

1-5. 中心市街地の都市構造の変化

- 中心市街地の人口は減少傾向にあったが、マンション建設の活発化等により平成 17 年以降増加傾向にある。特に駅周辺での人口増加が大きい。
- 土地利用は、駅周辺に商業施設が増えたが、慈光通り沿道・中央銀座周辺では商業施設が減少している。特に駅東口には、広域的な交通結節機能を活かして大規模商業施設が立地するようになった。
- 中心市街地全体で、店舗数、従業者数、商品販売額、売場面積が減少傾向にある。駅周辺では増加傾向にあるが、その周辺地域や地区北側の地域での減少が目立つ。
- 中心市街地において、駅周辺の商業の求心力が一層高まり、駅から離れた商店街等の活力が低下している。

(1) 人口

- ・ 高崎市（旧高崎市）の人口は近年一貫して微増を続けており、昭和 60 年の 231,766 人から増加し、平成 22 年には 251,938 人となった。（高崎市総合都市交通施設整備計画では、目標年次：昭和 75 年（平成 12 年）の人口フレームを 300,000 人に設定していた。）
- ・ 旧市内地区の人口は、昭和 60 年の 30,190 人から減少し、平成 22 年には 25,092 人となった。
- ・ 中心市街地の人口は減少傾向にあったが、マンション建設の活発化等により、平成 17 年以降増加傾向にある。

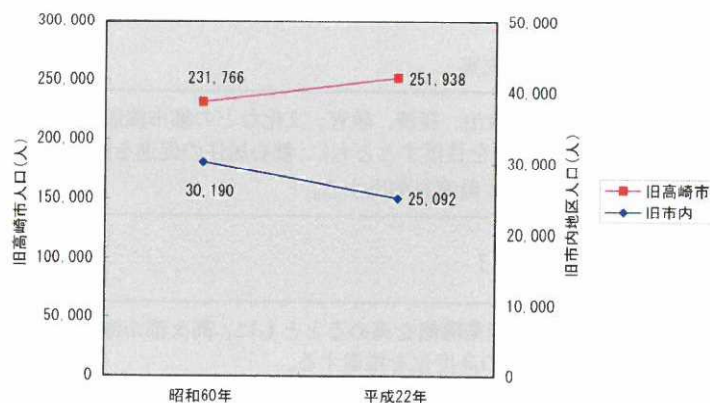


図 旧高崎市と旧市内地区の人口の推移

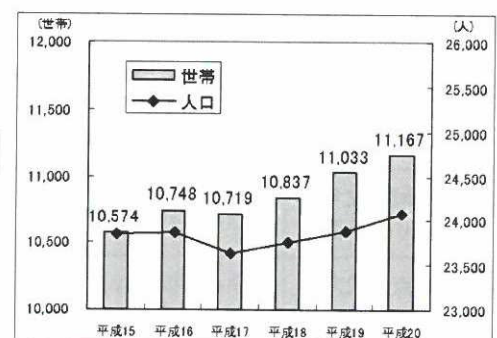


図 中心市街地の人口・世帯数の推移

(出典：高崎市中心市街地活性化基本計画)

■町丁目別の人口の推移（出典：中心市街地活性化基本計画）

- ・平成15年から平成20年にかけて、多くの町丁目において、数%から20%の減少となっているが、駅周辺では人口が増加している町丁目が多い。
- ・駅周辺でマンションが多く建設された、旭町、真町、鶴見町、八島町、連雀町では、人口の増加が大きい。

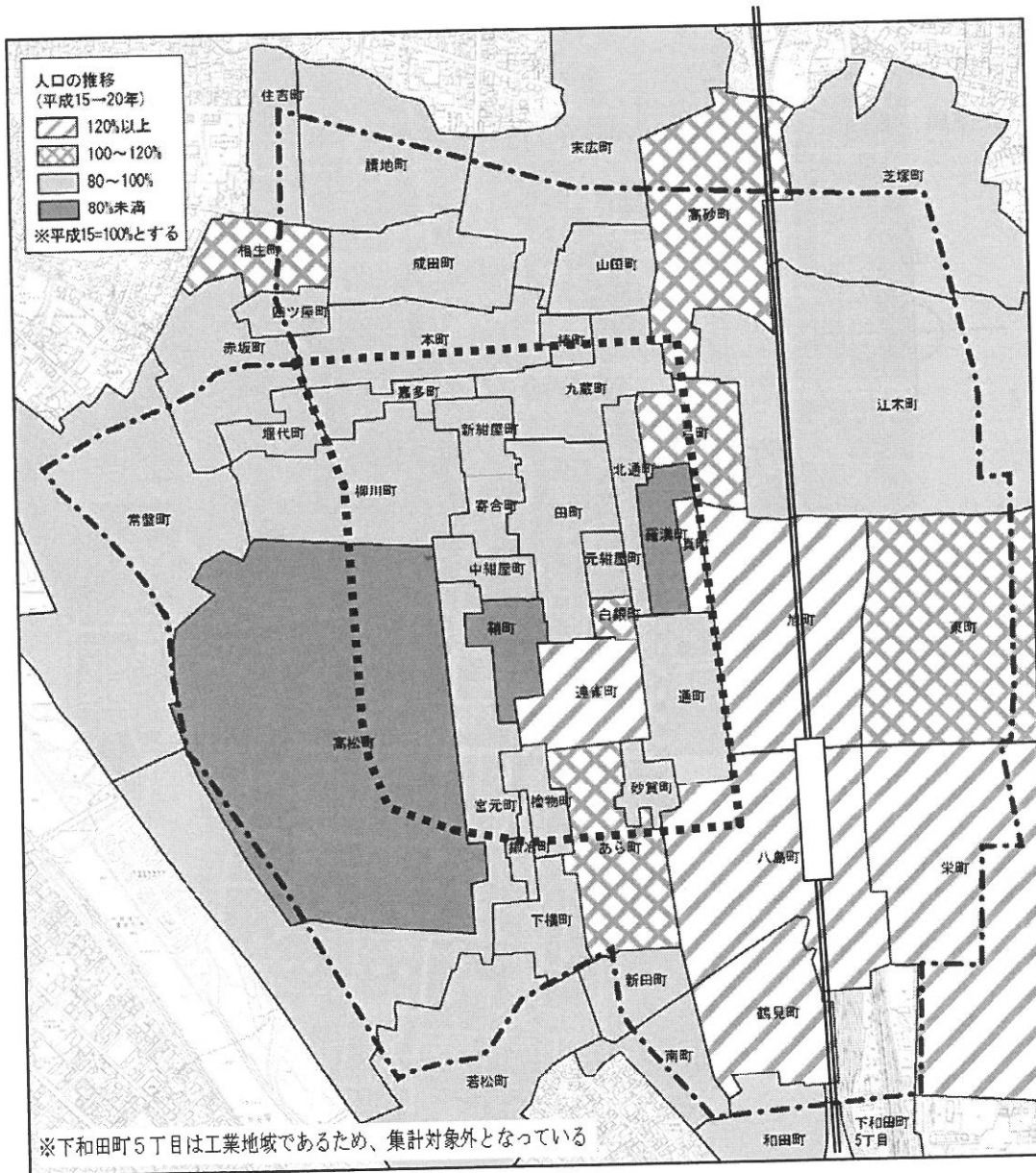


図 中心市街地の町丁目別人口の推移

(出典：高崎市中心市街地活性化基本計画)

(2) 土地利用

- ・ 中心市街地の土地利用をみると、駅西口では、昭和 62 年は駅周辺・慈光通り沿道・中央銀座周辺に商業地の集積が見られた。平成 19 年には駅周辺に商業施設が増えたが、慈光通り沿道・中央銀座周辺では商業施設が減少している。
- ・ 駅東口には、上越・北陸新幹線や関越自動車道などの広域的な交通結節機能を活かした、大規模商業施設が立地するようになった。
- ・ 都心環状線沿道では、整備中である東 2 条線の沿道で商業施設が立地するようになった。
- ・ 城址地区には、音楽センター、シティギャラリー、市役所、高崎総合医療センター、郵便局、裁判所、検察庁等、主要な公共施設が立地している。

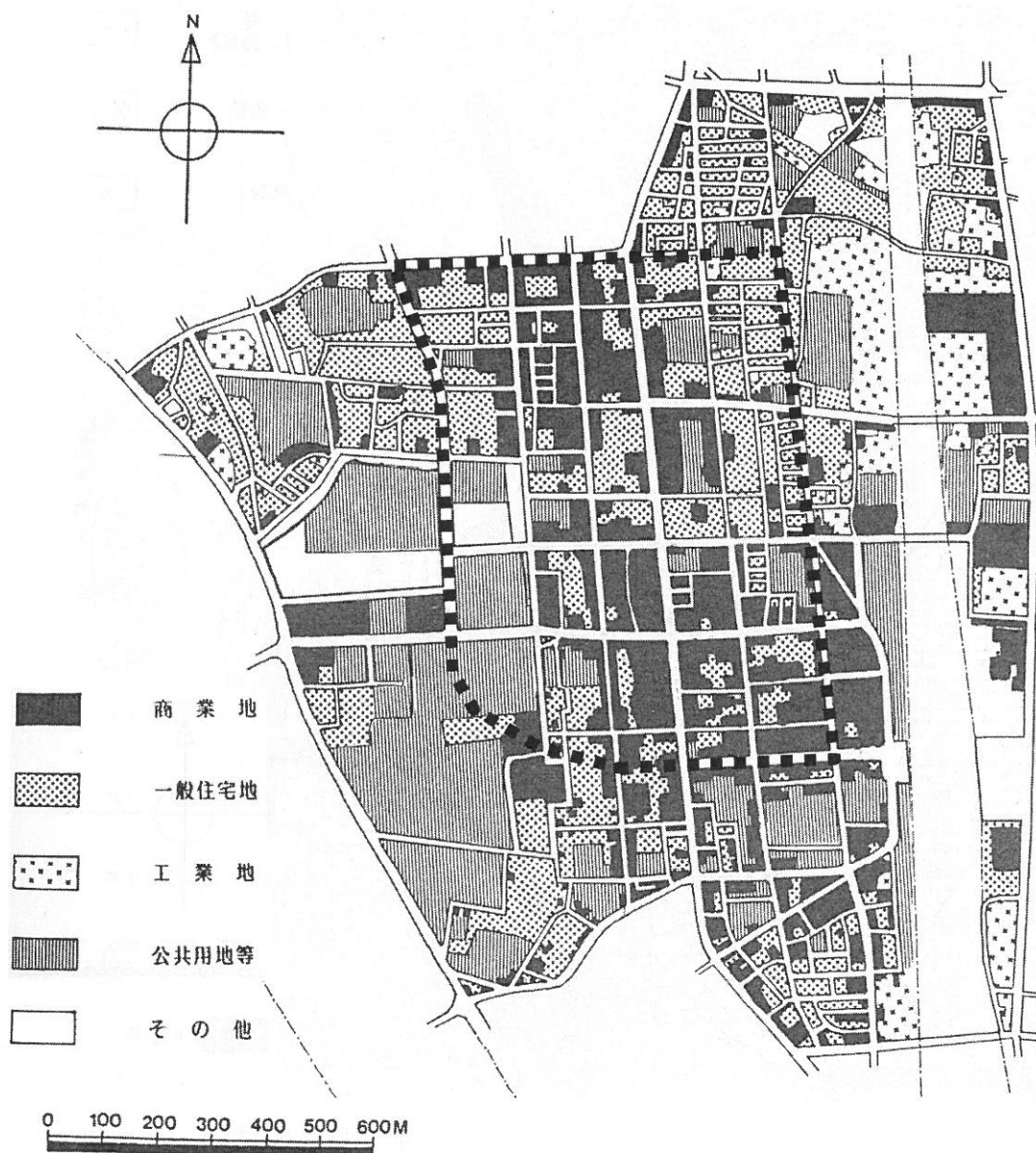
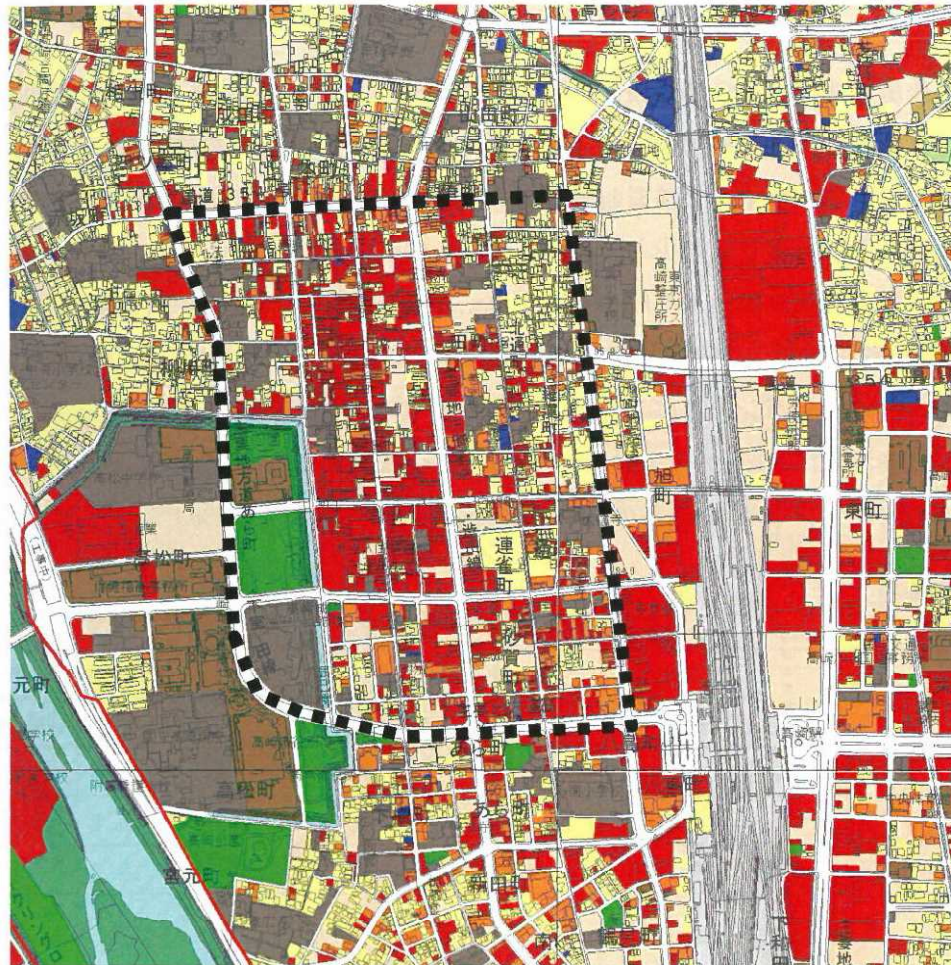


図 土地利用現況 (昭和 62 年)

道・中
が、
た、
った。
、郵



-  官公庁施設
-  教育文化・医療施設
-  商業施設
-  住商併用建物
-  住宅
-  工場
-  公園
-  その他

図 土地利用現況（平成 19 年）

(3) 商業

- ・高崎市中心市街地は、かつて商都・高崎の中心地として活況を呈していたが、近年、経済の長期低迷や郊外部や近隣市での大型店出店等の影響により、低迷している。
- ・昭和60年から平成19年にかけて、卸売業・小売業において、商店数、従業者数、年間商品販売額、売場面積とも減少している。
- ・小売業の年間商品販売額の対高崎市シェアは、昭和60年の43.1%から平成19年には24.6%まで大幅に低下している。売場面積は昭和60年から平成19年にかけて26%減少しており、対高崎市シェアは54.6%から26.6%まで大幅に低下している。
- ・事業所の従業者数は、昭和60年の28,676人から平成19年には37,076人と29%増加し、対高崎市シェアも昭和60年の25.4%から平成19年には27.5%と上昇している。

表 中心市街地の商業の推移

			旧市地区		高崎市 ※		対高崎市シェア%	
			昭和60年	平成19年	昭和60年	平成19年	昭和60年	平成19年
卸売業	商店数	店	258	164	1,295	1,104	19.9	14.9
	従業者数	人	2,193	1,486	13,937	12,394	15.7	12.0
	年間商品販売額	百万円	179,793	173,854	988,139	1,261,314	18.2	13.8
小売業	商店数	店	1,457	813	3,579	2,636	40.7	30.8
	従業者数	人	6,458	4,294	14,651	17,240	44.1	24.9
	年間商品販売額	百万円	113,985	88,706	264,166	361,057	43.1	24.6
	売場面積	m ²	136,374	101,367	249,981	380,465	54.6	26.6
事業所	事業所	店	4,532	3,257	14,585	13,152	31.1	24.8
	従業者数	人	28,676	37,076	113,079	134,843	25.4	27.5

※平成19年は旧高崎市（新町・群馬町・箕郷町・倉渕村・榛名町をのぞく）

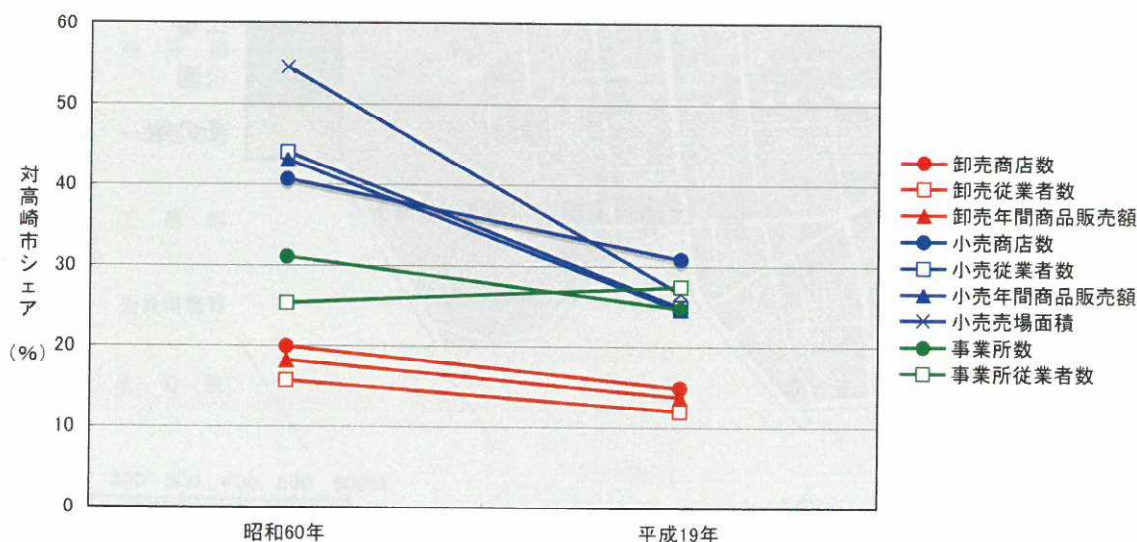
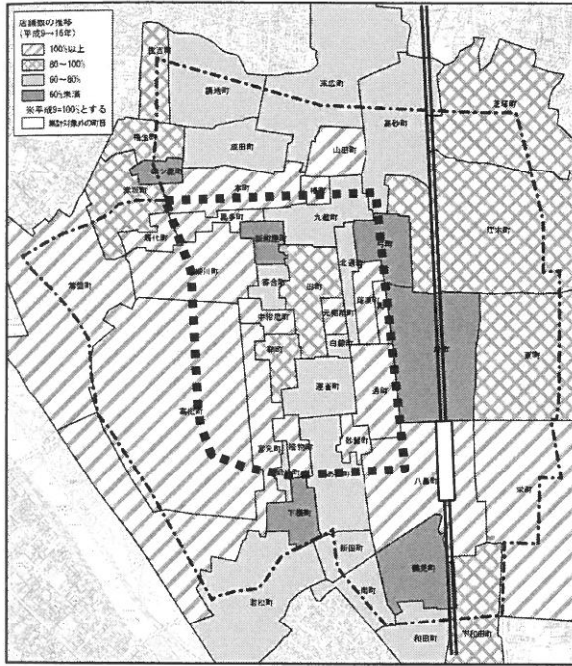


図 中心市街地の商業の対高崎市シェアの推移

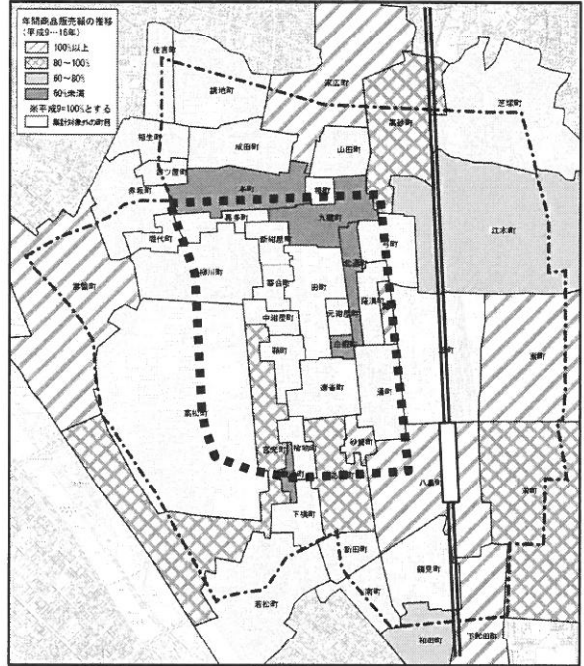
■町丁目別の商業の推移（出典：中心市街地活性化基本計画）

- ・平成9年から平成16年にかけて、中心市街地全体で店舗数、従業者数、商品販売額、売場面積が減少傾向を示しており、町丁目では高崎駅周辺の八島町、通町、栄町などでは概ね増加傾向にあるが、その周辺地域や地区の北側地域などでは減少が目立っている。
- ・中心市街地において、駅周辺の商業の求心力が一層高まり、駅から離れた商店街等の活力が低下していることが伺われる。

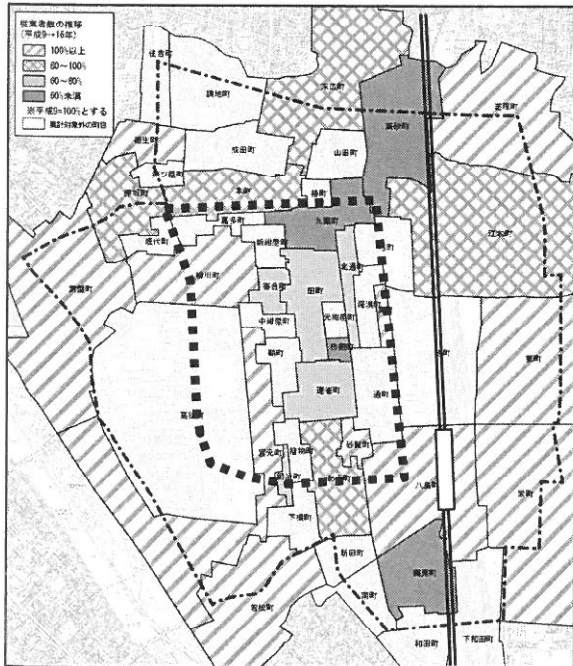
■町丁目別の店舗数の推移



■町丁目別の年間商品販売額の推移



■町丁目別の従業者数の推移



■町丁目別の売場面積の推移

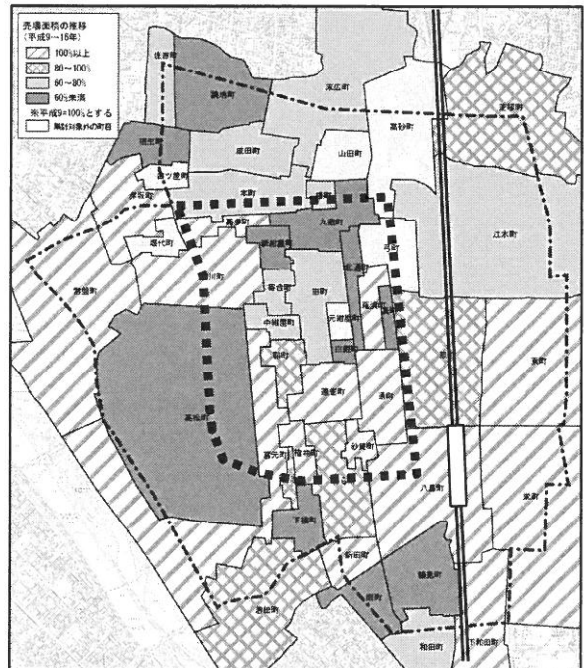


図 中心市街地の町丁目別商業の推移

2-1. 総合交通施設整備計画の概要

(1) 計画課題

項目	課題及び改善方針
交通	①都市計画道路を主体とした道路整備による交通機能確保および道路の役割分担の明確化、特に多車線を持つ都心環状線整備による通過交通抑制 ②歩行系空間の拡充・ネットワーク化による歩行系通行の安全性、利便性拡大 ③立体交差・橋梁などの整備および道路案内標示整備による連続性、中心市街地へのアプローチ利便性向上 ④公共交通優先道路整備およびバス路線再編による公共交通利用拡大 ⑤交通規制見直しによる利便性、施設へのアクセス性向上 ⑥駐車場の適正配置および案内システム導入による買物交通などの利便性向上、交通混雑軽減
土地利用	①面的整備による居住環境向上、土地の高度利用化、防災機能強化 ②街区、道路沿線土地利用の用途および性格の適正化による土地利用形態の明確化 ③公園・広場の整備および建築物のセットバックによるオープンスペースの拡充
その他	①街路緑化、水辺の活用による緑空間の拡充、ネットワーク化 ②CABシステム（電線地中化）、サインシステムなどの導入による都市景観阻害要素の改善 ③商業核育成および多核回遊型商業地形成による商店街の均衡発展 ④商店街近代化、サービス改善および駐車場整備などによる商業活動活性化 ⑤居住環境整備および都市型住宅整備による中心市街地人口の定着

(2) 計画条件

項目	内容		
目標年次	平成12年（昭和75年）を基本とし、計画の中で新たに位置づける施設計画も含まれるため、それ以降やや幅を持つ		
人口フレーム	旧高崎市域	夜間人口	300,000人
		就業人口	150,800人
		従業人口	175,700人
	概ね中心市街地 ※（ ）旧高崎市域 に占める割合	夜間人口	15,000人（5.0%）
		就業人口	7,200人（4.8%）
		従業人口	45,600人（25.9%）

(3) 中心市街地の将来像

①周辺部から来やすい都心部

情報化社会、国際化社会および高齢化社会に対応した開かれた都市をめざし、広域および周辺に対しての中心性と交通上の拠点性を踏まえ、各交通手段によってアプローチしやすく、わかりやすい都心部を形成する。

②多核回遊型の都心部

既存の商業・業務集積と交通拠点としての有利性の活用と、土地の高度利用と近代化によって新しい商業環境と核を創出し、商業の均衡ある発展と買物客の誘導を図った商都高崎にふさわしい多核回遊型の都心部を形成する。

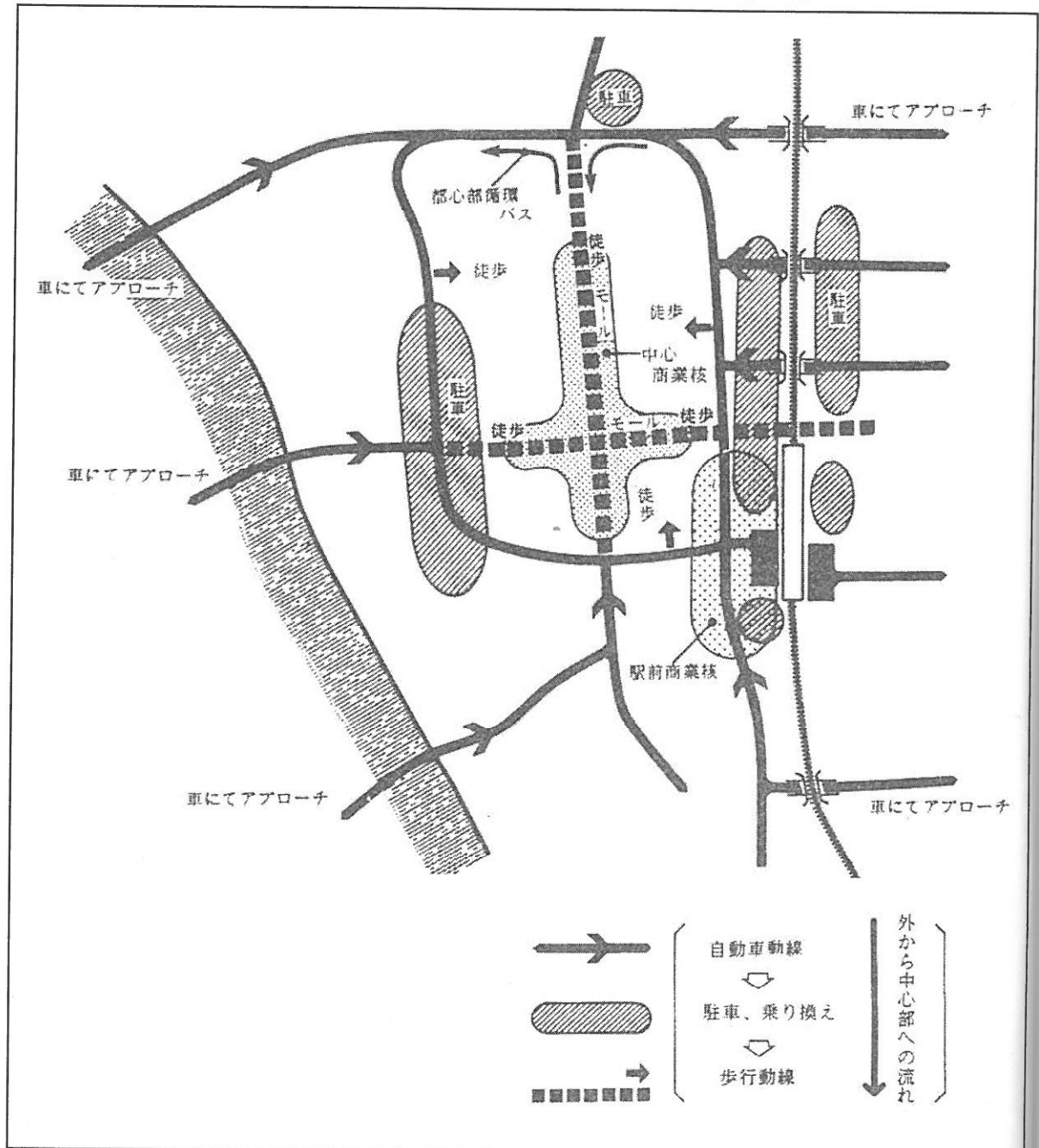
③ゆとりとうるおいの都心部

既存文化施設の充実に加え新しい文化に対応した施設整備により、北関東における文化の拠点都市としての機能を高める一方、歩行系空間、公園・緑地の充実、住環境・都市景観への配慮により、ゆとりとうるおいのある魅力ある都心部を形成する。

(4) 全体整備計画

- ・ 施設構成と施設のつながりの概念的に示すと以下のとおりであり、基本的には「外から都心環状線または主要拠点施設まで車でアプローチ」→「駐車または公共交通への乗り換え」→「(都心環状線の中は) 徒歩または循環バス」という流れで大枠が構成。

図. 整備計画の施設構成と施設のつながりの基本理念



2-2. 交通施設の検証

(1) 道路網体系

①自動車系

《当初計画》

(主な考え方)

- ・ 通過交通の迂回、フリンジパーキング、シンボルロード化、歩行空間の充実から都心環状道路を整備する。
- ・ ボトルネック対策として、烏川断面、鉄道東西断面を強化する。

(計画案)

- ・ 都市計画道路4車線での都心環状道路を整備する。
- ・ 3・4・13 本町常盤町線を東西方向に3・4・18 高崎前橋線まで延伸、特に3・3・3 東2条線までは都心環状道路の一部として4車線で整備、西方向は烏川断面の強化を橋りょう新設で対応する場合を想定し烏川右岸道路まで延伸する。

【実現した施策と効果】

実施した施策	効果
<ul style="list-style-type: none"> ● 3・4・13 本町常盤町線の都市計画変更による3・4・18 高崎前橋線までの延伸(4車線道路の確保) ● 都心環状道路網を含め前期の完成を目指した道路網の約9割が完成(暫定都心環状道路網の完成) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都心環状内部への通過交通進入抑制効果(通過交通の約7割が都心環状利用、中央通り線の交通量が減少し都心環状道路の交通量が増加) ・ 鉄道東西断面が強化 ・ 暫定都心環状道路網の整備により、交通処理の安定化施策の導入が可能

【実施に至っていない施策と今後の考え方】

実施に至っていない施策	今後の考え方
<p>[追加・変更路線の実施]</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 3・4・13 本町常盤町線の烏川右岸までの延伸 <input type="checkbox"/> 3・4・19 高崎伊勢崎線の3・4・14 高崎渋川線までの延伸 <input type="checkbox"/> 3・3・3 東2条線の延伸 <p>[未整備区間の整備]</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 3・2・50 本町江木線、3・3・3 東2条線の一部が未整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 未整備都市計画道路の整備促進が必要 ・ 将来交通量推計において、烏川断面の道路混雑は依然高くなることが予測されていることから、費用対効果を踏まえその強化を検討することが必要 ・ 現行の都市計画道路が計画どおり整備されれば、東西方向の自動車処理は円滑に行えることから、高崎伊勢崎線、東2条線の延伸の必要性は低下 ・ 暫定都心環状道路網の整備により一定の効果が得られたものの、中央通り線の一部が環状機能を担うため、当初計画した中央通り線のセミモール化が未着手 ・ 本町常盤町線の本町3丁目交差点以东の整備は、中心市街地のセミモール化等の施策の実現や、震災時の延焼防止の向上に向け、当初計画どおりの都心環状道路網の整備を目指す

都心環状道路を含めた前期の完成をめざした道路網の整備状況

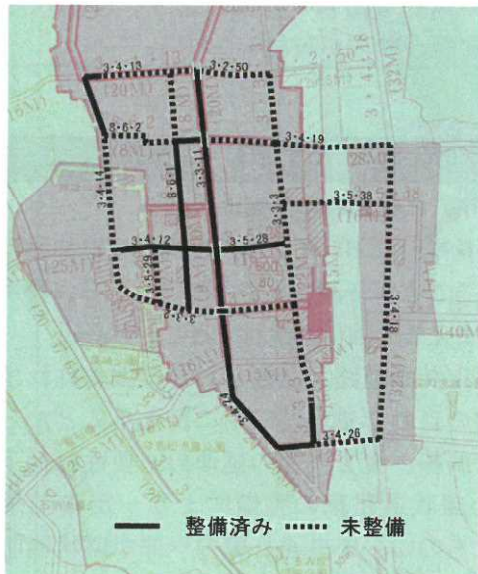
都心環状道路網を含め前期の完成を目指した道路網の約9割が完成（暫定都心環状道路網の完成）

表. 都心環状道路を中心とした都市計画道路の整備状況

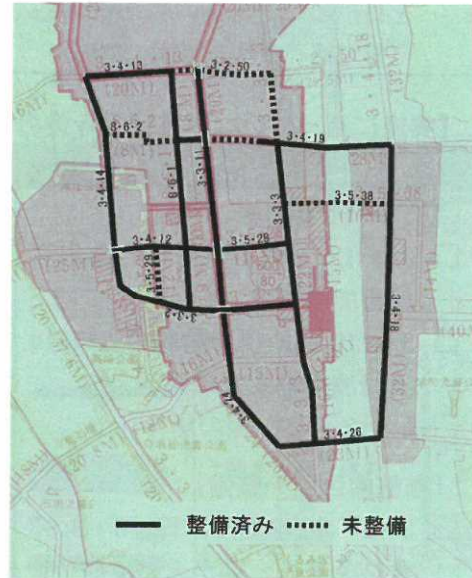
種別	都市計画道路名称		代表幅員(m)	全延長(m)	都心環状線、都市環状線内道路内の延長					
					延長(m)	完了済延長(m)		整備率(%)		
						S61	H22	S61	H22	
都心環状線	3・2・50	本町江木線※	30	680	272	-	0	-	0.0	
	3・3・2	高崎駅西口線	28	880	825	0	825	0.0	100.0	
	3・3・3	東2条線	22	2,410	904	0	680	0.0	75.2	
	3・4・13	本町常盤町線	16	940	432	50	330	11.6	76.4	
	3・4・14	高崎渋川線	20	4,530	687	487	687	70.9	100.0	
	計				3,120	537	2,522	17.2	80.8	
前期完成に位置づけられていた都心環状線以外の道路	3・3・3	東2条線	22	2,410	551	160	551	29.0	100.0	
	3・4・18	高崎前橋線	20	8,390	1,134	0	1,134	0.0	100.0	
	3・4・19	高崎伊勢崎線	16	3,880	435	0	435	0.0	100.0	
	3・4・24	高崎玉村線	20	9,350	591	591	591	100.0	100.0	
	3・4・26	競馬場通り線	20	3,430	390	137	390	35.1	100.0	
	3・5・38	旭栄町線	14	930	405	0	0	0.0	0.0	
	計				2,955	728	2,550	24.6	86.3	
合計						6,075	1,265	5,072	20.8	83.5
都市環状線内道路	3・3・11	中央通り線	20	5,460	940	940	940	100.0	100.0	
	3・4・12	大手前石原線	16	1,780	394	394	394	100.0	100.0	
	3・4・19	高崎伊勢崎線	16	3,880	271	73	271	26.9	100.0	
	3・5・28	高崎駅連雀町線	15	560	265	250	265	94.3	100.0	
	3・5・29	お堀端通り線	12	200	200	0	0	0.0	0.0	
	8・6・1	仲通り線	8	920	920	680	920	73.9	100.0	
	8・6・2	田町柳川町線	8	340	340	100	100	29.4	29.4	
	計				2,390	1,497	1,950	62.6	81.6	

※昭和61年当時は都市計画未決定

【昭和61年当時】



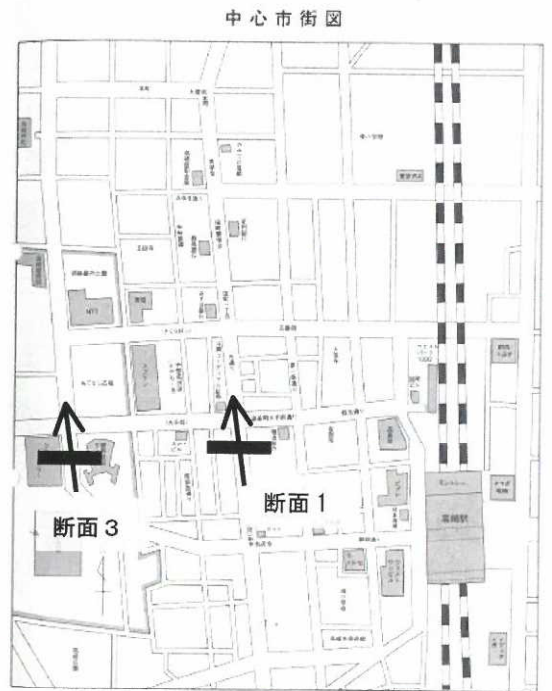
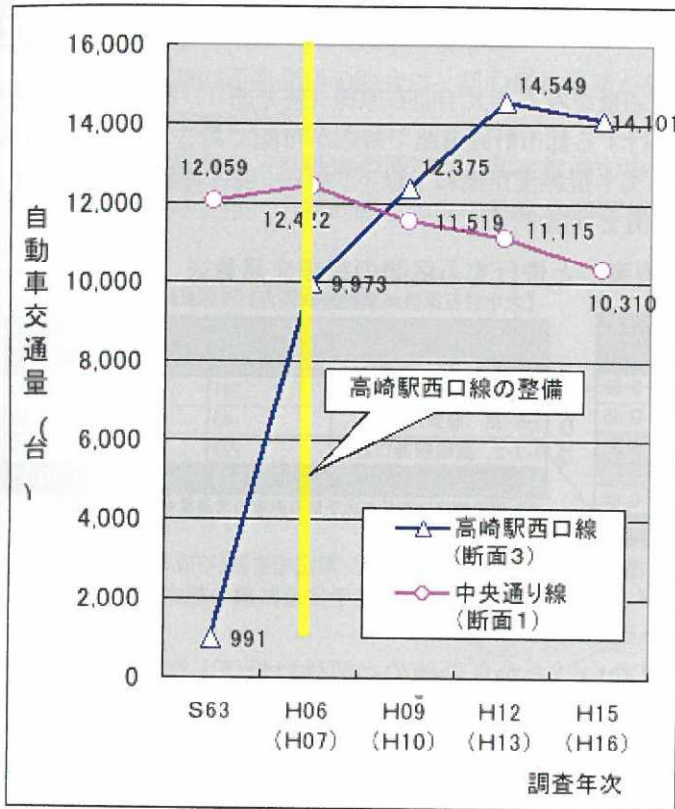
【平成22年】



道路整備の効果の検証

3・3・2 高崎駅西口線整備後の交通量は41%増加し、3・3・11 中央通り線は17%減少

図. 高崎西口線の整備前後における現況交通量の比較



※) 調査年次の上段は断面3、下段 () は断面1

資料：高崎市調べ

中心市街地の通過交通の約68%は都心環状道路を通行している

ナンバープレート調査結果/平成21年6月18日午前7時30分~9時(ピーク時間)

(台)

発生交通量	9,042	①
通過交通量	7,325	②
都心環状道路内通行量	4,096	③
都心環状道路内通過交通量	2,379	④
都心環状道路内発生交通量	1,717	

通過交通率	81%	=②/①
都心環状道路内通過交通率	58%	=④/③
都心環状道路内通行率	45%	=③/①
通過交通の都心環状道路内通行率	32%	=④/②

実施状況や追加・提案路線の評価結果

3・4・13 本町常盤町線の烏川右岸までの延伸 (図中①)

- ・ 将来交通量をみると烏川断面の道路容量が不足していることから、費用対効果等を踏まえつつ、当初計画に従い烏川断面の強化を検討する。

表. 烏川断面の交通量推計の結果※

名称	交通量 (百台/日)	道路容量 (百台/日)	道路 混雑度
君が代橋(国道18号)	631	440	1.44
和田橋	222	180	1.23
聖石橋	152	80	1.9
計	1,005	700	1.44

3・4・19 高崎伊勢崎線の延伸 (図中②)

- ・ 沿道に医療施設が集積している中で、将来交通量をみると大手前石原線(慈光通り)がセミモール化され、自動車交通量の処理を担わなくても併行する都市計画道路で対応が可能であること(大手前石原線の交通量4,900台を他の路線で受け持っても混雑度が概ね1以下)から、現行の都市計画に従い歩行者専用道路(8・6・2 田町柳川町線)の整備を目指す。

表. 高崎伊勢崎線の延伸(提案)と併行する区間の将来交通量※

【大手前石原線】

	名称	交通量 (百台/日)	道路容量 (百台/日)	道路 混雑度
a	3・4・13 本町常盤町線	221	240	0.92
b	3・5・38 旭栄町線	36	80	0.45
c	3・4・12 大手前石原線 (慈光通り等)	47	80	0.59
d	3・3・2 高崎駅西口線	207	240	0.86
計		511	640	0.80

【大手前石原線が未整備の場合】(試算)

	名称	交通量※ (百台/日)	道路容量 (百台/日)	道路 混雑度
a	3・4・13 本町常盤町線	241	240	1.00
b	3・5・38 旭栄町線	43	80	0.53
d	3・3・2 高崎駅西口線	227	240	0.95
計		511	560	0.91

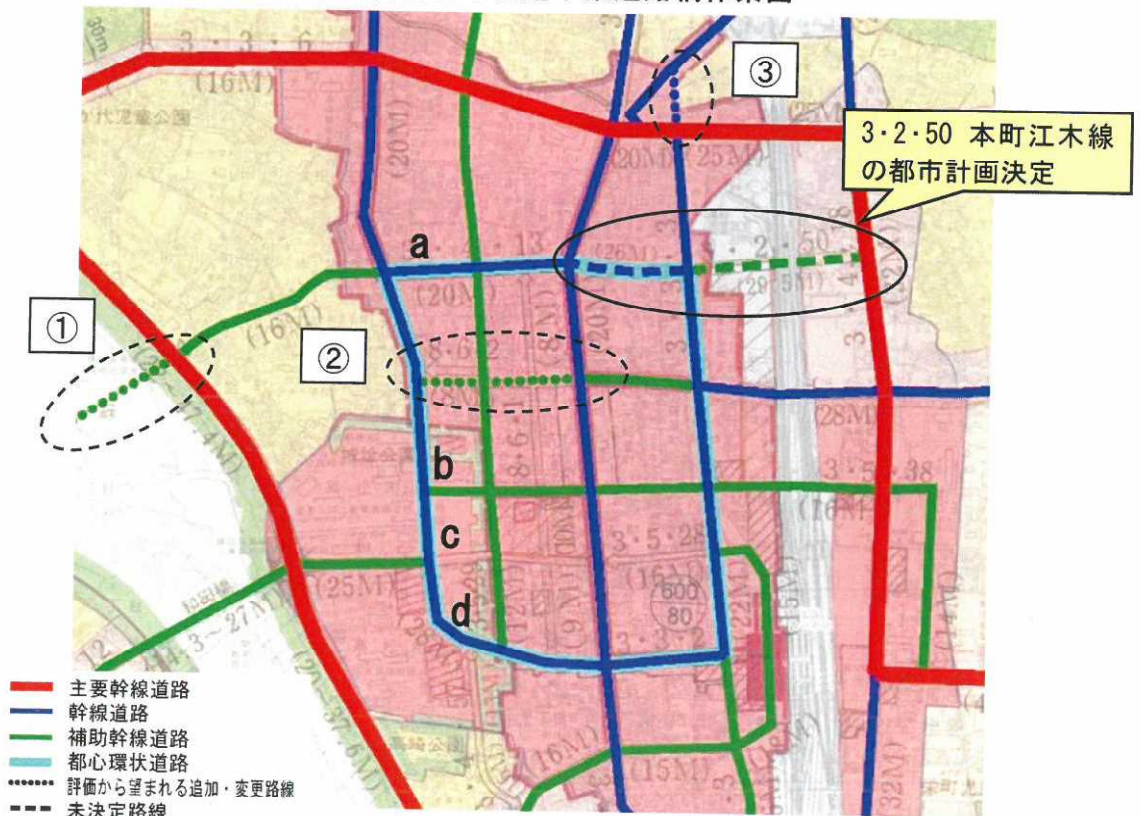
※) 道路容量に応じて大手前石原線の交通量を各路線に配分

※) 資料:平成19年度街路交通調査業務委託 高崎市都市交通マスタープラン策定報告書(平成20年3月)
(整備予定道路網の想定と評価)

3・3・3 東2条線の延伸 (図中③)

- ・ 将来交通量推計において、特に問題が生じないことから延伸の必要性は低下している。

図. 当初計画の自動車系道路網体系図

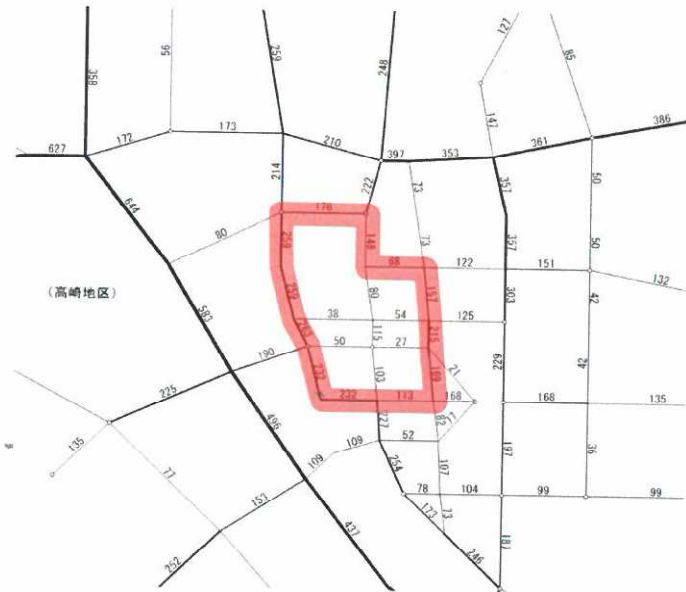


都心環状道路整備の必要性

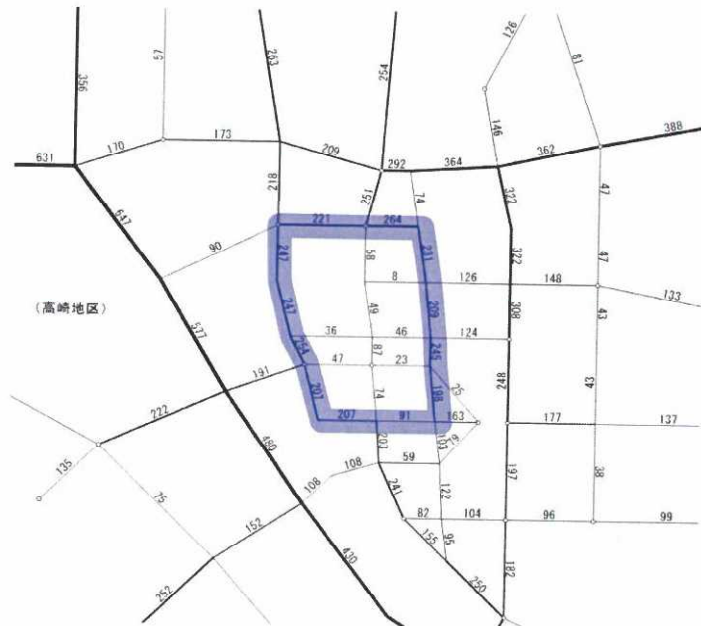
中央通り線のトランジットモール化に向けては都心環状道路の整備が必要

- 中央通り線の将来交通量は、都心環状道路が整備済みの場合は 49～87 百台/日、暫定整備の場合は 80～115 百台/日であり、整備後の交通量は約 2～4 割減少することが予測される。
- 周辺道路の混雑度は、都心環状道路が暫定整備の場合でも、都心環状道路が整備済みの場合とほとんど変わらない。
- 中央通り線の通過交通の割合は、都心環状道路が整備済みの場合は 13～26%、暫定整備の場合は 21～30%と予測される。
- 以上の結果から、自動車の通行は、暫定整備の場合でも機能するが、トランジットモール化等の実現化に向けては、当初計画どおりの整備が必要である。

〔都心環状道路が暫定整備〕



〔都心環状道路が整備〕



資料：平成 19 年度街路交通調査業務委託 高崎市都市交通マスタープラン策定報告書(平成 20 年 3 月)

結果※

道路混雑度	値
40	1.44
30	1.23
30	1.9
30	1.44

ール化
手前右
に従い

道路混雑度	値
1.00	
0.53	
0.95	
0.91	

線