

平成27年度
第4回基本政策審議会資料

政策分野別の現状と課題・長期的な方向性について

①都市・交通

岡山市が目指す都市イメージ

現状と課題

[全体]

- 中四国の**クロスポイント**に位置し、**災害が少ない**地理的な優位性
- 市域が広く、都心部に加えて、市街地、田園、沿岸部、中山間地域などの多様な地域特性を持つ**国土縮図型の指定都市**
- 市街地が拡大し、自動車に過度に依存した**多極分散型の都市**

[都心部]

- 人口160万を擁する岡山大都市圏の中核拠点**として、ひと・もの・情報が行き交う、**賑わいと交流のステージ**

[地域拠点・生活拠点]

- 将来にわたる都市的サービス機能の維持が課題

[周辺部・集落]

- 自然、歴史・伝統・文化、食などの**多様で豊かな魅力を擁しているが、十分に活かしてきれていない**
- 人口減少、少子・高齢化の進展により、**地域の担い手不足、買い物・交通弱者等の課題が深刻化しつつある**

※集落≡周辺部の小学校区単位での地域コミュニティ、小さな拠点

方向性

[全体]

- 都心に高度都市機能が集積し、それぞれの地域が多様性を発揮しながら、相互に結ばれた、**「コンパクト+ネットワーク」「多様性と連携」のまちづくり**

[都心部]

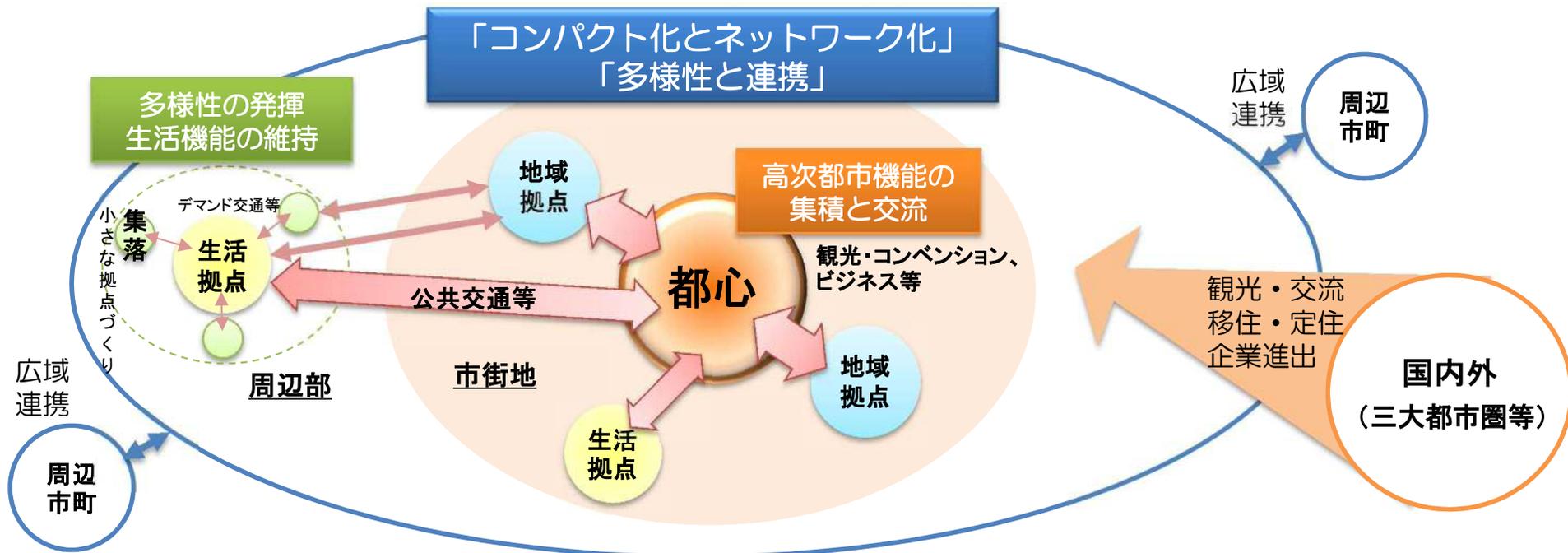
- 高次都市機能や賑わい・交流拠点機能を集積し、**経済活動を活発化し市域全体や圏域の発展をけん引**するとともに、全国的な知名度を高めることで、**国内外から人が集い、行き交う拠点づくり**

[地域拠点・生活拠点]

- 都市機能や居住機能を引き続き緩やかに誘導

[周辺部・集落]

- それぞれの**地域が多様で豊かな地域資源を活かし、個性を磨き、発信する、彩り豊かなまち**
- 都市部に暮らす市民との**交流・連携を深め、都市部とのひと・もの・情報のネットワーク化を進める**
- 多様な主体と連携しながら、生活機能が維持され安心して暮らし続けることができる**「小さな拠点」づくりをめざす**



現状と課題

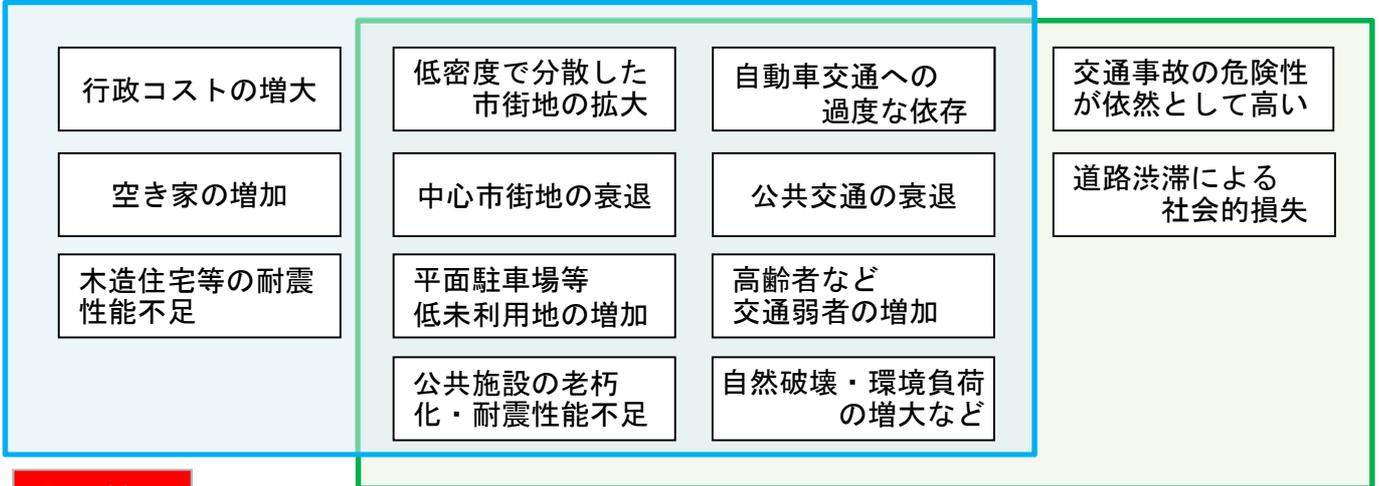
これまでのまちづくり

人口増加を前提とした都市づくり

自動車を前提とした都市づくり

《都市問題が顕在化》

《交通問題が顕在化》



その結果

人口と市街地の状況

低密度で分散した市街地の拡大

- 昭和35年から平成22年の50年間で、人口の2.8倍に対して、人口集中地区（DID）*の面積は5.4倍となり、人口密度は1/2に低下し、低密度な市街地が拡大。

* 人口集中地区(DID)とは
国勢調査の基本単位区を基礎単位として、市町村内で、人口密度が4,000人/km²以上の基本単位区が互いに隣接して、人口が5,000人以上となる地区

図1 人口集中地区(DID)の拡大

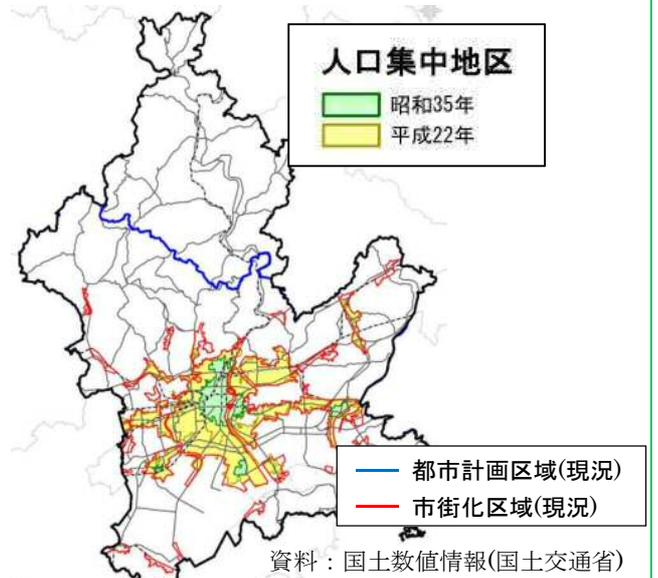


図2 人口集中地区(DID)の推移

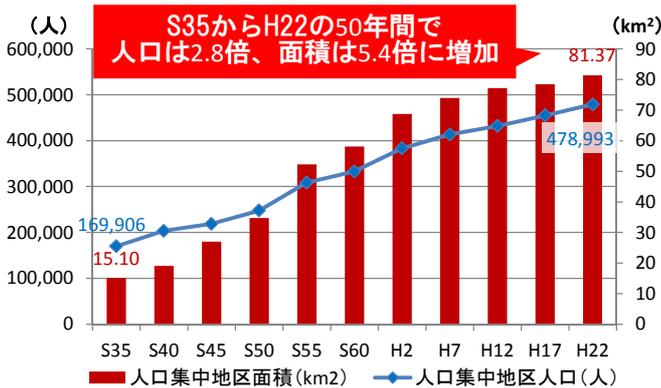


図3 人口集中地区(DID)の人口密度と対市域割合の推移
急速な市街地拡大期 → 人口密度は1/2に低下



移動特性

自動車交通への過度な依存

- 昭和46年から平成24年の約40年間で、公共交通機関の割合は半減し、自動車の割合は倍増している。(図4)
- 現時点の自動車の割合は、同じ都市規模の平均値と比較しても高い。(図5)

図4 交通手段割合の推移（平日）

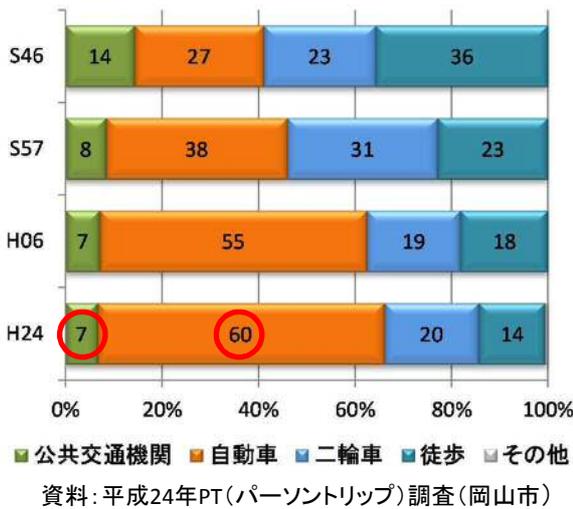
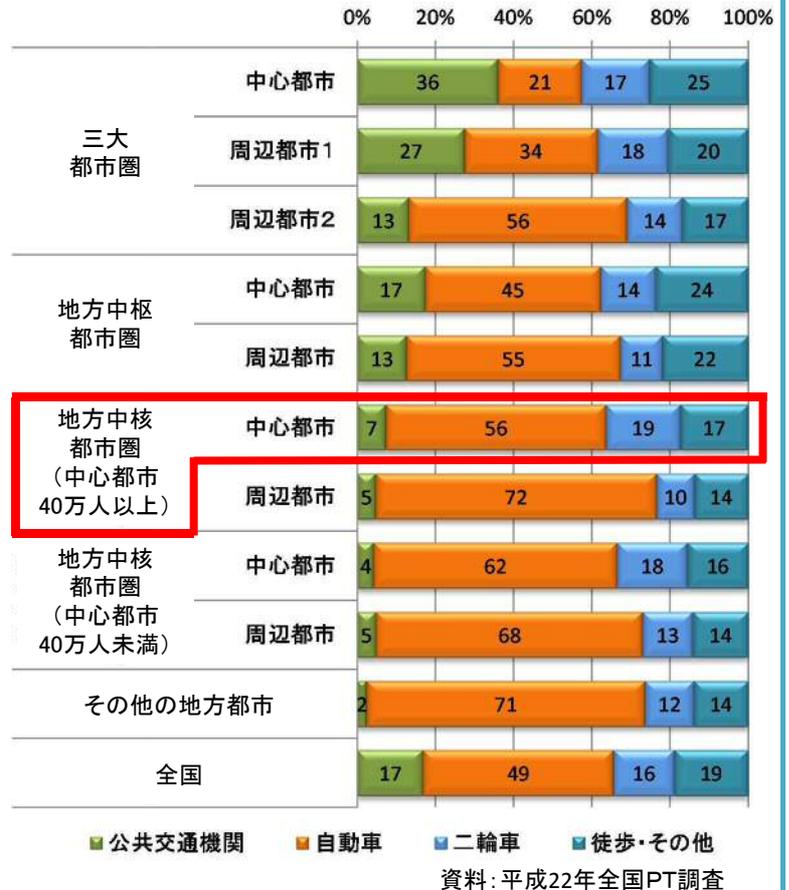


図5 全国の都市規模別の交通手段割合（平日）



(参考) 全国PT調査の都市類型

都市類型		調査対象都市	
a	三大都市圏	中心都市	さいたま市、千葉市、東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市
		周辺都市*1	取手市、所沢市、松戸市、稲城市、堺市、豊中市、奈良市
		周辺都市*2	青梅市、小田原市、岐阜市、豊橋市、春日井市、津島市、東海市、四日市市、亀山市、近江八幡市、宇治市、泉佐野市、明石市
d	地方中枢都市圏	中心都市	札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市
		周辺都市	小樽市、千歳市、塩竈市、呉市、大竹市、太宰府市
f	地方中核都市圏 (中心都市40万人以上)	中心都市	宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市
		周辺都市	小矢部市、小松市、磐田市、総社市、諫早市、臼杵市
h	地方中核都市圏 (中心都市40万人未満)	中心都市	弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市
		周辺都市	高崎市、山梨市、海南市、安来市、南国市、浦添市
j	地方中心都市圏 その他の都市	湯沢市、伊那市、上越市、長門市、今治市、人吉市	

注) 三大都市圏の周辺都市は、以下の定義で都市類型bと都市類型cに分けています。

三大都市圏	中心からの距離		
	東京	京阪神	中京
※1 都市類型b	40km未満	30km未満	—
※2 都市類型c	40km以上	30km以上	全域

中心市街地の状況

中心市街地の衰退

- 中心市街地で約17%が平面駐車場等の低未利用地となっている。狭小な区画が多く、コインパーキングが点在している。(図6)
- 商店街では歩行者通行量が減少傾向となっている。(図9)
- 商店街の空き店舗率では、駅前商店街で平成17年以降は減少傾向、表町商店街で南部・北部とも増加傾向であり、中心市街地の求心力は低下している。(図7,図8,図10)

図6 低未利用地の状況 (平成23年調査)

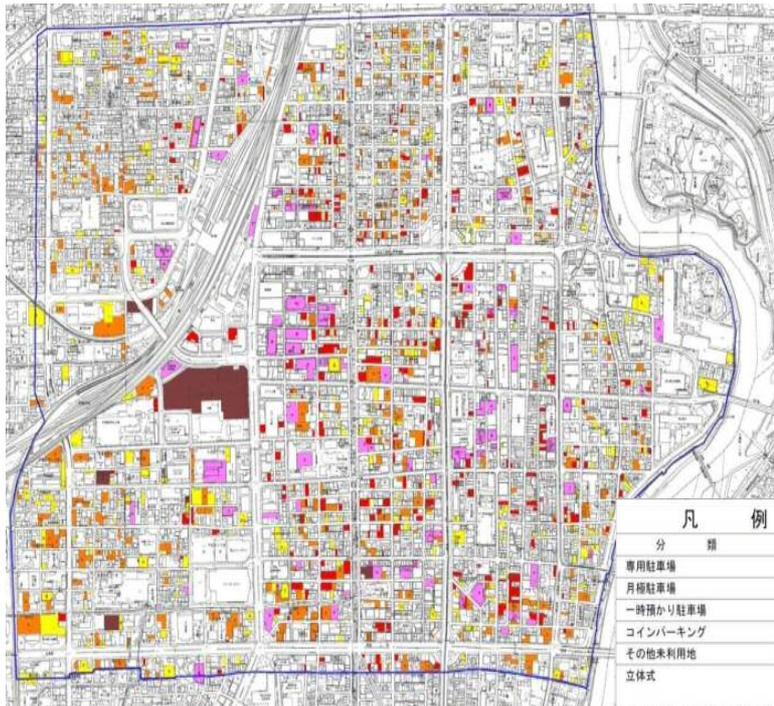


図7 中心5学区の小売業売場面積



図8 中心5学区の小売業年間商品販売額



資料：岡山市商業統計、岡山県商業統計調査結果表（全市は、合併4町含む。中心5学区：岡山中央、石井、出石、鹿田、清輝）

図9 商店街歩行者通行量の推移

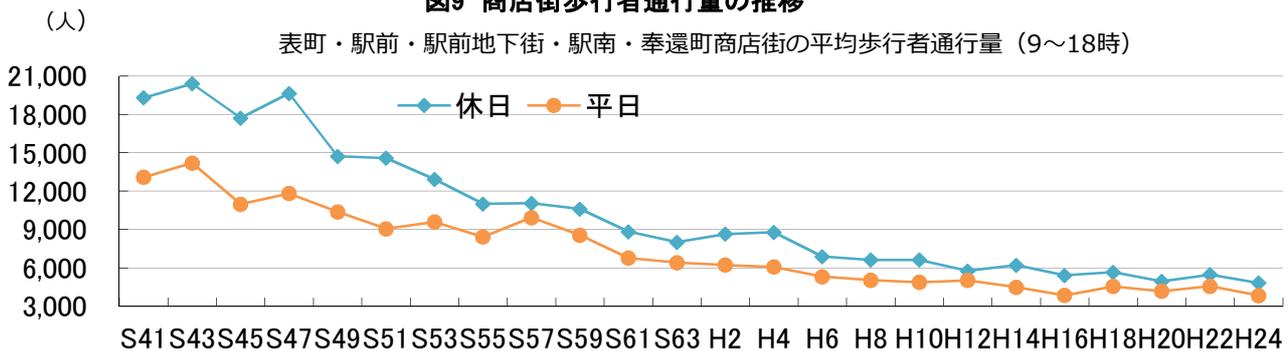
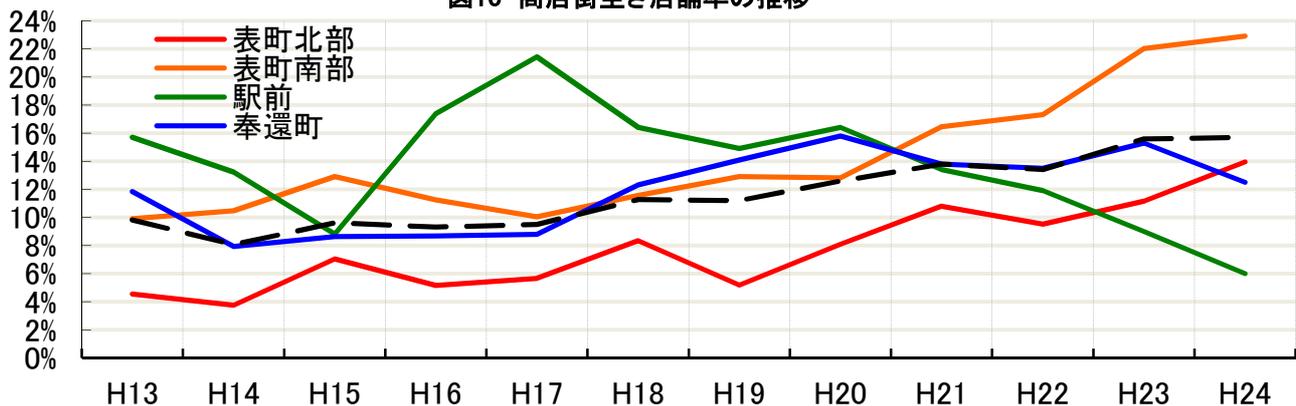


図10 商店街空き店舗率の推移



社会インフラの状況

環状線をはじめとする道路整備状況

- 環状線は、内環状線は完成、中環状線の整備率は90%、外環状線は42%と遅れている。環状線や幹線道路の整備に取り組んでいるが、依然として中心部周辺において渋滞が発生しており、岡山県道路交通渋滞対策部会（H25.1）では市内の42カ所を主要渋滞箇所指定。（図15）
- 市道の改良率は、全国の政令指定都市の中で最下位。（図16）
- 人口あたりの死傷事故件数は全国平均の約1.9倍、政令指定都市の中でも4番目に高い。（図17）

図15 環状線の整備状況

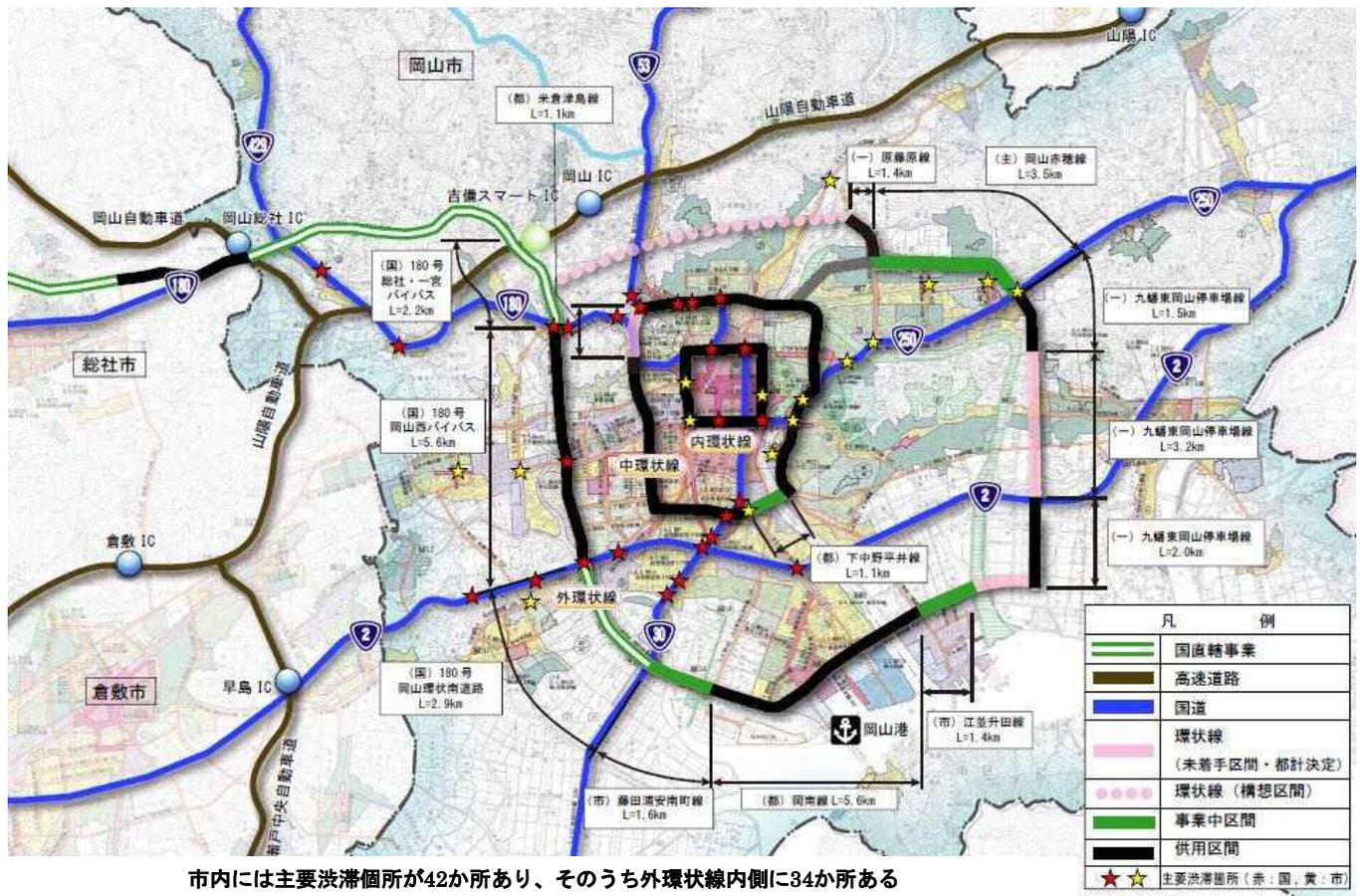
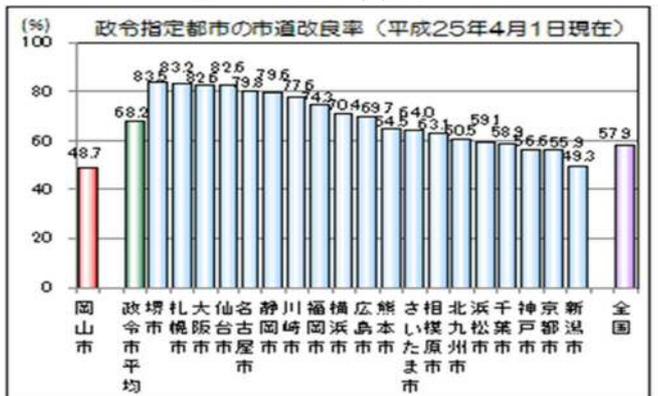
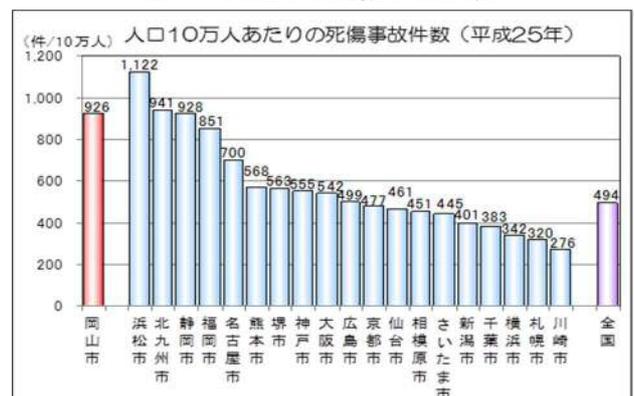


図16 市道の改良率



注) 改良率とは幅員4m以上に整備した割合

図17 交通事故死傷事故件数



公共施設の老朽化

- 市が管理する道路ストックとして、主なものは、橋梁（橋長2m以上,9,630橋）、トンネル（15か所）、横断歩道橋（68橋）等があり、特に橋梁数は全国で第一位（図18）
- 橋長15m以上の橋梁のうち建設後50年を経過している橋梁は、現在約1割で、10年後には約4割となり、20年後には約6割となる。（図19）

図18 政令指定都市の管理橋梁数(H26.4.1時点) (国土交通省)

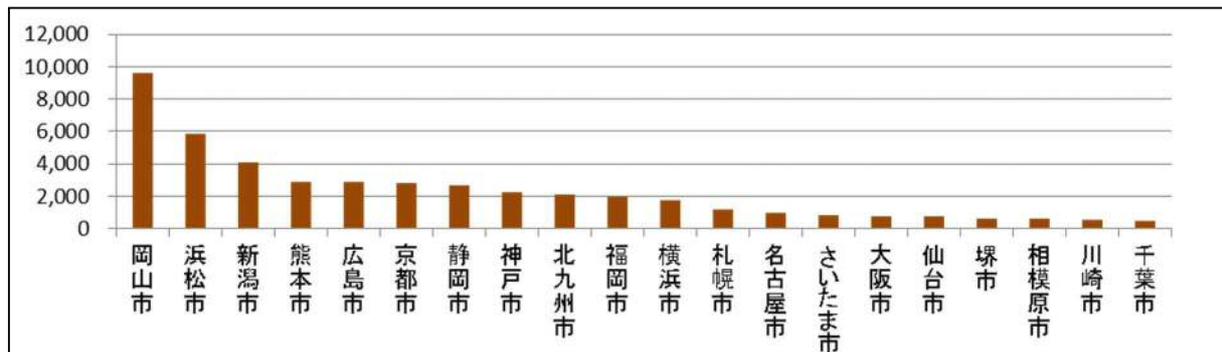


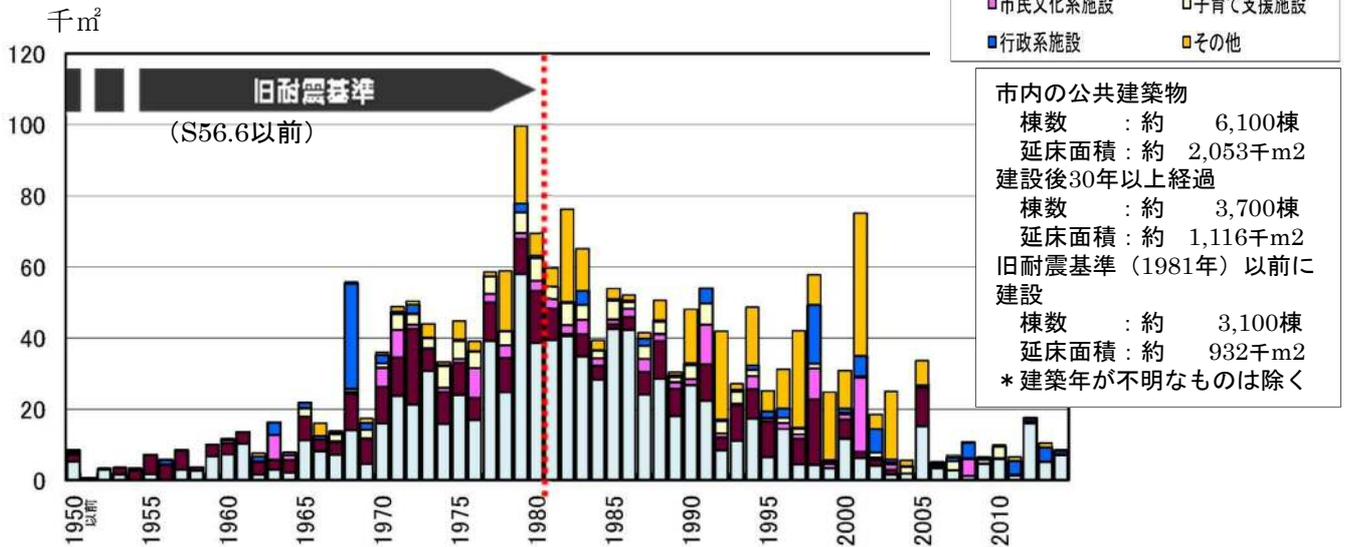
図19 建設後50年経過する岡山市管理の道路橋梁数（累積）



公共建築物の老朽化

- 公共建築物は、建築後30年以上経過している施設が半数以上で、旧耐震基準で建築され、耐震対策が必要と想定される建築物は、約4割ある。

図20 公共建築物の建築年別整備状況



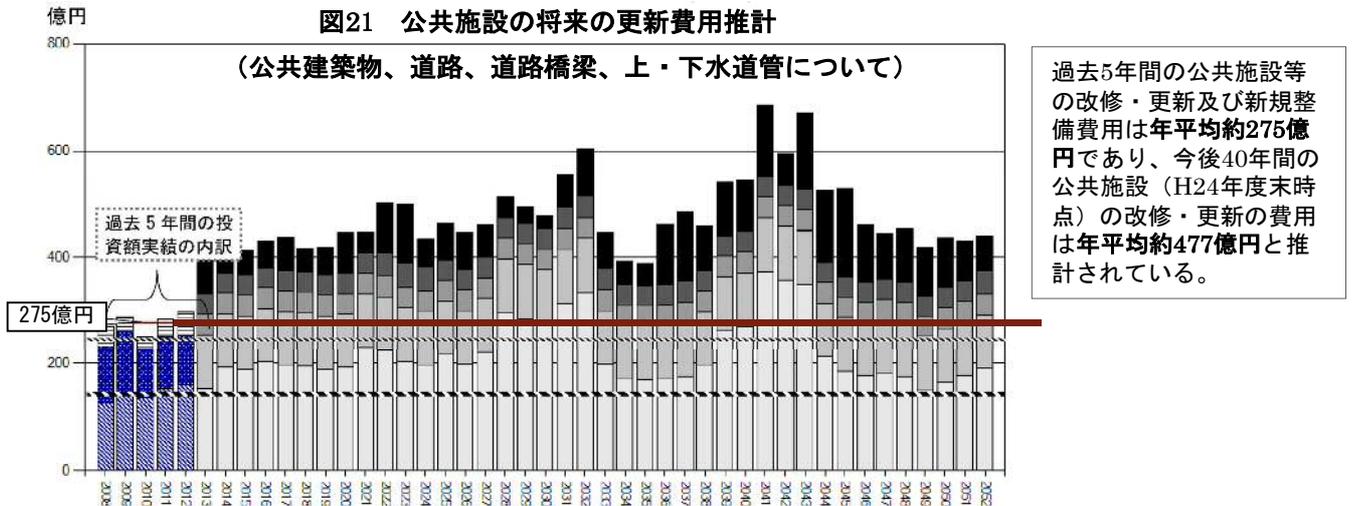
資料：岡山市公共施設等マネジメントに関する基本的方針 (H26.12)

公共施設における今後の更新・改修費不足

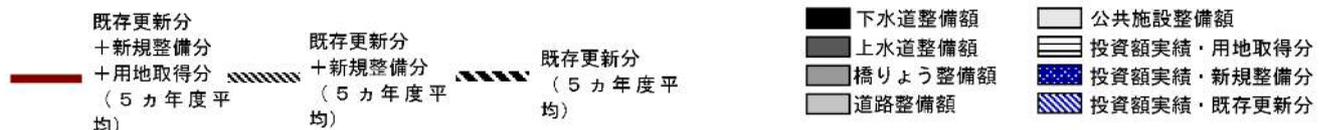
- 今後、老朽化施設の増加に伴い、公共施設の更新・改修に要する費用が増大している。
- 市内の土木施設を含む全ての公共施設のうち、今後、半分程度しか更新・改修できないと試算。※

※ (財) 地域総合整備財団の開発ソフトによる一定の仮定値による

図21 公共施設の将来の更新費用推計



資料：岡山市公共施設等マネジメントに関する基本的方針 (H26.12)



《都市問題が顕在化》

《交通問題が顕在化》

行政コストの増大

空き家の増加

木造住宅等の耐震性能不足

低密度で分散した市街地の拡大

中心市街地の衰退

平面駐車場等低未利用地の増加

公共施設の老朽化・耐震性能不足

自動車交通への過度な依存

公共交通の衰退

高齢者など交通弱者の増加

自然破壊・環境負荷の増大など

交通事故の危険性が依然として高い

道路渋滞による社会的損失

このままの状況で推移し、さらに**人口減少・少子高齢化**が進行すると

都市の活力の低下

- ◇空き家や平面駐車場などの低未利用地が増加し、低密度で分散した市街地がさらに低密度化し、都市の活力、魅力及びにぎわいが低下する。
- ◇渋滞や交通事故など社会的・経済的な損失が依然として大きい。

市民生活の質の低下

- ◇買い物、医療などの身近な生活サービス施設が撤退し、日常生活が不便になる。
- ◇バス路線など公共交通が衰退し、自動車運転が困難な高齢者等の交通弱者は出かける手段がなく、生活が不便となる。

都市経営の悪化

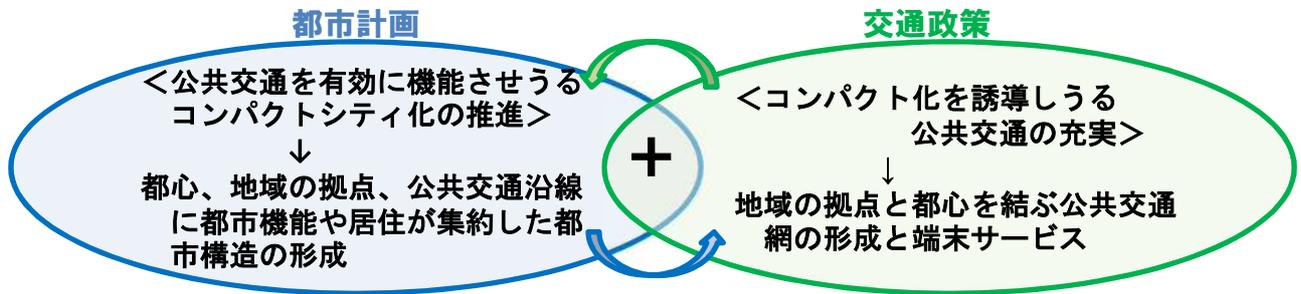
- ◇人口減少・少子高齢化により、経済成長が鈍化、都市活力の低下に伴う税収の減少、社会保障費増大等により都市経営の不健全化が進み、公共施設（ハコモノ、インフラ）の維持など、行政サービスが低下する。

環境負荷の増大

- ◇低密度でエネルギー効率の悪い都市構造が進展するとともに、郊外開発や農村部での高齢化・人口流出による農地の荒廃等による自然環境の破壊が進行する。

持続可能な都市づくりに向けて、都市計画と交通政策が連携し、メタボ体質から筋肉体質へ都市の形を作り変える必要がある。

都心拠点と周辺地域の各拠点が相互に公共交通を中心とする交通体系で結ばれた
「機能的な拠点ネットワーク型コンパクトシティ」



(考え方)

中心市街地の「都心拠点」と周辺地域の「地域拠点」及び「生活拠点」*に、緩やかに居住及び都市機能を誘導・集約するとともに、各拠点や集落地域を公共交通を中心とした交通体系により連携（ネットワーク化）した都市を目指す。

* 鉄道駅の周辺や合併した旧市町村の中心となっている地区

政策の方向性

中心市街地

○都心拠点

- 中四国の拠点都市として求心力のある都市
 ⇒ 高次な都市機能の集積
 ⇒ 良好な都市空間・都市景観の形成
- 賑わいと魅力の創出
 ⇒ 歩いて楽しいまちづくり
 ⇒ 身近に憩い親しむことができる
 良好な水辺空間づくり
- 多様な居住形態の提供

周辺地域

○地域拠点・生活拠点

○住宅市街地

- 各地域の拠点として必要な都市的サービス機能や日常的な生活サービス機能の集積
- 各地域の拠点や公共交通が便利なエリアへの居住機能の誘導
 ⇒ 都市機能、居住機能のゆるやかな誘導
- 無秩序な市街地拡大の抑制

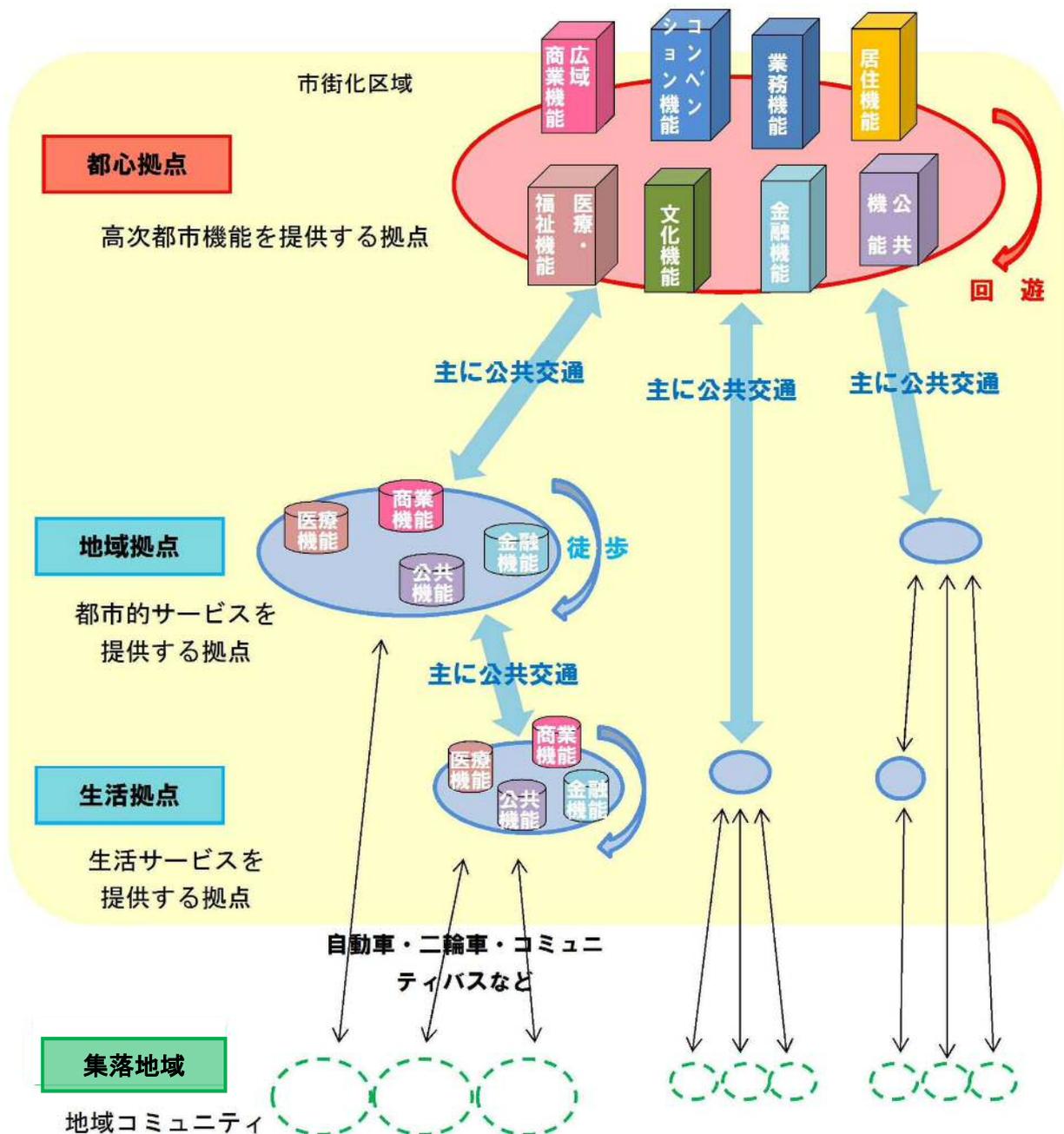
○集落地域（中山間地を含む）

- 定住人口の確保
 ⇒ 地域コミュニティの維持
 ⇒ 日常生活を支える生活サービス機能の維持
 ⇒ 自然環境・防災機能の保全

<共通事項>

- 社会インフラ（公共建築物、道路、公園等）の整備・維持管理
 ⇒ 施設の整備・更新・適切な維持管理（耐震化、長寿命化対策等）
- 住宅政策
 ⇒ 住セーフティネット（公営住宅のあり方）、空き家の適正管理と活用
- 公園緑地政策
 ⇒ 緑化の推進、公園の積極的な利活用
- 特に周辺部において、産業拠点、物流拠点の整備拡充
 ⇒ 地区計画制度の活用

岡山市が目指すコンパクトシティのイメージ



都心拠点

中四国地方の拠点、岡山市の顔として、商業業務などの高次都市機能と居住機能の集積を推進すると共に、土地の高度利用を図ることにより、集積効果の高い都心を形成する

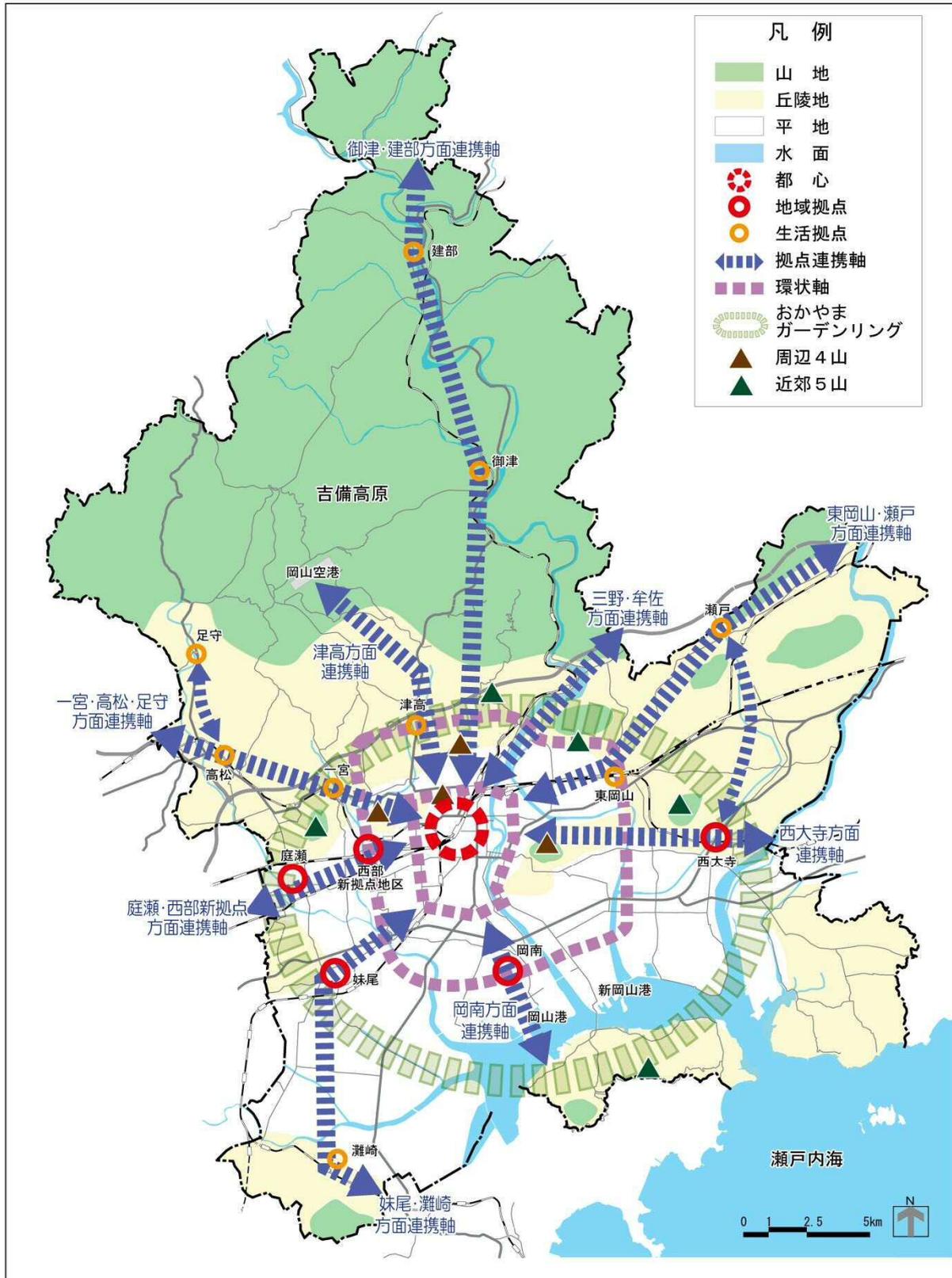
地域・生活拠点

生活に必要な医療、福祉、商業などの生活利便施設や人口を緩やかに集積させることにより、日常の生活サービスの享受が可能で安心して生活できる地域を実現する

集落地域

無秩序な開発や市街地の拡大を抑制しつつ、地域固有の歴史・文化や自然などの地域資源を活かして地域づくりを進めることにより、既存集落の住環境の保全とコミュニティの維持を図る

図20 将来都市構造



資料：岡山市都市計画マスタープラン（平成24年3月）

現状と課題

<自動車依存による公共交通の衰退>

- 本市では、自動車利用の割合が著しく増加している(図1)一方で、鉄道やバス等の公共交通の割合は減少している。特にバス路線においては、25年間で市内の路線が11%縮減するなど、減少傾向が著しい。(図2)

<中心市街地のにぎわいが低下>

- 自動車交通の進展により、郊外に大規模集客施設ができるなど、人口や商業の郊外化が進み、中心市街地の歩行者が減少するなど中心市街地のにぎわいが低下している。(図3)

<周辺地域での生活施設・公共交通の縮退リスクが増大>

- 周辺地域での人口減少・高齢化の進展により店舗等の生活施設や公共交通の縮退リスクが高まり、地域コミュニティや生活の利便性が低下する恐れがある。
- 駅・バス停から離れた地域*には約20万人居住しており、今後、高齢化社会の中で自動車の運転が困難となる高齢者等の交通弱者への対応が求められる。(図4)

* 鉄道駅半径800m圏外かつバス停留所半径300m圏外

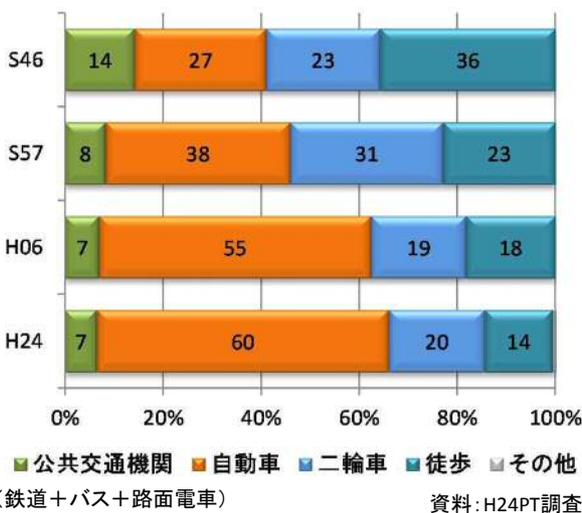


図1 代表交通手段分担率の推移(平日)

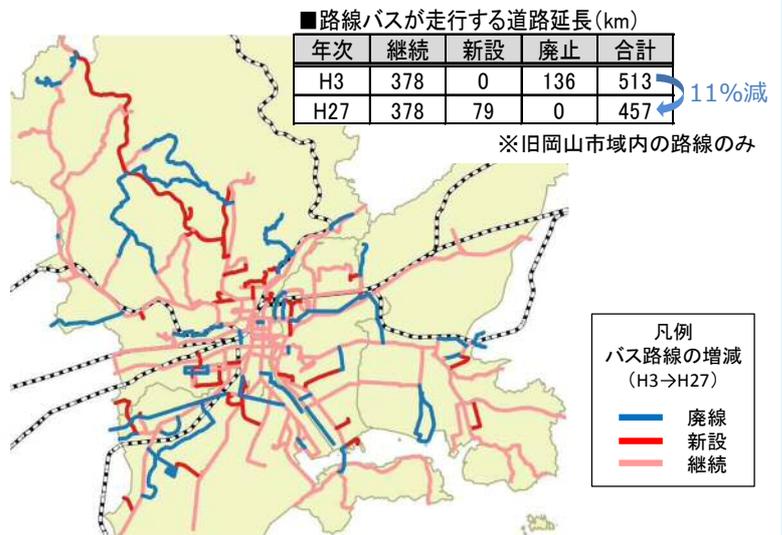


図2 バス路線の増減(H3→H27)

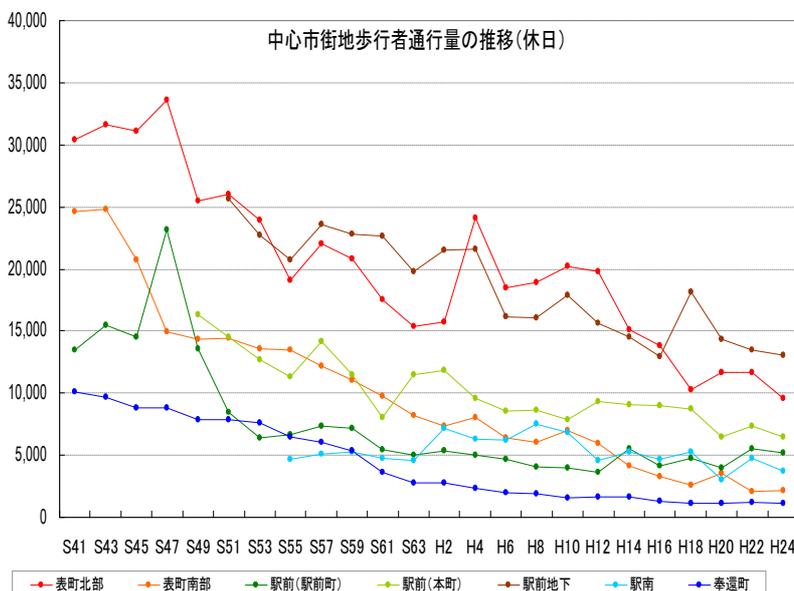


図3 中心市街地歩行者交通量の推移(休日)

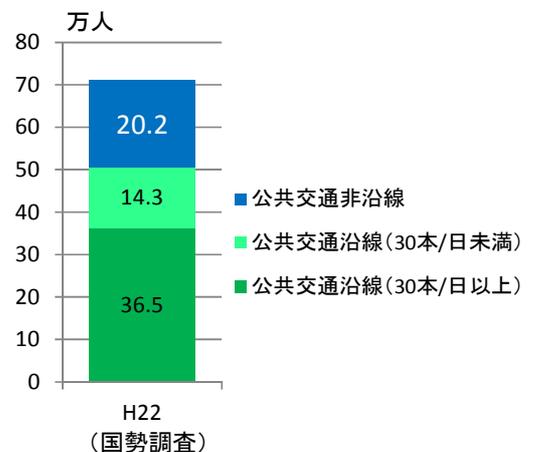
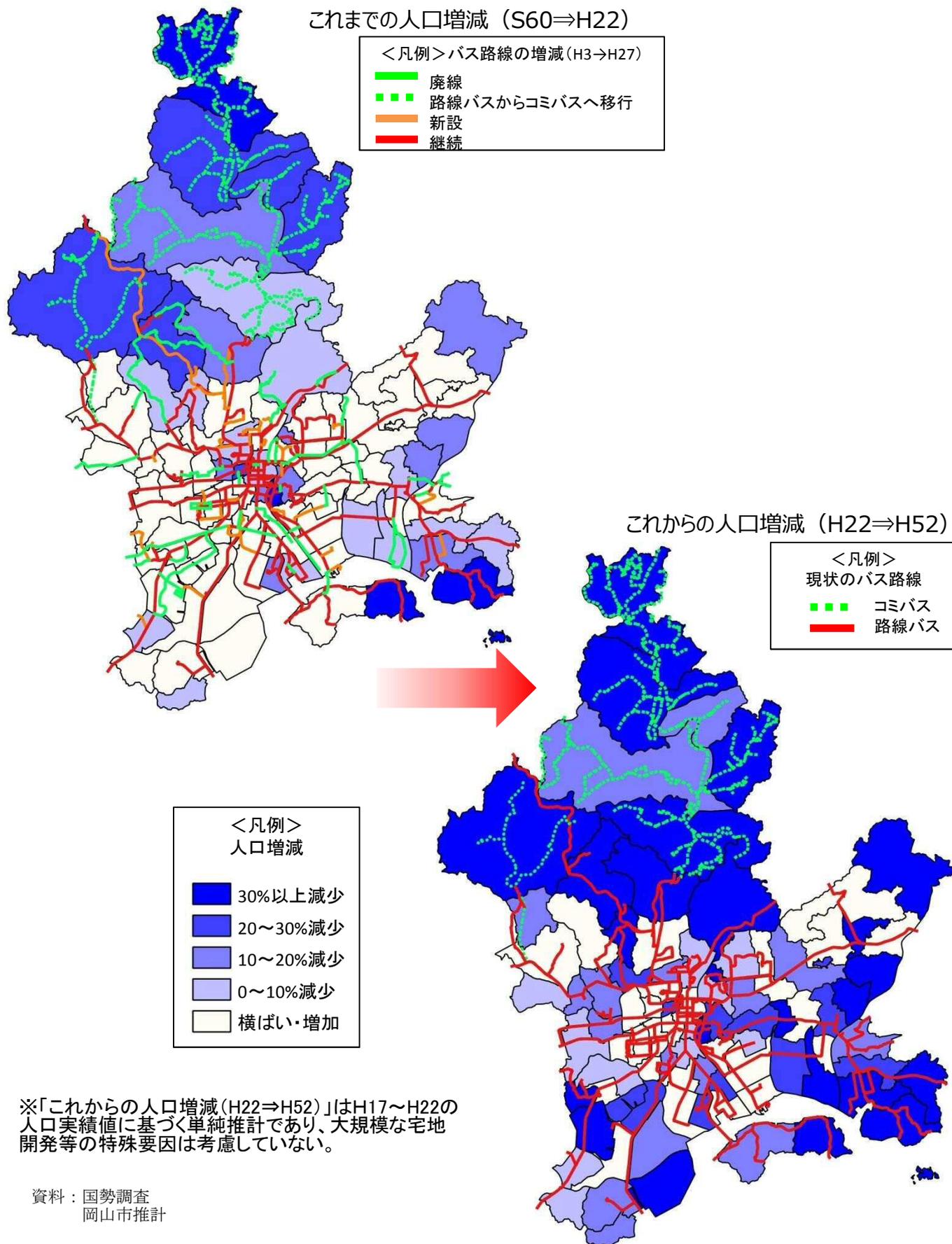


図4 公共交通利便性別人口

人口減少とバス路線の変遷

- 人口減少率、高齢化率が高い地域、特に山間部では、ほとんどの路線バスが廃止
- 建部・御津・足守地区で、コミュニティバスや生活バスを運行
- ◎さらに人口減少や高齢化が進むと、路線バスが廃止される恐れ

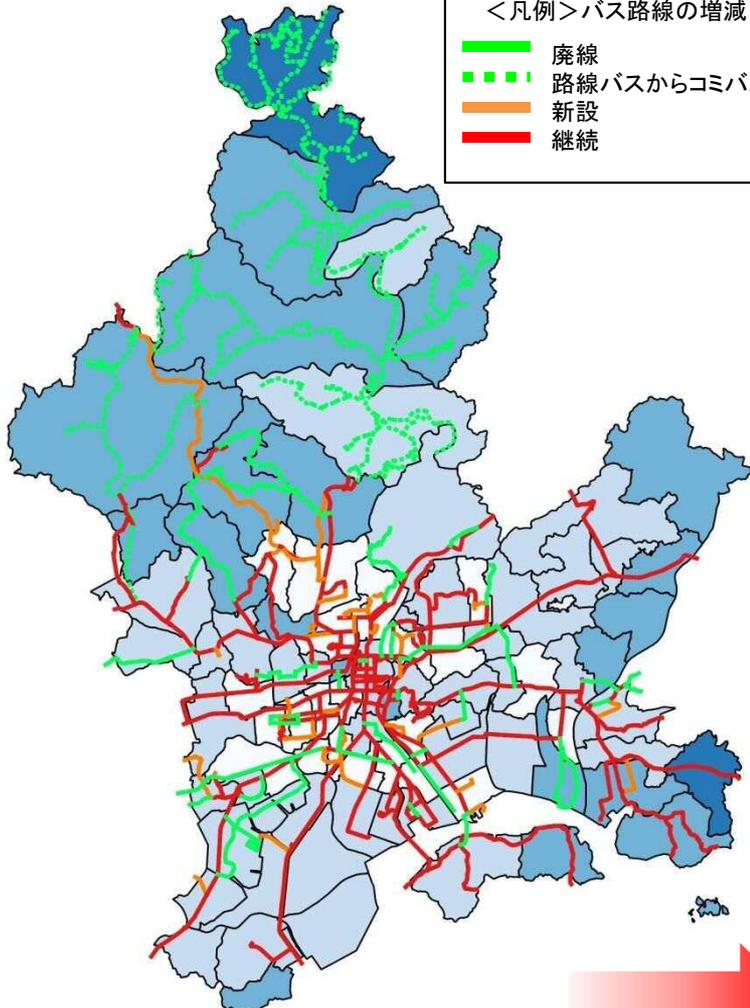


高齢化率とバス路線の変遷

現在の高齢化率 (H22)

<凡例>バス路線の増減(H3→H27)

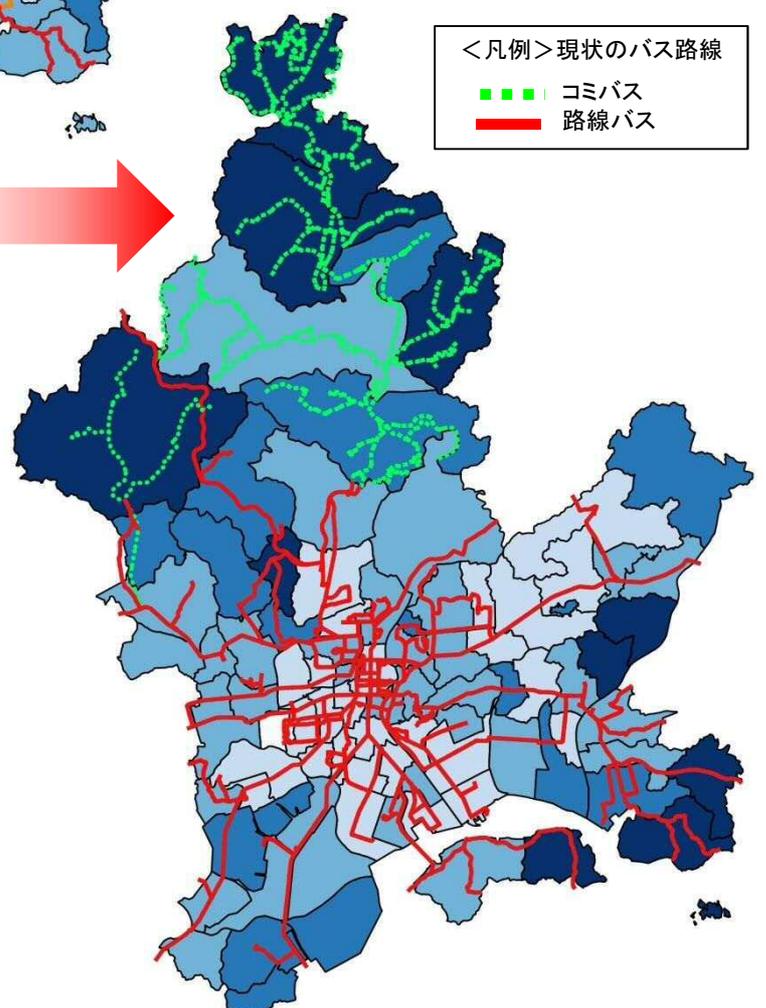
- 廃線
- - - 路線バスからコミバスへ移行
- 新設
- 継続



30年後の高齢化率 (H52)

<凡例>現状のバス路線

- - - コミバス
- 路線バス



<凡例>
65歳以上人口割合

- 10%~
- 20%~
- 30%~
- 40%~
- 50%~

資料：国勢調査
岡山市推計

<バス利用者の減少と利便性向上の遅れ>

- 市内の公共交通事業者はすべて民間事業者が運行しており、特に路線バス事業者は7社と多く、バス停や路線、料金支払いシステムなど各社の取組みが統一されておらず、利用者にとって必ずしも便利とは言えない。(図5、図6)
- 路線が細分化されており、区間によっては複数路線が重複する一方で、郊外部では便数が少ない。多くの路線バスは、岡山駅前と天満屋バスセンターの両方を經由する一方で、路線や時間帯により天満屋バスセンターを經由しないものがあるなど、利用者にとって分かりにくい路線となっている。(図7、図8)



図5 バス停の状況

名称	主体	チャージ	JR	路面電車	中鉄	宇野	両備	備北	岡電	下電	八尾
ハレカ	岡山	・自販機 (岡山駅・天満屋) ・車両内 ・バス会社窓口	×	●	△※1	●	●	×	●	●	×
ピタパ	関西私鉄	・口座引落	●	●	△※1	×	●	×	●	●	×
イコカ	JR西	・各駅	●	●	△※1	×	●	×	●	●	×
バスカード	—	—	×	×	△※2	×	×	●	×	×	×
その他の交通系ICカード	—	—	●	×	×	×	×	×	×	×	×

※1 共同運行便のみ ※2 共同運行便以外の便

図6 利用可能ICカードの相違

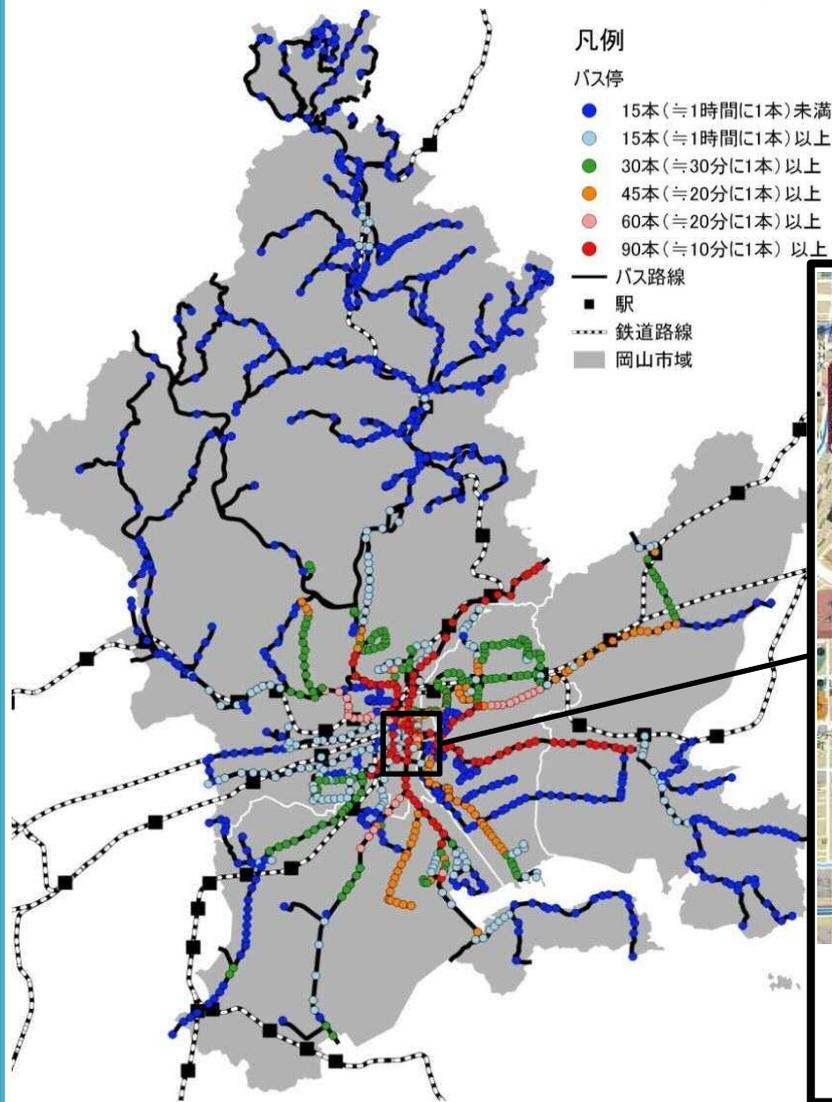


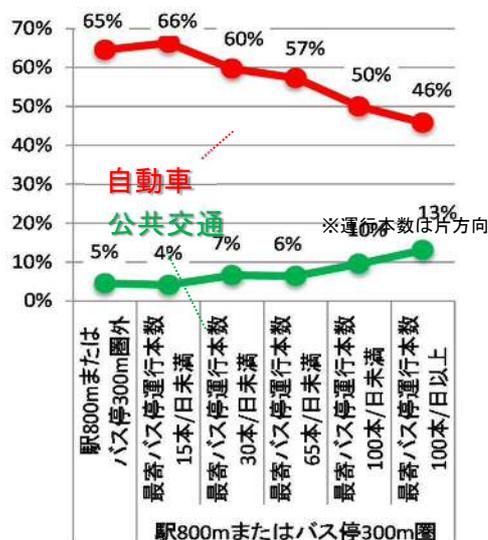
図7 バス停別運行本数図



図8 中心市街地のバス路線図

課題①：中心市街地と各拠点を結ぶ公共交通軸の強化

- 公共交通は、自動車の運転が困難な高齢者等の交通弱者や観光客等にとって欠かせない交通手段であり、誰もが分かりやすくするとともに、サービス水準を向上させる必要がある。
- 中心市街地と各拠点をより利便性の高い公共交通で結ぶことで自動車から公共交通への利用転換を図る（図9）とともに、交流人口の増加による活力向上を実現することが重要である。
- 市民に対して、公共交通に対する意識を醸成し、利用転換を図る必要がある。



資料：H24PT調査

図9 公共交通サービス水準と交通手段利用率(平日)

課題②：中心市街地の回遊性向上に資する快適な道路空間と、利便性の高い公共交通や自転車等の交通手段の整備

- 中心市街地のにぎわい創出に向けては、平面駐車場などの低未利用地(図10)の集約化や高度利用化を図るなど、土地利用施策と連携し、自動車から公共交通への転換を図る必要がある。
- 中心市街地の回遊性向上に向けて、快適な道路空間と、公共交通や自転車等の利便性の高い交通手段の整備を、各種まちづくりやにぎわい創出事業等と一体的に取り組む必要がある。

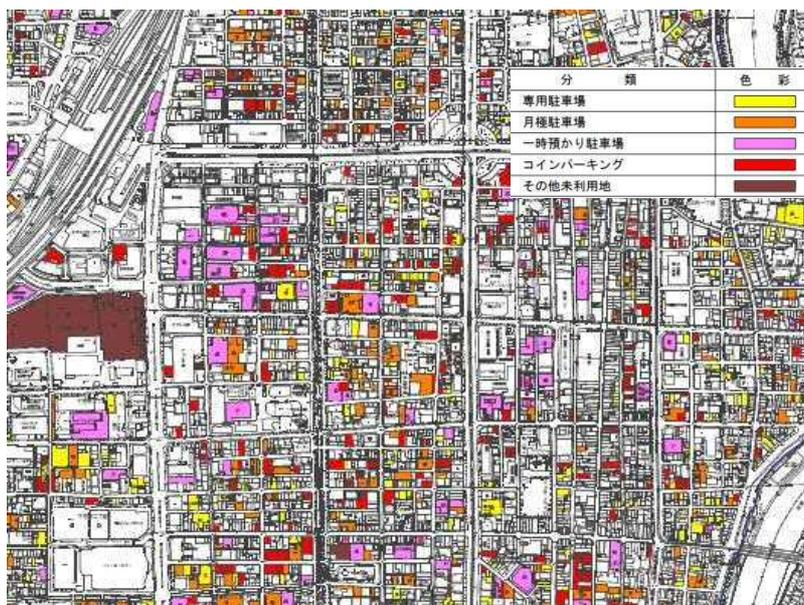
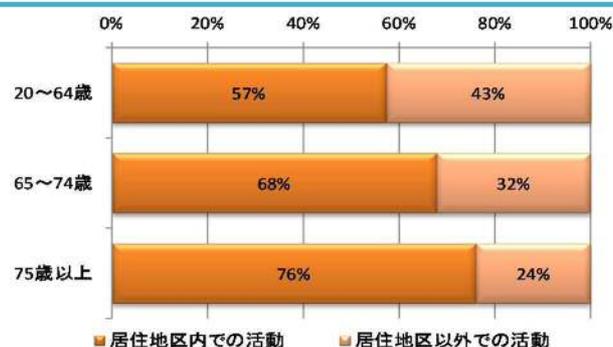


図10 中心市街地の駐車場等分布(平成23年調査)

課題③：周辺地域での交通手段の維持・確保

- 高齢化の進行により、居住地域内において活動が増える傾向にあることから(図11)、地域と協力して、日常生活に必要な交通手段の維持・確保を図る必要がある。



※地区：市内を13に分割

資料：H24PT調査

図11 移動の目的地構成(平日)

課題④：公共交通の維持・強化に対する市の役割

- 路線バスの事業者は、各社ごとに運行エリアを持っている。利用者の利便性向上施策についても最終的には各事業者の判断となり、事業者間の調整が非常に困難となっている。
- 公共交通の利便性向上及び利用促進に向けて、鉄道駅やバス停でのパーク&ライド駐車場や駐輪場の整備等のハード整備とともに転入者へのバスマップ配布などのソフト施策を行っているが、依然として赤字体質は改善されておらず、公共交通の維持・強化に向けて、市としてどのような役割を果たすべきなのか検討を要する。

政策展開の長期的な考え方

コンパクトな都市構造を支える

『徒歩・自転車・公共交通を中心とした交通体系の構築』

- 今後の人口減少、少子高齢化を踏まえ、日常的な社会生活を営む上で必要な移動や、地域の発展を支える産業・観光振興等において、自動車交通を支える道路とともに公共交通も重要な交通インフラと位置付け、市民に支えられながら、官民連携の下、必要な交通インフラの確保を図る
- 移動に際しては、過度の自動車利用を避け、自身の健康や環境保全などを考慮して、公共交通や自転車等の交通手段を積極的に活用することが望ましく、これについて市民への普及・啓発に努める
- 「機能的な拠点ネットワーク型コンパクトシティ」を目指し、都市計画と連携を図りながら、広域交通の要となる本市の利点を生かし、骨格を成す公共交通や幹線道路等の交通インフラで構成する総合交通ネットワークの形成を図る

《中心市街地》

中心市街地には、広域商業・業務・コンベンション・居住・医療・福祉・文化機能のほか、岡山城・後樂園を含むカルチャーゾーンや西川緑道公園などの魅力的な空間があり、これらへの回遊性の向上や中心市街地の活力向上を図るため、徒歩や自転車の利用環境の向上とともに、シェア型交通システムの活用も含め、バス・路面電車の使いやすさや快適性を向上させて、全体として歩行者優先のまちづくりを進める

《地域拠点や生活拠点》

地域拠点や生活拠点は、金融機関等の都市的サービス機能やスーパー・医療施設等の日常的生活サービス機能を有しており、中心市街地や隣接市町との連携強化を図るとともに、都市機能の向上を図りつつ、拠点の周辺部からのアクセス性を向上させるため、自動車利用とともに、鉄道やバス等の公共交通の利便性の向上やコミュニティバス等の生活交通の維持・導入を図る

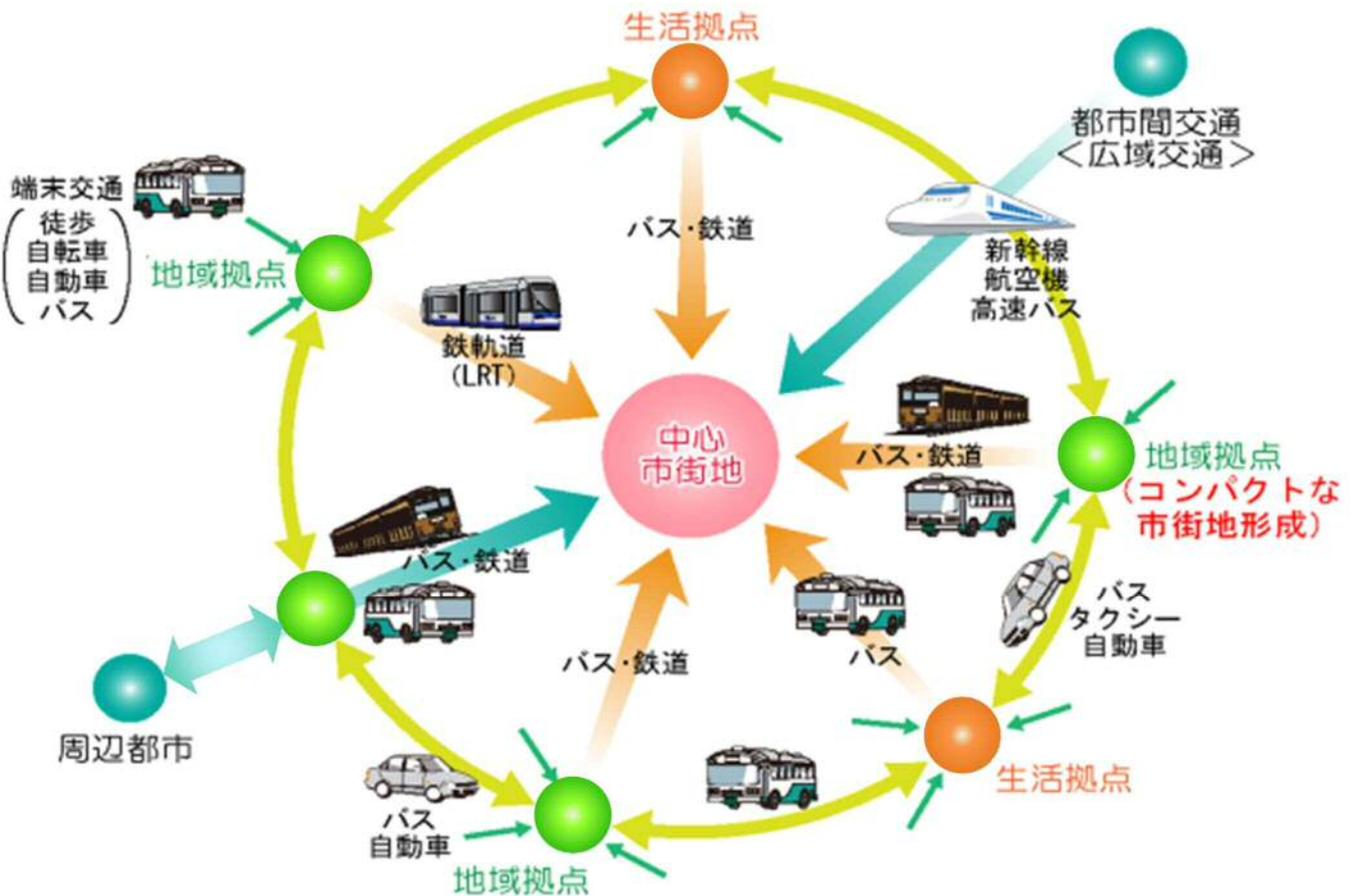
《集落地域》

集落地域では、深刻な人口減少と高齢化のさらなる進行を踏まえ、既存集落の生活環境の保全やコミュニティの維持を図るために、鉄道駅やバス停等の交通結節点や拠点等へのアクセスに対して、地域や市民の協力を得ながら、増加する交通弱者の移動の足の確保に努める

■ 広域交通のクロスポイントとしての岡山市



■ 目指す交通体系のイメージ



現状と課題

<現在の取り組み>

中心市街地は、商業業務機能や歴史文化の発信拠点としての機能を兼ね備えており、都市の顔である。現在、本市では魅力ある中心市街地の創出を目指し、「中心市街地活性化政策パッケージ^{注1)}」を進めるとともに、岡山城などの歴史・文化資産を活かした長期的な都心づくりの基本方針として、「都心創生まちづくり構想^{注2)}」を策定している。

注1) 中心市街地活性化政策パッケージ：魅力ある中心市街地の創出を目指し、「回遊性の向上」と「魅力づくり」に寄与する社会実験などを政策パッケージとして取りまとめ、平成26年度より取り組みを進めている

注2) 都心創生まちづくり構想：岡山城を中核とする歴史・文化ゾーンを中心に、城下町に伝わる歴史・文化資産を活かした風格と魅力ある都心づくりを進めるための基本方針として、平成26年3月に策定した

<都市機能と賑わい>

①-1 岡山駅前周辺と旧城下町エリアの現状

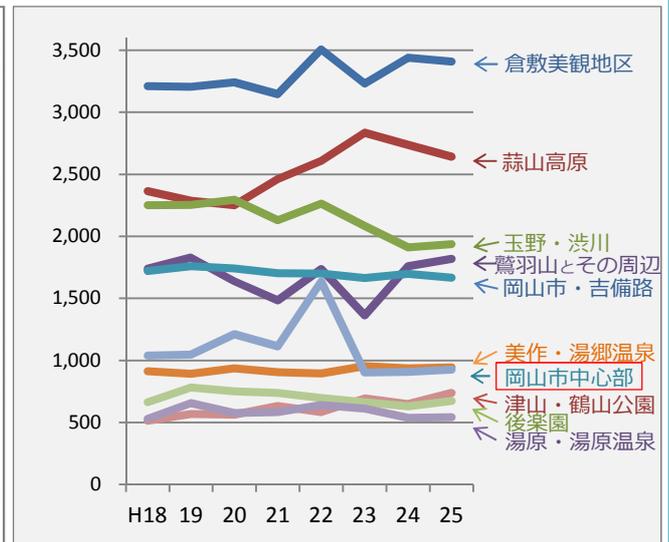
JR岡山駅は8路線が乗り入れるターミナル駅であり、平成26年12月にはイオンモール岡山が開業するなど、**JR岡山駅を中心に商業、業務機能の集積**が進み、ホテル、コンビニ、ファストフード、カフェなどの集客施設も岡山駅前を中心に集積している。また、**岡山駅西口エリアでは、プロスポーツ開催時に多くの人を訪れる**など、新たな賑わいも生まれている。

一方で、城下町形成時に商人町として配置された**表町地区は、空き店舗の増加や歩行者通行量の減少など、衰退傾向**となっており、加えて、岡山城や後樂園を始めとする中心市街地の観光入込客数は倉敷美観地区の3分の1以下であり、県内で比較しても、**観光客を誘致する魅力は十分とは言えない状況**となっている。

商店街通行量20年前との比較（20年前を100とする）



岡山県内 地域別観光入込客数

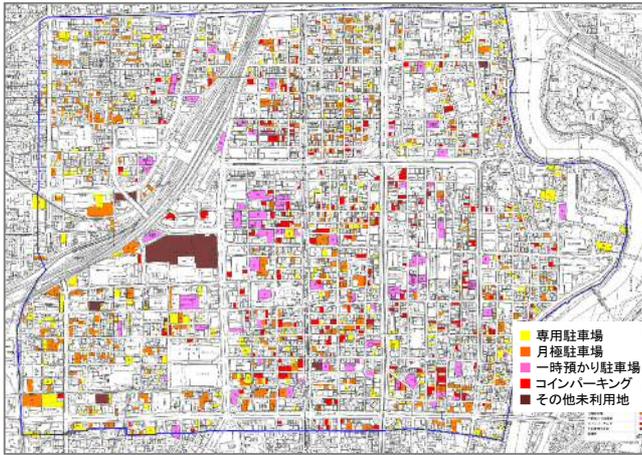


①-2 土地利用と建物の現状

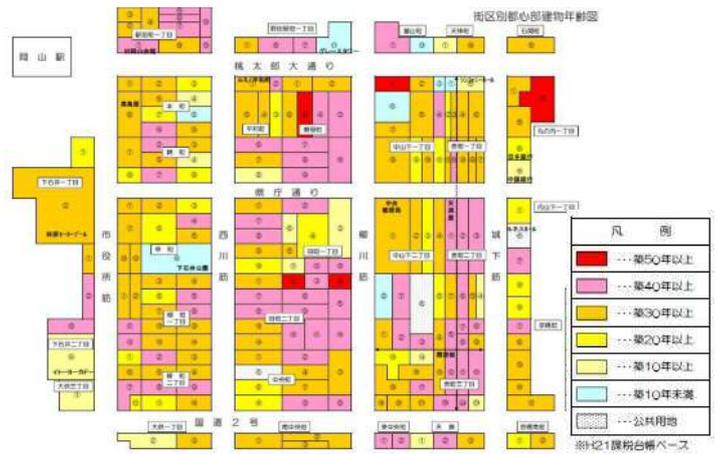
中心市街地は、空襲により大部分が焼失し、戦後の区画整理事業に併せて多くの建物が建築されたが、現在も、その頃の建物が多く残っている。

また、駐車場等の**低未利用地も岡山駅前を中心に広く点在**している。

土地利用の現況（平成23年）



街区別建物年齢図（平成21年）

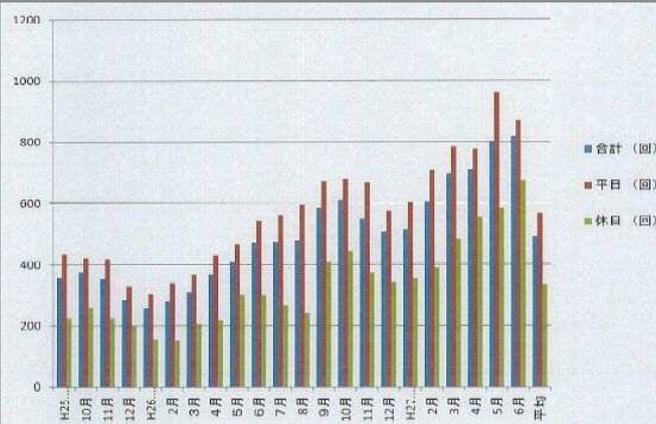


①-3 交通の現状

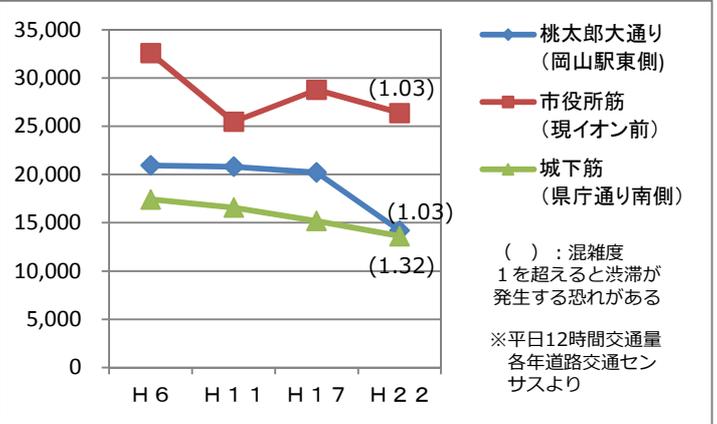
既に導入されている**コミュニティサイクル（ももちゃり）**は、**利用者数も増加**しており、岡山駅西口方面への拡大も予定されるなど、中心市街地における移動手段として定着しつつある。

一方で、近年は環状道路など幹線道路網の整備により、減少傾向となっているが、現在でも多くの自動車が中心市街地に流入しており、主要な交差点などでは、**自動車と歩行者・自転車交通が輻輳**している状況も見受けられる。

「ももちゃり」1日当たり平均利用回数（H25.10～H27.6）



中心市街地における自動車交通量の推移



課題

＜都市機能と賑わい＞

①-1 中心市街地全体の賑わい創出に向けて、商業・業務機能が集積するJR岡山駅周辺エリアと歴史文化施設が集積する旧城下町エリアが、それぞれの持つ**固有の魅力を磨き、集客力を高める取り組み**が必要である。

①-2 災害に強い都市とするため、また活力ある都市づくりを進めるため、**建築物の更新、有効な土地利用を進める**ことが必要である。

①-3 中心市街地の回遊性向上に向けて、「ももちゃり」の利用促進に加え、**自転車・歩行者のための交通空間整備**や、**自動車交通の流入抑制**を図ることが必要である。

<人口回帰と市民主体の取り組み>

②-1 中心市街地への人口回帰

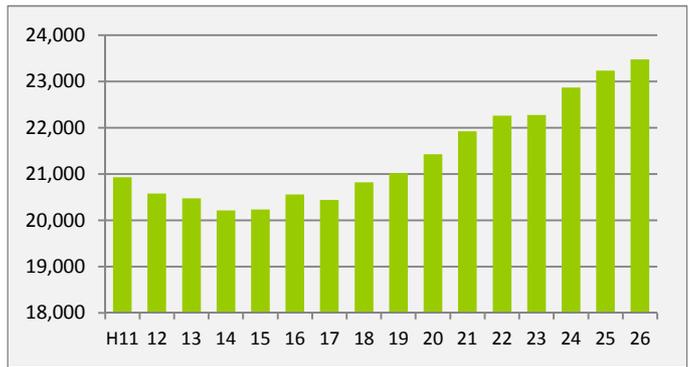
中心市街地の人口は、分譲マンションの供給等により、30代・40代の子育て世代の流入が見られ、平成14年頃を境に増加に転じている。

②-2 市民主体の賑わいづくり

街の魅力を高めるためには、**熱意ある人たち**

の創意工夫溢れる取り組みが不可欠であり、現在、西川緑道公園等を中心に「満月Bar」や「有機生活マーケット「いち」」など、NPO団体や市民を主体とする多くのイベントが行われており、中心市街地の賑わいの創出につながっている。

中心市街地人口



西川で開催されている有機生活マーケット「いち」



石山公園で開催した満月Bar (H26.9.10)

課題

<人口回帰と市民主体の取り組み>

②-1 中心市街地の賑わい創出は、そこに暮らす人があって成り立つものであり、現在の人口増加傾向を維持するため、**子どもから高齢者まで暮らしやすい環境の整備**が必要である。

②-2 熱意ある人たちの主体的な取り組みにより、中心市街地を「モノ」の提供する場としてだけではなく、体験や共感などの「コト」を提供できる場とするため、公園、道路、公有地などの**公共空間を活用できる仕組みづくり、場づくりを進める必要がある**。

また、**新たなチャレンジを支援**していくことも必要である。

政策展開の長期的な考え方

魅力と賑わいのある中心市街地の創出

●中心市街地全体が歩行者や自転車にとって快適な空間となるよう、歩行者空間の確保や自転車利用環境の整備などを行い、自動車から人を優先するまちを目指します。また、岡山城を中核とする歴史・文化を活かした魅力向上を図ります。さらに、低未利用地の転換や建物の機能更新を促進し、都市の活力向上を図ります。

●中心市街地は、多様な人々が住まい、働き、集い、交流する場所です。創意工夫を凝らした市民、民間の活動を後押しすることにより、新たな価値を継続的に生み出し、更なる賑わいと活気あふれる場所となるよう働きかけを行います。

現状と課題

○ 岡山市の「中山間地域等」

- 「過疎地域」・・・旧建部町（過疎法で指定）
- 「中山間地域」・・・定義なし

～参考～

- i 岡山県中山間地域の振興に関する基本条例
過疎・山村振興・特定農山村地域と規定
⇒「旧建部町」「旧御津町」が該当
- ii 農林水産省 農業地域類型区分（S25.1）
「中間農業地域」「山間農業地域」
⇒岡山市内の「旧32町村」が該当
- iii 過疎地域同等の人口減少率の周辺小学校区
過去15年間で12.9%以上の減少率
⇒ i, ii 以外に5小学校区が該当

○ 中山間地域等の現状

- 持続的な食糧供給（農業）、環境保全（生物、水、森林、災害）、地域社会の形成・維持（伝統文化、やすらぎ）等の多面的機能により、都市の多様性や市域全体を支える場となっている。
- 急速な人口減少や少子高齢化による地域継承者の減少や集落維持の困難、農林業・商工業の縮小、定住環境の悪化、人材・女性の流出などの負の状況の発生が見られる。

中山間地域等(小学校区)

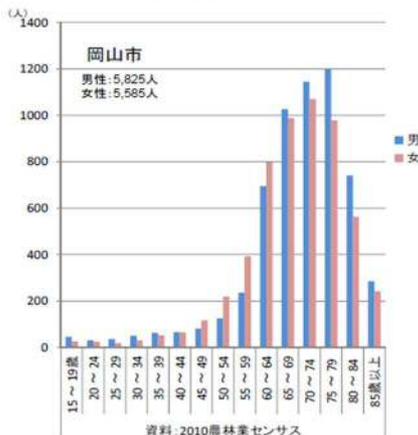


岡山市の農業就業人口の推移及び65歳以上の割合

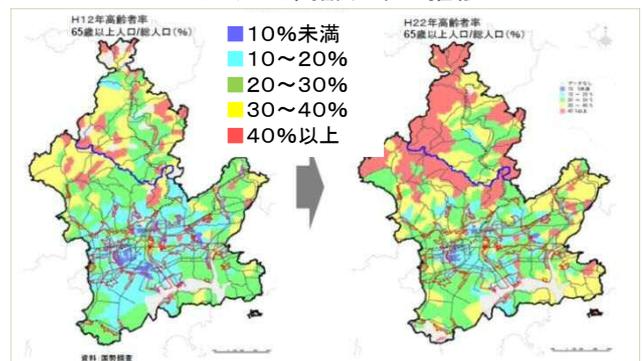


- ◆H12～22で岡山市の農業就業人口は約4割減少
- ◆65歳以上の農業就業人口の割合72.2% (全国平均61.6%)

年齢別農業就業人口



H17→H22高齢化率の推移



課題

- ①中山間地域等では人口減少や少子高齢化の進行，生活利便施設（医療、交通、教育、買い物等）の減少などにより，地域コミュニティを維持することが難しくなり始めている。また，地域内に住民自身も気付かない風景や農産品等の魅力的な資源があっても，地域おこし・ビジネスに繋げるための人材が不足している。
- ②岡山市内のどの地域においても一定の生活利便施設があり，地元で暮らしやすい生活ができ，都市部へアクセスしやすい環境であることが望ましい。

政策展開の長期的な考え方

①： 地域活動が維持された小さな拠点づくり

中山間地域等において，人口減少の抑制や地域活動が維持されるよう，新たなビジネスづくりや従来の農林業等の再生・高付加価値化を進め，さらに，地域への定住が進み，地域への愛着や誇りが醸成されるよう歴史・文化資産を活かした地域活動が広がるようにします。
また，暮らしを守り，活力を維持するため，地域内の後継者の育成や女性の積極的な活用，また，地域おこし協力隊等の外部人材の導入で地域の担い手をつくる仕組みを構築し，小さな拠点づくりを目指していきます。

②： 中山間地域等と都市部とのネットワーク化の強化

中山間地域等の特色である安らぎ，食，文化等を活かした魅力づくりや人づくりを進め，地域の拠点機能の維持・向上を図るとともに，高次機能を有する都市部とネットワーク化し，さらに都市部との交流を深めていきます。