

第1回 鳥取駅周辺リ・デザイン会議資料

令和5年8月21日

1. 鳥取駅周辺リ・デザイン会議の役割について・・・P1－P4
2. 鳥取駅周辺の現状と課題について・・・P5－P14
3. 鳥取駅周辺の再整備の方向性等について・・・P15－P17
4. 今後の進め方について・・・P18－P19
5. 交通社会実験について・・・P20－P21

参考資料1：鳥取市の基礎データ

参考資料2：鳥取駅周辺再生基本構想（第2期）

参考資料3：令和元年度鳥取駅周辺交通実態調査報告書



1 - (1) 鳥取市の拠点性

- 因幡・但馬麒麟のまち連携中枢都市圏（通称：麒麟のまち圏域）の中心市
- 麒麟のまち圏域の交通の要衝地であり、経済・観光・交流・防災の拠点



人口減少・少子高齢化が急速に進展する中で、誰もが、安心・安全・快適に住み続けられる“**持続可能なまちづくり**”が急務となっています。

①生活に必要な“移動”を守り、快適化していくための**モーダルコネクトの強化**

道路ネットワーク



交通拠点



多様なモビリティ



②賑わい創出拠点の整備



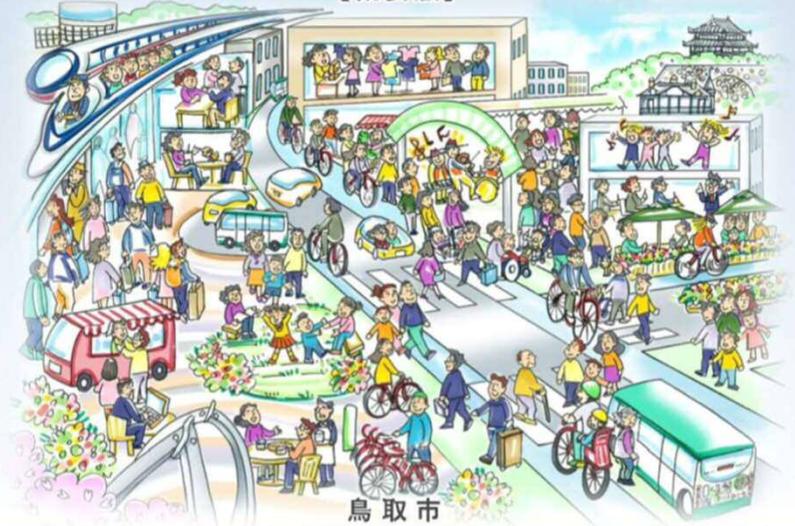
③防災拠点の整備

これらの“**拠点**”となる**鳥取駅周辺の再構築**を目指します

1 - (3) 鳥取駅周辺再生基本計画の策定

1 鳥取駅周辺リ・デザイン会議の役割

鳥取駅周辺再生基本構想（第2期） 【概要版】



鳥取市

人が集い 交流し 魅力あふれる街
～『鳥取OACIS』の創造～

目的
本市では平成23年9月に「鳥取駅周辺再生基本構想」を策定し、官民連携による再生に向けた取り組みを進めてきましたが、人口減少や少子高齢化、新型コロナウイルス危機などを踏まえ、その取り組みをさらに展開・継続していくため、「鳥取駅周辺再生基本構想（第2期）」を策定します。

対象区域
対象区域は、平成30年3月内閣総理大臣認定の「第3期鳥取市中心市街地活性化基本計画」に定める区域のうち、駅周辺を中心とした区域としました。※広域的に検討が必要な課題については、この範囲外も対象とします。

期間
第2期基本構想は、令和3年度から令和12年度までの「10年間」を対象期間とし、今後10年間で優先的に取り組むべき基本方針について整理します。

令和3年3月策定

※詳細は参考資料2 参照



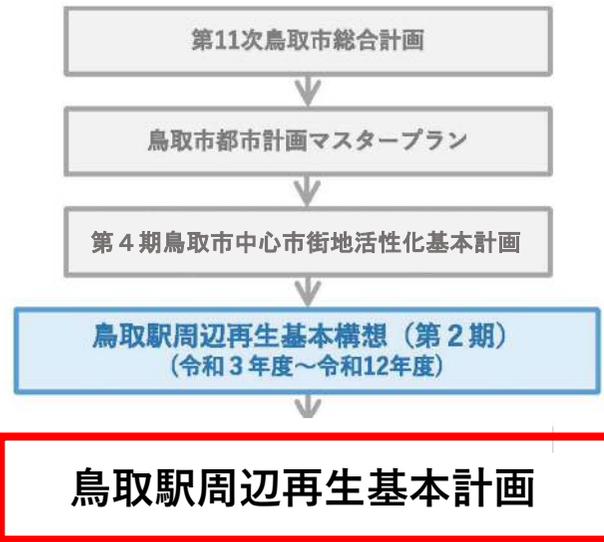
(CHINREMENT P CORPORATION)

凡例
--- 対象区域

1-5 第2期基本構想の位置付け

本市の関連計画において駅周辺は次のように位置付けられており、第2期基本構想はこれらの関連計画を踏まえて策定します。

関連計画	駅周辺の位置付け
第11次鳥取市総合計画	「 中心市街地 」(中心拠点) 都市機能の集積とにぎわいと活力ある山陰東部圏域の中核市としての求心力を高めていく重要な拠点
鳥取市都市計画マスタープラン	「 中心拠点 」 鳥取駅周辺を含む中心市街地を、既に高度な都市機能が集積した中心拠点と位置づけ
第4期鳥取市中心市街地活性化基本計画	「 鳥取駅周辺地区 」 山陰東部圏域の中心地の核として、鳥取駅を中心にさまざまな機能が集積する舞台



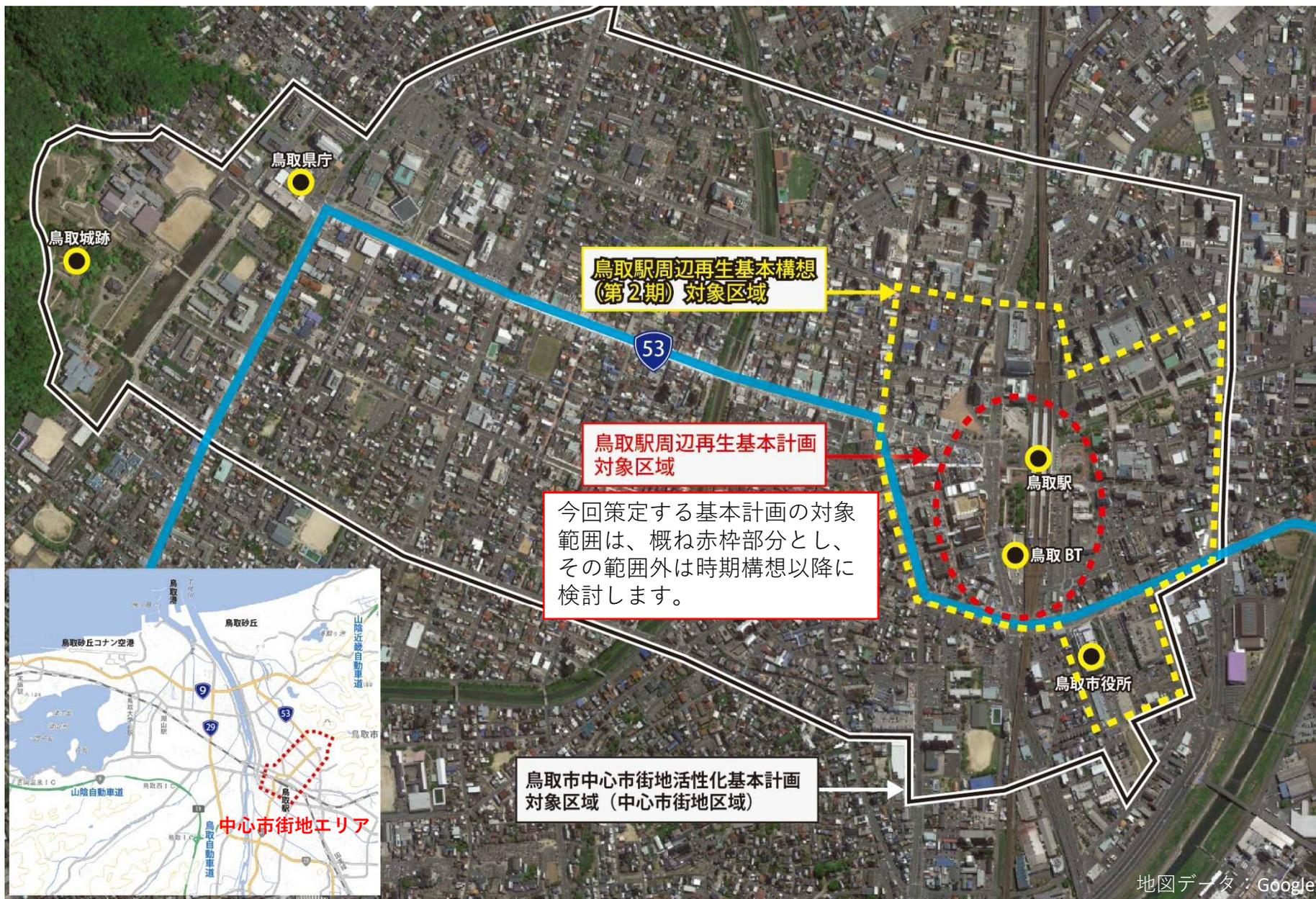
本会議では、上記基本計画の策定を行います。

1-6 取り組みの経緯

本構想の策定にあたっては、有識者・交通事業者・商業関係者等で構成する「鳥取駅周辺再生基本構想（第2期）策定委員会」を設置し、検討しました。

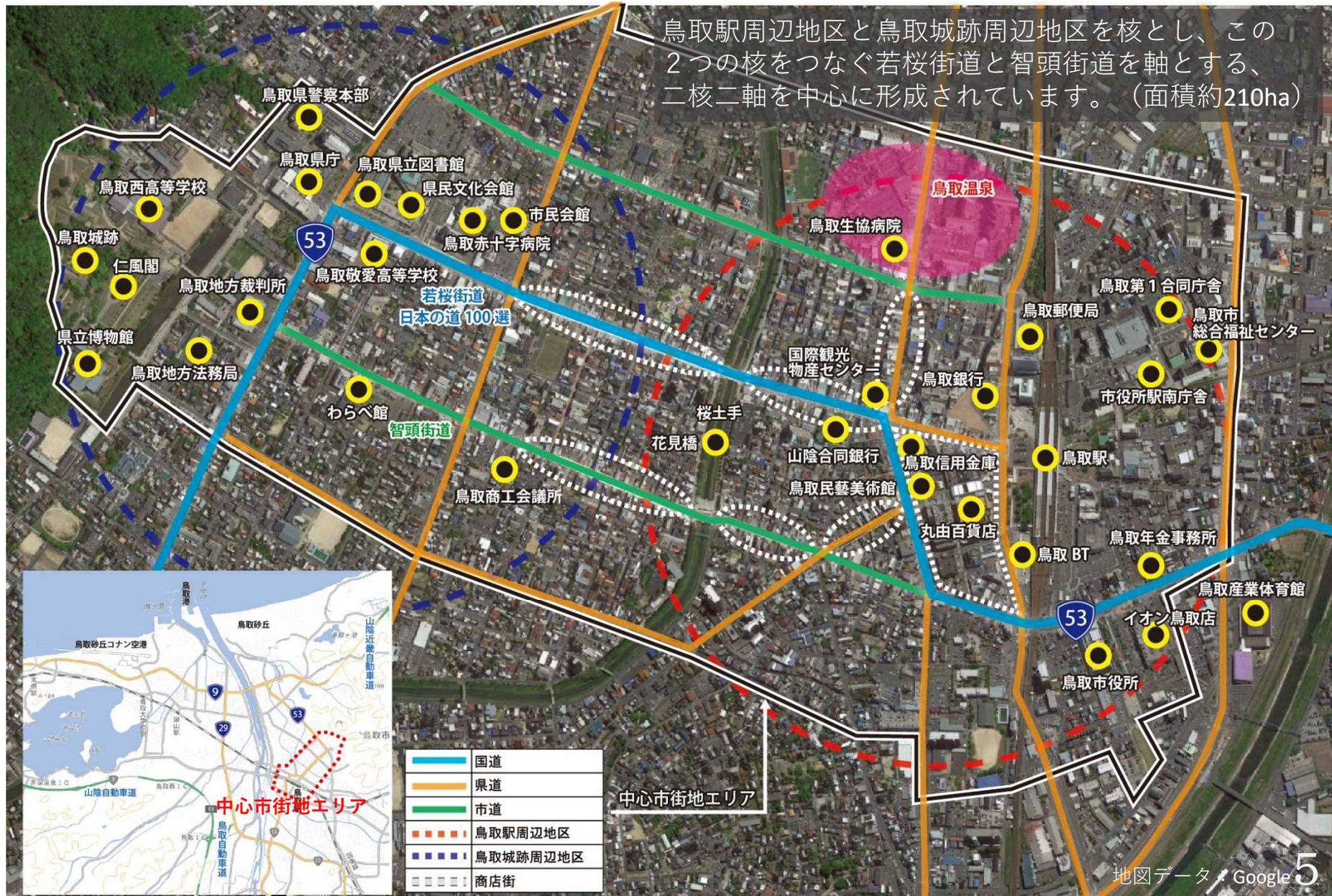
今後は、本構想をより具体化する「鳥取駅周辺再生基本計画」の策定など事業実施に向けた取り組みを進めていきます。

1 - (3) 鳥取駅周辺再生基本計画の策定



2-(1) 鳥取市中心市街地の概要

2 鳥取駅周辺の現状と課題





風紋広場は鳥取の歴史・現在・未来の文化・風土を受けて、鳥取砂丘、童謡・唱歌などをテーマにして整備された。

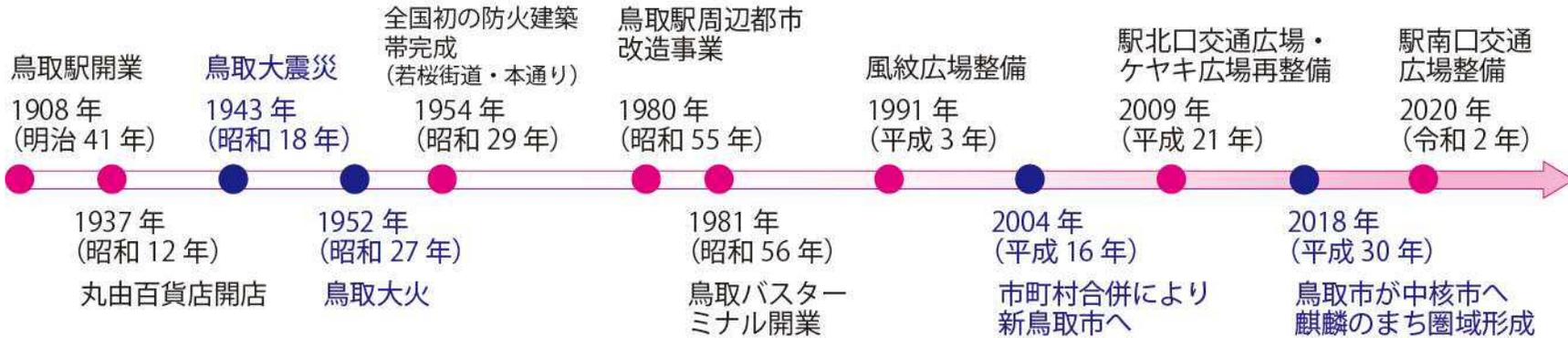


駅南口交通広場に有料駐車場を整備 (令和2年)



新時代を見据え

新たなステージへ



中心市街地の2/3が消失した鳥取大火 (昭和27年)



鳥取バスターミナルの開業 (昭和56年)



リニューアルした駅北口エリア (平成21年)



麒麟のまち圏域



2-(3) 鳥取駅周辺の現状（ポテンシャル）

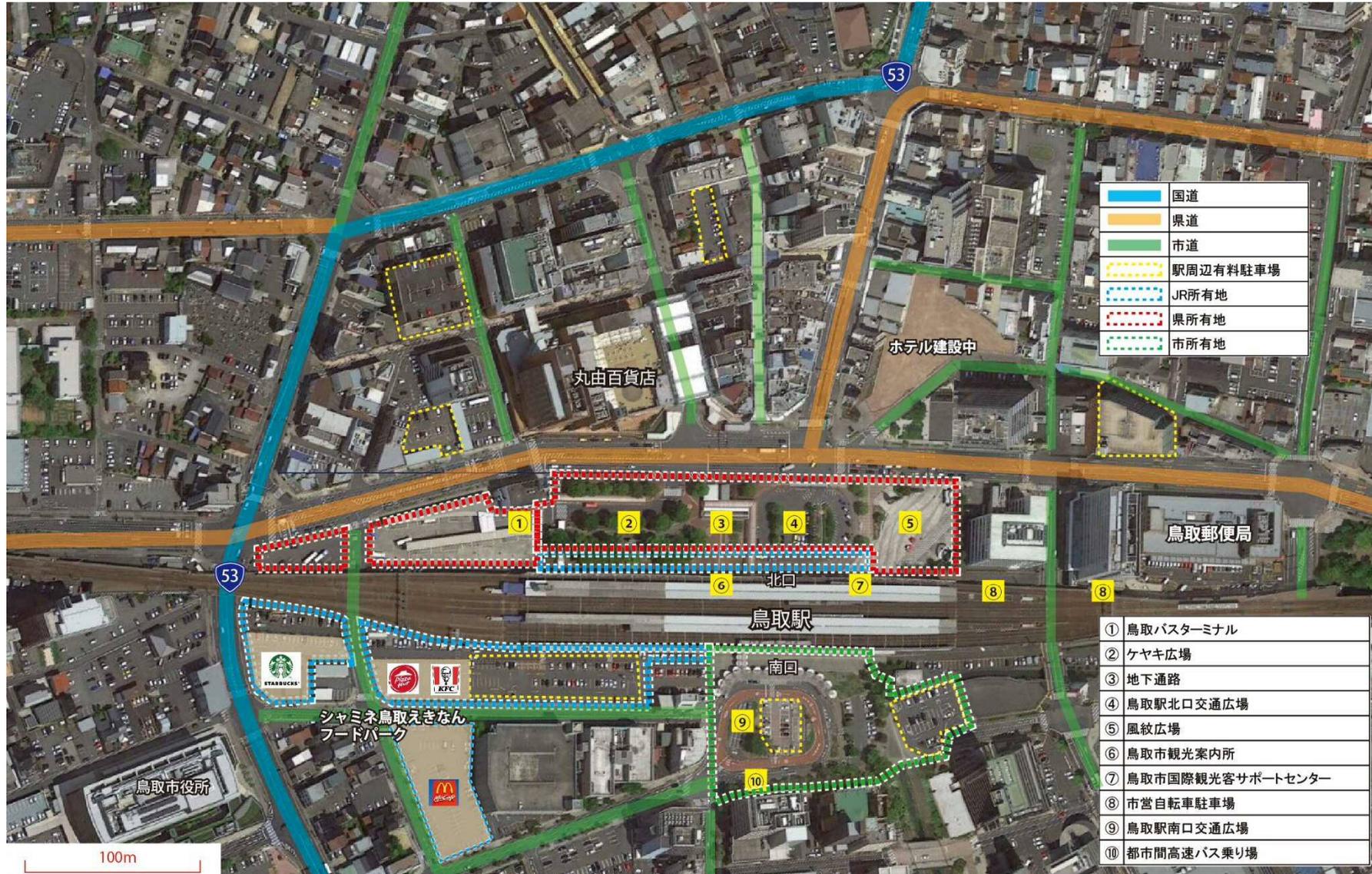
- 鳥取駅周辺は国道や山陰最大のターミナル駅（年間乗降者数380万人/令和元年）、山陰東部圏のバスターミナルなど、**多様な交通モードが集積する交通拠点性を有しています。**
- 鳥取砂丘・コナン空港や国の重要港湾「鳥取港」、日本を代表する観光地「鳥取砂丘」へのアクセス性から**鳥取県のゲートウェイ**となっています。
- 日本一の山城「鳥取城跡」や、国重要文化財「仁風閣」、民藝美術館、全国で唯一、県庁所在地に湧く「鳥取温泉」など、**観光地として高いポテンシャルを有しています。**



2-(4) 鳥取駅周辺の現状及び土地所有区分

□ 駅周辺は商業・業務機能が集積するとともに、鳥取駅を中心とした鉄道・路線バス・高速バスやタクシーなどの交通結節点となっています。

□ 駅北口周辺は鳥取県とJR西日本、南口周辺はJR西日本と鳥取市が土地所有者となっています。



2-(5) 鳥取駅周辺の課題 (全体)

□鳥取駅周辺都市改造事業 (S45~S55) から約半世紀が経過するなかで、**交通施設などの老朽化や機能低下**が深刻化しています。

※R3鳥取駅周辺利用者アンケート調査等より



□完成から40年以上が経過し、**施設の老朽化が進むとともに、待合環境の改善、便利で安全な利用者動線の形成、バス運行の効率性・安全性の確保**などが求められています。



1
 ・今町交差点の渋滞により、バスの進入が困難
 ・バス、歩行者、自転車、一般車両の動線が錯綜



2
 ・送迎車両がバスターミナル付近に路上駐車し後続車両の進行を阻害



3
 ・多目的トイレが待合室の外にあり使いづらい



4
 ・バスターミナルビルの老朽化
 ・待合空間の改善 (待合スペースとトイレが隣接)
 ・キャッシュレス決済の環境整備



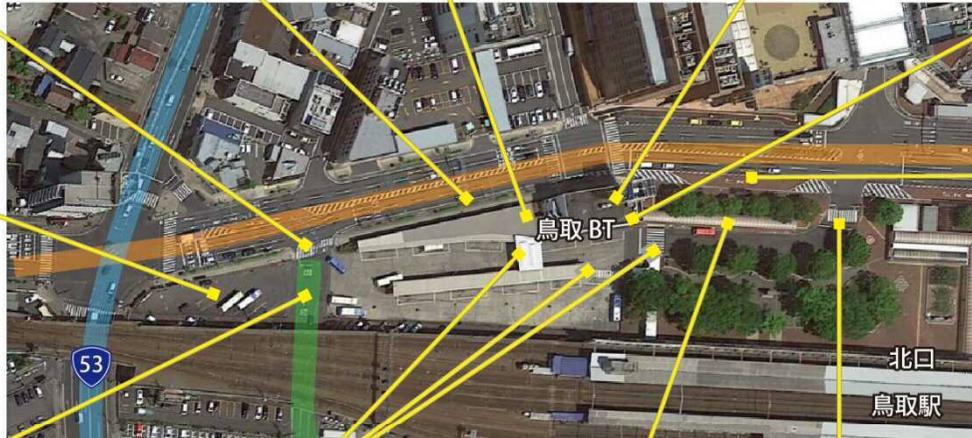
5
 ・女子トイレが慢性的に混雑



6
 ・高速バス乗り場が狭小なため、利便性が悪く、通行にも支障が発生



12
 ・待機バースが少なく、本社からの回送が多い
 ・積雪の際に除雪の集積場となり待機バースが利用できない



7
 ・降車バースに一般車両が駐車し、降車に支障が発生



11
 ・待機バースに停車する際に、一般車両の通行に支障が発生
 ・一般車両が、バスターミナル内に進入、停車する状況が多発



10
 ・ターミナル内に横断歩道が3カ所もあり、バス運行に支障が発生
 ・一部アーケードが未整備



9
 ・繁忙期、循環バス・観光バス乗り場が混雑し、通行に支障が発生
 ・循環バス、砂丘行バスの便数が多く、バスが混雑し、わかりづらい



8
 ・出口が一車線のため、左折、直進、右折車が混雑

【バス運行状況 (R1実績)】

- ▶ 路線バス
569便/日 260万人/年
- ▶ 高速バス
46便/日 34万人/年
- ▶ 空港連絡バス
10便/日 3万人/年
- ▶ 観光バス
36便/日 21万人/年
- ▶ 市内循環バス
93便/日 37万人/年

2-(7) 鳥取駅周辺の課題（防災）

□鳥取駅周辺は、千代川（1級河川）の氾濫時に浸水が予測されており、また、今後の大地震に備えるため、**一時的な避難場所や帰宅困難者の受入れ空間、災害支援の活動拠点の整備**が求められています。



2-(8) 鳥取駅周辺の課題 (交通)

□山陰自動車道（鳥取西道路の完成）など高速道路ネットワークの整備進展により、**鳥取駅周辺の自動車交通量は増加傾向**にあります。また、アフターコロナや大阪万博の開催による人流増加が予測されており、**交通の安全性、円滑性の確保対策**が求められています。

※令和元年度鳥取駅周辺交通実態調査より（詳細は参考資料3参照）

交差点名	今町二丁目	
指標	平日	休日
自動車交通量	・西側の流入方向で、交通量が増加している。	・西側の流入方向で交通量が増加している。
歩行者・自転車交通量	・西側の南北方向の横断で歩行者の利用が増加している。 ・自転車利用は多くの時間帯で増加している。	・歩行者利用の横断は大きな変化はみられない。 ・自転車利用は朝から日中にかけては増加しているが夕方では減少している。
渋滞長	・朝ピーク時において西側の流入方向で最大450mの渋滞が新たに発生している。 ・夕ピーク時においては北側の流入方向で渋滞長が70mとなっている。	・平日の朝ピーク時同様、西側の流入方向で最大320mの渋滞が新たに発生している。

交差点名	市道太平通り	
指標	平日	休日
自動車交通量	・西側の流入方向で交通量は増加している。	・西側の流入方向で交通量は増加している。
歩行者・自転車交通量	・アーケード側、鳥取駅側の東西南方向で歩行者利用は増加している。 ・自転車利用の変化はみられない。	・歩行者利用は増加しているが、調査を行った11月23日に鳥取駅前イベントが開催されており、その影響と考えられる。 ・自転車利用の変化はみられない。
渋滞長	・渋滞は発生していない。	・北側の流入方向で渋滞が発生しているが渋滞長は30mと短い。

交差点名	天神町	
指標	平日	休日
自動車交通量	・各方面とも交通量の変化はみられない。	・東西方向の流入方向及び南側からの交通量が増加している。
歩行者・自転車交通量	・歩行者利用は、西側の南北方向でわずかではあるが増加している。 ・自転車利用は、西側の南北方向で朝・夕ピーク時で増加している。	・歩行者利用の変化はみられない。 ・自転車利用は、西側の南北方向で増加している。
渋滞長	・朝ピーク時において東側の流入方向で渋滞長が190mと長くなっている。 ・夕ピーク時においては、渋滞長が東側の流入方向で310m、南側の流入方向で100mとなっている。	・北側、東側、南側の流入方向でそれぞれ渋滞が発生しているが、渋滞長はそれぞれ70m以下と短い。

交差点名	鳥取駅前北口	
指標	平日	休日
自動車交通量	・西側の流入方向で交通量が増加している。	・西側の流入方向で交通量が増加している。
歩行者・自転車交通量	・北側の東西南方向で歩行者利用が増加している。 ・東側の南北方向、北側の東西南方向で自転車利用は減少している。	・北側の東西南方向、東側の南北方向で歩行者利用は増加している。調査を行った11月23日に鳥取駅前イベントが開催されており、その影響と考えられる。 ・東側の南北方向で自転車利用は減少している。
渋滞長	・朝ピーク時において渋滞は発生していない。 ・夕ピーク時においては、北側の流入方向で渋滞が発生しているが、30m以下と短い。	・北側の流入方向で渋滞が発生しているが渋滞長は20m以下と短い。



2-(9) 鳥取駅周辺に関する市民・利用者ニーズ

2 鳥取駅周辺の現状と課題

1 中心市街地のあり方について

令和3年度鳥取市中心市街地活性化に関する調査より
調査対象：15歳以上の鳥取市民4000人（N=1,434）

※意見上位抜粋

今後、整備・充実すべき施設

- ▶ 商業施設（デパート、食料品・日用品を扱う店舗、飲食店）
- ▶ 娯楽施設（映画館、遊技場）
- ▶ 文化・芸術施設（美術館、図書館、文化ホールなど）
- ▶ 歩きやすい道路（バリアフリー化）



徳山駅内の市立図書館

今後のまちづくりの方向性

- ▶ 人が集まるにぎやかな交流・観光のまちづくり
- ▶ 災害に強く安全・安心に暮らせるまちづくり



姫路駅前トランジットモール化

中心市街地活性化について取り組むべきこと（自由記載）

- ▶ 文化・芸術・娯楽施設が本当に少ない、大規模な複合施設を作り活性化の拠点に、周辺から人が集まりやすい空間作りを。
- ▶ 「買い物・飲食・遊びといえば、駅周辺！」と誰もが思うような施設整備を。
- ▶ 文化の薫りがしないまちづくりは発展しない。美術館・音楽ホール等を充実すべき。
- ▶ 公共交通機関の整備を検討してほしい。バス発着場は別場所に。ケヤキ広場をなくして、別利用に。
- ▶ 高齢になり車の運転ができなくなった時のため、公共交通機関の充実を切に願う。
- ▶ 若い世代が住みたいと思えるまちづくりが必要、これから街を利用していく若者世代の意見を大切にしてほしい。



市民会館



文化ホール

市内の文化施設は、建設から半世紀が経過し、老朽化問題等により施設の再編が求められる。

娯楽・宿泊施設、文化・芸術、商業施設など賑わい拠点機能の整備や、持続可能な利便性の高い交通サービスの提供が求められています。

2 鳥取駅周辺の必要な機能について

令和元年度鳥取駅周辺意向調査より
調査対象：周辺自治体住民・鳥取駅来訪者（N=2,202）

※意見上位抜粋

住民

- ▶ 娯楽・宿泊機能
- ▶ 商業業務機能
- ▶ 交通処理機能
- ▶ 文化・スポーツ機能

来訪者

- ▶ 娯楽・宿泊機能
- ▶ 商業業務機能
- ▶ 交通処理機能
- ▶ 防犯・防災機能

1. 麒麟のまち圏域全域の主な課題

- ◆高齢化の急速な進展による交通弱者の増加
- ◆運転手不足による地域公共交通サービスの衰退
- ◆高速交通ネットワークを活かした安全・安心・快適な暮らしの確保

2. 鳥取駅周辺の主な課題

- ◆圏域の拠点性を活かした交通アクセス・ターミナル機能の強化
- ◆賑わいを創出させるための機能整備
- ◆観光文化等の情報提供・発信機能の充実
- ◆誰もが安全・安心に移動できる円滑かつ利便性の高い利用者動線の形成
- ◆自動運転技術の進展やMaaSの普及に対応した次世代モビリティの拠点整備
- ◆災害時の一時避難場所や帰宅困難者の受入れ空間、災害支援の活動拠点整備



山陰近畿自動車道（福部町らっきょう畑地内）



人通りも少なく暗い印象の鳥取駅北口

2-1. 鳥取BTの主な課題

- ◆施設の老朽化
- ◆待合環境の改善（待合空間、トイレ、喫煙スペース）
- ◆一般車送迎場所の確保
- ◆利用者動線の改善（バリアフリー）
- ◆他の交通モードからシームレスに利用できる環境整備（立地、キャッシュレス化等）
- ◆運行管理の安全性、効率性の向上

2-2. 鳥取駅の主な課題

- ◆他の交通モードとの乗継環境の改善（雨天、降雪等の悪天候時の利用環境の改善、キャッシュレス化等）
- ◆コンコースの空間の有効活用
- ◆店舗誘致による賑わい創出
- ◆駅南（フードパーク）の賑わいの連動
- ◆休日の駐車場不足（土日祝日は満車状態）
- ◆喫煙（分煙設備）スペースの確保

3 – (1) 鳥取駅周辺再整備の基本理念等

3 鳥取駅周辺の再整備の方向性

1. 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、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）なまちづくりを目指します。

2. 再整備の方向性

麒麟のまち圏域の交通・交流の中心拠点として、誰もが安心、快適に利用できる総合交通ターミナルを整備し、魅力的で居心地が良く歩きたくなる空間づくりを目指します。

3. 再整備の重要な視点

(1) 災害に強く安心で安全なまちづくりの拠点整備

災害時の一時避難場所や帰宅困難者の受入空間を確保しながら、周辺地域へ繋がる交通ネットワーク拠点として防災機能を充実させる。

(2) デジタル未来都市「スマートシティ鳥取」実現に向け先進的技術を導入

AIやICT技術を活用した自動運転等の次世代モビリティの導入など、先進的技術を有効活用し、交通弱者の移動手段や持続可能な公共交通を確保していくなど、時代や社会環境に合わせたスマートシティを実現する。

(3) 市民や民間との共創による持続可能なまちづくり

賑わい拠点の整備にあたっては、民間の知恵やノウハウを最大限活用するため、民間主導による取組を推進する。また、鳥取駅周辺再生の取り組みを通じて、将来のまちづくりの担い手となる人材を育成するとともに、市民のシビックプライドを醸成する。

4. 整備すべき施設・機能の考え方

(1) 交通ターミナル機能の再編等によるモーダルコネクトの強化

老朽化する**バスターミナル施設を含む交通ターミナル機能の再編**により、道路ネットワークと多様な交通モードを連携し、**市民や来街者等が利用しやすく、災害にも強い交通拠点を整備**することで、安心して快適な交通ネットワークの形成を目指していく。

(2) 魅力的で訪れたいくなる賑わい拠点づくり

公共公益施設の再配置と併せて、**民間の企画力や資金力を活用して、鳥取の新たな顔となる複合施設を整備**するなど、市民や来街者にとって魅力的な賑わい拠点を目指していく。

(3) 居心地が良く歩きたくなる空間づくり

魅力的でバリアフリーな歩行者空間を整備し、駅周辺からまちなかへの回遊性を高め、中心市街地全体の賑わい創出を目指していく。

(4) 人々の出会いや多くの交流が生まれる滞留空間づくり

市民や来街者が自然に集い、**特に若者や子育て世代にとって憩いの場となる滞留空間を整備**するなど、**他都市とは一線を画した上質で居心地の良い空間形成**を目指していく。

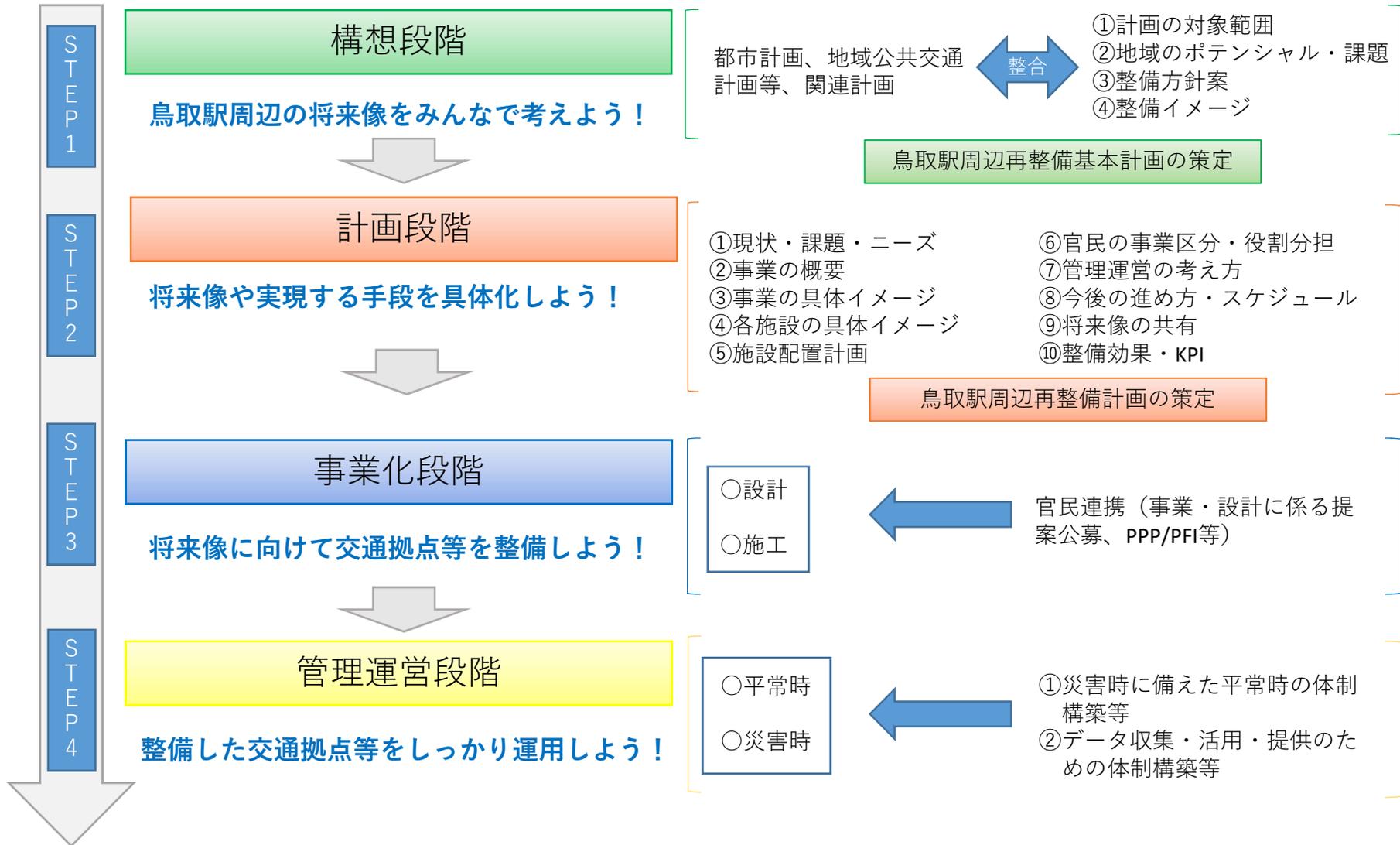
(5) 情報発信機能の集積と、きめ細やかな情報案内サービス

国際対応を含めた総合型の情報発信拠点を整備するとともに、駅周辺にデジタルサイネージや案内サインなどを適切に配置し、多言語表示やピクドグラムを活用しながら、**平常時・災害発生時に国内外の来街者にもわかりやすく情報案内できる環境**を目指していく。

鳥取駅周辺再整備イメージ

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません。





4-(2) 会議スケジュール

4 今後の進め方

鳥取駅周辺リ・デザイン会議スケジュール									
令和5年度									
7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
	第1回会議 8/21 (月) 14:00		第2回会議 10/27 (金) 14:00			第3回会議		第4回会議	
<p>第1回会議</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鳥取駅周辺エリアの現状と課題の整理 ○再整備の方向性等 		<p>第2回会議</p> <ul style="list-style-type: none"> ○再整備のビジョン ○再整備の基本方針 		<p>第3回会議</p> <ul style="list-style-type: none"> ○基本計画（草案） ○今後の進め方 		<p>第4回会議</p> <ul style="list-style-type: none"> ○基本計画（原案） 			
				↑ 中間報告		↑ 報告			
【関連事項】									
市民・来訪者アンケート (鳥取駅憩いのある賑わい空間創出実証事業)		●		→					
地域交通共創モデル実証事業			●		→				
自動運転実証調査事業 (予定)					●		→		
MaaS実証事業 (予定)				●					→

《めざす姿》 安心して環境にやさしい新たなモビリティサービスの提供を通じ、健康的でわくわくする毎日の暮らしを多様な事業主体と創る。

1 事業概要

鳥取駅を含む市街地エリアにおける新たなモビリティとして、A I オンデマンド乗合交通の運行実験を実施する。

新たな交通の導入による市民の行動変容に関する分析や、公共交通及び商業・医療事業者と連携したお出かけ機会の創出による地域経済の活性化への影響など、鳥取駅周辺の発展に寄与する交通のあり方を検証する実証実験とする。

★実施にあたっては、国土交通省所管の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（共創モデル実証プロジェクト）」を活用（令和5年7月27日交付決定）

2 事業計画

- (1) 運行区域 鳥取駅南エリア（右図）
- (2) 運行期間 令和5年10月2日（月）～令和6年2月9日（金）
- (3) 運行時間 8：00～22：00
- (4) 実施主体 とっとり共創型交通協議会
（交通事業者、その他分野事業者、金融機関、行政等で構成）
- (5) 運行事業者 日ノ丸ハイヤー株式会社
有限会社サービスタクシー
- (6) 使用車両 10人乗り車両 2台



運行区域（案）



5-(2)自動運転（レベル4）の実証実験

《めざす姿》 ICT等を活用した持続可能で便利な未来型モビリティの導入により、まちの魅力向上や経済活動の活性化につなげ、お出掛けしたくなるまちを創る。

1 事業概要

鳥取駅を起点として市街地を運行する循環バスにおいて、自動運転車両の実証運行を行い、自動運転技術に対する社会受容性を高めつつ、課題を検証する。

将来的な自動運転化の社会実装をめざした実証実験とする。

★実施にあたっては、国土交通省所管の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転実証調査事業）」を活用予定
（令和5年 月 日交付決定or申請）

2 事業計画

- (1) 対象路線 鳥取市100円循環バス「くる梨」緑コース
（試乗コースは、緑コースの一部）
- (2) 運行期間 令和6年1月～2月
- (3) 使用車両 1台（EV車両）定員25人
（株）ティアフォー所有車両（右写真）
- (4) 実施主体 鳥取市
- (5) 運行事業者 日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社

3 留意事項

自動運転車両の起終点となる鳥取駅のターミナルの高度化（次世代モビリティへの対応）が求められる。

