

岡山市における「県庁通り回遊性向上 社会実験」の取り組みについて

～車中心から人優先のまちづくりのために～

岡山市 都市整備局 庭園都市推進課 街なかにぎわい推進室

1 はじめに

岡山市は平成 21 年 4 月に中核市から政令指定都市へと移行し、中四国エリアの鉄道や高速道路といった交通網のクロスポイントとしての利点を生かし、広域から多くの人々が訪れる魅力あるまちづくりを進めています。本市の商業エリアは、新幹線の全車両が停車し各方面への在来線の起点となる岡山駅を中心とした「駅前エリア」と、江戸時代以降から岡山藩の城下町としての古い歴史を持ち長く商業の中心であった「表町エリア」の 2 極化をしており、近年では駅前エリアの集客が進み、平成 26 年 12 月には大型商業施設が新規出店するなどし、「駅前エリア」の集客力を「表町エリア」など中心市街地全体へ波及させるための方策が必要とされています。



図-1 社会実験実施エリアの周辺状況

2 社会実験の実施

(1) 社会実験実施の経緯

そこで、まちなかの魅力と賑わいづくりとともに、将来にわたってまちの楽しさが継続できるまちづくりを目指して「車中心から人優先のまちづくり」に取り組むこととして、「駅前エリア」と「表町エリアを」最短ルートで結ぶ「県庁通り」において、平成 27 年度と平成 28 年度の 2 年間にわたって、現在、東進一方通行の 2 車線の車道を 1 車線化し、「歩いて楽しいまちづくり」のための「回遊性向上社会実験」を実施しました。

また県庁通りでの社会実験にあわせて、県庁通りと接続する西川緑道公園筋においても回遊性向上とにぎわいの創出を目的に歩行者天国化の社会実験を行いました。

(2) 社会実験の方法

現在、東進一方通行の 2 車線の車道を表-1 の規制方法で 1 車線化し、歩行者・自転車・自動車を分離することによる安全快適な空間づくりの実施、また沿道を含めた賑わいづくりや、歩道上にベンチの設置等を行い、アンケート調査や交通量調査により、その効果や自動車交通等への影響を検証しました。

表-1 社会実験の実施概要

	平成 28 年度	平成 27 年度 (第 3 回)	平成 27 年度 (第 2 回)	平成 27 年度 (第 1 回)
		平成 28 年 10 月 1 日(土) ～ 10 月 7 日 (金)	平成 27 年 11 月 28 日(土) 29 日 (日)	平成 27 年 10 月 10 日(土) 11 日 (日)
規制区間	市役所筋～農業会館 (505 m)			規制なし
日数	平日を含む 7 日間	土日祝日の 2 日間		
規制時間	終日	各日 11 時～ 17 時	各日 11 時～ 17 時	規制なし
規制方法	サポートラインによる 区画線引き替え ※自転車の走行帯を青 ラインで明示	サポートラインによる 区画線引き替え	フェンス設置 (北側車道を規制)	規制なし
自転車走行	自転車走行レーン	自転車走行レーン	車道左側 (西進は迂回)	他路線へ迂回誘導



図-2 平成 28 年度社会実験前



図-3 平成 28 年度社会実験中 (1 車線規制中)



図-4 自転車走行レーン設置状況



図-5 沿道を含めた賑わいづくり
及び歩道上のベンチ設置状況

3 実験結果

(1) 交通量調査結果

社会実験中に県庁通り及び西川緑道公園筋において、歩行者通行量を調査し、過去のデータと比較し分析を行いました。図-6のとおり、社会実験（1車線化）前と比較して、例えば「②県庁通り・平和橋交差点西側単路部（東西方向）」においては、大型商業施設開業前の休日（平成26年6月29日）と社会実験時休日（平成28年10月2日）を比較すると約3.9倍、また、大型商業施設開業後の休日（平成27年5月17日）では約2.9倍歩行者通行量が増加しており、今回の社会実験（1車線化及び沿道を含めた賑わいづくり）で回遊性向上と賑わいづくりに一定の効果があったと考えられます。

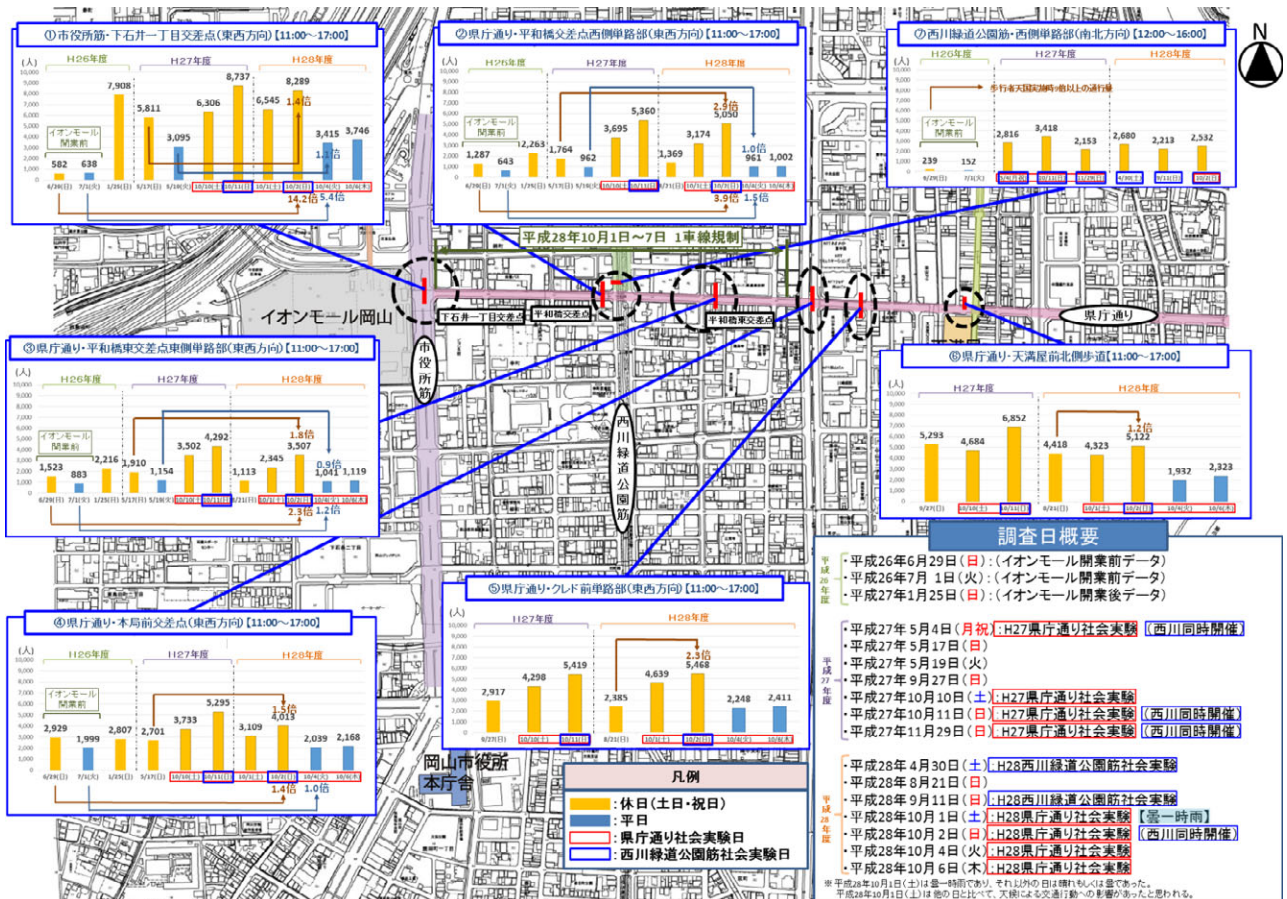


図-6 歩行者通行量調査結果

また、自動車交通量についても、社会実験中に、県庁通り及び周辺の幹線道路において調査し、過去のデータと比較し分析しました。調査の結果、図-7のとおり、県庁通り及び周辺の幹線道路である桃太郎大通りや県道岡山児島線における実験期間中の自動車交通量は、平日・休日ともに大きな変化は見受けられませんでした。

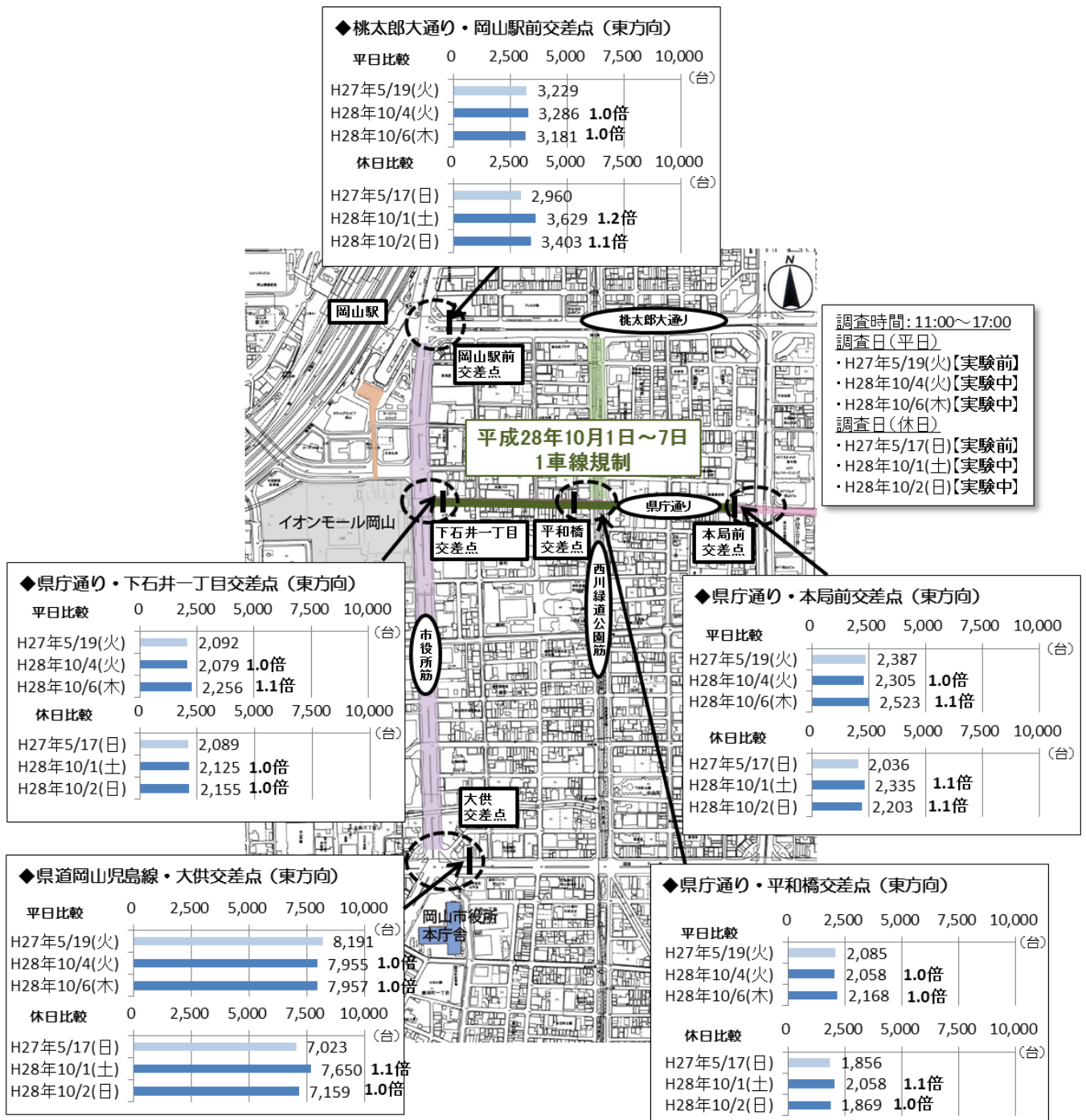


図-7 交通量調査結果

また、社会実験中及び実験前に市内中心部において渋滞長についても調査しましたが、図-8のとおり、1車線規制を行った県庁通りにおいては、平日・休日ともに大きな渋滞は見受けられませんでした。市役所筋においては、社会実験中（1車線規制中）590mの渋滞が見られましたが、第1車線（大型商業施設への左折車両）であり、県庁通り1車線化による影響ではありませんでした。西川緑道公園筋においては、社会実験中（1車線規制中）970mの渋滞が見られましたが、社会実験前（通常時）にも1,110mの渋滞が見られ、県庁通り1車線化のみによる影響ではないと考えられます。

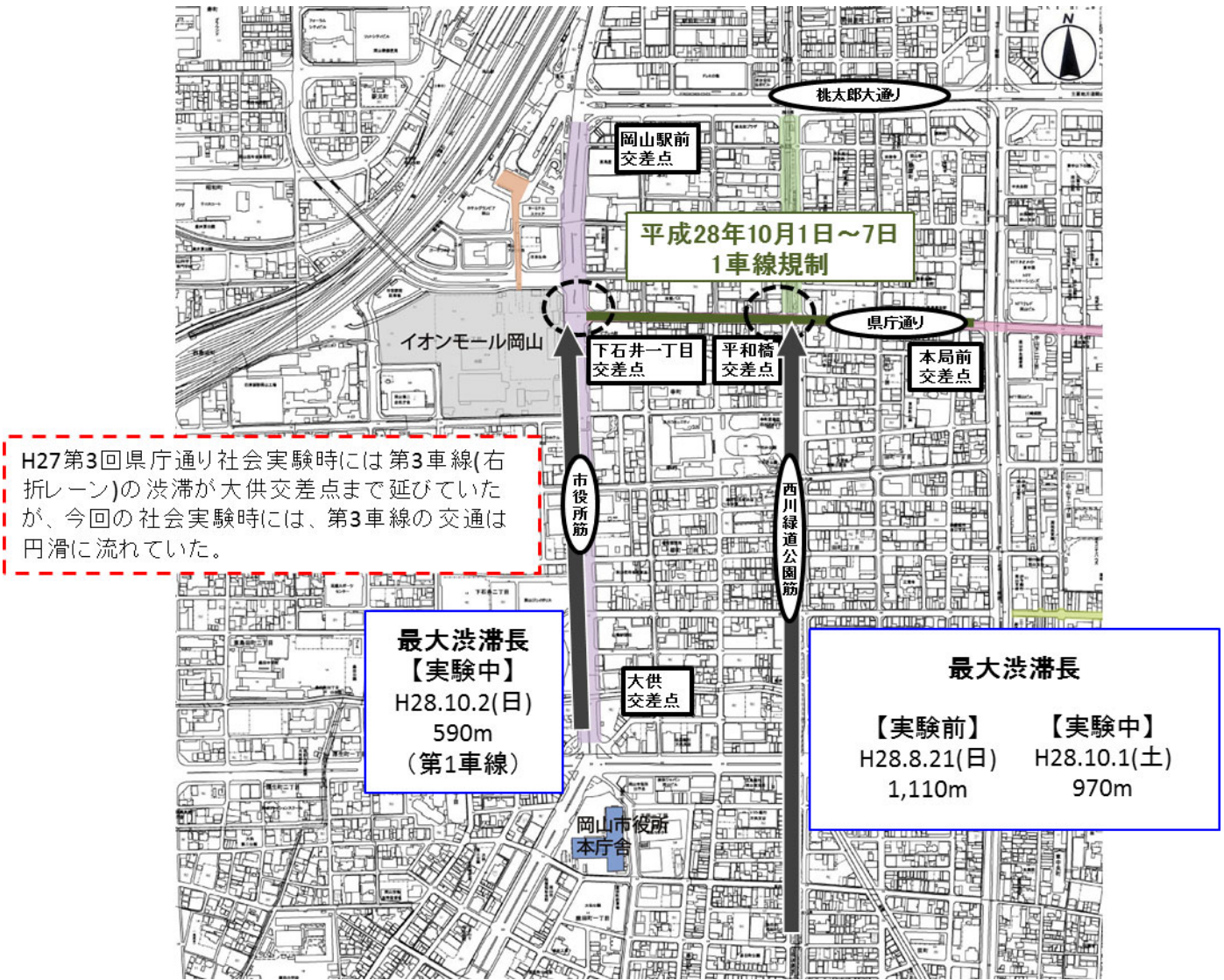


図-8 渋滞調査結果

(2) アンケート調査結果

社会実験にあたり、表-2のとおり6種類の属性に分類し、アンケート調査を実施し、分析いたしました。

表-2 アンケート調査対象

	対象者	回収数
1	県庁通りの来街者	324人
2	県庁通りの沿道事業者	56人
3	近隣住民(出石・深砥地区)	683人
4	自転車利用者	275人
5	自動車利用者(一般利用者)	381人
6	自動車利用者(交通事業者)	208人
	合計	1927人

「今回の社会実験のように、現在2車線の県庁通りを1車線とし、歩道の拡幅、自転車レーンの整備、荷捌き場の設置をすることが必要か」との問いに対して、図-9のとおり、全体としては、回数を重ねるごとに“必要”“どちらかと言えば必要”との回答が増えており、1車線化に対する理解が広まってきていると見受けられます。属性別にみると、来街者や自転車利用者、自動車利用者(一般利用者)、近隣住民は、1車線化の理解が広まってきていると見受けられますが、一方で、自動車利用者(交通事

業者) や沿道事業者は、県庁通りや周辺道路の渋滞不安などを理由に、必要と考える方の割合が少なかったり、わずかに減少しております。

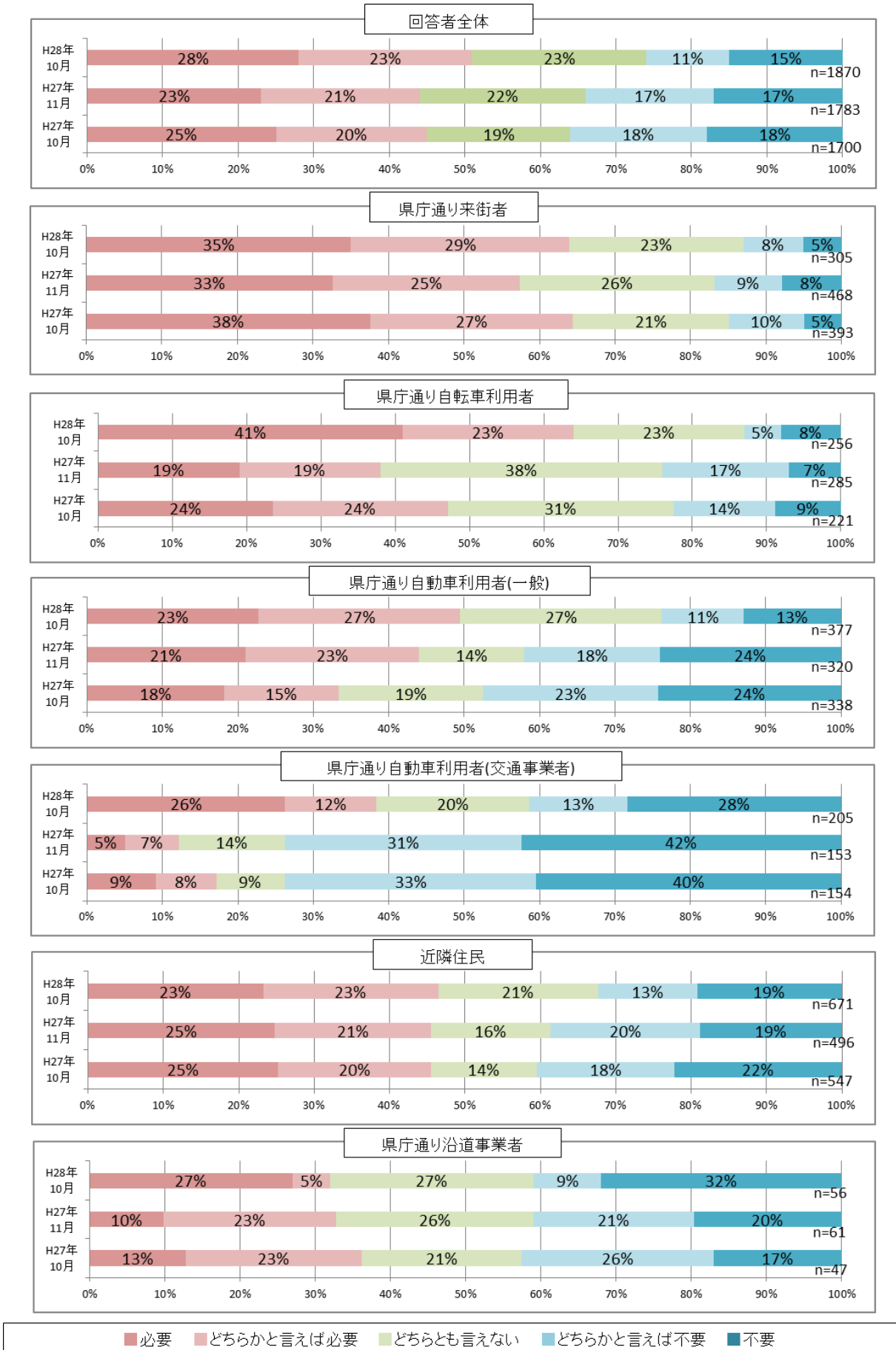


図-9 県庁通り1車線化の必要性について

また、本社会実験では、安全快適な空間づくりを実施するため、図-10のとおり、1車線化により生まれた空間に自転車レーンを設置しました。

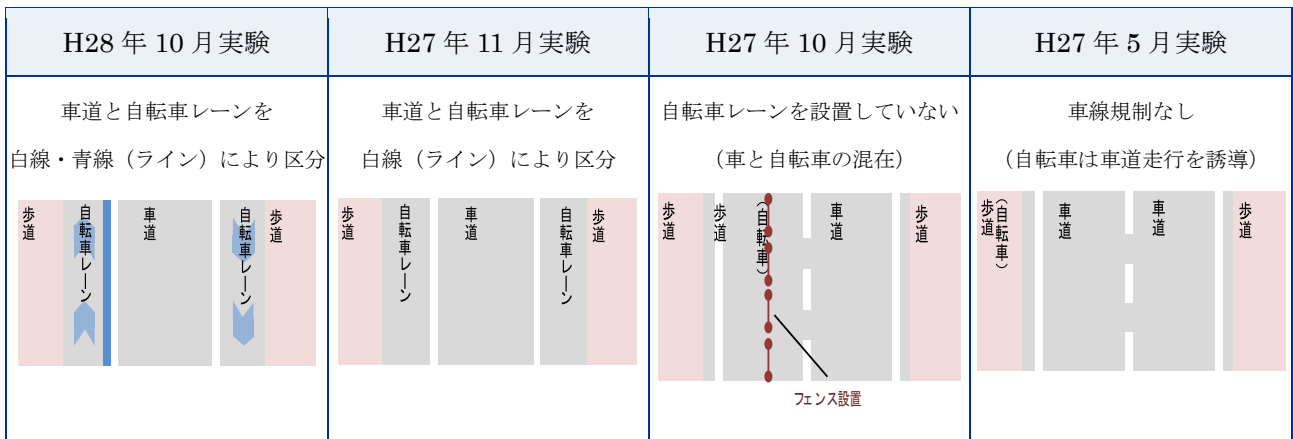


図-10 各回ごとの自転車レーン設置方法

自転車レーンを通行してみた感想を自転車利用者へアンケート調査した結果、図-11のとおり、通行しやすかったという回答が増加しており、自転車レーンの需要は高いと見受けられます。

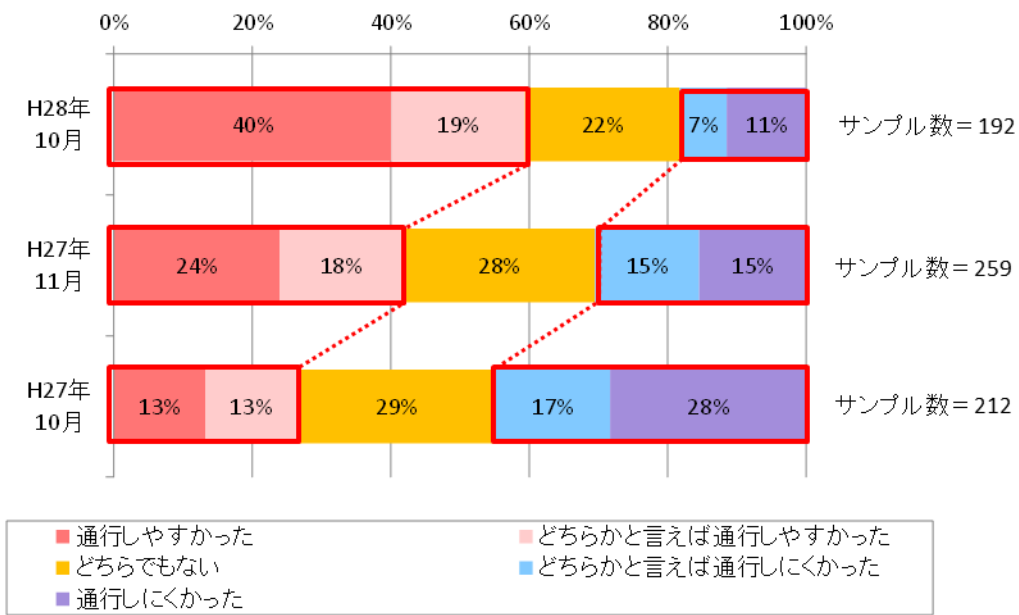


図-11 自転車レーンを通行してみた感想

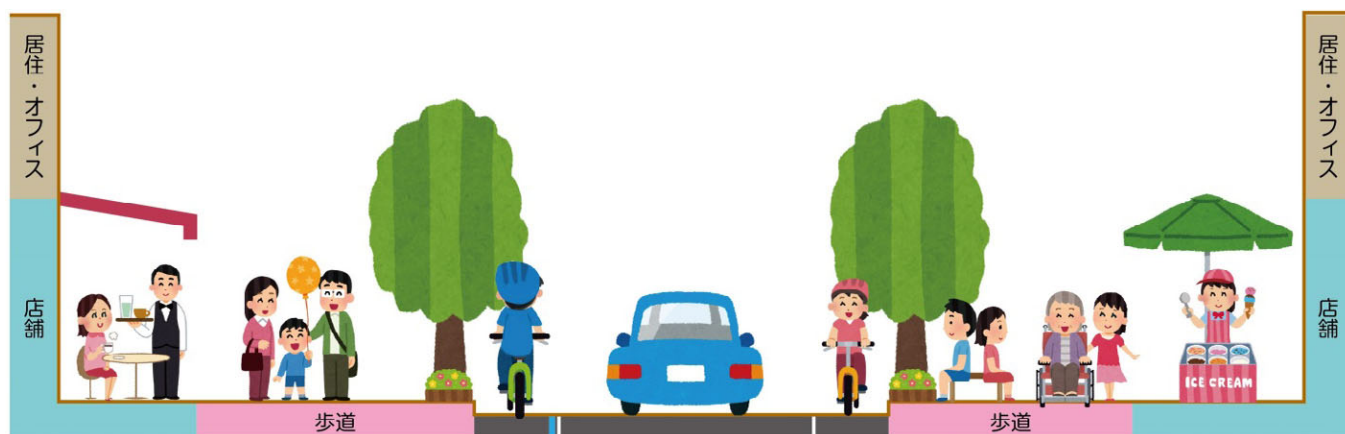
4 今後の展開

平成27年度および平成28年度の2年間にわたって、社会実験を実施し、検証を行った結果、自動車交通に関して1車線化による大きな影響は見られず、またアンケート調査では、立場による意見の違いはありましたが、県庁通りを1車線化することに対する理解が広がってきていることがわかりました。

本市では、県庁通りを安全快適で「歩きたくなる」道路空間を創り出すため、車道を一車線とし、自転車走行空間を設けたり、歩道を歩きやすくする必要があると考えます。

また、歩いて楽しい魅力ある通りを整備することで、拡幅した歩道空間を有効に活用するなどして、歩きやすい空間、滞留しやすい空間、楽しい空間づくりにつながるのではないかと考えています。

今後は道路整備（1車線化）だけではなく、沿道事業者や地元住民の方々とも一体となって、県庁通りの景観形成やにぎわい創出を含めて、歩いて楽しい県庁通りを作り上げていきたいと考えております。



図－12 将来の県庁通りイメージイラスト