

境港市立地適正化計画（案）に対する意見と回答

いただいたご意見	担当課の回答（考え方）
コンパクトシティーにしたいのなら、漁業基地だけ残して市民は全員が米子市へ移住した方が効果的。当然、境港市は廃市。市役所移転や学校統合といった多くの問題も無くなる。	本市のめざすコンパクトシティは、全ての人口を集約するのではなく、中心拠点以外の生活拠点も含めた多極ネットワーク型の都市です。地理的にコンパクトなことに加え、分かりやすい都市構造をした本市の特性を活かし、公共交通で各地区の拠点を結ぶことにより、生活を支えるサービス機能、居住環境やコミュニティを維持し、住み慣れたまちで安心して暮らすことのできるまちづくりが重要だと考えています。
P63 洪水の項目について P65 (2)洪水 浸水深(想定最大規模) 本年度中に、浸水（内水氾濫）ハザードマップが作成される予定であり、内水氾濫に対応した浸水深も含めた計画を行うべきである。	境港市雨水管理総合計画（令和7年3月策定）では、内水氾濫の浸水想定は、直ちに「生命の危機」、「都市機能の停止」が起こる予測になっていないこと、ハザードマップもまだ公開されていないことから、今回は防災指針では検討していません。本計画は概ね5年ごとに評価・見直しを行うため、その際に考慮すべきか検討し、必要があれば適宜追加します。
P63 地震 想定地震の選択について 鳥取県西部断層が採用されているが、境港市で地震による被害想定の一番大きい宍道（鹿島）断層（39km）に基づいて計画すべきである。 例えば震度6強の計測震度面積率は鳥取県西部断層2.3%（竹内団地）、宍道（鹿島）断層（39km）9.9%（市北部の市街地中心）となっている。液状化危険度面積率において極めて高い面積は、鳥取県西部断層0.8%、宍道（鹿島）断層（39km）82.5%となり、宍道（鹿島）断層（39km）においてはほぼ市内全域で液状化が発生する想定となっている。人的被害において死者数は、鳥取県西部断層若干名に対し宍道（鹿島）断層（39km）約30名である。 防災とは最悪の事態を想定して計画をするものである。市民の被害を最小限にするために計画を立てるべきである。行政の都合（予算不足・想定被害が小さい方が準備可能など）で計画してはならない（例：能登半島地震発災前の石川県地域防災計画）。震源の離れた鳥取県西部地震ではなく、直下型地震で被害想定の大きい宍道（鹿島）断層（39km）で計画を策定する必要がある。地震は県単位で発生する現象ではない、他県が震源（震源域であれば鳥取県も含まれる）であっても被害想定が大きい想定地震を採用すべきである。境港市地域防災計画も見直すべきである。	立地適正化計画の防災指針は、国土強靭化地域計画や地域防災計画など、関連する計画をもとに整理しています。地域防災計画では「鳥取県西部地震断層」をもとに防災対策等が検討されていることから、整合性を取るために防災指針でも同様に鳥取県西部地震断層を想定地震として選択しています。
P68 (4) 地震 ① 最大震度（鳥取県西部地震断層）本文1行目 「市全域で震度5強以上の揺れが予想され」とあるが、境・外江地区では震度5弱の想定地域がある。 また、国では鳥取県西部地震断層での最大震度想定となっているが、2000年の鳥取県西部地震で観測された震度は、境測候所（東本町）6強、境港市役所（上道町）6弱であった。しかし、想定図からは、東本町が5弱、上道町が5強となり、実際の震度と乖離があり低めに想定されている（想定モデルに、島根半島岩盤からの反射波を想定していないためと推察する）。実際の観測値より過小評価された想定値で、防災計画を立てるのは問題である。	ご指摘のとおり、境・外江地区には震度5弱の想定地域が含まれており、「市全域で震度5強以上の揺れが予想され」を「市の大部分で震度5強の揺れが予想され」に表記を変更します。
P70 (6) 過去の災害履歴 昭和38(1963)年雪水災害として、最深積雪94~100cmである。94cmは境測候所（当時）の値で公式であるが、100cmは何の資料か？公的文書であるので公式かそれに準じた資料であるべきであり示して頂きたい。	立地適正化計画の防災指針は、国土強靭化地域計画や地域防災計画など、関連する計画をもとに整理しており、最深積雪94~100cmは、地域防災計画中、災害予防編の第7章「市の災害の記録」から引用しています。

いただいたご意見	担当課の回答（考え方）
<p>人口減少下、近い将来に向けてのまちづくりの方向性として理解します。その上で本計画の必要性の訴求が弱いように感じます。市民に理解されなければ、開発行為に届出制などを設けても強制ではない「誘導」に実が上がるようと思えません。</p> <p>本計画は、端的に言えば「近い将来、公共インフラの新設維持、サービスの提供が困難になるので居住地を集約しよう」、このままでは「誘導区域外での公共インフラ、サービスの提供はできなくなる」ということではないですか？</p> <p>「地域コミュニティが持続的 possibility を有し」とか「誘導区域外で居住する人々も含め生活利便性を確保」などの文言を見ると、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のネットワークだけを充実、強化していくべきではないかと思ってしまいます。</p> <p>人口減少、少子化対策に努めつつも、衝撃的ではありますが『「広く薄く」から「狭く濃く（維持）」への転換』、『境港市の縮小均衡を目指す』をもっと大きく掲げて、「市道整備の限界」、「ごみ集積所は〇〇箇所まで」、「訪問看護の限界」、「自治会やPTAの衰退消滅」等々の縮小見込みを具体的に示しては如何でしょう。</p> <p>縮小均衡方針の公言により地価の下落が心配されますが、今ですらそれほど高くはないし、逆に呼び水になるかも知れません。</p> <p>まずは「最悪を想定」し、途中の見直しの際に上方修正（改善方向）していく、背水の陣からの取組に希望が生まれる可能性を感じます。</p>	<p>本市のめざすコンパクトなまちは、中心拠点に都市機能や全ての人口の集約を図るものではなく、既に各地区で形成されている拠点も含めた多極ネットワーク型のまちの実現です。</p> <p>立地適正化計画では、生活に必要なサービスを維持するための都市機能誘導区域や一定の人口密度を確保するための居住誘導区域を設定しますが、必ずしも全ての人口や都市機能の集約を図る制度ではありません。本市では元々コンパクトで明解な都市構造という特性を活かし、公共交通により、区域外の拠点からのアクセスの利便性を確保することで、安心して暮らすことのできるまちの実現を図りたいと考えています。</p> <p>一方、ご指摘のとおり、行政サービスや公共インフラ等の維持が困難になることが予想されるため、効率的なサービスの提供、公共施設やインフラの適正な維持管理、都市計画の見直しについては、引き続き改善策の検討や取り組みを進めていきます。</p>
<p>「交流拠点」に空港や空港駅周辺（中浜地区？）を含まないのは何故ですか。“国際空港”周辺に発展の見込みは無いのでしょうか。</p>	<p>本計画における交流拠点（夢みなと周辺）は、交通施設（夢みなとターミナル）や大型商業施設、交流施設（夢みなとタワー）が立地し、内外の人が集まるエリアであることから、交流拠点としています。</p> <p>米子鬼太郎空港は交通拠点として重要な役割を担っていますが、中心拠点、地域拠点および生活拠点の各機能が周辺にないため交流拠点とはしていません。</p>
<p>市街化調整区域についての意見です。</p> <p>自宅の庭にカーポートを建てたいと考えていたのですが、市や県に相談しても、建設会社に相談しても、「市街化調整区域であるため、住宅以外は建てられない」と言われてしまい、諦めざるを得ない状況です。他にも同じような状況で困っている市民の声を聞きます。カーポートを建てる事が、果たして「市街化」に当たるのでしょうか？</p> <p>今回の計画で「居住誘導区域」が設定されることにより、より区域外の建設のハードルが上がるのではないか？と懸念しています。</p> <p>そこで「4-3 居住誘導区域の設定による影響」にあります届出の項目について、「住宅」と、「それに付随する建築物」についても、届出を行う上で建設可能にして頂きたいです。</p> <p>時勢に合わないようなルールをずっと守るより、柔軟に対応できるような改正または緩和を望みます。</p> <p>車が必要不可欠な境港市において、「家族が増えて車が停められない」という状況になれば、別に家を建てるという選択になるかもしれません。これは、新たな空き家問題に繋がるのではないかでしょうか？</p> <p>今、ある住宅を次の世代も使っていける、という環境を整備することが、新たな空き家を作らないために必要なのではないかと考えます。</p>	<p>屋根付きの車庫は建築物とみなされ、市街化調整区域における設置は、都市計画法により制限されています。そのため開発が許可されないものについては設置できません。</p> <p>立地適正化計画の届出制度は「都市再生特別措置法」に基づき、居住誘導区域外の住宅開発等の動きを把握するためのものです。</p> <p>「都市計画法」に基づく建築許可基準と関連（関係）はありません。</p>