

4-2. 高崎地域

(1) 地域の概要

高崎地域は、高崎駅を中心に商業・業務施設をはじめ、住宅、文化・芸術施設、さらには市庁舎などの行政施設が集積する本市の中核となる地域です。

高崎駅には上越・北陸新幹線が乗り入れ、郊外周辺部には、関越・上信越・北関東自動車道が通り、全国でも有数の交通拠点となっています。そして、高い商業集積と集客力もあり、商業都市として発展を続けています。

第5次総合計画では、魅力ある都市空間の整備を推進する地域、都市文化の創造を目指す地域として「都市拠点ゾーン」に位置づけられています。

(2) 地域の課題

高崎地域の中心市街地では、マンション建設に伴い人口の空洞化には歯止めがかかったものの、高齢化率については一貫して上昇傾向を示しています。引き続きまちなか居住を推進するとともに、商業・業務機能の強化を図り、一層の賑わいと歩いて暮らせる利便性の高い中心市街地の実現を図ることが課題といえます。

鉄道、バスなどの公共交通利用の低下が見られますが、公共交通の充実は交通弱者への配慮や環境負荷の低減などの面から、重要な課題といえます。

新幹線、高速自動車道などの広域交通網の拠点性を活かし、広域的な交流拠点を実現する国際的交流機能の充実が求められます。

また、産業集積を図るための用地が不足しています。その一方で、高崎駅東口から伸びる(都)高崎駅東口線(東毛広域幹線道路)の整備と関越自動車道スマートインターチェンジの整備により、新たな開発の可能性が高まることが予想されます。

既存の鉄道駅周辺の生活中心拠点では、公共交通網の再編とあわせて都市機能の充実と、高齢化などに対応したコンパクトな生活環境の形成が求められます。



(3) 地域の中心

高崎地域の中心市街地とその周辺部を、都心拠点とします。



(4) 地域の目標及びまちづくりの方針

第5次総合計画における「都市拠点ゾーン」という位置づけを踏まえ、地域のまちづくりの目標を次のとおりとします。

存在感のある交流発信拠点の形成

高崎駅周辺から(都)高崎駅東口線(東毛広域幹線道路)沿道、関越自動車道スマートインターチェンジ建設予定地周辺までを結ぶ地域は、東京・首都圏、信越、北陸等の高速交通網による交流圏からの集客・物流の拡大に寄与する、交流発信拠点の形成を目指す地域として位置づけます。

高崎駅を中心とした中心市街地については、政治、経済、教育、文化などの都市機能の集積を図り、一層の賑わいと魅力ある都市空間の形成を目指すとともに、都心居住の促進を図ります。

田園共生エリアが広がる東部地区の関越自動車道スマートインターチェンジ建設予定地周辺及び(都)高崎駅東口線(東毛広域幹線道路)沿道周辺については、恵まれた交通結節点としての機能を活かし、周辺における農地及び集落環境との調和を図りながら、業務、流通、工業、その他産業機能の立地と集積を図り、新たな市街地の形成を目指します。

(都)環状線内側、高崎経済大学周辺地区については、産・学・住が調和した利便性の高い快適な居住環境を創出するとともに、高崎経済大学を活かした特色あるまちづくりを目指します。

西部地区の観音山丘陵などの森林環境共生エリアは、都心部に近接する重要な自然活用保全地として里山環境の保全に努めるとともに、自然にふれあう場としてレクリエーション機能や公園機能を高めていきます。

水辺環境共生エリアである烏川、井野川、利根川などの緑地やサイクリングロード周辺では、水とふれあえる親水空間として良好な環境維持を図っていきます。

(5) 交通体系の整備方針

1) 道路

【主要幹線道路】

- ・(都)国道17号線並榎インター付近の拡幅整備を促進し、交通渋滞の緩和を図ります。
- ・(都)本町常盤町線、(都)本町江木線、(都)東2条線の整備を推進し、都心環状線の形成を図ります。
- ・都心環状線内の歩行者・自転車空間の拡充を図るため、都心環状線内の(都)中央通り線の幅員再構築を検討します。
- ・東毛地域との道路交通軸となる(都)高崎駅東口線(東毛広域幹線道路)の整備を促進し、地域の東西交通軸を強化します。また、関越自動車道の利便性向上を図るため、スマートインターチェンジを整備します。
- ・県央交通の軸となる(都)高前幹線の整備を推進し、前橋方面との連絡を強化するとともに、烏川による地域分断の解消を図ります。また、(都)高崎駒形線との交差部は立体交差化を図ります。
- ・(都)高崎前橋線の整備を促進し、前橋方面との連絡を強化します。
- ・(都)前橋長瀬線の整備を促進し、前橋方面及び藤岡方面との連絡を強化します。
- ・烏川右岸地域の東西軸となる(都)寺尾木部線の整備を促進し、藤岡方面との連絡を強化します。
- ・(都)中央通り線の整備を推進し、群馬地域との連絡を強化します。
- ・(都)下豊岡剣崎線(国道406号)の拡幅と延伸を検討するとともに整備を促進し、榛名地域及び倉淵地域との連絡を強化します。
- ・箕郷地域との連絡を強化するため、(都)並榎浜川線の延伸を検討します。
- ・烏川、碓氷川に分断された市街地の結びつきを強化するため、(都)環状線の(都)国道18号線以南への延伸と碓氷川への架橋を検討します。
- ・都心ゾーンに流入する交通の整流化や通過交通の排除と、烏川、碓氷川に分断された市街地の結びつきを強化するため、外環状線(構想路線)、烏川右岸道路(構想路線)を検討します。

2) 公共交通

- ・高崎駅東口駅前広場の整備を推進し、交通結節機能の強化を図ります。
- ・高崎駅東口駅前広場に高速バスターミナルを整備し、新幹線と高速バスを結びつけた高速交通ネットワークの形成を図ります。
- ・JR高崎線、JR上越・両毛線、JR信越本線、上信電鉄を公共交通の軸とし、バス交通との連携強化やパークアンドライド駐車場の整備により、利用しやすく、人と環境にやさしい公共交通網の形成を目指します。
- ・バス交通の定時性・速達性を確保するため、主要幹線道路及び幹線道路におけるバス専用レーンの整備やバス優先信号の設置、また、ボトルネック交差点におけるバス走行空間の確保などを検討します。

高崎地域将来都市構造図





1. 都心地区

(1) 地区の特性

都心地区は、政治、経済、教育、文化など、様々な都市機能が集積し、高崎市の中心市街地を形成する地区です。地区の東部には高崎駅が位置し、市の玄関口となっています。地区の西部の高崎城址周辺には、市役所をはじめ公共サービス施設及び群馬音楽センターなどの文化施設が集積しています。

(2) 拠点の形成

- ・ 中心市街地は、都心拠点として賑わいのある商業機能を高めるとともに、高次都市機能の整備、集積を図り、交流拠点として土地利用の高度化を推進します。
- ・ 高崎駅西口周辺は、商業機能の強化を図り、東口とともに高崎市の玄関口として、また都心拠点としてふさわしい、風格のある都市景観を有した拠点の形成を図ります。
- ・ 高崎駅東口周辺は、交流拠点的商業・業務地として、市街地再開発事業などによる土地利用の高度化、会議場・ホテルなどの国際的交流機能の充実を進め、コンベンション、ビジネス、ショッピング、居住などの都市機能を複合的に高め、広域交流機能を備えた拠点の形成を図ります。
- ・ 高崎城址周辺は、緑に囲まれた本市の歴史的シンボルゾーンであり、文化芸術、医療、行政などの公共サービス機能の充実と集積を促進していきます。さらに、高崎独自の文化芸術創造機能などの導入により拠点性を高め、国際都市の形成を視野に入れた都市づくりに努めます。
- ・ 北高崎駅とその周辺を生活中心拠点として位置づけ、都市機能の集積及び市民の利便性の向上を図ります。
- ・ 城南運動公園は、文化、スポーツのレクリエーション拠点として位置づけるとともに、防災機能の向上を図ります。

(3) 土地利用の方針

1) 中密度住宅地

- ・ 並榎町の一部と市営並榎住宅周辺については、中密度住宅地として戸建住宅や集合住宅などの良好な居住環境の形成を図ります。

2) 複合市街地

- ・ 中心商業地周辺の複合市街地では、居住環境との調和を図るため地区計画制度の活用や、土地の有効利用を促進する整備を検討します。

3) 沿道型複合市街地

- ・ 並榎町の(都)国道17号線沿道については、流通、商業、業務などの沿道サービス施設の誘導を図りつつ、周辺居住環境と調和した土地利用を進めます。

4) 中心商業地

- ・ 都心地区の中心商業地は、商業・業務地として高度化を図るとともに、都心居住を促進し、賑わいと魅力ある中心市街地の形成を目指します。
- ・ 高崎駅周辺及び中心市街地では、土地区画整理事業、市街地再開発事業などを推進し、土地の有効利用を図ります。
- ・ 高崎駅東口周辺はコンベンション、ビジネス、ショッピング、居住などの都市機能の充実を図るため、商業・業務地の高度化を誘導し、快適で魅力ある拠点の形成を目指す土地利用を図ります。
- ・ 防火・準防火地域の指定などにより、地区の不燃化や耐火建築物の誘導を図ります。

5) 工業・流通業務地

- ・末広町の一部と下和田町の一部を工業・流通業務地とし、周辺環境と調和した工業地の形成を図ります。

高崎地域都心地区将来都市構造図



(4) 交通体系の整備方針

1) 道路

【幹線道路】

- ・(都)本町江木線と鉄道との立体交差化を促進し、東西の分断を解消し、都市機能の一体化を図ります。
- ・(都)高崎渋川線と鉄道との立体交差化を促進し、東部地区及び北部地区との連絡を強化します。
- ・(都)高崎駅観音山線の整備を促進し、西部地区との連絡を強化するとともに、地区内交通の円滑化を図ります。

【地区幹線道路】

- ・(都)高松若松町線の整備を促進し、地区内交通の円滑化を図ります。

【生活幹線道路】

- ・高崎駅東口にペDESTリアンデッキを整備し、安全で快適な歩行系道路を確保します。
- ・高崎駅周辺においては、歩行系道路の連続性の確保やユニバーサルデザインの導入・促進により、円滑で快適な歩行系ネットワークの形成を図ります。
- ・(都)田町柳川町線を歩行系道路として整備を推進します。

2) 公共交通

- ・高崎駅にアクセスする路線バスの定時性・速達性を高めるため、バス優先レーンの整備やバス優先信号の設置などを検討します。
- ・都心環状線に循環バスの導入を検討します。また、新交通システムなども視野に入れます。
- ・高崎駅及び北高崎駅の自転車駐車場（駐輪場）の利用効率の向上を図るなど、使いやすい駅を目指します。
- ・地区内の適正な位置に自転車駐車場（駐輪場）を配置し、環境にやさしい移動手段である自転車の利用促進を図ります。
- ・北高崎駅の機能を強化するため、バス交通との連携強化やパークアンドライド駐車場の整備により、利用しやすい公共交通網の形成を目指します。

(5) 都市環境等の整備方針

- ・公共下水道整備が概成している市街地形成エリアでは、下水道施設の適正な維持管理に努めます。
- ・高崎城址周辺は、緑に囲まれた拠点として、城址などの歴史景観を活かした風格ある都市景観を形成する土地利用を推進します。
- ・都心部では、観音山丘陵と烏川河川敷を市民の身近な憩いの場、健康増進の場と位置づけ、中心市街地からのアクセスを確保し、活用と整備に努めます。
- ・都心地区に残る史跡や歴史・文化を活かした都市型観光の形成を図ります。

2. 東部地区

(1) 地区の特性

東部地区は、塚沢、大類、京ヶ島、滝川、岩鼻地区からなり、高崎地域の東部に位置しています。

地区の北部の塚沢地区には、高崎問屋町駅が新設され、都心部にも隣接していることから、市街化が進んでいます。

地区の東部には関越自動車道・北関東自動車道が通り、高崎インターチェンジ、建設予定のスマートインターチェンジなど交通結節点を擁しており、周辺部の開発の可能性が高まることが予想されます。

地区の東南部には、群馬の森が位置し、市内のみならず、周辺都市住民の憩いの場として観光・交流・アメニティ拠点となっています。

また、市街化調整区域として、水田などをはじめとした優良農地が広がり、所々に農村集落も見られます。

(2) 拠点の形成

- ・高崎駅東口周辺は、都心地区の拠点形成と連携し、ビジネス、ショッピング、居住などの都市機能を複合的に高め、広域交流機能を備えた拠点の形成を図ります。
- ・建設予定の関越自動車道スマートインターチェンジ周辺は、サブ拠点として、工業・流通業務系の産業集積を核とした新たな市街地の創出を目指します。
- ・高崎問屋町駅とその周辺を生活中心拠点として位置づけ、都市機能の集積を図ります。
- ・群馬の森を観光・交流・アメニティ拠点として位置づけます。
- ・日清製粉跡地は、地区拠点として居住機能と都市サービス機能が充実した整備の誘導を図ります。

(3) 土地利用の方針

1) 低密度住宅地

- ・貝沢町及び東貝沢町の井野川付近、市営上大類団地周辺については、低密度住宅地として戸建住宅を中心とした良好な居住環境の形成を図ります。
- ・萩原団地については、戸建住宅を中心とした低層住宅地区として、地区計画制度による良好な居住環境の規制誘導を図ります。

2) 中密度住宅地

- ・(都)環状線付近の貝沢町及び東貝沢町、矢中町西部、市営綿貫団地、台新田町については、中密度住宅地として戸建住宅や集合住宅などの良好な居住環境の形成を図ります。
- ・(都)環状線内側の江木町については、城東土地区画整理事業を推進します。

- ・大利根団地については、戸建住宅を中心とした低層住宅地区として、地区計画制度による良好な居住環境の規制誘導を図ります。

3) 複合市街地

- ・稲荷町や日光町、岩押町、高関町、北高崎駅周辺、上大類町、矢中町並びに岩鼻町の一部については、複合市街地として住宅や事務所などの土地利用の調和を図ります。
- ・城東土地区画整理事業については、周辺の環境に配慮しつつ整備を推進します。
- ・東口第三土地区画整理事業（構想）については、事業の推進を図ります。
- ・高崎競馬場跡地については、市と県との連携により、双方の発展に資する効果的な利活用を検討します。

4) 沿道型複合市街地

- ・(都)環状線や(都)国道17号線、上大類町の(都)高崎駒形線、高関町の(都)高崎伊勢崎線(国道354号)の沿道については、流通、商業、業務などの沿道サービス施設の誘導を図りつつ、周辺居住環境と調和した土地利用を進めます。
- ・(都)高前幹線沿道については、効率的土地利用を促進するため、沿道型複合市街地の形成を検討します。

5) 中心商業地

- ・高崎駅東口周辺は隣接する都心地区、南部地区の中心商業地とともに、コンベンション、ビジネス、ショッピング、居住などの都市機能の充実を図るため、商業・業務地の高度化を誘導し、快適で魅力ある拠点の形成を目指す土地利用を図ります。
- ・(都)高崎渋川線及び(都)中央通り線の沿道については、都心拠点とサブ拠点を補完する商業機能の誘導を図ります。

6) 工業・流通業務地

- ・関越自動車道沿道は、高崎インターチェンジ、建設予定のスマートインターチェンジを活かし、業務、流通、工業、その他産業などの集積を図るゾーンとして、土地利用を誘導し、新たな市街地の形成を目指します。
- ・(都)高崎駅東口線(東毛広域幹線道路)沿道周辺は、農地及び集落環境との調和を図りながら、高速交通網を活かした、業務、流通、工業、その他産業機能の立地と集積を図り、新たな市街地の形成を目指します。
- ・既存工業地では、周辺環境と調和した工業地の形成を促すため、地区計画制度などによる規制誘導を図るとともに、綿貫工業団地などでは拡張整備の検討などを行います。
- ・高崎複合産業団地については、複合産業の維持増進を図るとともに、地域地区制度、地区計画制度により周辺環境と調和した良好な業務地としての規制誘導を図ります。

- ・JR 上越線・信越本線交差付近では、工業業務地として土地利用の誘導を図ります。

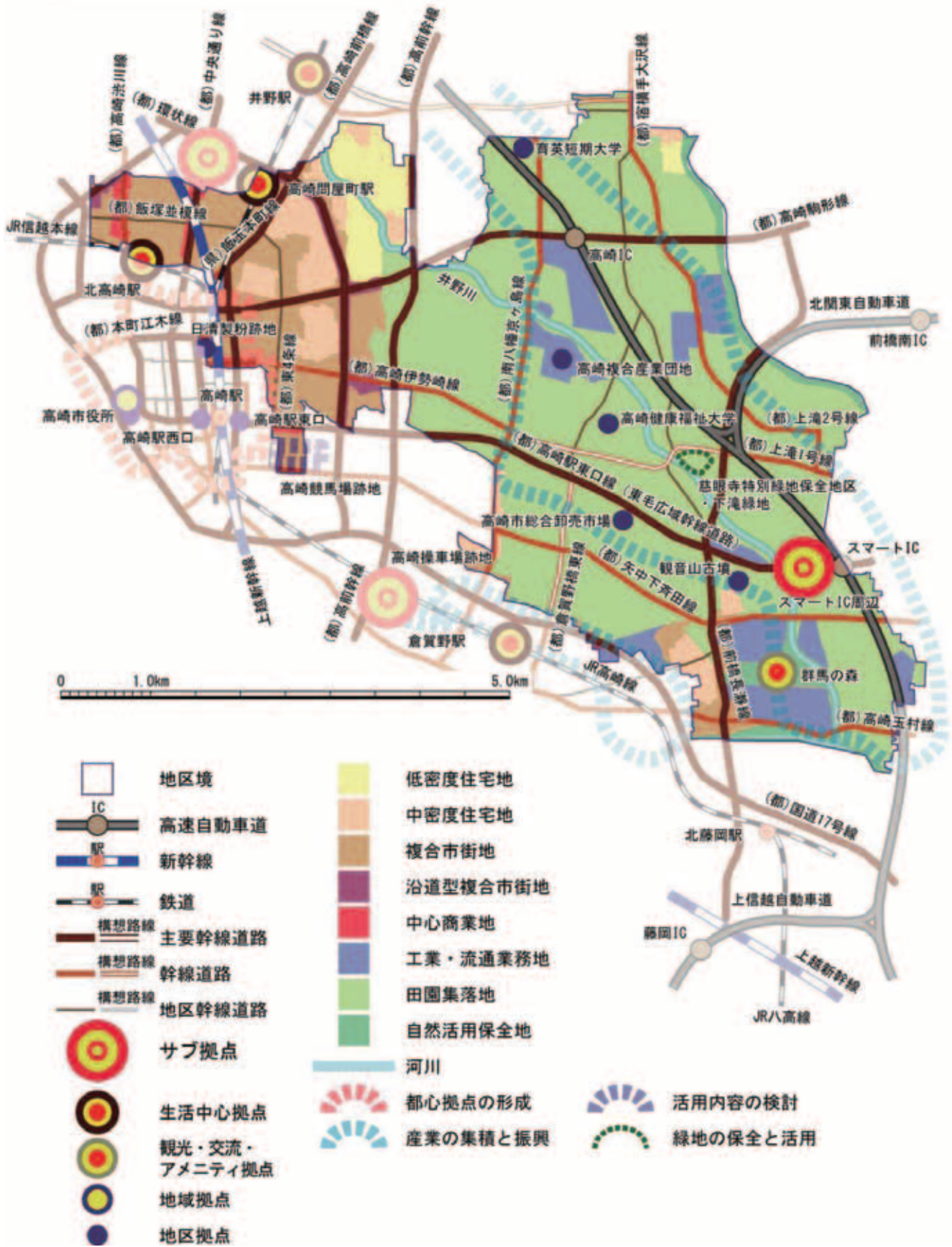
7) 田園集落地

- ・既存の農村集落及び住宅地については、集落活力の維持と良好な居住環境の保全に努めます。
- ・市街化調整区域内の集落地は、道路・下水道などの基盤整備を検討します。

8) 自然活用保全地

- ・井野川、烏川、利根川、粕川などの水辺や群馬の森などの都市公園は、健全で良好な市民生活に貢献する憩いの場として維持保全します。

高崎地域東部地区将来都市構造図



(4) 交通体系の整備方針

1) 道路

【幹線道路】

- ・地区の東西軸となる(都)高崎伊勢崎線、(都)矢中下斎田線、(都)高崎玉村線、(都)上滝1号線の整備を促進し、都心地区及び玉村方面との連絡を強化します。また、(都)高崎伊勢崎線の延伸を検討します。
- ・地区の南北軸となる(都)宿横手大沢線、(都)上滝2号線の整備を推進し、前橋方面との連絡を強化します。また、(都)倉賀野橋東線の延伸を検討します。
- ・(都)高崎渋川線と鉄道との立体交差化を促進し、都心地区との連絡を強化します。
- ・都心地区との連絡を強化するため、(県)飯玉本町線の整備を促進します。

【地区幹線道路】

- ・(都)飯塚並榎線、(都)東4条線の整備を推進し、地区内交通の円滑化を図ります。

【生活幹線道路】

- ・井野川及び利根川沿いのサイクリングロードを良好に維持します。

(5) 都市環境等の整備方針

- ・公共下水道は、大類、京ヶ島地区等の住宅密集区域を中心に整備が進んでおり、周辺の計画区域も継続的に整備を図ります。
- ・群馬の森及び観音山古墳周辺は、井野川サイクリングロードとのネットワーク化に努め、広域的レクリエーションゾーンの形成を図ります。
- ・井野川沿い、烏川沿い、利根川沿いのサイクリングロード周辺は、水とふれあえる親水空間として整備を促進します。
- ・慈眼寺特別緑地保全地区や下滝緑地の保全を図ります。

2) 公共交通

- ・JR信越本線とJR上越・両毛線を公共交通の軸とし、北高崎駅及び高崎問屋町駅の機能を強化するため、バス交通との連携強化やパークアンドライド駐車場の整備により、利用しやすく、人と環境にやさしい公共交通網の形成を目指します。
- ・北高崎駅及び高崎問屋町駅の自転車駐車場（駐輪場）の利用効率の向上を図るなど、使いやすい駅を目指します。
- ・ぐるりん（市内循環バス）の再編など効率化を図りながら、生活を支える公共交通サービス機能の維持に努めます。

3. 西部地区

(1) 地区の特性

西部地区は、片岡、八幡、豊岡地区からなり、高崎地域の南西部に位置しています。地区の南部には観音山丘陵が広がり、少林山達磨寺や観音山公園、観音山ファミリーパークなどが、市民の憩いの空間として親しまれています。

(2) 拠点の形成

- ・群馬八幡駅とその周辺を、生活中心拠点として位置づけ、駅前広場及び駅前通りの整備を図ります。
- ・観音山公園及び観音山ファミリーパークについては、観光・交流・アメニティ拠点として位置づけます。

(3) 土地利用の方針

1) 低密度住宅地

- ・大平台住宅団地、鶴辺団地や乗附町、石原町、片岡町、剣崎町、八幡町の一部については、低密度住宅地として戸建住宅を中心とした良好な居住環境の形成を図ります。
- ・石原東土地区画整理事業については、周辺の環境に配慮しつつ整備を推進します。

2) 中密度住宅地

- ・大平台住宅団地の周辺、八幡住宅団地、鼻高住宅団地、豊岡団地や八千代町、片岡町、石原町、剣崎町、八幡町、下豊岡町、中豊岡町、北久保町の一部については、中密度住宅地として戸建住宅や集合住宅などの良好な居住環境の形成を図ります。

3) 複合市街地

- ・八千代町、片岡町、石原町、寺尾町、上豊岡町、中豊岡町、下豊岡町の南部、(都)下豊岡剣崎線、(都)群馬八幡駅前通り線周辺、JR信越本線沿線については、複合市街地として住宅や事務所などの土地利用の調和を図ります。
- ・剣崎町・八幡町や上豊岡町・下豊岡町については、人口動向等を勘案し、土地の有効利用を検討します。

4) 沿道型複合市街地

- ・(都)環状線や(都)国道18号線の沿道については、流通、商業、業務などの沿道サービス施設の誘導を図りつつ、周辺居住環境と調和した土地利用を進めます。

5) 観光商業地

- ・高崎白衣大観音周辺は、観光商業地として周辺環境と調和した魅力的な観光地の形成を促進します。

6) 地域商業地

- ・群馬八幡駅周辺及び片岡中学校周辺の地域商業地については、地域住民の日常生活を支える様々な施設の誘導を図ります。

7) 工業・流通業務地

- ・八幡工業団地及びその周辺、八幡第二工業団地、町屋町の烏川付近を工業・流通業務地とし、機能強化を促進します。

8) 田園集落地

- ・寺尾町、若田町、下大島町、町屋町、金井淵町、剣崎町に広がる田園や集落については、田園集落地として保全を図ります。

9) 自然活用保全地

- ・観音山丘陵などの森林環境共生エリアは、都心部に近接する重要な自然活用保全地として森林保全に努めます。また、自然にふれあう場としてレクリエーション機能や公園機能を高めます。
- ・烏川や碓氷川沿岸は、緑地の保全とともに、水とふれあえる親水空間として整備を促進します。

高崎地域西部地区将来都市構造図



(4) 交通体系の整備方針

1) 道路

【幹線道路】

- ・(都)上佐野寺尾線の拡幅を検討するとともに整備を推進し、烏川による地域分断の解消を図ります。
- ・(都)高崎駅観音山線の整備を促進し、都心地区との連絡を強化します。
- ・(都)群馬八幡駅前通り線の整備を推進し、群馬八幡駅の機能を強化します。
- ・烏川による地域分断の解消を図るため、(都)並榎我峰線と(都)下豊岡剣崎線を結ぶ架橋を検討します。

【地区幹線道路】

- ・(都)寺尾乗附線の整備を促進し、地区内交通の円滑化を図ります。

【生活幹線道路】

- ・烏川、碓氷川沿いのサイクリングロードの整備・拡充を図ります。
- ・観音山丘陵の歴史・文化的資源をネットワークする自然遊歩道の維持・拡充を図ります。

(5) 都市環境等の整備方針

- ・公共下水道は、八幡地区等の住宅密集区域を中心に整備が進んでおり、周辺の計画区域も継続的に整備を図ります。
- ・観音山風致地区、護国神社特別緑地保全地区、少林山特別緑地保全地区、八幡八幡宮特別緑地保全地区については、良好な緑地資源の保全を図ります。また、八幡霊園は、市民生活に安らぎと潤いを提供する緑の場として保全を図ります。
- ・都市計画河川烏川の整備を促進し、防災性を強化します。

2) 公共交通

- ・JR信越本線を公共交通の軸とし、群馬八幡駅の機能を強化するため、バス交通との連携強化やパークアンドライド駐車場の整備により、利用しやすく、人と環境にやさしい公共交通網の形成を目指します。
- ・群馬八幡駅の自転車駐車場（駐輪場）の利用効率の向上を図るなど、使いやすしい駅を目指します。
- ・ぐるりん（市内循環バス）の再編など効率化を図りながら、生活を支える公共交通サービス機能の維持に努めます。

4. 南部地区

(1) 地区の特性

南部地区は、佐野、南八幡、倉賀野地区からなり、高崎地域の南部に位置しています。地区の北部から東部にかけては、JR高崎線、(都)国道17号線が通り、倉賀野工業団地、倉賀野東工業団地など工業団地が集まり、産業活動が活発な地区です。地区の南西部は、観音山丘陵に位置し、豊かな自然環境に恵まれ、田園地帯が広がる地区です。

(2) 拠点の形成

- ・高崎操車場跡地周辺をサブ拠点として位置づけ、都市機能の集積を図ります。
- ・高崎駅東口周辺は、都心地区の拠点形成と連携し、ビジネス、ショッピング、居住などの都市機能を複合的に高め、広域交流機能を備えた拠点の形成を図ります。
- ・倉賀野駅とその周辺や山名駅とその周辺を、生活中心拠点として位置づけ、生活利便施設の集積を図ります。

(3) 土地利用の方針

1) 低密度住宅地

- ・中居小学校周辺及び城山住宅団地の一部は、低密度住宅地として戸建住宅を中心とした良好な居住環境の形成を図ります。

2) 中密度住宅地

- ・中居団地周辺、下中居町の一部、佐野中学校周辺、城山住宅団地の一部、(都)高崎玉村線沿道周辺については、中密度住宅地として戸建住宅や集合住宅などの良好な居住環境の形成を図ります。
- ・倉賀野中学校周辺については、地区計画制度による良好な居住環境の規制誘導を図ります。
- ・倉賀野西土地区画整理事業については、周辺の環境に配慮しつつ整備を推進します。また、倉賀野正六については、土地の有効利用を促す整備を検討します。

3) 複合市街地

- ・高崎操車場跡地周辺については、業務、商業、居住などの集積を図り、新産業の創出や育成の拠点となるビジネスパークの整備を推進します。土地区画整理事業による面的整備と併せて、新駅の設置を推進し、副都心の形成に努めます。
- ・倉賀野駅北、上中居の土地区画整理事業については、周辺の環境に配慮しつつ整備を推進します。

- ・上中居町、双葉町、上佐野町などについては、複合市街地として住宅や事務所などの土地利用の調和を図ります。

4) 沿道型複合市街地

- ・(都)環状線や(都)国道17号線の沿道については、流通、商業、業務などの沿道サービス施設の誘導を図りつつ、周辺居住環境と調和した土地利用を進めます。

5) 中心商業地

- ・高崎駅東口周辺は隣接する都心地区、東部地区の中心商業地とともに、コンベンション、ビジネス、ショッピング、居住などの都市機能の充実を図るため、商業・業務地の高度化を誘導し、快適で魅力ある拠点の形成を目指す土地利用を図ります。

6) 地域商業地

- ・城山団地の一部、倉賀野駅から(都)高崎玉村線にかけての一带、中居団地周辺は、地域商業地として位置づけ、地域住民の日常生活を支える様々な施設の誘導を図ります。

7) 工業・流通業務地

- ・倉賀野、倉賀野東、岩鼻西及び倉賀野大道南の各工業団地、双葉町の高崎駅付近については、工業・流通業務地として周辺環境と調和した土地利用を図ります。

8) 田園集落地

- ・ 上信電鉄沿線周辺、下佐野町に広がる田園や集落については、田園集落地として保全を図ります。

9) 自然活用保全地

- ・ 烏川や鏡川の水辺をレクリエーションの場として活用します。
- ・ 観音山丘陵の保全を図り、市民の森の整備を推進します。

高崎地域南部地区将来都市構造図



(4) 交通体系の整備方針

1) 道路

【幹線道路】

- ・地区の東西軸となる(都)高崎玉村線の整備を促進し、都心地区及び玉村方面との連絡を強化します。
- ・(都)南八幡京ヶ島線、(都)上佐野寺尾線の整備を推進し、烏川による地域分断の解消を図ります。また、(都)上佐野寺尾線の拡幅を検討します。
- ・JR高崎線による地域分断を解消するため、これと交差する(都)倉賀野橋東線の立体化と延伸を検討します。
- ・(都)倉賀野駅前通り線の整備を推進し、倉賀野駅の機能を強化します。また、烏川による地域分断を解消するため、(都)倉賀野駅前通り線の延伸を検討します。

2) 公共交通

- ・JR高崎線と上信電鉄を公共交通の軸とし、倉賀野駅をはじめとする生活中心拠点となっている鉄道駅の機能を強化するため、バス交通との連携強化やパークアンドライド駐車場の整備により、利用しやすく、人と環境にやさしい公共交通網の形成を目指します。また、高崎駅と倉賀野駅との間に新駅設置を推進します。
- ・倉賀野駅北口駅前広場や自転車駐車場（駐輪場）などの整備を推進し、駅機能の強化を図ります。
- ・ぐるりん（市内循環バス）の再編など効率化を図りながら、生活を支える公共交通サービス機能の維持に努めます。

(5) 都市環境等の整備方針

- ・高崎操車場跡地周辺については、土地区画整理事業に併せて公共下水道の整備を推進します。また、市街化調整区域では、投資効果の高い地区から順次整備の拡張を行います。
- ・都市計画河川烏川の整備を促進し、防災性を強化します。
- ・山名古墳群は、史跡公園として整備を推進します。

5. 北部地区

(1) 地区の特性

北部地区は、長野、六郷、中川、新高尾地区からなり、都心地区の北部に位置しています。地区の東部には、JR上越線・両毛線が通り、井野駅があります。また前橋市境付近には、関越自動車道前橋インターチェンジがあります。(都)高前幹線、(都)高崎前橋線などの幹線道路が通っています。地区の西部の市街化調整区域には豊かな田園地帯が広がっています。また、北部には大八木工業団地、南部には卸商業団地や高崎経済大学が位置しています。浜川運動公園や井野川サイクリングロードをはじめとして、河川の堤防などを利用した遊歩道やサイクリングロードのネットワークが形成されています。

(2) 拠点の形成

- ・問屋町及びその周辺は、サブ拠点として、都心部の補完機能の充実を図ります。
- ・井野駅とその周辺及び高崎問屋町駅とその周辺を生活中心拠点として位置づけ、都市機能の集積を図ります。
- ・(都)環状線、(都)並榎浜川線及び烏川に囲まれた高崎経済大学周辺は、産・学・住が調和した良好で快適な市街地の形成を目指し、土地利用の誘導を図ります。
- ・浜川運動公園は、スポーツなどのレクリエーション拠点として、施設や機能の拡充を図ります。

(3) 土地利用の方針

1) 低密度住宅地

- ・下小鳥町、上小埜町、下小埜町、上並榎町、浜尻町の一部については、低密度住宅地として戸建住宅を中心とした良好な居住環境の形成を図ります。
- ・新保・日高土地区画整理事業については、周辺の環境に配慮しつつ整備を推進します。

2) 中密度住宅地

- ・下小埜町、上並榎町、筑縄町、上小鳥町、下小鳥町、新保町、日高町、浜尻町、井野町の一部と中尾住宅団地については、中密度住宅地として戸建住宅や集合住宅などの良好な居住環境の形成を図ります。

3) 複合市街地

- ・浜尻北土地区画整理事業は、周辺の環境に配慮しつつ、整備を推進します。
- ・下小鳥町周辺では、土地の有効利用を促進する整備を検討します。

4) 沿道型複合市街地

- ・新保・日高土地区画整理事業地内の(都)高前幹線、(都)環状線、(都)国道17号線沿道については、流通、商業、業務などの沿道サービス施設の誘導を図りつつ、周辺居住環境と調和した土地利用を進めます。

5) 中心商業地

- ・問屋町及びその周辺は、中心商業地として、流通・業務機能の集積を促進します。

6) 地域商業地

- ・(都)高崎渋川線沿道については、地域商業地として、地域住民の日常生活を支える商業施設の誘導を図ります。

7) 工業・流通業務地

- ・大八木町、小八木町、中尾町の一部を工業業務地として整備を推進します。
- ・関越自動車道沿道は、前橋インターチェンジを活かし、流通、業務、工業、その他産業などの集積を図るゾーンとして、土地利用を誘導し市街地の形成に努めます。

8) 田園集落地

- ・(都)環状線外側に広がる田園や集落については、田園集落地として保全を図ります。

9) 自然活用保全地

- ・烏川、井野川、染谷川、長野堰などについては、水辺をレクリエーションの場として活用します。

(4) 交通体系の整備方針

1) 道路

【幹線道路】

- ・(都)高崎渋川線の整備を推進し、群馬地域との連絡を強化します。
- ・榛名地域及び箕郷地域との連絡を強化するため、(都)並榎我峰線の延伸及び変更を検討するとともに整備を促進します。
- ・箕郷地域との連絡を強化するため、上並榎下小埴線(構想路線)、下小埴楽間線(構想路線)を検討します。
- ・群馬地域及び西部地区との連絡を強化するため、(主)前橋安中富岡線の拡幅を検討します。
- ・群馬地域との連絡を強化するため、下小島大八木線(構想路線)を検討します。
- ・井野駅の機能を強化するため、(県)井野停車場線の整備を検討します。
- ・烏川による地域分断の解消を図るため、(都)並榎我峰線と(都)下豊岡剣崎線を結ぶ架橋を検討します。

【地区幹線道路】

- ・(都)新保田中線の整備を促進し、前橋方面との連絡を強化します。
- ・(都)下小島筑縄線、(都)福島小八木線の整備を推進し、地区内交通の円滑化を図ります。

【生活幹線道路】

- ・長野堰及び井野川沿いのサイクリングロードを良好に維持します。

(5) 都市環境等の整備方針

- ・公共下水道は、長野、六郷、中川、新高尾地区の住宅地を中心に整備が進んでおり、周辺の計画区域も継続的に整備を図ります。
- ・日高遺跡については、史跡公園として整備を推進します。
- ・烏川や井野川沿いの自然環境・緑地の保全を図ります。
- ・烏川、井野川などのサイクリングロード周辺は、水とふれあえる親水空間として整備を推進します。

2) 公共交通

- ・JR上越・両毛線を公共交通の軸とし、井野駅及び高崎問屋町駅の機能を強化するため、バス交通との連携強化やパークアンドライド駐車場の整備により、利用しやすく、人と環境にやさしい公共交通網の形成を目指します。
- ・井野駅及び高崎問屋町駅の自転車駐車場(駐輪場)の利用効率の向上を図るなど、使いやすい駅を目指します。
- ・ぐるりん(市内循環バス)の再編など効率化を図りながら、生活を支える公共交通サービス機能の維持に努めます。