

まちづくり委員会行政視察概要

1 視察月日 令和8年5月11日（月）～5月12日（火）

2 視察先及び視察事項

・京都市

日時 5月11日（月）

視察事項 （1）「京都市空き家等の活用・流通補助金」について

・名古屋市

日時 5月12日（火）

視察事項 （2）新たな路面公共交通システム（SRT構想）について

（3）街路樹再生指針について

3 視察委員

（委員長）仁平克枝（副委員長）加藤孝明（委員）原典之、野田雅之、織田勝久、長谷川智一、嶋凌汰、田村伸一郎、春孝明、市古次郎、三宅隆介、飯田満

4 視察概要

（1）「京都市空き家等の活用・流通補助金」について

説明者：京都市都市計画局住宅室住宅政策課 空き家担当課長

京都市都市計画局住宅室住宅政策課 空き家担当係長

ア 目的・効果

京都市の空き家対策は、市内に存在する約10万戸の空き家のうち、市場に流通していない約7万5千戸の空き家の有効活用を促進することが目的である。特に築年数が経過した狭小住宅の市場流通を促し、放置による老朽化を防ぐため、売却時の仲介手数料補助と解体工事費補助を実施する。補助による空き家所有者の経済的負担を軽減し、空き家の掘り起こし及び適正管理を図る。

イ 概要

（ア）京都市の空き家対策の基本方針

京都市では平成25年に空き家条例を制定し、厳格な指導と活用促進を両輪とした対策を推進している。空き家法では対象外となる長屋建築物も条例により指導対象とし、所有者の責任を明確化している。現場におけるチェックシートの活用により迅速な判断を行い、勧告及び命令等の行政処分を積極的に実施することで、解決率74パーセントを達成している。

(イ) 空き家活用・流通補助金制度

令和6年から7年の2年間限定で実施された補助金制度で、建物活用補助（仲介手数料補助）と敷地活用補助（解体費補助）の2種類を設定している。建物活用補助は、上限を30万円とし売却時仲介手数料の2分の1を、敷地活用補助は、上限を100万円とし解体費の2分の1を補助し、狭小敷地の一体利用の場合は上限120万円まで加算した。

(ウ) 補助金制度の実績及び効果検証

令和6年度の実績は建物活用補助67件、敷地活用補助13件である。敷地面積50平米以下の要件が厳しく、敷地活用補助の利用が想定を下回った。意識調査では回答者の約4割が「補助金が売却のきっかけになった」と回答しており、一定の効果は認められるものの、更なる効果的な施策の検討が必要と認識している。

(エ) 空き家税導入に向けた取組

令和12年度から「非居住住宅利活用促進税」（通称空き家税）の導入を予定している。固定資産税の半額程度の負担となる見込みで、空き家所有者の利活用促進を図る。税導入の発表により空き家に係る相談件数が増加しており、所有者の意識変化に一定の効果を示している。

(オ) 啓発活動及び相談体制の充実

空き家相談員制度により269名の宅建士が無料相談を実施している。専門家派遣事業では不動産業者及び建築士が共同で現地調査を行い、修繕費用及び賃貸相場等の専門的な助言を無料で提供している。また、カードゲームを活用した体験型の啓発や、地域連携による取組を積極的に展開している。

(カ) 今後の取組の方向性

補助金制度の終了後は京都安心住まいバンクによるマッチング事業を開始している。空き家所有者の思いに寄り添った支援を継続し、周知及び啓発の一層の強化を図る方針である。空き家対策は継続的な取組が重要であり、多様な主体との連携により総合的な対策を推進していく。

ウ 予算と経費内訳

令和6年度予算は7,250万円で、建物活用補助及び敷地活用補助について、各75件を見込んでいた。なお、事務費として空き家に関わる相談窓口の委託業務に700万円を計上した。令和7年度当初は予算を3,700万円に縮小し、建物活用補助72件、敷地活用補助20件を見込んでいた。令和6年度決算では建物活用補助67件、敷地活用補助13件の実績となり、令和7年度は仲介手数料補助が97件に達し、令和8年2月半ばで予算上限に達したため補助を停止した。

エ 今後の展望と課題

補助金制度の終了後の取組として、京都安心住まいバンクによるマッチング事業を展開し、空き家所有者からの相談対応を通じて所有者の思いに寄り添った支援を継続する方針である。空き家税の導入を控え、周知、啓発及び働きかけの一層の強化が重要と認識している。課題として、補助金により期待した波及効果が限定的であったことから、所有者が行動に移すきっかけとなる施策、周知及び啓発の重要性を再認識している。また、敷地面積要件の見直しなど、制度設計の改善も必要である。

※主な質疑内容等

（委員）空き家税の課税対象となる物件の考え方及び負担額について

（説明者）集合住宅は対象外だが、要件に該当する場合は幅広く対象となる予定である。従来の固定資産税・都市計画税に比べ固定資産税の半分程度の負担額になる見込みである。

（委員）空き家税の創設の検討開始時期について

（説明者）空き家税の創設については令和5年度の空き家活用の補助金制度を検討する時点と同時期から議論されており、当初は令和8年度に導入予定であったが、令和12年度に延期した経緯がある。システム導入の都合等により延期した。

（委員）空き家活用制度を利用した物件が市場に流通した後の追跡調査について

（説明者）市場流通後における民泊化等の物件の用途変更について、追跡調査は実施していない。

（委員）各区役所の担当窓口及び本庁所管部署の連携について

（説明者）区役所にも問合せ窓口はあるが、空き家状況の把握については本庁所管部署で一元化して実施している。空き家となった物件の状態における指導については、区役所の専用電話番号に直接連絡があることが多い状況である。

（委員）開発したカードゲームの販売について

（説明者）現在は貸出のみで市販はしていないが、遠方への発送も可能である。今後の販売については検討中である。



(2) 新たな路面公共交通システム（S R T構想）について

説明者：名古屋市住宅都市局都市計画部交通事業推進課 課長

ア 目的・効果

新たな路面公共交通システム S R T構想は、都心部の回遊性向上とにぎわい拡大を目的とし、単なる移動手段ではなく、まちづくりの装置として導入している。名古屋駅及び栄地区を結ぶ連節バスの運行により、移動価値の提供並びに街及び人の距離を近づける効果を目指している。

イ 概要

(ア) S R T構想の策定経緯

S R T構想は、名古屋市が平成23年に策定した交通戦略における「みちまちづくり」の一環として検討が開始され、その後の交通まちづくり計画を経て具体化された施策である。都心部における回遊性の向上及びにぎわい創出を目的としており、交通手段としての機能に加え、都市空間の質の向上を図ることを目指している。

(イ) 社会実験の実施

令和4年度に連節バスの走行実験を実施し、延べ600人が体験乗車した。令和5年度にはテラス型バス停の社会実験を行い、車道側に一部歩道が張り出すバス停形態の検証を実施した。令和6年度には機運醸成のためのイベントを開催し、停留所周辺におけるにぎわい創出の可能性を検証した。

(ウ) 名駅栄系統の運行開始

令和6年2月13日から名古屋駅から栄駅間の5.6キロメートル、停留場7箇所における運行を開始した。金曜日から月曜日までの週4日で、9時から17時台までで1日12本、45分から50分間隔で運行している。運賃は大人210円、小児100円で、1日乗り放題上限500円を設定している。

(エ) 移動価値及びまちづくりとの連携

S R Tは単なる移動手段ではなく、「移動そのものを楽しむ価値」及び「街とのつながりを生み出す機能」を重視し設計している。車内には情報発信ディスプレイ及びテーブル席を設けるなど、従来の大量輸送型交通とは異なる設計思想となっている。また、停留所及び沿道空間を活用し、人の回遊及び滞留を促すことで、地域の魅力向上につなげる施策として位置付けている。

(オ) 運行開始後の状況

運行開始当初は混雑が見られたが、その後は落ち着き、現在は1日50人程度が利用している。利用者は観光的な目的及び体験を重視する傾向が強く、移動手段としてではなく「乗ること自体」を目的とする利用が多い。アンケート結果では車両デザイン及び車内空間への評価が高い一方、運行本数及び時間帯の拡充を求める声が挙がっている。

ウ 予算と経費内訳

車両製造費として連節バス 1 両あたり約 2 億 4 千万円を投入し、メルセデスベンツ社製のシターロ車両を原型とした改造を実施した。運行業務委託費は、金曜日から月曜日までの週 4 日間運行で名鉄バス株式会社へ年間 4,800 万円を支出している。現在製造中の 2 台目及び 3 台目車両は国産のジェイ・バス社製を採用し、維持管理費も運行業務委託に含む。

エ 今後の展望・課題等

令和 8 年度中にアジア競技大会及びアジアパラ競技大会開催に合わせ、名古屋駅から名古屋城ルートの新規開通を予定している。最終的には都心部周回ルートの実現を目指す。車両台数不足による運行頻度の制約、事業評価指標の設定及び沿道まちづくりとの連携強化が主要課題である。また、自転車との共存及びテラス型バス停の交通影響についても継続的な検証が必要と認識している。

※主な質疑内容等

(委員) 運行中の車両費用及び今後の使用予定の車両について

(説明者) メルセデスベンツ社製のシターロ車両を原型として使用し、製造改造費は約 2 億 4 千万円である。2 台目以降は国産のジェイ・バス社製車両を使用予定で、デザインを統一する方針である。

(委員) テラス型バス停の導入による長所及び短所について

(説明者) 長所として車道側に一部歩道を張り出したバス停を設置することで、バスの定着性を向上させるとともに、歩道を広げることで、賑わい空間創出を実現する。短所として自転車の通行に影響があり、関係部署と継続協議中である。

(委員) S R T 構想事業の採算性及び収支について

(説明者) S R T 構想は単なる移動手段ではなく、まちづくりの装置として位置付けており、収支よりもまちづくり全体への効果を重視している。数値的評価が困難で、事業評価指標の設定が課題となっている。

(委員) 地下鉄が存在する中で S R T 構想を導入した理由について

(説明者) 本事業は交通政策にとどまらず、都市のにぎわい及び回遊性を高める都市政策の一環として位置付けており、その観点から導入したものである。

(委員) 運転手不足への対応について

(説明者) 現在は民間のバス事業者である名鉄バス株式会社が運行を担い、運行本数も少ないため運転手不足の問題はないが、長期的な課題として認識している。

(委員) 運行業務委託業者の選定について

(説明者) プロポーザル方式で審査し選定した。応募者の中に本市交通局も含まれていたが、結果として名鉄バス株式会社が選定された。

(委員) 他のまちづくり施策との連携について

(説明者) 低未利用地活用への補助金及びイベント規制緩和など、住宅都市局内の関連部署と連携して総合的なまちづくりを推進している。

(3) 街路樹再生指針について

説明者：名古屋市緑政土木局緑地部緑地維持課 課長

名古屋市緑政土木局緑地部緑地維持課 課長補佐

ア 目的・効果

街路樹再生指針の目的は、市民の安全性確保、都市の魅力向上及び管理コストの縮減の3点を掲げ、量の拡大から質の向上への転換を図ることである。効果として、事故件数の減少、良好な歩道空間の確保及び災害時の交通ネットワーク確保がある。また、剪定費用の抑制により、30年後の維持管理費が1.9倍の増加と見込まれていたところ、現状と同水準に抑制することが可能となる。

イ 概要

(ア) 名古屋市街路樹の現況

名古屋市には約9万本の街路樹があり、植栽から40年以上経過した街路樹が多く、倒木及び根上がり等の事故リスクが増大している。令和4年8月には栄でケヤキが倒れ、信号待ちの車両を破損させる事故が発生した。令和5年度には街路樹に起因した事故が35件発生している。

(イ) 街路樹再生指針の策定

平成27年に街路樹再生指針を策定し、早期緑化から安全性確保、都市魅力向上、管理コスト縮減を目標とした質の向上に転換した。計画的な更新・撤去、樹高抑制・剪定及びシンボル幹線の形成を3本柱として取組を開始した。

(ウ) 第1期街路樹再生名古屋プラン

令和3年から7年までの5年間を実行期間とし、更新5,500本、撤去3,800本及び剪定23,800本を目標として設定した。道路空間と調和した街路樹づくり、地域に愛される街路樹づくりを実行方針として掲げた。

(エ) 具体的な取り組み事例

事故発生の危険性が高いナンキンハゼ及びアオギリを撤去し、ハナミズキ等の小高木に更新している。また、有効幅員2メートル以上を確保するため、通行支障となる街路樹の撤去を実施している。第1期では目標のほぼ100パーセントを達成した。

(オ) 第2期街路樹再生名古屋プラン

令和8年から12年までの5年間、第1期とほぼ同様の内容で継続し実施する。市民の安全性確保、都市の魅力向上及び管理コスト縮減の3つの効果を継続して

追求し、道路空間と調和した健全な街路樹の育成を図る。

(カ) 維持管理体制

土木事務所で月1回の巡視点検を行い、年1回の定期点検を実施している。異常発見時は樹木診断を行うとともに、必要に応じて樹木医による診断も実施している。剪定は樹種に応じた標準頻度により、年間約23,800本を実施している。

ウ 予算と経費内訳

街路樹維持管理費は平成8年頃に18億円となった後、一時は10億円程度まで減少したが、現在は再び増加に転じ、20億円まで増加している。除草は年3回、低木刈り込みは年1回、剪定は樹種に応じた標準頻度で実施可能な予算を確保している。街路樹再生を実施しない場合、30年後には剪定費用が1.9倍に増加することが見込まれるが、街路樹再生指針の継続により現在と同水準に抑制することが可能と認識している。

エ 今後の展望・課題等

第2期プランにより、最終的に街路樹本数を約7万本程度に適正化する予定である。シンボル並木については継続的な育成保全を図るが、久屋大通りにおけるケヤキ倒木を受け、植樹マスの拡張等の検討が必要である。空きマスへの補植予算が計上されていないことが課題であり、歩道の切下げ工事等の機会を活用した補植を実施している状況である。

※主な質疑内容等

(委員) 歩道及び植樹帯の幅員基準について

(説明者) 道路構造令に基づく植樹帯幅員は1.5メートルを標準とし、名古屋市では有効幅員2メートル以上の確保を基準としている。3.2メートル程度の歩道幅員があれば単独マスでの街路樹植栽を実施している。

(委員) 更新時の伐根処理について

(説明者) 計画的更新路線では根株ごと撤去するが、診断による緊急撤去では上部伐採のみの場合も発生する。根株を腰高程度に残すことで、その後の伐根作業を容易にしているが、市民から見栄えが悪いとの意見があり、課題と認識している。

(委員) 環境改善効果の取り組みについて

(説明者) シンボル並木では質の高い剪定により大きな街路樹を維持し、木陰及びヒートアイランド現象の緩和を図っている。ただし、久屋大通りにおける倒木事例を受け、大木育成の困難さを痛感している。

(委員) 街路樹データベースの管理について

(説明者) 9万本の街路樹はデジタル化されたデータベースで管理している。巡視は

市職員が実施し、点検は造園業者との年間管理委託に含めて実施している。
市職員が診断し、必要に応じて樹木医に依頼している。

(委員) 組織体制について

(説明者) 名古屋市では造園職の職員が街路樹の撤去から舗装までを担当している。
土木事務所内で街路樹及び公園を一体的に管理し、道路を管轄する部署との連携を図り、業務を実施している。

(委員) 除草剤の使用方針について

(説明者) 名古屋市では化学物質過敏症等の問題を考慮し、基本的に除草剤は使用していない。公園の特殊な植物管理で必要な場合のみ、事前に周知を行った上で限定的に使用している。

