

# 政策提言書

「笠岡市の土地利用及び施設の今後を考えて」

令和 7 年 1 2 月

笠岡市議会厚生産業委員会

## はじめに

令和6年8月に公表された本市の今後10年間の中期財政見通しは非常に厳しいものであった。行財政立て直しのための笠岡市財政健全化プラン（以下、財政健全化プラン）実施による事業の廃止、一部見直しは、本市が行っている政策に大きく影響を与えると言わざるを得ない。

これまで本市では、急激に進む人口減少や少子高齢化等を背景とした、まちの活力の低下、公共交通利用者の減少、空き家・空き店舗の増加などから、都市を維持していく上で深刻な課題が顕在化してきている状況に対応するために、令和2年7月に、笠岡市立地適正化計画を策定し、中心市街地を核とするコンパクトな市街地の形成と既存地域を公共交通で結ぶ都市軸の形成を目指した都市づくりを推進してきた。笠岡市新病院基本計画の策定が行われたことや大規模災害に対応した計画とするため、令和6年6月に計画の改訂が行われたが、都市づくりの基本理念として掲げられた、「「すむ」・「はたらく」・「たのしむ」・「つどう」まち 生活元気都市かさおか」の実現を目指して、笠岡市の都市づくりの軸となる計画として実施してきた。

しかしながら、このたびの財政健全化プラン実施により、笠岡市の都市づくりの主要事業である、（仮称）篠坂スマートインターチェンジ整備事業や一般国道2号笠岡バイパス関連事業は計画どおり実施される一方で、JR笠岡駅南周辺整備事業、公園長寿命化対策事業、道の駅施設拡張事業等の大規模ハード事業の凍結、一部見直しがなされており、このことから笠岡市立地適正化計画の見直しのみならず、笠岡市の都市づくり全体の大幅な見直しを余儀なくされていると言える。

こうした状況を踏まえ、当委員会は政策提言のテーマを「笠岡市の土地利用及び施設の今後を考えて」とした。都市活力を維持していくため、中心市街地である笠岡駅周辺の環境整備、郊外での持続

的な地域づくりを進めることで、本市全体における人が集え、利用しやすい都市機能・施設の充実を図っていくことが必要であると考える。今後の土地利用の在り方や施設の充実を図るための取組について調査研究し、提言することとした。

※厚生産業委員会委員【10名】

委員長 桑田 昌哲  
副委員長 大山 盛久  
委 員 天野 喜一郎  
委 員 大本 邦光  
委 員 奥野 泰久  
委 員 加藤 義久  
委 員 妹尾 博之  
委 員 藤井 義明  
委 員 真鍋 陽子  
委 員 守屋 基範

## 目 次

1	調査研究の経過	1
2	調査研究のまとめ	2
3	政策提言	19
4	おわりに	21

# 1 調査研究の経過

日 に ち	活 動	内 容
令和 6 年 6 月 17 日	厚生産業委員会勉強会(第 1 回)の開催	調査・研究テーマを決めるため各委員から意見の募集を行う
令和 6 年 6 月 25 日	厚生産業委員会の開催	調査・研究テーマを「笠岡市の土地利用及び施設の今後を考えて」と決定
令和 6 年 10 月 22 日 ～24 日	厚生産業委員会行政視察 新潟県新発田市、見附市、新潟市	「中心部における都市計画事業」「スマートウェルネス」「にいがた 2 km」における道路空間利活用」等の施策について視察
令和 6 年 12 月 9 日	厚生産業委員会勉強会(第 2 回)の開催	執行部職員との勉強会を実施
令和 7 年 2 月 9 日	議会報告会	議会報告会のテーマとして取り上げ、市民との意見交換を実施
令和 7 年 7 月 23 日 ～25 日	厚生産業委員会行政視察 京都府京都市、静岡県浜松市、愛知県豊橋市	「市営住宅の利活用」「スマートインター関連整備事業」「空き家対策」等の施策について視察
令和 7 年 9 月 24 日	厚生産業委員会勉強会(第 3 回)の開催	これまでの調査・研究を踏まえた提言内容について検討
令和 7 年 11 月 11 日	厚生産業委員会協議会の開催	素案について委員間討議・素案決定
令和 7 年 12 月 8 日	政策提言報告会	全議員へ政策提言(素案)の説明等
令和 7 年 12 月 17 日	委員長報告	本会議にて政策提言の報告
令和 7 年 12 月 17 日	議長に報告・提出	政策提言書を議長へ報告・提出
令和 7 年 12 月 17 日	市長に提出	政策提言書を市長へ提出

## 2 調査研究のまとめ

### (1) 笠岡市の現状と課題

本市の都市活力の維持について、JR笠岡駅周辺を中心とした市街地の環境整備をはじめとし、郊外の持続的な地域づくりをすることで解決を図っていくという観点から、令和6年12月9日に実施した執行部職員との勉強会の内容等に基づき、次の3点について現状と課題を整理した。

#### ① JR笠岡駅周辺環境整備

JR笠岡駅周辺については、本市の中心市街地であるにもかかわらず人口の低密度化が進んでおり、平成27年の国勢調査では人口集中地区であったものが令和2年の国勢調査においては外れている。この一因として、空き家・空き店舗の増加が挙げられる。本市の空き家について、令和5年の住宅・土地統計調査の結果では、空き家数が5,620戸、空き家率が23.5%となっており（表1）、今後も増加していく見込である。市内で比較すると、笠岡地区は空き家数が多い（表2）ことに加えて、近年では笠岡駅前の商店街に空き店舗が増加してきている。空き家・空き店舗の増加は人口減少だけではなく、商店街の賑わいの低下や生活利便施設の分散を生じさせる一因となっており、市街地の空洞化による都市機能の低下を生じさせる要因になっていると考えられる。

JR笠岡駅周辺は交通結節点としての機能や商業施設、福祉医療施設を有しているにもかかわらず、都市づくりにおいてこれらを連携させ有効に活用することが十分であるとは言えない。JR笠岡駅南側については笠岡市立病院の建替えが予定されていることから人の流れや居住地としての需要が増加する可能性がある。このため、JR笠岡駅南北を一体とした商業、観光、医療、福祉といった様々な要素を十分に活かすことのできる施策がより一層求められる。

本市はこれまで各種の計画や施策によって、都市機能の維持・活性化に資する取組を行ってきた。しかしながら令和7年度から始まった財政健全化プランの実施により、JR笠岡駅南周辺整備事業が凍結され、ハード事業による大幅な環境改善が難しい状況となっている。既存の施設・設備等をいかに活用して都市機能を維持、活性化させていくかということについては、早急に解決すべき課題であると言える。

表 1 空き家数と空き家率の推移

		平成10年	平成15年	平成20年	平成25年	平成30年	令和5年
全国	空き家数（戸）	5,764,100	6,593,300	7,567,900	8,195,600	8,488,600	9,001,600
	空き家率（%）	11.5	12.2	13.1	13.5	13.6	13.8
岡山県	空き家数（戸）	100,200	104,200	128,300	140,100	142,500	157,200
	空き家率（%）	13.2	13.0	14.8	15.8	15.6	16.5
笠岡市	空き家数（戸）	3,080	3,240	3,680	4,800	5,400	5,620
	空き家率（%）	13.8	14.6	15.5	21.4	22.6	23.5
	住宅総数（戸）	22,290	22,240	23,700	22,430	23,860	23,960

(住宅・土地統計調査結果から)

資料：笠岡空家等対策計画第2期計画(令和7年3月中間見直し)から作成

表 2 地区別の空家等の数

(単位：戸)

地 区	空家等と判断できたもの				
	住める状態		住めない状態		
	戸数	割合	戸数	割合	
笠岡	226	167	73.9%	59	26.1%
富岡	21	17	81.0%	4	19.0%
番町	1	1	100.0%	0	0.0%
金浦	106	48	45.3%	58	54.7%
今井	28	3	10.7%	25	89.3%
城見	26	7	26.9%	19	73.1%
陶山	40	10	25.0%	30	75.0%
大井	41	11	26.8%	30	73.2%
吉田	57	14	24.6%	43	75.4%
新山	37	4	10.8%	33	89.2%
北川	42	11	26.2%	31	73.8%
大島	69	46	66.7%	23	33.3%
横江	22	8	36.4%	14	63.6%
新横島・美の浜	7	6	85.7%	1	14.3%
神島・神島外浦	108	39	36.1%	69	63.9%
干拓地	0	0	-	0	-
島しょ部	723	142	19.6%	581	80.4%
合 計	1,554	534	34.4%	1,020	65.6%

資料：笠岡空家等対策計画第2期計画(令和7年3月中間見直し)から作成  
市内全域の実態調査結果(調査期間：令和3年9月から令和4年3月)

## ② (仮称) 篠坂 P A スマートインターチェンジ及び一般国道 2 号笠岡バイパス周辺整備

令和 5 年 1 2 月に笠岡市議会厚生産業委員会が行った政策提言においても提言しているが、郊外の持続的な地域づくりをしていくためには、耕作放棄地や荒廃農地を含めた農地・農用地の利活用をすることが必要である。笠岡市の農地のほとんどが今後おおむね 10 年以上に渡り農業を振興する農業振興地域として指定を受けており、一定の条件の下に手続きを経なければ農地を転用することができない。また、農振農用地(以下、農振地域を言う)も存在し、この土地については、農地確保を目的とした国の施策によって、何らかの政策がなければ農振地域の除外をすることができない等の規制がなされている。

(仮称) 篠坂スマートインターチェンジ周辺、一般国道 2 号笠岡バイパス周辺については農振地域となっているものの、地域住民の方との協議や企業の誘致などが行われ、農地・農用地や施設の利用について様々な角度からの検討が行われているところである。また、改良区や干拓地については、今後も優良農地を維持し、農地としての活用が可能であると考えられる。その反面、その他の農振地域については、農業者の高齢化や後継者不足等の様々な理由から農業の継続が難しく、耕作放棄地や遊休農地となっている土地が増加してきており、今後これらの農地をどう活用していくのかについては、農業振興の視点のみならず、都市機能の活性化という視点からも検討する必要がある。

また、都市の活性化ということにおいて非常に大きな役割を果たしている施設の 1 つとして、道の駅笠岡ベイファームがある。笠岡湾干拓地の情報発信、道路情報や休憩サービスを提供すると共に、景観作物、直売所、レストランで多くの観光客を呼び込むことで、来場者は年間約 70 万人となっており、(笠岡市HPから) 本市の大きな観光資源となっている。(仮称) 篠坂スマートインターチェンジや一般国道 2 号笠岡バイパスの開通が予定されていることに伴い、道の駅の利用も一層多くなることが予想されることから道の駅のリニューアルが計画されていたが、これについても財政健全化プランの実施当初には凍結となっている(表 3)。現在、道の駅のリニューアル計画については再検討されているが、社会状況の変化に柔軟に対応するための既存の施設活用については、インフラが整う好機を逸することのないようにする必要がある。

表3 財政健全化プランにおける大規模ハード事業見直し

事業名	見直しの内容	計画期間内の事業費等の累計				効果額	
		収支見直し策定時(R6.8月)		計画見直し後(R6.11月)			
		事業費	一般財源	事業費	一般財源	事業費	一般財源
JR笠岡駅南周辺整備事業（南改札等）	凍結	3,847	302	0	0	△ 3,847	△ 302
道の駅施設拡張事業	凍結	800	100	0	0	△ 800	△ 100
篠坂スマートインターチェンジ整備事業	計画どおり	895	73	895	73	0	0
国2バイパス関連（茂平）	計画どおり	150	8	150	8	0	0
公営住宅（富岡）建替事業	凍結	5,666	0	0	0	△ 5,366	0
公営住宅長寿命化事業（富岡以外）	時期の見直し(R7～→R8～)	1,165	0	1,165	0	0	0

資料：笠岡市財政健全化プラン【別冊】主な大規模ハード事業見直し一覧から作成

### ③ 公営住宅

改修・建替え等の早急な対応必要となっている施設として、公営住宅がある。本市の公営住宅は、令和2年4月1日時点で24団地165棟915戸で、古いものでは建築時期が昭和25年、26年の木造公営住宅、新しいものでも建築時期が平成13年～14年の3～5階建の耐火造がある。昭和36年から45年にかけてもっとも多く供給されており、令和2年度末時点で法定耐用年数を経過している老朽住宅は447戸（総管理戸数に対して48.9%）となつており、令和12年度末には446戸（同50.9%）が法定耐用年数を経過している見通しである。安心で安全な居住環境を提供するための公営住宅の整備は、都市機能の維持において必要であると共に、住宅セーフティーネットを構築する上においては必須である。

公営住宅に係る大規模ハード事業として、公営住宅（富岡）建替事業及び公営住宅長寿命化事業（富岡以外）がある。前者については、令和7年4月1日に岡山県から市へ移管された県営笠岡団地（土地及び建物は無償譲渡）の建替と一体的に行われ、公営住宅の統廃合の先駆けとなる事業となる予定であったが、財政健全化プランの実施によって凍結されている。後者についても実施時期が見直され、実施時期が1年先送りされている。

建物の老朽化に加えて、少子高齢化や人口減少によって公営住宅においても統廃合や集約の必要性が生じている。令和2年における要支援者向け住宅の必要数は541世帯分とされているが、令和12年度末時点では少なくとも468世帯分が必要とされている。現在地以外の場所に建替えた場合の跡地をどのように活用するのか、集約、統廃合した後の建物をどのようにするのかを再検討するとともに、都市機能の活性化という視点からの立地や施設利用の規制緩和を検討する必要があると考えられる。

## (2) 笠岡市における諸施策

前述した3点について、本市における取組及び事業を整理する。

### ① J R 笠岡駅周辺環境整備

笠岡市第7次総合計画後期計画（令和4年度～令和7年度）においては、商工業振興、観光振興、魅力的で快適に暮らせる都市形成等の複数の項目にわたって取り上げられている。現状と課題として、笠岡駅周辺の商店街の売上減少や経営者の高齢化、後継者不足、空き店舗の増加、駅の南北が一般国道2号により分断されていることにより交通結節点である笠岡駅が持つ機能が十分に活かされいないこと等のため、中心市街地としての拠点性が弱まっていることが挙げられている。

対策として、J R 笠岡駅周辺整備基本構想（平成18年策定）に基づく整備事業の実施、J R 西日本の協力を得ながら都市・地域交通戦略推進事業を活用して駅の南口や駅前広場等の施設整備を実施、民間活力を導入して既存の駐車場や駅周辺の空き地の有効活用等を推進すること、J R 笠岡駅と笠岡港（住吉地区）との連携強化を図り、観光客の利便性向上を図る、笠岡駅南北自由通路等の整備等が挙げられている。また、取組として、中心市街地の賑わいを創出するためイベントの充実や商店街の空き店舗の活用への支援、J R 笠岡駅と笠岡港（住吉地区）の連携強化を図り公共交通利用者の利便性の向上を図る、「笠岡市立地適正化計画」に基づく誘導施策を実施し、コンパクトな市街地の形成と多極ネットワーク型コンパクトシティの構築を行うこととし、具体的事業として、J R 笠岡駅周辺整備事業、創業支援・空き店舗等活用事業費補助金、都市交通・市街地整備・土地利用等多様な分野の連携強化を実施することとしている。

### ② （仮称）篠坂PAスマートインターチェンジ及び一般国道2号笠岡バイパス周辺整備

笠岡市第7次総合計画後期計画においては、主に、道路ネットワーク及び港湾・漁港の整備の項目で取り上げられている。現状と課題として、住吉地区の国道2号は慢性的な渋滞が発生しており、特に夕方は、生江浜・旭が丘地区から富岡・浜中地区まで渋滞し、本市の主要都市拠点であるJ R 笠岡駅及びその周辺へのアクセスが阻害されていることから、国道2号バイパス（「玉島・笠岡道路」、「笠岡バイパス」及び「福山道路」）の早期完成が必要である、としている。

対策として、国道2号バイパスの早期完成や県道の整備促進を国土交

通省と岡山県に対して強く要望するとともに、福山道路についても福山市と連携を図りながら国土交通省に早期事業化を要望する。(仮称)篠坂PAスマートインターチェンジについては、早期に供用開始ができるよう関係機関と連携を図りながら整備を進めていく等としている。また、取組として、国道2号バイパスや県道の整備促進、早期完成に向けて要望活動を強化、篠坂スマートインターチェンジ供用開始に向けてアクセス市道等、周辺道路整備を計画的に進めるととし、具体的な事業として、国道2号バイパス及び篠坂スマートインターチェンジ整備事業、道路及び橋梁整備事業を実施することとしている。

### ③ 公営住宅

笠岡市第7次総合計画後期計画においては、主に、定住・住宅対策の項目で取り上げられている。現状と課題として、市営住宅は、1970年以前に建てられたものが41%を占めており、全体の7割は現在の耐震基準が施行される前に建てられているため、耐震化・長寿命化を実施していく必要がある。必要供給戸数を維持しながら統廃合を進め、建替に当たっては定住促進に向けたニーズに応える必要がある、としている。

対策として、公営住宅等長寿命化計画に基づき改善事業等を進めるとともに、廃止等により新たに生じた土地については、民間活力を活用した住宅団地開発の誘導を図るとしている。(表4)また、取組として、老朽化したストックの長寿命化と計画的・集約的な整備を図ること、市営住宅整備のため移転を促進するとともに、市営住宅跡地での住宅整備等の活用を検討することとしており、具体的な事業としては、定住化土地造成促進奨励金交付事業、公営住宅長寿命化事業が挙げられている。

表4 市営住宅ストック一覧（都市計画課調べ）/維持管理方針

種別	団地名	建設時期(年)	構造*	棟数	戸数	維持管理方針
公営	園井	昭和27~38	木造	27	34	■用途廃止
	追分	昭和37	木造	6	6	■用途廃止
	田頭	昭和30~31	簡平	4	11	■用途廃止
	八幡平西	昭和29	簡二	1	6	■用途廃止
	西本町	昭和30	簡平	2	4	■用途廃止
	殿川北	昭和37~43	木造	11	16	■用途廃止
			簡平		7	
	昭和寮	昭和25	木造	1	7	■用途廃止
	浜田	平成13~14	中耐	1	12	◇維持管理
	金浦	昭和29, 30, 38	木造	8	6	□建替16戸→12戸
			簡平		10	
	伏越	昭和26	木造	8	14	■用途廃止
	大磯	昭和27~28	木造	7	7	■用途廃止
	神外	昭和30	木造	2	2	■用途廃止
	富岡	昭和39~42	簡平	24	44	□建替116戸→168戸
			簡二		72	
	一番町	昭和43~47	簡二	23	120	■用途廃止 S45以前84戸
			中耐		72	◇維持管理 S46以降36戸
	吉田	昭和46, 48	簡平	4	16	□建替16戸→12戸
	小黒崎	昭和48~52	簡二	9	32	◇維持管理B-1, B-210戸
			中耐		90	◆改善B-1, B-2以外22戸
	大久保	昭和55	簡二	2	7	■用途廃止
	樋守	昭和63~平成4	中耐	7	164	◆改善
	十一番町	平成5~6	中耐	2	18	◆改善
公営住宅 小計				149	777	
改良	殿北	昭和48	簡二	4	18	■用途廃止
	小平井	昭和52	簡二	1	2	◆改善
	中央ビル店舗	昭和59	高耐	-	15	-
	中央ビル住宅	昭和59	高耐	1	36	◆改善
	浜田店舗	平成14	中耐	-	4	-
	改良住宅 小計			6	75	
特公賃	十一番町	平成5~6	中耐	-	10	◆改善
	特定公共賃貸住宅 小計			-	10	-
その他	八幡平中	昭和33~36	木造	5	17	■用途廃止
	殿川北	昭和39	木造	1	3	■用途廃止
	西本町川西	昭和36	木造	3	5	■用途廃止
	市単独住宅 小計			9	25	
	本町ビル	平成7	高耐	1	47	◇維持管理
	本町ビル店舗	平成8	高耐	-	2	-
	特定買取賃貸住宅 小計			1	49	
	市営住宅 合計			165	936	
(参考) 県営住宅 昭和40~42 簡二				18	89	

資料：笠岡市公営住宅等長寿命化計画（令和3年3月改訂）から作成

### (3) 笠岡市議会報告会における市民との意見交換

令和7年2月9日、笠岡市保健センターにおいて「令和6年度笠岡市議会報告会」を開催し、市民の方と意見交換を行った。意見交換のテーマとして、政策提言のテーマを掲げ、テーマに対する市民の意見・要望を伺った。

笠岡市財政健全化プラン（素案）のパブリックコメントが終了した後、パブリックコメントに対する市からの回答が示される前でもあり、財政健全化プランに対する意見が多かったが、政策提言に係る意見・要望について、次のとおりまとめた。

#### ○ J R 笠岡駅前周辺環境

- ・笠岡駅の開発が停滞し、駅前が寂れている現状は問題である。財政健全化プラン（素案）に、笠岡駅へのアクセス改善計画が凍結が示されたことには反対だ。利便性向上によって利用客が増える可能性がある。将来的に利益を生むような事業には投資すべきであり、笠岡市の発展のために必要な事業を止めるべきではない
- ・笠岡駅周辺の開発は、南口だけを先行して整備してはどうか。

#### ○（仮称）篠坂PAスマートインターチェンジ及び一般国道2号笠岡バイパス周辺

- ・国道2号笠岡バイパスの開通による茂平地区の交通渋滞緩和が期待されるところであるが、新たにこれまでとは違う場所での交通渋滞発生や通勤者の車による交通事故の危険が深刻化することなどの懸念がある。国、県、市の連携による道路整備が不可欠であり、特に、道路の3車線化はバイパス開通の効果を最大限に引き出すために重要な課題である。
- ・国道2号笠岡バイパスや（仮称）篠坂PAスマートインターチェンジの整備が予定されているにもかかわらず、土地の集約が進んでいない。地域には耕作放棄地が約3,000平米程あると考えられるが、有効活用されていない。所有者の高齢化や移住が進み、耕作者も減っている。多数存在する地主との交渉や市外に点在している土地所有者の状況把握が必要であり、その上で、ベッドタウンとして開発して移住者を増やしていくことが望ましいのではないか。

#### ○公営住宅

- ・県営住宅富岡団地について、笠岡市の所有地と岡山県の所有地を一体的に活用して新しい市営住宅を建設する計画は、建設費はかかるものの長期的に見ると税収増加が見込める。

- ・市営住宅は老朽化が進んでおり、不足する可能性がある。空き家を活用した住宅供給も検討すべきだが、個人の財産であるため、同意を得る必要がある。

#### (4)他自治体の取組～先進地の事例から学ぶ～

政策提言のテーマに沿った調査・研究を行うために、土地利用等の施策における先進地での視察を行い、実施事業等について説明を受けた。

調査・研究内容等については、次のとおりである。

##### ① 新潟県新発田市、新潟県新潟市

(実施年月日：令和6年10月22日～24日)

##### 新潟県新発田市～中心部における都市計画事業について～

###### 【新発田市の概要】

新発田市は新潟県北部に位置し、新潟市に隣接する人口約92,000人、面積533.11km<sup>2</sup>の中核都市である。平成7年をピークに人口が減少し、中心市街地においては建築物等の老朽化が進み、郊外型商業施設の立地等に伴い、空き店舗が増加するなど中心部の空洞化が進行した。

###### 【視察概要】

新発田市では、中心市街地のにぎわいを取り戻すため、まず、「まちの輪郭づくり」として、「駅前広場整備」や「駅前公園整備」など、新発田駅前を中心に都市基盤が行われ、続いて、「まちの目鼻立ち」として目(アイネスしばた)、鼻(ヨリネスしばた)、口(イクネスしばた)の整備が行われた。

防災機能公園の「アイネスしばた」、市庁舎がある「ヨリネスしばた」、駅前複合施設の「イクネスしばた」など、「まちの目鼻立ち」としてにぎわいの核となる拠点の整備から、現在は仕上げとなる「まちの表情づくり」に取り組んでいる。官民連携を推進し、住み心地・居心地のよいまちとなるよう、歴史資源を生かした空間づくりを行い、「新しき魅力と古き魅力が織りなすまちづくり」の整備を進めている。

また、令和4年度には市街地総合再生基本計画(計画期間R5年～R14年)を策定し、民間事業者の空き店舗対策等のソフト事業や市街地再開発事業等のハード事業を実施する際に支援する体制を整えることにより、定住・交流人口の増加を図り、人が行き交い、にぎわいあふれるまちづくりを押し進めている。

###### 【視察からの考察】

まちの状況を考え、人が集まる施設などを建設して対応していた。方針を出し、方向性を考え進んではいるが、新たな大型商業施設を利用する人

が多く、商店街の復興、空き店舗の減少を考える対策もしていたが、空洞化が止まらない状況にある。賑わいをどこに求めるのかを検討したいということであったが、この点は、本市の駅前商店街にも共通する課題であった。大型商業施設ができたエリアには賑わいがあるが、駅前周辺は衰退しており、本市としても同じ問題になるであろうと感じた。

全体的に、整備の範囲をもう少しコンパクトに集約するべきであり、本市に置き換えるても同様のものであると感じた。

### 新潟県見附市～スマートウェルネスについて～

#### 【見附市の概要】

見附市は新潟県中央部に位置し、人口約38,000人、面積77.91km<sup>2</sup>で新潟県内で面積が最も小さい市である。

見附市では、超少子高齢・人口減少社会によって生じる様々な課題を自治体が自ら克服するため、身体面の健康だけではなく、市民が生きがいを感じ、安全で豊かな生活を送れるように「食生活」、「運動」、「生きがい」、「健(検)診」のいきいき健康づくり4本柱を基本としたまちづくりの実現に取り組んでいる。

#### 【視察概要】

健康施策4本柱の視点による健康づくり事業への参加を呼びかけることに加え、健康に対しての関心が薄い市民でも健康になれるようなハード整備や仕組みづくりなどを通じて総合的に「住んでいるだけで健幸になれるまち」を目指している。まち全体の「健幸」SWC(Smart Well ness City)施策を推進する6つのポイントとして①社会参加(外出)できる場づくり②中心市街地を中心とした賑わいづくり③歩きたくなる快適な歩行空間の整備④特徴的な取組(地域コミュニティの構築と協働のまちづくり)⑤過度な車依存の脱局を可能とする公共交通の再整備⑥SWC推進のカギは人材、を掲げている。これまでの取組の結果、見附市の介護認定率は全国、新潟県平均よりも低い数値で推移しており、医療費(後期高齢・国保)や65歳以上の第1号介護給付費についても抑制されている。平成29年国土交通省のコンパクトシティ大賞、平成30年先進的なまちづくりシティコンペ受賞、令和元年SDGs未来都市に選定された。

#### 【視察からの考察】

目標をコンパクトにまとめるまちづくりの推進に絞り、まちづくりを進めている。各課との連携を生かし当初事業をしっかりと進め、成果を出している。健康を通じてまちの活性化や高齢者や妊産婦などの交流も進めている。

各課でどのような交付金があり、どのように申請し活用するのかということについても、国へ派遣した職員の経験が充分に活用されている。本市としても利用できる交付金などがまだまだあるよう感じられ、しっかりと県・国の事業内容を精査・検討をするべきである。

## 新潟県新潟市～「にいがた 2 km」における道路空間利活用について～

### 【新潟市の概要】

新潟市は日本海側のほぼ中央に位置し、人口は約 76 万人、面積は 726.19? を有し、新潟県全体の 5.8% を占めている。新潟市では市の中心部に位置する、新潟駅、万代、古町を結ぶ都心軸が約 2 キロメートルであることから、新潟のまちづくりをより身近に感じてもらい、ワクワク感や期待感につなげていきたいという思いを込め、その都心軸を「にいがた 2 km」と名付け、「経済・産業の発展を牽引する成長エンジン」とするための取組を進めている。

### 【視察概要】

令和 6 年「にいがた 2 km」の事業として、次の取組を行っている。

#### 1 ビジネスを創り出すまち

新潟県域でのビジネス展開と雇用を拡大させるため、にいがた 2 km で進むビルの建替とあわせた戦略的な企業誘致によって民間投資を促進する。

#### 2 にぎわいを創り出すまち

にいがた 2 km が、コンベンション機能や宿泊業、飲食サービス業、小売業の日本海側最大の集積地である強みを生かし、国内外の多くの人々から訪れてもらうことで、新潟圏域での消費を拡大させる。

#### 3 新たな価値を創り出すまち

国内外と広くつながる企業群や新進 IT 企業等が集積するにいがた 2 km の強みを生かし、各区の魅力が詰まった新しい商品やサービス、売り方を創出する。にいがた 2 km を舞台に、次代を担う人材がつながり合うことで、まちに新たな価値を生み出し、我がまちへの誇りと愛着を育む。

道路空間の利活用においては、居心地のよい滞在空間の創出とともに、多様な交通手段による回遊性の向上を図っており、人に優しく歩いて楽しいウォーカブルな空間づくりへの期待が高まっている。

「にいがた 2 km」の玄関口である新潟駅前の東大通では、新潟駅周辺のリニューアルを迎える、沿道建物の建て替えが進む中、令和 5 年に策定した新潟駅・万代地区周辺将来ビジョンの実現に向け、エリアの魅力や価値を

高めるための道路空間利活用に係る社会実験として、公民連携による「東大通みちばたリビング」が行われた。

社会実験期間中は、東大通の将来の姿をイメージした道路空間を再現するため、ベンチやカフェ、近距離移動に便利なシェアサイクルポートなどを設置し、公民連携による多様な道路空間利活用を実施しながらマネジメント手法を探るとともに、車線減少時の自動車や自転車、歩行者への影響についても調査を行い、持続可能な道路空間利活用の仕組みづくりを進めている。

### 【視察からの考察】

官民連携の道路空間利活用の社会実験として、メインストリートを活用することで出店者にもメリットを感じられるようなイベントになっており、新たな客層との接点を生み出している。一辺倒の事業ではなく改善をしながらの継続的なイベントになっている。

大きな市であるが、ここでも職員間の連携がしっかりとれているように感じた。駅周辺の整備がまだ完成には至っていないが、やはり駅周辺の整備があってこそそのまちづくりではある。本市においては、市役所周辺（県庁周辺）と駅前でのまちづくりを分けた方がよいのではないかと感じた。

人口減少はどこのまちも同様の課題である。企業誘致は必要であるが、働きたいと思える職種を考えるという点は検討が必要である。

## ② 京都府京都市、静岡県浜松市、愛知県豊橋市

(実施年月日：令和7年7月23日～25日)

京都府京都市～「市営住宅の空き住戸」を若者・子育て向け住宅に活用」について～

### 【京都市の概要】

京都市は京都府中東部に位置し、東は滋賀県大津市に隣接する人口約138万人、面積827.83km<sup>2</sup>の政令指定都市である。京都市の人口は、昭和61年をピークに、令和元年までおおむね146万人から147万人で推移。平成23年から令和元年まで転入者が転出者を上回ることで、9年連続で社会動態が増加したことから、約1.1万人の減少に留まり、146.4万人と人口減少に一定の歯止めがかかっていた。しかし、「就職期」の東京等への転出、「結婚・子育て期」の転出が顕著であり、さらには、今後も少子化傾向が続くと見込まれ、人口減少局面に入っている。令和2と3年は、コロナ禍による入国制限等の影響により、留学生をはじめとする外国人の転入者が大幅に減少することで、社会動態も減少。日本全体で人口減少が進む中、

京都市の人口減少率は全国的に見てほぼ中位。ただし、直近の令和4年は社会動態が3,471人増と過去30年で最大の転入超過に転じている。(京都市HPから)

## 【視察概要】

京都市では、令和3年9月に策定した「京都市住宅マスタープラン」において、「コミュニティ活性化やまちづくりにつながる空き住戸の利活用の促進」を掲げ、これまでに市営住宅の空き住戸を民間事業者の資金とノウハウで改修し、若者・子育て世帯向けに手ごろな家賃で賃貸する「京都市若者・子育て応援住宅（こと×こと）」をはじめ、こども食堂、障害者グループホーム、地域交流拠点の開設など、生活支援サービスの充実や地域コミュニティの活性化等に資する取組など公営住宅の枠を超えた利活用を図ってきた。

市営住宅は、低額所得者に対して、健康で文化的な生活を営むための住宅を提供することとしているため、空き住戸の利活用（目的外使用）は、本来入居者の入居を阻害せず、適切かつ合理的な管理に支障がない範囲での使用する。

## 【視察からの考察】

学生が多くまた、留学生も多いというまちの状況から、若者・子育て世帯の居場所づくりや新たなコミュニティ構築も目的として、人が集まる施設など許認可変更など柔軟に対応をされている。京都市においても若者の転出は多く、活用目的を①若者・子育て支援、②福祉的活用、③地域・活性化、文化・まちづくりの推進等、④エッセンシャルワーカー向け住宅という4つに分けている。若手の芸術家へ居住を促し、1つの住宅がクリエーターだけの団地もある。住人の技術等をうまく利活用をしたコミュニティにしている場所もある。地域での問題が生じることのないよう、地域住民への説明はしっかりと実施している。「若者・子育て応援住宅」は経費がかかる物件のため、整備は事業者側で行うこととするなど民間事業者との連携ができている。民間事業者との契約期間は12年間としている。利活用ができる住宅を選別し、市内状況を把握した上で利用者別の住宅のリノベーションを手掛けている。

本市としても高齢者や独居、低所得者だけに限らず、利用のニーズに合わせた市営住宅の利活用も検討するべきであると考える。本市の市営住宅利活用を全市的に見直し、事業者の利用、利用者の把握、クリエーター専用の住宅など用途を拡充すれば、市営住宅の利活用による地域活性化を図ることができると考える。

なお、空き住戸の利活用（目的外使用）をするためには、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」に基づき、国の承認を得る必要がある。京都市と同様の要項に基づく空き住戸の利活用（目的外使用）を本市において実施するには、国への目的外使用承認申請に加え、本市において、地方自治法第238条の4第7項の規定に基づく、行政財産の使用許可を行うこととなる。

## 静岡県浜松市～館山寺スマートインターチェンジ関連整備事業について～ 【浜松市の概要】

浜松市は、都市圏と関西圏の中間に位置する静岡県西部の政令指定都市であり、面積は約1,558km<sup>2</sup>であり【全国第二位】の広さである。人口は約80万人、大都市圏の政令指定都市とは異なり、広大な市域の中に、山間部、台地、平地、川、畑、湖、海など、日本国土を凝縮した「国土縮図型都市」である。輸送機器・繊維・楽器の三大産業を中心に「ものづくり」のまちや風光明媚な浜名湖を中心に多くの観光地や自然資源を有する。

### 【視察概要】

浜松市は新東名高速道路と東名高速道路二本の高速道路を有し、観光、企業、農業品の搬送拠点にもなっている。観光移動・輸送時間の短縮を図るため、スマートインターチャンジの必要性が拡大し関連事業の整備に取り組み、現在の状況になっている。

#### ○館山寺スマートインターチャンジを必要とする理由

##### 1 館山寺周辺の観光客減少や観光シーズンにおける渋滞緩和

(1) 浜松市の浜名湖周辺は観光施設が集約しており「浜名湖観光圏整備計画」の策定など、様々な観光振興にも取り組んでいるが、館山寺周辺の観光客は減少傾向（過去10年間で64万人減少22%減）が続いている。また、観光シーズンになると館山寺周辺道路で渋滞が発生することが課題であった。

(2) 今後、高い確率で発生が予測される南海トラフ巨大地震により浜松市沿岸部では、甚大な津波被害が想定されている。周囲を湖に囲まれた庄内半島では、災害時の緊急輸送道路が限られている。

(3) 西区・北区は全国屈指の生産量を誇る花き（ガーベラ）に代表される様に農業が盛んな地域である。また、日本を代表する企業の工場立地が多く工業が盛んな地域であるが、近年、製造品の出荷額などの減少傾向が続いている。

館山寺スマートインターチャンジの設置は、観光振興による地域活性化、災害時の救援・復旧活動の迅速化、物流網の強化による地域産業の活性化など、

多面な効果が期待される。

### 【視察からの考察】

本市の（仮称）篠坂 P A スマートインターにおいても、企業の輸送連結点としての役割が期待されている。交通渋滞緩和をどのように実施するのか、連結線の道路整備を確実にし、車の流れをスムーズにすることが一番である。

館山寺スマートインター設置は観光交通の整備が主目的の1つであった。観光地までの移動時間短縮と交通渋滞緩和を考慮、スマートインターへのアクセスでの課題、明確な表示を行うことでの逆走発生させない等の対応をされている。館山寺に隣接する三方原スマートインターでは、出口周辺の企業進出が活性化している。

浜松市は、スマートインター設置を申請し、開通前から浜松市が主体となって周辺土地利用などの検討を行い、企業進出の足がかりをつくり企業誘致を行っていた。本市では現在、企業が企業進出等の計画を行っているが、先に市としてのプランや整備計画を作成した上で誘致を行っていけば、土地利用がスムーズになるものと考える。

企業誘致の好事例を参考に、本市の施策の方向転換の必要性を感じた。

### 愛知県豊橋市～空き家対策について～

#### 【豊橋市の概要】

豊橋市は人口は約37万人、市域面積は262.05平方キロメートル、東は弓張山系を境に静岡県と接し、南は太平洋、西は三河湾に面しており、豊かな自然と温暖な気候に恵まれている。

#### 【視察概要】

「豊橋市空き家等対策計画」を平成28年度に策定

##### 1 計画期間：平成29年度～令和8年度

改定に向けた実態調査を実施中 現地調査予定件数約2,800件

現地調査後、所有者へ意識調査を行い計画に盛り込む施策検討

##### 2 目標指標の現状(令和6年度末時点)

(1) 管理不適切な空家の件数：95件(達成率:62.2%)

(2) 空家の利活用件数：54件(達成率:72.4%)

(3) 利用目的のない空家の増加抑制：6,160件(達成率：△48.1%)

##### 3 建築物安全推進課の取組

(1) 空家データベースを整備し対応状況等を記録、情報が寄せられた空家についても随時追加登録

(2) 空家の所有者等を調査、空家所有者等を調査し、適正管理をお願

いする通知を送付

- (3) 空家解体促進費補助金、倒壊等の危険がある空家の解体工事費を助成
- (4) 空家バンク運営、空家情報を集約・発信することで空家の有効活用を図る
- (5) 空家利活用改修費補助金、空家バンク登録物件の回収工事費を助成

#### 4 豊橋市空家相談窓口について（相談無料）

- (1) 令和6年度予算計上しプロポーザルにより事業者を選定  
空き家活用株式会社を選定し、令和7年1月31日に開設
- (2) 空家所有者と民間事業者をつなぐツールを用意できれば、放置される空家の発生を予防・抑制でき、問題のある空家の解消につなげることができる。

##### ○開設の経緯

- (1) 空家所有者が豊橋市に居住しているとは限らない事から、オンライン相談窓口導入
  - ・導入費用は国のデジタル田園都市国家構想交付金（補助率1/2）を活用
  - ・運営費用は国の空き家対策総合支援事業費補助金（補助率1/2）を活用
- (2) 市民等への周知

窓口開設時：市長定例会見、市のホームページ・広報とよはし掲載

##### (3) 自治会へ案内

近隣住民からの相談 ⇒ 建設物安全推進課  
空家所有者からの相談 ⇒ 空家相談窓口

※固定資産税納税通知書に建設物安全推進課からチラシを同封と今年度から空き家相談窓口についても記載

豊橋市における空家の現状、空家率は13.5%となっており、愛知県内で比較しても高い数値である。（愛知県 11.8%，名古屋市 13.2%，岡崎市 10.3%，豊田市 8.7%）

令和2年度に略式代執行で除却1件のみ、  
管理不全空家令和6年度10件認定

○空き家相談窓口では空家対策アドバイザーが所有者からの相談に対応  
解決に向けた道筋を提案し事業者を紹介（マッチングを実施）

○複数の業者から提案を求め、結果を相談者に示し解決に向けた対応

豊橋市は特定空家の認定がない、街中の家はせいぜい昭和30年代以降の家しかないため、古民家などの利活用住居がない。まずは、売れる場所などを確認し対応を行っている。

商店街については、街中活性化センターで対応しており、細分化した対応が進み持続可能な仕組みづくりを推進している。

### 【視察からの考察】

空き家対策において、空き家バンクなどの取組については、本市の方が先進的と言えるが、本市では市役所内だけで対応を行っており、取組に対して限界があると感じる。豊橋市で進める空家相談窓口のように、専門職によるアドバイスについては要綱を設置して活用することで、本市の空家も減少するのではと考える。

人口減少はどこのまちも同様の課題である。適材適所を考え民間事業者などへの協力を検討すべきではないか。本市では略式代執行・行政代執行を実施しているため、早急に新たなアイデアを募りながら空家問題に取り組んでいければと考える。

### 3 政策提言

本委員会の調査研究から、笠岡市の土地利用及び施設の今後を考えて次の提言を行う。

#### 笠岡市の土地利用及び施設の今後を考えて

##### (1) JR笠岡駅周辺環境整備

財政健全化プランの実施において凍結されているが、本市の中心市街地を活性化させ、観光や産業振興においても市内外の人が集う場にするためには必須の事業であり、早期に凍結解除すべきである。凍結解除に際しては、JR笠岡駅周辺の空き家・空き店舗対策についても重点的に取り組むべきである。空き家・空き店舗に対する様々なニーズに対応できるよう、民間事業者と連携した空き家相談窓口の設置等に取り組み、それらの事業において活用できるよう、府内の関係部課が連携して空き家・空き店舗の状況に係る情報を集約、担当課においてデータベース化することが必要である。また、JR笠岡駅の橋上化も勘案し、JR笠岡駅周辺に人が集うことができる施設・設備の整備が必要である。本市が目指すJR笠岡駅周辺環境についてコンセプトを明確にし、民間事業者と連携しながら、空き家・空き店舗、公共施設を利活用した健康増進のための施設や子育て支援施設等の整備、防犯や利便性の向上を念頭に笠岡駅東地下道等の既存施設のリニューアルも積極的に推進することを提言する。

##### (2) (仮称)篠坂PAスマートインターチェンジ及び一般国道2号笠岡バイパス周辺整備

(仮称)篠坂PAスマートインターチェンジ及び一般国道2号笠岡バイパス周辺整備における、交通渋滞及び交通事故対策は非常に重要である。市道においても、現地における実態調査や今後予想される交通渋滞等への対策、地域住民等からの意見を反映した整備計画の作成が必要である。また、周辺の土地利用については、市民や企業等の意見を十分に聞き取った上で、本市としての活用の方向性及び計画を明確に打ち出した後に、農振地域の解除や企業誘致を行うことが必要である。さらに、国及び県への要望活動等の働きかけについては、今後も積極的に行い、特に、土地利用や地域活性化に関する事項、市民等からの要望を取り入れた内容とすることを提言する。

### (3) 公営住宅の利活用

公営住宅の主要な役割は、要支援者へ廉価で住宅供給することであるが、若者や子育て世帯、障害者等への支援として、廉価で住宅を供給していくことも必要である。現在本市が管理する公営住宅については、維持管理、改善、建替え、用途廃止の別で維持管理の方針が出されているが、修繕や改修等の事業実施において、民間事業者のアイデアを取り入れた、従来の運用の枠を超えた利活用ができるよう関連条例等の改正、入居条件緩和の検討、民間事業者が所有する借家の借上げ等の検討を行うべきである。また、公営住宅（富岡）の建て替えについても、現在事業は凍結中であるが、従来から行っている本市における居住支援の方向性は維持しつつも、民間事業者とも連携し、クリエーターや芸術家の活動施設としての利用等、これまでの運用にとらわれない利活用ができるよう計画を策定することを提言する。

## 4 おわりに

今回、政策提言のテーマを「笠岡市の土地利用及び施設の今後を考えて～笠岡市の土地利用及び施設への提言～」とした。政策提言作成に当たっては、委員から、本市の都市活力の維持におけるＪＲ笠岡駅周辺を中心とした市街地の環境整備、郊外の持続的な地域づくりの現状や課題などの抽出を行った。それらを基に、本市執行機関との勉強会や地元国会議員との意見交換により本市の事業や国の施策を確認しながら、土地利用及び施設の今後に資するものについて調査・研究を行った。さらに、先進地の事例について現地にて調査を行った。

今回の調査・研究から、空き家・空き店舗の減少による市街地空洞化への対策、耕作放棄地や荒廃地の減少、企業誘致促進、人口及び関係人口増加など、本市において大変重要な課題に対する政策提言を行うことができたと考える。今回調査対象としなかった個別具体的な事業やソフト面に対する取組等への調査・研究については、次回以降の検討事項としたい。

人の移動、人の住む場所を考慮し、地域コミュニティと交通整備を合わせ、まちの拠点へ人を誘導する仕組みをつくる。財政健全化プランが実施されている中ではあるが、中心都市機能の回復、郊外のインフラ整備、住居環境の改善を一体的に行うことができれば、沿線周辺の開発が進み、人の誘導ができるのではないか。都市の形成を市が描き、整備を進めれば、コンパクトな新しい形での本市の発展が期待できる。

将来像のコンセプトには、人の移動・健康・交通等の動線、土地利用等による整備を行うことで、コンパクトなエリアで日常生活に必要な機能が充足した、市民生活の質や都市としての価値観を高めるものを考えていかなければいけない。今回の政策提言を基に、様々な事業を着実に実施していくことで、どこにも負けない魅力あるまちになるよう、強く願うものである。