

1 調査名称：高崎市都市交通マスタープラン策定調査

2 調査主体：高崎市

3 調査圏域：高崎市

4 調査期間：平成 18 年度～平成 19 年度

5 調査概要：

高崎市は、平成 18 年に 1 市 4 町 1 村で合併を行い、面積約 401 平方キロメートル、人口約 34 万人を抱える県内一の都市となった。

本調査は、市町村合併した高崎市において、地域格差のある交通体系を総合的に検証し、円滑で効率的かつ戦略的な「都市・地域総合交通戦略」を確立するため、平成 18 年度より高崎市の都市交通計画となる「高崎市都市交通マスタープラン」の策定に取り組んできた。

平成 18 年度調査では、合併後の交通体系及び都心交通計画について、再点検や問題点の整理など都市交通計画課題の検討を行った。

平成 19 年度調査は、都市交通の現況や課題を踏まえつつ、交通計画を前提として都市の将来像を検討したうえで、都市機能の集積と公共交通の強化を図り自動車利用から公共交通利用への転換を促すため、合併後の高崎市全域の新たな交通体系及び既定の都心交通計画を見直した「高崎市都市交通マスタープラン」を策定するとともに、「都市・地域交通戦略立案」に向けた施策パッケージの検討と課題の整理を行った。

今後は、「高崎市都市交通マスタープラン」で示した整備方針を実現化するため、抽出した施策パッケージについて計画条件の設定、目標の設定のうえ、施策パッケージについての評価や協議・調整を図り、管理・運営の仕組みや体制構築について検討を行い、平成 22 年度までに「高崎市都市・地域総合交通戦略」を立案する。

< 調査成果 >

1 調査目的

高崎市は、平成 18 年に 1 市 4 町 1 村で合併を行い、面積約 401 平方キロメートル、人口約 34 万人を抱える県内一の都市となった。

本調査は、市町村合併した高崎市において、地域格差のある交通体系を総合的に検証し、円滑で効率的かつ戦略的な「都市・地域総合交通戦略」を確立するため、平成 18 年度より高崎市の都市交通計画となる「高崎市都市交通マスタープラン」の策定に取り組んできた。

平成 18 年度調査では、合併後の交通体系及び都心交通計画について、再点検や問題点の整理など都市交通計画課題の検討を行った。

平成 19 年度調査は、都市交通の現況や課題を踏まえつつ、交通計画を前提として都市の将来像を検討したうえで、都市機能の集積と公共交通の強化を図り自動車利用から公共交通利用への転換を促すため、合併後の高崎市全域の新たな交通体系及び既定の都心交通計画を見直した「高崎市都市交通マスタープラン」を策定するとともに、「都市・地域交通戦略立案」に向けた施策パッケージの検討と課題の整理を行った。

今後は、「高崎市都市交通マスタープラン」で示した整備方針を実現化するため、抽出した施策パッケージについて計画条件の設定、目標の設定のうえ、施策パッケージについての評価や協議・調整を図り、管理・運営の仕組みや体制構築について検討を行い、平成 22 年度までに「高崎市都市・地域総合交通戦略」を立案する。

2 調査フロー

【H18年度】現状把握及び課題整理、整備方針の検討

- ・既存マスタープランの再点検
- ・交通現況の把握
- ・都市交通における問題点の整理
- ・合併後に生じる問題点の整理
- ・都市交通における計画課題と整備方針の検討

【平成19年度】都市交通マスタープランの策定

(1) 都市交通の現況と課題の再整理

- 都市交通の現況
- 都市交通の課題

(2) 都市の将来像

- 目指すべき都市の将来像
- 将来都市構造
- 将来都市交通計画に関わる基本方針

(3) 高崎市全域の都市交通マスタープランの策定

- 道路ネットワーク計画
- 公共交通ネットワーク計画
- 交通結節点計画
- 交通マネジメント計画
- 地域別計画

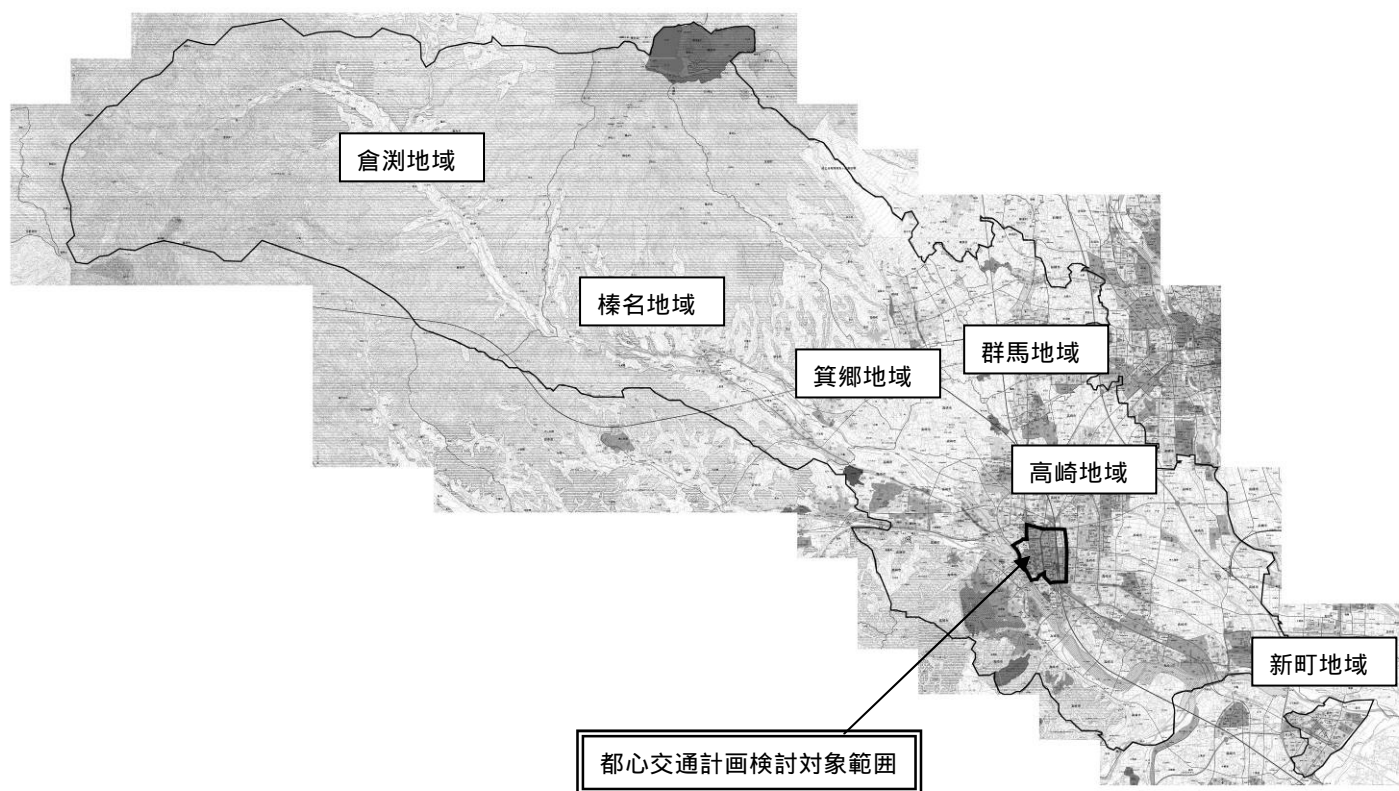
(4) 高崎都心の都市交通マスタープランの策定

- 道路ネットワーク計画
- 公共交通ネットワーク計画
- 歩行者・自転車ネットワーク計画
- 駐車場・荷捌き施設計画
- 交通マネジメント計画

(5) 都市交通戦略立案に向けた施策パッケージの検討と課題整理

- 施策パッケージの検討
- 課題の整理

3 調査圏域図



4 調査成果

1 . 都市交通の現況と課題の再整理

1 - 1 都市交通の現況

(1) 国土交通ネットワークの現況と動向

新幹線ネットワーク

- ・ 上越・長野、更には北陸新幹線の延伸による新幹線ネットワーク

高速道路ネットワーク

- ・ 関越、上信越、更には北関東自動車道の全線開通による高速道路ネットワーク

高速バスネットワーク

- ・ 高速道路ネットワークを活用した都市間路線の高速バスが運行されている

(2) 地方交通ネットワークの現況と動向

鉄道ネットワーク

高崎駅を中心に信越本線、上越線、両毛線、高崎線、八高線、上信電鉄が6方向に拡がり、基幹的な公共交通となっている。

都市間バスネットワーク

高崎駅をはじめとする主要鉄道駅を起点として、都市間バス路線も多数あるが、利用者の減少、表定速度の低下、利用者減少による運賃高騰など、バス交通サービスは低下傾向にある。

(3) 都市内ネットワークの現況と動向

鉄 道

J R 各線は、駅間距離が長い区間も多く、徒歩や自転車アクセスできる利用圏域が限られ、また、自動車によるアクセスは、パーク＆ライドに利用できる駐車場が少ない。

路線バス

高崎地域と合併後の各地域とを結ぶ地域間公共交通は、路線バスに依存している。しかし、地域住民にとっての路線バスのサービス水準は、自家用車や鉄道に比べて不便なものになっている。

市内循環バスぐるりん

路線延長や所要時間が長いこと、運行頻度が低いこと、非効率となっているなど、問題が多い。

1 - 2 都市交通の課題

(1) 交通まちづくりの課題

地方都市における公共交通指向型都市構造の形成

高崎都心を中心にいくつかの交通軸上に市街地が展開する都市構造を活かし、軸上における都市機能の集積と公共交通の強化により、公共交通指向型都市構造の形成を図る必要がある。

環境負荷を低減させる自動車依存を減らすための都市づくり

地球温暖化防止に貢献し環境負荷を極力低減させるため、軸上における都市機能の集積と公共交通の強化等により、自動車利用から公共交通利用への転換を促し、CO₂削減を目指す必要がある。

高齢化や過疎に対応し誰でも自由に移動できる都市の形成や交通システムの提供

合併により周辺の農山村部や中山間地を含む地域となり、高齢者等の生活交通の確保や、生活機能集積を図ることで、自動車に頼らない都市づくりを目指す必要がある。

合併地域との一体性を向上させ合併メリットを発現させる地域間の連携強化

各地域から高崎中心部へ容易にアクセスできるように、地域の交通利便性を向上させ、一体的な新市づくりを目指す必要がある。

(2) 交通ネットワークの課題

国土交通ネットワークを活かす利便性の高い広域交通結節点の形成

高速バスターミナル設置によるバス乗降場の集約や、スマートインターチェンジやアクセス道路の整備による利便性の高い広域交通結節拠点を形成することが必要である。

既存交通システムを基本とした地方公共交通の強化

高齢者の移動確保や地球環境の負荷軽減など、周辺都市間を自由に行き来できる公共交通の維持が必要である。

利便性の高い幹線バス交通の提供とアクセス拠点の形成

各地域と高崎地域との間には、利便性の高い幹線バス交通を提供することが必要である。

アクセス改善などによる既存の鉄道ストックの活用

道路混雑に影響を受けない鉄道は、高速性・定時性の高い公共交通であり、新町地域や高崎地域の鉄道沿線については、既存の鉄道ストックを活用することが望ましい。

公共交通の改善に資する道路の戦略的な整備

都心環状道路、都市間を結ぶ広域幹線道路、ボトルネック交差点など、公共交通の高速・定時運行に資する道路の整備については戦略的に進める必要がある。

2. 都市の将来像

2 - 1 上位計画における都市の将来像

(1) まちづくりの理念・将来都市像

高崎市のまちづくりの理念は、将来にわたって持続的発展させていく「**交流と創造のまちづくり**」を積極的に展開し、まちづくりの伝統と精神を今後も引き継ぎ、市民一人ひとりがまちづくりの主体となる「**交流と創造～輝く高崎**」を将来都市像とする。

(2) 人口・土地利用

高崎市の将来の人口、世帯数、土地利用は以下のように示されている。

1 人口

- ・総合計画の最終年度である平成 29 年度は 360,000 人と設定

2 世帯

- ・総合計画の最終年度である平成 29 年度は 141,000 世帯程度と予想

3 土地利用

- ・地域の特性を生かしながら、市域全域を総合的に捉えた適正な土地利用を促進し、長期的に見込まれる、少子、高齢社会に対応した、自然環境保全、既存都市基盤を有効活用した集約型の都市構造への誘導、自然が共存共栄する、豊かなバランスを保った都市を目指す。

2 - 2 目指すべき都市の将来像

都市交通における計画課題に対応した目指すべき、実現化の都市の方針は『高崎市の文化・歴史と調和し、人の暮らしと環境に配慮した公共交通指向型の都市』とする。

(1) 道路や公共交通の整備により広域から地域までの円滑なモビリティが確保された都市

バスの高速性や定時性を確保した運行を実現するために必要な道路などの基盤整備については優先的に取り組む。

(2) 総合的な施策の展開により自動車から公共交通への転換が促進された都市

既存の鉄道の利便性の向上や速達性の高いバスサービス提供と合わせて、パーク＆バスライド等のための拠点整備等を進める。

(3) 地域特性や生活ニーズに合った地域内交通が提供された都市

中山間地等での生活交通の確保のために、需要量や利用特性に合わせた公共交通手段の提供を図る。(デマンドタクシー、フィーダーバス、スペシャル・トランスポート・サービス等)

(4) 戦略的な交通施設整備により公共交通指向型都市構造が形成された都市

公共交通利用が促進される土地利用誘導を進めるとともに、軸となる交通基盤の優先的な整備を図る。

(5) 市民等への情報提供・働きかけにより公共交通利用が促進された都市

公共交通サービス等のサービスレベルの向上とともに、それらを利用する市民・来訪者に対する交通機関・街の施設などに対する情報提供を行い自動車から公共交通等への転換を進める。

2 - 3 将来都市構造の検討

(1) 将来都市構造の想定

高崎市の目指すべき都市の将来像を実現するための将来都市構造は下記のとおり想定する。

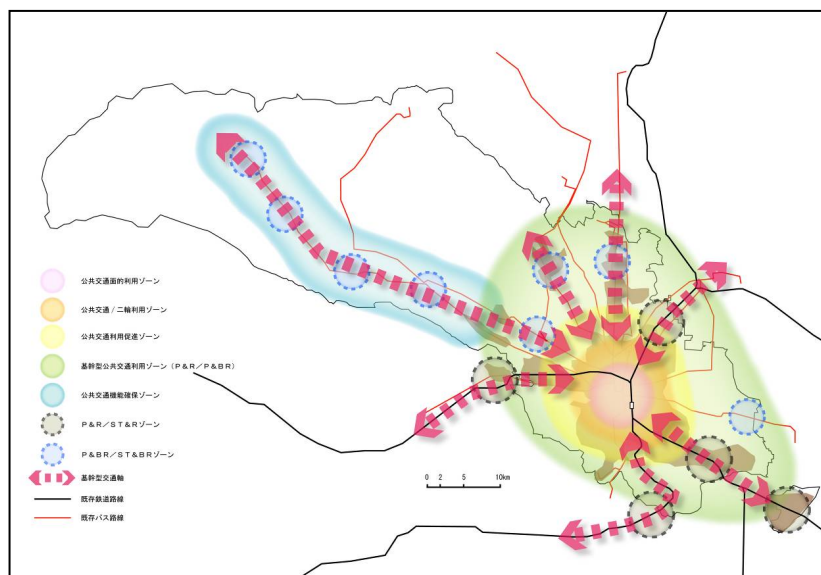


図 公共交通指向型都市構造イメージ

2 - 4 将来都市交通計画に係る基本方針の検討

目指すべき都市の将来像として、過度に自動車に頼ることなく誰もが快適に移動できる交通環境を実現するため、本市の今後の将来都市交通計画に係る3つの基本方針。

●基本目標1 地域の活力を高める交通ネットワークの形成

基本方針1：広域交通ネットワークの形成

基本方針2：道路混雑緩和のための幹線道路ネットワーク形成

基本方針3：中心市街地活性化のための道路整備

●基本目標2 誰もが使いやすい公共交通体系の構築

基本方針1：都市内幹線交通のサービスレベルの向上

基本方針2：幹線交通へのアクセス改善

基本方針3：地域内公共交通サービスの提供

●基本目標3 環境に配慮した交通利用環境の醸成

基本方針1：公共交通を利用しやすい都市構造への転換

基本方針2：環境整備による歩行や自転車利用の拡大

基本方針3：市民の交通行動に対する意識の醸成

3．全市域の都市交通マスタープランの作成

3 - 1 道路ネットワーク計画

(1) 道路ネットワークの整備方針

高崎駅と高速道路との直結や幹線道路の混雑緩和、都市間移動の時間短縮、高崎都心と各地域とを結ぶ幹線バスの走行空間確保や都心の道路空間再編のため道路ネットワーク整備を行う。

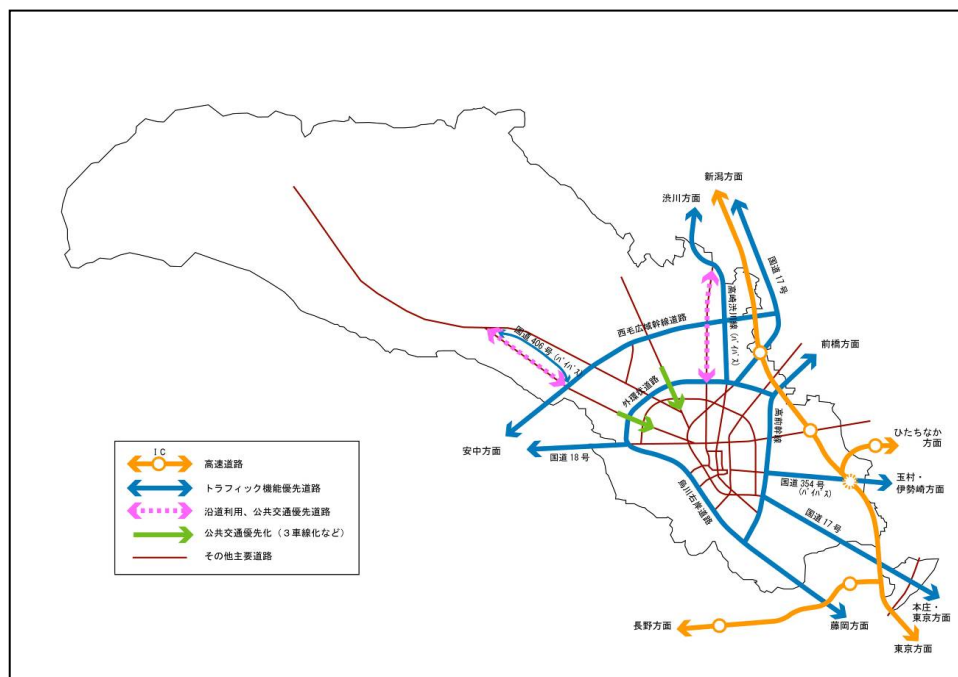


図 幹線道路の整備方針イメージ

(2) 早期整備すべき整備目標道路網

都市計画道路の整備状況は、高崎都市計画課区域で 63%、全域では 46%にとどまっている。道路整備は着実に進める必要があるが、選択と集中により整備効果の大きな区間から整備を進める必要がある。

現況道路網の問題箇所の整理

現況道路網に現況需要を配分した結果、混雑率が高い区間が連続している。

整備予定道路網の想定と評価

現況道路網の問題点を解消するため、整備予定道路網を整備した場合、道路混雑は解消するが、解消されない問題箇所も残る。

整備目標道路網の提案と評価

整備予定道路網における問題箇所改善のため、整備目標道路網を整備した場合、道路混雑は概ね解消する。

都心環状線の整備効果

都心環状線の完成していない中央通りの交通量は144～219百台/日、通過交通の割合は45～64%となっているのに対して、都心環状線が完成した場合の交通量は49～87百台/日、通過交通の割合は13～26%に低下すると予測される。

(3) 公共交通軸形成を考慮した都市計画道路の決定・見直し

一部の都市計画道路については、市街化調整区域の区間が都市計画決定されていないため、都市計画決定や既定道路の見直しに際しては、路線バスの専用や優先の走行空間を確保することも考慮する必要がある。

3 - 2 公共交通ネットワーク

(1) 国土交通ネットワーク

新幹線ネットワークと高速バスネットワークを結びつけた国土レベルの高速交通ネットワークの拠点形成する。

(2) 地方交通ネットワーク

鉄道はサービスレベルの向上を図り、鉄道のない地域は、東毛広域幹線道路や高崎渋川線バイパスなどを走行する都市間バスの導入を図る。

(3) 都市内ネットワーク

自動車と公共交通とを組み合わせ、高崎駅と市内各地域とを結ぶサービスの高い幹線公共交通を提供する。

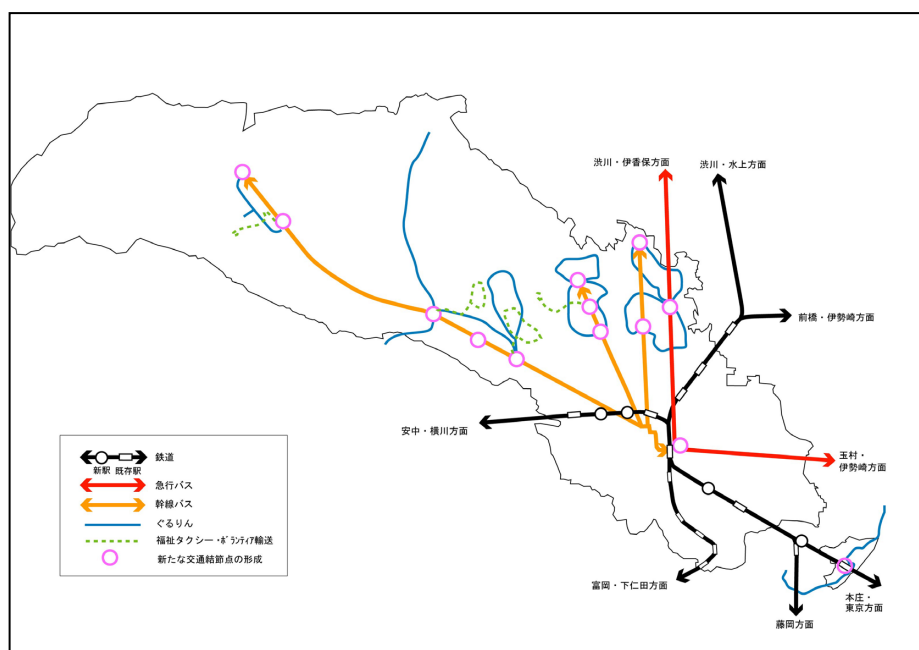


図 ニーズにあわせた多様な公共交通体系イメージ

3 - 3 交通結節点計画

(1) 交通結節点整備の方針

各地域の中心市街地や主要な交通結節点の周辺等を都市機能の集約拠点として位置づけ、その他の地域を公共交通ネットワークで連携することで集約型都市構造へ再編する。

(2) 高崎駅への高速バスターミナルの設置

高速バスターミナルの設置により、新規路線の誘致を積極的に行い、高崎と日本各地の主要都市を結ぶ高速バスの拠点として整備する。

(3) 新駅設置と既存駅の結節機能強化

鉄道サービスエリアの拡大のため、必要に応じて高崎操車場跡地への新駅設置や鉄道駅へのアクセスの向上を高めるための施設整備について検討する。

(4) 集約拠点における幹線バスの結節点整備

高崎都心と各地域とを結ぶ幹線的なバス路線については、既存のバスターミナルや公共施設、ショッピングセンターなどに、快適な待合い空間を確保したパーク＆バスライド、サイクル＆バスライド拠点を整備する。

3 - 4 交通マネジメント計画

(1) 過度な自動車利用による影響

昨今の少子高齢化の進展により、公共交通利用が構造的に減少傾向にある中で、自動車利用の進展によって、公共交通がより一層の危機に直面するものと考えられる。

(2) 交通行動の習慣を変えるための働きかけの必要性

公共交通機関が利便性の高い移動手段であること、環境、健康、安全、まちづくり等の観点から社会的にも各個人にとっても公共交通機関の利用が有益であること等を効果的に伝える施策に取り組む必要がある。

(3) 交通行動の自発的変化をもたらすモビリティ・マネジメントの展開

公共交通機関の利便性、有益性等に関する利用者への働きかけにより交通行動の自発的な転換を導くコミュニケーション施策と、その自発的変化をサポートする運用施策の広範な展開を図るべきである。

3 - 5 地域別計画

(1) 群馬地域：群馬地域の交通計画

- 道路ネットワーク計画：高渋バイパスの4車線化、西毛広域幹線道路の暫定2車線整備
- 公共交通ネットワーク計画：都市間バスや幹線バスの運行
- 地域内交通の提供：ぐるりんの運行、福祉タクシー、ボランティア輸送
- 交通結節点計画：群馬支所、群馬温泉、西毛広域幹線道路との辻久保交差点（イオンモール高崎）などの周辺に交通結節ターミナルを形成

(2) 箕郷地域：箕郷地域の交通計画

- 道路ネットワーク計画：西毛広域幹線道路の2車線暫定整備、高崎東吾妻線のボトルネック交差点付近の拡幅
- 公共交通ネットワーク計画：都市間バスや幹線バスの運行、バス専用レーン設置
- 地域内交通の提供：ぐるりんの運行、福祉タクシー、ボランティア輸送
- 交通結節点計画：幹線バス沿線の群馬バス箕郷営業所、箕郷支所、西毛広域幹線道路交差点（カインズホーム）付近などに交通結節ターミナルを形成

(3) 榛名地域：榛名地域の交通計画

- 道路ネットワーク計画：西毛広域幹線道路2車線暫定整備、国道406号バイパスの整備
- 公共交通ネットワーク計画：都市間バスの運行、バス専用レーン設置
- 地域内交通の提供：ぐるりんの運行、福祉タクシー、ボランティア輸送
- 交通結節点計画：群馬バス営業所・榛名支所、はるなSC、西毛広域幹線道路交差点などに交通結節ターミナルを形成

(4) 倉淵地域：倉淵地域の交通計画

- 道路ネットワーク計画：国道406号や主要道路の道路拡幅やカーブ改善
- 公共交通ネットワーク計画：幹線バスの運行
- 地域内交通の提供：ぐるりんの運行、福祉タクシー、ボランティア輸送
- 交通結節点計画：幹線バス沿線の倉淵支所の駐車場や権田車庫を活用した交通結節ターミナルを形成

(5) 新町地域：新町地域の交通計画

- 道路ネットワーク計画：JR高崎線の連続立体交差化事業
- 公共交通ネットワーク計画：JR高崎線の利便性向上
- 地域内交通の提供：新町駅へのアクセスは徒歩や自転車、ぐるりんの運行
- 交通結節点計画：新町駅の駅舎、駅前広場、駐輪場などを再整備し、交通結節ターミナルを形成

4．都心部の都市交通マスタープランの作成

4 - 1 中心市街地の位置づけ

(1) 高崎都市圏における中心市街地の位置づけ

高崎駅西口の既存中心市街地は、古くからの商都・高崎としての商業集積に加え、市役所や国立高崎病院、群馬音楽センター、シンフォニーホールなどの公共公益施設も多数集積し、商業活動や文化交流活動などの拠点地区である。

(2) 世界遺産群回遊ルートの創出・形成における中心市街地の位置づけ

群馬県においては、「富岡製糸場を中心とした養蚕、製糸、織物等に関わる文化財」をコアゾーンとして、世界遺産に登録することを目指しており（世界遺産暫定リスト追加登載が国内決定）、今後観光客の急増が想定される。

(3) 中心市街地の現状

土地利用、都市機能集積等

中心市街地は県内随一の商業集積を有しており、基盤整備や市街地再開発事業、優良建築物等整備事業などによる土地利用再編への積極的な取り組みにより、土地の有効高度利用の推進など、商都・高崎の中心地としての市街地機能の改善が図られている。

人口動向土地利用

旧高崎市の人口が近年微増傾向を続けているのに対し、中心市街地では人口の空洞化現象による減少傾向が続いていたが、マンション建設の活発化（平成 16 年以降は年平均 200 戸以上の供給）に伴い、平成 17 年を境に増加に転じている。

商業活動、来街回遊行動等

県内随一の商業集積を有する中心市街地には 24 の商店街、店舗面積 1 万㎡以上の大型小売店が 3 店あるが、経済の低迷や郊外部・近隣都市への大型施設立地などにより、商業関連指標の推移は概して減少傾向にある。これは、高崎市内外から中心市街地への来街者の約 5 割を占める買物客の目的施設が、駅前に立地する大型店舗に集中し、中心部への回遊散策行動を誘発できていないことなどが要因と考えられる。

都市基盤施設

都心環状道路に位置づけられる都市計画道路に一部整備中及び未整備の区間がある上、駐車場の配置も計画的ではないため、都心地区内の交通処理が煩雑化している。

4 - 2 都心部の課題と対応方針

(1) 検討対象エリア（都心地区）の設定

都心環状線の内部を「都心地区」と位置づけ、交通関連施策を連動的に実施することで安全で快適な歩行回遊環境を面的に確保し、中心市街地活性化に資する交通基盤を構築する。

(2) 都心地区の課題

都心地区の問題点

- 1) 都心環状線の未整備、鉄道による放射幹線（3路線）分断による慢性的交通渋滞の誘発
- 2) 道路網体系化の遅れに伴う都心地区への通過交通進入（生活道路の安全性低下等）
- 3) 都心環状線の未整備に伴う沿道計画駐車場整備の遅れによる交通処理動線の混乱
- 4) 根幹的な都市交通施設（地区道路や駐車場等）の整備の遅れによる商店街等の回遊性や住宅地の生活安全性などの阻害

都心地区の整備課題

都心環状線の整備進捗状況を受け、残区間及び周辺幹線道路の整備を促進するとともに、都心地区の交通基盤整備への早期着手が必要である。

(3) 課題への対応方針

都心地区における都市交通のコンセプト

商都・高崎の再生に向け、集約拠点としての都心地区に相応しいコンパクトな都市交通環境づくりを進めるためには、現状で立ち遅れている公共交通及び歩行者・自転車主体の都市交通空間整備に取り組む必要がある。

コンセプトの実現に向けた施策連携方針

■ 都心地区の都市交通基盤整備におけるハード・ソフト施策の連携方針（例示）

- 1) 歩行者空間の確保
- 2) 自転車空間の確保
- 3) 沿道民地等との強調による道路空間の確保
- 4) 公共交通の利用促進
- 5) 駐車場や交通結節点の機能強化

段階的整備を前提とした取り組み方針

都心地区の体系的な交通環境整備に当たり、沿道の土地利用・都市機能集積とリンクした多様な道路機能の実現を図っていくためには、沿道事業者・住民の意向や民有地活用の可能性等を考慮し、柔軟な取り組みを行っていくことが必要である。

4 - 3 都心部の都市交通マスタープランの位置づけ

(1) 検討対象エリア（都心地区）の設定

都心地区の都市交通マスタープランは、まちづくりの骨格を形成する交通施策への取組みを面的な交通環境づくりの視点からコントロールするものと位置づけられる。なお、都心地区の都市交通マスタープランの作成に当たっては、中心市街地活性化基本計画で検討されている交通基盤施設整備の考え方との整合性に留意するものとする。

4 - 4 道路ネットワーク計画

都心地区内の道路は、魅力的な回遊環境を整備するというコンセプトに基づき、歩行者利用の安全性・快適性・利便性に視点を置いたネットワークの構築を基本とする。

4 - 5 公共交通ネットワーク計画

都心地区へのアクセス交通手段として、今後公共交通の担う役割は、集約型都市構造実現の観点からもさらに重要となることから、自動車交通のコントロールを前提に、バス交通の定時性・速達性を確保することが都市交通計画において必須の条件となる。

4 - 6 歩行者・自転車ネットワーク計画

都心地区の都市交通空間は、基本的に公共交通及び歩行者・自転車が主体となることから、前出の道路ネットワーク計画（案）に示す通り、都心環状線の歩道部分を外周に、地区内の全ての道路において歩行者通行の安全性・快適性を確保することを計画の理念とする。

4 - 7 駐車場・荷捌き施設計画

都心地区には、拠点施設整備に併せた駐車場を含め、すでに多数の駐車場が整備されているが、地区全体における来街・物流交通への計画的対応の視点が不十分なため、ウロツキ交通、駐車場待ちや荷捌き、路上駐車等が発生しており、抜本的な対応が必要である。

4 - 8 都市交通マスタープラン

上記4 - 4 から4 - 7の内容を網羅した都心地区の都市交通マスタープランを下図に示す。

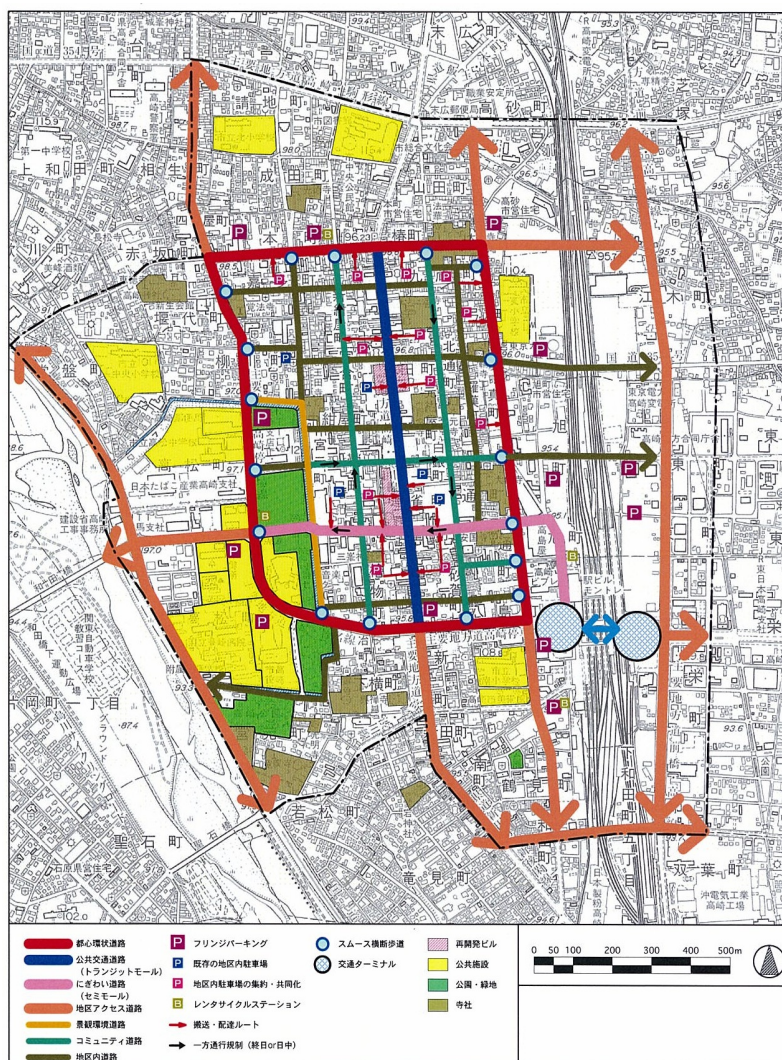


図 都市交通マスタープラン 【都心地区】

4 - 9 交通マネジメント計画

(1) 都市基盤整備状況に応じた段階的な施策展開

段階的整備の導入により、長期的な目標像に基づく全体計画との整合を保ちつつ、比較的短期的な対応が可能となる部分について早期の事業着手を図っていくことが可能となり、都市交通についてもまちづくりの状況に応じた段階的なステップアップを誘導できる。

(2) 交通規制等の導入方針

魅力的な回遊環境を形成するためには歩行者・自転車の安全な通行空間の確保が前提となることから、地区内に流入する自動車交通に対しては徹底した交通管理が求められる。

(3) 交通マネジメントの推進体制

自治体等との役割分担のもと、行政関連部署や地域住民、関連事業者、有識者などが参画する「協議会方式の組織」が都市交通に係る計画・整備・管理・マネジメントを一元的に行う体制を整備する。

(4) 総合的な計画視点の調整

交通弱者への配慮

高齢者や障害者等の交通弱者が、生活に密接に関わる道路を安全・容易かつ自由に利用できるような構造・ネットワークとなるように配慮する。

自転車利用者への配慮

駐輪施設の計画的配置や、他の交通手段と連結する結節機能の確保、歩行者・自動車との通行空間の分離などに向けた調整を行う。

環境・景観形成への配慮

道路や駐車場等の交通施設は、地域の都市景観を形成する構成要素であり、高崎中心市街地の特性を活かした構造・デザインの採用や、景観の改善に資する関連施設整備に配慮した計画を策定する。

住民参加・コミュニティ形成への配慮

都心地区に適した交通マネジメントを実施するためには地区住民等との合意形成が不可欠であるため、初期の計画段階から積極的な住民参加を求め、地元の意向を計画に反映させるよう配慮する。

5 . 都市交通戦略立案に向けた施策パッケージの検討と課題整理

5 - 1 施策パッケージの検討

(1) 全市域の施策パッケージの検討

都市交通マスタープランにもとづき、施策パッケージを検討・整理。

■ 道路ネットワーク

- ・高崎都心と各地域を結ぶ幹線道路の整備

■ 公共交通ネットワーク

- ・高崎都心と各地域及び各地域間を結ぶ幹線バスの運行

■ 交通結節点

- ・各地域の集約拠点における交通結節点の整備

■ 交通マネジメント

- ・自家用車に依存している人々の交通行動の意識が変わるための施策の取り組み。

(2) 都心部の施策パッケージの検討

都市交通マスタープランにもとづき、施策パッケージを検討・整理。

■ 道路ネットワーク

- 都心環状道路（トラフィック道路）
 - ・トラフィック機能の強化
- 公共交通道路（トランジットモール）
 - ・公共交通（バス、L R T）通行空間の確保
- にぎわい道路（セミモール）
 - ・歩行者交通の処理を重視した買物回遊環境の整備
- 環境・景観道路（水辺散策道路）
 - ・沿道環境を活かした散策・回遊環境の整備
- コミュニティ道路（モール関連交通アクセス道路）
 - ・既存商店街や主要動線の歩行者主体化
- 地区道路（地区アクセス道路）
 - ・生活道路の歩行者主体化（車両の抑制による安全性の改善）

■ 公共交通ネットワーク

- 新たな公共交通アクセス基盤
 - ・バス・L T R等の導入によるアクセス需要への対応
- 路線バス・循環バス
 - ・定時性・速達性・利用利便性の確保
- タウンモビリティ
 - ・駐車施設や拠点施設における移動補助機器の配備

■ 歩行者・自転車ネットワーク

- サイクルステーション（外周沿道設置型）
 - ・乗り捨て可能な拠点施設の配置（駅、西部、北部の3箇所）
- サイクルサポート（道路区域内・沿道民地内設置型）
 - ・自転車利用の促進に資する自転車動線上への駐輪施設整備

■ 駐車場・荷捌き施設

- フリンジ駐車場（外周沿道設置）
 - ・ 都心環状×放射道路の交差点近接部に設置
- 地区内共同駐車場（基幹的駐車場）
 - ・ 来街駐車需要に対応する主要施設の整備
- 地区内共同駐車場（共同駐車・荷捌き場）
 - ・ 街区レベルの駐車場・荷捌き場の集約共同化
- 地区内個別駐車場（路外小規模施設）
 - ・ 施設（敷地）レベルでの駐車場・荷捌き場の整備
- 路上駐車・荷捌きスペース（パーキングメーター等）
 - ・ 車両走行や歩行者・自転車通行に影響しない空間の有効利用

■ 交通マネジメント

- 自治体等との役割分担のもと、行政関連部署や地域住民、関連事業者、有識者などが参画する「協議会方式の組織」が都市交通に係る計画・整備・管理・マネジメントを一元的に行う体制を整備する

5 - 2 課題の整理

（１）全市域における課題

総合交通戦略立案に向けた検討体制の確立

都市交通マスタープランで示した目指すべき交通体系を実現する総合的な交通戦略の立案、策定のためには、行政だけで検討するのではなく、市民をはじめとする関係者の理解と強力が不可欠であることから、地方公共団体が中心となり道路管理者、警察、公共交通事業者、地元団体などの関係者で構成する協議会等の検討体制を確立することが必要である。

目指すべき交通ビジョンの明確化

目標年次は施策の実現性を考慮して５年後から１０年後の短期・中期、計画対象区域は合併後の高崎市全域として、高崎市の目指すべき都市・地域の交通ビジョンを明確化する必要がある。

交通戦略立案対象の選定

目指すべき交通ビジョンのうち先行的に実現すべき対象を、都市交通の現況、問題点、課題などを総合的に比較し、選定する。

施策パッケージの立案

目指すべきビジョンを実現するための施策パッケージを、都市・交通の関係者と調整の上、ハード・ソフト対策や土地利用・施設立地などの計画と連携して立案する。

実施プログラムの立案

目指すべきビジョンの実現に必要な施策・事業を抽出し、それらの事業主体や実施スケジュールについて検討・調整のうえ、実施プログラムを立案する。

住民意向や実態データの把握

総合交通戦略にもとづく施策の必要性や効果について市民や事業者などから理解を得るためには、客観的かつ説得力のあるデータを提供することが必要であり、このための住民意向や交通実態の把握のための調査を実施する必要がある。

(2) 都心部における課題

都心地区については、都心環状線など現在進行中の基盤施設整備事業があり、さらに地区道路、駐車場などこれまでに整備してきた実績が蓄積されていることから、都市交通マスタープランに基づく事業化検討に当たっては、こうした整備履歴を前提に、「高崎市中心市街地活性化基本計画」(平成 20～24 年度)等との整合性に留意しつつ、選択と集中の適切な実践が必要となる。

道路ネットワーク整備に関する課題

地区道路の新たな位置づけや交通規制、道路幅員再構築の内容等について、交通量や動線処理、沿道利用の実態・将来像に即した詳細な検討が必要である。また、検討プロセスの中で沿道調査を実施し、地権者意向や開発動向を把握していくことが必要である。

その他の交通施設整備に関する課題

都市交通マスタープランで提案した「公共交通ネットワーク」、「歩行者・自転車ネットワーク」、「駐車場・荷捌き施設」等の再編方針や施設配置の考え方について、実態ニーズへの対応度の評価や、関連行政、事業者、利用者、沿道住民等との協議・調整の進捗状況等を踏まえた精査が必要である。

交通マネジメント計画に関する課題

段階的整備におけるステージ設定の内容(区分、時期設定、個別施策の位置づけ等)や、交通マネジメント推進母体となる協議会の構成内容等について、具体的な検討が必要である。なお協議会については、「高崎市中心市街地活性化協議会」との連携や、同協議会での検討内容の活用などに留意した位置づけの明確化が必要である。