

鳥取市の基礎データ



鳥取市の概要

■人口等（R5.6.30時点）

- ・人口 182,021人
- ・世帯数 81,965世帯
- ・高齢化率 30.54%

■歴史

- 明治22年 鳥取市制施行
- 昭和28年 15村と合併
- 平成16年 8町と合併
- 平成30年 中核市へ移行



第1 1次鳥取市総合計画（計画期間：令和3年度～令和7年度）

めざす将来像：「いつまでも暮らしたい、誰もが暮らしたくなる、自信と誇り・夢と希望に満ちた鳥取市」

◆重点施策（第2期鳥取市創生総合戦略）

【快適で暮らしやすい魅力と活力あるまちづくり】の具体的な取組として、多極ネットワーク型のコンパクトな都市づくりを進めるため、「交通結節点である鳥取駅周辺の機能強化」を位置付け

鳥取市都市計画マスタープラン（目標年次：2040年）

都市づくり将来像：「多極ネットワーク型コンパクトシティ」

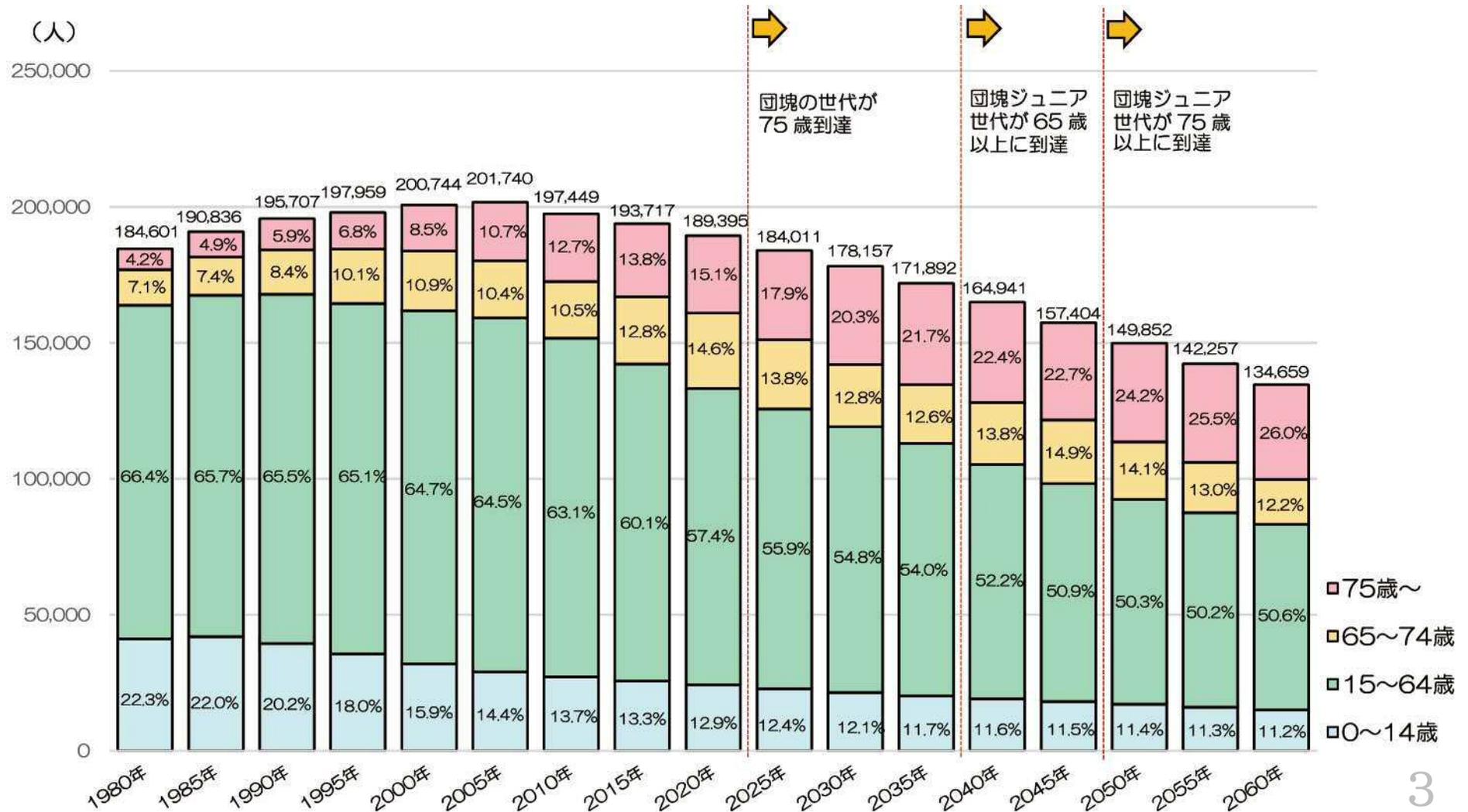
◆中心拠点（中心市街地）の整備方針として

- (1)公共交通結節点である鳥取駅への各方面からのアクセス環境の充実を図るため、公共交通体系の再構築を進める。
- (2)公共交通ネットワークの拡充に必要な鳥取駅前広場やバスターミナルの整備など、交通結節点としての機能強化を図る。
- (3)鳥取駅と既存商業施設などとの間に人の流れを創り出すとともに、人が集まり交流できる空間を創出するための基盤整備を行う。
- (4)歩行者の安全性・回遊性、利便性を高めるため、適切な歩行者動線の確保と施設や公共空間のバリアフリー化を推進する。

鳥取市の人口推移・将来人口推計

- ・ 老年人口（65歳以上）は、1980年以降増加する一方で、年少人口（0～14歳以上）は減少してきており、2000年には老年人口が年少人口を上回ることとなり、また生産年齢人口（15～64歳）については、2005年をピークに減少に転じています。
- ・ 2015年に26.6%であった本市の老年人口（65歳以上）の割合は今後さらに上昇し、2055年に高齢化率は38.5%でピークに達すると見込まれます。

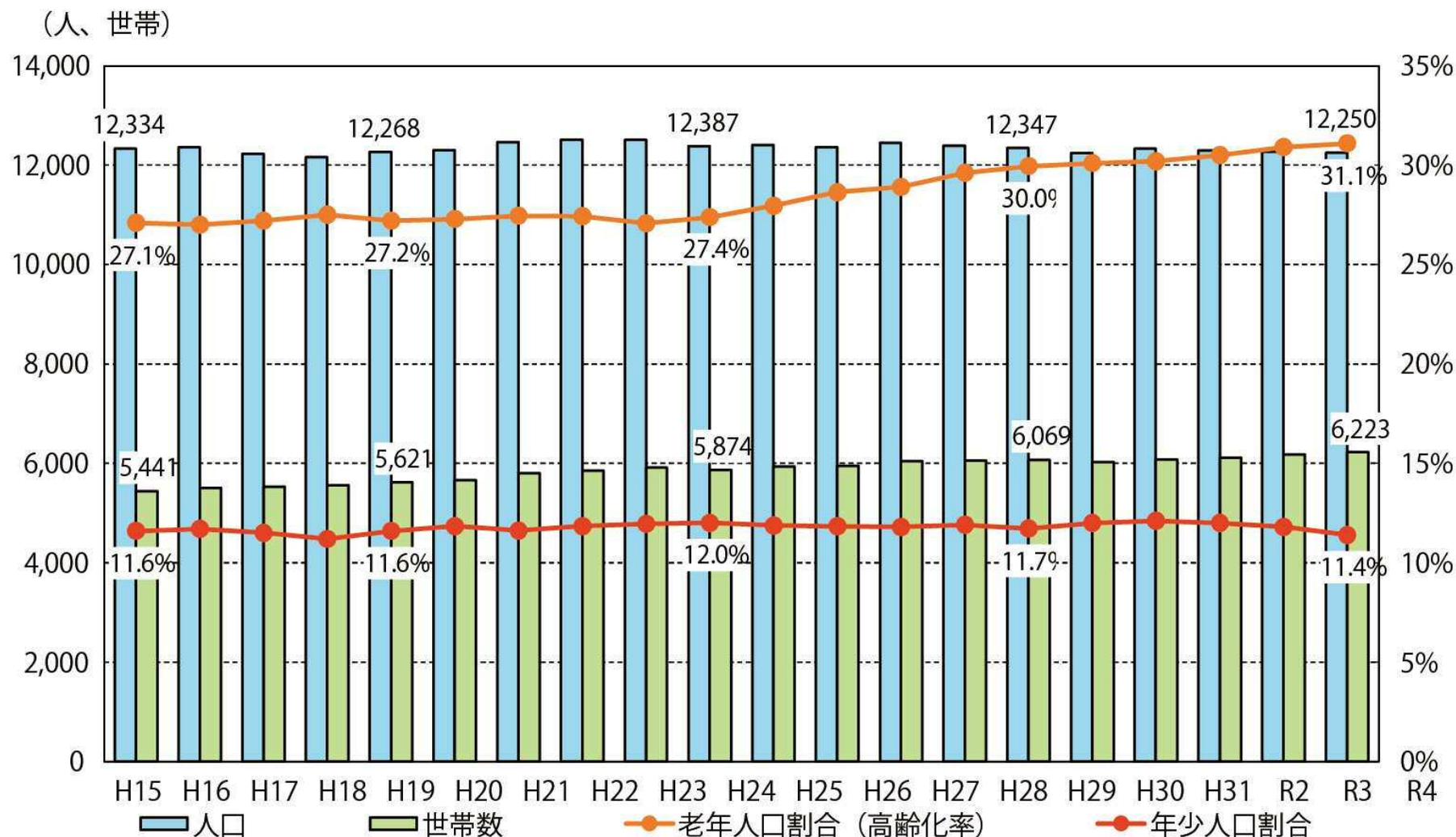
出典：鳥取市人口ビジョン（令和3年3月改訂）



中心市街地の人口・世帯数・高齢化率及び年少人口割合の推移

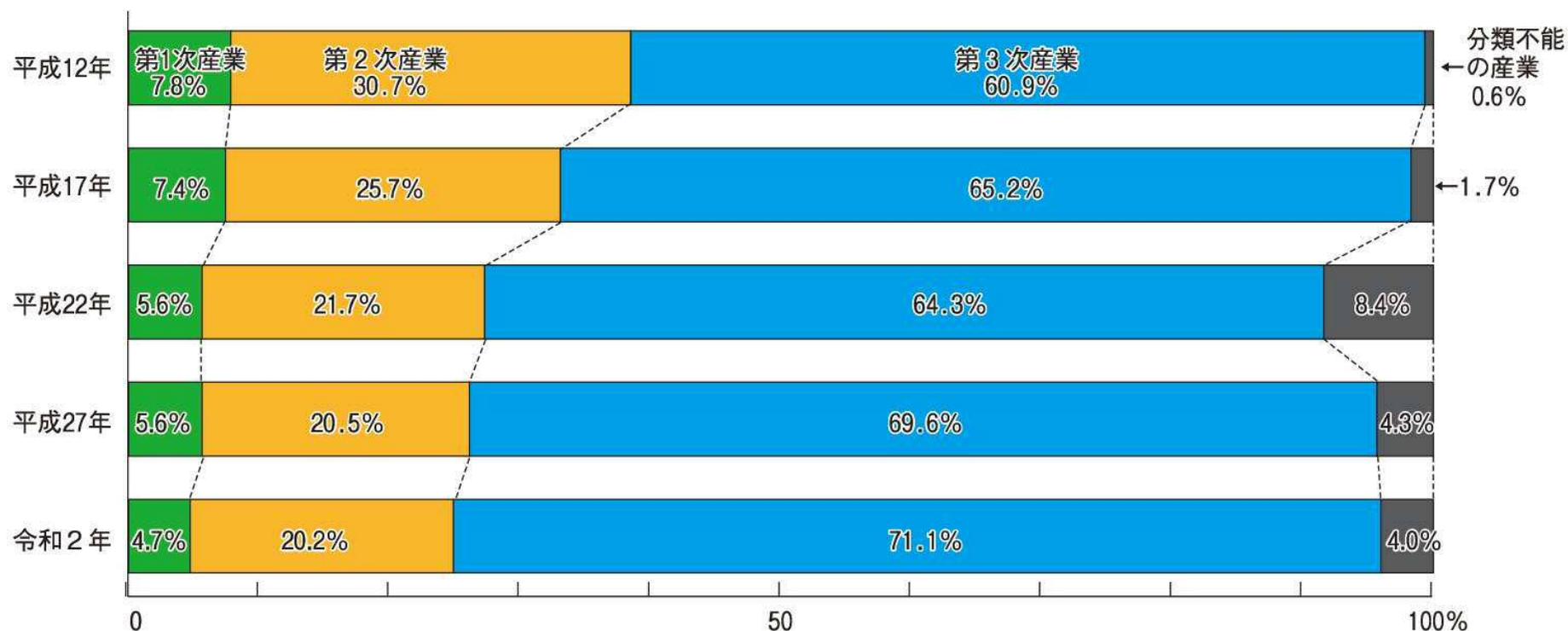
- ・ 中心市街地の人口は横ばい傾向、世帯数は微増傾向にあります。
- ・ 中心市街地では市全域よりも少子高齢化が進んでおり、特に袋川以北で高齢化率が高い値となっています。

出典：鳥取市中心市街地活性化基本計画（第4期）



鳥取市の産業別就業者数

- ・平成16年の合併後の鳥取市全体の産業動態としては、産業人口の推移から第1次産業の減少と、第3次産業の増加傾向が見られます。しかし、全国と比較すると、第1次産業、第2次産業の割合が高く、第3次産業の割合が低くなっています。
- ・第1次産業では佐治町、河原町、福部町における「農業」の割合が、第2次産業では青谷町、用瀬町、気高町における「製造業」の割合が高くなっています。第3次産業では、鹿野町、合併前の鳥取市、国府町の「サービス業」が、合併前の鳥取市の「卸売・小売業・飲食店」の割合も高くなっています。



(注) 平成12年以降は、合併町村を含む合計値

産業別事業所数及び従業者数の推移

6

産業（大分類）別事業所数の推移

産業分類	平成18年		平成21年		平成24年		平成26年		平成28年	
	事業所数	構成比	事業所数	構成比	事業所数	構成比	事業所数	構成比	事業所数	構成比
総数	10,027	100.0%	10,228	100.0%	9,067	100.0%	9,660	100.0%	9,018	100.0%
農林漁業	38	0.4%	68	0.7%	56	0.6%	88	0.9%	87	1.0%
鉱業	3	0.0%	4	0.0%	3	0.0%	1	0.0%	2	0.0%
建設業	906	9.0%	912	8.9%	795	8.8%	773	8.0%	729	8.1%
製造業	617	6.1%	619	6.1%	587	6.5%	580	6.0%	525	5.8%
電気・ガス・熱供給・水道業	13	0.1%	16	0.2%	6	0.1%	16	0.2%	8	0.1%
運輸・通信業	229	2.3%	281	2.7%	251	2.8%	260	2.7%	270	3.0%
卸売・小売業・飲食店	4,018	40.1%	3,929	38.4%	3,485	38.4%	3,600	37.3%	3,426	38.0%
金融・保険業	220	2.2%	237	2.3%	221	2.4%	225	2.3%	221	2.5%
不動産業	520	5.2%	676	6.6%	603	6.7%	596	6.2%	573	6.4%
サービス業	3,336	33.3%	3,361	32.9%	3,060	33.7%	3,400	35.2%	3,177	35.2%
公務	127	1.3%	125	1.2%	—	—	121	1.2%	—	—

資料) 総務省統計局 「事業所・企業統計調査」
「経済センサス」

産業（大分類）別従業者数の推移

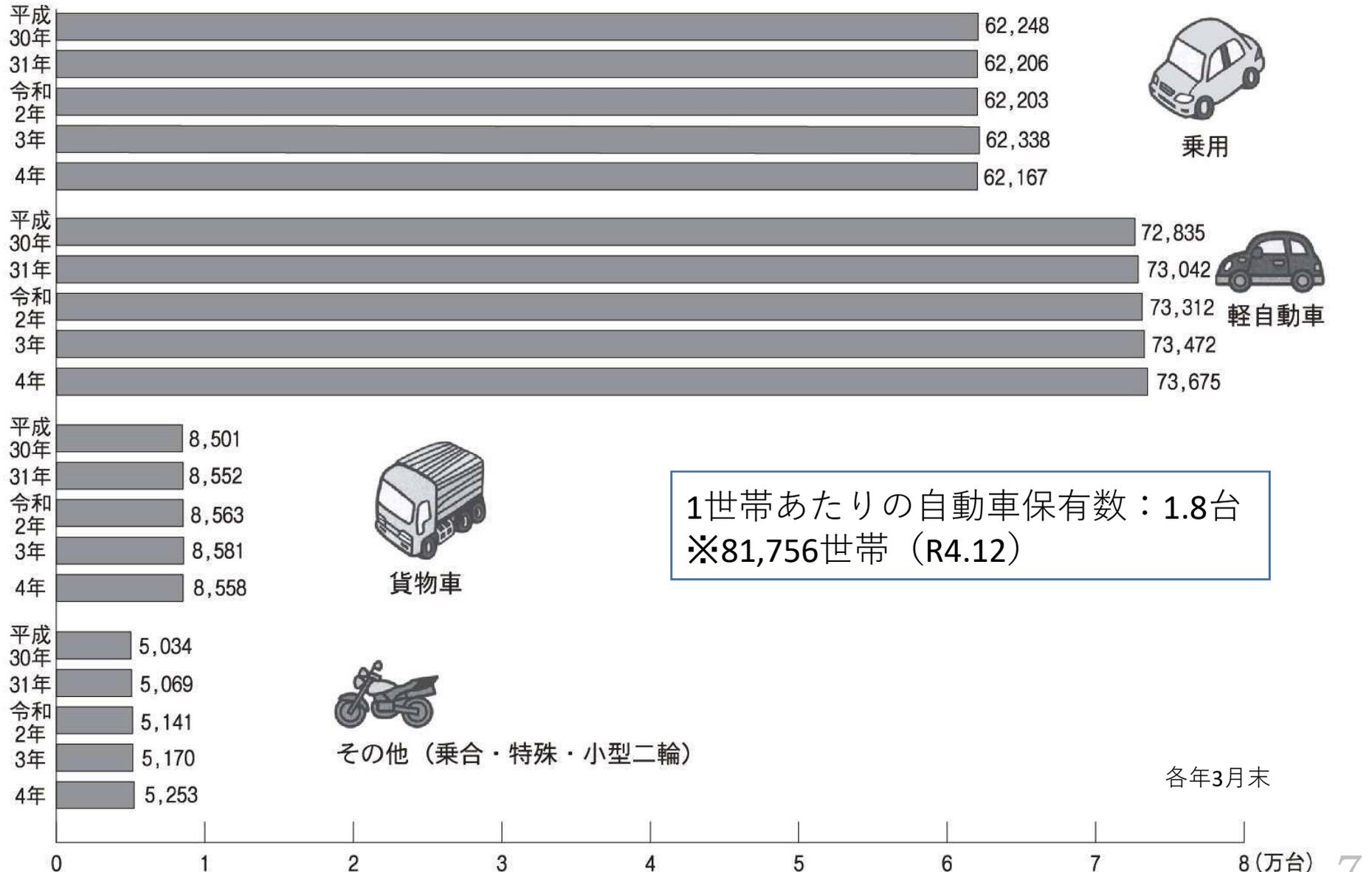
産業分類	平成18年		平成21年		平成24年		平成26年		平成28年	
	従業者数	構成比								
総数	95,987	100.0%	99,127	100.0%	80,508	100.0%	93,944	100.0%	83,868	100.0%
農林漁業	336	0.4%	892	0.9%	636	0.8%	852	0.9%	821	1.0%
鉱業	15	0.0%	15	0.0%	13	0.0%	3	0.0%	7	0.0%
建設業	7,524	7.8%	6,993	7.0%	6,108	7.6%	5,989	6.4%	5,705	6.8%
製造業	17,112	17.8%	14,442	14.6%	13,119	16.3%	12,142	12.9%	11,626	13.9%
電気・ガス・熱供給・水道業	480	0.5%	467	0.5%	283	0.4%	473	0.5%	289	0.3%
運輸・通信業	4,422	4.6%	5,136	5.2%	4,659	5.8%	5,011	5.3%	5,064	6.0%
卸売・小売業・飲食店	26,634	27.8%	27,733	28.0%	24,530	30.5%	25,072	26.7%	25,080	29.9%
金融・保険業	2,949	3.1%	3,305	3.3%	2,962	3.7%	2,898	3.1%	3,200	3.8%
不動産業	1,091	1.1%	2,025	2.0%	1,723	2.1%	1,794	1.9%	1,763	2.1%
サービス業	30,488	31.8%	33,068	33.4%	26,475	32.9%	34,710	36.9%	30,313	36.1%
公務	4,936	5.1%	5,051	5.1%	—	—	5,000	5.3%	—	—

出典：2022年鳥取市勢要覧

資料) 総務省統計局 「事業所・企業統計調査」
「経済センサス」

鳥取市の自動車登録台数の推移

出典：2022年鳥取市勢要覧



鳥取市内各駅の乗車人員の推移

出典：2022年鳥取市勢要覧

■新型コロナウイルス感染拡大に伴い、令和2年度以降、乗車人員は大幅に減少しています。

(単位：万人)

路線	駅名	駅立地自治体名	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
山陰本線	福部	鳥取市	3.1	2.9	2.8	2.3	2.1
	鳥取	〃	198.0	195.0	189.8	142.2	143.0
	湖山	〃	22.3	23.2	22.2	20.1	19.8
	鳥取大学前	〃	73.9	73.6	70.6	56.0	56.2
	未恒	〃	18.6	18.7	17.8	15.6	15.0
	宝木	〃	6.3	6.0	5.4	4.5	4.0
	浜村	〃	17.0	17.0	17.0	14.3	12.9
	青谷	〃	18.4	17.5	17.8	14.2	13.5
	計		357.6	353.9	343.4	269.2	266.5
因美線	津ノ井	〃	22.0	21.1	21.1	17.9	16.7
	河原	〃	2.8	2.7	2.9	2.9	2.8
	国英	〃	0.9	0.7	0.5	0.6	0.8
	鷹狩	〃	1.5	1.5	1.6	1.4	1.5
	用瀬	〃	3.3	3.4	3.0	2.4	2.4
	因幡社	〃	0.7	0.8	0.7	0.5	0.3
	計		31.2	30.2	29.8	25.7	24.5

資料) JR 西日本米子支社

鳥取県東部圏内のバス利用者の推移

日ノ丸自動車（株）

（単位：人）

区分		平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
一般路線		1,399,217	1,385,337	1,299,623	1,171,548	1,083,498
高速バス	東京線	11,793	10,580	8,885	103	-
	広島線	18,929	18,615	17,658	5,662	4,652
	福岡線	7,365	7,233	7,143	742	2,115
ループ麒麟獅子		23,993	23,328	24,544	21,175	20,820
100円循環バス		184,238	184,785	182,747	157,929	157,396

（注1）鳥取県東部（鳥取市，岩美郡，八頭郡）圏内

資料）日ノ丸自動車株

（注2）高速バス東京線は令和3年3月16日をもって廃止

日本交通（株）

（単位：人）

区分		平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
一般路線		1,357,736	1,335,691	1,378,814	1,164,000	1,178,946
高速バス	東京線	6,427	6,004	5,133	42	-
	大阪神戸線	290,423	289,775	285,609	64,804	85,958
	京都線	21,572	21,727	20,952	1,265	0
	福岡線	7,280	7,222	7,137	340	0
ループ麒麟獅子		25,160	25,340	25,702	18,643	13,937
100円循環バス		209,083	209,805	186,505	128,112	133,773

（注1）鳥取県東部（鳥取市，岩美郡，八頭郡）圏内

資料）日本交通株

（注2）高速バス東京線は令和3年3月16日をもって廃止

出典：2022年鳥取市勢要覧

鳥取市の主な観光スポット

鳥取市には、鳥取砂丘をはじめ世界に誇れる観光スポットが数多く点在しており、年間を通じ多くの観光客が訪れています。



主な観光スポット



砂の美術館



白兔神社



雨滝



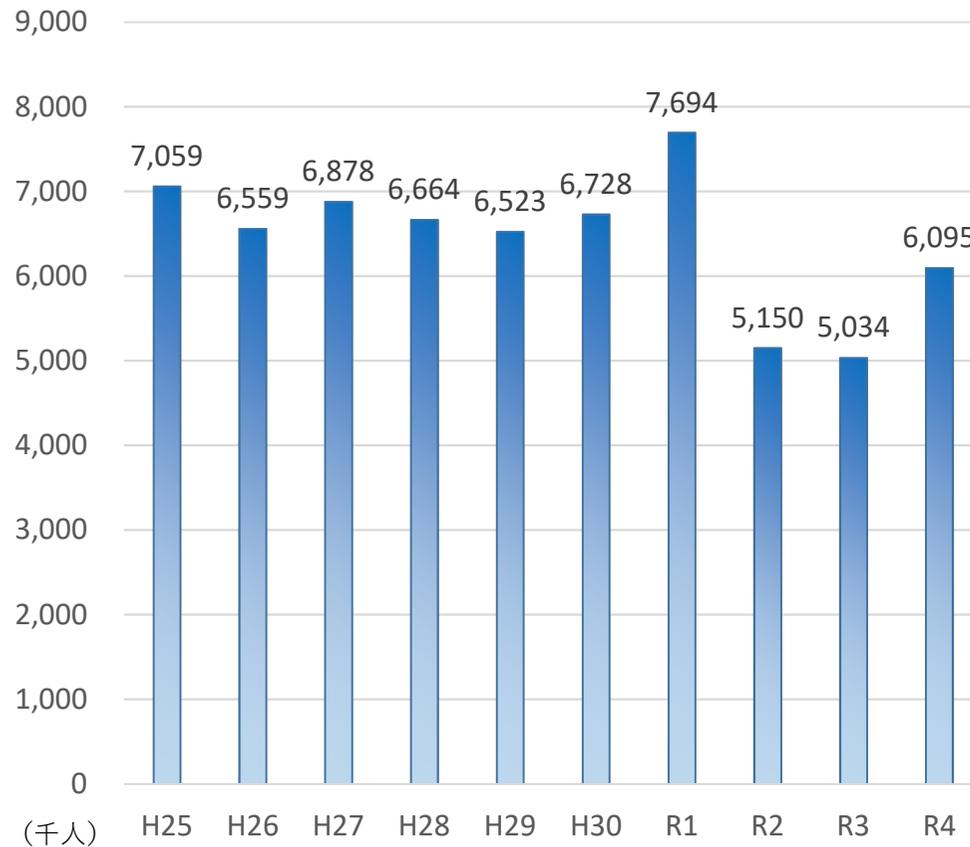
あおや和紙工房



さじアストロパーク

鳥取市の観光客数及び宿泊施設数

- ・鳥取市内の観光客数は、近年、増加傾向で推移していましたが、令和2年・3年は新型コロナウイルス感染拡大に伴い、大幅に落ち込みました。
- ・令和4年から回復傾向にあります。



※鳥取市調査

	施設数	客室数	収容人数
ホテル 旅館	90	2,848	6,189
簡易宿泊	139	533	2,684
合計	229	3,381	8,873

・鳥取市内の宿泊施設は、ホテル、旅館、民宿など229施設あり、収容人数は8,873人となっており、繁忙期や大型コンベンションの際の宿泊能力不足が課題となっています。

因幡・但馬麒麟のまち中枢都市圏（通称：麒麟のまち圏域）の概要 12

■人口等（R2国勢調査）

- ・人口 253,874人
- ・世帯数 100,704世帯
- ・高齢化率 32.4%

鳥取県東部の1市4町（鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町）と兵庫県北但西部の2町（香美町、新温泉町）は、古くから一体的な生活圏を形成しており、地域に共通する歴史文化遺産「麒麟獅子舞」にちなんで、この圏域を「麒麟のまち」圏域と銘打ち、地域の活性化を図っています。

■歴史

◆平成30年4月
1市5町による「因幡・但馬麒麟のまち連携中枢都市圏」を形成

◆令和元年5月
麒麟のまち圏域によるストーリー『日本海の風が生んだ絶景と秘境ー幸せを呼ぶ霊獣・麒麟が舞う大地「因幡・但馬」が、日本遺産認定

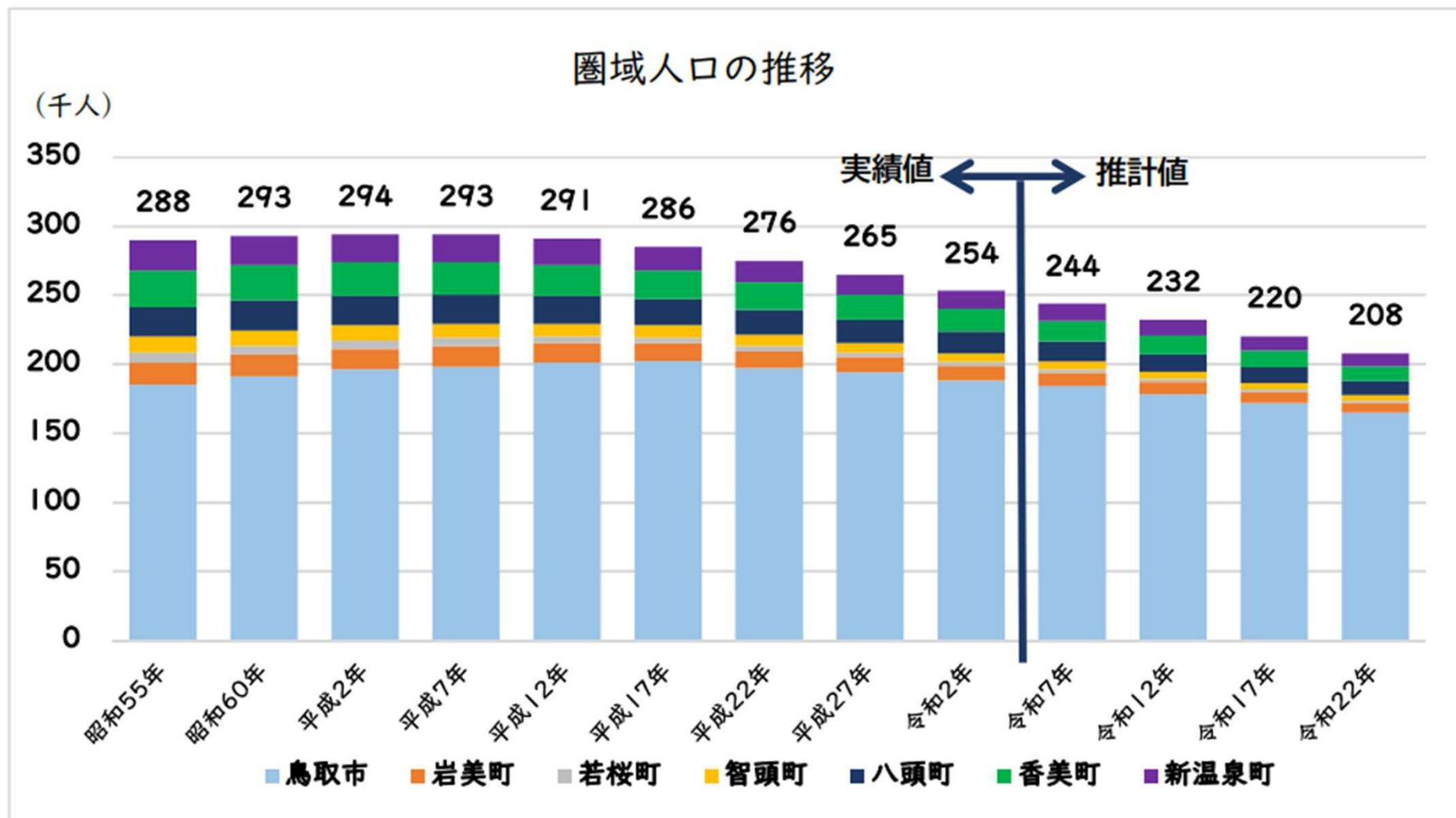
◆令和2年3月
香美町が加入し、1市6町による圏域を形成



麒麟のまち圏域の人口推移・将来人口推計

- ・圏域人口は、平成2年をピークに減少に転じ、令和2年までに約4万人減少しています。令和22年には、20万8千人となり、平成2年の約70%になると見込まれています。

出典：第2期因幡・但馬麒麟のまち連携中枢都市圏ビジョン（令和5年3月）



麒麟のまち圏域の人口推移・将来人口推計

- ・構成市町別にみると、鳥取市は平成17年まで増加していましたが、その後減少に転じています。他の町は、年々減少傾向にあります。

<構成市町村別の人口の推移>

(単位：千人)

	昭和 60年	平成 2年	平成 7年	平成 12年	平成 17年	平成 22年	平成 27年	令和 2年	令和 7年	令和 12年	令和 17年	令和 22年
鳥取市	191	196	198	201	202	197	194	188	184	178	172	165
岩美町	16	15	15	14	13	12	11	11	10	9	8	7
若桜町	6	6	6	5	4	4	3	3	2	2	2	2
智頭町	11	11	10	9	9	8	7	6	6	5	4	4
八頭町	22	21	21	20	19	18	17	16	14	13	12	10
香美町	26	25	24	23	21	20	18	16	15	13	12	10
新温泉町	21	20	20	19	17	16	15	13	13	11	10	9
圏域計	293	294	293	291	286	276	265	254	244	232	220	208

資料：国勢調査（総務省）、日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

※令和2年までは実績値、令和7年以降は推計値。

出典：第2期因幡・但馬麒麟のまち連携中枢都市圏ビジョン（令和5年3月）

麒麟のまち圏域の主な観光スポット



鳥取砂丘



浦富海岸



湯村温泉



うへ山の棚田



松葉がに



白イカ

麒麟のまち !!



梨



岩牡蠣



石谷家住宅



隼駅



若桜駅



鳥取和牛

鳥取駅周辺再生基本構想（第2期）

人が集い 交流し 魅力あふれる街

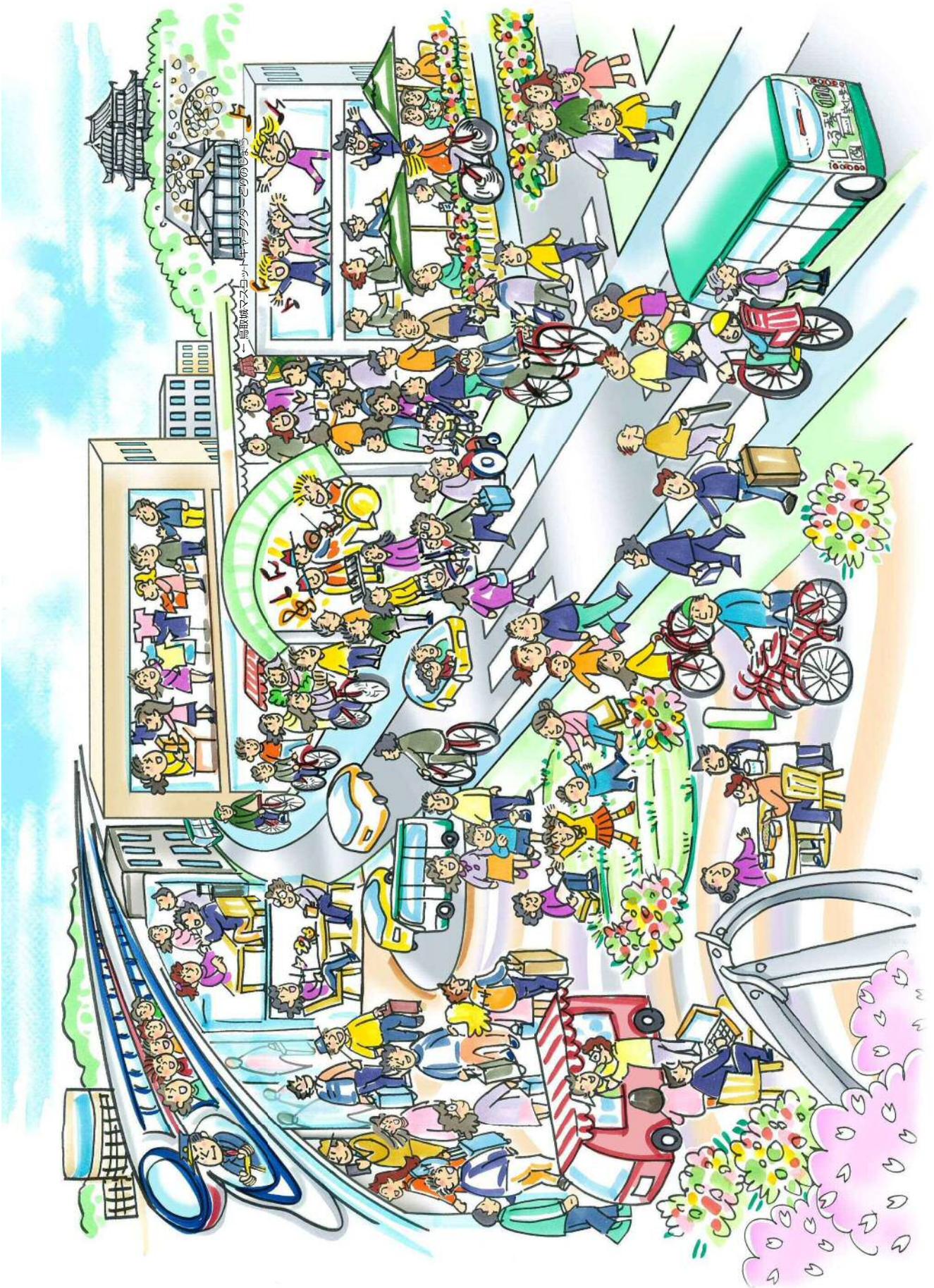
～『鳥取^オA^アC^シI^スS』の創造～

令和3年3月

鳥 取 市

目次

1 基本構想（第2期）策定にあたって	1
1-1 背景	1
1-2 目的	1
1-3 第2期基本構想の区域	2
1-4 第2期基本構想の期間	2
1-5 第2期基本構想の位置付け	3
1-6 取り組みの経緯	3
2 駅周辺地区の背景及び再生の必要性	4
2-1 駅周辺地区を取り巻く状況	4
2-2 駅周辺地区のポテンシャル	4
2-3 関連プロジェクト	6
2-4 国による関連施策等	7
2-5 駅周辺地区の再生の必要性	9
2-6 駅周辺地区の再生に向けた構想の枠組み	11
3 駅周辺地区再生の基本理念	12
4 駅周辺地区のめざすべき将来像	15
4-1 めざすべき将来像	15
4-2 将来像のイメージ	16
5 実現に向けた基本方針	17
6 個別事業の考え方	20
7 駅周辺地区再生事業の概略スケジュール	23
8 用語集	24



鳥取県マスコットキャラクター「どりっぴ」

1 基本構想（第2期）策定にあたって

1-1 背景

本市は平成30年4月に中核市へ移行し、同時に山陰東部圏域全体の発展に向けた「因幡・但馬麒麟のまち連携中枢都市圏」を形成しました。そのことに伴い、圏域における中心市として、経済や交流など様々な分野で圏域をリードする役割が求められています。

このような中、本市の中心市街地は山陰東部圏域の主要な交通結節点である鳥取駅が位置することで、その重要性が高まっています。

一方、人口減少や少子高齢化などの様々な課題への対応に加え、新型コロナウイルス危機を契機として社会や都市のあり方も大きく変化してきている中で、本市の持続的な発展に向けては、経済・社会情勢に対応したまちづくりが求められています。

1-2 目的

こうした背景を踏まえ、本市が目指す、中心市街地¹と地域生活拠点²を有機的に結ぶ「多極ネットワーク型コンパクトシティ³」の実現に向けた取り組みを進めるにあたっては、中心拠点の核であり、主要な交通結節点である鳥取駅周辺（以下、「駅周辺」という。）の再生とさらなる機能強化が必要不可欠であると考えます。

本市では平成23年9月に「鳥取駅周辺再生基本構想」（以下、「第1期基本構想」という。）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、前述のことから、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）」（以下、「第2期基本構想」という。）を策定します。



出典：鳥取市「鳥取市都市計画マスタープラン（平成29年3月）」

図1 多極ネットワーク型コンパクトシティのイメージ

1 中心市街地：

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、多様な都市機能が集積している地区。

2 地域生活拠点：

総合支所周辺などの生活拠点

3 多極ネットワーク型コンパクトシティ：

いわゆる一極集中型の都市構造ではなく、中心拠点や地域生活拠点において、医療、福祉、商業の各施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく、ネットワーク化された公共交通により各施設に容易にアクセスできるなど、日常生活に必要な各種サービスが住まい等の身近に存在する都市形態

1-3 第2期基本構想の区域

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。

区域の設定にあたっては、交通結節機能や情報発信機能のさらなる強化や、まちなかの回遊性・滞留性の向上を図ることを考慮しました。

なお、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。

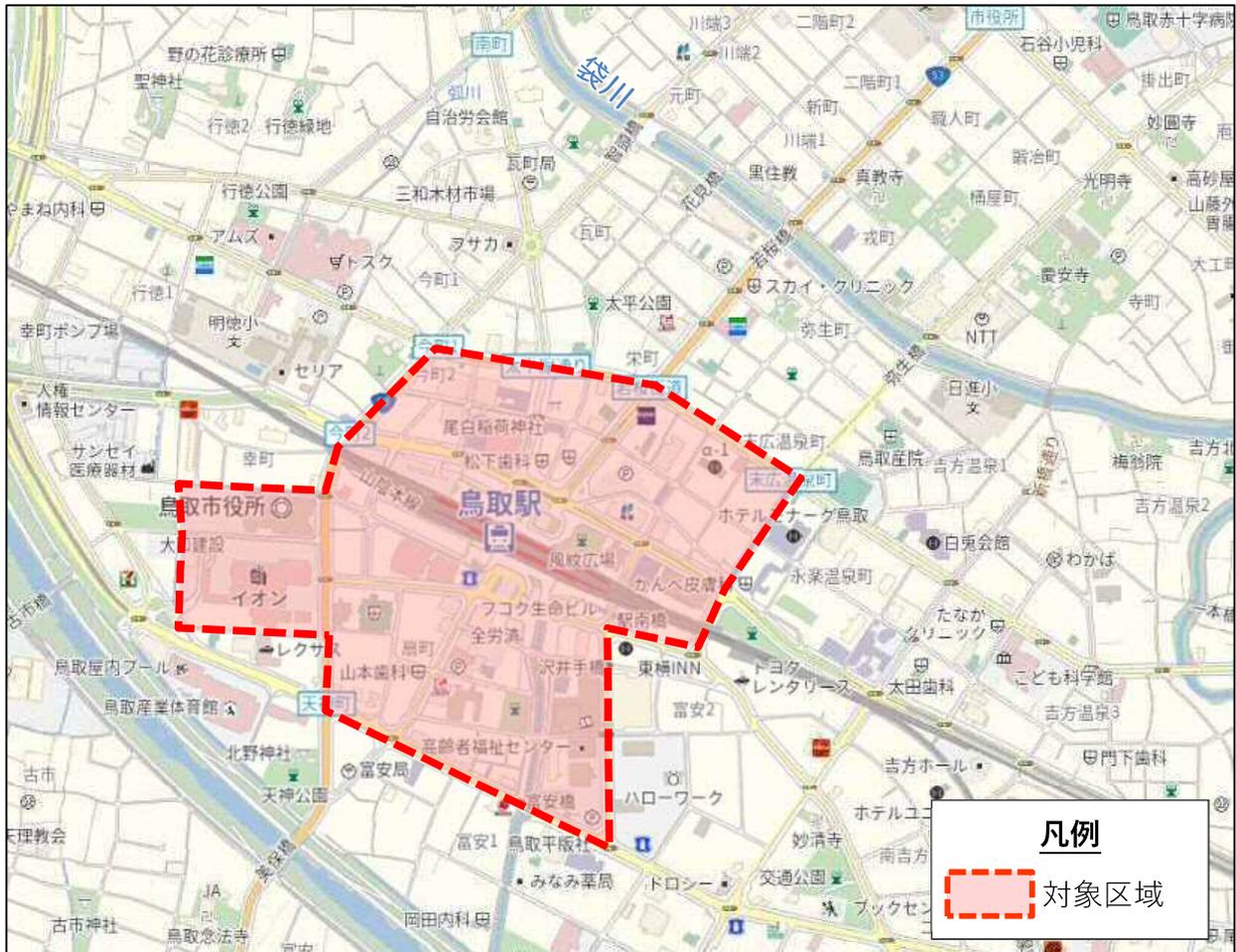


図2 対象区域

1-4 第2期基本構想の期間

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策について整理するものです。

ただし、本構想での取り組みを今後10年間で完結するという主旨ではなく、社会経済情勢の変化や将来のまちの方向性を見据え、次の10年に向けた見直し・更新を行った上で、今後も展開・継続していきます。

期間 令和3年度～令和12年度

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3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市の核として、鳥取駅を中心にさまざまな機能が集積する舞台

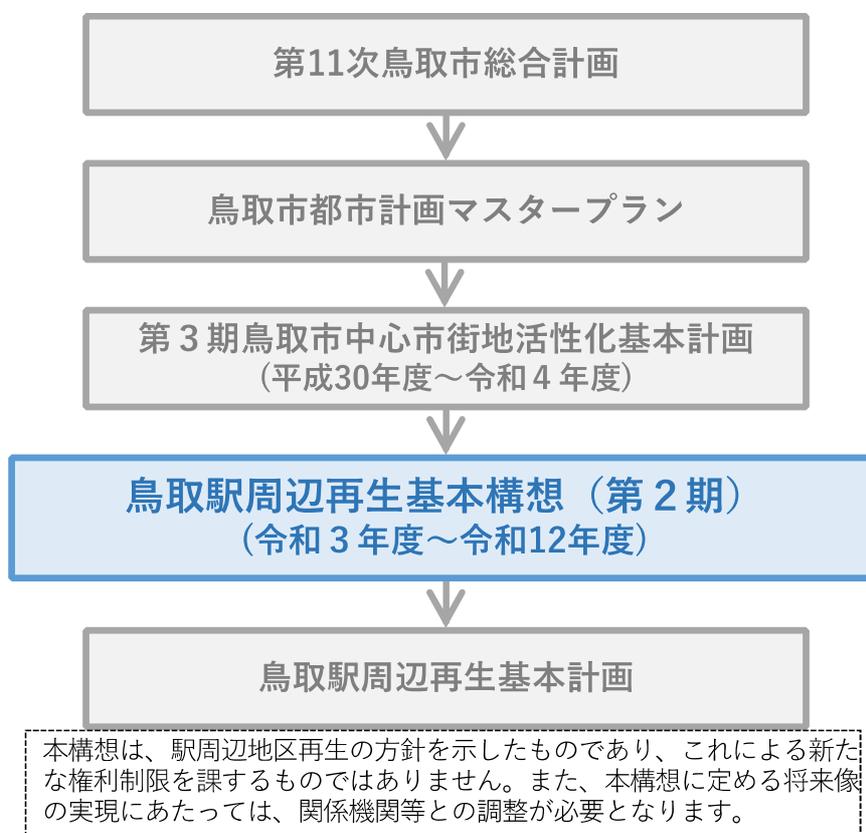


図3 位置付け

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。

2 駅周辺地区の背景及び再生の必要性

2-1 駅周辺地区を取り巻く状況

昨今の社会経済情勢は、人口減少、超高齢社会の到来、気候変動等に伴う全国での豪雨災害や、SDGs⁴に係る取り組みの推進、情報通信技術の革新など、大きく変化してきています。

このことから、第1期基本構想策定後の駅周辺の状況を把握するため、令和元年度に駅周辺を対象とした基礎調査を実施しました。この結果の抜粋を次頁に示します。

駅周辺地区を取り巻く状況としては、これまでの官民の取り組みによる一定の効果が認められるものの、いまだなお人口減少や消費行動の変化が生じており、店舗の売上減少や地価の下落傾向に歯止めがかかっていません。このまま推移すると、駅周辺地区の衰退や中心市街地の魅力の低下へとつながっていくものと考えられるため、今後も地域経済の活性化等に向けた取り組みが求められています。

また、居住人口や歩行者・自転車通行量、鳥取駅及び鳥取バスターミナル乗降人員はこの10年間、横ばいで推移していますが、歩行環境や利便性には課題がみてとれます。

一方で、近年では、国際交流等の進展により、多くの外国人観光客が本市を訪れるようになったことや、新型コロナウイルス危機を契機とした地方都市への移住意向が高まるなど、地域の活性化が期待されます。その結果、多言語対応や市民の利便性向上にも資するWi-Fi環境の充実といった新たなニーズが生まれています。

自動車交通をみると、高速道路網の整備により、駅周辺地区をはじめとする中心市街地への流入量には減少傾向がみられ、歩行者優先のまちづくりに向けた環境が整いつつあります。

こうした状況を踏まえ、駅周辺地区においては、歩行者等の回遊性の向上や公共交通の充実、ターミナル機能の充実が求められています。

2-2 駅周辺地区のポテンシャル

駅周辺地区は、商業・業務機能の集積があるうえ、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しての機能は本市の他の地区とは比較できない優位性をもっており、現時点でも市域における中枢機能を担っています。

また、鳥取駅高架事業が昭和53年に完成し、土地区画整理事業が昭和55年に施行済みであり、基本的な都市基盤は概ね整備済みとなっていますが、今後の社会状況の変化等にも対応していくことが求められます。

これに加えて、市庁舎移転による行政機能の集約により、駅周辺のポテンシャル向上が期待されています。

4 SDGs (Sustainable Development Goals)

：持続可能な開発目標。2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界をめざす国際目標。

表 1 駅周辺を対象とした基礎調査の結果（抜粋）

項目	第 1 期構想策定以前 (H23.9)	第 1 期構想策定後の状況	方向性
①歩行者・自転車通行量の状況	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地内における、歩行者・自転車の通行量の減少傾向 平日約37%、休日約46%減少 (H10～H22) 賑わい・集客力の減少 	<ul style="list-style-type: none"> 休日の通行量は、H25のバード・ハットオープ以降、H28を除き増加傾向で回復傾向 レンタル自転車利用は、順調に推移 中心市街地の印象の悪さ上位に駐車場不足 	<ul style="list-style-type: none"> 回復傾向はみられるが、歩行環境、利便性には課題 誘客策及びそれらによる回遊性向上が求められる
②居住人口の状況	<ul style="list-style-type: none"> 居住人口の減少傾向。H7～H17までの10年間で約6%減少 	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地内人口は、H23～H31にかけ、ほぼ横ばいで推移 (12,504人→12,333人 -1.4%) 一方、鳥取市総人口は、H23～H31にかけ、減少傾向 (194,871人→187,288人 -3.9%) 高齢人口割合は、27.1% (H23) から30.2% (H31)と増加している 	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地における居住人口は横ばいを維持している まちなか居住の推進のため、中心市街地の魅力向上が求められている
③商業の状況	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地内の商店数及び年間販売額の減少 郊外型商業店舗が増加、中心市街地の個店などの減少 	<ul style="list-style-type: none"> 年間販売額はH19～H26にかけて緩やかな減少・中心市街地内商業施設の客足の伸び悩み 空き店舗数は10年前の水準で高止まり 	<ul style="list-style-type: none"> 全国的にも無店舗販売の拡大に伴い、百貨店や商店街の売上が減少している中で、当該エリアの年間商品販売額は緩やかな減少・空き店舗数同水準を維持 イベントやアミューズメント機能等の充実による商業施設への誘客が求められる
④地価の状況	<ul style="list-style-type: none"> 鳥取駅北側周辺3地点における地価の推移は、それぞれ約50%前後下落 (H14～H19) 駅前の商業地の一等地である栄町は、約56%と大きく下落 	<ul style="list-style-type: none"> 全体的に下落傾向、特に駅前エリアは6.3万円/㎡下落 (H23～H31 -32%) しており、下落傾向が続いている 路線価の高い駅前のエリアでは、H25～H30年間で約2割下落 (総地価はH15～H30で約4割まで下落) DID内人口、駅周辺地価ともに減少傾向 	<ul style="list-style-type: none"> 地域経済の活性化やまちの魅力向上による、不動産取引の活性化 (地価上昇) が求められる
⑤鳥取駅及び鳥取バスターミナル乗降人員の状況	<ul style="list-style-type: none"> 鳥取駅の乗降人員は、毎年減少、5年間で約12%減少(H16～H21) 一方で、利便性に優れた高速バス、循環バス及び定期観光バスはそれぞれ約4%前後増加 	<ul style="list-style-type: none"> 鳥取駅乗降人員は、H23～H31にかけほぼ横ばいで推移 (406万人→396万人 -2.5%) コミュニティバス「くる梨」の利用者数は、本格運行されたH15以降、利用者数は増加傾向 	<ul style="list-style-type: none"> 鳥取駅利用者は横ばいを維持している 公共交通の充実、ターミナル機能の充実が求められる

2-4 国による関連施策等

① まちなかウォーカブル推進

令和元年6月に「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」の提言として、『「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生』がとりまとめられました。ここでは、新たな時代のまちづくりの方向性として、公民の公共空間をウォーカブル⁵な「人中心」の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を創出することにより、イノベーションと人中心の豊かな生活を実現するべきとの提言がなされています。

提言を受け、国土交通省では「まちなかウォーカブル推進プログラム」により、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出に向けた支援を行っています。

本市もこの提言に賛同した「ウォーカブル推進都市」として、国とともに取り組みを進めていきます。



出典：国土交通省都市局「「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生 提言概要（令和元年6月）」

図5 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のキーワードとイメージ

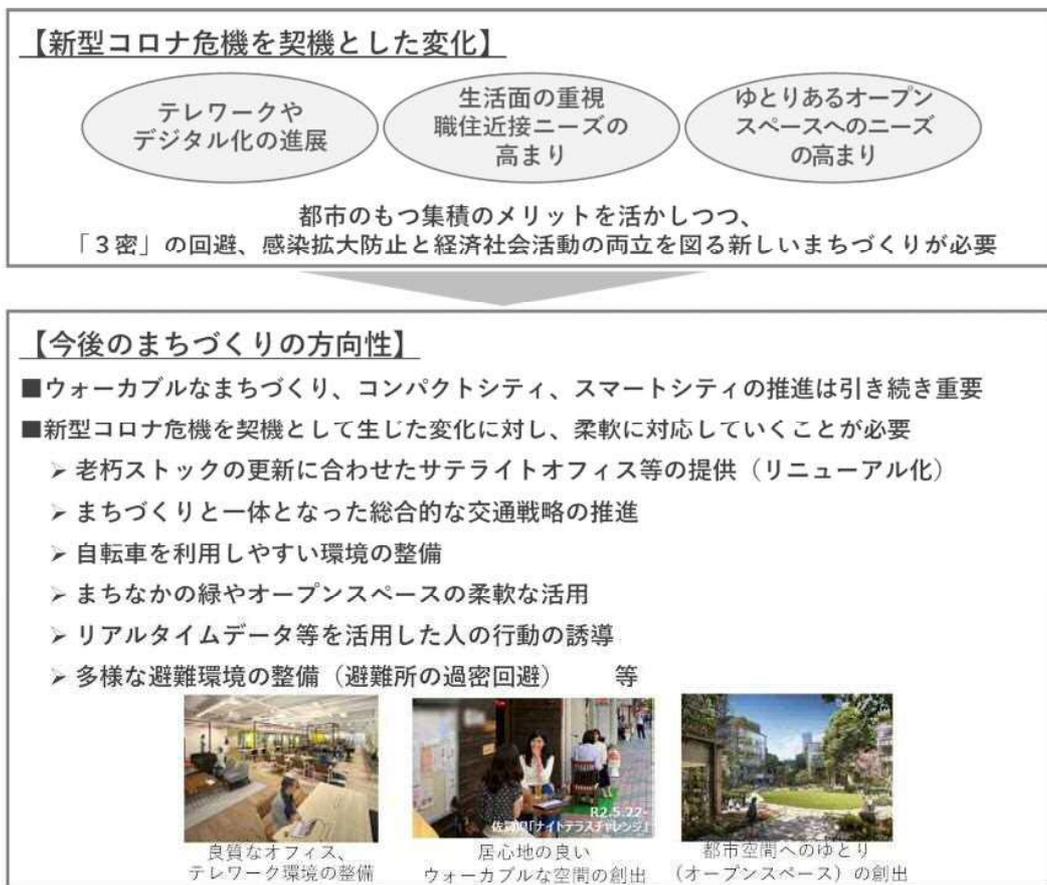
5 ウォーカブル (walkable)

：「歩く」「walk」と「～できる」「able」を組み合わせで作られた「歩くことができる、歩きやすい」という意味の形容詞。都市再生の分野では特に「歩きたくなる」と訳される

② 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性

令和2年8月に、国土交通省都市局により、「新型コロナ危機」を契機とした今後のまちづくりの方向性について論点整理が行われ、「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」がまとめられました。

ここでは、新型コロナ危機を契機とした変化として、テレワークやデジタル化の進展や、生活面の重視、職住近接ニーズの高まり、ゆとりあるオープンスペースへのニーズの高まり等が挙げられ、都市のもつ集積のメリットを活かしつつ、「3密⁶」の回避、感染拡大防止と経済社会活動の両立を図る新しいまちづくりが必要という認識のもと、今後のまちづくりの方向性として、ウォークアブルなまちづくりや、コンパクトシティやスマートシティの推進は引き続き重要であり、新型コロナ危機を契機として生じた変化に対し、柔軟に対応していくことが必要であることが示されています。



出典：国土交通省都市局「新型コロナ危機を踏まえたまちづくりの方向性の検討（令和2年8月）」

図6 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性（論点整理）

6 3密（3つの密）

：密閉空間（換気の悪い密閉空間）、密集場所（多くの人が密集）、密接場面（互いに手を伸ばしたら届く距離での会話や発声が行われる）の3つ「密」から名付けられた言葉。3つの条件が同時に重なる場では、感染症の拡大リスクが高いと考えられている。

2-5 駅周辺地区の再生の必要性

駅周辺地区は、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現をめざす本市において、都市の中核機能を担う商業施設やオフィスビル、交通施設、行政施設等が多く集積しており、コンパクトシティの中心拠点をなす地区であるといえます。

また、本市は日常生活のつながりが特に強い近隣自治体で形成される「因幡・但馬麒麟のまち連携中枢都市圏」の中心市に位置付けられ、なかでも駅周辺地区は高次の都市サービスを提供する拠点としての役割を期待されています。

このような背景のもと、駅周辺地区のもつ都市ポテンシャルを今後も維持するとともに、新時代に対応した都市の実現に向けての再生に取り組むべく第1期基本構想

(H23.9策定)、その具体的な整備に向けた「鳥取駅周辺再生基本計画（H24.10前期計画、H30.3後期計画）」を策定し、様々な事業を実施してきました。まちに賑わい空間を創出したバード・ハット（鳥取駅前太平線再生プロジェクト）は、完成後の運営も含め、公民連携で取り組んだ好例といえます。

しかしながら、鳥取駅の乗降客数やバス利用者数の減少傾向、駅周辺を含む商業地区での商業販売額の減少をはじめとした経済活力の低下により、高い都市ポテンシャルを有し、投資効果が本来高いはずの駅周辺地区において、そのエリアが他のエリアよりも特別かつ魅力的な場所として、その価値が向上するに至っていません。

さらに、駅周辺が特別かつ魅力的な場所に生まれ変われば、市民や観光客など多くの人の来訪が見込まれますが、まちを歩きたくなる（ウォーカブル）仕掛けや演出を施すことにより、より大きな相乗効果が期待されます。

これらのことから、駅周辺地区では、次の世代に継承できる魅力にあふれた都市の再生に「引き続き」取り組むとともに、新型コロナ危機をはじめとした様々な社会状況の変化にも柔軟に対応しうる持続可能なまちであり続けることが必要であると考えられます。

駅周辺地区の現状・分析

駅周辺地区の活力低下

- ・地価、路線価、経済活力の低下
- ・商業施設：客足の伸び悩み
- ・商業集積地区：年間販売額の減少
- ・空き店舗数 10年前から高止まり
- ・歩行者・自転車通行量の伸び悩み
- ・駐車場の不便、不足という印象の強さ
- ・アメューズメント機能の不足
- ・一般路線バスの減少
- ・JR鳥取駅乗降客数の減少

等

新たなニーズや強み

《強み》

- ・幅広い世代が楽しめる観光施設の誘客力の高さ
- ・観光目的のレンタル自転車利用の増加
- ・風紋広場、バード・ハットの集客効果

《新たなニーズ》

- ・新型コロナ危機を契機とした社会構造の変化への適応
- ・観光客のニーズの高い無料Wi-Fiの利用環境の充実 等

駅周辺地区の再生に向けたまちの課題

鳥取駅周辺空間での 交通アクセス・ターミナル機能の強化

⇒駅や周辺部からのアクセス性、利便性の向上

鳥取駅周辺での 集客機能の利活用促進

⇒商店街への流れを生む、駐車場・駐輪場の機能強化、アメューズメント機能の充実、新たな事業者の呼び込み

バスターミナル・駐車場等での 情報提供・発信機能充実

⇒観光・商店街等の情報提供、無料Wi-Fi利用環境の充実等

鳥取駅周辺及び中心市街地での 回遊性・滞留性の向上

⇒訪れたいような機能の導入・強化、休日にも賑わいを生む仕掛け

駅周辺地区の再生に引き続き取り組むことが必要

図 7 駅周辺地区の再生の必要性（現状・分析・課題）

2-6 駅周辺地区の再生に向けた構想の枠組み

駅周辺地区の再生に向け、第2期基本構想では次の枠組みにより対応策を検討します。

具体的には、まず駅周辺地区の再生に向けた「基本理念」を示したうえで、基本理念を将来のまちの姿に具体化した「めざすべき将来像」を示します。

この将来像の実現に向けた方策として、「実現に向けた基本方針」を示したうえで、現時点で想定される「個別事業の考え方」を示します。

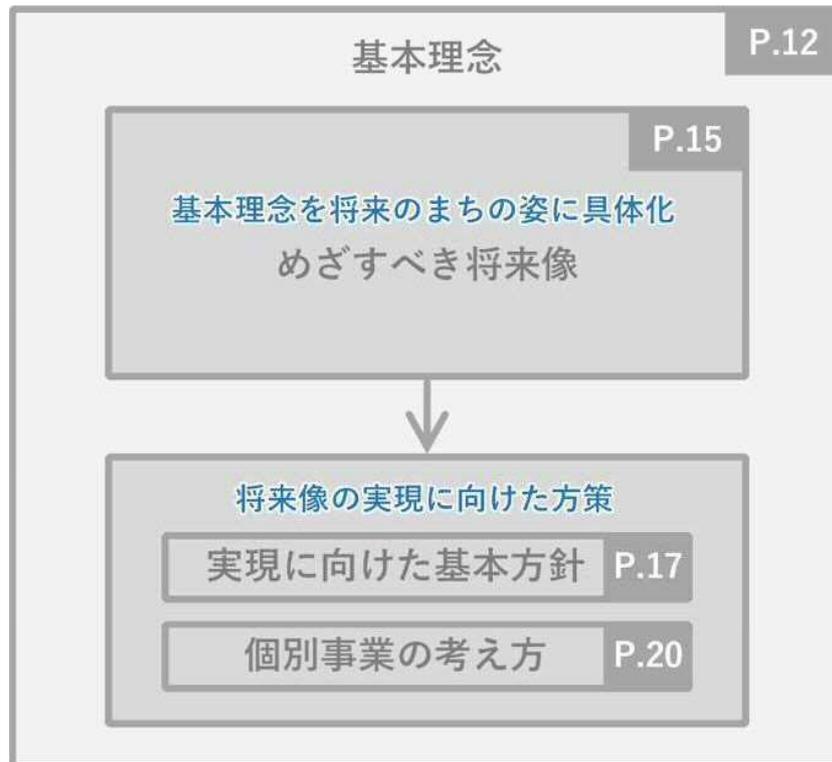


図 8 駅周辺地区の再生に向けた構想の枠組み

3 駅周辺地区再生の基本理念

駅周辺地区再生の基本理念「人が集い交流し魅力あふれる街『鳥取OACIS』の創造」は、第2期基本構想においても引き続き継承し、本市随一の交通結節点で商業・業務機能の集積地であり、人・もの・情報が行き交う当地区の特性を活かし、未来を志向したまちづくりを進める姿を、鳥取を代表する観光資源である鳥取砂丘をイメージに重ねて、以下のとおりとします。

さらに、近年のウォークブル推進や新型コロナ危機等による社会状況の変化に対応するため、基本理念の実現に向けた視点として「賑わい」、「憩い」、「適応」の3点を新たに掲げ、取り組みを推進していきます。

人が集い 交流し 魅力あふれる街『鳥取^{オアシス}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。

(実現に向けた視点)

①賑わい

- ・人々が集い賑わいを生む駅前空間を「賑わいの起点」として積極的に活用します。
- ・さらに、その場所から生まれる賑わいを駅周辺へと広げることにより、エリア全体の価値が向上することをめざします。

②憩い

- ・駅前と駅周辺との物理的・心理的バリアを取り除き、市民や来訪者が気軽に憩い過ごせる「憩いの場」となるよう、駅前と駅周辺が一体となったエリア形成をめざします。

③適応

- ・公民連携のもと、新型コロナ危機を契機とした社会構造の変化に適応した「鳥取OACIS」の創造をめざします。
- ・さらに、今後の技術革新や社会的要求の変化等へも柔軟に適応することをめざします。

【概念図】

「鳥取OACIS」は、駅周辺地区の再生イメージ像を表すキーワードであるとともに、第2期基本構想においては、「鳥取OACIS」が駅前と駅周辺一帯のエリアを示すものと位置付けます。

このエリア内において、交通結節機能の強化、回遊性・滞留性の向上、観光情報発信の充実等を図り、中核市のエントランスにふさわしい拠点づくりをめざします。

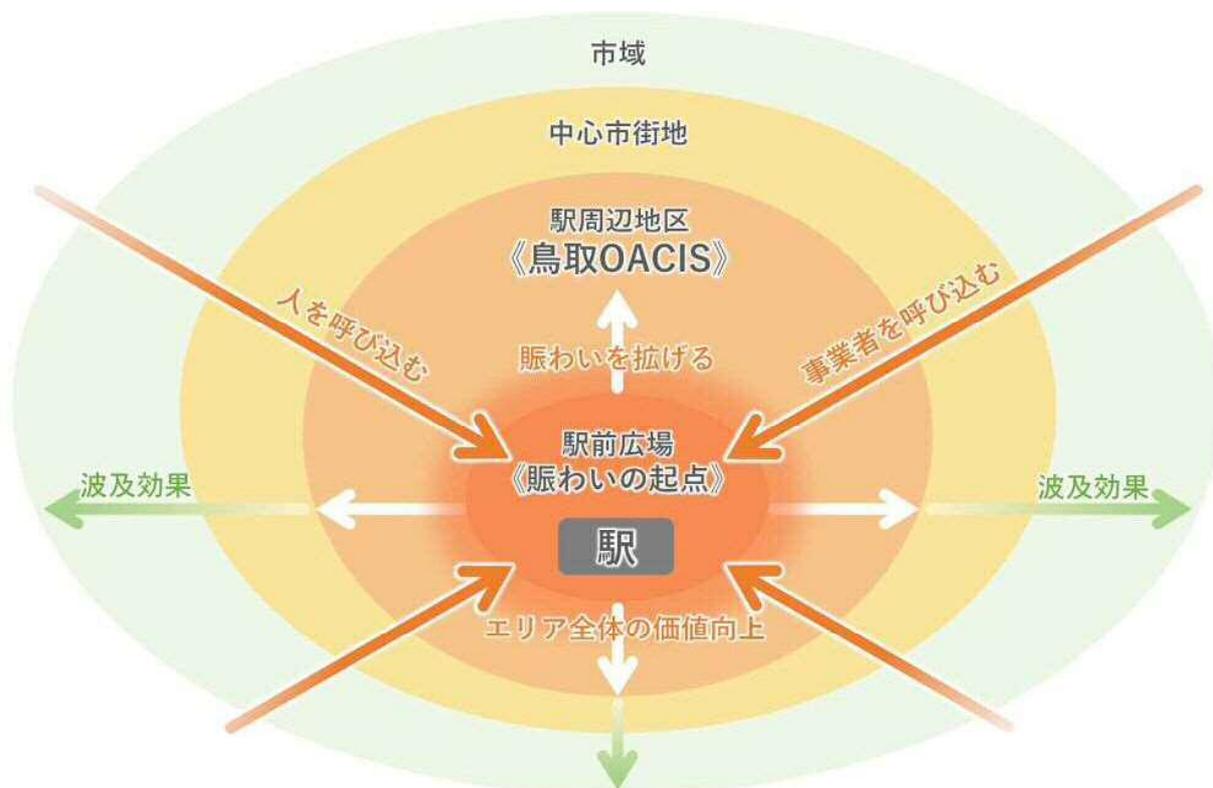


図 9 鳥取OACISの概念図

【めざすべき将来像】

「鳥取OACIS」が意味するものと、「鳥取OACIS」がめざすべき将来像は、以下のとおりです。

基本理念

【意味】

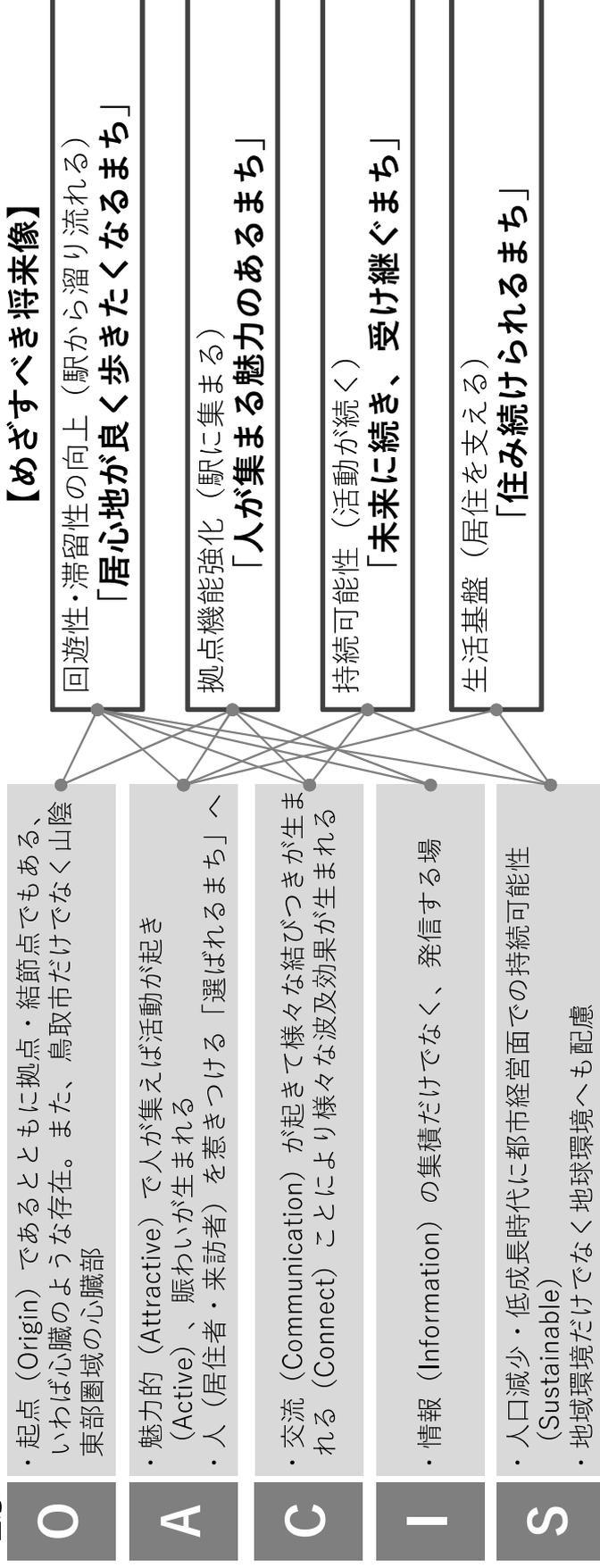


図 10 めざすべき将来像

4 駅周辺地区のめざすべき将来像

4-1 めざすべき将来像

前述の基本理念を踏まえ、以下の4つのテーマを駅周辺地区のめざすべき将来像とします。

① 回遊性と滞留性を持たせた人が行き交う多層交流結節ゾーンの形成

～居心地が良く歩きたくなるまち～

歩行者動線及び案内機能の改善・強化により、駅周辺と既存商業等中心市街地内の施設間に、市民や観光客など多様な人の流れを作り出すとともに、人が集まり、交流できる憩い空間を創出します。

また、乗り換え機能等が充実した、利便性の高い交通結節点機能の形成をめざします。

② 多様な機能が高度に集積した広域圏対応型拠点の形成

～人が集まる魅力のあるまち～

商業・業務機能とともに、医療・福祉、文化、観光など、多様化するニーズに対応した機能を集積し、拡大する広域圏の受け皿となるとともに、山陰東部圏域の情報を発信する拠点をめざします。

また、駅周辺地区における民間投資の動向を見据えつつ、行政として出来る施策を同時に展開することで、より大きな相乗効果を生み出します。

③ 持続可能な地域社会の実現に向けた都市環境等の形成

～未来に続き、受け継ぐまち～

公共交通の利用促進を図るとともに、都市空間の緑化の推進・保全を行い、持続可能な地域社会の実現に向けた、都市環境の形成をめざします。

また、持続的な地域の賑わい創出の仕掛けづくりをめざします。

④ 誰もが便利で安心、住み続けたいと思える快適な生活空間の形成

～住み続けられるまち～

多機能集積の立地と交通の利便性の高さを活かし、近隣地域の生活を支え、誰もが「歩いて暮らせるまち」を実現することで、便利で楽しく、安心、安全、快適に住み続けられる生活空間の形成をめざします。

4-2 将来像のイメージ



図11 道路空間における賑わいや憩いの「場」の創出



図12 情報発信・観光交流拠点としての「場」の創出

5 実現に向けた基本方針

将来像の実現のため、駅周辺の再生に取り組む基本方針は、次のとおりとします。

① 市民や観光客の来訪目的になる施設・機能の付加

駅周辺地区に人を呼び込み、賑わいの起点と憩いの場を創出するため、駅周辺地区への来訪目的となる機能を付加することをめざします。具体的には、駅周辺地区のオープンスペースの積極的な活用や、余暇活動など市民が日常的に通える機能、観光客の周遊促進につなげる文化・観光など地域資源を活用した機能の付加をめざします。

② 安心して集える仕組みづくり

近年の新型コロナウイルス感染症の感染拡大や、気象災害の激甚化等を踏まえ、駅周辺地区に安心して集える仕組みづくりを行うため、公共空間のオープンな利活用や新しい生活様式への対応を推進するとともに、今後新設する施設に防災機能を付加することをめざします。

③ 空間の連続性・快適性・楽しさの創造

駅周辺地区における回遊性を向上させるため、空間の連続性や快適性、楽しさの創造をめざします。具体的には、歩行空間の魅力向上や、安全・便利に鳥取駅と周辺を行き来できる動線の確保、公共交通の利便性向上のための機能拡充や、自転車の回遊性向上をめざします。

④ 歩行者優先の空間の再編

市民はもとより、観光やビジネス等の来訪者、また若者からお年寄りまで誰もが安心・安全に駅周辺を回遊できる歩行者優先の空間の再編に向け、誰もが歩きやすい歩行空間の整備を行うとともに、駐車場の配置等についても、歩行者と自動車とが錯綜しないよう留意しながら、駐車場利用者の利便性向上をめざします。

⑤ 情報発信機能の充実

本市のエントランスである駅周辺地区から、地域の魅力等の情報を分かりやすく発信する情報発信機能の充実を図るため、文化・観光など地域資源等の情報発信機能や、統一的なデザインの案内板の整備をめざします。

⑥ 民間活力を活用する仕組みづくり

駅周辺の再生に向けた新たな担い手（市民や民間事業者）を積極的に呼び込むとともに、その事業・活動スタイルやノウハウ等を活かし、まちづくり会社の設立やまちづくり会社によるエリアマネジメントの実施など、民間活力を活用した仕組みづくりをめざします。

実現に向けた基本方針	取り組みイメージ
<p>①市民や観光客の来訪目的になる施設・機能の付加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オープンスペースの積極的活用 ・市民が日常的に通える機能の充実（余暇活動など） ・地域資源の活用（文化・観光など） 	<p>歩道を活用した憩いの場</p>  <p>神戸市</p>
<p>②安心して集える仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共空間のオープンな利活用 ・新しい生活様式に対応した機能の付加 ・防災機能の付加 	<p>シェアスペースの整備</p>  <p>宇部市</p>
<p>③空間の連続性・快適性・楽しさの創造</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行空間の魅力向上 ・安全・便利に駅と周辺をつなぐ ・公共交通の利便性向上のための機能拡充 ・自転車の回遊性向上 	<p>駅前横断歩道の設置</p>  <p>大分市</p>
<p>④歩行者優先の空間の再編</p> <ul style="list-style-type: none"> ・誰もが歩きやすい歩行空間整備 ・駐車場利用者の利便性向上 	<p>歩道の幅・段差解消</p>  <p>姫路市</p>
<p>⑤情報発信機能の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域資源情報等の発信（文化・観光など） ・統一的なデザインの案内板の整備 	<p>情報発信拠点の整備</p>  <p>佐賀市</p>
<p>⑥民間活力を活用する仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公民連携体制の強化 	<p>まちづくり会社の設立支援</p>  <p>松山市</p>

図 1 3 実現に向けた基本方針及び取り組みのイメージ

【めざすべき将来像と基本方針の関係】

めざすべき将来像と、実現に向けた基本方針の関係は次のとおりです。

【めざすべき将来像】

「居心地が良く歩きたくなるまち」

歩行者動線及び案内機能の改善・強化により、鳥取駅周辺と既存商業等中心市街地内の施設間に、市民や観光客など多様な人の流れを作り出すとともに、人が集まり、交流できる憩い空間を創出します。

また、乗り換え機能等が充実した、利便性の高い交通結節点機能の形成をめざします。

「人が集まる魅力のあるまち」

商業・業務機能とともに、医療・福祉、文化、観光、交通など、多様化するニーズに対応した機能を集積し、拡大する広域圏の受け皿となるとともに、山陰東部圏域の情報発信する拠点をめざします。

また、駅周辺地区における民間投資の動向を見据えつつ、行政として出来る施策を同時に展開することで、より大きな相乗効果を生み出します。

「未来に続き、受け継ぐまち」

公共交通の利用促進を図るとともに、都市空間の緑化の推進・保全を行い、持続可能な地域社会の実現に向けた、都市環境の形成をめざします。

また、持続的な地域の賑わい創出の仕掛けづくりをめざします。

「住み続けられるまち」

多機能集積の立地と交通の利便性の高さを活かし、住み続けられる環境を整えるとともに、誰もが「歩いて暮らせるまち」を実現することで、中心市街地等への居住促進を支援、下支えする便利で楽しく、安心、安全、快適な生活空間の形成をめざします。

【実現に向けた基本方針】

①市民や観光客の来訪目的になる施設・機能の付加

- ・オープンスペースの積極的活用
- ・市民が日常的に通う機能の充実（余暇活動など）
- ・地域資源の活用（文化・観光など）

②安心して集える仕組みづくり

- ・公共空間のオープンな利活用
- ・新しい生活様式に対応した機能の付加
- ・防災機能の付加

③空間の連続性・快適性・楽しさの創造

- ・歩行空間の魅力向上
- ・安全・便利に駅と周辺をつなぐ
- ・公共交通の利便性向上のための機能拡充
- ・自転車の回遊性向上

④歩行者優先の空間の再編

- ・誰もが歩きやすい歩行空間整備
- ・駐車場利用者の利便性向上

⑤情報発信機能の充実

- ・地域資源情報等の発信（文化・観光など）
- ・統一的なデザインの家内板の整備

⑥民間活力を活用する仕組みづくり

- ・公民連携体制の強化

6 個別事業の考え方

基本方針に基づき、今後10年間で優先的に取り組むべき主な個別事業の考え方は以下のとおりです。

なお、本構想に掲載している個別事業案とイメージは、今後の駅周辺地区のめざすべき姿、取り組みの方向性を示すものです。

本構想に掲げる個別事業案は現時点で想定されるものであり、具体的な事業は、鳥取駅周辺再生基本計画において検討します。

また、本構想における「先導事業」は、駅周辺地区の現状や課題を鑑みて、早急に取り組むべき事業を想定しており、「中長期事業」は、「先導事業」との連携及び調整を図りつつ、中長期的に実現を目指す事業を想定しています。

① 市民や観光客の来訪目的になる施設・機能の付加

駅周辺地区に賑わいの起点と憩いの場を創出するため、公民連携して、広場等と一体的に利用できる収益施設の設置等を検討します。

また、市民はもとより観光客の周遊促進につなげるため、鳥取民藝をはじめとする魅力的な文化・観光など地域資源の活用や情報発信等について検討を行います。

さらに、駅南ブロックでの賑わい機能の充実に向けた整備検討を行います。

【先導事業】・オープンスペースと一体的に利用できる収益施設の設置支援

・地域資源の活用・情報発信（文化・観光など）

【中長期事業】・賑わい、憩い、交流、その他活動の場となるパブリックスペースの整備

・駅南賑わい創出のための空間活用

② 安心して集える仕組みづくり

「3密」等を避けながら、安心して駅周辺に集える場を創出するため、広場や道路空間における、休憩スペースとなるパークレット等の空間の整備を検討します。

【先導事業】・風紋広場などの公共空地での憩い空間の創出（滞留性の向上）

・道路空間での憩い空間の創出（社会実験・整備）

③ 空間の連続性・快適性・楽しさの創造

鳥取駅から駅周辺地区への回遊性向上に向けて、関係機関等との連携のもと、誰もが安全・便利・円滑に鳥取駅から商店街へ移動できる歩行者動線の確保を検討します。

また、自転車を利用した回遊性の向上に向けて、シェアサイクルの導入を図るとともに、周遊の安全性や快適性を向上させるため、自転車走行空間ネットワークの整備について検討します。

さらに、公共交通の利便性向上に向けて、交通広場の整序化やバス利用に関わる機能の拡充を図るための検討を行います。

【先導事業】・駅前平面横断歩道の設置検討

・シェアサイクルの導入

【中長期事業】・自転車走行空間ネットワークの整備検討

・公共交通の利便性向上のための機能拡充

④ 歩行者優先の空間の再編

市民はもとより、観光やビジネス等の来訪者、また若者からお年寄りまで誰もが歩きやすい歩行空間を創出するため、道路空間の再配分による歩道の拡幅整備等のもと、魅力的な道路空間の形成に向けた道路や沿道の緑化等も併せて検討します。

また、駅周辺での歩行空間の改善に付随して、駅周辺へのアクセス改善に資する駐車場利用者の利便性向上に向けた調査・検討を行います。

【中長期事業】・道路空間の再配分による歩行者空間の確保

・駐車場の利便性向上

⑤ 情報発信機能の充実

駅周辺地区の情報発信機能の充実や、分かりやすい案内の実施に向けて、統一的なデザインによる案内サインの整備や情報発信拠点の整備を検討します。

【先導事業】・情報発信拠点の整備

・統一的なデザインの案内板の整備

⑥ 民間活力を活用する仕組みづくり

駅周辺の再生に向けた新たな担い手（市民や民間事業者）を呼び込むための支援を行うとともに、民間活力を活かしたまちづくりを積極的に推進するために、まちづくり会社の設立やまちづくり会社によるエリアマネジメントの実施等の支援について検討を行います。

また、併せて民間活動の促進に資する環境整備等も検討します。

【先導事業】・民間活力の活用

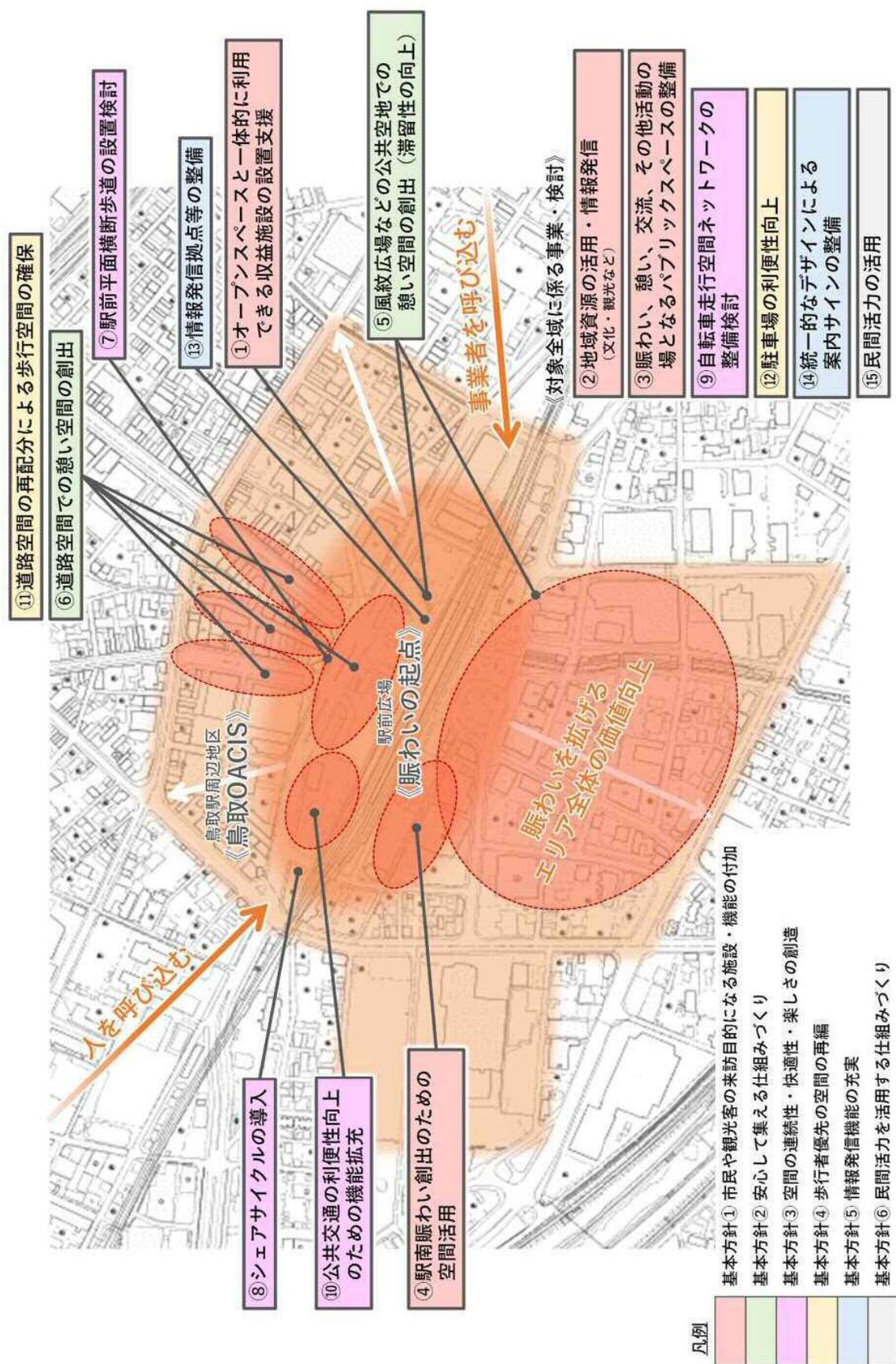


図 15 個別事業の全体イメージ

※本構想に掲載している個別事業案とイメージは、今後の駅周辺地区のためざり、取り組みの方向性を示すものです。

※本構想に掲載している個別事業案は現時点で想定されるものであり、具体的な事業は、鳥取駅周辺再生基本計画において検討します。

7 駅周辺地区再生事業の概略スケジュール

駅周辺地区のめざすべき将来像の実現に向け、関係者間で今後取り組むべき先導事業等の検討、協議・調整の上、各種調査の実施や計画の策定、社会実験等を進めていきます。

なお、今後の具体的な検討にあたっては、社会情勢の変化や新技術、デジタル技術などの技術革新等も考慮しながら、検討を行います。

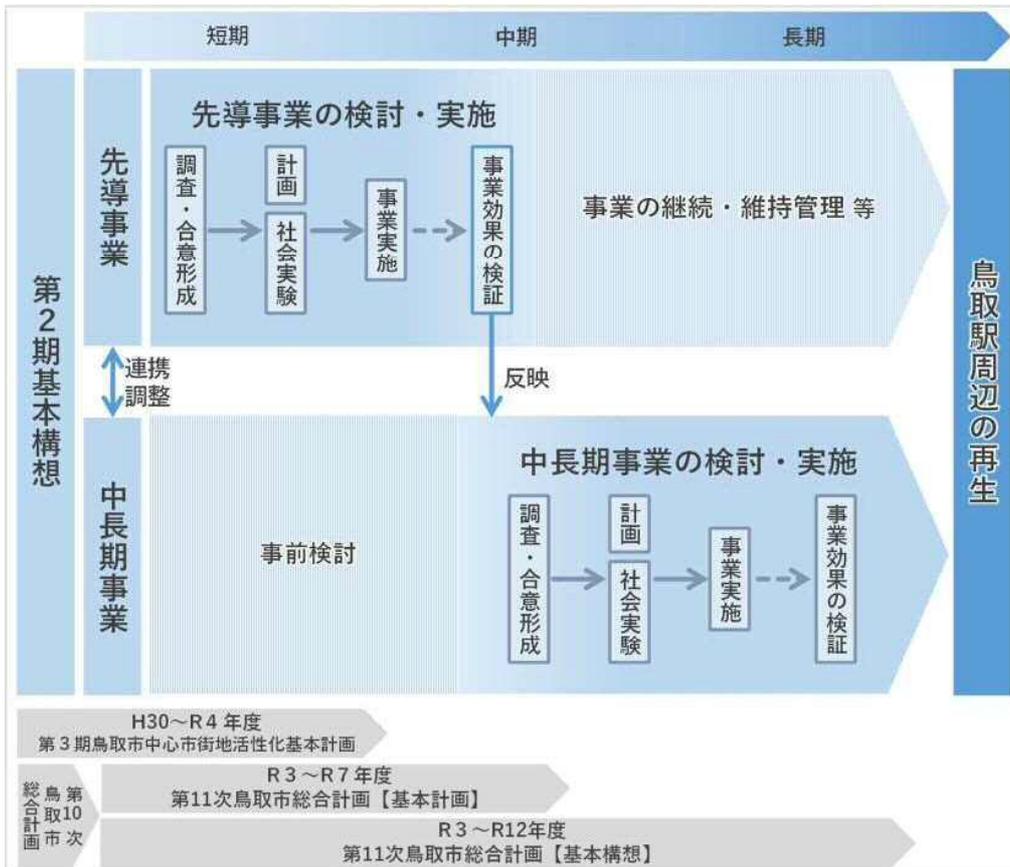


図 16 駅周辺地区再生事業の概略スケジュール

<p>短期～中期 先導事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ オープンスペースと一体的に利用できる収益施設の設置支援 ・ 地域資源の活用・情報発信（文化・観光など） ・ 風紋広場などの公共空地での憩い空間の創出（滞留性の向上） ・ 道路空間での憩い空間の創出（社会実験・整備） ・ 駅前平面横断歩道の設置検討 ・ シェアサイクルの導入 ・ 情報発信拠点の整備 ・ 統一的なデザインの案内板の整備 ・ 民間活力の活用 <p>等</p>
<p>中期～長期 中長期事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 賑わい、憩い、交流、その他活動の場となるパブリックスペースの整備 ・ 駅南賑わい創出のための空間活用 ・ 自転車走行空間ネットワークの整備検討 ・ 公共交通の利便性向上のための機能拡充 ・ 道路空間の再配分による歩行者空間の確保 ・ 駐車場の利便性向上 <p>等</p>

8 用語集

	用語	意味
あ行	イノベーション	それまでのモノ・仕組みなどに対して全く新しい技術や考え方を取り入れて新たな価値を生み出して社会的に大きな変化を起こすこと
	ウォークアブル (walkable)	「歩く」「walk」と「～できる」「able」を組み合わせで作られた「歩くことができる、歩きやすい」という意味の形容詞。都市再生の分野では特に「歩きたくなる」と訳される
	ウォークアブル推進都市	国がめざす「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりに、首長をはじめ団体として賛同する地方公共団体
	エリアマネジメント	特定のエリアを単位に、民間が主体となって、まちづくりや地域経営（マネジメント）を積極的に行う取り組み
	オープンスペース	都市における公園・緑地・街路・河川敷・民有地の空地部分などの建築物に覆われていない空間
か行	交通結節点	鉄道やバスなどの交通機関の乗り換え・乗り継ぎが行われる場所のこと（駅やバスターミナルなど）
	公民連携	地域や社会の効率性や質の向上を目的に、公民が連携して公共サービスの提供を行うスキームのこと
さ行	3密（3つの密）	密閉空間（換気の悪い密閉空間）、密集場所（多くの人々が密集）、密接場面（互いに手を伸ばしたら届く距離での会話や発声が行われる）の3つ「密」から名付けられた言葉。3つの条件が同時に重なる場では、感染症の拡大リスクが高いと考えられている
	シェアサイクル	他の人と自転車を共有（シェア）し、好きなタイミング、好きな場所で、好きな時間利用するための仕組み
	社会実験／実証実験	国や地方自治体、地域の組織などが、社会的に大きな影響を与える可能性のある新たな制度や技術などの施策を導入する前に、実際に試行し、評価すること
	新型コロナウイルス感染症（COVID-19）	人に感染するコロナウイルスとして2020年に新たに見つかった「新型コロナウイルス（SARS-CoV-2）」による感染症

	用語	意味
さ行	スマートシティ	情報技術や環境技術などの先端技術を駆使してまち全体の電力の有効利用を図ることで、省資源化を徹底した環境配慮型都市
	総合計画	地方自治体が策定する自治体のすべての計画の基本となる、行政運営の総合的な指針となる計画
た行	多極ネットワーク型コンパクトシティ	いわゆる一極集中型の都市構造ではなく、中心拠点や地域生活拠点において、医療、福祉、商業の各施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく、ネットワーク化された公共交通により各施設に容易にアクセスできるなど、日常生活に必要な各種サービスが住まい等の身近に存在する都市形態
	中核市	都市の人口規模によって定められた日本の都市制度の1つ。市に都道府県の事務権限を移譲する制度で、中核市には、政令指定都市に準じた事務が移譲される
	中心市街地活性化基本計画	中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進するため、中心市街地活性化の推進に関する法律（平成10年6月3日法律第92号）に基づき、策定する計画
	テレワーク	情報通信技術を活用した、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方
	都市計画マスタープラン（市町村の都市計画に関する基本的な方針）	市町村が、その創意工夫のもとに住民の意見を反映し、まちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、地区別のあるべき「まち」の姿を定めるもの
	都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会	国土交通省が、女性の活躍やスタートアップの拡大など都市経済・社会の多様性の促進や、これら多様性の集積・交流を通じたイノベーションの創出など、付加価値を創出する都市のあり方について検討するため設置した、産官学の関係者からなる懇談会
	は行	バリアフリー化
パークレット（Parklet）		車道の一部を転用してつくられた、人のための休憩スペースやプランター、駐輪スペース等の空間

	用語	意味
S	SDGs (Sustainable Development Goals)	持続可能な開発目標。2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界をめざす国際目標
W	Wi-Fi	パソコンやスマートフォン等のネットワーク接続に対応した機器を無線（ワイヤレス）でLAN（Local Area Network）に接続する技術

令和元年度鳥取駅周辺交通実態調査報告書

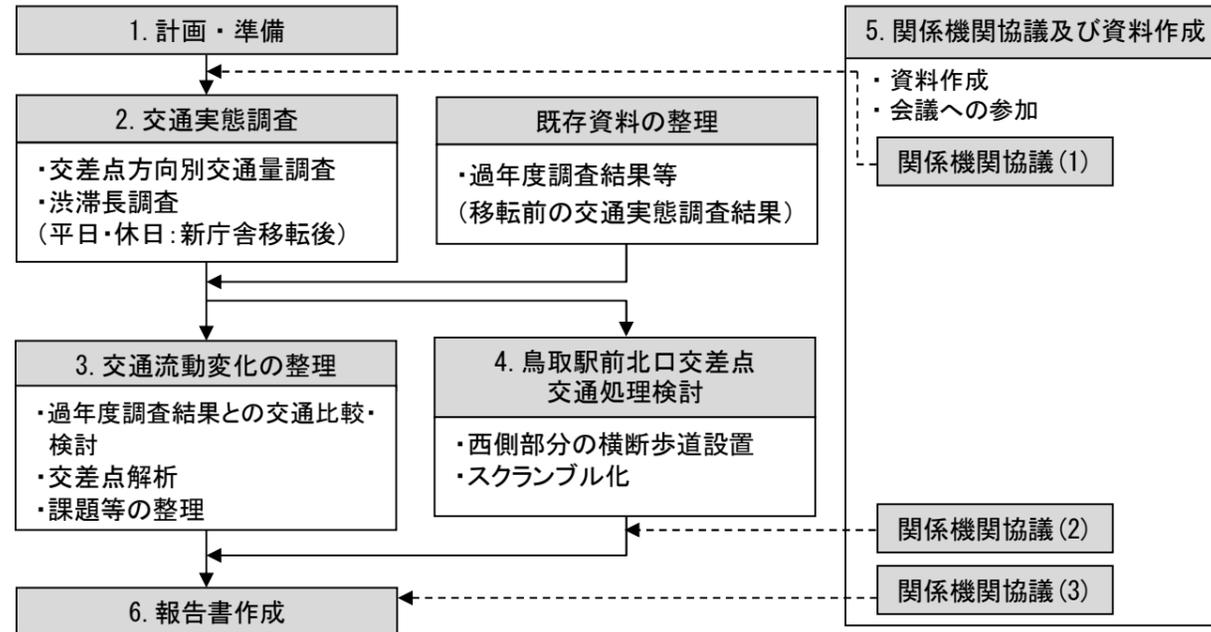
1. 調査概要 P1
2. 調査結果（前後比較） P2－P10
3. まとめ P11

1. 調査概要

1. 検討目的

- ・ 昨年の11月に鳥取市庁舎がJR鳥取駅周辺に移転した。
- ・ この市庁舎移転をきっかけに、鳥取市における中心的な交通結節点であるJR鳥取駅周辺の都市再生検討を行うために、今回、移転前後の交通実態調査を実施し、交通流動の変化を把握するとともに、主要な交差点の交通処理検討を行った。

2. 検討フロー



▲業務実施フロー



▲検討対象箇所

3. 実施方針（着眼点と検討内容）

<着眼点>

- ・ 今回は、鳥取市庁舎移転に伴う交通影響を把握する。
- ・ 交通影響は、実態調査と主要交差点の交通処理等により検討する。

▼検討内容

項目	内容	備考
1. 計画・準備	・ 目的・主旨を理解した上で全体計画（業務計画・作業工程）を検討し、必要となる資料を収集するとともに業務計画書の立案を行う。	
2. 交通実態調査	・ 2019年11月に鳥取市新庁舎移転等による鳥取駅周辺の交通流動変化を把握するため、主要交差点における交通実態調査（自動車交通、歩行者・自転車、渋滞長調査）を行う。 ・ 交通実態調査は過年度実施した新庁舎移転前の調査箇所、方法に準ずる ・ 過年度の調査結果と今年度の実態調査結果をもとに、新庁舎移転後の鳥取駅周辺の交通流動の変化について整理を行う。	<交通実態調査> ・ 自動車方向別交通量調査 ・ 歩行者・自転車調査 ・ 渋滞長調査 ・ 信号現示調査 ※新庁舎移転前の調査結果については過年度資料を活用
3. 交通流動変化の整理	・ 上記、交通実態調査結果をもとに、鳥取市新庁舎移転前後による鳥取駅周辺の交通流動変化を整理する。 ・ また、交差点解析を行い、課題等を整理する。	・ 交差点交通処理検討 移転前後 平日、休日ピーク時
4. 鳥取駅前北口交差点交通処理検討	・ 鳥取駅前交差点において、西側に横断歩道を設置した場合、どのような影響があるのか把握するため、交差点交通処理検討を行う。	・ 西側に横断歩道設置 ・ スクランブル形式
5. 関係機関協議及び資料作成	・ 業務期間中に関係機関（道路管理者、交通管理者等）との協議を行う。 ・ 関係機関との協議資料作成及び、会議においては資料内容の説明、議事録とりまとめを行う。	・ 会議は3回実施

■工程

項目	2019年 10月			11月			12月			2020年 1月			2月			3月			備考		
	10	20	31	10	20	30	10	20	31	10	20	31	10	20	29	10	20	31			
1. 計画・準備	○																				
2. 交通実態調査																					平日:11月27日 休日:11月23日
3. 交通流動変化の整理																					
4. 鳥取駅前北口交差点交通処理検討																					
6. 報告書作成																					工期:3月27日
5. 関係機関協議及び資料作成																					3回実施 第1回:11月5日 第2回:1月31日 第3回:3月16日
打合せ協議	○																				○(10/9) ○(11/5) ○(1/31) ○(3/3)

2. 調査結果（前後比較）

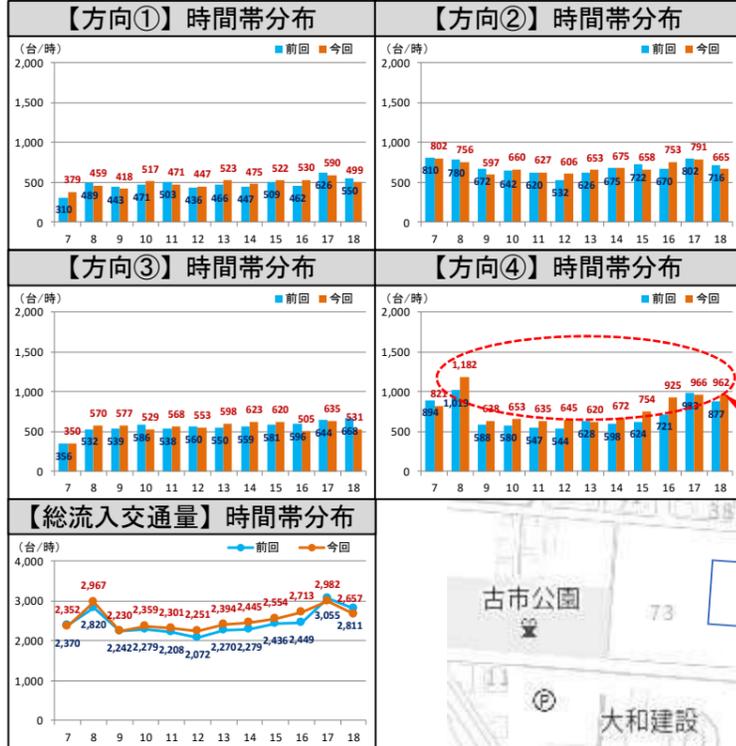
2.1 自動車交通量（平日）

(1) 平日

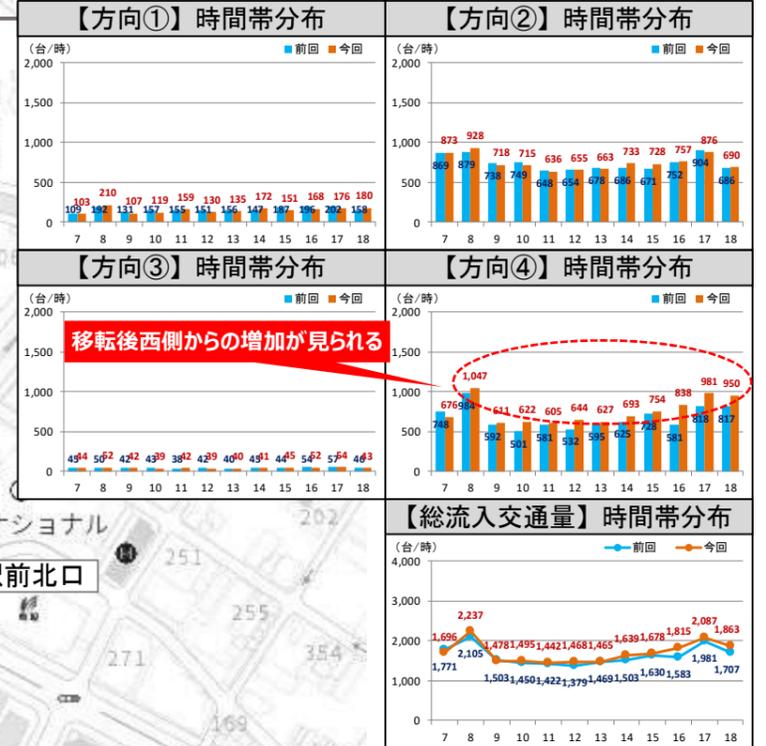
・棒グラフは各流入方向の時間帯別交通量、折れ線グラフは各交差点の総流入方向の時間帯別交通量を移転前後で比較したものである。

今町二丁目交差点・太平通り交差点・鳥取駅前北口交差点の西側④流入部は移転後増加しており、鳥取西道路の開通の影響(令和元年5月12日全線開通)と考えられる。

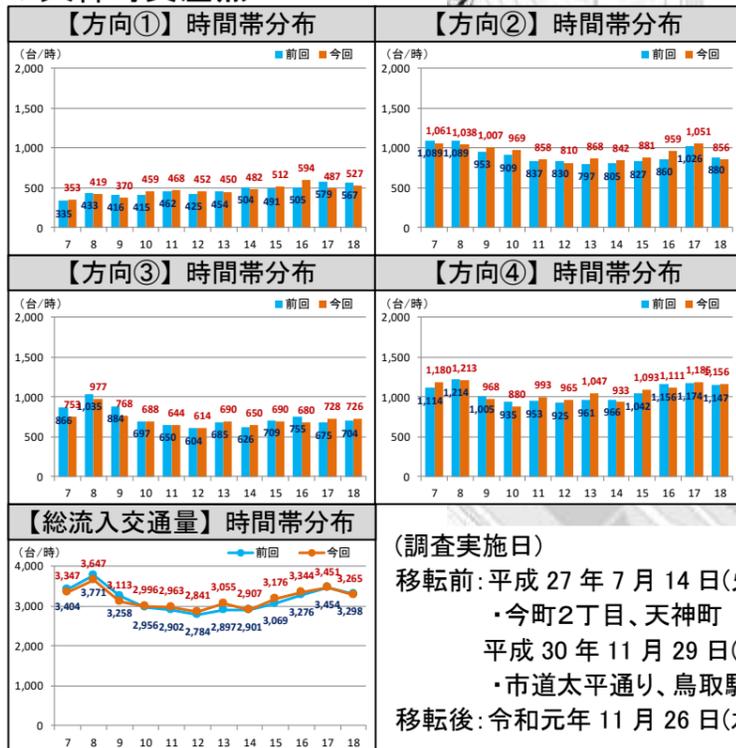
▼今町二丁目交差点



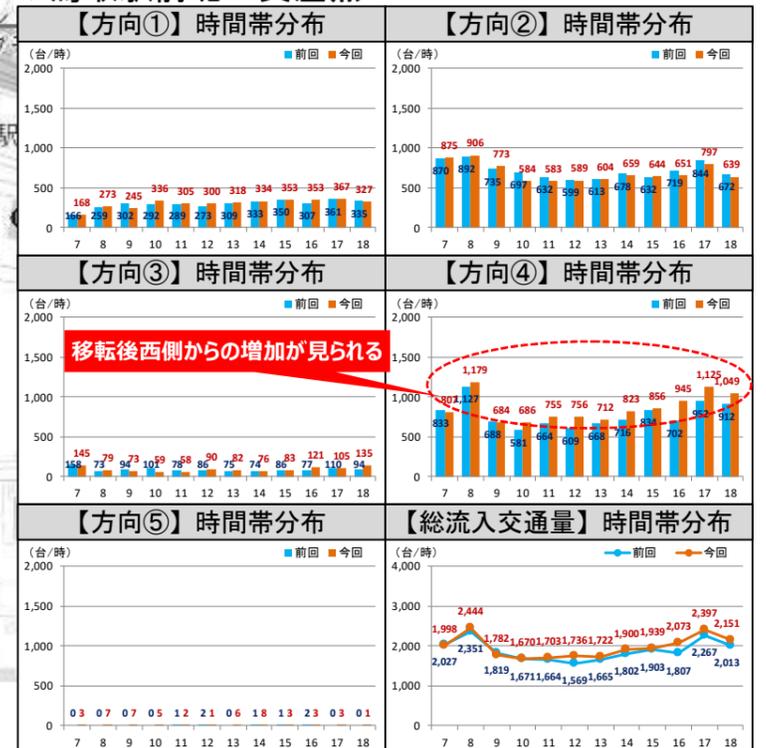
▼太平通り交差点



▼天神町交差点



▼鳥取駅前北口交差点



(調査実施日)
 移転前: 平成 27 年 7 月 14 日(火)
 ・今町二丁目、天神町
 平成 30 年 11 月 29 日(木)
 ・市道太平通り、鳥取駅前北口
 移転後: 令和元年 11 月 26 日(水)

2. 調査結果（前後比較）

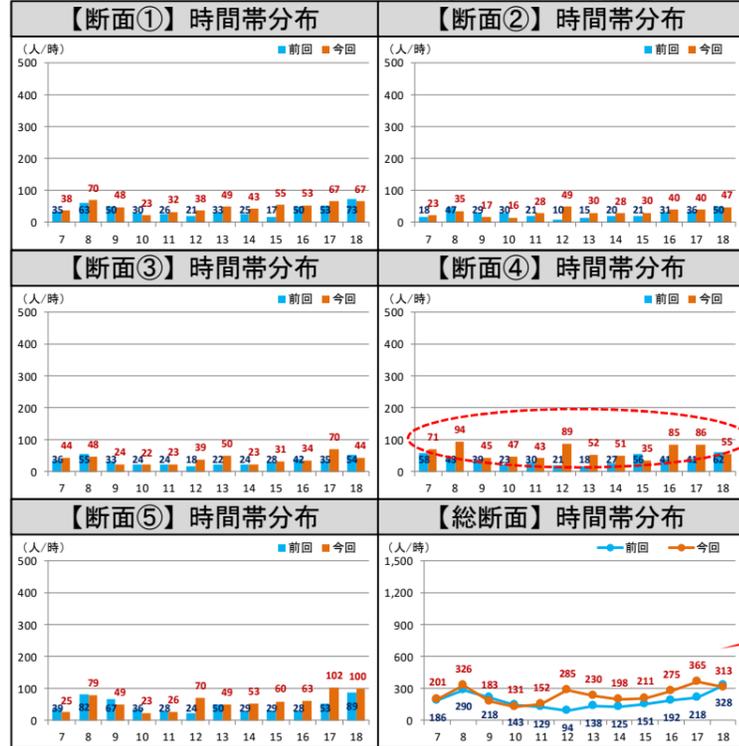
2.2 歩行者交通量（平日）

(1) 平日

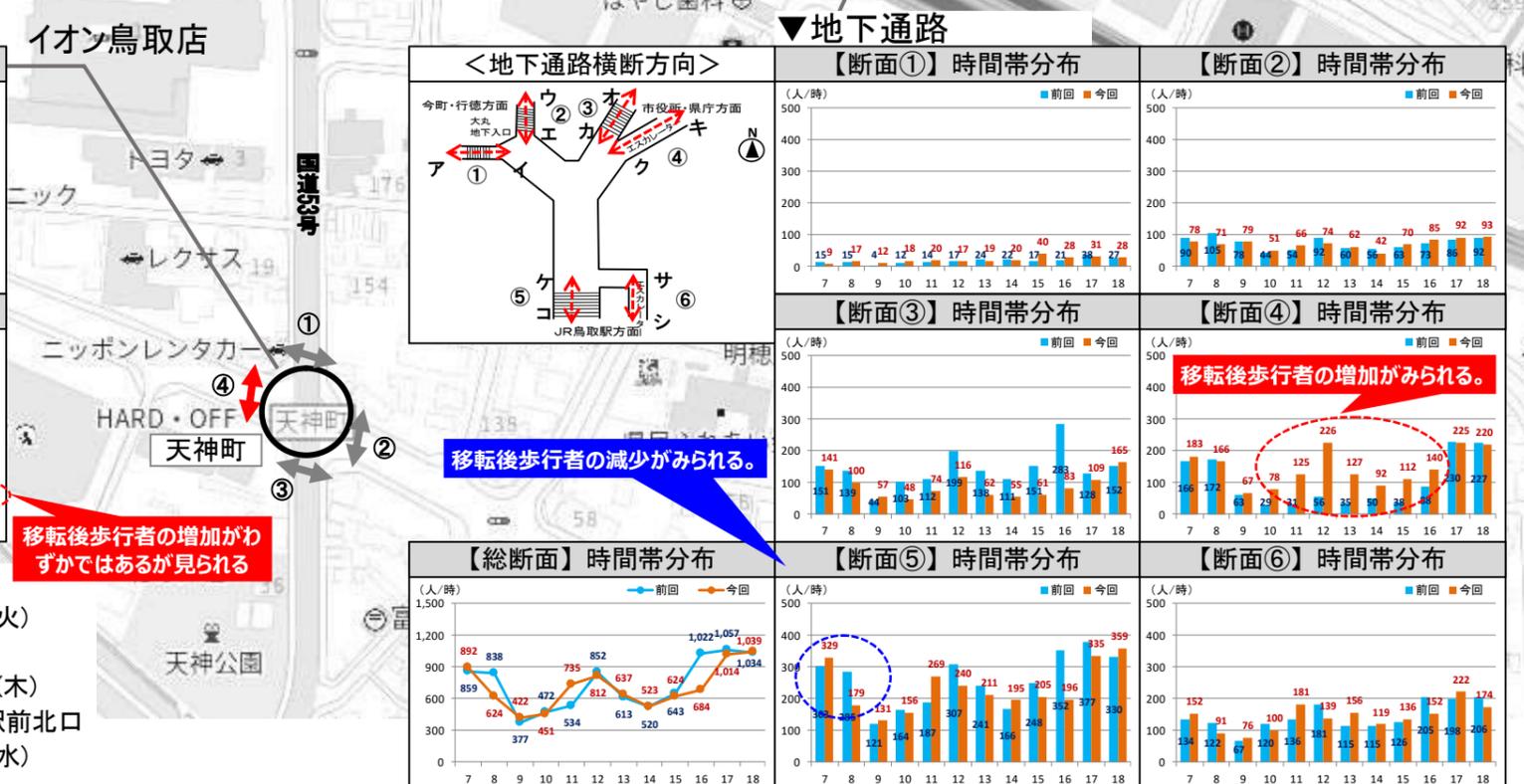
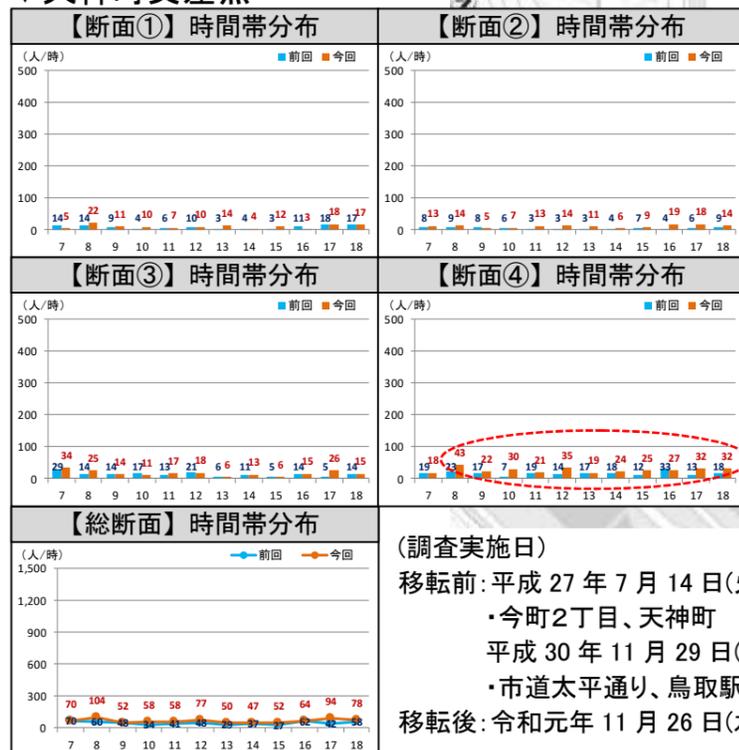
- 市庁舎移転前後による主要交差点と地下通路の平日の歩行者交通量を比較した結果を以下に示す。
- 平日の歩行者は移転前後において鳥取市庁舎関連と思われる方向で増加している。
- 今町二丁目交差点・天神町交差点においては南北方向の④流入部での歩行者が若干増加している。

- 太平通り交差点・鳥取駅前交差点ではそれぞれ東西方向の流入部で歩行者が増加している。
- 地下通路においては市役所・県庁方面の断面④で日中の利用が多くなっている。しかし断面⑤の朝ピークで歩行者は減少している。これは市庁舎移転による影響と考えられる。

▼今町二丁目交差点

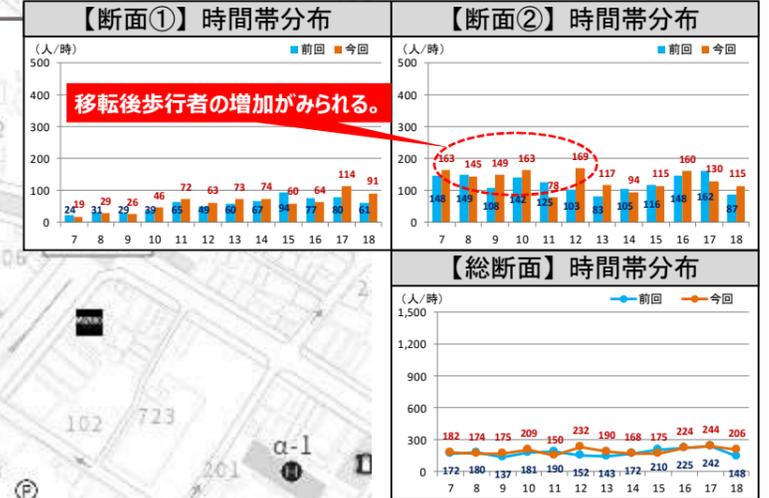


▼天神町交差点

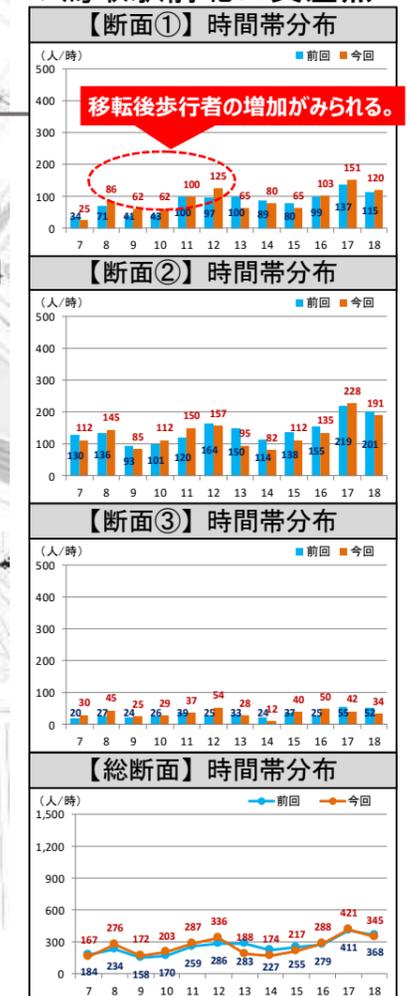


(調査実施日)
 移転前:平成 27 年 7 月 14 日(火)
 ・今町 2 丁目、天神町
 平成 30 年 11 月 29 日(木)
 ・市道 太平通り、鳥取駅前北口
 移転後:令和元年 11 月 26 日(水)

▼太平通り交差点



▼鳥取駅前北口交差点



2. 調査結果 (前後比較)

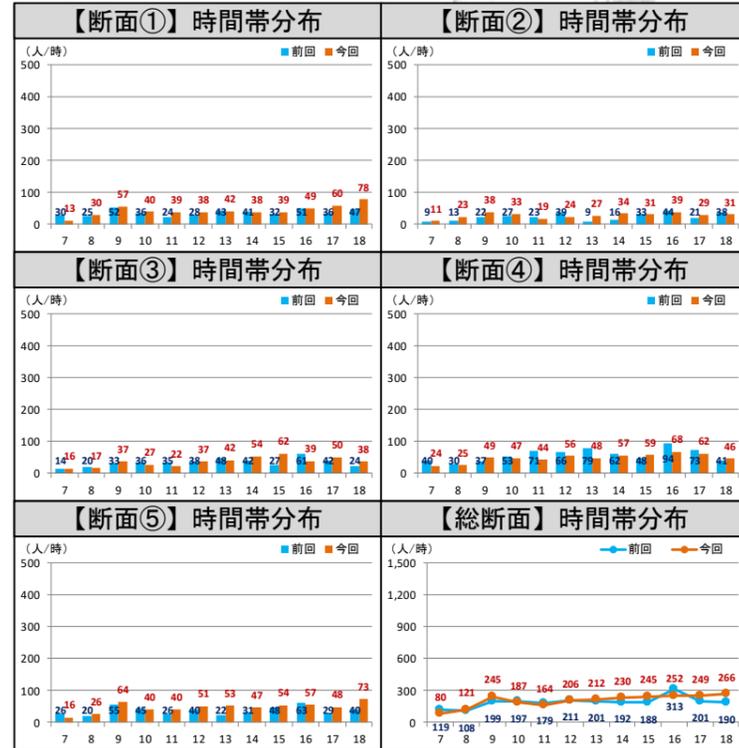
2.2 歩行者交通量 (休日)

(2) 交通実態調査 (歩行者交通: 休日)

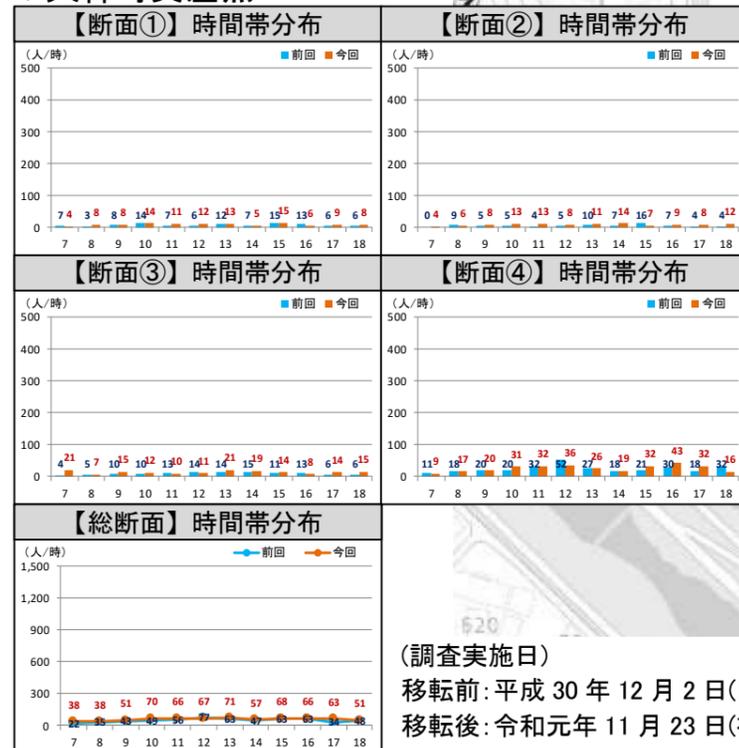
・休日の歩行者は、市庁舎移転先付近の今町二丁目と天神町の交差点は利用そのものが少なく、ほとんど変化は見られない。

・一方、JR鳥取駅付近は移転後の横断歩道で歩行者が増加している。
 ・11月23日には鳥取駅前イベントがあり、歩行者の増加はその影響とも考えられる。

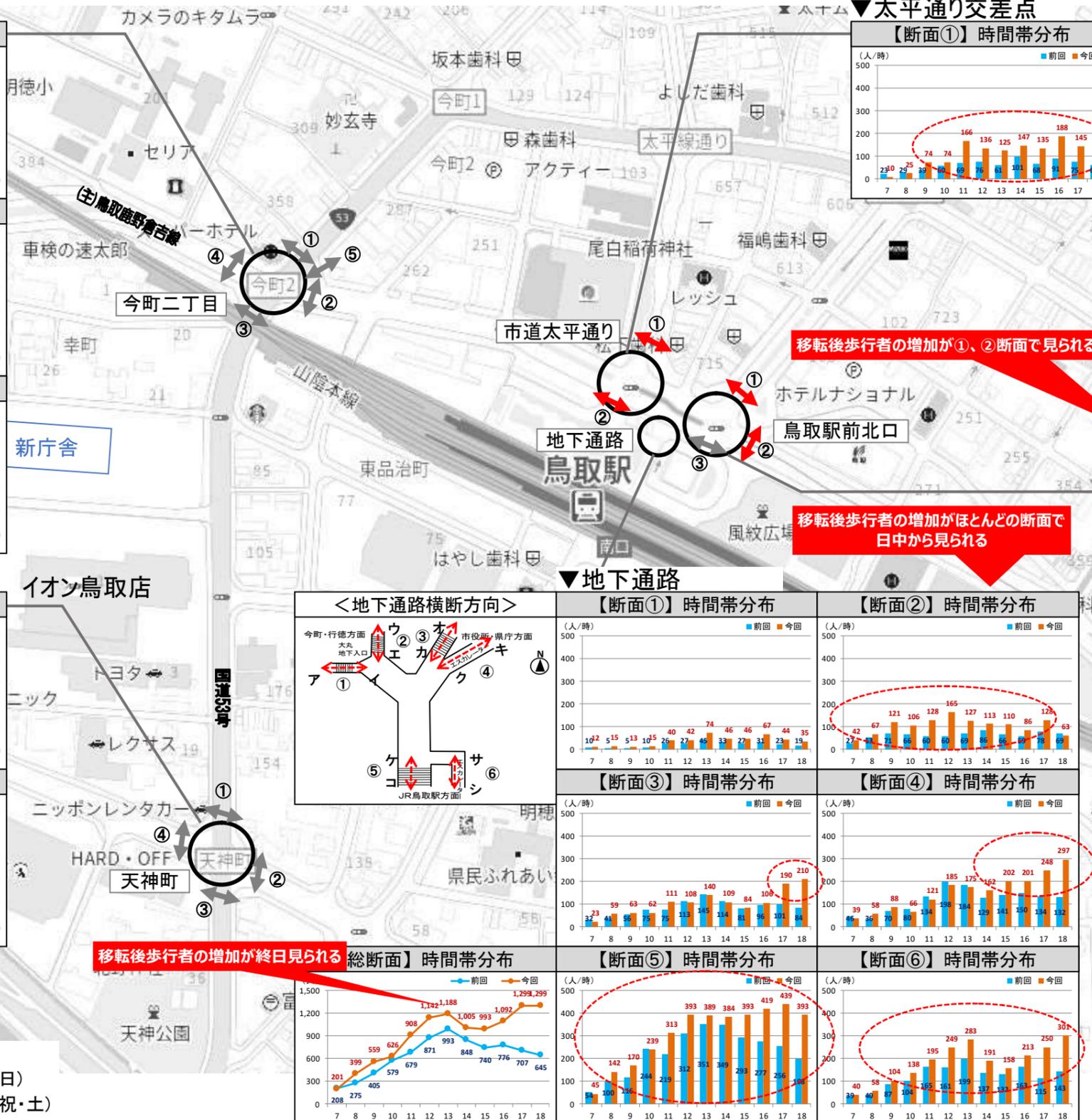
▼今町二丁目交差点



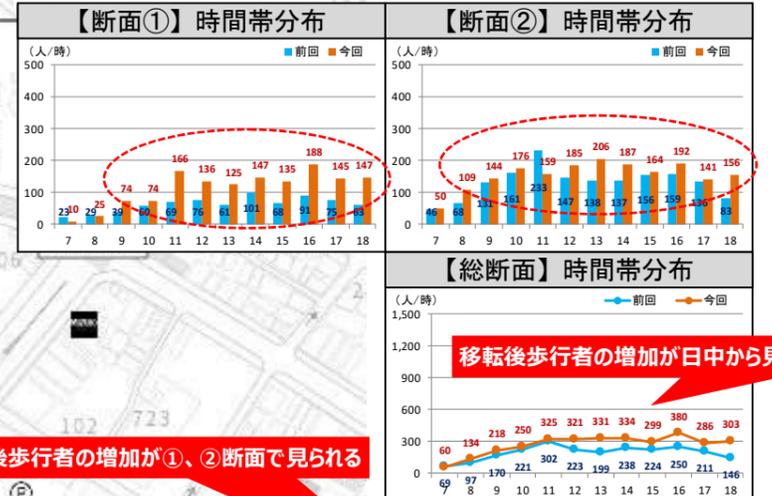
▼天神町交差点



(調査実施日)
 移転前: 平成30年12月2日(日)
 移転後: 令和元年11月23日(祝・土)



▼太平通り交差点



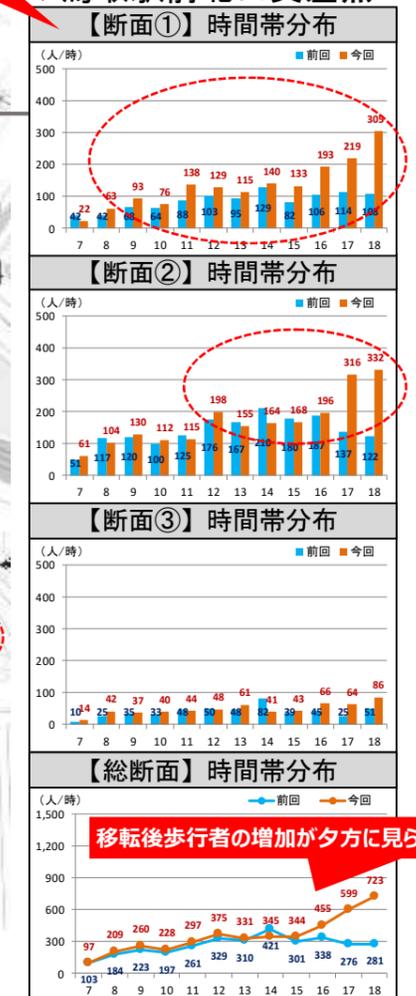
両断面とも移転後歩行者の増加が見られる

移転後歩行者の増加が日中から見られる

移転後歩行者の増加が①、②断面で見られる

移転後歩行者の増加がほとんどの断面で日中から見られる

▼鳥取駅前北口交差点



移転後歩行者の増加が夕方に見られる

2. 調査結果 (前後比較)

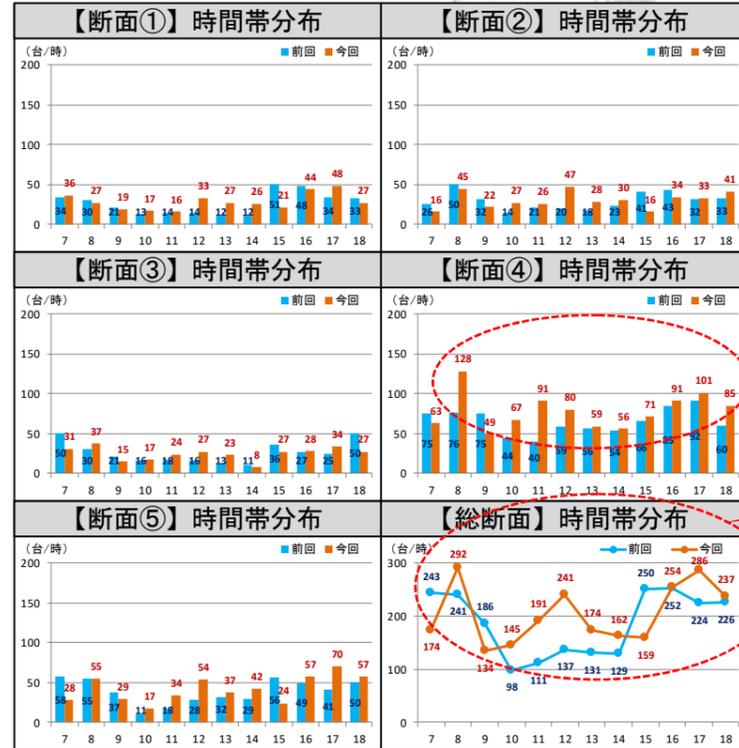
2.3 自転車交通量 (平日)

(1) 平日

・平日の自転車交通は、今町二丁目交差点で多くの時間帯と天神町交差点で朝・夕ピークにおいて増加している。これは市庁舎移転による影響と考えられる。

・鳥取駅前北口交差点では朝ピーク、夕ピークでわずかであるが減少している。

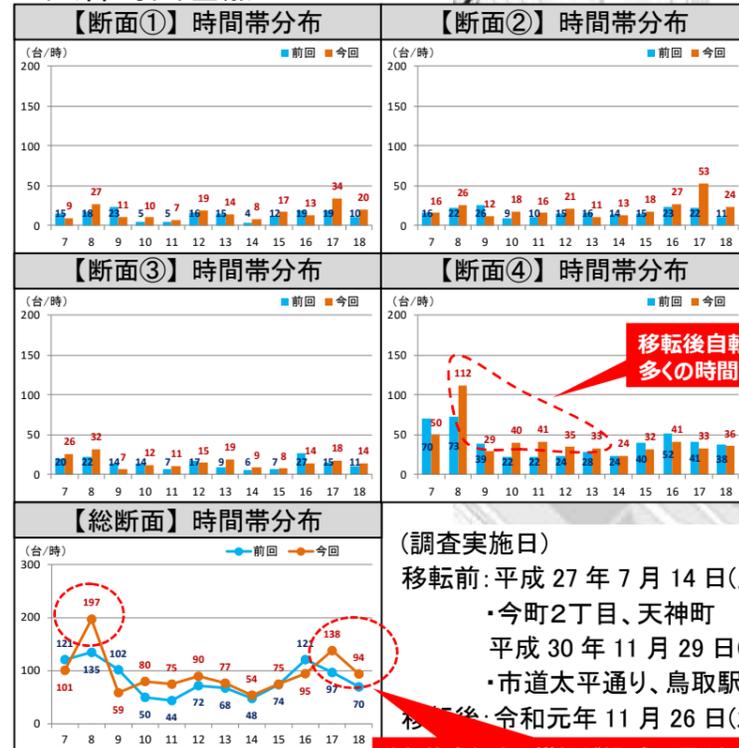
▼今町二丁目交差点



移転後自転車の増加が多くの時間帯で見られる

新庁舎

▼天神町交差点

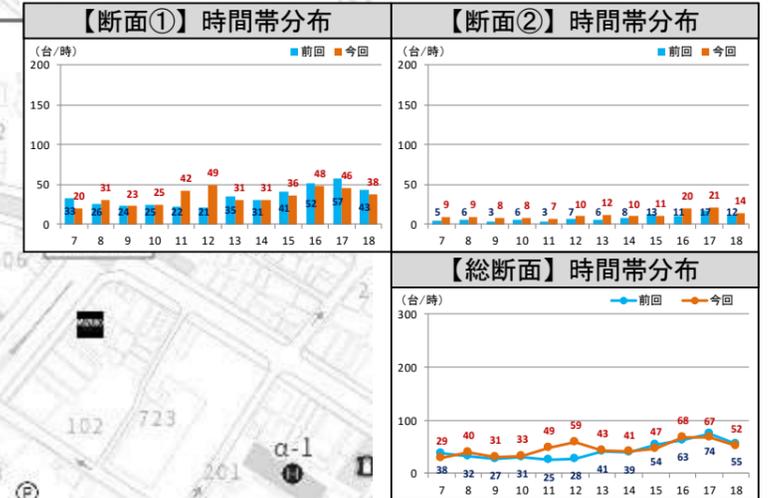


移転後自転車の増加が多くの時間帯で見られる

(調査実施日)
 移転前:平成 27 年 7 月 14 日(火)
 ・今町2丁目、天神町
 平成 30 年 11 月 29 日(木)
 ・市道太平通り、鳥取駅前北口
 移転後:令和元年 11 月 26 日(水)

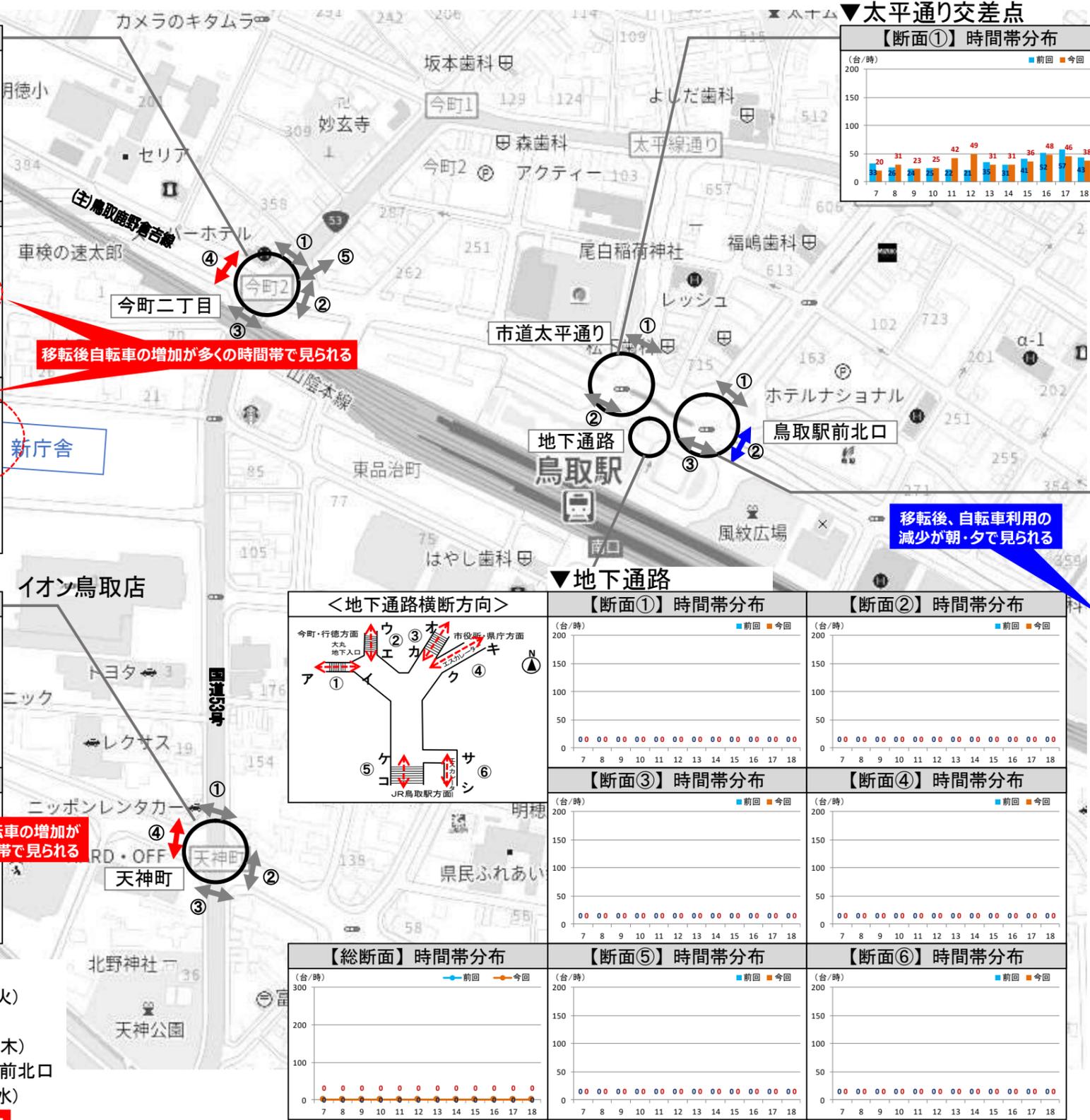
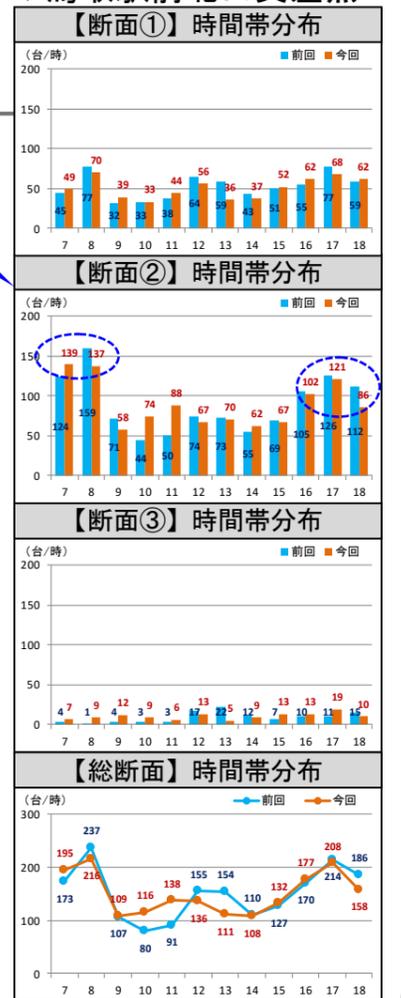
移転後自転車の増加が朝・夕で見られる

▼太平通り交差点



移転後、自転車利用の減少が朝・夕で見られる

▼鳥取駅前北口交差点



2. 調査結果 (前後比較)

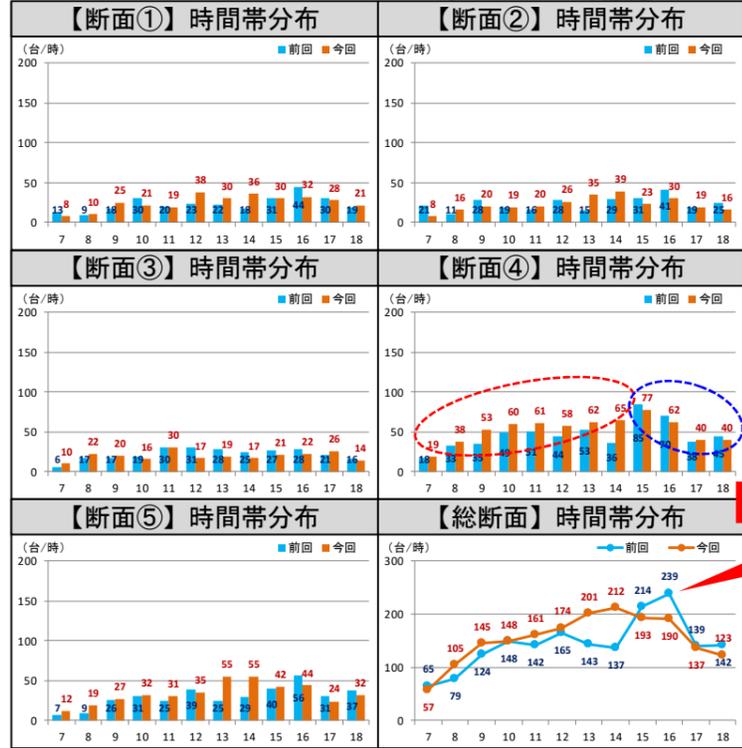
2.3 自転車交通量 (休日)

(2) 休日

- ・ 休日の自転車で変化が見られるのは、今町二丁目交差点と天神町交差点である。
- ・ 今町二丁目交差点は移転後、朝から日中にかけて増加し、夕方は逆に減少している。
- ・ 天神町交差点は④の西側断面で微増している。

- ・ 鳥取駅前北口交差点では自転車利用が減少している。
- ・ 増加している理由としては当日 (11月23日) に鳥取駅前イベントがあり、その影響で歩行者が多く、自転車の乗り入れが今町二丁目交差点、天神町交差点利用に変わったと考えられる。

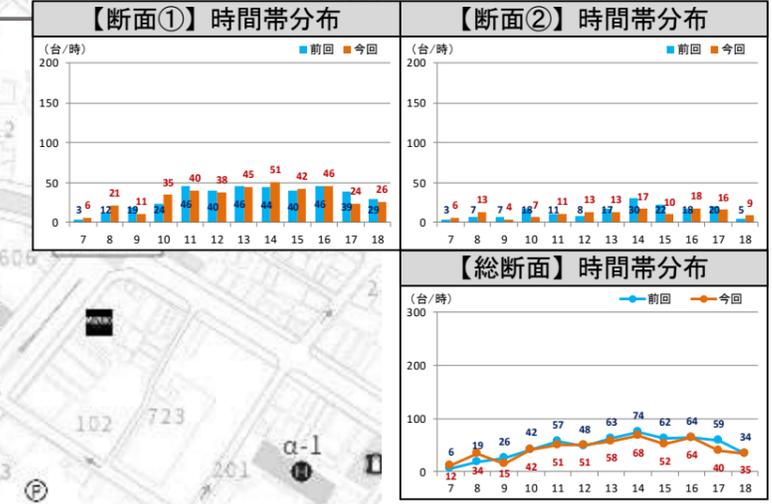
▼今町二丁目交差点



移転後自転車は朝から日中にかけて増加し、夕方は減少している

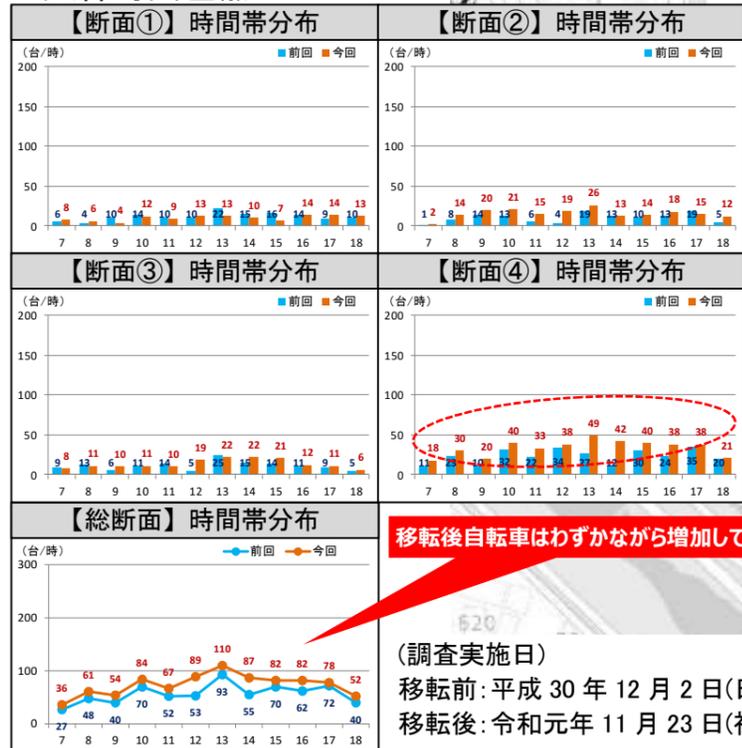
新庁舎

▼太平通り交差点



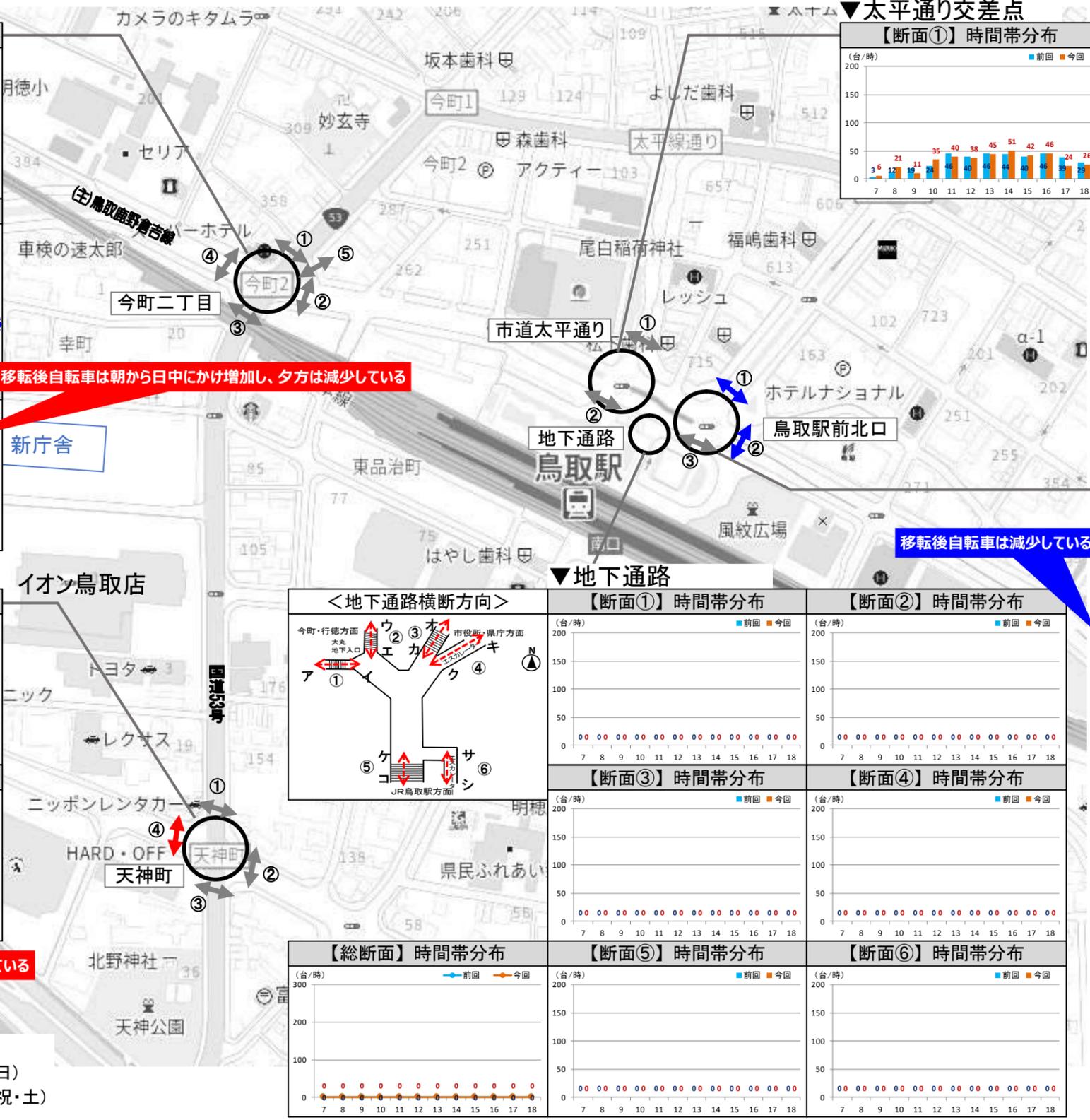
移転後自転車は減少している

▼天神町交差点



移転後自転車はわずかながら増加している

(調査実施日)
移転前: 平成30年12月2日(日)
移転後: 令和元年11月23日(祝・土)



2. 調査結果（前後比較）

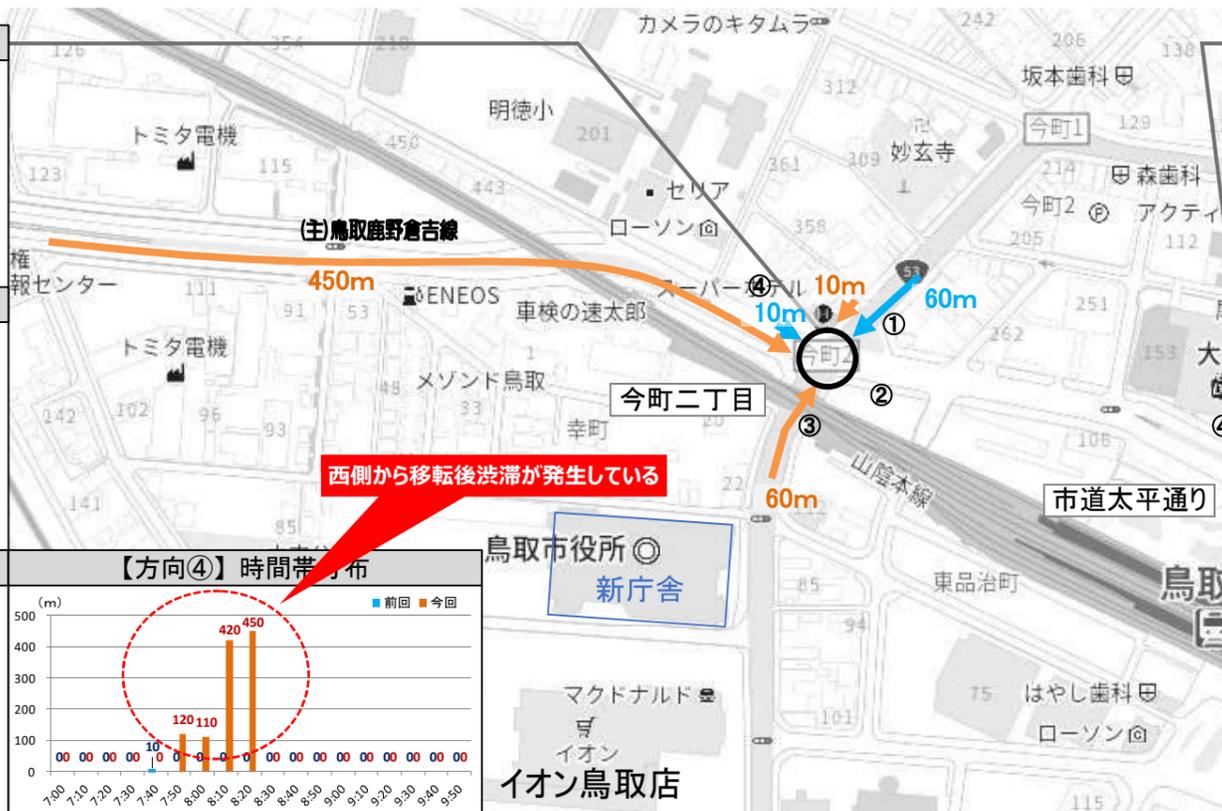
2.4 渋滞長（平日_朝ピーク）

(1) 平日（朝ピーク）

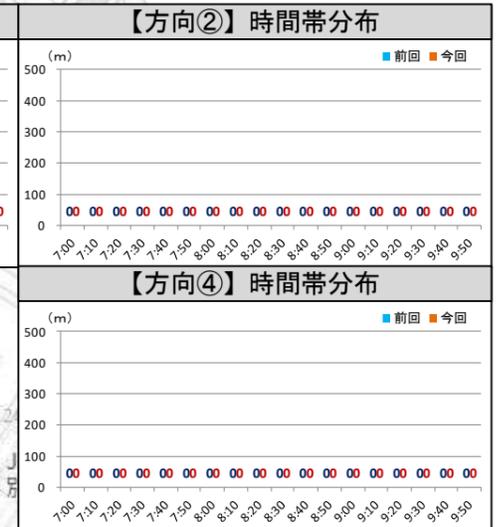
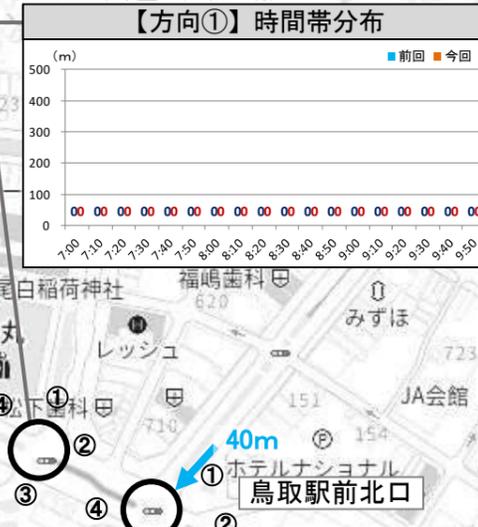
- ・平日の朝ピークにおいては、今町二丁目交差点の西側④からの流入による渋滞が最大450mと新たに発生している。
- ・また、天神町交差点の東側②からの流入は移転前においてもわずかに渋滞長が見られたが、移転後少し大きくなっている。これは鳥取西道路の開通により交通が増加したためと考えられる。

- ・なお、JR鳥取駅北側の鳥取駅前北口及び市道太平通り交差点を起点とした渋滞は、市庁舎の移転後発生していない。

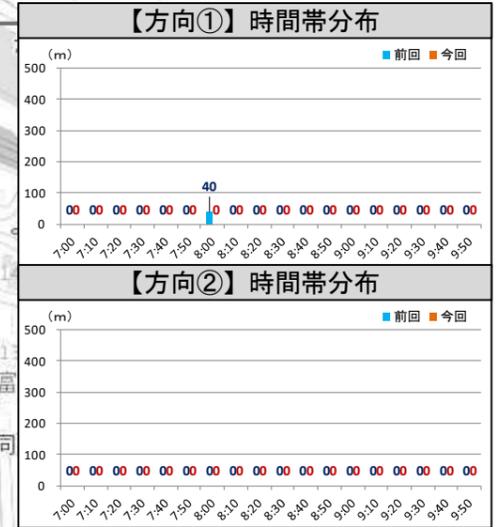
▼今町二丁目交差点



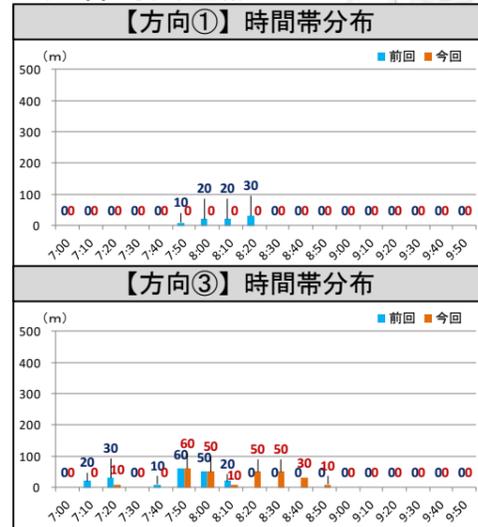
▼太平通り交差点



▼鳥取駅前北口交差点



▼天神町交差点



(調査実施日)
 移転前: 平成27年7月14日(火)
 ・今町2丁目、天神町
 平成30年11月29日(木)
 ・市道太平通り、鳥取駅前北口
 移転後: 令和元年11月26日(水)

2. 調査結果（前後比較）

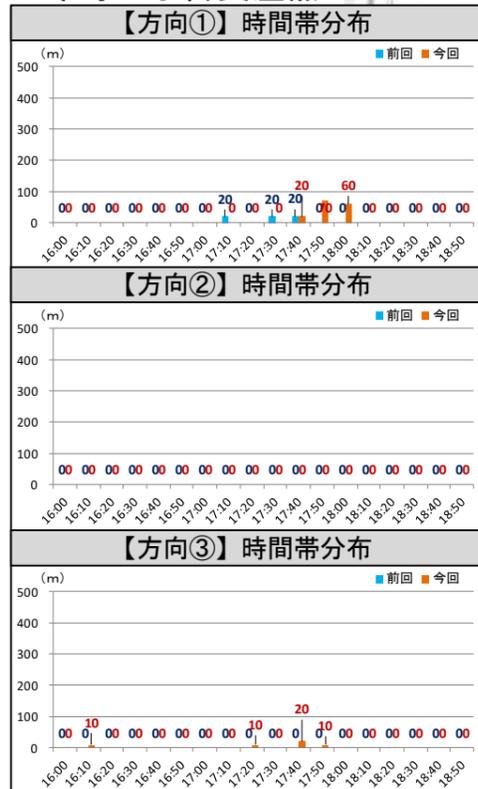
2.4 渋滞長（平日_タピーク）

(2) 平日（タピーク）

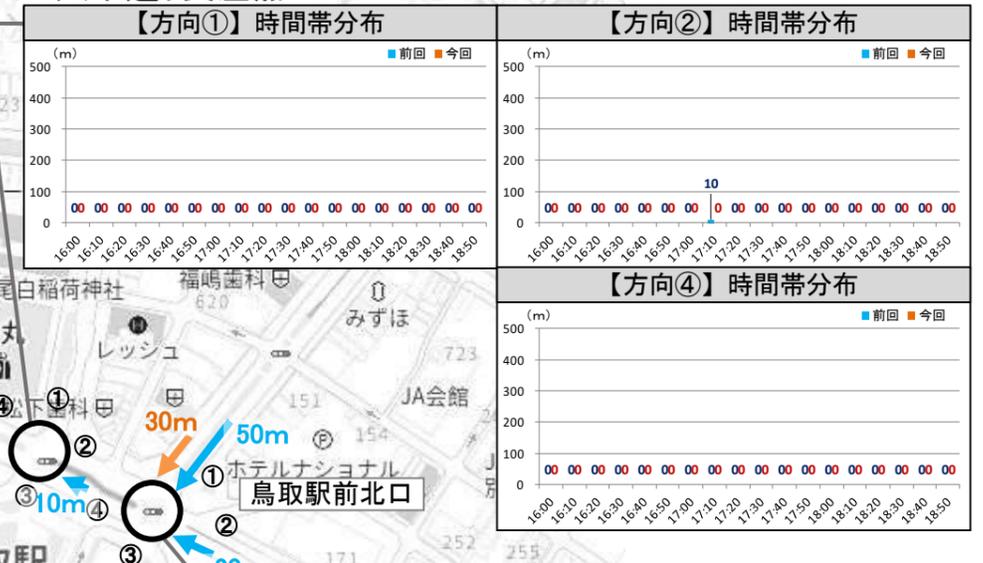
- ・平日のタピークにおいては、天神町交差点の移転後東側②の渋滞が最大 310m、また南側③も 100mと少し大きくなっている。
- ・逆に西側④からの渋滞は緩和している。

- ・渋滞長が大きくなっている原因は鳥取西道路の開通により流入交通が増加したためと考えられる。
- ・その他の交差点の渋滞はいずれも 70m 以下と小さいものとなっている。

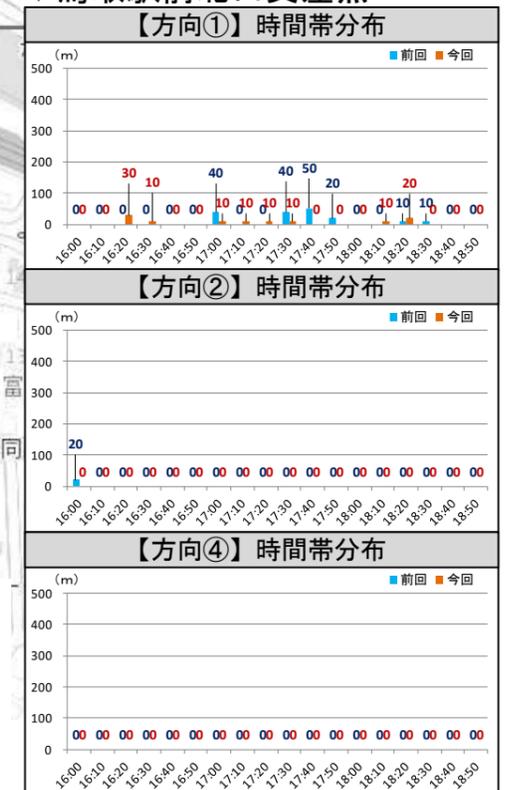
▼今町二丁目交差点



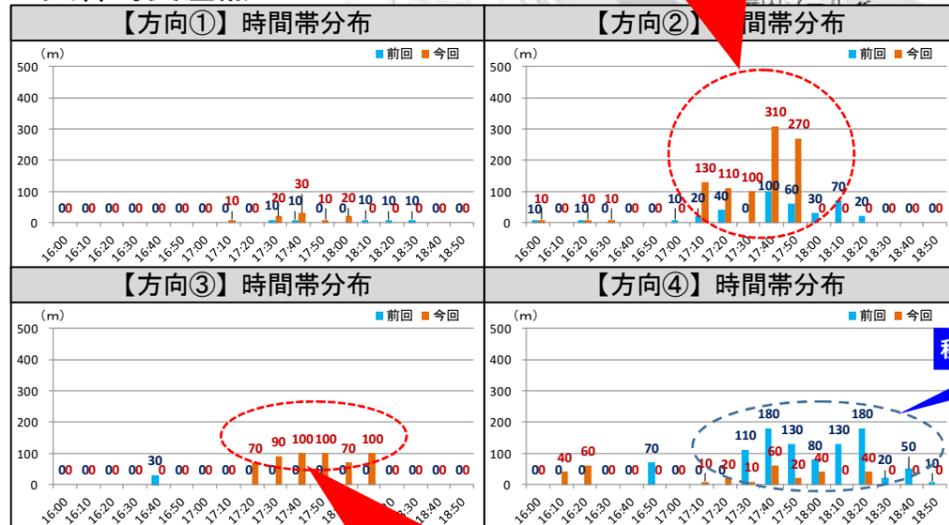
▼太平通り交差点



▼鳥取駅前北口交差点



▼天神町交差点



東側からの渋滞が移転後若干大きくなっている

移転後、渋滞はほぼ解消している

南側からの渋滞が移転後若干大きくなっている

← 移転前
← 移転後

(調査実施日)
 移転前: 平成 27 年 7 月 14 日(火)
 ・今町二丁目、天神町
 平成 30 年 11 月 29 日(木)
 ・市道太平通り、鳥取駅前北口
 移転後: 令和元年 11 月 26 日(水)

2. 調査結果（前後比較）

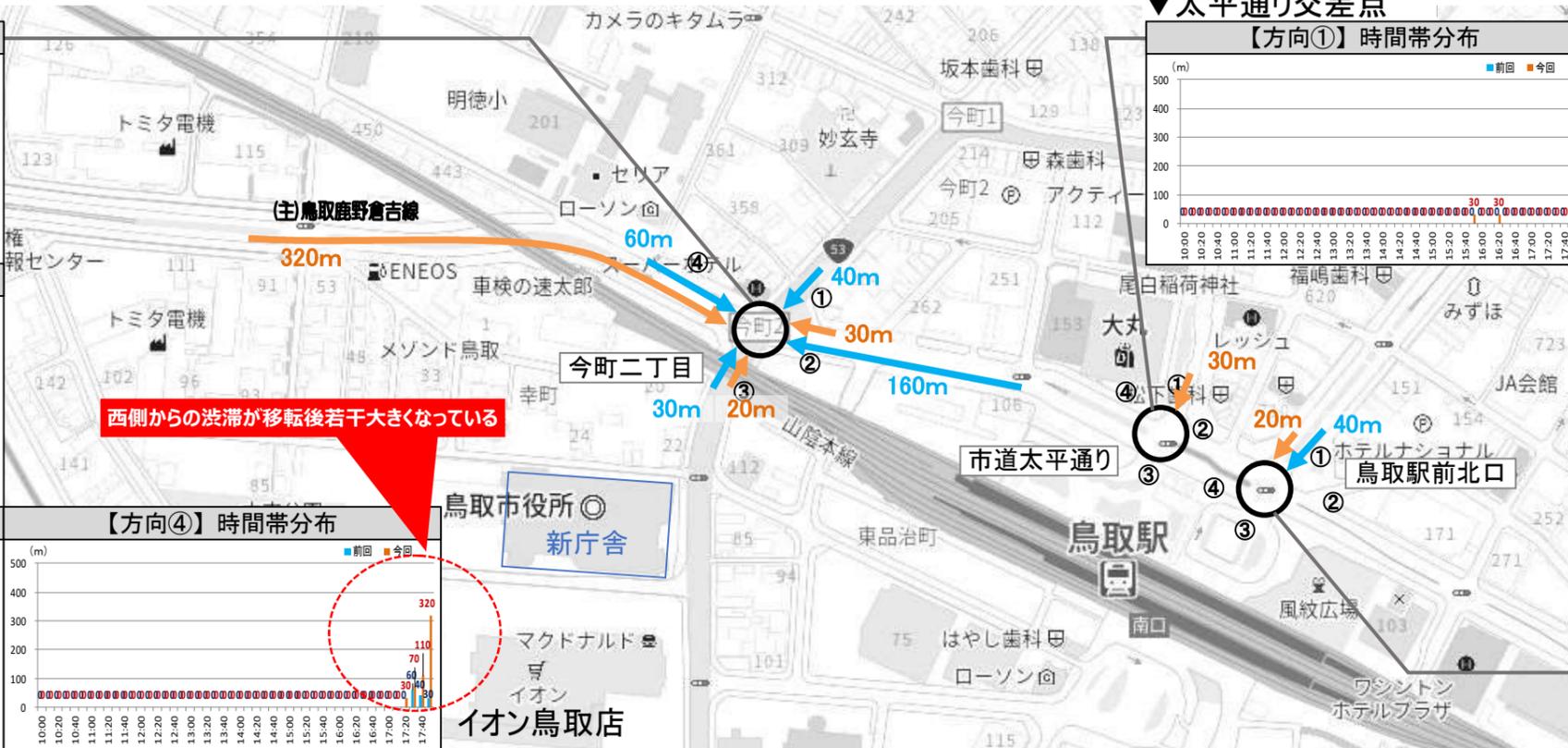
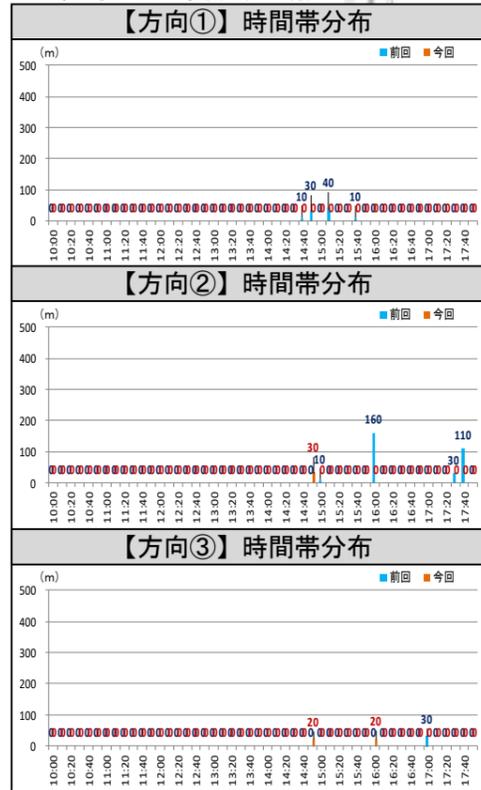
2.4 渋滞長（休日）

(3) 休日

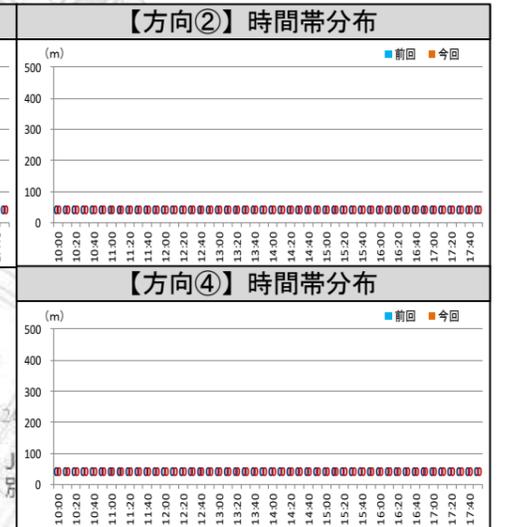
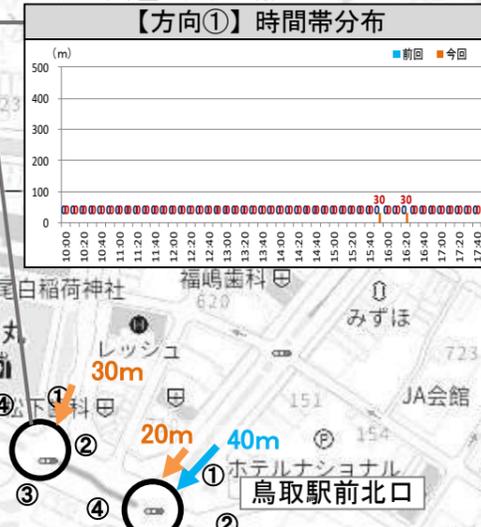
- ・今町二丁目交差点において移転後の西側④流入方向で最大320mの渋滞が発生している。
- ・また、その他天神町交差点の北側①、東側②、南側③の流入方向、太平通り交差点の北側①で渋滞長は移転前と比べ大きくはなっているが、70m以下と小さい。

- ・鳥取駅前北口交差点では、休日の渋滞長は移転後縮小している。

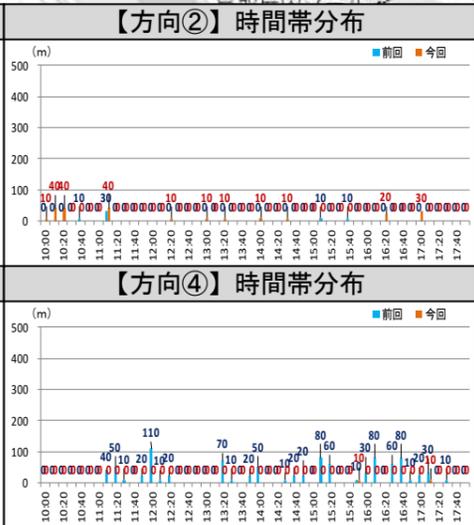
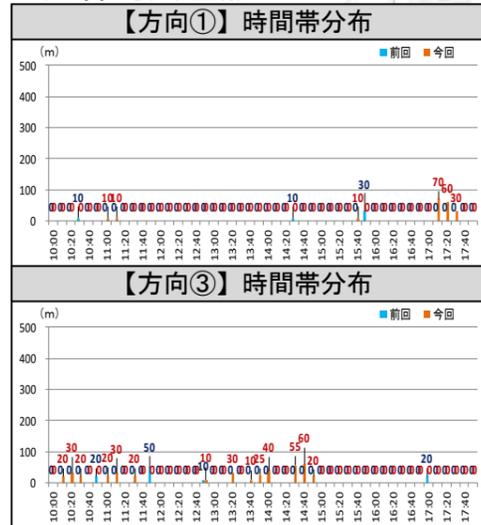
▼今町二丁目交差点



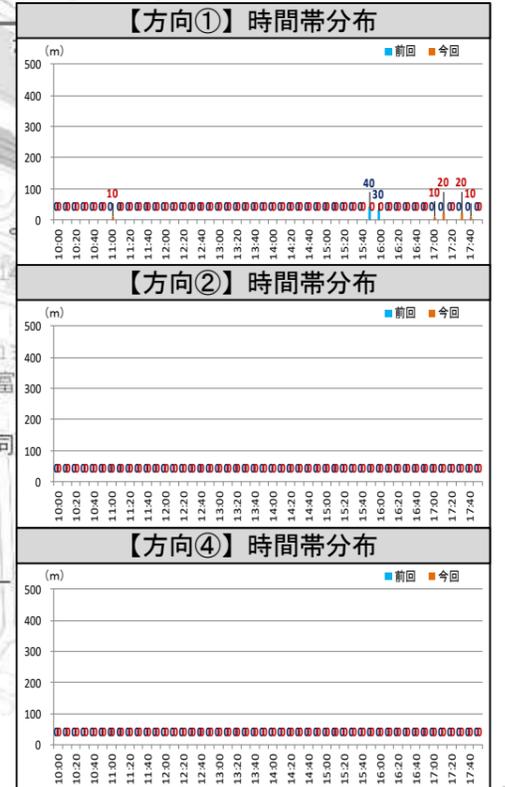
▼太平通り交差点



▼天神町交差点



▼鳥取駅前北口交差点



2. 調査結果（前後比較）

2.5 交通量調査結果の整理

- ・交通量調査結果について、交差点別に整理すると以下のとおりとなる。
- ・駅周辺地区の自動車交通は増加している。

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の渋滞が発生している。 ・夕ピーク時に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	・アーケード側、駅側の東西方向で歩行者利用は増加している。 ・自転車利用は大きな変化はみられない。	・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。 ・自転車利用は大きな変化はみられない。
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も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。	・歩行者利用は大きな変化はみられない。 ・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となり長くなっている。 ・夕ピーク時には、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、北側の東西方向で自転車利用は減少している。	・北側の東西方向、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がなくなっている。 ・夕ピーク時には、北側の流入方向で渋滞長は短くなっている。	・北側の流入方向で渋滞が発生しているが渋滞長は短くなっている。

