

表 指標設定 (案)

	現況	10年後の目標
1-1 バス利用者の増加 ・民間バス乗車人員 (一日平均)	4458 人 (H21)	5400 人
1-2 バス運行の定時性・速達性の向上 ・群馬地域 (高崎駅～群馬温泉) ・箕郷地域 (高崎駅～浜川～箕郷) ・榛名地域 (高崎駅～里見～室田)	38 分 36 分 42 分	36 分 34 分 40 分
1-3 CO <sub>2</sub> 排出量の削減 ・CO <sub>2</sub> 排出量	2,136,000 t (H15)	1,871,000 t
1-4 バス利用者の満足度の向上 ・公共交通に関する意識 (市民アンケート) 高崎駅や中心市街地に行きやすい (そう思う+どちらかといえばそう思う)	37%	50%
2-1 都心部の歩行者数の増加 ・慈光通りの歩行者数 (スズラン前) [休日]	7,328 人 (H18)	8,100 人
2-2 都心部の居住人口の増加 ・居住人口 (参考: まち交)	4,326 人 (H17)	4,700 人
2-3 都心環状線フリンジパーキングの利用率向上 ・フリンジパーキングの利用率 (回転率)	3.28	3.44
2-4 都心部の商品販売額の増加 ・商品販売額の都心部 (旧市) 対全市割合	17.1% (H16)	20%
2-5 まちなか環境の満足度の向上 ・満足度 (参考: まち交)	38% (H15)	65%
2-6 まちなかイベントの開催数の増加 ・高崎音楽祭イベントの開催数	10 回 (H20)	20 回
2-7 中心市街地の自転車通行量の増加 ・慈光通りの自転車通行数 (スズラン前) [休日]	1,339 台	1,500 台
2-8 駐輪場利用者の増加 ・高崎駅西口自転車駐車場の1日平均利用者数 ・路上駐輪場の利用者数	1385 台 0 台	1480 台 60 台

#### 4-3-2. 施策メニュー

- 戦略目標及び基本方針を受け、中心市街地の都市交通戦略として対応すべきモーダルシフトと面的な歩行者空間の形成に関する施策イメージを整理する。
- 公共交通軸や都心環状線整備など、都市構造の再編に向けた施策と連携して展開すべき施策として、新たな魅力ある歩行者空間の創出、自動車によるアクセスへの対応（規制や駐車場戦略等によるコントロール）や自転車利用の促進、歩行者空間を活用した市街地活性化などについて具体的な考え方を整理する。

#### (1) 中心市街地における施策イメージ

- ・中心市街地における魅力ある歩行者空間整備の施策イメージについて整理する。
- ・戦略目標2の「中心市街地における都市機能の集積促進と歩行者主体の空間づくり」に対する基本方針（4～8）を受けて、長期的なまちづくり目標（都心環状線の整備や環状線内部の面的モール化等）の実現に向け、戦略的に対応する具体的施策のイメージを下表の通り設定する。なお、各施策イメージの具体的な展開方針を次ページ以降に整理する。

表 中心市街地における施策イメージ

基本方針	施策イメージ
【基本方針4】 これからの時代に求められる新たな視点による、中心市街地の歩行者空間の整備	○都心環状線内側に歩行者優先エリアを整備する。 ○新たな視点による歩行者ネットワークを形成する。
【基本方針5】 面的な歩行者空間を実現するための交通マネジメントの実施	○都心環状線内の道路の機能にあわせた道路幅員の再構築を行い、交通規制を実施する。
【基本方針6】 中心市街地と周辺部における自転車ネットワークの形成	○中心市街地の面的な歩行者空間の整備にあわせて、中心市街地への自転車によるアクセスの向上や利用環境の改善を図る。
【基本方針7】 中心市街地における駐車場等の整備	○都心環状線の沿道へのフリッジパーキングの整備、駐車場の共同化を進める。 ○都心居住の促進やライフスタイルの変化にあわせた戦略的な駐車場整備を実施する。
【基本方針8】 創出された歩行者空間の活用	○道路幅員の再構築により創出された空間を歩行者空間として活用する。 ○沿道の民有地とあわせて中心市街地の賑わいを創出する。

1) これからの時代に求められる新たな視点による、中心市街地の歩行者空間の整備

《施策イメージ》

- 都心環状線内側に歩行者優先エリアを整備する。
- 新たな視点による歩行者ネットワークを形成する。

①面的な歩行者空間の戦略的整備

- ・都心環状線やフリンジパーキングの整備等により、通過交通の処理や中心市街地へのアクセス手段の転換を促進し、都心環状線内部への自動車流入を抑制する。
- ・地区内の既存駐車場や商業・公共公益拠点施設、居住施設、商店街へのアクセス、また、業務車両や集配車両など、地区生活のサービス水準を維持するために必要な車両の通行は、都心環状線からのアクセス動線の集約化を図るなどして歩行者の安全な通行環境を阻害しないよう設定する。
- ・まちづくりの長期目標を踏まえ、都心環状線内の面的な歩行者空間化に向けた取り組みを段階的に展開する方向が示されており、当面の整備目標である「さくらばし通り以南の地区における面的な歩行者空間化」に向けた検討・調整を進める。
- ・具体的には、当該地区を「歩行者優先エリア重点地区」と位置づけ、軸となる慈光通りや中央通り線の歩行者空間整備や自転車空間の創出、駐車場の戦略的な再編等について面的な歩行者空間の体系化の視点で検討し、先行的な事業化に着手する。

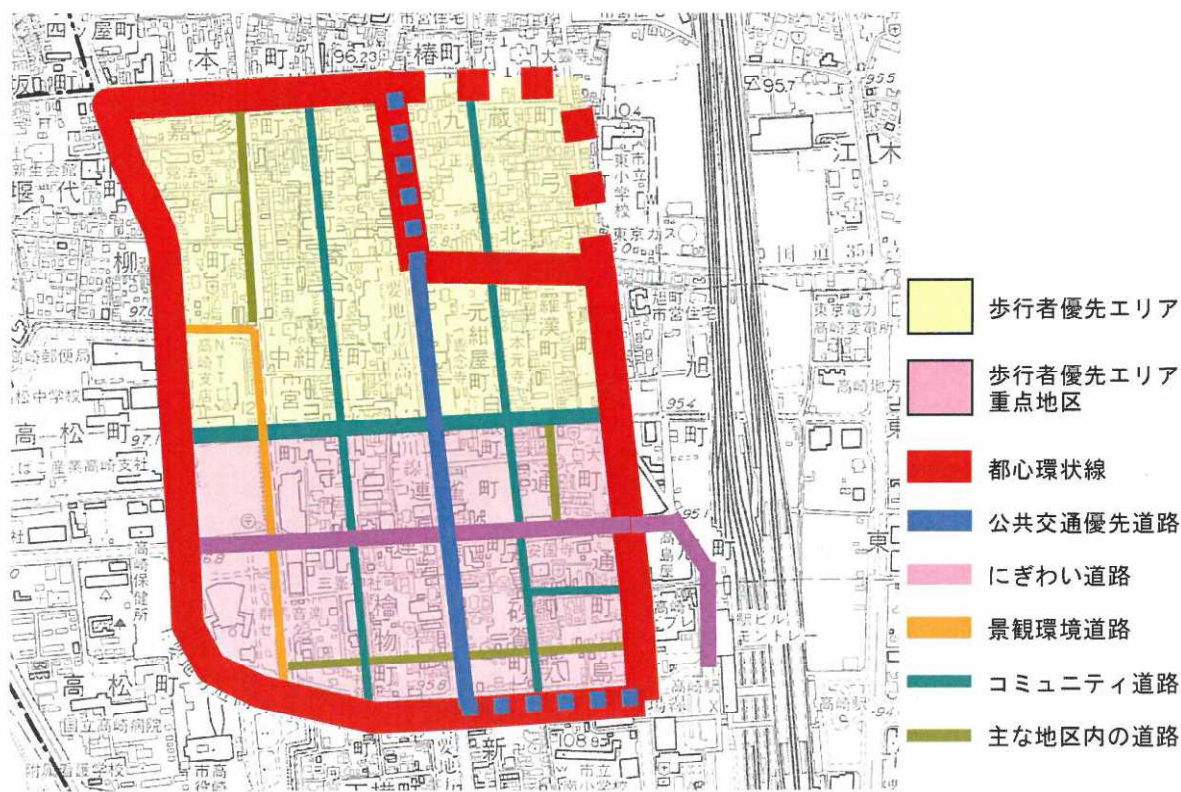


図 歩行者優先エリア重点地区

## ②新たな視点による歩行者ネットワークの形成

- ・地域住民、圏域住民、広域からの来街者等に対し安全で快適な歩行空間を提供するため、高崎中心市街地の既存ストックを活用しつつ新たな視点でネットワークを強化し、個性的で魅力的な歩行者空間を形成する。

### 《医療・福祉機能ネットワークの視点》

- ・具体的には、超高齢社会における都市生活基盤としての機能を重視し、医療・福祉施設や公共施設（市役所等）を結ぶ歩行者ネットワークを確保する。現在、計画されている高崎総合医療センター（旧国立病院）から烏川沿いまでの歩行者道路とも連携した歩行者ネットワークとする。
- ・その際、市の「交通バリアフリー基本構想」（平成18年度から10年間）における高崎駅周辺地区のバリアフリー施設整備構想と連携し、バリアフリー化対象施設の追加指定や「特定経路に準じる経路」の延長など、病院・診療所が多数立地する都心環状線内の北西側エリアとの連携に配慮した、高齢者等がより移動しやすい環境の整備に向けた検討を行う。
- ・特に「歩行者優先エリア重点地区」については、上記バリアフリー基本構想の高崎駅周辺地区内に位置することから、先導的な計画として早期整備を推進するなど、重点地区としての面的な対応を検討する。
- ・また、歩行者優先エリア重点地区については、バリアフリー施設の整備水準の強化や、歩道空間における休憩・リハビリ運動への対応、沿道施設との交流促進の支援など、新たな視点も付加した空間整備のあり方について検討を行う。
- ・なお、都心環状線の北側に接してバリアフリー基本構想地区（総合文化センター及び総合福祉センター周辺地区）が指定されていることから、重点地区での検討を契機に、都心環状線内全域のバリアフリー施設の整備を促進し、中心市街地からの連続的な歩行環境の改善、拡大に取り組む。

### 《芸術・文化・交流・観光機能等ネットワークの視点》

- ・「芸術・文化（音楽・映画等）」をテーマに世界から人が訪れる魅力あふれる中心市街地の形成に向け、文化施設や交流施設、イベント空間等のネットワークを整備する。
- ・具体的には、群馬音楽センターや群馬シンフォニーホール、高崎シティギャラリー、高崎市美術館等の集積エリアと駅及び駅東地区を結ぶ経路を整備する。
- ・また、中心市街地の広域的な都心化を踏まえ、周辺の広域拠点施設や観光拠点等へのエントランスに相応しい快適な歩行者空間とする。
- ・具体的には、広域からの来街者や観光客は目的施設へのアクセスだけではなく、移動経路上において、その場所固有の文化や風俗に触れる意欲を持っており、ネットワーク上の歩行者空間はまさに沿道交流による地域活性化の舞台ともなることから、こうした視点を持ち、沿道機能との協調による歩行環境の整備を推進する。



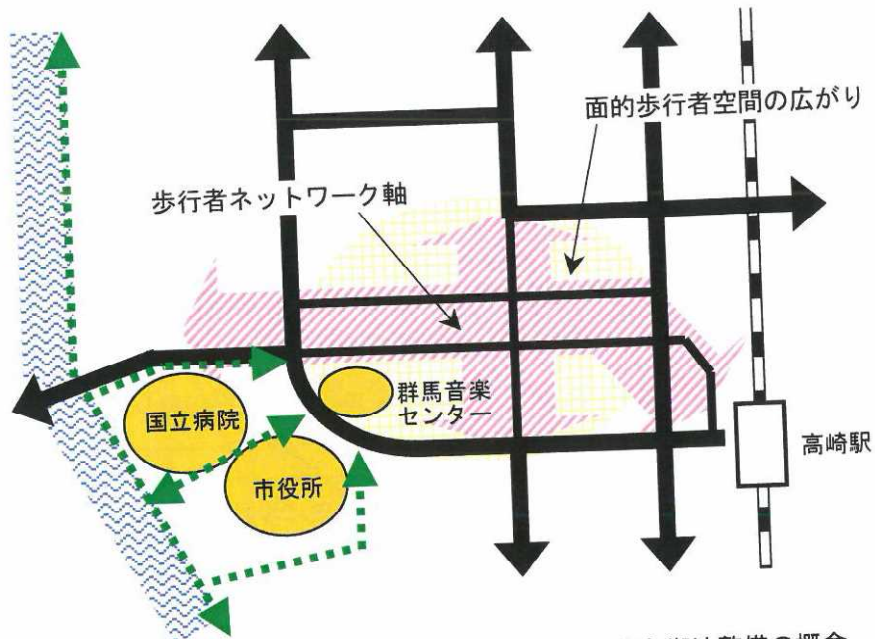


図 医療・福祉、芸術・文化をテーマとした中心市街地整備の概念

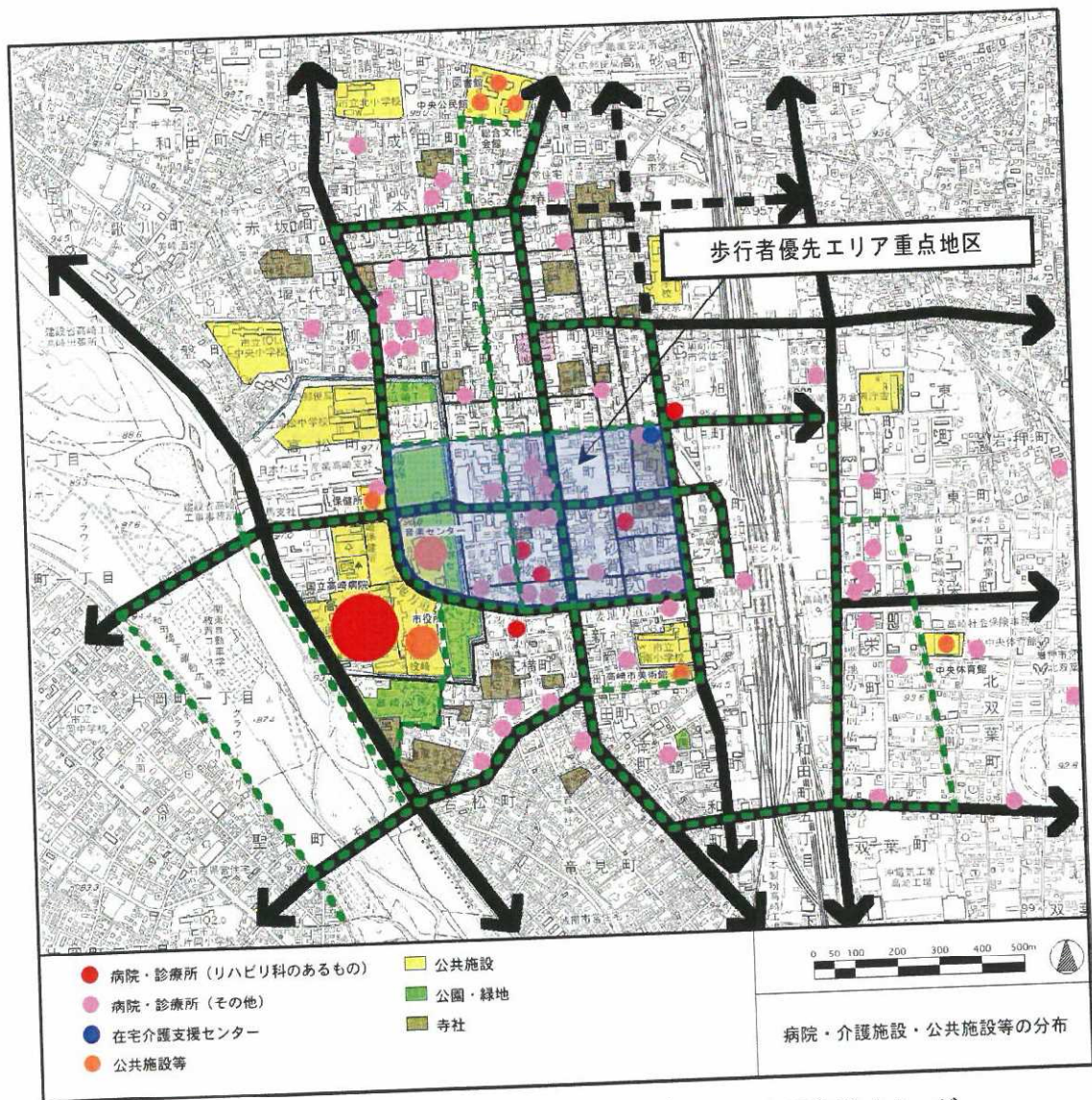


図 医療・福祉施設・公共施設と連携した歩行者空間整備イメージ



高崎市交通バリアフリー基本構想 重点整備地区

- 【センター周辺地区 20ha】
- ・道路 (特定経路)・交通安全
    - 市道 0.2km
    - 県道 1.2km
  - ・集客施設
    - 公共施設 1施設
- 【高崎駅周辺地区 171ha】
- ・公共交通
    - 高崎駅 (JR・上信電鉄)
    - バス、タクシー
  - ・道路 (特定経路)・交通安全
    - 市道 2.0km
    - 県道 3.6km
    - 国道 交差点 1か所
  - ・集客施設
    - 大型店舗 4店
    - 公共施設 6施設



■ 駅から徒歩圏外でも重要な福祉施設エリアを重点地区指定

■ 駅周辺地区内の集客施設もバリアフリー化の対象

凡例	
■	社会福祉施設
■	保健医療施設
■	行政サービス施設
■	その他公益施設
■	公園・緑地
■	大型店
■	商店街
■	駐車場
■	ホテル

凡例	
■	国土交通省管理
■	群馬県管理
■	高崎市管理
■	鉄道
■	バスルート
●	バス停

凡例	
■	重点整備地区 (高崎駅周辺)
■	重点整備地区 (センター周辺)
→	主要な経路 (道路)
→	主要な経路 (駅前広場)
→	主要な経路 (デッキ、自由通路、中央通路)

## 2) 面的な歩行者空間を実現するための交通マネジメント

### 《施策イメージ》

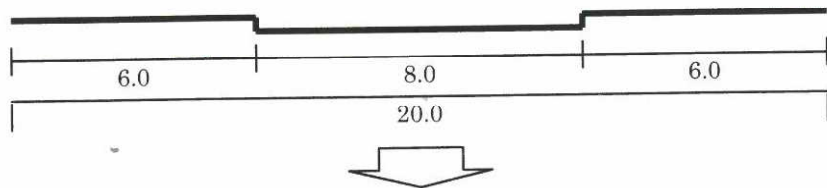
○都心環状線内で道路の機能に合わせた幅員の再構築を行い、交通規制を実施する。

- ❖ 慈光通りの一方通行1車線化（セミモール）
- ❖ さくらばし通りの一方通行1車線化
- ❖ 中央通り線の公共交通優先道路化（バス優先レーンの設置）

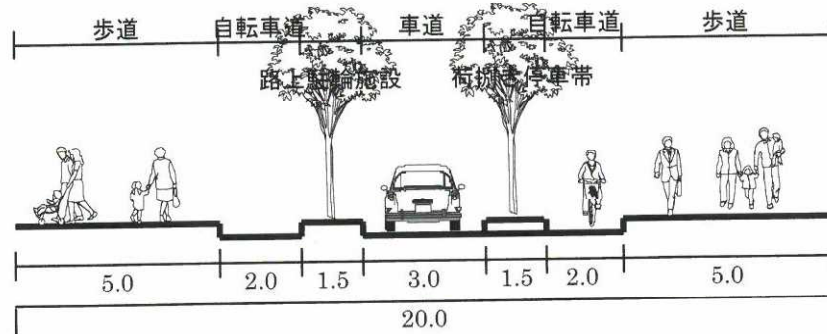
### ① 慈光通りの一方通行1車線化（セミモール）

- ・ 慈光通りは、歩行者優先エリアの軸としてセミモールとして整備する。
- ・ 休日やイベント時は車両通行止めにする等フルモール化も検討する。

#### 【現況】



#### 【計画】



○自転車道と歩道の分離（東京都中野区）



○路上荷捌き施設（郡山市）

### ■ 慈光通りの整備イメージ



## ②さくらばし通りの一方通行1車線化

- ・さくらばし通りは、コミュニティ道路として、慈光通りと対となる一方通行1車線（現況：一方通行2車線）として整備する。

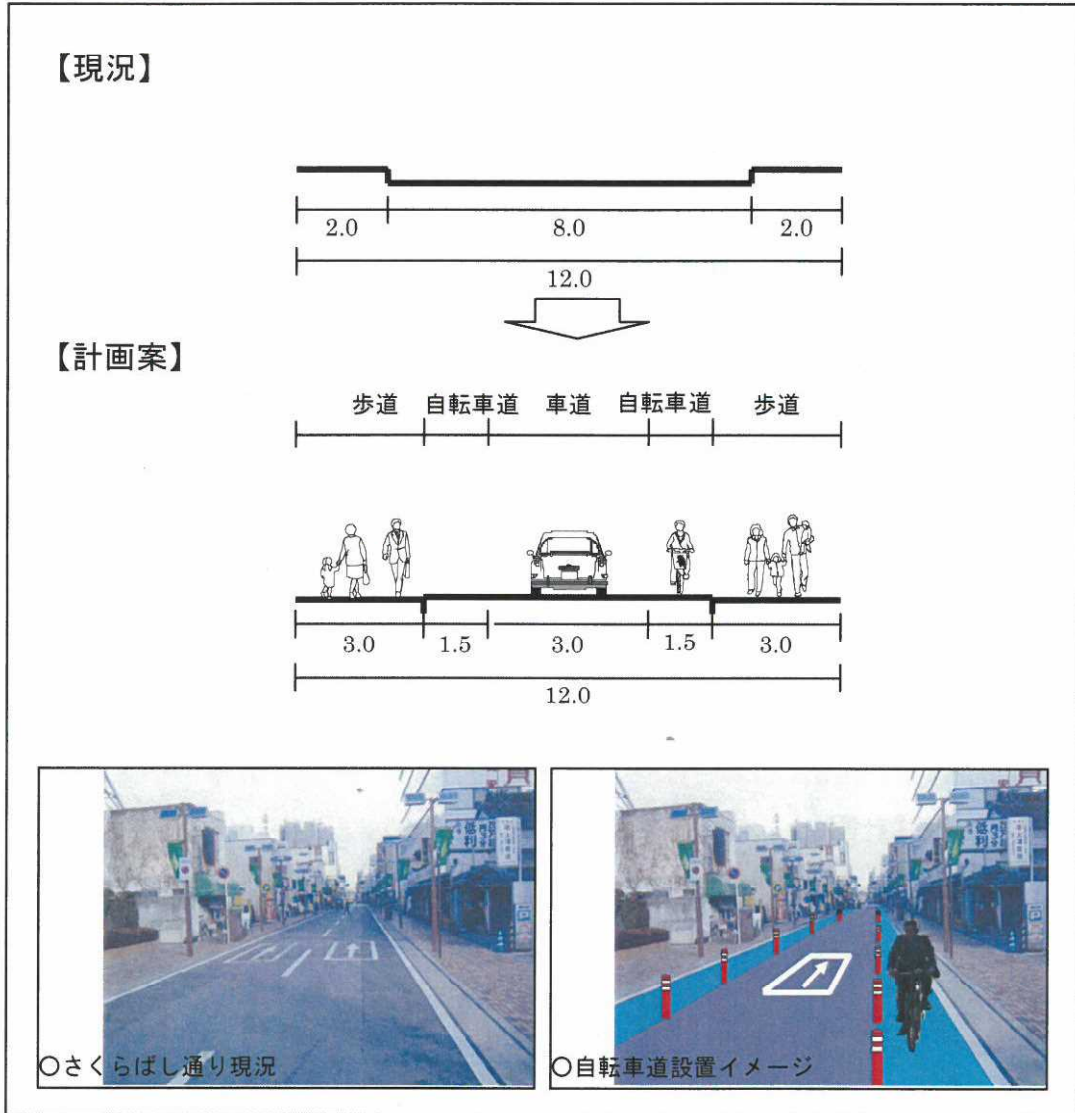


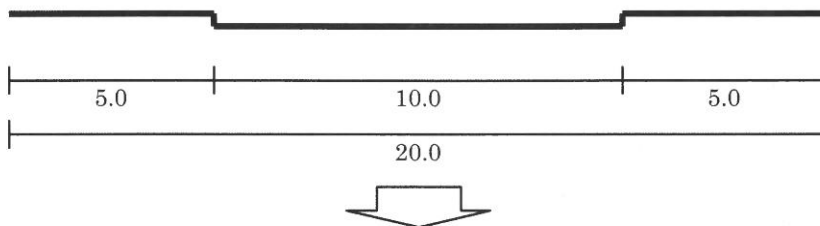
図 さくらばし通りの整備イメージ



### ③中央通り線の公共交通優先道路化

- ・中央通り線は、バス優先レーンを設置し、公共交通優先道路として整備する。
- ・車道にバス優先レーンを設置する場合、歩道幅員を縮小しないためには、右折禁止等の周辺道路と一体となった交通マネジメントの実施が必要である。

#### 【現況】



#### 【計画案 1】車道にバス優先レーンを整備する場合

- ・歩行者空間を縮小せずに車道にバス優先レーンを設置する場合、片側のみ設置か、一般車両の一方通行化が必要である。
- ・時間別に逆方向のバス優先レーンを設置する場合、バス停での乗降を考慮しバスレーンは歩道より設置する。中央の車線は時間帯により一般車のリバーシブルレーンとする。
- ・バス優先レーンを連続して確保するためには、右折禁止等の周辺道路と一体となった交通規制が必要である。

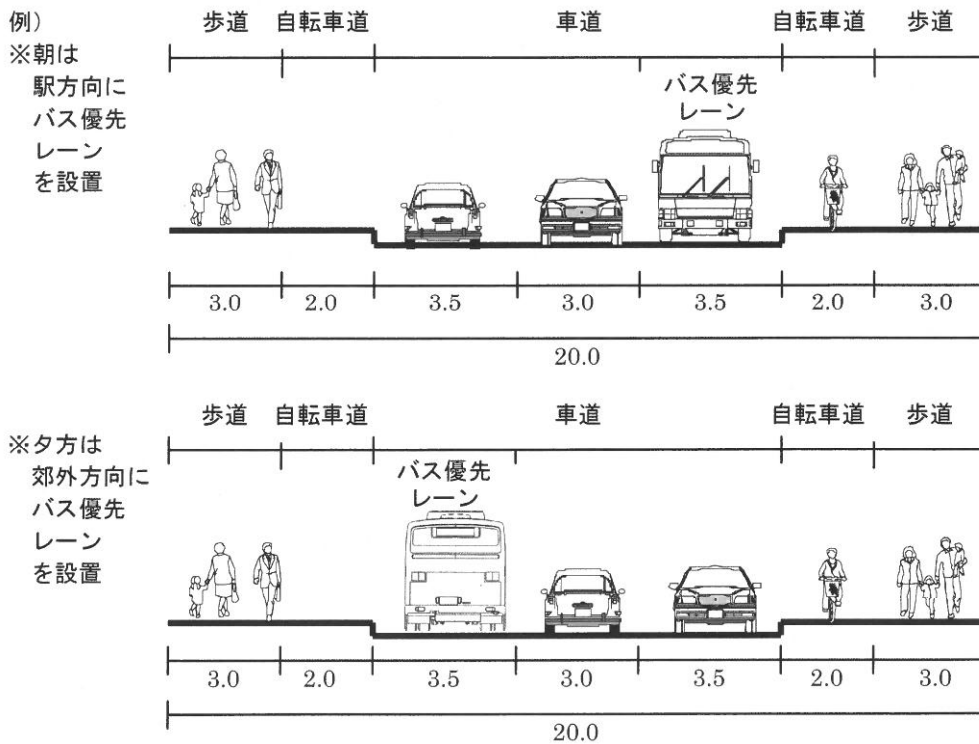


図 中央通り線の整備イメージ (1)

**【計画案2】中央にバス専用レーンを設置し、両側に歩車共存のコミュニティ道路を整備する場合**

- ・バスは中央のバス専用レーンを走行し、速達性を図る。
- ・両側はそれぞれ一方通行のコミュニティ道路とする。

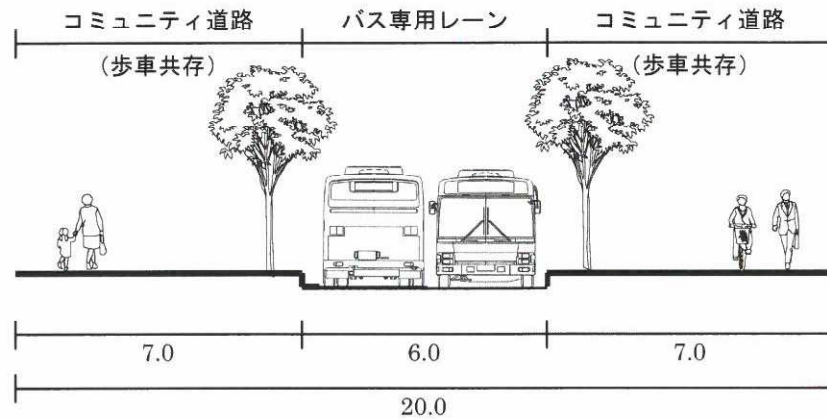


図 中央通り線の整備イメージ (2)



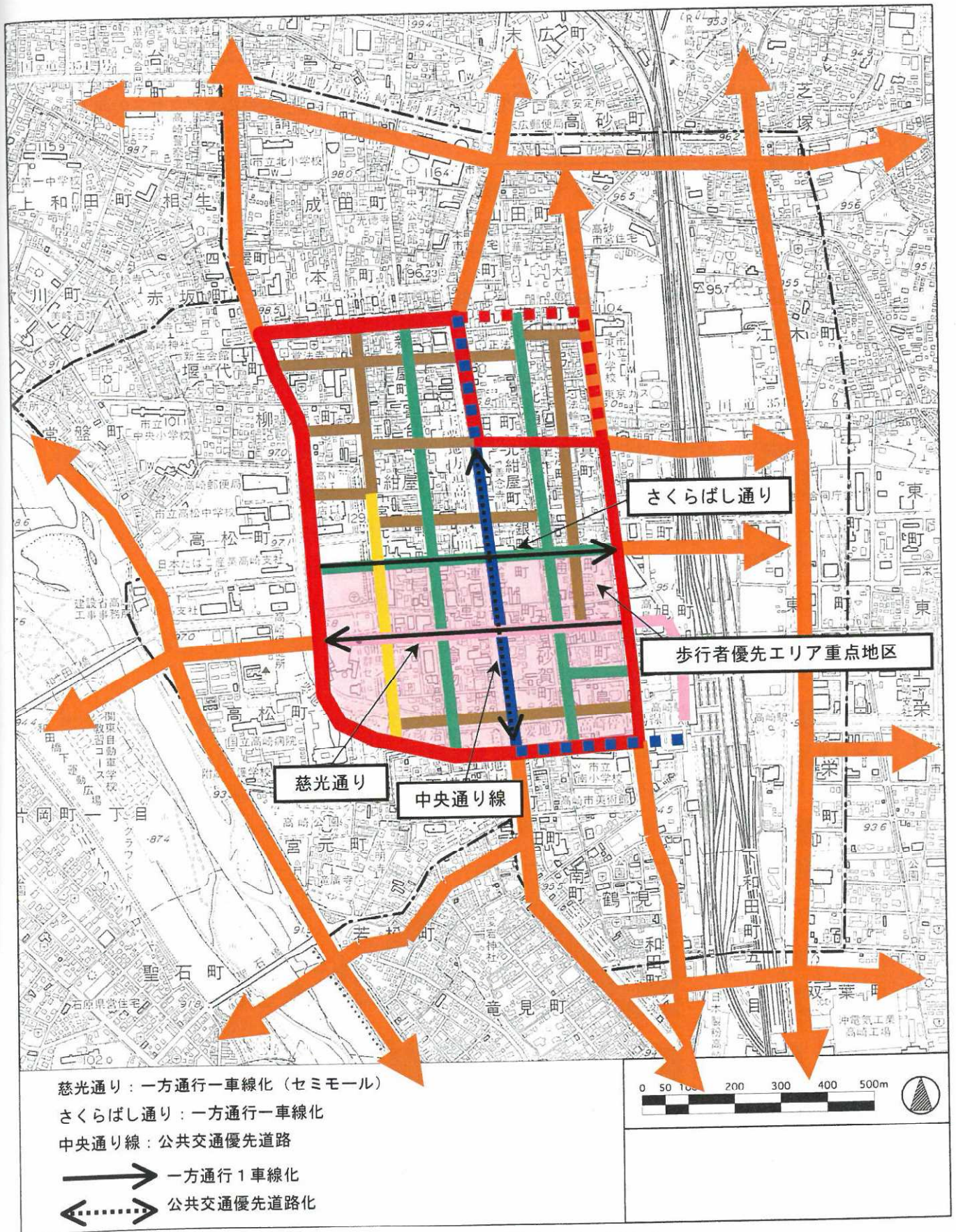


図 中心市街地における交通マネジメント



### 3) 中心市街地と周辺部における自転車ネットワークの形成

#### 《施策イメージ》

○中心市街地の面的な歩行者空間化に合わせて、中心市街地への自転車アクセスの向上や利用環境の改善を図る。

- ❖周辺部から中心市街地への自転車経路の確保
- ❖中心市街地における自転車の利便性の向上

#### ①周辺部から中心市街地への自転車経路の確保

- ・ モーダルシフトの実現に向け自転車利用の促進が課題となっている。
- ・ そのためには、安全かつ快適な自転車走行空間を連続的に確保する必要がある。
- ・ 高崎市では、河川沿いにサイクリングロード等が設置されており、また、都心環状線や慈光通り・中央通り線等に歩道や路肩を利用したサイクリングロードネットワークが設定されている。既存（計画）のネットワークについて以下の検討を行う。
  - 周辺部とのネットワーク構築にあたり、主要な自転車利用拠点（高校、大学、住宅団地等）を抽出し、放射状ネットワークの起終点を検証する。
  - 歩道の利用が想定されているが、歩行者・自転車双方の安全性を向上するには通行区分の明確化が必要であり、沿道利用も想定した幅員の再構成による自転車専用走行空間の連続的な整備の可能性を検討する。
- ・ 自転車は、中心市街地内へのアクセスやまちなかの回遊に大きな力を発揮する交通手段であり、日常的に中心市街地を利用する市民に自転車利用への転換を働きかけ、周辺部からの交通手段としてシェアを増やすことは、都心部における自動車交通量の抑制となり、騒音やCO<sub>2</sub>の軽減、交通事故の減少等、まちづくり面でも大きな効果が期待できる。

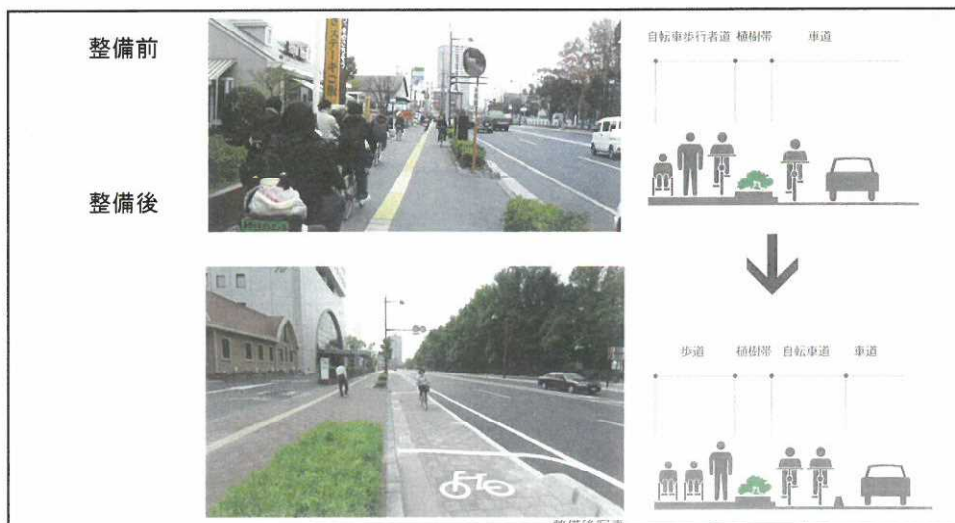






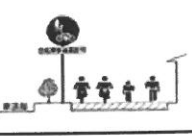


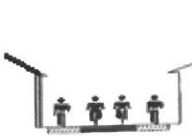


図 自転車走行空間の整備イメージ



《参考》自転車走行空間の整備形態

(出典：「豊かな都市内道路の実現を目指して」H19.10 地区交通研究会)

設置位置		整備形態のタイプ	自動車との分離	歩行者との分離	横断イメージ
専用道路タイプ		自転車専用道路	○ 完全分離	○ 完全分離	
		自転車歩行者専用道路	○ 完全分離	△ 車線	
道路の部分としてのタイプ 原則として道路の両側に設置する	独立型	自転車道	○ 完全分離	○ 完全分離	
	車道上	自転車専用車両通行帯	△ 車線	○ 完全分離	
		自転車車両通行区分	△ 車線	○ 完全分離	
	歩道上	自転車歩行車道 (歩行者と分離)	○ 完全分離	△ マーキング	
		自転車歩行者道 (歩行者と共存)	○ 完全分離	× 非分離	
上記以外の区画道路のタイプ		コミュニティ道路 (歩車共存道路)	△ 規制	△ 歩道	
		自転車歩行者優先道路	△ 規制	△ 路側帯	
		歩道のない道路	△ 規制及び 車道に マーク・マーキング	△ 路側帯	

\* 「完全分離」は、工作物で物理的に分離と分離が交通規制で規定されている状態を示す。

## ②中心市街地における自転車の利便性の向上

- ・中心市街地は、自転車アクセスの主な目的施設が集積するエリアであり、走行空間とともに駐輪施設の適切な配置が必要となるため、自転車ネットワークと連携した路上駐輪施設や路外駐輪施設を整備する。
- ・また、通勤・通学や拠点施設利用に加え、新たな広域集客拠点施設の整備等で増加が予想される来街者や観光客が気軽に利用できるコミュニティサイクルシステム導入の可能性についても検証する。



図 路上駐輪施設の整備イメージ



図 コミュニティサイクルシステムのイメージ

## ③自転車の社会実験とそれに合わせたモビリティ・マネジメントの実施

- ・自転車の利用を促進し、中心市街地におけるモーダルシフトを実現するため、社会実験とそれに合わせたモビリティ・マネジメントを実施する。
- ・具体的には、道路幅員の再構築による自転車走行レーンの設置や、路上・路外駐輪施設の設置に関する効果分析を目的とした社会実験の実施や、周辺部の主要な自転車利用拠点（高校、大学、住宅団地等）や観光客等を対象とした自転車の利用促進のためのモビリティ・マネジメント実践プログラムの検討を行う。



#### 4) 中心市街地における駐車場等の戦略的な配置

##### 《施策イメージ》

- 都心環状線沿道へのフリンジパーキングの整備や駐車場の共同化を進める。
- 荷捌き施設を整備する。
- 都心居住の促進やライフスタイルの変化にあわせた戦略的な駐車場整備を実施する。

##### ①フリンジパーキングの整備や駐車場の共同化

- ・都心環状線の未整備部分の事業化と都心環状線内の北側地区への歩行者優先エリアの拡大にあわせ、長期的な視点で北側地区にフリンジパーキングを整備する。
- ・中心市街地では、ピーク時に駐車場の混雑が見られるものの、過度の駐車場不足は生じていないため、都心環状線の内側では新たな一般駐車場の整備を適切にコントロールする。
- ・併せて、面的な歩行者空間化を進めるため、歩行者空間の安全性に配慮した既存駐車場の共同化を進め、アクセス動線の集約化や出入箇所削減を行う。
- ・また自動二輪車専用の駐車場についても、適正な施設容量、設置位置、動線設定等を駐車施設の再編の中で検討し明確に位置づける。
- ・これらの施策により、「中心市街地への自動車流入の抑制と公共交通機能の改善」と整合した駐車場の戦略的な配置を進める。

##### ②荷捌き施設の整備

- ・中心市街地に集中する業務用車両等の荷捌きに対応するため、ハード・ソフト対策を連携して実施する。
- ・路上・路外の荷捌き施設、附置義務の荷捌き駐車施設を中心に容量を確保し、さらに道路利用の工夫（停車帯の利用転換等）により補完する。施設の利活用に関して、ソフト施策を導入し効率的な運営を行い、歩行者空間への影響を最小限に抑える取り組みを検討する。
- ・沿道サービス機能の確保が課題となっている慈光通り、中央通り線及び中央銀座に路上・路外荷捌き施設を整備する。



図 路上路外荷捌き施設の整備イメージ

- ・また、これらの施設の利活用に関して、ソフト施策を導入し効率的な運営を行い、歩行者空間への影響を最小限に抑える取り組みを検討する。具体的には、荷捌き施設の一時・共同使用、施設利用状況の情報提供や予約等による一体的な管理・運営、共同集配の仕組みづくり等の検討を進める。

### ③都心居住の促進やライフスタイルの変化にあわせた戦略的な駐車場整備

- ・歩いて暮らせる中心市街地であっても、一定の自動車利用ニーズは存在し、さらにまちづくりの観点から都心居住機能の強化が課題となっていることから、面的な歩行者空間の環境を維持しつつ新たな都心居住者用の駐車場計画を、以下の視点から展開する。

#### 《附置義務制度の柔軟活用》

- ・「高崎市における建築物に附置する駐車施設に関する条例」により、中心市街地におけるマンションの建築に伴い、附置義務の駐車場を確保する必要があるが、近隣の附置義務駐車施設を都心環状線沿道のフリンジ駐車場等に計画的に集約することで、都心居住者の駐車車両の通行を抑制して面的な歩行者空間を実現する。
- ・また、歩行者の安全性が優先される中心市街地では、その対策として駐車場の共同化により沿道への出入動線の集約化が必要であり、共同化についても戦略的な誘導を行う。
- ・具体的には、モール等一般的な沿道アクセスを制限する道路について、駐車場の出入口設置制限（地区計画等の活用）を行うとともに、附置義務駐車場制度による隔地駐車場（建築物やその敷地から離れた箇所に例外的に設ける附置義務駐車場）の活用等により、歩道空間の安全性や建物の一階部分の連続的な空間利用、街並み景観などを確保する。

#### 《カーシェアリングの推進》

- ・歩いて暮らせる中心市街地では、都心居住者の自動車の利用頻度は比較的低くなることから、コスト削減や環境保護等の効果を伝えてカーシェアリングの推進を図り、都心居住者が必要とする駐車場を減らすとともに、周辺環境を整えることで、都心居住者に自家用車の保有・利用に関する新たなスタイルを提案する。
- ・具体的には、カーシェアリングステーションを都心環状線の沿道に設置し、中心市街地への居住者の車両進入を抑制する。ただし、全ての附置義務駐車場やカーシェアリングステーションを都心環状線の沿道に設置するのは難しいため、アクセス動線を検討の上、一部を都心環状線内に設置することも検討する。

#### 《駐車場案内システムの高度化》

- ・フリンジパーキングの整備や共同化など戦略的な駐車場配置に併せ、これにアクセスする交通を適切にコントロールする駐車場案内システムの高度化は、歩行者の安全性の確保の面からも重要な施策である。
- ・具体的には、駐車場の位置や満空状況等の情報を提供するためのツールとして、IT 先端技術を活用した案内システムの高度化の検討を進める。



## 5) 創出された歩行者空間の活用

### 《施策イメージ》

- 道路幅員の再構築により創出された空間を歩行者空間として活用する。
- 沿道の民有地とあわせて中心市街地の賑わいを創出する。

### ①歩行者空間としての活用

- ・道路幅員の再構築等で創出された歩道空間については、道路の性格に基づき、歩行者や自転車などの利用特性を見極めて整備すべき空間機能に必要な幅員を確保する。中心市街地では面的な歩行者空間化を進めることから、歩行者（特に高齢者や妊婦、障害者などの移動制約者）と自転車双方の安全を確保するための通行空間の分離を推進する。
- ・また、モール等沿道に集客機能が集積する区間では、施設への歩行者の出入りが交錯することから十分な幅員を確保するとともに、自転車でのアクセスに対応する路上駐輪施設や集配に対応する路上荷捌き施設の設置等も検討する。
- ・さらに、医療・福祉系施設の周辺等では、屋外リハビリ運動としての歩行を想定した休憩施設を配置したり、沿道景観の優れた区間では散策路としての魅力を高める植栽・照明灯やベンチ・水飲み場の設置など、路線・区間の特性に応じた効果的な幅員の利用を行う。

#### 《自転車走行空間の整備》



#### 《路上駐輪施設やサイクルポートの設置》



#### 《ベンチ、水飲み場等の設置》



#### 《水辺空間の整備》



図 歩行者空間としての活用イメージ

## ②沿道の民有地と一体の賑わい空間としての活用

- ・歩行者空間の拡充方策として、沿道の民有地の一部（低層部のセットバック空間）を活用し、歩道と一体的な公共的空間として設える取り組みを推進する。
- ・沿道地権者等と合意のもとで実施される施策のため、ある程度長期的な視点で対応すべき施策となるが、整備時の歩行者空間の改善効果は大きく、歩行者交通量の拡大や沿道景観の改善、多様な空間利活用の可能性など、沿道商業にとっても活性化の条件を整えるための取り組みであり、協働への働きかけを積極的に行う。
- ・沿道の民有地と一体的な歩行者空間は、オープンカフェや屋外リハビリ運動スペース等として活用し、市民の溜まりや賑わい、交流、健康増進等の場として整備する。

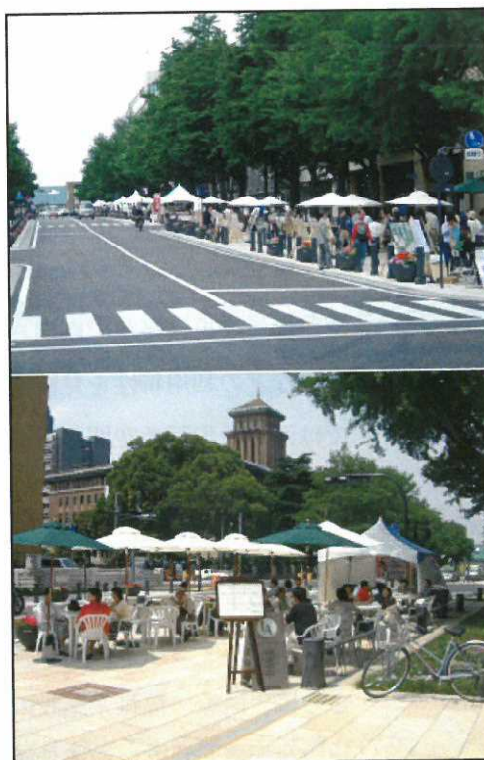


図 賑わい空間としての活用イメージ

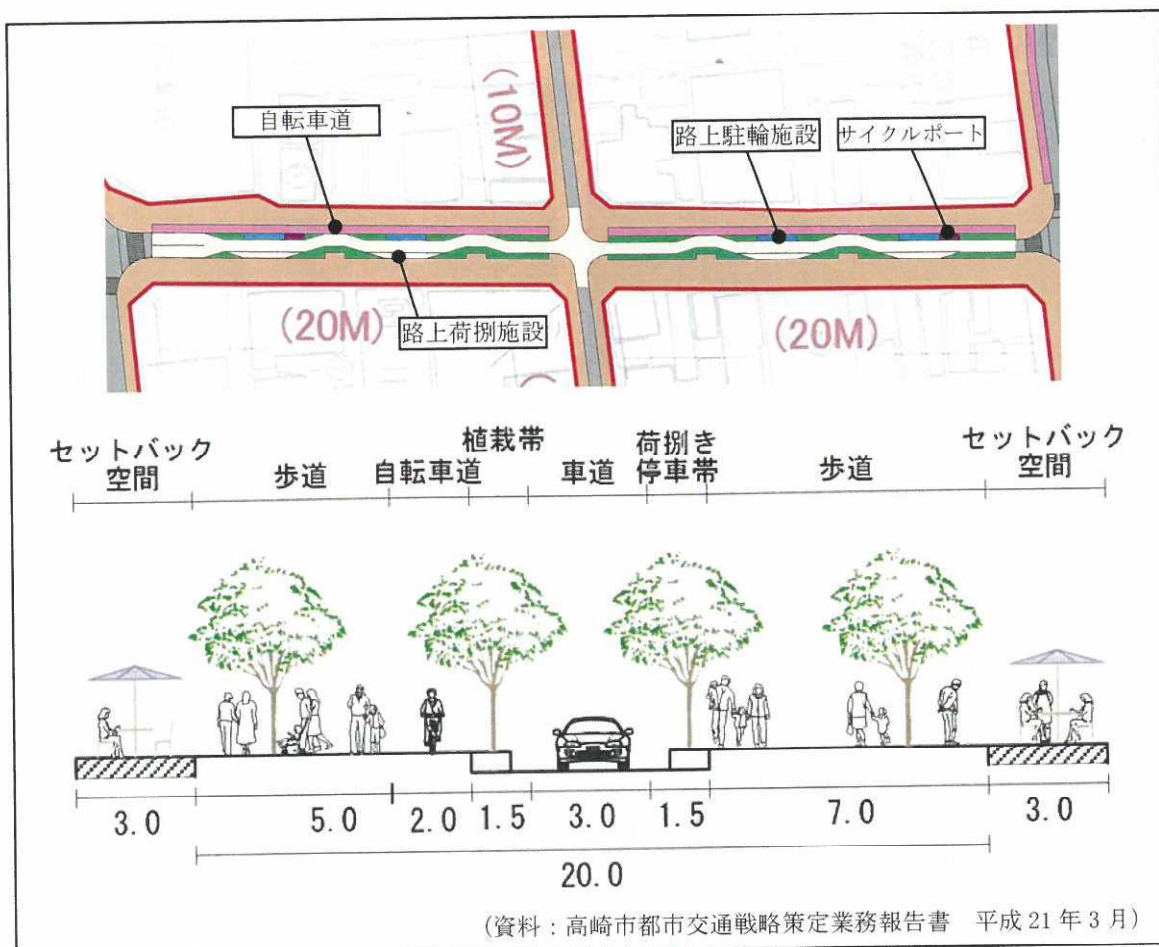


図 慈光通り[中央通り線～お堀端通り]の整備イメージ案（セミモール）



## (2) 中心市街地における施策メニュー

- ・ 中心市街地における施策イメージの検討を踏まえ、戦略目標（中心市街地の都市機能集積促進と歩行者主体の空間づくり）に対する基本方針の実現に資する主要な施策メニューは以下の通りである。

表 中心市街地整備に関する主要施策メニュー

基本方針	主な施策メニュー
<b>【基本方針4】</b> これからの時代に求められる新たな視点による、中心市街地の歩行者空間の整備	❖ 都心環状線の整備 ❖ 面的な歩行者空間の形成 ・ 医療・福祉、芸術・文化、観光・交流施設等のネットワーク ・ 駅と連結する面的なバリアフリー環境の整備 等
<b>【基本方針5】</b> 面的な歩行者空間を実現するための交通マネジメントの実施	❖ 道路の機能に合わせた幅員の再構築 ❖ 交通規制の導入 ・ 慈光通りの一方通行1車線化（セミモール） ・ さくらばし通りの一方通行1車線化 ・ 中央通り線の公共交通優先道路化（バス優先レーンの設置）等
<b>【基本方針6】</b> 中心市街地と周辺部における自転車ネットワークの形成	❖ 周辺部から中心市街地への自転車経路の確保（自転車専用及び共用走行空間の連続的な確保） ❖ 通行区分の明確化（幅員の再構築等による走行レーンの明示等） ❖ 路上・路外駐輪施設やサイクルポートの設置 ❖ コミュニティサイクルの導入 ❖ 自転車の利用促進に関する社会実験の実施 ❖ モビリティ・マネジメント実践プログラムの検討 等
<b>【基本方針7】</b> 中心市街地における駐車場の戦略的な配置	❖ フリンジパーキングの整備（都心環状線未整備区間の整備に合わせた北側地区の施設の長期的整備） ❖ 駐車場の共同化（需給バランスの適正化、アクセス動線の集約化や出入箇所削減） ❖ 荷捌き施設の整備（路上・路外施設の整備、効率的な運営・管理） ❖ 附置義務駐車場制度の柔軟活用 ・ 都心居住者用駐車場の計画的な一体化（都心環状線沿道に集約） ・ モール等歩行系道路沿道の駐車場の再配置（設置や出入口規制、隔地集約化等） ❖ カーシェアリングの推進（都心環状線沿道に拠点施設の設置を促進） ❖ 駐車場案内システムの高度化 等
<b>【基本方針8】</b> 創出された歩行者空間の活用	❖ 歩行者空間としての活用 ・ 自転車走行空間の整備（歩行者・自転車の通行区分） ・ 路上駐輪施設やサイクルポートの設置 ・ 休憩施設、ベンチ、水飲み場等の設置 ・ 路上荷捌き施設の整備 ❖ 沿道の民有地と一体の賑わい空間としての活用 ・ セットバック空間と一体となったオープンスペースの活用（オープンカフェ、屋外リハビリ運動スペース等） 等