

第 2 回 米子市立地適正化計画検討委員会 議事録

開催日時 令和 3 年 10 月 21 日（木曜日）午後 3 時から

開催場所 米子市立図書館 2 階 多目的研修室

出席者（敬称略）

委員：小椋弘佳、加藤博和、徳嶋靖子、山根淳史、稲田祐二、山崎倫子、田村満男

オブザーバー：吉田英雅（独立行政法人都市再生機構）

事務局 1：八幡部長、相野課長、岸本係長、太田主任

事務局 2：株式会社 パスコ（2 人）

次 第

1 開会

都市創造課長開会宣言

2 挨拶

総合政策部長挨拶

3 議 事（要約）

事務局	（資料説明） （1）米子市の現状について
小椋委員長	ただいま説明いただきました内容と資料についてご不明な点、確認事項などがありましたらお願いします。
加藤副委員長	米子高専の加藤です。現状について説明していただきまして、客観的に本市の置かれている状況が分かりました。 まず修正点ですが、25 ページ、2016 年となっていますが、2017 年だと思います。 ご質問ですが、9 ページに人口密度と行政コストの全国的な傾向があつて、米子市は人口密度が高い方で歳出額も低くなつており、米子市の都市の現状としてはうまくいっているのではないかというご説明もあつたと思っています。 そこで、この現状が形成された要因について教えていただければと思います。 例えば、これまでの都市計画がうまく機能しているのか。あるいは官民連携のプロジェクトが影響しているのか。それとも自然発生的に

事務局 1	そうになっているのかなど、要因が分かれば、必要なサポートや今後の方向性について、何か見えてくるのではないかと思います。 都市計画の担当として感じる場所として、昭和 40 年代に都市計画区域を定め、区域区分等も決めました。県内で区域区分を定めているのは、米子と鳥取の都市計画区域だけです。 その結果でもありますが、米子市役所を中心に、市街化区域の中で人口が広がっています。秩序ある開発の積み重ねにより、今の状況になってきたのではないかと考えます。 よく言われるのは、交通の要衝であるということで、他都市と比べるのは難しいかもしれませんが、JR 山陰本線や境線、伯備線といった鉄道網に加え、バス等の公共交通に恵まれているのではないかと思います。 また、米子市では以前から医療・福祉の充実に取り組んでおり、鳥取大学医学部附属病院など、医療機関に恵まれています。このような要因が積み重なって現状の米子市が形成されていったのではないかと思います。
小椋委員長	ありがとうございます。他にご質問等がございましたらお願いします。
吉田オブザーバー	14 ページで、「開発許可の分布をみると、国道 431 号沿いや JR 山陰本線より南の地区が多い」と書いていますが、位置的に南と言えるのでしょうか。
事務局 2	米子市役所の東側のエリアに開発がみられますので、JR 山陰本線の南側という表現を使っています。
小椋委員長	線路を境界にした南側ということですね。
事務局 2	はい。
吉田オブザーバー	理解しました。
事務局 1	ありがとうございます。表現については、分かりやすい資料づくりのためにも、ご指摘をいただければ幸いです。よろしくお願いします。

小椋委員長	他にございませんか。
稲田委員	9 ページの図の見方を教えていただきたいです。人口規模が違っていても、人口密度が高ければ、歳出額は低くなるというのは疑問です。 もう一つ、支出が同じレベルの都市でも、満足度となるとまた違ってくるので、指標としてこれだけでよいのかと思います。いかがでしょうか。
事務局 1	9 ページは、あくまでも一般的な、総務省や国交省が出している立地適正化計画の資料と捉えています。実際に、人口密度と歳出額を割り算して、一人当たりの歳出額を並べるとこういう線が引かれるようで、これに誤りはないと考えています。 人口や産業構造によって決まる類似団体に絞って詳しく分析すると、より精緻な図になると考えられますが、立地適正化計画はあくまで「密度の経済性」を発揮させるための計画になります。詳しい財政分析としては不十分ですが、立地適正化計画を策定して、「密度の経済性」を発揮させる中で、行政の効率化を図ることを示す資料としては、歳出額で説明できるかと考えています。
稲田委員	前回も言いましたが、人口密度ありきの話があったように思ったので、質問させていただきました。米子市だけで判断し、人口密度だけ高くして、本当に歳出額が低くなるのかということを感じたので質問させていただきました。 確かに一つの指標としてはよいと思いますが、他の視点からも考える必要はあると思います。また、総合的に、国の計画・方針も確認しながら進めないと、市の行政単位だけでやってもどうなのかと思います。
事務局 1	あくまでも、立地適正化計画につきましては、米子市内の目的は「密度の経済性」をどう発揮するかという計画です。 一方で、河川の流域治水も重要な課題であり、これは広域行政対応になりますから、既に本市においても国・県・市という枠組みの中で流域治水対策を行っています。その辺りの詳しい状況については、田村委員いかがでしょうか。

田村委員	県土整備局の田村です。9 ページの図については人口密度が高いと行政サービスの効率化により、自治体の歳出額が低くなること、また米子市の位置は平均的というところを示す一つの目安だと思います。 流域治水については、河川流域毎に流域治水協議会が設置されており、流域の関係市町村とどのようなリスクがあるのかや治水対策について検討されています。 資料の中でも、想定最大規模（1000 年に一回程度の降雨量）と計画規模（100 年に一回程度の降雨量）など、雨に対する浸水想定があります。特に、29 ページの日野川の浸水区域（想定最大）で、家屋が倒壊するおそれがある区域が示されており、米子市の市街地が入っていることがわかります。 市民の満足度は一つの指標で示すことは難しく、様々な視点があり、全国的に横並びにしているような指標ありませんが、市民アンケートにありましたように、水害を懸念されている割合が多く、浸水しないような対策を望む声がアンケート結果から出ています。数字では表せませんが、市民感情として安全なところを求めるということが出てくると思います。
事務局 1	私の説明が足りなかった部分があります。スケジュール表をご覧くださいと、来年度までのスケジュールが示されていますが、今回、都市再生特別措置法の改正がありまして、昨今の災害発生状況等を鑑みて、立地適正化計画の中に防災に関する指針も付け加えることになりました。本市においても、令和 4 年度に防災指針を計画の中で定めることになっていますので、防災の件につきましては、そこで十分ご議論をいただく予定にしています。
小椋委員長	そのほか、いかがでしょうか。
徳嶋委員	交通のところで、バスの停留所までは 300m 以内のところは 70% 以上となっています。コンパクトシティ政策では、公共交通の利用も一つの目的ですが、中心市街地の人たちも多くは主に自家用車を使っていると思います。アンケート結果にもかかわってくると思いますが、自家用車の使用状況や、バスに実際に乗っているのかという、バスの利用率も、現状としてはあってもよいのかと思います。
事務局 1	路線バスは年間約 1 億 2 千万円の赤字です。そういった状況を鑑み

	れば、黒字の路線は本数が多い路線だけであって、それ以外は赤字です。ですので、バスの利用率は低いということになると思います。 まちなかを走っている「だんだんバス」では実証実験を行い、来年度からは3台運行になりますが、一方で、それが果たして満足に使われているかという、使われていないのではという認識を持っています。 国では、立地適正化計画と併せて地域公共交通計画を策定し、両輪でまちづくりをすべきという方針を出していますので、本市では、来年度、地域公共交通計画を策定します。 市としては、現状のままではひどくなるばかりなので、自家用車に依存している傾向を何とか変えていきたいと考えています。「言うは易く行ふは難し」で、この傾向がすぐ変わるわけではないと思いますが、公共交通機関の重要性を再確認しなければならないのではないか、なおかつ、米子市は全国に比べてカバー率が高いですから、これをまちづくりに使わない手はないのではないか、と考えています。 立地適正化計画においても、公共交通施策との整合を図る必要がありますので、連携したまちづくりを行いたいと思っています。
加藤副委員長	プロットして地図上ではカバーされていますが、実態としては利用されていない。そういう現状も押さえるべきというご指摘かと思いますが、その辺りの資料もお願いできればと思います。
徳嶋委員	医療・福祉分野で思ったのは、医療機関にかかっている人はたくさんおられます。高齢化率も上がっている中、医療機関には、自家用車に乗ってくるか、乗せてもらうといった利用が多いです。もちろん体が不自由だからということもあるのだと思いますが、離れた病院にバスで行くなど、自家用車を使わずに公共交通機関を使うことや、知人を頼って生活せずに自分の力で乗り物に乗るということは、健康寿命を延ばしていくという意味でも重要なことだと思います。バス停まで300m歩けたら、家族に頼らなくても医療機関に行ける、そういう仕組みというか、啓発等があれば、「頑張って300m歩こう」というところにつながっていかないか。300mというキーワードで感じたしだいです。
事務局1	ありがとうございます。バス等の利用促進のPRについては、来年度から本格的に行う予定です。結局、乗らないから本数が少なくなると

	いう悪循環もあります。直接、私どもから、「乗ってください。乗らなければなりません。」と働きかけなければならないと思っています。10 人が年間定期で乗ってくれたら黒字になる路線もあります。現に市役所の職員にも、バス利用を促す取組を始めているところです。鳥取県も同じような取組をしています。今は車を運転できるからいいですが、将来、運転できなくなったらどうなるのか。まさに加藤委員と一緒に問題提起をして、バスを利用したまちづくりを進めていきたいと考えています。私もあえてバス通勤をしています。今後は啓発をしていきたいと思っています。ご意見ありがとうございました。
小椋委員長	ほかにございませんか。
山根委員	17・18 ページ、鉄道は徒歩圏 800m、バスは誘致距離 300mという表現ですが、それぞれの距離圏は国交省が示した全国統一ルール of 距離なのかどうか。それと、徒歩圏と誘致距離の違いは何なのか、素朴に思ったものですから、この 2 点についてお願いします。
事務局 2	800m と 300m という数字は、国交省が出している「都市構造の評価に関するハンドブック」を根拠に使用しています。 徒歩圏 800m は、10 分ほど歩いた距離として設定されています。バスの場合はバス停の間隔が短いため、一般的な誘致圏として 300m とされています。根拠は把握できていませんが、国が示している統一的な指標で分析を行っています。
山根委員	わかりました。 もう一つ、22 ページの集積の考え方で、この図は何を指しているのでしょうか。また、分析結果は今後、示していくということでしょうか。
事務局 2	22 ページは概念図で、各施設から 800m の徒歩圏を出していて、それが重なったところは集積度が高いという、分析の考え方を示しています。 その分析結果が 23 ページ以降になります。23 ページは種類の数で分析し、24 ページは施設の数による分析になります。
山根委員	わかりました。

小椋委員長	ほかにございませんか。
稲田委員	32 ページ、施設の分布が載っていますが、これには国や県の施設も入っているのですか。
事務局 2	米子市の公共施設のみです。
稲田委員	県の施設は入れないのですか。
事務局 2	今後、立地適正化計画では、都市機能誘導区域内に誘導施設を設定していきますが、そこでも市の施設をメインに考えているため、現在には入れていません。
稲田委員	わかりました。県の施設とも連携できればと思いました。ありがとうございました。
小椋委員長	ほかにございませんか。 それでは、続いて (2) 市民アンケート調査結果について、説明をよろしくをお願いします。
事務局	(資料説明) (2) 市民アンケート調査結果について
小椋委員長	ありがとうございました。市民アンケート調査結果についてご不明な点、確認事項などがありましたらよろしくお願いします。
山崎委員	こういったアンケートで有効回収率 34.9%は一般的にどのような数字になりますか。できれば世代別の回答が望ましいという想定のもとに、現在の米子市の人口比に対して、答えてくれた方々の比率がわかれば知りたいと思います。
事務局 2	現在の回収率は 34.9%で、最新時点の回収数は 800 を超えて、割合としても 40%を超えています。他自治体でもアンケート調査をよくしますが、かなり高い水準と捉えてよいかと思います。 世代別については 2 ページにあります。無作為抽出で送ったので、

稲田委員	おそらく米子市の人口構成比率と合うと思いますが、その比較は、全てを回収・集計した段階でお示ししたいと思います。 16 ページでは、世代別の分析結果が示されており、結果をみるとうなずけるので、山崎委員が言われた世代別の分析は、一部ここで示されているのかと思いました。
小椋委員長	それが実際の人口の比率とどうかというところですね。
事務局 2	全体集計で見ると、どうしても高齢者の回答が多くなってしまうので、そちらに傾向が引っ張られてしまいましたが、できるだけ世代別に見て、20 年後のまちづくりを考えたときに重要となる、若い世代の意見をできる限り拾っていきたいと考えています。また、最終的なとりまとめでは、比率の比較もお示ししたいと思います。
小椋委員長	加えて、比率ですが、どこに居住の人か、位置関係も重要だと思います。中心市街地周辺の要望と、その他の地域では要望が変わると思います。居住地別の統計もとられるのですか。
事務局 2	年齢別の集計に加え、最終的な報告書では居住地別にも集計を行います。
徳嶋委員	11 ページ、見方がわからないので教えてほしいと思ったのですが。ポイントはどのようにして出しているのですか。
事務局 2	回答する段階で、市内に欲しいものを 1 位から 3 位まで書いてもらっています。1 位を 3 点、2 位を 2 点、3 位を 1 点として、足したものを回答者数で割り戻した値になります。
事務局 1	ありがとうございました。
田村委員	17 ページと 18 ページ、災害の可能性のあるエリアに対する居住の意向の設問で、回答としては「現状維持」が多いように思います。一方で、「現状維持ではない」という視点で見れば、抑制すべきという判断になるのではないかと考えることもできます。この設問は、今後の方向性として、防災の面からすると、重要なポイントになるのではな

事務局 2	いかと思います。 回答の割合では「現状維持」が強いですが、「住民の判断を尊重」などの意見を足し合わせると結果は変わってくるのではないのでしょうか。
稲田委員	「住民の判断を尊重」という回答は、住み続けたい人はそこでの居住を維持します、移転したい人は移転します、居住を抑制したい人は抑制しますと、それぞれの意見があると思われるため、抑制すべきとは別の意見として集計しています。
吉田オブザーバー	防災関連は、県や市も一生懸命、自治会などに出向いて啓蒙活動がされていると思いますが、自分事にならないという宿命を持っているから、こういう結果になったのかと思いました。いざ災害が起こると行政は何も言ってくれなかったという反応があるかもしれないと危惧しています。難しい問題だと、この結果を見て思いました。
小椋委員長	調査票をみると、居住維持の選択肢の文章は「積極的に防災対策を講じ、現在の居住を維持していくべき」となっており、防災意識の高い方であることが伺えますので、このような視点も重要だと思います。
事務局	防災に関しては、住民の意見をそのまま計画・目標に反映させればよいというものではないので、難しいところだと思います。その辺りの議論は、次の目標を設定する辺りで議論ができればと思います。 ほかにいかがでしょうか。 それでは、(3) 今後の主要なプロジェクトについて説明をお願いします。
事務局	(資料説明) (3) 今後の主要なプロジェクトについて
小椋委員長	ありがとうございます。ただいまの説明につきましてご不明な点、確認事項などありましたらお願いします。 確認ですが、米子市のプロジェクト以外に NPO などが事業主体となっているものもいくつか入っていると思いますが、米子市と連携したプロジェクトが挙げられているのですか。

事務局 1	米子市中心市街地活性化基本計画の中で、米子市が行う事業と民間に行っていただく事業について、関連性を持たせるということで記載していますが、その中で掲げられている事業を主に挙げています。 市にできることとできないことがありますので、できないことは民間に行っていただく。それが一つのプロジェクトになります。それに対して支援が必要であれば米子市として支援したいという思いから、様々なプロジェクトを取り上げています。
小椋委員長	これ以外の民間の方々のまちづくり系の活動はどのくらいあるか、教えていただけますでしょうか。
事務局 1	今回、調査したもの以外は把握できていないのですが、関係部署に照会していますので、そこから幅広く回答が得られれば、いろんな事業がまとまって出てくることになるかと思います。
小椋委員長	ありがとうございます。 それでは他のご意見等ありましたらお願いします。
稲田委員	新体育館は防災拠点になるわけですか。
事務局 1	防災の側面からみると、防災拠点としての役割も考えられるかと思っています。
加藤副委員長	現状のところで、米子市は空き家が多いという結果が出ていました。なぜ米子市は空き家が多いのか、その要因は何でしょうか。新しく住宅を建てて住み替える人が多く、元の建物がそのままになっているのか。 6 ページに徳嶋先生も関わっておられる「岩倉ふらっと」（まちなかの空き家を活用するプロジェクト）があります。空き家を活用し、そこに住んでもらうことで密度を上げていく。そういったプロジェクトは、まだ道半ばなのか。それとも、うまく空き家が活用されている状態なのか。どういう状況になっているのか、教えていただきたい。 学生や若者のシェアハウスと書いてあります。金沢市や藤沢市では、市街地に学生が住んで地域活動にも参加すると家賃補助があるという施策や、あるいは高齢者と一緒に住んで交流することによって高齢者側が若者の家賃の一部を負担するという取組をニュースなどで見たこ

事務局 1	とがありますので、そういう展開、あるいは米子市独自の展開で、若者たちが中心部に住んでくれる状況にならないかと単純に思いました。 なぜ米子市は空き家が多いかという部分については、まだ分析できていません。米子市の空き家対策は、全国的にそうだと思いますが、今までは危険家屋を中心とした空き家対策を進めてきました。そこでは実績が上がっていますが、空き家の利活用についてはこれからという段階です。 加藤委員からご提案のあったことについては、立地適正化計画の居住誘導という中で本市独自の施策が必要と考えています。居住誘導を進めるために行うべき施策など、どんどんご意見をいただければと思っています。 空き家対策として、移住・定住に加え、医大や高専と連携してまちなかの空き家を活用できないか。また具体的な話にはなっていませんが、そういう声が上がっています。今後も引き続き検討していきたいと思いますので、アイデアがあればいただきたいと考えています。
小椋委員長	ほかにはいかがでしょうか。
稲田委員	県との合同庁舎は、PFI でやっていますが、民間のテナントが入るのですか。
山崎委員	たしか民間は入りません。庁舎だけです。
稲田委員	南北自由通路の完成に伴い、駅前の民有地にも整備事業が入っていると思いますが、民間施設を誘導するような、例えば税制で有利にしてホテルを誘導するといったような、そういう動きはあるのですか。
事務局 1	具体的に動きだしているものはありませんが、米子市として誘導したい施設があれば、優遇施策として補助金を出す、固定資産税を何年間か減免する、そういう施策で誘導するのは手法としては考えられます。
稲田委員	先ほどの交通計画とも絡みますが、バスターミナル機能を南口に移すことも考えているのですか。

事務局 1	現在のバスターミナル自体が北側にありますので、現時点では、そこに路線バスや観光バス等を配置する構想になっています。北側のバスターミナルに入れていない長距離バスなどは、南口に入る予定です。人の流れをみて必要だと判断された場合、南側のバス路線も将来的には検討されるのではないかと考えています。
稲田委員	駅中心に考えると、南口ができれば大きな変化だと思いますので、そういったものも、一体として計画を立てなければならぬと感じました。
事務局 1	おっしゃるとおりです。ただ先ほど、「だんだんバス」の運行を 1 台増やすという話をしましたが、鳥取大学医学部など、北側の利用頻度の高いところについては、30 分に 1 本ずつ来るという間隔を狭めて、どんどん循環させて利便性を図ろうと考えていますが、南側ができれば更に利用できるようなルートを考えていく必要があると感じました。
稲田委員	コンテナ基地が伯耆大山に移転して、米子駅の近くにかんりの土地があると思います。立地適正化計画の対象範囲ではないかもしれませんが、その土地の利活用計画など、把握していたら教えていただきたい。
事務局 1	具体的な計画はありませんが、今回の立地適正化計画の都市機能誘導区域に入れるかどうかも含めて、有効な土地の利活用という面からの環境整備は必要だと考えています。 米子駅の南側の土地も、誘導施策を考えた環境整備によって、賑わいを創出する。そういう施策は、この場でこれから議論していただく必要があるかと思います。
稲田委員	ありがとうございます。
山根委員	アンケート結果からも、米子市民は当地に対して満足度が高いのだと思います。コンパクトシティをこれから目指すのですが、すでにコンパクトシティの良いところがあると思います。 公共交通機関の話がありましたが、伯仙地区に住んでいるので、昔

	も今も伯耆大山駅は拠点駅だと思っています。南側に駅の入口があって、そこから乗り降りしますが、北側からは入るすべがありません。北部には日吉津村が広がっています。日吉津村と米子市とは違いますが、一体的に交通施策を考えた場合の共通の課題の一つは、伯耆大山駅の有用な活用として、北側から最低でも乗り降りができるようにする必要もあるのではないかと思います。そうなれば伯耆大山駅周辺は、日吉津村も含めて素晴らしい地域になると思います。 米子は鉄道のまちで、境線、伯備線も含めて、鉄道に対して非常に思いが強いので、公共交通の一番の動線・動脈は鉄道だと思います。そして、バスはそれを補完すると思います。 中心市街地や米子駅周辺は大事ですが、次は淀江駅、伯耆大山駅、境線の主だった駅についても考える必要があります。その中でも伯耆大山駅は非常に重要で、貨物ヤードもあり、特急「やくも」も停車する、伯備線の交差点となっています。 それを考えると伯耆大山駅の日吉津村側との一体利用も考える必要があります。今日話を聞いて思いましたので、忘れないうちに発言させていただきました。 伯耆大山駅は、市としても利便性が高いところだと認識しています。駅の南側は市街化区域に入っていて、それによって開発が促されているところもあります。そういう中で、伯耆大山駅から中心 500m 以内の範囲については、市街化調整区域であっても、都市計画の手法である「地区計画」を定めた場合に宅地の開発が可能になるように緩和している経緯があります。 そういったことも含めて、周辺の事業などを促しながら、米子駅の自由通路のように、伯耆大山駅の利便性を高めることにつなげていきたいとは思っていますが、まだ現実問題、そこまでの状態ではありません。重要性を認識しながら、少しずつですが取り組んでいるところです。 ほかにいかがでしょうか。 それでは、「課題の整理」に移ります。これが今回の一番の議題になると思っています。資料別紙 1 の右側、課題の方向性で課題を 1～6 まで挙げていただいています。これが案としてありますので、これが必要ではないかなど、今日の資料も含めて、ご意見がありましたらお
事務局 1	
小椋委員長	
小椋委員長	

事務局 1	願いできればと思っています。 かなり幅が広くて、議論が拡散するかもしれませんが、ご自由に意見をいただきながら、関連したご意見があれば、どんどん発言いただきたいと思っています。 その前に事務局から若干、説明をさせていただきます。これは調査結果から拾い上げた課題で、あくまでも事務局の案でありますので、これがすべてとは思っていません。それぞれの課題に対してどんな施策を打てば課題が解消できるのか、方向性を下に 2 つずつ挙げています。これまでの議論に中でも意見が出ていたところもあります。こういった施策はどうだということがあると思います。課題とその解消方法、方向性についてご意見をいただきたいと思います。 私自身、課題の中で、イメージとしてこういう課題だったとしても、まだ何をするかが見えていないものもあります。事務局の案として出していますが、あくまでもたたき台ということで、ぜひ議論していただきたいと思います。 課題と方向性は、今日で全部決まるとは考えていません。後日でもかまいません。今日この場で決めることではないので、忌憚のない意見をいただければと考えていますので、よろしくお願いします。
小椋委員長	山根委員からもありましたように、現状の説明を伺ったときに、米子市のまちづくりは満足できるところで推移してきていると思いました。逆に、足りないとするれば、これから人口が減少していく中で、攻めの姿勢というものがあってもよいと思いました。
加藤副委員長	米子市のまちづくりビジョンは「新商都米子の創造」ということで、米子のまちの進取の気性も含めての計画になっていたと思いますので、立地適正化計画でも、稼いでいく、攻めていく必要があると思います。もっと民間の新しいサービス、あるいはテレワークの施設など、魅力的なものが集まってくる、といったような攻めの姿勢が感じられる課題感がよいかと思います。 おとなしい従来の課題が並んでいるように感じます。それでは今までの米子市と同じように感じるので、表現としても、もっと進取の気性というか、他の計画からも新たに取り入れられているような色をつけるのがよいのではという感じがしています。 市民アンケートを行って、米子市のプロジェクトを中心に整理され

	てきたところですが、私としては、民間企業、各種団体・組織、福祉や子育て関係、新たに起業をしようという人々の考えや意見を取り入れ、そういう方たちから見て、米子のまちは魅力的なのか、どんな課題があるのか、どんな支援策を求めているのかを把握し、そういう人たちにも魅力的な立地適正化計画として、姿勢を示すことが重要であると思います。 課題の３番目に「公共交通の維持確保」とあります。読むとバスがクローズアップされていますが、米子には鉄道もあります。 例えば境線沿線の住宅地では、朝は通勤・通学の人たちなど流動が見られるものの、日中は閑散としています。JRも経営が苦しくなってローカル線の存続問題も出てきていますが、境線という鉄道の軸があって、米子市と境港市との結びつきも担っています。 一方で、後藤駅の周辺は半径 500m以内に高密度に建物が立地しており、商工会議所や高専、また米子市でも様々なプロジェクトが行われています。 鉄道を核にして周辺部に小さなオフィスを誘導することも考えられます。アンケートで若い人たちは、「小規模なオフィス、企業、店舗などが点在し、働く場があるまち」を将来像として選んでいましたので、鉄道の主要駅をターゲットにして、そこをベースに集積を行っていく。富山市のライトレールもそういう形になっているので、バスだけでなく、鉄道も位置づけてほしいと感じました。 米子市まちづくりビジョンの策定に当たっては、山根委員から、「新商都米子」という言葉を入れて攻めの姿勢を出すべきというご意見をいただきました。 また、加藤副委員長からは鉄道に関するご意見を頂きました。駅を拠点としたまちづくりは既に行っているところもあります。特に後藤駅などは意識して、駅を拠点としている部分もあります。当然その他の鉄道駅もあるので、そういうご意見をいただければと思います。 繰り返しになりますが、今回の課題は完成形ではなく、あくまでもたたき台ということで皆様方に、何もない状態では議論が進まないの で用意させていただきました。ぜひ、よろしくお願いしたいと思います。 民間へのヒアリングというか、聞き取り、連携など、今後行う予定がありましたら教えていただけますか。
事務局 1	
小椋委員長	

事務局 1	民間でも特に福祉関係については、立地適正化計画の中でも検討していく必要があるかと思います。また、庁内の各所管で様々な事業が展開されています。ご意見をいただきましたので、所管ごとにヒアリングを行い、声を反映させていく仕組みを考えていきたいと思っています。 具体的に話を聞いてはどうかというご提案がありましたら、必ず市役所との付き合いがあると思いますので、ぜひ聞きたいと思っています。
小椋委員長	課題や全体の方向性の検討段階から、ご意見が入ってくると具体案が作りやすくなってくると思います。
事務局 1	商工会議所の青年部さんもまちづくりに提言をされたりしていますので、そういった意見も取り入れていきたいと考えています。
山根委員	商工会議所なので産業面からになりますが、公共交通で「鉄道」という言葉は入れなければならないと思います。これから高速道路の議論もありますので、ぜひ日吉津村とも連携した広域的な連携として、例えば伯耆大山駅を活用した周辺の活性化はどうあるべきかなど、様々な検討するきっかけになるよう、課題の方向性を整理していただきたい。 少子高齢化で確実に人口が減っていく中で、米子のまちを活力あるものにしていくには、産業を抜きにしては語れません。経済部を中心に様々なことを検討されているので、議論の中で必ずしも一致しない部分もあると思いますが、よいものがあれば盛り込んでいくことで連携がしやすいような気がします。 産業で考えると、市民の満足度調査もありましたが、食料品も含めて日常の生活用品が買える場が充実していることに加え、医療が米子の強みです。鳥取大学医学部があり、その周辺に附属病院などが立地し、さらに各地域に個人病院がたくさんあります。医療ネットワークが住みやすさの最も大きな部分だと思っていますので、鳥取大学医学部を中心とした医療の新産業として、例えば、近日中に鳥取バイオフィロンティア 10 周年記念事業が開催されますが、そのような新しい分野の産業立地を支援していくという視点も必要です。「医工連携」という言葉は昔からありますが、新産業の創出に関して人的・財政的な支援をするという方向性があってもよいと思います。 弓ヶ浜地区や箕蚊屋地区でも、土地がまだたくさんあるので、医療

小椋委員長	の先端産業が立地してくれればという気がしています。よろしく願いたいと思います。 ほかにご意見はございませんか。
稲田委員	米子城の整備も少しずつですが進んでいます。内堀を掘り返せとまでは言いませんが、ヨーロッパに習って良いところは残す。一方で、スクラップ・アンド・ビルドで、開発して新しくするところは、米子の進取の気性を利用して、どんどん民活でやっていくのがいいと思います。 中海の錦海地区では、国交省により水質を改善され、水辺を活かした催しも行われています。市長もよく言われますが、皆生は日本のトライアスロン発祥の地だといわれるように、継続することが大事だと思ったりしています。 米子港で再開発事業が民活により始まっています。残念なのは、彫刻ロードで、彫刻シンポジウムを行っていたのに、やめてしまったことです。良い試みは、財政的には苦しくても、続けていくことでヘリテージというか、文化になると思っています。 環境としても、近くに大山はあるし、中海、日本海、弓ヶ浜半島、素晴らしいと思います。鉄道のまちも、そのとおりだと思います。観光では皆生温泉があります。このような特色を守り発展させていくことが大事だと思います。 市街地のほかで気になるのは耕作放棄地が目につくことで、何とかならないかと思っています。地球の反対側から食料を買って運んでくるくらいだったら、ここにいっぱい土地があるじゃないかと思ってしまう。セイタカアワダチソウが生えているのを見ると残念に思います。もっと新規営農者を補助する施策があってもよいのではと思ったりしています。 山根委員からありましたが、産業を育てることも必要だと思います。米子は高度な医療を気軽に受けられるので、それは恵まれていると思って感謝しています。それを育てていく。 一時、重厚長大産業がありましたが、時代の変化であつという間になくなり、海外へ行ってしまった。インバウンドに期待していたらコロナで吹き飛んでしまった。また、交通の結節点として活用すること、これも大事な視点だと思います。鉄道だけではなく空港も重要だと思います。コロナの状況もあり、当分は日帰りです。われわれも東京に

	出張のときは日帰りです。今は減便しているので便利が悪くなりました。臨空タウンをつくり、リモートのオフィスをつくって都会から米子へ来てもらうことも考えられます。 防災については、米子市は地震の発生確率が低い。仙台や東京から来て住み着いた人は、米子市は地震がほとんどないという感覚で、われわれの日常生活でもそれを感じます。台風が来るのも全国で最も低い。そういった意味では、災害の発生確率が低いといえるのではないかな。熊本で大きな地震が起こってしまいましたが、統計的にはそういうことが言えると思います。 米子市は風光明媚で素晴らしいところだと思っています。それをもっとわれわれ自身が自覚してPRができればよいと思っています。 高専の教員をしていますので、新産業、医工連携、広域連合など、人口が増えるのは期待薄ですので、「交流人口」を増やすという意味では広域連携も行う必要があります。隣の市町村である境港市や大山町等は素晴らしいものがあります。米子市ではないからということで、あまり出てこないのが残念です。市町村の境界がありますので、難しい面はあるかもしれませんが。 米子市は全国的に見ても良いところではないかと思っています。住んでいるわれわれが自覚して、それを生かしたまちづくりができれば、孫子の代まで良いものが引き継がれるのではないかと思っています。
事務局 1	いろいろご意見をいただきありがとうございます。ご発言の中にキーワードがいくつかありました。米子市周辺の話など、今日はざくばらんな話で結構です。立地適正化計画を策定するという前提で、キーワードを整理させていただきます。 今の段階では何でも結構です。立地適正化計画を策定しなければいけないので、本日いただいた意見を事務局で整理させていただきます。そういう作業を進めさせていただければと思います。キーワードをどんどん出していただければと思いますので、よろしくお願いします。
吉田オブザーバー	1 点だけよろしいですか。課題と方向性の整理の仕方で、われわれも、こういう計画づくりのお手伝いをさせていただいていますが、米子市の現状から、アンケート調査、ヒアリング調査を行って、左側に現状と問題点を抽出されて、同時に米子の強みがここに出ています。 課題、問題点、強み、それぞれがわかりやすく出ていますが、それがあつたうえでの市民アンケートで市民の感覚が出ている。それを照

事務局 1 小椋委員長	らし合わせたときに、今、市の施策としてどんなことが打たれているのか、足りない部分は何かが見えたらそれを課題として抽出する。 そんな形で整理されていくのだと思いますが、キーワードとしてどういう表現になってくるのか。例えば人口減少や少子高齢化の更なる進行は、抗いようのない現実という中で、少子高齢化社会を前提とした、例えば「コンパクトな中心市街地の構築」、それに対してのメニュー。そういう整理の仕方をしていくと、説明もしやすく、かつ市民の納得も得られやすい。そういうイメージがあります。またご意見させていただければと思います。 よろしくお願ひしたいと思います。 ほかにございませんか。 キーワードがいくつも出ています。視覚的にもわかりやすく整理をすると、はっきりとした課題が出てくるとお思いますので、そこはまた次回ということにさせていただきます。
---------------------------	--

4 その他

事務局 1 小椋委員長	確認ですが、本日いただいたご意見を踏まえ、案をさらに整理して、アンケートのときと同じように、事務局の案としてお示しさせていただこうと思っています。その間、ご意見を送っていただければ、それも踏まえて検討していきたいとお思います。事務局の案をお返しただいて、それを皆さんに見ていただきながら、まとめていきたいとお思います。そういったことで進めさせていただきたいとお思います、よろしいでしょうか。 次回は 12 月中旬頃を予定していましたが、今の進行具合、12 月議会もありまして、予定どおりできないかもしれませんが、遅くとも 1 月中には開催したいとお思いますので、よろしくお願ひいたします。 つたない進行で議論の時間が取れなかったのですが、本日の議事は終了させていただきたいとお思います。
---------------------------	--

5 閉会