

鳥取市立地適正化計画策定の方針等について

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題
2. 立地の適正化に関する基本的な方針の検討

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

(1) 現況及び将来見通しの整理

○コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けて

・コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた取組は、公共交通の充実、防災、公共施設の再編、国公有財産の最適利用、医療・福祉、中心市街地活性化等のまちづくりに関わる様々な関係施策と連携を図り、それらの関係施策・計画との整合性や相乗効果等を考慮しつつ、総合的に検討することが必要。

そのため、他の担当部局等はもちろん、民間事業者、交通事業者等の様々な関係者が参画する協議会を設置するなど、都市計画部局と他部局等が連携して、都市が抱える課題・まちづくりの方針（ターゲット）を共有して解決に取り組んでいくことが重要。

■ 関係施策との連携イメージ



出典：立地適正化計画の手引き【基本編】（国土交通省）

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

○都市の位置づけの把握

・立地適正化計画の作成に向けては、まず、**都市の位置づけを把握することが重要**です。

都市の位置づけは、以下のような視点で把握することが考えられます。

➢ 通勤・通学圏、商圈、医療圏等の日常生活圏の広がり及び日常生活圏における当該都市の役割

（圏域における中心的な都市なのか、中心的な都市との連携都市なのか）

中心的な都市…圏域において中枢的な役割を果たす都市（指定都市、中核市、昼夜間人口比率が1以上の都市、二次・三次救急医療機関や大学・専門学校、大規模商業施設、公共交通ターミナル等の行政区域を越えた利用圏を有する高次都市機能が集積する都市等）

中心的な都市との連携都市…中心的な都市に近接し、中心的な都市に立地する高次都市機能の利用圏に含まれ、一体的な経済圏・生活圏を形成している都市

➢ 日常生活圏内の地形条件、広域的な幹線道路の整備状況等を踏まえた位置関係

➢ 市町村合併の経緯や市街地形成の歴史的背景等を踏まえた都市特性
（都市の中心拠点と合併前の旧町村の中心部等の生活拠点の形成状況）

➢ 鉄道、路線バス等の公共交通ネットワークの整備状況 等

○都市の状況の分析

・立地適正化計画の作成に向けた課題の抽出にあたっては、**人口、土地利用、交通、地域経済、財政状況、防災等の観点から都市の現状や推移を分析、把握することが重要**であり、以下のような視点で検討することが考えられます。

➢ 人口・年齢階層別人口、世帯数・世帯人員別世帯数、将来推計人口

➢ DIDの人口・面積・人口密度

➢ 土地利用現況、開発許可・住宅の新規着工

➢ 空き地（低未利用地）、空き家

➢ 住宅や都市機能（民間施設）の立地状況・将来見通し

➢ 都市基盤の整備状況・将来見通し

➢ 公共交通（利用者数、公共交通路線網）の現状・将来見通し

➢ 移動目的別トリップの状況

➢ 商業床面積、床効率

➢ 災害履歴、想定される災害ハザード、避難所や避難路等の整備状況

➢ 公共施設の整備年度、維持更新費の推移・将来見通し

➢ 地価、歳入・歳出の構造 等

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

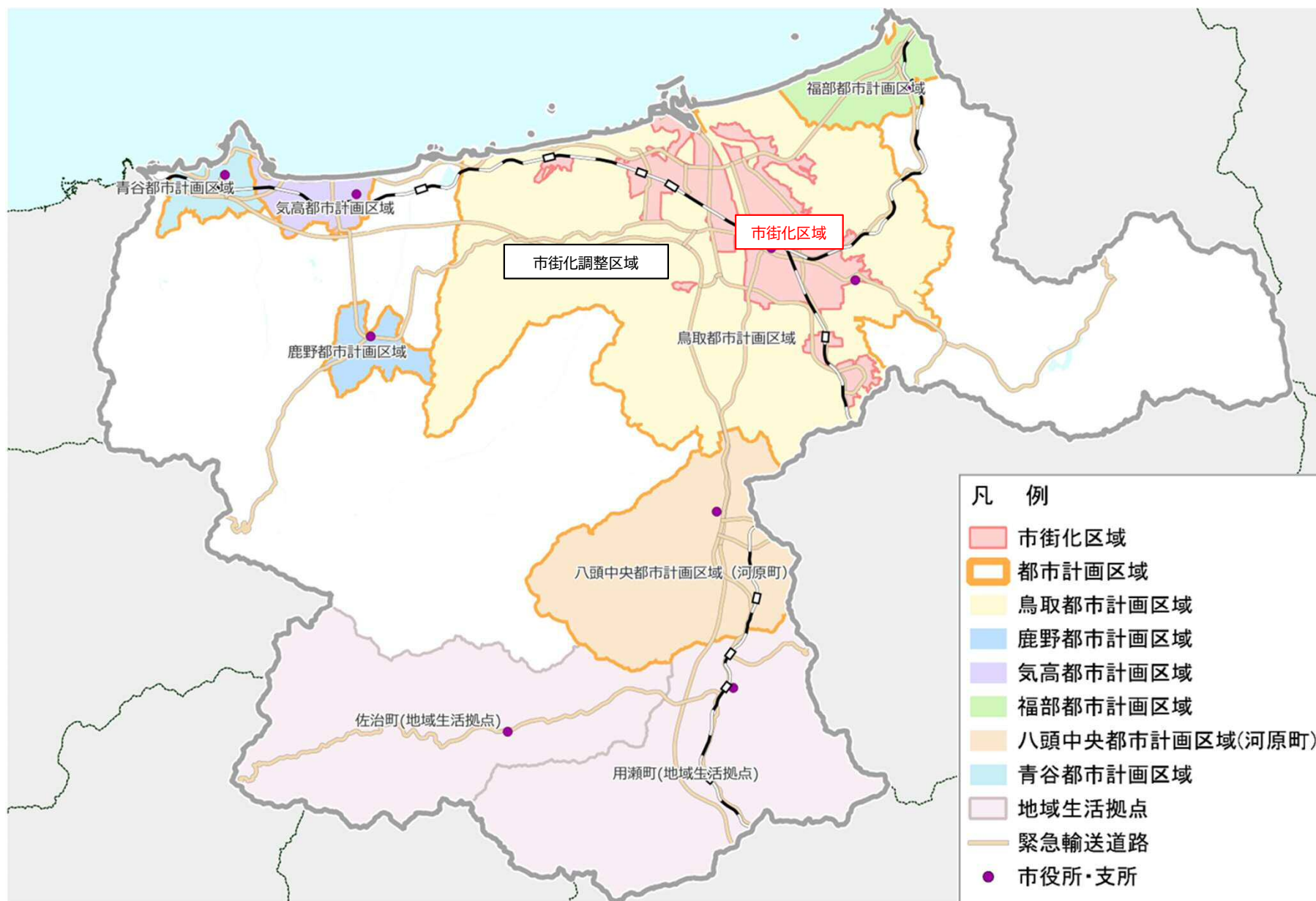
(1) 現況及び将来見通しの整理

以下に示す各種基礎的データを収集し、都市の現状について整理した。

分類	分析・評価の視点	分析・評価の指標
①人口・空き家	◎人口減少及び人口低密度化の抑制 →都市の活力を維持するだけの人口及び人口密度が確保されているか ◎市街地の荒廃化の抑制 →空き家等が減少し、荒廃化や治安悪化が抑制されているか	①人口・世帯数の推移 ②人口密度及び人口増減 ③D I D地区の変遷 ④空き家の状況と一戸建住宅の新規着工状況
②土地利用	◎市街地の外延化・低密度化の抑制 →市街地が無秩序に外延化し、低密度化が起きていないか	①土地利用現況 ②宅地開発状況 ③農地転用状況
③産業経済	◎インフラの維持更新 →公共施設等の維持更新が適切な時期に実施できているか ◎安定的な税収の確保 →地価が維持、増進し、安定的な税収が確保されているか ◎産業の活性化 →昼間人口等の集積が高まり、医療・福祉・商業等の産業が活性化されているか	①公共施設の維持更新 ②事業所数・従業員数の推移 ③製造品出荷額の推移 ④商業販売額の推移 ⑤地価の動向
④都市施設	◎居住の適切な促進 →生活利便性の高い区域及びその周辺に居住が促進され、徒歩圏で必要な生活機能等が享受できているか ◎都市機能の適正配置 →都市機能が生活の拠点など適切な区域に立地、集積しているか	①公共施設の整備状況 ②商業・医療・福祉施設の配置状況
⑤公共交通	◎公共交通サービス水準の向上 →公共交通のサービス水準が高まり利用率が向上しているか ◎徒歩行動の増加と健康の増進 →高齢者等の社会活動が活発化し、徒歩等による移動が増大することにより、市民の健康が増進されているか	①主要道路の利用状況 ②公共交通の利用状況 ③交通機関分担の状況
⑥災害	◎安全性の高い地域への居住促進 →災害危険性の低い地域等に適切に居住が促進されているか	①土砂災害警戒区域等の状況 ②浸水想定区域の状況

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

鳥取市都市計画概要図



1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

①人口・空き家

○人口総数の推移

- ・本市の人口は、平成17年をピークに減少に転じており令和2年の国勢調査人口は188,465人となっています。
- ・特に佐治地域での人口減少は著しく、平成12年～令和2年にかけての人口減少率は約43%となっています。

※グラフの縦軸の人口は、左側が「鳥取市計」「鳥取地域」の値の軸、右側（第2軸）は、その他の地域の値の軸となります。

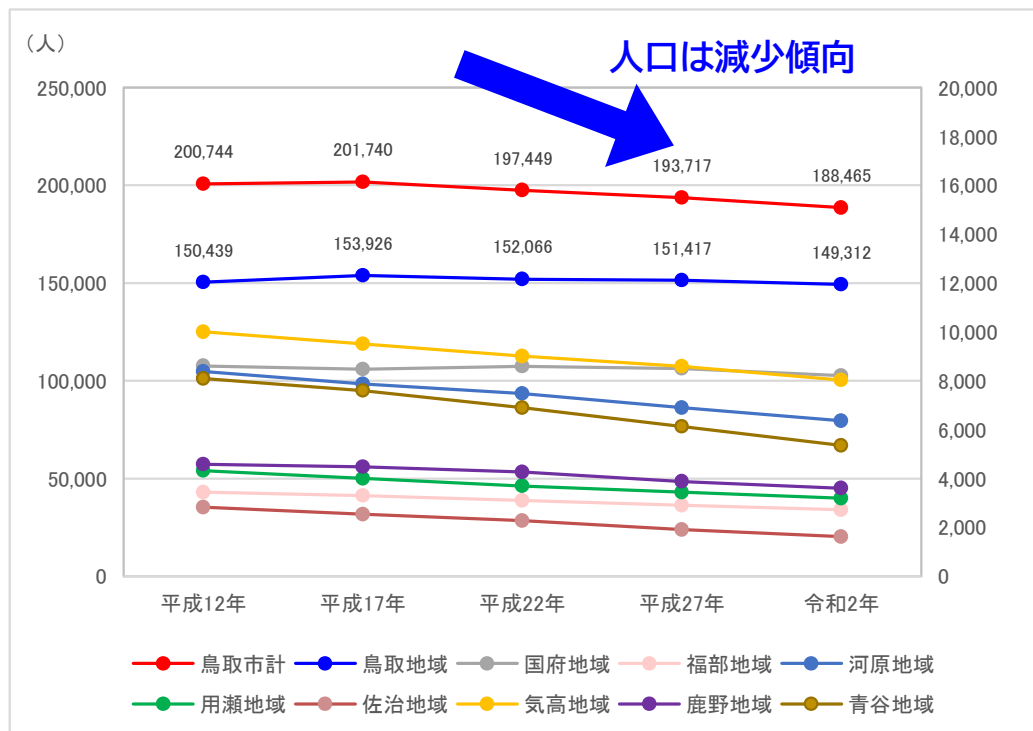


図 地域別の人口の推移

資料：国勢調査

○地域別高齢化率

地域別に高齢化率（全体人口に占める老年人口の構成比率）の推移をみると、すべての地域において、高齢化が進展しています。

令和2年における高齢化率は、最も高い佐治地域で51.8%、最も低い鳥取地域で27.7%となっています。

（参考：令和2年における高齢化率の全国平均28.8%、鳥取県平均32.5%）

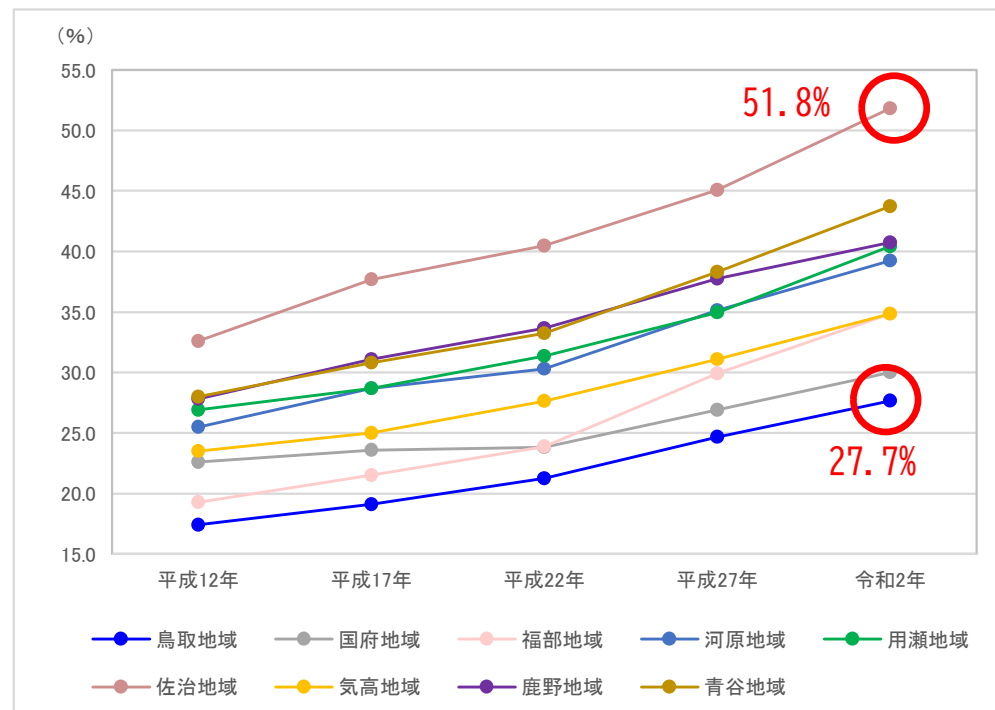


図 地域別の高齢化率の推移

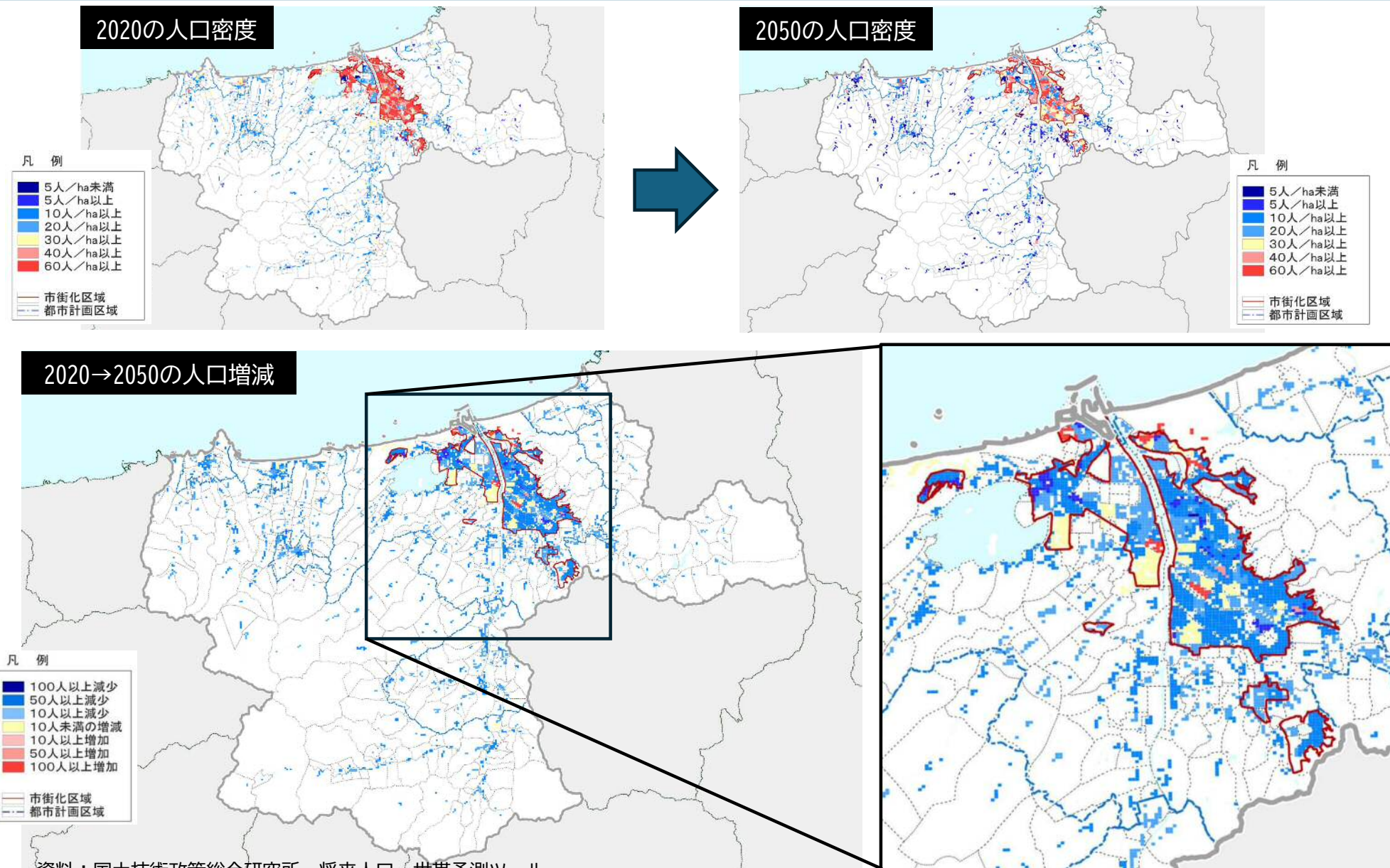
資料：国勢調査

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

○人口密度の分布動向

【現状（2020年）から将来（2050年）にかけての人口増減】

- ・人口増加するのは、一部地域に限定され、市街化区域の多くは人口減少しています。
- ・中心市街地も、人口が減少しています。



1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

○空き家の状況

【空き家の状況】

- ・本市における空き家の状況をみると、令和5年調査で4,207件あり、本市総住宅数91,180戸のうちの4.6%にあたります。特に市街化区域に集中しています。
- ・空き家の建物劣化状況をみると、倒壊や危険建物が全体の約1割、老朽建物が全体の約2割であり、大部分の建物が活用可能です。

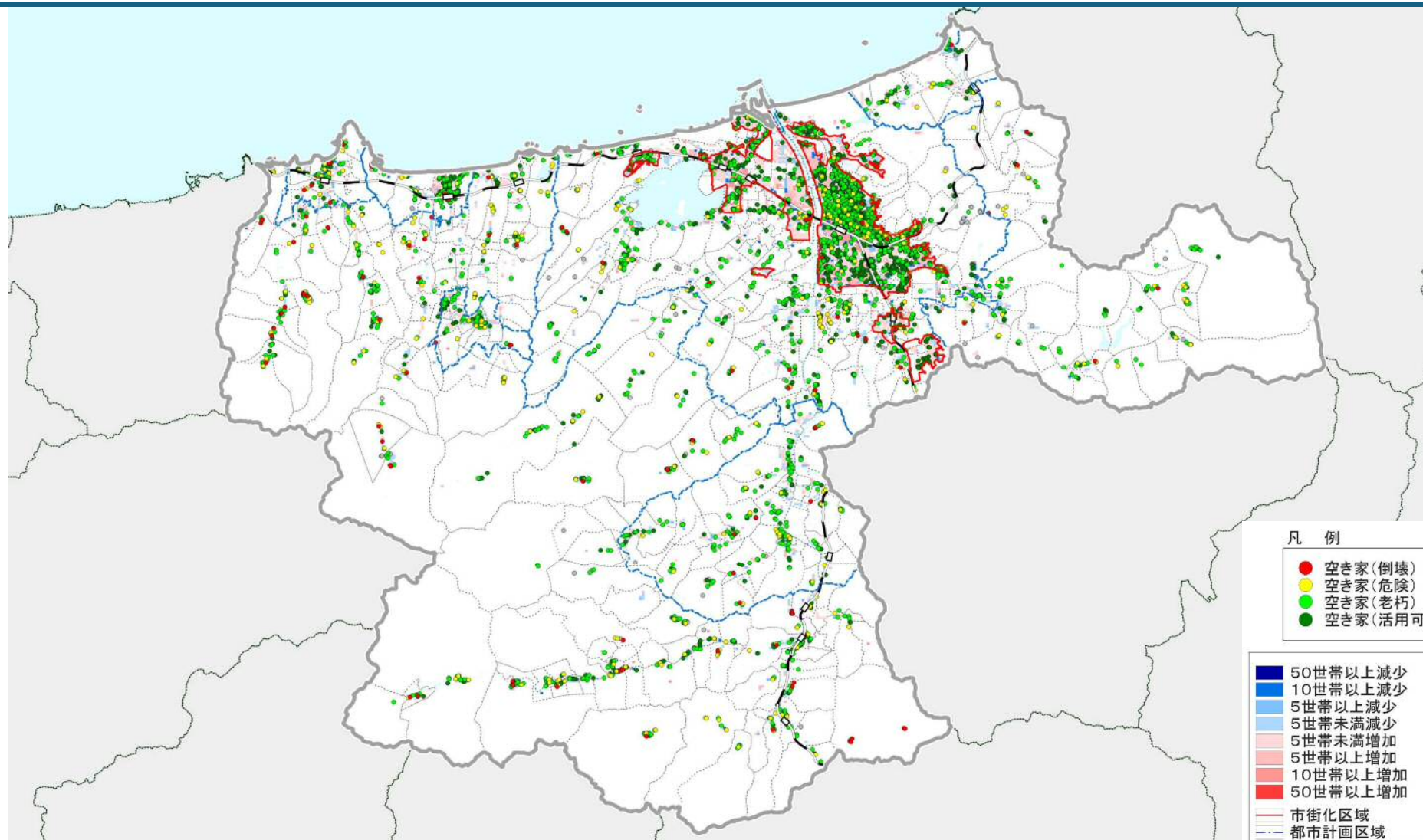


図 世帯数の増減 (H17~H22) と空き家の分布状況
注) メッシュの単位は100m 資料: 鳥取市

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

②土地利用

○土地利用現況

・線引き都市計画区域（17,802ha）【鳥取都市計画区域】

ア) 市街化区域（3,126ha）

- ・令和5年鳥取市都市計画基礎調査における本市の市街化区域の土地利用現況をみると、住宅用地が33.5%と最も多く、商業用地（11.2%）及び工業用地（7.4%）を加えた宅地面積注1）の比率は全体の約50%を占める一方で、自然地（山林等）の割合は3.5%と低くなっています。
- ・鳥取駅南部や八千代橋西側などの準工業地域では、住・商・工の用途混在が見られます。
- ・農地（田・畑）や未利用宅地（その他の空地）の割合もそれぞれ数%程度で、宅地化率は87.0%と極めて高く、残存する可住地面積が少ないことがわかります。
- ・一方で、未利用宅地の比率は4.4%で、都市計画区域外（0.1%）と比べて高くなっています。

注1）ここでいう宅地面積とは、住宅用地・商業用地・工業用地の合計面積を指す。

注2）ここでいう宅地化率とは、宅地面積／可住地面積の割合を指す。

注3）ここでいう可住地面積とは、全土地利用面積から自然地（山林、水面等）及び公的用地（公共・公益用地、道路用地等）を差し引いた面積を指す。

イ) 市街化調整区域（14,676ha）

- ・市街化調整区域の土地利用現況をみると、山林（53.3%）や水面（7.3%）などの自然地が多く、全体の約7割を占めます。
- ・農地（田・畑）の割合は約2割程度ですが、宅地化率は18.4%と低く、大部分の農地が保全されている状況がうかがえます。

○非線引き都市計画区域（8,861ha）【青谷、気高、鹿野、八頭中央、福部 の各都市計画区域】

- ・非線引き都市計画区域（福部地域・河原地域・気高地域・鹿野地域・青谷地域）の土地利用現況をみると、いずれの区域においても山林等の自然地の割合が高く、約5割を占めます。
- ・農地（田・畑）の割合は、いずれの区域においても約2割程度であり、宅地化率は約15～30%と低い状況です。
- ・住宅用地は、総合支所を中心としてまとまって形成されているほか、山あい集落地が点在しています。
- ・商業用地や工業用地は支所周辺に点在しています。

○都市計画区域外（49,903ha）

- ・都市計画区域外の土地利用現況をみると、いずれの区域においても山林等の自然地の割合が高く、気高地域エリアで約5割、他地域エリアでは約8割を占めます。
- ・農地（田・畑）の割合は、気高地域エリアで約3割、他地域エリアでは約1割程度であり、宅地化率は最も高い用瀬エリアでも約2割と低い状況です。
- ・住宅用地は、山あい集落地が点在しています。
- ・商業用地や工業用地はほとんどなく、住宅用地の周辺に点在している程度です。

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

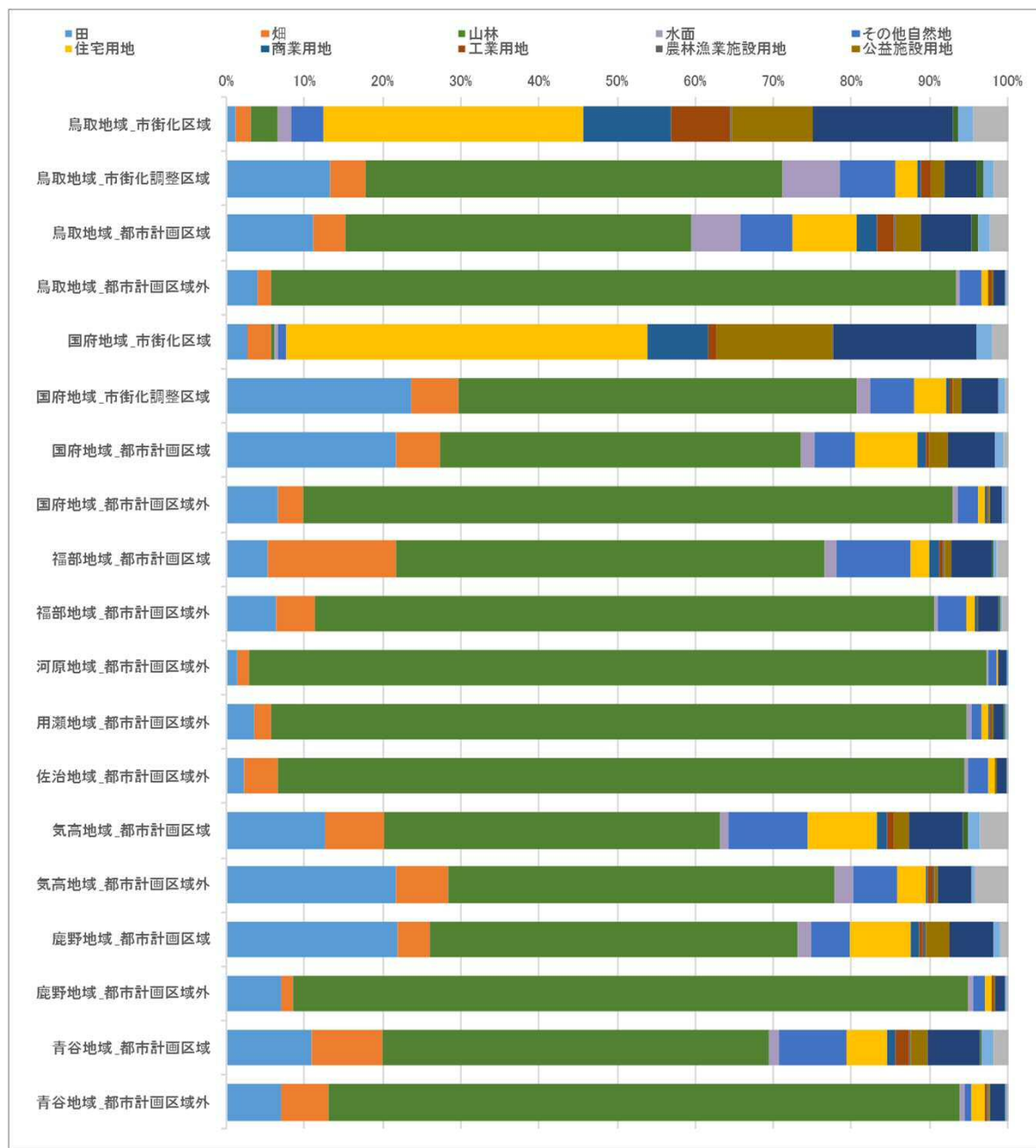


図 区域区分別・都市計画区域別の土地利用現況 (R2) 資料：国勢調査

表 区域区分別・都市計画区域別の宅地化率・未利用宅地率 (R4)
資料：鳥取県基礎調査

区分	宅地化率	未利用宅地率
鳥取地域_市街化区域	87.0%	3.5%
鳥取地域_市街化調整区域	18.4%	5.7%
鳥取地域_都市計画区域	42.6%	4.9%
鳥取地域_都市計画区域外	18.4%	3.1%
国府地域_市街化区域	87.7%	3.4%
国府地域_市街化調整区域	14.1%	2.6%
国府地域_都市計画区域	25.8%	2.8%
国府地域_都市計画区域外	10.1%	2.9%
福部地域_都市計画区域	15.7%	1.7%
福部地域_都市計画区域外	9.4%	0.7%
河原地域_都市計画区域外	8.6%	0.8%
用瀬地域_都市計画区域外	18.0%	4.8%
佐治地域_都市計画区域外	12.2%	1.7%
気高地域_都市計画区域	31.2%	3.8%
気高地域_都市計画区域外	12.1%	1.3%
鹿野地域_都市計画区域	25.5%	2.4%
鹿野地域_都市計画区域外	11.3%	0.6%
青谷地域_都市計画区域	26.4%	4.7%
青谷地域_都市計画区域外	13.1%	0.6%

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

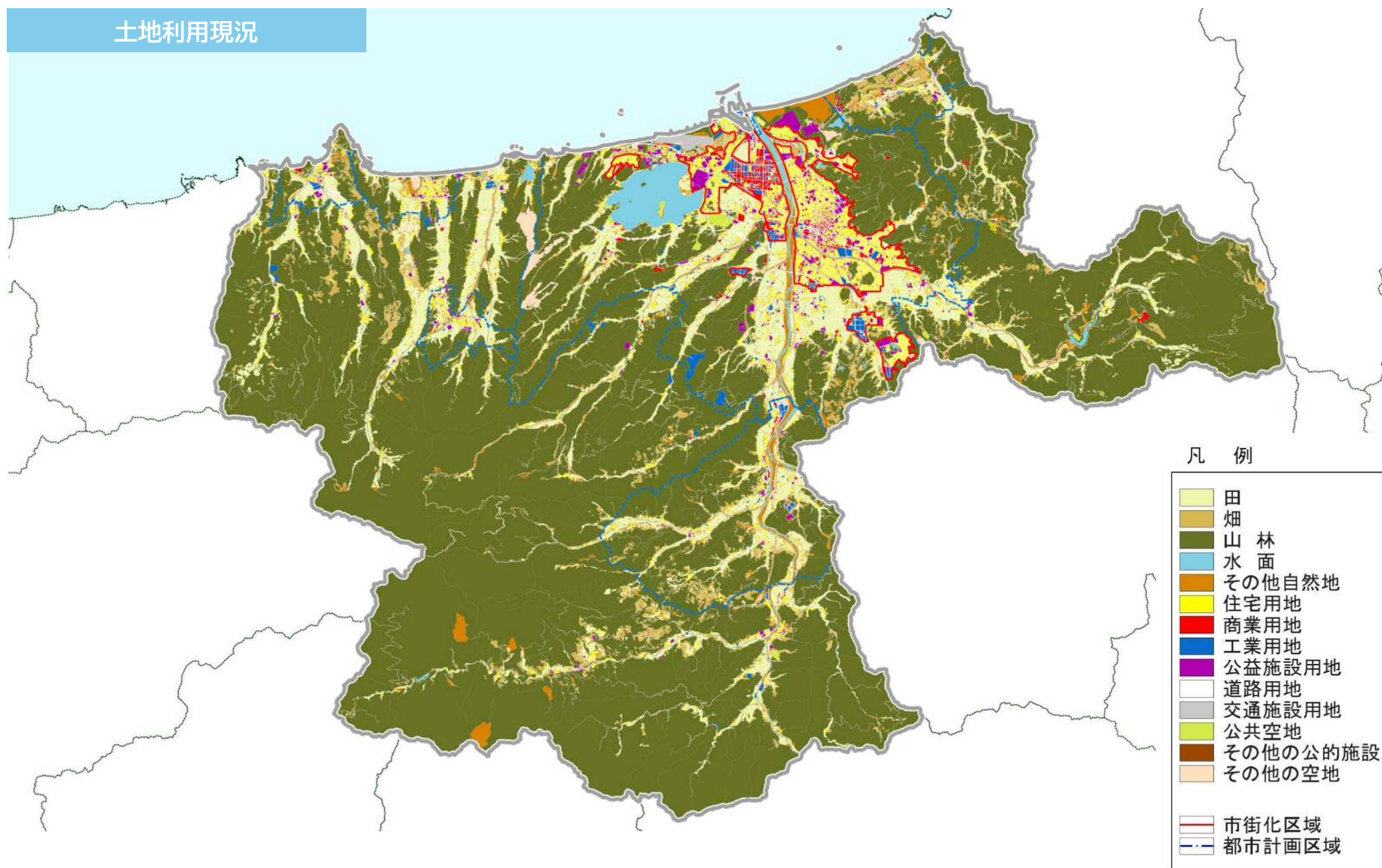


図 土地利用現況図（R5本市全体）

資料：鳥取県基礎調査

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

○宅地開発状況

・土地区画整理事業等による開発

鳥取市におけるこれまでの宅地開発状況をみると、昭和10年代以降、70件近くの開発が行われてきたが、大部分が市街化区域内の土地区画整理事業による住宅開発です。

昭和40年代の高度成長期に、鳥取駅周辺部を中心としたエリアで住宅地開発が行われ、その後、昭和50年代に入ると、大規模工業団地（津ノ井・千代水）の整備に加えて、住宅地開発が市街地外縁部に広がっていきました。平成に入ってから、住宅地を中心とした開発が行われ、現在の市街地（市街化区域）が形成されるに至りました。

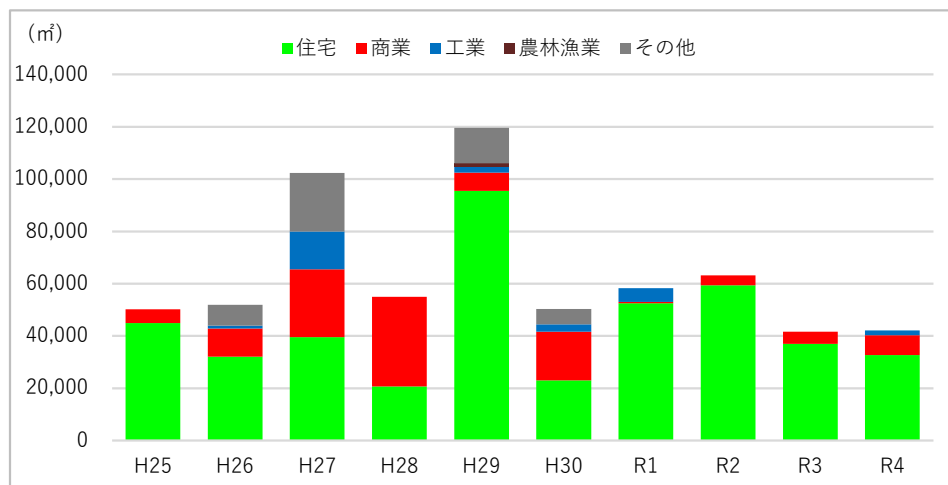
平成25年以降の鳥取都市計画区域以外では、河原地域・気高地域・青谷地域の都市計画区域で、数件程度の開発が行われている程度です。

・開発許可による開発行為

本市におけるこれまでの開発行為による開発状況をみると、ほとんどが鳥取都市計画区域内で行われています。市街化区域では、住宅を中心とした開発が行われてきており、平成29年には増加しましたが、他の年は全体としても住宅としても横ばい傾向にあります。市街化調整区域では、平成29年までその他に分類される公益施設の開発が進められていましたが、それ以降はあまり開発は行われていません。

また、都市計画区域外においては、開発許可による開発（住宅及び工業）はこれまでに数件程度行われてきたのみです。

市街化区域（鳥取都市計画区域）



市街化調整区域（鳥取都市計画区域）

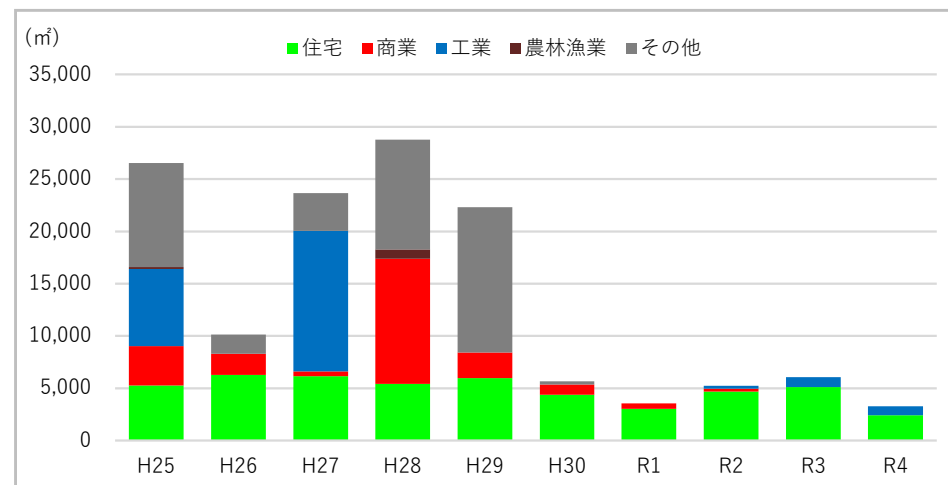


図 区域区分別の開発許可による開発行為の推移（H25～R4）

資料：鳥取県基礎調査

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

③産業経済

○公共施設更新費

・公共施設の建築年、延べ床面積、建物構造等を踏まえ、今後50年間に発生する施設更新費（建設・修繕・更新・維持・解体等）をみると、年間で約65億5,000万円となる見込みとなっています。これは、2012年度実績の約47億2,000万円と比べて、約1.4倍にあたります。

《今後50年間ににおける施設更新費》

50年間の総計	単位: 千円
建設コスト	230,720,100
修繕・更新コスト	55,622,197
維持管理コスト	19,553,499
解体・除却コスト	21,538,287
計	327,434,083
単年度平均	単位: 千円/年
建設コスト	4,614,402
修繕・更新コスト	1,112,444
維持管理コスト	391,070
解体・除却コスト	430,766
計	6,548,682

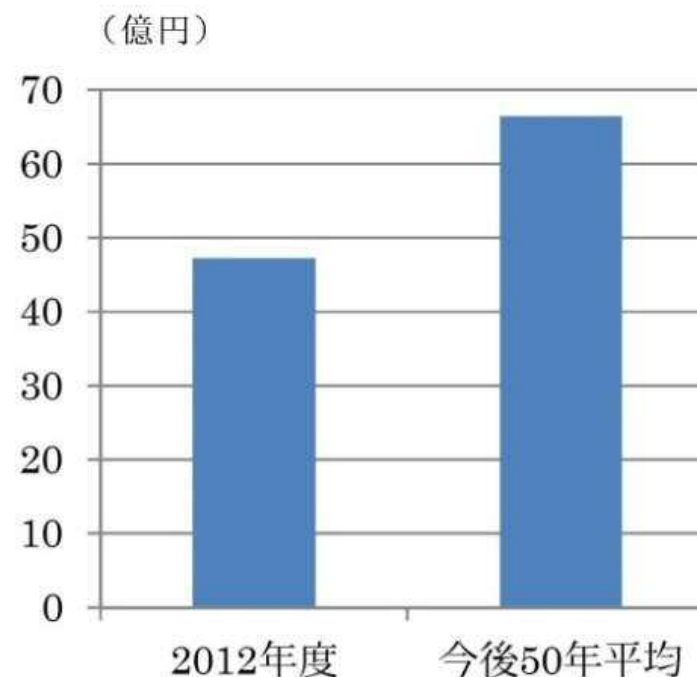


図 公共施設の維持更新費の推移
資料：鳥取市公共施設白書（H26）

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

○地価の動向

近年における地価動向をみると、国府地域（市街化区域）で上昇傾向にありますが、他の地域はいずれも減少傾向にあります。特に、青谷地域、用瀬地域での下落率が顕著となっています。

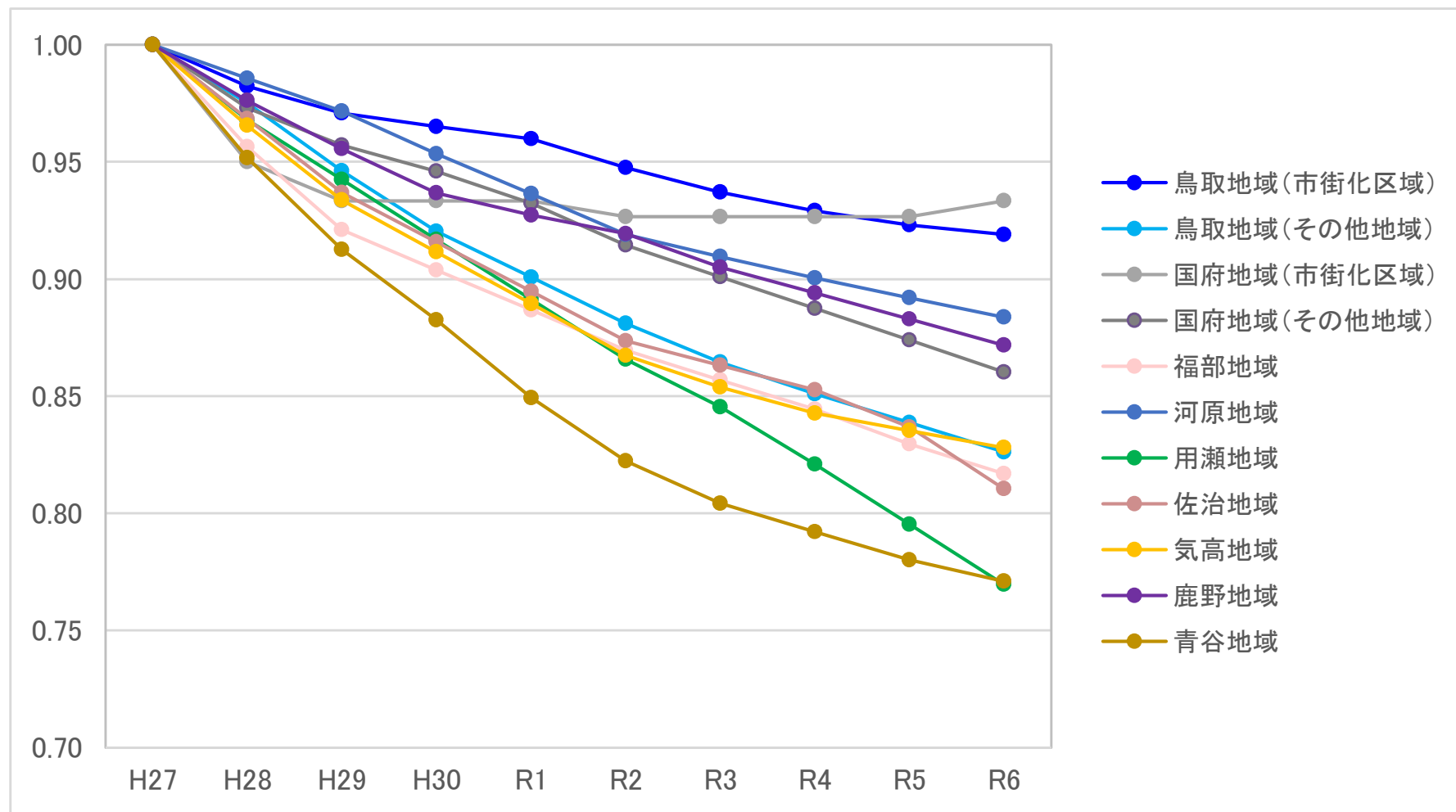


図 圏域別の地価動向

資料：都道府県地価調査・国土数値情報

注1) H27～R6までのデータが揃っている地点データを対象としている

注2) 変動率はH27の地価を1.0とした指数の平均値として算出

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

④都市施設

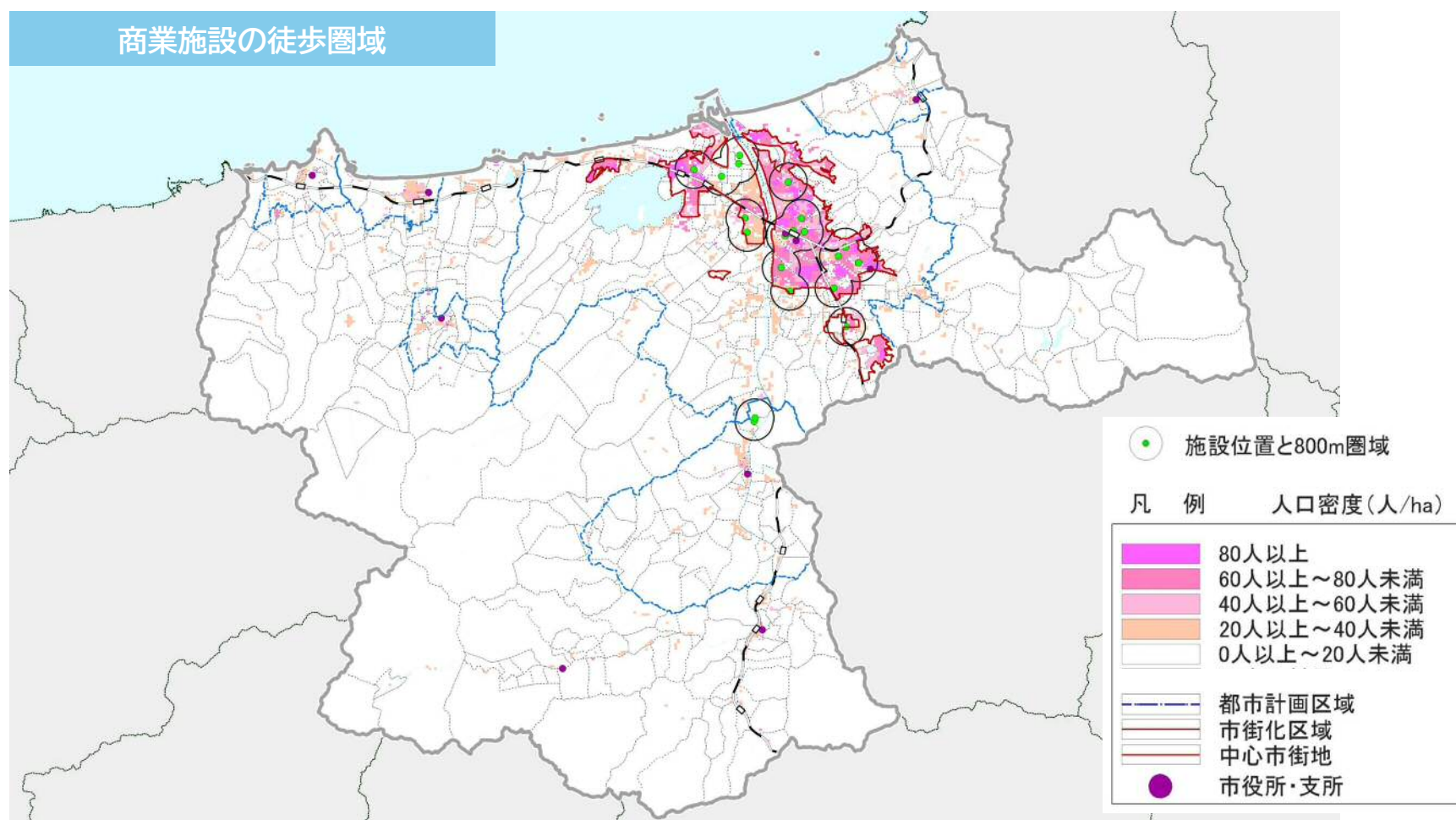
○商業・医療・福祉施設の配置状況

【商業施設】

商業施設（延床面積1,000㎡以上のスーパー・百貨店）の配置状況を見ると、鳥取都市計画区域の市街化区域内で多くの施設が整備されている一方で、他の地域で整備されているのは、河原1件のみと、地域により大きな差が見られます。

徒歩圏（一般的な徒歩圏である半径800mを採用）の人口カバー率は、市全体でみると44.4%で、地方都市圏（概ね30万都市）の平均値と比較すると低い水準です。市街化区域においても、徒歩圏人口カバー率は58.7%とやや低い水準にあります。

同様に、徒歩利用圏の平均人口密度をみると、市全体では31.0人/haであり、地方都市圏（概ね30万都市）よりも高い水準です。市街化区域では、徒歩利用圏の平均人口密度は44.2人/haと高い水準にあります。



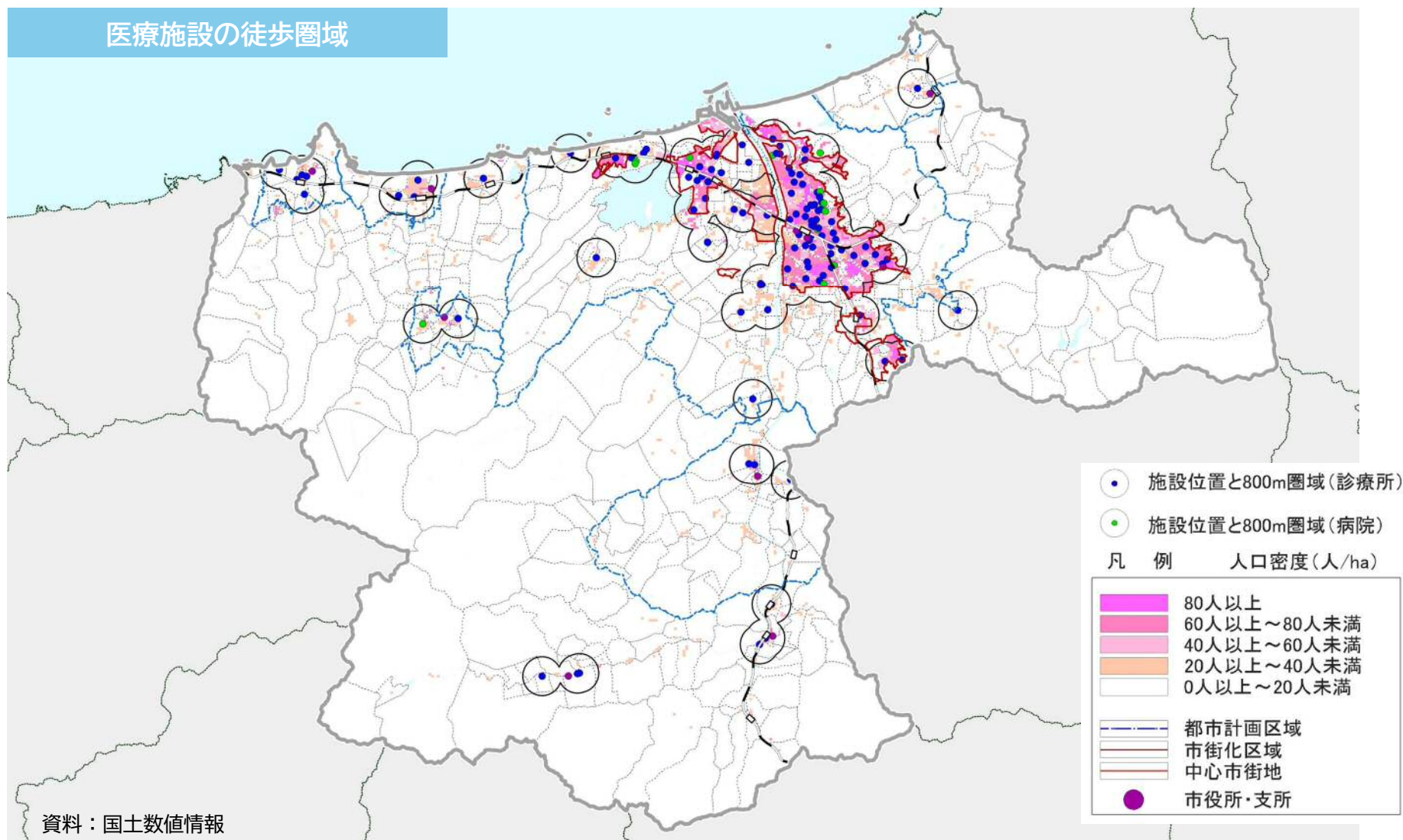
1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

【医療施設】

医療施設のうち、病院は鳥取地域および鹿野地域にのみ整備されています。また、診療所は市街化区域を中心として広範囲に整備されており、各圏域単位でも、最低1箇所は整備されています。

徒歩圏（一般的な徒歩圏である半径800mを採用）の人口カバー率は、市全体でみると77.3%で、地方都市圏（概ね30万都市）の平均値と比較するとほぼ同じ水準です。ただし、市街化区域※だけに特化してみると、徒歩圏人口カバー率は91.2%と非常に高い水準にあります。

同様に、徒歩利用圏の平均人口密度をみると、市全体では15.3人/haであり、地方都市圏（概ね30万都市）の平均値と比較して低い水準です。ただし、市街化区域※だけに特化してみると、徒歩利用圏の平均人口密度は43.2人/haと非常に高い水準にあります。



1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

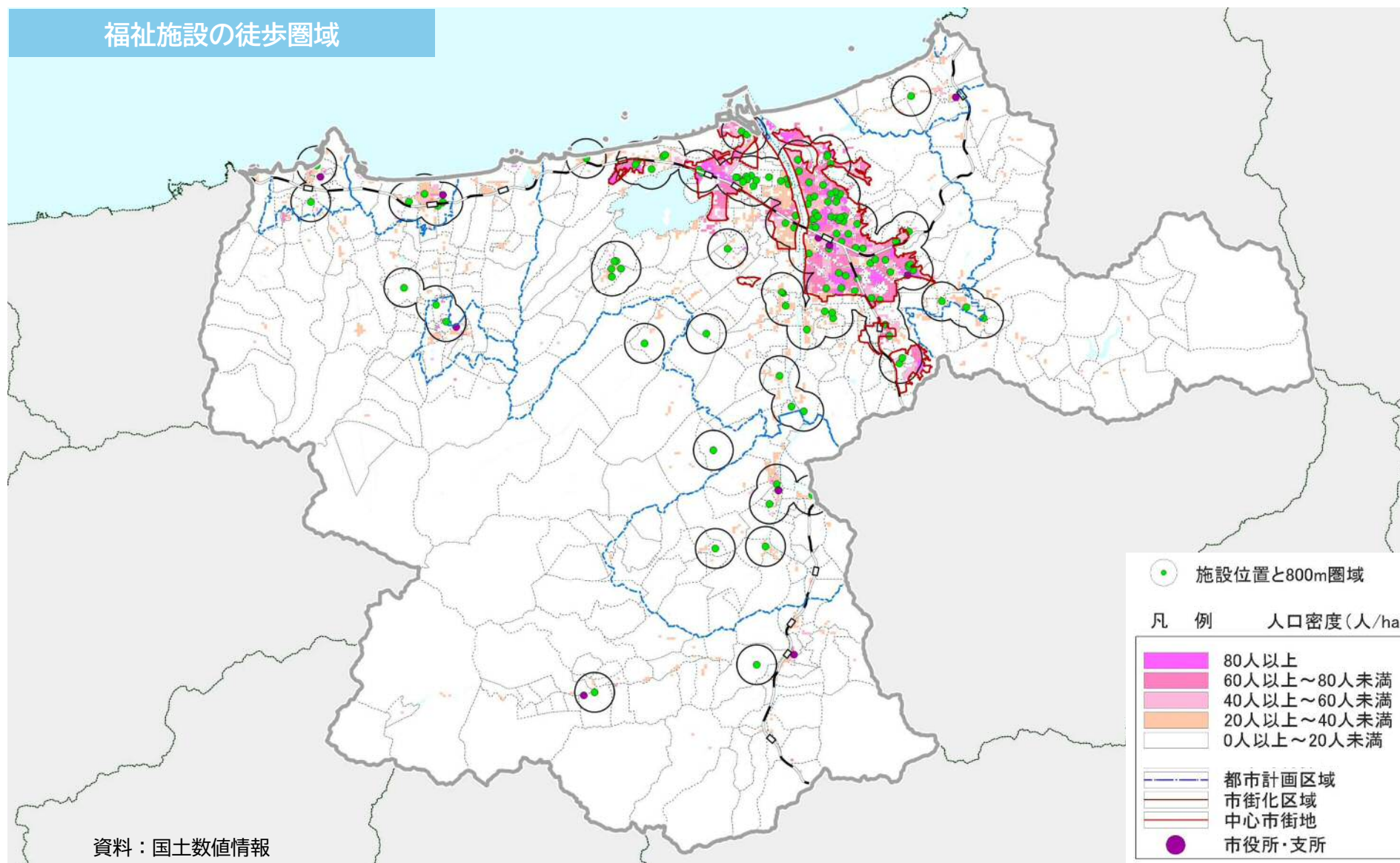
【福祉施設】

福祉施設は市街化区域を中心として広範囲に整備されており、各圏域単位でも、複数箇所に整備されています。

徒歩圏（一般的な徒歩圏である半径800mを採用）の人口カバー率は、市全体で見ると80.5%で、地方都市圏（概ね30万都市）の平均値と比較すると高い水準です。また、市街化区域だけに特化してみると、徒歩圏人口カバー率は93.4%と非常に高い水準にあります。

同様に、徒歩利用圏の平均人口密度をみると、市全体では12.2人/haであり、地方都市圏（概ね30万都市）の平均値と比較すると低い水準です。ただし、市街化区域だけに特化してみると、徒歩利用圏の平均人口密度は42.6人/haと非常に高い水準にあります。

福祉施設の徒歩圏域



資料：国土数値情報

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

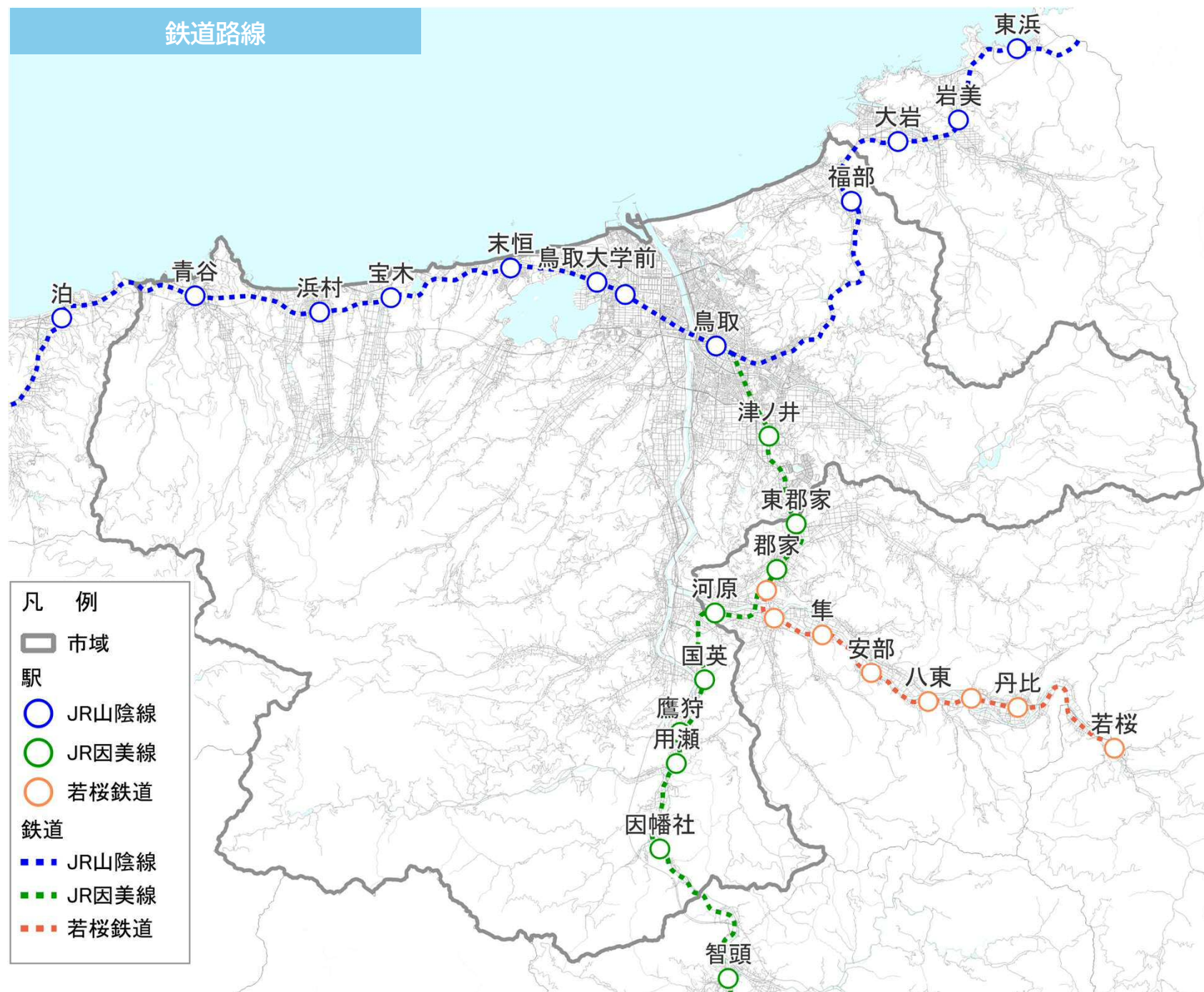


図 本市における鉄道路線 資料：国土数値情報

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

⑤公共交通・都市交通

○公共交通の利用状況・持続可能性

【鉄道】

本市の鉄道は、日本海沿いの東西方向にＪＲ山陰本線が、鳥取駅から南側に向けてＪＲ因美線が運行されています。地域別にみると、鉄道が運行されているのは、鳥取地域・福部地域・河原地域・用瀬地域・気高地域・青谷地域のエリアで、逆に、路線がないのは、国府地域・佐治地域・鹿野地域のエリアです。ＪＲ山陰本線の運行状況をみると、鳥取駅の下関方面及び鳥取大学前駅では、概ね２～３本／時間、その他の駅では、概ね１～２本／時間の運行頻度となっています。（ただしピーク時は除きます。）一方で、ＪＲ因美線の運行状況をみると、鳥取駅では、概ね２～３本／時間あるものの、その他の駅では、概ね１本未満／時間の運行頻度となっています。

ＪＲ山陰本線の運行状況

鉄道駅名		平日		休日	
		京都方面	下関方面	京都方面	下関方面
ＪＲ山陰本線	福部駅	13本／日	13本／日	13本／日	13本／日
	鳥取駅	14本／日 (うち1本は特急)	33本／日 (うち14本は特急)	15本／日 (うち1本は特急)	32本／日 (うち14本は特急)
	湖山駅	20本／日	19本／日	19本／日	18本／日
	鳥取大学前駅	28本／日	28本／日	28本／日	27本／日
	末恒駅	19本／日	19本／日	18本／日	18本／日
	宝木駅	19本／日	19本／日	18本／日	18本／日
	浜村駅	20本／日	19本／日	19本／日	18本／日
	青谷駅	20本／日	19本／日	19本／日	18本／日

ＪＲ因美線（若桜鉄道含む）の運行状況

鉄道駅名		平日		休日	
		鳥取方面	津山方面	鳥取方面	津山方面
ＪＲ因美線	鳥取駅	—	38本／日 (うち14本は特急)	—	38本／日 (うち14本は特急)
	津ノ井駅	24本／日	24本／日	24本／日	24本／日
	河原駅	11本／日	12本／日	11本／日	12本／日
	国英駅	11本／日	12本／日	11本／日	12本／日
	鷹狩駅	11本／日	12本／日	11本／日	12本／日
	用瀬駅	11本／日	12本／日	11本／日	12本／日
	因幡社駅	11本／日	12本／日	11本／日	12本／日

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

【バス】

本市のバス等は、市のほぼ全域で運行され、民間事業者（日の丸自動車、日本交通等）が運行する路線バス等と、本市が運行する循環バス等に、大きく2分されます。

民間事業者による運行は、市街化区域内や各地域の主要幹線道路沿いで路線バスが運行されているほか、中心市街地における循環バス（100円循環バスくる梨）や、鳥取駅と鳥取砂丘を結ぶ観光バス（ループ麒麟獅子）、鳥取駅と鳥取砂丘コナン空港を結ぶ連絡バス（鳥取空港連絡バス）などが運行されています。

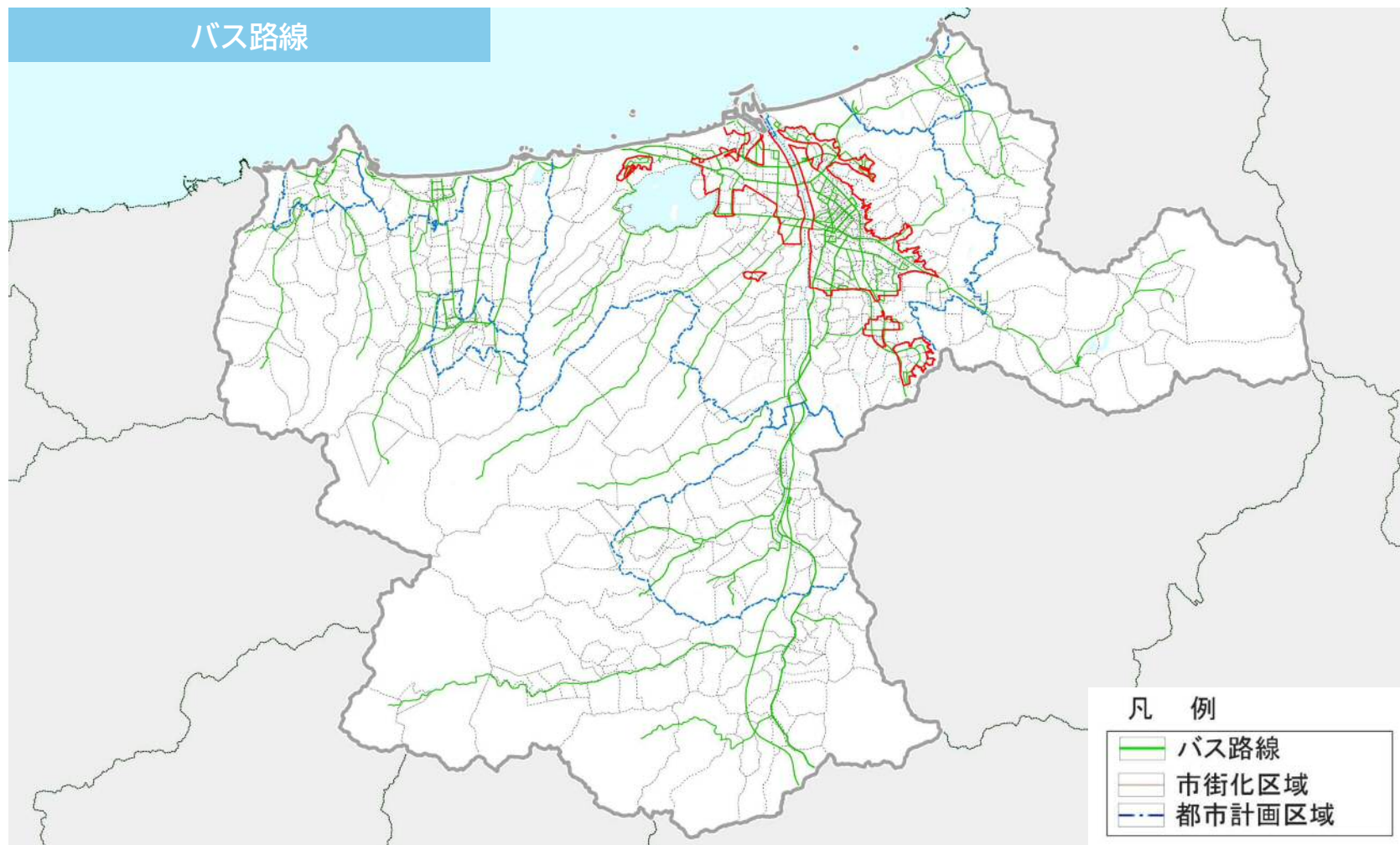
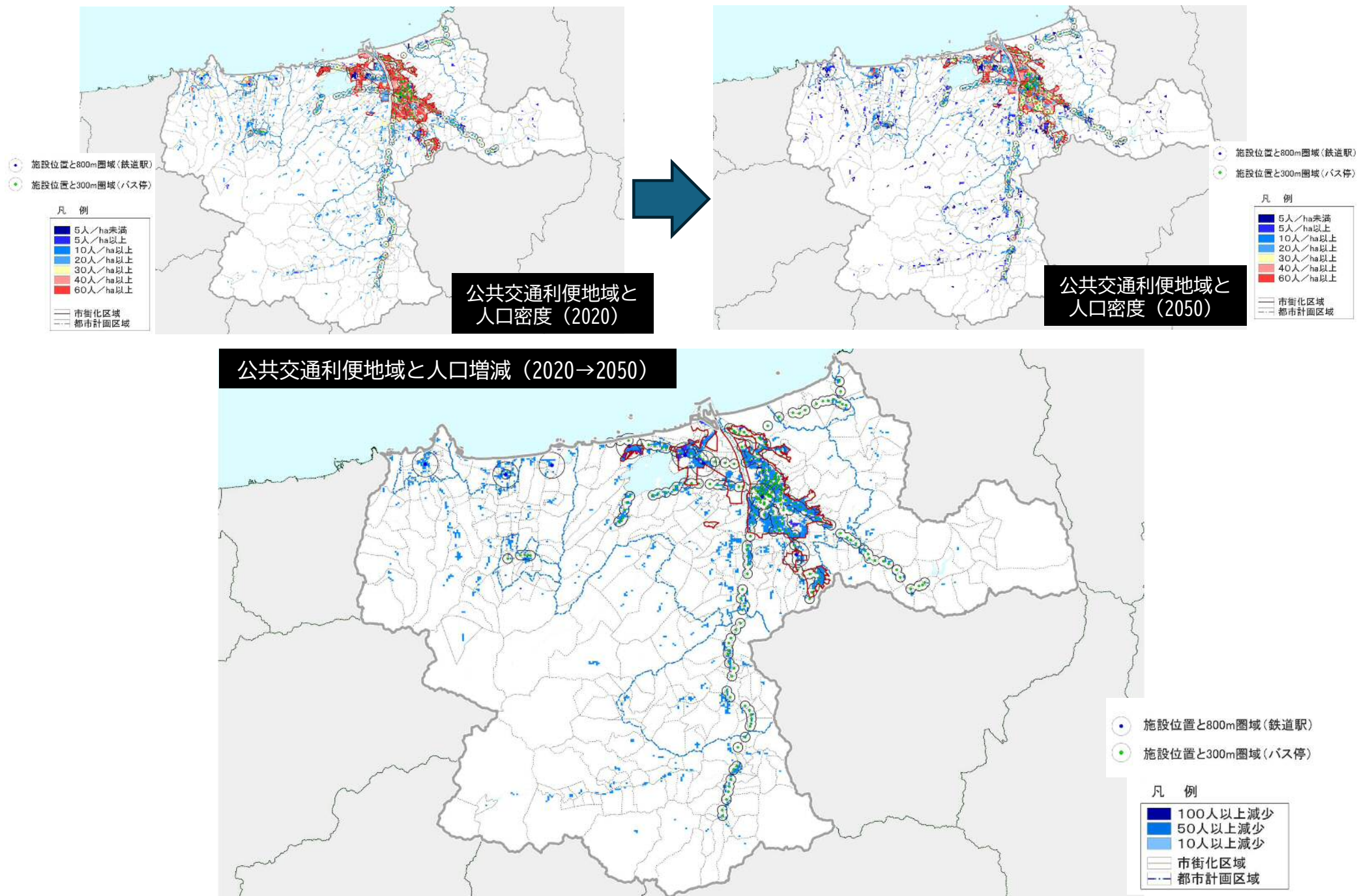


図 本市におけるバスの路線網図

資料：国土数値情報

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題



注) メッシュの単位は100m 図 公共交通利便地域と2020～2050年で人口が減少するエリア

資料：鳥取県オープンデータポータルサイト、国総研 将来人口・世帯予測ツール

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

⑥災害

○土砂災害警戒区域等の状況

本市における防災上の危険性が懸念される地域としては、土砂災害警戒区域等（急傾斜地の崩壊及び土石流）、浸水想定区域（津波、河川氾濫）が挙げられます。

・土砂災害警戒区域等の状況

これらの危険区域に居住する本市の人口割合は、急傾斜地・土石流は、警戒区域（イエロー）では市全体で2020年時点で約7%、2050年でも約6%、特別警戒区域（レッド）においても2020年時点で約1.7%、2050年で約0.2%と将来的も危険区域内への居住がみられる。

土砂災害警戒区域等と現況（2020年）の人口密度の重ね合わせ

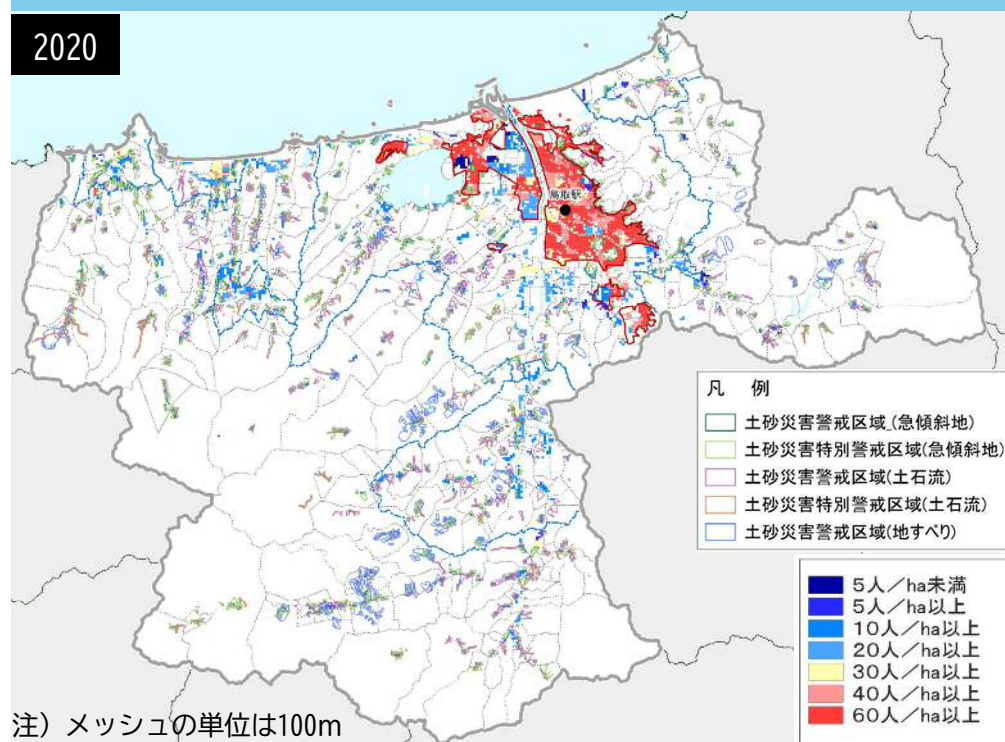


図 土砂災害警戒区域等と現況（2020年）の人口密度

土砂災害警戒区域等と現況（2020年）の人口密度の重ね合わせ

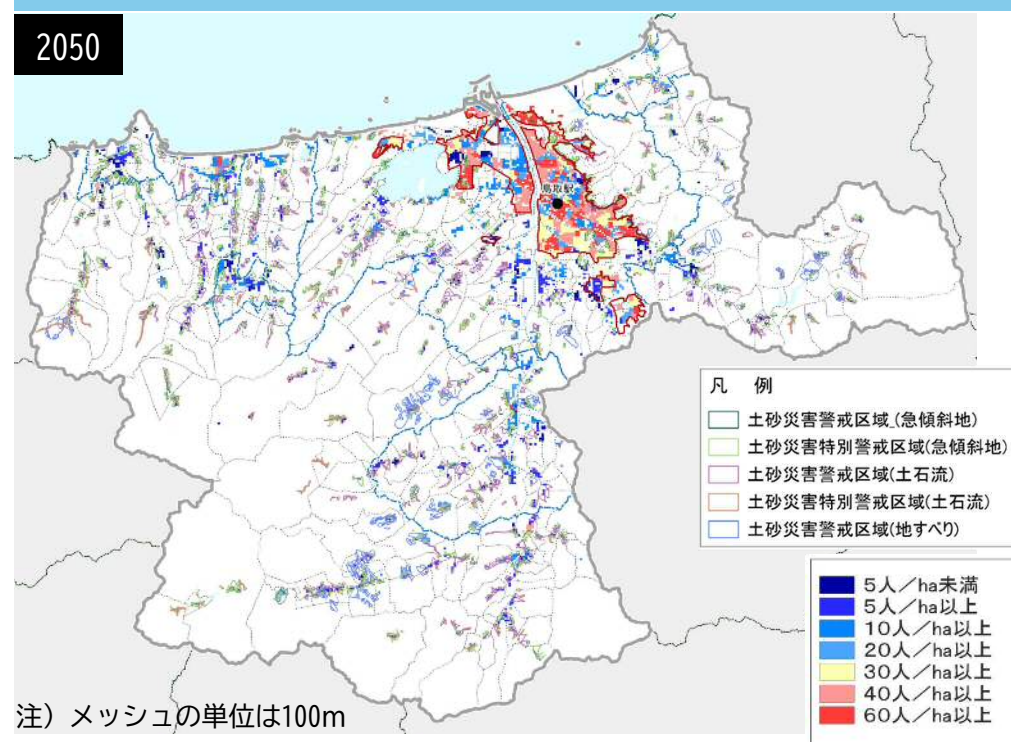


図 土砂災害警戒区域等と現況（2050年）の人口密度

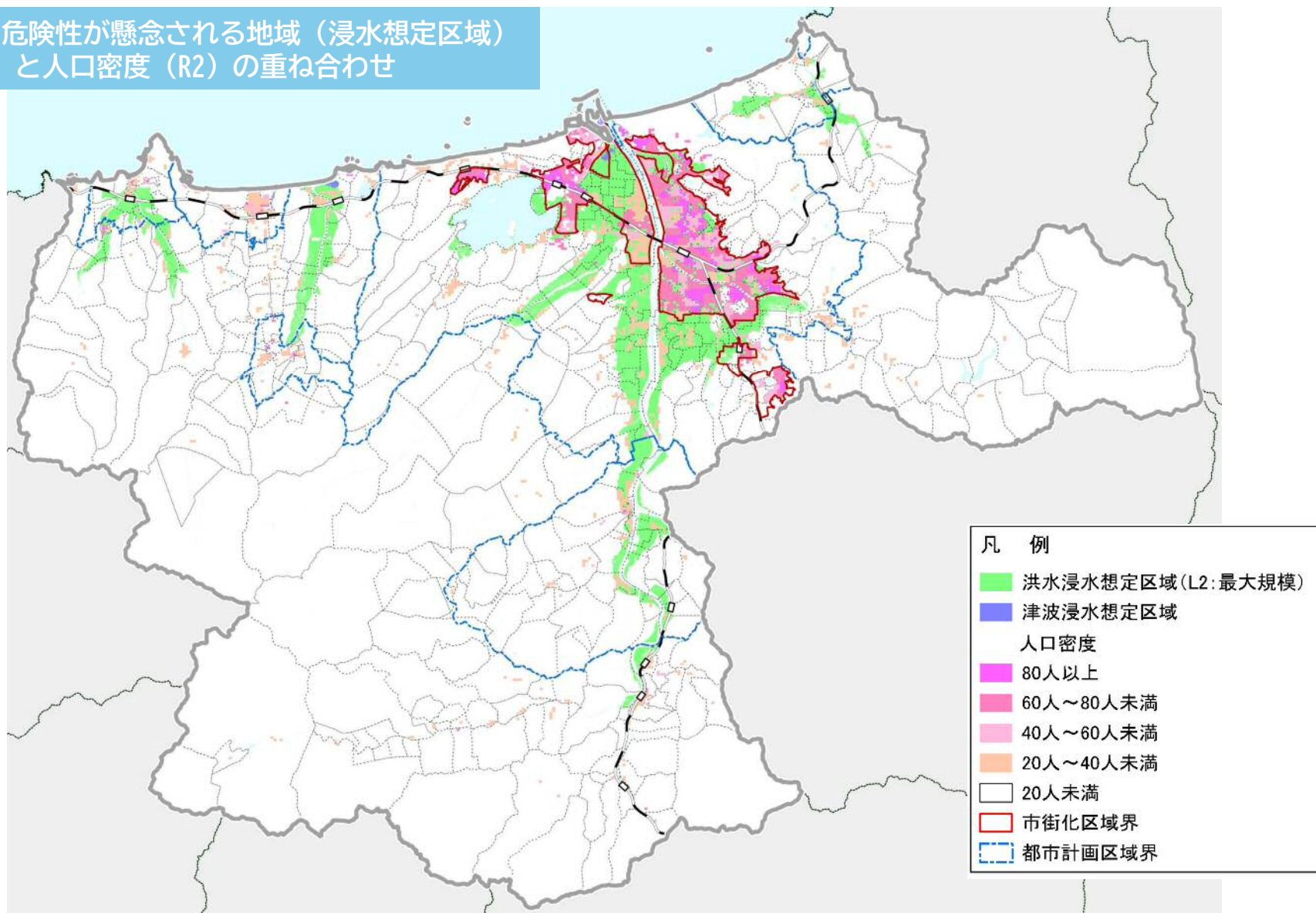
資料：鳥取市ハザードマップ

I. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

○浸水想定区域の状況

- ・河川氾濫の浸水想定区域は、千代川沿川を中心に分布し、これらの地域に居住する人口割合は市全体で約60%となっています。
- ・一方で、津波の浸水想定区域については、日本海沿岸のごく一部地域に分布するのみであり、これらの地域に居住する人口割合は0.1%と非常に低くなっています。

防災上の危険性が懸念される地域（浸水想定区域）
と人口密度（R2）の重ね合わせ



注) メッシュの単位は100m

図 防災上の危険性が懸念される地域（浸水想定区域）と人口密度（R2）

資料：鳥取市

1. 都市の位置づけの把握及び都市が抱える課題

都市構造上の問題点・課題

本市は中心拠点と地域生活拠点を繋ぐ公共交通ネットワークの維持・充実に取り組んでいますが、人口減少が進む中、将来の公共交通の維持が困難になりつつあります。今後公共交通が充実していない状況では、自家用車への依存が益々高まることにより日常生活に必要な生活サービス機能の郊外立地を招き、自動車の運転が難しい世代等の生活をより困難にすることが予想されます。

今回策定する立地適正化計画では、公共交通ネットワークと生活サービス機能の立地等をより緊密に連携させることにより、人口減少・少子高齢化、さらにはそれに伴う市の財政の縮小が進む中でも、だれもが安心して住み続けることのできる都市の骨格を守っていくこととします。

	都市構造上の問題点	都市構造上の課題
①人口・空き家	人口減少及び高齢化 ○これまで維持されていた市街地の人口密度の低下に伴い、市街地の活力低下や利用者の減少による都市機能や生活サービスの低下が懸念される 空き家の増加 ○市街地における空き家が増加し、治安面や景観面での悪影響が懸念される	都市の魅力向上による定住促進、人口の維持 ○雇用の場や保育施設、高齢者向け施設等の充実など、都市の魅力を高めて若者の定住促進や高齢者サービスの向上を図り、一定のエリアに居住・都市施設を誘導して中心市街地の人口密度を維持することにより、生活利便性の維持・向上を図る必要がある 空き家の利用促進 ○空き家の有効活用を推進し、地域振興を図るとともに、倒壊のおそれのある危険空き家への対応をすすめ、安全・安心な住環境を形成する必要がある
②土地利用	市街化調整区域や非線引き都市計画区域内の開発・市街地の拡散 ○市街化調整区域や非線引きの都市計画区域内の開発・市街地の拡散により、中心市街地を含む多くの地域で人口密度が低下して、都市機能や生活サービスが低下することが懸念される	低未利用地の有効活用等による都市機能の集約 ○公共サービスや生活利便性の低下を防ぐため、中心拠点や地域生活拠点への都市施設の集約を図る必要がある ○都市拠点の低未利用地の有効活用により、市街地の賑わい創出及び地域力の強化を図る必要がある
③産業経済	公共施設等の老朽化 ○公共施設等の老朽化に伴い、改修・更新費用が増加し、維持更新がスムーズに行われない場合、利用者の安全性を保てなくなることが懸念される 地価の下落 ○地価の下落により、資産として価値が減少していくことが懸念される	居住及び都市機能の集積による生産性向上 ○中心市街地等の一定のエリアに居住や都市機能を集積し、サービス産業等の効率を高めて生産性を向上すると同時に、にぎわいを創出して都市の魅力を高めるなど、地域経済の活性化を図る必要がある
④都市施設	生活サービス水準の低下 ○人口密度の低下に伴い、生活サービス水準が低下することが懸念される	効果的な都市施設の配置による、生活利便性の向上 ○中心拠点等の人口を集約するエリアに高次都市機能を効果的に配置し、市民の生活利便性を高めるとともに、中心拠点と地域生活拠点とのネットワークを強化し、利便性の共有を図る必要がある
⑤公共交通・都市交通	公共交通サービス水準の低下 ○人口減少に伴い、公共交通利用者が減少し、公共交通サービス水準が低下することが懸念される	利便性の高い公共交通ネットワークの形成 ○交通結節機能の強化などによる利用促進や、バス路線等の公共交通ネットワークの再編などにより、効率的で利便性の高い交通体系を確立し、公共交通サービス水準の維持・向上を図る必要がある
⑥災害	既成市街地を含む災害リスク ○市街化区域内にも災害リスクがあるエリアが存在しており、既成市街地において、自然災害による甚大な被害が発生することが懸念される	災害リスクの低減・回避による市民の安全性の確保 ○土砂災害警戒区域や洪水浸水想定区域が、市域の広いエリアに分布していることから、対策を行い市民の生命・安全を守る必要がある

2. 立地の適正化に関する基本的な方針の検討

鳥取市都市計画マスタープランにおける都市づくり方針

都市づくりの理念

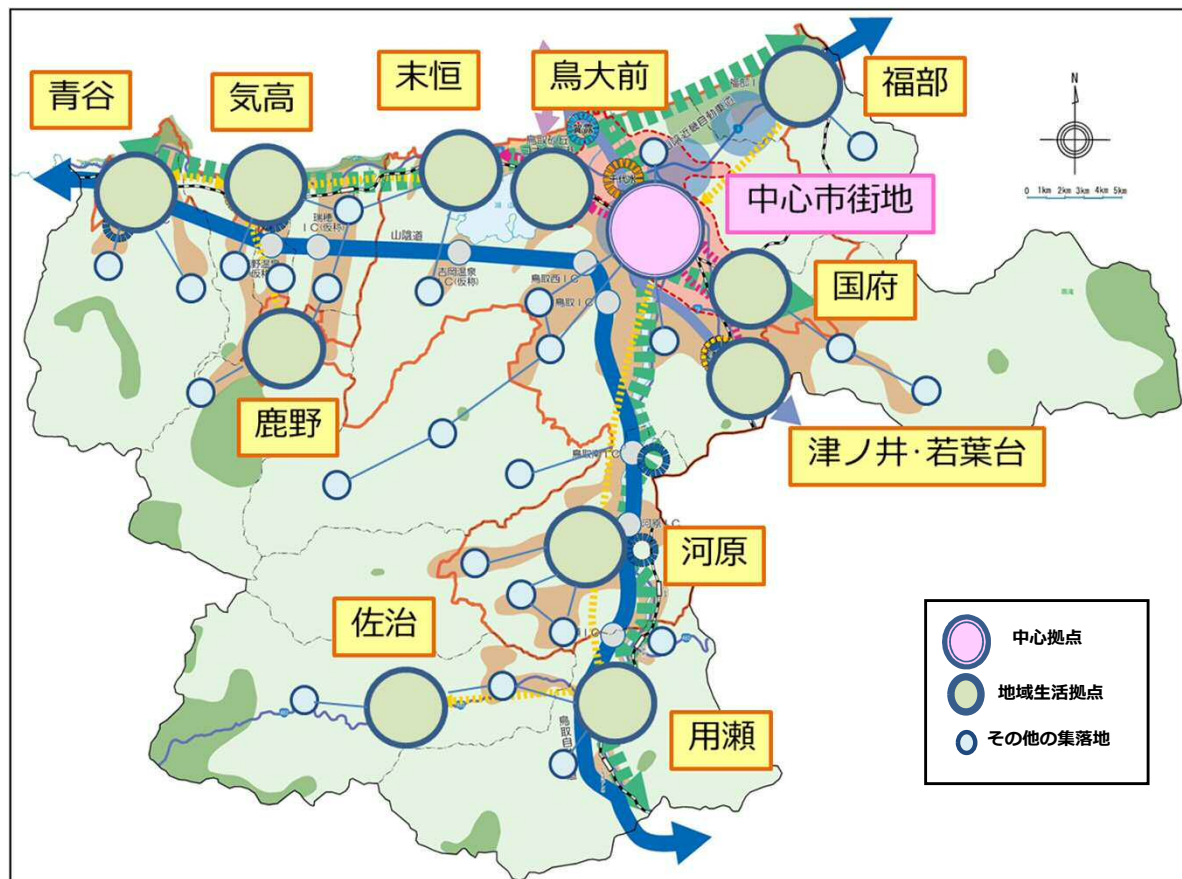
- ①中核市の中心エリアとしてふさわしい都市機能や居住地がバランスよくコンパクトに配置された便利で住みよい市街地の形成
- ②田園地域での良好な生活環境や営農環境の形成
- ③自然環境の積極的な保全と、レクリエーションや学習の場としての利活用
- ④全ての市民が公共交通を利用して気軽に移動できる公共交通のネットワーク化

都市づくりの将来像

「多極ネットワーク型コンパクトシティ」

都市づくりの基本方針

1. 賑わいと活気ある市街地の再生
2. 暮らしやすい田園生活空間の創造
3. 豊かな自然環境や美しい景観・観光資源などの保全
4. 産業振興と交流・連携を促進する交通基盤づくり
5. 安全・安心でいきいきとした地域づくり



2. 立地の適正化に関する基本的な方針の検討

都市構造の基本的な方向性

本計画では、都市計画マスタープランのもと、本市の都市の構造上の課題を解決していくため、将来都市構造に関する基本的な方向性を次の通り設定します。

都市構造上の課題

人口・空き家

- 都市の魅力向上による定住促進、人口の維持
- 空き家の利用促進

土地利用

- 低未利用地の有効活用等による都市機能の集約

産業・経済

- 居住及び都市機能の集積による生産性向上

都市施設

- 効果的な都市施設の配置による、生活利便性の向上

公共交通・都市交通

- 利便性の高い公共交通ネットワークの形成

災害

※防災指針にて方向性を設定する

- 災害リスクの低減・回避による市民の安全性の確保

方針1 多様な都市機能を提供する中心拠点等の維持

市域各所からのアクセス性に優れた鳥取駅周辺には高次都市機能が集積していますが、一方で一部の生活サービス機能の低下が否めない状況にあります。

今後本市が、市内外を問わず多くの方から魅力的な都市として持続し発展していくためには、市の中心核への高次都市機能の立地のみならず、街なかにおいて、生活サービス機能と居住のバランスの取れた立地が必要です。

そのために、中心拠点等に高次都市機能、生活サービス機能の維持・充実、居住の適切な促進を図ります。

方針2 持続可能な公共交通ネットワークを活用した利便性の高い市民生活の確保

中心拠点等における高次都市機能や生活サービス機能をその周辺に暮らす人々が便利に利用するためには、公共交通との緊密な連携が不可欠であり、公共交通路線の維持・充実が求められています。

また、本市では、最大の交通結節点となる鳥取駅に接続する基幹的な公共交通路線の維持・充実を基本としつつ、全市的な公共交通ネットワークの確保を継続しています。

今後、さらなる人口減少や少子高齢化が進む中でも公共交通路線の維持・充実を図るためには、生活利便性を確保するための「生活サービス機能の立地」と、公共交通を使う人を確保するための「一定のエリアにおける人口密度の維持」、さらには公共交通の利用頻度を高めるための「利用しやすい公共交通ネットワークの構築」が不可欠であり、これらを一体的に取り組むことが重要です。これにより、「公共交通利用者の減少→路線の減少やサービスの低下→利用者の一層の減少」の悪循環を断ち切ることを目指します。

方針3 各地域生活拠点の居住及び市民サービスの維持に配慮した区域設定など施策の実施

中心拠点以外の市内の地域生活拠点においても、必要な生活サービス機能の確保等に取り組みます。

具体的には、立地適正化計画の区域と同様に、各拠点において現地に立地すべき生活サービス機能とその確保方策について検討を行うほか、それらの機能を提供する施設や公共交通のあり方、安全・安心な歩行環境の整備等を推進します。

このことにより、立地適正化計画の中で都市機能を維持・充実する区域に設定しない各拠点においても居住者等の利便性・回遊性を確保し、ネットワークで結ばれた他の拠点との適切な役割分担の下で、その周辺部における安心居住を目指します。