

1 調査名称：岡山市都市交通戦略策定調査

2 調査主体：岡山市

3 調査圏域：岡山都市圏

4 調査期間：平成19年度～平成20年度

5 調査概要：

本市の交通は、自動車交通の進展による市街地の拡大や都心の空洞化を引き起こし、公共交通の衰退や都心周辺部での道路渋滞、環境悪化などを招いている。そのため、過度の自動車利用から公共交通を中心とした交通体系への転換を図るとともに、都心の回遊性向上を推進することなどが急務の課題となっている。

このような中、平成21年4月の政令指定都市移行を踏まえ、「政令市おかやま」に相応しいまちづくりを実現するため「岡山市都市ビジョン」を策定し、「都心と地域拠点との連携軸の強化」や「交流機能の高い都心の創生」、そしてこれらを支える「人と環境にやさしい総合交通システムの構築」を、目指すべき交通体系としている。

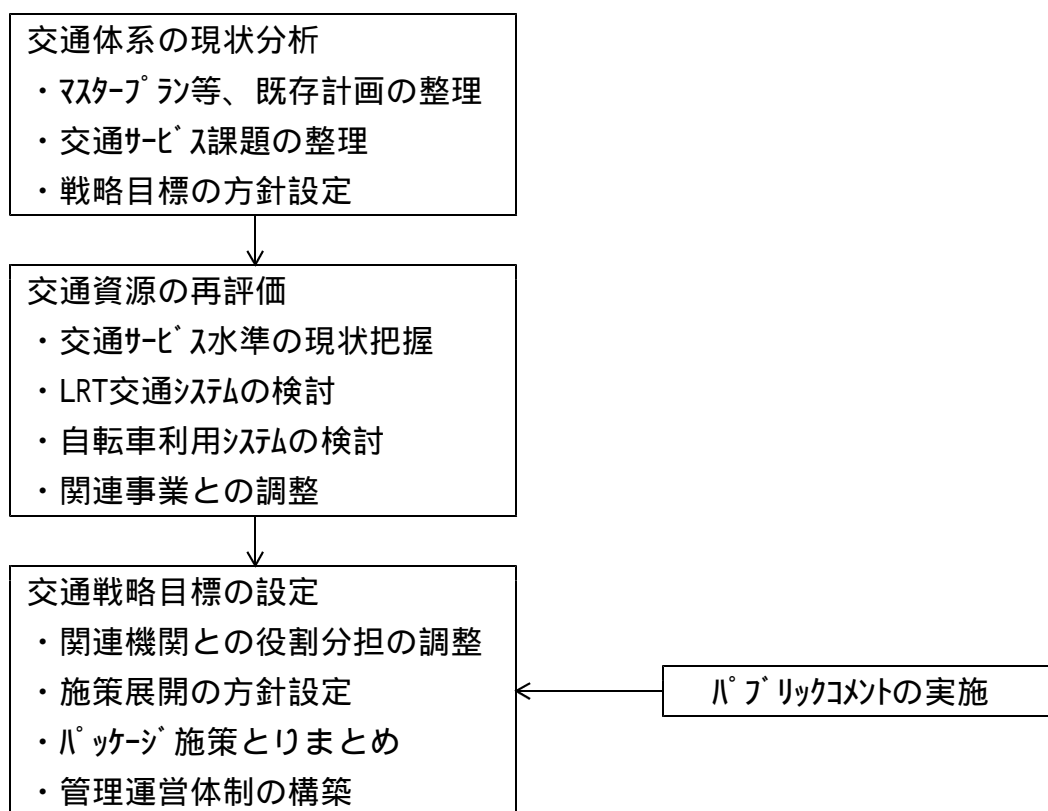
こうした将来都市像の実現に向けた、都市交通施策の取り組むべき方針について、市民、交通事業者や警察等関係者による検討会を通して、都市交通問題の解決と、都心の活性化などのまちづくりを支える交通体系の構築に向けた、短期、中期に達成すべき目標を明らかにし、その実現に必要な交通施策と関連する施策の効果的組み合わせや展開方針について岡山市都市交通戦略として策定する。

< 調査成果 >

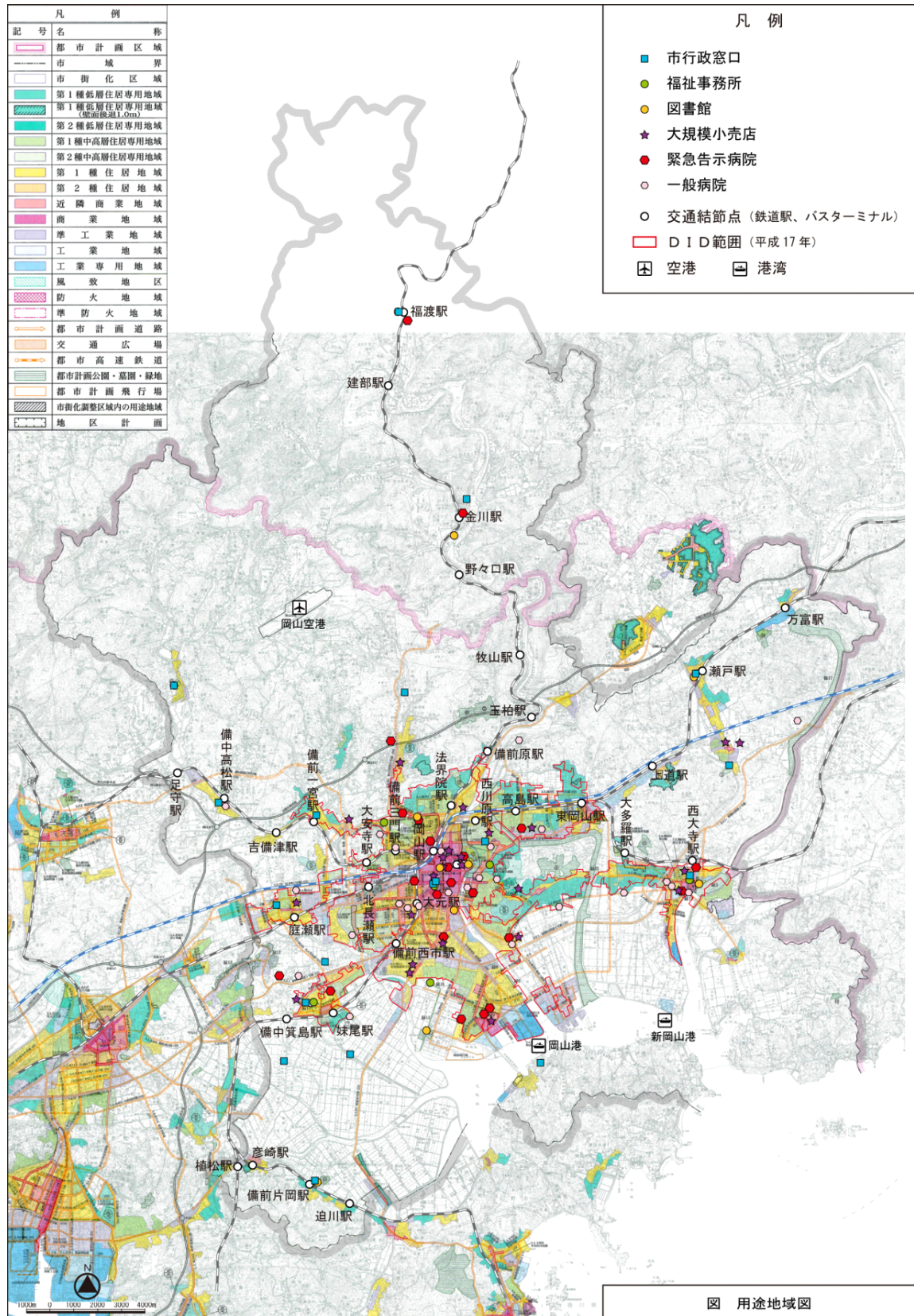
1 調査目的

既存の鉄軌道についてLRT化の導入検討を基軸に、既存の公共交通に関する事業を含め再評価、協議、調整し、効果的な施策設定や効率的な展開方針を定め、市街地の空洞化対策や道路渋滞緩和、歩いて楽しいまちづくりを目指す都市・地域総合交通戦略を策定する。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

2.岡山市の現状とまちづくりの課題

2.1 岡山市の現状と問題点の整理

- 岡山市では都心の空洞化と市街地の外延化が進み、都市交通は自動車に依存する割合が高い。これに伴い、中心市街地や市街地の入り口付近での交通混雑が続いており、公共交通の利用者数の減少傾向には歯止めがかかっていない。

2.2 岡山市のまちづくりと交通の課題

- 岡山市では、自動車交通の進展による人口や商業施設の郊外化と都心の空洞化の傾向が見られる。低密度な市街地の広がり、自動車中心の交通体系へと展開してきており、道路の渋滞、環境の悪化といった問題を引き起こしているだけでなく、社会資本投資の非効率化にもつながっている。今後の少子高齢社会の本格化により、投資力の低下が予想されることから、既存のストックを有効に活用し、効率的・効果的なまちづくりと交通体系の構築が求められるものと考えられる。

岡山市のまちづくりと交通の課題は以下のように整理できる。

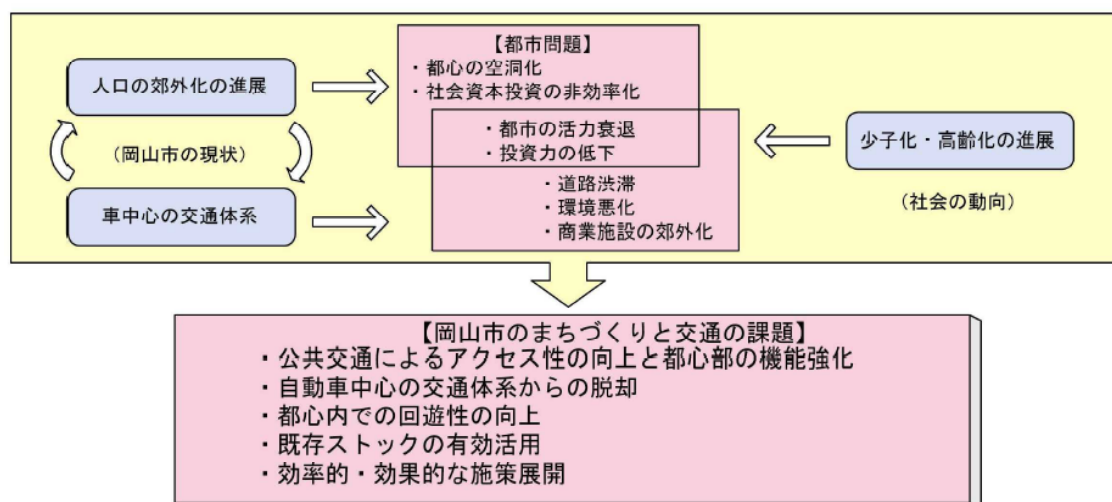


図 0.1 まちづくりと交通の課題

3. 岡山市都市交通戦略の位置づけと目標

3.1 岡山市都市交通戦略の位置づけ

- まちづくりと交通の課題へ適切に対応し、まちづくりへの効果の早期発現を図るためには、効果的・効率的な施策の抽出と連携により、都市交通施策を総合的・一体的に実施することが必要である。
- このため、「岡山市交通基本計画 2001」における交通体系の考え方を基本としつつ、種々の交通施策の連携を図り、岡山市が抱える交通の課題を解決するため、関係主体が戦略的に施策を展開する取り組みが必要である。
- この認識に基づき、短期～中期的に達成すべき目標を明らかにし、その実現に必要な交通施策と関連する施策を組み合わせた「都市交通戦略」を策定する。

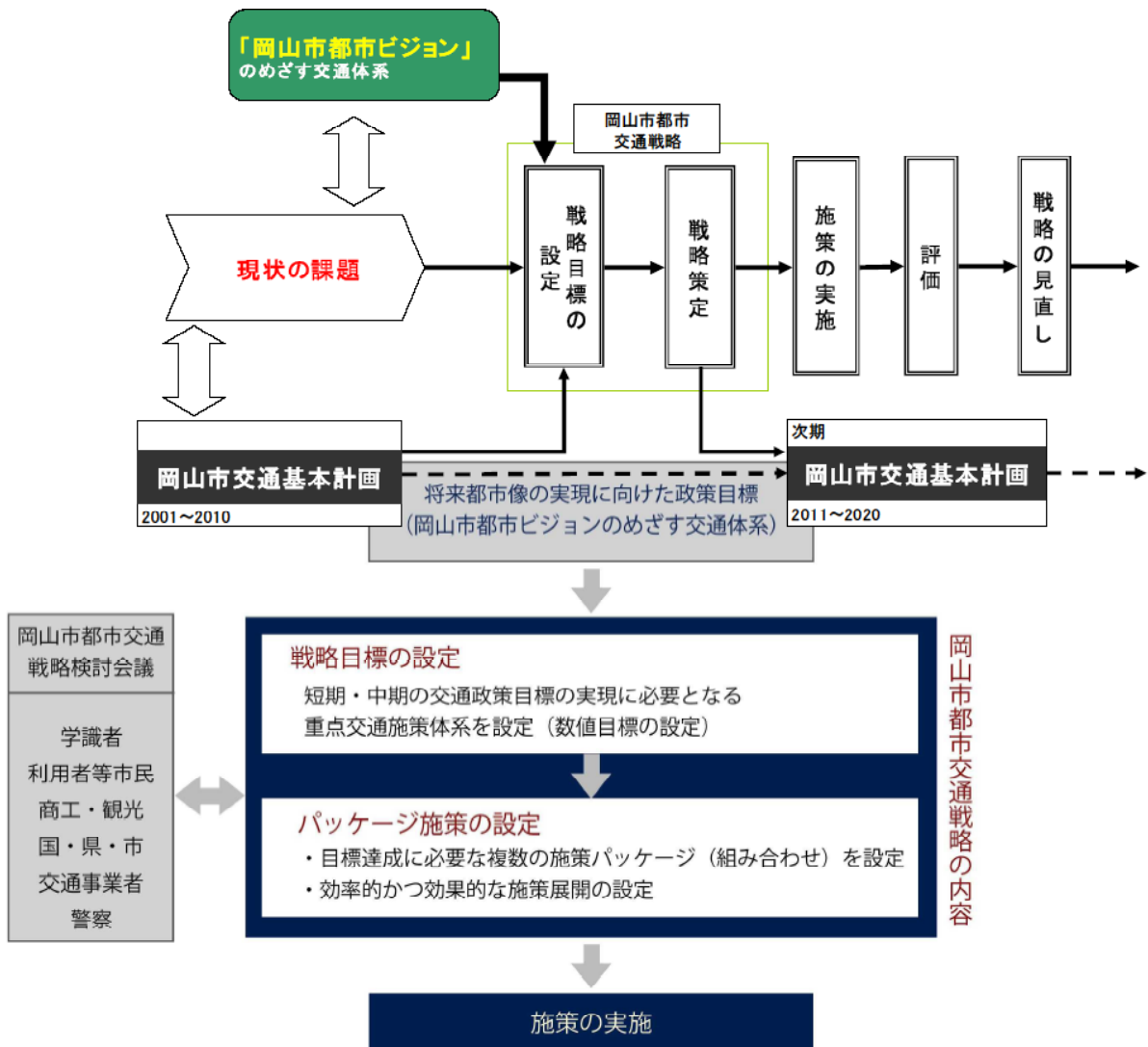


図 3.1.1 戦略の位置づけ

3.2 岡山市都市交通戦略の目標

- 岡山市の交通は、自動車交通の進展により、市街地の拡大や都心の空洞化を引き起こし、公共交通の衰退や都心周辺部での道路渋滞、環境悪化などを招いている。そのため、過度の自動車利用から公共交通の充実した交通体系への転換を図るとともに、都心の回遊性向上を推進することなどが急務の課題となっている。
- このような中で、岡山市では、平成21年4月の政令指定都市移行を踏まえ、「政令市おかやま」に相応しいまちづくりを実現するため「岡山市都市ビジョン」を策定し、「都心と地域拠点との連携軸の強化」や「交流機能の高い都心の創生」、そしてこれらを支える「人と環境にやさしい総合交通システムの構築」を、目指すべき交通体系としている。
- したがって、上記の課題を解決するとともに、岡山市都市ビジョンが求めるまちづくりや、その目標を達成するために必要となる交通体系について、短期・中期の都市交通戦略の目標を整理すると、以下のように考えられる。

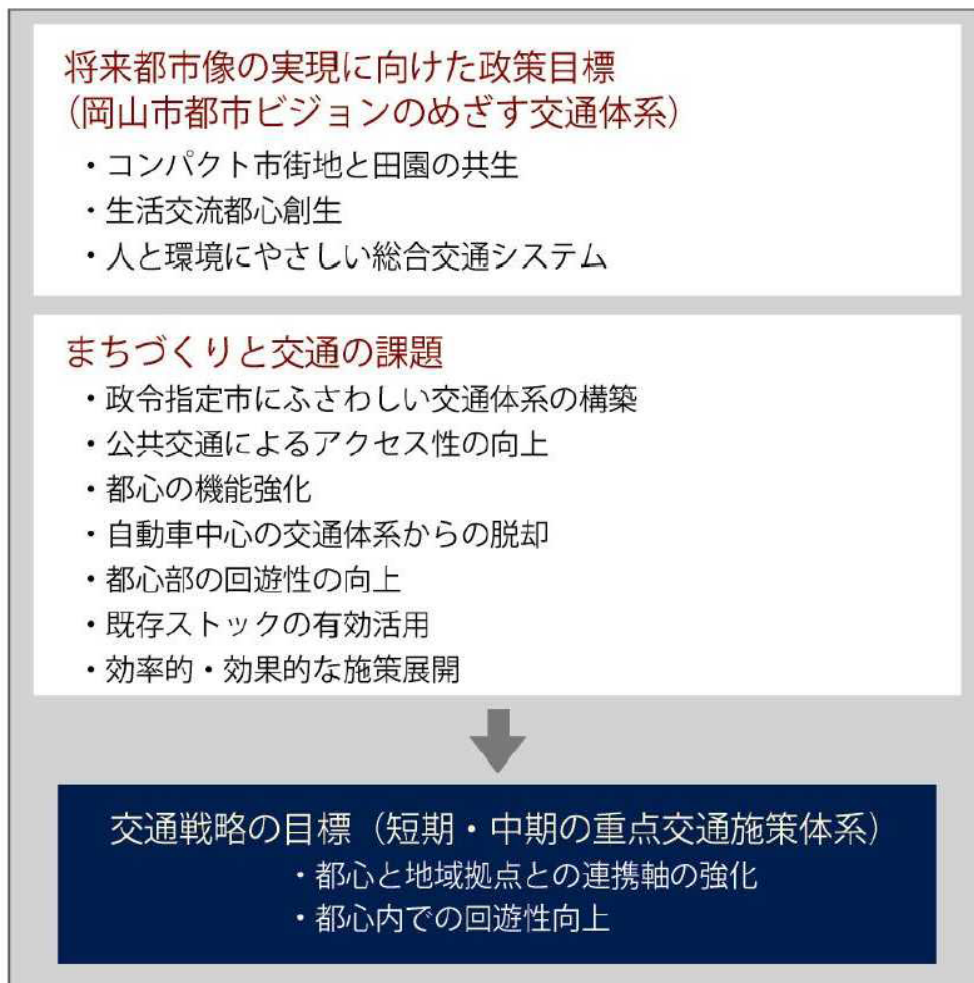


図 3.2.1 都市交通戦略の目標

3.3 岡山市都市交通戦略の目標達成に向けた交通施策の考え方

(1) 都心と地域拠点の連携軸の強化に向けた交通施策の考え方

- 生活交流都心と地域拠点が連携し、公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりを進めていくためには、過度な自動車利用からの脱却に向けて公共交通の充実した交通体系を構築していく必要がある。

都心と地域拠点の連携軸の強化に向けた交通施策の考え方

①公共交通の利便性を向上させる

②交通手段相互の交通結節機能を強化する

③都心方面へ集中する自動車交通を分散させる

④道路のボトルネック*を除去する

⑤自動車の使い方の再考をはたらきかける

(2) 都心内の回遊性向上に向けた交通施策の考え方

- 生活交流都心は、岡山市のみならず岡山広域都市圏の中心であり、様々な都市機能が集積する重要な地域である。生活交流都心を訪れる人々が、都心内にある様々な都市機能を利用しやすいように、歩きやすく、回遊しやすい交通体系を構築していく必要がある。

都心内の回遊性向上に向けた交通施策の考え方

①快適な歩行環境を実現する

②使いやすい都心内移動補助手段を確保する

③都心への自動車の流入を抑制する

④自動車の使い方の再考をはたらきかける

3.4 都心と地域拠点の連携軸の強化に向けた交通施策

(1) 施策の体系

- 都心へのアクセスについては、公共交通のサービス水準の向上とモビリティマネジメント*により、自動車から公共交通への利用転換を促進することが必要である。あわせて環状道路の整備により通過交通の都心流入を抑制するとともに、ボトルネック*の除により自動車交通の円滑化を図る。

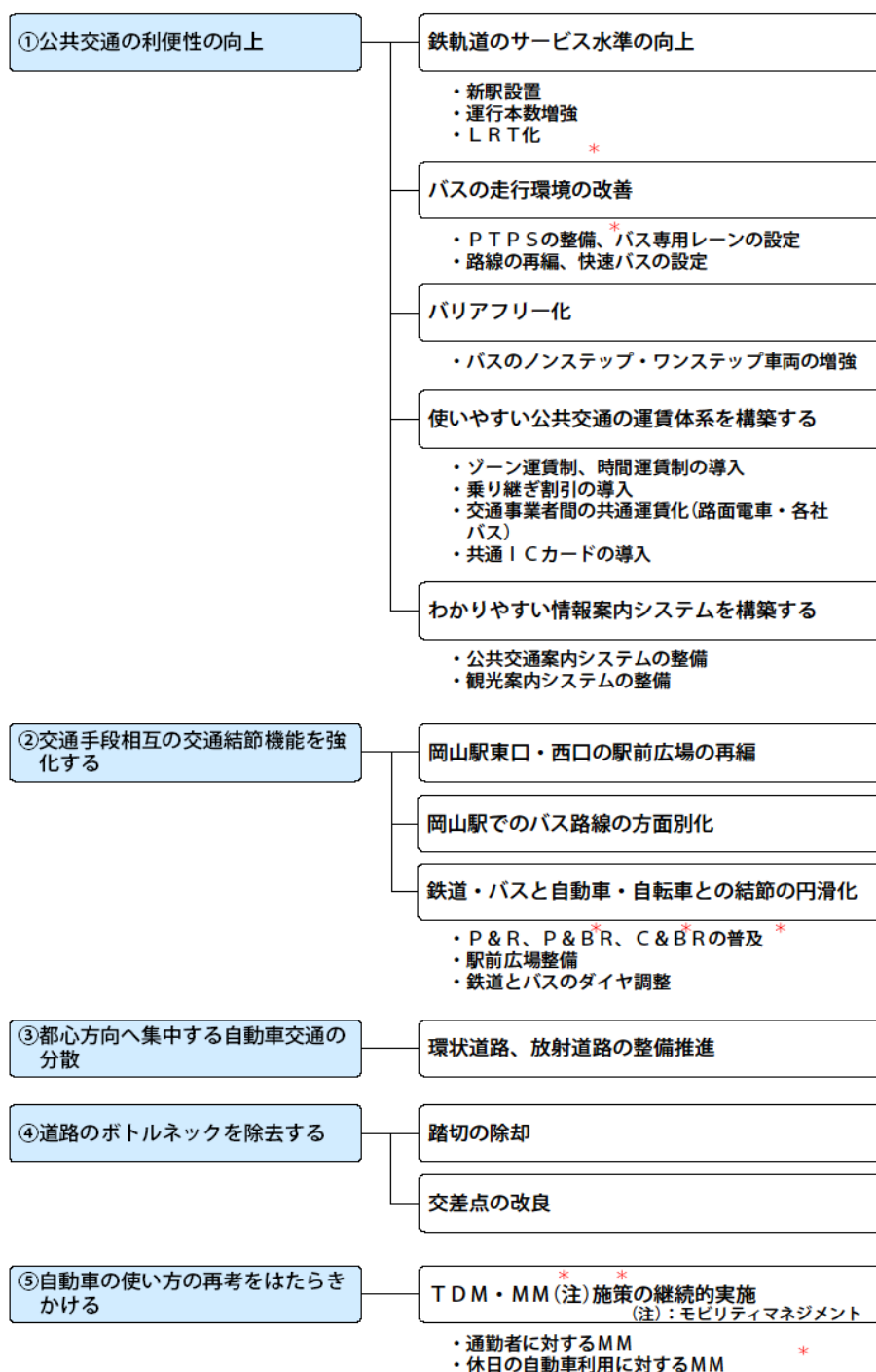


図 3.4.1 都心と地域拠点の連携軸強化に向けた交通施策の体系

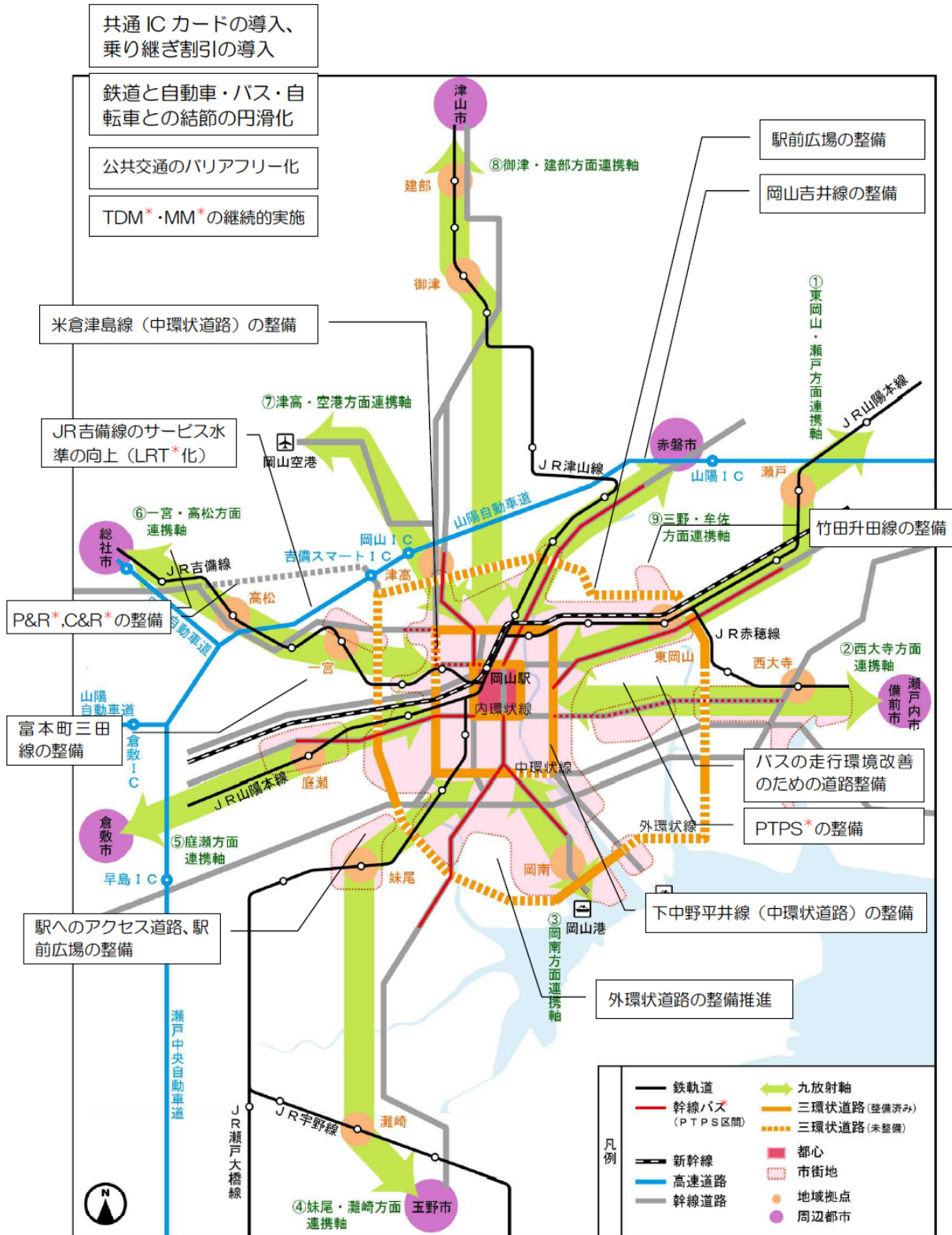


図 3.4.2 都心と地域拠点の連携軸の強化に向けた交通施策

*は巻末用語集参照

3.5 都心と地域拠点との連携軸の強化の数値目標

- 都心と地域拠点との連携軸の強化による、岡山市都市交通戦略の数値目標として、公共交通を利用して都心を訪れる人の数を増加させることを掲げる。
- 岡山市都市ビジョンでは、約20年前の交通の姿を20年かけて取り戻すことを目指し、平成37年度の岡山駅の乗降客数の目標値を13.0万人/日とし、途中年度の平成27年度の目標値を12.5万人/日としている。
- このため、JR岡山駅の1日あたりの乗降客数を、現状の11.9万人から、おおむね5年後の平成27年度には12.5万人（現状から5%増加）にまで増加させることを目指す。

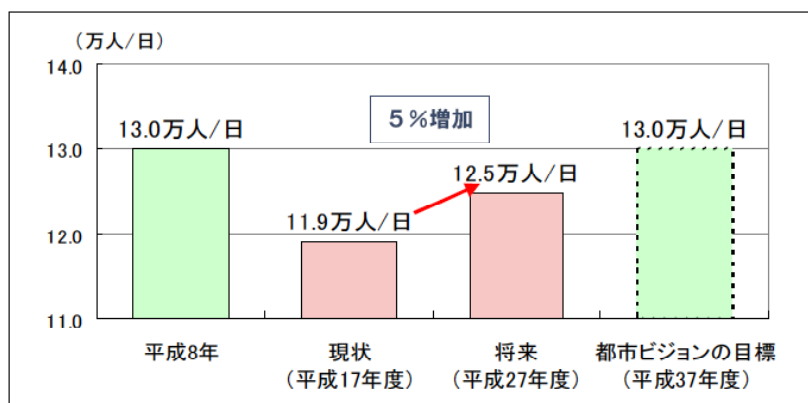


図 3.5.1 都心と地域拠点との連携軸の強化の数値目標（JR岡山駅の乗降客数の増加）

4. 都心内の回遊性向上に向けた交通施策

4.1 生活交流都心の現状

(1) 生活交流都心の成り立ち

- 岡山市の都心は、戦国末期の岡山城と城下町を発祥とする。宇喜多秀家の時代に本格的な城下町と岡山城天守閣が建設されるとともに、岡山の北を通っていた山陽道が城下町の中に移された。また備前国内から多くの商人・職人が召し集められ、城下町内の山陽道沿いに商人町が形成された（現在の表町商店街）。その後、岡山城下町は藩の政治・経済・文化の中心地として栄えてきた。このような経緯から、明治までの岡山の中心地は堀端の表町であった。
- 明治24（1891）年3月、それまで城下町の西端であった西川以西の土地に山陽鉄道岡山駅が開業した。鉄道の開業は、駅周辺の発展を導き、市街地は西川を越えて次第に西へ拡大していった。昭和47（1972）年の山陽新幹線開通という第二の交通革命は、駅前地区に出店ラッシュをもたらし、駅前地区と表町が市の二大中心地となった。

4.2 都心内の回遊性向上に向けた交通施策

(1) 施策の体系

- 生活交流都心は、岡山市のみならず岡山広域都市圏の中心であり、様々な都市機能が集積する重要な地域である。生活交流都心を訪れる人々が、都心内にある様々な都市機能を利用しやすいように、回遊性を高めることが重要である。
- 都心の回遊性向上と活性化を図るため、1kmスクエア内を循環する公共交通の整備や西川緑道の整備等の快適な歩行環境を構築する。あわせて、使いやすい公共交通の運賃体系の導入や観光・交通等の情報案内の充実を図るなど、都心内の活性化の効果をより高める。

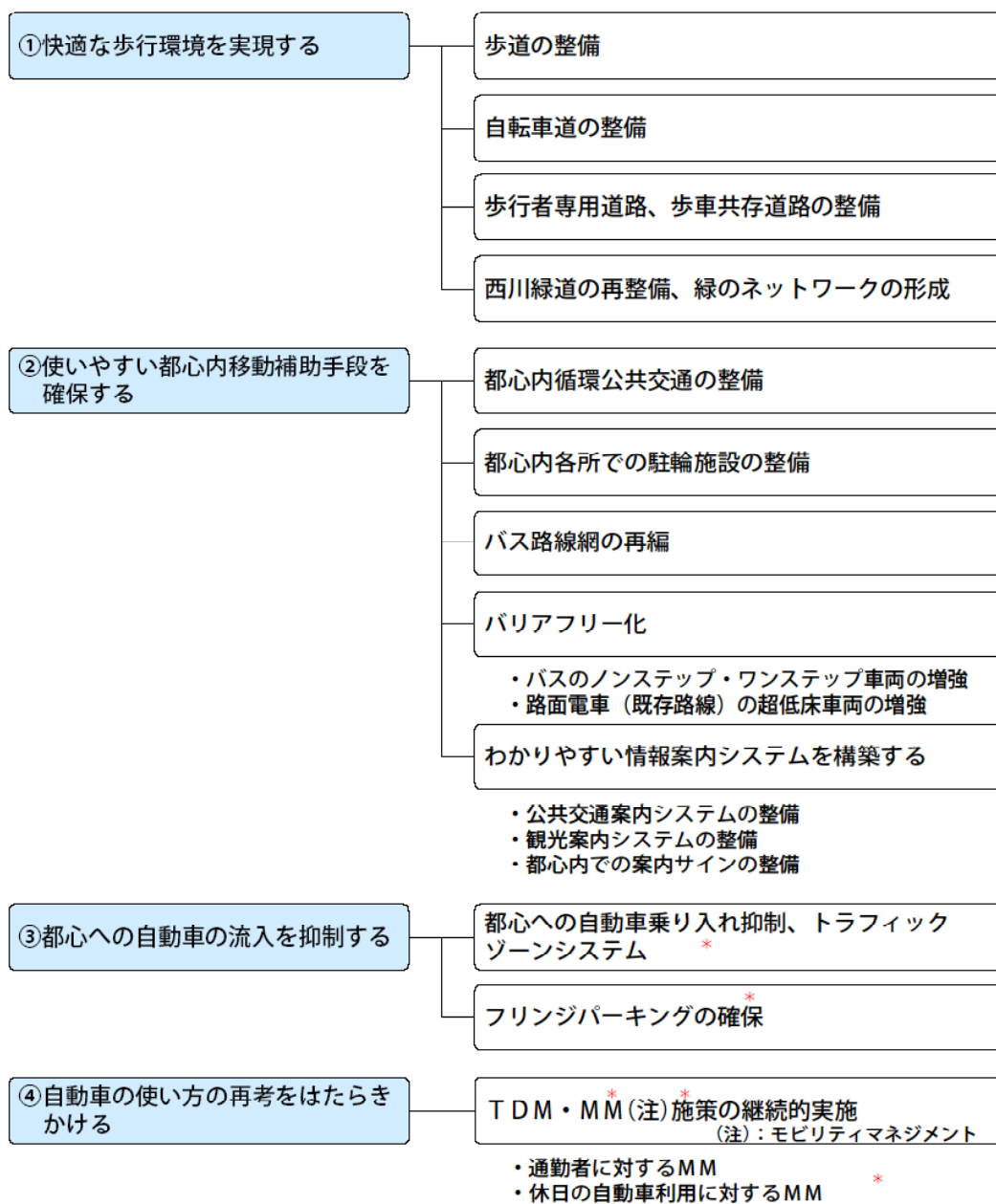


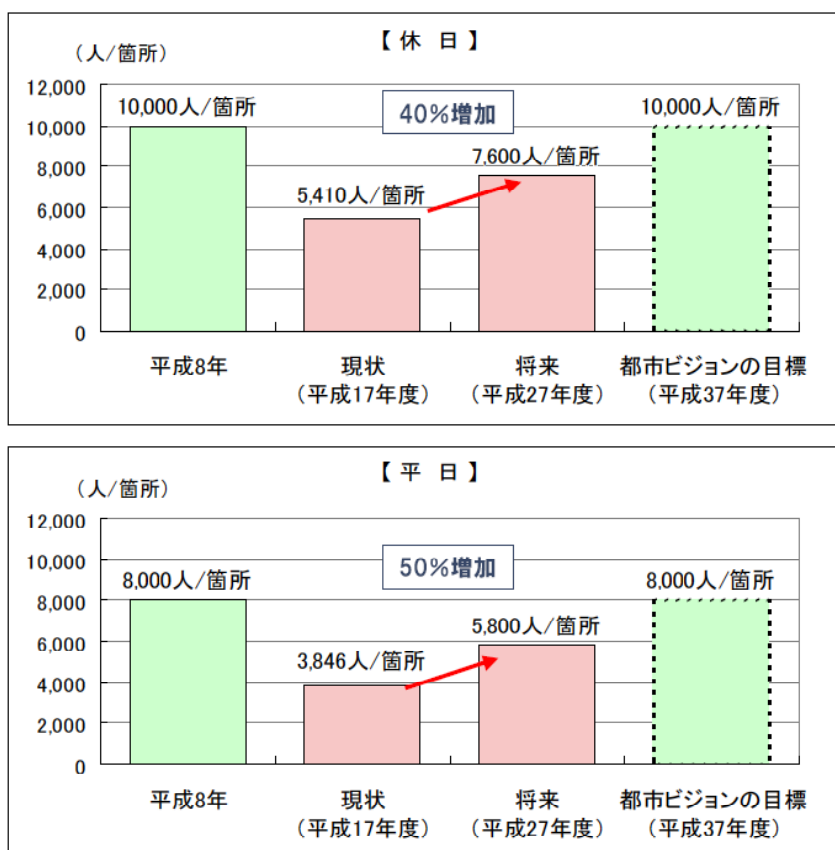
図 4.2.1 都心内の回遊性向上に向けた交通施策の体系



図 4.2.2 都心内の回遊性向上に向けた交通施策

4.3 都心内の回遊性向上の数値目標

- 都心内の回遊性向上による、岡山市都市交通戦略の数値目標として、都心内のにぎわいを増加させることを掲げる。
- 岡山市都市ビジョンでは約20年前の都心のにぎわいを20年かけて取り戻すことを目指し、平成37年度の都心の歩行者数の目標値を1,000人/箇所（休日）とし、途中年度の平成27年度の目標値を7,600人/箇所（休日）としている。
- このため、都心の歩行者数を、現状の5,410人から、おおむね5年後の平成27年度には7,600人（現状から40%増加）にまで増加させることを目指す。



注：都心の歩行者数とは、表町・駅前・駅南・奉還町地区内の72地点で実施している商店街の歩行者通行量調査による平日・休日それぞれの歩行者通行量の平均歩行者数（調査地点の1地点あたり平均）とする

図 4.3.1 都心内の回遊性向上の数値目標（都心の歩行者数）