

## 1. 空き家バンクの現状と今後について

出雲市の空き家バンクの制度は、空き家のデータベースとしての性格が強く、多くの自治体が同じ取り組みを行っているところである。市役所は、あくまでも中立な立場での運営が求められるが、登録を行う空き家の所有者や、空き家を有効に使用したい利用者も、多く場合には金銭的な事や営利目的の企業の情報を必要とする。所有者や利用者からの要請に対して、市当局は、地域や得意分野の業者のお勧めなど、偏った情報を提供しない。結局のところ、多くの所有者は、時間的・空間的な隔たりの中で、公設空き家バンクではなく、特定の不動産業者にすべてを任せて自らは手を引いてしまう場合が多い。手続きや残置物処理、ハウスクリーニングなど、すべて自分で行わなければならない公設の空き家バンクは、多くの場合には敬遠される。

出雲市でも、NPO や一般社団法人など、多くの空き家関係の組織や企業が存在する。それぞれの組織は、空き家の譲渡やリホーム、ハウスクリーニングなど得意の分野を有しており、それぞれの過程で利用する価値は高いが、一般の空き家所有者、利用者には判断ができない。そこで、出雲市の空き家に関連する企業、組織をすべて包含した“研究会”を創立し、出雲市の担当者も研究会に所属する。定期的に情報交換を行うことで、出雲市（担当者）は空き家に対する多くの情報を得ることができる。空き家の利用者等が、まず情報を得るために訪れるのは、市役所が多いであろうことは容易に想像ができる。この時に、的確な業者や組織などの情報を研究会のメンバーとして伝えることは理にかなっており、可能である。空き家に対する情報が得られた利用者等は、信頼のおける市役所から情報を得られたことで、安心を同時に得ることができる。また、研究会の企業等は、居ながらにして市役所から顧客が獲得できるので、これもまた有効である。

多くの情報を市役所に集め、研究会の名のもとに、市役所から情報発信ができれば、空き家バンクに関連する情報は有効に利用できるのではないであろうか。

## 2. マイカーに依存する地域の交通アクセス面について

出雲市の交通網は、東西に延びる JR と一畑電鉄が主なもので、その間をバス（コミュニティバス、オンデマンドバス）等が補完している。市内の主要な観光地や旧 2 市 5 町の中心街等に行くのも容易ではない。多くの出雲市民は、公共交通を利用したとしても JR や一畑電鉄などの鉄道網がほとんどで、公共バスに至っては乗ったこともなく、乗り方も分からない方がほとんどであろう。このような市民が高齢となり、運転免許を返納した場合には、自宅の近くにバス停があってもバスを利用できず、一気に“交通難民”になってしまう。現在、小学生などの通学には、バスの定期路線があっても、市が運航するスクールバスが利用されている。子どもの通学に公共バスを利用すると、バスに乗り慣れることができるばかりか、公共交通の収入になるので一石二鳥である。料金は、スクールバスの代わりに、市から定期券を配布すれば事足りる。公共交通の収入を増加し、それらを維持するのも施策の一部である。

一方、郊外に向けた交通網はさらに困難である。出雲市の中でも、斐川町内をめぐっている“まめながタクシー”による外出支援事業が参考となる。この事業は、オンデマンド・バスの形態をとっており、前日に利用の予約をしておかなければならない。しかし、この運用形態は、現在普及し始めた MaaS によるデジタル運営に適している。出雲市もデジタルファースト宣言により、一般の社会生活にもスマホや PC などを利用したアプリケーションの利用が目前に迫っており、情報インフラの整備を早急に行わなければならない。現在の運用形態は、MaaS を利用することで利便性を拡張することが可能になり、さらに将来的には自動運転バスの導入により、経費も削減できるようになる。

### 3, 中山間地域・里山地域の社会インフラの維持管理について

出雲市のように、17万人が東京23区と同程度に生活しているような人口密度では、市内の隅々まで平等にインフラを設置することは困難である。出雲市のように、少子高齢化が進行し、人口減少や過疎が表面化しているような自治体では、経済的にも官民連携によるコンパクトシティ・プラス・交通ネットワークの導入は、避けることはできない。特に居住区域の設定と交通ネットワーク、さらにMaaSの利用は、一体化して選定、導入しなければならない。過疎地域に居住する高齢者は、前に述べたような交通難民となった時点で、コンパクトシティ構想による居住区域の施設等への移住が理想的であるかもしれない。このような人たちに話を聞くと、居住するには理想的な環境であり、生涯をこの地域で過ごしたいが、唯一、運転ができなくなったことで市街地に行くための交通手段がなくなったために、移住せざるを得なくなったとのことであった。

コンパクトシティの導入により、周辺の過疎が進行した地域の住民の減少が懸念される。一方、車などの交通手段を有している若い頃には、居住するには理想的な環境であったとの証言もあり、この地域自体の居住性が否定されているわけではない。これらのことから、この地域に高齢者と交代に、交通手段を有した若者に期間限定で住んでいただき、環境を満喫しながら、地域を守って頂いてはどうであろうか。

### 4, 自治会（町内会）の運営と行政とのかかわりについて

自治会への加入率は年々低下し、近年では5割を切る自治会も存在する。従来は、学校の行事や地域の活動を通して自然に組織されていた。近年は、アパートや団地が建設されても、入居する方々は入会されない場合が多いように聞いている。理由は様々にあるであろうが、どちらにしても地域の結びつきやコミュニケーションが希薄になってきていることを実感させられる。

行政は、自治会活動には関知しないことになっているが、市からの情報などはこの組織を利用して配布しており、自治会が管理している集会所などの改修にも助成を行っていることから、無関心ではおれない。自治会に未入会の方々に理由を聞くと、①役員の高齢化で話が合わない（コミュニケーション）、②寄付など理由の分からない集金（金銭）、③高役などボランティア作業などに出ないといけない（人・時間）が主に上げられる。従来の2～3世代が同居している家族構成であれば、これらの課題は短時間で乗り越えられるかもしれないが、核家族で共働き、しかも他の地域から編入した家族などでは、地域と交流して連帯感を得ることは困難である場合が多い。

そこで、自治会の最小単位を近所付き合いのできる範囲（向こう三軒両隣）程度に、最大の単位をコミュニティセンター（コミセン）（小学校区）の設置範囲として、近所の溝掃除や草刈りはなどの一般的な活動は最小単位で、災害などで行政と連携した公助などを必要とする場合には最大単位で行うなど、運用による変更を前提とすると、個人は参加しやすくなる。また、今後は役員の選出が困難な事例も散見されるので、コミセンのセンター長が自治会長の役割を兼務して運営の中心となり、通常の活動は行政からの連絡などを担う組織としての位置づけが適当であるように思われる。