

## (2) 中心市街地の都市交通の方針

- 中心市街地の都市交通は、アクセス処理の効率化や超高齢社会への対応、沿道機能との連携などのニーズを受け、モーダルシフトの実現がテーマとなっている。
- 安全な移動環境の構築（公共交通整備や歩行者空間化等）は一貫した整備課題であり、モーダルシフト関連施策（道路網、歩行者・自転車空間、駐車場、公共交通等）のコントロールにより都市交通の体系化を推進する。

### ① 中心市街地の都市交通の方向性

- ・ モーダルシフトの実現に向けた取り組みは、都市交通のサービスレベルに応じて、公共交通や歩行者・自転車空間のネットワーク化を図っていくことが課題となる。中心市街地では、公共交通の利便性確保の観点から、道路交通及び歩行者・自転車交通環境の整備を進め、こうした交通環境を活用して都市交通全体の改善を図っていく方向が想定される。

### ② 中心市街地の都市交通の方針

- ・ 新たなまちづくりを支える都市交通の最重要テーマは、これからの時代における新たな市街地整備へのニーズに応えるためのモーダルシフトの実現である。

#### 《新たな市街地整備における都市交通への主なニーズ》

- ❖ 主な周辺部からのアクセスの適正処理  
→ 中心部への公共交通によるアクセス環境の整備と無秩序な自動車交通の進入抑制
- ❖ 超高齢社会に適應する交通基盤施設の確保（バリアフリー空間のネットワーク等）
- ❖ コンパクトな中心市街地を構築する沿道都市機能集積とリンクした交通体系の構築 等

#### 中心市街地のモーダルシフト（周辺交通体系との連携）

- ・ 交通施設整備計画の検証に基づき、都心環状線は全線完成を目指すのが、当面は直面する課題（広域来訪者や高齢者等が安全・快適に利用できる歩行者・自転車及び公共交通を主体とした都市交通空間の整備）への対応を図るため、短・中期的視点から、暫定都心環状線を骨格とした道路ネットワークの再編や交通マネジメントの見直し等の戦略的取り組みを推進する。
- ・ また、都心居住機能の拡充整備に併せた駐車場の戦略的な配置等を計画的に進め、モーダルシフトの環境づくりを促進する。

### ③ 中心市街地のモーダルシフト関連方策

- ・ モーダルシフトは、「総合都市交通施設整備計画」から一貫した課題である安全快適な移動環境の構築（公共交通整備や歩行者空間化等）に合致するテーマであり、関連方策も当初計

画に位置づけられている内容を基本的には継承する。

- ・都心環状線の整備とその内側の歩行者空間化を進め、これと連動する駐車場の配置や公共交通空間の整備、交通マネジメントによって中心市街地へのアクセス交通を適正に処理し、モーダルシフトの実現を推進する。
- ・モーダルシフトの関連方策として以下の対応を位置づける。

《中心市街地のモーダルシフト関連方策》

- 1) 道路網の整備（都心環状線等）
- 2) 歩行者・自転車優先空間の形成
- 3) 駐車場の計画的な配置
- 4) 公共交通利用の促進
- 5) 市民意識の醸成 等

《参考：中心市街地都市交通の一般的方針》

1. 快適な歩行者空間創出のための多様な道路整備

- ・地域の特性や市民のニーズに対応した多様な機能を地区内の道路に設定する。
- ・多様な道路整備を推進し、安全で快適な歩行者・自転車空間を創出する。
- ・あわせて幅員構成の再構築等により、公共交通空間の整備や水・緑環境の形成、歴史的景観の再生、沿道と一体の賑わい・活性化空間の創出等を推進する。

2. 公共交通による市街地アクセスの強化

- ・公共交通は、集約型都市構造の実現に不可欠な「都市の装置」であり、安定した機能を発揮するためのハード・ソフト施策を連動的に実施する。
- ❖導入施策例
  - ・トランジットモール整備
  - ・バス専用レーン設置やLRT導入
  - ・バス利便性の向上
  - ・P&R駐車場やフリンジパーキングの整備 等

3. 面的な歩行者専用・優先空間の整備

- ・中心市街地等における歩行者空間については、まちなかでの賑わいや溜まり空間の受け皿としての歩道空間整備、及び安全で快適な歩行経路のネットワーク化が必要である。
- ・自動車通過交通の流入に対する抑制策の導入が可能なエリアを対象に、上記課題の実現化施策として、交通基盤施設の整備と交通規制をセットで捉える面的な交通コントロールを導入し、歩行者主体の地区交通を支える空間を面的に整備する。
- ❖導入施策例
  - ・歩行者・自転車優先区域の整備
  - ・歩行者自転車空間のネットワーク化 等

4. まちづくりと一体となった駐車場施策

- ・駐車場の整備は、沿道の土地利用・都市機能集積に即した都市活動の誘導や交通動線のコントロールと不可分の施策である。
- ・中心市街地への自動車の流入を適切に誘導する交通施策と一体となった駐車場施策の導入が必要であり、郊外部での駐車場対策、公共交通を軸とした中心市街地アクセスの整備と連動した駐車場・駐車スペース等の計画的配置・整備を行う。
- ❖導入施策例
  - ・P&R駐車場の整備
  - ・フリンジパーキングの整備
  - ・駐車場施設の集約・共同化、高度化
  - ・共同荷捌きスペースの確保
  - ・個別駐車スペースの創出
  - ・駐車場の設置位置制限 等

#### ④ 公共交通による中心市街地へのアクセス

- ・中心市街地において面的な歩行者空間が整備されると、地区内へ自動車を利用していた従来のアクセスにも少なからず影響が出る。
- ・都心環状線（沿道駐車場）や地区内駐車場へのアクセスの集約を図る一方で、地区内の公共交通軸を整備することでバス交通による中心部への円滑かつ安定的なアクセスを確保し、市域全体の公共交通軸の改善等との相乗効果により利便性を高め、新たな利用の拡大を促進する。
- ・今後は、高速道路との直結で増加する広域からのアクセスに対しても適切な処理が必要であり、様々なアクセス交通を適切に誘導・処理し、地区内への交通流入を必要最小限に抑えることで、面的な歩行者空間の安全性・連続性や、公共交通の円滑性を確保する。

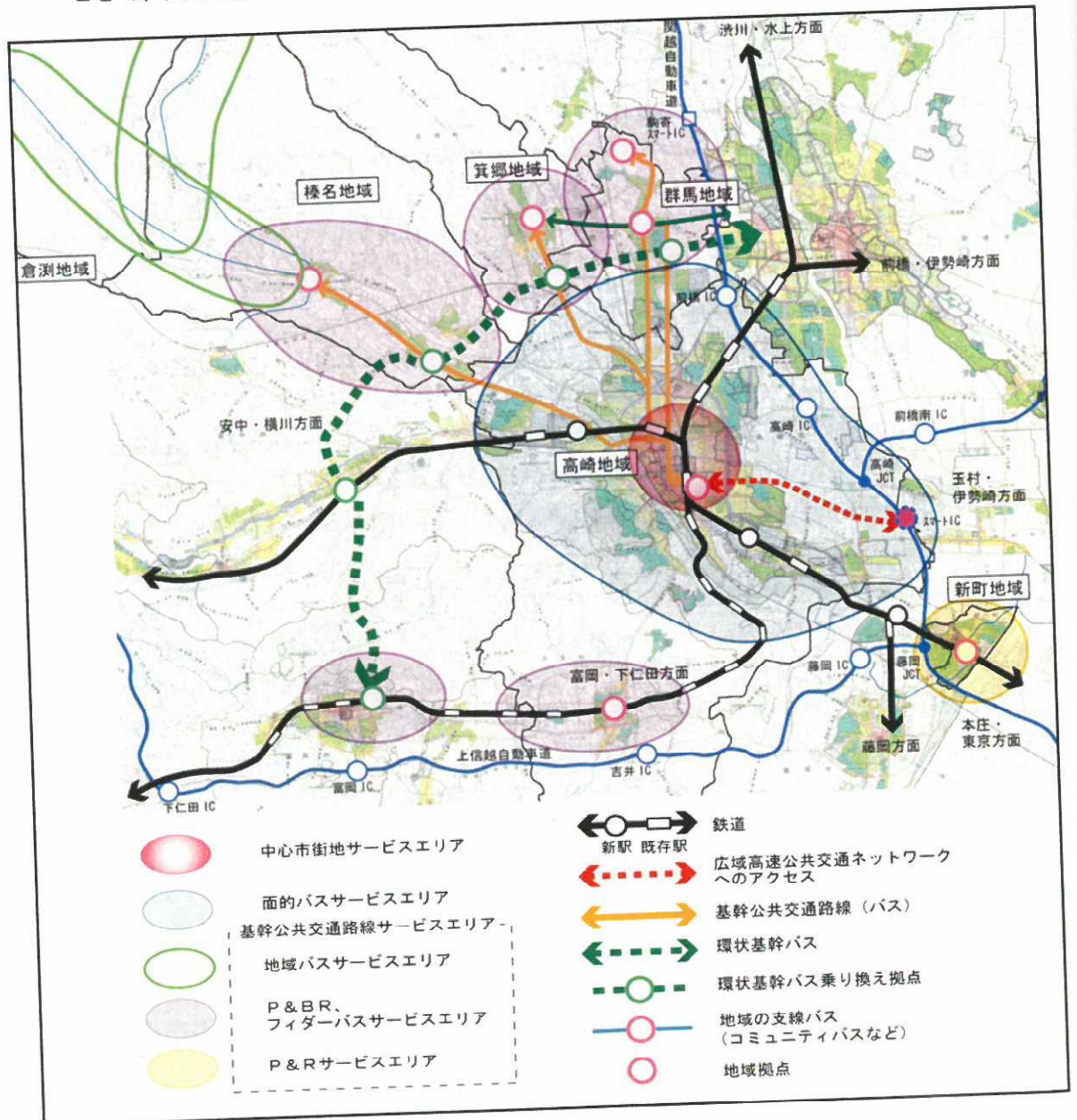


図 公共交通体系整備の基本方針

### 3-4. 中心市街地の都市交通整備方針

- 中心市街地のモーダルシフトに向け、未着手の交通施設整備事業等について、都市構造の将来像等と整合した取り組み方針を精査し、具体的な整備方針を検討する。
- 具体的には、「総合都市交通施設整備計画」の検証結果から、道路網、歩行者空間、自転車利用、駐車場等、公共交通について整備シナリオを設定し検証する。

#### (1) 中心市街地の都市交通整備検討に当たっての留意点

- ・ 中心市街地の都市交通の方針を踏まえ、モーダルシフトの実現に向けた取り組みを進める際、当面の課題となるのが未着手事業等への対応方針の整理である。「総合都市交通施設整備計画」の検証結果（第2編）に基づき、新たなまちづくりの視点（広域条件、文化・医療福祉・景観等の機能整備方針等）を踏まえた各事業への取り組み方針（継続・変更・廃止等）の再整理に係る主な留意点は次の通りである。

##### 《中心市街地の都市交通整備検討の留意点》

###### ❖ 多核型構造の見直し

- 中心市街地北側の商業の衰退や、駅周辺部と行政拠点を中心とした中心市街地南側への都市機能の集約傾向などから、中心市街地の多核型構造は見直しが必要

###### ❖ 歩行者空間整備方針の見直し

- 多核型構造の見直しに伴い、中心市街地全体（概ね都心環状線エリア）での歩行回遊性の強化から、都市機能の集約が進む中心市街地南側エリアにおける面的な歩行者空間の整備（モール化等）へ方針転換が必要

###### ❖ 都心環状線の整備方針

- 都心環状線の未整備区間については、暫定都心環状線による交通処理の充足状況に関わらず、まちづくりの観点から全線整備に向けた取り組みが必要（都市防災、公共交通利用、沿道利用更新、街区構成等）

###### ❖ 総合交通体系から見た関連交通機能への取り組み方針

- インフラの当初計画時における将来人口予測値は現人口を上回っており、許容範囲内の広域アクセス誘導は可能だが、基本的には公共交通利用の促進及び車でのアクセスによる駐車需要への適正対応が必要

#### (2) 中心市街地の都市交通整備方針

- ・ 上記の留意点を踏まえ、中心市街地の交通施設に関する具体的な整備のあり方を検討する。
- ・ 検討対象となるのは、中心市街地の都市構造を形成する道路網、及びモーダルシフトの実現を支える歩行者・自転車空間、駐車場、公共交通である。これらについて、「総合都市交通施設整備計画」の検証結果を受けた今後の取り組み方向を整理する。

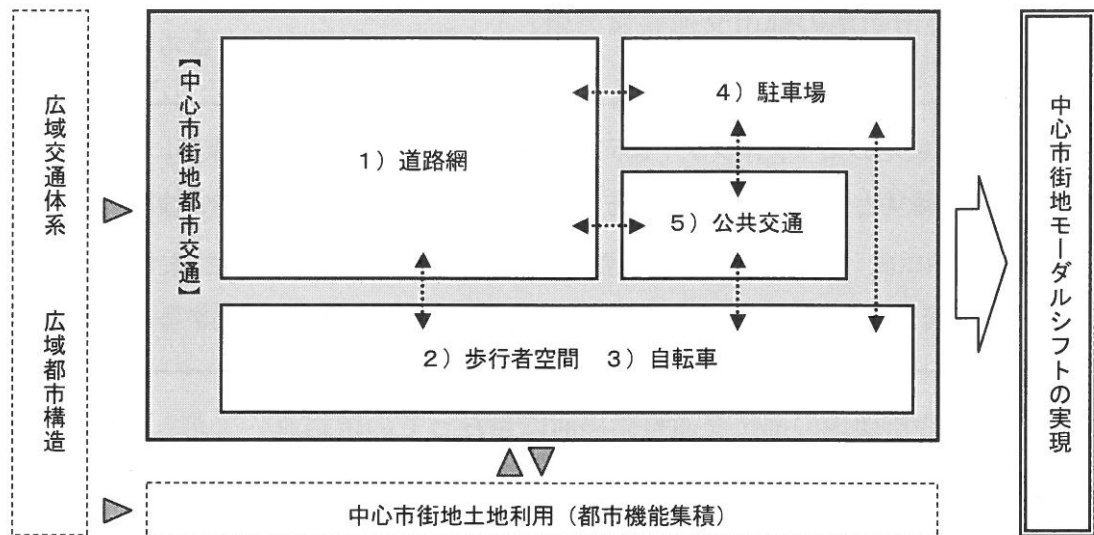


図 中心市街地の都市交通整備の方向

表 中心市街地の都市交通整備のあり方

検討項目	都市交通整備方針（例示）
1) 道路網	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ 都心環状線はまちづくりの視点から、未整備区間の整備による当初計画の実現を推進</li> <li>❖ 特に都市防災基盤強化の観点や、中心市街地北側の機能更新の促進の重要性等を重視（ex. 高齢者住宅への転換等土地利用更新の促進）</li> <li>❖ 当面は暫定都心環状線を骨格とした道路網及び交通マネジメントにより直面する課題に戦略的に対応</li> </ul>
2) 歩行者空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ 面的な歩行者空間をさくらばし通り以南に整備</li> <li>❖ 慈光通りはモール化方針を継続、中央通り線はトランジットモール化を前提に継続検討（ともに早期の車両規制導入を検討）</li> <li>❖ 中央銀座・さやもーる、歩行者自転車専用道は歩行者空間としてネットワーク機能を強化</li> </ul>
3) 自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ 自転車環境の整備促進に向けた具体的取り組みを検討（走行空間のネットワークやコミュニティサイクルの導入等）</li> </ul>
4) 駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ 駐車容量は確保されており新規の都市計画駐車場は不要</li> <li>❖ まちなかへの立地をコントロールし、都心環状線沿道への誘導を促進（フリンジパーキングは検証課題）</li> <li>❖ 都心居住と合わせた駐車場の戦略的な配置等</li> </ul>
5) 公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ 周辺域からのアクセスは公共交通主体が前提、中心部での受け皿整備は継続検討</li> <li>❖ 交通マネジメントやMMの実施（住民や中心市街地利用者に対するモーダルシフトの意識づけ等）</li> </ul>

・これらの整備方針に基づき、第4編で具体的な都市交通戦略の内容について検討を行う。

### 3-5. 中心市街地の都市交通整備に向けた推進体制

- 中心市街地の都市交通整備は、生活に直結する地域主導での対応が望ましいことから、関連主体が参画する推進組織、連携・協働の仕組みを構築することが重要である。
- この推進組織が中心となって、都市交通整備に関する様々な協議・調整、情報交換、地域住民との連携、施設の維持管理などに取り組む方向が想定される。

#### (1) 中心市街地の都市交通整備に向けた戦略的取り組みの必要性

- ・ 中心市街地の都市交通整備については、市街地活性化や安全で円滑なまちづくり等、将来都市像の実現に向け、都市レベルでのまちづくり・都市交通整備方針と整合性のある戦略的対応が必要となる。
- ・ 一方で中心市街地の都市交通は、交通事業者、交通管理者のみならず、市街地整備に係る行政や専門家、他の事業者・管理者、都市交通を利用するユーザー（道路や公共交通を利用する一般ユーザーや業務従事者等）、沿道関係者（住民や商業関係者）など、その影響が及ぶ範囲は広く、お互いの権利・利益の主張が相反するケースも少なくない。
- ・ 基本的には中心市街地における都市交通の取り組みについては、地域主導で対応することが重要であることから、関連各主体が参画する推進組織、連携・協働の仕組みを構築することが重要である。

#### (2) 推進体制の考え方

- ・ 中心市街地における地区的な交通特性や、関係権利者間の様々な利害関係に基づくまちづくり課題等に柔軟に対応するため、地区住民をはじめとする多様な関係主体が参画できる組織を設置する。
- ・ この組織を都市交通整備の推進母体と位置づけ、以下に例示する取り組みに主体的に対応して、都市交通の戦略、整備、管理等を地域主導で実践する環境を整備する。

##### 《都市交通整備推進組織の取り組み内容イメージ》

- ❖ 道路、公共交通、歩行者・自転車空間、駐車場等の整備に関する協議
- ❖ 各種地区交通計画に基づく連動的な施策の展開に関する協議
- ❖ 地区レベルの交通規制・交通管理に関する協議
- ❖ PDCAサイクルによる見直し、関係機関との調整
- ❖ 取り組みの進行状況や目標の達成状況の確認、互いの情報交換を行う体制の確立
- ❖ 地域住民との連携（交通行動の変容誘導に向けた市民等の意識醸成（MM等））
- ❖ 交通施設の維持管理、運用 等

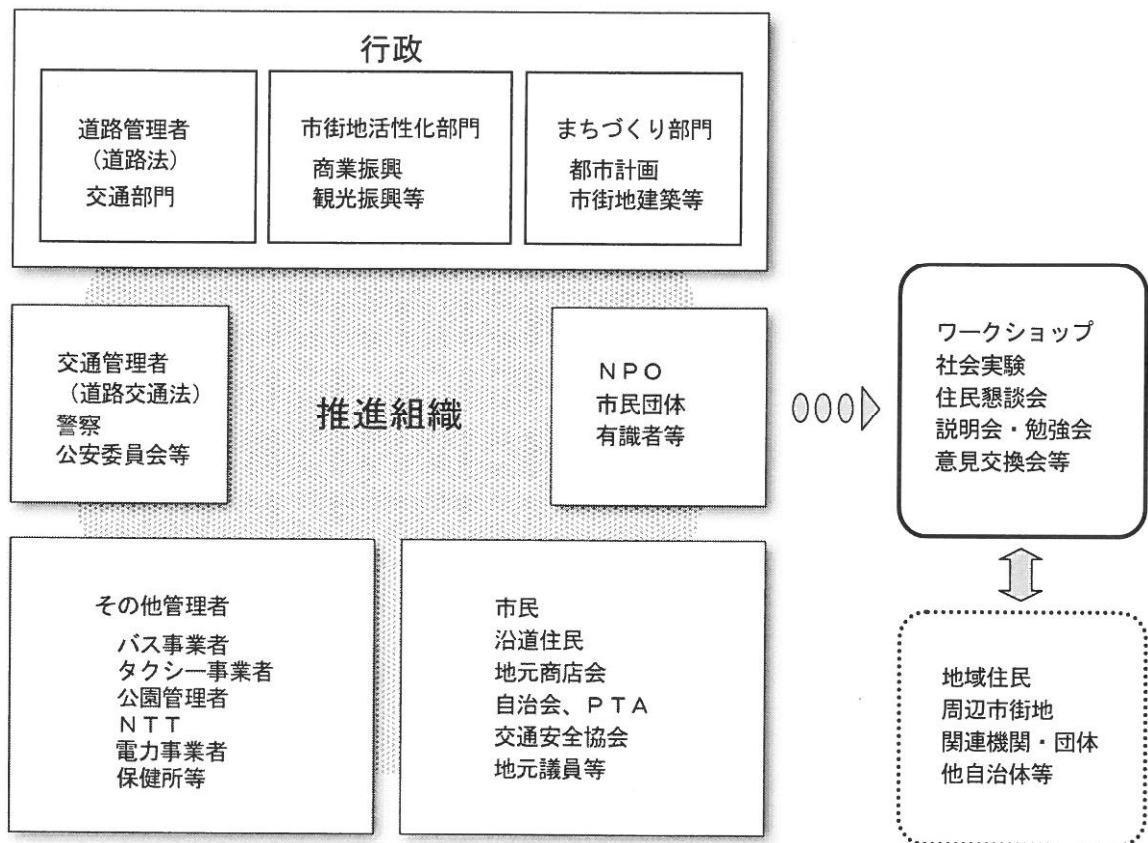


図 中心市街地の都市交通整備推進体制のイメージ

### (3) 住民等による取り組みの考え方

- ・住民参加型の道路整備事業は、沿道地域の良好な街並み景観形成や、新たなコミュニティの醸成、交流機能の拡充など、様々なまちづくり効果を誘発しており、民間主導の動きは道路整備を核とした地域の活性化に不可欠の要素となっている。

#### 1) 沿道住民等による道路の整備・管理

- ・道路空間を市街地活性化に活用する施策の一環として、歩道空間を利用した民間による取り組み（オープンカフェ、休憩スペースの設置、イベント開催、道路緑化等）への支援等、沿道を含めた空間の一体的な整備・管理を行う仕組みの構築

#### 2) 沿道住民等による地区交通の管理

- ・交通管理における民間活用の意識が高まる中、地域住民が一定の手続き・ルールのもと様々な地区交通の管理を行える仕組みの構築

#### 3) 民間による地域の管理・運営

- ・民間が一定の財源を有して地域の管理（エリア・マネジメント）を行うような主体・仕組みの構築

## 4-1. 都市交通戦略の基本方針

## 4-1-1. 都市交通戦略の検討方針

## (1) 高崎市中心市街地将来ビジョンの検討〈第3編要旨〉

- 高崎市都市交通の主要課題はモーダルシフトであり、中心市街地においても「総合都市交通施設整備計画」を継承し、都心環状線を骨格に、誰もが安全・快適に利用できる歩行者・自転車主体の都市交通空間の整備を目標とする。
- ただし暫定都心環状線の整備による通過交通抑制効果等を踏まえ、当面は暫定都心環状線を骨格とした道路ネットワークの再編や交通マネジメントの見直し等を推進する。
- また、商業衰退や駅周辺への機能の集約化などを踏まえた歩行者空間整備方針の見直しを行うなど、中心市街地の新たな都市構造とリンクした市街地整備シナリオへの転換が必要である。
- 新たな整備シナリオにおいても、安全な移動環境の構築（公共交通整備や歩行者空間化等）は一貫した整備課題であり、モーダルシフト関連施策（道路網、歩行者・自転車空間、駐車場、公共交通）により都市交通の体系化を推進する。

## ① 新たなまちづくりの課題

## 1) まちづくり全体に係る課題

- ・広域高速交通網と整合する都市構造への再編やグローバル機能を備えた中心市街地の整備
- ・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の整備
- ・蓄積した都市基盤ストックの活用と未整備事業への対応等、新たな都市整備への取り組み

## 2) 交通体系の再編に係る課題

- ・都市構造の転換と連動した交通体系の再編によるモーダルシフトの促進
- ・中心市街地における公共交通と連携した歩行者・自転車空間のネットワークの構築
- ・上記の課題に効率的に対応するための戦略的な道路整備の検討

## 3) 中心市街地の活性化に係る課題

- ・従来の多核型都市構造や都心回遊性を根拠とした商業再生重視の活性化政策の見直し
- ・商業に偏重しない新たな視点（音楽文化、健康・医療・福祉、歴史、景観等）の導入

## ② 中心市街地における都市交通の将来像

## 1) 中心市街地の将来都市像

- ・広域的・地区的都市機能が既存ストックを活用しながらコンパクトに配置され、安全な歩行



空間でネットワークされた中心市街地

- ・だれもが安心して暮らせ、快適な外出・活動環境が提供される中心市街地

## 2) 中心市街地の都市交通の将来像

- ・市全体の公共交通体系の再編と整合の取れた中心市街地の都市交通体系
- ・既存ストックの活用等でモーダルシフトに取り組む誰もが安心して暮らせる中心市街地

## ③ 中心市街地の都市交通基本方針

### 1) 中心市街地の都市整備の方針

- ・都市機能の計画的な集約と移動環境の構築による中心市街地の都市整備を推進する上で、都市構造の変容状況とリンクした整備シナリオの転換が必要
- ・具体的には、商業機能の衰退や駅周辺部への都市機能の集約化等を踏まえた、都心環状線の整備と連動した歩行者空間の整備方針の見直し等

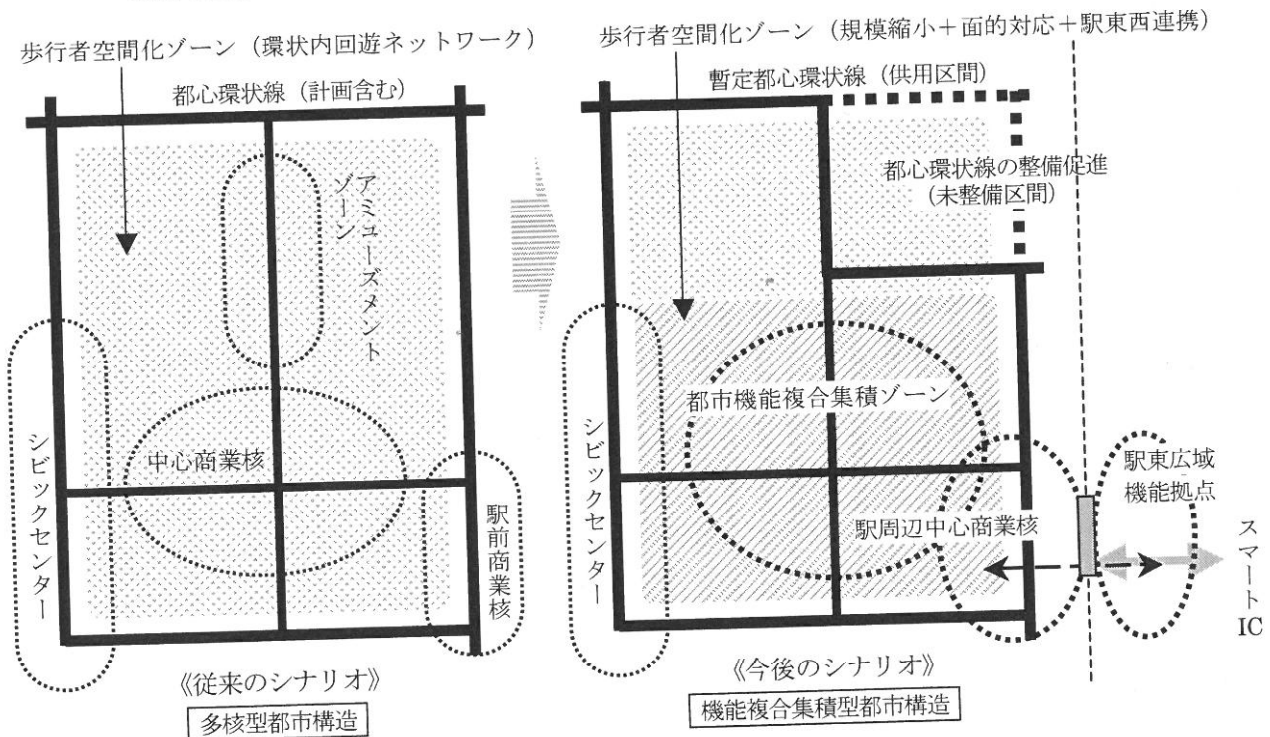


図 都市整備シナリオ移行の考え方

### 2) 中心市街地の都市交通の方針

- ・中心市街地の都市交通は、アクセス処理の効率化や超高齢社会への対応、沿道機能との連携などのニーズを受けたモーダルシフトの実現がテーマ
- ・モーダルシフト関連施策 (道路網、歩行者・自転車空間、駐車場、公共交通等) により都市交通の体系化を推進
- ・公共交通については、地区内の公共交通軸整備によりバスによる中心部への円滑かつ安定的なアクセスを確保し、市域全体の公共交通軸の改善等との相乗効果により利便性を高めて新たな利用拡大を促進

#### ④ 中心市街地の都市交通整備方針

##### 1) 中心市街地の都市交通整備検討に当たっての留意点

- ・ 中心市街地の現状及び今後の都市整備の考え方から基本的な整備方針の方向性を整理
  - ❖ 多核型構造の見直し
    - 中心商業など都市機能の集積と集約化を踏まえた市街地構造は見直しが必要
  - ❖ 歩行者空間整備方針の見直し
    - 多核型構造の見直しに伴い、歩行者空間の整備方針も再検討が必要
  - ❖ 都心環状線の整備方針
    - 都心環状線はまちづくりの観点（都市防災、公共交通利用、沿道利用更新、街区構成等）から全線整備に向けた取り組みが必要
  - ❖ 総合交通体系から見た関連交通機能への取り組み方針
    - 基本的には公共交通利用の促進及び車アクセスによる駐車需要への適正対応が必要

##### 2) 中心市街地の都市交通整備方針

- ・ 未着手の交通施設整備事業等について取り組み方針を精査し、具体的な整備方針を検討
- ・ 具体的には、「総合都市交通施設整備計画」の検証結果から、道路網、歩行者空間、自転車、駐車場等、公共交通について整備シナリオを設定し検証

表 中心市街地の都市交通整備のあり方（第3編前出）

検討項目	都市交通整備方針（例示）
1) 道路網	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ 都心環状線はまちづくりの視点から当初計画の実現を推進</li> <li>❖ 特に都市防災基盤強化の観点や、都心北側のリニューアル促進の重要性等を重視（ex. 高齢者住宅への転換等土地利用更新の促進）</li> <li>❖ 当面は暫定都心環状線を骨格とした道路網及び交通マネジメントにより直面する課題に戦略的に対応</li> </ul>
2) 歩行者空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ 歩行者優先空間はさくらばし通り以南に面的に整備</li> <li>❖ 慈光通りはモール化方針を継続、中央通り線はトランジットモール化を前提に継続検討（ともに早期の車両規制導入を検討）</li> <li>❖ 中央銀座・さやもーる、歩行者自転車専用道は歩行者空間としてネットワーク機能を強化</li> </ul>
3) 自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ 自転車環境の整備促進に向けた具体的な取り組みを検討（走行空間のネットワークやコミュニティサイクルの導入等）</li> </ul>
4) 駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ 駐車容量は確保されており新規の都市計画駐車場は不要</li> <li>❖ まちなかへの立地は規制し都心環状線沿道への誘導を促進（フリンジパーキングは検証課題）</li> <li>❖ 都心居住と合わせた駐車場の戦略的な配置等</li> </ul>
5) 公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ 公共交通による周辺アクセスを前提に中心部の受け皿の整備を継続検討</li> <li>❖ 交通マネジメントやMMの実施（住民や中心市街地利用者に対するモダリティシフトの意識づけ等）</li> </ul>

## 《参考》 中心市街地の都市交通に関する一般的課題と整備の方向性

- 中心市街地では、歩行者・自転車空間が面的に確保されていないケースが多く、集約型都市構造を支える歩行者主体の交通環境整備への取り組みが課題と位置づけられる。
- 『中心市街地活性化を支える都市交通サービスの向上について』（平成19年6月、全国市長会 まちづくりと一体となった都市交通施策検討会議 第1分科会）においても、中心市街地都市交通の整備の方向性として以下の項目が挙げられている。
  - ❖ 放射環状道路の整備
  - ❖ 公共交通の整備・活用（トランジットモール等）
  - ❖ 安全・快適な歩行者空間の充実
  - ❖ 自動車乗り入れ抑制とフリンジパーキングの整備

### ① 都市交通の現状と課題

- ・「集約型都市構造」のコンパクトな都市づくりに向けた都市機能集積の促進と都市交通の整備が「集約拠点」である中心市街地の課題となっている。
- ・一方、現状は、土地利用や交通基盤等の一体的コントロールの不足や車利用の増加傾向などから、公共交通や歩行者・自転車が主体の交通環境実現には至っていない状況が多い。
- ・さらに都心環状線の整備の遅れにより、中心市街地への通過交通進入に伴う交通渋滞の慢性化や生活道路の安全性低下、環境悪化などの問題点も指摘されている。
- ・本来は安全で快適な回遊環境や潤いの空間づくりが求められる中心市街地においては、面的に確保されていない歩行者・自転車空間の整備が重要課題となっている。
- ・今後は、人口減少により市街地内道路の負荷が減り、新しい機能導入や構造の工夫が可能となることから、コンパクトなまちづくりに見合った見直しが必要となる。
- ・中心市街地活性化のためには、中心市街地の魅力の向上と中心市街地へのアクセスの改善が必要であり、超高齢社会に対応し、面的な交通コントロールによる安全で快適な都心空間の創出を目指した対応が求められている。

### ② 都市交通の整備の方向性

- 1) 中心市街地への自動車アクセスを改善するとともに、中心市街地内での交通負荷を軽減する放射環状道路の整備
- 2) まちづくりと連動し、中心市街地活性化に資する公共交通機関の整備・活用（トランジットモールなど）
- 3) 既存道路の幅員構成の見直しによる歩道拡幅や民地内の空間活用など中心市街地における安全・快適な歩行者空間の充実
- 4) 中心市街地への自動車の乗り入れ抑制とフリンジパーキングの整備