

I 全体構想

- 1 まちづくりの課題と目標設定
- 2 将来都市構造
- 3 都市整備の方針

1 まちづくりの課題と目標設定

1-1 桐生市の現況とまちづくりの課題

当市の現況を踏まえたまちづくりの課題は、主に次のようなものがあります。

○人口減少と少子高齢化の進行

当市の人口は、1975(昭和 50)年をピークに減少を続け、2015(平成 27)年には約 11 万 4 千人となっています。減少の要因は、地価の安い周辺の非線引き地域への子育て世代の流出、少子化の進行、高齢化率の増大など様々ですが、特に生産年齢人口の減少が顕著となっており、これに伴う労働力人口及び地域活動の担い手の減少、需要減少に伴う消費の低下、生活サービス機能の縮小・撤退など、都市活動全般への影響が懸念されます。

○都市内の空き地・空き家・空き店舗等の増加

人口の減少等により、空き家や空き店舗、空き地が増加を続けており、特に中心市街地での進行が著しい状況です。また、その発生は小さな敷地単位で時間的・空間的にランダム性を持って発生しており、都市のスポンジ化が進行・深刻化することが懸念されます。

○公共施設をはじめとした都市基盤施設の老朽化

当市では、1965(昭和 40)年から 1975(昭和 50)年代にかけて集中的に建物を整備しており、建設後 30 年以上経過した施設の延床面積は全体の 7 割近くを占めているほか、道路・橋・上下水道等の施設の多くも老朽化が進んでいます。少子高齢化による人口減少、社会保障関係費の増加や税収減が見込まれることから、全ての施設を現状のまま維持・更新することは困難な状況です。

○拠点における都市機能の集積と人口密度の維持・確保

1960(昭和 35)年頃までは中心市街地とその周辺に都市としての高い集積が見られましたが、自動車の普及に伴う郊外化と人口減少により、人口密度の低下に歯止めがかからない状況にあります。現状のまま推移した場合、商業や医療などの生活サービスの縮小・撤退や都市基盤施設の持続的な維持・更新への支障が懸念されるため、拠点周辺への人口集積をどのように誘導・確保するかが課題です。

○交通需要に対応した骨格的道路網整備の推進

都市活動の集中する市街地は桐生地域の渡良瀬川左岸に形成されていますが、国道などの広域幹線道路は渡良瀬川右岸に位置するなど、広域交通の連絡性に課題がみられるほか、橋梁や交差点等がボトルネックとなり、特定の道路で交通混雑が発生しています。

また、市内に高速道路が通過しておらず、インターチェンジまでの距離が遠いことから、高速道路網へのアクセス性向上が課題です。

○過度の自動車依存からの脱却と公共交通網の維持・確保

群馬県が 2016(平成 28)年に実施した群馬県パーソントリップ調査では、自動車を交通手段として利用する割合が増加し、鉄道・バスの利用の減少が進んでいます。このような中、自動車が使えない高齢者は、自動車を使える高齢者と比べて外出率が 3 割以上低くなるなど、交通弱者は移動がしにくい現状も見られます。自動車が使えない人も安心して移動が出来る交通手段として、公共交通網の確保が求められますが、一方で利用者の減少も進んでいるため、公共交通の利便性向上と利用者数の増加が課題です。

○産業活動の活性化

商業活動では、自動車利用を前提とした郊外的大型店舗の増加の影響もあり、市内の店舗数、商品販売額とも減少が続いています。商業集積度の高い中心市街地ではその影響も大きく、空き店舗の増加等による市街地の空洞化が懸念されます。

工業においては、1988(昭和 63)年のピーク時と比較して事業所数は約 7 割減少、従業者数は約 5 割減少しており、市内の産業活動を支えてきた中小工場の減少が進んでいます。工業団地の造成なども進められ、良好な操業環境の確保も進められています。また産業の歴史的背景から住工混在地が多

く、生産環境と居住環境の両立も課題です。

物流面では、北関東自動車道の全線開通やインターチェンジへのアクセス道路整備が図られ、円滑な交通の確保は進んでいますが、市内における物流拠点の整備や市街地内における荷捌きスペースの確保は十分ではなく、改善に向けた検討が必要です。

持続的な経済活動の発展と、安定的な雇用の確保を図るため、産業活動を支える充実した都市機能の確保と活力ある都市の構築が求められます。

○多発する豪雨や地震などによる災害への対応

近年、局地的な豪雨が多発し、降雨量も増加傾向にあるため、水害リスクが高まっています。地震に関しては、東日本大震災では市内でも広範囲で被災しましたが、地震はいつ、どこで発生するか分からない状況のなか、地震に対する防災・減災への対応が課題です。

また、災害の発生を見据えたハザードマップ等の整備や、被害を最小限に防ぐための情報伝達手段の確立など、ソフト面の整備も進められていますが、人口減少や高齢化による地域防災力の衰退も見受けられるため、いざというときに必要な情報や物資の伝達体制の確保や安心して住み続けられる都市づくりに向けた対応が課題です。

○桐生市の特徴を活かしたまちづくりの推進

当市には、織物産業の隆盛とともに造られた多くの近代化遺産や当時の趣を今に伝える重要伝統的建造物群保存地区などの歴史的・文化的資産、都市の発展とともに育まれ親しまれてきた祭礼行事や食文化、豊かな自然環境など、先人から受け継いだ素晴らしい資産を有しています。また、市内には群馬大学大学院理工学府をはじめとした高等教育機関も多く存在しており、多くの若者が当市に通い、生活しています。

これらの特徴を活かすため、まちづくりとして桐生市の良さをどのように発信し、交流人口の増加や産学官の連携交流に繋げ、深めていくかが課題です。

○人にやさしいまちづくりの推進

少子化が進行する中で、誰もが安心して暮らし、子供を産み育てることに夢が持てる、子育てに適した環境づくりが一層求められます。

また、今後高齢者の増加が見込まれる中、高齢者や障害者を含む全ての人が健全に都市生活を送れる環境づくりが急務となっています。

誰もが住みたいと思える、住み続けたいと思えるまちづくりの推進にあたり、市民・事業者・行政が協力しあい、人にやさしいまちづくりの推進を積極的に進めていくことが重要です。

1-2 まちづくりの目標設定

(1)まちづくりの理念

本市は豊かな自然に恵まれるとともに、古くから織物産業で栄え、周辺地域の人々にも利用される多くの公共公益施設が集まるなど、東毛地域における中心都市として発展してきましたが、近年では産業の停滞、高齢化や少子化などに伴う人口の減少傾向が見られ、まちづくりを進める上で多くの課題が見受けられます。

こうした中、都市の維持・発展を図るためには、各種の新しい産業経済活動を創出していくことが必要です。このため、高速道路の利用などにより拡大される新たな産業活動、大学や研究施設などを活かした学術研究機能の強化、情報・文化などの多様な複合立地を可能とする都市の形成が望まれています。

さらに、豊かな自然環境、地域の歴史や文化的な資産を活用し、市民が自ら誇りを持ち、来訪者にとって何度も訪問し住みたくくなるような魅力あふれるまちづくりを進めるために、将来のまちづくりの理念を次のように考えます。

豊かな自然環境を保全しつつ、時代に呼応した生活、産業、教育、文化面での高度化を進めながらこれらの調和を図り、誰もが安心して住み続けられる快適なまちづくりを進めるとともに、都市構造、都市環境を適切にデザインし、都市活動などを通じた交流が活発な、活気と魅力あるまちづくりを行う。

(2)まちづくりの目標

桐生市第六次総合計画では、まちづくりの基本テーマを「“感性”を育む人づくり」「“つながり”を生かしたまちづくり」と定め、この理念を受けた将来都市像である「感性育み 未来織りなす 粋なまち桐生」の実現を目指しています。

都市計画では、総合計画の将来都市像の実現のため、まちづくりの理念を踏まえ、本市のまちづくりの将来像を次のように定めます。

自然と都市環境とが調和し、 安心して住み続けられる産業文化都市

まちづくりの将来像の実現を目指すため、次に示す6つのまちづくりの目標を定め、諸施策を推進します。

- 活気と魅力のあふれる核の形成
- 市民の交流を支える一体性のある都市構造の形成
- 歴史・文化資産を活かした魅力的なまちの形成
- 自然環境が豊かな潤いのあるまちの形成
- 職住の調和のとれた、安心して住み続けられる快適な市街地の形成
- 地域の特性を活かした産業活動が活発なまちの形成

2 将来都市構造

2-1 将来都市構造

(1)基本的な考え方

まちづくりの目標を実現するために、「拠点」「都市軸」などの構成要素を基本に、まちづくりの基本的な構成を示す将来都市構造を以下のように考えます。

①活気と魅力のあふれる核の形成

古くからの中心市街地として発展してきた桐生駅、本町通り及び市役所周辺などを**都心核**として位置付け、商業・業務機能の強化及び都心居住の推進などにより都心地域としてふさわしい土地の高度利用を誘導し、商業・業務、交流を中心とした都市機能の強化を図り、活気と魅力のあふれる都心核の形成を目指します。

また、新桐生駅周辺、相老駅周辺を**地域中心核**として位置付け、周辺都市に連絡する鉄道網や国道50号・国道122号などの道路網の立地を活かした拠点整備を進め、都心核の機能を補完するものとしします。

②市民の交流を支える一体性のある都市構造の形成

いきいきとした都市を形成するため、都心核や地域中心核などの拠点の育成・強化を図るだけでなく、本市と周辺都市が連携することにより活力ある都市圏の形成を目指し、**広域アクセス道路**の整備を進めるとともに、中心市街地の一体化と通過交通の流入低減、都心核内の都市活動の強化を図る**内環状道路**などの交通体系の整備を進め、市民の交流を支え、産業の支援を図る一体性のある都市構造の形成を目指します。

また、行政区域がみどり市を間に挟む形で分断されている状況ではありますが、各地域間を結ぶ道路や広域幹線道路などの整備により、一体性の強化を目指します。

③歴史・文化資産を活かした魅力的なまちの形成

桐生らしい特色ある施設の立地、あるいは歴史資産の集積のある地区などに**魅力づくりの拠点**を位置付け、重点的かつ拠点的に環境整備を図ることにより、歴史・文化資産を活かした魅力的なまちの形成を目指します。特に有鄰館周辺については歴史的建物の形態保存と近代化遺産としての活用を検討し、個性的で魅力的なまち並みの形成を図ります。

④自然環境が豊かな潤いのあるまちの形成

豊かな自然環境を基礎に、山地・河川の緑と水を適切に維持・保全し、生活に潤いを与えるとともに、高齢化や生活意識の多様化などに対応しつつ、特色ある施設が立地する地区などに都市生活を豊かにする余暇活動の拠点として、**緑・レクリエーション拠点**を位置付け、重点的かつ拠点的に環境整備を図ることにより、自然環境が豊かな潤いのあるまちの形成を目指します。

⑤職住の調和のとれた、安心して住み続けられる快適な市街地の形成

地区条件に応じた適正な土地利用や密集市街地の防災性の向上などによる居住環境の向上、住工の適切な調和的共存、高齢社会などへの対応を踏まえた公共交通サービスの向上などの都市環境の向上を図り、職住の調和のとれた、安心して住み続けられる快適な市街地の形成を目指します。

⑥地域の特性を活かした産業活動が活発なまちの形成

繊維産業などに由来する古くから培われたものづくりなどの地域特性を活かした産業の振興を図り、既存の産業の成長に配慮するとともに、新たな産業の受け入れにも柔軟に対応できるよう基盤整備を推進します。特に群馬大学周辺については、本地区の産業支援に配慮し、市民や産業と学術研究の交流環境向上を目指す人材・企業の育成の場として位置付け、地域の伝統産業や歴史資源を活かした地域まちづくりを目指します。

また、中心商業地については、密度を高めた商業機能の維持を図るとともに、生活・交流機能などの誘導・集積を図り、ものづくりのまちとしてにぎわいと魅力ある拠点の形成を目指します。

新里地域については、既存工業団地の生産環境維持・拡充や工場適地計画に基づく新規工業団地の整備などにより、新たな産業の受け入れに対応できるよう、基盤整備を図ります。

なお、以下に各構成要素の基本的な整備方針についてまとめます。

(2)拠点

①都心核

桐生駅を中心に、商業施設や文化施設、行政施設などが集積し、本市の中核機能を有する地域が形成されており、今後もこの地域に都市機能の誘導・集積を図り、将来においても本市の中心市街地、また桐生広域における中心都市としての役割を担う地域として都心核を位置付け、商業、業務、交流を中心とした利便性の高い拠点の形成を目指します。

②地域中心核

都心核の機能を補完するとともに、道路網や鉄道網などの立地を活かした、地域における中心的な拠点として、以下の地域を地域中心核として位置付け、都市機能の誘導を図ります。

a.新桐生駅周辺

東武鉄道や国道 50 号などの既存の広域交通網とともに、近隣には北関東自動車道も整備されており、都心核につながるもう 1 つの玄関口としての機能を有していることから、都心核の発展を補完し、併せて渡良瀬川右岸側の中心的な拠点としての役割を担う地域中心核として位置付け、都市機能の誘導・集積を図ります。

b.相老駅周辺

首都圏及び広域圏につながる鉄道 3 路線及び国道 122 号などの広域交通体系や多くの広域施設の立地により、本市の副次的な役割分担を果たす地域となっており、都心核の発展を補完し、併せて広域行政の拠点としての役割を担う地域中心核として位置付け、都市機能の誘導・集積を図ります。

c.超長期における地域中心核(副都心)の考え方

超長期的には、鉄道 4 線が相互に乗り入れられる新駅の設置が可能で、主要幹線道路網の立地特性を活かせる相生の松周辺に、新桐生駅周辺と相老駅周辺の 2 つの地域中心核を集約していくことを検討していきます。

③生活拠点

合併前の旧町村において行政機能やその他機能が集積していた地区を基本とし、今後も生活利便性を維持すべき拠点としての役割を担うものです。不足する機能は都心核・地域中心核との連携により補完します。

The map illustrates the spatial distribution of population and the concentration of regional centers in the Kōriyama City Planning Area. Key features include:

- Life Hubs (生活拠点):** Marked with blue dots and labels, including locations like 黒保根町 (Kobaneguchi), 川内町 (Kawachi), 梅田町 (Umeda), 菱町 (Hishiguchi), 境野町 (Sakai), and 広沢町 (Hirazawa).
- Regional Centers (地域中心核):** Marked with orange dots and labels, including 相考駅 (Sōkō Station), 新桐生駅周辺 (Shin-Kōsei Station Area), and 相生の松周辺 (Sōsei's Matsu Area).
- Urban Core (都心核):** Marked with a red dot and label, located around the Kōsei Station (桐生駅).
- Long-term Review Area:** A red box highlights the area around Sōsei's Matsu, with the text: 超長期的に拠点の位置付けを検討していく区域 (相生の松周辺) (Area for long-term review of hub positioning (Sōsei's Matsu area)).
- Major Roads:** National Route 353 (国道353号), National Route 122 (国道122号), and National Route 50 (国道50号) are shown.
- Interchanges:** 伊勢崎IC (Iseki Interchange) and 太田IC (Ōta Interchange) are marked.

④その他の拠点

a.魅力づくりの拠点

以下の拠点を魅力づくりの拠点として位置付け、重点的かつ拠点的に環境整備を図ります。

i)桐生駅・本町通りゾーン

生活環境としての利便性、快適性を向上しつつ、人口の維持・誘導を図る、働き、住み、憩う職住接近型の都心再生を図る都心ゾーンの形成を目指します。

ii)シビックゾーン

市役所、文化施設、医療施設など多くの市民サービス施設が集積する、多くの市民が訪れるゾーンとして、建物周辺や通りなど環境整備を促進し、快適な市民サービスゾーンづくりを目指します。

iii)群馬大学周辺拠点

群馬大学理工学部や同地域共同研究イノベーションセンター一帯を人材・企業の育成の場として位置付け、研究・文教の場にふさわしい周辺環境整備や、市民や産業と学術・研究の交流環境の向上を目指します。

iv)彦部家住宅周辺拠点

国指定重要文化財である彦部家住宅を中心とし、賀茂神社、法楽寺、椿森のツバキ群など、貴重な歴史的資産と、その周辺環境を保全しつつ、広域的に人々が訪れやすい拠点づくりを目指します。

v)有鄰館周辺拠点

有鄰館を歴史的まち並み及び文化の核施設としながら、周辺と調和の取れた景観を形成しつつ、歴史まちづくりに向けた整備を図ります。

vi)柄杓山周辺拠点

市街地ならびに北部山地の眺望の良い柄杓山(城址)を中心に、周辺の梅原館跡、日枝神社、西方寺などの歴史的資源や、オノサトシノブ美術館(平成30年3月末現在休館中)、桐生織塾などの文化的施設などを保全・活用しつつ、環境整備を促進し歴史的風土を醸し出す、歴史・文化ゾーンづくりを目指します。

vii)昆虫の森拠点

県立ぐんま昆虫の森を中心として、各種交通のアクセス性の向上を図ることにより、桐生市民だけでなく、県内・県外の人々が、昆虫の森及びその周辺に広がる豊かな自然にふれあえるような環境づくりを目指します。

viii)カリビアンビーチ拠点

清掃センターの余熱を利用したプールや遊具などを活かし、桐生市民だけでなく周辺都市の人々が楽しめる室内レジャー環境の活用を図ります。

b.緑・レクリエーション拠点

以下の拠点を緑・レクリエーション拠点として位置付け、重点的かつ拠点的に環境整備を図ります。

i)渡良瀬川拠点

近隣・地区レベルのレクリエーション需要へ対応し、自然的条件、位置条件に適した利用形態の整備を図り、水辺の多様なレクリエーションの場の形成を目指します。

ii)桐生市運動公園拠点

交通利便性の向上などを図り、桐生市民をはじめ、東毛地域の人々が気軽にスポーツ・レクリエーション活動が楽しめ、さらに競技スポーツの向上に資する施設・環境づくりの推進を目

指します。

iii) 桐生市南公園拠点

総合公園である桐生市南公園を中心に、茶臼山及びそのハイキングコースなどと一帯となって市民の身近な憩いの場の形成を目指します。

iv) 自然観察の森拠点

自然観察の森を中心とし、小倉地区の文化財のある社寺などや周辺の自然と一体となった、自然と歴史に親しむレクリエーションの場の形成を目指します。

v) 梅田湖拠点

豊かな自然を守りながら、梅田湖、桐生市青少年野外活動センター、ふるさとセンター及び梅田台緑地など既存の施設や場所との連携を図りつつ、水面や周辺緑地の活用により、屋外レクリエーション機能の拡充を促進し、市内外から多くの人々が訪れる、広域的レクリエーション拠点づくりを目指します。

vi) 桐生川スポット拠点

災害に対する安全性を確保しつつ、豊かな自然を守り、育て、活用し、市民が生活の中で日常的に親しめる川の環境づくりを進めるとともに、桐生川の源流部から下流部にかけて、各流域の特性に応じた複数の水に親しむスポット的な拠点整備を目指します。

vii) 山上城跡公園周辺拠点

地区公園であり、県指定史跡山上城跡を有する山上城跡公園を中心として、周辺に広がる豊かな自然や、薪能が行われる舞台など歴史と文化の薫る環境を活かした、地域の拠点としての環境づくりを図ります。

viii) 利平茶屋・花見ヶ原森林公園拠点

豊かな森林や美しい水辺など、恵まれた自然環境を活かした、キャンプやハイキングなどの屋外レジャー活動の拠点としての環境づくりを目指します。

(3) 都市軸

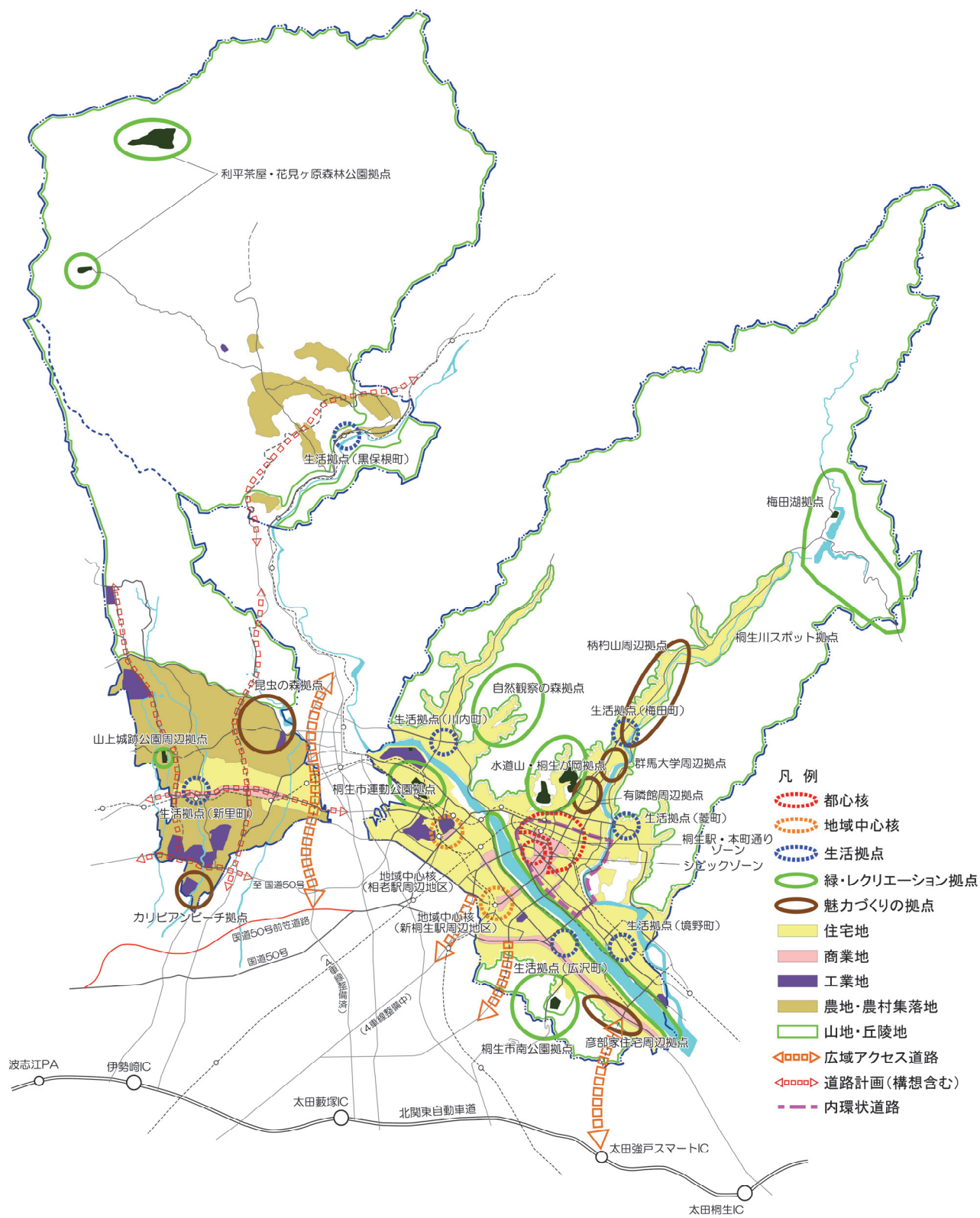
① 広域アクセス道路

広域的アクセス性向上を実現するため、関連自治体との調整を図りつつ、市内の環状道路や幹線道路等と連結する北関東自動車道への広域アクセス道路の形成を目指します。

② 内環状道路

中心市街地を一体化するとともに通過交通の流入を低減し、都心核内の都市活動を高めるため、中心市街地を周回する内環状道路の形成を目指します。

図 1-2 将来都市構造図



3 都市整備の方針

3-1 土地利用の方針

(1)基本的な考え方

①広域的な視点に立った効率的で一体的な土地利用

行政区が飛び地となっている現状を踏まえ、みどり市との連携・協調を図りながら、一体的で効率的な土地利用について検討を進めるとともに、広域的な視点に立った都市計画の運用についても連携を図ります。

②都市構造の形成及び地域生活圏の形成を見据えた適正な土地利用

将来都市構造の形成及び地域生活圏の形成を見据え、主要幹線道路として位置付けられる道路沿道に、交通量の多い立地性を活かした沿道型商業地を位置付けるなど、円滑な都市活動を支える適正な土地利用を図ります。

③地域特性に応じた市街地環境の形成に向けたきめ細かな土地利用

快適な居住環境の実現を目指し、地域特性に応じた市街地環境の形成を図るため、地域地区などに基づき、きめ細かな土地利用区分を図ります。

④豊かな山地・丘陵地や河川などの保全による自然環境と調和した土地利用

豊かな山地・丘陵地や河川などは、都市環境や都市景観の向上に資するものとして、災害防止・治水計画に配慮するなかで、緑地として保全するとともに市民の憩いの場として活用を検討し、自然と調和する土地利用の誘導を図ります。

⑤計画的な市街化区域編入による土地利用

市街化調整区域内の土地については、長期的な展望に立った計画的な市街地整備を検討し、整備の見通しが確実になった地区を農林業などと調整を図り、市街化区域として編入を図ります。

(2)市街地規模・区域の設定

①市街化区域へ編入する地区

土地利用の基本的な考え方に基づき、次の1地区を市街化区域に編入します。

表 1-1 市街化区域へ編入する地区

地 区 名	規 模	備 考	目 標 年 次
広沢 南公園地区	約 6ha	開発行為	令和 7 年

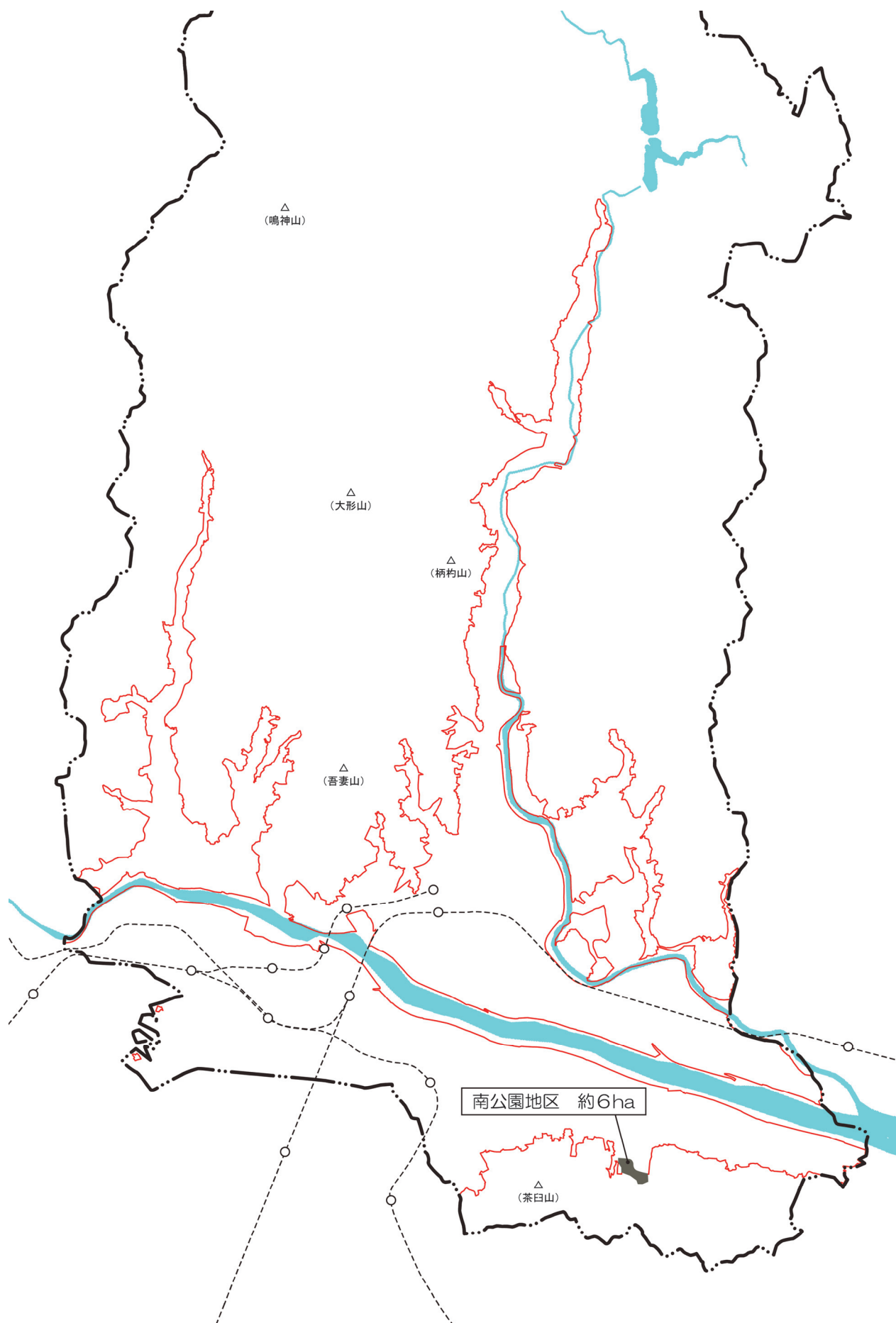
②市街地の規模

目標年次まで、上記 1 地区を市街化区域として編入するものとし、市街化区域の規模は 3,040ha とします。

表 1-2 市街化区域の規模

	面 積	備 考
平成 27 年現在	3,034ha	
令和 7 年	3,040ha	

図 1-3 市街化区域編入区域図



(3)土地利用の区分と土地利用の方針

地区の特性を活かした土地利用を推進するため、次のように区分し、土地利用の方針を設定します。

表 1-3 土地利用の区分と土地利用の方針

土地利用区分		土地利用の方針	配置方針
市街化区域	商業地	商業施設、業務施設、娯楽施設などが集積する地区、あるいは今後集積を図る地区	桐生駅・本町通り一帯の中心市街地に配置する。
	沿道型商業地	交通量の多い立地性を活かし、沿道サービス型店舗などの集中的な立地を図る地区	国道 50 号沿道に配置する。
	商住複合地	近隣の居住者などに対して、日用品などを供給する店舗、その他のサービス施設などが集積する地区、あるいは今後集積を図る地区。	新桐生駅周辺ならびに相老駅周辺の地域中心核に配置する。 中心市街地周辺ならびに境野町二丁目付近、三吉町付近、川内町三丁目付近の主要な道路沿道に配置する。
	一般住宅地	専用住宅を中心とする地区、あるいは今後計画的に誘導を図る地区。	堤町、宮前町、元宿町、境野町三・四丁目、広沢町、相生町、川内町三丁目、菱町一・二丁目、梅田町などの専用住宅が集中している地区に配置する。
	専用住宅地	低層住宅地として、現在の良好な環境の保全を図る地区、あるいは低層専用住宅の転換を図る地区。 また、中高層住宅の住宅団地として、住宅専用の土地利用を保全する地区、あるいは今後中高層住宅の転換を図る地区。	低層住宅団地ならびに、相生町五丁目の一部などに配置する。 中高層住宅団地ならびに相生町四・五丁目などに配置する。
	住工複合地	軽工業施設、流通関連施設業と住宅が混在しており、地場産業、都市型新産業などの保護・育成と住環境との共存を図る地区。 また、地元の住民、営業者などの意向によっては、住宅系の土地利用へ転換を図る地区。	東、東久方町、天神町二・三丁目、境野町、広沢町五・六丁目、相生町二・三・四丁目、川内町、菱町の工場と住宅が混在する地区に配置する。
	工業地	規模の大きな工場が立地し、その操業環境を保全する地区。	相生工業団地、相老駅西側、境野工業団地、広沢町一丁目の一部などに配置する。
市街化調整区域	農地・農村集落地	優良農地の保全・確保に努めるとともに、道路、排水などの整備を進め、集落環境の向上を図る地区。	既存の農地。
	山地・丘陵地	林業に配慮し、自然環境の保全と樹林の育成が図られるとともに、市民のレクリエーションや憩いの場となる地区。	既存の山地・丘陵地。
区域区分のない地域	住宅地	専用住宅を中心とする地区、あるいは今後計画的に誘導を図る地区。	新川、山上、小林、武井などの専用住宅が集まった地区に配置する。
	商住複合地	近隣の居住者などに対して、日用品などを供給する店舗、その他のサービス施設などが集積する地区、あるいは今後集積を図る地区。	新里駅周辺及び新川駅周辺に配置する。
	工業地	規模の大きな工場が立地し、その操業環境を保全する地区。	山上工業団地、武井工業団地、板橋上赤坂工業団地などの既存工業団地及び工業団地造成計画のある地区とその周辺に配置する。
	農地・農村集落地	優良農地の保全・確保に努めるとともに、道路、排水などの整備を進め、集落環境の向上を図る地区。	既存の農地。
	山地・丘陵地	林業に配慮し、自然環境の保全と樹林の育成が図られるとともに、市民のレクリエーションや憩いの場となる地区。	既存の山地・丘陵地。

(4)土地利用の誘導方針

①市街化区域

a.商業地

桐生駅周辺や本町通り一帯では、広域的な商業・業務、文化拠点の形成を目指し、商業・業務、文化、サービス機能を中心とした土地利用を図ります。低層階は商業、サービス業などの土地利用とし、多くの人々が訪れ、連続したにぎわいを創出します。

また、土地の高度利用を促進し、都市型住宅の導入も図り、中心市街地としてバランスのとれた土地利用を促進します。

土地の有効利用や機能の誘導にあたっては、「桐生市立地適正化計画」に基づく「都市機能誘導区域」に位置づけられた「桐生駅周辺地区」、「新桐生駅周辺地区」、「相老駅周辺地区」において、誘導施設やその他生活サービス施設の誘導や維持を行い、利便性の高い商業地の形成を促進します。また、道路などの適切な都市基盤条件を整えながら、市街地再開発事業や優良建築物等整備事業などの活用を図ります。

空き地や空き家等、低未利用地の利活用について、長期にわたって活用が行われない場合、地域の賑わいが失われ、景観や防災、防犯面から地域の魅力が損なわれるため、利活用と管理についての方針策定について検討を行います。

<中心商業地(桐生駅・本町通りゾーン)の土地利用の誘導方向イメージ>

○面的に密度を高めた商業・業務、文化集積ゾーンの形成(にぎわいのゾーンづくり)

末広町通り、本町通りと連続し、長大な路線型商店街が形成されていますが、これを軸としながら、桐生駅から本町通り一帯にかけて、商業・業務・文化などの都市機能の集積を、面的な広がりを持ちつつ、密度を高め再編などを促進し、歩行者空間のネットワーク化により、回遊性と面的なにぎわいのある商業ゾーンの形成を目指します。

○周辺の商店街と連続する商業ゾーン

錦町や本町三丁目の商店街などは、面的に密度を高めた商業集積ゾーンとゆとりある歩行者空間により緊密に連絡するとともに、商店の品揃えの充実・専門店化などにより、個性化を図り、相互の往来の多い商業ゾーンの形成を目指します。

○再開発などによる商業機能・空間の充実と定住人口の回復

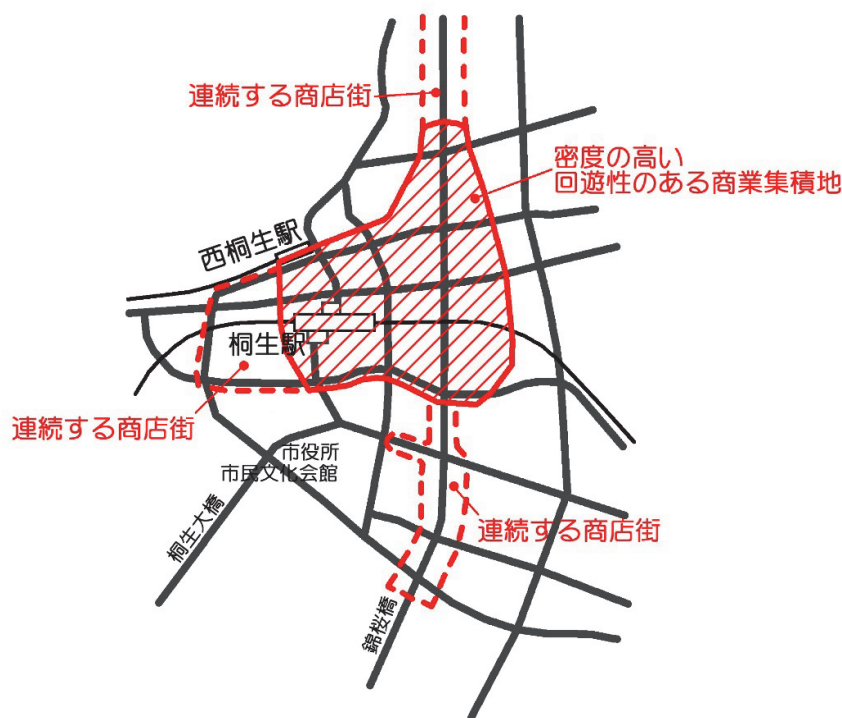
本町通り、末広町通りの沿道では、市街地再開発事業や優良建築物等整備事業などを推進し、機能の洗練・強化を図り、にぎわいの核としていきます。

また、再開発事業などと併せ、都市型住宅の供給を図り、定住人口の確保に努めます。

周辺の連続する商店街では、優良建築物等整備事業などによる建物の共同化や建替えを推進し、低層部の商業空間の連続性を確保しつつ、上層部への住宅整備などにより定住人口の回復を図ります。

なお、地区整備の検討にあたっては、社会資本整備総合交付金事業などの活用により、都市再生整備計画などを作成し、整備を進めます。

■中心商業地の整備イメージ



b.沿道型商業地

国道 50 号や中通り大橋線沿道では、既成商業地との機能分担、連携などによる共存に配慮しつつ、外食産業や専門店、大規模スーパーマーケットなどの、交通利便性を活かした沿道型の商業施設の立地を促進するとともに、十分な駐車場の確保や周辺の住環境との調和を図ります。

c.商住複合地

新桐生駅周辺や相老駅周辺では、長期的視野に立ち、都市基盤整備、新たな拠点にふさわしい都市機能の誘導や、ゆとりのある空間整備の方針・計画を検討します。新桐生駅周辺では東京方面からの玄関口にふさわしい機能の導入、相老駅周辺では広域的官公庁施設の配置などを含めて検討していきます。

中心商業地周辺では、既存の商店などの維持あるいは機能更新を図りつつ、定住人口の維持回復のため、道路などの基盤条件の向上や土地の有効利用を進めながら、都市型住宅などの確保に努めます。

境野、川内地域などの近隣型商店街では、地域の生活利便性の向上を図るため、商店、生活関連サービス店などの立地を充実しつつ、連続した商業集積や買物しやすい空間づくりを誘導していきます。また、併せて土地の有効利用により住宅の確保に努めます。

d.一般住宅地

市街化区域内の既存の住宅地は、安全で快適な住環境の誘導による土地利用を進めます。また、良好な住宅地では、敷地規模や高さの制限などの住環境のルールづくりについて支援し、ゆとりある住環境の形成に努めます。

また、市街化区域周辺部の住宅地は、無秩序な拡大を防止するとともに、安全で快適な住環境を誘導します。

e.専用住宅地

桐陽台、岡の上などの低層住宅地では、良好な住環境の保全・向上を図ります。そのため、宅地の細分化防止、緑化の推進など、住民が主体となったルールづくりの検討を促進します。

相生町五丁目などでは、面的な基盤整備などを促進しつつ低層専用住宅を誘導し、良好な基盤施設を備えた低層住宅地の形成を図ります。

渡良瀬団地、間ノ島団地などの中高層住宅地では、住宅専用の土地利用を保全し、新たな中高層住宅の供給や建物の更新にあたっては、周辺の住宅地などと調和し、共存できるよう誘導します。

相生町四・五丁目などでは、周辺との調和に配慮し、中高層住宅の誘導を図ります。

f.住工複合地

工場や住宅が混在する地区では、既存の工場などの操業や新たな産業の立地に配慮しつつ、住環境の維持・向上を図ります。このため、混在する地区の位置条件や、工場や住宅の混在状況を踏まえ、地元の営業者や住民の意向、話し合いなどを基に、住宅を主体とする地区、住工が混在する地区など、地区の土地利用の方向や、住工共存のためのルールづくりなどを市民の協力を得て検討していきます。

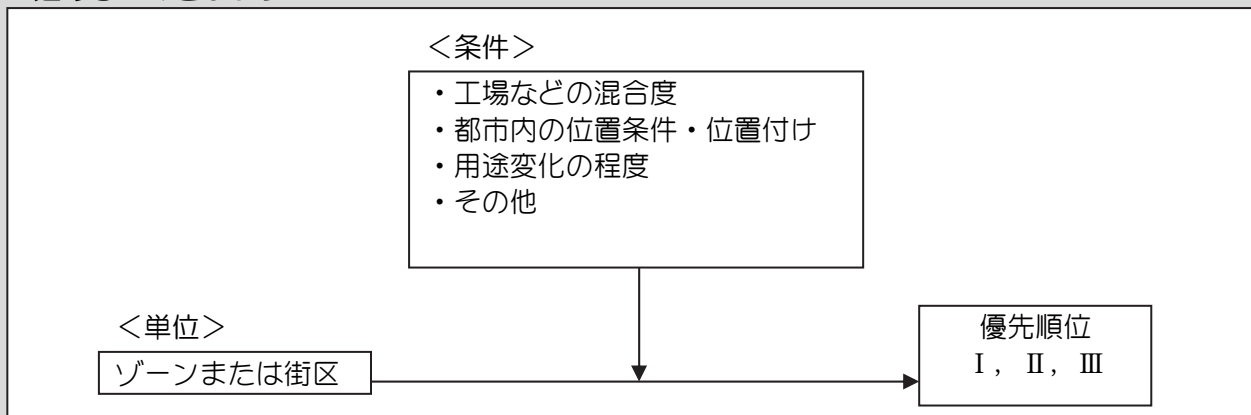
地区計画などを活用し、工業や住宅など各々の環境を維持しつつ、良好な相隣関係の実現を目指します。

＜住工複合地の土地利用の誘導方向イメージ＞

○地区の位置条件、混合の状況に応じた土地利用の誘導の検討

住工複合地については、地区の位置条件や混合の状況に応じ、複合型の土地利用あるいは用途の純化を、街区単位もしくはゾーン単位で検討を進めます。

本地区においては、住工複合地は広く分布しており、次のような条件から優先順位を定め、順次進めるものとします。



現在の住宅と工場の混在状況や位置条件などから、都心部周辺の中央東地域東地区などの先行的な検討が望まれます。

○地元住民・工場営業者の意向に基づく土地利用の方向付け

本地区の住工複合地の工場の多くは中小工場であり、工業の主要な部分を占め、これが特色の1つとなっています。住宅の土地利用が支配的であるとの理由のみで住宅地への用途純化を図ることは難しく、これらの工場の保護・育成を図ることを目指し、地元住民や工場営業者の意向に基づき、土地利用の方向を定め、維持していくためのルールづくりを促進していきます。

■住工複合地の土地利用方向の検討パターン(例)

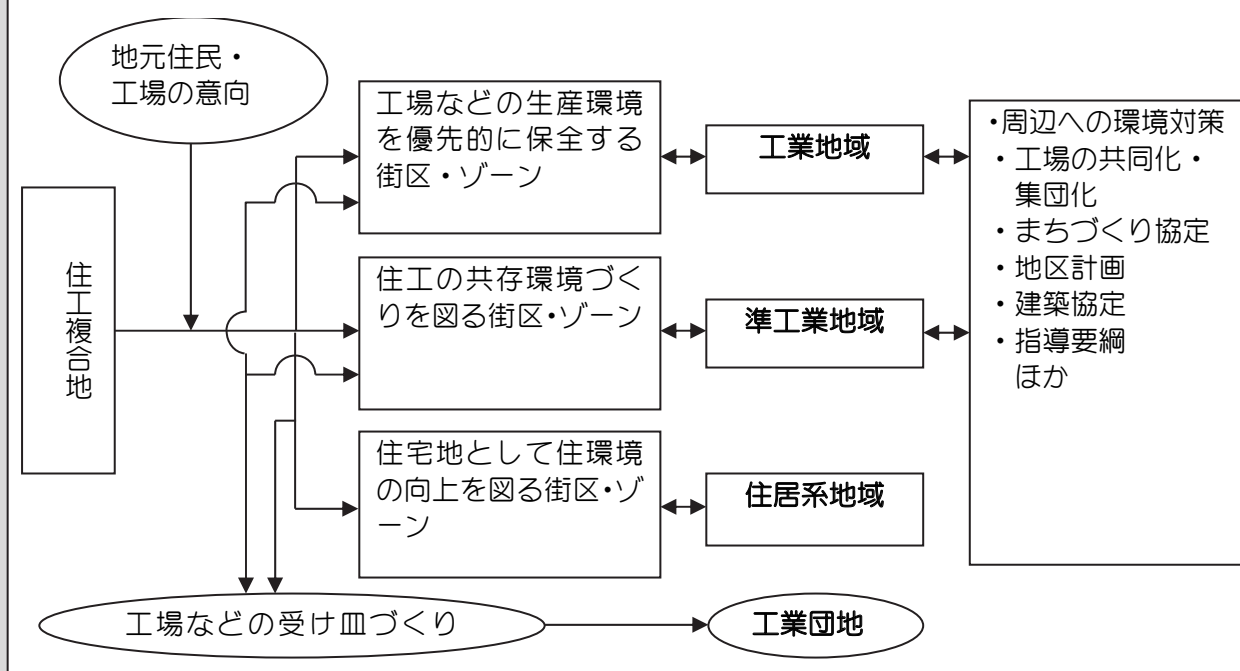
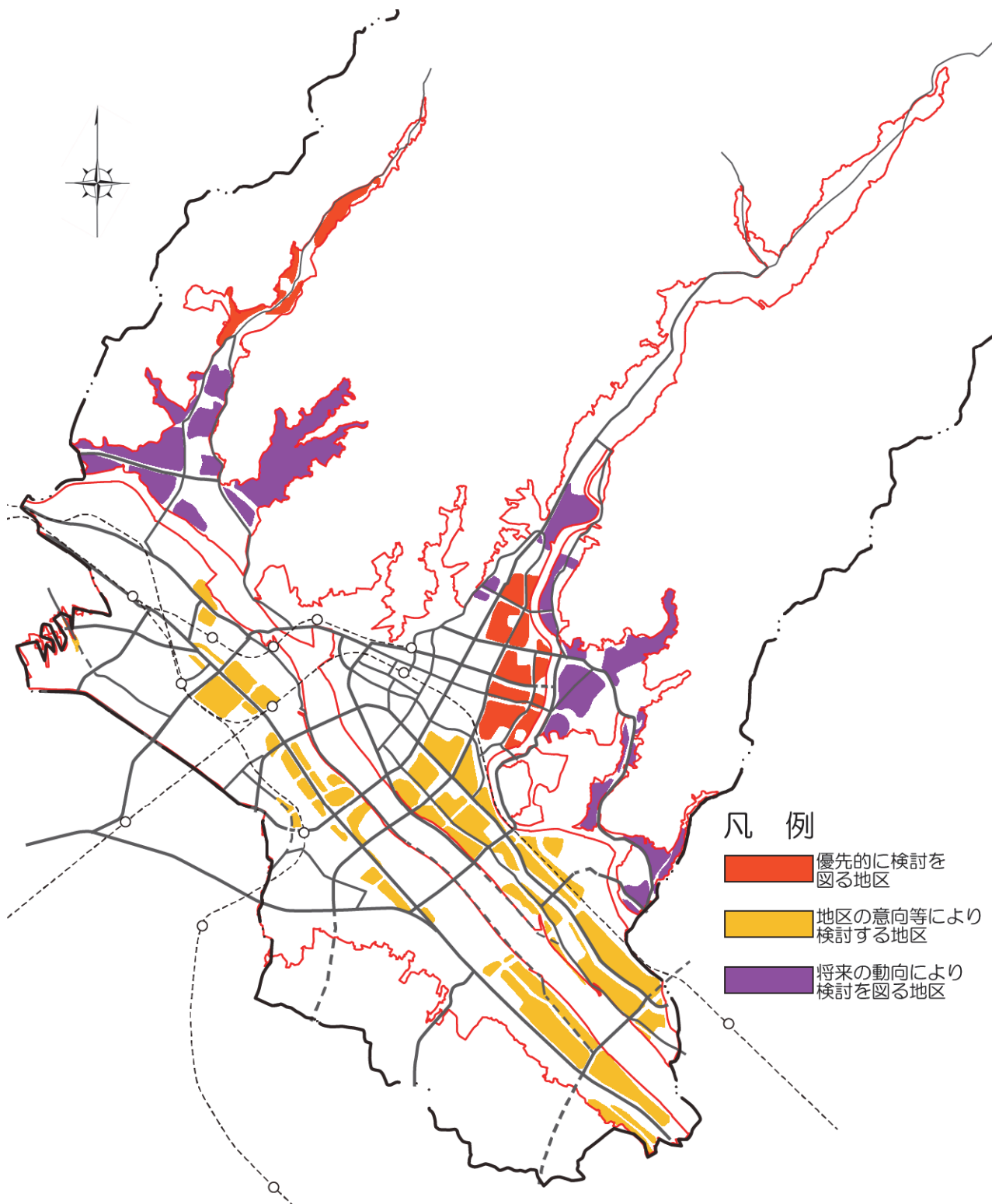


図 1-4 住工複合地の土地利用方向検討図



g.工業地

相生、境野、広沢地域の規模のまとまった工業地については、周辺の環境対策を講じつつ、生産環境を維持し本市の産業を支える地域として育成します。

h.公共公益施設用地

公共公益施設が立地する用地については、現在の土地利用を保全しつつ、施設の更新などにあたっては周辺と調和する施設及び環境整備に配慮します。

また、公共施設の再編や、廃止等により生じた跡地については、民間活力による地域のにぎわいの向上や活性化につながる有効利用について、庁内外や関係機関との協議、検討を行います。

②市街化調整区域

a.農地

市街化調整区域内の農地については、営農環境の保全に努めるとともに道路や排水などの整備を進め、集落環境の向上を図ります。

b.山地・丘陵地

山地・丘陵地の樹林は、森林の保水機能維持、地球温暖化の抑制など環境面への配慮に加え、林業などにも配慮し、保全・育成を図るとともに、市民のレクリエーションや憩いの場に誘導します。また民間による開発が行われる場合には、目的に応じた開発地としての適正、環境への影響などに十分配慮し、開発を誘導します。

なお、公共公益施設が立地する用地については、現在の土地利用を保全しつつ、施設の更新などにあたっては、周辺と調和する施設及び環境整備に配慮します。

③区域区分のない地域

区域区分の指定がなく、用途地域などの土地利用規制も設定されていない地域については、農林漁業との調整を図りながら、特定用途制限地域など各種の都市計画制度の活用により、良好な土地利用の誘導を図ります。以下に土地利用の誘導方針を示します。

住宅地については、住・工・商などの土地利用の混在化を防ぎ、安全で快適な住環境の保全を図ります。

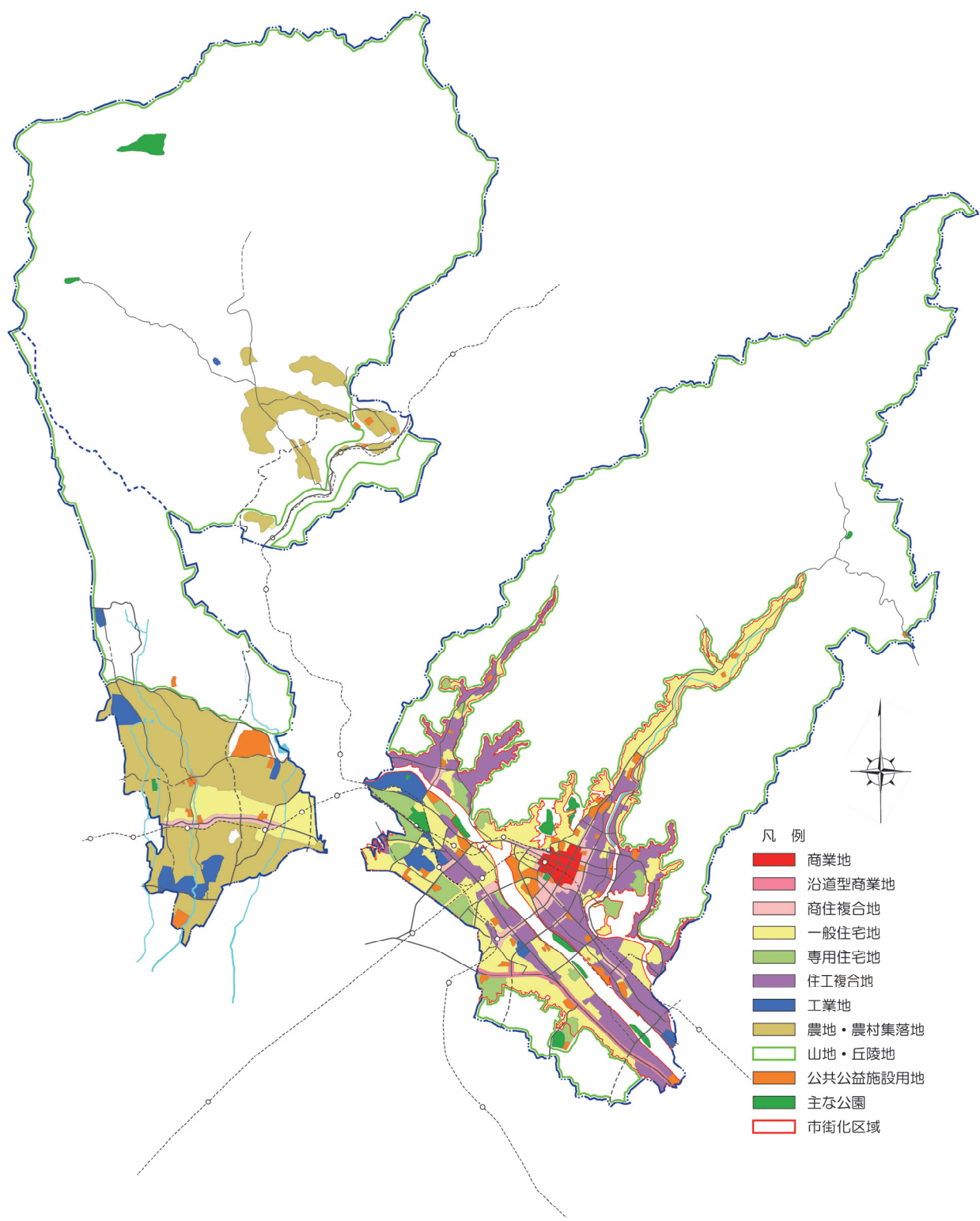
商住複合地では、地域の生活利便性の向上を図るため、商店、生活関連サービス店などの立地を充実しつつ、買物しやすい、にぎわいのある空間づくりを誘導していきます。また、併せて土地の有効利用により住宅の確保に努めます。

工業地ならびに今後新たに計画される工業団地等については、周辺への環境対策を講じつつ、生産環境の維持・向上を図るとともに、既存施設の集約化を促進し、本市の産業を支える地域として育成を図ります。

農地については、農業振興地域整備計画に基づいて確保するとともに、遊休農地の解消を推進します。併せて道路や排水等の整備を図り、農村集落の環境向上を図ります。

山地・丘陵地の樹林は、森林の保水機能維持、地球温暖化の抑制など環境面への配慮に加え、林業などにも配慮し、保全・育成を図るとともに、市民のレクリエーションや憩いの場としての活用も図ります。

图 1-5 土地利用方针图



3-2 道路・交通の方針

(1)基本的な考え方

①将来の交通需要に対応した、円滑な都市活動を支える交通基盤の強化

中心市街地を中心とした交通や市内外を連絡する交通など、将来の交通需要に対応し円滑な都市活動を適切に支えるとともに、産業支援・土地利用に整合した交通基盤の強化を図ります。

②地域間交流を高める道路ネットワークづくり

市域を一体化し、地域間の交流を高め、良好な交通環境の市街地が形成されるよう、適切な道路交通ネットワークづくりを推進します。

③広域的アクセス性の強化

都市活動の広域化、北関東自動車道の整備による広域的交通条件の変化などに対応し、周辺都市との交通連絡性の向上を図ります。

④安全で快適な道づくり

中心市街地がにぎわい、住宅地が安全で快適に歩ける道づくりを推進します。幹線道路への歩道の整備、住宅地での通過交通の抑制などとともに、歩行者空間については、歩行者や障害がある方など様々な人々が安心して移動でき、緑や景観などに配慮した歩行者ネットワークの形成を図ります。

⑤災害に強い道路ネットワークづくり

災害時の避難路や延焼防止機能として適切な役割を担う幹線道路のネットワークを形成し、災害に強いまちづくりを図ります。

⑥都市計画道路の見直し

人口減少等による交通需要の低下に伴い、交通量は緩やかな減少が見込まれますが、主要幹線交差点や市街地部における交通渋滞は依然として多く、都市活動を適切に支える、環状型＋グリッド（格子状）型パターンの骨格的道路網の形成が必要です。また、都市としての一体性強化や広域的な道路網形成を図るべく、みどり市等との連携を進めていく必要があります。

都市計画道路の見直しについては、平成 31 年に定めた見直し方針をもとに、関係機関と協議を進め、適切に都市計画手続を行うとともに、定期的に検証を行い、必要な都市計画道路の整備及び不要な都市計画道路の廃止などを見据えた都市計画決定・変更を進めます。

(2)整備方針

①幹線道路の整備

a.広域幹線道路

・国道 50 号(整備済)

市域内は 4 車線で整備済ですが、今後、国道 50 号バイパス前橋笠懸道路の整備促進をはじめとした都市間の広域連絡性の更なる強化、北関東自動車道へアクセスする道路との接続、歩行者空間の安全性の向上などを関係機関に働きかけていきます。

・国道 122 号

広沢町一丁目付近などで都市計画道路として未整備の状況となっているため、この整備を促進します。また、相生町二丁目付近で国道 122 号がクランク状になっており、長距離トリップを担う道路として、路線・ルートの見直しを働きかけていきます。なお、車線数については、今後みどり市と調整を図っていきます。

・国道 353 号

現状では国道 353 号は広沢町一丁目から相生町四丁目の区間において国道 122 号と兼用していますが、今後、整備の促進を関係機関に働きかけていきます。

b.環状道路の整備

特定の道路への交通集中の低減と、ルートの選択性向上による都心核内の交通流動の円滑化を図るとともに中心市街地の都市活動を支える内環状道路の整備を図ります。

ルートについては都市計画道路や既存道路をできるだけ活用しつつ、次のように設定します。

(環状道路のルート)

・内環状道路

都市計画道路美原線—都市計画道路錦琴平線—渡良瀬川左岸沿い—都市計画道路昭和橋線—桐生川左岸沿い(菱)—桐生川横断—都市計画道路永楽町線—延伸—都市計画道路美原線

なお、これらの路線のうち、都市計画道路として都市計画決定されていない路線・区間については、具体的なルートを検討し、都市計画道路としての位置付けを図ります。

c.広域アクセス道路の拡充・整備

周辺各都市や主要都市との交通連絡性の向上のため、国道 50 号・122 号及び北関東自動車道各 IC へのアクセス道路の拡充・整備を図ります。

北関東自動車道へのアクセス道路として、次の道路を群馬県や太田市、みどり市と調整を図り、ルートの決定や整備を促進します。

道 路	関 係 市 町 村
都市計画道路中通り大橋線の市内延伸とこれに接続するアクセス道路	ルートの決定に向け、太田市と調整を図るとともに、整備に向け群馬県と調整を図ります。
都市計画道路桐生大橋線に接続するアクセス道路(都市計画道路笠懸桐生大橋幹線など)	整備に向け、群馬県及びみどり市と調整を図ります。
都市計画道路松原橋線に接続するアクセス道路	整備に向け、群馬県及び太田市と調整を図ります。
みどり都市計画道路笠懸西部幹線に接続するアクセス道路(渡良瀬幹線道路)	整備に向け、群馬県及びみどり市と調整を図ります。

d.市街地の幹線道路の整備

各地域間・地域内などの交通を円滑にし、主要幹線道路と連絡する、市街地の骨格となる幹線道路の拡充・整備を、沿道の土地利用に配慮しつつ、推進します。

特に、現在都市計画道路の計画路線が無い川内地域、菱地域などで、既存道路を中心に、整備の方向性が確認された区間については新たな都市計画道路を位置付け、地域内及び地域間の交通の円滑化と市街地の一体化を図ります。このほか、中心市街地と県道小俣桐生線を効率的に連絡する路線などについて、今後検討を図ります。

また、市街地の幹線道路については、防災性の向上、良好な景観の形成などのため、無電柱化を推進します。

新里地域では、都市計画道路は土地利用計画と併せて検討します。また、各地域間の一体化を図るため、街区設定なども考慮に入れながら幹線道路網の検討を行い、交通の円滑化と市街地の一体化を図ります。

e.市街地の主要道路の整備

地区レベルの集散交通を円滑に処理するため、幹線道路と連絡する主要な道路の整備を推進します。また、慢性的な交通渋滞が発生している交差点などにおいては、局所的な整備も積極的に進めます。

特に、境野、広沢、相生の各地域において、土地の有効利用の促進や、市街地の連続性の向上などに貢献する道路を配置し、整備を促進します。

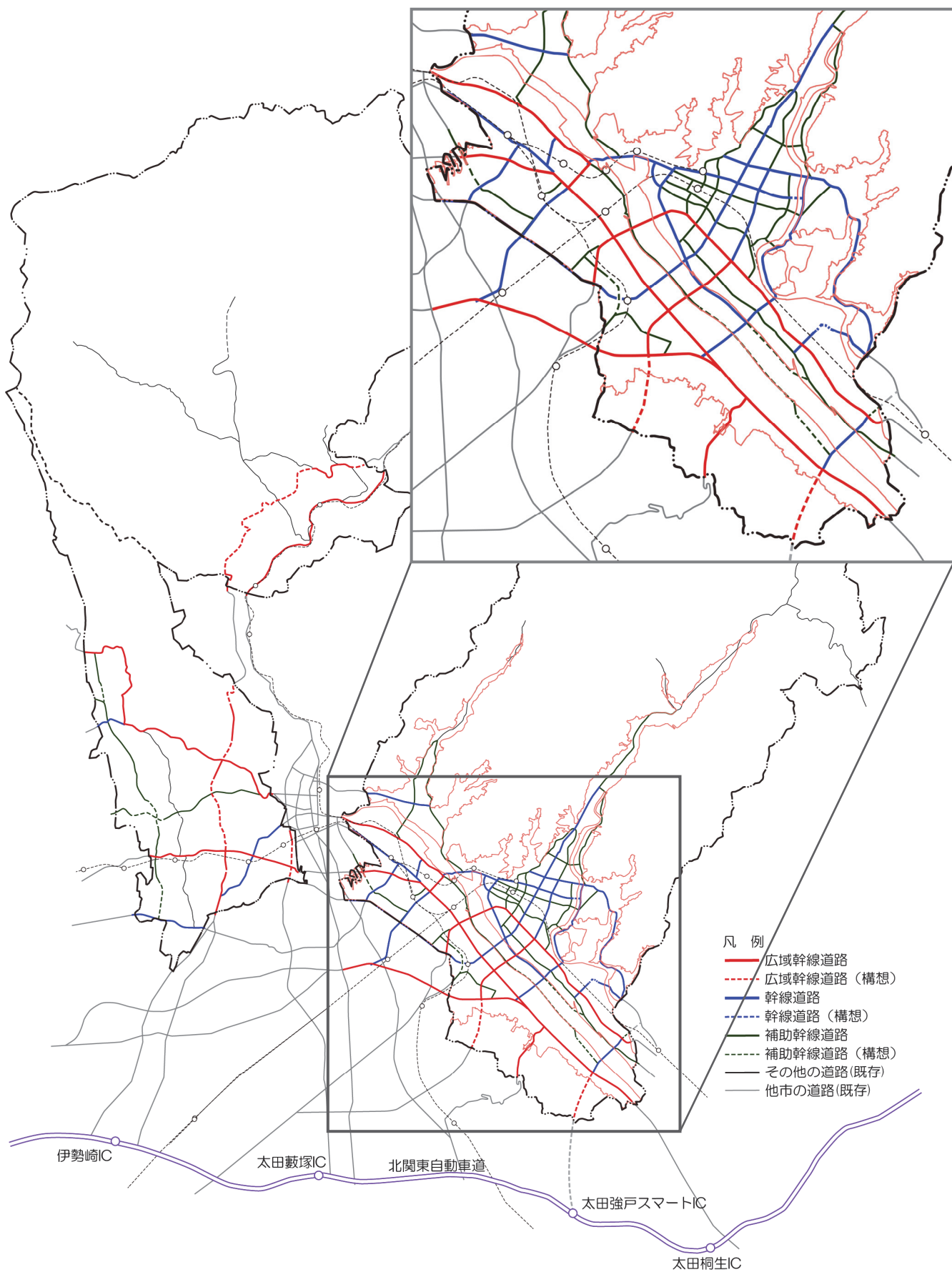
f.工業団地等から広域幹線道路へのアクセス道路整備

新里地域にある既存工業団地や、工業適地計画のうち実現性の高い箇所については、生産性の向上と円滑な交通の確保を促進します。

g.みどり市内における桐生都市計画道路の見直し

みどり市笠懸町内における既決定の桐生都市計画道路については、今後競艇場周辺の交通対策を考慮する中で、桐生市決定を廃止し、みどり都市計画道路の決定に向けて両市で検討を進めます。

図 1-6 幹線道路の整備方針



h.地区特性に応じた整備手法の選択

商業地や住宅地を通る道路もあるため、沿道を含めた整備など、地区特性に配慮した手法により整備を進めます。

集積度の高い市街地を通る新たな幹線道路などの整備にあたっては、街路事業のほか、沿道一帯を含めた沿道区画整理型街路事業、住宅市街地総合整備事業、あるいは面的な基盤整備の必要性のある地区では土地区画整理事業、また既存の住宅地で幹線道路にあわせて地区内の道路等の整備を総合的に行う場合は、まちづくり交付金事業など地区の状況に応じた整備を促進します。

②駅前広場の整備

駅前広場はバス、タクシーなどと鉄道との連絡を円滑にするための都市施設として、市民の利便性向上を目指し、整備を推進します。

桐生駅については桐生駅周辺土地区画整理事業により北口・南口の駅前広場整備が完了しています。

新桐生駅については、東口駅前広場が整備中であり、利便性の向上と良好な景観形成を図ります。また西口駅前広場については、新桐生駅西側地域のアクセシビリティ向上と企業跡地の利活用等を見据えた整備により、一層の利便性向上を図ります。

また、相老駅については一定の駅前広場機能は確保されているものの、広場面積が狭く、十分な機能確保が為されていないことから、事業手法を検討のうえ、一層の利便性向上を図ります。

さらに、都市計画決定はされていませんが、西桐生駅前広場については西桐生駅周辺土地区画整理事業などにより駅前広場を確保します。

③生活道路の整備

面的基盤整備が行われないまま市街地を形成してきた地区が過半を占め、これらの地区では幅員4m未満の道路が多く、防災上・交通上の問題があるため、地区の状況に応じて生活道路の拡幅・整備を促進します。

a.主要な生活道路の整備

消防車などの緊急車両や生活サービスなどの自動車交通を担えるよう、主要な生活道路(幅員6m以上)のネットワークが形成されるように整備を促進します。

b.細街路の整備

建物の更新などにあわせ、4m未満の細街路の拡幅を図ります。

なお、生活道路などのネットワークが未形成で細街路の多い地区では土地区画整理事業などによる面的整備や主要な基盤施設整備、さらに密集市街地においては、地区の状況にあわせた整備手法の検討を進めます。

④公共交通網の整備

公共交通網については、鉄道網のあり方やコンパクトなまちづくりの観点から地域拠点と交通結節点を繋ぐ交通機能、需要などを勘案しつつ、将来にわたり持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

a.鉄道利便性の向上

市内4鉄道は地域住民や観光客等の貴重な移動手段となっていることから、沿線自治体や関係機関と連携しながら、鉄道の利用促進や活性化に努めるとともに、その整備の必要性について関係機関へ働きかけます。また、新桐生駅については、首都圏から直結する玄関口として重要な役割を担っていることから、東口駅前広場の整備に合わせて駅構内のエレベーター設置について群馬県・東武鉄道と取り組みます。また、JR両毛線、東武鉄道桐生線については、輸送力の向上及び運行のスピードアップを促進していきます。

超長期的視点では、相生地域におけるわたらせ渓谷鐵道と上毛電気鐵道は一本化し、JR 両毛線に乗り入れる方向で検討を進め、新たに相生の松周辺に東武鐵道を含む相互乗り入れ駅の整備を検討します。

b. 2次交通・3次交通の整備

地域の特性や利用者の実情に対応した、路線バスや乗り合いタクシーをはじめとする交通システムの確立と、交通機関相互の乗り継ぎの円滑化など効率的でより利便性を向上させた運行内容を目指すとともに、受益者負担の原則に則り、運営の健全化に努めます。

c. 長期的な公共交通サービスの充実など

高齢者や障害者の移動などの交通需要や、交通利便性の低い地域への対応など、公共交通サービスのあり方について、長期的視点に立った検討を進めます。

⑤ 歩行者空間の整備

a. 安全で快適な歩行者空間

幹線道路の整備にあたっては、歩行者と自転車通行の共生に配慮された十分な歩道幅員を確保しつつ、景観を考慮した街路樹、植樹帯などを設け、安全で快適な歩行者空間の整備に努めます。特に中心市街地での歩行者空間の整備にあたっては、福祉・医療施設や文化的施設などの公共公益施設を連絡するゆとりと質の高い歩行者空間のネットワーク化を図ります。

b. 人に優しい歩行者空間

歩行者通行の障害となる電柱や道路標識について設置位置等の工夫を行い、高齢者や障害者にとって移動に支障が無い連続した歩道空間を提供するため、バリアフリー化したゆとりある歩道の整備を進めます。

c. 明るい道路空間

拠点地区、商店街、住宅地など各々の特性に応じて、街路照明などにより明るく安心して歩ける、安全な歩行者空間の整備に努めます。

⑥ 駐車場の整備

a. 需要に対応した整備の促進

多くの人が集まる拠点地区や施設の整備にあたっては、駐車需要に応じた駐車場、駐輪場の整備を促進します。

b. 官民の適切な役割分担

中心市街地や新たな拠点地区では民間と公共の適切な役割分担を行い、駐車場案内システムの構築などにより、駐車需要に適切に対応します。

⑦ 多くの人が集散する拠点地区の交通環境の整備

a. 駅前広場などのターミナル機能の拡充

今後、新桐生駅西口や相老駅についても駅前広場の整備を面的整備とともに促進し、鉄道とバスの乗換えなど公共交通の利便性向上とターミナル機能の充実を図ります。

b. 沿道と一体化した歩行者空間の整備

都心核、地域中心核の歩行者空間の整備においては、沿道空地(ポケットパークなど)の活用を図るとともに、建築空間との協調や公共施設空間と一体化した歩行者空間の整備を促進します。

c. アクセス性の向上

多くの人を訪れる歴史的・文化的資源のある地区や、レクリエーション地区などでは、主要な施設などの案内板やサインなどとともに、地区や施設の状況に応じて駐車スペースなどの確保の推進・支援を図ります。

3-3 公園・緑地の方針

平成 13 年 3 月に定めた「緑の基本計画」に則し、公園・緑地の整備を促進していますが、経年による新たな関連計画や都市動向の変化などを踏まえ、今後これを見直し、新たな緑の基本計画を作成し、これに基づいて引き続き整備を促進します。また、この見直しに併せ、緑の基本計画が定められていない新里地域、黒保根地域については新たに検討を行い、その位置付けを行います。

(1)基本的な考え方

①身近な公園・緑地の拡充

日常的に市民が利用しやすい、身近な公園や緑地の拡充を図ります。整備にあたっては、全ての市民が安全で快適に利用できるように配慮します。

②歴史的・自然的特性を活かした公園・緑地の整備の促進

歴史的資源のある緑地や特色ある植物群落のある緑地などを保全・活用し、公園・緑地の整備を促進します。

③市街地の防災性の向上に貢献する公園・緑地の拡充・整備

火災時の延焼防止や災害時の避難路・避難地などとしての公園・緑地の機能を踏まえ、市街地の安全性・防災性の向上を図るため、公園・緑地の拡充・整備を促進します。

(2)公園・緑地の定義

種 類			内 容
基 幹 公 園	住 区 基 幹 公 園	街 区 公 園	主として街区内に居住するものの利用に供することを目的とする公園で誘致距離 250m の範囲内で 1 箇所当たり面積 0.25ha を標準として配置します。
		近 隣 公 園	主として近隣に居住するものの利用に供することを目的とする公園で 1 近隣住区当たり 1 箇所を誘致距離 500m の範囲内で 1 箇所当たり面積 2ha を標準として配置します。
		地 区 公 園	主として徒歩圏内に居住するものの利用に供することを目的とする公園で 1 箇所当たり面積 4ha を標準として配置します。また、都市計画区域外の地域の生活環境の向上を図ることを目的として設けられる公園（特定地区公園）で、地域の状況に応じ 1 箇所当たり 4ha を標準として配置します。
	都 市 基 幹 公 園	総 合 公 園	都市住民全般の休息、観賞、散歩、遊戯、運動など総合的な利用に供することを目的とする公園で都市規模に応じ 1 箇所当たり面積 10～50ha を標準として配置します。
		運 動 公 園	都市住民全般の主として運動の用に供することを目的とする公園で都市規模に応じ 1 箇所当たり面積 15～75ha を標準として配置します。
特 殊 公 園		風 致 公 園	主として風致を享受することを目的とする公園で樹林地、水辺地などの自然条件に応じ適切に配置します。
		動植物公園	動物園、植物園など特殊な利用に供される公園で都市規模に応じて適切に配置します。
		歴 史 公 園	史跡、名勝、天然記念物などの文化財を広く一般に供することを目的とする公園で文化財の立地に応じて適宜配置します。
		墓 園	その面積の 2/3 以上を園地などとする景観の良好な、かつ屋外レクリエーションの場として利用に供される墓地を含んだ公園で、都市の実情に応じ配置します。
		そ の 他	児童の交通知識及び交通道德を体得させることを目的とする交通公園、その他当該都市の特殊性に基づいて適宜配置します。
都 市 林			主として動植物の生息地または生育地である樹林地などの保護を目的とする都市公園であり、都市の良好な自然的環境を形成することを目的として配置します。
都 市 緑 地			主として都市の自然的環境の保全並びに改善、都市景観の向上を図るために設けられている緑地であり、1 箇所あたり面積 0.1ha 以上を標準として配置します。ただし既成市街地などにおいて良好な樹林地などがある場合あるいは植樹により都市に緑を増加または回復させ都市環境の改善を図るために緑地を設ける場合にあってはその規模を 0.05ha 以上とします。
緑 道			災害時における避難路の確保、市街地における都市生活の安全性及び快適性の確保などを図ることを目的として近隣住区または近隣住区相互を連絡するように設けられる植樹帯及び歩行者路または自転車路を主体とする緑地で幅員 10～20m を標準として、公園、学校、ショッピングセンター、駅前広場などを相互に結ぶように配置します。

(3)整備方針

①公園の整備

a.住区基幹公園

i) 桐生都市計画区域の整備方針

○街区公園

最も身近な公園として、子供広場ならびに他の基幹公園による機能補完や人口分布を考慮しつつ、現在、公園利用が不便な地区などから優先的に整備を促進します。

○近隣公園

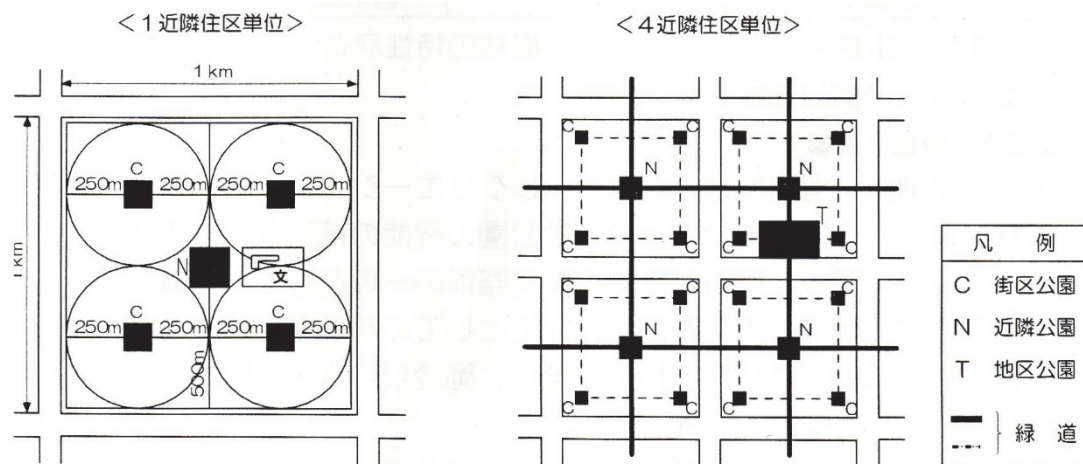
新川公園が1箇所整備されています。各住区に1箇所の近隣公園を目標としますが、街区公園の機能も付帯した効率的な整備を考慮し、整備を促進します。

○地区公園

市民広場ならびに小梅・琴平公園の2箇所が整備されています。今後、3～4住区に1箇所の地区公園が配置されるよう、整備を促進します。

なお、近隣公園、地区公園については避難地として位置付け、整備を図ります。

図 1-7 配置モデル



ii) 新里都市計画区域の整備方針

○街区公園

最も身近な公園として、子供広場ならびに他の基幹公園による機能補完や人口分布を考慮しつつ、現在、公園利用が不便な地区などから優先的に整備を促進します。

○近隣公園

基本的には各住区に1箇所の近隣公園を目標としますが、人口集中の度合いなども考慮するなかで配置等を検討し、街区公園の機能も付帯した効率的な整備も検討しながら、整備を促進します。

○地区公園

山上城跡公園が整備されています。今後、3～4住区に1箇所の地区公園が配置されるよう、整備を検討します。

なお、近隣公園、地区公園については避難地として位置付け、整備を図ります。

b.都市基幹公園

○総合公園

桐生が岡公園、桐生市南公園が整備されています。今後、浅間山地区については、市街地に囲ま

れかつ桐生川の水辺に接する位置にあり、総合公園としての整備の検討を進めます。

○運動公園

桐生市運動公園について、スポーツ施設などの充実や環境整備を促進し、機能・規模の拡充を図ります。また渡良瀬川河川緑地を活用し、運動公園機能の整備を促進します。

なお、これらの都市基幹公園は避難地として位置付け、整備を図ります。

c.特殊公園

吾妻公園(植物公園)、水道山公園(風致公園)が整備されています。今後、桐生市の自然や歴史性を活かした風致公園などの新たな整備の検討を進めます。検討候補地としては次の地区が挙げられます。

＜特殊公園の検討候補＞	
・自然観察の森地区 ・柄杓山地区 ・菱町四丁目・五丁目地区	・茶臼山地区 ・皆沢地区 ・武井廃寺塔、中塚古墳周辺地区

また、山地部において地形・樹林の特性などを踏まえながら、森林公園などとしての検討を図ります。

②緑地・緑道の整備

渡良瀬川の河川緑地を活用し、レクリエーションの場、憩いの場として整備を促進し、住区基幹公園及び運動公園の機能の補完を図ります。

梅田台緑地は梅田湖周辺の環境整備の一環として整備を促進します。

新川は、新川公園や桐生川の緑地など、沿道の施設を有機的に結ぶとともに、水辺の再生や休憩施設の充実などを含めた潤いと安らぎある空間として、多目的な活用を図り、整備を促進します。

桐生川については緑地として、岡登用水・新田堀については緑道として保全します。

中央、川内、菱及び広沢地域における市街地周辺の丘陵地における樹林地及び新里地域における市街地周辺の平地林等については、地域制緑地^{※1}あるいは都市林などとして検討を図ります。

このほか、市内に広がる優良な緑地について、緑地整備の検討を進めます。

③緑地の保全

a.特別緑地保全地区

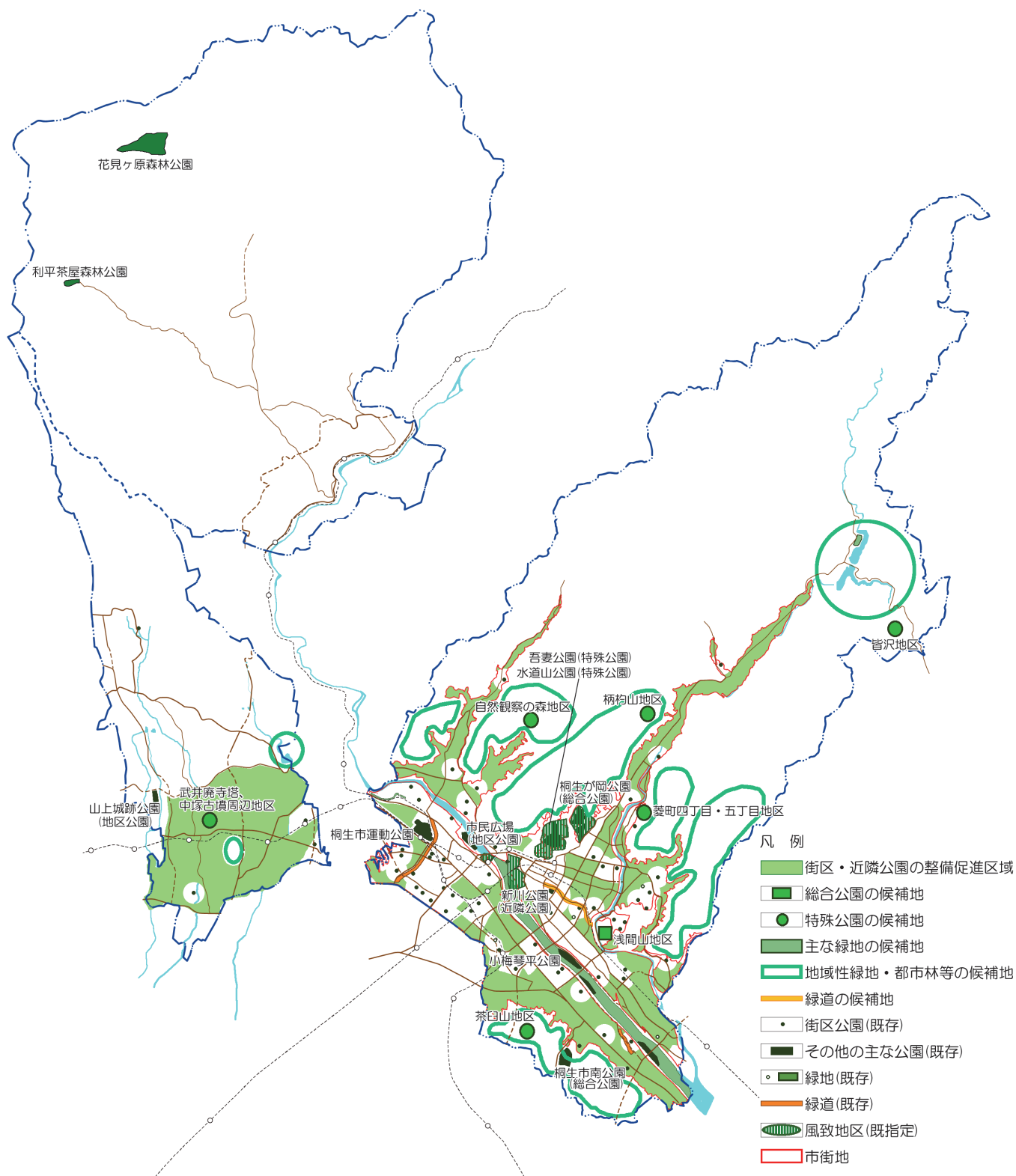
蕪町緑地保全地区に加え、自然的・文化的に大事な樹林地として、広沢町六丁目の加茂入地区の樹林地を新たな特別緑地保全地区として指定の検討を進めます。

b.風致地区

都市の風致を維持し、都市内の身近な自然を保全するため、中央、梅田、菱地域に見られる斜面緑地や広沢地域の丘陵地、新里地域の雷電山周辺、早川貯水池周辺、山上城跡公園周辺などについて、新たな風致地区指定の検討を図ります。

※1 地域性緑地とは、緑地の分類で、都市の自然環境・景観を保全することを目的に特定の地域を指定し、土地の利用を規制するものです。緑地保全地区や風致地区などの「法」によるもの、緑地協定などの「協定」によるもの、条例・要綱・契約等による「条例等」によるものによって構成されています。

図 1-8 公園・緑地の方針図



3-4 下水道・河川の方針

(1)下水道

①基本的な考え方

下水道は、公共用水域の水質保全、市街地などの雨水による浸水の防除、生活環境の改善、自然環境の保全などに必要不可欠な施設であるため、整備効果の高い地域から重点的に整備するとともに、面的整備事業や街路事業などと調整を取りつつ早期に整備し、公共用水域の水質保全に努め、快適な生活環境を実現します。

②整備方針

a.下水道整備の推進

桐生市全体でみた平成 28 年度末の下水道普及率は 81.5%と、全国平均 78.3%を若干上回っています。地域ごとに普及率をみると、桐生地域(境野処理区+桐生処理区)では 91.5%、新里地域では 34.0%となっています。黒保根地域では下水道による整備計画はありませんが、効率的な污水处理の方法について検討していきます。なお、新里地域ではこのほかに 4 地区で農業集落排水が整備を完了しています。

渡良瀬川左岸の境野処理区(単独公共下水道)については順調に整備が進んでおり、平成 28 年度末の普及率は 98.5%であり、残る一部の梅田町及び菱町について事業を進め、100%の普及を目指します。

渡良瀬川右岸及び川内地域の桐生処理区(流域関連公共下水道)については、相生・川内地域で事業が進捗しておりますが、平成 28 年度末現在の普及率は 84.9%となっており、生活環境の向上を目指し、より一層の整備を推進します。

新里地域の流域関連特定環境保全公共下水道については、主に武井・新川地区で整備が進められておりますが、普及率向上のため、整備に努めます。このほか、新里地域では農業集落排水などにより污水处理が行われています。

また、雨水排水の整備についても、緊急性のある地域などから順次整備を推進していきます。

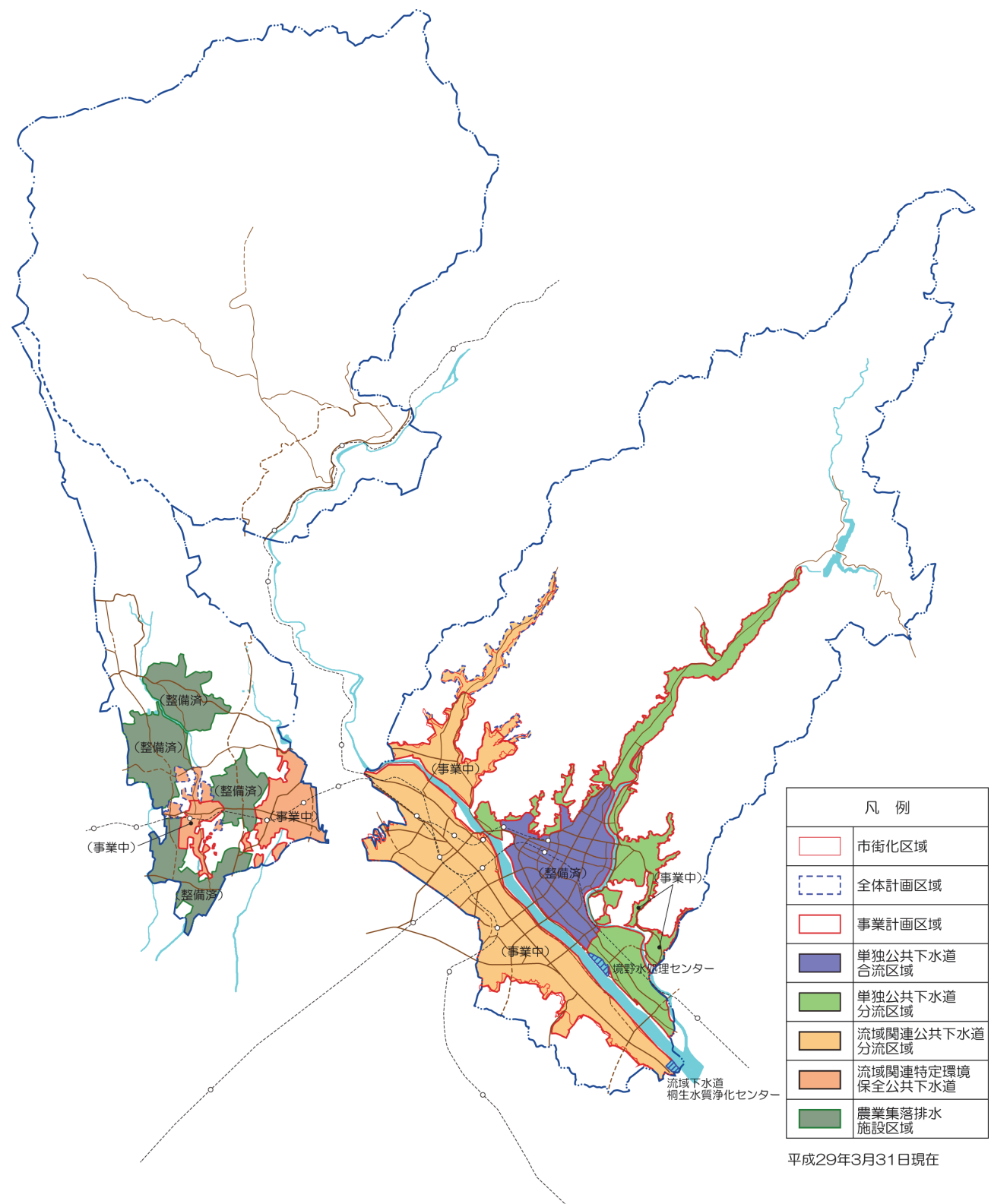
b.放流水の高度処理

下水処理水は渡良瀬川に放流しており、これまでの水質環境基準の維持はもちろん、渡良瀬川上流の水源都市として清らかな水環境をつくるため、放流水の高度処理を検討します。

c.下水道施設の再構築

当初整備された下水道施設についてはすでに 60 年ほどの年月が経過しているため、ストックマネジメント計画を策定し、管渠、ポンプ場、処理場の延命化を図りながら、下水道施設の再構築について検討を進めます。

図 1-9 下水道整備方針図



(2)河川

①基本的な考え方

本市の河川は、渡良瀬川と桐生川を二大河川とし、これらに合流する支流とで形成されており、過去幾度かの洪水・氾濫を繰り返してきましたが、その後治水・利水対策整備が進められてきました。その一方で、これらの河川は市街地内のオープンスペースとして住民に潤いと憩いを与える河川ともなっています。

そのため、今後市街地全体の安全性を高めるために未改修区間の整備を図りつつ、誰もが水辺に親しみ、レクリエーション空間の場として活用できるリバーフロント^{※2}整備を進めていきます。

②整備方針

a.河川の安全性の向上

市街地内を流れる桐生川や山田川などの河川については、河川断面の確保を中心とした河道整備や築堤を関係機関に働きかけ、安全な河川の確保に努めます。

b.河川空間の親水性、公園化の促進(リバーフロント整備)

市街地内を流れる渡良瀬川は、河川緑地として都市計画決定が成されており、河川敷を活用し、親水性を考慮した公園化計画・整備が進みつつあります。今後も貴重な水辺空間としての活用を図ります。

また桐生川については、河川改修事業の進捗とともに、源流から下流に至る複数の拠点で、各々の特性を活かした水に親しめる拠点づくりを進めます。(桐生川整備構想の推進)

山田川については、改修事業にあわせ、安全で水に親しめる親水護岸の整備を関係機関に働きかけ、整備を促進します。

c.河川における水質浄化

河川はアメニティ^{※3}施設資源であると同時に身近な水辺空間として重要な役割を有しています。

このため、下水道の整備を通じて、水質汚濁の防止や水質浄化を図り、植物・生物が棲息できる水辺空間の実現を図ります。

d.潤いのある市街地環境の形成

市街地内に多く見られる赤岩用水などの水路を市街地内の身近な水辺空間として位置付け、親水空間などの整備を図り、潤いのある市街地環境の形成を図ります。

※2 リバーフロントとは、かつては水害危険を避けるために未利用あるいは低密度利用にとどまっていたが、築堤・護岸技術の発達とともに水利に着目した河岸の土地のことを指します。

※3 アメニティとは快適な環境のことで、場所、気候風土、自然、社会環境など人間的な住みやすさの概念の事です。