

第1章 はじめに

1. 策定の目的

「岡山市都市計画マスタープラン」（以下「マスタープラン」という。）は、都市計画法第18条の2の規定に基づき、「岡山市の都市計画に関する基本的な方針」として策定するもので、平成21年4月、政令指定都市として新たなステージを迎えた岡山市のめざす都市像「水と緑が魅せる心豊かな庭園都市」、「中四国をつなぐ総合福祉の拠点都市」の実現に向けて、都市計画の観点から長期的な視点に立った都市づくりの目標を明確にするとともに、都市づくりの基本方針を定めるものです。

策定に当たっては、市民意見を十分反映させ、市民合意の計画となるよう努めるとともに、具体の都市計画の体系的な指針となるよう必要な施策を総合的に盛り込みます。

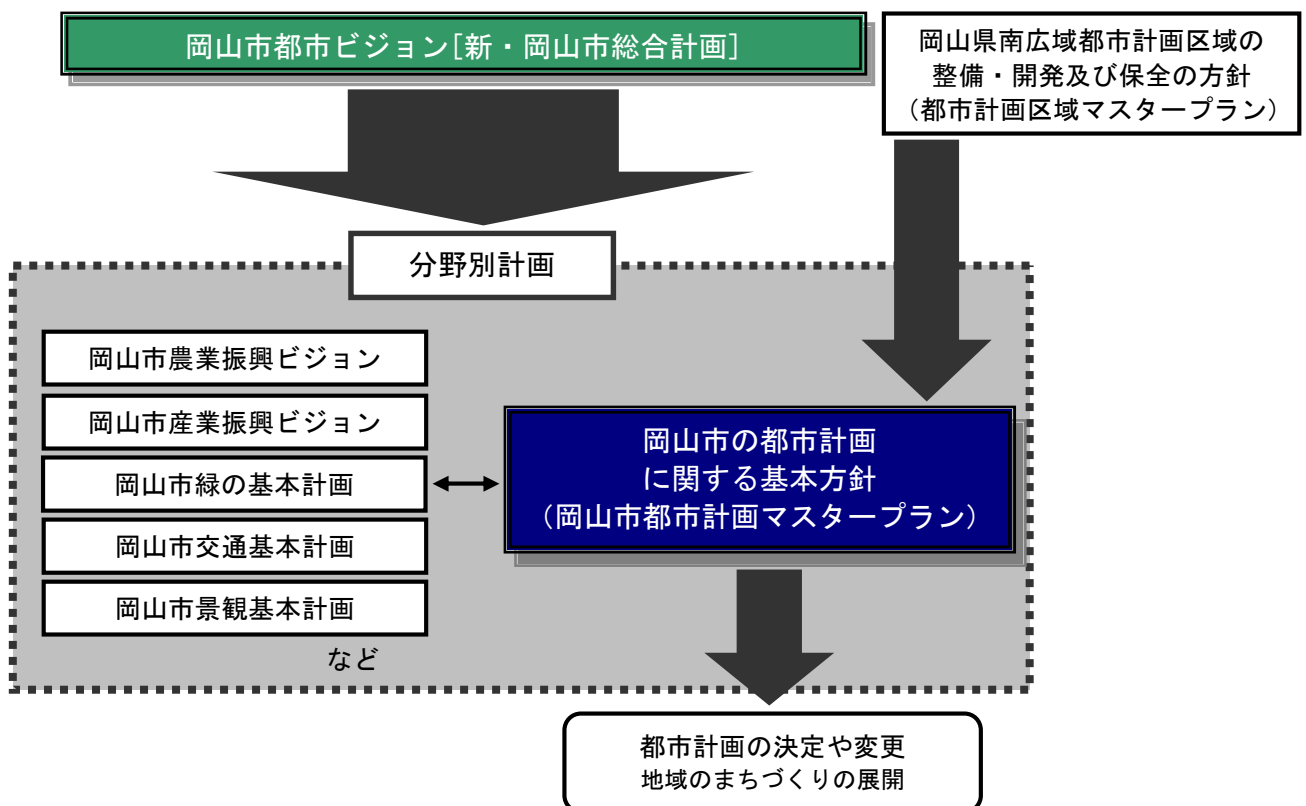
2. 位置づけ

マスタープランは、都市の将来像を踏まえ、土地利用の方針、都市施設や市街地整備の方針などを定める都市計画の総合的かつ体系的な計画です。

策定に当たっては、岡山市都市ビジョン[新・岡山市総合計画]（以下「都市ビジョン」という。）、岡山県南広域都市計画区域の整備・開発及び保全の方針（岡山県策定）などの上位計画に即し、本市の都市づくりに関わる各種の関連計画と連携して定めます。

そして、マスタープランに基づき都市計画の決定・変更や都市計画事業など具体のまちづくりを進めるとともに、地域におけるまちづくりの指針にもなります。

◆マスタープラン体系図



3. マスタープランの役割

「マスタープラン」は、都市計画に関する総合的な計画として、以下のとおり都市計画の様々な場面で利用します。

□市民に広く都市づくりの方針を知らせる

「マスタープラン」は、都市の将来像と都市整備の方針を市民に分かり易く提示し、都市づくりの方向を総合的かつ体系的に説明するものです。

□都市計画の決定及び変更の指針

「マスタープラン」は、用途地域や道路・公園など具体の都市計画を定める上で体系的な指針となります。

□都市整備に関する施策展開の指針

「マスタープラン」を踏まえて、道路などの都市施設整備や市街地開発事業など各種の事業を効果的かつ計画的に実施します。

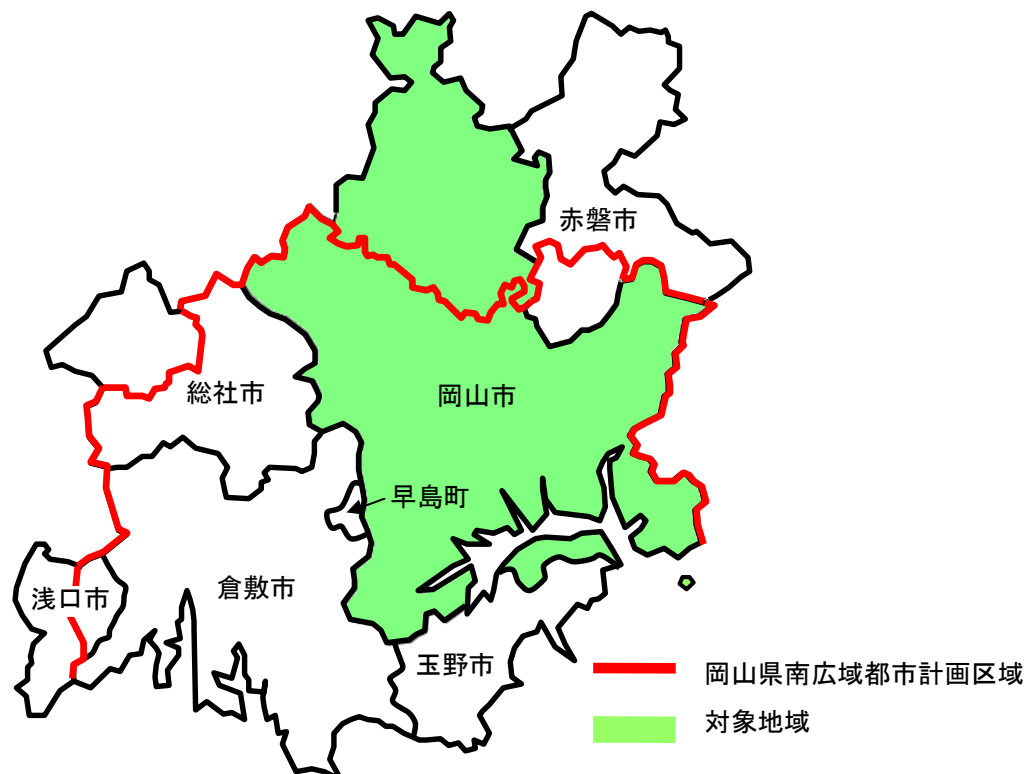
□住民主体のまちづくりの指針

「マスタープラン」は市民の意見を反映させて策定し、この「マスタープラン」に即して、市民の理解と参加のもとに都市計画を進めます。また、市民主体で身近なまちづくりを考える際の参考となります。

4. 対象地域

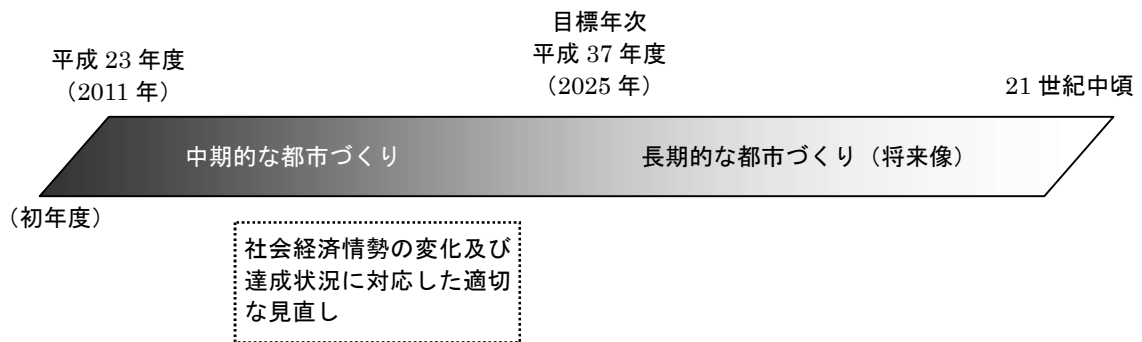
総合的な都市づくりの方針という観点から、岡山市全域（789.92km²）とします。

◆対象地域



5.目標年次

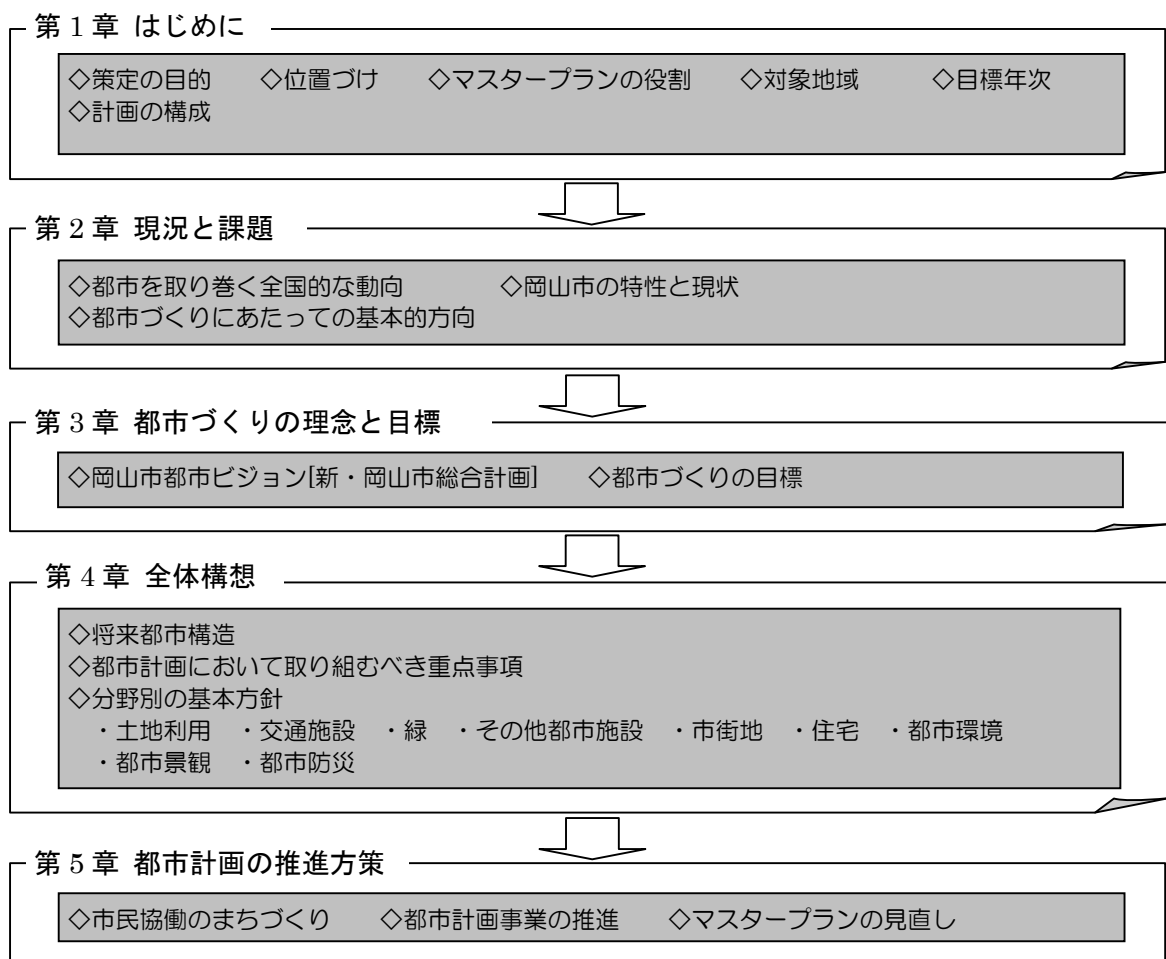
目標年次は、都市ビジョンに合わせ、平成 37 年（2025 年）とします。なお、都市の将来像は長期的視点に立って 21 世紀中頃を念頭に描くこととします。



6.計画の構成

マスタープランでは、岡山市をめぐる都市づくりの課題等を踏まえ、都市全体の将来像や土地利用及び都市施設の方針など骨格となる都市整備の基本的な方針を定めます。

◆マスタープランの全体構成



第2章 現況と課題

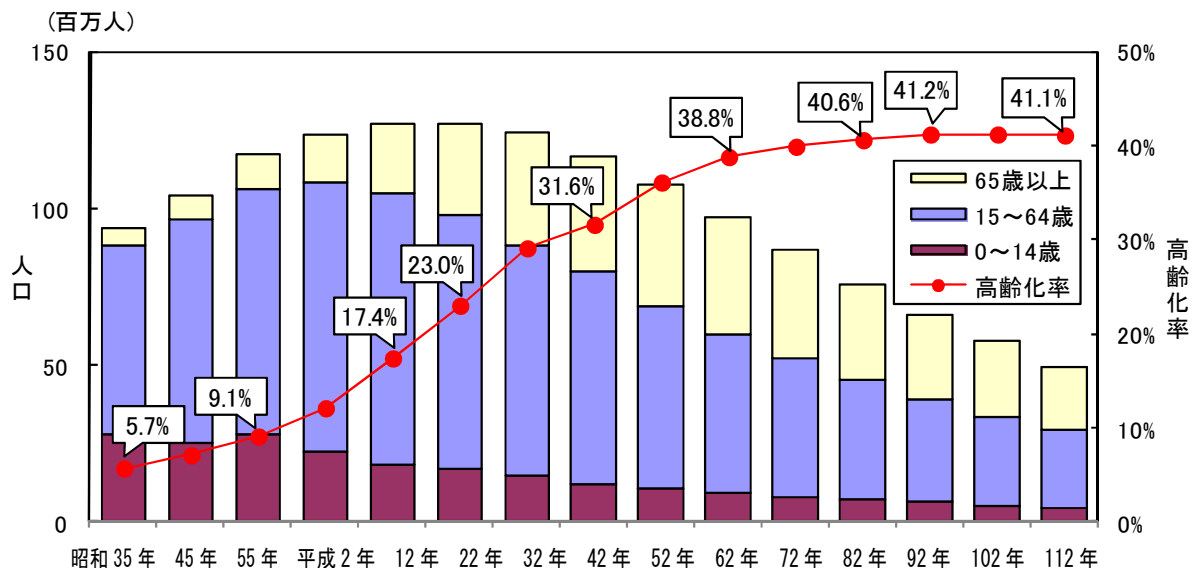
1.都市を取り巻く全国的な動向

1)人口減少と少子高齢化

我が国の総人口は平成20年（2008年）をピークに減少に転じており、また、国立社会保障・人口問題研究所によると、平成19年（2007年）には高齢者人口（65歳以上）が全人口の21%を超える、いわゆる超高齢社会にもなっています。今後、人口は一貫して減少基調となることが見込まれており、年少人口（0～14歳）及び生産年齢人口（15～64歳）は減少し、高齢者人口は増加するため、平成72年（2060年）には高齢化率が40%近くまで上昇すると予測されています。

このような人口減少と少子高齢化を背景に、都市を取り巻く社会環境は、人口増加に伴い各都市が一樣に発展拡大する都市化社会から、都市の拡大が落ち着き、既成市街地の充実を図る安定・成熟した都市型社会に移行しつつあります。今後は、各都市がそれぞれの個性を活かした魅力あるまちづくり、お年寄りから子供までのすべての人が安全・安心に暮らすことができるまちづくりを進めていく必要があります。

◆日本の将来人口推計



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所
 (~2060年：中位推計[平成24年1月推計]、2061年～：超長期推計)

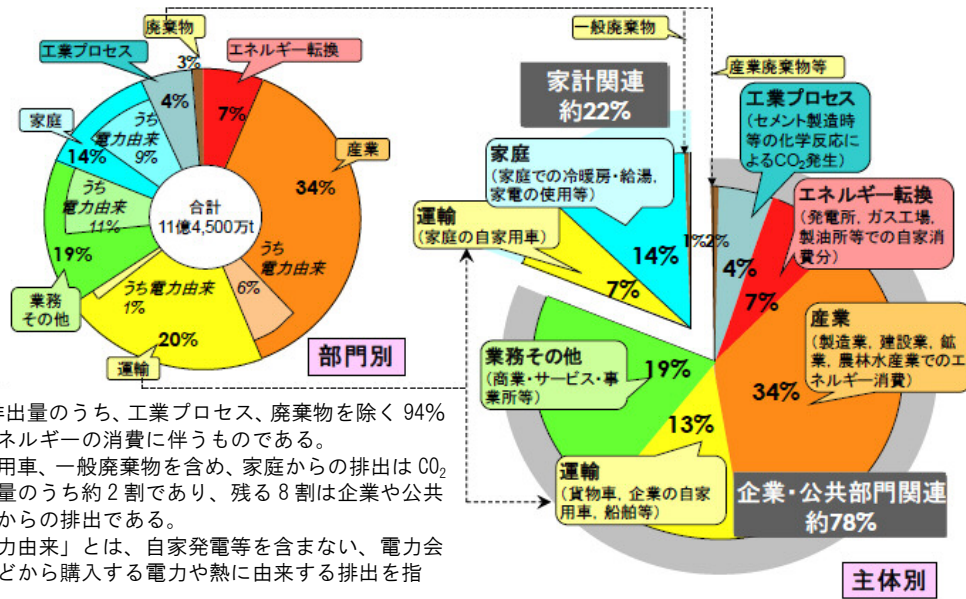
2)地球環境問題の深刻化

これまでの都市化の過程で多くの森林や農地が宅地に転換され、自然環境が本来有している大気の浄化機能、生態系の維持、自然災害の防止、水源の涵養などの多様な機能に影響が生じつつあります。コンクリート化された都市では、緑の不足、大気汚染、ヒートアイランド現象などが顕在化しつつあります。また、局地的な影響に止まらず地球規模でも酸性雨、地球温暖化、オゾン層の破壊、砂漠化など、環境悪化が進んでいます。

これらはすべて人間の活動に起因しており、その多くは人口及び産業の集中する都市での活動に伴うものです。全国の CO₂ 排出量の約 2 割が自動車を中心とする運輸部門が占め、家庭における排出量も全体の約 14% となっています。

地球そして都市を人間生存の場として維持していくためには、グローバルな視点で環境負荷が少ない都市構造や生活様式へと転換するなど、環境負荷の少ない都市づくりを進めていく必要があります。

◆全国のCO₂排出量の内訳



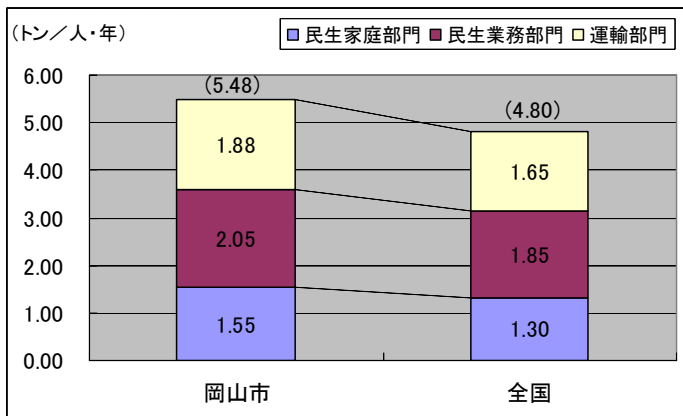
- CO₂ 排出量のうち、工業プロセス、廃棄物を除く 94% がエネルギーの消費に伴うものである。
- 自家用車、一般廃棄物を含め、家庭からの排出は CO₂ 排出量のうち約 2 割であり、残る 8 割は企業や公共部門からの排出である。
- 「電力由来」とは、自家発電等を含まない、電力会社などから購入する電力や熱に由来する排出を指す。

出典：環境省記者発表資料 2009 年度（平成 21 年度）の温室効果ガス排出量（確定値）について

～ Column ～

岡山市における一人当たりの CO₂ 排出量についてみると、家庭・業務・運輸の各部門で全国平均に比較して高くなっており、環境負荷の高い都市構造や生活様式となっていることがうかがえます。こうした現状を市民一人ひとりが自覚する必要があります。

◆岡山市と全国の一人当たりの CO₂ 排出量の現状(平成 18 年)



資料：岡山市地域省エネルギービジョンについて (平成 21 年 3 月)

民生家庭部門：家庭エネルギー消費量を扱う部門、ただし、自家用車のエネルギー消費は運輸部門に含める

民生業務部門：商店・事務所ビル・学校・病院・福祉施設等のエネルギー消費量を扱う部門、ただし、製造業の管理部門はこの部門に含める

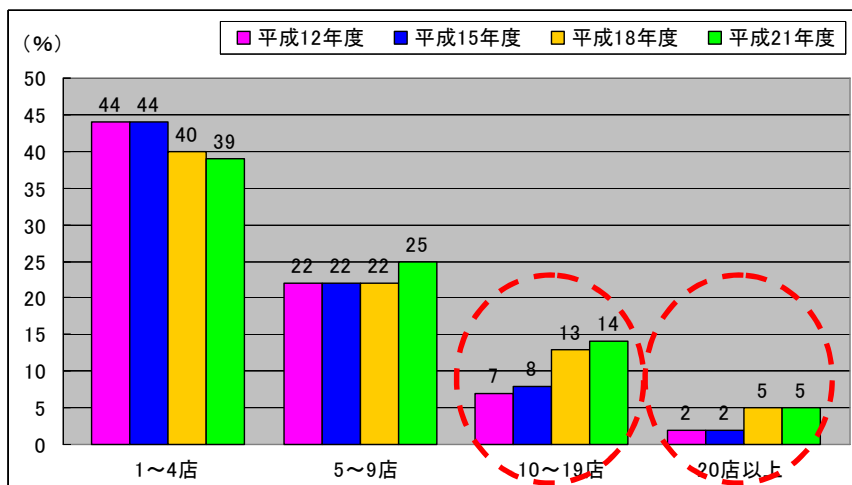
運輸部門：人の移動や物資の輸送に関わるエネルギー消費量を扱う部門、自動車、鉄道、海運、航空の輸送機関があるただし、鉄道、海運、航空については、エネルギー消費を特定の地域に帰属させることには無理があるため、一地域の検討においては対象外とする

3) 都市機能の分散と都心の空洞化

かつて都心は人口・産業が集中し、極めて利便性が高く求心的な市街地が形成されてきました。そして、ショッピング・文化・交流などを中心として市民のあこがれの場所であり、同時にたくさんの市民がいきいきと暮らす高密度な集住空間でもありました。しかし、モータリゼーションの進展による都市の外延化、生活様式の多様化等により、都心の人口は大きく減少しています。併せて、商業の郊外化など都市機能の分散により、都心の商業機能は相対的に活力が低下しています。このような人口・産業の空洞化により、都心はかつての賑わいと魅力を失いつつあり、また空閑地が散見されるなど、街並みの連続性を欠いています。

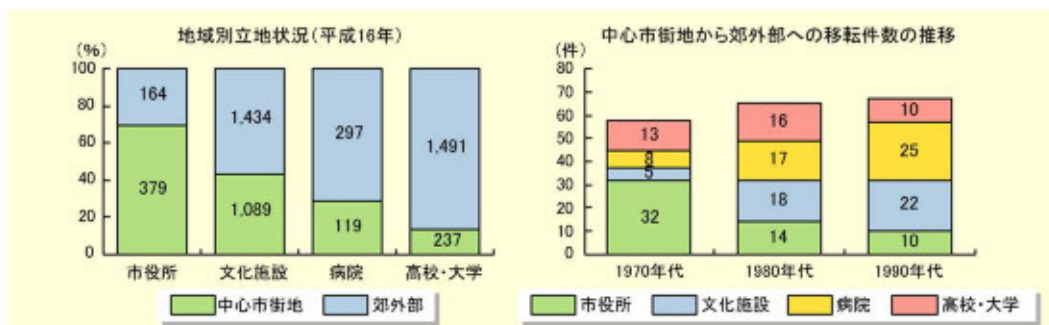
急速に市街地が拡大していた都市化社会にあつては、その対応が急務でしたが、都市型社会では、今日までに形成された既成市街地の再生を着実に進め内部充実を図っていく必要があります。あらゆる面で利便性が高く、しかも道路等の都市基盤など、既存ストックの豊富な都心は、人口や産業の回復を通じて多様な都市的サービスを提供する場として再生を図ることが、都心の活性化を図る上で重要です。

◆商店街での空き店舗数の推移



注) 無回答を除く
資料：商店街実態調査報告書（平成12、15、18、21年度）

◆公共・公益施設の郊外移転状況



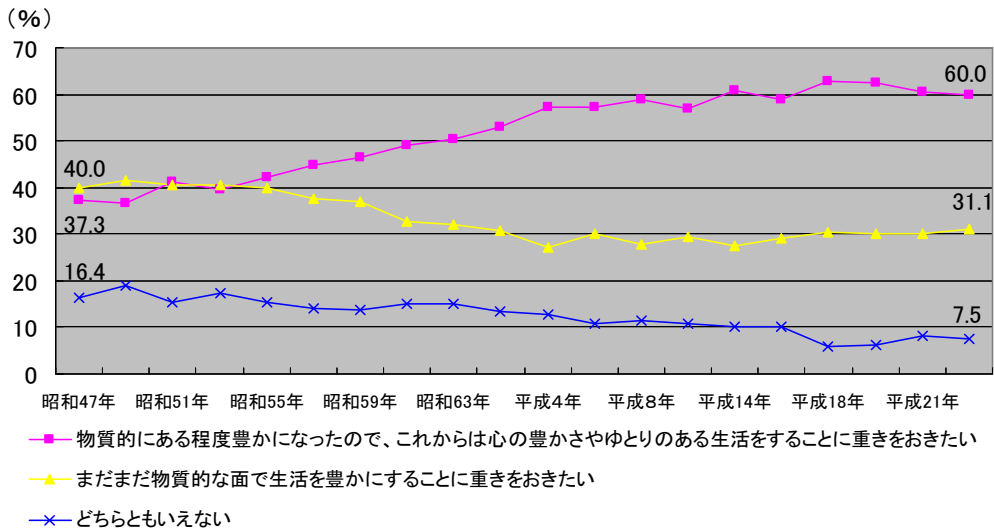
注) 調査対象：666市（政令指定市を除く）のうち、回答のあった551市
調査期間：平成16年1月19日～2月20日
出典：平成18年度 国土交通白書
資料：国土交通省「人口移動等社会経済動向と土地利用に関する調査（平成16年）」

4)市民ニーズの多様化・高度化と市民参加

人々の価値観は物の豊かさよりも心の豊かさ、生活の利便性よりも快適性、さらには個性の重視などゆとりや質を重視する傾向が強まっています。生活様式においてもこれら価値観の変化を背景に、住まい、余暇、コミュニティ活動など、様々な面で多様化しており、さらに地球環境問題への関心、自然の再認識、景観の保全・形成、まちづくりへの参加意識なども年々高まっています。

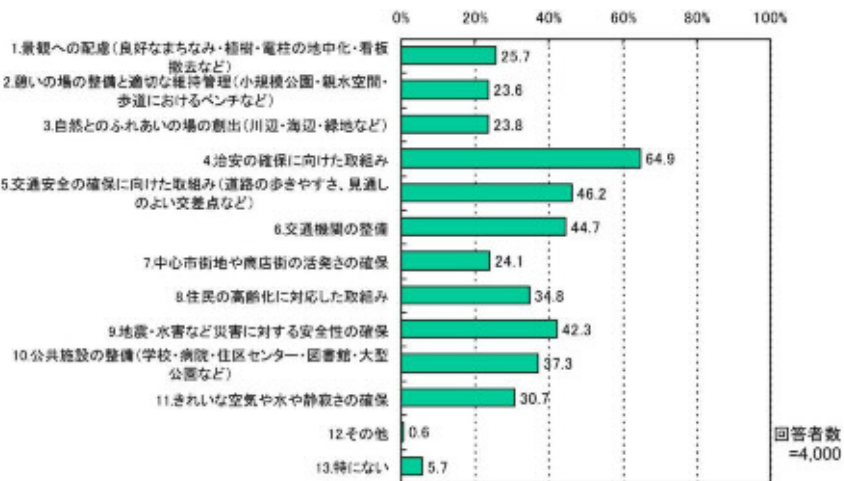
都市づくりにおいても、これら市民ニーズの多様化と高度化に対応して、あらゆる世代や立場の市民が心の豊かさや快適性を実感できる都市環境や都市システムの構築、ユニバーサルデザインのまちづくりが求められています。その実施にあたっては、市民に十分な説明責任を果たすことはもとより、いろいろな場面で市民参加の機会と意見反映の場が確保され、市民の合意と参画の下に協働のまちづくりを進めていくことが必要です。

◆物の豊かさとの心の豊かさ



資料：平成22年6月 内閣府「国民生活に関する世論調査」

◆住民の生活環境へのニーズ



出典：社会資本整備審議会 都市政策の基本的な課題と方向検討小委員会報告参考資料

資料：平成20年 国土交通省「暮らしと生活環境に関するアンケート」

5)都市型災害の危険性

平成23年(2011年)3月11日に発生し、マグニチュード9.0、最大震度7を記録した東日本大震災では、その後発生した大津波の影響もあり、約1万9千人の死者・行方不明者と約16兆9,000億円(内閣府試算)に及ぶ社会資本の消失という戦後最大の被害もたらされました。

また、平成7年(1995年)1月17日に発生した阪神・淡路大震災では、建物の倒壊とその後発生した火災により、多くの被害が発生するなど、自然災害の脅威とこれに対する都市の脆弱性を再認識することとなりました。そして、密集市街地は地震に対して極めて危険であること、ライフライン施設の復旧には相当の期間を要すること、震災時にはNPOやコミュニティの果たす役割が大きいことなど、多くの教訓を学びました。

一方、浸水想定区域や急傾斜地など、災害に対して脆弱な地域まで市街地が形成され、コンクリートとアスファルトで覆われた市街地は雨水の透水・保水能力が低下しています。このため、従来からの長雨による水害の危険性が高くなっていることに加えて、近年頻発するいわゆるゲリラ豪雨により、全国的には甚大な被害も発生しており、こうした震災や風水害に強い市街地の形成が求められています。

■阪神・淡路大震災における被災状況



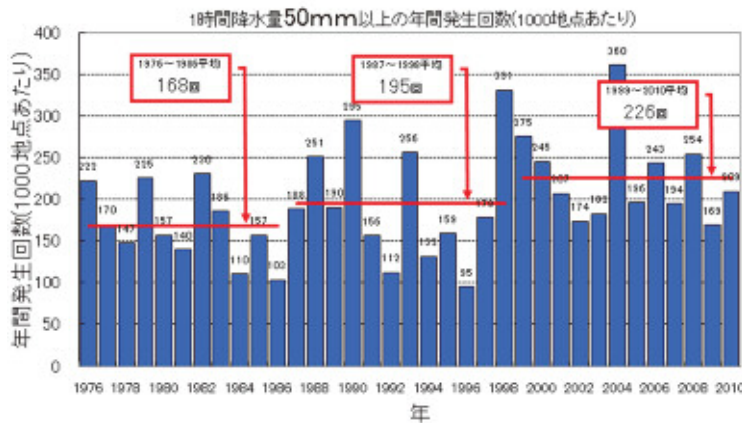
出典：神戸市HP「震災記録写真集」

■東日本大震災における被災状況



出典：宮城県HP「東日本大震災関連公共土木施設被災状況」

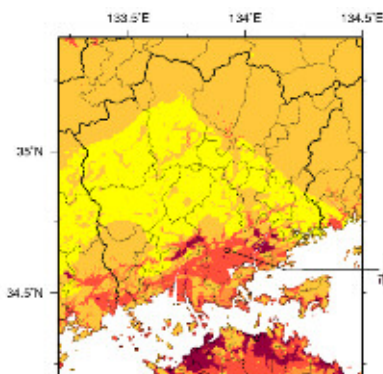
◆1時間降水量50mm以上の年間発生回数(1000地点あたり)



出典：気象庁「気候変動監視レポート2010」

～ Column ～

◆確率論的地震動予測地図



岡山市が今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率は、市の南部で概ね6%から26%と想定されていますが、東日本大震災の経験から東海・東南海・南海地震を想定した大規模地震への備えも求められており、災害に強い都市づくりを進めていく必要があります。



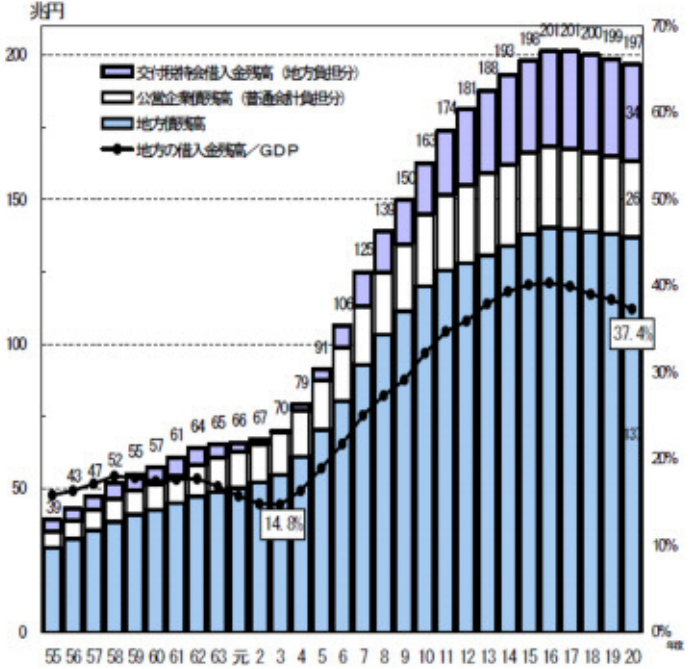
出典：地震調査研究推進本部「全国地震動予測地図2009年版」

6) 地域主権と都市経営

地域主権の動きの中、国と地方の役割分担のあり方について見直しが進められています。こうした事を背景に、住民にとってより身近な基礎自治体が主体となり、地域の実情を十分踏まえ、これまで以上に適切な都市計画の運用が求められています。

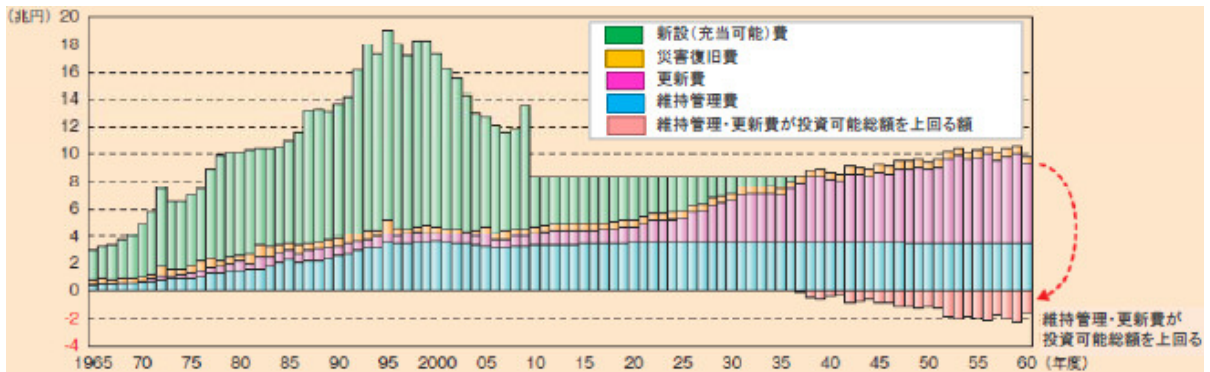
一方、地方財政の借入金残高は昭和55年（1980年）の約40兆円から平成20年（2008年）の約200兆円へと大幅に増加しており、人口減少と少子高齢化の進展等を背景に、福祉・医療費等に伴う経費や都市基盤の老朽化に伴う維持管理費の増加など、地方の財政状況はますます厳しい状況になるものと予測されています。このため、今後の都市づくりにおいては、既存ストックの有効活用など、コストを意識しつつ、都市経営の視点を取り入れていくことも必要になっています。

◆地方財政借入金残高の推移



出典：「総務省」地方財政の状況

◆社会資本(※)の維持管理・更新費の見通し



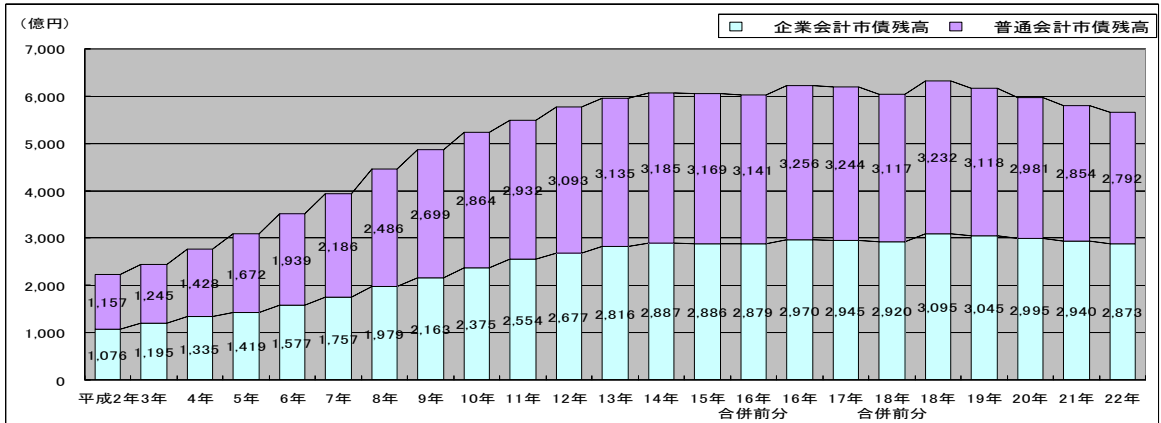
出典：平成21年度「国土交通白書」

※ 国土交通省所管の社会資本（道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水、海岸）について2010年度以降、社会資本の投資可能総額が対前年比±0%で、従来どおりの維持管理・更新による対応をした場合で算定

～ Column ～

岡山市における市債残高は近年減少傾向にありますが、平成22年度においても約5,670億円と引き続き高い水準にあり、本市においてもコスト意識を持った都市経営が求められています。

◆岡山市市債残高の推移



資料：岡山市の財政状況

2.岡山市の特性と現状

1)岡山市の成り立ち

本市は、その豊かな自然を背景に、古くは高い製鉄技術を持ち、古代吉備の国の時代から稲作を盛んに行うなど、大和に匹敵する勢力を持ち繁栄してきました。その後、戦国時代の岡山城築城や、江戸時代には池田藩の城下町として整備が進みました。この頃から岡山平野の南部では、児島湾の干拓・新田開発や百間川の築造など、先駆的な都市の基盤づくりが進められ、これらの大規模な干拓事業の結果、一大穀倉地帯が形成されました。この田園の豊かさは、現在でも本市の特色となっています。

明治22年(1889年)の市制施行当時の本市は、人口48,000人、面積6km²の規模でしたが、明治24年(1891年)の山陽鉄道(現JR山陽本線)をはじめとする鉄道網の整備を契機に、岡山駅を核とする都市づくりが始まりました。明治45年(1912年)には路面電車が営業を開始し、中心部の交通体系が整備されていきました。

その後、昭和20年(1945年)6月29日の大空襲により、市の中心部は一夜にして焦土と化しましたが、戦後直ちに戦災復興土地区画整理事業に着手し、市民の復興への熱意もあって市勢は飛躍的に回復しました。昭和40年代からは西部地区、国道周辺地区、今地区などの区画整理事業にも着手し、大規模住宅団地も併せて、増加する居住人口の受け皿となる都市基盤が整備されました。

広域交通網は昭和47年(1972年)山陽新幹線開通を皮切りに、昭和63年(1988年)の岡山空港開港と瀬戸大橋の開通、平成5年(1993年)山陽自動車道の開通など整備が進められ、中四国のクロスポイントとしての基盤が整いました。

また、平成8年(1996年)4月に中核市へ移行し、さらには平成17年(2005年)、平成19年(2007年)の合併を経て、平成21年(2009年)4月に政令指定都市へ移行するなど、地理及び交通上のクロスポイントに位置する拠点性を活かし、中四国有数の拠点都市として発展を続けています。



2)自然条件、面積、人口

本市は、789.92km²という広大な市域を有し、北部の丘陵地帯、旭川・吉井川の河口に広がる岡山平野、児島半島を含む南部の瀬戸内海沿岸地帯から構成され、水と緑に恵まれた自然の豊かな都市です。また、平成22年に実施された国勢調査における人口は約70万9,600人と岡山県の約3分の1強を占めています。

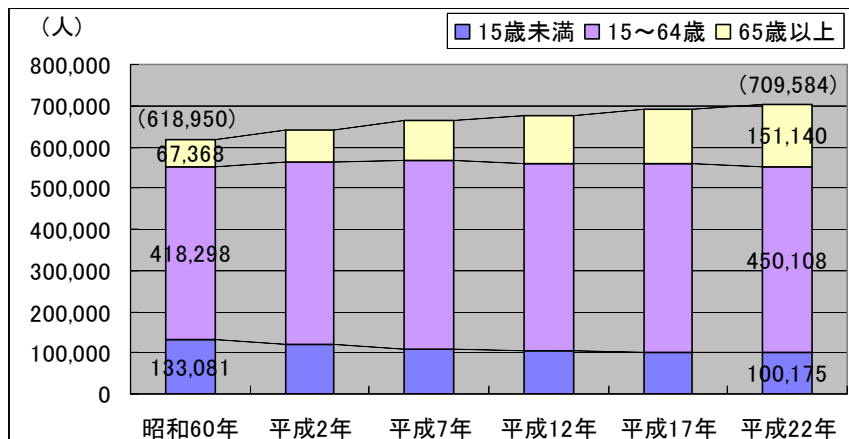
温暖な瀬戸内海特有の風土により、春秋は快晴の日が多く、冬は厳しい季節風を中国山地がさえぎって積雪をみることはまれです。夏、本土を襲う台風も四国山脈が防壁になって勢力が弱められ、影響が比較的少ないなど、地形的にも非常に恵まれています。

そうしたことから、他都市と比較して本市は、近年比較的大きな災害に見舞われていないという安心感がありますが、浸水想定区域や土砂災害の危険箇所が多く、また、建物が建て詰まりオープンスペースの不足した市街地も抱えており、地震や水害、火災等の災害に対する危険性は低いとはいえません。都市の利便性は「安全」の上に成り立っていることを再認識し、安全性の高い都市づくりを進める必要があります。

◆岡山市の地形



◆岡山市の人口推移



資料：国勢調査（総数には年齢不詳含む）

3)交通結節点と広域交流拠点

本市は中四国地方の中で、山陽自動車道、山陽新幹線、瀬戸大橋、岡山空港、岡山港・新岡山港など陸・海・空の交通結節点に位置しています。また、明治・大正期に第六高等学校、医科大学の開学などもあったことから、交通だけでなく教育文化、医療などさまざまな分野で質の高い都市集積があることも特色の一つです。このような地理及び交通上の結節点、質の高い都市集積という優位性を背景に中四国地方のクロスポイントとして一層の拠点性強化が期待されています。

地域主権の動きの中で、各都市がより主体的、より効率的に都市づくりを進めるとともに、より一層広域的な役割を果たしていくことが必要となってきています。

本市は、広域交流の拠点都市として県南広域都市圏を牽引し、中四国、さらには西日本圏域の発展に貢献することが求められています。

◆クロスポイント図



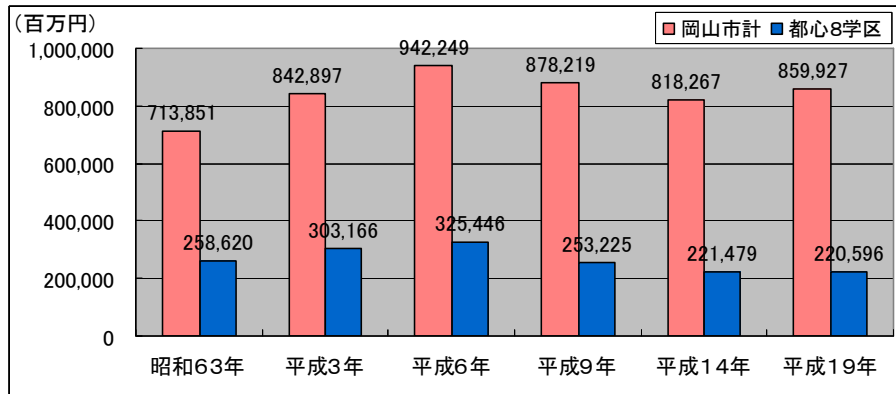
4)産業

(1)商業

本市の商業は、古くは城下町として商人を住ませたことに始まる表町の商店街や百貨店、山陽新幹線の開業を契機に立地した岡山駅前の百貨店や地下街など、都心における高い商業集積がありましたが、近年ではモータリゼーションの進展により、郊外部への立地が進みました。

市全体の小売業年間販売額は、平成6年(1994年)をピークに減少傾向となっていました。平成19年(2007年)の小売業の年間商品販売額は約8,600億円となっており、平成14年(2002年)から約420億円増加しています。

◆小売業年間商品販売額の推移



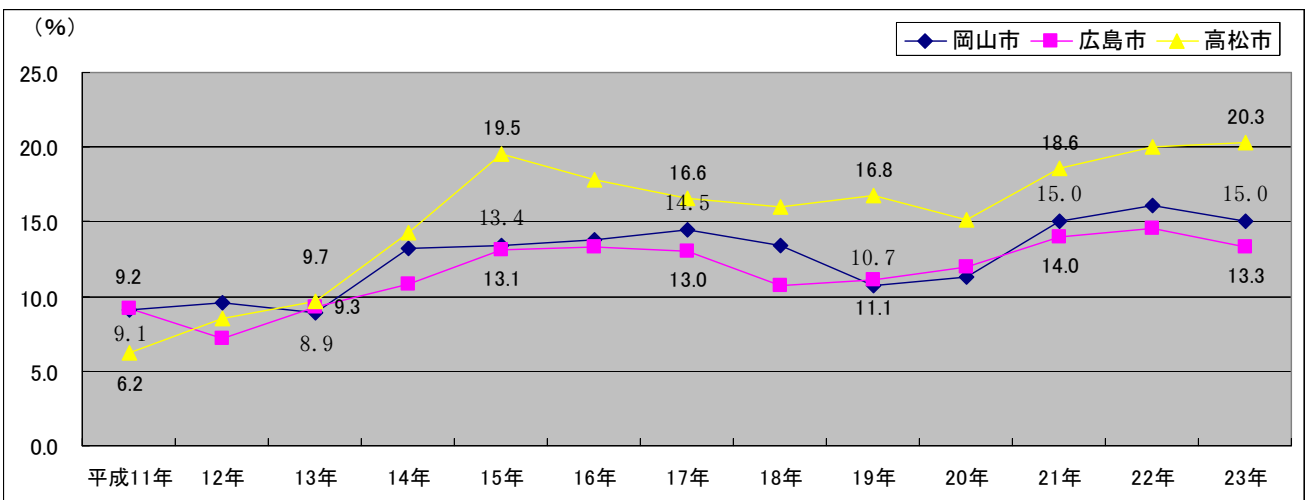
資料：商業統計

(2)業務・サービス

オフィスの入居状況は、近年の景気低迷の影響などから、全国的に支店機能の集約化や縮小が進み、過去にない高い水準で空室率が推移しています。本市のオフィスの空室率は平成21年(2009年)以降、同じ政令市である広島市に比較して高くなっており、地理的な優位性などが十分に活かされていない状況となっています。

都心における高次都市機能の集積やコンベンションの開催、都市型産業の強化等を通じて都市格の向上を図るとともに、鉄道、高速道路、空港などの交通を含む利便性を強化していく必要があります。

◆事務系オフィスビルの空室率の推移と都市間の比較



資料：岡山市産業振興ビジョン、シービーリチャードエリス調査
※ 各年12月時点の空室率、ただし平成23年は6月時点

(3)工業

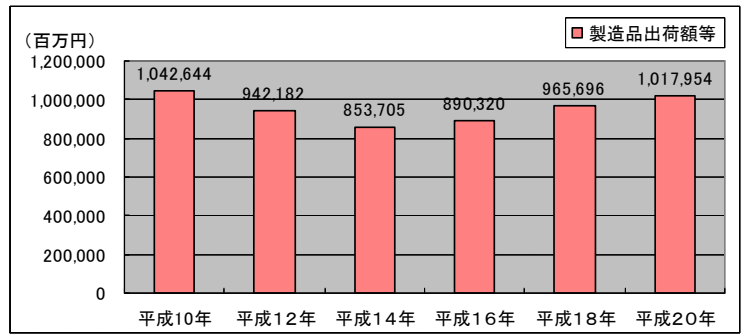
本市の工業は、明治期以降の繊維工業と食品工業部門を中心に発展し、その後、軍需工場の進出が相次いだ岡南地域や、高度経済成長期には新岡南地域、西大寺地域の沿岸部などへ工場立地が相次いで行われ、生産額は著しい伸びを示しました。

一方で、中小企業に対しては協業化を進め、岡山鉄工センターや東岡山テクノセンターなど内陸型の軽工業地も多く擁しています。

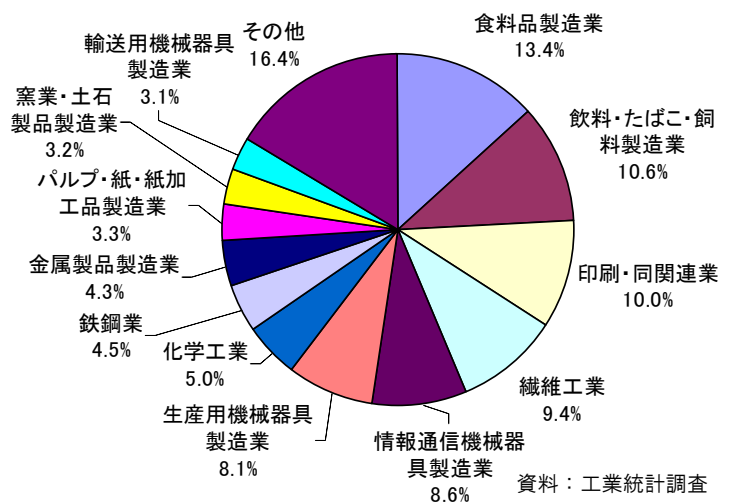
近年では県を代表する研究開発の拠点となっている岡山リサーチパーク、御津工業団地などが整備され、平成20年（2008年）度の工業統計調査では約1兆180億円の製造品出荷額となっています。

本市の活力を維持・増進する観点から、充実した交通アクセス、中小企業の優れた技術力や医療、理工系の国内トップレベルの研究水準など、本市の強みを活かしつつ、その集積をさらに高める必要があります。

◆製造品出荷額等の推移



◆主要業種別製造品出荷額等の割合（平成20年）

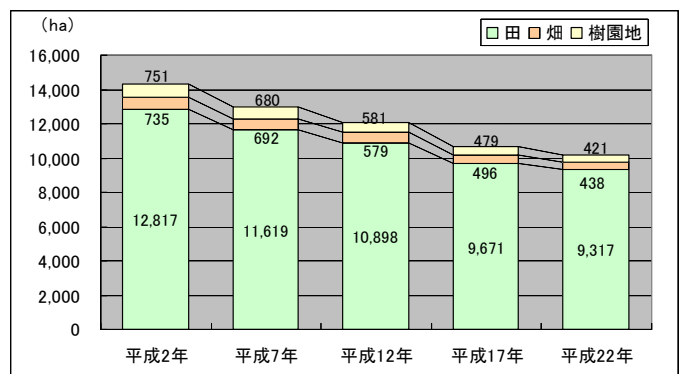


(4)農業

本市は、年間を通じて晴れの日が多く、温暖な気候条件から農業に適した気候条件にあり、南部干拓地の水稻や北部丘陵地の桃、マスカット、ピオーネなど特色ある農業が行われ、全国有数の農業都市となっています。しかし、近年、第1次産業の就業人口は減少傾向にあり、市内の耕作放棄地は平成22年（2010年）時点で約254haにも及ぶとされているほか、農業従事者の高齢化も進んでいます。

農地の有する遊水機能や、景観、安らぎなどの多面的機能に鑑み、優良な農地の確保や担い手の確保・育成等を通じ、活力ある農業の発展を目指していくことが必要です。

◆販売農家における経営耕地面積の推移



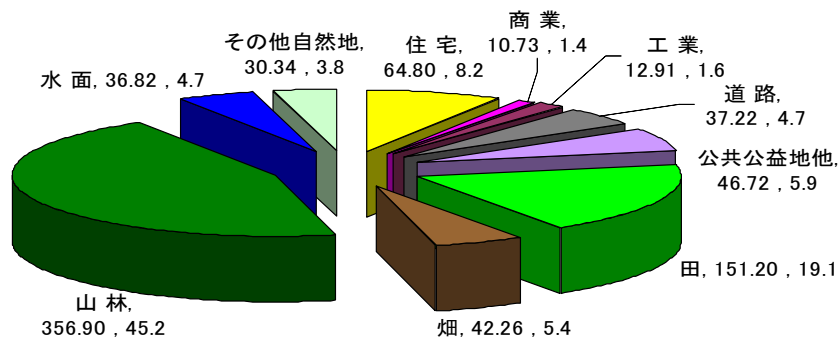
5)土地利用現況

本市は、都心における都市機能の集積など、従来の都市的利便性に加え、平成17年、19年の合併により市域が大きく拡大し、全市域面積789.92km²の約78%を山林や農地などの自然的土地利用が占める豊かな自然環境を有する都市になっています。

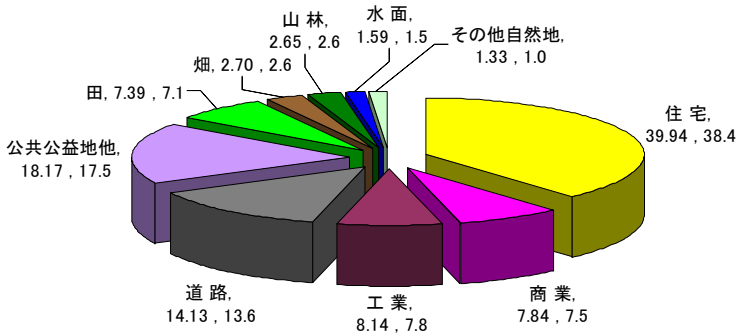
また、市域全体の約74%が都市計画区域に指定され、そのうち約13%が市街化区域となっています。市街化区域は昭和46年（1971年）の当初決定から、人口増加や産業経済の発展のため順次拡大され、区画整理事業や大規模開発による住宅地を始め、流通センターや新産業ゾーンなどの産業地が新たに加わり、都市的土地利用が展開されています。

一方で市街化調整区域や都市計画区域外については、藤田、灘崎、沖新田などの地域に代表される南部干拓地の田園、北部の広大な山林地帯などが主体となっています。大部分が自然的土地利用ですが、既存の集落地が点在するとともに、高速自動車道ICや岡山空港周辺、広域的な幹線道路の沿線など、都市基盤を活かした産業地が一部に分布しています。

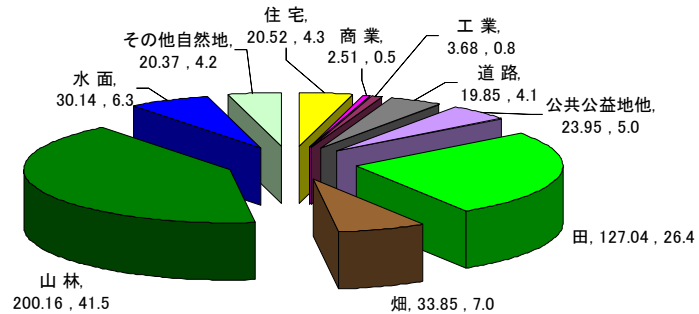
◆市域全体の土地利用現況面積と割合（面積(km²), 割合(%)）



◆市街化区域（面積(km²), 割合(%)）



◆市街化調整区域（面積(km²), 割合(%)）



資料：平成18年度都市計画基礎調査

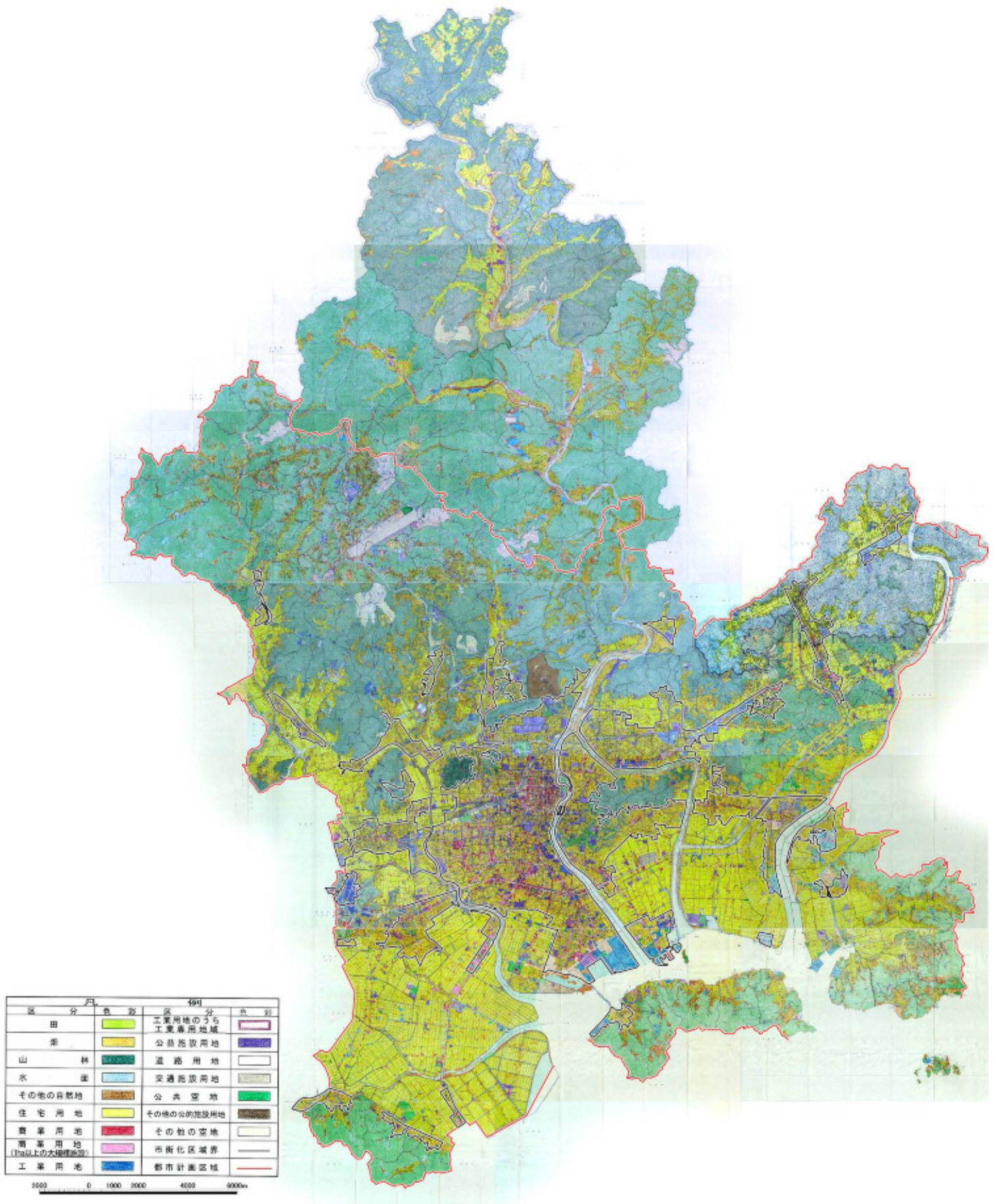
●都市計画区域等の面積●

		面積 (km ²)	割合 (%)
都市計画区域		585.97	74.2
都市計画区域内	市街化区域	103.88	13.2
	市街化調整区域	482.09	61.0
都市計画区域外		203.95	25.8
市域全体		789.92	100.0

資料：都市計画おかやま資料集 2010

国土地理院HP 平成23年 全国都道府県市区町村別面積調

◆土地利用現況図



資料：平成18年度都市計画基礎調査

6)市街地の特性

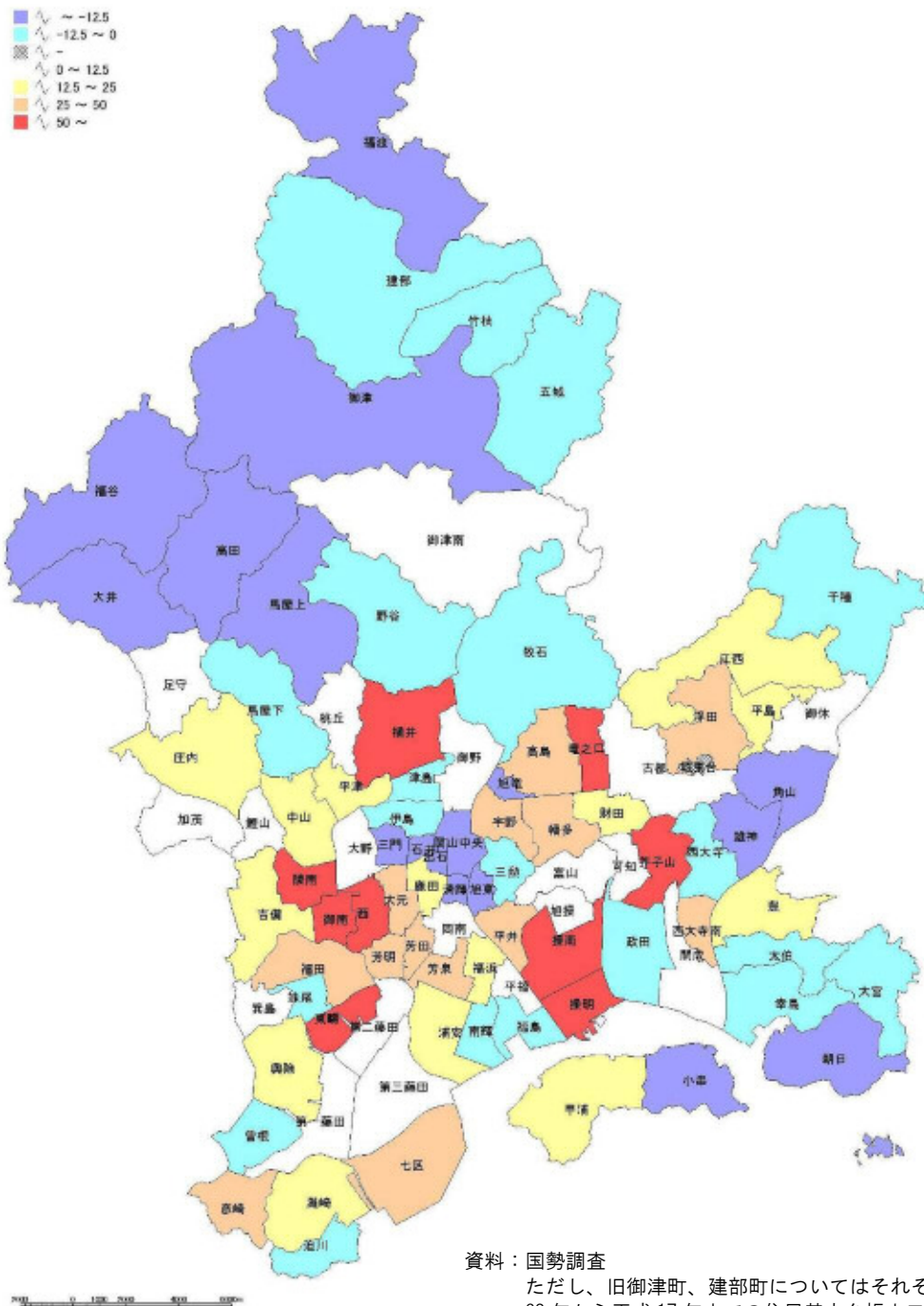
(1)人口推移と高齢化の状況

①小学校区ごとの人口推移

本市の昭和60年（1985年）から平成17年（2005年）までの人口増加率は12.5%、この間増加した人口は約77,000人となっており、西日本圏域の拠点都市として順調に成長、発展してきたことがうかがえます。

しかしながら、地域ごとで見ると市域の北部や東部などの周辺地域と、都心やその周辺において人口減少が進み、一方で区画整理事業や大規模開発による宅地供給が行われた地域を中心に郊外部で大きく人口が増加するなど、都心の空洞化と周辺地域からの人口流出が進行しています。

◆学区別人口増減率図（昭和60年～平成17年）（%）

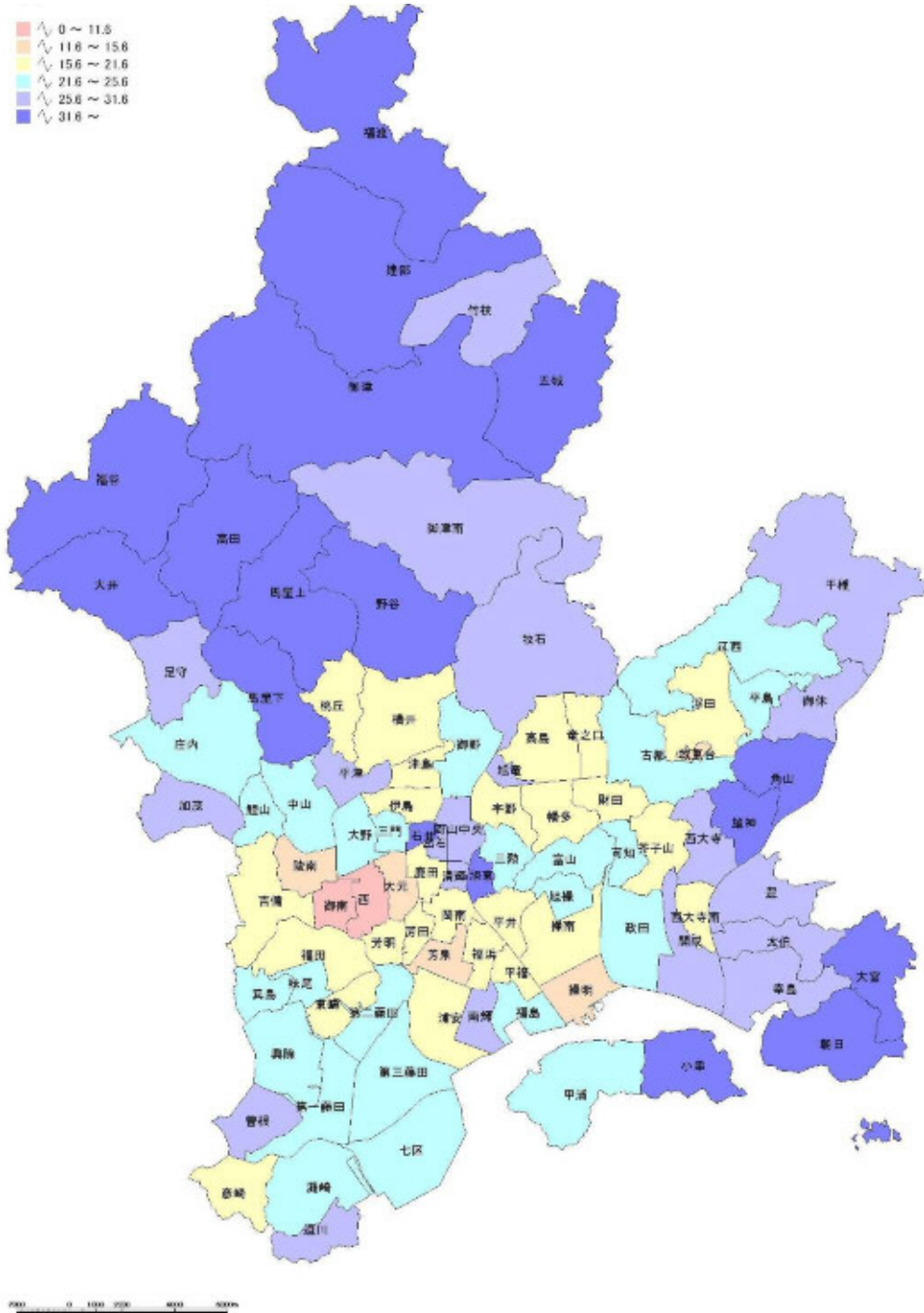


②小学校区ごとの高齢化率

本市全体の平成22年10月末の高齢化率は21.6%となっており、既に超高齢社会に入っています。

地域ごとに見ると、市域の北部や東部などの周辺地域と、都心やその周辺において高齢化が進んでおり、人口減少と高齢化が密接に関連していることが分かります。

◆学区別人口高齢化率図(%)



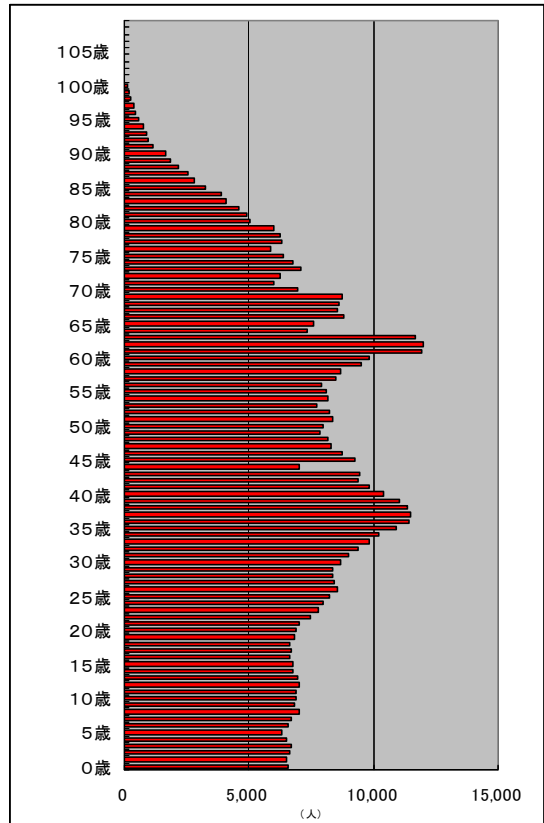
資料：月報・岡山市の統計 平成22年11月号

岡山市全体の年齢別人口を見ると、60代前半のいわゆる団塊の世代とその子供世代である30代後半にピークが見られ、その他の年代も切れ目なく連続した年齢構成となっています。

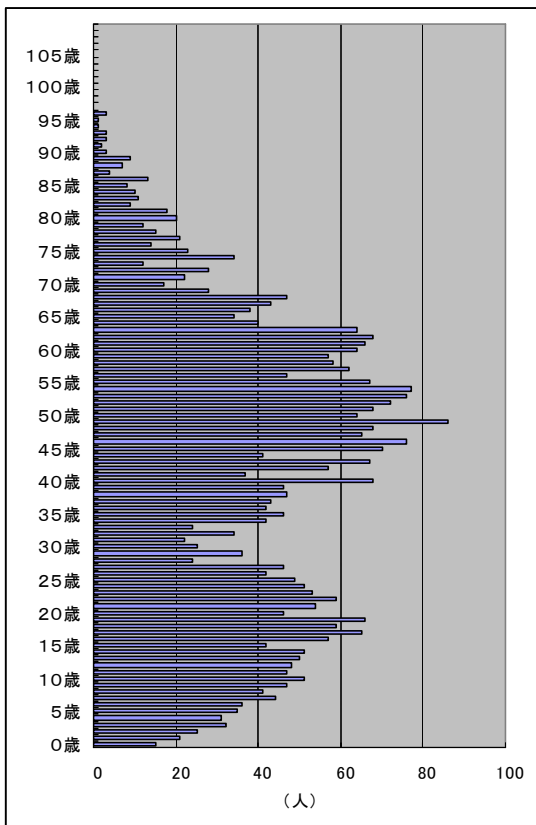
一方、大規模開発により形成されたニュータウンを含む小学校区では、下のグラフにあるように年齢構成に偏りが見られ、将来的に急速な若年層の減少、高齢化といった問題が発生する恐れがあります。

また、高齢化が進行している中山間地域等の周辺地域では、右下のグラフに見られるように60歳以下の人口が少なく、過去20年間、人口が減少しているという状況からも、若年層を中心に地域から人口が流出しているものと考えられます。これらの地域では活力の喪失や、担い手不足による耕作放棄地の増加、森林の荒廃などの課題が今後顕在化してくる恐れがあります。

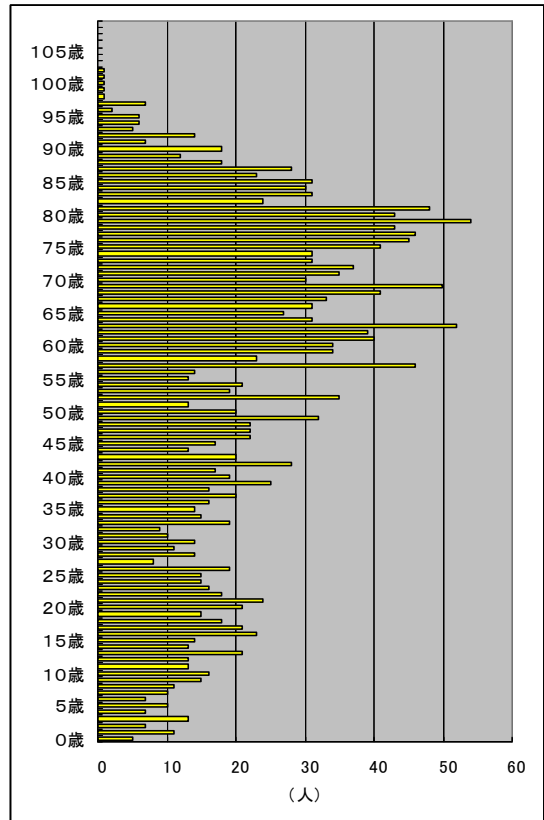
◆岡山市全体の年齢別人口



◆ニュータウンを含むある小学校区における年齢別人口



◆中山間地域のある小学校区における年齢別人口

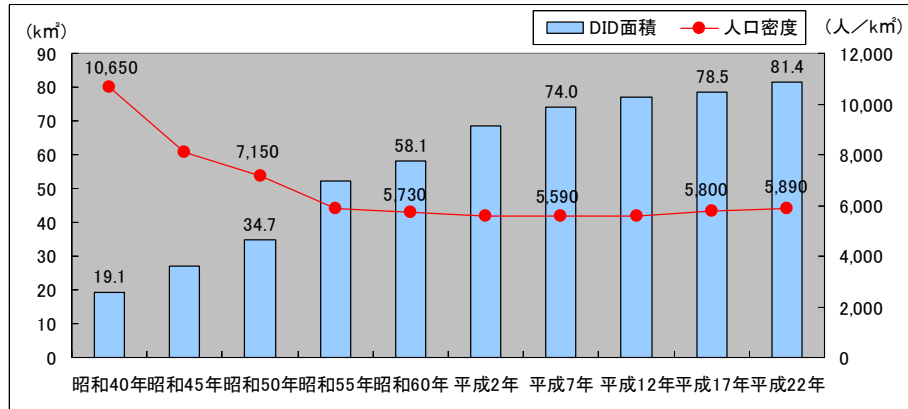


資料：月報・岡山市の統計 平成22年11月号

(2)人口集中地区（DID 地区）の推移

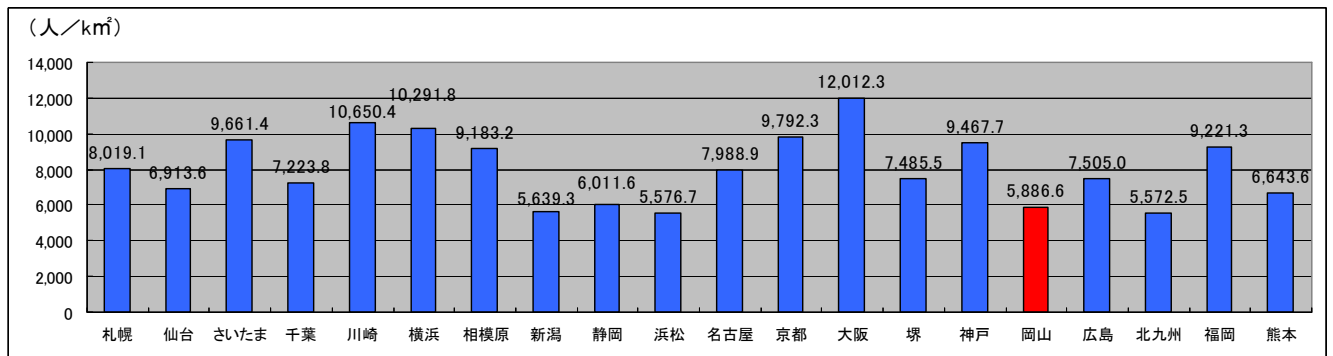
人口集中地区(DID 地区)は、昭和 40 年（1965 年）には都心と西大寺・岡南・妹尾の各地区の一部にしかありませんでしたが、その後の人口増加とモータリゼーションの進展、周辺市町村との合併により、市街地が拡大しており、昭和 40 年以降、人口集中地区の面積は約 4 倍となる一方で、人口密度は約 4 割の減少となるなど、他の政令市等との比較においても本市の人口集中地区における人口密度は低く、低密度分散型の市街地となっています。

◆岡山市における DID 地区の拡大と人口密度の推移



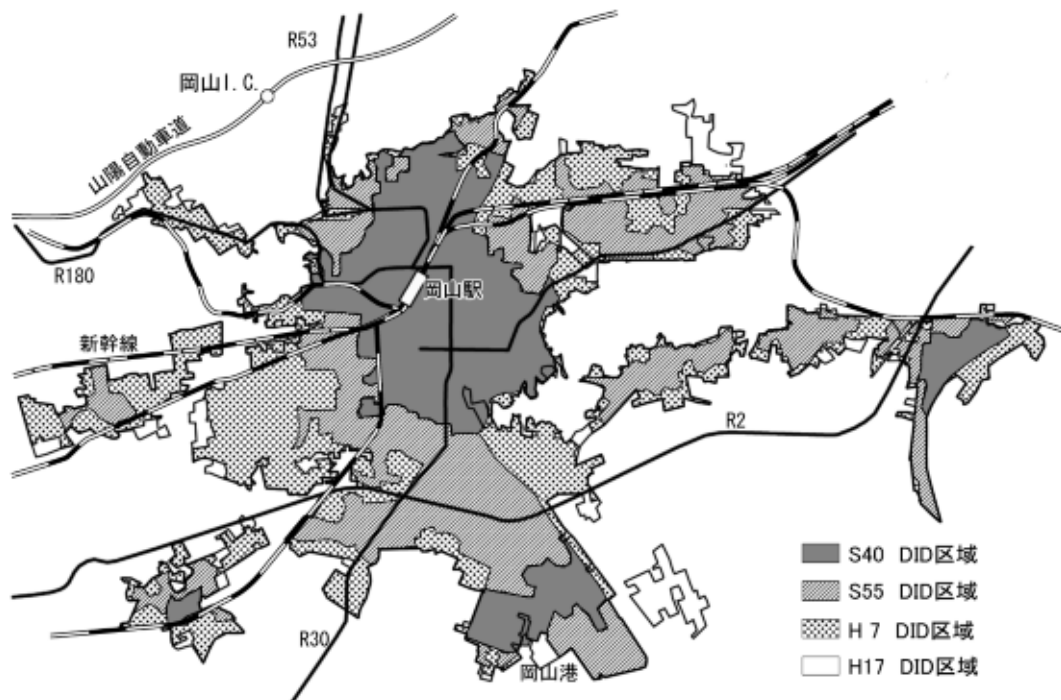
資料：国勢調査
 ※人口集中地区：
 国勢調査に基づき、人口密度の高い（4,000人/km²以上）地域及び人口5,000人以上を有する地域の二つを満たしている市街地のこと

◆他の政令市等の DID 地区における人口密度の比較



資料：平成 22 年度国勢調査

◆人口集中地区の推移

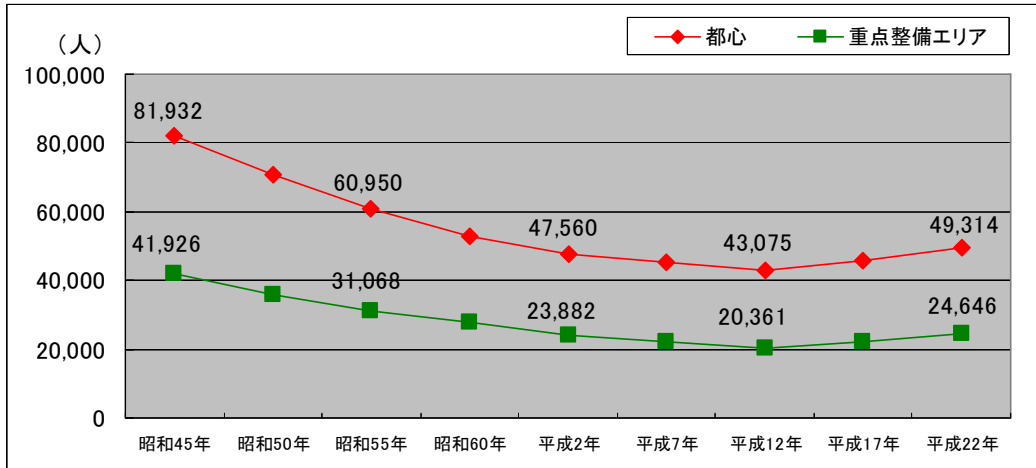


(3)都心等における人口、商業業務の状況

①人口推移

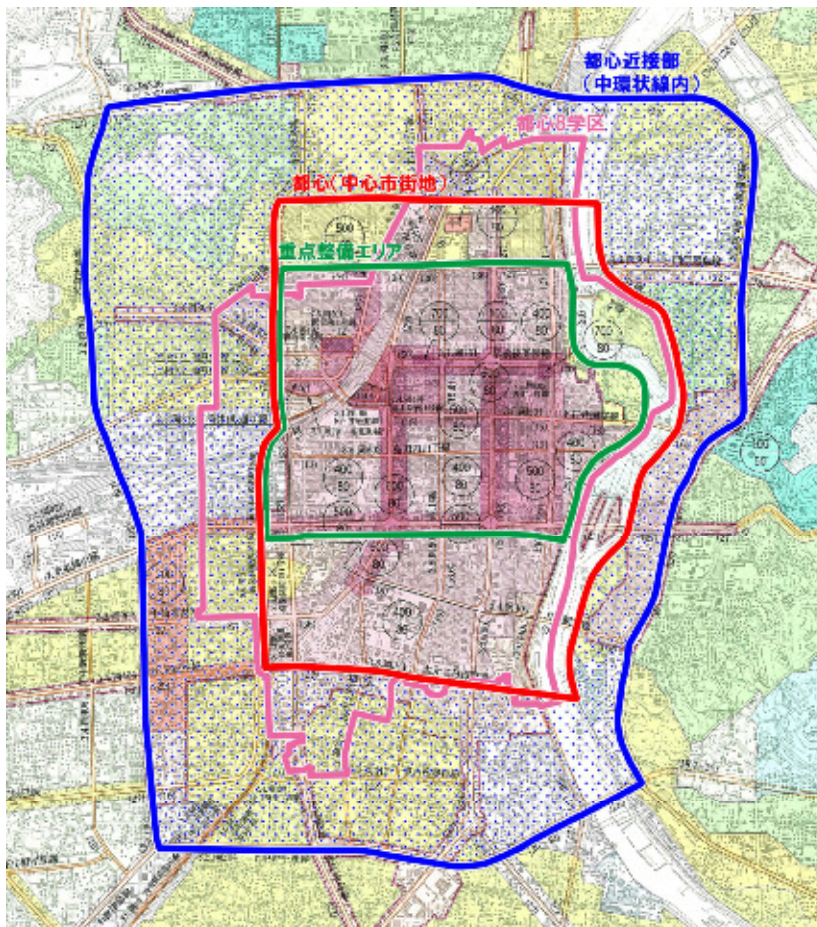
本市の都心は昭和45年（1970年）には約82,000人の人口を擁していましたが、平成12年（2000年）には、約43,000人と昭和45年の約52%まで大きく減少しました。また、郊外部に比べて15歳未満の人口比率は低く、逆に65歳以上の比率は高く、人口構成に偏りが見られ、高齢化が進行しています。しかしながら、近年では民間開発等によりマンションの建設が進み、都心の人口は回復傾向にあります。

◆都心、重点整備エリアの人口推移



資料：国勢調査

◆都心、重点整備エリア、都心8学区、都心近接部の範囲



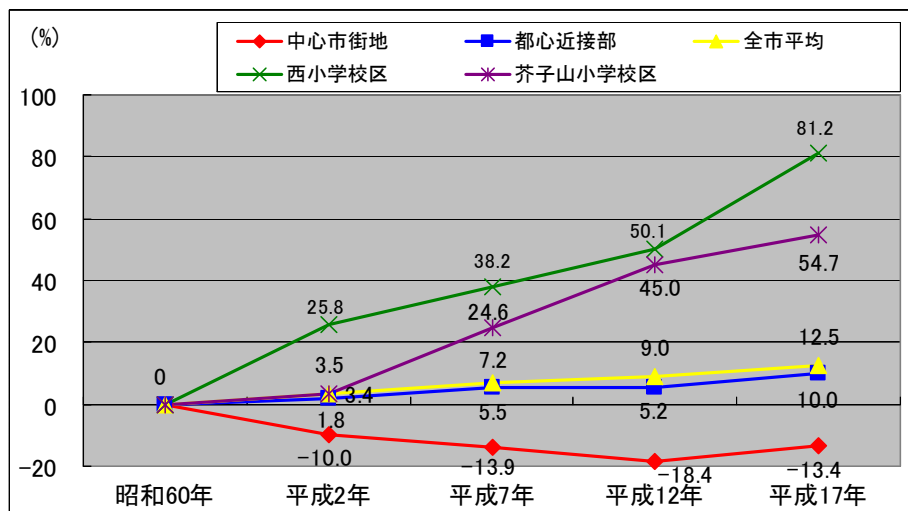
- 都心：
都市ビジョンに示されている都心（中心市街地）区域
- 重点整備エリア：
都市ビジョンに示されている、特に人口、商業機能等の空洞化が進んでいる一方で、商業・業務等の都市機能の集積性が高く、整備による波及効果が期待できる区域
- 都心8学区：
概ね都心と重なる旧内山下、深砥、弘西、南方（現岡山中央小学校区）、出石及び石井、鹿田、清輝小学校区の区域
（商業統計が小学校区単位となっているため）
- 都心近接部：
都心への近接性が高く、高密度な市街地の形成が期待される概ね中環状線内の区域

都心近接部では、西部や南部地区を中心に多くのエリアで区画整理事業が実施されており、また併せて中環状線など都市の骨格となる道路網の整備や、近年では市街地を分断する要素となっていたJR宇野線について高架事業を実施したことにより、一定の都市基盤が整いつつあります。

こうしたことから、戸建て住宅や中層の都市型住宅のほか、幹線道路沿道などへ商業・業務施設が立地し、比較的高密度な市街地が形成されていますが、人口の伸びで見ると、その外側に位置する西小学校区、芥子山小学校区などで昭和60年以降の人口増加率が50%を上回っているのに対し、都心近接部では、市全体の人口増加率(+12.5%)よりも低い+10%程度の人口増加に留まっており、都市基盤などの既存ストックや地域の利便性が十分に活かされているとは言い難い状況になっています。

本地域は、都心に近接する都市基盤整備水準の高い地域として、さらなる集積が求められるところであり、一部未整備となっている中環状線などの整備を進めるとともに、これらの都市基盤を活かした高密度な市街地を誘導していく必要があります。

◆地区ごとの人口増減率



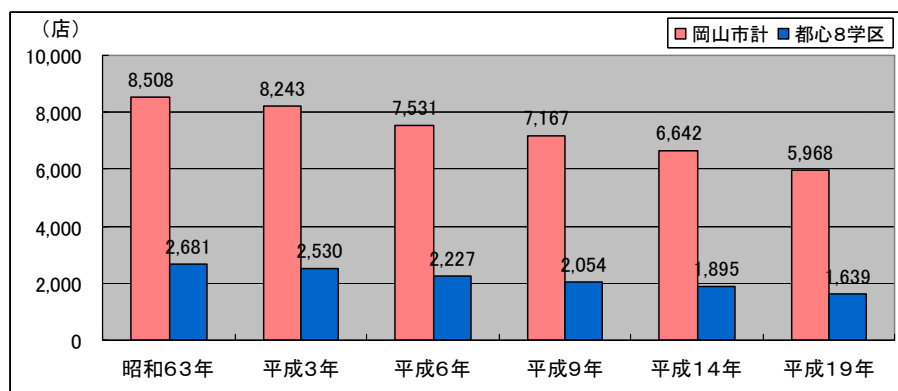
資料：国勢調査

②商業業務機能の推移

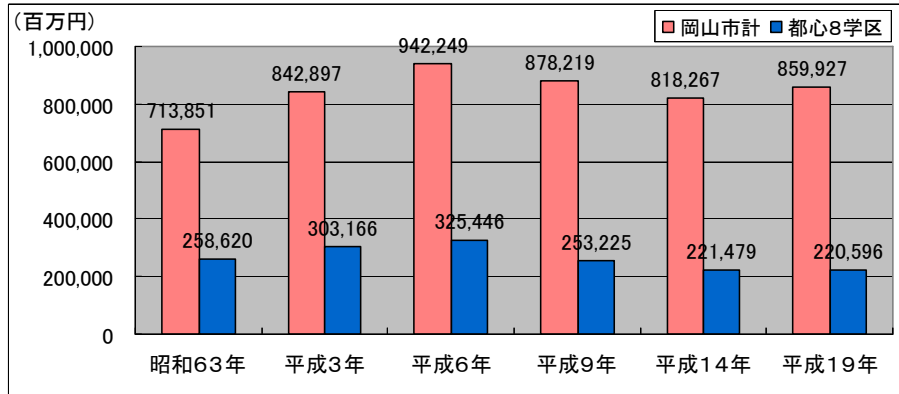
都心8学区の商店数は昭和63年(1988年)から一貫して減少しています。商業販売額についても平成6年(1994年)をピークに減少傾向であり、商店街では空店舗が顕在化しています。

また、市全体の小売業の売り場面積は昭和63年から平成19年に約6割増加しているのに対して、都心8学区では逆に減少しており、大規模店舗を中心に商業機能の郊外進出が進む一方、都心の商業機能が低下していることがうかがえます。

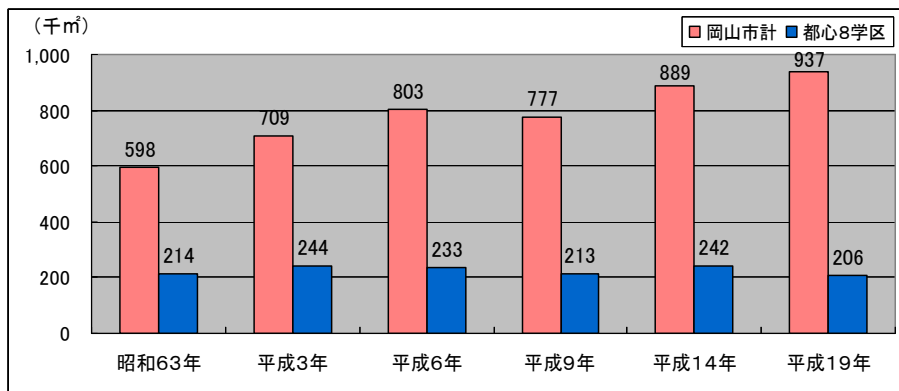
◆小売業商店数の推移



◆小売業年間商品販売額の推移（再掲）



◆小売業売場の面積の推移

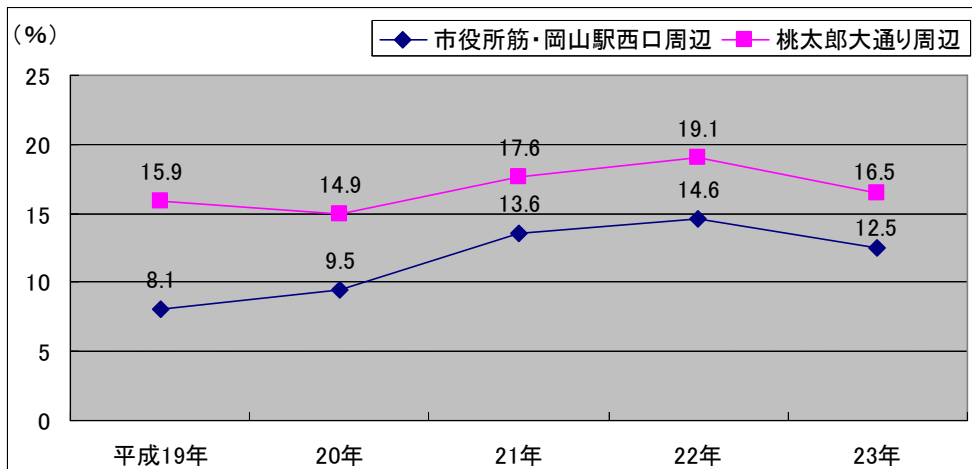


資料：商業統計

都心におけるオフィスビルの空室率は直近の平成22年12月以降、僅かに改善していますが、それ以前は概ね増加傾向にあり、現在は桃太郎大通り周辺で16.5%、市役所筋・岡山駅西口周辺で12.5%となっています。

こうした状況に歯止めをかけるため、特に都心においては都市格の向上に寄与する高次都市機能の集積を図るとともに、本市の玄関口である岡山駅の結節機能強化による交通利便性の向上、また、駅周辺の複合機能化を推進するなどの取り組みが必要です。

◆都心における事務系オフィスビルの空室率の推移



資料：岡山市産業振興ビジョン、シービーリチャードエリス調査
※ 各年12月時点

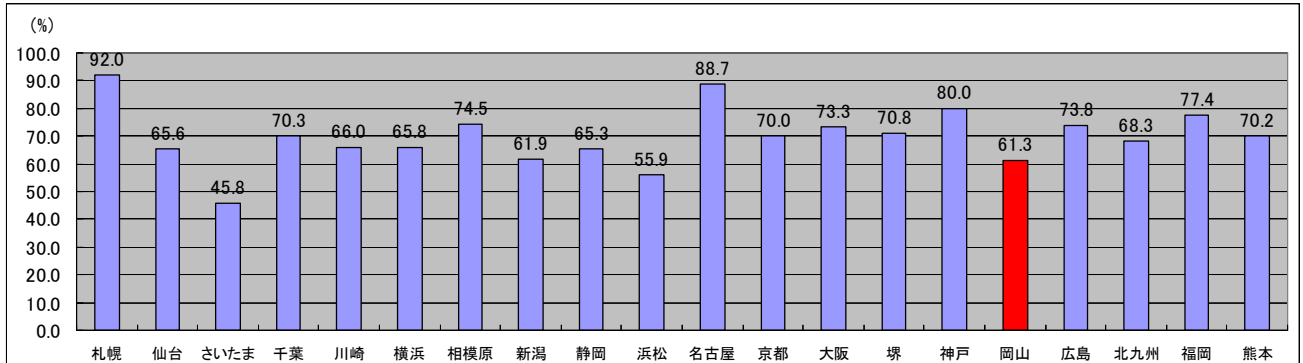
7)道路、交通基盤の現状

(1)道路の状況

本市及び周辺の高速度道路は山陽自動車道、瀬戸中央自動車道、中国横断自動車道が整備され、東西・南北方向の高速度道路網が形成されています。加えて地域高規格道路である美作岡山道路や空港津山道路の整備により、広域的な交通ネットワークの更なる強化を進めています。

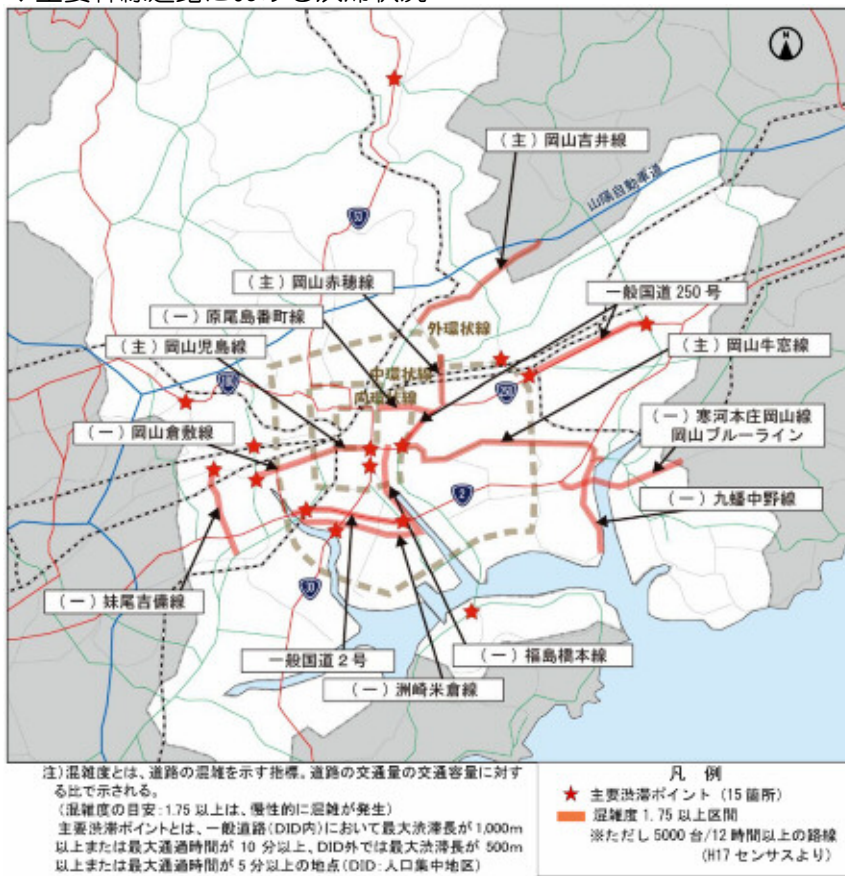
一方、市内の都市計画道路の整備率は約61%であり、他の政令市等と比較して低い水準にとどまっています。特に市街地に流入する通過交通などを適切に分散・誘導する外環状線の整備率は、暫定供用区間を含めても未だ約4割に留まっており、都心と郊外を結ぶ放射状道路では、自動車交通が集中し、渋滞が常態化しています。

◆他の政令市等との都市計画道路整備率の比較



資料：平成23年度 政令市街路事業担当者会議資料(平成23年3月時点)
ただし、仙台市、熊本市については都市計画年報(平成21年)による

◆主要幹線道路における渋滞状況



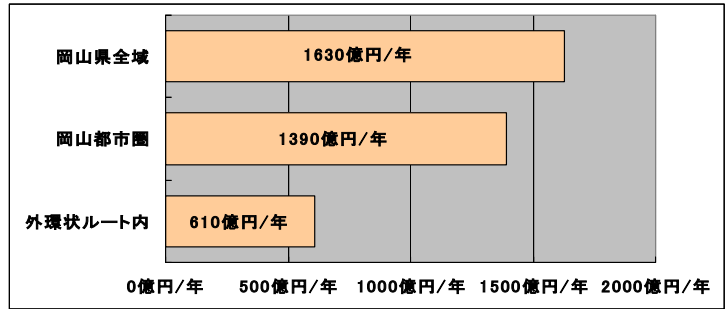
出典：岡山市みちづくり計画
平成22年3月

第2章 現況と課題

こうした自動車交通の渋滞による経済的損失は、岡山都市圏において年間約1390億円と推計されており、その内4割強が本市の外環状線内での損失となっています。また、自動車交通の渋滞はCO₂排出による環境負荷増大の要因にもなっています。

また、土地区画整理事業など、計画的な市街地整備がなされた地区では区画道路や公園などの一定の都市基盤が整備されていますが、スプロール化により形成された市街地や古くからの集落地、住宅地においては、都市基盤の整備が十分とはいえない状況です。

◆岡山県の渋滞による経済損失額



出典：岡山市圏交通円滑化総合計画

※岡山都市圏とは、岡山市、倉敷市、総社市、玉野市、山陽町、邑久町、早島町、灘崎町、御津町の10市町(H14策定当時)を指す

(2)公共交通の状況

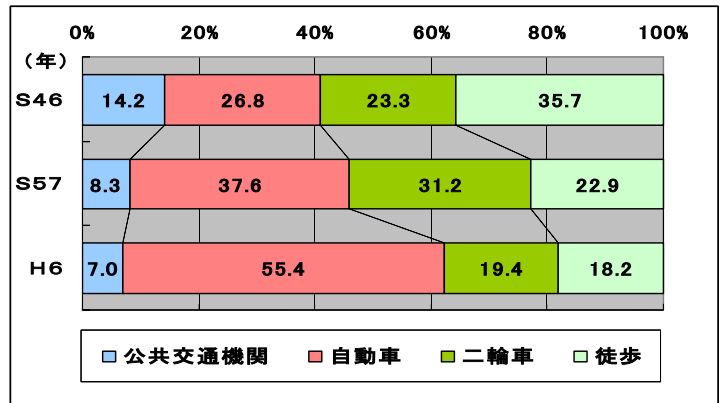
モータリゼーションの進展は市街地の拡大とともに、公共交通機関の利用者の減少を招いています。

県内の乗合バス輸送人員についてみると、ピーク時の昭和42年には約1億3千万人の輸送人員がいましたが、平成21年には3,000万人弱と大きく減少しています。

また、平成14年の改正道路運送法の施行後、バス事業の規制緩和によって不採算路線の廃止が相次ぐなど、利用者の減少とともに交通不便地帯が生じています。

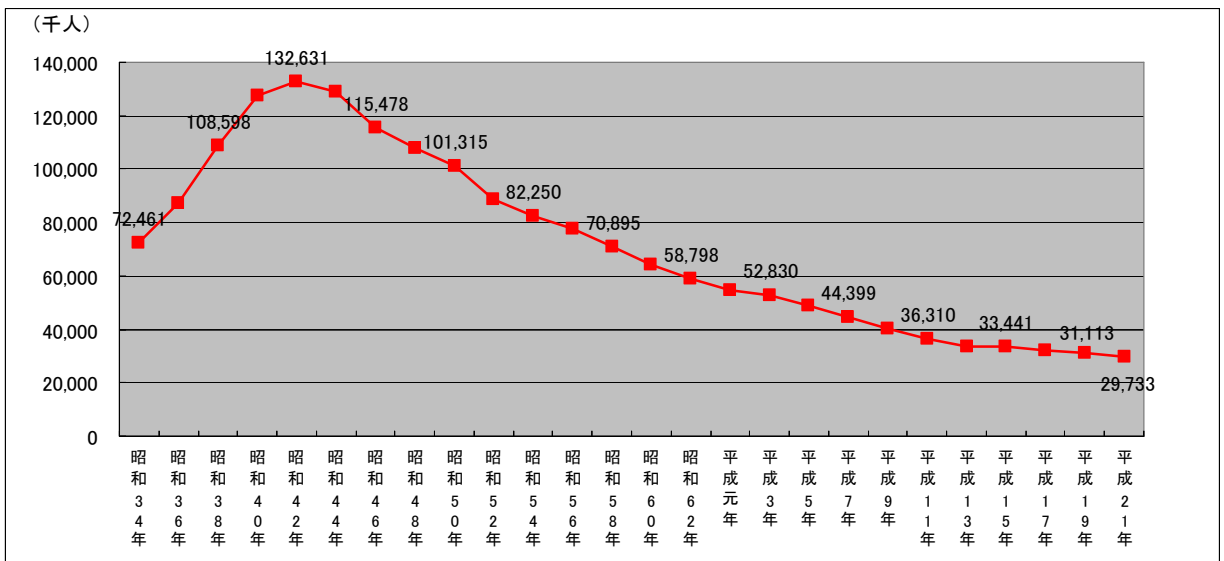
加えて、車の運転が困難になる高齢者が増加することにより、モビリティの低下も懸念されています。

◆代表交通手段構成の変化



資料：H6年パーソントリップ調査

■岡山県乗合バス輸送人員の推移

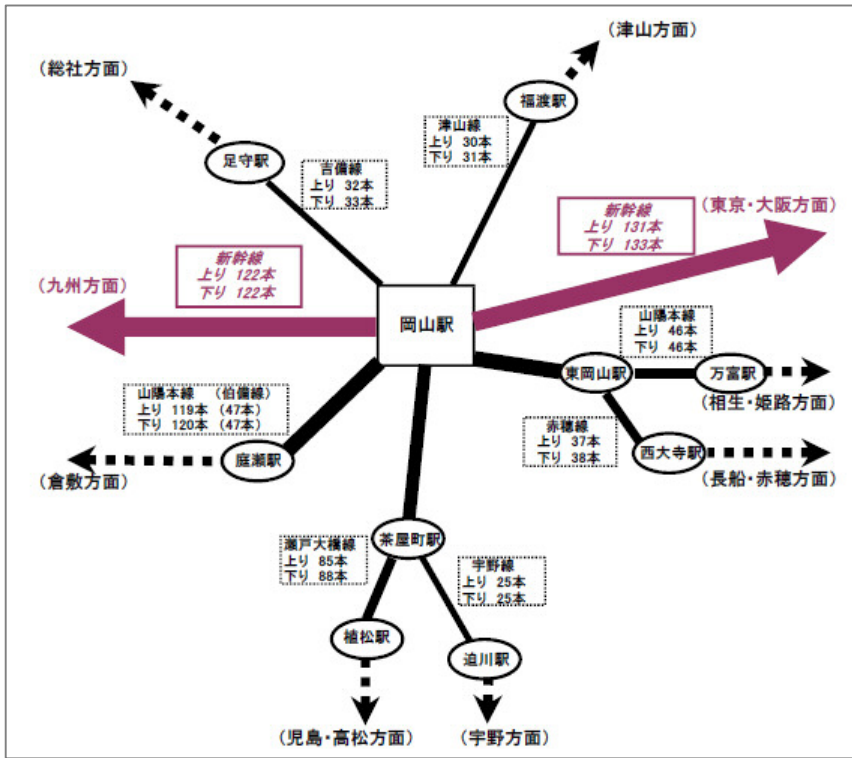


資料：陸運めも 陸運研究会 (昭和40年以前のデータ)

岡山県の運輸産業 平成22年12月 国土交通省中国運輸局岡山運輸支局 (昭和42年以降のデータ)

また、本市の鉄道（JR）についてみると、岡山駅は全ての新幹線の停車駅となっており、在来線は各方面へ合計6路線が運行されるなど、恵まれた鉄道網を有しています。

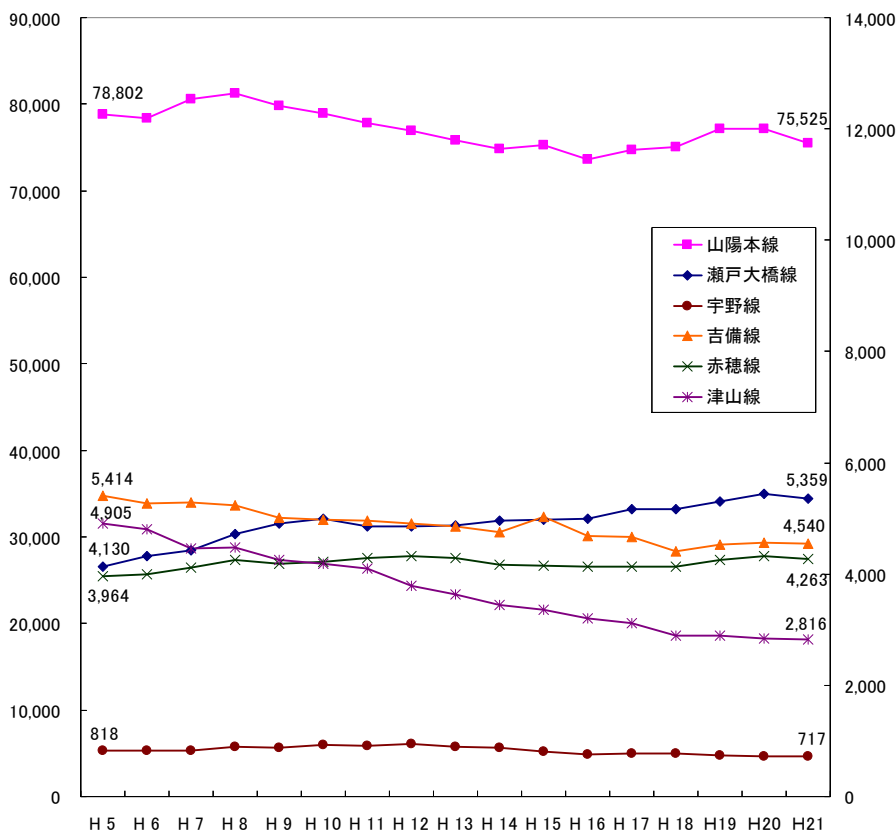
◆鉄道網と各路線の運行頻度(平成23年3月時点)



出典：岡山市の交通概況 (平成23年3月)

しかしながら、平成5年から平成21年までの利用者数の推移をみると、沿線で大規模な開発が行われたJR瀬戸大橋線を除き、減少若しくは現状維持という状況であり、恵まれた鉄道網が十分に活かされているとは言い難い状況になっています。

◆市内路線別利用者の推移(1日あたり)



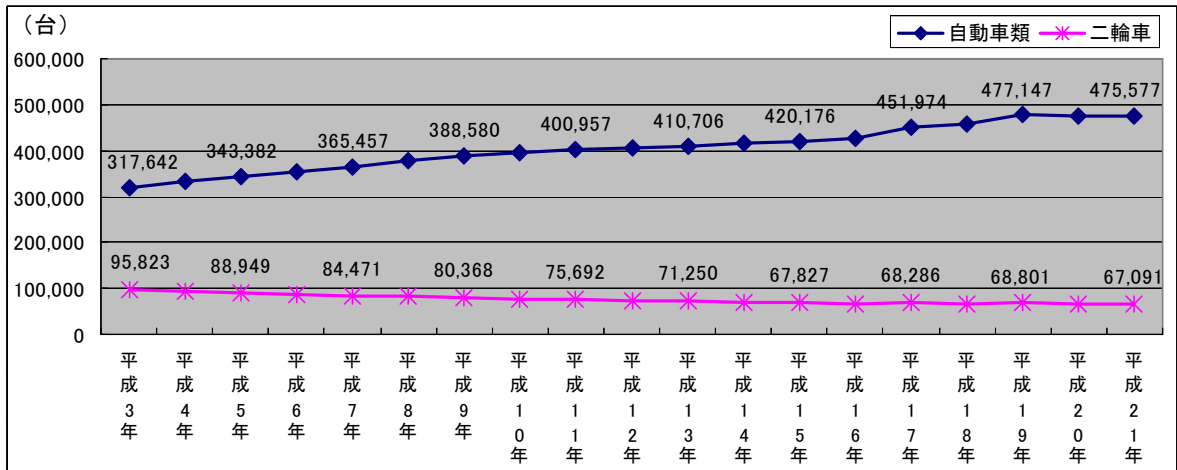
出典：岡山市の交通概況 (平成23年3月)

(3)自動車、自転車の状況

本市の自動車類の登録台数は、平成17年に45万台を超え、一貫して増加傾向となっていました。平成19年から21年にかけて僅かながら減少に転じ、平成21年時点の登録台数は約47万6千台、概ね1.47人に1台の割合で所有していることとなっています。全国平均では、1.69人に1台（自動車保有台数統計データ(平成23年1月、(財)自動車検査登録情報協会)により算出)となっており、本市の自動車保有の割合は全国平均に比較して高くなっています。

二輪車は逆に減少傾向となっており、平成21年時点では約6万7千台、平成3年の約7割の保有台数となっています。

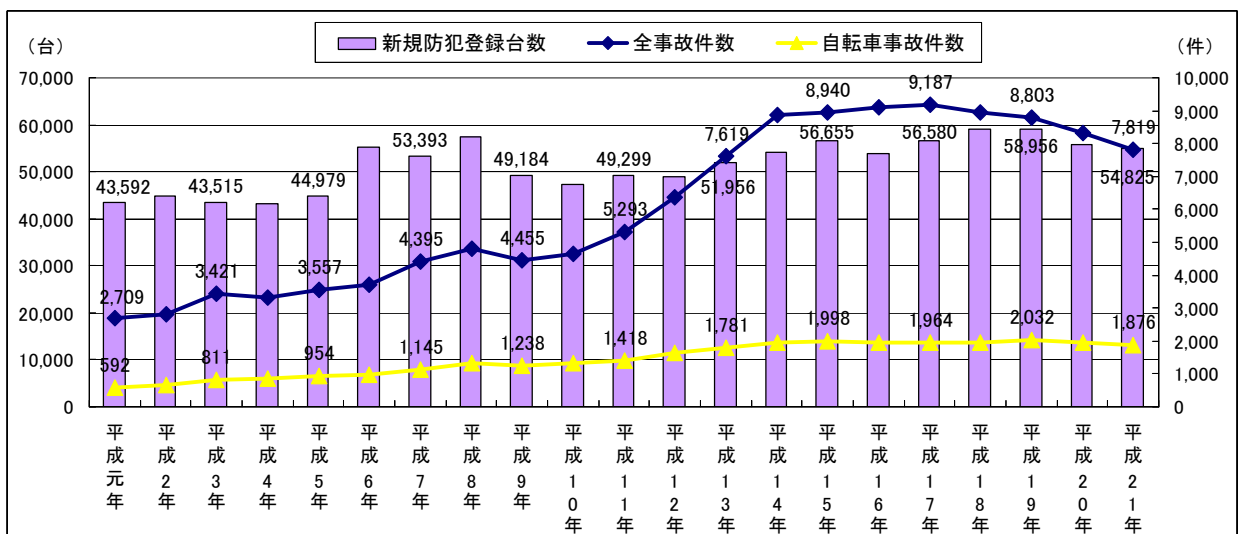
■自動車類、二輪車の保有台数の推移



資料：岡山市の交通概況（平成23年3月）
 ※自動車類には軽自動車を含む
 二輪車は小型二輪及び原付の台数

自転車は、近距離の移動手段として、雨が少なく平地の多い本市の自然的・地理的条件に適した移動手段であり、平成13年以降は毎年5万台から6万台が新たに登録されています。全事故件数は平成17年をピークに減少傾向にありますが、自転車に関係した事故件数は平成15年以降、概ね2千件前後という高止まりの状況となっており、全事故件数に対する割合は増加傾向にあります。

■自転車登録台数、全事故及び自転車事故の推移

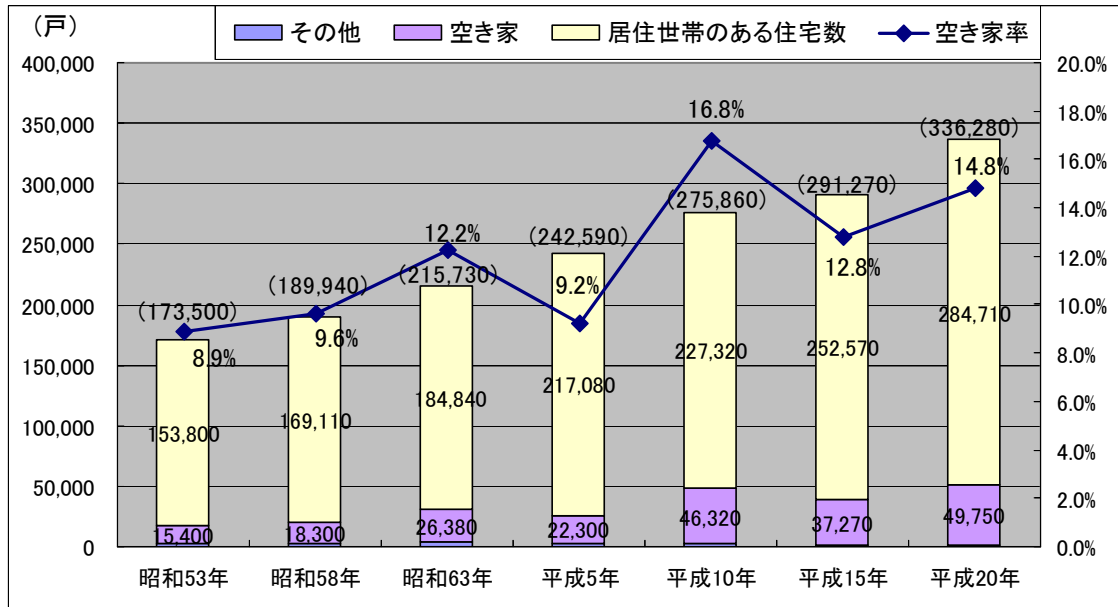


出典：岡山市の交通概況（平成23年3月）
 ※事故件数は市内における人身事故件数

8)住宅の状況

現在の住宅ストック数は岡山市全体で約336,000戸と世帯数に対して約40,000戸上回っており、住宅の量的な不足は基本的に解消されたものと考えられます。一方で空き家は年々増加しており、環境面や防犯面などの問題が懸念されています。

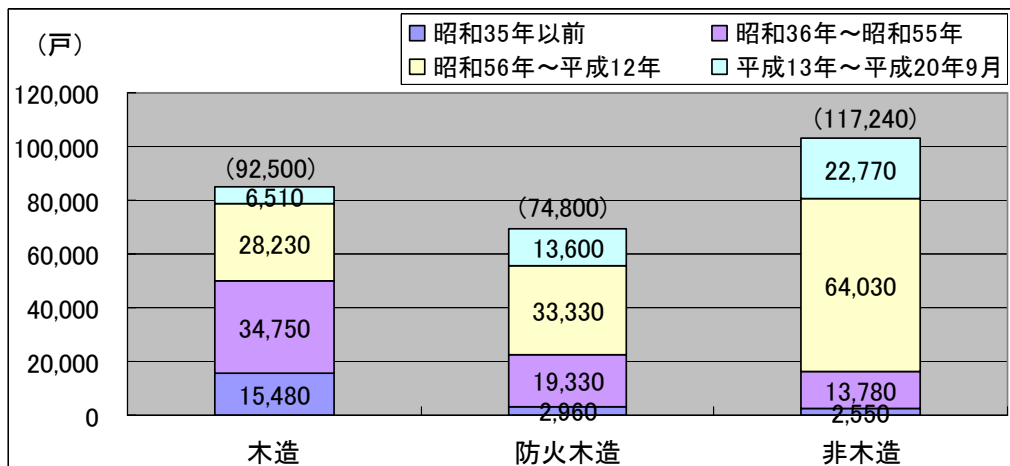
◆岡山市の住宅ストック数と空き家率の推移



資料：各年住宅・土地統計調査

また、近い将来、東海・東南海・南海地震の発生が懸念されていますが、既存の建築・住宅ストックの耐震化は遅れています。特に既存木造住宅では、全体の約4割強が新耐震基準（昭和56年6月1日施行）より前の建築となっているなど、防災上の観点から、既存建築物の耐震化が必要です。

◆岡山市の建築時期別住宅数



資料：平成20年住宅・土地統計調査
合計には建築時期不明な住宅を含む

9)市民ニーズ

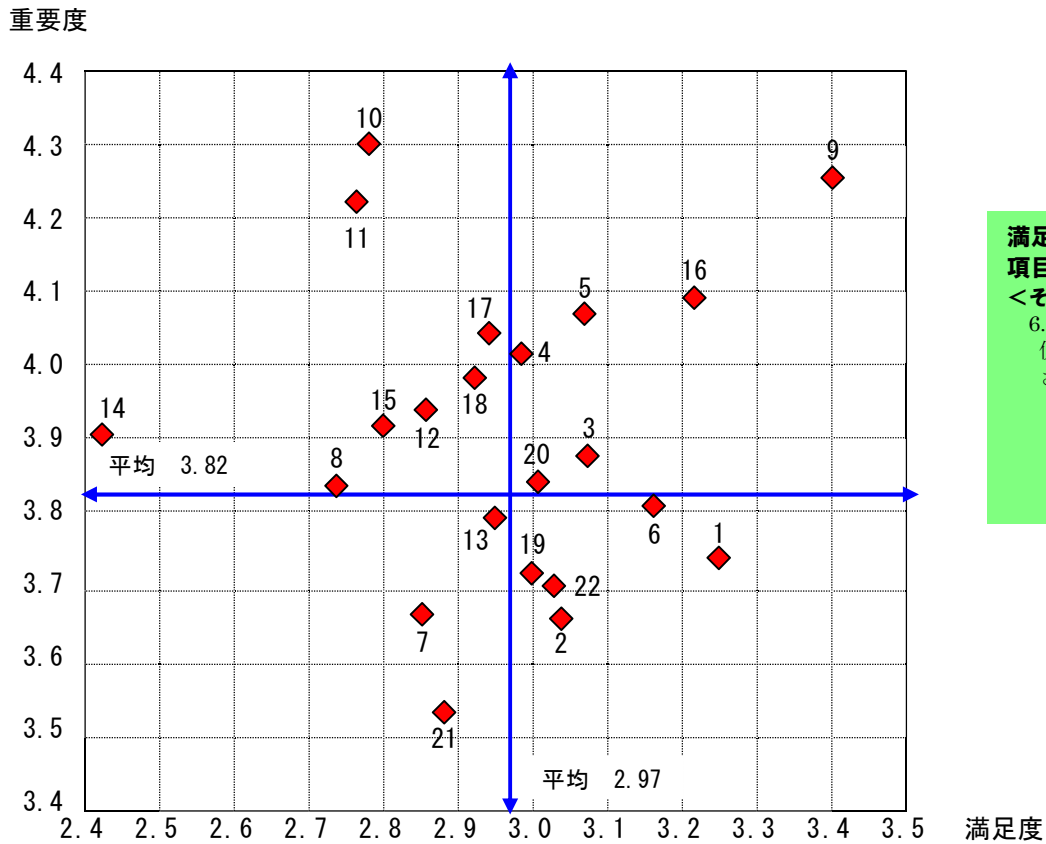
平成 23 年度の市民意識調査では、特に都市計画やまちづくりに関連の深い項目のうち、重要度の高い項目として、防災対策や消防・救急対応などの安全・安心な生活に関わる項目、医療体制や福祉の充実などの医療・福祉分野に関する項目、生活道路や下水の整備といった基盤整備に関する項目に加えて、「自然環境の保全と再生」「公害対策や地域・地球環境の保全」といった環境保全等に関する項目が挙げられており、安全・安心なまちづくり等への期待に加えて、市民の環境への意識の高まりがうかがえます。特に前回（平成 21 年度）調査からは、防災対策や洪水・浸水対策の重要度が上がるとともに、満足度は下がっており、東日本大震災や台風による浸水被害等が調査結果に表れているものと考えられます。

また、満足度が低い項目としては公共交通の充実や自転車利用環境の整備などの交通に関する項目、賑わいのある都心づくりなど都心の活性化に関する項目が挙げられており、賑わいの低下した都心への不満もうかがわれます。

一方で、公園・緑地や景観に関する項目については、重要度が低く、満足度が高くなっており、本市が有している山林などの豊かな緑や河川、広大な田園などの自然環境が調査結果に表れているものと考えられます。

■平成23年度 市民意識調査における満足度と重要度

<p>重要度は高いが、満足度は低い項目</p> <p><安全・安心・防災></p> <p>10.防災対策（地震・台風など）</p> <p>11.河川の改修等洪水・浸水対策</p> <p><交通></p> <p>15.バスや鉄道などの公共交通の充実</p> <p><基盤整備></p> <p>12.生活道路の整備</p>	<p>重要度が高い項目</p> <p><医療・福祉></p> <p>17.高齢者福祉の充実</p> <p>18.障害者福祉の充実</p> <p><環境></p> <p>4.公害対策や地域・地球の環境保全</p>	<p>重要度・満足度ともに高い項目</p> <p><安全・安心・防災></p> <p>9.迅速で的確な消防・救急対応</p> <p><医療・福祉></p> <p>16.地域医療体制の充実</p> <p><環境></p> <p>3.自然環境の保全と再生</p> <p><基盤整備></p> <p>5.下水道などの総合的な汚水処理対策</p>
--	--	--



満足度が低い項目

<交通>

8.歩いて楽しい、歩行者にやさしい都心づくり

14.自転車利用環境の整備

満足度が高い項目

<その他>

6.都市としての便利さと豊かさの調和

<p>重要度・満足度ともに低い項目</p> <p><その他></p> <p>7.快適で賑わいのある都心づくり</p> <p>21.商都の歴史と集積をいかした商業振興</p>	<p>重要度が低い項目</p> <p><環境></p> <p>2.美しい都市景観の形成</p> <p>19.住宅や住環境の整備</p> <p><その他></p> <p>22.魅力的な観光資源（名所、特産品など）の創出</p>	<p>満足度は高いが、重要度は低い項目</p> <p><環境></p> <p>1.公園・緑地の整備や緑化の推進</p>
---	---	--

重要度・満足度ともに平均的な項目

<基盤整備>

13.幹線道路や環状道路の整備

<その他>

20.岡山の強み（医療・福祉・環境など）をいかした産業育成

3.都市づくりにあたっての基本的方向

「都市を取り巻く全国的な動向」と「岡山市の特性と都市の現状」を踏まえ、今後求められる都市づくりについて、本市の「課題への対応」、「特長を活かす」、「長期的展望」という視点から基本的方向を示します。

(1)課題に対応した都市づくり

①都心の空洞化と拠点性の低下への対応

本市の都心は、来訪者にとって政令市岡山の顔となる場所であると同時に、市民にとっての求心点でもあります。しかし、都心の人口は大きく減少し、商業機能も郊外へ分散した結果、かつての賑わいを失っており、市全体の魅力、活力の低下も招くなど、都市づくりにおいて非常に重要な課題となっています。都市機能の強化等を通じて、多くの人々が集い賑わう空間として再生することが必要です。

また、道路等の都市基盤など既存ストックが一定整備されている都心への集積の促進は、効率的な都市経営を図る意味でも重要です。

②周辺地域の人口流出と地域社会の衰退への対応

北部の中山間地域など周辺地域では若年層を中心に人口が流出し、高齢化が進行しています。これらの地域では高齢化と人口減少による地域活力の低下に加え、高齢者等の移動手段の確保や、農地・山林の管理などの面でも状況が悪化しており、深刻な課題となっています。

このため、各地域の拠点となっている地区等において、一定の人口、生活サービスが集積した持続的な生活の拠点を形成すべく、定住人口の緩やかな集約化や、観光・交流機能の強化等を図ることが必要です。

③市街地の拡大と居住環境の悪化への対応

本市の市街化区域では、多くの未利用地が残されている一方で、市街地の外縁部や幹線道路の沿道では市街化が進行し、低密度な市街地が広がっています。こうした地区では、都市基盤が不十分なケースが多く見られるため、地域特性と住民ニーズに応じ、段階的に居住環境を改善する取り組み等が必要です。

④環境負荷の高い市街地構造の是正

本市は地形の平坦さも背景に、広く、比較的低密度な市街地が形成されています。モータリゼーションの進展は、市街地の外延化や、郊外への都市機能の流出を招き、その結果、交通の多くを自動車に依存し、かつ、その移動距離も長いことに代表されるようにCO₂排出量など環境への負荷の高い都市構造となっています。

一方で、市民意識調査では「公害対策や地域・地球の環境保全」の重要度が高くなっているなど、環境問題への意識の高まりも見られるところであり、環境負荷の少ない都市構造や生活様式への転換を図ること等が必要と考えられます。

⑤災害に対する脆弱性への対応

本市は、比較的大きな災害に見舞われていないという安心感がありますが、密集した市街地の存在や建築ストックの老朽化等に加えて、近年頻発するいわゆるゲリラ豪雨など、地震や水害に対する危険性は低いとはいえません。河川や下水道、農業用施設の整備・改修による浸水対策の推進、道路、公園の都市基盤整備による避難路・避難地の確保、建築ストックの更新と耐震化等により、災害に強い市街地を形成すること等が必要です。

また、商業系用途地域が指定されている区域など、多くの人々が集まる箇所においては、建築物の防火性能の向上を図ることも必要です。

⑥自動車への依存度の高い交通体系からの転換

本市の代表交通手段における自動車利用の割合は、著しく増加している一方、鉄道、バスなどの公共交通の割合が減少しており、市周辺部と都心部を結ぶ放射状道路や、東西方向の主要幹線道路での渋滞が顕著となっています。本来、都心部では歩行者等を中心とすべきであり、都心へ流入する通過交通などを適切に分散・誘導し、渋滞緩和を図る環状道路の整備を進めるとともに、公共交通を中心に都心部と市周辺部を結ぶ連携軸の強化を図ることが必要です。

⑦市民ニーズの多様化と市民主体のまちづくり

市民意識調査からも見られるように、まちづくりに対する市民ニーズはますます多様化しており、こうした市民ニーズや地域の様々な課題へ対応するため、今後のまちづくりは、市民・事業者・NPOなどの様々な人々が参加できる機会を設け、行政とのパートナーシップのもと、進めていくこと等が必要で

(2)特長を伸ばし、活かす都市づくり

①広域交通の要衝としてのポテンシャルを備えた岡山

本市は広域交通の要衝として、中四国の拠点となるポテンシャルを有しているところです。現状では、未だ十分な都市機能の集積に至っておりませんが、こうしたポテンシャルを活かし、本市が推進しているコンベンション機能の充実や新たな企業の立地に努め、さらには都心等へ、本市の特長である医療・福祉集積を活かしつつ、知識集約型の業務・サービス産業などの都市機能の集積を高めていく取り組みが必要です。

②特色のある周辺地域が構成する多様性にあふれた岡山

本市は、北には御津、建部、西には高松、足守、南には灘崎、東には瀬戸など、それぞれに特色を有する周辺地域が市内各所に存在し、都心等の都市拠点と、こうした周辺地域により構成されている都市であり、そのことが、本市の魅力の一つともなっているところです。

こうした岡山らしい多様性にあふれた都市構造を維持、充実する観点から、周辺地域の生活の拠点となっている地区を中心に、それぞれの地域にふさわしいまちづくりへの取り組みを進めることが必要です。

③水と緑、歴史と文化に恵まれた岡山

本市は、河川、用水などの水系と山々、森林、農地や公園などの緑や、岡山城・後樂園、吉備路に代表される歴史と文化に恵まれているという特長を有しています。また、都市機能の集積など大都市としての利便性と、こうした豊かな水と緑にも支えられた地方都市ならではの生活の豊かさが共存した都市でもあります。

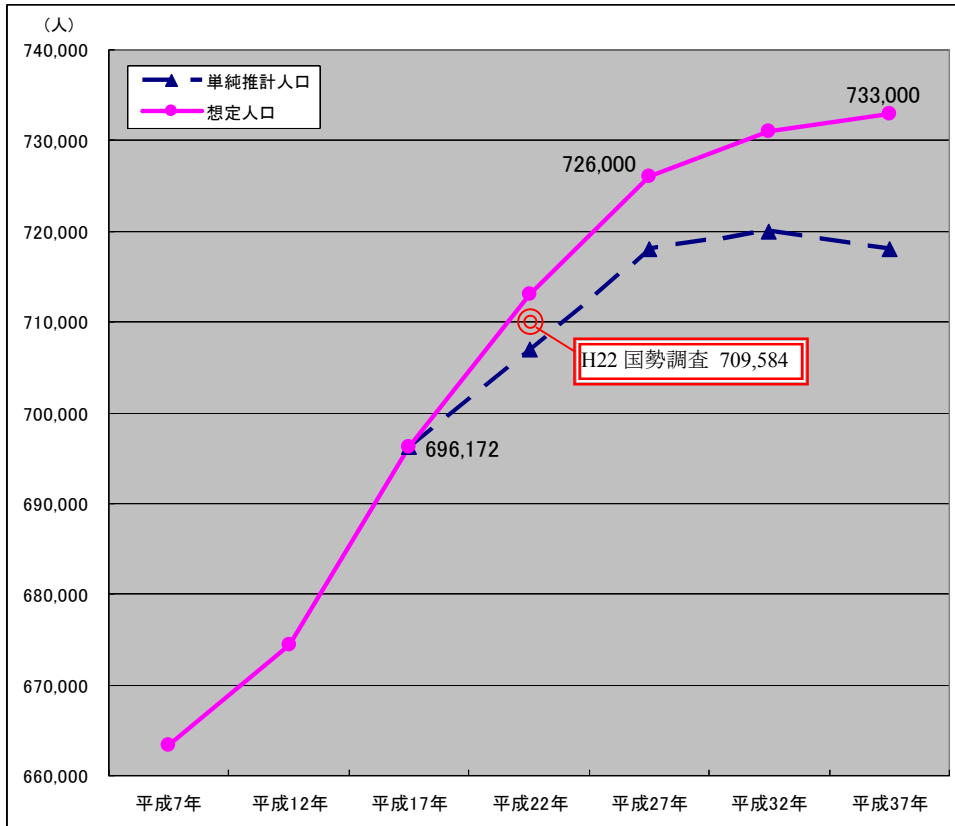
CO₂を始めとする温室効果ガスの削減など、地球環境問題への対応が強く求められてきている中、本市における都市づくりにあたっては、こうした特長をさらに伸ばし、利便性、豊かな水と緑を同時に享受できる「暮らしやすさ」を向上させる取り組みが必要です。

(3)長期的展望に立った都市づくり

今後、わが国は、人口減少社会、超高齢化社会に確実に突入すると見込まれており、本市も例外ではありません。

都市ビジョンでは、年少人口の割合が比較的高いことや都市型サービス産業の集積を図ることによる社会増を加味し、計画期間中の平成 37 年まで人口の増加を想定しています。しかしながら、計画期間以降の長期での人口減少は避けられない情勢となっており、また、現在は 2 割強の高齢化率も、計画期間中には 3 割弱となり、さらに長期的には 4 割になると見込まれるなど、一貫して増加傾向にあります。

◆岡山市の人口の見通し



※平成 17 年までは国勢調査による実績値
平成 22 年以降は都市ビジョンによる想定人口及び単純推計人口

区分	平成 7 年	平成 12 年	平成 17 年	平成 22 年	平成 27 年	平成 32 年	平成 37 年	
想定人口	総数	663,346	674,375	696,172	713,000 (709,584)	726,000	731,000	733,000
	0～14 歳	108,816	103,078	100,531	101,000 (100,175)	99,000	96,000	91,000
	15～64 歳	458,724	456,485	460,195	458,000 (450,108)	447,000	442,000	442,000
	65 歳～	95,247	114,670	132,262	154,000 (151,140)	180,000	193,000	200,000
	年齢不詳	559	142	3,184	(8,161)	—	—	—

※ () は平成 22 年度国勢調査による実績値

こうした状況から、仮に今後も人口増加を前提に拡大基調の従来型の都市づくりを続けていけば、市街地全体の人口密度が低下し、以下の問題が顕在化してくるおそれがあります。

①高齢者の移手段となる公共交通機関の衰退
市街地の人口密度が低下することにより、乗車人員、輸送人員の減少など公共交通の経営環境が急速に悪化し、公共交通の維持が困難となるおそれがあります。
②商業、医療などの生活支援サービスの衰退
人口密度の低下により、商圈人口、診療圏人口が減少し、商業、医療などのサービス産業が成立しなくなるおそれがあります。
③行政コストの増大
水道、道路維持、ごみ処理などの日常的な行政サービスについて、人口密度の低下と連動して市民一人当たりの行政コストが増大するおそれがあります。

このため、長期的には人口減少に直面し、放置すれば、市街地全体の人口密度が低下するため、市街地面積の集約化を視野に入れざるを得なくなる状況が想定されます。従って、計画期間中においても、無秩序な市街地の拡大は抑制する必要があり、地域ごとに、その生活の拠点となる地区等へ緩やかに人口の誘導を促す取り組みが求められます。この際、高齢化の進展に伴い、自動車利用が困難となる階層が増大することを踏まえ、公共交通の利便性の高い地域へ人口を誘導する取り組みも必要です。

むしろ、こうした取り組みを通じ、都市の集積を維持・向上させることにより、将来直面する全国的な人口急減傾向の中でも活力を維持できる、高齢者にもやさしく、持続可能な岡山市へと体質改善を図ることが可能になるものと考えます。

また、超高齢化社会の進展に対応し、高齢者をはじめ、誰でも快適に動き、また生活できる空間設計を行うとともに、福祉サービスを容易に享受しうる高齢者向け住宅や、世代間の交流が可能な多世代型住宅の供給促進など、ユニバーサルデザインを強く意識した取り組みが必要です。

第3章 都市づくりの理念と目標

1.岡山市都市ビジョン[新・岡山市総合計画]

市政全般の総合的かつ計画的な指針である都市ビジョンにおいては、以下の「目指す都市像」やそれを実現するための「都市づくりの基本方向」が示されています。マスタープランでは、都市づくりの基本方向の中で特に関連の深い「多様で豊かな環境をいかす」、「街と田園のかたちを明確にする」などの内容に沿って都市づくりの目標を定めます。

1)岡山市の目指す都市像

～都市の形～

水と緑が魅せる心豊かな庭園都市

豊かな水と深い緑という岡山の持つ特性をいかし、そこに暮らす人々が美しく心輝いていく都市を創造していきます。

～都市の使命～

中四国をつなぐ総合福祉の拠点都市

福祉と医療と教育、そして交通の要衝という岡山の持つ特性をいかした都市づくりを進め、中四国、さらに西日本圏域の発展とそこに住む人々の幸せに貢献する都市を創造していきます。

2)都市づくりの基本方向

「めざす都市像」を実現するため、都市づくりの基本方向（7つの柱）を掲げて推進していきます。特にマスタープランと関連の深い政策（プロジェクト）は以下のとおりです。

～都市づくりの基本方向～

1 多様で豊かな環境をいかす

○水と緑の都市プロジェクト

- ・水と緑の都心回廊づくり
- ・緑のボリュームアップ
- ・身近な水辺空間の整備
- ・美しい都市景観の形成

○自然との共生プロジェクト

- ・自然環境の保全・再生

○環境先進都市プロジェクト

- ・環境にやさしい都市づくり
- ・環境汚染のないまちづくり
- ・総合的な汚水処理対策の推進

2 街と田園のかたちを明確にする

○コンパクト市街地と田園の共生プロジェクト

- ・都市構造の明確化
- ・土地利用の適正誘導
- ・地域拠点の形成

○安全な都市基盤プロジェクト

- ・安全な都市インフラの整備
- ・市民の安全を守るシステムづくり
- ・安定したライフラインの整備・管理
- ・快適な生活環境づくり

○人と環境にやさしい総合交通システムプロジェクト

- ・駅のターミナル機能、トランジット機能の強化
- ・公共交通を都市内交通の基幹に
- ・人と環境にやさしい自動車交通システムの構築
- ・自転車の利用環境整備

○生活交流都心創生プロジェクト

- ・高次な都市機能の充実
- ・都心居住の魅力を高める
- ・快適なにぎわい空間の創出
- ・歩いて楽しいまちづくり

3 安心していきいきと暮らせる岡山型福祉を組み立てる

○ユニバーサル社会プロジェクト

- ・ユニバーサルデザインの理念に基づいたバリアフリー化の促進

4 自立し自己実現できる人間力を育てる

5 市民力で新しい岡山をつくる

○安全・安心な地域づくりプロジェクト

- ・住民主体の地域づくり

6 岡山の強みをいかした産業を広げる

○コンベンションシティ構築プロジェクト

- ・コンベンションシティの体制整備

○強みをいかした産業育成プロジェクト

- ・商都岡山の商業力強化
- ・広域産業基盤をいかした産業振興

○安全で豊かな食産業プロジェクト

- ・担い手の確保と経営強化

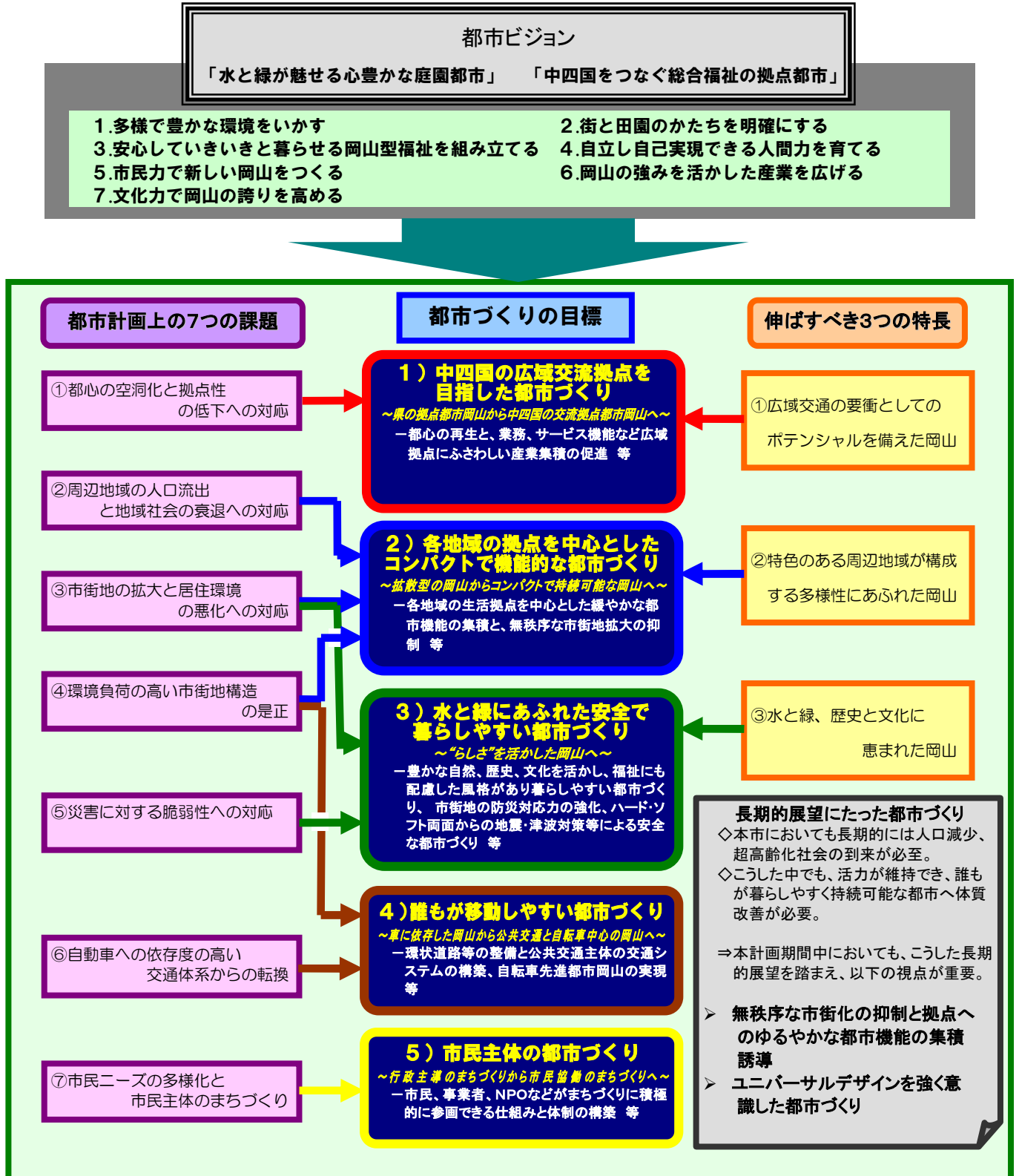
7 文化力で岡山の誇りを高める

○魅せる歴史と文化プロジェクト

- ・岡山カルチャーゾーンの魅力向上

2.都市づくりの目標

今後の都市づくりを進めていく上では、「都市づくりにあたっての基本的方向」で示したように、本市の課題と特長に加えて、長期的な展望に対応し、そのコンセプトを転換していく必要があります。この基本的方向を踏まえ、都市ビジョンで示す「目指す都市像」や、その実現のための「都市づくりの基本方向（7つの柱）」に即し、マスタープランにおいては以下のような「都市づくりの目標」を掲げ、推進していきます。



1)中四国の広域交流拠点を目指した都市づくり

～県の拠点都市岡山から中四国の交流拠点都市岡山へ～

広域交通の要衝に位置し、医療・福祉の高い集積を有する本市の特長を活かしつつ、都心などの広域拠点において、居住人口の増加とコンベンション機能や商業集積などの高次な都市機能の集積を図ることにより、多くの市民が集い、賑わう空間として再生します。

また、本市の強みを活かした医療・健康・福祉関連分野、食品関連分野など、各種産業の集積を促進すること等により、中四国の広域交流拠点都市を目指します。

2)各地域の拠点を中心としたコンパクトで機能的な都市づくり

～拡散型の岡山からコンパクトで持続可能な岡山へ～

本市は周辺部に個性的で特色ある地域を有しており、そのことが都市の魅力にもなっています。長期的には人口減少と高齢化が避けられない社会情勢の中、市街地の無秩序な拡大を抑制するとともに、周辺地域ごとに観光・交流機能の強化や、生活の拠点となる地区を中心とした緩やかな人、商業、医療サービスなどの都市機能の集約を図ること等により、農地、山林も含めた自律的な地域経営が可能で、持続的な地域として再生することを目指します。

その上で、活力ある周辺地域と都心などの広域拠点との連携を強化すること等により、コンパクトで機能的な都市を目指します。

3)水と緑にあふれた安全で暮らしやすい都市づくり

～“らしさ”を活かした岡山へ～

本市は豊かな水や緑、岡山城・後樂園や吉備路などの歴史文化遺産、また、こうした自然や歴史、文化により形成される風致・景観に恵まれています。さらに、減少傾向にあるとはいえ、水田から果樹園に至るまで多くの農地も本市を彩っているところです。この優れた資源を活かしつつ、緑のボリュームアップなどの取り組みを通じて、自然性や文化性が際立つ都市空間を形成するとともに、少子・高齢化社会を迎える中で、あらゆる年齢層の市民が安心して生活できるユニバーサルデザインの生活空間を形成し、水と緑にあふれた豊かで暮らしやすい都市づくりを目指します。

また、道路、公園、下水道などの生活基盤の整備とともに、東日本大震災等を踏まえ、東海・東南海・南海地震に備え、既存建築物の耐震促進などによる市街地の防災対応力の強化、ハード・ソフト両面からの地震・津波対策等の展開等により、安全・安心・快適な生活環境の形成を目指します。

4)誰もが移動しやすい都市づくり

～車に依存した岡山から公共交通と自転車中心の岡山へ～

渋滞の緩和を図るため、都心へ流入する自動車交通の分散・誘導を目的とする環状道路や、都心と地域拠点等を連絡する放射状道路等の整備を進めるとともに、高齢化の進展に伴い、車に頼りたくても頼れなくなる交通弱者が増大することに対応し、周辺地域における生活交通も含め、公共交通を中心とした適切な交通システムの構築を目指します。

また、岡山に適した交通手段である自転車についても、「走る」「停める」「使う」など多面的かつ総合的に対策を進め、自転車先進都市岡山の実現を目指します。

5)市民主体の都市づくり

～行政主導のまちづくりから市民協働のまちづくりへ～

それぞれの地域の実情に応じた個性的で魅力あるまちづくりを進めていくため、行政とのパートナーシップのもと、市民・事業者・NPOなどがまちづくりに積極的に参加できる仕組みと体制を構築し、協働して住みよい・住みたいまちづくりを推進します。