

道路・公共交通などの都市基盤整備

第1節 連携を強化する道路 ・橋りょうの整備

- (1) 広域的な道路の整備
- (2) 都市計画道路の整備
- (3) 橋りょうの整備

第2節 生活に身近な道路の整備

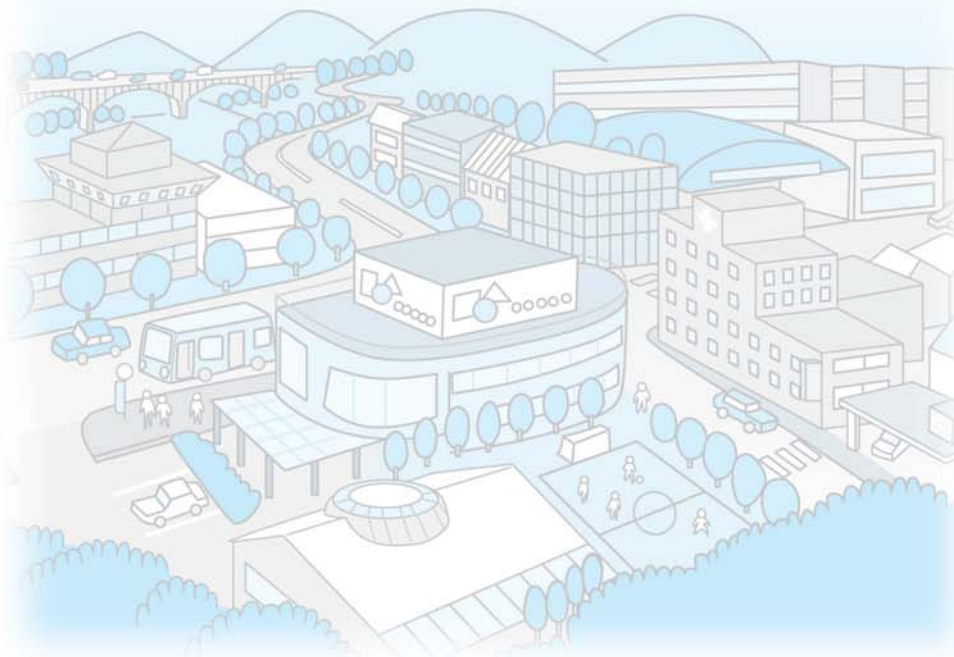
- (1) 道路改良の推進
- (2) 生活道路整備の推進
- (3) 維持管理の充実

第3節 公共交通体系の確立

- (1) 鉄道利便性の向上
- (2) バス路線の充実
- (3) 交通機関などの連携強化

第4節 良好な市街地の形成

- (1) 市街地整備の推進
- (2) 土地区画整理事業の推進



第1節 連携を強化する道路・橋りょうの整備

基本計画

現況と課題

自家用車をはじめ、多様な交通手段の普及に伴い、人々の生活行動の範囲は拡大し、高速道路や国道、県道バイパスなどの広域的な幹線道路網の充実がますます重要となってきています。

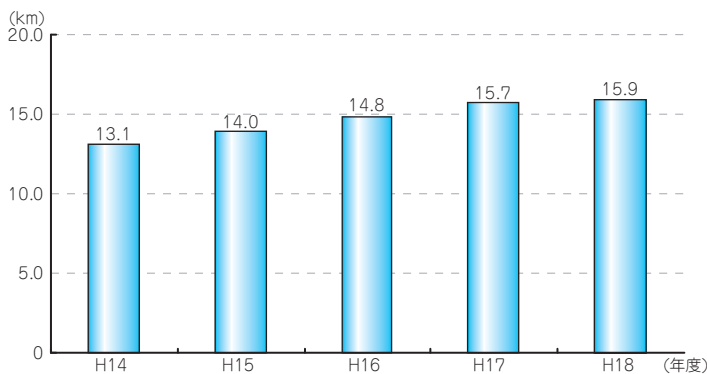
本市は、関越自動車道、JR上越線、吾妻線などの広域交通網は整備されていますが、インターチェンジや駅に接続する国道・県道などの幹線道路の渋滞が目立ち、また、都市内道路の骨格となる都市計画道路*1は決定当時から数十年経過して未着手の路線も多くあります。

また、市域のほぼ中央を流れる利根川、吾妻川は、地区相互間の連携や一体性確立の阻害要因となっています。

このような状況を踏まえ、円滑な交通流動の確保と市域の一体的なネットワークの形成を図るため、関係機関との調整を含めた要望活動を推進するとともに、都市計画道路網については、その必要性、妥当性を検証し、適切な見直しを進める必要があります。

また、既存橋りょうの耐震強度調査を実施し、計画的に補強工事を実施するとともに、河川で分断されている本市の地形的特性を踏まえ、地区間をつなぐ新たな橋りょうの整備の検討を進める必要があります。

都市計画道路の整備延長累計



資料：都市計画道路集計表



(主) 渋川東吾妻線 (都) 中村上郷線

市民意識調査



- 計画的な道路計画と整備を行ってほしい。
- 渋滞ポイントの早急な解決を望む。
- 橋を作ってほしい。
- 自然環境に配慮した道路整備が必要

基本方針

各地区の連携を強化し、交通渋滞の緩和や利便性の向上を図るため、幹線道路網の整備を行うほか、河川で分断されている本市の地形的特性を踏まえ、新たな橋りょうの整備を推進します。

施策の展開

(1) 広域的な道路の整備

上信自動車道や主要地方道高崎渋川線バイパスなどの整備や市内各地区と他の地域間とをつなぐ放射環状型の主要な道路の整備を促進します。

(2) 都市計画道路の整備

都市計画決定路線については、県から示された「都市計画道路の見直しガイドライン*2」に基づき、機能的な道路体系の確立を図るため、市街化の動向や将来の土地利用のあり方を踏まえながら、見直しを行い、必要な道路の整備を推進します。

(3) 橋りょうの整備

市域のほぼ中央を河川が流れる地形的特性を踏まえ、市内の一体的なネットワークの形成や地域間のアクセスの向上を図るため、新たな橋りょうや道路の整備を推進します。

震災などの緊急時における物資輸送ルートを確認するため、緊急輸送道路における橋りょうの耐震調査や補強工事を優先的に実施するとともに、他の橋りょうについても、路線の重要性や地域性を考慮し、計画的に対策を実施します。

指標

項目	現状値（平成18年度）	目標値（平成24年度）
都市計画道路の整備延長	15.9km	17.7km
緊急輸送道路における橋りょうの耐震調査プログラムの策定	未策定	策定完了

- *1 都市計画道路：健全で文化的な都市生活と機能的な都市活動が確保されるよう、都市の基盤的施設として都市計画法に基づいて都市計画決定した道路です。
- *2 都市計画道路の見直しガイドライン：都市計画道路の必要性和妥当性を改めて検証し、適切に都市計画道路の変更や廃止などの見直しを行うための県が定めた指針です。

第2節 生活に身近な道路の整備

現況と課題

道路は日常の生活や経済活動を支える重要な機能を持ち、市民生活を営むために欠くことのできないものです。市民意識調査でも身近な生活道路の整備を望む声が多くなっています。

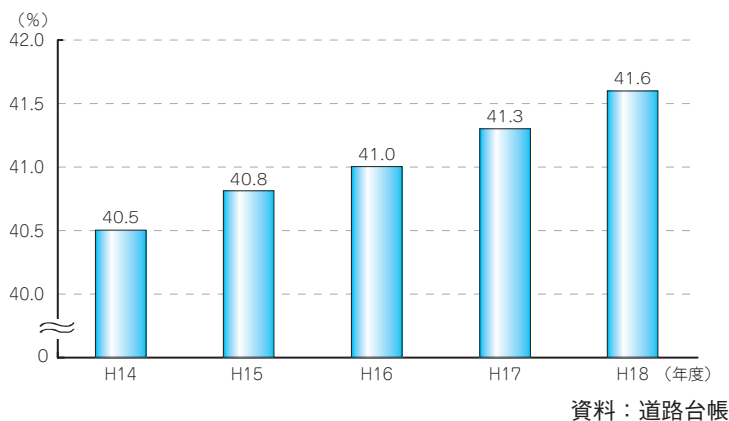
平成18年度末における市道総延長は、2,110kmで、その改良率は、各地区で差がありますが、全体としては42%程度となっており、県全体の改良率45.2%と比較し、やや低い状況です。

補助幹線道路*1としての役割を果たす市道では、道幅が狭い箇所が多いため、交通量の増大に伴う渋滞を引き起こしており、緊急車両の通行などに支障をきたしています。さらに、既設道路の老朽化は事故を引き起こす要因になっています。

このようなことから、計画的な生活道路の整備や、道路拡幅などの改良や舗装、路盤を含めた改修を進める必要があります。

また、市民の安全で安心な生活を支えるため、道路の異常箇所を早期に発見し、速やかに事故防止対策を図ることができるよう、定期的な道路パトロール体制を充実する必要があります。

道路改良率の推移



市道（伊）炭附街道線

市民意識調査



- 計画的な生活道路整備を行ってほしい。
- 自転車も走りやすい道路にしてほしい。
- 新設道路よりも今ある道路の改良が重要
- 長雨、台風時用の対策が必要

基本方針

地域内の生活に身近な道路の整備を進めるとともに、道路の維持管理を推進します。

施策の展開

(1) 道路改良の推進

幹線道路と生活道路をつなぐ、補助幹線道路として地域内で根幹的な役割を果たす市道では、接続性や安全性の向上を図るため、道路改良や路面改修を推進します。

(2) 生活道路整備の推進

日常生活や緊急時の円滑な移動性の確保と、災害時における避難路としての機能を備えた生活道路の整備を計画的に推進します。

(3) 維持管理の充実

道路パトロールの強化を図り、道路状況の的確な把握に努め、事故防止などへの迅速な対応とともに側溝などの整備を含む維持管理を行います。

指標

項目	現状値 (平成18年度)	目標値 (平成24年度)
道路改良率	41.6%	44.0%

*1 補助幹線道路：幹線道路は都市の拠点間をつなぎ、交通のネットワークを形成する道路で、補助幹線道路は幹線道路を補い地域内の良好な環境を整えるための道路です。

第3節 公共交通体系の確立

基本計画

現況と課題

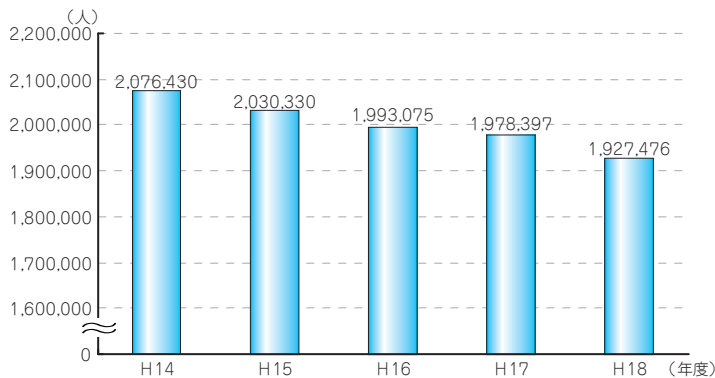
鉄道や路線バスなどの公共交通は、各地区間を結ぶ交通手段として市民の活動範囲を広げ、地区間交流と連携を進める上で重要な役割を担い、交通渋滞の解消や環境への負荷が少ない交通手段として、その活用が見直されています。

本市の鉄道は、JR上越線と吾妻線の2路線で市内に8駅がありますが、鉄道の利用状況は年々減少の一途をたどり、平成18年度では、1日あたりのJR線乗車人員は約5,300人となっています。

また、乗合バスについては、民間バス会社が運行する路線が4路線、市が運行する路線が22路線の計26路線が運行し、うち15路線はJR渋川駅の発着となっていて、渋川地区を中心に、概ね放射状の路線となっています。これまでバス路線の延長、運行時刻の変更など乗合バスの利便性向上に努めてきましたが、バス利用者は著しく減少しています。

このような状況を踏まえ、鉄道を利用する人の利便性向上を図るため、駅前広場や駐車場の整備調査などを行うとともに、乗合バスの充実に向け、高齢者や子どもなどのいわゆる交通弱者に配慮しながら、引き続き鉄道などのダイヤ改正や公共施設の利用時間に合わせた、乗合バスの運行時刻の調整や運行経費の削減など、効果的で効率的な乗合バス運行に努める必要があります。

市内JR駅の年間乗車人員の推移



資料：JR東日本高崎支社



JR渋川駅前バスターミナル

市民会議の提言



行政ができること

- 乗りたい時に利用できるデマンドバスの導入について、検討してほしい。
- バスとJRの乗り継ぎを良くして、交通利便性を高めてほしい。

市民意識調査



- バス路線の充実、正確な運行を遵守
- 各地区を結ぶ少人数用コミュニティバスの運行を充実

基本方針

快適な生活環境の確保や、多様な交流を生み、にぎわいあふれるまちを目指した公共交通網の整備を推進します。

施策の展開

(1) 鉄道利便性の向上

鉄道の利用促進、地域の活性化が図れるよう、渋川・吾妻地域在来線活性化協議会*1と連携を図り、利用状況の調査や研究を行います。

また、鉄道利用者の利便性向上を図るため、駅周辺整備についての調査検討を行います。

(2) バス路線の充実

高齢者や子どもなどの交通弱者や利用者ニーズを考慮して、公共交通空白地域や公共施設・病院・商業施設・観光施設などへの接続性の充実のため、バス路線の見直しや新たな運行方式の検討を行います。

また、既存バス交通の活性化推進のため、広報活動、停留所の整備、高齢者に対する利用料割引などを継続して行います。

(3) 交通機関などの連携強化

交通機関相互の接続や公共施設の開設時間を考慮した運行時刻の見直しを図り、連携強化を促進します。

指標

項目	現状値 (平成18年度)	目標値 (平成24年度)
JR線乗車人員	1,927,476人	1,978,000人
乗合バス利用者数	340,264人	345,000人

*1 渋川・吾妻地域在来線活性化協議会：渋川・吾妻地域のJR上越線と吾妻線の活性化を推進し、両圏域の振興発展を図ることを目的に、渋川市、北群馬郡、吾妻郡の10市町村で構成された協議会です。

第4節 良好な市街地の形成

基本計画

現況と課題

商業を取り巻く環境の変化、市街地の人口の減少と高齢化などを背景に、中心市街地や既成市街地の衰退・空洞化という問題が深刻化してきています。また、将来の人口減少、少子高齢化時代の到来の対応として、都市機能を小さなエリアに集中させ、多くの人にとって暮らしやすい都市の形（コンパクト・シティ*1）の実現に向けた取り組みが全国各地で進められています。

本市の中心的商業地域であった、渋川地区の四ツ角周辺地域も同様な課題を抱えています。これまで、市街地整備として、土地区画整理事業を進めてきました。渋川地区では、3か所の地区で合計約69haを市施行で実施し、渋川地区のD I D区域*2に対する整備率は13.3%となっており、全国平均の整備率33%と比較し低い状況です。

中心市街地や各地区の既成市街地は、今後も地域経済の発展や豊かな生活の実現に大切な役割が期待されていることから、時代のニーズに対応した地域コミュニティの中心として再生することが強く求められています。

このため、市街地における街区の再編、低・未利用地の集約化、商店街の集約や再編、核となる公益施設の整備など、既存のコミュニティを維持しながら、環境の整備・改善を図るために有効な手法である土地区画整理事業を、引き続き推進して行くことが必要です。

また、都市基盤整備と宅地の利用促進を一体的に進める市街地の再生には、地域住民の理解と協力を得て、各地区の特性に応じたまちづくりの将来目標を設定、検討し、土地区画整理事業に限らず、多様な事業を組み合わせる個性ある良好な市街地の形成を目指す必要があります。

土地区画整理事業の一覧

地区名	面積 (ha)	事業年度
駅前地区	22.0	昭和39～61年度
東部地区	37.9	昭和44～平成22年度
四ツ角周辺地区	9.1	平成元～26年度
坂東地区	8.8	昭和53～54年度

資料：区画整理課



東部地区土地区画整理事業

市民意識調査



- 渋川市の顔となるJR渋川駅周辺を充実
- 地区の特色や良さを大事にした整備をしてほしい。
- 郊外の整備にも手を入れてほしい。

基本方針

良好な市街地を形成するため、都市基盤と宅地の一体的な整備や、密集した市街地の改善を進めるほか、個性あるまちづくりのための基本構想と市街地整備プログラムを策定します。

施策の展開

(1) 市街地整備の推進

個性ある良好な市街地整備に向け、都市基盤整備に関する基本構想を策定します。

また、まちづくりのための基本計画、実現方策、整備手法についての検討を踏まえ、市街地整備プログラムを策定し、良好な市街地形成を目指します。

(2) 土地区画整理事業の推進

中心市街地や住宅地における宅地の利用促進や道路、公園などの都市基盤整備を一体的に進めるために、必要に応じて土地区画整理事業調査を実施し、土地区画整理事業を推進します。

また、四ツ角周辺土地区画整理事業は、現計画期間中の完了を目指します。

指標

項目	現状値（平成18年度）	目標値（平成24年度）
土地区画整理事業の事業費ベースでの進捗率	58.5%	96.7%

*1 コンパクトシティ：高齢者をはじめ、多くの人にとって暮らしやすい、多様な都市機能が小さな区域に集中し、歩くことのできる範囲で、生活を完結できる、効率的で環境負荷が低い街のことです。

*2 DID区域：人口集中地区ともいい、人口密度の高い地域（1Km²当たり4,000人以上）がたがいに隣接して、人口が5,000人以上となる地域です。都市的領域と農村的領域の区分けや、狭義の都市としての市街地の規模を示します。