



人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして RACDA

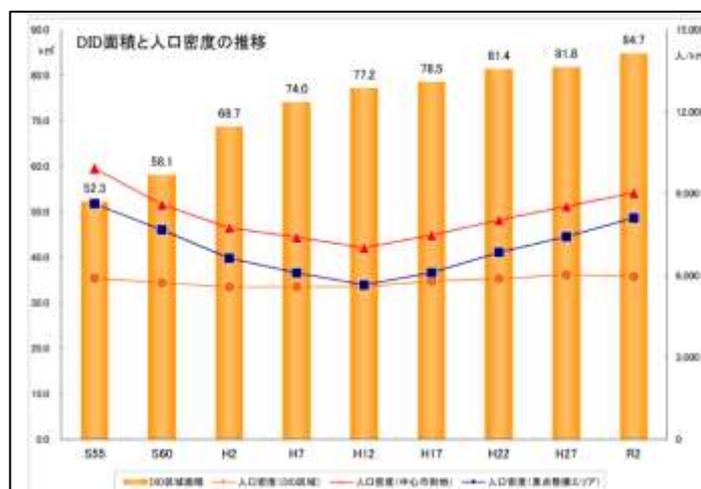
# 第 250 号 2024/ 9

## 岡山の都心再生と電車バス 固定資産税の各都市比較

■岡山未来デザイン委員会として、都心を面白くするための方策を考え続けて 37 年。1987 年岡山県の委託で書いた「ネオ・商業エリア構想」では、路面電車の環状化や岡山城・後楽園連携、京橋朝市などを提案した。京橋朝市は 34 年継続している。

■この構想は、岡山商工会議所の「都心 1km スクエア構想」となり、そのエリアは岡山市が中心市街地とする範囲と一致する。1km スクエア構想は電車バスの公共交通を中心としたまちづくりを進め、都心商業エリアを活性化させるというものだった。この政策はコンパクトシティ政策として富山を嚆矢として全国に広まった。路面電車の環状化は富山、札幌で実現し、富山ライトレールと吉備線 LRT 化は、宇都宮ライトレールのモデルともなった。(参考 瓦版第 216 号 岡山の都心は再生成功!!! 自然豊かな郊外拠点再生が課題)

■さて岡山の場合、継続的に都心活性化に取り組んだ結果、都心の人口は回復し、地方都市として全国有数の地価上昇と、それに伴う固定資産税の増加をもたらしている。中心市街地の人口は国勢調査によれば、1975 年に 70000 人ほどだったのが 2000 年には 43000 人に減少。反転して 2020 年には 55420 人と増加している。特に重点整備エリアでは 2000 年の 20361 人が 2020 年 29204 人と大きく回復。岡山では県庁・



市役所等公共施設や病院、商業施設の郊外移転を最小限に抑えられ、イオンモール出店、都心マンションブームも影響し、人口と地価の上昇、再開発のテンポが速まっている。

■都心の路線価では、ハレノワ前は 2015 年からの 9 年間で 139 となった。ハレまち通りの 1 車線化

完成で沿線はこの 1 年でぐっと伸びて 151。また路面電車の駅前乗入れ工事が始まり、沿線全体の路線価がこの 1 年で急に伸び、中納言では 133、終点の東山では 124 と、期待値が高まっている。イオン前では 188、駅前地

岡山市税概要の推移													単位億円	
年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5 予算	
(西暦)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
固定資産税都市計画税	528	501	507	513	512	526	534	534	543	544	548	564	575	
法人住民税	114	115	116	128	121	117	115	118	125	92	104	103	105	
個人住民税	352	366	372	382	389	396	400	518	542	548	543	553	552	
その他	98	99	105	106	105	106	105	106	108	106	109	113	112	
市税総額	1092	1081	1100	1129	1127	1145	1154	1276	1318	1290	1304	1333	1344	
一般会計歳入							3283	3329	3410	4318	4028	3910		
路面電車のある都市の固定資産税+都市計画税の推移比較 (松山市・高知市は都市計画税の設定なし)														
宇都宮市 固定+都市							412	409	414	419	409	421		
熊本市 固定+都市							449	453	469	475	505	534		
岐阜市 固定+都市			308	311	309	312	316	308	319	321	308	319		
富山市 固定+都市		319	322	326	323	340	350	350	351	353	345	355	357	
松山市 固定+都市 0							311	309	313	314	310	318	305	
高知市 固定+都市 0							195	194	195	198	191	200		

区では昨年は県庁所在地全国トップ、今年は 3 位と、地価の面でも全国有数の伸びを示している。この結果、岡山市全体の固定資産税収入も、501 億円から 575 億円と伸びてきており、これを路面電車のある全国の諸都市を比較してみると、半導体工場立地で期待値の高い熊本市と並んで、岡山市も突出して伸びていることがわかる。これは経済活動活発化の象徴であり、まちづくりや福祉・教育に回せる自主財源も増えることになる。なお熊本では「車 1 割削減、渋滞半減、公共交通 2 倍」を目指している。

■コンパクトシティのモデルとなった富山市では、富山ライトレールと環状線が直通し、早くから「立地適正化計画」に着手し、公共交通沿線への人口誘導を着実に加速。路線価を見ると、富山駅北のインテック前では、新幹線開業、都心の路面電車との直通運転の完成もあり 143。しかし路面電車環状化で出来た大手町電停では、2020 年に 135 まで伸びたが、伸びが止まっているのは課題だ。けれども路面電車終点の南富山駅前 104、不二越駅前 102 と、中心市街地全体で上がっている。昨年ライトレールが新規開業した宇都宮駅東口はマンションが林立して様変わりし、旧都心と地価が逆転しており、ライトレールの効果は大きい。むしろ旧都心の落ち込みが危惧され、宇都宮駅西口へのライトレールの延伸を決めた。一方 2005 年に都心の路面電車を廃止した岐阜市では、柳ヶ瀬商店街の入込数は 1992 年に対して 30% になり、中心市街地の人口も 20% 以上減少。岐阜駅前では再開発も進むが、路線価は 121、すぐ隣の名鉄岐阜市駅前 100。柳ヶ瀬は 85 と凋落は続き、中心市街地計画面積は 170ha から 155ha に縮小しており、バスの活性化、連節バスの導入はほとんど効果は無い。

■岡山市では JR が 8 方面に伸びている効果は大きい。今後は庭瀬駅・妹尾駅などからバスが新設され、便数を増やせば、渋滞も減る。岡山城・後楽園周辺の観光振興も進み、新設アリーナ計画もある。新幹線も電車バスも便利で、地震が少なく温暖で、安全なイメージがあり、そこそこの人口規模と文化程度で、大都会ほどの圧迫感はない。郊外の田園や瀬戸内海のゆったりした自然も吸引力を持ち、既に大都会の生活に限界を感じていた人々が、岡山を選んでいる。移住定住政策も成功しつつある。交通まちづくりを進めることは、都市の魅力を増すことでもある。

NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail: info@racda-okayama.org

URL: http://www.racda-okayama.org

RACDA

検索

