

1. 鳥取県の概要

(1) 沿革

鳥取県の名は、鳥取藩に基づいて付けられたものである。その鳥取の名は、律令制下の郷名である鳥取郷によるものであった。

現在の鳥取県域は、律令制下の因幡国と伯耆国の二か国にわたる地域であり、因幡国の国府は法美郡稲葉郷の地（現在鳥取市国府町）に、伯耆国の国府は、久米郡八代郷の地（現在倉吉市国府）に置かれ、任ぜられた国司には、後世に名を留めている歌人、大伴家持、山上憶良の名も残っている。

降って、豊臣氏が滅亡した後の江戸時代、元和3年（1617年）に姫路城から池田光政が鳥取城へと移封され、因幡・伯耆両国併せて三十二万石を領有することと

なった。（ただし大山領三千石は慶長15年（1610年）に朱印地寺領として画策されていたので除く。）

続いて寛永9年（1632年）に池田光政は岡山へ移り、かわって池田光仲が岡山から鳥取へと入部することとなった。いわゆる「お国替え」が行われたのである。これ以降鳥取藩池田家が明治維新期に至るまで、12代二百三十余年間、因幡・伯耆両国の地三十二万石を領有した。

廃藩置県後に、一度は島根県との併合による廃県等を経て、明治14年現在の鳥取県が誕生し、今日に及んでいる。なお、現在、行政区画は4市15町村からなっている。

(2) 地勢

本県は、日本列島本島の西端に位置する中国地方の北東部に位置し、東西約120km、南北約20～50kmと、



図 鳥取県地図

東西にやや細長い県である。北は日本海に面し、鳥取砂丘をはじめとする白砂青松の海岸線が続き、南には、中国地方の最高峰・大山をはじめ、中国山地の山々が連なっている。

土地はすべて南に高く、北に低い。従って、河川は南の中国山地にその源を発し、急流となって北の日本海に注いでいる。

山地が多く平野が少ない地形のため、全面積に占める耕地の割合は9.8%と全国的にも低い水準となっているが、千代川、天神川、日野川の三つの河川の流域に平野が形成され、それぞれ鳥取市、倉吉市、米子市が流域の中心都市として発達している。

気候は比較的温暖で、春から秋は好天が多く、冬には降雪もあるなど、四季の移り変わりは鮮やかである。

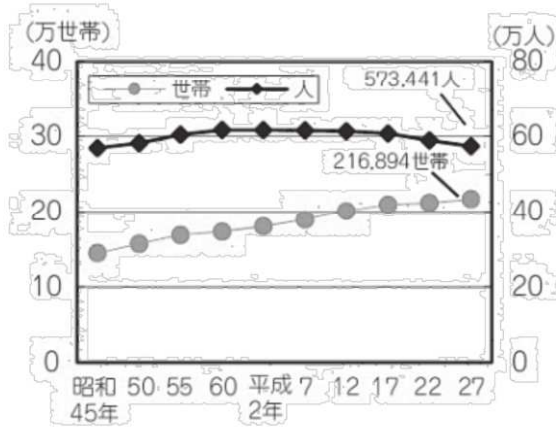


図 鳥取県の人口推移

(3) 人口

本県は全国47都道府県のうち最も人口が少なく、平成27年に行われた国勢調査では57万3,441人となっている。

また、近年の人口推移を見ると、昭和60年頃をピークに徐々に減少してきており、今後も継続して減少していくことが予想される。

2. 都市計画区域の概況

(1) 都市計画区域

本県の都市計画区域の指定は昭和5年4月30日に旧鳥取市及び旧国府町が鳥取都市計画区域として指定されたのが最初であり、最近では、平成の市町村合併を踏まえ、平成27年9月11日に東伯都市計画区域と赤碕都市計画区域が合併して琴浦都市計画区域となり、現在では県内18の都市計画区域が指定されている。

(2) 市街化区域及び市街化調整区域

本県において市街化区域及び市街化調整区域を定めているのは鳥取都市計画区域（鳥取市）と米子境港都市計画区域（米子市、境港市、日吉津村）の2つの都市計画区域であり、それぞれ昭和45年12月28日、昭和46年3月30日に当初の都市計画決定がされた。鳥取都市計画区域は5回、米子境港都市計画区域は6回の定期見直しが行われ、現在に至っている。

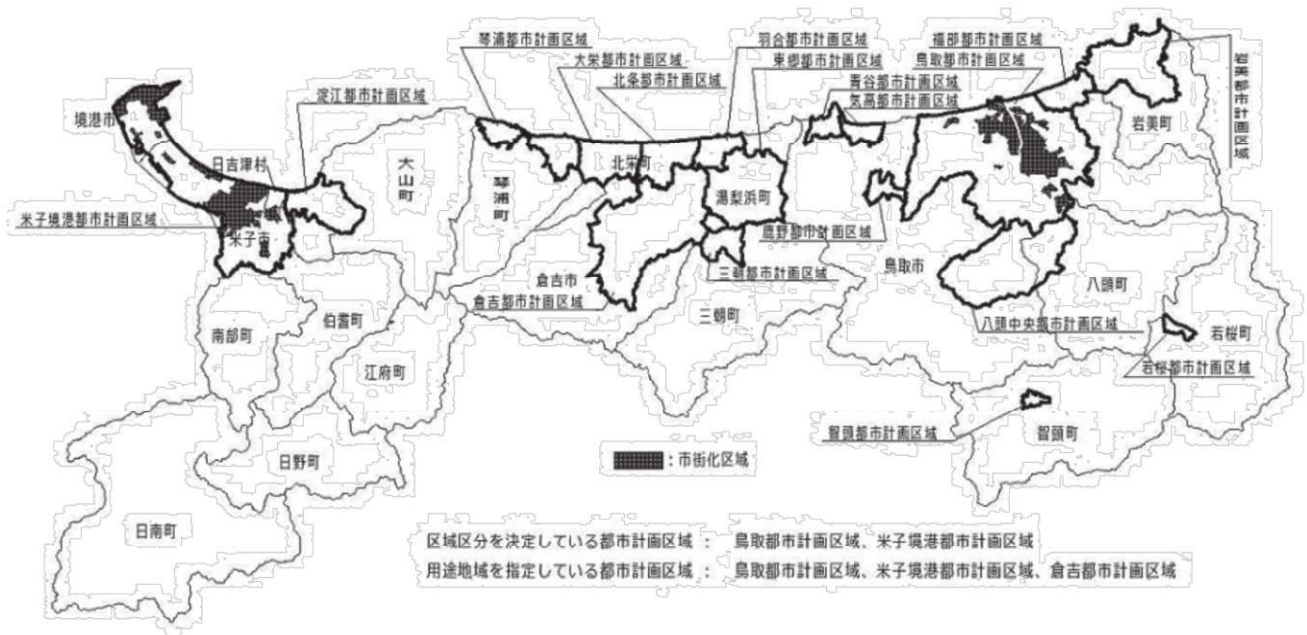


図 県内の都市計画区域

表 都市計画区域の概況

(平成 29 年 4 月 1 日現在)

	都市計画区域	市町村	当初区域指定年月日	最終区域変更年月日	都市計画区域		
					人口 (千人)	面積 (ha)	
線引き都市計画区域	鳥取	鳥取市	S5.4.30	H18.12.15	151.4	17,802	
	米子境港				169.9	12,282	
		米子市	S5.5.20	H28.11.22	131.9	8,983	
		境港市	S10.2.18	H24.10.12	34.5	2,883	
	日吉津村	S35.12.15	H18.12.15	3.5	416		
非線引き都市計画区域	倉吉	倉吉市	S14.2.14	S42.9.29	43.0	9,062	
	岩美	岩美町	S9.7.26	S60.2.5	10.6	4,505	
	福部	鳥取市	H9.4.1	-	2.1	1,366	
	八頭中央					15.4	7,190
		鳥取市	S51.3.30	S53.4.14	6.9	5,183	
		八頭町	S34.3.31	S51.3.30	8.5	2,007	
	若桜	若桜町	S51.3.30	S52.8.5	1.8	402	
	智頭	智頭町	S29.3.29	-	2.5	271	
	気高	鳥取市	S30.4.4	S30.7.1	4.5	776	
	鹿野	鳥取市	S32.10.23	-	2.5	781	
	青谷	鳥取市	S39.10.23	-	2.6	755	
	羽合	湯梨浜町	S37.5.15	-	8.5	1,241	
	東郷	湯梨浜町	S26.8.20	S28.4.1	5.7	4,635	
	三朝	三朝町	S33.10.28	S51.3.30	3.4	1,069	
	北条	北栄町	H11.5.7	-	7.6	2,099	
	大栄	北栄町	H10.4.1	-	7.0	2,384	
	琴浦	琴浦町	H27.9.11	-	14.5	2,120	
淀江	米子市	S51.3.30	H28.11.22	9.5	2,581		

表 区域区分の概況

(平成 29 年 4 月 1 日現在)

都市計画区域	市町村	都市計画区域	市街化区域	市街化調整区域
		面積 (ha)	面積 (ha)	面積 (ha)
鳥取	鳥取市	17,802	3,126	14,676
米子境港		12,282	3,638	8,644
	米子市	8,983	2,452	6,531
	境港市	2,883	1,104	1,779
	日吉津村	416	82	334

3. 鳥取県の都市計画史

(1) 年表

1930 (昭和 5)	鳥取都市計画区域 (鳥取市及び国府町の一部) 及び米子都市計画区域 (米子市の一部) を当初指定
1934 (昭和 9)	岩美都市計画区域を当初指定
1935 (昭和 10)	境港都市計画区域 (市全域) を当初指定
1939 (昭和 14)	倉吉都市計画区域を当初指定
1940 (昭和 15)	県内初の土地区画整理事業施行 (鳥取市立川町)
1951 (昭和 26)	東郷都市計画区域を当初指定
1954 (昭和 29)	智頭都市計画区域を当初指定

1955 (昭和 30)	気高都市計画区域を当初指定
1956 (昭和 31)	赤碓都市計画区域を当初指定
1957 (昭和 32)	鹿野都市計画区域を当初指定
1958 (昭和 33)	三朝都市計画区域を当初指定
1959 (昭和 34)	郡家都市計画区域を当初指定
1960 (昭和 35)	日吉津村全域を米子都市計画区域に編入
1962 (昭和 37)	羽合都市計画区域を当初指定、鳥取都市計画区域内において県内初の用途地域指定
1964 (昭和 39)	青谷都市計画区域を当初指定
1966 (昭和 41)	関金町の一部を倉吉都市計画区域に編入
1969 (昭和 44)	鳥取県都市計画審議会条例施行
1970 (昭和 45)	鳥取都市計画区域にて県内初の区域区分を決定

1971(昭和46)	境港都市計画区域を米子都市計画区域に編入し、米子境港都市計画区域とする(併せて区域区分決定)
1976(昭和51)	東伯都市計画区域を当初指定 淀江都市計画区域を当初指定 若桜都市計画区域を当初指定 河原町の一部、船岡町の一部を郡家都市計画区域に編入し八頭中央都市計画区域とする
1984(昭和59)	鳥取市が県内初の地区計画を都市計画決定(卯垣滝山地区)
1997(平成9)	福部都市計画区域を当初指定
1998(平成10)	大栄都市計画区域を当初指定
1999(平成11)	北条都市計画区域を当初指定
2004(平成16)	都市計画区域マスタープラン作成(19区域)
2009(平成21)	市街化調整区域における開発許可等の立地基準条例制定
2015(平成27)	大規模集客施設適正立地誘導条例制定 米子境港都市計画区域マスタープランを改訂 東伯都市計画区域と赤碕都市計画区域を一の都市計画区域とし、琴浦都市計画区域とする

(2) 都市計画道路

① 県内道路網の整備状況

平成29年4月1日現在、本県では総延長598.15kmの道路が都市計画決定されており、このうち395.51kmが改良済みとなっている。

高速道路ネットワークについては、鳥取自動車道(中国横断自動車姫路鳥取線)の全線開通や山陰道の整備促進により、広域観光周遊や企業誘致等が促進され、鳥取県内の地域振興に大きく貢献しているものの、依然として未整備区間が残っている状況である。県内高速道路ネットワークの一日も早い連結に向けて、現在も山陰道等の整備が鋭意進められており、また、高速道路の速達性、定時性の確保を図るため、鳥取自動車道、国道9号米子道路、米子自動車道においては付加車線の整備が進められている。

② 宮下十六本松線

この道路は、鳥取駅南側の国道53号天神町交差点から国道9号鳥取大橋東詰交差点までの延長3.8kmの区間を結ぶ都市計画道路である。平成7年度に鳥取市秋里から国道9号間、平成8年度に鳥取市行徳から鳥取市秋里間が地域高規格道路の整備区間指定を受け、平成8年度から地域高規格道路として本格的に整備が進められ、平成21年に全線開通となった。

この道路の開通により、市街地から郊外への3.8kmの区間がノンストップで通行可能となり、走行時間が30分から5分へと短縮されるとともに、本道路に市街地の交通が転換されることにより市街地の渋滞も緩和され、通

勤・通学・買い物など、暮らしの利便性が飛躍的に向上した。

この道路は鳥取市中心市街地の環状道路として位置づけられ、鳥取自動車道、山陰道、鳥取豊岡宮津自動車道等と一体となって広域的なネットワークを形成しており、地域の産業の活性化に寄与している。



写真 宮下十六本松線

③ 滝山桜谷線

この道路は鳥取市街地の東側環状道路として、市街地に流入する通過交通の排除及び市街地の渋滞緩和を図ることを目的として平成10年に都市計画決定され、平成28年に供用開始した。

この道路の開通により、鳥取自動車道及び国道29号・53号から県内有数の観光地である鳥取砂丘方面への交通を円滑に誘導することが可能となり、県内観光地の周遊性の向上に大きく寄与し、高規格幹線道路や国道と一体となった環状道路として広域的な道路ネットワークが形成されることとなった。



写真 滝山桜谷線

④ 上井羽合線

この道路は、都市基盤が不十分のまま市街化が進行していた倉吉駅北側について、官民一体で策定した「倉吉

駅周辺まちづくり構想」に基づき、上井羽合沿道土地区画整理事業及び倉吉駅橋上化事業と併せて一体的に整備されたものである。

自転車歩行者道の透水性舗装や視覚障害者誘導標示の設置によるバリアフリー化のほか、電線共同溝による無電柱化を実施し、倉吉駅への交通の利便性が向上した。



写真 上井羽合線

⑤米子駅陰田線

本路線は、JR 米子駅と山陰道米子中 IC を直接結ぶ道路であり、平成 22 年に暫定 2 車線で供用開始し、平成 24 年 10 月 30 日に全線（4 車線）供用開始した。

この道路の開通により山陰道から中心市街地へのアクセスが強化されるとともに、災害時の避難地・防災拠点への避難路として生命・財産の保護に大きく寄与している。



写真 米子駅陰田線

(3) 土地区画整理事業

既成市街地の改造、新市街地の開発など、うるおいある住みよいまちづくりのための土地区画整理事業は、昭和 15 年鳥取市の立川土地区画整理事業をはじめとし、境戦災復興、昭和 27 年の鳥取大火後の鳥取火災復興などこれまで県内 129 箇所、約 2,000 ヘクタール弱において、住宅地整備や都市計画道路等の計画的な市街地形成を進めるとともに、中核となる駅周辺の環境整備も併せて行ってきた。

①鳥取駅周辺都市改造事業（鳥取駅前土地区画整理事業及び連続立体交差事業）

鳥取駅前、開業の明治 41 年当時は、水田の真ん中に駅があるだけの状況であったが、明治 45 年に山陰本

線が全通してからは、駅前地区が徐々に発展し、店舗がひしめきあう状況となった。一方、駅南地区は山陰本線による駅前地区との遮断から孤立化が進み、開発促進の要望が高まっており、この状況を打開するため、都市改造事業に着手することになった。

鳥取駅前土地区画整理事業は、鳥取駅前を県都の表玄関にふさわしい近代的市街地とするとともに、都市交通の著しい混雑を解消するため、同地区約 12.5 ヘクタールの区域を対象に土地区画整理事業を実施し、公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図ろうとするものであった。

加えて、山陰本線及び因美線の市街地部総延長約 5.6 キロメートルを高架化し、これにより市街地中心部の交通円滑化を図るとともに、併せて鳥取駅の南北市街地の一体的発展と沿線の開発促進を図る目的で昭和 45 年から連続立体交差事業がスタートした。

本事業の完成により南北市街地は一体化され、駅前広場、道路、公園、バスターミナル等が整備され、駅前地区は県都の表玄関にふさわしい魅力ある近代的都市に成長した。

鳥取駅前土地区画整理事業	
施行者	鳥取県
事業期間	昭和 45 年度～昭和 60 年度 (昭和 56 年度以降は清算事務)
総事業費	102.6 億円
施行面積	125,245㎡

連続立体交差事業	
施行者	鳥取県及び日本国有鉄道
事業期間	昭和 45 年度～昭和 55 年度
総事業費	177 億円
施行延長・面積	山陰本線：4.1km 因美線：1.5km 車両基地（湖山基地）：115,000㎡



写真 鳥取駅前（整備前）



写真 鳥取駅前（整備後）

②米子駅前通り土地区画整理事業

米子駅前地区は、店舗、住宅が密集する駅前商業地域

米子駅前通り土地区画整理事業	
施行者	鳥取県
事業期間	昭和 45 年度～昭和 62 年度 (昭和 58 年度以降は清算事務)
総事業費	145 億円
施行面積	204,979㎡



写真 米子駅前通り（整備前）



写真 米子駅前通り（整備後）

であったが、道路網は十分に整備されておらず、昭和 40 年代からのモータリゼーションの影響を受け、この地区の交通事情が急激に悪化した。また、自動車の入れない路地裏も多く、排水不良で度々浸水するところもあるなど、古い木造老朽家屋が多く、避難場所もなく、火災、震災時などの防火上からみても、多くの危険を内蔵しており、抜本的な対策が必要であった。

米子駅前地区を鳥取県西部並びに中海圏域の表玄関にふさわしい近代的市街地とするとともに、このような状況を解決し、都市交通の著しい混雑を解消するため、この地区 20.5 ヘクタールを対象に土地区画整理事業を実施し、公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図るものであった。

様々な苦難があったものの、本事業の完成により、それまでの木造密集市街地は一掃され、緑豊かな幹線街路や公園等の公共施設が整備され、米子駅前地区は近代的な商店街が立ち並ぶ住環境の整備された良好な市街地に生まれ変わる事となった。

③上井羽合沿道土地区画整理事業及び倉吉駅橋上化事業

都市基盤が不十分のまま市街地化が進行している倉吉駅北側の土地区画整理事業を実施し、住・商・工の混在する土地利用の適正化と生活環境の改善を図るため、平成 13 年度から事業が着手された。

また、倉吉駅は鳥取県中部の玄関口であり、各交通機関の結節点としての役割を担っているが、鉄道施設により地理的に分断されていたため、駅を拠点とした利便性の高い都市形成に支障があった。駅周辺には高等教育機関や福祉医療施設があることから、それらの施設との連携をさらに強化し、鳥取県中部圏域の玄関口にふさわしい整備に着手するため併せて倉吉駅の橋上化事業にも着手することとなった。

事業の開始から約 10 年という長い年月を費やし、両事業が無事に竣工し、この倉吉駅周辺地区が県中部の玄

上井羽合沿道土地区画整理事業	
施行者	倉吉市
事業期間	平成 13 年度～平成 23 年度
総事業費	36 億円
施行面積	49,630㎡

倉吉駅橋上化事業	
施行者	倉吉市
事業期間	平成 18 年度～平成 24 年度
総事業費	24.2 億円
施行内容	自由通路（市道倉吉駅南北線） 地域交流センター（817㎡） 北口駅前広場・南口駅前広場

関口として多くの方々に親しまれ、倉吉の元気を生み出す地域交流の拠点となった。



写真 倉吉駅

(4) 空港・港湾

① 空港

本県には、鳥取砂丘コナン空港が鳥取市に、米子鬼太郎空港が米子市にある。東のコナン、西の鬼太郎と、世界的に有名なキャラクターを愛称とする2空港をもつのは全国初の取組である。「まんが王国とっとり」ならではの情報発信を行い、国内外から多く観光客を誘致するこ



写真 鳥取砂丘コナン空港



写真 米子鬼太郎空港

とを目的としている。

愛称化後は、空港 PR 映像等による情報発信、駐車場整備や周辺道路等二次交通の整備・充実などを行い、愛称化のさらなる認知度を高め、航空利用者のみならず観光客の利用促進を図っているところである。

また、鳥取砂丘コナン空港では、物販・飲食店舗の充実や搭乗待合室の拡張等国内線ターミナルビルを再整備し、平成30年7月に空港グランドオープンしたところであり、米子鬼太郎空港は、平成13年にソウル便の就航、平成21年には、滑走路を2,500mに延伸して供用開始し、平成28年には香港便も就航するようになり、複数の国際定期便を有する拠点空港となっている。

② 港湾

本県には、鳥取港と境港の2つの重要港湾がある。

鳥取港は鳥取市街地の北西6km、一級河川千代川の河口に位置し、かつては賀露港として知られ、古くから朝鮮半島、出雲、隠岐、但馬方面などの交通の要衝として発展してきた。漁港区域の西浜地区では、平成14年に海鮮市場「かろいち」、平成15年にかにを中心とした体験型水族館「とっとり賀露かにっこ館」、平成23年には地元特産品等の販売拠点施設「わったいな」がオープンし、また海水浴、夏祭りやヨット・カヌーを利用したクルージングといった地域住民が主体となったイベントが行われるなど、地区全体が賑やかさを増している。また、平成30年3月には、鳥取港と鳥取砂丘コナン空港を直結する県道鳥取空港賀露線が開通し、両港の相互連携と利便性が向上し、一体感のある賑わい拠点の創出が期待されている。

一方、境港は自然条件に恵まれた山陰地方随一の良港で、地理的には敦賀・関門両港のほぼ中間に位置し、阪神・山陽・九州の各経済圏とも密接な関係を有する日本海国内航路の要衝である。平成7年には輸入促進地域計画（境港FAZ計画）が国から承認されるとともに、中国・韓国との定期コンテナ航路も開設。平成16年には、山陰地域発の国際コンテナターミナルとアクセス道路となる江島大橋が供用を開始し、物流拠点としての機能が充実した。そして平成21年、環日本海諸国を結ぶ国際定期フェリーが就航。平成23年には日本海側拠点港に選定され、モノとヒトが行き交う「北東アジアゲートウェイ」として、その地歩を固めつつある。

また、近年では大型クルーズ船の寄港が急増する一方、専用の施設等がないことからCIQ、待合スペース、送迎デッキ等を備えた旅客ターミナル及び岸壁や駐車場等周辺施設等の整備を進めており、日本海側の海の玄関口として2020年春に完成する予定となっている。



写真 鳥取港



写真 境港

(5) 公園

①布勢総合運動公園

県立布勢総合運動公園は、鳥取市の中心市街地から西方5kmに位置し、東・西・南側を丘陵地に囲まれ北側には田園地帯が開けた緑豊かな環境に立地している。県立の都市公園では初めての総合運動公園として、昭和60年の第40回国民体育大会「わかとり国体」の秋季大会の主会場として整備したものである。

当公園は、昭和54年8月に面積約52.9haを都市計画決定の上、12月から事業認可面積約31haを事業着手した。また、昭和56年10月から住宅・都市整備公団に陸上競技場、第2補助競技場及び野球場等の主要施設面積



写真 布勢総合運動公園

約13haについて施工管理を委託し、県の直轄事業と併せ事業費約70億円を投じ昭和59年8月に面積約31haが供用開始された。

なお、陸上競技場のトラック等の全天候舗装材として、全国で初めて特殊合成ゴムを使用した。

現在当公園はコカ・コーラボトラーズジャパン株式会社がネーミングライツ・スポンサーとなり、「コカ・コーラボトラーズジャパンスポーツパーク」の愛称で親しまれている。

②東山公園

米子市東山運動公園は、米子市の中心市街地から東方2kmに位置し、JR山陰本線東山公園駅に隣接したアクセス性の良い総合運動公園である。

当公園は昭和42年3月に当初都市計画決定され、その後周辺地域の開発や道路整備の進展にあわせて公園面積を拡大し、現在では54.4haが都市計画公園として決定されている。

公園内には市民球場やテニスコート、市民プール、市民体育館など数多くの運動施設があり、スポーツや運動を通じた交流の場として多くの市民に利用されている。

また、平成20年には米子市に本社を置く丸京製菓株式会社がネーミングライツ・スポンサーとなり、同社のどらやき生産量日本一にちなんで「どらドラパーク米子(どらやきドラマチックパーク米子)」の愛称がつけられ、今も市民に親しまれている。

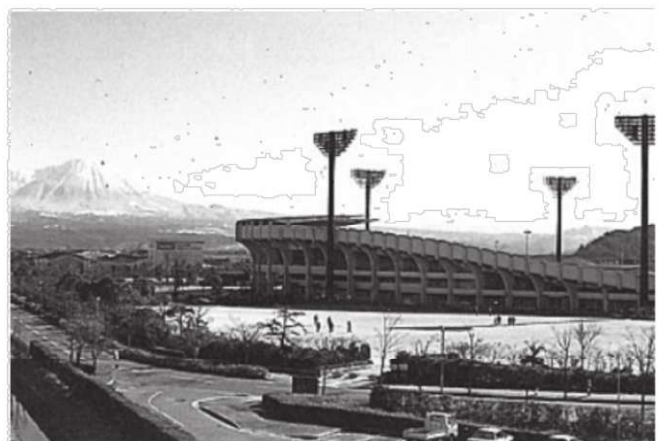


写真 東山公園

③東郷湖羽合臨海公園

県中部地域の東郷湖から羽合海岸にいたる一帯は、温泉、湖、海、丘陵等の豊富な観光レクリエーション資源に恵まれ、加えて風光明媚な土地であるので、ここに自然環境と調和した観光レクリエーション施設を整備し、すべての県民を対象とした広域にわたる利用に供する都市公園の建設を図った。

このため、都市公園等整備5箇年計画（昭和47～51年度）に大規模公園のうちの広域公園としてこれを加え、昭和47年12月に、その区域全体のうち約5,389ha（水面約427haを含む）について都市計画決定、事業着手した。

なお、平成7年には鳥取県と中国河北省の友好交流5周年を記念し計画された中国庭園「燕趙園」が本公園内に建設され、中国の歴史、文化に身近に触れることができる観光拠点として整備されている。

庭園の様式としては「皇家園林」が採用されており、大規模かつ豪華絢爛が特徴。設計は中国河北省石家荘市建築設計院が担当し、「欲揚先抑」の中国庭園の設計手法が用いられているとともに、周辺の景観が借景として活かされた構成となっている。

また、細部まで「本物の中国庭園」を作るため、造園、建築、瓦、彩画等について中国の専門技術者の指導を受けて建設している。

本庭園の周辺にはボタン園、中国輸入製品・地元特産品を販売する売店、温泉施設、レストラン等が整備されており、地区全体が一体となり魅力ある観光拠点として賑わっている。



写真 中国庭園「燕趙園」

(6) その他

①倉吉市打吹玉川伝統的建造物群保存地区

倉吉の町並みの始まりは、室町時代初期の14世紀頃と推定されるが、江戸時代から大正時代にかけて稲扱千歯や木綿の生産等の商業活動が栄え、商工業都市としての性格を持っていた。その当時の中心が、成徳地区の本町通りであり、そこには当時の面影を残す商家が数多く残されている。その景観は、本町通りに展開する商家の主屋を主体とする景観と、玉川沿いの土蔵群（白壁土蔵群）を主体とする景観で構成され、接褐色の石州瓦の屋根や繊細な出格子等の意匠も相まって、他の地方に類例の少ない「倉吉」らしさを醸し出している。

このような町並みを貴重な文化財として後世に伝えていくため、平成10年4月3日に本町通り東側約4.7haを伝統的建造物群保存地区として都市計画決定し、同年

12月25日には文化庁により重要伝統的建造物群保存地区に選定された。また、平成22年には本町通り西側のアーケード撤去に伴って伝統的建造物群保存地区の拡大がされ、現在9.2haの重要伝統的建造物群保存地区の指定がされている。

なお、平成28年に発生した鳥取県中部地震では、白壁土蔵群の象徴ともいえる漆喰壁が剥がれ落ちるなどの被害があったものの、保存計画に基づき順次修復工事が実施されている。



写真 白壁土蔵群

②今吉・海川新田地区集落地区計画

日吉津村の今吉・海川新田地区は市街化調整区域であり、都市計画行政上は市街化が抑制されるべき地区である。しかしながら、集落周辺の農用地は農振農用地の指定を受けておらず、農業振興行政上も積極的な整備対象とはされず、農業用水の汚濁や生産性の低下といった問題が生じていた。

また、本地区の南側には県内随一の交通量がある国道431号が走り、北側は良好な海浜環境を活かした地域づくりが進められていることから、今後開発圧力が增大することが懸念されていた。

このような状況を踏まえ、都市環境と営農環境との調和のとれた計画的な整備を進めることを目的として平成8年11月に集落地区計画を都市計画決定し、市街化調整区域であっても計画に適合する開発行為を特例的に認めるとともに建築物等について一定の規制をかけ、良好な居住環境の確保を図った。なお、市街化調整区域における地区計画の決定は県内初めてのことであった。

当該集落地区計画は日吉津村今吉・海川新田地区の14.1haを対象とし、建築物等の用途、建蔽率、敷地面積の最低限度、壁面の位置のほか、垣や柵については生垣やフェンスとする等の制限を定めている。

③天神川流域下水道（天神浄化センター）

昭和40年代、天神川及び東郷湖等流域の公共用水域の水質は年々悪化しており、特に東郷湖は汚濁もその極みに達し、観光資源の価値低下のみならず地域住民の生活環境を脅かす状態に至っていた。このような中、昭和46年9月に水質環境基準の類型指定がなされ、県はこの環境基準を達成するため、当該流域別下水道整備総合計画を昭和47年度・48年度に策定し、この上位計画の趣旨に基づき昭和49年3月に流域下水道を都市計画決定した。

また、都市計画決定の際、処理施設として天神処理場（現在、天神浄化センター）を併せて計画し、昭和59年1月の供用開始から現在に至るまで、当該水域の水質保全の役割を担っている。



写真 天神浄化センター

④防火建築帯及び防火地域

昭和27年4月に発生した鳥取市大火災（鳥取大火）では、鳥取市の中心市街地約112ha（山林部を含めると約161ha）が焼失し、その罹災戸数は5千戸を超えた。本大火は当時、全国的にも戦後最大の火災となり、市街地の約3分の2が烏有に帰した。

このような大火を二度と経験することが無いよう、昭和27年8月2日に全国初の防火建築帯（旧耐火建築促進法）の指定を受けるとともに、同日に防火地域の都市計画決定がされ、その後火災復興土地区画整理事業と併せて防火建築帯造成事業が実施されることとなったが、このことは鳥取市街地が防火都市として生まれ変わる歴史的なスタートであった。

復興が進むにつれ、防火建築帯及び防火地域の指定がされた鳥取駅から鳥取県庁に至る若桜街道の沿道では、耐火性の高い鉄筋コンクリート造のビルが建ち並ぶこととなったが、このような光景は県内初めてのことであり、鳥取市街地が近代都市としての発展を遂げる礎となった。



図 防火建築帯の指定（昭和27年当時）

4. まちづくりに関する最近の動向

（1）都市計画道路の見直し

近年、急速に進む人口減少や少子高齢化、更にはこれに伴う市街地拡大の収束など都市計画道路を取り巻く社会情勢は大きく変化してきている。本県における都市計画道路の多くは、高度経済成長期における都市の拡大を前提に決定されたものが多く、こうした社会情勢の変化を踏まえると、その必要性に変化が生じつつある道路もある。また、全国では都市計画道路の計画決定に伴い、個人の所有地に一定の建築制限等が課せられることから、長期未着手路線の都市計画決定に対する訴訟も起きている事例もある。

このような中、県では国、市町村及び県地方機関等の協力や意見を頂きながら、平成21年に「鳥取県都市計画道路見直しガイドライン」を策定し、都市計画道路の見直しに係る基本的な方針及びその具体的検証手法を明示した。その後、平成22年度から24年度にかけて、鳥取県が、県内の東・中・西部の圏域毎の都市計画道路網を踏まえ、国・県・市町村所管路線について、都市計画道路見直し検証作業を進め、見直し候補対象路線の抽出作業を行った。更に平成25年度には、防災・減災の効果を加味した再検証作業を行い、見直し候補路線を決定した。

この結果は、各事業主体に通知し、都市計画道路の存続、廃止の検証を行っていただくよう県内担当者会議等を通じて定期的に呼びかけを行っている。

そういった取り組みが実を結び、長期未着手都市計画道路の廃止が実現し、また、これまで積極的ではなかった事業主体においても、徐々にではあるが都市計画道路の検証及び廃止手続きが進められつつある。

(2) 都市計画区域マスタープランの見直し

本県における都市計画区域マスタープランは平成16年度にその多くが策定されているが、人口減少や少子高齢化の進行、市町村合併等により、求められるまちづくりに変化が生じてきた。そのため、本県ではこうした社会情勢の変化に対応すべく、都市計画区域マスタープランの見直しを進めている。

現行の都市計画区域マスタープランでは、「コンパクトシティ」を都市の目標として掲げているが、見直し案では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」をキーワードとし、各拠点を有機的な交通網で繋ぐまちづくりを都市の目標として位置づけている。

見直しにあたっては、鳥取県都市計画審議会にてこれまでに都市計画区域毎に複数回の予備審議を実施する等、丁寧な手続きを心掛けている。

(3) 市街化調整区域の立地基準の緩和

人口減少や高齢化の進行に伴い、空き家の発生や既存集落の維持が困難になる等の問題が生じており、こうした問題に対応するため平成21年、市街化調整区域における開発許可等の基準に関する条例（「鳥取縣市街化区域と一体的な地域等に係る開発許可等の基準に関する条例」）を定め、自己用住宅であれば建設可能にすることや市街化を促進しない開発等の基準を具体的に定めた。平成27年には、社会福祉施設を条例に基づく許可項目に追加するとともに、幹線道路沿いの区域内にある空き店舗について、従来認めていなかった用途の店舗や事務所への用途変更を認めることとした。また、平成29年には、分家からの再分家（いわゆる孫分家）の建設や、空き家への県外からの移住者の居住を認める等の基準見直しを適宜行っている。

(4) 米子駅南北一体化事業

現在、米子駅周辺は、JR山陰本線で駅南・駅北地区に分断されており、両地区の連携の不足や移動の円滑化、歩行者の回遊性などが課題となっている。また、駅へのアクセスは、駅の北側に位置する駅北広場に限られており、駅北広場へのアクセス集中による交通渋滞も課題となっている。

米子市では、この課題を解決するため、米子駅南北自由通路等整備事業により、自由通路、駅南広場等を一体的に整備することで、交通結節点としての機能強化による都市交通の円滑化や駅南地区の利便性の向上を図り、米子市の玄関口にふさわしい都市環境を創出することとしている。

(5) 水木しげるロードリニューアル事業

水木しげるロードは、JR境港駅前から水木しげる記念館のある本町商店街までの延長約800メートルの道路と沿道の店舗などで構成される、年間約200万人の観光客が訪れる本県を代表する観光地のひとつである。この度、「すべての人にやさしく、誰もが楽しめる道づくり」をコンセプトにリニューアル工事を実施し、平成30年7月に竣工した。

事業主体は主に境港市で、県道部分と市道部分において主に以下の事業を実施。

- ・市道区間の一方通行・スラローム化及び歩道の拡幅
- ・妖怪ブロンズ像の増設と再配置
- ・妖怪ツリーの植栽
- ・夜間照明演出による新たな魅力の創出

沿道については、「昭和レトロ」と「水木作品の世界」をテーマとして統一性のある街なみの整備を推進することとし、国土交通省の補助事業である「街なみ環境整備



写真 水木しげるロード



写真 夜間照明演出

事業」を活用。今後、地元が主体となって街なみ整備についてのより詳しいルールを作り、順次、店舗の外観改装等を実施していくこととなっている。

(6) 県立美術館建設計画

鳥取県立博物館は、開館後40年以上経過し、施設の老朽化、収蔵庫及び来館者用駐車スペースの不足等の問題が生じており、常設展示の機動的更新や体験型展示等の各種企画が十分に行えない状況となっている。以上の諸課題に現在の施設で対応しようとすれば、大規模な増改築や敷地拡張が必要となるが、現施設は国の史跡指定地内にあり不可能である。

こうした状況の中、県立博物館の今後の施設整備の在り方について広く意見を募ったところ、現在の県立博物館から美術分野を切り離し、美術分野の新たな施設整備をするのが良いとの意見が多数あった。

こうした結果を踏まえ、県教育委員会は県立美術館を新たに整備する方針とし、平成29年3月3日に倉吉パークスクエア隣接の倉吉市営ラグビー場を建設場所とする鳥取県立美術館整備基本構想を決定、また平成30年7月6日には鳥取県立美術館整備基本計画を策定した。

基本計画には、国内外の優れた美術を鑑賞・学習する機会の提供、県民の文化的な獨創性・創造性の育成のほか、様々な技術や文化にあふれた地域づくりが主な目的として位置づけられており、人口減少が進展する現代において幅広い世代に親しまれ、賑わいのある拠点の形成が期待されている。

5. おわりに

鳥取県においても全国的な状況と同様に、人口減少、

高齢化問題が進行している。全国でも一番人口が少ない県ではあるが、県土面積もそれほど大きくないことから、都市部と中山間地域が比較的近く、コンパクトであり、まちの玄関口である駅、空港、港など交通結節点の整備により、それら各拠点の整備を通じた交流人口の拡大を目指すことにより、地方創生に向けた動きを進めている。

鳥取県には、都市部と中山間地域を結ぶ主要な通勤・生活道路の整備が比較的進んでいることで、県内のどこに居住しても通勤・通学時間が短く、家族との団らん、子育てや余暇活動など、幸せな時間を楽しむことができる職住近接型の環境がある。近年の地方移住の希望が高まっている中で、美しい自然に囲まれ、この職住近接型のスローライフを楽しむことができる環境は、本県で暮らす大きな強みとなっている。鳥取県には、都会にはない「豊かな自然」、「人と人との絆」、心豊かな暮らしを実現できる「幸せを感じる時間」がある。

このように幸せを感じながら鳥取の時を楽しむことができる環境を整え、これまでとは違う価値観を提供することで大都市へと向かう人の流れを反転させていきたい。

「都市計画」の分野においてもこの動きを後押しするため、市街地と農村部が調和した持続可能な都市づくり「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方を進めて、中心市街地に都市機能を集約する拠点を設け、郊外部や農村部には拠点毎に相応しい都市機能を分担させ、農村部等に生活上必要な諸機能を備えるとともに、拠点間を有機的に結び付ける道路網や公共交通の確保を進める施策を推進し、住みよいまちづくりを実現していきたい。