

# 令和元年度 鳥取駅周辺の賑わい創出に関する基礎調査等業務

## 調査結果 概要報告書

令和2年3月  
鳥取市 都市整備部 中心市街地整備課

# 鳥取駅周辺の賑わい創出に関する基礎調査・分析（調査項目）

- 鳥取駅周辺の賑わい創出に関する基礎調査・分析は、既存資料や都市計画基礎調査等の資料を基に、下表に示す項目について過年度に調査されたデータの時点更新や追加を目的として実施した。
- また、調査・分析結果は、問題点・課題の抽出、必要な施策検討に向けた基礎資料とした。

## ● 調査項目

項目
1) 上位・関連計画調査
① 都市計画マスタープラン
② 鳥取市景観計画
③ 中心市街地活性化基本計画
④ ウォーカブル推進都市への賛同
⑤ インフラ整備に係る情勢の変化
ユニバーサルデザイン
スマートモビリティ
広域交通網整備・利用促進
国家的イベント開催
2) 交通調査
① 鉄道関連調査
② バス関連調査
③ その他交通関連調査
タクシー
レンタサイクル
④ 道路交通関連調査
自動車交通量
歩行者・自転車通行状況（中活協歩行者通行量調査・鳥取駅周辺交通実態調査）
⑤ 駐車場・駐輪場関連調査
駐車場分布状況
市営片原駐車場利用状況
鳥取駅南口駐車場・鳥取駅南口ロータリー駐車場利用状況
本町パーキング・バレット駐車場

項目
3) 土地利用調査
① 建築物関係調査
② 商店街関係調査
商店街分布状況
遊休不動産（空き店舗）分布状況
③ 土地利用関係調査
土地利用状況
4) 施設調査
① 商業施設関係調査
商業施設立地状況
大規模小売店舗立地状況
② アミューズメント施設関係調査
③ 宿泊施設関係調査
④ その他施設調査
バード・ハット及び風紋広場の来訪者数
鳥取駅周辺で特筆すべき観光・交流スポット
5) 環境調査
① 気象調査
② 地下水調査
③ 自然災害調査
既往災害
浸水想定状況（ハザード）
6) 既存条件調査
① 協定等調査
立地適正化計画（案）
鳥取駅周辺再生基本構想・基本計画
中核市に期待される役割・UR都市機構協力協定

項目
定住自立圏形成協定
観光協定
鳥取信用金庫との協定
イオンとの協定
デジタルマーケティング協定
災害に関する協定
② 法規制等調査
7) 歴史調査
① 史跡・文化財調査
史跡、有形文化財
埋蔵文化財の分布状況
② 市街地変遷調査
8) 意向調査
① 市民及び来訪者意向調査
② 事業者意向調査
9) その他調査
① 人口動態関係
人口・世帯数
② 地価・路線価調査
③ 税収調査
④ 無料Wi-Fiエリア関係調査
⑤ 鳥取市におけるトピックス（麒麟獅子舞、山陰ジオパーク）
⑥ 事例調査（駅周辺等の再生計画事業・大規模整備の事例）
⑥ 他都市比較
データ分析
アンケート

# 鳥取駅周辺の賑わい創出に関する基礎調査・分析（結果総括）

・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		【評価】○：前回構想策定時と比較して状況が改善・好転している △：前回構想策定時と比較して状況に大きな変化がみられない X：前回構想策定時と比較して状況が悪化している		
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"> <li>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</li> <li>平日約37%、休日約46%減少（H10～H22）</li> <li>賑わい・集客力の減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>レンタル自転車利用は、順調に推移</li> <li>中心市街地の印象の悪さ上位に駐車場不足</li> </ul>	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"> <li>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%）</li> <li>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%）</li> <li>高齢人口割合は、27.1（H23）%から30.2%（H31）と増加している</li> </ul>	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"> <li>中心市街地内の商店数及び年間販売額の減少</li> <li>郊外型商業店舗が増加、中心市街地の個店などの減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>空き店舗数は10年前の水準で高止まり</li> </ul>	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"> <li>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）</li> <li>駅前の商業地の一等地である栄町は、約56%と大きく下落</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全体的に下落傾向、特に駅前エリアは6.3万円/m<sup>2</sup>下落（H23～H31 -32%）しており、下落傾向が続いている</li> <li>路線価の高い駅前エリアでは、H25～H30年間で約2割下落（総地価はH15～H30で約4割まで下落）</li> <li>DID内人口、駅周辺地価ともに減少傾向</li> </ul>	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	X
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"> <li>鳥取駅の乗降人員は、毎年減少、5年間で約12%減少（H16～H21）</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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%）</li> <li>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</li> </ul>	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"> <li>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</li> <li>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</li> <li>山陰道は北条道路開通予定など、整備推進</li> <li>鳥取自動車道（H25.3）、鳥取西道路（R1.5）が開通</li> <li>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</li> </ul>	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"> <li>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</li> <li>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</li> <li>ウォーカブル推進都市、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</li> </ul>			○

## 駅周辺地区を取り巻く状況

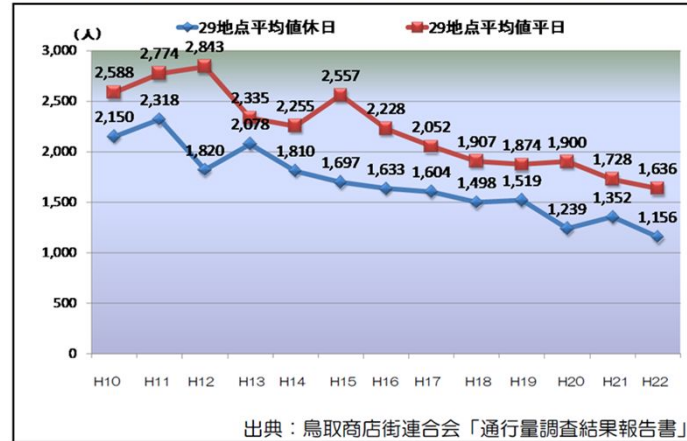
【評価】○：前回構想策定時と比較して状況が改善・好転している △：前回構想策定時と比較して状況に大きな変化がみられない X：前回構想策定時と比較して状況が悪化している

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"> <li>● 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</li> <li>● 平日約37%、休日約46%減少 (H10~H22)</li> <li>● 賑わい・集客力の減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● レンタル自転車利用は、順調に推移</li> <li>● 中心市街地の印象の悪さ上位に駐車場不足</li> </ul>	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	△

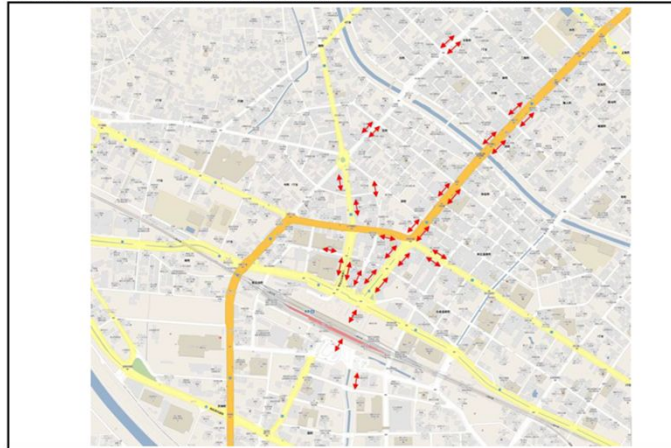
### 中心市街地内における、歩行者・自転車の通行量の減少傾向

平日約37%、休日約46%減少 (H10~H22)

歩行者・自転車通行量の推移 (中心市街地29地点平均値) 【図表1】

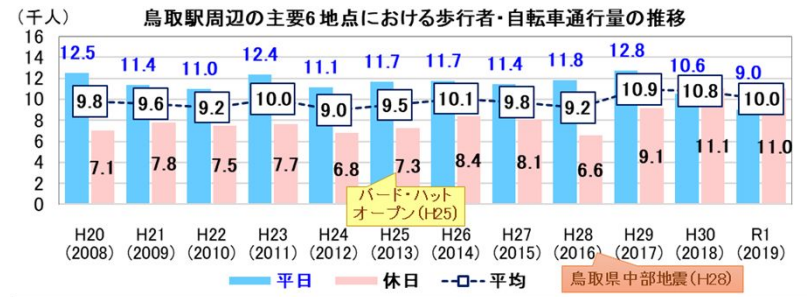


歩行者・自転車通行量調査地点図 (中心市街地29地点) 【図表2】



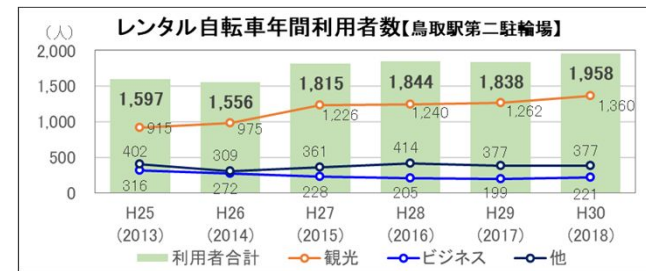
(鳥取駅周辺再生基本構想(H23.9)別添資料)

### 休日の通行量は、H25のバード・ハットのオープン以降、H28を除き増加傾向で回復傾向



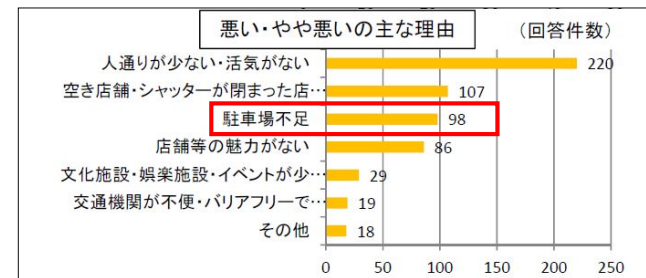
(鳥取市中心市街地活性化基本計画(第3期)・市提供資料)

### レンタル自転車利用は、順調に推移



(市提供資料)

### 中心市街地の印象の悪さ上位に駐車場不足



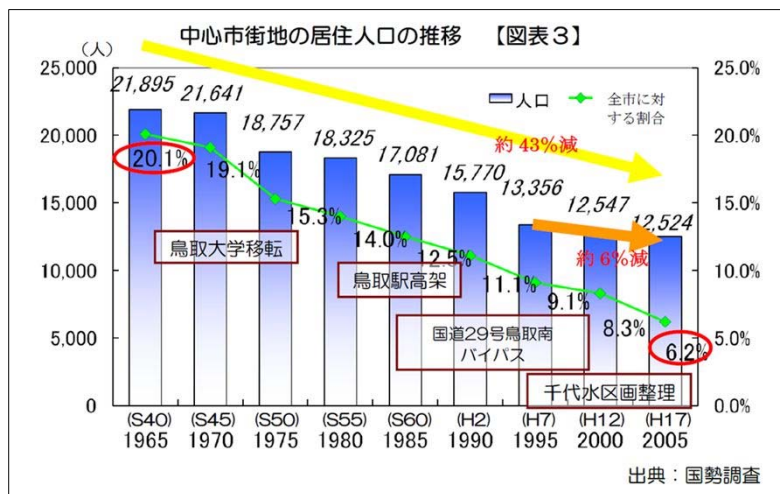
(鳥取市中心市街地活性化に関する調査概要(H29.3))

## 駅周辺地区を取り巻く状況

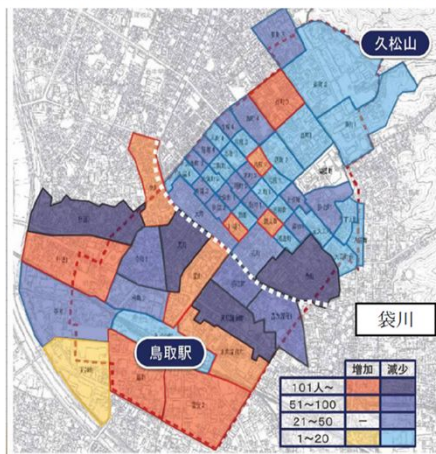
【評価】 ○：前回構想策定時と比較して状況が改善・好転している △：前回構想策定時と比較して状況に大きな変化がみられない ×：前回構想策定時と比較して状況が悪化している

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
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"> <li>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%)</li> <li>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%)</li> <li>高齢人口割合は、27.1 (H23) %から30.2% (H31)と増加している</li> </ul>	中心市街地における居住人口は横ばいを維持している	△

### 居住人口の減少傾向。H7～H17までの10年間で約6%減少



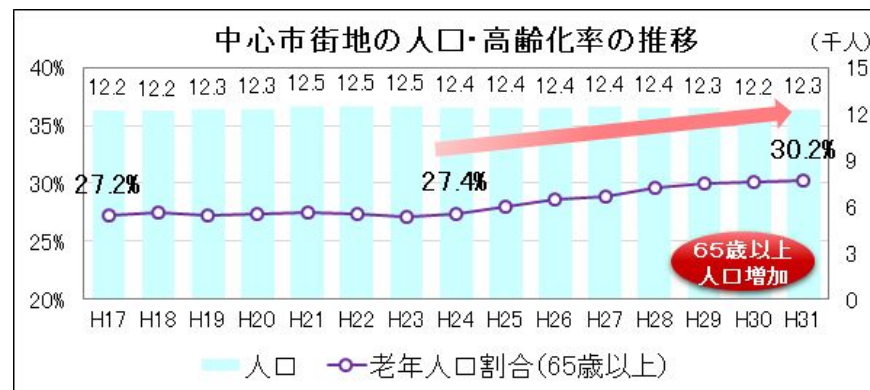
### 平成10年から平成20年における中心市街地の町別居住人口の推移【図表4】



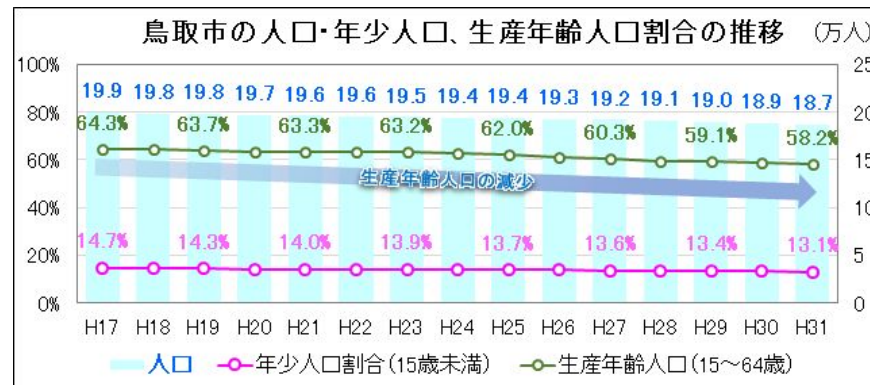
(鳥取駅周辺再生基本構想(H23.9)別添資料)

### 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%)

### 高齢人口割合は、27.1 (H23) %から30.2% (H31)と増加している



### 鳥取市総人口は、H23～H31にかけ、減少傾向 (194,871人→187,288人 -3.9%)



## 駅周辺地区を取り巻く状況

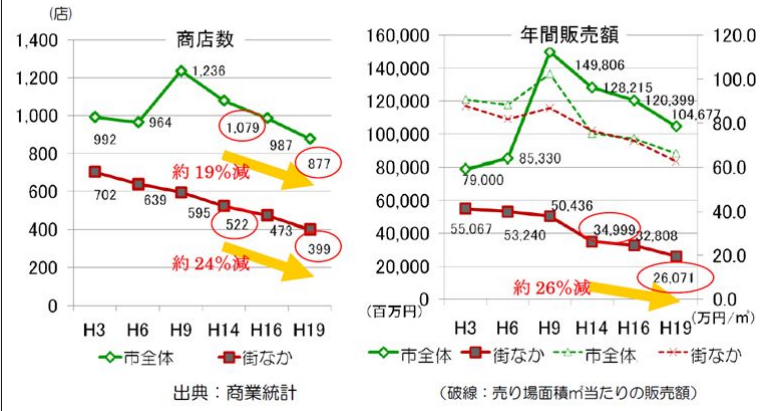
【評価】○：前回構想策定時と比較して状況が改善・好転している △：前回構想策定時と比較して状況に大きな変化がみられない X：前回構想策定時と比較して状況が悪化している

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
③商業の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地内の商店数及び年間販売額の減少</li> <li>郊外型商業店舗が増加、中心市街地の個店などの減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>空き店舗数は10年前の水準で高止まり</li> </ul>	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	△

### 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

中心市街地と商業集積地区の商店数及び年間販売額の推移 【図表6】

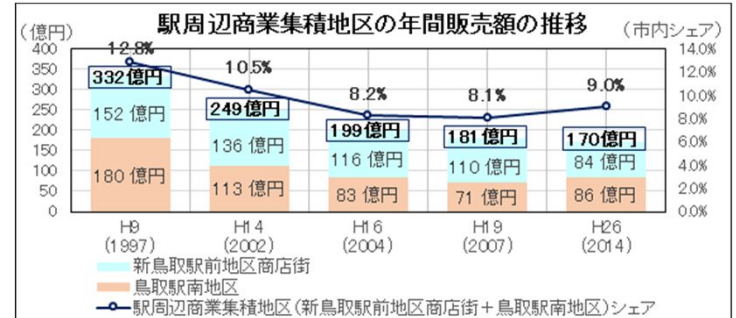


小売業（商業集積地区及び中心市街地）における売場面積の推移 【図表7】



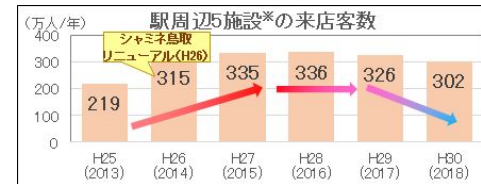
出典：鳥取市中心市街地活性化基本計画  
(鳥取駅周辺再生基本構想(H23.9)別添資料)

### 年間販売額はH19～H26にかけて緩やかな減少



(商業統計調査各年 立地環境特性格別統計編(小売業)(経済産業省))

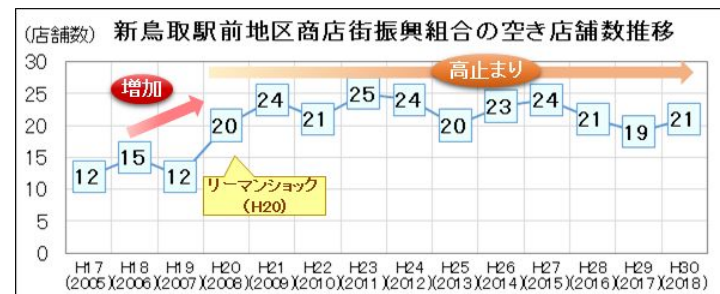
### 中心市街地内商業施設の客足の伸び悩み



※シャミネ鳥取、鳥取丸、まち  
パル鳥取、パレットとっとり、こ  
む・わかさ

(駅周辺5施設の来店客数：鳥取市中心市街地活性化基本計画の定期フォローアップに関する報告)

### 空き店舗数は10年前の水準で高止まり



(商業統計調査各年 立地環境特性格別統計編(小売業)(経済産業省))

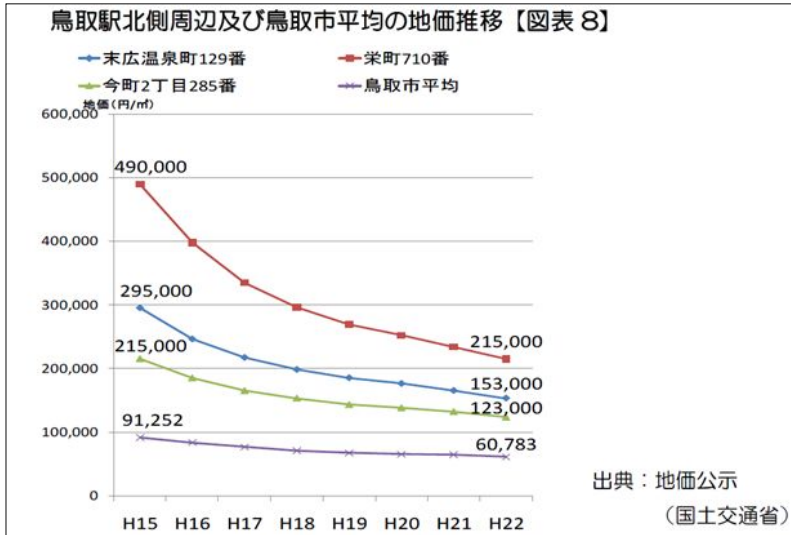
## 駅周辺地区を取り巻く状況

【評価】○：前回構想策定時と比較して状況が改善・好転している △：前回構想策定時と比較して状況に大きな変化がみられない X：前回構想策定時と比較して状況が悪化している

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
④地価の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>駅前の商業地の一等地である栄町は、約56%と大きく下落</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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)</li> <li>DID内人口、駅周辺地価ともに減少傾向</li> </ul>	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	X

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

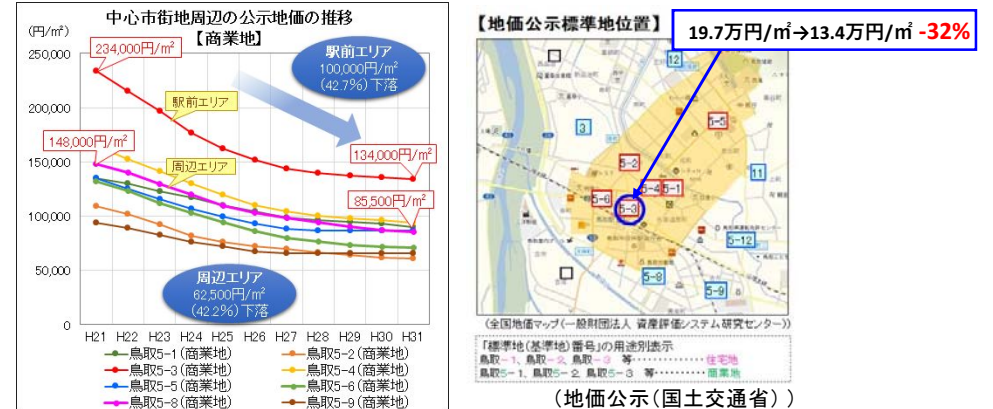


地価公示標準地点図 (鳥取駅北側周辺3地点)【図表9】

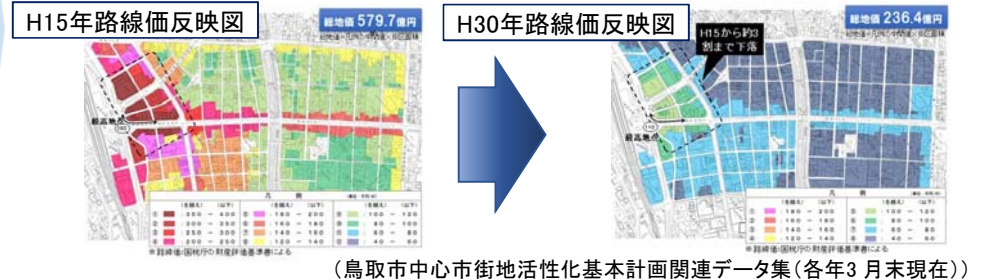


(鳥取駅周辺再生基本構想(H23.9)別添資料)

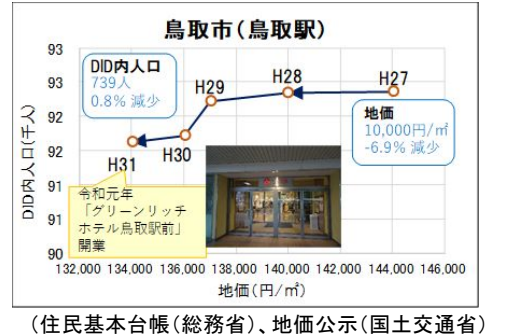
全体的に下落傾向、特に駅前エリアは6.3万円/㎡下落 (H23~H31 -32%)



駅前エリアは、年間で約2割下落(H25~H30)。総地価では約4割(H15~H30)



DID内人口、駅周辺地価ともに減少傾向



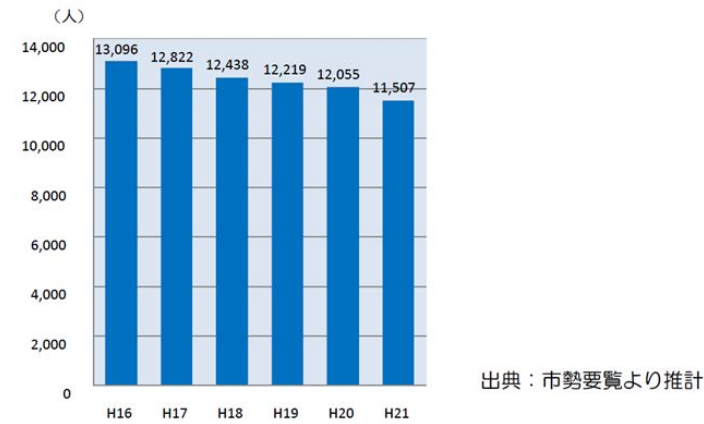
## 駅周辺地区を取り巻く状況

【評価】 ○：前回構想策定時と比較して状況が改善・好転している △：前回構想策定時と比較して状況に大きな変化がみられない X：前回構想策定時と比較して状況が悪化している

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
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"> <li>● 鳥取駅の乗降人員は、毎年減少、5年間で約12%減少(H16～H21)</li> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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%)</li> <li>● 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</li> </ul>	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	△

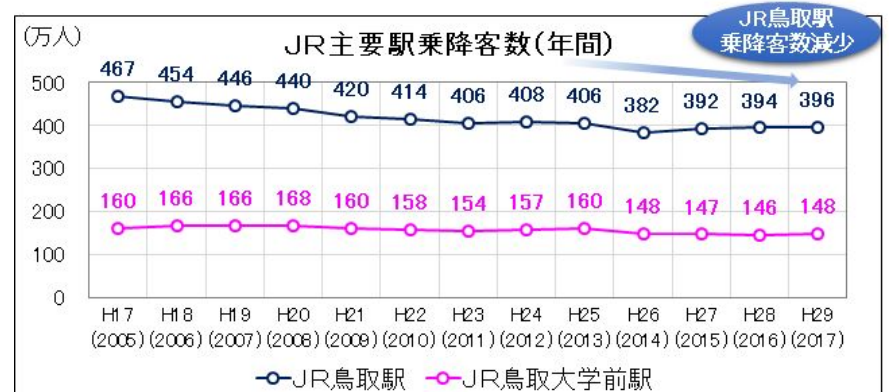
### 鳥取駅の乗降人員は、毎年減少、5年間で約12%減少(H16～H21)

鳥取駅乗降人員の推移 (一日あたり) 【図表 10】



(鳥取駅周辺再生基本構想(H23.9)別添資料)

### 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%)



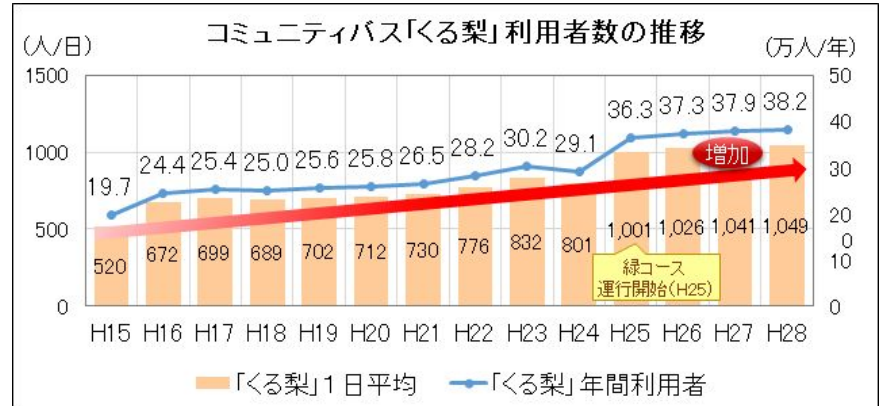
### 利便性に優れた高速バス、循環バス及び定期観光バスはそれぞれ約4%前後増加

バスターミナル乗降人員の推移 (一日あたり) 【図表 11】



(鳥取駅周辺再生基本構想(H23.9)別添資料)

### 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



## 駅周辺地区のポテンシャル

【評価】○：前回構想策定時と比較して状況が改善・好転している △：前回構想策定時と比較して状況に大きな変化がみられない X：前回構想策定時と比較して状況が悪化している

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
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"> <li>● 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</li> <li>● 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</li> <li>● 山陰道は北条道路開通予定など、整備推進</li> <li>● 鳥取自動車道（H25.3）、鳥取西道路（R1.5）が開通</li> <li>● 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</li> </ul>	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	○

## 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。本市の商圏人口は、今後35万人規模まで達する見通し

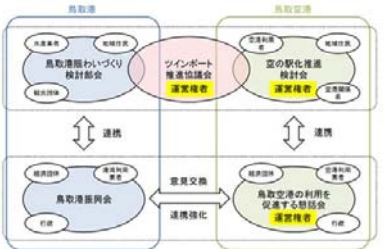


### <道路整備に対する政策目標>

- 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)

## 鳥取港は、平成30年より20年ぶり港湾計画全面改訂へ向けた検討



### <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)

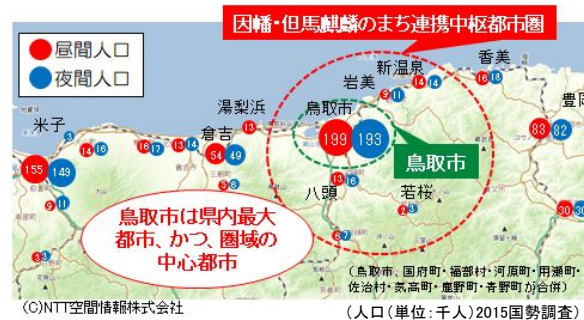
## 山陰道は北条道路開通予定など、整備推進 鳥取自動車道（H25.3）、鳥取西道路（R1.5）が開通



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。

(鳥取市観光コンベンション協会マップに加筆)

## 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

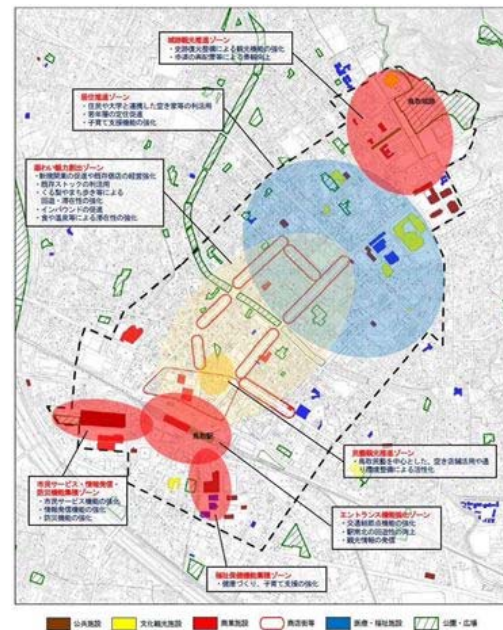


連携中枢都市圏の市民に対して高次の都市サービスを提供する拠点。

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。

(地域経済総覧2018年版(東洋経済新報社)より)

## 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

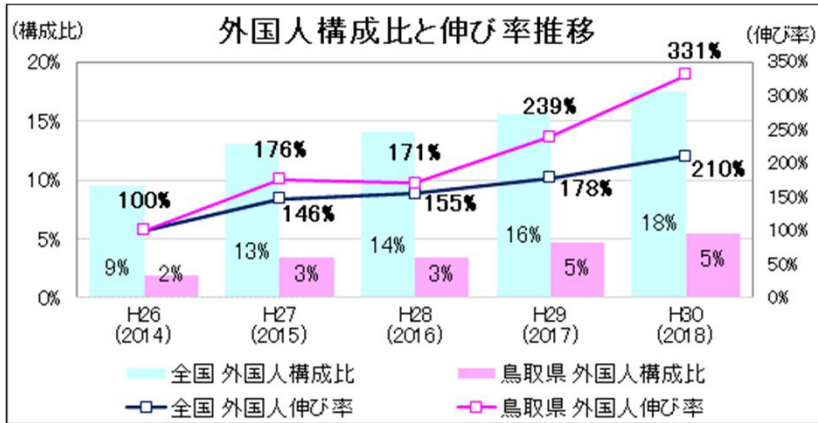
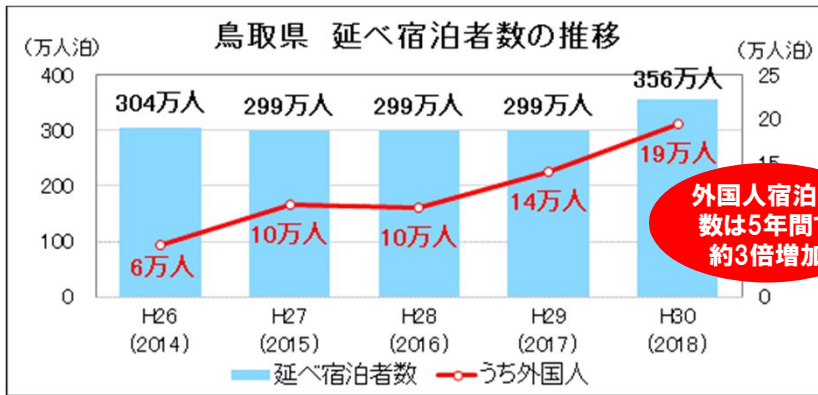


中心市街地活性化基本計画にて、  
①賑わいの再生、②観光交流の促進、  
③経済活力の向上、④地域再生を重点施策とし、駅周辺は「エントランス機能強化ゾーン」、「市民サービス・情報発信・防災機能集積ゾーン」、「福祉保健機能集積ゾーン」などに位置づけ。

(鳥取市中心市街地活性化基本計画)

社会的背景		【評価】 ○：前回構想策定時と比較して状況が改善・好転している △：前回構想策定時と比較して状況に大きな変化がみられない X：前回構想策定時と比較して状況が悪化している		
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
外国人旅行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>ウォーカブル推進都市、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</li> </ul>			○

## 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



(宿泊旅行統計調査(観光庁))

## ウォーカブル推進都市、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

「居心地が良く歩きやすくなるまちなか」形成のイメージ

都市構造の改変等	居心地が良く歩きやすくなるまちなか
<ul style="list-style-type: none"> <li>都市構造の改変 (道路交通をまちなか外へ誘導するための歩道整備)</li> <li>都市機能や居住機能の機能的整理と地域公共交通ネットワークの形成</li> <li>拠点と周辺エリアの有機な連携</li> <li>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)</li> </ul>	<p>Walkable 歩きやすくなる</p> <p>Eye level まちに開かれた1階</p> <p>Diversity 多様な人の多様な用途、使い方</p> <p>Open 開かれた空間が心地よい</p>

ウォーカブル推進都市への賛同 (国土交通省)  
鳥取市は、「ウォーカブル推進都市(229団体(R2.1.31現在))」として参加

(「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)

### 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

(「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)

## 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

### 【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』

(※)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

(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(国土交通省)(H31.3.14公表))