

第2章 | 都市づくりの 基本理念

第2章 都市づくりの基本理念

2-1 将来都市像

将来都市像

人・もの・情報が集積し、たくましく豊かに発展を続ける創造都市

高崎市の中心市街地は、古くから交通の要衝として栄え、様々な人・もの・情報が行き交う商都として発展してきました。市内には上越新幹線と北陸新幹線の分岐点である高崎駅や、南北方向の関越自動車道と東西方向の北関東自動車道及び上信越自動車道が交差する結節点があり、現代においても関東と信越をつなぐ広域交通の要衝であり続けています。

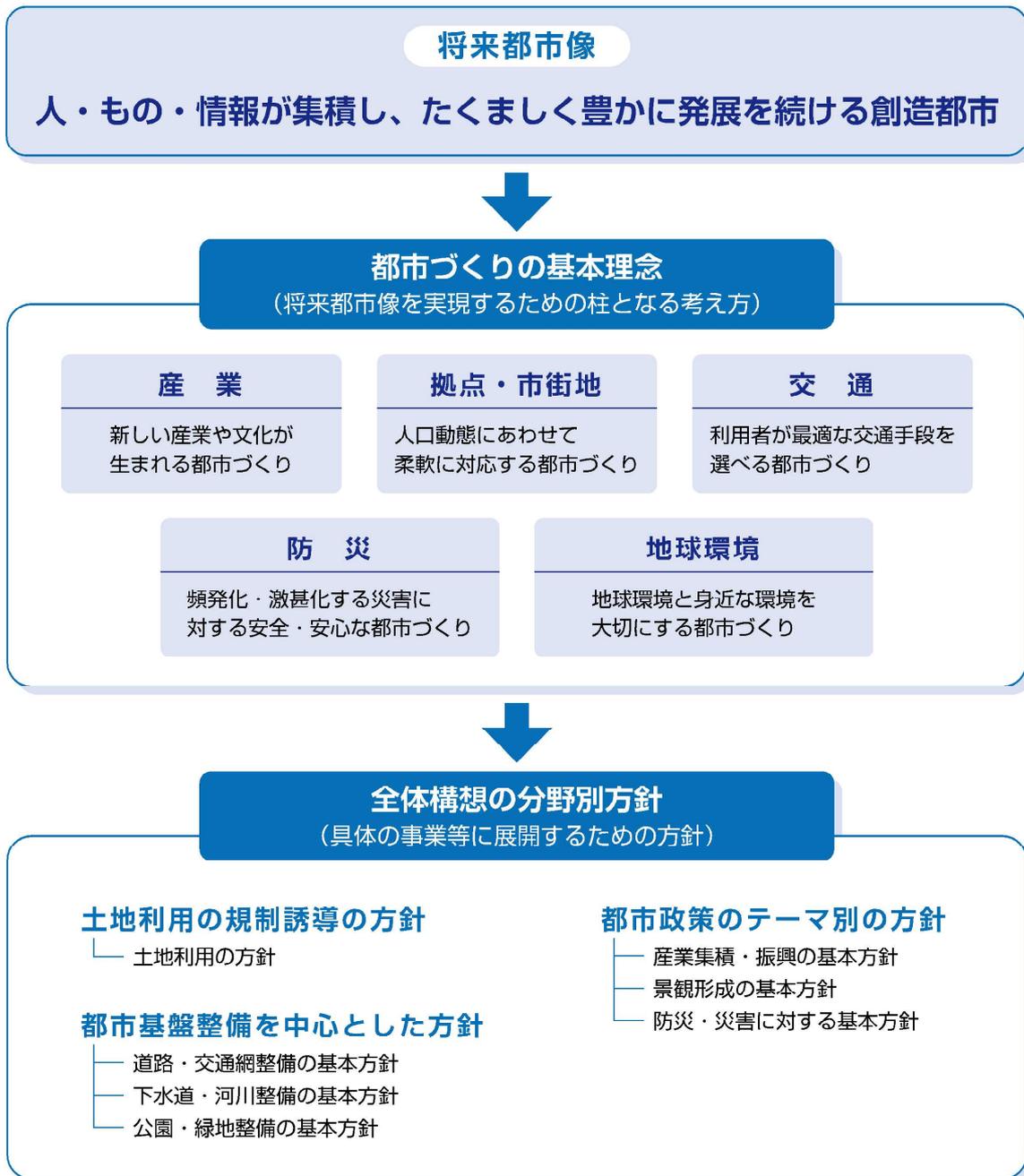
第6次総合計画では、本市の特徴である立地の優位性を生かして、高崎市をさらにたくましく、豊かに発展させていくために、高崎に「人・もの・情報」を集積させ、単につなぐ都市から中心都市・創造都市に変革していくことでビジネスを盛んにし、これを基盤として市民生活を豊かにしていくことを目指しています。

こうした考えのもと、都市計画マスタープランでは、“人・もの・情報が集積し、たくましく豊かに発展を続ける創造都市”をまちの将来像としました。

■ 将来都市像のイメージ



■ 全体構想の構成



2-2 都市づくりの基本理念

将来都市像を実現するための柱となる都市づくりの基本理念は、次のとおりとします。

(1) 新しい産業や文化が生まれる都市づくり

国内外に知られる存在感のある創造都市の実現を目指すため、これまで培ってきた産業や文化を充実させるとともに、新しい産業や文化が高崎から発信されることで、従来の産業集積の維持・強化に加え、デジタル技術や再生可能エネルギーを活用した研究・開発機能などの新たな立地需要に応える産業の拠点の形成を進めます。また、中心市街地においては、コンベンション機能をはじめとした情報発信機能の充実を図ることで、新しい産業や文化が創造、発信される都市づくりを進めます。

(2) 人口動態にあわせて柔軟に対応する都市づくり

人口減少と高齢化が同時に進行する局面でも、誰もが生活に必要なサービスを持続的に享受できるよう、地域の個性を生かしながら、高崎駅周辺の都心拠点や地域拠点等についてコンパクトな都市の形成を進めます。

中心市街地については、新幹線や高速自動車道の高速交通網を生かし、国内外から人・もの・情報を集積させ、都市機能のさらなる充実を図るとともに、人々が憩い集う快適な都市空間を実現する魅力ある拠点づくりを進めます。

郊外部の住宅地においては、住み続けられる環境やコミュニティを維持するために、暮らしに必要な生活サービス施設の維持や、公共交通等の自家用車以外の移動サービスの維持確保を図ります。また、田園・集落地においては、都市計画法等の運用により、無秩序な宅地開発を抑制し、豊かな自然環境の保全を行います。

(3) 利用者が最適な交通手段を選べる都市づくり

人口減少と高齢化のさらなる進展による交通需要の変化に対応し、誰もが安全で快適に移動できる社会の実現に向けて、道路や公共交通等のネットワークを整備するとともに、市街地においては歩行者の回遊や自転車等のモビリティの利用環境を改善します。

(4) 頻発化・激甚化する災害に対する安全・安心な都市づくり

災害リスクを未然に回避する視点と、災害発生後の被害拡大を低減する視点の双方から、地域特性にあわせた防災機能の向上を図るとともに、災害発生時における円滑な支援活動や迅速な復旧・復興を可能とする都市基盤の形成を進めます。これらの取組により、防災・減災を重視した都市づくりを進めます。

(5) 地球環境と身近な環境を大切にする都市づくり

脱炭素社会の実現を目指すため、まとまりのある豊かな自然環境の保全を継続して行うとともに、官民施設における太陽光発電などの再生可能エネルギーの活用を促進します。また、身近な水辺空間や緑地などにふれあう場を形成し、環境と共生した都市づくりや景観づくりを進めます。さらに、歩行者や自転車の利用者に優しい道路空間の整備と公共交通の利用促進を図ります。

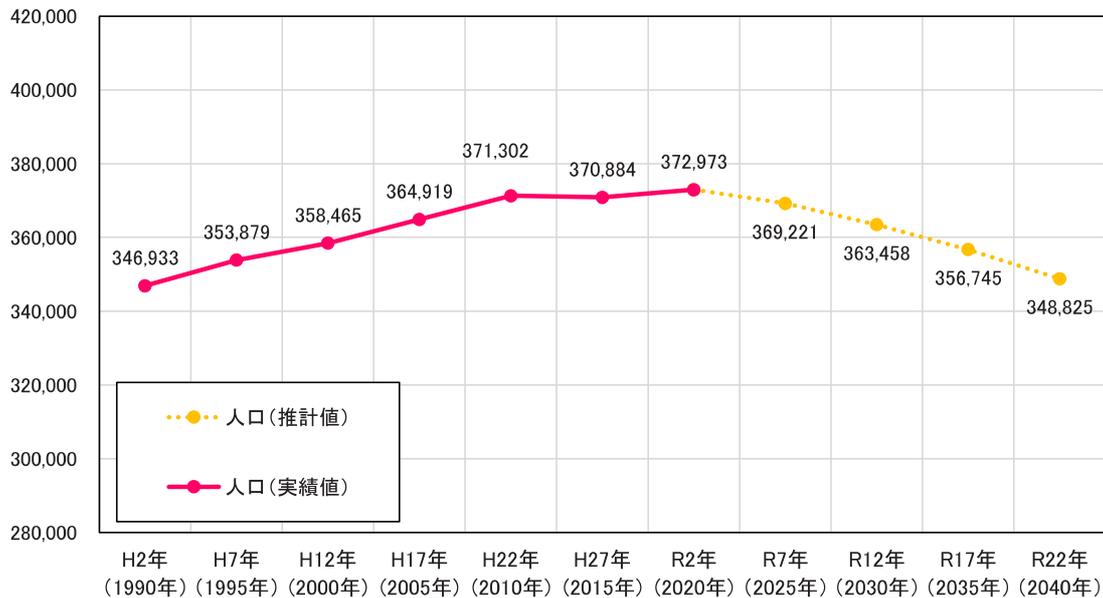
2-3 将来人口

本市の人口は、平成22年（2010年）まで増加傾向が続いたものの、近年は横ばいとなっています。令和2年（2020年）には最多人口の約37.3万人となりましたが、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和22年（2040年）には約34.9万人となり、約1割の人口減少が見込まれています。

年齢3区分別人口と高齢化率の推移をみると、平成2年（1990年）から少子高齢化が続いており、令和22年（2040年）には高齢化率（65歳以上）が34.9%に達する見込みです。

■ 総人口の推移

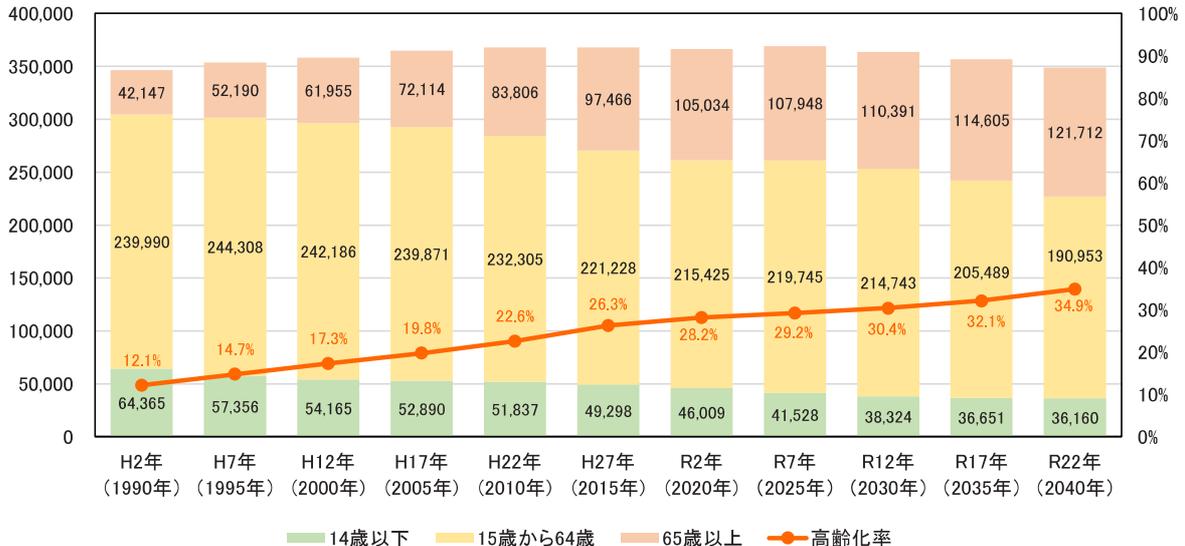
(人)



■ 年齢3区分別人口と高齢化率の推移

(人)

(高齢化率)



資料：実績値 国勢調査

推計値 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」

2-4 将来都市構造

(1) 都市構造とは

都市構造とは、都市の骨格を概念的に示したものであり、都市空間を構成する3つの要素(拠点、交流軸、土地利用構成)によって、目指すべき都市の姿を表したものです。

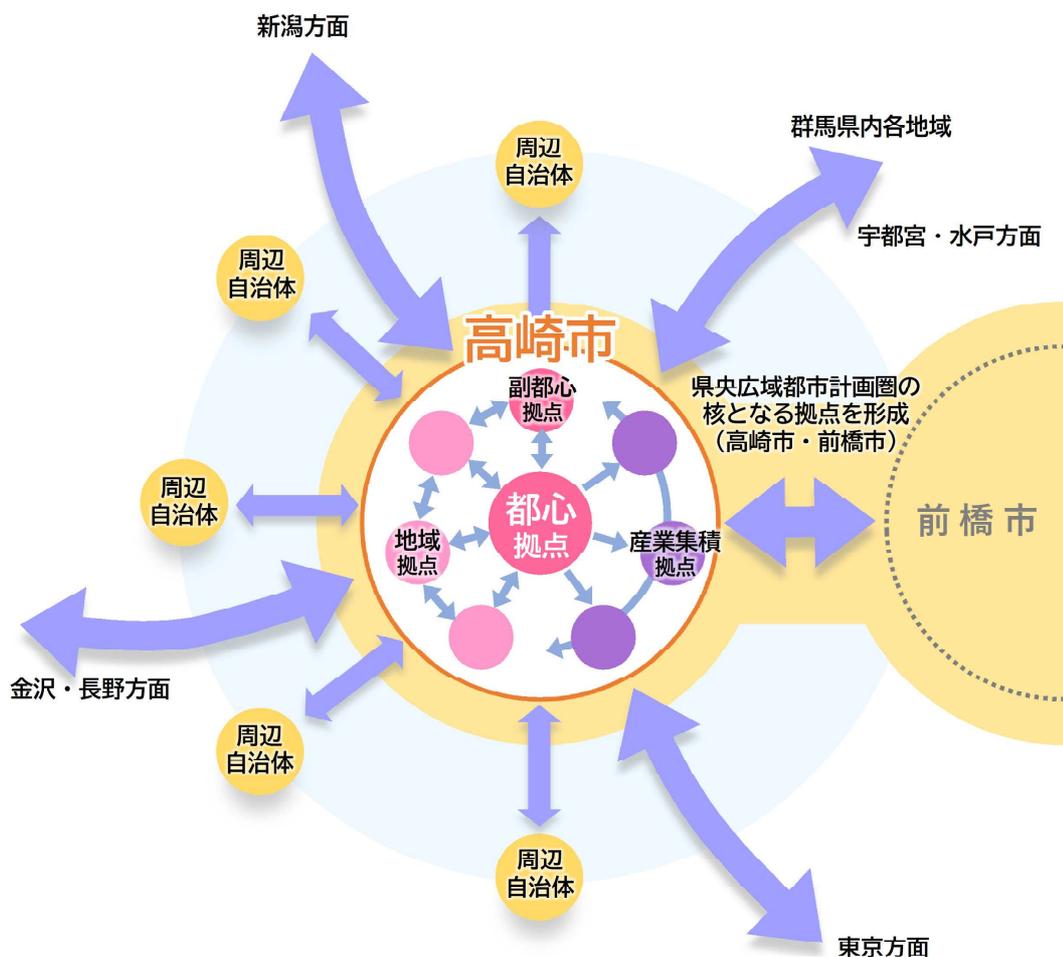
(2) 基本的な考え方

北関東の中心的な都市の一つとして、広域交通の要衝である優位性を生かし、新潟、東京、金沢、長野、宇都宮、水戸、群馬県内の各方面との移動・交流・連携を図るための軸を「広域交流軸」として定め、その結節点となる高崎駅周辺に都心拠点、高速自動車道のインターチェンジ周辺に産業集積拠点を配置します。

拠点周辺の利便性の高いエリアに居住を誘導し、都心拠点、副都心拠点、地域拠点の各拠点同士を公共交通等で結びつけることにより拠点間の相互補完を図り、「地域連携軸」として日常生活を支え合えるようにします。

周辺自治体とは、都市機能の相互補完や一体的なエリアとしての観光振興等により、市内の産業の強化や暮らしやすい環境の形成を図ります。

■ 都市構造のイメージ



(3) 将来都市構造

1) 拠点

都市機能の集積や都市活動を集中的に展開するエリアとして拠点を配置し、それぞれの役割に応じた誘導や整備を進めます。

■ 拠点の配置及び形成の方針

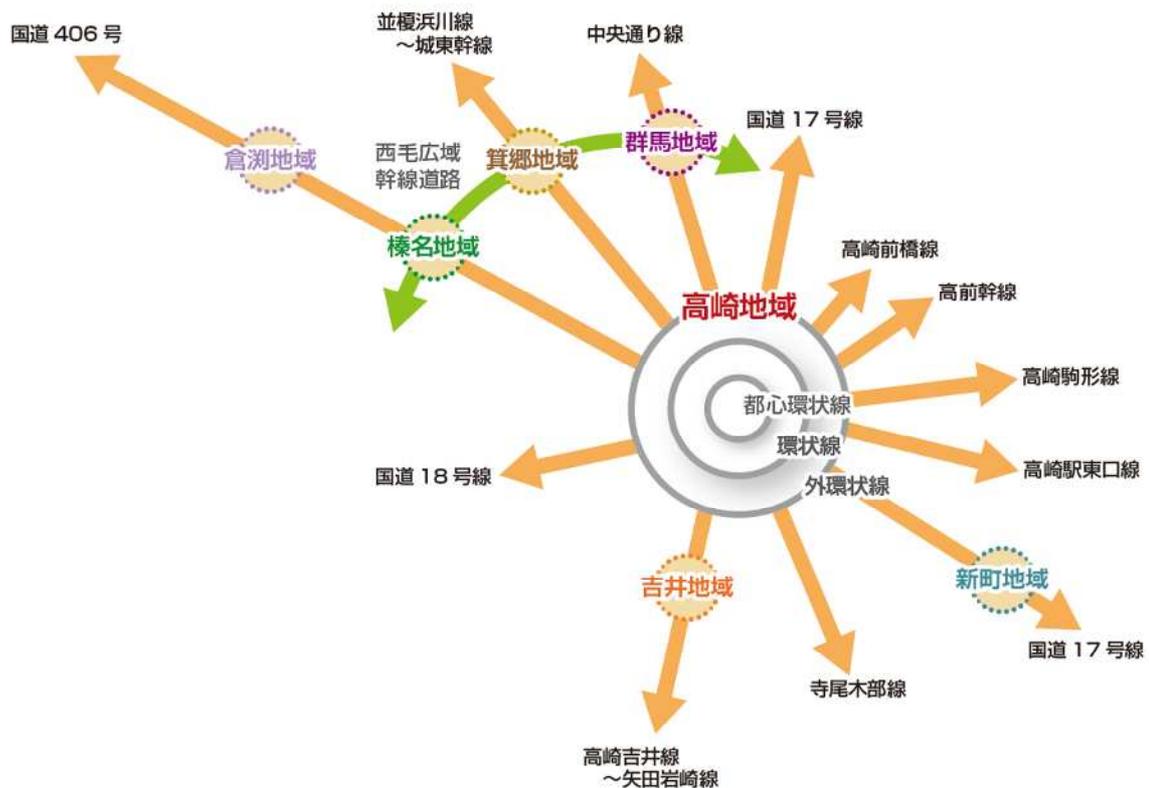
種別	配置方針	形成方針
都心拠点	高崎駅を中心としたエリア	<ul style="list-style-type: none"> ・市内外からの利用を想定する高次・広域的な商業・行政機能の集積 ・都心型居住機能の集積をさらに高めるとともに、人・もの・情報・文化の交流機能を形成
副都心拠点	群馬支所周辺及び堤ヶ岡飛行場跡地を含むエリア	<ul style="list-style-type: none"> ・群馬支所周辺は、公共サービス機能及び商業・業務機能の集積、豊かな住環境を形成 ・堤ヶ岡飛行場跡地は、新たな付加価値を創出する産業集積拠点の形成のほか、職住近接の住環境整備を推進
	問屋町周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・流通、商業、業務などの産業集積を図り、都心拠点の経済活動を補完
	高崎操車場跡地周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・商業、業務、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及び新駅の設置を推進
地域拠点	新町、箕郷、榛名、吉井、倉淵の各地域の中心	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用を基本として日常的に行き来できる地域の中心として、日常生活に必要な多様な生活サービスを提供 ・地域拠点に隣接して商業施設が立地する場合、バスやタクシー乗場などの整備を誘導
生活拠点	鉄道駅周辺において日常の買い物や公共サービスなどの生活利便施設が集中しているエリア	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とバス、タクシー、自家用車、自転車などとの乗継機能の強化、公共交通の拠点の形成、商業・業務施設の集積
産業集積拠点	高速自動車道のインターチェンジ（IC）周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・工業、流通、商業、業務、その他産業の集積を図り産業業務地を創出（高崎 IC・前橋 IC・前橋南 IC・高崎玉村 SIC・吉井 IC・甘楽 SIC・駒寄 SIC）
	既存工業団地、産業団地周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・既存団地の機能強化や事業拡大、関連企業等の誘致を図る。
観光・交流・アメニティ拠点	各地域の観光地、レクリエーション施設、大規模公園等	<ul style="list-style-type: none"> ・高崎市の歴史や文化を紹介し、体験できる場、レクリエーションの場としての施設整備推進、交流機能の強化

2) 交流軸

本市はこれまで、高崎駅周辺の都心地区を囲む3環状と、そこから伸びる12の放射幹線を中心に、各地域の地域拠点や周辺都市を結ぶ多核連携軸の形成を目指してきました。

今後は、これまでの多核連携軸の考えを継承し、本市と周辺都市、群馬県外との移動・交流・連携に必要なネットワークを「広域交流軸」、市内の地域間や拠点間等の移動・連携に必要なネットワークを「地域連携軸」として配置し、道路網の整備や公共交通等の多様な移動手段の活用による連携強化を進めます。

■ 交流軸



■ 交流軸の形成方針

種別	形成方針
広域交流軸	本市と周辺都市、群馬県外との移動・連携に必要なネットワーク ※地域連携軸も包含している。
地域連携軸	市内の地域間や拠点間、隣接している市町村の移動・連携に必要なネットワーク

3) 土地利用構成

市街地を形成するエリアと、田園環境や森林環境、水辺環境との共生を図るエリアを明確にするためのゾーニングを設定します。

■ 土地利用構成別の方針

種別	形成方針
市街地形成 エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既成市街地再整備及び計画的な新市街地の形成を図るエリア ・ 各地域の快適性・利便性の向上と、良好な居住環境の形成により、地域ごとの自立性を高め、さらに一体的でまとまりのある市街地を形成するため、適正な土地利用の誘導を図る。
田園環境共生 エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主に農地、集落地、樹林地などで構成されたゆとりとうるおいのある田園都市を形成し、豊かな農村集落の維持に努めるエリア ・ 営農環境や自然環境の保全に配慮しながら、良好な生活環境の形成を図る。
森林環境共生 エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・ 豊かな森林と共生し、憩いや安らぎを与えてくれるエリア ・ 森林と緑地を保全し、林業や環境共生型のレクリエーションの場として活用を図る。
水辺環境共生 エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・ 河川や湖沼とともに、田園や緑地、森林などが一体となり水辺景観を形成するエリア ・ 親水性のある観光やレクリエーションの場として積極的な活用を図る。

■ 将来都市構造図

