

※関係者協議中のものであり、
今後変更の可能性もあります。

鳥取駅周辺再生整備計画 (素案)

令和8年〇月

鳥取市

目次

第1章 はじめに	1-1
1 目的	1-1
2 位置づけ	1-3
3 計画の範囲等	1-3
4 検討経緯・体制	1-4
第2章 計画地の概要	2-1
1 位置および周辺概況	2-1
2 整備対象用地の条件	2-2
第3章 駅まち空間の整備方針	3-1
1 再整備事業の役割	3-1
2 エリアの設定	3-2
3 整備方針の検討フロー	3-3
4 現状分析と課題の整理	3-4
4-1 駅まち空間の現状分析	3-4
4-2 駅まち空間の空間特性・歩行者行動分析	3-7
4-3 駅まち空間整備に向けた課題	3-17
5 整備方針	3-18
6 導入機能・機能配置・動線の考え方	3-21
6-1 導入機能の考え方	3-21
6-2 機能配置の考え方	3-22
6-3 動線計画	3-23
7 駅まち空間平面レイアウト案	3-26
第4章 駅まち空間のデザインについて	4-1
1 デザインコンセプト	4-1
2 駅前広場等のデザインについて	4-3
2-1 まちとの繋がりに配慮した適切な空間配置	4-4
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	4-10
2-3 多世代の憩いと活動を支える広場空間の実現	4-14
2-4 人々の生活を支える安心・安全な空間の実現	4-20
2-5 鳥取らしさを体現する設えや素材の活用	4-24
3 複合施設のあり方について	4-33
4 事業費について	4-41

第5章 事業計画	5
1 事業関係者の役割	5
2 事業の実施方針	5
3 管理運営の考え方	5
第6章 事業の推進	6
1 事業者の選定	6
2 想定スケジュール	6
第7章 事業の効果	7
1 事業効果の考え方	7
2 KPI・目標値	7

第1章 はじめに

1 目的

本市は、因幡・但馬麒麟のまち連携中枢都市圏（以下、「麒麟のまち圏域」という）の中心市として、「圏域経済の成長のけん引」や「高次の都市機能の集積・強化」、「圏域全体の生活関連機能サービスの向上」に向けた取組を展開しています。

また、本市は内閣府より「鳥取市中心市街地活性化基本計画（令和5年3月）」の認定を受け、「誰もが豊かに暮らせるまち」・「交流による活気のあるまち」を基本方針に、中心市街地の活性化に取り組んでいます。



その中で、鳥取駅周辺地区を「山陰東部圏域の中心市の核として、駅を中心にさまざまな機能が集積する舞台」として位置付け、「交通結節点機能の強化や商業、公共サービス、交流、防災等の様々な機能の充実を図る。また、公共空間の利活用を推進することで、新たな人の流れを創出し、賑わいを中心市街地全体に波及させる。」ことを重点施策としています。

現在、鳥取駅周辺都市改造事業（昭和45年～55年）の実施から約半世紀が経過し、施設の老朽化が進んでいます。加えて、高齢化や多様化社会の進展に伴い、バリアフリーの充実や公共交通の利便性の向上など、時代の変化に対応した機能の導入やまちづくりの推進が求められています。

さらには、本市のまちづくり・地域経済を取り巻く現状として、人口減少・少子高齢化、若者の流出、地域を担う人材の不足など、持続的な地域づくりに向けた課題が山積しています。中心市街地においても歩行者・自転車通行量の減少、賑わいの喪失、空き家・空き店舗などの遊休不動産の増加などにより、まちの魅力が失われつつあります。これに伴い、地価の下落傾向も続いており、令和7年度分の都道府県庁所在都市における最高路線価も全国で唯一下落するなど、全国の県庁所在都市の中でワースト1位となっています。

このような背景のもと、本市では、令和6年6月に鳥取駅周辺再生基本計画（以下、「基本計画」という）を策定しました。鳥取駅を中心とした中心市街地への賑わいを取り戻すことで地域の魅力を高め、若者が「鳥取に住みたい、戻りたい」と思える駅周辺の再整備を実現し、地域への愛着やシビックプライドの醸成等につなげることを目指しています。

このたび策定した鳥取駅周辺再生整備計画（以下、「本計画」という）は、基本計画の目指す将来像の実現に向けて、具体的な空間デザインや事業計画などを示すものです。本計画では、駅まち空間※1において、子育て世代が憩い交流できる空間、高齢者や障がい者など、誰もが移動しやすい交通広場、頻発する災害への備え、様々な市民の拠り所や居場所となる多機能な空間・施設の創出を図ります。そして、これらを多くの市民や来訪者が活用し続けることで、鳥取駅周辺エリアを中心に、多様な人が交流し、人材の育成につながるまちづくりの好循環を創り出します。

本計画に基づいた駅まち空間の整備により、次の 50 年へ向けて、地域経済の活性化や産業の振興を推進し、不動産価値の向上による地価下落からの脱却や、それに伴う市税の増加、まちに対する民間投資の誘発など、より一層の魅力あるまちづくりの推進と経済の好循環がうまれる都市を目指します。

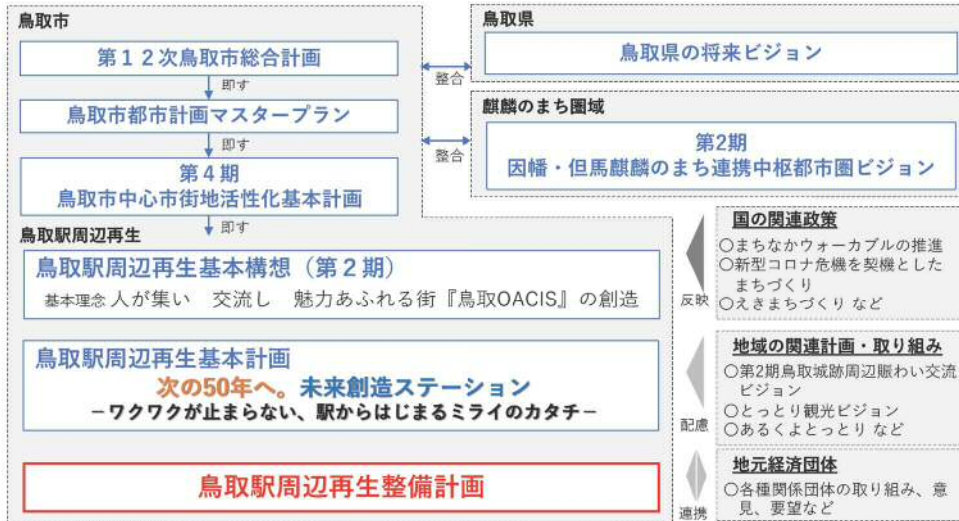


～日常的に賑わい・交流がうまれる駅まち空間を目指して～

※1：駅まち空間：駅前広場（北・南）、交通広場（北・南）バスターミナル（北）、複合施設等に関する具体的な計画内容を示す本計画の整備範囲（P3-2 参照）

2 位置づけ

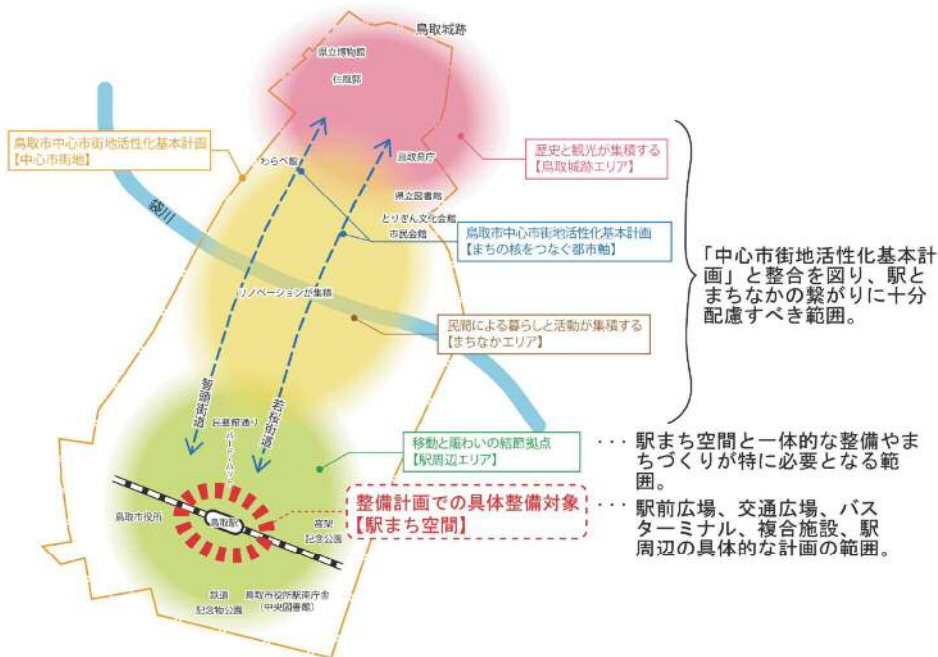
本計画は、鳥取県や麒麟のまち圏域などの関連計画との整合を図りつつ、本市の上位計画に即して策定した「鳥取駅周辺再生基本構想（第2期）R3.3策定（以下、第2期基本構想）」及び「鳥取駅周辺再生基本計画 R6.6策定（以下、基本計画）」に即して、具体的な整備計画を位置づけるものです。



□ 上位関連計画との位置づけ

3 計画の範囲等

本計画の範囲は、鳥取駅を中心とした駅まち空間を対象としつつ、一体的な整備が必要となる駅周辺エリアを始め、活性化を推進していく中心市街地全体との繋がりについても、十分配慮することとします。

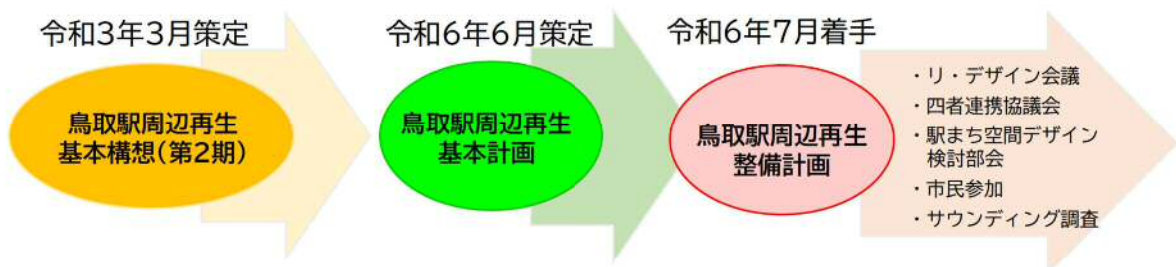


□ 計画の範囲について

4 検討経緯・体制

(1) 検討経緯

本計画は、令和3年3月の第2期基本構想、令和6年6月の基本計画の策定を経て、令和6年7月より検討に着手しました。以降、鳥取駅周辺リ・デザイン会議、四者連携協議会、駅まち空間デザイン検討部会といった場での議論に加え、フォーラム等を通じた市民の機運醸成の機会の創出、民間投資の可能性を探るサウンディング調査の実施などを踏まえ、検討を進めてきました。

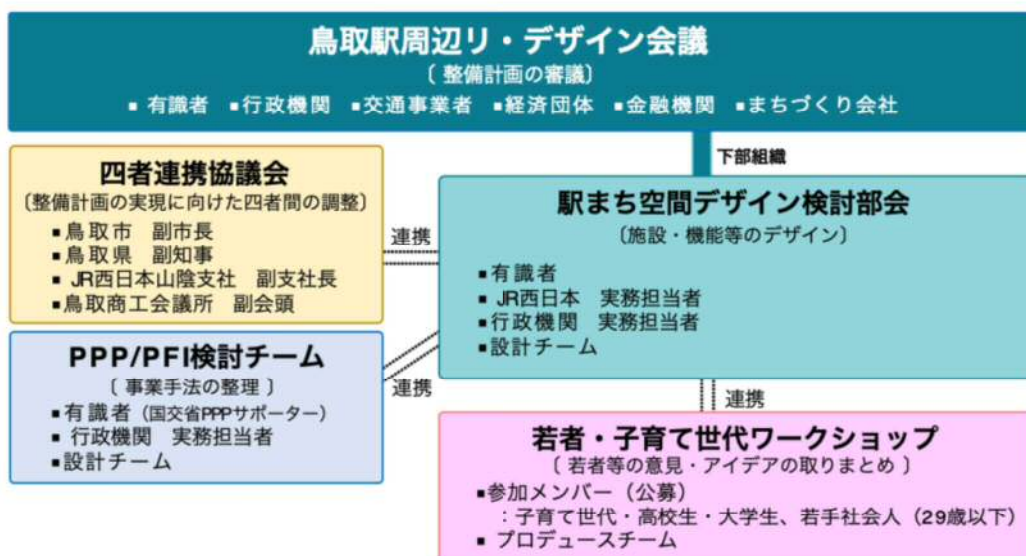


□ 検討経緯

(2) 検討体制

本計画の策定にあたっては、鳥取駅周辺リ・デザイン会議の下部組織として、駅まち空間デザイン検討部会を設置し、各関係機関の実務担当者、有識者、設計チームが参画して、空間デザイン、周辺交通のあり方、空間評価などの分析結果を踏まえた議論を行いながら、検討を進めてきました。

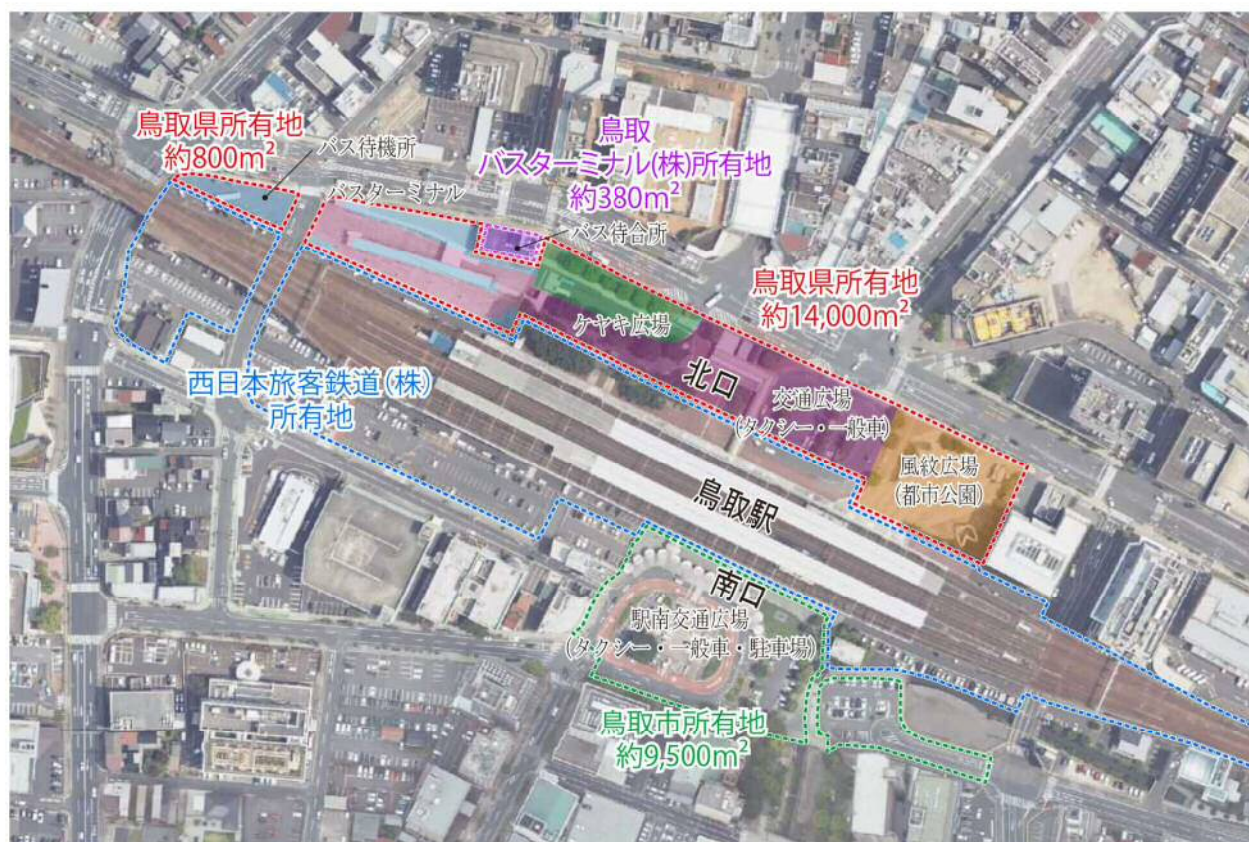
また、ワークショップや意見交換会を実施し、市民ニーズや民間企業の意向を丁寧に調査することで、様々な立場の声に配慮した駅まち空間デザインを検討する体制としました。



□ 検討体制

2 整備対象用地の条件

整備対象用地に関する地権関係、面積規模、用途については、以下の通りです。



□ 整備対象用地の所有区分

□ 整備対象用地の諸元

地権者	凡例	所管	区分	管理者	面積	
鳥取県			鳥取県(交通政策課)	普通財産	鳥取バスターミナル(株)	約2,000m ²
			鳥取県(道路企画課)	道路区域	鳥取バスターミナル(株)	約2,200m ²
			鳥取県(道路企画課)	道路区域	鳥取県(道路維持管理課)	約1,500m ²
			鳥取県(道路企画課)	道路区域	鳥取市(道路課)	約5,000m ²
			鳥取県(まちづくり課)	行政財産	鳥取市(公園管理課)	約2,400m ²
鳥取市		—	道路区域	鳥取市	約9,500m ²	
鳥取バスターミナル(株)		—	建築敷地	鳥取バスターミナル(株)	約380m ²	
西日本旅客鉄道(株)		—	鉄道用地	西日本旅客鉄道(株)	—	

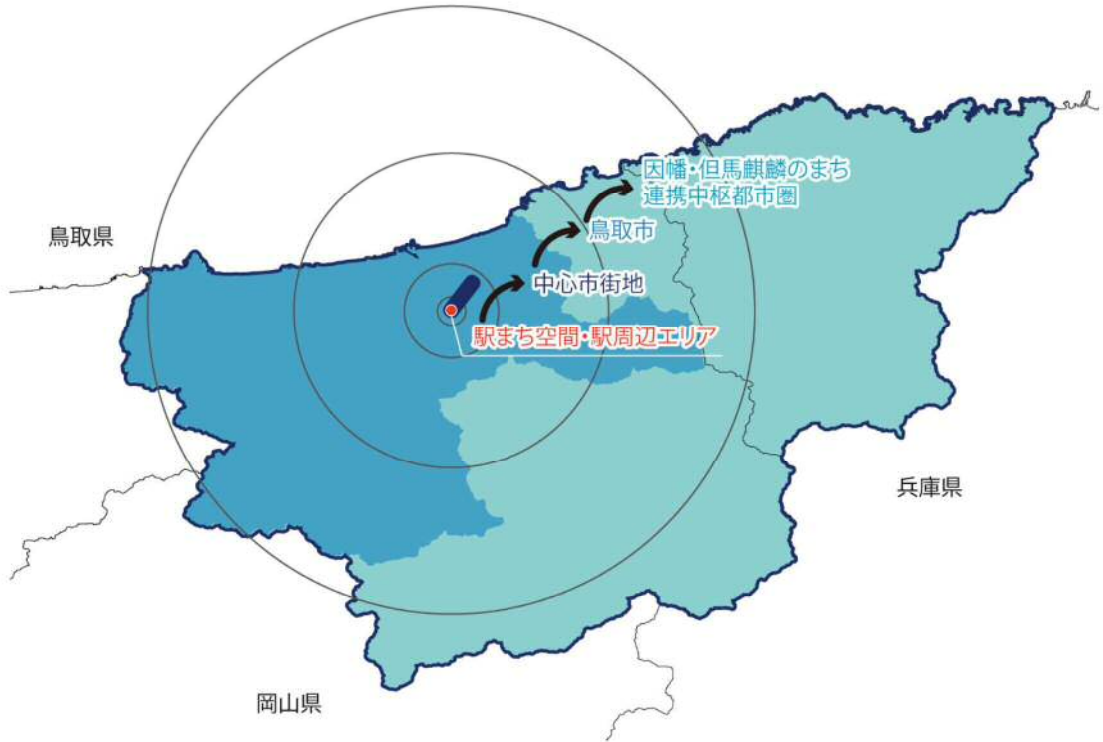
□ 建ぺい率・容積率




エリア	建ぺい率・容積率	用途
駅北口	建ぺい率 80、容積率 500	市街化区域/商業地域/防火地域
駅南口	建ぺい率 80、容積率 400	市街化区域/商業地域

第3章 駅まち空間の整備方針

1 再整備事業の役割

本事業には、駅まち空間を中心とした鳥取駅周辺の再整備による波及効果を、中心市街地はもとより、鳥取市域全域、麒麟のまち圏域といった様々な区域レベルが抱える課題の解消にも繋げること、麒麟のまち圏域における持続可能なまちづくりの中心的な役割を担うことが求められます。

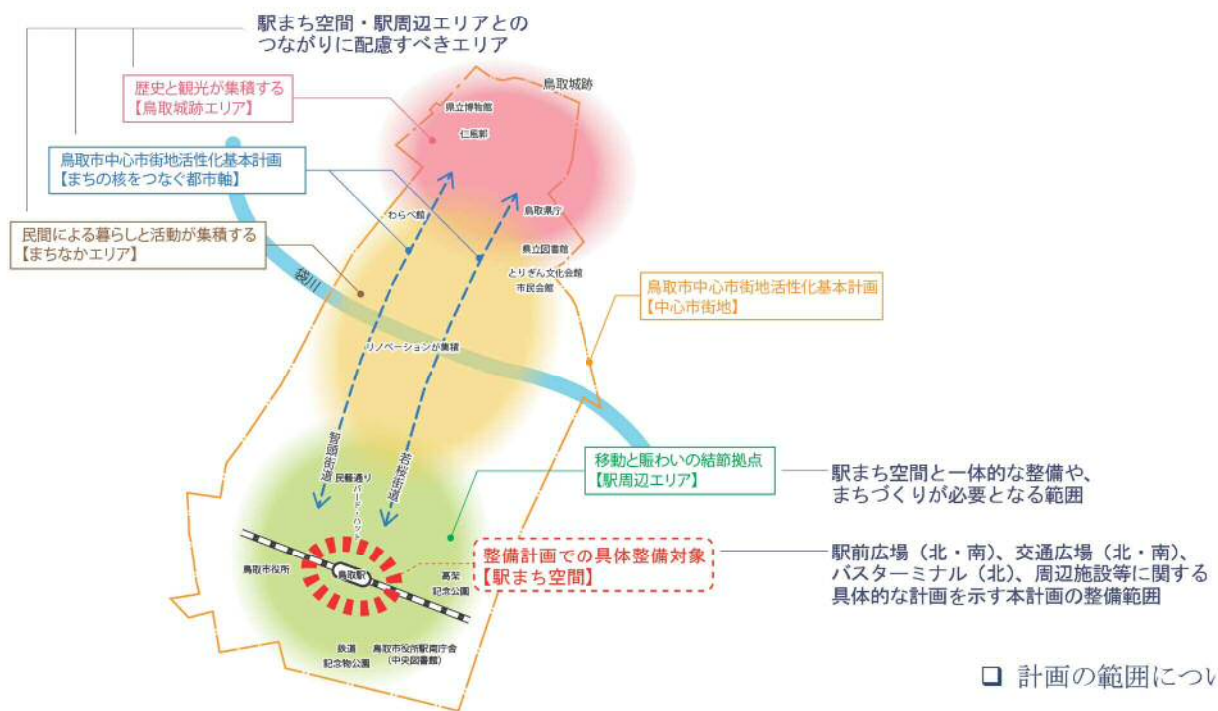


区域レベル	本事業の役割
駅まち空間 駅周辺エリア 	鳥取駅周辺の賑わい創出・若者を始めとする多世代にとって居心地の良い滞在空間の確保による魅力の向上、交流や人材育成の場の提供、交通結節機能の強化 等
中心市街地 	若者のまちなか暮らしの促進、遊休不動産の活用による地域の再生、回遊・滞在の促進による経済活力の向上、民間事業者による投資の誘発、交流人口の拡大、エリア価値の向上
鳥取市 	地価向上・民間投資による税収の増加、増加税収を財源とした行政サービスの向上、市域の魅力向上による移住・定住者の増加など地域経済の好循環
麒麟のまち圏域	鳥取駅周辺が経済・観光・防災の拠点・玄関口として機能することによる圏域の持続可能な発展への貢献

2 エリアの設定

本計画に関わるエリアを以下のように設定します。

中心市街地	鳥取市中心市街地活性化基本計画に基づく、鳥取市中心市街地
駅周辺エリア	駅まち空間と一体的な整備やまちづくりが特に必要となるエリア
駅まち空間	駅前広場（北・南）、交通広場（北・南）、バスターミナル（北）、周辺施設等に関する具体的な計画内容を示す本計画の整備対象範囲



□ 計画の範囲について

参考 駅まち空間とは

駅まち空間は、一般に、周辺市街地との関係も踏まえて、駅や駅前広場と一体的に必要な機能配置を検討することが期待される空間を指します。本計画における「駅まち空間」は、これからの時代のまちづくりの中核を担い得る場所となり、そのポテンシャルを最大限効果的に発揮する「駅まちデザイン」の考え方にに基づき、整備計画を検討することが望ましいといえます。



□ 駅まち空間の範囲

出典：国土交通省 駅まちデザイン検討会「駅まちデザインの手引き」

3 整備方針の検討フロー

本計画では以下のフローにて整備方針を整理し、駅まち空間の将来の平面レイアウト案を提示します。



□ 整備方針の検討フロー

4 現状分析と課題の整理

4-1 駅まち空間の現況分析

(1) バスターミナル・駅前広場の再整備に向けた着眼点

鳥取駅の駅まち空間の各施設は整備から長期間が経過し、老朽化が進行するとともに、時代の変化に応じた機能が十分に確保できておらず、利便性が低下しています。

【バスターミナルの現状】



手狭で老朽化が進む待合所



狭小で乗降や通行に支障がある
高速バス乗り場



警備員の誘導による
後進駐車が必要なバス待機場



無信号交差点での
バスターミナル入口



一方通行でバスの待機や回送が
しにくい構造のターミナル内部



駅舎北口から遠く視認性が悪い
バスターミナルまでの動線

【駅前広場の現状】



薄暗く、寂しい印象のケヤキ広場



広場内に設置されている
喫煙スペース



駅北口の端にあり、滞留や
にぎわいに乏しい風紋広場



送迎、タクシー、駐車など
自動車が中心の南口広場



ベンチが少なく、まばらに
腰をかける人が見られる滞在空間



様々な構造物でまちへの眺望が
遮られる駅北口広場

(2) 歩行環境の改善に向けた着眼点

駅まち空間の歩行環境は、バリアフリー未対応の地下道やまちなかへの限られた横断歩道により、回遊性を促進する機能が不足しています。

【歩行環境の現状】



バスターミナル内の横断歩道
(安全性に懸念)



バリアフリーが未対応の
地下通路



薄暗く閉塞感がある地下道



まちなかへの限られた
箇所の横断歩道



バス待合所への歩行動線と
バス待ち客で混雑する停留所



歩行者と自転車の動線が輻輳する
風紋広場付近

(3) 周辺道路交通の改善に向けた着眼点

駅前には朝夕の一時的な交通集中と広幅員道路が駅とまちとのつながりを妨げています。

【道路交通の現状】



バス交通の処理を中心に考えた
広幅員の駅前道路



道路上にバス駐車場があることで
発生している違法な駐停車



一般交通に影響を及ぼす
道路沿い停留所との分合流



朝夕ピーク時間帯の
一時的な交通混雑

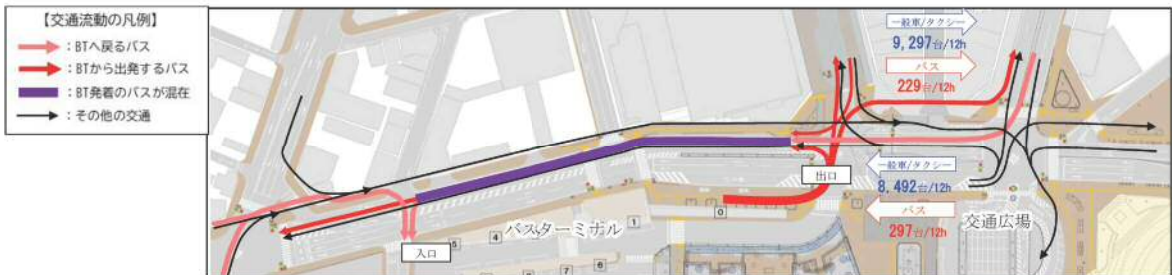


直進交通の間隙をバスが右折する
無信号のバスターミナル入口



憩いの空間を行き交う
自動車交通

【バスターミナルの構造に起因したバス交通の現状】



- バスターミナルの入口（西側）と出口（東側）が分散していることで、ターミナルへ戻ってくるバスとターミナルから出発するバスが太平通り交差点～今町2丁目交差点の区間で重複し、混雑の要因となっています。
- 駅前道路はバスが多く運行することもあり慢性的な速度低下の一因となっています。
- また、国道53号交差点の手前ではバスターミナル入口へ左折するバスが後続車の直進を妨げるなど、円滑な交通への影響があります。



多方面への連続した出発がある
バスターミナル



バスの滞留が発生している
若桜街道へのバス左折専用レーン



バス交通が連なる
国道53号交差点付近

4-2 駅まち空間の空間特性・歩行者行動分析

歩行者の動線や滞留空間などは、単なる交通施設としてだけでなく、まちの回遊や人の活動をつくりだし、さまざまなモノ・コトの出会いを創出する重要な要素といえます。本計画における駅まち空間のデザインにおいては、空間デザインの合理性、実効性を高めるために以下の3点を重視した分析を行い、以下に示す流れで検討を進めました。

<分析の視点>

- ① 客観的根拠に基づく都市空間
- ② 人間中心の空間デザイン
- ③ エリア全体の価値向上を目指す

<検討の流れ>

空間特性

- 街路の認知的、動線的なつながりの良さ
- 移動の起終点となる経済活動の場の分布
- 途中経路としての通り掛かりの良さ
- 建物出入口の分布

<本計画における分析結果の一例>



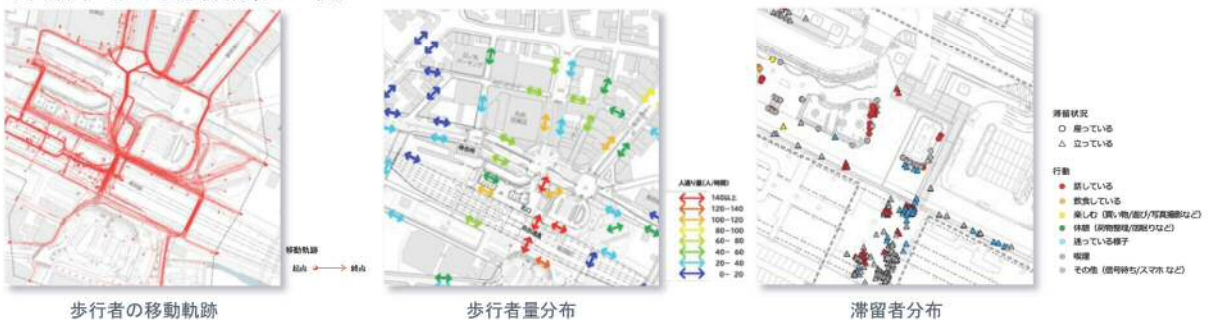
人の移動や滞留行動といった現象のベースとなるまちの「かたち」の特徴を可視化します

影響

歩行者行動

- 歩行者量分布調査
- 歩行者行動・動線追跡調査
- 滞留行動分布調査

<本計画における分析結果の一例>



人がまちの中でどのように歩き、どこで何をしているかを観察・記録して分析します

空間デザインのポイントの抽出

- 街路の歩行空間や交差点の改善点、界隈を繋ぐ動線など顕在化していない軸等を含めてポイントを検討



街路の歩行空間や交差点の改善、界隈を繋ぐ動線など顕在化していない軸等を含めてポイントを抽出します

駅まち空間再編の方針・デザイン検討への活用



分析から得られたポイントは、単なる交通施設としてだけでなく、駅まち空間で人が移動・滞在するなかで、さまざまなモノ・コトと出会いを生み出すデザインの要点となります

(1) 空間特性の分析結果



建物出入口の分布



■ 駅まち空間の空間特性のまとめ

- ① 認知的つながりが良い街路のうち、鳥取駅に直接つながる若桜街道・駅前太平線（バード・ハット）は、市民にも来訪者にも認知しやすい軸として極めて重要です。
- ② 動線的つながりが良い若桜橋付近の旧城下町エリアと、駅との間に、つながりの弱いギャップエリアがあり、まちなかエリアとの接続に配慮が必要といえます。
- ③ エリア北東側に、沿道の飲食店が多いエリアがあるものの、駅との動線的つながりが明確でないことが課題となっています。
- ④ 駅南口は全体的に空間認知・動線的なポテンシャルが低いものの、その中で山白川は、認知的な主軸として重要な特性を有しています。



□ 駅まち空間の空間特性

(2) 歩行者行動調査結果

歩行者量分布

駅自由通路を中心とした移動の集中

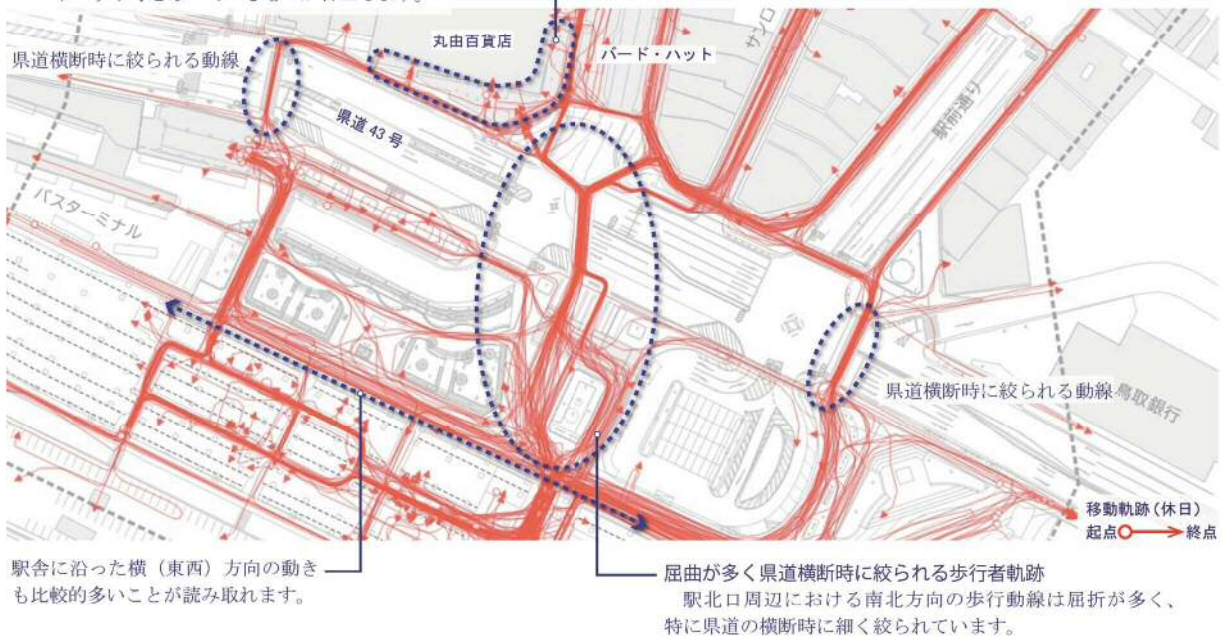
鳥取駅自由通路の歩行量が最も多く、人通りの中心となっています。また、駅と商業施設（イオン）を結ぶ経路でも、特に休日に多くの歩行者が見られます。



歩行者の移動軌跡

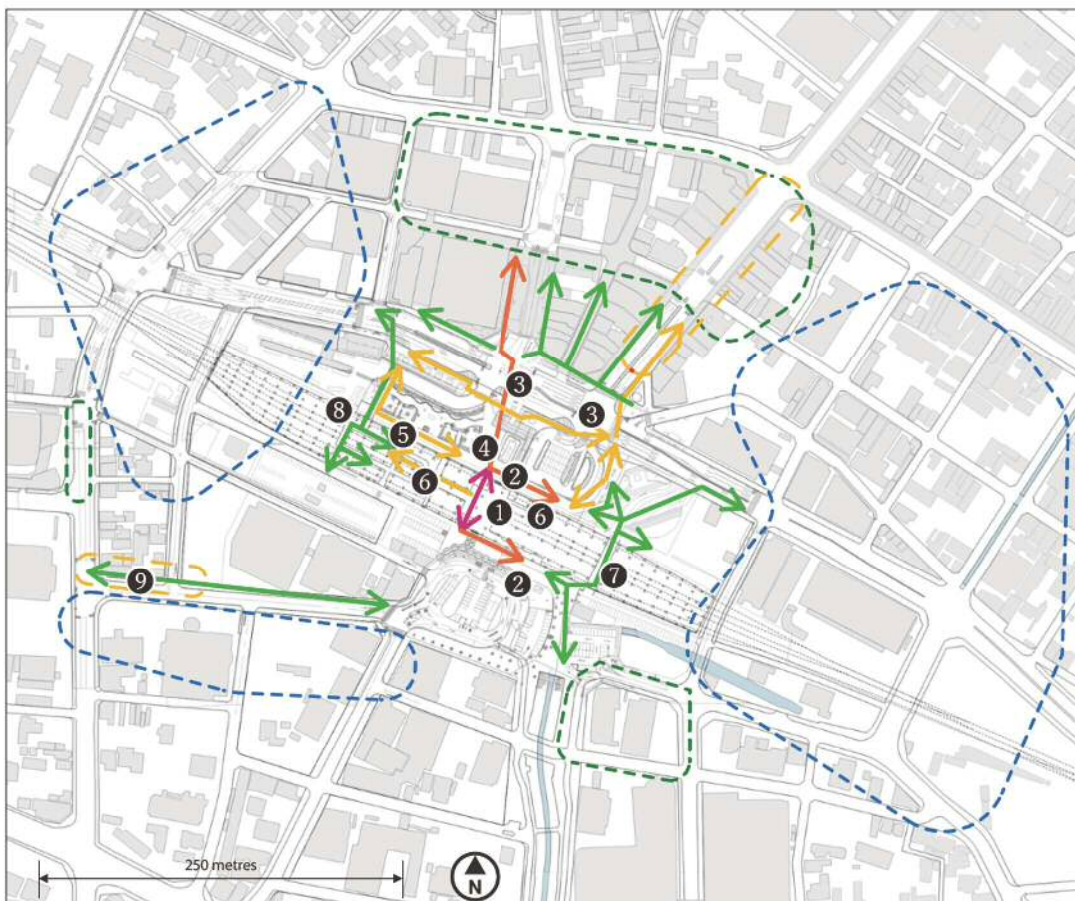
丸由百貨店、バード・ハット等に向かう動線

平日と休日で歩行軌跡に大きな差はありませんが、比較的休日のほうが歩行軌跡の終点が丸由百貨店やバードハット等となっているものが目立ちます。



■ 駅周辺の歩行者の移動行動まとめ

- ① 鳥取駅コンコースの歩行者量が最も多く、エリアにおける人通りの中心となっています。
- ② 北口・南口ともに、駅舎に沿った歩行が多いことがわかります。
- ③ 多くの街路が北口付近から放射状に伸びているものの、実際の駅北口からの歩行動線は、地下道と2本の横断歩道に限られています。
- ④ 北口～地下道で、歩行中の「迷い」が見受けられます。
- ⑤ 駅北口からバス待合所周辺への動線も、主要な流れを形成しています。
- ⑥ 商業施設（シャミネ）の改札正面店舗および風紋広場付近の路面店舗周辺で、移動中の立ち止まり行動が多く見られます。
- ⑦ 東側・高架下の通路も、南北をつなぐ動線として、比較的良く使われています。
- ⑧ 西側・シャミネを通る南北動線は、屈折が多いものの、比較的多くの市民に移動に利用されています。
- ⑨ 駅と商業施設（イオン）を結ぶ経路に、比較的多くの人通りが（特に休日）見られます。



- | | | | | | |
|--|---------------------|--|---------------|--|------------------|
| | 鳥取駅コンコースがエリアの人通りの中心 | | バス待合所周辺の東西の動線 | | 比較的多くの人通りが見られる範囲 |
| | 北口・南口の駅舎に沿った動き | | 周辺へとつながる動線 | | 歩行者が比較的少ない |
| | 地下道経由で丸由百貨店付近への流れ | | | | 休日に比較的多く見られる範囲 |

□ 駅周辺の歩行者の移動行動の特徴

(3) 歩行者の滞留行動調査

歩行者の滞留行動

広場空間におけるポジティブな滞留行動

植栽のある広場空間では、若者を含む多様な層の滞留が見られ、会話や飲食などのポジティブなアクティビティが観察されています。

休日には、風紋広場やバードハットでイベント関連の滞留も確認され、時間帯による偏りはあるものの多くの時間帯で滞留行動が見られます。

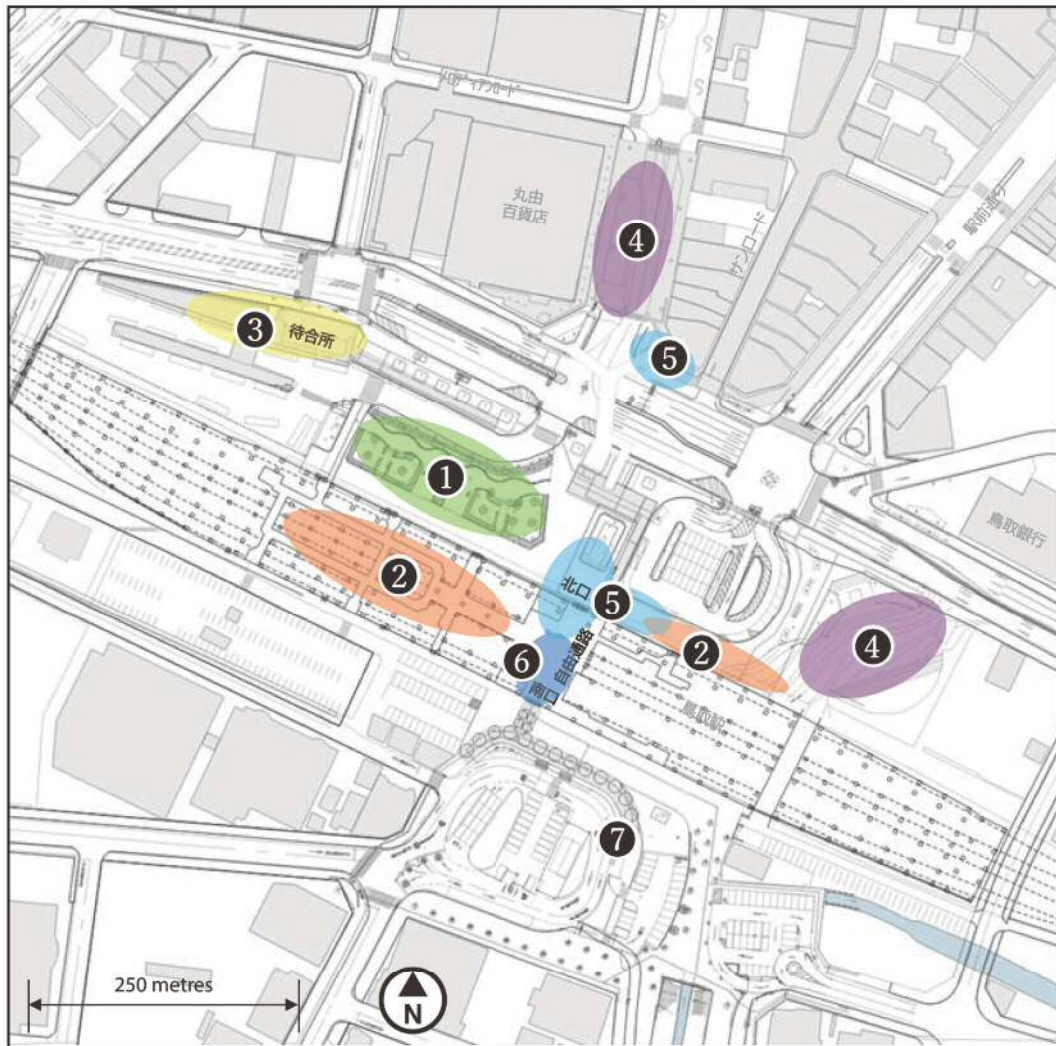
南口側における滞留行動の少なさ

南口側では全体として滞留が少なく、滞留を誘発する空間や要素が限定的であることがうかがえます。



■ 駅周辺の歩行者の滞留行動まとめ

- ① 植栽のある広場空間では、若者を含む多くの滞留者が見られ、会話や飲食など、ポジティブなアクティビティが観察されています。
- ② 商業施設（シャミネ屋内及び広場側店舗）前で、商品やメニューの掲示を見る行動が多く発生しています。
- ③ バス待合室では、シニア層を中心とする利用者の「座り」での滞留行動が多いといえます。
- ④ 休日の風紋広場、バード・ハットでは、イベント関係の滞留者が記録され、参加者は時間帯によって偏りがあるものの準備や運営にあたるスタッフが多く時間帯で観察されています。
- ⑤ 北口の直近や地下道周辺で「迷い」の様子で立っている人の様子が見られます。
- ⑥ 改札前では、だれか（何か）を待つような様子で、立つ人が多く見られます。
- ⑦ 南口では全体として滞留者が少ない傾向にあります。



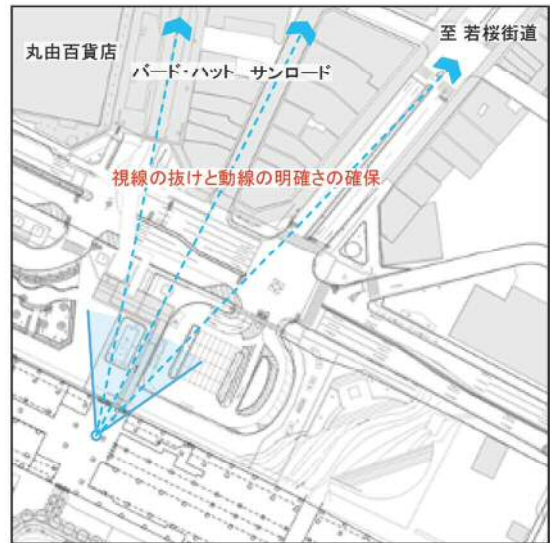
□ 駅周辺の歩行者の滞留行動の特徴

(4) 空間デザインのポイント抽出

【要点1】

駅から若桜街道、サンロード、駅前太平線（バード・ハット）への接続は、動線的・視覚的に最も重要な「空間軸」であり、まちへと歩行者を誘引する重要な動線といえます。

この軸の視線の抜け、動線の明快さを確保することが重要です



【要点2】

歩行者回遊性の高い旧城下町の界隈と、駅との間の街路空間構成が分断されており、まちなかエリアへの回遊性を下げる要因となっています。

駅北周辺の歩行回遊性を高め、駅と旧城下町のつながりの強化が求められます



【要点3】

歩行経路の選択肢が少ない上、そのうち主要な経路が、折れ曲がりが多く上下移動（地下道）もあるなど、特に来訪者には分かりにくい傾向があります。

「見える」「行ける」が明快な歩行動線の形成が望ましいといえます



4-3 駅まち空間整備に向けた課題

本計画を通じて、区域レベルごとに抱えている課題の解決を図るため、上位・関連計画や市民ワークショップ・アンケート等のニーズ調査をもとに、鳥取駅周辺再整備事業が解決に寄与することができる、レベルごとの課題を以下のとおり整理します。

(1) 麒麟のまち圏域における課題

- 少子高齢化・人口減少に伴う地域経済の停滞、および駅まち空間を核とした圏域全体の経済活力向上への対応
- 駅を中心とした拠点性の低下や都市のスポンジ化・空洞化等の中心拠点機能の減退に対する都市の再構築
- 将来的な生活関連機能・サービスの維持への不安に対し、圏域全体において暮らし続けられる生活継続基盤の持続性の確保

(2) 鳥取市・中心市街地における課題

- 地域に対する愛着の低下や定住人口の減少への懸念に対し、市民が誇れる魅力あるまちづくりの推進
- 事業所数の減少や不動産取引の鈍化による経済活力の減衰、新たな民間投資を呼び込む魅力ある都市の再構築
- まちなかの賑わいの希薄化、および市民が住み続けたい・戻ってきたいと思える恒常的な賑わいを生み出す拠点不足への対応
- 鳥取商工会議所からの意見書（令和8年1月）等を踏まえた鳥取駅周辺再整備によってもたらされるエリア全体の将来像の提示。駅北側商業エリアにおける民間主導の再開発の動き等とも綿密に連携し、相乗効果を発揮する整備の検討

(3) 駅まち空間における課題

- 歩行者中心の「人にやさしい空間」への転換を通じた、車両優先による歩行環境の快適性低下への対応
- 駅周辺エリアやまちなかエリア間のつながりの希薄化を解消し、商店街や観光拠点との連続性、ネットワーク性の確保
- 山白川沿いの空間が持つポテンシャルを十分に活かしつつ、駅前広場と既存機能が調和した人が憩える質の高い居場所不足への対応
- 市民が日常的に使える滞留スペース、駅を舞台に市民が利活用できる広場空間における賑わいの持続性の確保
- 多様な世代が交流でき、豊かなライフスタイルを支える居場所・拠り所の不足
- 更なる高齢化に伴う利便性低下の懸念に対し、公共交通利用を軸とした交通結節機能および移動環境の再編
- 快適な駅前利用を妨げる物理的・心理的なバリアの排除と、徹底したユニバーサルデザインへの配慮

5 整備方針

基本構想で定めた基本理念、基本計画で定めた目指す将来像・基本方針、前項までの内容を踏まえ、駅まち空間の整備方針を以下の3つの視点で定めます。また、中心市街地および駅周辺エリアのあり方について駅まち空間整備と一体となったビジョンを次頁以降に示します。

基本理念	人が集い 交流し 魅力あふれる街『鳥取OACIS』の創造
趣旨	駅周辺地区では、 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) なまちづくりを目指します。
目指す将来像	次の50年へ。未来創造ステーション ーワクワクが止まらない、駅からはじまるミライのカタチー
基本方針	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #ffe0b2; padding: 5px; border: 1px solid #ccc;"> ①集約型交通ターミナル 機能の再編 </div> <div style="background-color: #c8e6c9; padding: 5px; border: 1px solid #ccc;"> ②まちなかへ賑わいを 滲み出す空間整備 </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="background-color: #fff9c4; padding: 5px; border: 1px solid #ccc;"> ③市民が集いたくなる 便利施設・公共公益施設の整備 </div> <div style="background-color: #bbdefb; padding: 5px; border: 1px solid #ccc;"> ④民間の誘導・整備による 多機能な複合施設の整備 </div> </div>

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

- 周辺施設と連携したゆとりある歩行者空間によって、市民の活動が面的に広がる魅力ある広場の整備
- 駅とまちなかとの心理的・物理的なつながりを創り出し、子どもからお年寄りまでの誰もが安心して移動しやすい動線の確保
- 広場・歩道空間を適切に配置することで、まちなかと駅前の一体感を創出

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

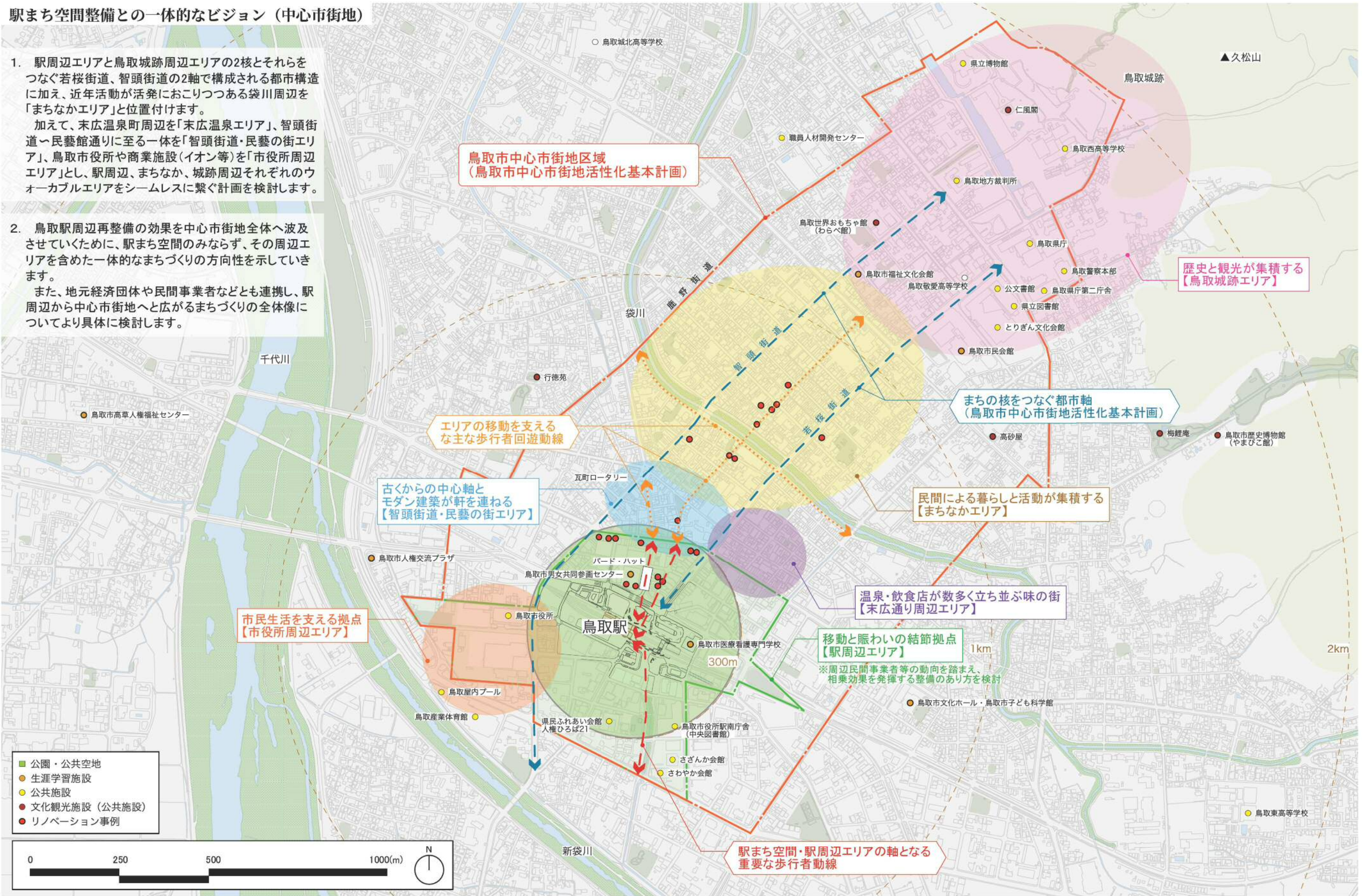
- 公共交通の幹線軸としてバスと鉄道のシームレス化を重視した結節機能の強化
- 公共交通と自家用車の双方の円滑な利用に配慮したバスターミナルと交通広場の適切な機能分散（安全性への配慮）
- 駅まち空間で日常を過ごす市民の多様なライフスタイルに配慮した交通広場の機能配置
- 高齢者や障がい者等の円滑な移動に配慮したコンパクトなバスターミナル

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

- 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において、市民が主役となれる自由度の高い居場所の創出
- 日常的に訪れたい心地よい環境を備えた、人々の交流を地域の活力や愛着へと還元する活動の舞台の整備
- 将来的な駅周辺の開発とも連携し、相乗効果を発揮する機能のあり方を検討するとともに、社会情勢の変化にも対応できる柔軟性を持った市民の拠り所となる施設の整備

駅まち空間整備との一体的なビジョン（中心市街地）

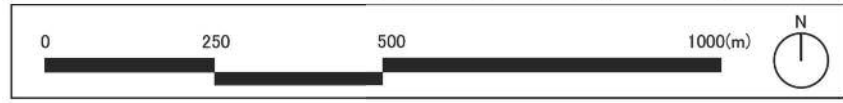
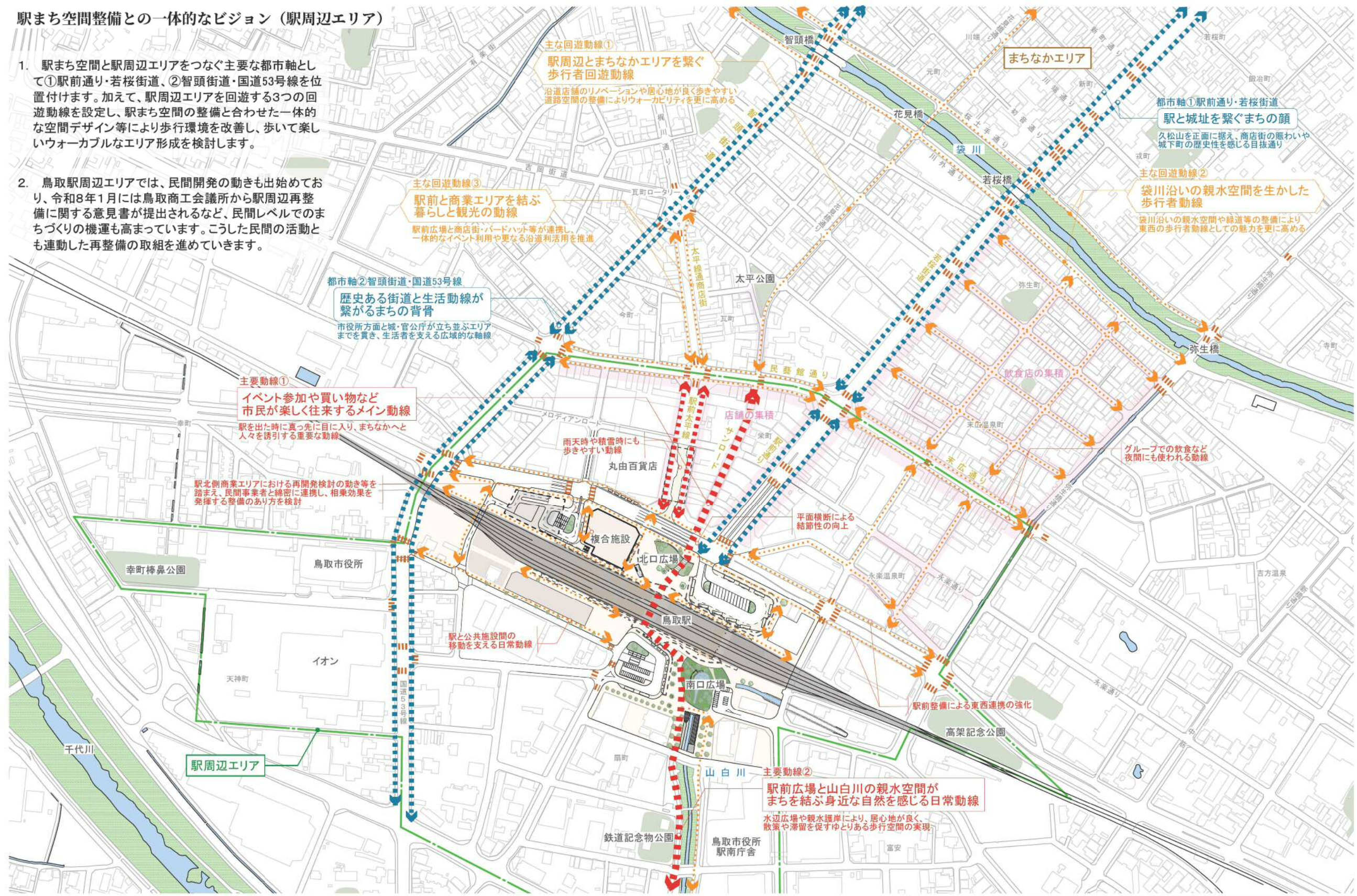
1. 駅周辺エリアと鳥取城跡周辺エリアの2核とそれらをつなぐ若桜街道、智頭街道の2軸で構成される都市構造に加え、近年活動が活発におこりつつある袋川周辺を「まちなかエリア」と位置付けます。
 加えて、末広温泉町周辺を「末広温泉エリア」、智頭街道～民藝館通りに至る一体を「智頭街道・民藝の街エリア」、鳥取市役所や商業施設（イオン等）を「市役所周辺エリア」とし、駅周辺、まちなか、城跡周辺それぞれのウォークアブルエリアをシームレスに繋ぐ計画を検討します。
2. 鳥取駅周辺再整備の効果を中心市街地全体へ波及させていくために、駅まち空間のみならず、その周辺エリアを含めた一体的なまちづくりの方向性を示していきます。
 また、地元経済団体や民間事業者などとも連携し、駅周辺から中心市街地へと広がるまちづくりの全体像についてより具体的に検討します。



□ 駅まち空間整備との一体的なビジョン（中心市街地）

駅まち空間整備との一体的なビジョン（駅周辺エリア）

1. 駅まち空間と駅周辺エリアをつなぐ主要な都市軸として①駅前通り・若桜街道、②智頭街道・国道53号線を位置付けます。加えて、駅周辺エリアを回遊する3つの回遊動線を設定し、駅まち空間の整備と合わせた一体的な空間デザイン等により歩行環境を改善し、歩いて楽しいウォーカブルなエリア形成を検討します。
2. 鳥取駅周辺エリアでは、民間開発の動きも出始めており、令和8年1月には鳥取商工会議所から駅周辺再整備に関する意見書が提出されるなど、民間レベルでのまちづくりの機運も高まっています。こうした民間の活動とも連動した再整備の取組を進めていきます。



□ 駅まち空間整備との一体的なビジョン（駅周辺エリア）

6 導入機能・機能配置・動線の考え方

6-1 導入機能の考え方

駅まち空間への導入機能について、3つの整備方針を踏まえ、以下の通り設定します。

(1) 駅まち空間が市民の目的地・居場所となる機能

空間・施設	機能
駅前広場 (北口・南口)	憩いの機能、活動機能、賑わい機能、回遊促進機能、滞留機能、防災機能、親水機能など
周辺施設	プラザ・子育て支援機能、青少年活動支援機能、市民活動支援機能、インキュベーション機能、図書機能など

(2) まちなかの歩いて暮らせる、回遊を高める交通結節機能

⇒バスターミナル（交通結節機能、待合機能、券売・案内機能など）

⇒交通広場（乗換機能、送迎機能、バリアフリー機能、タクシー乗降・待機機能など）

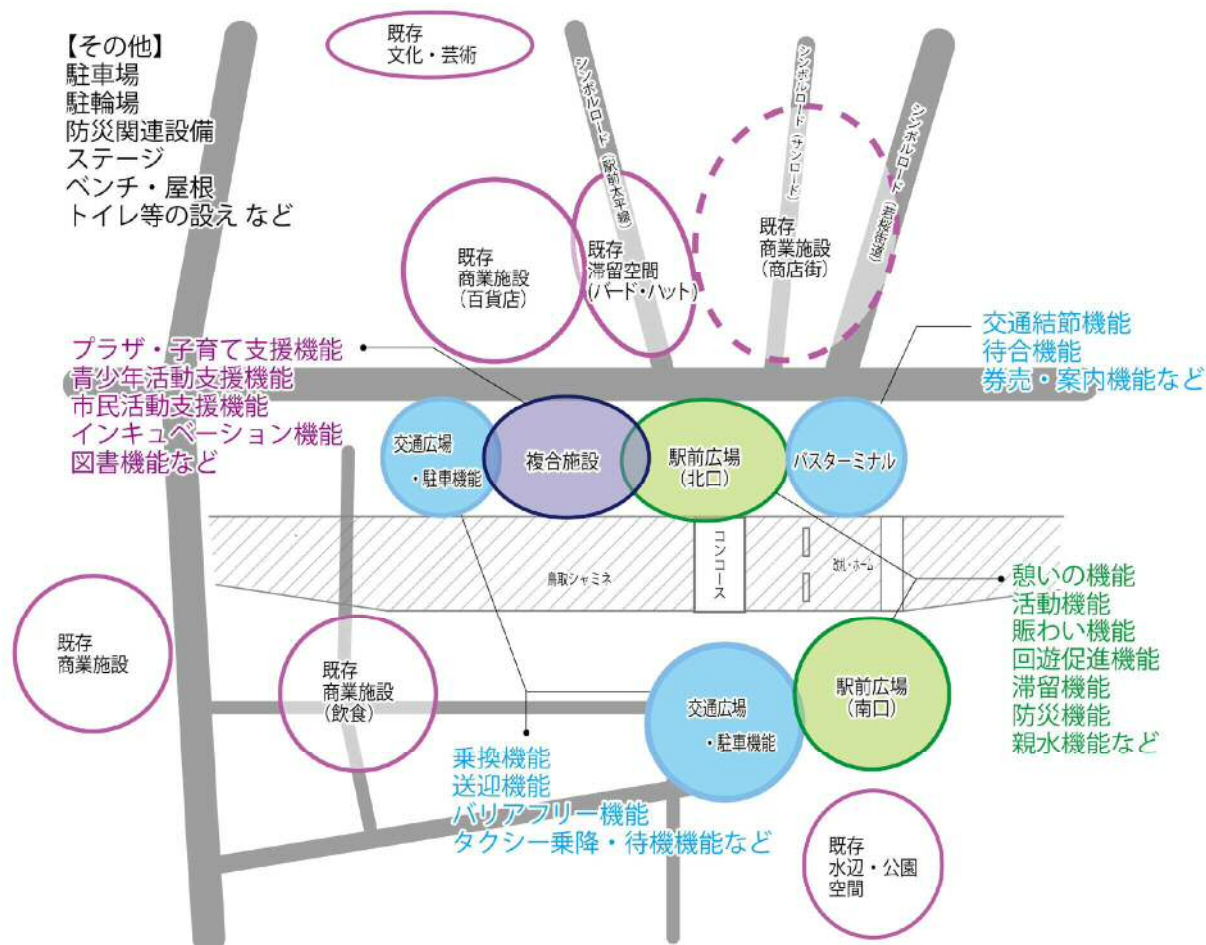
(3) その他駅まち空間の主要機能を支える機能

⇒駐車場、駐輪場、防災関連設備、ステージ、ベンチ・屋根・トイレ等の設え など

6-2 機能配置の考え方

導入機能の具体的な配置については、前述の駅まち空間の課題や整備方針を踏まえつつ、ユニバーサルデザインに配慮した形で検討します。

- 鳥取駅のコンコースから出た際に、駅前広場の活動や賑わい、まちへの眺望が目の前に広がるように、北口・南口ともに配置に留意します。また、駅前広場を駅周辺エリアへの動線上に配置することで、まちへ人の流れをつくり出すとともに、バード・ハットや山白川などの既存滞留空間や既存商業施設とのイベント連携など、一体的な空間活用が期待できます。
- 複合施設は駅前広場（北口）との一体的な活用も可能な空間形成を目指し、駅前広場と隣接した配置とします。
- バスターミナルは北東側（現在の風紋広場付近）に配置し、県道沿いの乗降場を含めて機能集約することで利便性を向上させます。
- 北口・南口ともにタクシー・一般車等の交通広場は機能を集約し、コンコースや高架下等も含めて、乗り換えの利便性が高い配置とします。



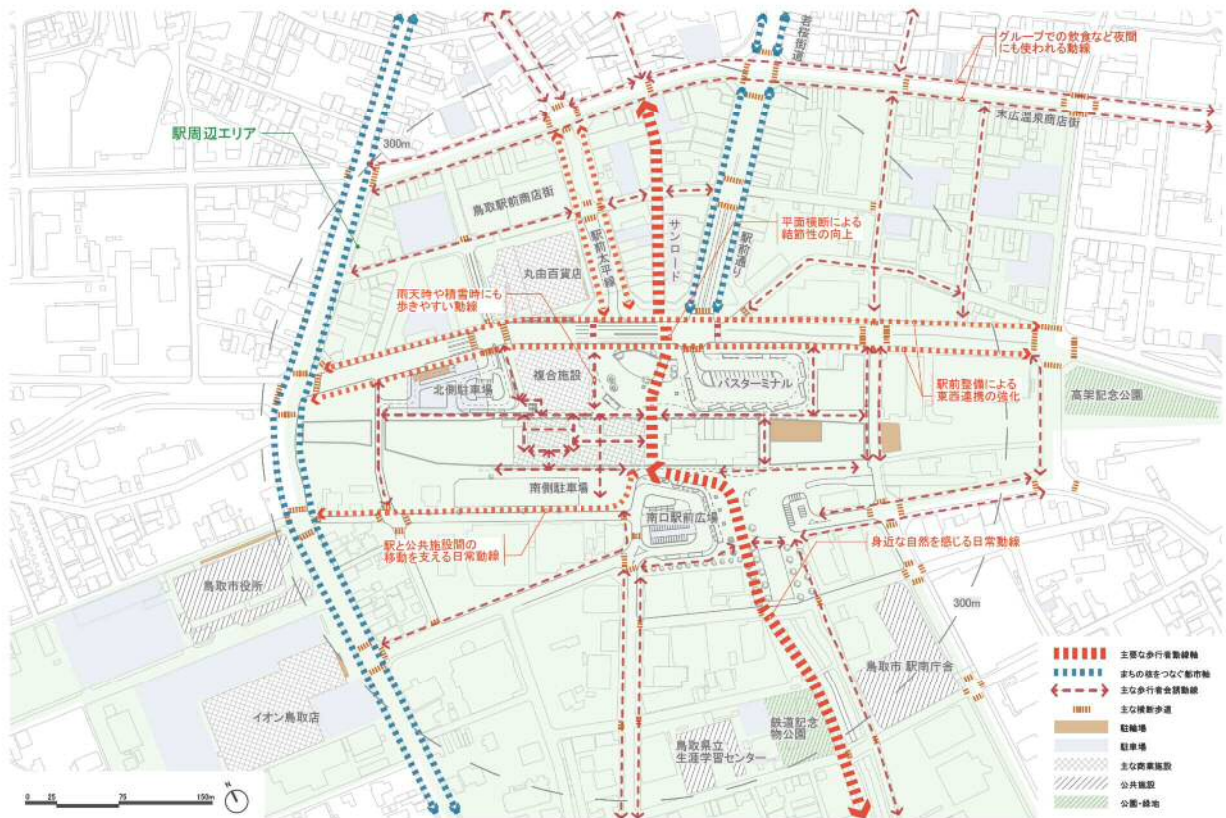
□ 導入機能・機能配置の考え方

6-3 動線計画

前項までの空間特性および歩行者行動調査をもとに、駅まち空間整備による将来の動線計画を整理します。

(1) 歩行者～駅とまちをシームレスに繋ぐウォーカブルな回遊ネットワークの創出～

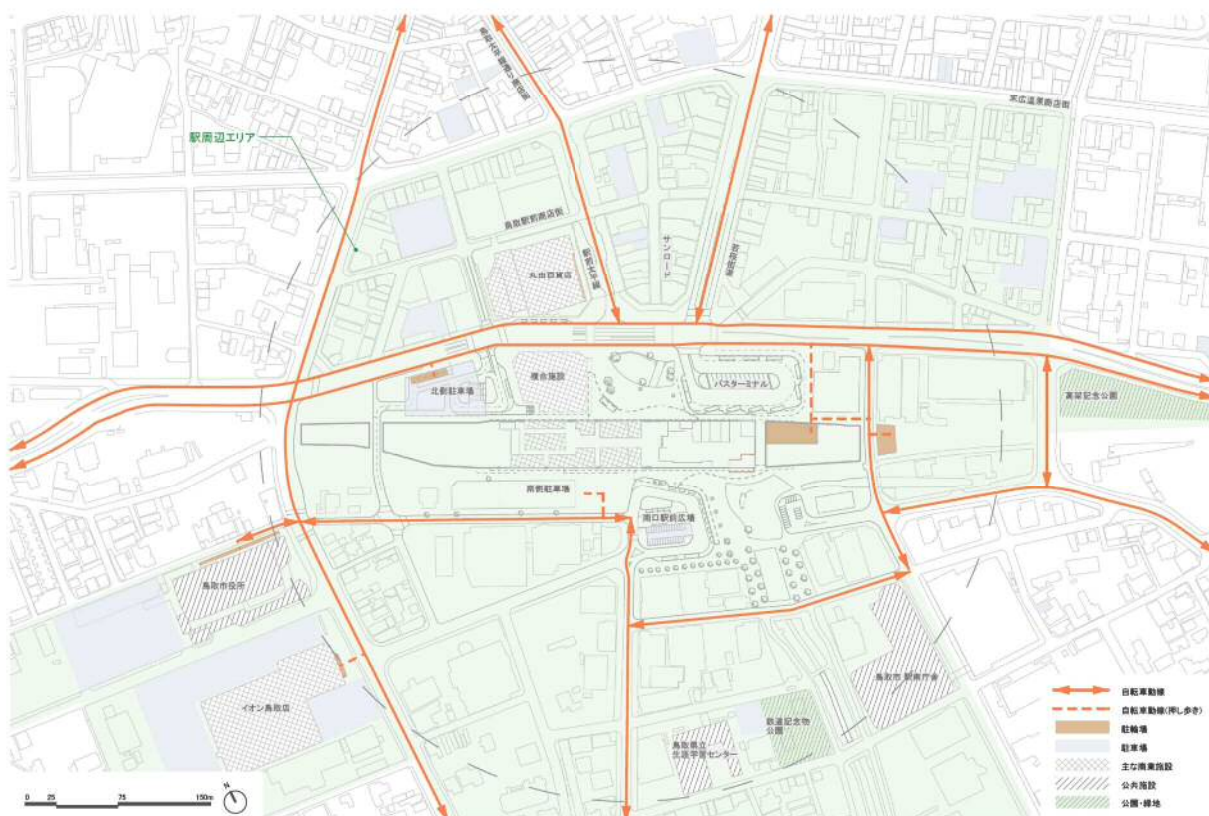
- 駅北口交差点の平面交差の実現に向けた検討と、わかりやすい構成で快適に移動できる広場の構築を一体的に進めることで、南北のつながりを強化し、駅まち空間全体の賑わい波及と回遊性の向上を図ります。
- 駅前通り、サンロード、駅前太平線の3つの路線は、駅とまちを視覚的・動線的に繋ぎ、エリアの回遊を支える重要な機能を有しています。これらの路線は、駅を介して南口の山白川沿いとも連続性を持たせ、居心地のよく歩きたくなる街路デザインを目指します。
- 南北軸だけでなく、県道43号線の東西軸も重要な動線と捉え、歩道拡幅や滞留スペース、緑陰等の整備による歩行環境の改善により、駅まち空間と周辺のエリアをスムーズに繋ぐ快適な歩行空間を確保します。
- 駅南口では山白川沿いの水と緑を活かし、親水護岸の改修や公共施設との連携を通じて、日常に潤いを与える質の高い歩行者優先の空間を形成します。
- 南側駐車場前の東西動線の空間再編により、市役所や商業施設（イオン等）へ向かう市民の日常的な移動を支える、安全性と空間デザインを兼ね備えた生活動線としての機能を向上します。



□ 動線計画（歩行者）

(2) 自転車～広域的な回遊性を支える、安全でスマートな自転車利用環境の創出～

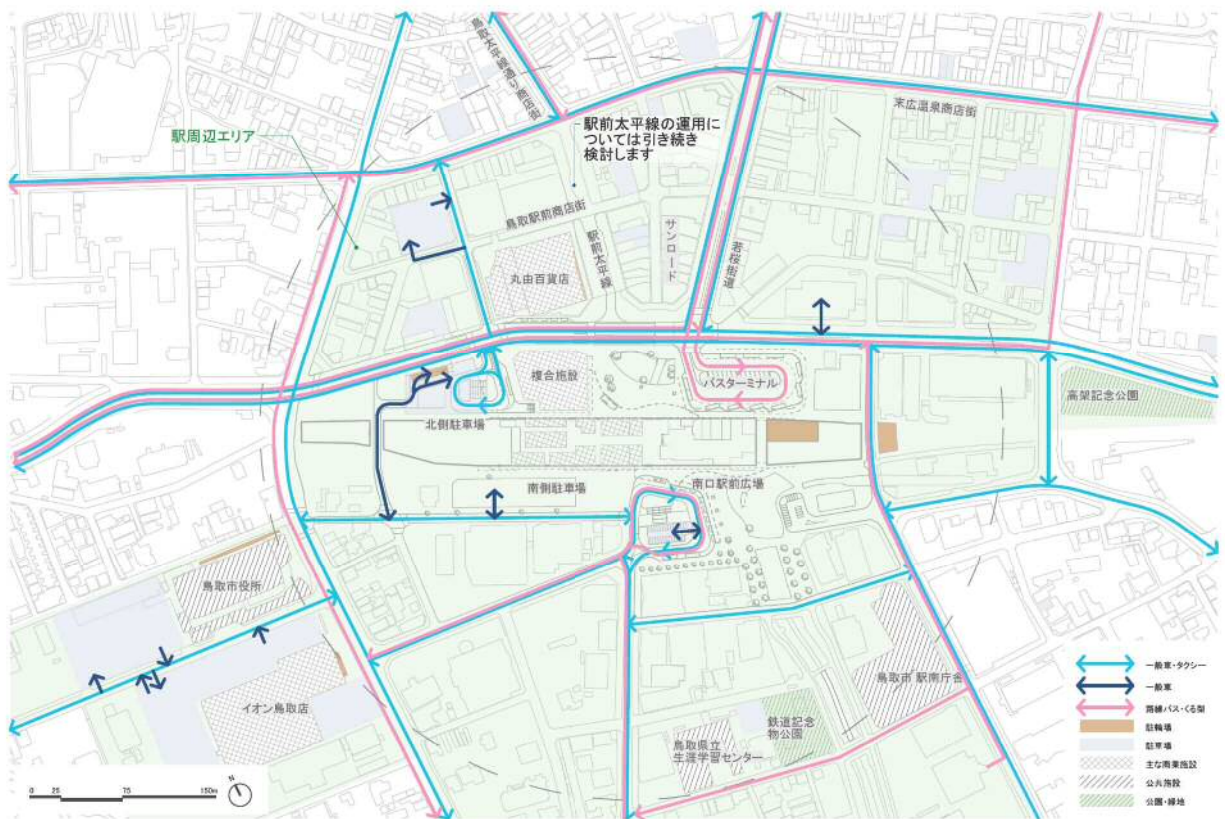
- 駅前広場内は、歩行者の安全を最優先とするゾーニングに基づき、広場内での押し歩きを促す空間設計や広場を迂回・横断する際の自転車動線を明確化することで、自転車と歩行者の共存ルールが自然に守られる通行環境を整えます。
- 駅への近接性や周辺施設へのアクセスを考慮した駐輪場の集約・再配置を検討します。駅前広場の視認性や景観の向上に併せてスムーズな公共交通への乗り換えを促す動線を構築します。
- シェアサイクルや次世代モビリティの普及を見据えた道路構成と拠点整備を想定し、多様な移動手段を柔軟に受け入れ、公共交通を補完するラストワンマイルの拠点機能と最適化された走行環境を強化します。
- 駅まち空間を起点として、駅周辺エリア等の主要な観光スポットや生活拠点へつながる自転車動線の連続性を確保します。分かりやすい案内標識や路面表示を一体的に整備することで、市民や来訪者が迷わず、快適に中心市街地へ回遊できるネットワークを構築します。



□ 動線計画（自転車）

(3) 車両～交通環境の質を高め、街の賑わいと快適性を両立させる車両動線の創出～

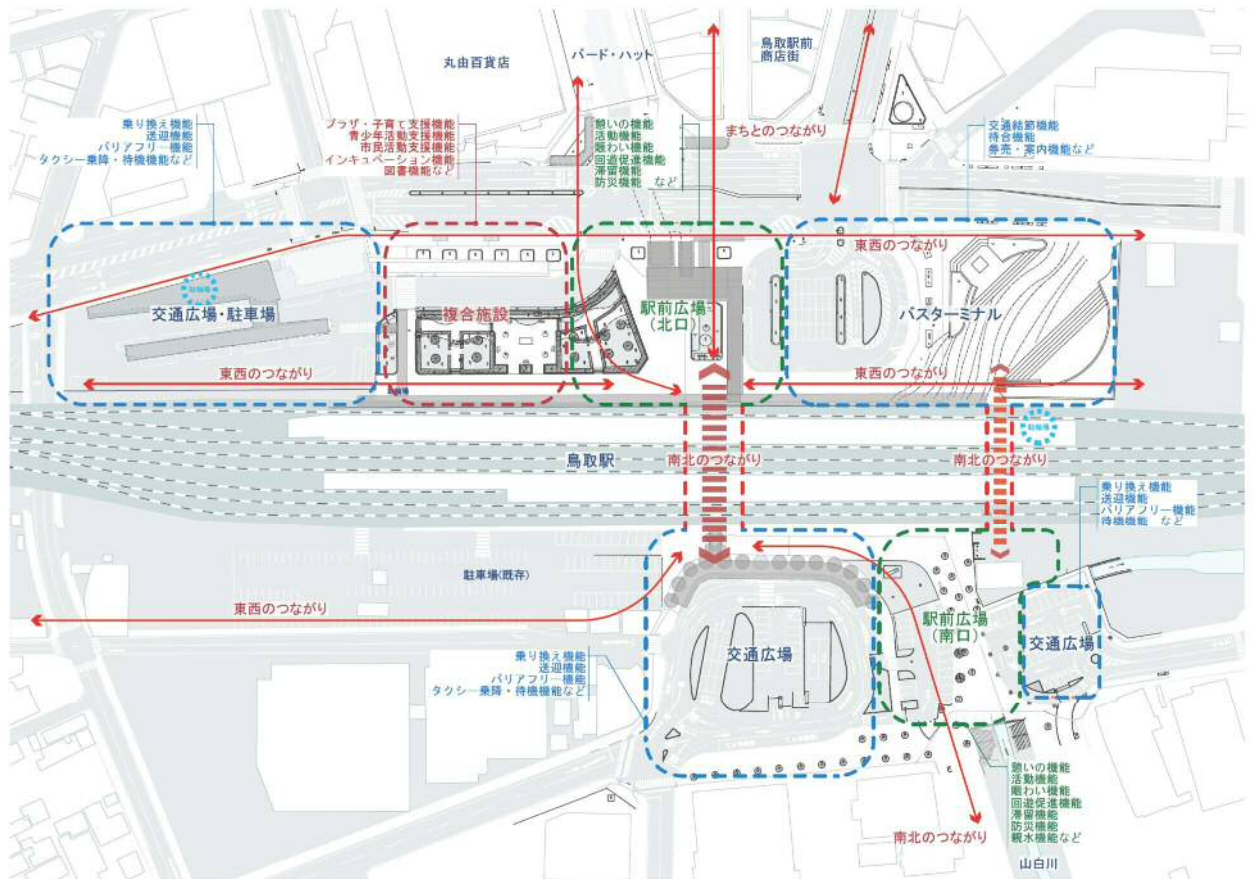
- バスターミナル・交通広場の出入口の適切な再配置により、公共交通と一般車両の動線を整理することで、駅まち空間全体の混雑を解消します。
- 路線バスや「くる梨」の運行ルートを踏まえた入出庫動線の最適化により、バスの右左折待ちや滞留による混雑、遅延の最小化を目指し、誰もが安心して利用できる定時性の高い公共交通システムの創出に寄与する配置、動線計画とします。
- 駅舎からまちなかへ続く歩行者動線上の車両負荷を軽減させるバスターミナル・交通広場の配置により、物理的・心理的な障壁を取り除き、歩行者と車両交通の調和が取れた動線計画とします。
- タクシーと自家用車の一時停車や駐車場利用が互いの走行を妨げない交通広場の動線を目指すとともに、駅前広場から駅周辺エリア等への回遊を促す、アクセス性の良い車両動線ネットワークを形成します。



□ 動線計画（車両）

7 駅まち空間平面レイアウト案

整備方針および導入機能、機能配置・動線の考え方を踏まえ、駅まち空間の平面レイアウト案を以下に示します。



□ 駅まち空間平面レイアウト案

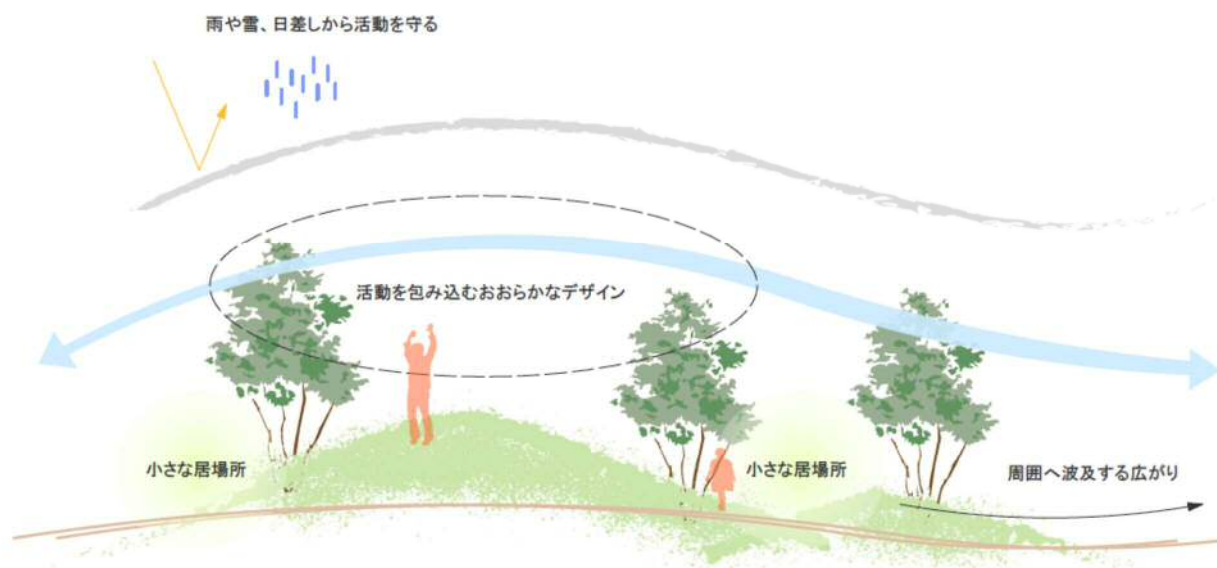
第4章 駅まち空間のデザインについて

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」になぞらえました。

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

【年間を通じた活動や催事の事例】

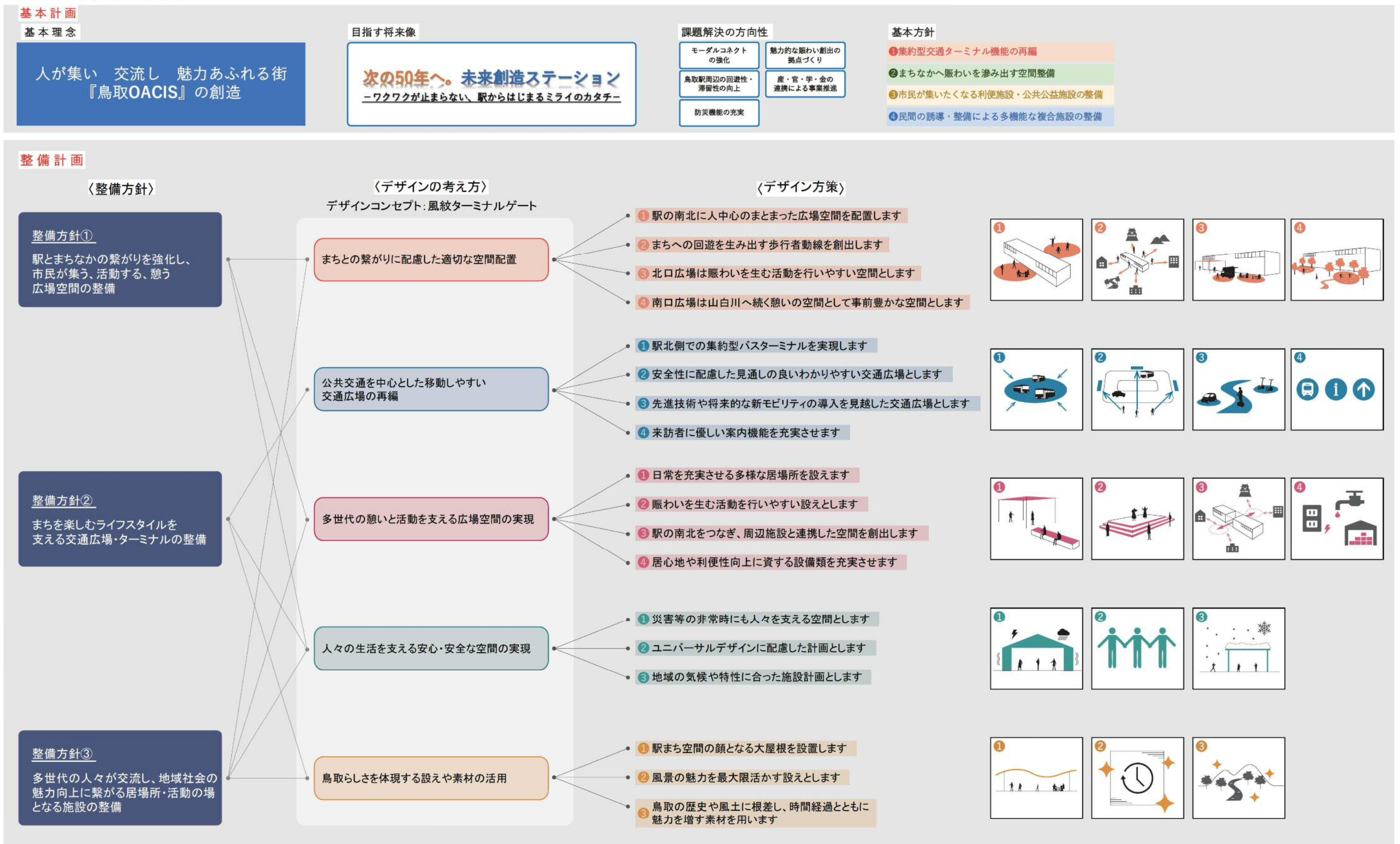


□ 流しびな (左)、しゃんしゃん祭 (右)

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

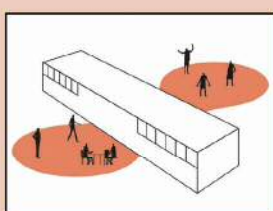


2-1 まちとの繋がりに配慮した適切な空間配置

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。

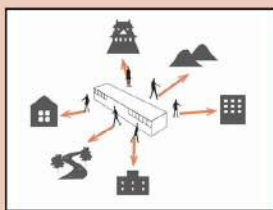
〈具体的なデザイン方策〉

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。



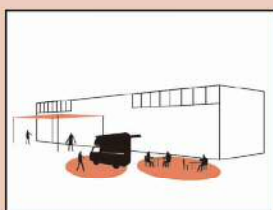
- ・ 来訪者を迎える風景、まちへの見通しの創出
- ・ 動線の交錯がない、十分な広さを確保

② まちへの回遊を生み出す歩行者動線を創出します。

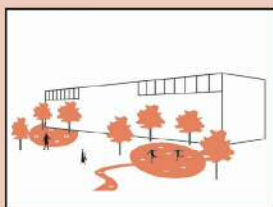


- ・ 駅前県道の平面横断の実現
- ・ 駅とバード・ハット、商店街を近づける道路空間再編
- ・ 駅前太平線の一方通行化
- ・ 山白川遊歩道へつながる通りの歩行者専用化

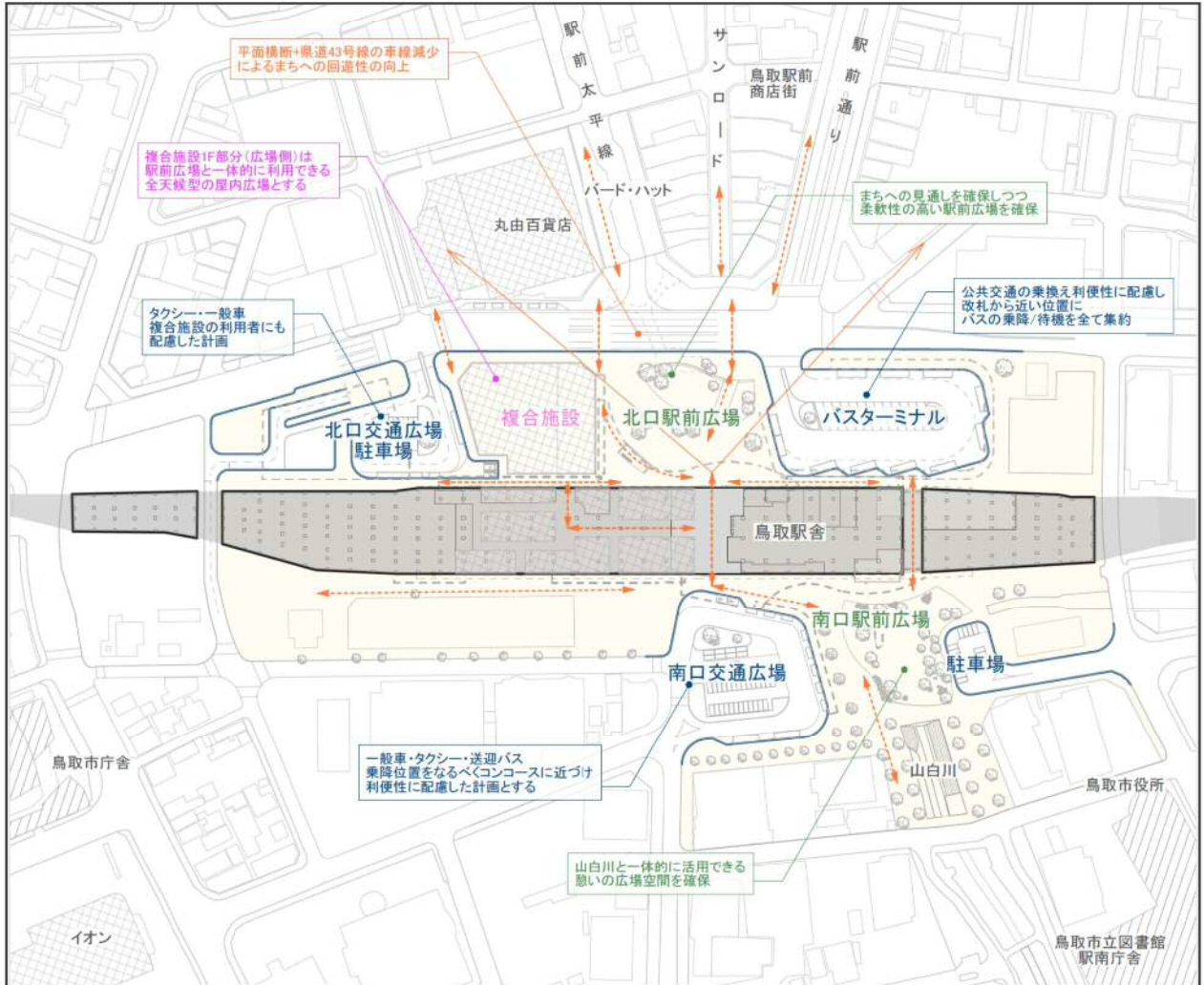
③ 北口広場は賑わいを生む活動を行いやすい空間とします。



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。

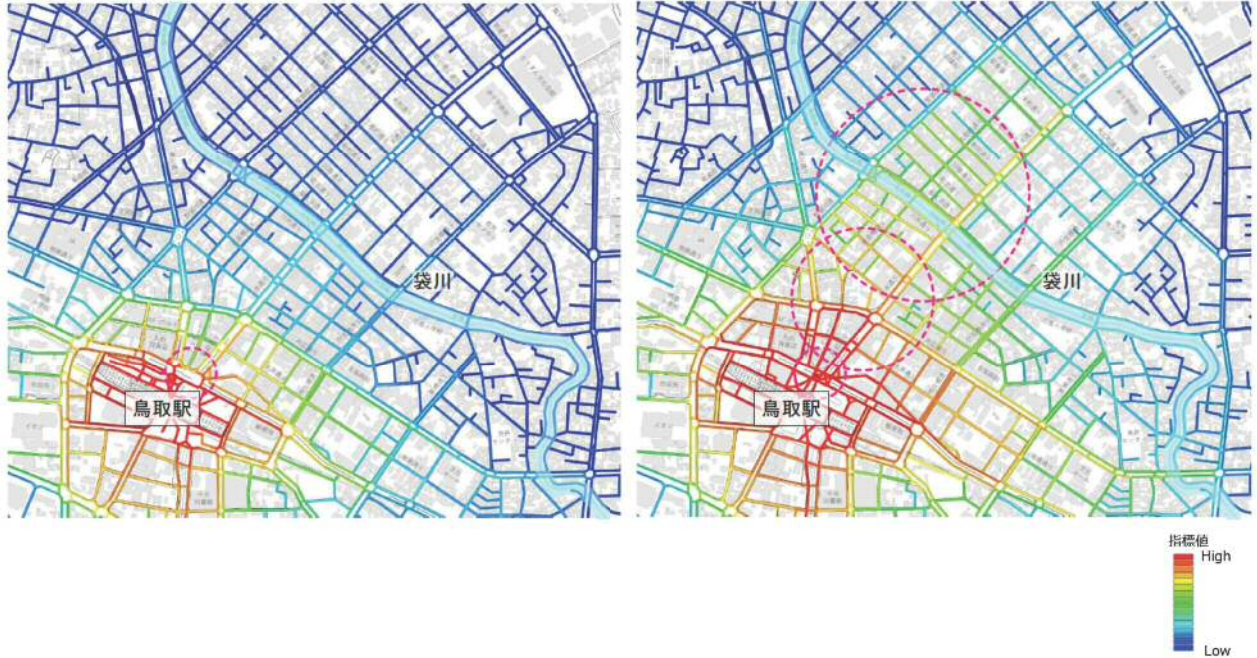
既存の商店街や商業施設が立地する北口広場は、駅を訪れる人にとってのお迎えの空間として街への回遊を促す賑わいの空間を、山白川や鉄道記念物公園が立地する自然豊かな南口広場は日常的な憩いの空間として整備します。

駅前広場	北口広場		南口広場		全体	
	環境	交通	環境	交通	環境	交通
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

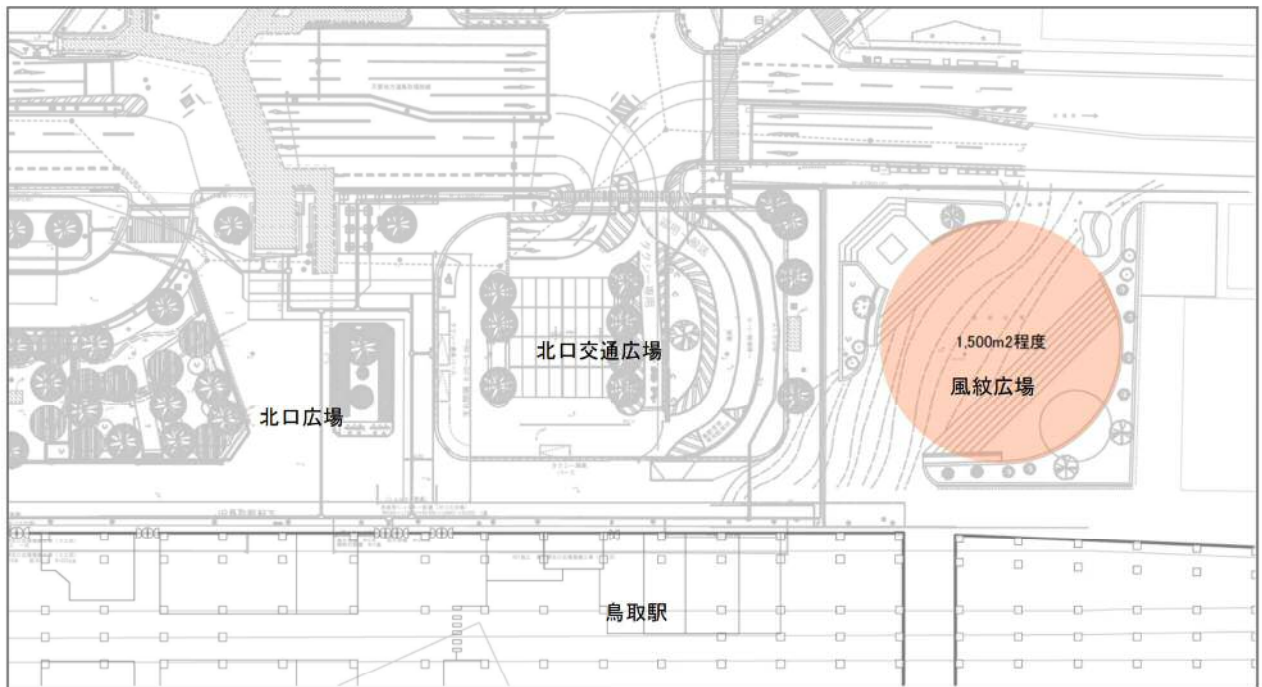


□ 駅前広場での活用の様子（長崎駅駅前広場 左：日常 右：イベント時）

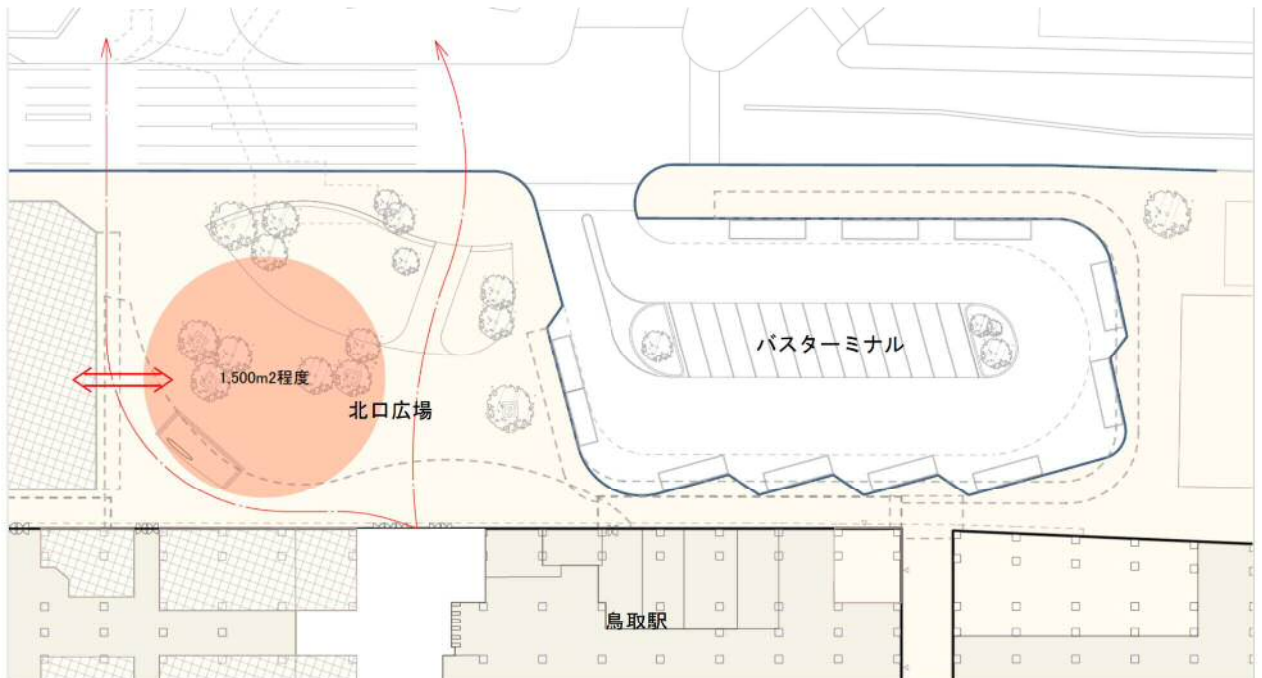


□ 現在の風紋広場を活用している様子
出典（右）：一般社団法人鳥取市観光コンベンション協会本部・鳥取市観光サイト。

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。



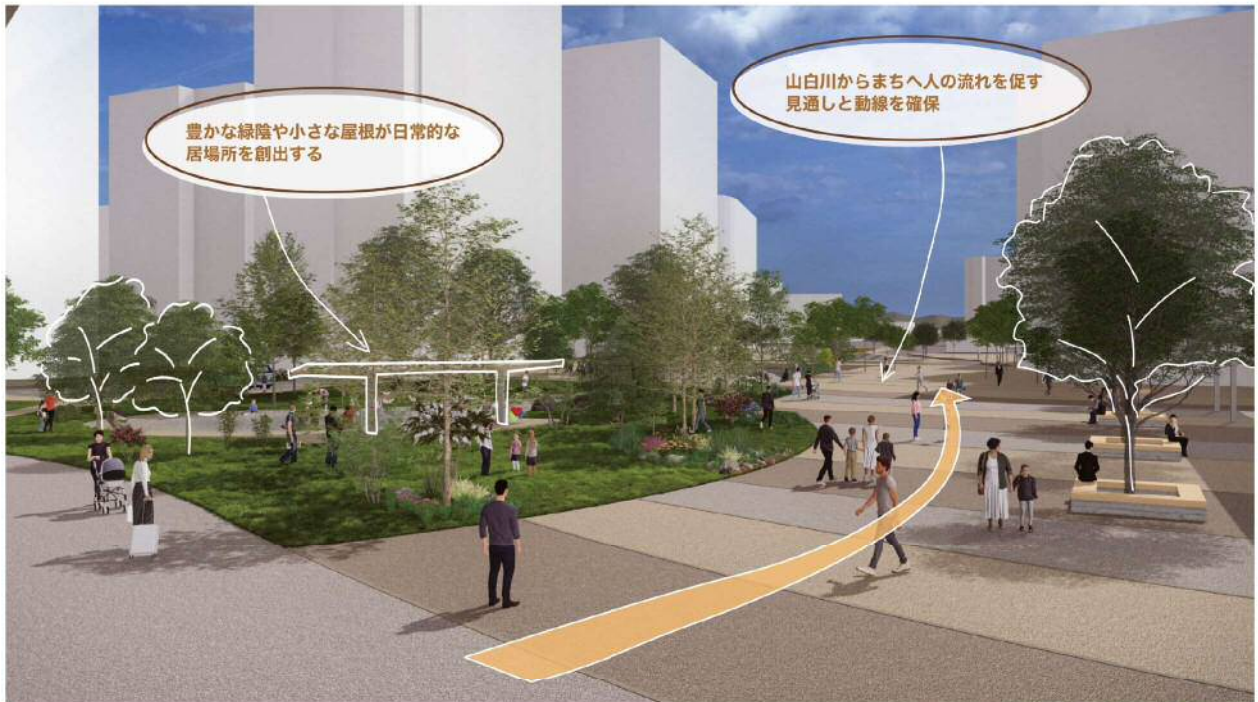
□ 風紋広場現況平面図



□ 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.



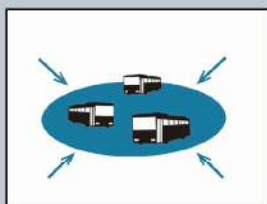
□ 現在の南口周辺の様子（左：山白川親水護岸、右：鉄道記念物公園）

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

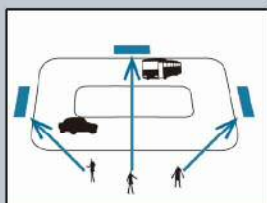
鳥取駅は麒麟のまち圏域における交通結節機能としてすでに公共交通が充実した駅ですが、現状、駅利用者のバスへの乗換利便性などにはまだ課題がある状況です。交通空間を再編することで、鳥取の玄関口に相応しい分かりやすく安全で快適な施設を実現します。

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

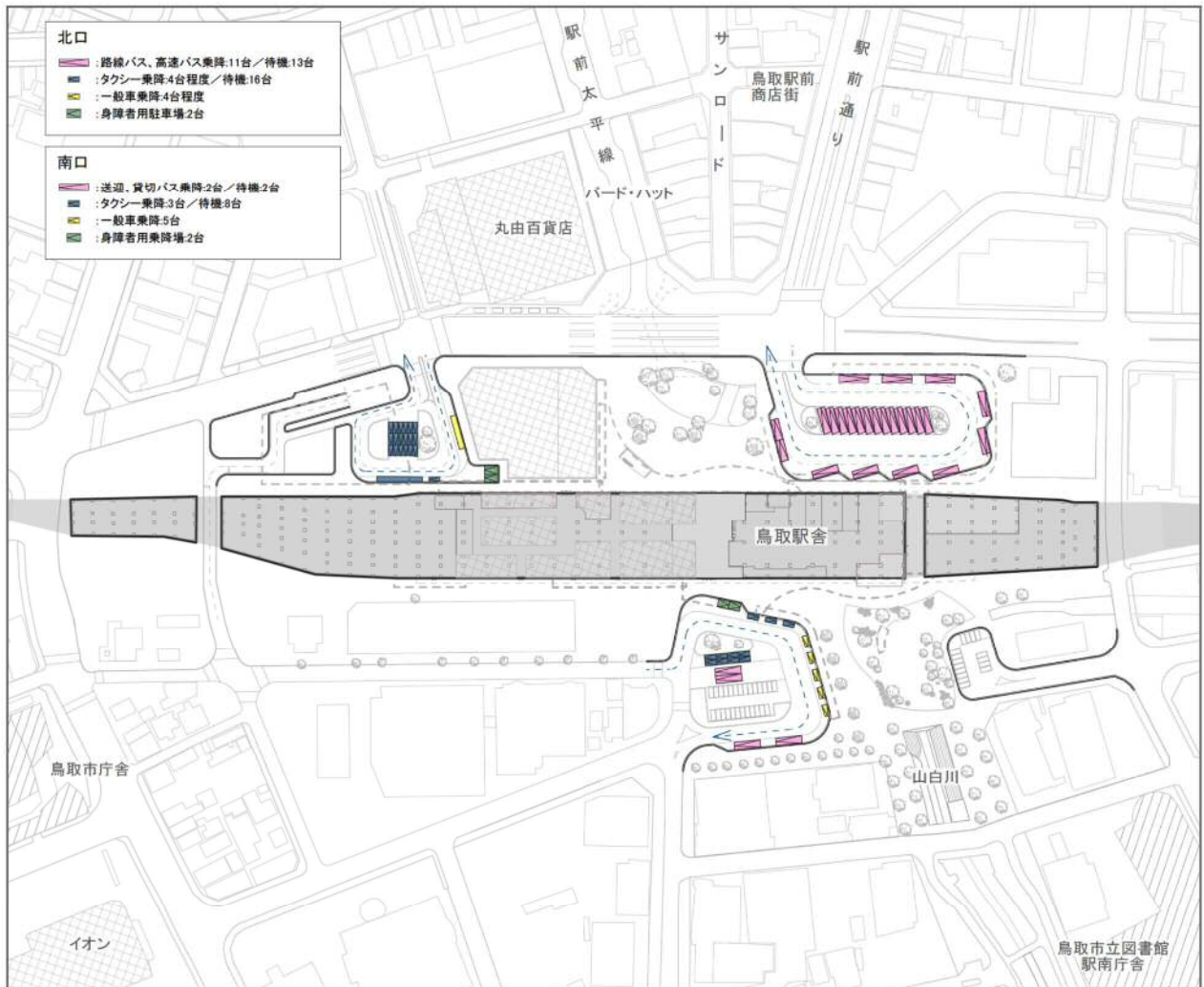
- ④ 来訪者に優しい案内機能を充実させます。



- ・ 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

交通機能	北口			南口			全体		
	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

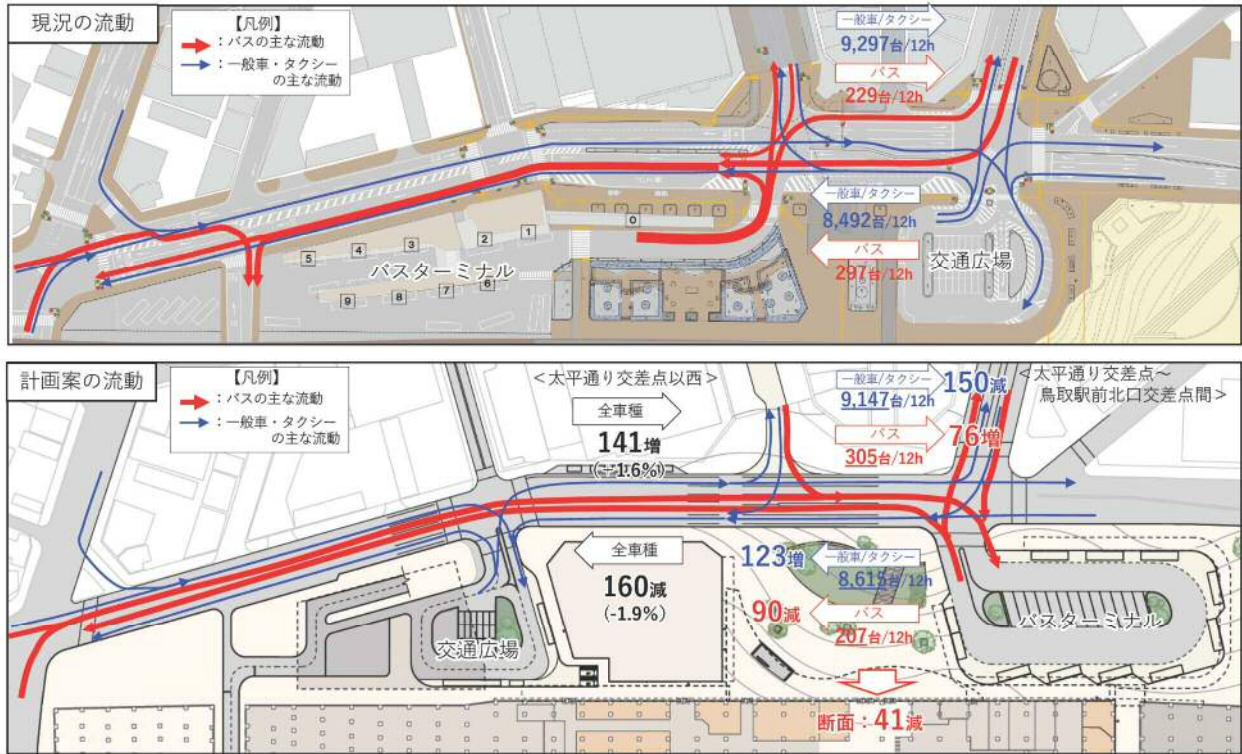
※（）現況との差分

□ 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】

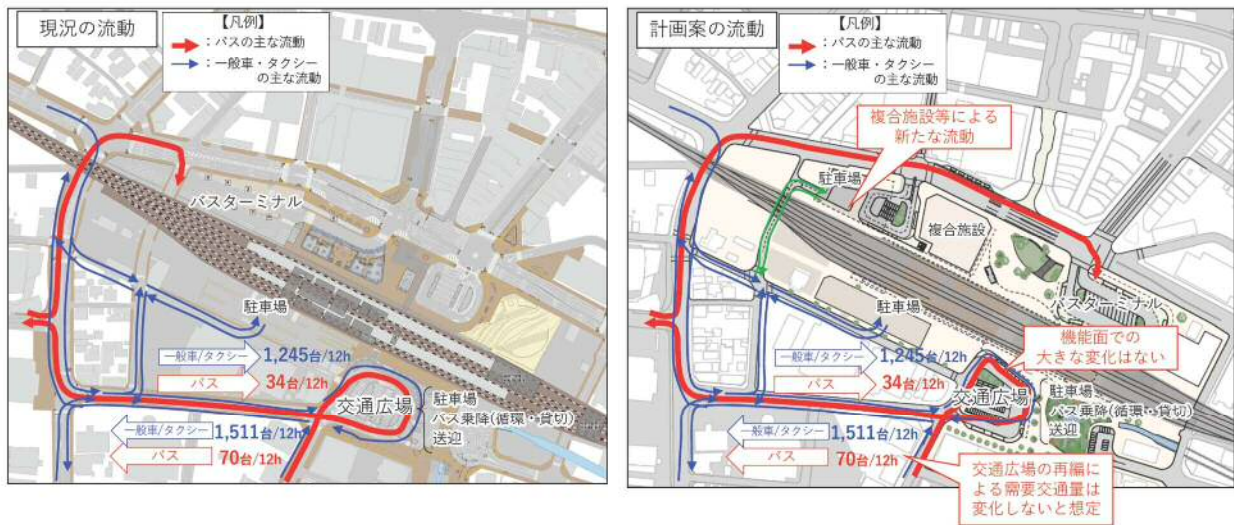
北口は駅前広場のレイアウトの再編によって、バスターミナルと交通広場を利用する交通の流動が、東西で逆転しますが、東西での流動転換によって、増減量は相殺され、駅前道路の交通量はほぼ変化しません。

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

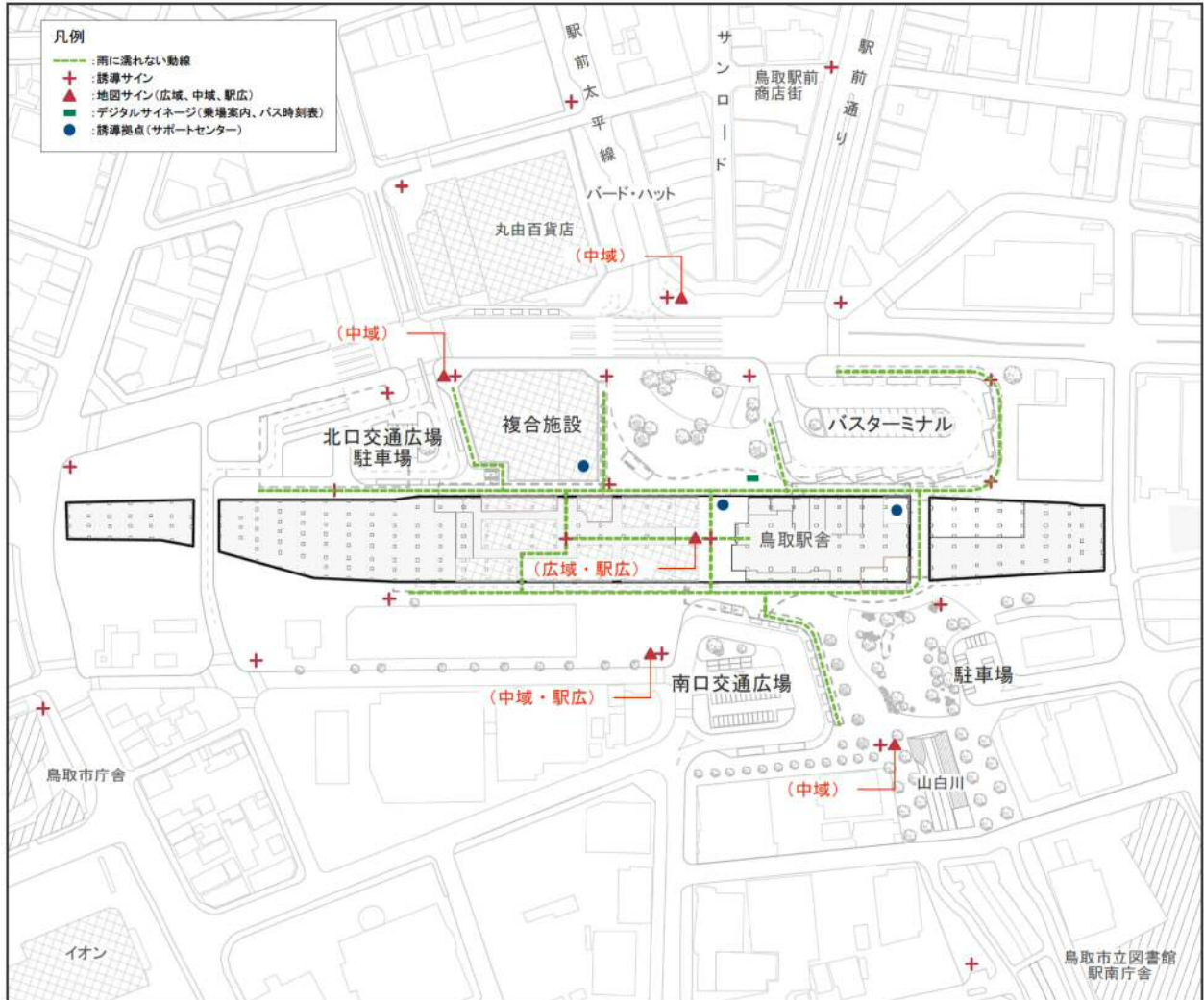
南口は現状と同程度の規模の交通広場を確保することで大幅な交通流動の変化はありません。



□ 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.

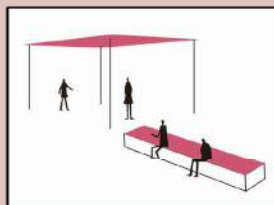
出典（右）：ピート.富山で飲み食い・おぼえ書きブログ.2021-04-04.

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。

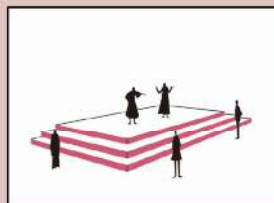
具体的なデザイン方策

① 日常を充実させる多様な居場所を設えます。



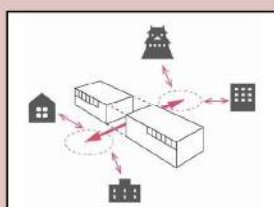
- ・ 緑陰やベンチ等の設えによる滞留空間
- ・ イベント利用しやすいフラットなオープンスペース
- ・ 南口には親水空間を設け、山白川へと連なる水の軸を創出

② 賑わいを生む活動を行いやすい設えとします。



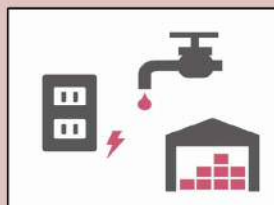
- ・ 大屋根による全天候型の屋外広場
- ・ 常設のステージによる活用の促進

③ 南北をつなぎ、周辺施設と連携した空間を創出します。

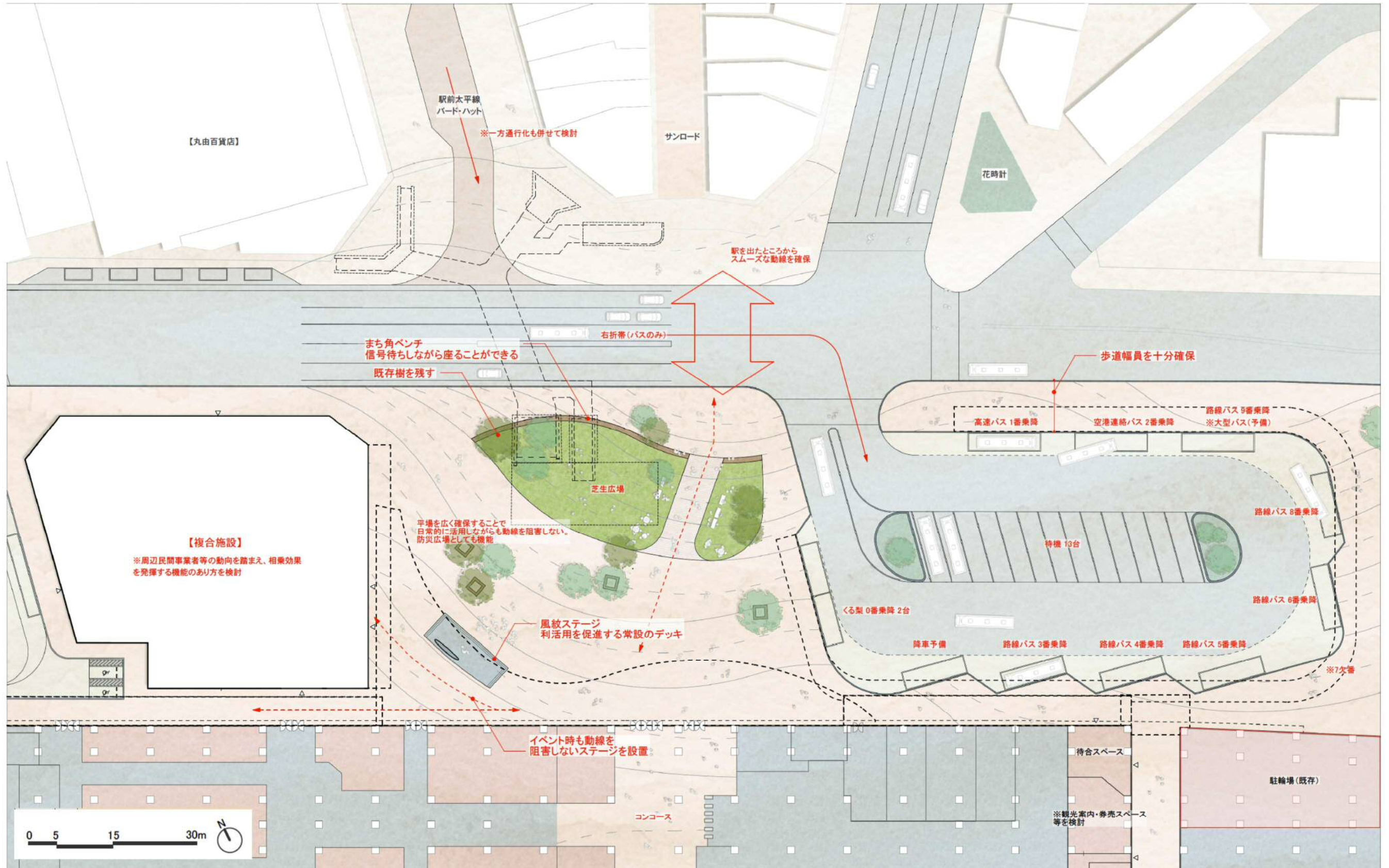


- ・ 駅や周辺施設を繋ぐ大屋根・シェルター
- ・ 南北をつなぐコンコースや待合空間の整備
- ・ 南北で統一した素材、ファニチャーの選定
- ・ 複合施設と連携した居場所づくり
- ・ 広場に面した複合施設や駅施設のたたずまいの調整

④ 居心地や利便性向上に資する設備類を充実させます。



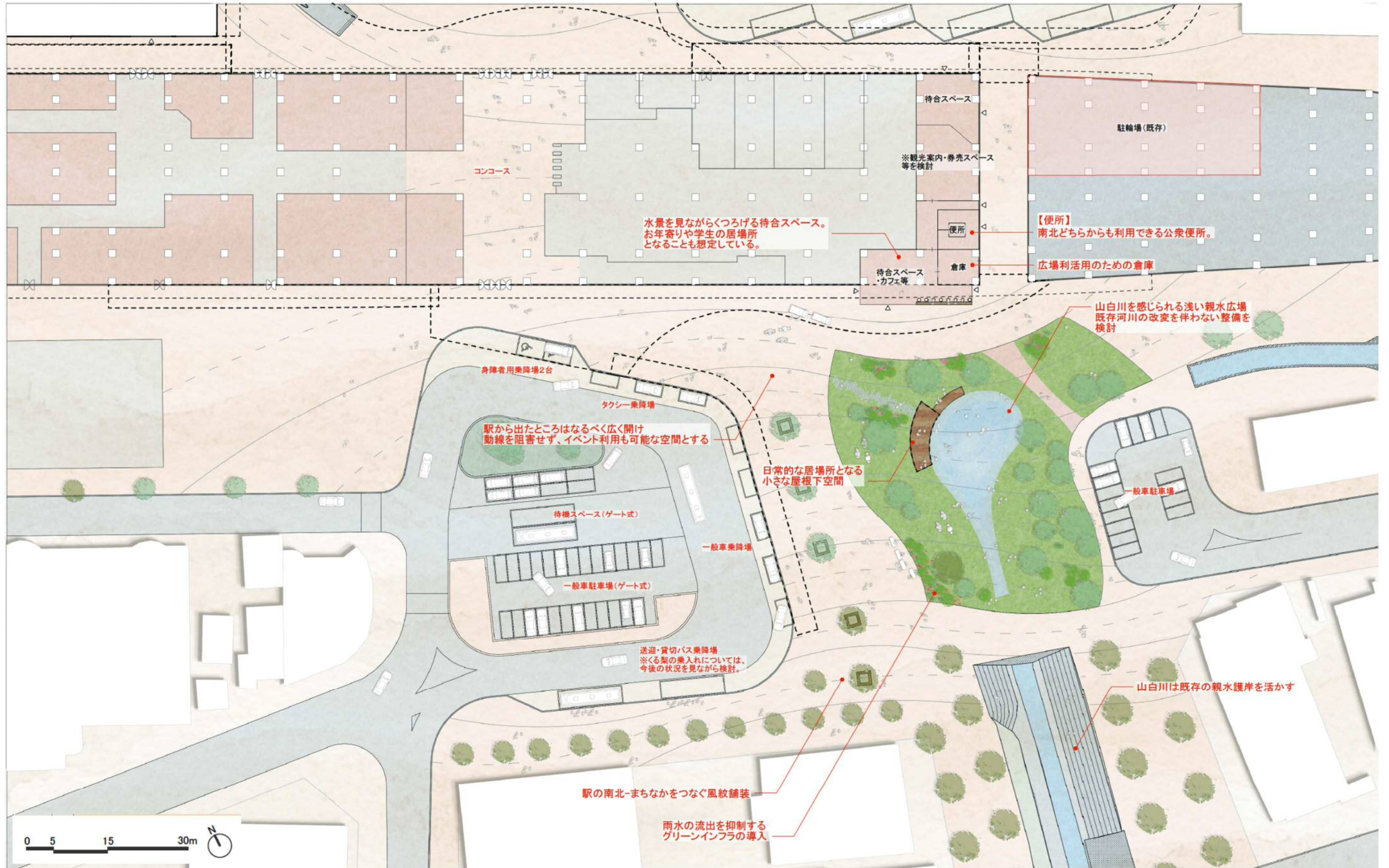
- ・ 活用しやすい電源、給排水設備、倉庫等の設置
- ・ 活動を印象づけ、安らぎを演出する照明デザインの実現



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。

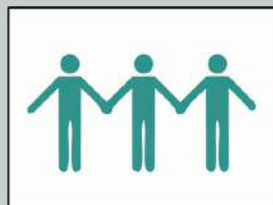
具体的なデザイン方策

① 災害等の非常時にも人々を支える空間とします。



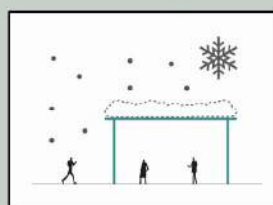
- ・ 災害時の防災拠点(広い空間、積雪対応)
- ・ 雨庭などのグリーンインフラにより豪雨災害や雨水活用に対応

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】

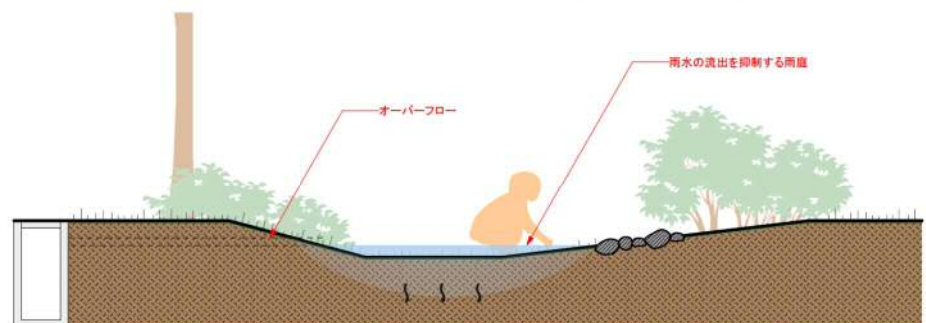
- ・ 災害時にも役立つ什器、設備類を検討します。
- ・ 特に南口広場は緑化面積を増やすことで、日常的な雨水の浸透を抑制するとともに、都市部におけるヒートアイランド現象の抑制にも寄与します。



□ 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】

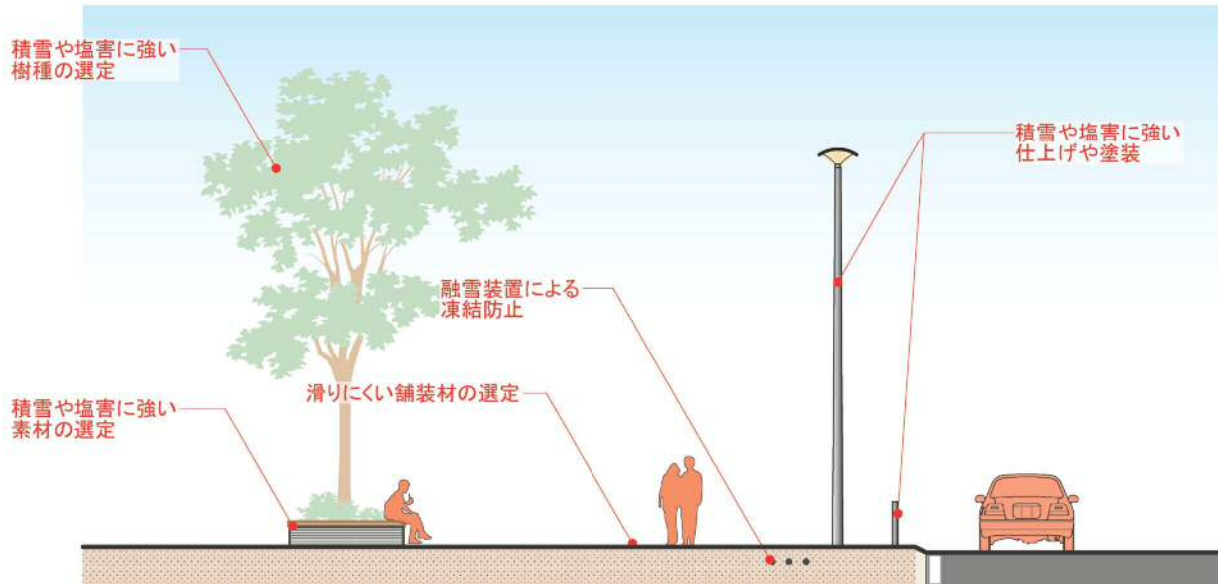
- ・改札から身障者駐車場まで雨に濡れない動線で繋がります。
- ・身障者用の乗降は駐車式にし、乗降時に支障がないように配慮します。
- ・グラウンドレベルでの移動が可能になり、バリアフリーに配慮した計画とします。
- ・サイン等によるわかりやすい誘導を検討します。



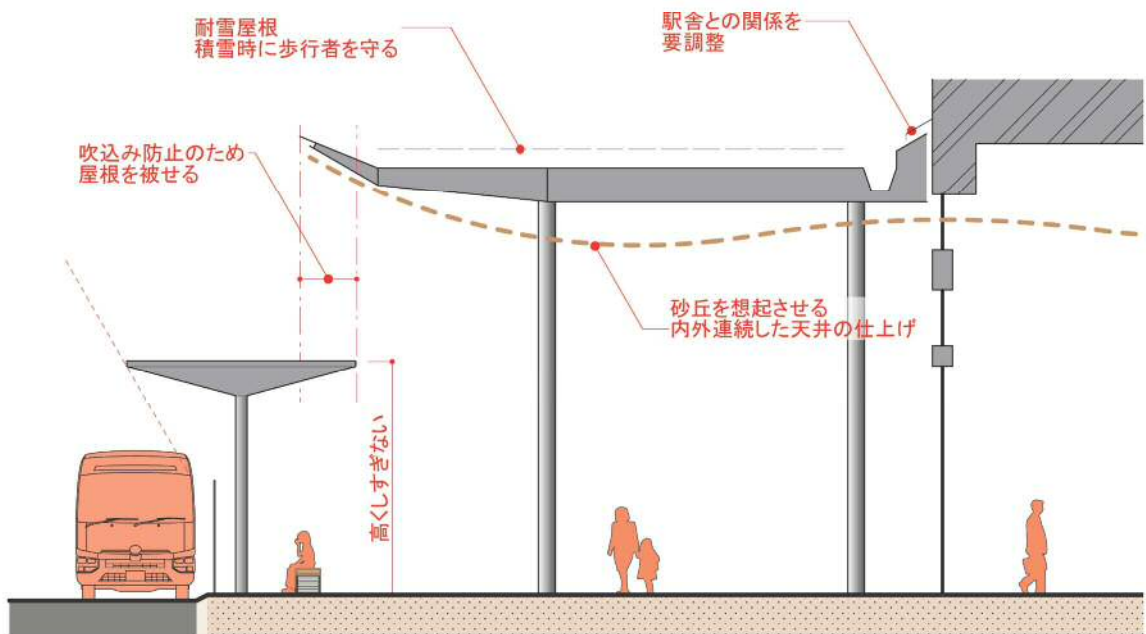
□ 屋根で覆われた身障者用駐車場（長崎駅東口）

【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



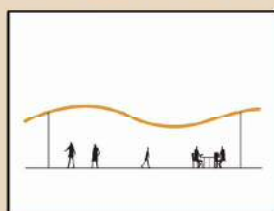
□ 屋根下空間の断面イメージ

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。



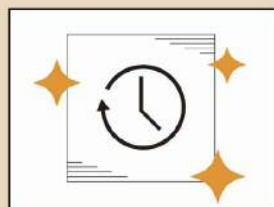
- ・ 南北に大屋根を設置しまちから見た際に駅の存在を印象づけます。
- ・ 大屋根と連続した駅の来訪者を迎える印象的なコンコース空間を実現します。

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。



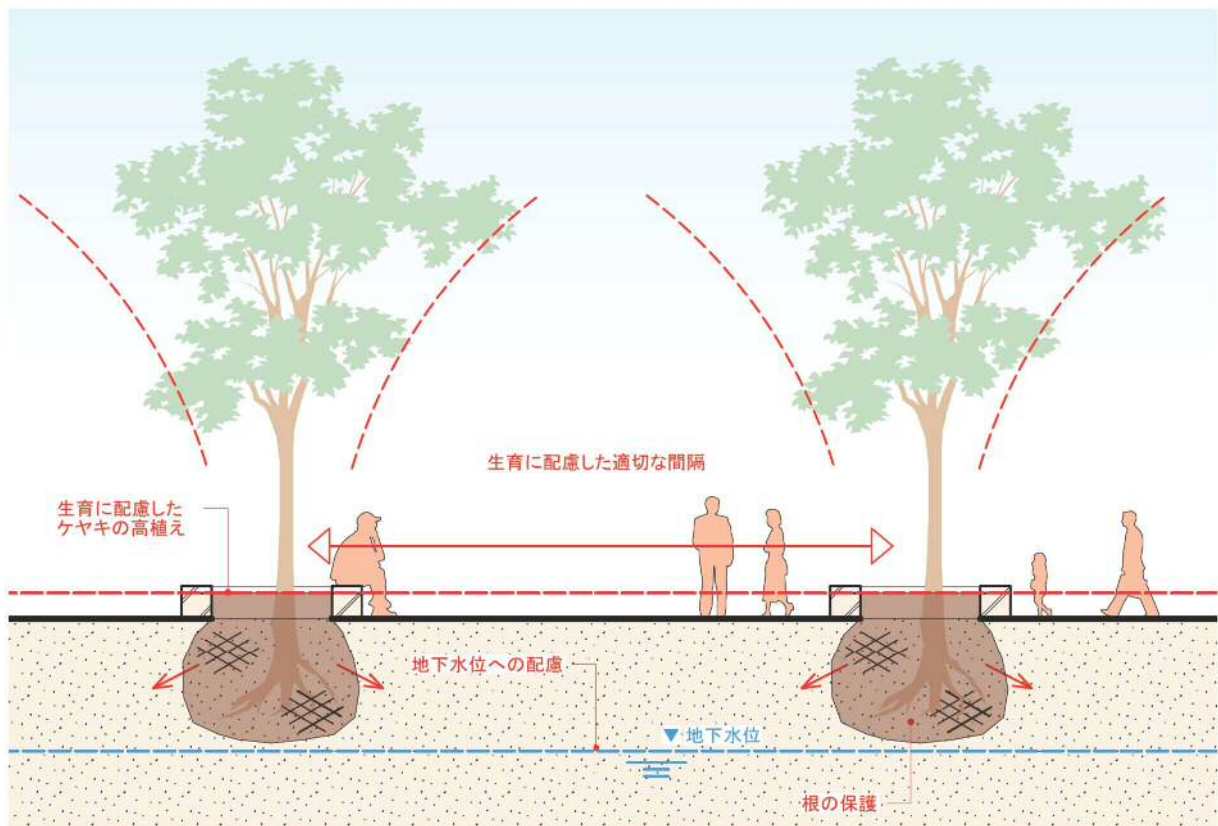
□ 木材利用のイメージ（左：智頭杉の製材、右：ヴォールト屋根の家）
出典（左）：ほんのひとつき.公式 note .2025-06-20.
出典（右）：鳥取 CLT .公式 HP.



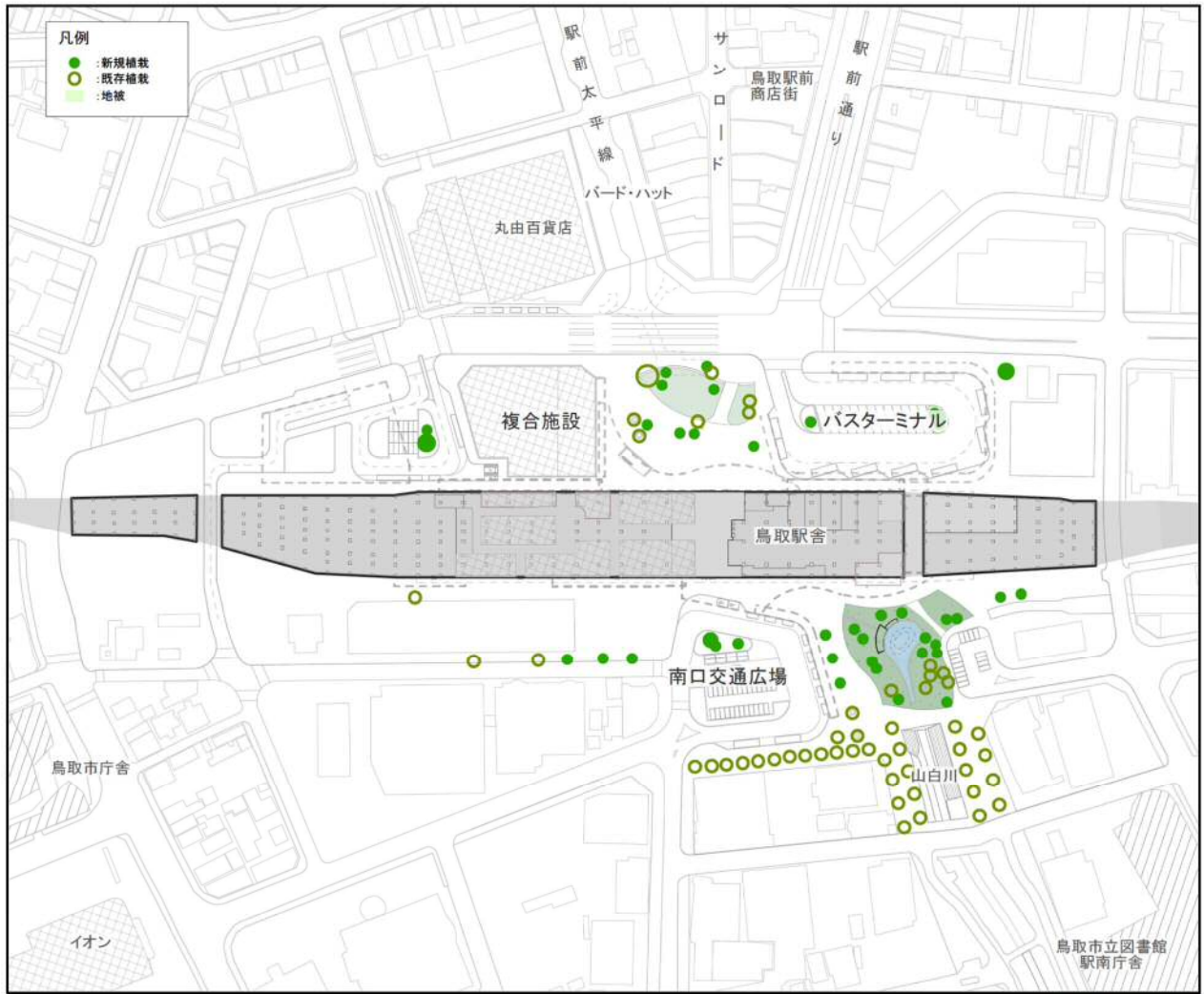
□ 石材利用のイメージ（左上：鳥取城跡、右上：黎明の庭、左下：鳥取砂丘、右下：風紋広場）

【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。



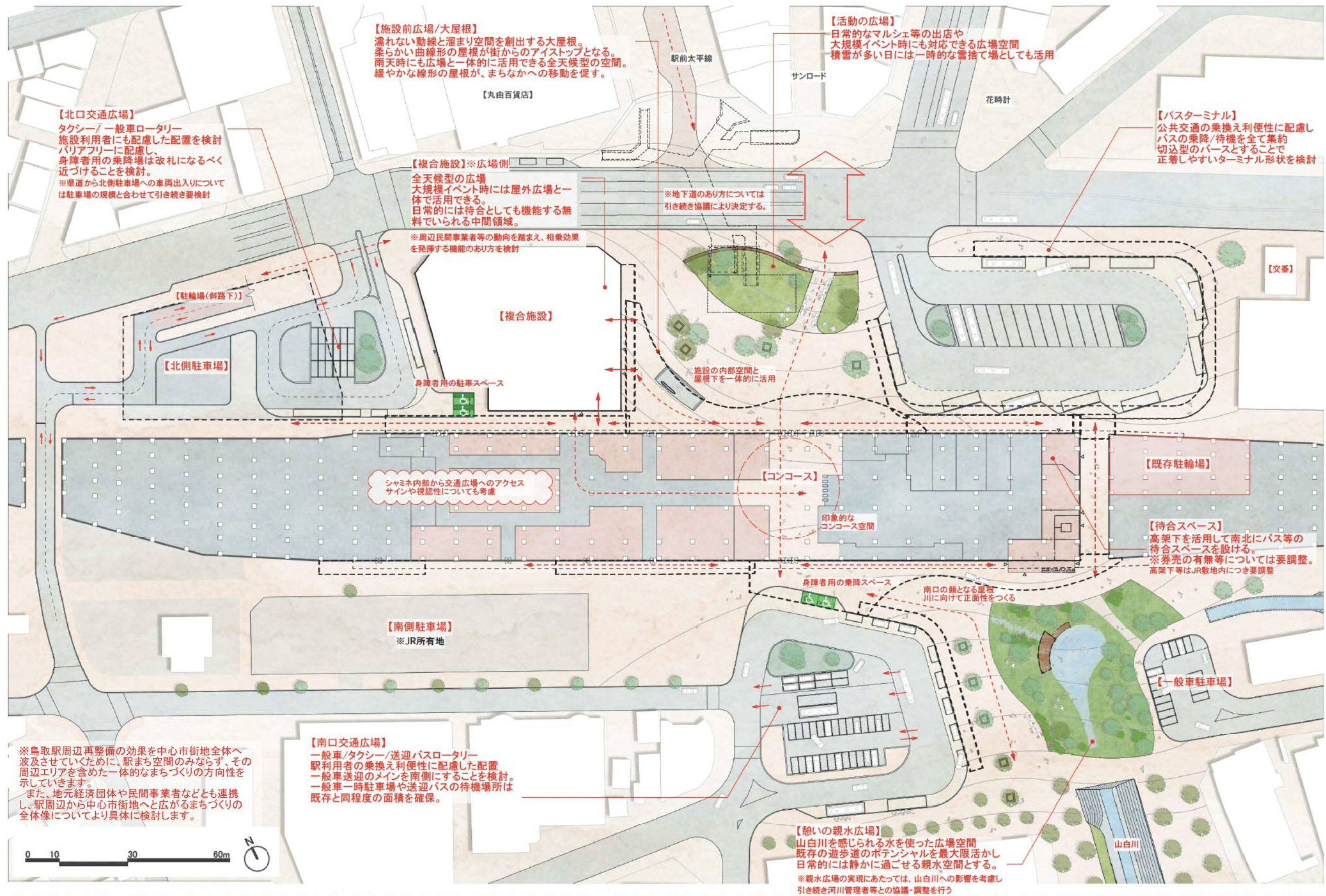
□ 植栽計画のイメージ



□ 植栽平面図



□ 樹種のイメージ



□ 駅まち空間計画平面図

【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。



参考事例: Metropol Parasol(スペイン)



参考事例: Ayla Golf Clubhouse(ヨルダン)



屋根下のステージ空間活用のイメージ



鳥取駅
TOTTORI STATION

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



参考事例: 姫路駅(兵庫県)



北口上空からまちなか方向を見る



ラチがコンコースを北側から見通す



複合施設1階から北口広場を見る

□ 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〉

※親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い空間とする
- 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

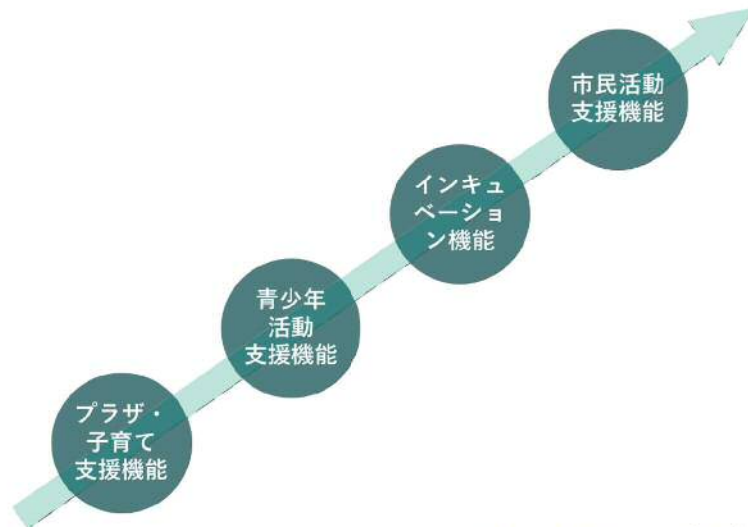
3-2 導入機能

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のが重要です。

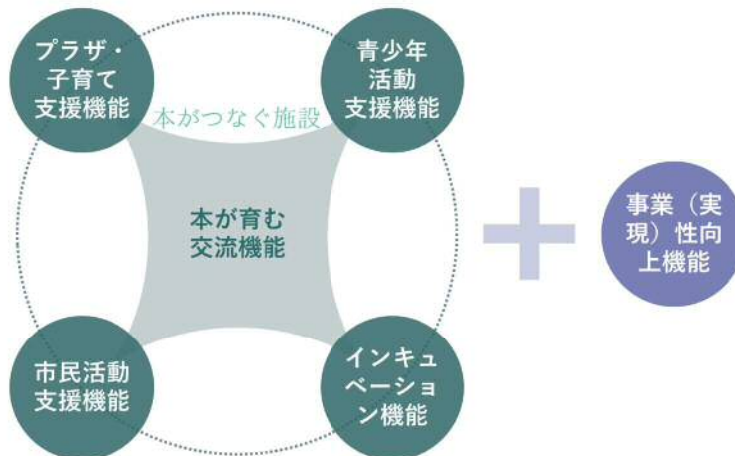


□ ライフステージに応じた機能のイメージ

(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 HP 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（芳齋）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、人気を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。

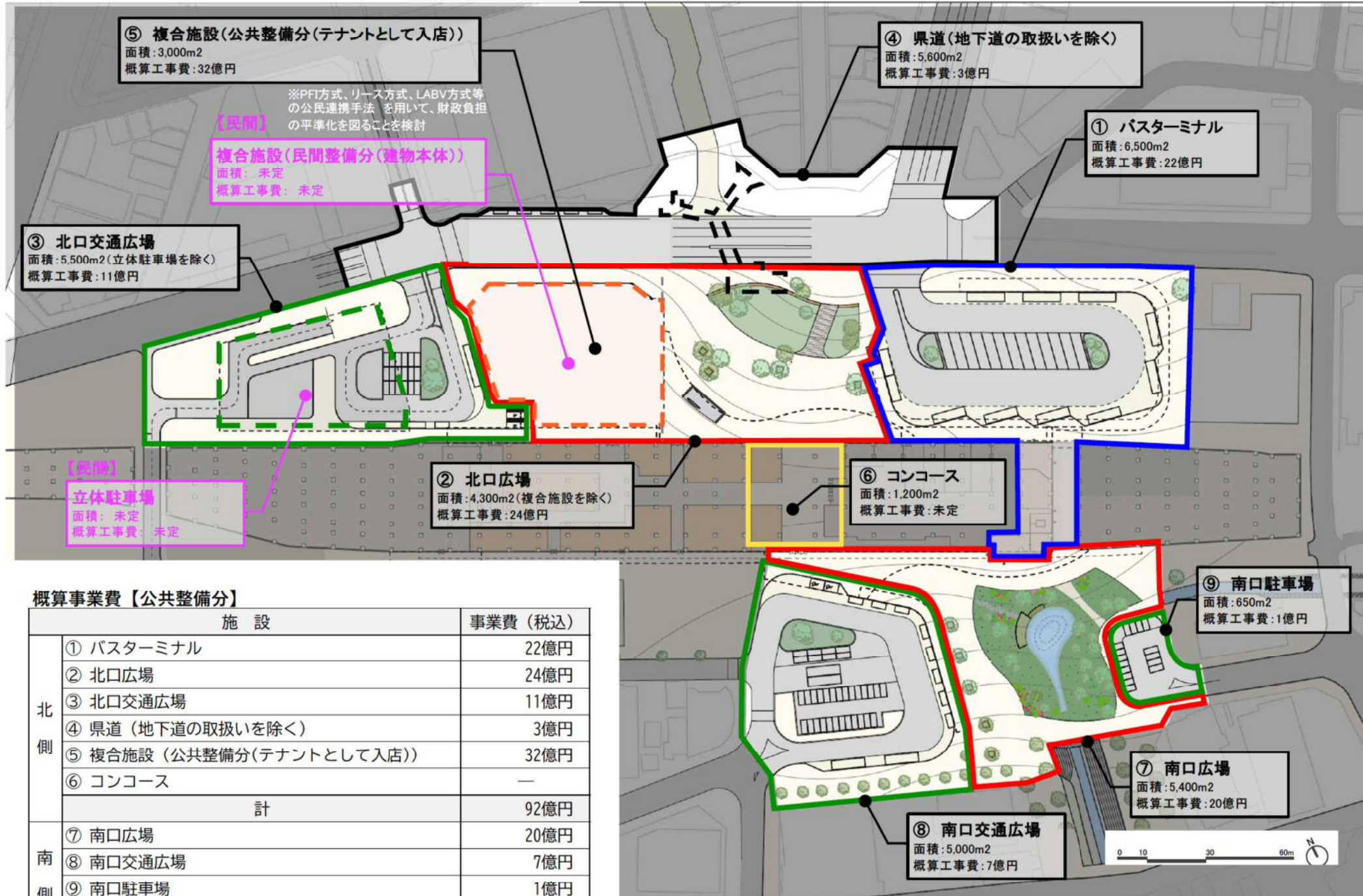
これらの検討・取組を通じて得られた知見を基に、必要に応じて複合施設に関する本整備計画の内容を見直し、複合施設単体を対象とした「(仮題)鳥取駅前複合施設基本計画」の形で再整理します。

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。



※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。