

## (2) 歩行者空間

- 都心環状線内部を歩行者優先エリアとして整備する。
- 短期的には、都市機能の集積状況や交通処理体系などの観点から、さくらばし通り以南を重点的に面的な歩行者優先エリアとして整備する。

### 1) 考え方

- ・当初計画では、慈光通りと中央通りを軸とする十字型の歩行者空間を中心に、商業主体の多核回遊型構造の形成を目指したが、新たなまちづくりでは、商業軸の形成に重心を置いた歩行者空間の整備から、多様な都市機能が複合的に集積するコンパクトな都心エリア全体をカバーする面的な歩行者空間を形成していく方向に転換する。
- ・歩行者優先エリアを、都心環状線内部を対象に設定する。
- ・南側地区では、都市機能の集積の集約化や歩行者流動の集中が進み、逆に北側地区では、暫定都心環状線により主要な交通動線が地区内を通過したり、当初計画で想定されていた商業・アミューズメント等の集客機能が衰退するなど、地区南北における都市機能の格差が拡大傾向にある。
- ・以上の状況から、「各種都市機能にアクセスする歩行者ネットワークの形成」という面的な歩行者空間整備の目的に合致した歩行者優先エリアを、南側地区に「重点地区」として位置づけ、面的な歩行者空間の短期的・戦略的整備目標とする。
- ・ただし、将来的に都心環状線的全線整備や地区内の道路の再編により北側地区の沿道機能の更新等が期待される状況となった場合には、駅や駅東地区、南側地区からの歩行者流動の拡大に向けた戦略的対応として、歩行者優先エリアの拡大を再検討する。

### 2) 計画案

- ・当初計画での位置づけを踏まえ、慈光通り、中央通り線、中央銀座・さやもーるを中心に歩行者空間のネットワークを形成する。また、これらの路線を中心に面的な歩行者空間を設定する。
- ・歩行者優先エリアの軸となる慈光通りと中央通りについては、長期的なまちづくり目標である面的な歩行者空間の実現に向けた主要施策と位置づけ、都心環状線的全線整備時における交通処理の体系化を前提としてフルモール化（慈光通り）、トランジットモール化（中央通り線）に向けた検討を継続する。

表 歩行者空間 計画案

対象路線	当初方針	計画案
①慈光通り	・フルモール化が望ましいが、駐車場アクセスや沿道商店へのサービス確保の観点からセミモールを導入する。	○賑わい道路として、一方通行1車線のセミモールを整備する。 ※長期的にはフルモール化を検討する。
②中央通り線	・トランジットモール化が望ましいが、沿道サービス確保などから、広幅員歩道を設置したセミモールの空間*を導入する。 *歩道拡幅、沿道セットバック	○公共交通道路として、バス優先レーンを設置する。 ※長期的にはトランジットモール化を検討する。
③中央銀座・さやもーる	・歩行者自転車専用道として整備する。	○整備済みの施設を歩行者空間としてネットワークする。

面的な歩行者空間	
計画案	○さくらばし通り以南を歩行者優先空間のエリアに設定する。 ・都市機能集積状況や交通処理体系等の観点から対象エリアを縮小し、「重点地区」として設定する。
長期目標	○都心環状線内全域を歩行者優先エリアに設定する。 ・暫定都心環状線から全線整備への移行を受けてエリア拡大を再検討する。

### 3) 評価

- ・ 駅自由通路や駅周辺の歩行者優先道路の整備により、駅東西の回遊性が向上し、今後は駅東口の高速バスターミナルや新幹線駅の広域結節点からの歩行アクセスの増加が期待される。そのため、駅に直結する西口の面的な歩行者空間は、駅を中心とした現在の歩行エリアの拡大に貢献するものと期待できる。
- ・ その中で、東西南北の軸となる慈光通りと中央通り線については、将来的なフルモール化（慈光通り）、トランジットモール化（中央通り線）が期待されることから、必要な地区交通マネジメントの検討や沿道関係者の合意形成に向けた取り組みを進めていくべきである。
- ・ また、これらの面的な歩行者空間においては、歩行者（今後の超高齢社会においては特に高齢者等）の安全性確保\*が重要課題となる。

\*歩行者と自転車が混在する歩道あるいは道路上での接触事故は、高齢者のみならず死亡事故につながる事例も多く、近年の社会問題となっている。

- ・ そのため、都市交通計画上の課題として、歩行者と自転車の通行空間の物理的分離に向け、十分な幅員確保に努めることが必要となる。沿道の私有地を活用した歩道空間の拡幅や自転車ネットワーク経路の分離など、様々な施策を検討し、特に歩行者を優先すべき区間\*を中心に、自転車との分離に取り組むことが必要である。

\*歩行者交通量の多い区間、高齢者の利用が想定される医療・福祉施設周辺区間、幼児・児童が日常的に利用する通学路、公園や景観スポットに近接する散策路など

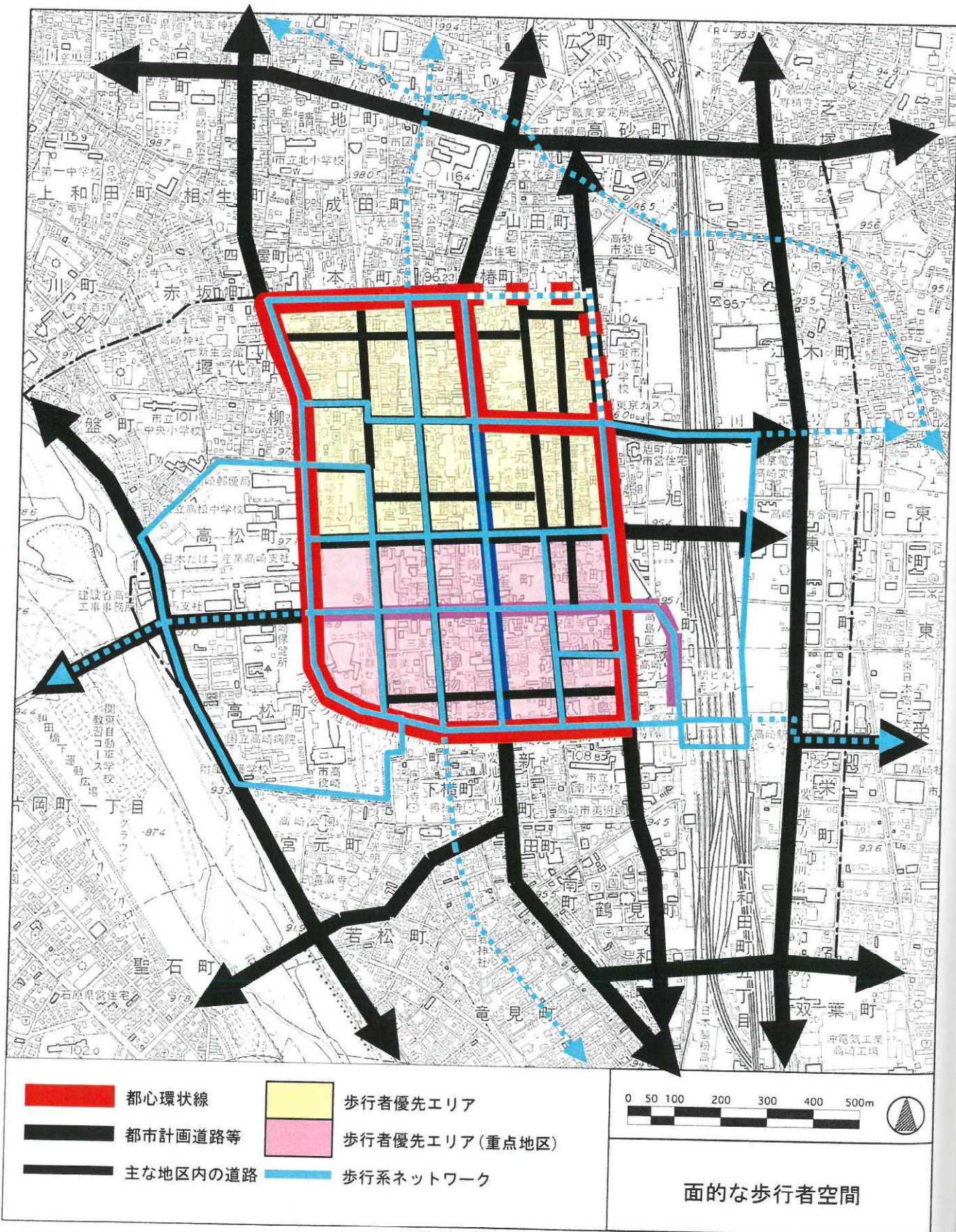


図 歩行者空間

### (3) 自転車関連施設

- 県のサイクリングロードネットワークをベースに周辺部と中心市街地を結ぶ自転車経路を整備し、地区内はコミュニティ道路等を活用して自転車ネットワークを強化する。
- 歩行者の安全性を重視した走行空間の整備や関連施設の配置等についても検討する。

#### 1) 考え方

- ・中心市街地のモーダルシフト推進に向け、近距離の移動交通手段の転換（車から自転車）を図るため、自転車の利用環境を改善し、安全性・利便性・快適性を確保する。
- ・周辺部から中心市街地にアクセスする経路と、中心市街地を回遊する自転車走行空間のネットワーク（分断箇所は極力解消）を当初計画を踏まえて形成する。
- ・ネットワークは、県のサイクリングロードネットワークに位置づけられている区間をベースに、地区内のコミュニティ道路（当初計画における歩行者自転車専用道）を追加経路としてネットワークの回遊性を強化し、関連施設を配置して利便性を確保する。

#### 2) 計画案

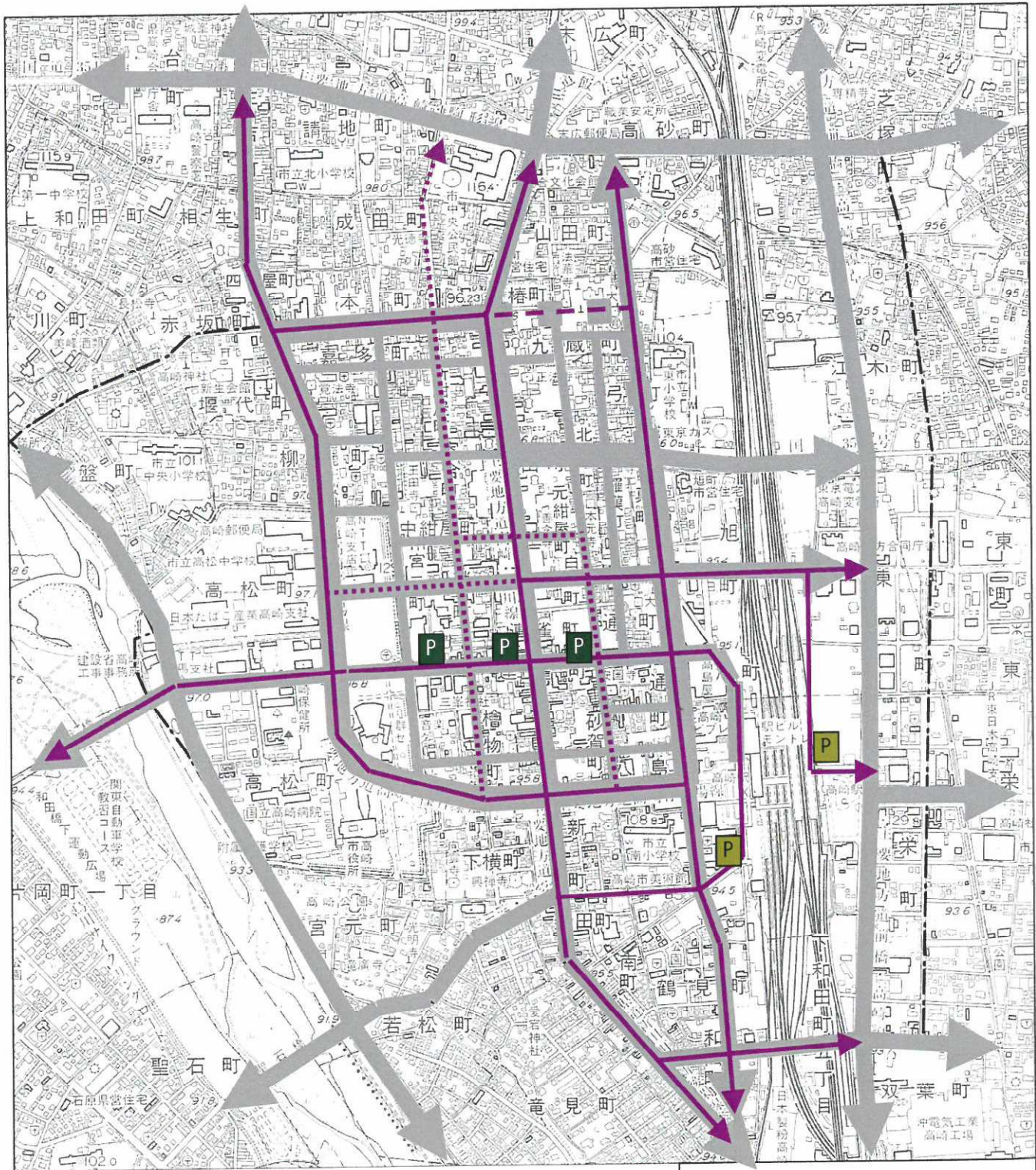
- ・既往計画や地区内の道路の性格等から基本的なネットワーク及び関連施設の配置を想定する。

表 中心市街地自転車ネットワーク（関連施設）計画案

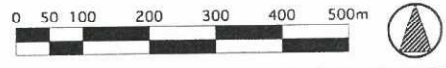
計画案	
①自転車走行空間	○都心環状線、慈光通り、中央通り線に基幹的ネットワークを整備する。 ○仲通り線、さくらばし通り、れんが通り等に補完ネットワークを整備する。
②路上駐輪施設	○慈光通りに整備する。（コミュニティサイクルの導入も検討）
③駐輪場	○駅東西口に整備する。
④関連ソフト施策	○社会実験とそれにあわせたモビリティマネジメントを実施する。

#### 3) 評価

- ・都心環状線内の面的な歩行者空間化に合わせ、日常的なまちなか移動の手段として、公共交通と自転車の利用連携の可能性（バス停と駐輪施設の一体化等）や、都心環状線の沿道の駐輪施設を拠点とした自転車利用のあり方について検討すべきである。
- ・面的な歩行者空間化にあわせて自転車利用を促進するためには、歩行者の安全性を確保する自転車専用走行空間（自転車道等）の整備について検討が必要である。
- ・なお、県のサイクリングロードに位置づけられている区間は歩道利用が前提であり、舗装色で通行区分を示す対応が図られているが、高齢者や幼児・児童、妊婦等の歩行が多く見込まれる区間では、接触事故の解消に向けた積極的対応を図るべきである。
- ・これらの検討に際し、社会実験やモビリティマネジメントを実施し、居住者や利用者に対し、モーダルシフトの意識づけや目標像のアピールを効果的に展開することが重要である。



- 自転車ネットワーク（県計画）
- 追加経路
- P 駐輪場
- P 路上駐輪施設・コミュニティサイクル



自転車関連施設

図 自転車ネットワーク（関連施設）

#### (4) 駐車場関連施設

- 既存施設の容量が多い都心環状線内では新たな施設整備を計画的にコントロールし、既存施設の共同・集約化を図りつつ適正な配置への移行を進める。
- 北側地区のFRINGEパーキングは、都心環状線の整備と連動して機能強化を図る。

##### 1) 考え方

- ・当初計画に基づく駐車場整備の促進により、中心市街地の駐車場不足はピーク時以外は解消しているため、新たな駐車場整備を計画的にコントロールし、モーダルシフトを進める。
- ・特に商業・アミューズメント機能等の衰退傾向が顕著な北側地区では、駐車需要が大幅に減少していることから、供給過多の状況にある駐車施設の再編に取り組む。
- ・都心環状線沿道のFRINGEパーキングについては、整備済み施設により南側地区の需給バランスは保たれているが、北側地区のFRINGEパーキングは未整備である。モーダルシフトと中心市街地の面的な歩行者空間化を図るために、都心環状線と放射道路の交差部付近での駐車交通の処理が必要であり、都心環状線の整備と連動したFRINGEパーキングの整備を推進する。
- ・都心環状線内の面的な歩行者空間化に寄与する既存駐車施設の共同化やアクセス動線の集約化、業務車両・集配車両等の荷捌きスペースの適正配置、案内システムの高度化等を進める。

##### 2) 計画案

- ・駐車需給バランスに基づく整備の考え方を踏まえ、関連施設を含めた施設の再編を進める。

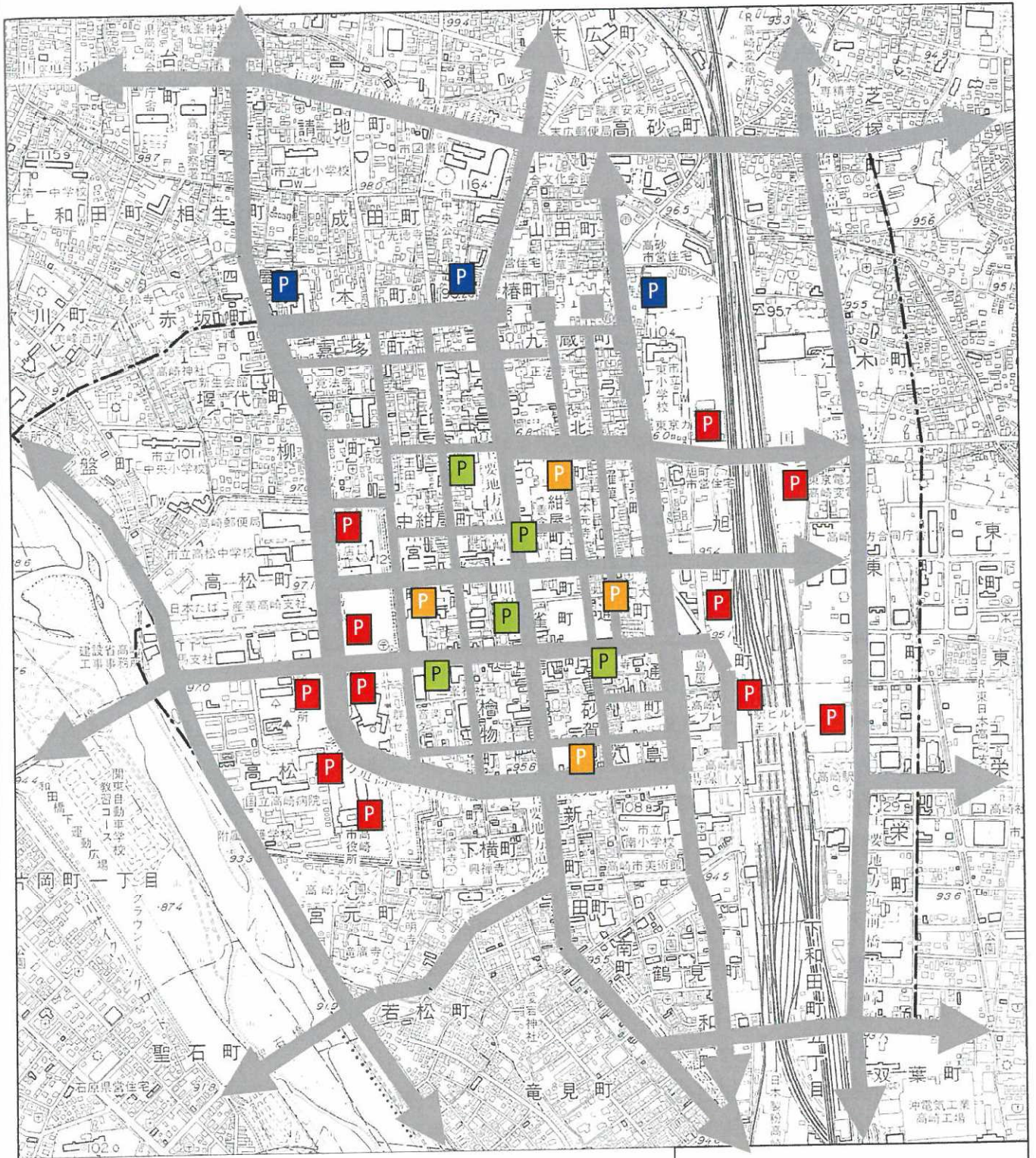
表 中心市街地の駐車場関連施設整備計画案

	既存施設への対応	新規整備の方針
①都心環状線内部	○共同化等による施設集約化を図る。	○新たな駐車場整備をコントロールする。 ○モール（慈光通り等）への路上・路外荷捌き施設を配置する。
②都心環状線沿道	○共同化等による施設集約化を図る。	○北側FRINGEパーキングの整備を検討する。（都心環状線整備時）
③関連施策	○カーシェアリングを推進する。 ○既存の案内システムを見直す。	○設置条件を規制する。（逆附置義務の導入、隔地集約化、出入口の位置規制等） ○案内システムの段階的な高度化を図る。

### 3) 評価

- ・都心環状線と連動した北側フリンジパーキングの整備は、面的な歩行者空間化や公共交通の利用促進、新たな都市機能の誘導等の効果があり、地区北側の活性化に有効と考えられる。
- ・都心環状線内の駐車場は、新規整備のコントロールと既存駐車場の共同化等による再編が位置づけられているが、北側地区などの新たな都市機能（都心居住等）の集積の潜在的ポテンシャルが見込まれる箇所では、駐車場の戦略的な配置の検討も必要である。
- ・フリンジパーキングと都心を結ぶ循環バス路線（当初計画）は未整備であるが、北側地区の施設整備の状況に応じて、ぐるりんバスのルート拡大や新設の可能性について検討が必要である。





- P フリンジパーキング（整備済）
- P フリンジパーキング（計画）
- P 路上・路外荷捌き施設
- P 既存駐車場の共同化



駐車場関連施設

図 駐車場及び関連施設配置計画



## (5) 公共交通関連施設

- 路線バスが集中する中央通り線を公共交通優先道路として整備し、中心市街地へのアクセス改善と沿道地区の活性化誘導を図ることにより、自動車利用から公共交通利用への転換を促進する。
- バス待ち環境の快適化や定時性の確保、高齢者等の移動を支援する公共交通環境の改善等、モーダルシフトを促進する関連施策の効果的な導入を検討する。

### 1) 考え方

#### ①バス交通

- ・バスの利用者は減少傾向にあるが、今後の超高齢社会では運転が困難な高齢者が増加するため、中心市街地へのアクセス手段となる公共交通の利用環境を体系的に整備する。
- ・基本的にはバス交通の体系化\*を進め、中心市街地へのアクセスの利便性を強化する。
  - \*高崎スマートICと東口バスターミナルの整備による関越自動車道と高崎駅の直結(中長距離バス交通の円滑性や新幹線へのアクセス性の強化)、周辺と中心市街地を結ぶ基幹公共交通軸の整備、中心市街地内の走行安定性の確保(優先空間の設置等)等
- ・中心市街地へのアクセスを強化するため、公共交通軸は都心環状線ではなく中央通り線に設定する。
- ・路線バスが集中する中央通り線にバスの優先的な走行環境を整備して公共交通の利便性を向上させることにより、自動車利用から公共交通利用への転換を促進する。
- ・都心循環バスについては、今後の都心環状線や北側フリンジパーキング等の新たな市街地整備を契機として発生する利用者ニーズに柔軟に対応し、高齢者等の生活支援基盤としても整備、強化を進める。
- ・またバス利用促進のためには、利用者の利便性の向上が不可欠であり、高齢者等に対する物理的なバリアフリー化とともに、利用者を支援する案内システム等、情報提供のあり方について検討を進める。

#### ②タクシー

- ・タクシーについては、当初計画通り、利用者の利便性と効率性を高めるための取り組みとして、中心市街地内へのタクシー乗場の整備及び配車システムの導入を引き続き検討する。歩行者優先エリアへの設置であるため、歩行者の安全性を最優先に、モール沿道の拠点施設と連携する形での整備を検討する。

#### ③交通結節点

- ・交通結節点については、当初計画で位置づけられている東西駅前広場の役割分担に基づき、広域交通(東口)・地域交通(西口)のアクセス拠点としての機能のあり方を検証する。
- ・また、広域からのアクセスに対する様々な処理(中心市街地への移動や他の交通への乗換え

など)を円滑に行う必要があることから、自由通路や駅前広場から歩行者優先エリアに連続する安全・快適な移動空間や、乗換え誘導等に関する情報案内施設等の必要性を検証し必要な対応を図る。

## 2) 計画案

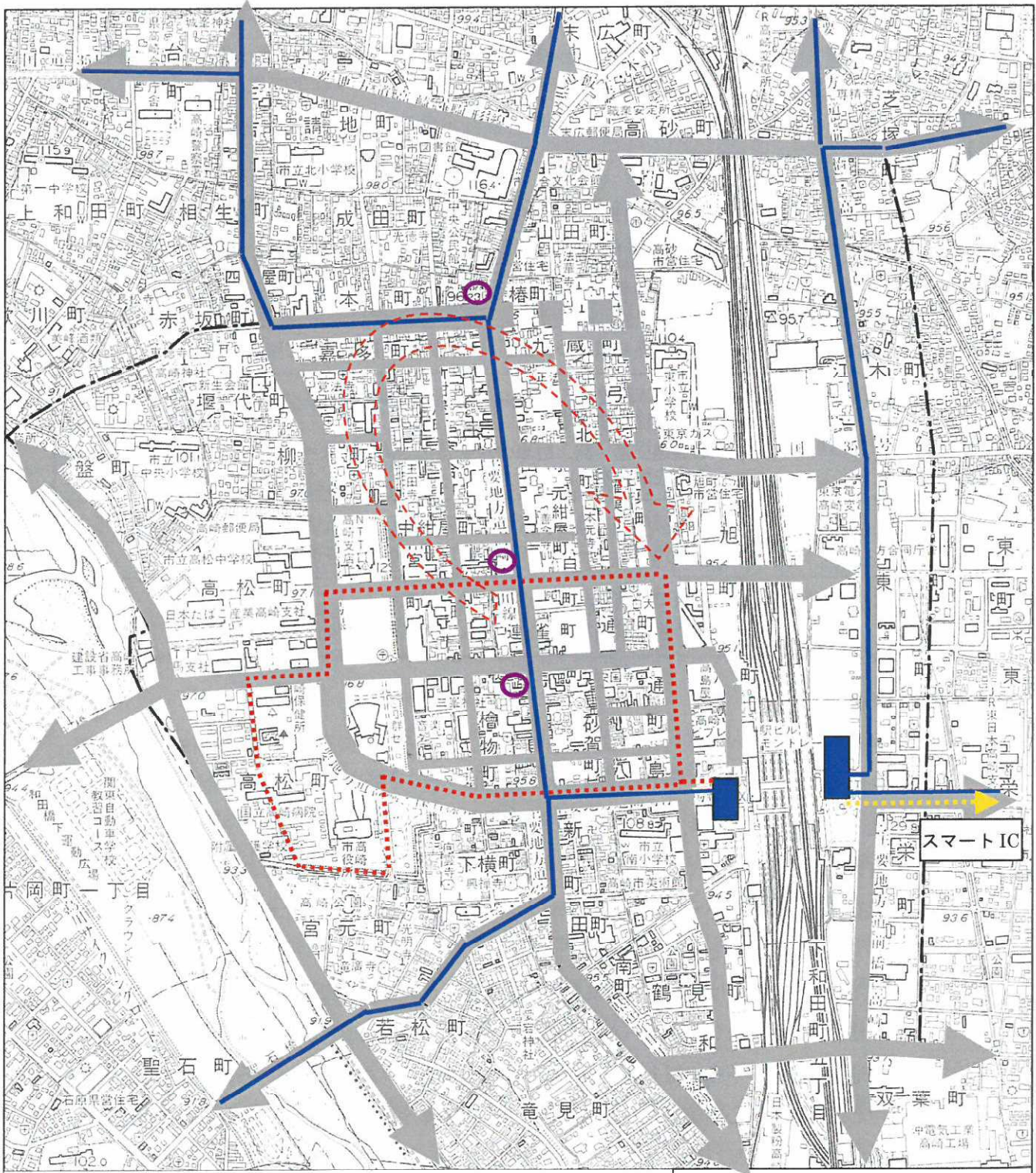
- ・ 中心市街地の公共交通体系の中心となるバス交通関連施設の計画は以下の通りである。

表 中心市街地の公共交通関連施設整備計画案

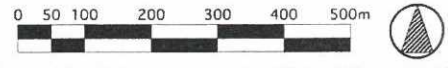
	計画案
① 走行空間	○ 中央通り線を公共交通（バス）優先道路として整備する。
② 走行支援環境	○ 公共車両優先システム（PTPS）の導入やバスレーンの設置等で定時性、速達性を確保する。 ○ 通過交通・路上駐車規制強化や荷捌きスペースの確保等で走行上の障害を除去する。
③ 利用者環境	○ 快適なバス待ち環境（施設の高質化、接近情報の提供等）を整備する。 ○ 利用者のニーズを踏まえ循環バスの運行を改善する。
④ 結節点機能	○ 東口の高速バス拠点の整備を推進する。 ○ 乗換え情報などの総合的な情報案内提供機能を整備する。

## 3) 評価

- ・ 中央通り線については、公共交通優先道路としての空間整備のあり方（幅員構成、交通規制、結節点整備、沿道と一体となった空間の整備等）について具体的な検討が必要である。中央通り線の公共交通優先道路化は、バス運行の定時性・速達性の改善とともに沿道の活性化にも寄与する施策として期待されており、基本的には沿道機能の魅力化による集客拡大や歩行者空間の高質化をベースに、モーダルシフトの推進に資する沿道土地利用と協調した空間として整備とすることが重要である。
- ・ また、中央通り線は、長期的なまちづくり目標において都心環状線内の面的な歩行者空間の骨格としてトランジットモールの整備が位置づけられており、これを前提とした地区全体の交通マネジメントや沿道の合意形成等、必要なプロセスの検討を進める必要がある。
- ・ 中心市街地の都心循環バスは、平成 22 年 8 月に運行を開始したぐるりん都心循環線のルートが南側地区（歩行者優先エリア重点地区の外周）に設定されているため、都心環状線的全線整備を受けて北側のフリッジパーキングや新たな都心居住マンション等が整備された場合、現行ルートの拡大もしくは北側地区と駅周辺を結ぶルートの検討が必要と考えられる。
- ・ タクシー及び交通結節点については、整備の考え方にに基づき、関係者との意見調整や具体的な計画の検討を進めることが課題である。



- バス路線
- バスターミナル
- ..... 都心循環バス（ぐるりん）
- バス待ち施設
- ..... 都市間バス
- ..... (循環バス新ルート検討)



公共交通関連施設

図 公共交通関連施設配置計画

(6) 全体整備計画

○ (1) から (5) の計画を連動的に実施し、中心市街地のモーダルシフト、面的な歩行者空間化を推進する。

表 交通施設の整備計画

施設	名称・位置	規模	整備状況	
道路網	都心環状線	(都)3・3・2 高崎駅西口線	28m	既設
		(都)3・4・14 高崎渋川線	20m	既設
		(都)3・4・13 本町常盤町線	20m	既設
		(都)3・2・50 本町江木線	26m	新設
		(都)3・3・3 東2条線	22m	既設 (一部事業中)
	暫定都心環状線	(都)3・4・19 高崎伊勢崎線	16m	既設
	公共交通道路	(都)3・3・11 中央通り線	20m	既設 (公共交通道路化)
	にぎわい道路	(都)3・5・28 高崎駅連雀町線	16m	既設 (セミモール化)
		(都)3・4・12 大手前石原線	20m	既設 (セミモール化)
	環境景観道路	(都)3・5・29 お堀端通り線ほか	12m	既設
	コミュニティ道路	(都)8・6・1 仲通り線 (中央銀座・さやもーる)	8m	既設
		さくらばし通り		既設 (歩車道一体整備)
		西一条通り (れんが通り) ほか	8m	既設
地区内道路	(都)8・6・2 田町柳川町線ほか	8m	新設	
自転車 関連施設	駐輪場		2箇所	既設
	路上駐輪施設	慈光通り	3箇所	新設
	コミュニティサイ クル施設	慈光通り	3箇所	新設
駐車場 関連施設	フリンジパーキン グ		9箇所	既設
			3箇所	新設
公共交通 関連施設	バスターミナル	高崎駅東口 (高速バス)		事業中
		高崎駅西口		既設
	バス待ち施設	中央通り線	3箇所	新設
	都心循環バス	地区北側循環ルート		長期的なニーズに基づ き検討

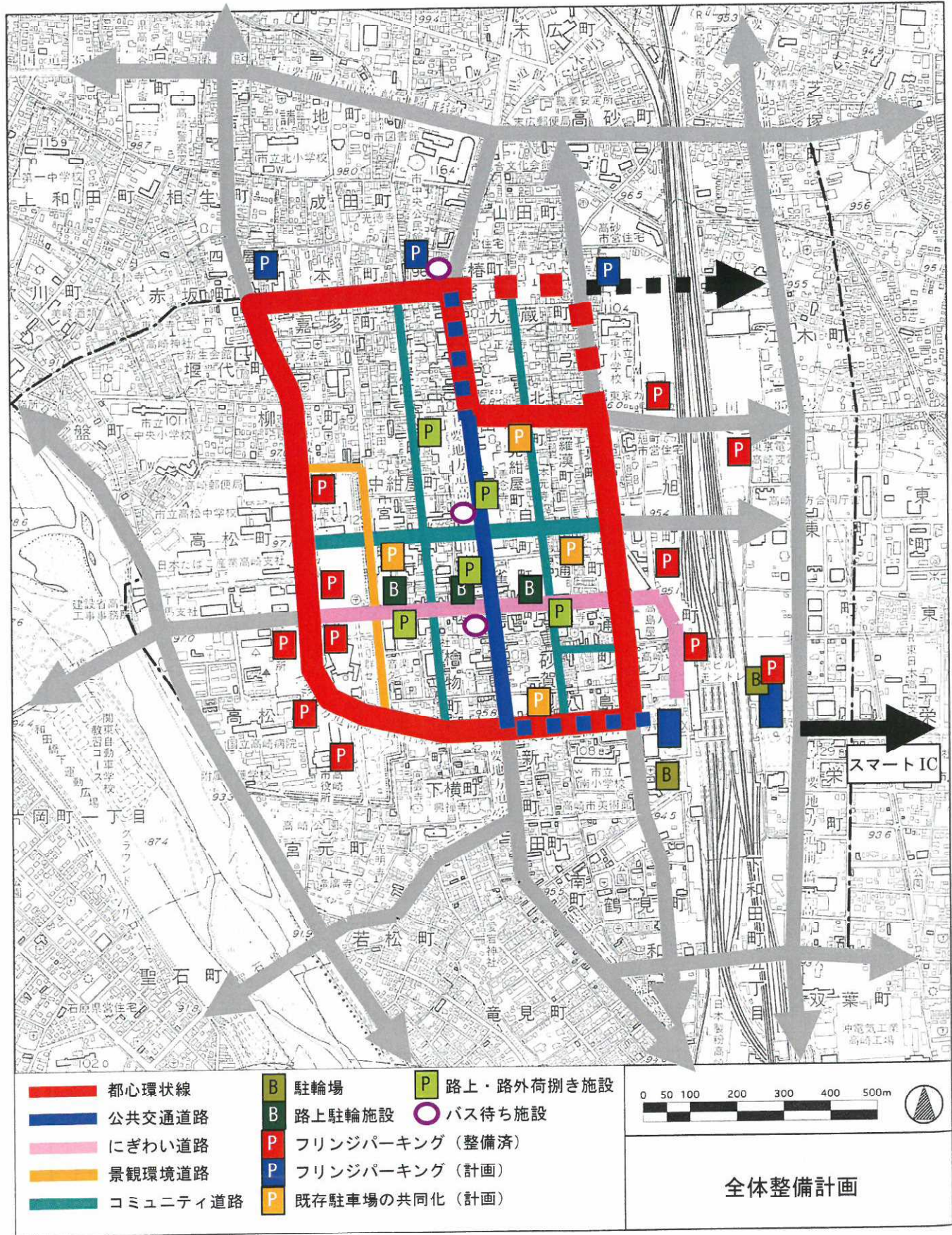


図 全体計画図 (施設整備系)

## 4-3. 実施施策

### 4-3-1. 施策テーマ・指標の設定

●新高崎市総合都市交通施設整備計画を実現するための施策テーマを設定する。

〔施策テーマ-1〕 都心部アクセス交通の適正化（バス中心の公共交通への移行）

〔施策テーマ-2〕 都心部中心エリアにおける歩行者空間の面的な形成

〔施策テーマ-3〕 都市交通のモーダルシフトを促進するソフト施策への取り組み

#### (1) 施策テーマの設定

・新高崎市総合都市交通施設整備計画を実現するための施策テーマを以下のように設定する。

《戦略目標1》 モーダルシフト実現に向けた都市構造の再編

《戦略目標2》 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

〔施策テーマ1〕 都心部アクセス交通の適正化（バス中心の公共交通への移行）

〔施策テーマ2〕 都心部中心エリアにおける面的な歩行者空間の整備

〔施策テーマ3〕 都市交通のモーダルシフトを促進するソフト施策への取り組み

《戦略目標1》

モーダルシフト実現に向けた  
都市構造の再編

【基本方針1】 広域交通体系の強化

【基本方針2】 基幹公共交通機能の改善

【基本方針3】 道路交通機能の整備

《戦略目標2》

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

【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

【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

【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

【基本方針7】 中心市街地における駐車場戦略な配置

【基本方針8】 創出された歩行者空間の活用

〔施策テーマ1〕  
バス中心の公共  
交通への移行

〔施策テーマ2〕  
都心部中心エリ  
アにおける面的  
な歩行者空間の  
整備

〔施策テーマ3〕  
都市交通のモー  
ダルシフトを促  
進するソフト施  
策への取り組み

図 都市交通戦略の戦略目標と施策テーマ

## (2) 指標の設定

- ・戦略目標を実現するため、10年後までに達成すべき指標を施策テーマ別に以下の通り設定する。(施策テーマ3については、施策テーマ1・施策テーマ2と関連するため、別個の指標を設定しない。)

<p>〔施策テーマ1〕 バス中心の公共交通への移行</p>	<p>指標 1-1 バス利用者の増加</p> <p>指標 1-2 バス運行の定時性・速達性の向上</p> <p>指標 1-3 CO<sub>2</sub> 排出量の削減</p> <p>指標 1-4 バス利用者の満足度の向上</p>
<p>〔施策テーマ2〕 都心部中心エリアにおける面的な歩行者空間の整備</p>	<p>指標 2-1 都心部の歩行者数の増加</p> <p>指標 2-2 都心部の居住人口の増加</p> <p>指標 2-3 都心部環状線フリンジパーキングの利用率向上</p> <p>指標 2-4 都心部の商品販売額の増加</p> <p>指標 2-5 まちなか環境の満足度の向上</p> <p>指標 2-6 まちなかイベントの開催数の増加</p> <p>指標 2-7 都心部の自転車通行量の増加</p> <p>指標 2-8 駐輪場利用者の増加</p>
<p>〔施策テーマ3〕 都市交通のモーダルシフトを促進するソフト的施策への取り組み</p>	