

青谷都市計画区域都市計画道路の見直しについて

令和2年1月15日
鳥取県鳥取県土整備事務所

県では、長期未着手となっている都市計画道路の見直しを進めており、見直しが必要と認められる路線については、関係市町村や周辺住民等の意見を聞いたうえで存続、変更、又は廃止等の手続きを行うこととしています。この度、青谷都市計画区域に係る都市計画道路の見直しについての説明会を開催します。

1. 都市計画道路見直しの背景

近年、少子高齢化の進行に伴う人口減少や公共事業費の縮減など社会情勢が大きく変化しており、現在の計画が将来の都市に必要な道路網となっているか検証し、必要であれば速やかに見直すことが求められています。

また、全国では都市計画道路として計画決定することで、計画範囲内の個人の所有地に一定の建築制限が課されることから長期未着手の都市計画道路に関する訴訟が起こされ、行政側が敗訴した事例も発生しています。

2. 県内の都市計画道路見直しの状況

平成27年3月に鳥取県が「鳥取県都市計画道路見直しガイドライン」を策定し、必要性・実現性の観点から、存続・変更・廃止の評価を実施し、評価結果が変更・廃止となった路線・区間について順次、見直しを行っています。

<変更・廃止に至ったケース>

- ・平成26年 <鳥取市> 1路線3箇所を廃止
- ・平成27年 <中部県土> 1路線の一部区間を廃止
- ・平成28年 <琴浦町> 2路線を廃止
- ・平成29年 <西部県土> 2路線の廃止
- ・平成30年 <中部県土> 1路線の一部区間を廃止

3. 今回見直し路線の概要

路線名：3・4・2号相屋線

経緯：昭和44年 5月 2・3・3鷲縄手岩本線として当初決定

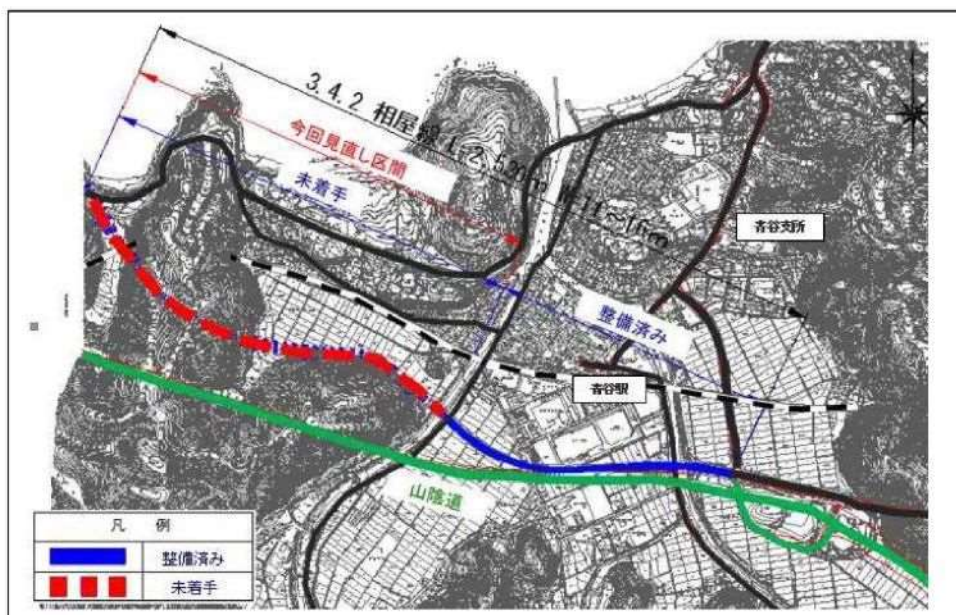
昭和46年12月 3・5・1相屋線に名称変更

平成4年 9月 3・4・2相屋線に変更（幅員変更、ルート変更等）

見直し内容：一部区間の廃止（青谷町青谷～井手の延長1,540m区間（未着手区間））

4. 説明会の開催

- (1) 日時：令和2年3月10日（火） 午後7時より（1時間程度）
- (2) 場所：青谷総合支所 第2会議室



青谷地区保健センターのあり方について

青谷地区保健センターのあり方について、社会福祉法人青谷福祉会へ青谷地区保健センターの建物部分の無償譲渡するための協議を進めております。

○概要

青谷地区保健センター（建設当時：生涯健康増進センター）は社会福祉法人青谷福祉会が特別養護老人ホームを建築するにあたり、平成12年度、過疎対策事業債を財源として旧青谷町と社会福祉法人青谷福祉会が合築したものです。（過疎債の償還は終了しております。）

築15年以上経ち、空調をはじめ施設の老朽化による故障等が目立ち始めています。当時最新の空調施設も現在は特別養護老人ホーム部分も含め多額のランニングコストがかかっています。

このようなことから青谷地区保健センターのあり方について検討していたところです。

このたび社会福祉法人青谷福祉会から青谷地区保健センター建物部分の無償譲渡の申し入れを受けました。

現在、青谷地区保健センターの施設使用頻度は低く、譲渡後は代替施設の利用するなど検討しており、ファシリティマネジメントの観点から譲渡することは可能であると考えています。

青谷地区保健センターで実施している事業は、支所や西地域の保健センター、その他の施設で実施可能です。

○現在の進捗

社会福祉法人青谷福祉会から譲渡の要望書が提出され、必要な手続きを進めています。譲渡時期については4月1日を予定しています。

代替施設利用についても各団体等と概ね協議済みです。

○譲渡する建物の概要

青谷町善田27-1

平成13年11月1日築 鉄筋コンクリート平屋造 763.71㎡

鳥取市生活交通創生ビジョン

【概要版】（素案）

令和元年 12 月(時点)
鳥取市

1. 策定にあたって

1 ビジョン策定の趣旨

鳥取市では、人口減少社会において市民にとって必要な公共交通を維持・確保していくために、本市の社会基盤としての公共交通のあり方を示した「鳥取市地域公共交通総合連携計画（以下、総合連携計画）」を平成21年3月に策定した。これ以降、この総合連携計画に基づき、平成23年3月には、本市の公共交通体系の目指すべき全体像を示した「鳥取市バス路線再編実施計画」を策定し、南部地域（河原、用瀬、佐治）、南東部地域（国府）のバス路線の再編や乗合タクシーの導入に取り組んできた。また、平成29年3月には「鳥取市都市計画マスタープラン」を改定し、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」や「安心して住み続けられる地域づくり」の実現に向け、まちづくりと連携した各種交通施策を進めている。

一方、公共交通の現状に目を向けると、人口減少や少子高齢化の進展、自家用車の普及等を背景に利用者の減少に歯止めがかからず、さらに、運転者不足・運転者の高齢化を理由にサービス低下（減便、路線の縮小等）が続いており、今後さらにこの状況が深刻化することが懸念されている。

こうしたことを踏まえ、行政（市）が中心となって交通事業者や地域住民との協働・連携を図ることにより、将来にわたって本市の持続可能な地域公共交通体系を維持・確保するための基本指針となる「鳥取市生活交通創生ビジョン」を策定する。

2 交通施策の基本理念と基本指針(案)

基本理念：市民の暮らしを支える“生活交通”を創り・守り・育てます。

基本指針1. 地域の移動を支える生活交通の維持・確保

基本指針2. 持続可能な生活交通体系を目指した環境整備

※本ビジョンにおける「生活交通」とは、鉄道、路線バス（民間路線バス、市が運営している有償バス）、乗合タクシー、タクシーのほか、住民が主体となった輸送手段等、市民の日常生活を支える移動手段全般を指す。

3 ビジョンにおける計画期間

令和2年度（2020年）から令和11年度（2029年）までの10年間とし、今後の社会情勢の変化や施策の実施状況等に合わせて、柔軟に見直しを行う。

年度	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030
計画期間	5年先・10年先の社会を見据える										
	社会の変化や施策の実施状況に合わせて検証・見直し										

2. 生活交通を取り巻く社会環境

1 人口減少と高齢化の進行

- 市の総人口は緩やかに減少しており、平成 21 年に 196,110 人であった総人口は、令和元年には 187,034 人（11 月現在）まで減少している。
- また、65 歳以上人口割合（高齢化率）は平成 21 年から令和元年までの 10 年間で 6.2 ポイント上昇している。
- 今後、人口減少と高齢化がさらに進み、令和 12 年（2030 年）には、総人口は 172,429 人、高齢化率は 33.3%となる見込みである。

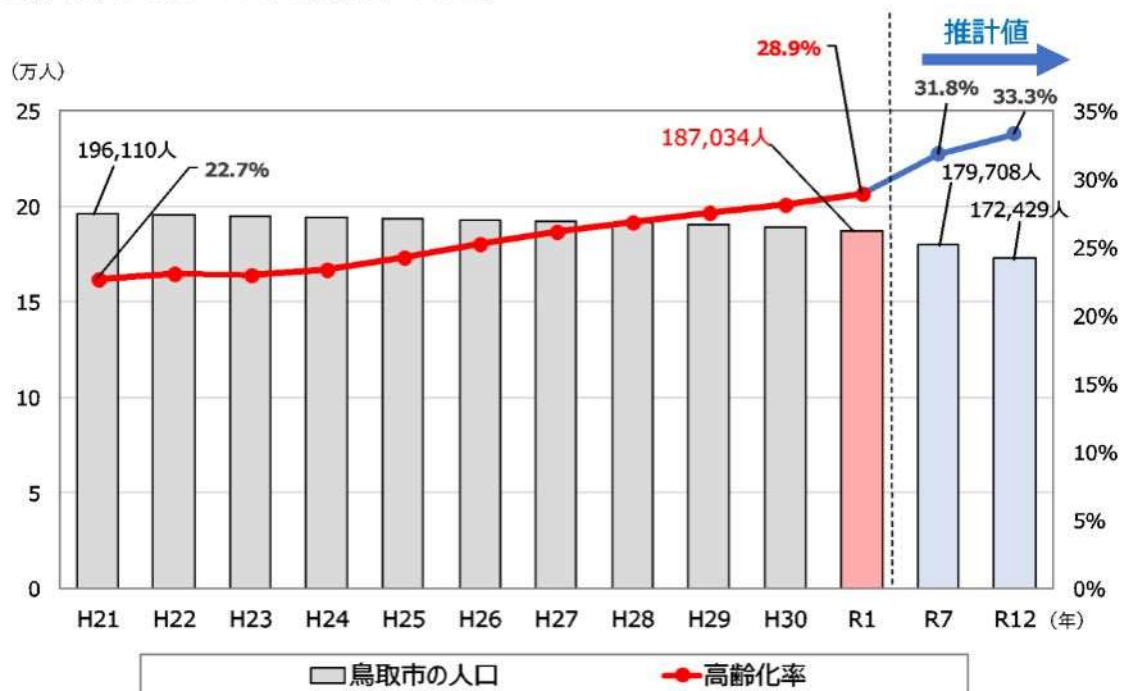


図1 人口と高齢化の推移

出典：市勢要覧（H21年からH30年まで）、市ウェブサイト（R元年11月14日時点）、鳥取市立地適正化計画概要版【平成28年4月版】（R7年およびR12年）

2 利用者の減少とモータリゼーションの進展

- バスの利用者（観光目的を除く）は減少傾向にあり、年によって変動があるものの、平成20年から平成30年までにおよそ13%減少している。
- この傾向がこのまま続いた場合、令和12年（2030年）には、年間利用者数は250万人を下回ると予想される。

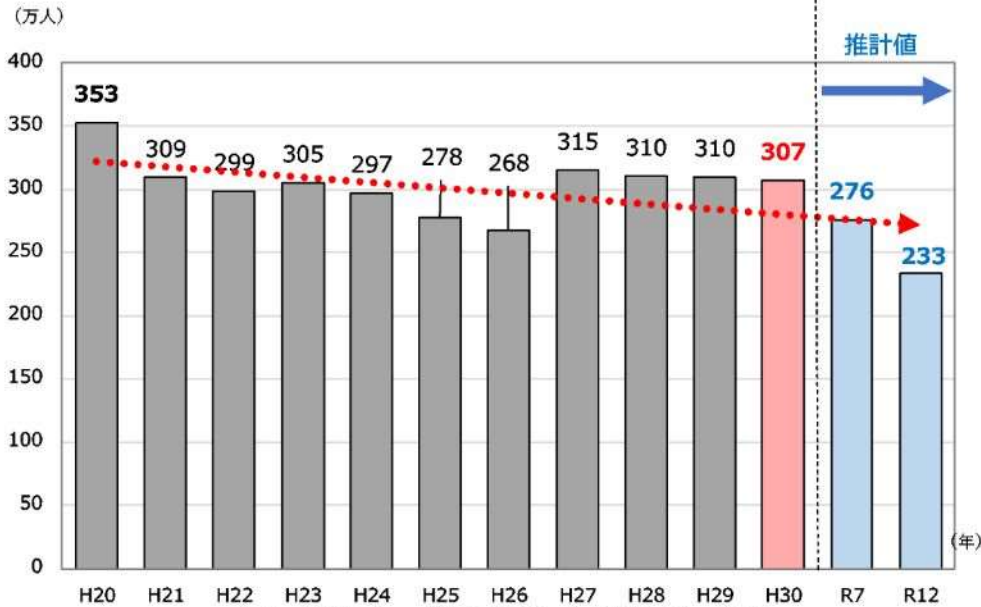


図2 路線バス（生活路線）年間利用者の推移

※H27年は鳥取環境大学の通学対応便の新設により利用者が増加
 ※R7年およびR12年はH20年からH30年までの利用者減少率を基に推計

出典：市勢要覧（H20からH30まで）

- 生活交通の主な利用者層である高齢者の人口は増加しているものの、高齢者人口に占める運転免許保有者数の割合は上昇している。また、平成30年2月に実施した市民アンケート調査によると、買い物や通院の目的で自家用車を利用する高齢者の割合が上昇している。こうしたことから、高齢者数が増加しているにもかかわらず、生活交通利用者は拡大していない（むしろ縮小している）と言える。
- このことから、今後も自家用車からバス利用への転換が進まなければ、公共交通利用者の減少が続いていくと考えられる。

表1 目的別の利用交通手段（自家用車の利用）

	H20年度調査	H30年度調査
通院先まで自家用車(自分で運転)を使う人の割合	52.1%	59.0%
買い物先まで自家用車(自分で運転)を使う人の割合	66.7%	71.8%

出典：市民アンケート調査結果
 （平成20年度および平成30年度実施）

表2 市の高齢者人口と免許保有者の状況

	H21年	令和元年
市の65歳以上人口	44,490人	54,100人
免許保有者数(65歳以上)	17,797人	29,381人
市全体の免許保有者数に占める65歳以上の割合	14.2%	23.4%

出典：市勢要覧（H21年の65歳以上人口）、
 市ウェブサイト（R元年の65歳以上人口）
 鳥取警察署提供資料（運転免許証保有者数）

3 交通空白地の存在

- 市では、平成 24 年度第 5 回の「鳥取市生活交通会議」（平成 25 年 1 月 30 日開催）において、「交通空白地域」を次の通り定義している。

【交通空白地域の定義】

交通空白地域とは、以下の条件をすべて満たす地域を指す。

- 既存バスが走行していない地域
 - 既存バス停から半径 400m の範囲より外側の場所
 - 鉄道駅から半径 400m の範囲より外側の場所
- この定義によると、平成 27 年度国勢調査（250m メッシュ人口）に基づく生活交通の人口カバー率は 93.4% となる。
 - 市町村合併前の旧市域と新市域（平成 16 年 11 月に編入された 8 地域）の交通空白地域の状況は次頁以降（5 頁・6 頁）に記載した図 3・図 4 のとおりである。

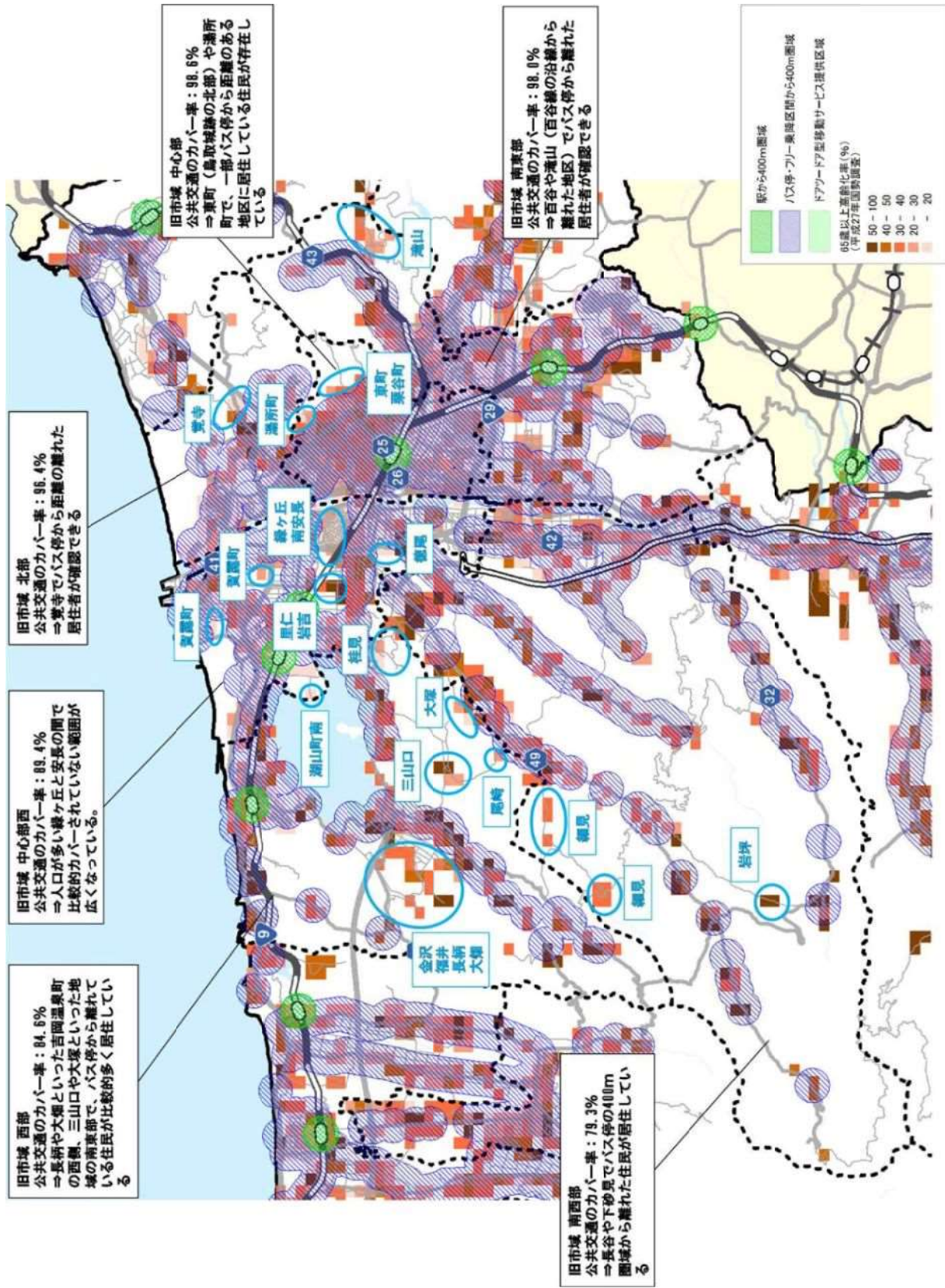


図3 旧市域における交通空白地域の状況

出典：平成27年度国勢調査結果

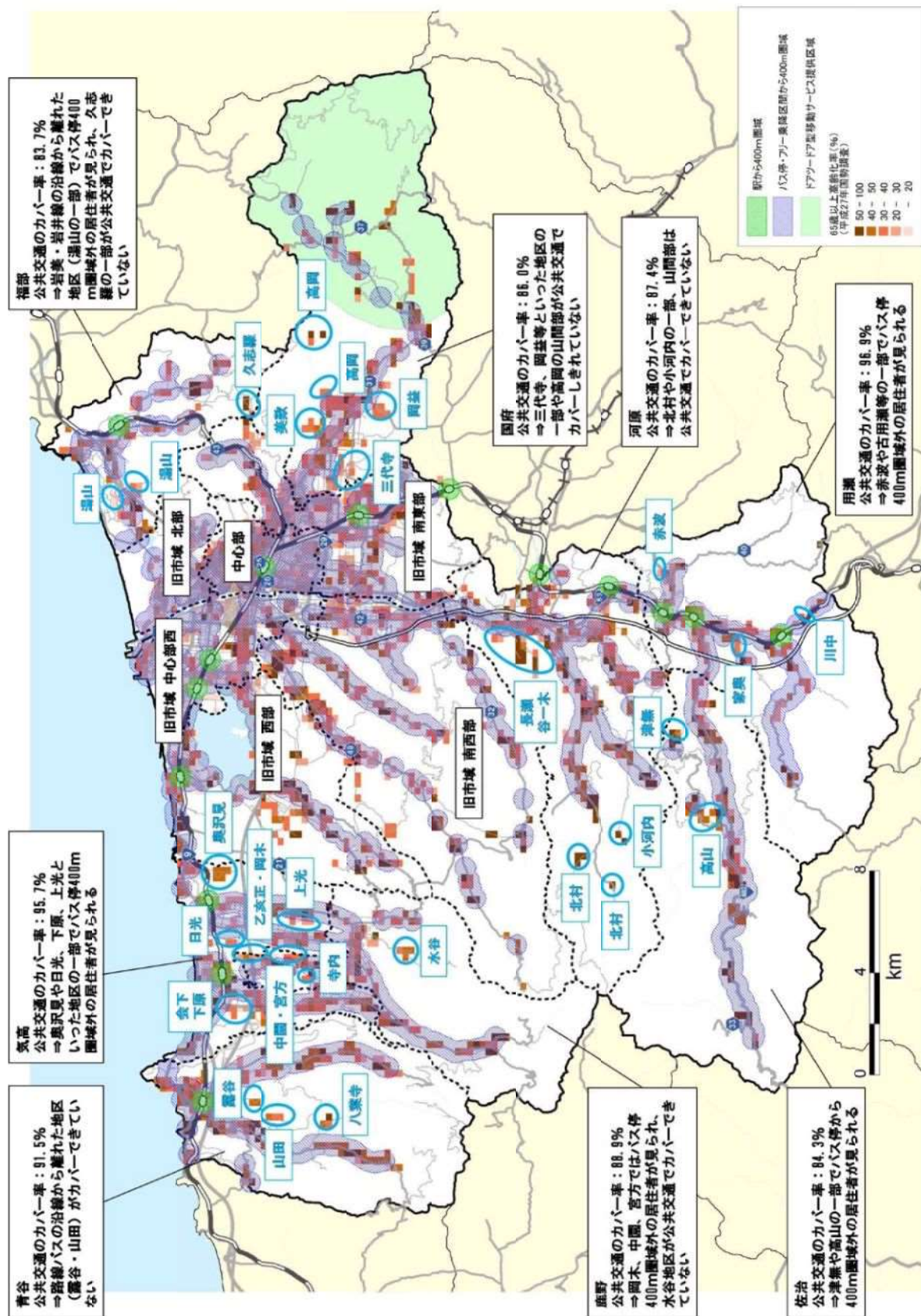


図4 新市域における交通空白地域の状況

出典：平成27年度国勢調査結果

4 生活交通の維持・確保

- 路線バス利用者の減少が続く中、生活交通（路線バスや市町村有償運送、乗合タクシーや100円循環バス「くる梨」、公共交通空白地有償運送）の運行を支えるために市が支出している補助金等は313,902千円（平成30年）で増加傾向を示している。（うち、平成30年度の路線バスに対する補助金等は225,299千円）
- また、市民一人あたりに換算すると約1,663円（平成30年時点の市人口より算出）を負担している。

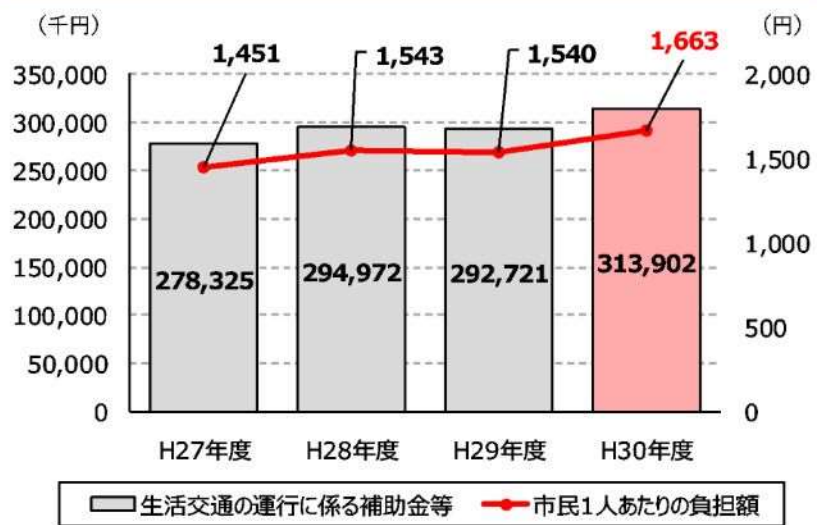


図5 生活交通の運行にかかる市の補助金等の推移

出典：市勢要覧、交通事業者提供資料

5 生活交通の担い手不足

- 近年、公共交通を支える担い手（運転者）の不足と高齢化が大きな問題となっている。路線バス運転者の減少数は10年間で9人（4.9%減）であるが、運転者の平均年齢はおよそ3.9歳上昇しており、近い将来（5年後・10年後）には運転者の平均年齢が60歳を超える可能性が高い。
- タクシーの運転者不足も深刻化しており、鳥取県東部地域全体では平成24年度から平成30年度までの6年間で124人（28.8%減）減少している。また、65歳以上の運転者が全体の約4割を占めている。

表3 路線バスの運転者数と運転者の平均年齢の変化

	平成21年度	令和元年度
運転者数	185人	176人
運転者の平均年齢	51.1歳	55.0歳

出典：交通事業者提供資料

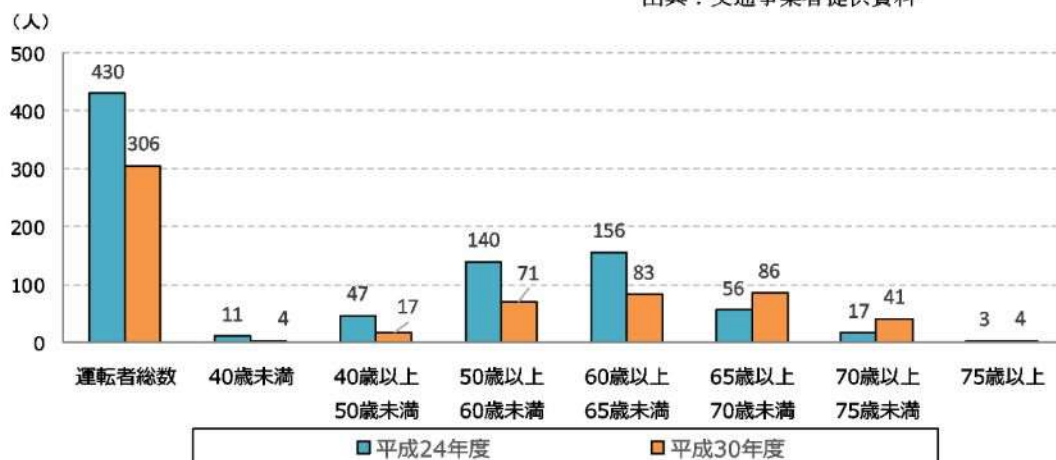


図6 鳥取県東部地域のタクシー運転者数（年代別）の変化

出典：鳥取県ハイヤータクシー協会提供資料

6 生活交通(路線バスや市関連路線)の現状と今後の見通し

- 運転者不足や利用者の減少(収益の悪化)により、本市においても、バスでは減便や路線の縮小、タクシーでは営業時間の短縮や営業廃止といった事態が生じている。
- 平成31年3月に横枕線が廃止された大和地区では、既存のバス・タクシー事業者による代替交通の確保が困難であったことから、地域のまちづくり協議会が運営する「大和ふれあいタクシー」の運行が開始された。
- 今後の人口減少や高齢化の動向を踏まえた利用者数の見通しと、それらをもとに実施したバス事業者へのヒアリング調査の結果によると、今後概ね5年から10年の間に、路線の縮小や廃止の可能性がある路線は次のとおりである。
- これらの路線については、利用促進を図っていくとともに、**各地域の実情に合った、より利便性の高い移動手段の導入に向け、行政(市)・交通事業者・地域住民等が連携し、取組を推進する。**

運行形態	路線名	1便あたり利用者数	経常損益額(市の負担額)	現状と今後の見通し
民間路線バス	神戸線	6.5人/便	▲19,630千円 (14,044千円)	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線の起点から終点までを乗り通す利用者が少なく、一部区間しか利用しない利用者が大部分を占めている。 ● 沿線の江山地区において、令和2年4月に義務教育学校「江山学園」の開校が予定されているため、令和2年4月以降の利用状況の変化を見る必要がある。令和2年4月以降も利用者の減少が続く場合は、路線の縮小や廃止の可能性が高い。
	勝部線	7.2人/便	▲12,132千円 (8,977千円)	<ul style="list-style-type: none"> ● 沿線の小中学校に通学する児童・生徒が利用者のほとんどを占めおり、日中の利用が極端に少ない。
	日置線	8.9人/便	▲10,876千円 (9,366千円)	<ul style="list-style-type: none"> ● 今後、少子化により児童・生徒の減少が続いた場合、路線の縮小や廃止の可能性が高い。
	八坂線	2.2人/便	▲3,812千円 (2,851千円)	<ul style="list-style-type: none"> ● 八坂地区・倉田地区の利用が非常に少なく、このままの状況が続くと路線の縮小や廃止の可能性が高い。
	津ノ井倉田循環線	2.7人/便	▲4,969千円 (3,828千円)	

※1便あたり利用者数および経常損益額(市の負担額)は、平成30年度の輸送実績を記載

※1便あたり利用者数ついて、民間路線バスは1往復2便として算出

出典：交通事業者提供資料

運行形態	路線名	1便 あたり 利用者数	経常損益額 (市の負担額)	現状と今後の見通し
市・地域 が主体と なって運 行してい る路線	南部地域有償 バス ※佐治線、西郷 線、散岐線、江 波赤波線、和奈 見国英線	2.4人/便	▲8,815千円 (8,815千円)	<ul style="list-style-type: none"> ●市が直営で運行している路線であるが、運転者は鳥取市シルバー人材センターから派遣している。 ●人手不足と運転者の高齢化による影響を受けやすく、<u>現在の状況が今後も続く場合は、路線の維持が困難になる可能性が高く、緊急性の高い路線である。</u>
	福部循環バス	5.4人/便	▲2,714千円 (2,714千円)	<ul style="list-style-type: none"> ●鳥取市社会福祉協議会が運行を担っており、人手不足や運転者の高齢化による影響を受けやすい。 ●このままの状況が今後も続く場合、<u>5年先以降は路線の維持が困難になると見込まれる。</u>
	乗合タクシー 浜村・青谷線	3.4人/便	▲1,482千円 (1,029千円)	<ul style="list-style-type: none"> ●採算性の悪化や運転者不足、運転者の高齢化といった問題が深刻化し、<u>令和2年3月に廃止を予定している。</u> ●代替の交通手段として、青谷地域内で運行している<u>市有償バス（絹見バス）による対応を検討していく。</u>

※1便あたり利用者数および経常損益額（市の負担額）は、平成30年度の運行実績を記載

※南部地域有償バス（H31年4月から運行開始）は南部支線（H31年3月廃止）の輸送実績を記載

出典：交通事業者提供資料

3. 生活交通の課題と対応方針

1 生活交通の課題

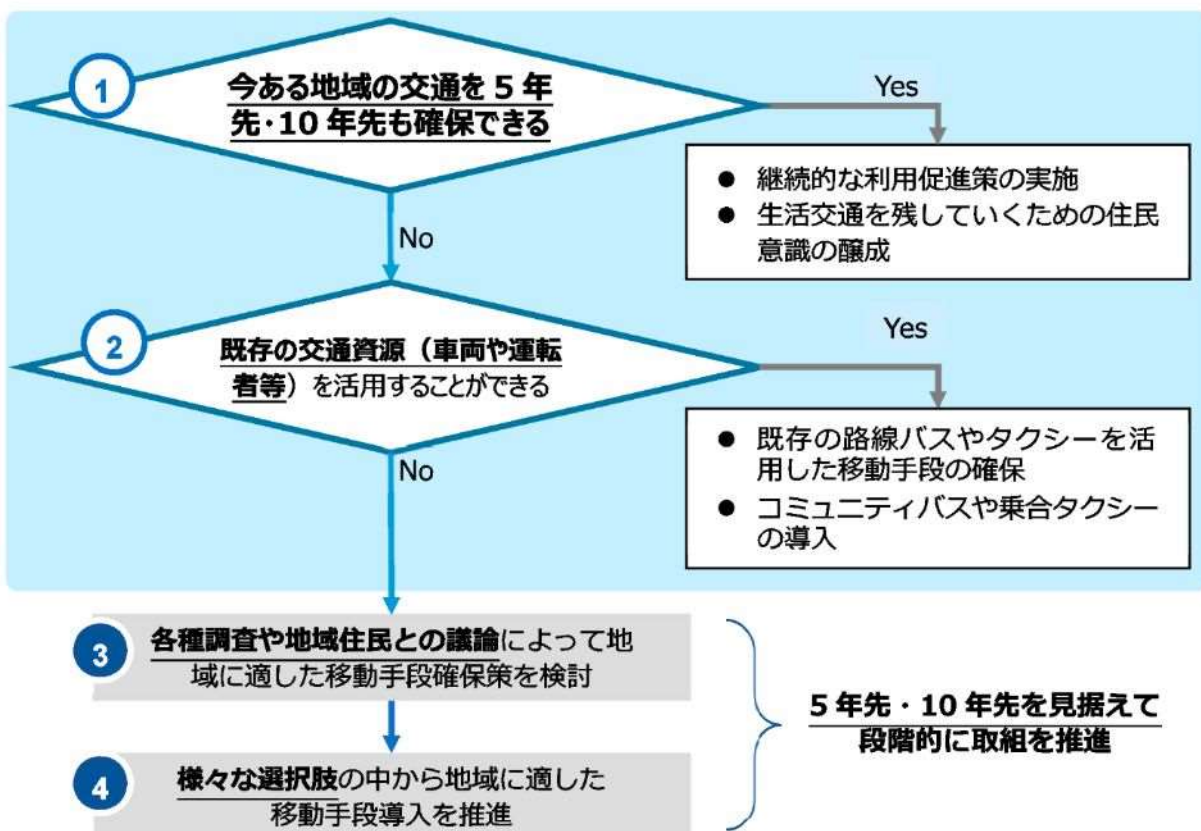
- ① 生活交通の担い手の確保
- ② 生活交通の軸となる鉄道及び路線バスの維持・存続
- ③ 地域特性に応じた移手段の確保
- ④ 自家用車への過度な依存からの転換
- ⑤ 生活交通の存続に係る市の財政負担

2 対応方針

(1) 地域の移動を支える生活交通の確保

- 効率性や採算性の面で、現在の運行形態やサービス水準を当面維持することができる路線については、現在の運行形態やサービス水準を維持できるよう努める。
- 運転者不足や運転者の高齢化、利用者の減少によって、現行の運行形態やサービス水準の確保が困難になることが見込まれる場合は、代替交通を検討する。
- 代替交通の検討にあたっては、まず、既存の交通資源（車両や運転者等）を活用することができないかを検討し、そうすることが困難な場合は、共助交通（公共交通空白地有償運送）等の複数の選択肢の中から、適切な移手段の導入を検討する。

<生活交通の維持・確保に向けた検討フロー>



<選択肢の例>

選択肢の例	概要・留意点
市の直営による運行（市町村運営有償運送）	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市が自ら車両を購入し、運転者を雇用して運行 ■ 直営で行うため、市の財政負担額が増加 ■ 運行の委託先及び運転者の確保が課題
共助交通（公共交通空白地有償運送）の導入 ※既に末恒地区、大和地区等で導入済	<ul style="list-style-type: none"> ■ NPO 法人等の非営利団体が自家用自動車を使用して運送 ■ 今後、運行管理をタクシー事業者等へ委託することが可能に（予定） ■ 安全面や持続性の問題や、運転者や運行管理者の負担が大きいこと等が課題
旅客運送事業者以外（異業種）との連携	<ul style="list-style-type: none"> ■ バスや乗合タクシー等の運行を担う受け皿として、貨物運送事業や建設業等からの参入を促進 ■ 経営許可申請等の手続が必要
タクシーの活用	<ul style="list-style-type: none"> ■ 路線バスや乗合タクシー等の運行が困難な地域において、タクシーを活用し、移動手段を確保 ■ タクシーの活用が最も相応しいと判断される地域の状況や条件、該当するサービスの形態や支援内容等について、全市で統一した基準が必要 ■ 対象の規模によっては市の財政負担が多くなるのが課題
スクールバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> ■ 登下校時の時間帯に限り、各集落と最寄りの小中学校との間を結ぶスクールバスを運行 ■ 住民の一般混乗も可能とする ■ 有償運送の場合、手続が必要 ■ 朝夕以外の時間帯の移動手段を別途確保することが必要 ■ 始業・終業時刻や児童・生徒の居住地によって路線が決まるため、柔軟な運行が困難
自動運転の導入	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運転者を必要としない自動運転車両を導入することで、交通事業者の低い採算性や人手不足の問題を解消 ■ 法規制、事故リスク、積雪、導入・維持コスト等が課題
他の移動手段の活用	<ul style="list-style-type: none"> ■ 医療機関や福祉施設、ホテル・旅館等の送迎バスの空いた席を一般住民が利用 ■ 有償運送の場合、手続が必要 ■ 運行日や時間帯等の制約が生じる

(2) その他の対応方針(案)

バス・タクシーの担い手 (運転者) 確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活交通に係る人材確保のための支援を行う。(人材確保のための周知・PRや人材育成に係る支援等)
自家用車から公共交通への 転換	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用促進を実施し、自家用車の利用から公共交通利用への転換を図る。(運転免許証返納者を含めた高齢者への支援等を強化し、返納後の移動手段として、公共交通が選択されるような環境を構築) ● 公共交通の維持・確保や利用の拡大が他部門(福祉や介護、教育、交通安全、まちづくり等)に与える影響を踏まえ、関係各所と連携した利用促進を図る。(例:バス利用により、高齢者の歩く機会が増えることで、健康寿命の増進や医療費の削減につながる)
行政(市)・交通事業者・ 地域住民の協働と連携	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活交通の維持・確保に向けては行政(市)・交通事業者・地域住民の連携・協力が不可欠である。 ● 各主体は役割を定め、今後一体となって移動手段確保策の検討や公共交通の利用促進を図る。
社会の変化や技術革新を 見据えた新たな移動手段 の導入検討	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活交通の課題解決に向けて、自動運転技術等の新技術に注目し、移動手段確保策の選択肢の一つとして検討を進める。

<行政(市)・交通事業者・地域住民が担う役割(案)>

行政(市)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 必要と考えられる施策を計画的に実施 ■ 地域主体の運行計画のサポート(計画、申請等) ■ 公共交通の利用促進策の推進 ■ 積極的な住民への情報発信
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ■ 適切な交通サービスの提供 ■ 安全で快適な運行の提供(安全管理) ■ 公共交通の利用促進策の推進 ■ 経費節減策の検討
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ■ 積極的な公共交通利用 ■ 将来を見据えた地域に必要な移動手段の検討(地域の移動の問題を自分のこととして考える) ■ 地域が主体となった運行計画の検討

公共交通関係について青谷町総合支所の対応等について

○各地区への説明

日置地区：2月15日（土）	日置を語る会
日置谷地区：2月16日（日）	日置谷を良くする会
勝部地区：1月19日（日）	勝部を語る会
中郷地区：未定（3月頃）	中郷を語る会
青谷地区：3月予定	青谷地区まちづくり協議会総会

○団体等への説明

老人クラブ会長会 令和元年12月5日

保育園、小学校、中学校保護者対象の説明会

○青谷地域生活交通利用促進協議会（仮称）の立ち上げ 令和2年4月予定

《委員メンバー》

地域振興会議代表2名、各地区代表2名（まちづくり協議会、区長等）、

すくすく保育園、小中学校保護者代表（各1名）

老人クラブ代表1名、民生児童委員代表1名

各事業所等の代表

鳥取市管理防犯灯の地元移管について

令和2年1月15日

青谷町総合支所産業建設課

鳥取市では、街路灯を目的によって道路照明灯と防犯灯に区分し、それぞれの維持管理方法を定めており、基本的には道路照明灯は市が管理を行い、防犯灯は地元が管理を行うこととしています。

しかし、合併前からの経緯により一部の地域（国府町、鹿野町、青谷町）で現在も防犯灯を市が管理している箇所があるため、すべての地域で市が定める管理方法に統一する必要があります。

このため、令和元年度から数年かけ市管理防犯灯を全て地元へ移管することとなりました。

今後、現在の蛍光灯をLED灯に交換した上で地元へ移管する作業を行いますのでご理解とご協力をお願いします。

1. 街路灯区分

①道路照明灯 … 道路管理者である市が設置及び管理。

交通安全の目的で、2車線道路との交差点、横断歩道、橋梁、踏み切り、幅員構成・線形が急変する場所等に設置。（水銀灯、ナトリウム灯100W以上、LED30W以上）

②防犯灯 … 地元要望により市が設置し地元が管理。

防犯目的で、夜間不特定の人が通行する生活道路において、暗くて通行に支障がある場所や防犯上不安のある場所に設置。

*現在鳥取市が管理している防犯灯で地元へ移管対象のもの …… 528灯

2. 移管スケジュール(予定)

R2年1月15日	青谷町地域振興会議で地元移管について説明。
2月中旬	青谷町自治連合会研修会で地元移管協議について説明。
2月下旬	各集落へ資料を送付し検討を依頼。
4月～	移管を受ける防犯灯を自治会毎で検討を行う。
7月末までに	移管を受ける防犯灯を自治会毎で決定し、市へ報告。
9月末までに	移管・廃止箇所確定、移管スケジュール詳細決定。
R3年4月～	自治会毎に移管する全防犯灯をLED化の工事を行う。 工事完了後に移管実施（移管しない箇所は廃止）
R4年3月末	地元移管完了

《参考》 蛍光灯とLED灯の維持管理経費等の比較 （電気代は令和元年12月時点）

区分	電気代(月額)	年額	その他の維持管理
蛍光灯 40W	331円	3,972円	蛍光管、点灯管交換が必要
LED灯 10W	171円	2,052円	耐用年数10年程度、球替え不要 (器具損壊の場合は市が交換)

項目名	事業概要	目標 【本年計画・施策】	短期(～29年度)における進捗		30年度				令和5年度				備考	担当課
			成果(印をどねだけ)	次年度以降への課題・方向性	実施内容	予算額 (千円)	目標 達成率	事業の 達成率	実施内容	予算額 (千円)	目標 達成率	事業の 達成率		
③安心・安全なまちづくり	各事業の自助・共助による推進で地域を自ら守る取り組みを図る。	自主防災組織の充実と連携 【地域防災力の向上】 運動行事等を通じた住民の防災意識の醸成 【地域防災力の向上】 運動行事等を通じた住民の防災意識の醸成	自主防災組織の資機材整備補助事業を活用して資機材の充実を図ることができた。 ・加藤地区の自主防災組織数が増えた。	次年度以降への課題・方向性 訓練を実施している自主防災組織は多いが、ほぼ消火訓練であり、地震や水害の発生に対応した訓練実施も図りたい。	自主防災組織の訓練促進 ・鳥取市自主防災会地域防災力強化補助金(3団体、205千円)等の周知と活用促進 ・自主防災組織へ運動行事等に関する提示及び周達 ・鳥取市防災訓練(青谷支部)19/1は中止	205千円	達成	達成	自主防災組織の訓練促進 ・鳥取市自主防災会地域防災力強化補助金等の周知と活用促進 ・自主防災組織へ運動行事等に関する提示及び周達 ・鳥取市防災訓練(青谷支部)19/1は中止	205千円	達成	達成	先鋒管理課 青谷町総合支所	
			運動行事等を通じた住民の防災意識の醸成 【地域防災力の向上】 運動行事等を通じた住民の防災意識の醸成	この制度は非助があつて効果を出すものがあるが、制度内容が必ずしも理解されていない。制度内容の理解促進が急務。	制度内容の理解と整備の促進 ・各市区町村へ ・青谷町自主防災会 ・民生児童委員等 ・【新設】防犯ボランティアの作成・配付	205千円	達成	達成	達成	制度内容の理解と整備の促進 ・各市区町村へ(6～7月に実施) ・青谷町自主防災会 ・民生児童委員等 ・【新設】防犯ボランティアの作成・配付	205千円	達成	達成	達成
		ひとり暮らしの高齢者世帯へ「安心ホットライン」設置啓発	制度内容の理解と整備の促進 ・民生児童委員へ制度説明と担当地区への周知依頼 ・各市区町村へ制度説明	制度について、幅広く周知する。	青谷町自治会各町会等へ制度説明 ・民生児童委員へ制度説明と担当地区への周知依頼 ・各市区町村へ制度説明	205千円	達成	達成	青谷町自治会各町会等へ制度説明 ・民生児童委員へ制度説明と担当地区への周知依頼 ・各市区町村へ制度説明	205千円	達成	達成	先鋒管理課 青谷町総合支所	
		高齢者・障がい者等を地域で見守り支え合うネットワークづくり	・健康寄贈(ツルグループ等)6回を実施し、健康に対する意識づくりを図ることができた。 ・青谷地域健康推進会議においても、青谷地域の現状を共有し、地域支援の必要図について話じてもらった。	様々な機会を通じて、ネットワーク構築のための働きかけを促進していく。	・ネットワーク構築の土壌づくりとして、健康寄贈等を実施(健康寄贈)：出前ほっとカフェin青谷の開催(9/1)、中学校(健康寄贈)：出前ほっとカフェin青谷の開催(8/15)など ・青谷小学校児童を対象とした健康推進会議(4) ・民生児童委員や福祉推進所等との連携強化(今年度新たに健康推進会議を開催し、健康推進の必要性を共有し、健康推進の必要図について話じてもらった。	205千円	達成	達成	・ネットワーク構築の土壌づくりとして、健康寄贈等を実施(健康寄贈)：出前ほっとカフェin青谷の開催(9/1)、中学校(健康寄贈)：出前ほっとカフェin青谷の開催(8/15)など ・青谷小学校児童を対象とした健康推進会議(今年度新たに健康推進会議を開催し、健康推進の必要性を共有し、健康推進の必要図について話じてもらった。	205千円	達成	達成	先鋒管理課 青谷町総合支所 地域包括支援センター	

記載

第6回青谷地域振興会議議事概要（抜粋）

〈議事概要〉

◎青谷高校生徒 「発見！青谷町と赤間関廻船ルート」

地域に根差した課題探究に取り組んでいる青谷高等学校3年生が北前船をテーマに、鳥取藩政資料「家老日記」や青谷町誌などの文献を参考に調査研究した成果を発表。

【委員】3年生が発表されたけれど、引き継いでくれる人はいるのか。

【青高生徒】2年生も「あおや学」を学んでいるので、引き継いでくれたらと思います。

【委員】いろいろな文献を調べられたと思うが、青谷町内で調べた文書はあるか。

【青高生徒】青谷町内の文書までは調べていません。

◎議題

（1）青谷町と日本遺産北前船について

●諸寄視察及び青谷高校生徒の発表の感想について

▶諸寄視察の感想

- ・北前船に対するひたむきな姿、携わる人の思いや愛情が凄くて、周りの人も動かしていると感じた。
- ・諸寄には「核」になる人がいると感じた。人材の発掘が必要。
- ・諸寄は地域が独立して運営していた。行政に頼らない自立した組織が必要。
- ・諸寄にはたくさんの資料があった。青谷町はどこにどんな資料があるがわからない。資料を保存させてもらうような動き（取組）が必要ではないか。

▶青谷高校生徒の発表の感想

- ・何かをきっかけに「深く知りたい」「調べよう」とする意欲を持ち行動する姿が素晴らしいと思った。
- ・発表手段としての紙芝居も良かった。
- ・今後引き継いでほしい。

●日本遺産北前船の活用について

▶活用出来るかどうかの視点から

- ・地元の人々の参画が無いといけない。
- ・北前船より青谷上寺地遺跡を早く何とかしなければいけないのではないか。
- ・他の港と比べると青谷は小さいけれど、まずは活用を検討してはどうか。
- ・ジオパークの指定と併せて出来るだけ資料を集めてみる。
- ・まちおこしに使いなくても残してみる価値はある。
- ・北前船や青谷上寺地遺跡などそれぞれの名勝を含めたウォーキングコースを作って、青谷町民がこぞって参加してみんなが青谷を知り、青谷っていいなと言い合える青谷町を作ってはどうか。

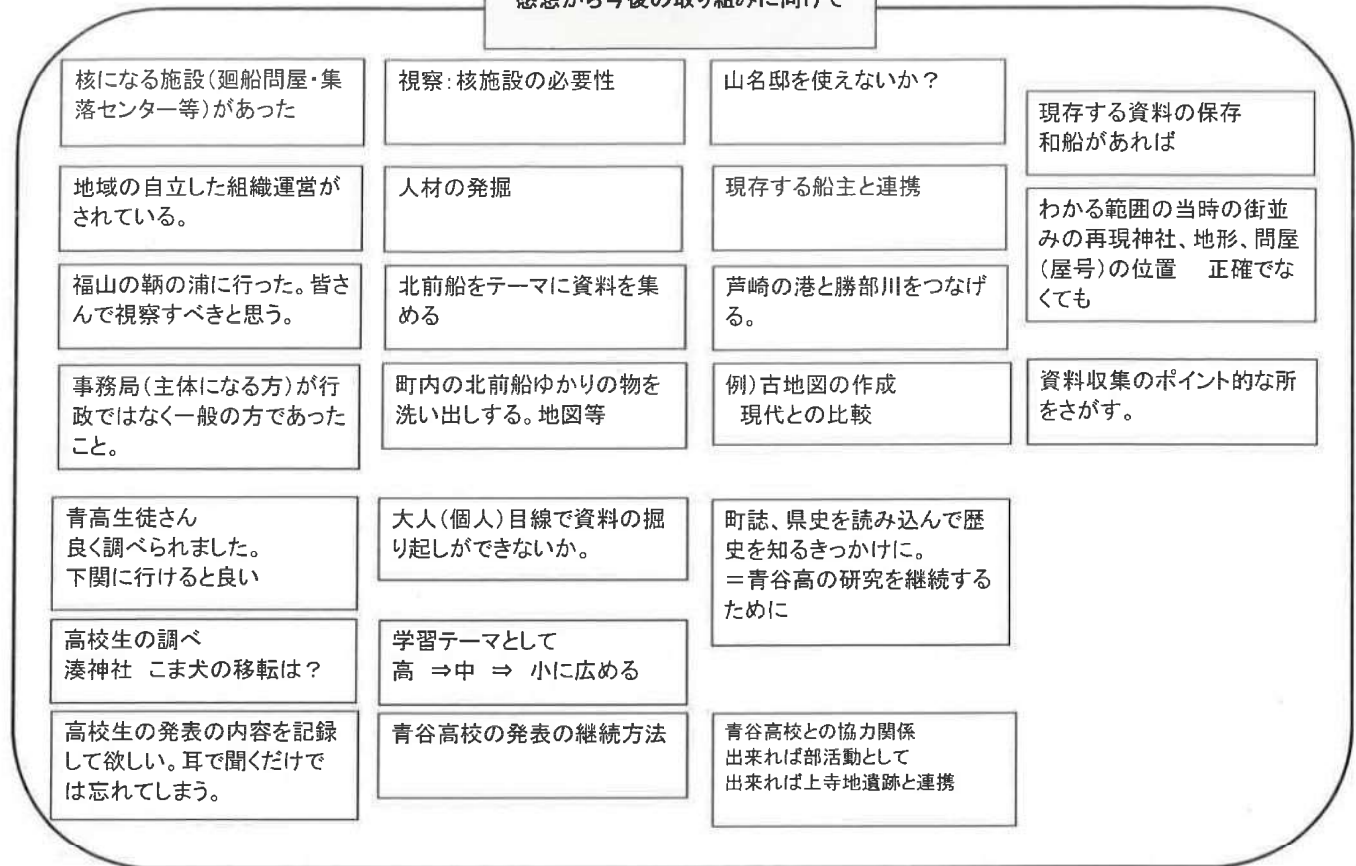
▶出された活用案

- ・青谷の事を知って、青谷の人が誇りを持つために、様々な機会をとらえて北前船の話をしていく。
- ・ガイドの養成やマップの作成。
- ・北前船を造って出航してみよう。
- ・海産物を商品化して給食にだす。
- ・廻船問屋には屋号がついているので、屋号を作り和紙灯籠を飾るなど雰囲気をつくる。
- ・八軒屋通りの整備や、現存する当時の姿を（石垣や蔵）を残して行く。
- ・青谷高校が北前船に関連した取組をしている他の高校と連携してはどうか。

【会 長】本日の会は、北前船についての結論や方向性を出すものではありませんので、今後時間を取って議論を進めさせていただきます。

【高橋班】

感想から今後の取り組みに向けて



方向性

- 期限を決めてまずは動いてみて資料収集を
- とりあえず活用を検討してみる。
ダメならやめれば良い。
- まちおこしにさえなくても残してみる価値はある。
- ジオパーク指定と併せて出来る限り資料を集める。(地図作成)

具体的な動き

- 屋号
灯籠
- 八軒屋通りの整備
船出しの整備
- 家先の整備(本町・浜町)
- 各地区のお寺さん、神社に資料が残っていないか。
- 踊り、歌などの石材、木材、紙の原料などの収集ルーツを調べてみてはどうか。
- 現存する当時の姿を残す運動(石垣、蔵他)
- 青谷の川に船を浮かべせる(当時の)
- 地元の集落の参画
- 実施主体?
青谷地区まちづくり協に持ちかけ
- 北前船に加えて旧山陰道など青谷のことを知り、誇りをもつ取組
- ガイドの養成
マップの作成
- 北前船の青谷地区で勉強会をしては資料何かしら出てくるかもしれない
- 機会をみつけてPRして反応をみる
- 歴史学習の題材として活用
北前船、ほたて貝漁、港の所在地・交流

【長谷川班】

