

中橋の架け替え事業や周辺のまちづくりについてご説明します。

1 踏切の検討状況

これまで、説明会、都市計画の構想の縦覧や公聴会を実施してきましたが、その際、地域の皆様から、なぜ中橋通りの踏切（宝来社街道踏切 写真①）を閉鎖（写真②）しなければならないのかとのご質問をいただいています。

道路法第31条に基づき、JR東日本高崎支社と道路と鉄道の交差方法を協議したところ、道路が高架構造（跨線橋）になることに伴い、現在の宝来社街道踏切については、閉鎖することになりました。



① 現在の宝来社街道踏切の状況



② 踏切閉鎖後の高架下イメージ(緑町跨線橋)

また、地域の皆様から、踏切が閉鎖されることで、まちが分断されるというご不安やご心配の声を多くいただきました。

そこで、これまで、JR東日本高崎支社には地域の方々のこうした思いを伝えてきました。さらには、市議会をはじめとした方々から、歩行者と自転車に限定した踏切であれば整備が可能ではないかのご意見をいただいたことから、JR東日本高崎支社と具体的な協議を進めています。その中で、一定の条件が整えば、歩行者と自転車に限定した踏切を設置することは可能であるとのお話を伺っています。

今後、地域の皆様とより詳細な話し合いを行いながら、引き続き、JR東日本高崎支社と具体的な協議を進めていきたいと考えています。

2 バリアフリーに配慮した方策

中橋の架け替えにあたっては、バリアフリーに十分配慮した計画とするべきとのご意見をいただいています。



③ 斜路付き階段(緑町跨線橋)

現在は、一部に勾配に配慮した斜路付き階段(写真③)を設置する計画ですが、ご高齢の方や障がいをお持ちの方などが、できる限り支障なくご利用いただくための様々なバリアフリー対策を検討しているところです。

ご高齢の方や障がいをお持ちの方などの移動手段の方策の一つとして、地域の利便性の向上やまちなかのにぎわいを創出することを目的として、JR足利駅や中心市街地を回遊するグリーンスローモビリティ(写真④)を運行するための調査・研究をしており、令和4年度には実証実験を実施する予定です。


今後、グリーンスローモビリティの利活用も含め、様々なバリアフリーに配慮した方策について、地域の皆様とともに、より具体的な検討を行っていきたいと考えています。



④ グリーンスローモビリティ
(出典:国土交通省)

グリーンスローモビリティ
時速20km未満で公道を走る4人乗り以上の電動パブリックモビリティ

- 地域の様々な事情に合わせて活用場面を考えられる「低速の小さな公共交通」
- ゆっくりな移動を楽しむことができ、コミュニケーションが弾む「来て楽しい公共交通」
- 地域が抱える交通等の課題解決と脱炭素社会の確立を同時に実現



(出典:国土交通省)

3 工事期間中の渋滞対策

中橋の架け替えの工事期間中には、一部の地域では車両等の通行止めが実施されます。そこで、実際に中橋を通過する車両の動きを的確に把握して、車両の通行止めが周辺地域に与える影響を最小限に抑えるため、中橋を中心としたエリアの交通を以下の三つに分類し、交通の分析を行いました。（下図を参照ください。）

- ① エリア内を移動する交通
- ② エリア内とエリア外を出入する交通
- ③ エリア内を通過する交通

その結果、③の「エリア内を通過する交通」が全体の約半数であるということが分かりました。



このことから、渋滞対策として、以下の三つの方策を講じることで、車両の通行止めが周辺地域に与える影響を最小限に抑えていきたいと考えています。

ア 広報紙、ホームページ、カーナビ等を活用し、適宜、適切な情報提供に努めます。

イ 規制看板を設置して、①、②に対しては田中橋や渡良瀬橋、③に対しては福寿大橋や緑橋等をう回路とすることで交通量を分散し渋滞の緩和につながるよう適切に誘導します。

ウ 信号機の青から赤に変わるサイクル時間等の調整をすることで、交通の円滑化を図れるよう交通管理者と協議します。

なお、歩行者・自転車につきましては、工事期間中も通行できるような仮橋の検討をしております。

今後、具体的な対策の概要が決まり次第、地域の皆様にご報告する機会を設けてまいります。