

出張報告書

平成 2 7 年 1 1 月 2 7 日

市議会議長 様

会 派 名 自民クラブ

代表者氏名 井上 源次

下記のとおり報告します。

記

- 1 目 的 先進都市 視察
- 2 出張先 島根県松江市・岡山県倉敷市
- 3 出張期間 平成 2 7 年 1 0 月 2 9 日～平成 2 7 年 1 0 月 3 0 日
- 4 出張者氏名 反甫 旭（岸和田創生合同）
- 5 てん末報告 別紙の通り

10 月 29 日 松江市

・説明者

江藤 浩二（歴史まちづくり部建築指導課主幹）

永田 美紀（歴史まちづくり部建築指導課主任）

岡田 美穂（議会事務局議事調査課議事調査係）

「市営住宅を『民間賃貸住宅の借上げ方式』に全面移行について」

・内容

松江市の寺町地区では JR 松江駅前通りという好立地にも関わらず、人口減少・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問題があった。こうした中、平成 11 年に地元地権者が街の活力を取り戻すために検討を重ねた結果、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られた。そのためには、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事業採択し、平成 13 年に 1～2 階が商業ゾーン、3～8 階までが住宅（30 戸）の複合建物が完成した。その住宅部分を借上市営住宅として事業を行っている。

今後、方針として市営住宅の建設及び建替えは行わない。

・まとめ

この事業の評価として人口が減少している中心市街地への居住の推進を図ることができる。また、初期投資も少なく、市は土地取得費を負担しなくても良い。しかし、空室が発生した場合でも家賃を支出しなければならないというデメリットもある。

本市においても南海岸和田駅前の商店街の衰退や中央校区・浜校区の児童数の減少など似た問題を抱えていると感じた。また、市営住宅・府営住宅の公共住宅も多く、老朽化している建物もある。財政状況は厳しい状況であり、生活者のことはもちろん第一に考えなければならないが、上記の課題を解決するためにもこの事業は検討してもよい事例ではないだろうか。

「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」

・内容

松江市においても空き家に関する住民からの苦情や相談があり、平成 21 年 6 月に「伺います係」を設置するなど空き家対策の必要性はかねてより感じていた。そして、平成 23 年 10 月に「(通称) 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、対応していた。そうしたことから、不動産市場の流通の促進や将来の空き家候補物件の減少という対策として平成 26 年 3 月 1 日に「松江市空き家バンク」を設立した。

・まとめ

不動産業界に対するヒアリングでは、一戸建ての住宅購入者の希望は、以前は新築を求める傾向にあったが、近年では中古住宅を求めているという指摘もあるように昨今の経済事情などで価値観や生活スタイルは変化している。そういった需要をしっかりと行政も見極めて時代に応じた施策を行わねばならない。また、空き家対策は老朽危険家屋の除却などの環境面の整備という観点もあるので本市においても早急に取り組むべきである。まずは、松江市のように不動産協会等と連携し、体制を構築する必要がある。

10 月 30 日 倉敷市

・説明者

森本 久士（建設局都市計画部交通政策課課長）

井上 伸二（建設局都市計画部交通政策課主任）

橋本 一志（建設局都市計画部交通政策課主任）

吉岡 徹（議会事務局議事調査課課長補佐）

久保田 統（議会事務局議事調査課主任）

「コミュニティタクシー導入の手引き作成について」

・内容

倉敷市では路線バスが廃止されるなど、公共交通が利用できない不便な地域を支援するため、地域が主体となって運行するコミュニティタクシー制度を導入している。コミュニティタクシーとは、セダン型（4 人乗り）やジャンボ型（9 人乗り）のタクシー車両などを用いて、設定されたコース（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いため、小規模地域でも導入でき、利用者のニーズにも対応しやすいため、利用者の意見を反映しやすい公共交通である。

利用方法はコミュニティタクシーを運行するタクシー会社に、利用したい運行時刻の 1 時間前までに電話をし、住所・氏名等を伝え予約する。そして、乗車する時間に停留所で待っていればタクシーが来て乗車し、降車時に料金を支払うシステムである。

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

・まとめ

そもそもこの事業は採算性の採れる事業ではなく、運行に必要な経費の経常損失額の9割を市が補助し、残りの1割を地域が負担している。そして、料金も一般のタクシーよりは安い、路線バスと比べると高い。

また、運行主体が倉敷市では自治会などが中心であり、地元の方の理解が不可欠である。まだ、本市では山間部でも路線バスが走っている状況であり、地域の方に協力をお願いしても理解が得られるかは疑問である。しかし、将来のことを考えると考察すべき事例であった。