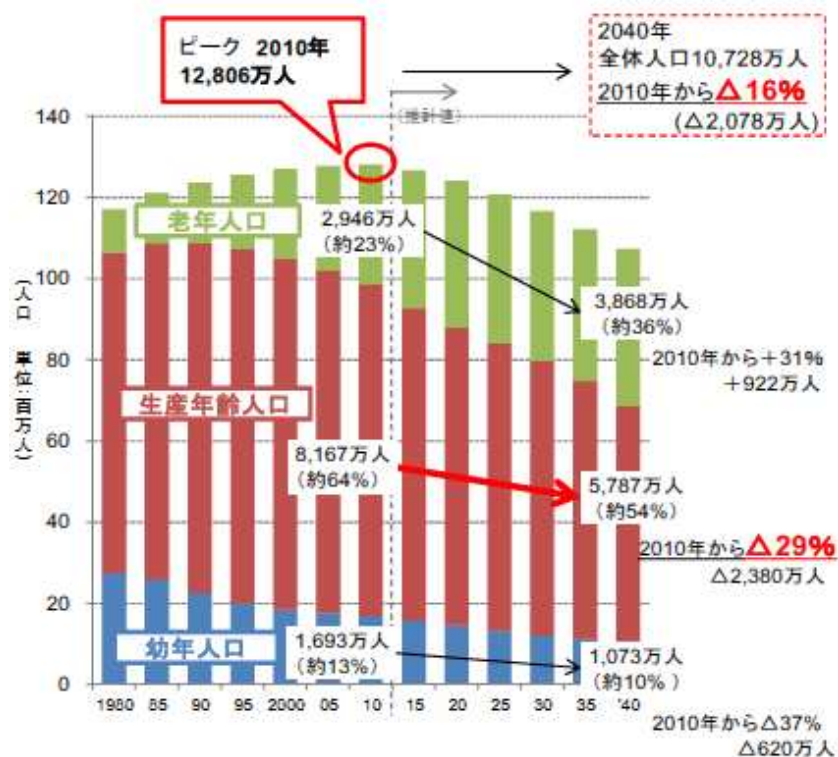


コンパクトシティ・プラス・ネットワークの概要

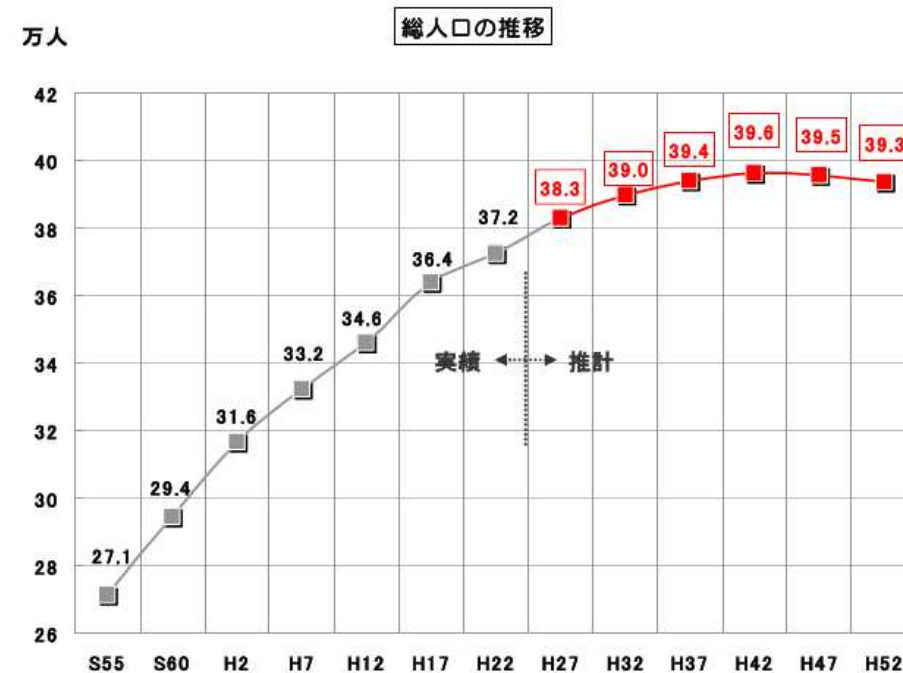
1 人口動態

全国の人口動態



「農庁所在都市」=三大都市圏を除く、道庁庁を有する市町村。

岡崎市の人口推移

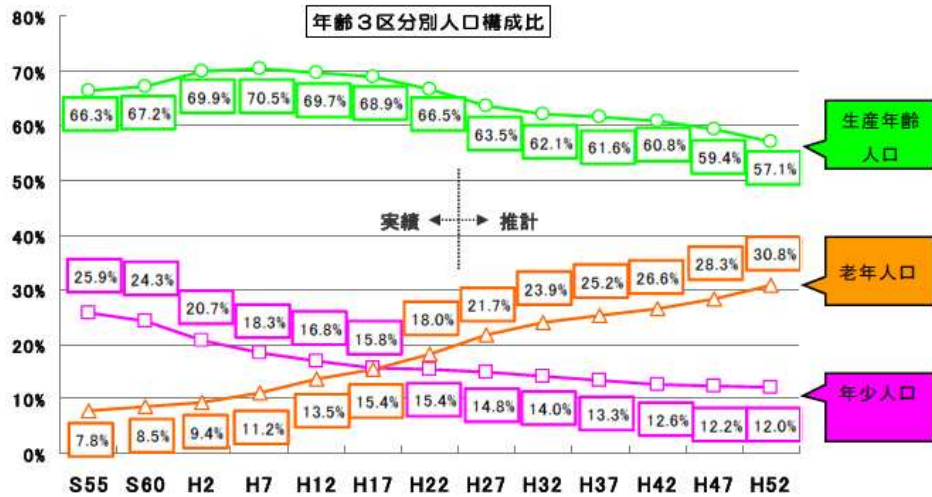


※昭和55年～平成22年は「国勢調査」(総務省)

※旧額田町を含む(S55年～H17年)

全国では、2010年(平成22年)で人口増加のピークを迎えており、2040年(平成52年)で約2割の人口減少が見込まれる。
幼年人口(0～14歳)・生産年齢人口(15～64歳)の割合が減少し、老年人口(65歳以上)の割合が増大
本市では、2030年(平成42年)で人口増加のピークを迎え、その後人口減少となる。

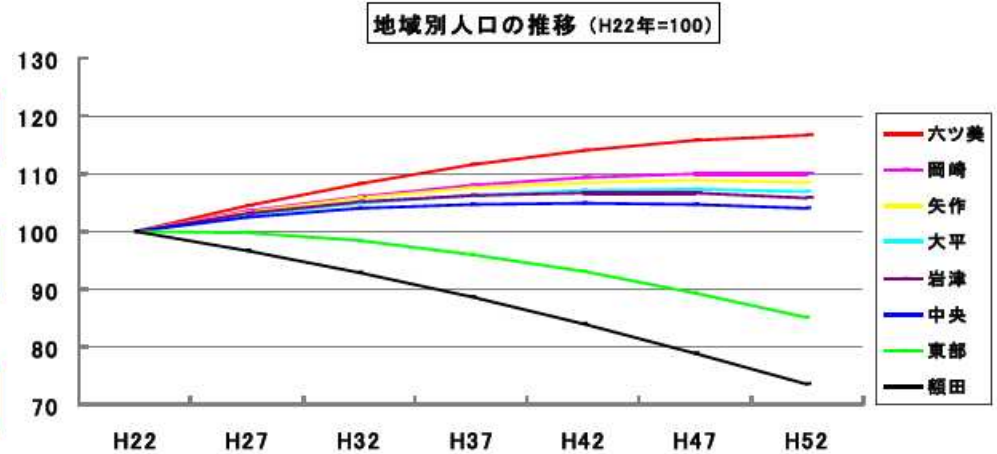
岡崎市の年齢3区分別人口構成比



※昭和55年～平成22年は「国勢調査」（総務省）

※旧額田町を含む（S55年～H17年）

岡崎市の地域別の人口推移



本市においても、幼年人口及び生産年齢人口の割合が減少し、老年人口の割合が増大している。

地域別の人口推移をみると、額田地域や東部地域においては、人口減少が始まっている。



他都市よりは少し遅れるだけで、岡崎市でも急激な人口減少の波は避けられない

急速な人口減少と高齢化が進展すると

- ・地域の産業の停滞など活力が低下
- ・既成市街地に空き家や空き店舗が増え、低密度な市街地を形成
- ・財政も厳しくなり、拡散した居住者の生活を支えるサービスが困難に

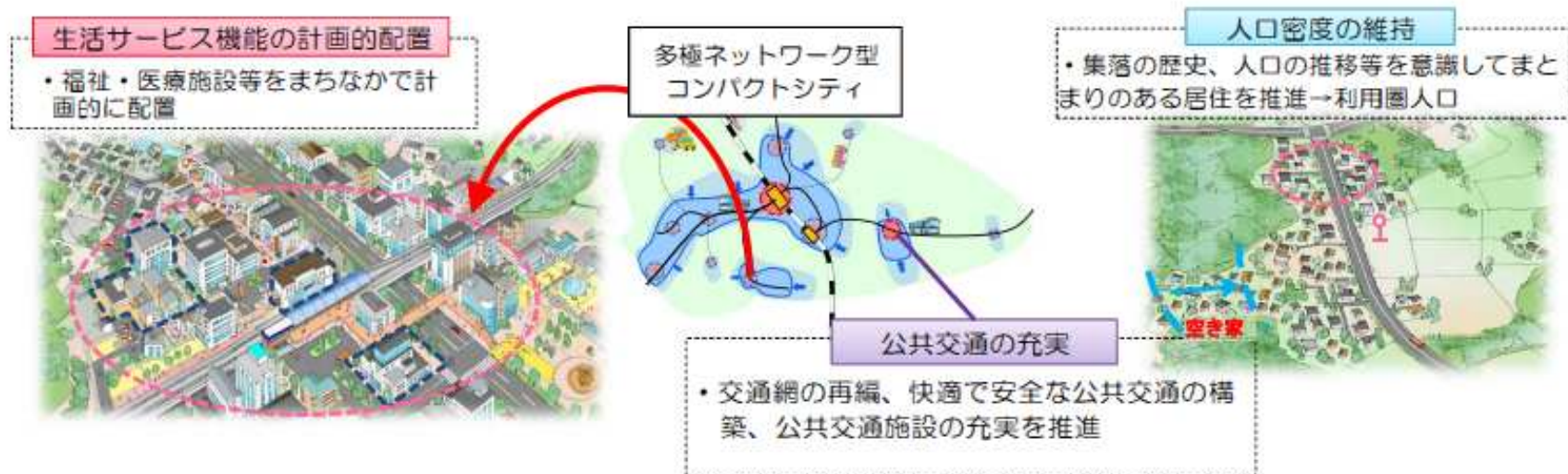
2 コンパクトシティの概要

地方都市におけるコンパクトシティのモデル

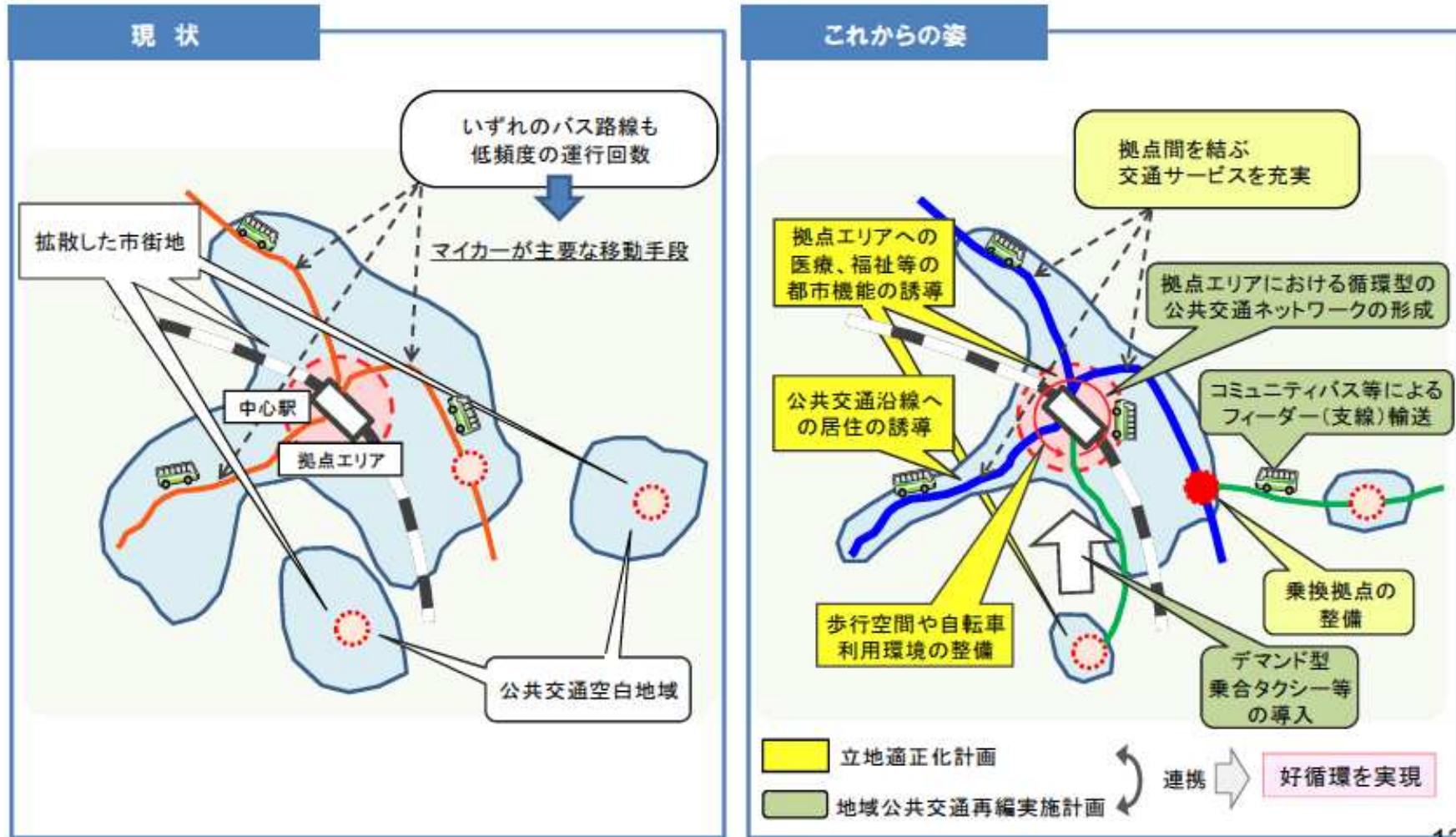
多極ネットワーク型コンパクトシティ

- 医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、あるいは、
- 高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるなど、
- 日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まいなどの身近に存在する

「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指す。



コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方



現状の公共交通問題の改善を図りつつ、人口減少を前提としたまちづくりを計画する必要がある。

地域公共交通網形成計画の作成においても、20年～30年後の人口減少後でも持続可能な交通とするための取り組みを記載する。

地域公共交通網形成計画と立地適正化計画の連携により、コンパクトシティをめざす。