

## 事業常任委員会 山口県山口市視察概要

山口市では、平成 17 年以降、近隣市町との合併と編入を繰り返した結果、市域が北東から南西方向に細長く、面積が 1,000k m<sup>2</sup>を超え、多核分散型の非効率な都市構造となった。

それにより、強いマイカー依存と相まって都市のスプロール化が進み、同時に高齢化率も上昇したことで、移動手段のない地域から公共バス路線の開設を求める要望が数多く出される。しかし、広い市域全体を行政主体の公共バスのみでカバーするためには、非常に多くの維持コストを要することから、持続可能なまちづくりへの政策転換が必要となった。

そこで、それらの理念を反映させた、山口市市民交通計画を策定するため、交通まちづくり委員会を設置した。市では、計画の検討段階から市民・事業者とともに考える必要があると判断したため、月 1 回のペースで市民との勉強会や、交通事業者との意見交換会を実施。委員会では、行政は資料提供のみで、できる限り市民が自由に議論を行い、その意見を計画に反映させた。

平成 19 年 9 月に計画策定後、計画の推進体制として、山口市公共交通委員会を設置し、市地域公共交通会議と市有償運送運営協議会とも協働し、その実施計画となる地域公共交通総合連携計画を策定した。その基本理念は、行政や交通事業者だけではなく、市民も含めてみんなで役割分担をして長続きする公共交通体系を創るというもの。

そして市民交通計画の整備方針には、都市核と地域核を結ぶ基幹交通については、事業者が主体となって整備し、地域核と集落を接続するコミュニティ交通については、地域が主体となり、地域にあった移動手段を整えるとしていることから、後者を具体化させるため、市内 8 地域での実証運行を経て、コミュニティタクシーを導入した。これは、地域が事業主体となり、事業者には運行を委託するもので、行政は一部負担金を支出することで事業支援するといった形態をとっている。

また、より小さな集落の移動手段の確保のため、タクシー利用券を交付する事業として、グループタクシーの導入も行った。

導入後の課題としては、利用者が頭打ちで今後人口減少することから、利用者が減少する可能性が大きい。年代が下がるにつれて女性の自動車免許保持率が高くなり、利用を期待できない。地元調整が手間なことから地域の後継者が不足しているといった点が挙げられる。

一方、山口市は過度なマイカー社会であることから、交通体系の整備だけでは、利用者の増加が見込めないことから、市民公共交通週間を設定し、小学校での公共交通教室やパークアンドライドの実施など、公共交通を利用する動機づけを行う事業を継続的に実施し、積極的に市民意識の高揚を図っている。

## 事業常任委員会 広島県尾道市視察概要

尾道市は、第二次世界大戦では戦災に遭わなかったため、中世からの景色が残る一方、道幅が狭く車が入れない路地が多数残っている。

全国平均では 14%弱となっている空き家率に比べて、尾道市では 18.2%と空き家率が高く、また若い人が他市へと転出し、高齢化率も高い。特に、斜面地においては、空き家率が 24%で、高齢化率も 40%を超えている。

尾道市では、平成 28 年度に空き家等対策計画を策定し、空家等対策条例も制定した。これにより、空家の発生抑制や適正管理、空き家ストックの利活用や除却に向けた指導、跡地の利活用を検討していくこととなった。

空き家の実態を把握すべく調査を行い、7,353 件ある空き家を老朽度・危険度に応じてランク A から E に分け、比較的老朽度・危険度が低いランク A や B は空き家バンクで活用したり、ランク D や E は解体を視野に特定空き家の指定をしていく方向である。今年度は 10 件を特定空き家として指定し、計画の期間となる平成 33 年度までの間に 450 件あるランク E の空き家を減らしたい意向である。しかし、行政代執行をすとしても、尾道市は斜面地が多く道が狭いため、解体作業が手壊しとなり、費用が 300 万円から 500 万円かかる。また、その斜面地は寺に寄進されたものが多く、解体しても売却ができない。その住民も高齢化が進み、入院や死亡により空き家が発生すると、法的に建物の所有者に管理責任があるものの、老朽危険建物除却促進事業補助金（上限 60 万円）だけでは、解体が進んでいない。

このほか、尾道市では、直営で平成 14 年から空き家バンク制度を実施していたものの、5 年ほどで 11 件の契約にとどまっていた。しかし、規制緩和されたことで、NPO 法人空き家再生プロジェクトに、所有者と利用希望者のマッチングを委託（現在は年間 190 万円）することになった。

現在、空き家バンク制度は、NPO 法人のホームページを見ても、すぐに物件情報にたどりつけない。これは、車が入れない路地や斜面地が多いこと、汲み取り式のトイレであることやムカデやシロアリが出ることなど、厳しい条件をのめる、本気度の高い人を一度尾道市に来てもらうことを条件に、安価で借りられる物件を紹介している。このため、20 代から 40 代の単身の移住者が多く、高齢化率が横ばいとなっているところもある。中には近畿圏や首都圏からの移住者もいる。こうした移住者に対し、独立できるまでの間、みはらし亭やあなごのねどこで働けるようサポートも行っている。

課題としては、空き家登録が 181 件あるものの、実際に使用可能な物件が 30 件から 40 件ほどと少ないこと、斜面地以外にも御調地区も<sup>みつぎ</sup>空き家バンク制度を導入しているが、なかなか登録や実績がふえないことが挙げられる。また、防災上どうしても解体せざるをえない物件があっても、公費で解体すれば回収が難しく、自発的に解体を促すしかないことが挙げられる。

## 事業常任委員会 NPO法人尾道空き家再生プロジェクト視察概要

尾道市は、戦災に遭わず大きな自然災害もなかったため、車がない時代に築かれた古くからの景観が残っている。線路より北側は密集地となっており、その多くが空き家となっている。尾道空き家再生プロジェクトの代表は元々旅行会社の添乗員をしており、最初は故郷である尾道市にセカンドハウスとしての住宅を6年ぐらい探していた。しかし、不動産屋では手数料の安い、いわゆる古くて不便な家賃の安い物件は取り扱いをしておらず、市では空き家バンク制度を始めていたが、一覧表を見せる程度のお役所仕事であった。

豊田氏は、自分にとって魅力的な物件を探し歩き、いいと思った物件は隣近所や町会長に聞いて回った。それらをブログで発信した結果、詳しい人として認識されたことで相談があった。あえて不便な場所がいいという若い人もおり、次の世代にバトンタッチできるまで、団体として活動したいとの思いから、平成19年に尾道空き家再生プロジェクトを発足させた。

密集地の空き家は一度更地にすると、再建が不可能なため、今あるものをどうにかする必要がある、管理のためにもスピード感が大事であると考えた。建築関係者は新しくする方が早いというが、環境的にもよくないし、廃屋そのものをアートにしたりしている。こういう部門では、人材が建築関係に偏りがちだが、建築・環境・コミュニティ・観光・アートといったさまざまな視点の関係者が興味のある分野から入っている。そのため、外注せずに自分たちで印刷物なども作成できており、コストカットに寄与できている。

移住・定住支援としては、空き家バンク制度があげられる。これは市内全域が対象ではないが、当初56の物件登録であったものが、現在では160から180の物件登録があり、利用者登録も千人を超えている。スタッフの漫画家が作成した尾道暮らしの手引書を配付し、不便なことを紹介したうえで、耐えられない人には移住を勧めていない。移住者には若い子育て世帯が多く、今年は10人ぐらいが出産を控え、一定高齢化にストップをかけている。

移住者へのフォローとしては、地域の情報や移住の先輩を紹介するなど、コミュニティを大切にしている。また、物件を探している人を対象に、1週間坂暮らし体験の機会を提供したり、道具・軽トラックの貸し出しや片付け隊を派遣している。坂のまちの空き家は、不用品の処分で困るため、蚤の市を行っている。「あなごのねどこ」や「みはらし亭」といった再生物件では、ビジネスホテルと旅館の中間的な宿泊施設であるゲストハウスとして、お金を生み出す仕組みを作っており、移住者の仕事づくりにも一役買っている。これにより、今まで尾道を訪れたことのない外国人や若い人に、1泊2,800円で男女別のドミトリ形式で貸し出しており、サイクリングなどの中長期型の滞在にも適したものとなっている。ここでは、年間5千人が宿泊しており、食事を提供しておらず、近隣の飲食店や銭湯にも経済効果がある。