

1 調 査 事 件

都市基盤及び住環境の整備のさらなる充実について

2 調 査 概 要

(1) 金沢市（人口 454,025人）

ア 空き家対策について

金沢市では、人口減少や高齢化の進行を背景に空き家が増加傾向にあり、令和5年の住宅・土地統計調査によると空き家数3万7,750戸、空き家率15.4%と全国平均の13.8%を上回っている。特に、藩政期からの区割りが残るまちなか区域は道路が狭く老朽建物が集積し、水道休止率が29.3%と郊外の12.4%を大きく上回っている。こうした状況を受け、平成22年度に空き地・空き家バンクと空き家の改修補助制度を創設し、平成28年度には「金沢市空き家等の適切な管理及び活用の推進に関する条例」を施行し、空き家等の適切な管理や活用を推進していくことにより、地域の生活環境を保全し、地域コミュニティの活性化を図るための対策・体制を整備している。

具体的な取組内容について、活用・流通促進の中核は「かなざわ空き家活用バンク」で、令和8年3月末時点の登録数は624件、成約数は608件、成約率は97.4%と高い実績を誇っている。令和2年10月には弁護士・司法書士・宅地建物取引士等の11専門団体と協定を締結した「金沢市空き家等活用・流通促進体制」を構築し、累計106件の相談を受け付け、45件が解決・完了している。令和7年度からは民間3団体による「空き家等活用パートナー支援事業」と毎週火曜日に弁護士による「空き家無料法律相談」も開始した。管理・指導面では、危険度判定基準に基づき特定空家専門部会の協議を経て助言・指導から行政代執行までの措置を実施しており、危険空き家除却費補助は平成28年度以来累計128件の実績がある。

課題については、未登記・相続登記未了による所有者特定の困難、相続放棄の増加、多世代にわたる相続人の存在等が対応の障壁となっている。また、空き家を解体すると固定資産税の住宅用地特例措置が適用除外となり税負担が増大するため、所有者が除却に踏み切れないという税制上の課題が空き家放置の一因となっている。

今後の取組については、令和5年改正の空家等対策の推進に関する特別措置法一部改正を踏まえ、条例・計画・マニュアルの改正と管理不全空き家制度の活用を進めるとともに、令和6年度創設の「狭小隣地等統合促進事業費補助金制度」により、まちなか区域特有の流通困難物件の解消も図

りながら、補助制度の周知と関係機関との連携による相談体制のさらなる充実に取り組んでいくこととしている。

(2) 富山市（人口 400,825人）

ア 公共交通を軸としたまちづくりについて

富山市は、県庁所在都市では全国で最も低密度な市街地として、過度な自動車依存と公共交通の衰退が長年の課題となっている。交通手段分担率は自動車が約72%に達する一方、市民の約30%は車を自由に使えない状況にある。人口減少と超高齢化の進行、中心市街地の魅力衰退、都市管理の行政コストの上昇が重なる中、「車がないと自由に移動できないまちでは、30年後に生き残れない」という問題意識のもと、「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を基本方針として、①公共交通の活性化、②公共交通沿線地区への居住推進、③中心市街地の活性化の3本柱で推進してきた。

具体的な取組内容について、公共交通の活性化では、JR富山港線を公設民営方式で日本初の本格LRT「富山ライトレール」として再生し、平成21年には市内電車環状線化、令和2年には路面電車の南北接続によりLRTネットワークを完成させた。これにより、富山ライトレールの利用者数は開業前と比較して平日約2.1倍、休日約3.3倍に増加し、路面電車の利用者も南北接続後に約14%増、定期利用者は26%増を達成している。居住誘導では、公共交通沿線居住推進事業による住宅建設・取得補助を実施し、令和5年3月末までに累計1,380件、3,178戸の実績を上げ、都心地区では平成20年から、公共交通沿線居住推進地区では平成24年から転入超過の傾向を維持している。高齢者向けには、利用者負担1,000円で1乗車100円の「おでかけ定期券事業」を実施し、外出機会の創出と中心市街地活性化に貢献している。

しかしながら、市民の約58%は依然として公共交通沿線外に居住しており、コンパクト化の進捗には時間を要することや、コロナ禍での鉄道利用者が約32%減から回復途上の路線もあり、公共交通維持・運行支援の年間予算は約10億円に上るなど財政負担の持続可能性が課題となっている。また、郊外・中山間地域では既存路線の維持困難なエリアも存在し、地域の実情に応じた生活交通の確保が引き続き求められている。

今後の取組については、令和6年3月策定の「富山市総合交通計画」のもと、コンパクトシティのさらなる深化を目指し、AIオンデマンド交通システムの拡充、スマートフォンアプリ「とほ活」の普及促進、グリーン

スローモビリティ等の新たな移動手段の検討を進めながら、公共投資が民間投資を呼び込む「正のスパイラル」を長期的、一貫した取組で維持・強化していくこととしている。

(3) 前橋市（人口 327,015人）

ア Ma eMa a Sの取組について

前橋市は、全国トップクラスの自家用車依存度を持ち、高校生の通学時自転車事故件数は11年連続ワースト1位という深刻な状況にある。市街地の低密度化・スプロール化も進み、高齢化の進展により移動困難者がさらに増加することが懸念されていた。複数の交通事業者（バス6社・私鉄1社）が個別に運行する中、利用者が移動計画を立てにくいという課題もあり、令和元年度に国土交通省スマートモビリティチャレンジ支援対象地域に採択されたことを契機にMa a Sの導入を本格化した。

具体的な取組内容については、令和2年度のMa eMa a S実証実験から段階的に発展し、令和4年度には群馬県が主体となって県全体で運用する広域プラットフォーム「GunMa a S」を構築した。GunMa a Sアプリでは、①リアルタイム経路検索、②電子チケット販売（定期券・フリーパス等）、③GunMa a Sポイント、④デマンド交通24時間予約、⑤タクシー予約、⑥バスロケをワンストップで提供し、ルート検索から予約・決済までを一つの手続きで完結できる。また、PASMOとSuica（no1be）が混在する市内の全事業者に対応している点も特徴であり、とりわけ注目されるのが、交通系ICカードとマイナンバーカードを連携させた属性別割引サービスで、①70歳以上・13歳から22歳の市内在住者への路線バス10%割引、②全市民へのデマンドバス割引、③電子チケットの市民価格販売がカード1タッチで自動適用され、スマートフォンを持たない方向けに対面登録窓口（タッチ会員）も設置している。令和7年度末の正会員は4万4,403人で、令和4年度末の4,401人と比較して約10倍に達し、令和7年度には上毛電鉄への交通系ICカード導入で市内全公共交通のIC化を完成させた。

課題については、システム構築費用は令和2年度から令和7年度までの累計で総額約10億円超に上っており、国庫補助を積極的に活用してきたが、補助期間終了後のランニングコストの自己負担増が挙げられる。また、高齢者を中心としたデジタルデバйдへの対応、PASMOとno1beの両システム維持に伴う調整コスト、バス運転手不足への対応、バス乗降データ活用の高度化も今後の課題として挙げられた。

今後の取組については、G u n M a a S のプラットフォームをさらに発展させ、多種多様な移動データの統合、高度分析を通じた公共交通施策の最適化を進めるとともに、バス路線の再編、シェアサイクル c o g b e の拡大など地道な施策と組み合わせながら、群馬県が調整する広域連携体制を活用してスケールメリットによるコスト削減と近隣自治体への展開を図るとともに、地域通貨「めぶく P a y 」との移動掛ける商業連携の深化等、M a a S を核とした地域経済活性化にも引き続き取り組んでいくこととしている。