

資料1

第9回 鳥取駅周辺リ・デザイン会議資料

令和8年8月3日

1. これまでの検討経緯について

- 1) 検討過程
- 2) 前回（第8回）リ・デザイン会議の振り返り
- 3) 市民からの意見について
- 4) 駅まち空間デザイン検討部会での議論
- 5) 県警本部との協議
- 6) 四者連携協議会での議論

2. 平面横断に関する論点

- 1) 交通への影響評価
- 2) 平面横断等のメリット・デメリット
- 3) 県道交差点の整備イメージ
- 4) 今後の進め方・論点

3. 整備計画（素案）の後半について

4. 今後のスケジュール

1. これまでの検討経緯について

1) 検討過程

R6年度

基本計画策定(R6.6)

R6.7.8

第1回 四者連携協議会

R6.9.14, 28

第1回若者・子育て世代WS

連携

R6.10.13

第1回 駅まち空間デザイン検討部会

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

R6.11.15

第2回 四者連携協議会

R6.11.29

第2回 駅まち空間デザイン検討部会

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

R6.12.7

第2回若者・子育て世代WS

R7.1.8

交通事業者との意見交換

連携

R7.2.15

第3回 駅まち空間デザイン検討部会

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

(主な論点)

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

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

(確認事項)

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

(主な論点)

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

(主な論点)

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

1) 検討過程

R7.2.15

【再掲】

第3回 駅まち空間デザイン検討部会

R7.3.13

第3回 四者連携協議会

R7年度

R7.5.16

交通事業者との意見交換

R7.5.26

地元商業等関係者との意見交換

R7.7.2

第4回 駅まち空間デザイン検討部会

R7.7.18

岡山駅現地合同視察

交通事業者との意見交換

R7.7.29

第4回 四者連携協議会

R7.8.18

第7回 リ・デザイン会議

(確認事項)

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

(主な論点)

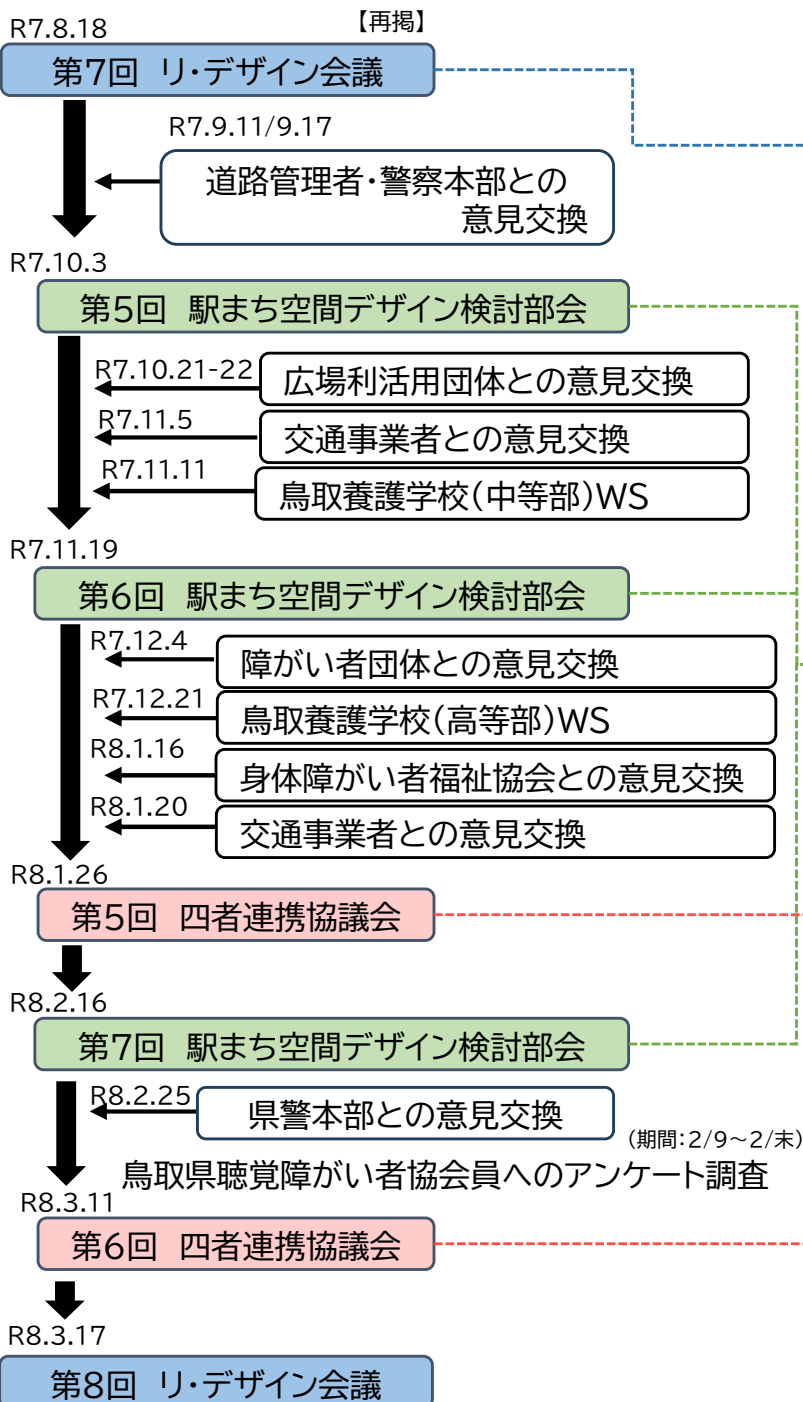
- 駅前の風情ある個人商店の雰囲気もまちづくりに活かすことができると良い
- 改札を出てから駅北口のタクシー乗降場所までの案内について懸念
- 基本計画の考え方を踏まえ、利用者目線のターミナル再編が必要。
- 四季折々の環境変化(雪や雨)、その排水面など細かな配慮をした整備が必要
- 平面横断や若桜街道へのバス停設置に対する処理能力の検証の必要性
- 中心市街地の住民の関心・意識醸成
- 長期的な視点で時間軸をもった整備が必要
- 整備後の地域のマネジメントへの議論の深化。
- 複合施設のコンセプトメイキングとプロデューサー役の存在の重要性
- 整備用地や概算事業費などについても検討し、関係者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



(確認事項)

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

1) 検討過程



(主な論点)

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

(主な論点)

-第5回-

- 路線バスの降車専用バスを**バスターミナルへ集約する方針**の合意
- 交通広場・バスターミナル・待合環境等は、**空間規模に関する関係者との継続協議**
- 鉄道高架下の空間利用については、JR西日本として、個別協議を進める
- 駅北口の身障者乗降場に関する**当事者との協議の必要性**
- 平面横断**の実現に向けた地下道の取り扱い、**メリット・デメリットを継続検討**
- 事業手法、事業費の検討も視野に、最終的に必要な決定事項を整理の必要性

-第6回-

- 広場利活用は、主催団体ヒアリングや市民ワークショップ、アンケートによるニーズ把握
- 平面横断は、将来的な**地下道のあり方も踏まえつつ、段階的な検討**
- 広場、複合施設ともに**大きな方針としては今回提案の方向性**としつつ、一方、各事業の組み立ては今後の議論で検討を深度化。

-第7回-

- 平面横断は降雪日の移動実態等を裏付けるデータなどを整理しつつ、**関係機関での継続協議**であり方を議論。今後、**市民による議論**を促していくことも検討する。
- デザインコンセプトは、周辺の**個別事業との整合性**にも留意しつつ示していく。
- 将来像である**ワクワク感を市民にも示していく工夫**をする(イメージパースなど)

(確認事項)

-第5回-

- 整備計画は、市民へ適切な情報発信として、**未確定事項等の扱いには留意**する。
- レイアウトも同様、**平面横断・地下道など未確定事項**の表現に留意。
- 駅前広場での歩行者・自転車動線に配慮した各種の施設・設備などへの細かな配慮。

-第6回-

- デザインコンセプトは**鳥取らしさにマッチ**しており異論はない。
- 整備計画(素案)を公表し、**市民意見を取り入れながらブラッシュアップ**していく。
- 今後、状況変化への対応や、地元経済界からの意見取り入れながら進めていく。
- 平面横断については、**様々な立場の意見を広く聴きながら、関係機関と協議を継続**する。

1) 検討過程

R8.3.17

第8回 リ・デザイン会議

(主な論点)

- 1) 整備計画(素案)
- 2) 駅前地下道・平面横断
- 3) 駅前整備とまちなかとの一体的なデザイン
- 4) 公共交通との連携・アクセス
- 5) 複合施設・各種施設
- 6) 鳥取駅周辺エリアのグランドデザイン

(※R8.1.27付「鳥取駅周辺再整備に関する意見書」(鳥取商工会議所)に、グランドデザインの必要性が記載されている。)

R8.6.9

第8回 駅まち空間デザイン検討部会

(主な論点)

- 平面横断について
- 整備計画(素案)の後半について

R8.7.6

県警本部との意見交換

(主な論点)

- 平面横断について

R8.7.21

第7回 四者連携協議会

(主な論点)

- 平面横断について
- 整備計画(素案)の後半について

R8.8.3(本日)

第9回 リ・デザイン会議

※上記の4つの会議・意見交換についての詳細は次頁以降



第8回 リ・デザイン会議



第8回 駅まち空間デザイン検討部会



第7回 四者連携協議会

2) 前回（第8回）リ・デザイン会議の振り返り

- ・第8回リ・デザイン会議（R8.3.17開催）での主な意見の概要は下表のとおり

分類	意見の総括
1) 整備計画(素案)	・整備方針や駅まち空間のデザインについて、具体的な姿やアイデアが示されたことを評価する意見があった。(真嶋委員) ・短期間で素案を取りまとめたとの評価をいただき、今後の公表、パブリック・コメント、成案化への期待が述べられた。(真嶋委員) ・動線計画がよく検討されていること、また人の流れの分析など鳥取のまちの特徴を踏まえた内容であることが評価された。(西垣委員)
2) 駅前地下道・平面横断	・商店街組合としては、地下道を残すことを想定していない。駅前と商店街を平面でつなぎ、一体感のある整備を進めるべきとの意見が出された。(真嶋委員) ・地下道は、障がいのある方やベビーカー利用者にとってバリアとなっている一方、雨天時には利便性が高いという指摘。(野坂委員) ・平面横断については交通安全面の懸念もあるため、メリット・デメリットを整理し、市民意見を踏まえながら引き続き検討する必要があるとの意見が示された。(野坂委員) ・車中心から人中心へという流れを踏まえ、歩いて楽しいまちづくりの重要性が共有された。(谷本座長)
3) 駅前整備とまちなかとの一体的なデザイン	・駅前整備に加え、サンロードの舗装更新など周辺整備との調和を図り、官民連携で一体的に進めるべきとの意見。(斎藤委員) ・駅南側の低未利用地との連携も今後の検討課題として挙げられた。(神田委員)
4) 公共交通との連携・アクセス	・車による来訪だけでなく、公共交通のサービス水準向上により潜在的な移動需要を掘り起こせる可能性があるとの意見。(西垣委員) ・鳥取駅が「目的地」となることの重要性が示され、複合施設に図書機能を持たせることで、公共交通の待ち時間を快適に過ごせる環境づくりが期待された。(谷本座長)
5) 複合施設・各種施設	・観光案内所は、鉄道利用者だけでなくバス利用者や観光客にも分かりやすい配置とする必要があるとの意見。(西垣委員) ・滞留行動調査について、年代別など属性ごとの特性や動線の把握を今後の施設計画に活かすべきとの指摘。(谷本座長) ・駅舎や複合施設におけるバリアフリーの推進。(平井委員) ・民間投資については、整備が進むにつれて現実味が増し、投資が活発化する傾向があるとの意見。(神田委員)
6) 鳥取駅周辺エリアのグランドデザイン	・鳥取駅周辺の面的な全体像として、グランドデザインを検討してはどうかとの意見。(野坂委員) ・一方で、検討範囲を広げすぎると着手が遅れる懸念もあり、計画にどこまで盛り込むかは慎重に議論すべきとの意見。(谷本座長) ・中心市街地活性化基本計画との関係を踏まえ、第5期中心市街地活性化計画の改定において、周辺開発や事業の進展を位置づける案も示された。(神田委員)

背景

- 第4期中活計画が令和10年3月で計画期間が終了するが、依然として中心市街地の衰退に歯止めがかからない状況の中で、実効性の高い計画として刷新していく必要がある。
- 本年1/27に鳥取商工会議所から鳥取駅周辺再整備によってまち全体がどう変わるのか、エリア全体を面で捉えた鳥取駅周辺エリアの全体像（グランドデザイン）の提示について、意見書の提出を受けた。
- これまでの鳥取駅周辺リ・デザイン会議においても、駅周辺エリアだけでなく、中心市街地全体の将来ビジョンを示していく必要性について意見が出されている。

概要

中心市街地全体の目指す将来像に加え、特徴が違うエリアごとの「ミライのすがた」を盛り込んだ中心市街地グランドデザインを作成し、次期中心市街地活性化基本計画（第5期：令和10年4月～令和15年3月）の中核として位置付ける。

【主な内容】

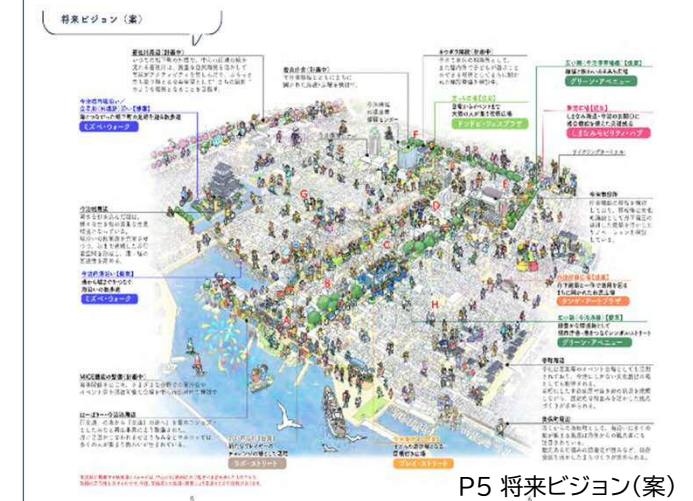
- ① 中心市街地のポテンシャルと課題
- ② 中心市街地全体の将来像（テーマ・基本的な方針）
- ③ エリアごとの将来像
鳥取駅周辺、袋川周辺、城跡周辺、民藝館通り周辺、弥生町周辺
- ④ 将来像の実現化方策（活性化戦略、ロードマップ、推進体制）

（今後の進め方）

- ・ 対象エリアの分析、市民や関係者の意見の把握
- ・ 中心市街地グランドデザイン検討会議（計3回予定）

⇒ **令和8年度中に作成予定**

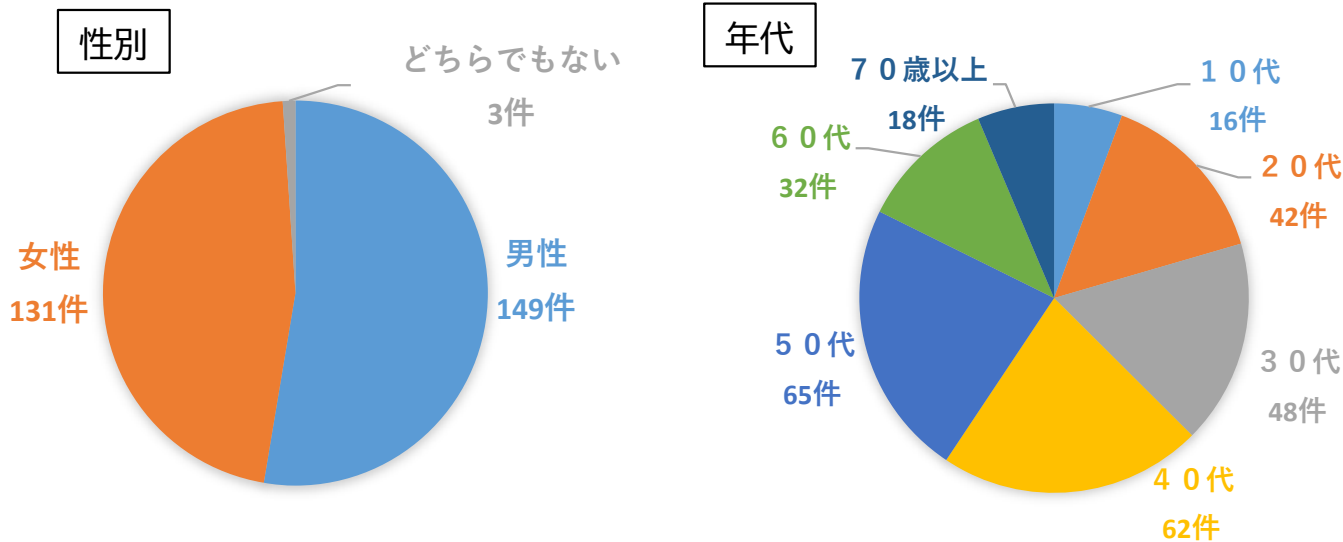
（参考）今治市中心市街地グランドデザインより抜粋



3)市民からの意見について

※鳥取市HPから随時意見募集を実施

鳥取市に寄せられた意見（R6.8.20～R8.7.22 現在283名）



意見抜粋（※R8.3月整備計画（素案の一部）公表以降に届いたご意見 8名）

1) 複合施設に関する意見

- ・図書館、書店の整備について、今後の書籍のありかたも考慮した開発を望む。本を借りる、買うだけでなく本を起点とした新しい発見や出会い、新しい体験がある場所、居心地がよく何度も行きたくなる場所、市民が自慢できる場所にして欲しい。（50代男性）
- ・学習スペースの不足を感じる。知的好奇心のある学生や大人がこの先も鳥取で学びながら暮らしたいと思えるような場所を希望する。（40代女性）
- ・鳥取の観光資源を生かした「日帰り温泉施設」はの整備を検討してはどうか。滞在・交流というコンセプトにも合致する。（20代男性）

2) 交通結節の機能面に対する意見

- ・公共交通の利用促進にも注力した計画とすべき。鳥取駅だけでなく周辺の駅にも駐車場を整備することで、鳥取駅の利用もしやすくなる。（20代男性）

3) その他の意見

- ・今の子供たちが誇りを持てる鳥取市、駅に変えて行くことが一つのミッションだと考えている。（40代男性）
- ・計画案の印刷物を各施設に配布してほしい。（40代男性）
- ・鳥取市在住の外国人に向けて説明資料の多言語対応も検討してほしい。（40代男性）
- ・極力今の景観を崩さないようにしてほしい。（10代男性）

主な意見の件数（大別）計438件

商業・アミューズメント機能	114件
駐車場	61件
飲食機能	35件
緑・環境	21件
文化・教育機能	20件
子どもと過ごす空間	20件
平面横断・歩行空間	19件
事業に期待する意見	17件
事業への慎重意見	13件
ホール機能	8件
駐輪場	5件
その他	105件

3) 駅まち空間デザイン検討部会での議論

- ・第8回駅まち空間デザイン検討部会（R8.6.9開催）での主な意見の概要は下表のとおり

議題	主な論点・結論等
平面横断について	①交差点の交通処理・横断の運用について ・現況及び将来の平面横断について、詳細な解析結果を提示し、以下について説明 ✓交差点設計の評価指標である「需要率」は、基準値をクリアしていること ✓特定の流入部における右折滞留長の延伸などの課題を共有し、対策方針を提示 ✓スクランブル交差点については、一般車への影響や隣接交差点での信号連動等の課題が懸念される。 ⇒信号調整や交差点の運用など対応策に議論の回数が少ないため、鳥取県警察本部や道路管理者との事務レベルでの具体的な協議を継続することで一致 ②地下道について ・平面横断に付随して、地下道のあり方を4案比較表を提示し説明 ※本部会より、平面横断＋地下道(広場上屋撤去＋複合施設へ延伸)案を追加しています。 ⇒地下道は悪天候時の利便性や安全性のメリットの一方、老朽化による維持管理負担の課題に対する意見(斎藤・中活プロジェクトマネージャー) ⇒地下道を残したまま平面横断を実現してから、利用状況を踏まえて検討すべきとの意見(西土井・県道路企画課長) ⇒一方で、鳥取県警察本部からは交通規制基準から地下道と地上横断の併用は出来ないとの意見(山本・県警本部交通企画課長) ③まちなかとの一体感・回遊性について ⇒平面横断により、駅前広場とまちなかの動線がつながり、回遊性や一体感を高めるべきとの意見(阿部・立命館大学教授) ⇒地下道の上屋等の構造物が視認性や滞留空間の形成を妨げる。平面横断に重きを置いてきた経緯があり、改めてそのコンセプトに立ち返って考える必要があるとの意見(山口部会長)
整備計画(素案)の後半部分について	④事業効果・KPI(整備計画第5章) ⇒評価指標や目標値の捉え方について、駅まちの事業が今後の鳥取の地域活性化にどのような効果をもたらすのかを共通認識で持ちながら示していくことを議論 ⑤複合施設・事業スキーム(整備計画第6章) ⇒整備計画としては具体的な整備主体や管理主体等を示すなど、関係者との協議を踏まえ、計画の解像度を上げる必要性があるとの意見(尾崎・県交通政策課長) ⇒複合施設に関しては、次年度、基本計画を策定予定で、並行して民間投資を募る予定である。(事務局)

4) 県警本部との協議

- ・部会での議論を踏まえ、鳥取県警察本部と平面横断に関する交通処理について意見交換（R8.7.6）

議題	主な論点・結論等
地下道のあり方と平面横断について	・地下道のあり方は現時点では道路管理者と継続協議中であり、方針を断定できる段階ではないことを共有。 ・部会での発言と同様、地下道と平面横断との併用は難しいとの認識が示された。 ⇒後日、県と県警の協議により、「太平通り交差点」については、地下道と横断歩道の併用が出来ないことが示された。 ・平面横断の議論にあたっては、道路管理者との協議もあわせ、地下道あり方も検討しながら、交通や安全性の観点で実現可能性の議論を進めて行く流れとなることを確認。（ただし、地下道の廃止が平面横断の実現の承諾ではないことを言及）
平面横断時の交通への影響について	・将来の平面横断設置を前提とした交通処理検討では、安全側の厳しい条件で評価しても、需要率や流入部容量は基準を満たしており、一定の交通処理は成立する見込みであることは確認。 ・一方で、瞬間的な交通集中時などの渋滞（信号の捌け残り）の可能性についても懸念事項等・想定される対策としての整理は必要。 ・それらに対して、信号サイクル単位で影響を分析できる交通流ミクロシミュレーションは、複合施設の計画内容が未確定のため、時期尚早であることを確認。 ・詳細な交通への影響の可能性とその対策については定性的に整理していくこととする。

5) 四者連携協議会での議論

- ・第7回四者連携協議会（R8.7.21開催）での主な意見の概要は下表のとおり

11

議題	主な論点・結論等
平面横断について	・地下道は薄暗く、きちんと整備しないと新しい複合施設との連携は難しい。イニシャルコストや将来の維持管理、バリアフリーの観点を踏まえると平面横断が望ましい。誰もがスムーズに横断できることが望ましいが、今後慎重な検討が必要。 ・平面横断について基本的には賛同するが、安全性の確保、渋滞の回避は条件。信号の待ち時間も変わるので市民への周知も必要。 ・スクランブルでなければ数値解析上問題はない。平面横断が進むような方向で議論を進める。
地下道について	・地下道の存続は、将来的な老朽化による維持管理費の増が懸念される。慎重な検討・議論が必要。 ・地下道については、交通安全面、雨・雪などの気候特性面に配慮しつつ、利用者の声を慎重に聞きながら市民との合意形成が必要。 ・施工順として、まずバスターミナル整備と合わせて東側の横断歩道を整備する。その時に地下道を残しておいて、利用状況を見つつ、市民の意見を伺いながら地下道の存廃を考えてもよいのではないかと。 ・バスターミナル整備に併せて、鳥取駅北口交差点の横断歩道設置し、そこで地下道存廃の意見聴取するとなれば、概ね5年後が想定される。まずは今の段階で利用者ニーズを把握し、今後の進め方を検討する。 ・駅前の短区間で横断歩道が3か所近接することになるが、その真ん中を地下道とする選択肢もある。バリアフリーの観点からは、地下道へのエレベーター設置の可能性もある。
整備計画（素案）の後半について	・事業効果のKPIや目標値の設定は有意義だが、鉄道利用者数は減少傾向にあるため、数値設定は引き続き、慎重に協議させていただく。 ・ランドデザインと個別計画の関係性が分かりづらくなるため、整備計画へ上位関連計画との関係性を明記してはどうか。
駅前広場の大屋根について	・今後、大屋根整備は既設の屋根との関係を慎重に調整・協議する必要がある。また、工事期間中の駅利用者の動線、案内についても丁寧な対応が必要。 ・長崎駅のように行政とJRが連携して、駅舎等の既存施設とマッチングした大屋根整備が望ましい。
民間事業者との連携について	・中心市街地ランドデザインと一体的に進めていただき、駅周辺整備に併せてまちなかの民間としてできる事業を行政、地元商工関係者が連携して進めたい。

2. 平面横断に関する論点

1) 交通への影響評価

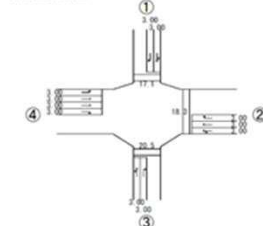
交差点解析 | 設定条件の一覧

鳥取駅前北口(仮称)

平日朝ピーク(8:00台)

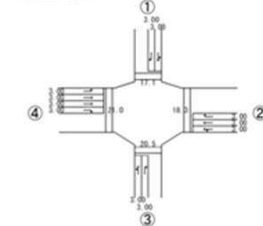
交差点概略図

交差点概略図



<該当ケース>
・現状
・ケース0

交差点概略図



<該当ケース>
・ケース1
・ケース2-1
・ケース2-2

※6/9部会時から信号現示の設定を精度向上
(歩行者青時間から点滅時間を除く)

ケース	解析上の考慮事項	設定1	設定2	サイクル長 (秒)	有効青時間 (秒)	設定3:信号現示	需要率	需要率/ 限界需要率																								
		東西方向 自動車交通量※1 (台/時)	南北方向 横断歩行者 (人/時)			階梯図																										
現状	・現況の交通量、通行量、 信号現示を反映 ・西側断面(④)左折車線を2→1 (バス専左専を無しと考える) →バス専用の流動を解析できないため	現況:1,770	現況:268	141	129	<table><tr><td>表示時間</td><td>G:60 Y:3 AR:0</td><td>G:22 Y:3 AR:3</td><td>G:44 Y:3 AR:3</td><td>C=141</td></tr><tr><td>有効青時間</td><td>61</td><td>23</td><td>45</td><td>G=129</td></tr><tr><td>損失時間</td><td>2</td><td>5</td><td>5</td><td>L=12</td></tr><tr><td>歩行者 渡り時間</td><td>51</td><td>0</td><td>34</td><td></td></tr></table>	表示時間	G:60 Y:3 AR:0	G:22 Y:3 AR:3	G:44 Y:3 AR:3	C=141	有効青時間	61	23	45	G=129	損失時間	2	5	5	L=12	歩行者 渡り時間	51	0	34		0.319 ≒0.915	35%				
表示時間	G:60 Y:3 AR:0	G:22 Y:3 AR:3	G:44 Y:3 AR:3	C=141																												
有効青時間	61	23	45	G=129																												
損失時間	2	5	5	L=12																												
歩行者 渡り時間	51	0	34																													
ケース0 (開発+駅前再編)	○現況に加え、以下を考慮 ・複合需要、再編による車両流動変化を考慮 ※太平通交差点北側への交通量を負担(太平 北側(現況)交通量の1/2を負担) ・歩行者・自転車の複合需要を考慮	将来:1,778※2	将来:298※3	141	129	<table><tr><td>表示時間</td><td>G:60 Y:3 AR:0</td><td>G:22 Y:3 AR:3</td><td>G:44 Y:3 AR:3</td><td>C=141</td></tr><tr><td>有効青時間</td><td>61</td><td>23</td><td>45</td><td>G=129</td></tr><tr><td>損失時間</td><td>2</td><td>5</td><td>5</td><td>L=12</td></tr><tr><td>歩行者 渡り時間</td><td>51</td><td>0</td><td>34</td><td></td></tr></table>	表示時間	G:60 Y:3 AR:0	G:22 Y:3 AR:3	G:44 Y:3 AR:3	C=141	有効青時間	61	23	45	G=129	損失時間	2	5	5	L=12	歩行者 渡り時間	51	0	34		0.368 ≒0.915	40%				
表示時間	G:60 Y:3 AR:0	G:22 Y:3 AR:3	G:44 Y:3 AR:3	C=141																												
有効青時間	61	23	45	G=129																												
損失時間	2	5	5	L=12																												
歩行者 渡り時間	51	0	34																													
ケース1 (通常平面横断)	○ケース0に加え、以下を考慮 ・西側断面(④)に横断歩道設置・地下道廃止 →地下道歩行者を横断歩道歩行者として加味	将来:1,778※2	将来:613※4	141	129	<table><tr><td>表示時間</td><td>G:60 Y:3 AR:0</td><td>G:22 Y:3 AR:3</td><td>G:44 Y:3 AR:3</td><td>C=141</td></tr><tr><td>有効青時間</td><td>61</td><td>23</td><td>45</td><td>G=129</td></tr><tr><td>損失時間</td><td>2</td><td>5</td><td>5</td><td>L=12</td></tr><tr><td>歩行者 渡り時間</td><td>51</td><td>0</td><td>34</td><td></td></tr></table>	表示時間	G:60 Y:3 AR:0	G:22 Y:3 AR:3	G:44 Y:3 AR:3	C=141	有効青時間	61	23	45	G=129	損失時間	2	5	5	L=12	歩行者 渡り時間	51	0	34		0.368 ≒0.915	40%				
表示時間	G:60 Y:3 AR:0	G:22 Y:3 AR:3	G:44 Y:3 AR:3	C=141																												
有効青時間	61	23	45	G=129																												
損失時間	2	5	5	L=12																												
歩行者 渡り時間	51	0	34																													
ケース2-1 (スクランブル)	○ケース1に加え、以下を考慮 ・歩車分離し、車両全赤時間30s確保 ※サイクル長変更無し ※各現示の青時間は現行の配分比率を維持 したまま一律に短縮	将来:1,778※2	将来:613※4	141	99	<table><tr><td>表示時間</td><td>G:45 Y:3 AR:0</td><td>G:17 Y:3 AR:3</td><td>G:34 Y:3 AR:3</td><td>G:0 Y:0 AR:30</td><td>C=141</td></tr><tr><td>有効青時間</td><td>45</td><td>18</td><td>35</td><td>0</td><td>G=99</td></tr><tr><td>損失時間</td><td>2</td><td>5</td><td>5</td><td>30</td><td>L=42</td></tr><tr><td>歩行者 渡り時間</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td></td></tr></table> ※各現示の青時間は現行の配分比率を維持したまま一律に短縮	表示時間	G:45 Y:3 AR:0	G:17 Y:3 AR:3	G:34 Y:3 AR:3	G:0 Y:0 AR:30	C=141	有効青時間	45	18	35	0	G=99	損失時間	2	5	5	30	L=42	歩行者 渡り時間	0	0	0	0		0.402 ≒0.702	57%
表示時間	G:45 Y:3 AR:0	G:17 Y:3 AR:3	G:34 Y:3 AR:3	G:0 Y:0 AR:30	C=141																											
有効青時間	45	18	35	0	G=99																											
損失時間	2	5	5	30	L=42																											
歩行者 渡り時間	0	0	0	0																												
ケース2-2 (スクランブル)	○ケース1に加え、以下を考慮 ・歩車分離し、車両全赤時間48s確保(高齢者 等考慮) ・歩行者横断時間を1.0s/m→0.8s/m ※サイクル長変更無し ※各現示の青時間は現行の配分比率を維持 したまま一律に短縮	将来:1,778※2	将来:613※4	141	81	<table><tr><td>表示時間</td><td>G:37 Y:3 AR:0</td><td>G:13 Y:3 AR:3</td><td>G:28 Y:3 AR:3</td><td>G:0 Y:0 AR:48</td><td>C=141</td></tr><tr><td>有効青時間</td><td>38</td><td>14</td><td>29</td><td>0</td><td>G=81</td></tr><tr><td>損失時間</td><td>2</td><td>5</td><td>5</td><td>48</td><td>L=48</td></tr><tr><td>歩行者 渡り時間</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td></td></tr></table> ※各現示の青時間は現行の配分比率を維持したまま一律に短縮	表示時間	G:37 Y:3 AR:0	G:13 Y:3 AR:3	G:28 Y:3 AR:3	G:0 Y:0 AR:48	C=141	有効青時間	38	14	29	0	G=81	損失時間	2	5	5	48	L=48	歩行者 渡り時間	0	0	0	0		0.433 ≒0.574	75%
表示時間	G:37 Y:3 AR:0	G:13 Y:3 AR:3	G:28 Y:3 AR:3	G:0 Y:0 AR:48	C=141																											
有効青時間	38	14	29	0	G=81																											
損失時間	2	5	5	48	L=48																											
歩行者 渡り時間	0	0	0	0																												

※1:県道鳥取福部線 丸由百貨店前の断面交通量(東西計) ※2:大型の商業・娯楽施設(2,400台/日(平日))を想定 ※3:複合施設の開発需要も加味 ※4:駅⇄バードハット方面の地下道歩行者を西側横断歩道(新規)の歩行者として加味

1) 交通への影響評価

交差点解析 | 設定条件の一覧

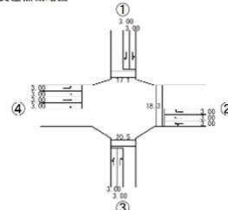
鳥取駅前北口(仮称)

休日タピーク(17:00台)

※開発需要は大型イベント(3,000人/日)想定

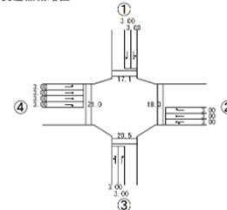
交差点概略図

交差点概略図



<該当ケース>
・現状
・ケース0

交差点概略図



<該当ケース>
・ケース1
・ケース2-1
・ケース2-2

※6/9部会時から信号現示の設定を精度向上
(歩行者青時間から点滅時間を除く)

ケース	解析上の考慮事項	設定1	設定2	サイクル長 (秒)	有効青時間 (秒)	設定3:信号現示	需要率	需要率/ 限界需要率																														
		東西方向 自動車交通量※1 (台/時)	南北方向 横断歩行者 (人/時)			階梯図																																
現状	・現況の交通量、通行量、 信号現示を反映 ・西側断面(④)左折車線を2→1 (バス専左専を無しと考える) →バス専用の流動を解析できないため	現況:1,450	現況:372	130	118	<table><tr><td>現示</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>表示時間</td><td>G:57 Y:3 AR:0</td><td>G:18 Y:3 AR:3</td><td>G:40 Y:3 AR:3</td><td>C=130</td></tr><tr><td>有効青時間</td><td>58</td><td>19</td><td>41</td><td>G=118</td></tr><tr><td>損失時間</td><td>2</td><td>5</td><td>5</td><td>L=12</td></tr><tr><td>歩行者 表示時間</td><td>48</td><td>0</td><td>30</td><td></td></tr></table>	現示					表示時間	G:57 Y:3 AR:0	G:18 Y:3 AR:3	G:40 Y:3 AR:3	C=130	有効青時間	58	19	41	G=118	損失時間	2	5	5	L=12	歩行者 表示時間	48	0	30		0.306 ≧0.908	34%					
現示																																						
表示時間	G:57 Y:3 AR:0	G:18 Y:3 AR:3	G:40 Y:3 AR:3	C=130																																		
有効青時間	58	19	41	G=118																																		
損失時間	2	5	5	L=12																																		
歩行者 表示時間	48	0	30																																			
ケース0 (開発+駅前再編)	○現況に加え、以下を考慮 ・複合需要、再編による車両流動変化を考慮 ※太平通交差点北側への交通量を負担(太平 北側(現況)交通量の1/2を負担) ・歩行者・自転車の複合需要を考慮	将来:1,847※2	将来:402※3	130	118	<table><tr><td>現示</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>表示時間</td><td>G:57 Y:3 AR:0</td><td>G:18 Y:3 AR:3</td><td>G:40 Y:3 AR:3</td><td>C=130</td></tr><tr><td>有効青時間</td><td>58</td><td>19</td><td>41</td><td>G=118</td></tr><tr><td>損失時間</td><td>2</td><td>5</td><td>5</td><td>L=12</td></tr><tr><td>歩行者 表示時間</td><td>48</td><td>0</td><td>30</td><td></td></tr></table>	現示					表示時間	G:57 Y:3 AR:0	G:18 Y:3 AR:3	G:40 Y:3 AR:3	C=130	有効青時間	58	19	41	G=118	損失時間	2	5	5	L=12	歩行者 表示時間	48	0	30		0.450 ≧0.908	50%					
現示																																						
表示時間	G:57 Y:3 AR:0	G:18 Y:3 AR:3	G:40 Y:3 AR:3	C=130																																		
有効青時間	58	19	41	G=118																																		
損失時間	2	5	5	L=12																																		
歩行者 表示時間	48	0	30																																			
ケース1 (通常平面横断)	○ケース0に加え、以下を考慮 ・西側断面(④)に横断歩道設置・地下道廃止 →地下道歩行者を横断歩道歩行者として加 味	将来:1,847※2	将来:870※4	130	118	<table><tr><td>現示</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>表示時間</td><td>G:57 Y:3 AR:0</td><td>G:18 Y:3 AR:3</td><td>G:40 Y:3 AR:3</td><td>C=130</td></tr><tr><td>有効青時間</td><td>58</td><td>19</td><td>41</td><td>G=118</td></tr><tr><td>損失時間</td><td>2</td><td>5</td><td>5</td><td>L=12</td></tr><tr><td>歩行者 表示時間</td><td>48</td><td>0</td><td>30</td><td></td></tr></table>	現示					表示時間	G:57 Y:3 AR:0	G:18 Y:3 AR:3	G:40 Y:3 AR:3	C=130	有効青時間	58	19	41	G=118	損失時間	2	5	5	L=12	歩行者 表示時間	48	0	30		0.450 ≧0.908	50%					
現示																																						
表示時間	G:57 Y:3 AR:0	G:18 Y:3 AR:3	G:40 Y:3 AR:3	C=130																																		
有効青時間	58	19	41	G=118																																		
損失時間	2	5	5	L=12																																		
歩行者 表示時間	48	0	30																																			
ケース2-1 (スクランブル)	○ケース1に加え、以下を考慮 ・歩車分離し、車両全赤時間30s確保 ※サイクル長変更無し ※各現示の青時間は現行の配分比率を維持 したまま一律に短縮	将来:1,847※2	将来:870※4	130	88	<table><tr><td>現示</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>表示時間</td><td>G:42 Y:3 AR:0</td><td>G:13 Y:3 AR:3</td><td>G:30 Y:3 AR:3</td><td>G:0 Y:0 AR:30</td><td>C=130</td></tr><tr><td>有効青時間</td><td>43</td><td>14</td><td>31</td><td>0</td><td>G=88</td></tr><tr><td>損失時間</td><td>2</td><td>5</td><td>5</td><td>30</td><td>L=42</td></tr><tr><td>歩行者 表示時間</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td></td></tr></table> ※各現示の青時間は現行の配分比率を維持したまま一律に短縮	現示						表示時間	G:42 Y:3 AR:0	G:13 Y:3 AR:3	G:30 Y:3 AR:3	G:0 Y:0 AR:30	C=130	有効青時間	43	14	31	0	G=88	損失時間	2	5	5	30	L=42	歩行者 表示時間	0	0	0	0		0.412 ≧0.677	61%
現示																																						
表示時間	G:42 Y:3 AR:0	G:13 Y:3 AR:3	G:30 Y:3 AR:3	G:0 Y:0 AR:30	C=130																																	
有効青時間	43	14	31	0	G=88																																	
損失時間	2	5	5	30	L=42																																	
歩行者 表示時間	0	0	0	0																																		
ケース2-2 (スクランブル)	○ケース1に加え、以下を考慮 ・歩車分離し、車両全赤時間48s確保(高齢者 等考慮) ・歩行者横断時間を1.0s/m→0.8s/m ※サイクル長変更無し ※各現示の青時間は現行の配分比率を維持 したまま一律に短縮	将来:1,847※2	将来:870※4	130	80	<table><tr><td>現示</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>表示時間</td><td>G:33 Y:3 AR:0</td><td>G:10 Y:3 AR:3</td><td>G:24 Y:3 AR:3</td><td>G:0 Y:0 AR:48</td><td>C=130</td></tr><tr><td>有効青時間</td><td>34</td><td>11</td><td>25</td><td>0</td><td>G=70</td></tr><tr><td>損失時間</td><td>2</td><td>5</td><td>5</td><td>48</td><td>L=60</td></tr><tr><td>歩行者 表示時間</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td></td></tr></table> ※各現示の青時間は現行の配分比率を維持したまま一律に短縮	現示						表示時間	G:33 Y:3 AR:0	G:10 Y:3 AR:3	G:24 Y:3 AR:3	G:0 Y:0 AR:48	C=130	有効青時間	34	11	25	0	G=70	損失時間	2	5	5	48	L=60	歩行者 表示時間	0	0	0	0		0.451 ≧0.538	84%
現示																																						
表示時間	G:33 Y:3 AR:0	G:10 Y:3 AR:3	G:24 Y:3 AR:3	G:0 Y:0 AR:48	C=130																																	
有効青時間	34	11	25	0	G=70																																	
損失時間	2	5	5	48	L=60																																	
歩行者 表示時間	0	0	0	0																																		

※1:県道鳥取福部線 丸由百貨店前の断面交通量(東西計) ※2:大型の商業・娯楽施設(6,000台/日(休日イベントあり))を想定

※3:複合施設の開発需要も加味 ※4:駅⇄バードハット方面の地下道歩行者を西側横断歩道(新規)の歩行者として加味

1) 交通への影響評価

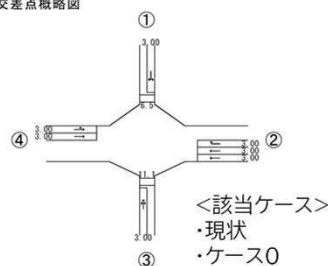
交差点解析 | 設定条件の一覧

太平通(仮称)

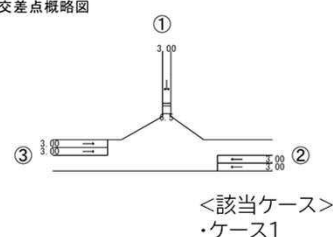
平日朝ピーク(8:00台)

交差点概略図

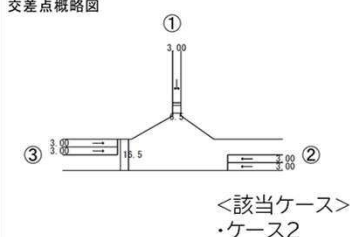
交差点概略図



交差点概略図



交差点概略図



※6/9部会時から信号現示の設定を精度向上
(歩行者青時間から点滅時間を除外)

ケース	解析上の考慮事項	設定1	設定2	設定3:信号現示			需要率	需要率/ 限界需要率																				
		 東西方向 自動車交通量※1 (台/時)	 南北方向 横断歩行者 (人/時)	サイクル長 (秒)	有効青時間 (秒)	階梯図																						
現状	・現況の交差点形状、交通量、 通行量、信号現示を反映	現況:1,770	現況:0	140	125	1φ  2φ  3φ  <table><tr><td>表示時間</td><td>G:77 Y:3 AR:0</td><td>G:10 Y:3 AR:3</td><td>G:35 Y:3 AR:6</td><td>C:140</td></tr><tr><td>有効青時間</td><td>78</td><td>11</td><td>36</td><td>G:125</td></tr><tr><td>損失時間</td><td>2</td><td>5</td><td>8</td><td>L:15</td></tr><tr><td>歩行者 現示時間</td><td>72</td><td>0</td><td>0</td><td></td></tr></table>	表示時間	G:77 Y:3 AR:0	G:10 Y:3 AR:3	G:35 Y:3 AR:6	C:140	有効青時間	78	11	36	G:125	損失時間	2	5	8	L:15	歩行者 現示時間	72	0	0		$0.386 \cong 0.893$	43%
表示時間	G:77 Y:3 AR:0	G:10 Y:3 AR:3	G:35 Y:3 AR:6	C:140																								
有効青時間	78	11	36	G:125																								
損失時間	2	5	8	L:15																								
歩行者 現示時間	72	0	0																									
ケース0 (開発＋駅前再編)	○現況に加え、以下を考慮 ・複合需要、再編による車両流動変化 を考慮 ※北側への車両侵入を禁止 →西側断面(④)左直車線→直進車線 →東側断面(②)右専車線→無し ・歩行者・自転車の複合需要を考慮	現況:1,770 将来:1,778※2	現況:0 将来:0	140	127	1φ  2φ  <table><tr><td>表示時間</td><td>G:90 Y:3 AR:3</td><td>G:35 Y:3 AR:6</td><td>C:140</td></tr><tr><td>有効青時間</td><td>91</td><td>36</td><td>G:127</td></tr><tr><td>損失時間</td><td>5</td><td>8</td><td>L:13</td></tr><tr><td>歩行者 現示時間</td><td>85</td><td>0</td><td></td></tr></table>	表示時間	G:90 Y:3 AR:3	G:35 Y:3 AR:6	C:140	有効青時間	91	36	G:127	損失時間	5	8	L:13	歩行者 現示時間	85	0		$0.351 \cong 0.907$	39%				
表示時間	G:90 Y:3 AR:3	G:35 Y:3 AR:6	C:140																									
有効青時間	91	36	G:127																									
損失時間	5	8	L:13																									
歩行者 現示時間	85	0																										
ケース1 (通常平面横断)	○ケース0に加え、以下を考慮 ・西側断面(③)に横断歩道設置・地下 道廃止 →地下道歩行者を横断歩道歩行者と して加味	現況:1,770 将来:1,778※2	現況:0 将来:104※3	140	127	1φ  2φ  <table><tr><td>表示時間</td><td>G:90 Y:3 AR:3</td><td>G:35 Y:3 AR:6</td><td>C:140</td></tr><tr><td>有効青時間</td><td>91</td><td>36</td><td>G:127</td></tr><tr><td>損失時間</td><td>5</td><td>8</td><td>L:13</td></tr><tr><td>歩行者 現示時間</td><td>85</td><td>30</td><td></td></tr></table>	表示時間	G:90 Y:3 AR:3	G:35 Y:3 AR:6	C:140	有効青時間	91	36	G:127	損失時間	5	8	L:13	歩行者 現示時間	85	30		$0.365 \cong 0.907$	40%				
表示時間	G:90 Y:3 AR:3	G:35 Y:3 AR:6	C:140																									
有効青時間	91	36	G:127																									
損失時間	5	8	L:13																									
歩行者 現示時間	85	30																										
ケース2-1 (スクランブル)																												
ケース2-2 (スクランブル)																												

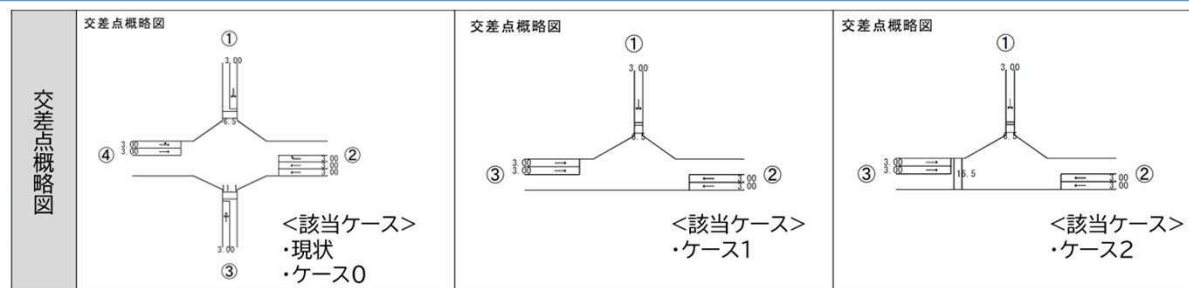
1) 交通への影響評価

交差点解析 | 設定条件の一覧

太平通(仮称)

休日タピーク(17:00台)

※開発需要は大型イベント(3,000人/日)想定



※6/9部会時から信号現示の設定を精度向上
(歩行者青時間から点滅時間を除外)

ケース	解析上の考慮事項	設定1	設定2	設定3:信号現示			需要率	需要率/ 限界需要率																									
		 東西方向 自動車交通量※1 (台/時)	 南北方向 横断歩行者 (人/時)	サイクル長 (秒)	有効青時間 (秒)	階梯図																											
現状	・現況の交差点形状、交通量、 通行量、信号現示を反映	現況:1,450	現況:0	130	115	<table><tr><td>現示</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>表示時間</td><td>G:69 Y:3 AR:0</td><td>G:12 Y:3 AR:3</td><td>G:31 Y:3 AR:6</td><td>C=130</td></tr><tr><td>有効青時間</td><td>70</td><td>13</td><td>32</td><td>G=115</td></tr><tr><td>損失時間</td><td>2</td><td>5</td><td>8</td><td>L=15</td></tr><tr><td>歩行者 現示時間</td><td>64</td><td>0</td><td>0</td><td></td></tr></table>	現示					表示時間	G:69 Y:3 AR:0	G:12 Y:3 AR:3	G:31 Y:3 AR:6	C=130	有効青時間	70	13	32	G=115	損失時間	2	5	8	L=15	歩行者 現示時間	64	0	0		$0.337 \leq 0.885$	38%
現示																																	
表示時間	G:69 Y:3 AR:0	G:12 Y:3 AR:3	G:31 Y:3 AR:6	C=130																													
有効青時間	70	13	32	G=115																													
損失時間	2	5	8	L=15																													
歩行者 現示時間	64	0	0																														
ケース0 (開発+駅前再編)	○現況に加え、以下を考慮 ・複合需要、再編による車両流動変化 を考慮 ※北側への車両侵入を禁止 →西側断面(④)左直車線→直進車線 →東側断面(②)右専車線→無し ・歩行者・自転車の複合需要を考慮	将来:1,847※2	将来:0	130	117	<table><tr><td>現示</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>表示時間</td><td>G:84 Y:3 AR:3</td><td>G:31 Y:3 AR:6</td><td>C=130</td><td></td></tr><tr><td>有効青時間</td><td>85</td><td>32</td><td>G=117</td><td></td></tr><tr><td>損失時間</td><td>5</td><td>8</td><td>L=13</td><td></td></tr><tr><td>歩行者 現示時間</td><td>79</td><td>0</td><td></td><td></td></tr></table>	現示					表示時間	G:84 Y:3 AR:3	G:31 Y:3 AR:6	C=130		有効青時間	85	32	G=117		損失時間	5	8	L=13		歩行者 現示時間	79	0			$0.341 \leq 0.900$	38%
現示																																	
表示時間	G:84 Y:3 AR:3	G:31 Y:3 AR:6	C=130																														
有効青時間	85	32	G=117																														
損失時間	5	8	L=13																														
歩行者 現示時間	79	0																															
ケース1 (通常平面横断)	○ケース0に加え、以下を考慮 ・西側断面(③)に横断歩道設置・地下 道廃止 →地下道歩行者を横断歩道歩行者と して加味	将来:1,847※2	将来:184※3	130	117	<table><tr><td>現示</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>表示時間</td><td>G:84 Y:3 AR:3</td><td>G:31 Y:3 AR:6</td><td>C=130</td><td></td></tr><tr><td>有効青時間</td><td>85</td><td>32</td><td>G=117</td><td></td></tr><tr><td>損失時間</td><td>5</td><td>8</td><td>L=13</td><td></td></tr><tr><td>歩行者 現示時間</td><td>79</td><td>26</td><td></td><td></td></tr></table>	現示					表示時間	G:84 Y:3 AR:3	G:31 Y:3 AR:6	C=130		有効青時間	85	32	G=117		損失時間	5	8	L=13		歩行者 現示時間	79	26			$0.358 \leq 0.900$	40%
現示																																	
表示時間	G:84 Y:3 AR:3	G:31 Y:3 AR:6	C=130																														
有効青時間	85	32	G=117																														
損失時間	5	8	L=13																														
歩行者 現示時間	79	26																															
ケース2-1 (スクランブル)																																	
ケース2-2 (スクランブル)																																	

※1:県道鳥取福部線 丸由百貨店前の断面交通量(東西計)

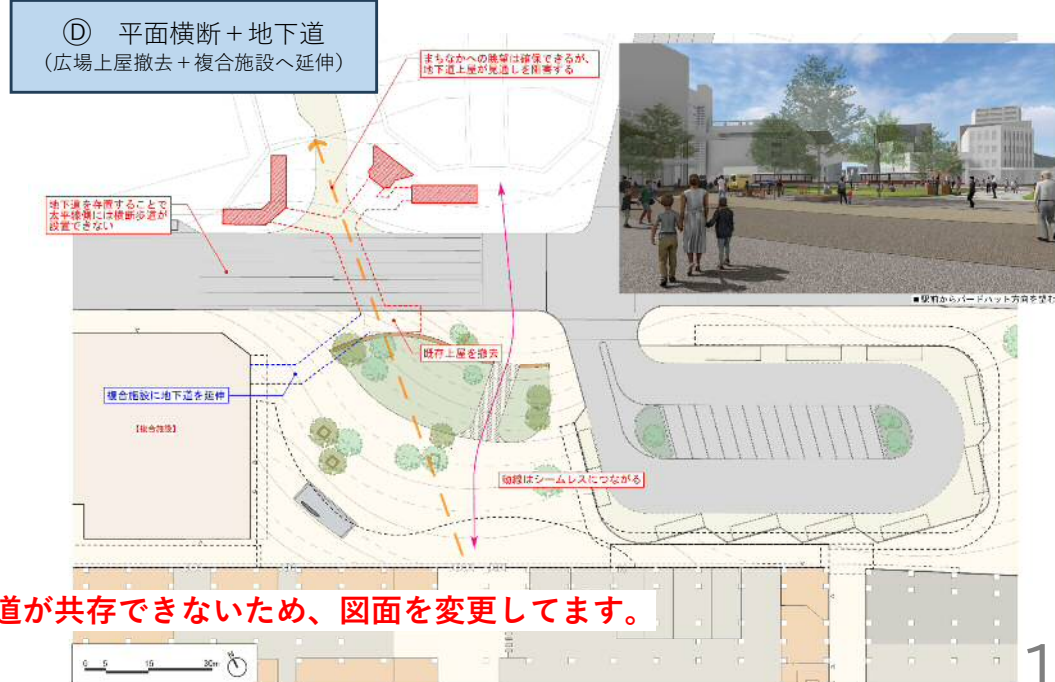
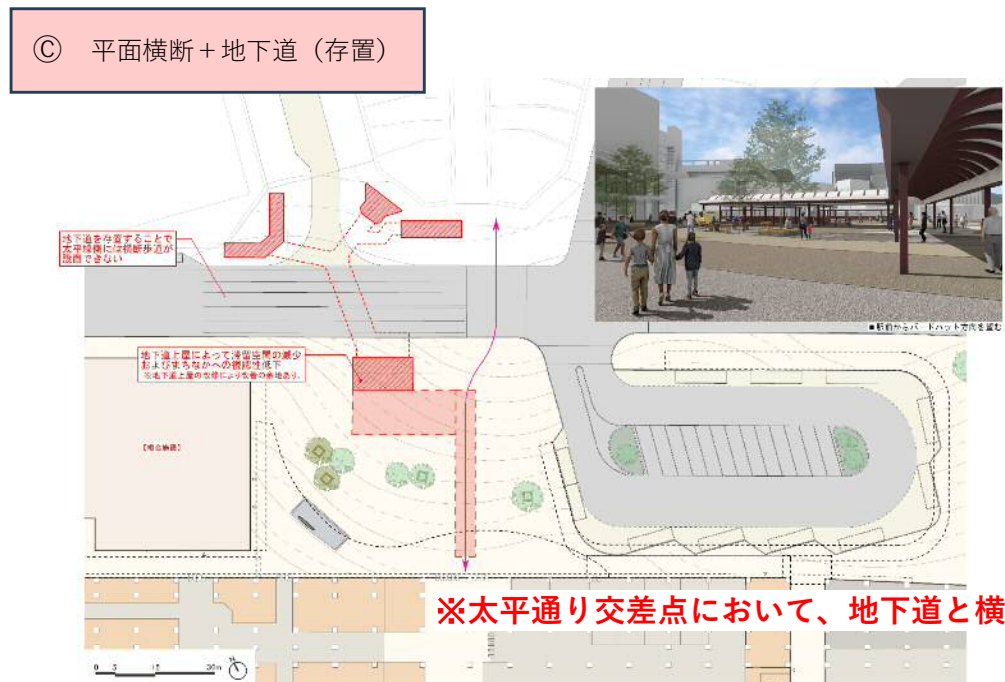
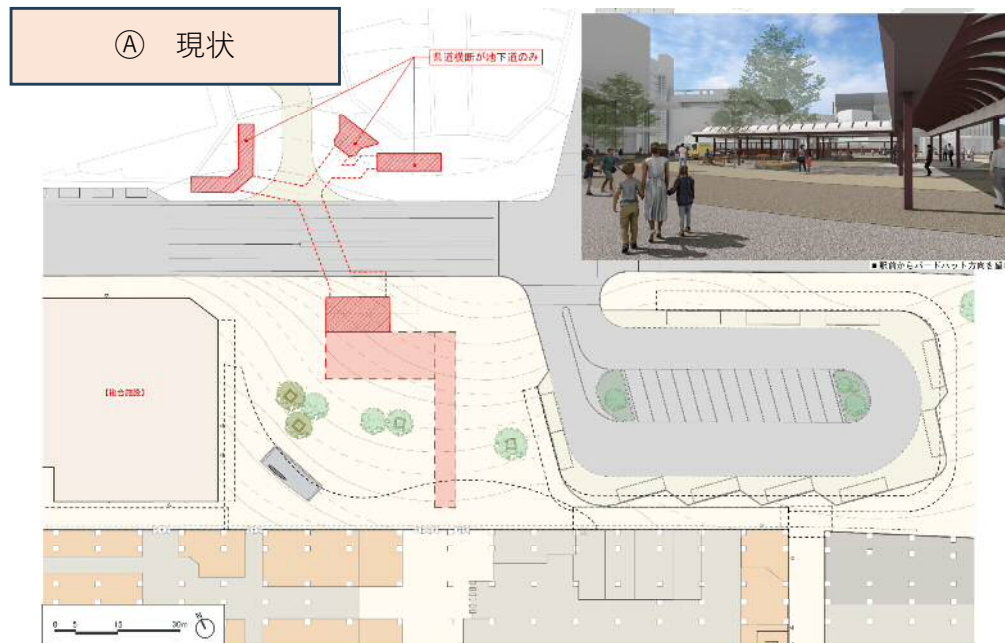
※2:大型の商業・娯楽施設(6,000台/日(休日イベントあり))を想定

※3:複合施設の開発需要も加味

※4:駅⇄丸由方面の地下道歩行者を西側横断歩道(新規)の歩行者として加味

2) 平面横断のメリット・デメリット

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



※太平洋通り交差点において、地下道と横断歩道が共存できないため、図面を変更しています。

2) 平面横断のメリット・デメリット

※太平通り交差点において、地下道と横断歩道が共存できないため、評価を見直しています。

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

平面横断に関する考え方の整理

変更箇所

赤字：メリット／青字：デメリット

評価軸	① 現状	② 平面横断＋地下道撤去	③ 平面横断＋地下道（存置）	④ 平面横断＋地下道（存置） （広場上屋撤去＋複合施設へ延伸）	備考
1. 駅まち空間整備コンセプトやまちづくりとの整合性（定性評価）					
①車中心から人中心のまちへ	△：道路交通への影響は少ないが、車を中心としたまちの構造であり、人が上下の迂回移動を強いられている	◎：車中心から人中心の駅まち空間の実現に繋がる。歩行者優先は、通過交通等、駅前を通らなくてよい交通の排除など、将来の安全性向上にも期待	○：歩行者の選択肢が増えるが、悪天候日以外は地下道が低利用になる可能性があり、地下道の薄暗い印象となることが懸念 また、低利用の地下道は防犯面も懸念	○：複合施設利用者にとってはまちなかの往来に利便性は向上するが、駅利用者にとっては利便性の向上は限定的。	横断歩行者(R6.7調査) 地下道：約4,100人/12h 平面：約2,000人/12h
②駅とまちなかの回遊性・一体感・賑わい	△：駅と商店街を行き交う人の流れや賑わい・活気が見えづらく、広場活用者からは商店街と駅前が分断され、連携しづらいとの声	◎：新たな駅前広場と商店街とのアクセシビリティが向上。スペースシンタックス分析ではまちなかへの効果が高い	△：新たな駅前広場と商店街とのアクセシビリティが向上するが、地下道出入口建屋で視認性が劣り一体感の妨げとなる	○：駅側の上屋を撤去することで、アクセシビリティが向上するが、まち側の上屋は存置させる必要があるため、地上の歩行者にとっては障害となる。	広場活用者ヒアリング(R7.12)
③安全・安心な歩行環境	◎：自動車と歩行者の物理的な分離は交通事故に対する安全性が高い	○：地下道よりも安全性は劣るが、防犯の安心性は向上。 ※BT再編で4枝→3枝交差点となりバス右左折と横断者との競合は減る（太平通り交差点）	○：駅北口交差点側は利用者の立場に応じて、横断しやすい方法の選択が可能 ◎→○	○：同左	レイアウト再編で太平通り～駅前北口交差点間の変則的な車線構成が解消
2. 駅まち空間整備等に関する課題					
①横断歩道設置への支障	—	—	△：地下道を存置する場合、太平線側には新規に横断歩道を設置することができない	△：同左	別紙参照
②景観・視認性	△：コンコース出口から街なかへの視認性は、地下道の上屋によって阻害	◎：鳥取駅のコンコース出口から街なかへの視認性が上がり、中心に大きな広場を配置する駅まち空間のデザインとも整合	△：コンコース出口から街なかへの視認性は、地下道の上屋によって阻害	○：コンコース出口から街なかへの視認性は、向上するが、まち側の上屋によって一部阻害	別紙参照
③北口駅前広場の滞留空間	△：地下道の上屋によって滞留空間（緑地）が減少	◎：中心に大きな広場を配置する駅まち空間のデザインが実現可能	△：地下道の上屋によって滞留空間（緑地）が減少	◎：平面横断と同様	別紙参照
④複合施設への影響	—	—	△：複合施設側とまちとのつながりは改善されない	△：複合施設のプランニングに制約が出る	
3. 客観的な分析・評価					
①悪天候対応	◎：雨天・降雪時には、悪天候を避けた歩行環境の確保が可能 ※一方、大雪時は、階段部に雪が流れ込むなど、滑って転倒への不安があるととの声もある	△：従来に比べて悪天候時に地上での横断が必要となる ※一方、整備計画（案）としては幅員の広い横断歩道など、歩きやすさにも配慮	◎：晴天時と悪天候時で歩行者の使い分けが可能 ※ただし駅周辺は平面横断も多く、当該箇所のみが2重構造となるサービスを提供する理由に乏しい	◎：晴天時と悪天候時で歩行者の使い分けが可能 ※ただし、駅利用者は地下道利用のため大きく迂回する必要がある。	気象庁（雪日数） 過去10年：平均43日/年 （※365日の11%相当）
②交通処理への影響	◎：現状のまま変更はなく、自動車交通への悪影響はない	○：横断歩行者への信号現示の割り当てにより自動車交通の処理は現状より低下 ※ただし、交差点処理（交差点需要率）は基準値をクリア	○：同左	○：同左	交差点解析結果
③空間影響分析（スペースシンタックス）	△：駅と駅前通りの繋がりが強まるが駅まちの一体感に変化はない	◎：サンロード～花見橋通りを中心に一体感が向上（スクランブルは更に向上）	○：地下道を存置する場合、太平線側には新規に横断歩道を設置することができないため、まちとのつながりの良さは限定的となる	○：同左	スペースシンタックス分析による可視化
④バリアフリーの観点	△：エレベーター未設置で非対応。障がい者団体の代表者や当事者からも階段の昇降が支障になっているとの声がある	◎：階段の昇降等がなく、誰でも安心して駅や商店街に訪れることが可能。	○：階段の昇降等がなく、誰でも安心して駅や商店街に訪れることが可能だが、太平線側は迂回もしくは地下道を利用する必要がある。 ◎→○	○：同左	障がい者団体、当事者ヒアリング実施（R7.1～R8.2）
⑤百貨店地下とのアクセス	◎：丸百貨店の地下から直接駅へ連絡	△：丸百貨店の地下から直接駅へ連絡できない	◎：丸百貨店の地下から直接駅へ連絡	◎：同左	
⑥地下空間の利活用	△：狭小スペースでイベント活用には不向き。現状とおりポスター等の掲示に留まる	—	△：狭小スペースでイベント活用には不向き。現状とおりポスター等の掲示に留まる	○：地下道延伸に伴い、新たな活用方法についても検討の余地がある	
4. 事業性					
①事業費（イニシャル）	◎：現状のまま	△：横断歩道、歩行者信号等の新設及び地下道の撤去費が発生 ※EPS工法（発泡スチロール土木工法）など安価手法あり	○：横断歩道、歩行者信号等の新設	△：横断歩道、歩行者信号等の新設 地下道の上屋の撤去 地下道延伸に伴う各種整備	
②維持管理（ランニング）	△：既に老朽化が懸念。 ※昨今の下水道老朽化による道路陥没などを踏まえ、永続的に適切な維持管理・更新が求められる	◎：維持管理コストは相対的に安価。道路事業と一体的に維持管理が可能	△：地下道、平面の両方の維持管理が必要	△：地下道（既存・新設） 平面の両方の維持管理が必要	
評 価	駅まち空間整備のまちなかへの波及が乏しくなることが想定されるだけでなく、今後の地下道の健全性確保や維持管理に懸念がある	地下道の撤去費等のコスト面や悪天候時における地上横断への対応などに課題があるが、駅まち空間整備との整合性や整備の波及効果が最も高いと考えられる	県道横断の選択肢が増えるメリットはあるが、上屋による滞留空間の減少や平面横断箇所制限が出るなど、駅まち空間の整備効果が限定的となる	県道横断の選択肢が増えるメリットはあるが、駅側は複合施設との接続となるため、駅利用者は迂回が必要なこと、まち側の上屋は残ることなど課題がある。また、世代の異なる地下構造物を今後共存させていくことに維持管理計画に懸念がある	

2) 平面横断のメリット・デメリット

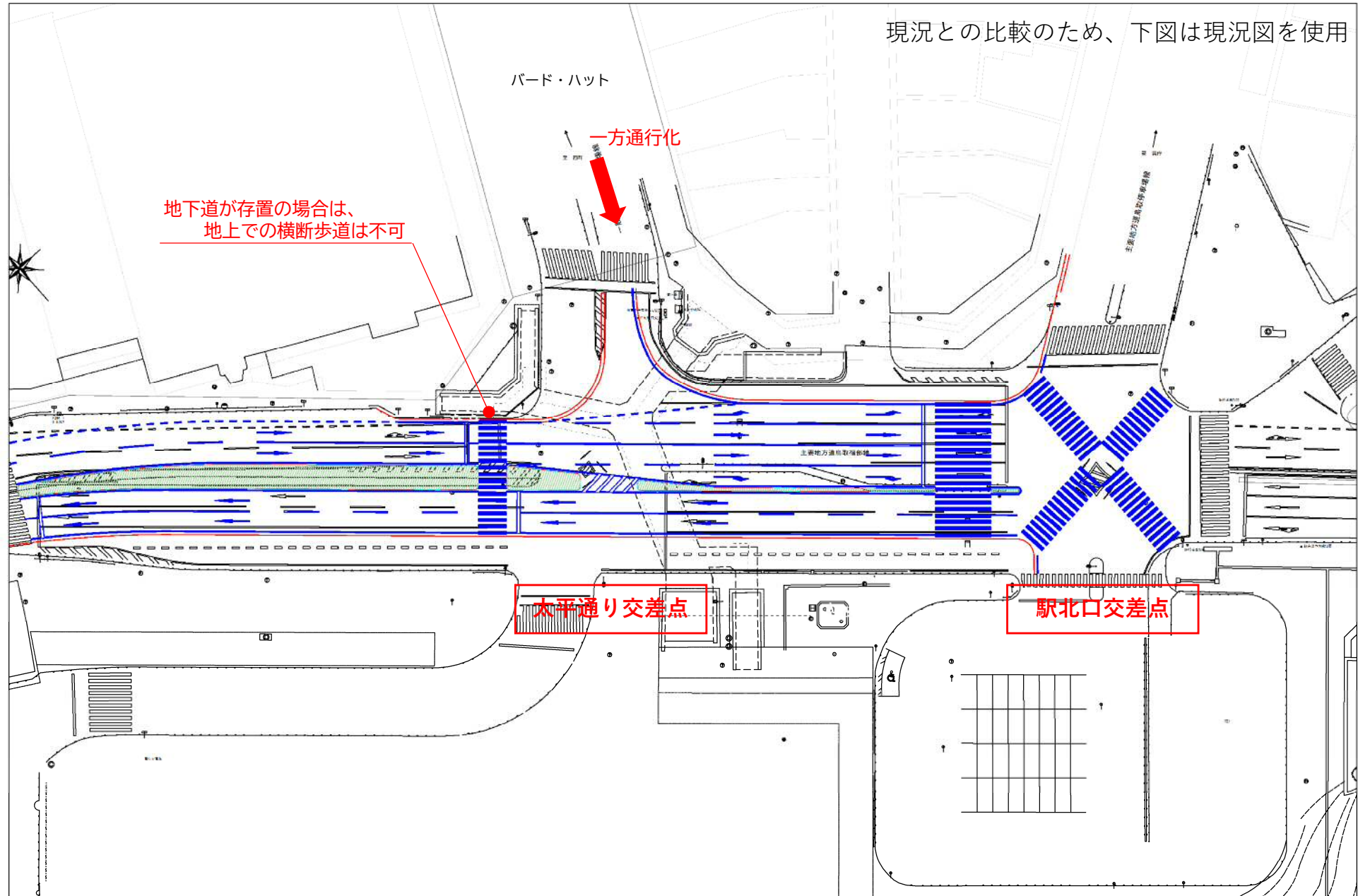
※市民への説明のため、簡略版の比較表を作成しています。

平面横断に関する考え方の整理

評価軸	㊦ 現状	㊧ 平面横断＋地下道撤去	㊨ 平面横断＋地下道(存置)	㊩ 平面横断＋地下道(改修) (広場側の上屋撤去+複合施設へ延伸)
1. まちづくりへの効果 車中心から人中心へのまちづくりやまちなかの回遊性向上	△ (メリット) 地下道による歩車分離は交通事故に対する安全性が高い。 (デメリット) 人が上下移動を強いられている車中心の構造であり、駅前と商店街も分断されている状況と言わざるを得ない。	◎ (メリット) 人中心のまちづくりに繋がる方針であり、将来的には通過交通の排除による安全性向上も期待できる。駅前と商店街のアクセシビリティや連携も改善する。	△ (メリット) 歩行者の選択肢が増える。 (デメリット) 悪天候時以外は地下道の低利用によって防犯面に懸念がある。平面横断により駅前と商店街のアクセシビリティはある程度向上するが、駅北口交差点側に限定されている。地下道上屋が見通しや一体感の妨げになる。	○ (メリット) 歩行者の選択肢が増え、商店街から複合施設へのアクセスが向上する。 (デメリット) 地下道上屋(まち側)が見通しや一体感の妨げになる。
2. 駅まち空間整備への影響 駅整備効果の波及(まちなかとの繋がりを)や広場整備における滞留空間確保など	× (デメリット) 地下道上屋によって駅前からまちなかへの視認性が阻害されており、また整備における滞留空間のスペースが減少する。	◎ (メリット) 駅前からまちなかへの視認性が向上すると共に、北口広場の中央にまとまった滞留空間を確保する駅まちデザインの方針とも整合する。	△ (デメリット) 地下道上屋によって駅前からまちなかへの視認性が阻害されており、また整備における滞留空間のスペースが減少する。	○ (メリット) 北口広場の中央にまとまった滞留空間を確保することができる。 (デメリット) 地下道上屋(まち側)によって駅前からまちなかへの視認性が阻害される。地下道を接続することで複合施設のプランニングに制約が出る。
3. 歩行者や交通に対する利便性・安全性等 悪天候対応やバリアフリー、交通処理への影響など	△ (メリット) 雨天・降雪時には悪天候を避けた歩行が可能。自動車交通への新たな影響はない。 (デメリット) エレベーター未設置でバリアフリーに対応しておらず、利便性・安全性が高いとは言えない。	○ (メリット) 階段の昇降等が不要なバリアフリーな動線となり、誰でも安心して駅とまちを行き来することができる。 (デメリット) 悪天候にも地上での横断が必要となる。自動車交通の処理は現状より低下。(交差点需要率は基準値をクリア)	○ (メリット) 晴天時と悪天候時で歩行者のルートの使い分けが可能。平面横断は階段の昇降等がなく、誰でも安心して駅とまちを行き来することができる。 (デメリット) 平面横断が駅北口交差点側に限定されており、太平線側は迂回もしくは地下道を利用する必要がある	○ (メリット) 晴天時と悪天候時で歩行者のルートの使い分けが可能。平面横断は階段の昇降等がなく、誰でも安心して駅とまちを行き来することができる。 (デメリット) 平面横断が駅北口交差点側に限定されており、太平線側は迂回もしくは地下道を利用する必要がある。
4. 事業性 事業費(イニシャル)および維持管理費(ランニング)	◎ (メリット) 新設のための費用が発生しない。 (デメリット) 現状で既に老朽化が懸念されており、今後の地下道の健全性確保や維持管理にかかる費用の増大が懸念される。	○ (メリット) 横断歩道、歩行者信号等の新設費及び地下道の撤去費が発生するが、長期的には維持管理コストの減で吸収可能。地下道がないため、道路事業と一体的に維持管理可能。	△ (デメリット) 横断歩道、歩行者信号等の新設費が発生する。平面横断、地下道両方の維持管理が必要になる。	△ (デメリット) 横断歩道、歩行者信号等の新設及び地下道上屋(駅側)の撤去費、地下道延伸に伴う各種整備といった多くの事業費が発生する。平面横断、地下道両方の維持管理が必要になる。
評 価	駅まち空間整備のまちなかへの波及が乏しくなることが想定されるだけでなく、今後の地下道の健全性確保や維持管理に懸念がある。	地下道の撤去費等のコスト面や悪天候時における地上横断への対応などに課題があるが、駅まち空間整備との整合性や整備の波及効果が最も高いと考えられる。	県道横断の選択肢が増える(メリット)はあるが、上屋による滞留空間の減少・視認性の阻害や平面横断箇所制限が出るなど、駅まち空間の整備効果が限定的となる。	県道横断の選択肢が増える(メリット)はあり、複合施設とのアクセスが向上。一方で、まち側の上屋は残ることなど課題がある。また、世代の異なる地下構造物を今後共存させていくことに維持管理計画に懸念がある。

3) 県道交差点の整備イメージ

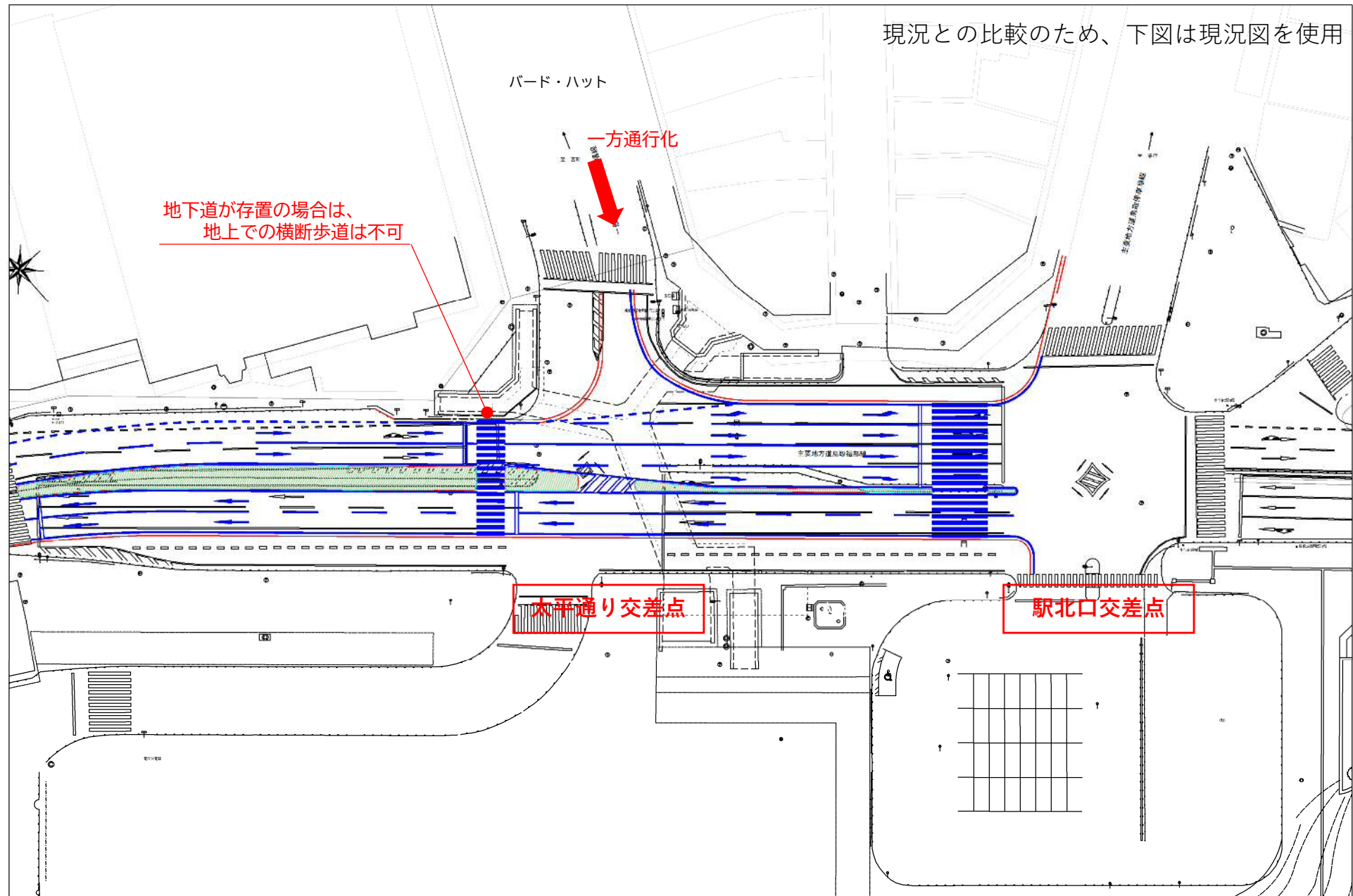
- ・ 交通処理の影響等も含めた交差点の整備イメージ（スクランブル交差点の場合）



3) 県道交差点の整備イメージ

- ・ 交通処理の影響等も含めた交差点の整備イメージ（通常の横断歩道交差点の場合）

21



4) 今後の進め方・論点

平面横断の実現可能性について

交通処理の影響評価：スクランブル交差点は、現状と比較し一般車両への影響が存在
：一方、需要率や容量による評価指標では基準値を満たす

通常の横断歩道設置した場合でも限界需要の50%程度であり設置は問題ないのではないかと。スクランブルは、同80%を超えるケースもあり、横断歩道設置当初時の運用は難しい可能性があるが、将来を見越してスクランブル対応の信号として整備をすることが可能か検討。

1) 交通処理に関する検討課題

- ・瞬間的なピーク時の信号サイクル単位での渋滞発生（捌け残り）の可能性
- ・最悪のケースとして起こりうる課題の想定と対策の整理
- ・複合施設の将来発生集中需要（新たな自動車交通需要）の精緻化

例えば・・・

- ・右折レーン延伸
- ・車線運用・交差点改良
- ・信号現示調整
- ・ソフト施策（時差出勤、公共交通利用促進、MM）

2) 設計段階での検討課題

- ・交差点流入部の車線運用、停止位置の詳細
- ・円滑な交通処理のための信号制御方式
- ・信号新設の場合の既設信号との離隔、埋設物、電源確保・配線設計 など

※駅周辺再整備の将来像の実現など重要な観点

まちとのつながりなど多面的な効果

8月～9月に実施するオープンハウス型説明会、現地アンケートにより市民ニーズを把握し、10月以降の駅まち検討部会、四者連携協議会までに協議を行う。

市民ニーズ

地下道と平面横断のあり方について

交通規制基準：地下道と平面横断の同一箇所での併設は不可

太平通交差点に関しては、地下道と横断歩道が共存できない。

地下道の存廃について
道路管理者（鳥取県）との継続協議が必要

※鳥取駅北口交差点は地下道の存廃とは独立

3. 整備計画（素案）後半部分について

別紙にて説明

4. 今後のスケジュール

1)整備計画策定までのスケジュール案

	R8.1月			2月			3月			4月			5月			6月			7月			8月			9月			10月			11月			12月		
	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下			
駅まち空間 デザイン 検討部会					● 2/16									● 6/9																						
四者連携 協議会								● 3/11												● 7/21																
リ・デザイン 会議								● 3/17														● 8/3														
整備計画 (素案一部) 公表 整備計画（素案） 全体について 整備計画 (素案) 公表 整備計画（原案） について 整備計画 策定																																				

- 本会議にて整備計画（素案）の審議を受け、9月のパブコメを経て整備計画（原案）を作成する予定です。その後、原案について12月のリ・デザイン会議で審議頂き、策定完了を目指します。
- 8月～9月に実施するオープンハウス型説明会、現地アンケートにより市民ニーズを把握し、10月以降の駅まち検討部会、四者連携協議会までに協議を行います。