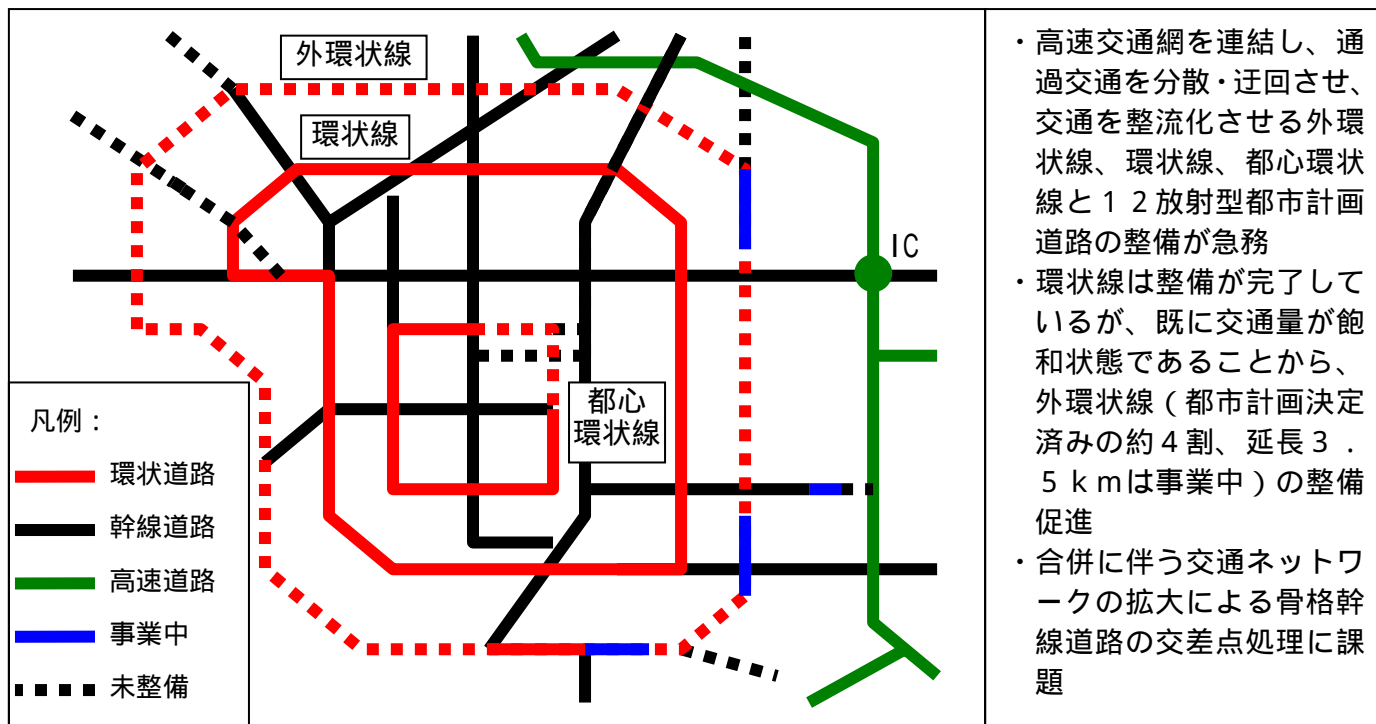
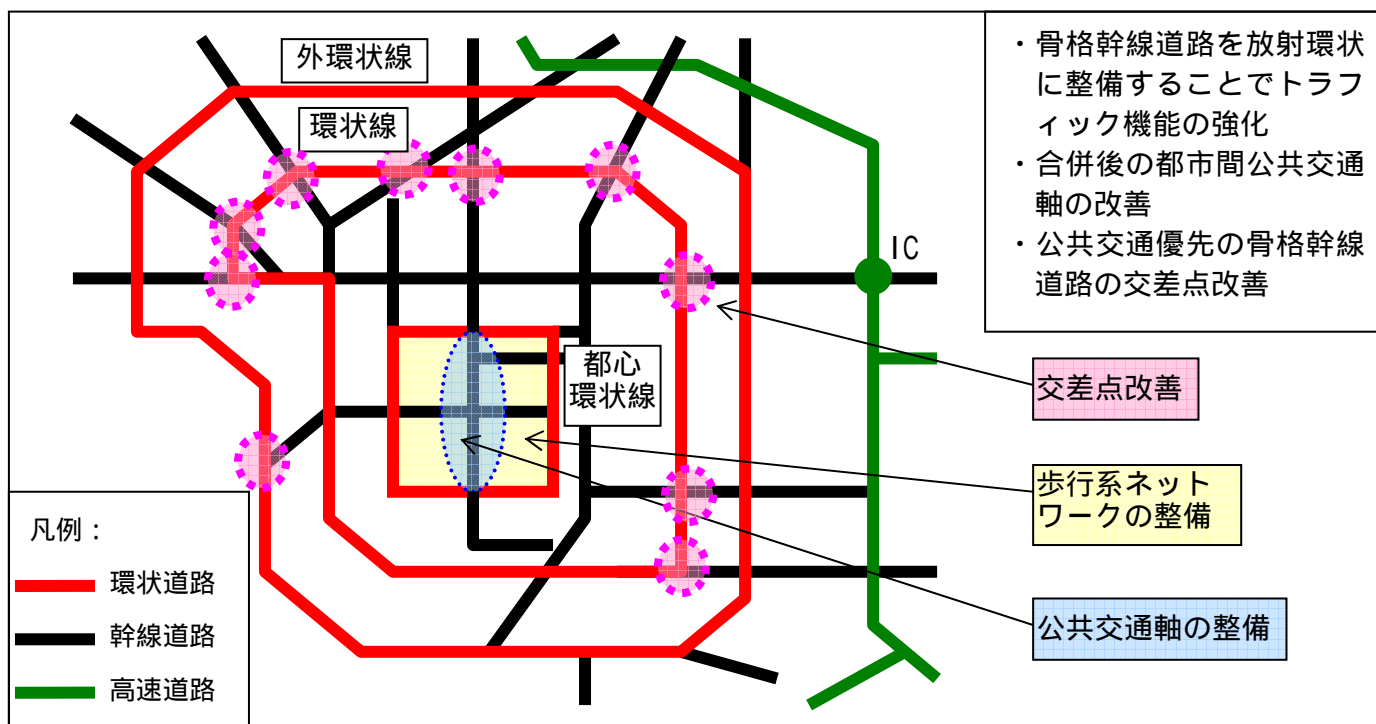


## 2. 都市内全体の道路の再構築

現状

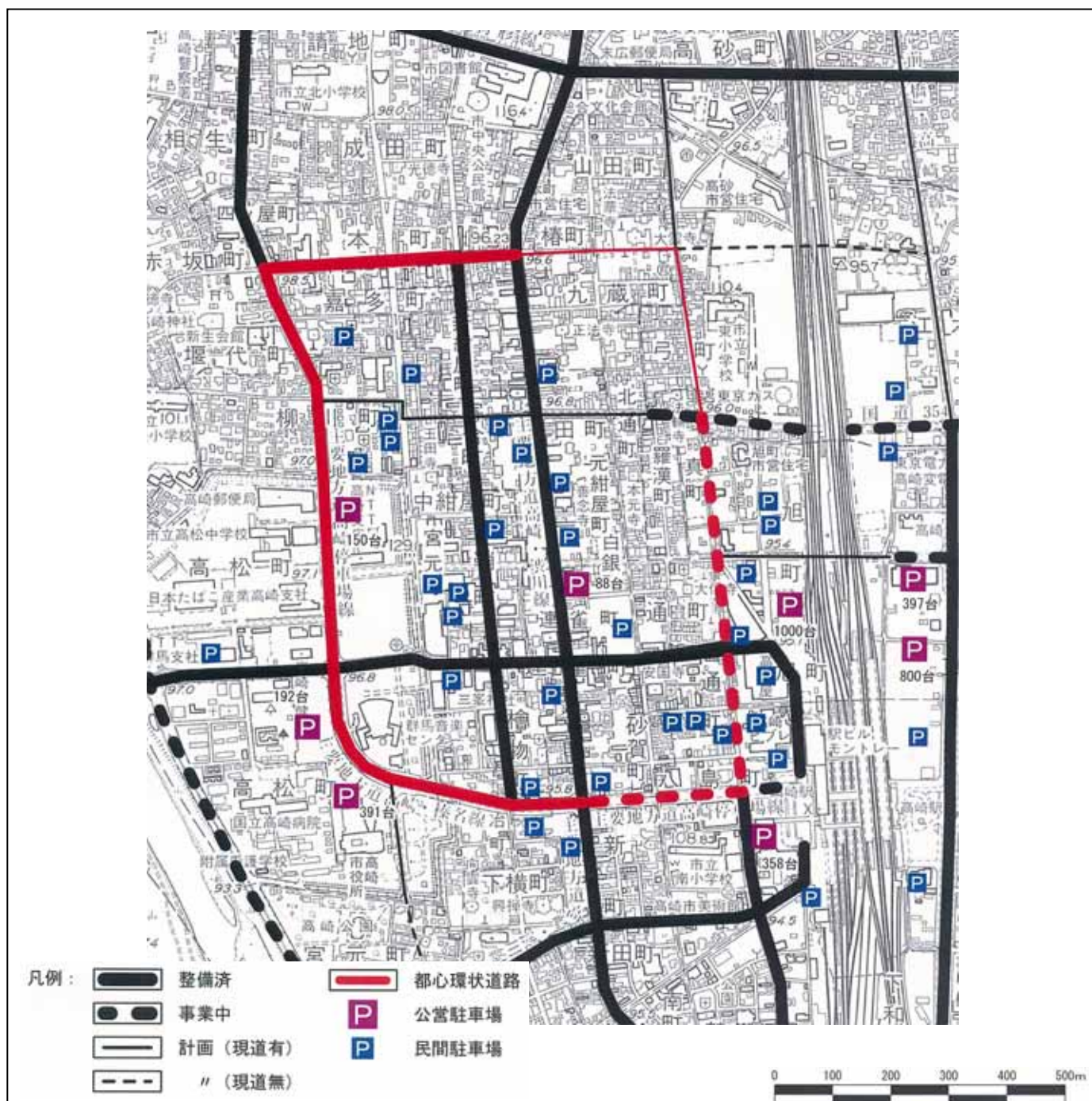


再構築後



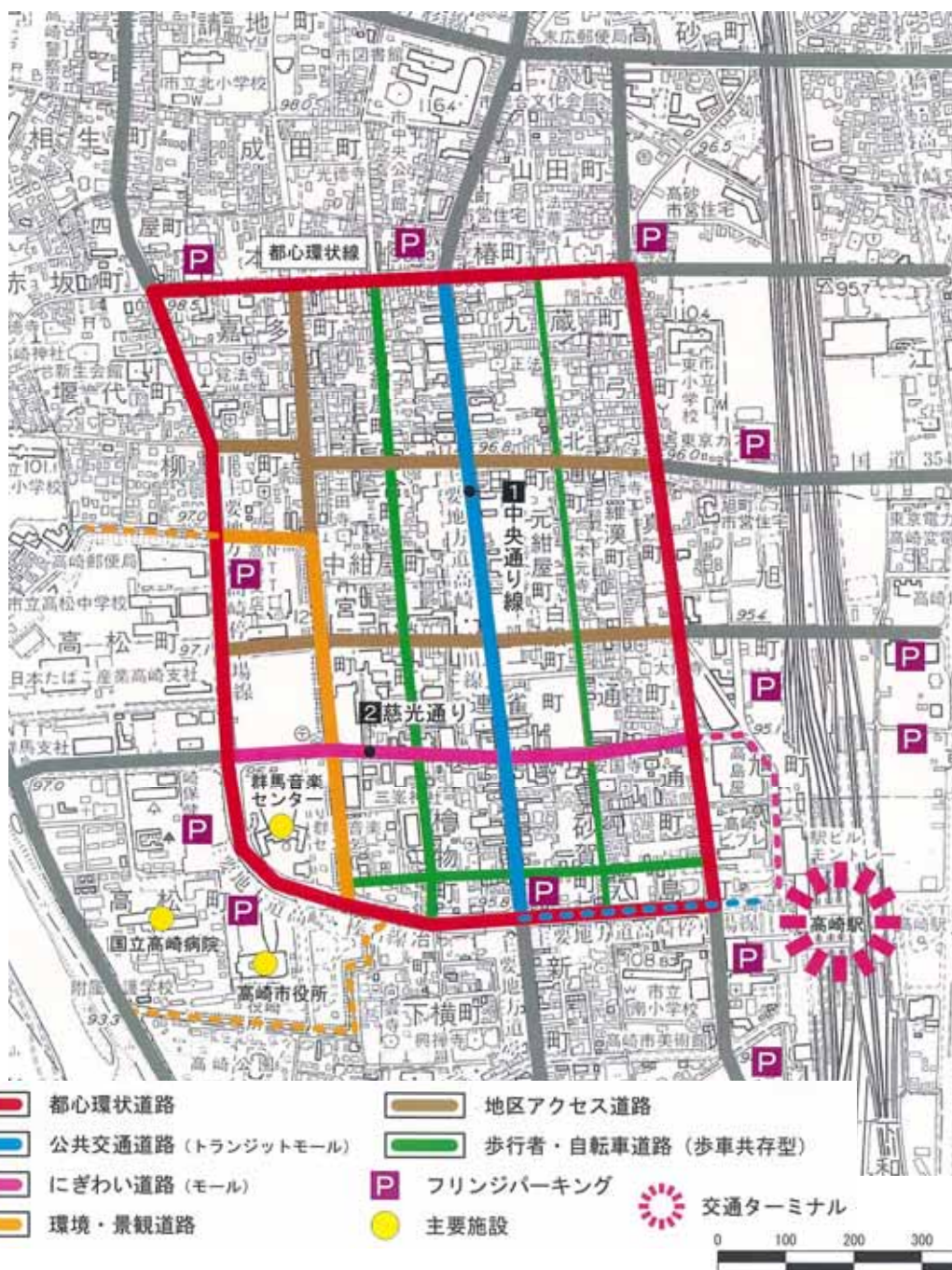
### 3. 地区内の道路の再構築（都心環状の内側のイメージ）

現状



- 課題
- ・都心環状線の未整備区間520m（整備済1,656m・事業中934m）と放射型都市計画道路（3路線）が鉄道による分断で市街地の交通渋滞の誘発
  - ・都心環状線の未整備により、駐車場が適正配置できないことによる駐車場不足による交通の混乱
  - ・急速なモーターゼーションの進展に伴う郊外店舗の立地や住宅地の外縁化
  - ・中心市街地商業、定住人口の衰退

再構築後



- 内容：
- ・都心環状線整備による通過交通の分散、迂回による市街地交通の整流化
  - ・放射型都市計画道路の鉄道立体化による交通の整流化
  - ・都心環状線沿線にフリンジパーキング整備による自動車乗入れの抑制
  - ・バス交通を充実させ、中央通り線をバス交通軸としてモール化
  - ・慈光通りのセミモール化による歩行ショッピング重視の歩道整備
  - ・地区内道路を歩行優先に再構築
  - ・都心環状線内側を均衡ある開発を誘導し、回遊性を高めた魅力都市空間形成
  - ・魅力的な市街地形成による定住人口、来街者の拡大による賑わいあるまちづくり

#### 4. 幅員構成の再構築のイメージ

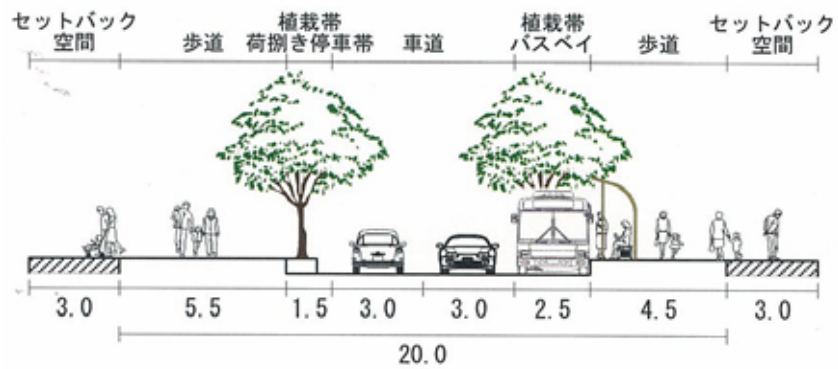
### 1 中央通り線 [ W=20.0m ]

【公共交通道路】

整備前



整備後



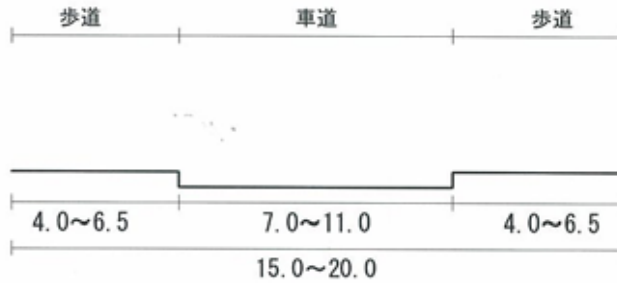
整備イメージ



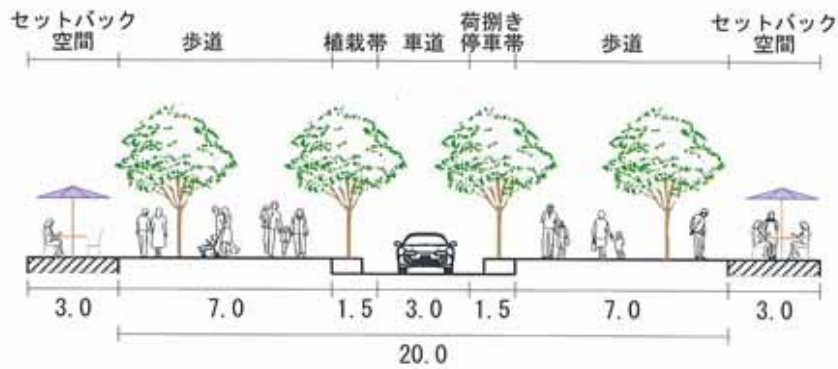
2 慈光通り [ W=15.0~20.0m ]

【にぎわい道路】

整備前



整備後



整備イメージ



## 5 . 今後の課題

合併による新市の核となる高崎駅周辺地域の都心部と町村の中心部を連携する骨格都市計画道路の充実

都心環状線に配置されたフリンジパーキングを効果的に活用し、都心環状線内側の縦軸と横軸の歩行系の強化を図る

具体的にはバス交通重視の中央通り線のトランジットモール化と慈光通りのセミモール化の徹底

## 6. 高崎都心部のまちづくり

## 経緯

- ・昭和46年 上越新幹線のルート発表
- ・昭和46年 「高崎駅周辺整備構想」策定
- ・都市計画事業と民間開発事業で相乗効果による土地の有効活用促進
- ・昭和62年 「高崎市総合都市交通施設整備計画」策定
- ・「高崎市総合都市交通整備計画」に基づく中心市街地まちづくりの整備継承

## 効果

- ・都心環状線沿線の行政、文化、医療等公共、公益施設の配置。
- ・都市計画事業と民間開発事業の相乗効果

平成17年度末現在

分譲マンション 約2,000戸（昭和55年度以降整備）

駐車場 約9,000台（届出駐車場）

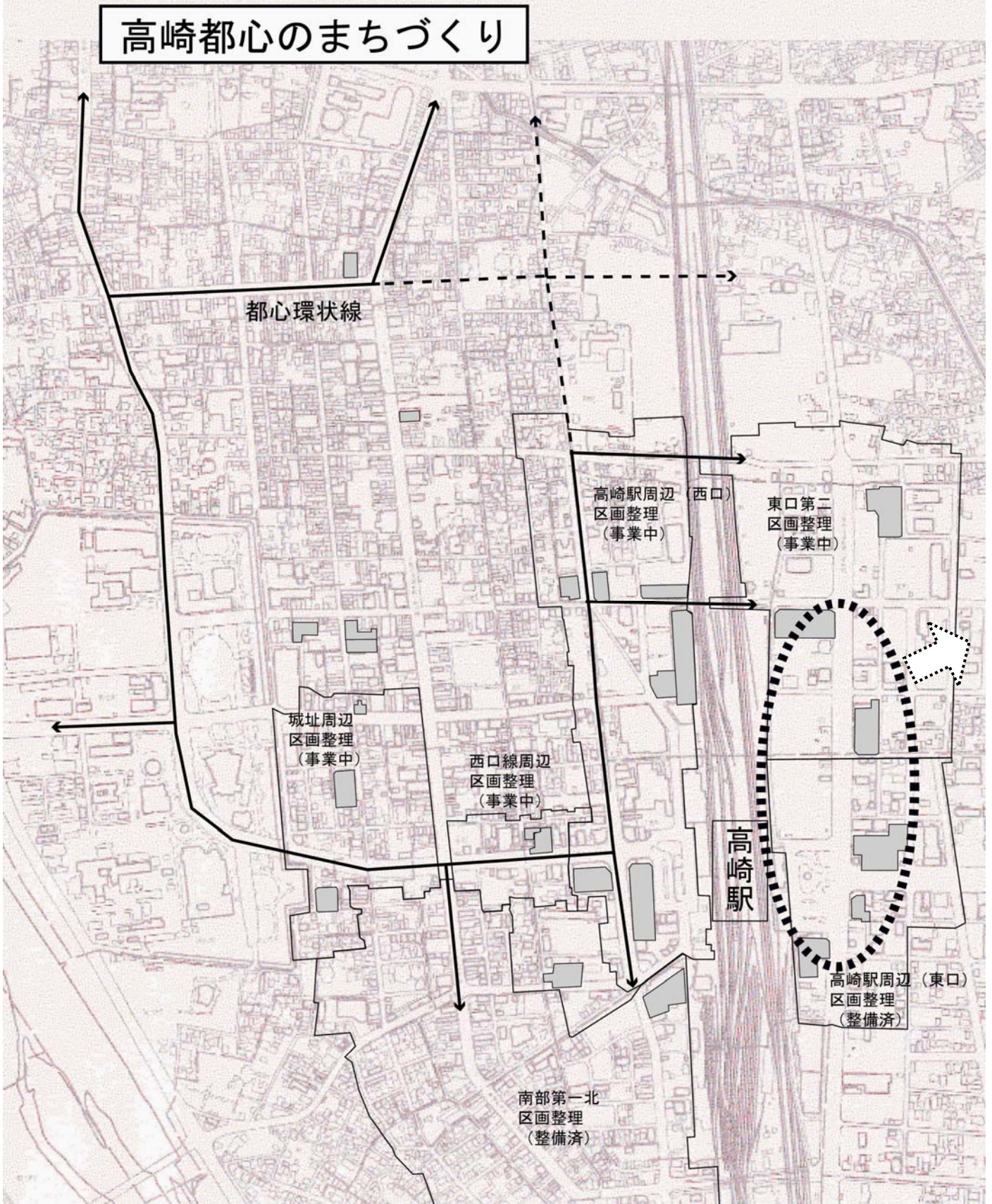
- ・年間200戸前後のマンション建設が推移したが、今後1年間で2,000戸程度の建設が予定されている。
- ・人口の推移（昭和55年人口を1とした場合） \*人口数は国勢調査資料参照

年 代	市全体（％）	中心市街地（％）
昭和55年	1.000	1.000
昭和60年	1.047	0.831
平成2年	1.068	0.699
平成7年	1.075	0.660
平成12年	1.083	0.680
平成17年	1.107	0.822

## 今後の課題

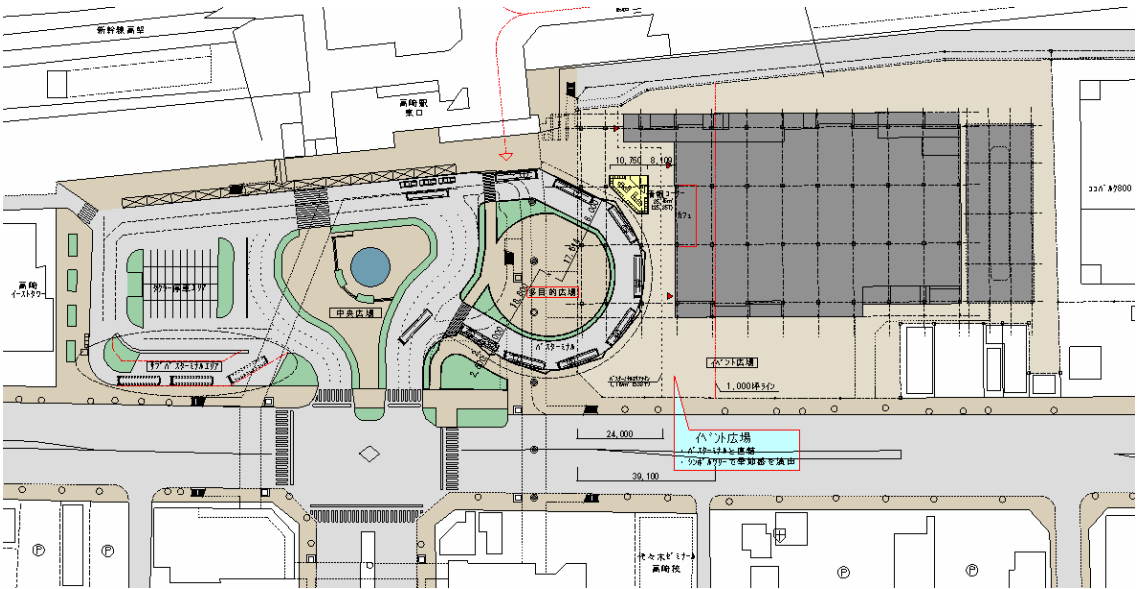
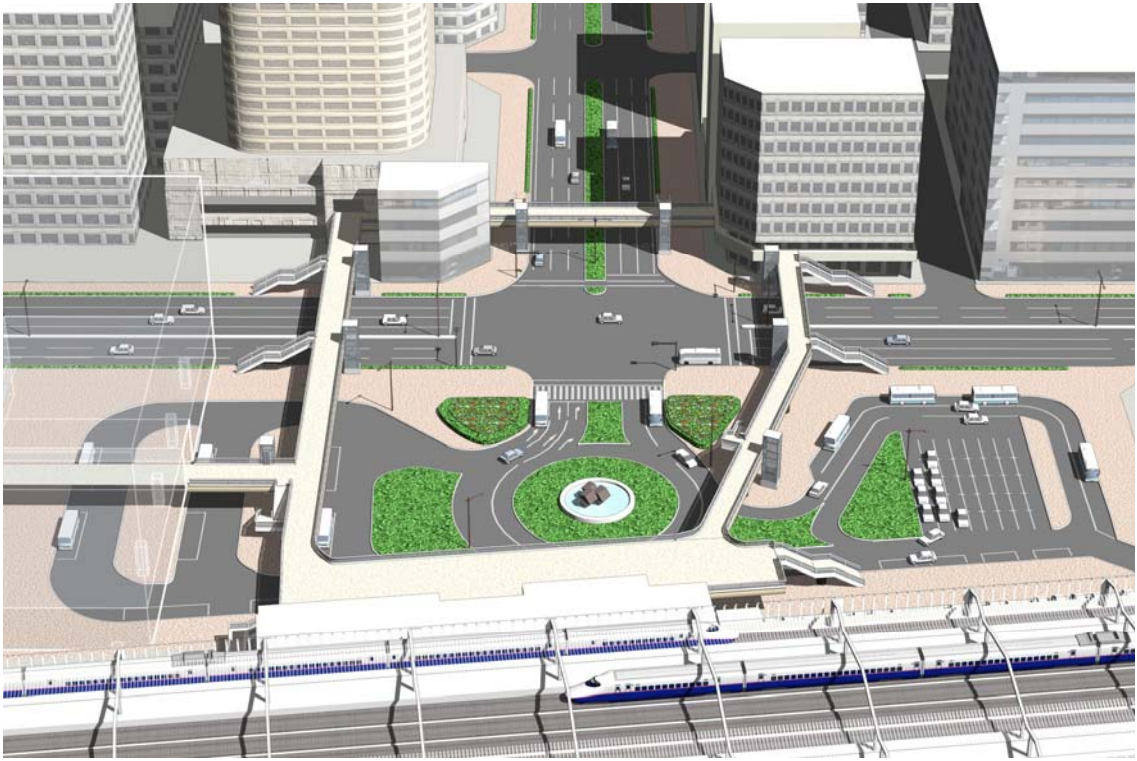
- ・合併による都市が拡大による町村の中心部と都心部の利便性の向上
- ・全国的にも都市としての競争力の強い都市を目指した、東口駅前広場の再編整備
- ・早期都心環状線の全線整備に向けたスピード感ある新たな整備手法

# 高崎都心のまちづくり



■ : 再開発事業





## 1. 金沢市における都市計画道路整備状況

