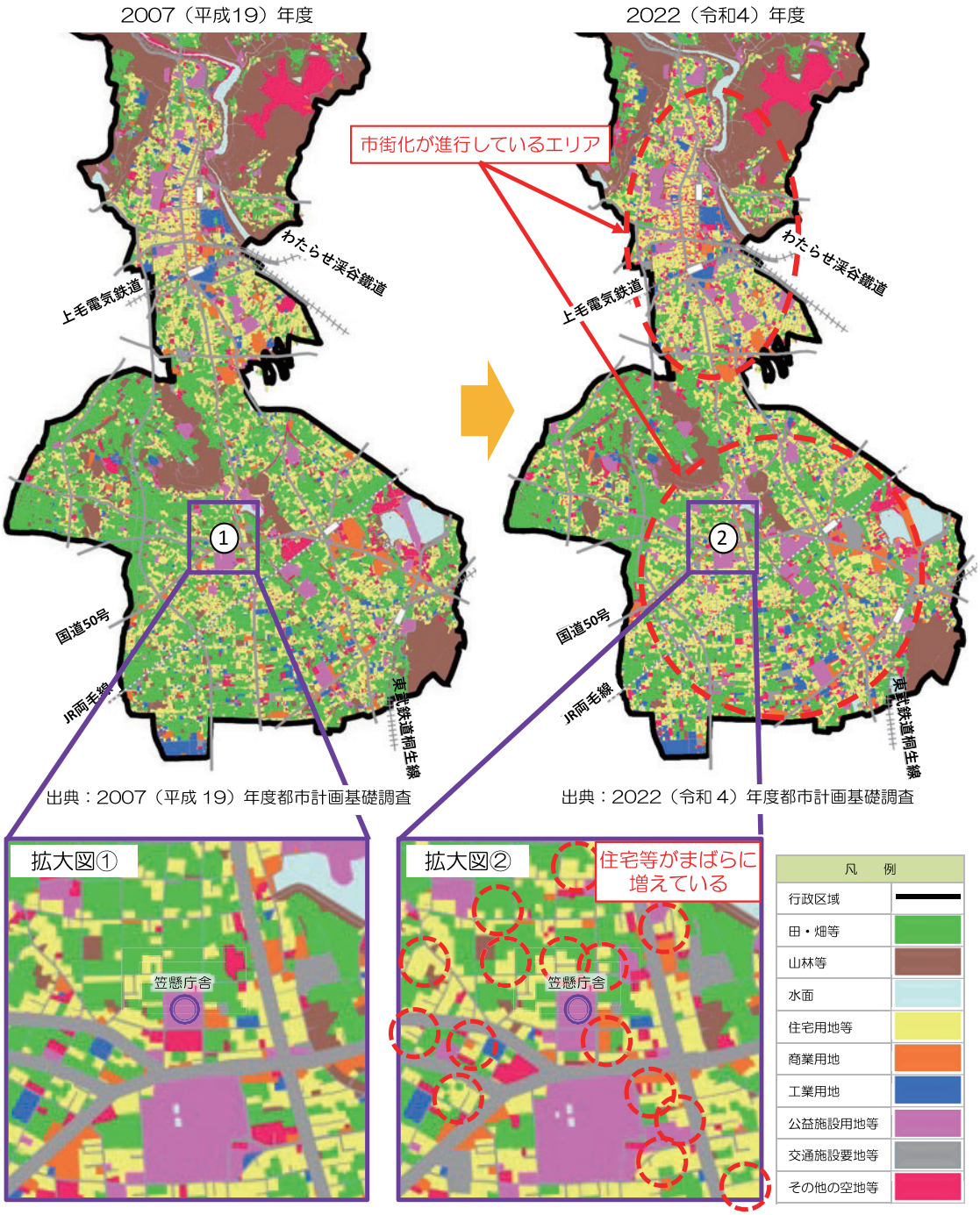
（5）土地利用

●都市的土地利用

笠懸町や大間々町の平坦地においては市街化が進行しています。主な都市的土地利用として住宅用地のほか、幹線道路沿道を中心に商業用地が広がっています。

本市の都市計画区域は、区域区分が定められていないことから、市南部において市街地が無秩序に広がり、住宅等のバラ建ちが進行しています。また用途地域が指定されていないために、住宅地、商業地、工業地、農地の混在が進んでいます。

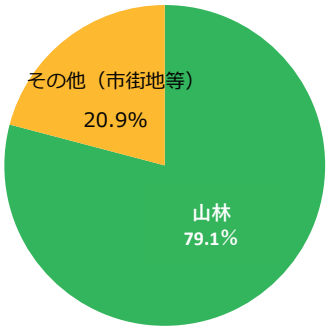
（都市的土地利用の状況）



●自然的土地利用

本市の総面積のうち、約 8 割にあたる 16,495ha は山林が占めており、大間々町北部と東町に広く分布しています。

（山林とその他（市街地等）の割合）



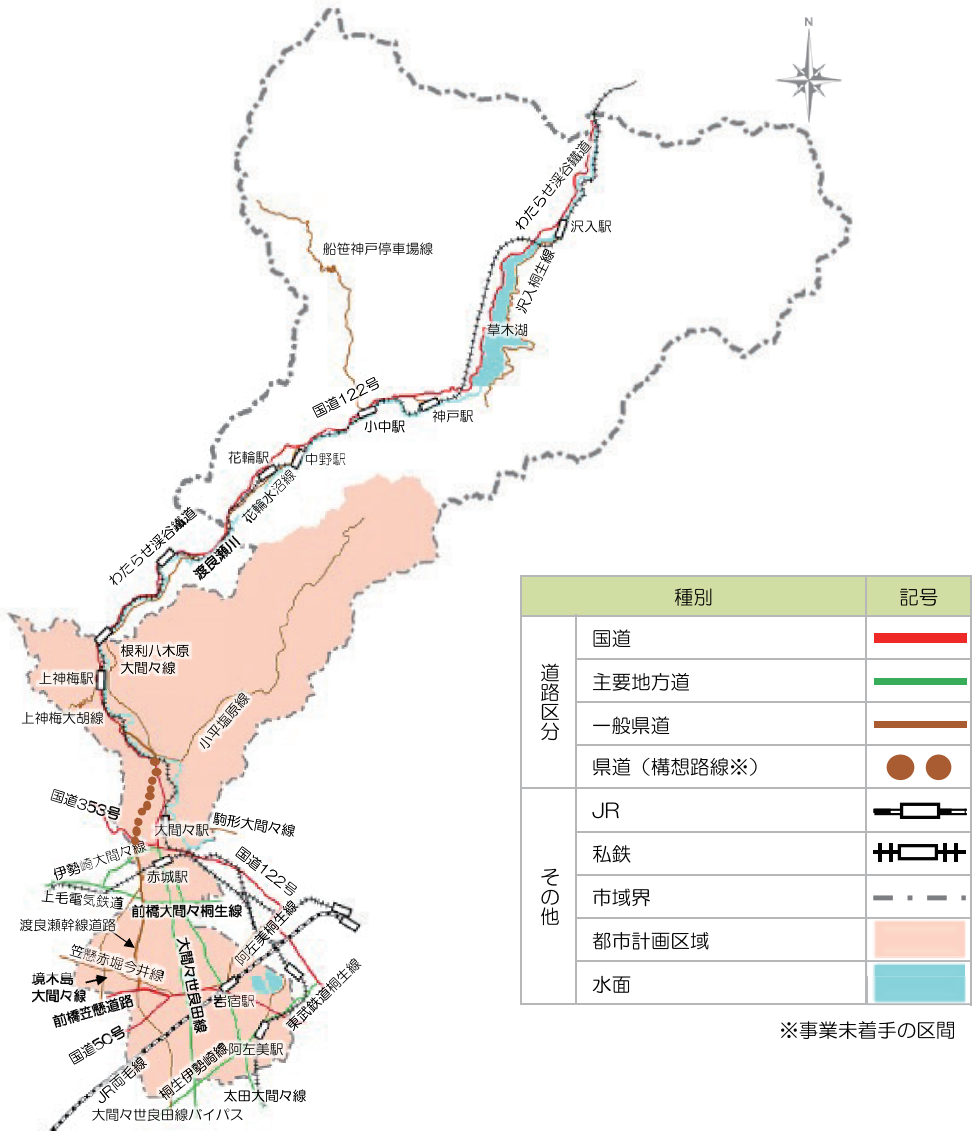
出典：2020(令和 2) 年 群馬県統計年鑑

（6）道路・交通網

市内を通る国道としては、東京都と栃木県日光市を結ぶ国道 122 号と、国道 122 号から分岐して吾妻郡中之条町へと延びる国道 353 号、市の南部を東西に走る国道 50 号が通っています。この国道 50 号については、主要地方道大間々世良田線との交差部から西に向かって都市計画道路前橋笠懸道路（国道 50 号）の整備が進められています。また、都市計画道路前橋笠懸道路（国道 50 号）の以北については渡良瀬幹線道路の整備も併せて進められています。さらに、市の南端を東西に通過する主要地方道桐生伊勢崎線の整備が進められています。

鉄道は、JR 両毛線、東武鉄道桐生線、上毛電気鉄道、わたらせ渓谷鐵道の各線が乗り入れており、バスは、定時・定路線バスとデマンドバスが運行しています。

主な道路、鉄道



※事業未着手の区間

（7）各種意向

①市民意向調査

市民の市に対する現状認識、今後のまちづくりに対する意見や意識から、本市として取り組むべき課題を明らかにするため、調査を実施しました。

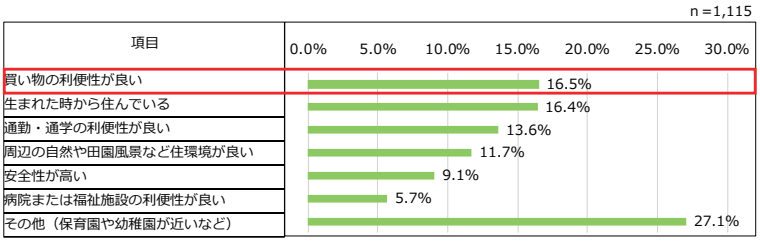
- 調査地区：みどり市全域
- 調査対象：3,000人
- 回答者数：1,115人（回収率37.2%）
- 調査期間：2021（令和3）年6月14日～7月30日

（取り組むべき課題）

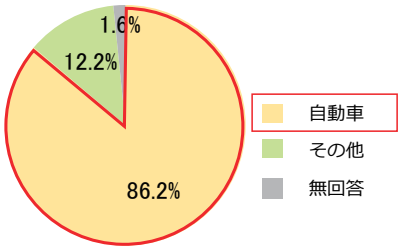
- 日常の移動手段では、「自家用車」の回答が最も多いため、高齢化や環境面等に考慮して、自家用車以外の移動手段を選択できるようにする取り組みが必要
- 「下水道」「歩道」「公園」といった都市基盤整備への要望が多いことから、生活環境改善のために計画的な基盤整備が必要

（主な調査結果・多い回答）

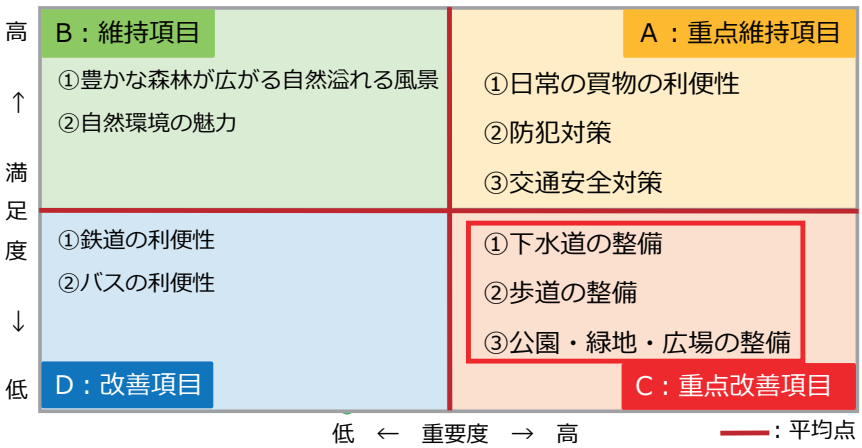
（現在の住まいを選んだ理由）



（日常の移動手段）



（重要度・満足度項目）



②農地所有者意向調査

農地を所有している方の現在の農地の利用状況や今後の利用方針についての意見や意向から、本市として取り組むべき課題を明らかにするため、調査を実施しました。

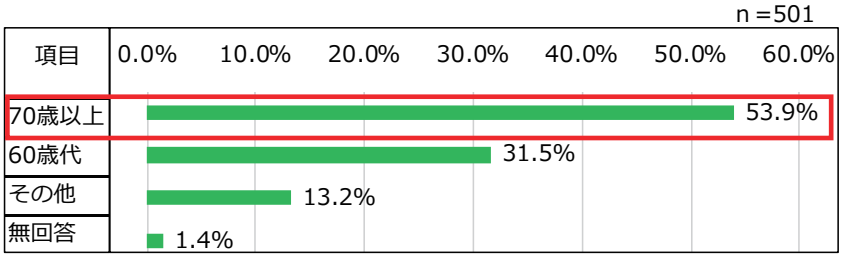
- 調査地区：みどり市全域
- 調査対象：1,000人
- 回答者数：501人（回収率 50.1%）
- 調査期間：2021（令和3）年12月6日～2022（令和4）年1月31日

（取り組むべき課題）

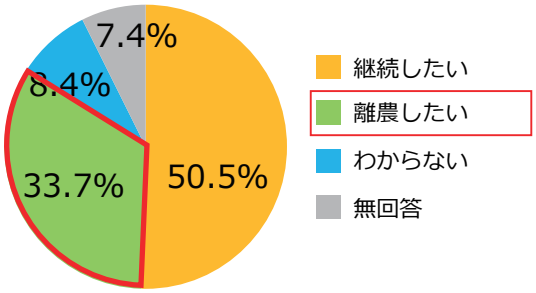
- 農地所有者の約半数は「７０歳以上」であり、回答者の約３割が農業を「離農したい」と回答し、さらに、約６割は「後継者がいない」と回答しているため、農業従事者の担い手を確保することが必要

（主な調査結果・多い回答）

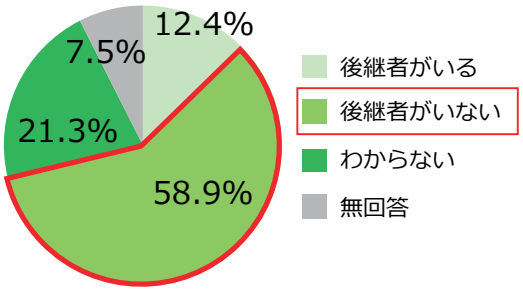
（年齢）



（農業の継続意向）



（後継者の有無）



③事業者意向調査

本市で経営している事業者に対し、現在の経営上の不安や今後の経営についての意見や意向から、地域産業の発展や活性化等について取り組むべき課題を明らかにするため、調査を実施しました。

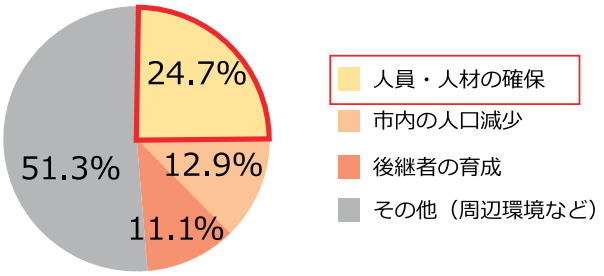
- 調査地区：みどり市全域
- 調査対象：947社
- 回答者数：400社（回収率　42.2%）
- 調査期間：2021（令和3）年12月6日～2022（令和4）年1月31日

（取り組むべき課題）

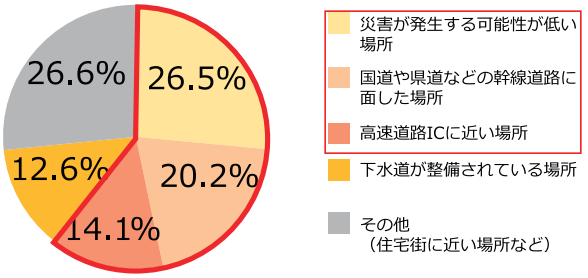
- 経営上の悩みとして、「人員・人材の確保」の回答が最も多いため、働き手を確保するための取り組みが必要
- 重視する立地環境として、「災害が発生する可能性が低い場所」「国道や県道などの幹線道路に面した場所」等の回答が多いため、安全かつ移動に適した操業環境の形成に向けた取り組みが必要

（主な調査結果・多い回答）

（経営上の悩み）



（重視する立地環境）



（８）都市構造分析

本市の都市構造について、客観的かつ定量的な評価・分析を行い、市の特色、強み・弱みを把握します。

都市構造の評価については、「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課 2018（平成 30）年４月)」を基に行います。

●評価分野の設定

少子高齢化の進展に伴う日常生活機能の低下など、将来における都市政策上の課題を受け、主として「都市の持続性をいかに維持していくか」という観点から次の６分野を設定します。

評価分野	評価軸
①生活利便性	生活サービス施設（医療、福祉、商業など）が住まいの近く＝歩いて行ける範囲に揃っており、誰でも自由に移動することができて、便利に暮らすことができる。
②健康・福祉	多様な交流の場や緑豊かな環境など、歩いて回遊したくなる環境が揃っていて、市民が健康に暮らすことができる。
③安全・安心	災害や事故等による被害を受ける危険性が少なく、安心して暮らすことができる。
④地域経済	商業などサービス産業が活発で健全な不動産市場が形成されている。
⑤行政運営	自治体財政が健全に運営されており、市民が適切な行政サービスを受けている。
⑥エネルギー／低炭素	エネルギー効率が高く、エネルギー消費量、二酸化炭素排出量が少ない街になっている。

●評価方法等

現状における都市構造を評価し、同類型都市（人口１０万人以下の都市平均）と比較しながら、都市政策上の特徴を整理します。

（本市の主な特徴）

主な強み	主な弱み
公共交通利便性の高いエリアに存する住宅総数は、同類型都市を上回っている	通勤通学における公共交通の機関分担率は、同類型都市を下回っており、特にバスの分担率が大きく下回っている
生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率は、医療施設・福祉施設・商業施設のすべてにおいて、同類型都市を上回っている	公共交通沿線地域の人口密度が同類型都市より高いにもかかわらず、通勤通学時の公共交通の利用者は同類型都市より少なく、小型車走行台キロが同類型都市より高い
公園緑地の徒歩圏人口カバー率は、同類型都市を上回っている	高齢者の徒歩圏に公園がない住宅の割合が同類型都市より高い
	歩道整備率は、同類型都市を下回っており低い水準となっている
従業者一人当たり第三次産業売上高及び従業人口密度は、同類型都市を上回っている	小売商業床面積あたりの売上高は同類型都市を若干、下回っている
市民一人あたりの歳出額は、同類型都市よりも下回っており、財政力指数は、同類型都市を上回っている	市民一人あたりの税収額は、同類型都市とほぼ同値となっている

2. 本市に必要なこと

これまでの分析・調査をもとに、本市の強み・弱みを整理し、将来に向けて必要なことを示します。

（1）土地利用や生活環境

●人口密度の確保

主な強み

本市は、生活サービス施設（医療施設・福祉施設・商業施設）が住まいの近くに集積している割合（＝日常生活サービスの徒歩圏充足率）が同類型都市と比較して多くなっています。また住まいの近くに駅やバス停が整備されている割合（＝公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合）も同類型都市を上回っており、日常生活に必要なサービス施設に徒歩でアクセスできる割合は同類型都市より高いといえます。

主な弱み

車の利便性が高い幹線道路沿いに商業施設の立地が進む一方、市内の商店街（大間々本町通り商店街）では、空き店舗も多く閑散としており、周辺では空き地や空き家も目立っている状況です。また地域によって人口動向の格差が発生しています。

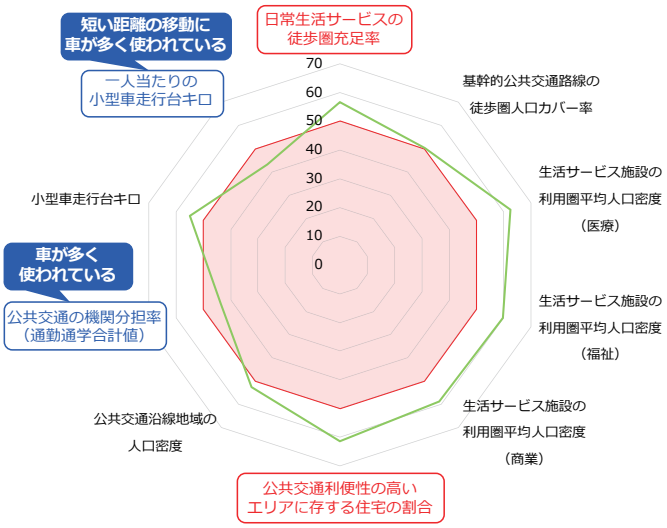
このままでは

一部の地域では、人口の減少により生活サービスの維持ができなくなり、撤退に追い込まれる恐れがあります。

将来に向けて必要なこと

少子高齢化の進展に伴い、更なる市街地人口密度の低下が想定されるため、生活サービス施設周辺において一定の人口密度を確保するための取り組みが必要です。

（都市構造の分析結果：生活利便性）



凡　例	
同類型都市の偏差値	
みどり市の偏差値	
同類型都市と比較した強み	赤文字
同類型都市と比較した弱み	青文字

（幹線道路沿いの商業施設）

（大間々本町通り商店街）

●都市機能の適正な配置

主な強み

生活サービス施設の徒歩圏域の人口密度は、医療施設・福祉施設・商業施設のすべてにおいて、同類型都市を上回っています。

市民意向調査では、現在の住まいを選んだ理由として「買い物の利便性が良い」を選択した人が最も多く、満足度においても「日常の買い物の利便性」に満足している人が多いという結果になっています。

近年では、阿左美駅が整備され、鉄道利用者の利便性が向上しています。また、岩宿駅周辺では整備計画が進行しており、駅を中心としたまちづくりが進められています。

主な弱み

公共交通の機関分担率が低いため、施設へのアクセスは主に「自動車」を利用していると考えられます。

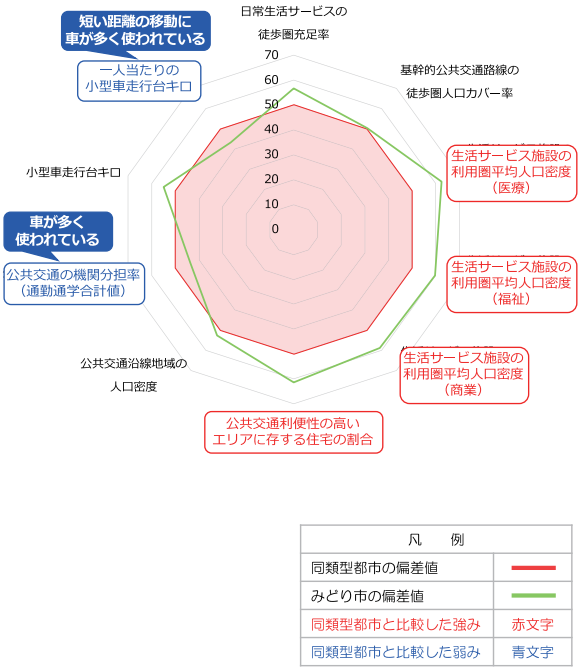
このままでは

駅から離れた車で移動しやすい場所の生活サービス施設周辺に人が集まる一方、駅周辺は人が減り、生活サービス施設が撤退し、車で移動できない人の生活が不便になっていくという悪循環に陥る恐れがあります。

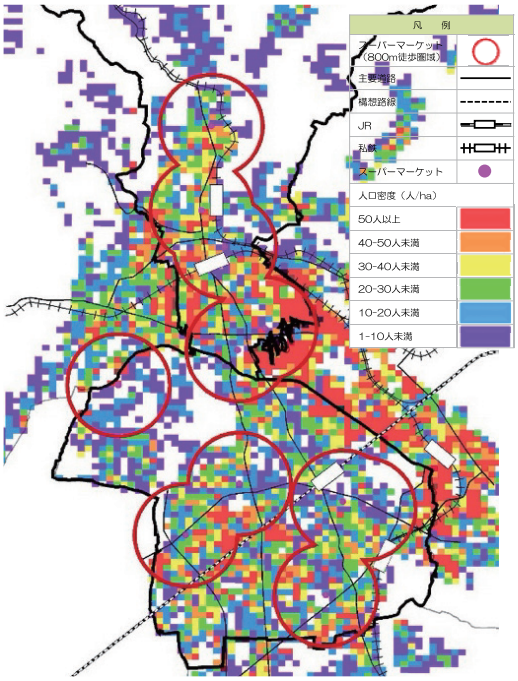
将来に向けて必要なこと

誰もが利用しやすい生活サービスの確保に向け、駅周辺への都市機能の集積と公共交通によるアクセス向上に向けた取り組みが必要です。

（都市構造の分析結果：生活利便性）



（生活サービス施設：
スーパーマーケットの徒歩圏人口）



●健全な不動産市場の形成

主な強み

本市の住宅地の平均地価は同類型都市を若干、上回っています。また、笠懸町では人口が増加傾向となっています。空き家率については同類型都市を下回っています。

主な弱み

市全体の人口は減少が続いており、特に東町での減少割合が大きくなっています。
今後は、人口減少が進むことにより空き家が増加することが予想されます。

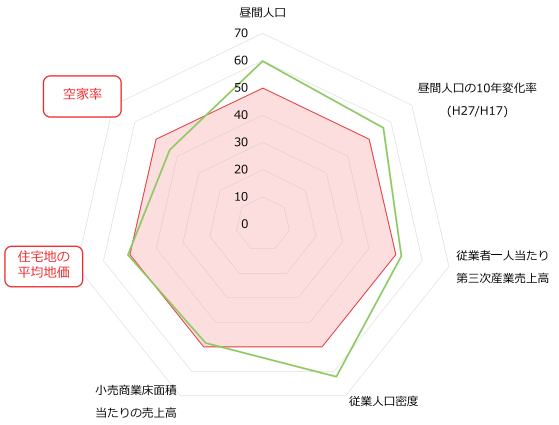
このままでは

人口減少や空き家の増加等により不動産の価値が下落し、平均地価が現在よりも低下することによって、中古住宅の流通が滞り、健全な不動産市場の維持が難しくなることが考えられます。

将来に向けて必要なこと

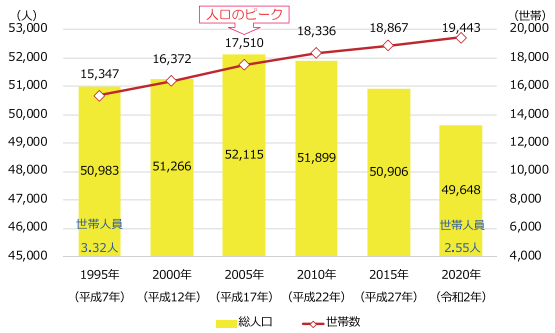
現在の地価水準を維持するために、新規住宅の建設に関しては、居住を誘導すべき区域内に適切に誘導を図るとともに、今後増えることが予想される空き家や中古住宅に関して適切に流通できるよう、健全な不動産市場の形成に向けた取り組みが必要です。

（都市構造の分析結果：地域経済）

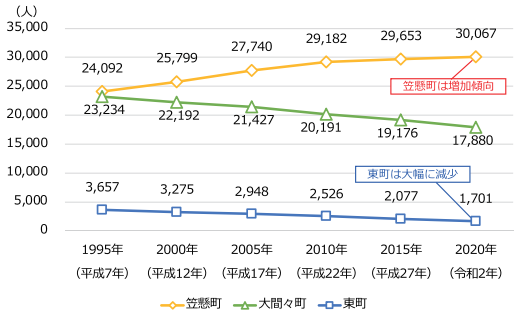


凡　例	
同類型都市の偏差値	
みどり市の偏差値	
同類型都市と比較した強み	赤文字
同類型都市と比較した弱み	青文字

（人口と世帯数の推移）



（町別の人口推移）



出典：2020(令和 2) 年 国勢調査

●適切な土地利用誘導

主な強み

市域の約 8 割は山林等の自然的土地利用となっており、市全域に森林や河川、丘陵等の豊富な自然環境が存在しています。これらの自然環境については、市民意向調査でも非常に高い満足度となっています。

市域の約 2 割が住宅や商業等の都市的土地利用になっており、市南部の平坦地にはまとまりのある居住地が存在しています。

主な弱み

市街地においては区域区分が定められておらず、市南部の平坦地において低密度な市街地が無秩序に広がっています。また用途地域が指定されていないため、住宅地や商業地、工業地、農地等が混在した状態となっています。

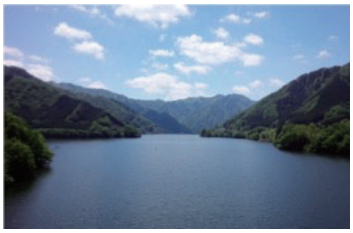
このままでは

人口密度が低い宅地が広がり、新しい宅地の多くが農地等と混在してしまいます。

将来に向けて必要なこと

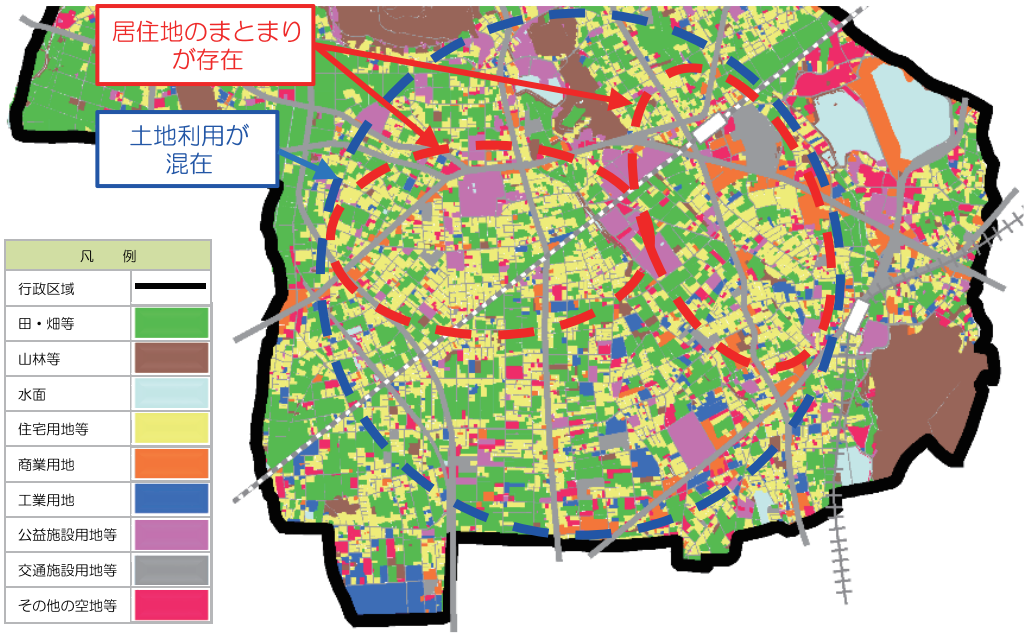
今後は、計画的な市街地形成の推進や、まちのまとまりの形成を誘導する等、適正な土地利用・建物利用により暮らしやすさを向上する必要があります。また、豊かな自然環境を保全するとともに、自然環境との共生を目的として開発や景観の規制・誘導に取り組み、貴重な観光資源としての活用を図っていく必要があります。

＜草木ダム＞



＜袈裟丸山＞

（土地利用状況：笠懸町の一部）



●持続可能な都市構造の実現

主な強み

市民一人あたりの歳出額は同類型都市よりも下回っており、財政力指数は、同類型都市を上回っています。また、公共交通沿線地域の人口密度が同類型都市を上回っています。

主な弱み

通勤・通学の交通手段において、公共交通を利用する割合は同類型都市を下回っており、将来においては人口減少に伴い市街地の人口は低下すると予想されていることから、コンパクトプラスネットワークの都市構造の実現という観点においては改善が求められます。

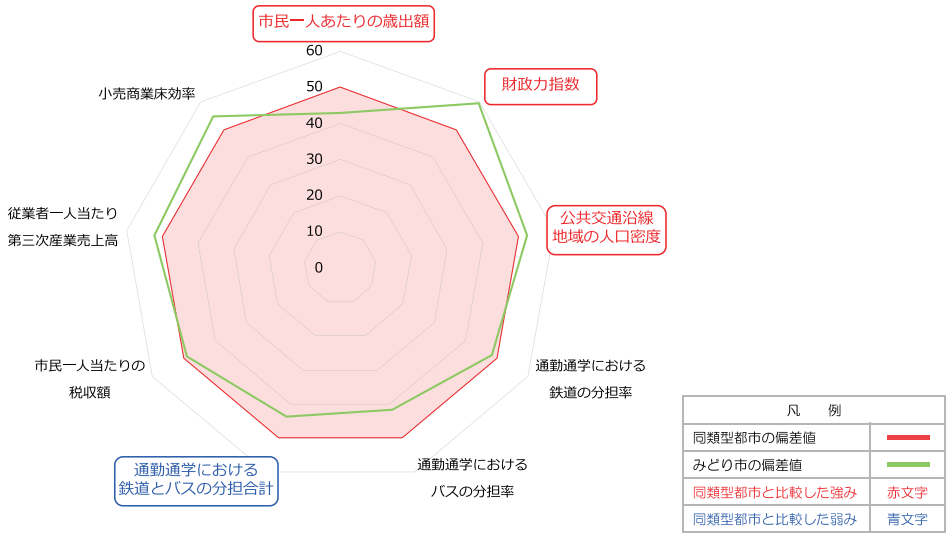
このままでは

新たに開通する幹線道路等の影響により市街地の広がりが懸念される本市においては、土地利用の誘導や都市機能及び日常生活サービスの配置における今後の取り組み次第では、持続可能性が高い都市構造である「コンパクトプラスネットワーク」の実現から遠のいていくことも考えられます。

将来に向けて必要なこと

本市への居住を求める移住希望者や転入希望者を適切に誘導しながら、将来にわたり持続可能な都市構造の実現に向けたまちづくりを進めていくことが必要です。

（都市構造の分析結果：行政経営）



●農林業や工業の振興

主な強み

本市の北部には豊かな森林資源があり、南部にはまとまりのある一団の農地が存在しています。また市の南端部と中央部の渡良瀬川右岸周辺には、一団の工業用地が存在しています。

主な弱み

農業においては就業人口・農家数ともに減少傾向となっています。農地所有者への意向調査では、回答者の約５割が農業を継続したいと回答する一方、約３割が農業を離農したいと回答しており、約６割は後継者がいないと回答しています。また、担い手の不足により農林業の経営が不安定になっています。さらに、市街化の無秩序な広がりにより農地と宅地が混在し、営農環境に悪い影響を及ぼしています。

工業においては製造品出荷額が減少傾向となっており、事業者意向調査では、多くの事業者が「人員・人材不足」に悩んでいます。

このままでは

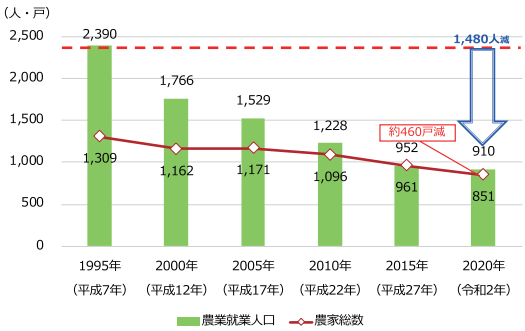
今後の農業経営の継続性や雇用の減少、経済活動の不安定性といった産業の健全性や地域経済に対する懸念を引き起こす可能性があります。

将来に向けて必要なこと

農業生産力を強化するため、適切な土地利用に併せた営農環境の保全や農林業の担い手確保に取り組む必要があります。

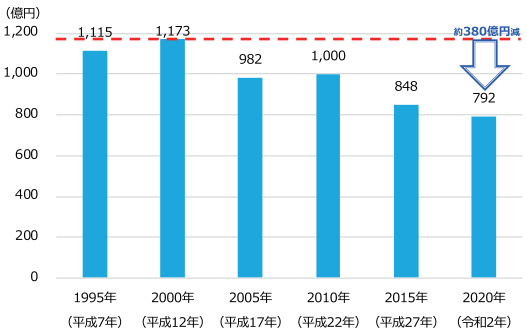
渡良瀬幹線道路の開通によって、高速道路へのアクセス性向上等が期待されています。市内事業者からは、重視する立地環境として、災害が発生する可能性が低い場所や幹線道路沿道、高速道路 IC に近接する場所等が求められています。そのため、今後の土地利用計画に併せて幹線道路沿道等に工業の操業環境を確保して、産業振興に取り組む必要があります。

（農業：就業人口・農家数の推移）



出典：2020(令和 2) 年 農業センサス

（工業：製造品出荷額の推移）



出典：2020(令和 2) 年 群馬県統計年鑑
(従業者４人以上の事業所)

●都市生活の利便性の向上

主な強み

高齢者福祉施設の1km 圏域高齢人口カバー率（高齢者が住んでいる地域に高齢者福祉施設が立地している割合）は同類型都市を上回っています。また、保育所の徒歩圏0～4歳人口カバー率（幼い子どもが住んでいる地域に保育所が立地している割合）も同類型都市を上回っています。これは、高齢者が多く住んでいる市街地を中心に福祉施設が分布していることや、保育所周辺に子育て世帯が多く居住していることが要因と考えられます。

主な弱み

市民が利用している多くの公共施設は、老朽化により更新の時期を迎えています。

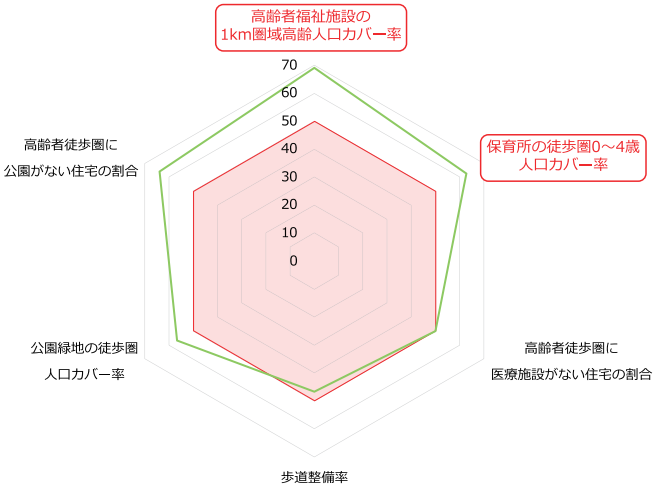
このままでは

多くの市民が利用している施設が、古くなることで使用できない施設が発生したり、設備が利用しづらくなって不便になったりする恐れがあります。

将来に向けて必要なこと

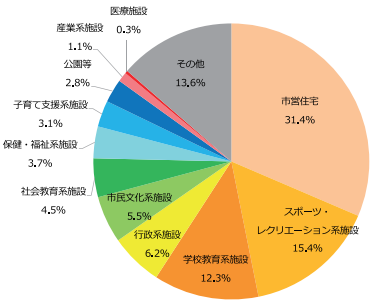
更なる少子化・高齢化に対応するために、今後の都市生活の利便性向上に向けて、医療・福祉・子育て支援サービス施設や公共施設等の適切な誘導や配置を進めていくと同時に、できるだけ多くの人々が利用しやすくする「ユニバーサルデザイン」の施設整備や、多くの人々が利用する施設のバリアフリー化を進めることが必要です。

（都市構造の分析結果：健康・福祉）



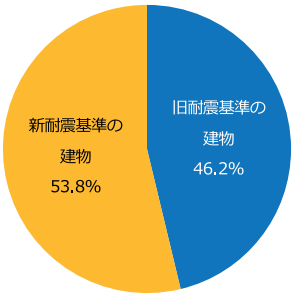
凡　例	
同類型都市の偏差値	
みどり市の偏差値	
同類型都市と比較した強み	赤文字
同類型都市と比較した弱み	青文字

（公共施設）



出典：2018(平成 30) 年
公共施設等総合管理計画

（公共施設の老朽化の状況）



出典：2018(平成 30) 年
公共施設等総合管理計画

●計画的な基盤整備の推進

主な強み

市民一人あたりの税収額は、同類型都市とほぼ同値となっており、第三次産業売上高や小売商業床効率は、同類型都市を上回っています。税収額や第三次産業売上高、小売商業床効率が高水準にあります。

主な弱み

汚水処理普及率が県内他都市よりも低い水準であり、また歩道がない生活道路も多く、基盤整備への対応が課題となっています。市民意向調査でも下水道整備や公園整備を求める意見が多数あります。

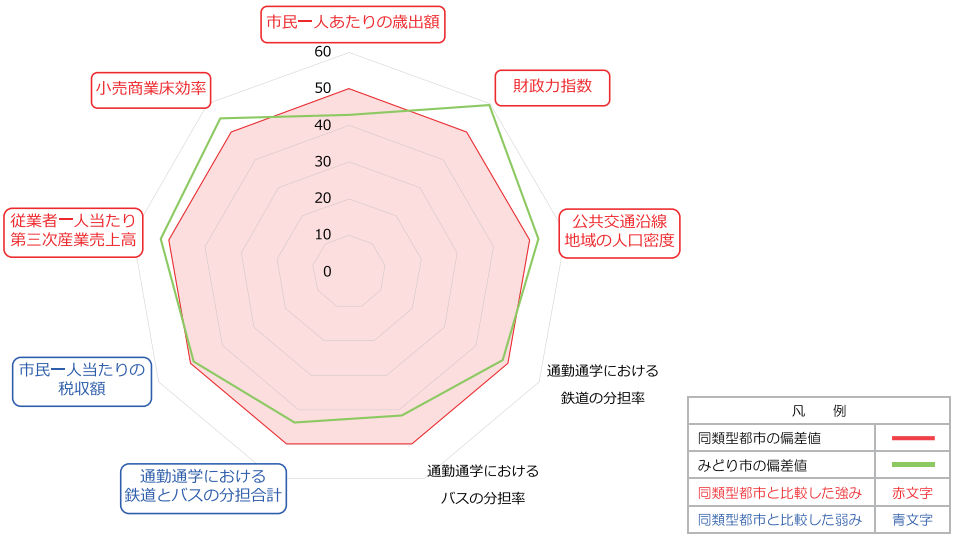
このままでは

今後は人口減少に伴う市街地の人口低下が予想されているため、適切な場所以外での基盤整備は、財政的な圧力や将来的な維持管理費の増加につながる恐れがあります。

将来に向けて必要なこと

将来にわたって安定的な税収が確保できるよう、人口規模等を考慮した都市機能及び日常生活サービスの適切な配置や、生活環境改善のために下水道整備等の計画的な基盤整備を推進していくことが必要です。

（都市構造の分析結果：行政経営）



●歩きやすい環境の形成や健康づくり対策

主な強み

市内では、道路の整備が進められています。また、市民の憩いの場として、また運動や健康づくりの場として利用できる公園の整備が進められています。近年では、運動施設を中心に市民の憩いや交流の場を創出するための総合公園として西鹿田グリーンパークの整備が進められています。

主な弱み

歩道の整備率については同類型都市を下回っており、整備水準は低くなっています。また、公園緑地の徒歩圏人口カバー率（公園緑地が住まいの近くにある割合）は同類型都市より高くなっていますが、高齢者が住んでいる住宅の近くに公園がない割合も高くなっています。

市民意向調査では、多くの市民が歩道整備や公園緑地整備を望んでいます。

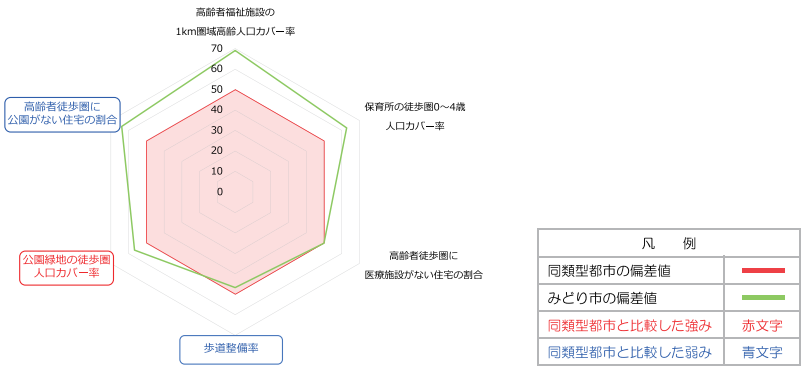
このままでは

身近な公園が少ないため、高齢者が出かけることを控えるようになり、また歩道のない危険な道路を歩きたくない等の理由で、外出の機会が減っていくことにより、健康面等に悪影響を及ぼす恐れがあります。

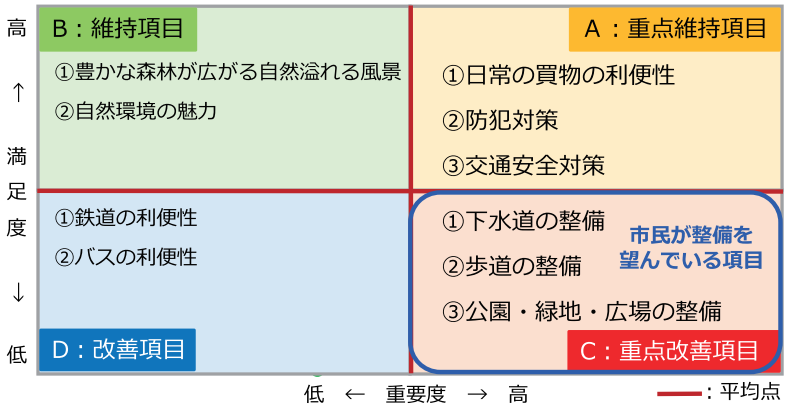
将来に向けて必要なこと

更なる少子化・高齢化に対応するために、地域の規模や市民の要望等を反映した役割や機能の設定と、適切な場所への施設配置等、歩きやすい環境の形成や健康づくりに向けた歩道や公園緑地等の整備を計画的に進めていくことが必要です。

（都市構造の分析結果：健康・福祉）



（市民意向調査結果）



●市街地荒廃化の抑制

主な強み

本市の空き家率は、同類型都市よりも低くなっています。

主な弱み

空き家は増加傾向にあり、今後、人口減少が進行することにより、地域によっては空き家がさらに増加することが予想されます。

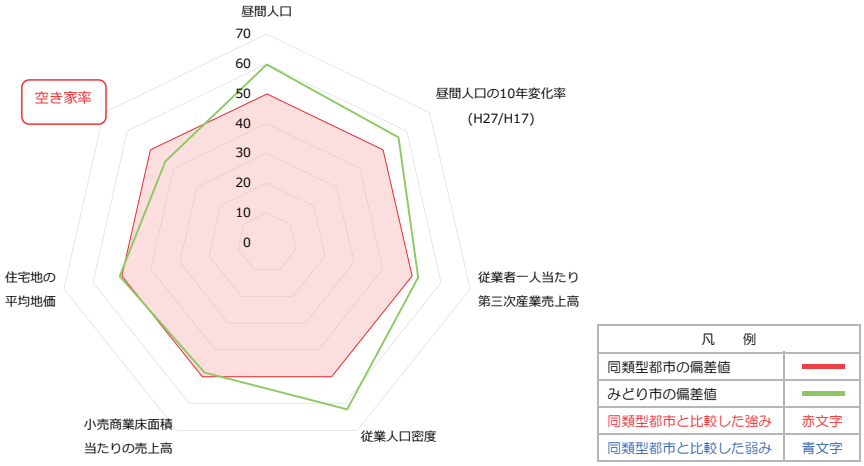
このままでは

人口減少に伴い、相続などを契機として空き地、空き家がさらに増加し、人口減少に伴う地域コミュニティの衰退とも相まって、防災上や防犯上の危険性が高まることや、生活の安全性が低下することが懸念されます。

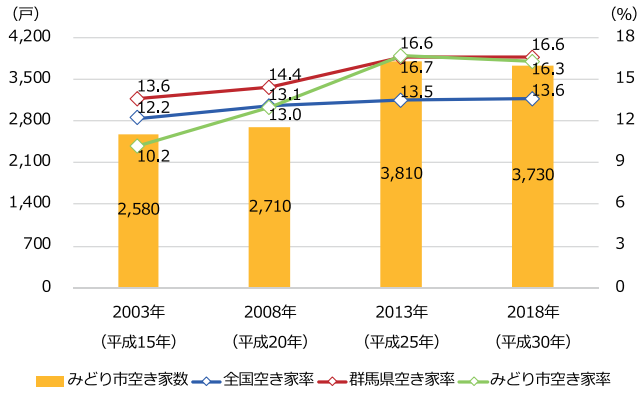
将来に向けて必要なこと

市街地荒廃化の抑制に向けて、空き家をストックとして適切に管理するとともに、移住や定住を希望する世帯に適切な場所へ居住を誘導する等、空き家の発生予防と既存空き家の利活用について対策が必要です。

（都市構造の分析結果：地域経済）



（住宅と空き家の推移）



出典：2018(平成 30) 年 住宅・土地統計年鑑

（2）道路と公共交通

●公共交通の利用促進

主な強み

市内の公共交通については、東西の都市を結ぶ鉄道がJR両毛線と上毛電気鉄道の2路線（2駅）、南北の都市を結ぶ鉄道が東武鉄道桐生線とわたらせ渓谷鐵道の2路線（8駅）の計4路線（10駅）が運行しています。近年では、岩宿駅南口の乗り入れ道路や阿左美駅周辺の整備が完成し、鉄道や駅利用者の利便性が向上しました。また市北部では路線バス等、南部ではデマンドバスが運行していることから、他の都市と比較して利用できる公共交通が多いと言えます。

主な弱み

通勤通学に公共交通を利用する割合は同類型都市を下回っている状況であり、公共交通の利用者は減少傾向にあります。岩宿駅前広場では、送迎等の車で交通混雑が発生しています。自動車を利用する割合が同類型都市よりも高く、市民意向調査でも、日常の移動手段は「自動車」と回答した方が最も多いことから、移動においては、自動車への依存が高い状況です。

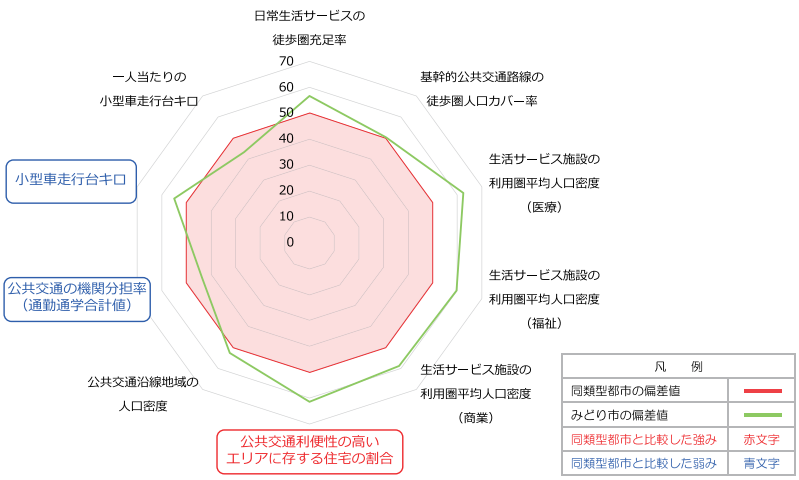
このままでは

人口減少の進行等の影響で公共交通の利用者が減少することにより、公共交通事業者の経営が悪化し、鉄道やバスの運行本数がさらに減少していくと考えられるため、公共交通に恵まれているにもかかわらず、将来の移動手段の確保が難しくなります。今後、高齢化により車の移動が困難になる人が増えていく中で、生活が不便な地域が増えることが懸念されます。

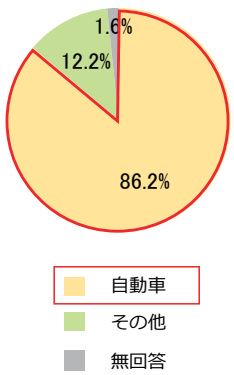
将来に向けて必要なこと

今後は、高齢化の進行により車を運転できなくなる高齢者が増加するため、自動車による移動だけでなく、公共交通など誰もが利用できる多様な移動手段を選べる環境を整える必要があります。公共交通沿線地域に住んでいる人口密度は同類型都市を上回っていることから、公共交通（特にバス路線）が継続してサービスを提供できるよう、主に公共交通沿線地域の住民に対して日頃から公共交通の利用を促し、通勤通学等の定期利用者の確保に取り組むとともに、運行本数を増やすなど公共交通のサービス水準の向上を図り、加えて観光等による新たな利用者拡大に向けて取り組むことが必要です。

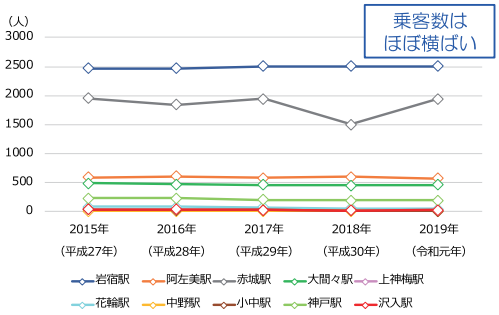
（都市構造の分析結果：生活利便性）



（日常の移動手段）

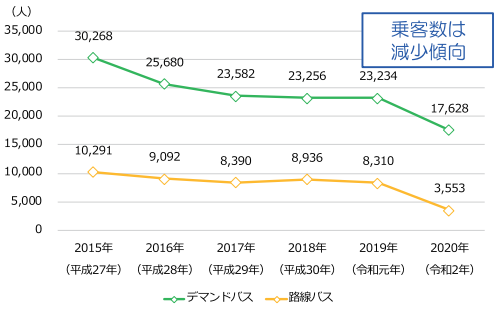


（鉄道乗客数の推移）



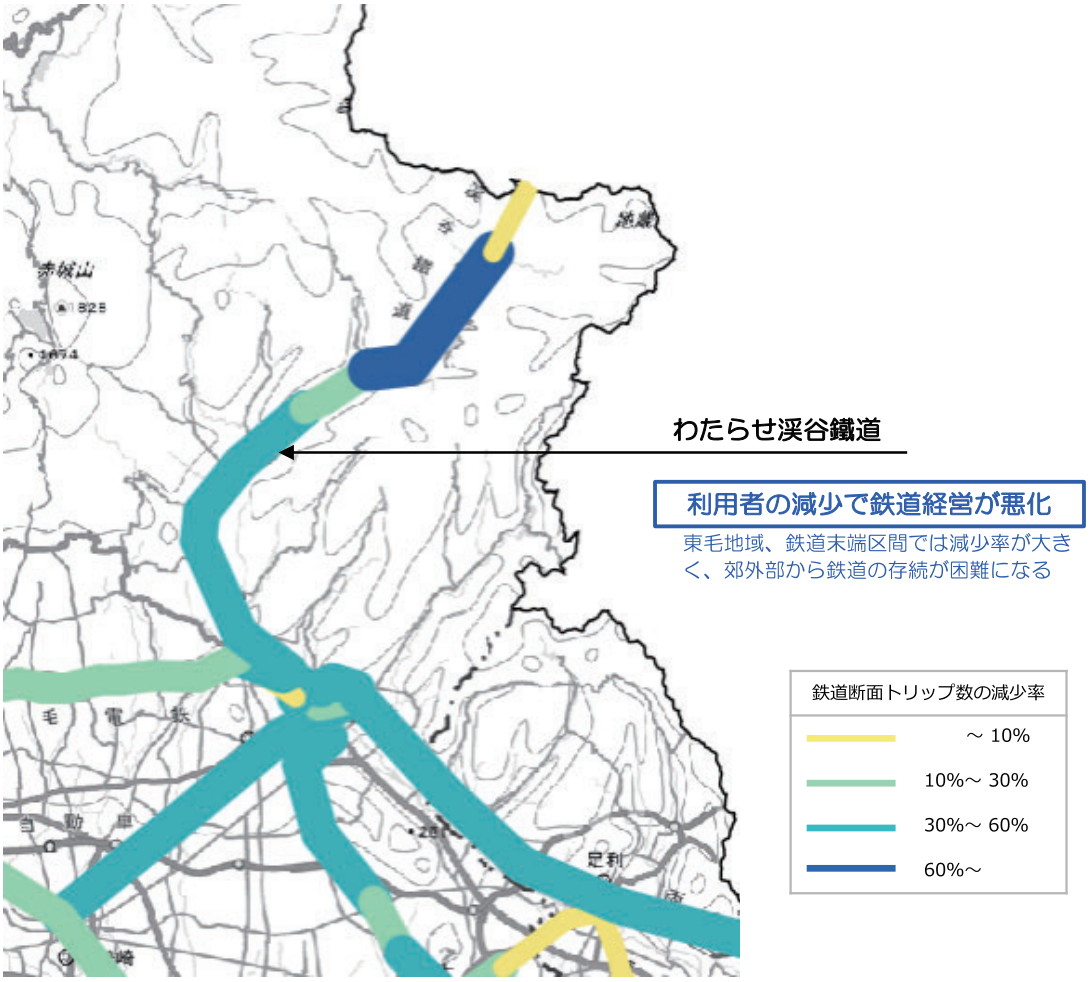
出典：2019(令和元) 年 国土数値情報

（バス乗客数の推移）



出典：2020(令和 2) 年 企画課資料

（鉄道断面トリップ数※増減率）2015（平成 27）年 → 2035（令和 17）年



（※鉄道断面トリップ数：駅間別に鉄道を利用して移動した人の数

出典：2018(平成 30) 年 群馬県交通まちづくり戦略

●地域間の連携強化の推進

主な強み

本市と東西の都市をつなぐ幹線道路である国道５０号、主要地方道桐生伊勢崎線、主要地方道前橋大間々桐生線の沿道には、多くの大型商業施設等が立ち並んでいます。また、東西方向には JR 両毛線と上毛電気鉄道が乗り入れており、東西の交通は充実していると言えます。

渡良瀬幹線道路が北関東自動車道太田藪塚 IC から国道 50 号交差点まで整備され、南北方向の都市間移動が円滑になり、これにより地域経済の成長が推進されつつあります。また、東西の広域幹線道路として、国道 50 号前橋笠懸道路の整備も着実に進められています。

主な弱み

本市と南北の都市をつなぐ幹線道路として国道１２２号、主要地方道大間々世良田線、主要地方道太田大間々線が通過していますが、南北の幹線道路はこれまで４車線の道路はなく、一部の道路（主に鉄道駅周辺）では慢性的な渋滞が発生する等、南北の地域間の円滑な移動に支障をきたしています。

また、鉄道は、大間々駅・赤城駅・岩宿駅・阿左美駅を南北に直接つなぐ鉄道がなく、南北方向の移動に課題があります。

このままでは

一部の南北間の自動車移動では、道路の走行快適性と安全性の確保が難しくなるとともに、地域間や隣接都市との連携が弱体化することが懸念されます。また、車で移動できない人が市を南北方向に移動することが困難であり、市の一体的な交流・連携が難しくなる恐れがあります。

将来に向けて必要なこと

渡良瀬幹線道路等の整備により、道路の走行快適性と安全性を確保するとともに、広域幹線道路や公共交通の利便性を生かしたまちづくりを促進して、地域間や隣接都市との連携をさらに強化していく必要があります。

（幹線道路の状況）

（公共交通の状況）

出典：2023(令和 5) 年 群馬県交通まちづくり戦略

●危険性の高い地域における安全性の確保

主な強み

市域の約８割を占めている北部の中山間部は、豊かな自然に囲まれており、山並みと自然が織りなす景観は、市民や本市を訪れる人が魅力的だと感じている景観資源の一つとなっています。

洪水浸水想定区域の面積は、同類型都市を大きく下回っています。現在、災害時にも機能する強靭な道路ネットワークとして渡良瀬幹線道路の整備が進められています。

主な弱み

防災上、危険性が懸念される地域として、主に東地域や大間々北部地域の山間部で指定されている土砂災害危険箇所や土砂災害警戒区域の面積は、同類型都市を上回っています。これは、市域の８割を山林が占めるという本市の特徴によるものと考えられます。また洪水浸水想定区域の面積は、同類型都市を大きく下回っていますが、一級河川渡良瀬川の一部沿岸では台風や集中豪雨等により洪水被害が発生する可能性が懸念されます。

災害への対応として、避難経路の確保や避難場所の対応、災害危険エリアにおける開発抑制等の問題も抱えています。

このままでは

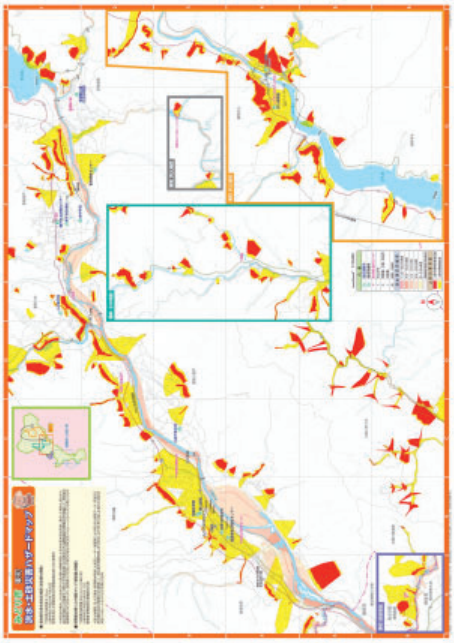
災害が発生した場合、道路の分断による地域の孤立や、それに伴う救命救急や支援物資の遅れ、避難場所の混雑等が起こる可能性があります。

将来に向けて必要なこと

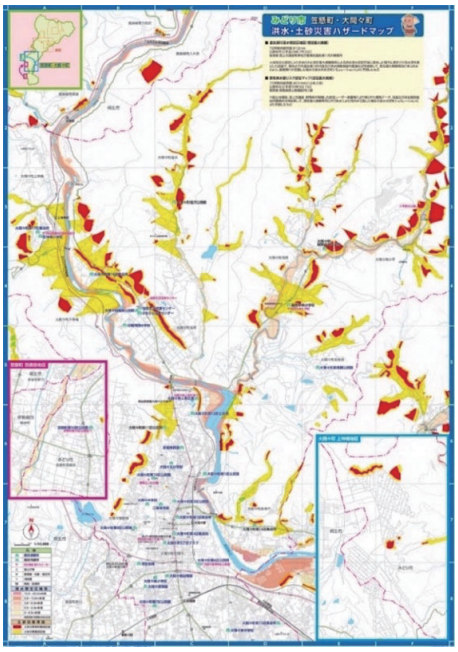
災害危険性の高い地域における安全性確保に向けて幹線道路の整備を推進するとともに、無秩序な市街地拡大の抑制、災害時における被害を想定した訓練の実施、災害発生時での円滑な避難、避難場所の確保、迅速な救命救急等を可能とする道路整備等、総合的な水害・災害対策が必要です。

（洪水・土砂災害ハザードマップ）

＜東町＞



＜笠懸町・大間々町＞



出典：2015(平成 27) 年 洪水・土砂災害ハザードマップ

●省エネ・低炭素化の推進

主な強み

市民一人あたりの自動車 CO2 排出量は、同類型都市よりも低く、良い水準となっています。

主な弱み

公共交通沿線地域の人口密度が同類型都市より高いにもかかわらず、通勤通学時の公共交通の利用者は同類型都市より少なく、小型車走行台キロが同類型都市より高いことから、自動車の利用頻度が高く、身近な場所へ移動する際も車を利用する人が多いと考えられます。市民意向調査でも、日常の移動手段は「自動車」と回答した方が最も多いことから、移動においては、自動車への依存が高いことが挙げられます。

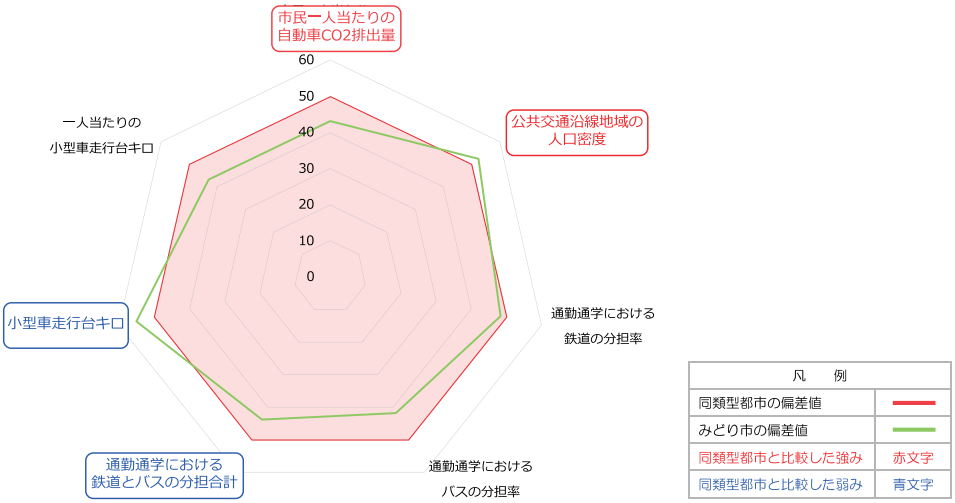
このままでは

今後も、自動車への依存度が高いまま推移すると予想されます。その結果、交通渋滞・交通事故の増加や、歩いて外出することを控える人が増えることにより、健康面や環境面等に悪影響を及ぼす等、過度な自動車依存によるさまざまなリスクが懸念されます。

将来に向けて必要なこと

公共交通のサービス向上や主に公共交通沿線地域の住民に対して公共交通の利用を促すとともに、自動車交通を円滑にして渋滞を減らすことにより、省エネ・低炭素化を促進する取り組みが必要です。

（都市構造の分析結果：エネルギー／低炭素）



●歩行者等の安全性の確保

主な強み

市内では、混雑の解消やアクセス向上等の目的で、渡良瀬幹線道路をはじめとした各種道路整備が進められています。

主な弱み

市民一万人あたりの交通事故死亡者数は、同類型都市を若干下回っている状況ですが、死亡事故はなくなっていません。さらに、歩道整備率は同類型都市を下回っています。

市民意向調査では、日常の移動手段として「自動車」の回答が最も多く、近所への外出も車を利用する等、自動車が生活に深く浸透していることが挙げられます。また、老朽化した橋梁の増加や道路の冠水被害の発生、慢性的な渋滞の発生等、都市インフラの問題が浮き彫りになっています。

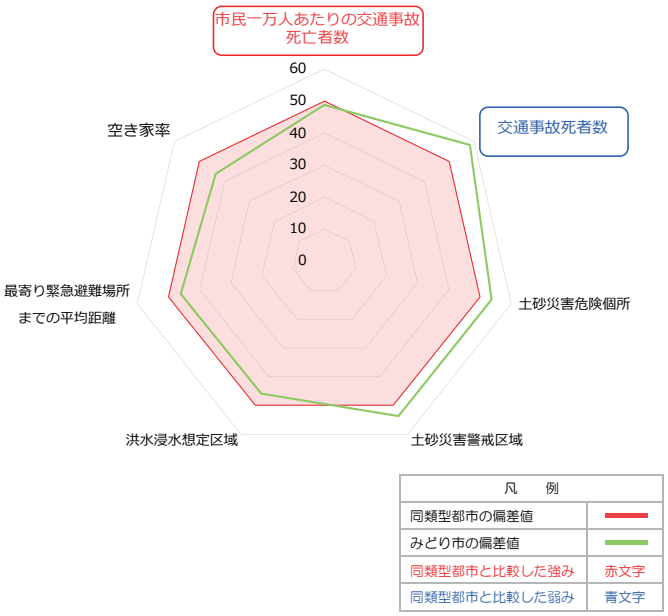
このままでは

自動車中心の生活スタイルが今後も続いていき、交通事故等のリスクは高いまま推移していく恐れがあります。

将来に向けて必要なこと

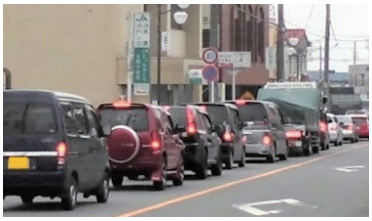
交通事故の発生は自動車との関係性が高いと考えられるため、歩行者等の安全性確保に向けて、幹線道路整備による生活道路への抜け道交通の削減、公共交通機関の利用促進による自動車利用の低減、道路や橋梁の計画的な維持管理と整備により、歩行者や自転車の安全な走行・走行区間の確保が必要です。

（都市構造の分析結果：安全・安心）



（道路の冠水被害）

（渋滞発生状況）



（3）地域の魅力と活力

●商業等の活性化

主な強み

本市の昼間人口は、同類型都市を上回り、また昼間人口の 10 年変化率についても同類型都市を上回っており、医療・福祉・商業等の生活サービス施設を多くの人が利用していると考えられます。

また本市の従業者一人当たり第三次産業売上高及び従業人口密度は同類型都市を上回っていますが、小売商業床面積あたりの売上高は同類型都市を若干、下回っています。これは、本市の人口規模に対して商業施設は十分に対応できていますが、幹線道路沿道に立ち並ぶ大型商業施設等の比較的規模の大きい商業施設が中心となって売上高を維持していることを示唆しているといえます。

主な弱み

市内の商店街（大間々本町通り商店街）では、空き店舗も多く閑散としており、周辺住民は日々の生活を商店街だけで満足することが難しい状況です。また、岩宿駅や阿左美駅周辺には歩いて気楽に買い物ができる施設が少なく、低未利用地も存在しています。

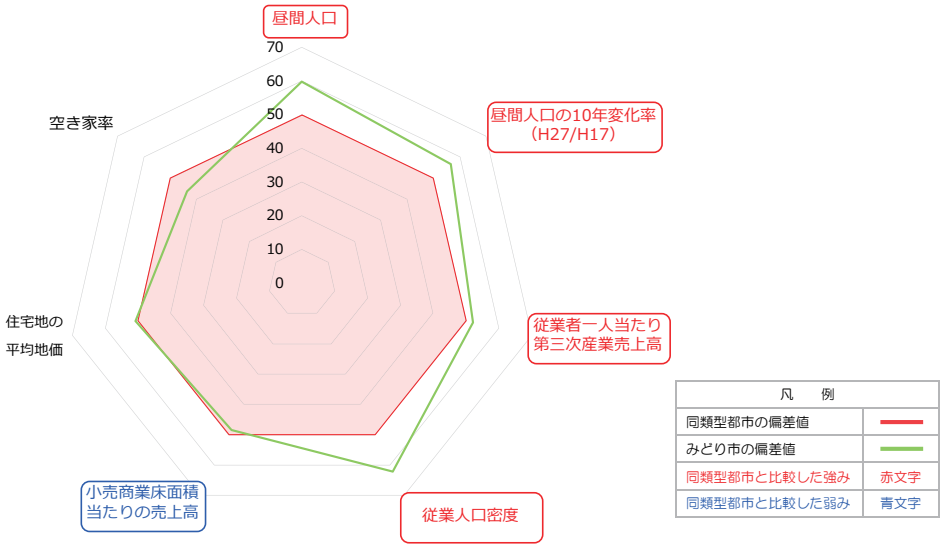
このままでは

大型商業施設が集客力を増して賑やかになる反面、鉄道駅周辺では、生活サービス機能が不十分なため、まちの顔としての将来性の低下が懸念されます。また、商店街を利用する人が減少し、経営の持続が困難になり空き店舗等がさらに増加することで、商店街がますます活力を失う恐れがあります。

将来に向けて必要なこと

新たな幹線道路の開通等により、幹線沿道への大型商業施設出店といった開発圧力が高まることが予想されるため、鉄道駅周辺や商店街等の生活サービス機能の維持や活性化に向けた取り組みが必要です。

（都市構造の分析結果：地域経済）



●歴史文化の保全・活用と観光の活性化

主な強み

本市には、古い建築物や遺跡などの歴史的文化財や、祭りなどの無形民俗文化財、風情のある歴史的な街並み等、地域ごとに異なる魅力的な地域文化財が豊富に存在しており、それらの地域固有の資源を活用した観光まちづくりを進めています。

主な弱み

観光入込客数は減少傾向となっており、一部の観光施設では老朽化が進行しています。

このままでは

観光客の減少や施設の老朽化等により、地域の観光に賑わいや活気がなくなり、地域特有の魅力が次第に薄れていくことが懸念されています。

将来に向けて必要なこと

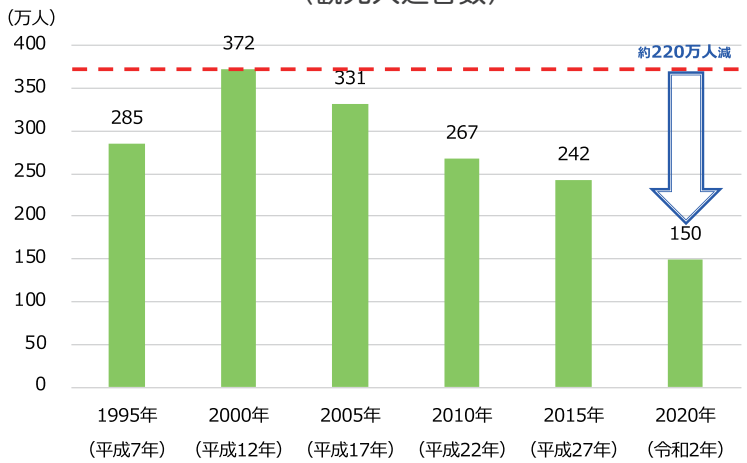
新たな幹線道路の開通等により、首都圏や近隣都市からの人の往来が多くなると予想されることから、市外からの多くの来訪者が楽しめるよう、観光施設の計画的な維持管理と、貴重な地域文化財の保護や後世への継承を推進するとともに、文化財に愛着・誇りを持って、自然資源・歴史文化的資源等を活用した魅力ある観光まちづくりを推進し、市内を周遊する観光客の増加によるまちの活力向上を図る取り組みが必要です。

（主な観光施設）

＜富弘美術館＞

＜ながめ余興場＞

（観光入込客数）



出典：2020(令和 2) 年 群馬県観光客数・消費額調査

3．本市の課題

本市の強みや弱み、将来に向けて必要なことを踏まえ、本市のまちづくりにおける課題を設定します。

	主な強み	主な弱み
土地利用や生活環境	• 生活サービス施設が住まいの近くに集積している	• 車の利便性が高い幹線道路沿いに商業施設の立地が進む一方、市内の商店街は空き店舗も多く閑散としており、その周辺では空き地や空き家が目立っている • 地域によって人口動向の格差が発生している
	• 生活サービス施設の徒歩圏域の人口密度が高い • 市民が現在の住まいを選んだ理由は「買い物の利便性が良い」が最も多く、「日常の買い物の利便性」に満足している市民が多い • 阿左美駅が整備され鉄道利用者の利便性が向上している • 岩宿駅周辺では駅を中心としたまちづくり計画が進められている	• 公共交通の機関分担率が低く、生活サービス施設への交通手段は主に自動車を利用していると考えられる
	• 笠懸町では人口が増加傾向 • 空き家率は同類型都市よりも低くなっている	• 市全体の人口は減少が続いており、特に東町での減少割合が大きい • 人口減少の進行により空き家が増加する恐れがある
	• 市内には豊富な自然環境が存在する • 市民の自然資源に対する満足度が高い • 市南部の平坦部にはまとまりのある居住地が存在している	• 市街地は区域区分が定められておらず、市南部の平坦地において低密度な市街地が無秩序に広がっている • 用途地域が指定されていないため、住宅地や商業地、工業地、農地等が混在した状態となっている
	• 市民一人あたりの歳出額は低く、財政力指数は高い • 公共交通沿線地域の人口密度が高い	• 通勤・通学の交通手段に公共交通を利用する割合は低い
	• 市北部には豊かな森林資源がある • 市南部にはまとまりのある一団の農地が存在している • 農地所有者の約５割が農業を継続したいと回答している • 市の南端部と中央部の渡良瀬川右岸周辺には、一団の工業用地が存在している	• 農業は、就業人口・農家数ともに減少傾向にある • 農地所有者の約３割が農業を離農したいと回答しており、さらに約６割は後継者がいないと回答している • 担い手の不足により農林業経営が不安定になっている • 農地と宅地の混在により営農環境に悪い影響を及ぼしている • 工業の製造品出荷額が減少傾向にある • 多くの事業者が「人員・人材不足」に悩んでいると回答している
	• 高齢者が多く住んでいる市街地を中心に福祉施設が分布している • 保育所周辺に子育て世帯が多く居住している	• 多くの公共施設は老朽化により更新の時期を迎えている
	• 税収額や第三次産業売上高、小売商業床効率が高水準にある	• 汚水処理普及率が県内他都市よりも低い水準である • 歩道がない生活道路が多く、市民から整備を求める意見が多い • 市民から下水道整備や公園整備を求める意見が多い
	• 市内では道路整備・公園整備が進められている • 近年では、西鹿田グリーンパークの整備が進められている	• 歩道の整備水準は低くなっている • 公園緑地の徒歩圏人口カバー率は高いが、高齢者が住んでいる住宅の近くに公園がない割合も高い • 多くの市民が歩道整備や公園緑地整備を望んでいる
	• 空き家率は同類型都市よりも低くなっている	• 空き家は増加傾向にあり、人口減少の進行により、地域によっては空き家が増加する恐れがある

将来に向けて必要なこと		課題
人口密度の確保	生活サービス施設周辺において一定の人口密度を確保するための取り組みが必要	まちのまとまりの維持
都市機能の適正な配置	誰もが利用しやすい生活サービスの確保に向け、駅周辺への都市機能の集積が必要	
健全な不動産市場の形成	新規住宅は居住誘導が必要な区域内に適切に誘導し、空き家や中古住宅については適切な流通を促すための取り組みが必要	
適切な土地利用誘導	適正な土地利用・建物利用により暮らしやすさの向上を図ることが必要。また豊かな自然環境を保全するとともに、自然環境との共生を目的として開発や景観の規制・誘導に取り組み、貴重な観光資源としての活用を図っていくことが必要	
持続可能な都市構造の実現	移住希望者や転入希望者を適切に誘導し、持続可能な都市構造の実現に向けたまちづくりを推進することが必要	
農林業や工業の振興	適切な土地利用に併せた営農環境の保全や農林業の担い手確保、幹線道路沿道等への工業の操業環境確保に取り組むことが必要	
都市生活の利便性の向上	医療・福祉・子育て支援サービス施設や公共施設等の適切な誘導や配置と、ユニバーサルデザインの施設整備や施設のバリアフリー化を進めることが必要	さまざまなライフスタイル等への対応
計画的な基盤整備の推進	人口規模等を考慮した都市機能及び日常生活サービスの適切な配置や、生活環境改善のための下水道整備等を推進していくことが必要	
歩きやすい環境の形成や健康づくり対策	歩道や公園緑地等の整備を計画的に進めていくことが必要	歩いて暮らせる環境の整備
市街地荒廃化の抑制	空き家の発生予防と既存空き家の利活用について対策が必要	安全安心な暮らしの確保

	主な強み	主な弱み
道路と公共交通	• 市内には、鉄道が４路線（１０駅）と路線バス、デマンドバスが運行しており、利用できる公共交通が多い • 岩宿駅南口の乗り入れ道路や阿左美駅周辺が整備され、鉄道や駅利用者の利便性が向上している	• 通勤通学に公共交通を利用する割合は低い • 公共交通の利用者は減少傾向 • 鉄道駅どうしをつなぐ公共交通が不十分 • 岩宿駅前広場では送迎時に交通交雑が発生している • 自動車への依存が高いと考えられる
	• 東西の幹線道路沿道には、多くの大型商業施設等が立ち並んでいて賑わいを見せている • 東西方向にはJR両毛線と上毛電気鉄道が乗り入れており、東西の交通は充実している • 渡良瀬幹線道路が、北関東自動車道太田藪塚Icから国道50号交差点まで整備済 • 国道50号前橋笠懸道路の整備が進行している	• 南北の幹線道路の一部（主に鉄道駅周辺）では慢性的な渋滞が発生する等、南北の地域間の円滑な移動に支障をきたしている • 公共交通利用者の減少により運行本数が減少し、利便性の低下が進んでいる
	• 市北部の中山間部は、豊かな自然に囲まれており景観資源の一つとなっている • 洪水浸水想定区域の面積は小さい • 現在、災害時にも機能する強靭な道路ネットワークの構築として渡良瀬幹線道路の整備が進められている	• 北部地域の山間部では広範囲で土砂災害危険箇所や土砂災害警戒区域が指定されている • 洪水浸水想定区域の面積は小さいが、一級河川渡良瀬川の一部沿岸では台風や集中豪雨等により洪水被害が発生する可能性がある • 災害対応として、避難経路の確保や避難場所の対応、災害危険エリアでの開発抑制等の問題も抱えている
	• 市民一人あたりの自動車CO2排出量は低く、良い水準となっている	• 自動車の利用頻度が高く、身近な場所へ移動する際も車を利用する人が多いと考えられる • 市民の日常の移動手段は「自動車」が最も多いことから、自動車への依存が高いといえる
	• 混雑解消やアクセス向上等の目的で、渡良瀬幹線道路をはじめとした各種道路整備が各地で進められている	• 老朽化した橋梁の増加や道路の冠水被害の発生、慢性的な渋滞の発生等、都市インフラに問題がある • 交通事故によって亡くなる人がいる • 歩道整備率は低い • 市民の日常の移動手段として「自動車」が最も多く、自動車が生活に深く浸透している
地域の魅力と活力	• 市内の生活サービス施設を多くの人が利用している • 人口規模に対して商業施設は十分に対応できている • 幹線道路沿道に立ち並ぶ大型商業施設等中心となって売上高を維持している	• 市内の商店街では、空き店舗が多く閑散としてる • 岩宿駅や阿左美駅周辺には歩いて気楽に買い物ができる施設が少なく、低未利用地が存在している
	• 歴史的文化財や無形民俗文化財等、地域ごとに異なる魅力的な地域文化財が豊富に存在しており、それらの地域固有の資源を活用した観光まちづくりを実施している	• 観光入込客数は減少傾向となっており、一部の観光施設では老朽化が進行している

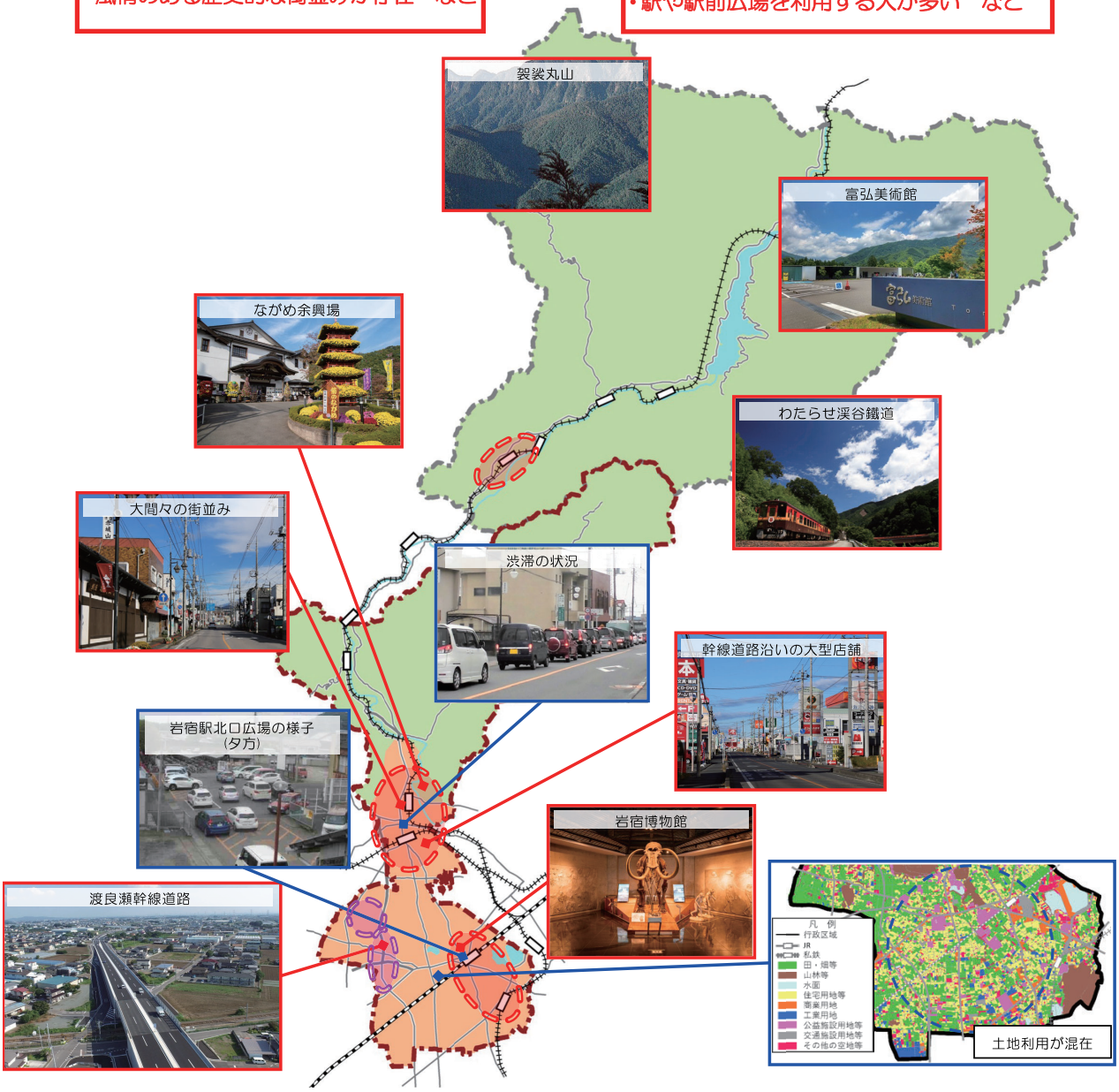
将来に向けて必要なこと		課題
公共交通の利用促進	公共交通の利用促進と公共交通のサービス水準の向上、観光等による新たな利用者拡大に向けて取り組むことが必要	**交通拠点の機能強化**
地域間の連携強化の推進	渡良瀬幹線道路等の整備による走行快適性・安全性の確保と、広域幹線道路や公共交通の利便性を生かしたまちづくりが必要	**地域間の連携強化**
危険性の高い地域における安全性の確保	幹線道路の整備推進、無秩序な市街地拡大の抑制、災害時における被害を想定した訓練の実施、災害発生時での円滑な避難、避難場所の確保、迅速な救命救急等を可能とする道路整備等の総合的な水害・災害対策が必要	**円滑な交通確保**
省エネ・低炭素化の推進	公共交通のサービス向上や公共交通の利用促進、自動車利用者の移動円滑化が必要	
歩行者等の安全性の確保	幹線道路整備による生活道路への抜け道交通の削減、公共交通機関の利用促進による自動車利用の低減、道路や橋梁の計画的な維持管理と整備が必要	**歩行者等の安全確保**
商業等の活性化	適切な土地利用誘導による商店街の維持、鉄道駅周辺や商店街等の生活サービス機能の維持や活性化が必要	**商業の振興**
歴史文化の保全・活用と観光の活性化	観光施設の計画的な維持管理と、地域文化財の保護や後世への継承推進、自然資源・歴史文化的資源等を活用した魅力ある観光まちづくりを推進することが必要	**観光まちづくり**

強み を生かします！

- 豊かな自然
- 鉄道が多い
- 地域ごとに特徴がある
- 幹線道路沿いの多くの商業施設
- 新たな幹線道路整備が進行
- 風情のある歴史的な街並みが存在　など

弱み も 強み に変えます！

- 市街化が広がっている
- 渋滞が発生している
- 岩宿駅前広場で送迎時に車が混雑　など

↓

- 市に人が集まってきている
- 市内が交通の要所となっている
- 駅や駅前広場を利用する人が多い　など