

鳥取市庁舎建設に関する調査特別委員会(第24回)

日 時：平成23年9月13日(火)
本会議終了後

会 場：鳥取市役所6階 全員協議会室

— 日 程 —

1 開 会

2 報告事項

- (1) 鳥取市庁舎整備に関する検討委員会(第12回)の概要について
- (2) 第6回鳥取駅周辺再生基本構想策定検討委員会の概要について
- (3) 現庁舎周辺地域活性化検討委員会の状況について

3 調査事項

- (1) 耐震診断における1階のIS値の相違(太田縁議員質疑の補足説明)について
- (2) 耐震改修費の積算根拠について
- (3) 常時微動測定について

4 その他

5 閉 会

第12回鳥取市庁舎整備に関する検討委員会概要

- 【日 時】 平成23年8月29日(月) 午前10:30~12:00
- 【場 所】 市役所本庁舎6階 全員協議会室
- 【出席委員】 道上委員長、佐々木副委員長、下石委員、亀谷委員、木村委員、須崎委員、竹本委員、十倉委員、藤縄委員、矢芝委員、山根委員、深澤委員
- 【欠席委員】 谷本委員、森本委員、山下委員、山田委員
- 【事務局】 亀屋庁舎整備局長、田中総務部次長兼行財政改革課長、桑村建築指導課長、川島建築住宅課長、竹内庁舎整備局長補佐、前田専門監、宮崎主任、石田主任、岩城主事

【議事要旨(委員発言要旨)】

＜市民ワークショップ、新庁舎整備推進本部庁内専門部会について＞

- 庁内専門部会は何回開催してまとめるのか。その過程の途中で検討委員会でも審議できればありがたい。ワークショップも何回か開催して、意見として一緒に取り入れるのか。
- ワークショップ、鳥取駅周辺再生基本構想策定検討員会、鳥取商工会議所との意見交換会、市政懇話会とたくさんあるが、それぞれうまく進められていくのか。市政懇話会というのは、どういった性格のものなのか。
- 専門部会の防災部会のメンバーには、どういう方々が入っているか。例えば、消防団の各分団長は入らないのか。

＜鳥取市新庁舎建設基本計画について＞

- 基本計画は現在、順調に進んでいるか。
- 基本計画の素案というのは、どういう格好で出てくるのか。
- 他都市のよい事例がたくさんあるが、いいことを全部取り入れても大変なことになるので、きちんと絞っていく議論をしていただきたい。絞り込むのは、どこが権限を持ってやるのか。
- 庁舎全体の空調について、夏と冬のそれぞれの持ち場の空調の調節を議論していただきたい。
- 他都市のよい面だけでなく、よくなかった面の内容もあればと思う。
- 窓口フロアで各セクションを色分けすることで、効果がどのように出て来るのか。効果がかなりあるのであれば、色分けは重要な要素になると思う。

鳥取市庁舎整備に関する検討委員会（第12回）

日 時 平成23年8月29日（月）

午前10時30分～12時

場 所 市役所本庁舎6階 全員協議会室

（日 程）

1 開 会

2 委員長あいさつ

3 議 題

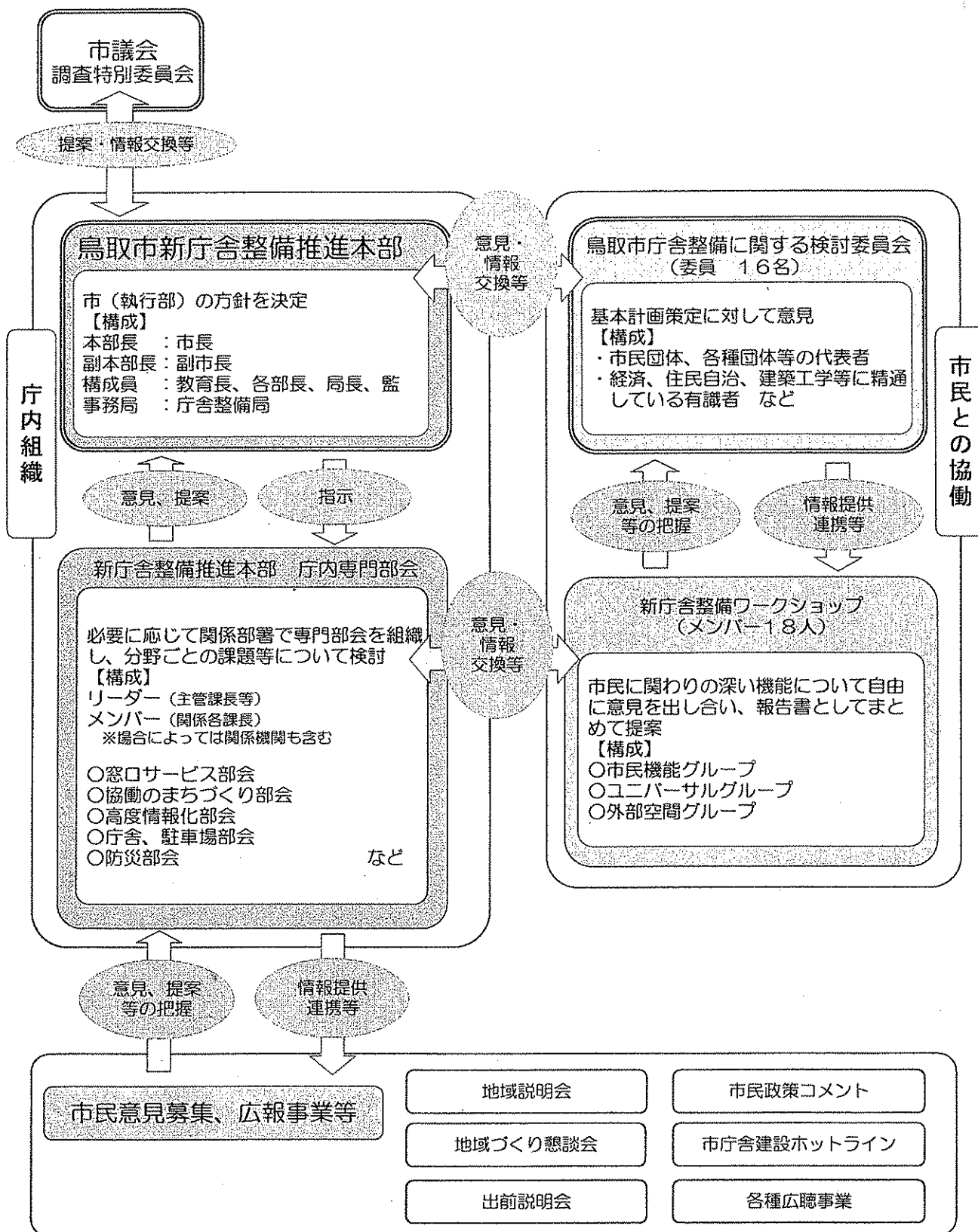
（1）鳥取市新庁舎整備に関する取り組み状況について〈資料1〉

（2）鳥取市新庁舎建設基本計画について

4 その他

5 閉 会

鳥取市新庁舎整備に関する組織体制



鳥取市庁舎建設に関する調査特別委員会委員長報告

鳥取市庁舎建設に関する調査特別委員会に付託されました議案第 107 号鳥取市の市庁舎新築移転計画に関する住民投票条例の制定について、本委員会での審査の経過、及び結果を御報告します。

審査に当たっては、参考人として本案の請求代表者である谷口隆秋氏、米村京子氏、吉田幹男氏に出席をいただきました。また、説明員として竹内市長にも出席を求め、審査を行いました。

以下、審査の過程において、委員より出された主な意見について御報告をいたします。

第 1 に、新築移転以外の選択肢、対案についてであります。

住民投票条例請求の要旨には「市庁舎の耐震化は不可避の課題」と記載されていますが、条例案の投票の方法によって住民投票を実施し、市庁舎新築移転計画に反対との結果が出た場合、市庁舎の耐震化についての解決にはならないということであり、具体的に市民の判断ができ得る選択肢の設定が必要であるという意見がありました。一方で、行政の専門家でもなく、予算執行権のない市民に対案を出せということは理論のすりかえであろうという意見がありました。

第 2 に、この条例制定案は不備な点が認められるという意見であります。

例えば、実施するための投票準備期間や市民への周知期間を考えた場合、30 日という期間は現実的ではないこと。また、最低投票率が示されておらず、この住民投票の結果を尊重すべきということであれば、やはり最低投票率の規定を設けることは必要ではないかなどの意見がありました。

しかしながら一方で、提出されている条例案の理念について誤りはないので、多少の不備があったとしても思いを酌み取って修正をするといったことは可能であろうという意見もありました。

第 3 に、これまでの議会としての取り組みについてであります。

鳥取市庁舎等に関する調査特別委員会、鳥取市庁舎建設に関する調査特別委員会と合わせると、これまでに 39 回の委員会を開催し、それぞれの議員がそれぞれの立場で、責任を持って真剣に議論を重ねた結果、今の新築、統合、移転という方向になったものであります。したがって、この議会で出た結論について、対案があれば別でありませんが、改めて賛否を問う条例案には反対であるという意見がありました。また一方で、回数の問題ではなくて、市民に対し、議会が十分に説明をやってこなかったという批判を甘んじて受けなければならないし、謙虚にこれまでの取り組みを振り返って、この条例案に賛同すべきとの意見がありました。

そのほか、提出された条例案の各種の問題点を精査し、環境・条件を整えば新たな条例案の提出を検討してもいいのではないかといった意見もありました。また、合併特例債について、国において東日本大震災の被災地以外の自治体についても期限の延長を検討するよう求める動きもあり、そういうことになれば選択肢が広がるといった意見もありました。

以上、何点か述べさせていただきましたが、今回5万人以上の市民の署名が添えられ条例制定の直接請求されたことは、議会として重く受けとめているところであります。今後、議会としても情報提供について、一層の努力を図っていきたいと考えています。

最後に、審査の結果を御報告いたします。

議案第107号鳥取市の市庁舎新築移転計画に関する住民投票条例の制定については採決の結果、賛成少数で否決すべきものと決定いたしました。

以上報告を終わります。

市庁舎整備に今後どう取り組むか

1 臨時市議会を終えて

5万人を超える市民の署名が提出されたことを真摯に受け止めており、市庁舎の課題について考えていただく良い機会になったと考えております。

議会においては、これまで議論が重ねられてきた検討の経過、条例案の内容の不備な点などについて、十分な審議のうえ、結論において否決に至ったと認識しています。

市庁舎の耐震化は正に不可避の課題であり、これまでの市及び市議会の取り組みの重さが改めて確認されたものと受け止めています。

2 今後の取り組み

活力ある明るい未来を開くには、新庁舎建設や魅力あるまちづくりについて、全市民的視野に立って市民の皆さんと共に考え、進めることが重要です。現在の鳥取市のおかれている状況を考え、変革を伴う新たな展開に打って出ることが必要です。

この事業の実施にあたっては、地域経済の活性化のため最大限の地元発注をする方針であり、地元の力を結集した新庁舎の建設を進めていきます。

条例案の審議の過程で、「説明責任が十分果たされていない」「市庁舎の問題にもっと市民の参画する機会が必要」などの主張があったことを、私は真摯に受け止め、以下の取り組みを展開します。

(1) 情報発信のさらなる強化

地域づくり懇談会などの説明会においては、反対の意見もある一方で、疑問が解消されたとの声もあり、直接出向いて市民の皆さんに説明することの重要性の認識を深めました。今後とも出前説明会の開催を含めて、私自身が出向いて直接説明する機会を増やします。

市民からの疑問や問題点を幅広く情報発信してほしいという声に答えていくため、これまで以上に積極的な情報発信に努めるとともに、新庁舎の建設とまちづくりの将来像について市民にわかりやすく紹介するための映像制作などに取り組むこととします。

また、報道機関が主催するテレビ討論会など、今後とも多くの市民に情報が行き届くよう積極的に取り組みを展開します。

(2) 市民参画の機会の拡大

地域での説明会のほか、各種団体、グループなどの意見や提案を聴く機会を設けることを通じて、現在取り組み中の新庁舎建設と新たなまちづくりについて、市民参画の機会を拡大します。

具体的には、新庁舎整備市民ワークショップや鳥取駅周辺再生基本構想策定検討委員会、鳥取商工会議所との意見交換会、新たな委員で組織される予定の市政懇話会などの機会を通じて、幅広い市民の皆さんのご意見を積極的に事業計画に取り入れています。

参考：当面の会議日程（市長参加予定分）

○鳥取駅周辺再生基本構想策定検討委員会

日時：8月29日（月）10時～ 場所：市役所第二庁舎5階第一会議室

○鳥取商工会議所 意見交換会

日時：8月30日（火）10時～ 場所：市役所本庁舎6階全員協議会室

○市民ワークショップ（ユニバーサルデザイングループ）

日時：8月30日（火）18時半～ 場所：市役所本庁舎4階第2会議室

※3つのグループのうち、市民機能グループ、外部空間グループの会議には参加できないが、8月24日（水）18時半から、それぞれ本庁舎4階第2会議室、第3会議室において開催（公開会議）。

今こそ活力と魅力あるまちづくりを



災害に強く、市民サービスの拠点となる市庁舎の新築移転に、今取り組むことは、防災体制の強化、まちづくりの推進、地域経済の活性化などの観点から、緊急性と必要性の高い重要な事業です。各総合支所、学校、公民館、保育園などの避難所の耐震対策も同時に進め、災害に強いまちづくりを実現します。

問い合わせ先 本庁舎庁舎整備局 ☎0857-20-3012
 国 Office 20-3040 Choshasei@city.tottori.lg.jp

将来に負担と不安を先送りしないために

本市は、地域防災体制の強化をはじめ、高齢化・少子化の進展、若者の県外流出などの課題に直面しています。その一方で、高速道路網の整備による企業進出の増加、商圏のさらなる拡大、山陰海岸ジオパークの世界ジオパークネットワーク加盟、鳥取環境大学の公立化・経営学部の創設など、新たな発展の機運が高まっています。

今こそ活力ある明るい未来を開くため、新しい時代に対応した安全・安心な暮らしと魅力あるまちづくりを実現していかねばなりません。将来に負担と不安を先送りしないために、新庁舎建設に今取り組むことが必要です。多くの市民のみなさんにこの事業をご理解いただけるよう、引き続き努力を続けます。

新庁舎の建設は緊急な課題です。

現市庁舎が抱える課題

- ①耐震化が必要
- ②設備などの老朽化・経費増
- ③本庁機能の分散
- ④バリアフリー化の不備
- ⑤狭あいな庁舎空間
- ⑥駐車場の不足など

今後、10月にまとめる鳥取市新庁舎建設基本計画(案)の中で、新庁舎の機能や規模、概算事業費など具体的な内容をお示しします。また、市庁舎移転後の跡地利用を含めた、総合的な中心市街地活性化の方策も年内に取りまとめることとしています。

市庁舎の移転新築

旧市立病院跡地(=建設候補地)

合併特例債を活用すれば、市の負担は約3分の1ですみます。経済波及効果が約164億円、雇用創出効果が約1400人見込まれます。

新庁舎建設の効果

- ①災害対策拠点の充実・強化
- ②市民サービスと利便性の向上
- ③災害に強いまちづくりの推進
- ④省エネ・自然エネルギーの活用
- ⑤地域経済の活性化、雇用創造
- ⑥中心市街地のにぎわいづくりなど

住民投票の実施について審議されました

8月8日、「市庁舎新築移転を問う市民の会」の吉田会長から、「鳥取市の市庁舎新築移転計画に関する住民投票条例制定請求書」が竹内市長に提出され、同月17日～23日に開催された市議会臨時会で審議されました。



吉田会長から請求書を受け取る竹内市長

地域づくり懇談会の臨時開催について

1 目的

本年度の地域づくり懇談会では「新庁舎建設」を市政の重要課題として説明し、意見交換を行っています。

新庁舎建設に関しては、市民の皆さんから様々なお尋ね等が市に対して寄せられており、本年度地域づくり懇談会の開催予定がない地区の皆さんに対しても説明と意見交換を行うことを目的としています。

2 日時及び会場

日時：8月から9月にかけて開催

会場：本年度地域づくり懇談会の開催予定のなかった30地区の各地区公民館

3 開催実績（平成23年8月26日現在）

地区名	開催日	会場	参加者数
松保	平成23年8月10日(水)	松保地区公民館	48
富桑	平成23年8月10日(水)	富桑地区公民館	44
湖山西	平成23年8月11日(木)	学習・交流センター鳥取国際交流プラザ2階 第1講義室	45
若葉台	平成23年8月17日(水)	若葉台地区公民館	27
醇風	平成23年8月20日(土)	醇風地区公民館	45
東郷	平成23年8月20日(土)	東郷地区公民館	30
明德	平成23年8月21日(日)	明德地区公民館	21

<会場での主な意見>

【新築・耐震】

- ・現在の本庁舎は老朽化も激しく、新築するにはよい時期。維持管理費もかかる。
- ・市町村合併もあり現在の庁舎が狭いのは明らか。新庁舎建設には賛成だが、早い時期にこの問題が提起されれば良かった。
- ・日本は地震の危険性が高い。耐震の問題には一日も早く取り組んで欲しい。
- ・県庁のように耐震化で十分ではないか。
- ・本庁舎・第2庁舎は狭く、物も多く、何かあったときに危険だと感じる。
- ・市民のほとんどは駅南庁舎に行っている。駅南庁舎で十分ではないか。
- ・耐震改修費用として示されている金額（約28億円）が高すぎるのではないか。

【財政】

- ・ 駅南庁舎取得に合併特例債を使っている。新庁舎建設でも使えるのか。
- ・ 一般会計の借金額だけが示されている。特別会計の借金はどう考えているのか。
- ・ 合併特例債を活用しても3割は鳥取市の負担になる。
- ・ 新庁舎建設は職員人件費を10年間1割削減して行うべき。
- ・ 新庁舎建設により市民税が上がるのではないのか。
- ・ 水道料金が上がってきている。新庁舎建設により水道料金が上がるのではないかと危惧している。

【防災】

- ・ 現在の庁舎では災害対策本部が設置できない。災害に当然対応できる建物や市の組織であるべき。
- ・ 津波などを考えて、新庁舎はどのような建築構造にするのか。
- ・ 津波への対策はどう考えているのか。
- ・ 市の防災マップなどには、海拔を明記してほしい。
- ・ 小中学校は避難所になっている。耐震化されていない小中学校の整備が先ではないか。

【まちづくり】

- ・ 中心市街地の活性化はどう考えるか。また跡地利用については。
- ・ 跡地利用の内容を早く示してほしい。
- ・ 郊外に移転したほうが鳥取市全体の活性化につながるのではないのか。
- ・ 新庁舎周辺が渋滞するのではないのか。

【情報提供】

- ・ 市民に伝わるようにもっと努力してほしい。
- ・ 地区で出た意見をしっかりと市民に伝えてほしい。

【その他】

- ・ 5万人を超える署名をどう考えるか。
- ・ 市長選挙や市議会議員選挙で政策に上がっていなかった。
- ・ 鳥取市は人口がどんどん減っている。企業誘致に力を入れるべき。
- ・ 若者に就職先が無い。雇用対策や企業誘致にお金を回すべきではないか。

鳥取駅周辺再生基本構想（案）について

1 目的

経済社会情勢等への対応として、交通結節点である駅周辺地区の都市改造を行うことで、官民一体の相乗効果により、中心核である中心市街地の再生を図り、さらには、多極型コンパクト・シティの実現をめざす。

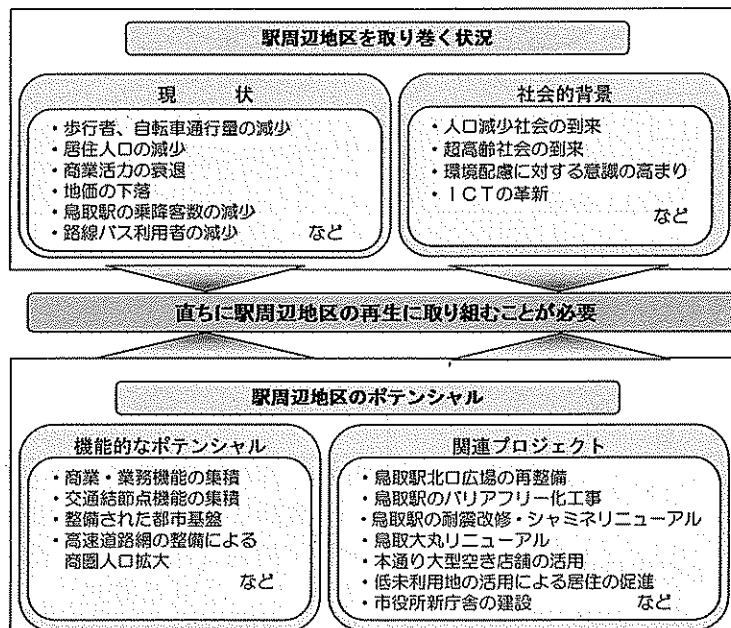
2 検討の経緯

「鳥取駅北口広場再生計画」及び「鳥取駅周辺のエリア連携に関する提言書」を踏まえ、有識者、交通事業者、商業者等で構成する「鳥取駅周辺再生基本構想策定検討委員会」を立ち上げ、平成22年12月24日以降、計6回の委員会を開催し、検討を行った。

3 鳥取駅周辺再生の必要性

- (1) 人口減少社会、超高齢社会の到来という経済社会情勢への対応
- (2) 歩行者通行量・居住人口減少等の駅周辺地区を取り巻く状況
- (3) 商業・業務機能、交通結節点機能の中核を担う駅周辺地区の優位性
- (4) 高速道路の整備により、拡大が予想される商業圏域人口への対応
- (5) 駅周辺を取り巻く民間動向の高まり（関連プロジェクト）

新時代に対応した都市改造を実現するためには、直ちに再生に取り組む必要がある。



4 基本構想の位置付け

- (1) 鳥取市総合計画、都市計画マスタープラン、中心市街地活性化基本計画に基づく構想
- (2) 基本構想の計画期間は、平成23年度～平成32年度の10年間
- (3) 構想に基づき「鳥取駅周辺再生基本計画」策定（前期：平成23年度、後期：平成28年度）

5 基本構想の理念

人が集い 交流し 魅力あふれる街『鳥取OACIS』の創造

（趣旨）

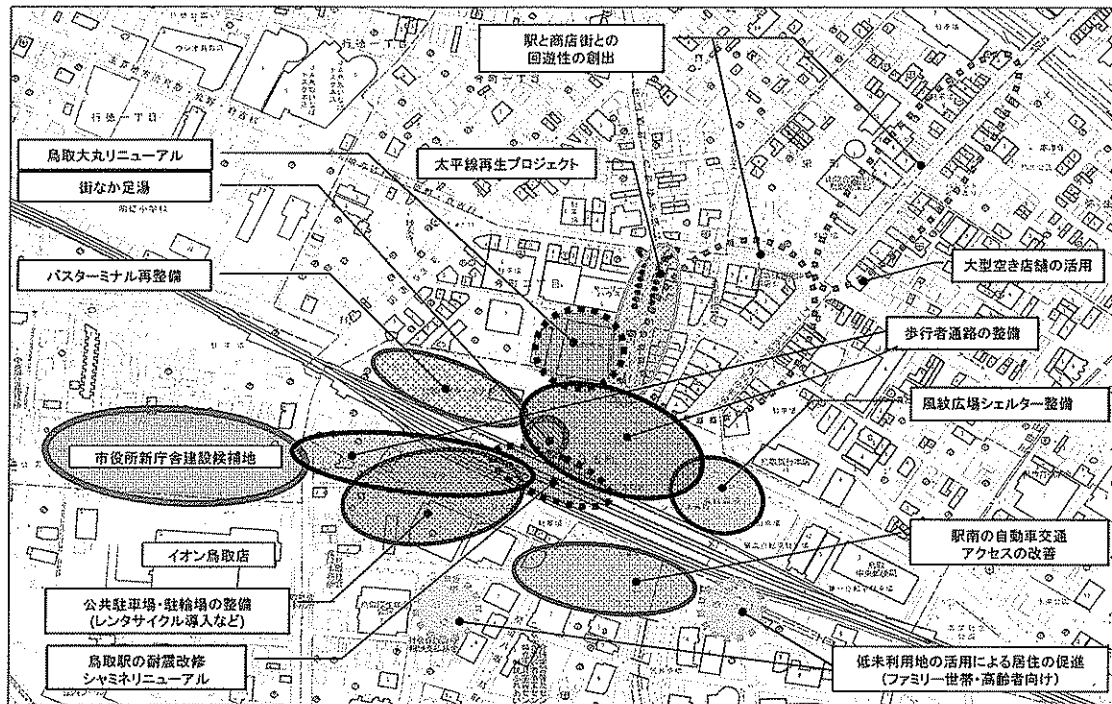
駅周辺地区では、市の広域交通の**起点（Origin）**として**魅力的（Attractive）**で人々が集い・**交流（Communication）**が進み、また新時代に対応した各種**情報（Information）**がますます集積する、**持続可能（Sustainable）**なまちづくりをめざします。

駅周辺再生の波及効果により、中心市街地、さらには市域への活力再生につなげる。

6 鳥取駅周辺地区のめざすべき将来像（基本理念に基づく4つのテーマ）

- (1) 多機能を高度に集積した、広域商圈対応型拠点の形成
- (2) 回遊性と滞留性をもたせた、人が行き交う交通結節点の形成
- (3) 公共交通の利用促進と緑化推進による低炭素社会の形成
- (4) 便利で安心、住み続けたいと思える快適な生活空間の形成

7 将来像のイメージ



※このイメージ図は、市有地以外の土地利用を含むため、今後関係機関協議を要するものであり、確定されたものではありません。

8 主な個別施設整備の考え方

項目	内容
公共駐車場・駐輪場	市外を含む来訪環境の向上及びレンタサイクル機能等を備えた駐輪施設
鳥取駅と商店街をつなぐ歩行者通路	新たな動線確保により、駅から商店街への回遊性を向上させる施設
市役所新庁舎と鳥取駅をつなぐ歩行者通路	新たな動線確保により、駅周辺と新庁舎周辺の回遊性を向上させる施設

9 今後のスケジュール

基本構想に定める個別施設整備の実施にあたっては、平成23年度策定予定の「鳥取駅周辺再生基本計画」において、具体的な整備のための事業計画等を定め、平成27年度を目途に主要な整備の完了をめざす。また、中長期的に課題となる事業は、次期基本計画において位置づけ、具体化を図ることとし、継続した駅周辺地区の再生を進める。

年度	時期	内容
平成23年度	9月下旬～ 10月上旬	鳥取駅周辺再生基本構想 公表
	3月下旬	鳥取駅周辺再生基本計画 公表
平成24年度～ 平成26年度		公共駐車場・駐輪場、歩行者通路ほかの基本・実施設計、整備等

鳥取駅周辺再生基本構想（案）

平成 23 年 月

鳥 取 市

目 次

1	基本構想策定にあたって.....	1
1-1	目的.....	1
1-2	基本構想の区域.....	2
1-3	基本構想の位置付け.....	3
1-4	取り組みの経緯.....	3
2	駅周辺地区の背景及び再生の必要性.....	4
2-1	駅周辺地区を取り巻く状況.....	4
2-2	駅周辺地区のポテンシャル.....	6
2-3	関連プロジェクト.....	7
2-4	駅周辺地区の再生の必要性.....	8
3	駅周辺地区再生の基本理念.....	9
4	駅周辺地区のめざすべき将来像.....	10
5	将来像のイメージ.....	13
5-1	将来像のイメージ.....	13
5-2	個別施設整備の考え方.....	14
6	駅周辺地区再生整備の概略スケジュール.....	15
◇	別添資料.....	

1 基本構想策定にあたって

1-1 目的

超高齢社会、人口減少社会を迎えるにあたり、本市の持続的な発展のためには、経済社会情勢に対応した、新時代のまちづくりが求められています。

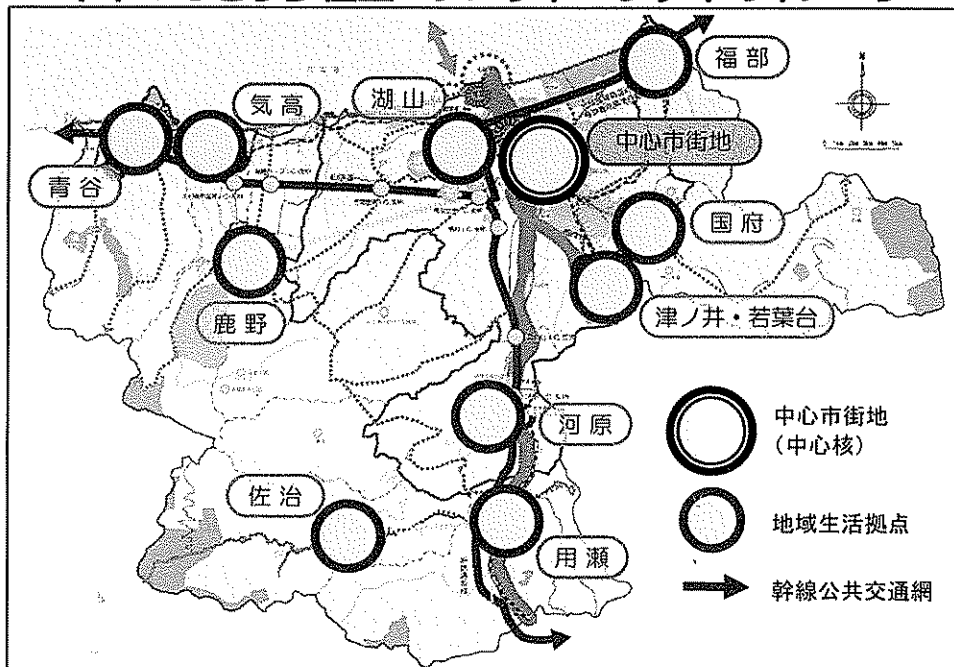
そのような状況に鑑み、本市では、**中心市街地¹**と**地域生活拠点²**を有機的に結び、多極型コンパクト・シティの実現をめざしているところです。

地域生活拠点では、日常生活を支える機能を充実させるとともに、中心市街地では、多様な都市機能の集積を活かした再生を進め、その拠点間を結ぶ公共交通網の充実を図ることで、それぞれの拠点が役割を分担しながら、交流が進むまちづくりをめざすものです。

中心市街地は、すでに高度な都市機能の集積があり、コンパクトなまちづくりを実現するうえ、効率的であることから、中心核としての役割を強化するため再生が必要です。

そこで、新時代に対応した受皿として、交通結節点である駅周辺地区の都市改造を行うことで、官民一体の相乗効果により、中心核である中心市街地の再生を図り、さらには、多極型コンパクト・シティを実現するため、ここに「鳥取駅周辺再生基本構想」を策定します。

本市がめざす多極型コンパクト・シティのイメージ



¹ 中心市街地

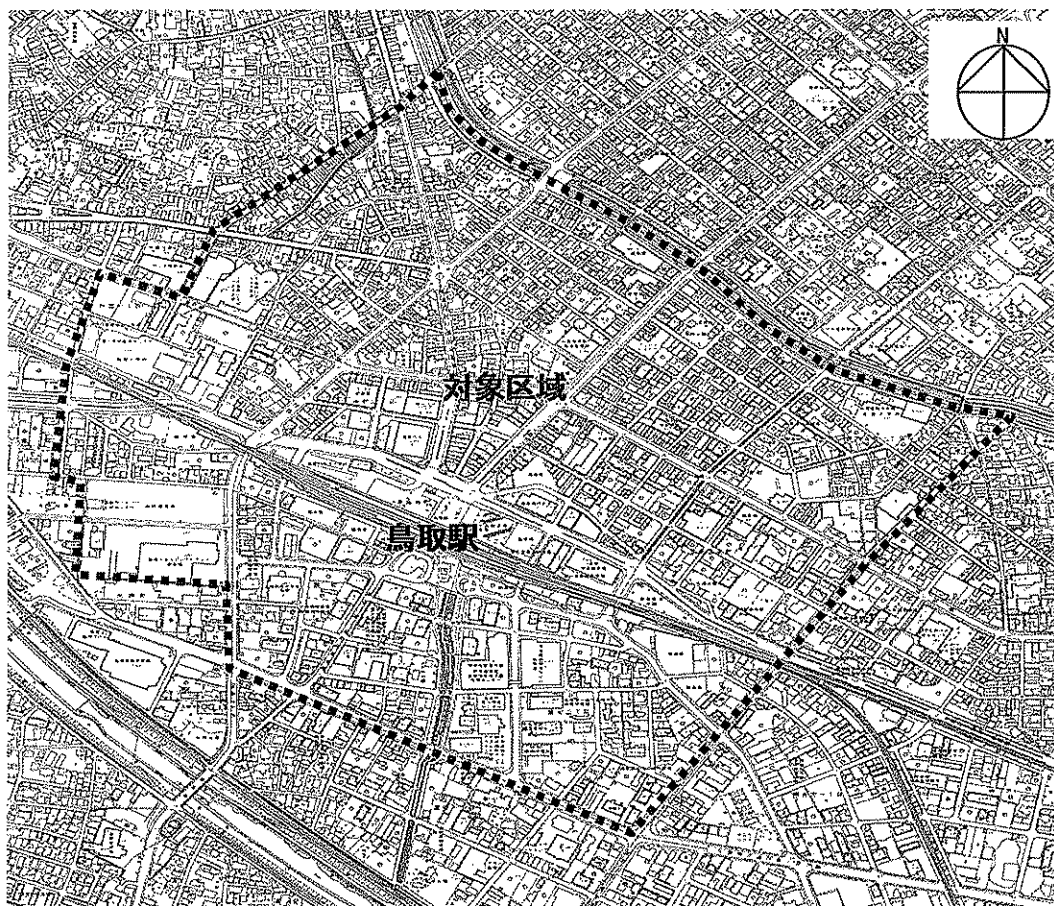
:平成19年11月、内閣総理大臣認定の「鳥取市中心市街地活性化基本計画」に定める、多様な都市機能が集積している地区。

² 地域生活拠点

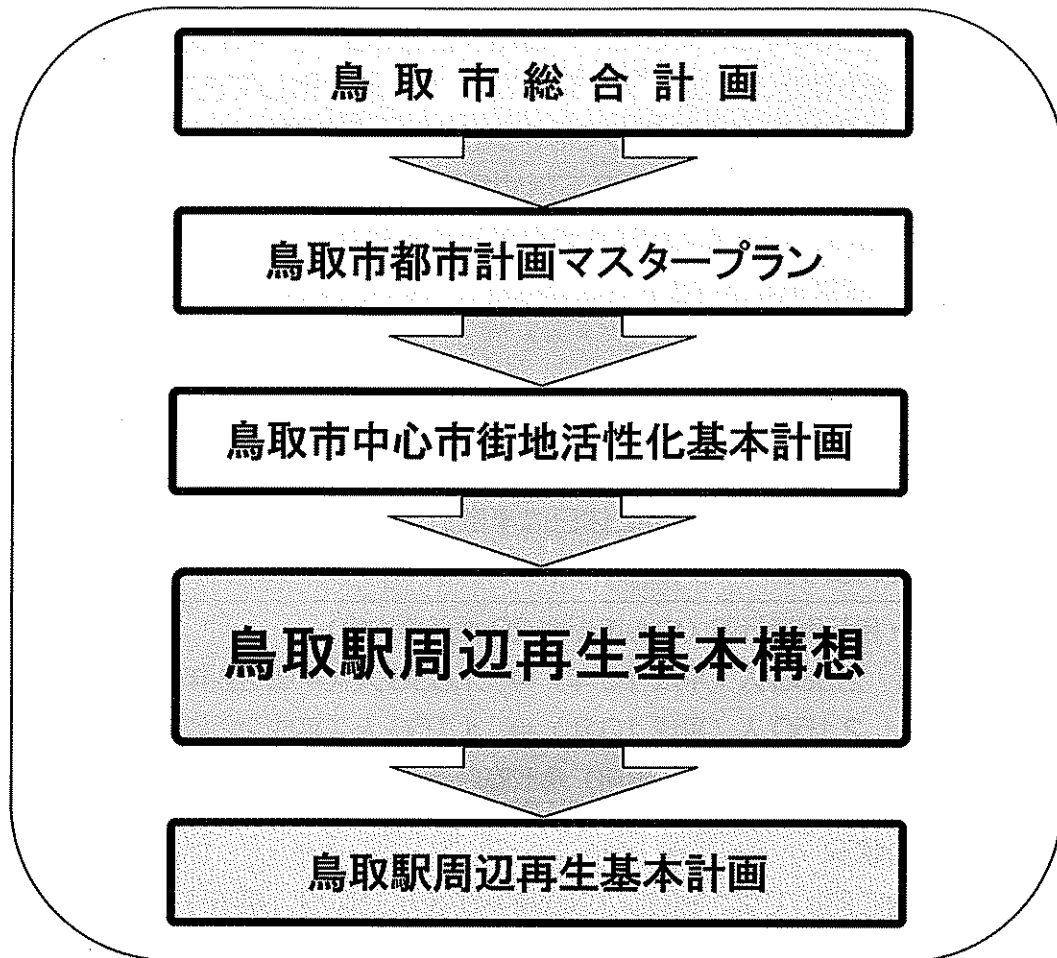
: 総合支所周辺などの生活拠点

1-2 基本構想の区域

対象区域は、平成19年11月、内閣総理大臣認定の「鳥取市中心市街地活性化基本計画」に定める区域のうち、鳥取駅周辺を中心とした袋川以南の区域としました。



1-3 基本構想の位置付け



本構想は、駅周辺地区再生の方針を示したものであり、これによる新たな権利制限を課するものではありません。また、本構想に定める将来像の実現にあたっては、関係機関等との調整が必要となります。

1-4 取り組みの経緯

本構想の策定にあたっては、有識者・交通事業者・商業関係者等で構成する「鳥取駅周辺再生基本構想策定検討委員会」を平成22年12月に設置し、平成21年1月策定の「鳥取駅北口広場再生計画」及び平成22年3月に鳥取市中心市街地活性化協議会から提言された「鳥取駅周辺のエリア連携に関する提言書」を踏まえ、検討しました。

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

2 駅周辺地区の背景及び再生の必要性

2-1 駅周辺地区を取り巻く状況

昨今の経済社会情勢は、人口減少、超高齢社会の到来、地球温暖化にともなうCO₂排出削減の動き、ICT³の革新など、大きく変化してきています。

駅周辺地区を取り巻く状況としては、歩行者・自転車通行量の減少、人口の減少、商業活力の衰退、地価の大幅な下落や鳥取駅及び鳥取バスターミナル乗降人員の減少が見られ、このまま推移するとますます集客力が失われ、駅周辺地区の衰退や中心市街地の魅力の低下へとつながっていくものと考えられます。

①歩行者・自転車通行量の状況

中心市街地内における、平成10年から平成22年までの歩行者・自転車の通行量の推移は、平日では約37%減少、休日では約46%減少となっており、賑わいが失われつつあります。特に休日は半数近くまで減少しており、集客力が顕著に失われています。

▶ 歩行者・自転車通行量（中心市街地29地点平均値）

平日： 2,588人（平成10年）⇒ 1,636人（平成22年）▲37%

休日： 2,150人（平成10年）⇒ 1,156人（平成22年）▲46%

出典）鳥取商店街連合会「通行量調査結果報告書」

②居住人口の状況

中心市街地においては、居住人口の減少が進んでおり、平成7年から平成17年までの10年間では約6%減少、また昭和40年から平成17年までの40年間では約43%と大幅に減少しています。全市に対する人口の割合も昭和40年には約20%を占めていましたが、平成17年時点では約6%まで落ち込んでいます。

なお、平成10年から平成20年までの間の中心市街地における袋川以南の町別居住人口は、増加しており、要因としては中高層マンションの建設が考えられます。

▶ 中心市街地の居住人口

13,356人（平成7年）⇒ 12,524人（平成17年） ▲6%

全市に占める割合 9.1%⇒ 6.2% に減少

21,895人（昭和40年）⇒ 12,524人（平成17年） ▲43%

全市に占める割合 20.1%⇒ 6.2% に減少

出典）国勢調査

³ ICT (Information and Communication Technology)

：情報通信技術。IT とほぼ同義だが、ネットワーク通信による情報・知識の共有が念頭に置かれた表現。

③商業の状況

平成14年から平成19年までにかけて、中心市街地内の商店数及び年間販売額については、それぞれ約25%前後減少しています。また、平成9年から平成16年の売り場面積については、本市の商業集積地区では約13%増加するなか、中心市街地においては約22%減少しています。これは、郊外型商業店舗が増加し、中心市街地の個店などの減少が進んだことによるものと考えられます。

➤ 中心市街地における商店数

522件（平成14年）⇒ 399件（平成19年） ▲約24%

商業集積地区においては1,079件 ⇒ 877件 ▲約19%

➤ 中心市街地における年間販売額

約350億円（平成14年）⇒ 約260億円（平成19年） ▲約26%

m²単価は約70万円 ⇒ 約60万円。

商業集積地区と中心市街地でほぼ同額

➤ 中心市街地における売り場面積

58,150 m²（平成9年）⇒ 45,584 m²（平成16年） ▲約22%

商業集積地区に占める割合 39.8%から27.6%に減少

商業集積地区においては146,159 m²

⇒165,052 m² ▲約13%

出典) 商業統計

④地価の状況

平成15年から平成22年までの鳥取駅北側周辺3地点における地価の推移は、それぞれ約50%前後下落しており、市平均の下落率の約33%を大幅に上回っています。特に駅前の商業地の一等地である栄町は、約56%と大きく下落しています。

➤ 鳥取駅北側周辺の地価

平成15年 ⇒ 平成22年

栄町 490千円/m² ⇒ 215千円/m² ▲56.1%

末広温泉町 295千円/m² ⇒ 153千円/m² ▲48.1%

今町二丁目 215千円/m² ⇒ 123千円/m² ▲42.8%

(参考：市平均 91.3千円/m² ⇒ 60.8千円/m² ▲33.4%)

出典) 地価公示

⑥鳥取駅及び鳥取バスターミナル乗降人員の状況

鳥取駅の乗降人員は、平成16年から平成21年までにかけて毎年減少が続き、5年間で約12%減少しています。

また、鳥取バスターミナルの乗降人員は、平成16年から平成21年までにかけて約11%減少しています。内訳は、地域に密着する一般路線が17.4%減少する一方で、高速バス、循環バス及び定期観光バスはそれぞれ約4%前後増加しています。

乗降人員減少の原因としては、JR及びバスターミナルともに車社会の進展等による影響と考えられます。

➤ 鳥取駅乗降人員（1日あたり）					
13,096人（平成16年）		⇒	11,507人（平成21年） ▲12.1%		
➤ バスターミナル乗降人員（1日あたり）					
4,666人（平成16年）		⇒	4,111人（平成21年） ▲11.9%		
〔	一般路線	▲17.4%	高速バス	+3.9%	〕
	循環バス	+3.1%	期観光バス	+5.7%	
出典）市勢要覧並びに日本交通㈱、日ノ丸自動車㈱提供資料					

2-2 駅周辺地区のポテンシャル

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

また、鳥取駅高架事業が昭和53年に完成し、土地区画整理事業が昭和55年に施行済みであり、基本的な都市基盤は概ね整備済みとなっています。

これに加えて、鳥取自動車道や山陰道、鳥取豊岡宮津道の整備が順次進められており、かつて25万人と言われた本市の商圈人口は、今後35万人規模まで達する見通しです。

2-3 関連プロジェクト

鳥取駅周辺では、行政、民間によるプロジェクトが顕在化してきています。

①鳥取駅前地区環境整備事業

官民共同により、鳥取駅からのメインストリートである駅前通りのアーケード改築及び歩道整備が平成22年7月に完了しました。

②鳥取駅北口広場の再整備

平成20年度から県・市共同により、検討委員会を設置し、再整備に向けた検討を進め、平成22年10月に完了しました。

しかし、バス乗り場の移設による歩行者動線の短縮及びタクシープール内でのくる梨バス停設置は、長期課題として位置づけられています。

③鳥取駅のバリアフリー化工事

平成22年度から鳥取駅の改札口からホーム周辺のバリアフリー化工事が進められており、エレベーター等は供用開始となっています。

④鳥取駅の耐震改修・シャミネのリニューアル

平成22年度から、鳥取駅のプラットホーム下部の耐震改修工事が、東側から順次進められており、あわせて、駅舎内の商業施設であるシャミネのリニューアルが進められています。

⑤鳥取大丸のリニューアル

市道駅前太平線整備とあわせて、外観整備やカフェの導入などのリニューアルが検討されています。

⑥本通り大型空き店舗の活用

来街者の回遊性向上のため、鳥取駅周辺から本通り商店街への入口にある大型空き店舗の活用が模索・検討されています。

⑦低未利用地活用による居住の推進

鳥取駅周辺では、民間活力による低未利用地への集合住宅等の建設により、居住人口が微増傾向にあります。今後も、低未利用地を活用した、中高層マンションの建設や個人住宅の建替えを促進する支援などを行うとともに、居住環境整備を進めます。

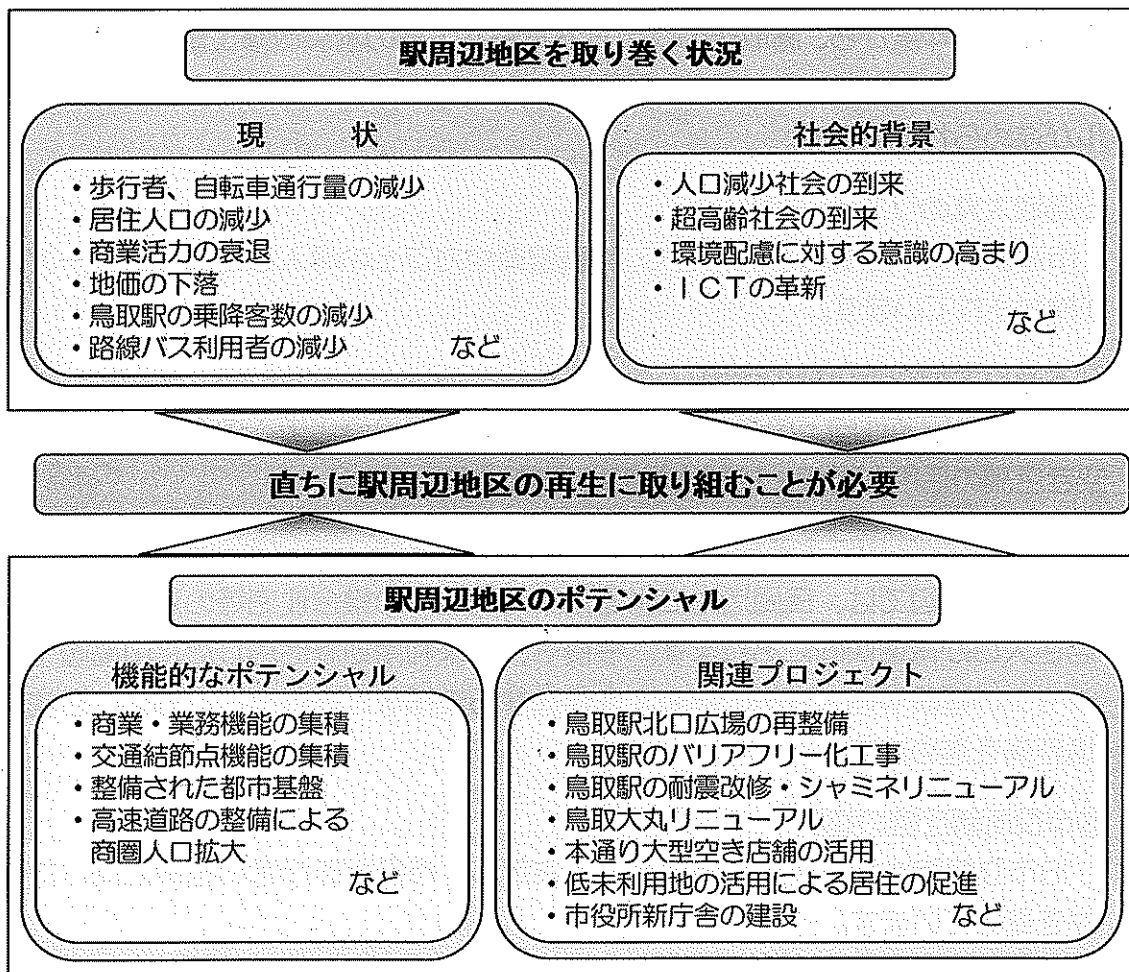
⑧市役所新庁舎の建設

旧市立病院跡地を建設候補地として決定し、市役所新庁舎の整備に向けた検討を進めています。

2-4 駅周辺地区の再生の必要性

駅周辺地区は、長い年月をかけ築き上げられてきた商業・業務機能、交通結節点機能等を有する本市の中枢機能を担っていますが、自家用車ばかりに頼る生活及びそれに適応せざるを得ない商業施設の展開により、その役割が大きく損なわれつつあります。公共交通の必要性は認識されているにもかかわらず、鉄道・バスの結節点に商業施設が集約されていることの価値が評価されない状態となっています。本市の商圈人口は、高速道路の整備により今後35万人規模まで達する見通しですが、広域でのポテンシャルの向上や施設のリニューアルの機会等を活用して駅周辺地区の再生を行わなかった場合、そのポテンシャルに対応した商業施設等はますます郊外地区等に散らばることになり、近年急速な利用者・歩行者の減少に見舞われている駅周辺地区の魅力を取り戻すことは、一層困難になることが見込まれます。

現在のまま安易に駅周辺地区のポテンシャルを空費し続ければ、効率的な都市運営はますます困難になることが予想されます。このような状況を踏まえ、新時代に対応した都市改造を実現するためには、既に高度な都市基盤が整った駅周辺地区において、直ちに再生に取り組むことが必要と考えられます。



3 駅周辺地区再生の基本理念

駅周辺地区再生の基本理念は、本市随一の交通結節点で商業・業務機能の集積地であり、人・もの・情報が行き交う当地区の特性を活かし、未来を志向したまちづくりを進める姿を、鳥取を代表する観光資源である鳥取砂丘をイメージに重ねて、以下のとおりとします。

人が集い 交流し 魅力あふれる街『鳥取^{オアシス}OAC | S』の創造

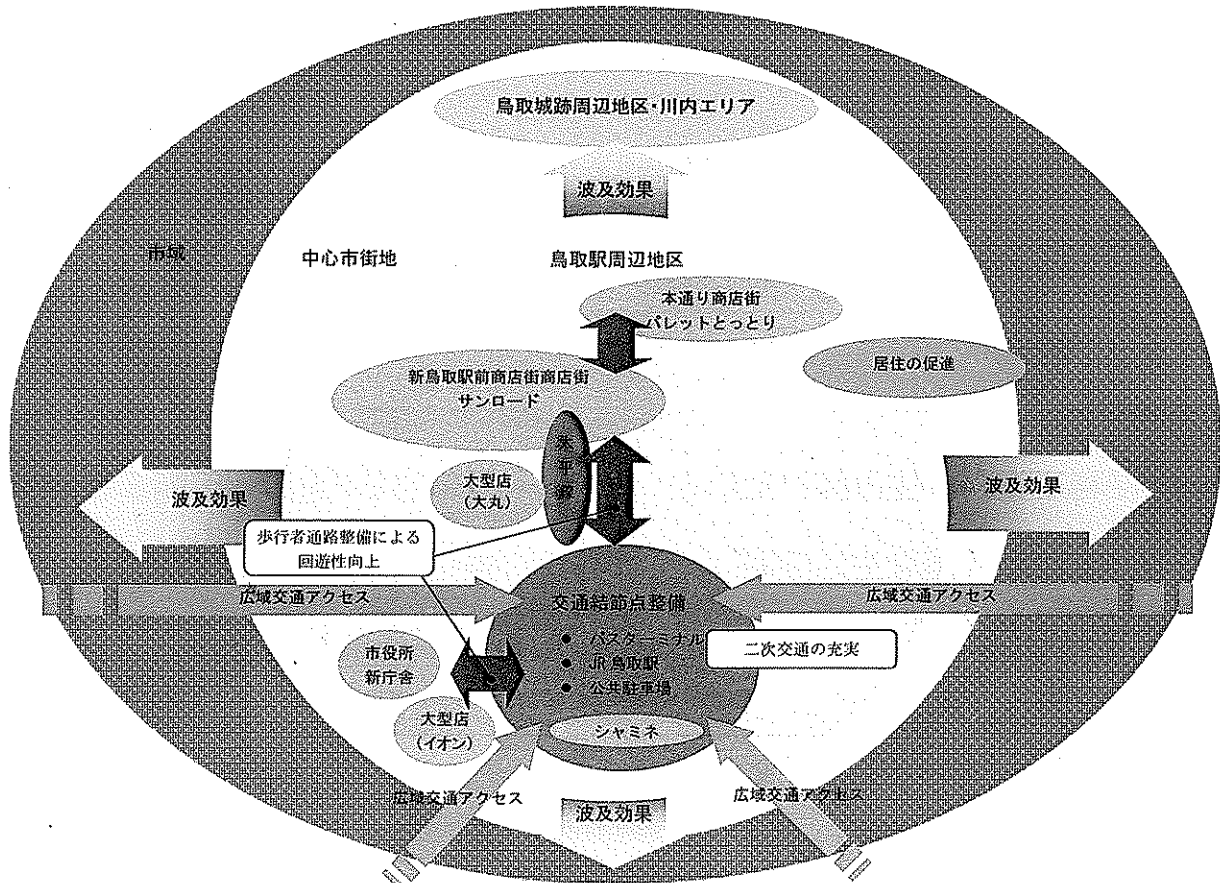
(趣旨)

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

【概念図】

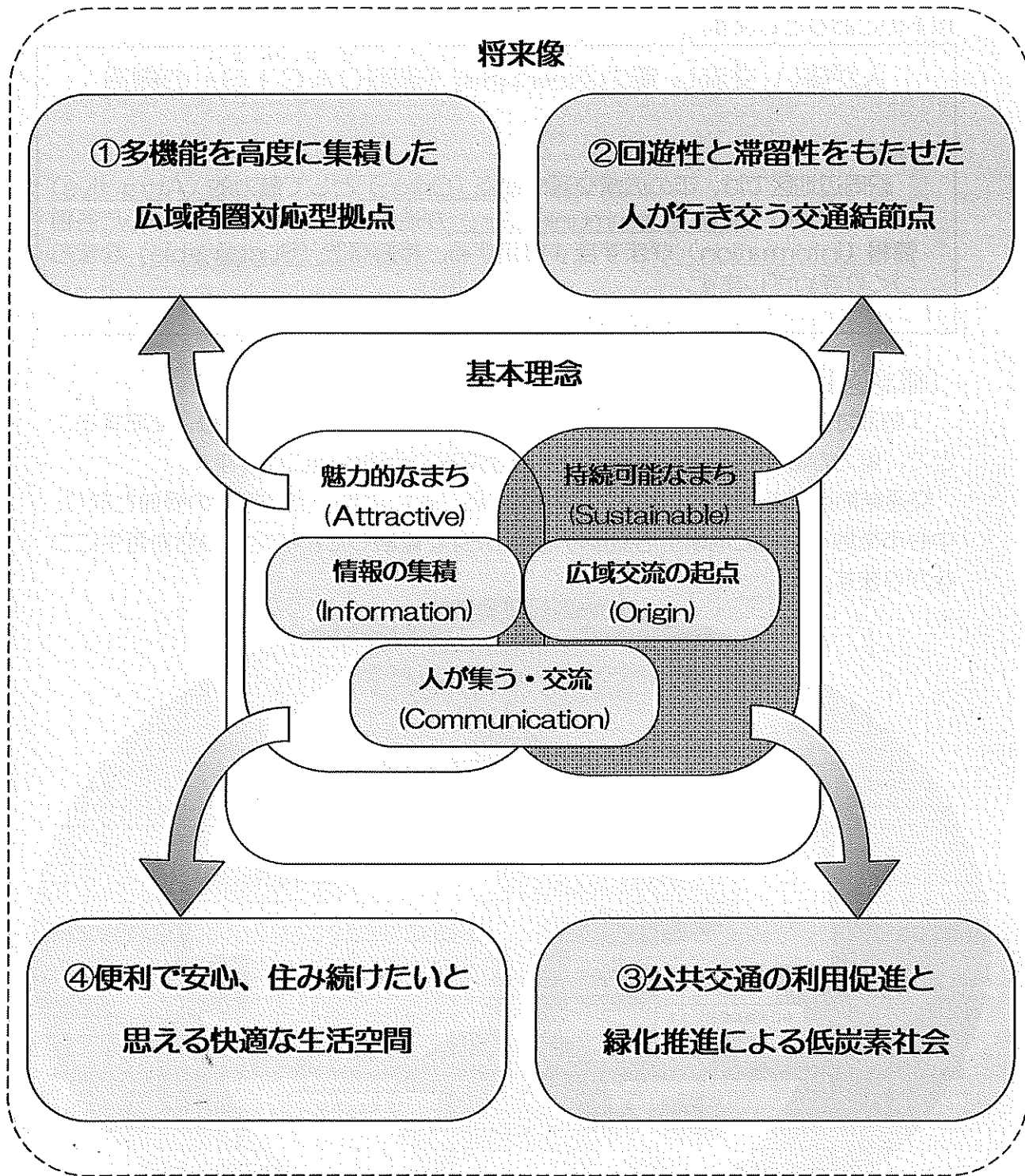
「鳥取オアシス」の創造により、駅周辺地区は、人や情報が集まり、交流することで、魅力が高まり、市域内外への新たな情報の発信拠点になります。

交通結節点である駅周辺地区が活性化することにより、商圈拡大の受皿となり、中心市街地とともに地域生活拠点が活性化され、継続した市域全体の活力再生につながります。



4 駅周辺地区のめざすべき将来像

基本理念に基づき、以下の4つのテーマを駅周辺地区のめざすべき将来像とします。



(1) 多機能を高度に集積した、広域商圈対応型拠点の形成

商業・業務機能とともに、医療・福祉、文化、観光など、多様化するニーズに対応した機能を集積し、拡大する広域商圈の受け皿となる拠点をめざします。また、駅周辺地区における民間投資の動向を見据えつつ、行政として出来る施策を同時に展開することで、より大きな相乗効果を生み出します。

＜将来像の実現に必要な取り組み＞

- 高速道路整備に伴う商業圏域の受け皿づくり（公共駐車場）
- 既存商業施設間の一体性の確保（歩行者通路）
- 民間活力との連携（鳥取駅前太平線再生プロジェクトなど）
- 民間の商業活動への支援（鳥取駅前太平線再生プロジェクトなど）
- 観光バスでの来訪環境の向上（バスターミナル再整備など）

出典：「鳥取駅北口広場再生計画」及び「鳥取駅周辺のエリア連携に関する提言書」など

(2) 回遊性と滞留性をもたせた、人が行き交う交通結節点の形成

歩行者動線の改善・強化により、鳥取駅周辺と既存商業施設間に、人の流れを作り出すとともに、人が集まり、交流できる憩い空間を創出します。また、乗り換え機能等が充実した、利便性の高い交通結節点機能の形成をめざします。

＜将来像の実現に必要な取り組み＞

- 歩行者動線の改善
（歩行者通路、自転車走行空間、バスターミナル再整備）
- 滞留できる広場の整備
（ケヤキ広場、風紋広場、鳥取駅前太平線芝生広場）
- 乗り換え機能の向上（バスターミナル再整備、新総合公共交通システム⁴との連携、公共駐輪場）

出典：「鳥取駅北口広場再生計画」及び「鳥取駅周辺のエリア連携に関する提言書」など

⁴ 新総合公共交通システム

：バス、タクシー、鉄道、自転車などの総合的な公共交通体系の見直しによる新しい総合公共交通システム。

(3) 公共交通の利用促進と緑化推進による低炭素社会の形成

公共交通の利用促進を図るとともに、都市空間の緑化の推進・保全を行い、二酸化炭素の排出抑制に資する低炭素社会の形成をめざします。

＜将来像の実現に必要な取り組み＞

➤ 公共交通の利用促進

（バスターミナル再整備、新総合交通システムとの連携）

➤ 自家用車から自転車への転換促進

（公共駐車場・駐輪場、自転車走行空間）

➤ 緑化の推進と保全

（ケヤキ広場、風紋広場、鳥取駅前太平線芝生広場、街路樹）

➤ 自然エネルギーの導入促進（太陽光発電、LEDなど）

出典：「鳥取駅北口広場再生計画」及び「鳥取駅周辺のエリア連携に関する提言書」など

(4) 便利で安心、住み続けたいと思える快適な生活空間の形成

多機能集積の立地と交通の利便性の高さを活かし、住み続けられる環境を整えるとともに、「歩いて暮らせるまち」を実現することで、中心市街地への居住を促進する、便利で安心、安全、快適な生活空間の形成をめざします。

＜将来像の実現に必要な取り組み＞

➤ 商業空間再整備を伴う共同建替えや改修などの促進

（アドバイザー派遣、共同施設整備に要する費用などの支援）

➤ 来街者のくつろぎの場や憩いの場の整備、市民の文化的ニーズを満たす場の提供

（情報交流カフェ、シアター、カルチャースクールなど）

➤ 女性の社会参画等を推進する場の整備

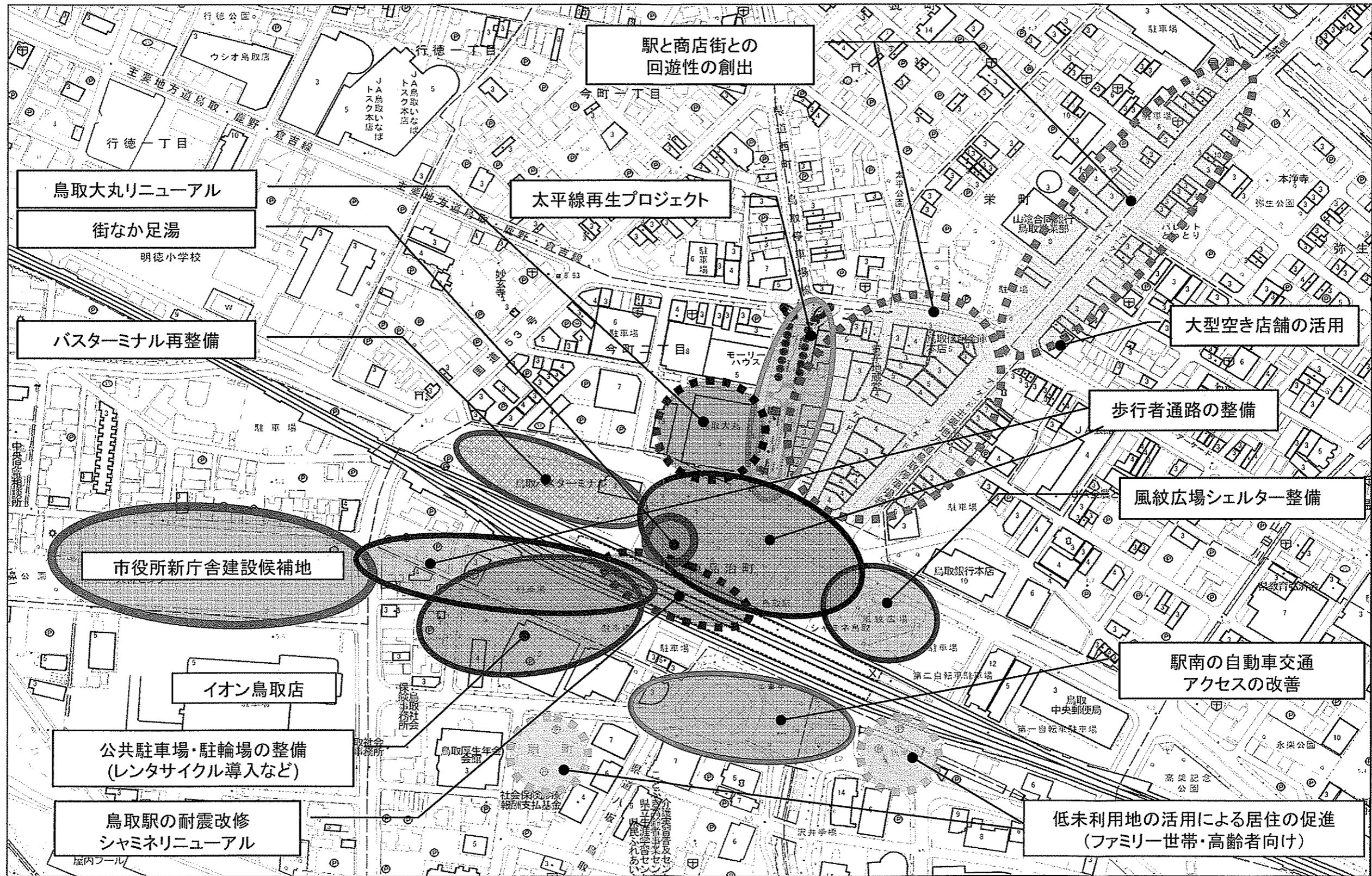
（保育園、託児所、子育て交流施設など）

➤ 高齢者福祉機能の充実（高齢者向け住宅、デイサービスなど）

出典：「鳥取市街なか居住推進に向けての提言書」及び「鳥取駅周辺のエリア連携に関する提言書」など

5 将来像のイメージ

5-1 将来像のイメージ



※このイメージ図は、市有地以外の土地利用を含むため、今後関係機関協議を要するものであり、確定されたものではありません。

5-2 個別施設整備の考え方

将来像のイメージを具体化する主な個別施設整備の考え方は以下のとおりです。

①鳥取駅前太平線再生プロジェクト（実施中）

市道駅前太平線において、4車線道路を2車線に変更し、歩道空間を拡大。芝生広場、街路樹、大屋根、荷さばき駐車帯、駐輪場等を整備し、賑わいづくりのためのハード、ソフト施策を官民共同で進め、鳥取駅周辺、中心市街地再生の起爆剤とします。（平成24年度完成予定）

②公共駐車場・駐輪場

公共駐車場の整備により、観光客を含む市内外からの来訪者にとっての利便性の向上を図ります。

また、サイクル・エコタウン⁵推進の観点からレンタサイクル等の導入を促進し、二次交通乗り換え機能の向上を図ります。

③鳥取駅と商店街をつなぐ歩行者通路

新たな歩行者動線の確保により、歩行者の移動を円滑化し、利便性や安全性を向上することで、既存商業集積の間に人の流れを作り出し、鳥取駅から商店街への回遊性の向上につなげます。

④市役所新庁舎と鳥取駅をつなぐ歩行者通路

市役所新庁舎と鳥取駅をつなぐ歩行者通路を整備することにより、新たな人の流れを作り出し、駅周辺と新庁舎周辺の回遊性の向上につなげます。

⑤バスターミナル再整備

歩行者やバスの動線を改善することで、来訪者にとっての移動の利便性や安全性を向上させ、交通結節点としての機能強化による拠点性の向上を図ります。

⑥街なか足湯及び風紋広場シェルター

来訪者が「憩える」、「集える」、「交流する」空間を生み出すことで、回遊性や滞留性を向上し、活力や賑わいの創出につなげます。

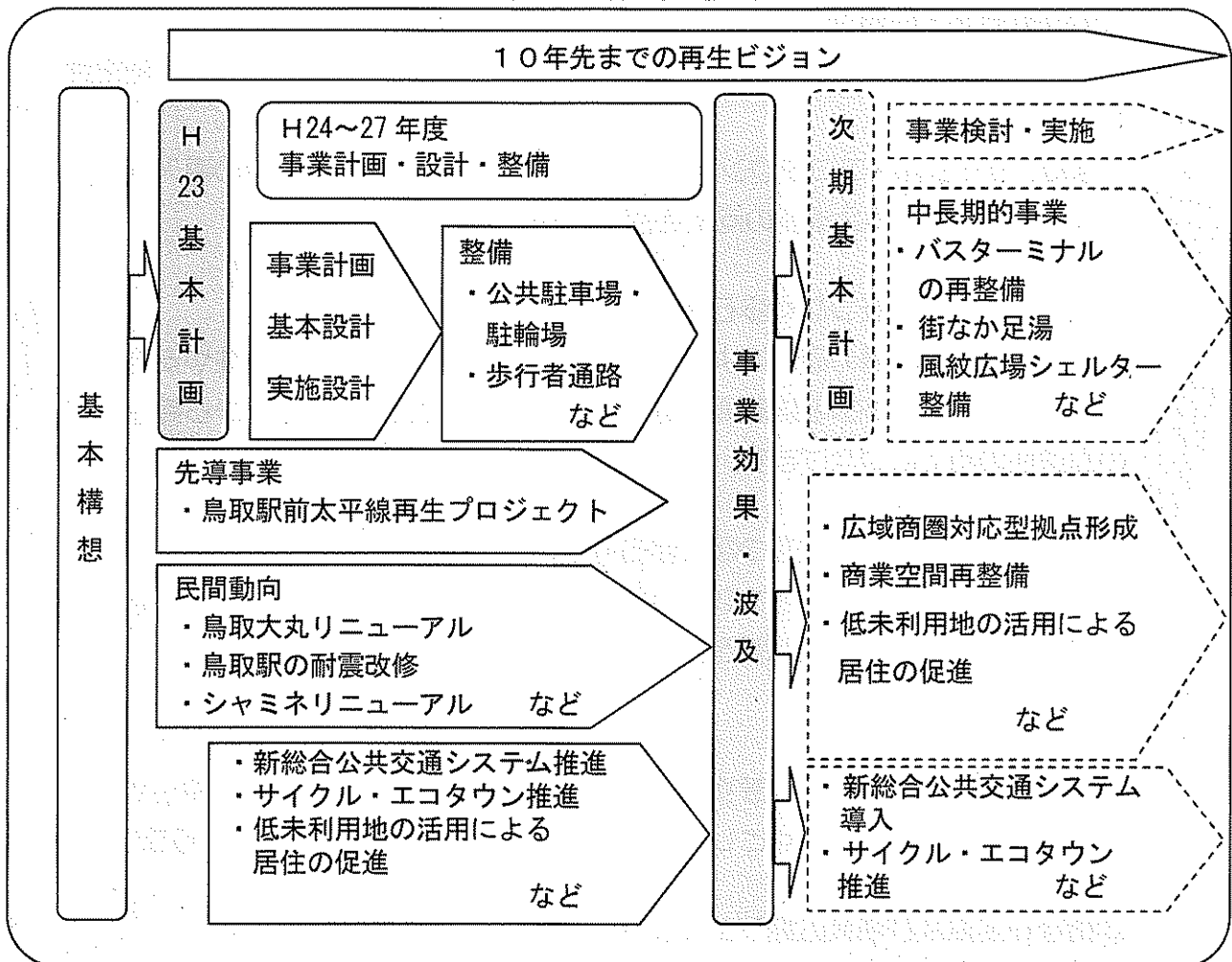
⁵ サイクル・エコタウン

：低炭素社会の実現や市民の健康増進及び市街地でのピーク時の渋滞緩和等への対応として、自転車の走行環境整備や利用促進を図るまちづくり。

6 駅周辺地区再生整備の概略スケジュール

本構想は、平成 23 年度から平成 32 年度までの 10 年間を計画期間とし、先導事業や民間動向を踏まえた、駅周辺地区の再生のビジョンを示すものです。本構想に定める個別施設整備の実施にあたっては、平成 23 年度に策定する「鳥取駅周辺再生基本計画」において、具体的な整備のための事業計画等を定め、平成 27 年度を目途に主要な整備の完了をめざすこととします。また、中長期的に課題となる事業は、次期基本計画において位置づけ、具体化を図ることとし、継続した駅周辺地区の再生を進めます。

駅周辺地区再生整備の概略スケジュール

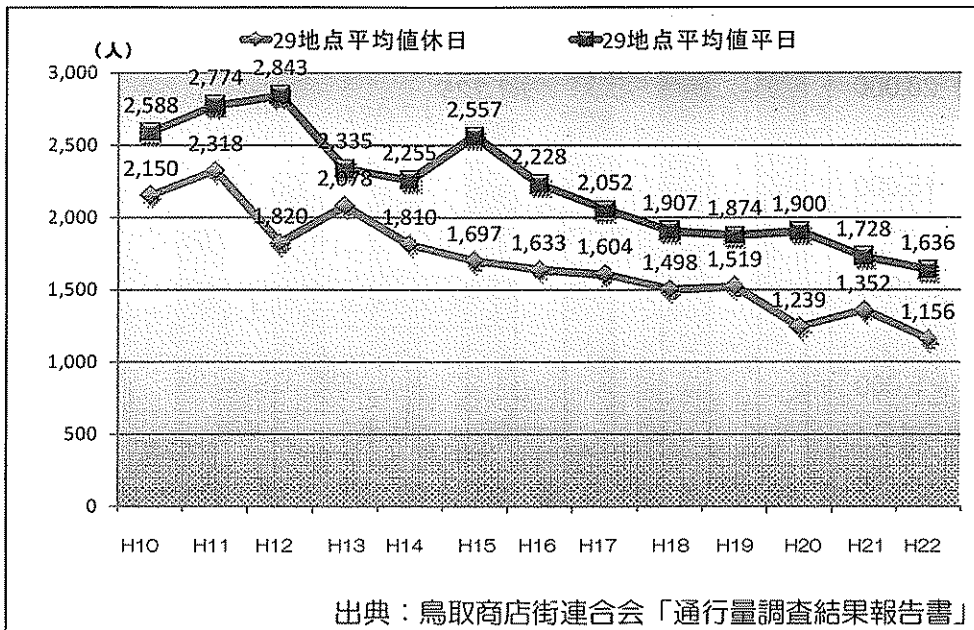


(1) 駅周辺地区を取り巻く状況

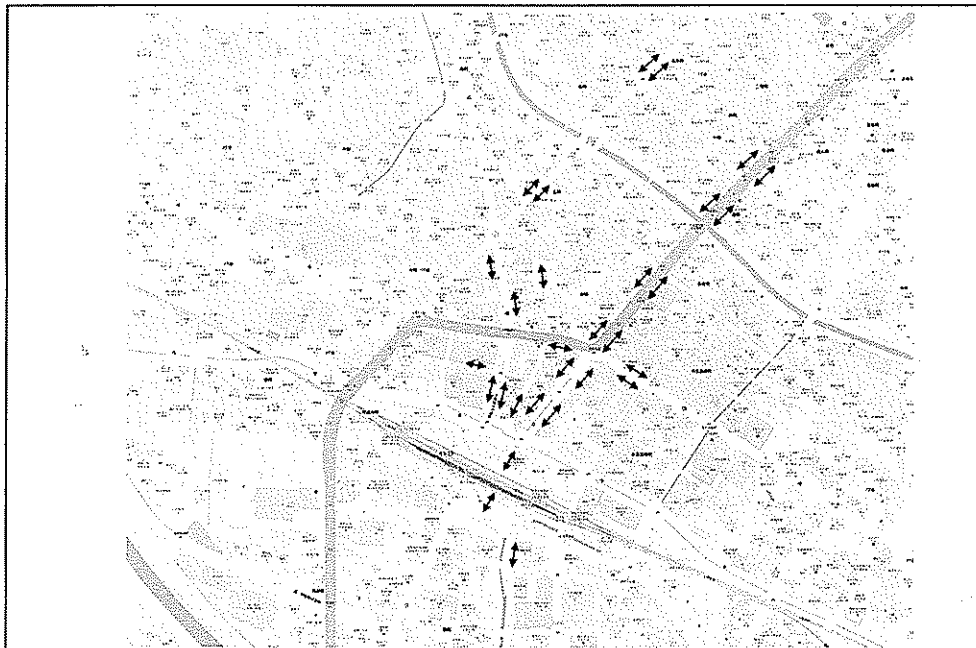
① 歩行者・自転車通行量の状況

中心市街地内 29 地点【図表 2】において、平成 10 年から平成 22 年までの歩行者及び自転車の合計通行量【図表 1】をみると、平日では約 950 人減少（▲36.8%）、休日では約 1,000 人減少（▲46.2%）しています。ともに大幅な減少となっており、中心市街地における賑わいが失われてきています。特に休日の減少は半数近くまで落ち込んでおり、集客力が顕著に失われています。

歩行者・自転車通行量の推移（中心市街地 29 地点平均値）【図表 1】



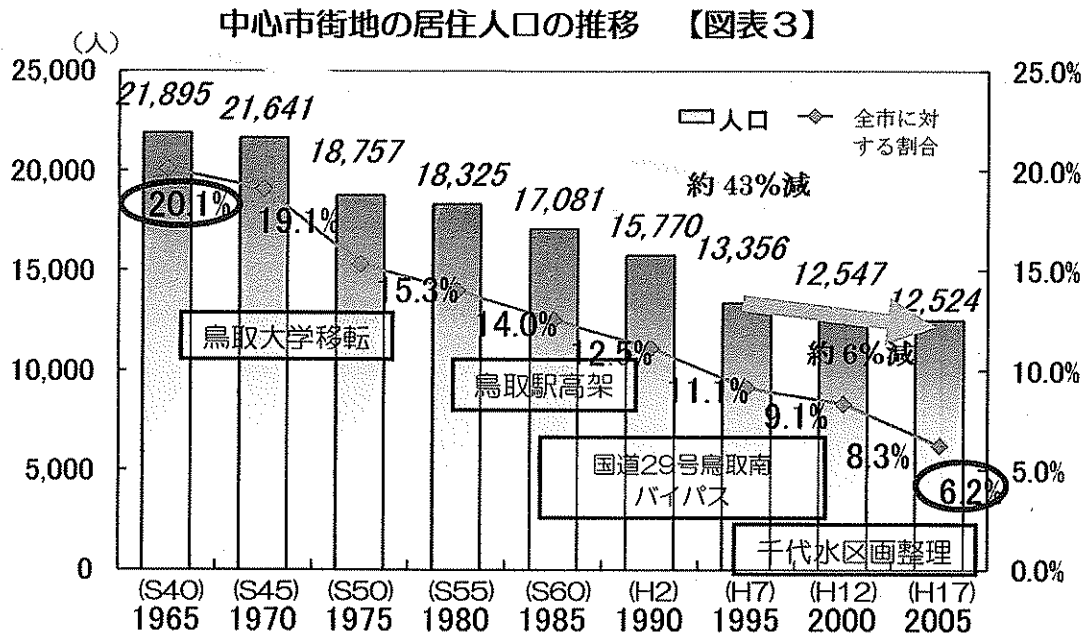
歩行者・自転車通行量調査地点図（中心市街地 29 地点）【図表 2】



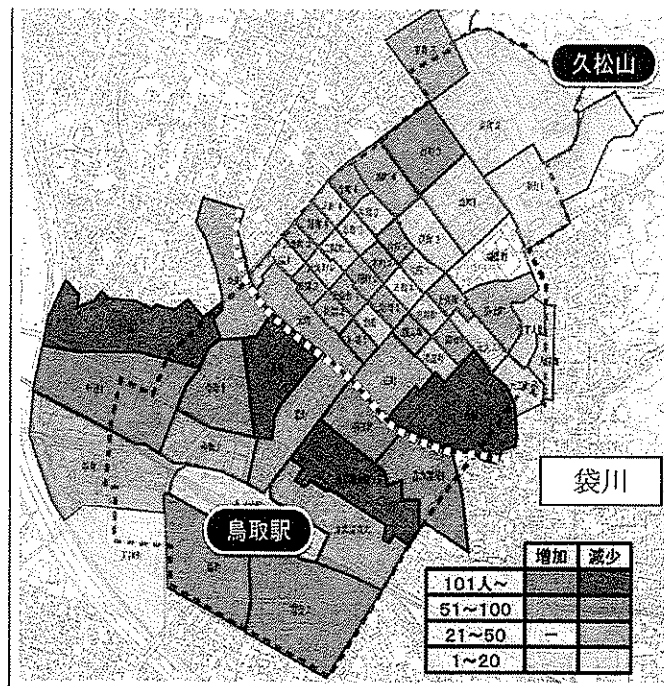
②居住人口の状況

中心市街地においては居住人口の減少が進んでおり、平成7年から平成17年までの10年間では約6%減少、また昭和40年から平成17年までの40年間では約43%と大幅に減少しています。全市に対する人口の割合も昭和40年には約20%を占めていましたが、平成17年時点で約6%まで落ち込んでいます【図表3】。

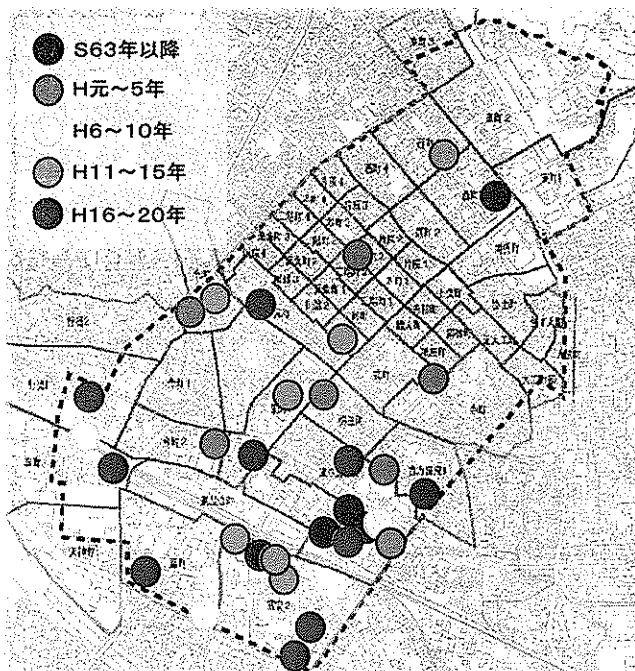
なお、平成10年から平成20年までの間の中心市街地における町別人口の推移では、袋川以南の増加がみられますが【図表4】、その要因として中高層マンションの建設による影響が考えられます【図表5】。



平成10年から平成20年における中心市街地の町別居住人口の推移【図表4】



昭和 63 年以降建設の中心市街地における中高層のマンション分布【図表5】

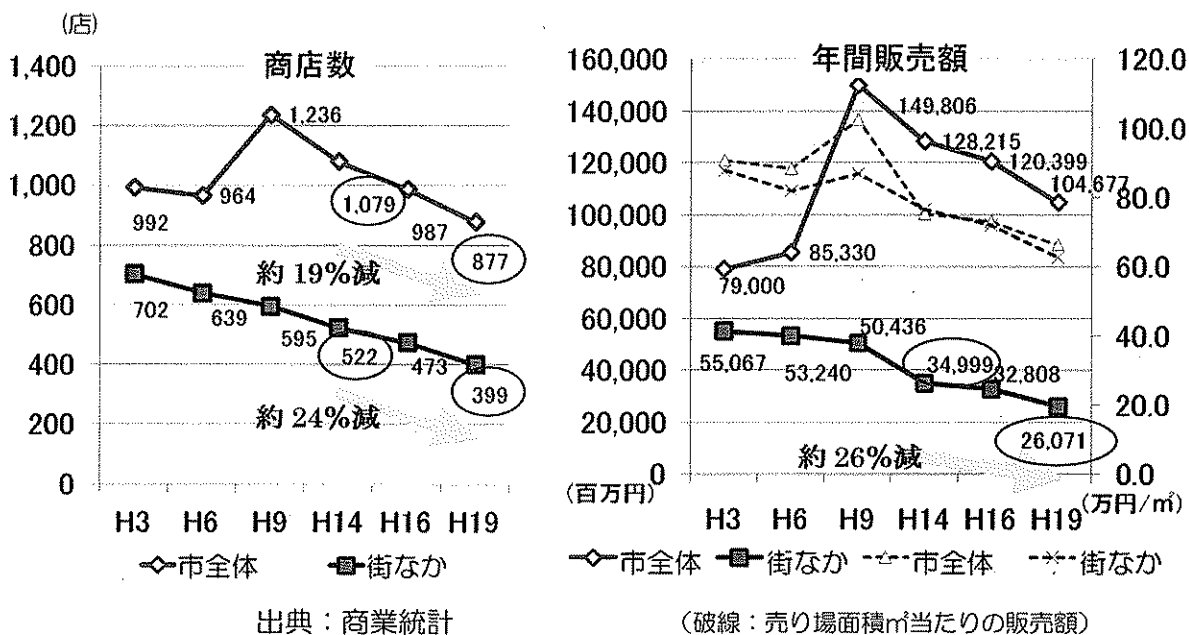


出典：鳥取市中心市街地整備課

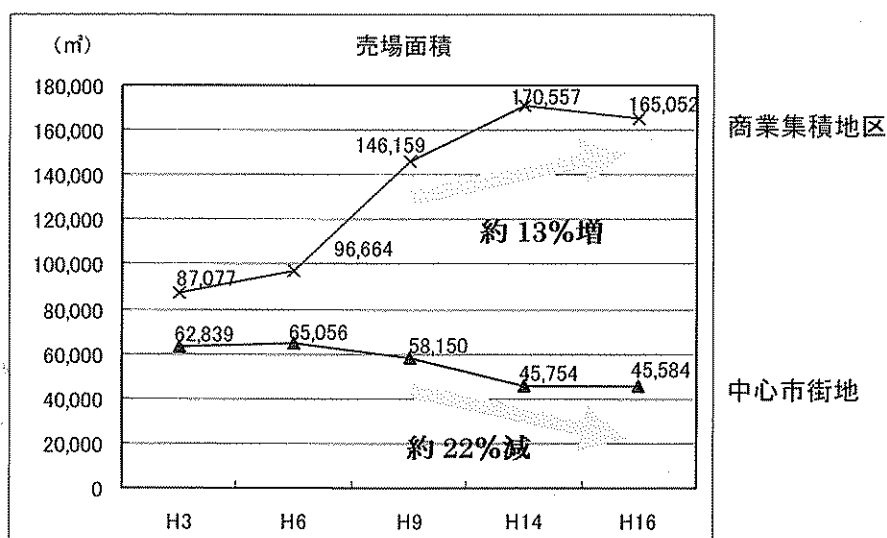
③商業の状況

平成14年から平成19年までにかけて、中心市街地内の商店数及び年間販売額【図表6】については、それぞれ約25%前後減少しています。また、平成9年から平成16年までの売り場面積については、市全体（商業集積地区）では約13%増加するなか、中心市街地においては約22%減少しています【図表7】。これは、郊外型商業店舗が増加し、中心市街地の個店などの減少が進んだことによるものと考えられます。

中心市街地と商業集積地区の商店数及び年間販売額の推移 【図表6】



小売業（商業集積地区及び中心市街地）における売場面積の推移 【図表7】



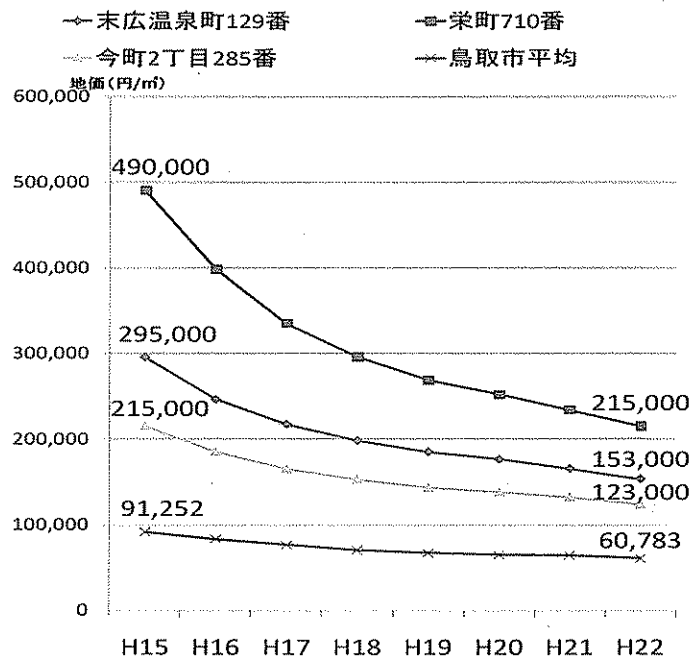
出典：鳥取市中心市街地活性化基本計画

④地価（地価公示）の状況

鳥取駅北側周辺の3地点【図表9】及び鳥取市平均の地価推移【図表8】をみると、平成15年から平成22年までにおける鳥取市平均は、30,469円の下落（▲33.4%）となっています。

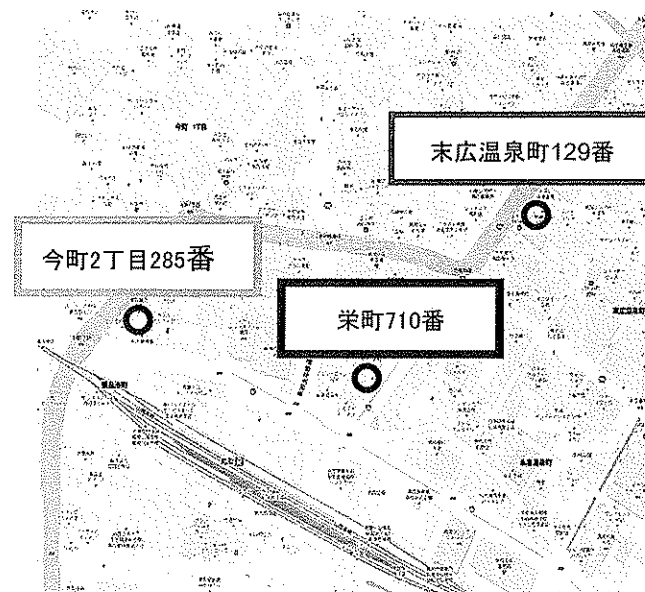
また、鳥取駅北側周辺の3地点における推移は、栄町710番では、平成15年に49万円/㎡が平成22年に21.5万円/㎡と▲56.1%、今町2丁目285番では、平成15年に21.5万円/㎡が平成22年に12.3万円/㎡と▲42.8%、末広温泉町129番では、平成15年に29.5万円/㎡が平成22年に15.3万円/㎡と▲48.1%となっており、鳥取市平均の下落率を大きく上回っています。

鳥取駅北側周辺及び鳥取市平均の地価推移【図表8】



出典：地価公示
(国土交通省)

地価公示標準地点図（鳥取駅北側周辺3地点）【図表9】

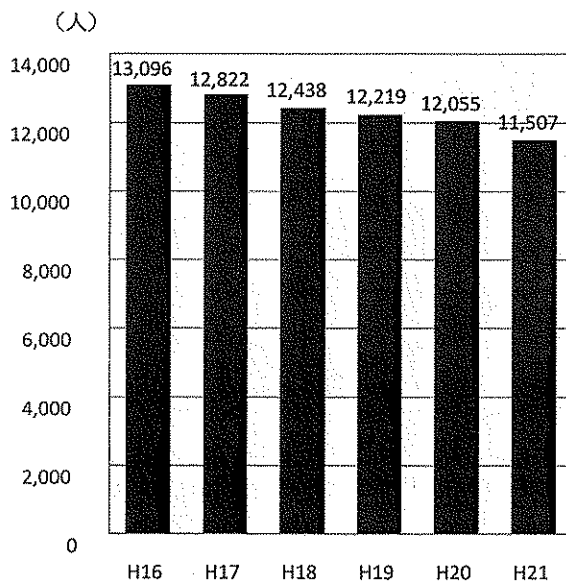


⑤鳥取駅及びバスターミナル乗降人員の状況

鳥取駅の乗降人員（一日あたり）は、平成16年から平成21年までにかけて毎年減少が続き、5年間で約12%減少し【図表10】、車社会の進展による影響を受けているものと考えられます。

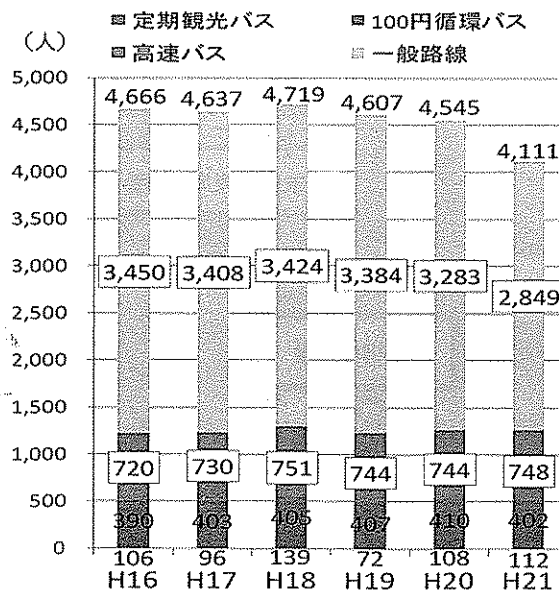
また、バスターミナルの乗降人員（一日あたり）は、平成16年から平成21年までにかけて約11%減少【図表11】していますが、内訳を見るとJRと同様に車社会の進展による影響から地域に密着する一般路線が17.4%減少【図表11】する一方で、利便性に優れた高速バス、循環バス及び定期観光バスは、全て増加しています。

鳥取駅乗降人員の推移（一日あたり）【図表10】



出典：市勢要覧より推計

バスターミナル乗降人員の推移（一日あたり）【図表11】



出典：日本交通(株)、日ノ丸自動車(株)提供資料より推計

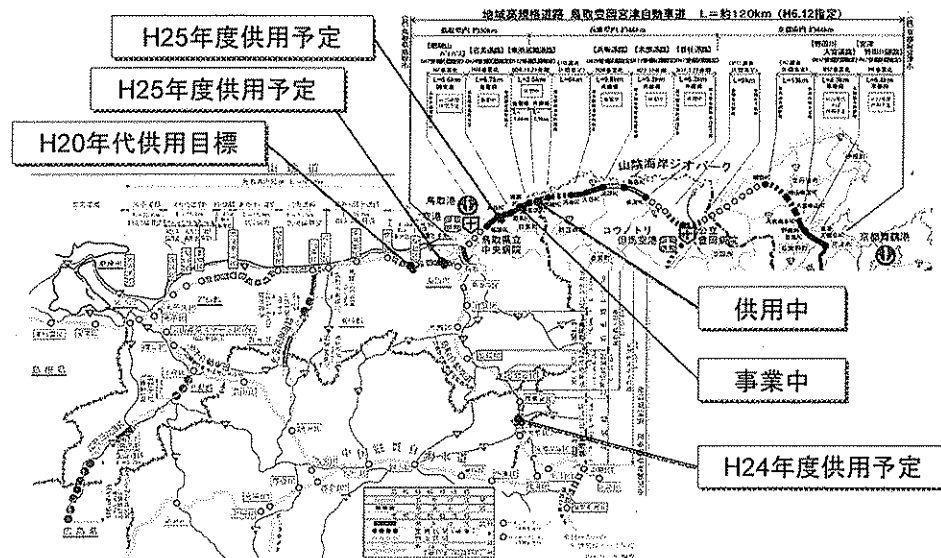
(2) 駅周辺地区のポテンシャル

① 高速道路の整備状況と商業圏域人口の変化

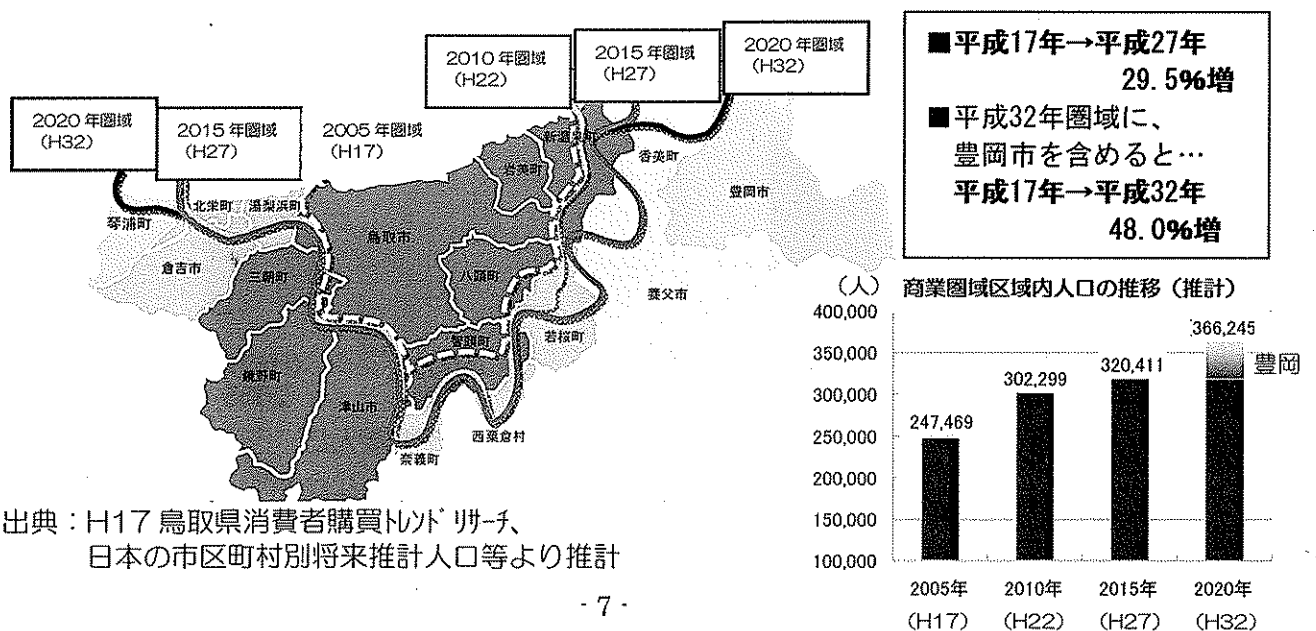
高速道路の供用開始を控えており【図表12】、特に鳥取自動車道の平成24年度全線開通によって岡山や関西との時間距離が益々近くなり、広域交通の利便性が向上します。道路整備に伴う自動車による1時間到達域の変化【図表13】をみると、商業圏域区域内での人口は年々増えており、平成17年から平成27年まで29.5%、平成32年圏域に豊岡市を含めると、平成17年から平成32年まで48.0%の増加が見込まれます。

- ・鳥取自動車道 西粟倉IC～大原IC：平成24年度供用予定
- ・鳥取豊岡宮津自動車道 馳山バイパス：平成25年度供用予定
- ・鳥取西道路：平成20年代供用目標
- ・岩美道路：平成20年代供用目標

鳥取自動車道、山陰道、鳥取豊岡宮津道の整備状況【図表12】



道路整備に伴う商業圏域区域内の人口増加状況（自動車による1時間到達域）【図表13】

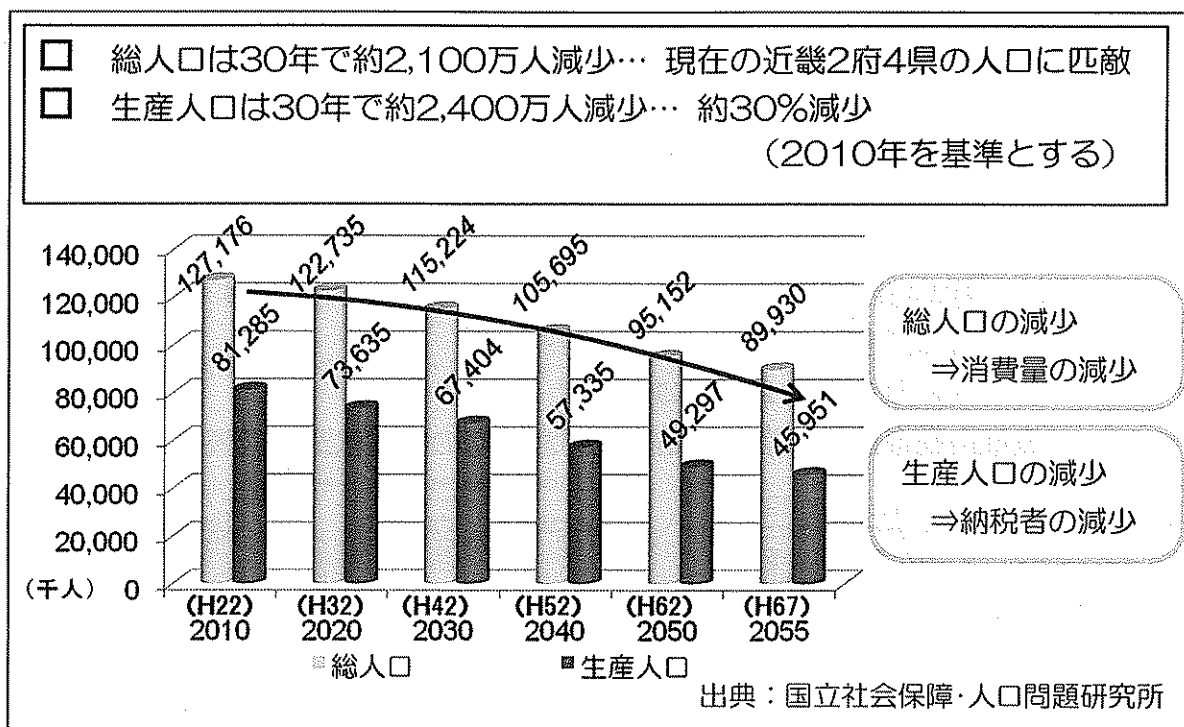


出典：H17 鳥取県消費者購買力外 冊子、日本の市区町村別将来推計人口等より推計

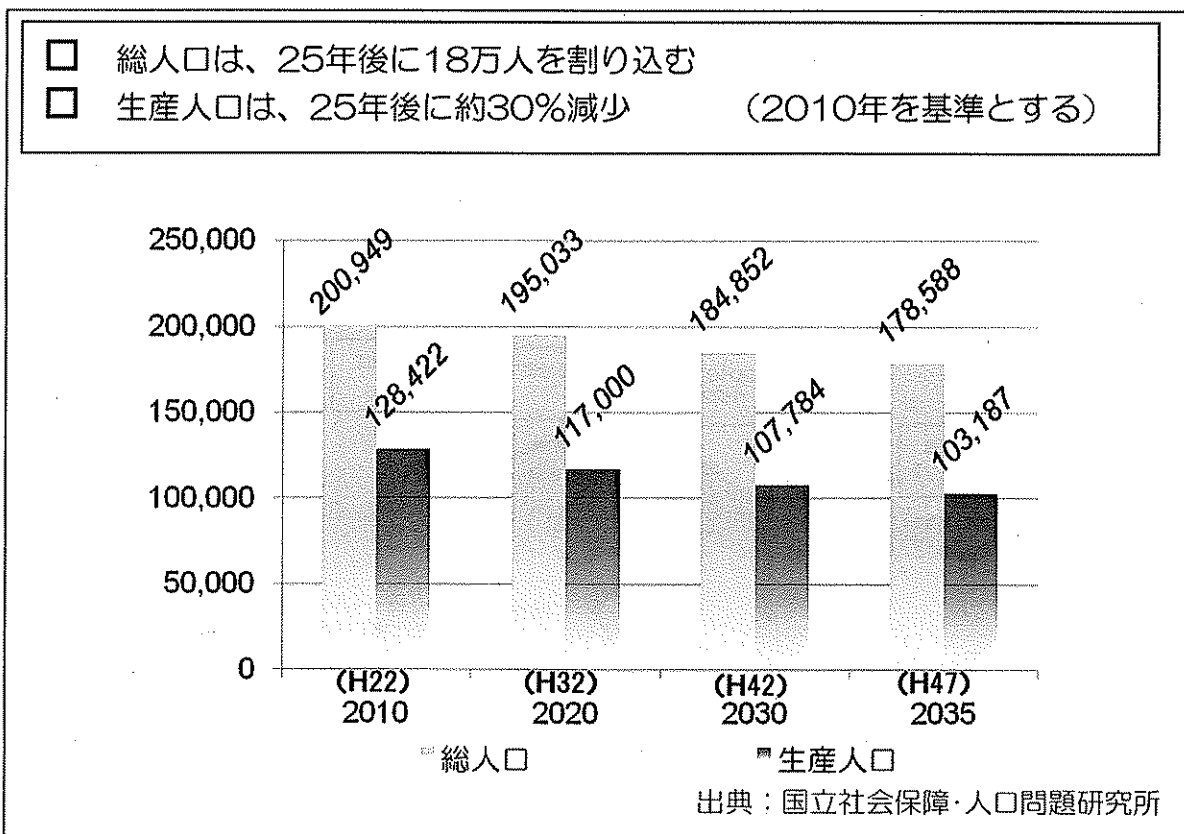
(3) 社会的背景

①人口減少社会の到来

日本の人口推計 【図表 14】



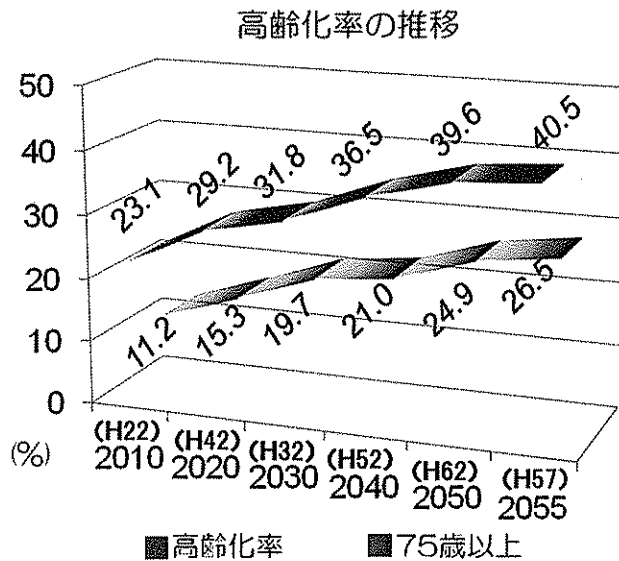
鳥取市の人口推計 【図表 15】



②超高齢社会の到来

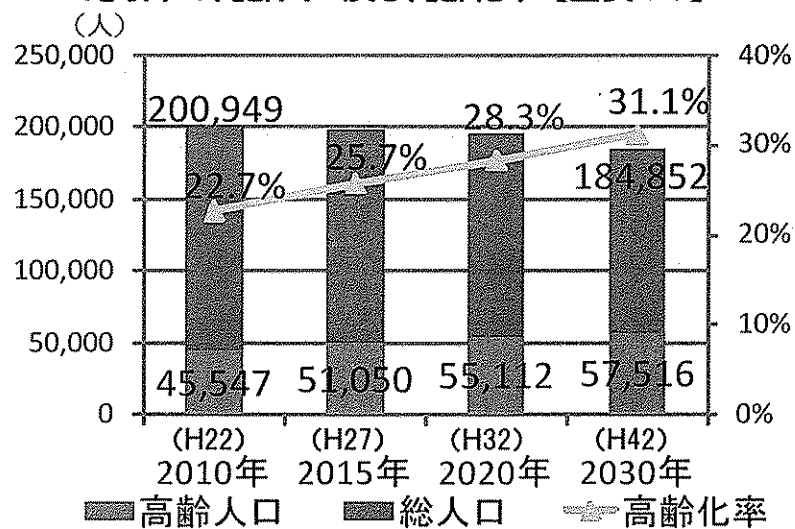
日本の高齢化率の推移 【図表 16】

- 30年後には「3人に1人」が65歳以上
- 40年後には、「4人に1人」が75歳以上…自家用車が利用できない人が急増 (2010年を基準とする)



出典：国立社会保障・人口問題研究所

鳥取市の高齢人口及び高齢化率【図表 17】



出典：国立社会保障・人口問題研究所

現庁舎周辺地域活性化検討委員会の状況について（報告）

1. 委員会開催状況

	開催日	検討内容
第1回	H23.5.18	課題の共有（中心市街地再生の取組み状況）
第2回	H23.5.30	課題の共有（鳥取城跡周辺地区の現状）
現地調査	H23.6.1	中心市街地再生の取組み事例（15カ所）の現地調査 （寺町KTハウス、すぺーすコモド、駅前太平線プロジェクト、五臓圓ビル、片原駐車場、わらべ館等）
第3回	H23.6.29	課題の共有（周辺地区の現状：20年後の姿）
第4回	H23.7.15	アンケート調査の実施（案）
第5回	H23.8.9	課題の共有（周辺地区の現状：人口動態）、アンケート調査の実施（案）
第6回	H23.9.9	今後の進め方（案）
第7回以降は、協議の進展により調整しながら進める		

2. 地元自治会、商店街振興組合等への対応

- (1) 地元自治会（遷喬地区・久松地区）、地元商店街振興組合（若桜街道・智頭街道）等に対しては、委員会開催前に開催通知、委員会終了後に会議資料等を代表者に直接届けるとともに、その都度、委員としての参画を要請。
- (2) これに対し、各代表者は「現段階における参画は難しい。市議会の対応等も含め、今後の情勢を見極めながら判断したい。」との姿勢を崩さず、今日に至る。
- (3) 引き続き、第7回委員会（9月下旬予定）への参画を要請するとともに、参画の代替措置として意見照会や参考人としての招致等の方法も検討している。

(2)平成 8 年度と平成 20 年度の耐震診断結果の相違について(補足説明)

平成 23 年 9 月 13 日

第 21 回鳥取市庁舎建設に関する調査特別委員会で、「平成 8 年度と平成 20 年度の耐震診断結果の相違について」の質疑に関して、配布資料で説明をいたしましたが、説明中の以下の表現について、再度説明します。

○「地震発生時の衝撃・揺れなどによる浮き上がり等を考慮して」とは、

- ・ 建物に地震力（水平力）が作用した場合、建物は揺れによって傾こうとする力が生じます。
- ・ その時、傾こうとする方向の柱には押し込もうとする力（圧縮力）がかかり、反対の柱には浮こうとする力（引張力）がかかります。
- ・ その浮こうとする力に抵抗する要素は建物の重量なり、鉄筋の引張り耐力ですが、建物の重量や鉄筋の引張り耐力より、浮こうとする力が大きい場合に理論上、浮き上がりが生じます。
- ・ 平成 20 年度の耐震診断の計算課程で南北方向（駅から久松山方向：資料図面 Y 軸方向）に地震力が作用した場合に、6 階建て部分の市民会館に面した駐車場側の隅柱（資料図面、⑭通り A 柱）と玄関のある面の駐車場側の隅柱（資料図面、⑤通り A 柱）が浮き上がりの計算結果となっています。
- ・ その要因としては、6 階建ての両端の隅柱は、それ以外の柱に比べて建物重量の負担が少ない反面、両端のフレーム部分には最上階に耐震壁（地震に有効に働く壁）があり、その影響によって、他に比べて地震力の負担が多くなり、浮き上がろうとする力が大きくなります。

○「これにより、耐震壁の耐力の一部が算入できないこととなり、耐力と剛性が低下する」とした理由は、

- ・ 浮き上がるという計算結果によって、その部分の柱や壁は、浮き上がりや引っ張りに対して頑張りきれない状態（降伏状態）となり、言わば、本来持っているその耐える力（耐力）を有効に発揮できる状態にないこととなります。
- ・ したがって、その階の耐震性を評価するとき、降伏状態の柱や壁の耐力は算入できないこととなります。
- ・ 結果として、その階全体の耐力と剛性（地震力に対して建物の変形しにくい性質）が低下する結果となります。

「浮き上がりを考慮した理由」は、

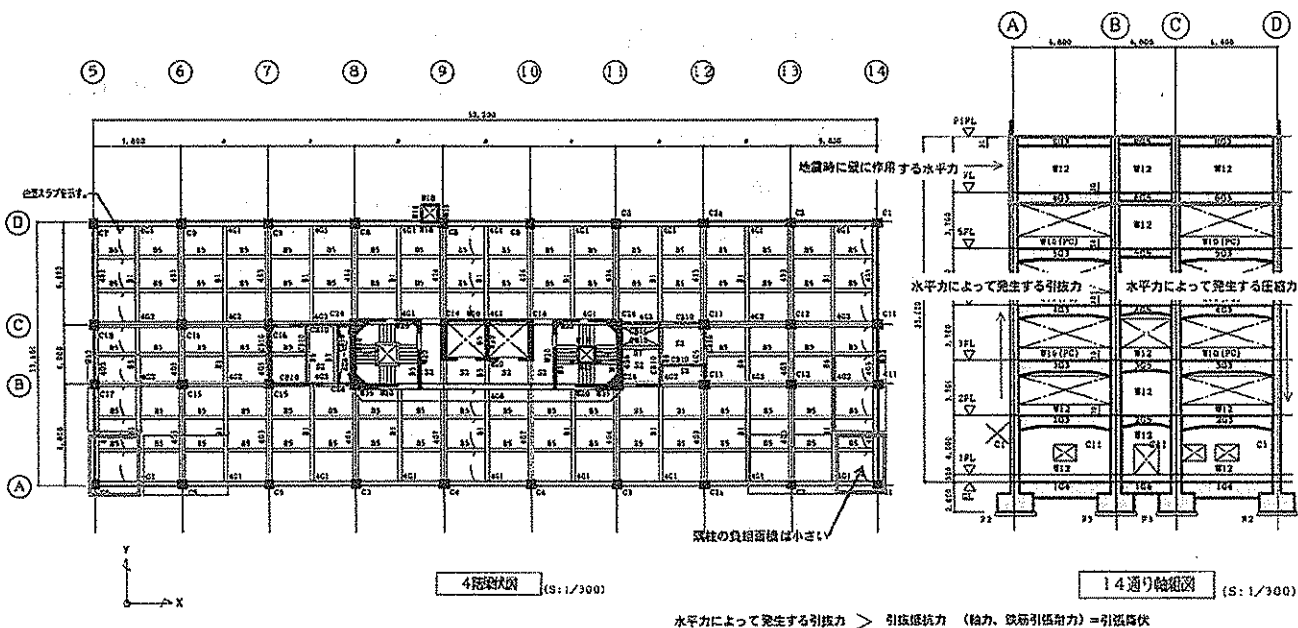
- ・ 平成 20 年度に行った耐震診断は二次診断ですが、平成 8 年度の耐震診断時

に比べて、診断技術や電算が進歩し、より現状に近いモデル化が可能になり、より高度かつ詳細な検討ができるようになりました。

- また、「国土交通省監修、日本防災協会発行」の耐震診断基準は平成13年改正され、改正の一つとして、「上の階に耐震壁があり、その下の階に耐震壁がない（下階壁抜け）フレームの場合の評価法」が具体的に示されており、市役所本庁者の6階建ての両端のフレームはこの（下階壁抜け）に当たるため、改正耐震診断基準に基づいて評価しました。
- さらに、この耐震診断基準には、「4、5層以上でスパン数が少ないラーメンなどでは、変動軸力の影響を考慮することが望ましい」とされており、この考え方を取り入れて耐震診断を行いました。

「地震時の揺れなどによる浮き上がり力」とは

資料



耐震改修費の内訳、他事例との比較

1 免震工事の比較(市本庁舎と県本庁舎)

基礎免震工法は、建物の下部に免震装置を取り付ける工事であることから、建物1階部分の面積での比較が妥当であり、建築面積で単価を比較する

なお、設備等工事(電気、機械、外壁補修)は、老朽化によって異なるため単価計算に含めていない

(単位:千円)

区分	市本庁舎	県本庁舎	備考
建築年	昭和39年	昭和36年	市:地上6階地下1階 延床面積 6,810㎡ 県:地上7階地下1階 延床面積16,811㎡
Is値	0.20	0.24	
建築面積①	1,508㎡	2,223㎡	
事業費内訳	2,520,000	2,194,000	
免震工事②	1,230,000	1,637,000	市:見積もりによる概算額 県:工事予定価格(※契約金額と落札率で逆算)
設備等工事	750,000	557,000	市:他市事例を基にした概算額 県:工事予定価格(※契約金額と落札率で逆算)
その他	540,000	-	市:ヒ素含有の場合の残土処分費(11,124㎡)
免震工事単価	816	736	②÷①

2 一般耐震補強の比較(市第二庁舎と他都市)

耐震補強工法は、建物内の各階に耐震壁などを新たに設ける工法であるため、目安として延床面積で単価を比較する

なお、設備等工事(電気、機械、外壁補修)は、老朽化によって異なるため単価計算に含めていない

(単位:千円)

区分	市第二庁舎	倉吉市本庁舎	境港市本館・別館	備考
建築年	昭和43年	昭和31年	昭和36年	
耐震改修年	-	平成9・10年	平成21・22年	
Is値	0.24	0.127	0.40	境港市:本館0.4、別館0.52
延床面積①	2,252㎡	6,390㎡	3,687㎡	
事業費内訳	340,000	320,000	207,380	
耐震補強②	126,500	320,000	157,815	市:見積もりによる概算額 他市:契約金額
設備等工事	73,500	-	49,565	市:他市事例を基にした概算額 他市:契約金額
その他	140,000	-	-	市:仮庁舎費用
耐震補強工事単価	56	50	43	②÷① ※ただし目安

3 参考:鳥取市と鳥取県の耐震工事費の比較

市の内訳

区分	事業費	説明
本庁舎	25.2億円	基礎免震、残土処分費
第二庁舎	3.4億円	耐震補強、仮庁舎費
計	28.6億円	

県の内訳

区分	事業費	説明
本庁舎	21.9億円	基礎免震
他の庁舎	2.8億円	議会棟など
計	24.8億円	

(3) 常時微動測定について

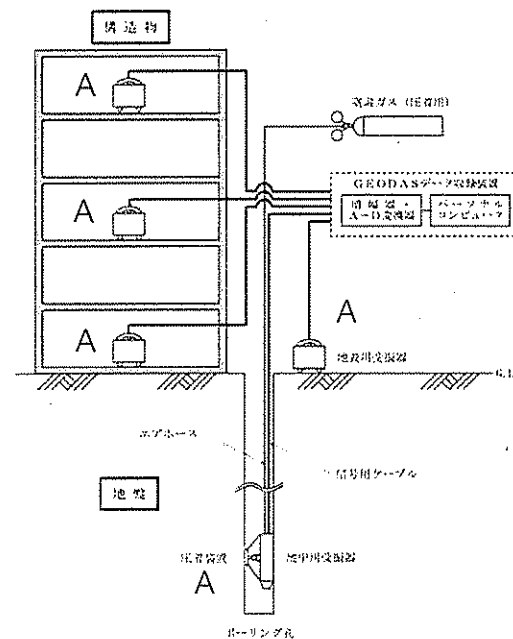
平成 23 年 9 月 13 日

○ 常時微動とは

- ・ 大地は地震時でなくとも常に小さく揺れています。大型トラックの通る道路脇でそのような振動を感じるすることができます。また、海の波や風に揺れる木々なども振動源になり、その振動は高感度の地震計で捉えることができ、常時微動と呼ばれています。

○ 常時微動測定とは

- ・ 常時微動測定は地盤面やボーリングの掘削孔、あるいは建物に受信機（図中A）を設置して測定します。
- ・ 地盤の測定では、常時微動の振動の様子は場所によって異なり、その特性を利用して地震時の地盤のゆれやすさを推定することができます。（硬く締まった地盤では常時微動の振幅は小さく、軟弱地盤では振幅が大きくなります。）
- ・ 建物の測定では、建築物固有の揺れの周期や減衰特性を測定します。（減衰特性とは、建物の揺れの振幅が時間の経過とともに減少していく振動特性をいいます。）
- ・ 建築物固有の揺れの周期（建物固有周期）は、建物が高くなるほど長くなるとされています。



常時微動測定のイメージ図

資料：(株) 東京ソイルリサーチHP

○ 測定結果の活用

- ・ 地盤や建物などの常時微動の測定によって、地盤の振動特性の推定や建物の固有周期や減衰特性を推定し、免震構造や制震構造などの耐震設計や耐震補強の構造解析に活用できると言われています。

○ 常時微動測定とIs値との関連

- ・ 常時微動測定は主に地盤の振動特性を把握し、想定した地震波でシミュレーションを行い地震応答解析を行う（動的解析）に利用されています。
- ・ 一方、Is値は「財団法人日本建築防災協会」発行の「耐震診断基準・同

解説」などに従い、数学的に解析（静的解析）され、確立されたルールに乗っ取って判定することとされています。

- ・ 常時微動による解析方法と I s 値の算定とは解析手法が異なり I s 値の算定には反映できないと認識をしています。
- ・ したがって今の段階では、確立された手法で判定された I s 値を用いるのが適当であり、更に I s 値を検証するために常時微動測定を行うことは適当ではないと判断しています。

【参考】

○ 県庁本庁舎の常時微動測定について

- ・ 県庁の本庁舎は、免震工法の構造解析（免震装置の性能決定）などに必要な地盤の振動特性（卓越周期・増幅特性）の推定等を行うため、平成 20 年度、免震構造による耐震改修に伴って常時微動調査を行ったと同っております。（卓越周期とは、最も高い頻度で現れる揺れが最も大きくなる周期）
〔免震装置の性能とは、「鉛プラグ入り積層ゴム」と「すべり支承」を配置して地震時に建物がゆっくり揺れるように計画します。「鉛プラグ入り積層ゴム」により地震の揺れを吸収し、「すべり支承」では、建物の重量を受けながら、「すべり」により地震の揺れを低減させる仕組みです。〕

○ 常時微動測定の費用と期間

- ・ 調査に要する費用は、現地測定及び解析を合わせた概算として 300 万円程度必要と考えています。
- ・ 調査に要する期間は、準備を含め約 1 カ月程度と考えています。