

出張報告書

平成27年11月9日

議長 鳥居宏次殿

生 創 田 和 岸 名 派 會

代表者氏名 稲 田 悦 治 印

下記のとおり報告します。

1. 目的

島根県松江市

- ・市営住宅を『民間賃貸住宅の借り上げ方式』へ全面移行について
- ・空き家を生かした魅力あるまちづくり及びまちなか居住促進の推進に関する条例について

岡山県倉敷市 ・ コミュニティータクシー導入について

2. 出張先

島根県松江市役所 松江市末次町86番地

岡山県倉敷市役所 倉敷市新田 6 4 0 番地

3. 出張期間 平成27年10月29日(木)～平成27年10月30日(金)

4. 出張者氏名 稲 田 悦 治

5. てん末報告 別紙のとおり。

[illegible]

(10月29日 松江市)

①『市営住宅を民間賃貸住宅の借り上げ方式へ全面移行について』

説明員：建築指導課 江藤浩二氏・永田美紀氏・山田氏

各担当者より、寺町・天神町灘町地区優良建築物等整備事業の概要からご説明頂いた。

JR松江駅前通りという好立地にも関わらず、寺町地区では人口減少及びそれに伴う高齢化の進行、商店街の衰退など中心市街地の空洞化という厳しい状況であった。こうした中、平成11年に地元地権者（施行者：寺町地区共同ビル建設組合）が街の活力を取り戻すべく検討を重ねた結果、商業の活性化に加え、街の中心部に住む人を増やすことが重要と考えた。これまでのように各々の土地に個別の建物を建設するのではなく、敷地の高度利用のため耐火構造による共同ビルの建設を柱とした『寺町地区北ブロック共同建替計画』が立案された。市はこれを受け、松江市優良建築物等整備事業費補助金交付要綱に基づき平成11年9月に事業採択（事業費：補助金265,900千円（国・市1/2）・配資金71,000千円・借入金855,828千円 計1,192,728千円）し、平成13年8月に1～2階が商業ゾーン、3～8階までが住宅（30戸／市営住宅は4階以上の20戸）の複合住宅が竣工した。本事業は寺町地区都市再生の核施設として、土地利用の高度化を図りながら、①都心居住の推進②回遊性の高い歩行空間の創出③防災性の向上等を目的としている。

天神町灘町は、松江市の駅通りに沿った市中心部にあり、地元主体（天神町灘町地区共同ビル建設組合）の『高齢者にやさしいまちづくり』が推進されている地区である。

共同化に伴い、高齢者や障害者等生活弱者に配慮した住宅供給もあわせて実施することによって人口定住化を促進し、中心市街地活性化の推進を図ることを目的とする。松江市としても、当地区を含む中心市街地の活性化を促し、少子高齢化対策を施すと共に、定住人口の増加を図り、都市中心部のスプロール化に歯止めをかけることは、都市の再整備を行う上で非常に重要であり、又、本事業にあわせて街区自体の不燃化及び空地の確保等、都市防災上も大きな成果を得ることができることから、市民の方々と一体となり、都市の再構築に向けて推進した。特に整備内容については賃貸住宅32戸の内、高齢者9戸・市営住宅20戸・一般3戸で、商業施設以外に医療機関（医院）を入れた。

医療機関が入ることによって、高齢者により安心を与える住宅となり、『松江市あんしんハウス』と称している。本事業は平成13年7月に共同建替協議会を結成し、平成14年4月まちなみデザイン推進事業補助採択、平成15年1月建設組合設立・事業計画（案）、国庫補助要望提出、平成16年7月国庫補助申請、決定を経て、同年9月工事着工し、平成17年9月1日の引き渡しである。

借上市営住宅事業は、民間事業者等が所有する住宅を、松江市が借上市営住宅として借上げ、住宅に困窮している低所得者に対して低廉な家賃で転貸することを目的としている。事業主体は松江市で、入居希望者は松江市へ家賃を支払い、松江市が転貸し、事業者が所有する住宅を借上型市営住宅とし、事業者と賃貸契約を締結し、借上料を支払

い、事業者は住宅の維持管理・修繕をする仕組みである。

本事業では、①市は土地取得費の負担がなく、建設費は事業者が調達するため、初期投資が少ない。②用地確保が難しい地域に必要な戸数の市営住宅が確保でき、中心市街地のまちづくりにも活用でき、政策的に市営住宅が必要な地域への立地が可能となった。③借上期間（20年）が終了すれば返却でき、再契約により、実質的な借上期間の延長も図れ、将来の住宅利用に融通性がある。④民間事業者の技術力、供給能力が活用できる等のメリットがある。一方、①空室が発生した場合でも家賃を支出（市単費）しなくてはならない。②公営住宅の性質上、出来るだけ入居者負担額の軽減に努めたいが、共益費の設定等について、事業者の理解が得にくい。③修繕費等について、本来家賃の中に含めて支払っているため、事業者が負担するべきと考えるが、事業者の理解が得にくい等がデメリットであると考えられる。

公共住宅の在り方および住宅政策の考え方については、今後、市営住宅の建設及び建替えは行わず、平成23年度策定の長寿命化計画に基づいて、既存ストックの継続使用に努め、民間賃貸ストックの活用（借上公営住宅の推進）を進めていく。

本事業実施の現状は、直近（H25.11/H26.9/H27.1/H27.5で~~約~~1戸）の募集倍率は8倍～13倍で寺町・天神ともに満室である。又、平成26年度収支状況は、寺町・天神での家賃収入合計13,563千円に対し、借上料合計52,320千円である。

本事業は、住民・企業・行政が一体となったまちづくりが実践でき、まちなか居住の推進、一つの住棟の中に多世代にわたる世帯が入居することによる、良好なコミュニティの形成が図れることが評価として挙げることができるが、借上期間終了後の入居者住み替え先の確保が課題である。

市営住宅借上採択要件としては、『松江市優良建築物等整備事業費補助金交付要綱』に基づき、事業採択を受けたもの。住宅の借上戸数は、先の事業採択を受けて提供される住宅全戸数の2/3以内かつ、最低4戸以上。借上対象住宅は、2LDK・住戸専用面積65㎡程度とし、事業実施年度の『公営住宅必携』『公営住宅の整備』の基準に適合したもの。借上期間は20年間とし、事業者において適切に管理・運営・維持が保証される建物であること等、他に家賃設定に関すること。維持管理・修繕費は原則として市は関与しないことや、駐車場は借上対象外であること等が要件となっている。

借上料は、公営住宅法に基づき算定する近傍同種家賃の額から、管理事務費、空家引当金等を控除した額等を基に、両者で協議し決定した額である。ちなみに、寺町・天神の2住宅40戸分合計は4,360千円（毎月109千円/戸）である。

平成17年度までは、借上料と所得に応じて入居者が負担する額（家賃）との差額については、1/2を『公営住宅家賃対策補助金』で、残り1/2は市の単独費用（100%が~~普通徴収~~）で補填していたが、平成18年度に補助金制度改正により、公営住宅は対象外とされ、従来の国負担分も市の単独費となった。

②『空き家を生かした魅力あるまちづくり及びまちなか居住促進の推進に関する条例について』

まず、空き家の現状については、現在の少子高齢化、人口の減少、良好な生活環境への意識の高まり等に伴い、適正な管理がされないことにより、周辺に外部不経済をもたらす土地利用の問題が発生・増加している。特に近年空き地・空き家の増加が深刻化しており、全国的な問題として顕著化している。

松江市は、平成25年住宅・土地統計調査では、空き家率13.4%で、全国とほぼ同様の空き家率で、空き家の総数は12,630戸、その内別荘・賃貸用・売却用のものを除く、一戸建て住宅は4,400戸となっている。

空き家の増加の原因と課題については、少子高齢化により人口が減少した地域では、地域の伝統行事の開催等、地域コミュニティにも支障がでている。増加する空き家の有効活用により、地域の人口減少に歯止めをかけることが課題でもある。又、低所得者や高齢者世帯等では、撤去費用が捻出できない場合や、撤去し更地にした場合に固定資産税が6倍となること、所有者の死亡により相続人を特定できない場合等々がある。

空き家が増加するにつれ、空き家に対する相談や苦情が多く寄せられ、平成21年6月に『伺います係』を設置して以降『空き家管理条例』が平成23年10月に制定される間に、相談・苦情が57件。条例制定後から平成26年7月31日までに72件の危険家屋に対する苦情が寄せられている。空き家を適正に管理されない状態が多く、周辺に外部不経済をもたらすため、空き家対策が必要となる。

松江市において平成23年10月『(麟)空き家管理条例』を制定し、危険家屋に対しては所有者に是正を促し、また空き家の活用に対しては各種補助金制度を制定し対応している。平成26年2月議会において、条例の改正を行い、公表・緊急安全代行措置・空き家審議会の設置など管理不足な空き家への対策の強化促進を図っている。

空き家活用と新たな空き家の抑制を図っていく必要があり、今後も増加すると推測される空き家の実態把握を行い、有効な対策につなげることが重要と考えている。

空き家対策推進方針として、①除却・活用の推進②空き家対策のワンストップ化（窓口の一本化）③空き家流通のための官民連携（空き家バンク）の強化を3本柱として推進する。

松江市空き家バンク事業は、①市内の賃貸住宅居住者が、持ち家取得にあたり、中古住宅を取得することにより、空き家解消と市街地の効率的土地利用に資する。②松江市定住雇用推進課・島根県建築住宅センター・ふるさと定住財団等と連携し、市外の方が安心して移住できる相談体制を構築する。③全日本不動産協会・島根県宅地建物取引業協会の2団体と連携し、不動産流通の促進を図ることを目的としている。

利活用の可能な中古住宅は、所有者が無管理で使用のない状態のまま放置が続くと家の老朽化が進み、大修理が必要になったり、第三者に危険を及ぼすなどのほか、住まい

として使用不能に至る場合もあり、賃貸・売買にかかわらず、有効活用を所有者側に積極的に促す必要がある。また、空き家バンクを通じて不動産市場の流通を促進することにもつながり、将来の空き家候補物件を減少させる有効な対策とも言える。より多くの空き家の活用により、定住推進に資することで地域の活性化を図る手段のひとつとして『松江市空き家バンク』を設立するものである。

『空き家管理条例』の市の役割である居住促進に関し、必要な支援策のひとつとして平成26年3月1日に『松江市空き家バンク』を設置し、方針の強化を図っていく。

『松江市空き家を生かした魅力あるまちづくり及びまちなか居住促進の推進に関する条例（通称：空き家管理条例）』制定については、空き家はまちに寂れた印象を与え、生い茂った雑草、延びた木の枝などが景観に悪影響を与え、害虫が発生したり、不審者の侵入、放火や火遊びの対象になることが懸念されるなど、多くの社会的問題を抱えている。松江市も他の地方都市同様、人口減少や空き家の増加が問題となり、特に中心市街地においては、『住宅が密集している』『狭隘な道路が多い』などの理由から、一層深刻な問題となっている。

このような背景の中、松江市総合計画や各種個別計画にも『空き家対策の促進（既存ストックの活用）』、『中心市街地の活性化（まちなか居住）』を盛り込み、各種事業を実施してきたが、増加する空き家の適正管理、有効活用の促進を通じた魅力あるまちづくりを更に推進するためには、市や地域、空き家所有者等との連携、信頼関係が重要な鍵になるとして制定を検討した。

まちなか居住とは、都市機能の集中や、職住近接による利便性があり、都市型ビジネスが展開できるなど、まちなかに居住することは多くのメリットがある。そのメリットを最大限に生かすことができるよう、コンパクトなまちづくりや居住人口の増加を図り、地域コミュニティやまちの活性化を推進するものである。

本条例は、安全で良好な景観及び住環境を確保し、もって魅力あるまちづくり及びまちなか居住促進を推進することを目的とする。

①市、市民等及び事業者は、空き家の適正な管理又は有効な活用促進を図り、誰もが住みたくなり、又は訪れたい魅力あるまちづくりを推進しなければならない。②特に住宅が密集し、狭隘な道路が多いまちなかにおいては、市、市民等及び事業者の相互の理解及び協力のもと空き家を有効に活用し、賑わいのあるまちづくりを実現するため、まちなか居住促進を推進しなければならない。①②を基本理念とし、各主体の責務を市の責務・市民等の責務・事業者の責務を定めている。

まちなか（中心市街地）居住の促進に向け、まちなか住宅団地整備補助金（H24～/中心市街地で500～1000㎡の優良宅地開発行為の事業者・道路、公園用地整備費、老朽建築物除却費の1/2以内で上限：500万円）、空き家バンク（H25～）、戸建賃貸住宅改修支援（H23～）、若年者まちなか家賃助成（H20～）等が空き家・空き地活用支援対策で、郊外での子育て世代への住宅政策として、子育て世代定住促進団地の普通貸付・無償譲渡や子育て世代対象の定住促進支援などの取り組みを実施している。

借上市営住宅について、今後の促進についてお尋ねしたところ、参加事業者への説明会を実施したところ、応募はゼロであったとのこと。現在、部課内でヒアリング等も実施しながら検討中であるらしい。事業者側では、行政が言う公営住宅としての理解が得られることは難しい状況なのか。課題としても記述したが、契約終了後の入居者の新たな入居先の確保への対応が難しいと思う。

松江市『（通称）空き家管理条例』は、空き家をまちづくりやまちなか定住促進の推進にと言う取り組みが特徴となるが、いわゆる、コンパクトシティと理解すればいいと思う。まちなか（中心市街地）以外での空き家対策・定住対策の取り組みについては、子育て世代への定住対策に取り組んでいる程度である。郊外での空き家の有効活用や定住対策が望まれる。

借上公営住宅としては、多面的に考慮し色々な規制は必要であることは言うまでもないが、松江市もその推進において、参加事業者が無かったということを受け、事業推進に向け、どのような検討を加えて実現して行くのか。参加事業者あってこそ、事業のメリットが発揮される。

岸和田市としては、『岸和田版 民間賃貸住宅の借り上げ方式』として、中心市街地以外も含めた事業への取り組みが必要と考える。松江市の取り組みやその他の先進事例を基に、事業者も参加しやすくなるような、要件等の見直しや規制緩和の調査研究に早急に取り組む、より一層民間賃貸ストック等が活用でき、既存ストックの継続使用にも取り組むべきである。

以前から申し上げているが、岸和田市全体の適正住宅戸数を定め、『岸和田市住宅政策』なるものを定めた上で、長寿命化や公共施設の適正管理計画や各種個別計画等に基づき取り組むべきと考えている。しかしながら、行政自ら策定したそれらの計画は、財政状況を改善し持続可能な行財政運営・自治体経営を推進するための計画であるはずが、それらの計画を順守することなく、反故にして、建設及び建替えはおこなわないとされながらも、平然と実施されている現状は甚だ遺憾である。この状況は到底、岸和田将来・市民を起点においた行政運営には程遠いと言わざるを得ない。今後も箱ものの建設は無秩序・無計画に実施されようとしている。誰のためか。借金返済は誰がしていくのか。

公営住宅においての一例が、（仮称）岸和田市営尾生第2住宅新築工事（68戸）の事業費942,634千円（土地取得費は除く）で、一戸当たり13,862千円である。勿論、維持管理等のランニングコスト毎年必要となる。本市の既存市営住宅は耐用年数を既に経過したもの、耐用年数に近いものが大半を占めているのが現状である。

今からでも良い。岸和田市の市政環境に照らし、現時点において最も相応しい公営住宅の在り方を一刻も早く、確立し市民に理解を求め納得して頂ける公営住宅の考えを示すべきである。

(10月30日 倉敷市)

『倉敷市乗合タクシー（コミュニティタクシー）制度の導入について』

説明員：交通政策課課長 森本久士氏・主任 橋本一志氏・主任 井上伸二氏

まず初めに、路線バスが廃止されるなど移動手段がない地域で、車を運転されない高齢者や学生などのために、地域ぐるみで公共交通を確保したいとき、小規模な需要に小型車輛で対応できる『地域がつくる公共交通』が『コミュニティタクシー』である。

コミュニティタクシーはセダntaxi（4人乗）・ジャンボタクシー（9人乗）等を用い、設定された停留所を決められた時間に運行する相乗りタクシーである。

路線バスに比べ運行コストが低く、利用者ニーズにも対応しやすいため、自分たちで便利にしていけることが可能な公共交通である。

特徴として、基本的には予約が必要で、バス同様に停留所があり、運行時間も決まっている。バスの停留所に比べ、比較的短い間隔で停留所が設置でき、停留所の位置などに、利用者ニーズが反映できる。また、バスが通行困難な狭い生活道路でも運行できる。料金はバスに比べると少し割高ですが、タクシーに比べればはるかに安く利用できる。

制度導入にあたっては、高齢者などの移動手段を持たない方にとって、公共交通は必要不可欠です。これらの方々を地域で支えることや、地域内のコミュニケーションを図るためにも、地域が運営主体となって、住民の皆さんが相互に協力し合い、自分たちの交通として『守り』『育てる』ことが大切である。そうすることで、地域の交通手段が定着し、運営が持続する。

運営費に対する市の補助金を受けるには、地域が主体となり、公共交通を支えていただくために、運行費用の一部を地域が負担することが必要となる。

地域が工夫することにより、利用者が増えれば、地域の負担が軽くなる仕組みである。

倉敷市では、地域と協働で導入のための計画づくりから、運行後の問題点等に対する指導・助言、運行資金補助などの支援を行っている。

利用方法は、1時間前までにコミュニティタクシー事業者へ電話予約し、予約時間に停留所で待つ。乗務員へ名前を伝えて乗車する。目的地到着時に料金を支払う。

補助金交付条件は、自治会等に乗合タクシー事業の運営を行う組織があること。運行経費の一部を自治会等が負担していること。運行に使用する車輛は、コミュニティタクシー事業者自らが保有する車輛であることと定め、補助制度の内容は、運行経費の赤字額（負担基本額）に対して補助（地域負担1割）する。運行費の補助に加え、利用促進・啓発事業（チラシ・パンフレット）も補助対象（ただし、運行経費同様、地域負担1割は要）とし、運行稼働率が50%未満の場合は、地域負担が別途必要となる。

事業者のデメリットとしては、通常のタクシー料金より安価である。地域住民は、負担金が必要であり、行政も補助金が必要である。3者共通して、利用者数による影響大（負担額が変動）で、常に努力が必要である。メリットは、事業者としては、相乗効果

が期待できることや、合理的運行が可能となる。地域住民は、運行等に利用者ニーズが反映されやすいことや、地域意識の向上にも繋がる。行政としては、低コストで交通空白地の解消ができる。3者共通して、努力に応じて負担の軽減が可能である。これらを運行費用負担の考え方のベースとしている。

事業者は維持・利便性の向上を目指し、運行サービスを提供する。地域住民は、運営委員会等で利用促進等のPR、地域負担の軽減に努力し、事業者へサービスの対価として負担金を支払う。行政は、地域住民へ、積極的な助言・指導・調整および補助金交付などの支援を行う。これらを3者の役割分担としている。

現在、平成17年2月・7月・10月に3地区が運行し、その後、平成22年3月、平成25年8月、平成26年7月、平成27年4月及び9月に5地区が運行を実施し、8地区で運行が実施されている。8地区の内、5地区で平和タクシー（株）、残り3地区で、岡山県タクシー協会児島支部・（株）日の丸タクシー・浅口タクシー（株）の3社が運行業者として参入しているが、本事業への理解・協力が得られないのか、他のタクシー会社等の参入がない。

既に運行開始から10年を経過した3地区（真備地区/西坂地区/大室・高窪・蔵池田地区）は、旧町で高齢化率も高く、当時から路線バスが廃止されていたため、地域での交通手段の確保が課題で、地域からの積極的な取り組みがあったようだ。

本事業への取り組みは、実情に詳しい地域が運営主体となり、地域企業（スーパー・病院等）、交通事業者、行政が協働して『つくり』『守り』『育てる』ことが何よりも大切である。

導入条件（市補助）は、①コミュニティタクシーの運営組織等を設置すること。（地域のニーズが反映しやすく、地域の実情に見合った、路線・運行時刻・運行便数などを設定でき、自分たちの公共交通であるという意識が高まる。）②運営経費の一部を運営組織等が負担（地域負担）すること。（利用者数や運行経費などの状況を把握し、負担が増えないよう努力することで、持続可能な運行ができる。）③運行に使用する車輛は、運行事業者自らが保有する車輛であること。（利用の少ない昼間のタクシー車輛を有効に活用できる。）④試験運行（3ヶ月）の結果、実際に運行した1便当たりの利用者数が1.2人以上であること。（継続的に運行するためには、一定以上利用されている必要がある。）

運行継続条件（1.2人/便未満となった場合）としては、通年、1年目は利用促進計画の策定と利用促進に努める。2年連続の場合は、運行日や便数等、運行内容を見直さなければならない。見直し後、1年目は、通年1年目と同様で、2年連続となった場合、次年度以降、市の補助を受けることができなくなる。

補助対象は、運行経費・路線図・時刻表などの印刷費、停留所などの施設整備費で、補助率は、市は運行経費の経常損失額（赤字額）の9割、運行稼働率（年間実運行便数/年間設定運行便数）が50%未満の場合は地域負担（赤字額の1割）が割増となる。又、高齢者・障害者

支援として、コミュニティタクシー利用者証又は障害者手帳などの提示で、利用料金のうち1回100円を市が負担する。

説明を聞き、既に運行されて10年を経過している3地区はじめ、地域の方々が、我々自らが、我々の公共交通（交通手段）を是か非でも確保しようという意識の高さ及び強さに尽きる。自らが知恵を出し、お金を出し、汗を流し、努力を重ねている。倉敷市はじめ他の地方自治体も、まちづくりにおいて公共交通の重要性・必要性を疑う余地もなく認識し、その責任において確保しなければならないことは十二分に承知している。多くの自治体においては、厳しい財政状況下での行政運営が強いられていると思う。地域住民・地域企業・行政の3者による協働でしかなし得ない取り組みと考える。

岸和田市においても、公共交通の現状は、バス路線の廃止などにより、移動手段の確保が課題である。しかしながら、岸和田市内で、試験運行で基準を下回ったにもかかわらず、2度の試験運行を実施した地域がある。地域で本当に必要とされ、実際に利用されなければ『空気を運ぶ公共交通』となってしまう。その地域では『空気を運ぶ公共交通』となっていました。行政自ら掲げた基準を反故にして、地域住民の真意も考えず迎合するかのように2度の試験運行をした岸和田市はいかがなものか。このような現状であっても、他の地域からは、買い物・通院等にローズバスの運行拡大を要望する声があり、議員として過去の経緯や現状における『公共交通政策』と言うことは考慮することなく、市民派でいつも市民目線だと単純に同調することがいいとは思わない。市民目線、その感覚は必要であるが、全く同じ目線でいいはずがない。

行政の責任において、まちづくりに欠かせない公共交通の確保は最重要課題である。本事業にかかわらず、一度取り組みば、そう簡単に中止・廃止等できるものではない。ローズバスの運行にしても、当初の理念から逸脱し、市民からの要望だと言って、理念を無視してなし崩し的な取り組みをしてきた現状はいかがなものか。時が経てば環境も変わる。変革は当たり前、方向転換するならするで、現時点におけるその事業の総括をし、現状把握すべきである。

岸和田市において、現在『公共交通の在り方』について検討が重ねられています。しっかりと、今までの取り組みに対する総括をした上で、岸和田市の公共交通政策を構築し、市民に説明し、納得頂き、真の協働のまちづくりを目指したいと思います。