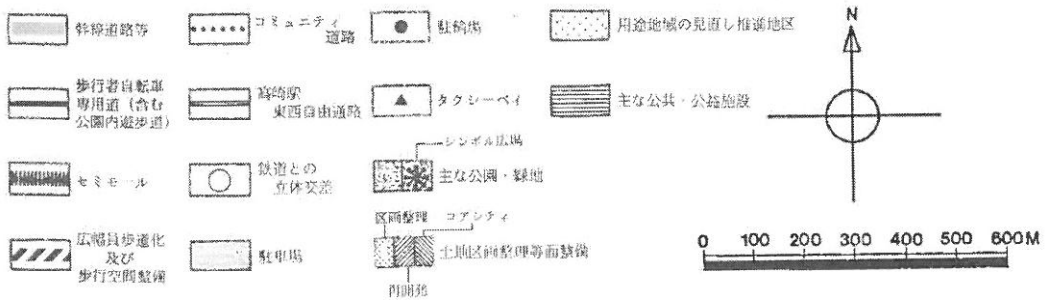


(6) 整備計画の設定

① 全体整備計画

《当初計画》

全体整備計画（施設整備計画）



次頁に続く

【実現した施策と効果】

実施した施策	効果
<ul style="list-style-type: none"> ● 区画整理事業による面整備 <ul style="list-style-type: none"> ・高崎駅周辺（西口）土地区画整理事業 ・城址周辺土地区画整理事業 ・東口第二土地区画整理事業 など ● 都心環状道路の整備（暫定系） ● 一部歩行者空間の整備 ● 鉄道の立体交差化 <ul style="list-style-type: none"> ・高崎伊勢崎線 など ● 鉄道を東西に横断する道路整備 ● 高崎駅前広場（東口：事業中） ● 高崎駅中央コンコース ● フリンジ駐車場の整備 ● 電線類の地中化 など 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区画整理事業により地元で培われてきた地域のコミュニティが失われることなく、交通施設や建物の機能更新が図られ、幹線道路等の整備が進捗 ・ 都心環状道路（暫定系）等の整備により、通過交通の軽減が図られるなど、面的な歩行優先空間の形成に向けた基盤整備が概ね完了 ・ レンガ通りやさやモールなどの整備により、フリーマーケット等のイベントの開催による賑わいの増進 ・ 高崎駅東口のペDESTリアンデッキや中央コンコースの整備が進む一方で、大型商業施設、文化施設が整備（群馬シンフォニーホール、高崎市タワー美術館のなど）されたことにより、駅周辺では歩行者交通量が近年増加の傾向、東西の通行が活発化

【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
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 都心環状道路内のメインとなる歩行者、公共交通ネットワークの整備（セミモール化） <input type="checkbox"/> まちなかでのタクシーベイの整備 <input type="checkbox"/> 駐車場の共同化、立体化 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都心部内に依然大型の駐車場が配置されていることや、セミモール化が進んでいないことから、面的歩行優先区間の形成に至っていない ・ 面的歩行優先空間は、商業施設や公共公益施設が集積する中心市街地の利便性を最大限に活かし、コンパクトな市街地形成に向け必要不可欠である ・ 公共交通を中心としたまちづくりに向け、自動車からの転換を促すため、都心部へのバスや自転車でのアクセス機能を高めることが必要 ・ 公共交通軸を担う中央通り線の機能の向上や、自転車のより快適な走行環境の向上を目指す一方、フリンジ駐車場の理念を実現していくことを目指す

主要幹線道路
 道路網（自動車系）
 幹線道路
 歩行者自転車専用道
 道路網（歩行者系）
 セミモール
 ティ道路
 自由道路
 駅前広場
 交通結節点
 駐車場

※1)
 ※2)
 ※3)
 ※4)
 ※5)

表. 交通施設の整備計画と達成状況

整備状況/○：整備済み（都心部周辺）、△：一部整備済み、×：未整備

		名 称	幅員、規模等	備考	整備状況			名 称	幅員、規模等	備考	整備状況	
道路網 (自動車系)	主要幹線道路	3・3・8 高崎駅東口線	40m	新設	○	補助幹線道路	3・4・26 競馬場通り線	16～23m	一部既設	○		
		3・4・18 高崎前橋線	32m	一部既設	○		3・3・3 東2条線	16m	既設	○		
		3・3・6 高崎駒形線	16～25m	概成	○		3・4・10 高崎駅観音山線	15～18m	一部既設	△		
		3・3・4 国道17号線	20m	既設	○		3・5・28 高崎駅連雀町線	15～16m	一部モール化	○ ^{※3}		
	幹線道路	3・3・2 高崎駅西口線	28m	新設	○		3・4・12 大手前石原線	20m～	一部モール化 一部拡幅	○ ^{※3}		
		3・4・14 高崎渋川線	20m	一部既設	○		3・5・29 お堀端通り線	12m	新設	○		
		3・4・13 本町常盤町線	20m	既設	△		3・4・13 本町常盤町線	16m	新設	×		
		〃 延伸	25m	新設	×		〃 延伸	16m	新設	×		
		3・3・3 東2条線	20～22m	新設	△		3・5・38 旭栄町線	16m	新設	×		
		3・3・11 中央通り線	20m	歩道整備	○		3・4・19 高崎伊勢崎線延伸	16～20m	新設	×		
		3・4・19 高崎伊勢崎線	16～28m	新設	△							
	道路網 (歩行者系)	歩行者自転車専用道	8・6・1 仲通り線	8～10m	一部既設		○	歩行者自転車専用道	8・7・3 長野堰線	3m	一部既設	○
			東一条通り～西一条通り	概ね5～8m	新設		△ ^{※1}		城址内遊歩道	約4m	公園内回遊道	○
			高崎城址～観音山方面(3・4・10)	約6m	新設		△					
(仮称)高崎駅東口歩行者自転車専用道(高架下の利用)			約6m	新設	×							
セミモール		3・5・28 高崎駅連雀町線～3・4・12 大手前石原線(仮称 慈光モール)	歩道部片側6m 車道部4～8m	新設	×	広幅員歩道化及び歩行空間整備	3・3・2 高崎駅西口線	歩道部片側6m	新設	○		
							3・4・11 中央通り線	歩道部片側5.5m	新設	○		
コミュニティ道路	仲通り線からの延伸(北部)	概ね8～10m	新設	×	コミュニティ道路	仲通り線からの延伸(南部)	約7m	新設	×			
	自由道路	(仮)第1自由通路	6～8m	既存		○	自由道路	(仮)第2自由通路	約9m	新設	○	
交通結節点	駅前広場	西口駅前広場	11,000㎡	新設	○	駅前広場	東口駅前広場	14,000～15,000㎡	一部既設	○ ^{※4}		
		駐車場	新設16カ所 新設8カ所 既存平面の立体化8カ所(1カ所概ね500台前後)		○ ^{※2}		駐輪場	立体駐輪場 新設3カ所(1カ所概ね1,000台前後)		モール、公園利用等は略	△ ^{※5}	

※1) レンガ通りは整備済み

※2) 一部計画通り整備されていない箇所もあるが駐車場は充足している

※3) 都市計画道路は整備済みだがモール化は未整備

※4) 事業中

※5) 2箇所整備済み

①個別施設計画

(イ) 慈光モール(セミモール化について)

《当初計画》

(計画コンセプト)

- ・ 快適ショッピング空間の創出
- ・ 多核回遊性の都心部創出
- ・ 歩行系東西幹線軸の形成

現行の2車線一方通行化から1車線一方通行化とし歩行者空間を充実(セミモール化)
イメージパース



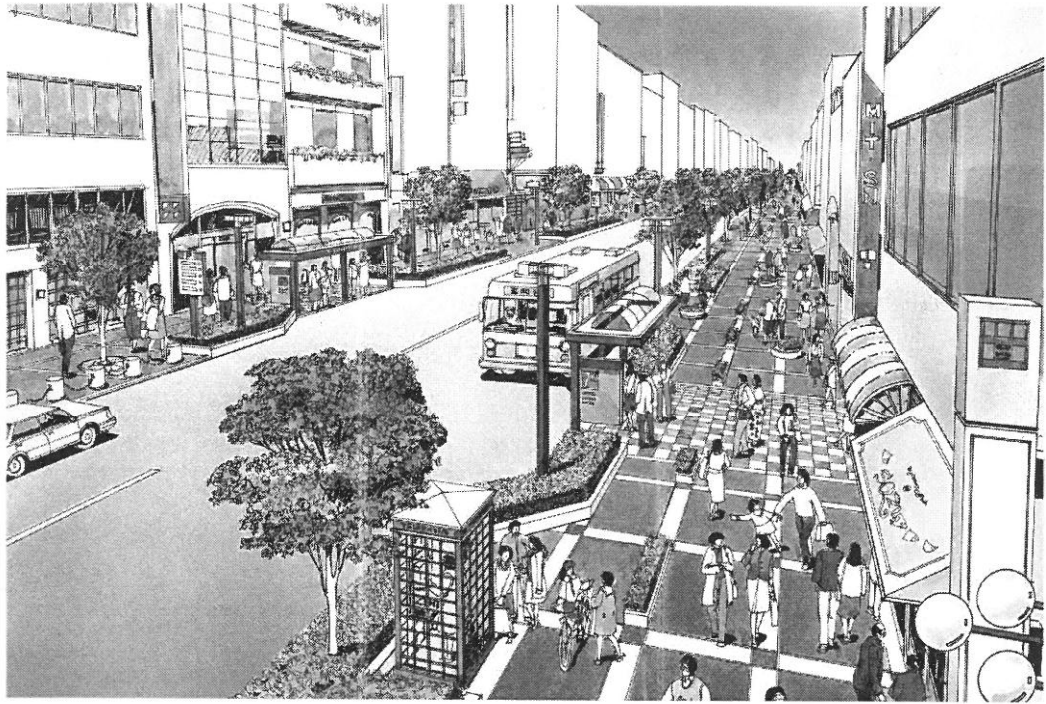
【実施に至っていない施策と今後の考え方】

実施に至っていない施策	今後の考え方
<input type="checkbox"/> セミモール化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 慈光通りの歩行者交通量は中心市街地の他の通りに比べ多いものの、計画当事に比べ減少しており、にぎわいが高崎駅周辺に移動 ・ 暫定都心環状線の整備に伴う通過交通の減少により、自動車交通の円滑な処理の観点から、セミモール化の実施が可能 ・ 高崎駅周辺と高崎市役所周辺の公共公益・文化施設を結ぶ東西幹線軸の形成を図るために、当初計画どおりのセミモール化を目指す

(d) 中央通り線(広幅員歩道化、歩行空間整備について)

《当初計画》

歩道の拡幅による広幅員歩道化のイメージパース



【実施に至っていない施策と今後の考え方】

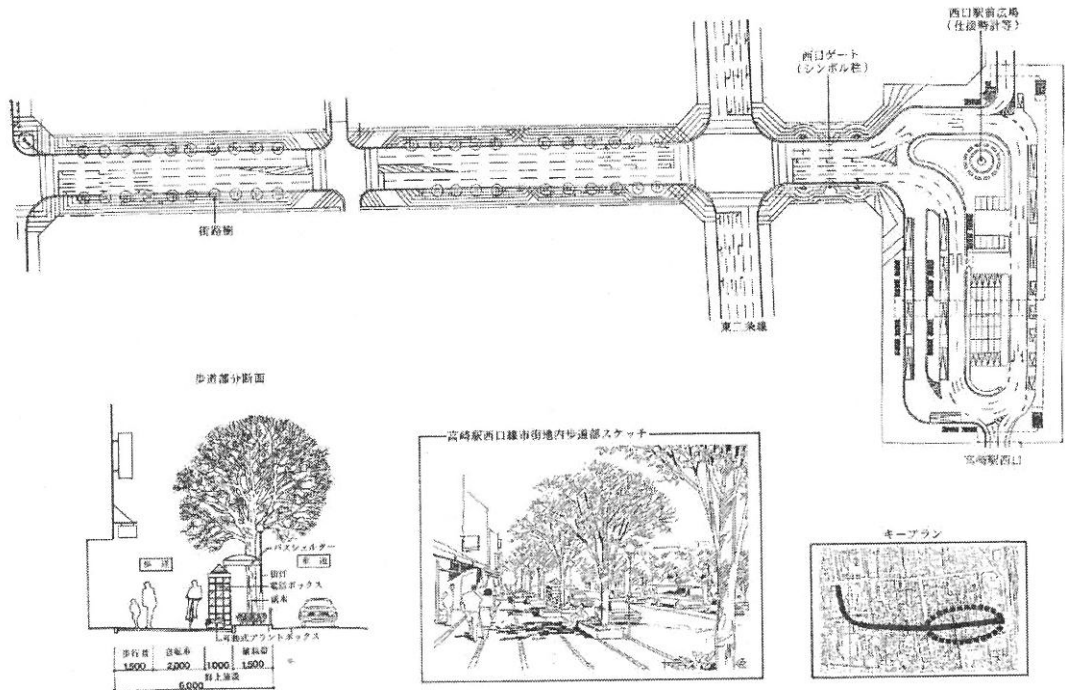
実施に至っていない施策	今後の考え方
<input type="checkbox"/> 広幅員歩道化 <input type="checkbox"/> バスベいの整備 <input type="checkbox"/> 荷卸しスペース <input type="checkbox"/> 駐輪ポケットスペース	<ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺交通への影響が大きいことから、当初計画ではセミモール化、広幅員歩道化をめざしていた ・ 中央通り線は、商店街が形成されるなど歩行者の南北幹線軸を形成する一方、10系統以上の路線バスが運行する市内最大のバス経路である ・ 暫定都心環状線の整備や3・3・3東二条線の相互交通化に伴う通過交通の減少により計画の実施が可能 ・ 中央通り線のあり方を含め地区交通マネジメントや沿道地区の合意形成を図りトランジットモール化を目指す

(ハ) 高崎駅西口線 (シンボルロード化について)

《当初計画》

(計画案)

- ・ 高崎市の玄関口の道路として、ゆとりと潤いのある都心部創出の一要素としてシンボルロード化を図る。
- ・ 高崎城址内は都市計画幅員の外に公開空地を確保し2列の並木を配するとともに流れを設け城址にふさわしい環境の創出を狙う。



【実現した施策と効果】

実施した施策	効果
<p>● 3・3・2 高崎駅西口線の整備 沿道の空地との一体整備による景観に配慮した道路空間の創出</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高崎駅～城址間はシンボルロードとして都市軸を形成 ・ 高崎駅西口周辺の歩行者交通量は、他の地点に比べ多く、近年増加傾向にある

(二) 高崎駅東西第2自由通路

《当初計画》

(考え方)

- ・ 在来線が地表面、新幹線が高架となっているため、横断として通路をどうするかを検討する。
- ・ 通路西側部に位置するシンボル広場の余裕幅が少ないため階段の取扱いをどうするか概略を検討する。
- ・ 通路部の横断形態は自転車、歩行者双方を通すことを前提とする。

【実現した施策と効果】

実施した施策	効果
<p>● 高崎駅中央コンコースの整備</p> <p>当初計画の位置よりも高崎駅よりに整備</p>	<ul style="list-style-type: none">・ 東口のペDESTリアンデッキの整備や中央コンコースの整備により、東西の歩行者ネットワークが強化・ 中央コンコースの整備前後で高崎駅の横断歩行者交通量が約4倍に増加し、高崎駅東西の交流が活発化

(木) 本町常盤町線の延伸

《当初計画》

(考え方)

- ・ 中心市街地の道路網強化にとって本町常盤町線の延伸が果たす役割は大きく、特に都心環状道路の形成にとって必要不可欠である。
- ・ 本町交差点での円滑な接続と鉄道のアンダーパス、東2条線との円滑な交差、神社・仏閣の回避などを考慮する。

【実現した施策と効果】

実施した施策	効果
本町常盤町線の延伸として、3・2・50 本町江木線が平成 10 年 2 月に都市計画決定	—

【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
□ 本町江木線の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 本町江木線が整備されなかった場合の将来交通量推計において、併行する他の路線の道路混雑度が高くなることから、鉄道の横断機能上その整備を目指す

3・2・50 本町江木線が整備されなかった場合の周辺交通への影響検証

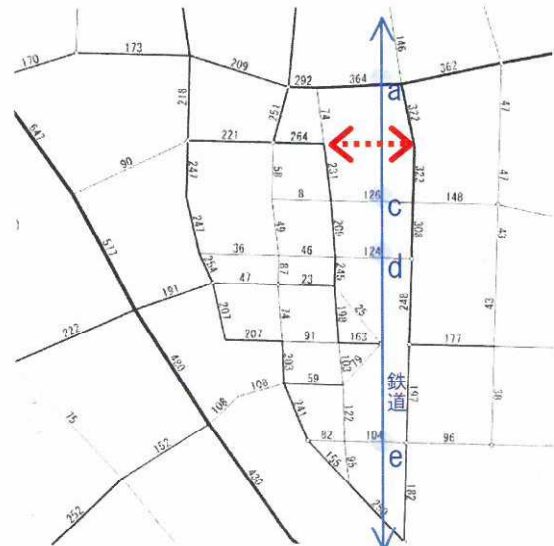
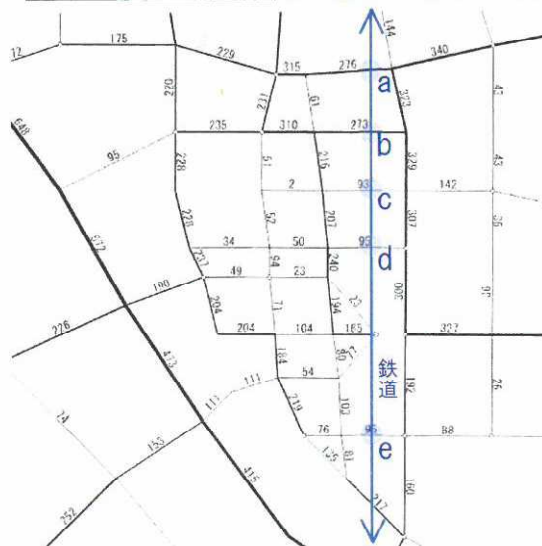
3・2・50 本町江木線が整備されない場合は、併行する区間の混雑度が概ね 1.5 以上

【本町江木線がある場合の交通量】

名称	交通量 (百台/日)	道路容量 (百台/日)	道路混雑度
a 3・3・6 高崎駒形線	276	240	1.15
b 3・2・50 本町江木線	273	240	1.14
c 3・4・19 高崎伊勢崎線	93	80	1.16
d 3・5・38 旭栄町線	95	80	1.18
e 3・4・26 競馬場通り線	95	80	1.18
計	832	720	1.16

【本町江木線がない場合の交通量】

名称	交通量 (百台/日)	道路容量 (百台/日)	道路混雑度
a 3・3・6 高崎駒形線	364	240	1.52
c 3・4・19 高崎伊勢崎線	126	80	1.57
d 3・5・38 旭栄町線	124	80	1.55
e 3・4・26 競馬場通り線	104	80	1.30
計	718	480	1.50



2-3. 交通施策の検証・評価のまとめ

- 都心部の交通を支える基盤施設は概ね整備が完了
- 社会情勢の変化に伴い、将来都市像や中心市街地の役割も一部見直されてきたが、中心部の歩行者空間整備については、今後の超高齢社会における新たな政策課題（都市のコンパクト化や福祉・医療、文化交流の拡充等）の観点からも必要性は継続している。
- そこで当初の交通計画の理念・目的は基本的に継承する。
 - 外から都心環状線・主要拠点施設まで車でアクセスして駐車、もしくは公共交通でアクセス、都心環状線内側は面的な歩行者優先空間整備により徒歩または循環バスという体系の構築
- その結果、中心市街地においては、市全体の公共交通体系再編を踏まえたモーダルシフトの推進に引き続き取り組んでいく方向が適切と考えられる。
 - 公共交通の改善、中心市街地の再編（歩行者・自転車空間の整備・ネットワーク、沿道機能の拡充、駐車場の戦略的配置、交通マネジメントやモビリティ・マネジメントの実施等）

- ・ 今後は、広域拠点都市として、「広域交通体系と整合する都市構造への再編」及び「グローバルな機能を備えた中心市街地整備」の両視点に基づく交通関連事業の展開が課題となる。（広域集客、世界レベルの文化発信等）
- ・ 加えて超高齢社会に対応する安全・安心な都市空間（高齢者等が外出・交流しやすいバリアフリー環境や沿道交流空間等）の整備が求められ、こうした新たな中心市街地像の実現に向け、当初の目的とは異なるものの公共交通及び歩行者主体のまちづくりは一貫して継続する方向が望ましい。
- ・ 交通施策の展開方針が一貫していることから、これまでの20年間で蓄積した都市基盤ストックの活用及び未整備事業への継続的対応が効果的である。

図 交通計画の理念・目的、事業への展開内容に関する経緯

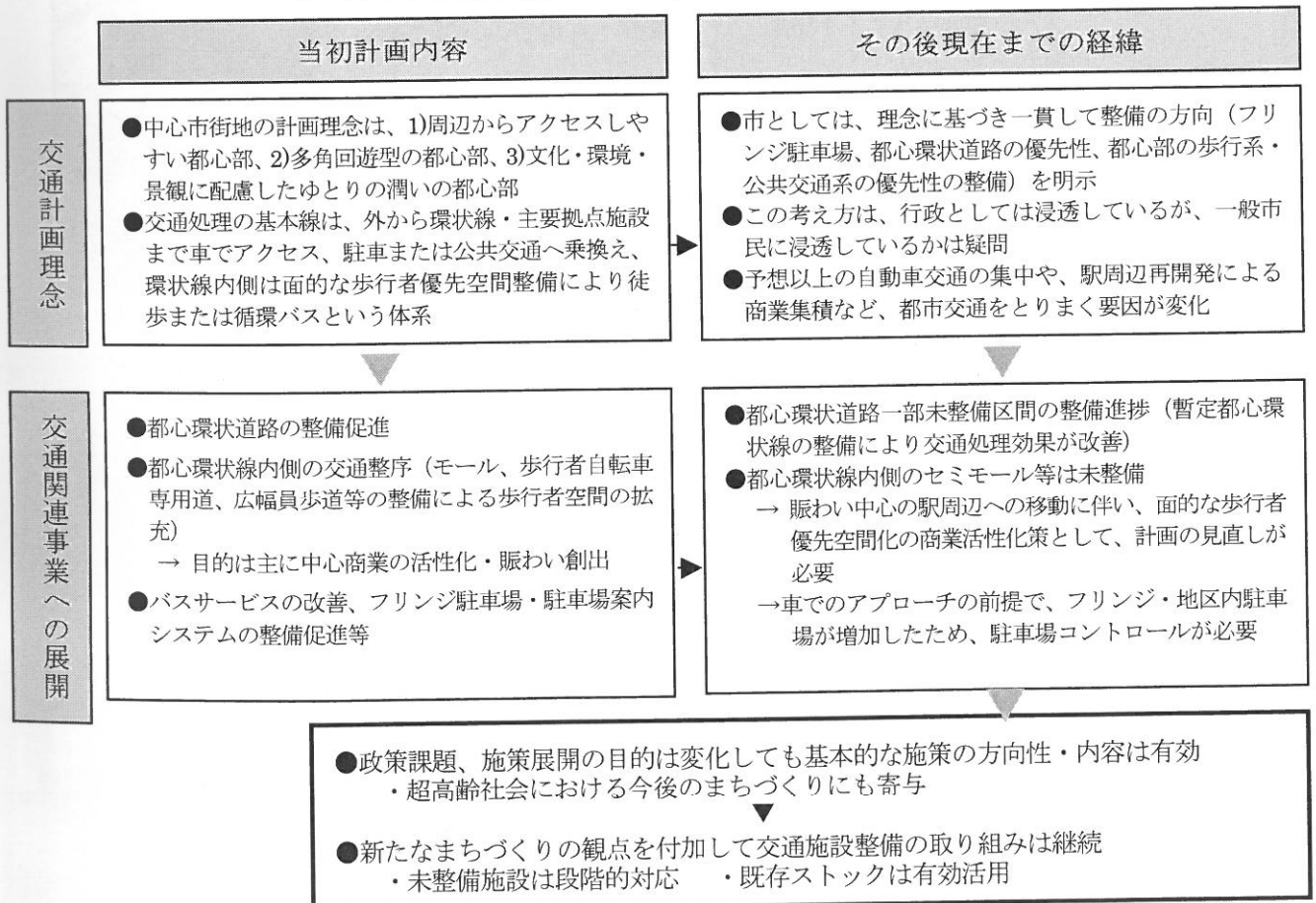


図. 交通施策の検証・評価のまとめ



※破線と●・▲の白抜きは未整備

項目分類	施策内容 (図中凡例)	施策評価	評価	今後の考え方・課題
自動車系	幹線道路等			都心環状道路を含め前期の完成をめざした道路網の約9割が完成し、都心部内通過交通の抑制等が図られ、都心部内の面的な歩行空間の形成が可能(通過交通の約7割が都心環状道路を利用、中央通り線の交通量が減少)
	鉄道との立体交差			5箇所のうち3箇所が整備済みであり、鉄道に分断されていた東西断面の強化
歩行者系	歩行者専用空間及び歩行空間整備			高崎駅西口線、中央通の歩行空間の整備が完了し、シンボルロードの形成、イベント等の開催が活発化、駅前前の歩行者交通量は増加の傾向
	セミモーター(慈光通り)道路			セミモーターは未整備であり、当初期待した回遊性は得られておらず都心部のにぎわいが高崎駅周辺に移動
バス	タクシー			コミュニティ道路の形成には至っていない
	駅前広場・バスターミナル			線軸の形成には至っていない
駅前広場・バスターミナル	バス			※) 専用道路化には至っていないが歩行優先空間の整備が進められていることから、評価を併記
	タクシー			超高齢社会において、市民の足を支える公共交通の果たす役割は今後益々高まる中で、将来に亘ってそのサービスの提供していくためには、地元、交通事業者等と協働で利便性を強化することが必要
駅前広場・バスターミナル	タクシー			乗換え情報、バス停でのリアルタイムの接近情報等、総合的な情報案内の提供を目指す
	バスターミナル			駅前広場の機能拡充に加え、高崎駅中央コンコースやペデストリアンデッキの整備により、東西の連絡性が高まり、高崎駅のターミナル機能が向上
交通規制	駐車場			都心部内の歩行環境の向上に向けフレキシブルな駐車場の機能をさらに強化することを旨とする
	駐輪場			商店街内の買物目的等の一時預かり駐輪場を地元と協働で検討することが必要
駐車場案内/その他	交通規制			面的な歩行優先空間の確保に向け、フレキシブルな駐車場の機能強化を図る駐車場マネジメント等を含めた総合的な交通管理が必要
	駐輪場案内/その他			—
施設整備手法	電線類の地中化			VICSとの連携等、多様性のあるシステムの段階的な高度化を進めることを目指す
	土地区画整理事業			計画通りの整備を進めつつ、面的な歩行優先空間の確保に向けた、さらに整備促進を図ることが必要