

第137回鳥取県都市計画審議会
議 事 録

(平成25年11月18日)

鳥取県都市計画審議会

1. 出席者（12名）

道上正規、遠藤宏子、濱田香、片木克男、竺原晶子、辻富美子、
木谷清人、徳嶋靖子、島林昌子、坂本昭文、藤縄喜和、佐々木秀明

2. 欠席者（4名）

金山耕平、里見泰男、門脇京子、谷本圭志

3. 説明のため出席した者

生活環境部 中山部長、くらしの安心局景観まちづくり課 山内課長

4. 事務局

くらしの安心局 藪田局長
景観まちづくり課 入江補佐、田中係長、田貝係長、河原土木技師、川本土木技師、
横山主事

5. 開催日及び場所

日 時：平成25年11月18日（月） 午後2時00分から午後4時00まで

場 所：県庁第33会議室（鳥取市東町1-220）

6. 会議次第

(1) 開会

(2) 議事

議案第1号 赤碕都市計画道路の変更について
1・3・1号東伯淀江線

議案第2号 淀江都市計画道路の変更について
1・3・2号東伯淀江線

議案第3号 米子境港都市計画について（予備審議）
米子境港都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の見直し

議案第4号 淀江都市計画について（予備審議）
淀江都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の見直し

(3) その他

(4) 閉会

7. 会議議事

14:00 開会

(田中係長)只今から第137回鳥取県都市計画審議会を開催したいと思います。本日出席していただいている委員の皆様が11名ということで、全体の過半数以上の出席となっており、当審議会が成立していることをご報告いたします。それでは審議に先立ちまして鳥取県生活環境部部長の中山がご挨拶を申し上げます。

(中山部長)どうも皆様、お忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。本日は東伯淀江線の他、山陰道路の関係、またかねてより検討をしておりましたマスタープランの報告をさせていただきます。いろんな議論を深めていただければありがたいと思います。どうかよろしく願いいたします。

(道上会長)議事を進めるに当りまして議事録署名委員を私の方からご指名をさせていただきたいと思いますがよろしいでしょうか。それでは片木委員、徳嶋委員に議事録署名委員をお願いしたいと思います、よろしく願いいたします。それでは早速ではございますが、議案第1号並びに第2号を同時に審議していただきますので、ご説明をお願いいたします。

(山内課長)それでは資料1をお願いいたします。

(p1)議案1号と2号です。同じ東伯淀江線ですが、都市計画区域が2つあるということで議案1号、2号という形で分けさせています。

(p2)これは鳥取県の高規格幹線道路の状況でございます。本日の東伯淀江線ですが、この赤丸の場所で、延長にして8.6キロの変更です。

(p3)これが若干詳細な図面です。図上の約29キロが、東伯淀江線という1つの山陰道の区間でございます。その内、赤の部分が淀江都市計画区域、青の部分が赤崎都市計画区域内の道路の変更で合わせて8.6キロの変更を行うということです。前後につきましては、すでに供用開始しているところです。

(p4)議案の内容です。赤崎都市計画区域内については延長にして約11.7キロの変更です。道路規格は1種2級です。主要部の自動車専用道路で計画交通量が20,000台以上です。代表幅員は20.5mですが四捨五入して21mで、車線数は4です。淀江都市計画区域内については延長12.1キロの変更ですが、こちらは代表幅員が23.5mで四捨五入して24mで、車線数は4ということです。

(p5)さらに詳しい変更区間の図面です。主な変更箇所は、淀江は小竹地区、赤崎は中山地区と石井垣地区で、この他にも若干変更箇所があります。

(p6)こちらは全体の幅員変更です。当初の道路幅員は23.5mでしたが、それを3m縮減して20.5mに変更するということです。これは道路の基準を決める道路構造令の一部改正で地域の状況に応じた経済的な道路構造が適用可能となり、構造令の第6条の但し書きにより中央分離帯の縮小や路側の縮小規定を採用しコスト縮減を図っています。幅員を縮減したため、掘削や或いは盛土、さらには用地買収も少なく済みます。

(p7)主な変更箇所ですが、石井垣地区について、当初橋梁の予定でしたが、詳細設計で盛土構造が可能と判断できましたので、全体としては橋梁+盛土という形でコストを縮減しました。

(p8)この変更内容は、中山インターを当初設計より追加しています。構造的にはハーフインターで米子側からの出入りのみとなっています。何故ハーフインターかといいますと、東側への交通需要がないという

ことです。西側から来た車両は東に向かっては降りることができ、中山地区の方が西側に行きたいときは、ハーフインターで山陰道に乗って行けるということですが、東側には行けませんし、東側から来てここで降りることはできません。何故ここにインターが必要かといいますと、一昨年、国道9号が積雪のため通行止めになった経緯もあり、中山地区の災害支援活動における避難所への物資の搬入が行いやすい、ここにインターチェンジを設けることとしております。それに伴って都市計画決定上、道路区域が広がるということで今回変更をするものです

(p9)こちらはハーフインターの模式図になります。

(p10)こちらは小竹地区の変更内容になります。当初は堅固な地質だろうという想定の上に盛土で設計していましたが、詳細なボーリング調査及び詳細設計をしたところ、軟弱な地盤で地盤改良が必要であることが分かり、コスト比較の結果より盛土から橋梁に構造を変更したものです。

(p11、12)こちらは施工状況の写真になります。

(p13)住民説明の実施状況です。赤碕で13回、淀江で18回地元説明会を行い、反対意見等はありませんでした。

(p14)今回縦覧の状況ですが、両議案とも10月4日～18日の2週間、縦覧者並びに意見書の提出はありませんでした。

(p15)今後の予定です。国交省には事前協議は済ましており、この都計審が終わって答申をいただき、12月中には都市計画決定の告示をします。

(道上会長) 次に、ハーフインターの設置だが、一昨年に大きな雪が降って、この地域に大変な災害が起こり、地域の人あるいは道路関係者の方々が関係されて計画を作ったのですか。最初から計画があったのでしょうか？

(山内課長) 最初は計画がありませんでした。

(道上会長) だからその災害以降に急遽持ち上がったのですね。

(山内課長) その災害が発端ではないですけど、防災の観点で避難所に指定されているところがございまして、国道9号が止まった場合に速やかに避難できるようなことということで、一昨年の災害のような事態も軽減できると思います。

(道上会長) もっと前からここにハーフインターを造るという計画はあったが、この雪でそれが加速化されたということですね。私からコスト縮減の状況と中山ハーフインターの設置経緯の2点質問しますので、これを説明していただきたい。それから皆さまがたのご質問に移ります。

(山内課長) 最初のご質問ですが全体事業費が、都市計画決定当時370億が変更時点で340億ということで30億のコスト縮減を図っております。石井垣地区の橋梁に関して、一番コスト縮減の額が多くて26億、あとは小竹地区で2億のコスト縮減を図っております。もう1点につきましては、大山町のまちづくりの観点から拠点施設が多く存在するというので、医療に関しては米子に行く方が便利だということで、ここ西側にハーフインターは必ず必要だろうということ、さらには東側の交通需要というのとはなかったということで、西側のハーフインターだけで済むということで、今回は西側だけのハーフインターとしております。

(道上会長) 赤碕中山インターから今のハーフインターまで、これは何キロあるのですか。

(山内課長) 1.6kmです。

(道上会長) 地域住民や県の方もいろいろ考えられているからいいけど、近いですね。

(山内課長) ぎりぎりだが1.5km以上離れているので道路構造令に規定している構造的には満足しています。

(坂本委員) 中国縦貫道などの道路標準断面は、23.5m位なのか。

(山内課長) 中国縦貫道の幅員がいくらか分かりませんが、山陰道は道路構造令上では1種2級で設計速度は100km/hです。設計速度が大きくなることや、道路規格の1種2級が1種3級になると、規格が落ち

てきますので、幅員的には狭くなります。恐らく中国縦貫道は23.5m位だと思います。

(坂本委員)西部からこう鳥取に来るものとして、非常に喜ばしいことです。米子自動車道は対面交通になっており、将来的なことを考えて、4車線分の用地は確保されているのか気になって質問しました。

(山内課長)補足させていただきますけれども、これは将来的な計画でして、用地買収は4車道を確保しておりますけれども、当面は坂本委員が言われるように対面交通になります。

(坂本委員)4車道の確保はしてあるわけですね。

(藤縄委員)道路構造令を採用したということですが、この縮小規定はどんなことが書いてあるのか、教えてください。もう1点は、小竹地区。ここは盛土から橋梁になるんですね。これで経費が2億削減と言われましたね。橋梁の方が縮減になる感じですか。地盤対策に経費がかかったということですか。

(山内課長)はい。地盤が悪いということで、軟弱地盤対策も合わせてやると橋梁が安くなります。

(藤縄委員)分かりました。但し書きはあとで結構です。

(片木委員)この変更区間合計8km位に関して、道路幅員を狭くするということが、既存の開通部分は今より3m広いものがもう既に完成しているのですか。それで、用地買収はもう既に済んでいますから、道路の工事費が幅員の減少によって少し安くなるということですか。

(山内課長)そうです。用地買収費も3m分少なくて済みます。幅員縮小によって、用地買収費と路側側の工事費が縮減されるということです。前後の高速道路と一緒に用地買収したわけではなく、この変更の幅で用地買収を完了しています。前後の区間とはすりつけをやっていくというかたちになります。

(道上会長)車の走る幅員は一緒なのですか。

(山内課長)車道幅員は一緒です。

(片木委員)それは分かります。ただ、従来の道路構造令で前後の区間が開通しているのなら、この区間だけ狭くする必要があるのですか。同じ幅で開通させた方が、将来起こり得る要因に対して柔軟に対応できるのではないのですか。この地域は大雪の問題もある。いったん決めて工事をしてしまうと、拡幅は無理なので、従来の構造令に従って施工した方が良いと私は思います。

(山内課長)構造令上20.5mよりは、もう少し縮められる規定になっておりますけれども、除雪のことも加味しながら、ワンランク下の20.5mに決めております。当然片木委員が言われるように、広い方がよいですが、全体29km施工していくなかで、途中で道路構造令の縮小規定が出てきたなら縮減を図ることは必要であると考えています。

(片木委員)例えば、両サイドの1,750を1,000に落としていますよね。その辺を少し拡張しておくような都市計画決定の変更をすべきではないでしょうか。

(道上会長)ちょっと話が違つかしれないけど、鳥取西道路は14日には開通するが、あれはどうなのですか？

(山内課長)鳥取西道路は20.5mです。

(道上会長)広いに越したことはないけども、交通量とかその他の要因によって、ある程度縮減せざるを得ない。そうでなかったらもっと開通は遅れてしまう可能性もあります。今、片木委員が言われたことは、最もな点もちろんあります。

(片木委員)私の提案は、現在の工事の範囲はやむを得ないとしても、路肩1,750mの工事を実施するのは大分先の話ですから、都市計画を改めて考え直してもいいのではないかなということです。地域的な特殊性といったものを考慮できないのですか？

(山内課長)先程申し上げましたように、道路構造令上、鳥取県の高速度道路は20.5mより狭い幅員でもいいわけですが、国土交通省は、地域の実情を勘案して、20.5m以下ではなく、今の23.5mからワンランクだけ下の幅員で整備したいという考えでございます。

(道上会長)それと、1日の交通量が関係してくるのですか？

(山内課長)はい、規格上は2万台～3万台/日で、平成17年の現況交通量から予測したのが2万4,000台/日です。

(道上会長)将来的に人口減少の局面を迎えるが、そうしたことも加味しているのか？

(山内課長)人口動態も加味して予測されます。

(道上会長)国道9号の中で一番多いところは何台/日になるのか。

(山内課長)山陰道が完成すれば、一番多い箇所が1万1,000台/日です。現在のおよそ半分です。

(道上会長)将来本当にそうなるのかは分からないが、とりあえず2つに分散して現状の半分程度になるということで、それなりに交通量を捌く機能は持っていると言えます。

(山内課長)はい。

(道上会長)片木委員さん、そういうことのように。

(片木委員)私は交通量の観点で申しているわけではありません。ただ、先ほどの意見はあくまで私個人の意見です。

(道上会長)分かりました。他にありましたらどうぞ。

(佐々木委員)アクセス道路の整備はどうなっているのですか？アクセス道路の整備があつて初めてハーフインターが機能すると思います。

(山内課長)現況は2本の道路がありますけれども、インター接続部分は国交省が実施しています。

(佐々木委員)地元からインター線を新設してほしいといった要望はなかったのでしょうか？

(山内課長)新たにインター線を設置するといった要望はなかったと思います。

(佐々木委員)ハーフインターをここに設置するに至った考え方を教えてください。

(山内課長)経済性を勘案しつつ、地元の要望に答えられるということでここに決定されております。その結果、新たなインター線というのは作ってないということでもあります。

(佐々木委員)最終的にどのようにインターチェンジとアクセスする道路がどのように既存の道路と接続していこうとしているのか確認させていただきたいと思います。

(徳島委員)将来的に4車線で作るものを、当面2車線で供用するということですが、利用する側としては、繋がるだけでもすごくありがたいですが、4車線化される用途を教えてくださいたいと思います。

(山内課長)例えば、供用後にどんどん交通量が増えていくということであれば、国に4車線化の要望をさせていただきますし、国としても4車線化の整備にかかっていたらと思います。

(笠原委員)供用する2車線は4車線のうち、山側の方ですか？海側の方ですか？

(山内課長)西に向かって左側、つまり山側であると思います。

(木谷委員)追い越し車線がないと高速道路ではないと思います。追い越し車線をたくさん作ってもらわないといけないと思います。今回の区間で追い越し車線はどこにできますか？

(山内課長)インターが3ヶ所ございますので、その3ヶ所には追い越し車線ができると思います。

(木谷委員)やはりインター付近は危ない。通過車両は、本線に合流する車両を避けて通行することになります。

(道上会長)もうよろしいですか。皆さんから色々と意見が出ていますが、安全性を高めるための追い越し車線の早期の設置や、先程佐々木さんが言われたように、インターチェンジとアクセスする道路が現道とどのように擦りつけしようとするのか確認させて頂きたいといったことを参考的に意見として出すことはいいと思います。一方、用地の幅については道路構造令に従って国が実施しているので、それを変えるというのは難しいと考えます。将来できるだけ早い時期に安全性や利便性が増すようなことをしっかり考えていただきたい。審議会としてはそういうことを国に対して意見を出すということはどうですか。

(山内課長)答申は了解ということにさせていただいて、国交省の方に別途文書送付させて頂き皆様のご意見をお伝えするというところでよろしいでしょうか。

(一同)はい。

(道上会長)次は3号議案と4号議案を審議したいと思います。これは予備審議です。なお、この議案については、委員の皆様の中から米子の方の委員の方に事前に審議していただいております。その辺を踏まえながらご説明をお願いします。

(山内課長)過去、この審議会でも2回程ご説明させていただいておりますが、今回は予備審議ということでお願します。

(p2)128回都市計画審議会におきまして、重要な案件につきましては、先程会長の方からありましたように本審議に先立って予備審議をさせて頂くことにしております。

(p3)現行のマスタープラン図です。平成16年にこのマスタープランを策定しておりますが、その後、市町村合併や人口減少といった社会情勢の変化を踏まえて、今回変更するということです。

(p4)今回の見直しにあたり、地域の方々のご意見をお聞きしています。地域の方々がどのようなお考えをもっておられるかということをお聞きし素案に反映させようというのが今回の狙いです。住民アンケート、まちづくり研究会、さらには県議会の西部議員懇談会、また、地域に出掛けて話をさせていただいておりますし、商工会を初め、各種団体とも意見交換会をさせていただきました。これを踏まえて、今年度4月から県と市の都市計画部局と農林部局と開発部局で土地利用規制のあり方について議論させていただき、この度、土地利用規制の方向性を整理しました。現在、この方向性に従って再度各地区に出かけて、ご意見をお聞きしているところです。

(p5)今回137回の審議会では、土地利用規制の方向性について議論させていただきます。これまで2回ほど西部地域検討部会を開催しています。1回目が今年の2月18日、2回目を先般開催しました。これは後程説明します。

(p6)地域住民との意見交換会を踏まえ、大きく4点の地域の課題がありました。1点目は、中心部の空洞化や市街地の低密度化、さらには雇用の減少といった問題が地域にあります。2点目は、地域コミュニティの衰退ということです。中心部や農村集落では、高齢化が進行し、若い世帯は外にどんどん出ています。こういった中、地域のコミュニティというものの中々維持できないということで、土地利用規制をなんとかしてほしいといったご意見でした。特に米子市の市街化調整区域の外縁部に春日地区という地区がありますが、ここではコミュニティの維持のためになんとか規制緩和をしてほしいといったご意見がありました。3点目は、農村機能の衰退といったことで、営農する担い手が不足しているということ、耕作放棄地が増加しているといった問題です。また、淀江の佐陀地区は、農業と住居系が混在しているということで、トラブルが問題として提示されております。4点目は防災面で不安といったようなことも地域の課題としてありました。

(p7)地域の課題を踏まえて、土地利用のあり方を色々な所で議論をさせていただき、方向性を整理しました。まず、1点目は区域区分についてです。区域区分というのは、市街化区域と市街化調整区域を分けるといったことであり、線引きと言われておりますが、区域区分を維持するという趣旨の多数意見がありました。地域の方々は区域区分を廃止すると、農地や住宅が混在してしまうと非常に懸念されており、区域区分は維持すべきというのが大多数でした。ただし、一部の意見としては、区域区分を廃止すべきといったご意見もありました。市街化調整区域のように規制されていると、地域コミュニティを維持するのが難しいため、これを撤廃すべきといったご意見でした。2点目は周辺部の規制緩和です。周辺部にある開発圧力に対して範囲を限定して規制緩和すべきといったご意見がありました。具体的には米子市の上福原において規制緩和すべきという意見です。さらに日吉津村の国道431号沿いに商業系の開発を進めてほしいといった意見がありました。市街化区域に一気に編入すべきといったご意見もありました。

(p8)3点目は、そのような意見と相反して現状維持で良いといった意見もありました。4点目は、既存集落の規制緩和です。先程、地域の課題の中で挙げさせていただきましたが、既存集落では若者がどんどん

外に出て行き、空き家が増加しているため、できるだけ住宅建築が可能になるよう規制緩和ができないかといった意見が出ています。5点目は、農用地の規制緩和です。弓浜半島を中心に耕作放棄地が増加しているという中で、単に農用地ということだけで規制を維持するのではなく、必要に応じて農地転用が可能になるような規制緩和ができないかといった意見がありました。

(p9)これは個別の地区についてです。淀江の佐陀地区につきましては意見が分かれており、佐陀地区は農・住が混在しており、非常にトラブルが多いということがあり、そういったトラブルを避ける意味で市街化調整区域にして規制すべきという意見もありましたし、一方で、市街化調整区域にしてまで規制すべきではないといったご意見もありました。7点目は、都市計画区域外である米子市伯仙地区について、新たに都市計画区域に編入するかどうかについて、地域の方々は編入しないというご意見で一致していました。自分たちで開発をコントロールできているということで、新たに土地利用規制を設ける必要はないといったご意見でした。

(p10)こうしたご意見に対して、今年の4月から都市計画部局と農林部局で調整会議を開催しましたが、地元の米子市、境港市、日吉津村のご意見としては、ともに区域区分を維持するといったことでした。一方、米子市は、既存集落の規制緩和が望ましいというご意見がありました。また、上福原については、現行の都市計画制度により住居系の開発を可能にするといったご意見でした。境港市は、区域区分は廃止すべきでないという意見でしたし、日吉津村については国道431号沿をできるだけ早く都市計画の導入で商業系への転換を図りたいということでした。なお、将来的には市街化区域への編入も視野に入れて、当面は地区計画の導入を図りたいという考えでありました。地域の方々のご意見、地方公共団体の意見を踏まえて、4つの方向性で整理しました。

1つは区域区分を維持するという方針です。ただし、一部の方々から区域区分廃止を望む意見があるので、継続してこの廃止についても検討していきます。

2番目は、区域区分を維持する中で、開発要望への対応についてです。具体的な箇所と連携しながら地区計画の導入を図っていきたいと考えています。具体的には上福原及び日吉津村の国道431号沿に地区計画の導入を図っていきたいと考えています。

もう1点、既存集落の規制緩和です。これは春日地区といった米子市の市街化調整区域の既存集落について現行の開発許可条例、都市計画法の第34条11号で、現在市街化区域の周辺1キロにつきましては、11号区域に指定して自己用住宅が立地可能な形にしておりますが、それを拡大するため現行の条例を改正して規制緩和を図っていきたいと考えています。

もう1点、耕作放棄地の解消に向けた対応です。弓浜半島を中心として耕作放棄地が非常に多いということで地域の方々もこれを何とかしてという意見がございました。これについて農林部局と都市計画部局で議論しました。基本的に優良農地は保全するという大きな命題ですが、現在の耕作放棄地対策とあわせて、耕作放棄地を解消するために、個別の利用方法を検討していただくということです。この意味は、今まで農地法や農振法で、農用地以外の利用はできませんでしたが、それを個別に検討をしていただくことで整理しました。農地関連の法規制の対象地域でも、農地にどうしても適さない箇所については、農地以外の利用についてまずは検討していただくよう地域住民の皆様と話をしているところです。更に都市計画区域の再編です。これにつきましては、先程申し上げたように、淀江・米子については合併しない。また伯仙地域については、都市計画区域に編入しないということにしております。

(p12)先程説明申し上げた方向性の案を表示した都市計画区域図面です。この赤で示している部分が今回の見直しで大きく変わったところです。個別の地区である上福原、あるいは日吉津村の国道431号沿については、地区計画の導入を図って、地域のニーズに応えたいと考えています。また、春日地区といった既存集落については11号区域の拡大等を検討して、自己用住宅の立地可能な状況にしていきたいと考えています。

(p13) 先程、地区計画に触れさせていただきましたが、ここに地区計画の説明を添付しております。ここで示しているように地域の実情や希望にあった地区を作るという制度です。既存集落型とか、幹線道路沿道型といった種類があり、地域のニーズにあったものを作るとなっています。

(p14) これは現行の土地利用規制の模式図です。全体が行政区域と考えていただき、その中に、青の都市計画区域、その中に黄色の市街化区域、市街化区域の外側に市街化調整区域があります。市街化区域の周囲約1キロには、黄緑で示した11号区域があります。基本的な制度としては、市街化調整区域には家が建てられません。農家住宅や以前からお住まいの方の分家住宅しか建てられません。二男、三男さんが分家するにあたって住宅建設が可能ですが、他所の人が市街化調整区域に自己用住宅を持つことはできません。ただし、11号区域を条例で指定しますと、自己用住宅が立地可能となり、他所の人がここに土地を買って家を建てるのが可能になります。現在、米子市条例では、様々な条件はありますが、市街化区域から約1キロの範囲で指定されています。この範囲を今回の改正案では例えば約2kmに範囲を拡大することを考えています。この黄緑色の範囲が赤の点線の範囲に広がることで、自己用住宅の立地可能な範囲が広がるということです。ただこの制度は農地法等他法令の手続きの省略を意味するものではないので、他法令の許可は必要です。

(p15) 11号区域の改正で、新たに対象となるのは、緑で着色しているところです。ここは現在、11号区域に指定されていません。米子市は、図面で公表していないので、県が想定して作ったものです。緑の着色した地域でも、できるだけコミュニティ維持できるよう規制緩和したいと考えており、対象範囲を市街化区域から約2kmにすると、米子市内の市街化調整区域全体を11号区域としてほとんど網羅できると考えています。11号区域に指定する要件というのがございまして、市街化区域から概ね1km、幅員4m以上の道路が家の前にあること、さらには50戸以上の連たん地域であるというような条件です。そういった条件を今回改めて見直して、既存集落のコミュニティ維持のために、米子市の条例改正をするということを検討していきたいと考えています。

(p16) 10月9日に片木委員、徳嶋委員、島林委員、辻委員、遠藤委員に集まっていたいて、西部地域検討部会を開催しました。その中で、耕作放棄地の解消に向けた対応について、個別に検討するということは、農地の規制にどれだけ影響を与えるかというような意見でした。これについては、個別に検討するということは、農用地であっても農地として有効に活用できない箇所については、個別に検討をするということを考えています。しかし、マスタープランに記載されたからといって、農地法そのものが緩和されるということではなく、手続き的には変わりません。2点目ですが、マスタープランとは、都市の目標、方向性を示すものなのか、それとも地域の課題や問題点の解決を、解消を示すものかというようなご意見がありました。当然ながらマスタープランを見直すにあたっては、都市の目標とか、方向性を決めた上で検討するというのが基本と考えておりますので、今回の見直しにあたっては、都市の目標とか、方向性を議論する上で、地域の課題とは何か、地域の方々がどういう考え方をしているのかまずは把握した上で、都市の目標とか、方向性を今後議論していきたいと考えています。さらに、上福原の地区計画に対して、事実上の市街地の拡大と考えられるので、人口減少下に見合った市街地の規模とする必要性について意見をいただきました。人口減少の中で、市街化区域の拡大といったことはなかなかできないという意見でした。基本的には、人口規模に応じて必要な市街化区域の規模を決めるという前提で考えています。人口はどんどん減少していく中で、市街化区域の拡大ということはなかなかできないというのが現実です。現マスタープランの中に、具体的に安倍、彦名、あるいは両三柳でも開発要望があれば拡大を図っていくという記述がありましたが、今回変更では上福原に限定して、拡大するエリアを絞った検討とさせていただきたいと考えています。次は、規制緩和をすれば新たに基盤整備が必要になるということです。既存集落の規制緩和として、11号区域の要件を改正されるということであるが、前提として現在問題になっていることがあるのかということです。これにつきましては人口減少、あるいは少子高齢化の進行が予想されます。そういった意

味では都市部のコンパクト化、そういったものが必要だろうと考えておりますが、今回、地域の方々の意見を踏まえる中で、やはり既存集落のコミュニティの維持というのは非常に大きな課題と考えており、そういった地域において自己用住宅を建てたいという要望に答えるために、さらに11号区域を拡大して、コミュニティの維持といった点に答えていきたいと考えています。ご質問はあと2点、優良農地、これは具体的にどういう農地であるのかということですが、基本的には農振農用地で指定されているものについては、優良農地ということであり、区画が非常に大きく整理されている、あるいは水はけがいいといったような農地が、優良農地として位置づけられると考えています。もう1点、幹線道路が整備されると沿道に施設が張りつくということを何とか抑えることはできないかというようなご意見もありました。確かに道路ができるとその沿道にガソリンスタンドなどが立地します。これは法律上、沿道利便施設は、立地可能となっております。そういった意味ではコンビニとか、道路を使われる方が利用される施設については現在の制度の中でも立地が可能ということで、なかなか立地を抑えることはできないと考えています。

(p17)このような議論を踏まえて、現在、各地区に再度出て話をしています。各地区とも今の我々の方針で異論ないということですが、1点、境港市幸神町につきましては、もう1回ご説明する機会を設けたいと考えています。

(p18)西部議員懇談会並びに各市村まちづくり研究会については異論なしでした。

(p19)幸神町で再度意見交換会を行い、耕作放棄地について再度幸神町の地域の方々と話をした結果、次の機会にもう一步踏み込んだ見直し案を提示させていただきたいと考えています。

(p20)今後の進め方です。今回、137回ということで、予備審議を開き、次回予定している138回での予備審議では、道路等の都市施設について審議をしていただき、第139回において本審議と考えております。以上です。

(道上会長)随分いろんなかたちで検討されて、計画の内容は進化している状況です。一番大事な点は、地域の皆さんが満足するような計画が一番いいですが、なかなか全員が満足するには非常に難しいということと、それからもう一つ、人口減少で少子高齢化社会が到来し、その状況を踏まえて20年後、30年後どうなるかというのを議論しなければなりません。地域の人たちに、実情を示しながら地域の文化とか、伝統とか、そういうものを残して、そこを住みやすいまちにするにはどうしたらいいかという観点がいると思います。それで、一番大きな要因はやっぱ人口減少ですよ、これを踏まえながらやらないと自分のところの土地だけについて議論しても将来上手くいかないと思うし、財政負担の問題も人口が減ってきたら当然、財政はひっ迫します。今でも借金がある県はどうしたらいいかというのは、皆さんで議論して、それで、住みやすい、快適な生活ができるような「まち」を目指して、作るのですから、様々な観点を議論していただくことが重要です。どうぞ、お気づきの点がありましたら。どうぞ。

(遠藤委員)今、道上会長がおっしゃったように、今っていうよりもこれから先がどうなのかってことを考慮して、住みやすいようにというのはやはり一番私たちが考えなければいけないことだと思います。

(道上会長)そうですね。はい、どうぞ。辻委員。

(辻委員)6ページのところで、防災面での不安っていうのが出ているみたいですが、どういう不安を住民のかたは具体的に言っておられるのですか。

(山内課長)ご意見の中には、人口が少なくなり、コミュニティや治安上の問題を指摘した方もいましたし、他所の人が入って来たときに、見知らぬ人が来るというようなことで、不安な面があるといった意見があり、全体的には安心安全なまちづくり、防災面で不安のない都市づくりをしてほしいという意見でした。

(辻委員)あと、淀江の佐陀の方で、農地混同のために、トラブルが起きていると言っておられましたけど、具体的にどんなトラブルがありましたか。

(山内課長)具体的には、やはり農業者っていうのは以前からその土地に住んでおられます。それで、淀江は線引きしておりませんので、非線引き都市計画区域で、3,000㎡未満については許可不要というこ

とでどんどん宅地が増えていたという状況です。佐陀については以前から農業者と、新たに家を建てた方とで、農薬散布等で利害が対立するというような、そういったトラブルがあると聞いています。そういった中で、佐陀は意見が2つに分かれていました。今後そういったことが広がらないように、規制を強化して、農地と宅地の混在拡大を防止することが必要ではないかという意味で、市街化調整区域への編入も視野に入れるべきじゃないかというご意見と、いや、市街化調整区域に入れてまで規制強化する必要はないという意見に分かれていました。

(道上会長) どういう立場の方が規制強化するべきという意見を述べているのですか？

(山内課長) 規制強化すべきという方々は以前からそこに住んでおられる方や農業従事者が多いです。新たに入った方に農薬散布等農作業に関して文句を言われるというようなことがあって、そういうトラブルを防止するために、規制強化した方がいいと考えているようです。

(道上会長) 農業をやっている人はそのように言っているわけですか。他にどうぞ。

(片木委員) 11ページ(4)番の淀江都市計画区域の合併については、次回以降の検討となっていますが、次回というのはいつ頃になってきますか？

(山内課長) 基本的にはマスタープランの見直しは5年程度が基本です。国勢調査に従って都市計画基礎調査を行いますので、それで行いたい5年を目処にします。

(片木委員) 淀江都市計画区域のような、非線引き都市計画区域では何か地区計画的なものが適用できないのかお伺いしたい。

(山内課長) 制度的には、可能です。

(片木委員) そうですね、5年間も放置しておくとの問題がますます大きくなって、お互いの反発が強まっていくので、相反する土地利用を上手く調整するような何か地区計画的なものとか、検討した方がいいのか、先延ばしするのがいいのかって考える必要があると思います。

もう1点は、例えば15ページ、11号区域の対象エリアを緩和するということですが、方向性としてはそういったことが必要になっていると思いますが、対象地域を広げるためには、区域につきましては概ね1km、それを例えば2kmにしたかどうかという検討があるようですが、それに加えて様々な要件についても検討する必要があると思います。50戸以上の連たん地域、幅員4m以上の道路に接する土地であること、これを例えば幅員4mをさらに狭い道路でも立地可能とするという検討もするのですか？ そうでないとより多くの集落に対応できないですよ。

(山内課長) そのとおりです。エリア拡大以外にも、例えば50戸連たんを、30戸でもOKにするとか、4m道路に接する土地であるって要件を例えば建築基準法の43条の2項道路を認めれば立地が可能になってきます。そういったことも含めて、今後、条例の中で米子市が検討されるということです。

(片木委員) 分かりました。あくまで建築基準法等の規定に沿ったかたちでということですね。

(辻委員) 弓浜半島の、最後の19ページです。弓浜半島を中心とした耕作放棄地に対しての見直しで、「優良農地の保全を前提として農地再生事業等の耕作放棄地の解消に向けた取組みを個別に検討する。」とあるのですが、この個別にどんな取組みを検討されるのか具体的に教えていただきたい。

(山内課長) 境港市はこの耕作放棄地対策として、耕作放棄地に新たに土を入れたり、水路を直したりと個別対応をしています。引き続き農地再生事業に取り組むとともに、農地に適さない箇所に関しては、農地としての対策が取れない場合は、農振農用地を外すといったことに対して、個別に検討するということです。我々が、境港で話を聞いたときは、必ずこの耕作放棄地の話が出てきました。境港市に関しては耕作放棄地に関して、土地利用規制を何とかしたいという思いがあります。農地として利用されないのであれば、何とか規制緩和できないかということを経港市や県農林部局と話してきました。なかなか規制に対する壁が高くて、半歩でも前進したかたちに表現させていただいたというのが実情です。

(道上会長) 各市村のまちづくり研究会や都市計画審議会の西部部会等ずいぶん意見が出ています。そ

れから県関係機関の意見もある。みんなで調整しながらいい案を作っていただいて、今日は予備審議ですから今日はこのぐらいにしたいと思います。また予備審をするので、そこでまた議論してもらって、最終的な本審査のときはもうちょっと熟度の上がった案があがってくるでしょう。だから、時間がちょうどなりましたので、今日はこの辺で終わりたいと思います。どうも、ありがとうございました。

(田中係長)はい。そうしましたら、本日の諮問案件の今後の予定について報告させていただきます。1号2号議案につきましては、今回いただいたご意見等を踏まえて、都市計画の手続きを進めさせていただきたいと思っております。

(道上会長)それは、申し訳ないですけども、事務局と私の方で検討して、国土交通省に対する意見を作成して、提出させていただきます。

(田中係長)続きまして、次回の都市計画審議会の開催予定についてご連絡させていただきます。次回は年を明けまして、1月31日の金曜日に開催する予定といたしております。予定いたしております議案につきましては、岩美町の方に向かいます国道9号の駈馳山バイパス、それから鳥取市の嶋地内鳥取西道路へのアクセス道路の変更、それから今日、予備審議をいたしております米子境港及び淀江都市計画区域のマスタープランにつきましては、都市の目標とか、都市施設の状況につきまして引き続き審議をお願いしたいと思っております。お忙しい時期とは思いますが、出席いただきますようお願いいたします。以上でございます。これを持ちまして、審議会を終了します。どうも、ありがとうございました。