

倉敷駅周辺総合整備計画

目 次

1	現状と課題	1
2	基本方針	3
3	整備計画	4
4	鉄道南北をつなぐまちづくり	11
5	実現化方策	12
	(資料) まちづくり有識者会議	14

平成 29 年 3 月

倉 敷 市

はじめに

倉敷駅周辺のまちづくりは、平成5年に策定した「倉敷地区都市拠点総合整備事業計画」に基づき進めてまいりました。この間、多くの皆様のご協力を賜りながら、まちづくりを進めてこられましたことに、改めて感謝を申し上げます。

平成5年の計画は、都市の発展方向を南から北へと位置づけ、クラボウ工場跡地の土地利用転換を契機として、倉敷駅周辺市街地の総合的整備を目指したものでした。クラボウ工場跡地は、倉敷チボリ公園に土地利用転換が行われ、駅北口駅前広場の整備完了や土地区画整理事業の施行等、一定の進捗を見せました。その後、倉敷チボリ公園は、複合型商業施設及び倉敷みらい公園に再度土地利用転換が行われ、現在の倉敷駅北口は新たな賑わいを見せています。今後は、駅南側の賑わいを保つ倉敷美観地区や国内有数の医療施設等と併せて、南北一体的な発展を図ることが重要となります。

今後のまちづくりを進めるにあたっては、緩やかな人口減少、少子高齢化の進展、地球環境問題の深刻化等を見据えたうえで、駅周辺に都市機能がコンパクトに集積したまちづくりを進める必要があります。また、市民の皆様の生命・身体・財産を守るための安全安心なまちづくりとして、マグニチュード8～9クラスの南海トラフ巨大地震の発生確率が、今後30年以内に70％程度と上昇してきているなか、災害に強いまちづくりに取り組む必要があります。

さらに、本市は高梁川流域圏の連携中枢都市に位置づけられており、倉敷駅周辺は、倉敷市の広域拠点のみならず、高梁川流域圏の広域拠点としても拠点性向上が求められています。

このように、平成5年の計画策定から20余年が経過するなか、土地利用の状況や社会経済情勢が大きく変化しているため、現時点の倉敷駅周辺の状況を調査したうえで、今後20年のまちづくりの基礎となる「倉敷駅周辺総合整備計画」を策定しました。今後は本計画に基づき、市民の皆様と倉敷駅周辺のまちづくりを進めてまいりたいと考えておりますので、より一層のご協力を賜りますようお願い申し上げます。

本計画の策定にあたり、専門的な見地から幅広くご意見を頂きました倉敷駅周辺まちづくり有識者会議の委員の皆様をはじめ、貴重なご意見をいただきました市民の皆様に心から感謝申し上げます。

平成29年3月

倉敷市長 伊 東 香 織



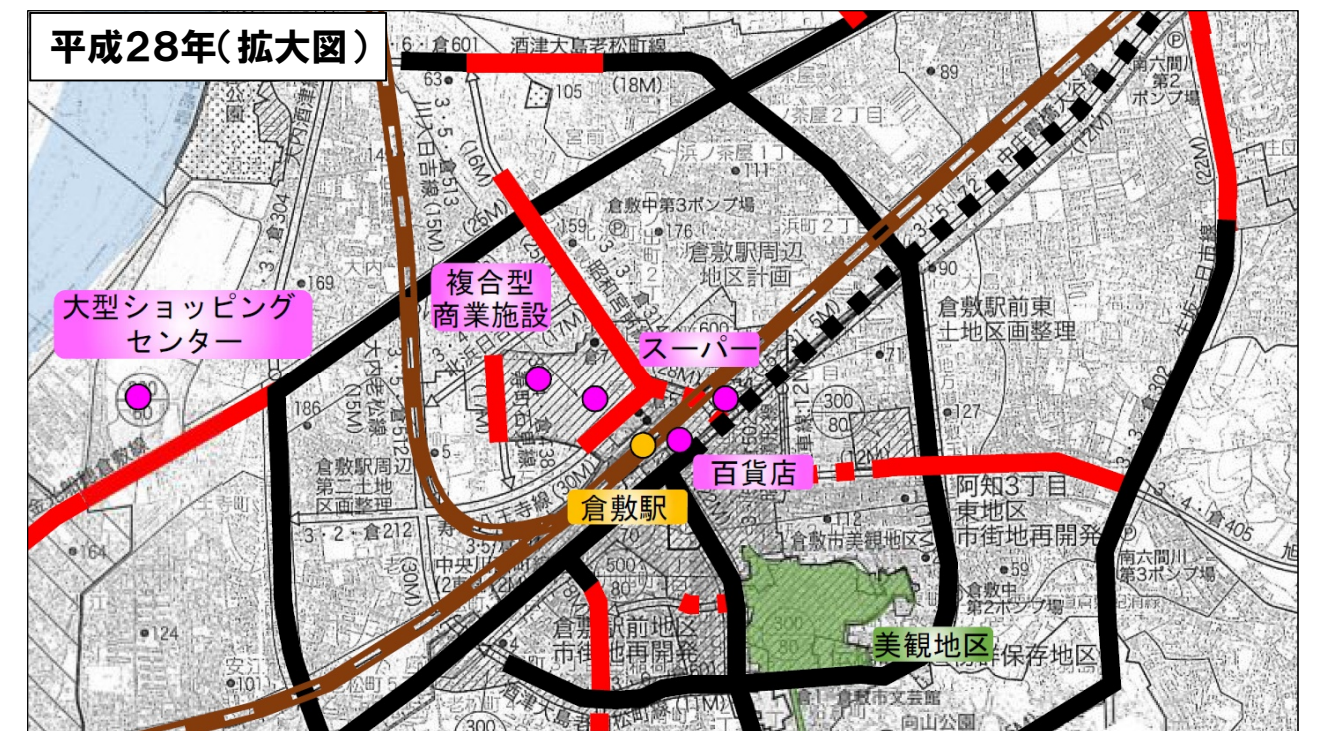
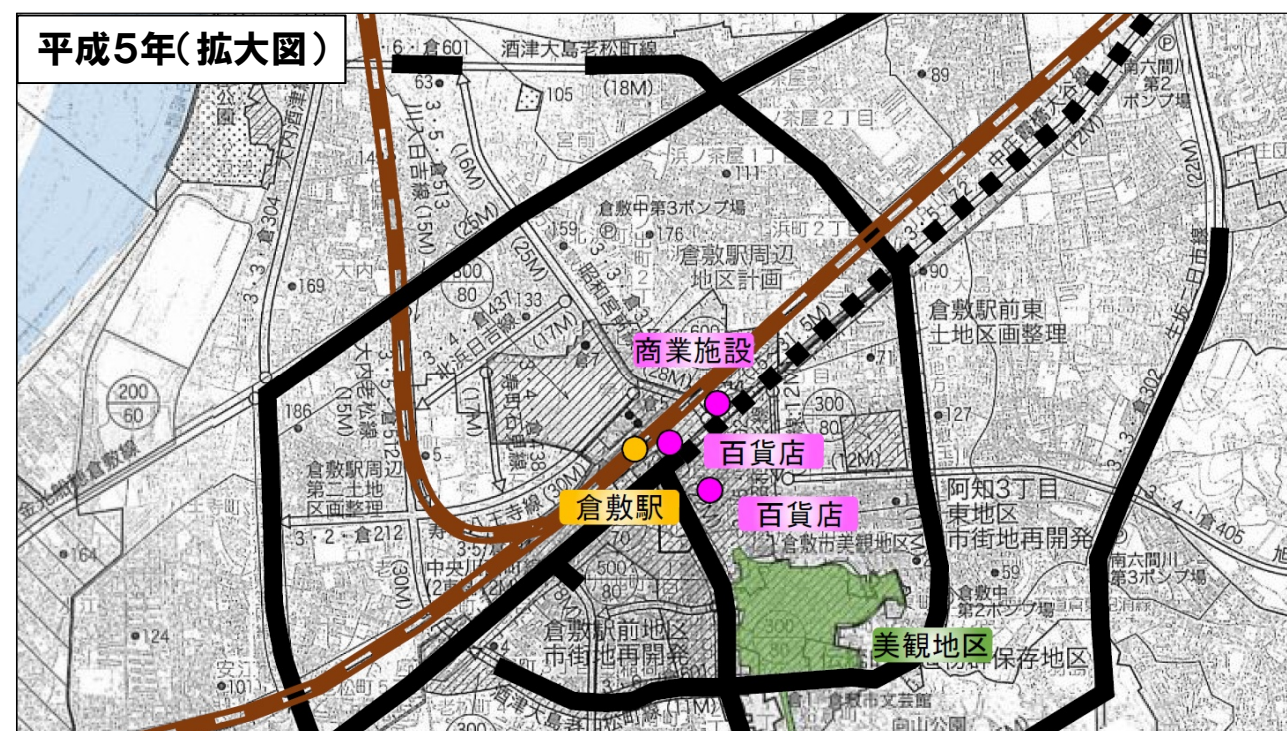
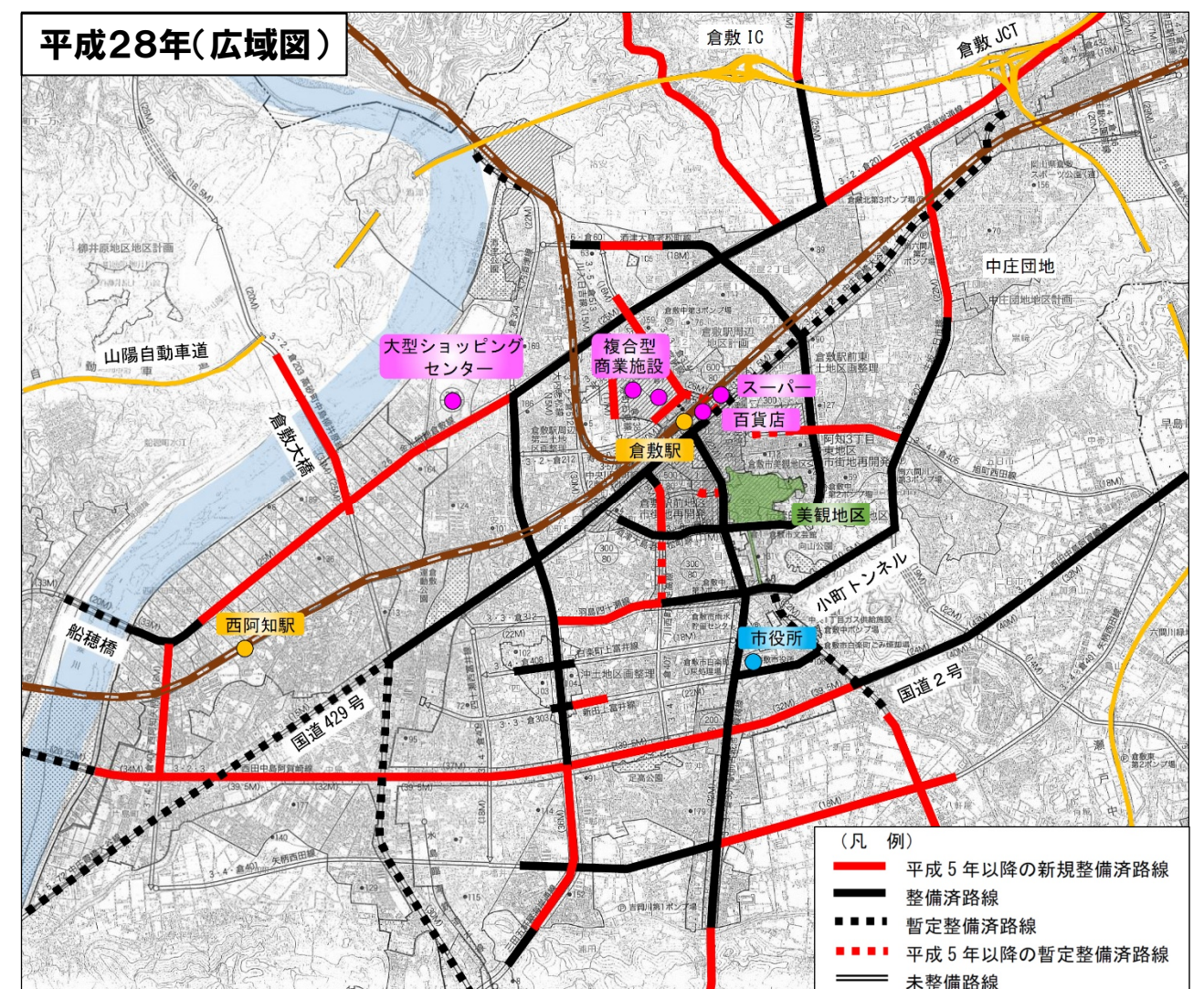
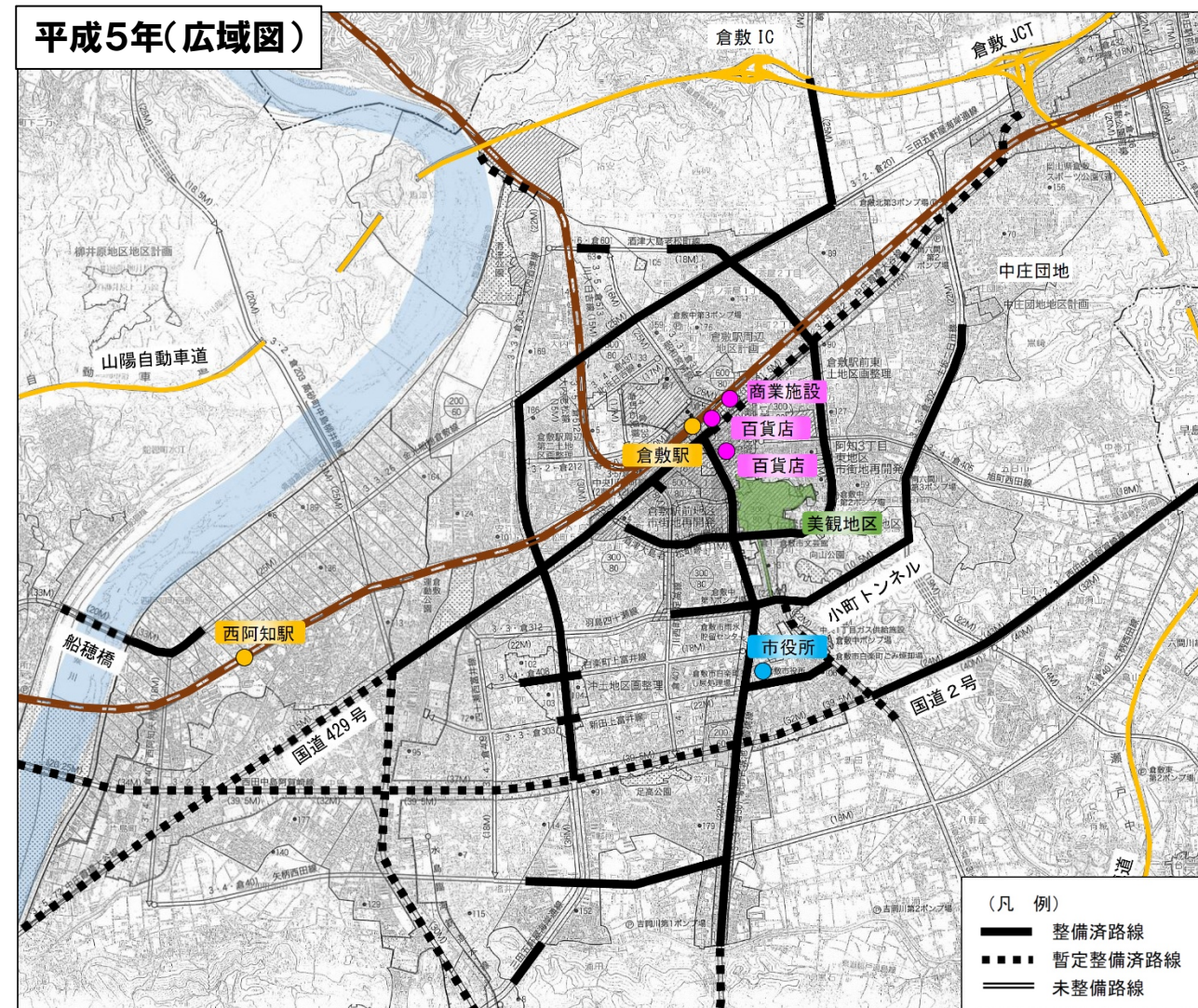
〔倉敷駅周辺 複合型商業施設付近上空より南東方面〕



〔倉敷美観地区 倉敷川畔〕



〔平成5年計画策定時からの主要な道路整備箇所〕



2 基本方針

倉敷市は、恵まれた資源、優れた伝統文化、多様な産業など、大きなポテンシャルを有する都市です。倉敷駅周辺地区は、倉敷市の広域拠点のみならず、高梁川流域圏の広域拠点として更なる発展を遂げるためには、これらのポテンシャルを最大限に発揮できるまちづくりを進めていくことが重要です。

そのため、母なる高梁川にはぐくまれてきた倉敷市の土地・歴史・文化を再認識し、これらを土台とする「高梁川のはぐくみを感じられるまち」を理念として、まちづくりによって目指す将来像（約20年後）を以下のとおり定めます。

将来像

美しさ、歴史・文化等が活かされ、豊かで、賑わいのあるまち

倉敷駅周辺地区には、駅北側の複合型商業施設、倉敷美観地区、災害拠点病院にも指定されている救命救急センターという3つの核があり、市内外から多くの人々が来訪しています。また、平成5年計画時以降、倉敷駅周辺地区と市内各方面や市外とを結ぶ道路の整備が大きく進んできたこと等により、本地区のポテンシャルは一層高くなっています。今後は、「核」以外のエリアにおいて市街地の更新を促進し、広域拠点にふさわしい都市機能と居住を誘導することにより、核の賑わいを地区全体に広げていくことが必要です。

しかし、倉敷駅周辺地区はJR山陽本線等により南北の移動が著しく制限されているため、地区内の回遊性が低く、駅と核に近接する立地の優位性が大きく損なわれています。高齢社会の標準となるべきバリアフリーの確保も困難であり、南海トラフ巨大地震等の災害時には避難・救援活動が大きく阻害されます。このようなことから、鉄道南北の移動性を大きく向上させることが必要不可欠です。

一方、倉敷駅周辺地区の競争力を高めるためには、倉敷美観地区や倉敷みらい公園に集約された魅力的なまちなみと公共空間を、点から線、線から面へと拡大していくことが重要です。中でも、高梁川から倉敷みらい公園を通り地区を南北に縦断している倉敷用水は、潤いのある親水空間の連なりとして再生すべき貴重な地域資源です。

これらを踏まえ、倉敷駅周辺地区の課題を解決し、目指す将来像を実現するための全体整備方針を以下のとおり定めます。

全体整備方針

鉄道南北を越えてつなぐ人と水の軸の創造

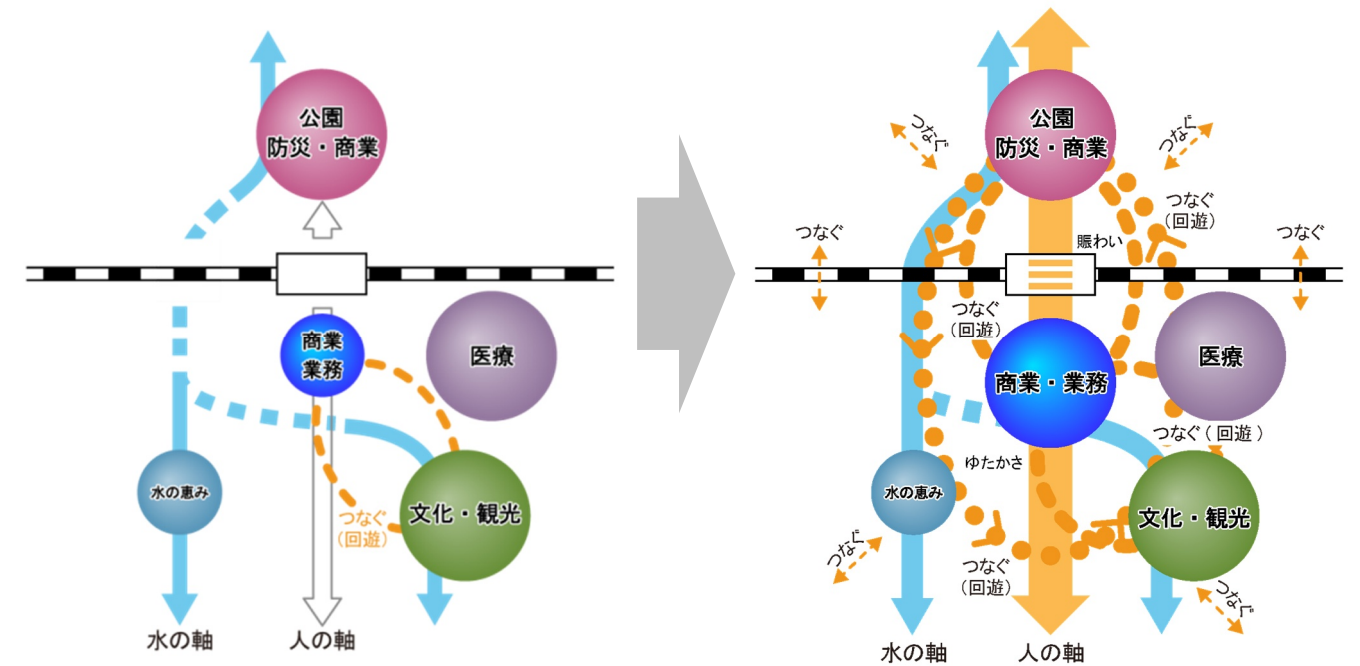
〔人と水の軸の概念図〕

現在

地域資源は点在
(つながりが弱い)

将来

地域資源をつなぎ
賑わいを創出



全体整備方針を具体化するため、項目別に4つの整備方針を定めます。

項目別整備方針

1. 歴史的な空間等の倉敷のポテンシャルを活かせる都市空間を創出
2. 防災性や利便性が高く、魅力ある環境を創出
3. 鉄道南北市街地の連携強化や多様な交通モード(※)の機能向上により、人の回遊を創出
4. 倉敷市の広域拠点のみならず、高梁川流域圏の広域拠点として、都市機能集積を誘引し、更なる賑わいを創出

※交通モード：公共交通、自動車、自転車、徒歩等の交通手段

3 整備計画

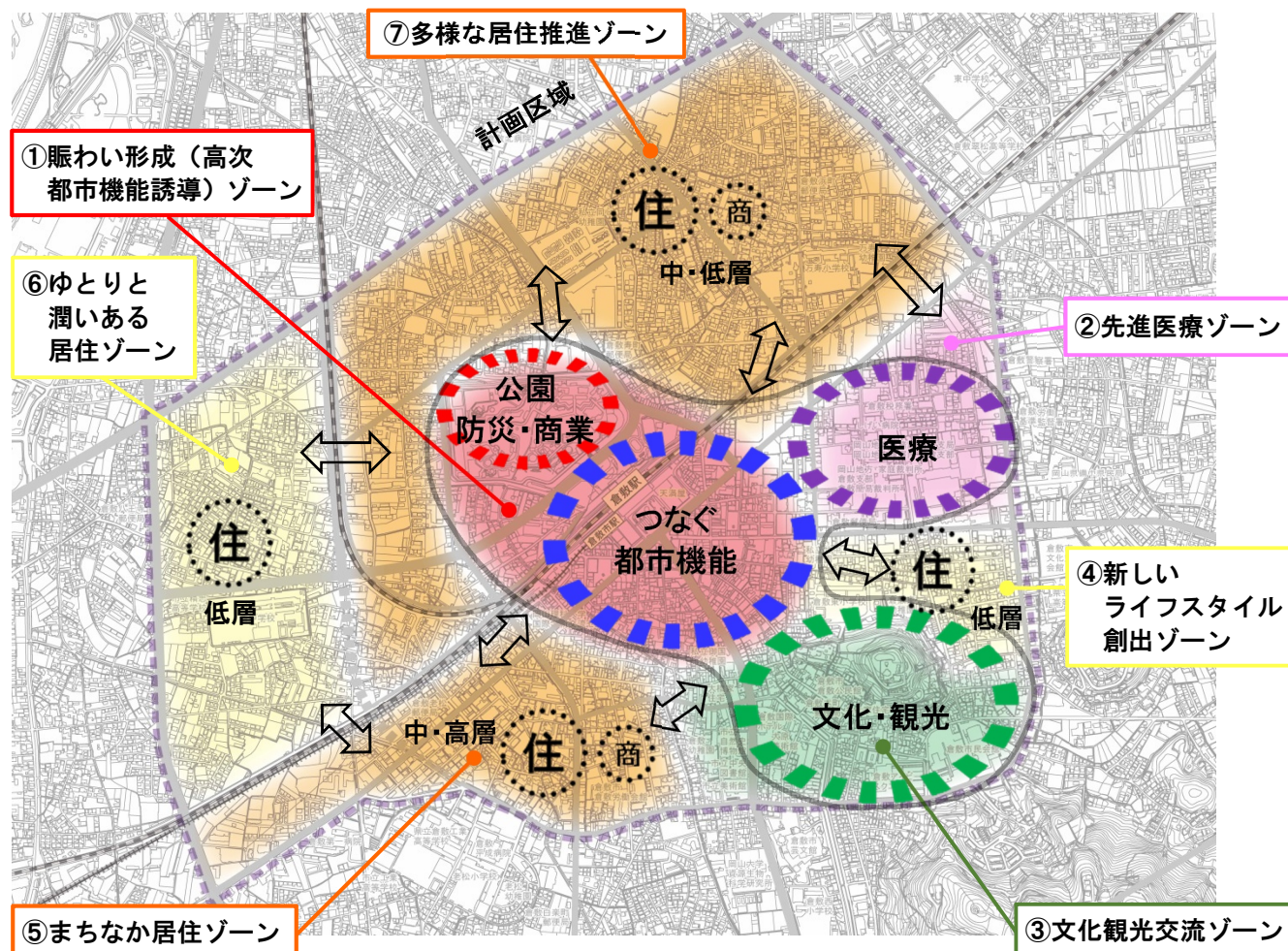
3.1 土地利用・市街地形成計画

(1) 土地利用（ゾーニング）

倉敷駅周辺地区は、倉敷市の広域拠点として、更には高梁川流域圏の広域拠点として、ふさわしいまちづくりが求められています。地区内には、広域的な利用や賑わいを支える「公園・防災・商業」「医療」「文化・観光」の3つの核が存在します。この「核」の更なる魅力向上を図るとともに、この3つの核のポテンシャルを活かせるように、核の中間に位置する駅直近～阿知・鶴形地区に積極的に都市機能を誘引し、その集積により3つの核をつなぎます。また、倉敷駅周辺地区の都市機能を支える居住機能や、空間機能の改善・充実により、隣接する地区間の交流を促進し、防災性が高く魅力ある環境の創出を図ります。

これらを踏まえて、倉敷駅周辺地区全体の活力を高めることができるよう土地利用（ゾーニング）を設定し、必要に応じた用途地域の見直し等により、都市機能・居住を誘導し、市街地を形成します。なお、これら市街地の形成にあたっては、倉敷市景観計画に定められた基準や、倉敷美観地区の景観保全に十分配慮します。

〔土地利用計画図〕



(2) ゾーンの現状と取組み方針

① 賑わい形成（高次都市機能誘導）ゾーン

＜ゾーンの現状＞

- 駅北側においては、倉敷駅に近接して複合型商業施設が大きな賑わいを見せています。また、倉敷みらい公園は、緑豊かな潤いと憩いの空間となっており、災害時の避難場所にも指定されています。
- ゾーン内の人口は減少しており、駅南側の市街地は、くらしきシティプラザ東西ビルの老朽化（築後40年経過）、一番街商店街や駅前商店会の解散、屋間にシャッターを下ろした店舗が目立つ等、市の玄関口としての賑わいが低下しています。
- 阿知・鶴形地区においては、街区が不整形で地区内道路が狭隘なため、アクセス性が低く消火活動が困難です。加えて、権利関係が錯綜しているため、市街地の更新が進みにくい状況です。

〔駅北側に開業した複合型商業施設〕



＜取組み方針＞

- 駅や駅前広場のリニューアルにより、歴史文化都市にふさわしい、美しさと風格が感じられる駅前空間を形成し、現在の商業施設や公園等とあいまって更なる賑わいを創出します。
- 駅直近に、ニーズの高い都市機能を複合的に導入することにより、市民が必要なサービスを受けられ、買物・飲食等を楽しみ、来訪者もビジネスや観光、買物に訪れる等、市の広域拠点、高梁川流域圏の広域拠点としての役割を果たします。
- 核をつなぐ阿知・鶴形地区の商店街の魅力向上や、シンボルロードである（都）駅前古城池霞橋線の良好な沿道景観形成により、人々の回遊を促進し、3つの核が一体となった賑わいを形成します。
- 一時避難場所に位置づけられている倉敷みらい公園への避難経路の確保や、密集した市街地の再開発、区画道路の整備等により、防災性の高いまちを形成します。
- 再開発等により、都市機能がコンパクトに集積したまちなかの中・高層に、利便性の高い居住環境を創出します。

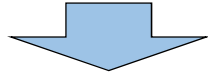
〔核をつなぐ魅力ある商店街（イメージ）〕



② 先進医療ゾーン

＜ゾーンの現状＞

- 災害拠点病院にも指定されている救命救急センターをはじめ、救急告示病院、看護の充実した医療施設が集積し、介護支援施設も存在しています。
- 医療施設へ多くの来訪者がある反面、大規模な駐車場が多く立地しており、やすらぎを感じる空間が不足しています。



＜取組み方針＞

- 先進医療拠点として機能の充実を図ります。容積率の見直し等による機能強化に併せて、オープンスペースの確保や、駐車場の緑化等を行うことにより、やすらぎを感じる空間を創出します。医療施設に近接する場として、高齢者から若者、医療関係者等、多様な世代が安心・快適に暮らせる環境を創出します。
- バリアフリーに配慮した動線の整備や様々な交通手段の確保、緊急車両のアクセス性の向上に資する道路整備等により、市内外の多くの方々が不自由なく、高度先進医療を受診できる環境を創出します。

〔高度先進医療の充実した医療施設(イメージ)〕

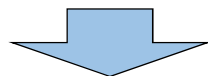
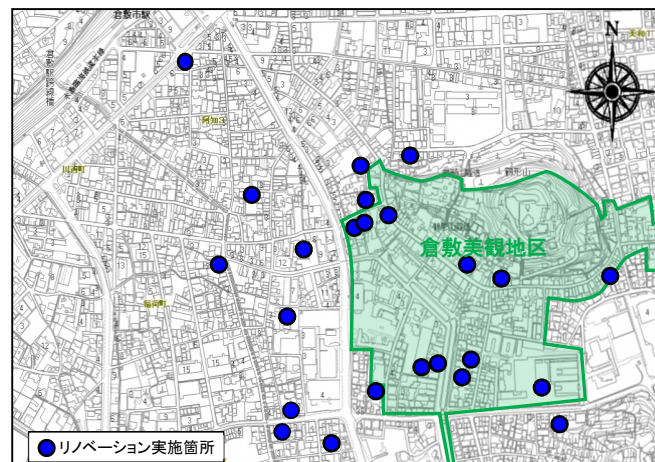


③ 文化観光交流ゾーン

＜ゾーンの現状＞

- 条例の整備や町家・古民家のリノベーション等、官民挙げてまちなみの保存に取組み、年間300万人を超える観光客で賑わっています。
- 高層建築物や屋外広告物等により、眺望景観が損なわれる恐れがあります。
- 木造建物割合が高いが、地区内道路が脆弱なため緊急車両のアクセスが困難である等、防災性が低い状況です。

〔町家・古民家リノベーションの実績〕



＜取組み方針＞

- 町家・古民家のリノベーションや電線類の地中化、道路の美装化等により、歴史的なまちなみの魅力を一層向上させ、国内有数の観光地として更なる賑わいを創出します。
- 景観保全に対する市民意識を熟成し、市民、事業者、行政の協働により良好な景観を保全します。
- 地区内道路の整備等により、防災性を向上させるとともに、不要な通過交通を排除します。
- 倉敷美観地区の賑わいと、駅北側の新たな賑わいを商店街を通じて一体化します。

〔電線類の地中化〕

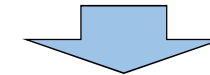


④ 新しいライフスタイル創出ゾーン

＜ゾーンの現状＞

- 全国有数の観光地である倉敷美観地区や医療施設が集積したエリアに近接しています。
- 街区構成（敷地構成）は比較的大きく、ゆとりのあるまちなみが形成されています。

〔現状のゆとりあるまちなみ(イメージ)〕



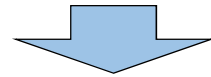
＜取組み方針＞

- 現在のゆとりあるまちなみを活かしながら、色彩と素材感に配慮された住宅、落ち着いた趣ある店舗等により、歴史的なまちなみと調和した上質な住宅地を形成するとともに、倉敷美観地区と医療施設をつなぐ動線の整備を行います。居住者が、倉敷美観地区の近くに住むステイタスと、高度な医療サービスが身近に受けられる安心感を持って暮らせる環境を創出します。

⑤ まちなか居住ゾーン

＜ゾーンの現状＞

- ゾーンの西部分では市街地が更新され、中高層マンションが複数立地しています。
- 商業系の用途地域に指定されていますが、住居系の土地利用割合が高い状況です。



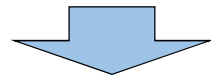
＜取組み方針＞

- 住宅・商業が上手に共存した、利便性の高い賑わいのある市街地を形成します。
- 古くからの住民とマンション等に居住する新たな住民をつなぐコミュニティを形成することにより、活気のあるまちを創出します。
- 中・高層のまちなみに、倉敷市自然環境保全条例に基づき、敷地内への植樹等により緑化を図ります。
- 避難場所である倉敷みらい公園への避難経路を確保して、安心して暮らせる環境を創出します。

⑥ ゆとりと潤いある居住ゾーン

＜ゾーンの現状＞

- 駅北側の複合型商業施設と酒津地区の大型ショッピングセンターの双方に近接しています。
- ゾーン内に、公園等の空地が不足しています。
- 平成5年計画では、区画整理事業による基盤整備が望ましいとされていましたが、現在は民間開発による宅地化が大きく進展しています。
- ゾーン東端と南端は、隣接する市街地と、鉄道により分断されています。



＜取組み方針＞

- 道路や公園等の整備により、ゆとりある緑豊かな住宅地を形成します。
- 鉄道による分断を解消し、「①賑わい形成ゾーン」「⑤まちなか居住ゾーン」「⑦多様な居住推進ゾーン」との交流を促進することにより、子育て世代を中心としたファミリー層が、生涯を通して安心・快適に暮らせる利便性の高い居住環境を創出します。

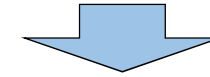
[現状のゆとりある緑豊かな住宅地]



⑦ 多様な居住推進ゾーン

＜ゾーンの現状＞

- ゾーン西部分では、土地区画整理事業による良好な市街地の形成が進んでいます。
- ゾーン東部分は、駅に近接し利便性の高いエリアですが、幅員の広い道路が少ないため、市街地の更新が進まず、高齢化率や住宅密度が比較的高い状況です。
- 医療施設の立地が少なく、鉄道による分断のため、隣接する「②先進医療ゾーン」へのアクセス性が低い状況です。



＜取組み方針＞

- 道路等の整備により都市基盤の脆弱性を解消し、防災性や利便性の高い市街地を形成します。
- 鉄道による分断を解消することにより、隣接エリアに集積する医療サービスを身近に利用できる安全安心な環境を創出します。
- 新規道路整備に伴う沿道土地利用の促進を図り、倉敷駅周辺第二土地区画整理事業や民間開発事業等による土地利用の増進を図ります。幅広い世代や多様な生活スタイルに対応した利便性が高い居住環境を整え、まちなか居住を進めます。

[防災性や利便性の高い市街地形成イメージ]



3.2 交通計画

(1) 公共交通ネットワーク

倉敷駅周辺地区においては、南北の人の軸を中心に日常生活の利便性の向上を図り、回遊性や駅周辺へのアクセス性の向上を図ることが必要です。

次のとおり、南北基幹公共交通軸を強化するとともに、この軸を中心とした公共交通ネットワークへと再編します。

- 倉敷駅を中心とする南北基幹公共交通軸の強化

乗り継ぎなしで、酒津（公園、商業施設等）～倉敷駅（公園、商業施設等）～倉敷美観地区（文化・観光施設）～笹沖（公共、商業施設等）を高頻度運行（約10分間隔）でつなぎます。

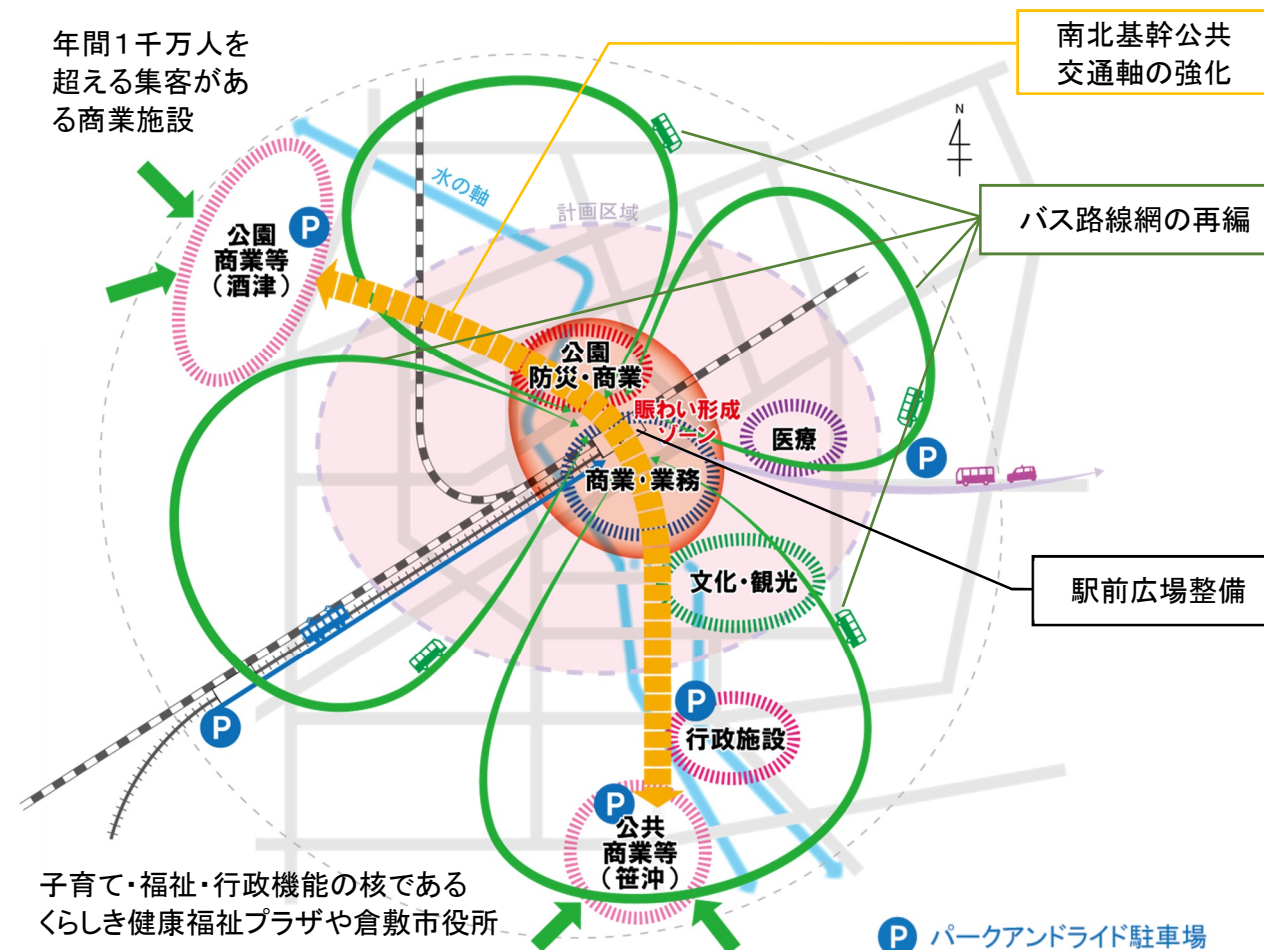
- 基幹公共交通軸を補完するバス路線網の再編

道路整備等と併せて、様々な都市機能や住宅地をつなぐバス路線網を再編し、利便性と快適性の向上を図ります。

- 駅前広場整備

乗り継ぎ性の向上や、動線整備を行います。（8頁 （5）駅前広場 参照）

〔倉敷駅周辺地区における公共交通ネットワークの再編の方向性〕



(2) 道路ネットワーク

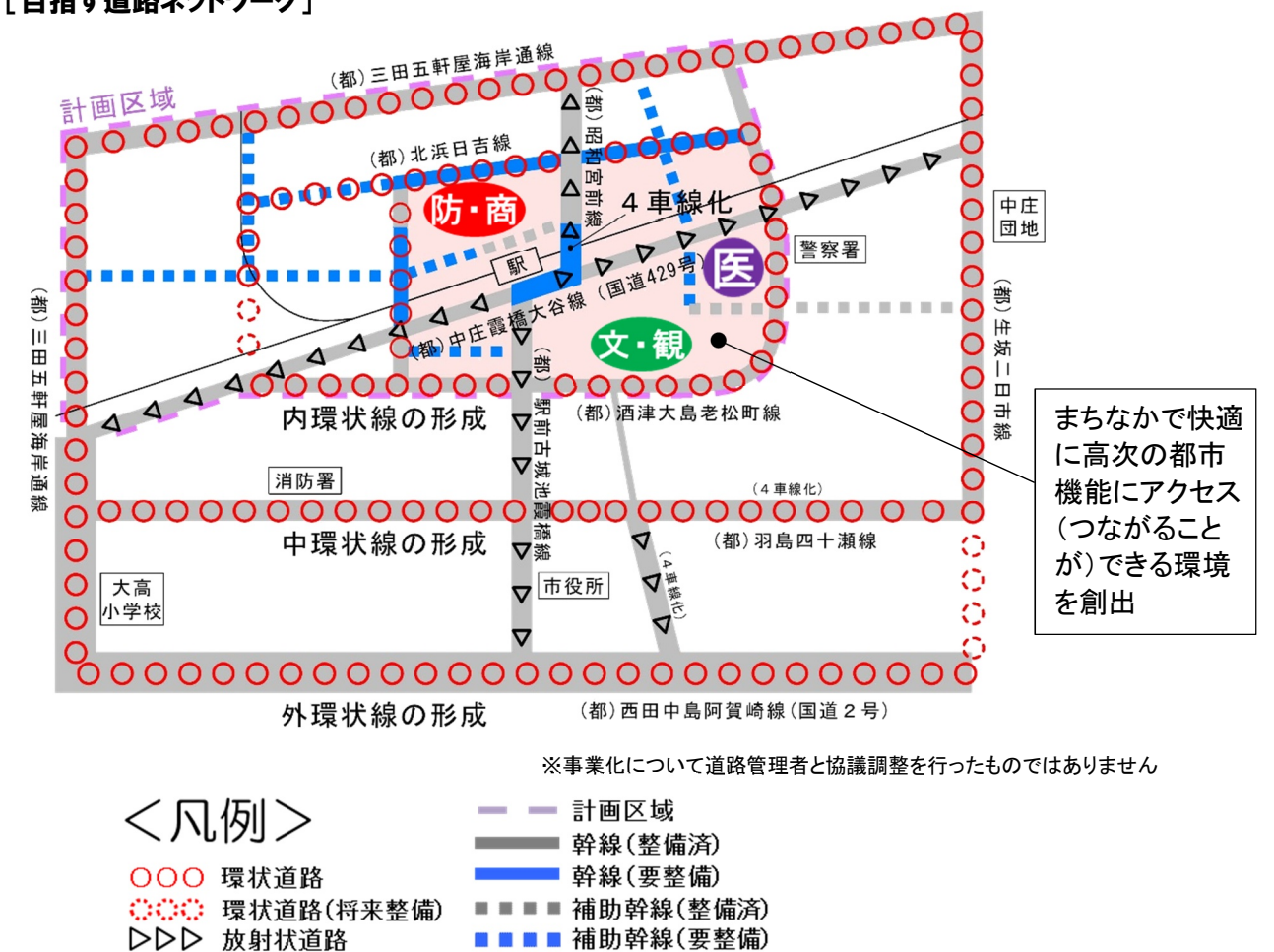
倉敷駅周辺地区を含めた倉敷地域の道路ネットワークにおいては、都市計画マスタープランに位置付けられた骨格となる幹線道路として、鉄道南北市街地の連携強化、倉敷駅へのアクセス性向上、通過交通の排除、防災性の向上等に資する、3つの環状道路（内環状線、中環状線、外環状線）及び放射状道路の形成・強化が必要です。

倉敷駅周辺地区では、現在、（都）酒津大島老松町線と東西方向の放射状道路である（都）中庄霞橋大谷線（国道429号）により形成される、鉄道南側の半円状の道路が内環状線に位置づけられていますが、倉敷駅周辺地区の発展のためには、駅を中心として鉄道南北の中心市街地を内包する本来の内環状線を形成する必要があります。また、南北の放射状道路としては（都）昭和宮前線と（都）駅前古城池霞橋線がありますが、寿町踏切が大きな交通障害となり機能が十分に果たせていないため、南北放射軸として強化が必要です。

このような考え方のもと、事業性や経済性を考慮して、概ね20年以内の優先的な整備を目指す路線を選定して、下図のように道路ネットワークを設定します。具体的には、内環状線として（都）北浜日吉線等として新規に整備するとともに、（都）昭和宮前線の鉄道横断部の4車線化、鉄道南側の整備済み道路のボトルネックの解消等を行います。

この道路ネットワークにより、倉敷駅周辺地区の混雑は大きく緩和されるものと見込まれます。局所的には混雑が残ることも想定されることから、中心市街地への自動車の流入抑制等の対策を併せて講じます。

〔目指す道路ネットワーク〕

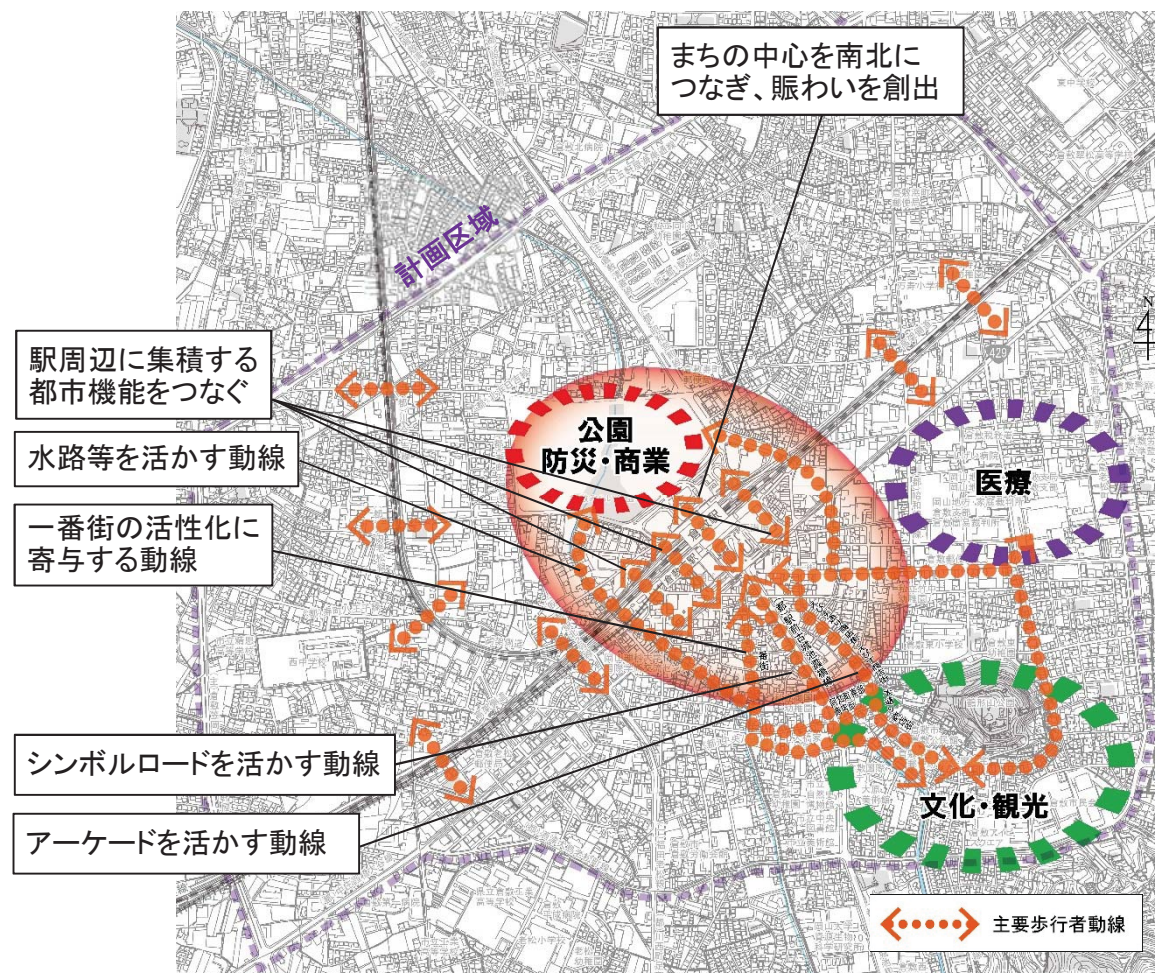


(3) 地区内交通（歩行者・自転車）

倉敷駅周辺地区においては、鉄道南北市街地の連携強化や多様な交通モードの機能向上により、人が回遊しやすい魅力的な環境の創出や、緊急車両のアクセス性向上により防災性を高める道路の整備等により、防災性や利便性が高く魅力ある環境を創出することが必要です。以下のとおり、歩行者、自転車の動線整備を行います。

- 南北方向や核となる地区間のアクセス性向上を重視しつつ、駅を中心に歩行者が様々な経路を選択できるように特色ある複数の歩行者動線を確保します。
- 道路空間や交通の状況に応じて、適切な自転車走行空間の確保を図ります。
- 安全安心のまちづくりの観点から、倉敷みらい公園・医療施設へのアクセス確保を図ります。

[歩行者動線の整備方針図]



※これらの動線以外においても、安全安心な歩行者動線を確保します。

魅力的な歩行者動線で核をつなぐことにより回遊性が生まれ、更には市域全体へとつながりを拡大させることにより、観光客の滞在時間の延長や宿泊者の増加を目指す。

WEB アンケート結果によると、市外から倉敷市へ観光で訪れるかたの市内宿泊比率は約30%にとどまっています。観光客の宿泊比率が1ポイント増加することにより、年間約10億円の観光消費額の増加が見込まれます。

(4) 駐車場・駐輪場

倉敷駅周辺地区においては、倉敷美観地区周辺の観光需要による駐車場供給量不足が顕在化しています。

駐車場供給量不足及び中心部への流入抑制対策として、各環状道路と放射状道路の交差点付近の既存駐車場等を活用して、公共交通と連携したパークアンドライドを推進します。

また、道路整備による沿道土地利用の促進や再開発事業等により、地区内に虫食いの立地する小規模駐車場の集約を誘導し、地区内交通の円滑化、土地の高度利用及びまちなみ保全を図ります。

倉敷駅周辺地区における駐輪場は、利用しやすい駐輪場の整備、有料駐輪場の活用、附置義務による駐輪場の確保を図ります。

(参考) パークアンドライドの取組み

観光シーズンに市役所と美観地区間でシャトルバスを運行しています。平成28年度のピーク日で約3千人の利用があり、駐車場供給量不足及び中心部への流入抑制対策に寄与しています。

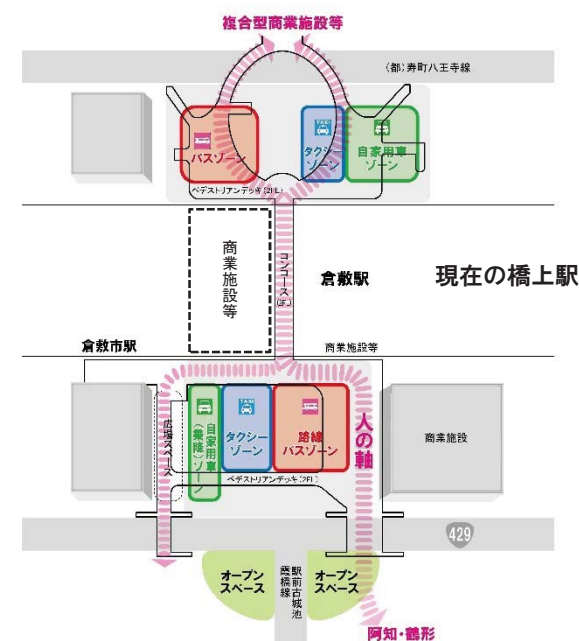
[駐車場整備方針図]



(5) 駅前広場

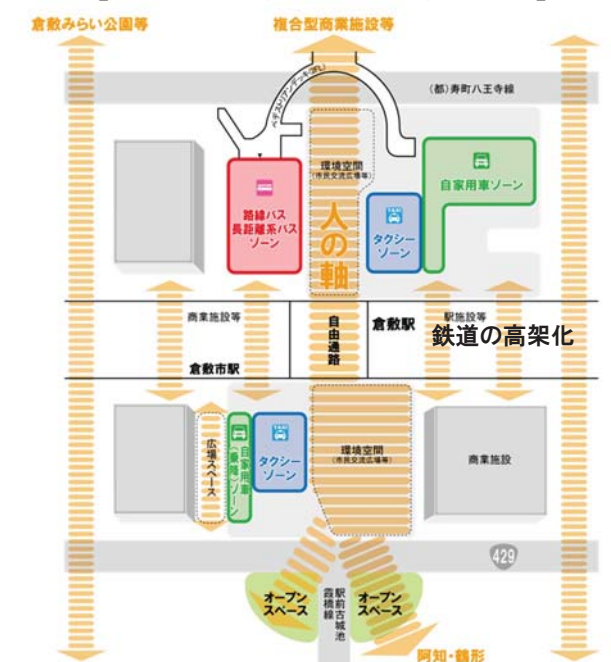
駅前広場は、JR・水島臨海鉄道・バス等の乗り継ぎが便利な広場、まちとつながる広場、人・環境にやさしい広場を目指します。下記のとおり、方向性として2つのタイプが考えられます。

[現状改良型(機能分散型)イメージ]



- 南北駅前広場それぞれにコンパクトに交通結節機能を配置

[南北一体型(機能集約型)イメージ]



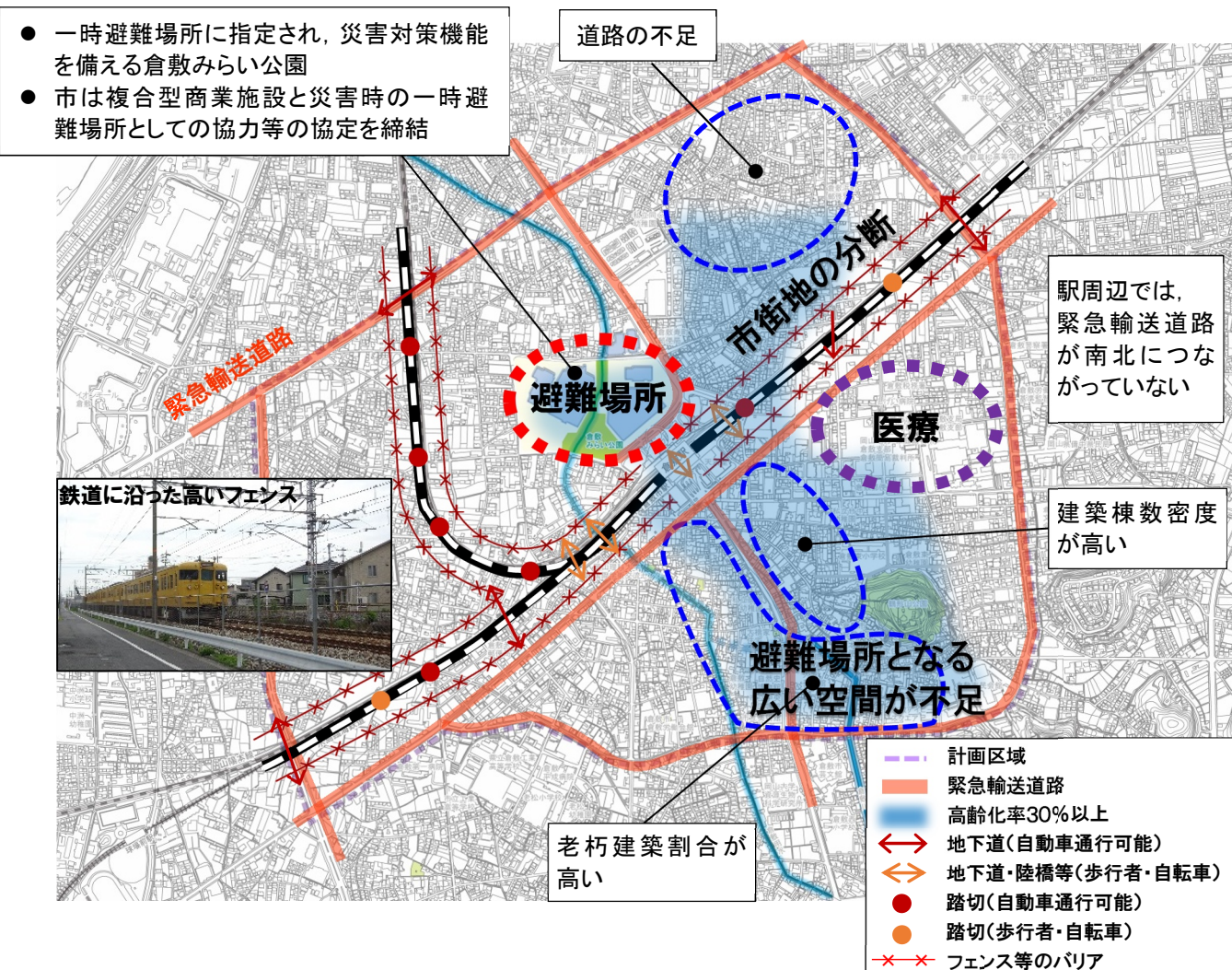
- 南北駅前広場の一体化(バスを北口広場に集約)により、ゆったりとした環境空間を確保し、広場中央に人の軸を配置

3.3 防災性向上計画

＜防災上の現状と問題箇所＞

地球温暖化による局地的な集中豪雨等、昨今では気象現象により災害が各地で発生しています。また、本市は、南海トラフ地震防災対策推進地域に指定されており、その対策を講じる必要があります。倉敷駅周辺地区では、歴史的なまちなみが保全され賑わいを見せていますが、木造建物の密集・高齢化率が30%を超える等の脆弱性があり、近年も広範囲に延焼する火事が複数発生しています。このような状況のなか、倉敷駅周辺地区の大規模な避難場所は倉敷みらい公園に限られますが、JR山陽本線・伯備線に沿って約2.5kmに渡ってフェンスが設置されており、移動が分断されています。

〔倉敷駅周辺地区の防災上の現状と問題箇所〕

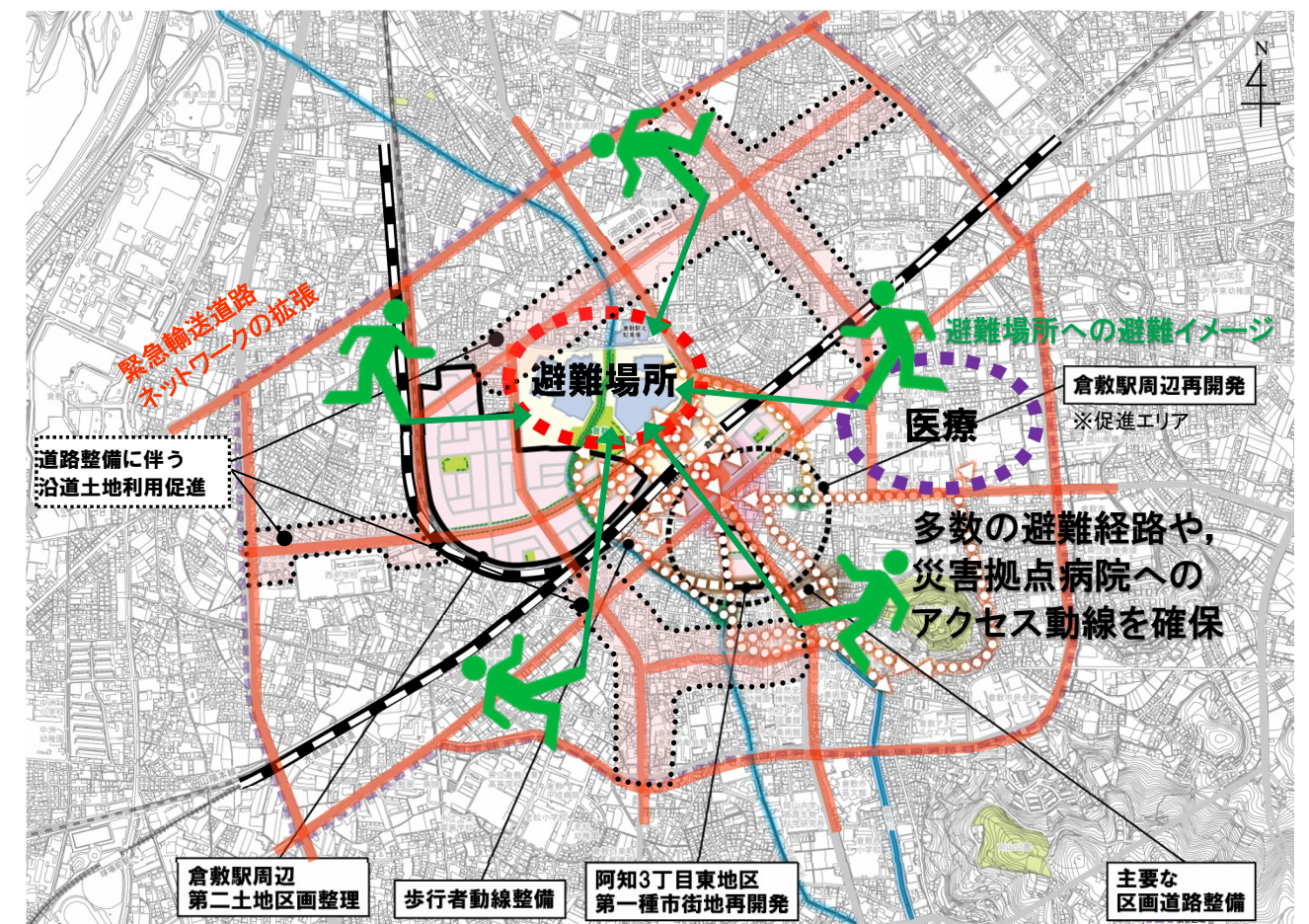


- 高齢化の進展により避難に時間をより多く要することが想定されるなか、倉敷駅周辺地区では、鉄道による大きな迂回や、停電による踏切遮断等により、大規模火災等の災害時には避難・救援活動の大きな支障となります。（倉敷駅周辺地区人口約3.8万人）
- 緊急輸送道路は倉敷駅付近で南北につながっていません。
- （都）駅前古城池霞橋線の東側市街地は建て詰まっており、緊急に避難する空間や緩衝帯となる空間が少ない状況です。倉敷美観地区～（都）駅前古城池霞橋線の西側市街地は、老朽建築物の割合が高く、倒壊や延焼の恐れがあります。
- 倉敷駅の北東側の市街地は、幅員6m以上の道路が不足しており、避難・救援活動に支障となる恐れがあります。

＜防災性向上の取り組み方針＞

災害の発生を完全に防ぐことは不可能であることから、災害時の被害を最小化し、被害の迅速な回復を図る「減災」の考え方にに基づき、防災性が高く、安全安心にゆとりを持って暮らせる環境を創出します。

〔防災性向上の将来イメージ図〕

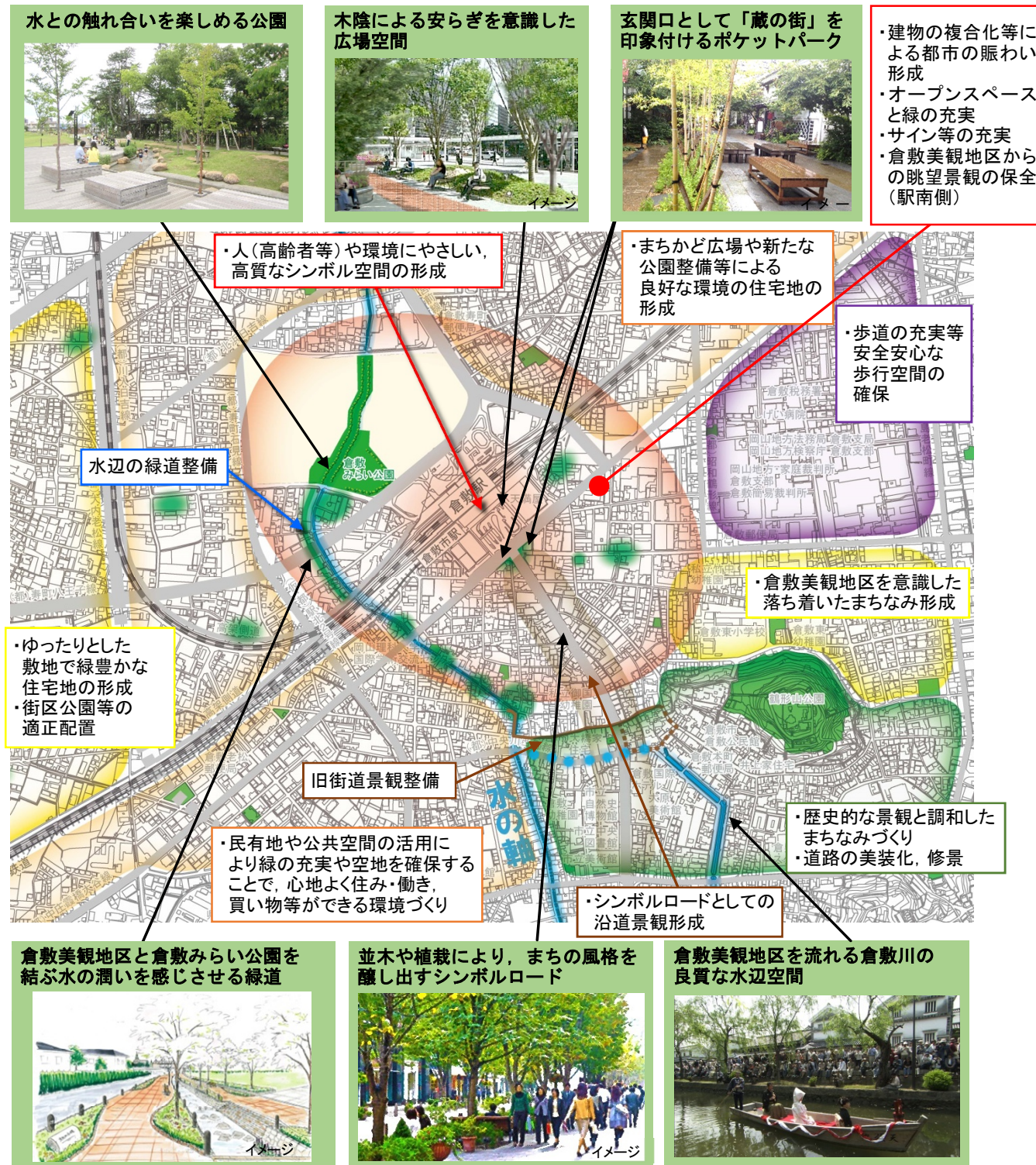


- 鉄道南側市街地から、倉敷駅周辺地区の避難場所の「核」となる倉敷みらい公園・複合型商業施設地区へ導く多数の避難経路を確保します。
- 鉄道南北市街地をつなぐ緊急輸送道路や、医療施設へアクセス動線等の道路ネットワークを形成します。
- 主要な区画道路等の整備により、密集市街地や老朽建築割合の高い市街地への避難・救援活動に資する動線を確保します。
- 新規道路の整備や土地区画整理・再開発等により緩衝帯としての空間を確保します。
- 土地区画整理・再開発・沿道土地利用促進等により、防災性の高い建物への新・改築を誘導します。

3.4 水と緑の形成計画

水（水の軸）、緑（公園等）、オープンスペース（駅前広場やまちかど広場等）の確保や歩行空間整備（歩道の美装化）、歴史・文化都市にふさわしい景観形成等、環境を充実することで、美しさと風格が感じられ、回遊したくなるような空間の創出を図ります。

〔水と緑の形成イメージ図〕



3.5 倉敷の顔づくり計画

駅周辺の3つの核「公園・防災・商業」「医療」「文化・観光」の「ポテンシャル」を活かせるように、3つの核の中間に位置する駅直近～阿知・鶴形地区に都市機能集積を図ります。特に、駅直近においては、東西ビル等を含めた再開発により、駅の利便性・集客力を最大限に活かした高次都市機能（子育て支援センター・福祉センター・図書館のサテライト施設、中小規模のコンベンション施設等）を集積・誘導することで、交流や滞留の促進を図ります。

また、人々が集まり、賑わいを生む駅周辺のポテンシャル向上にも資する倉敷駅の交通結節性の強化（駅前広場の整備）を図ります。

さらに、鉄道南北市街地のつながりを重視して、人々の交流や滞留を生むことで、駅周辺への回遊促進に資する倉敷の顔づくりとしての再整備を行います。その際には、南口広場と呼応したオープンスペースの確保等により、南側市街地へのつながり（広がり）を意識した空間の形成を図ります。

〔倉敷の顔づくりイメージ図〕



4 鉄道南北をつなぐまちづくり

前章までの検討過程においては、倉敷駅周辺地区のまちづくりを幅広い視点から検討するため、鉄道と道路の交差方式に捉われることなく将来の倉敷駅周辺地区のあるべき姿を描くこととして、課題の整理や対応の方向性について検討してきました。その結果、今後の倉敷駅周辺地区のまちづくりにおいては、都市機能と居住の誘導、バリアフリーの確保、防災性の向上等の観点から、鉄道南北の人の移動性の向上が必要不可欠であるため、全体整備方針を「鉄道南北を越えてつなぐ人と水の軸の創造」と定め、鉄道と交差することとなる新たな道路整備や既存道路の拡幅、歩行者・自転車動線の充実等を進めることとしました。

現行法・政令等では踏切の新設は原則認められていません。それゆえ、まちづくりの進め方は、鉄道を一定区間高架化して、道路との立体交差を一挙に実現する連続立体交差事業と、鉄道交差箇所ごとに道路を地下道化する単独立体交差事業の2つが考えられます。

単独立体交差事業によるまちづくりでは、南北市街地をつなぐ道路は限られ、地下道は歩行者、自転車にとっては上下の移動や移動距離が長くなること等、利便性が著しく低下します。さらに、地下道は、市街地に新たな分断を生じ、大雨時には冠水の恐れがある等の問題があります。このようなことから、単独立体交差事業によるまちづくりでは、鉄道南北をつなぐことは困難で、効果的なまちづくりは望めません。

一方、連続立体交差事業は、以下のとおり目指すまちの姿を効果的に実現することができる優れたまちづくりの進め方と考えられます。

- 機能的な放射環状道路の形成により渋滞・混雑を大きく緩和します。
- 誰もが快適に移動できる多数のフラットな動線が確保され利便性が大きく向上します。
- 高架化を契機に、周辺開発が誘導され様々な都市機能が集積されます。
- 複数の魅力ある動線により核をつなぎ賑わいが創出できます。
- 南北駅前広場の一体的な利用により、ゆったりとした賑わい広場が形成できます。
- 鉄道南北をつなぐ多数のフラットな避難路等の確保により安全安心なまちを形成します。

〔機能的な放射環状道路のイメージ図〕



（参考）連続立体交差事業の効果

連続立体交差事業は、寿町踏切を先頭に300mを超える自動車の停滞や、横断する動線の少なさから大きく迂回（最大約350m）が必要となる等の社会的損失を解消します。事業主体である岡山県は、このような道路に関する移動時間短縮・走行経費減少・交通事故減少の便益（※1）を419億円と公表しています。

この道路3便益以外の連続立体交差事業の効果として、安心して快適な活気あふれるまちづくり、美しく快適な駅、駅前広場、周辺空間の形成、踏切によるイライラ感の解消等の効果について、仮想的市場評価法適用の指針に基づき、本市は、貨幣換算による便益の計測を行い、165億円の便益が確認されました。道路3便益と合わせると、連続立体交差事業の便益は584億円となり、まちづくりへの貢献度は非常に大きいと考えます。さらに、防災面から見ると、災害時における危険性の潜在的な除去という効果は計り知れないと考えます。

また、連続立体交差事業の実施による経済波及効果（※2）についても試算しました。南北移動の所要時間が短縮され来訪者が増加すること等による波及効果37億円（※3）、建設業をはじめとした産業の活性化が図られることによる波及効果1,366億円が確認されました。

※1 便益は、事業実施により新たに（直接的に）生み出される社会的な効果のうち貨幣換算可能なものです。便益の計測は、平成24年度に岡山県が行った費用便益分析で対象とされた事業概要で行い、便益が長期間にわたり発現することから、各年毎の便益を基準年（平成24年度）の価値に換算しています。

※2 経済波及効果は、便益としてはカウントできないが、間接的な効果として提示が可能な指標（事業実施によりどれだけお金が循環するかを示すもの）です。長期間にわたり発現する効果は、便益と同様と仮定して基準年の価値に換算しています。

※3 平成24年度に交通実態調査を行った岡山・倉敷・総社市に限定して来訪者の増加を算定しています。

〔連続立体交差事業によるまちづくりイメージ〕

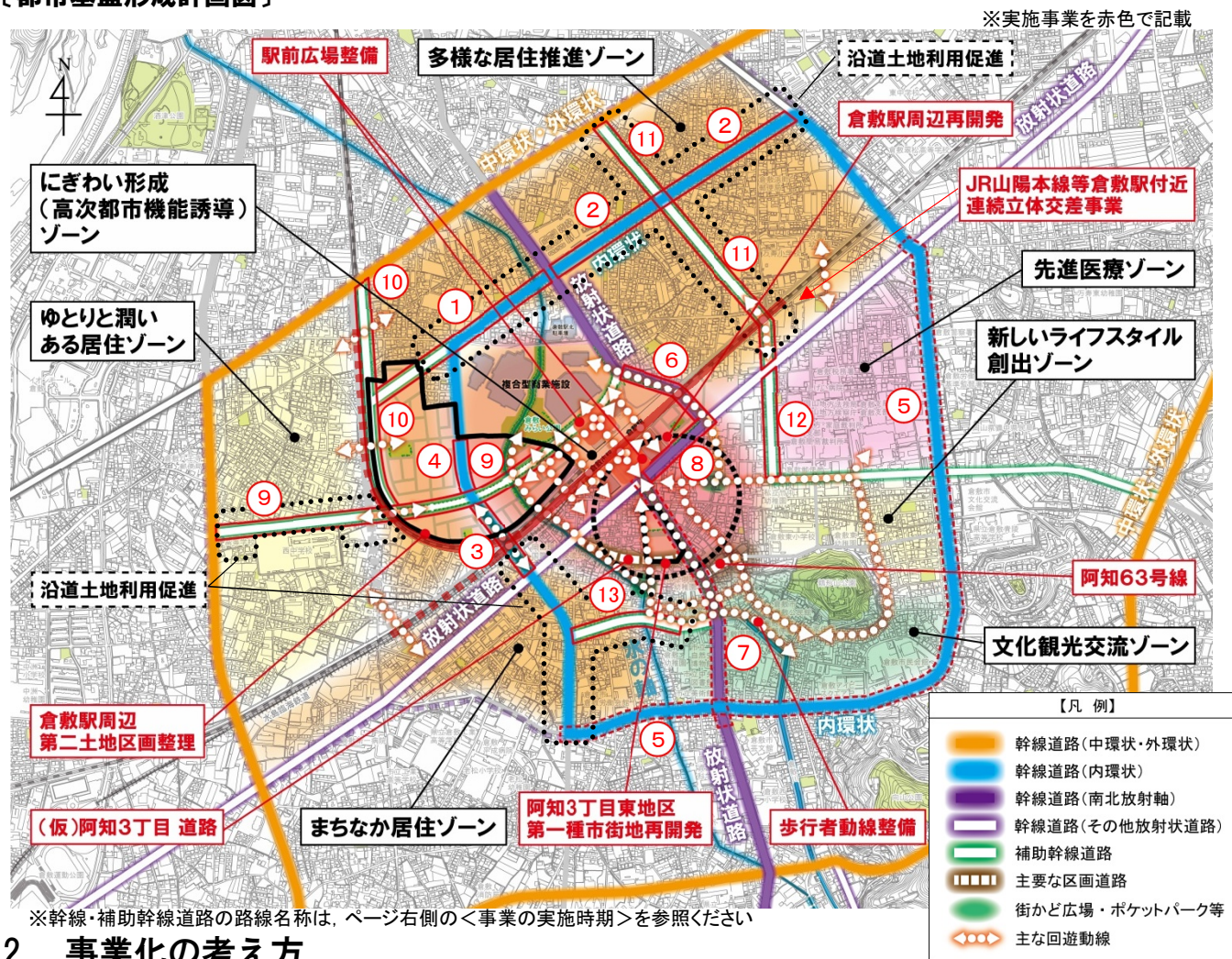


5 実現化方策

5.1 実施事業

本計画期間内に、駅周辺の都市基盤を形成するうえで骨格となる道路、駅前広場、市街地整備等の事業を位置づけます。なお、平成5年計画では、駅北側の広範囲に渡る区域について、区画整理事業による基盤整備が望ましいとされていました。しかしながら、20余年が経過した現在の駅北側は、民間開発による宅地化が大きく進展して既成市街地が形成されており、大規模な区画整理事業の適用は困難です。本計画では、現在倉敷市が進めている区画整理事業を位置づけています。これ以外にも倉敷駅周辺地区全域において、大規模プロジェクトの相乗効果を期待できる地区や、良好な市街地形成への機運が高まる地区においては、区画整理事業等の支援により市街地の再編を誘導します。

〔都市基盤形成計画図〕



5.2 事業化の考え方

連続立体交差事業は、関連事業の実施時期に大きく係るため、事業主体である岡山県と協議・検討を進め、早期の事業着手を目指します。当面は、鉄道交差部以外で顕在化するボトルネックの解消に努め、駅周辺地区へのアクセス性向上等を図るとともに、南北基幹公共交通軸の強化やパークアンドライドの推進等、地区内への自動車流入抑制に取り組むことにより、人が回遊しやすい魅力的な環境の創出を図ります。

また、都市機能の誘導等において積極的な民間活力の活用や、低炭素化社会の実現に向けた水素エネルギーの活用、新交通システム（LRT・自動運転等）の導入を検討します。

5.3 事業化プログラム

事業実施にあたっては、目指すまちづくりに対して効果が発現しやすい事業から実施することが望ましいと考えます。目指すまちづくりへの貢献度を評価する「必要性」と、物理的、社会的な制約要因の大小を評価する「事業性」から事業の優先順位を設定します。

目指すまちづくりに対して効果が発現しやすい事業から実施することが望ましいと考え、一定（○）以上の必要性を有し、事業性が高い（◎）ものを短期事業（概ね５年以内に着手）、それ以外を中長期事業（５～２０年以内に着手）に設定します。

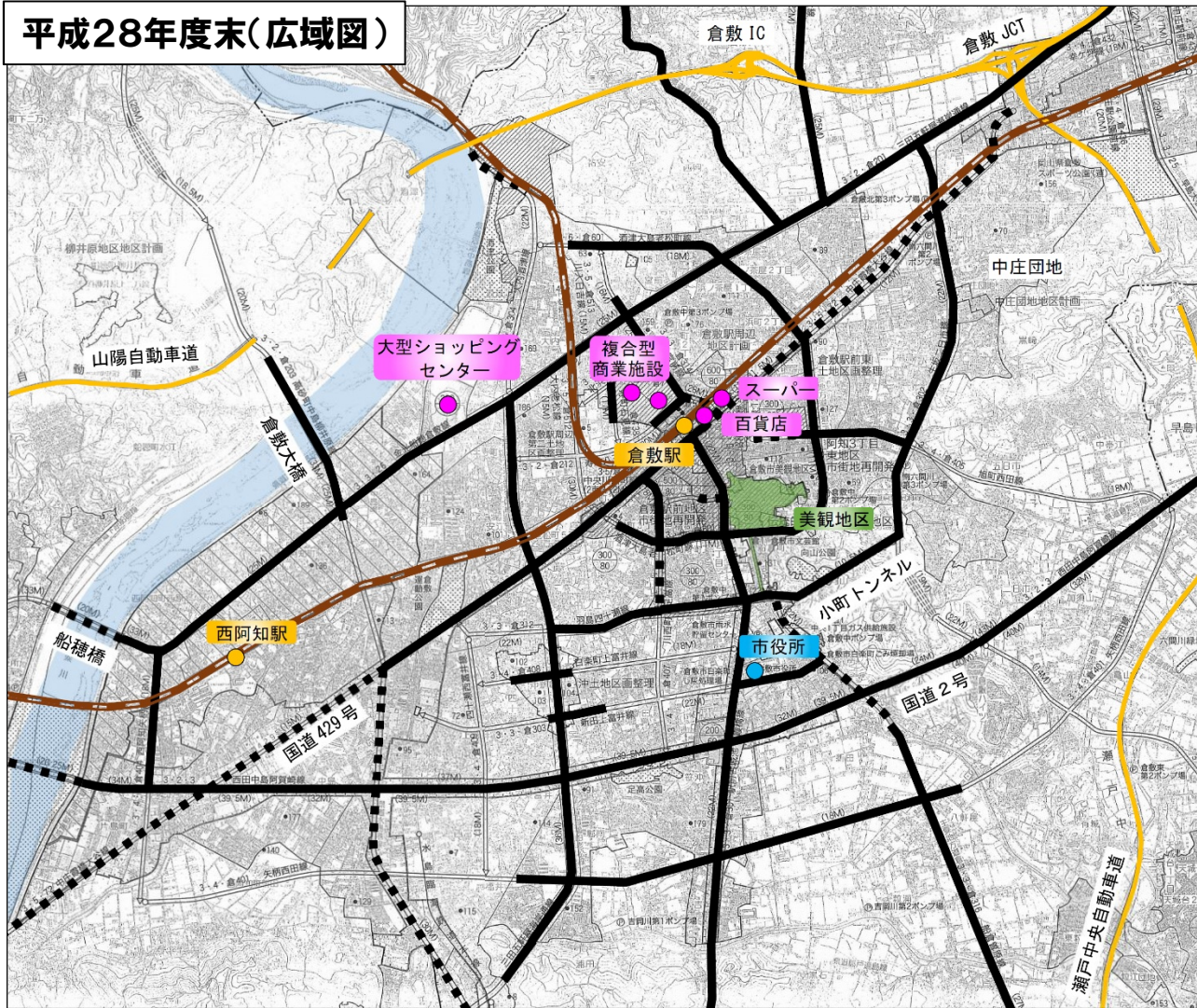
＜事業の実施時期＞

実 施 事 業				必 要 性 評 価	事 業 性 評 価	実 施 時 期
幹線道路	環状 道路	①(都)北浜日吉線	新規整備(2車線)	◎	◎	短期
		②(仮・都)駅北4号線	新規整備(2車線)	◎	△	中長期
		③(仮・都)駅北2号線	新規整備(2車線)	◎	△	中長期※
		④(都)寿町石見線	新規整備(2車線)	◎	◎	短期
		⑤(都)酒津大島老松町線	ボトルネック解消	◎	◎	短期
	放射状 道 路	⑥(都)昭和宮前線	踏切解消 拡幅整備(4車線)	◎	△	中長期※
		⑦(都)駅前古城池霞橋線	ボトルネック解消	◎	◎	短期
		⑧(都)中庄霞橋大谷線	拡幅整備(4車線)	◎	◎	短期
補助幹線道路等	⑨(都)寿町八王寺線(JR以东)	新規整備(4車線)	○	◎	短期	
	⑨(都)寿町八王寺線(JR以西)	新規整備(4車線)	○	△	中長期※	
	⑩(都)川入日吉線	新規整備(2車線)	○	◎	短期※	
	⑪(仮・都)駅北3号線	新規整備(2車線)	○	△	中長期※	
	⑫(都)昭和鶴形線	新規整備(2車線)	○	○	中長期	
	⑬(都)中央川西町線	新規整備(2車線)	○	○	中長期	
	(仮)阿知3丁目 道路	主要な区画道路	○	△	中長期	
	阿知63号線	主要な区画道路	○	◎	短期	
歩行者動線	水辺の遊歩道整備	倉敷みらい公園～美観地区	◎	△	中長期※	
	まちかど広場整備	駅前交差点付近	◎	△	中長期	
	まちかど広場整備	阿知・鶴形地区	○	○	中長期	
	倉敷駅周辺南北動線		◎	△	中長期※	
	沿道景観形成	駅前古城池霞橋線	○	◎	短期	
公共交通	公共交通ネットワークの再編		◎	△	中長期	
駐車場・駐輪場	駐車場の再配置		◎	△	中長期	
	駐輪場の整備		△	△	中長期※	
駅前広場	駅前広場整備		◎	△	中長期	
市街地整備	阿知3丁目東地区第一種市街地再開発		◎	◎	短期	
	倉敷駅周辺再開発		◎	△	中長期	
	倉敷駅周辺第二土地区画整理		◎	◎	短期	
	町家等の再生や利活用		○	◎	短期	
鉄道高架	JR山陽本線等倉敷駅付近連続立体交差事業		◎	-	短期	

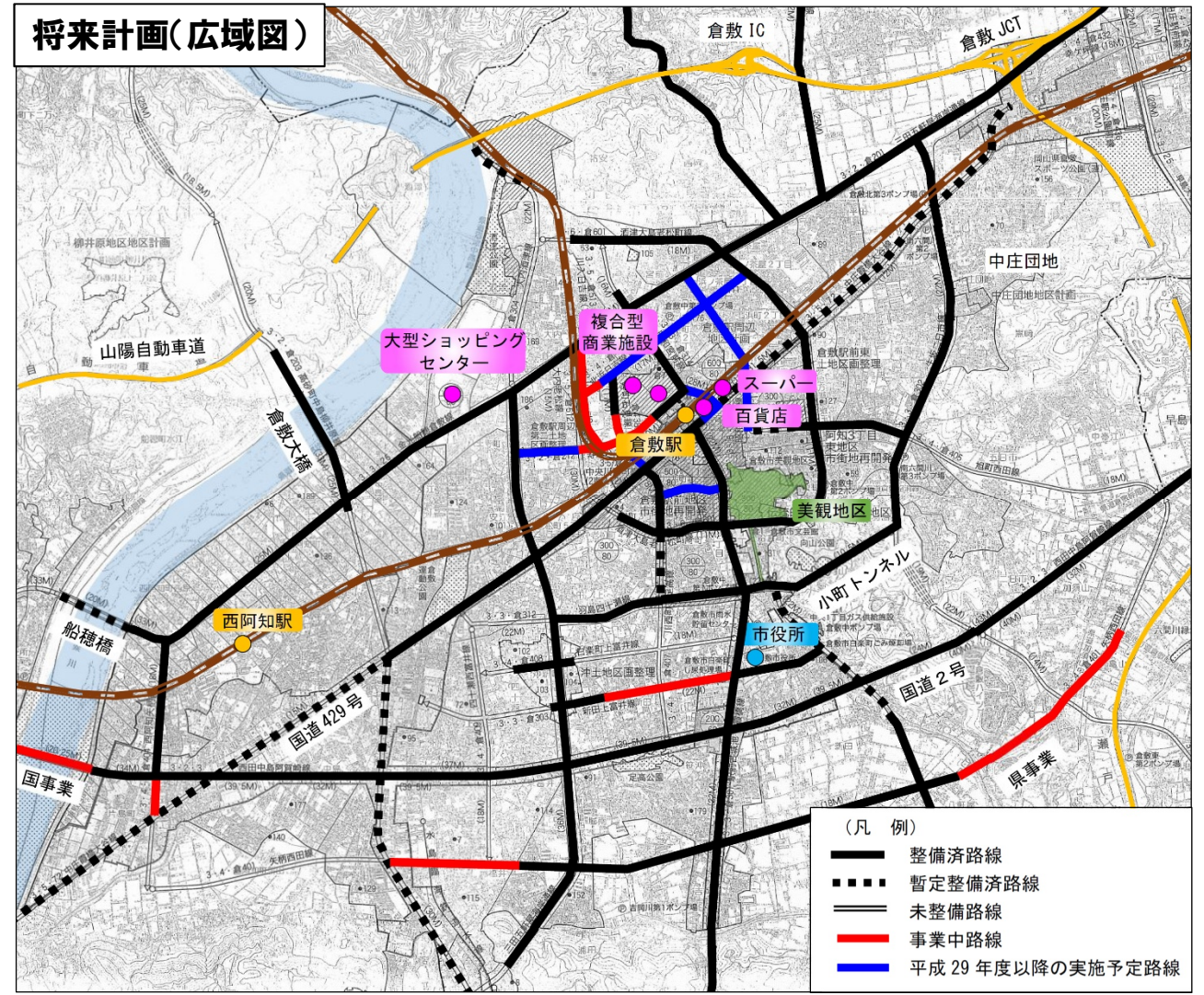
※連続立体交差事業との一体的な整備が必要な事業

[今後の主要な道路整備箇所]

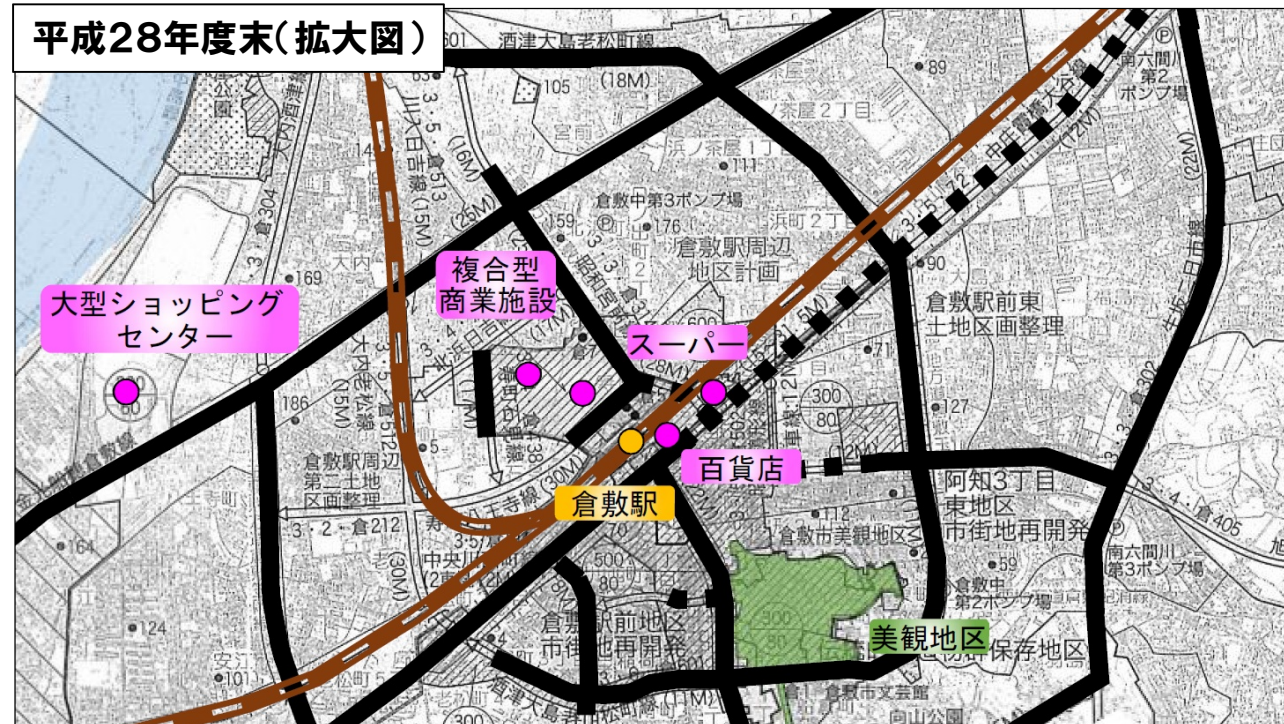
平成28年度末(広域図)



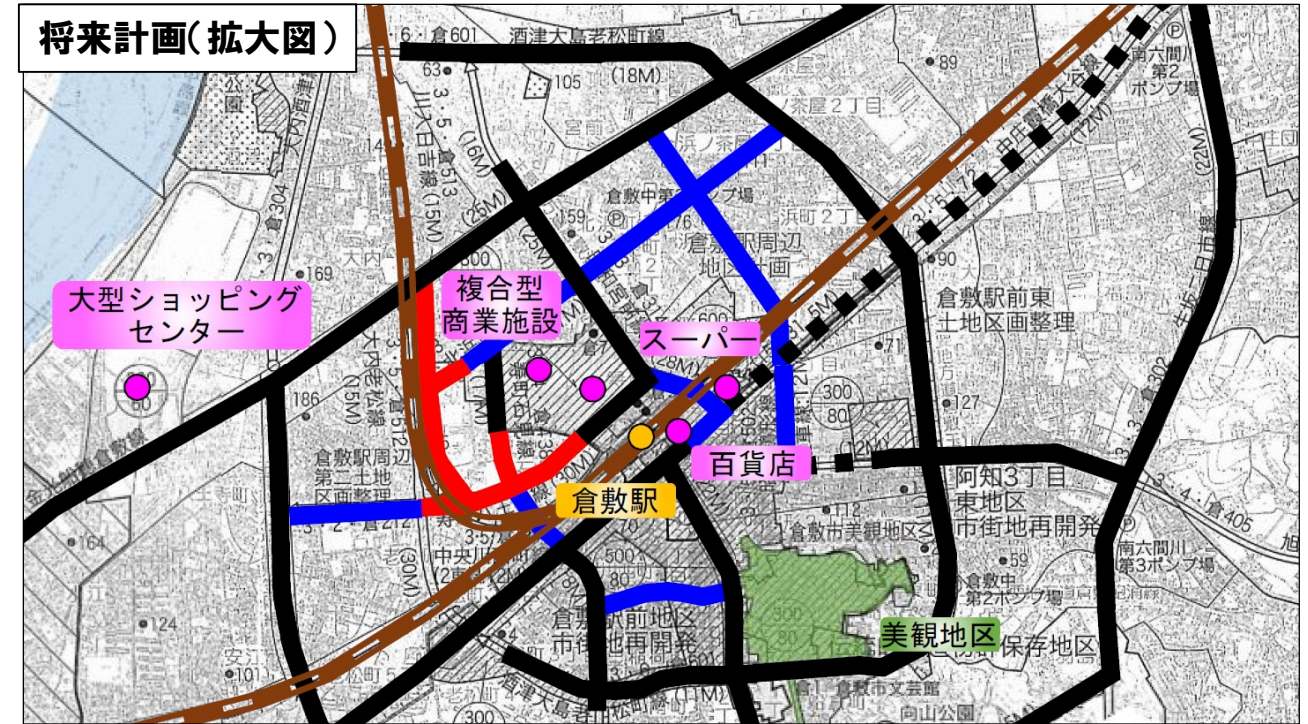
将来計画(広域図)



平成28年度末(拡大図)



将来計画(拡大図)



(資 料) 倉敷駅周辺まちづくり有識者会議

1 会議の開催

倉敷駅周辺総合整備計画の策定にあたり、専門的な見地から幅広く意見を得ることを目的として、倉敷駅周辺まちづくり有識者会議（以下「有識者会議」という。）を設置し、下表のとおり5回開催しました。

<有識者会議の開催概要>

	日時	議事概要
第1回	平成26年 7月9日(水) 10:00～12:00	(1)検討の主旨及びスケジュール (2)倉敷駅周辺地区の現状と課題 (3)倉敷駅周辺地区まちづくりの理念・将来像 (4)その他
第2回	平成26年 9月19日(金) 14:00～16:00	(1)前回の議事の確認 (2)倉敷駅周辺まちづくり基本方針(案) (3)アンケート調査内容・方法 (4)その他
第3回	平成27年 3月19日(木) 14:00～16:00	(1)前回の議事の確認 (2)倉敷駅周辺まちづくり基本方針(素案)に対するパブリック コメント結果 (3)倉敷駅周辺まちづくりアンケート調査結果 (4)総合整備計画(検討中の素案) (5)その他
第4回	平成27年 12月22日(火) 14:00～16:00	(1)総合整備計画(検討中の素案) (2)その他
第5回	平成28年 3月17日(木) 14:00～16:00	(1)第4回倉敷駅周辺まちづくり有識者会議の主な御意見とそ の対応 (2)総合整備計画(検討中の素案) (3)その他

2 委員名簿

<有識者会議委員名簿>

区分	氏名	役職名	備考
学識経験者	◎阿部 宏史	岡山大学大学院環境生命科学研究科 教授 岡山大学理事・副学長	
	○中村 良平	岡山大学大学院社会文化科学研究科 教授	
	氏原 岳人	岡山大学大学院環境生命科学研究科 助教	
経済・観光・ まちづくり関係者	岡 晃	倉敷商工会議所 流通委員会 委員長	
	小林 清彦	公益社団法人 倉敷観光コンベンションビューロー 会長	
	岡 莊一郎	倉敷市中心市街地活性化協議会 会長	
交通事業者	石原 利信 加藤 勇樹	西日本旅客鉄道株式会社岡山支社企画課長	第1～3回 第4～5回
	湯川 正司	水島臨海鉄道株式会社 取締役	
	黒川 正博 羽原 富夫	公益社団法人 岡山県バス協会 専務理事 公益社団法人 岡山県バス協会 事務局長	第1～3回 第4～5回
関係行政機関	埴和 克彦 田井中 靖久	岡山県土木部都市局長	第1～3回 第4～5回
オブザーバー	河田 育康	倉敷市副市長	

◎座長 ○副座長