

2. 都市施設の整備方針

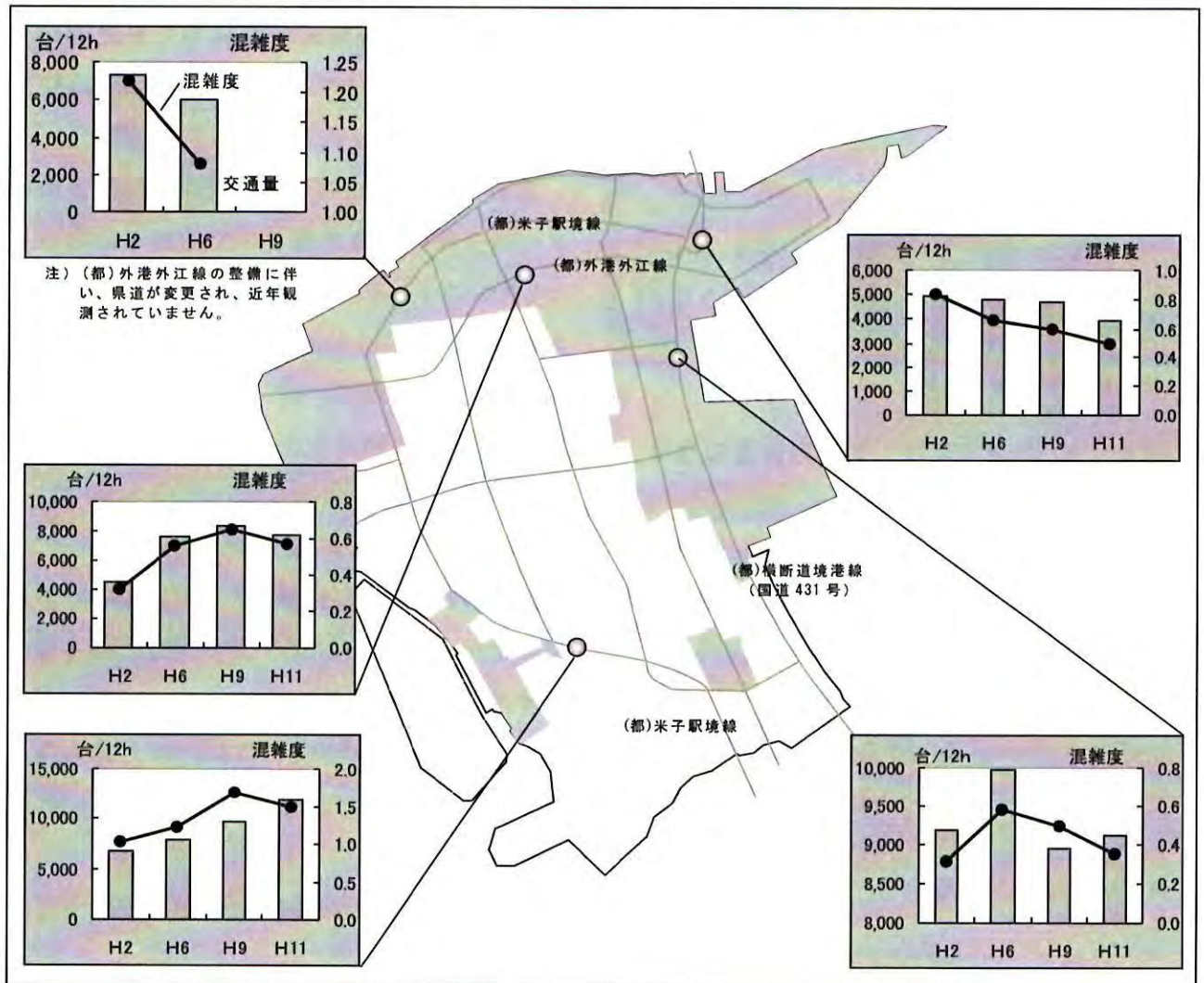
2-1. 交通施設の整備方針

1) 概況

道路の分類としては、高規格道路、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路及び街区道路などがありますが、市街地特性に対応した道路の果たすべき機能の整備と、全体として連携・補完するネットワークの構築が求められています。

現状の問題点としては、基幹軸となる道路網の形成が概ね完了しているものの、生活軸である主要地方道米子境港線に集中する傾向がみられ、交通容量の不足となっています。

図4-5. 主要地点の交通量及び混雑度の推移（道路交通情勢調査）



注) 混雑度：混雑度＝交通量/道路交通容量

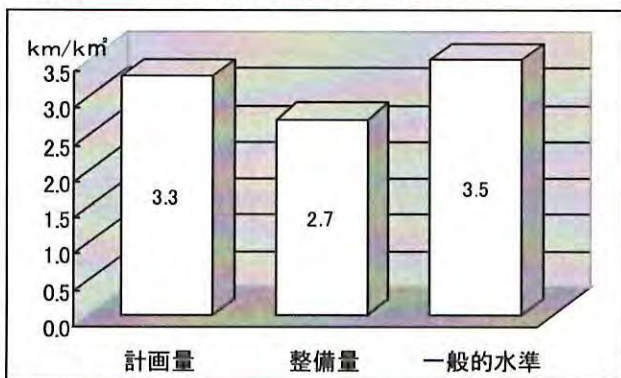
1.0未満：混雑することなく円滑に走行可能

1.0～1.25：ピーク時において混雑するものの、慢性的に混雑することは非常に少ない

1.25～1.75：ピーク時のだけの混雑から日中の慢性的混雑への過渡状態。街路事業の採択基準は、この段階の1.5以上

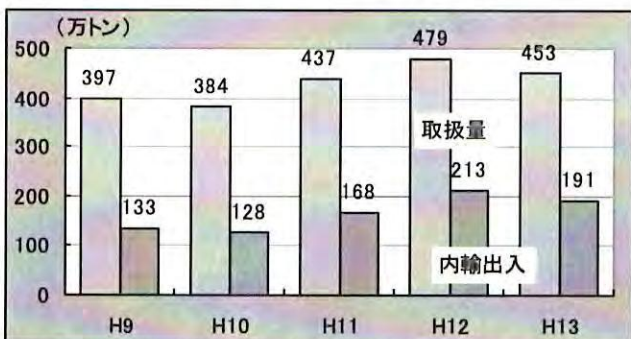
1.75以上：慢性的に混雑

図 4 - 6 . 都市計画道路の計画水準



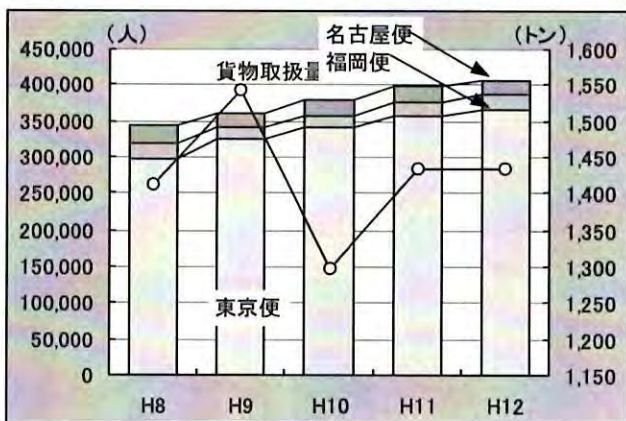
注) 市街化区域で、平成 13 年 3 月 31 日現在
都市計画年報

図 4 - 7 . 境港の取扱貨物量の推移



注) 境港管理組合資料

図 4 - 8 . 航空旅客数・貨物取扱量の推移



注) 米子空港ビル㈱資料

都市計画道路の整備状況は、平成12年度末で都市計画道路延長52.02km（市街地は35.78km）が計画されており、そのうち整備済み延長38.86km（市街地は29.35km）と7割強程度の整備率となっています。

市街地内の都市計画道路の水準をみるため、一般的な市街地における平均的な計画水準である3.5km/k²と比較すると、計画量は9割程度、整備量では7割程度とある程度の整備水準となっています。

一方、広域交流の拠点施設である境港や米子空港が整備されている他、身近な公共交通機関としては、鉄道及びバスがあります。

重要港湾に指定されている境港は、山陰地方の物資流通の拠点港として重要な役割を果たしています。また、平成7年3月に境港FAZ（輸入促進地域）計画の承認を受け、さらに、中国の大連港、韓国の釜山港との定期航路が開設されるなど、環日本海時代を迎え、国際貿易拠点港として、より一層その機能を高めていくことが期待されています。

米子空港は、航空自衛隊管理の美保飛行場と共用飛行場として利用されています。輸送量の推移をみると、旅客数は増加傾向にあるのに対し、貨物取扱量は平成10年に大きく落ち込んだものの回復傾向を見せています。また、航空需要の増大に対応するとともに、環日本海時代の交流拠点をめざす本市は、施設の拡充や国際

空港としての機能の充実が求められています。

鉄道は、JR境線が市の中央部を南北に走り、米子駅において山陰本線と接続しています。

また、バスルートは、「はまる一歩バス」により県道・一級市道を中心としてほぼ全市域をカバーしているものの、一部の地域ではバス利用不便地区（バス停より300mを超える範囲）が見られます。

2) 基本的な考え方

本市は、日本海沿岸諸国との「海・空」の玄関口ともなっており、極めて交通利便性の高い都市です。このメリットを最大限に活かすべく、日本海国土軸や広域連携軸の根幹となる山陰自動車道、米子自動車道への連携機能の強化、米子空港や境港を中心とした交流拠点機能等の強化など、交流拠点都市を目指します。

また、市民生活の多様化、広域化など、今後の社会情勢のニーズに的確に対応するため、広域交通体系の確立を図ります。

さらに、人と環境にやさしい交通を実現するため、市民の通勤、通学、買物といった生活における交通環境の向上を目指します。

図4-9. 新たな国土軸と境港市の位置づけ



◇ 交流拠点機能の強化

環日本海諸国との交流拠点となる米子空港や境港の機能強化を図るとともに、広域連携軸とのアクセス路の整備を促進します。

◇ 圏域交流のための交通ネットワーク整備

(1) 骨格となる道路の機能強化

(都) 米子駅境線に流入する交通が多く、交通環境を悪化させていることから、既存道路の位置付けの明確化や、都市計画道路の整備により環状道路を形成し、交通の分散化を図ります。また、中心市街地周辺の地域では、幹線道路へのアクセス向上を図り、自動車交通に効果的に対応した交通体系を整備します。

(2) 公共交通の充実

交通混雑の解消や高齢社会に対応するため、公共交通（鉄道・バス）の利用促進を図ります。

(3) 安全で快適な歩行者空間の整備

中心部をはじめ、市街地における歩行者のモビリティを確保するとともに、バリアフリーデザインの導入や、都市のアメニティの向上に資する歩行者空間を整備します。

3) 整備方針

◇ 交流拠点機能の強化

(1) 港湾機能の強化

環日本海時代における西日本の貿易・交流の拠点基地として、輸入促進地域（FAZ）の拠点港としての育成を図るため、港湾機能の整備充実を促進していきます。特に、物流・クルージング需要の増大に対応するコンテナターミナルや旅客埠頭等の機能強化、港湾と後背地域との交通の円滑化などの整備を促進します。

また、市民に親しまれる21世紀の港湾づくりとともに、海洋性レクリエーションに対応するマリーナ整備を促進します。

(2) 空港機能の強化

環日本海時代、国際化等に対応する拠点空港としての機能強化を図るため、滑走路の2,500m化、空港周辺地域の基盤整備（鉄道の地下化及び県道の迂回）並びに生活環境整備を促進します。また、国際チャーター便の運行促進、韓国との国際定期便の増便など、航空路線の国際化や国内定期便の増便、及び新たな路線開設を促進するなど、環日本海圏形成への対応に取り組んでいきます。

◇ 陸上交通の機能強化

(1) 幹線道路ネットワークの形成

（都）米子駅境線（県道米子境港線）などの限られた路線に大量の交通が集中する現状を改善し、広域圏と本市、市内各地域が相互に連携し、交流できる幹線道路ネットワークを形成します。

そのため、空港拡張整備に併せた（都）米子駅境線の機能強化をはじめ、臨港道路江島幹線の建設など、幹線道路の整備を促進します。

また、市街地の円滑な交通を確保するため、東西軸である（都）米子駅境線及び（都）外港外江線に対して接続路線となる南北方向の骨格道路を整備し、梯子型の道路網を形成します。

(2) 鉄道・バスサービスの向上

単に通勤、通学者や高齢者などの貴重な交通手段としてだけでなく、環境対策や福祉対策の一環として、鉄道及び既存バス路線の維持・充実に努めます。また、路線バスではカバーしきれない利用不便地域の解消に努めるため、市内循環型コミュニティバスの運行に加え、バスベイの整備など公共交通と徒歩、自転車交通との接続充実を図ります。

(3) 歩行者空間のネットワーク整備

都市計画道路の整備が進み、利便性はかなり向上してきているものの、歩行者の通行にあわせた歩行空間の確保が望まれています。このため、主要道路については、公共交通、自動車及び歩行者と自転車が安全に通行・共存できる道路、安全かつ快適な歩行空間の確保を進めていきます。特に、主要道路や主要な公共公益施設周辺については、特徴的な植樹帯や休みながら歩ける施設の整備など、快適な歩行者空間を確保します。

また、主要な公共公益施設や公園等へのアクセスの確保、災害時の安全な避難路の確保のため、歩行者優先道路の整備、歩道や河川などを活用して、歩行者空間のネットワーク整備を図ります。

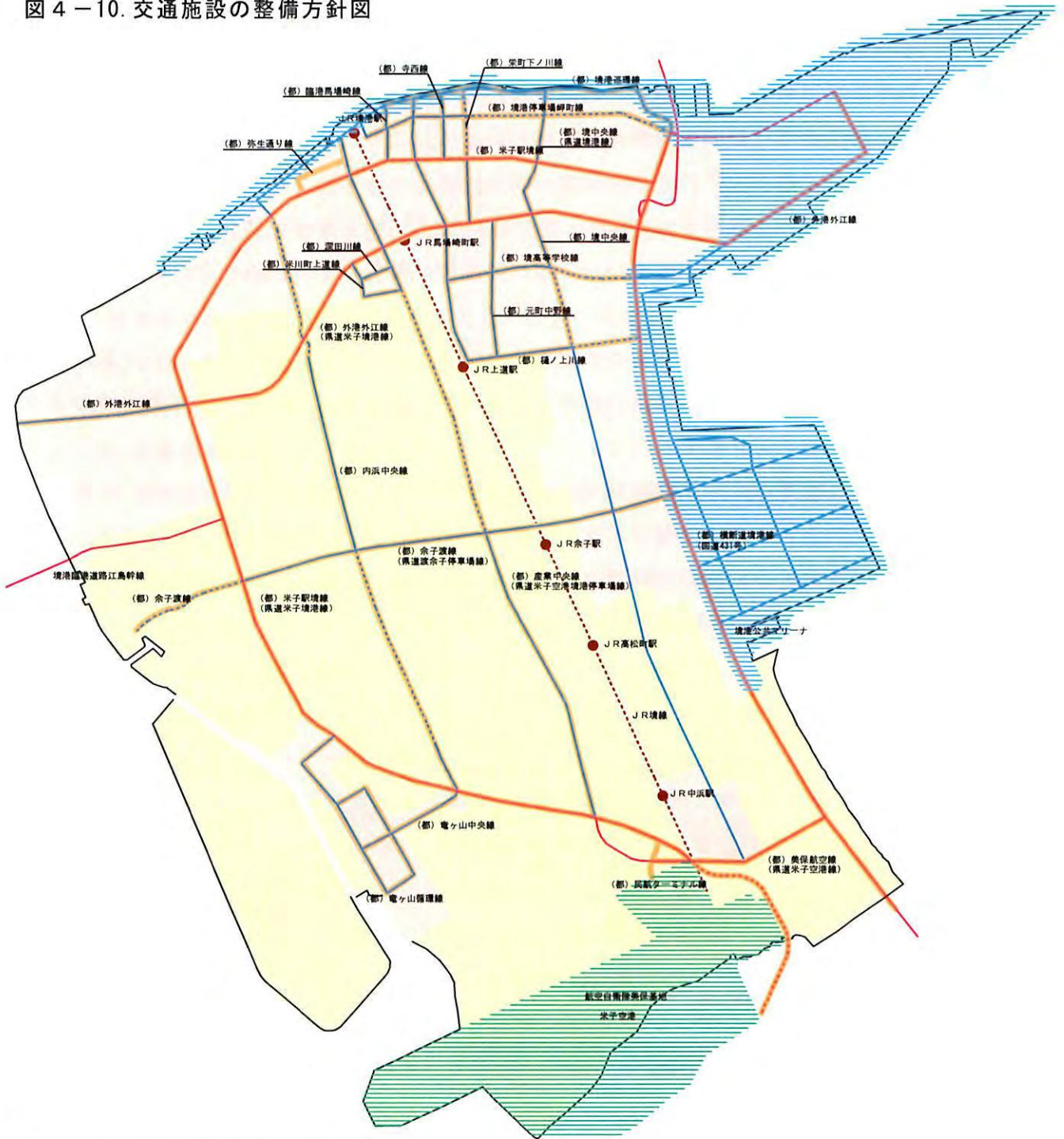
さらに、主要な公共公益施設や公共交通機関へのアクセスを重点として、平面化、スロープによるすりつけなどバリアフリー化を促進し、歩行者空間（主に歩道）と道路面、沿道施設との段差を解消し、高齢者や身障者も気軽に歩ける環境づくりを推進します。

□ 歩行空間のバリアフリー化のイメージ

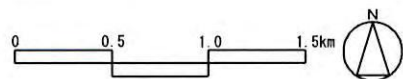
（国土交通省資料より）



図4-10. 交通施設の整備方針図



| 凡 例 | | 種 類 |
|--|--------------------------|------------|
| — (Red solid line) | - - - (Red dashed line) | 広域幹線道路 |
| — (Blue solid line) | - - - (Blue dashed line) | 地域幹線道路 |
| — (Yellow solid line) | | 都市計画決定道路 |
| — (Blue hatched area) | | 港湾機能の整備・充実 |
| — (Green hatched area) | | 空港機能の整備・充実 |
| — (Black dashed line with red dot) | | 鉄道・駅 |
| — (Yellow background) | | 将来市街地 |
| — (White background with black border) | | 都市計画区域 |



2-2. 公園・緑地の整備方針

1) 概 況

本市は、市街地においては小河川、社寺林や港湾関連緑地等の樹林地並びに農地が分散しており、緑量感に乏しい感じを与えています。しかしながら、市街地周辺には田園緑地や海が広がり、それらを包む周辺市町村の自然緑地を借景として、緑豊かな都市空間を印象づける緑の分布状況となっています。

市街地内に整備している公園・緑地は、街区公園、近隣公園及び港湾関連等の施設緑地がみられるものの、土地区画整理事業等の面整備地区に限定されています。また、地域住民のスポーツ需要等に対応する施設は、竜ヶ山公園を都市計画公園として活用している他、弓ヶ浜沿いの自然海岸が海洋性レクリエーション地として利用されています。

都市計画公園・緑地の1人当たり面積は、平成12年における都市計画区域人口（36,843人）では8.23㎡で、一般的な計画水準である20㎡（21世紀初頭を目途に20㎡を確保する目標であり、第6次都市公園等整備七箇年計画では、平成14年度末までに約9.5㎡を整備目標としています。）を下回っています。なお、都市計画決定されていない公園や、港湾関連緑地を含めた整備量は62.62haで、市民1人当たりの面積は17.0㎡となっています。

今後は、住宅密集地区等への身近で安全な遊び場、地域住民のふれあいの場、歩行者空間のネットワーク化、さらには市街地内の小河川を活用した親水空間の確保など、市民ニーズにあった多様な公園・緑地を身近に提供することが必要とされています。

表4-3. 都市公園・緑地の整備状況

(都市計画年報)

| 公園種別 | 整備状況 | 計 画 | | 供 用 | | 一人当たり面積(㎡/人) | |
|--------|------|--------|--------|--------|--------|--------------|-------|
| | | 個所(箇所) | 面積(ha) | 個所(箇所) | 面積(ha) | 現 況 | 目標水準 |
| 街区公園 | | 7 | 2.33 | 7 | 2.33 | 0.97 | 1.00 |
| 近隣公園 | | 4 | 9.20 | 3 | 6.50 | 2.70 | 2.00 |
| 地区公園 | | - | - | - | - | - | 1.00 |
| 住区基幹公園 | | 11 | 11.53 | 10 | 8.83 | 3.67 | 4.00 |
| 総合公園 | | | - | - | - | - | 3.00 |
| 運動公園 | | 1 | 13.10 | 1 | 11.90 | 3.23 | 1.50 |
| 都市基幹公園 | | 1 | 13.10 | 1 | 11.90 | 3.23 | 4.50 |
| 緑地・墓園 | | 2 | 10.30 | 2 | 9.60 | 2.61 | 11.50 |
| 合 計 | | 14 | 34.93 | 13 | 30.33 | 8.23 | 20.00 |

注1：都市公園、緑地及び墓園を整理

注2：一人当たり面積は、供用の公園・緑地を対象とし、住区基幹公園は24,111人（平成12年の市街化区域人口）、都市基幹公園及びその他公園・緑地は36,843人（同年都市計画人口）に対する面積

注3：平成12年3月末現在

2) 基本的な考え方

個性ある市街地環境を育成するため、環境資産である公園や樹林地、良好な水辺地など境港らしさを織りなすこれらの水と緑を、市民の利用ニーズの変化に応じた再整備を図りながら、今後とも護り・活かしていきます。

また、公園や樹林地などの緑の拠点を連結する緑の軸の育成を図ります。緑の軸は、歩行者空間等を位置づけ、街路樹等の緑化を積極的に推進するとともに、緑の軸沿いに公園や広場等を整備するなど、緑の連続性を確保します。

3) 整備方針

(1) 身近な公園の確保

身近な公園である街区公園は、市街地人口1人当たり1.0㎡以上の面積を確保するものとし、量的充足や誘致圏（概ね250mを目安にします）等に配慮して、不足している地区（面整備地区を除く市街地全域）での用地確保に努めます。なお、用地の確保は、地域の協力を得ながら空闲地や荒廃農地等の借り上げなどにより、地域バランスのとれた身近な公園や広場の創出を図っていきます。また、整備に際しては、本格的な高齢化社会に対応し、高齢者や障害者を含むすべての人々が交流し、ふれあうことにより共に楽しめるよう施設内容に配慮するとともに、極力ゆとりのある規模を確保するよう努めます。

(2) 緑の拠点の育成

緑豊かな都市環境を育成するため、各地の基幹となる近隣公園や都市基幹公園等のまとまりのある公園を緑の拠点として育成していきます。

各地区の基幹となる公園は、既決定公園（境港海浜公園、境中央公園、境台場公園、及び市民の森）を位置づけるとともに、適地に用地確保を推進し、新規公園の開設を目指します。特に、まとまりのある公園の不足する外江地区については、防災面にも配慮した公園の整備に努めます。

都市基幹公園は、総合運動公園として活用している竜ヶ山公園を位置づけ、スポーツ・レクリエーション需要に対応するとともに、市民の休息・散策、潤いの修景の他、災害時における避難・救援

竜ヶ山公園



夢みなと公園



活動の場としての機能確保に努めます。なお、市民スポーツ広場についても、スポーツ需要への対応に資するとともに、親水空間の確保や境港らしさを認識させる景観演出に努めるなど、緑の拠点として育成していきます。

また、都市と自然とが共生する環境づくりに資する緑の確保を図るため、夢みなと公園及び中浜緑地や弥生緑地を位置づけるとともに、工業系土地利用地と一般市街地との緩衝緑地としての機能や、都市景観形成に資するよう充当されている海浜公園緑地を位置づけ、その諸機能の拡充整備、並びに市民に親しみやすい環境づくりを促進します。

さらに、米子空港の進入路となる佐斐神町の大規模未利用地は、空の玄関口としてふさわしい都市景観の育成を図るべく緑地の整備を促進していきます。

(3) まちを巡る緑の軸の設定・育成

まちを巡る緑の軸は、都市計画道路を中心とする主要街路ネットワークを緑のネットワーク軸としてそれぞれ位置づけ、緑の拠点をつなぎ、まちの回遊性を高める快適な歩行者空間づくりや連続する緑を育成していきます。

JR境港駅を中心とする中心市街地については、鬼太郎等の妖怪たちがブロンズ像になって、愉快的な歩行者空間を創出する「水木しげるロード」を形成している他、市役所東側の（都）元町中野線の一部は、「彫刻ロード」としてゆとりある歩行者空間を提供しています。これらと市街地北東部に位置する「境台場公園」とを結ぶ歩行者軸（仮称：みなとタウントレイル）を位置づけ、伝統産業や古くからの街並みを認識する空間整備を行います。

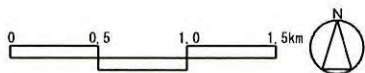
鬼太郎のブロンズ像



目玉おやじをモチーフにした街灯



図4-11. 公園・緑地の整備方針図

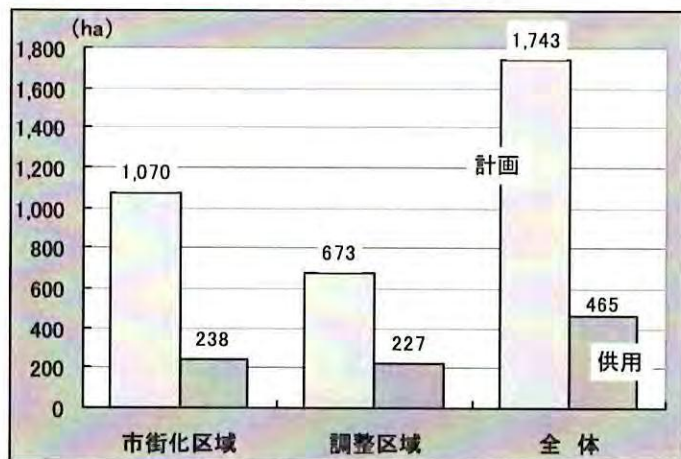


| 凡 例 | |
|-----|--------------|
| | 水木しげるロード |
| | 彫刻ロード |
| | みなとタウントレイル |
| | 緑の核 |
| | 公園・緑地 |
| | 緑のネットワーク軸 |
| | 住区基幹公園整備地区 |
| | 環境軸 |
| | 工業地と市街地との緩衝帯 |
| | 都市計画区域 |

2-3. 下水道の整備方針

1) 概況

図4-12. 公共下水道の整備状況



注) 平成13年3月末現在
都市計画年報

を図るため、公共下水道の早急な整備と並行して、市街化調整区域及び公共下水道の事業認可区域外における適切な下水（生活排水等）対策（合併処理浄化槽の普及等）の推進を図っています。

2) 基本的な考え方

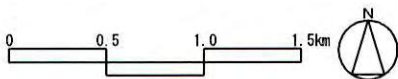
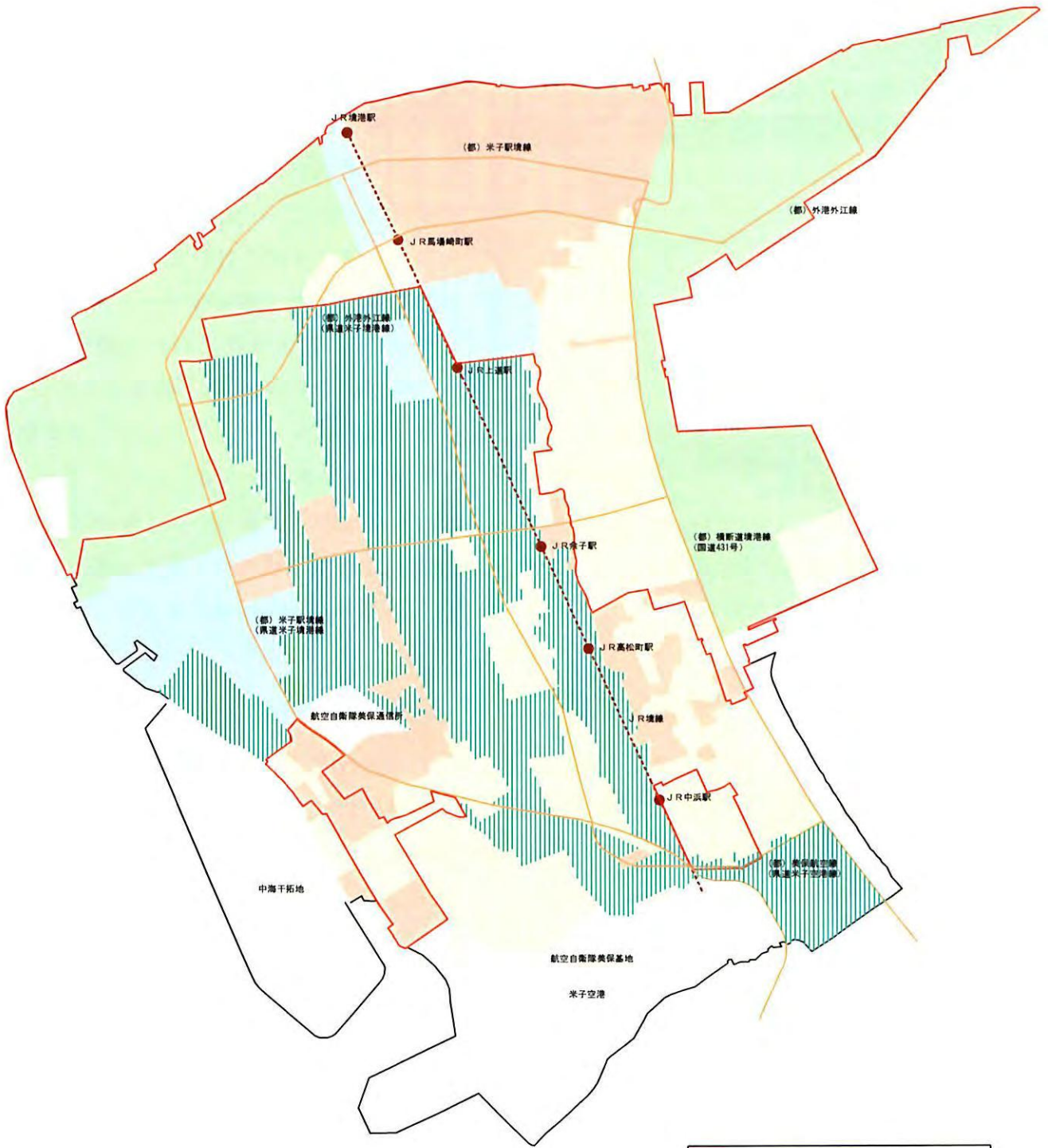
下水道整備は、境港市公共下水道計画に基づき、市街化区域を中心とする計画区域における公共下水道整備を推進するとともに、地域特性に応じた手法により、シビルミニマムとして全市の普及を計画的に推進し、居住環境の改善や河川などの公共用水域の水質保全に努めます。

3) 整備方針

公共用水域の水質の保全及び生活環境の改善等に資するため、公共下水道の事業認可区域内の整備を継続的に推進するとともに、計画的に事業認可区域を拡大し、市街化区域並びに市街化調整区域の対象地全ての区域において整備を行ないます。

また、公共下水道計画区域外については、合併処理浄化槽の普及など地域特性に応じた手法を進め、生活排水等による河川や農業用水の汚濁を防止するものとします。

図4-13. 下水道の整備方針図



| 凡 例 | |
|-----|-------------------|
| | 公共下水道整備済区域 |
| | 平成13年度～平成23年度整備予定 |
| | 平成24年度～平成33年度整備予定 |
| | 平成34年度以降整備予定 |
| | 農用地区域等 |
| | 主要道路 |
| | 鉄 道 駅 |
| | 将来市街地 |
| | 都市計画区域 |

3. 自然環境の保全及び都市環境形成の方針

3-1. 自然環境の保全の方針

1) 概 況

近年の自然環境に対する考え方は、環境の価値そのものに着目したものに変わり、また持続可能な開発にむけたものへと変化しつつあります。

国の施策においても、多様な環境保全を目的とする措置として、生物の生息環境への影響を軽減する動物の横断用施設など「自然の機能を代替する手段によって確保」、また、多自然型川づくりやビオトープなど「自然そのものを復元」することが進められています。

本市は、弓浜半島先端部の平坦な砂地に形成されており、山がないことからまとまりのある樹林地は少ないものの、海岸線沿いの砂丘地とクロマツ林等を中心とする樹林帯、神社社叢、美保湾・中海の水辺地域、及び市街地に隣接する田園緑地等、緑豊かな自然的環境を形成しています。しかしながら、樹林地が少ないことから、哺乳類は小型のものしか生息しておらず、昆虫類の種類も少なく、特産種などの特徴的な種はあまり確認されていません。一方、三方を海に囲まれていることから、渡り鳥等の鳥類が極めて多く見られる他、砂丘特有の植物や帰化植物が多いことが特徴となっています。



これらの自然環境は、後世に伝える貴重な資産として位置づける必要があります。今後は、このような境港を特徴づける独自の自然環境の保全が一層必要とされ、動植物の自然生態系を保護し、回復を図るために、樹林地等の緑や田園環境の保全に努めることが求められています。

2) 基本的な考え方

個性ある風致景観を備え、うるおい豊かな都市環境を形成するため、自然条件や土地利用状況等を踏まえてゾーンを設定し、各ゾーンの特長を生かす自然環境の保全・育成を図ります。

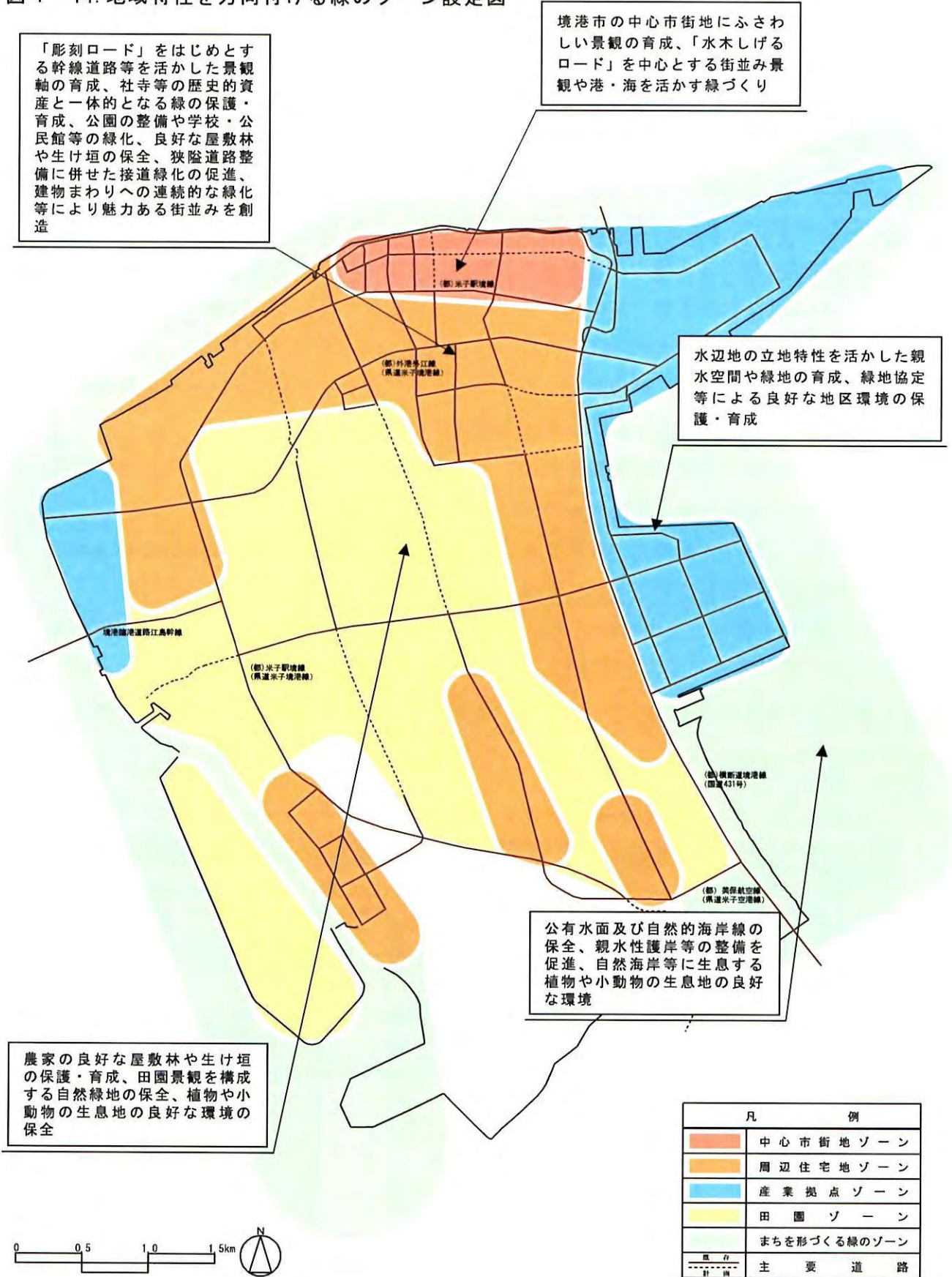
- 市街地を取り囲む緑地構造（海岸線等の水辺地域や田園緑地）の保全と整備
- 社叢や文化的資源と一体となった緑、市街地内の小河川など、身近な生活環境の中での緑の保全と創出

3) 整備方針

ゾーン及び緑づくりの方向性を次のように設定し、緑豊かな自然環境の保全・育成を図っていきます。

| | |
|----------------------|--|
| <p>中心市街地 ゾーン</p> | <p>「水木しげるロード」を中心とする街並み景観等を活かした景観軸の育成、細街路を活かした街並みづくり、大港神社等の文化的資源を活用するなど人々の休憩・交流の場となる広場の確保、中心市街地にふさわしい景観の育成、公共施設の緑化による景観ポイントの育成、建物接道部への緑化等による連続的な緑を育成するなど、まちの魅力向上を促進 特に、「水木しげるロード」から中心市街地を通り、花町の「台場公園」へ至る「歩行者軸（仮称：みなとタウントレイル）」を中心として、プロムナードや健康に留意した歩行者空間の整備、文化的資産と一体的な緑の保全、街並み景観や身近な緑の保護・育成を促進</p> |
| <p>周辺住宅地 ゾーン</p> | <p>「彫刻ロード」をはじめとする幹線道路等を活かした景観軸の育成、社寺等の歴史的資産と一体的となる緑の保護・育成、地区のふれあいの核となる公園の整備や学校・公民館等の緑化、農家等の良好な屋敷林や生け垣の保全、農地の緑地としての活用、密集住宅地における狭隘道路整備に併せた接道緑化の促進やポケットパークの整備を推進、建物まわりへの連続的な緑化等により魅力ある町並みを創造</p> |
| <p>産業拠点 ゾーン</p> | <p>水辺地の立地特性を活かした親水空間や緑地の育成、海からの眺望に配慮した景観の育成、工業地と周辺市街地とを分断する良好な緑地の保護・育成、工業地での緑地協定等による良好な地区環境の維持、緑の少ない施設については接道部、敷地周辺の緑化を促進</p> |
| <p>田園ゾーン</p> | <p>市街地後背地に広がる優良農地の確保並びに多面的利用の促進、農家の良好な屋敷林や生け垣の保護・育成、地区のふれあい核となる広場の整備、社叢など地域のシンボルとなる樹木の保存、ランドマークとなる自然緑地の保全策等の促進、貴重種をはじめ様々な植物や小動物の生息地の良好な環境の保全</p> |
| <p>まちを形づくる緑のゾーン</p> | <p>本市は三方を海に面しているという特性を有しており、これを活かすため、公有水面及び自然的海岸線の保全はもとより水面と接する場の連続性を確保するものとし、親水性護岸等の整備を促進、自然海岸等に生息する貴重種をはじめ様々な植物や小動物の生息地の良好な環境の保全</p> |

図4-14. 地域特性を方向付ける緑のゾーン設定図



3-2. 都市環境形成の方針

1) 概 況

私たちは、経済の成長や物質的に豊かな生活を優先し、大量生産・大量消費・大量廃棄といった物質文明を築いてきました。その結果、環境に対して多大な負荷を与え、自然やそこで培われてきた生態系の微妙なバランスを壊しつつあります。今後は、生産・消費・廃棄のパターンの循環を基調としたものへと変革し、持続可能な社会・経済活動、生活様式を確立する等の展開が地球的規模で進められています。

このような状況下で、本市におけるごみ処理状況をみると、総搬入量は平成12年において17,124トンと平成8年に比べ12.7%の増加となっています。これは、主に不燃ごみ及び資源ごみ（古紙類）の増加によるものであり、リサイクルセンター等の整備による再資源化など、リサイクル率が上昇する傾向がみられます。

なお、清掃センターの焼却施設は、ダイオキシン排出規制の強化や老朽化に対応するため、処理施設の高度化と装置の更新を進めています。

また、さらなる減量化と安定化を図るためのごみ処理の広域化への対応や、産業廃棄物の適正な処理を含め、対応策の強化が必要です。

今後は、全国的な都市環境施策の展開を視野に入れつつ、広域的な連携や関係機関との協力により、エネルギー供給に関わるシステムや消費形態の改善、資源としての再利用や適切な処理施設の整備など、環境への負荷の少ない資源循環型社会の形成に向けた取り組みが求められています。

図4-15. ごみ処理状況の推移



注) 市総合計画より

2) 基本的な考え方

「境港市環境基本計画」に掲げる環境の将来像

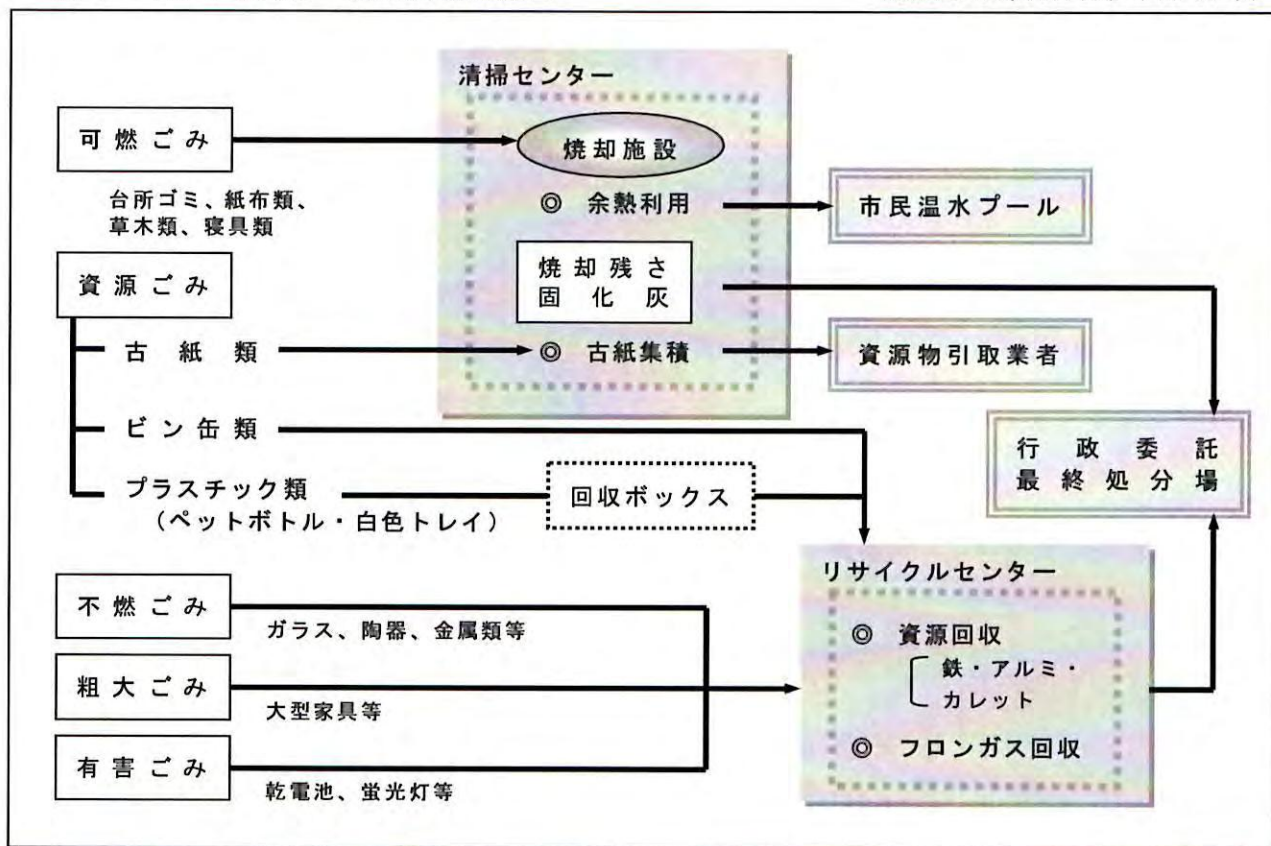
人と水の環で創る、環境オアシス都市 さかいみなど

を実現していきます。

このため、関係機関の協力や広域的連携を強化しながら、生産から流通、消費、廃棄といった資源消費型的一方通的な構造から、再資源化・再利用などの資源循環型都市への転換を図っていきます。

図4-16. ゴミ処理・資源回収系統図

(境港市の環境白書、平成13年)



3) 整備方針

「境港市環境基本計画」に基づき、5つの長期目標ごとに取り組むべき内容を19の施策として展開していきます。

【 施策の体系 (境港市環境基本計画より) 】

| 長期的目標 | 施策の区分 | 施策項目 |
|-------------------------------------|-----------------|--|
| (1) 負荷の少ない健全な生活環境の確保 | 1) 大気環境の保全 | ① 清らかな大気環境の保全 ・ 公共交通機関や自転車等の利用促進等 |
| | | ② 悪臭対策の推進 ・ 悪臭規制の強化や事業所への指導 |
| | | ③ 騒音対策の推進 ・ 航空機・自動車・工場等の騒音防止策の推進 |
| | 2) 水環境の保全 | ④ 広域的な水環境への配慮 ・ 水辺や水域の自然浄化能力の保全・回復 |
| | | ⑤ 中海の水質改善と美保湾の水質保全 ・ 公共下水道等の整備や中海の水質浄化対策の推進 |
| | | ⑥ 身近な水辺の美化推進 ・ 水路の浄化や水辺のレクリエーション空間の整備 |
| | 3) 土壌環境・地盤環境の保全 | ⑦ 安全な土壌環境・地盤環境の維持 ・ 土壌汚染の未然防止策の推進 |
| (2) 持続可能な資源、循環型システムの構築 | 1) 廃棄物問題対策 | ⑧ 廃棄物の発生抑制 ・ エコショップ運動の展開やごみ回収の有料化の検討 |
| | | ⑨ 廃棄物の適正処理 ・ 産業廃棄物の適正な処理と資源化・減量化の促進等 |
| | 2) 資源の有効利用・循環利用 | ⑩ 資源の循環利用の促進 ・ 資源ごみの分別回収の徹底やグリーン購入の促進等 |
| | | ⑪ 効率的なエネルギー利用の推進 ・ 省資源対策や新エネルギーの活用策の検討等 |
| (3) 自然と調和した快適なまちづくり 再掲：都市環境形成の方針 | 1) 自然環境の保全 | ⑫ 生物の生息環境の保全 |
| | | ⑬ 自然環境の維持・創造 |
| | 2) 快適なまちづくり | ⑭ 景観に配慮したまちづくりの推進 |
| | | ⑮ 環境美化の推進 |
| (4) 広域的・国際的な環境問題への取り組み | | ⑯ 広域的な連携の強化 ・ ごみ処理の広域化への対応等 |
| | | ⑰ 国際的な協力の推進 ・ 地球温暖化対策や環日本海における環境面での連携 |
| (5) 未来を創る体制づくり | | ⑱ 市民参加の促進 ・ 環境学習・環境教育の推進等 |
| | | ⑲ 環境行政体制の充実 ・ 環境情報の公表や公害防止対策の充実 |

4. 都市景観形成の方針

1) 概 況

本市の景観構成は、三方を海に囲まれた平坦地であることから、海岸景観、市街地景観及び田園景観の三層から構成され、さらにそれらを取り囲むように近接市町村の山系等を借景とする特徴的な景観が形成されています。

市街地景観については、土地利用に応じた各地域景観の他、「水木しげるロード」等の道路景観、小規模ではあるものの大正川等の河川景観、地域のシンボルとなる大港神社の社叢しやそうなどが、本市の歴史や文化を感じさせる景観要素となっています。

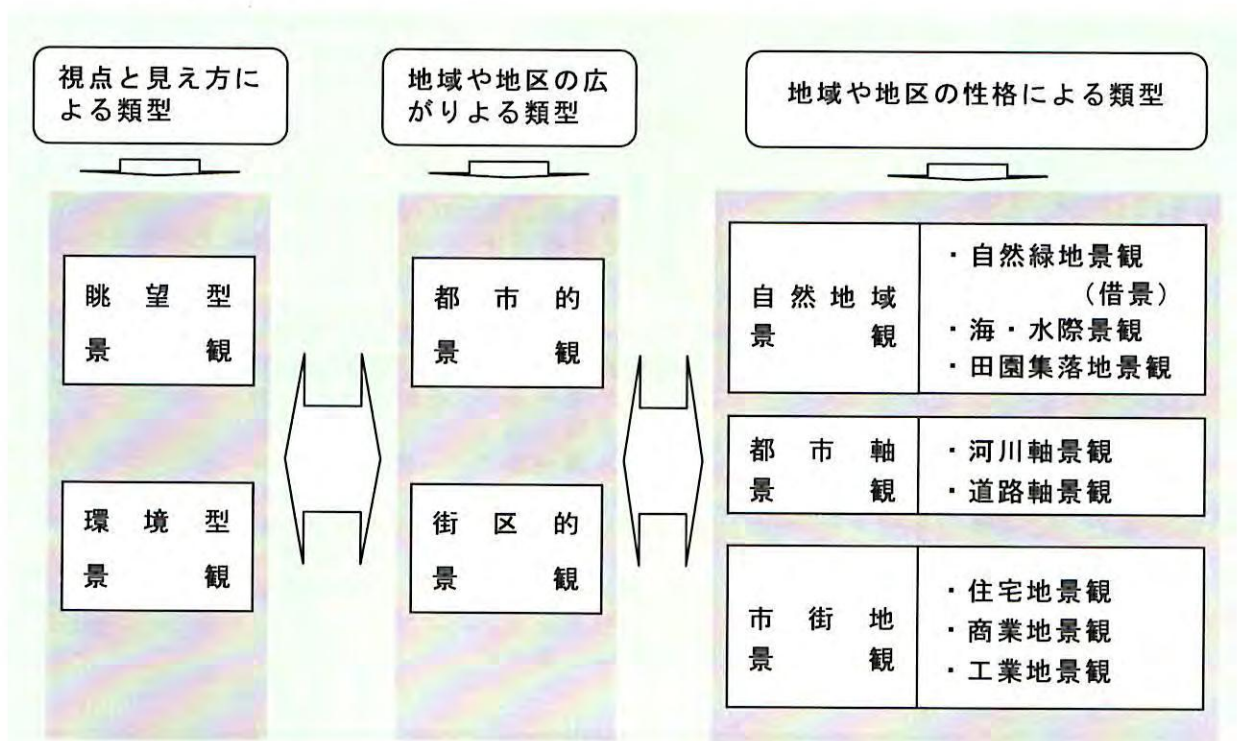
これらの自然を保全・活用し、また新たな緑を創造することにより、市街地や集落地の景観を維持・形成することが必要とされています。さらに、住民・事業者・行政の3者による景観づくりとして、協力体制や支援活動への展開が必要とされています。

2) 基本的な考え方

都市景観の類型を踏まえ、海・港をテーマとした個性的な都市景観を育成するため、次項の展開を図ります。

- 目印をつくる（まちや地区のシンボルづくり）
- まちの軸をつくる（生活軸を中心とした景観整備）
- まちの核をつくる（中心市街地－「水木しげるロード」を中心とした景観整備）
- 地域の広がりをつくる（特色のある住宅地等の景観整備）

◇ 都市景観の類型



3) 整備方針

| 景観類型 | | 景観特性と課題 | 基本方針 | 景観形成の対象と構成 | 景観形成のための施策の方向 |
|------------------------|-------------|--|---|---|---|
| (眺望型景観) 隣接市町村の山系の借景 | | <ul style="list-style-type: none"> 市街地及び集落地における周辺の豊かな自然緑地は、市民の大切な財産 | <ul style="list-style-type: none"> 自然環境と市街地環境との調和 地域を認識させる尾根筋(スカイライン)及びランドマークの保全と育成 | <ul style="list-style-type: none"> 地域の範囲を認識させる尾根筋 ランドマーク→大山等 主要眺望点 | |
| 環境型景観 | 自然地域景観 | <ul style="list-style-type: none"> 海浜地のごみ散乱や土地利用変化に対する海浜の保護 市街地及び集落地と一体となる周辺の自然海岸や田園緑地は、うるおいと安らぎをもたらす貴重な自然環境要因 主要道路等から望視できる田園集落景観は、心なごむ存在であるが、農地の荒廃化や建造物の進展による景観変化が進行 | <ul style="list-style-type: none"> 自然環境の保全→良好な水辺地域やクロマツ林等の緑地の保全 親しみのもてる自然環境の形成→利用緑地として整備する場合は自然との共生や保全型の整備 眺望景観の対象としての自然海岸や田園緑地の保全 | <ul style="list-style-type: none"> 美保湾・境水道・中海にかけての海岸線 弓ヶ浜の自然的海岸線 | <ul style="list-style-type: none"> 海浜環境の保全 海浜環境と調和したレクリエーション地の整備 防災施設などの景観上の配慮 |
| | 田園集落景観形成ゾーン | | | <ul style="list-style-type: none"> まとまりのある農地・集落地 田園緑地と一体となる樹林地 | <ul style="list-style-type: none"> 優良農地の確保と多面的利用の促進(荒廃農地の解消) 都市的土地利用と農業的土地利用の明確化 |
| | 都市軸景観 | <ul style="list-style-type: none"> 大正川等への緑化が見られるものの、水路としての性格が強く、市民が親しめる空間が少ない | <ul style="list-style-type: none"> 市民が水に親しめる空間として見直し、海から市街地への水の連続性の確保 河川環境の保全と育成 ゆとりと親しみのもてる河川空間の実現 | <ul style="list-style-type: none"> 市街地と密接に結びついた河川→大正川、深田川、米川、矢尻川、 | <ul style="list-style-type: none"> オープンスペースの確保と緑化推進 河川沿いの歩行者空間の整備 護岸沿いの建築物などの景観上の配慮 橋などの工作物における配慮 |
| | 道路軸景観形成ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> 市街地の発展構造を反映した東西軸とそれらを相互に連絡する格子状の道路が市街地の軸景観として位置づけられるが、機能的・形態的な連続性を確保するなど、道路軸空間の一体化が必要 | <ul style="list-style-type: none"> 人にやさしい歩行者空間の形成 地区の特性を活かした街並みの形成、個性ある都市空間の育成 | <ul style="list-style-type: none"> 広域幹線道路及び市街地内の主要道路 | <ul style="list-style-type: none"> 道路空間の景観阻害要因の除去→広告物等の規制、電線等の地中埋設化・高齢者や障害者に配慮した歩行者空間の整備 市街地における沿道建築物などの景観上の配慮 |

| 景観類型 | | 景観特性と課題 | 基本方針 | 景観形成の対象と構成 | 景観形成のための施策の方向 |
|---------------|--|---|--|--|--|
| 環境型景観 | 市街地景観 | | | | |
| | 公園緑地景観形成ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> 市街地の緑の拠点・景観拠点として重要な役割 周辺環境と一体となった都市景観の形成 | <ul style="list-style-type: none"> 都市の緑の拠点として、個性ある都市空間の保護・育成 | <ul style="list-style-type: none"> 市街地内及び市街地周辺の大規模公園・緑地 →台場公園等の近隣公園、竜ヶ山公園、佐斐神町周辺 | <ul style="list-style-type: none"> 公園・緑地の拡充整備と緑化推進 |
| | ゆとり居住景観形成ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> 細街路や広場等の生活関連施設の不足がみられるものの、農地と住宅地が混在する集落地や低密度市街地 | <ul style="list-style-type: none"> ゆとりある田園住宅地の保全と育成 安全で快適な生活環境の実現 | <ul style="list-style-type: none"> 渡地区の低密度市街地 弓浜半島特有の古くから形成されている農家住宅を主体とする住宅地 | <ul style="list-style-type: none"> 地区計画等の導入（生け垣等による緑化、建物の規制・誘導による統一景観の育成やゆとりある居住空間の形成） 無秩序な開発の制限 |
| | 住宅地景観形成ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> 住宅形式や環境条件により多様な都市空間の形成 生活環境の安全性や快適性の確保とよい生活空間の育成 | <ul style="list-style-type: none"> 個性ある住宅地の保全と育成 安全で快適な生活環境の実現 | <ul style="list-style-type: none"> 誠道町、幸神町、下ノ川・上道地区等の等の計画的戸建住宅地 古くから形成されている住宅地 | <ul style="list-style-type: none"> 建築協定・緑地協定・地区計画等の導入（建物緑化や生け垣等による緑化、建物の規制・誘導による統一景観の育成） |
| | 商業地景観形成ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> 中心商業地に位置づけられるJR境港駅から東本町にかけての地区は、中心市街地としての魅力やにぎわいが失われつつあり、商業環境の再生が必要 | <ul style="list-style-type: none"> 「水木しげるロード」等を中心とした個性とにぎわいのある街並みの再生 安全で快適な都市空間の実現 | <ul style="list-style-type: none"> (都)境港停車場岬町線を中心とする地区 | <ul style="list-style-type: none"> 建築物や広告物などの規制・誘導 高齢者や障害者に配慮した人にやさしいまちづくり（安全な歩行者空間の整備等） |
| 港湾・工業地景観形成ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> 計画的な基盤整備を推進する臨海部は、周辺との調和に配慮 来訪者や市民に親しまれる海の玄関口としての景観形成 | <ul style="list-style-type: none"> 山陰の海の玄関口にふさわしい港の魅力の育成 工業地と周辺地区とが調和した市街地環境の育成 計画的な整備による良好な工業地環境の保護 | <ul style="list-style-type: none"> 境水道沿いの港湾関連施設用地地区 竹内工業団地、昭和町工業団地、境港西工業団地 | <ul style="list-style-type: none"> 周辺環境と調和した空間構成 海や港に接する場の計画的整備 水際環境の整備 | |

5. その他の都市整備の方針

5-1. 市街地整備の方針

1) 概 況

本市の市街地は、JR境港駅から同上道駅にかけて土地区画整理事業が実施され、竹内工業団地等の臨海部工業団地は面的整備が進められているものの、弓浜半島の旧街道を中心とした地区や、外江・渡地区は自然発生的な市街地形成となっています。

このようななかで、自然発生的な市街地形成となっている地区においては、道路等の基盤整備への対応の遅れがみられ、細街路並びに幹線道路へのアクセス路が不足し、地区の再生が進まない状況がみられます。さらに、中心市街地や外江地区の一部の市街地は、狭隘道路を中心とした木造密集地区がみられ、火災時における延焼の危険性などが指摘されています。

なお、市街地環境の良否を判断する指標の一つとして、道路の整備状況によって規定されることから、図4-18に道路整備評価図を示しています。

これらの状況を踏まえ、どのような問題性と整備課題をもつ市街地が、どこにどれくらいあるか、概略を把握し、支援策を準備することが必要とされています。

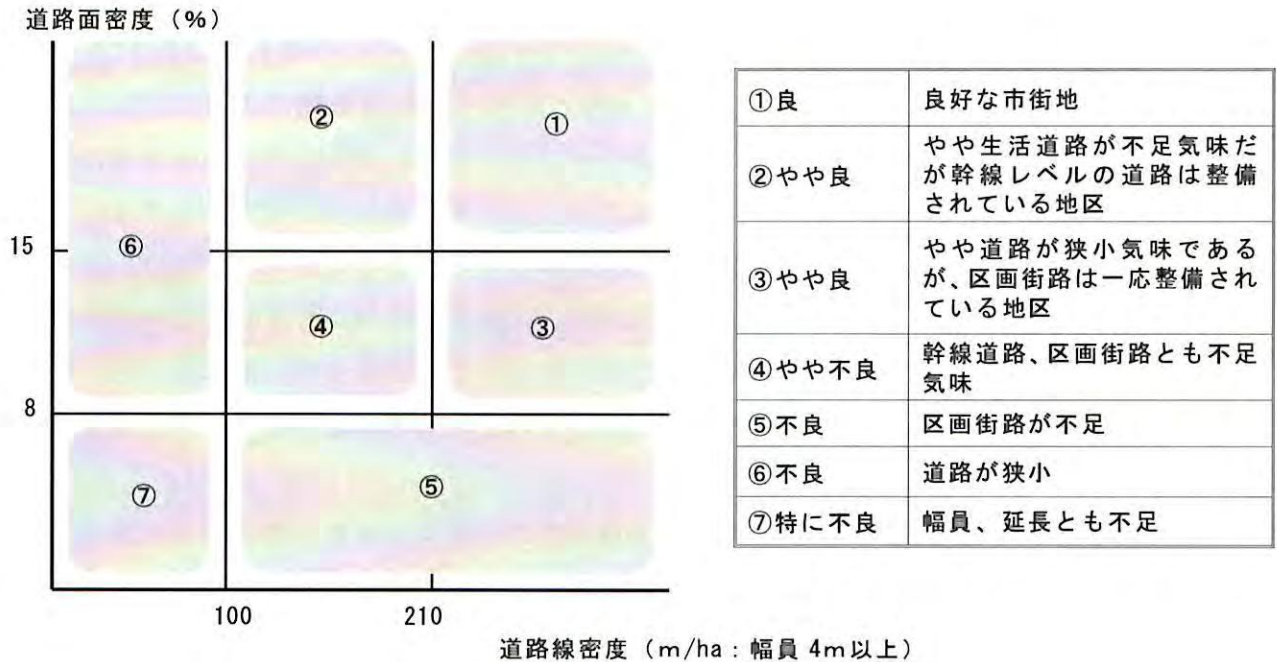
【参考資料：道路整備状況】

市街地の整備状況の善し悪しは、道路の整備状況によって規定されるということができます。本計画においても、道路整備状況がどうであるかによって、地区の市街地整備の基本方向が大きく左右されると考えられます。これらのことから、道路整備状況を市街化対策区分の最終的要因として評価するものとします。

なお、評価基準については、次のような考え方で設定しました。

道路については、幹線道路や補助幹線道路などの市街地の骨格を形成するものと、区画街路等の地区内にサービスするものとに分けられます。個々の地区の市街地環境要素としては、区画街路を主体に考えるのが本来的ですが、区画街路網の不十分な地区では骨格道路の機能と地区内サービス機能を同一の道路が担っている場合もあることから、細街路の整備状況だけでは地区の市街地環境を判断しきれない面があります。従って、道路網全体（幅員4m以上）の単位面積当たりの面密度と、細街路（本来的には幅員4～12m未満を対象としますが、本市の場合は4m以上としています）の単位面積当たりの線密度から検討します。

[道路整備評価基準]



2) 基本的な考え方

市街化段階や道路整備状況等から、市街化区域を対象に、将来像に適合した良好な市街地環境を創出するうえで、何らかの手法により基盤整備を行う必要のある地区や支援メニューを準備する必要のある地区など、各地区における整備の方向性を把握するとともに、良好な市街地環境の育成に努めます。

3) 整備方針

将来市街地全体を対象として、面整備・根幹的都市施設整備の必要性について、市街地整備の類型区分（検討方法は図4-19、結果は図4-20参照）を行い、各地区における整備の方向性を把握します。これらに基づきながら、今後、各地域特性に応じた整備計画の検討や具現化を促進します。