

## 第2回 鳥取市都市計画検討委員会 議事録

1 日 時 令和7年11月25日（火） 10：00～11：30

2 場 所 鳥取市役所 鳥取市民交流センター 多目的室1

3 出席者 福山 敬 委員 倉持 裕彌 委員 井戸垣 泰志 委員  
池谷 勇治 委員 中村 精 委員 赤山 渉 委員  
前田 真教 委員 橋尾 泰博 委員 森 雄二 委員  
橋本 孝之 委員 熊田 安亮 委員  
欠席者 斎藤 浩文 委員 細江 美欧 委員 菊一 太助 委員

オブザーバー

中国地方整備局建設部都市・住宅整備課 中古淳法氏（欠席）

鳥取県生活環境部くらしの安心局まちづくり課 森山倫男氏

（代理出席 川原真樹氏）

4 議題

- (1) 誘導区域の設定について
- (2) 策定スケジュールについて
- (3) その他

5 議事

### 事務局

定刻となりましたので、ただ今より第2回鳥取市都市計画検討委員会を開会いたします。本日はお忙しいところ、本委員会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。本日の進行を務めます、都市整備部都市企画課の河田でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

まず、配布資料について、お手元の資料を確認させていただきます。事前に送付いたしました「資料1 誘導区域の設定について」、「資料2 策定スケジュールについて」と、本日お配りしております「会議次第」、「委員会名簿」、「配席表」、「参考資料として鳥取市のまちづくりに関する主な計画について」となります。

お手元にお持ちでない委員の方はいらっしゃいますか。

そういたしますと、本日の委員会の進行につきましては、お手元の次第にしたがって進め

させていただきます。

開会に先立ちまして、事務局を代表いたしまして山根都市整備部長よりごあいさつ申しげます。

### **山根都市整備部長**

皆様、おはようございます。

本日はお忙しい中、本会議に参加していただきましてありがとうございます。

本日議題となります立地適正化計画でございますが、8月に第1回の検討委員会を開催し、皆さまから貴重なご意見をいただきました。その後事務局の方で作業を進めておりましたが、前回の検討委員会では、立地適正化計画の背景や策定の必要性であるとか、都市の状況分析、都市構造の課題、そして基本方針についてご議論いただき、三つの基本方針を確認させていただいたところでございます。本日はその基本方針を踏まえた上で、将来人口分析、都市機能施設へのアクセス性、公共交通のアクセス性といった定量的な評価に基づいて、誘導区域の設定について検討を進めてまいりたいと思います。

委員の皆様には、本日も活発なご意見、ご議論を賜りますよう、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

### **事務局**

続きまして、委員の皆様の本日の出欠報告をさせていただきます。

本日は、全委員14名中11名にご出席頂いており、本協議会要綱第7条第2項に規定されている過半数の定数に達しておりますので、本協議会が成立することをここに報告いたします。

続きまして、議事に先立ちまして検討委員会会長の福山会長からご挨拶をいただきたいと思います。

### **会長**

おはようございます。本日もよろしくお願ひいたします。

今年の最後の3連休では、砂丘周辺に非常に沢山の観光客の姿がありまして、非常に嬉しく思いました。本日の検討委員会にあたり、観光客が喜んで来ていただいているのはとても嬉しいことではありますが、その前に住んでいる人達が幸せで楽しく暮らすところである、というのが大前提であると改めて思いました。この委員会は、住んでいる人達の事を考えて検討していくものです。本日もよろしくお願ひいたします。

### **事務局**

ありがとうございました。

それでは、これから先の議事進行は、会長が議長となり進めていただきたいと思います。

福山会長よろしくお願ひします。

## 会長

それでは議事の前に、前回の第1回委員会で、関連してどのような計画があるのかということの外観を知った上で検討したいとのご意見もありましたので、お手元の資料にありますように、鳥取市の各種計画についてまず簡単に事務局より説明をお願いします。

## 事務局

都市企画課の三谷と申します。よろしくお願ひいたします。

前回の検討委員会でご意見のありました、現在進められている本市の計画について報告しますので、参考資料の「鳥取市のまちづくりに関する主な計画」をご覧ください。

まちづくりに関する主な計画として、「鳥取駅周辺の再整備に関する計画や中心市街地活性化基本計画並びに公共施設等に関する計画など」を記載しています。

それでは、2ページをご覧ください。

上段の「鳥取駅周辺の再整備事業」については、基本計画を令和6年6月に策定し、現在、整備計画の策定に向け取り組んでいるところです。駅周辺再整備は、「人口減少・少子高齢化の進行が見込まれる中でも安心安全で賑わいのある駅周辺の創出」を目的に整備を行うものです。

5ページの「鳥取駅周辺再整備のレイアウト（案）」をご覧ください。

図面の見方としては、上側が駅北側となります。鳥取駅北側では、バスターミナル、北口広場、交通広場を再配置し、また、新たな施設として複合施設や北口駐車場の整備が検討されています。また、駅南側では歩行者動線に配慮した人に優しい空間整備が検討されています。

次に、2ページにもどつていただいて、「中心市街地活性化事業」についてです。中心市街地活性化基本計画を令和5年4月に策定し、この計画では、若年層のまちなか暮らしの一層の推進や、地域資源を活かした観光・交流人口の拡大のため、空き家・空き店舗などの遊休不動産の利活用や、空きテナントとなっている加藤紙店の1～3階の利活用によるワーキングスペース等の拠点整備が進んでいます。また、観光客を市街地に誘導し賑わいを生むため「Tottori Sand Art」の実証事業も行われたところです。

6ページに、リノベーション事業の実績や「Tottori Sand Art」の実証エリアを記載しています。

3ページをご覧ください。

旧市役所跡地では、防災機能を備えた緑地広場として、令和8年3月にオープン予定であり、災害時の拠点並びに平常時には賑わいを生む場所として愛称「TORIKOI PARK」の整備が進められています。

公共施設の再編では、施設の老朽化などによる施設管理コストの縮減のため、H27年に基本方針を定め、施設面積の29%の縮減を数値目標としています。

更に、具体計画として「公共施設等総合管理計画や再配置基本計画」が定められています。

現在は、河原、用瀬、佐治において中学校区単位でワークショップを行い公共施設の統廃合などを含めたあり方の具体的な検討が進められています。

文化施設では、ホール等文化施設のあり方に関する基本方針にて、「市民会館、文化センター、文化ホール、福祉文化会館」の主要な4つの文化施設を必要な機能規模などに再編する方針で、令和7年度中に基本構想を策定する予定のことです。

4ページの学校においては、「学校適正規模・適正配置基本方針」を令和3年3月に策定し、市の行政区域を5つのブロックに分けて、令和22年度に目指す学校数の目安などが示されているところです。

以上が、「本市のまちづくりに関する主な計画」の説明となります。

### 会長

ありがとうございました。ざっとリストアップ程度になりますけども紹介いただきました。今後はエリアに関しての計画を考えていくことになると思いますが、このエリアは他の計画と関連するといったご意見等があれば、検討に含めながら議論していきたいと思いますし、皆様それぞれ専門分野に関連するお考えなどもあると思いますので、ぜひご発言いただければと思います。

ただいまの報告について、ご意見、ご質問がございましたらお願ひします。

### 委員 A

主な計画をお聞きしましたけれども、鳥取市の考え方というか方向性をまずお伺いしてみたいと思います。

今回我々が計画している地域割というか、エリアにどういう機能を持たせるかというようなお話ですので、これで進めていかなければならないと思います。旧市役所跡地の整備を現在進めておりまして、来年の3月には竣工式を行うというお話を聞かせていただきました。

市民会館等のイベントがあったときの駐車場機能、あとは緑地公園ということですが、以前の本庁舎があった時は、市の職員が1000名はおられた。毎日、市民の方が1500名は来られる。日赤病院の建て替えによって病床が減り入院患者が減ってくる。鳥取西高校でも夜間には湖山の方に行く、敬愛高校も生徒が半分になる、県庁も合同庁舎が立川の方に行くということで、あのエリアに毎日3000人4000人の方が来ておられたが、そういう時代に即した動きの中で、急に市役所も駅南の方に移転した。それに伴って、まちの配置を見たときに、鳥取市が進めている2核2軸のまち作りは、市民の皆様から見ると駅周辺に一極集中

するようなまち作りに見えてくる。旧市役所跡地に緑地公園を作り、本当にどれだけの人が日常に空間を使っていただけるかと非常に危惧しており、あのエリアである久松、修立、醇風、城北、遷喬といったエリアの住民は、本当にこの地域はどうなるのかという、非常に心配を持っている部分がございます。市の予算もありますし、先ほどありました公共施設の29%減といった話もあります。これは大変な事業です。

それらのことを考えれば、今進めているまちづくり、鳥取市として、現実にその緑地広場等が、本当に鳥取市としてベストな選択をされたのかということが、これから先の鳥取市全体のエリアの割り振りを考えたときに、どうなるのかという心配をしておりまして、鳥取市の今後10年、20年先を見据えて、どういうエリア構成をされていくのか、その基本的な姿勢をお伺いします。

### 事務局

鳥取市の基本的なまちづくりとなる都市計画マスターplan、中心市街地活性化基本計画に記載のある2核2軸、これは現状を維持していく考え方です。

今日の関連計画でも少し不足があるかもしれません、県庁や鳥取城跡の辺りも賑わいを創出するプランを現在公表して、整備を進めていくと考えているところです。これはどちらかというと、文化施設である仁風閣や城跡といったところに観光客の方を誘致するというようなイメージを持っているところです。

それらのことから、決して駅周辺だけを取り上げていくものではございません。

その駅の周辺の計画ですが、マスコミ報道等では駅周辺ということで非常に注目されていますが、本来の趣旨としては、一つの起爆剤として駅周辺を再整備したいという考えです。これをきっかけに、駅北側の中心市街地へ向けて賑わいを波及させていけたらとの思いです。

2核2軸の2軸につきましては、2核を繋ぐポイントとして先ほどご紹介ありましたTORIKOIパークの整備など行っております。日常にどの程度の人が訪れるのか、人が集まる、人に働いていただくなどの施設ではありませんが、防災機能を持った拠点として、この中心市街地周辺の防災広場としての機能を持たせたいと考えております。

### 会長

先程御指摘いただいたよう、これから立地適正化計画の策定に向けて、都市機能誘導区域に都市機能を集積する議論を、今後行うことになります。そのときにはまさに関係する話で、この2核2軸の中でエリア等を決めていくか、そこでまた今のような議論が始まると思いますのでその時にもよろしくお願ひいたします。

前回の検討委員会では時間の都合上皆様からご意見をいただくことが出来なかつたため、議事1の説明後に皆様より発言をいただければと思いますので、よろしくお願いします。

先程委員が発言されたように、この計画に関して皆さんも見られているところがあると

思いますので、ご意見いただければと思います。

特に鳥取駅周辺再整備については非常に進んでいます。一方で旧市役所跡地については、公園の整備はしていますが、その周辺の計画はマスターplanでは入っていますけども、駅周辺再整備計画と同じようにバランスをとって計画が進んでいるわけではないので、そのあたりは皆さんも気になるところではあるかと思いますので、ぜひそのあたりも議論していければと思います。よろしくお願ひいたします。

### 委員 B

私の仕事になりますが、商店街の空きテナントが多く、客付けということを日頃やっており、我が社では1人が専任でテナントを担当する者がいます。その区域は、弥生町などの飲食店や郊外の借地なども含めて幅広くやっており、情報を持っている自信はしております。そういった中、駐車場がないことには誰も訪れることがない。他都市の事例として高松市の商店街がうまくいっているのですが、商店街の裏側には必ずコインパーキングがあるのが成功の理由らしいです。

比較して申し訳ありませんが鳥取駅と米子駅を比較すると、米子駅は前にコンベンションセンターがありその向かい側に3階建ての立体駐車場があり、そこに行けば必ず駐車できる状態です。駐車場がない以上は、賑わいがなかなか生まれづらいというのが私の意見です。

その対策として例えば、先日1人乗りのモビリティを発表されて、子供の送迎用に1人乗りで自動運転するということでした。恐らく10年後にはそれが当たり前にはなってくると思います。ただそれまでの間をどう凌いでいくかだと思います。

Uberやライドシェアで、本来はカバーできると思いますけども、それができない以上は駐車場の確保は何かしら考えられないといけないと思いました。

実際に、とりぎん文化会館でイベントがあっても駐車場がなく、県庁まで行ってもない。そのような状態ですからとりぎん文化会館の駐車場を例えば2段階や3段階の立体駐車場にするなど、この旧市役所跡地の広場も活用する方法を考えないと70台ほどの駐車場があるても、ここで例えば屋台村が定期的に行われるるのはいいと思いますが、片原駐車場に停めて、子供を連れて歩くことは難しいのが私の意見です。この11月は天気が良く、イベントも多くて、駐車場に止められない駐車場難民が発生したと思いますので、駐車場の確保を考えた方がいいと思いました。

駅前周辺計画のもので以前見た計画では空中回廊のような動線でまたぐ案があったと思いましたが、現在は計画がなくなったということですか。

### 事務局

最初のイメージパースでは、案の一つとして報道しておりましたが、現在、その空中回廊については見送りをしております。これはワークショップやアンケート等を踏まえた上で、

平面横断の方が駅から中心市街地との行き来がしやすいといったご意見が多く、現在のプランとしては見送ったところです。

## 会長

それでは議題 1 の説明後に今のようなご意見をいただければと思いますのでよろしくお願ひします。

それでは、事務局の方から説明をお願いします。

## 事務局

それでは資料 1 の説明させていただく前に一点、前回委員からの指摘事項について修正したいことがありますので説明をさせていただきます。

立地適正化計画の計画期間について、10 年と回答をしていましたが、国土交通省の立地適正化計画の手引きでは、おおむね 20 年後の都市の姿とされていますので、20 年後の将来を見据えた計画ということで、資料についてもおおむね 20 年後の 2050 年の将来人口を基に作成をしているところです。

それでは、資料 1 の「誘導区域の設定について」をご覧ください。

ここでは、3 つの項目について説明します。まずは、立地適正化計画策定に向けた流れについて説明し、その後、居住誘導区域、都市機能誘導区域について再度説明したのち、今回の各誘導区域の骨格となるベースエリアについて人口密度や生活利便性といった条件下での定量的な評価結果をお示しします。

2 ページをご覧ください。

鳥取市立地適正化計画の検討の進め方を説明します。

策定までの進め方については、前回の委員会でもお示しした全体フロー図となります。

第 1 回の会議では、1 ~ 3 の項目について検討を行ったところです。今回の会議では、赤囲いで示す、

4. 居住誘導区域の検討

5. 都市機能誘導区域・誘導施設の検討として、今回は区域の検討のみとなります。

この検討結果を説明いたしますので、ご意見等いただきたいと思います。

次回以降の流れとして、引き続き居住誘導区域、都市機能誘導区域等の検討、併せて青色で示すように災害リスクに対応するため、防災指針の検討も行います。

その後定量的な目標等の検討を行い、立地適正化計画の素案の作成、パブリックコメント、都市計画審議会等を経て、策定を目指します。

3 ページをご覧ください。

このページは前回委員会での資料を抜粋しています。前回会議のふりかえりとなります  
が、第1回検討委員会では都市構造上の課題や、鳥取市都市計画マスタープランの将来像  
を踏まえ、都市構造の基本的な方向性として

方針1 多様な都市機能を提供する中心拠点等の維持

方針2 持続可能な公共交通ネットワークを活用した利便性の高い市民生活の  
確保

方針3 各地域生活拠点の居住及び市民サービスの維持に配慮した区域設定な  
ど施策の実施

の3つの方針にまとめたところです。

今回は、これらの基本方針のもと、誘導区域の設定に必要な人口密度や都市施設の配  
置、公共交通のアクセス性といった生活利便性の観点から定量的な評価を行ったところで  
す。

4ページをご覧ください。

今回の議題である、居住誘導区域、都市機能誘導区域の検討について、詳細な流れを説  
明します。

今回は、フローで示しているステップのうち、

STEP1として生活利便性が高く人口集積のある区域

STEP2として都市機能と居住の誘導を目指す範囲の設定

について検討結果をご報告、ご意見をいただきたいと考えています。

STEP1では、都市機能や居住が一定程度集積している範囲で、かつ、将来の人口見通し  
を勘案して、都市機能が一定程度充実、または良好な居住環境が確保される範囲を「拠点  
レベル」という指標を設定し、定量的に抽出しました。

STEP1で抽出した定量的評価の結果をもとに、STEP2で都市機能等のレベルに応じ、  
高レベルの分布が見込まれる範囲と一定レベルの分布が見込まれる範囲を設定しました。

5ページをご覧ください。

前回会議でも説明しましたが、誘導区域の設定について改めて説明いたします。

居住誘導区域とは、人口減少の中であっても一定エリアにおいて人口密度を維持するこ  
とにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区  
域です。

本市では、公共交通のアクセス性も踏まえた日常生活の利便性が比較的高い区域に設定  
し、緩やかな居住の誘導を図ることで、快適な住環境の維持・増進を図る区域として検討  
します。

居住誘導区域を定めることが考えられる区域としては、

①都市機能や居住が集積する都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺区域

- ②都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、  
都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
- ③合併前の旧町村の中心部など、都市機能や居住が一定程度集積している区域とされています。

また、次回の会議以降の検討となりますと、居住誘導区域に含まないこととされる区域としては、市街化調整区域や災害危険区域のうち建築物の建築が禁止されている区域などとなります。

6 ページをご覧ください。

- 都市機能誘導区域・誘導施設の検討についてですが、都市機能誘導区域とは、
- ・原則として居住誘導区域内に設定し、医療・福祉・商業といった都市機能を中心拠点や生活拠点に誘導し、集約することで、各種サービスの効率的な提供を図る区域です。
  - ・本市では、既に都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通アクセスの利便性が高い区域に設定し、都市機能の誘導による拠点性の着実な向上を図る区域として検討します。
- 来年度の検討となりますと、
- ・誘導施設は、都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定するもので、当該区域及び都市全体における現在の年齢別の人団構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し、必要な施設を定めます。

- 都市機能誘導区域を定めることが考えられる区域としては、
- ①鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域
  - ②周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等
  - ③都市の拠点となるべき区域 などとされています。

7 ページをご覧ください。

また今回は、都市再生特別措置法で定められた区域以外に本市独自の区域を検討します。

この立地適正化計画において、市独自の区域を設定するに至った経緯として、本市では「鳥取市都市計画マスタープランで掲げる将来都市構造図の実現」を目指す必要があることから、都市機能や居住誘導区域のほか、都市再生特別措置法における立地適正化計画の扱いを受けない独自の区域を設定するものです。

将来都市構造図における地域生活拠点の各総合支所周辺に独自の区域を設定し、地域の中心として、日常的な生活サービス施設を維持・存続させるため、長期的な視点に基づく居住の促進を図ることを見据え検討していきます。

8 ページをご覧ください。

誘導区域のベースエリアの設定にあたり、まずは、計画対象となる区域の拠点レベルを市域全体で評価し、その評価手法を説明します。

誘導区域の設定にあたっては、市内の拠点性や生活利便性を表す「拠点レベル」を定量的に算出します。

算出する定量的データとして、「2050年の将来人口分布」、「都市機能施設へのアクセス性」、「公共交通へのアクセス性」の3つの指標化を用います。

この3つの指標は、「将来人口分布」を100mメッシュあたりの人口の値から、「都市機能施設へのアクセス性」と「公共交通へのアクセス性」は、表で示しているように施設の重要度や機能性に応じ点数を配分し、100mメッシュからの徒歩圏（都市機能と公共交通（駅）は800m、避難施設は500m、バス停は300m）に含まれる施設数の合計値から、それぞれ3つの指標を偏差値化し、それらを合計した数値を「拠点レベル」として算出しています。

「拠点レベル」とは、偏差値化した値を事務局独自で用いた名称となります。

9ページをご覧ください。

8ページで説明した、「2050年の将来人口分布」を100メッシュ単位で拠点レベルの値を色分けして可視化した図を市域全域で示すものです。

色分けの見方としては、拠点レベルが高い（暖色系）ほど人口が集積している一方、拠点レベルが低い（寒色系）ほど人口の集積が低いことを示しています。

中央の鳥取都市計画区域では、「黄色い線で示す市街化区域内の住宅地などが濃い暖色系」となっています。

また、支所周辺では、気高都市計画区域内の浜村駅周辺や、河原支所の北側周辺などが暖色系の色が見受けられます。

10ページをご覧ください。

拠点レベル算出の3指標のうち、「都市機能のアクセス性」の大分類の「商業施設」へのアクセス性の状況となり、生活利便性が高いほど暖色系の赤色が濃くでています。

11ページから15ページは、都市機能施設の内、「医療・福祉・行政・文化教育・避難施設それぞれのアクセス性」の拠点レベルを示しています。

それぞれ、施設の立地によって、利便性を示す暖色系の広がりが異なることがわかります。

具体的な説明は、時間の都合上、省略させていただきます。

16ページをご覧ください。

10ページから15ページの各都市機能施設を重ね合わせた「都市機能のアクセス性」の状況です。

中央の鳥取都市計画区域の市街化区域内で、中心市街地周辺や鳥取大学前駅周辺において暖色系が濃く、利便性が高い地域となっています。

17ページをご覧ください。

拠点レベル算出の3指標のうち、「公共交通（駅・バス停）へのアクセス性」の状況です。

各駅や路線バスなどのバス停周辺の利便性が高い地域となり、鳥取市都市計画区域のみならず、各支所周辺も暖色系の色が広がっています。

18ページをご覧ください。

スライドの9ページから示した各要素の拠点レベルを全て重ね合わせたものとなります。

市域全体でみると、鳥取都市計画区域の市街化区域内について拠点レベルが高いことが分かります。また、各支所周辺が概ね拠点レベルが高くなっています。

19ページをご覧ください。

各区域別にみていきますと、鳥取都市計画区域では、「都市機能の誘導を目指す範囲」と「居住の誘導を目指す範囲」に区分し、「都市機能の誘導を目指す範囲」は、拠点レベルが高く、商業系用途地域が指定されている範囲とするものです。また、「居住の誘導を目指す範囲」は、拠点レベルの色合いが概ね暖色系から寒色系に変わる範囲を誘導区域として設定するベースエリアとするものです。

都市機能の誘導を目指す範囲は、鳥取駅周辺の拠点レベルが高く、かつ商業系用途地域であることから、赤い破線で示すエリアとしています。

居住の誘導を目指す範囲は、青色の破線で示すエリアとしています。

20ページをご覧ください。

鳥取都市計画区域の千代川から西部の拡大図になります。

拠点レベルが高い地域として、「鳥取大学前駅・湖山駅周辺など」を青い破線で示しています。

21ページをご覧ください。

鳥取都市計画区域の千代川から東部の拡大図になります。

拠点レベルが高い地域として、「中心市街地周辺」を赤い破線で、その周辺を青い破線で示しています。

22ページをご覧ください。

鳥取都市計画区域の南部の拡大図になります。

拠点レベルが高い地域として、「新袋川周辺など」を青い破線で示しています。

23ページをご覧ください。

各総合支所の福部、河原、気高、鹿野、青谷、佐治、用瀬は拠点レベルの色合いが概ね暖色系から寒色系に変わる範囲を鳥取市独自の任意の区域として黄色い破線の範囲を設定するベースエリアとするものです。

24ページをご覧ください。

八頭中央都市計画区域の拡大図になります。

このページ以降は、凡例で示すとおり、各施設の分布がわかるよう位置をプロットしています。支所周辺に都市機能施設が多く集中し、暖色系の色が濃くなっています。

25ページは福部都市計画区域の拡大図になります。

こちらも、支所周辺に都市機能施設が集中し、暖色系の色が濃くなっています。

26ページは青谷都市計画区域及び気高都市計画区域の拡大図になります。

27ページは鹿野都市計画区域の拡大図になります。

28ページは佐治、用瀬地域の拡大図になります。

以上が資料1の「誘導区域の設定」に関する説明となります。

## 会長

確認ですが、資料2ページのこの委員会の検討段階について、赤枠で囲まれた箇所でいくと、本日の会議で、誘導区域を決めるように見えますが、それとベースエリアという言葉の説明がなく出ています。私の理解では、ベースエリアが今後誘導区域になり得る区域で本日はそのベースエリアを決めるということでおろしいですか。

## 事務局

そのとおりです。本日お示ししたものは、定量的評価の結果で出てきたものであり、検討していただきたいのは、定量評価の考え方や、ベースエリアの区域はこれで良いかということです。次回以降は、より詳細なエリアを示す予定です。

## **会長**

ここで、前回の会議も含め、皆様にご意見をいただきたいと思います。

## **委員 B**

福部町総合支所あたりでは、大雨時には頻繁に浸水する状況だと思いますが、このエリアを誘導区域にしようとする事は防災上大丈夫ですか。

## **事務局**

福部も浸水するエリアですので、総合支所管内のエリアで市独自の区域を設定に合わせて、防災指針の位置づけを考えています。ハード整備が難しいということであればソフト対策の垂直避難であるとか、その辺りを含めることで、地域生活拠点、各総合支所のエリアにも住み続けていただくことも鳥取市には必要と考えています。そのため、両面のことを考えながら、位置づけを考えております。

## **委員 B**

過去にテレビニュースにもなり、当時は合併前ですが、街が浸水し庁舎のボートで移動する映像を強烈に覚えています。過去にそういう事例があることや数十年に一度の浸水状況があれば、そこから考えた方がいいと思います。

## **会長**

次回になるかと思いますが、説明資料の 2 ページの検討のプロセスでは、この防災指針の検討については、まず誘導区域の検討手順として、区域を選び防災上の危険なエリア等を重ねて検討していく、そのような感じです。防災関係の議論については、次回以降に進めていきたいと思います。

先ほどお伝えしたとおり、委員の皆さんから順番に意見をいただこうと思いますので、よろしくお願ひします。

## **委員 C**

誘導というところがイメージしにくい、今後、誘導区域に設定されたところと、されないところの明確な差が、住む人にとって不利益や利益があるのでないか。誘導することは、それも踏まえた議論になるのかと心配しながら説明を聞いています。具体的にどのような話になるのか気になるところです。

もう 1 点は、誘導するときに、ターゲットとなる年齢や家族構成などによって誘導の仕方や利便性は大きく違ってくると思います。例えば若い世代では先ほど委員も発言されたように、車中心の生活になると、居住の良さと言っても、各施設への歩行でのアクセス性で

はないと思うところです。どういったところを見た誘導となるのか。その方々が今後ずっと定住していく、高齢になるまでそこに住まわれる設定であるならば、おそらく、歩いて行ける方が便利だろうと思いますが、誘導区域の設定のターゲットなどの想定が気になるところです。

#### 委員 D

先ほどの意見と同じく、誘導区域に選定されなかつたところの不利益や、誘導区域になつた場合のメリットや法的な緩和策などが気になりますので、後で聞かせていただければと思います。目指す範囲の設定につきましては、ある程度もう調査され、整理されていると思いますので、特に意見はございません。

#### 委員 E

堅苦しいことばかり決めて基準があつて決めていくと、今回の資料も拝見しましたが、決まったところに、決まったものがある。合併前の町村では、その町村に集まっているのは当然です。そこを設定するかしないかの話であれば、もう決まっているから異議ないのではないかと私は思います。

それであれば、そこにどうしていくのかという話が今度からあると思いますが、それを考える際に、これからの、子や孫の世代を中心に考えて欲しいと思います。今いる人も大事ですが、災害についても特にそう思います。

先ほど発言がありましたけど、徒歩か車かで行くという話でも元気な若い人は当然車社会だから車で行きます。高齢者はどうするのかという話はよくありますけど、これから国や地域にどうやって貢献するのかということを考えていくと、おのずと道は決まってくると思います。高齢者とこれからの世代と、どちらをメインに考えて検討するのかということをもう少し考えていただきたいのと、そういった目線も欲しいと感じたところです。

#### 委員 F

市独自の区域を設定とありますが、これは先ほど説明されたとは思いますがもう一つ意味が伝わっていません。資料等には合併前の旧町村の中心部等というのは誘導区域として定めるという文言がありますが、それをあえて特別な区域を設定することは鳥取市の意図が何があるのではないかと思ったのですが、なかなかそれが理解出来なかつたので差し支えなければご説明いただけたらと思います。

次に私が一番注目しているのは、これまでも意見がありました防災関連でして、現在、町の防災会長を20年くらいはしています。

その中で、確か平成27年でしたか水防法の改定によって、それまでの計画レベル100年確率に基づくハザードマップであったものが、現在は1000年確率のハザードマップとなっています。

私の住んでいるところでは、それまで浸水深が1m以下とされていたものが、現在のハザードマップでは3mを超えるという位置づけになっています。そのハザードマップだけ1人歩きしていると言えば語弊がありますけども、3mも浸かるのは大変だと言っている割に、住民の方に避難の話をしてもなかなか振り向いてもらえないというふうな状況もあります。一部学術的な話になると、やはり1000年確率は過ぎるのではないか。500年確率ぐらいがいいのではという議論もあるようには聞いています。

また、以前大水害のあった倉敷市真備町ですが、あちらの防災の関係の方に聞きますと、1000年確率の浸水深は頭に入れつつ、現実には避難計画が成り立たないので100年確率での避難活動をやっているということも聞いたりしました。そういうことを頭に置きつつ、どういうふうな整理をされるのか注目しています。

資料にあります、4ページの左下、浸水深等の閾値（いきち、しきいち）と読むのでしょうか。あまり見かけない漢字ですが、おそらく都市計画に携わる方は当たり前の言葉かも知れないけども、一般市民はほとんど見たことがない漢字です。調べたら常用漢字にも入っていない漢字で、こういった検討資料に出す漢字としては、配慮があっても良いのではという気もしましたので、付け加えさせていただきます。

### 委員 G

先ほどもありましたけど、誘導区域に入る、入らない場合のメリット、デメリットというものを事前にお知らせしていただければと思います。

### 委員 H

資料を拝見させていただき、広い鳥取市を様々なデータに基づいて可視化されて非常に良く、私も興味深く拝見させていただきました。それと委員のご意見を伺ってなるほどというふうに感じているところではあるのですが、先々にパブコメを行うとなった時に、この資料だけで本当に市民の皆様に伝わるのかというところで、その視点は必要なのかなと思っています。

### 委員 A

今日の説明を聞かせていただいて感じたことですが、鳥取市の提案は、現状を捉えて、将来的に2050年を見据えてということになれば、過去に合併をして、鳥取市が1市8町村から40年から45年経った鳥取市を想定してということですが、今日の会議の中にも、ファシリティマネジメントの話が出てきたり、あるいは中心市街地活性化基本計画の過去の経緯も出てきました。中心市街地活性化基本計画は現在4次まであり、もう何十年とやっていますように、まちづくりというのは非常に時間もかかるものと思います。資料にある、数値化していただいたものでも、やはり住民の幸福感というものは、若い人と高齢者では違うと思います。

例えば合併をした町村の方にしても、本当に将来これから 20 年、25 年経った時代に、人口が更に減っていきますけども、かと言ってそこに住んでおられる方が、どんな幸福に対する価値観を持っておられるか、行政として例えば医療や福祉の部分だとか、その部分を充実すれば、そこまで都会的な生活をしなくとも私は十分幸せを感じるといった方もおられるし、そういう点も含めて、一つ極端な言い方をすれば、町村合併して 40 年も 50 年も経った世の中で総合支所を継続していくことが、本当にその地域にとってプラスになるのかマイナスになるのか、そこも含めて鳥取市として考えていくべきだと思います。総合支所があるからそこの地域住民の人は安心するということではないと思っています。普段の日常生活を送っていく上で、鳥取市の行政サービスとしてこういうものを配置しておけば、そこに住んでおられる方は納得してその場所に住まれるということもあると思いますので、そのあたりも含めて、誘導誘導ということではなくて、石破さんが進めてきた地方創生 2.0 というのは本当にどういう意味合いだったのかっていうことを、もっとよく考えて提案していくべきではと、本日の説明を聞いて感じました。

具体的にそういう視点を交えて、数値化した資料ですのでこれを基本として、我々委員が、いろんな議論を交わせていけたらという感想を持ちました。

### 委員 B

そもそも中山間地域等とは別の議論と思いますけども、おそらく市街化区域のインフラ整備に関しては、それ以上市街化区域を広げるべきではないと思います。商売上は広げてもらいたいのですが、それではインフラの維持ができないためコンパクトに集積していくことは、委員が言われた通り 45 年後の鳥取ということですから、その視点ではそうなると思いますが、防災のことだけはしっかり検討すべきだと思います。ただそれを言うと、中心市街地周辺も戦国時代までは沼地だったわけですから 1000 年確率では国府町の宇部神社の辺りでないとおそらく住めないとしますので、本来はそうではあるものの 100 年レベルでは、検討しないといけないと思いますので、いざというときの避難拠点になるような総合支所であってほしいと思います。

### 委員 I

今日示されたエリア、考え方等については定量的な数字に基づいて設定されたということですので間違いないですし、これ以上の意見はありませんが、どこまで細かく今後設定していくのかということ、もう 1 回、次回は防災について話しますけども、それによるファイドバックがある、どこまで細かく設定されるかというところは気になるところです。先ほど何名か話された、誘導区域から外れたところがどうなのか、やはり立地適正化計画のデメリットとして、例えば土地の価格が下がるとの問題もあるようですね。そこは居住誘導だから、そこ以外に住んでは駄目だというわけではなく、説明というか表現の仕方について考える必要があるのかなと思います。

次が防災関係についてですが、商工会議所で長野県飯田市と岐阜県多治見市に視察に行きました。両市とも立地適正化計画を策定され、説明もお聞きしましたけども、例えば飯田市などによると結構細かいエリア設定がされ、中心市街地、中心拠点に図るべき施設ということで、これはどういう観点で設定されたかと聞くとやはり災害の危険度のあるところは外しているそうです。

鳥取の場合はそこまで細かくやるのかというのも今後の問題だと思います。飯田市や他市でもそうだと思いますが、高速道路や駅が一つだけでなくいくつかあるとか、いろいろと複雑な部分が絡んでいるのですが、割とそれに比べたら鳥取市はわかりやすい構造になっているので、その辺はいいのかと思います。いずれにしても居住誘導区域を設定するのは非常に難しい問題だと思いますが、都市機能誘導に関しては、ある程度わかりやすく、エリアが限られてくるので、それによる立地適正化計画で誘導区域が決められることによって、例えば2核2軸であれば、核はいろいろ考えていくとして、それを繋ぐ軸がなかなか難しい問題であると考えられます。特に防火建築帯の今後をどうするのか、その再整備の話とかも今は何もないような状態ですので、立地適正化計画及び誘導区域が決められることによってそのあたりの法の整備も含めて進めていければと私は思っております。

### 委員J

図で示された地域に公共施設等を残していただかないと、その地域に居住する住民の方の農業基盤が消失しますので、そうなれば、鳥取市の減災にはなりません。

田んぼダムというのは非常に有効な手段ですので、ぜひその辺りをよろしくお願ひします。

### 会長

皆様ありがとうございました。ほぼ共通して皆さんのが指摘されたように誘導区域に指定される、されないということで、その違いはどういうふうに考えて我々は検討したらいいのかというところに関して、事務局が考えておられる情報を教えていただければと思います。

全国的に見ても、積極的に補助金を出すような市町村が非常に限られていて、そういうところが有名になったりするわけですけども。

現時点では指定というところからスタートすると、そんな感じですか。

### 事務局

立地適正化計画自体のイメージですが、鳥取市の場合、市街化区域はかなり広がっており、それをコンパクトな誘導区域を設定することによって、その区域内に病院であるとか福祉施設とか、そういうものを引き続き維持する。その市街化区域が広がったままになると、これから人口減少が進む中で、それらの必要な施設も維持できなくなるので、誘導区域をコ

ンパクトにすることによって維持し続けます。さらに維持することで、支所エリアだとか、中山間地域にお住まいの方もサービスを受けられるといったところが立地適正化計画の考え方といったところと考えています。

### 会長

今の段階では、この立地適正化計画がスタートした時点で、誘導区域内外でなにか違いがあるという事ではなくて、宣言のようなものからスタートすると、そのようなイメージで良いですか。

### 事務局

急に差がつくということではないです。誘導区域といった基本的な区域を設定させていただくことで、その方針を示すというか市民の方たちに示して、何かその建築計画があるのであれば、誘導区域の中に居住を建てられることも考えられませんかといった、方針を示すといったところです。

### 会長

次回に向けて、検討する時間を持っていただきても良いかもしれません、その誘導区域内外でどのようなことになるのかを、委員の皆さんに説明するといった事でお願いします。

今日のメイン議題であるこの誘導区域の設定のベースエリアを次回以降はここからこれをベースに絞っていくとか、ここを落とすといったことになっていくというベースエリアとして、これでいいかという議論だと思います。

私から一点、皆さんが言われたように数値で表示されたらもう文句は言えないのが本音ですけど、その数値の設定について、JR とか公共交通の重み付けですが、資料の 8 ページでは、やはり公共交通に関しては、軽いと思います。

例えば、鳥取駅が 5 点で他に 5 点は沢山ありますが、最後に全部を足さざるを得ないのですが、こうすることで、人が多く居住するエリアとして出てしまい、いわゆる計画色、これからこうしていきたいという色が薄くなっていると思います。この段階で考えるのは、公共交通に関して、バス路線などが最終的に反映が薄くなってしまっているのが感想です。

今多くの人が居住している、マンションが数年前に建設されたといったところが、色が濃くなり、果たして 20 年先を想定してそれでいいのかと思うところです。

次回に向けてその意識をもって整理していくようにしたいと思います。

### 事務局

今回配点していますが、100m メッシュの中で、例えば 800m 徒歩圏の中で、百貨店とかショッピングモールとか、近隣にそういった広域的な施設であるとかそういった福祉施設があるという、多くの方の利用が見込まれる施設があるということであれば当然利便性も

向上するだろうという意味合いでこの点数化をさせていただいております。

### 会長

これが、様々な個人の考え方で数値を変えるとなると、すぐに破綻してしまうと思いますが、これは一つ参考としての点数ということで、そこから計算したベースエリアですので、そういった認識で次回になるかもしれませんけども誘導区域を絞っていくというような認識でいいのかと思います。もし例えば計算を見直すといったことがあれば対応しますが、今のところはとりあえずこれをこのベースということでおろしいですか。

### 事務局

会長からご意見のあった駅とバス停についてですが、鳥取市としても公共交通機関を利用する特に交通弱者の方に対しては、公共交通機関を維持するという取り組みも進めているところですので、次のステップにはなると思いますが、この評価の結果に加えて、改めて駅や、バス停をプロットしていき、居住誘導区域として公共交通に重きを置くような形で検討したいと思います。

### 会長

是非お願いします。

### 委員 E

2050 年には鳥取市（旧市）しか残らない、2100 年では鳥取県自体がなくなる。そういう話も含めたような話になるのですか。特に例えば、国府などでは集落が無くなってきて、今話題にあるクマが出るといったこともあります。今はまだ里山が管理されていれば出でこないですが、管理されなくなると、緩衝帯が無くなることでクマが出てきてしまいます。

そういうことで、将来を予測されるのであれば、ここを残すといった議論をこの話の中で進めたらいいのですか。定量的となると田舎は無くなっていますが、これをそうならないようにするといった思いがあるのか、ないのかを聞きたいと思います。

### オブザーバー

立地適正化計画の一般的な考え方でお話をさせていただくと、居住誘導区域、都市機能誘導区域を定める理由は、事務局の説明にもありました。人口減少はもう避けて通れない道なので、このままいくと、全体的に人口が少なく、人口密度が薄くなっていく。そうすると、どうしてもスーパーとか買い物環境、医療施設等が成り立っていかなくなるので、全部徐々になくなってしまう。

例えば今でも郡部の方では、スーパーがなくなり買い物ができず困っている。このことが鳥取市の中心まで及ぶと具合が悪いので、せめてこの誘導区域だけは人口密度を落とさず

にスーパーや医療施設がそのまま成り立っていくところを最低限キープする。そこまで来れば、その外の方々も足を伸ばせば、この医療や買い物といったサービスを提供していくことができるというところを目的としています。誘導区域を定めたからといって急激に独自の利用に制限がかかるものではありませんし、徐々に緩やかな誘導していくといったものだと思っていただけたらと思います。

先ほどの土地の価格の話もありましたけれども、この制限がかかることで急にエリアから外れたから価格が下がることもありませんし、そういうふうに考えていただければいいのかなと思います。一般的な考えでいくと、こういう考え方でございます。

### 委員 E

人が増えると当然店や病院を作るというようなプラス方向で考えると、この定量的評価はあまり意味がないと思います。基本的に鳥取市の中心部は、すでに沢山あるので集まります。それは私達も行きますし、近隣の県からも来られるし、大きなものを作ればそこに人が集まることは普通の事業戦略であり、そうではなく、鳥取市としての戦略として例えば、佐治を残すと、文化のまちにするか何かといったイメージで考えればいいですか。

### オブザーバー

そういうことも考えられてこれから進めていかれると思います。

先程の区域ですが、分散して作れば、人が集まるにしても人口密度が薄くなりますので、ある程度集めたものを作れば、そこだけは人口をキープできると思います。

当然、郡部も人口もある程度ありますしその辺りの地域コミュニティも維持していくことも大変重要なことですので、そういうことも含めて任意の地域ということで定めようとしていると思います。

### 会長

それでは、本日のまとめとなります、資料 19 ページにあります 2 色の破線の枠、これがいわゆるベースエリアです。この辺りで誘導区域を決めていくという方針でよろしいですかということと、もう 1 点は委員からもご指摘いただきましたが、市町村合併のときの生活拠点、今鳥取市都市計画マスタープランでは多極ネットワーク型コンパクトシティを目指しており、これらの拠点についても謳っています。その地域を捨てるという計画ではなく、計画としては書きますと、マスタープランとの整合性で、そのエリアもピックアップしますといったことです。ピックアップした後は、今鳥取市でやられていることを裏付けるようなという形だと思います。

この二つの方針で、次はエリアを絞ることでよいのかといったことです。

### **委員 H**

公共交通ですけども、鉄道駅で例えば鳥取駅は 5 点付けていただけていますけど、隣の津ノ井駅もかなりご利用が多いです。今回 3 点という評価で整理されていますが、ふさわしいのかをご検討いただきたいと思います。駅も移動できませんし、町の中心として位置づけていただいてもう少し高評価いただいてもいいと思います。その上でこの地図にも公共交通はあらかじめプロットしていただくと見やすいかなというふうに思いますので、工夫していただくとより伝わると思います。

### **会長**

例えばバス停はバスの本数で円の大きさを変えるとか、工夫して、公共交通の使いやすいエリアは、立地誘導の大きな考え方の軸になると思いますのでお願いします。

### **委員 I**

色分け図で偏差値 50 未満の箇所は、白で表示していただきたいと思います。

### **委員 A**

防火防災の観点で防火建築帯の話がありましたが、鳥取市は昭和 27 年度鳥取大火で、町の中心部の 3 分の 2 が燃えたことで、その防火帯建築の助成金を国からいただいて建てました。その当時は海の砂を使用していたので塩分にやられ、コンクリートが中性化して非常に弱くなっています。鳥取市が助成金をいただいたのが、日本最初で、その制度を使って全国でも 100 近い都市がそのような防火建築帯の助成金をいただいてまち作りを進められた実態がございます。しかし、鳥取市には、どこが防火建築帯で助成金をいただいて建物を建てたという資料がありません。

私の居住地周辺では、市役所が駅南に移転してからは、加速的にお店を閉店する方が多くなってしました。本当にシャッター商店街ということになっております。

そのため、バスの運行においても、人を運ばずに空気を運んでいるような状態です。そういったことで防火建築帯も再整備しないと、街の再生はありえないし、日本全国 100 の都市が困るという実態があり、一番最初に取り組んだのが鳥取ですから、行政の力で何か新しい制度ができないか、といった行政上な後押しも必要になると感じます。そうすることによって、防災の面でも強化できると思いますのでそういう資料を出していただきたいし、何か新しい方策を国の方に訴えていただきたいと思いますのでよろしくお願ひいたします。

### **事務局**

策定スケジュールについては前回と同じです。

### **会長**

今日の議題は以上になります。皆さんからご意見をいただきましたけども時間がすごく限られていたと思いますで、もしご意見がさらにありましたら事務局にメールをいただき、次回に向けて、今日ご意見への回答・返答なども含めて検討いただければと思いますので、よろしくお願ひします。

事務局にお返しいたします。

### **事務局**

福山会長ありがとうございました。皆様のご協力をいただきスムーズに進行していただきありがとうございました。

本日の委員会につきましては、議事録を作成し、発言内容等を会長、副会長にご確認いただいた上で、市のホームページに掲載することとしております。

これをもちまして第2回鳥取市都市計画検討委員会を閉会といたします。

本日はお忙しいところありがとうございました。