

福部町のまちづくり構想

—いつまでも住み続けられるまちにするために、いまできること—

平成30年3月

鳥 取 市

1. はじめに

鳥取市福部町は、平成の大合併を経て鳥取市と統合した旧福部村からなる地域である。合併後は鳥取市北東端の郊外に位置する地域として、鳥取市のさまざまな機能を分担している。20世紀は「都市の時代」とも呼ばれ、日本をはじめ先進国では経済発展にともなう都市での人口増加を受けとめるために、効率性を重視した成長拡大型の都市開発が進められてきた。21世紀を迎えその多くの地域で人口減少・少子高齢時代が到来し、まちづくりの考え方も大きく変化した。つまり、より多くの人口を吸収する受け皿としての役割から、高齢者を含むすべての人がより快適に安心して過ごすことのできる都市（Livable city リバブル・シティ=住みよい都市の意）が求められるようになった。こうした観点から考えると、福部町は鳥取市の郊外として位置づけられつつも、そこに住むすべての人々にとって住みよい街でなければならない。ところが、今日のわが国の地方都市の多くでは、少子高齢化の進展や人口減少などを背景に、地域の生活基盤の脆弱化や住みよさの低下などが顕在化しつつある。そうした課題は高齢者などの弱者に大きな負担を強いている。今後も地域に住み続けたい住民が、いつまでも住み続けられるまちへと整備することは喫緊の課題となっている。

住みよいまちのイメージは、古今東西千差万別である。生まれ育った環境や年齢、健康状態など、各個人の属性はさまざまだからである。しかし、すべての人が公平に少しでも快適に安心して暮らせるまちのイメージは共有可能である。つまり、特定の条件をクリアした人だけが快適であるというのは、すでにその条件から外れる人にとっては快適でないことになる。分かりやすい例を挙げるとすれば、「クルマがあれば便利に暮らせるまち」である。

私たちの多くは日常的にクルマを使うことに慣れ、あたかも玄関で靴を履くのと同じようにクルマを運転して外出している。他方でマスコミなどでも取り上げられている高齢者の運転ミスによる悲惨な交通事故、クルマを運転できなくなった高齢者世帯が日常の買い物や通院に難渋する、いわゆる買い物難民問題など、多くの課題があることも広く知られるようになった。高齢者のこうした問題については、各地で移動販売や移送サービスなどの実施により、対処療法的な取り組みは散見されるようになり、また国は高齢者に運転免許の返納を呼びかけるが、実際には返納に踏み切れない高齢者が多いのが現状である。まちづくりの観点から根本的にこうした高齢者を減らすための取り組みはほとんどみられない。移動販売などの取り組みの多くは採算が取れず赤字であることなどを考えると、対処療法の限界は明らかになりつつあり、根本的な解決の取り組みの検討が必要となっている。

2. 「鳥取市都市計画マスタープラン」での福部町の役割

福部町は、鳥取市が平成29年に策定した「鳥取市都市計画マスタープラン」において市内におけるその役割や位置付けが示されている。中でも、福部町中心部は河原、用瀬、佐治、気高、鹿野、青谷と同様に田園地域の「地域生活拠点」として位置づけられており、当該地域の中心として診療所、食品スーパーなどの日常的な生活サービス施設の集積を促

進することとされている。また、それらの日常的な生活サービス施設の維持・存続のために、地域内の人々の日常生活の移動の確保も謳われており、適切な公共交通サービス水準の維持と、長期的な視点に基づく居住の促進への取り組みが求められている。

これらは、国土交通省が推進するいわゆる「コンパクトなまちづくり」として説明され、徒歩や公共交通で日常生活が可能な脱クルマ社会を念頭においた考え方が背景となっている。鳥取市の現状は、これまでの市町村合併の経緯により、多くの町を郊外に配して拡大し、約 765 ㎢という広大な市域をもつに至った。そのため、市域全体の市民生活を充足させるためには、中心市街地だけでなく各地の拠点となる中心地の整備が不可欠となる。その各地の拠点となるのが「地域生活拠点」である。「地域生活拠点」は日常生活のとくに消費活動の充足が中心であるために、必ずしもすべての生活上のニーズに応えることは出来ない。そのため、中心市街地など他地区の店舗・施設を利用することも必要となり、そのためのクルマ以外の公共交通手段の利便性確保も求められることになる。そのためには、福部町内の移動円滑化と中心市街地とを結ぶ手段が必要となり、それを担うのが町内を循環する「らっちゃんバス」と JR 福部駅を拠点とした鉄道で、それらにかかる期待は大きい。

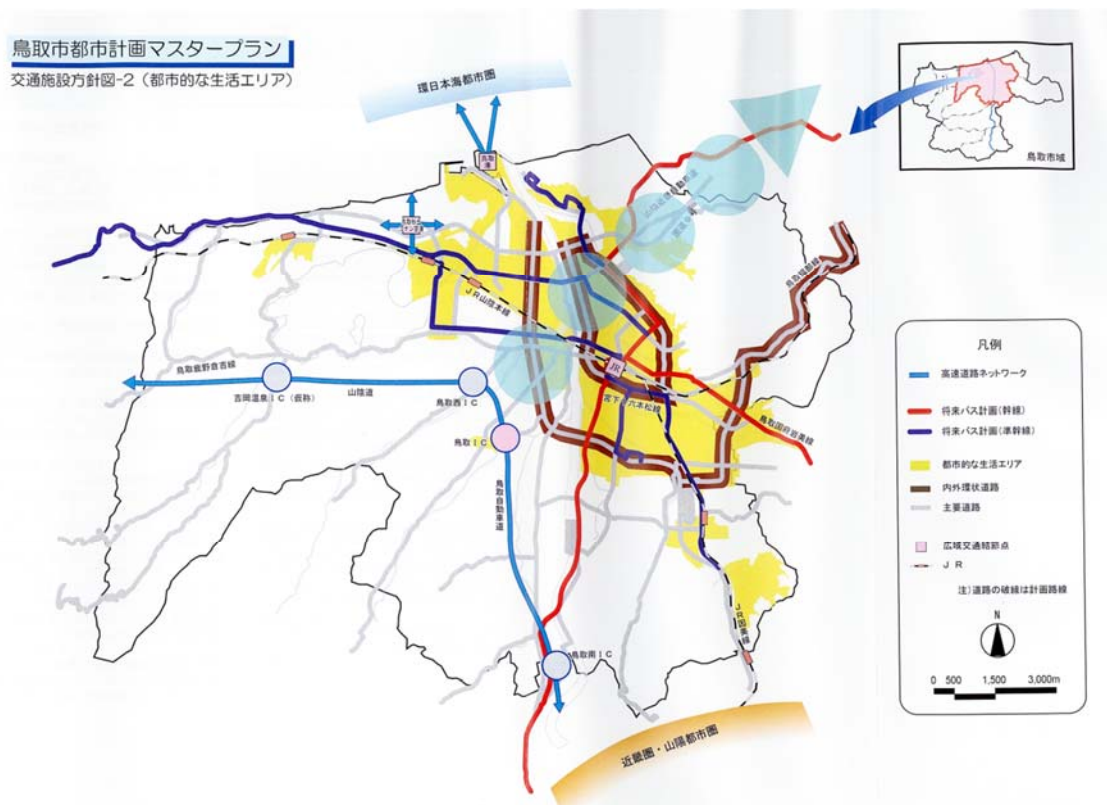


鳥取市の「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の概念図

資料：鳥取市『鳥取市都市計画マスタープラン』平成 29 年

これ以外にも都市計画マスタープランでは、県道（旧国道 9 号線）、山陰近畿自動車道が通る福部町には、「広域連携軸」の拠点としての機能も求められている。高速道路などの広域交通ネットワークを強化し、市域内の各地域生活拠点を結び連携を強化する狙いがある。とりわけ、福部町に関しては岩美・兵庫県北部方面との連携が強く期待されている。他方、

県道 43 号線（鳥取福部線）は鳥取市の外環状道路の一部を担い、国府・津ノ井方面や中心市街地と福部を結ぶ機能を負うこととなっている。



鳥取市の交通施設方針図

資料：鳥取市『鳥取市都市計画マスタープラン』平成 29 年

3. 福部町の現状と課題

(1) 福部町中心部

町の中心部は南の山間地に延びる 2 本の谷筋が合流する地点にあり、鳥取市福部町総合支所、JR 福部駅、福部未来学園小学校・中学校、福部町体育館、福部町コミュニティセンターなど公共施設をはじめとしたインフラがコンパクトに整備され、充実している。他方で、日常生活レベルの商品購入、飲食、サービスに対応した店舗等はほとんどなく、地域の拠点としての機能を十分に果たすことができていない。

中心部には多くの公共的施設のほか、その周囲には住宅の立地が進んでいる。また谷筋沿いの平地のため、現状では支所周辺には面的にまとまった空閑地が少ない。

福部町は中心部を貫流する塩見川の氾濫による浸水被害に長年悩まされてきた。昭和 54 年以降、鳥取県による河川改修工事が実施されているが、浸水被害の完全解消には至っていない。



福部中心部

出典：国土地理院ウェブサイト

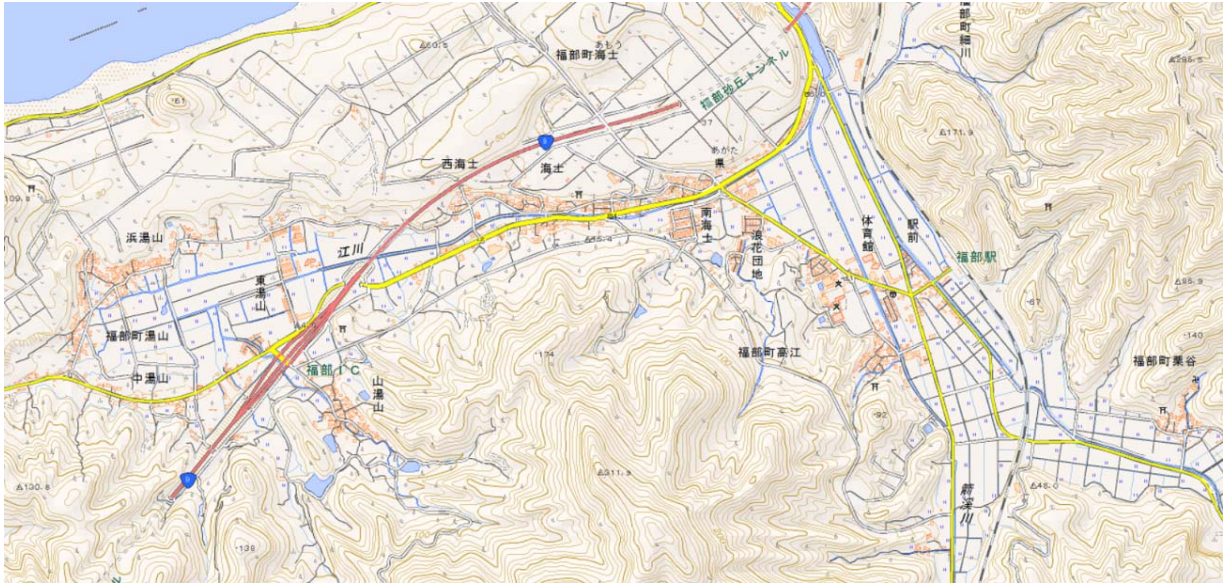
(<http://maps.gsi.go.jp/#16/35.545025/134.280859/&base=std&ls=std&disp=1&vs=c0j0l0u0t0z0r0f0>)

(2) 福部町全体

福部町は、その北部の日本海沿岸には山陰海岸ジオパークの一翼を担う鳥取砂丘を配し、そこへの観光集客と砂丘地でのラッキョウや梨の栽培などが盛んである。これらの砂丘由来の農産物は観光資源としても活用されるが、町内にそれらを販売する店舗・施設が十分には整備されていない。

町北部を横断する国道 9 号線は広域幹線道路であるが、町域は片側 1 車線ずつのみである。観光シーズンには鳥取砂丘への観光客のマイカーで砂丘周辺が慢性的に渋滞している。近年山陰近畿自動車道の整備・開通により自動車交通環境が大きく改善された。福部町域には、鳥取砂丘に程近い湯山地区にインターチェンジが設置されているが、町中心部からは約 3km 離れている。

国道 9 号線を通じて旧鳥取市域と結ばれていることから、ベッドタウンとしての機能を一部分担しているが、他方で旧市域の国道 9 号線沿いに位置する大規模商業施設等の利用が容易なことから、福部町内の小売店、飲食店などの商業機能の多くは消失しつつある。そのため、高齢者など日常の外出が自由にできない交通弱者が買い物難民化し、移動販売などに依存した生活を強いられている。



福部町の概観

出典：国土地理院ウェブサイト

(<http://maps.gsi.go.jp/#15/35.544086/134.269933/&base=std&ls=std&disp=1&vs=c0j010u0t0z0r0f0>)

4. 課題克服に向けたまちづくり計画

福部町が直面する課題や、これからも住み続けられるまちにするために今取り組んでおくべき課題は、すでに述べたとおりである。さらに福部町がその特性を活かしてより魅力あるまちとなるためにも、将来を見据えた計画的な取り組みが重要となる。

下の図はそうした発想のもと、福部町が今後取り組むべき要点を示している。以下、優先度の高い順にそれぞれについて詳述する。

① 福部中心部の中心地機能の拡充

福部町総合支所など公共施設が集中する町の中心部に、現在日常生活レベルに対応する店舗すらほとんど立地していない。国道9号線沿いにもわずかにコンビニエンスストア等が散在するのみである。こうした現状を改善するために食料品、生活雑貨等を購入可能なスーパー等の誘致が必要である。ただし、支所周辺は宅地化が進み、適当な空閑地が少ないことから、支所から国道9号までの沿道に列状に店舗などを配置することになる。

さらに、JR福部駅の利活用も検討すべき課題である。今後、高齢化の更なる進展により、クルマを使えない高齢者が増えることなどからも、「らっちゃんバス」とも結節する福部駅を単に乗継場所とするだけでなく、住民の交流スペースとして利用できるようにすることで、公共交通の利用促進にも役立つものと考えられる。また、鉄道利用の利便性を向上させるためには、駅周辺にパーク&ライド※の駐車場の設置が効果的である。

※パーク&ライド：公共交通の利用促進のために駅等の周辺に設置した駐車場を利用してクルマを乗り換える仕組み。

② 山陰自動車道の新インターチェンジの設置

現在、湯山地区に位置している山陰近畿自動車道のインターチェンジは、福部町中心部から約 3km 離れており、鳥取市都市計画マスタープランで求められている広域連携軸の接続が悪く、その機能が十分に果たせない。その改善策として下図に示した山陰近畿自動車道と市道海士海岸線が交差する付近に新たにインターチェンジを設置することを提案したい。これにより、鳥取市の広域的な防災上の観点からも、中心市街地と福部町中心部、さらに岩美町方面をつなぐバイパス機能としても市道海士海岸線が山陰近畿自動車道と接続するメリットは大きい。また福部町へは消防車・救急車が岩美町、あるいは中心市街地の東町の各消防署から来ることから、町民の生命・財産の安心の点でもメリットがあろう。

③ 新インターチェンジ付近への道の駅等の設置

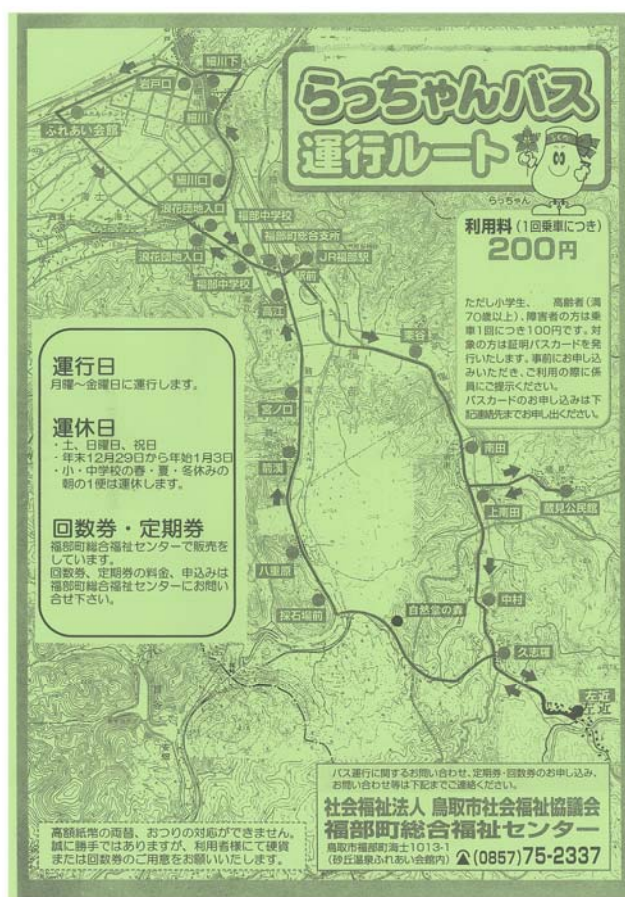
②で提案した新インターチェンジの設置により、自動車交通流動上の結節点が新たに生まれることになる。山陰近畿自動車道の利用者の一部は鳥取砂丘への観光客でもあることから、砂丘に程近い新インターチェンジ付近に道の駅等を設置し、福部町内の砂丘地等で栽培されているラッキョウや梨などの農産物を販売することは、砂丘への観光客の利便性向上だけでなく、地元の農業、観光の振興にも大いに寄与すると考えられる。なお、道の駅等の設置は山陰近畿自動車道と市道の交差点が丘上であるため、^{あがた}県交差点付近に設置することで、周辺住民の徒歩等での利用も見込むことができるようになる。

④ 新たな道の駅等と福部町中心部の中心地機能の関係

新インターチェンジの設置に関連して新たに設置する道の駅等には、上述した観光振興関連の施設のほか、食品スーパーやガソリンスタンド等の日常生活サービス施設が立地する「小さな拠点」としての性質も付加することで、周辺住民の生活利便性向上にも貢献可能となる。現在の福部町総合支所周辺の中心部に公共的施設が多く立地している現状から、市道の沿道に日常生活サービス関連の店舗・施設の充実も期待でき、将来的には一帯的な中心地として位置づけることが可能になる。

⑤ 町内移動手段の改善

現在、福部町内を循環する「らっちゃんバス」が平日に9便運行している。(ただし、第9便は6～9月のみ運行) 上記の中心部への店舗や道の駅等の設置により拠点性が高まることで、これまで以上に町の中山間部から中心部への来街者は増えるものと思われる。そうした地域の住民は高齢者が多いことから、公共交通の利便性確保が重要となる。現状の平日9便はコミュニティバスの運行実績としては決して少なくはないが、土・日曜日や祝日に運行されていないこと、山間部のルートが一方通行となっていることなど、改善点は残されている。新たに設置する店舗や道の駅等を維持する上でも、それらへのアクセスを確保・向上させることは不可欠である。



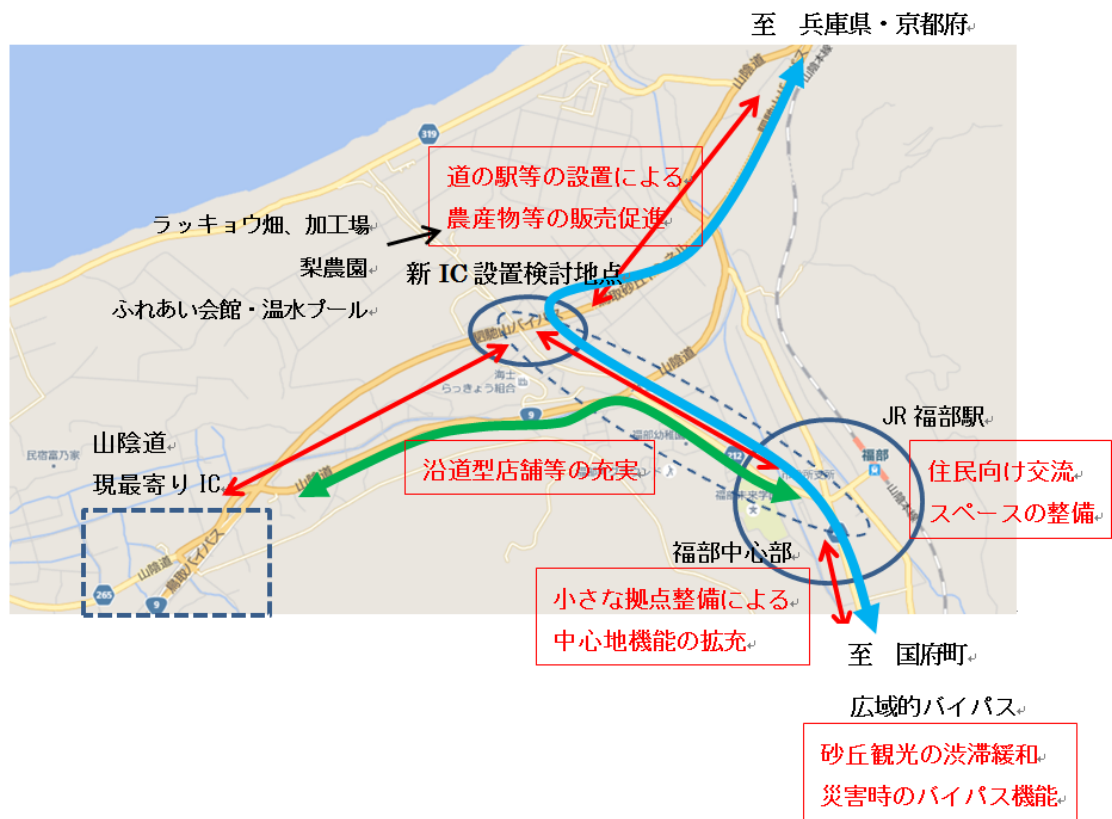
らっちゃんバスの運行ルート

⑥ 塩見川の治水対策の強化

公共施設が多数立地し、都市計画上の拠点性や広域連携軸としての機能を期待される福部町中心部が、塩見川氾濫による浸水被害にしばしば見舞われている現状は、福部町のみならず鳥取市全体にとっても大きな損失と言える。長期的な取り組みが続けられているが、近年でも冠水の被害が発生していることから、これまで以上の取り組みの強化が求められる。

⑦ 居住促進の取り組み

福部町中心部において現在課題となっている日常生活レベルの利便性の確保と、塩見川の浸水被害の解消などが進めば、中心部の居住環境は大きく改善され、鳥取市内においても住みよいまちとして高く評価されることが可能であり、また福部町内の中山間地に居住する住民にとってもメリットが大きい。こうした中心部の居住環境の改善は、鳥取市都市計画マスタープランで福部中心部が期待されている地域生活拠点への居住促進の取り組みにとっても重要である。



福部町のまちづくり構想

5. むすび

鳥取市によると市の人口は2060年には、12万から13万9千人の間になるものと推計されており、現在のおよそ2/3の人口に減少すると考えられている。そうした時代が到来しても、福部町が多くの人にとって安心して快適に暮らすことのできるまちとして認められ続けるために、現状に妥協せず30年、50年後を見越したまちづくりに取り組むことが重要である、という観点から以上のような提案はなされている。魅力的なまちを創ることは、町民の知恵と意欲次第で、実は決して難しくないのである。

鳥取市総合政策調査委託事業
受託者：鳥取大学地域学部
教授 山下 博樹