

「倉敷駅周辺まちづくり基本方針（素案）」の パブリックコメント集約結果

「倉敷駅周辺まちづくり基本方針（素案）」について、「倉敷市パブリックコメント手続要綱（平成21年12月8日告示第683号）」に基づき市民の皆様から広く意見を募集しましたが、その結果は次のとおりです。

記

1 意見等の件数 26人 81件

2 御意見の要旨と市の考え方

次ページのとおりです。（類似の意見はまとめています。）

3 今後の予定

現在策定中の倉敷駅周辺総合整備計画の参考にさせていただきます。

4 参考

意見募集期間 平成26年10月20日（月）～平成26年11月14日（金）

御意見をお寄せいただきました皆様の御協力に厚くお礼申し上げます。

倉敷市 建設局 都市計画部 都市計画課

		御意見の要旨	意見 等数	倉敷市の考え方
項目	内容			
全般				
1		・倉敷駅周辺まちづくり基本方針という、一読して倉敷市全域ではなく部分的範囲を考えるものに基本方針が必要なのか少し戸惑いがあるが、この度の市民への提供書面は、これまでのものと比べて次の観点から大きな改善が認められている。第一に、現在の問題点が具体的に文章や図や写真で示されている。第二に、特に「参考資料」の顕著は、倉敷市の特徴を端的に表している図表を提供している。それらによって市の課題について共に考えることができる。「倉敷駅周辺まちづくり」を一つの例題として、市組織企画計画関係全員の仕事姿勢を考える業務教材として、市役所内で有効利用されることを願う。	1	・倉敷駅周辺総合整備計画の策定後は、関係部署にも計画内容を周知したいと考えております。
2		・20世紀後半から情報通信手段が急速に発達し、生産、加工、流通を支え、大きな社会構造の変化をもたらし、人と人の交流や対話の機会も大きく変化している。このような状況になりつつある都市空間の中では、消費の場とは質の異なる対人交流や、人と人の直接対話の機会を増やし、さらにそれを支える環境がこれから必要ではないかと思われ、人間的交流密度を高め、出会いの場に相応しい空間づくり、人間的交流の場づくりこそ都市開発、市街地整備の主題になるに違いない。	1	・倉敷駅周辺では、憩い・集える空間が不足していることから、「まちの顔」にふさわしい魅力的な空間の形成が必要であると考えております。
3		・多くの自由時間を確保した人々の交流は自然や歴史的環境を求める傾向を生み、それに相応しい環境づくりも必要であると言われている。(参考引用：渡辺定夫・東京大学名誉教授：地域開発 vol1600, 20世紀の都市資産の運用) このような、空間づくりの条件として、駅南の美観地区は19世紀の都市資産として、また周辺の中心市街地は明治期から大正・昭和前期の建築物群と都市空間は貴重な20世紀の都市資産であることをしっかり認識し評価をすること。そして活用することを願う。	1	・歴史・文化・景観資源を受け継ぎながら、今後も活かし伸ばしていく必要があることから、今後のまちづくりを検討する中で、ご意見を参考にさせていただきます。
4		・倉敷駅周辺に限らず、スムーズに健全な世代交代が持続されるようなまちづくりを推進して、将来にわたって未永く郷土の発展に寄与するような施策を進めて欲しい。	1	・本計画は倉敷駅周辺を対象としていますが、市全体の広域拠点等としてどのようなまちづくりが必要なのか、20年後の将来像を踏まえながら検討し、施策を推進していく必要があると考えております。
5		・当該計画地域の住民への説明会を開催して欲しい。	1	・計画策定に当たり、パブリックコメント等により計画内容をお示しし、市民等の皆さまのご意見を反映したいと考えております。 ・計画策定後には、ホームページ等により計画内容の公開を予定しております。
基本方針				
6	P1	・「序章(1) 目的及び位置付け」について、倉敷市や岡山県や国がいつまでたっても実現に持っていくことができない倉敷駅周辺の諸課題を白紙に戻して貰っては困る。それも何故やり残しになっているのか考察もせずに、従って反省も明言せずに美辞麗句を連ねてまちづくりの必要性、理念と将来像、整備方針をあれもこれもと言葉として打ち上げるのは、市民感覚からして何を今更の感がある。 ・民間会社の人間は常日頃自らの仕事が進まない場合、その原因が自らにあると自問自答して考察し、それに気づいて反省して、その後に活かすべきである。市政が倉敷駅周辺まちづくりに関するこれまでの諸課題をやり通せない原因をまずは自らの力不足と考えて、それを考え直す出発点として欲しい。	1	・平成5年に策定した計画では、土地利用転換や総合整備計画に基づいた基盤整備が一定程度行われたものの、現時点で実現に至っていない内容も残されています。また、少子化・高齢化の進展や地球環境問題の深刻化、ニーズの多様化等、計画策定当時から社会的な要請なども大きく変化しています。このことから、新たに理念と将来像、整備方針を位置付けるものです。
7		・「計画策定から約20年が経過し、土地利用の状況や社会経済状況等が大きく変化していることから、現時点における駅周辺地域の現状を調査した上で…」と記されているが、まるで他人事の表現である。 ・この基本方針を市役所の中で、無論市議会も含めて大いに議論の教材として有効に利用して欲しい。内容は何一つ間違っていない素晴らしいものである。私達市民にとっては「基本方針」を知らせるよりも、市が市政の専門家として力を発揮して施策課題を成し遂げることを切望している。	1	・ご意見を参考にさせていただきます。

8	P 3	<p>・「2. 理念と将来像」について、このことを記して今後の具体的な新規課題作成や停滞している課題の促進力になるのか。高梁川流域圏の中核都市という言葉は結構な言葉だが、それが倉敷駅周辺の具体的な課題とどの様に結び付くのかは一般市民として突飛すぎて分からない。</p>	1	<p>・倉敷駅周辺の課題を解決し、まちづくりを推進することにより、倉敷地域の核としてのみならず、中核市である本市の広域拠点として活性化を図り、さらに高梁川流域圏全体の経済成長をけん引することなどが求められていると考えております。</p>
9	P 4	<p>・「1. 必要性の(2) 倉敷駅周辺の位置付けの倉敷駅周辺と川との関わり【倉敷市の発展】」について、ここの文章ではじめて「高梁川とのつながりにより、倉敷美観地区の美しい景観が形成されています」と記されていて、市の美観地区に寄せる思いを感じた。しかし、高梁川とのつながりを考える場合に、「自然との闘い」と記されている通り、酒津付近の堤防決壊や溢流による洪水で真っ先に倉敷駅周辺が大損害を被ると思われるので、いわゆる小田川との付け替えは話が今どうなっているのか、そして計画実行主体が他であろうと想定被害は倉敷市なのだから倉敷市が主導する気概を持って事に当たってもらいたい。</p>	1	<p>・高梁川・小田川の治水対策として、小田川合流点付替え事業が平成26年度に新規事業着手されました。今後も当該事業の促進につきまして、関係機関へ要望していきたいと考えております。</p>
10		<p>・(3) 倉敷駅周辺のこれまでの取り組みの「平成5年当時の計画の位置付け」について、「鉄道高架化の必要性が明確に位置付けられています。」とあり、その後今日に至るまで、この件に絡んだ種々の話題がマスコミ等でも散見されているが、現在どのような状況になっているのかがこの基本方針文では窺い知ることすらできない。倉敷駅周辺まちづくりの最も長く課題となっている、しかも中核的な課題ではないか。基本方針を作成するにあたり、この課題が今どうなっているか。</p>	1	<p>・「平成5年の計画」(倉敷地区都市拠点総合整備事業総合整備計画)にある、駅を中心とした南北一体化の基本的な考え方などは、現在においても概ね妥当であると考えられることから、本計画では「平成5年の計画」の趣旨や内容を十分踏まえながら、今後の社会的要請などを見据えた倉敷駅周辺の新しい整備計画の策定を行ってまいります。</p>
11	P 5	<p>・「平成5年計画の課題」について、「現時点で実現に至っていない内容も残されています。」とあるが、その中に「鉄道高架化」課題も市の頭の中に含まれていなければならない。検討主体が市以外であるかも知れないが、課題は倉敷駅周辺まちづくり圏内に100%含まれるものであるから、市政の最重要課題である。</p>	1	<p>・「平成5年の計画」(倉敷地区都市拠点総合整備事業総合整備計画)にある、駅を中心とした南北一体化の基本的な考え方などは、現在においても概ね妥当であると考えられることから、本計画では「平成5年の計画」の趣旨や内容を十分踏まえながら、今後の社会的要請などを見据えた倉敷駅周辺の新しい整備計画の策定を行ってまいります。</p>
12		<p>・「今年度の検討の考え方(総合整備計画策定の必要性)」について、「北側の新しい賑わい(大規模複合型商業施設)を南側の賑わい(美観地区など)と一体化することにより倉敷駅周辺に賑わいの相乗効果を生み出していく事が重要です。」と記されているが、チボリ公園が突然誘致されてわずか14年で、じり貧で廃園になり、その後、更に民間そのものの商業施設が、これまた市とは関係なく作られて、どちらも倉敷市政が自分のことのように熱心である。倉敷チボリ公園廃園については当時廃園原因調査委員会が県のもとに設立されて結果報告もなされている。私達は新聞等でしか知ることができないが、その報告は県市の加担の実態に触れていて、まるで県政市政の日常的な問題点に言及しているように感じた。</p> <p>・倉敷市政は倉敷チボリの廃園原因について、絶好の教材があるのだから、それを自分のこととして十分に学び、現在の商業施設への人出や倉敷駅周辺の人の意識調査を欠かすことなく、市政としてチボリの二の舞にならないように関係して欲しい。基本的には、市政が、自由経済商業活動に率先して関与すべきではないし、それを自らの仕事であるまちづくりにそのまま利用することには賛成しかねる。</p>	1	<p>・将来像の実現をめざして、市民・事業者と行政が適正な役割と責任分担のもとに、協力してまちづくりを進める必要があります。このことから事業者には、地域社会の中で果たすべき役割についての意識を高めていただき、地域住民や行政との連携・協力を図りつつ、共生・調和に留意しながら保有する専門的な知識や技術を活用し、周辺環境の魅力化や地域の活性化などの活動を行っていただきたいと考えております。</p>
13	P 9	<p>・「地区内間の低いアクセス性による駅前好立地な特性の未発現」「都市機能の更新や新規立地の停滞」「駅南側の商業・業務系都市機能の低下」「医療系・居住系の集積」について、このような整理された文面を市民にも提供されたことに敬意を表す。この種の検討文書こそ、市政が市政関係者皆で議論するための有効資料である。そして議論の初段は、なぜそうなっているのかからはじめて、次にその状況について本当に困り果てている圏内の人達が多いのかどうかを調べて議論を進め、その上で市政としての施策が浮き出て来なければならない。要するに圏内の人々がまちづくりの主人公であることを自覚できるようにしなければならない。</p>	1	<p>・本基本方針に対するパブリックコメントやまちづくりに関するアンケート調査などにより、市民の皆様のご意見を伺いながら、計画の策定を行ってまいります。</p>
14	P 11	<p>・「2. 理念と将来像」について、「拠点施設計画を身の丈に合ったものにする」「都市機能がコンパクトに集積したまちづくり」「整備計画(H5)の駅を中心とした南北一体化の基本姿勢等は現在においても概ね妥当」と記されていることに共感する。しかし、その言葉の中に既に永きに亘る課題であるものについての取り組み姿勢がどう変わって、その後円滑に促進されることこそが、私達市民の願いである。なお、南北一体化について、非常に多く記述があり、市の熱心さを感じるが、南北一体化とはどのようなものなのか。北の複合商業施設・公園と南の美観地区・商店街・医療施設は、地元民として両方急いで立ち寄るのか、少し離れた地域民はどのような交通手段で、両方に立ち寄るのか、県内他市や離れた県内県央県北、香川、広島、兵庫各県人がどのような必要性をもって駅南北両方を訪れるのか、観光客は第一目的地として</p>	1	<p>・南北市街地一体化は、鉄道により分断されている南北市街地内の都市機能等を、人々が支障なく往来し、一体として利用できるようなまちづくりであると考えており、都市機能の利便性向上や回遊性が高まるなど、まち全体の活力を底上げすることが可能になると考えております。</p> <p>・市民の皆様のご意見につきましては、本基本方針に対するパブリック</p>

		倉敷駅周辺を考えて、ましてや両方を訪れるのか、両方急いで行き来することをイメージできない。賑わいは商業施設に相応しいが、歴史的な美観地区はゆったりと静かに憩うのに相応しい。とにかく人は色々です。多くの人の意見を聞いて、調査して、具体的な計画を絞り込み、実行をお願いしたい。それら各段階に主人公たる市民の本音の意向が充分に入っていれば、その施策が当初イメージから変更になったとしても構わない。「身の丈に合った計画」をその様なものと理解して共感する。		コメントやまちづくりに関するアンケート調査などにより伺いながら、計画の策定を行ってまいります
15		・理念の「高梁川のはぐくみ」方針の「水の軸」は違和感があり、理念は「将来像」の内容とし、方針は「高梁川流域の拠点としての顔の創造」とする。	1	・倉敷駅周辺は高梁川のはぐくみにより発展してきた経緯があること等からこの理念の表現にしました。この理念を基に、20年後の将来像を実現するためには、整備方針として鉄道南北を越えてつながる「人」と「水」の軸を創造することが必要であると考えております。
参考資料				
16	P1	・「(1)倉敷市都市計画マスタープランにおける都市構造の基本方針とまちづくりの目標」について、柵状(格子状)の絵図は重要である。また、市政全員で取り組むことが必要である。交点の連続性が全組織の連携の必要性を示している。そして、最も注目すべきは「市民協働のまちづくり」柵で、市が常に働きかけていないと作られもしないし維持も出来ない。	1	・将来像の実現をめざして、市民・事業者と行政が適正な役割と責任分担のもとに、対等な関係で協力してまちづくりを進める必要があります。そのためには、市としてまちづくりに関する市民ニーズの把握や、様々な情報の収集と提供を行い、市民が主体となりまちづくりが行えるよう、それぞれの段階に応じて適切に支援を行う必要があると考えております。
17	P2	・「(2)倉敷市都市計画マスタープランにおける都市構造」について、倉敷市全職員が知っておかなければならない。何故ならば、これは計画ではなくて倉敷市の構造更には昔からの人が生活を営む生活文化地図である。昔は倉敷、水島、玉島、児島は各別々の生活文化を育てていたのが、新産業都市構想を導入して合併した。その後近年、真備も船穂も倉敷市の仲間になった。倉敷市は歴史的に一体ではない。倉敷駅周辺の市政課題について、他の地域市民がどの様に見ているのかを気にすべき資料である。	1	・本市は、合併によって都市を拡大・発展してきたため、現在の市を構成する各地域・地区の中心部には、それぞれに都市機能や個性的で魅力にあふれる地域資源があります。これらの拠点における都市機能・地域資源を積極的に活かした均衡ある発展や、各拠点の連携による、まち全体としての総合力の向上を目指す必要があると考えております。
18	P3	・「(3)高梁川から多くの用水が引かれている状況」について、「倉敷駅周辺まちづくり基本方針」参考資料として提供されたことに敬意を表す。倉敷地域の行政施策を考案し実行するには、当地の生い立ちが高梁川の水を利用して、一大穀倉地帯を目指して干拓された土地であることを抜きには考えられない。現在も倉敷駅から少しでも離れた所は、田畑と商店と小規模事業所と新興住宅の無秩序な共存が至る所にある。そして何処でもではないかも知れないが、農地を手放す唯一の意向次第で、その後の町づくりが決まってしまう傾向があるのではないかと。	1	・本市では、土地の自然的条件や土地利用の動向を考えて、住居・商業・工業等の用途を適正に分配することにより、都市における住居の環境を保護し、都市環境の利便性の向上を図ることを目的として、住居地域や商業地域、工業地域等、12種類の用途地区などが定められており、この用途地域により、建築することができる建築物の制限が行われることとなります。
19	P5	・“鉄道が「都市の壁」”の表現は、地下鉄にしない限り景観上は壁であり、都市の発展に大きく寄与している鉄道であるので「まちのカーテン」ではどうか。	1	・ご意見を参考にさせていただきます。
20	P9	・「倉敷駅周辺(4km四方)の車線構成の状況」について、図は倉敷駅周辺が歴史的町遺産そのものであって、近代的な町或いは都市計画を施してきている形態になっていないことを物語っている。都市規模としては致命的な道路形態である。道路網は碁盤の目になっていなければならない。道路幅はある規模でなくてはならない。行き止まりや道路幅の太い細いが中途半端にあってはならない。倉敷駅周辺は他の都市の拠点駅周辺と比べて劣っている。既に生活の営み密着型の建物等が密集して道路再構築は非常に難しいことを物語っている。	1	・機能的な幹線道路網等の整備や狭隘道路の解消等により、幹線道路等と地区内のアクセス環境の改善等が必要であると考えております。
21		・「都市規模と各都市の拠点駅周辺への事業所集積の関係」について、一目瞭然、倉敷駅周辺は他市に比べて、事業の中心地ではなくて何の中心地であるのかを考えさせられる資料である。旧倉敷地域の中心ではあっても都市の中心ではない。	1	・倉敷駅周辺は、倉敷地域の核としてのみならず、中核市である本市の広域拠点等としても中心市街地の活性化を図る必要があると考えております。
22	P10	・「倉敷駅周辺の歩行者通行量の状況」について、直感的には倉敷チボリ公園開園及びその直後の一過性の人通りと、イオンやイトーヨーカ堂を核とした巨大複合商業施設の進出と、それらの一過性の人出によるものだと思う。それらは倉敷市や倉敷市民が待ち望んで誘致されたものではない。特に巨大店舗経営資本は集客が減って、経営にうま味がなくなれば撤退する。地域密着型、市民生活維持型の商業施設ではない。二核はわずか2kmの間隔である。岡山駅周辺に、これまたイオンを核とした巨大複合商業施設が開店間近である。	1	・ご意見を参考にさせていただきます。

23	P11	<ul style="list-style-type: none"> ・「倉敷駅周辺における人口増加の動向と高齢化率の関係」について、倉敷駅周辺のまちづくりの中核部分の人口が減り、残っているのが恐らくは昔からの住民である高齢者である。これでは過疎地現象そのものである。倉敷駅周辺のまちづくりの外郭部分の人口が増加しているが、倉敷駅周辺で仕事を持つために住む人なのか、遠方に仕事場がありながら短距離交通の利便性等を考えて住む人なのか、最寄りの店舗や医療施設環境を期待して住む人なのか、田畑を手放す人が多くなって居住土地開発を活発化しているためなのか、まちづくりを見直す時には現にその地区に住む人の意識調査をしてあることが必要である。 	1	<ul style="list-style-type: none"> ・本基本方針に対するパブリックコメントやまちづくりに関するアンケート調査などにより、市民の皆様のご意見を伺いながら、計画の策定を行ってまいります。
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				
24	都市景観	<ul style="list-style-type: none"> ・現在中心市街地では経済論理で建設される高層建築や、風土の歴史的秩序を無視し、無秩序な意匠で出来上がる商業施設や住宅が多く建てられている。このような都市景観は基本方針の中で述べられているように倉敷の中心市街地のまちの顔にふさわしいとは思えない。これは、市民、建築業者、建築主の責任ばかりだけではなく、中心市街地の都市像のビジョンの欠如による景観計画の機能不全、行政の理念喪失や、各種条例や許可認可制度の機能不全によるものと思われ、用途地域の見直し、検討を全面的に行う必要があり、建築基準法の緩和や規制強化も必要になる。 ・しくみ(条例やルール)や組織の大きな変化や痛みを伴うことに躊躇せず、果敢に望みたい。このような態度がなければ成り行き任せのまちの顔になる。「美しさ、歴史・文化等が生かされたまちの顔」の整備に向けて進みたい。 ・倉敷駅周辺の駅南地区の都市景観を一級の歴史的景観都市としてまもりそだてるために早急に都市景観ビジョンをつくることが望まれる。伝建地区は文化財保護法に守られて今の姿がある、しかし周辺部は歴史的空間を保持していく有効なルールがないと考えられる。そのため的重要伝統的建造物群保存地区の拡大、さらに周辺の20世紀都市資産の歴史地区指定など、保全活用と景観誘導のための今ある施策をさらに充実させる各種のルールづくりとしくみを作る必要がある。 ・以上のことから、駅周辺のまちづくりの基本方針として、しっかりした都市像(眼に見える具体的な姿)と生活像を描くことが必要である。特に都市景観のビジョンが必要である。 	1	<ul style="list-style-type: none"> ・本基本方針では、「景観誘導も踏まえた開発誘導等をつなぐことで、魅力的な空間を創出すること」を整備方針の1つとしています。こういった方針に沿った都市景観のビジョンを、今後、検討するとともに、総合整備計画にも反映してまいりたいと考えております。
25	水の軸	<ul style="list-style-type: none"> ・素案に水の軸とあるが、本当に水の軸を作るように、倉敷用水と倉敷川をつなぎ(昔、新川でつながっていた)、その水の軸に、川辺が憩いの場として散策できるように整備する。倉敷用水の水源は、高梁川であり、理念である「高梁川のはぐくみを感じられるまち」になる。倉敷川は、美観地区内にあるため、歴史・文化が活かされたものとなる。この水の軸は、倉敷みらい公園と美観地区をつなぎ、色々な意図がある。南北をつなぐために、単に水をつなぐだけでなく、川辺を整備することで、人の軸がつくられ、鉄道の南北の人がつながる。 ・昔と未来をつなぐ。昔の町並み、伝統を感じられる美観地区と言葉だけなるかもしれないが、未来という名前の付いた、倉敷みらい公園がつながる。 ・避難場所をつなぐ。水の軸の川辺を整備することにより、一時避難場所となっている倉敷みらい公園のアクセスがよくなる。 ・若者と高齢者をつなぐ。倉敷みらい公園付近に未来地域となるべくマンションを建設し、所得により敬遠されず、若者が住める場所を提供する。川辺の憩いの場で、住む人にとっても良い空間をつくり、世代交流ができる。 ・水に、人は集まり、癒され、活発になると思います。その水が高梁川であれば、高梁川流域圏の拠点となり、倉敷市だけでなく、多くの人に愛される場所にきつとなる。水の軸の整備は、ソウルで出来たことなので、不可能ではないと思う。 ・倉敷駅北口の倉敷みらい公園と酒津公園とは、潤いのある用水路に整備し、緑あふれる散歩のコースを整備して欲しい。 	2	<ul style="list-style-type: none"> ・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
26		<ul style="list-style-type: none"> ・美観地区の用水路ももう少し年間を通じてきれいな水を流し、藤戸付近の倉敷川を舟下りの観光コースにしたらよいと思う。 	1	<ul style="list-style-type: none"> ・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
27		<ul style="list-style-type: none"> ・中心地も高齢者が増え、サロンなどで交流を図っているが、常時憩える場を設けて欲しい。(市駅周辺開発事務所跡、西ビル、天満屋跡、駅東区画整理事業地など) 	1	<ul style="list-style-type: none"> ・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
28	住宅	<ul style="list-style-type: none"> ・日本の現状を見ると、あちこちで宅地開発や分譲住宅があふれかえっている一方で、空き家もかなり目立つようになっている。リフォームし易い建築に補助をすとか、税制優遇措置を考えるなど、ライフスタイルの変化に対応しやすい施策を市政に反映して欲しい。 	1	<ul style="list-style-type: none"> ・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。

29	コミュニティ	<ul style="list-style-type: none"> ・住み慣れた土地で、親の世代から子や孫の世代へとスムーズな世代交代が進まない原因は多々あると思うが、住宅問題や土地のことなどのハード面よりは、むしろ対人関係や仕事面などの影響の方が大きいのかも。しかし、健全な家庭を築き住みよい地域社会を構築するためのバックグラウンドを整備することは、そのための第一歩ではないかと思う。 ・行政が担うものと地域社会に協力を求めるものなどの仕分け、双方をつなぐシステム作りなど、両者が一致協力してお互いにフィードバックしながら切磋琢磨することが肝要かと思う。 	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
整備方針2 利便性や防災性が高く、魅力ある環境を創出				
30	利便性, 防災性	・倉敷駅北側は、避難場所がはっきりしてわかりやすいが、南側は不明確であるため、耐震性のある建物を建てれば、普段は公民館のようにたくさんの人々が活動できる。空き部屋にアルファ米やガスコンロなど災害用の備蓄をしておく。一目で避難場所が分かるような看板を設置する。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
31		・消防車などが商店街や一番街に入れられないため、現在使われていないシャッターの下りた店などを整備し、市内に広い道を一本通す。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
32		・曲がり角が多く、通勤・通学時に危険であるため、カーブミラーを設置する。また、店の場所などを変えて、角は開けるようにする。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
33		・木造家屋が多く残存することから、防災のため通称「消防道路」(中央通り・戎町商店街間)の整備を早期に実施する。さらに、防災の拠点として西ビルを活用整備する。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
34		・将来像として、災害に強い町を入れたい。そうでないと、町は一瞬で崩壊する。確かに費用は膨大で、災害の可能性は低いが、いざというときに市民が救われる。これは危機管理意識の問題である。福島原発の災害を考えれば、対策を取っていれば、原発のメトロダウンは防げた。これは東電の怠慢による人災である。広島市の土砂災害も、広島市が危機管理をおろそかにした怠慢による人災だと思える。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
35	区画整理	・倉敷駅南の東側の区画整理は、何をしようとしているのか理解に苦しむ。あの空間を何にしようとしているのか？	1	<p>・本地区は、JR倉敷駅の東に隣接した商業地区ですが、県道の慢性的な交通渋滞や、老朽化した木造低層家屋の密集、商住等の土地利用の混在など多くの問題を抱えております。</p> <p>このため本事業は、倉敷市中心市街地再生の一環として、都市機能の強化を図るため公共施設を整備改善することにより建築物の更新と土地利用の高度化を促進し、倉敷市の顔としてふさわしいまちづくりを推進することを目的としております。</p>
整備方針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、人が回遊しやすく、魅力的な環境を創出				
36	道路	・中央通り、旧2号を拡張する。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
37		・駅周辺渋滞の解消のため早急に昭和宮前線寿町踏切をアンダーパスにする。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
38		・バイパスの2斜線化(高梁川近辺)を前倒しすべきである。駅周辺の通過車両対策は、鉄道を高架橋にしてもバイパス対策を考えなければ根本的な解決にはならない。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
39		・倉敷駅周辺の交通網を整備するのであれば、倉敷駅周辺の交差点の改善が急務である。旧2号線であれば、駅前交差点の改善、東は大島交差点の改善、西は昔ベスト電器があった北の交差点の改善、イオン南の道路であれば、倉敷駅と交差する交差点の改善、西はトマト銀行の交差点の改善、東は中国銀行倉敷北支店のとこの交差点の改善などである。これまで、いろんな場所で提案してきたが、交差点は信号の先の車線本数を確保し、右左折車線を確保すれば、大きな渋滞にならない。これが改善されなければ、南北の道路をいくら改善しても効果は限定的なものになる。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
40		・倉敷に住んでいて、鉄道の高架化はそんなに大きな問題ではなく、南北の幹線道路の渋滞が大問題である。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
41		・歩行者の安全と自転車の利用促進のため、429号線、中央通りの歩道に自転車専用ゾーンを設ける。(バスの乗降客の配慮も行う)	2	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。

4 2		・倉敷駅前の歩道は、楠を伐採し、人や自転車が通行できる部分を拡大すべきである。(東側のみ)	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
4 3		・人間的交流密度を高め、出会いの場に相応しい空間づくり、人間的交流の場づくりこそ都市開発、市街地整備であることを踏まえ、また倉敷の中心市街地の特殊な物理的制約や、都市資産活用を考えると、中心市街地の公共空間の交通モード・移動を人中心に再構成することが必要である。(歩道の整備・自転車道の整備・大型車の乗り入れの時間制限など) ・駅前大通りを駅北まで地中バイパス化、また国道 429 号も地中バイパス化して通過交通を中心市街地の地上から排除。地上の道路は狭くして、公共交通車両の小型化、無公害化して、移動手段として充実させる。またそれにより駅前大通りを挟む東西の歴史的地区の一体化を目指すことができる。課題は多いと思われるが、社会資本の再整備は来るべき社会に対応するために大きな資本投下も視野に入れて欲しい。	1	・倉敷駅周辺では、渋滞・混雑が生じていることから、これを緩和するためにも、駅前への過度の自動車流入抑制や通過交通の排除により、歩行者等が移動しやすい、歩いて暮らせるまちづくりが必要であると考えております。 ・ご提案頂いた対策案につきましては、総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
4 4	アクセス・回遊性	・住宅、店、役所、病院、道路、交通、公園、学校など徒歩、自転車、車で15分以内のコンパクトシティを目指す。イギリスに魅力的で生活しやすい良い都市があり、テレビで見て感激した。歩いて楽しい街が基本である。 ・今の倉敷で徒歩生活は無理。自転車か車。面白くない街。生活者が住みやすいことが一番。観光は後ろに付いてくる。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
4 5		・自転車のレンタルを始める。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
4 6		・レンタサイクルを増加する。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
4 7	自転車	・駐輪場、駐車場を増設する。 ・中央交番跡地を駐輪場、荷捌き場として活用する。	2	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
4 8		・岡山市が始めたように身近な足として「ももちゃりコミュニティサイクル事業」を倉敷市も定着化させ、駅前周辺の放置自転車を減らす対策とそのスペースを駅前周辺にも考えて欲しい。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
4 9		・駅から水島臨海鉄道のホームまで行く道を分かりやすくする。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
5 0		・水島臨海鉄道の各駅での切符の買い方を分かりやすくする。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
5 1		・水島臨海鉄道の建物をきれいにする。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
5 2		・水島臨海鉄道の倉敷駅乗り入れを可能にする。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
5 3	公共交通	・倉敷駅(1番ホーム)と倉敷市駅を連絡口で結び、利用者の便宜と西ビル北の混雑を解消する。 ・JR 倉敷駅と水島臨海鉄道の連絡通路の利便性を図って欲しい。	2	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
5 4		・水島地区、水島コンビナートの通勤者及び沿線住民の足として利用しやすいようにして欲しい。水島コンビナートの通勤者は、臨鉄水島駅までは、臨鉄を活用するようにし、水島駅からはリムジンバスを走らせる。また、三菱自工前、JFE 前、玉島地区、JR 新倉敷と延長し公共交通機関の促進を図り、倉敷市の地球温暖化ガスを少しでも減らしていく。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
5 5		・倉敷駅から商業施設、主な観光地向けに路面電車を開通させる。	2	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
5 6		・寿町踏切を高架化する。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
5 7	鉄道高架	・倉敷駅北辺の高架化は確かに、便利にはなる。それでも寿町の踏切を除けば、あまり効果は期待できない。もし効果があるのなら、倉敷市とJRで高架化を実施すればよい。	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。

58		<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道高架がどのような姿になるのか、素案に図が無い。市民はどのような高架かわからずに賛成している人が多くいる。線路に沿った大掛かりなものだと聞くと驚いている。鉄道高架を市民に賛否を問う時は、予想完成図を載せてから聞いて欲しい。私は景観を損なうので反対である。 ・鉄道高架にする多額の金を、安全便利な踏切、地下道、エレベーター、動く歩道、駐車場、駐輪場などに使って欲しい。鉄道高架にすると維持・修理にお金がかかり負の遺産になる。 ・寿町踏切で死者が出ている。以前より渋滞はなくなったが、早急に解決すべきである。鉄道高架には土地買収が進んでいないと聞くと、早く計画を進められる地下道を進めて欲しい。 ・最近、駅周辺が寂しくなっているのが大変残念である。チボリ公園を容易に建設するなど、ムダ遣いだし、しっかり計画が出来ていないとの声が多い。今回は市民とよく話し合って決めて欲しい。 ・これからは人口が減少していくので、渋滞は緩和され、逆に経済的に厳しくなると思う。県も高架に賛成ではない。発想を転換し、市民第一のまちづくりをお願いしたい。 ・今回の市の提案は、高架化有りきで、あまりいい方向に行くとは思えない。 	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
59		<ul style="list-style-type: none"> ・南北市街地を連携強化する。 	1	・鉄道により分断されている南北市街地内の都市機能等を、人々が支障なく往来し、一体として利用できるようなまちにするためにも、南北市街地一体化必要であると考えております。
60		<ul style="list-style-type: none"> ・倉敷駅南の美観地区に観光に来た人は、アリオに行く確率は低いように思える。倉敷駅北側と南側を一体化させる必要性がよく理解できない。南は他県から来られる観光客、北は近隣の市民など。 	1	・南北市街地一体化は、鉄道により分断されている南北市街地内の都市機能等を、人々が支障なく往来し、一体として利用できるようなまちづくりであると考えており、都市機能の利便性向上や回遊性が高まるなど、まち全体の活力を底上げすることが可能になると考えております。
61	駅前	<ul style="list-style-type: none"> ・駅南空間の活用として、2階に人口地盤を設け倉敷の情報発信・来訪者の交流の場として活用するとともに、東西ビルや駅前商店街等への動線の軸とする。さらに、1階は自転車の通行を禁止する。(特に駅からの降りてくる人とのトラブルがある) 	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
62		<ul style="list-style-type: none"> ・車いす、高齢者、障害者等が安心して利用できる設備に配慮されているのか。特に南口のタクシー乗り場は問題である。(タクシーの通過道路を渡らなければ乗車出来ないのはおかしい) 	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
63		<ul style="list-style-type: none"> ・ホームと改札を2階に上げ、1階は道路にし、車が通れるようにする。 	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
64		<ul style="list-style-type: none"> ・エレベーターとエスカレーターをたくさん作って、2階にホームがあっても不自由のないようにする。 	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
65		<ul style="list-style-type: none"> ・南側のバス停を北側のように1階から直接行けるようにきれいに整理する。 	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
66		<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーと車が混在しないように道路を整理する。 	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
67	まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・秋祭り花火大会等のイベントの増加、星野仙一ロードの設置、市役所付近の活性化する。 	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
68		<ul style="list-style-type: none"> ・倉敷駅南大改造計画として、一番街のビルを整理し、美観地区、倉敷市街地を見下ろす観覧車を設置する。また、周辺に花を象徴した新しい商店街や、夜にライトアップし、長崎・神戸・北海道に並ぶ日本四大夜景とするなど、印象深いまちにする。理由は、交通量の多い倉敷本町通りに近いが、顧客が少ない割に老朽化が目立ち、道路が狭い。また、一番街にある花屋が唯一目立っているのを将来活用したい。 	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
69		<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地活性化計画(第2期)との整合を図り、無駄なく相乗効果を図る。 	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。
70		<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の活性化のため老朽化している「倉敷まちづくりセンター」新改築する。 	1	・総合整備計画の検討において、ご意見を参考にさせていただきます。

71		・「若者が住みたくなる，来たくなる街，観光客も地元民も楽しめる街づくり」として，駅前通の建物や美観地区をライトアップ（イルミネーション）する。	1	・総合整備計画の検討において，ご意見を参考にさせていただきます。
72		・宿泊客を増やすために，ミニ観光コースを開発し，ボランティアガイドを養成し，20人乗り程度のバスが発着出来るスペースも，駅北か駅南に確保してほしい。 ・倉敷を身近な観光コースの拠点として，宿泊客の増加も望め，高齢者の生き甲斐として，ボランティアガイドを増やす。（出来ればシルバー人材センター程度の日当を出す）	1	・総合整備計画の検討において，ご意見を参考にさせていただきます。
整備方針4 高梁川流域圏の拠点・中核市倉敷の拠点として，都市機能集積を誘引し，さらなる賑わいを創出				
73	都市機能	・高齢者が気軽に立ち寄ることの出来る常設の福祉拠点の設置を望む。 ・高齢化率が高い地域が多く，40%を超える地区もある。基本方針（素案）に「少子化・高齢化対策について触れられ，「拠点施設計画を身の丈に沿ったものにする」との文言が含まれているが，具体的な記載がない。今後，介護関係の施設の利用に当たってその利用基準の制限も起こるであろうと予想され，介護の必要度の低い方の行き場（学区の中に談笑，各種講座開催，昼食提供=有償が出来る常設の場所）を是非作って欲しい。運営はボランティアを中心に学区社協も関与する形が望ましい。	1	・総合整備計画の検討において，ご意見を参考にさせていただきます。
74		・従来型の商店街空間ではなく生活街としての中心市街地の都市機能強化のために，消費の場とは質の異なる場が必要である。人間的交流密度を高め，出会いの場に相応しい空間づくり，人間的交流の場づくりのための交流拠点として，ピオスの広場の活用。 ・都市資産の有効利用を視野に入れての情報発信拠点，健康増進施設や予防施設，文化交流施設，世代間交流施設，子供たちのための施設など多くの拠点整備，公共空間整備が都市機能を高め生活街として豊かで賑わいをもたらす。	1	・倉敷駅周辺では，憩い・集える空間等が不足していることから，「まちの顔」にふさわしい魅力的な空間の形成が必要であると考えております。 ・必要な都市機能につきましては，総合整備計画の検討において，ご意見を参考にさせていただきます。
75	道路	・住民の安全と回遊性を高めるために，通称「ホワイト通り」，市民会館北口・中央病院間に歩道を整備する。	1	・総合整備計画の検討において，ご意見を参考にさせていただきます。
76		・市街地の多くの生活道路が狭小であり，来訪者も分かりにくく混雑が見られるので，すべての道路を“反時計回り”に規制する。（国道・中央通り・白壁通り・県道玉野線で囲まれる地域）	1	・総合整備計画の検討において，ご意見を参考にさせていただきます。
計			81	

パブリックコメント要約版

1 案件名
倉敷駅周辺まちづくり基本方針(素案)について
2 募集期間
平成26年10月20日(月)～平成26年11月14日(金)
3 趣旨
<p>本市のまちづくりのうち、倉敷駅周辺においては、にぎわいの再生と利便性の向上を図り、中核市である倉敷市の広域拠点としてふさわしい市街地の形成が求められています。</p> <p>そのため、倉敷駅周辺の南北市街地が一体となった活力のあふれるまち、安全・安心で歩いて楽しく、地域の特性に合った持続可能なまち、市民が誇りを持てる、美しく風格のある良質なまちとなるように、整備を進めていくことなどが必要であると考えています。</p> <p>倉敷市では、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」に基づき整備などを行ってきましたが、同計画策定から約20年が経過し、土地利用の状況や社会経済状況等が大きく変化していることから、現時点における駅周辺地域の現状を調査した上で、上位計画である第六次総合計画や都市計画マスタープランなどを踏まえ、今後(約20年後)の倉敷駅周辺のまちづくりの基礎となるよう、同計画を見直し、「倉敷駅周辺総合整備計画」(以下「総合整備計画」という。)を策定することといたしました。</p> <p>このことから、総合整備計画を策定する上で基礎となる「倉敷駅周辺まちづくり基本方針」について、倉敷駅周辺のまちづくりの必要性、理念と将来像、整備方針を定めるために、市民の皆様のご意見を募集します。</p>
4 資料閲覧場所
・本庁都市計画課及び都市計画課ホームページ ・情報公開室
5 提出方法
(1)窓口への提出 ・提出先 本庁都市計画課まで ・提出時間 土曜・日曜、祝日を除く8時30分～17時15分
(2)郵送 ・郵送先 〒710-8565 倉敷市西中新田640番地 都市計画課 消印有効
(3) F A X (086-421-1600)
(4) Eメール(constplan@city.kurashiki.okayama.jp)
6 問合せ先
建設局 都市計画部 都市計画課 〒710-8565 倉敷市西中新田640番地 本庁7階 TEL;086-426-3455 FAX;086-421-1600 Eメールアドレス;constplan@city.kurashiki.okayama.jp

倉敷駅周辺まちづくり基本方針(素案)
－理念と将来像・整備方針－

倉 敷 市

目次

序章	1
(1) 目的及び位置付け	1
(2) 全体構成(位置付け)	2
(3) 全体構成(必要性・理念と将来像・整備方針)	3
1 . 必要性	4
(1) 倉敷市の位置付け	4
(2) 倉敷駅周辺の位置付け	4
(3) 倉敷駅周辺のこれまでの取り組み	5
(4) 倉敷駅周辺の現況・問題点	6
(5) 倉敷駅周辺の整備課題	10
2 . 理念と将来像	11
3 . 整備方針	12
(1) 全体整備方針, 構成	12
(2) 各整備方針	14
(3) 整備方針イメージ図	16
■用語解説	17

序章

(1) 目的及び位置付け

倉敷市のまちづくりにおいては、JR倉敷駅周辺のにぎわいの再生と利便性の向上を図り、中核市である倉敷市の広域拠点としてふさわしい市街地の形成が求められています。

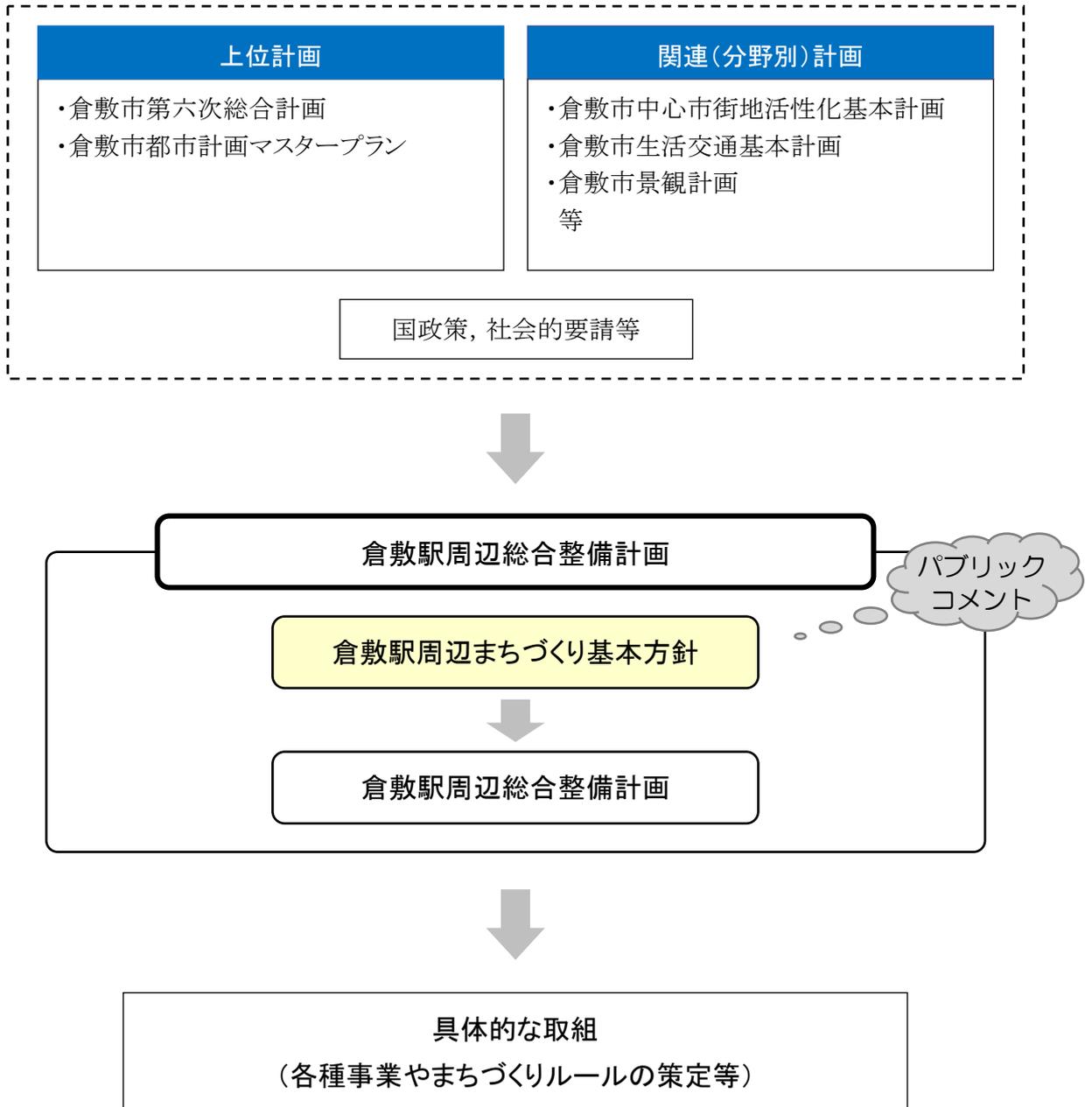
そのため、倉敷駅周辺の南北市街地が一体となった活力のあるまち、安全・安心で歩いて楽しく、地域の特性に合った持続可能なまち、市民が誇りを持てる美しく風格のある良質なまちとなるように、整備を進めていくことなどが必要であると考えています。

倉敷市では、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」に基づき整備などを行ってきましたが、同計画策定から約20年が経過し、土地利用の状況や社会経済状況等が大きく変化していることから、現時点における駅周辺地域の現状を調査した上で、上位計画である倉敷市第六次総合計画や倉敷市都市計画マスタープランなどを踏まえ、今後（約20年後）の倉敷駅周辺のまちづくりの基礎となるよう、同計画を見直し、「倉敷駅周辺総合整備計画」（以下「総合整備計画」という。）を策定することといたしました。

この「倉敷駅周辺まちづくり基本方針」は、総合整備計画の策定にあたり、倉敷駅周辺のまちづくりの必要性を整理し、理念と将来像、整備方針を定めるものです。

(2) 全体構成(位置付け)

倉敷駅周辺総合整備計画は、倉敷駅周辺まちづくり基本方針と倉敷駅周辺総合整備計画によって構成され、上位計画である倉敷市第六次総合計画や倉敷市都市計画マスタープランや関連計画等の方針を踏まえ、整合を図っています。



(3) 全体構成(必要性・理念と将来像・整備方針)

倉敷駅周辺の整備課題に対し、理念・将来像をかかげ、それを実現するための整備方針を定めます。

倉敷駅周辺まちづくり基本方針(全体構成)

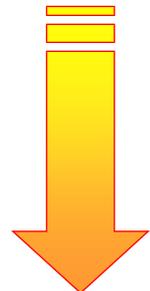
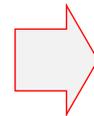
1. 必要性

- ・倉敷市の位置付け
- ・倉敷駅周辺の位置付け
- ・倉敷駅周辺のこれまでの取り組み
- ・倉敷駅周辺の現況・問題点
- ・倉敷駅周辺の整備課題

- 課題1. 「まちの顔」にふさわしい魅力的な空間の形成
- 課題2. 快適で安全・安心な暮らしに資する環境の形成
- 課題3. 総合的な道路・交通体系の強化
- 課題4. 鉄道南北市街地の都市機能の連携強化
- 課題5. 地区内間アクセスの抜本的改善

2. 理念と将来像

理念 高梁川のはぐくみを感じられるまち
 将来像 美しさ、歴史・文化等が活かされ、ゆたかで、賑わいのあるまち



3. 整備方針

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”

- 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
- 整備方針2 利便性や防災性が高く、魅力ある居住環境を創出
- 整備方針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、人が回遊しやすく、魅力的な環境を創出
- 整備方針4 高梁川流域圏の拠点・中核市倉敷の拠点として都市機能集積を誘引し、さらなる賑わいを創出

1. 必要性

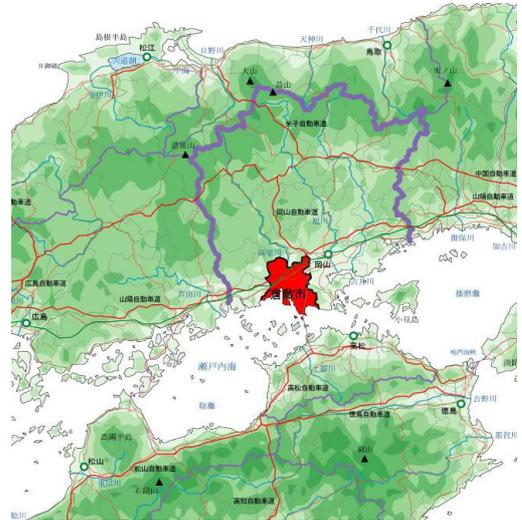
(1) 倉敷市の位置付け

■ 広域的な交通の要衝

本市は、国土軸を形成する基幹的交通軸上にあるとともに、四国や山陰を結ぶ南北方向の広域交通網が交差する交通結節点であり、道路・鉄道・バス路線等の主要な交通網が集中しています。

■ 圏域全体の経済成長をけん引する地方中枢拠点都市

本市は、地方中枢拠点都市に位置付けられており、高梁川流域圏（新見市、高梁市、総社市、早島町、矢掛町、井原市、浅口市、里庄町、笠岡市）の各市区町村との連携により、圏域全体の経済成長をけん引すること等が求められています。



(資料 倉敷市)

(2) 倉敷駅周辺の位置付け

倉敷駅周辺は、倉敷地域のみならず、倉敷市の中心となる広域拠点、更には高梁川流域全体の中心となる地方中枢拠点都市に位置付けられており、その役割を担う必要があります。

■ 市の顔にふさわしいまちづくりが求められる広域拠点

倉敷駅周辺は、倉敷市第六次総合計画及び倉敷市都市計画マスタープランにおいて、広域拠点として位置付けられるとともに、駅南北の一体化や都市機能の集積、景観形成等、種々の整備に関する方針が位置付けられています。(参考資料P 1, 2 参照)

■ 倉敷駅周辺と川との関わり

【倉敷市の発展】

本市の地形は、南は瀬戸内海に面し、中央部に平野が広がり、北から南へ高梁川が流れています。また、平野部を取り囲むように丘陵や山が広がっていますが、この高梁川による沖積デルタ形成により古くから村が成立し、川による豊かな自然の恵みがこの地域の発展に貢献してきました。

また、氾濫に対する高梁川の改修が行われてきましたが、農業用水を確保するため、この高梁川から取水された倉敷川用水など、多くの用水が張り巡らされ、自然と闘いながらも高梁川のめぐみにより、人々の生活が支えられてきました。

一方、倉敷美観地区から児島湾に注ぐ倉敷川は、海船（高瀬船も含む）が入ることができる河川として必要な物資の流通を担い、商都倉敷の維持・発展に貢献してきました。

また、倉敷川の上流は、倉敷川用水（倉敷市阿知3丁目付近）から暗渠水路により引水されているなど、高梁川とのつながりにより、倉敷美観地区の美しい景観が形成されています。

(参考資料P 3 参照)

(3) 倉敷駅周辺のこれまでの取り組み

■平成5年当時の計画の位置付け

- 倉敷地区都市拠点総合整備事業計画（平成5年3月）（参考資料P4, 5参照）は、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す。
- そのような背景から、駅南北の一体化並びに駅南側の既成市街地の発展を北側に波及させていくという姿勢の下、鉄道高架化の必要性が明確に位置付けられています。
- 道路網や市街地整備といった具体的な整備計画については、駅北側について集中的に検討されました。

■平成5年以降の倉敷駅周辺整備

- 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。
- 倉敷チボリ公園は、その後に大規模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図られ、現在の倉敷駅北口は新たな集客によって賑わいを見せています。

■平成5年計画の課題

- 土地利用転換や総合整備計画に基づいた基盤整備が一定程度行われたものの、現時点で実現に至っていない内容も残されています。
- 少子化・高齢化の進展や地球環境問題の深刻化、ニーズの多様化等、計画策定当時から社会的な要請なども大きく変化してきており、拠点施設計画を身の丈に合ったものにするなど、整備計画内容を修正していく必要があります。

■今年度の検討の考え方（総合整備計画策定の必要性）

- 平成5年当時は、駅南側から駅北側への発展方向を明確に位置付け、南北市街地の一体化を基本姿勢としていましたが、今後は北側の新しい賑わい（大規模複合型商業施設）を南側の賑わい（美観地区など）と一体化することにより、倉敷駅周辺に賑わいの相乗効果を生み出していく事が重要です。
- 駅を中心とした南北一体化の基本姿勢等は現在においても概ね妥当であると考えられ、この計画の趣旨や内容を十分に踏まえながら、今後の社会的要請などを見据えた倉敷駅周辺の新しい整備計画を策定する必要があります。

(4) 倉敷駅周辺の現況・問題点

歴史・文化・景観関連

●倉敷市の玄関にふさわしい都市景観の魅力（美しさ）と風格，都市を感じさせる洗練された刺激のある空間の不足

- 駅と美観地区を結ぶ軸である駅前古城池霞橋線沿道には，景観に配慮した質の高いデザインの建築物や屋外広告物は少なく，公共施設も景観に十分配慮されたものとはなっていません。



●駅周辺の憩い・集える空間の不足

- 歩行者が憩う空間（ホスピタリティ）が不足しています。



○明確な歴史・文化・景観資源の存在

- 美観地区では，歴史的まちなみが保全され，全国的に有名な観光地となっており，多くの観光客で賑わっています。



防災・環境関連

●防災上の配慮が必要な市街地の存在

- 狭隘な道路に接道する住宅が密集している箇所があります。
- すれ違いが困難な道路も多く存在し，消防活動における支障が発生する恐れがあります。



○良好な市街地形成の推進

- 駅北，駅東地区では土地地区画整理事業が行われています。



交通基盤関連

● 地区内や地区外から駅周辺への低いアクセス性

- 駅周辺の利用しやすい駐車場の容量が不足しており、利便性が低い状況になっています。
- さらに、市街地内に小規模なコインパーキングが虫食いの的に立地し、地区内生活道路への自動車流入を誘引しています。
- 駐輪場の利便性の低さ等から駅周辺には違法駐輪が多い状況です。（参考資料 P 6 参照）

● 駅関連機能の不足

- 通勤通学のピーク時は、ホーム・階段・改札付近等の駅構内が混雑しています。
- 駅前広場は、車道を歩行者が横断する等、交通安全面から問題があります。
- J R ・ 水島臨海鉄道の乗り換え通路の動線が自転車利用者と錯綜する等、快適な乗換ができない状況です。



● 快適な移動が困難なことによる住民・来訪者の利便性低下

- 環状道路や国道 4 2 9 号・駅前古城池霞橋線等の駅周辺の幹線道路は、慢性的な交通渋滞・混雑が生じています。
- その交通渋滞・混雑が倉敷駅を発着するバスの定時性・利便性に影響を及ぼしています。
- 美観地区内等で歩行者と自動車が錯綜し危険な状態です。
- 歩道が狭隘な箇所が存在等歩行者・自転車の快適性が不足しています。
- 通過交通や、病院や駐車場等の特定施設利用の交通が生活道路に流入し、住民の利便性が低下しています。



○ 倉敷市内の公共交通の拠点

- 多くの公共交通（主に路線バス）が倉敷駅を中心に運行していますが、本数は減少傾向であり、ネットワーク化されていません。
- 他の拠点との連絡、地区内の循環等、公共交通のあり方は整理されていません。
- J R 倉敷駅の乗車人員は近年増加傾向です。（参考資料 P 7 参照）

都市機能集積関連

● 駅南北間往來の困難さによる都市機能の相乗効果の不足

- 自動車・自転車・歩行者が鉄道を横断する動線が少なく、交通が踏切に集中し、混雑につながっています。
- アンダーパスや自由通路等は存在しますが、狭小かつ急勾配のものが多く、山陽本線上に自動車の相互通行可能な箇所が少なく利便性が低い状況です。

(参考資料 P 8 参照)



○ 明確な賑わいの拠点の存在

- 倉敷チボリ公園跡に国内有数の大規模複合型商業施設が開業し、倉敷みらい公園と一体的に新たな賑わいを生んでいます。
- 美観地区や倉敷中央病院は、以前より広域的な利用が行われており、特に美観地区は全国的に有名な観光地となっています。



●地区内間の低いアクセス性による駅前好立地な特性の未発現

- 幹線道路網体系等が脆弱なために、自動車・自転車・徒歩での駅周辺（例えば阿知鶴形地区）へのアクセス性が弱く、利便性が低い状態です。

（参考資料P 9 参照）



●都市機能の更新や新規立地の停滞

- 幹線道路からのアクセスや、土地の形状が良くないために、商業・業務系の土地利用の更新が起こりにくい状況となっています。



●駅南側の商業・業務系都市機能の低下

- 駅の東西ビルは、老朽化や空室の発生等、駅直近の利便性を活かしていません。
- 他都市との比較においても商業や業務系の駅周辺への機能集積が弱い状況です。
- 商店街は、昼間にシャッターを下ろした店舗が多く、人通りが少ない状況になっています。

（参考資料P 10 参照）



○医療系・居住系都市機能の集積

- 駅直近の人口は減少傾向にありますが、周辺部のマンションの立地や農地転用等により、人口は増加傾向にあります。
- 駅直近の高齢化率が高い状況になっています。

（参考資料P 11 参照）



(5) 倉敷駅周辺の整備課題

倉敷駅周辺の現況・問題点から、このままでは様々なまちづくりへの影響が懸念されることから、今後、改善し契機に変えていくもの、更に活かし、伸ばしていくものを分野別に整理した結果、次の整備課題への対応が必要となります。

現況・問題点		整備課題	
歴史・文化・景観関連	<ul style="list-style-type: none"> ●倉敷市の玄関にふさわしい都市景観の魅力(美しさ)と風格, 都市を感じさせる洗練された刺激のある空間の不足 ⇒質の高い都市デザイン, 新しい発見のある街かど・街区の不足等 ●駅周辺の憩い・集える空間の不足 ⇒駅南側の広場, 公園等の不足等 	<ul style="list-style-type: none"> ○明確な歴史・文化・景観資源の存在 (美観地区, 大原美術館等) ○高梁川の水の恵み (高梁川～酒津配水池～倉敷みらい公園～第二土地区画整理～市立美術館西側及び美観地区を結ぶ倉敷用水, 倉敷川) 	<p>1. 「まちの顔」にふさわしい魅力的な空間の形成 懸念: まちの個性の低下, 持続的な賑わいの創出への支障</p>
防災・環境関連	<ul style="list-style-type: none"> ●防災上の配慮が必要な市街地の存在 ⇒狭小な道路, 災害時の物資輸送・復旧活動, 消防活動に支障が発生する恐れのある道路等 	<ul style="list-style-type: none"> ○良好な市街地形成の推進 (土地区画整理事業等) 	<p>2. 快適で安全・安心な暮らしに資する環境の形成 懸念: 都市防災機能の不足による, 市民の安全・安心で快適な暮らしへの支障</p>
交通基盤関連	<ul style="list-style-type: none"> ●地区内や地区外から駅周辺への低いアクセス性 ⇒利用しやすい場所での駐車場の容量不足等 ●駅関連機能の不足 ⇒駅前広場, 駅構内, 鉄道駅間等 ●快適な移動が困難なことによる住民・来訪者の利便性低下 ⇒環状道路機能の不足, 駅前古城池霞橋線や国道429号等の慢性的な交通渋滞, 生活道路(美観地区等)への通過交通の侵入, 公共交通(バス)の定時性確保困難等 ⇒歩行者, 自転車利用者等の移動の錯綜, 快適性の不足等 	<ul style="list-style-type: none"> ○倉敷市内の公共交通の拠点 (公共交通ネットワーク等) 	<p>3. 総合的な道路・交通体系の強化 懸念: まち全体の魅力の低下 ※多様な交通モードの機能向上</p>
都市機能集積関連	<ul style="list-style-type: none"> ●駅南北間往来の困難さによる都市機能の相乗効果の不足 ⇒鉄道を横断する動線が少なく, 多くが狭小かつ急勾配等 	<ul style="list-style-type: none"> ○明確な賑わいの拠点の存在 (大規模複合型商業施設, 美観地区等) 	<p>4. 鉄道南北市街地の都市機能の連携強化 懸念: まち全体の活力の底上げへの支障</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ●地区内間の低いアクセス性による駅前好立地な特性の未発現, 都市機能の更新や新規立地の停滞, 駅南側の商業・業務系都市機能の低下 ⇒駅前古城池霞橋線から阿知鶴形地区や倉敷中央病院, 駅から国道429号南側の市街地等へのアクセス道路の未整備等 	<ul style="list-style-type: none"> ○医療系, 居住系都市機能の集積 (倉敷中央病院等) 	<p>5. 地区内間アクセスの抜本的改善 懸念: 倉敷市全体の活力の低下 ※多様な都市機能の集積強化</p>

2. 理念と将来像

今後の社会情勢などを見据え、「高梁川のはぐくみを感じられるまち」を理念とし、まちづくりによってめざす将来像(約20年後)を定めます。

- 少子化・高齢化の進展や地球環境問題の深刻化、ニーズの多様化等、計画策定当時から社会的な要請なども大きく変化してきており、拠点施設計画を身の丈に合ったものにするなど、整備計画(H5)の内容を修正していく必要があります。

- 倉敷市は、母なる高梁川にはぐくまれるなど、伝統・文化が調和した、産業が栄えるまちとして発展してきました。
- 恵まれた資源と優れた伝統文化を有し、大きな潜在力を持つ都市ですが、これからの倉敷市の発展のためには、この倉敷市の持つ潜在力を最大限に発揮できるよう、まちづくり等を行っていくことが重要です。
- 次世代のために活用可能な資源を保全していくとともに、過大な環境負荷を未来に残さないように、都市機能がコンパクトに集積したまちづくりを進めながら、豊かさを実感できる倉敷市の実現に取り組んで行く必要があります。

- 倉敷駅周辺は、倉敷市における「広域拠点」であり、市の顔に相応しいまちづくりが求められます。
- 総合計画・都市計画マスタープランにおいて、駅南北の一体化や都市機能の集積、景観形成等、種々の整備に関する方針が位置付けられています。

- 駅北側の新しい賑わい(大規模複合型商業施設)を南側の賑わい(美観地区など)と一体化することにより、倉敷駅周辺に賑わいの相乗効果を生み出していく事が重要です。
- 整備計画(H5)の駅を中心とした南北一体化の基本姿勢等は現在においても概ね妥当であると考えられ、この計画の趣旨や内容を十分に踏まえながら、今後の社会的要請などを見据えた倉敷駅周辺の新しい整備計画を策定する必要があります。

理念

高梁川のはぐくみを感じられるまち

- 倉敷市は、国土軸を形成する基幹的交通軸上にあるとともに、広域交通網が交差する交通結節点であり、道路・鉄道・バス路線等の主要な交通網が集中しています。
- 倉敷市は、地方中枢拠点都市に位置付けられており、周辺市町を含む圏域全体をけん引して行くことが求められています。

将来像(約20年後)

美しさ、歴史・文化等が活かされ、ゆたかで、賑わいのあるまち

3. 整備方針

(1) 全体整備方針, 構成

倉敷駅周辺は、現在でも商業施設等の賑わい拠点や、歴史・文化施設、美しい景観等がゆたかなまちですが、地域全体に点在しているのが現状です。

今後は、賑わい拠点や歴史・文化施設、医療施設等をつなぐことで、地域内の面的な回遊性が生まれ、更にはその周辺地域及び市域全体へとつながりを拡大させる必要があります。

このことから、理念と将来像（約20年後）を実現するため、整備課題を踏まえた上で、「人」と「水」をシンボル軸とした整備方針を定めます。

理念と将来像(約20年後)を実現するため、整備課題を踏まえた整備方針を定めます。

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

各整備方針

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

※関連する事項・キーワード

- ・課題 : 1. 「まちの顔」に相応しい魅力的な空間の形成
- ・将来像 : 美しさ, 歴史・文化
- ・今後, 整備計画へ展開する項目・分野 : 土地利用, 環境等

2. 利便性や防災性が高く, 魅力ある環境を創出

※関連する事項・キーワード

- ・課題 : 2. 快適で安全・安心な暮らしに資する環境の形成
- ・将来像 : ゆたかさ
- ・今後, 整備計画へ展開する項目・分野 : 環境等

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, 人が回遊しやすく, 魅力的な環境を創出

※関連する事項・キーワード

- ・課題 : 3. 総合的な道路・交通体系の強化
4. 鉄道南北の都市機能の連携強化
- ・将来像 : 賑わい
- ・今後, 整備計画へ展開する項目・分野 : 交通等

4. 高梁川流域圏の拠点・中核市倉敷の拠点として, 都市機能集積を誘引し, さらなる賑わいを創出

※関連する事項・キーワード

- ・課題 : 5. 地区内間アクセスの抜本的改善
- ・将来像 : 賑わい
- ・今後, 整備計画へ展開する項目・分野 : 土地利用, 交通等

(2) 各整備方針

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。

■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

※南北の人と水の軸を中心に、景観形成やユニバーサルデザイン化等を進めます

【主に倉敷市全体の顔となる場所(広域拠点)として】

- ◇美観地区等の景観資源の保全とともに、景観誘導も踏まえた開発誘導(建築物の高さ制限等)等をつなぐことで、魅力的な空間を創出します。
- ◇高梁川から流れる水を水辺整備等をつなぐことで、潤いのある空間を創出します。
- ◇駅前広場や連続する道路のリニューアル等をつなぐことで、まちの玄関としてふさわしい、高質なシンボル軸的空間を創出します。
- ◇歴史・文化都市にふさわしい沿道景観の誘導や道路のしつらえ、気軽に利用できる休憩スポット等を整備しつなぐことで、美しさと風格が感じられ、回遊したくなるような空間を創出します。

【主に倉敷地区の生活拠点として】

- ◇ユニバーサルデザインへの配慮等をつなぐことで、誰もが快適に利用できる都市空間を創出します。
- ◇町家等の再生や利活用により、地域の生活文化をつなぐことで、住みたい・住み続けた環境を創出します。

■整備方針2

利便性や防災性が高く、魅力ある環境を創出

※南北の人の軸を中心に、日常生活の利便性や防災性の向上等を進めます

【主に倉敷地区の生活拠点として】

- ◇緊急輸送道路・生活道路整備やオープンスペース等による避難場所、防災性の高い建物への新・改築等の誘導等をつなぐことで、安全・安心にゆとりを持って暮らせる環境を創出します。
- ◇駅や駅周辺の都市機能と近接する地区をつなぐことで、利便性の高い環境を創出します。

■整備方針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、人が回遊しやすく、魅力的な環境を創出

※南北の人と水の軸を中心に、賑わい核間の回遊性や駅周辺へのアクセス性の向上等を進めます

【主に倉敷市全体の顔となる場所(広域拠点)として】

- ◇駅前への過度の自動車流入抑制、機能的な幹線道路網整備による地区内通過交通の排除により、渋滞・混雑の緩和、歩行者・自転車利用者の移動しやすさを向上し、まちなかで人々が快適に高次の都市機能等に容易にアクセス（つながることが）できる環境を創出します。
- ◇倉敷駅を拠点とした利便性の高い公共交通ネットワークの整備等により、郊外部に居住する市民も自家用車に頼らず高次の都市機能等に容易にアクセス（つながることが）できる環境を創出します。
- ◇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、賑わい核等をつなぐことで、回遊のしやすい魅力的な環境を創出します。
- ◇需要や動線等を踏まえた駐車場等の効率的な配置により、駅や周辺市街地へ容易にアクセス（つながることが）できる環境を創出します。

【主に倉敷地区の生活拠点として】

- ◇駅や駅前広場における多様な交通モードの結節機能（安全性、乗換等の利便性）が強化された拠点とすることで、容易にまちにアクセス（つながることが）できる環境を創出します。

■整備方針4

・高梁川流域圏の拠点・中核市倉敷の拠点として、都市機能集積を誘引し、さらなる賑わいを創出

※南北の人の軸を中心に、広域的な機能集積とまち全体への生活支援機能の集積等を進めます

【主に高梁川流域の圏域全体の中核拠点都市としてふさわしいまち】

- ◇市街地再開発事業や身の丈に応じた土地の高度利用等により、広域的な集客力等を持つ高次の都市機能を、駅を中心に複合的に集積しつなげることで、南北の人の軸となる駅前古城池霞橋線付近を中心に、洗練された空間を創出します。
- ◇地方中枢拠点都市として、高梁川流域圏の各市町と連携し（つながり）、圏域全体の経済成長のけん引、高次の都市機能の集積及び生活関連機能サービスの向上を図ります。

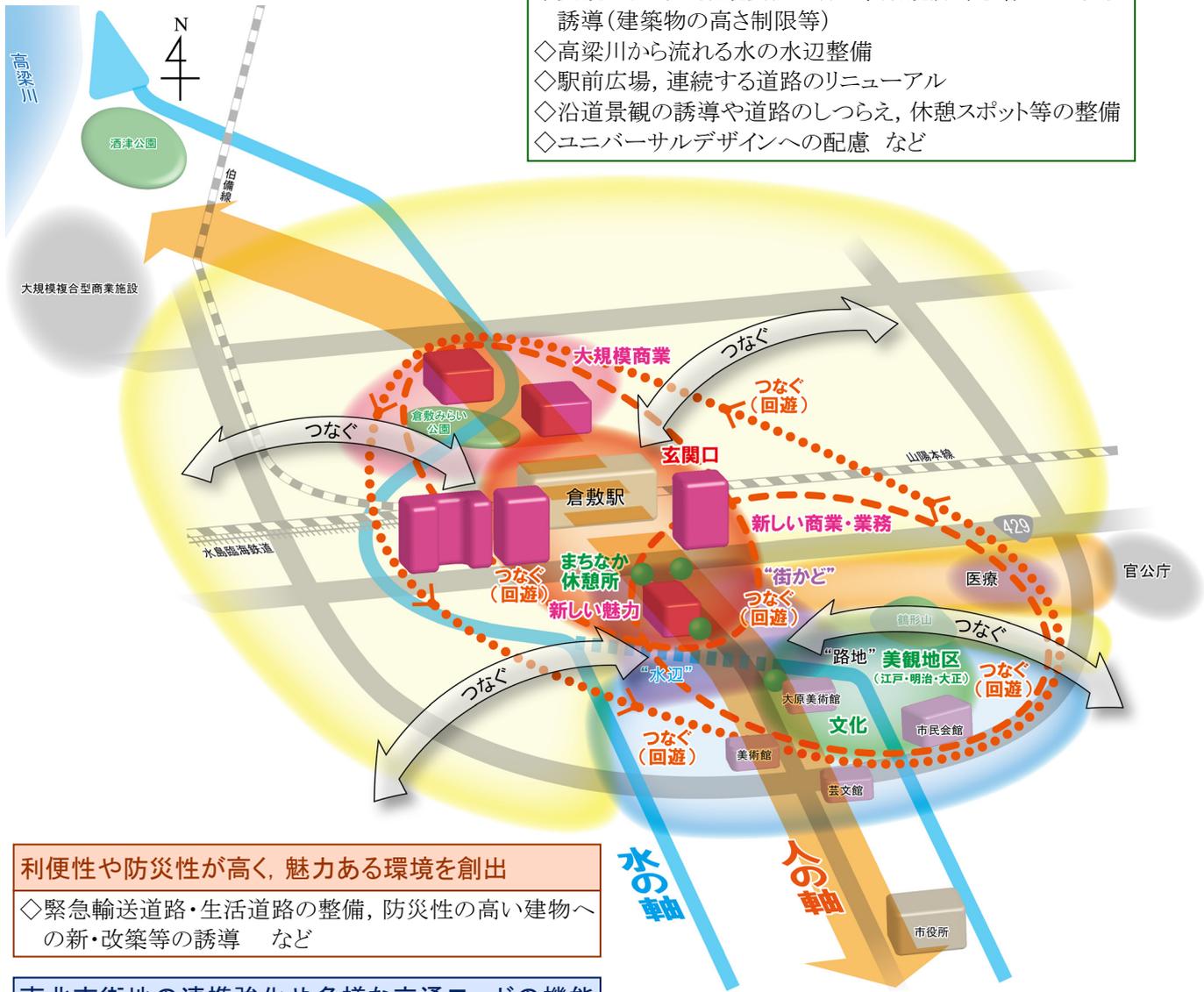
【主に倉敷市全体の顔となる場所(広域拠点)として】【主に倉敷地区の生活拠点として】

- ◇機能的な幹線道路網等の整備や狭隘道路の解消等により、幹線道路等と地区内のアクセス（つながる）環境を抜本的に改善し、都市機能の更新や新規立地を促進します。
- ◇歴史・文化、商業、医療等の核の回遊性（つながり）の向上等により、相乗効果を発現させ、更なる賑わいを創出します。

(3) 整備方針イメージ図

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

- ◇美観地区等の景観資源の保全, 景観誘導も踏まえた開発誘導(建築物の高さ制限等)
- ◇高梁川から流れる水の水辺整備
- ◇駅前広場, 連続する道路のリニューアル
- ◇沿道景観の誘導や道路のしつらえ, 休憩スポット等の整備
- ◇ユニバーサルデザインへの配慮 など



利便性や防災性が高く, 魅力ある環境を創出

- ◇緊急輸送道路・生活道路の整備, 防災性の高い建物への新・改築等の誘導 など

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, 人が回遊しやすく, 魅力的な環境を創出

- ◇鉄道南北市街地の連携強化, 多様な交通モードの機能向上
- ◇駅前への過度の自動車流入抑制, 機能的な幹線道路網整備による地区内通過交通の排除
- ◇駐車場等の効率的な配置
- ◇倉敷駅を拠点とした利便性の高い公共交通ネットワークの構築
- ◇多様な交通モードの結節機能(安全性, 乗換等の利便性)の強化 など

高梁川流域圏の拠点・中核市倉敷の拠点として, 都市機能集積を誘引し, さらなる賑わいを創出

- ◇機能美観地区では, 歴史的まちなみが保全され, 全国的に有名な観光地となっており, 多くの観光客で賑わっています。

- JR倉敷駅を中心としたエリア
- 大規模複合型商業施設周辺エリア
- 倉敷駅前商店街を中心としたエリア
- 倉敷中央病院を中心としたエリア
- 倉敷美観地区を中心としたエリア
- 居住エリア

※土地利用等の現状を踏まえ, エリアを仮定したもの

■用語解説

用 語	解 説
あ行	
アクセス	接続や交通手段のことをいいます。
アンダーパス	立体交差で掘り下げ式になっている下側の道路をいいます。
駅前古城池霞橋線	JR倉敷駅から南側の倉敷市役所方向に続く道路（倉敷中央通り）のことです。
か行	
既成市街地	産業または人口が相当程度集中し、公共施設の整備及び土地の高度利用など実質的に都市としての機能や景観が備わった地域のことをいいます。
狭隘	面積などが狭く、ゆとりがないことをいいます。
行政区	一の市町村を任意の区画で分割して設置される実務上の行政区画、あるいはその行政区画において設けられる住民自治組織のことをいいます。
行政区画	行政上の便宜のため、行政機関の権限が及ぶ範囲として定められた地域のことをいいます。
緊急輸送道路	阪神淡路大震災での教訓を踏まえ、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路をいい、第1次～第3次まで設定されています。
倉敷市環境基本計画	倉敷市環境基本条例の規定に基づき、公害の未然防止を図るとともに、健全で恵み豊かな環境を維持し、環境への負荷の少ない循環型社会を構築することを目指し、市民、事業者と協働して環境の保全と回復及び創造に関する施策を将来にわたって総合的かつ計画的に推進していくための基本的な指針として策定された計画です。
倉敷市景観計画	景観法に基づく法定の計画であり、倉敷市第5次総合計画（平成18年度～平成22年度）に即し、都市計画マスタープラン、環境基本計画及び緑の基本計画と適合するとともに、市民憲章の理念のもとに、倉敷市の風格ある都市景観の形成に関する総合的な方策を示すものです。
倉敷市生活交通基本計画	交通弱者などが移動しやすい環境を整備するなど、福祉的な対応も含め、公共交通と福祉交通を合わせた総合的な生活交通として、その果たす役割や位置づけを明確にし、日常生活の移動手段の確保に向け、施策を推進する計画です。

用 語	解 説
倉敷市第六次総合計画	<p>平成23年度から平成32年度までを計画期間とした倉敷市の総合計画です。</p> <p>「基本構想」「基本構想の推進」「構想実現計画」の3つで構成され、倉敷市のめざす将来像に「自然の恵みと人の豊かさと個性きらめく倉敷」を掲げています。</p>
倉敷市中心市街地活性化基本計画	<p>「中心市街地の活性化に関する法律」に基づき、市民、関連事業者等の様々な主体の参加・協力を得て、自主的・自立的な取り組みを内容とする中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画です。</p>
倉敷市都市計画マスタープラン	<p>都市計画マスタープランは、都市計画法（18条の2）に定められている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の呼称であり、上位計画である倉敷市総合計画や国・県の将来計画などを踏まえて、倉敷市における都市の将来像や土地利用を明らかにして各地域のまちづくりの方針を定めることにより、本市における都市計画の総合的な指針としての役割を果たすものです。策定した平成21年3月から概ね20年後の本市の姿を展望した土地利用、都市施設、市街地整備などに関する方針を定めています。</p>
倉敷市緑の基本計画	<p>都市緑地法第4条に規定された都市における緑地の適正な保全及び緑化の推進に関する措置で、主として都市計画区域内において講じられるものを総合的かつ計画的に実施するための市町村が定める「緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画」のことをいいます。</p>
倉敷市民憲章	<p>市民一人ひとりが守っていくきまり、目標のようなもの。市民皆さんの生き方の心がまえ、理想のまちづくりを文章にしており、市民生活の指針、行政の指針となるものです。</p>
景観行政団体	<p>景観法により定義される景観行政を司る行政機構のことをいいます。政令指定都市又は中核市にあってはそれぞれの地域を管轄する地方自治体が、その他の地域においては基本的に都道府県がその役割を負います。</p>
景観計画	<p>景観法第8条に規定された景観行政団体が定める良好な景観の形成に関する計画のことをいいます。</p>
景観法	<p>日本の都市、農山漁村等における良好な景観の形成を促進するために、景観計画の策定その他の施策を総合的に講ずることで、美しく風格のある国土の形成、潤いのある豊かな生活環境の創造及び個性的で活力のある地域社会の実現を図り、国民生活の向上並びに国民経済及び地域社会の健全な発展に寄与することを目的に制定された法律です。</p>
建ぺい率	<p>敷地面積に対する建築面積の割合のことをいいます。</p>
交通結節点	<p>人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所のことをいいます。</p>

用 語	解 説
交通弱者	概ね二つの意味があります。一つは、自動車中心社会において、移動を制約される人という意味です。もう一つは、交通事故の被害に遭いやすい人という意味です。
交通モード	交通手段のことをいいます。
交通容量	道路のある地点を単位時間内にどれだけの台数の車を通すことができるかを表したもののことをいいます。
さ行	
市街化区域	市街地として積極的に整備する区域で、用途地域等を指定し、道路や公園、下水道等の整備を行い、住宅や店舗、工場など、計画的な市街化を図る区域のことをいいます。
市街地再開発事業	低層の木造建築物が密集し、生活環境の悪化した平面的な市街地において、細分化された宅地の統合、不燃化された共同建築物の建築及び公園、緑地、広場、街路等の公共施設の整備と有効なオープンスペースの確保を一体的・総合的に行い、安全で快適な都市環境を創造しようとするもので、都市再開発法に基づき行われる事業のことをいいます。
指定都市	人口50万人以上の市で、政令によって指定された都市のことをいいます。市民生活と直結した事務や権限が都道府県から委譲され、また、行政区を設けられるなど、普通の都市とは異なった取り扱いが認められています。
「集約クラスター型」の都市	クラスターとは花やブドウの房の意味であり、倉敷市の将来像としての「集約クラスター型」の都市とは、都市機能の一極集中をめざすのではなく、倉敷・児島・玉島・水島・庄・茶屋町・船穂・真備の各拠点及び臨海部の産業拠点の特色に応じた都市機能の充実・強化を図り、拠点間相互の連携を強化することによって、まち全体として総合力を発揮する都市の形成をめざすものです。
循環型社会	循環型社会形成推進基本法において、製品等が廃棄物等となることが抑制され、並びに製品等が循環資源となった場合においてはこれについて適正に循環的な利用が行われることが促進され、及び循環的な利用が行われない循環資源については適正な処分が確保され、もって天然資源の消費を抑制し、環境への負荷ができる限り低減される社会と定義されています。
た行	
大規模複合型商業施設	ショッピングセンターをはじめ飲食施設や映画館、遊技場などの娯楽施設（商業施設）といった複数の施設が集まっている建物・地域の総称のことをいいます。

用 語	解 説
高梁川流域連盟	高梁川流域における文化，科学，教育，産業経済等に関する調査研究を通じ，会員相互の親睦と流域全般の文化向上に寄与する事業を行うことを目的に，昭和29年3月に設立され，高梁川流域の市町村や，本連盟の目的に賛同する個人及び法人で構成された団体です。
タクシープール	タクシーの待機場所のことをいいます。
地域地区	都市計画法で定められた土地の区分のことをいいます。
地方中枢拠点都市	3大都市圏（東京・名古屋・大阪）以外の都市で，人口20万人以上で昼夜間人口比率1以上など地方都市圏において相当規模の人口と中核性を有する政令指定都市や中核市のことをいいます。
中核市	地方自治法に基づく，地域の中核的都市機能を備えた都市のことをいいます。人口30万人以上を要件としています。指定を受けると，保健衛生や都市計画など政令指定都市なみの権限が都道府県より委譲されます。
昼夜間人口比率	常住人口（夜間人口）100人あたりの，昼間人口の割合のことをいいます。
通過交通	ある地域を車や徒歩などで通る際，ただ通過するだけで直接その地域に用がない，といった交通のことをいいます。
土地区画整理事業	健全な市街地の整備と生活環境の改善を図るため，道路や公園等の公共施設と宅地を一体的に整備し，総合的なまちづくりを進める事業のことです。
土地の高度利用	土地は全体としての物理的供給量が限られているため，都市圏のオフィス需要や潜在的な住宅需要を満たすためには，適正かつ合理的な高度利用が必要であるという考え方をいいます。
都市機能	都市の持つ種々の動きのことで，業務，商業，居住，工業，交通，政治，行政，教育などの諸活動によって担われるものをいいます。
都市計画法	都市計画の内容及びその決定手続き，都市計画制限，都市計画事業その他都市計画に関し必要な事項を定めることにより，都市の健全な発展と秩序ある整備を図り，もって国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与することを目的として制定された法律です。
な行	
農地転用	農地を農地でなくすこと，すなわち農地に区画形質の変更を加えて住宅用地や工場用地，道路，山林などの用地に転換することをいいます。
は行	
ファサード	建物の正面のことをいいます。また，建物の外観を構成する主要な立面をもいいます。

用 語	解 説
や行	
ユニバーサルデザイン	障がいの有無，年齢，性別，人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう，あらかじめ都市や生活環境をデザインするという積極的な考え方によるデザインのことをいいます。
容積率	敷地面積に対する建築延べ面積（延べ床）の割合のことをいいます。
用途地域	都市計画法に基づく地域地区の一種で，建築物の用途，建ぺい率，容積率を規制するもので，都市の計画的な土地利用を実現するために定められる地域地区の中でも最も根幹をなす制度です。
ら行	
離合	狭い道などで車がすれ違うことをいいます。