

米子境港都市計画区域 都市計画区域マスタープラン (整備、開発及び保全の方針)

目次

1. 都市計画の目標

- (1) 都市づくりの課題
- (2) 米子市・境港市・日吉津村の広域的位置づけ
- (3) 都市づくりの目標

(骨格形成図)

2. 区域区分の方針

- (1) 区域区分の決定の有無
- (2) 区域区分の方針
- (3) 市街化区域の規模

3. 主要な都市計画の決定の方針

- (1) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針
 - 1) 土地利用の基本方針
 - 2) 主要用途の配置方針
 - 3) 市街地における建築物の密度の構成に関する方針
 - 4) 市街地における住宅建設の方針
 - 5) 市街地において特に配慮すべき問題等を有する市街地の土地利用の方針
 - 6) 市街化調整区域の土地利用の方針
- (2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針
 - 1) 交通施設の都市計画の決定の方針
 - 2) 下水道及び河川の都市計画の決定の方針
 - 3) その他の都市施設の都市計画の決定の方針
- (3) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針
- (4) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

(マスタープラン図)

1. 都市計画の目標

(1) 都市づくりの課題

1) 広域的視点での都市機能の強化

地勢的に北東アジアに近いという本区域の優位性を活かし、北東アジアへのゲートウェイ（玄関口）・物流拠点として、さらには中海・大山圏域の拠点として、国内・環日本海諸国との間での「人・もの・情報」の交流をより一層促進させることが期待されており、こうした広域的視点において、都市機能の強化を図っていく必要がある。

2) 地域コミュニティの活性化

本区域の人口推移は、これまで、市街化区域では増加傾向、市街化調整区域では横ばい傾向にあったが、平成22年をピークに市街化区域・市街化調整区域ともに減少に転じており、今後も減少が続くと予測されている。特に、中心市街地や市街化調整区域の既存集落等においては、人口減少とともに高齢化も顕著であり、地域コミュニティの維持・活性化に向けた取組を推進していく必要がある。

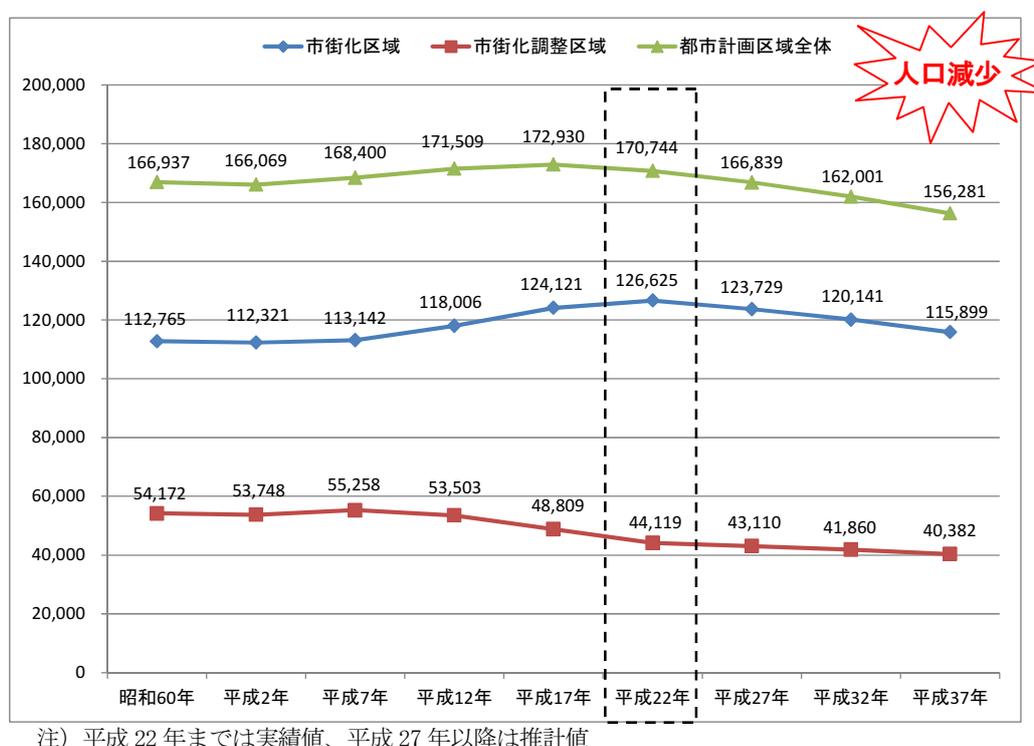


表 米子境港都市計画区域の人口推移

3) 持続可能な都市づくり

本区域においては、これまで、緩やかに市街地が拡大してきたが、このことは都市経営コストの増大に繋がっている。

一方で、人口減少時代に入り、空き家や空き地等の増加が見られるように市街地の低密度化が進み、非効率な土地利用がなされている。

また、社会資本については、建設後30年～50年を経過する施設が多く、今後、一斉に老朽化し、維持管理・更新費の増大が予想されている。

こうした中、限られた財源のもと、いかにして持続可能な都市を創っていくかが重要な課題となっている。

4) 地域資源を活かした魅力づくり

本区域においては、大山・弓浜海岸・中海等の豊かな自然環境、優れた景観を有する歴史的文化遺産、海岸が有するレジャー空間と一体となった皆生地区の温泉資源、水木しげるロード等のまんが文化といった個性的な地域資源が数多く存在しており、これらの個性的な地域資源を存分に活用して魅力づくりを推進していくことが求められている。

5) にぎやかな中心市街地づくり

モータリゼーションの進展や大型店舗の郊外進出に伴い、米子や境港の中心市街地においては、市街地が拡散していった結果、相対的に商業機能やオフィス機能が低下し空き地が増加しているとともに、居住人口が減少し、消費ニーズやにぎわいが減退しつつある。

こうした中、中心市街地のにぎわいを取り戻すことは、商業振興、さらには中心市街地の生活者の暮らしを支える意味からも重要な課題である。

6) 環境に配慮した都市づくり

地球温暖化などの環境問題の顕在化を背景として、できる限り二酸化炭素を排出しない低炭素社会や環境負荷の少ない循環型社会への転換が求められており、本区域においても、より一層、このような環境に配慮した都市づくりを推進していく必要がある。

7) 防災減災・防犯都市づくり

本区域が経験した平成12年の鳥取県西部地震や、平成23年の東日本大震災等、過去の災害を踏まえ、想定を超える事態の発生を念頭に防災減災都市づくりを推進していく必要がある。

特に、弓浜半島における津波災害や原子力災害への対策検討が急務であるほか、市街地において木造建築物の密集地が存在しており、防災性の向上に向けた取組を推進していく必要がある。

一方、ボランティア等による積極的な防犯活動等により、犯罪件数は毎年減少しているものの、依然として、侵入窃盗などの日常生活に関わる犯罪、子どもたちや高齢者、女性等を狙う犯罪が発生している。このため、犯罪が防止され、安心して暮らすことのできる防犯都市づくりを推進していく必要がある。

8) 住民を主役とした透明性のある都市づくり

近年、都市づくりにおいても、住民ニーズは多様化してきており、これに的確に対応していくため、住民・NPO等の各種団体・企業・大学・行政等が連携し、各々がパートナーとして協働していくことが求められている。

(2) 米子市・境港市・日吉津村の広域的位置づけ

本区域の都市づくりの課題を踏まえ、米子市・境港市・日吉津村について、以下のとおり広域的な位置づけをする。

市町村名	発展方向	広域的な位置づけ
米子市	<p>【旧市内】</p> <p>圏域における都市的サービスを提供する中核都市としての役割を果たすと共に、広域交通・観光のターミナルとして圏域の内外にわたる広域交流都市をめざす。</p> <p>【淀江町】</p> <p>自然資源を活かした定住・交流拠点としての役割を果たすと共に、伯耆古代の丘公園を中心とする歴史・文化資源を活かしたレクリエーション拠点としての役割を果たす。</p>	<p>【旧市内】</p> <p>圏域の内外にわたる広域交流都市</p> <p>【淀江町】</p> <p>歴史・文化資源を活かしたレクリエーション拠点と定住拠点</p>
境港市	<p>北東アジアゲートウェイとして、また、水産加工産業としての特徴を活かした広域交流都市をめざす。</p>	<p>港の特徴を活かした広域交流都市</p>
日吉津村	<p>住宅・工業拠点としての機能をもつ。</p> <p>なお、国道431号沿道については商業拠点としての機能をもつ。</p>	<p>住宅・工業・沿道型商業拠点</p>

《都市計画区域再編について》

「米子境港都市計画区域」は、米子市と境港市、さらに日吉津村を加えたエリアで構成されている。（※米子市の一部を除く）

一方、「淀江都市計画区域」は「米子境港都市計画区域」に隣接しているが、平成17年に旧米子市と旧淀江町が合併したことにより、2つの都市計画区域は結びつきを強めている。これに伴い、「淀江都市計画区域」では、幹線道路沿い等において新たな住宅開発が進み、農・住が混在したエリアが増加してきている。

こうした状況を踏まえ、今後、必要に応じて「米子境港都市計画区域」と「淀江都市計画区域」の都市計画区域再編の必要性・方向性を検討していく。

(3) 都市づくりの目標

都市づくりの課題、米子市・境港市・日吉津村の広域的位置づけを踏まえ、以下の方向性で都市づくりを推進していく。

1) 広域的視点での都市機能の強化

(交通機能の強化)

- ・重要港湾境港や米子空港の機能拡張、中国横断自動車道岡山米子線や山陰道（国道9号米子道路）などの高速道路ネットワークの整備を進める。
- ・国道9号、国道431号、県道米子境港線、江島幹線といった地域の幹線道路を相互に結ぶ道路の整備を進める。

(広域都市拠点の機能強化)

- ・広域都市拠点として、都市中心部の都市機能を強化する。特に、米子駅周辺の活性化に向けて都市基盤施設の整備等を図る。

(産業拠点の育成)

- ・工業団地の未利用地の有効活用を図るなど、産業拠点を育成していく。

(中心市街地と郊外が調和した都市構造の形成)

- ・国道431号沿線等の郊外における開発が進行しているが、中心市街地と郊外の適切な役割分担を図り、双方が調和した都市構造を形成していく。

広域的視点での都市機能の強化



イメージ図 広域的視点での都市機能の強化

2) 地域コミュニティの活性化・持続可能な都市づくり

(集約型の都市構造の実現)

- ・市街地の無秩序な拡散を防止するとともに、都市機能を集約させる拠点を設け、集約拠点毎に適正な都市機能を分担させる。
- ・自家用車に依存しなくても生活できるように、集約拠点内に生活上必要な諸機能を備えるとともに、集約拠点間を結ぶ公共交通の確保に向けた取組を進める。

(既存集落等における営農環境との調和が図られた居住環境の形成)

- ・既存集落等において、地域コミュニティの維持・活性化に向けて、営農環境との調和が図られ、良好な居住環境の形成を図る。

(子育て・教育のしやすい良好な居住環境の形成)

- ・人口減少・少子高齢化の中、次代を担う子ども達が健やかに成長できるよう、子育て・教育のしやすい良好な居住環境の形成を図る。

(既存ストックの有効活用)

- ・真に必要な社会資本については引き続き整備を推進していくが、社会資本ストックの長寿命化の取組など、戦略的な維持管理・更新を推進する。
- ・中心市街地を始めとする既成市街地において、空き家・空き地・空きビルなどの既存ストックの有効活用に向けた取組を進める。

地域コミュニティの活性化



持続可能な都市づくり

イメージ図 地域コミュニティ活性化・持続可能な都市づくり

3) 地域資源を活かした魅力づくり

個性的な地域資源を保全し存分に有効活用していくことで、観光やレクリエーションなどの充実を図る。

(主な地域資源)

大山、美保湾・中海、弓浜海岸等の豊かな自然環境・景観

旧加茂川・寺町周辺地区などの歴史・文化資源

中心市街地にある米子城跡・中海等の自然

皆生地区の温泉資源

水木しげるロード等のまんが文化



【大山、美保湾、弓浜海岸】



【中海】



【旧加茂川・寺町周辺地区】



【水木しげるロード】



【皆生地区】

写真 主な地域資源

4) にぎやかな中心市街地づくり

- ・既存ストック（空き家、空き地、空きビル等）の有効活用策を検討し、良好な商業・住環境を再構築する。
- ・子どもからお年寄りまで、多様な世代が安心して暮らせるようにするため、中心市街地において各世代のニーズに合わせた住宅の供給、居住環境の整備を図る。
- ・居住者が憩えるコミュニティ空間や来街者が楽しめる空間を創出する。
- ・連続性のある歩道の整備等により、回遊性のある歩行空間を形成するとともに、段差解消や点字ブロックの更新などのバリアフリー化を推進し、誰もが歩いて暮らしやすい環境を創出する。

5) 環境に配慮した都市づくり

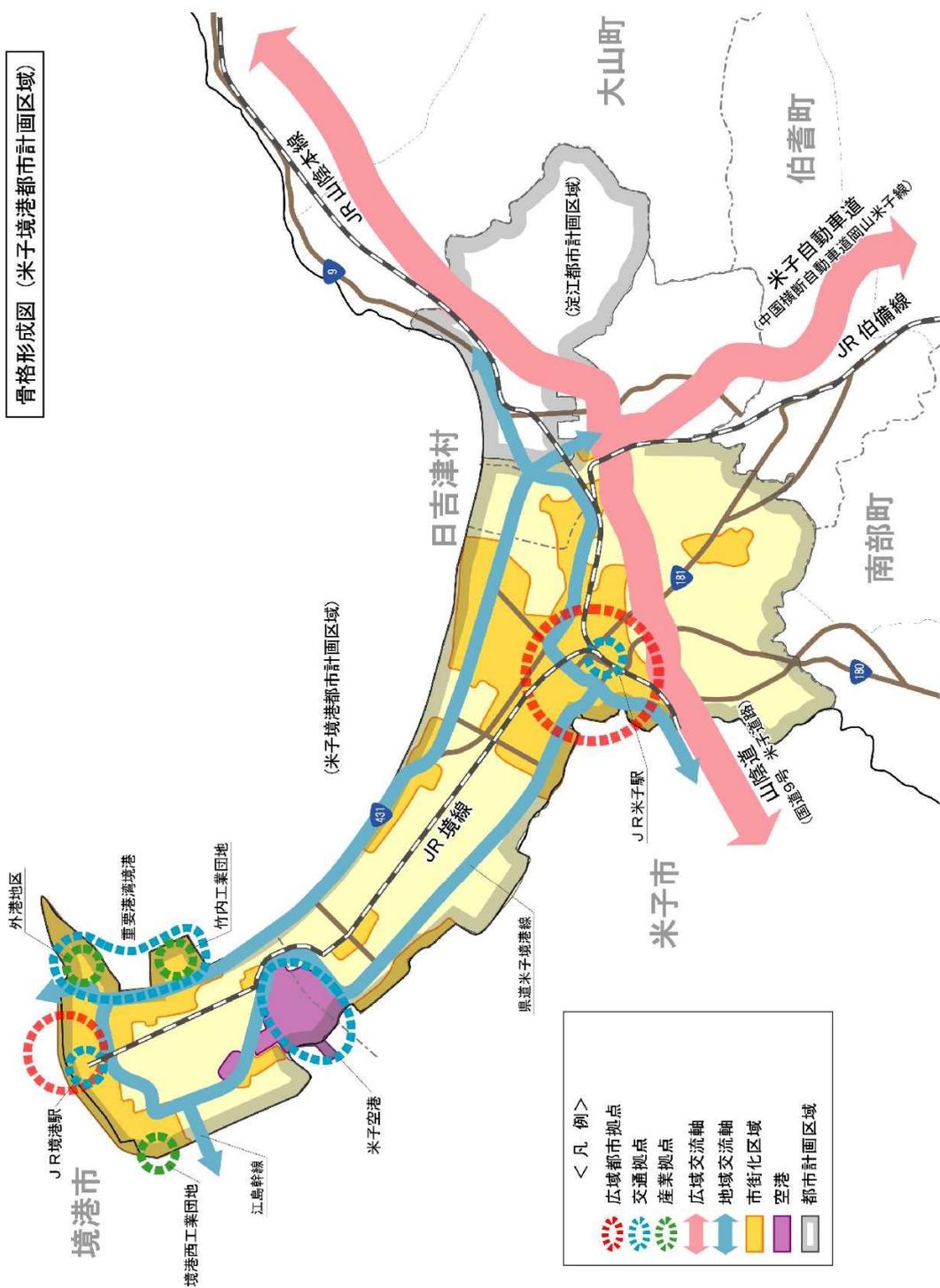
- ・市街地の無秩序な拡散を防止し、都市機能の集約化を図る。
- ・地域の実情・ニーズを踏まえた公共交通網の充実化により、公共交通の利用促進を図る。

6) 防災減災・防犯都市づくり

- ・地域防災計画や鳥取県犯罪のないまちづくり推進計画を踏まえ、ハード（避難路や防災拠点の確保、建築物の不燃化、防犯環境の構築等）やソフト（危機管理体制の充実等、地域の防災力の向上、自主防犯活動の促進）一体の対策を進める。
- ・特に、弓浜半島の津波・原子力災害に対して広域的避難のための都市施設（道路等）の整備を検討するとともに、木造建築物の密集地において、住環境の防災性の向上を図る。

7) 住民を主役とした透明性のある都市づくり

住民が主役・市町村が主体で、NPO等各種団体・企業・行政・大学との連携・協働作業による都市づくりを推進する。



2. 区域区分の方針

(1) 区域区分の決定の有無

1) 決定の有無の判断に当たっての検討事項

●都市計画区域の地形その他の地理的条件について

- ・北は日本海、南は大山山麓及び中海に接し、東は淀江都市計画区域（区域区分なし）、西は中海を囲んで隣接する島根県の松江圏都市計画区域と繋がっている。

●人口の増減及び分布の変化並びに今後の見通しについて

- ・将来人口は、引き続き減少していくと予想されるとともに、地域間の偏在化が懸念される。

●工業、商業その他の産業の業況及び今後の土地需要の見通しについて

- ・商業の業況は減少傾向にあるが、工業については微増傾向にある。近年の企業進出状況も踏まえると新たな土地需要が予想されるが、工場跡地の活用等も含めて工業用地の確保を図る。

●土地利用の現状、密集市街地、災害のおそれのある区域、農地が介在し公共施設整備とともに計画的な市街化を図るべき区域その他の土地利用転換又は土地利用密度の変更を図るべき土地の区域の有無及び分布について

- ・木造密集の既存集落を抱合して市街化が進行している区域が米子市・境港市の既成市街地に分布しているが、空き家再生といった既存ストックを有効活用等により、市街地の環境改善を図る。

●都市基盤施設の整備の現状及び今後の見通しについて

- ・現況の市街化区域を基本として整備を検討する。なお、米子駅南地区については、駅南北自由通路等の新たな都市基盤施設の整備を図る。

●産業振興等に係る計画の策定又は大規模プロジェクト等の実施の有無について

- ・該当する計画の策定又は大規模プロジェクト等の実施予定はない。

●都市的土地利用の拡散について

- ・市街化区域に隣接している地区のうち、将来、宅地需要などの市街化圧力の増加が見込まれる地区については、必要に応じて、農業施策との調整を図りつつ、市街地としての位置づけを検討する。

●緑地等の自然環境の整備又は保全について

- ・概ね、農用地や保安林等により規制されている。

2) 区域区分の決定の有無及びその判断の根拠について

- ・都市計画の目標及び上記検討事項、さらには、区域区分の有無の判断基準を踏まえ、区域区分を維持する。
- ・なお、持続可能な都市づくりや土地利用の動向等を勘案して、必要に応じて区域区分廃止の必要性を検討する。

■区域区分の有無の判断基準

[線引き都市計画区域]

(1) 線引きを継続する

・線引きを行う都市計画区域では、無秩序な市街化の防止や計画的な市街地形成、都市近郊の優良な農地との調和が図られてきていることから、現行を継続することとする。

(2) 線引きを廃止する

・線引きを廃止した場合には再度線引きを適用することは事実上困難であることから、次の要件を全て満たす場合に限り、線引きを廃止できるものとする。

- ①都市計画区域を構成する市町村が一致して申し出る。
- ②次の要件の全てに該当し、線引きの必要性がないと判断される。
 - ア) 市街地拡大の可能性がない。
 - イ) 良好な環境を有する市街地形成に支障がない。
- ③線引きに代わる適切な土地利用規制がある。

[非線引き都市計画区域]

(1) 線引きを適用する

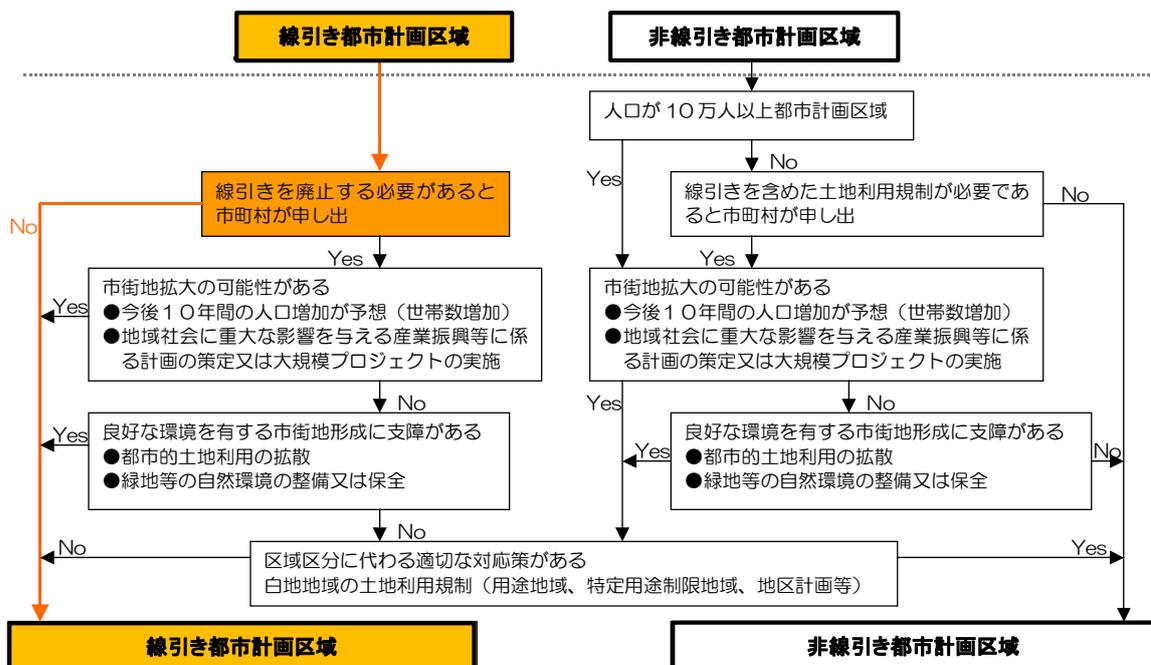
・非線引き都市計画区域でも、無秩序な市街化の防止や計画的な市街地形成が必要となることから、次の要件を全て満たす場合に線引き適用する。

- ①中核的な役割を担う人口10万人以上の都市が含まれる。もしくは、それ以外の都市において都市計画区域を構成する市町村が一致して申し出る。
- ②次の要件のいずれかに該当し、線引きの必要性があると判断される。
 - ア) 市街地拡大の可能性がある。
 - イ) 良好な環境を有する市街地形成に支障がある。
- ③線引きに代わる適切な土地利用規制がない。

(2) 線引きを適用しない

・(1)で示される①～③の要件のいずれかに該当しない場合は、原則として線引きを適用しないこととする。

■区域区分の判断基準フロー図



(2) 区域区分の方針

①人口

区 分		年 次	平成22年	平成37年
行政区域内人口計			186,869 人	171,644 人
	米子市		148,271 人	136,938 人
	境港市		35,259 人	30,617 人
	日吉津村		3,339 人	3,489 人
都市計画区域内人口計			170,744 人	156,281 人
	米子市		132,146 人	122,175 人
	境港市		35,259 人	30,617 人
	日吉津村		3,339 人	3,489 人
市街化区域内人口計			126,625 人	115,899 人
	米子市		99,291 人	91,886 人
	境港市		25,759 人	22,368 人
	日吉津村		1,575 人	1,646 人

②産業別規模

区 分		年 次	平成22年	平成37年
生 産 規 模	工業出荷額計		2,511 億円	3,097 億円
		米子市	2,026 億円	2,499 億円
		境港市	472 億円	582 億円
		日吉津村	13 億円	16 億円
	商品販売額計		5,548 億円	4,776 億円
		米子市	4,078 億円	3,510 億円
		境港市	1,294 億円	1,114 億円
		日吉津村	176 億円	152 億円

③市街地の配置方針

市街地の配置方針については、都市計画の目標並びに将来フレームとの整合を図りつつ、無秩序な市街地の拡大を防止し、コンパクトな市街地形成を念頭に、次のとおりとする。

- ・原則、良好な市街地環境の育成を図るべき地区である現行市街化区域を、市街地として位置づける。
- ・市街化調整区域のうち、市街化区域周辺部の開発圧力の強い地域について、市街地としての位置づけを検討する。

(米子)

- ・宅地需要などの市街化の圧力増加に対して、市街地の拡大が必要となる場合は、上福原地区を農業施策との調整を図りつつ、既成市街地に連担する市街地として位置づけ、地区計画の導入等について検討する。

(境港)

- ・市街化調整区域において、良好な住環境を保護する対策が求められている地域については、地区計画の導入を検討する。

(日吉津)

- ・市街化調整区域において、計画的整備が進められた今吉田園土地地区画整理事業地区については、集落地区計画により計画内容が担保されており、現行とする。
- ・また、国道 431 号沿道を対象として、農村活性化土地利用構想の実現による大規模商業地を整備しており、都市化圧力の向上とともに、当該地区及びその周辺については効率的な沿道利用が望まれていることから、農業施策との調整を図りつつ、市街地として位置づけ、地区計画の導入等を行う。
- ・市街化調整区域における集落地等については、区画道路や広場等の地区施設の確保が望まれており、地区計画の導入、建ぺい率や容積率などの建築形態規制の適正な運用などにより良好な環境の保護・育成に努める。

(3) 市街化区域の規模

本区域における人口・産業の見通しに基づき、かつ市街地の配置方針を勘案しつつ、市街地の規模として、次のとおり市街化区域の面積を設定する。

市村名	年次	市街化区域の面積	
		平成17年	平成37年
市街化区域計		3, 623 ha	3, 626 ha
米子市		2, 441 ha	2, 440 ha
境港市		1, 100 ha	1, 104 ha
日吉津村		82 ha	82 ha

3. 主要な都市計画の決定の方針

(1) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

1) 土地利用の基本方針

- ・現況課題を効率的に解決し目標を実現するために、長期的視点にたって都市的土地利用と農業的土地利用の明確化を図り、自然と都市の共生を目指す。

2) 主要用途の配置方針

①業務地（官公庁施設）

- ・都市機能の充実を図るため、米子市においては市役所を中心とする加茂町並びに国の出先機関が立地している東町西町周辺地区を業務地として位置づけ、土地の高度利用に努める。
- ・境港市においては、市役所周辺における上道地区を業務地として位置づける。また、境港周辺においては、港湾関連業務施設を集約的に配置する。
- ・日吉津村においては、現在役場が立地している日吉津地区を業務地として位置づける。

②商業地

【中心商業業務地】

- ・J R米子駅前から富士見町地区にかけての地域については、デパート、スーパーマーケット、銀行、専門店等の商業施設の集積度が高く、すでに建築物の高度化、不燃化が進んでおり、中心商業業務地として位置づける。
- ・また、海浜温泉地としての皆生地区を商業地として位置づける。
- ・J R境港駅前から東側に広がる商業地のうち、水木しげるロードを含む周辺地域（栄町、中町地区等）を観光地・中心商業地として位置づけ、環境整備に努める。

【一般商業業務地】

- ・中心商業業務地の周辺及び都市計画道路横断道境港線（国道 431 号）沿線の皆生から両三柳に至る地区、都市計画道路西福原皆生線（県道皆生西原線）沿道及び都市計画道路西福原河崎線（県道両三柳西福原線）と都市計画道路西福原皆生線（県道皆生西原線）との交差点周辺地区には、沿道型商業及び付近の住宅地の日常の購買需要を賄う商業地を配置する。
- ・また、卸商業団地を形成している両三柳地区については、流通機能を中心とする商業地として位置づける。
- ・幹線道路沿道において、土地利用の現況及び動向等を勘案して、幹線道路の沿道にふさわしい業務の利便の増進を図る地域については、適正な用途転換を検討する。
- ・境港においては、中心商業業務地に隣接し、機能を補完する地区として、元町地区周辺を商業地として位置づける。
- ・また、J R境港駅西側を市街地西部の生活拠点の商業地として位置づけ、駅東側と一体となる魅力ある商業地として育成する。
- ・日吉津においては、農村活性化土地利用構想の実現化により整備された、国道 431 号沿道の大規模商業・娯楽関連施設が集積する地区及びその周辺を商業地として位置づけ、地区計画の導入等による環境整備を図る。

③工業地

- ・米子、日吉津においては、日野川右岸の日吉津・吉岡・熊党・二本木地区、及び弓浜半島部の旗ヶ崎・夜見・富益・和田地区等を工業地として位置づける。
- ・境港においては、外港地区・竹内工業団地・西工業団地等を工業地として位置づける。

④流通業務地

- ・中国横断自動車道岡山米子線インターチェンジ周辺の米子流通業務地区、地方港湾米子港、J R 米子駅貨物基地を流通業務地として位置づける。
- ・重要港湾境港やその周辺を流通業務地として位置づけ、物流の効率化・広域化を図る。

⑤住宅地

- ・住宅地は、良好な居住環境を形成するため、低層・低密な独立住宅を配置することを基本とするが、既存商業地周辺及び幹線道路沿線における住宅地は、中・高層住宅を配置する。
- ・なお、市街化進行地域、新市街地においては、民間事業者による開発を指導する一方、地区計画の導入等を検討し、良好な居住環境の形成を図る。

3) 市街地における建築物の密度の構成に関する方針

用途区分 \ 密度	高密度利用を図るべき区域	低密度利用を図るべき区域
業務地 (官公庁施設)	米子市加茂町地区、東町西町周辺地区、境港市上道地区等	日吉津村日吉津
商業地	J R 米子駅前から富士見町地区にかけての地域、皆生地区、境港市栄町地区、中町地区等	日吉津村内の国道 431 号沿
工業地	米子市和田地区、旗ヶ崎地区 境港市昭和地区、竹内団地、西工業団地、日吉津村日吉津地区等	米子市夜見町地区、富益地区、二本木地区
流通業務地	米子港地区、J R 米子駅貨物基地周辺地区、米子市流通町地区、境港市昭和地区、竹内団地等	
住宅地	中心商業業務地に隣接する既成市街地	米子市皆生新田地区、東福原地区、西福原地区、上後藤地区、長砂町地区、観音寺地区、堀川地区、蚊屋地区、永江地区、青木地区、両三柳地区、境港市米川地区、上道地区、竹内地区、夕日ヶ丘地区、日吉津村今吉地区

4) 市街地における住宅建設の方針

- ・県民の豊かな住生活の安定の確保及び向上の促進に係る基本的な事項を定めた鳥取県住生活基本計画を基本とし、「皆が快適に暮らせる住まいづくり」「環境や文化と共生する住まいづくり」「災害や犯罪にも安心な住まいづくり」を基本目標に地域特性を活かしたまちなみ景観形成及び既成市街地内における定住人口の確保を目指す。
- ・そのため、良質な住宅ストックの形成に努めるとともに、安全性や省エネルギー化など基本的

な住宅性能の質の向上や子育て世帯や高齢者向けなど多様なニーズに沿う住宅の供給等の住まいづくりを推進する。

5) 市街地において特に配慮すべき問題等を有する市街地の土地利用の方針

①米子駅南地区の土地利用に関する方針

- ・米子駅南地区について、社会情勢を鑑みつつ駅南地区の開発を踏まえ、今後の土地利用の方向性を検討する。

②崎津地区の土地利用に関する方針

- ・崎津地区について、当面は太陽光発電施設としての土地利用が続くが、将来的に、それ以後の土地利用の方向性を検討する。

③工業地域の住・工混在に関する方針

- ・工業地域の住・工混在については、需要や立地要求に応じた工業地を確保するとし、必要に応じて用途地域の見直しを検討するとともに、住居系施設の立地制限、緑地の確保等による良好な環境育成を図ることを目的とした地区計画制度や特別用途地区の導入を検討する。

④居住環境の改善又は維持に関する方針

- ・木造・老朽建築物が密集して道路が狭隘な地区については、住環境の改善や防災性の向上を図り、空き家再生といった既存ストックの有効活用を進めるとともに、地域住民との合意形成を図りつつ地区計画等の事業手法の活用を検討する。
- ・また、こうした地区は、古い街並みや貴重な路地景観を残しており、歴史的な街並みの維持・再生を図り、まちづくりに活かしていく。

⑤市街化区域内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

- ・市街地に残る社寺林や市街地に隣接する丘陵地や歴史的景観を残す河川や界隈性のある街なみなど地域を代表する景観を有する地区については、その保全・活用を図る。

6) 市街化調整区域の土地利用の方針

①優良な農地の健全な調和に関する方針

区分	優良な農地として保全すべき区域
米子市	日野川・JR山陰本線・佐陀川に囲まれた農用地、日野川と法勝寺川に囲まれた地域、法勝寺川と南部町及び安来市との境界線に挟まれた農用地、国道431号と中海までの弓浜半島農用地、彦名干拓地の農用地
境港市	JR境線と都市計画道路米子駅境線に挟まれた弓浜半島農用地、中海干拓地の農用地等
日吉津村	既存集落及びその周辺、国道431号沿道地区を除く市街化調整区域の農用地

・弓浜半島を中心として耕作放棄地が広範に存在するが、引き続き優良農地の保全と農地再生事業等による耕作放棄地の解消に向けた取組を進めていく。このうち、幹線道路沿いや集落周辺部については、景観、環境への影響や地域コミュニティの維持・活性化等の観点での活用も視野に入れつつ、優良農地の保全を前提として個別に検討する。

②災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

・本区域の日本海に面する一帯（日吉津村日吉津から境港市高松町）は、飛砂防備保安林が帯状に形成されており、災害防止上、今後とも、保全を図る。

③自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

・米子の祇園町から陰田町にかけての自然林、日吉津村日吉津から境港市高松町に至る弓浜半島海浜部及び弓ヶ浜景観形成区域の樹林地の保全を図る。

・また、米子市宗像、奥谷、陰田町周辺の丘陵地や日野川・美保湾側の水辺地、米子水鳥公園を中心とした中海の水辺地についても保全を図る。

④計画的な都市的土地利用の実現に関する方針

・市街化調整区域のうち、春日・南部地区をはじめとする法第34条第11号区域外については、農村集落のコミュニティ維持を図るため、営農環境を悪化させない範囲において、住宅建築に関する規制緩和を行う。なお、規制緩和手法（地区計画の導入、開発許可条例の改正）については地域毎に検討する。

・地域の街並み、歴史・文化的な建物及び恵まれた自然要素などの景観資源を尊重したまちづくり（地域の顔づくり）を図るため地区計画等の導入を検討する。

・幹線道路沿道等における無秩序な開発の防止や既存集落地域の維持・保全に向け、集落地域整備法の活用を図っていく。

・さらに市街化が進む区域については計画的な市街地形成を誘導するため、地区計画を活用し、適切に規制・誘導する。

・日吉津の国道431号沿道においては、既存商業地と一体的に西の玄関口にふさわしい魅力的な賑わい空間を育成するものとし、農業施策との調整を図りつつ市街地として位置づけ、地区計画の導入等により、沿道環境・景観の整備を推進する。

・さらに、今吉田園土地地区画整理事業地区については、既存の集落地域計画を遵守し、営農条件と調和のとれた良好な居住環境の保護・育成を図る。

(2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

1) 交通施設の都市計画の決定の方針

ア. 基本方針

人口減少・少子高齢化等の社会情勢の変化や、東日本大震災での教訓を踏まえた防災・減災の観点、交通安全やバリアフリーといった子供・高齢者への配慮、将来の交通需要等を勘案しつつ、次の方針により整備を図る。

- ・ 中海・大山圏域の拠点、北東アジアのゲートウェイとしての機能強化に向けて、高速道路ネットワークの充実等により、広域的な道路網の形成を図る。
- ・ 市街地における慢性的な交通渋滞の解消に向けて、市街地に流出入する通過交通の排除と市街地への交通の集発散の円滑化を図る。特に、国道 431 号における交通渋滞の対策を重点的に取り組む。
- ・ 交通結節点の整備を進め、その機能向上を図る。特に、米子駅については、駅周辺地区の活性化の観点も踏まえ、駅南北自由通路の整備による交通アクセスの強化や駅南周辺環境整備を図る。
- ・ 米子中央線(市道)や安倍糶町線(市道)など、防災上等の観点から必要性を有するものの長年未着手となっている都市計画道路については、地域住民と十分な合意形成を図りながら、可及的速やかに都市計画道路としての存続・廃止等の整備方針を決定する。

イ. 整備水準の目標

現在 (H25)、市街化区域内に配置している幹線街路の密度は 2.6km/k m^2 であり、都市内において求められる水準の目安 (2.0km/k m^2) を満足しているが、地域の課題等への対応のため、必要に応じて新たな幹線道路の配置を検討していく。

また、長期末着手路線の都市計画道路の見直し結果を踏まえ、新たな幹線街路網における効率的な整備を図っていく。

ウ. 主要な施設の配置方針

<道路>

基本方針に基づき、下記の通り、主要な施設の配置の方針を示す。

① 広域的な道路網の形成

- ・ 中国横断自動車道岡山米子線[4車線]、(都)淀江米子線(国道9号米子道路)[4車線]を配置する。
- ・ 重要港湾境港の整備や米子空港の新航路就航等を踏まえ、高規格幹線道路を選択肢の一つとして含む米子と境港を結ぶ主要な幹線道路の配置を検討する。

② 慢性的な渋滞への対応

- ・ 国道 431 号の渋滞対策のため、(都)安倍三柳線と(都)葭津和田町線を配置する。
- ・ 市街地における交通円滑化のため、(都)皆生温泉環状線と県道東福原樋口線((都)両三柳中央線含む)を配置する。
- ・ さらに、県道東福原樋口線から日吉津村を經由して国道9号を結ぶ幹線道路の配置を検討する。

③交通結節点の機能向上

- ・米子駅南北自由通路を配置する。

＜その他の施設＞

〔駅前広場〕

鳥取県西部地区の表玄関としてふさわしい米子駅前広場や境港駅前広場の個性を活かした取組を推進する。また、米子駅の交通結節点としての機能を高めるために、米子駅南北自由通路の整備に併せ駅南広場の整備を検討する。

〔駐車場〕

米子の商業業務地を中心として、道路機能の向上と道路交通の円滑化を図るため、官民が適切な役割分担のもとに既存駐車施設の有効利用を図る。さらに米子駅前地下自転車駐車場の有効利用を図るため、自転車の放置禁止条例等により、駅前の整序と駅利用者の利便の向上を図る。

境港においては、商業・業務地区を中心として、民間を主体とした駐車場の確保に努める。

〔港湾〕

重要港湾境港は、日本海側拠点港に選定されるなど、北東アジアのゲートウェイとして重要な役割を持っている。今後とも、地域一体となり物流環境の改善と商流拡大を促進するため「境港流通プラットフォーム」を構築するなど、拠点形成に向けた取組を加速させることとし、機能拡張として、以下のとおり施設を配置する。

- ・近年の原木やコンテナ、リサイクル貨物の取扱量の増加や岸壁不足による貨物船の沖待ちなどの問題解消を図るため、外港中野地区国際物流ターミナルを配置する。
- ・増加している大型クルーズ船需要に応え、さらに環日本海定期貨客船による旅客・貨物の増大、トライアル輸送を通じた国内 RORO 船の就航などの複合一貫輸送に対応した外港竹内南地区貨客船ターミナルの配置を検討する。

また、地域住民とのふれあいとして、緑地整備、海洋性レクリエーション及びスポーツ振興のためのマリーナの機能充実を図る。

地方港湾米子港については、住民や来訪者が集う賑わい拠点化も視野に入れつつ、その機能の充実を図る。

〔空港〕

米子空港（美保飛行場）は航空自衛隊との共用空港（共用飛行場）であるが、環日本海時代の交流拠点を目指し、空港としての機能充実を図る。

エ. 主要な施設の整備目標

＜道路＞

主要な施設の配置方針に基づき、路線の優先度や計画の熟度等を踏まえ、下記のとおり主要な施設の整備目標を示す。

区分	位置付ける内容
①概ね 10 年以内に優先的に整備することを目指す路線	期間内に整備に着手あるいは供用に向けて整備を進めることを目指す路線
②概ね 20 年以内に整備することを目指す路線	
③構想路線	計画の見通しを立てるため、その方向性を検討しており、現時点では構想とする路線

①概ね 10 年以内に優先的に整備することを目指す路線

【広域的な道路網の形成】

- ・中国横断自動車道岡山米子線[4車線]
- ・(都)淀江米子線(国道9号米子道路)[4車線]

【慢性的な渋滞への対応】

- ・(都)安倍三柳線(市道安倍三柳線)
- ・(都)葭津和田町線(県道米子環状線)
- ・(都)両三柳中央線(県道東福原樋口線(両三柳周辺部))

【交通結節点の機能向上】

- ・米子駅南北自由通路

②概ね 20 年以内に整備することを目指す路線

【慢性的な渋滞への対応】

- ・県道東福原樋口線(東福原周辺部)
- ・(都)皆生温泉環状線(市道上福原東福原線外)

③構想路線

【広域的な道路網の形成】

- ・米子と境港を結ぶ主要な幹線道路

【慢性的な渋滞への対応】

- ・県道東福原樋口線から日吉津村を經由して国道9号を結ぶ幹線道路

<その他の施設>

[駅前広場]

米子駅南広場の整備を検討する。

[港湾]

重要港湾境港については、公共埠頭、航路、泊地、岸壁、臨港道路等の港湾機能充実を図る。特に、外港中野地区国際物流ターミナルについては完成に向けて整備を進めるとともに、外港竹内南地区貨客船ターミナルの整備を目指す。

[空港]

米子空港については、空港としての機能充実、関連施設の整備を図る。

2) 下水道及び河川の都市計画の決定の方針

ア. 基本方針

<下水道>

公共用水域の水質保全を図るため地域の実情に応じた効率的・経済的な生活排水処理施設(公共下水道・農業集落排水施設・浄化槽等、以下「処理施設」という。)の整備推進と施設の適切な維持管理に努める。

<河川>

河川の治水機能は、都市の安全性の上から最も重要な要素であり、一級河川日野川水系及び

一級河川斐伊川水系の主要河川、中海湖岸堤防については、重点的に整備を進める。また、その他の河川について、未改修部分があるため、改修を促進することとする。さらに、宅地開発が著しい地区、また、将来、開発が予想される地区を流域にもつ河川についても、改修を促進することとする。

イ. 整備水準の目標

概ね20年後の実現を目指す整備水準は、次のとおりとする。

<下水道>

概ね10年後には、地域のニーズ及び周辺環境への影響を踏まえ、処理施設整備を進め、概ね20年後には、整備済地区の施設改築・更新や運営管理システムの構築を図る。一方、日吉津村の市街化区域については、整備が概ね完了しており、今後の区域拡大に対応した整備を図る。

なお、近年の生活排水処理施設人口普及率は以下のとおりであり、今後も鋭意、整備を推進していく。

市町村名	生活排水処理施設人口普及率 (H26.3)
米子市	83.6
境港市	71.1
日吉津村	100

<河川>

事業実施中の1級河川日野川、斐伊川水系加茂川、中海湖岸堤防などの整備を促進し、長期的には、市街地の動向に伴い、必要な河川改修を実施する。また、自然生態系との調和を図りながら、河川の改修に当たっては、日野川・中海等、都市の良好な環境に資するよう配慮した整備を図る。

ウ. 主要な施設の配置の方針

<下水道>

事業実施中の既成市街地及びその周辺部について、引き続き、公共下水道の積極的な整備に努める。また、市街化区域内で未だ事業計画区域に位置づけられていない地区については、順次区域の拡大を図りつつ事業を推進し、良好な生活環境の確保と水質の保全を図る。

なお、市街地の雨水排除については、河川計画と整合を図りながら、既存施設の適切な維持管理を行う。

<河川>

現在進められている改修事業を中心としながら、周辺の河川も順次改修していく。

また、既に整備済の河川については、河川計画と整合を図りながら、必要に応じて緑化、親水化を促進する。

エ. 主要な施設の整備目標

概ね、10年以内に優先的に整備することを検討する内容は、次のとおりとする。

＜河川＞

1級河川日野川水系日野川・法勝寺川・小松谷川・水貫川及び斐伊川水系加茂川の改修、準用河川堀川、中海湖岸堤防整備

3) その他の都市施設の都市計画の決定の方針

ア. 基本方針

各施設を単独で建設するのではなく、関連した機能を効率的に集約し、相乗効果を上げることが求められているため、地域のニーズに対応した各施設の新設や既存施設の有効活用を図る。これらを基本としながら、既成市街地、市街化進行地域、新市街地の人口動態に対応し、かつ長期的展望に立ち、それぞれの施設について整備を図る。

汚物処理場については、既設の施設を位置付ける

し尿処理施設においては、整備方針を検討し、併せて整備時期、整備費用、管理運営方法などを検討する。

イ. 主要な施設の配置方針

＜ごみ焼却場＞

米子市においては、現在操業中の米子市クリーンセンターにて焼却処理を行う。境港市においては、現在、ダイオキシン対策等の施設改修済みである境港市清掃センターで焼却処理を行っているが、平成28年度からは米子市クリーンセンターにて焼却処理を行う。

＜卸売市場＞

特定漁港漁場整備事業計画に基づき、境港市昭和町の鳥取県営境港水産物地方卸売市場等の整備拡充を行う。

＜汚物処理場＞

米子浄化場及び境港市浄化場以外に、春日汚物処理場等を適正に配置する。

(3) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

ア. 基本方針

本区域においては、一部で土地区画整理事業や分散的な民間開発行為が行われている他は、中心市街地及びその周辺のように、区画道路、公園等の都市基盤施設の整備が遅れたまま、市街化が進行している状況にあり、これらの地区の防災性の向上といった市街地環境の改善が求められている。

このため、今後の市街地開発に際しては、都市防災面等に配慮、さらには、米子駅南北の一体的な市街地形成による活性化も視野に入れ、土地区画整理事業や地区計画等による都市基盤施設の整備を検討する。

また、新たに市街化を図る地域についても、土地区画整理事業や地区計画等による都市基盤施設の整備を検討する。

(4) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

ア. 基本方針

本区域は鳥取県の西部に位置し、弓ヶ浜半島の平地部とこれに接続する山地、丘陵地から構成されている。海岸沿いの砂丘地と松の樹林地、日本海・中海の水辺地、日野川の河川敷等豊かな自然環境を形成している。

しかし、市街地における緑、特に既成市街地においては、緑とオープンスペースが不足している。

このため、公園緑地等を整備し、生活環境の向上を図るとともに、景観の保全、災害の防止等に向けて市街地において積極的に緑とオープンスペースを確保する。さらに、文化的歴史的資産と一体化した豊かな自然環境の保全及び有効利用を図る。

また、地域の恵まれた緑へのアクセス性の向上や、散策道等の設置により、これらを緑地として有効に活用する。

イ. 緑地の確保水準

国の目標である 20m²/人（都市公園等の都市計画区域内人口 1 人当たりの整備面積）に向けて、今後も引き続き、都市公園等の整備を検討していく。

ウ. 主要な緑地の配置計画の概要

米子市における公園・緑地等については、「米子市緑の基本計画」に基づいて配置する。

また、境港市、日吉津村については、住民のニーズに応じた公園や緑地の再整備を図りながら、緑の空間を配置する。

①環境保全システムの配置

【緑の環境を代表する緑地の保全】

- ・既存の樹林地、河川等を積極的に取り込み、都市の緑地における骨格の形成を図るよう緑地を配置する。
- ・そのため米子城址を含む湊山公園周辺の丘陵地、中海沿岸及び日野川から美保湾に連なる水辺地、日吉津から弓ヶ浜半島にのびる海岸線一体の樹林地を本区域の緑の骨格として位置づ

け保全する。

【都市の外形を構成する緑地の保全】

- ・都市の外形を構成する緑地として、米子市街地南側に連なる湊山公園、宗像、奥谷、陰田周辺の丘陵地、区域の東部を南北に貫流する日野川、美保湾に面する弓ヶ浜の自然海岸、大山裾野の丘陵地を位置づけ、保全する。

【市街地における緑地の保全】

- ・史跡と一体となった緑地として、福市公園、青木地区の丘陵地、米子城址、湊山公園、粟島神社及び境台場公園やその他の社寺境内は市街地内のオープンスペースとして都市の過密を緩和するとともに、都市や住区のランドマーク、シンボルマークとして位置づける。
- ・また、境港市中野町から佐斐神町に点在する保安林は、自然樹林の少ない当市にあっては貴重な自然であり、環境保全価値の高いものになっている。
- ・しかし、市街地内にあるのは、これらの既存の緑地を保全してだけでは、生活環境の向上にとっては十分とはいえず、都市公園、都市緑地等の施設緑地の整備により、良好な環境を確保するものとする。
- ・また境港市昭和町、竹内町、日吉津村日吉津の工業集積地区周辺と米子空港周辺に緩衝緑地を配置し、住環境等の向上に努める。

【緑地システムの形成】

- ・日野川、加茂川、旧加茂川等の河川沿い、主要な都市計画道路沿いに緑道や都市計画道路の歩道等の歩行者空間と一体化した緑地帯や街路樹を配置し、市街地における水と緑のネットワークの形成を図る。

②レクリエーションシステムの配置

- ・住区基幹公園については、おおむね街区公園・近隣公園は 3.0 m²/人、地区公園は 1.0 m²/人を目安とし、全体で 4.0 m²/人以上の面積を確保に向けて検討する。
- ・都市基幹公園については、おおむね総合公園は 1.0 m²/人、運動公園は 1.5 m²/人、全体で 2.5 m²/人以上を目安とした面積確保を達成しているため、今後も長寿命化を図りながら引き続き既存の施設の維持保全に努める。
- ・特殊公園としては、本区域の歴史を生かした歴史公園として、既存の福市公園を保全する。
- ・都市緑地については、住民のスポーツ活動を主体とするレクリエーションの場を確保するため、日野川河岸に整備する他、市街地の緑とオープンスペースの確保のために皆生地区や境港市街地において配置する。
- ・墓園は、既存の南公園、境港中央墓園及び夕日ヶ丘公園墓地を位置づける。
- ・広域的レクリエーション地として位置づけた緑地・公園等は、国道・主要地方道等幹線道路を利用してネットワークを形成するとともに、日常的なネットワークは緑道・都市計画道路等を利用する。

③防災システムの配置

【自然災害を防止する緑地の保全】

- ・本区域南部の丘陵地、大山裾野の丘陵地及び弓ヶ浜半島海浜部について、自然災害を防止する緑地として保全する。

- ・また、保安林、砂防指定地、急傾斜地崩壊危険区域等の防災関連法適用により、土地利用規制の行われている地区についても、自然災害を防止する緑地として保全する。

【緩衝緑地】

- ・公害の防止については、臨海部等の工業地帯と市街地の用途の分離をより明確にし、住居系市街地の環境を向上させるため、緩衝緑地を配置する。

【避難系統緑地】**□ 1次避難地**

- ・近隣公園及び地区公園を位置づける。また、地域防災計画において避難地として位置づけられている小・中学校等も位置づける。

□ 2次避難地

- ・広域避難地としての都市公園については、地震・火災時に市街地への避難が困難な地域については、おおむね2 km以内に2 m²/人の避難地を確保する。そのため、東山公園、湊山公園、弓ヶ浜公園及び竜ヶ山公園を位置づける。

□ 避難路

- ・避難路としての機能を有する緑道と幅員1.5 m以上の都市計画道路を合わせ、避難道路線のネットワークを形成するよう配置する。
- ・また、都市計画道路等の幅員が狭く、避難路の確保が出来ない地区は、地域防災計画による避難路の指定を行う等により、災害時には歩行者専用道とするなどの対策を講じて避難系統のネットワークの形成を図る。

④ 景観構成系統の配置

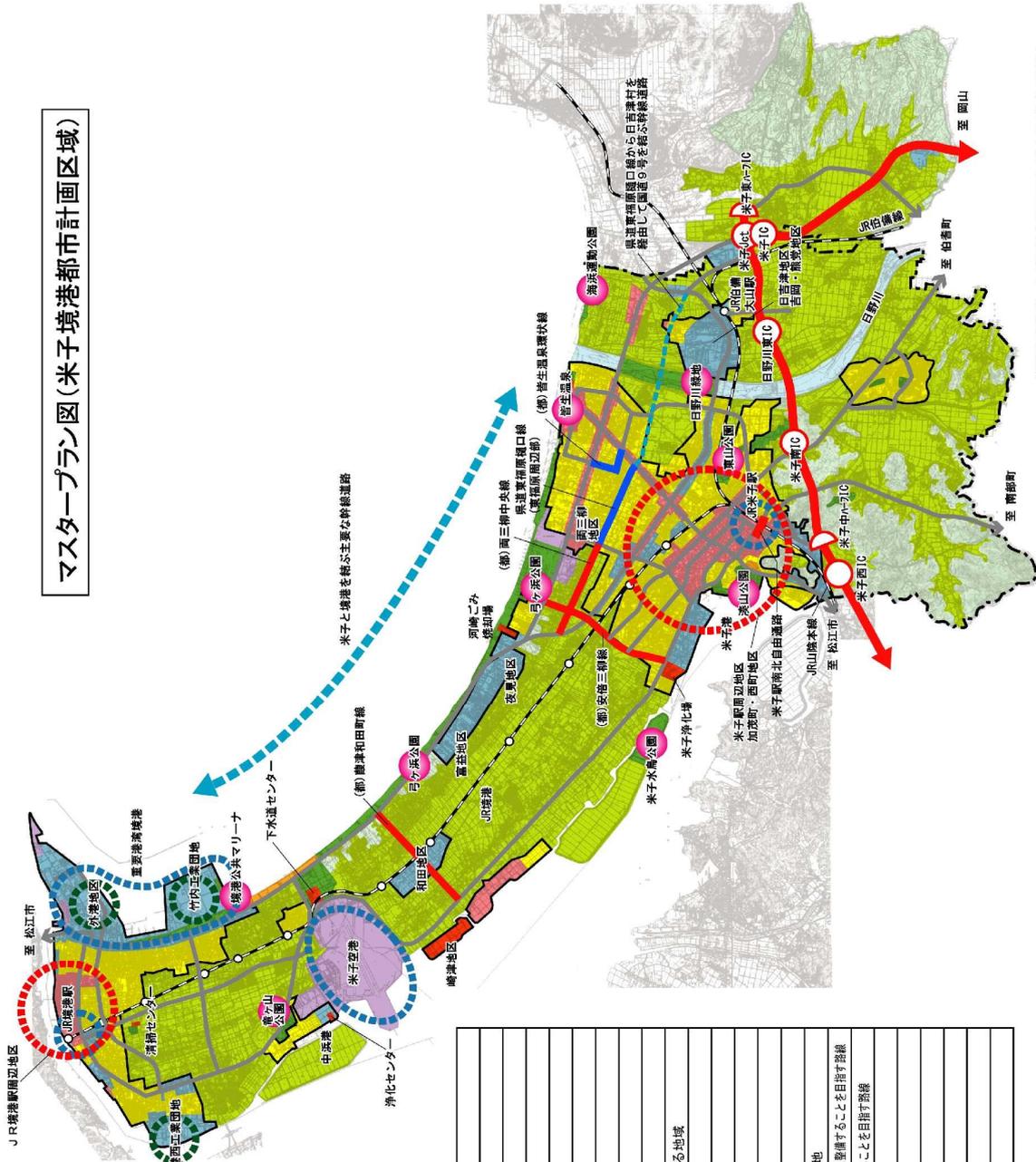
- ・本区域は、弓ヶ浜半島の平坦地とこれに接続する日野川及び米子市南部及び東南部の丘陵地から構成されているが、都市景観の中で大きな構成要素となっている緑地として、都市の骨格を形成し、都市全域にとって景観上重要な緑地と、都市のランドマーク、シンボルマークとなるよう緑地を配置し、鳥取県及び米子市の景観計画に基づく規制・誘導により保全を図る。

エ. 実現のための都市計画の方針

公園・緑地等の整備目標及び配置方針

公園種別	配置方針
街区公園	各住区に誘致圏 250m、1 箇所 0.25ha を標準として配置する。
近隣公園	各住区に 1 箇所、2 ha を標準として配置する。
地区公園	4～5 住区に 1 箇所、4 ha を標準として配置することとし、日吉津海浜運動公園に配置する。米子市は緑の基本計画の策定により配置する。
総合公園	湊山公園及び弓ヶ浜公園を配置する。
運動公園	東山公園、竜ヶ山公園を配置する。
歴史公園	福市公園を配置する。
都市緑地	日野川緑地をはじめ美保湾沿岸の水辺地（境港市）及び市街地内残存樹林地を利用して都市緑地を配置する。
緑道	日野川、加茂川、旧加茂川、下の川等の河川及び中海沿いに配置する。
墓園	南公園、境港中央墓園、夕日ヶ丘公園墓地を配置する。

マスタープラン図(米子境港都市計画区域)



凡 例	
[Yellow box]	住宅地
[Red box]	商業・業務地
[Blue box]	工業・流通業務地
[Green box]	主な公園
[Orange box]	供給処理施設
[Light Green box]	広域サービス施設
[Light Blue box]	まとまった農地
[Light Purple box]	森林地域
[Light Orange box]	自然環境を保全する地域
[Light Blue box]	水面
[Light Purple box]	空港・大規模施設
[Red and Green icons]	広域都市拠点
[Green and Blue icons]	産業拠点
[Blue and Green icons]	交通拠点
[Pink circle]	レクリエーション地
[Red dashed line]	概ね10年以内に優先的に整備することを旨とする路線
[Blue dashed line]	概ね20年以内に整備することを旨とする路線
[Blue dashed line]	構想路線
[Grey dashed line]	幹線道路
[Red circle]	インターチェンジ
[Black dashed line]	鉄道
[Black dashed line]	市街化区域
[Black dashed line]	都市計画区域

※図中の青色は、具体的な区域を示しているものではありません。