

行政視察報告書

令和元年11月11日（月）から11月13日（水）までの3日間にわたり実施した行政視察の概要を次のとおり報告する。

令和元年11月19日

伊東市議会議長 佐山 正 様

伊東市議会議員

（常任観光建設委員会）

委員長 青木 敬博

副委員長 佐藤 龍彦

委員 鳥居 康子

委員 井戸 清司

委員 中島 弘道

委員 田久保 眞紀

記

- 1 視察都市等 11月11日（月） 島根県松江市（一般社団法人松江観光協会）
12日（火） 鳥取県境港市
13日（水） 鳥取県米子市
- 2 視察事項 常任観光建設委員会所管事項
 - (1) 島根県松江市（一般社団法人松江観光協会）
「山陰まんなかインバウンド推進プロジェクトについて」
 - (2) 鳥取県境港市 「境漁港見学ツアー」（一般社団法人境港水産振興協会）
「水産業の振興について」
 - (3) 鳥取県米子市 「米子駅南北自由通路等整備事業について」
- 3 視察の概要 常任観光建設委員会所管事項について、視察した都市及び事業の概要は以下に記載のとおりである。

(1) 島根県松江市

- ① 市制施行 平成17年3月31日(合体)
- ② 人口 202,159人(令和元年9月末現在・住民基本台帳人口)
- ③ 世帯数 90,316世帯
- ④ 区域面積 572.99km²
- ⑤ 産業別人口(平成27年国勢調査)

第1次産業	3,784人(3.9%)
第2次産業	17,619人(18.3%)
第3次産業	74,949人(77.8%)

※ 分類不能の産業人口は集計から除いて計算
- ⑥ 令和元年度 一般会計予算 100,198,000千円
" 特別会計予算(8会計) 46,280,581千円
" 企業会計予算(5会計) 41,728,933千円
合計 188,207,514千円

【市の概要】

松江市は、古代出雲の中心地として早くから開け、奈良時代には国庁や国分寺が置かれていた。

地名の由来は、慶長16年(1611年)堀尾吉晴が亀田山に城を築き、白潟・末次の二郷をあわせて松江と称したことにはじまる。

江戸時代には堀尾氏3代・京極氏1代・松平氏10代の城下町として栄えた。そして、この頃、今日に見る都市の基礎が形成された。

明治4年(1871年)廃藩置県によって県庁がおかれ、同22年4月(1889年)全国の30市とともに市制を施行している。当時の市域4.78平方キロメートル、人口35,513人であった。

その後、昭和9年から35年にかけて9回にわたり周辺の村を合併、そして平成17年3月31日に八束郡7町村と合併し、さらに平成23年8月1日に八束郡東出雲町を合併し、現在の市域になっている。

この間、昭和26年(1951年)には松江国際文化観光都市建設法が制定され、奈良市・京都市と並んで国際文化観光都市となった。

さらに、平成7年(1995年)には出雲・宍道湖・中海拠点都市地域に指定され、山陰の中核都市として発展してきている。

明治22年に市制を施行した松江市は、今年130周年という節目の年を迎え、10月31日(木)に記念式典を行った。(松江市HPより)

○ 山陰まんなかインバウンド推進プロジェクトについて

松江市観光振興部次長 花形泰道氏、同観光文化部観光係係長 武田芳治氏及び一般

社団法人松江観光協会事務局長 伊藤竜男氏からご教示いただいた。

1 事業概要について

・連携する松江市、出雲市、米子市、境港市の4市では、古くから地理的・歴史的なつながりがあり、市民生活や産業面でもつながりが深く生活圏域、経済圏域として、また観光圏域として広域的な取り組みを進めている。

・中海・宍道湖のある地域で、圏域を超えた「中海・宍道湖・大山圏域市長会」（鳥取県米子市、境港市、島根県松江市、出雲市、安来市）を結成し、行政上の共通課題について、連絡調整を行い、圏域の総合的・一体的な発展の推進を行っている。

・これらの従来から圏域で取り組んできたことの観光部門として発足した。

・この圏域においては、米子鬼太郎空港に国際線、境港に大型客船が寄港するなど、外国人観光客も入ってくる。

・松江市の位置は、出雲縁結び空港からも米子鬼太郎空港からも1時間圏内であることが強みである。

・圏域には、国宝松江城や水辺、神話などにまつわる観光資源が多く、伝統文化・芸能を推進していきたいという思いと、地方創生推進交付金がマッチしたこと、安来市を除く4市で連携し、申請するに至った。

・松江観光協会を平成31年4月に一般社団法人化し、圏域DMOとした。

・このほかに、この圏域においては「山陰インバウンド機構」というDMOも存在する。

・地方創生推進交付金については、「自立していける」が1つのテーマとなっていることから、観光協会が自立するために「集客サービス統括会社」とした。

・施設整備等のハード面は行政が行い、ソフト面は松江観光協会が行うこととしており、多様な媒体によるPRを行っている。

・各市におけるコンテンツは、それぞれの市で行っている。

・「ナイトタイムエコノミー」の推進を1つのテーマとして掲げていることから、夜の観光振興を含めて、松江観光協会が主体となってプログラムを組み、旅行商品の造成、販売に取り組んでいる。（第3種旅行業で登録、ただし旅行業務取扱管理者資格をもつ職員は総合1人、国内1人）

・JR松江駅前の国際観光案内所は、カテゴリーⅡ、英語3人、中国語1人、韓国語1人の計5人の体制。案内所のスタッフは、隣市の観光案内ができるような研修を圏域で行っている。（以前から外国人を案内できる体制はあったが、国際文化観光都市として整備。）

2 推進体制

・松江観光協会職員数30人のうち、市からの派遣職員5人、残り25人は松江観光協会に雇用している嘱託職員（委託先マーケティング専門会社からマーケティング・PR1人、大手出版社OBから観光プロデューサー1人、旅行会社OBから旅行会社への営業・商品

開発1人を含む)であり、観光協会のプロパー職員は0人。

・市職員(現役部長級職員を含む)が派遣されていることから、行政と観光協会の調整は、通常業務の中でできる。

・組織を見直し、会長は松江市長、役員は民間からで理事会は11人に絞った。(誘客に直接関係する団体の代表)

・観光協会プロパー職員がいないことについては、今後、どういった推進体制でいくのか有識者を含めた検討している状況という課題もある。

3 具体的な取り組み

(1) 主なプロモーション活動及び誘客ターゲット

・国際観光課が直接現地へ行き、PR活動を行っている。

・欧米圏ではフランスからの観光客が多く、フランスに何十年も前から力を入れており、パンフレット作成、サマースクールを開催するなどしてのPR活動を行っている。理由としては、フランス人が訪れる観光地は、後に欧米人に人気の観光地になる(欧米では、フランス人がすすめるものは、魅力があるものと認識されている。)

・アジア圏では、タイや台湾などが中心。特に牡丹の花のつながりで、台北市とは交流があることから旅行博にも参加している。

・宿泊客数200万人のうち、外国人7万5,000人、宿泊する外国人は年々ふえていく。

(2) 特徴ある事業、取り組み

・民間主体の「おせわさん」プロジェクトが結成されたばかり。地元住民で組織した「おせわさん」が英語ガイド役を担い、外国人の体験型メニュー、アクティビティーのお世話をする。(官民協働)

・水燈路(夜の観光振興)

松江城周辺をライトアップする光のイベントで、水燈路行燈500個、また会場全体で約2,000個の行燈が並ぶ。城下町ならではの幻想的な風景を楽しむことができる。水燈路メイン開催日の「堀川遊覧船夜間運航」で、船上より、風情ある街並みが見られる。

・忍者に関する調査研究

外国人に人気がある忍者に関する調査研究を行ない、商品開発をする。

・小泉八雲の怪談をモチーフにした「ゴーストツアー」

路線バス1台をゴーストラッピングし、昼間は路線バス、夜は貸し切りでツアーを行っている。

・茶の湯文化の普及

・松江市、観光協会、バス会社、宿泊業者と協働して、多くの外国人観光客が訪れる広

島から外国人観光客を呼び込む活動。パスポート提示、アンケート回答等を条件に広島から松江まで片道500円でバスを運行。

4 今後の展望、課題

- ・松江観光協会が自立していく上で、収益性の部分がまだそこまでできていない。来年度が交付金の最終年度でもあるので、来年度には自主運営できるまでにしていきたい。
- ・今後は、小さな成功事例を確実に積み上げて、そこから徐々に横展開していければよいと考えている。

5 所感

- ・この圏域は、中海を囲んで皆が中海側を向き、まとまっている感じがしたが、伊豆は皆が天城を背に外を向いている感じがする。伊豆はひとつというが、生活圈域のつながりがそこまで強くなく、ひとつと言えるまでになるには、もう少し時間がかかると思った。
- ・観光協会自体で旅行業を登録していることや収益事業を行い、自主財源を確保していることはすばらしい。また、松江駅前の国際観光案内所はカテゴリーⅡを取得し、米子駅にも国際観光案内所があったことから、圏域でのインバウンド推進に対する意識の高さがかがえた。
- ・パンフレット類のクオリティーが高く、女性好みの出版物を作成している。観光プロデューサーが大手出版社出身ということであれば、コンテンツの切り取り方がうまく、さらに旅行会社出身者がそれを女性好みの企画にすることができているのではないかと思われる。
- ・観光協会に市職員を派遣し、行政と密接な関係を築いていることは、本市の観光団体と行政のあり方の参考になると感じた。
- ・フランスへの誘客活動を長年続けていることは特徴的であった。

(2) 鳥取県境港市

- ① 市制施行 昭和31年4月1日
- ② 人口 33,937人 (令和元年9月末現在・住民基本台帳人口)
- ③ 世帯数 15,251世帯
- ④ 区域面積 29.10km²
- ⑤ 産業別人口 (平成27年国勢調査)

第1次産業	667人 (4.1%)
第2次産業	4,244人 (25.7%)
第3次産業	11,231人 (68.0%)
分類不能	365人 (2.2%)

⑥ 令和元年度	一般会計予算	17,300,000千円
〃	特別会計予算(8会計)	10,633,107千円
	合 計	27,933,107千円

【市の概要】

境港市は、長さ約20kmの大砂州である「弓浜半島」の北端に位置し、三方が海に開けている。秀峰「大山(だいせん)」を背景に、風光明媚な白砂青松の海岸線を有している。

昭和29年に境町が周辺の渡村・外江町・上道村・余子村・中浜村の5カ町村と合併して「境港町」になり、昭和31年4月に「境港市」として市制を施行した。

日本有数の漁獲量を誇る「境漁港」、重要港湾「境港」、山陰地方唯一の国際空港である「米子鬼太郎空港」という3つの「港」を有し、豊かな水産資源や水木しげるロードに代表される観光資源にも恵まれ、これらの特性を生かしたまちづくりを進めながら、中海・宍道湖・大山圏域における広域的な連携に取り組み、一体的な発展を図っている。

境漁港は昭和28年に第3種漁港に指定されていたが、漁獲高の伸びが著しく、昭和48年には特定第3種漁港の指定を受けた。特定第3種漁港は全国約3,000ある漁港のうち13港だけが指定を受けている、水産拠点として位置づけられた漁港の証となっている。

境港の漁業は、まき網、沖合いか釣、カニかご、沖合底引網等の沖合漁業と小型底引網、刺網、一本釣等の沿岸漁業があり、中でもまき網漁業は本市の漁業の中心的な役割を担っている。近年、海外からの旅行者も増えている全国でも有数の観光地、「水木しげるロード」を活用して、妖怪文化に特化したアピール戦略を進めるとともに、水揚げ日本一のカニやクロマグロなど、「さかなのまち境港」を生かし、基幹産業である水産業や、その他の産業との相乗効果を高めることによって、産業の振興を促進している。

また、「境漁港見学ツアー」として、さかなガイドの案内で水産物の水揚げ風景を見学するツアーを実施し、6～7月のマグロの水揚げ時期には、生のクロマグロの水揚げされる模様も見学できる。

商港としても賑わう境港は、近年では国内外のクルーズ客船も多く訪れる。寄港する客船も大型化しており、港の設備も進んでいる。

平成25(2013)年には「外航クルーズ(後背観光地クルーズ)」の分野で『日本海側拠点港』に選定(そのほか国際海上コンテナ、原木の2分野でも選定)された。

(境港市HP、境港市勢要覧2016より)

○ 一般社団法人境港水産振興協会「境漁港見学ツアー」

一般社団法人境港水産振興協会 境港おさかなガイドの手島氏からご教示いただいた。

1 見学内容

まず、前日が強風による時化で漁に出られず、本日は水揚げがないため、見学ツアーで人気のある、水揚げや入札の光景は見学できないと説明を受けた。

(1) 施設見学

- ・鳥取県宮境港水産物卸売市場
- ・境漁港
- ・高度衛生管理型（平成26年9月水産庁が整備基本計画策定、令和5年度完成予定）
→着帽、手洗い、長靴洗浄、防鳥ネットなど
- ・産地市場

(2) 境漁港の概要

- ・特定第3種漁港
- ・まき網漁業、沖合いか釣り漁業、カニかご漁業、沖合底引き網漁業
- ・いわし、あじ、さば、するめいか、紅ズワイガニ、クロマグロ

(3) カニかご漁法についての解説

資源保護のためメスガニは逃がす。（誤ってメスを取ってきた場合でも、罰則あり）
オスとメスの体格差を利用し、かごの中にメスが入ってしまった場合でも、メスだけがかごから逃げられるサイズの穴がある。

(4) DVD視聴

境漁港の解説まとめ

(5) その他

- ・漁業も「量」より「質」の時代になった。
- ・米子鬼太郎空港（所在地境港市）に香港便が就航して以降、特に香港からの外国人観光客から見学ツアーの申し込みがある。

2 所感

・見学時は改修工事中で、一部の施設だけ供用開始している状況ではあった。本市では魚市場の改修計画はなくなったが、もし、計画が進んでいけば、高度衛生管理型として、このような施設になっていただろうという具体的なイメージができた。

・資源を守る漁業により、収入は減るところか、ふえている「量より質」の時代であるとの説明を受けたが、実際に、漁師が経験や勘ではなく、データを活用していることから、新たな漁業の時代に入ったことを実感した。

・視察当日は、水揚げや入札の様子を見るができなかったが、このように見学できる施設であれば、外国人観光客も呼び込めると思った。



手洗い、長靴洗浄場



カニかご漁法の説明

○ 「水産業の振興について」

境港市産業部水産商工課長 石倉俊一氏及び同課長補佐兼水産振興係長 池淵賢自氏からご教示いただいた。

1 事業の概要について

(1) 境港の状況

- ・境港は3方が海に面している。(境水道、中海、美保湾(沿岸漁業の拠点港である中野港がある))
- ・漁獲水揚げ量は、まいわし資源の増加により、昭和61年から平成6年まで連続50万t以上を記録し、ピークは平成5年の69万tで、平成4年から平成8年まで全国1位であったが、平成7年ごろから日本海側のまいわし資源の激減が始まり、漁獲水揚げ量も減少し続け、近年は10万t台で推移している。
- ・まいわし、あじ、さば、紅ズワイガニなどを主に、まき網漁業が8割、カニかご、沖合底引き網が中心である。
- ・昭和48年に特定第3種漁港に指定(全国で13漁港)され、水産拠点と位置づけられる。
- ・漁港、市場の周辺では、水産加工団地が形成されており、水産加工技術も日本屈指である。紅ズワイガニの加工では全国のシェア8割を占めている。
- ・漁港、市場は県の管理。
- ・「境漁港高度衛生管理型市場整備事業」は、令和5年の完成を目指し、現在も市場取引を中止することなく、整備が進められている。
➡市場整備費 185億円のうち、市場の上屋部分について市の負担金はない
- ・ハード面は鳥取県、ソフト面は境港市

(2) 特徴的な取り組み

「産地境港」、「水産王国 境港」として、さまざまな取り組みを行っている。

ア 水産物のブランド化

- ・クロマグロ（境港天然本マグロ推進協議会）
生のクロマグロの水揚げは日本海側の拠点となっていることから、天然本まぐろステッカーを魚体や箱に貼って全国に発信。
- ・紅ズワイガニ（境港カニ水揚げ日本一PR実行委員会）
マリンエコラベル認証第1号、カニ汁ふるまい
原料が安く加工品にしやすいため、PR活動に利用
- ・ギンザケ
美保湾で養殖、「境港サーモン」の名称で出荷
- ・ハタハタ
秋田が有名なハタハタであるが、鳥取県で全長20cm以上、脂が平均10%のハタハタを「とろはた」と命名
- ・ズワイガニ（松葉ガニ）
鳥取県で、①大きさ、②重さ、③形状、④色合い、⑤身入りの5基準をクリアしたズワイガニを「五輝星（いつきぼし）」と命名
- ・美保湾ブランド
中野港（美保湾）で捕れた沿岸漁業の魚介類を販売する際に使用するブランド
- ・水産加工品（境港市産地協議会）
「みんなで選ぶ境港の水産加工大賞」の大賞、優秀賞商品にシールや盾を贈呈

イ 多様な支援団体とPR活動

団体名	活動内容	イベント概要
境港天然本マグロ推進協議会	マグロ感謝祭	9回目 来場者6,000人 マグロ解体ショー、お刺身ふるまい、各種マグロ料理の販売、ステージイベント
	マグロ集会、ポロシャツ販売	
境港カニ水揚げ日本一PR実行委員会	カニ感謝祭	17回目 来場者1,500人 パレード、カニ奉納、カニ汁ふるまい、芸能披露
	カニ集会、初セリ式、出漁式	
境港市産地協議会	みんなで選ぶ境港の水産加工大賞の開催	第8回 来場者1,200人 自慢の水産加工品を起業が出展し、来場者による試食・投票で大賞を決定

	産地PR	
さかいみなと中野港漁村市実行委員会	中野港漁村市の開催	8年目 来場者 1,500~2,000人 沿岸漁業の朝どれ市、沿岸で獲れた魚介類の料理販売
ベニガニ有志の会	イベント会場でカニ汁ふるまい	
境港ベニズワイガニ料理推進協議会	「新カニめし」などの新料理の研究	
美保湾地域栽培漁業推進協議会	ヒラメの放流事業を実施	
(一社) 境港水産振興協会	境港水産まつり	毎年10月、36回目 来場者 42,000人 マグロ解体ショー、カニ汁・ゆでガニ等のふるまい、体験乗船、水産学習(魚のつかみ取り等)、競り即売体験、鮮魚・水産加工品販売、ステージイベント
	境港さかなの達人検定	9年目 第8回は参加者 33人 魚・境漁港に関する問題を解く検定。初級レベルの「達人」と上級の「スーパー達人」の2部門がある。 参加者には検定後、カレイの干物が贈呈。合格者には認定証や専用名刺が贈られる。
	境漁港見学ツアー	10年目 参加者年間 1,068人(海外30%) 1日3回開催。50分程度で境港おさかなガイドによる案内で境漁港の市場内を見学する。

ウ 食育・魚食普及活動

- ・子育て支援課と連携し、幼稚園・保育園において、紙芝居等を通じた魚食普及を図るとともに、郷土愛を育む。(カニ集会、マグロ集会)
- ・一部の漁業者のボランティアによる幼稚園・保育園児と漁師の交流活動
園児が港に出向き、水揚げされた魚介類に触れることなどを通じて、魚介類を身近に感じてもらう。

2 課題

(1) 水産業と観光の連携が課題

ア 境港市最大の観光スポットである水木しげるロードに魚を食べられる店舗がないなど、水産資源と観光資源をうまく連動できていない。港（水産）から水木しげるロードへ、水木しげるロードから港（水産）へ誘導する仕掛けができていない。市内に水産直売所は3カ所あるが、離れているため、水産物の購入へとつなげるアンテナショップ的存在があるとよいと感じている。

イ クルーズ船の寄港、米子鬼太郎空港の香港便

米子鬼太郎空港の香港便は週3便あることから、境漁港見学ツアーの参加者年間約1,000人のうち3割が外国人である。

クルーズ船は今年度53回寄港している。（冬の日本海は波が高いので今年度の寄港は今後ない。）クルーズ船が入る港と漁港は別の場所となっている。現在は、貨物の港とクルーズ船の入る場所が一緒になっており、乗客が貨物の間を歩く状態となっているため、さらに別の場所に整備する。

4市連携DMOもあるので、活用していきたい。

3 所感

- ・子供たちへの魚食普及活動は、水産業振興には特に重要であると感じた。
- ・境港は観光と水産業をつなげ、まだまだ発展させていける素材が豊富であると感じた。
- ・境港のような産地との競争に生き残るためには、ブランド化の推進や衛生面の強化は本市でも取り組んでいかなければならないと痛感した。
- ・見学して説明を受けると、魚介類に付加価値がついて、商品の購入や食事などへの消費意欲・行動を高める効果があると感じたことから、水産業だけでなく、農業などにも応用ができ、地域活性化にもつながると思う。

(3) 鳥取県米子市

- ① 市制施行 昭和2年4月1日（平成17年3月31日淀江町と新設合併）
- ② 人口 147,870人（令和元年9月末現在・住民基本台帳人口）
- ③ 世帯数 67,029世帯
- ④ 区域面積 132.42km²
- ⑤ 産業別人口（平成27年国勢調査）
 - 第1次産業 2,451人（3.4%）
 - 第2次産業 14,219人（19.9%）
 - 第3次産業 51,799人（72.5%）
 - 分類不能 3,010人（4.2%）

- ⑥ 令和元年度 一般会計予算 69,000,000千円
 - 〃 特別会計予算（9会計） 32,128,407千円
 - 合計 101,128,407千円
 - 企業会計予算（3会計） 17,323,293千円（※）

※収益的支出と資本的支出の合計

【市の概要】

米子の地に人々が足跡を残したのは、今から約2万年前の後期旧石器時代と呼ばれる頃で、市内諏訪地内で石器が発見され、旧石器時代の遺跡が確認されている。

自然の恵みを生活の糧として、定住が始まった縄文時代には市内の各地から遺跡が見つかっている。縄文時代前期（約6,000年前）になると、中海や淀江の入り江に面した場所に目久美遺跡や渡り上り遺跡などにムラを営んだ。

弥生時代の前期（約2,200年前）には稲作が始まり、目久美遺跡では、山陰でも最古の水田の跡が発見された。後期には南部丘陵で青木遺跡、大山山麓で妻木晩田遺跡などの大集落が形成されている。

古墳時代には多くの豪族が丘陵上に多数の古墳を築造している。特に、向山古墳群には、前方後円墳が集中し、石馬もつくられた。

奈良時代になると、3つの塔と荘厳な仏教壁画が出土した上淀廃寺がつくられた。

平安時代の中ごろの『和名類聚抄』記載によると伯耆国会見郡の12郷のうち日下・美濃・蚊屋・千太・安曇・巨勢・半生が、汗入郡の6郷のうち新井が現市域に含まれる。日野川・法勝寺川流域や淀江町内には条理遺構も認められ、奈良時代以降の集落と生産の発展がうかがわれる。

平安時代にこの地方を支配した土着豪族の紀氏は、大山寺への寄進や源平合戦への参加で名を残しており、鎌倉期もその一門縁者は巨勢氏・進氏・相見氏等と称して蕃延していった。

南北朝の内乱期を経て、支配勢力は山名氏に移り、やがて16世紀の前半には尼子氏が台

頭した。

湊山のふもとにできた町屋に「よなご」の名前が初めて著されたのは480余年前の文書の中であるが、名前の由来については諸説があり、明確ではない。

戦国時代に入り、米子は毛利の一族吉川広家の所領となり、米子城の築城に着手したといわれるが、関ヶ原の戦い後、周防岩国に転封され、かわって静岡から伯耆18万石の領主として12歳の中村一忠が入国した。山陰初の5重の天守閣を持つ米子城を完成させ、伯耆の各城下から町人を移住して城下町を整備し、米子市発展の基礎が築かれた。

その後、城主として、加藤貞泰、池田由成、そして、寛永から明治維新まで、鳥取藩首席家老荒尾氏の自分手政治が11代続いた。

米子は海陸交通の条件に恵まれ、産業・経済の重要な役割を果たし、寛永以後、商業の町としてその地位を高めてきた。

明治22年(1889年)に「米子町」として町制を施行したが、町勢の進展に伴い、昭和2年(1927年)に市制を施行し、以来、周辺の町村との合併を重ねた。

そして、平成17年(2005年)3月31日に淀江町と新設合併を行い、今日に至っている。

位置的には、山陰地方のほぼ中央に位置する交通の要衝であり、古くから、商業のまち、鉄道のまちとして栄えてきた。

現在でもその傾向は変わらず、米子空港、中国横断自動車道岡山米子線、山陰自動車道、伯備線、山陰本線など、山陰地方で最も交通機関が発達し、山陰の玄関口としての役割を果たしているほか、米子市の商圏は、発達した交通機関と、山陰地方で最大の人口集積を生かし、島根県東部、鳥取県中部、岡山県北部などを含んで機能している。

また、汽水湖では日本で5番目の広さの中海を囲んで、周辺の境港市、安来市、松江市などと一体的な圏域を形成しており、日本海国土軸と西日本中央連携軸の結節点にも当たることから、国土政策的にも非常に重要な位置にある。

(米子市議会要覧 令和元年版より)

○ 「米子駅南北自由通路等整備事業について」

米子市都市整備部都市整備課 米子駅周辺整備推進室長 松本清志氏及び同米子駅周辺整備推進室係長 本田知邦氏からご教示いただいた。

1 事業の概要について

(1) 事業目的

ア 現状

- ・米子駅南北地区は、既に区画整理事業が完了しており、新たな開発は困難。
- ・米子駅南地区は主に住宅地区、駅北地区は主に商業地区や米子市文化ホール、とっとりコンベンションセンターなどの文化施設が立地する地区。

- ・ J R 山陰本線で駅南・駅北地区に分断されていることにより、移動の円滑化、歩行者の回遊性が阻害されている。現在、松江方面側から駅南北を往来するのに徒歩で約 10 分かかる。鳥取方面側では津山街道踏切を渡ることになるが、回送電車が多く、遮断時間が長い。
- ・ 米子駅へのアクセスが、駅の北側にある駅北広場に限定されていることによる交通の輻輳（集中による混雑、交通渋滞）

イ 山陰地方における J R 主要駅の状況

【県内】 鳥取駅：高架、倉吉駅：自由通路

【県外】 松江駅：高架、出雲市駅：高架、浜田駅：自由通路

⇒ 米子駅は、以前から南北一体化の声はあったが、駅と J R 支社が一体、引き込み線ヤードがあるなどの課題があり、高架化・自由通路等の整備に至らず。



米子駅南広場、自由通路等を整備することで

- ・ 交通結節点としての機能強化、都市交通の円滑化、駅南地区の利便性の向上
- ・ 駅周辺のにぎわいを創出し、地域の活性化図り、米子市の玄関口にふさわしい都市環境を創出

(2) 経緯

- ・ 平成 7 年度
 - ①「橋上駅＋人工地盤」、②「鉄道の高架化」、③「橋上駅＋自由通路」の 3 案について比較検討
- ・ 平成 9 年度
 - 高架化など、操車場等の鉄道施設の移転を伴う案は実現性が低いと判断し、③「橋上駅＋自由通路」を選定
- ・ 平成 15 年度以降
 - 周辺自治会や商工会議所から早期実現への要望書が提出される。
(駅南広場に接続する前提で整備した都市計画道路の存在、当時、県立高校の移転計画などもあり要望が出されたという経緯があった。)
- ・ 平成 17～18 年
 - 平成 9 年度の案を基本として、自由通路の必要な幅員、駅南広場の機能を考慮し、駅利用者やバス・タクシー利用者などの歩行者動線を検討し、自由通路の位置は、橋上駅と一体的な利用ができる現在計画している位置が最も高い評価となった。
- ・ 平成 21～23 年度
 - 本整備事業を念頭に、先行して駅構内（跨線橋）のバリアフリー化工事を実施。
- ・ 平成 25 年度

JRから事業費が圧縮できる「半橋上駅案（線路上空ではなく、地上2階部分に駅をつくる）」の提示を受けたこと、高齢者等の交通弱者に対する公共交通機関の重要性、鳥取県からの財政支援の表明があったこと等を勘案し、本整備事業の着手を決定。

- 平成26年度
橋上駅よりも安価となる半橋上駅への変更案について検討を行い、現案を作成。
- 平成27年度
本整備事業の着手

(3) 事業スケジュール（予定）

平成29年度 JRとの移転補償協定
平成30年度 自由通路詳細設計
令和2年度 自由通路工事着手
令和3年度 駅南広場工事着手
令和4年度 事業完了予定

(4) 概算工事費

60億円

【内訳】	自由通路工事費	2.4億円
	駅南広場工事費	2億円
	測量・設計費	3億円
	補償費（駅舎整備・ 支社ビル移転など）	2.9億円
	用地費	2億円

【財源】

- 防災・安全交付金（社会資本整備総合交付金）
- 合併特例債
- 県からの補助金（自由通路部分の市単独分の2分の1）
- 市費

【自由通路】

延長：133m（線路上空105m）

幅員：6m

主な施設：エレベーター2基（北側、南側）

エスカレーター上下各1基（北側）

〃 上り 1基（南側）

多目的トイレ

【駅南広場】

面積：約5,545㎡

バス乗降場：2台

身障者用乗降場：1台

自家用車降車場：3台

一般車両駐車場：29台

タクシー乗降場： 2台
 タクシー待機場： 8台

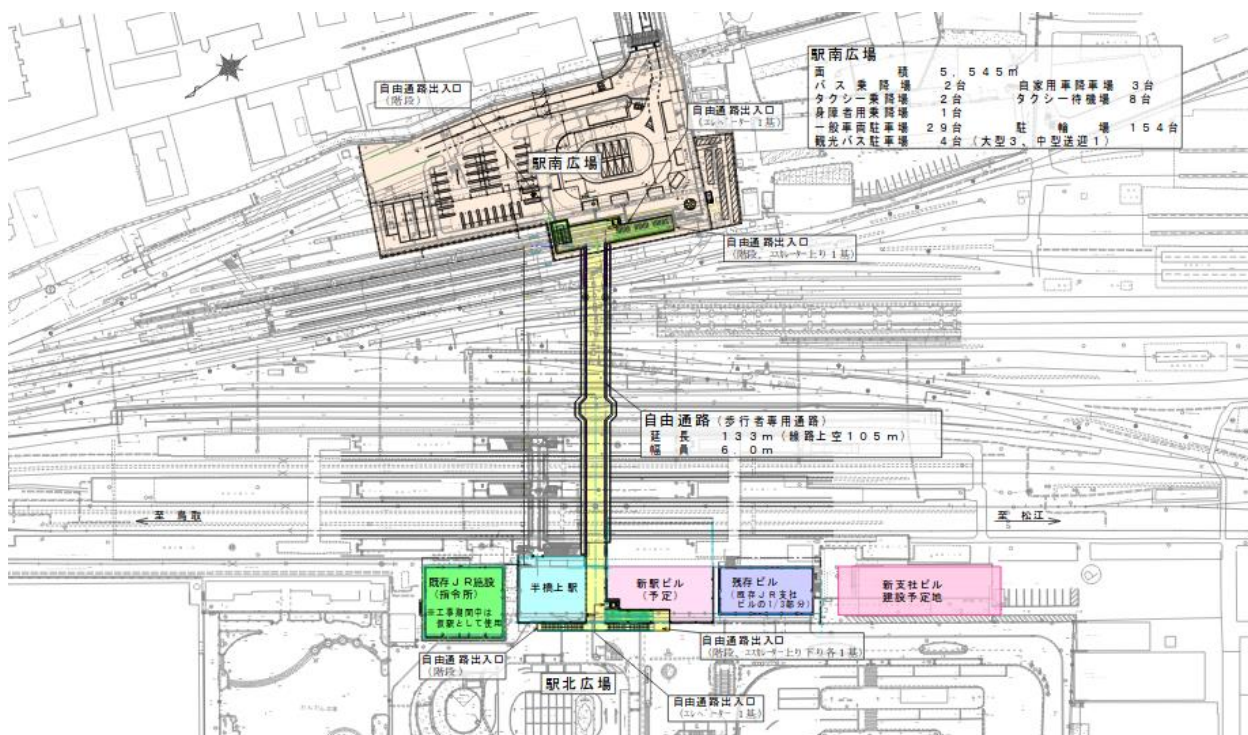
駐 輪 場： 154台
 観光バス駐車場： 4台
 (大型3、中型送迎1)

【駅北】

駅北広場の再整備を検討中。(駅正面の歩道拡大、交通ロータリーの再整備など)

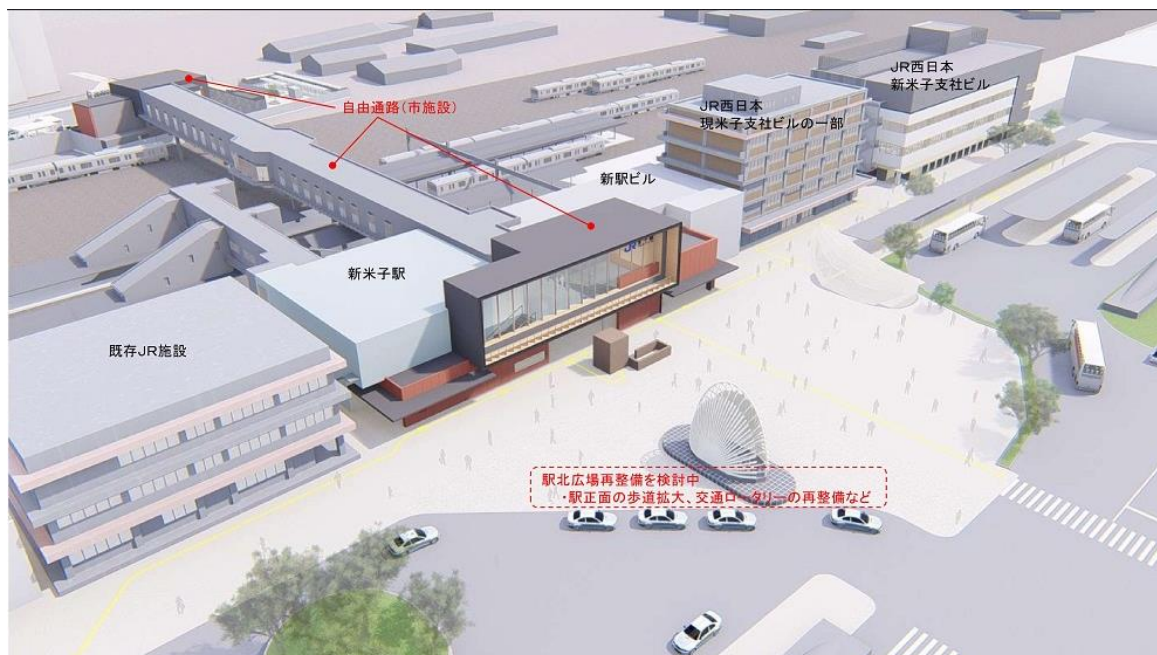
米子駅南北自由通路等整備事業 計画概要平面図(案)

米子市HPより



自由通路の外観デザイン（駅北）

米子市HPより



自由通路の外観デザイン（駅南）



(5) 協議・調整、意見聴取の場

ア 米子駅南北自由通路等整備事業協議会

目的：鳥取県、J R 米子支社、米子市が協力して、米子駅南北自由通路等整備事業の事業化に向け検討を進めることを目的とする。

構成員：鳥取県（統轄官）、J R 米子支社（副支社長）、米子市（副市長）

開催実績：平成26年度 3回 平成29年度 1回
 平成27年度 2回 平成30年度 2回
 平成28年度 3回 令和元年度 0回（R元.9.26現在）

イ 米子駅南北自由通路等整備事業調整会議

協議会の下に実務を担当するため、各関係課長で組織する調整会議

ウ 地元説明会

- ・ 駅南地区 1自治会を対象
 (H27年度1回、H28年度2回、H30年度1回)
- ・ 駅北地区 3自治会、米子駅前商店街振興組合を対象に実施（H27年1回）
 米子グルメプラザ入居者（だんだん広場に隣接する商業施設）を対象
 （H29年度1回、平成30年度1回）
- ・ ふれあい説明会（職員による出前説明会） 平成26年度1回、平成28年度1回

エ 市民説明会

米子市全域を対象に実施し、119人の出席があった。（H28年1回）


オ パブリックコメント

第1回 H27.6.15～7.14（30日間） 計画素案に対する意見募集
49人から、244件の意見

第2回 H28.8.8～9.30（54日間） 予備設計に対する意見募集
64人から、308件の意見

第3回 R元.8.10～9.9（31日間） 自由通路デザイン案に対する意見募集
165人からの意見

地域住民の意見聴取を行い、可能な限り事業へ反映させることとしている。

- 
- ・ 第1回パブリックコメントの意見を参考に、自由通路中央に「休憩スペース」を設置。
 - ・ 自由通路については、当初、歩行者専用（自転車の通行不可）の予定であったが、地元からの要望を受けて、自転車（押して）の往来を可能とできるように変更した。
- ➡エレベーターに自転車2台積載できるように。

(6) 自由通路に期待する効果・展望について

ア 交通結節点の機能強化

- ・移動の円滑化や駅南北地区の連携、歩行者の利便性、回遊性の向上が図られる。
- ・駅へのアクセスの分散による交通の円滑化が図られる。
- ・関連する新駅ビル整備、「だんだん広場」等の民間との連携による利活用とあわせ、駅周辺のにぎわいを創出し、地域の活性化につなげる。

イ 駅南の開発

- ・駅南広場に隣接するJR所有の土地計1.3haについては開発可能であることから、開発することにより、駅北南間の交流が増大し、にぎわいの創出による地域の活性化へつなげる。

※事業着手決定以前から、当該地の開発について民間事業者の情報収集をしていたが、本整備事業が具体化していない状況では、前向きな回答を得られなかった。事業化の決定により、民間事業者への具体的な情報提供ができ、駅南への進出に向けた効果を期待。今後も鳥取県、JR米子支社と民間開発の可能性の模索を続ける。

(7) 関連事業

【先行事業（交通網）】

米子駅周辺の交通の円滑化のため、先行できる交通網等の整備を実施。

- ア 鳥取県が、都市計画道路「米子駅陰田線」、「車尾大谷町線」、弥生歩道橋を整備。
- イ JRが、津山街道踏切（市道道笑町通り線）をコンパクト化し、踏切遮断時間の短縮、交通の円滑化を図った。

【駅周辺のにぎわい創出・活性化】

本整備事業に関連する各種整備を行うことで、駅周辺の一体的なまちづくりを行い、駅周辺のにぎわいを創出する。

ア 駅北広場の再整備

米子駅前西土地区画整理事業から約20年が経過し、駅前地下駐車場設備の老朽化や広場の利用者ニーズに対応するための改善整備を行う。

- ・米子駅周辺活性化庁内プロジェクトチーム（PT）の設置（H29.6）
庁内の関係部局によるPTを設置し、新駅ビルの利活用、駅前エリアの活性化、企業ニーズの掘り起こしなど、駅周辺のにぎわい創出・活性化に向けた検討を行う。
➡米子駅周辺まちづくりプロジェクトへ改組（H30.6）

米子駅周辺活性化庁内プロジェクトを発展させ、広範囲な視点でまちづくりを検討する。商工、文化振興、都市整備部門等で構成、政策部門が進捗管理する。

- ・米子市中心市街地活性化協議会（事務局：米子商工会議所）

米子駅周辺活性化プロジェクト会議を設置し、駅周辺のにぎわい創出・活性化に向けた検討を行うこととしており、市PTと連携を図っていく。

- ・米子駅周辺活性化専門家委員会の設置（H30.6）

駅北広場に隣接する「だんだん広場」、米子グルメプラザの民間との連携による利活用について、地元経済界、有識者等による専門家委員会を設置し、専門的な見地から意見を伺いながら、にぎわい創出に向けた検討を行っていく。

【 委 員 】

官公庁等： 鳥取県、JR西日本米子支社

学識経験者： 鳥取大学地域学部教授、米子工業高等専門学校建築学科准教授

地元経済団体等： 米子商工会議所、米子商工会議所青年部、鳥取県経済同友会西部地区、米子信用金庫

地元事業者等： 米子駅前商店街振興組合、元町通り商店街振興組合

【市長が出席を求めるもの】 米子市経済部長、米子市都市整備部長

【アドバイザー】 UR都市機構、米子金融会（事務局：山陰合同銀行米子支店）

【事務局】 米子市総合政策部都市創造課、都市整備部都市整備課

(8) その他

- ・駅南広場も含め、地権者はJR西日本のみ。
- ・本整備事業において、JRの協力が大きい。

JRが移転できるものは、既にJR側で実施している。JRも支社ビル耐震化をする上で、市に対し早期の方針決定を望んでいたこともあり、非常に協力的。巨額の事業費が課題であったが、JRからの提案（半橋上駅）があり、圧縮できることになったことが事業着手の決定打となった。

JRは通常、「橋上駅」をつくるのが原則であったが、「半橋上駅」の提示をした。

※橋上駅は、夜間工事しかできない、工事期間も長くなるため事業費が大きくなる。

- ・残存JR施設（指令所）の解体が10年後となるため、前倒しできるよう調整中。
- ・市内では、県外企業の支店が閉鎖→出張で仕事をする→ビジネスホテル→飲食業→駅周辺に出店という好循環が生まれている。

2 所感

- ・財源確保（交付金の活用）は本市でも参考になると思った。一例として、本市でも伊東駅周辺の再整備と同時に、駅に東西通路を津波避難通路として整備することも考えられるのではないかと思う。
- ・パブリックコメントでも市民の関心が高いことを示しており、市民の声を反映して計画を変更している部分があった。伊東駅前再整備の際にも市民の意見をできるだけ反映させて欲しい。
- ・米子駅南北自由通路整備も事業開始までに長い年月がかかっていたことから、どのような経緯で事業着手に至ったか参考にしたいと視察した。本事業においては、米子市、JR西日本、鳥取県等のそれぞれの状況やタイミングが重なって、事業が動き始めたが、最大の要因はJRの協力であると感じた。