

建設省中国地方建設局 正員 加 島 裕 夫

1) はじめに

近年、東京をはじめとする三大都市圏への人口集中、また人の集中以外の東京への消費、文化の集中といった大都市と地方都市の問題がクローズ・アップされようとしている。従来、問題となっている過疎問題とは異り、産業基盤が充実し、商業が発展している地方中核都市においても、社会資本としての都市整備は遅れているように見える。この都市整備の遅れと昭和30年代以降の本格的なモータリゼーションは、大都市の交通問題とは別の地方都市における都市の形成、将来の街の姿、人の生活への影響を与える交通問題を提起し、かつ深刻である。今岡山市について、パーソントリップ調査、土地利用調査、交通施設現況調査、人口・経済指標調査をもとに図-1のプロセスに従い、岡山都市整備と交通計画について考察を加えた。

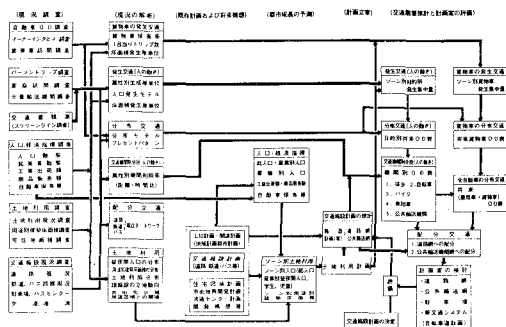


図-1 交通計画立案のプロセス

2) 岡山市と交通の現況

岡山市は、昭和46年に新幹線の開通、50年の博多延長と大阪・広島より1時間の時間距離にある古くより吉備、備前の国の城下町として栄え、現在では人口51万を超えている。また日常生活における岡山県南地域（水島工業地帯、倉敷、宇野、総社）110万人の中心都市であり、水島工業地帯の本格的な操業、岡山市の商業、業務地としての発展によって順調な伸びを示している。

岡 山 市	51万人(36万人)
岡山県南地域	110万人(79万人)
人口の推移 昭和50年(昭和36年)	

岡山市を中心とした交通の現況を他都市と比べるとバス・鉄道の公共輸送が古める割合が低いことがあげられる。また出勤・登校については、他の都市が40%を超えているのに対し20%以下にとどまっており、各輸送機関別の推移をみるとこの傾向は一そう明らかである。例えば鉄道について昭和40年と49年の乗客数を見ると岡山駅では4.2万人と4.5万人、倉敷駅では1.5万人と2.0万人、総社、宇野は横ばいの状態にあり、バス輸送では、年間利用者数が昭和30年の4,000万人が昭和42年には1億2,000万人と人口の伸びに対応しているのに対し、昭和42年以降減少傾向で現在1億人余りとなっている。保有車輛数、営業延長も同様である。また路面電車（延長5.5Km）も最盛期の利用者数の二割減の状態にある。

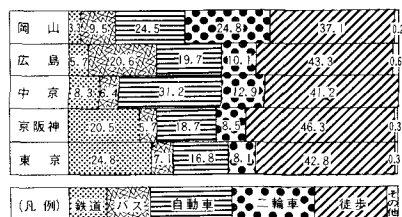


図-2 各都市の利用交通機関構成

3) 自動車の増加と岡山における問題

これに対し、自動車の保有台数は昭和30年1万台、昭和40年6.5万台、昭和50年29.5万台と飛躍的に増加傾向を示し、乗用車率も50%、54%、71%とマイカーの本格的時代を告げている。この結果、岡山においては朝夕のラッシュ時の道路混雑は著るしく、同一路面を使う路面電車、バスのスピードの低下ははなはだしく、利用客の遊離、車への転換、利用客の減、便数の減という悪循環をまねいている。また車の保有を前提に

した生活は街の形成に影響を与え、例えば、都心における駐車場面積の比率の大、あるいは郊外の幹線道路沿いの広い駐車場を有するスーパーマーケット、パチンコ店。対する鉄道駅前の衰退。また住宅の進出も大都市のように鉄道の駅を中心にした場合と異り、駅を中心にした発達を遂げず、岡山の広大な平野の特色もあって、地価の安い市街地、幹線道路より離れた田畑の中に立つ傾向が強く、将来におけるトランス・ポーターションへの問題へとつながる恐れがある。

4) 岡山都市整備としての交通計画

——岡山環状道路と市街地の新交通システム——

以上のような問題意識を考慮しつつ、現在の用途地域の設定をもとに推計を行い将来の交通需要を想定し、各種の計画案の比較検討を行った。

この交通計画において、基本となる考えは ①需要の量と質に対応した輸送手段を用いる。 ②既存の投資を生かすとともに重複投資をさけ市民の負担を少なくする。 ③将来の土地利用計画（市街地開発、住宅・工業・流通開発）を積極的に誘導する、の三項目である。

岡山市市街地については、交通の増加を規制し、公共輸送を守り、自転車交通を増やすことはある程度可能であるが、これからの岡山市の発展に対応することは困難である。大都市においては市街地の公共輸送機関として地下鉄網が整備され都心の高層ビル街、徒歩を中心にした街並・緑地公園を可能にしている。地方都市岡山においては、この点の遅れが目立つ。今、岡山市において地下鉄的なものの路線を図-3のように、都心に一辺1Kmの循環路線を設置し、そこから住宅地のひろがっている四方向に路線をのばして岡山環状道路沿いの周辺ターミナルで郊外バスと連絡する案が考えられる。循環路線は岡山駅、古くからの表町商店街、市役所、後楽園などの要所を連絡し都心のかなめとなる路線である。路線の総延長は約20Kmとなる。この路線の利用者はラッシュ時5分間隔運行を想定すると将来17万5,000人の利用者数が推定され、地下鉄の場合、建設費2,000億円、運賃200円以上と投資額、経済性とも問題がある。40人乗り程度の新交通システム（道路上のガイドウェイ方式）の場合、建設費450億円、運賃60円程度と大都市の地下鉄、あるいは現在の岡山のバス料金程度となり、地下鉄に比べ岡山の需要の量と質においては有利といえます。



図-3 岡山環状道路と新交通システム

5) 岡山都市整備

新交通システムと現在の市街地を囲む直径8Kmの岡山環状道路によって ① 都心の商業・業務地の育成 ② 主として通勤交通の自動車を公共輸送機関へ移行する（約5万トリップ） ③ 郊外の岡山環状道路沿いの周辺ターミナルと住宅地の開発 ④ 全国的な高速道路に対応した流通施設の整備といった岡山都市施設の整備が可能となります。

6) おわりに

今後の課題としては ①交通計画に対応した土地利用計画のフィード・バック ②都心、周辺交通ターミナル・流通ターミナル・港湾・空港等の計画 ③日本全国における岡山の位置づけと機能（例えば、純物質流動調査よりの将来の岡山の機能） ④人口の増加および土地利用、都市美観等の環境を含めたアセスメント、といった総合的な計量化、調査・検討が必要であり、この作業を通じて土木計画学としての計量化手法の開発、三大都市圏に対する地方都市の位置づけ理念、人の生活・価値感への洞察を行う必要を感じている。