

第1回 鳥取市都市計画検討委員会 議事録

1 日 時 令和7年8月25日（月） 9：30～11：00

2 場 所 鳥取市役所 鳥取市民交流センター 多目的室2，3

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 齋藤 浩文 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 細江 美欧 委員
熊田 安亮 委員 菊一 太助 委員

オブザーバー

中国地方整備局建政部都市・住宅整備課 中古淳法氏（オンライン）

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）立地適正化計画について
- （2）鳥取市立地適正化計画策定の方針等について
- （3）策定スケジュールについて
- （4）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1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い
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 立地適正化計画について」、「資料2 鳥取市立地適正
化計画策定の方針等について」、「資料3 策定スケジュール」、「参考資料」と、本日お配り
しております「会議次第」、「委員会名簿」、「配席表」、「資料修正箇所」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。

ここで委員の皆様には資料の修正をお願いします。2点修正がございます。

1点目は、資料1の10ページ中段に赤い線で囲む「第11次鳥取市総合計画」と記載がありますが、正しくは「第12次鳥取市総合計画」となります。

2点目は、資料2の13ページ赤文字並びに赤い線で囲む範囲が修正箇所となります。参考資料の17ページも資料2と同様の修正となります。

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。

本来、初会合となる本日に、委員の皆様へ委嘱状を個々にお渡しすることが本意ではありますが、時間の都合上、予め皆様に委嘱状をお送りさせて頂いておりますので、委嘱状の交付は割愛させていただきます。

さて、本日は、第1回の委員会で初顔合わせでございますので、事務局を代表いたしまして山根都市整備部長より、開会に先立ちごあいさつ申し上げます。

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、朝早くから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。

本日からご検討いただきます立地適正化計画は、10年以上前になりますが平成26年改正の都市再生特別措置法に基づくものであり、市街化区域に居住誘導区域および都市機能誘導区域を定めて、公共交通と連携したコンパクトで持続可能な都市構造への転換を進めるもので、この区域の設定にあたり防災・減災の観点も踏まえることが求められております。

参考に全国の策定状況でございますが、昨年度末時点で1700余りの自治体のうち636の自治体がこの立地適正化計画を策定公表し、まち作りが進められています。

本市においても、制度創設期の平成26年度を契機に都市計画マスタープランの改定と合わせて、この立地適正化計画の策定に取り組みましたが、本市の都市計画マスタープランが地域全体の均衡ある発展を理念としているのに対して、この立地適正化計画は市街化区域を対象とするものであったことから、当時は市民に受け入れられやすい段階的な策定が望ましいのではというご意見もありまして、一時的に保留した経過がございます。

そうしている間にも本市は人口減少による居住の低密度化が一層進み、今後もその傾向が見込まれる他、頻発化・激甚化する自然災害への備えや、新市域における地域生活拠点での居住や市民サービスの維持、さらには中心市街地における駅周辺再整備、城跡周辺賑わい交流ビジョンの推進など、取り組むべき課題は山積しております。

こうした状況を踏まえまして、課題を解決し、持続可能で安全なまち作りの実現に向けて、計画的なまち作りを推進、誘導していく必要があると考えております。

本日は事務局より立地適正化計画の概要、策定の基本方針、今後のスケジュールについてご説明いたしますので、どうか活発なご意見を賜りますようお願い申し上げ、挨拶といたし

ます。

どうぞよろしくお願いいたします。

事務局

続きまして、委員の紹介でございますが、委員の紹介につきましては、時間の都合上、名簿と席表の配布によって割愛させていただきます。

なお、国土交通省中国地方整備局建政部都市・住宅整備課長の中古様には本日ウェブでの参加をいただいております。

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名がご出席頂いており、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。

次に、本協議会の会長の選出に入ります。

本協議会要綱の第6条第2項により、会長は、委員の互選によって定めるとございます。大変恐縮ではございますが、予め事務局でお願いさせて頂いております。学識である鳥取大学 工学部 教授の福山委員にお願いしたいと思いますが皆様いかがでしょうか。

(異議なし)

よろしければ拍手にて承認をお願いします。

(拍手)

同意いただけましたので、福山委員に会長をお願いします。

会長の選出が終わりましたので、会長からご挨拶をいただきたいと思います。

福山会長よろしくお願いいたします。

会長

ただいま会長に選出いただきました、鳥取大学工学部の福山と申します。

どうぞよろしくお願いいたします。

私は、立地適正化計画について鳥取市が計画をスタートされた際に少し携わらせていただき、思い出しながらにはなりますが、先ほど説明がありましたとおり状況も変わり、立地適正化計画自体に求められるものも変わってきておりますので、ぜひ皆様と議論をして、良い計画としたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

事務局

ありがとうございました。

次に、副会長の指名に入ります。

本協議会要綱第6条第2項により、副会長は委員のうちから会長が指名するとございますので、会長から指名願います。

会長

要綱の定めによりまして私から指名させていただきます。

鳥取環境大学 経営学部 准教授の倉持委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

事務局

倉持委員よろしくお願いいたします。

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いいたします。

会長

それでは、議事に入ります。初めに「立地適正化計画について」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。よろしくお願いいたします。

それでは、「立地適正化計画について」をご説明しますので資料1をご覧ください。

今回の検討委員会が第1回目の会議となることから、立地適正計画に関する「背景、概要、これまでの本市の取組み、計画の位置づけ、並びに検討の進め方」の5つの項目について説明いたします。

2ページをご覧ください。

現在、全国の自治体では、都市計画マスタープランに基づき、立地適正化計画の策定が進められていますが、ここでは、その計画策定の必要性の背景について説明します。

左側の「都市が抱える課題」をご覧ください。本市を含む全国の多くの自治体では、人口減少・高齢者の増加や郊外への住宅地や商業施設の建設といった拡散した市街地の増加や頻発・激甚化する自然災害といった状況があります。

このような状況が続くと、都市の生活を支える様々な機能の低下、地域経済の衰退、自治体の厳しい財政状況、都市部での甚大な災害発生といった課題が更に深刻となります。

これらの課題を都市計画の分野から解決していくために、都市のコンパクト化、いわゆるコンパクトシティ並びに公共交通ネットワークの再構築を連携させたまちづくりが必要となっています。コンパクトシティプラスネットワークを実現することで、図の右側の「コンパクトシティ化による効果の例」で示すように「生活利便性の維持・向上」、「地域経済の活性化」、「行政コストの削減」、「地球環境への負荷の低減」、「居住地の安全性強化」といった効果が発揮されるものと考えられています。

そこで、立地適正化計画の策定、実行によって、中心拠点や生活拠点が利便性の高い公共交通で結ばれた多極ネットワーク型コンパクトシティを実現しようとするものです。

3 ページをご覧ください。

ここでは立地適正化計画とはこういった計画であるのかを簡単に国の資料を用いて説明します。2 ページで説明した、多極ネットワーク型コンパクトシティを実現するために、都市再生特別措置法に基づき策定するもので、都市全体の構造を見渡しながら、居住機能や医療・福祉・商業などの都市機能の誘導を図るため、図の左側で示すように、生活サービスを誘導するエリアとして「都市機能誘導区域」や居住を誘導し人口密度を維持するエリアとして「居住誘導区域」を定めます。

また、今回検討する計画ではありませんが、多極ネットワーク型コンパクトシティを実現するために必要な計画として、図右側で示す、地域公共交通活性化再生法に基づき策定する計画として地域公共交通計画があり、立地適正化計画と連携していくものとされています。

4 ページをご覧ください。

ここでは、具体的に立地適正化計画において、どのようなことを定めるのかご説明いたします。立地適正化計画は、都市計画区域が指定されている市町村において、計画的に市街化を図るための市街化区域の範囲に居住誘導区域と都市機能誘導区域、防災指針を定め、持続可能な都市構造への転換を推進する制度です。

さらに、さきほど説明した居住誘導区域や都市機能誘導区域を定めるのみならず、様々な事業を位置づけることが可能となります。

また、都市計画区域外の将来像についても、幅広く記載が可能です。そのため、都市計画マスタープランで示されている地域生活拠点の区域でも、この立地適正化計画においてその将来像を示すことも可能となっています。

5 ページをご覧ください。

こちらは、鳥取市の都市計画概要図となりますが、市域には6つの都市計画区域が設定され、そのうち、鳥取都市計画区域は市街化区域と市街化調整区域とに区分けされた都市

計画区域です。このうち、立地適正化計画における居住誘導区域や都市機能誘導区域が設定できるのは、市街化区域のみとなります。

その他の5つの都市計画区域は、「市街化区域と市街化調整区域の区分けがない都市計画区域」となっており、立地適正化計画では、計画対象は、都市計画区域のみとなります。また、都市計画区域外の地域生活拠点である佐治町及び用瀬町は、市独自の任意の区域などとして計画に設定することが可能です。

6ページをご覧ください。

居住誘導区域と都市機能誘導区域を定める際に、どのような区域を定めることがふさわしいかについてご説明いたします。

居住誘導区域は、右の絵の青色の線で囲む範囲がイメージとなります。

居住誘導区域を定めることが考えられる区域として

一つ目が、都市機能や居住が集積する都市の中心拠点や生活拠点並びにその周辺区域
二つ目が、都市の中心拠点や生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスができ、都市の中心拠点や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
三つ目に、合併前の旧町村の中心部等、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。

ただし、居住誘導区域に含まないとされている区域は、法的制約があり、第2回委員会で誘導区域の設定について詳細を説明いたしますので、ここでは省略いたします。

都市機能誘導区域は、右の絵の赤色の線で囲む範囲がイメージとなります。

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

一つ目が、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域などの都市機能が一定程度充実している区域
二つ目が、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
三つ目が、都市の拠点となるべき区域とされています。

さらに誘導施設として定めることが想定される施設として

一つ目が、高齢化の中で必要性の高まる病院や老人デイサービスセンター、地域包括支援センターなど
二つ目が、子育て世代が居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や小学校など
三つ目が、集客力があり、まちの賑わいを生み出す図書館や博物館、スーパーマーケット等
四つ目が、行政サービスの窓口機能を有する市役所・支所の行政施設などがあります。

7ページをご覧ください。

こちらは、参考として、立地適正化計画の策定によって、国から受けられる補助メニューを示すものであり、その代表例として都市構造再編集集中支援事業があります。

このように、立地適正化計画の策定または、計画で示された施策を実行する上で様々な補助や交付金を受けることができ、より強力に持続可能な都市に向けての整備等が可能になります。

8 ページをご覧ください。

これまでは、国の制度などの全国的な説明をいたしましたが、ここからは本市の立地適正化計画の必要性についてご説明いたします。

背景として、本市では人口減少・高齢化が進展する中でも利便性の高い市民生活の持続的確保や安心して住み続けられる地域づくりを実現するため、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を都市の将来像に掲げた「鳥取市都市計画マスタープラン」を平成 29 年 3 月に改定し、各種施策を計画的に進めています。

しかしながら、今後更なる人口減少による低密度化の進展が見込まれることや頻発化・激甚化する自然災害に対して地域の安全確保への対応が必要となりました。

それに対する目的や効果として「鳥取市立地適正化計画」を策定することで、人口減少の中でも、医療・福祉・子育て支援等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導しつつ、その周辺や公共交通の沿線に居住を誘導すること、さらに災害リスクを踏まえた防災まちづくりの目標を設定することで、人口密度を維持し生活サービスやコミュニティの持続性を高めることが期待できる、というものです。

そのため、本市も、鳥取市立地適正化計画を令和 7・8 年度の 2 か年で策定することで災害に強いまちづくりとコンパクト・プラス・ネットワークの実現を目指すものです。

9 ページをご覧ください。

本市の立地適正化計画策定におけるこれまでの経緯となります。

平成 26 年度に国の立地適正化計画制度が創設され、これを契機に平成 27 年度に鳥取市都市計画マスタープランの改定に併せて立地適正化計画の策定を開始しました。

平成 28 年にはこれら計画の素案についてパブリックコメントを実施すると共に、都市計画審議会、自治会長会、地区公民館長会等でも説明をおこないましたが、立地適正化計画の策定には至らず一時保留となりました。

策定が一時保留となった要因として、都市計画マスタープランでは市域全体の均衡ある発展のための理念等が示されているのに対し、立地適正化計画では市街化区域だけを対象として都市機能や居住の促進を図る内容であったため、都市マスと立適との同時策定は理解されにくく、段階的に計画を策定するほうが、より市民に受け入れられやすいと判断されたためです。

その後、国の制度の変更を経て、鳥取市においても 8 ページで説明しました背景等によって、再度策定を開始することとしたものです。

10ページをご覧ください。

ここでは、鳥取市立地適正化計画の位置づけとなります。

鳥取市立地適正化計画は都市再生特別措置法第81条第1項の規定に基づき策定するもので、鳥取県の都市計画区域マスタープランで示す方向性や本年度中に改定予定の本市の全体計画である第12次鳥取市総合計画や第3期鳥取市創生総合戦略との整合を図りながら、まちづくり方針を示す都市計画マスタープランの実行計画となる計画です。

また、市の個別計画との整合、連携を図りつつ、特に、フロー図右下の地域公共交通計画と鳥取市生活交通創成ビジョンは前でも説明した、多極ネットワーク型コンパクトシティの両輪として整合と連携が必要となります。

11ページをご覧ください。

立地適正化計画の検討の進め方ですが、策定までの全体のフロー図を示すものです。

この各フェーズの検討を進めると共に、委員の皆様よりご意見をいただきながらブラッシュアップを図り、2カ年をかけて計画の策定を目指します。

なお、今回の会議では赤囲いで示す1～3の項目について検討結果をご説明いたします。

次回以降は、居住誘導区域、都市機能誘導区域等の検討、併せて青色で示す災害リスクに対応するため、防災指針の検討、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、都市計画審議会などを経て、策定を目指します。

以上が、資料1の説明となります。

会長

ありがとうございました。

それでは、ここまでで質問や、議論をしていきたいと思います。

立地適正化計画について、それからこれまでの鳥取市の経緯や、計画の位置づけといった事につきまして、ご意見、ご質問をお願いします。

いかがでしょうか。

委員

本市では、いろいろな計画が策定され、進められております。

まず学校や公民館の適正配置といった方策が色々な部署で行われておりますが、これらとの整合はどのようなお考えでしょうか。

事務局

今回の立地適正化計画とは、各種関連計画と整合を図りつつ、特に中心市街地を維持するというのがメインとなる点もありますし、それ以外にも、関連計画で作られています各

総合支所周辺の学校施設や公民館施設であるとか、そういった部分については市独自の考えとして、その地域の住民の方に引き続き住んでいただき、維持していくといった事についても、この立地適正化計画の中で位置づけられることから、基本的にはそういった中心拠点であるとか各総合支所周辺の居住も維持しつつ、関連計画で定められた施設についても、個別具体の政策として位置づけるといった事もこれから検討していきたいと考えています。

委員

ありがとうございます。

もう1点ございます。おおよそ何十年先を見越して我々は計画を検討していけばよろしいでしょうか。

事務局

立地適正化計画の計画期間としましては、今後の委員会の検討の内容と考えておりますが、現時点では10年の計画期間と考えています。ただし計画策定後、都市機能や居住の誘導が図られているのか等、策定から5年を目途に、状況を把握し計画の見直し等も検討していきたいと考えています。

会長

先ほど委員も言われましたように、関連計画といいますか、今は特に中心市街地関連での動きなどを把握しつつ、是非委員会を進めていくべきかと思っておりますので、次回以降に、例えば、学校、中心市街地活性化、駅周辺再整備の話など、委員の皆さんが同じレベルで知っている話では無いと思いますので、簡単な説明がいただける資料を参考にしながら、方向性を検討していければと思いますが、事務局いかがでしょうか。

事務局

はい。関連する計画につきましては、福山会長からもご意見いただきましたように、どういった計画があるのか、立地適正化計画に関連する主だったものについて情報共有させていただきたいと考えます。

会長

よろしくお願いします。

市の計画は多くある事から、具体的な説明は大変だと思いますので、今どういうことが動いているのかといった事がわかるような説明をお願いします。おそらく次回以降、誘導区域等の議論をしていくと思いますので、その区域等を考えた時に、実際の場所の話になるため、現状の動きが把握できる方が良いでしょう。

その他いかがでしょうか。

委員

９ページで立地適正化計画策定が一時保留となったということですが、これは都市計画マスタープランが元々あって、改定されたと同時に国から立地適正化計画が下りてきたので、それを策定して、パブリックコメント等もしたけども、色々と反対があって保留したということですか。

事務局

市民の方はもとより、色々な会議においても同様のご意見を頂きました。

都市計画マスタープランと立地適正化計画の同時策定ということですが、先ほども説明させていただいたように都市計画マスタープランでは、中心拠点、各総合支所周辺を地域生活拠点に位置づけまして、全市的に均衡のある発展をしていく、といった理念が定められていましたけれど、当時の立地適正化計画自体は、どうしても中心市街地の市街化区域を対象とした限定的な計画であったため、新市域の総合支所周辺をどうするのかといった意見もあり、その当時の計画では位置づけることが難しかったのですが、ガイドラインの改正などによって、市独自の位置づけも可能になりました。よって都市計画マスタープランの基本理念に沿った立地適正化計画が策定できるのではないかとといったところも捉えて、改めて取り組みを開始したというところでございます。

委員

私自身、マスタープランを見ずに話をしているので大変申し訳ありません。

そうすると、今回の我々の役目といいますか、議論の争点というのは立地適正化計画だから、市街化区域について意見を述べたらということでしょうか。

事務局

市街化区域だけではなくて、鳥取市独自の施策として総合支所周辺も位置づけを検討していきますので、その位置づけについて、どういった位置づけができるのか。細かい施策についても位置付けるのかどうかも含めて、委員の皆様のご意見をいただきたいということです。

委員

マスタープランを勉強してから次回来たいと思いますが、これは２つあると面倒な気がします。一般の方からすると、同じことではないのかと。この場で聞く限りですが、当然一体的なことだと思いますから。

それと１０年のスパンで物事を考えてとのことですが、１０年後の鳥取市の人口、人口動態や年齢の構成といったデータはありますか。次回以降で結構ですが、１０年後に人口が減

っていくことは確定しているわけですから、それなら減り方をどうするのか、労働人口をどうやって確保するのかという事だと思います。それから家を建てる人は、大体20代か30代だと思います。我々は不動産会社ですからそれが仕事ですけども。それで市の方でも人口をどうしていくのか、人口を増やすのか、市外から誘導してくるのか、それとも外国人労働者を受け入れるのかという事も、お聞かせいただいた方が、より深い議論になるのかなと思います。次回もよろしくお願いします。

事務局

人口の減少割合であるとか、これからの社会動態についてなどは、可能な部分はお示したいところですが、今回の立地適正化計画は、徐々に人口が減少することは免れない事実で、その人口が減少する中でも、鳥取市の場合は市街化区域がかなり広い区域になっており、人口密度を維持することが難しくなっています。そのため、市街化区域はもう少しコンパクトにして、中心市街地に誘導していくといえますか、新しい開発などが、市街化区域周辺ではなくて、もう少し中心よりに開発を進めていただくようお願いをするであるとか、そういったところが立地適正化計画の根本となっていますのでご理解いただきますようお願いいたします。

委員

また、市街化区域内の農地の面積がどのくらいあるのか、活用されていない空き地が市街化区域内にどれくらいあるのかといった事。現場の肌感覚としては、市街化区域内で開発できるところ、宅地にできるところはほぼ無くなりつつあります。逆に今はもう大規模の工場であるとか、事業をされる方が広めの土地を探されるケースが非常に多くて、それを市街化区域内で、500坪だ1000坪だなんて有り得ないです。実際問題として。

かといって、市街化調整区域に広げてくれとは思わないですが、市街化区域内で何とかしてというのは、そこは同業者からも反発は来るだろうと思います。

今実際、1000坪、2000坪用地を探してといわれても、無い状態です。

会長

そういった情報も非常に重要だと思います。

委員

この会議に参加するにあたって、国土交通省が出されている、立地適正化計画の手引きを読みました。その中で目についたのが、「立地適正化計画は、目指すべき将来都市像を実現するための戦略である。」いわゆる方法論であるという事が書いてありまして、今日はスタートラインですので、資料を見ますと、鳥取市都市計画マスタープランの高度化版が立地適正化計画であるということですね。

それで正直、将来の都市像というのが、マスタープランをざっと見てみましたが、色々書いてありますが、具体的なものが入ってきにくい点があります。それでマスタープランを高度化するという作業を、ここで行う、という理解でよろしいでしょうか。

具体的にはどういった事をするのか、先の話になるのかも知れませんが、わかる範囲で教えていただければと思います。

事務局

先ほども申し上げましたが、都市計画マスタープランを実行する計画が、立地適正化計画としています。マスタープランでは中心拠点、地域生活拠点などが位置付けられていますが、立地適正化計画では、それをもう少し主に中心市街地のところで区域を設定させていただくとともに、人口を誘導するための施設、例えば病院であるとか、行政施設を位置づけて、それを未来に残すために、国からの補助金などもいただきながら維持していく。それと都市機能誘導区域の周辺については、居住誘導区域を設定させていただいて、居住を誘導していく。これら都市機能誘導区域や誘導施設を設定することによって、地域生活拠点周辺に住まわれる方たちにも、病院、文化施設を利用される場合には、公共交通ネットワークでその利便性を享受できるといったことであり、生活サービスを維持していくことが立地適正化計画の目的の一つでもあります。

会長

一番典型的なのは、誘導区域を設定することだと思います。誘導区域という区域を都市計画に追加して、人々に住んで欲しい地域、都市機能が集まって欲しい地域を示して、その方向に誘導してコンパクトシティを目指していく。そんなイメージです。その中で一番わかりやすいのが誘導区域だと私は思います。関連する計画等も記載できることとなっていますので、市街化区域以外のほかの地域についても考慮する事を書いていけるものであります。

この後に、計画の方針等の話でさらに詳しい情報提供があると思いますので、進めながら議論していくということでもよろしいでしょうか。

ありがとうございます。次に、鳥取市の色々なデータも提供いただけるとのことで、立地適正化計画の方針等について説明をお願いします。

事務局

資料2の「鳥取市立地適正化計画策定の方針等について」をご覧ください。ここでは

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題 について説明いたします。
- 2 ページをご覧ください。

立地適正化計画の検討項目である、都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題について、現況並びに将来見通しの整理結果を、これより順にご説明いたします。

まず、本市の都市構造上の課題を抽出する上でどのような項目について整理する必要があるのかについて説明します。

資料1でも説明いたしましたが、多極ネットワーク型コンパクトシティを実現するための計画の1つである立地適正化計画は、地域公共交通、都市再生・中心市街地活性化、防災、住宅、医療・福祉などまちづくりにおける様々な施策との連携を図る必要があります。

コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた取組は、公共交通の充実や防災、公共施設の再編、医療・福祉、中心市街地活性化等のまちづくりに関わる様々な関係施策と連携を図り、それらの関係施策・計画との整合性や相乗効果等を考慮しつつ、総合的に検討することが必要です。そのため、他の担当部局等はもちろんのこと、民間事業者、交通事業者等の様々な関係者が参画する本市の都市計画検討委員会のような協議会を設置するなど、都市計画部局と他部局等が連携して、都市が抱える課題やまちづくりの方針を共有して解決に取り組んでいくことが重要という関係施策との連携イメージ図となります。

3ページをご覧ください。

立地適正化計画の策定に向け、本市の都市の位置づけを把握する必要があります。

都市の位置づけについては、日常生活圏の広がりや日常生活圏における本市の役割、日常生活圏内の地形条件、広域的な幹線道路の整備状況を踏まえた位置関係、市町村合併の経緯や市街地形成の歴史的背景等を踏まえた都市特性、鉄道、路線バス等の公共交通ネットワークの整備状況等を把握する必要があります。

これらについては、鳥取市都市計画マスタープランとの整合を図ることが重要です。

それらを受け、本市の都市構造上の課題抽出にあたり、人口、土地利用、交通、地域経済、財政状況、防災等の観点から都市の現状や推移を分析、把握することが必要です。

4ページをご覧ください。

立地適正化計画の策定に向け、本市の都市構造上の課題を抽出する上で、①人口・空き家②土地利用③産業経済④都市施設⑤公共交通⑥災害の6つの種別に分類し、表の右側に示す項目について現況分析を行っています。

- ① 人口・空き家では、人口減少及び人口低密度化の抑制や市街地の荒廃化の抑制につなげるための基礎データの把握
- ② 土地利用は、市街地の外延化・低密度化の抑制
- ③ 産業経済は、インフラの維持更新、安定的な税収の確保、産業の活性化
- ④ 都市施設は、居住の適切な促進、都市機能の適正配置
- ⑤ 公共交通は、公共交通サービス水準の向上、徒歩行動の増加と健康の増進
- ⑥ 災害については、安全性の高い地域への居住促進にそれぞれつなげるための基礎データとして現況の把握を行っています。

5 ページをご覧ください。

現況分析に関し、地域別での調査項目や、市街化区域と調整区域の区分けとなる区域区分別での項目等があることから、本市の都市計画概要図を示すものです。

資料 1 においてご説明いたしましたので省略いたします。

6 ページをご覧ください。

各分類における具体的な調査結果となります。時間の都合上、主な項目についてのみをご説明いたしますが、詳細については参考資料でご確認下さい。

① 人口・空き家の説明の前に左側のグラフについて、ご説明します。

グラフの縦軸の左側の人口(最上段 250,000 人)は、「鳥取市計」「鳥取地域」の値の軸となり、右側(最上段 20,000 人)は、その他の地域の値の軸となります。

本市の人口は、平成 17 年をピークに減少に転じ、令和 2 年国勢調査では 188,465 人となっています。

高齢化率は地域別に推移をみると、すべての地域において、高齢化が進展しており、佐治地域の 51.8% が最も高く、鳥取地域で 27.7% が最も低い数値となっています。

7 ページをご覧ください。

このページでは人口密度の分布動向を表すものです。上の図は、人口密度の推移予測、下の図は人口増減を表しています。

人口密度について、2020 年では、赤色で示す 40 人/ha 以上が多く分布していましたが、2050 年では、所々黄色で示す 30 人/ha や寒色(青色系)に変化していることがわかります。

人口は、一部地域に増加が見られるものの、市街化区域の多くは人口が減少し、中心市街地でも人口が減少しています。

このように、本市でも人口減少・高齢化の進行によって、市街地の空洞化など地域活力の衰退が懸念されます。

8 ページをご覧ください。

こちらは、空き家の状況となり、下の図は空き家の分布状況を示しています。

本市の空き家状況をみると、令和 5 年調査で 4,207 件あり、総住宅数 91,180 戸のうち空き家率は 4.6% にあたり、特に市街化区域に集中しています。

空き家の建物劣化状況をみると、倒壊や危険建物が全体の約 1 割、老朽建物が全体の約 2 割であり、大部分の建物が活用可能な状況です。

今後の施策として、このような空き家等の既存ストックの活用を検討していく必要があります。

9 ページをご覧ください。

土地利用の状況となります。

10 ページではグラフと表を示し、11 ページでは土地利用現況図を示しておりますので併せてご覧ください。

鳥取都市計画区域では、市街化区域と市街化調整区域が設定され、市街化区域では、住宅用地が区域の33.5%と最も多く、商業用地が11.2%、工業用地が7.4%と市街化区域内に居住と産業が集積していることが分かります。

また、鳥取駅南部や八千代橋西側の一部準工業地域では、住宅地と商業・工業地が混在しています。

さらに可住地面積も比較的少なく、概ね宅地化が進んでいる状況です。

市街化調整区域では、山林や水面といった自然環境が多く残されている状況です。また、宅地化率も18.4%と低く、優良な農地が保全されていることがうかがえます。

鳥取都市計画区域以外の都市計画区域は市街化区域と調整区域との区分けがない都市計画区域であり、住居系・工業系・商業系などの用途地域も設定がありません。これら都市計画区域の土地利用状況をみると、いずれの区域でも山林等の自然地の割合が高く、約5割を占めます。

田、畑の農地の割合は、いずれの区域においても2割程度であり、宅地化率は約15～30%と低い状況です。

住宅用地は、総合支所を中心にまとまって形成されているほか、山あい集落地が点在しています。

商業用地や工業用地は地域の中心である総合支所周辺に点在しています。

最後に都市計画区域外の土地利用状況についてですが、いずれの区域でも山林等の自然地の割合が高く、気高地域で約5割、その他の地域では約8割を占めます。

田、畑の農地の割合は、気高地域で約3割、その他の地域では1割程度であり、宅地化率は最も高い用瀬地域でも約2割と低い状況です。

住宅用地は、山あい集落地が点在しています。

商業用地や工業用地はほとんどなく、住宅用地の周辺に点在しています。

12 ページをご覧ください。

宅地の開発状況です。

本市のこれまでの開発行為による開発状況をみると、左側のグラフで示すように、鳥取都市計画区域内の市街化区域では、住宅を中心とした開発が行われ、平成29年には増加しましたが、その他の年は全体としても住宅としても横ばい傾向にあります。右側のグラフの市街化調整区域では、平成29年までその他に分類される公益施設の開発が進められていましたが、平成30年以降の開発は少ない状況にあります。

このように、鳥取市の開発圧力はそれほど高くないことがうかがえます。

13 ページですが、修正箇所がありますので、本日配布した資料修正箇所の3 ページをご覧ください。

本市の公共施設更新費ですが、公共施設の建築年、延べ床面積、建物構造等を踏まえ、今後50年間に発生する施設更新費をみると、年間で約140億5,000万円となる見込みとなっています。これは、2012年度実績の約47億2,000万円と比べて、約3倍にあたります。

このように、公共施設の維持管理費用が年々増加傾向にあり、本市の財政に対する負担も増加していることがうかがえます。

14 ページをご覧ください。

地価の動向については、国府地域を除き下落傾向にあり、この下落によって、本市の魅力の低下や地域経済への影響が懸念されます。

15 ページをご覧ください。

商業・医療・福祉施設の配置状況です。

はじめに商業施設の立地についてですが、延床面積1,000㎡以上のスーパー・百貨店の施設の立地状況をみると、市街化区域内では多くの施設が配置されている一方で、その他の地域では、河原地域が1件のみと、地域により大きな差が見られます。

徒歩圏の人口カバー率は、市全体でみると44.4%で、地方都市圏の平均値と比較すると低い水準です。市街化区域でも、徒歩圏人口カバー率は58.7%とやや低い水準にあります。

一方で、徒歩利用圏の平均人口密度をみると、市全体では31.0人/haであり、地方都市圏よりも高い水準です。市街化区域では、徒歩利用圏の平均人口密度は44.2人/haと高い水準にあります。

このように人口の分布に対し商業施設が満足していない、商業施設周辺に人口が集積していることがうかがえます。

16 ページをご覧ください。

次に、医療施設の立地についてですが、病院については、鳥取地域および鹿野地域にのみ配置されています。また、診療所は市街化区域を中心として広範囲に配置され、各圏域単位でも、最低1箇所は配置されています。

徒歩圏の人口カバー率は、市全体でみると77.3%で、地方都市圏の平均値と比較するとほぼ同じ水準です。ただし、市街化区域に限定すると、徒歩圏人口カバー率は91.2%と非常に高い水準にあります。

同様に、徒歩利用圏の平均人口密度をみると、市全体では15.3人/haであり、地方都市圏の平均値と比較して低い水準です。ただし、市街化区域に限定すると、徒歩利用圏の平均人口密度は43.2人/haと非常に高い水準にあります。
このように、医療施設の立地は概ね満足している状況です。

17ページをご覧ください。

福祉施設の立地状況をみると、市街化区域を中心として広範囲に配置され、各圏域単位でも、複数箇所に配置されています。

徒歩圏の人口カバー率は、市全体でみると80.5%で、地方都市圏の平均値と比較すると高い水準です。また、市街化区域に限定すると、徒歩圏人口カバー率は93.4%と非常に高い水準にあります。

同様に、徒歩利用圏の平均人口密度をみると、市全体では12.2人/haであり、地方都市圏の平均値と比較すると低い水準です。ただし、市街化区域に限定すると、徒歩利用圏の平均人口密度は42.6人/haと非常に高い水準にあります。

福祉施設についても医療施設と同様に概ね満足している状況です。

18ページをご覧ください。

公共交通・都市交通についてです。

本市の鉄道は、日本海沿いの東西方向にJR山陰本線が、鳥取駅から南側に向けてJR因美線が運行されています。地域別にみると、鉄道が運行されているのは、鳥取・福部・河原・用瀬・気高・青谷地域で、路線がないのは、国府・佐治・鹿野地域です。

19ページをご覧ください。

JR山陰本線の運行状況をみると、ピーク時を除き、鳥取駅の下関方面及び鳥取大学前駅では、概ね2～3本/時間、その他の駅では、概ね1～2本/時間の運行頻度となっています。

一方で、JR因美線の運行状況をみると、鳥取駅では、概ね2～3本/時間はあるものの、その他の駅では、概ね1本未満/時間の運行頻度となっています。各駅の運行状況は表をご覧ください。補足ですが、この表で示す運行本数は、当該駅を発車する列車の本数であり、通過する列車や、当該駅止まりの列車等は、カウントしていません。

20ページをご覧ください。

続いてバス路線の状況についてですが、本市のバス等は、市のほぼ全域で運行され、日ノ丸自動車、日本交通等の民間事業者が運行する路線バス等と、本市が運行する循環バス等に、大きく2分されます。

民間事業者による運行は、市街化区域内や各地域の主要幹線道路沿いで路線バスが運行されているほか、中心市街地における循環バスや、鳥取駅と鳥取砂丘を結ぶ観光バス、鳥取駅と鳥取砂丘コナン空港を結ぶ連絡バスなどが運行されています。

鉄道の路線が限定的である本市では、公共交通サービスを維持する上で、バス路線の維持、再構築による利便性の維持などが重要となります。

21 ページをご覧ください。

公共交通の利用圏、ここでは、駅から半径800mの圏域、バス停は300mの圏域としました。それと人口分布及び2020年から2050年にかけての人口増減の状況を重ね合わせた図を示しています。

公共交通空白地域が散見されるのと同時に、利用圏内であっても、人口減少が進む地域が多くみられます。

今後の公共交通を維持していく上で、安定した利用者を確保していく必要があります。

22 ページをご覧ください。

続いて、災害についてですが、本市における防災上の危険性が懸念される地域としては、土砂災害警戒区域等（急傾斜地の崩壊及び土石流）と浸水想定区域（津波、河川氾濫）が挙げられます。

下の図は、2020年と2050年の本市の人口密度と土砂災害警戒区域、特別警戒区域を重ね合わせた図を示しています。

これらの危険区域に居住する本市の人口割合ですが、急傾斜地・土石流として、警戒区域のイエロー区域では市全体で2020年時点約7%、2050年でも約6%、特別警戒区域のレッド区域では2020年時点で約1.7%、2050年で約0.2%と将来的も危険区域内への居住がみられます。

23 ページをご覧ください。

浸水想定区域の状況です。

浸水想定区域と令和2年の人口密度を重ね合わせた状況を見ると、河川氾濫の浸水想定区域は、千代川沿川を中心に分布し、これらの地域に居住する人口割合は市全体で約60%となっています。

一方で、津波の浸水想定区域については、日本海沿岸のごく一部地域に分布するのみであり、これらの地域に居住する人口割合は0.1%と非常に低くなっています。

このように、都市計画区域内にも多くの危険区域が存在することから、居住誘導区域の設定等については、市民の安全性を考慮した検討が必要です。

24 ページをご覧ください。

これまで説明しました本市の現況調査結果からみえてくる問題点並びに課題についてまとめましたものです。

①人口・空き家では、人口減少・高齢化の進行がみられ、空き家も増加傾向です。よって、都市の魅力向上による定住促進、人口の維持や空き家の利用促進が必要です。

②土地利用では、緩やかながら市街化調整区域や市街化区域と調整区域の区分けがない都市計画区域内の開発・市街地の拡散がみられており、低未利用地の有効活用等による都市機能の集約が必要です。

③産業経済では、公共施設等の老朽化や地価の下落がみられることから、居住及び都市機能の集積による生産性向上を図る必要があります。

④都市施設では、人口減少による商業施設の撤退等、生活サービス水準の低下が懸念されることから、効果的な都市施設の配置による、生活利便性の向上を図る必要があります。

⑤公共交通・都市交通面では、人口減少を起因とする便数の減少や路線廃止などによって公共交通サービス水準の低下が懸念されることから、利便性の高い公共交通ネットワークの形成が必要です。

⑥災害面では、既成市街地である市街化区域内を含む災害リスクを含んでおり、災害リスクの低減・回避による市民の安全性を確保する必要があります。

本市の都市構造上の現況と課題をまとめますと、本市は中心拠点と地域生活拠点を繋ぐ公共交通ネットワークの維持などに取り組んでいますが、人口減少が進む中、将来の公共交通の維持が困難になりつつあります。今後公共交通の維持などが困難な状況では、自家用車への依存が益々高まることによって日常生活に必要な生活サービス機能の郊外立地を招き、自動車の運転が難しい世代等の生活をより困難にすることが予想されます。

今回策定する立地適正化計画では、公共交通ネットワークと生活サービス機能の立地等をより緊密に連携させることにより、人口減少・少子高齢化、さらにはそれに伴う市の財政の縮小が進む中でも、だれもが安心して住み続けることのできる都市の骨格を守っていくこととします。

以上が、資料2の「都市の位置付けの把握及び都市が抱える課題」の説明となります。

会長

ありがとうございます。

会議時間も限られてきましたので、この鳥取市が抱える課題と、次の議題である、「2. 立地の適正化に関する基本的な方針の検討」についても関連が非常に強いと思いますので、続けて事務局より説明いただいてから、合わせて議論したいと思います。

よろしいでしょうか。

(異議なし)

それでは、続けて「鳥取市立地適正化計画策定の方針について（２．立地の適正化に関する基本的な方針の検討）」を事務局より説明をお願いします。

事務局

それでは、先ほど説明いたしました現況整理および課題を受け、立地適正化計画を策定する上での基本方針について説明いたします。

２５ページをご覧ください。

基本方針を検討する前提条件として、策定済の鳥取市都市計画マスタープランとの整合を図る必要があることから、マスタープランで掲げられている都市づくり方針について確認するものです。

都市づくりの理念について、具体的には、

- ①中核市の中心エリアとしてふさわしい都市機能や居住地がバランスよくコンパクトに配置された便利で住みよい市街地の形成
 - ②田園地域での良好な生活環境や営農環境の形成
 - ③自然環境の積極的な保全と、レクリエーションや学習の場としての利活用
 - ④全ての市民が公共交通を利用して気軽に移動できる公共交通のネットワーク化
- の４つを掲げています。

都市づくりの将来像としては、今回の鳥取市立地適正化計画が目指すように「多極ネットワーク型コンパクトシティ」としています。

都市づくりの基本方針は、

- １．賑わいと活気ある市街地の再生
- ２．暮らしやすい田園生活空間の創造
- ３．豊かな自然環境や美しい景観・観光資源などの保全
- ４．産業振興と交流・連携を促進する交通基盤づくり
- ５．安全・安心でいきいきとした地域づくり

の５つの方針を掲げています。

これらの都市づくり方針を受け、立地適正化計画策定の基本方針を検討しました。

２６ページをご覧ください。

これまでにご説明いたしました、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を３つの方針にまとめたものです。

方針１では「多様な都市機能を提供する中心拠点等の維持」となります。

市域各所からのアクセス性に優れた鳥取駅周辺には高次都市機能が集積していますが、一方で一部の生活サービス機能の低下が否めない状況にあります。

今後本市が、市内外を問わず多くの方から魅力的な都市として持続し発展していくためには、市の中心核への高次都市機能の立地のみならず、街なかにおいて、生活サービス機能と居住のバランスの取れた立地が必要です。

そのために、中心拠点等に高次都市機能、生活サービス機能の維持・充実、居住の適切な促進を図りたいとするものです。

方針２では「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」です。

中心拠点等における高次都市機能や生活サービス機能とその周辺に暮らす人々が便利に利用するためには、公共交通との緊密な連携が不可欠であり、公共交通路線の維持などが求められています。

また、本市では、最大の交通結節点となる鳥取駅に接続する基幹的な公共交通路線の維持などを基本としつつ、全市的な公共交通ネットワークの確保を継続しています。

今後、さらなる人口減少や少子高齢化が進む中でも公共交通路線の維持などを図るためには、生活利便性を確保するための「生活サービス機能の立地」と、公共交通を使う人を確保するための「一定のエリアにおける人口密度の維持」、さらには公共交通の利用頻度を高めるための「利用しやすい公共交通ネットワークの構築」が不可欠であり、これらを一体的に取り組むことが重要です。これにより、「公共交通利用者の減少→路線の減少やサービスの低下→利用者の一層の減少」に歯止めをきかせることを目指すものです。

方針３では「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」です。

中心拠点以外の市内の地域生活拠点においても、必要な生活サービス機能の確保等に取り組みます。

具体的には、立地適正化計画の区域と同様に、各拠点において現地に立地すべき生活サービス機能とその確保を目指す方策について検討を行うほか、それらの機能を提供する施設や公共交通のあり方、安全・安心な歩行環境の整備等を推進します。

このことにより、立地適正化計画の中で都市機能を維持・充実する区域に設定しない新市域などの各拠点においても居住者等の利便性・回遊性を確保し、ネットワークで結ばれたその他の拠点との適切な役割分担の下で、その周辺部における安心居住を目指します。

この３つの基本方針のもと、各地域の誘導方針を設定し、居住誘導区域や都市機能誘導区域の検討を進め、次回の委員会において、その検討案をお示しいたします。

以上が、資料２の「立地の適正化に関する基本的な方針の検討」の説明となります。

会長

ありがとうございました。

本日は、最後に説明いただきました基本的な方針について、方針１，２，３と説明をいただきましたけども、この方針で次回へ向かって良いかというところがポイントになると思

います。そこを中心に考えていただき、これまでの鳥取市が抱えている課題等、そのことについての質問等、方針に関しても、これで良いのか、など特に大きなところの検討をお願いします。

細かいところは今後変えていけるとは思いますが、示された三大方針で進めて良いのか、少し考えていただければと思います。時間が15分程度となりますがよろしくお願いいたします。

いかがでしょうか。

委員

市街地だけを考えたら良いのでしょうか。

会長

もう少し話をいたしますと、

方針1が中心市街地に都市機能はやはり必要であるということ。

方針2は都市マスタープランにありますように、多極ネットワーク型コンパクトシティということで先ほどから説明いただいています、佐治や用瀬や河原等のような地域生活拠点と中心拠点を、公共交通を中心としたネットワークで繋いでいく、というのが方針2です。

方針3は地域生活拠点等、周辺部の拠点についても生活サービスを維持していくこと。

この3つの方針の下で、立地適正化計画自体を考えていくといった議案だと理解しています。よろしいでしょうか。

事務局

はい。

会長

これに関して、いかがでしょうか。

委員

方針1は中心市街地、今ですと210ヘクタールあります。鹿野街道より西側の茶町や玄好町などが入っていないのは、非常に不思議というかおかしいと思うところで、ここでいう中心市街地はもっと広いものだと思いますけれど、その中で人口密度を増やすことは、少なくともDIDになるように1ヘクタール当たり40人以上になることを目指すというのが一番だと思います。鳥取市の人口が本会議の資料で、約188,000人と、令和2年の国勢調査の結果が出ていましたが、現在は18万人を切って、17万7千人と、もう1万人以上減っていると思います。

資料としては、社会人口問題研究所の低位推計を使って、出生率も低くなってきていますので、低位推計では、鳥取市の人口がどうなるのか。そうすると、高齢者が増えるとの資料にもなっていましたけど、高齢化率は上がっても、高齢者は減っていく、そうすると、高齢者施設についても現状より減らしても大丈夫ではないか。ということで、率ばかりでなく、数の議論も必要ではないかと思います。

それからもう一つ、空き家については令和5年の住宅統計調査では、鳥取県全体では15%、全国的にも10数%が空き家率ですけど、この資料では4.6%とかなり違った数字になっており、その根拠を教えて欲しいと思います。

空き家率は15%が妥当で、私の近所でもそのように感じており、10%違うというのは、資料としてはおかしいと思います。

もう一つ、正しい資料によって正しい判断ができると思いますが、100mメッシュはどういうふうになるのか。普通ですと4分の1ですから250mごとのイメージですが、ここでは100mにして、このような詳細な資料が正しく作れるのかという疑問があります。

以上です。

会長

最初に誘導区域の話を、DIDも重要ですし、先ほど言われた区域についてはどちらかというと都市機能誘導区域の方が近いと思いますよね。商業活動、サービスとか。

居住誘導区域はもう少し広い範囲を設定すると思いますし、次回以降その辺りの議論になろうかと思います。

その他の、データのことに關しては事務局より分かる範囲でお願いできますか。確かに100mメッシュのデータはどうやって準備されたのか。通常は4分の1地域メッシュの250mとなりそうですが、その辺りいかがでしょうか。

人口推計については出来るだけ最新のものを使っていたくということ。

事務局

立地適正化計画策定業務をコンサルタントに外注しておりますので、メッシュの部分については、コンサルタントより説明させていただきます。

(コンサルタント)

100mメッシュ分析の部分については、弊社が算出技術をもっており、基本的にそれを使用した分析となっています。具体的には算出ツールが公表されていまして、それを使用して細かく100mメッシュに分割できるので、それを使えば人口推計のデータを分割できます。ツール名は参考資料に記載している、国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツールです。元々は社人研推計の値を使っており、このツールを使うことにより、分割できるため、その値を使用しています。

委員

公共交通ネットワークの活用について、言われてることは非常に美しいと思うのですが、時々倉吉で飲み会があり、列車で帰るときは、非常に不便です。私も居住地域が鳥取駅からの距離が大体10キロであり、そういうところに住むと、車がないと生活できません。危険なので免許を返納と言われてもどうするのかと考えます。それと、私は農地で米を作っていますので、そういう人が中心市街地に越して来るということは、無理な話です。ただそこは考慮しないことです。

中心市街地に住んでおられる方も皆さんほぼ100%近くが車を持っておられます。やはり駐車場が、商店街の活性化においても、中心市街地のどんな施設に行くにしても絶対に車の確保は必要だと思います。

特に若い方子供がいる方とかは、片原駐車場に停めて歩いて行くというのはいかがでしょう。例えば、鳥取駅周辺でイベントをするから来てくださいと言われ、近くに駐車場がないため、片原駐車場がありますと言われても、そこから子供2人や3人連れて、イベント会場まで来るということは、実際厳しいと思います。

私の父親も現在24時間の施設に入居していますが、この間、病院に連れて行く際には、介護タクシーなどを頼むのですが、若いときや、高齢になってからも車は必要と思います。

私も100円バスが通行するところに住んでいないので少し実感はできないのですが、毎月のように出張に行きますから、出張の際には必ず地下鉄を使っており、交通インフラが整っている便利さはわかりますが、鳥取には当てはまらないと思います。JRの方もいらっしゃるで大変申し訳ないですけども。やはり車は必要ということで、駐車場というものを確保したまちづくりを、個人的な意見ではありますが、計画に入れていただかないと実態に即さないと思います。

自分で車を持つということもですが、やはりライドシェア。タクシー業界の方は大反対されると思いますが、ウーバーです。私も海外にいた時にウーバーを使いましたが非常に便利です。今はもうタクシー業界も、それこそ運転手がいらないため、私も以前、帰りが遅くなった時にタクシーが全く捕まらなく、90分かけて歩いて帰ったこともあります。歩いて帰る中で、通った車が2台と、以前であれば歩いて帰る途中でも代行とかタクシーを結構見かけました。

車は必要ですから、駐車場や車を悪者扱いをしないで、考慮された方がいいと思います。以上です。

会長

ありがとうございました。

実際、地方都市の鳥取も含めて、60%~70%の生活移動は自家用車というのがあります。一方で、移動弱者の方たちを切り捨てるのかという話があります。どちらかという

と、全員が最低限移動する、そのサービスを保証するということから、元の公共交通が無くなるわけにはいかないという点で整理したらいいかと思います。決して自家用車を否定している訳ではないとは思いますが、当然自家用車の利用も意識して、特に駐車場です。

駐車場というのは、低未利用地といって、土地利用の視点では悪者ですが、まちの活性化という意味では、なくてはならない機能ですので、その組み合わせといいますか、集め方など、中心市街地活性化の方もおられると思いますけれども、非常に重要な施策になると思いますので忘れずに、誘導計画に関して非常に大切になるかと思います。

3つの方針に関して、いかがでしょうか。何かが抜けているであるとか、後から足すことはできることであろうかと思いますが、丸々これは駄目だとかというようなことがあるようでしたら、事前に言っていただきたいと思います。

繰り返しになりますが、駅前というか、簡単な言い方をすれば誤解を招きますが、中心部に都市機能を誘導しましょう。というのが方針1です。

それから、その周辺も含めて、いわゆる居住誘導についても中心になります。居住する方々が、例えば地域生活拠点から来るべきなのか、そこではなくて周辺地域の人を集めるのかというのは、また議論があると思いますが、中心市街地周辺に居住を進めていくということがあります。そして、公共交通ネットワークで中心周辺と地方の拠点を結ぶという方向が方針2。

それから、3つ目が地域生活拠点周辺地域にある程度の都市機能がある。サービスを維持していく。

同じことの繰り返しになりましたが、いかがですか。

この枠組みの中で、議論していくということで、皆さんの議論がしていけそうですか。よろしいでしょうか。

では、この枠組みを基本として議論していくということですが、おそらく議論を始めると、先ほど委員が言われたようなことが、沢山出てくると思いますので、是非、次回以降に詰めていきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

また、戻れる範囲では戻れるということでやっていきたいと思います。

それでは、この方針を基本として、次回以降の議論をしていきたいと思います。

ありがとうございます。

それでは、策定スケジュールについて説明をお願いします。

事務局

資料3の「立地適正化計画の策定スケジュールについて」ご説明いたします。

2ページをご覧ください。

今回の第1回検討委員会では、本市の都市構造上の課題及び都市づくりの基本方針についてご審議いただいたところです。

今後は、第2回の検討委員会に向けて、都市機能誘導区域並びに居住誘導区域の設定に関する検討を行います。居住誘導区域及び都市機能誘導区域については、第2回検討委員会で区域の骨格となる拠点エリア案について、数値を用いた定量的評価のもと、設定した事務局案をお示しし、ご意見をいただいたのちブラッシュアップを図ります。

第2回検討委員会での意見を踏まえ修正案について、第3回検討委員会にてご審議いただくことと考えております。

その他、立地適正化計画の検討案は、令和7年度内の鳥取市都市計画審議会において意見聴取を行う予定にしています。

また、継続して各誘導区域の修正案を元に、具体的な誘導区域を検討、設定すると共に、都市機能誘導区域に誘導すべき誘導施設や、居住や都市機能と誘導するための誘導施策の検討を行います。併せて防災指針についても検討を行います。

令和8年度の第4回検討委員会では、これらの誘導区域、施設、施策案並びに防災指針の検討結果についてお示しし、第5回検討委員会では、これまでの検討内容を踏まえ「立地適正化計画素案並びに防災指針素案」をご審議いただく予定です。素案については、第5回検討委員会後にパブリックコメントを実施いたします。

検討委員会並びにパブリックコメントにおける意見の反映を行った後に、立地適正化計画最終案を作成し、第6回検討委員会及び都市計画審議会に諮ったうえで、策定・公表するスケジュールで進めてまいります。

以上が、策定スケジュール（案）となります。

会長

ありがとうございます。

これから1年半先とあります。長丁場ですが、よろしくお願いいたします。

次回まで2か月後くらいですかね、次の検討委員会では、この方針で、詳細な誘導区域等の案をとということになるかと思います。

このスケジュール案について、問題ございませんか。

（異議なし）

それでは、このスケジュール案で進めるという事で決めたいと思います。

ありがとうございます。

議事の最後に、その他でございますが、皆様からなにかございますでしょうか。

（意見なし）

よろしいでしょうか。

それでは、事務局へお返しします。

ありがとうございました。

事務局

福山会長ありがとうございました。

皆様にご協力をいただき、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、副会長にご確認頂いた上で、市のホームページに掲載することにしております。

これをもちまして第1回鳥取市都市計画検討委員会を閉会とします。

本日は、お忙しいところご出席いただきありがとうございました。