

第 6 回

鳥取駅周辺再整備に係る四者連携協議会

- ・ 日 時：令和 8 年 3 月 1 1 日（水）
9：30～
- ・ 場 所：市役所本庁舎市民交流棟 2 階
多目的室 1

次 第

1 開 会

2 副市長あいさつ

3 議 題

- (1) 進捗報告事項
- (2) 第 5 回四者連携協議会の主な意見と対応状況
- (3) 整備計画（素案）について
- (4) 意見交換

4 その他

5 閉 会

第6回 鳥取駅周辺再整備に係る四者連携協議会 名簿

所属・役職	氏名
鳥取県副知事	<small>なかほら みゆき</small> 中原 美由紀
鳥取市副市長	<small>はば きょういち</small> 羽場 恭一
西日本旅客鉄道株式会社山陰支社 副支社長	<small>わだ しょうじ</small> 和田 昇司
鳥取商工会議所副会頭	<small>おか しゅういち</small> 岡 周一

資料1

第6回 鳥取駅周辺再整備に係る四者連携協議会資料
令和8年3月11日

1. 進捗報告事項

1) 検討経緯（更新版）	1
2) 第7回駅まち空間デザイン検討部会の報告	5
3) 県警本部との意見交換の報告	6

2. 第5回四者連携協議会の主な意見と対応状況

1) 主な意見と対応状況	12
--------------	----

3. 整備計画（素案）について

1) 目次構成案	14
2) 整備計画（素案）について	15
3) 整備計画策定までのスケジュール案	16

1. 進捗報告事項

1) 検討経緯 (更新版)

R6年度

- ①集約型交通ターミナル機能の再編
- ②まちなかへ賑わいを滲み出す空間整備
- ③市民が集いたくなる利便施設・公共公益施設の整備
- ④民間の誘導・整備による多機能な複合施設の整備

基本計画策定(R6.6)

R6.7.8
第1回 四者連携協議会

R6.9.14, 28
第1回若者・子育て世代WS

R6.10.13
第1回 駅まち空間デザイン検討部会

- ✓ 交通実態・課題の共有(調査結果の報告)
- ✓ ワークショップによる市民ニーズ
- ✓ 基本計画のレビュー
- ✓ 駅前広場レイアウト案(人を中心とした空間レイアウト)

(主な論点)
 ○歩行者デッキではなく、**平面横断を基本としたデザイン検討**
 (まちなかとの繋がり/デッキの技術的課題)
 ○**駅南口の水辺空間も含む一体的な検討**
 ○高齢者も含む利用者の利便性に配慮した**集約型の交通ターミナル**
 ○人中心の考え方と車社会の鳥取の特性も踏まえた**配置・規模の検討**
 (バス・タクシーの乗降場・待機場、一般車送迎・駐車場などの機能配置)
 ○鉄道の**高架下交通広場の実現性**について継続検討
 ○**周辺道路の交通課題に資する交通広場デザイン・機能配置**

※JR西日本様の調査結果・・・高架下のバス走行は柱1スパン(有効幅員8.4m程度)間のみとの結論

R6.11.15
第2回 四者連携協議会

(確認事項)
 ○基本計画の整備イメージ位置に**集約型交通ターミナル**を配置
 ○「公共交通の利便性向上」と「人を中心とした空間整備」
 ○**地上動線をメイン**とした歩行者ネットワーク

R6.11.29
第2回 駅まち空間デザイン検討部会

- ✓ 平面横断に関する考察
- ✓ 交通広場の規模算定
- ✓ 整備コンセプト・レイアウト(複数案)
 - ・BTの南北配置(立体化によるバス・タクシー・一般車の集約)
 - ・BTの南北配置(平面配置)
 - ・一般乗降の南側配置
- ※BTの規模については、効率化するイメージでの案

(主な論点)
 ○**バスターミナルの南北分散案に対する運用面、利便性面での懸念**
 ○**交通事業者の意見**も踏まえた交通ターミナルの必要規模の検討着手
 ○路線バス以外の送迎サービスの**待機場の確保**の必要性
 ○駐輪場の配置、人の動線など詳細についての継続検討

R7.1.8
交通事業者との意見交換

R6.12.7
第2回若者・子育て世代WS

R7.2.15
第3回 駅まち空間デザイン検討部会

(主な論点)
 ○交通事業者の意見も踏まえた**集約型の交通ターミナルの規模**について議論
 ○バスやタクシー等の待機スペースの確保を**駅前空間外での確保**も含めて、**交通事業者との意見交換を継続**しつつ検討
 ○案1はまちなかとの繋がりが劣るため、**案2や案3を軸に引き続き検討**
 ○積雪対策としては、大屋根に留まらず融雪装置などの幅広く検討が必要
 ○バスの待合環境としてのシェルター等の**必要性の確認**
 ○来年度複合施設の具現化に伴う詳細な周辺交通への影響分析や動線検討は必要

1) 検討経緯 (更新版)

R7.2.15 [再掲]
第3回 駅まち空間デザイン検討部会

R6年度 3

R7.3.13
第3回 四者連携協議会

- (確認事項)
- 高架下のバス通行に対する自転車・歩行者動線との交差による安全対策の必要性
 - 北口広場の機能・役割について、風紋広場の経緯の確認等が必要
 - 北口・南口広場の使い方・役割など、踏み込んだ議論が必要
 - 公共交通の集約の潮流に対して、タクシー乗降場を分散することは逆行感があり、タクシー業界の実情や将来も踏まえた検討も今後必要
 - バス待機場を大きくするのは、本当にそのような方向でいいのか要検討
 - 北口広場とバードハットは行き来ができる方がよい

R7年度

R7.5.16
交通事業者との意見交換

R7.5.26
地元商業等関係者との意見交換

R7.7.2
第4回 駅まち空間デザイン検討部会

- (主な論点)
- 駅前の風情ある個人商店の雰囲気もまちづくりに活かすことができると良い
 - 改札を出てから駅北口のタクシー乗降場所までの案内について懸念
 - 基本計画の考え方を踏まえ、利用者目線のターミナル再編が必要。
 - 四季折々の環境変化(雪や雨)、その排水面など細かな配慮をした整備が必要
 - 平面横断や若桜街道へのバス停設置に対する処理能力の検証の必要性
 - 中心市街地の住民の関心・意識醸成
 - 長期的な視点で時間軸をもった整備が必要
 - 整備後の地域のマネジメントへの議論の深化。
 - 複合施設のコンセプトメイキングとプロデューサー役の存在の重要性
 - 整備用地や概算事業費などについても検討し、関係者と協議を進める。

- ✓ 「駅まち空間」の位置づけとまちなかとの関係
- ✓ 事業者意見交換を踏まえたバース数検討
- ✓ 駅まち空間レイアウト(案)
- ✓ 複合施設について
- ✓ 今年度のスケジュール

R7.7.18
岡山駅現地合同視察
交通事業者との意見交換

R7.7.29
第4回 四者連携協議会

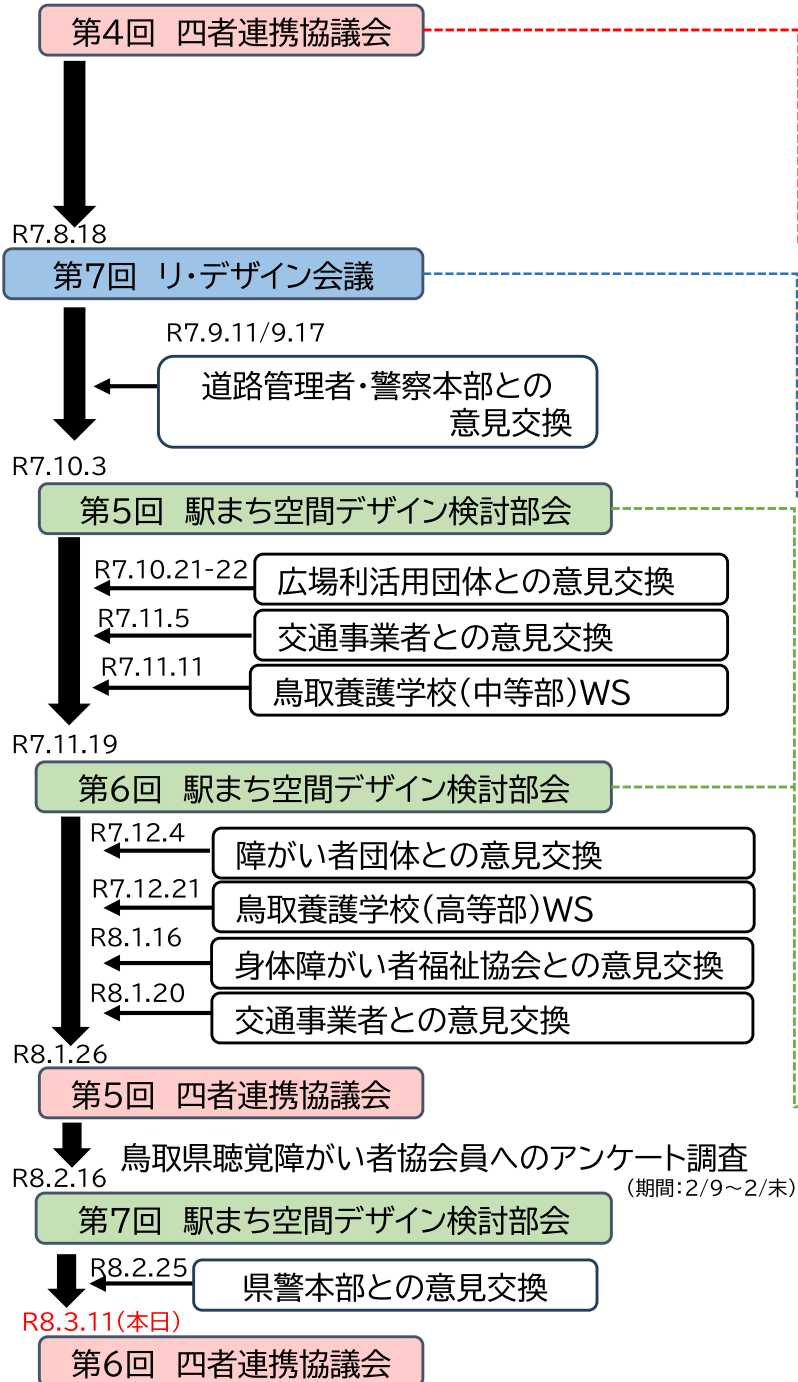


駅の西から東を望む

駅北口

駅南口

1) 検討経緯 (更新版)



(確認事項)

1. まちなかとの繋がり・まちづくりに関して
 - 若者、家族、高齢者・障がい者等の利用者にとって魅力あるものとしていくこと
 - 経済団体としての協力意向
2. レイアウト案及び関係者との調整に関して
 - 平面横断に対する関係機関との協議の進捗
 - タクシー乗降場所への導線確保や視認性等への配慮
 - 障がい者各団体等との意見交換の場
 - 複合施設におけるまちなかやシャミネとの相乗効果
3. 全体を通じて
 - レイアウト案を基本に個別議論を関係者間で協力しながら進めていくことで合意

(主な論点)

- 若桜街道への降車バス設置について
- バスターミナルの乗降場所の集約に関する利用者目線での配慮について
- バリアフリーの観点からのタクシー乗り場の配置について
- 北口広場からまちなかとの繋がりと平面横断に関する検討について
- 複合施設の検討状況と民間投資を期待した情報提供について
- 今後数十年のまちづくりを踏まえた都市機能を向上させる投資のあり方について
- 提示したレイアウトを基本に更なる検討を進めていく方針となった

(主な論点) 第5回・第6回を総括

- 路線バスの降車専用バスをバスターミナルへ集約する方針の合意
 - 交通広場・バスターミナル・待合環境等は、空間規模に関する関係者との継続協議
 - 鉄道高架下の空間利用については、JR西日本として、個別協議を進める
 - 駅北口の身障者乗降場に関する当事者との協議の必要性
 - 平面横断の実現に向けた地下道の取り扱い、メリット・デメリットを継続検討
 - 事業手法、事業費の検討も視野に、最終的に必要な決定事項を整理の必要性
-
- 広場利活用に関しては、主催団体へのヒアリングやこれまでのワークショップ・市民アンケートを踏まえニーズを把握
 - 平面横断については、将来的な地下道のあり方も踏まえつつ、段階的な検討
 - 広場、複合施設ともに大きな方針としては今回提案の方向性で良いと考える。一方で各事業の組み立てについては今後の議論で検討を深度化できると良い
 - 整備計画の構成案については概ね了承

分類	部会での主な意見交換	R8.2.16 5
1. 平面横断と地下道のあり方について	<p>■「地下道のあり方・平面横断に関する整理」を議題にメリット・デメリットと眺望イメージパースを提示し意見交換</p> <ul style="list-style-type: none"> ○悪天候時への配慮が必要であり、地下道存置案は現位置のみが比較案となっているが、出入口の場所を変える議論も選択肢として必要ではないか。 ○歩道の雪かきは道路よりも後回しとなるため、平面横断部の歩行者滞留空間に屋根がないと歩行者の利便性が悪くなる。 ○福井市は地下道を廃止し平面横断化した降雪地域であり、他都市事例も参考にしてはどうか。 ○駅とまちなかとのつながりを重視するという構想からは地下道の上屋は明らかに支障物件。 ○地下道は交通安全の設備であり、渋滞緩和や交通安全、悪天候時の交通利便性が高い施設である。レイアウトの公表にあたっては、関係者と調整中で決定事項でないことを明記いただきたい。 <p>(今後の対応方針)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係機関との継続的な協議を進める。整備計画やレイアウト図への表現には配慮する。 ・雪などの悪天候を理由とする地下道の必要性については、降雪日における歩行者や市民の外出など実態など客観的データの事実に基づき、議論を継続する。 ・それらを基に市民の議論も促進していく方針とする。 	
2. コンセプトについて	<p>■デザインコンセプト「風紋ターミナルゲート」について意見交換</p> <ul style="list-style-type: none"> ○整備計画(4章)のデザインコンセプトがシャミネの開発とのコンセプトとも不整合にならないようにする必要がある。(→シャミネのデザインも風紋をコンセプトとしているとの回答) ○サンロードの舗装整備が風紋をイメージしたものとなる予定であり、整合性などの配慮が必要。 ○「ワクワクが止まらない」をテーマに掲げる以上、どこにワクワクするポイントがあるのか市民に示す工夫が必要。 ○まちなかとの関係性を表現するためにはイメージパースの範囲を広角にしてはどうか。 <p>(今後の対応方針)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、個別図版の熟度を高めながら、コンセプトをはじめ整備計画について四者連携協議会、リ・デザイン会議においてご意見を伺う。 	

3) 県警本部との意見交換の報告

分類	主な意見交換	R8.2.25
<p>1. 平面横断と地下道のあり方の比較検討について</p>	<p>○将来的に地下道をどのように取り扱っていくのか。老朽化や耐用年数など維持管理面でもどのような状況なのかを把握しておく必要がある。</p> <p>○地下道との併用は二重投資とならないか。 ⇒今すぐに、対策案を確定できるものとは考えておらず、これから関係機関との協議を進めていくものと考えている。 ⇒現在、市が維持管理費を年間1000万円程度負担しており、長期的に維持管理していくことは財政的にも厳しいと考えている。</p> <p>○駅と街なかとの繋がりを重視するのであれば、地下道の方がいつでも自由に横断できるのではないか。 ⇒アクセスのし易さだけでなく、バードハットと駅との間を地上で、人が行き来する流れが賑わいを生み出せると考えており、その有用な対策として平面横断の実現を目指している。駅まち空間整備としても重要な視点と位置付けている。</p>	
<p>2. 周辺交通への影響に関して</p>	<p>○交差点解析結果でピーク1時間帯の需要率や交通容量比、更には10分単位での詳細な結果を提示いただいたが、分析結果の数値が基準を満たしていることが示されても現地では渋滞しているという道路利用者の感覚とは、相違がある可能性がある。</p> <p>○引き続き、詳細な分析や検討の必要があると考える。 ⇒適切な手法や基準に基づいた分析結果であり、顕著な問題は発生しないと解釈できるが、複合施設の内容など不確定要素もあり、各指標の捉え方、見せ方は適宜工夫をしていく。</p> <p>○横断歩道の設置とスクランブル化が唯一の案として考えているのか。例えば、片方の交差点だけ横断歩道を設置するなど、細かな議論をしていく必要がある。 ⇒過去にも平面横断に関して検討・議論があったものの、新型コロナウイルス感染症による影響で議論が止まった経緯がある。市としても引き続き、道路管理者なども含めて議論をして判断していきたい。</p>	

参考)地下道のあり方・平面横断に関する整理

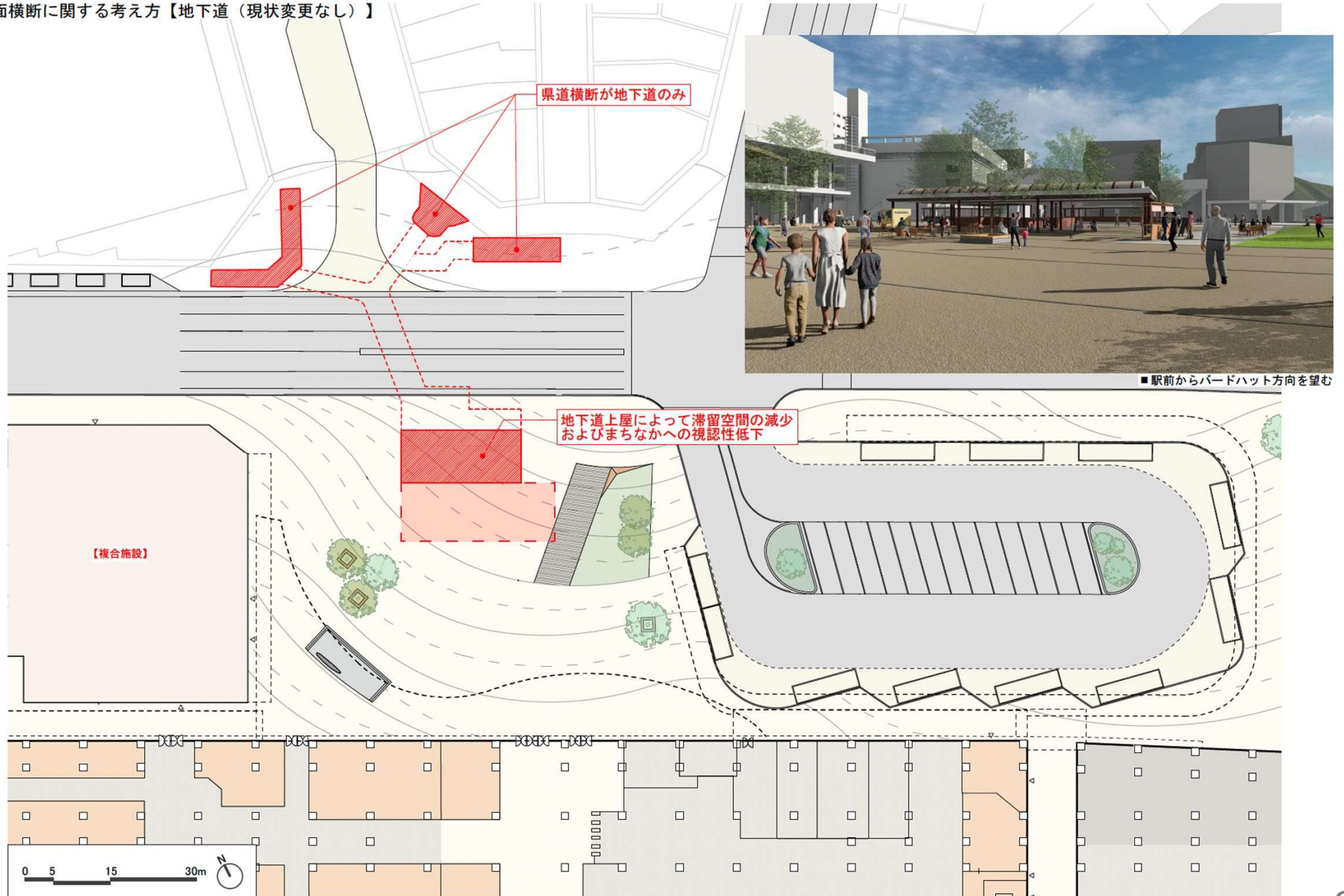
赤字：メリット／青字：デメリット

評価軸	地下道（現状変更なし）	平面横断	平面横断+地下道（存置）	備考
1. 駅まち空間整備コンセプトやまちづくりとの整合性（定性評価）				
①車中心から人中心のまちへ	△：道路交通への影響は少ないが、車を中心としたまちの構造であり、人が上下の迂回移動を強いられている	◎：車中心から人中心の駅まち空間の実現に繋がる。歩行者優先は、通過交通等、駅前を通らなくてよい交通の排除など、将来の安全性向上にも期待	○：歩行者の選択肢が増えるが、悪天候日以外は地下道が低利用になる可能性があり、地下道の薄暗い印象となることが懸念 また、低利用の地下道は防犯面も懸念	横断歩行者(R6.7調査) 地下道:約4,100人/12h 平面:約2,000人/12h
②駅とまちなかとの回遊性・一体感・賑わい	△：駅と商店街を行き交う人の流れや賑わい・活気が見えづらく、広場利用者からは商店街と駅前が分断され、連携しづらいとの声	◎：新たな駅前広場と商店街とのアクセシビリティが向上。スペースシンタックス分析ではまちなかへの効果が高い	○：新たな駅前広場と商店街とのアクセシビリティが向上するが、地下道出入口建屋で視認性が劣り一体感の妨げとなる	広場利用者ヒアリング(R7.12)
③安全・安心な歩行環境	◎：自動車と歩行者の物理的な分離は交通事故に対する安全性が高い	○：地下道よりも安全性は劣るが、防犯の安心性は向上。※BT再編で4枝→3枝交差点となりバス右左折と横断者との輻輳は減る（太平通り交差点）	◎：利用者の立場に応じて、横断しやすい方法の選択が可能	レイアウト再編で太平通り～駅前北口交差点間の変則的な車線構成が解消
2. 駅まち空間整備等に関わる課題				
①横断歩道設置への支障	-	-	-	別紙参照
②景観・視認性	△：コンコース出口から街なかへの視認性は、地下道の上屋によって阻害	◎：鳥取駅のコンコース出口から街なかへの視認性が広がり、中心に大きな広場を配置する駅まち空間のデザインとも整合	△：コンコース出口から街なかへの視認性は、地下道の上屋によって阻害	別紙参照
③北口駅前広場の滞留空間	△：地下道上屋によって滞留空間（緑地）が減少	◎：中心に大きな広場を配置する駅まち空間のデザインが実現可能	△：地下道上屋によって滞留空間（緑地）が減少	別紙参照
3. 客観的な分析・評価				
①悪天候対応	◎：雨天・降雪時には、悪天候を避けた歩行環境の確保が可能 ※一方、大雪時は、階段部に雪が流れ込むなど、滑って転倒への不安があるとの声もある	△：従来に比べて、悪天候時に地上での横断が必要となる ※一方、整備計画（案）としては幅員の広い横断歩道など、歩きやすさにも配慮	◎：晴天時と悪天候時で歩行者の使い分けが可能 ※ただし、駅周辺は平面横断も多く、当該箇所のみが2重構造となるサービスを提供する理由に乏しい	気象庁（雪日数） 過去10年:平均43日/年 （※365日の11%相当）
②交通処理への影響	◎：現状のまま変更はなく、自動車交通への悪影響はない	○：横断歩行者への信号現示の割り当てにより自動車交通の処理は現状より低下 ※ただし、交差点処理(交差点需要率)は基準値をクリア	○：同左	交差点解析結果
③空間影響分析（スペースシンタックス）	△：駅と駅前通りの繋がりが強まるが駅まちの一体感に変化がない	◎：サンロード～花見橋通りを中心に一体感が向上（スクランブルは更に向上）	○：横断歩道に上屋が支障する箇所は、平面横断位置を調整する必要がある	スペースシンタックス分析による可視化
④バリアフリーの観点	△：エレベーター未設置で非対応。障がい者団体の代表者や当事者からも階段の昇降が支障になっているとの声がある	◎：階段の昇降等がなく、誰でも安心して駅まち空間に訪れることが可能。（音響式信号機や歩道の点字ブロックは対応が必要）	◎：階段の昇降等がなく、誰でも安心して駅まち空間に訪れることが可能	障がい者団体、当事者ヒアリング実施（R7.1-R8.2）
⑤百貨店地下とのアクセス	◎：丸由百貨店の地下から直接駅へ連絡	△：丸由百貨店の地下から直接駅へ連絡できない	◎：丸由百貨店の地下から直接駅へ連絡	
⑥地下空間の利活用	△：狭小スペースでイベント活用には不向き。現状どおりポスター等の掲示に留まる	-	△：狭小スペースでイベント活用には不向き。現状どおりポスター等の掲示に留まる	
4. 事業性				
①事業費（イニシャル）	◎：現状のまま	△：横断歩道、歩行者信号等の新設及び地下道の撤去費が発生 ※EPS工法(発泡スチロール土工法)など安価手法あり	○：横断歩道、歩行者信号等の新設	
②維持管理（ランニング）	△：既に老朽化が懸念。 ※昨今の下水道老朽化による道路陥没などを踏まえると、永続的に適切な維持管理・更新が求められる	◎：維持管理コストは相対的に安価。道路事業と一体的に維持管理が可能	△：地下道、平面の両方の維持管理が必要	
評価	駅まち空間整備のまちなかへの波及が乏しくなることが想定されるだけでなく、今後の地下道の健全性確保や維持管理に懸念がある	地下道の撤去費等のコスト面や悪天候時における地上横断への対応などに課題があるが、駅まち空間整備との整合性や整備の波及効果が最も高いと考えられる	県道横断の選択肢が増えるメリットはあるが、上屋による滞留空間の減少や平面横断箇所制限が出るなど、駅まち空間の整備効果が限定的となる	

参考)地下道のあり方・平面横断に関する整理

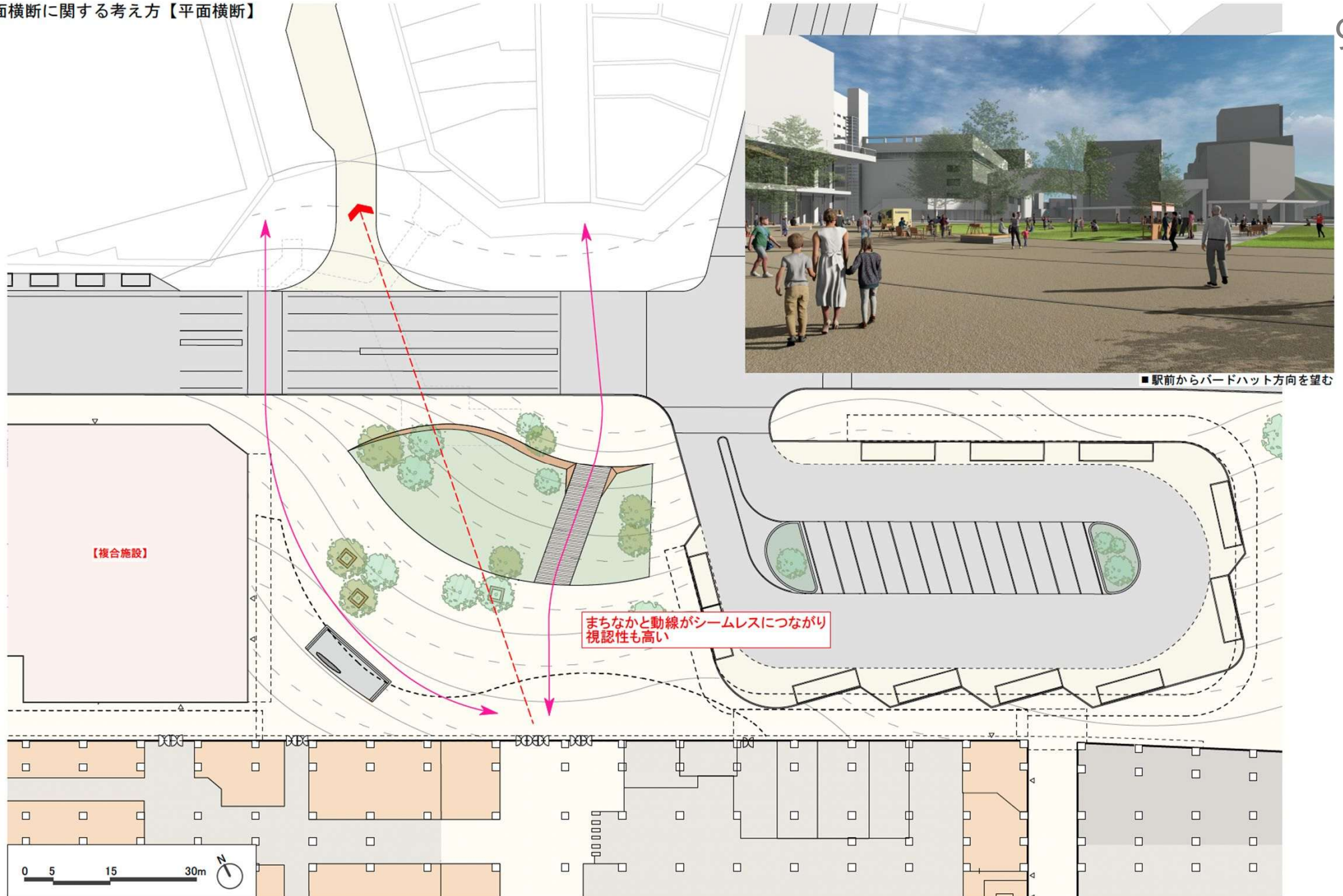
次の50年へ。未来創造ステーション
-ワクワクが止まらない、駅からはじまるミライのカタチ-

■平面横断に関する考え方【地下道（現状変更なし）】



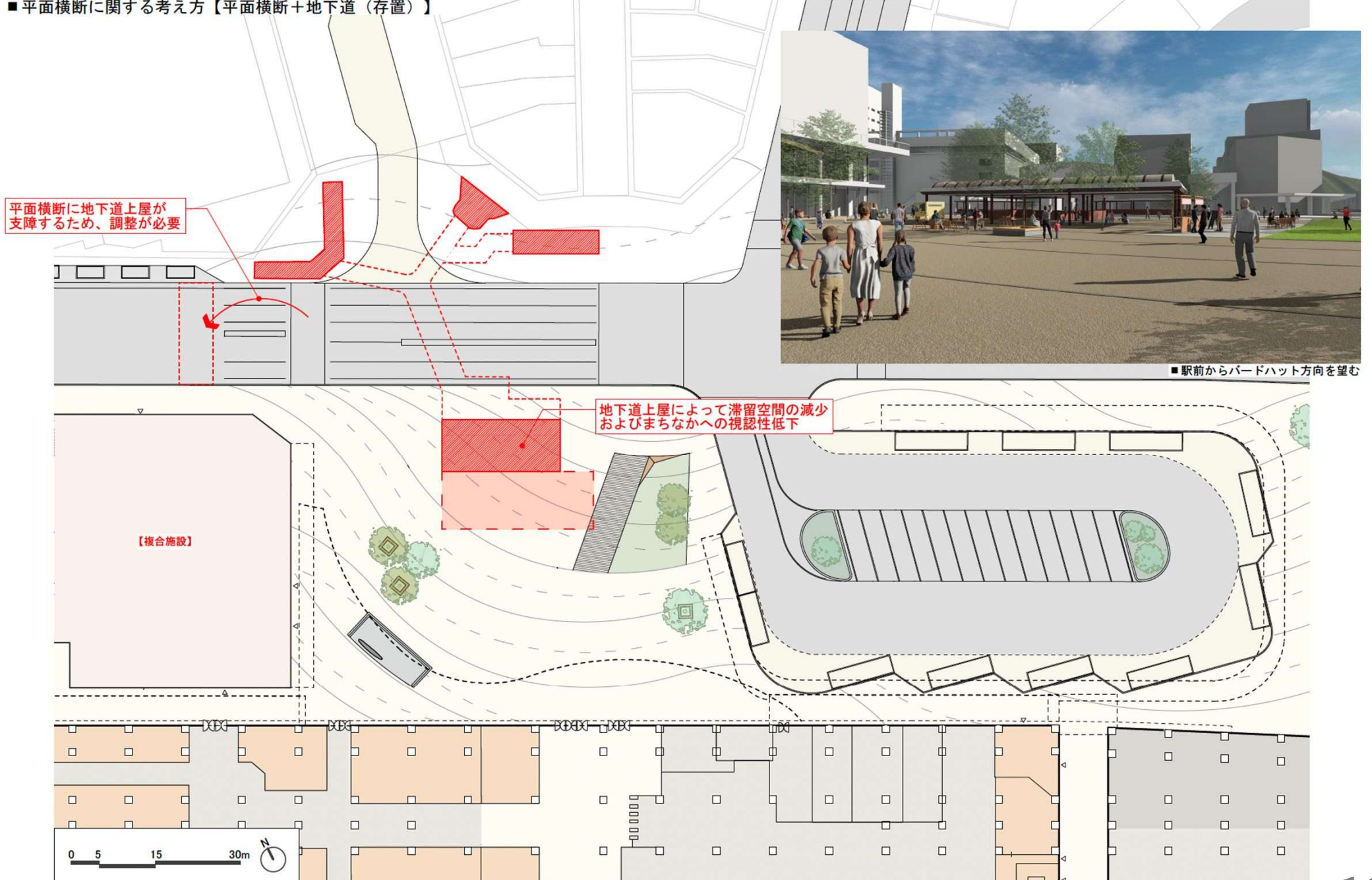
参考)地下道のあり方・平面横断に関する整理

■平面横断に関する考え方【平面横断】



参考)地下道のあり方・平面横断に関する整理

■平面横断に関する考え方【平面横断+地下道（存置）】



2. 第5回四者連携協議会の主な意見と対応状況

1) 主な意見と対応状況

主な意見	対応状況	反映
<p>1. レイアウト案に関して</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地下道の取り扱いを含め、平面横断については、メリット・デメリットをしっかりと情報公開して市民の議論を促した方がよい。 ○駅南親水広場は、山白川が越水する懸念もあるため、しっかりとした協議をお願いしたい。 ○関係者協議が継続中であり、未確定の整備内容も多い。3月素案公表時には、「関係者協議中であり、今後変更もありうる」ことをわかりやすく記載した方がよい。 ○駅北側のコンコースを出て前方が手狭に見えるため、通路を限定しない方がよいのではないか。 ○駅北広場のステージについては、他地域でも年2、3回しか使用していない実態が多く、必要性に疑問がある。 ○歩行者と自転車の動線が交わらないようにするのが望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○来年度、市民ワークショップ等でメリットデメリットを示しながら意見を伺いたい(当日回答) ○関係機関を含めた調整や相談をさせてもらいたい。 ⇒レイアウト(案)へ注釈を追記 ○コンコースを出た広場の抜け感には立ち上がりのない構造が良いという点は同意見である(当日回答⇒緑地範囲や形状を調整し平面・パースに反映) ○風紋広場の利活用者へのヒアリングでは一定の利用頻度があることを確認(当日回答) ⇒動線に配慮し、緑地範囲や形状を調整 ○広場内に自転車が通らないようにしていきたい(当日回答) ⇒自転車等の動線計画を作成 	<p>3章7</p> <p>//</p> <p>//</p> <p>//</p> <p>3章6-3</p>
<p>2. 整備計画(素案)(3月公表)に関して</p> <ul style="list-style-type: none"> ○3月時点の整備計画の公表予定についてレベル感、内容を確認したい。 ○県の支援のあり方など、これから議論を始める前提として、用地費なども含めた全体事業費を示してほしい。難しいのであれば、未計上の項目を示してはどうか。正しい情報を市民に提示するのがよい。 ○これからの50年を担う事業であるため、駅だけではなく商店街も含めた駅北側の発展につながるものが必要。商店街も協力するので、行政・民間・JR連携による取組を進めてほしい。 ○広がりのある展開が大事であり、県も協力したい。広がりのある展開もあることを早いタイミングで方針として示してはどうか。一体的に検討を進める部分もあるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ○内容はレイアウト案を中心に概算事業費も含め公表予定(当日回答) ○用地の取扱いについては、今後各地権者と協議させていただく。複合施設もこれからの検討であり市民への十分な情報を伝えられるよう、注釈や但し書きで対応したい。(当日回答) ⇒物価高騰を見込んだ事業費に修正 	<p>4章4</p>

3. 整備計画（素案）について

※整備計画書 1 章～ 4 章を配布

目次構成 (案)

第1章 はじめに

- 1 目的
- 2 位置づけ
- 3 計画の範囲等
- 4 検討体制・経緯

第2章 計画地の概要

- 1 位置および周辺概況
- 2 整備対象用地の条件

第3章 駅まち空間の整備方針

- 1 再整備事業の役割
- 2 エリアの設定
- 3 整備方針の検討フロー
- 4 現状分析と課題の整理
 - 4-1 駅まち空間の現状分析
 - 4-2 駅まち空間の空間特性・歩行者行動分析
 - 4-3 駅まち空間整備に向けた課題
- 5 整備方針
- 6 導入機能・機能配置・動線の考え方
 - 6-1 導入機能の考え方
 - 6-2 機能配置の考え方
 - 6-3 動線計画
- 7 駅まち空間平面レイアウト案

第4章 駅まち空間のデザインについて

- 1 デザインコンセプト
- 2 駅前広場等のデザインについて
 - 2-1 まちとの繋がりに配慮した適切な空間配置
 - 2-2 公共交通を中心とした移動しやすい交通空間の再編
 - 2-3 多世代の憩いと活動を支える広場空間の実現
 - 2-4 人々の生活を支える安心・安全な空間の実現
 - 2-5 鳥取らしさを体現する設えや素材の活用
- 3 複合施設のあり方について
- 4 概算事業費

第5章 事業計画

- 1 事業関係者の役割 (各施設ごとに整理)
- 2 事業の実施方針 (各施設ごとに事業手法等を整理)
- 3 管理運営の考え方 (各施設ごとに整理)

第6章 事業の推進

- 1 事業者の選定
- 2 想定スケジュール

第7章 事業の効果

- 1 事業効果の考え方
- 2 KPI・目標値

整備計画（素案）にて適宜説明

3) 整備計画策定までのスケジュール案

	R8.1月			2月			3月			4月			5月			6月			7月			8月			9月			10月			11月			12月					
	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下			
駅まち空間 デザイン 検討部会					●									●																		●							
四者連携 協議会								●									●																		●				
リ・デザイン 会議								●												●															●				

整備計画
(素案一部)
公表

整備計画 (素案)
全体について

整備計画
(素案) 公表

整備計画 (原案)
について

整備計画
策定

令和7年度中に整備計画（素案）の一部公表、
令和8年中の整備計画策定を目指して検討を進めていきます。