

# 人口減少下の地方都市生活圏における 居住地変化の分析 —鳥取市東部圏域を対象に—

高橋 明日美<sup>1</sup>・大平 悠季<sup>2</sup>・桑野 将司<sup>3</sup>・福山 敬<sup>4</sup>・太田 はるか<sup>5</sup>

<sup>1</sup>学生会員 鳥取大学大学院 工学研究科社会基盤工学専攻 (〒680-8552 鳥取市湖山町南4-101)  
E-mail:M15T7014X@edu.tottori-u.ac.jp

<sup>2</sup>正会員 鳥取大学大学院助教 工学研究科社会基盤工学専攻 (〒680-8552 鳥取市湖山町南4-101)  
E-mail:ohira@sse.tottori-u.ac.jp

<sup>3</sup>正会員 鳥取大学大学院准教授 工学研究科社会基盤工学専攻 (〒680-8552 鳥取市湖山町南4-101)  
E-mail:kuwano@sse.tottori-u.ac.jp

<sup>4</sup>正会員 鳥取大学大学院教授 工学研究科社会基盤工学専攻 (〒680-8552 鳥取市湖山町南4-101)  
E-mail:fukuyama@sse.tottori-u.ac.jp

<sup>5</sup>非会員 鳥取大学 工学部社会開発システム工学科 (〒680-8552 鳥取市湖山町南4-101)  
E-mail:B13T7006X@edu.tottori-u.ac.jp

人口減少時代を迎えたわが国において、国民の半数以上を抱える地方都市生活圏における安全安心で快適なくらしを維持することは国の重要な課題である。国の「定住自立圏構想」や「コンパクト・プラス・ネットワーク（国土形成計画）」などの施策は、中心都市の人口（密度）や都市機能を保持しつつ、周辺地域生活拠点からの交通アクセスを確保することで、生活圏域全体のサービス水準の維持を目指している。本研究では、そのような地方都市生活圏として、鳥取市を中心とした生活圏である鳥取市東部圏域を対象として、人口減少時代突入期である現在の居住地変化の動向を明らかにし、特に、中心都市や周辺地域生活拠点のコンパクト化やアクセス性の変化を明らかにすることで、今後の地方都市生活圏の維持施策への含意を得ることを目的とする。

**Key Words :** *population distribution, compact city, road travel time, population census*

## 1. はじめに

わが国における人口減少は、その影響を真っ先にかつ強烈に受ける過疎地をはじめとした「非都市域」はもちろんのこと、これら非都市域の住民がその生活サービスの基盤とする地方中心都市部にもすでに大きな影を落とし始めている。背後圏（非都市部）を含んだ地方都市部の生活圏の人口はわが国の人口の約4割強を占め、三大都市圏および地方ブロック都市圏の人口を上回っており、今後数十年続くわが国の人口減少の中で、これら地方都市生活圏において、いかに安全安心で快適なくらしを確保できるかは国の存亡にかかわる課題といっても過言でない。

戦後長らく人口増加局面にあったわが国の地方中心都市は、人口密度を高めながら郊外化により都市を拡大させた。人口減少局面に入ったこれら都市が、この成長の逆プロセスをたどるならば、住み替えにより縮小人口になった中心部への再集約によってコンパクトな都市が再形成されることになろう。しかし、クラークらによる1960～70年代ヨーロッパの諸都市に関する都市発展に関する調査が示すように、人口減少局面の衰退都市がこのような再都市化プロセスをたどるケースは見つかっていない<sup>1)</sup>。わが国の多くの地方都市では、人口減少と人口の郊外化（逆都市化<sup>1)</sup>）により、人口密度の低い中心市街地をもった「住民が広く薄く住まう」非効率な都市圏が形成されつつあるように見える。

国や行政も、人口減少社会における地方都市生活圏の生活サービス維持という課題を看過しているわけでは当然ない。総務省は「定住自立圏構想」として、中心となる市の都市機能と郊外・周辺市町村の農林水産業や自然環境等それぞれを活用して相互に役割分担・連携・協力することにより圏域全体で必要な生活機能を確保し人口定住を促進する政策を示し、これを行う地方自治体に対する財政処置など支援体制を備えた。これまでに 100 を超える地域が定住自立圏として登録を終えている。

一方、国土交通省にあっては平成 26 年に、「国土のグランドデザイン 2050」<sup>2)</sup>を発表し、地方都市生活圏について中心都市の維持や「小さな拠点」による生活支援をうたっている。さらに、都市再生特別措置法を改正し、立地適正化計画制度という新たな誘導ルールによるコンパクトなまちづくりの制度を創設している<sup>2)</sup>。

そこでは、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまわって立地し、都市特有の「密度の経済」を維持しつつ、高齢者や交通弱者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設および生活サービス等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えで進めていくことがうたわれている。すなわち、地方生活圏の中心となるべき都市（の中心部）をコンパクト化すると同時に、都市周辺部および都市郊外の地域生活拠点（小さな拠点）を公共交通等の交通ネットワークによって結び、生活圏全体の生活サービスを維持するという考え方である。

この立地適正化計画は、すでにいくつかの市町が先駆的に作成を始めており、平成 28 年 6 月時点で、3 市町がすでに作成公開し、また、12 市町が作成中である<sup>3)</sup>。その中に本研究が分析対象とする鳥取市も含まれる。鳥取市は、立地適正化計画の作成と同時に鳥取市都市計画マスタープランの作成（10 年の見直し）も行っており、合併特例法のもとでの平成 16 年の周辺 8 町村との合併以来、旧鳥取市を中心拠点として旧町村を地域生活拠点と交通ネットワークで結ぶ「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指している<sup>4) 5)</sup>。

本研究では、人口減少局面にある地方都市圏として、鳥取市を中心とする鳥取県東部圏域に着目し、都市人口成長の最終局面および減少の最初の局面を含んだ平成 12 年から平成 22 年の期間について、都市圏の人口分布・立地の変遷を明らかにすることを目的とする。具体的には、中心都市および地域生活拠点のコンパクト化とアクセス性の変遷を明らかにすることで「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の方向に合致した立地変遷であるか等を検証する。



図-1 分析対象圏域

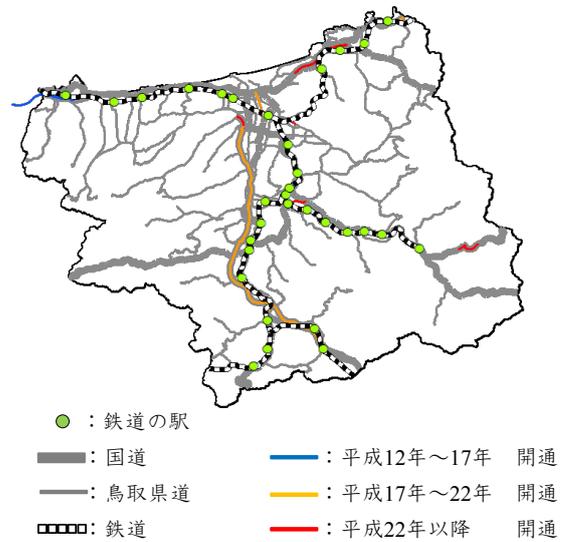


図-2 分析対象圏域の主要な交通網

## 2. 対象圏域の概要

### (1) 分析対象の定義

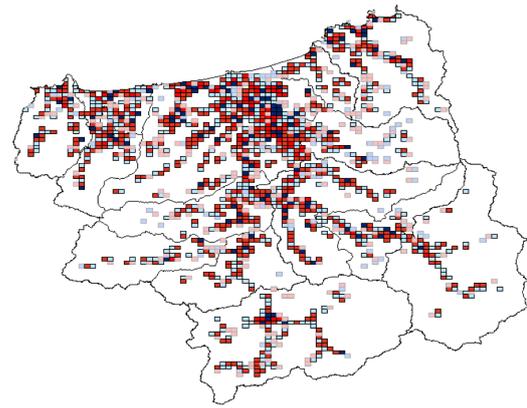
本研究では、鳥取市および鳥取市に流入している就業者・就学者の比率、すなわち鳥取市への依存率が高い周辺市町村を含めた圏域を鳥取県東部圏域と定義し、分析を行う。具体的には、平成22年の鳥取市への従業・通学比率<sup>6)</sup>が25%以上の市町を抽出し、鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町を分析対象圏域と定めた。結果、本形成の圏域は鳥取県等が一体的な生活圏域として広域行政結合を置く鳥取県東部地域と一致している。鳥取県東部圏域内の各（旧）市町村の位置関係を図-1に示す。

なお、平成16年に旧鳥取市、旧岩美郡国府町、旧福部村、旧八頭郡河原町、旧用瀬町、旧佐治村、旧気高郡気高町、旧鹿野町、旧青谷町が合併し現在の鳥取市となった。また、平成17年に旧八頭郡都家町、旧船岡町、旧八東町が合併し現在の八頭町となった。なお、本研究では合併前の旧市町村単位で分析を行っている。

対象圏域における主要な交通網を図-2に示す。東西方向には日本海に沿って国道9号線がJR山陰本線に並走している。また、分析対象期間である平成12年から平成22年までの道路整備に着目すると、国道9号線とバイパスである山陰自動車道のはわいIC～青谷IC区間が平成14年に、南北方向の中国横断自動車道姫路鳥取線（鳥取自動車道）の智頭IC～鳥取IC区間が平成21年から平成22年にかけて、新たに開通した。

(2) 鳥取県東部圏域の人口推移

鳥取県東部圏域の平成12年、17年、22年の市町村別人口<sup>79)</sup>を表-1に示す。鳥取県東部圏域では、平成12年から平成17年の間に人口のピークを迎え、その後人口は減少していることがわかる。平成17年から平成22年の変化を見ると、旧国府町、旧気高町を除く全ての地域で人口が減少しており、特に八頭町での人口減少が著しい。



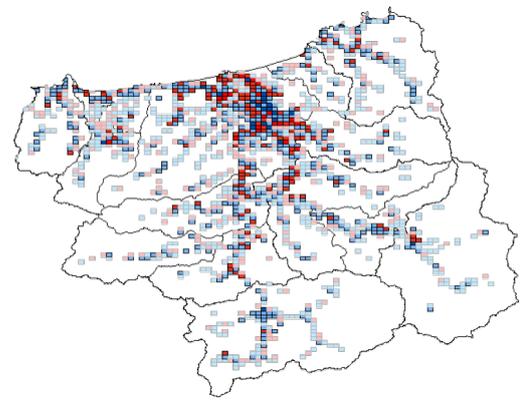
■:  $-\sim 100$ 人   ■:  $-10 \sim -100$ 人   ■:  $-1 \sim -10$ 人  
■:  $1 \sim 10$ 人   ■:  $10 \sim 100$ 人   ■:  $100$ 人 $\sim$

図-3 平成12年から平成17年の人口増減

3. 居住者発生地点と消滅地点

本研究では、1辺が500mで構成される2分の1地域メッシュの平成12年、平成17年、平成22年の3時点での国勢調査データ<sup>79)</sup>を用いて人口分布および居住地立地状況について分析を行う。

平成12年から平成17年、および平成17年から平成22年の各5年間のメッシュ別人口増減をそれぞれ図-3と図-4に示す。図-3より平成12年から平成17年には分析対象圏域全域で人口が増加しているメッシュが多数現れており、特に鉄道沿線では人口増加地点が多く見られる。しかし、図-4より平成17年から平成22年には旧鳥取市を除く全域で人口が減少していることがわかる。旧鳥取市に着目すると鳥取駅周辺の中心部（鳥取市中心市街地）での人口減少が著しいが、その周辺地域では人口が増加していることが見てとれる。

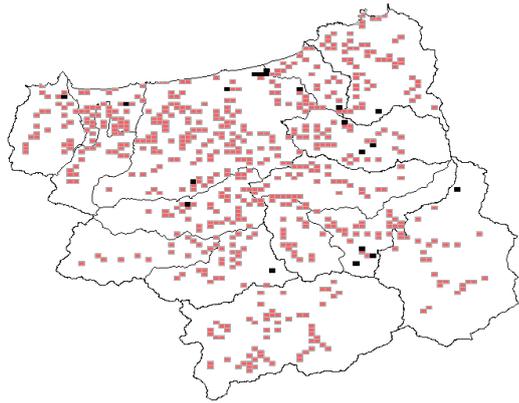


■:  $-\sim 100$ 人   ■:  $-10 \sim -100$ 人   ■:  $-1 \sim -10$ 人  
■:  $1 \sim 10$ 人   ■:  $10 \sim 100$ 人   ■:  $100$ 人 $\sim$

図-4 平成17年から平成22年の人口増減

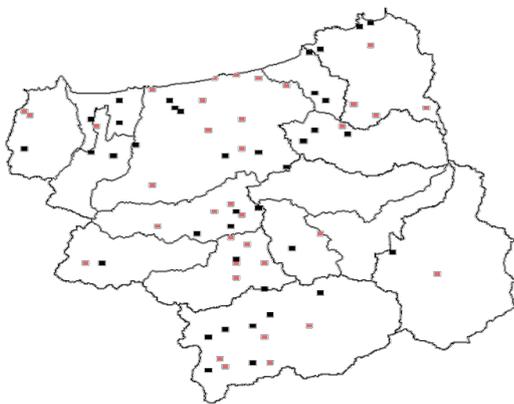
表-1 市町村別人口

市町村	平成12年	平成17年	平成22年
鳥取県東部全体	249,153	250,178	238,984
鳥取市	200,804	201,797	198,432
(旧鳥取市)	150,316	153,649	151,886
(旧国府町)	9,001	8,820	8,874
(旧福部村)	3,451	3,285	3,098
(旧河原町)	8,218	7,875	7,442
(旧用瀬町)	4,230	3,953	3,659
(旧佐治村)	2,835	2,549	2,290
(旧気高町)	10,025	9,548	10,013
(旧鹿野町)	4,573	4,453	4,220
(旧青谷町)	8,155	7,665	6,950
岩美町	13,723	13,114	12,157
若桜町	4,998	4,176	3,770
智頭町	9,383	8,650	7,718
八頭町	20,245	22,441	16,907
(旧郡家町)	10,009	11,549	10,024
(旧船岡町)	4,664	5,446	2,290
(旧八東町)	5,572	5,446	4,593



■: 居住者発生地点    ■: 居住者消滅地点

図-5 平成12年から平成17年の居住者発生・消滅地点



■: 居住者発生地点    ■: 居住者消滅地点

図-6 平成17年から平成22年の居住者発生・消滅地点

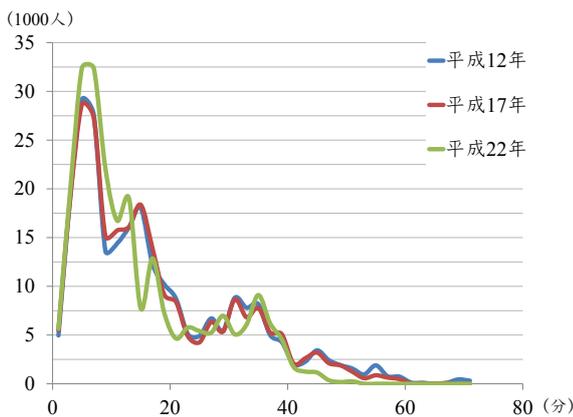


図-7 鳥取駅からの道路時間距離別人口分布

一方、平成17年から平成22年の居住者発生地点数は35メッシュ、居住者消滅地点数は38メッシュであり、5年間で全体として居住者が存在する地点は3メッシュ減少した。

平成17年から平成22年にかけて鳥取県東部圏域全体の人口は減少している(表-1)ものの、居住者が存在するメッシュ数に大きな変化がないことから、全域で人口の低密度化が進行したことがわかる。

#### 4. 人口分布と居住地点分布の推移

##### (1) 鳥取県東部圏域全域の人口と居住地メッシュ数の分布

本節では、鳥取県東部圏域の中心を鳥取駅と定義し、鳥取駅までの道路時間距離別の人口分布や居住者が存在するメッシュ数(以降、居住地メッシュ数)の分布の推移に着目することによって、対象圏域における人口分布と居住地立地の変遷を明らかにする。

鳥取駅からの道路時間距離別の人口分布を図-7に、居住地メッシュ数の分布を図-8に示す。

図-7より、平成12年と平成17年では人口分布に大きな差は見られないが、平成22年は道路時間距離が約5分から約15分の地域に居住する人口が増加する一方、40分以上の地域に居住する人口が少なくなっていることがわかる。また図-8より、平成12年から平成17年にかけて道路時間距離に関係なく全体的にメッシュ数が増加したが、平成17年から平成22年にかけては、道路時間距離が約10分~20分にある地域に居住地メッシュ数が増加し、道路時間距離が45分以上の居住地メッシュ数が減少していることが明らかとなった。第3章でみたように、この期間に居住地消滅地点数が少ないことを踏まえると、平成22年に道路時間距離が40分以上の地域の人口や居住地メッシュ数が減少した要因は主に道路整備の影響(図-2)であると推察される

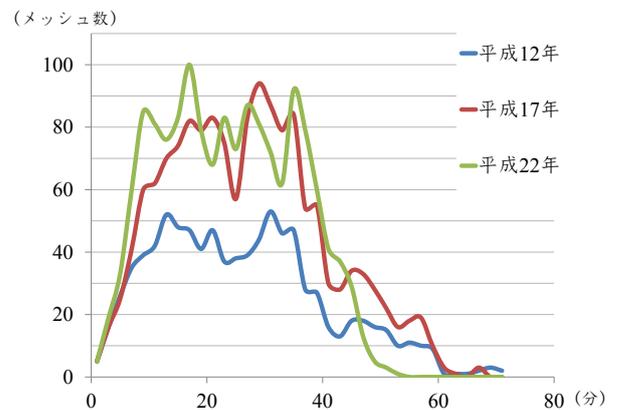


図-8 鳥取駅からの道路時間距離別居住地メッシュ数分布

(2) 旧市区町村別の鳥取駅に対するの人口と居住地メッシュ数の分布

次に、旧市町村別の鳥取県東部圏域中心部への人口集積の程度を把握するために、旧市町村別の鳥取駅までの人口分布と居住地メッシュ数の分布を算出する。なお、紙面の都合上、ここでは旧青谷町と旧智頭町に関する分析結果のみを示す。

旧青谷町と旧智頭町の道路時間距離別の人口分布を図-9、図-10にそれぞれ示す。図-9と図-10より、旧青谷町と旧智頭町の双方において、鳥取駅までの道路時間距離が短縮されていることがわかる。さらに、平成12年から平成17年にかけては、経年的に分布の山が高くなっていることから、いずれの旧町においても、分散型立地から集中型立地へ移行しているといえる。平成17年から平成22年の変化を見ると、旧青谷町では分布が原点方向に移動しているのがみてとれる。平成17年から平成22年に鳥取駅と旧青谷町間に新たな道路整備が無いことを踏まえると、旧青谷町は町内の鳥取中心部側（具体的には、青谷町中心部から鳥取へ向かうための国道9号線への南北アクセス道路沿線の住宅街）に人口集積が起こったといえる。一方、旧智頭町では鳥取駅までの平均所要時間が短縮し、分布全体が原点側にシフトしている。これは、平成21年から平成22年の間に鳥取自動車道が整備されたことが主な要因と考えられる。

鳥取県東部圏域の旧市町村別に、平成12、17、22年の各時点における道路時間距離を図-11に示す。同図は、当該旧市町村内で鳥取駅まで最短でアクセスできる住民の道路時間距離を底辺値、最長の住民の道路時間距離を上辺値で示した「帯」を示しており、各帯の色が変わる位置が人口で重み付けした平均道路時間距離である。また、平均から縦方向に伸びるエラーバーは標準偏差を表す。

図-11より多くの旧市町村で、経年的に道路時間距離

の短縮が見られる。特に旧青谷町、旧気高町、旧鹿野町といった旧鳥取市より西方に位置する領域で鳥取駅までの最短・最長時間距離が短縮している。この地域では平成12年から平成22年の間に道路整備は行われていないことから鳥取駅へのアクセス性が高まるような居住地変更が行われたと解釈できる。

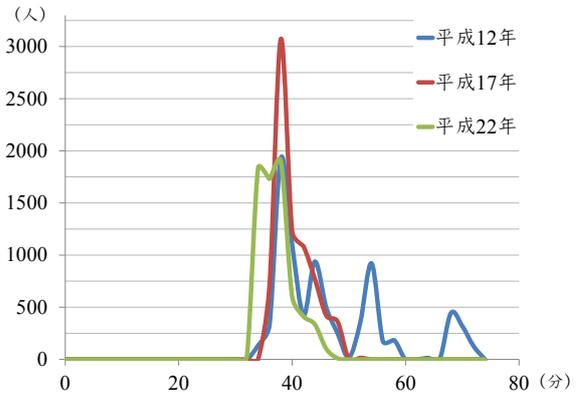


図-9 鳥取駅からの道路時間距離別人口分布（旧青谷町）

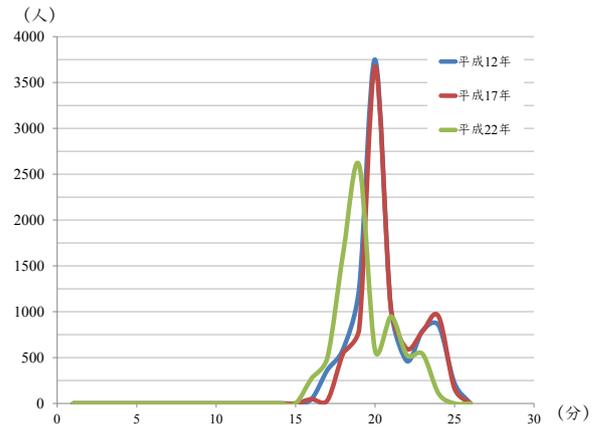


図-10 鳥取駅からの道路時間距離別人口分布（旧智頭町）

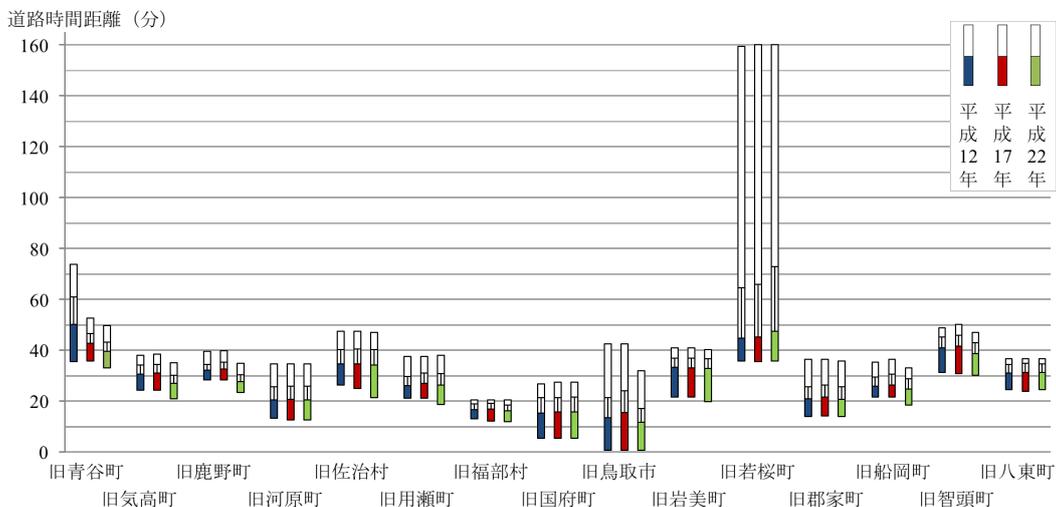


図-11 鳥取駅から各旧市町村の居住地（メッシュ）までの道路時間距離



#### (4) 生活圏中心部へと小さな拠点への人口集積

旧市町村別の鳥取駅（地域生活圏中心部）までと総合支所までの時間距離分布の平均、標準偏差、歪度、尖度を表-2、表-3にそれぞれ表す。ここで、標準偏差は居住地のばらつきの程度を、歪度は原点に対する重心の位置（正で絶対値が大きければ（原点に）偏っている）を、尖度は人口の集中度合い（正で絶対値が大きければ一部に人口が集中している）を表す指標である。

旧青谷町の時間距離分布特性の変化に着目すると、人口の成長の最終局面である平成12年から平成17年にかけて、鳥取駅までの道路時間距離は減少しているが、総合支所までの道路時間距離は増加していることがわかる。鳥取駅までの時間距離分布の歪度と尖度は、平成12年から平成17年にかけてともに減少している。これは、旧青谷町は平成12年から平成17年にかけて、人口重心が鳥取駅周辺から離れ、かつ人口が町内で広く分散したことを表している。一方、平成12年から平成17年の同町の総合支所までの時間距離分布の平均、歪度、尖度に注目すると、平均値が増加、歪度が負で絶対値が増加、尖度が負で絶対値が減少していることから、総合支所から離れた場所に居住者が増えたことがわかる。一方、人口減少局面に入った平成17年から平成22年にかけては、鳥取駅までの道路時間距離の分布特性から鳥取駅までの平均所要時間は減少、人口重心は鳥取駅周辺に移動し、鳥取駅に近いところに人口が集中した（遠いところの人口が減少した）といえる。総合支所に対しては、平均時間距離は増加し、総合支所から離れたところに人口が集中した（いところの人口が減少した）ことがわかる。以上の結果を整理すると、平成17年から平成22年にかけて旧青谷町は地域生活拠点への人口集積よりも、鳥取市中心部への人口集積が卓越していると言える。

旧青谷町と同様に他の旧市町村についても考察すると、平成12年から平成17年の間は、鳥取駅までの道路時間距離分布、各総合支所までの道路時間距離分布とともに、歪度および尖度が低下した旧市町村が大半を占める。同時に、多くの旧市町村において総合支所までの時間距離の標準偏差が低下している。これらの結果から、人口増加の最終局面にあった平成12年から平成17年の各旧市町村において、鳥取駅および各総合支所を中心として、居住地が低密度に拡大したことが窺える。

一方、人口が減少傾向に突入した平成17年から平成22年においては、市町村ごとに異なった様相を呈する。国道9号線沿いで西方に位置する旧青谷町、旧気高町では鳥取駅への道路時間距離分布の歪度が増加しているが、同じく国道9号線沿線にあっても旧鳥取市の東方に位置する旧福部村や旧岩美町では減少している。このことは、旧鳥取市を中心に東西では異なる傾向を示すことを意味しており、旧鳥取市西方では地域生活圏中心部に向かっ

て、東方では地域生活拠点（小さな拠点）に向かって人口が集積していることを示唆している。人口が減少していることを加味すると、旧鳥取市西方では旧市町村の中心部で、東方では旧市町村の郊外部で人口が減少していると言い換えることもできる。

さらに、旧青谷町、旧気高町と隣接する旧鹿野町や旧岩美町と隣接する旧福部村、旧国府町では、鳥取駅からの道路時間距離分布の歪度・尖度、各総合支所からの道路時間距離分布の歪度・尖度がすべて減少傾向にある。すなわち、鳥取駅からも地域生活拠点からも人口重心が離れ、かつ居住地の低密度化が進行していることがわかる。これらの町内期間内中には特段の国道が整備等されおらず、この傾向が続けば生活関連サービスの行き届かない地点（メッシュ）が発生する可能性がある（ただし、旧福部町や旧岩美町については平成26年に自動車道が整備されることになった）。旧鹿野町・旧国府町と同様の傾向は、鳥取駅からの道路距離が長い旧若桜町や旧佐治村でも確認できる。旧佐治村に限っては、鳥取自動車道の開通によって鳥取駅までの時間距離分布の歪度が増加し、人口重心が鳥取駅に近接しているものの、総合支所への時間距離分布の標準偏差が増加傾向にあり、居住地が低密度化している点は、旧若桜町や旧鹿野町・旧国府町と同様である。

旧智頭町および旧八東町では、鳥取駅までの道路時間距離分布および各総合支所への道路時間距離分布の双方の歪度が増加しており、道路整備（鳥取自動車道の開通）によって地域生活圏中心部へのアクセスが改善するとともに、小さな拠点への集積が進んでいることがわかる。

## 5. まとめ

少子高齢化と人口減少が全国に先駆けて進行している鳥取県において、公共サービスや生活関連施設の公平かつ効率的な配置、また中心市街地の活性化や賑わい創出の観点から、居住地の低密度化や郊外化は大きな課題である。本研究は、平成12年、17年、22年の国勢調査に基づき、鳥取県東部圏域における人口分布の変化を詳細に調べることによって、居住地分布の推移を明らかにした。

分析の結果、旧鳥取市を中心に西方地域では鳥取県東部生活圏の拠点である鳥取市中心部に対して接近するような人口分布の変化が見られる一方、旧市町村にある地域生活拠点の周辺では人口が減少する傾向が見られた。この地域は、平成12年時点での旧鳥取市への従業・通学人口比率が25%以上と高い割合を占めていることから<sup>9)</sup>、旧鳥取市を従業・就学先とする人々の住宅地としての機能が高まりつつあることが推察できる。一方、東方地域では、鳥取市の中心部ではなく、旧市町村にある地域生

表-2 旧市町村別 鳥取駅までの時間距離の分布特性

		平均	標準偏差	歪度	尖度
旧青谷町	H12	50.17	10.75	0.71	-0.54
	H17	42.71	3.76	0.33	-0.74
	H22	39.50	3.70	0.48	-0.42
旧気高町	H12	30.65	3.42	0.08	-1.00
	H17	31.00	3.42	0.02	-1.15
	H22	26.94	3.26	0.09	-0.79
旧鹿野町	H12	32.05	2.43	1.41	2.52
	H17	32.54	2.83	1.06	0.53
	H22	27.58	2.85	1.04	0.48
旧河原町	H12	20.46	5.20	0.94	0.28
	H17	20.62	5.24	0.71	-0.26
	H22	20.58	5.33	0.74	-0.28
旧佐治町	H12	34.66	5.50	0.52	0.03
	H17	34.56	5.95	0.41	-0.59
	H22	34.13	6.22	0.35	-0.40
旧福部町	H12	26.18	3.60	1.24	2.48
	H17	26.91	4.19	1.05	0.61
	H22	26.31	4.41	0.94	0.73
旧用瀬町	H12	16.71	2.09	0.25	-0.54
	H17	16.89	2.24	0.00	-0.76
	H22	16.30	2.25	-0.15	-0.68
旧国府町	H12	15.36	6.03	0.36	-1.12
	H17	15.68	5.65	0.39	-0.91
	H22	15.80	5.71	0.34	-0.98
旧鳥取町	H12	13.41	7.90	1.24	1.88
	H17	15.45	8.59	0.89	0.47
	H22	11.74	5.34	0.63	0.21
旧岩美町	H12	33.29	3.61	-0.51	0.42
	H17	33.11	3.85	-0.49	-0.03
	H22	32.86	3.89	-0.57	0.32
旧若桜町	H12	44.64	19.86	5.64	33.22
	H17	45.21	20.64	5.31	28.26
	H22	47.51	25.41	4.21	16.80
旧郡家町	H12	20.87	4.77	1.43	2.47
	H17	21.54	4.67	1.09	1.40
	H22	20.74	4.84	1.48	1.94
旧船岡町	H12	25.91	3.54	1.44	1.59
	H17	26.42	4.18	0.92	-0.22
	H22	24.74	4.04	0.41	-0.85
旧智頭町	H12	40.86	4.37	0.07	-0.80
	H17	41.53	4.28	-0.14	-0.64
	H22	38.73	4.20	-0.07	-0.86
旧八東町	H12	30.98	3.35	-0.31	-0.78
	H17	31.23	3.56	-0.37	-1.00
	H22	31.28	3.29	-0.30	-0.96

表-3 旧市町村別 総合支所までの時間距離の分布特性

		平均	標準偏差	歪度	尖度
旧青谷町	H12	17.81	11.01	-0.44	-1.32
	H17	19.55	9.96	-0.75	-0.73
	H22	19.63	9.91	-0.78	-0.70
旧気高町	H12	5.95	2.70	0.38	0.01
	H17	6.39	2.63	0.04	-0.56
	H22	6.74	2.79	0.24	0.37
旧鹿野町	H12	3.14	2.06	1.25	1.99
	H17	3.78	2.23	0.94	0.59
	H22	3.79	2.25	0.93	0.54
旧河原町	H12	22.03	4.62	1.10	-0.65
	H17	21.55	4.47	1.15	-0.50
	H22	21.62	4.55	1.15	-0.50
旧佐治町	H12	5.76	5.67	2.85	10.57
	H17	6.82	6.31	2.78	9.39
	H22	6.90	6.37	2.69	8.84
旧福部町	H12	10.87	3.32	0.99	-0.74
	H17	13.06	5.88	0.57	-1.51
	H22	12.48	5.58	0.46	-1.37
旧用瀬町	H12	21.77	11.09	2.09	2.57
	H17	33.80	11.65	1.17	-0.64
	H22	33.66	11.45	1.17	-0.64
旧国府町	H12	9.08	5.70	0.47	-1.12
	H17	9.31	5.38	0.51	-0.90
	H22	9.44	5.45	0.46	-0.99
旧鳥取町	H12	14.10	8.67	1.27	1.75
	H17	16.62	9.51	0.82	0.21
	H22	16.52	9.45	0.85	0.28
旧岩美町	H12	7.56	3.88	0.63	0.37
	H17	7.72	3.78	0.66	0.34
	H22	7.95	4.06	0.77	0.61
旧若桜町	H12	5.47	5.04	2.48	8.53
	H17	5.31	3.42	0.90	0.16
	H22	5.50	3.65	0.82	-0.25
旧郡家町	H12	7.55	6.19	1.53	2.00
	H17	8.11	5.98	1.42	1.53
	H22	8.34	6.31	1.29	0.98
旧船岡町	H12	4.44	3.48	1.26	0.97
	H17	4.82	2.60	0.39	-0.60
	H22	6.90	6.37	2.69	8.84
旧智頭町	H12	33.37	4.31	1.78	1.87
	H17	37.54	4.27	1.61	1.19
	H22	35.42	4.26	1.66	1.39
旧八東町	H12	5.22	3.05	0.07	-0.95
	H17	4.82	2.60	0.39	-0.60
	H22	42.66	2.56	0.40	-0.45

活拠点への人口集積の傾向が見られた。最後に、南方地域では、鳥取自動車道の開通により鳥取市中心部までの道路時間距離は短縮したものの、居住地の低密度化が進行していることが明らかとなった。

今後、人口減少局面を迎えた地方都市圏における立地変遷について、商業施設などの生活関連サービスの分布状況と合わせてさらに分析を進めていく必要がある。また、本稿で確認された立地変遷の傾向の一般性を確認するために、他の地方都市を生活圏対象とした分析事例

を蓄積する必要がある。

#### 参考文献

- 1) 黒田達朗, 田淵隆俊, 中村良平: 都市と地域の経済学 新版, 有斐閣ブックス, 2008.
- 2) 国土交通省: 国土のグランドデザイン 2050 ~対流促進型国土の形成~, 2014.
- 3) 国土交通省: 各都市における立地適正化計画作成の

主な取組

- ( <http://www.mlit.go.jp/common/001139966.pdf> )  
 (2016年7月29日閲覧)
- 4) 鳥取市：鳥取市都市計画マスタープラン，2006.
  - 5) 鳥取市：第 10 期鳥取市総合計画，2016.
  - 6) 政府統計の総合窓口（e-Stat）：平成12年度国勢調査，従業地・就学地集計その 1，都道府県結果，鳥取県 (<http://www.e-stat.go.jp/>)，(2016年7月5日閲覧)
  - 7) (公財) 統計情報研究開発センター：平成 12 年国勢調査に関する地域メッシュ統計（世界測地系）.
  - 8) (公財) 統計情報研究開発センター：平成 17 年国勢調査に関する地域メッシュ統計（世界測地系）.
  - 9) (公財) 統計情報研究開発センター：平成 22 年国勢調査に関する地域メッシュ統計（世界測地系）.