

<昭和37年頃の（都）駅前後楽園線>



<出典：岡山市建設局区画整理部「岡山復興区画整理誌」>

昭和37年9～10月開催の第17回岡山国体を控えて拡幅完工

岡山市の戦災復興事業の実施の中で、（都）駅前後楽園線は復興土地区画整理事業の街路事業として進められた路線である。特に駅周辺地区都市改造事業として、幅員22mを50mに拡幅し、岡山駅周辺の自動車交通の円滑化と、防災に寄与すると同時に宅地の高度利用と環境の改善を図るなど、市街地の整備が図られてきた。

～街路構造令に特化した各都市の事例～

岡山市

（都）えきまえこうらくえんせん 駅前後楽園線 ももたろうおおどお（桃太郎大通り）

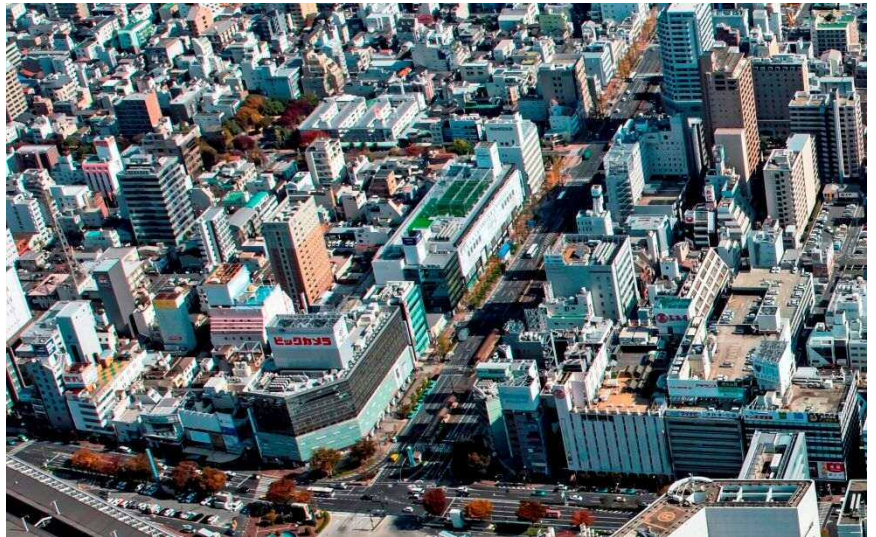
諸元表

名称	（都）駅前後楽園線 岡山停車場線	経緯	S20年 岡山空襲 戦災地復興計画基本方針閣議決定
延長	約1.05km（当初） 約1.69km（現在）		S21年 岡山特別都市計画街路の決定 （駅前城下線：幅員70m）
種級	広路（当初計画） 4種1級（現在）		S23年 都市計画街路網の再検討 （幅員70m→50m）
幅員	70m（当初計画） 50m（現在） 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢42%（当初計画）→61%（現在）		S29年 第6次隣接町の編入 （都市計画区域の拡大）
街路樹	ユリノキ		S37年 岡山国体開催 S40年 終点の変更にあわせて、都市計画道路 名称を現在の名称である「駅前後楽園 線」に変更 S44年 都市計画道路種別として「幹線街路」 を追記 H3年 シンボルロード整備事業実施（岡山県） H26年～自転車走行空間整備事業実施（岡山市）

<現在の（都）駅前後楽園線>

平成3年に岡山県が電線類を地中化し、あわせてシンボルロード整備事業を実施。広場と形容される幅員10mの歩道は、街路樹や彫刻等で修景された。

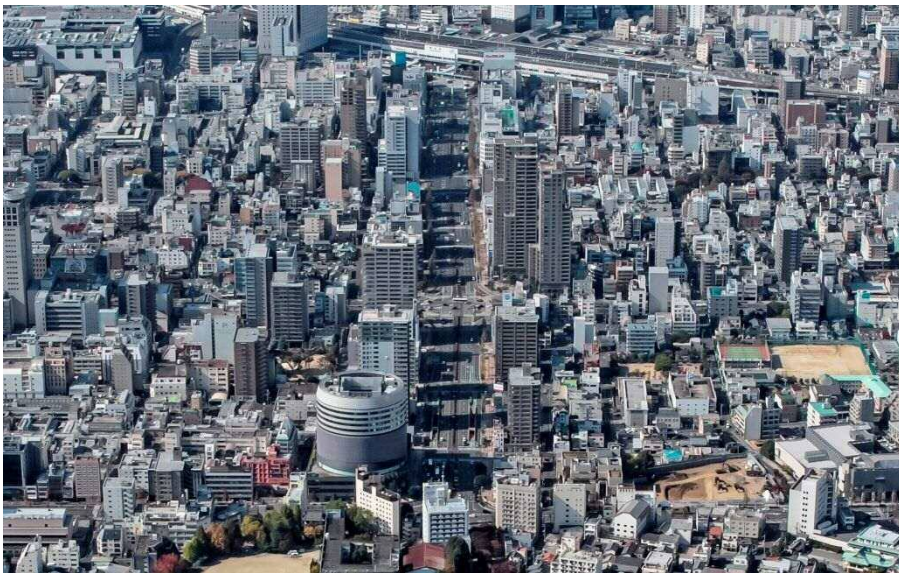
その後、『誰もが自転車を安全で便利に楽しく使うことが出来る都市』という自転車先進都市おかやま実行戦略のコンセプトに基づき、平成26年から、自転車走行空間整備を岡山市が行っている。



<出典：岡山市>

岡山駅から東へ延びる都心軸であり、街路中央には岡山を特徴づける路面電車が走り、両側には約10mの歩道を有する岡山のシンボルロード

<現在の（都）駅前後楽園線>

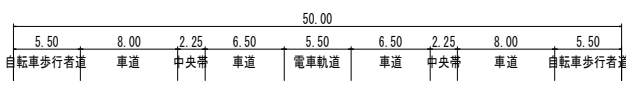


<出典：岡山市>

「桃太郎大通り」は、岡山駅東口（岡山駅後楽園口）から東にのびる、岡山のシンボルロードであり、商業施設やその他業務施設が集中した都心軸を形成しており、また、東端の城下付近は、岡山城、後楽園やその他各種文化施設が集中するカルチャーゾーンとして、観光、文化活動の重要な位置を占める岡山の顔というべき通りとなっている。

沿道には、商業業務機能や都心居住機能が集積した街路景観を形成

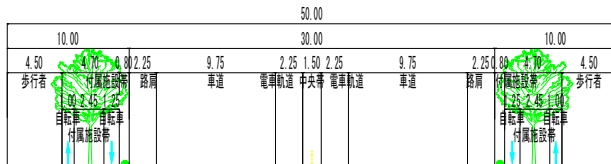
当初の標準断面図



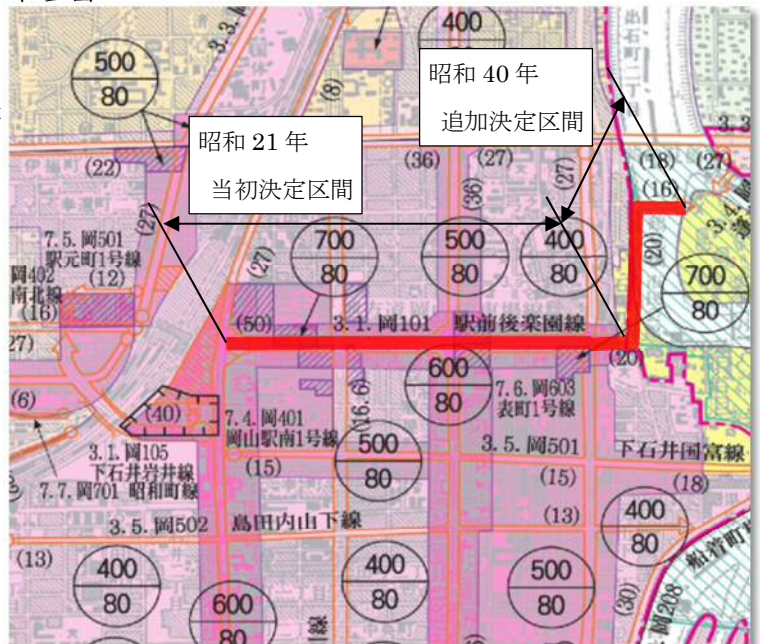
再整備後の標準断面図



自転車走行空間整備後の標準断面図



位置図



<出典：岡山市「都市計画図」>