

群馬県における交通ハブの形成を目的とした新前橋駅前再開発計画

群馬工業高等専門学校	正会員	○田尻	要
前橋工科大学	正会員	北村	直樹
NPO 県央都市ネットワーク	正会員	樋口	廷之
国土交通省高崎工事事務所	正会員	森山	誠二

1. はじめに

前橋・高崎都市圏といわれる地域は、図-1 に示すように前橋市・高崎市を中心とした 4 市 4 町(前橋市・高崎市・伊勢崎市・藤岡市・群馬町・玉村町・新町・境町)で構成され、平成 6 年 10 月に“地方拠点都市地域”の指定を受けている。この都市圏の人口は、総計で 80 万人(平成 12 年国勢調査)を超えており、単一の自治体と考えた場合、政令指定都市の人口規模を持ち合わせている。また内陸中心部に位置し、東京圏・名古屋圏・日本海側との高速道路網と鉄道交通網の結節地点として交通の要衝を占めており(図-1 参照)、基礎的なポテンシャルを有していると考えられる。しかしながら近年では、さいたま市の誕生により前橋・高崎都市圏の求心力は低下しつつあり、両市においては中心市街地や公共交通機関の衰退など焦眉な問題となっている。



図-1 前橋・高崎都市圏と交通の概要

このような状況の原因のひとつに、前橋・高崎都市圏の中に、圏内外の視点から明確で機能性が高い交通結節点が不足していることが考えられ、現在関係各機関において、その場所や機能が検討されている¹⁾。ところが、従来より考えられている交通結節点の構想は、前橋市ならびに高崎市のいずれかの見地から議論されていることが多く、都市圏の意識が充分であるとは言い難い。そこで本稿では、前橋・高崎都市圏の交通問題に関する現状や課題を整理するとともに、都市圏活性化のための有効な方策として、前橋・高崎都市圏における交通ハブ(結節点)の形成を目的に、JR 新前橋駅に着目した駅前再開発を計画するための基礎的検討を行った。

2. 前橋・高崎都市圏の交通に関する概要

前橋・高崎都市圏の交通問題に関する現状と課題を、道路交通・バス交通・鉄道交通の 3 点に着目して以下に示す。

(1) 道路交通 群馬県では、自動車の交通移動分担率が約 90% であり、日常生活の移動手段として自動車依存が高い。また前橋市・高崎市の自動車保有率は、1 世帯当たり 1.2 台以上である。そのため前橋・高崎都市圏における周辺道路の混雑状況は、国道 17 号線、国道 50 号線のほとんどの区間で混雑度(12 時間混雑度)が 1.2 以上となっている。なかでも前橋・高崎両市の中心部(前橋市大手町 1 丁目・高崎市宮元町)は混雑度が高く、2.0 を超える区間も存在する。また関越自動車道は、高崎インターチェンジ(以降 IC と略)が高崎市内へのアクセスが不便で、前橋 IC は JR 新前橋駅に近く市街地へのアクセスも容易であるが、国道 17 号線への慢性的な出口渋滞が課題となっている。

(2) バス交通 群馬県における乗合バス輸送人員は、昭和 60 年度には群馬県で 1 年間に 3,861 万人が利用していたが、平成 11 年度には約 1/5 である 872 万人まで激減している。一方で、都心や成田空港・羽田空港への直通高速バス需要が急激に増加してきており、空港を持たない群馬県にとって前橋・高崎都市圏への入出高速バスの利便性を高めることは重要な課題である。しかしながら高速バスの乗車場は前橋駅南口など各地に散在し、一般路線バスとの結節が不十分で利便性の向上に大きな余地が残されており、集約的なバスセンターの設置が課題となっている。

(3) 鉄道交通 前橋・高崎都市圏には 11 の鉄道路線があり、都市圏全体における 1 日当たりの鉄道乗降客数は 14 万人弱、1 日当たり約 800 便の列車が都市圏の駅に発着している。その中の 6 割強は東京首都圏との直通運転であり、特に新幹線を使った場合は JR 東京駅～JR 高崎駅間を約 1 時間で往来可能である。しかしながら、県内における JR の中核的な駅である JR 高崎駅・JR 前橋駅・JR 新前橋駅での交通結節機能は必ずしも充分とは言い難く、P&R(パークア

キーワード 土地利用計画, 交通計画, 交通結節点

ンドライド)のための駐車場の整備や C&R(サイクルアンドライド)のための駐輪場の整備、K&R(キスアンドライド)を円滑に行える駅前広場の整備など課題は多い。また、JR 高崎駅～JR 新前橋駅間は、上越線と両毛線の複線ダイヤで運行されているためシャトル的であり利便性は比較的高いが、JR 新前橋駅～JR 前橋駅間は単線で両毛線のダイヤのみで運行されていることから JR 高崎駅～JR 前橋駅間を通した利便性は低い。以上より、前橋・高崎都市圏の交通問題に関して、道路交通・バス交通・鉄道交通の3点に着目して抽出した課題と対策を表-1に示す。

表-1 前橋・高崎都市圏における交通問題の課題と対策

項 目	課 題	対 策	
道路交通	国道 17 号・50 号線の渋滞混雑	渋滞緩和・高速道路と国道の結節強化 公共交通の活性化	道路 (高速道路・主要国道)と 鉄道 (新幹線・在来線) のアクセス性向上
バス交通	バス交通激減（高速バスは増加） 集約型バスセンターなし	わかりやすいバス体系の構築 高機能・集約型バスセンターの設置	
鉄道交通	前橋・高崎間のアクセス機能不備 狭小な駅前駐車場	前橋・高崎間のシャトル化 機能的な駅前広場・駐車場の整備	

3．JR 新前橋駅前再開発計画のコンセプト

前橋・高崎都市圏の交通アクセスを高めるためには、道路(高速道路・主要国道)と鉄道(新幹線・在来線)のアクセスポイントを創設する必要がある。この交通ハブのポイントとして前橋 IC と JR 新前橋駅に着目した。前橋 IC は前橋・高崎両市の中間に位置し、国道 17 号線へ接続していることから前橋・高崎都市圏の地理的優位性とアクセスビリティが高い。また JR 新前橋駅は、特に西口地区において、上越線・両毛線の分岐である鉄道既存施設の有効利用が図れることや、公共用地と未利用街区が多い土地利用状況などから今後の発展が期待されている。このような利点を配慮して、JR 新前橋駅前における再開発計画のコンセプトを図-2に示す。JR 新前橋駅の交通結節機能を向上させることにより、

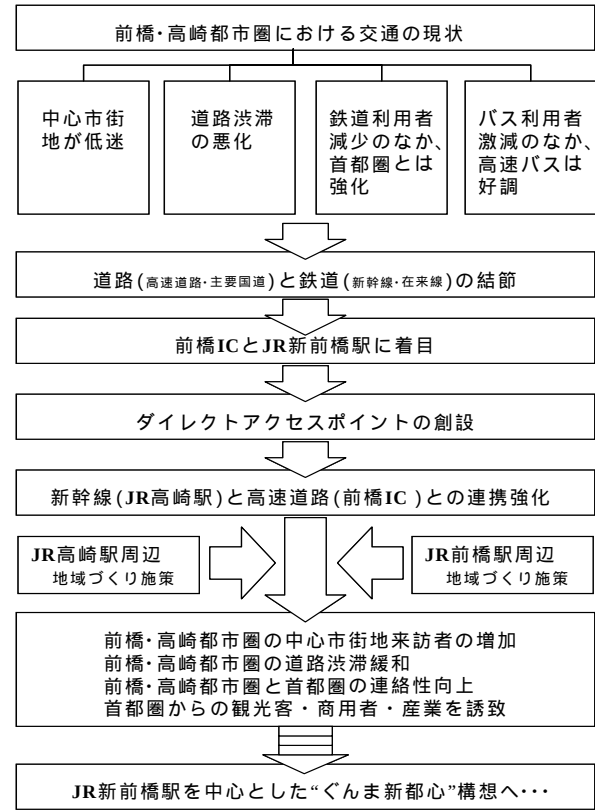


図-2 JR 新前橋駅前再開発計画のコンセプト

図-3 JR 新前橋駅前(西口地区)再開発のゾーニングイメージを示す。なお、図-3 はあくまで現段階における計画のコンセプトにのみ基づいており、計画の是非や実現の可能性は今後の詳細な検討や調査が必要である。

参考文献 1)たとえば,(社)理想の都市建設研究会：発展する前橋・高崎都市圏を目指して,理想の都市,2001.

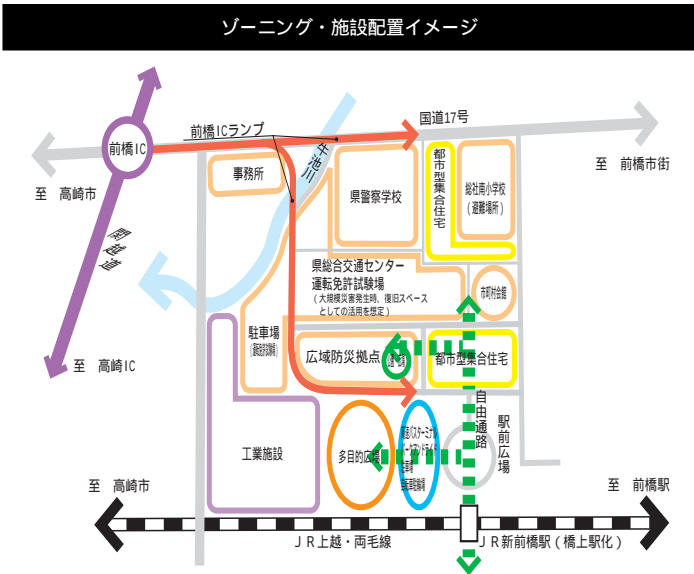


図-3 JR 新前橋駅前(西口地区)のゾーニング

前橋・高崎都市圏の玄関として対外的な顔を形成し、閑越自動車道や公共交通機関を利用した群馬県内外からの旅客を誘引することで市街地の集客力の向上や、公共交通の活性化により渋滞を緩和し道路交通の定時性が確保されるなどの効果が期待できると考えられる。また図-3 に、JR 新前橋駅前(西口地区)再開発のゾーニングイメージを示す。なお、図-3 はあくまで現段階における計画のコンセプトにのみ基づいており、計画の是非や実現の可能性は今後の詳細な検討や調査が必要である。