写真 10　皆生新田・1996 年

（国土地理院 CG-96-1X C7-32）

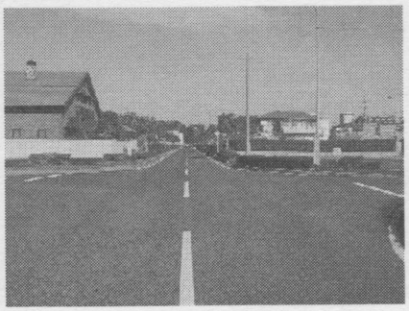

写真 11　皆生新田整理後の様子

（2002 年 筆者撮影）

3）米子駅前通り土地区画整理事業

米子駅前通り土地区画整理事業は，1966 年米子市・中海地区が中海新産業都市に指定されたことに伴い，山陰の経済・文化の中心としての面目を保つために，1970 年から始まった事業である。まずは事業着手までの経過を説明したい。この時期，モータリゼーションの進展に伴い，次々と道路が整備され，米子市では国道 9 号線，180 号線の幹線道路の整備によって，より一層の交通量の増加が見られた。そのような状況において 9 号，180 号線と接続する狭い駅前通りは車であふれかえり，車が入れない狭い路地も存在することから，交通機能の急激な悪化のみならず，交通事故の危険にさらされるようになってきた。さらに道路事情のみならず，街並みを見た場合にも戦火を免れたこの地区では老朽化した建物が不自然に密集し，冨士見の場合と同じく，浸水，火災，地震などに弱く，防災という観点からも決して好ましいものではなかった。また駅前の景観という観点からも山陰の中心都市としてふさわしいものにすべきであるとし，駅前の改造が発案された（写真 12，写真 13）。

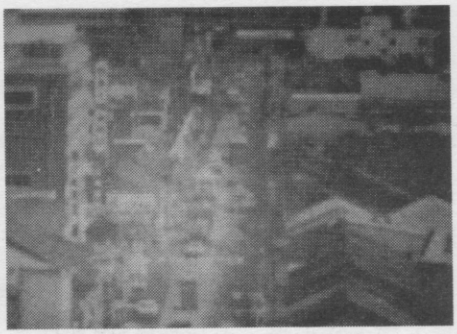

写真 12　駅前通り施行前の様子

（鳥取県土木部都市計画課他編（1987）より転載）

写真 13　施行前の路地の様子

（鳥取県土木部都市計画課他編（1987）より転載）

さらにこの事業の大きな目的は駅前の商業効果である。駅前商店街は本章1)で述べたように，国道9号，181号線沿線の米子高島屋，やよいデパートを核とする地域に客を奪われ，ただの通り道と化している。こういった状況の打開策として駅前の人の集まる土地柄を活かした抜本的な都市改造によって，人の足が商店街にとどまるようにすることを目標としている。

写真14　駅前通り・1967年

（国土地理院 CG-67-2X C8-36）

しかしこのような大きな目標を掲げたにもかかわらず，住民側との交渉は熾烈を極める。反対運動は激化し，「対策研究連合会」なる団体が結成され，デモ行進や一部ハンガーストまで起こる結果となった。反対派の論調としては，「このやり方は住民の意志を無視した一方的な暴挙で減歩は土地のただ取りだ」とか「県の計画は単に道路を広げて交通の混雑を解消しようとするだけで，米子駅前商店街の振興と豊かな街づくりに関してのビジョンが何もない」ということである。これに対し，賛成派の住民も，「米子駅前地区振興促進連盟」を結成し，「米子駅前地区を区画整理事業方式により，近代的都市にせんとする都市改造に地元住民は協力する」という意見も見られる。対立は激化の一途を辿る。

県議会と市議会はこの事態を重く見て，調査特別委員会を設置し，市当局と住民のパイプ役となり調整をはかった。さらに駅前商店街の振興策に関しては，都市工学の権威である東京工業大学・石原教授と同志社大学・木地教授にビジョン作りを依頼した。この後も反対派住民の運動は収まらず，委員会や審議会に押しかける騒ぎなどもあったが，1970年7月，住民からの各種陳情，要望に対する措置方針を決定し，さらに知事が必要最大限の施策を行なうと発表し，同意を得て事業着手となった。

次に事業の経過に関して見ていきたい。まずは事業施行前の1967年（写真14）の状況を見てみたい。全体的に駅前から国道9号線にかけての地域では大通りから中に入ると，敷地の狭い建物が密集して建っており，道路も複雑に入り組んでいて，街区の形もまちまちである。特に明治町，万能町にかけての地区が顕著である。このような状況から上において述べたような居住環境の悪化が起こっていたのである。次に事業中盤の1976年（写真15）であるが，米子福生線が片側2車線の4車線化されている。建物に関しては，明治町，万能町ではほとんど進んでいないが，東町の点線に囲まれた部分では込み入った住宅が整理され，ビルが建てられて高度化がはかられている。さらに国道9号線沿いは幹線道路沿いということもあってかなり高いビルに替わっていて，周辺には駐車場の立地がよく

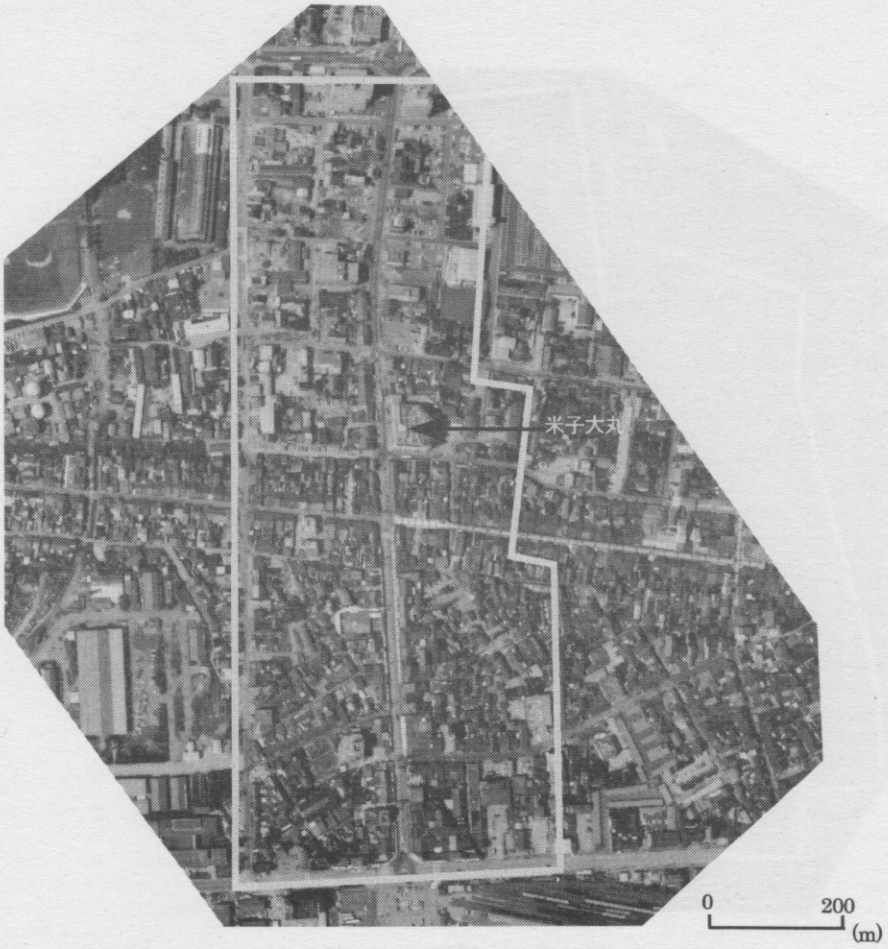

写真 15　駅前通り・1976 年

（国土地理院 CG-76-1 C22C-29）

みられる。隣接する病院も大きな米子市営の駐車場に替わっていて，将来ここに市役所が移転してくることになる。区画整理の後，駐車場が良く見受けられるのは，きちんと建物を建てるまでの代替的な土地利用が多いからであろう。1984 年（写真 16）には，事業も終了し，米子福生線に加え，米子駅境線も 4 車線化がなされている。路地に関しても，細く入り組んだ街路は碁盤目状に整備され，建物も古い小さな平屋はほとんど姿を消し，幹線道路沿いは高いビルが見られる。また車の利用者でも駅前の施設を使用しやすいようにと，米子駅前パーキングなど，多くの駐車場が造られている。さらに明治町公園，東町公園の 2 つの公園も設置され，住みよい環境づくりがなされている。

街並みはすっかりかわって住みよいまちになったのは間違いないだろう（写真 17，写真 18，写真 19）。しかし問題の商業効果があったのかどうか，土地区画整理とあわせて何らかの商業振興政策はあったのかどうか，これらに関しては筆者の調査不足もあってわからないのだが，現在でも商店街では集客に手を焼いていることを考えあわせると，それほどの経済効果は上がっておらず，人もそれほど集まるようになったとはいえないのではないだろうか。

写真 16　駅前通り・駅西・1984 年

（国土地理院 CG-84-1X C8-20）

写真 17　新しく広くなった路地

（鳥取県土木部都市計画課他編（1987）より転載）

写真 18　米子駅前の様子

（2002 年　筆者撮影）

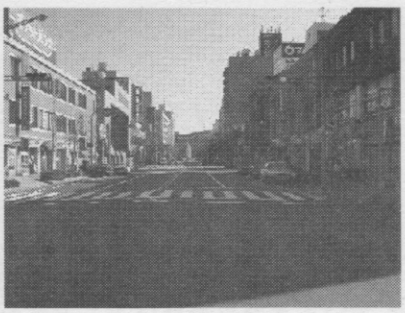

写真 19　生れ変った米子駅前通り

（2001 年　筆者撮影）

4）米子駅前西土地区画整理事業

米子駅前西土地区画整理事業は，1986 年に始まる，既成市街地の再開発，大規模空閑地の有効利用，商店街の活性化，この 3 つの要素を含んだ土地区画整理事業である。先の米子駅前通り土地区画整理事業ではまだまだ活性化が達成されなかったことがこの事業からも伺われる。当該地区は，米子駅を中心とした市内交通網の拠点であり，米子駅と湊山公園周辺の観光，文化ゾーンと結ぶ地域にある。