

21世紀を展望した地方中核都市鳥取のまちづくり

City planning to create a core city of San-in area in 1990's *

西尾 遼富**

by Harutomi Nishio

This article deals with the method of creating a core city of San-in area.

Tottori city is not a capital city of Tottori prefecture , but also a core city of San-in area. And this city is blessed with magnificent natural surroundings. To create an attractive city for its people etc., we are programing three big project in 1990's .

1. はじめに

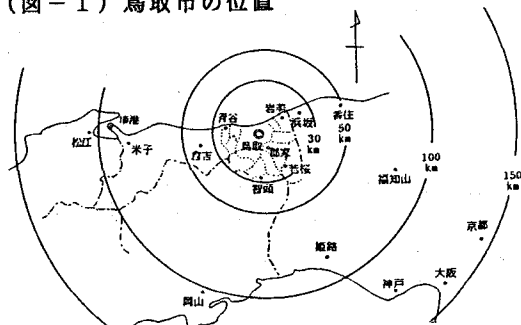
日本一の「鳥取大砂丘」により全国的に知られている鳥取市は、鳥取県の東部、中国山地に源を発する千代川により形成された鳥取平野の中心に位置し、北は日本海に面している（図-1）。

気候は、日本海方気候に属するものの近海を対馬海流（暖流）が流れていることもあり、四季のうつろいが実感できる比較的温暖な気候となっている。

また、本市は、日本一の鳥取大砂丘を有するのみならず、紺碧の日本海と白砂青松の山陰海岸、池としては日本一の面積を誇る湖山池、全国にま

れる山城の鳥取城跡と久松山、因幡の白兔伝説で知られる白兔海岸、湯量豊富な鳥取温泉と吉岡温泉等恵まれた自然環境と多くの歴史的遺産を有するまちでもある。

（図-1）鳥取市の位置



このように美しい自然環境に恵まれた本市の歴史をさかのぼれば、古くは鳥取部（ととりべ）が住む鳥取郷に由来するが、本市の礎が築かれたの

* キーワード 高速交通網の整備、都市空間の再編、らしさづくり

** 鳥取県鳥取市長（〒680 鳥取市尚徳町116）

は近世になり、山名氏が本市のシンボルの一つである久松山に城を築いてからとなる。その後、江戸時代には、因幡、伯耆兩國を治める池田侯32万石の城下町として、また、明治維新後は鳥取県の県都として、政治、経済、文化、教育等あらゆる面で中心的な役割を担いながら発展を続けてきており、平成3年8月末現在人口142,413人と県都としてのみならず、山陰地方第1の人口規模を有する中核都市としての地歩を固めつつある。

本市のまちづくりの基本となるものは、市民の英知を集め平成3年度に策定した「第5次鳥取市総合計画」である。

この計画では、本市が目指すべき都市像を「みんなでつくる明るくにぎわいのあるまちー鳥取」とし、新たな世紀を展望しつつ、様々な施策に取り組むこととしているが、以下、本稿においては、この計画を適宜紹介しながら、本市のまちづくりの歩み、現状、将来展望について述べ、関係各位の参考に供したいと思う。

2. まちづくりの歩み

本市のまちづくりの歩みについては、大きく次の4段階に分けることができる。

(1) 第1段階

ー礎づくりの時期（鳥取藩の城下町として）ー

本市のまちづくりの礎が築かれたのは、池田侯32万石の城下町の時代であったと考えられる。

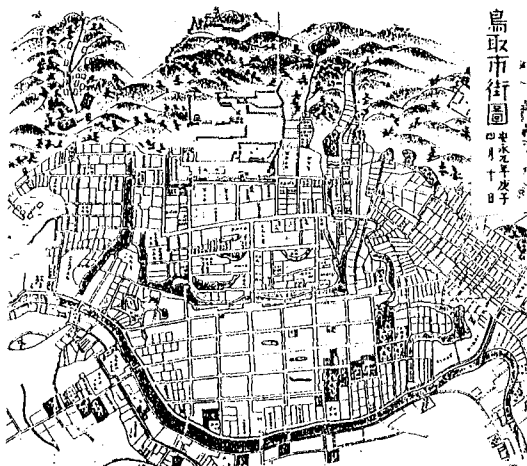
この時期のまちづくりの特徴を端的にいいあらわした文章として参議山県有朋が明治14年に山陰地方を視察した際の復命書があるのでこれを引用してみたい。

「…旧藩の制、士族を旧城下に纏め、一も地方に散在せしめたこと無し。故に生計の為め、郵落に入る者あれば、貶謫と同一視するの風習あるを以て、四千余戸の士族今猶一邑中に沓然たり…」（図-2）

明治22年の市制施行当時、27,898人の人口を有した本市の限界がここにあったと考えねばならない。すなわち、この復命書にいう旧城下とは、久松山と現在の旧袋川に囲まれた約2.5km²の土地であり、この面積を基に市制施行当時の人口密度を単純に試算すれば、実に11,159人/km²と、当時の人口密度としては極めて特異な状況であったといえよう。

このような都市構造を反映し、鳥取藩当時、鳥取は周辺地域の単なる消費地としての性格しか持たず、都市構造としては極めて脆弱であったものと考えられる。

（図-2）藩政時代の市街図



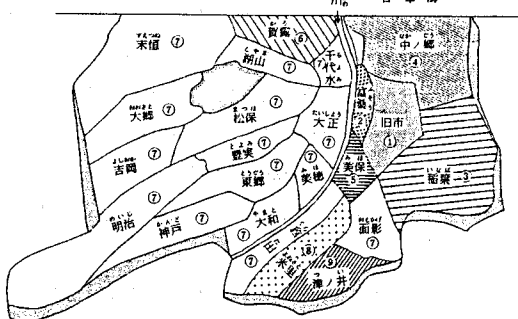
(2) 第2段階

ー都市構造づくりの時期（鳥取大火復興）ー

上記のような都市構造の脆弱性を打開するため、本市においては殖産興業に努めるとともに、市制施行後、積極的に町村合併を進め、市制施行当時6.61km²に過ぎなかった市域の面積が、昭和38年には227.25km²に拡大するに至った（図-3）。

この町村合併とともに本市の都市構造も徐々に近代化してくる訳であるが、その歩みは必ずしも順調ではなく、大正元年、4年、12年の千代川大氾濫、昭和18年の鳥取大地震、27年の鳥取大火災など、本市は幾多の災害にみまわれてきている。

千代田 日本酒



番 号	年 月 日	面 積	備 考
1	明治22. 10. 1	6.61	市領施行
2	大正12. 5. 10	10.75	宮桑村編入
3	昭和 7. 4. 1	21.82	越前村編入
4	8. 4. 1	34.82	中ノ郷村編入
5	8. 10. 1	40.11	美原村編入
6	12. 2. 15	45.12	賀美村編入
7	28. 7. 1	219.44	神戸村、大和村、美穂村、大正村、 真郷村、豊実村、明治村、吉岡村、 大郷村、永恒村、瀬山村、松原村、 千代太村、面影村、倉田村編入
8	30. 7. 20	227.39	米里村編入
9	38. 4. 22	227.25	津ノ井村編入
10	51. 12. 1	237.29	一部境界変更
11	59. 11. 1	237.28	国府町と境界変更
12	平成元. 11. 10	237.01	宮原と上ノ郷変更

これを受け、国においては、同年5月、耐火建築促進法が制定され、本市はその適用第1号となったわけであるが、その復興計画の概要は次のとおりである。

- この復興事業については種々困難が伴い、公共投資の増大や歳入欠陥により、一時は財政再建団体の指定を受けたものの、先人の粘り強い努力により、この時期に現在の本市都市構造の基礎を築くことができた。

－都市の均衡ある発展を目指して（鳥取駅の高架化）－

このため、昭和45年より取り組んだ事業が鳥取駅の鉄道高架事業である。この事業は事業期間10年間、高架総延長3.6km、総事業費約166億円にのぼる大事業であり、また、この事業に併せ、県都の表玄関にふさわしい近代的な市街地の形成を図るための鳥取駅北側地区土地区画整理事業、鉄道高架により市街化が予想される駅南地区の工場の国道29号線沿線津ノ井地区移転に取り組んだ。

これらの事業により鳥取駅南地区の開発が急速に進み、さらには本市の均衡ある発展が図られる基礎が築かれた。

－ 20万都市への飛躍を目指して（高速交通網とニュータウンの整備）－

現在、多くの地方都市が抱える課題として、いかにして若者の地元定着を図り、まちを活性化していくかがあるが、若者が定着し、活力に満ちたまちをつくるためには、まちが都市的雰囲気を持ち、まち自体が自らの力で発展を続けられるような人口規模のまちをつくることが重要ではないかと考えられる。このような観点か

ら、都市的雰囲気醸成と地方都市に住まうことの快適性と調和を考慮し設けたものがこの構想である。

なお、この構想の実現のための施策として本市が重点的に取り組んできたものは、地域の活性化を図るための高速交通網の整備と企業誘致、本市に不足する都市機能を補うものとしての鳥取新都市（つのいニュータウン）の開発整備、文化・教育、レジャー等の中核都市機能の充実である。

3. まちづくりについての基本的な考え方

21世紀まであと10年となった今日、本市を含む地方都市における最重要課題は何といっても高齢化・長寿化の進展への対応であると考えているが、この高齢化・長寿化という現象を、まちづくりの観点からみれば、大きく次の3つの側面が重要である。

a) 投資的経費の圧縮

まず重要なことは、やはり高齢者の増加に伴う、福祉的経費の増大ということである。

福祉的経費の増大そのものは、「福祉都市宣言」を行っている本市にとって必ずしも問題となることではないが、福祉的経費はその性格上、ともすれば増加傾向となりがちであり、この結果、まちづくりにあてるべき投資的経費が圧縮される恐れがあるということが問題となろう。

しかし、90年代はまだ投資余力があり、本格的な高齢化社会への移行期とでも呼ぶべき時期であることから、この90年代を最大限に活用し、まちの骨格づくりを進めるという観点から、まず重要である。

b) 高齢者の社会参加の必要性

また、高齢化社会・長寿社会を、投資的経費の圧縮というようなマイナス面のイメージでとらえるのではなく、長期にわたり社会に貢献してきた高齢者が長寿を喜び、明るく健康で過ごせる社会であるという観点でとらえることも重

要である。

このため、市民一人ひとりの「福祉の心」の養成に努め、高齢者を社会全体で支えるという地域福祉基盤の確立を図るとともに、在宅・施設の両面からの総合的健康・医療システムの整備、生涯学習活動の振興と高齢者雇用の促進による高齢者の生きがい対策の充実や社会参加の促進に努める必要があると考えている。

なお、高齢者の社会参加の促進は、福祉的経費の縮減にもつながるという観点も重要である。

c) 若者の地方定住促進の必要性

次に重要な観点は、高齢化社会・長寿社会を守りの観点でなく攻めの観点でとらえるべきであるという点である。

高齢化社会・長寿社会を明るくいきいきとしたものとしていくためには、高齢者自身が明るくいきいきしていなければならないということはもちろん、子どもや若者が多くいるまちでなくてはならない。

したがって、企業誘致の促進等による魅力ある雇用の場の創出、文化・レジャー機能や商業機能の充実等により若者の定着するまちをつくるという点も重要な観点である。

高齢化・長寿化のまちづくりに与える影響を上記の3点として認識した場合、21世紀における鳥取がいかなるまちとなるかは、本格的な高齢化社会への移行期とでも呼ぶべき90年代をどのように活用するかにかかっているといっても過言ではなく、このことを本市のまちづくりの基本的考え方としている。

したがって、まちの骨格をつくる土木関係のプロジェクトについても、費用対効果の高いもの、長期にわたりその整備効果が期待できるものについて90年代に重点的に取り組む必要があると考えている。

4. 重要プロジェクト

「第5次鳥取市総合計画」では、先に述べたま

ちづくりについての基本的な考え方に基づき、9つの重点課題をあげているが、そこにあげた全ての事業を紹介することは、本稿の目的とするところではないので、以下においては、その中でも重要と考えられる3つの事業について述べてみたいと思う。

(1) 高速交通網の整備と土地開発の推進

<現状>

本市は北を日本海、南を中国山地に囲まれ、他圏域との交通が至極不便な状況であり、例えば、直線距離にして約150kmに過ぎない大阪と本市の交通の状況についてみれば、

鉄道（山陰本線經由特急）

4時間

（因美線經由急行及び新幹線）

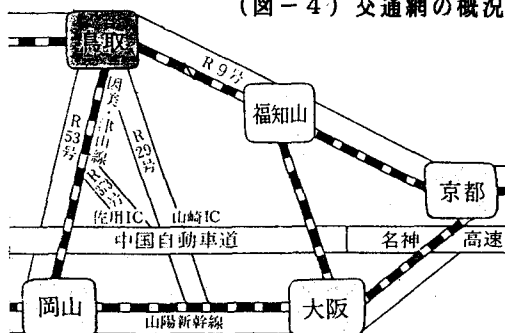
3時間40分

道路（国道53号及び中国縦貫道經由）

3時間20分

と、高速交通網整備の遅れが本市の経済・文化の発展にとって大きな障害となっている（図-4）。

（図-4）交通網の概況



このことについて、先に引用した山県有朋の復命書から再度引用してみたいと思う。

「…旧鳥取藩の如く、今日窮窘の極度に迫りたる者は他に無し。…故に果たして鳥取県を置くに決せば、同時に又道路の改築に従事し、車道を開き、交通運輸の便を第一起手たるべし。…道路を改築して交通の便を開かないと、この地方の発展は望みえない。…第一に鳥取より姫路に達する路線に着手し、車道を開き、直接に因

幡の物産を起こす基礎をつくり、因幡の人民を鼓舞し、…」

と、明治の時代から本市の重要課題が交通網の整備であったことがうかがわれる。

交通網の整備の重要性については、今更いうまでもなく、各地でこの整備が進められているところであるが、近年の大都市地域における地価高騰は別の意味から、この動きに拍車をかけるものと考えている。すなわち、

a) 企業

集積や輸送コスト面からの大都市地域に企業の集中がなされてきたが、近年の地価高騰により、これらのメリットが地代コストをカバーできなくなってきており、企業が良質な土地や労働力を求めて地方に分散しつつある。

b) 家計

近年の地価高騰により大都市に暮らすことの効用が減少傾向にあり、大都市で享受できる文化、レジャー等の効用が地方でも享受できる、または、輸送コストの低減により大都市に容易に行くことができれば、地方都市居住が一層増加するものと見込まれる。

からである。

ただし、高速交通網の整備は地域間競争を一層加速すると考えられることから、中核都市としての地歩を確実なものとするためには、高速交通網の整備に併せ、まちとしての魅力アップを図ることが同様に重要であると考えている。

<具体の施策>

① 中国横断自動車道姫路鳥取線の整備

近年のモータリゼーションの進展により、物流の主役は道路となっており、高速交通網の整備についても、まず、道路の整備が重要と考えている。

現在、同路線については国土幹線自動車道審議会において基本計画路線とされているが、同路線の整備にはまだまだ困難が伴うと考えられ、当面は、国道53号、373号の高規

格化を促進するとともに、沿線市町村、住民一体となって早期整備について各方面に強力に働きかけを行う必要があると考えている。

② 高速鉄道智頭線の整備

定時性、大量性等から鉄道輸送も重要な交通網である。

本市から近畿圏に至る鉄道網としては、因美線で津山、岡山を經由するルートと山陰本線で京都に至るルートがあるが、両ルートとも高速化を図るには多大なるコストを要することから、新規路線として因美線智頭と山陽本線上郡を結ぶ智頭線の整備が第3セクター智頭鉄道㈱により進められており、平成3年3月末現在、事業進捗状況85%となっている。

③ 良質な工業用地の整備

先に述べたとおり、企業の立地選択が地代と輸送コストに大きく左右されるとすれば、高速交通網の整備と同様に重要なことは、良質な工業用地の確保である。

全般的に山がちな本市において（表-1）

（表-1）土地利用現況

宅 地	17.53㎥	7.4%
田 畑	42.57	18.0
山 林	116.25	49.0
原 野	24.30	10.3
そ の 他	36.36	15.3
合 計	237.01	100.0

良質な工業用地を確保することは困難な面もあるが、住・学・産の複合都市づくりを目指す鳥取新都市（つのニュータウン）において、頭脳立地構想に基づきハイテク型企業立地の受け皿であるテクノ・リサーチパークの整備を進めるとともに、本市都市計画の全体的な見直し作業を進める中で、国道29号津ノ井バイパス、53号鳥取南バイパス沿いの田園地帯に周辺の環境に配慮しながら良質な工業用地の整備を進めることとしている。

(2) 都市空間の整備・再編

<現状>

まちづくりの歩みの中でのべたとおり、昭和27年の鳥取大火への反省から本市中心市街地の若桜街道の両側に耐火建築物が設けられたわけであるが、この建築物の多くは店舗と住居兼用の簡易耐火建築物であり、再開発が困難であった。このため、近年のモータリゼーションの進展に伴い、まちのにぎわいが再開発等による駐車場の確保が困難な同地区から、駐車場の確保が比較的容易な駅南地区や旧国道9号線沿いの地区等に分散しつつある。

しかしながら、本市のような人口規模の都市において商業機能をあまり分散させることは地域としての魅力（にぎわい）の低下を招くこと、また、同地区は本市の顔であり、中核都市としての機能充実を図るために重要な役割を果たすべき地域であることから、同地区の都市空間の再編を図ることが緊要の課題となっている。

また、中核都市としての機能の充実を図りつつ、「20万都市構想」の実現を図るためには、住宅、工業用地等の本市に不足する都市機能を補う受け皿づくりも重要であり、特に、ゆとりとうるおいの生活環境を求め地方定住志向が高まってきており、若者の定着するまちをつくるためにも、これらの人々にゆとりの居住環境を提供していく必要があると考えている。

<具体の施策>

① 地区更新再開発事業の推進

本市が中核都市としての地歩を確固たるものとし、さらには、本市の均衡ある発展を図るため、中心市街地の空間の再編を内容とする地区更新再開発事業基本計画を策定し、地元地区に対する説明会に入ったところである。

この計画は、中心市街地をいくつかの地区に分け、地域特性に応じた開発手法や必要な地区施設の整備手法を提案しているが、同地区は権利関係が錯綜しており、また、再開発に伴う財政負担に耐えうる事業者が少ないため、事業の推進には大きな困難が伴うが、一方で、同地区には国の機関等の移転跡地等が

存在することから、これらの土地を適切に活用することにより、同地区の都市空間の再編に積極的に取り組んでいかなければならないと考えている。

また、都市空間の再編のためには、これらの地域で経済活動を行う事業者の活性化を図ることが必要不可欠であり、大規模小売店舗法の改正に伴う商店街活性化施策の導入、第3セクター街づくり会社の設立等の施策を並行して講ずることも重要であると考えている。

② 鳥取新都市（つのいニュータウン）開発整備事業の推進

この事業は、本市の「20万都市構想」を都市基盤の面から支えるものであり、20万都市に必要な都市機能を補いつつ、本市の一層の発展を図るため、本市南部の丘陵地帯に、住・学・産の複合都市を形成しようとするものである。

また、このニュータウンは、山陰地方のモデルとなるような都市づくりを目指しており、3世代住宅の供給、ボンエルフ道路の整備、無電柱・無アンテナ化等を推進するとともに、建設省のインテリジェント・シティ構想、生涯学習のむら構想、新ふるさとマイホーム構想、国土庁の学園都市構想、通産省の頭脳立地構想の指定を受け、その実現に全力をあげているところである（表-2）。

（表-2）鳥取新都市事業概要

事業主体	地域振興整備公団	
事業期間	昭和58年度~平成9年度	
概算事業費	約400億円	
計画人口	10,000人	
土地利用計画	宅地計	105.9ha
	住宅用地	55.5
	工業用地	24.5
	誘致施設	13.3
	利便施設	12.6
	公園・緑地	149.4
	道路・調節池	49.6
	計	304.9

(3) 鳥取らしさづくり

<現状>

土木関係の重要事業というのはともすれば、まちの骨格というようなマクロ的な観点、機能性の観点を重視しがちであり、またそれが当然と考えるが、まちというものは人々の生活を育む器のようなものであることを考えれば、まちづくりにはまちの血肉とでもいべきミクロ的な観点、人間的な観点も重要である。

土木関係の事業により国土の構造は災害に強く機能的にも向上したことは喜ばしいことであるが、全国的に「金太郎飴」的なまちとなったこともまた否定できない事実であり、今後、高速交通網の整備や情報化が進めば、この傾向が一層強くなるのではないかと考えている。

しかし、人々が暮らしやすいまち、人々がふるさととして愛せるまちというものは、その地域が持つ特性というようなものが生かされたまちではないかと思う。したがって、今後のまちづくりとしては高速交通網や都市空間の整備に併せ、鳥取らしさづくりということが重要なのではないかと考えている。

「鳥取らしさ」とは、まちとしての個性である。まちの個性とは、自然景観、気候等の風土的要因、そのまちが歩んできた歴史的要因、さらに、市民がつくりあげてきた人為的要因等の様々な要因によって構成されており、この全て、または、一部であっても傑出していればまちの個性が出てくると考えられる。

しかしながら、本市の現状を見ると、必ずしも、個性的なまちとはいえない状況であり、今後、まちとしての個性の確立に努める必要があると考えている。

<具体の施策>

「鳥取らしさづくり」というものは非常に時間のかかるものであるが、本市の現状からして、次の3点が重要であると考えている。

① 自然的景観の保全・活用

本市が恵まれた自然環境を有することは再三述べてきたところであるが、この自然環境

は、全国に2つとないものとして本市の個性を形成するのみならず、市民や本市を訪れる人々にゆとりやうるおいをもたらすものとして重要な役割を果たすものである。

したがって、鳥取らしさづくりの第1は、これらの自然的景観の保全と積極的な活用であり、鳥取砂丘や湖山池の公園整備、旧袋川等における親水空間の整備等を進めることとしている。

② 生涯学習活動の振興

鳥取らしさを今後、重視してまちづくりを進める場合、時間がかかるかも知れぬが文化、歴史づくりをしていくことが重要であり、しかもこれは市民生活に根ざしたものの、市民生活から沸き上がってきたものである必要がある。

このため、市民の生涯学習活動を振興する中で、世代を超え「鳥取らしさ」について語り合う場を設けて行くこととしている。

③ 特色ある施設の整備

「鳥取に行けば何々がすばらしい」というような市民の心の支えとなるような特色のある施設の整備を行うことも鳥取らしさを形成するための近道であると考えている。

このため、久松山麓等のシンボル・ゾーンやおもちゃ博物館等の特色のある施設の整備、さらには都市緑化・美化に積極的に取り組むこととしている。

5. さいごに

本市のまちづくりの現況を紹介してきたが、土木工事を通じたまちづくりについて種々思いを巡らす場合、大切なことは、

- a) 長期展望にたって、まちが持つ潜在能力を引き出すための大規模な土木事業を進めること
 - b) 市民の立場にたって、市民の生活を支えるきめ細かな土木事業を進めること
- といえるのではないかと思う。

今、本市の将来的なまちづくりの方向性について明らかにするため、本市における活用すべき潜在能力は何か、また、それを制約するものは何かということを考えると、まず、活用すべき潜在能力は、

- a) 豊かな自然環境とゆとりの生活環境を有すること
 - b) 近畿圏に相対的に近い場所にあること
 - c) 山陰地方東部の中核都市であること
- であり、
- d) 全般的に山がちな地域であり、豊かな自然環境を保全しながら活用すべき土地が少ないこと、すなわち、地代が高くなりがちであることが制約要因であるといえることができる。

したがって、本市が高速交通網の整備等により地域開発を進めるとしても、ある時点では土地の面からの制約要因が働くものと考えており、本市の将来的な発展方向を一言でいうと、

「地方都市に住まうことの快適性を維持しつつ、地方中核都市としての都市機能の充実を図ること」であると考えている。

以上のような観点からすると、本市の将来的な発展にとって重要な土木事業は、先に述べたとおり、本市の潜在能力を最大限に引き出すための高速交通網の整備、土地開発、そしてまちの個性づくりであり、また、まちづくりの観点からさらにこれに付け加えるとすれば、土木事業によって築かれたこれらの器に命を入れるものとしてソフト関係の諸施策の充実やソフトを意識したハードづくりであると考えている。

本市が21世紀に向けて地方中核都市として一層発展していくためには、まだまだ、幾多の困難があり、決して容易でないと考えるが、21世紀までの10年間を最大限に活用し「明るくにぎわいのあるまち」を市民一丸となって築き上げていきたいと考えているので、最後に関係各位のご助言・ご助力をお願いして、私の報告とする。