

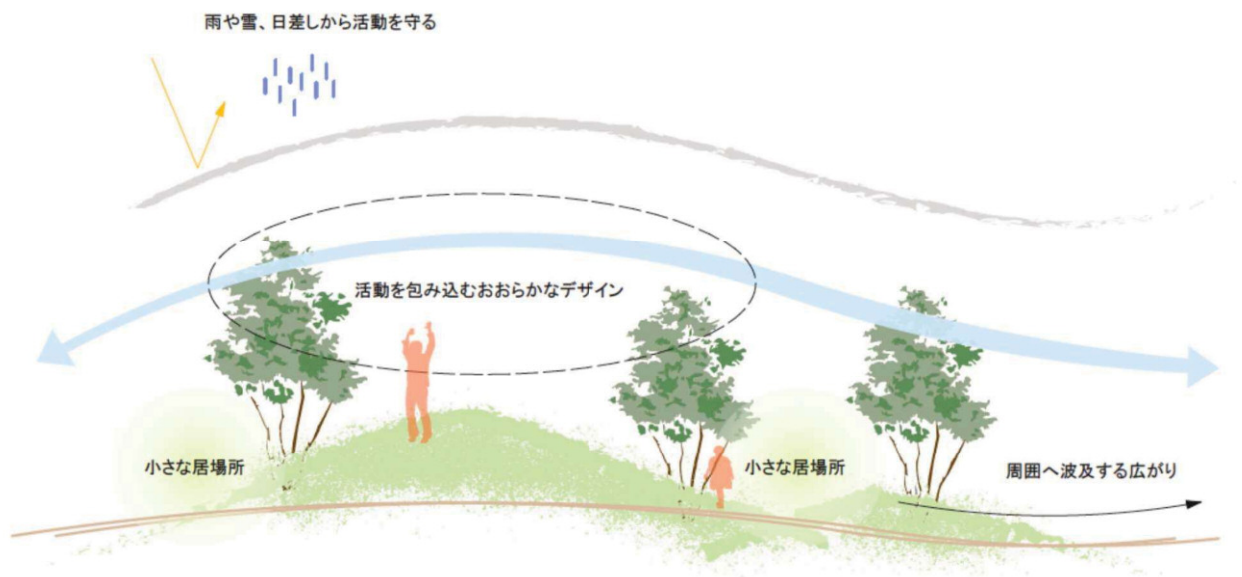
第4章 駅まち空間のデザインについて

1 デザインコンセプト

「風紋ターミナルゲート」

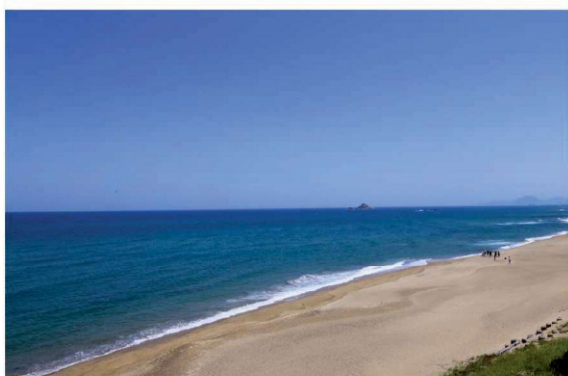
麒麟のまち圏域の玄関口であり、常に地域の生活と共にある駅まち空間は、良質で調和のとれた空間であることはもちろん、様々な社会情勢や人々の在りようを受けとめ、いつも活動や賑わいを支える柔軟性の高い場所であることが求められます。日々、異なる様相を示しながらも変わらない拠り所であること、活動が風景となって広場に展開され、それらがまちに波及していくこと、それを鳥取の代表的な風景である砂丘の「風紋」になぞられました。

利便性の高い交通結節点であることに加え、まちへの繋がりを生む多様な居場所や動線・視線のデザイン、砂丘や城跡、周囲を囲む山並みなどの鳥取の風景・風土を感じることができる空間デザイン、鳥取ならではの「民藝」を連想させる手仕事や素材感を感じる設えなどによって、未来に誇れる、鳥取らしいおおらかで広がりのある駅まち空間を実現します。



□ デザインコンセプトイメージ

【鳥取を代表する風景・風土】



□ 鳥取砂丘の風紋（左上）、鳥取砂丘と雪（右上）、白兎海岸（左下）

【鳥取ならではの手仕事】



□ 牛ノ戸焼染分皿

【年間を通した活動や催事の事例】

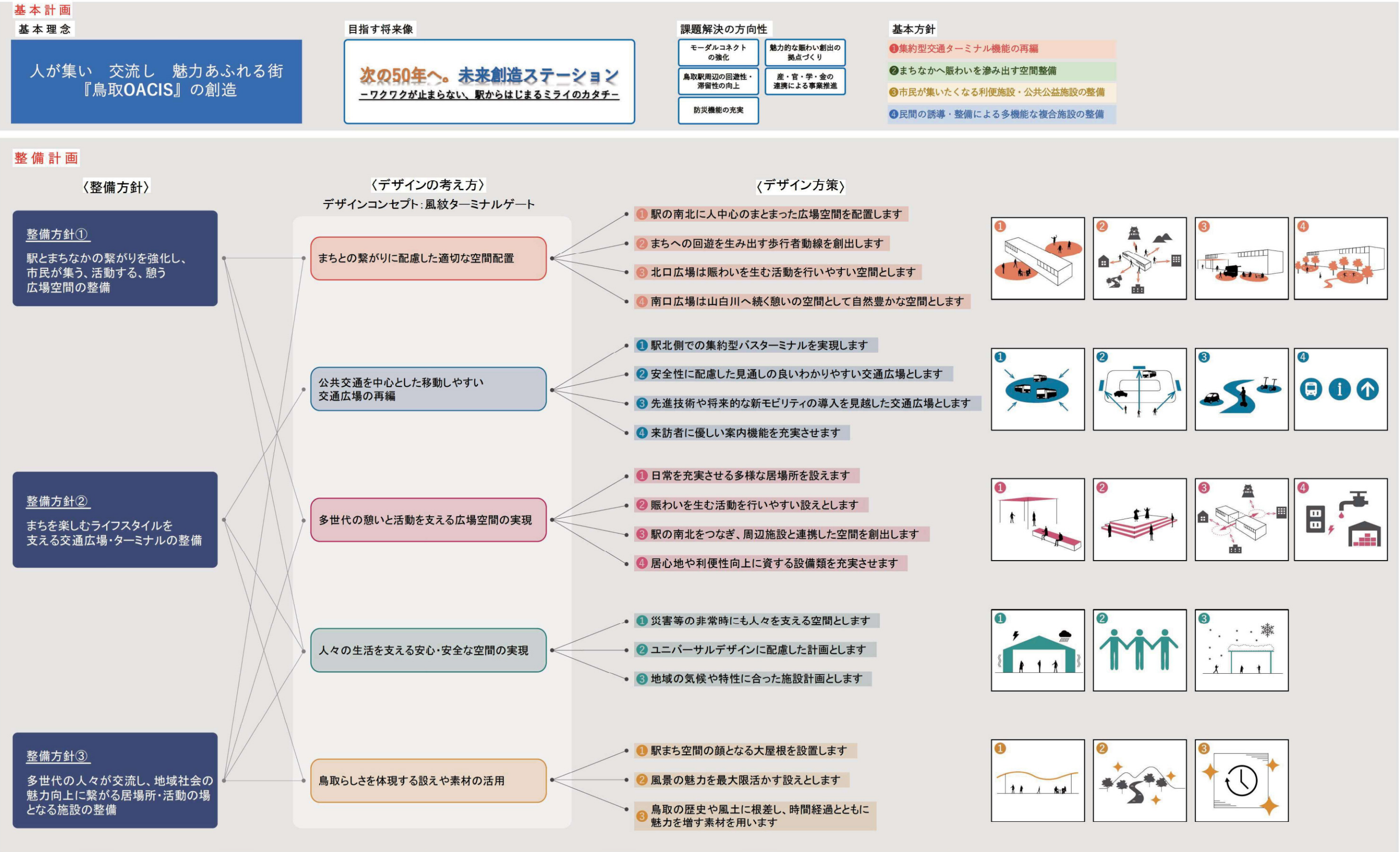


□ 流しびな（左）、しゃんしゃん祭（右）

2 駅前広場等のデザインについて

駅前広場等のデザイン検討にあたっては、前章の整備方針および前述のデザインコンセプトに基づきデザインの考え方と具体的なデザイン方策を設定しました。下に体系図を示します。

■デザインの考え方の体系図



整備計画

〈整備方針〉

整備方針①
駅とまちなかの繋がりを強化し、市民が集う、活動する、憩う広場空間の整備

整備方針②
まちを楽しむライフスタイルを支える交通広場・ターミナルの整備

整備方針③
多世代の人々が交流し、地域社会の魅力向上に繋がる居場所・活動の場となる施設の整備

〈デザインの考え方〉

デザインコンセプト：風紋ターミナルゲート

まちとの繋がりに配慮した適切な空間配置

公共交通を中心とした移動しやすい交通広場の再編

多世代の憩いと活動を支える広場空間の実現

人々の生活を支える安心・安全な空間の実現

鳥取らしさを体現する設えや素材の活用

〈デザイン方策〉

① 駅の南北に人中心のまとまった広場空間を配置します
② まちへの回遊を生み出す歩行者動線を創出します
③ 北口広場は賑わいを生む活動を行いやすい空間とします
④ 南口広場は山白川へ続く憩いの空間として自然豊かな空間とします

① 駅北側での集約型バスターミナルを実現します
② 安全性に配慮した見通しの良いわかりやすい交通広場とします
③ 先進技術や将来的な新モビリティの導入を見越した交通広場とします
④ 来訪者に優しい案内機能を充実させます

① 日常を充実させる多様な居場所を設えます
② 賑わいを生む活動を行いやすい設えとします
③ 駅の南北をつなぎ、周辺施設と連携した空間を創出します
④ 居心地や利便性向上に資する設備類を充実させます

① 災害等の非常時にも人々を支える空間とします
② ユニバーサルデザインに配慮した計画とします
③ 地域の気候や特性に合った施設計画とします

① 駅まち空間の顔となる大屋根を設置します
② 風景の魅力を最大限活かす設えとします
③ 鳥取の歴史や風土に根差し、時間経過とともに魅力を増す素材を用います

① ② ③ ④

① ② ③ ④

① ② ③ ④

① ② ③

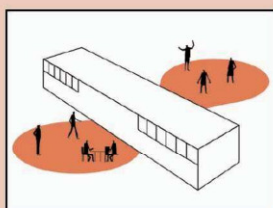
① ② ③

2-1 まちとの繋がりに配慮した適切な空間配置

鳥取駅周辺再整備を契機とした駅周辺エリアの再生には、エリア内での適切な機能分担や相互の連携が不可欠です。「駅周辺エリア」として設定した駅を起点とした直径300m圏内には、県道43号線を跨いで北側にはサンロードやバード・ハットをはじめとする屋根付きの商店街が、南側には山白川や鉄道記念物公園、鳥取市立中央図書館があり、目的地となる多くの施設が立地しています。今回の整備によって「駅まち空間」がこれらの施設をつなぎ、エリア全体に効果が波及していくような計画を目指します。

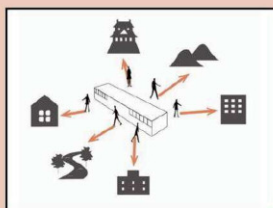
〈具体的なデザイン方策〉

① 駅の南北に人中心のまとまった広場空間を配置します。



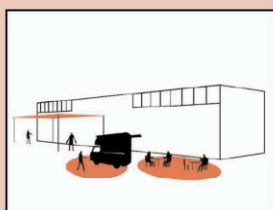
- ・ 来訪者を迎える風景、まちへの見通しの創出
- ・ 動線の交錯がない、十分な広さを確保

② まちへの回遊を生み出す歩行者動線を創出します。

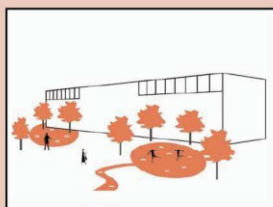


- ・ 駅前県道の平面横断の実現
- ・ 駅とバード・ハット、商店街を近づける道路空間再編
- ・ 駅前太平線の一方通行化
- ・ 山白川遊歩道へつながる通りの歩行者専用化

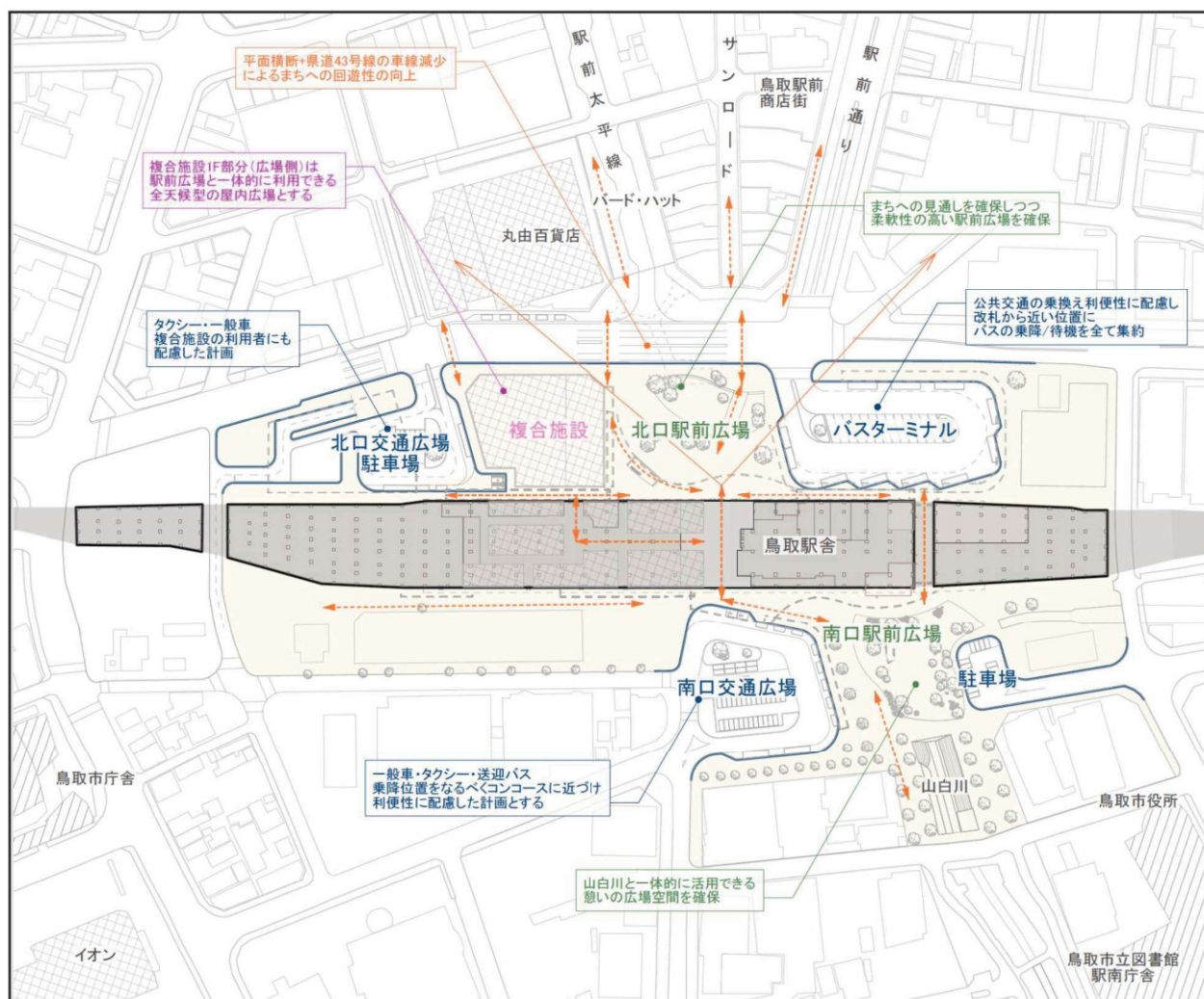
③ 北口広場は賑わいを生む活動を行いやすい空間とします。



④ 南口広場は山白川へ続く憩いの空間として自然豊かな空間とします。



【駅まち空間の配置計画】



□ 計画平面図：空間の配置計画

【駅前広場の空間配分】

既存の鳥取駅前広場は、日常的な乗降客数に対する交通空間の占める割合が他都市と比べても比較的大きいと言えます。「人中心」を念頭においた本計画においては、より環境空間の占める割合が大きくなるよう、空間の再配分を検討します。

既存の商店街や商業施設が立地する北口広場は、駅を訪れる人にとってのお迎えの空間として街への回遊を促す賑わいの空間を、山白川や鉄道記念物公園が立地する自然豊かな南口広場は日常的な憩いの空間として整備します。

	北口広場		南口広場		全体	
	環境	交通	環境	交通	環境	交通
駅前広場						
25,000m2程度	56% (+2)	44% (▲2)	58% (+7)	42% (▲7)	57% (+4)	43% (▲4)

□ 空間配分比較表

【平面横断によるまちへの回遊性の向上】

県道 43 号線における平面横断が可能になると、駅からバード・ハットおよびサンロードにスムーズな動線がつながることから、整備効果が駅直近だけでなく、花見橋通り周辺まで波及することが期待できます。



□ 空間特性分析 左：現況（地下道） 右：平面横断

【駅前における歩行者空間化の事例】



□ 交通広場が歩行者専用道化された事例（なんば広場/大阪市）

出典（左）：南海鉄道.なんかい ACTION.2025-03-19.

【賑わいを生む北口広場】

歩行者動線の交錯を避けつつ、利活用が日常的に行える十分な空間を確保します。活用している様子が駅の顔となるとともに、駅を出たところからまちへの見通しを確保することで、まちへの回遊の期待感を高めます。



□ 北口広場のイメージ

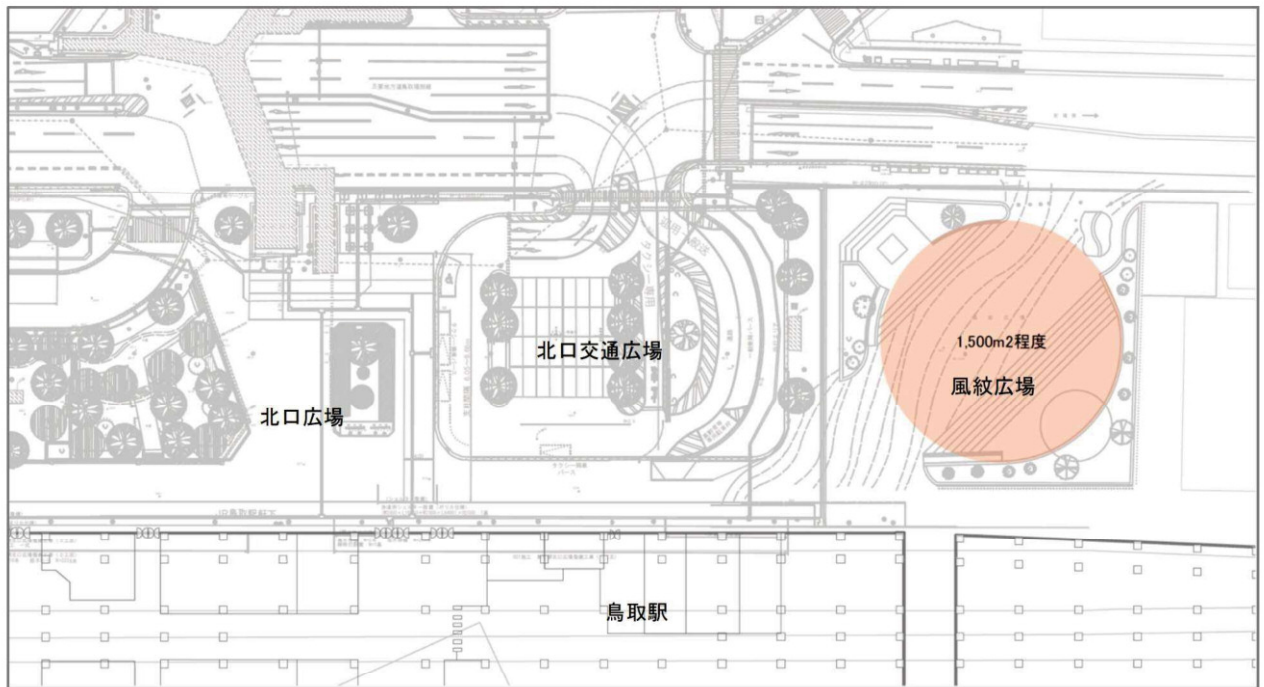


□ 駅前広場での活用の様子（長崎駅駅前広場 左：日常 右：イベント時）

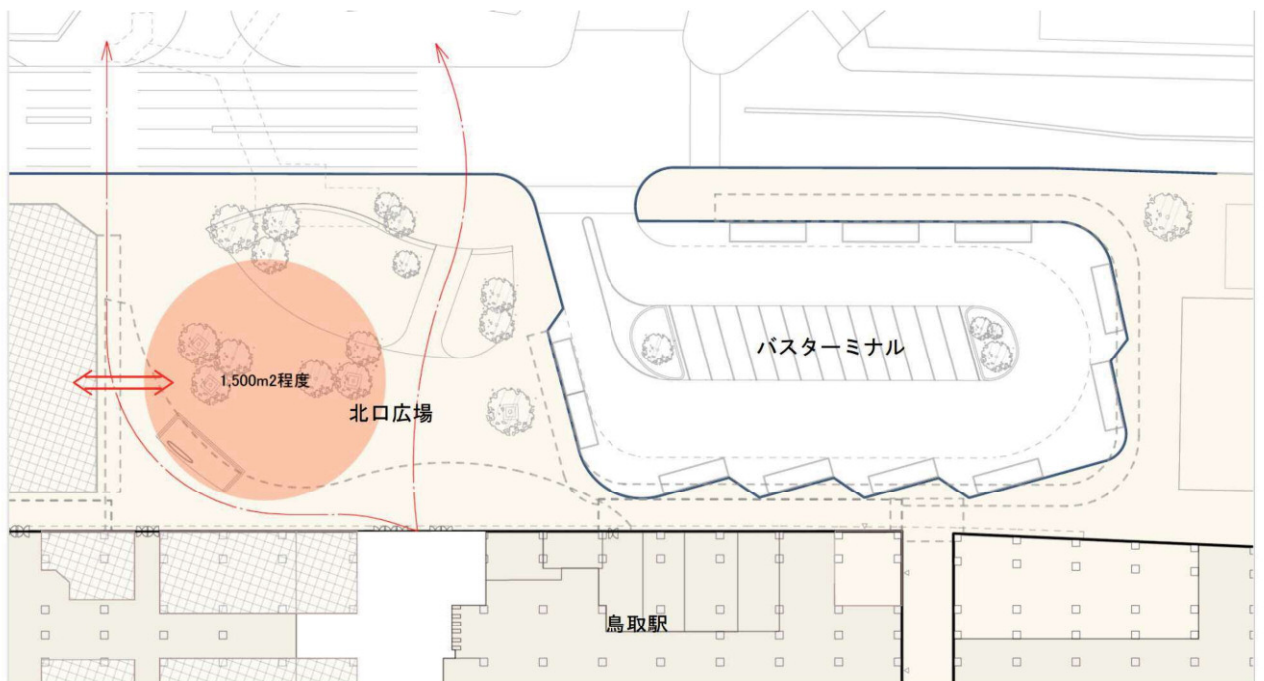


□ 現在の風紋広場を活用している様子
出典（右）：一般社団法人鳥取市観光コンベンション協会本部・鳥取市観光サイト。

既存の風紋広場同等以上の面積を確保することにより、日常的な歩行者動線を阻害することなく賑わいのための活用が行えます。また複合施設側へ広場を近づけることで屋内外での一体的な利用も可能になります。



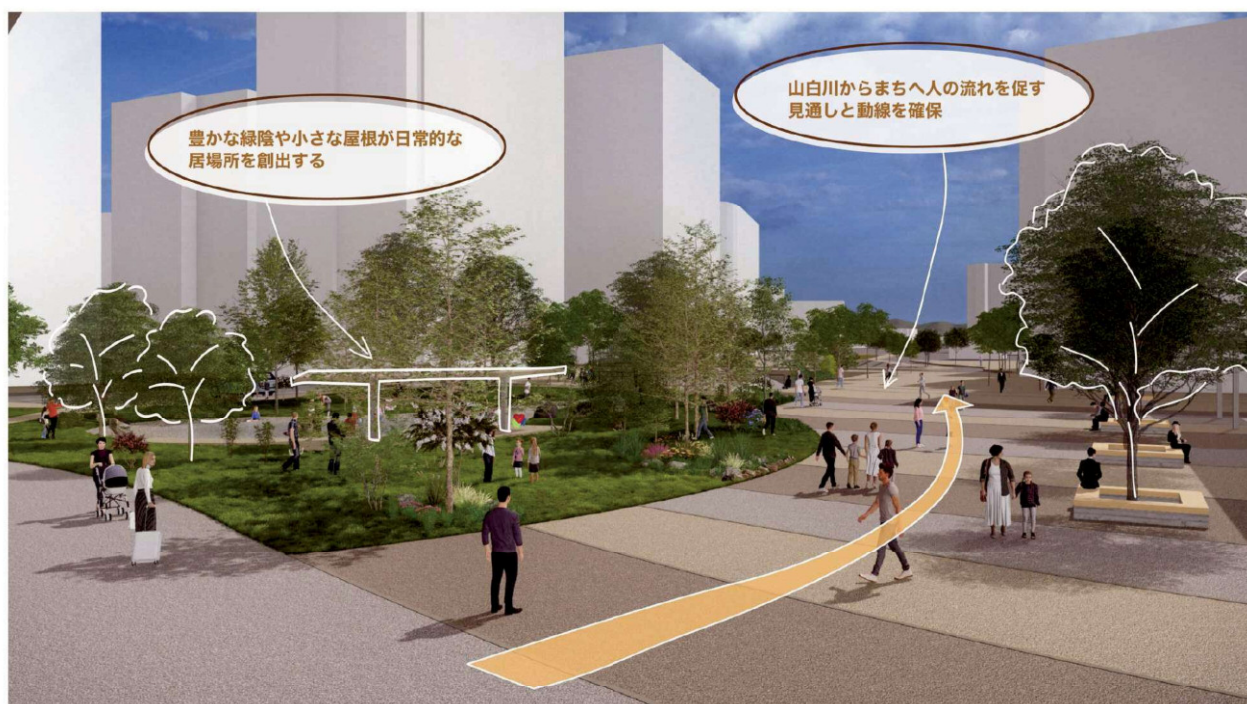
□ 風紋広場現況平面図



□ 北口広場計画平面図

【市民の憩いとなる南口広場】

南口広場には親水空間を設け、より身近に自然を感じてもらうとともに、山白川遊歩道への空間的な連続性を創出します。



□ 南口広場のイメージ



□ 親水広場の事例（左：徳山駅駅前広場、右：神田川ふれあい広場/富士宮市）

出典（左）：周南市.周南市公式 Facebook.2019-08-16.



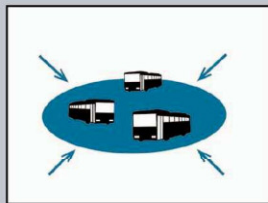
□ 現在の南口周辺の様子（左：山白川親水護岸、右：鉄道記念物公園）

2-2 公共交通を中心とした移動しやすい交通空間の再編

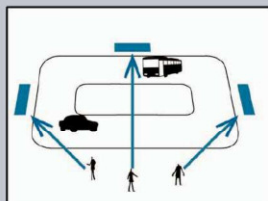
鳥取駅は麒麟のまち圏域における交通結節機能としてすでに公共交通が充実した駅ですが、現状、駅利用者のバスへの乗換利便性などにはまだ課題がある状況です。交通空間を再編することで、鳥取の玄関口に相応しい分かりやすく安全で快適な施設を実現します。

具体的なデザイン方策

① 駅北側での集約型バスターミナルを実現します。



② 安全性に配慮した見通しの良い分かりやすい交通広場とします。



- ・ 改札から近い位置に公共交通を配置
- ・ 雨に濡れない動線の確保、融雪装置の検討
- ・ バスと一般車・タクシーを分離
- ・ 一般車の乗降は南口をメインにする

③ 先進技術や将来的な新モビリティの導入を見越した交通広場とします。



- ・ デジタルサイネージやナビゲーションシステムへの対応を検討
- ・ 将来的な自動運転等にも対応できる構造

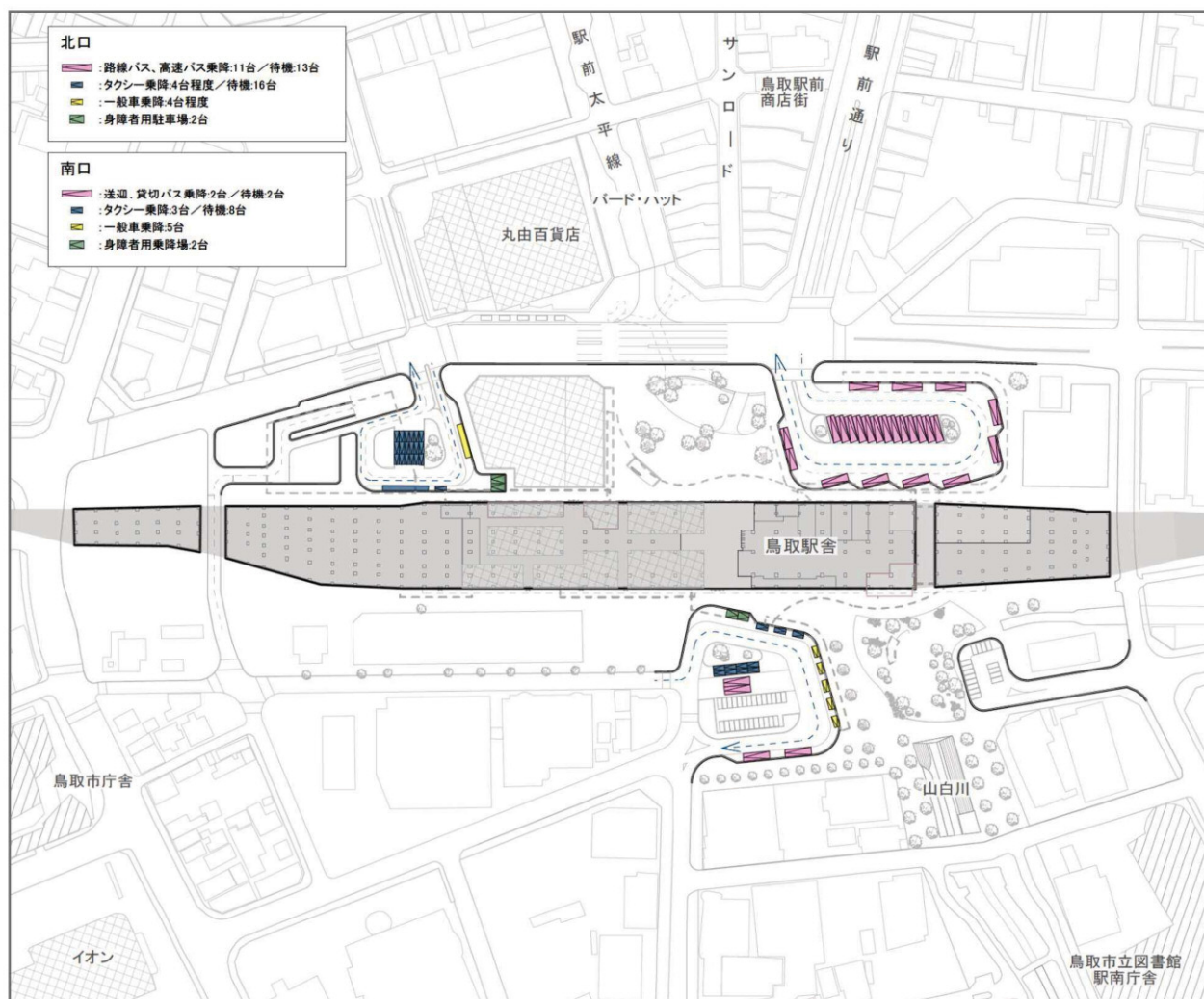
④ 来訪者に優しい案内機能を充実させます。



- ・ コンコース内のサポートセンター／コンシェルジュ機能
- ・ 複合施設にも充実した観光案内機能を配置
- ・ 分かりやすく統一感の取れたサイン類の設置

【交通空間におけるバース数の確保の考え方】

各交通事業者との十分な協議を踏まえ、利便性と安全性に配慮した適切な規模の交通広場とします。



□ 計画平面図：バース数の整理

	北口			南口			全体		
交通機能	乗車	降車	待機	乗車	降車	待機	乗車	降車	待機
路線（循環）バス	11		13	0	0	0	11		13
高速バス	(+1)			(▲1)					
タクシー	3 (▲1)	1	16 (▲16)	2 (+1)	1 (+1)	8 (▲4)	5	2 (+1)	24 (▲20)
一般車	4 (▲5)		-	5 (+1)		-	9 (▲4)		-
貸切・送迎バス	0	0	0	2	0	2	2	0	2

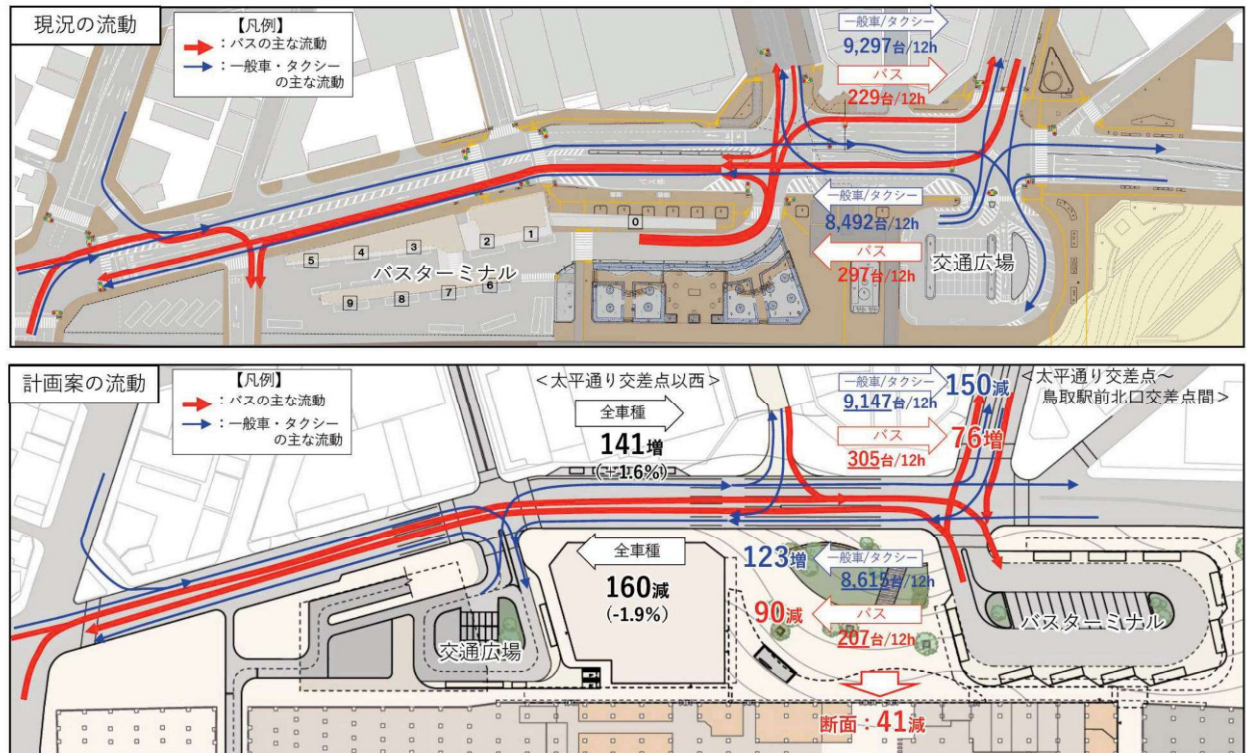
※（）現況との差分

□ 現況バース数との比較

【レイアウト再編による交通流動の変化】

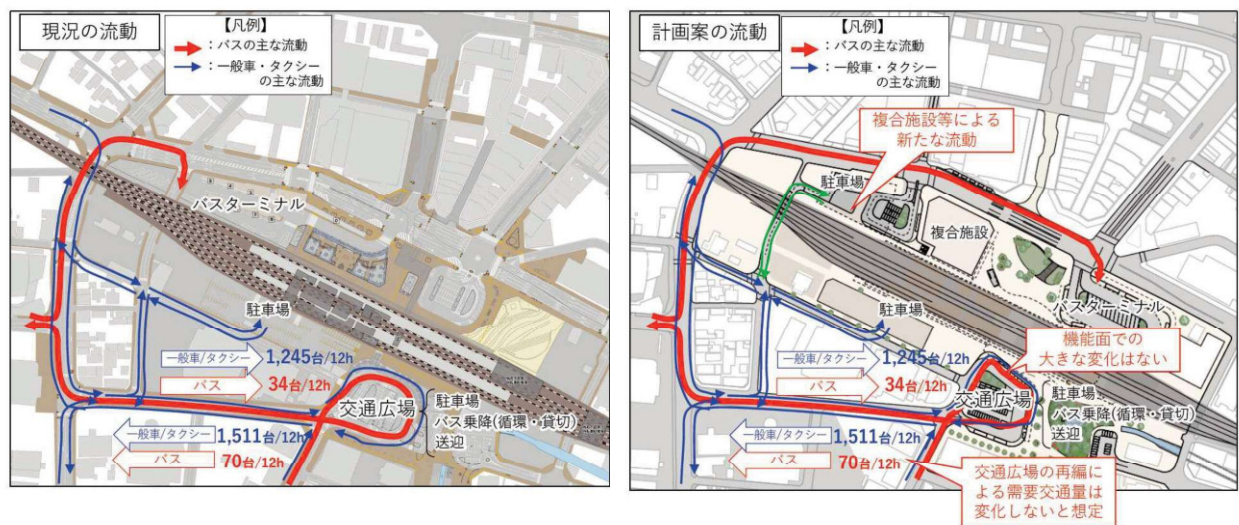
北口は駅前広場のレイアウトの再編によって、バスターミナルと交通広場を利用する交通の流動が、東西で逆転しますが、東西での流動転換によって、増減量は相殺され、駅前道路の交通量はほぼ変化しません。

県道沿いでのバスの乗降がなくなり、バス、タクシー・一般車の出入りが整理されることで平面横断の実現可能性が高まります。



□ 北口交通広場の再編に伴う交通量解析

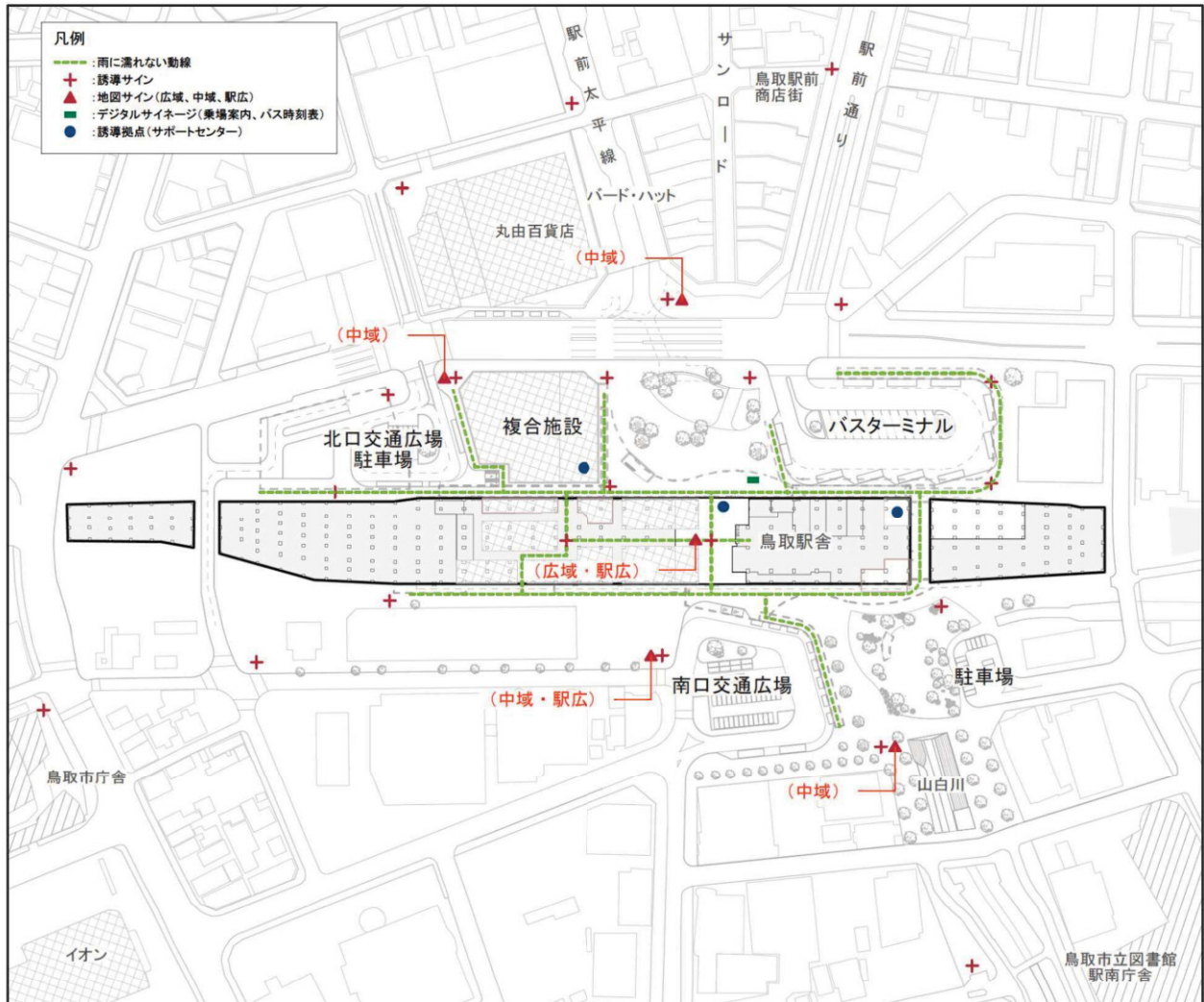
南口は現状と同程度の規模の交通広場を確保することで大幅な交通流動の変化はありません。



□ 南口交通広場の再編に伴う交通量解析

【駅からの適切な誘導と雨に濡れない動線について】

- ・コンコース内と複合施設内、バスの待合空間付近に地図サインやデジタルサイネージのほか、サポートセンター等の誘導拠点を設置します。
- ・駅周辺を含め広域にわかりやすい誘導サインを配置します。
- ・デジタルサイネージや AI コンシェルジュ等先進技術に対応した駅まち空間を目指します。
- ・駅から公共交通や複合施設へは濡れない動線として屋根がつながる計画とします。



□ 誘導拠点の配置図



□ 誘導拠点・サインの事例（富山駅）

出典（左）：鳥津環境グラフィックス,公式 HP.

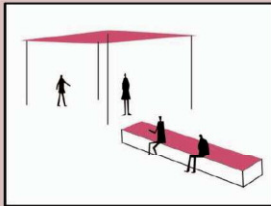
出典（右）：ピート.富山で飲み食い・おぼえ書きブログ,2021-04-04.

2-3 多世代の憩いと活動を支える広場空間の実現

鳥取駅周辺においては日常的に集い、憩える居場所となる空間が少ないことが明らかになっています。本計画では多様な人々にとっての日常的な居場所を充実させることに加え、日々の活動を支えるおおらかで自由度の高い駅前広場を整備することを目指します。

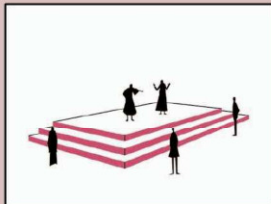
具体的なデザイン方策

① 日常を充実させる多様な居場所を設えます。



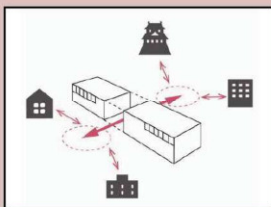
- ・ 緑陰やベンチ等の設えによる滞留空間
- ・ イベント利用しやすいフラットなオープンスペース
- ・ 南口には親水空間を設け、山白川へと連なる水の軸を創出

② 賑わいを生む活動を行いやすい設えとします。



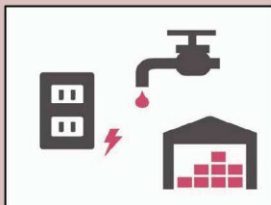
- ・ 大屋根による全天候型の屋外広場
- ・ 常設のステージによる活用の促進

③ 南北をつなぎ、周辺施設と連携した空間を創出します。



- ・ 駅や周辺施設を繋ぐ大屋根・シェルター
- ・ 南北をつなぐコンコースや待合空間の整備
- ・ 南北で統一した素材、ファニチャーの選定
- ・ 複合施設と連携した居場所づくり
- ・ 広場に面した複合施設や駅施設のたたずまいの調整

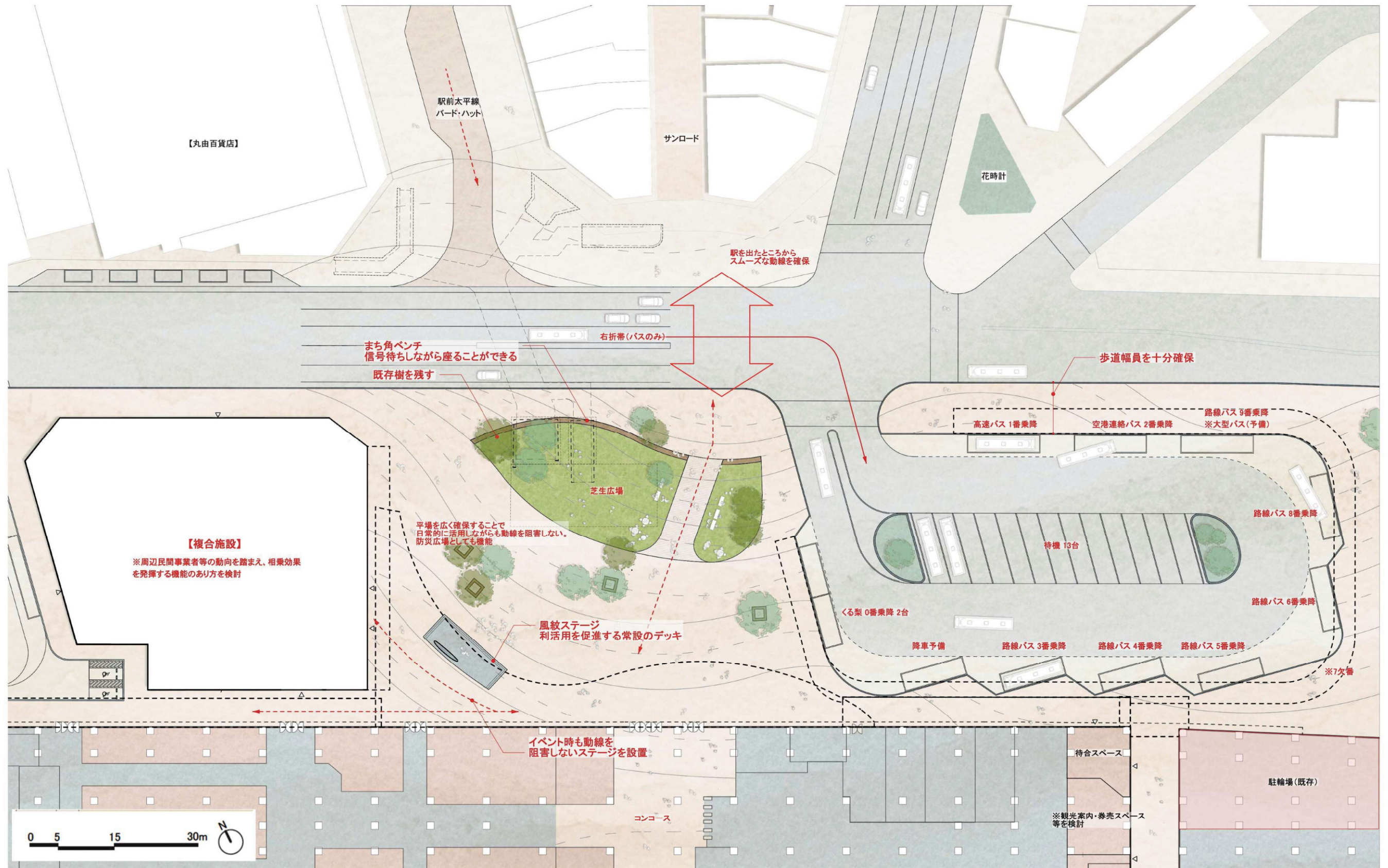
④ 居心地や利便性向上に資する設備類を充実させます。



- ・ 活用しやすい電源、給排水設備、倉庫等の設置
- ・ 活動を印象づけ、安らぎを演出する照明デザインの実現

【北口駅前広場平面イメージ】

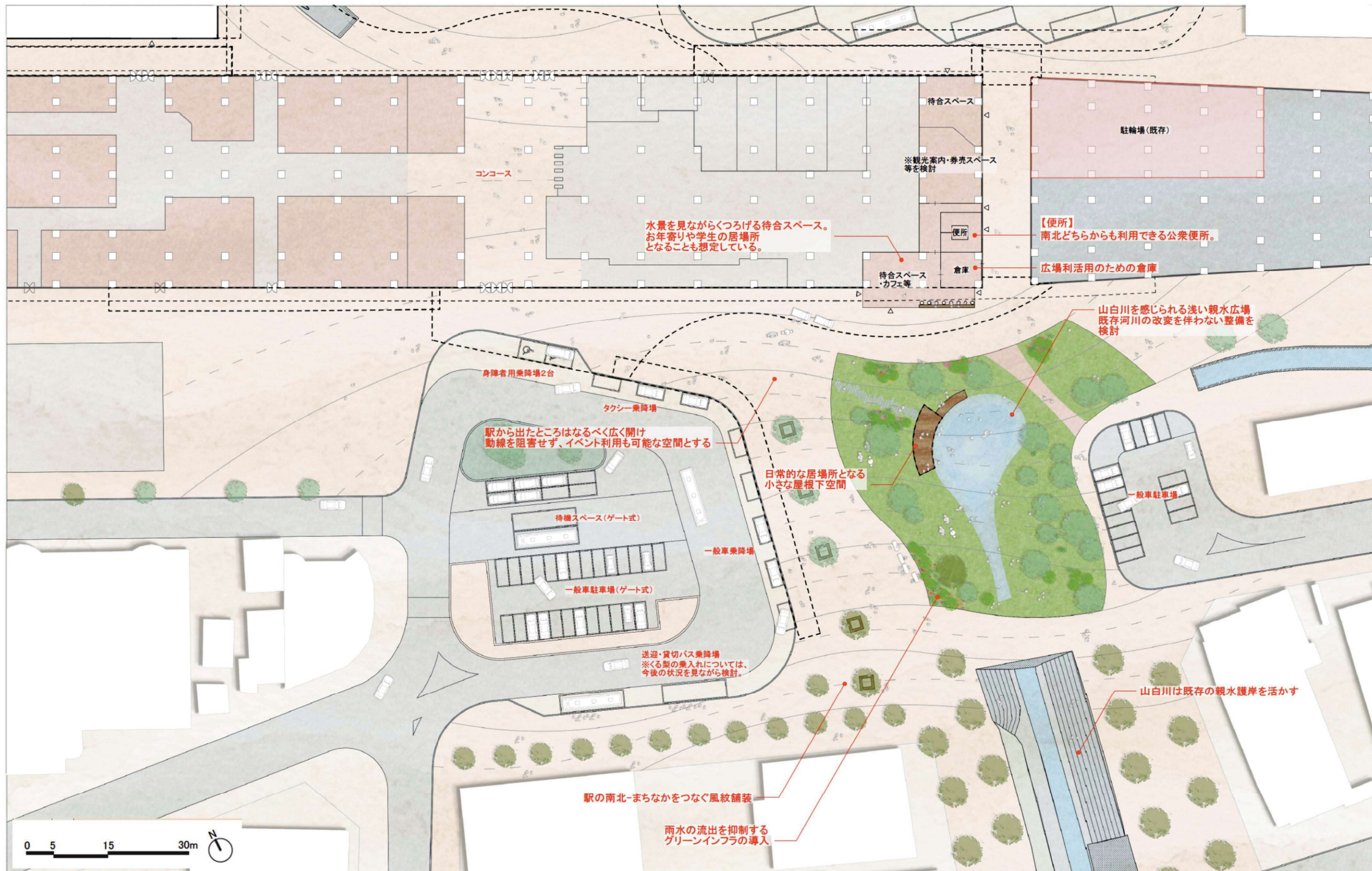
※関係者協議中のものであり、今後変更の可能性があります



□ 北口広場平面図

【南口駅前広場平面イメージ】

※関係者協議中のものであり、今後変更の可能性があります



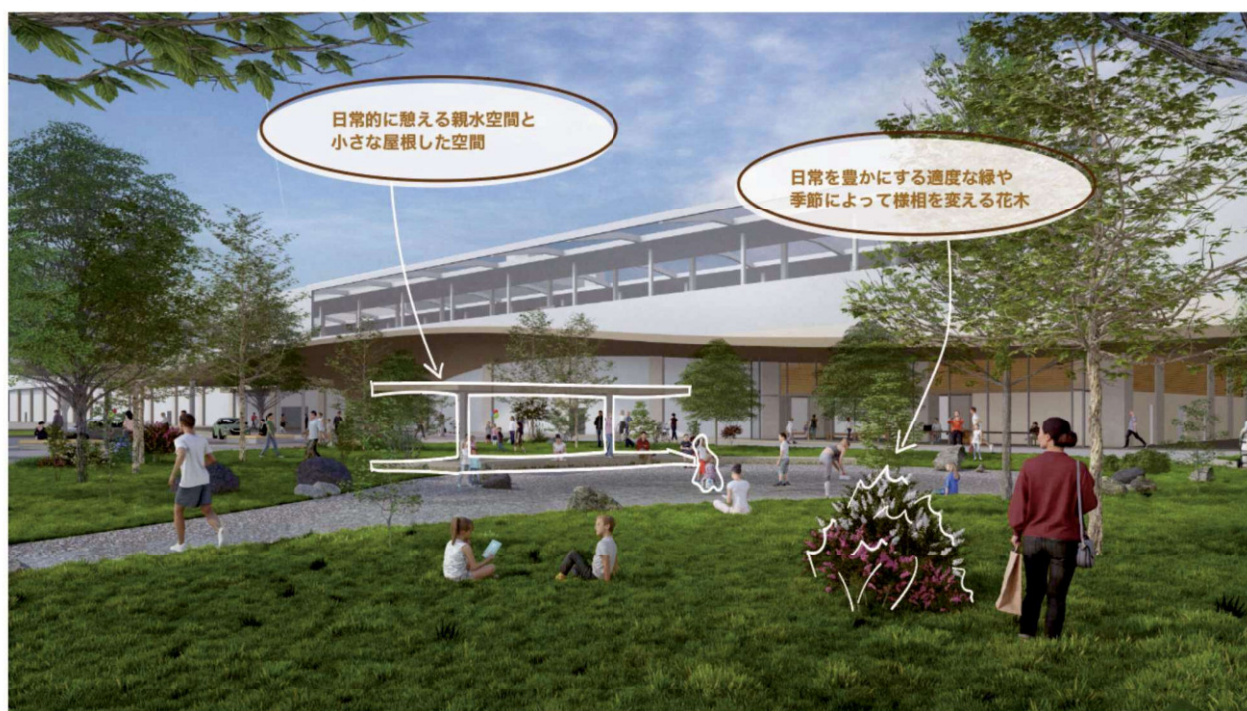
□ 南口広場平面図

【北口駅前広場のイメージ】



□ 広場の活用イメージ

【南口駅前広場のイメージ】

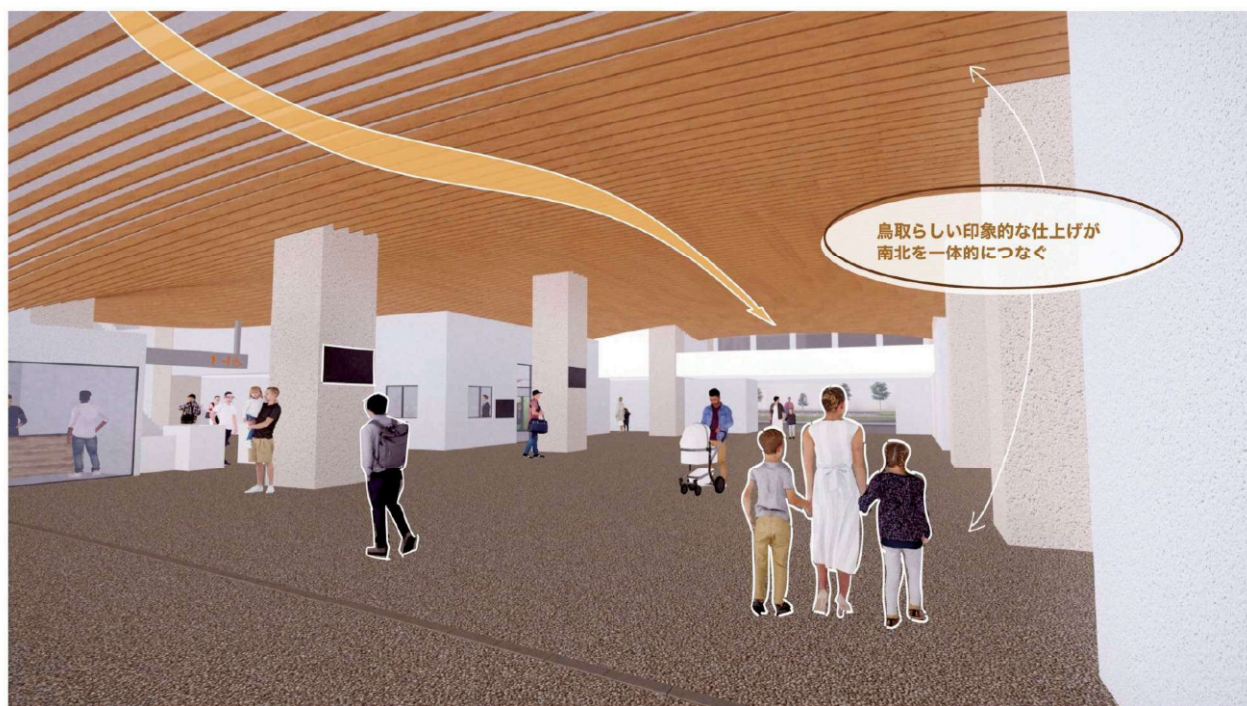


□ 緑と水の憩いの広場のイメージ

【周辺施設と一体的な整備のイメージ】



□ 複合施設グランドレベルのイメージ



□ コンコース空間のイメージ

【活用を促進する設備類の事例】

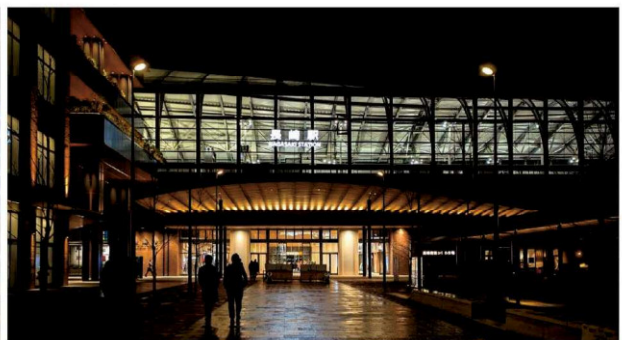
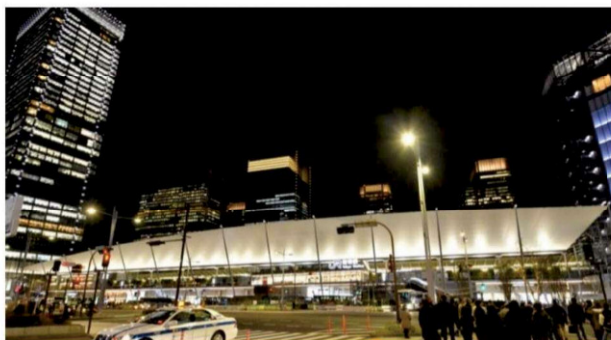
- ・ 広場には活用に役立つ電源、給排水設備を適切な位置に設置します。
- ・ 清掃等の日々の活動に資する倉庫や融雪装置など日常の利便性を向上させる設備類も検討します。
- ・ 夜間の照明はまちのシンボルとして印象的な演出を検討するとともに、日常的には足元を照らす適切な照度、均斉度のとれた照明計画とします。



□ 広場内の電源（左：長崎駅東口広場、右：四日市中央通り）
出典（右）：和歌山市.和歌山駅まち空間活性化基本構想.2025-07.



□ 備蓄倉庫（左：南池袋公園/東京都）、融雪装置（右：鳥取市役所前）
出典（左）：JR 東日本. FUN! TOKYO! .2019-9-2.



□ 空間を印象付ける演出照明（左：東京駅八重洲口、右：長崎駅東口）

2-4 人々の生活を支える安心・安全な空間の実現

駅まち空間は日常だけでなく非常時にも活動や情報集積の中心的な場所になります。時の経過に耐えうる高い性能の確保や適切なプランニングによって、市民生活を支える安心・安全な空間を実現します。

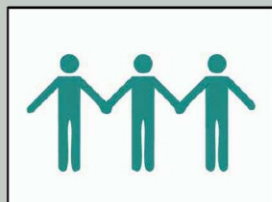
具体的なデザイン方策

① 災害等の非常時にも人々を支える空間とします。



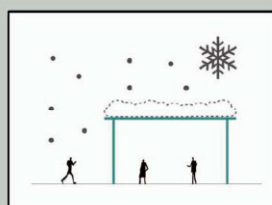
- ・ 災害時の防災拠点(広い空間、積雪対応)
- ・ 雨庭などのグリーンインフラにより豪雨災害や雨水活用に対応

② ユニバーサルデザインに配慮した計画とします。



- ・ 身障者用駐停車場の充実
- ・ バリアフリー動線の確保

③ 地域の気候や特性に合った施設計画とします。



- ・ 高い耐久性と維持管理性を備えた材料選定
- ・ 積雪を考慮した屋根の構造・素材選定
- ・ 融雪装置等、積雪に対応する設備を検討

【災害等の非常時における防災機能の充実】

- ・ 災害時にも役立つ什器、設備類を検討します。
- ・ 特に南口広場は緑化面積を増やすことで、日常的な雨水の浸透を抑制するとともに、都市部におけるヒートアイランド現象の抑制にも寄与します。

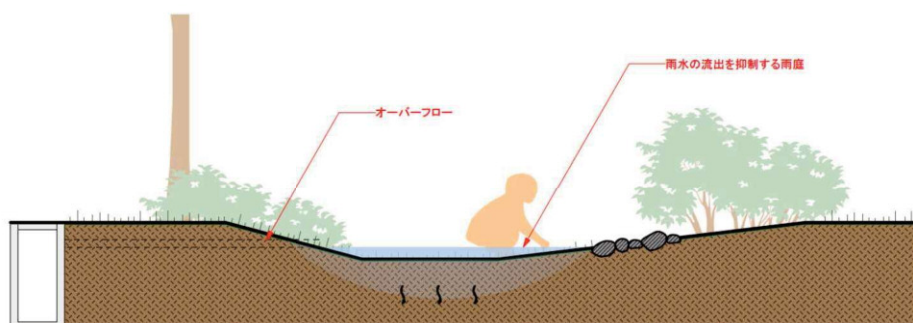


□ 防災機能の例（かまどベンチ）

出典：日本興業株式会社公式 HP.



□ グリーンインフラのイメージ



□ 雨庭イメージ断面図

【身体障がい者にも配慮した計画】

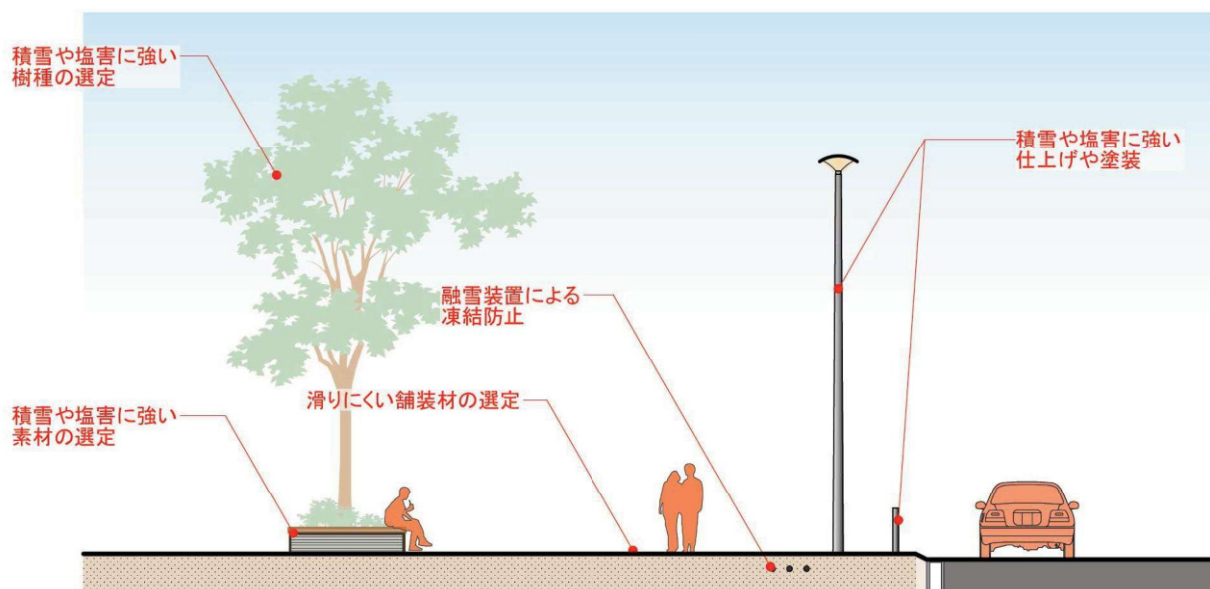
- ・改札から身障者駐車場まで雨に濡れない動線で繋がります。
- ・身障者用の乗降は駐車式にし、乗降時に支障がないように配慮します。
- ・グラウンドレベルでの移動が可能になり、バリアフリーに配慮した計画とします。
- ・サイン等によるわかりやすい誘導を検討します。



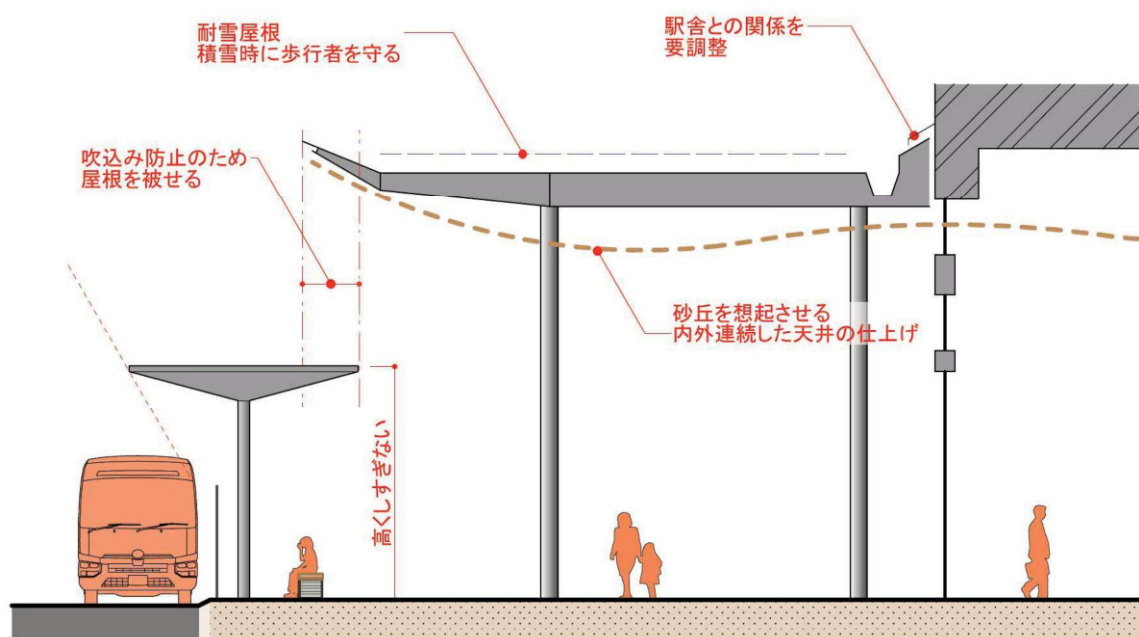
□ 屋根で覆われた身障者用駐車場（長崎駅東口）

【鳥取の気候にあった施設計画】

- ・ 積雪や塩害に対応した仕上げ、仕様を検討します。
- ・ 荒天時にも日常的な利便性を阻害しない施設の配置とします。



□ 広場の断面イメージ



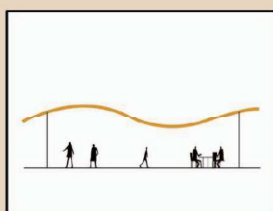
□ 屋根下空間の断面イメージ

2-5 鳥取らしさを体現する設えや素材の活用

駅まち空間は鳥取の玄関口として訪れる人々が最初に体感する場所であり、最初に目にする風景となります。来訪者を歓迎し、まちへの期待感を高める空間であることはもちろんのこと、日常的に利用する市民にとっても地域の魅力を感じることができ、誇りや愛着を醸成するような鳥取らしい空間整備を目指します。

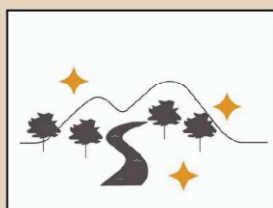
具体的なデザイン方策

① 駅まち空間の顔となる大屋根を設置します。



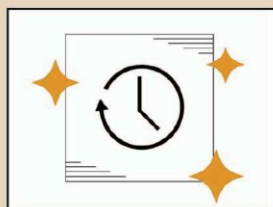
- ・ 南北に大屋根を設置しまちから見た際に駅の存在を印象づけます。
- ・ 大屋根と連続した駅の来訪者を迎える印象的なコンコース空間を実現します。

② 風景の魅力を最大限活かす設えとします。



- ・ 鳥取らしさを体現するおおらかなランドスケープ
- ・ 街への見通しを阻害しない施設配置とデザイン

③ 鳥取の歴史や風土に根差し、時間経過とともに魅力を増す素材を用います。



- ・ 地場の材料を活用した舗装やファニチャー
- ・ 砂丘を想起させる大屋根
- ・ 気候や地域性に配慮した植栽計画

【駅まち空間の顔となる設え】



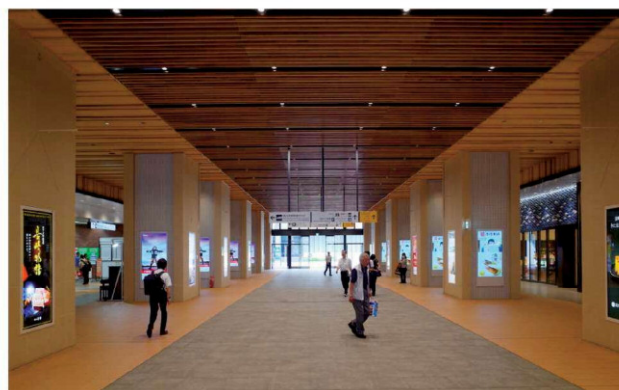
□ 北口駅前広場の大屋根がまちからの視線を受け止める



□ 印象的な大屋根の事例（長崎駅）



□ 来訪者を迎える印象的なコンコース空間



□ 印象的なコンコース空間の事例（左：長崎駅、右：松山駅）

出典（右）：清水建設公式 HP.

【歴史や風土に根差した素材・技術の活用】

- ・鳥取ならではの素材や技術を活用した駅まち空間を整備します。
- ・鳥取の積雪が多い気候や、海に近い立地に適した素材、工法を選定します。



□ 木材利用のイメージ（左：智頭杉の製材、右：ヴォールト屋根の家）

出典（左）：ほんのひととき.公式 note .2025-06-20.

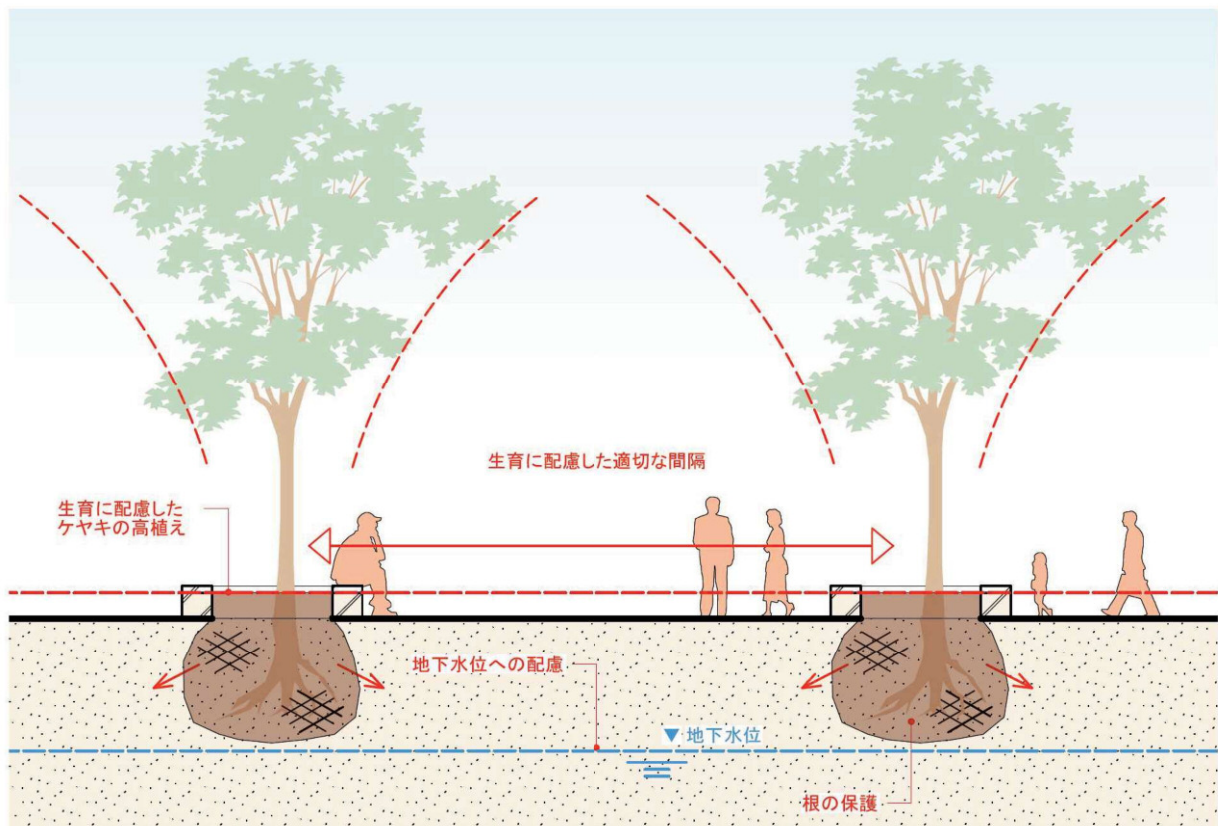
出典（右）：鳥取 CLT .公式 HP.



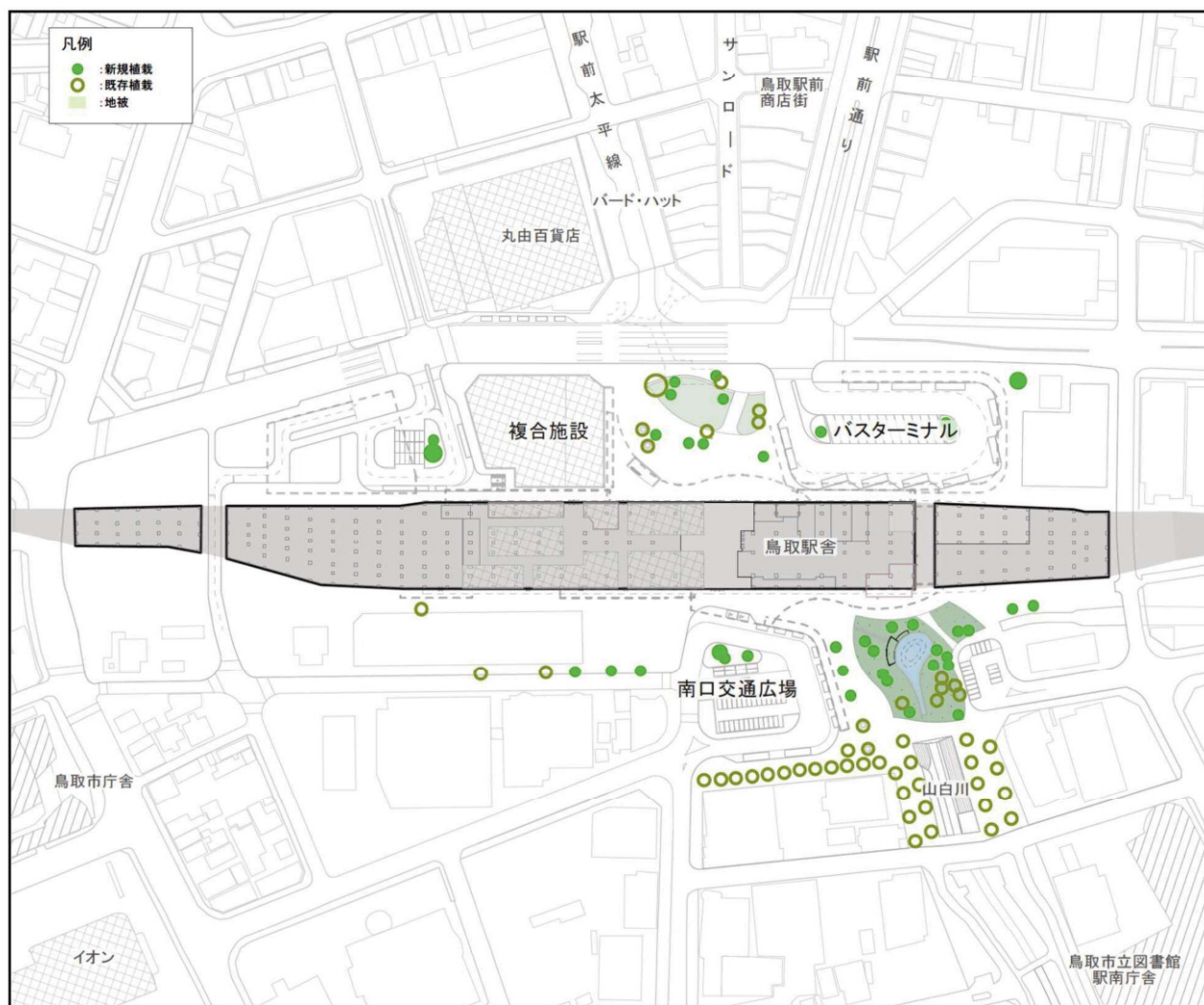
□ 石材利用のイメージ（左上：鳥取城跡、右上：黎明の庭、左下：鳥取砂丘、右下：風紋広場）

【風土・気候に適した植栽計画】

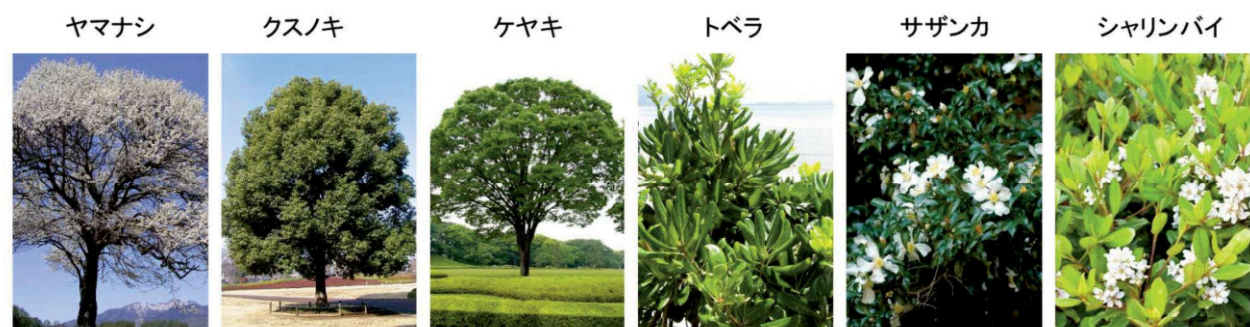
- ・なるべく既存樹を残しつつ、より生育に適した環境とすることを検討します。
- ・鳥取の積雪が多い気候や、海に近い立地に適した樹種、工法を選定します。
- ・現状の北口広場のケヤキは高い地下水位の中で、密集して植えられており生育上望ましくない状況です。
- ・本計画では鳥取駅前の印象的なケヤキを一部再利用することや、移植することも検討します。
- ・その際生育上十分配慮した計画とします。
- ・適度な間隔を保つことでムクドリ等の鳥害対策にも寄与します。



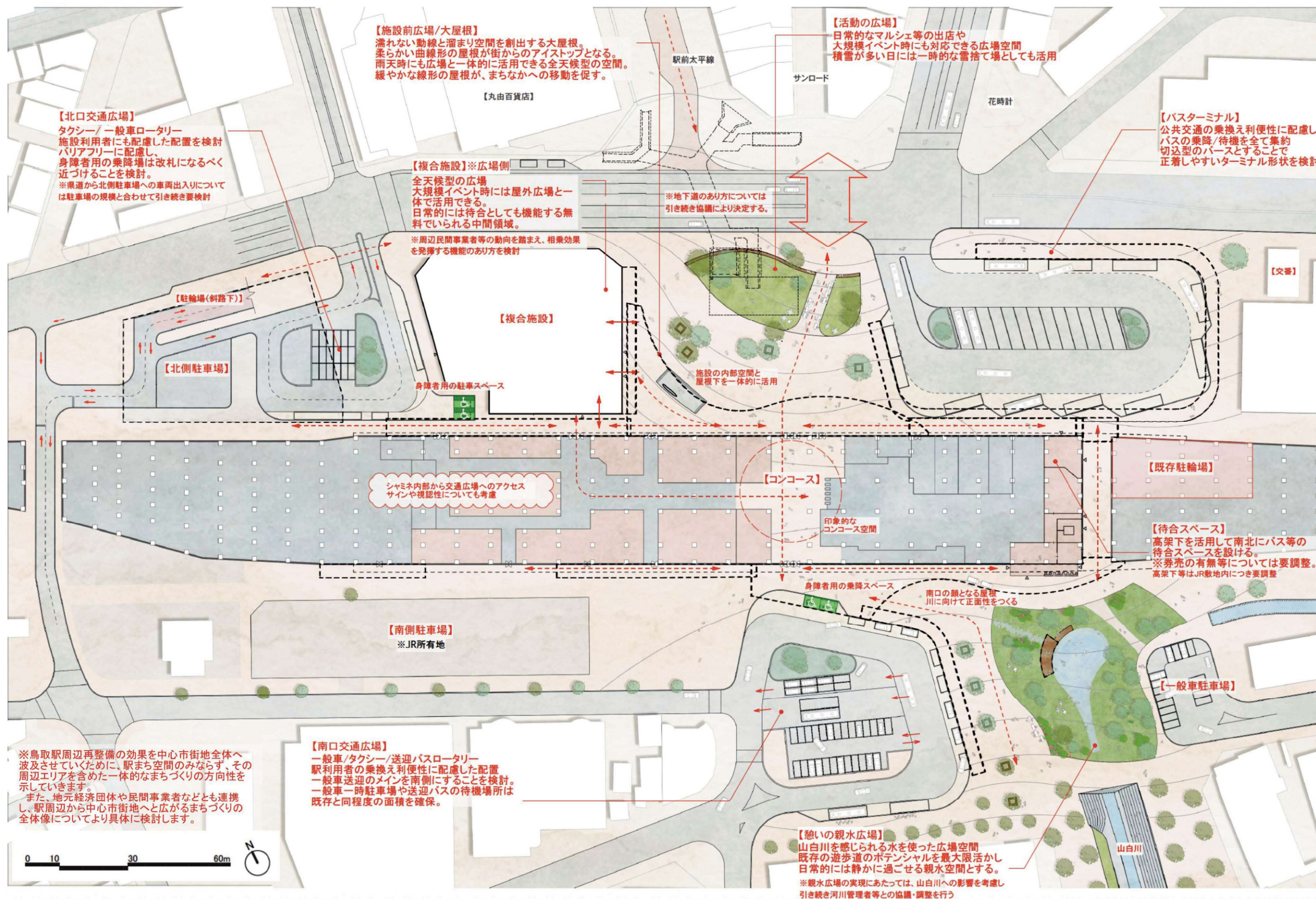
□ 植栽計画のイメージ



□ 植栽平面図



□ 樹種のイメージ



【駅まち空間のデザインイメージ】

〈北口広場のデザインイメージ〉

※県道の平面横断のあり方については
引き続き道路管理者・交通管理者等との協議により決定する。

砂丘のアンジュレーションを想起させる波打つ大屋根が
まちからのアイストップになる。
日常の利活用を支え、待合等にも寄与する屋根下空間を創出する。



鳥取駅北口交差点から広場を見る

風紋舗装や石積みベンチなど周辺の資源を想起させるしつらえや
見通しの良い適切な空間配置により、まちなかへの回遊を促す。

大屋根と一体的に南北をつなぐコンコース空間や
広場と合わせて活用できる複合施設のデザイン



□ 北口広場のイメージ

出典 (上部左): Editorial Arquitectura Viva SL.Arquitetura Viva.2014-4-30.

出典 (上部右): OPPENHEIM ARCHITECTURE.公式 HP.

〈南口広場のデザインイメージ〉

※観水広場の実現にあたっては、山白川への影響を考慮し引き続き河川管理者等との協議・調整を行う

活用しやすい北口広場に対して
南口は自然豊かな憩いの空間として山白川と一体的な
日常利用を促進する。



南口広場から駅舎を見る

大屋根や風紋舗装がコンコースから
山白川遊歩道へ人の流れを促す。



山白川上空から南口広場を見る

日常を彩る四季折々に表情を変える植栽が
グリーンインフラとしても機能する。



コンコース側から南口広場を見る



参考事例: 中央通り(三重県四日市)

水景を見ながらくつろげる待合スペース
日常的にはお年寄りや学生などの居場所にもなる。



待合空間のイメージ

□ 南口広場のイメージ

出典（上部左）：Tone & Matter.公式 HP.

3 複合施設のあり方について

3-1 コンセプト

鳥取のまちは山陰地方の東の玄関口であり、東部圏域の持続的な発展のためには、非常に重要な役割を果たしていると言えます。しかしながら、大火を乗り越え形成された市街地は広く、まちの焦点が見えにくい状況となっています。

鳥取駅は山陰地方の鉄道駅では最大規模の乗降客数を有し、駅前にはゆとりのある空間が広がっているものの、列車待ちの学生が所在なく駅前広場で時間を潰している様子が散見されるなど、駅前には快適に滞在できるような空間が乏しい状況にあります。

一方で、まちなかでは、脈々と根付く民藝を活かしたまちづくりや空き店舗のリノベーションによる個性的な店舗の展開など、少しずつ人々の居場所となる場所が増えてきています。

市街地の北側には、どんなときでも人々の暮らしを見守る鳥取市民にとっての心の拠り所＝久松山が構えています。まちとしてのまとまりを創出し、まちなか全体の活性化を効果的に推進していくためには、鉄道や各種公共交通の利便性という鳥取駅周辺の特徴を最大限活かした新たな人々の拠り所・居場所、まちへと広がる活動を育む場所が必要と考えました。

以上のことから、本施設の整備方針を次頁の通り設定します。



□ 駅前広場で時間を潰す学生



□ まちなかに生まれる小さな居場所



□ 市民の心の拠り所久松山

複合施設の整備方針

- 1) 幼年期、青年期、成人期、壮年期、セカンドライフ等、人生の様々なシーンを彩る居場所をつくる
- 2) 子どもを持つ親が日常的に訪れたくなる空間とする
- 3) 人々の生きがいづくりや新しいアイデア・ビジネス・クリエイティビティの醸成に貢献する
- 4) これらの活動を通じて、人々の交流を創出し、地域社会の魅力向上へと還元する
- 5) 駅前広場と空間的・景観的に一体的な場を形成する
- 6) 従来の公共施設の類型を越えて、複数の機能を融合させ、相乗効果を発揮させる

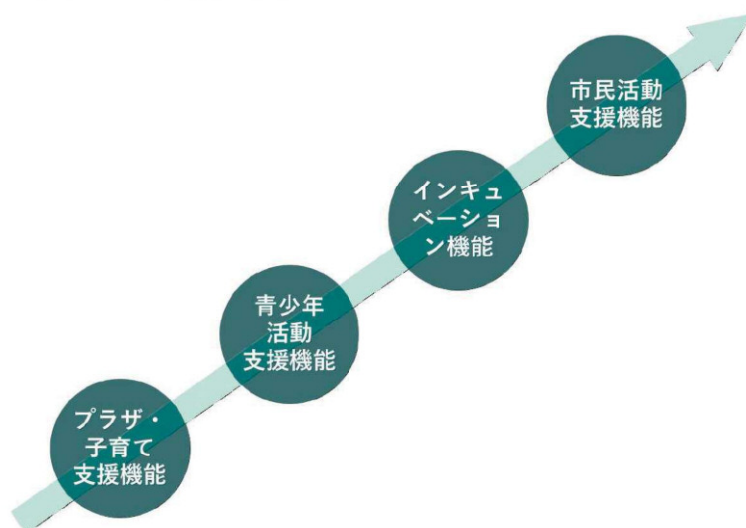
3-2 導入機能

本施設における導入機能の方針について、以下のとおり整理します。

(1) 導入機能の考え方

本施設は、複数の機能が漫然と同じ施設に入居しているだけでなく、従来の枠組みを越えた鳥取ならではの連携を通じて地域社会に貢献する施設を目指します。

地方都市だからこそ、幼年期、青年期、成人期、壮年期、セカンドライフ等の人生の様々なシーンを彩る居場所をつくることが重要です。

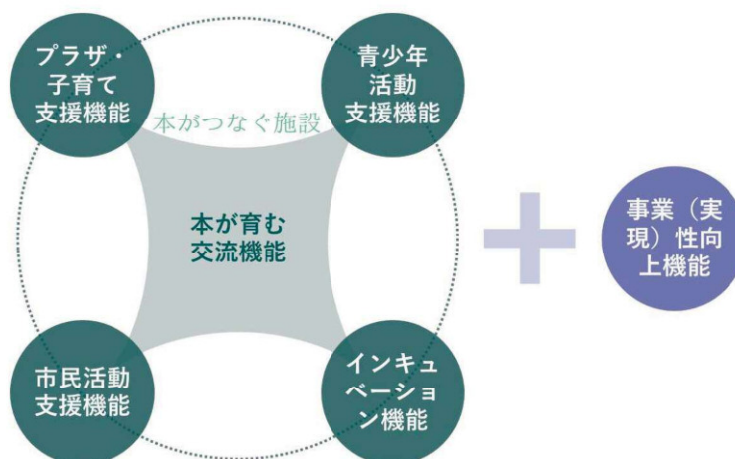


□ ライフステージに応じた機能のイメージ

(2) 機能構成の考え方

次項に示すような背景や歴史から、鳥取市では、日常的に本に触れ、文化を醸成する基盤が形成されてきたものの、その持続性が危ぶまれています。本施設では、本を活かして複合施設を形成する各機能をつなぎ、人々の課題解決に貢献することを目指します。

居場所を形成する各機能が連携し相乗効果を発揮するための媒介装置として、人生の各場面の課題解決・成長・心の安息に寄与する本が育む交流機能が働き、それらの中核機能に複合施設の事業（実現）性向上に資する機能が合体するような機能構成とします。



□ 機能構成の考え方

<参考>媒介装置としての本が育む交流機能の必要性

1) 全国的に見ても高水準の公立図書館

鳥取県は、図書館の人口あたり蔵書冊数で全国2位、県立図書館のみを対象とすると全国1位、資料費では全国5位、県立図書館のみを対象とすると全国2位であり、図書館のストックの水準は全国的に見ても非常に高い状況にあります。

□ 表 鳥取県内の公立図書館の蔵書冊数、受入冊数、資料費、個人貸出数

項目		蔵書冊数		受入冊数		資料費	個人 貸出数
		総数	人口 百人当	総数	人口 千人当	人口 一人当	
県全体	鳥取県の数値 (全国順位)	4,136千冊 (43)	749冊 (2)	122千冊 (38)	221冊 (1)	306円 (5)	5.7冊 (6)
	全国平均	9,899千冊	365冊	288千冊	107冊	212円	4.9冊
県立 図書館のみ	鳥取県の数値 (全国順位)	1,254千冊 (10)	227冊 (1)	29,638冊 (6)	53冊 (1)	184円 (2)	0.66冊 (4)
	全国平均	1,123千冊	40冊	18,598冊	7冊	21円	0.24冊

※鳥取県立図書館 IIP より 蔵書冊数は令和4年度末の数値。貸出数、受入冊数は令和4年度の数値。資料費は令和5年度予算額

また、鳥取県立図書館は2006年に第1回の大賞を受賞し、2016年と2019年には、鳥取県立図書館と県内図書館ネットワークがライブラリアンシップ賞を受賞しています。3度の表彰を受けた図書館は鳥取県立図書館が初であり、ビジネス支援サービスをはじめとしためざましいサービス活動を展開している点、市町立図書館および学校図書館との連携により、県全体の図書館サービスのレベルアップを積極的に推進している点、地域の中で、地域に関わって活動することにより、地域の役に立つ図書館をめざす、というこれからの図書館のあり方を提示している点が評価されています。

2) 図書館と地元書店の連携の歴史

医師今井兼文（芳斎）が開業した鳥取県初の書店である今井書店は、昭和50年代には書店内に私設の「子ども図書室」を開き、子どもたちに本を読む機会を提供しました。県内各地で図書活動をしている仲間と連携し、地域図書館をつくる働きかけの中心的役割を担っていました。

県立図書館は、書店が持ち込んだ本の中から司書が「見計らい」で本を購入する全国的にも珍しい原則を確立しています。一方で、近年は書店の廃業等で、取引に参加する書店数が減少しており、選書の多様性の確保が課題となっています。

3) 「書店員の聖地」とも呼ばれた定有堂書店

若桜街道沿いにあった定有堂書店は、「書店員の聖地」と呼ばれ、地元だけでなく、全国のファンから愛された存在でした。

惜しまれながらも 2023 年 4 月に閉店したものの、人文書に注力した選書、「読む会」という名の読書会、ミニコミ誌「音信不通」の発行を通じて、本を求める人たちの居場所をつくり、文化を醸成することに貢献してきました。



□ 営業当時の定有堂書店の様子
出典：定有堂書店ホームページ

4) まんが王国とっとり

鳥取県は「ゲゲゲの鬼太郎」の水木しげる、「遙かな町へ」「父の暦」の谷口ジロー、「名探偵コナン」の青山剛昌を始めとする数多くの著名な漫画家を輩出しており、県として「まんが王国とっとり」と銘打ち、PR を推進しています。



□ まんが王国とっとりウェブサイト



図 まんが王国とっとりだより

出典：鳥取県ホームページ

3-3 各機能における方向性

各機能が目指すべき方向性について以下のとおり整理します。

(1) プラザ・子育て支援機能

- ・ 駅前広場の歩行者広場と一体的につながる(半)屋内のパブリックスペース(広場)を創出
- ・ 屋内広場の中もしくは隣接して、子どもの遊び場を展開し、イベントがないときでも活動が感じられる環境を用意
- ・ 子育て相談ができる場を設け、子育ての孤独を解消
- ・ 図書機能のうち、絵本、紙芝居、育児書等を配置
- ・ 子ども向けのメニューがある飲食施設を導入(可能であれば飽きが来ないように2店舗)
- ・ 子ども向けの設備(ベビーカー置き場、親子トイレ等)を充実



(2) 青少年活動支援機能

- ・ 主に中高生が無料で思い思いの活動(学び・遊び・創作等)を実現できる場所を提供
- ・ 声を上げて良い場所と静かな場所を適切にゾーニングし、タイプの異なる活動を同居
- ・ 図書機能のうち、漫画やティーン向け雑誌を配置
- ・ 賑やかな空間をパブリックスペースに向かって開き、人気が感じられる施設を実現



出典：武蔵野プレイスホームページ

(3) 市民活動支援機能

- ・ 生涯学習の一環として、クリエイティブな活動を実現できる場所を提供
- ・ 講座やイベント等の実施を通じて、学び・教え・知り・発表する機会を提供するとともに、市民の交流を促進
- ・ 図書機能のうち、文化・芸術系書籍、料理本、DIY 本等を配置



(4) インキュベーション機能

- ・ 新しいアイデア・ビジネスを生み出し、地域での起業・創業へとつなげる基盤を用意
- ・ 異分野・異業種の交流を促進
- ・ この場所で育ち、いずれは市内の別の場所へと巣立ち、定着することを期待
- ・ 図書機能のうち、ビジネス書、経営関連書籍、IT 関連書籍等を配置



出典（下）：株式会社まるにわ HP

(5) 本が育む交流機能

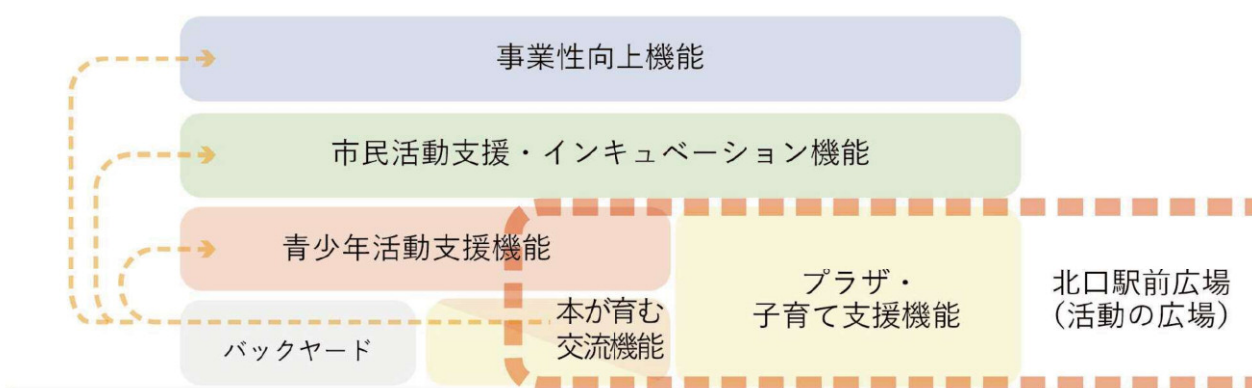
- ・ 既存の図書館や書店ではカバーしきれない専門的な書籍を尖った選書眼でストック
- ・ 個人や団体が抱える課題を解決する場として機能
- ・ パーソナリティに応じて自分の時間を過ごすことのできる多様な読書環境の充実
- ・ 本の楽しさと巡り合う機会、本を通じた交流の機会の提供
- ・ 館内の各機能との連動を考慮した図書の分散配置
- ・ 公立図書館への書籍提供等、連携を強化



3-4 機能の空間構成イメージ

各機能が連携し、相乗効果を発揮できるよう、以下の方針に基づき空間構成を検討します。

- 駅前広場とアトリウム、上階の中高生の居場所が一体的な空間としてつながり、日常的な居場所を創出する
- 本が生み出す交流機能は、グランドレベルを中核としつつも、各機能と親和性の高い図書は分散配置する



□ 空間構成イメージ

※機能配置及び各機能のボリュームは想定であり、今後の検討で変更の可能性があります

3-5 今後の展開

今後、本整備計画に基づき、民間事業者に対してサウンディング調査を実施します。調査を通じて、民間事業者が考える事業(実現)性向上に寄与する機能や望ましい事業手法、その他条件等を把握し、公民が連携した本施設を実現する方策について検討を行います。

また、あわせて、駅周辺の基盤整備を契機とした周辺民間事業等の動向を捉まえ、相乗効果を発揮する機能の最適配置のあり方を検討します。

そして、何より複合施設は、人々に愛され、実際につかわれ、それがまちの活性化へと繋がっていくことが重要です。継続的な意見交換や試行的な取組を通じて、開業までの期間で市民とともにつかい方のイメージを育てていきます。

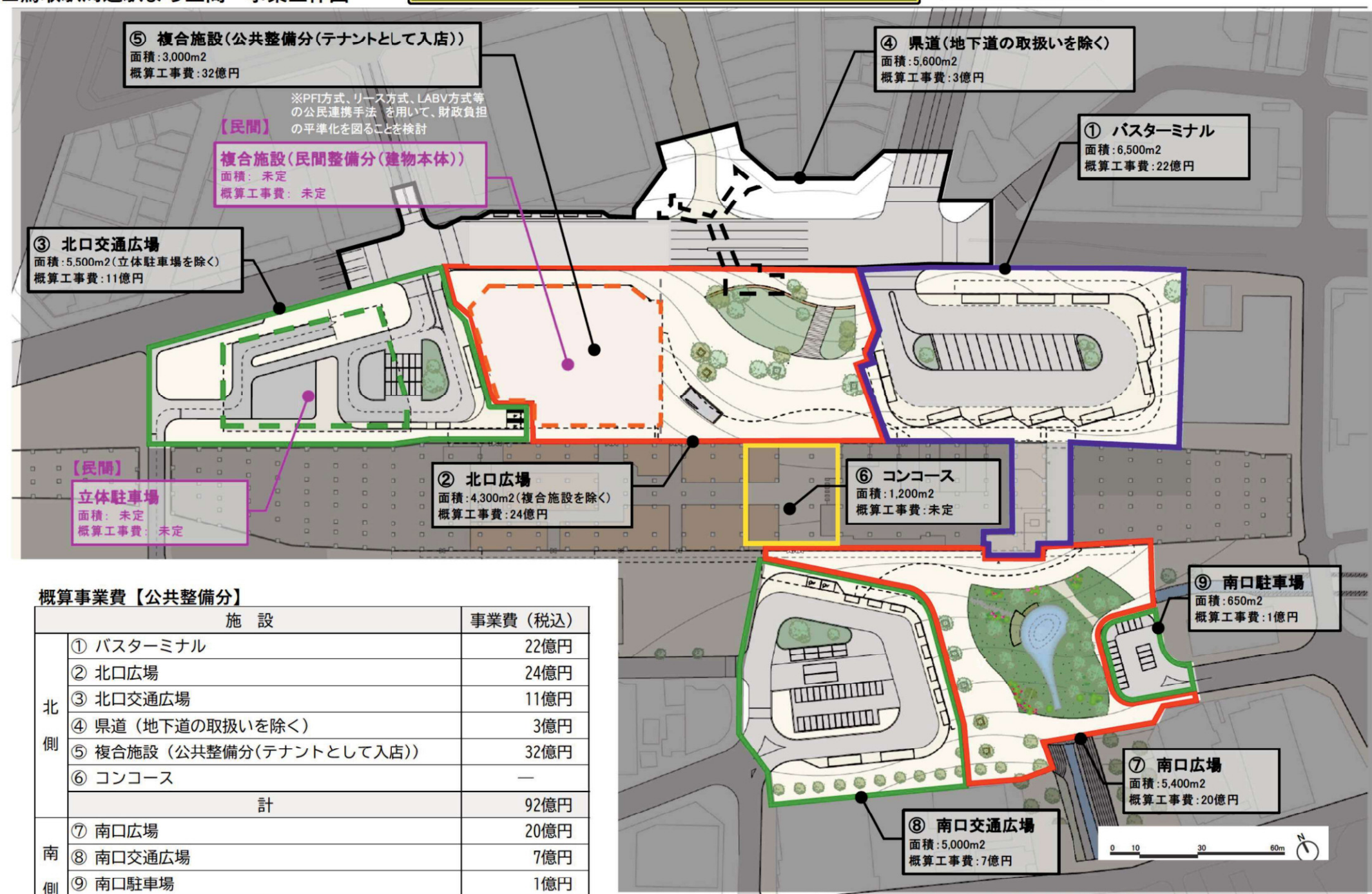
これらの検討・取組を通じて得られた知見を基に、必要に応じて複合施設に関する本整備計画の内容を見直し、複合施設単体を対象とした「(仮題)鳥取駅前複合施設基本計画」の形で再整理します。

4 事業費について

■鳥取駅周辺駅まち空間 事業全体図

民間整備を見込んだ全体事業費は今後整理

※整備実現に向けて、引き続き効率的・効果的な事業手法を検討するとともに、財源確保を図っていく。



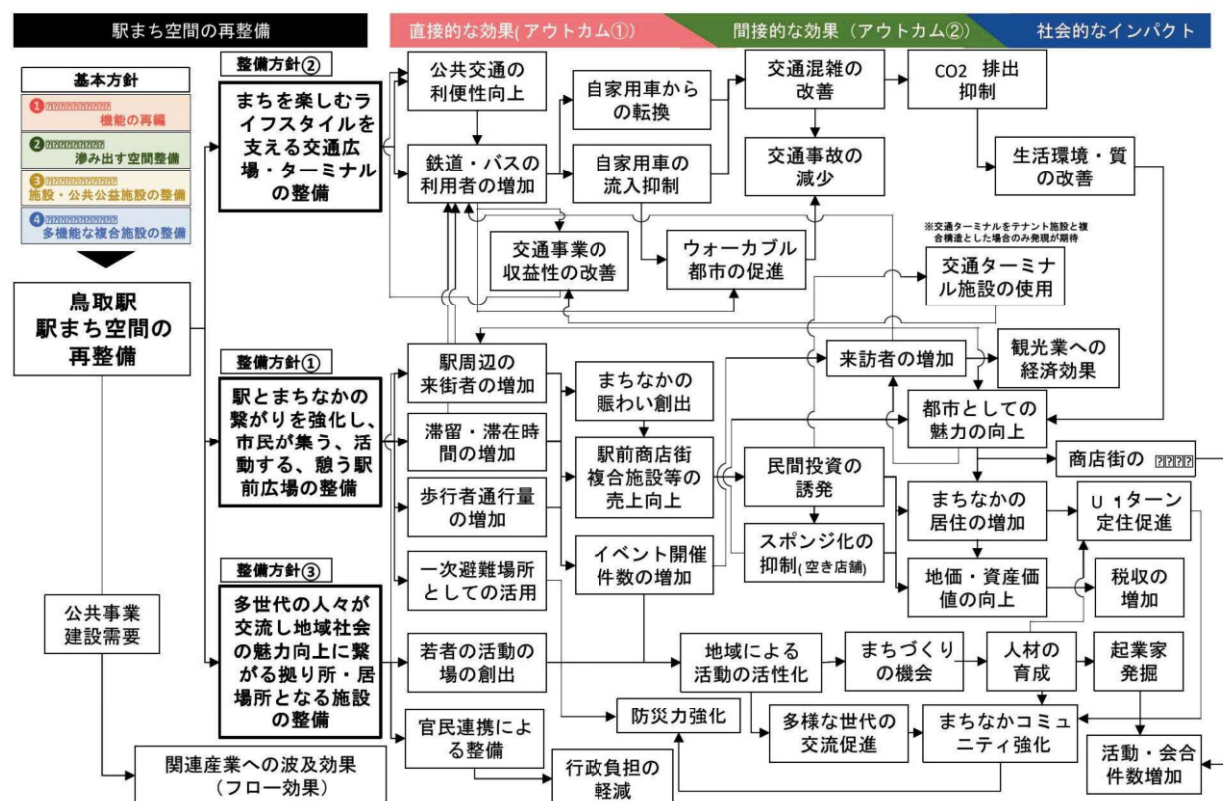
概算事業費【公共整備分】		
施設		事業費(税込)
北側	① バスターミナル	22億円
	② 北口広場	24億円
	③ 北口交通広場	11億円
	④ 県道(地下道の取扱いを除く)	3億円
	⑤ 複合施設(公共整備分(テナントとして入店))	32億円
	⑥ コンコース	—
計		92億円
南側	⑦ 南口広場	20億円
	⑧ 南口交通広場	7億円
	⑨ 南口駐車場	1億円
	計	28億円
合計		120億円

※今後の整備内容・事業手法によって概算事業費は変更となる場合があります。
※用地費は未計上(用地の取扱いについては、今後各地権者と協議を進めます)。
※将来の建設コスト高騰を見込んでいます。

第5章 事業の効果

1 事業効果の考え方

駅周辺の再整備によって発現する効果は、裾野が広く、「直接的な効果」から「間接的な効果」の波及過程を考慮したアウトカムとして把握するとともに、それらが中長期的に発現し続けることで、中心市街地やさらに広域エリアへの社会的なインパクトをもたらします。事業効果の波及過程は、複雑かつ相互に関連することから、3つの整備方針を軸に下図のとおり事業効果を整理しました。



□ 鳥取駅周辺再整備による効果発現の体系図

□ 事業効果の位置づけ・考え方

効果	位置づけ・考え方
直接的な効果 (アウトカム①)	・事業の効果が発現し始めているかなどの事業の「進捗管理」を目的。 →駅周辺整備によって起こる行動や状態変化
間接的な効果 (アウトカム②)	・事業がもたらす当該地周辺への効果や影響を中・長期的に評価することを目的。 →駅周辺整備による行動や状態の変化による地域の経済・暮らし等への間接的な変化
社会的な インパクト	事業による施策目標等の達成の先に存在する社会全体・まち全体としての変化。 →間接的な効果が積み重なった結果として現れる、都市・社会全体の質の変化

事業効果をモニタリングするための指標(KPI)としては、3つの整備方針のねらいを踏まえつつ、下表に例示する指標を候補として抽出しました。

□ 事業効果をモニタリングするための評価指標（KPI）の例

整備方針	直接的な効果 (アウトカム①)	間接的な効果 (アウトカム②)	社会的なインパクト
①駅とまちなかの繋がりを強化し、市民が集う、活動する、憩う駅前広場の整備	○駅周辺の賑わい(人流)の増加 ★中心市街地での滞留時間 ○駅まち空間での滞在者数の増加 ★歩行者・自転車通行量（うち、駅前平面横断者数） ○来訪者数の増加	★7 商店街の事業所数 ○空き店舗数の減少 ○地価の上昇	○税収の増加
②まちを楽しむライフスタイルを支える交通広場・ターミナルの整備	○JR 鳥取駅乗降者数 ○公共交通の利用者数	○駅への来訪手段としての公共交通利用の分担率 ○公共交通でのまちなかの回遊促進 ○渋滞の削減 ○交通事故の減少	○CO2 の排出抑制
③多世代の人々が交流し地域社会の魅力向上に繋がる拠り所・居場所となる施設の整備	★中心市街地での滞留時間 ○駅まち空間での滞在者数の増加 ○駅まち空間でのイベント開催数 ○官民学の活用・取り組み数 ○中心市街地への来訪頻度 ○来街の際の滞在時間	○参加学生の満足度 ○若者の居場所としての満足度 ○地価の上昇	○税収の増加 ○U・Iターン定住促進 ○起業家の増加
鳥取市第12次総合計画	中心市街地の歩行者・自転車通行量	公共交通の便利さの満足度 公共交通の利用者の減少抑制	中心市街地の居住人口 市民愛着度
中心市街地活性化基本計画	歩行者・自転車通行量 中心市街地での滞留時間 文化観光・交流施設年間利用者数	7 商店街の事業所数	中心市街地の45歳未満居住人口

★：上位計画におけるKPIと同じ指標

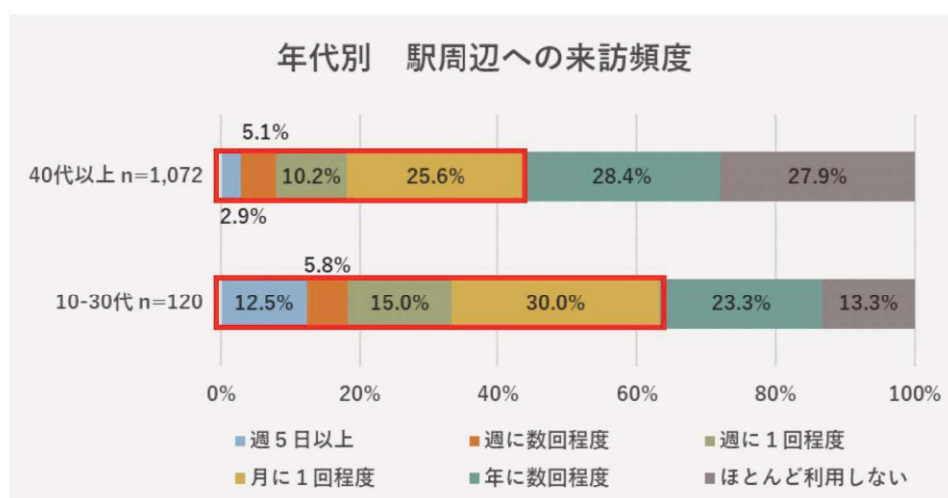
2 KPI・目標値の設定

2-1 再整備による行動変化への期待

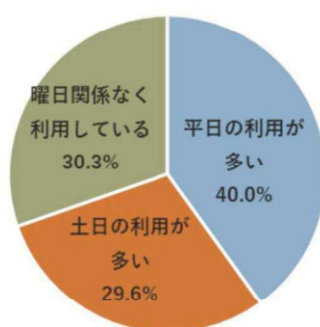
KPI 及びその目標値の設定においては、駅周辺や中心市街地の魅力向上、賑わい創出、目的地化することで、潜在的な需要の掘り起こしや、既存の来訪者の来訪頻度を増加させることが期待され、それに伴う人々の移動需要の活発化が進んでいくことを前提に検討します。

麒麟のまち圏域の在住者に対して行ったアンケート調査では、10-30代の世代に比べて、40代以上の世代の駅周辺への来訪頻度は低く、子育て世代が駅周辺へ訪れる来街頻度を高めることで、潜在的な移動需要があることが示唆されます。また、通勤や通学だけでなく、休日を駅周辺で過ごす割合を高めることも人の移動や中心市街地の賑わいの創出に繋がることが期待されます。

①麒麟のまち圏域アンケート調査結果（令和7年度）



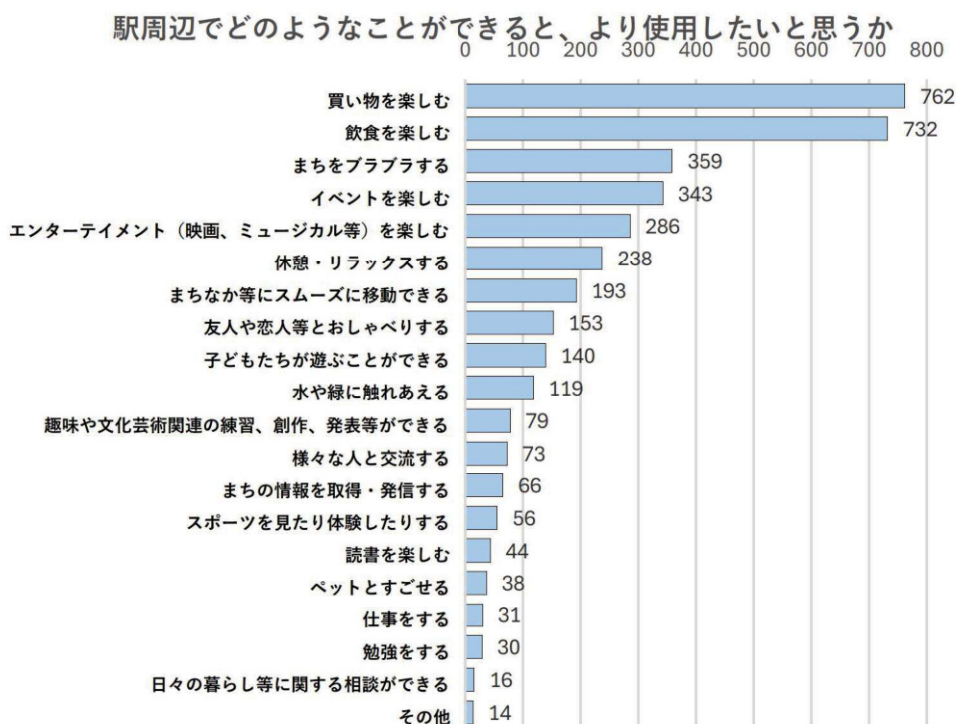
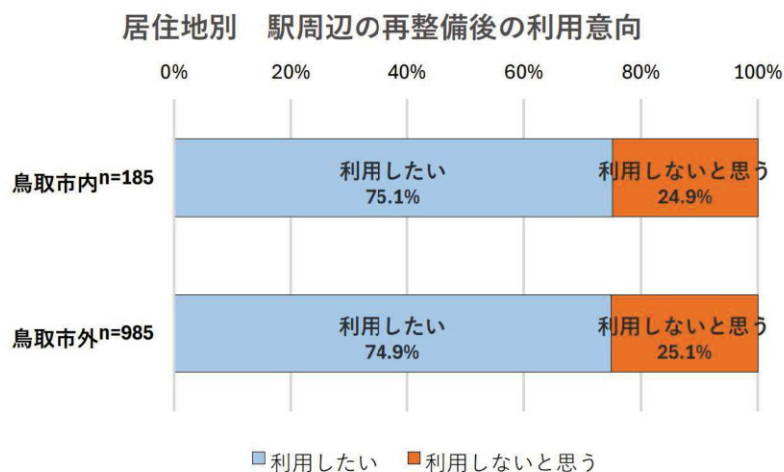
駅周辺への来訪日



回答者：n=894

□ 鳥取駅への来訪頻度（年代別）と訪問日

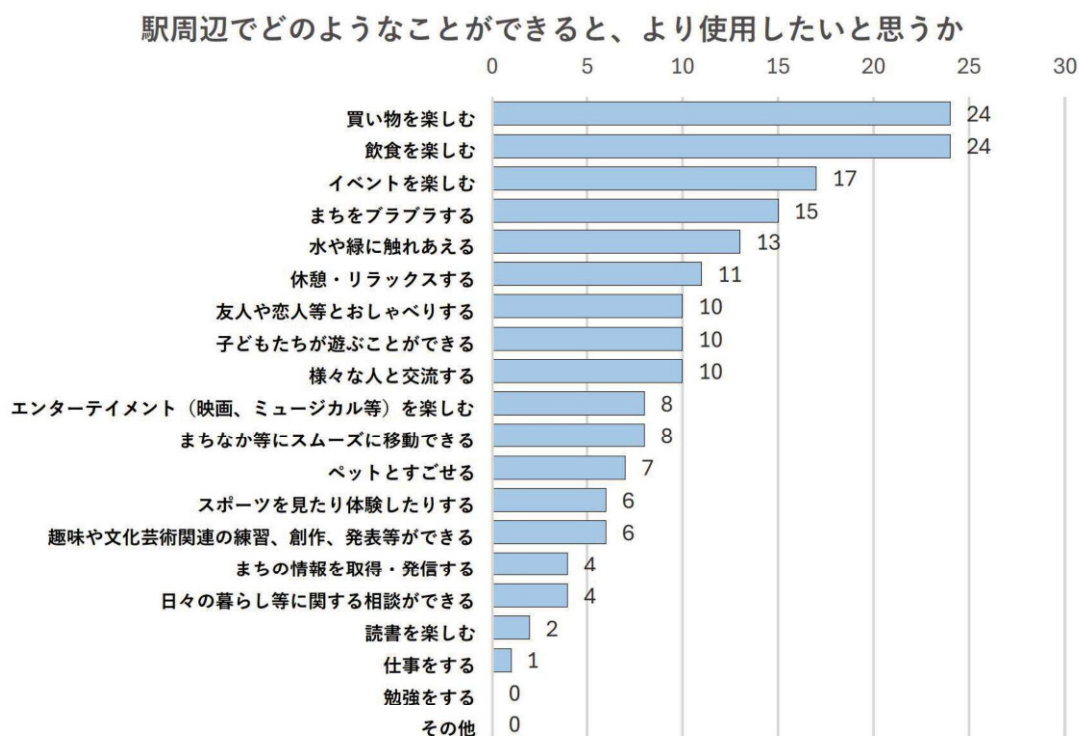
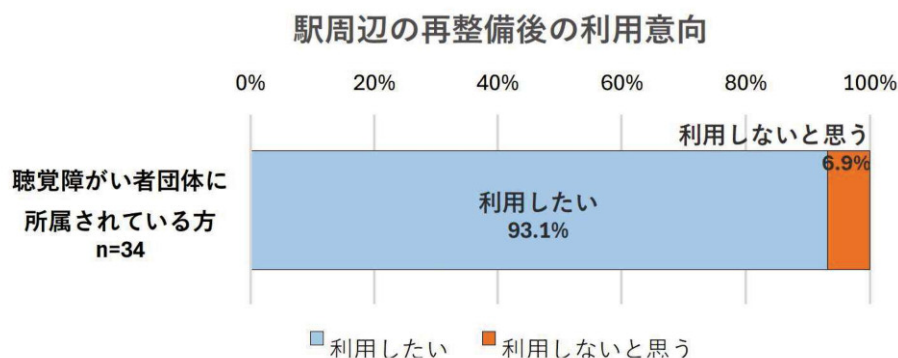
駅周辺の再整備後の利用意向については、鳥取市内外ともに約75%と多くの方が利用する意向を示しています。また、どのようなことを期待するかについては、買い物や飲食を楽しむ、まちをブラブラする、イベントを楽しむなど、来街してからの回遊やそれによる滞在時間の増加が期待される意向があり、移動需要が増えていくことが期待できます。



□ 再整備後の駅周辺の利用意向及び駅周辺で何をしたいか

②聴覚障がい者団体へのアンケート

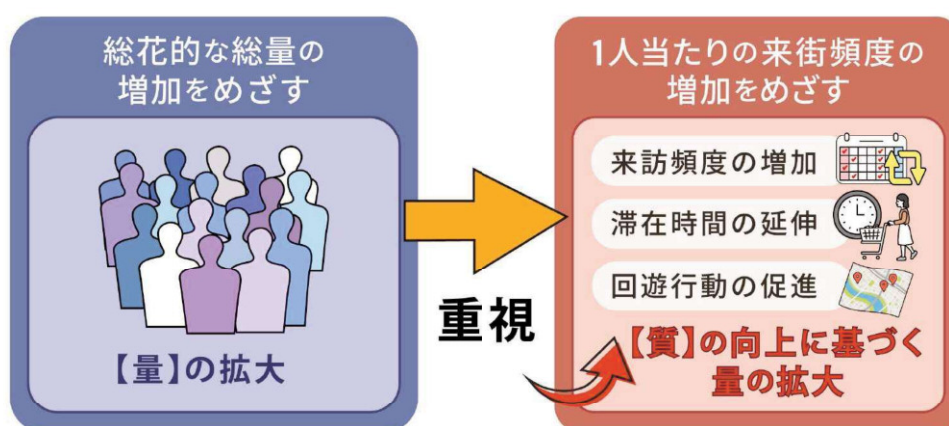
駅前広場等のデザイン検討においては、障がい者団体の方々と対話を通じて意見交換を行ってきました。その中で、聴覚障がいの方からの意見を聴取するために実施したアンケートの結果においても駅周辺の再整備後の利用意向は、90%以上と非常に高く、駅周辺再整備に対する期待の高さが伺えます。また、どのようなことを期待するかについては、買い物や飲食を楽しむ、イベントを楽しむ、まちをブラブラするなど、来街してからの回遊やそれによる滞在時間の増加が期待される意向があり、移動需要が増えていくことが期待できます。



□ 再整備後の駅周辺の利用意向及び駅周辺で何をしたいか

このように多くの市民や周辺市の方々が鳥取駅周辺に訪れる機会・回数の増加、駅周辺で活動したり、ゆっくりと時間を過ごしたりすることで、滞在時間が増加し、それらに伴う人々の交流や消費活動の活発化が期待されます。

そこで、事業効果を評価する指標としては、少子高齢化・人口減少等による移動量への影響がある中でも1人1人の外出の機会・頻度の増加、滞在時間の増加、多様な活動・過ごし方など、質的な変化が起こす需要の増加を重視しつつ、評価指標・目標値の設定を行います。



□ 目標値設定における重要な考え方

2-2 KPI・目標値の設定

事業効果を継続的にモニタリングする評価指標（KPI）を3つの整備方針を軸に直接的な効果、間接的な効果、社会的なインパクトの観点からそれぞれ抽出することとしますが、整備計画における複合施設等の具体的な導入機能の熟度に応じて、段階的に評価指標を設定・公表することとします。

ここでは、先行して整備を行うバスターミナルに紐づく「整備方針2 まちを楽しむライフスタイルを支える交通広場・ターミナルの整備」に関連するKPIを示します。

KPIの設定は、データ取得等の制約条件を踏まえつつ、現状から概ね10年後、20年後における目標値として設定することとしました。

□ 整備方針2に関連するKPIと目標値

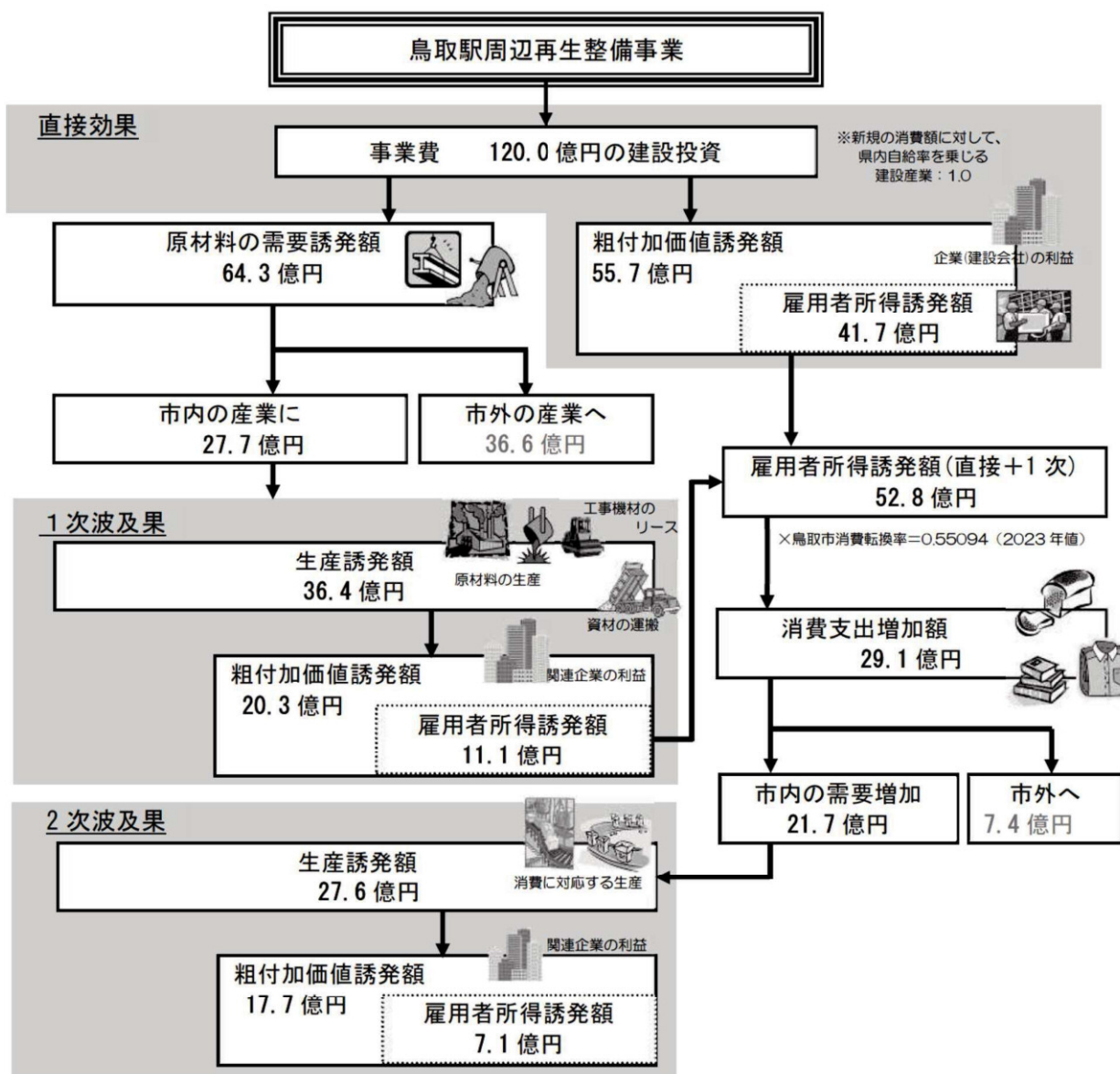
整備方針 2：まちを楽しむライフスタイルを支える交通広場・ターミナルの整備			
指標①	直接的な効果（アウトカム①）	現況値(2025 年度)	目標値(2035・2045)
			〔整備しない場合の推計値※1〕
	JR 鳥取駅乗降者数	9.3 千人/日	9.7 千人/日 ・ 10.3 千人/日 (+0.4 千人/日) (+1.0 千人/日)
			8.7 千人/日 ・ 8.1 千人/日 (-0.4 千人/日) (-1.2 千人/日)
効果	・ 整備後の駅周辺への来訪者は、買い物・飲食や回遊を楽しむことがニーズとして高く、滞在時間が増えることが想定される。 ・ 地方都市においては、自家用車による移動手段の分担率が高いものの長時間の滞在に対する公共交通利用の促進も期待されることから、麒麟のまち圏域も含めた広域な視点で鳥取駅乗降数が増加することが期待される。		
目標値	・ JR 鳥取駅の乗降数のトレンド（コロナ禍の影響を除く）をベースに、鳥取市の将来人口動向、観光入込客数の動向を考慮した将来推計を行うとともに、駅前広場及び複合施設（公共機能部分）の整備による新規需要のうち、鉄道利用の分担率を考慮した需要を加味し算定		
モニタリング	・ 駅別乗降客数データ（国土数値情報または鉄道事業者資料）		
指標②	間接的な効果（アウトカム②）	現況値(2025 年度)	目標値(2035・2045)
			〔整備しない場合の推計値※1〕
	路線バス等の利用率	12.1 人/便	12.1 人/便 ・ 12.1 人/便 (-0.1 人/便) (-0.1 人/便)
			12.0 人/便 ・ 11.4 人/便 (-0.1 人/便) (-0.7 人/便)
効果	・ 整備後の駅周辺への来訪者は、「まちをブラブラする」といったニーズが高く、路線バス、循環バス等の公共交通利用が増えることが想定される。 ・ 鉄道等を利用した駅周辺エリアへの来訪者の増加が進むことで、これまで路線バス等の公共交通を利用していなかった潜在的な需要の創出が期待される。 ・ 路線バス等を対象とした指標については、将来的な路線・サービス水準等の柔軟な変更も視野に 1 便あたりの利用者数（利用率）を対象に運行の効率化を評価する。		
目標値	・ 2014 年以降のトレンドをベースに鳥取市の将来人口動向を考慮した将来推計を行うとともに、駅前広場及び複合施設（公共機能部分）の整備による新規需要のうち、バス利用の分担率を考慮した需要を加味し算定		
モニタリング	・ くる梨、路線バスの利用者数データ（鳥取市、バス事業者）		

※1：現時点の利用者数・利用率に対して、人口減少を考慮した推計値です。

【参考資料：建設投資の効果の試算】

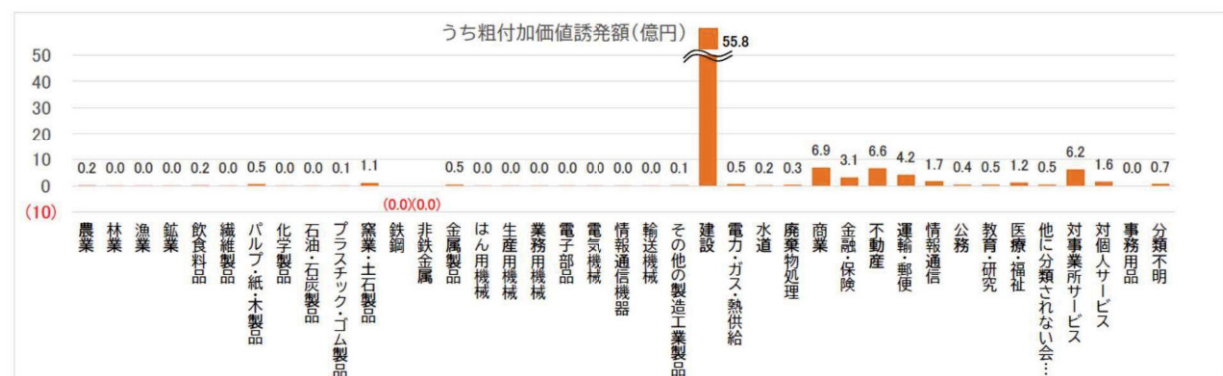
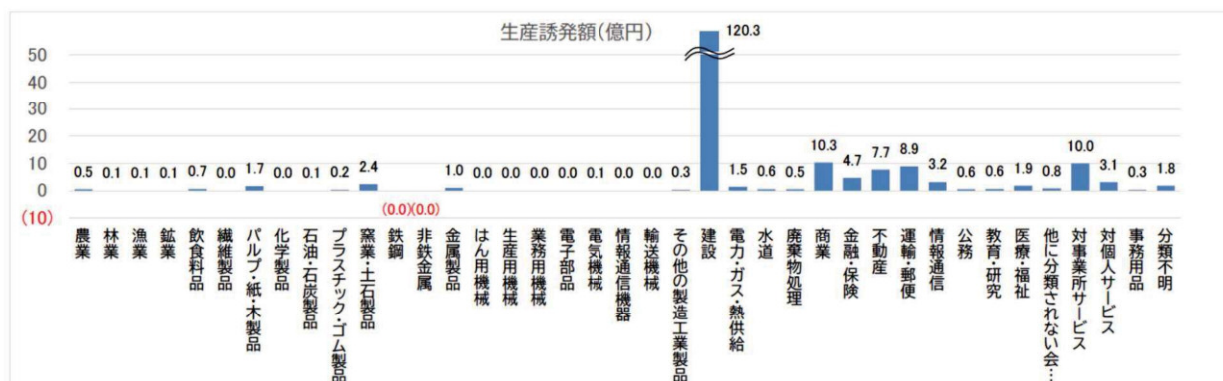
鳥取駅周辺再整備事業は、厳しい財政状況の中、次の50年へ向けた大規模プロジェクトであります。多くの建設投資によって地域の産業・経済へどのような影響を及ぼすかを把握するため、産業連関表を用いた産業連関分析によって、地域へ循環するフロー効果を試算しました。建設投資額に対して、生産誘発額（総合効果）は1.53倍と試算されます。

建設投資額	120.0億円	※公共整備分の概算事業費であることに留意		
経済波及効果の段階	生産誘発額 (億円)	うち粗付加価値誘発額 (億円)	うち雇用者所得誘発額 (億円)	経済波及効果倍率
総合効果	184.1	93.4	59.9	1.53
直接効果	120.0	55.7	41.7	※建設投資に対する 県内生産誘発額の比率
第一次波及効果	36.4	20.0	11.1	
第二次波及効果	27.6	17.7	7.1	



注) ここでの産業連関表は、鳥取県が公表する平成27年産業連関表をベースとする経済波及効果推計ツールに基づく試算結果であることに留意。鳥取市版の産業連関表は整備されていないため、県と市の産業取引構造が概ね同じであることを前提としている。試算結果の値の精度を重視するものではなく、建設投資（公民問わず）がどの程度、誘発効果を及ぼすかを把握する目的であることに留意されたい。

産業ごとの生産誘発額、付加価値誘発額、雇用者所得誘発額は下図の通りです。建設産業への需要以外にも3次産業への影響があることが伺え、再整備による建設投資は、市内のその他の産業にも影響を与えることが分かります。



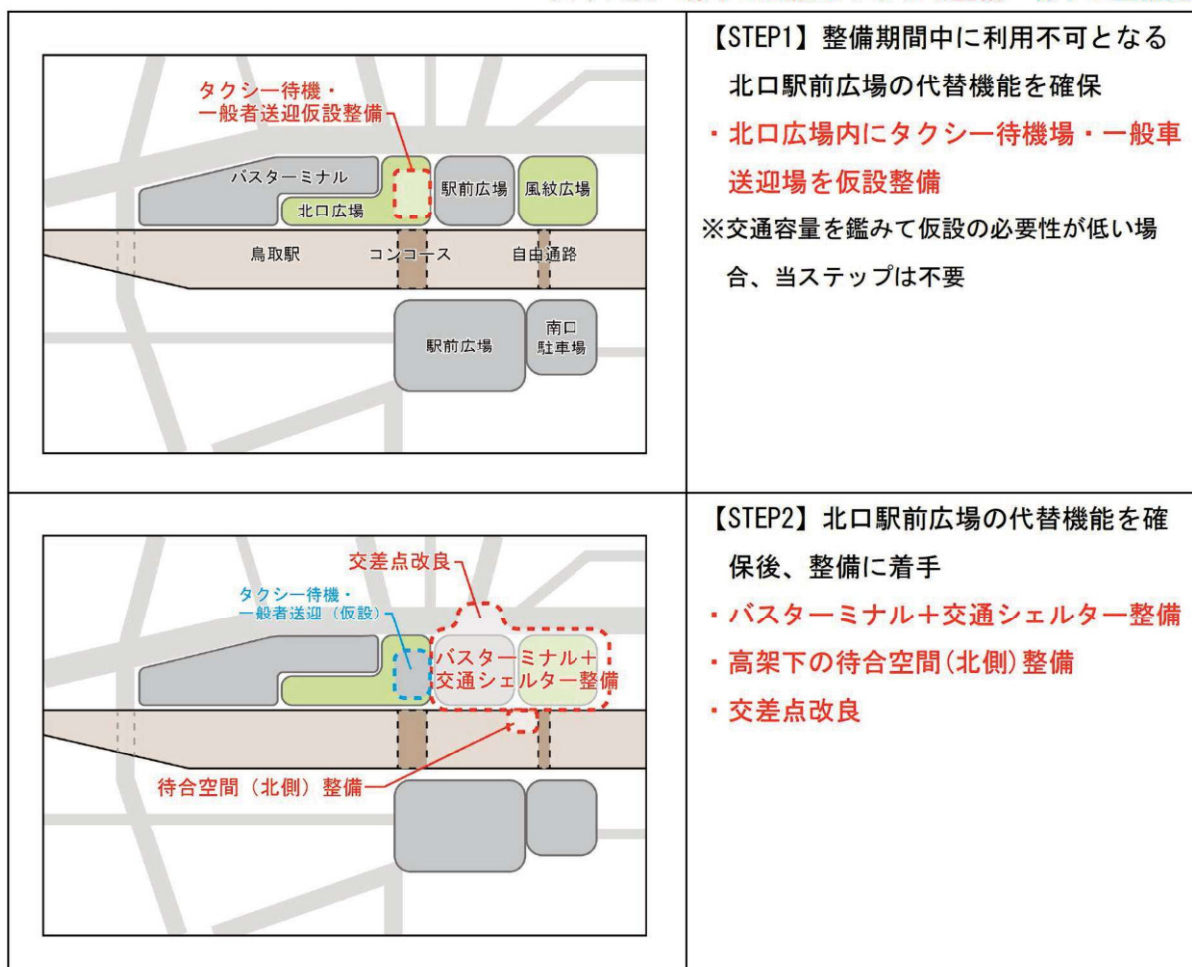
第6章 事業の進め方

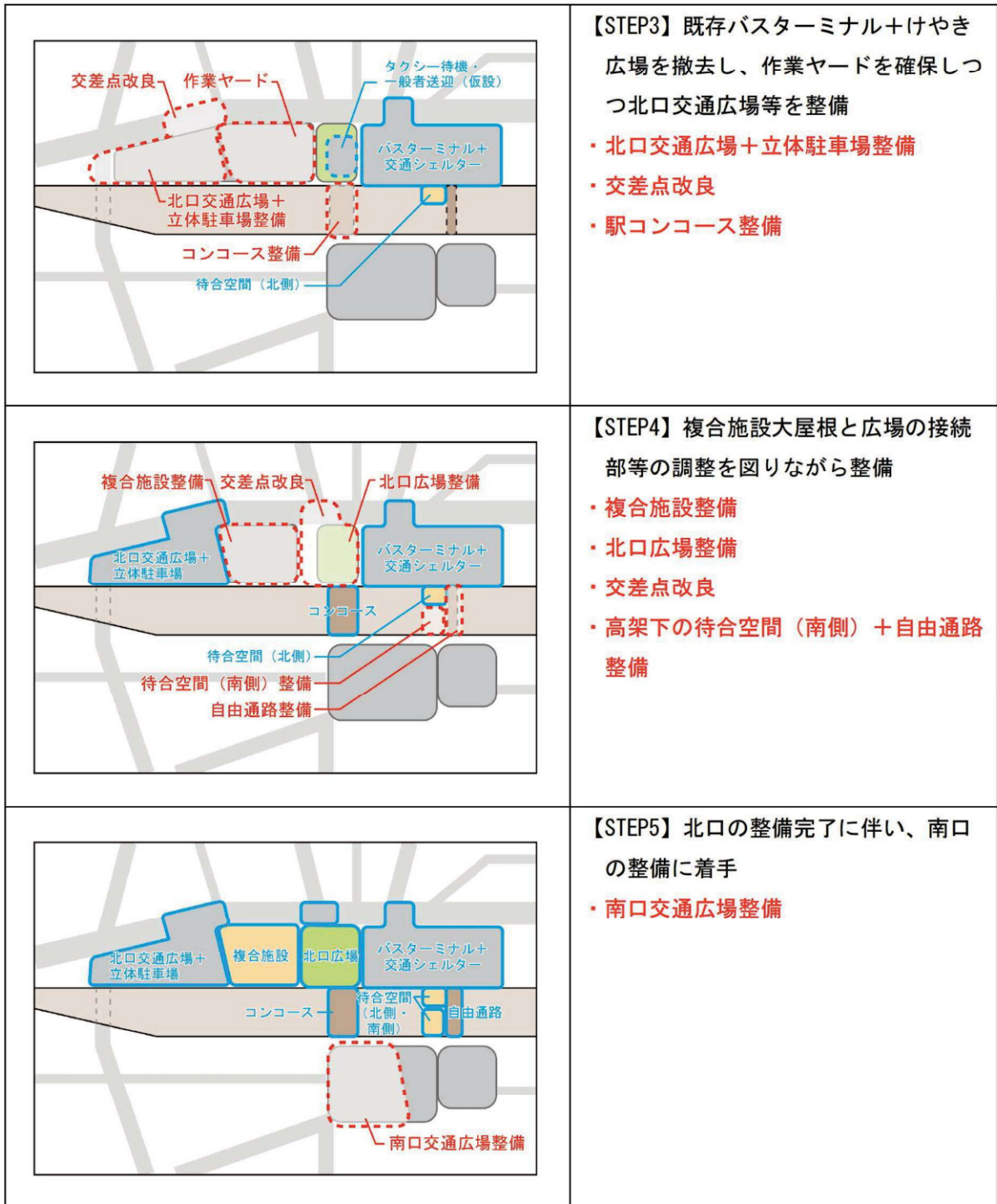
1 段階整備計画

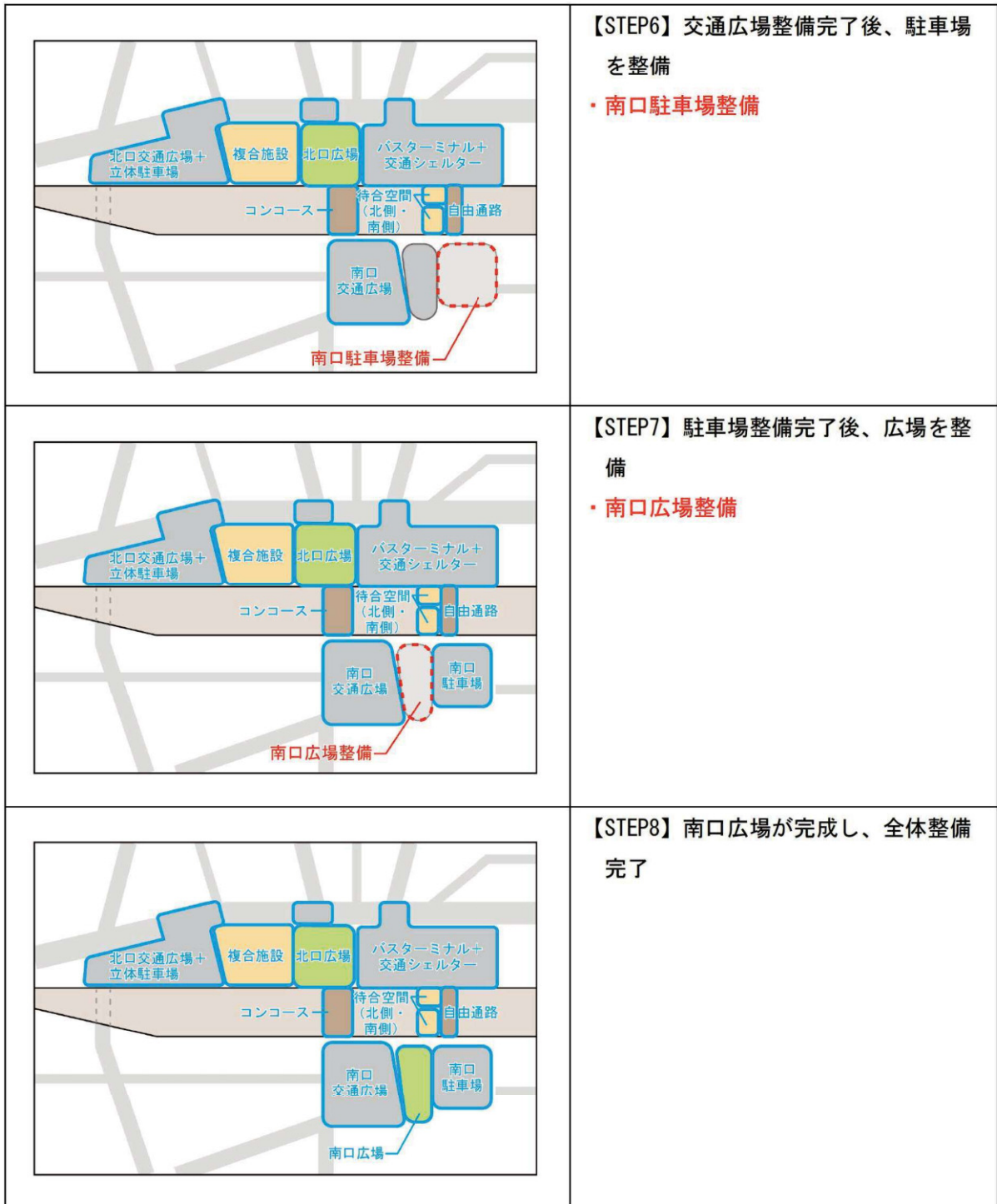
鳥取駅は日々多くの人に利用されている交通結節点であることから、整備期間中においても駅周辺の交通等の機能に支障をきたすことがないように、段階的に整備を進める必要があります。

計画案を基にした施工ステップ案を以下に示します。

図中凡例 赤字：当該ステップで整備 青字：整備完了







□ 整備ステップ案

2 目指すべき管理運営の姿

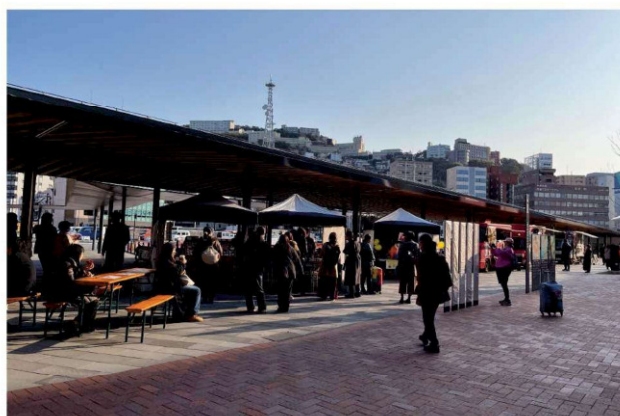
各施設において目指すべき管理運営の方向性について、以下のとおり整理します。

2-1 歩行者広場（北口広場、南口広場）

南北の歩行者広場は、鳥取駅まち空間の新たな顔となる象徴的な場所です。単なる駅利用者の移動の通行空間としてだけでなく、憩いや語らいの場や、こども達の遊びの場、マルシェやお祭り等の様々なイベント開催等、日常・非日常を問わず使われる広場になることが求められます。

多様でクリエイティブな利活用を促し、蓄積されたノウハウを活かしたブランディングや情報発信を行うことを期待し、民間事業者が管理運営を担うことを検討します。道路空間の利活用には制約が多いことから、広場等の底地の位置づけでの整備や、兼用工作物指定、歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の適用等の方策を検討し、民間事業者の自由度が高く裁量のある管理運営を目指します。

また、南北の広場それぞれの特性の違いを活かして、イベントの内容を調整したり、南北で同時開催したりする等、南北で一体管理を行う相乗効果が考えられます。日常的な維持管理業務の効率化も目指し、南北の歩行者広場を同一事業者が一体的に管理運営することを検討します。



□ 利活用される駅前の歩行者広場（左：長崎駅、右：日向市駅）

2-2 複合施設

複合施設は、まちなか全体の活性化に寄与する施設として、隣接する駅前広場や周辺の民間施設と一体となった運営を行うことが求められます。

図書機能や子育て支援機能等の公共的な機能については、従来の公共施設の類型を越えて互いに相乗効果を生み出すような管理運営を目指します。施設全体を統括するとともに、各機能をつなぐ館長・プロデューサー等の配置や、庁内の関係各課との調整を担う所管組織の設置等を検討します。また、開館時間や休館日の設定にあたっては、多様な世代の利用を促すため早朝・夜間の開館も検討します。

事業性向上に寄与する機能については、公共的な機能と相乗効果を発揮できる機能とするとともに、ソフトプログラム等での積極的な連携を図ります。

ワークショップ等を通じて市民を巻き込んだ利活用プログラム等の検討を行い、管理運営にも市民が積極的に参加する施設を目指します。

2-3 バスターミナル・交通広場

バスターミナル及び交通広場は、交通結節点としての機能を十分に果たすため、分かりやすい情報案内等を通じて利用者をサポートし、チケット購入や乗降、乗り換え等が円滑に行えることが求められます。管理運営者は、バス、タクシー、鉄道等の交通事業者と綿密な連携を行うことが重要です。

2-4 駐車場

駐車場は、自家用車利用者の多い地域特性を考慮すると、鳥取駅周辺への誘客を促進するために重要な機能です。周辺相場を踏まえた適切な料金設定や周辺の民間施設等と連携した施設利用時の割引や短時間駐車割引等の施策を通じて駅周辺へ人の流れをつくり出すような管理運営を行うことが求められます。

また、北口の立体駐車場については、利用の提携や近接した位置関係から、複合施設と一体的な管理運営とすることも考えられます。

3 事業手法

各施設の整備・管理運営を行う事業手法の方向性について、以下のとおり整理します。

3-1 駅前広場等基盤整備

南北の歩行者広場及び交通広場、バスターミナル等の基盤施設については、公共性の高い事業であることから、市による公直接整備方式で整備を行うことを基本とします。整備費用については、国庫補助等を効果的に活用し、財政負担の軽減に務めます。

駐車場については、複合施設の規模等を踏まえながら、駅北口、南口において民間事業者による駐車場整備の可能性を含めて検討します。

整備完了後の管理運営段階においては、歩行者広場等の柔軟な利活用が求められる施設を対象に、指定管理者制度等、民間事業者に一定の裁量を与えつつ、ノウハウを活かすことが可能な管理運営手法を適用します。

複合施設や駅舎等の民間施設と近接・接続する箇所に関しては、整備の内容や費用負担、維持管理等について当該施設の事業主体と綿密に調整を行います。

また、供用開始時からスムーズな管理運営の舵を切れるように、設計・工事段階から、社会実験やワークショップ等を通じて、空間活用のプログラム・制度づくり、プレイヤーの育成、エリアマネジメント体制の構築等を準備することが大切です。

3-2 複合施設

上記の基盤施設以外の施設整備・管理運営については、施設計画や管理運営のあり方について多様な選択肢が想定されます。いずれの場合も、民間事業者のノウハウにより、サービスの質の向上及び運営効率化を図ることができる可能性があることから、民間活力の導入を検討します。

今後、民間事業者に対するサウンディング調査や公民連携事業の導入可能性調査等を踏まえ、最適な事業手法を選択します。

また、前節で記したように、管理運営者の選定にあたっては、隣接する駅前広場や周辺の民間施設と一体となった運営や施設内の有機的な機能連携を実現できるよう、要求水準等を設定することが大切です。

4 事業の実現に向けた連携と手続き

バスターミナル、歩行者広場等の基盤施設については、基本的に市が主体となって、整備を推進していきます。また、複合施設については、民間事業者の参画も検討しながら、事業推進のコーディネートを市が行う予定です。

一方で、今後、底地の所有・管理・法的な位置付け・都市計画上の位置づけ等を調整し、誰が管理運営主体となるか、どのような連携協力体制を築く必要があるか整理した上で、都市計画変更手続きを進めていく必要があります。現在、南北の駅前の空間の底地は、鳥取市、鳥取県、鉄道事業者、交通事業者等により所有されているとともに、事業の実現に向けては他所管に跨る協議・調整が必要であることから、地権者及び関係機関の強固な連携が欠かすことができません。

例えば、北口の底地のあり方としては、以下のようなパターンが想定されますが、決定にあたってはメリット・デメリットを比較しながら、先述した「目指すべき管理運営の姿」を実現できるかどうか重要な視点となります。

パターン	歩行者広場まで含む全体を「道路」とする	歩行者広場部分は「道路」ではなく「広場等」とする
概念図		
メリット	・都市計画上の整理は比較的わかりやすい ・歩行者広場部分が「道路」であるため、国庫補助を受けやすい	・「道路」ではないため、歩行者広場の利活用の自由度が高まる ・複合施設と広場等の一体的な整備を実現しやすくなる
デメリット	・歩行者広場も「道路」となるため、自由度の高い利活用に向けて工夫が必要	・交通機能に特化した駅前広場として都市計画決定する理由、もしくは法的な底地の位置づけが異なる中、歩行者広場も含めて、一連の駅前広場として都市計画決定する理由が必要 ・歩行者広場部分が「道路」以外であるため、国庫補助を受けにくい

□ 北口バスターミナル＋北口広場の底地のあり方イメージ

パターン	交通広場部分を 「道路」とする	交通広場部分を 「その他交通施設」とする	全体を 「複合施設」とする
概念図			
メリット	・都市計画上の整理は比較的わかりやすい ・交通広場部分が「道路」であるため、国庫補助を受けやすい	・立体都市計画を決定することで、交通広場部分に駐車場の立体的な配置が可能	・全体を複合施設に付属するものと捉えることで、自由度の高い計画が可能 ・複合施設と一体的な駐車場整備が可能
デメリット	・交通広場部分に駐車場を立体的に配置するためには、立体道路制度の適用が必要であるが、道路法、都市計画法、建築基準法にまたがる手続きはハードルが高い ・接続する今町3号線が都市計画道路として認められるスペックであるか確認が必要	・一般車・タクシー広場の永続性担保のために都市計画決定する場合は、道路法上の道路ではない位置づけで都市計画決定する理由付が必要 ・交通広場部分が「道路」以外であるため、国庫補助を受けにくい	・一般車・タクシー広場の公共施設としての永続性が担保できるかが課題 ・交通広場部分が「道路」以外であるため、国庫補助を受けにくい

□ 北口交通広場+駐車場の底地のあり方イメージ

5 今後の検討体制

5-1 検討体制

今後の鳥取駅周辺整備の検討体制について、現在の検討の中心組織である「鳥取駅周辺リ・デザイン会議」及びその下部組織である「駅まち空間デザイン検討部会」（以下、検討部会という。）、計画実現に向けた調整の場である「鳥取駅周辺整備に係る四者連携協議会」は、本計画の実現に向けて今後も数多くの調整事項があることから、設置を継続し、本整備計画の内容の実現に向けたデザインマネジメントを行います。

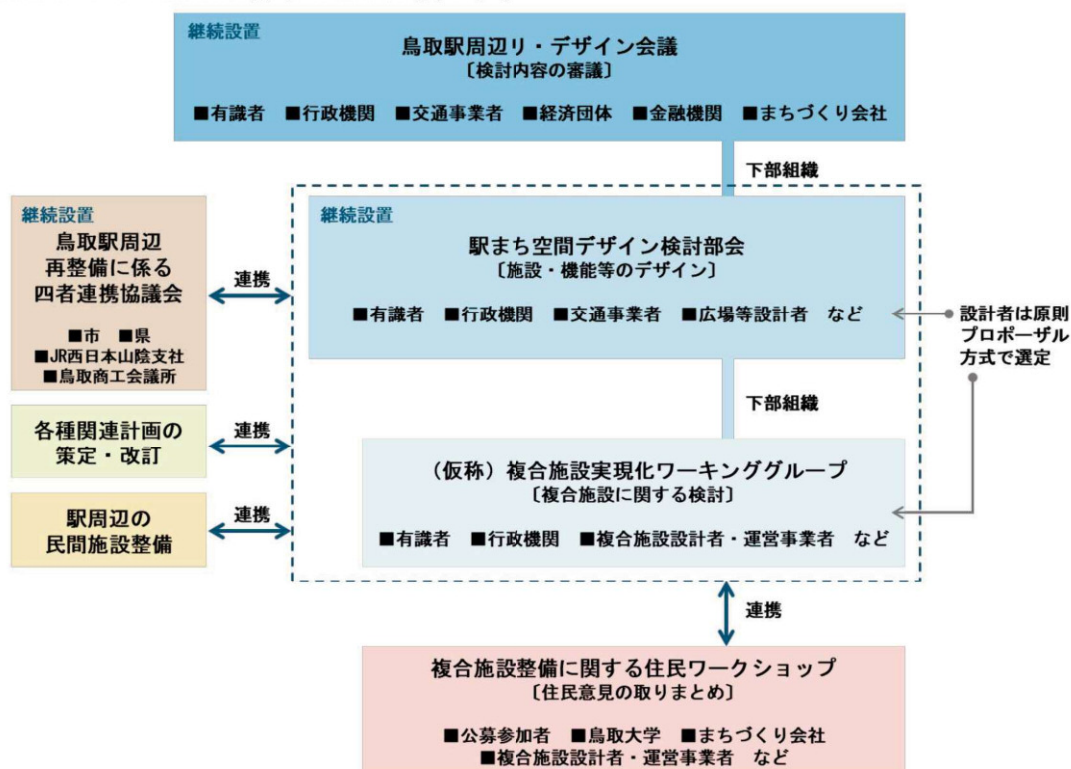
また、4章で記載したとおり、複合施設の整備計画について検討を深める必要があることから、「（仮称）複合施設実現化ワーキンググループ」を設立し、検討部会の下部組織に位置づけます。当該ワーキンググループには、検討部会の有識者から指名された委員及び今後選定される複合施設の設計者、及び整備運営に関わる事業者等にも参加いただき、複合施設の機能の具体化、設計の前提条件づくり、事業手法や管理運営の方針の検討等の議論を行います。

複合施設整備に関する住民ワークショップや、別途進行している周辺の民間施設整備、今後予定されている各種関連計画の策定・改訂等を行う検討組織等とも綿密に連携します。

5-2 デザインの質を高めるための工夫

複合施設や駅前広場等の鳥取駅周辺整備に関連する設計者の選定にあたっては、デザインの質を高めるため、原則としてプロポーザル方式を採用することとします。

複数の施設整備が同時に進行することから、施工段階においてもデザインの質を担保するため、設計者によるデザイン監理を行うことが重要です。



□ 検討体制のイメージ

6 想定スケジュール

段階整備計画等を踏まえ、駅周辺整備のスケジュールについて、以下のとおり整理します。

なお、スケジュールは現時点の想定であり、関係者との協議や関連整備の進行状況等によって変動する可能性があります。

