

群馬県の基本政策（総合計画）

基本理念

すべての県民が、誰一人取り残されることなく、自ら思い描く人生を生き、幸福を実感できる自立分散型社会の実現

目指すは「快疎」な群馬県

政策
1

県民の
幸福度向上

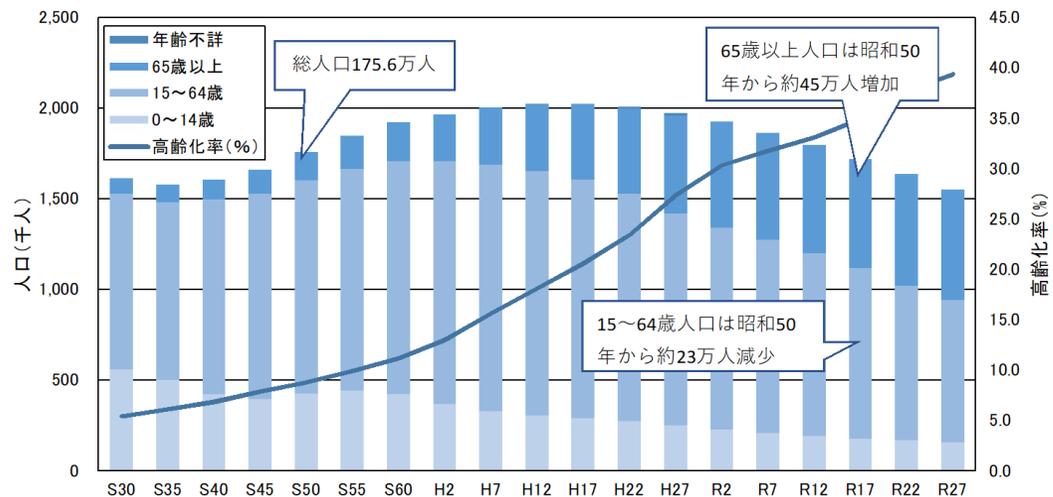
政策
2

新群馬の
創造

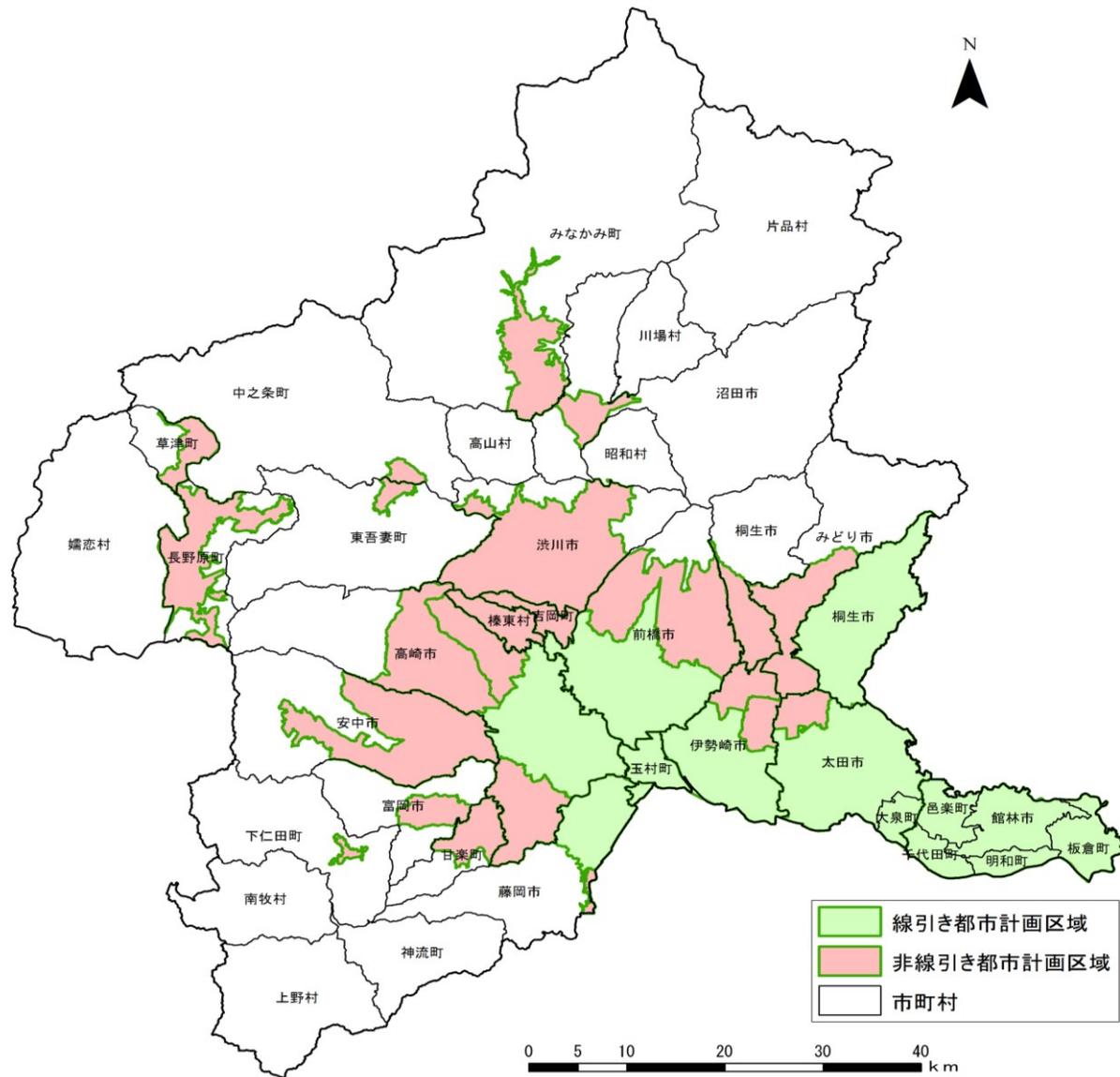
政策
3

群馬モデル
の発信

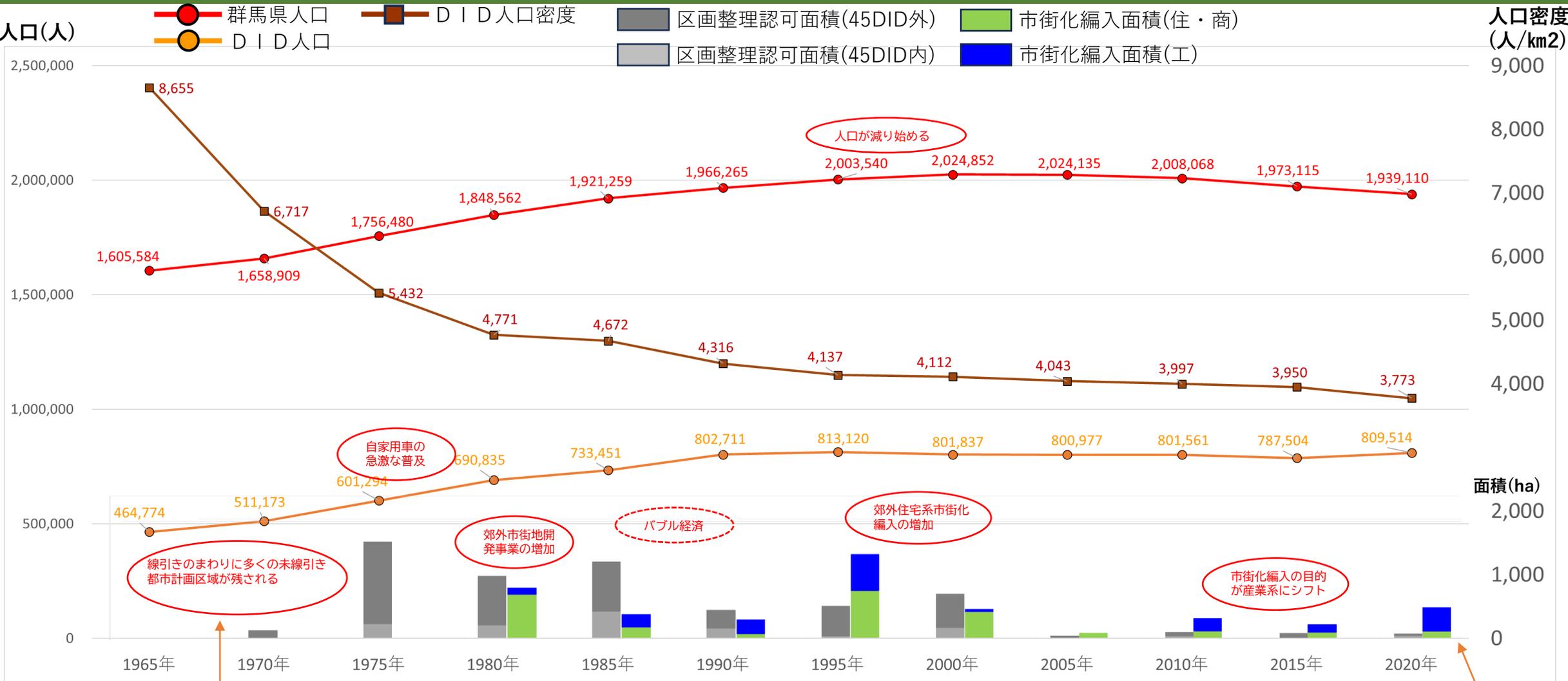
人口・高齢化率の推移



都市計画区域の状況

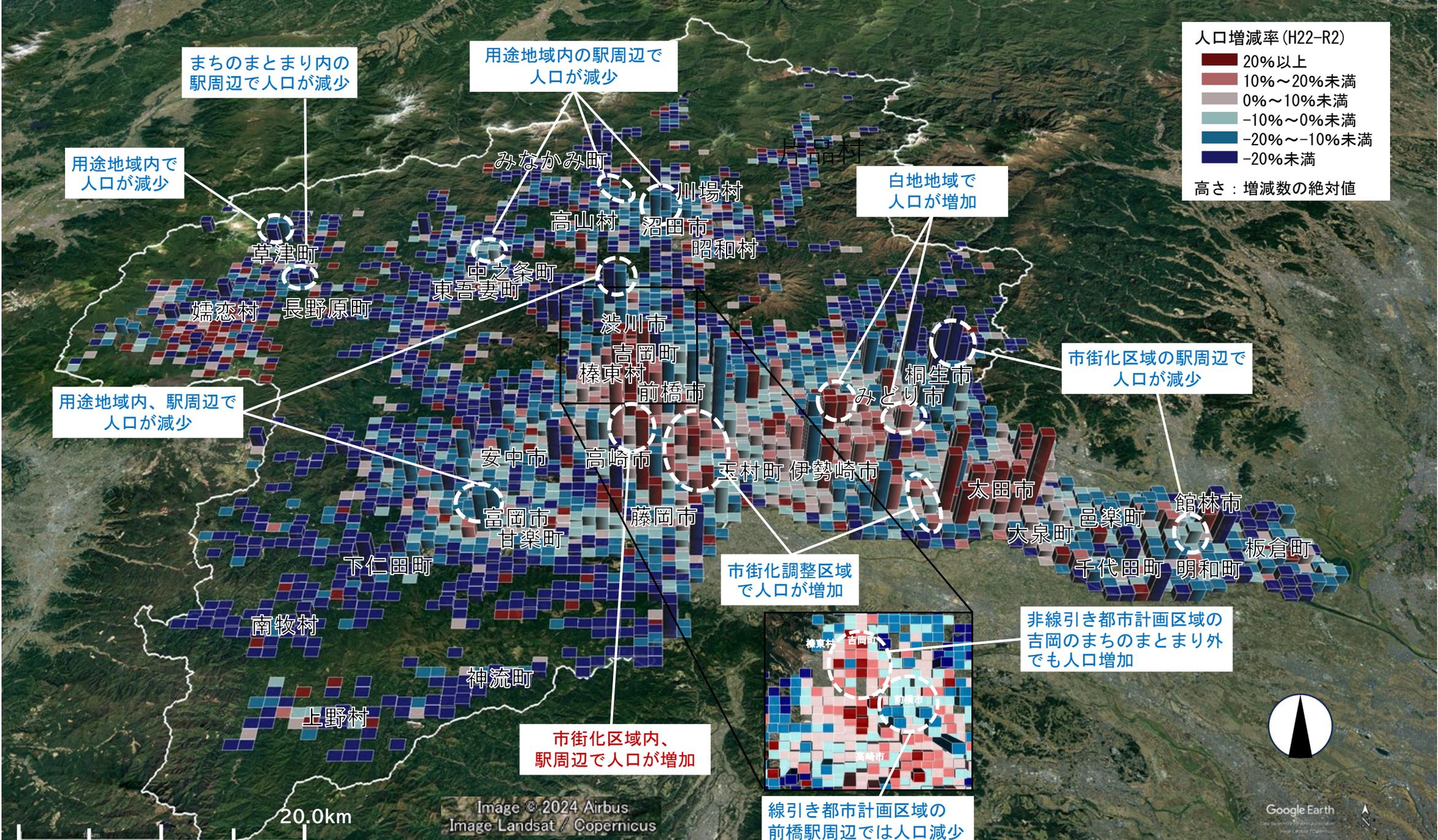
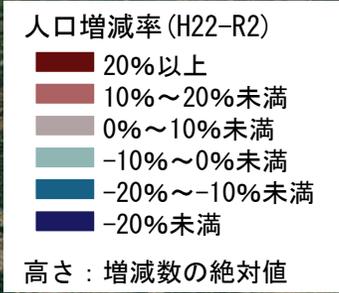


群馬県のこれまでの都市づくりの経過



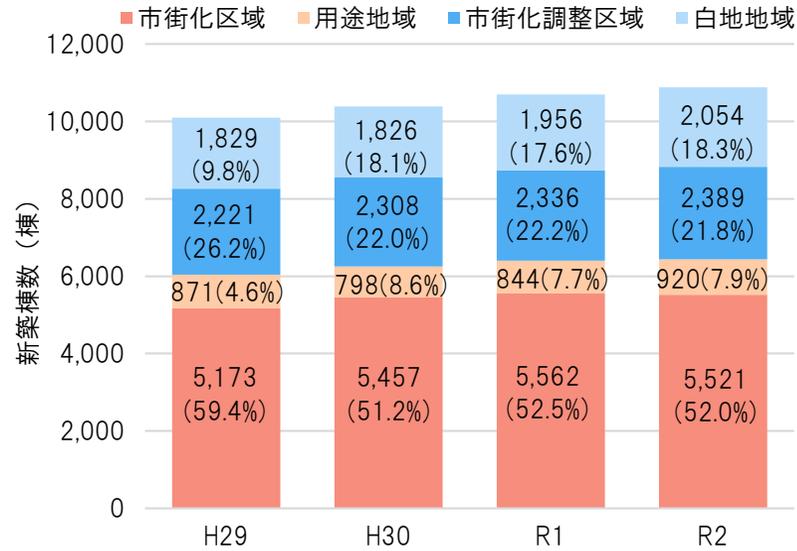
全国	群馬県
線引制度導入 1968	
逆転が乗合バスを 1970	前橋・高崎・桐生線引 1973
自家用車の旅 1970	伊勢崎・高崎線引 1977
客送分負担率 1970	館林線引 1977
	藤岡線引 1987
	玉村線引 1991
	施行 前橋市 3411 条例 2003
	区域 M P 決定 2004 2004~
	平成の大合併 2004~
	区域 M P 決定 2007
	大規模集客 2007
	施設の立地 2007
	立地適正化 2014
	計画制度化 2014
	ぐんま まちづくり 2012
	ビジョン 2012
	広域区域 M P 2015

郊外平地部の開発圧力は依然として高い (主に産業系)

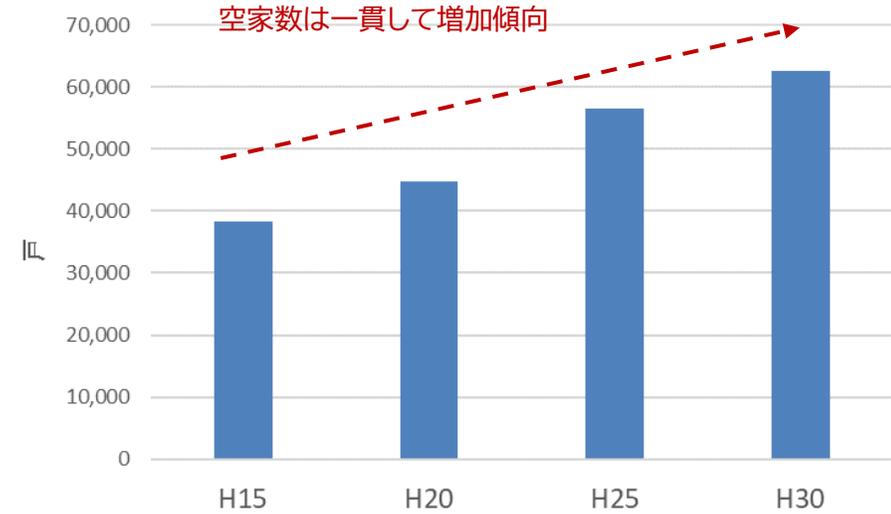


群馬県のこれまでの都市づくりの経過

住宅の新築動向は、非線引き白地地域で増加傾向



空き家の数



開発許可制度の運用

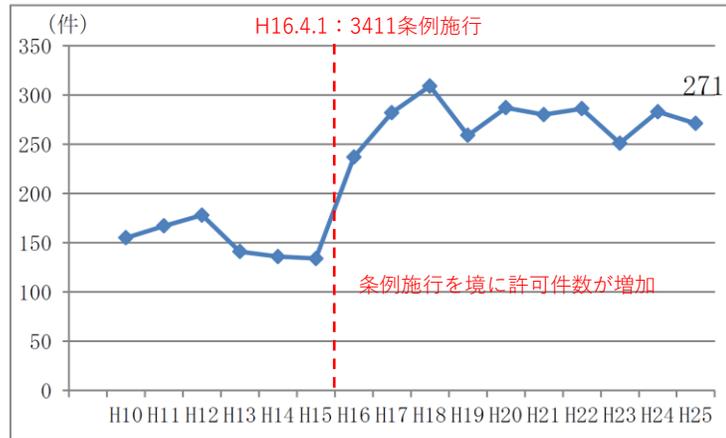


図-2 34条関連の開発許可件数の推移

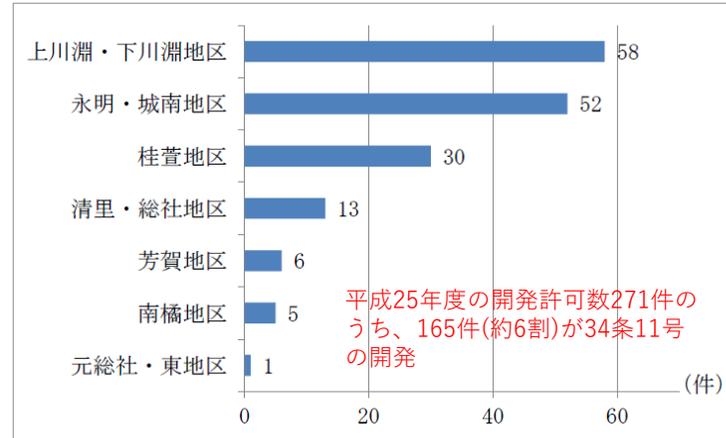


図-3 平成25年度の開発許可件数 (34条11号)

出典：第42回土木学会関東支部技術研究発表会「前橋市における開発許可条例(都市計画法34条11号)の運用状況と課題」資料に赤で追記

群馬県都市計画の問題意識

人口減少と高齢化の同時進行への対応

『人口減少、超高齢社会に対応した「持続可能なまちづくり」への転換』



ぐんま“まちづくり”ビジョン



平成24年9月
群馬県

個別最適から全体最適
(広域連携・調整)

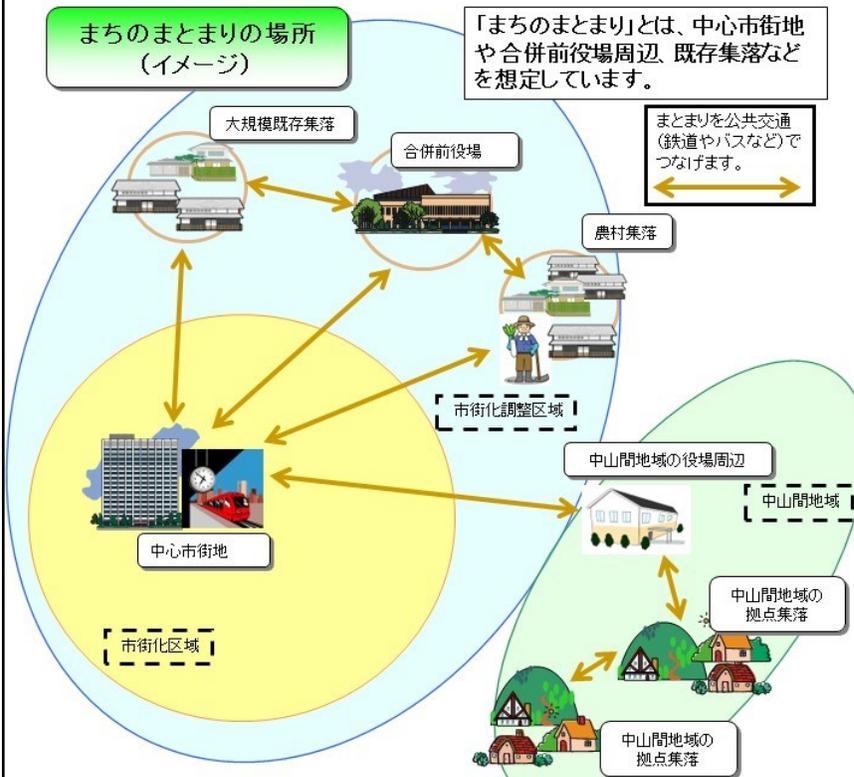
「まちのまとまり」

まちのまとまりを公共交通でつなぐ

県と市町村の役割

4-3. 本ビジョンで想定しているまちのまとまり

1. 人口減少と超高齢化が同時に進行する局面でのまちづくりは、徒歩や公共交通での移動を容易にし、買物・通院など生活を支えるサービスを楽しみやすいよう、今よりも“まちのまとまり(集積)”を減らさないことが必要です。
2. 中心市街地をはじめとする旧市街地や合併前の役場所在地、農林業の拠点となる集落などで、公共交通の利用が可能となる「まちのまとまり」を意識して施策を行います。
3. まとまりをどこにするかは、市町村と県で考えていきます。



7. 群馬県の役割(市町村との役割分担)

7-1. 役割分担を考える前提

都市計画法改正

従来から、まちづくりの主体は市町村でしたが、平成23年8月2日都市計画法の改正により、その方向はより明確になり、県の役割は広域的見地からの調整に重点が移行しました。

市町村が県に求める役割 (平成23年11月12日市町村ヒアリングから)

1. 市町村を越えた広域的問題の解決
2. 鉄道、広域幹線バスの主導
3. 広域交通網の整備
4. 持続可能な都市経営や強みを発揮し魅力的なまちづくりを目指す市町村の支援
5. 中小自治体の都市・交通計画の支援

7-2. まちづくりにおける県と市町村の役割分担

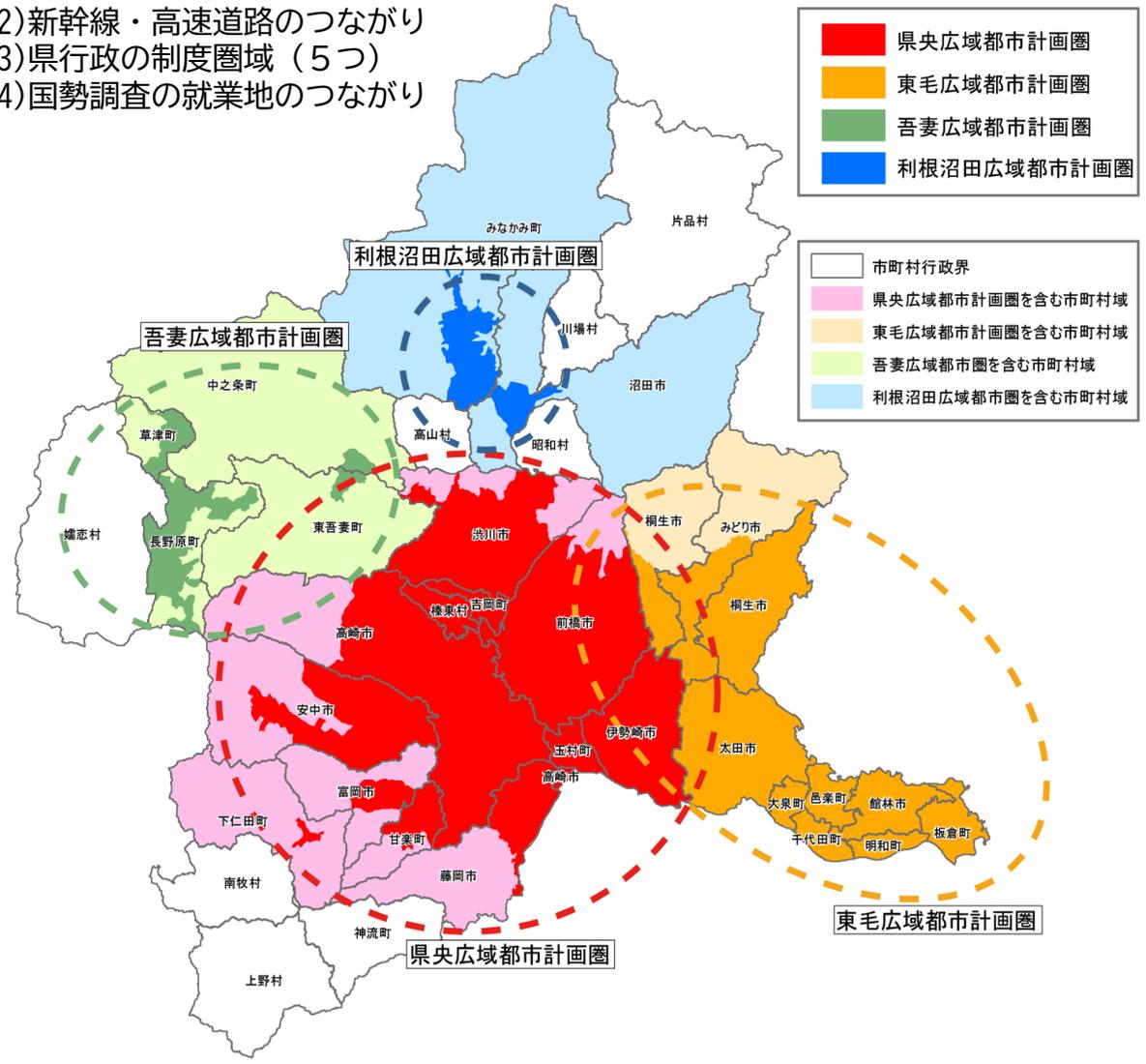
- 1 市町村は「まちなか」を、県は広域連携や調整と市町村支援を考えます。
- 2 県は本ビジョンの考え方を踏まえ、都市計画法に基づく「都市計画区域マスタープラン」を広域都市圏で策定します。
- 3 県と市町村で人口減少を前提とした土地利用のルール(郊外開発のあり方等)を整理します。
- 4 県は隣接市町村間で利害の相反する計画の調整を行います。
- 5 県の関係課が連携し、市町村の規模に応じて、「計画づくり」や「個性を活かしたまちづくり」を支援します。
- 6 県は県内だけでなく、県境を越えた広域交通ネットワーク、広域観光ネットワーク、広域防災ネットワークなどを整備します。

【1】 広域区域マスタープラン

広域区域マスタープランの枠組み

【枠組み設定のポイント】

- (1) 街道による歴史的つながり
- (2) 新幹線・高速道路のつながり
- (3) 県行政の制度圏域（5つ）
- (4) 国勢調査の就業地のつながり



広域区域マスタープランのねらい

- A. 都市計画区域の統合の有無にかかわらず、**広域的視点からの方針を明確**にできる。
- B. 市町村マスタープランの範囲が、都市計画区域マスタープランより広い状態を解消できる。
- C. 広域的視点で策定することにより、**広域都市計画圏内の市町村が協議・調整する枠組みを設定することが期待**できる。
- D. **大規模な災害は市町村境界を超えて発生**するため、緊急輸送路や広域的な救助・活動拠点等の都市防災機能について県と関係市町村が協力して**広域的に検討**することができる。

区域区分の決定方針【例：県央広域】 **広域圏一体で人口フレームを管理**

区域区分	都市計画区域名称	市町村名
定める	(ア) 前橋都市計画区域	前橋市
	(イ) 高崎都市計画区域	高崎市
	(ウ) 伊勢崎都市計画区域	伊勢崎市
	(エ) 藤岡都市計画区域	藤岡市
	(オ) 玉村都市計画区域	玉村町
要する	(カ) 前橋勢多都市計画区域	前橋市
	(キ) 榛名都市計画区域	高崎市
	(ク) 箕郷都市計画区域	高崎市
	(ケ) 吉井都市計画区域	高崎市
	(コ) 赤堀都市計画区域	伊勢崎市
	(サ) 東都市計画区域	伊勢崎市
	(シ) 渋川都市計画区域	渋川市
	(ス) 富岡都市計画区域	富岡市
	(セ) 安中都市計画区域	安中市
	(ソ) 榛東都市計画区域	榛東村
	(タ) 吉岡都市計画区域	吉岡町
	(チ) 甘楽都市計画区域	甘楽町
	(ツ) 鬼石都市計画区域	藤岡市
	(テ) 下仁田都市計画区域	下仁田町
	要しない	定めない

【2】郊外土地利用のあり方検討会

人口減少下における土地利用ガイドライン

「ぐんま“まちづくり”ビジョン」に基づく 人口減少下における土地利用ガイドライン 【市街化調整区域編・概要版】

群馬県では、平成24年9月に策定した「ぐんま“まちづくり”ビジョン」において、人口減少・高齢化が同時に進展するなかで、持続可能なまちづくりを実現するために、今後は、買物・通院など生活を支えるサービスを受けやすいよう、「まちのまとまり(集積)」を維持し、「まちのまとまり」を公共交通でつなぐことを掲げています。

市街化調整区域は、市街地の無秩序な拡散を抑制し、農地や自然環境を保全すべきエリアである一方で、「豊かな田園風景の暮らしの場」として既存集落などの維持を図る必要があります。

本ガイドラインは、市街化調整区域を対象に、「どの集落をまちのまとまりとして維持していくのか」と「維持するために有効な手法は何か」について基本的な方針をまとめたものです。



平成29年3月

群馬県 県土整備部 都市計画課

5. 「まちのまとまり」の形成手法

「まちのまとまり」を維持・形成するためには、開発を計画的に誘導し、誘導するエリアを限定する「地区計画制度」の積極的活用と合わせて、開発許可制度の運用を変更し、誘導するエリア以外への立地を抑制することが有効である。

(1)と(2)をセットで取り組むことが重要である！

(1) 「地区計画」制度の活用

市街化を促進する恐れがない範囲で選定した基幹的な集落等に対して地区計画を策定し、居住環境の保全や生活利便施設の立地可能な方針を明示する。

○基幹集落における「まとまり」の維持

- ・家屋が連たんする地区（人口密度おおむね20人/ha以上など）について新規転入者の受け皿となるエリアを介在農地も含めて区域を具体的に設定する。ただし、地域に収容できる人口の上限を設定する。（例えば、現況人口の1.2倍以内など）
- ・一定規模以上の住宅開発などは規制する。
- ・道路・公園等の地区施設を定める。
- ・建築制限による居住環境の保全や移動手段を確保するための公共交通等の方針を明示する。
- ・一定規模以下のスーパー等の生活利便施設を敷地を指定して誘導する。
- ・県は、計画策定や農政等関連部局との調整を支援する。

○駅周辺における「まとまり」の形成

- ・駅周辺は、あらかじめ駅前広場、パークアンドライド駐車場、駅へのアクセス道路などの整備プランを事前に決定する。
- ・どのような生活利便施設を立地させるのか検討した上で、一つの駅で検討するのではなく沿線の複数の駅で機能を分担し、誘導する施設の優先度を決める。



(2) 開発許可制度(立地基準等)運用の変更

市街化区域縁辺部など、「まちのまとまり」を誘導するエリア以外における自己用住宅の緩和措置等を抑制する。

6. 「まちのまとまり」以外の小規模集落の維持

- ・「まちのまとまり」以外でも、コミュニティの維持に**自発的に取り組む小規模な既存集落を支援**。（ただし、人口の上限は上記集落より小規模とする。）
- ・都市計画の提案制度(0.5ha以上対象)による地区計画等

市街化調整区域の土地利用ガイドライン(概要版)

【ポイント】

- ★**県と市町村共同で**、郊外土地利用のあり方を決めた。
⇒広域連携（広域で合意）
（まとまりのつくり方・位置など）

- ★誘導するエリアを限定する「地区計画制度」の活用と開発許可制度運用（立地基準）の見直しをセットで取り組むこととした。

【成果】

- ★館林広域圏の市町で活用事例あり

【課題】

- ★市街化調整区域にある駅周辺について公共交通の有効活用の観点と立地適正化計画と整合させながら、どのようにまとまりをつくるか課題

- ★開発許可独自条例を運用している市では活用が進んでいない。

【3】防災指針策定ガイドライン ～災害リスクと向き合う未来のまちへ～ 【概要①】

本ガイドライン策定の背景・目的

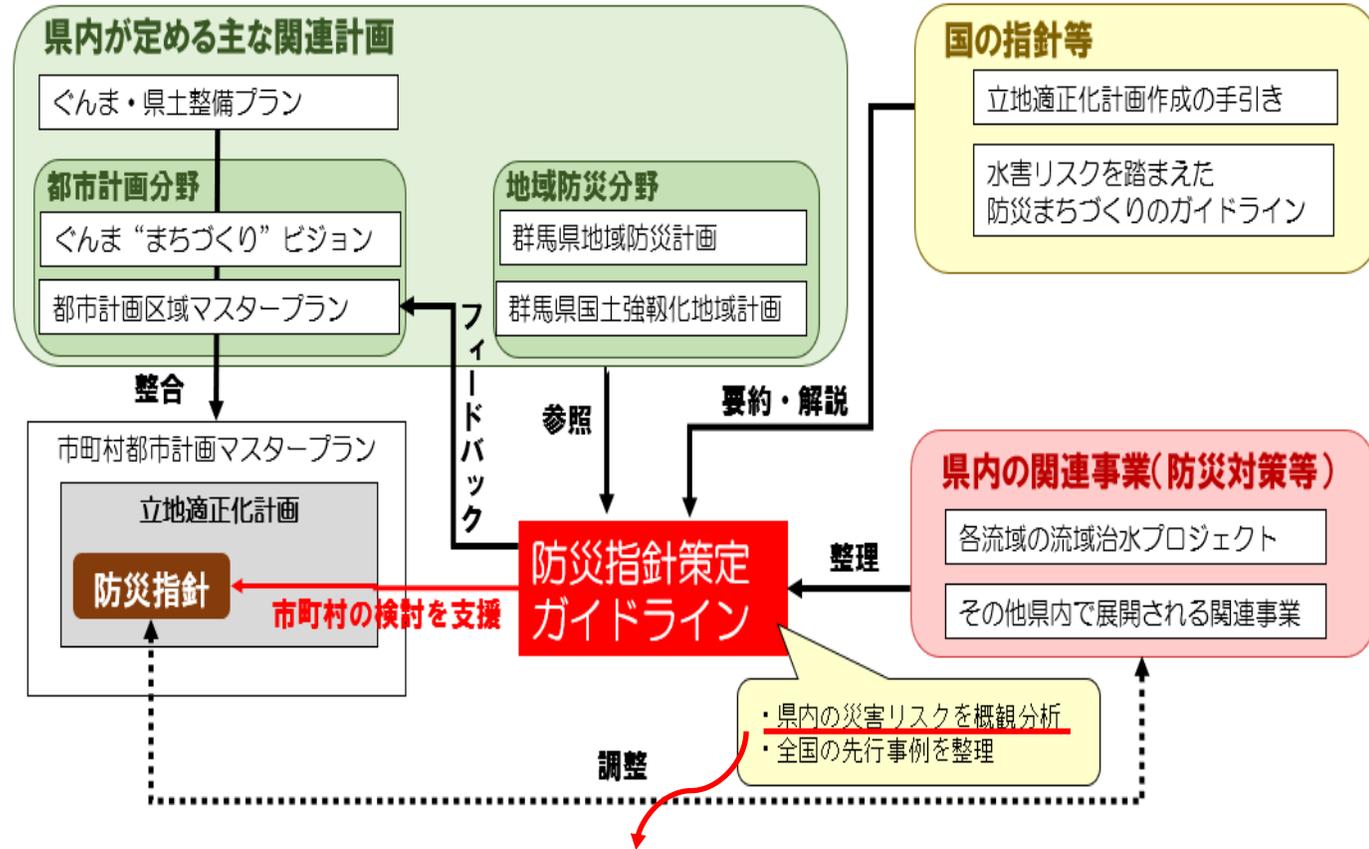
市町村における防災指針検討の主な課題

- ・ 災害リスク分析の仕方が分からない
- ・ 居住誘導区域の設定が難しい(具体的基準がない)
- ・ **流域・広域的な視点からのアプローチが重要**
- ・ 策定の手続や体制、スケジュールが分からない
- ・ 課題に対応する防災・減災対策が分からない 等

【県の取組方針】

市町村による実効性の高い「防災指針」の策定を促進するため、策定の手順やノウハウなど必要な情報を整理したガイドラインを作成し市町村を支援

本ガイドラインの位置づけ



多段階水害リスク評価の実施(県)

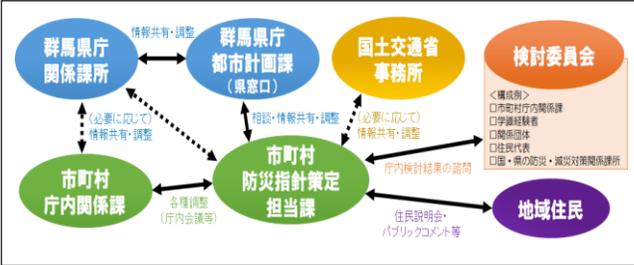
流域は市町村境界に関係なく広がっているため、県が水害リスクパターンを検討・提供し、市町村が地域特性に応じた対策を検討することとした(広域的分析⇒県 : まちなか対策⇒市町村)

【3】防災指針策定ガイドライン ～災害リスクと向き合う未来のまちへ～ 【概要②】

ガイドラインの特徴

検討体制のポイントを提示※①

行政担当者その他、河川砂防事業・防災まちづくりに詳しい学識経験者を含めた検討体制が重要である事について解説



多段階水害リスク評価※③

防災まちづくりの目標設定の参考に地区ごとの水害リスクの定量化及びリスクパターンを検討

Step.1水害リスクの定量化

浸水想定区域内人口	283人	2337人
3m以上	浸水面積割合 0%	浸水面積割合 0%
床上(高)	浸水面積割合 0%	浸水面積割合 0%
床上(中)	浸水面積割合 4%	浸水面積割合 1%
床上(低)	浸水面積割合 13%	浸水面積割合 121%
床下	浸水面積割合 18%	浸水面積割合 4%
浸水する都市機能施設数(3m以上浸水)	0	0
浸水する都市機能施設数(床上浸水)	47	4
浸水する都市機能施設数(床下浸水)	0	2

Step.2リスクパターンの分類

リスクパターン	床上浸水以上となる降雨頻度	左記の降雨頻度で、曝露人口が多くなる水害リスク種別
① 水害リスクが低い	—	—
② 中低頻度(1/100)より低い頻度でリスクが大きい	中低頻度(1/100)	床上浸水
③ 中低頻度(1/100)より低い頻度でリスクが甚大	—	垂直避難困難
④ 中頻度(1/50)でリスクが大きい	中頻度(1/50)	床上浸水
⑤ 中頻度(1/50)でリスクが甚大	—	垂直避難困難
⑥ 高頻度(1/10)・中高頻度(1/30)からリスクが大きい	中高頻度(1/30) or 高頻度(1/10)	床上浸水
⑦ 高頻度(1/10)・中高頻度(1/30)からリスクが甚大	—	垂直避難困難

Step.3地区ごとのリスク検討

概ね中頻度(1/50)から床上浸水が見込まれることから地区②はリスクパターン③に分類



多段階水害リスク評価書における水害リスクパターン

防災指針の事例を整理し有益な情報を掲載※②

全国事例を整理し、災害リスク分析方法や居住誘導区域の設定の考え方等の有益な情報を掲載

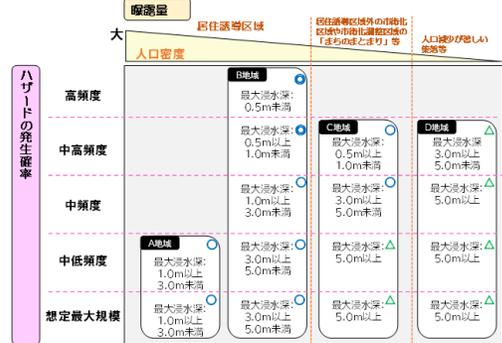
防災まちづくりの目標レベルの考え方を整理※④

まちの将来像に応じ、ハザードの大きさ、発生確率、まちの成り立ち、文化等を踏まえ、**リスクをどこまで許容するかを判断して設定する事が重要であることを示す**

防災まちづくりの目標レベル	目安
●人命もまちも守られる	ハザードに対して、人命が確保され市街地も安全、または“将来的に”安全になっていく仕組みがある。
○人命が守られ、被災してもまちの立ち直りが早い	ハザードに対して、人命は確保されるが、市街地には被害が想定される。一方で、被災後に市街地を迅速に復旧する仕組みが準備されている。
△まちは守られないが、人命は守られる	ハザードに対して、人命は確保されるが、市街地で被害が想定されている。
×まちに加えて、人命も守られない	ハザードに対して、人命・市街地ともに保全されない。

防災まちづくりに求められる水準
危機管理上の最低限の水準
許容できない水準

防災まちづくりの目標レベルのイメージ



防災まちづくりの目標レベルの設定イメージ(例)

ガイドラインの構成

第1章 はじめに

- ① 防災指針の概要
- ② 本ガイドラインの位置づけ

第2章 策定手順・検討体制・スケジュール

- ① 防災指針の策定手順
- ② 防災指針の検討体制構築※①や住民合意形成の留意点
- ③ 防災指針の検討の工程および関係機関との連携のタイミング

第3章 群馬県における災害リスクの状況・傾向

- ① 群馬県の災害リスクの特徴
- ② 災害リスクの考え方
- ③ 各市町村の災害リスクの傾向

第4章 災害リスク分析方法

- ① 災害リスクの高い地域を抽出する考え方
- ② 各市町村の災害リスク傾向に応じたリスク分析項目の設定および分析方法
- ③ 先行市町村における分析事例※②

第5章 防災まちづくり上の課題

- ① 群馬県における防災まちづくり上の課題
- ② 災害リスク分析結果を踏まえた課題抽出方法※③

第6章 防災まちづくりの方向性

- ① 防災まちづくりにおけるリスクマネジメントの考え方
- ② 課題整理後の防災まちづくりの方向性の検討※④
- ③ 防災まちづくりにおける目標設定の考え方と取組※③④

第7章 安全確保策・目標値の設定

- ① 誘導区域設定と防災指針の連動
- ② 課題を踏まえた取組方針の設定方法
- ③ 取組の進捗モニタリング方法の設定(目標値の設定)

【4】館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針（平成29年5月）

（1）広域圏に含まれる市町

館林都市計画区域内市町（人口R6. 3. 31時点）
 保留人口フレームなし⇒住居系新市街地拡大はできない。

- ①館林市 73,867人（市街化区域人口48,484人 66%）
- ②板倉町 13,601人（市街化区域人口 5,512人 41%）
- ③明和町 10,776人（市街化区域人口 3,518人 33%）
- ④千代田町10,880人（市街化区域人口 4,140人 38%）
- ⑤邑楽町 25,680人（市街化区域人口10,741人 42%）



（2）基本方針策定経緯

館林市発意、関東地方整備局・群馬県も委員に加わる。
 【背景】館林都市圏の市町は定期的に都市計画に関する会議を開催・意見交換する歴史あり。

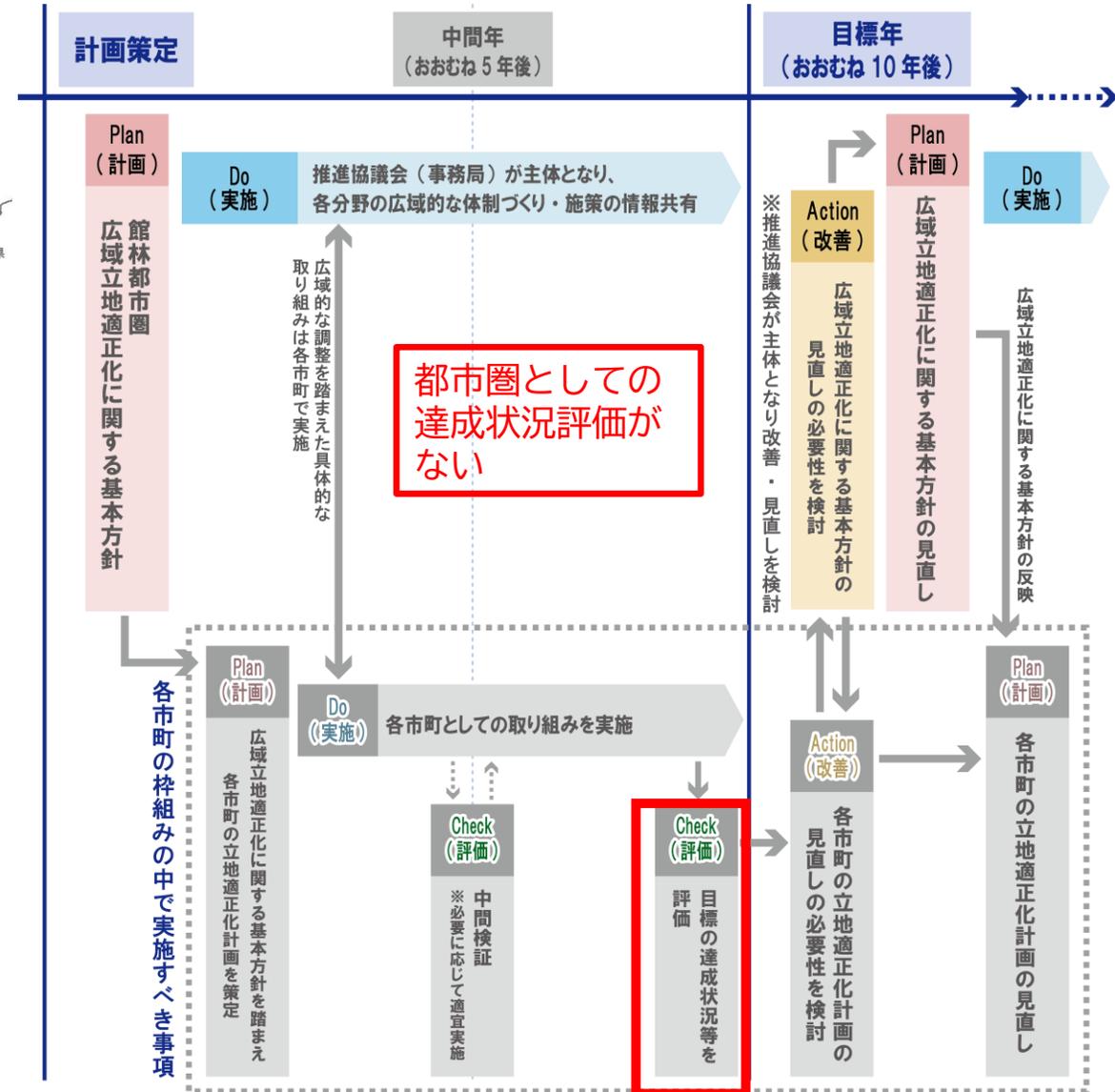
（3）基本方針のポイント（広域連携）

- 都市圏としての基本方針・めざすべき将来都市構造を示した。
- 都市圏における誘導区域の方針を示した。
- 各市町の役割分担を踏まえた誘導すべき都市機能の考え方を示した。
- 都市圏の交通ネットワークの考え方を示した。

（4）成果と課題

- 公共交通の広域連携の意識が高まった。
- ▲ 板倉町が立地適正化計画未着手（市街化調整区域に役場や文化施設が立地・浸水ハザードが広範囲である）
- ▲ 役割分担に基づいて公共公益施設の再編も期待したが、進んでいない。
- ▲ 埼玉・栃木・茨城に隣接しており、生活圏の線引きが難しい。

（5）進行管理

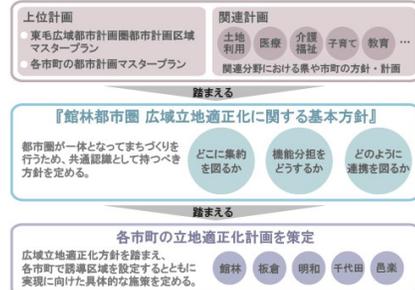


策定の目的と方針の位置づけ

群馬県の東毛地域に位置する館林都市圏（以下「本都市圏」という。）は、館林市を中心に板倉町、明和町、千代田町、邑楽町の1市4町で構成され、各市町が豊かな農地を持っています。また、近年は工業開発も積極的に進められています。その一方で、全国的な動向と同様に、各市町とも人口減少や高齢化が進行し、まちの活力低下や地域コミュニティの維持などが懸念されています。

本都市圏では、これまでの広域行政における連携や通勤・通学・買い物などの日常的なつながりを活かし、本都市圏が一体となったまちとして連携強化や機能分担を行い、効率的な都市運営を図っていくために、「館林都市圏広域立地適正化」上位・関連計画を定めることとし、東毛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（平成27年5月：群馬県）などの上位計画や、各市町の「都市計画マスタープラン」、「人口減少下における土地利用ガイドライン（平成28年3月：群馬県）」、関連する分野の計画についても踏まえた上で広域的な視点で現状や課題の把握・分析を行い、まちづくりに関する考え方を示します。

今後、本方針を踏まえて各市町が具体的な立地適正化計画を策定することになります。



館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針の位置づけ

館林都市圏の現状と課題

1 人口減少下におけるコミュニティやまちの活力・魅力の維持

- 本都市圏の人口は、30年で22%減少する見込み
- 既存のコミュニティや都市サービスを維持するためには、各市町が一丸となり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重要



館林都市圏の人口推定

出典：『国勢調査、日本の地域別将来推計人口(H25.12)』(国立社会保障・人口問題研究所)

2 高齢化の進展や居住・都市機能誘導区域の設定に対応した公共交通ネットワークの形成

- 人口減少下で今後も現在の市町税額を維持しようとすると1人当たりの負担額が増加
- 歳入が減少すれば公共施設の整備や維持・更新ができなくなるおそれ
- 各市町が持っている既存施設を広域的に活用するなどして都市機能の維持を検討していくことが重要



3 既存の広域的な鉄道やバス路線について、立地適正化計画の区域設定を踏まえて公共交通ネットワークの見直し・強化を図ることが重要

- 高齢化率の増加に伴って、今後日常生活での移動に不安を抱える人が増加するおそれ
- 一方で公共交通利便地域は全体の41%

立地適正化に関する基本方針

基本目標

広域立地適正化方針の目標年をおおむね30年後の令和29年（2047年）とし、まちづくりの基本目標を次のように定めます。

**館林都市圏として広域連携を強化した
快適で活力あふれるコンパクトなまちづくり**

基本方針

<課題>

人口減少下におけるコミュニティやまちの活力・魅力の維持

<基本方針>

1 居住及び都市機能の集積によるコンパクトで快適なまちづくり

一定程度の人口密度を確保するため居住や都市機能の集積を図ることでまちをコンパクトにしていきながら日常生活の利便性を向上

人口減少に伴うサービスレベルの低下や施設の老朽化が危ぶまれる都市機能の維持

2 各市町のポテンシャルを最大限に活かせる効果的・効率的な都市機能の配置・誘導

既存都市施設を有効活用するとともに各市町間での連携や機能分担を図り、利便性が高くサービスレベルが確保された都市機能の配置と誘導を推進

高齢化の進展や居住・都市機能誘導区域の設定に対応した公共交通ネットワークの形成

3 誰もが移動しやすい公共交通ネットワークの形成

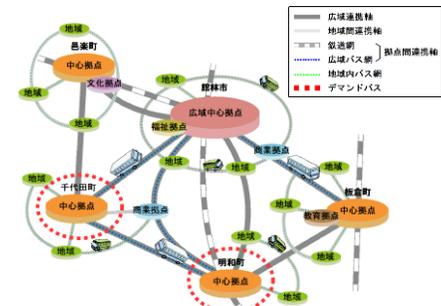
居住や都市機能の配置に併せて道路と公共交通によるネットワークを形成し、誰もが過度に自動車に依存することなく歩いて暮らせるまちづくりを推進

めざすべき将来都市構造

市町が有する様々な都市機能を有効活用し、その特性に応じた拠点形成を図るとともに、拠点間が道路や公共交通で結ばれる多核ネットワーク型の都市構造の形成をめざします。

方向性① 都市機能のサービスレベルに応じた拠点の形成

方向性② 広域連携を促進する交通ネットワークの形成



めざすべき将来都市構造のイメージ

誘導区域の方針

広域立地適正化方針では、本都市圏を一体の都市とみなした上で、区域を検討する上での考え方や基準、また、都市機能における各市町の役割分担などを踏まえた誘導すべき機能の考え方など、都市圏全体で共有すべき統一的な考え方について示しています。

居住誘導区域

居住誘導区域は、人口減少社会において生活サービスを確保し、地域コミュニティを持続的に維持するために、一定のエリアに居住を誘導することで人口密度を維持する区域です。

居住誘導区域の考え方

都市基盤が整備され、日常生活に必要な都市機能や公共交通の利用が可能な地域のうち、人口の集積状況（人口密度）や将来の見通しを踏まえて設定します。また、浸水が想定される区域についても、被害を軽減するための施設整備等の対応を踏まえ、居住誘導区域に含めます。

具体の区域については、定めた要件等を踏まえて総合的に判断を行い、各市町の立地適正化計画において範囲を明示するものとします。

都市機能誘導区域

都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の日常生活に必要な都市機能を誘導し集約することでこれらのサービスの効率的な提供を図る地域です。

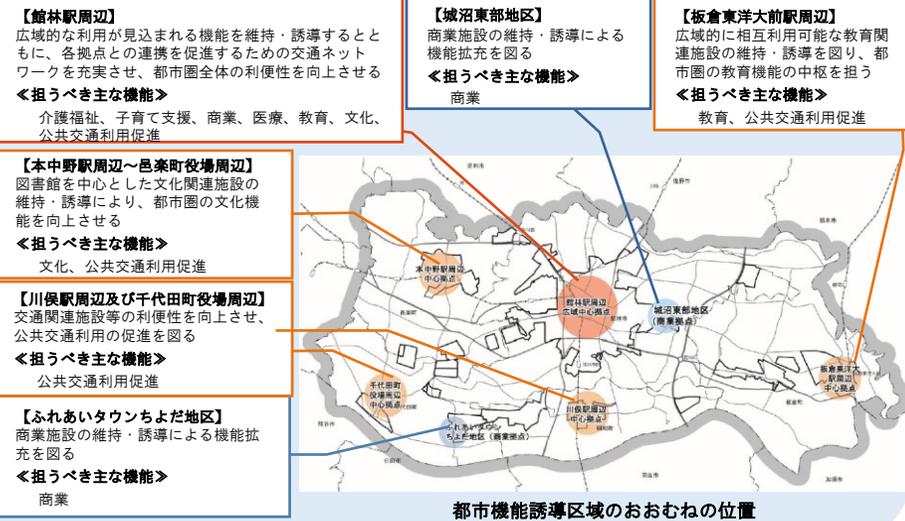
都市機能誘導区域の考え方

都市基盤整備や都市機能の集積状況、公共交通へのアクセス、人口の将来の見通しを踏まえて位置付けます。

具体の区域については、居住誘導区域内を基本として、定めた要件等を踏まえて総合的に判断を行い、各市町の立地適正化計画において範囲を明示するものとします。

広域連携や機能分担に向けた考え方

広域中心拠点や中心拠点では、本都市圏における役割や拠点として担うべき広域的な機能に加えて、各市町で日常的に求められる機能についても誘導を図ります。



交通ネットワーク

都市圏内の移動を支える交通ネットワークは、本都市圏の特性を踏まえた道路ネットワークと、高齢者などの移動手段となる公共交通ネットワークにより形成します。

道路ネットワーク

都市圏内外や各市町の拠点間を結ぶ幹線軸となる広域幹線道路について機能強化に向けた方針を示します。

- 拠点間を結ぶ、広域的な移動における主要な交通軸として機能を強化
- 首都圏をはじめとした都市圏外につながる広域幹線道路への各市町からのアクセス性の向上

公共交通ネットワーク

より良い公共交通ネットワークの実現に向けて、市町内外を結ぶ広域的な移動が可能な鉄道に加え、都市圏内の市町間を結ぶ広域的なバス路線に関する考え方を示します。

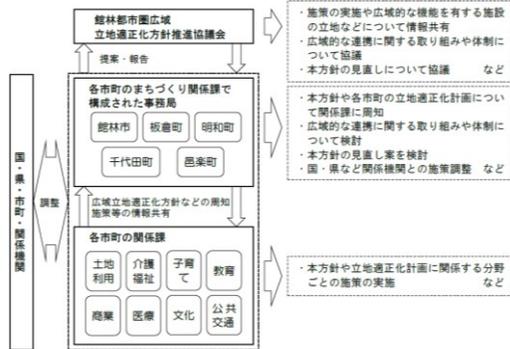
- 鉄道は都市圏内外の移動における重要な交通手段として、関係機関が連携して利用を促進
- 拠点や地域間を結ぶバス路線の維持に向けた各市町の協働による利便性の確保や利用の促進
- 駅やバス乗り継ぎ箇所などの交通結節点における交通関連施設の充実や周辺への都市機能の誘導などにより公共交通利用者の利便性を向上



広域連携の実現に向けて

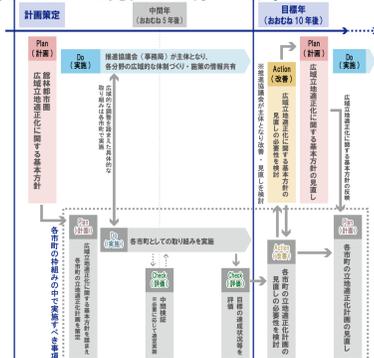
広域的な連携体制の構築

各市町で構成する協議会において、施策の実施などについて情報共有を行うほか、広域的な連携に関する取り組みや体制について検討を行います。



広域立地適正化方針の進行管理

各市町の施策目標の達成度評価などの検証や施策・計画の見直しに併せて、広域立地適正化方針についても見直しを行います。



「広域連携・調整」の課題

立地適正化計画

(1) 立地適正化計画に係る立ち位置が曖昧。県の調整能力を発揮するための権限が少ない（区域マスタープランとの整合を確認する程度）。

(2) 立地適正化計画と公共施設総合管理計画の連携不足（広域調整だけでなく単独市町村内も公共施設の見直しが進まない）。

(3) 広域立適における大規模商業施設の立地（誘導区域外）

- ◆ 国道バイパス（4車線）沿道 令和2年12月市街化区域編入
- ◇ 区域MPにおける郊外大規模商業施設の位置付け
「郊外での大型商業施設の新たな立地は、原則、抑制するが、まち全体で不都合が生じないよう広域的な観点から、既存の商業に影響を及ぼさないことが整理された場合のみ、立地することができる。」
⇒想定されるケースの1例として「主な利用客を県外を含む広域圏（観光・交流）居住者とする場合」を掲げ「4車線以上の幹線道路沿線・観光や交流向上に大きく貢献・立地適正化計画と整合・既存の大規模小売店舗と競合しないこと」を確認。
- ◇ 「群馬県が行う広域調整に関する指針」に基づき都市計画決定に先立ち立地市町周辺（広域圏及び隣接県市町村）へ意見照会
- ◇ また、大規模商業施設の立地を契機として周辺部における住宅のバラ建ちや小規模な商業系開発の増大が懸念されることから、周辺部の土地利用規制を行うこと（（例）市街化調整区域において開発許可制度の運用の厳格化）を求めた（区域MP記載）⇒当該事例では周辺の大規模指定既存集落に「調整区域の地区計画制度」を適用し、集落外への滲み出しを抑制することとした。34条11号の運用はない。

⇒広域立地適正化への影響を検証する必要がある

都市計画区域間の調整

(1) 平成の大合併時に線引きと非線引きの市町村が合併する際、「区域を統合」としていたが、「線引きと非線引き」だけでなく「非線引き同士」も進んでいない。

(2) 隣接する「線引き市町村」と「非線引き市町村」の規制の差（厳しい調整区域VS比較的緩い非線引き白地）がお互いの市町村で気になる。⇒厳しくすると隣に住宅等が引っ張られると感じる。

まちのまとまりづくり(市町村)

- (1) 本来は連動するべき要素が対立している。
 - (例1) 市町村長の意思・目標 ⇔ 都市計画の目標
 - (例2) 地域振興 ⇔ 規制・誘導
 - (例3) 現在の住民・産業のため ⇔ 将来世代のため
- (2) 都市計画制度の活用の実力差がある。
 - (例1) 地区計画制度などのメリットを知らない
 - (例2) まちなかの活用（空き地や空き家など）工夫に差がある（官民連携のやり方など）
 - (例3) まちづくりの旗振り役が不足

⇒非線引き白地・調整区域で地域振興策となる開発がわかりやすい政策成果

⇒市町村間の郊外開発競争・まちなかの空洞化