宝木地区　地域づくり懇談会　　議事録

１　日　時　平成２７年１１月６日（金）　１９：００～２０：３０

２　会　場　宝木地区公民館

３　出席者　地元出席者　　１０名

市側出席者　　１６名

深澤市長、羽場副市長、河井総務部長、田中中核市推進監、田中企画推進部長、藤井都市整備部長、久野地域振興監、高橋秘書課長

＜気高町総合支所＞鈴木支所長、橋本副支所長（司会）、村上市民福祉課長、木下産業建設主査

＜事務局＞馬場協働推進課長、岡本協働推進課課長補佐、岡田協働推進課主任、國本協働推進課主事

４　中核市移行についての説明

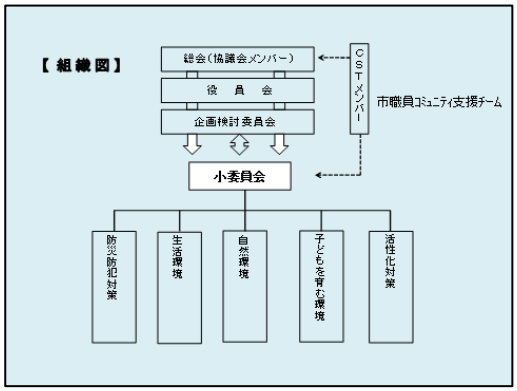
（中核市推進監）※チラシに基づき説明

５　人口ビジョン・創生総合戦略についての説明

（企画推進部長）※チラシに基づき説明

６　地域でのまちづくりの取組状況について

（まちづくり協議会会長）※スクリーンに基づき説明



本まちづくり協議会は平成１９年１月に準備会を立ち上げ、私はその頃から関わっています。平成２０年に設立総会を開催し、２１年には宝木に何が必要なのか探るための住民アンケートを実施しました。回収率はおよそ８５％でした。そして、平成２２年４月に、「活性化対策」、「子どもを育む環境」、「自然環境」、「生活環境」、「防災防犯対策」の５つの小委員会を設けました。

それぞれの取り組みは、順調に進んでいるものもあれば、思うように進んでいないものもあります。

順調に進んでいる取り組みとして、宝木地区では「ふれあい市開催」があります。以前、宝木地区の駅前には多くの商店がありましたが、スーパーができた影響でほとんど廃業してしまいました。しかし、結局そのスーパーも閉店してしまい、宝木地区に商店がない状態になってしまいました。そのため、年に数回でも市場のようなものを作ってみようではないかということで開催しているのが、「ふれあい市」です。「ふれあい市」なので、物の売り買いだけではなく、宝木地区の住民が触れ合うことも目標にしています。

また、まちづくり協議会の設立時に、市からは、「まちづくり協議会では、いろいろな組織を絡めながら宝木のためになるようなことをしてほしい」といった趣旨の説明があっ

たように記憶しています。そういう意味で、「宝木地区民の健康を考える会」を立ち上げました。この考える会には、健康推進委員会や地区公民館健康部、まちづくり協議会の生活環境小委員会など、いろいろな組織の人が集まり、何をしていけばよいか検討しました。その中で、気高町総合支所の保健師から、宝木地区は高血圧や糖尿病患者が非常に多いと聞き、何が原因なのか、どうすれば発生を抑えることができるかについて、宝木地区でアンケートを取ってみようということになりました。アンケートの作成には大変な労力がかかりました。アンケートは、大人の部と子どもの部に分け、全地区民を対象に実施しました。地区民の皆さんの所に出かけて行って書いていただく活動も行いました。そして、アンケート結果をまとめ、各部落や地区公民館に出かけての集落出前結果報告会も開催しました。しかし、出席者が少なかったというのが現実です。人集めというのは大変だと感じました。

また、健康診断はとても大事なことですが、「健康診断があるので来てください」と言うだけではなかなか人が集まらないため､説明会に来ていただいた方などに働きかけたり、文化祭の時には大腸がん検診の検便なども実施しました。

宝木地区の健康づくりには、健康診査の受診率を高めよう、運動習慣を定着させよう、食育を推進しようという３本柱があります。食育については、食育推進員にも協力していただき、減塩を考えたり、モデル的な食事を作っていただいて試食するなどの講習も実施しました。

「宝木地区民の健康を考える会」では、この他にも、専門家による講演会や、１０回に及ぶ会議を開催しています。

まちづくり協議会の取り組みとして、思うように進んでいないものもあります。特に一番困っているのが、一緒に取り組んだり推進していける人材の発掘や育成です。どこの組織でもそうかもしれませんが、一緒にしようと誘っても面倒だと言われてしまうなど、非常に難しいと感じています。協議会では、人材発掘を目的として新聞を作成したり、ホームページや口コミも活用しています。ホームページは事務局に管理してもらっています。また、少し珍しいかもしれませんが、同窓会を開催しています。これは、宝木小学校の卒業生で成人したての２１歳の若者を集め、宝木は良いところだと感じてほしいと思いながら取り組んでいます。以上の取り組みから、まちづくり協議会の知名度アップにつなげたいと考えています。まちづくり協議会が発足した当初は、まちづくり協議会がどういうものか、あまり浸透していませんでした。取り組んでいる人達もそういう雰囲気でした。事業をうまく進めていくために、公民館活動と一緒に取り組んできたものが非常に多くあります。しかし年月が経ってきたので、このあたりで、協議会の事業と公民館の事業を独立した方がよいのではないかという話は出ています。

常にやすらぐ住みよいまちになればよいな、と思いながら活動を進めています。

７　地域の重要課題について

１　地区公民館のあり方について

＜地域課題＞

・宝木小学校校区には、宝木地区公民館と酒津地区公民館の２つの地区公民館がある。

・意見調整に時間と労力がかかり大変である。

・子どもの減少などがあり、１つにできないか。

＜担当部局の所見等＞
【気高町総合支所、企画推進部】
地区公民館は小学校区を基本的な設置区域としていますが、長い経過の中、小学校の統廃合等により、１つの地区公民館エリアが複数の小学校区に分かれていたり、また、その逆の状況もあります。
地区公民館の設置については、行政が一方的にその単位を決めるものではなく、背景にある地域の環境や歴史、地理的条件などを踏まえて、現在に至っています。さらに、社会教育施設として、またコミュニティの拠点施設としても地域にとって重要な施設です。
統合については、宝木・酒津双方の地区住民の皆様が十分に話し合われることが大切だと考えています。その上で、双方の総意で統合の意思があれば、本市としても検討を進めていきたいと考えます。

（企画推進部長）
地区公民館は、基本的には小学校区を単位として設置していますが、長い経過の中で、小学校の統廃合などにより、１つの公民館エリアが複数の小学校区に分かれたり、また逆の状況もあります。地区公民館の設置については、行政側が一方的に単位を決めるものではなく、背景にある地域の関係や歴史、地理的条件などを踏まえて現在に至っています。また、社会教育施設として、コミュニティの拠点施設として、地域にとっても非常に重要な施設と位置づけています。

以前の地域づくり懇談会でもご説明しているとおり、統合については、宝木地区と酒津地区双方の住民の皆様が十分に話し合われることが非常に大切だと考えています。その上で双方に統合の意思があれば、本市としても皆様と一緒に検討を進めていきたいと考えています。

（地元意見）
以前から、この話になると、「酒津には小学校があったから」という話が出てくるのですが、これは６０年も前のことです。今はもう酒津に小学校はありません。だから、その当時のことを理由に両地区に地区公民館があるのは、少しどうかと思います。
宝木地区公民館では、小学生に手厚くということで、生涯学習でいろいろな事業をしています。「はてなクラブ」という宝木独自の事業では、子ども達をさまざまな所へ連れて出かけます。しかし、そういった話を小学校に働きかけると必ず、「酒津の人はどうしましょうか」と聞かれます。基本的には、「来る者は拒まず、去る者は追わず」という形で進めています。また、運動会などは、酒津地区公民館と宝木地区公民館が１年ごとに幹事になって実施していますが、宝木地区の人口の方が多いので、ほぼ宝木地区の人の力で実施しているのが実態なのです。

地区民の話し合いができれば統一できるのは確かだと思いますが、酒津の世帯数はおそらく１００世帯ほどだと思います。ここに、まちづくり協議会の交付金として８５万円と、その他の市費が３４万円、合計約１２０万円のお金が市から支払われています。同じ１２０万円でも、１００世帯で使うのと、６００世帯や７００世帯で使うのでは、世帯あたりの差が生じて利権が発生し、話し合いは絶対に生まれてこないと思います。

地域の端にある大きな村が独立しようという話なら分かりますが、酒津は地域の中央部にあります。そして、それを言うなら宝木部落も２００世帯以上ありますから、今度は逆に、宝木部落が独立すると言ったら独立してよいのかという話になる気がします。地区民の話し合いで解決することはないと思います。

（企画推進部長）

まちづくり協議会の交付金の額については、例えば、城北地区や美保地区などの世帯数の多い地区と小さい地区が同額でよいのかなど、鳥取市全体のまちづくり協議会の話の中でも出ています。そういったことも含め、まずは話し合いから始めていただければと考えているところです。

２　山陰道鳥取西道路のインター名について

＜地域課題＞

「瑞穂ハーフインター（仮称）」の名称を、「宝木・瑞穂ハーフインター」としてほしい。

＜担当部局の所見等＞

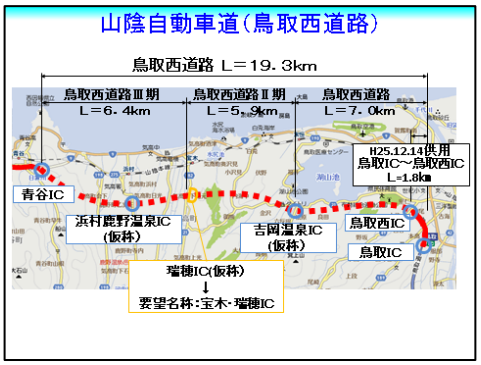
【都市整備部】

鳥取西道路のＩＣ名称の決定にあたっては、道路管理者である国交省が地元自治体である鳥取市長および鳥取県知事に対し意見照会を行う予定です。

今後、国交省から本市に対し意向確認等がありましたら、地域の名称に関するお考え等を国に適切に伝えていきたいと考えております。

（都市整備部長）

鳥取西道路インターチェンジの名称決定にあたっては、道路管理者である国土交通省が、地元自治体である鳥取市と鳥取県に対して、意見照会を行う予定です。今後、国土交通省から鳥取市に対して意見照会がありましたら、地元のご意見を伺い、国土交通省に回答したいと考えています。



８　市政の課題等についての意見交換（フリートーク）

（地元意見）

中核市になるための人口要件は３０万人以上だと以前は聞いていたのに、要件が２０万人以上にまで減少しました。理由を調べると、以前特例市だった市であれば、自動的に中核市になれるとのことでした。人口が少なくても中核市になれるのですね。

鳥取県から２，２１１の事務が鳥取市に移譲されますが、その事務を今の鳥取市の職員数で行うために、国や県から援助はあるのでしょうか。これだけの量の事務を引き受けて、人口の少ない鳥取市にとって重荷になりませんか。

（中核市推進監）

以前は、人口３０万人以上の中核市と、人口２０万人以上の特例市という２つの制度がありましたが、中核市と特例市が同じ規模の都市であることや、両者が抱える課題や問題に類似している部分があることなどから、一緒に国に要望を上げるなどの取り組みを進めてきました。しかし地方分権が進んで国や県から権限がおりてきたこともあり、自分の自治体で取り組むという実績も積み重ねてきました。

そういった実態を踏まえ、地方制度調査会から「中核市と特例市は課題や共通点が多いのだから一緒にしてはどうか」といった趣旨の答申がなされたのを受け、昨年、地方自治法が改正され、今年４月から施行されました。現在、全国的に、大きな都市や県庁所在地はほとんど全ての市が中核市であり、中核市でない自治体は、この機会に中核市移行を目指して取り組みを進めている状況です。

中核市移行にあたり、２，２１１の事務が県から市に移譲されますが、そのための財源については国からの交付税や国・県からの交付金などを活用することにより、全て賄えることになっています。

近隣の町村と一緒に取り組みを進めていく場合は、地方連携中枢都市として国からの財政的支援もあります。

また、特に保健所事務などは専門的な職種や人材が必要になります。県の保健所から市への職員の派遣や交流なども含め、必要な職員数は全て確保できるという前提で取り組みを進めているところです。そういった部分に対しては、万全を期していきたいと考えています。

（地元意見）

冊子等には、５年間であれば中核市に移行できると記載されていますが、これは確定していることなのか、手続きすれば移行できるということなのか、表現があいまいでよく分かりません。

（中核市推進監）

中核市に移行するかどうかは、その都市が選択することになります。鳥取市は、中核市に移行しなければ将来の発展に大きな影響を及ぼすということで、移行する道を選択しているところですが、移行しないという選択肢もないわけではありません。

中核市に移行するためには、要件として２０万人以上の人口であることが必要です。ただ、一度特例市に認定されていた市については、２０万人を下回っていても、５年以内であれば中核市を目指すことができます。鳥取市の人口は現在２０万人を下回っていますが、かつて特例市だったため、５年以内ということで、平成３０年４月の中核市移行を目指して取り組みを進めています。

（深澤市長）

以前は、中核市になるためには人口３０万人以上という要件がありましたが、昨年５月の法律改正に伴い、人口要件は２０万人以上に変わりました。

鳥取市は平成１７年１０月に特例市に指定されましたが、昨年５月の法律改正で中核市の人口要件が３０万人から２０万人に変わったのに併せて特例市の制度もなくなったため、今は特例市から普通の「市」に戻っています。また、人口も１９万２千人と、２０万人を下回っています。しかし、従前に特例市だった市については人口が２０万人を下回っていても、５年間の期間限定で中核市に移行できることになっています。

（地元意見）

１１月５日は津波の日でした。それに合わせ、鳥取市でも１１月１日に賀露地区で、住宅から標高３５ｍの高台の公園まで避難する避難訓練を実施したようです。

国道９号線に酒津隧道があります。宝木地区は、酒津隧道から一度西に下っていった低い所にあり、日光坂を上がって浜村へ行く地形になっています。低い所にあるので、津波がくれば下光の辺りまで浸かると思います。避難場所はありますが、宝木小学校の標高でも５．２ｍほどの高さです。避難場所として、完璧な場所を望んでいるわけではありませんが、一時避難する場所がほしいです。

今後は国道が県道に格下げになると思うので、国道９号線の酒津隧道と日光坂の間をかさ上げし、防波堤になる形にしてはどうかと思います。東海地区、静岡県の辺りでは、かなり多くの道路がかさ上げされています。

（深澤市長）

賀露地区での避難訓練には私も参加しました。この訓練では、津波の高さが１０ｍという、あり得ない前提で実施しました。

県は、県中部の一部に６ｍ程度の高さの波が寄せてくるという試算を出していますが、海岸部にとどまるのではないかということですので、必要以上に心配することもないかと思います。ただ、想定外の事態に対しても日常から備えていきたいと思いますし、複数の避難経路をお互いが確認しておくことや、地域の皆様の中であらかじめ避難場所を確認していただくなど、日頃からの備えを各地区で進めていただけるよう、引き続き我々も取り組んでいきたいと思っています。賀露での避難訓練は１つのモデルケースとして実施したものですが、今後も沿岸部の地域の皆様と一緒に、津波訓練などの備えも進めていきたいと思います。

津波専用の一時避難所を設置することはなかなか難しいと思いますが、まず自分自身を守るための行動をとっていただくよう今後も呼びかけ、実際に訓練等も実施していただきたいと考えています。

国道９号線のかさ上げは鳥取市だけではできない事業になると思います。全体をかさ上げすることは難しいと思いますが、津波等に耐えられる道路にしていただくよう、折を見て要望していく必要はあるかとは思います。

（地元意見）

今の指定避難場所には問題があるとのことで、社会福祉協議会の補助金を受け、自主防災会や部落区会等で委員会を結成してマップを作成しています。

津波がくれば高い所に避難することになりますが、山の中腹や高い所にある近くの公園などを避難場所として決めても、屋根もトイレもありません。そういった設備を設置できるような補助金はないのでしょうか。

（深澤市長）

今は、避難のために特定の施設を整備するような制度がありませんが、建物がある所を避難場所として選んでいただくことも１つの方法だと思います。

避難には、一次的な避難と二次的な避難があります。まずは我が身を守ることを第一に行動する一次的な避難、そして、大きな災害が発生した場合、長くなると何日も何か月も避難生活をしなければならないという二次的な避難、この２段階で考えていくことが必要です。大きな災害は起きてはならないのですが、もし発生したら、まずは近隣の方と助け合いながら少しでも早く安全な場所に避難し、その後、別のもっと安全な所に移動するという２段階で避難行動をとっていただくことになると思います。

今、マップを作成しておられるとのことですが、危機管理課には、防災マップ等を一緒に作成したり、避難経路を考えたりする防災コーディネーターがいます。地域の防災訓練などでお手伝いできることもあると思いますので、ご活用ください。

（地元意見）

市から自主防災会に対して、毎年１万８千円の補助金が出ます。大きい集落でも小さい集落でも一律です。以前、防災調整監に何とかしてほしいと要望しましたが、その後、何の回答もありません。小さい集落は金額が少なくてもよいという考えではありませんが、せめて、集落の世帯数によって金額を変える世帯割などの方法を考えてほしいです。何十年も同じことの繰り返しで、ホースの１本も買えないような補助金では困ります。一番安いホースでも２万円以上かかります。それに対して補助金額が１万８千円ではさびしいと思います。

（深澤市長）

人口規模を加味して考えるべきではないかというお話は、他の地域でもお聞きすることがありますが、どういう人口規模でどういった方式にするのかなど、制度が複雑になれば、かえって運用上難しくなる場合もあると思いますし、器具や消火栓のホースなどの更新が必要な物に対する助成措置の充実を図っていくことの方が必要だと思っています。更新に必要な経費については充実を図ってきていますし、今後もその方向で考えていかなければいけないと思っています。

いずれにしても、地域の防災力向上は大切な課題ですので、今後もしっかりと取り組んでいきたいと思います。

（地元意見）

去年は、市から自主防災会へ、上限額５万円の特別補助がありました。宝くじのコミュ

ニティ助成など、市の制度以外の制度もあると思いますが、自分達で調べても上手に見つけることができないこともあります。

市以外の補助金等で良い制度があれば、各自主防災会宛てに案内してほしいです。今までしてもらったことがありません。補助金をもらうばかりではなく私達も努力しなければいけないので、努力できる状態にするためにも我々に案内してほしいです。

（深澤市長）

宝くじのコミュニティ助成事業は、公園の遊具の整備や防災関係の器具の整備など、さまざまな活用例があります。しかし、申請してもなかなか採択されにくいため、残念ながら、十分にご活用いただけるような状況にはないと思います。

鳥取市独自の制度もありますが、ご活用いただきやすくするために制度を案内することは重要です。総合支所を通じてでも、またご案内させていただきたいと思います。

（担当課補足：危機管理課、総合支所地域振興課）

毎年開催の鳥取市自主防災会総会後に各自主防災会長へご案内している助成制度一覧表の中に、県・国の助成制度についても追加したいと思います。

また、申請書類等は、その都度、各自主防災会長に通知しますのでご確認ください。

ご不明な点がありましたら、危機管理課または総合支所地域振興課にお問い合わせください。

（地元意見）

ここ１０年間の県政や市政を見ていると、どうも西高東低の状態が続いているように思います。県西部であれば、ＬＣＣやアシアナ航空、フェリーなどに対する公的援助で相当な活性化を図っているようです。ＬＣＣは撤退してしまいましたが、そういった部分で、鳥取市はマスコミ等においても非常に物静かな大器晩成型の感があります。

都市の発展の方法として、人的交流や企業誘致があります。時間とコストの問題さえ解決すれば、必然的に人の動きや流れが出てくると思います。例えば、東京－鳥取間の飛行機運賃は片道２万３千円ですが、福岡－東京間は片道１万円です。東京－鳥取間の片道運賃が、福岡－東京間を往復するより高いのです。何とか交渉してコストダウンを図ってもらいたいです。あるいは、智頭線を電化してほしいです。大阪－鳥取間は２３０ｋｍから２４０ｋｍ程度だと思いますが、２時間４０分もかけて行くのは時間がもったいないです。来年か再来年には北陸新幹線が福井県まで延長するような時代に、山陰本線では遅々としてディーゼル車が通っているのです。山陰線がどうにも方策がないのであれば、もう観光目的でＳＬ機関車でも走らせた方がよいのではないかと思うほどです。

企業誘致などよりも先に、まずインフラ整備、コスト整備をしてほしいです。ＪＲやＡＮＡなどと自治体でプロモーションを組むなどして、もっと発展的に進めてほしいです。

鳥取には素晴らしい人材があると思うので、その人達の重い腰を上げさせるくらいの素晴らしいアイデアで、さらなる鳥取市の発展を願います。

（深澤市長）

鳥取市の発展を願って、このように多くのご提言をいただいたと思います。ありがとうございます。

東京－鳥取間の飛行機は、１日５往復しています。これは、国土交通省に対してもさまざまな取り組みを行い、２年間の期間限定ではありますが、羽田空港の発着枠を他の都市と競争して獲得したものです。今後も１日５往復が継続できるよう、皆様も東京便をご利用いただければありがたいと思います。利用率は少々上がってきてはいますが、鳥取市だけではなく中部圏域や北但馬圏域の皆さんなども含め、もう少し多くの皆様にご利用いただきたいと思っています。私も何度か汐留にあるANA本社を訪問し、１日５往復化とコストダウンについて要望しました。その際、社長さんから、現在は年間３０万人程度の利用があるが、利用率を上げて、年間４０万人程度を目指してほしいと逆に陳情をお受けした経緯もあります。引き続き、さまざまな機会を捉えて、直接ANAさんにも要望していきたいと思っています。

智頭線の電化等についてもお話をいただきましたが、フリーゲージトレインや電化等に関しては、沿線の自治体や地域の皆様と一緒になって動いていきたいと思います。すぐに実現することは難しいですが、まず声を上げていくことも必要です。山陰新幹線に関しては、現在、全国の約５０自治体が一緒になって取り組んでいます。まずは国に向けて声を上げていくことが必要だとのことで、実際に動いていますので、引き続き交通インフラの整備について取り組んでいきたいと思います。

中核市を目指すのは、市民サービスの向上が大きな目的であり理由ですが、山陰東部圏域の中心市としての役割を果たしていく中で、将来に向けて鉄道、道路、飛行機、港湾などの交通インフラをしっかりと整備していくという視点からも、中核市に移行するという選択が必要だと考えています。普通の市と圏域の中心の中核市では、国側の受けとめ方や捉え方が全く違ってきます。ここは中核市だから、周辺の道路を整備しなければならないなどといった判断の違いは、大きく出てくると思います。将来に向かってさらなる発展をしていくためにも、中核市移行は必要な選択だと思っています。

今後、すべきことはたくさんありますが、皆様と一緒になってしっかり進めていきたいと思いますので、よろしくお願いします。

（地元意見）

とっとり市報には、「子育て環境を充実させる」という趣旨の記事が、しばしば掲載されています。しかし、鳥取市内には私立の認定こども園はありますが、市立の認定こども園がありません。国は平成１８年に認定こども園の制度を創設しました。県も推進を図っていて、県内のいろいろな所に認定こども園があります。

認定こども園の良いところは、保育園のように多くの制限がないことです。保護者の就労の有無にかかわらず、希望すれば入園できます。

気高町内には、瑞穂地区や浜村地区から鳥取地域の保育園や幼稚園に通わせている家庭があります。また、市立保育園の入園者の発表の時期が鳥取地域の私立幼稚園の発表より遅く、市立保育園に入園できるかどうか分からなかったため、本当は浜村保育園に通わせたかったのに鳥取地域の私立幼稚園に入園させた家庭もあります。年度途中の１０月から地元のひかり保育園に通わせたかったのに、定員オーバーのため、浜村保育園に通わせて

いる家庭もあります。新市域には、選択の余地がありません。子どもや若い保護者があたふたしなくてもよいように、認定こども園にするなり定員を増やすなりして、希望者がスムーズに入園できるようにしてほしいです。

小学校や中学校には定員がなく、既定の児童数を越えるとすぐに学級数が増えます。しかし保育園は定員数が決まっていて、満員だから入園できないと言われます。こんなことはあり得ません。市の広報文書などには、よく「検討しています」と書いてありますが、平成１８年に国が制度を創設してからすでに１０年も経過しているのに、いまだに検討しているとは、とんでもない話だと思います。

これは、外部との交渉の必要のない、市が判断すれば来年４月からでも対応できる問題だと思います。

鳥取地域であれば、いくらでも入園者があるから私立の認定こども園ができますが、新市域はそういうことがないので、市立の認定こども園をつくることを一所懸命考えてください。

（深澤市長）

子育てをしやすい環境の整備については、今後もしっかりと頑張っていきたいと思います。

認定こども園は市内にも何園かありますが、我々は、これが公立でなければならないとは考えていません。公立も私立も含め、できる限りご希望に沿った入園ができるようにしていくことが、我々の役割ではないかと考えています。

今年度から、子ども・子育て支援新制度が改正されました。小規模保育園の需要もありますし､民間業者にも参入していただいてさまざまな保育事業に参画していただくことも、今年度から動き始めています。１００％ご要望にお応えすることは難しいですが、鳥取市立にこだわらず、少しでも多く希望の園に入園していただけるよう努力させていただいていますし、今後もしっかり取り組んでいきたいと思っています。

（担当課補足：児童家庭課）

認定こども園は、就学前の子どもに教育と保育を一体的に提供する他、地域の子育て家庭に対する支援を行う施設です。

文部科学省が所管する幼稚園は、満３歳から就学前までの子どもを対象とする教育施設であり、厚生労働省所管の保育所は、親の就労などによって「保育の必要性」を認定された０歳から就学前までの子どもを対象とする児童福祉施設です。

このように両者は本来、目的や機能が異なりますが、共働き世帯や核家族の増加などの社会状況や家庭の変化を受けて、預かり保育や子育て支援を導入するなどの多様化が進んだ結果、両者の制度を残した上で、幼保一体的な運営をする総合施設としてスタートしたのが認定こども園制度です。

認定こども園は入園の際に制限を設けていないとのご発言ですが、認定こども園であっても保育園籍に入所するには両親の就労などによる「保育の必要性」の認定を受けることが必要となります。また、幼稚園籍には就労等の条件はないものの、３才以上児しか入園することができず､しかも日中の４時間程度しか児童をお預かりすることができないなど、

認定こども園だからといって、入園に対する制約がないわけではありません。
　現在本市の保育園では、３歳未満児の入所希望者が急増しており、特に中途入所においては、入所児童の年齢によって保育定員や保育士の配置基準を満たさなくなることがあり、ご指摘のとおり希望される園に入りにくい状況が生まれています。逆に幼稚園は、年々入所児童数が減少しており、空き教室が生まれる状況となっています。
　このような現状から、本市としては、一人でも多くの児童に入所していただける保育施設の整備や保育士の確保を優先的に進めたいと考えていますので、ご理解いただきますようお願いします。

（地元意見）
　酒津、水尻、奥沢見の住民が市街地に向かうために小沢見の旧国道から国道９号線に出る際、出口には信号も何もありません。そして反対車線に出て市街地に向かうため、通行が大変な状態となっています。
　時間が短い信号でも止まれ標識でもよいので、設置を検討してほしいです。ここは、３集落２００世帯以上の家庭の自動車が通行する、気高地区における交通の難所です。朝晩が非常に出づらく皆が困っていますので、ご一考ください。

（副支所長）
　課題と受けとめさせていただきます。

（担当課補足：総合支所産業建設課）
　以前、鳥取警察署・鳥取県公安委員会などの関係機関に要望し協議しましたが、当該箇所は国道９号線水尻トンネルに近く、信号機を設置した場合、トンネル内での交通事故が発生する恐れが大きいため、現状では信号機設置は困難とのことです。
　交差点の改良についても、国土交通省から実施しないとの回答をいただいております。
　平成２９年度中には、鳥取西道路（青谷ＩＣ～吉岡温泉ＩＣ）が供用開始予定ですので、開通後の交通状況を注視していきたいと考えます。

９　市長あいさつ
　非常に限られた時間の中、多岐にわたりいろいろなご質問、ご意見をいただきました。心から感謝申し上げたいと思います。
　道路の関係、保育園の問題、交通インフラの問題など、すぐに課題解決したり実施できないようなものもありますが、本日いただいたご意見は真摯に受けとめさせていただき、一歩ずつでも実現が図られるよう努力していきたいと思っています。
　合併して、今月で満１１年になります。今まさに、将来を見据え、新しいまちづくりを皆様と一緒に進めていく時期にあると思います。その１つが中核市移行であり、総合戦略や人口ビジョンなどをもとにいろいろな取り組みを進めていくことになります。
　また、来年度からは、次の鳥取市の総合計画である「第１０次総合計画」の期間に入ります。合併１０年後の、将来を見据えたまちづくりですので、総合計画に記載しているいろいろな事業についても、皆様と一緒になって進めていきたいと思っています。

本日の地域づくり懇談会でまだ言い足りないといった部分もおありかと思いますが、この懇談会だけではなく、いろいろな機会にさまざまなご意見をお寄せいただければありがたいと思っていますので、よろしくお願い申し上げ、お礼のご挨拶に代えさせていただきます。

本日は本当にありがとうございました。