

鳥取駅周辺の賑わい創出に関する 基礎調査報告

令和2年3月

1. 本検討の背景
2. 本検討に関連するインフラ整備に係る情勢の変化
3. 検討エリアの現状
4. 意向調査(住民・来訪者・事業者)
5. 全体のまとめ

1. 本検討の背景＜中核市に期待される役割・鳥取駅周辺の拠点性＞

- 中心都市(連携中枢都市)として、山陰東部圏域全体の発展の核になる役割が期待されている
- 鳥取市は県都であるだけでなく圏域の中心都市。鳥取駅は山陰地方最大のターミナル駅

中核市の役割

中核市とは

- ① 都市の人口規模によって定められた**大都市制度**の一つ
- ② 政令指定都市に次ぐ事務の権限を持つことで、住民に身近なサービスが充実

山陰地方で、中核市の要件を満たすのは鳥取市と松江市のみ

山陰東部圏域の発展への寄与

中核市になり、山陰東部圏域の中心都市として、その発展の核になる役割が期待されており、その拠点性を高めることが圏域全体の発展につながる。

- 近隣町(5町)との**連携協約**による「**連携中枢都市圏**」の形成等を推進。
- 中心都市として、近隣町と連携し、「**圏域全体の経済成長をけん引**」「**高次の都市機能の集積・強化**」「**圏域全体の生活関連機能サービスの向上**」を実施。

(鳥取市ホームページより)

鳥取駅周辺の拠点性

連携中枢都市圏の中心都市

(人口(単位:千人)2015年 国勢調査)



(地域経済総覧2018年版(東洋経済新報社)より)

鳥取駅は山陰地方最大のターミナル駅

駅名	乗降客数 (単位:人/日)
鳥取駅	10,800
松江駅	8,932
米子駅	7,476
倉吉駅	4,354
豊岡駅	4,174

(国土交通省 都市計画現況調査より)

- ・乗降客数
- ・路線バス
 - 56路線が鳥取駅を起点に発着 (※H29年度平均)
 - 鳥取駅周辺バス利用者数 4,870人/日*
 - 参考:鳥取東部(鳥取市、岩美郡、八頭郡)圏内7,553人/日*
 - ⇒バス利用者の約65%が鳥取駅周辺バス停を利用。
 - (日ノ丸バス及び日交バス提供資料鳥取市政要覧より)
- ・高速バス
 - 全国7都市に発着
 - (毎日31.5往復:大阪(14.5)、神戸(6)、京都(3)、広島(2)、姫路(4)、福岡(1)、東京(1))
 - 利用者数997人/日*
 - (鳥取市政要覧より)

1. 本検討の背景<都市計画マスタープラン>

- 既に高度な都市機能が集積している中心市街地を「中心拠点」と定め、その他の周辺の地域生活拠点が提供するサービスと役割分担し、各拠点間を公共交通で効率的に結ぶ「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指している

コンパクトシティの中心拠点

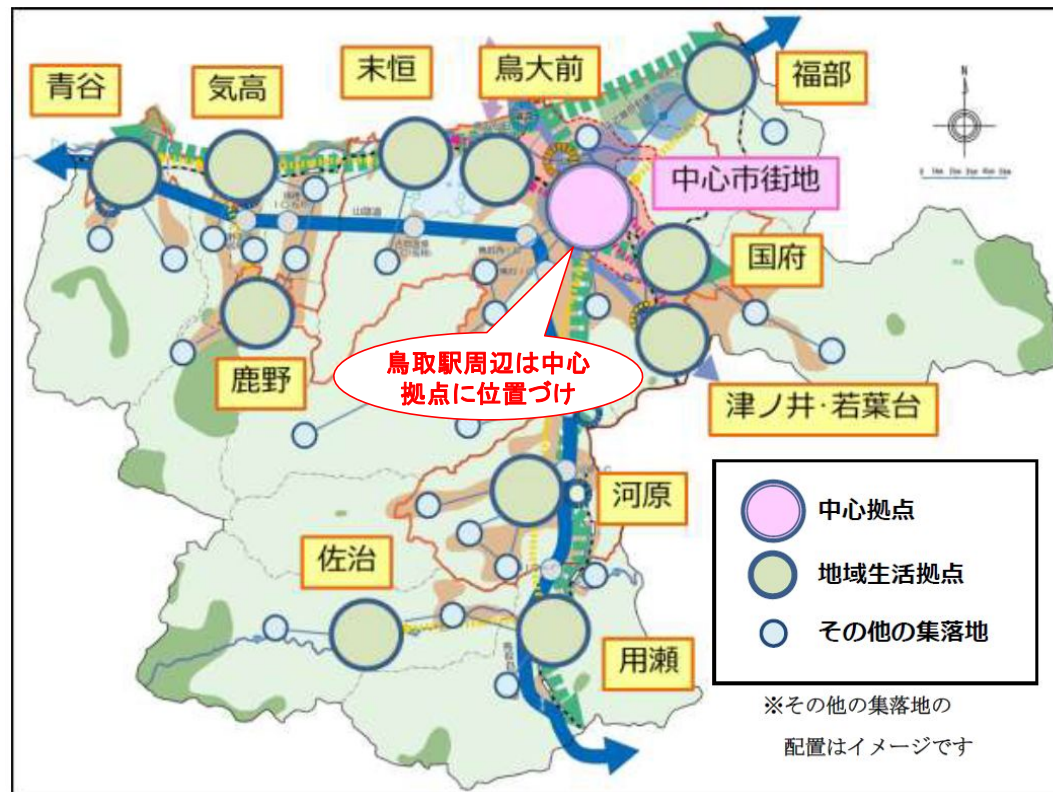
都市づくりの理念

- ① 中核市の中心エリアとしてふさわしい都市機能や居住地がバランスよくコンパクトに配置された便利で住みよい市街地の形成
- ② 田園地域での良好な生活環境や営農環境の形成
- ③ 自然環境の積極的な保全と、レクリエーションや学習の場としての利活用
- ④ 全ての市民が公共交通を利用して気軽に移動できる公共交通のネットワーク化

都市づくりの将来像

多極ネットワーク型コンパクトシティ

既に高度な都市機能が集積している中心市街地を「中心拠点」、身近な生活サービス機能が集積している総合支所周辺などを「地域生活拠点」と定め、各拠点が提供するサービスを役割分担し、各拠点やその他の集落地をバスなどの公共交通で効率的に結ぶ「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指す。



中心拠点の整備方針

- ア) 街なか居住の促進
- イ) 商店街の活性化
- ウ) 高次都市機能※の集積
- エ) 交通環境の改善
- オ) 新たな賑わい空間の創出力
- カ) 回遊性の向上

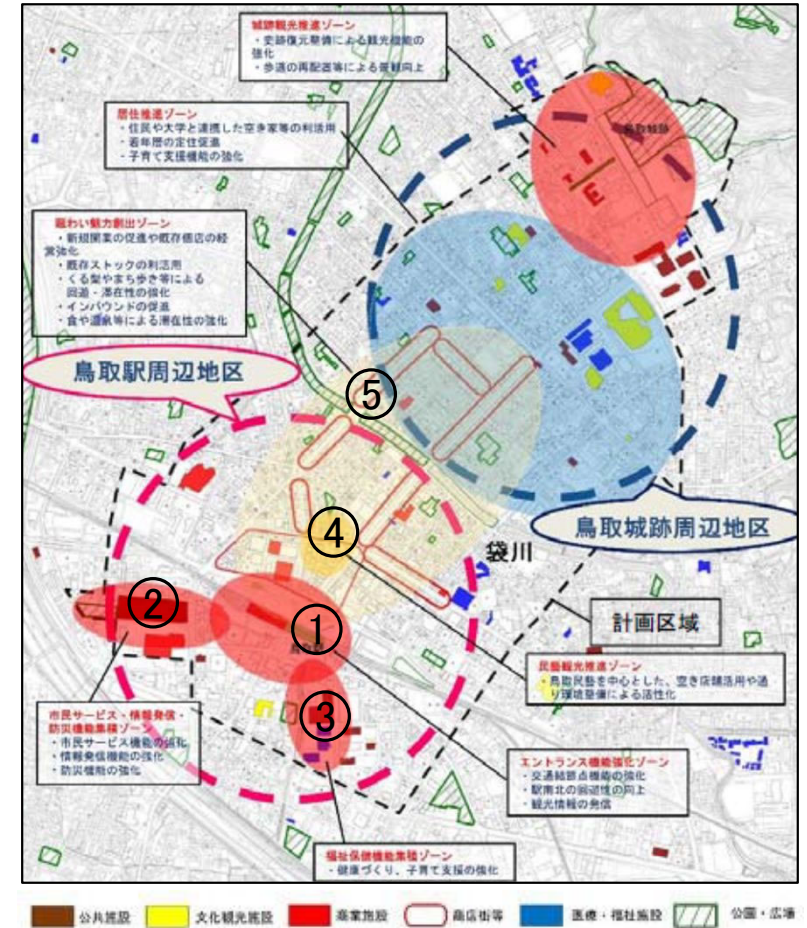
※高次都市機能
都市機能のうち、日常生活の圏域を越えた広域地域を対象とする多くの人々を対象にした、医療、商業、行政などあらゆる分野で質の高いサービスを提供する機能のこと。(総合病院、デパート、市役所本庁舎など)

1. 本検討の背景＜中心市街地活性化基本計画＞

- 駅周辺地区は、山陰東部圏域の中心市の核、様々な機能が集積する舞台に位置付けられている
- 駅周辺は、エントランス機能強化ゾーンとして、交通結節点機能の強化、駅南北の回遊性の向上、観光情報の発信が求められている

中心市街地活性化基本計画 第3期(H30.4月)

項目	内容
計画期間	平成30(2018)年4月～令和5(2023)年3月
計画区域	鳥取駅周辺地区と鳥取城跡周辺地区を核とし、その2つの核をつなぐ若桜街道と智頭街道を軸とする、二核二軸を中心とした約210ha
テーマ	集い、つながる、とっとりのまち、山陰東部の都市核づくり
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 交流による活気あるまち ◆ 誰もが豊かに暮らせるまち
エリアコンセプト	<p>鳥取駅周辺地区： 山陰東部圏域の中心市の核として、駅を中心にさまざまな機能が集積する舞台</p> <p>鳥取城跡周辺地区： 歴史・文化等を有する観光交流と、豊かな居住の舞台</p>
重点施策	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 鳥取駅周辺の多様な機能の拡充による賑わいの再生 ◇ 地域資源等の活用による観光交流の促進 ◇ 中心市街地の回遊・滞在性の向上による経済活力の向上 ◇ 既存ストック(※)の活用等による地域の再生 (※既存ストック：現在すでにある空き家・空き地・コミュニティなどの蓄積)
鳥取駅周辺地区ゾーン設定	<p>① エントランス機能強化ゾーン⇒【駅周辺】</p> <p>② 市民サービス・情報発信・防災機能集積ゾーン⇒【市役所新本庁舎周辺】</p> <p>③ 福祉保健機能集積ゾーン⇒【市役所駅南庁舎周辺】</p> <p>④ 民藝観光推進ゾーン⇒【民藝館通り周辺】</p> <p>⑤ 賑わい魅力創出ゾーン⇒【二軸周辺】</p>



1. 本検討の背景＜鳥取駅周辺再生基本構想・基本計画＞

● 駅周辺地区は、自家用車に頼る人々の生活とこれに適応せざるを得ない商業施設の展開により、その役割が損なわれつつあるが、すでに高度な都市機能が集積した駅周辺地区において、新時代に対応した都市改造を行うことで、中心市街地の再生に取り組む必要がある

鳥取駅周辺再生基本構想(H23.9月)

駅周辺地区の再生の必要性

- (1) 人口減少社会、超高齢社会の到来という経済社会情勢への対応(社会的背景)
- (2) 歩行者通行量・居住人口減少等の駅周辺地区を取り巻く状況(現状)
- (3) 商業・業務機能、交通結節点機能の中核を担う駅周辺地区の優位性(機能的なポテンシャル)
- (4) 高速道路の整備により、拡大が予想される商業圏域人口への対応(機能的なポテンシャル)
- (5) 駅周辺地区を取り巻く民間動向の高まり(関連プロジェクト)

基本構想の理念

人が集い 交流し 魅力あふれる街『鳥取OACIS(オアシス)』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。

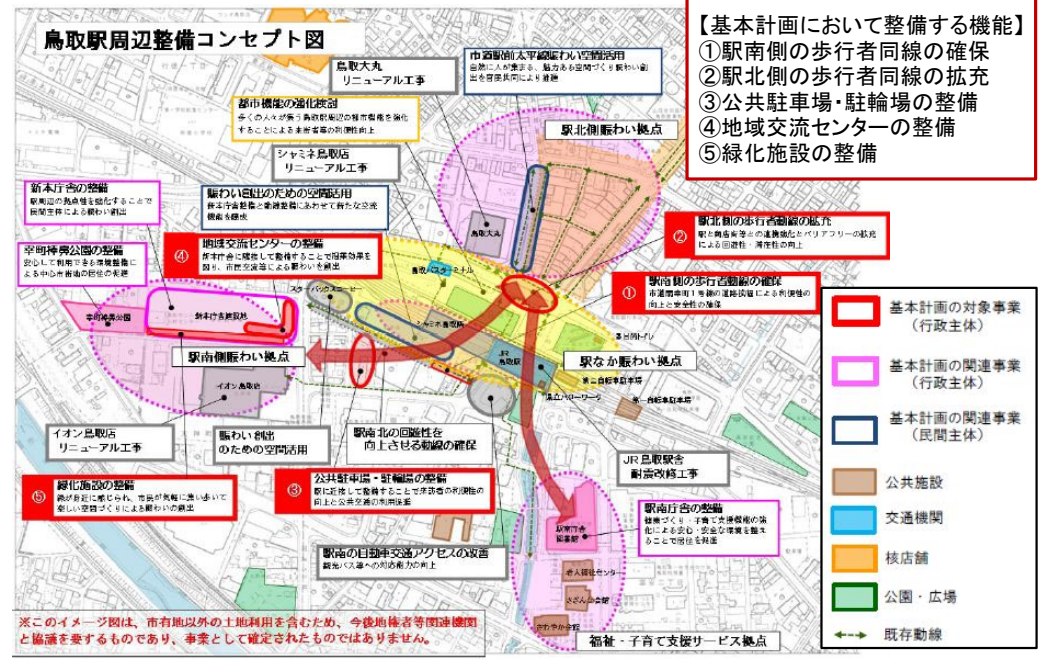
駅周辺再生の波及効果により中心市街地さらには市域への活力再生につなげる

駅周辺地区のめざすべき将来像(基本理念にもとづく4つのテーマ)

- (1) **多機能を高度に集積した広域商圏対応型拠点の形成**
⇒ 公共駐車場、鳥取駅前太平線再生プロジェクトなど
- (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**
⇒ 公共駐車場・駐輪場、新総合公共交通システムとの連携など
- (3) **低炭素社会の実現に向けた都市環境の形成**
⇒ 自転車走行空間、鳥取駅前太平線芝生広場など
- (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**
⇒ 高齢者向け住宅、保育施設、共同建替えへの支援など

鳥取駅周辺再生基本計画(後期)(H30.3月)

計画期間	平成30(2018)年度～令和4(2022)年度の5年間
整備のコンセプト	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅南北の大型商業施設等を中心とする賑わい拠点間の基盤整備を行うことで、官民連携による利便性や回遊性の向上を図るとともに、動線整備と併せた新たな賑わい空間を創出 ● 中核市移行による連携中核拠点都市にふさわしい高度な次元の都市機能の強化について検討



1. 本検討の背景〈ウォーカブル推進都市への賛同(国交省)〉

- 「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」により「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成によるイノベーション創出と人間中心の豊かな生活実現に向けた都市構築が提言された
- 併せて、まちづくりに必要となる「10の要素」や、国が講ずべき「10の施策」が提言されている
- 国交省ではR1.12に令和2年度予算のとりまとめ、税制改正、検討会・懇談会、作成予定の事例集・ガイドライン等のとりまとめを実施
- 鳥取市は、本取組に賛同する「ウォーカブル推進都市(229団体(R2.1.31現在))」として参加している

「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(R1.6月)

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりのキーワード

Walkable 歩きたくなる
Eye level まちに開かれた1階
Diversity 多様な人の多様な用途、使い方
Open 開かれた空間が心地良い

今後のまちづくりの方向性

- 今後のまちづくりにおいては、コンパクト・プラス・ネットワーク等の都市再生の取組をさらに進化させ、官民のパブリック空間をウォーカブル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」を形成する必要
- 多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現し、まちの魅力・磁力・国際競争力の向上が内外の多様な人材、関係人口をさらに惹きつける好循環が確立された都市の構築を図るべき

「10の構成要素」

- 要素(1) まちなかへ多様な人を集める
- 要素(2) 官民のパブリック空間をウォーカブルな人中心の空間にする
- 要素(3) 量に加え、交流・滞在など活動の質も重視する
- 要素(4) 官か民かでなく、中間領域(空間、組織)を活用する
- 要素(5) 仮設・暫定利用、実験などLQCアプローチに力を込める
- 要素(6) 完成・成熟を求めず、育成・更新を続ける
- 要素(7) 多様性を共存させる
- 要素(8) 場所性や境界に根差し、本物のオンリーワンが生まれる
- 要素(9) ゆるやかなプラットフォームでビジュアル、実験結果、データを共有する
- 要素(10) フィジカル空間にサイバー空間を融合させていく

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成のイメージ

都市構造の改変等

- 都市構造の改変(通過交通をまちなかへ誘導するための外周街路整備等)
- 都市機能や居住機能の戦略的誘導と地域公共交通ネットワークの形成
- 拠点と周辺エリアの有機的連携
- データ基盤の整備(人流・交通流、都市活動等に係るデータプラットフォームの構築等)等

居心地が良く歩きたくなるまちなか

- W**alkable 歩きたくなる 居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけなくなる、歩きたくなる。
- E**ye level まちに開かれた1階 歩行者目線の1階部分等に店舗やラオがあり、ガラス張りの中が見えると、人は歩いて楽しくなる。
- D**iversity 多様な人の多様な用途、使い方 多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。
- O**pen 開かれた空間が心地良い 歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。

3. 「まちなかウォーカブル推進プログラム(仮称)」～国による「10の施策」～

●市町村や民間事業者等による取組を国が支援

空間の形成等を支援	(1)人中心のまちなかへの修復・改変(リノベーション)	(2)まちなか空間の多様な利活用の促進
	①まちなか修復・改変事業の一括的推進 ②居心地の良さに着目した公共空間のデザインの工夫 ③街路空間を人々が滞在・交流できる場へ転換 ④「かわと」まちが融合した良好な空間形成 ⑤低層部の充実に向け地区計画やデザインガイドラインの活用促進 ⑥民間パブリック空間の更新事業を促進する方策の検討 ⑦昼も夜も歩きたくなる夜間景観の創出 ⑧何か所も立ち寄りやすい公共交通の推進 等	①「ミクストユース空間」の拡大方策の検討 ②民間空地等の利活用促進 ③公園緑地の利活用によるまちなか活性化方策の検討 ④多様な利活用を促進する包括許可等の推進 ⑤フットストップ窓口の設置促進 ⑥特例制度等の周知徹底 等
仕組みの構築等を支援	(3)オープンイノベーション、イノベーション・エコシステムの形成	(4)オンリーワン都市再生の推進
	①オープンイノベーション、イノベーション・エコシステム形成の推進 ②都市・産業が連携したビジネス環境の整備の推進 ③小さなチャレンジ型まちづくりの活動の推進 ④生産性が高まるオフィス環境の整備促進 ⑤テレワークの推進 等	①国際競争力やエリア価値向上に資する都市再生事業の推進 ②スマートシティの全国展開 ③個性ある都市再生事業の推進方策の検討 ④「招租遺産(仮称)」の保全・活用 ⑤鉄道沿線との特徴を活かした魅力ある都市再生の推進 等
	(5)官民プラットフォーム等の育成・充実	(6)多様な資金の循環の促進
	①ゆるやかな官民プラットフォームの形成・充実 ②エリアマネジメント団体等都市再生推進法人の機能強化 ③防災、環境、エネルギーへの取組強化 ④エリア・データプラットフォーム構築の推進 ⑤データ収集に必要な機器、設備等の設置促進 ⑥まちづくり人材の育成 等	①多様な資産調達手法の活用促進 ②地産地消のまちづくり活動を支える仕組み ③公共空間の運営等に係る金融支援の検討 ④公共公益施設の再編等を通じたまちづくりに対する金融支援の推進 等

●上記のほか、国自ら以下の取組を継続して展開し、官民の多様な主体による取組を更に推進

連携	(7)全国ネットワークの形成	(8)老朽化・陳腐化した市街地再生の検討	(9)芝生のチカラの活用	(10)ウォーカブル・シティの形成
	①全国的中間支援団体と国土交通省等との協力深化 ②まちづくり関係者と国土交通省との政策対話の開始 ③URの知見・能力の活用 等	①スタートアップのオフィスや住居としての活用促進 ②リノベーション小規模な建替え、コシェアの創出等も含めた市街地整備の推進 ③事業完了前の暫定利用による都市の価値の維持・事業採算の改善等 ④事業完了後のエリアマネジメントによる見据えた取組の推進 ⑤広域的な公共空間の評価等による拠点的なエリアの都市環境の改善 ⑥権利関係が複雑なオフィス等の建替えの円滑化 等	①まちなかの「芝生地の造成・管理」に関する懇談会(仮称)の設置 ②市民緑地認定制度やSEGES(緑の認定制度)の活用促進 ③バイオフィリックデザインの導入の促進検討 等	①ストリート・デザイン・ガイドラインの作成 ②日本版ウォーカブル・インデックス(仮称)の開発 等
検討の深化				

(「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」中間とりまとめ)(国土交通省)

2. 本検討に関連するインフラ整備に係る情勢の変化<ユニバーサルデザイン>

- 急速な高齢化を背景に、ユニバーサルデザインによる歩行空間の整備が急務とされている
- 平成30年5月にバリアフリー法が改正、「マスタープラン制度」創設やバリアフリー情報提供が義務化されるなど、今後、地方自治体の役割が大きくなっていくと見込まれている

歩行空間のユニバーサルデザインの推進

【ユニバーサルデザイン化の現状】

- 「歩道の拡幅や段差解消」(ユニバーサルデザイン化)は、今後必要な道路整備のなかでも国民のニーズが高い一方で、主要鉄道駅からユニバーサルデザイン化された歩行空間で到達可能な生活関連施設の割合は、約半数の駅で到達率が30%以下と低い状況にあるとされている(国土交通省道路局調べ(H29年度社会資本整備審議会資料))

【歩行空間のユニバーサルデザインの主な取組】

- ・幅の広い歩道の整備
- ・歩道の段差・傾斜、勾配の改善
- ・乗合自動車停留所(バス停)の整備
- ・立体横断施設へのエレベーター設置
- ・視覚障害者誘導用ブロックの設置
- ・歩行者案内標識の設置
- ・植樹帯、並木、柵などの整備/休みながら歩ける施設整備
- ・放置自転車対策としての駐輪場整備

ユニバーサルデザイン歩行空間ネットワークのイメージ



(国土交通省ホームページ「歩行空間のユニバーサルデザインの推進」・社会資本整備審議会資料(H29.2))

ユニバーサルデザイン取り組み事例

※ユニバーサルデザイン

あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方(障害者基本計画:平成14年12月14日閣議決定)

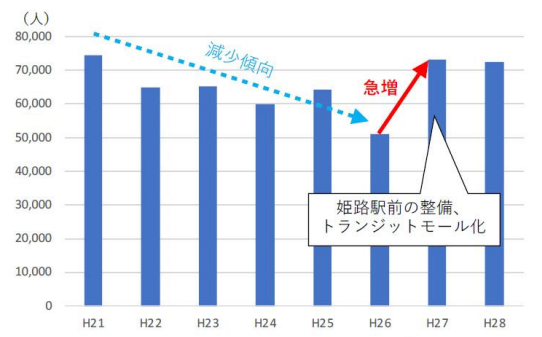
コンパクトシティ施策と連携した事例(姫路駅周辺地区)

取組概要

1) トランジットモール化	<ul style="list-style-type: none"> ・分散していたバスやタクシー乗り場を集約 ・駅前の大手通りについては、トランジットモール化し、バス、タクシー、許可車両以外の車両の通行を禁止
2) 道路のユニバーサルデザイン化	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の新設に加え、既設道路では、歩道の勾配の改善や有効幅員の確保、視覚障害者誘導用ブロック設置 ・歩道の大幅な拡幅 ・無電柱化

取組効果

- 姫路駅前の歩行者・公共交通最優先の整備やトランジットモール化により、年々減少していた駅周辺の歩行者交通量が、劇的に増加
- ユニバーサルデザイン化も踏まえた歩行空間の創出や公共交通アクセスの利便性向上により、駅周辺の賑わいに効果を及ぼしたと考えられる



※歩行者交通量(車椅子、自転車含む)
出典: 中心市街地通行量調査結果報告書(姫路市産業局商工労働部産業振興課)

(「道路のユニバーサルデザイン化推進のための参考事例集」(国土交通省))

2. 本検討に関連するインフラ整備に係る情勢の変化<スマートモビリティ>

- 国土交通省では、MaaS※などの新たなモビリティサービスの活用により、都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、日本版MaaSの将来像や、今後の取組の方向性などを検討している

(※) MaaS(マース)…“Mobility as a Service”の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念

中間とりまとめ(都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会)

【検討の背景・必要性】

- 交通分野の課題解決に向けて、新たなモビリティサービスへの取組が必要。
- MaaSや新型輸送サービスへの取組によって、大きなインパクトが期待される

【日本版MaaSのイメージ】

- 『ユニバーサルなMaaS』(MaaS相互の連携によるユニバーサル化)
- 『高付加価値なMaaS』(移動と多様なサービスの連携による高付加価値化)
- 『交通結節点の整備等まちづくりと連携したMaaS』

【地域横断的な取組】

- (1)事業者間のデータ連携の推進 / (2)運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化
- (3)まちづくり・インフラ整備との連携 / (4)新型輸送サービスの推進
- (5)その他の取組の方向

(3)まちづくり・インフラ整備との連携より

- 都市・交通政策との整合化
- 多様なモード間の交通結節点の整備(拠点形成)
- 新型輸送サービスに対応した空間の整備(ネットワーク形成)
- まちづくり計画への移動データの活用

(4)新型輸送サービスの例



(都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会・中間とりまとめ(H31.3.14公表))

新モビリティサービス推進事業の例

- 経済産業省・国土交通省では、令和元年4月より新しいモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化に挑戦する地域や企業を応援する新プロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」を開始(28の支援対象地域・事業を選定)

大津市版 MaaS 推進事業 (滋賀県 大津市)

- 中心市街地にて住民向けMaaSを、坂本地区比叡山周辺で観光客向けMaaSを推進予定
- 横展開する地域を市外に広げ、2022年中に本格導入を目指す
- サービスモデルは、事業運営主体が、交通、小売、観光、ホテル等の地域事業者のサービスを組み合わせ、単体サービスよりも付加価値を持ったサービスを、MaaSアプリ等を通じて提供
- 将来構想として、「マイカーから公共交通への利用転換、快適な観光客周遊」、「地域の商業施設や宿泊施設等との連携を見据えた新たな交通システムの導入」をあげている

中心市街地における住民向けMaaS



(経済産業省ホームページ「スマートモビリティチャレンジ」)

2. 本検討に関連するインフラ整備に係る情勢の変化<広域交通網整備・利用促進等>

- 鳥取市では、現況の交通網に加え、さらなる広域交通に係る整備強化が予定されている
- この整備によって、広域観光や広域的な防災の拠点としての役割がより大きくなる

重要港湾鳥取港による観光等の賑わいの形成

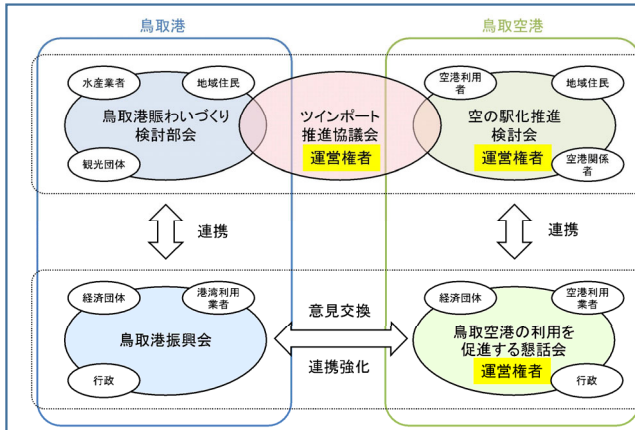


<鳥取港の主な取組>

- 周辺集客施設と連携した賑わい空間の拡大
- 海・空の港(ツインポート)の連携推進
- クルーズ船による観光交流拠点の形成
- 陸・海交通の結節点による交通手段の充実
- 防災・減災対策の推進
- 港湾計画全面改訂への検討開始(H30~)

(鳥取県ホームページより)

鳥取空港の利用促進



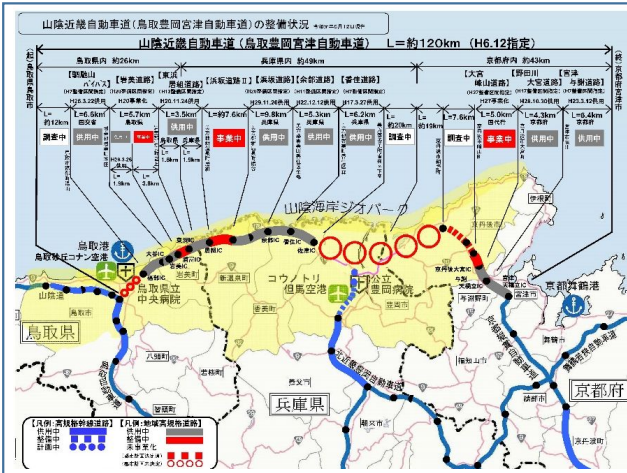
<鳥取砂丘コナン空港 利用促進の取組>

- 周遊バスの運行
- ツインポートの連携
- チャーター便促進策



(鳥取県ホームページより)

山陰道・山陰近畿自動車道による広域交通の確保



<道路整備に対する政策目標>

- 日常生活の利便性、安全性の向上
- 災害時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保
- 救急医療機関への速達性の向上
- 産業活動の支援
- 広域観光振興の促進

(国交省中国地方整備局・鳥取県ホームページより)

山陰新幹線による広域交通に係る要望



<整備できれば>

- ・京都—鳥取 (50—55 分程度)
- ・大阪—松江 (約 1 時間半)
- (金沢—鳥取 約 70 分 金沢—松江 約 100 分)

⇒山陰&日本海諸都市は、確実に、飛躍的に発展。

<要望>

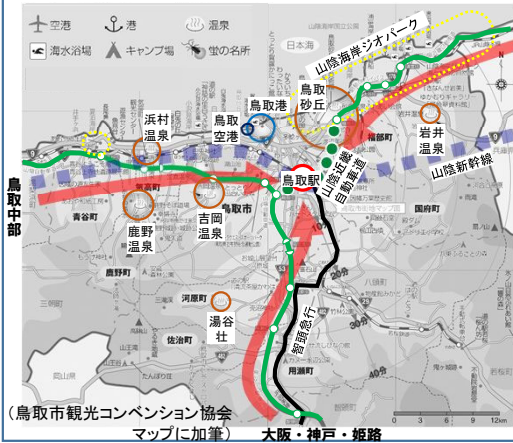
- 鳥取、島根両県などで行く山陰新幹線建設促進期成同盟会(代表世話人・平井伸治 鳥取県知事、40団体)が2019年11月20日、国土交通省に対して同新幹線の整備計画路線への早期格上げを求めた。

(国交省中国地方整備局・鳥取県ホームページより)

2. 本検討に関連するインフラ整備に係る情勢の変化<広域拠点性・JR鳥取駅(周辺地区)の特徴>

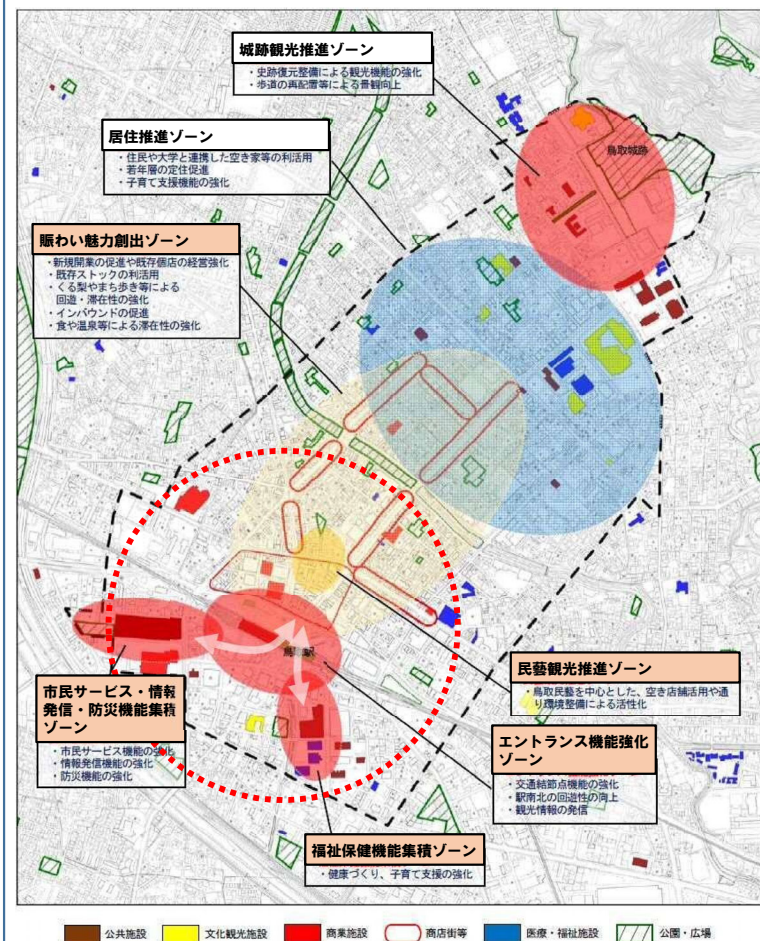
- 鳥取駅は「鳥取市中心市街地」の拠点としての性格のみならず、広域連携の中心として捉えることができる(観光拠点×広域の中心拠点×ユニバーサルデザイン×防災)
- 県や国等とも連携することで、地域のポテンシャルアップに弾みをつけることが重要

①広域観光の拠点



広域交通網が、現況[JR因美線(智頭急行)・山陰本線、鳥取自動車道、鳥取空港等]に加え、今後さらなる強化(重要港湾鳥取港クルージング船ターミナル建設、鳥取岩美道路建設、山陰新幹線構想etc)が見込まれ、鳥取県～兵庫県北西部エリアの「広域観光拠点」にふさわしい場。

③中心市街地のエントランス機能強化ゾーン



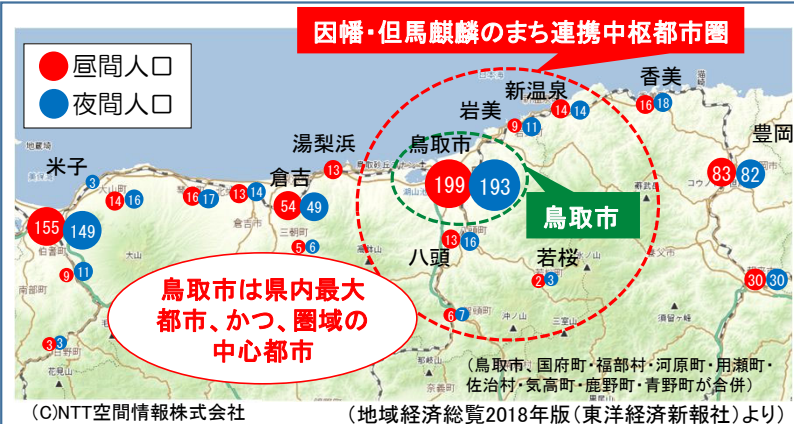
中心市街地活性化基本計画にて、①賑わいの再生、②観光交流の促進、③経済活力の向上、④地域再生を重点施策とし、駅周辺は「エントランス機能強化ゾーン」、「市民サービス・情報発信・防災機能集積ゾーン」、「福祉保健機能集積ゾーン」などに位置づけ。

▼鳥取市新本庁舎



- ・防災機能(対策本部・避難場所・災害活動拠点)
- ・ユニバーサルデザインへの配慮等

②連携中枢都市圏及び鳥取市(合併後)の拠点



連携中枢都市圏の市民に対して高次の都市サービスを提供する拠点。

旧鳥取市、合併地域の市民にとっても等しく集まりやすい拠点。

2. 本検討に関連するインフラ整備に係る情勢の変化<国家的イベント開催>

- 令和7年度には、日本内外から人・モノを呼び寄せる求心力と発信力が期待される「2025年大阪・関西万博」の開催を予定している
- 鳥取県においては、第88回国民スポーツ大会(現:国民体育大会)の内々定をうけており、令和15年度(2033年)の開催を予定している

大阪・関西万博の開催

【開催目的】

「万博」には、人・モノを呼び寄せる求心力と発信力があります

この力を2020年東京オリンピック・パラリンピック後の大阪・関西、そして日本の成長を持続させる起爆剤にします

【開催概要】

名称	2025年日本国際博覧会(略称「大阪・関西万博」) EXPO 2025 OSAKA, KANSAI, JAPAN
会期	2025年4月13日～2025年10月13日(184日間)
開催地	大阪府大阪市夢洲地区
テーマ	いのち輝く未来社会のデザイン(Designing Future Society for Our Lives)
サブテーマ	Saving Lives(いのちを救う)、Empowering Lives(いのちを力を与える)、Connecting Lives(いのちをつなぐ)
想定入場者数	約2,800万人

(公益社団法人2025年日本国際博覧会協会ホームページ)

第88回国民スポーツ大会(現:国民体育大会)

【わかとり国体(夏・秋季大会 1985年開催)開催概要】

季別	開催地	開催期間	競技数	参加者数
夏	鳥取県(米子市、境港市、東郷町)	9.15 ~ 9.18	4	4,487名
秋	鳥取県(26市町村)	10.20 ~ 10.25	33	20,177名

(日本スポーツ協会ホームページより)

- 質素ななかにも真心のこもった国体を目ざした「わかとり国体」は、県内各地で真心のこもったふれあいの輪が広がったと評されている
- 「わかとり国体」では、国体に合わせて布勢総合運動公園(現在は、コカ・コーラボトラーズジャパンスポーツパーク)の整備が行われた

(鳥取県 教育関係・報道提供資料より)

【鳥取県公表資料による今後の予定(平成30年11月22日)より】

<今後の想定スケジュール>

2018年 鳥根県と協力開催のあり方について協議
～以降～ (会場地、人的体制、経費負担等の考え方)
国体準備委員会を設立 鳥取国体の内々定

2021年頃 国体準備委員会が鳥取国体の総合プランを策定

2028年 国体開催申請書の提出(5年前)、鳥取国体開催の内定

2029年 鳥根国体開催

2030年 鳥取国体の開催決定(3年前)、国体実行委員会設立

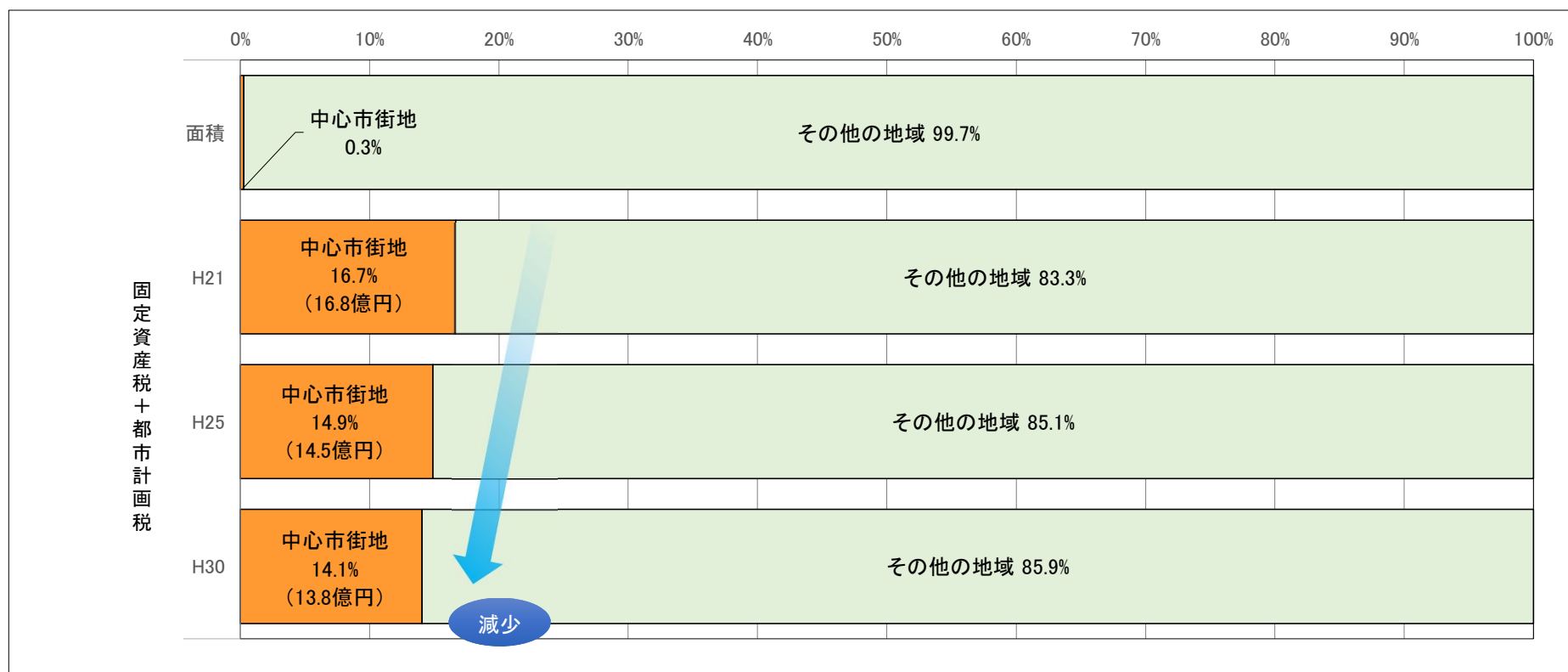
2033年 鳥取国体開催

(「第88回国民体育大会に係る開催要望の結果について(H30.11.22)」(鳥取県))

3. 検討エリアの現状＜財源の現況(税収割合)＞

- 中心市街地は、全市面積の0.3%でありながら、H30の固定資産税・都市計画税収入は14.1%を占めている
 - しかしながら、中心市街地における税収額及び割合は、年々減少している
- 👉 エリア面積の小さな中心市街地の活性化は投資効果が大きい(中心市街地活性化の意義)

固定資産税・都市計画税の税収割合(土地・家屋)



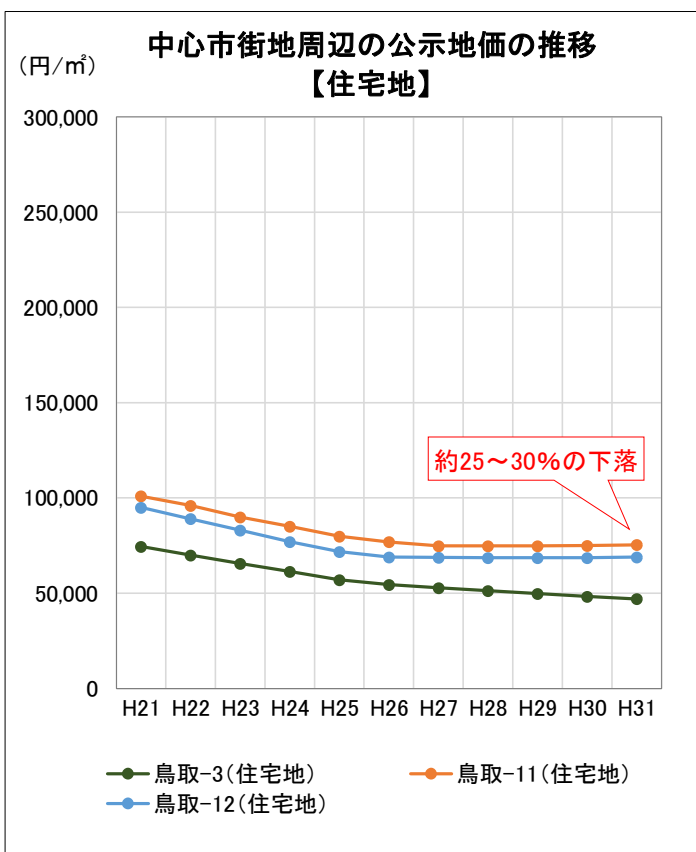
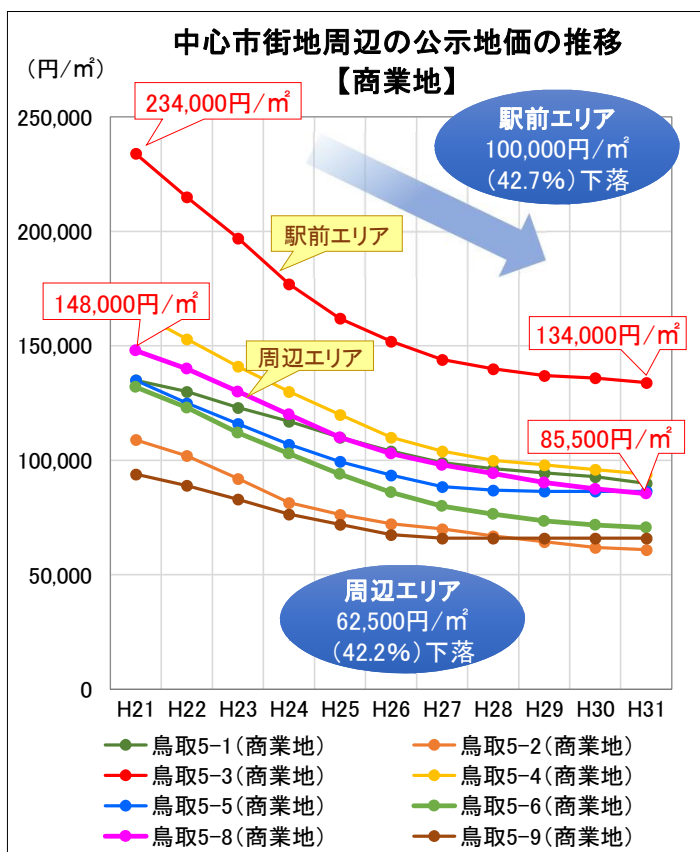
(鳥取市データ)

3. 検討エリアの現状＜中心市街地の地価・路線価＞

- 中心市街地の地価は、全体的に下落傾向にあり、特に駅前エリア(鳥取5-3)はH21からH31にかけて10万円/㎡下落している
- 中心市街地の周辺における地価動向をみると、下落傾向ではあるものの、駅前エリアほどの大きな下落はみられないが、周辺エリアにおいても、商業地(鳥取5-8)では下落し、住宅地の価格帯となっている

👉 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

中心市街地における地価・路線価の下落



【地価公示標準地位置】



(C)NTT空間情報株式会社 (全国地価マップ(一般財団法人 資産評価システム研究センター))

「標準地(基準地)番号」の用途別表示
鳥取-1、鳥取-2、鳥取-3等……………住宅地
鳥取5-1、鳥取5-2、鳥取5-3等……………商業地

(国土交通省「地価公示」)

3. 検討エリアの現状<中心市街地の地価・路線価>

地価公示標準地の状況



5-4(商業地)	▲2.1%
H30	96,000円/㎡
H31	94,000円/㎡



5-6(商業地)	▲1.5%
H30	71,800円/㎡
H31	70,700円/㎡



5-3(商業地)	▲1.5%
H30	136,000円/㎡
H31	134,000円/㎡



5-5(商業地)	±0%
H30	86,500円/㎡
H31	86,500円/㎡



5-1(商業地)	▲3.0%
H30	92,800円/㎡
H31	90,000円/㎡

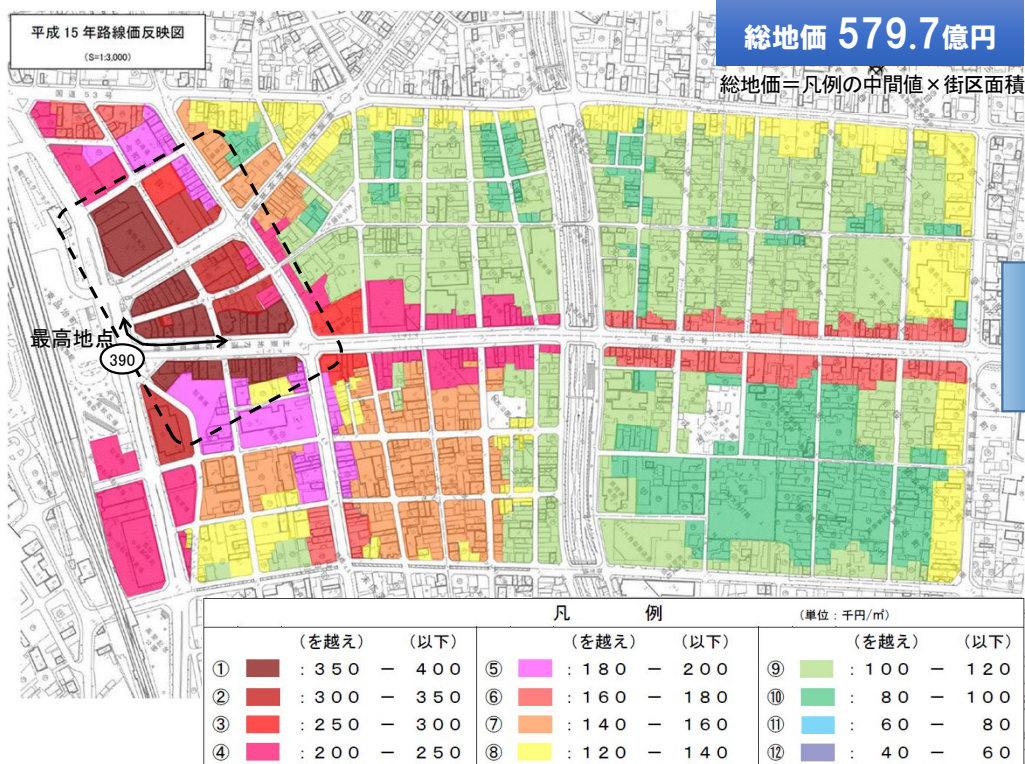


3. 検討エリアの現状＜中心市街地の地価・路線価＞

- 路線価は、駅前を含め中心市街地全体にわたって下落している
 - 最も路線価の高い駅前のエリアでは、15年間で約3割まで下落(総地価でも約4割まで下落)している
- 👉 地価の下落による遊休不動産の活用意欲の低下等を防ぐため、駅前エリアの価値向上が求められる

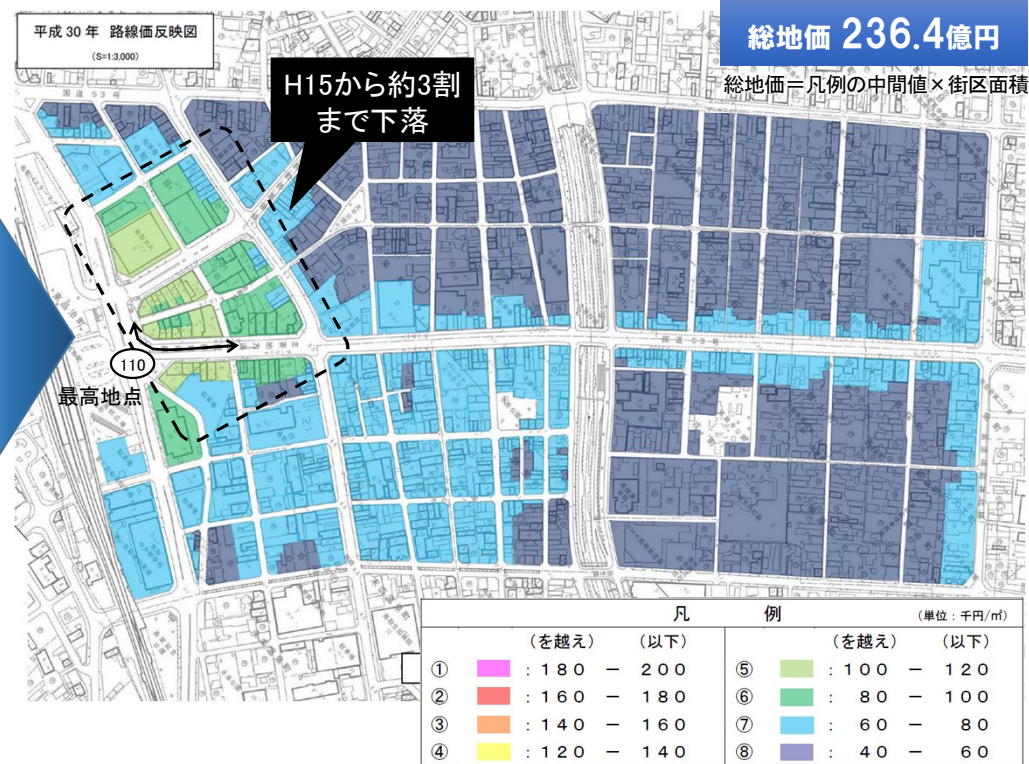
中心市街地における路線価の下落

平成15年路線価反映図



※路線価: 国税庁の財産評価基準書による

平成30年路線価反映図



※路線価: 国税庁の財産評価基準書による

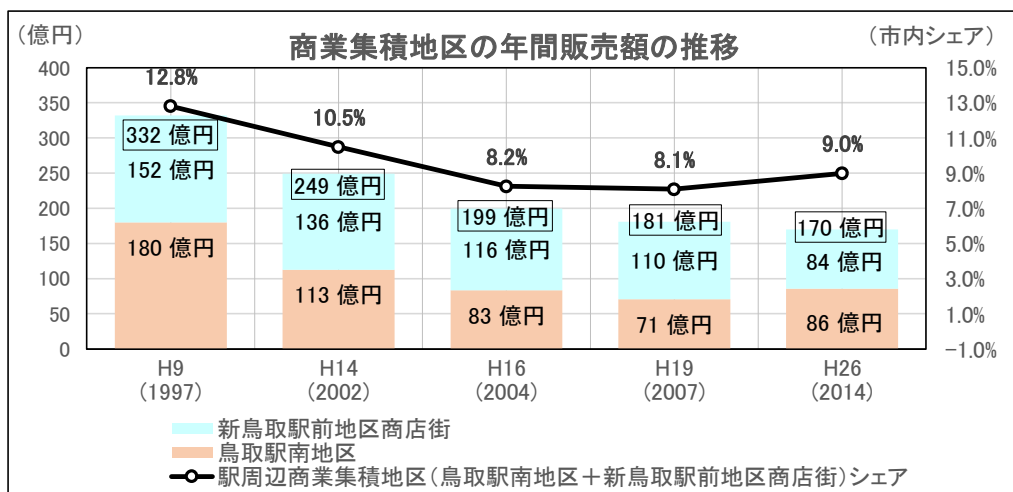
(鳥取市中心市街地活性化基本計画関連データ集)

3. 検討エリアの現状＜駅周辺の商業集積＞

- 駅周辺商業集積地区の年間販売額は、全市の10%程度で推移しており、販売額はH9～H19までは急な減少傾向にあったが、H19以降は緩やかな減少に留まっている。
- 駅周辺商店街の事業所数はH19までは減少傾向にあったが、H26で回復しており、市や地元商店街の空き店舗活用の取組の効果が得られたと考えられる。
- 中心市街地内5施設※の近年の年間来店客数は、H26のシャミネ鳥取のリニューアル以降、300万人超を維持している。ただし、5施設の内鳥取大丸の来客数・販売額は年々減少している

➡ 中心市街地の集客ポテンシャルを活かし、更なる来訪や回遊を促し、賑わいを創出することが求められる

駅周辺商業集積地区の年間販売額の減少



(参考) 市全体の年間商品販売額 (百万円)

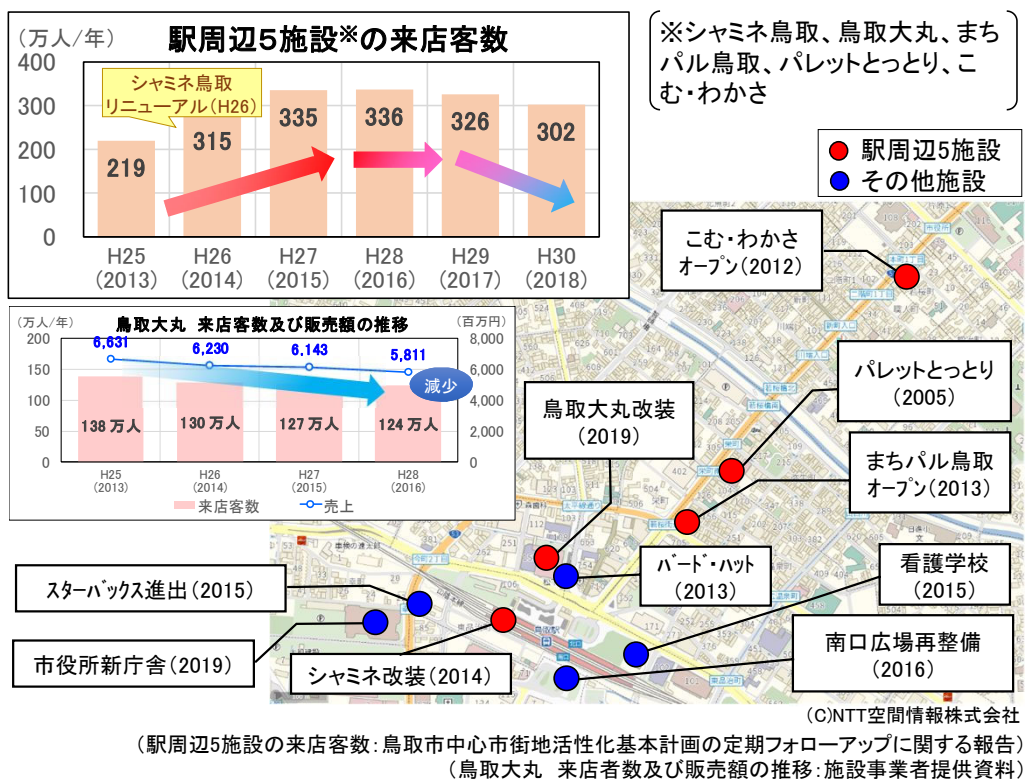
	H9(1997)	H14(2002)	H16(2004)	H19(2007)	H26(2014)
市全体(百万円)	258,938	237,496	241,596	223,513	189,174

(参考) 新鳥取駅前地区・鳥取駅南地区商店街の事業所数(所)

	H9(1997)	H14(2002)	H16(2004)	H19(2007)	H26(2014)
鳥取駅南地区	67	59	50	36	36
新鳥取駅前地区商店街	25	26	27	19	32
合計	92	85	77	55	68

(商業統計調査各年(経済産業省))

中心市街地内商業施設の客足の伸び悩み

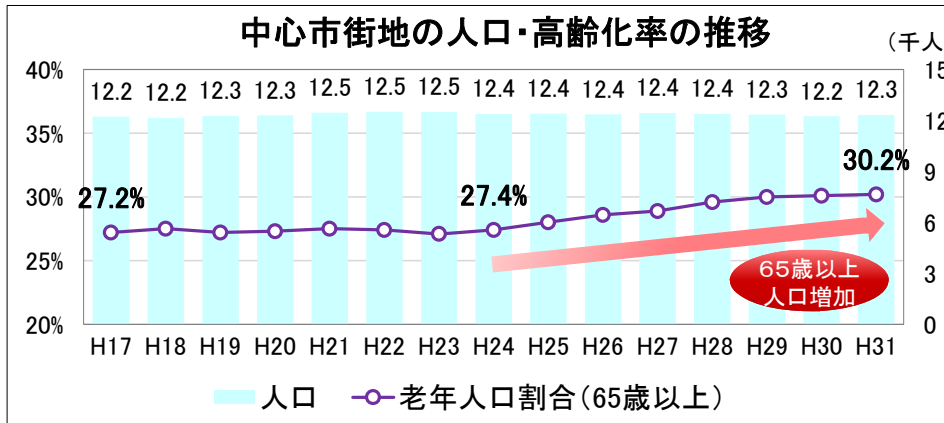
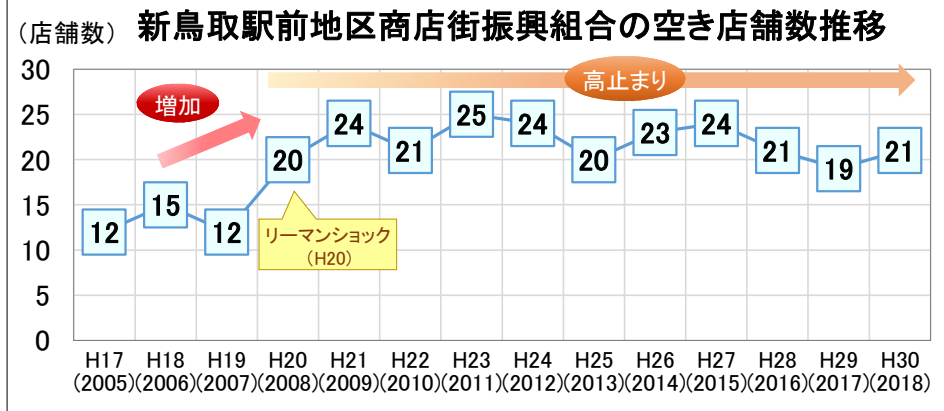
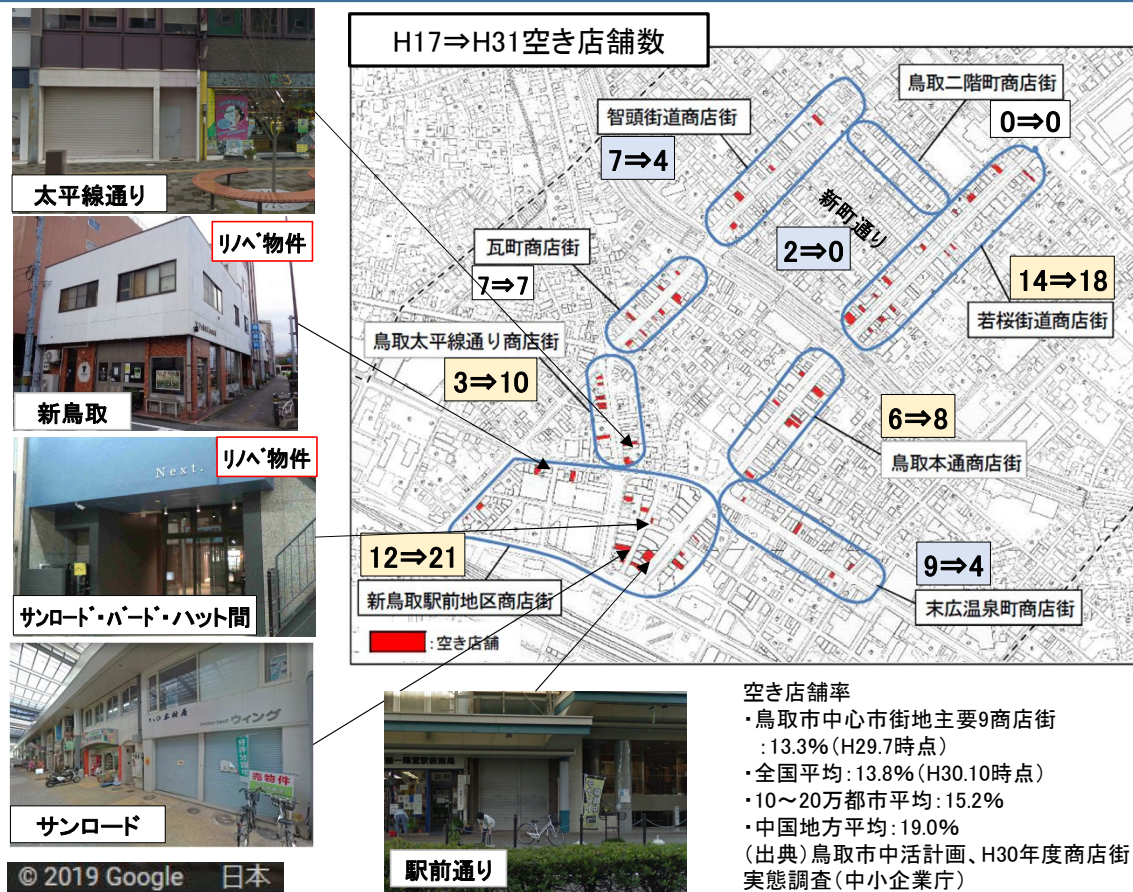


3. 検討エリアの現状<空き店舗>

- 中心市街地の空き店舗数は、H17～H31では4商店街で増加し、特に新鳥取駅前地区商店街において21店舗と多い
- 新鳥取駅前地区商店街では、H20のリーマンショック以降、20店舗程度で高止まりしているが、H28には、空き店舗対策事業利用による新規出店が4店舗、また、本年度もバード・ハット、サンロード内でリノベーションにより新規出店が進んでいる
- 中心市街地の人口は、近年12千人程度を維持しているが、高齢化率がしだいに高まっている

☞ 空き店舗の活用等を図るために、ニーズに対応できる新たな事業者を呼び込むことも求められる

空き店舗数は10年前の水準で高止まり



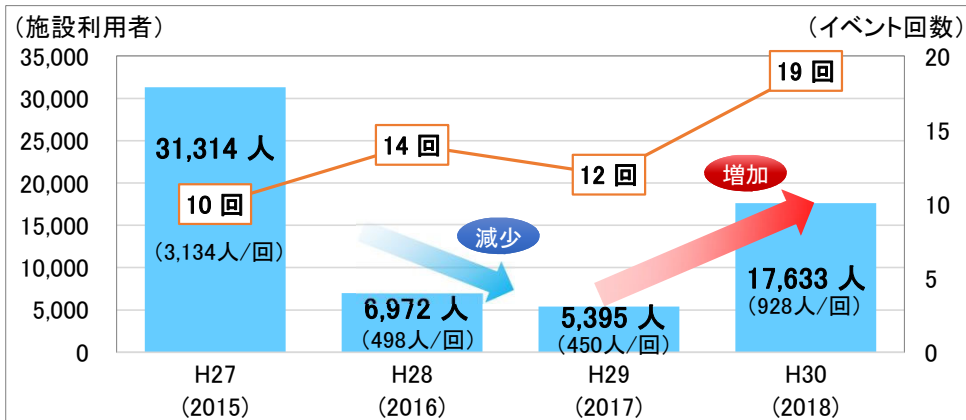
(鳥取市中心市街地活性化基本計画関連データ集(人口は、各年3月末現在))

3. 検討エリアの現状＜集客機能＞

- 風紋広場利用者数は、H27の3.1万人から、H28、H29にかけて減少したが、H30に約1.7万人に回復した。イベントは、H30が最も多く19回実施されている
- バード・ハットのイベント来場者数は、初年度のH25は8.5万人、以降、概ね4万人から6万人の間で推移している。イベントは、近年26～28回程度実施されている
- イベント1回あたりの来場者数は、全天候型賑わい空間であるバード・ハットは約1.5千～2.2千人と多く、風紋広場は0.5千人～3.1千人とばらつきが大きい

👉 風紋広場、バード・ハットでのイベントによる集客及びそれらを駅前や商店街に回遊させる仕掛けなどが求められる

風紋広場 イベント実施状況・利用者数

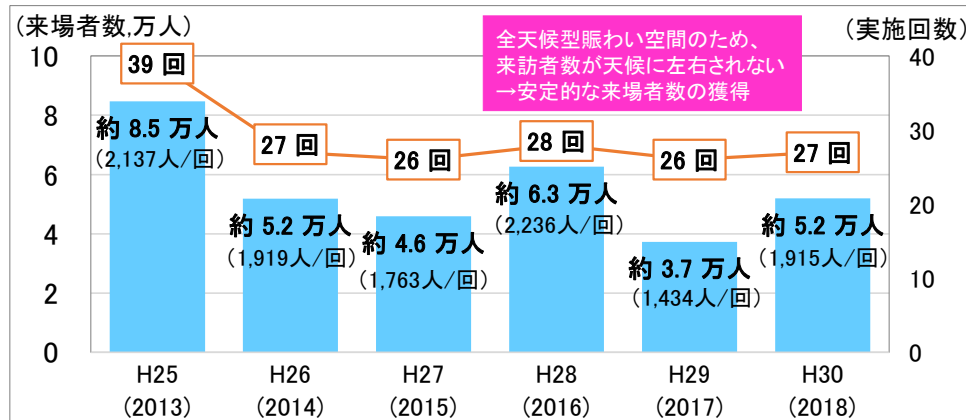


※イベント回数は、公園内行為回数から、出店のみ、集会、募金活動、イベントの練習・準備等の回数を除く
 ※施設利用者数は、集会、イベントの練習・準備、出店を含む



(鳥取市提供資料)

バード・ハット イベント実施状況・来場者数



※来場者数集計方法は、平成28年までは、主催者の報告による。平成29年以降は、バードハット通行人数集計(通行規制有:4ヶ所で集計 通行規制無:2ヶ所で集計)

【1万人以上の来場者数のあったイベント】

年度	イベント名	参加者(人)
H25	しゃんしゃんウィーク	26,500
	鳥取大地震70年とっとり防災フェスタ	12,000
H26	2014鯖サミットinTOTTORI	12,000
H28	鳥取まちなかビアフェスタ2016	12,000
H30	バード・ハット 5周年記念イベント	12,000

【バード・ハット5周年記念イベント(H30)】



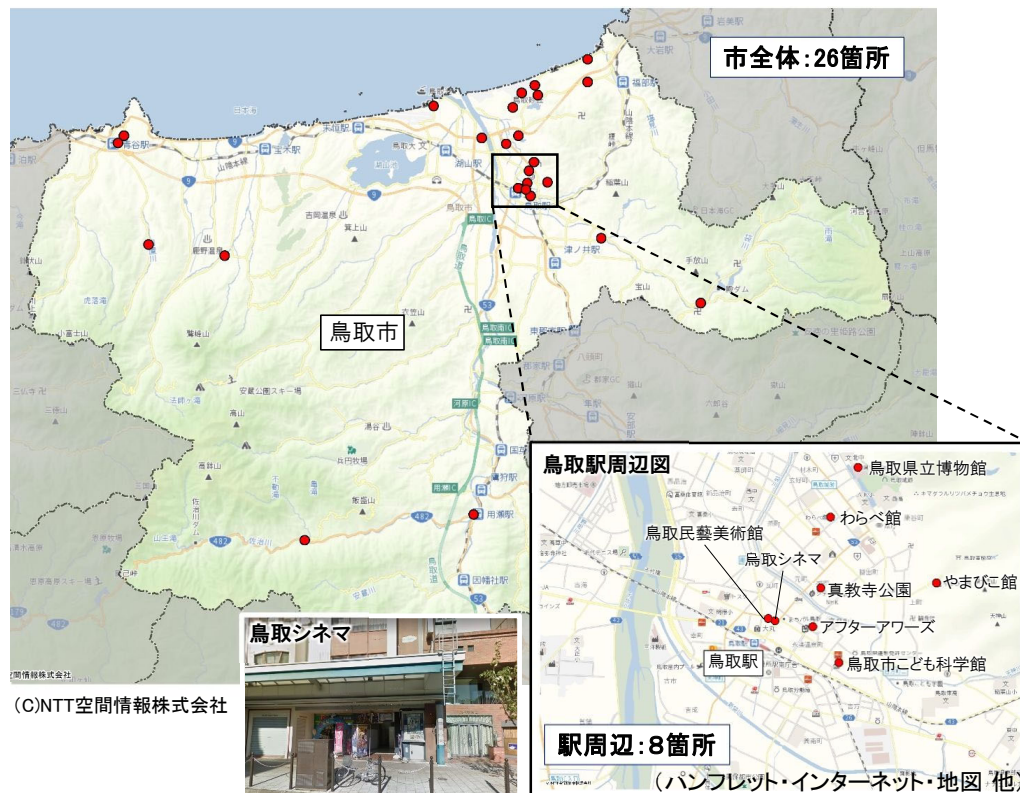
(鳥取市提供資料)

3. 検討エリアの現状<アミューズメント施設>

- アミューズメント施設は、中心市街地に映画館、文化芸術施設などが分布している
- 住民web調査は20～50歳代では、娯楽・レジャー、商業機能へのニーズが高くなっており、来訪者調査でも20～50歳代の、娯楽・レジャー、商業機能へのニーズが高く、若年層ほど、娯楽・レジャーへのニーズが高い傾向にある。

👉 住民や来訪者の満足度を高め、まちに賑わいを生むために、アミューズメント機能の充実が求められる

アミューズメント施設分布状況



住民・来訪者からの要望(意向調査結果より)

年代-ほしい機能(住民web)

	20歳代以下(N=163)	30歳代(N=273)	40歳代(N=294)	50歳代(N=240)	60歳代(N=122)	70歳以上(N=33)
1 交通処理機能	41.1%	37.7%	44.9%	43.8%	56.6%	69.7%
2 商業業務機能	55.2%	53.5%	54.4%	48.3%	50.0%	42.4%
3 地域コミュニティ機能	6.1%	5.1%	9.5%	9.6%	8.2%	15.2%
4 環境保全・景観向上機能	13.5%	17.2%	20.7%	16.3%	28.7%	18.2%
5 居住機能	4.3%	3.3%	3.4%	4.6%	0.8%	0.0%
6 安心安全な移動機能	4.3%	5.1%	5.8%	10.0%	10.7%	24.2%
7, 8 防犯機能・防災機能	9.2%	10.6%	12.2%	14.6%	13.9%	9.1%
9 文化・スポーツ機能	22.7%	19.8%	20.4%	18.8%	23.8%	21.2%
10 子育て支援機能	9.2%	13.2%	5.1%	2.1%	3.3%	3.0%
11 医療・福祉機能	8.0%	5.5%	3.4%	11.7%	9.8%	12.1%
12 生活サービス機能	6.7%	7.0%	9.9%	10.8%	9.0%	9.1%
13 娯楽・レジャー機能	62.6%	63.0%	58.5%	46.7%	44.3%	18.2%
14 その他	3.7%	4.0%	1.4%	2.5%	0.8%	0.0%

(20～50歳代)娯楽・レジャー、商業機能へのニーズが高い

年代-ほしい機能(来訪者調査)

	20歳代以下(N=163)	30歳代(N=273)	40歳代(N=294)	50歳代(N=240)	60歳代(N=122)	70歳以上(N=33)
1 交通処理機能	40.1%	42.7%	37.3%	50.5%	40.4%	35.3%
2 商業業務機能	44.6%	53.6%	52.7%	50.5%	50.0%	45.1%
3 地域コミュニティ機能	7.9%	19.1%	7.3%	16.5%	20.5%	12.8%
4 環境保全・景観向上機能	20.0%	25.5%	20.0%	25.2%	31.5%	27.8%
5 居住機能	5.6%	7.3%	2.7%	5.8%	4.8%	6.8%
6 安心安全な移動機能	11.5%	20.0%	10.9%	20.4%	23.3%	24.1%
7, 8 防犯機能・防災機能	21.6%	37.3%	25.5%	39.8%	43.2%	39.8%
9 文化・スポーツ機能	27.0%	31.8%	21.8%	24.3%	30.8%	16.5%
10 子育て支援機能	8.6%	17.3%	10.9%	8.7%	15.8%	7.5%
11 医療・福祉機能	9.5%	10.9%	7.3%	28.2%	26.7%	17.3%
12 生活サービス機能	9.5%	11.8%	5.5%	21.4%	19.2%	18.8%
13 娯楽・レジャー機能	62.4%	60.0%	41.8%	50.5%	33.6%	27.8%
14 その他	2.5%	0.9%	1.8%	2.9%	3.4%	3.8%

(20～50歳代)娯楽・レジャー、商業機能へのニーズが高い

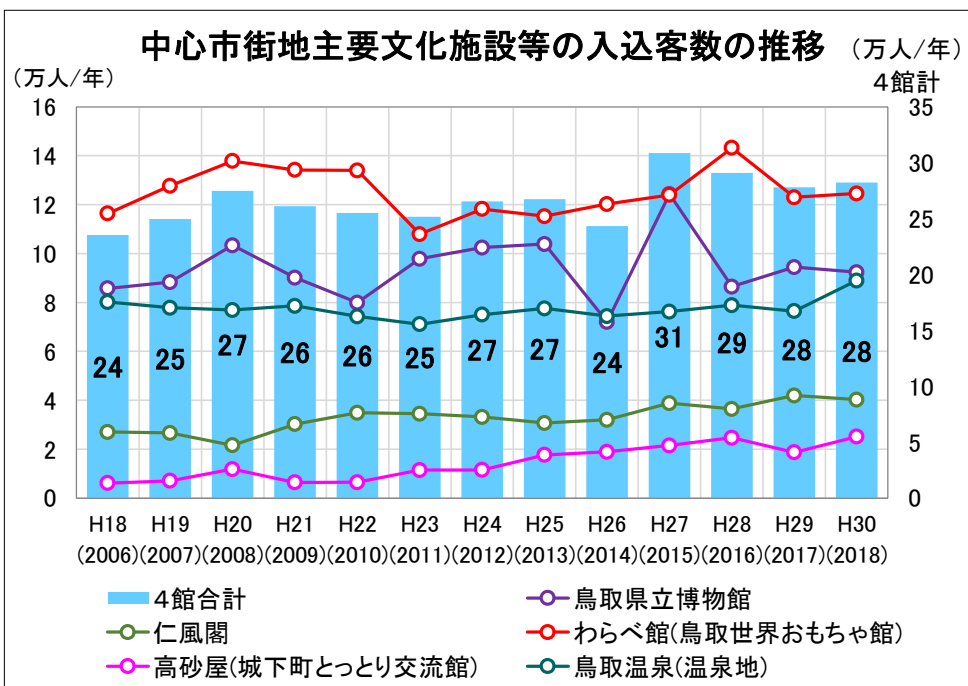
(意向調査結果)

3. 検討エリアの現状＜観光施設の来訪者数＞

- 中心市街地の主な文化施設等への年間入込み客数は、4館（鳥取県立博物館・仁風閣・わらべ館・高砂屋）合計でH18の約24万人から、増減を繰り返しながらH30では約28万人となっている。（参考：鳥取砂丘入込客延人数109万人）
- 最も入込客数が多いのはわらべ館で、定期的なイベント開催等、リピーターの獲得や幅広い年代が楽しめるメニューが充実している

☞ 若年層から高齢者、家族連れからカップルまで、幅広い世代が楽しめる観光機能の充実が求められる

中心市街地の観光施設不足・リピーターの獲得や幅広い年代が楽しめるメニューを有する施設は誘客力が高い



- ・4館合計は、鳥取温泉を除く4館(温泉地「鳥取温泉」は、入湯税からの算出)
- ・仁風閣は、平成20年に大規模修復を行ったため、入込み客数が大きく減少
- ・わらべ館は、平成23年に展示リニューアルの改修工事により休館したため、入込み客数が大きく減少

(鳥取市中心市街地活性化基本計画関連データ集)

- ① 行徳苑
- ② 城下町とっとり交流館「高砂屋」
- ③ 鳥取世界おもちゃ館
- ④ 仁風閣
- ⑤ 宝扇庵
- ⑥ 梅鯉庵
- ⑦ 鳥取市歴史博物館
- ⑧ 鳥取県立博物館
- ⑨ 鳥取民藝美術館



- ・童謡・唱歌とおもちゃのミュージアム
- ・3階建ての館内は、童謡の部屋とおもちゃの部屋からなり、遊びながら学べる体験型の展示が大きな特徴



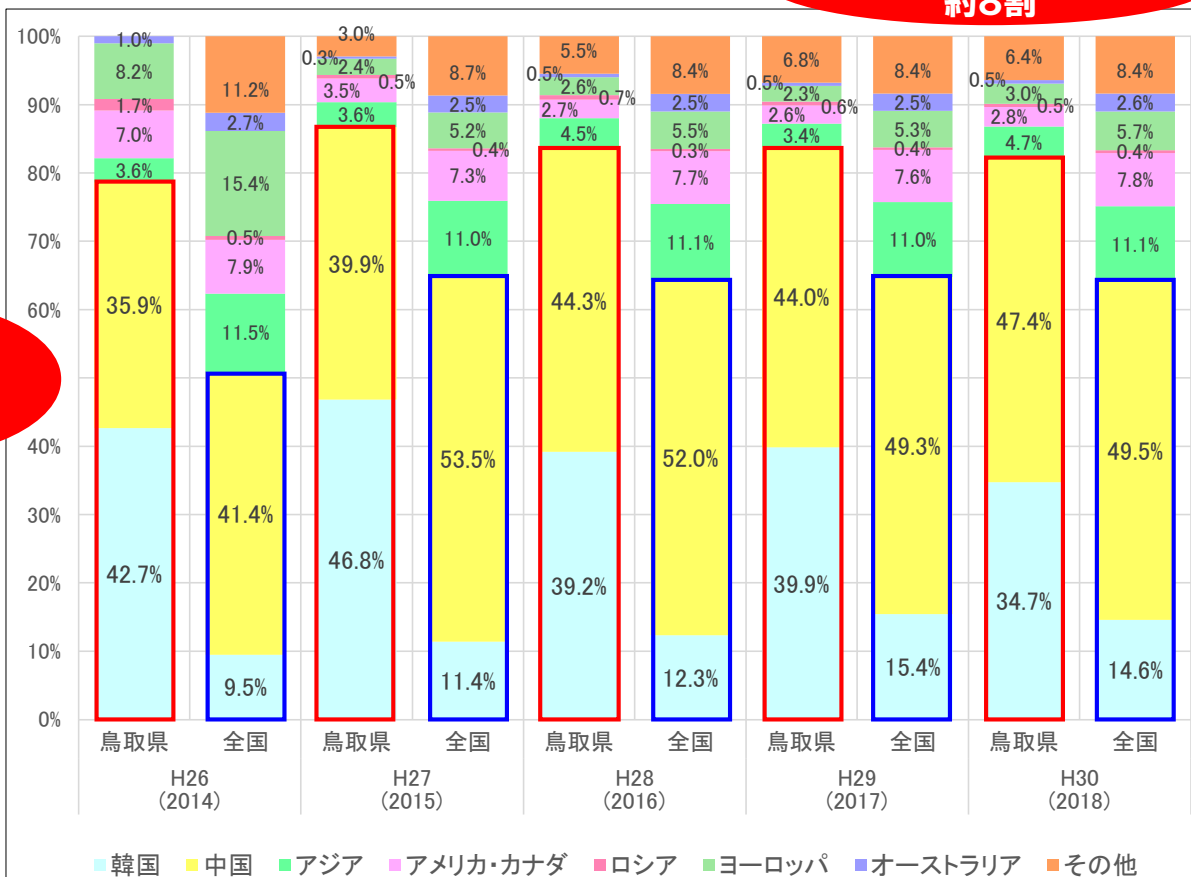
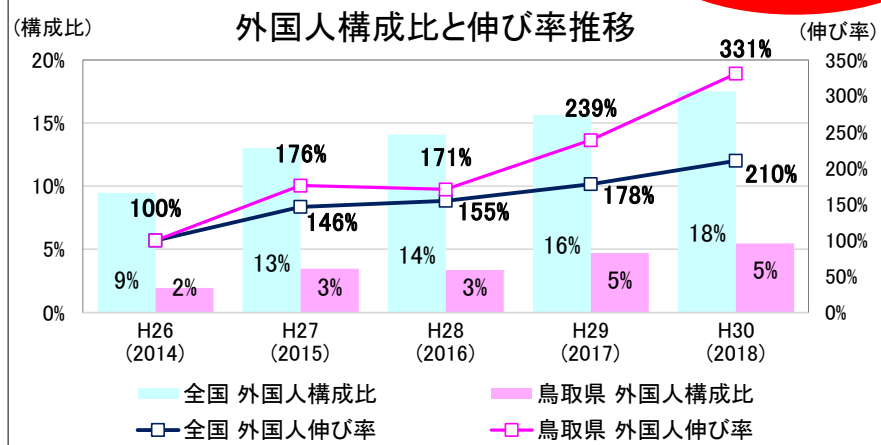
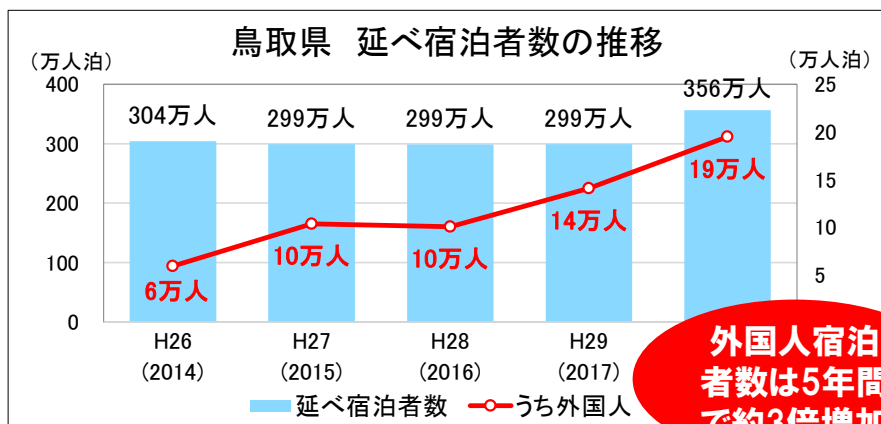
(鳥取地図情報サービス「文化観光施設(公共施設)」より作成)

3. 検討エリアの現状<宿泊者数>

- 鳥取県における宿泊者数はH29までは横ばい傾向、H30に増加に転じている。一方で、外国人宿泊者数は、H26以降増加傾向にあり、外国人宿泊者数は5年間で約3倍増加、全国(約2倍)の伸び率と比較して、大きな伸びとなっている
 - また、国別にみると、韓国・中国が全体の約8割を占めており、全国平均(約6割)と比較して特に高い。
- ⇒訪日外国人に対する案内の充実やフリーWi-Fiの整備等、サービス向上が求められる

訪日外国人が増加傾向

韓国・中国が全体の約8割

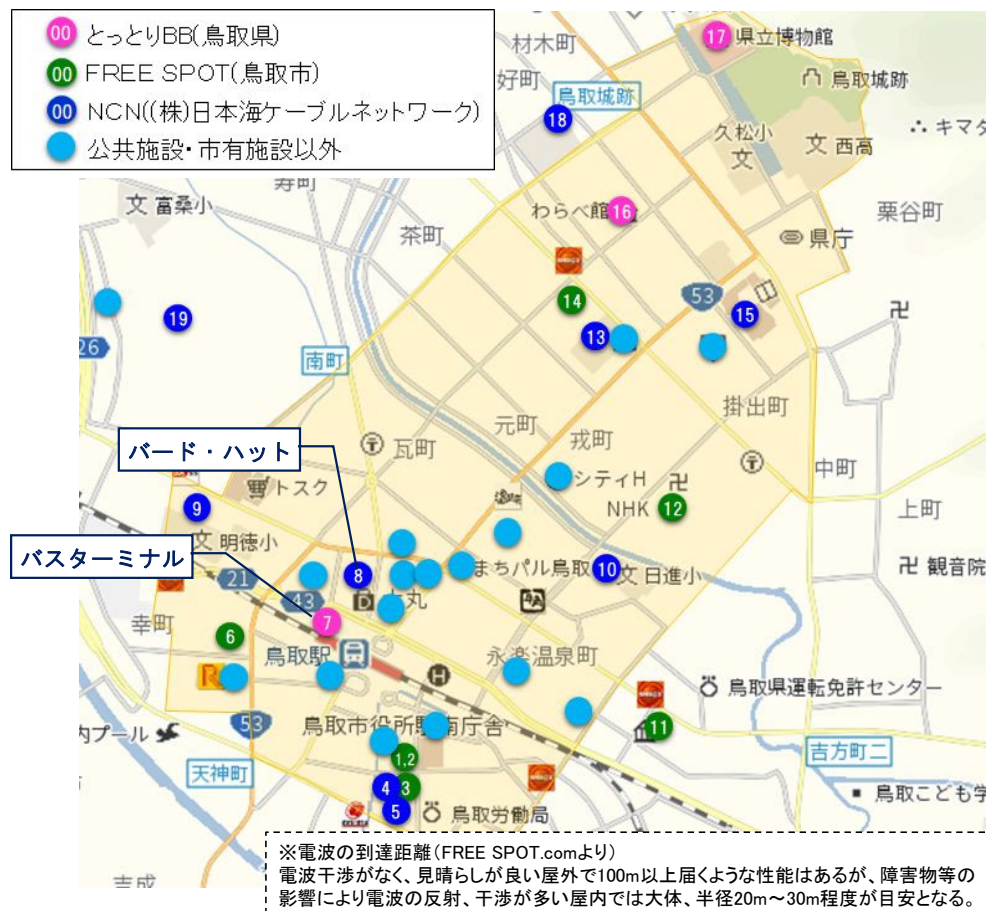


3. 検討エリアの現状＜無料Wi-Fiスポット分布＞

- 中心市街地における無料Wi-Fiスポットの分布状況を見ると、無料Wi-Fiが使える施設は、駅周辺に集中しており、市民や観光客が自由に立ち入れる場で無料Wi-Fiが使えるのは、バード・ハットとバスターミナルだけと公共空間に少ない状況となっている
- 訪日外国人旅行者の受入環境整備に関するアンケート(観光庁)によれば、「訪日外国人が旅行中に困ったこと」は、減少傾向にあるものの、無料公衆無線LAN環境が、第2位である

➡ 無料Wi-Fiの利用環境の向上、店舗や施設に入らなくても公共空間でフリーWi-Fiが使える環境などが求められる

無料Wi-Fiスポット分布状況は駅周辺の施設に集中



(鳥取市ホームページ、インターネット調査)

【訪日外国人が旅行中に困ったこと】

	H28年度	H29年度	H30年度
施設等のスタッフとのコミュニケーションがとれない	32.9%	26.1%	20.6%
無料公衆無線LAN環境	28.7%	21.2%	18.7%
公共交通の利用	18.4%	18.9%	16.6%
多言語表示の少なさ・わかりにくさ(観光案内板・地図等)	23.6%	21.8%	16.4%
クレジット/デビットカードの利用	13.6%	14.2%	10.0%
鉄道の割引きっぷ	10.6%	12.1%	7.2%
両替	16.8%	14.7%	6.5%
その他決済手段(モバイルペイメント等)		2.7%	5.5%
ATMの利用	6.7%	5.2%	5.1%
国際ローミング		8.1%	5.0%
SIMカードの購入	7.4%	7.0%	4.8%
飲食店、宿泊施設の情報の入手・予約	7.1%	6.8%	3.6%
入国手続き	7.4%	6.9%	3.4%
トイレの利用・場所・設備	4.5%	5.8%	3.4%
モバイルWi-Fiルーターのレンタル	8.8%	7.5%	2.9%
宿泊施設や空港などへの荷物の配送サービス	3.2%	3.0%	2.3%
多様な文化宗教への配慮(礼拝室、食事等)			2.0%
災害、けが・病気の際の医療機関、海外旅行保険	3.0%	4.0%	1.9%
観光案内所の利用や観光地での案内	4.7%	5.3%	1.7%
観光地におけるツアー、旅行商品(情報入手、種類等)	3.9%	4.2%	1.6%
その他	2.9%	4.2%	1.9%
困ったことはなかった	30.1%	34.8%	36.6%

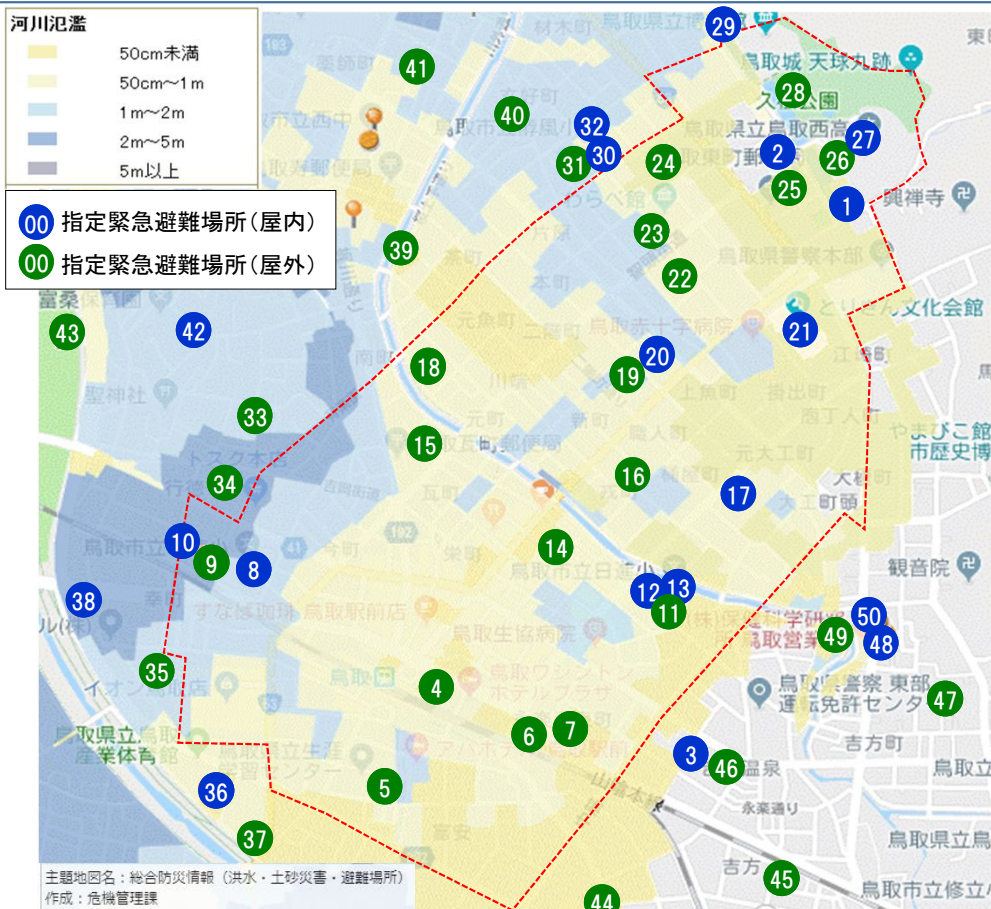
(訪日外国人旅行者の受入環境整備に関するアンケート(観光庁))

3. 検討エリアの現状＜ハザードマップ・避難所＞

- 中心市街地は、津波による浸水の想定はなく、土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域は、区域の北側久松公園付近のみである。河川氾濫による浸水については、ほぼ全区域が、浸水想定地区となっている
- 避難所の分布状況は、おおむね全区域に避難場所(指定緊急避難場所)が分布しているが、一定期間、避難生活を送ることができる指定避難所は配置されていない。

☞ 浸水時等の対応もふまえ、中心市街地のエントランス機能強化ゾーンとして防災機能の強化が求められる

中心市街地はほぼ全域が浸水想定区域に指定



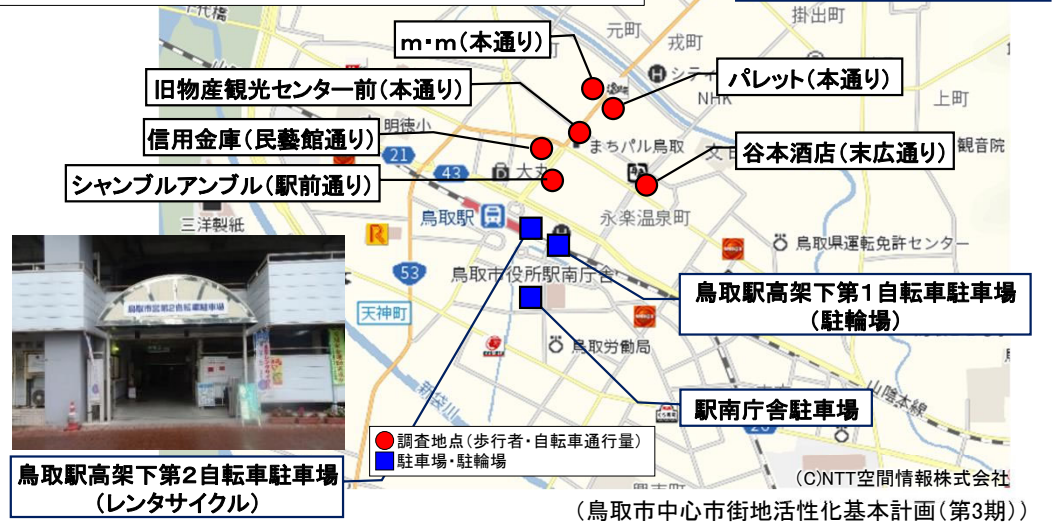
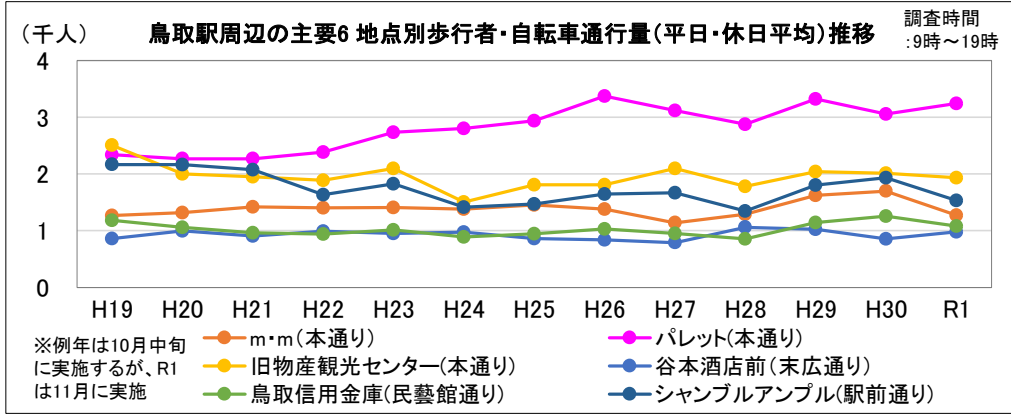
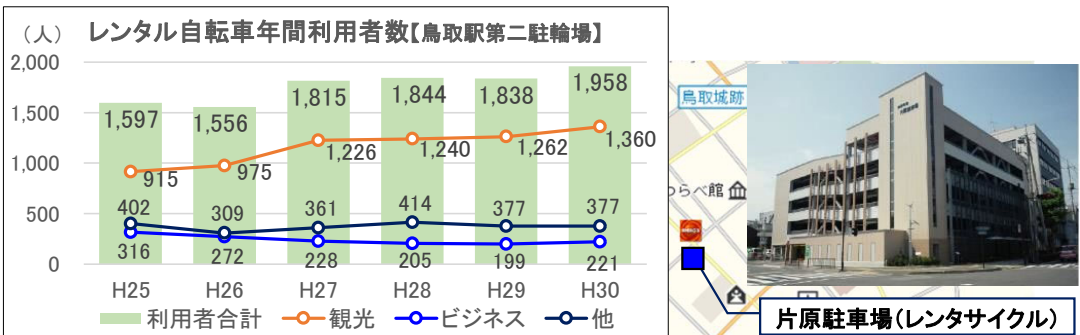
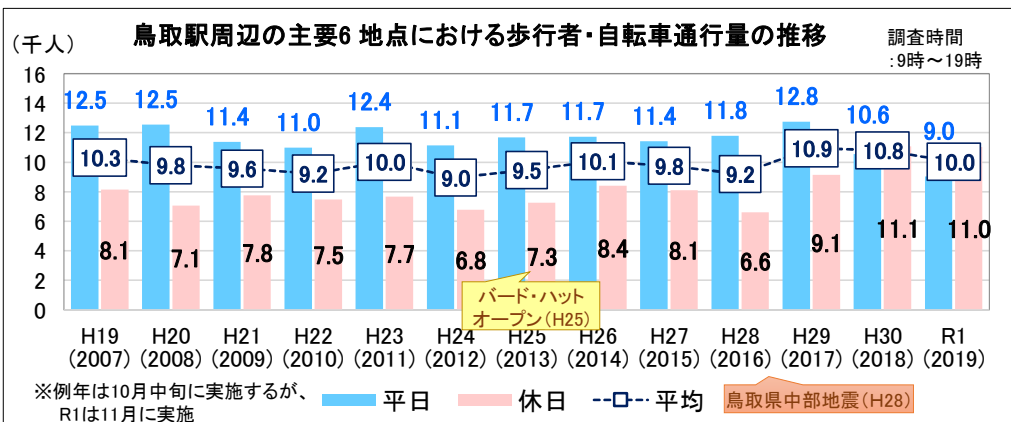
No	施設名	屋内・屋外	No	施設名	屋内・屋外
1	鳥取市武道館	屋内	26	鳥取西高等学校(グラウンド)	屋外
2	久松小学校	屋内	27	鳥取西高等学校(耐震化工事終了まで指定保留)	屋内
3	鳥取市文化センター	屋内	28	久松公園	屋外
4	風紋広場	屋外	29	久松会館(久松地区公民館、久松会館体育館)	屋内
5	沢井手公園	屋外	30	醇風地区公民館	屋内
6	高架記念公園	屋外	31	醇風小学校(グラウンド)	屋外
7	永楽公園	屋外	32	醇風小学校	屋内
8	明德小学校	屋内	33	行徳緑地	屋外
9	明德小学校(グラウンド)	屋外	34	行徳公園	屋外
10	明德地区公民館	屋内	35	幸町棒鼻公園	屋外
11	日進小学校(グラウンド)	屋外	36	鳥取産業体育館	屋内
12	日進地区公民館	屋内	37	天神公園	屋外
13	日進小学校	屋内	38	人権交流プラザ(中央人権福祉センター)	屋内
14	弥生公園	屋外	39	袋川緑地(袋川堤防上右岸)	屋外
15	さなえ公園	屋外	40	玄好町公園	屋外
16	真教寺公園	屋外	41	相生第一公園	屋外
17	教育センター	屋内	42	富桑地区公民館	屋内
18	元町公園	屋外	43	千代川緑地(市民スポーツ広場)	屋外
19	遷喬小学校(グラウンド)	屋外	44	東富安公園	屋外
20	遷喬小学校 遷喬地区公民館	屋内	45	吉方南公園	屋外
21	県民文化会館「とりぎん文化会館」	屋内	46	吉方中央緑地	屋外
22	なかよし公園	屋外	47	立川第二公園	屋外
23	西町緑地	屋外	48	山の手体育館	屋内
24	西町公園	屋外	49	吉方北公園	屋外
25	久松小学校(グラウンド)	屋外	50	修立地区公民館	屋内

・避難場所(指定緊急避難場所): 命を守ることを最優先に、災害の危険から逃れることを目的とした場所、施設
 ・指定避難所: 自宅が被災して帰宅できない場合に、一定期間、避難生活を送ることを目的とした公共施設等

3. 検討エリアの現状＜歩行者・自転車通行量・レンタル自転車＞

- 鳥取駅周辺の主要6地点の歩行者・自転車通行量は、H29までは平日12千人程度、休日8千人程度で平日の方が多いが、H30以降は平日10千人程度、休日11千人程度と休日の方が多。また、休日の通行量は、H25のバード・ハットのオープン以降、H28を除き、増加傾向である。
 - R1は市役所移転後の歩行者・自転車通行量の把握を目的として、11月中旬に実施。例年は10月中旬のため、気温が低く、また平日は天気が雨だったことから歩行者・自転車通行量が減少したと推察。
 - 鳥取駅周辺の主要6地点で最も通行量が多いのは、本通り～駅前通りにかけてで1.5千人以上。その他の地点は1千人程度と少ない
 - レンタル自転車利用は、順調に推移しており、観光利用が多い
- ➡ 平日の日常的な来訪者(通勤・通学)及び観光客・休日の来訪者各々をターゲットとした誘客策及びそれらによる回遊性向上が求められる

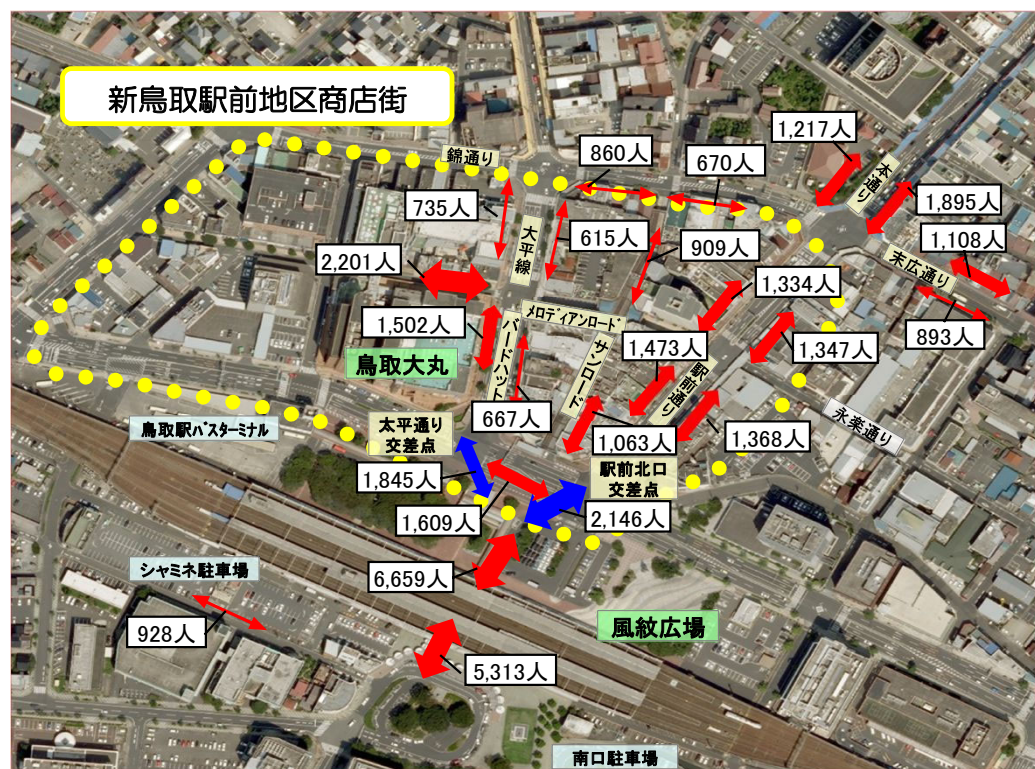
歩行者・自転車通行量の多い本通りと駅前通り 観光利用のレンタサイクルの伸び



3. 検討エリアの現状＜歩行者・自転車通行量＞

- 平日と休日と比較すると、概ね全地区で休日の通行量が多いが、平日調査日が雨天であった影響もあると推察される。
- 新鳥取駅前地区商店街の通行量を見ると、平日、休日とも鳥取大丸前(太平線側)、鳥取大丸裏口(メロディアンロード側)、駅前通りの通行量が多く、休日は特に駅前通りの通行量が多い。太平通、駅前通りと比較するとサンロードの通行量は少ない。
- 歩行者・自転車通行量は、バード・ハットや商店街のイベント開催や天候等の影響があることをふまえておく必要がある。

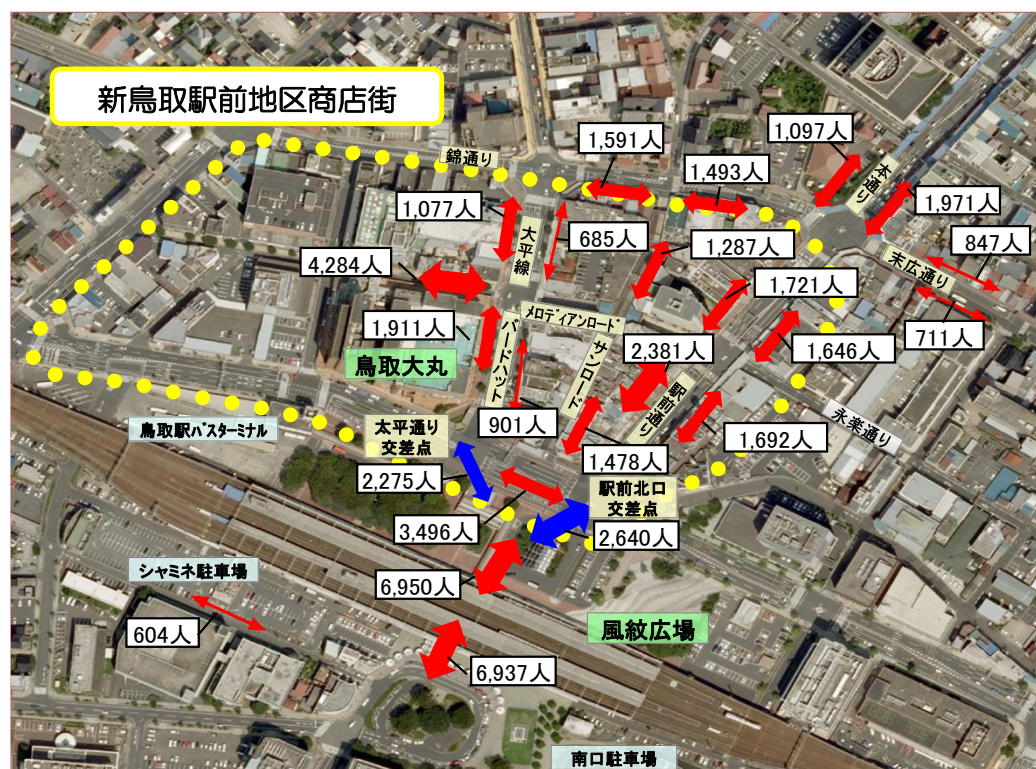
中心市街地の歩行者・自転車通行量(平日)



↔ 地上部歩道
↔ 地下通路

(商連歩行者・自転車通行量調査・(平日10h)R1.11.14(木)雨後一時量)

中心市街地の歩行者・自転車通行量(休日)



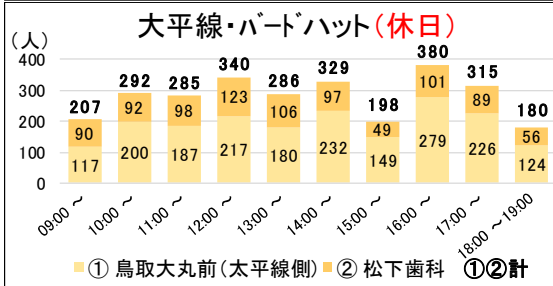
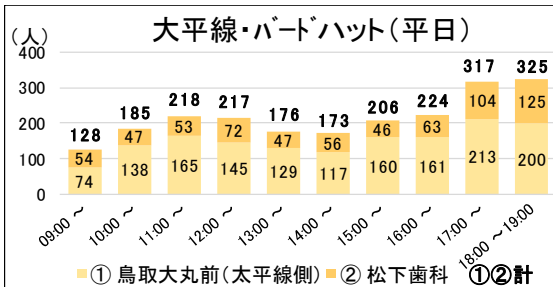
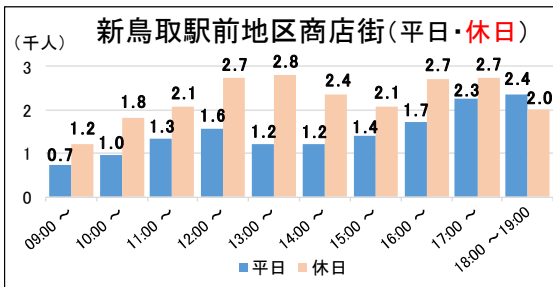
↔ 2,000人以上
↔ 1,000人以上2,000人未満
↔ 1,000人未満

(商連歩行者・自転車通行量調査・(休日10h)R1.11.17(日)晴後曇)

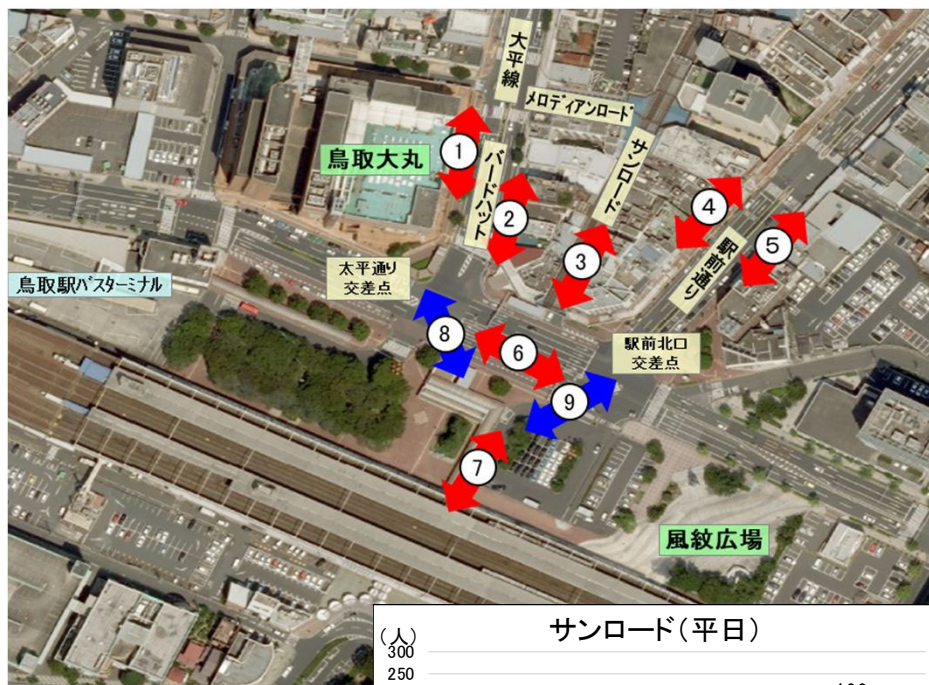
3. 検討エリアの現状＜歩行者・自転車通行量＞

- 新鳥取駅前地区の時間帯別通行量は、商店街全体では、平日は、正午の前後と16時以降に増加傾向にあり、昼食時と夕方の帰宅時に通行量のピークがあると推察される。
- 休日の通行量は、概ね一日を通じて通行量が多くなっており、特に11時～15時、16時以降と昼夕の食事時を中心に商店街に滞留している状況が推察される
- 通り別では、バード・ハットで他と比較して、休日18時以降通行量が減少しており、大丸利用の通行量によると推察される。(大丸の営業時間は19時まで)

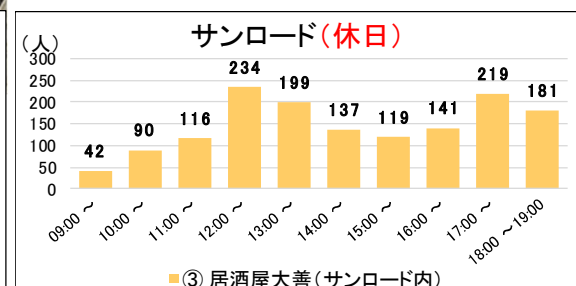
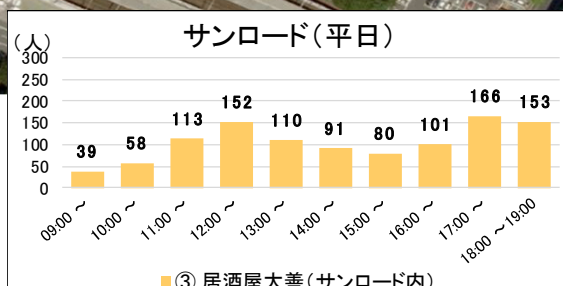
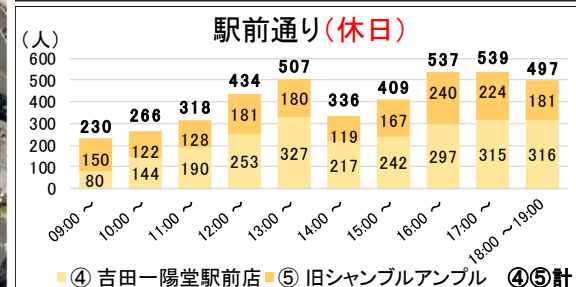
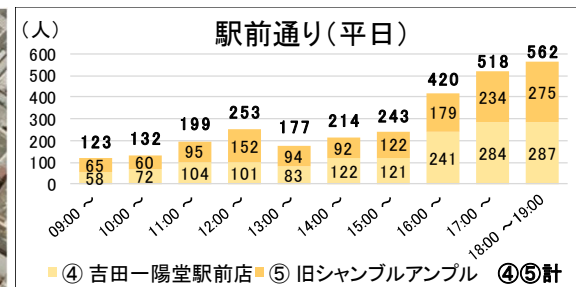
中心市街地の時間帯別歩行者・自転車通行量



(大丸営業時間: 10:00 - 19:00)



【調査地点位置図】

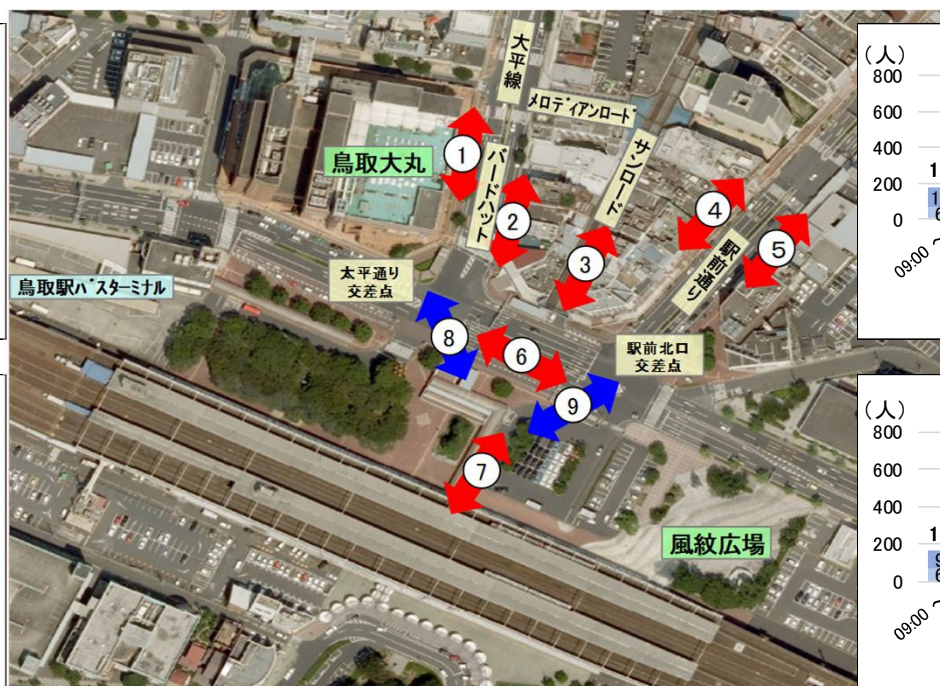
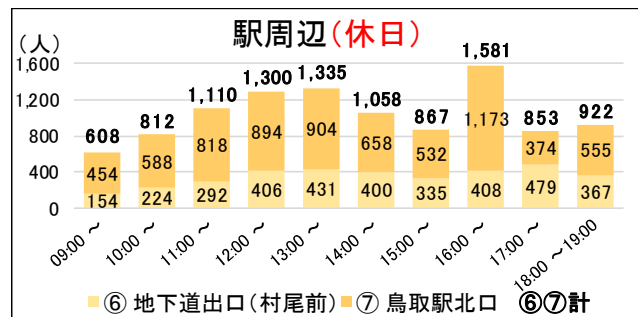
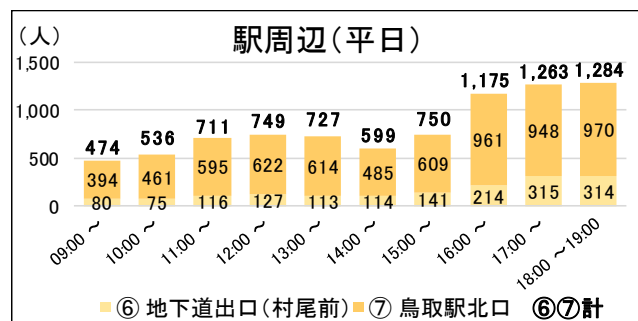


(商連歩行者・自転車通行量調査・(平日10h)R1.11.14(木)雨後一時曇、(休日10h)R1.11.17(日)晴後曇)

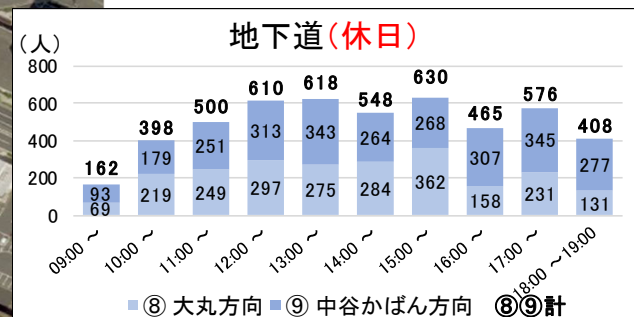
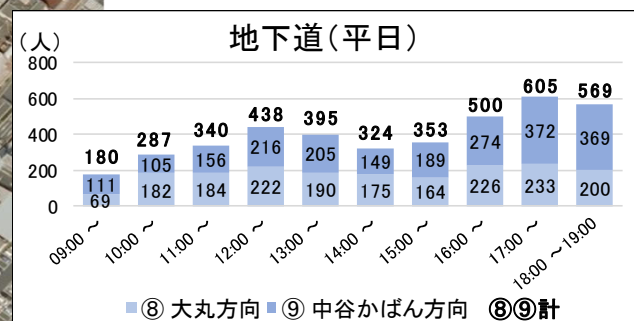
3. 検討エリアの現状＜歩行者・自転車通行量＞

- 平日の、鳥取駅周辺の時間帯別通行量では、駅周辺、地下道ともに、12時～13時、16時以降増加傾向にあり、昼食時と夕方の帰宅時に通行量のピークがあると推察される。
- 休日の通行量は、駅周辺、地下道ともに、11時～17時に通行量が多く、駅周辺では、16時～17時にかけて通行量のピークがあり、昼食時や夕食時にピークがあると推察される。

鳥取駅周辺の時間帯別歩行者・自転車通行量



【調査地点位置図】



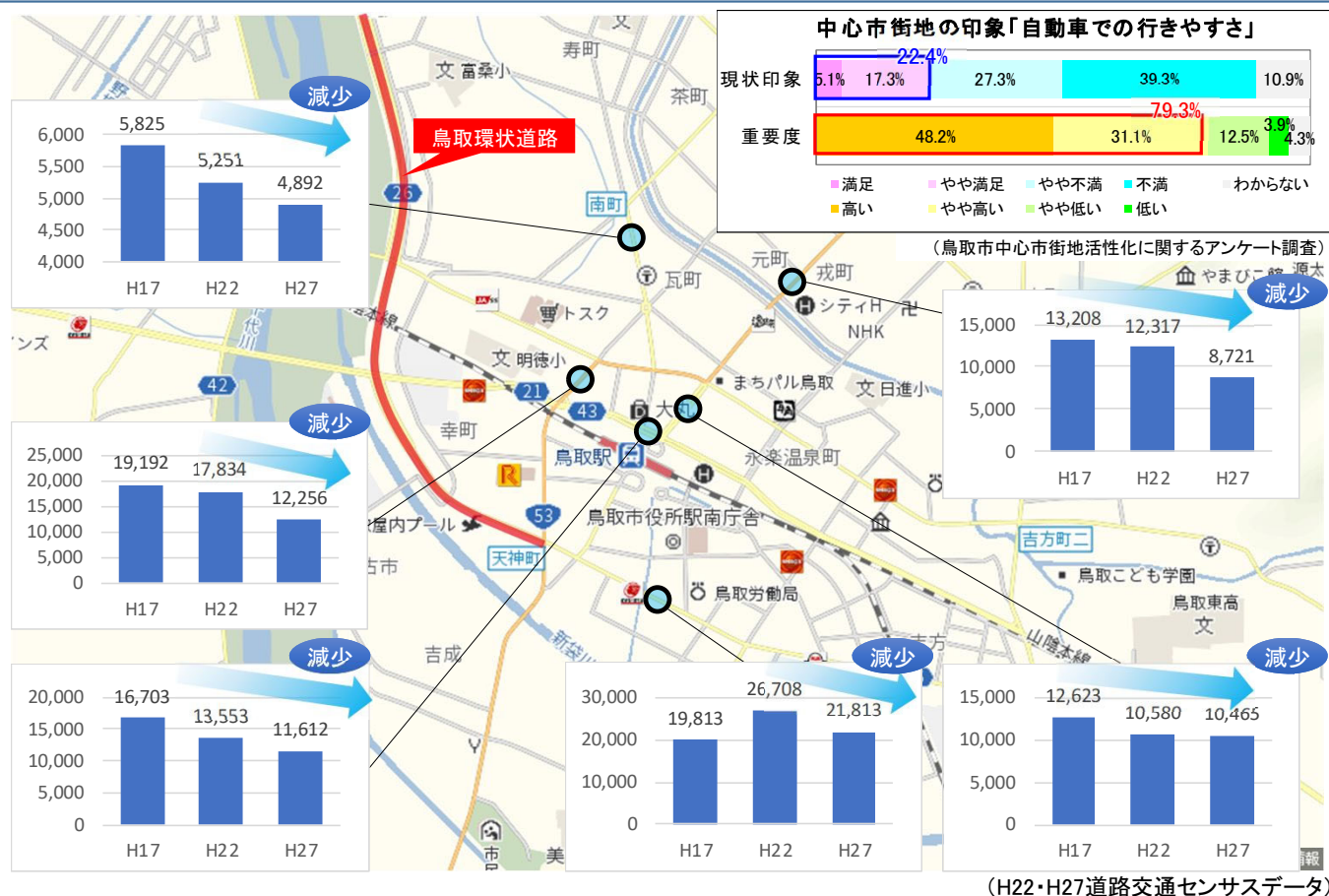
(商連歩行者・自転車通行量調査・(平日10h)R1.11.14(木)雨後一時曇、(休日10h)R1.11.17(日)晴後曇)

3. 検討エリアの現状＜自動車交通量＞

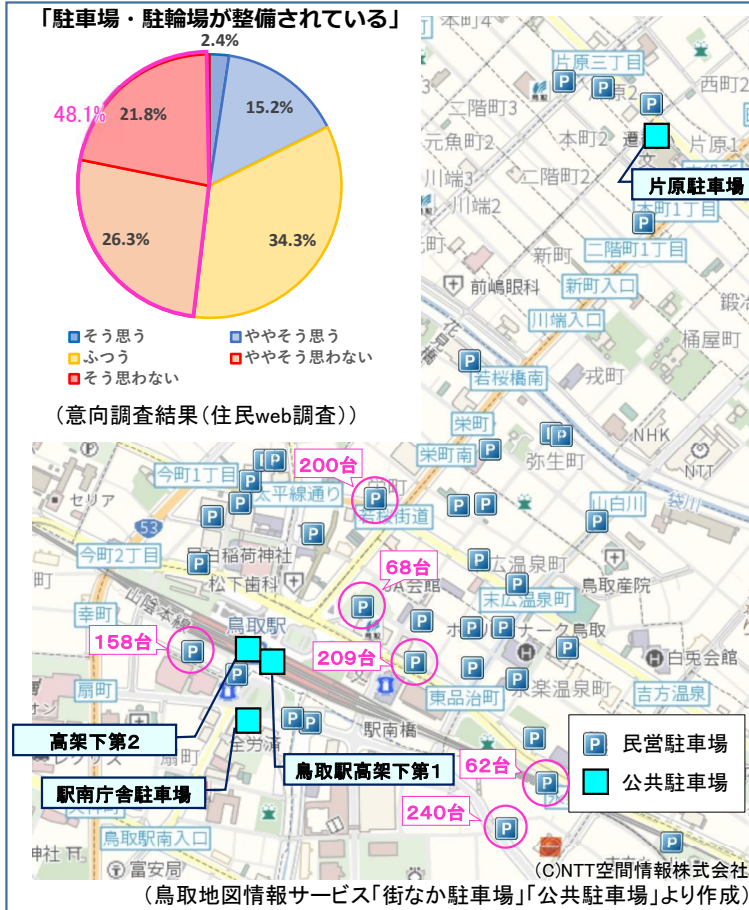
- 中心市街地における自動車交通量は、鳥取環状道路の全線供用(H21.3)などによりH17以降ほぼ全地点で減少している
- 中心市街地への自動車での行きやすさの満足度は2割程度と低く、それに対応する重要度は8割と高い
- 公共・民間の駐車場が多数分布しているが、鳥取駅周辺の印象では「駐車場・駐輪場が整備されている」に対する評価は「ややそう思わない・そう思わない」が約5割を占める

👉 車での行きやすさのために、駐車施設に係る改善(案内、配置、料金等)が求められる

中心市街地の自動車交通量の減少



中心市街地の駐車場の状況

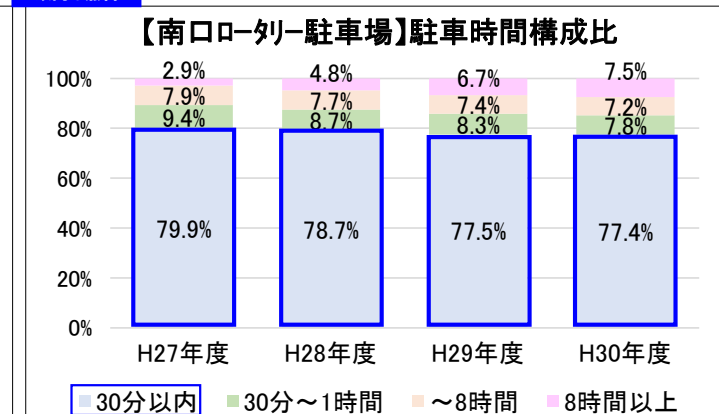
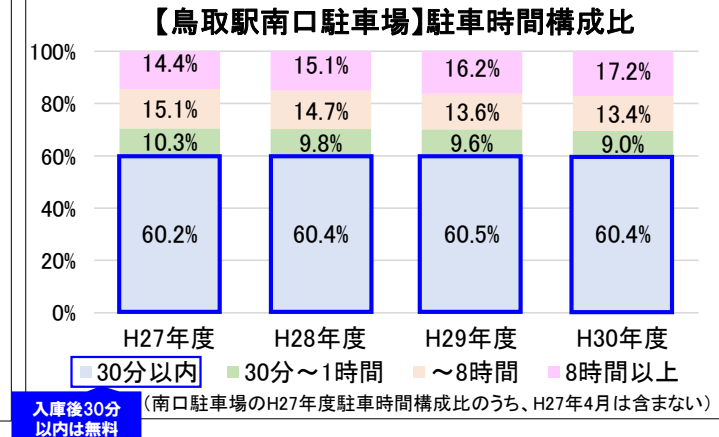
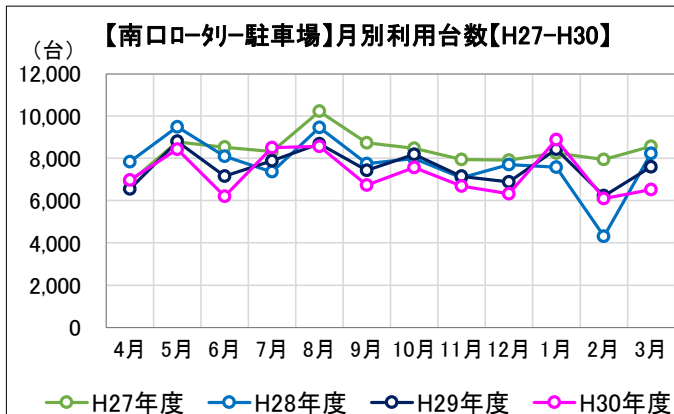
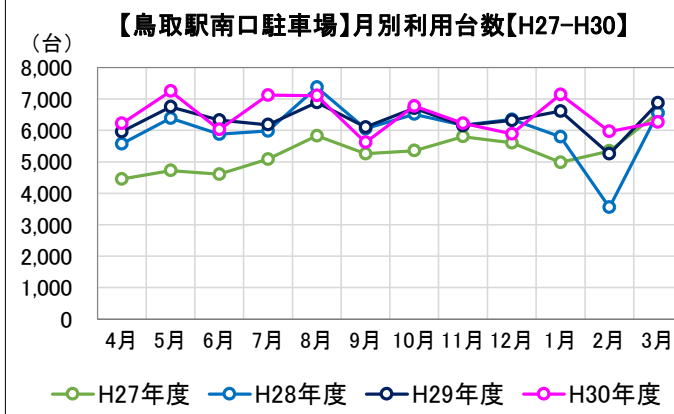
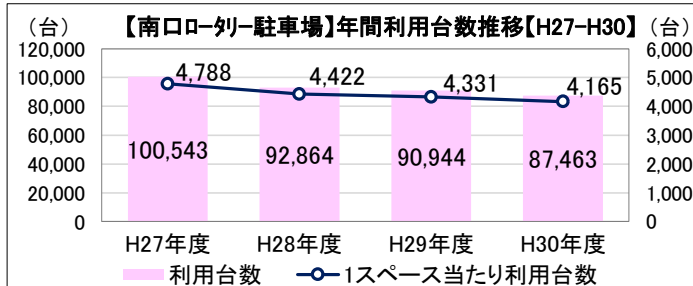
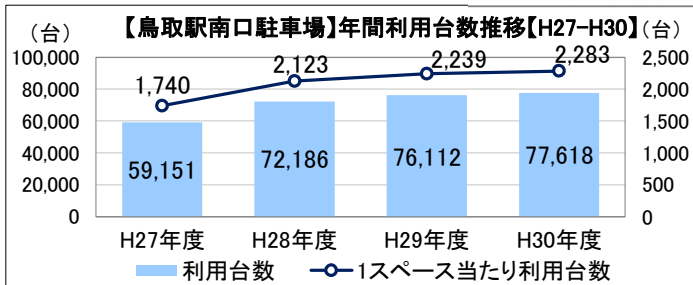


3. 検討エリアの現状＜駐車需要＞

- 鳥取駅周辺の駐車場利用台数の推移は、鳥取駅南口駐車場では平成27年度以降増加傾向にあるが、南口ロータリー駐車場では平成27年度から毎年9万台以上の利用が見られるものの減少傾向にあり、南口全体の駐車場需要としては、横ばい傾向となっている。
- 駐車場利用者の行動パターンとして、南口ロータリー駐車場の満車時に、鳥取駅南口に利用者が流れており、また、列車を利用する人(長時間駐車の方)では、列車の時間があるため、最初から、リスクの低い南口駐車場へ行くといった利用行動が推察される
- 月別の利用台数では、大きな季節変動は見られないが、5月と8月に利用のピークが見られる。
- 時間構成比をみると、入庫後30分以内は無料のためどちらも短時間利用が目立つが、鳥取駅南口では比較的長時間の利用が多い傾向となっている

➡ 駐車場不足という印象に対して、満空状況や空き駐車場へのわかりやすい案内表示など利用者の満足度向上が求められる

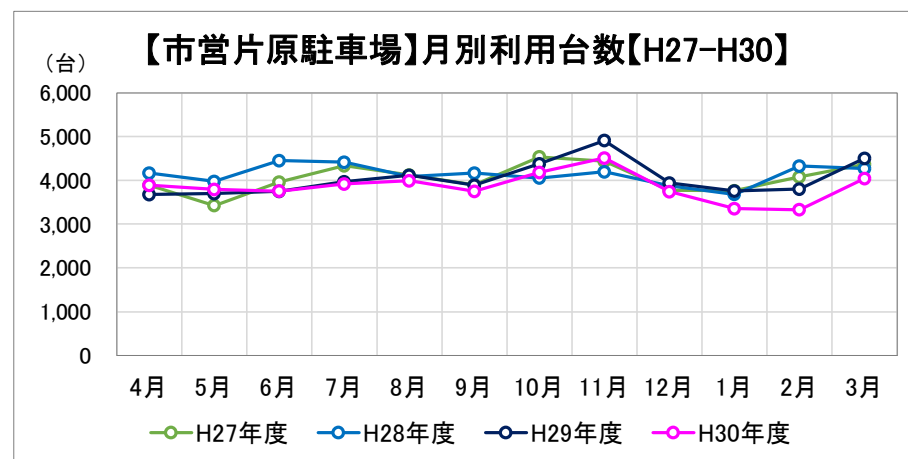
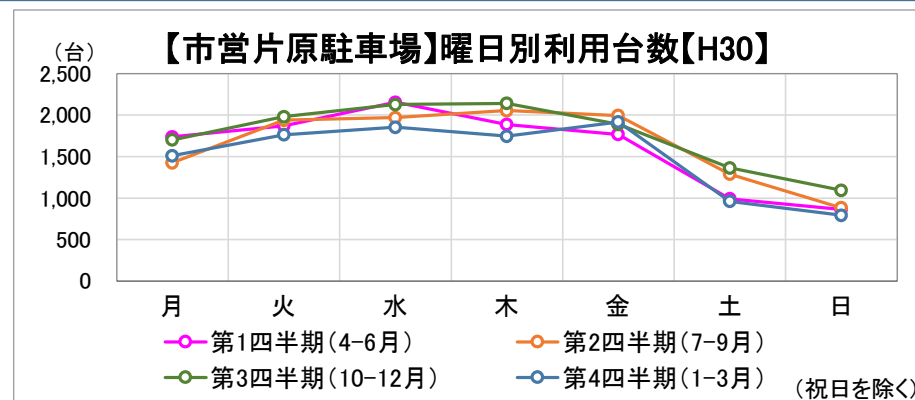
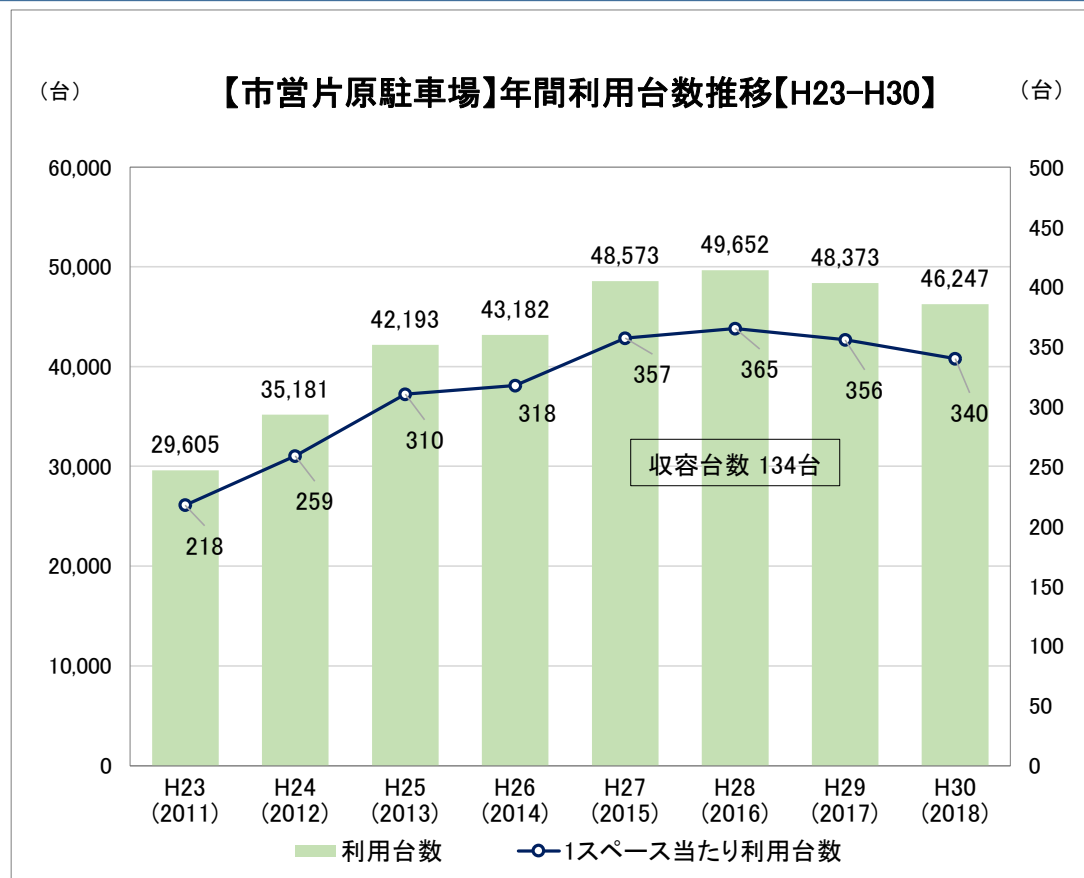
鳥取駅南口駐車場 ・ 南口ロータリー駐車場は短時間利用が主



3. 検討エリアの現状＜駐車需要＞

- 片原駐車場の平成23年から平成30年の利用台数の推移は、平成28年までは増加傾向、平成29年以降は減少傾向となっている。
- 月別の利用台数では、大きな季節変動は見られないが、11月、3月に利用のピークが見られる。平成30年度の状況をみると、この利用台数のピークが小さくなる傾向がある
- 曜日別変動では、平日の利用が多く、土日の利用は少ない。四半期ごとの曜日変動をみると、9月、11月、3月では比較的曜日変動が小さい傾向にある

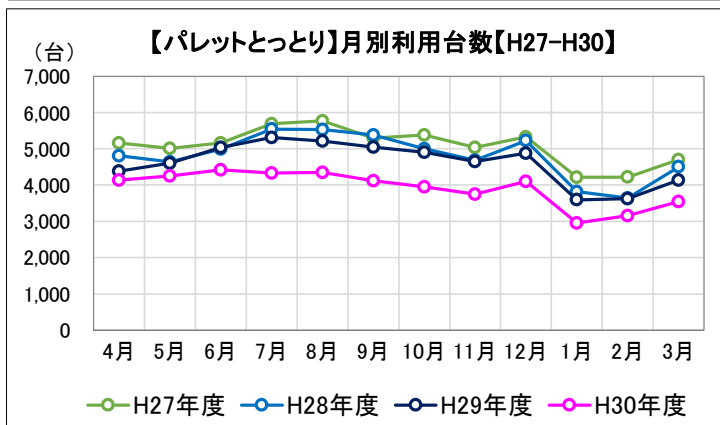
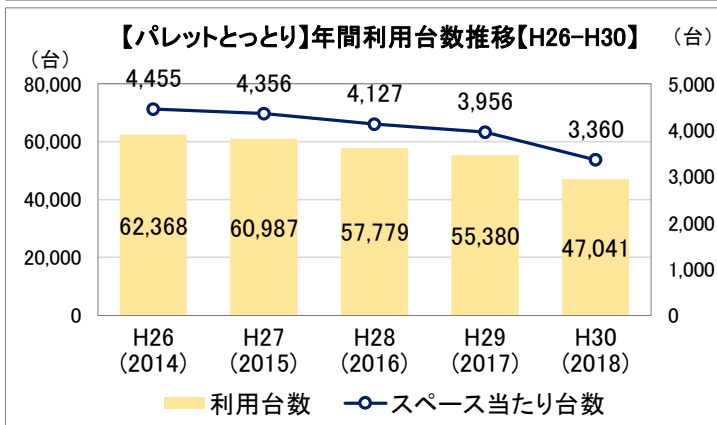
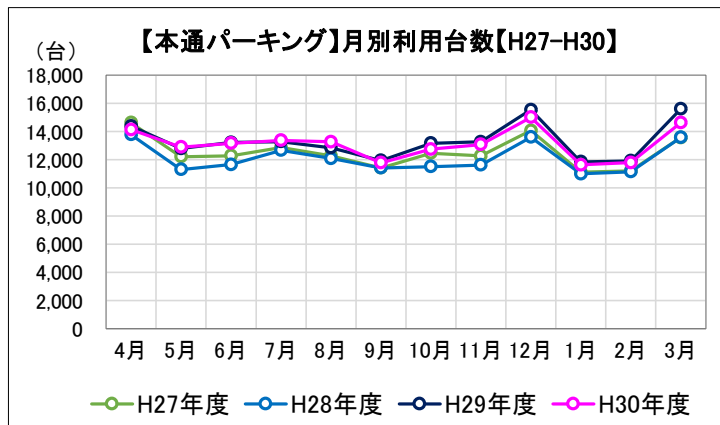
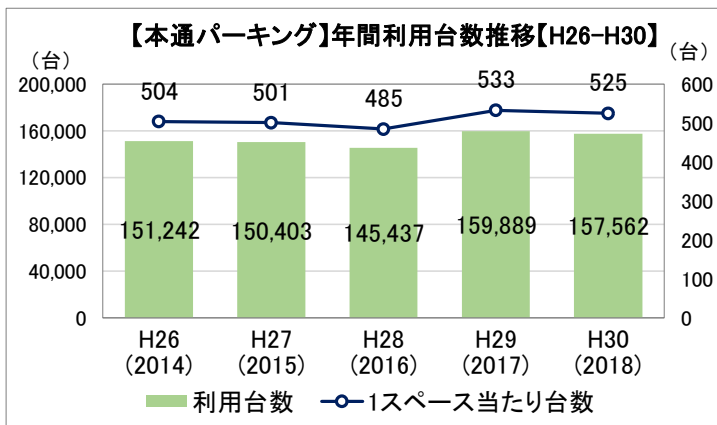
市営片原駐車場の利用状況は近年は減少傾向



3. 検討エリアの現状<駐車需要>

- 年間利用台数の推移は、本通パーキングでは平成26年度から、増加傾向となっている。一方、パレットとっとりでは減少傾向にあり、平成30年度には、スーパー(マルワプロマート鳥取弥生店:現ファミリーマート)の閉店の影響もあり、大きく減少となった。
- 平成30年度の、1スペース当たりの利用台数を比較すると、パレットとっとりでは約3000台、本通パーキングでは約500台となっている。パレットとっとりでは買い物目的等の短時間利用が主となっていると推察されるが、**本通パーキングは駐車スペースが多いことから主に長時間利用者が駐車していると推察される。**
- 月別の利用台数では、本通パーキングでは12月、3月に利用のピークが見られ、パレットとっとりでは4~12月まで大きな変動はないが、1~2月に利用台数が少なくなる傾向がみられる。

パレットとっとりパーキングでは商業施設閉店の影響で減少



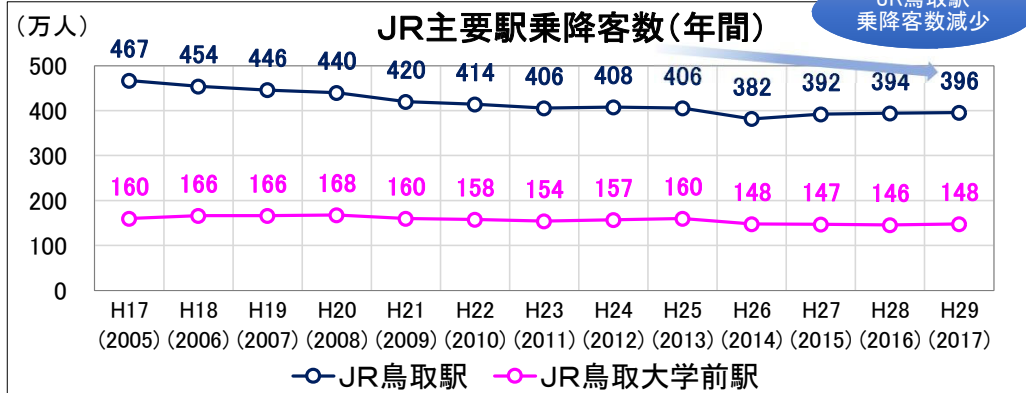
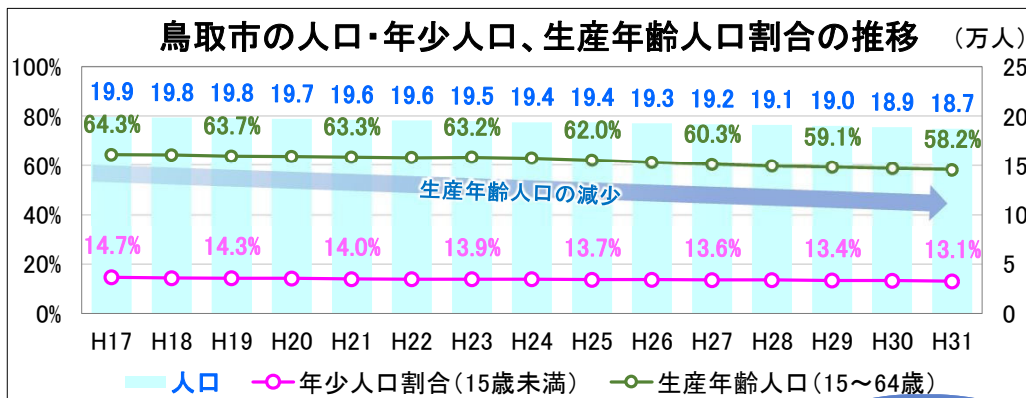
(鳥取市提供資料)

3. 検討エリアの現状＜公共交通・駅利用者数＞

- 鳥取市の人口は、H17からH31にかけて総人口は19.9万人から18.7万人に減少、特に、生産年齢人口割合は64.3%から58.2%に大幅に低下している(年少人口割合は14.7%から13.1%とほぼ維持)
- JR主要駅の乗降客数は、H17からH26は減少、その後横ばい傾向で推移している。H17からH30では、JR鳥取大学前駅が12万人減、JR鳥取駅が71万人減となっている。
- JR鳥取駅の乗車人員(一日平均)は、H26まで減少傾向にあったが、H27年以降は横ばい傾向となっている。

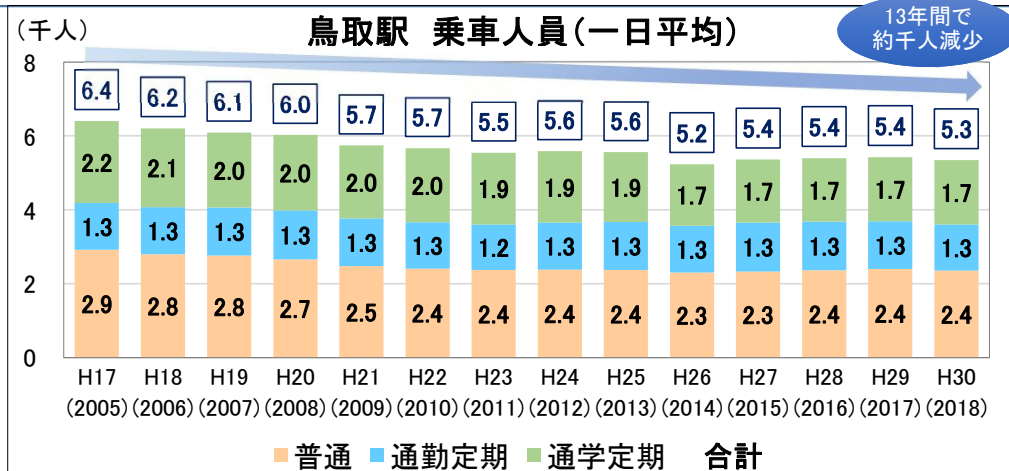
👉 来訪者の利便性を高めるために、バスや自転車への乗換利便性の向上や各種案内等の充実が求められる

JR鳥取駅乗降客数の減少



(鳥取市中心市街地活性化基本計画関連データ集(各年3月末現在))

JR鳥取駅 乗車人員(一日平均)



※ 乗車人員は、発売データをもとに発駅となる券種の枚数から人員に換算したもの(平均人員)
 ※ 乗車人員の合計は、小数点の関係から各券種の合計値と一致しない場合もある

(都市計画基礎調査(鳥取市))

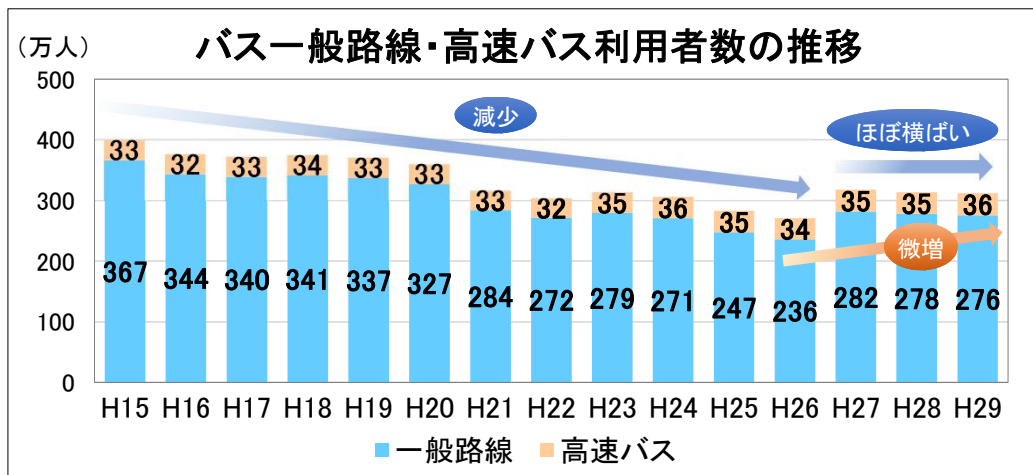


3. 検討エリアの現状＜公共交通・バス利用者数＞

- バス利用者数は、H15からH26にかけて一貫して減少傾向で推移していたが、H27以降は横ばいとなっている。
- 中心市街地を循環するコミュニティバス「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が続いており、緑コースの運行を開始したH25以降、年間35万人を超える水準で推移している。今後、高齢者の運転免許返納者の増加も考えられる

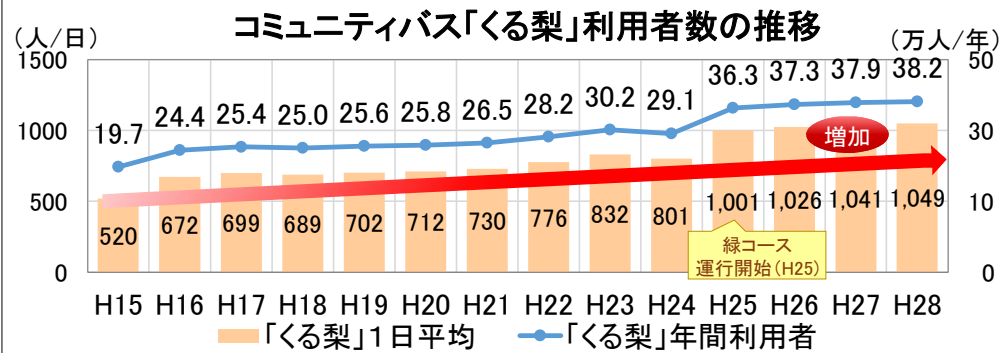
👉 来訪者の利便性を高めるために、乗換しやすいターミナル機能、各種案内などの公共交通の充実が求められる

減少から横ばいに転じたバス利用者



(鳥取市市勢要覧)

コミュニティバス「くる梨」利用者数の増加



(鳥取市ホーム ページより)
運賃: 1乗車につき100円

(バス画像は鳥取市観光コンベンション協会ホームページより)

(鳥取市市役所 新本庁舎コマバス乗場)



4. 意向調査＜実施概要＞

- 鳥取市及び連携中枢都市圏を形成する周辺自治体の住民、来訪者を対象として、鳥取駅周辺への就業・用事・来訪等における行動・手段や同駅周辺の魅力向上に向けた意向等を把握する目的で調査を実施。
- 住民WEB調査の実施においては、連携中枢都市圏の自治体も対象に広く実施し、また、WEB環境が整っていない方のために市役所等に留め置きアンケートを設置。
- 併せて、商店街等事業者への同駅周辺の魅力向上に向けた意向等を把握する目的で調査を実施。

調査対象	鳥取市及び連携中枢都市圏を形成する周辺自治体の住民・鳥取駅周辺来訪者・鳥取駅周辺の商店街等事業者				
調査方法	調査対象	調査方法	調査日時	目標回収数	回収数
	鳥取市及び連携中枢都市圏を形成する周辺自治体 (岩美町、若桜町、智頭町、八頭町及び新温泉町(兵庫県))に居住している住民	WEB調査	10/25(金)10:00～ 11/5(火)9:59	1,000票	1,140票
	鳥取駅周辺来訪者	インタビュー調査	10/26(土)～10/27(日) それぞれ9:00～18:00	1,000票	1,062票
	新鳥取駅前地区商店街、末広温泉町商店街事業者	郵送調査	10/25(金)～11/5(火)	100票	45票
(鳥取駅周辺来訪者調査場所:鳥取駅北口、南口、バスターミナル、バード・ハット、イオン鳥取、サンロード)					
調査内容	調査対象	調査内容			
	鳥取市及び連携中枢都市圏を形成する周辺自治体(岩美町、若桜町、智頭町、八頭町及び新温泉町(兵庫県))に居住している住民	鳥取駅周辺への就業・用事・来訪等における行動・手段や同駅周辺の魅力向上に向けた意向等			
	鳥取駅周辺来訪者	鳥取駅周辺地区の来訪客の状況や今後の経営の意向、同地区に対して日ごろから感じている問題点、今後のまちづくりに関する意向等			
新鳥取駅前地区商店街、末広温泉町商店街事業者					

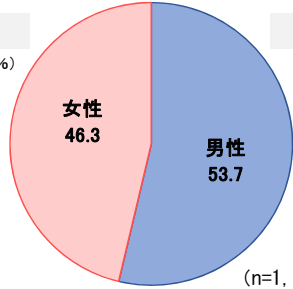
4. 意向調査結果＜鳥取市及び連携中枢都市圏を形成する周辺自治体の住民＞

- 駅周辺エリアに対する評価は、「道路整備と安心・安全」に対して約3割が高評価であるが、「商店街のにぎわいや活気」は約8割が低評価となっている
- 駅周辺エリアに望む機能・性能では「娯楽・レジャー機能」が最も高く、「商業業務機能」、「交通処理機能」が続く
 ☞ にぎわいや活気づくりに向けて娯楽・レジャー機能や商業業務機能の充実が求められる

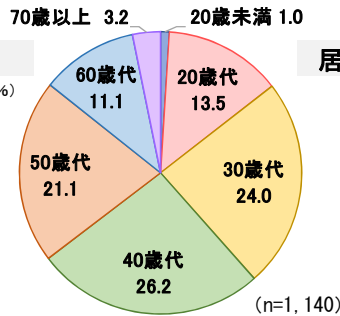
調査対象：鳥取市及び連携中枢都市圏を形成する周辺自治体の住民＜住民web調査＞

回答者の属性

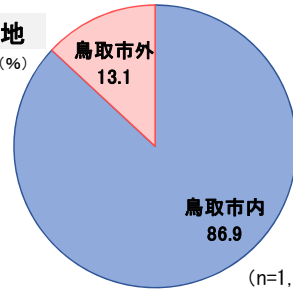
性別 (%)



年代 (%)

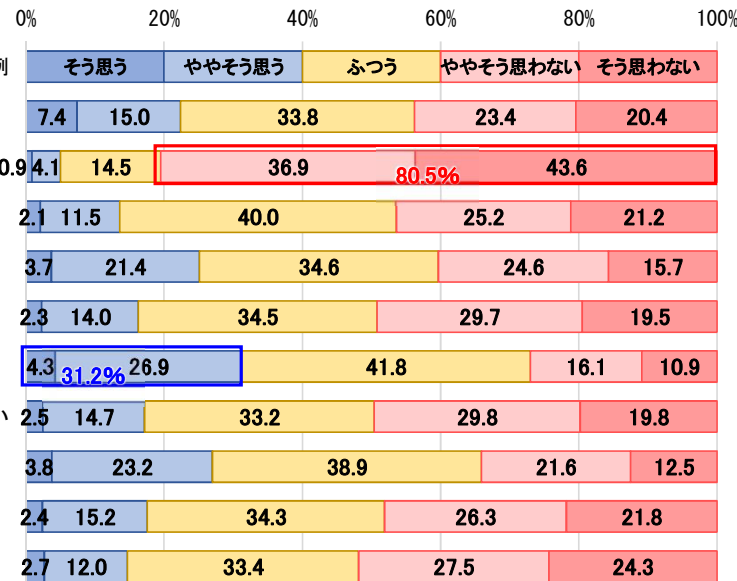


居住地 (%)

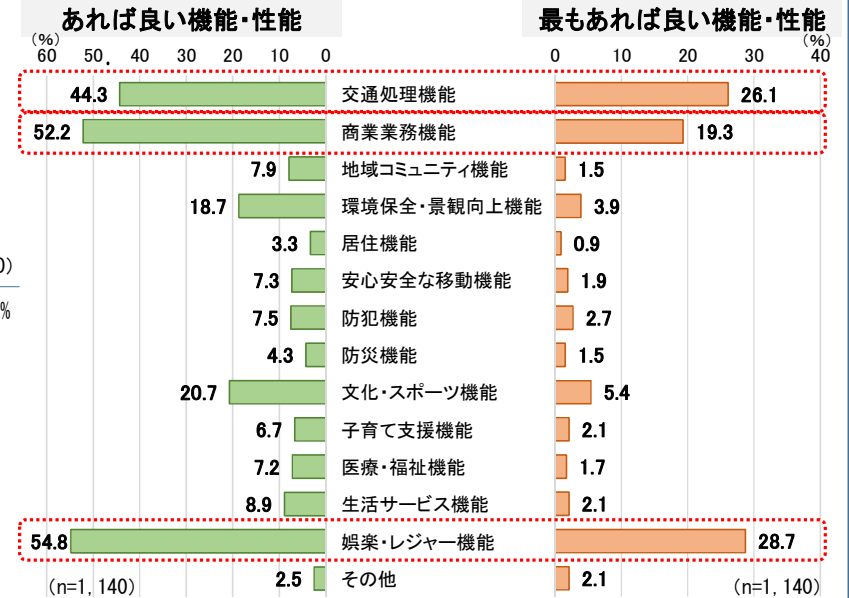


駅周辺エリアに対する評価

(n=1,140) 凡例



鳥取駅周辺エリアにあれば良いと思う機能・性能



鳥取駅周辺を魅力的にする取組みでは…
 ○交通結節点としての機能強化
 ○人が集まり交流できるようなイベントの開催
 ○いろんな世代が利用できる複合施設
 ○無料駐車場の整備(拡大)
 などを望む声があがった

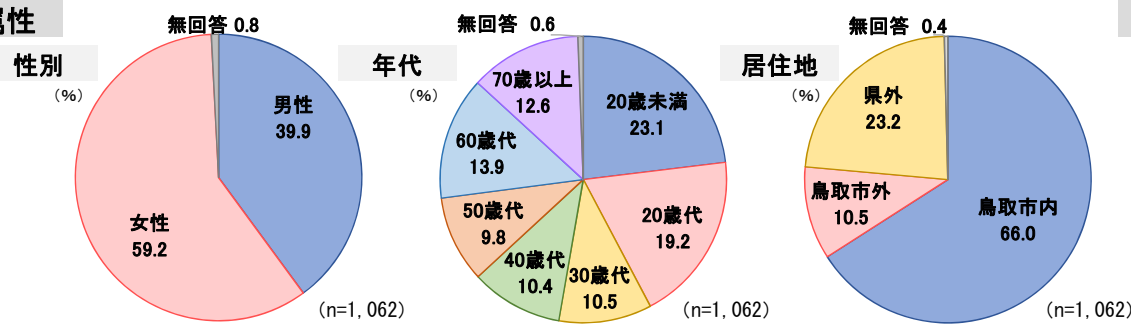


4. 意向調査結果<来訪者>

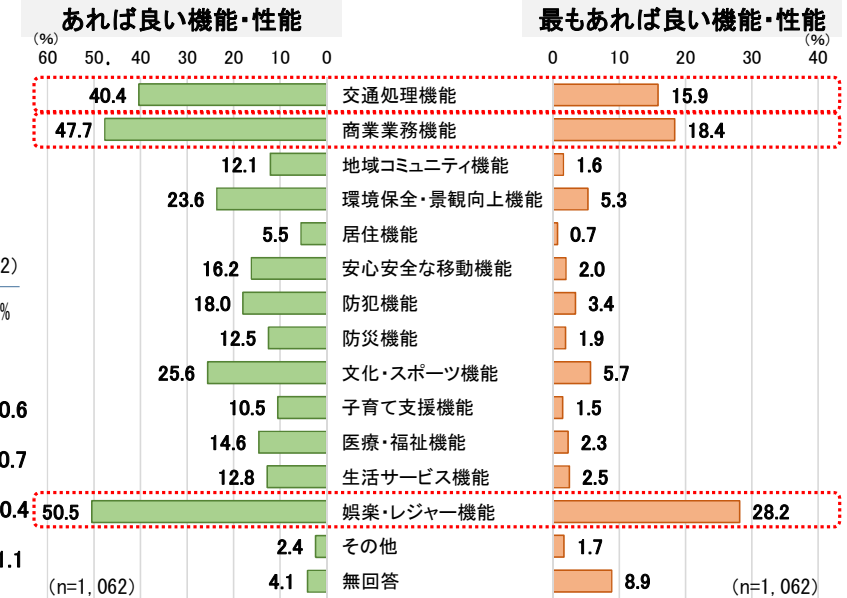
- 駅周辺エリアの評価は、「道路整備と安心・安全」、「休憩・散歩場所」に係る項目が約5割の高評価なのに対し、「商店街のにぎわいや活気」に対する評価が低い
 - 駅周辺エリアに望む機能・性能では「娯楽・レジャー機能」が最も高く、「商業業務機能」、「交通処理機能」が続く
- 👉 にぎわいや活気づくりに向けて娯楽・レジャー機能や商業業務機能の充実が求められる

調査対象：駅周辺来訪者<来訪者調査>

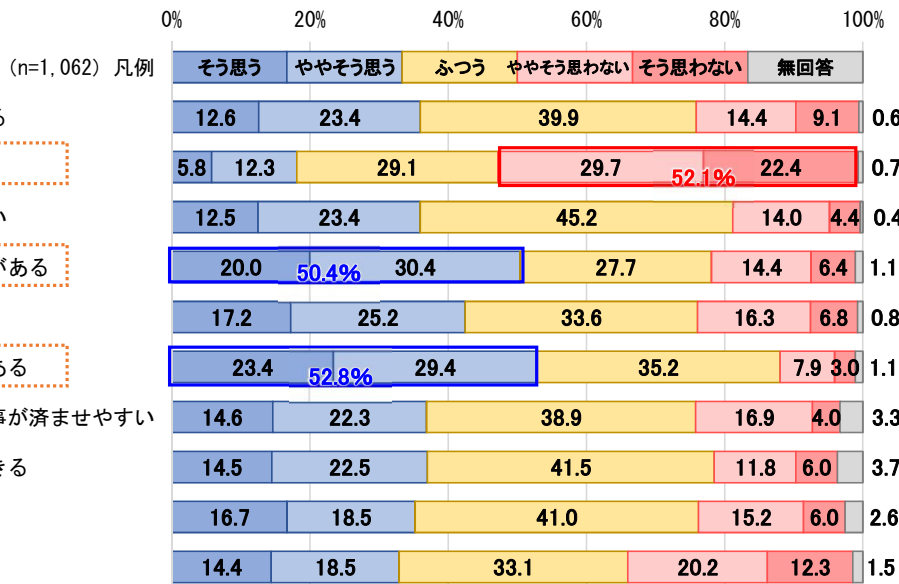
回答者の属性



鳥取駅周辺エリアにあれば良いと思う機能・性能



駅周辺エリアに対する評価



鳥取駅周辺を魅力的にする取組みでは…

- ランドマーク、シンボルとなる商業施設
- 駅周辺に飲食店、映画館などの商業施設
- 若者(学生)主催のイベントの開催
- 商店街の活性化(新しい店の出店)

などを望む声があがった

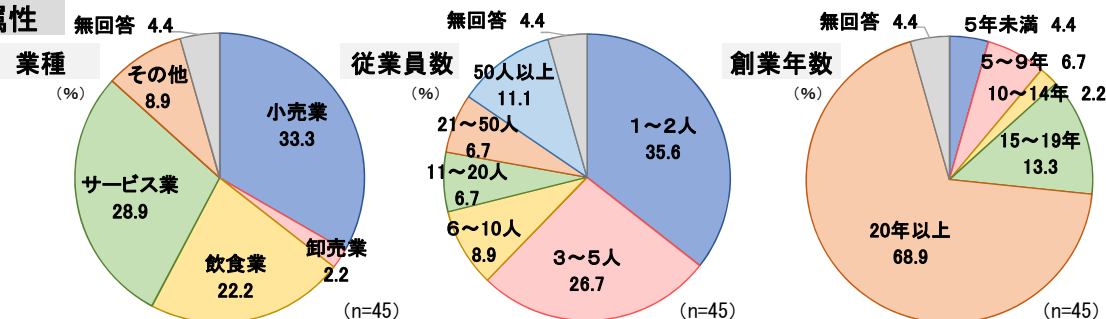


4. 意向調査結果 <事業者>

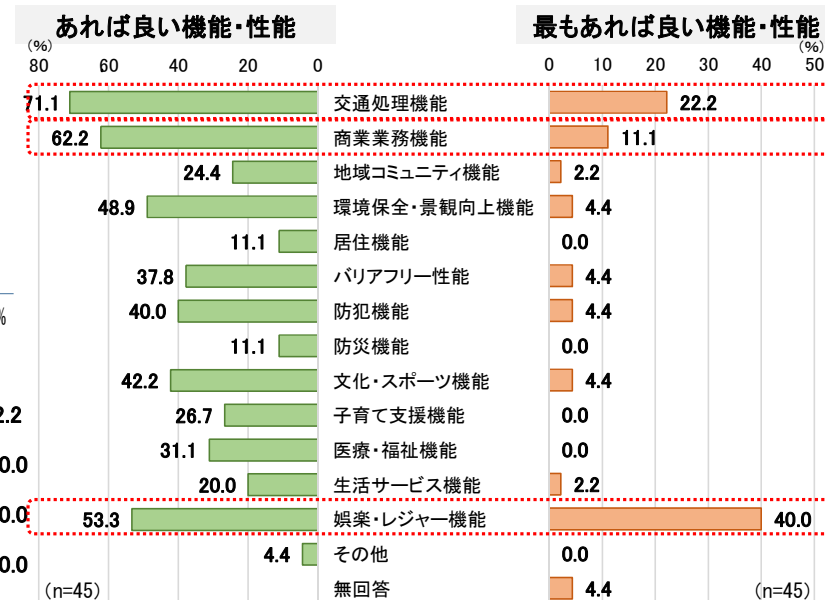
- 駅周辺エリアの評価は、「金融機関や病院の集積」に対して約3割が高評価であるが、「商店街のにぎわいや活気」、「駐輪場・駐車場の整備」はそれぞれ82%、64%が低評価となっている
 - 駅周辺地区に望む機能・性能では「娯楽・レジャー機能」が最も高く、「交通処理機能」、「商業業務機能」が続く
- 👉 にぎわいや活気づくりに向けて交通処理機能の充実が求められる

調査対象：事業者<事業者調査>

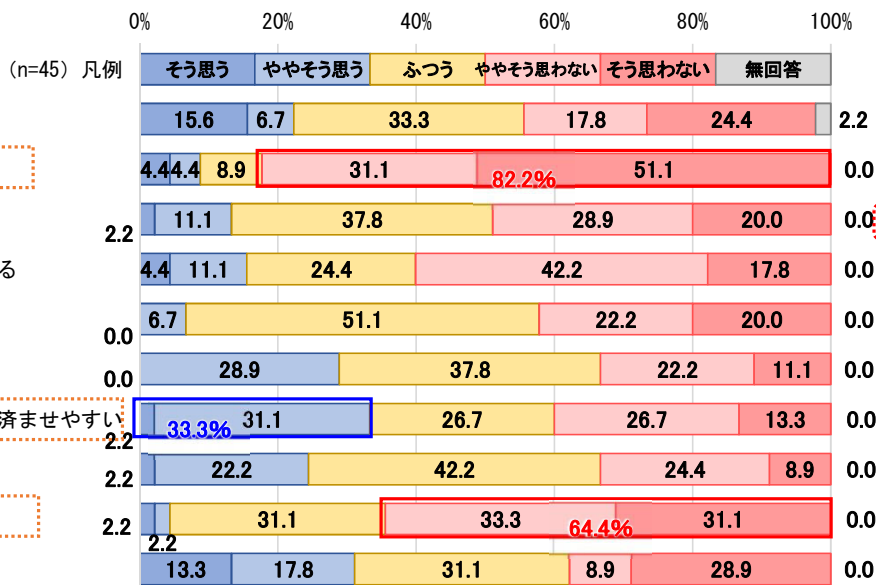
回答者の属性



鳥取駅周辺エリアにあれば良いと思う機能・性能



駅周辺エリアに対する評価



鳥取駅周辺を魅力的にする取組みでは・・・
 ○駅前らしい景観の整備
 ○駅前商店街への導線の確保
 ○空き店舗の活用(多世代交流拠点など)
 ○福祉、スポーツ、文化等の各種施設の誘致
 などを望む声があがった

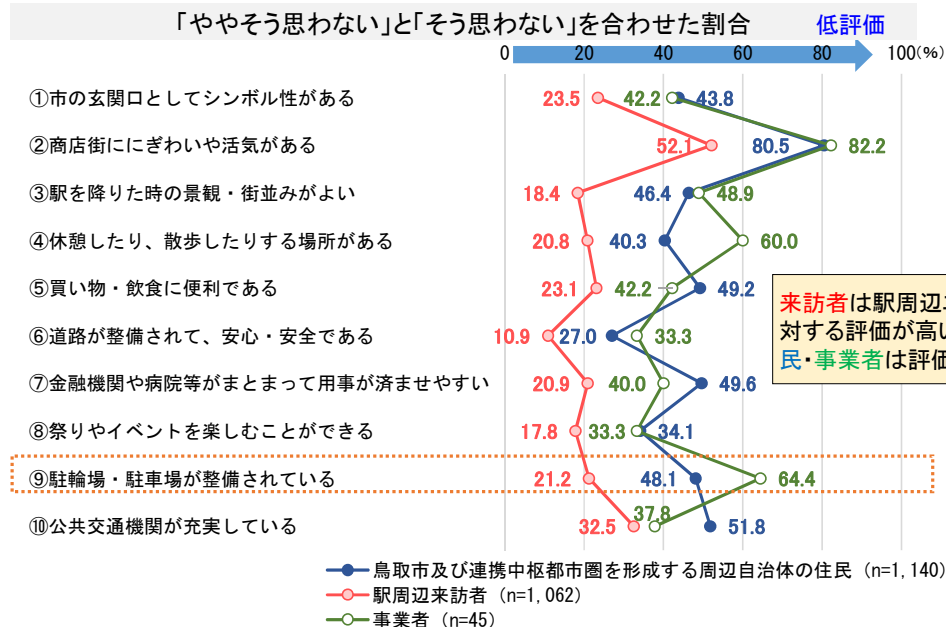
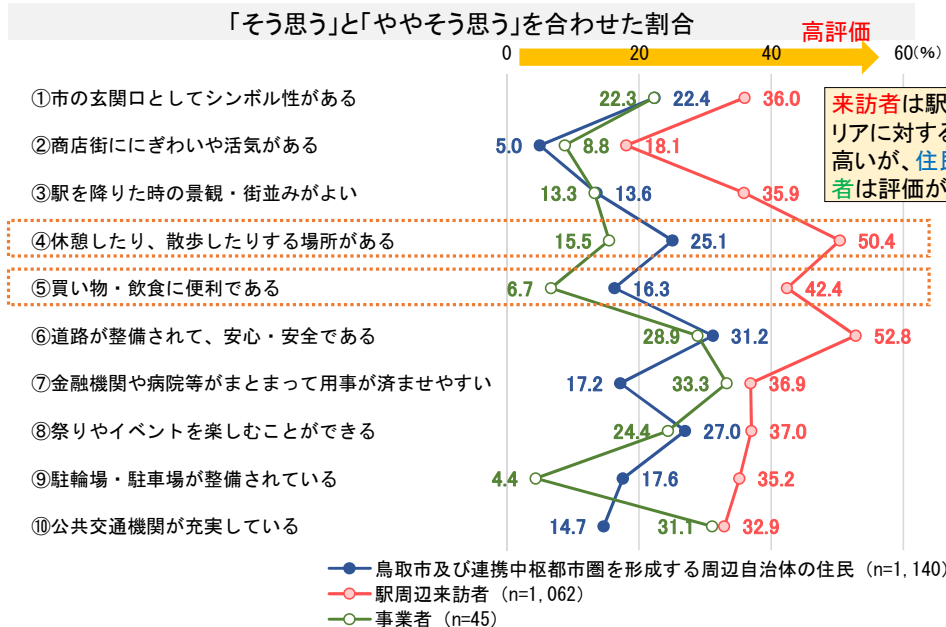


4. 意向調査結果＜駅周辺エリアの評価・求める機能のまとめ＞

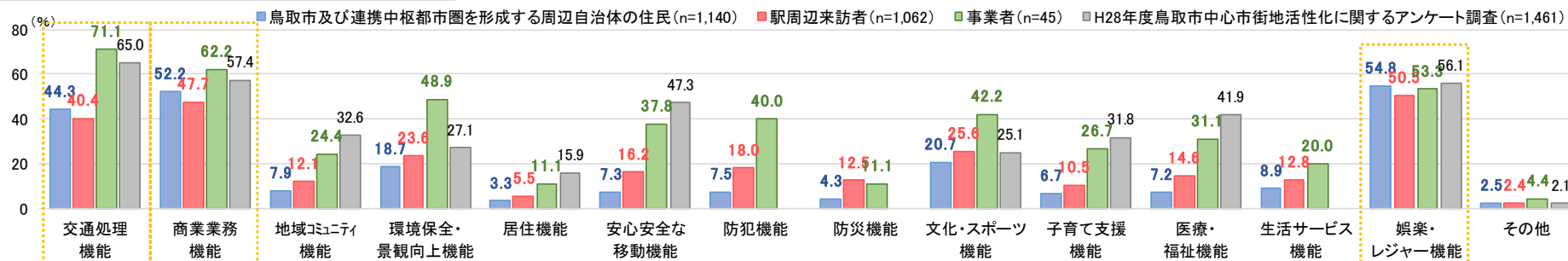
- 駅周辺エリアに対する評価は、全般的に、来訪者の評価が高く、住民及び事業者の評価は低い傾向にある。特に、休憩・散歩場所や買い物・飲食の利便性、駐輪場・駐車場の整備でその差が顕著
- 駅周辺地区に望む機能・性能では、交通処理機能、商業業務機能、娯楽・レジャー機能が多い

➡ 集客につながる商業施設・娯楽レジャー機能の充実とともに、交通・移動の利便性の向上が求められる

駅周辺エリアに対する評価



鳥取駅周辺エリアにあれば良いと思う機能・性能



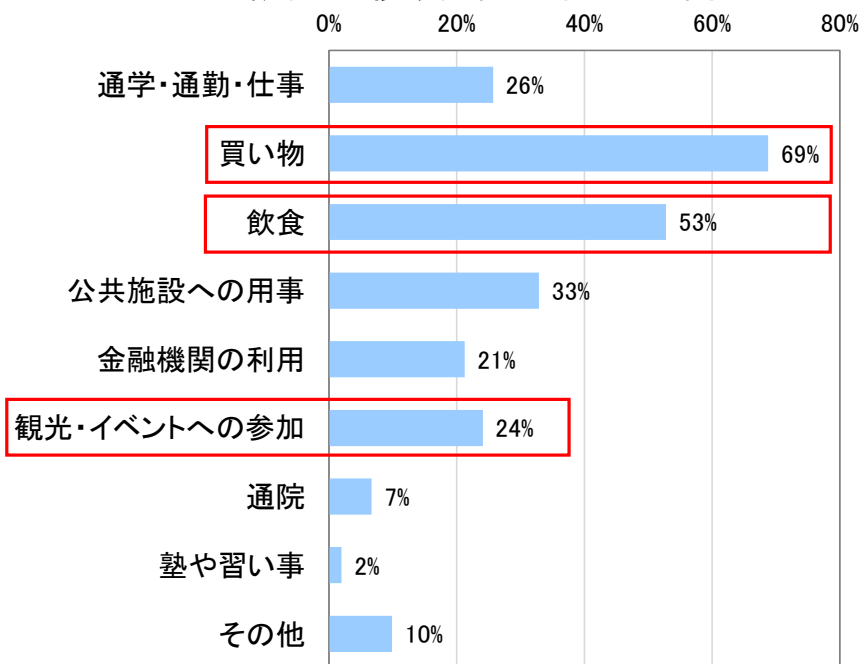
※住民web調査は「3つまで選択」。H28年度鳥取市中心市街地活性化に関するアンケート調査は「あてはまるものすべて選択」(防犯機能、防災機能、生活サービスに関する設問は無し)

4. 意向調査結果〈来訪目的〉

- 住民web調査による来訪目的では、買い物や飲食などの娯楽目的の来訪者の割合が5割以上と高くなっている。
- 来訪者調査による訪問の主たる施設は、鳥取市内、市以外の県内の来訪者は、大丸、イオン、シャミネ等の大型商業施設の割合が高く、県外の来訪者は、鳥取砂丘が6割と高い。

鳥取駅周辺への来訪目的

来訪目的(複数回答)〈住民web調査〉



(N=1,125)

※今回調査は、住民web調査の回答者と対象とし、数値は回答者数に対する割合

【来訪の主たる施設(自由記述)〈来訪者調査〉】

	鳥取市内	鳥取市以外の県内	県外	全体
大丸	59	13	1	73
イオン	109	13	4	126
シャミネ	32	4	1	37
鳥取駅	26	1		27
鳥取砂丘・砂の美術館	7	0	83	90
回答数計	356	55	138	549

	鳥取市内	鳥取市以外の県内	県外	全体
大丸	17%	24%	1%	13%
イオン	31%	24%	3%	23%
シャミネ	9%	7%	1%	7%
鳥取駅	7%	2%		5%
鳥取砂丘・砂の美術館	2%		60%	16%
回答数計	100%	100%	100%	100%

※このほか、県外回答者の、鳥取駅周辺の観光施設では、「仁風閣」との回答が2人あった

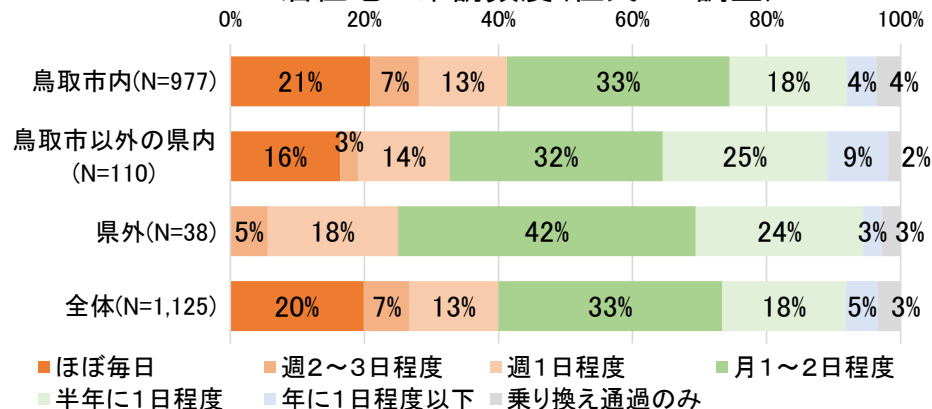
※来訪者調査の自由記述による回答を整理してカウントして整理
(調査箇所: JR鳥取駅北口、JR鳥取駅南口、鳥取駅バスターミナル、バード・ハット、イオン鳥取店、サンロード)

4. 意向調査結果＜居住地別の来訪頻度＞

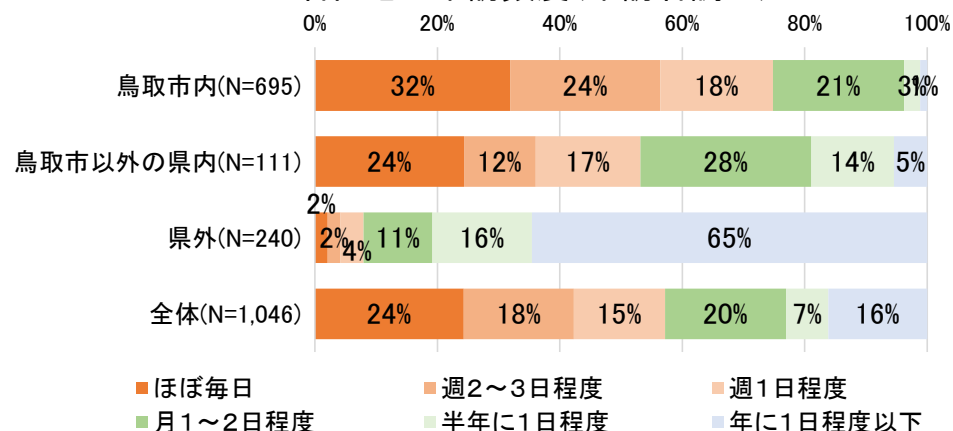
- 住民web調査による鳥取駅周辺への来訪頻度の全体をみると、週に1日程度より高頻度の来訪が40%、来訪者調査では、それより高く57%を占める。来訪者調査では、鳥取市内からの来訪者の割合はさらに高く、74%となっている。
- また、実際に駅周辺を利用している来訪者調査の年代構成をみると20歳代未満の比率が22%と高く、職業別でも学生の比率が高い。

居住地別の来訪頻度

居住地 × 来訪頻度 (住民web調査)



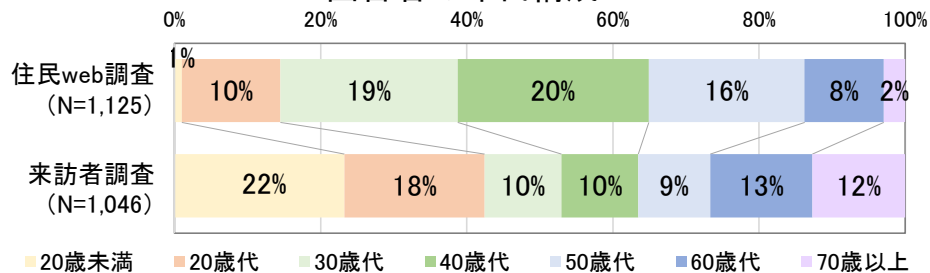
居住地 × 来訪頻度 (来訪者調査)



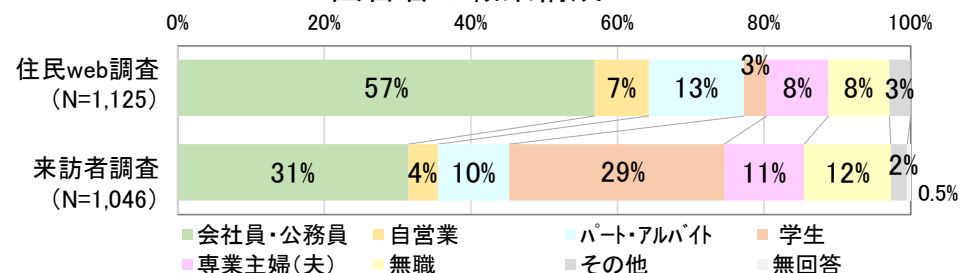
※クロス集計における来訪頻度について

今回調査では、利用(来訪)目的別に頻度を調査しているため、クロス集計では、各利用(来訪)目的ごとの回答結果のうち、最も高い頻度を、その回答者の来訪頻度とした

回答者の年代構成



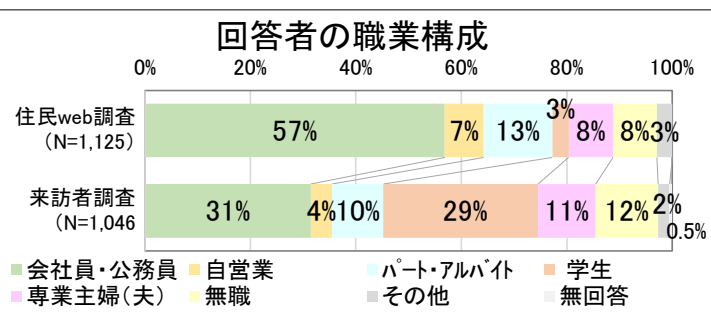
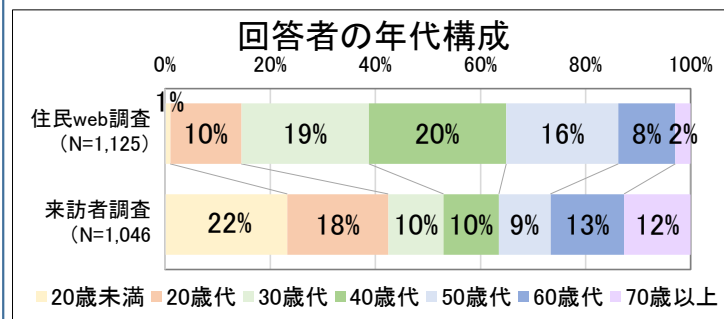
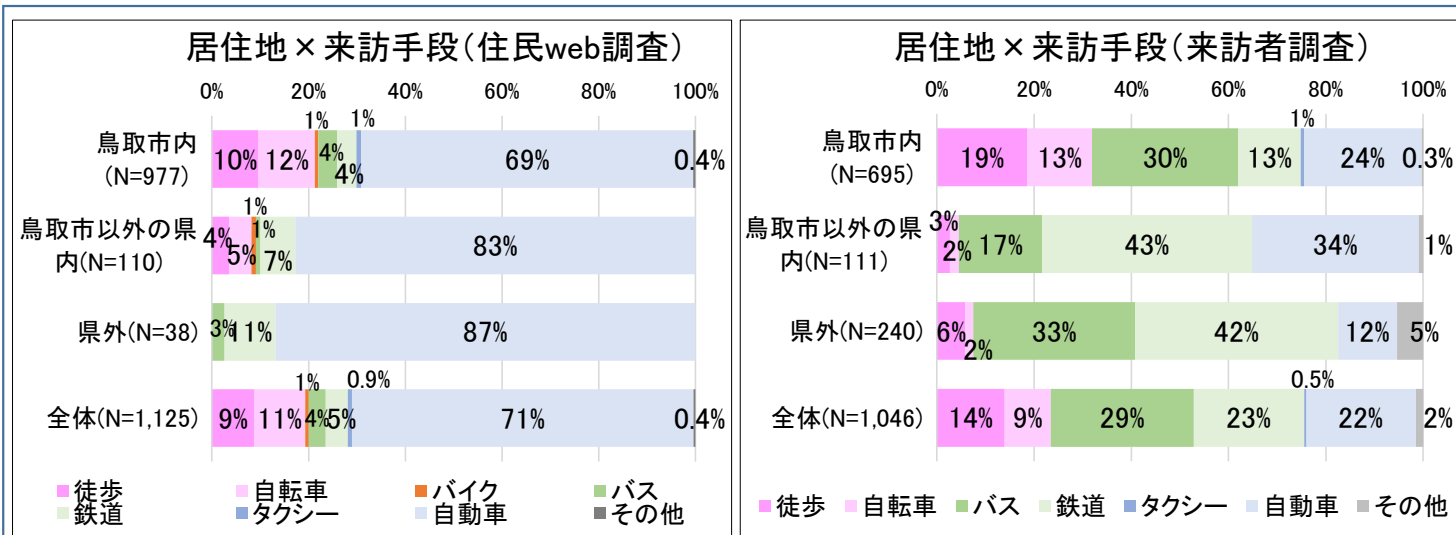
回答者の職業構成



4. 意向調査結果<居住地別の来訪手段>

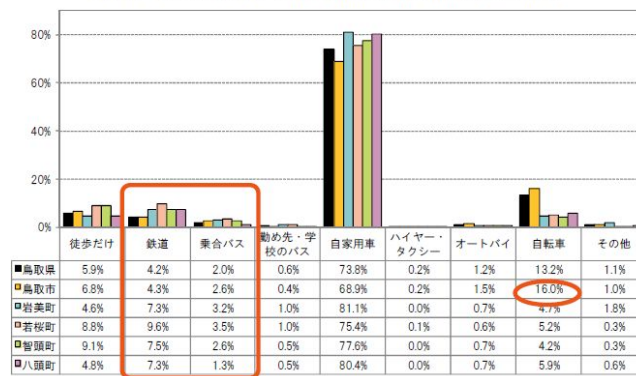
- 住民web調査の全体をみると、自動車利用が圧倒的に高く、市内居住者で約7割、県内他市、県外では8割以上とさらに高い
- 来訪者調査での全体をみると、バス+鉄道の公共交通利用者が52%と高く、市内居住者では徒歩+自転車+バイクが3割、バス+鉄道が4割程度、県内他市や県外では鉄道+バスが6割以上と高い
- また、来訪手段の来訪者調査の年代構成をみると20歳未満の比率が22%と高く、職業別でも学生の比率が高い。

居住地別の来訪手段



参考: 通勤通学時における利用交通手段

図表 23 15歳以上の通勤・通学者の利用交通手段(自宅従業者を除く)



- 通勤・通学時の利用交通手段は、各市町とも「自家用車」の割合が高く、4町においては鳥取県全体の平均値を上回っている。
- 「鉄道」は、4町の利用率が鳥取市に比べて高く、鳥取県全体の平均を上回っている。4町から鳥取市へ通学する生徒が鉄道を利用しているものと考えられる。
- 「乗合バス」は、八頭町を除く市町において鳥取県全体の平均値を上回っているが、いずれも「鉄道」の値よりは小さくなっている。
- 鳥取市では、中心市街地での移動に自転車を利用している人が多いこと等により、「自転車」の割合が「自家用車」に次いで高くなっている。

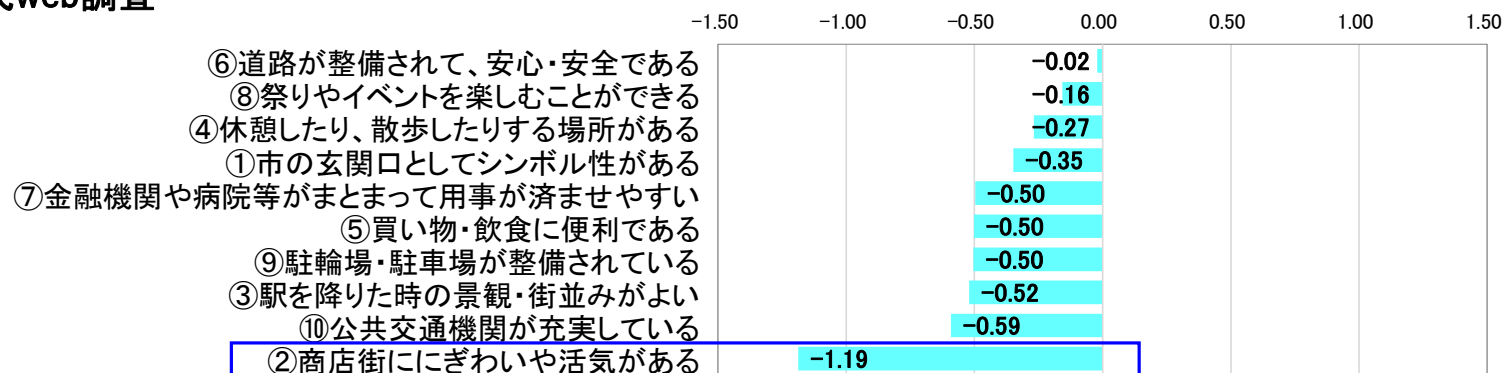
(鳥取県東部地域公共交通網形成計画(H29.3))
(原出典はH22国勢調査)

4. 意向調査結果＜住民・来訪者別の駅周辺の印象＞

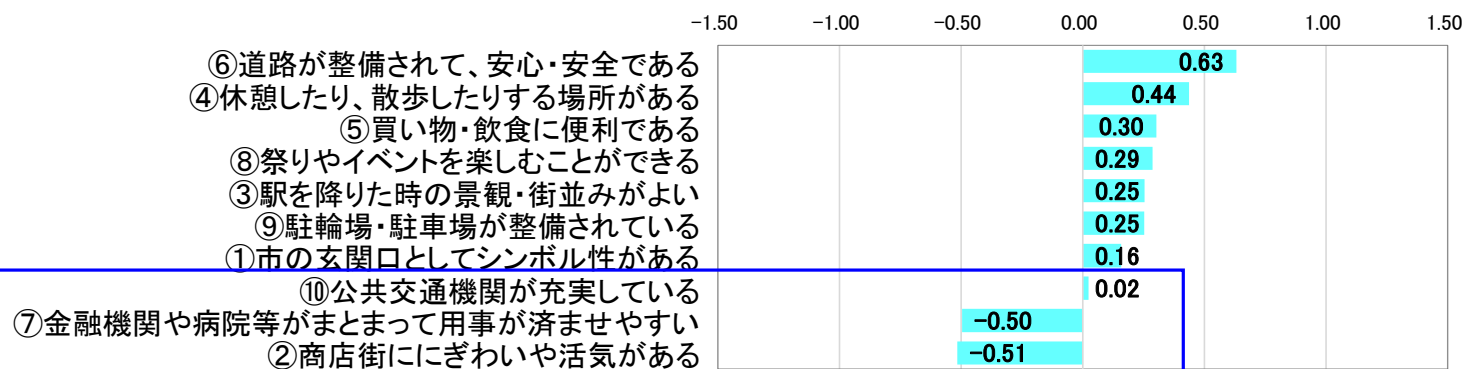
- 住民web調査では、全体的に低評価となっており、特に、「商店街ににぎわいや活気がある」との項目の評価が低くなっている。
- また、来訪者調査では、「公共交通機関が充実している」「金融機関や病院等がまとまって用事が済ませやすい」「商店街ににぎわいや活気がある」以外は、比較的、高い評価となっている。

鳥取駅周辺の印象【全体】(住民web調査・来訪者調査)

住民web調査



来訪者調査



【※スコア化】鳥取駅周辺の印象を問う設問に対して、選択肢に応じて以下の点数を設定。回答数×点数を平均してスコア化
 <「そう思う」+2点、
 「やや思う」+1点、
 「ややそう思わない」-1点、
 「そう思わない」-2点>

4. 意向調査結果＜鳥取駅周辺エリアをより魅力的にするために必要な取り組み(自由回答)＞

- 来訪者調査での「必要な取り組み」に対する自由意見には、233人から寄せられ258件の回答を得た(特になし、わからない等は件数に含まない)
- 内訳は、意見内容からの機能分類で、娯楽・レジャー機能に関する意見が68件と多く、次いで商業機能に関する意見57件、交通処理機能に関する意見56件となっている

機能	項目	件数	回答(抜粋)
娯楽・レジャー機能	アミューズメント・娯楽等	46	学生が楽しめる娯楽・レジャー機能を増やす／若い人が遊びやすい場所づくり アミューズメント施設／カラオケを作ってほしい／映画館があってほしい
	イベント	15	駅前広場のイベント、クリスマス時期などはもう少し目を引くものを／活気が出るようなイベント もう少しイベント(ゲーム大会)をやってほしい／広場が広いのでイベントがあればいいと思う
	Wi-Fi	4	Wi-Fi設備を増やしてほしい
	レンタサイクル	1	レンタル自転車などを置いた方がよい
	宿泊・ホテル	2	68 宿泊・飲食できる場所がもっと選択があれば
商業業務機能	商業・飲食施設	52	商店街に商店と人を呼ぶ。賃料を低くする。業種を集約して出店するなど 買物をするところが丸くらいしかないのももっとあればよい 食料品やお土産屋さんの充実。夜は飲み屋ではなく、食事だけできるようなお店があったら便利。
	空き店舗	5	57 シャッター商店街をどうにかすべき／もっとシャッター街をなくす。お店をたくさん入れて欲しい
交通処理機能	公共交通	27	もっと電車かバスの本数を増やしてほしいです／バスの便を増やす。100円バスの路線を増やす 100円バスが市役所経由になって、時間がかかるので不便／観光地なのでタクシーの充実 商店街、バスターミナルを充実してほしい。福岡のバスターミナルは風呂や休憩所、カフェがある
	駐車場	11	駐車場がほしい。あればもっと駅前を利用します／駐車場が分散であった方がよい 駐車場をできれば無料の駐車場を増やして訪れ易くする。
	道路・交通	8	道路を広くしてほしい／円滑な交通流／歩道にも自転車を通るので自転車専用道などあったほうがよい
	バスターミナル	6	バスターミナルをもっときれいに建て直して外国の方にも見映えよくしてほしい 着いたばかりでよくわからない。バスターミナル出発案内を分かりやすく
	駐輪場	4	56 駐輪場が充実していたら自宅からこれで便利だと思います
環境保全・景観向上機能	休憩場所・休憩施設(ベンチ・トイレ等)	16	駅のまわりにベンチなどを増やして欲しい／駅周辺のベンチを以前と同じ数くらい戻してほしい
	広場・公園・緑	9	大丸周辺の芝生を増やしてほしい／もっとゆっくり散策できるスペースがあればうれしい
	ランドマーク・イルミネーション	3	28 イルミネーションや砂像が素敵なのでもっと増やしてほしい／噴水が欲しい(シンボリックなものとして)
情報・案内	情報・PR・案内	8	観光地の場所や見どころを1度にみることが出来る電光掲示板のような看板があると目新しく良い 県外から来た人のために観光案内、インフォメーションが分かりやすい所にできるとよい。観光地っぽくない
地域コミュニティ機能	地域コミュニティ	4	コミュニティ機能、みんなで集まる場所、機会が少ないので
安心安全な移動機能	バリアフリー	4	以前、段差があり車いすの方がなかなか通れないところを見ました。車道と歩道の境目ですが、バリアフリーになるとよいかと思いました
防犯機能・防災機能	防犯・防災	3	防犯カメラ／商店街のあたりでの自転車の運転が乱暴なので取り締まりをしてほしい
文化・スポーツ機能	文化・スポーツ	3	体育館／バッティングセンターが欲しい
居住機能	居住	1	駅前にマンションなど多くして欲しい
その他		26	色鮮やかにする／よその町に比べて色々取り組みが必要／大きな時計がほしい

5. 全体のまとめ

- 鳥取駅周辺は、鳥取市だけでなく、県都・山陰東部圏域の核であり、今後、広域交通網の整備等により、さらなる交流人口増大が見込まれる
- 駅周辺では地価下落が続く、税収額及び割合も年々減少(中心市街地全体)しているが、依然シェアは大きく、経済的活性化の意義は大きい
- 駅周辺は、商店街の売上減少等が続いているが、空き店舗増加や公共交通利用者の減少には一定の歯止めがかかってきている
- 住民や来訪者調査では、商業機能や交通処理機能だけでなく、娯楽レジャー機能の充実を求める声も強い
- 大阪・関西万博(令和7年)、鳥取国体(令和15年)等、国家的なイベントの開催が予定されている

👉 こうした背景や現状をふまえて、駅周辺の魅力向上等を図っていく必要がある

	タイトル	概要	まとめ
本検討の背景	中核市に期待される役割・鳥取駅周辺の拠点性	中心都市(連携中枢都市)として、山陰東部圏域全体の発展の核になる役割が期待される。鳥取市は県都であるだけでなく圏域の中心都市	鳥取駅周辺は鳥取市だけでなく県都・山陰東部圏域の核としての位置づけにある
	上位計画からの位置づけ	鳥取駅は「鳥取市中心市街地」の拠点であり、コンパクトシティの中心山陰東部圏域の中心市の核、様々な機能が集積する舞台	
	・都市計画マスタープラン		
	・中心市街地活性化基本計画		
	・鳥取駅周辺再生基本構想・基本計画		
	・ウォーカブル推進都市への賛同(国交省)		
・国家的イベント開催			
本検討に関連するインフラ整備に係る情勢の変化	ユニバーサルデザイン	高度都市機能が集積した駅周辺地区 新時代に対応した都市改造により、中心市街地の再生 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成に向け、推進都市として賛同 人・モノを呼び寄せる「2025年大阪・関西万博」と「2033年鳥取国体の」開催 歩行空間の整備が急務。今後、地方自治体の役割が大きくなっていく 都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指すもの	今後広域交通網の整備等により、交流人口の増大が見込まれる
	スマートモビリティ		
	広域交通網整備・利用促進等		
	・山陰道・山陰近畿自動車道による広域交通確保		
	・重要港湾鳥取港による賑わいの形成		
	・鳥取空港の利用促進		
・山陰新幹線による広域交通			
検討エリアの現状	財源の現況(税収割合)	中心市街地における税収額及び割合は、年々減少	エリア面積の小さな中心市街地の活性化は投資効果が大きい 中心市街地の不動産取引の活性化(地価上昇)、遊休不動産の活用意欲向上に課題がある 駅周辺は地価下落・商店街の売上減少などが続いているが、空き店舗の増加には一定の歯止めがかかってきている 集客機能の利用は、イベント開催等に大きく左右される状況 また、アミューズメント機能の不足との意見が多い 観光客数は年毎に増減はあるものの、概ね増加傾向にある。特に外国人宿泊者数はこの5年間で約3倍と大きく増加している。 外国人ニーズの高い、無料Wi-Fiの利用環境に課題がある 浸水時の対応等、防災機能の強化 バード・ハットのオープン等により、歩行者の増加も見られ、観光目的のレンタル自転車利用も順調に増加しているが、駐車場不足の印象が強く、車利用の利便性に課題がある 公共交通利用者の減少には一定の歯止めがかかってきている。
	中心市街地の地価・路線価	中心市街地の地価は、全体的に下落傾向。特に駅前商業地で下落が大きく、また、商業地は駅周辺においても下落が大きい	
	駅周辺の商業集積	商店街、駅前商業施設の年間販売額は、減少傾向	
	空き店舗	20店舗程度で高止まりだが、空き家対策など一定の効果が見られる	
	集客機能	風紋広場、バード・ハットの利用は、イベントの開催状況に左右される	
	アミューズメント施設	アミューズメント機能の充実が求められている	
	観光施設の来訪者数	増減を繰り返しながらH18の約24万人からH30では約28万人となった	
	宿泊者数	外国人宿泊者数は、5年間で約3倍に増加	
	無料Wi-Fiスポット分布	無料Wi-Fiが使えるのは、バード・ハットとバスターミナルだけ	
	ハザードマップ・避難所	「訪日外国人が旅行中に困ったこと」は、無料公衆無線LAN環境が、第2位 避難場所に指定されている建物はない	
	歩行者・自転車通行量・レンタル自転車	歩行者・自転車通行量は、現状、休日の方が多く、H25バード・ハットのオープン以降増加傾向。 レンタル自転車利用は、観光目的が多く、順調に推移	
	自動車交通量	自動車交通量は、減少傾向	
	駐車需要	公共・民間の駐車場が多数分布しているが、駐車場不足の印象が強く、評価は低い	
公共交通・駅利用者数	JR主要駅、及び鳥取駅の乗降客数は、H27以降は横ばい傾向		
公共交通・バス利用者数	バス利用者数は、減少傾向で推移していたが、H27以降は横ばい傾向		
意向調査	駅周辺エリアに対する評価 鳥取駅周辺エリアにあれば良いと思う機能	住民、来訪者、事業者で「商店街のにぎわいや活気」に対する評価が低い 交通処理機能、商業業務機能、娯楽・レジャー機能が多い	

- 鳥取市「中心市街地活性化基本計画」は、第2期まで「因幡国(いなばのくに)の都市核づくり」をテーマとして、街なか居住推進、賑わいの創出を基本方針として、各種事業を実施、一定の効果を得てきたとしている。
- 第3期からは、中核市への移行、連携中枢都市圏の形成、市役所本庁舎の移転、鳥取城跡周辺の整備等、中心市街地における新たな変化を踏まえて、「山陰東部の都市核づくり」をテーマとし、広域からの交流人口拡大、経済的な活力を目標としている。

鳥取市総合計画

第9次の総括（平成23年度～平成27年度）

本市を取り巻く社会経済情勢は、人口減少や少子高齢化の進展、長引く景気の低迷による雇用情勢の悪化、地球規模での環境問題の深刻化、情報通信技術の発展、地域主権改革の推進など、政治・経済・社会・教育・文化・環境など、あらゆる分野で大きな変革期でありました。本市においても、旧鳥取三洋電機など電機産業の再編等により、事業所の閉鎖、縮小、雇用変動など地域経済に様々な影響を与えました。このような中、平成25年3月の鳥取自動車道全線開通や平成26年9月の山陰海岸ジオパークの世界ジオパークネットワーク加盟再認定などは、本市の持続的な発展につながっていくものであります。

また、平成23年3月に発生した東日本大震災により、地域防災体制の一層の強化の必要性和重要性を再認識し、災害時に中枢を担い、真に機能する防災拠点としての新庁舎整備の取組が前進するなど、市民の安全・安心な暮らしの確保に取り組んでまいりました。

こうした中、本市の人口は減少傾向にあるものの、地方創生の取組や移住定住の促進、雇用対策、観光分野などの広域連携等により、有効求人倍率の改善や移住定住者の増加、観光客等交流人口の拡大、さらには市債残高の計画的な縮減等により、将来の財政負担の軽減を図り健全財政を堅持するなど、第9次総合計画で取り組んできた施策目標は概ね達成されたものといえます。

平成28年度からスタートした第10次総合計画においても、引き続き「人を大切にするまち」を継承し、地方創生の流れを止めず、平成27年9月に策定した「鳥取市創生総合戦略」を重点施策に位置づけ、平成30年4月の中核市移行を見据え、着実に掲げた施策を実施していくものであります。

第10次の目標（平成28年度～令和2年度（平成32年度））

◇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」

◇まちづくりの目標：

- ①安心して出産・子育てができ、すべてのひとが住みやすいまち
- ②新しいにぎわいのあるまち
- ③地域に活気があるまち
- ④安全・安心
- ⑤まちづくりを支える自立した自治体経営

中心市街地活性化計画

第1期（平成19年11月～平成25年3月（5年5か月間））

◇テーマ「住みたい、行きたい、ふるさと鳥取 因幡国(いなばのくに)の都市核づくり」

◇基本方針・目標

- 住みたいまち
- 行きたいまち
- ふるさとを感じるまち

◇計画事業数 全73事業

駅前駐車場整備、新鳥取駅前地区商店街（まちづくり計画）通り環境整備、パレットとっとり運営事業、レンタサイクルステーション整備、大型空き店舗対策事業 ほか

第2期（平成25年4月～平成30年3月（5年間））

◇テーマ「住みたい、行きたい、ふるさと鳥取 因幡国(いなばのくに)の都市核づくり」

◇基本方針・目標

- 街なか居住の推進
- 賑わいの創出

◇計画事業数 全60事業

鳥取赤十字病院整備事業、市道駅前太平線賑わい空間活用事業、100円循環バス「くる梨」運行事業、鳥取城跡大手登城路復元整備事業 ほか

第3期（平成30年4月～令和5年（平成35年）3月（5年間））

◇テーマ「集い、つながる、とっとりのまち 山陰東部の都市核づくり」

◇基本方針

- 交流による活気のあるまち
- 誰もが豊かに暮らせるまち

◇目標

- 地域資源等を活かした交流人口の拡大
- 回遊・滞在による経済活力の向上
- 若年層のまちなか暮らしの促進

◇計画事業数 全68事業

鳥取城跡大手登城路復元整備事業、民藝館通り周辺活性化事業、地域交流センター整備事業、起業のまち「鳥取」創造プロジェクト事業、リノベーションまちづくり事業、市道太平線賑わい空間活用事業、既存ストック居住促進地域連携事業、鳥取市役所駅前庁舎整備事業（健康づくり、子育て支援）、まちなか子育て支援事業 ほか

- 歩行者数、中心市街地の居住人口、駅利用者数等は、前回構想策定時の状況を維持するものの、社会経済状況の変化を踏まえ、駅周辺・中心市街地における更なる歩行環境、商業・アミューズメント機能、不動産投資、公共交通機能等の充実が求められる

駅周辺地区を取り巻く状況

項目	前回構想策定以前(H23.9)	構想策定後の状況	方向性	評価
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"> ● 休日の交通量は、H25のバード・ハットのオープン以降、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 	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	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 	中心市街地における居住人口は横ばいを維持している	△
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 	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 	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 	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	△

駅周辺地区のポテンシャル

交通結節点としての機能による優位性	鳥取自動車道や山陰自動車道、鳥取豊岡宮津自動車道の整備が順次推進により、かつて25万人と言われた本市の商圏人口は、今後35万人規模まで達する見通し	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心都市(連携中枢都市)として、山陰東部圏域全体の発展の核になる役割が期待 ● 市庁舎移転による行政機能の集約、駅周辺のポテンシャル向上 ● 山陰道は北条道路開通予定など、整備推進 ● 鳥取自動車道(H25.3)、鳥取西道路(R1.5)が開通 ● 鳥取港は、平成30年より20年ぶりの港湾計画全面改訂へ向けた検討等 	まちなかの賑わい創出、広域観光や広域的な防災の拠点としての役割がより大きくなる	○
-------------------	---	---	---	---

社会的背景

外国人旅行者	<ul style="list-style-type: none"> ● 鳥取県における外国人宿泊者数は5年間で約3倍増加、全国(約2倍)の伸び率と比較して、大きな伸びとなっている ● 地方都市の交通課題解決に向けた日本版MaaS等新たなモビリティサービス活用が推進されている ● ウォーカーブル推進都市、ユニバーサルデザインによる歩行空間の整備等、まちなか歩行環境の重要性が高まっている 			○
--------	---	--	--	---

鳥取駅周辺問題点位置図

資料3

()内の数字は資料4 右下の駅前エリアの価値向上の番号と対応

- ①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
- ②バスターミナル・駐車場等の情報提供・発信機能充実
- ③鳥取駅周辺での集客機能の活用促進

- ④鳥取駅周辺でのアミューズメント機能の充実
- ⑤鳥取駅周辺及び中心市街地での回遊性・滞在性の向上
- ⑥新たな事業者を呼び込む



バスターミナルビルの老朽化



車いす移動に対応したエレベーターがない



横断できる方向が限られている

結果、駅を出た人が中心市街地に向けて横断することが妨げられている (③,⑤)



空き家や空き店舗の活用が進んでいないところもある



アミューズメント機能など、市民・観光客が求める施設が不足している

結果、中心市街地への回遊が思うように進んでいない (③,④,⑤,⑥)



待合せ空間の老朽化、系統等の案内不足

バスターミナルの場所が鳥取駅出入口部分から離れており、わかりづらい

結果、乗継の利便性が低い (①)



歩行者と自転車が共用のため、時間によっては危険なこともある

駐輪禁止区域で、店舗周辺に駐輪場がないため、回遊が制限される

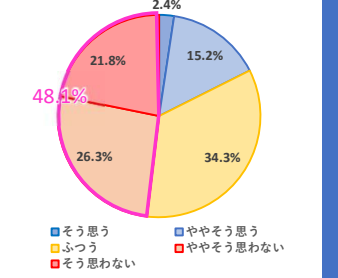
結果、自転車による回遊が進まない (各所で貸出・乗捨てできるため、回遊の機動性が高いシェアサイクルが未導入) (⑤)



憩いの場となる豊かな「けやき広場」であるが座るスペースが少ない観光客にとって、無料Wi-Fiによる情報収集は不可欠だが、現在は未対応

結果、滞留できる場となっていない (⑤)

問「駐車場・駐輪場が整備されている」



駐車場の所在が分かりにくく、満空状況も分かりにくい

結果、自動車による来訪者の満足度が低い (②)



駅前広場内の施設案内の不足

結果、観光客の移動が煩わされる (②)



鳥取城址を眺望できる溜まり空間がない

結果、アイストップの有効活用できず (①)



家用車の乗入とタクシー駐車場の混在

結果、駅前広場の自動車交通の輻輳 (①)



観光案内施設が駅出入口から離れている

結果、わかりづらく、利用しづらい (⑤)



広場の利用が活発とはいえない

結果、空間において寂しい印象を与える (①)

中核市のエントランスにふさわしい駅周辺の再整備を検討し、エリア価値の向上につなげる

上位計画

- (駅前エリア位置づけ) エントランス機能強化ゾーン、交通結節点機能強化、駅南北回遊性の向上、観光情報発信
- (駅前エリア) 高度な都市基盤が整った駅周辺地区において、直ちに再生に取り組む
- (中核市の役割) 中心都市(連携中枢都市)として、山陰東部圏域全体の発展の核になる役割
- (国の提言) 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」創出、イノベーションと人中心の豊かな生活実現等、歩行空間整備への自治体の役割は大きい
- (広域交通網整備・利用促進等) 現況の交通網に加え、広域幹線道路、重要港湾、空港等、さらなる広域交通に係る整備強化が予定され、広域観光や広域的な防災の拠点としての役割がより大きくなる

圏域の核となる中核市のエントランス・歩きたくなるまちなかの再生

【中心市街地を取り巻く最近の動向(H30フォローアップ報告書等より)】

- ・平成30年4月1日に中核市へ移行
- ・平成30年度秋には鳥取城跡大手登城路擬宝珠橋の復元が完成
- ・鳥取赤十字病院の再整備、5月に新本館グランドオープン
- ・令和元年に、市役所新本庁舎開設(地域交流センターを供用)
- ・令和元年に、市道駅前太平線芝生広場の再整備
- ・鳥取大丸が令和元年秋にリニューアルオープン
- ・まちなか居住体験施設を新たに設置
- ・パレットとっとりで営業してきたスーパーが平成30年6月閉店。その後コンビニエンスストアがオープン。

財源

固定資産税・都市計画税収入の約14%を占める

投資効果大きい ← 中心市街地(特に駅前エリア)活性化の意義

検討エリアの現状

⇒駅前エリアの価値低下

- (商店街) 駅周辺商業集積地区の年間販売額の減少
- (商店街) 中心市街地内商業施設の客足の伸び悩み
- (商店街) 空き店舗数が10年前から高止まり
- (交流人口) 歩行者・自転車通行量の伸び悩み
- (商店街通行量) 大丸・バード・ハット、駅前通りと比較してサンロード通行量が少ない
- (車利用) 自動車交通量の減少、駐車場の使いにくさ、不足という印象の強さ
- (レンタル自転車) 観光目的のレンタル自転車利用は増加傾向
- (集客機能) 風紋広場、バード・ハットの集客効果
- (集客機能) アミューズメント機能の不足
- (観光) 幅広い世代が楽しめる観光施設は誘客力が高い
- (外国人観光客) 増加するニーズの高い無料Wi-Fiの利用環境が限定的
- (公共交通) JR鳥取駅乗降客数の減少
- (公共交通) 一般路線の減少と高速バス利用の微増
- (公共交通) 循環バス「くる梨」利用者数の増加
- (地価) 中心市街地の地価・路線価の下落、経済活力低下
- (住民意向) 商業機能や交通処理機能だけでなく娯楽レジャー機能の充実を求める声も強い
- (類似都市) 他都市も同様の課題を持ち、取組を行っている。都市機能強化、まちなか観光充実、案内表示の改善、商店街への出店補助等

回遊性の向上、訪れたいような機能の導入・強化による賑わい創出

新たな事業者を呼び込み商業活性化

休日にも駅前に賑わいを生む仕掛け

集客機能利活用で商店街への流れを生む

駐車場・駐輪場の機能強化で利便性向上

郊外からのアクセス性、利便性の向上
ターミナル機能の強化

観光・商店街等の情報提供、無料Wi-Fi利用環境等の向上によるアメニティ向上

アミューズメント性の高い施設の充実

経営強化・魅力向上による経済活力再生

駅前エリアの価値向上

- ① 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
- ② バスターミナル・駐車場等での情報提供・発信機能充実
- ③ 鳥取駅周辺での集客機能の利活用促進
- ④ 鳥取駅周辺でのアミューズメント機能の充実
- ⑤ 鳥取駅周辺及び中心市街地での回遊性・滞在性の向上
- ⑥ 新たな事業者を呼び込む

■鳥取駅周辺ゾーニング（案）

資料5

()内の数字は資料4 右下の駅前エリアの価値向上の番号と対応

- ①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
- ②バスターミナル・駐車場等での情報提供・発信機能充実
- ③鳥取駅周辺での集客機能の活用促進

- ④鳥取駅周辺でのアミューズメント機能の充実
- ⑤鳥取駅周辺及び中心市街地での回遊性・滞在性の向上
- ⑥新たな事業者を呼び込む

【中活】賑わいの魅力創出ゾーン

- 新規開業の促進や既存個店の経営強化 (③, ⑥)
- 既存ストックの利活用 (③)
- くる梨やまち歩きによる回遊・滞在性の強化 (①, ⑤)
 - ・自動車から自転車への乗り換え支援
 - ・駐車場・駐輪場の確保や駐車情報の提供
 - ・安全便利な自転車利用環境
- ★お洒落なシェアサイクル
- インバウンドの促進 (③)
- 食や温泉等による滞在性の強化 (③, ⑤, ⑥)
- ★キッチンカーによる飲食、軽トラ市

【中活】民藝観光推進ゾーン

- 鳥取民藝を中心とした、空き店舗活用や通りの環境整備による活性化 (③, ⑥)

【中活】エントランス機能強化ゾーン

- 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 (①, ②)
- バスターミナル・駐車場等での情報提供・発信機能充実 (①, ②)
 - ・乗換・乗継・散策などの快適・安全なバリアフリーな動線
 - ・鳥取城跡の眺望可能な溜まりを有し、シンボルとなる交通拠点
 - ・天候に左右されない移動と溜まれる広場空間
- ★誰にでもわかりやすい案内・サイン
- ・交通系カードの活用
- ★無料Wi-Fiによる情報収集できる環境
- ・山陰新幹線（構想）
- 駅南北の回遊性の向上 (⑤)
 - ・多様な交通動線の整序化
 - ・ダンス、音楽やゲーム等を楽しむ空間
 - ・各種イベント開催の仕掛けや仕組みづくり
 - ・安全性の確保
- 観光情報の発信 (②, ④)
 - ★アミューズメント機能の充実
 - ★観光案内機能

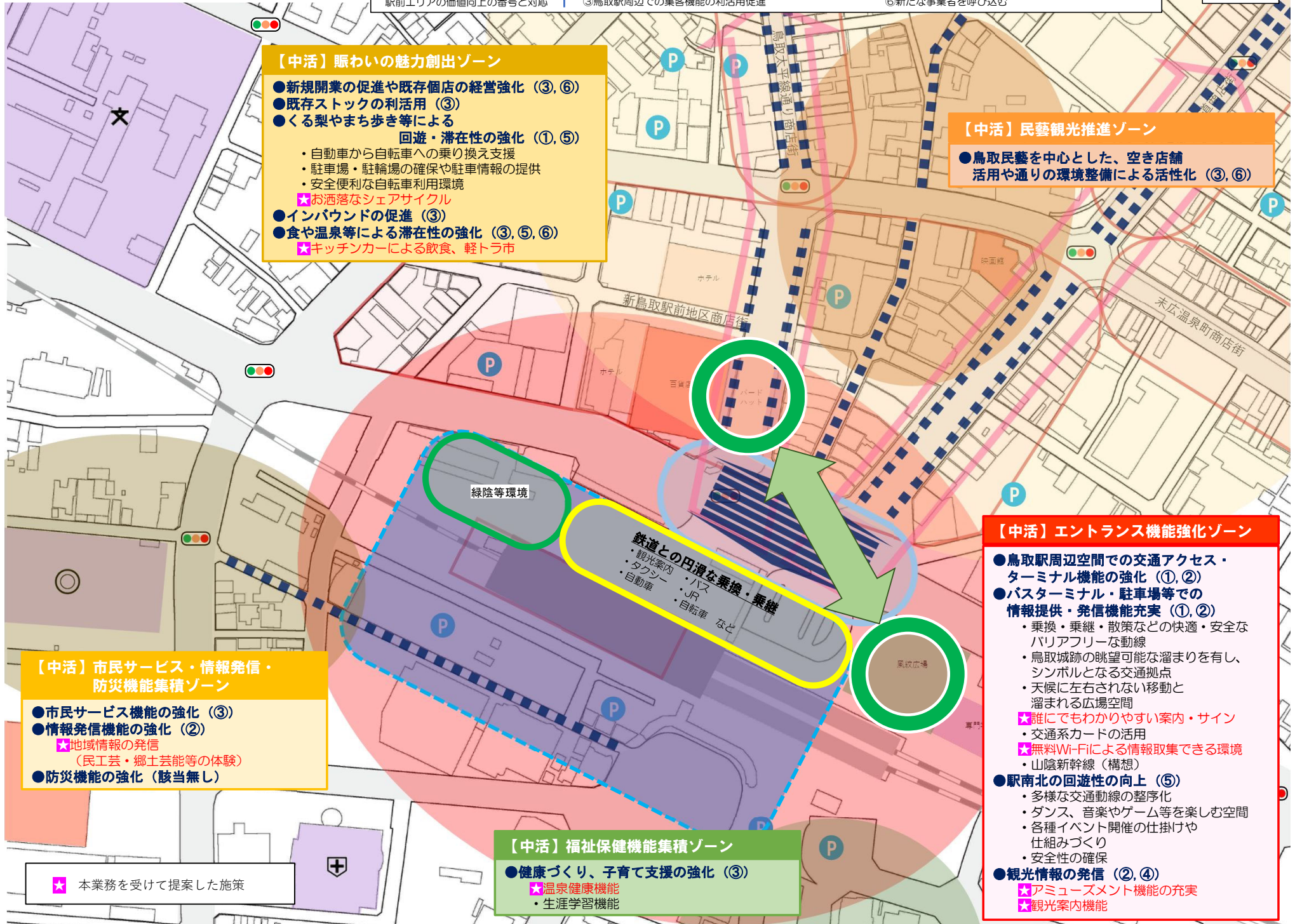
【中活】市民サービス・情報発信・防災機能集積ゾーン

- 市民サービス機能の強化 (③)
- 情報発信機能の強化 (②)
 - ★地域情報の発信 (民芸・郷土芸能等の体験)
- 防災機能の強化 (該当無し)

【中活】福祉保健機能集積ゾーン

- 健康づくり、子育て支援の強化 (③)
 - ★温泉健康機能
 - ・生涯学習機能

★ 本業務を受けて提案した施策



1. 類似都市アンケート結果＜駅周辺整備の考え＞

- 類似都市(山形市、福井市、甲府市、松江市、佐世保市)を対象に、鳥取駅周辺整備に参考とする目的で、駅周辺整備の課題と取組、駅周辺での施設・サービス提供状況、バスターミナルの整備状況等についてアンケートを実施した。
- 駅周辺まちづくりの課題は、来訪者への情報提供・案内充実、賑わい低下、回遊性の向上、駐車場不足や民間事業者による駐車場の設備誘導の必要性、居住促進等があげられている。
- 賑わい創出・都市機能強化への考えは、情報提供・案内強化、集客施設の誘致、歩行空間整備等があげられている。

駅周辺のまちづくりに対する課題・賑わい創出、都市機能強化に向けた考え

自治体名	駅周辺のまちづくりに対する課題	賑わい創出、都市機能強化に向けた考え
1 山形市(山形駅)	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅待合室内に観光案内所はあるものの規模等が小さく、わかりにくい ● 観光・ビジネスを含む旅行者への案内機能に課題 	<ul style="list-style-type: none"> ● 街への集客の中心となる施設の誘致を推進 ● 観光コンシェルジュ機能や体験型観光の紹介等の窓口を有した観光案内所を設置する等、観光情報の発信による集客機能の再生
2 福井市(福井駅)	<ul style="list-style-type: none"> ● 北陸新幹線福井開業により多様な駅利用者が想定、駐車場不足が懸念されるため、民間事業者による駐車場整備を誘導していく必要 ● 百貨店の存続(立地適正化計画の誘導施設) ● まちなかの回遊性向上 	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺部においては、連続立体交差事業と併せて土地区画整理事業を実施 ● 舗装の高質化や無電柱化等、必要な幹線道路や歩行空間の整備 ● バスターミナルの移設や路面電車の延伸といった交通結節機能の強化 ● 駅の西口・東口にて県と市が参画した市街地再開発事業を実施しており、公共施設の集約 ● 行政が実施する基盤の整備は概ね完了しており、今後は北陸新幹線の福井開業に向けて、民間主体の再開発等を支援、都市機能強化に寄与するまちづくりを推進
3 松江市(松江駅)	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前には、バスやタクシー乗場など大部分を占めるとともに、大橋川への視界が開けていないため、駅前に降り立った観光客に松江の風情を感じてもらえない ● 市民が日常的に集えるような賑わいスペースもないため、まちの活気や松江らしさが伝わりにくい ● 松江駅北口の案内看板がわかりにくい場所にあるため、初めて来訪する観光客が行先に迷う状況 	<ul style="list-style-type: none"> ● わかりやすい案内サインの改善 ● 賑わいにつながる既存ストックの活用 ● 官民連携した都市施設の改善 ● JR松江駅北側エリアと市道松江駅北口線の一体となった魅力的な空間の創造
4 佐世保市 (佐世保駅・松浦鉄道佐世保駅)	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車等駐車場については充足しているものの、違法駐輪が散見 ● 駐輪場への誘導など違法駐輪対策が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市機能については一定の整備が完了 ● 今後は、市民ニーズを注視する
5 甲府市(甲府駅)	<ul style="list-style-type: none"> ● コンパクトなまちづくりに向けて、居住の促進を図る必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> ● コンパクトなまちづくりに向けて、駅周辺の賑わい創出、都市機能誘導・強化

1. 類似都市アンケート結果＜駅周辺整備の考え＞

- 駅周辺まちづくりの取組みとしては、福井市では都市機能強化、松江市ではまちなか観光の充実や案内の改善、佐世保市では未利用地の有効活用策検討があげられている。
- 特徴的な取組みとしては、福井市では県・市での取組み、段階的なまちづくりの推進、松江市では商店街への出店などに対する補助制度があげられている。
- 取組みの効果としては、福井市ではまちづくりの将来像の共有化による県都の魅力向上、松江市では空き店舗数の減少があげられている。

駅周辺のまちづくりの取組み・効果

自治体名		駅周辺のまちづくりの取組み	効果
1	山形市(山形駅)	無し	—
2	福井市(福井駅)	<ul style="list-style-type: none"> ● 北陸新幹線福井開業(令和5年3月)を見据えた市街地再開発事業による都市機能の強化やまちなか観光の充実 【賑わい創出、都市機能強化について特徴的な取組み】 <ul style="list-style-type: none"> ● 県都の玄関口として県と市で「県都デザイン戦略」を策定 ● 短期・中期・長期の3段階に分けて共にまちづくりを進めていく 	<ul style="list-style-type: none"> ● まちづくりの将来像を共有することにより、県都としての魅力を高める ● 県の補助金を受けることにより、事業進捗が図られた(国1/2、県1/4、市1/4)
3	松江市(松江駅)	<ul style="list-style-type: none"> ● 地下通路の案内地図および案内表示の改善 ● JR松江駅前周辺再整備構想の検討 【賑わい創出、都市機能強化について特徴的な取組み】 <ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺にある商店街内の商店街に出店する際に、家賃等を補助する(チャレンジショップ支援事業) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 空き店舗数の減少
4	佐世保市 (佐世保駅・松浦鉄道佐世保駅)	<ul style="list-style-type: none"> ● 国鉄清算事業団の大規模な未利用地についての有効活用策の検討 【賑わい創出、都市機能強化について特徴的な取組み】 特になし	—
5	甲府市(甲府駅)	<ul style="list-style-type: none"> ● 「有り」との回答、内容については未回答 	—

1. 類似都市アンケート結果＜駅周辺の施設立地、整備状況＞

- 回答のあった全都市において、公営の特定条件の無料駐車場が整備されている。民営については、すべてを把握できている状況にはないが、施設等の商品購入額を条件に無料となるサービスが行われている。
- 特定条件の無料駐車場では、時間制限によるものと、加盟店舗での購入額によるものがある。
- 駐車場利用の利便性向上策としては、福井市で、空き情報を提供する電光掲示板の設置、甲府市で、駐車場案内システムの導入があげられている。また、福井市では、割引制度の共通化が検討されている。

駅周辺の駐車場（無料時間の有無）・駐車場利用者の利便性向上の施策

自治体名	駅から徒歩5分程度の範囲にある一時利用のための駐車場				駅周辺の駐車場利用者の利便性向上の施策
	公営	無料となる条件	民営	無料となる条件	
1 山形市(山形駅)	● 特定条件の無料駐車場(3箇所)	<ul style="list-style-type: none"> ● 最初の30分まで無料 ● 加盟店舗で買い物、その金額により30分あるいは1時間無料 	—	—	未回答
2 福井市(福井駅)	<ul style="list-style-type: none"> ● 特定条件の無料駐車場(2箇所) ● 有料駐車場(1箇所) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 入庫後30分無料、入庫後20分無料 	● 有料駐車場(約50箇所)	<ul style="list-style-type: none"> ● 2千円購入以上無料などがあるが、箇所数や内容については把握していない 	<ul style="list-style-type: none"> ● 送迎等の駅の一時利用で混雑する公営駐車場において、隣接幹線道路に空き情報を提供する電光掲示板を設置 ● 都市再生推進法人であるまちづくり福井株式会社が、どこに停めても一定の購入があれば駐車場の割引を受けることができるよう、駐車場割引制度の共通化に向けた検討
3 松江市(松江駅)	● 特定条件の無料駐車場(3箇所)	<ul style="list-style-type: none"> ● 20分以内無料、10分以内無料 	<ul style="list-style-type: none"> ● 有料駐車場(16箇所) ● 特定条件の無料駐車場(3箇所) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 500円以上購入で無料(1時間・2時間以内) ● 30,000円以上購入で無料(1時間以内) 	● なし
4 佐世保市(佐世保駅・松浦鉄道佐世保駅)	● 特定条件の無料駐車場(1箇所)	<ul style="list-style-type: none"> ● 20分以内無料(JRと共同運営) 	—	—	● なし
5 甲府市(甲府駅)	● 特定条件の無料駐車場(箇所数は未回答)	<ul style="list-style-type: none"> ● 指定管理者による運営 	<ul style="list-style-type: none"> ● 有料駐車場(箇所数は未回答) ● 特定条件の無料駐車場(箇所数は未回答) 	未回答	● 駐車場案内システムの導入

1. 類似都市アンケート結果＜駅周辺の施設立地、整備状況＞

- 公共空間でのフリーWi-Fi設置状況では、観光案内所、バスターミナル、駅周辺の公共施設での設置が多いが、福井市では、駅前広場や駅周辺の路上等の屋外と考えられる場所にも設置している。
- 公共フリーWi-Fi設置への助成制度等については、福井市、佐世保市で、観光客や外国人受け入れ環境整備目的を前提とした設置支援事業や商店街への補助があげられている。

公共空間でのフリーWi-Fi設置状況・公共フリーWi-Fi設置への助成する制度等

自治体名	駅構内	駅前広場	観光案内所	バスターミナル	駅周辺の路上	駅周辺の公共施設	公共フリーWi-Fiの設置への助成する制度等
1 山形市(山形駅)			○	○		○	未回答
2 福井市(福井駅)		○	○	○	○	○	<ul style="list-style-type: none"> ● 福井市観光集客施設等無線LAN設置支援事業補助金 ● 外国人観光客の受け入れ環境整備を目的として市内の飲食施設や宿泊施設等を対象に、お客様向け無線LANの設置費用に対し助成する。 ● ○対象:①機器やソフトウェアの購入費 ②機器等の設置及び設定並びに回線及び配線の工事費 ● ○金額:1施設につき25,000円と補助対象経費とのどちらか低い額。
3 松江市(松江駅)	○		○	○		○	● なし
4 佐世保市 (佐世保駅・松浦鉄道佐世保駅)	○						● 商店街が実施するフリーWi-Fi整備事業は、『佐世保市魅力ある商店街創出支援事業』により、共同設備への整備に係る費用の一部を補助
5 甲府市(甲府駅)			○			○	未回答

1. 類似都市アンケート結果＜駅周辺の施設立地、整備状況＞

- 駅周辺における直近10年間の主な事業は、公共事業では、交通機能の強化(福井市・福井駅付近連続立体交差事業や地方鉄道(相互乗入れ・延伸・電停改良等)や駅周辺の歩行環境整備(山形市・消雪歩道整備、甲府市・まちなか回遊道路整備事業等)、公園・広場等の集客機能整備(山形市・山形駅南への都市公園の新設等)、都市機能整備(福井市・福井駅西口中央地区市街地再開発事業、甲府市・シビックコア地区整備事業)が実施されており、民間事業では、商業施設、居住施設、宿泊施設の整備が行われている。
- 山形市・福井市では公共・民間ともに、複数の事業が展開され、松江市・佐世保市では民間によるところが多い。

駅周辺において直近10年間で公共・民間が行った主な事業等

自治体名	公共		民間	
	事業概要	事業効果	事業概要	事業効果
1 山形市(山形駅)	①山形駅前広場における歩行者の回遊性向上のための消雪歩道整備 ②山形駅前地区における歩行者の回遊性向上のための消雪道路整備 ③山形駅南への駐輪場の整備 ④山形駅南への都市公園の新設	安全性や回遊性の向上は図られているが、駅周辺の歩行者・自転車通行量については、駅前の百貨店の閉店等の要因により減少	ホテルメトロポリタン山形の宿泊需要の増加に対応するための増築(工事中)	—
2 福井市(福井駅)	①福井駅付近連続立体交差事業 ②地方鉄道(相互乗入れ・延伸・電停改良等※行政負担のみ) ③福井駅周辺土地区画整理事業(駅前広場・道路含む) ④福井駅西口中央地区市街地再開発事業(公共施設、隣接付帯施設含む) ⑤福井城址周辺整備事業(道路) ⑥福井城址内の整備(御門復元等)	○1日あたりの公共交通機関乗車数が年々増加 H23年度:16,378人/日→H29年度:18,021人/日 ○歩行者自転車通行量が増加に転じた H24年度:36,686人/日→H27年度:30,072人/日→H29年度:32,332人/日 (H30年度約35,000人/日) ○観光案内所利用者数が上昇 H23年度:47,138人/年→H29年度:72,780人/年	①商業施設・駐車場建設 ②共同住宅建設(商業施設、診療所併設を含む) ③ホテル・立体駐車場建設	中心市街地において、転出等による人口の減少が進む中、共同住宅の整備を支援することで、まちなか居住が図られ、人口の社会増減数が増加に転じた
3 松江市(松江駅)	なし	—	①ホテル建設(スーパーホテル松江駅前) ②ホテル建設(クヌートホテル) ③ホテル建設(ドゥーミーインEXPRESS松江) ④マンション建設(ディアコート) ⑤JR松江駅隣接のショッピングセンターリニューアル	①中心市街地内の宿泊客数増加 ②中心市街地内の宿泊客数増加 ③中心市街地内の宿泊客数増加 ④中心市街地内の人口社会増 ⑤中心市街地内の歩行者・自転車通行量増加
4 佐世保市(佐世保駅・松浦鉄道佐世保駅)	特になし	—	①商業施設「させぼ五番街」の新設 ②チャレンジショップ機能を有する商業施設「BRICK MALL SASEBO」新設(空き工場のリノベーション)	既存商店街および商業施設との連携が創出『SASEBOまち元気協議会』設立、中心市街地独自の活性化計画『SASEBOまち元気計画』策定、ハード、ソフトの両面で事業推進 施設内及び周辺に個性的な店舗が増えたことで、集客力が向上。おしゃれなスポットとして認知度が高まり、新たな商業集積地の形成に繋がっている
5 甲府市(甲府駅)	・甲府駅北口拠点形成事業 ・シビックコア地区整備事業 ・紅梅地区再開発事業 ・新県立図書館整備 ・市役所新庁舎の建設 ・甲府中央一丁目地区優良建築物等整備事業 ・甲府駅南口周辺地域景観整備事業 ・まちなか回遊道路整備事業 ・都市空間道路整備事業 ・県庁耐震化等整備事業	県都の玄関口に相応しい多くの人々が行き交い、集う、魅力的で賑わいのある空間が形成された	民間主体によるマンション建設等	定住人口の増加に寄与した

1. 類似都市アンケート結果＜駅周辺の施設立地、整備状況＞

- 商店街への支援、空き家対策等の新たな事業者を呼び込む施策は、全都市で行われている。
- 事業内容は、空き店舗への新規出店者への補助金制度、事業化に向けた計画策定等に係る講座開設、イベント実施への補助等、ソフト・ハードの両面からの支援が行われている。

商店街への支援、空き店舗対策など新たな事業者を呼び込むための施策

自治体名	事業概要	概算費用 (百万円)	事業効果
1 山形市(山形駅)	山形市中心市街地新規出店者サポート事業 (中心市街地の空き店舗を活用した新規出店への補助)	600万円/年	●平成28年度の事業開始から、計15件の新規出店に対して支援を行い、空き店舗の減少に寄与
2 福井市	①【がんばるリノベ応援事業補助金】 民間主導によるリノベーションまちづくりを促進、リノベーション対象となる物件の出店者に対して、開業に係る経費の補助を実施 開業経費2分の1補助(上限100万円)	177万円(2件分)	●平成29年度の申請件数2件に対し、30年度に補助金を交付
	②【リノベーションまちづくり推進事業】 実践型リノベーションまちづくり講座を開催 講座では、実践型ワークショップを行い、実在する空き物件を活用する事業計画策定、最終日には物件オーナーに提案	300万円(単年)	●過去5年間の事業成果(平成27年～令和元年度) ・ワークショップに参加した受講生:92人 ・事業化件数:2件
3 松江市(松江駅)	チャレンジショップ支援事業	800万円/年	●直近5年間で43事業所が空き店舗等へ出店する際の家賃等に対して補助
4 佐世保市 (佐世保駅・松浦鉄道佐世保駅)	・佐世保市魅力ある商店街創出支援事業補助金 ・アーケード改修や共同施設整備等のハード事業、活性化計画策定や賑わい創出イベント実施などソフト事業を補助の対象	商店街等要望による ため年度により異なる	●各商店街が抱える課題解決に寄与している
5 甲府市(甲府駅)	・空き店舗活用事業 ・まちなか不動産バンク事業 ・提案型による中心市街地活性化事業 ・小グループ自主的取組支援事業	未回答	空き店舗の解消等に寄与

1. 類似都市アンケート結果＜駅周辺のバスターミナルの整備状況＞

- バスターミナルは、駅舎・駅ビル隣接、駅前広場の一角、駅前広場以外の駅周辺への設置で、駅舎内や駅ビル内に設置している都市はなかった。
- 施設に併設する機能としては、観光案内所や売店・コンビニ、飲食店といった商業機能の併設があげられており、佐世保市では、宿泊施設が併設されている。

設置場所・バスターミナル施設に併設する機能

自治体名		バスターミナル設置場所						バスターミナル施設に併設する機能							
		駅舎内または駅ビル内	駅舎または駅ビルに隣接	駅前広場の一角に設置	駅前広場以外の駅周辺に設置	駅周辺には設置されていない	その他	(その他内容)	チケット売り場	待合所	観光案内所	売店・コンビニ	飲食店	その他	(その他内容)
1	山形市(山形駅)		○						○	○		○	○		
2	福井市(福井駅)				○		○	隣接する地方鉄道駅内に併設、観光案内所に併設	○		○	○	○	○	広場
3	松江市(松江駅)		○								○				
4	佐世保市 (佐世保駅・松浦鉄道佐世保駅)				○				○	○		○		○	ホテル
5	甲府市(甲府駅)			○					○	○	○				

1. 類似都市アンケート結果＜駅周辺の実施イベント＞

- 各都市とも、駅周辺において、賑わい活力向上を目的としたイベントが開催されている。
- 山形市、福井市における助成制度の適用範囲は、設備設営に係る経費や広報、消耗品や警備等、多岐にわたっているほか、上記2市では、民間が実施するイベントへの助成が行われている。

駅周辺において主に賑わい活力の向上を目的として実施したイベント

自治体名	イベント名	主催者	実施時期	開催場所	概ねの集客数	民間への助成制度	適用範囲
1 山形市(山形駅)	①みちのく阿波おどり	民間団体	毎年9月第1土曜日	山形駅前	約2万人	有り	会場設営費、警備費、広報費、交通費、消耗品費など
	②酒呑み天国スタンプラリー	民間団体	毎年10月第2水曜日	山形駅前	約2千人		
2 福井市(福井駅)	①まちフェス	民間団体	年2回、 6・9月の第1日曜日	駅前電車通り	年間約1万人	有り	報償費、原材料費、広告宣伝費、使用料、賃借料、委託料、事務費(消耗品費、印刷製本費、郵便料、手数料等)、その他市長が認める経費 ※ガレリア元町ハロウィンのほか、令和元年度は単発イベント等に4件補助
	②ONE PARK FESTIVAL	民間団体	年1回、 7月の第1土・日曜日	市中央公園	約1万人		
	③ガレリア元町ハロウィン2019	民間団体	毎年10月31日	ガレリア元町	約100人		
3 松江市(松江駅)	まつえ駅前元気まつり	民間団体	年2回(6月、11月)	JR松江駅前	—	無し	
4 佐世保市 (佐世保駅・松浦 鉄道佐世保駅)	未回答	—	—	—	—	未回答	—
5 甲府市(甲府駅)	①はっこうマルシェ ②信玄公祭り	①公 ②公	①年1回(3月) ②年1回(4月)	①駅前広場等 ②駅前広場等	①1.5万人 ②16万人	未回答	—

1. 類似都市アンケート結果＜地価の下落対策＞

- 地価の下落対策として効果がある事業・施策については、民間投資の誘導、民間事業者のまちづくりの誘発、起業支援や経営支援等による地域経済の維持・活性化、及び子育て世代や若者世代等への支援による人口の維持があげられている。
- 福井市では、公共施設の駅周辺への集約及び周辺道路の整備や市街地再開発事業、佐世保市では市街地再開発事業等、公共投資に効果があるとしている。

地価の下落対策として効果がある事業・施策への考え

自治体名		最も効果があると思われる事業・施策
1	山形市(山形駅)	<ul style="list-style-type: none"> ● 当市では、市街地再開発事業の進捗もあり商業地における地価は上昇傾向にあるが、今後はまちの価値を高めていくために、<u>エリアマネジメントによるまちづくりを展開し、民間投資の誘導を図っていくこととしている。</u>
2	福井市(福井駅)	<ul style="list-style-type: none"> ● 地価の上昇には土地の有効活用及び不動産の取引が発生する必要がある、そのためには<u>民間事業者のまちづくりを誘発させる必要がある。</u> ● 地方都市においては行政の動向や取組みに左右されることもあるため、<u>公共施設の駅周辺への集約及び周辺道路の整備、市街地再開発事業等により地価の上昇が見込めると考える。</u>
3	松江市(松江駅)	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>起業創業支援、事業承継・経営支援等による地域経済の維持・活性化</u> ● <u>人口を維持するために、子育て世代や若者世代等への支援(働く場づくり、子育て支援)</u>
4	佐世保市 (佐世保駅・松浦鉄道佐世保駅)	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>まちの賑わいや都市機能の強化が向上することで、魅力あるまちづくりが図られるような事業(市街地再開発事業など)</u>
5	甲府市(甲府駅)	未回答

2. 全体のまとめ

- 鳥取駅周辺は、鳥取市だけでなく、県都・山陰東部圏域の核であり、今後、広域交通網の整備、都市機能の集約・拡充等により、さらなる交流人口増大が見込まれる
 - 類似都市では観光情報の提供や観光案内の改善・強化などの回遊性の向上策の実施により、交流人口の増加を図っている
 - 集客対策では、施設や設備の充実だけでなく、イベント実施や地域の担い手育成のワークショップなど、行政によるソフト・ハード面の両面からの支援が実施されている
- ⇒ こうした他市の取り組みや成果を参考にしながら、駅周辺の魅力向上等を図っていく必要がある

	タイトル	概要	まとめ
本検討の背景	比較都市の抽出	他都市との比較から、鳥取市における強み・弱みを明確にすることを目的として、人口規模・昼夜率・人口集中地区面積より比較都市を選定	鳥取駅周辺は、鳥取市だけでなく、県都・山陰東部圏域の核としての役割を担う
	・比較都市	山形市・福井市・甲府市・松江市・佐世保市	
比較都市とのデータ比較	住みやすさ・防犯・事故のランキング	「住みやすさ」「事故発生率」では優位、「犯罪発生率」は同程度	市の人口、DID面積・人口の増加、鳥取駅利用者数ともに微増傾向であることから、駅を中心とした多様な都市機能の集約・拡充により、交流人口の増大が見込まれる
	DID地区と人口推移	鳥取市はDID面積・DID人口で増加傾向・人口の伸び率は小さい	
	鉄道駅乗車人員数	鳥取駅の利用者数は増加傾向にあるが、福井市、甲府市と比較すると増加率は大きくない	
	財政状況	中核市移行に伴い歳入・歳出総額は増加・商工費の割合が高く、土木費は低い傾向	
	駅周辺の地価と人口推移	鳥取市ではDID内人口、駅周辺地価ともに減少傾向	
	中心市街地活性化基本計画の概要	中心市の核となることを整備の方向性に掲げており、駅を中心とした、多様な都市機能の集約と拡充に重きが置かれている	
類似都市アンケート調査	駅周辺整備の考え方		観光情報の提供、観光案内の改善・強化、歩行空間の整備などの回遊性の向上により、交流人口の増加が見込まれる 来訪者数の増加により、空き店舗の減少が見込まれ、中心地としての魅力向上につながる
	・駅周辺のまちづくりに対する課題	来訪者への情報提供・案内充実、賑わい低下、回遊性の向上、駐車場不足や民間事業者による駐車場の設備誘導の必要性、居住促進等	
	・賑わい創出、都市機能強化に向けた考え	情報提供・案内強化、集客施設の誘致、歩行空間整備等	
	・駅周辺のまちづくりの取り組み	都市機能強化、まちなか観光の充実や案内の改善、未利用地の有効活用策検討	
	・駅周辺のまちづくりの取り組みの効果	まちづくりの将来像の共有化による県都の魅力向上、空き店舗数の減少	
	駅周辺の施設立地、整備状況		
	・駐車場の整備状況	全市で特定条件(時間制限、加盟店での購入額など)による公営無料駐車場が整備	
	・駐車場利用者の利便性向上の施策	空き情報を提供する電光掲示板の設置や駐車場案内システムの導入(各1市)	
	・公共空間でのフリーWi-Fi設置状況	観光案内所、バスターミナル、駅周辺の公共施設での設置が多い(駅前広場や駅周辺の路上等の屋外と考えられる場所に設置もあり)	
	・公共フリーWi-Fi設置への助成する制度	観光客や外国人受入れ環境整備を前提とした設置支援事業、商店街への補助	
・直近10年間での主な事業	公共事業では、交通機能の強化、公園・広場等の集客機能整備、都市機能整備 民間事業では、商業施設、居住施設、宿泊施設の整備		
・商店街への支援	商店街への支援、空き家対策等の新たな事業者を呼び込む施策は全都市で実施(空き店舗への新規出店者への補助金制度、事業化に向けた計画策定支援等の講座開設、イベント実施等)		
	駅周辺のバスターミナルの整備状況	バスターミナルは駅周辺の設置が多く、駅舎内や駅ビル内への設置都市はない。併設機能では、観光案内所や売店・コンビニ、飲食店などの商業機能の併設が多く、宿泊施設が併設されている都市も	観光客や外国人受入れ環境整備のための公営無料駐車場や公共フリーWi-Fiの設置とともに、その利便性向上のための施策が必要 集客増にむけては、空き店舗対策による中心市街地活性化とともに、イベントの実施やその継続に向けたワークショップなどの担い手づくりなど、行政によるソフト・ハードの両面からの支援が必要
	駅周辺の実施イベント	駅周辺において、賑わい活力向上を目的としたイベントを開催 助成制度の適用範囲は、設備設営に係る経費や広報、警備等、多岐にわたる(2市)	駅周辺における賑わい活力向上を目的としたイベントの開催と、民間の実施イベントに対しては助成制度の適用が必要
	地価の下落対策として効果のある事業・施策	民間投資の誘導、民間事業者のまちづくりの誘発、起業支援や経営支援等による地域経済の維持・活性化、及び子育て世代や若者世代等への支援による人口維持	公共施設の駅周辺やの集約、周辺道路の整備や市街地再開発事業により地価の上昇が見込まれる

参考1: 類似都市における最新のトピックス(新聞記事)

【山形、百貨店ゼロ県に 大沼破綻で空洞化に拍車】

山形市の百貨店、大沼が経営破綻して3週間が経過した。190人が即日解雇され、テナント従業員も含めた大規模な雇用問題が発生。かつて10店近くあった中心市街地の大型店が全て姿を消したことで、中心市街地活性化は抜本的な見直しを迫られている。日本百貨店協会に加盟するデパートが無くなった県は山形が初めてだが、全国の地方都市の先事例といえそうだ。

人口25万人の山形市は仙台市の隣町で、郊外にはイオンのショッピングセンターが3カ所もある。百貨店は2年前に閉店した十字屋のほか、かつては松坂屋もあった。ダイエーなど全国チェーンの大型店や専門店ビルも閉店し、残る商業施設も核テナントが撤退している。

撤退した大型店の跡地にはマンションやホテルが相次ぎ建設された。大沼に近いことを売り物にした物件も多く、大沼の食品売場のテナント社員は「周辺人口の増加もあり、食品部門は好調だった」と語る。郊外のスーパーなどに買い物に行けない高齢者は買い物難民になりかねない。山形市などは商業フロアのみを再開する事業者が現れないか期待しているが、大沼の建物や設備は老朽化していたうえに、隣接地に駐車場がなかった。

中心市街地で食品スーパー「食品館256」を運営する井筒屋の榎森啓社長は「先祖の土地があった当社は80台分を確保できたがそれでも足りない。隣接地に無料駐車場がないと徒歩の買い物客だけでは厳しい」とみている。昨年、山形市立商業高校の産業調査部が大沼の買い物客へ実施したアンケートでは最大の不満が駐車場だった。

中心市街地の駐車場問題は全国の地方都市に共通する課題だ。国は補助制度を設けるなど整備を後押し。山形市でも商店街の組合が3年前に立体駐車場を作り、大沼の買い物客が最大の利用者だった。

駐車券の負担重く

ただ、大沼の自己破産の記者会見で長沢光洋代表取締役は「年間1億円近い駐車券の負担も重かった」と指摘。買い物客にとっても200メートルほど離れ、一定金額以上の購入が必要な駐車場は、無料に慣れた住人には不評だった。

山形市は昨年2月、中心市街地グランドデザインを発表したばかりで、大幅な見直しが必要となっている。大沼の隣接地には建て替え時期が近い市立病院があり、「これで一体開発を進めやすくなった」（商店街関係者）という声もあるが、地方都市の再開発はこれまで失敗の歴史だった。中心街の空き地に芝生広場を作る活性化に取り組むワークヴィジョンズ（東京）の西村浩代表は「人口減で先が見えない時代だからこそ、大型店誘致ではなく小さな事業から再スタートすることが必要」としている。

大沼の近くには冠婚葬祭のジョイングループ（山形市）が、街と一体になった挙式を目指して作った真新しい結婚式場がある。敷地内でマルシェを開くなどにぎわい創出にも努めてきた武田靖子常務は、「個々の店が努力して集客力を高めるとともに、若い女性が出しやすいうサポートをすれば街も変わる」と考えている。



日本経済新聞(2020/2/17)

【大型店撤退 各地で続々 権利関係など再開発の壁に】

「百貨店ゼロ県」は地域の衰退を象徴する。2020年8月末にそごう徳島店が閉店する徳島県が全国初の例となるはずだったが、大沼の破綻で山形県が先行する形になった。地方都市では百貨店や大型商業施設の閉店が相次いでおり、中心市街地の商業機能がほとんど失われる段階に入っている。

19年は北海道函館市の棒二森屋や甲府市の山交百貨店、富山県高岡市の大和高岡店といった地方百貨店だけでなく、伊勢丹府中店や同相模原店といった首都圏の百貨店も相次ぎ閉店した。20年も愛知県豊橋市のほの国百貨店や新潟市の新潟三越などが閉店する予定で、21年に新館を閉じる西武福井店（福井市）のような規模縮小もある。

甲府市では百貨店の撤退跡にヨドバシカメラが入居し、函館市では店を取り壊してホテルなどの大規模複合施設を作るなど、跡地利用が決まっているところもある。ただ、土地の権利関係が複雑だったり商業施設では投資事業者がなかったりと、多くは再開発が容易ではない。

全国の街づくりに関わり、山形市の中心市街地活性化のアドバイザーを務めるまちづくりプラン研究所（大分市）の牧昭市代表は「生鮮品ですらネットで買う時代に、中心市街地で百貨店のような商業施設が成り立たないのは明らか」と指摘。一方で、「跡地利用は周辺部も含めて検討し、緑地を設けるなど魅力を高めれば中心市街地の復活は可能」とみている。

参考2: 鳥取市と他都市の比較<比較都市の抽出>

- 鳥取市と他都市との比較から、鳥取市における強み・弱みを明確にすることを目的として、比較対象都市を抽出。
- 抽出方法は、中核市58市を対象として、人口規模・昼夜間人口比率・人口集中地区面積より抽出した。

比較対象都市5都市を抽出 : 山形市・福井市・甲府市・松江市・佐世保市

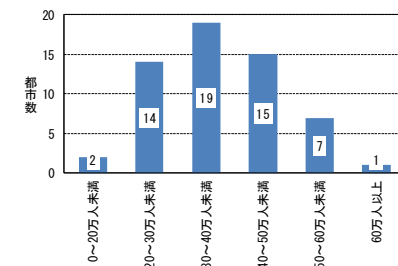
STEP1. 人口規模:

鳥取市: 193,717 ≒ 20万人
20万人 < 30万人 (1.5倍を上限)

16都市

<30万人未満の都市(H27)>

函館市 (26.6)	青森市 (28.8)	八戸市 (23.1)
盛岡市 (29.8)	山形市 (25.4)	福島市 (29.4)
福井市 (26.6)	甲府市 (19.3)	八尾市 (26.9)
寝屋川市 (23.8)	明石市 (29.3)	鳥取市 (19.4)
松江市 (20.6)	呉市 (22.9)	下関市 (26.9)
佐世保市 (25.5)		



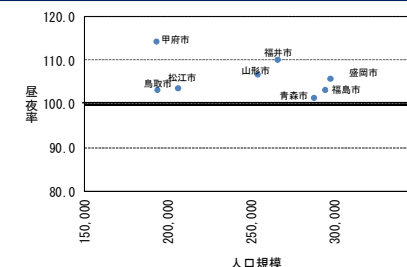
STEP2. 昼夜間人口比率:

鳥取市: 103.2 ≒ 100
100以上の都市を抽出
 16都市 → 11都市

11都市

<昼夜率100以上の都市>

函館市 (102.8)	青森市 (101.5)	八戸市 (104.6)
盛岡市 (105.7)	山形市 (106.8)	福島市 (103.2)
福井市 (110.1)	甲府市 (114.2)	鳥取市 (103.2)
松江市 (103.6)	佐世保市 (101.4)	



STEP3. 人口集中地区面積:

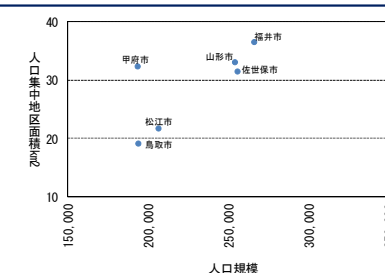
鳥取市: 19.03km²
面積2倍までの都市を抽出
 11都市 → 6都市

6都市

<行政区域面積km² (鳥取市の2倍以内)>

山形市 (33.00)	福井市 (36.37)	甲府市 (32.28)
鳥取市 (19.03)	松江市 (21.67)	佐世保市 (31.35)

※抽出された都市は、いずれも「中枢中核都市」
 経済活動や住民生活などで活力ある地域社会を維持するための拠点。全国
 で82市が選定 (内閣府地方創生推進事務局)

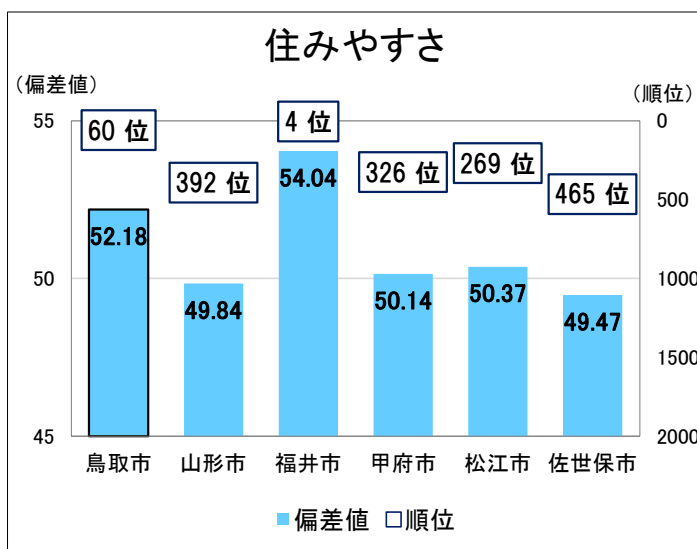


参考2：鳥取市と他都市の比較＜住みやすさ・防犯・事故のランキング＞

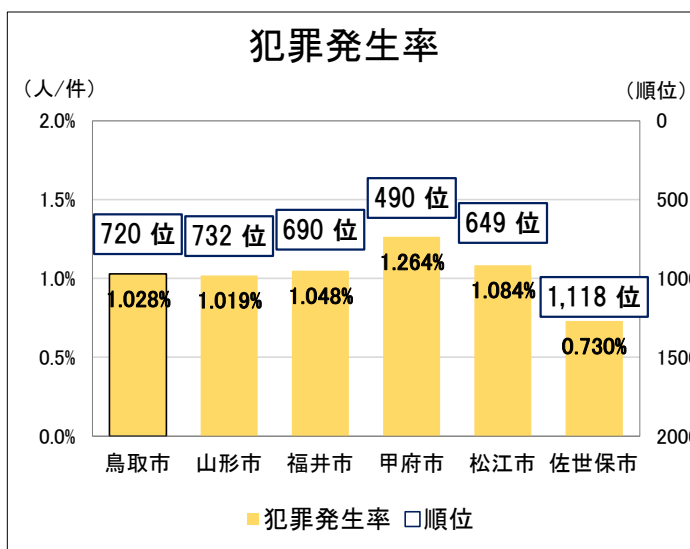
- 鳥取市の「住みやすさ」は、全国順位で60位と高い位置にあり、また、比較5都市の中では、2番目の位置にある。
- 「犯罪発生率」は、比較5都市の中では、おおむね同様の状況にあり、鳥取市は、全国的には中位に位置している。
- 「事故発生率」は、比較5都市の中では、2番目に低い位置にあり、全国的にみても、事故発生率は低い。

鳥取市は「住みやすさ」「事故発生率」では優位にある

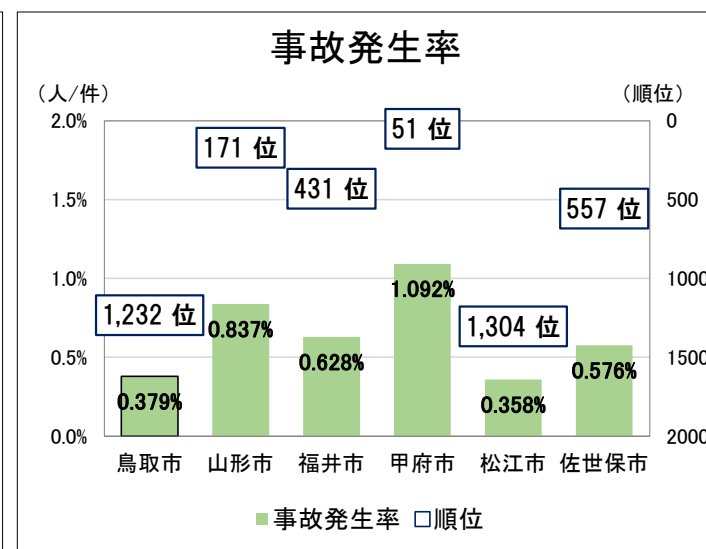
住みやすさ



犯罪発生率



事故発生率



【ランキングの対象都市】

- 住みやすさ：19年6月時点で、全国にある市と特別区（東京23区）が対象。特別区のうち、千代田区、中央区、港区の3区を除く812市区を対象とするランキング
- 犯罪発生率：全国の地域（都道府県と市区町村）、計1,946地域を対象とするランキング
- 事故発生率：全国の地域（都道府県と市区町村）、計1,946地域を対象とするランキング

（※指標データ算出方法については次頁参考資料を参照）

参考2: 都市比較指標について

【住みやすさランキング】

- 東洋経済『都市データパック』が発表する住みよさランキング。
- “住みよさ”を表す各種指標について偏差値を算出して、その平均値を総合評価とし順位付け。
- ランキングの対象: 19年6月時点で、全国にある市と特別区(東京23区)が対象。特別区のうち、千代田区、中央区、港区の3区を除く812市区が対象。
- 算出指標: 「安心度」、「利便度」、「快適度」、「富裕度」の4つの視点から、22のデータを用いて算出。
- 算出方法: 各指標について、平均値を50とする偏差値を算出。すべての指標の偏差値を平均したものを「総合評価」としている。

A. 安心度	①人口当たり病院・一般診療所病床数(17年10月): 厚生労働省「医療施設調査」 ②老年人口当たり介護老人福祉・保健施設定員数(17年10月): 厚生労働省「介護サービス施設・事業所調査」 ③20~39歳女性人口当たり0~4歳児数(18年1月): 総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」【新】 ④子ども医療費助成(対象年齢・所得制限の有無)(19年6月): 東洋経済調べ ⑤人口当たり刑法犯認知件数(17年): 各都道府県警察調べ ⑥人口当たり交通事故件数(17年): 交通事故総合分析センター調べ
B. 利便度	⑦人口当たり小売販売額(15年): 総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」 ⑧人口当たり大規模小売店店舗面積(18年): 東洋経済「全国大型小売店総覧」 ⑨可住地面積当たり飲食料点小売事業所数(16年6月): 総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」 ⑩人口当たり飲食店数(16年6月): 総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」
C. 快適度	⑪転出入人口比率(15~17年): 総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」 ⑫人口当たり財政歳出額(17年度): 総務省「市町村別決算状況調」 ⑬水道料金(19年6月): 東洋経済調べ ⑭汚水処理人口普及率(18年3月): 国土交通省、農林水産省、環境省調べ ⑮都市計画区域人口当たり都市公園面積(17年3月): 国土交通省「都市公園整備水準調書」 ⑯気候(月平均最高・最低気温、日照時間)(81~10年): 気象庁「メッシュ平年値データ」
D. 富裕度	⑰財政力指数(17年度): 総務省「市町村別決算状況調」 ⑱1事業所当たり売上高(16年6月): 総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」 ⑲納税義務者1人当たり所得(17年): 総務省「市町村税課税状況等の調」 ⑳1住宅当たり延べ床面積(13年10月): 総務省「住宅・土地統計調査」 ㉑持家世帯比率(15年10月): 総務省「国勢調査」 ㉒住宅地平均地価(18年7月): 国土交通省「都道府県地価調査」

【犯罪発生率】

- 犯罪件数は政府統計の刑法犯認知件数を使用。
- 刑法犯とは、殺人、強盗、強姦、暴行、傷害、詐欺、窃盗、放火などの犯罪を指し、軽犯罪や交通事故(危険運転致死傷など)は含まない。
- 犯罪発生率として、刑法犯認知件数÷人口総数を地域ごとに算出し、人口100人あたりの犯罪件数を比較
- 人口総数は住民登録に基づいているため、昼間の人口が夜間に比べて少ない「ドーナツ化現象」傾向の地域は、比較的大きな数字が出る傾向にある。
- なお、2010年以降は、統計局から公表される刑法犯認知件数が都道府県単位のみとなったため、人口総数は2010年時点とした。

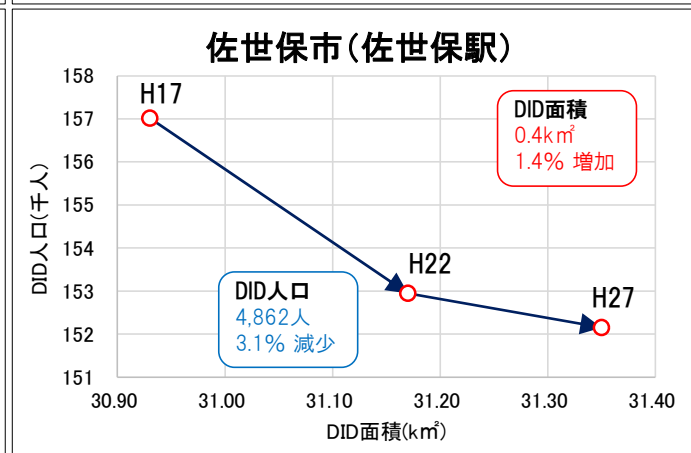
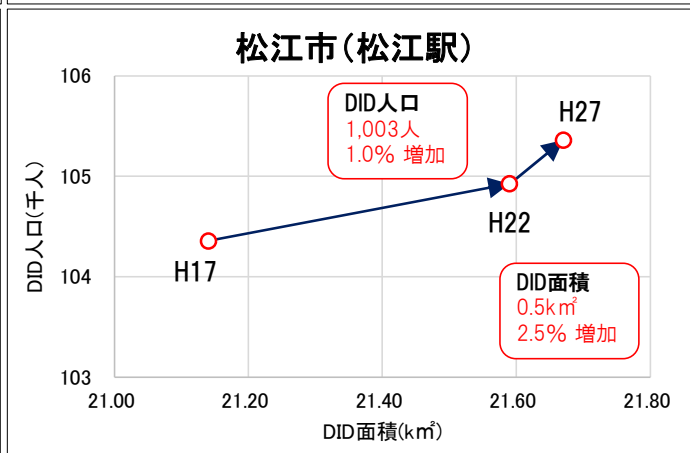
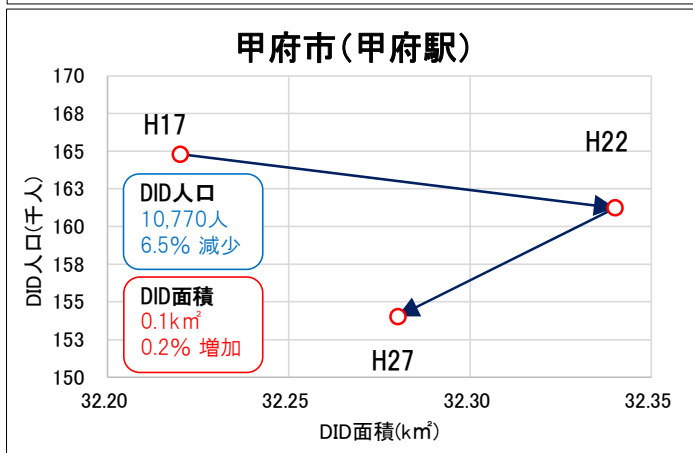
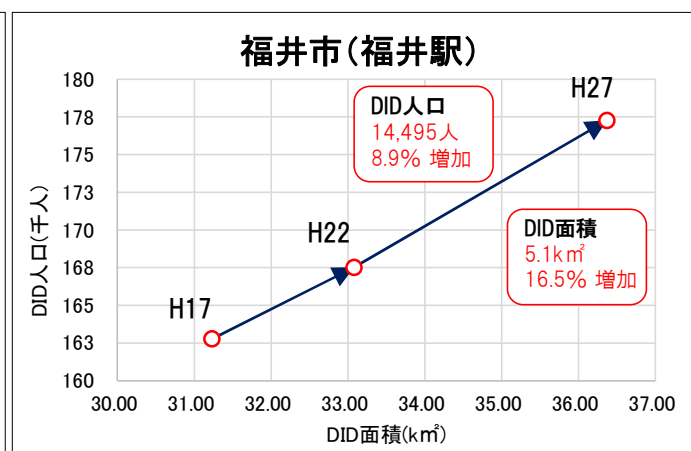
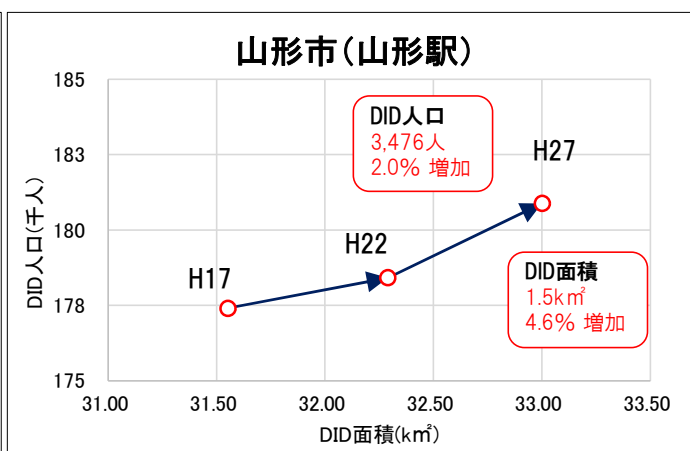
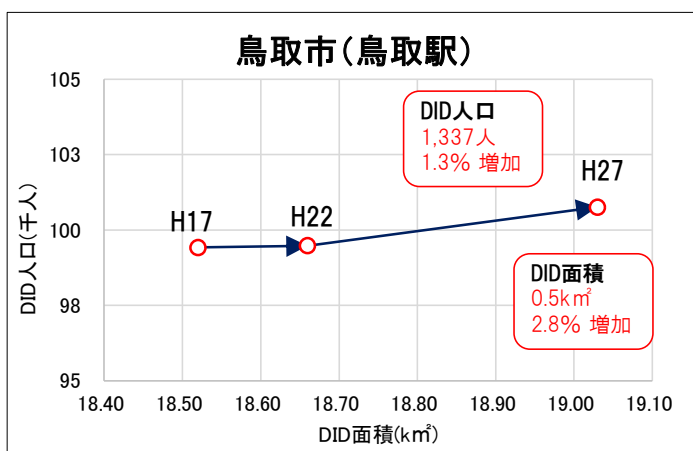
【交通事故発生率】

- 全国の地域(都道府県と市区町村)、計1,946地域を対象とする交通事故発生率。
- 交通事故発生件数÷人口総数として、人口に対する交通事故発生率として人口100人あたりの交通事故発生件数を算出。

参考2：鳥取市と他都市の比較＜DID地区と人口推移＞

- 鳥取市では、DID面積、DID人口ともに、平成17年～平成27年の推移で、増加傾向となっている。
- 比較5都市の中では、山形市、福井市、松江市が、鳥取市と同様に増加傾向にあるが、DID人口、DID面積ともに、山形市、福井市と比較すると、鳥取市の増加率は、低い。
- 甲府市、佐世保市では、DID面積は増加しているが、DID人口は減少傾向となっている。

鳥取市はDID面積・DID人口で増加傾向・人口の伸び率は小さい

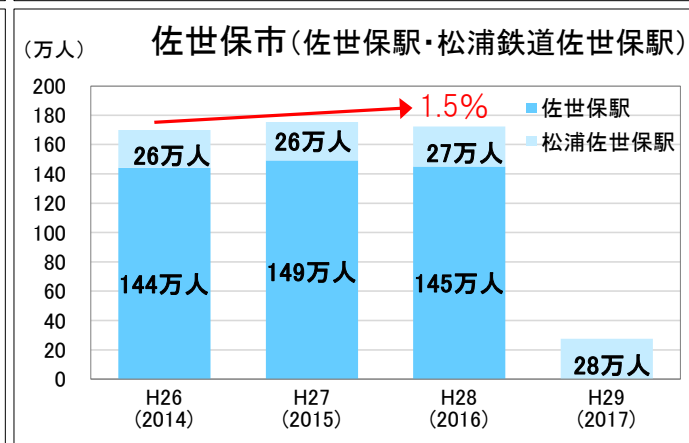
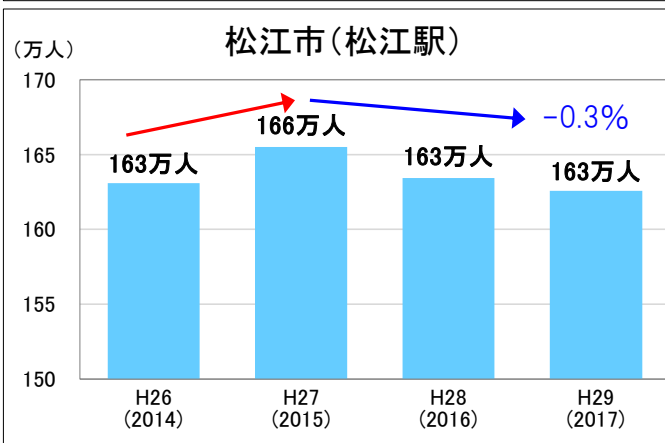
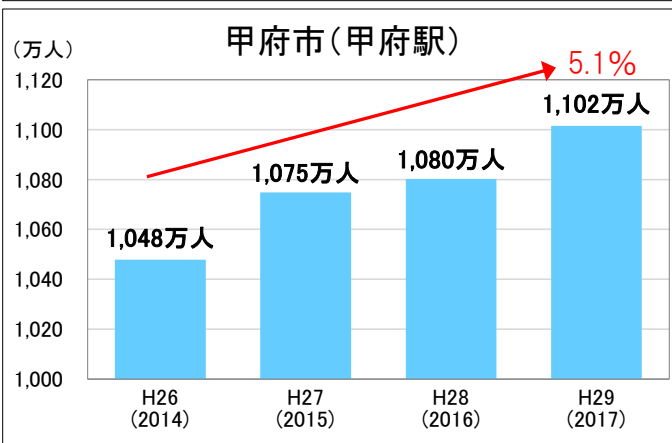
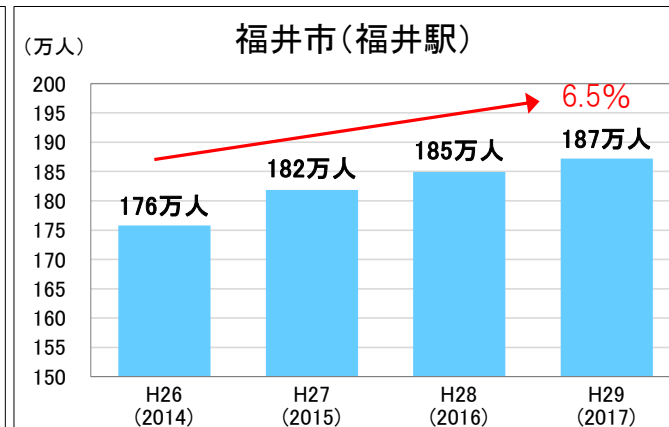
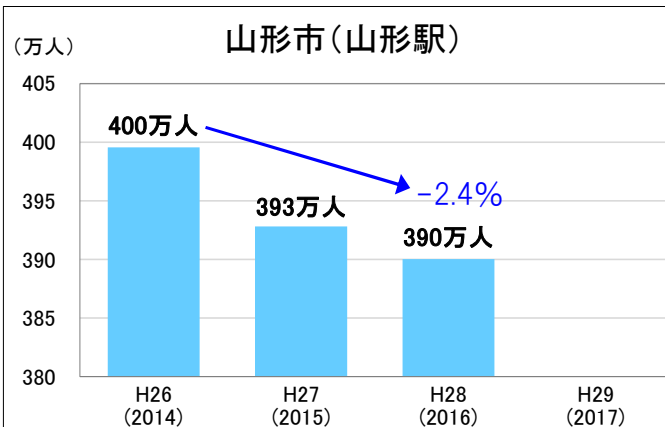
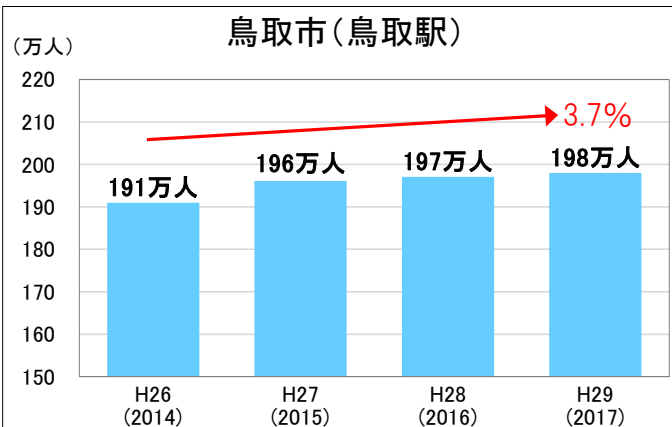


(国勢調査(総務省))

参考2：鳥取市と他都市の比較＜鉄道駅乗車人員数＞

- 鉄道駅乗車人員の比較では、比較5都市の中では中位に位置している。
- 鉄道駅乗車人員数の、平成25年から平成29年の推移で、増加傾向にあるのは、鳥取駅、福井駅、甲府駅である。
- 鳥取駅の乗車人員の伸び率をみると、福井市、甲府市と比較して、小さい伸び率にとどまっている。

鳥取駅の利用者数は増加傾向・増加率は大きくはない

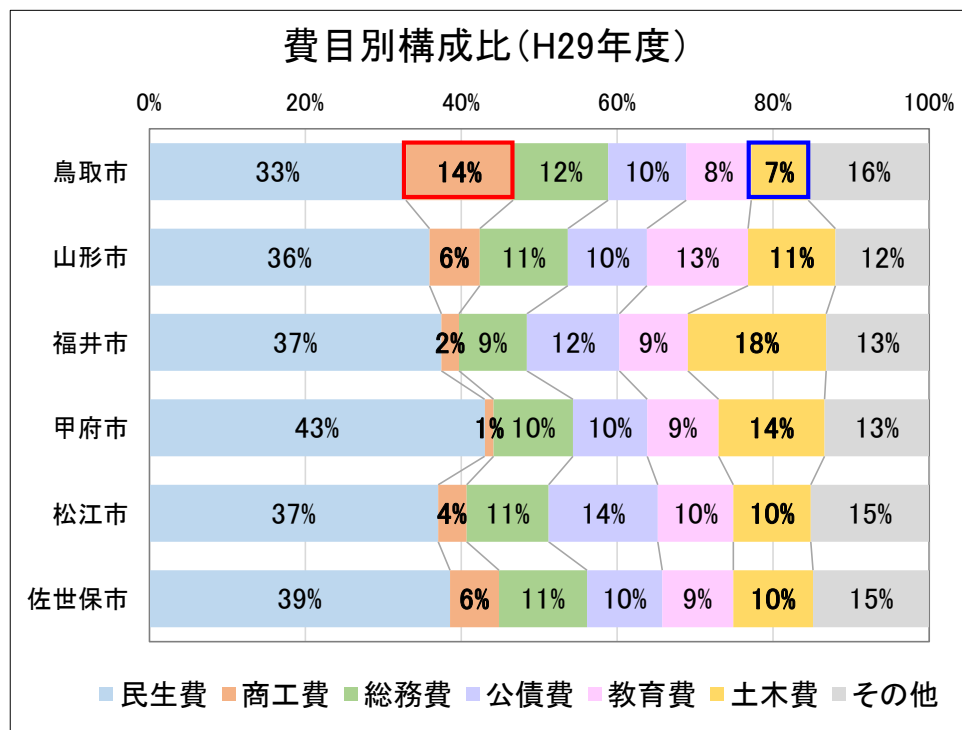
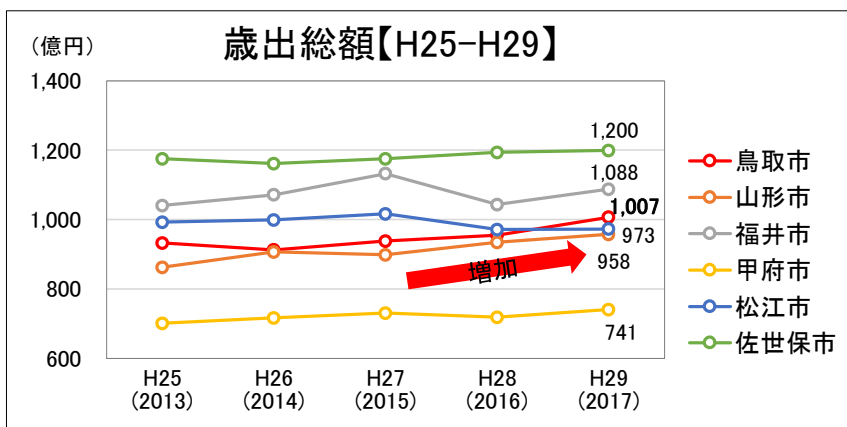
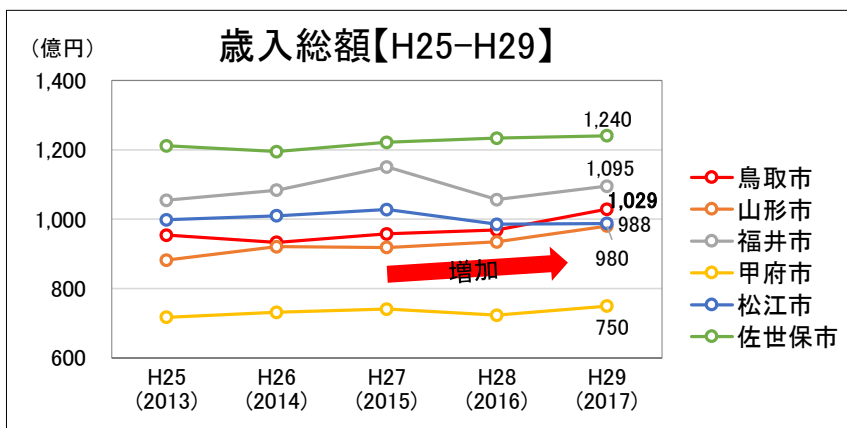


(鳥取市_2019市勢要覧、平成29年版_山形市統計書、平成30年度版_福井市統計書、平成30年版_甲府市統計情報、松江市統計データ_H25~29年度、平成28~30年_長崎県統計年鑑。平成30年版佐世保市統計書)

参考2：鳥取市と他都市の比較＜財政状況＞

- 鳥取市は、中核市移行に向けた取り組み、少子高齢化の進展に伴う社会保障費の増大、工業団地整備などの企業誘致施策、新本庁舎整備など大規模事業に積極的に取り組んだことにより、平成29年度に、歳入・歳出決算額とも1,000億円を超えている。
- 比較5都市の歳入・歳出総額で、1,000億円を超えるのは、佐世保市、福井市、鳥取市で、鳥取市は中位に位置している。
- 費目別構成比をみると、他市と比較して、鳥取市では、商工費が高く、土木費が低い傾向にある。

中核市移行に伴い歳入・歳出総額は増加・商工費の割合が高く、土木費は低い傾向



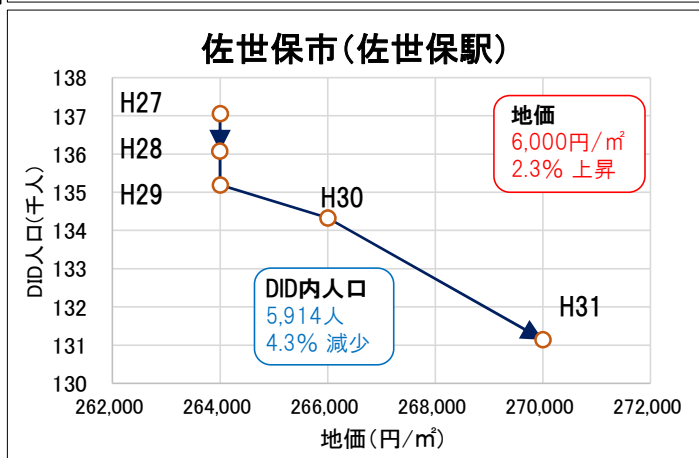
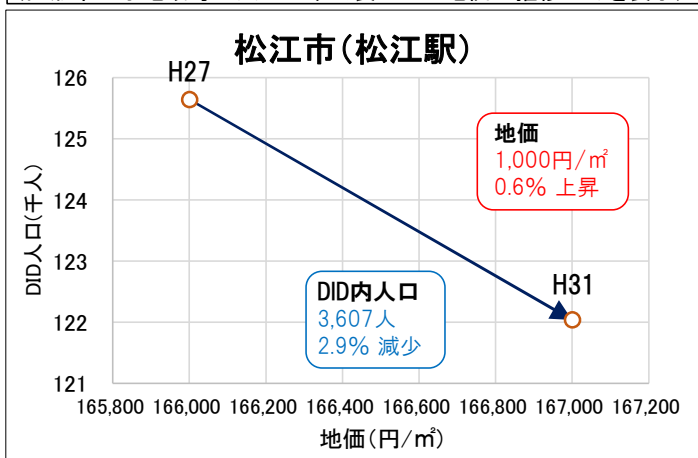
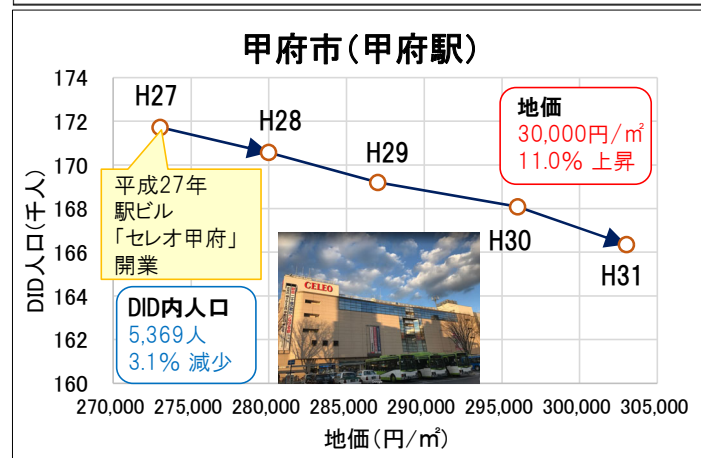
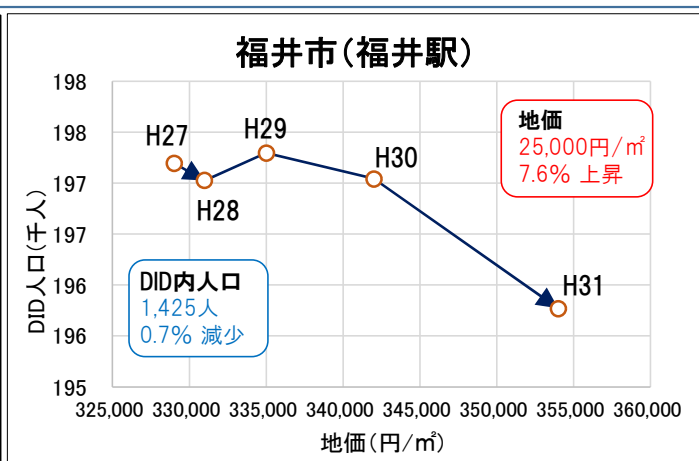
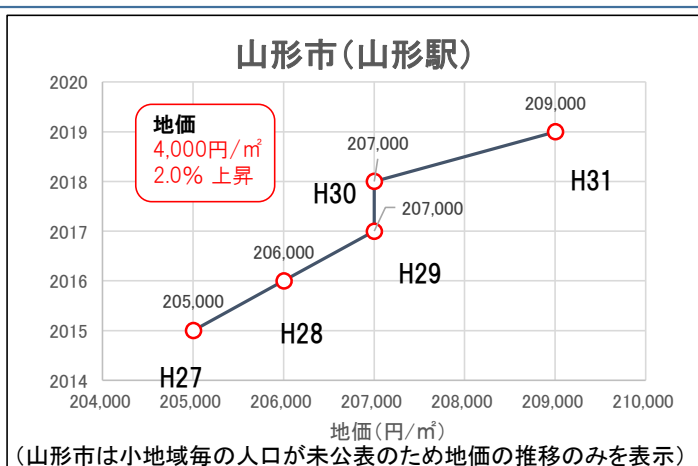
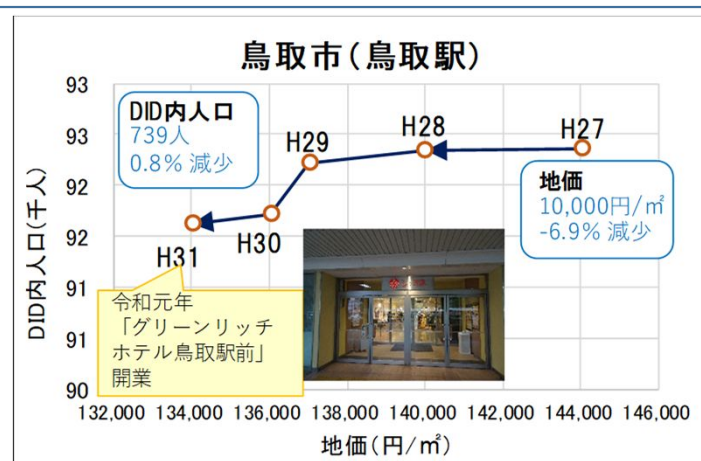
(各年都市要覧(統計指標)中核市市長会、市町村決算カード(総務省)、「鳥取市の決算推移」(鳥取市))

民生費：障害者や高齢者に対する福祉の充実、子育て支援などの経費。
 商工費：商工業や観光の振興などの経費。
 総務費：全般的な事務や総合計画策定、財産管理、統計、税の課税や徴収などの事務にかかる経費
 公債費：市債の元金・利子や一時借入金の利子を支払うための経費
 教育費：学校教育、生涯学習、スポーツ振興などの事業に要する経費
 土木費：道路や河川、公園などの社会資本整備のための経費

参考2：鳥取市と他都市の比較＜駅周辺の地価と人口推移＞

- 鳥取市の平成27年～令和元年（平成31年）の駅周辺の地価公示ポイントを含むDID人口は0.8%（739人）の減少、地価も減少傾向で推移、比較5都市の駅周辺地価が上昇傾向にある中で、減少傾向にあるのは鳥取市のみである。
- 甲府市の地価は、平成27年以降、上昇傾向にあり、駅ビル「セレオ甲府」開業が起因していると考えられ、駅前の不動産投資が地価の上昇に起因していると考えられる。

鳥取市ではDID内人口、駅周辺地価ともに減少傾向



(住民基本台帳(総務省)、地価公示(国土交通省))

参考2：鳥取市と他都市の比較＜中心市街地活性化基本計画の概要＞

- 鳥取市の中心市街地基本計画は平成30年4月策定で、比較5都市の中では最近の計画である。
- 比較5都市との違いに着目すると、鳥取市は、広域的な市の位置づけという視点から、中心市の核となることを整備の方向性に掲げている。
- 駅周辺の整備方向性を、他市と比較すると、駅を中心とした、多様な都市機能の集約と拡充に重きが置かれている。

中核市	鳥取市	山形市	福井市	甲府市	松江市
策定期	H30.4策定	H26.11策定	H25.4策定	H26.11策定	R01.12策定
主な施策内容	①鳥取駅周辺の多様な機能の拡充による賑わいの創出 ②地域資源等の活用による観光交流促進 ③中心市街地の回遊・滞在性の向上による経済活力の向上 ④既存ストックの活用等による地域の再生	①「街なか回遊」「街なか居住」「イベント」による賑わいの創出 ②特色ある商業の振興 ③山形の歴史・文化資源を活かした街なか観光の推進	①出会う「観光客・来街者の行き交い、おもてなしなどいどりを整える」 ②暮らす「魅力ある住まい、生活、働く環境を充実する」 ③遊ぶ「歩きたくなる素敵な境界形成と多様な余暇活動の舞台として演出する」	①見て楽しみ、買って楽しめる中心市街地の創出 ②歴史、文化、芸術が中心市街地の創出 ③まちとつながる、人とつながる中心市街地の創出	①まちなかを楽しむ「観光・交流」 ②まちなかが賑わう「近隣集客拠点」 ③住みたい・住み続けたい「まちなか居住」
テーマ	集い、つながる、とつとりのまち 山陰東部の都市核づくり	歴史や文化を活かした、山形の魅力あふれるまちづくり	官民協働のまちなかにぎわいステージづくり	『かがやく個性、ひびく感性、ふれあう心 そして心地のよい景観のまち甲府』	歴史・文化・水辺を活かす、若者が活躍する松江のまちなか
整備の方向性など	<ul style="list-style-type: none"> ● 山陰東部圏域の中心市の核 ● 都市機能や交流施設等多様な機能の集積 	<ul style="list-style-type: none"> ● 街なか回遊 ● 商業振興 ● 観光拠点創出 	<ul style="list-style-type: none"> ● 新幹線開業に向けた展開 ● 生活環境の維持と増強 ● 就業環境の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ● 商店街の整備 ● 賑わいのルート整備 ● アクセス向上と都市・生活基盤整備 	<ul style="list-style-type: none"> ● 既存ストックの活用などによる活気の創出 ● 水辺空間の活用などによるまちなかの賑わいづくり ● 歴史・文化資源を活かした観光振興・交流の拡大
	<p><エリアコンセプト> 【鳥取駅周辺地区】 「山陰東部圏域の中心市の核として、駅を中心にさまざまな機能が集積する舞台」 ・山陰東部圏域の中心市の核としての役割を担い、交通結節点である駅を中心として、都市機能や交流機能、防災機能などさまざまな機能が集積し、人々が行き交う舞台 【鳥取城跡周辺地区】 ・「歴史・文化等を有する観光交流と、豊かな居住の舞台」 ・鳥取城跡等を中心とする歴史・文化、久松山を背景にした良好な景観等の資源を有する ・観光交流の舞台、幅広い世代の人々が安全・安心で快適に住み続けることができる舞台</p>	<p><活性化戦略> ■戦略1 街なか回遊推進にむけた事業の総合展開 ・イベントを総合プロデュースする組織による賑わいの創出 ・観光レンタサイクルの推進 ・街なかナビゲーションの整備 ■戦略2 商業の振興 ・特色ある商業施設の整備 ・空き店舗の解消による商業の魅力向上 ■戦略3 観光拠点の創出 ・(仮称)旅籠町文化交流館・七日町拠点 ■戦略4 情報発信の強化 ・仙台等へ向けた情報発信の強化</p>	<p><事業展開方針> ①H37新幹線開業にちなんだ展開 ・行き交いのいどりを整える事業の展開 ・おもてなしのいどりを整える事業の展開 ②生活環境維持・増強や就業環境充実 ・魅力ある住まいの環境を充実する事業の展開 ・魅力ある生活の環境を充実する事業の展開 ③雨や雪を避けて回遊できる空間 ④歩きたくなる素敵な境界形成を推進する事業の展開 ⑤多様な余暇活動の舞台として演出する事業の展開</p>	<p><活性化の目標> 活性化の目標①: ・快適な歩行空間と人が集う魅力的商店街の整備によるまちの活力の発揮 活性化の目標② ・にぎわいの場を結ぶルートの整備とまちの魅力の創出 活性化の目標③ ・アクセスしやすく、多世代が安心して暮らせる都市・生活基盤の創造</p>	<p><目指す方向> 方針① ・遊休不動産を活用したリノベーション等による若者が主役となるまちづくりの推進 方針② ・水辺空間のリノベーションを進め、持続可能な利活用の仕組みをつくり、ヒトとヒトのつながりが広がる空間づくりに取り組むことで、まちなかの賑わいの創出 方針③ ・城下町の街並み、茶の湯といった自然・歴史・文化資源を活かした観光地の魅力向上。夜の観光の魅力づくりによりインパウンドの拡大。中海・宍道湖・大山圏域の各都市と連携した、観光振興や交流の拡大。</p>