

**鳥取駅周辺再生基本計画  
(案)**



**平成 24 年 2 月**

**鳥 取 市**

# 目 次



- 1 鳥取駅周辺再生基本計画(案)とは . . . . . P.1
- 2 整備方針 . . . . . P.2
- 3 整備の考え方と施設計画 . . . . . P.4
- 4 概算事業費及び財源 . . . . . P.8
- 5 整備スケジュール . . . . . P.8

本市では、多極型のコンパクトなまちづくりの実現に向け、衰退の著しい鳥取駅周辺の再生を図るため、有識者、商業者等関係者で構成する「鳥取駅周辺再生基本構想策定検討委員会」を立ち上げ、平成22年12月以降計6回の委員会を開催し、その検討内容を踏まえて、平成23年9月に鳥取駅周辺再生基本構想(以下「基本構想」といいます。)を策定しました。その基本構想に掲げる基本理念に基づき、駅周辺の目指すべき将来像の実現を図るため、「鳥取駅周辺再生基本計画(案)」をまとめました。

本基本計画は、基本構想に定める平成23年度から平成32年度までの10年間の計画期間のうち、前期5年間(平成23年度から平成27年度まで)を計画期間と定め、計画期間内に取り組むべき事業の整備方針や整備内容、事業スケジュール等を示すものです。

## 鳥取駅周辺再生基本構想

### ■鳥取駅周辺再生の基本理念

オアシス

「人が集い 交流し 魅力あふれる街『鳥取OACIS』の創造」  
(趣旨)

駅周辺地区では、市の広域交通の

起点(Origin)として

魅力的(Attractive)で人々が集い・

交流(Communication)が進み、また新時代に対応した各種

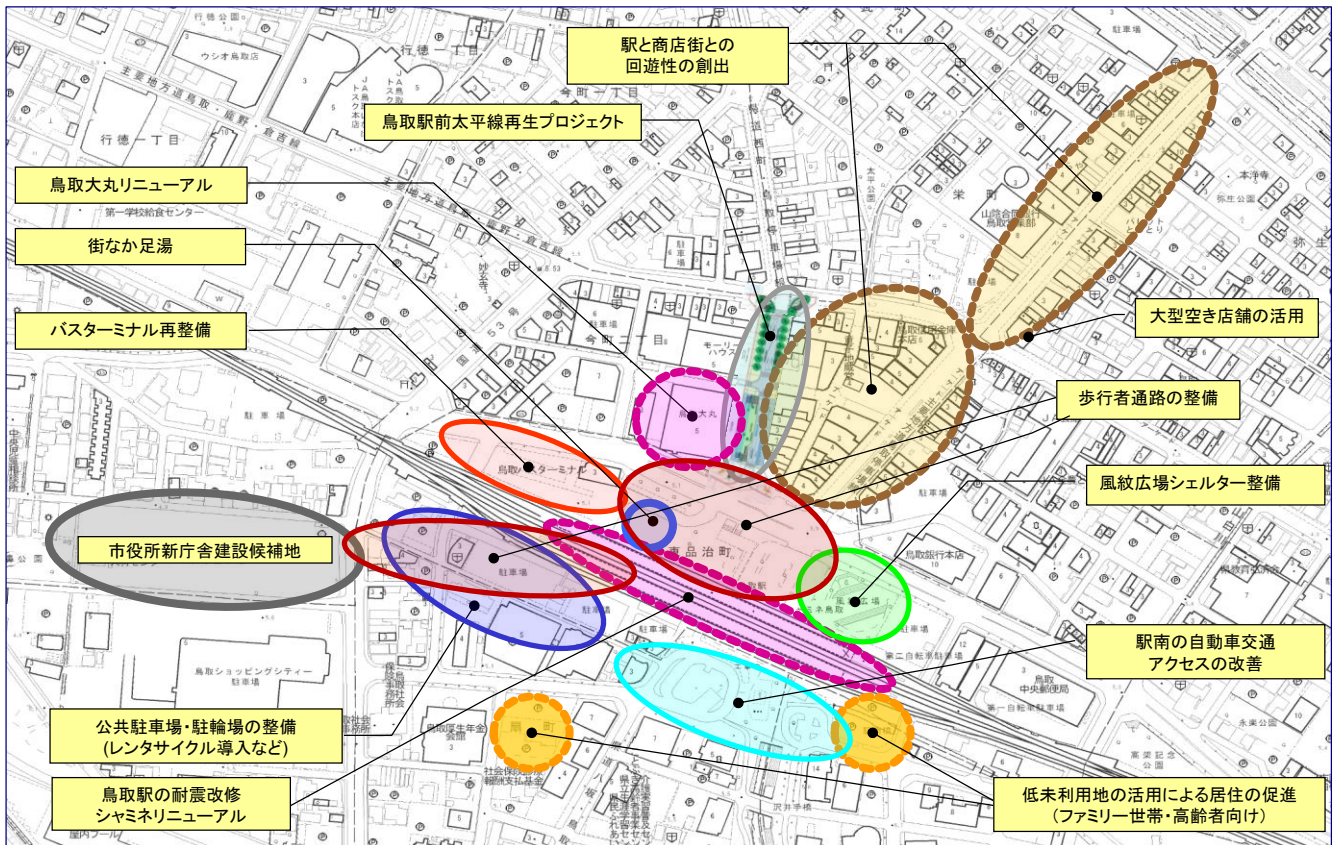
情報(Information)がますます集積する、

持続可能(Sustainable)なまちづくりをめざします。

### ■鳥取駅周辺地区の将来像(基本理念に基づく4つのテーマ)

- (1) 多機能を高度に集積した広域圏対応型拠点の形成
- (2) 回遊性と滞留性をもたせた人が行き交う交通結節点の形成
- (3) 低炭素社会の実現に向けた都市環境の形成
- (4) 便利で安心、住み続けたいと思える快適な生活空間の形成

## 鳥取周辺再生基本構想における将来像のイメージ



※このイメージ図は市有地以外の土地利用を含むため、今後、関係機関協議を要するものであり、事業として確定されたものではありません。

凡例  
民間主体 ■■■■■  
行政主体 ■■■■■



## (1)整備方針

### ①進行中の駅周辺再生プロジェクトとの連携

鳥取駅周辺地区では現在、平成 25 年春の完成を目指して鳥取駅前太平線再生プロジェクトが進行中であり、また平成 25 年度をめどにJR鳥取駅舎耐震改修工事が進められています。本基本計画では、これら既に進行中・構想中のプロジェクトの実施時期を踏まえ、平成 27 年度までに整備することが望ましいものについて対象事業として抽出します。

### ②官民連携の促進

基本構想で定めた鳥取駅周辺地区における将来像の実現をめざすためには、行政だけでなく民間の方の協力が不可欠です。本基本計画においては、行政主体による基盤整備を行うことにより、民間投資を誘発し、官民連携による駅周辺再生を促進させます。

以上のことから、本基本計画では、基本構想における将来像のイメージのうち、以下の機能を整備することとします。

- ・公共駐車場・駐輪場の整備
- ・駅南側の歩行者動線の確保
- ・駅北側の歩行者動線の拡充

## (2)整備コンセプト

### ①駅南北の回遊性の向上

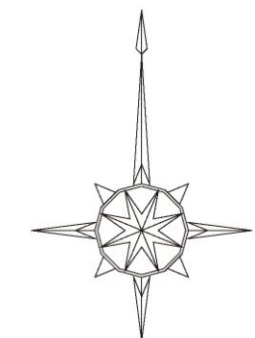
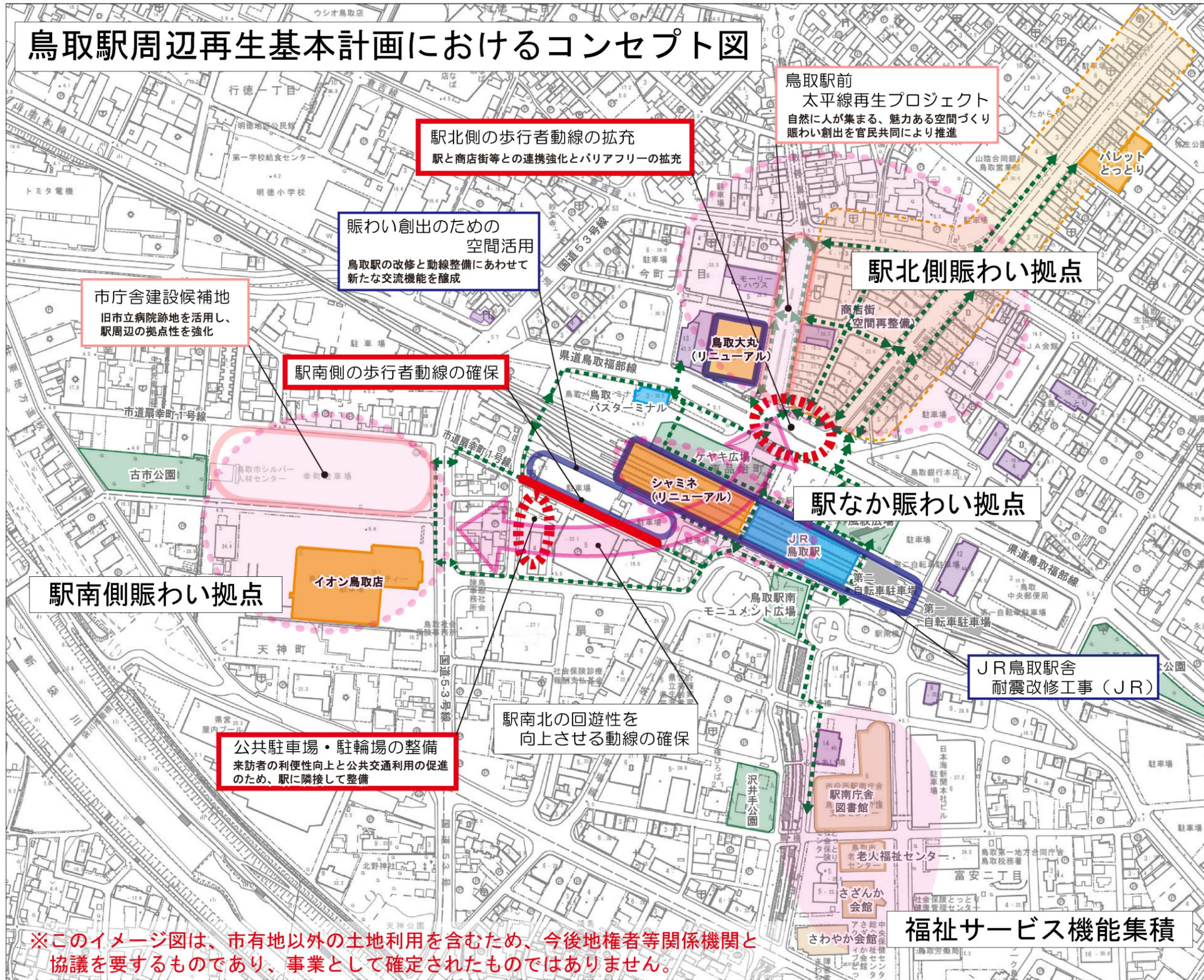
鳥取駅周辺には商業集積(賑わい拠点)として、駅北側に既存商店街及び鳥取大丸、駅なかにはシャミネ鳥取店、駅南側にはイオン鳥取店があり、駅前太平線整備にあわせて鳥取大丸が、鳥取駅耐震改修にあわせてシャミネ鳥取店が、それぞれ改装される予定です。それらの整備時期にあわせて環境整備を行い、駅南北の回遊性を高めます。

### ②動線整備と併せた賑わいの創出

駅南側歩行者動線及び公共駐車場の整備により、現在は平面駐車場等として利用されている土地について、民間主体による賑わい創出のための空間活用を検討します。

上記を踏まえた、基本計画における整備コンセプト図は別紙のとおりです。

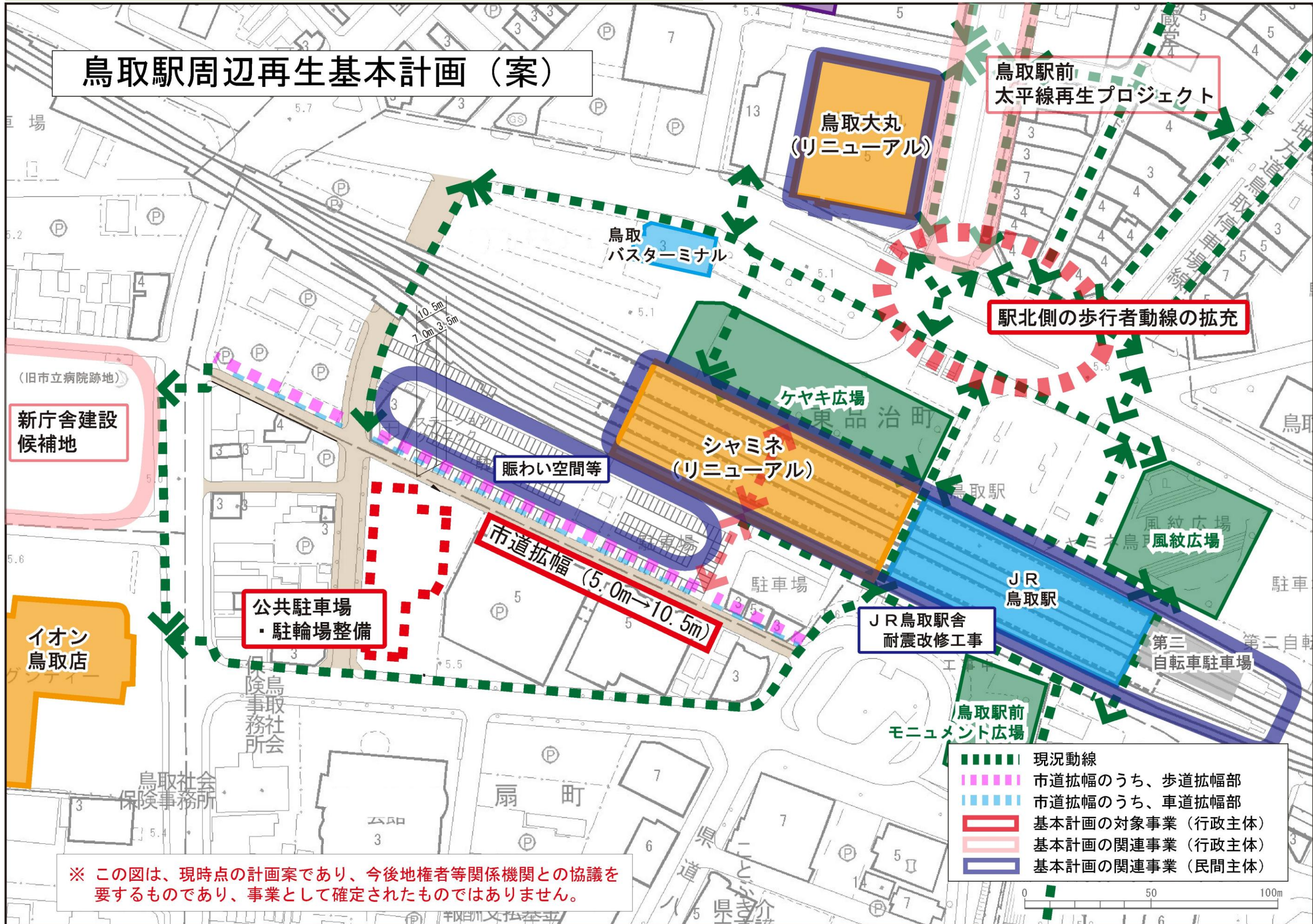
# 鳥取駅周辺再生基本計画におけるコンセプト図



- 凡例**
- 基本計画の対象事業 (行政主体)
  - 基本計画の関連事業 (行政主体)
  - 基本計画の関連事業 (民間主体)
  - 公共施設
  - 交通機関
  - 核店舗
  - ホテル
  - 公園・広場
  - 既存動線

※このイメージ図は、市有地以外の土地利用を含むため、今後地権者等関係機関と協議を要するものであり、事業として確定されたものではありません。

# 鳥取駅周辺再生基本計画（案）



※ この図は、現時点の計画案であり、今後地権者等関係機関との協議を要するものであり、事業として確定されたものではありません。

### 3-1 公共駐車場・駐輪場

#### (1) 公共駐車場・駐輪場計画

##### ① 施設整備の目的

###### (駅周辺の利便性と回遊性の向上)

広域商圈対応型拠点である駅周辺地区の受け皿となる基盤施設として、来訪者の利便性と回遊性の向上をめざします。

###### (公共交通施策との連携)

環境問題への配慮から、公共交通や自転車利用を促進する必要があり、これらの施策の推進にあたって、駅直近のわかりやすい位置で車から鉄道・バス・自転車等に乗り換え可能な仕組みづくり、及びパークアンドサイクルライドの導入を検討します。

###### (低未利用地の活用促進)

駅南側には平面駐車場等の低未利用地があり、駐車場機能の代替措置として新たに公共駐車場を整備することにより、これら低未利用地の活用促進を図ります。

##### ② 施設整備の考え方

・駐車場の位置は、駅南側とします。

###### (公共駐車場)

・駐車台数は、現幸町駐車場(時間貸分)及び公共駐車場予定地となる現駐車場の代替機能を確保するとともに、駅周辺再生の施策による需要の増加を加味した台数とします。

・入出庫位置は、周辺の交通状況等を考慮して決定します。

・電気自動車の充電スタンドの設置等を検討します。

・駐車需要の内訳は次のとおりとします。

一時預かり駐車需要の不足分 80 台

既存駐車場の代替整備 100 台(JR駐車場位置)

駅周辺施策による需要増加への対応 100 台

###### (公共駐輪場)

・駐輪場は公共駐車場と併設します。

・駐輪場とあわせてパークアンドサイクルライドの導入を検討します。

・駐輪台数は、既存駐輪場(市営第一・第二自転車駐車場)の利用状況を勘案し、既存駐輪場の再編も視野に入れた台数とします。

・駐車需要の内訳は次のとおりとします。

利用者の利便性向上 100 台(主に駅南西側)

駅周辺施策による需要増加・パークアンドサイクルライドへの対応 50 台、バイク 10 台

##### ③ 施設概要(案)

施設概要は以下に示すとおりです。

施設名称	施設概要
公共駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場位置は現JR駐車場の位置</li> <li>・立体自走式駐車場(5層6段程度)</li> <li>・駐車場収容台数 280 台程度</li> <li>・南側道路から入庫し、西側または北側道路へ出庫</li> </ul>
公共駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共駐車場に併設(北側の一部)</li> <li>・自転車等収容台数 160 台程度(自転車 150 台程度、バイク 10 台程度)</li> <li>(パークアンドサイクルライド(※)を併設)</li> </ul>

##### ④ 事業スケジュール

・平成24年度 関係者協議・調査・測量・設計

・平成25年度 着工・完成

##### ⑤ 今後の検討課題

・民有地であることから、土地の使用について、土地所有者等関係者の合意が必要です。

・管理運営方式についての検討が必要です。

・道路管理者や交通管理者との協議が必要です。

・公共駐車場・駐輪場と鳥取駅またはバスターミナルとの間について、安全・快適な歩行者動線を確保する必要があります。

###### (※)パークアンドサイクルライド

渋滞解消や CO<sub>2</sub>削減のため、自家用車を途中の駐車場に停めて、そこから目的地まで自転車に乗り換えて移動すること。

## 3-2 駅南歩行者動線

### (1) 歩行者施設計画

#### ① 施設整備の目的

(駅周辺の利便性と回遊性の向上)

駅から本計画で整備を予定する公共駐車場・駐輪場までの歩行者動線を整備するとともに、旧市立病院跡地、さらには駅南の商業拠点であるイオン鳥取店方面への歩行者動線を意識し、回遊性や利便性の向上を図ります。

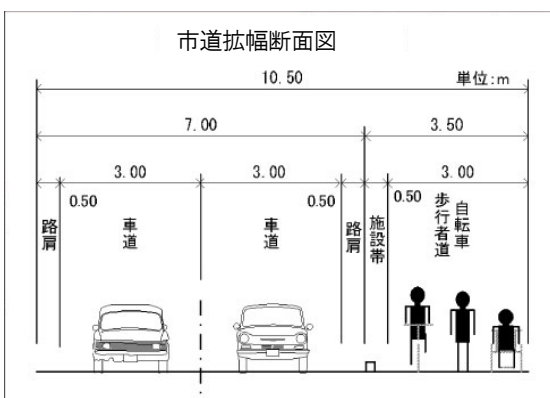
#### ② 施設整備の考え方

- ・歩行者が安全・快適に通行できることを考慮した幅員を確保します。
- ・整備手法としては、市道扇幸町1号線の拡幅を行います。この場合、沿道の土地利用転換を促す為に、歩道の設置とあわせて車道の拡幅も行います。
- ・歩行者通路を整備すべき区間は駅から公共駐車場・駐輪場までの区間としますが、旧市立病院跡地の活用が確定した時点で、必要に応じて国道53号線まで延長します。

#### ③ 施設概要(案)

施設概要は以下に示すとおりです。

施設名称	施設整備概要	備考
市道扇幸町1号線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現況道路(幅員=5.0mの1車線道路)の拡幅</li> <li>・全幅 幅員=10.5m(車道2車線、有効幅員 3.5mの片側歩道を設置)</li> <li>・整備延長 L=約 240m</li> <li>※第1期事業 整備延長:L=150m</li> </ul>	道路種別 4種3級



#### ④ 事業スケジュール

- ・平成24・25年度 関係者協議・調査・測量・設計
- ・平成26年度 着工・完成

#### ⑤ 今後の検討課題

- ・民有地であることから、土地の使用について、土地所有者等関係者の合意が必要です。
- ・旧市立病院跡地の計画内容に応じて、国道53号の横断方法について検討を行なう必要が生じる場合があります。
- ・雨天や降雪時の利便性向上に特に配慮する場合には、シェルター設置などが考えられますが、その場合は、沿道の土地利用との調整が必要になります。
- ・道路管理者や交通管理者との協議が必要です。

### (2) 賑わい空間の創出

#### ① 施設整備の目的

(新たな賑わいの創出)

歩行者動線整備にあわせて、現在は駐車場として利用されている隣接地において、民間事業者により活用する仕組みづくりをすすめることで、駅なかの商業集積施設であるシャミネとイオン方面との間をつなぐ新たな賑わいの創出や回遊を促進します。

#### ② 施設整備の考え方

- ・歩行者通路整備にあわせて沿道での賑わい空間の創出を進めます。
- ・原則民有地のまま、民間主体による賑わいの創出を検討します。

#### ③ 今後の検討課題

- ・民有地であることから、土地の使用について、土地所有者等関係者の合意が必要です。
- ・賑わい創出のための民間投資を促進させるための支援の可能性について、検討する必要があります。
- ・鳥取市中心市街地活性化協議会など、関係機関と連携する方策も検討する必要があります。



## 3-3 駅北歩行者動線

### (1) 歩行者施設計画

#### ① 施設整備の目的

(駅周辺の利便性と回遊性の向上)

駅北側においては、多くの人々が往来する駅と駅前商店街との間に広幅員の幹線道路である県道鳥取福部線が通っているため、一体的な賑わい形成において、分断要素となっています。

現状では、この県道横断のために地下道が整備されているものの、バリアフリー対応としては運転時間が限定されているエスカレーターが設置されているだけとなっているため、駅周辺再生による回遊性を向上するためには、バリアフリー機能の拡充などを検討する必要があります。

#### ② 施設整備の考え方

- ・車いす・ベビーカー・自転車等の利用者が安全・快適に利用するために、地下道のバリアフリー機能の拡充などを検討します。
- ・この検討については、駅前太平線整備後の詳細な状況を見定めたくえで行ないます。

#### ③ 今後の検討課題

- ・道路管理者である県や交通管理者である警察と、交通状況を踏まえた協議が必要です。
- ・駅から商店街への回遊性を向上させるとともに、公共交通利用を促進させるための案内サイン等の誘導機能の改善をあわせて検討する必要があります。

## (1)概算事業費

①公共駐車場・駐輪場整備 : 約 12 億円

②駅南側市道扇幸町1号線拡幅 第1期事業 : 約 5 億円

③駅北側歩行者動線の拡充

今後の道路管理者ならびに警察との協議により整備内容をまとめます

④賑わい空間の創出

民間による開発を想定しています。施設内容等により、必要な支援を検討します。

・各事業費は概算であり、関係機関との調整、今後の検討等により変更となる可能性があります。

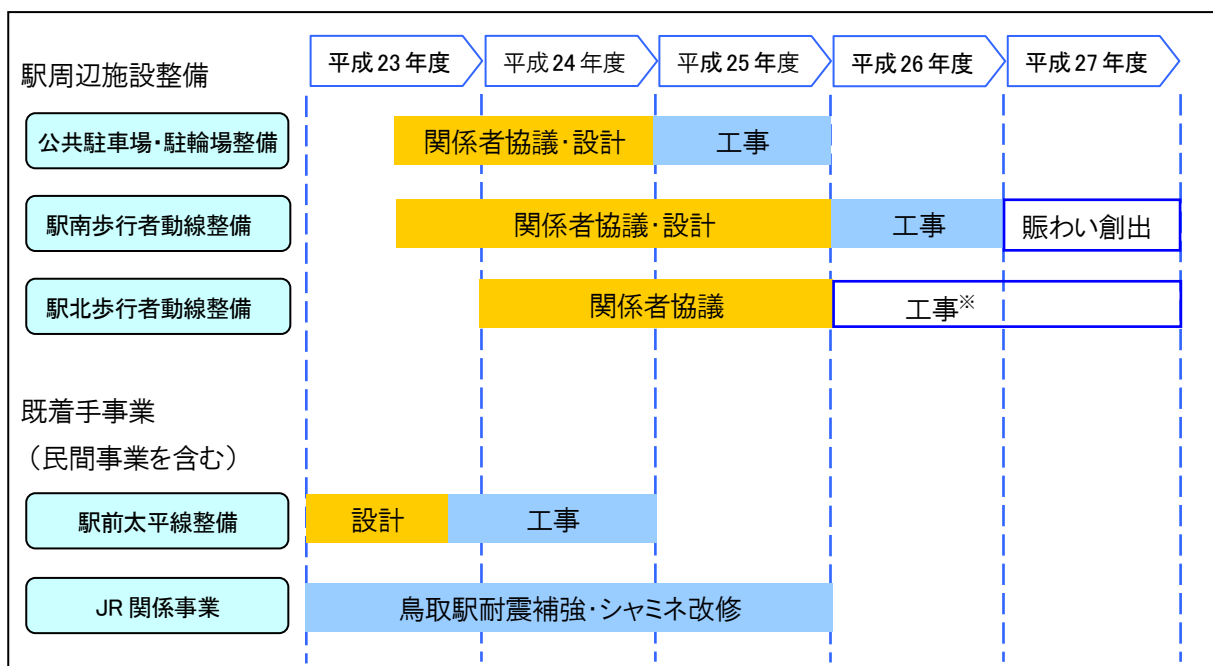
・各事業費には調査、測量、設計、用地補償費を含みます。

・ただし公共駐車場・駐輪場整備については用地費を含みません。

## (2)財源について

国の社会資本整備総合交付金や合併特例債など、有利な財源の活用を検討します。

## 鳥取駅周辺再生に関する整備スケジュール(概略)



※ 駅北歩行者動線整備については、今後道路管理者ならびに交通管理者との協議により整備内容・時期をまとめます。

・本基本計画(案)をもとに、引き続き関係者等と協議を行ない、計画内容を具体化していきます。