

# 鳥取駅周辺再生基本構想（第2期） （案）

人が集い 交流し 魅力あふれる街  
～『鳥取<sup>オ</sup>A<sup>ア</sup>C<sup>シ</sup>I<sup>ス</sup>S』の創造～

令和3年 月

鳥 取 市

# 目 次

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

# 1 基本構想（第2期）策定にあたって

## 1-1 背景

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

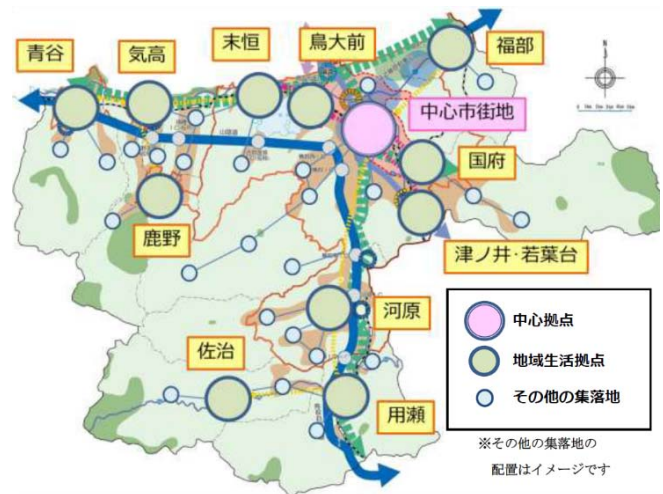
このような中、本市の中心市街地は山陰東部圏域の主要な交通結節点である鳥取駅が位置することで、その重要性が高まっています。

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

## 1-2 目的

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

本市では平成23年9月に「鳥取駅周辺再生基本構想」（以下、「第1期基本構想」という。）を策定し、官民連携による再生に向けた取り組みを進めてきましたが、前述のことから、その取り組みをさらに展開・継続していくため、「鳥取駅周辺再生基本構想（第2期）」（以下、「第2期基本構想」という。）を策定します。



出典：鳥取市「鳥取市都市計画マスタープラン（平成29年3月）」

図1 多極ネットワーク型コンパクトシティのイメージ

1 中心市街地：

平成30年3月、内閣総理大臣認定の「第3期鳥取市中心市街地活性化基本計画」に定める、多様な都市機能が集積している地区。

2 地域生活拠点：

総合支所周辺などの生活拠点

3 多極ネットワーク型コンパクトシティ：

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

### 1-3 第2期基本構想の区域

対象区域は、平成30年3月、内閣総理大臣認定の「第3期鳥取市中心市街地活性化基本計画」に定める区域のうち、駅周辺を中心とした区域としました。

区域の設定にあたっては、交通結節機能や情報発信機能のさらなる強化や、まちなかの回遊性・滞留性の向上を図る目的から、エリアを絞って設定しました。

なお、広域的に検討が必要な課題については、この範囲外も対象とします。

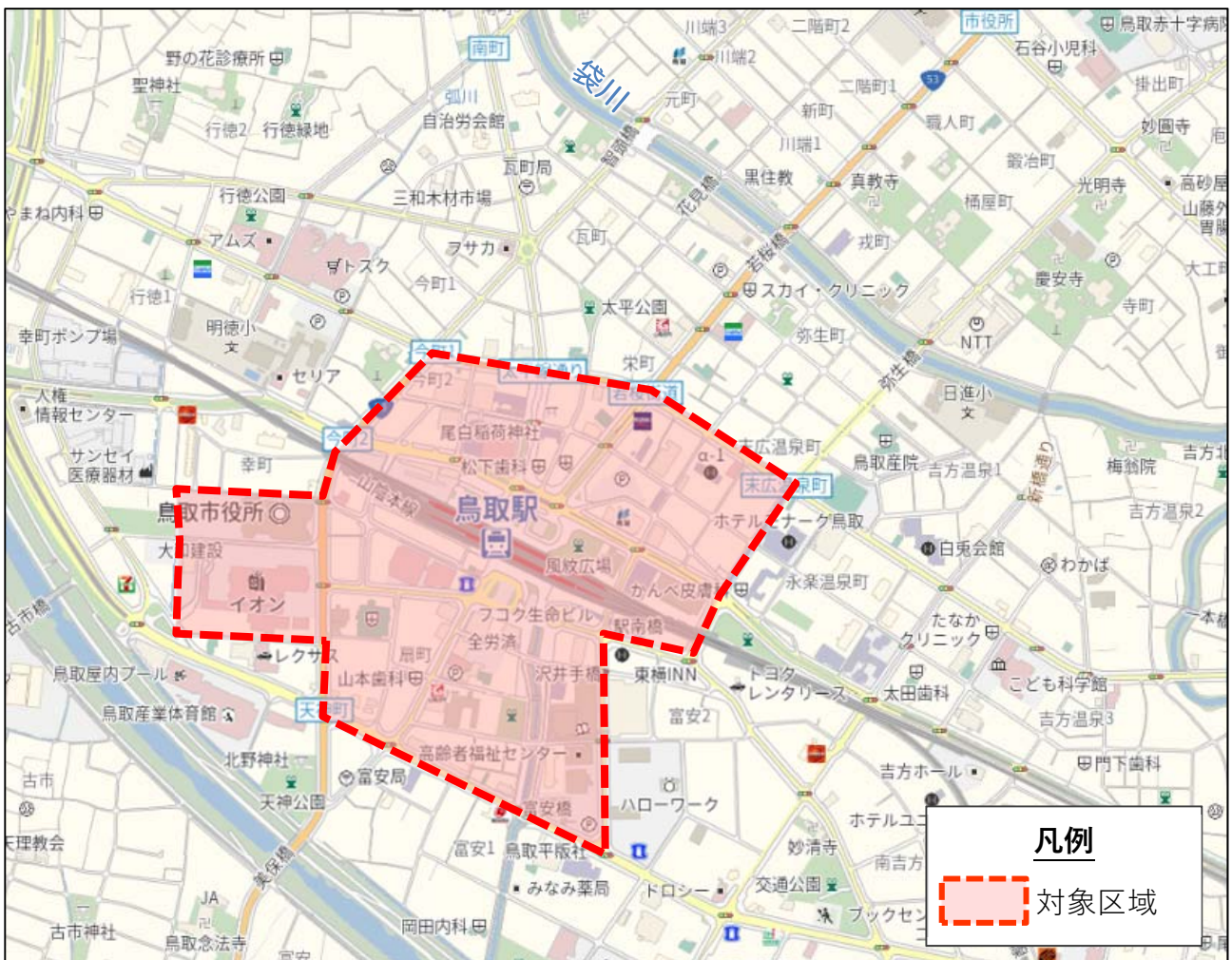


図2 対象区域

### 1-4 第2期基本構想の期間

第2期基本構想は、令和3年度から令和12年度までの「10年間」を対象期間とし、今後10年間で優先的に取り組むべき基本方策について整理するものです。

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

期間 令和3年度～令和12年度

## 1-5 第2期基本構想の位置付け

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

関連計画	駅周辺の位置付け
第11次鳥取市総合計画	「 <b>中心市街地</b> 」(中心拠点) 都市機能の集積とにぎわいと活力ある山陰東部圏域の中核市としての求心力を高めていく重要な拠点
鳥取市都市計画マスタープラン	「 <b>中心拠点</b> 」 鳥取駅周辺を含む中心市街地を、既に高度な都市機能が集積した中心拠点と位置づけ
第3期鳥取市中心市街地活性化基本計画	「 <b>鳥取駅周辺地区</b> 」 山陰東部圏域の中心市の核として、鳥取駅を中心にさまざまな機能が集積する舞台

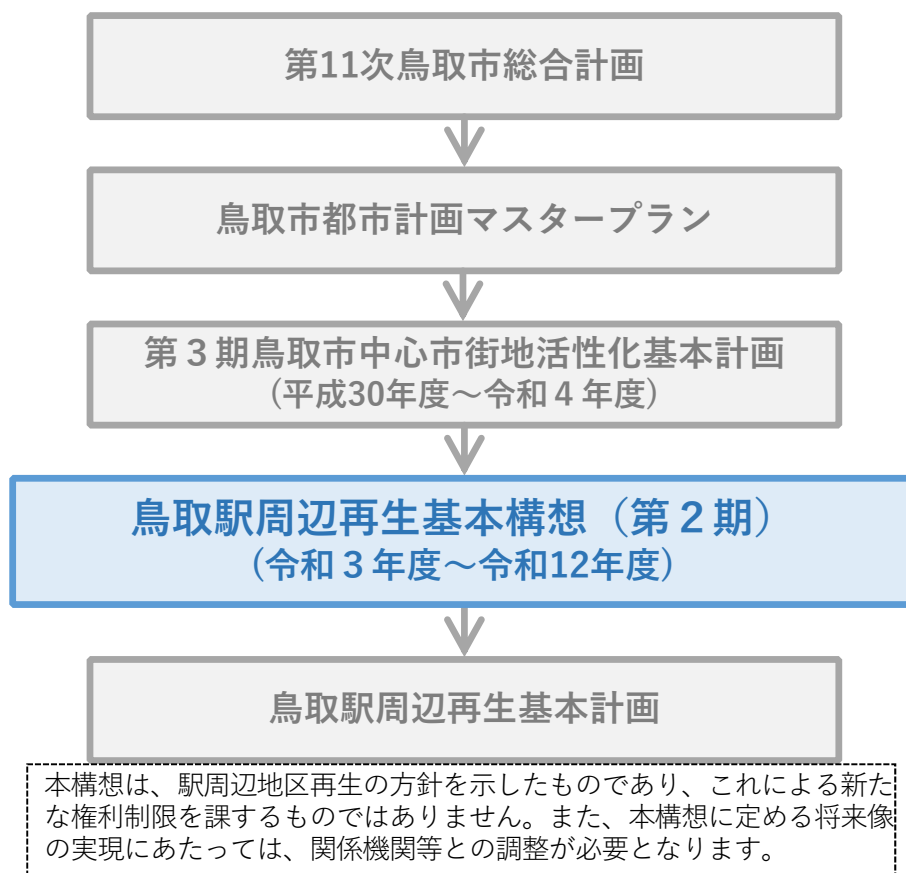


図3 位置付け

## 1-6 取り組みの経緯

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

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

## 2 駅周辺地区の背景及び再生の必要性

### 2-1 駅周辺地区を取り巻く状況

昨今の社会経済情勢は、人口減少、超高齢社会の到来、気候変動等に伴う全国での豪雨災害や、SDGs<sup>4</sup>に係る取り組みの推進、情報通信技術の革新など、大きく変化してきています。

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

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

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

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

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

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

### 2-2 駅周辺地区のポテンシャル

駅周辺地区は、商業・業務機能の集積があるうえ、鳥取駅を中心とした鉄道・路線バス・高速バスやタクシーなどの交通結節点としての機能は本市の他の地区とは比較できない優位性をもっており、現時点でも市域における中枢機能を担っています。

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

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

<sup>4</sup> SDGs (Sustainable Development Goals)

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

表1 駅周辺を対象とした基礎調査の結果（抜粋）

項目	第1期構想策定以前（H23.9）	第1期構想策定後の状況	方向性
①歩行者・自転車通行量の状況	<ul style="list-style-type: none"> <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</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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 回復傾向はみられるが、歩行環境、利便性には課題</li> <li>・ 誘客策及びそれらによる<b>回遊性向上</b>が求められる</li> </ul>
②居住人口の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 居住人口の減少傾向。H7～H17までの10年間で約6%減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地内人口は、H23～H31にかけて、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にかけて、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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地における居住人口は横ばいを維持している</li> <li>・ まちなか居住の推進のため、中心市街地の魅力向上が求められている</li> </ul>
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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> </ul>
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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>地域経済の活性化やまちの魅力向上</b>による、不動産取引の活性化（地価上昇）が求められる</li> </ul>
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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>鳥取駅利用者は横ばい</b>を維持している</li> <li>・ 公共交通の充実、<b>ターミナル機能の充実</b>が求められる</li> </ul>

## 2-3 関連プロジェクト

第1期基本構想策定後の関連プロジェクトの進捗状況は次のとおりです。

鳥取駅周辺再生基本構想	
策定	H23.9
基本理念	人が集い交流し魅力あふれる街「鳥取 OACIS」の創造

鳥取駅周辺再生基本計画（前期）	
策定	H24.10
コンセプト	駅南北の回遊性の向上 動線整備と併せた賑わいの創出

鳥取駅周辺再生基本計画（後期）	
策定	H30.3
コンセプト	駅南北の回遊性の向上 拠点性の強化による賑わいの創出

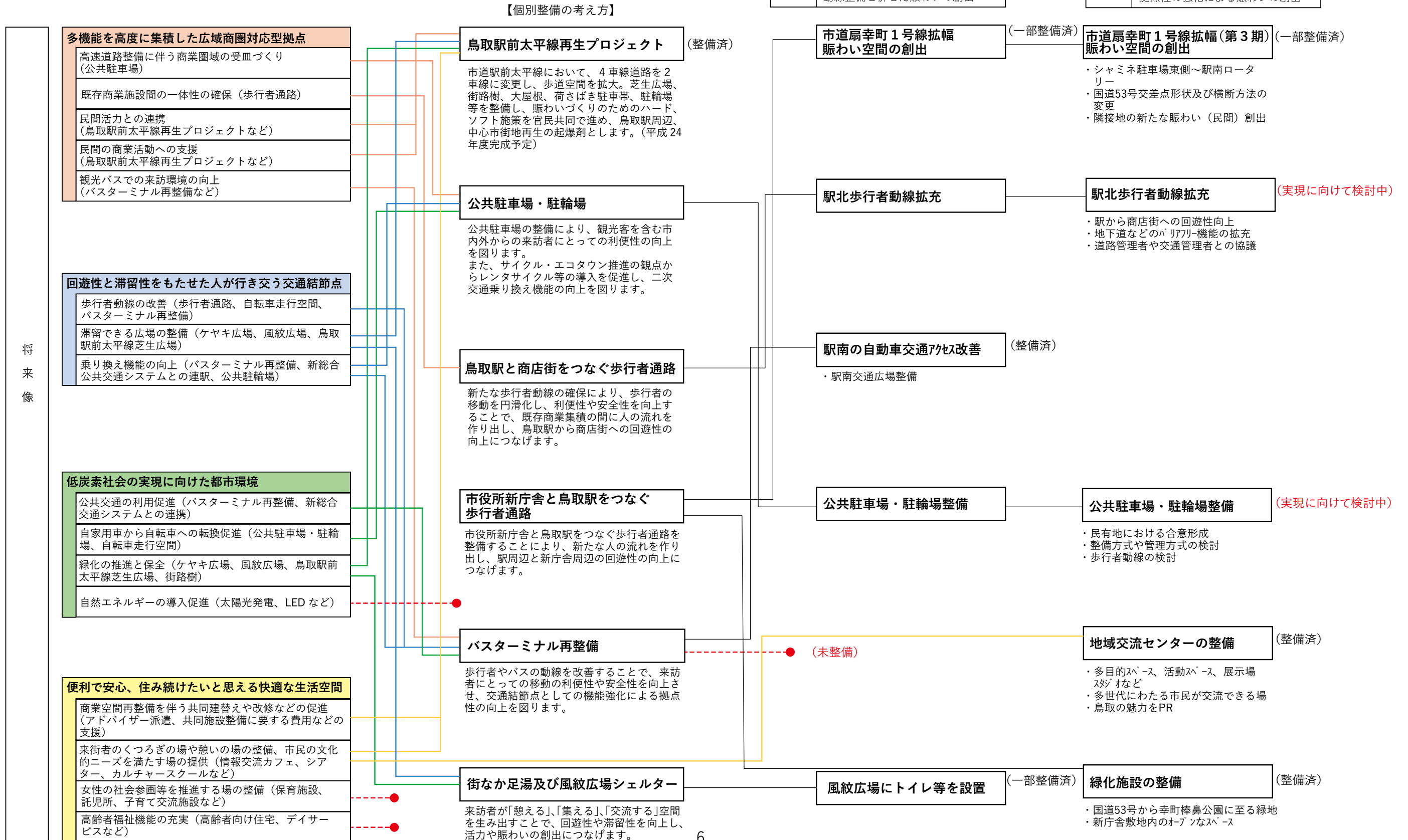


図4 第1期基本構想に基づく事業の整備状況

## 2-4 国による関連施策等

### ① まちなかウォークブル推進

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

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

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



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

図5 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のキーワードとイメージ

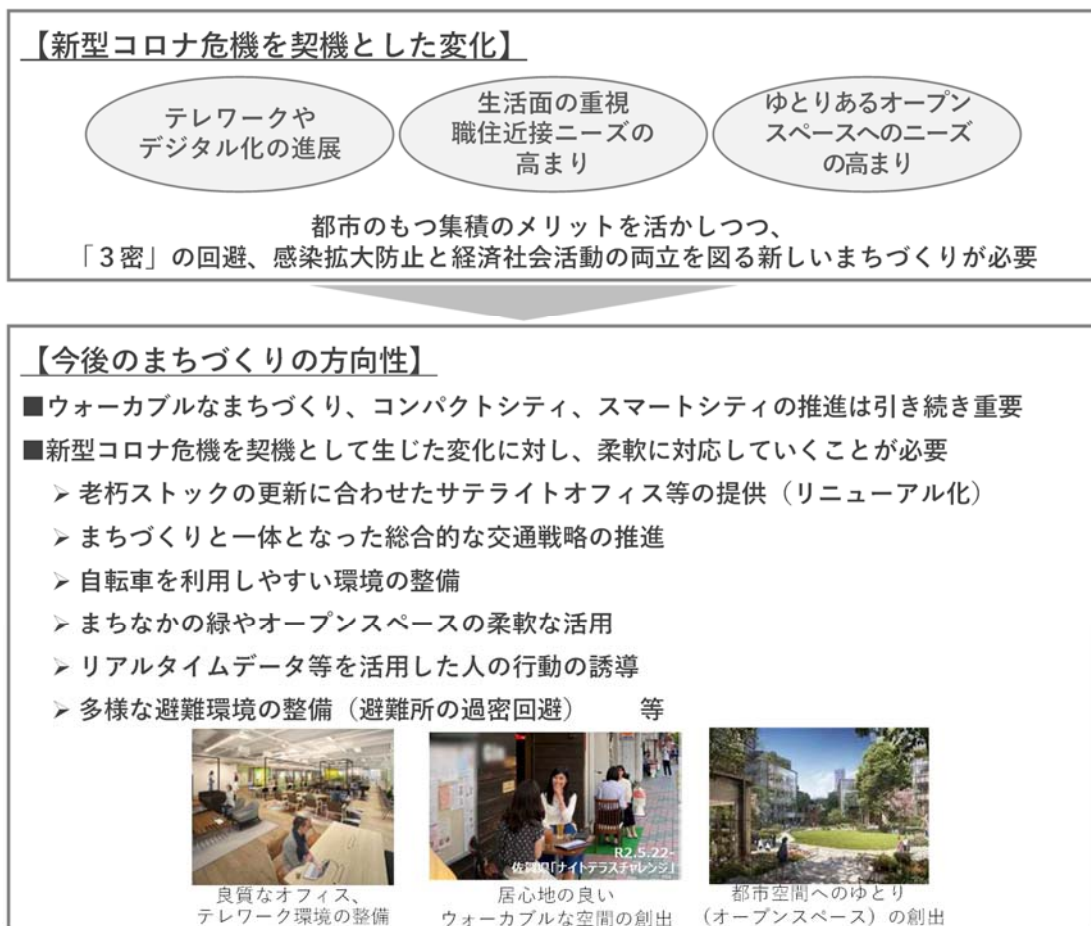
<sup>5</sup> ウォークブル (walkable)

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

## ② 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性

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

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



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

図6 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性（論点整理）

6 3密（3つの密）

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

## 2-5 駅周辺地区の再生の必要性

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

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

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

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

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

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

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

## 駅周辺地区の現状・分析

### 駅周辺地区の活力低下

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

等

### 新たなニーズや強み

#### 《強み》

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

#### 《新たなニーズ》

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

## 駅周辺地区の再生に向けたまちの課題

### 鳥取駅周辺空間での 交通アクセス・ターミナル機能の強化

⇒ 駅や周辺部からのアクセス性、利便性の向上

### 鳥取駅周辺での 集客機能の利活用促進

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

### バスターミナル・駐車場等での 情報提供・発信機能充実

⇒ 観光・商店街等の情報提供、無料Wi-Fi利用環境の充実等

### 鳥取駅周辺及び中心市街地での 回遊性・滞留性の向上

⇒ 訪れたいくなるような機能の導入・強化、休日にも賑わいを生む仕掛け

駅周辺地区の再生に引き続き取り組むことが必要

図 7 駅周辺地区の再生の必要性（現状・分析・課題）

## 2-6 駅周辺地区の再生に向けた構想の枠組み

駅周辺の再生に向け、第2期基本構想では次の枠組みにより対応策を検討します。

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

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

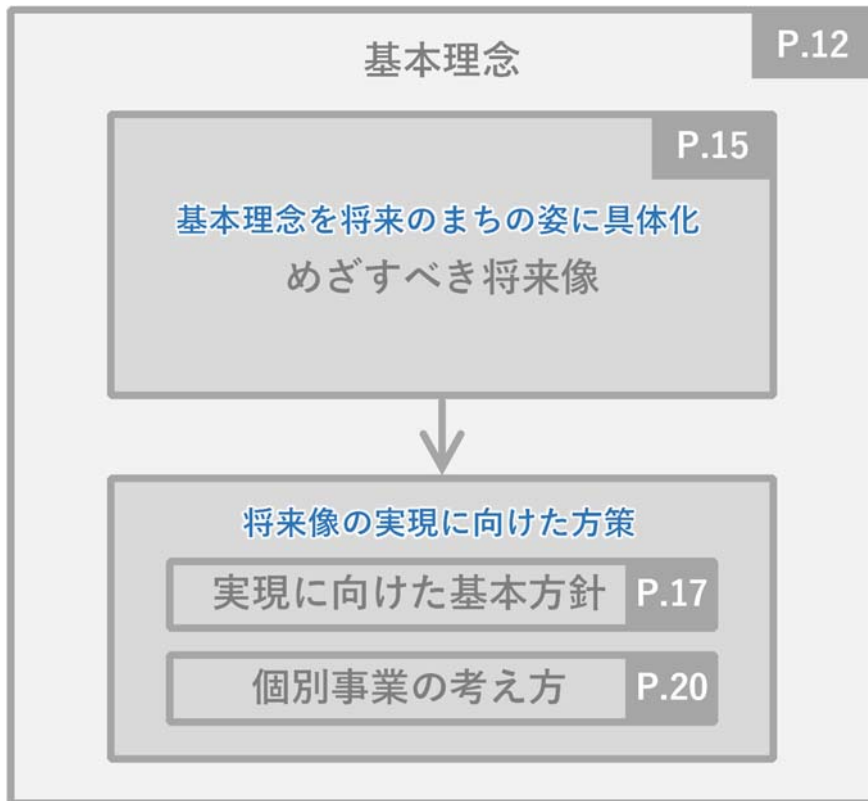


図 8 駅周辺地区の再生に向けた構想の枠組み

### 3 駅周辺地区再生の基本理念

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

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

#### 人が集い 交流し 魅力あふれる街『鳥取<sup>オアシス</sup>OACIS』の創造

##### (趣旨)

駅周辺地区では、市の広域交通の**起点** (Origin) として**魅力的** (Attractive) で人々が集い・**交流** (Communication) が進み、また新時代に対応した各種**情報** (Information) がますます集積する、**持続可能** (Sustainable) なまちづくりをめざします。

##### (実現に向けた視点)

###### ①賑わい

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

###### ②憩い

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

###### ③適応

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

## 【概念図】

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

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

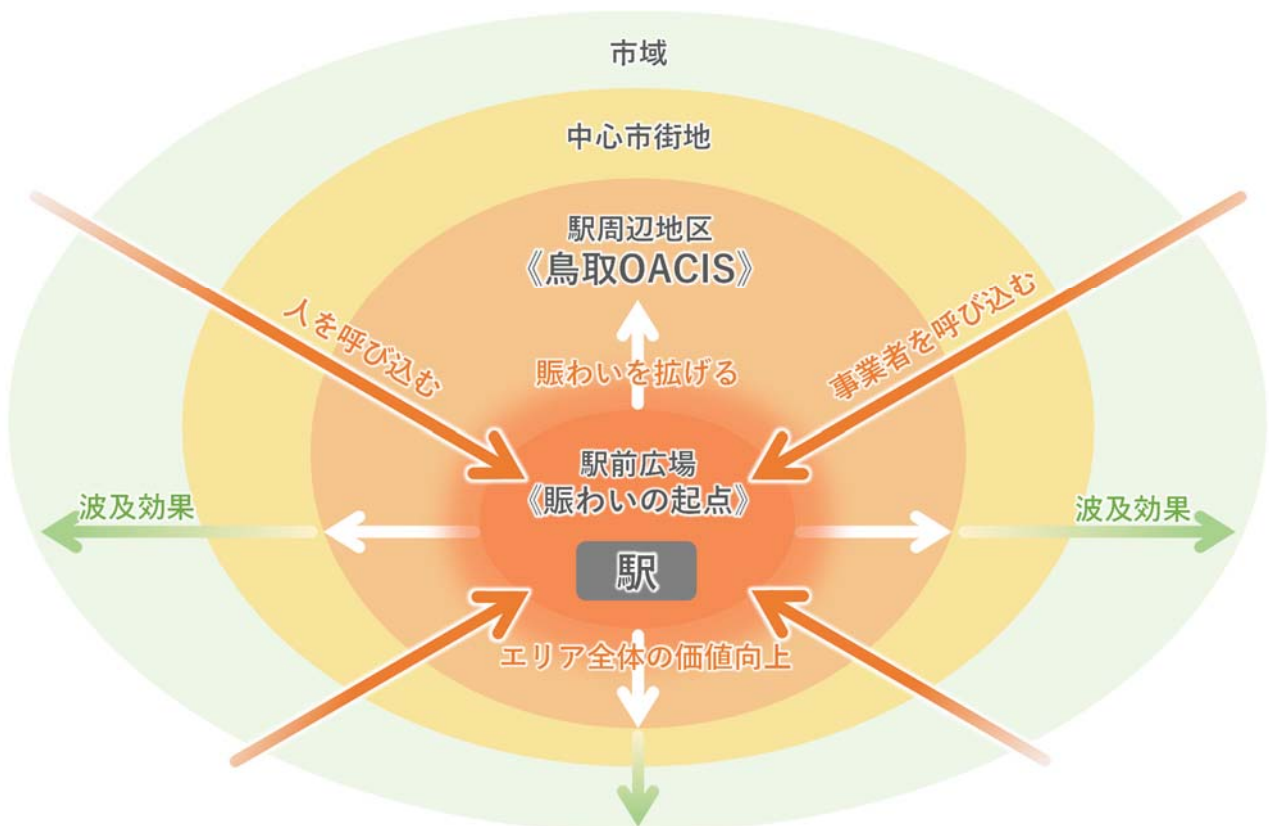


図 9 鳥取OACISの概念図

## 【めざすべき将来像】

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

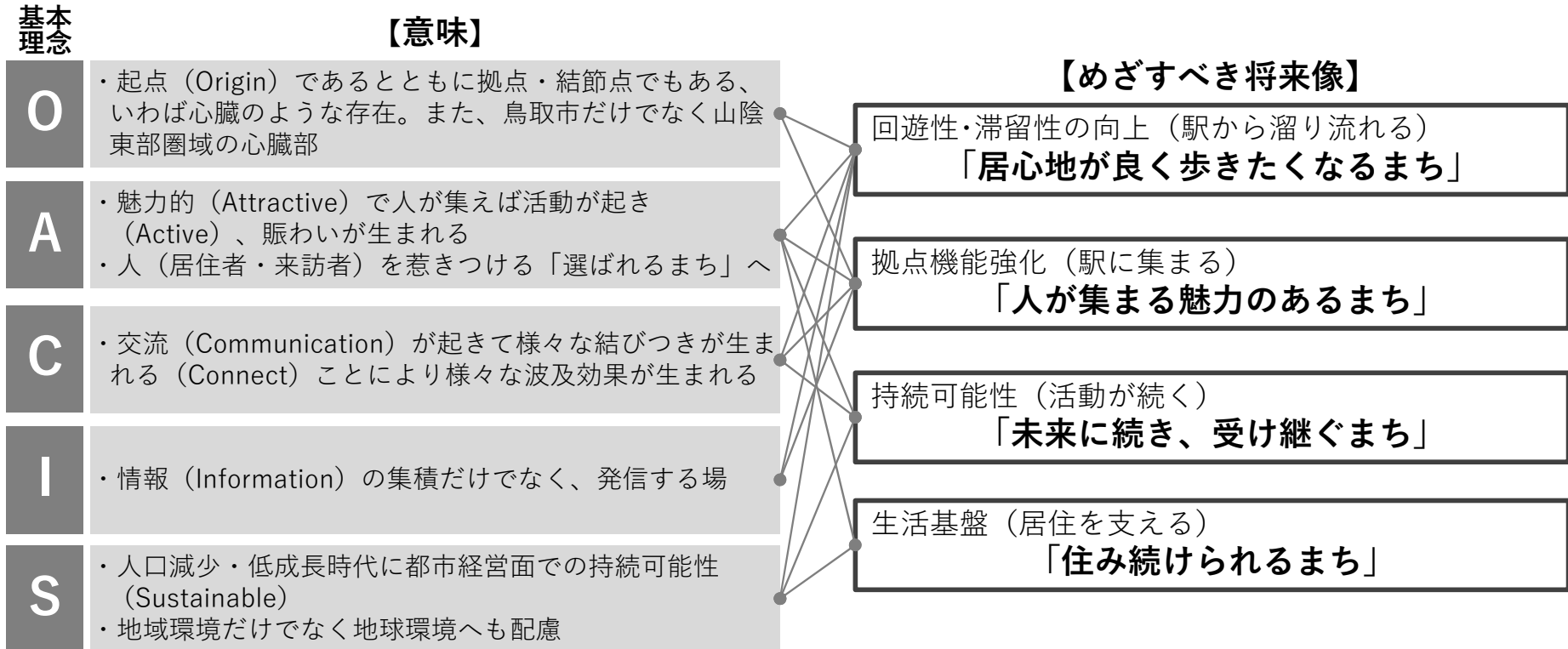


図 10 めざすべき将来像

## 4 駅周辺地区のめざすべき将来像

### 4-1 めざすべき将来像

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

#### ① 回遊性と滞留性を持たせた人が行き交う多層交流結節ゾーンの形成

##### ～居心地が良く歩きたくなるまち～

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

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

#### ② 多様な機能が高度に集積した広域圏対応型拠点の形成

##### ～人が集まる魅力のあるまち～

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

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

#### ③ 持続可能な地域社会の実現に向けた都市環境等の形成

##### ～未来に続き、受け継ぐまち～

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

また、持続的な地域の賑わい創出の仕掛けづくりをめざします。

#### ④ 誰もが便利で安心、住み続けたいと思える快適な生活空間の形成

##### ～住み続けられるまち～

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

## 4-2 将来像のイメージ



図 1 1 道路空間における賑わいや憩いの「場」の創出

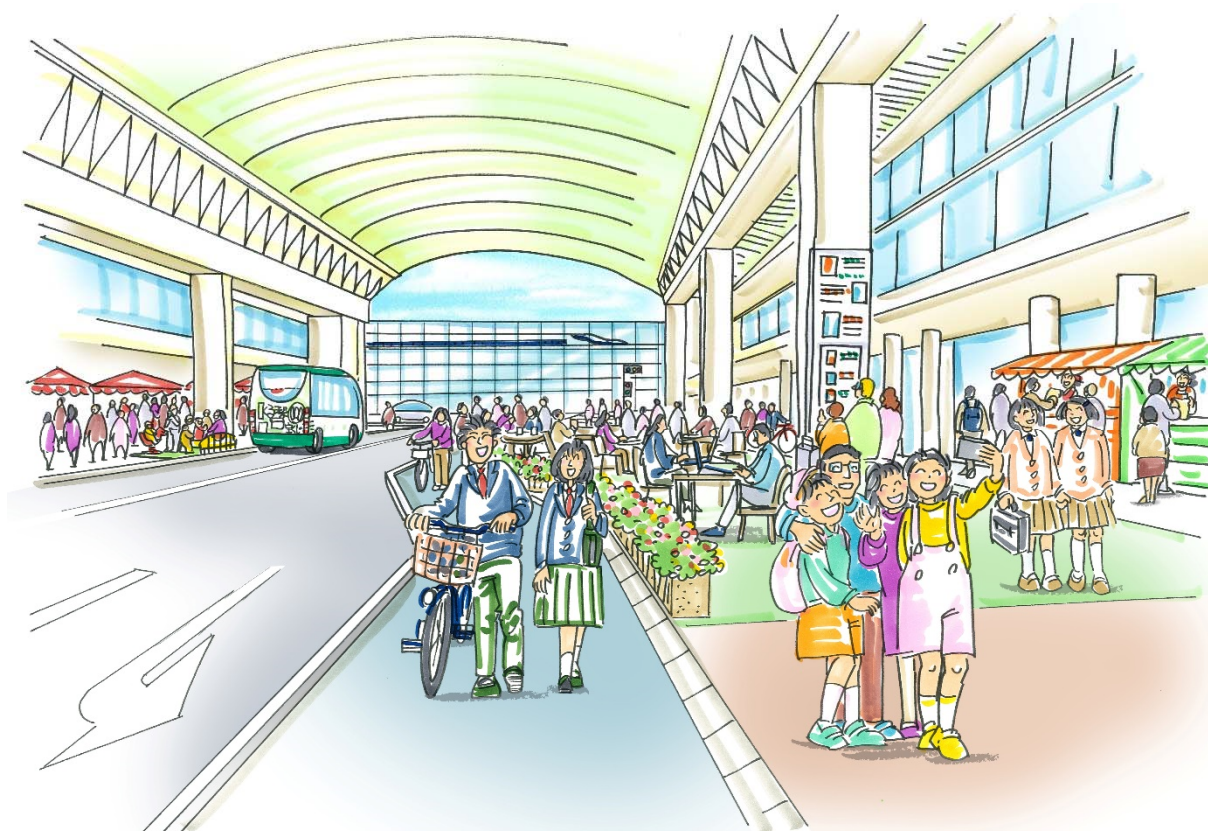


図 1 2 情報発信・観光交流拠点としての「場」の創出

## 5 実現に向けた基本方針

将来像の実現のため、駅周辺の再生に取り組む基本方針は、次のとおりとします。

### ① 来訪目的になる施設・機能の付加

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

### ② 安心して集える仕組みづくり

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

### ③ 空間の連続性・快適性・楽しさの創造

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

### ④ 歩行者優先の空間の再編

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

### ⑤ 情報発信機能の充実

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

### ⑥ 民間活力を活用する仕組みづくり

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

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

図 1 3 実現に向けた基本方針及び取り組みのイメージ

## 【めざすべき将来像と基本方針の関係】

めざすべき将来像と、実現に向けた基本方針の関係は次のとおりです。

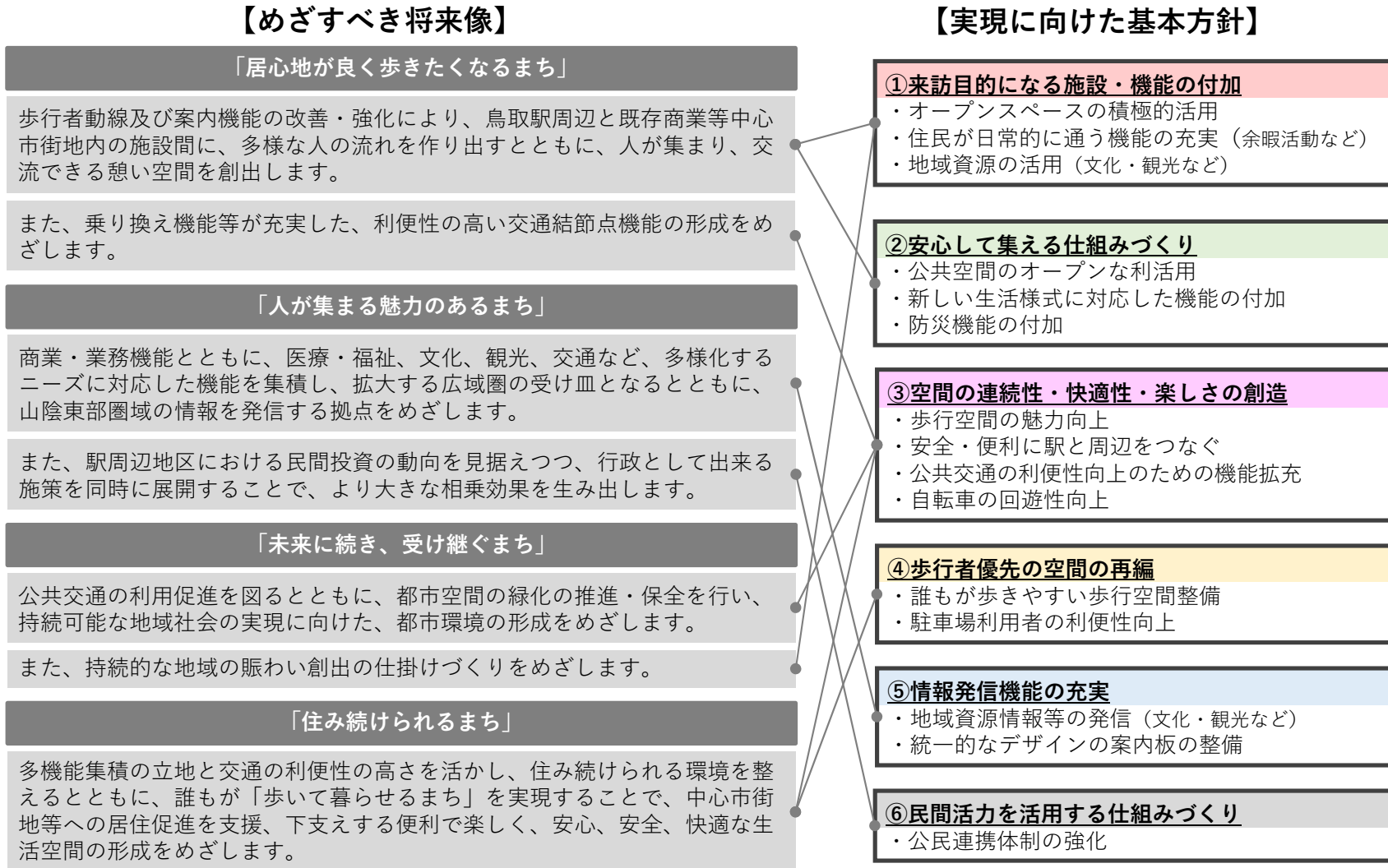


図 14 めざすべき将来像と基本方針の関係

## 6 個別事業の考え方

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

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

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

### ① 来訪目的になる施設・機能の付加

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

また、鳥取民藝をはじめとする既存の文化・観光など地域資源の活用に向けた検討やプロモーション活動について検討を行います。

さらに、駅南ブロックでの賑わい機能の充実に向けた整備検討を行います。

**【先導事業】**・オープンスペースと一体的に利用できる収益施設の設置支援

・地域資源の活用（文化・観光など）

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

・駅南賑わい創出のための空間活用

### ② 安心して集える仕組みづくり

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

**【先導事業】**・風紋広場などの公共空地での憩い空間の創出（滞留性の向上）

・道路空間での憩い空間の創出（社会実験・整備）

### ③ 空間の連続性・快適性・楽しさの創造

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

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

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

**【先導事業】**・駅前平面横断歩道の設置検討

・シェアサイクルの導入

**【中長期事業】**・自転車走行空間ネットワークの整備検討

・公共交通の利便性向上のための機能拡充

#### ④ 歩行者優先の空間の再編

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

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

- 【中長期事業】・道路空間の再配分による歩行者空間の確保
- ・駐車場の利便性向上

#### ⑤ 情報発信機能の充実

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

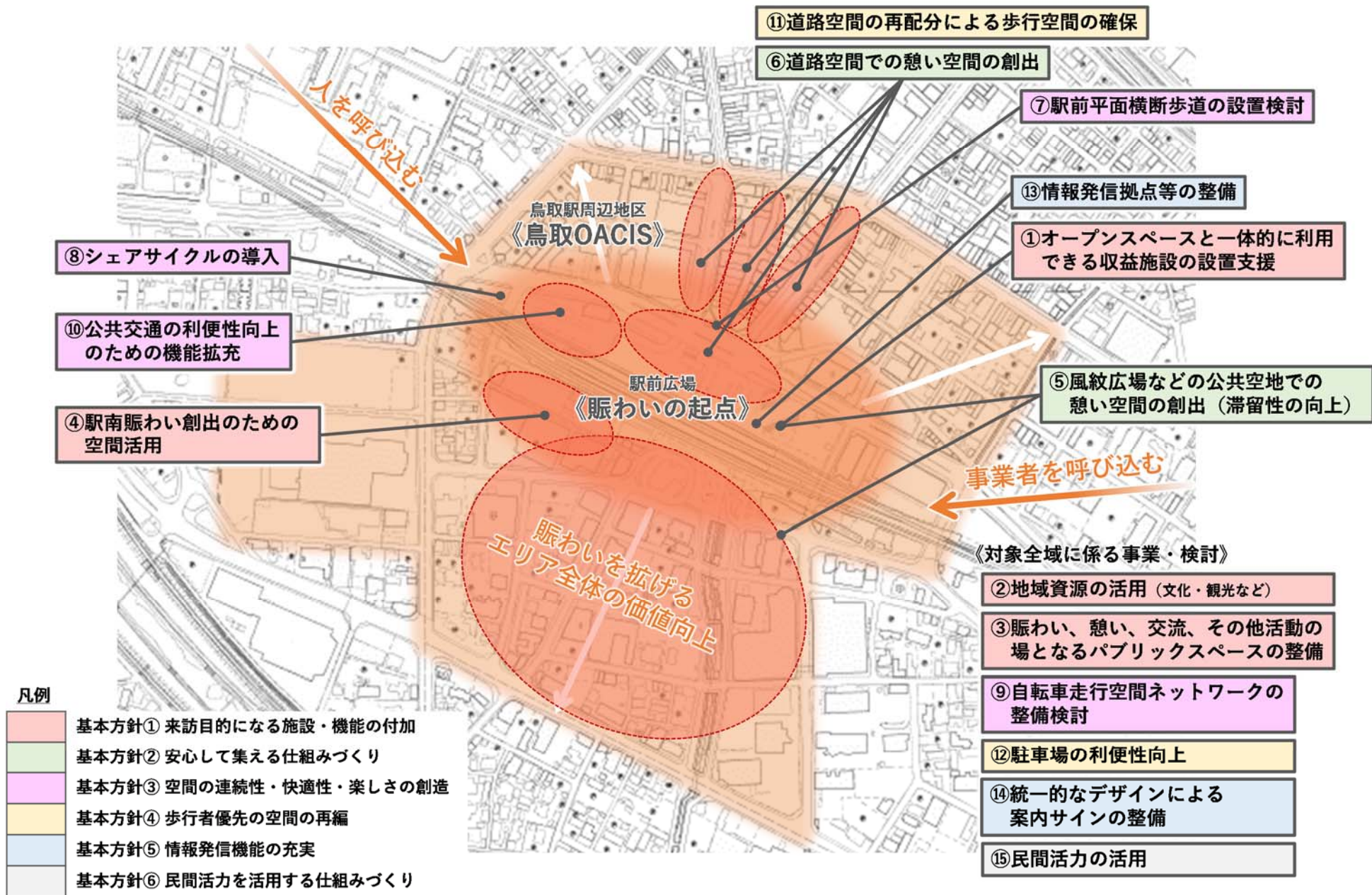
- 【先導事業】・情報発信拠点の整備
- ・統一的なデザインの案内板の整備

#### ⑥ 民間活力を活用する仕組みづくり

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

また、併せて民間活動の促進に資する環境整備等も検討します。

- 【先導事業】・民間活力の活用



※本構想に掲載している個別事業案とイメージは、今後の駅周辺地区のめざすべき姿、取り組みの方向性を示すものです。  
 ※本構想に掲げる個別事業案は現時点で想定されるものであり、具体的な事業は、鳥取駅周辺再生基本計画において検討します。

図 15 個別事業の全体イメージ

## 7 駅周辺地区再生事業の概略スケジュール

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

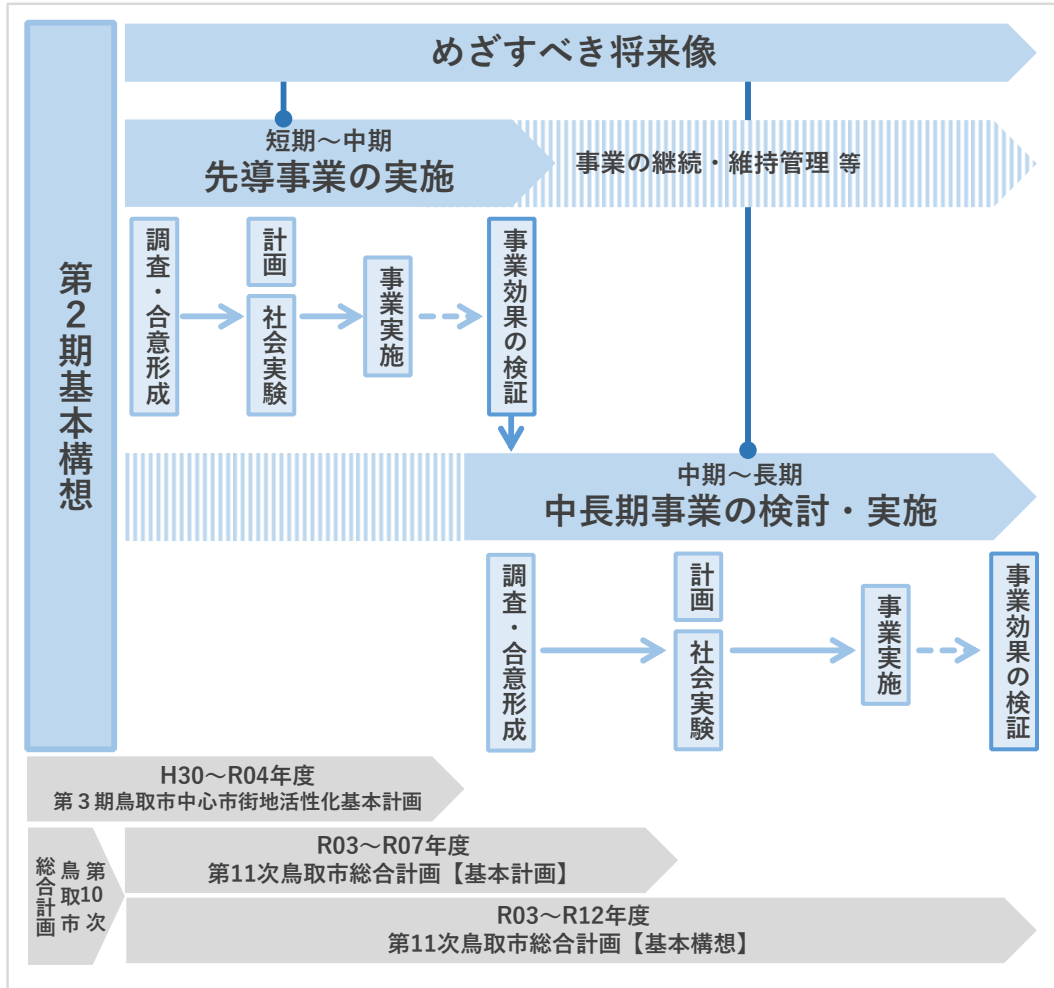


図 1 6 駅周辺地区再生事業の概略スケジュール

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

## 8 用語集

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

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

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

# 資料編

## (案)



### ① 現状

- ・ 休日の通行量は、平成25年のバード・ハットのオープン以降、平成28年を除き増加傾向で回復傾向にあります。
- ・ 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、その通行量は1.5千人以上となっています。

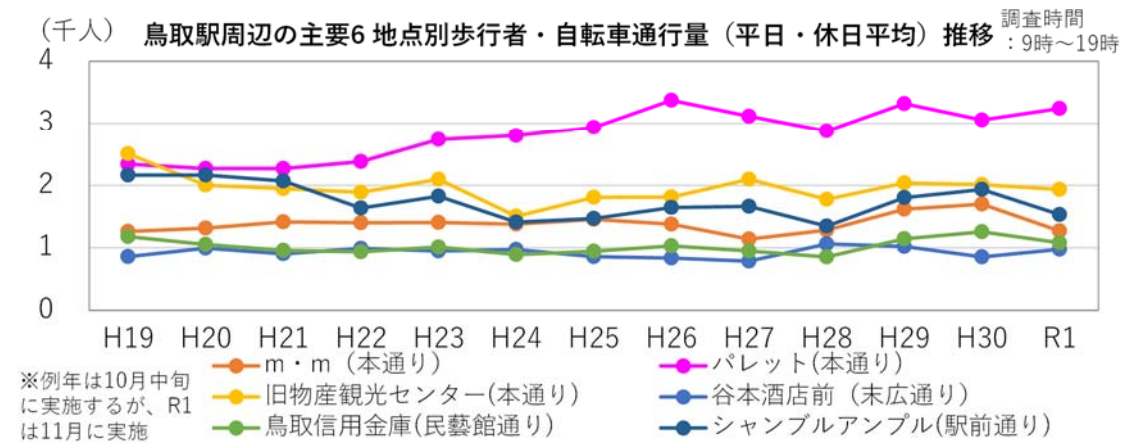
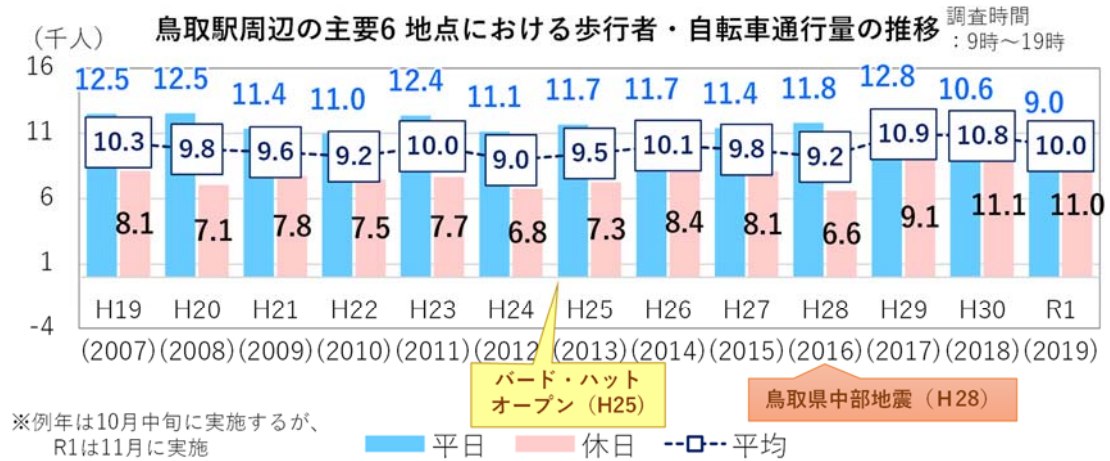


図 2 駅周辺の主要6地点における歩行者・自転車通行量

- ・ レンタル自転車利用は、順調に推移しており、観光利用が多くなっています。

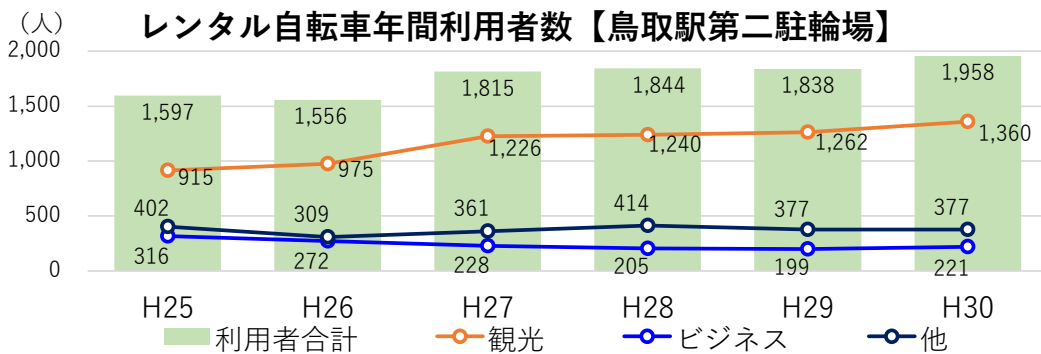


図 3 レンタル自転車年間利用者数の推移

- ・ 駅周辺には公共・民間の駐車場が多数分布しているものの、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割を占めています。
- ・ 中心市街地の印象の悪さ上位に「駐車場不足」が挙げられています。

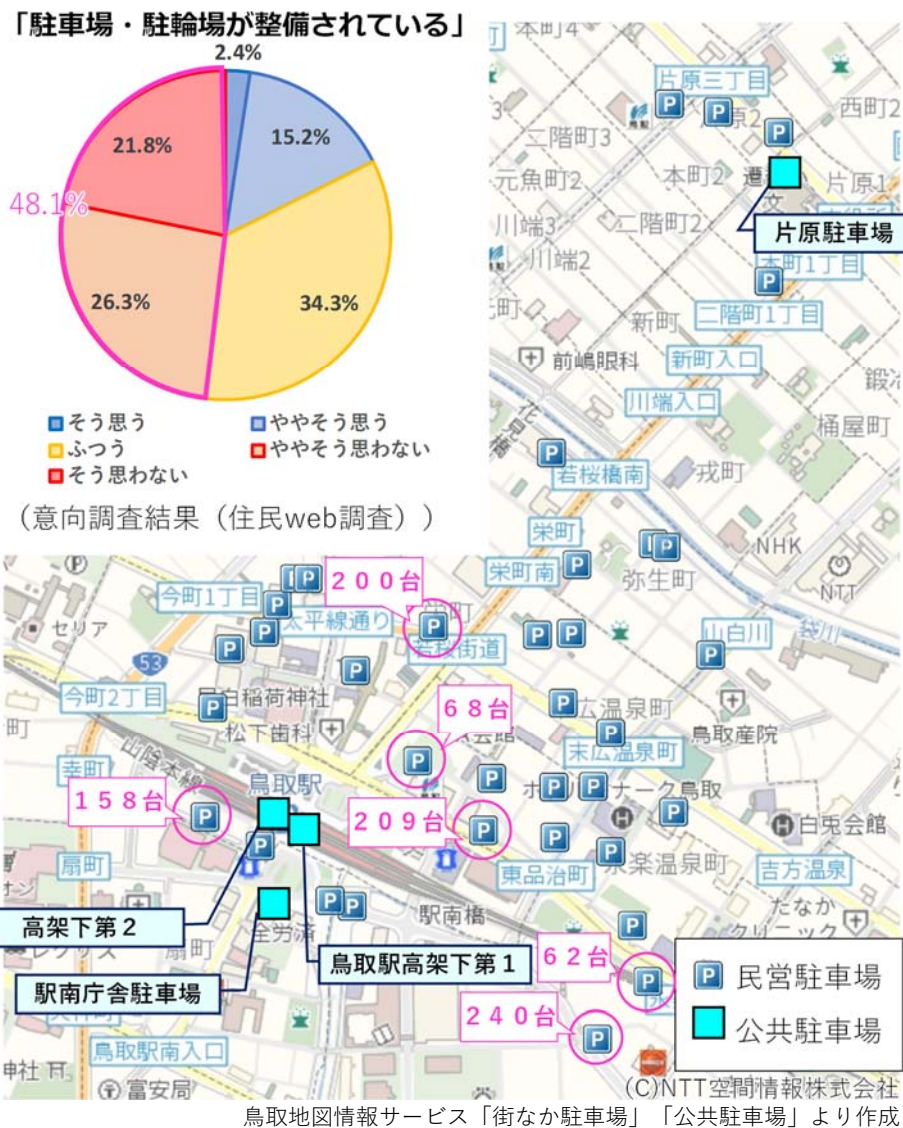


図 4 駅周辺の駐車場の状況

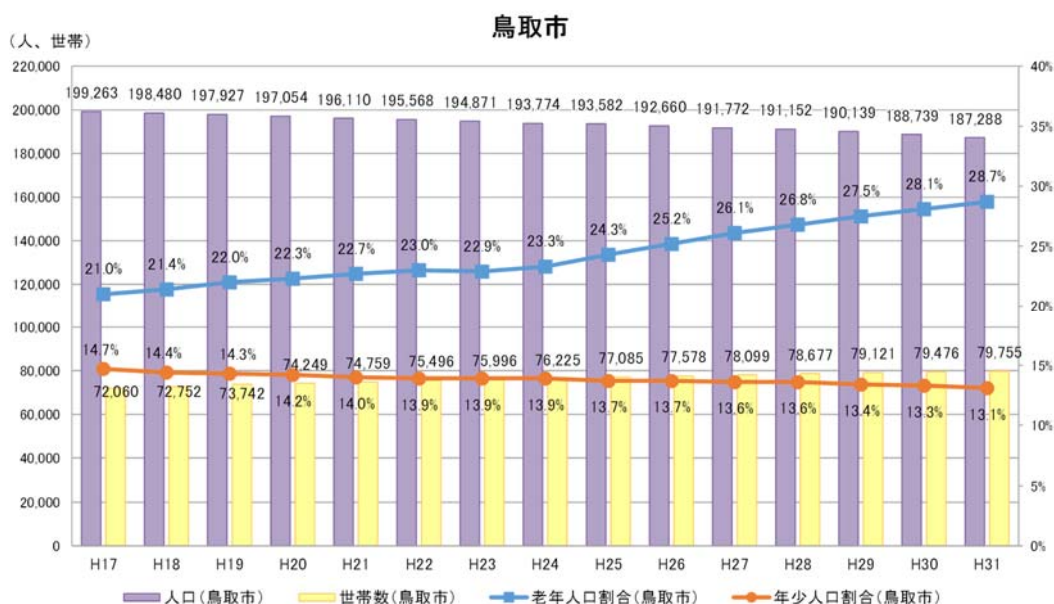
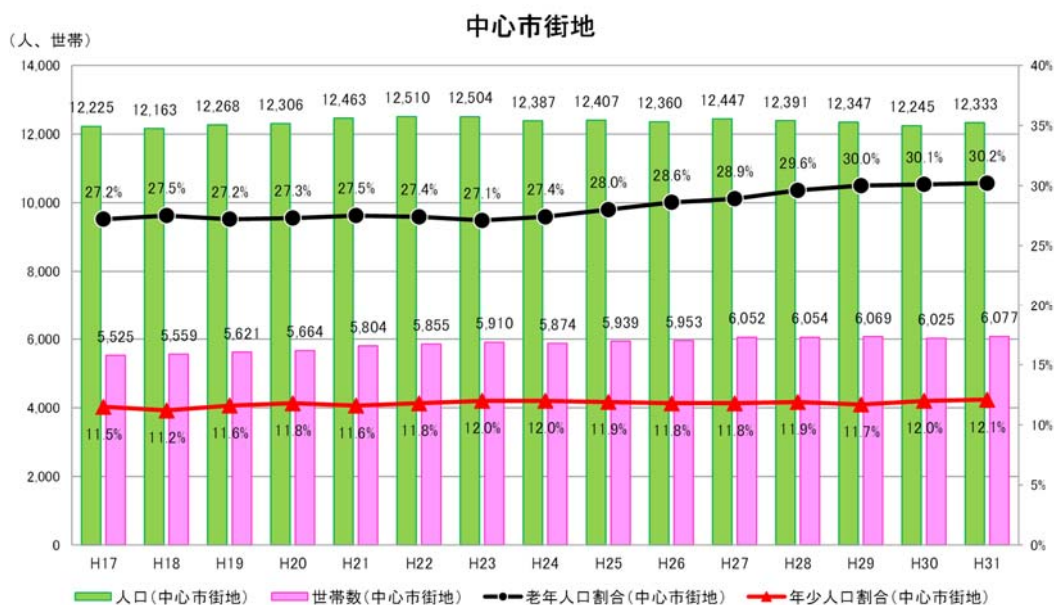
## ② 今後の方向性

回復傾向はみられるものの、歩行環境、利便性には課題があり、誘客策及びそれらによる回遊性向上が求められます。

## 2 居住人口の状況

### ① 現状

- ・ 中心市街地内人口は、平成23年（12,504人）から平成31年（12,333人）にかけ、ほぼ横ばい（-1.4%）で推移しています。
- ・ 一方、鳥取市総人口は、平成23年（194,871人）から平成31年（187,288人）にかけ、減少傾向（-3.9%）にあります。
- ・ 高齢人口割合は、平成23年の27.1%から平成31年の30.2%と増加しています



住民基本台帳（各年3月末現在）

図 5 中心市街地及び鳥取市の人口・高齢化率・世帯数の推移

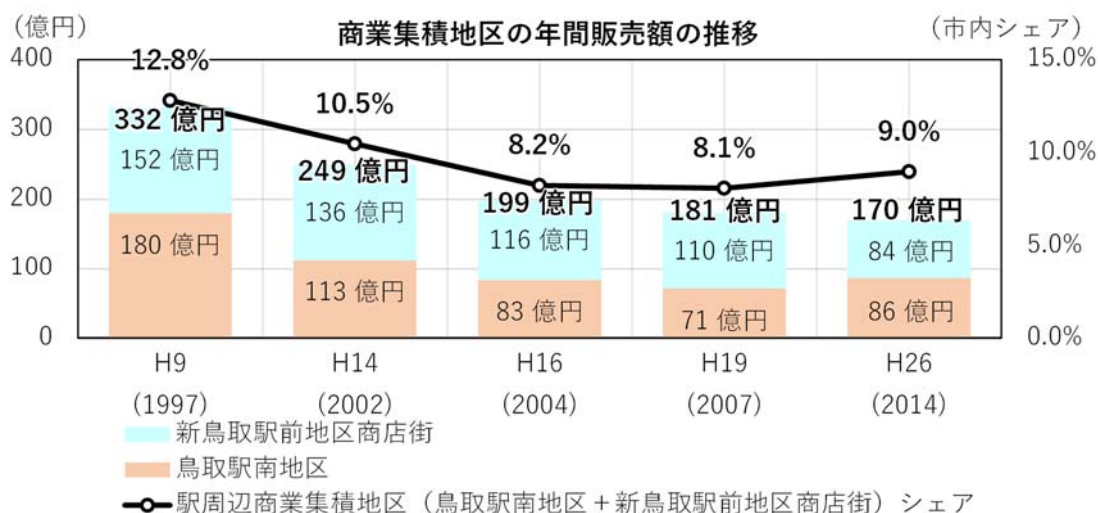
### ② 今後の方向性

中心市街地における居住人口は横ばいを維持しており、まちなか居住の推進のため、中心市街地の魅力向上が求められます。

### 3 商業の状況

#### ① 現状

- ・年間販売額は平成19年から平成26年にかけて緩やかに減少しています。



(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

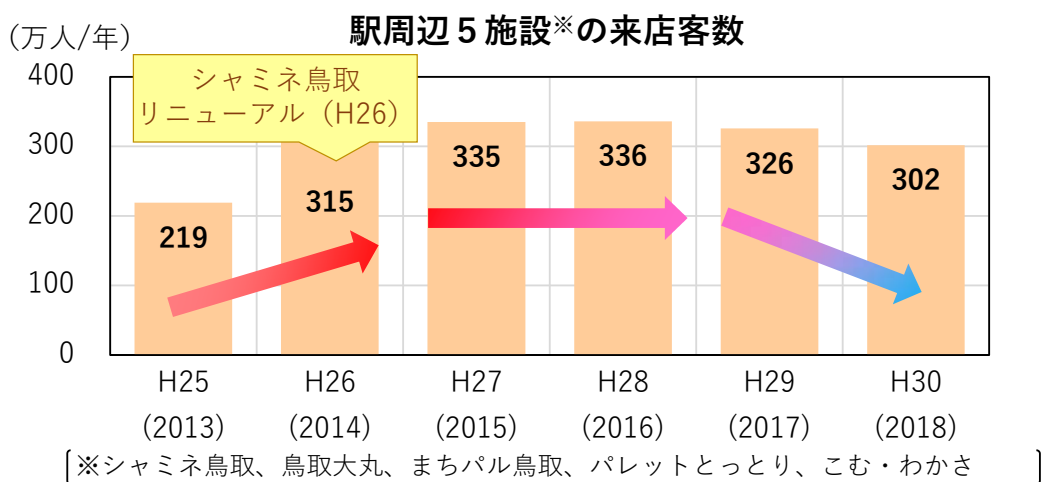
(参考) 新鳥取駅前地区・鳥取駅南地区商店街の事業所数 (所)

	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

図 6 商業集積地区の年間販売額の推移

出典：各年商業統計調査 (経済産業省)

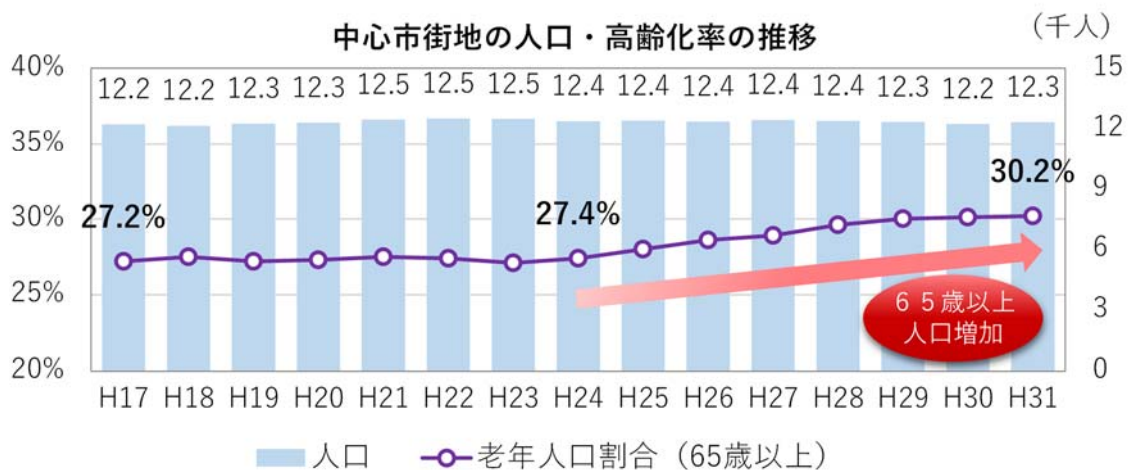
- ・中心市街地内商業施設の客足の伸び悩みの傾向にあります。



出典：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

図 7 中心市街地内の主な商業施設の来店客数の推移

- ・空き店舗数は平成17年から平成31年までに4商店街で増加し、10年前の水準で高止まりが続いています。
- ・また、中心市街地の人口は、近年では12千人程度を維持しているものの、高齢化率がしだいに高まってきています。



出典：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）

図 8 中心市街地における空き店舗数の推移と高齢化率の推移

## ② 今後の方向性

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している状況です。今後は、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ます。

## 4 地価の状況

### ① 現状

- ・地価は、全体的に下落傾向にあり、特に駅前エリアは平成23年から平成31年までに6.3万円/㎡ (-32%)の下落となっており、下落の傾向が続いています。
- ・DID内人口、駅周辺地価ともに減少傾向がみられます。

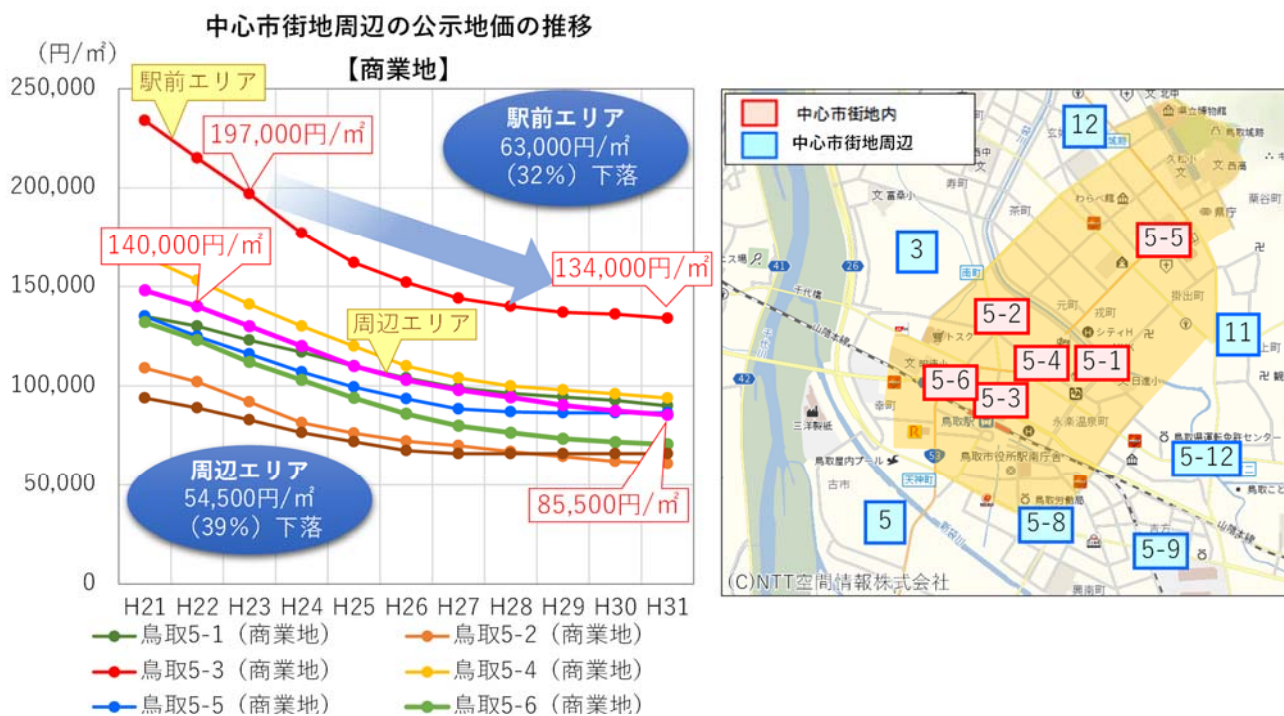
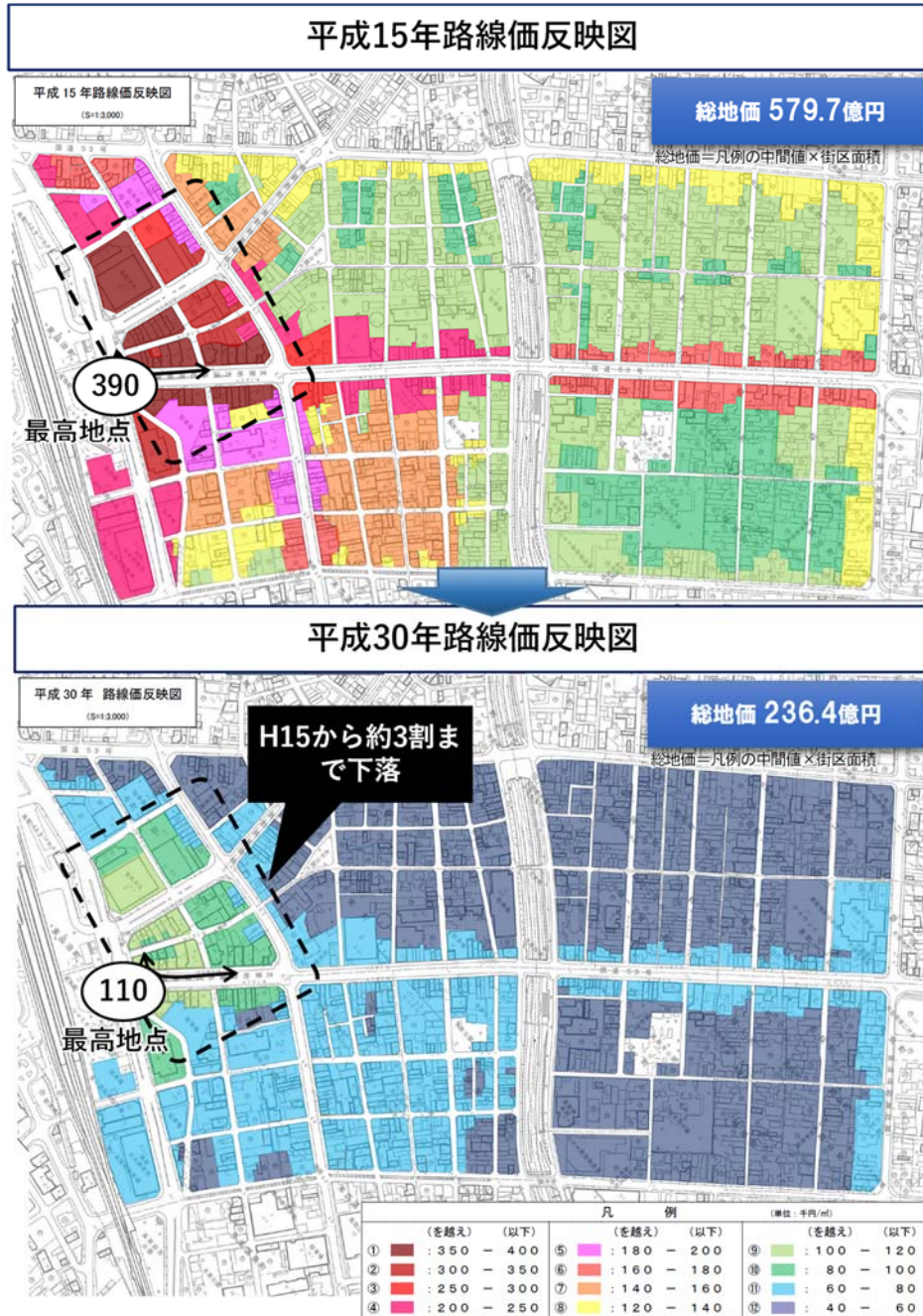


図 9 中心市街地における地価の推移

- ・路線価の高い駅前のエリアでは、平成25年から平成30年の間で約2割下落となっており、総地価は平成15年から平成30年までに約4割まで下落しています。



出典：財産評価基準書（国税庁）、鳥取市中心市街地活性化基本計画関連データ集

**図 10 中心市街地における路線価**

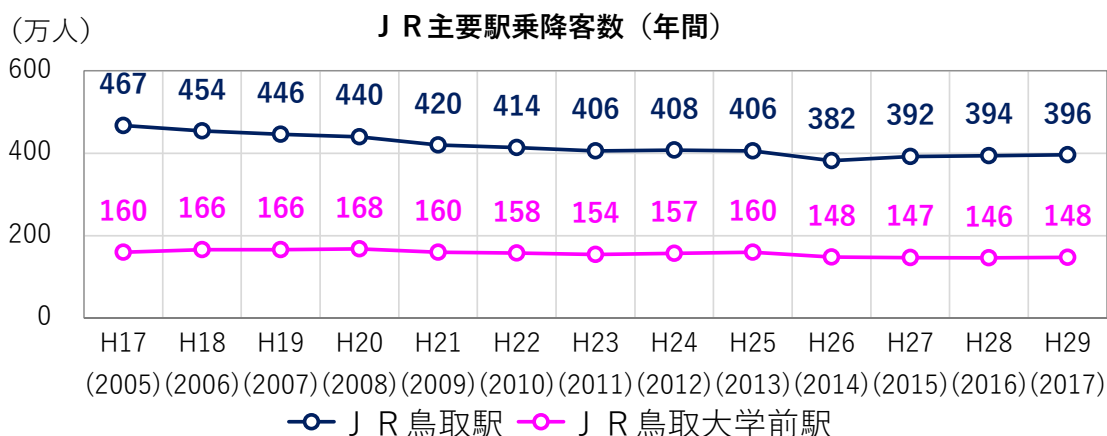
**② 今後の方向性**

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）が求められます。

## 5 鳥取駅及び鳥取バスターミナル乗降人員の状況

### ① 現状

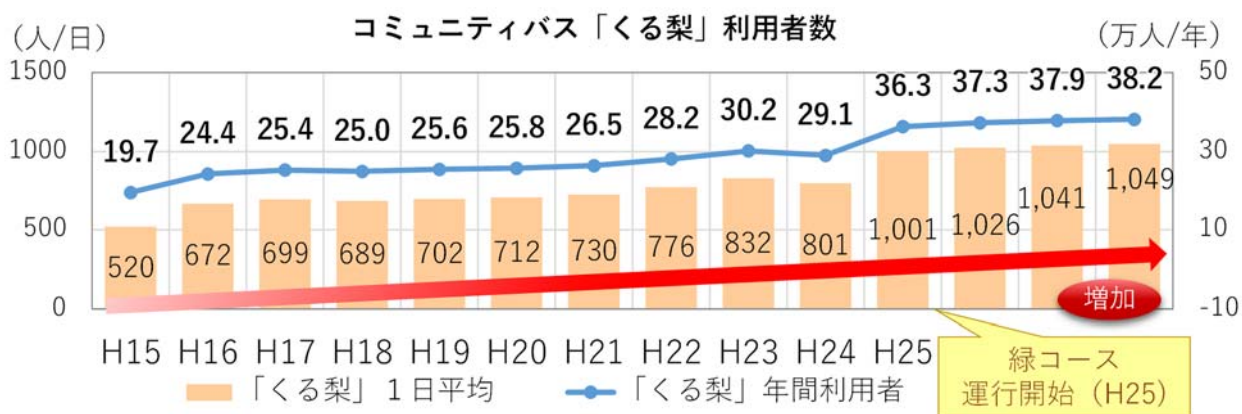
- ・鳥取駅乗降人員は、平成17年から平成23年までは減少傾向にあったものの、平成23年（406万人）から平成31年（396万人）にかけほぼ横ばい（-2.5%）で推移しています。



出典：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）、鳥取市市勢要覧

**図 1 1 JR主要駅乗降客数（年間）の推移**

- ・コミュニティバス「くる梨」の利用者数は、本格運行された平成15年以降、利用者数は増加傾向にあります。



**図 1 2 コミュニティバス「くる梨」利用者数の推移**

### ② 今後の方向性

鳥取駅利用者は横ばいを維持しており、今後は、公共交通の充実、ターミナル機能の充実が求められます。