

第7回 鳥取駅周辺リ・デザイン会議 令和7年8月18日

次第

(1)今年度の取り組み状況について

- 1) 交通事業者との意見交換
- 2) 地元商業等関係者との意見交換
- 3) 交通実態調査（複合施設を考慮した休日調査）

(2)駅まち空間デザイン検討部会の検討状況報告について

- 1) 「駅まち空間」の位置づけとまちなかとの関係
- 2) バスターミナルの計画条件のための分析について
- 3) 駅まち空間レイアウト（案）
- 4) 駅まち部会での議論のポイント

(3)四者連携協議会の開催について

(4)意見交換



(1) 今年度の取り組み状況について

1) バスターミナルの検討に係る交通事業者との意見交換

1

①意見交換の開催

日時	令和7年5月16日(金) 13:30~14:45
参加者	日ノ丸自動車(株)、日本交通(株)、鳥取市、設計チーム
前提条件 と 協議目的	○鳥取駅バスターミナルの再整備にあたり、北口東側にバスターミナルを配置 ○鳥取駅北口コンコースから、“まちとのつながり”を確保するため、コンコースから若桜街道～バード・ハットまで見渡せる駅前広場を確保 ⇒バスターミナルの必要機能を確保しつつ、効率的で利便性の高いバスターミナルのあり方を定量的に検討していくための、視点について相談



②意見交換を踏まえた今後の検討方針

検討方針	方針1：乗車バースの運用実態を踏まえたのりばの集約の可能性をデータ整理・分析していく。 方針2：まちなかの回遊性を高めることを目的に、鳥取バスターミナルの外へ降車バース設置の可能性、必要バース数をデータで整理・分析していく。 方針3：（方針2を前提に）のりば配置の効率化を図るため、路線ごとの「のりば」で乗車と降車を併用する運用の可能性について、データで整理・分析していく。 方針4：適切な待機バース数の確保を目的に、運行仕業表等のデータ・現地踏査により、待機の実態を定量的に把握する。
------	--



詳細な分析に基づき、運用上の課題など、引き続き、意見交換

(1) 今年度の取り組み状況について

2) 地元商業等関係者との意見交換

①意見交換の開催

日時	令和7年5月26日(月) 16:00～17:00
参加者	地元銀行、商店街振興組合連合会、中心市街地活性化協議会、鳥取市、設計チーム
前提条件 と 協議目的	○鳥取駅周辺再生整備に関する取り組み状況の共有 ○交通広場の検討方針に関する情報共有 ○駅前整備とまちなかとの一体的な整備に向けた意見交換

②頂いた意見や情報

検討 方針	○複合施設に関しては、民間投資への期待も含めて、どのような施設が入るのかコンセプトを決めて情報公開が必要。 ○基本計画に示された図書機能やインキュベーション施設は有効。 ○まちなかにある店舗と競合しないよう、まち全体で賑わい創出が可能となる必要がある。 ○商店街では「シャッターを開けよう運動」や「まち歩きマップを作る」などの取組を企画中。 ○暇だから駅に行くようなまちづくりが必要。 ○中活エリア全体での検討が必要であり、二核・二軸の点や線の考えを面に広げていくことが必要。 ○“商店街”という概念を外してエリアとして考えたい。 ○子育て世代や、郊外に行ってしまったスーパーが、中心市街地に戻ってくる環境をつくることが重要。 ○その起爆剤として、駅周辺整備が重要であり、映画館、図書館、本屋などの機能配置の役割分担など、先行事例も参考に進めていただきたい。
----------	--



▲当日の様子

(1) 今年度の取り組み状況について

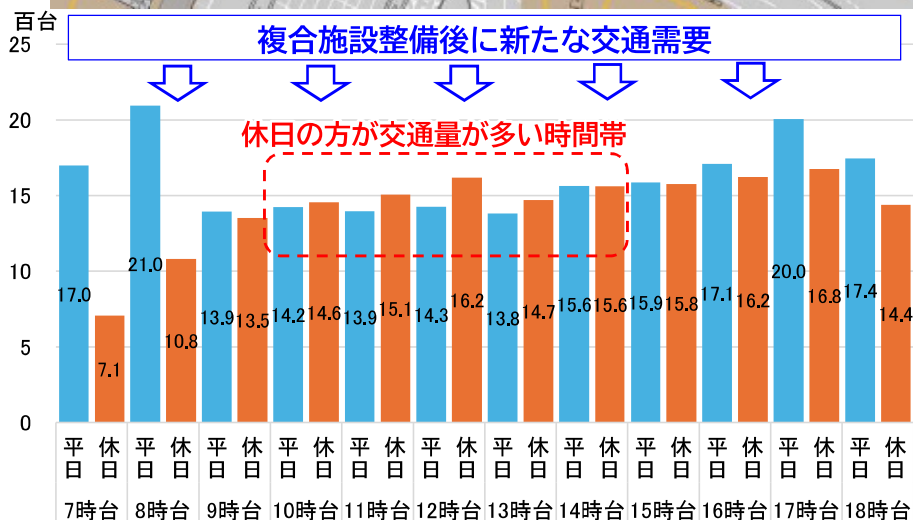
3) 交通実態調査（複合施設を考慮した休日調査）

3

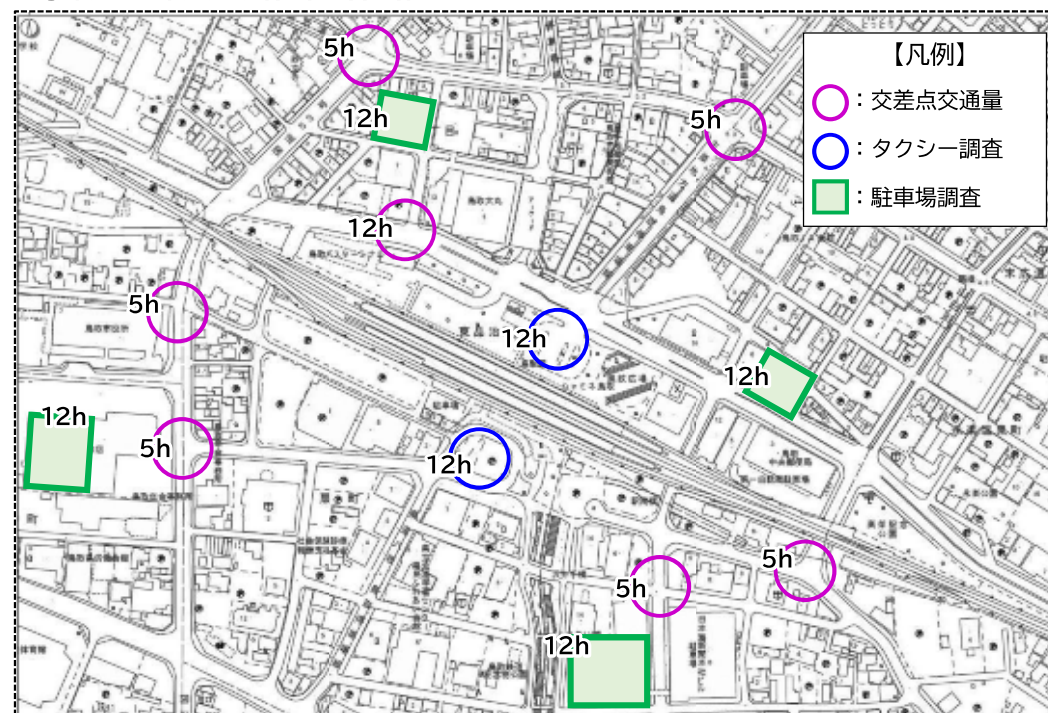
①実態調査の実施

日時	令和7年6月21日(土) 7:00～19:00（12時間調査・5時間調査）
調査目的	休日に多くの利用が想定される複合施設整備の影響を把握するために休日の周辺交通実態調査を実施

- ・ 休日は、10時～14時台の交通量が平日より多く、複合施設による交通需要の影響を把握する必要がある。



②調査概要(箇所図)

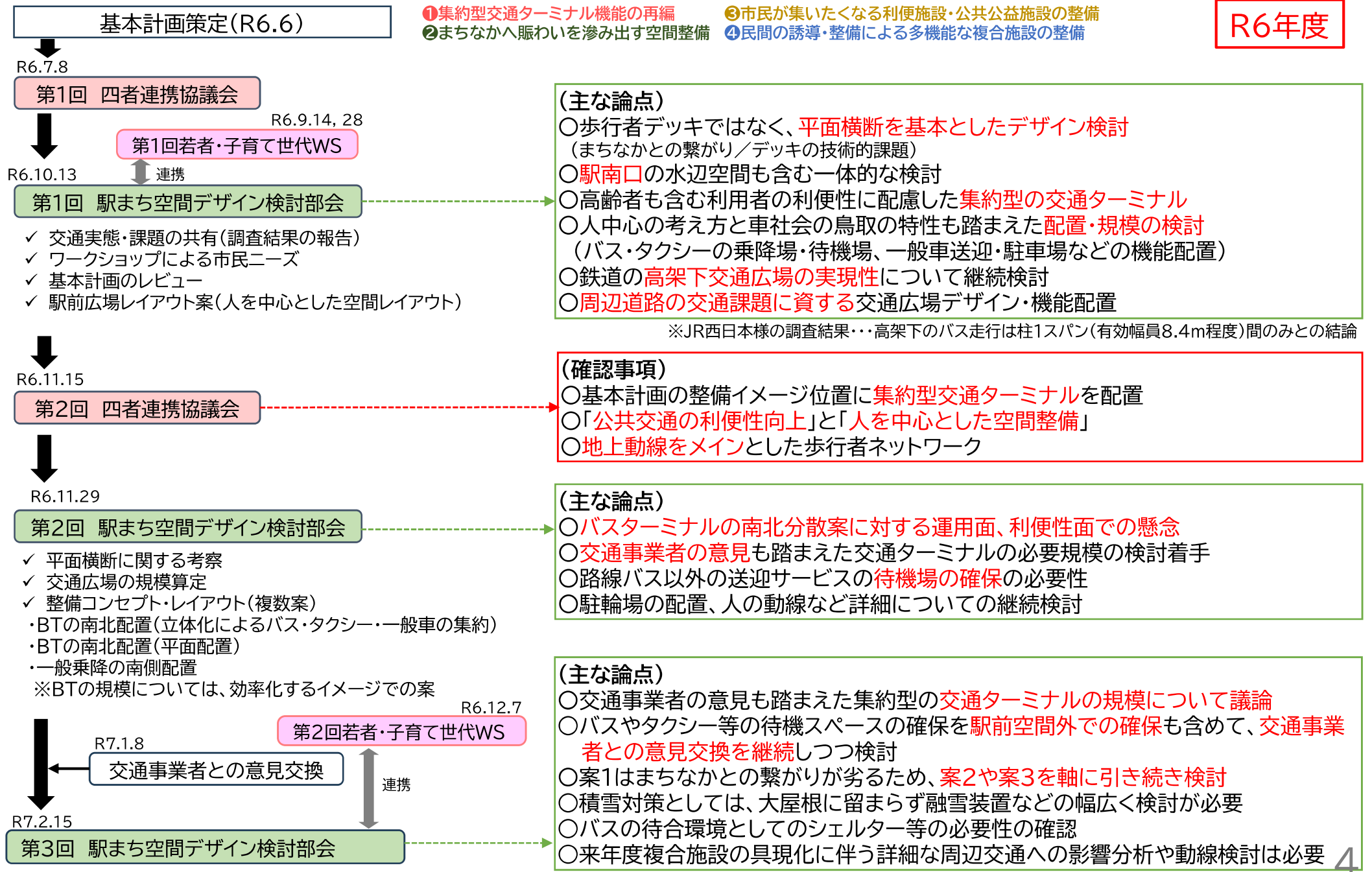


調査結果を活用した今後の検討

- 複合施設の新規交通需要を加味した、駅まち空間再整備後の周辺交通処理の検討
- 駅周辺における駐車場の需給バランスを踏まえたあり方検討
- 駅前平面横断、若桜街道への降車専用バスの設置の可能性検討 等

(2) 駅まち空間デザイン検討部会の検討状況報告について

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



(2) 駅まち空間デザイン検討部会の検討状況報告について

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

R7.2.15

【再掲】

第3回 駅まち空間デザイン検討部会

R6年度

5

(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
- 北口ひろばの機能・役割について、風紋広場の経緯の確認等が必要
- 北口・南口のひろばの使い方・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
- 北口ひろばとバードハットは行き来ができる方がよい

R7.3.13

第3回 四者連携協議会

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年度

R7.7.2

第4回 駅まち空間デザイン検討部会

(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) ※詳細は後述

レイアウト案は、現実的な案に近づいてきており、引き続き、個別の議論を関係者間で協力しながら、進めていくことで合意。具体的には下記の3点議論された。

1. まちなかとの繋がり・まちづくりに関して
2. レイアウト案及び関係者との調整に関して
3. 全体を通じて

- ✓ 「駅まち空間」の位置づけとまちなかとの関係
- ✓ 事業者意見交換を踏まえたバース数検討
- ✓ 駅まち空間レイアウト(案)
- ✓ 複合施設について
- ✓ 今年度のスケジュール

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

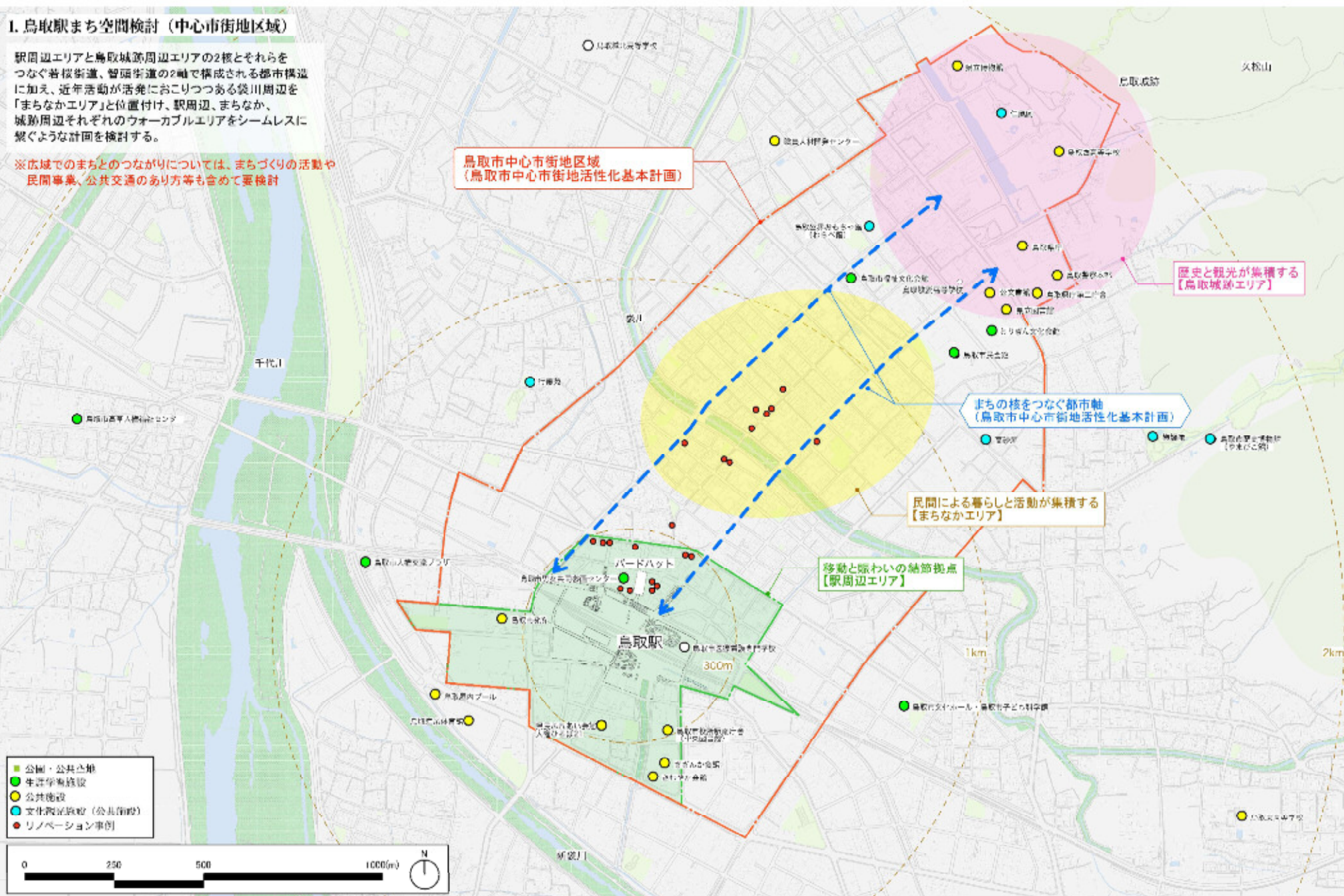
1) 「駅まち空間」の位置づけとまちなかとの関係

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

1. 鳥取駅まち空間検討（中心市街地）

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狭街道、磐頭街道の2軸で構成される都市構造に加え、近年活動が活発化している袋川周辺を「まちなかエリア」と位置づけ、駅周辺、まちなか、城跡周辺それぞれのウォーカブルエリアをシームレスに繋ぐような計画を検討する。

※広域でのまちとのつながりについては、まちづくりの活動や民間事業、公共交通のあり方等も含めて要検討

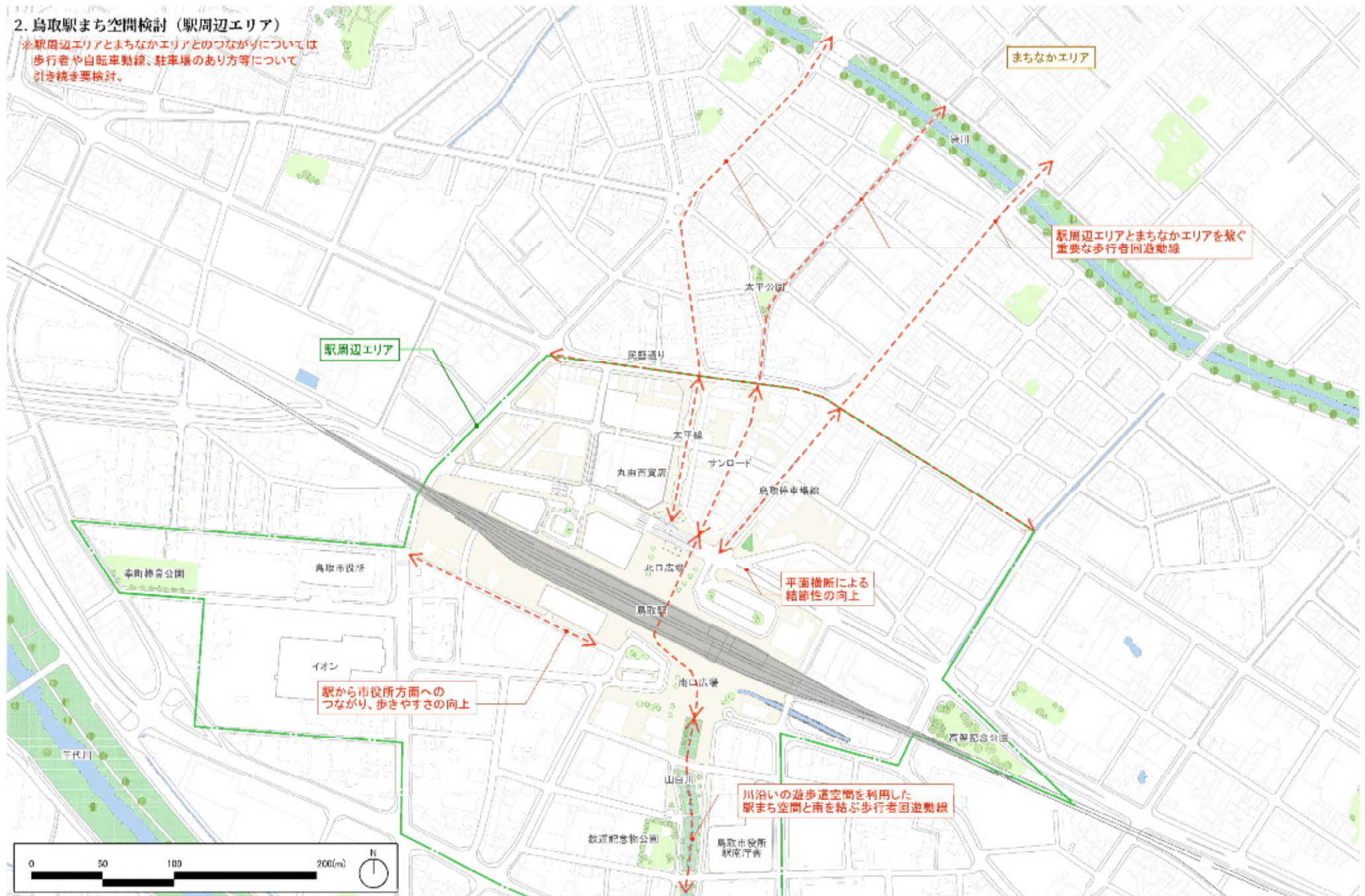


1) 「駅まち空間」の位置づけとまちなかとの関係

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—

2. 鳥取駅まち空間検討（駅周辺エリア）

※駅周辺エリアとまちなかエリアとのつながりについては
歩行者や自転車動線、駐車場のあり方等について
引き続き要検討。

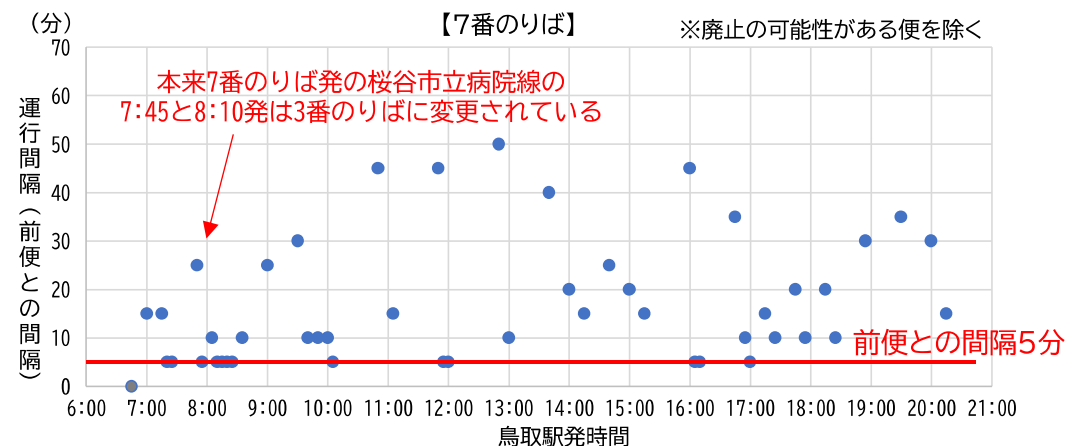
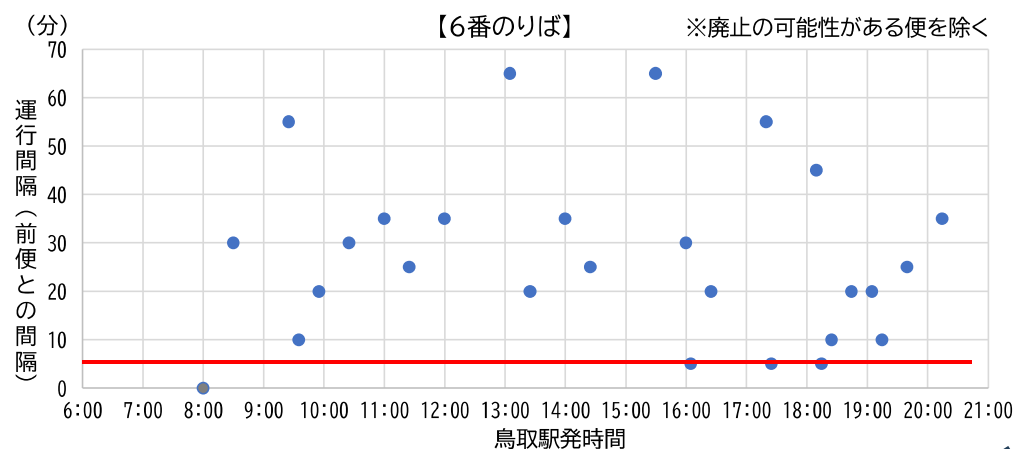


2) バスターミナルの計画条件のための分析について

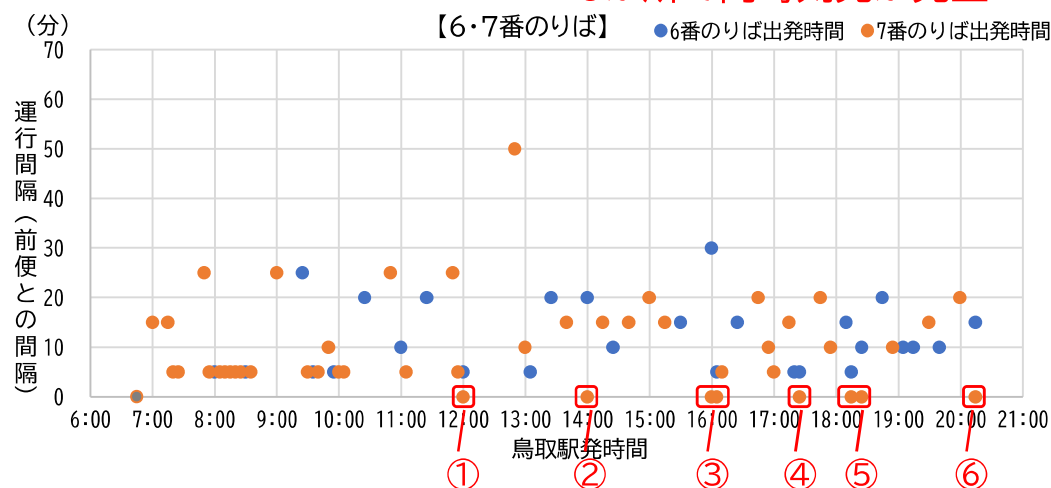
次の50年へ。未来創造ステーション
—ワクワクが止まらない、駅からはじまるミライのカタチ—

検討方針1：のりばの集約に関するデータ分析

- ・「のりば」を統合した場合の同時刻発の発生状況、前後便のダイヤ調整の可能性を分析。
- ・交通事業者との協議を継続し、運用上の課題や集約の可能性、利便性の向上など議論。



6か所で同時刻発が発生



①後ろに調整可能

出発時間	運行間隔	路線名
11:55	5	桜谷面影循環線
12:00	5	雲山市立病院線
12:00	0	八頭若桜線
12:50	50	八頭若桜線

②前後ともに調整可能

出発時間	運行間隔	路線名
13:40	15	八頭若桜線
14:00	20	雲山市立病院線
14:00	0	桜谷面影循環線
14:15	15	津ノ井若葉台循環線

③前後に調整(または他の乗り場に対応)

出発時間	運行間隔	路線名
15:30	15	雲山市立病院線
16:00	30	市立病院線
16:00	0	津ノ井若葉台循環線
16:05	5	雲山市立病院線
16:05	0	桜谷面影循環線
16:10	5	八頭若桜線
16:25	15	雲山市立病院線

④後ろに調整可能

出発時間	運行間隔	路線名
17:15	15	津ノ井若葉台循環線
17:20	5	雲山市立病院線
17:25	5	雲山市立病院線
17:25	0	桜谷面影循環線
17:45	20	八頭若桜線

⑤後ろに調整可能

出発時間	運行間隔	路線名
18:10	15	雲山市立病院線
18:15	5	雲山市立病院線
18:15	0	八頭若桜線
18:25	10	雲山市立病院線
18:25	0	桜谷面影循環線
18:45	20	雲山市立病院線

⑥後ろに調整可能(最終便)

出発時間	運行間隔	路線名
20:00	20	
20:15	15	雲山市立病院線
20:15	0	八頭若桜線

2)バスターミナルの計画条件のための分析について

検討方針2：バスターミナルの外への降車バス設置に関する分析

9

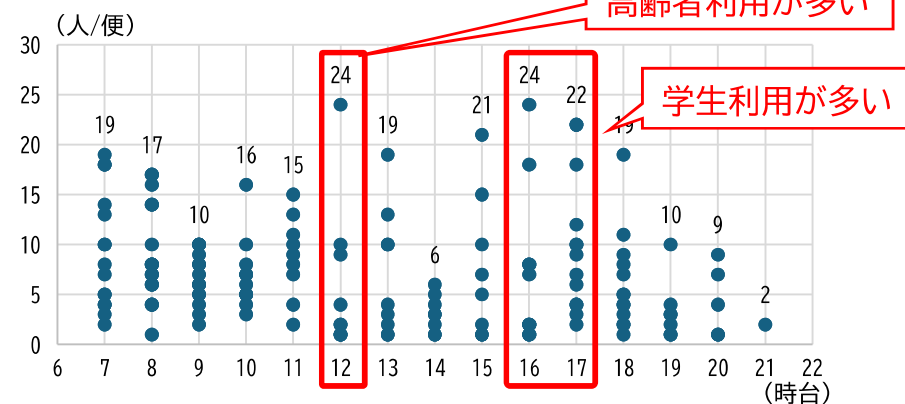
鳥取駅着便の5分間ごとの到着便数

時～	時まで	5分間での到着便数	時～	時まで	5分間での到着便数	時～	時まで	5分間での到着便数
7:00	7:05	0	12:00	12:05	1	17:00	17:05	3
7:05	7:10	0	12:05	12:10	1	17:05	17:10	1
7:10	7:15	1	12:10	12:15	2	17:10	17:15	2
7:15	7:20	1	12:15	12:20	0	17:15	17:20	1
7:20	7:25	1	12:20	12:25	2	17:20	17:25	2
7:25	7:30	3	12:25	12:30	1	17:25	17:30	1
7:30	7:35	2	12:30	12:35	1	17:30	17:35	3
7:35	7:40	2	12:35	12:40	3	17:35	17:40	2
7:40	7:45	2	12:40	12:45	1	17:40	17:45	1
7:45	7:50	0	12:45	12:50	1	17:45	17:50	0
7:50	7:55	2	12:50	12:55	0	17:50	17:55	1
7:55	8:00	2	12:55	13:00	1	17:55	18:00	1
8:00	8:05	4	13:00	13:05	0	18:00	18:05	1
8:05	8:10	0	13:05	13:10	0	18:05	18:10	3
8:10	8:15	2	13:10	13:15	1	18:10	18:15	0
8:15	8:20	1	13:15	13:20	0	18:15	18:20	2
8:20	8:25	3	13:20	13:25	2	18:20	18:25	2
8:25	8:30	1	13:25	13:30	0	18:25	18:30	1
8:30	8:35	2	13:30	13:35	3	18:30	18:35	3
8:35	8:40	2	13:35	13:40	2	18:35	18:40	2
8:40	8:45	1	13:40	13:45	0	18:40	18:45	2
8:45	8:50	1	13:45	13:50	0	18:45	18:50	0
8:50	8:55	2	13:50	13:55	1	18:50	18:55	1
8:55	9:00	1	13:55	14:00	2	18:55	19:00	1
9:00	9:05	1	14:00	14:05	2	19:00	19:05	0
9:05	9:10	3	14:05	14:10	0	19:05	19:10	2
9:10	9:15	3	14:10	14:15	0	19:10	19:15	2
9:15	9:20	0	14:15	14:20	0	19:15	19:20	2
9:20	9:25	0	14:20	14:25	3	19:20	19:25	2
9:25	9:30	0	14:25	14:30	2	19:25	19:30	1
9:30	9:35	1	14:30	14:35	1	19:30	19:35	1
9:35	9:40	2	14:35	14:40	0	19:35	19:40	2
9:40	9:45	1	14:40	14:45	1	19:40	19:45	1
9:45	9:50	0	14:45	14:50	0	19:45	19:50	2
9:50	9:55	3	14:50	14:55	1	19:50	19:55	0
9:55	10:00	0	14:55	15:00	0	19:55	20:00	0
10:00	10:05	1	15:00	15:05	1	20:00	20:05	0
10:05	10:10	1	15:05	15:10	1	20:05	20:10	1
10:10	10:15	0	15:10	15:15	1	20:10	20:15	0
10:15	10:20	1	15:15	15:20	3	20:15	20:20	1
10:20	10:25	0	15:20	15:25	1	20:20	20:25	1
10:25	10:30	2	15:25	15:30	1	20:25	20:30	0
10:30	10:35	1	15:30	15:35	2	20:30	20:35	0
10:35	10:40	0	15:35	15:40	2	20:35	20:40	1
10:40	10:45	0	15:40	15:45	1	20:40	20:45	1
10:45	10:50	2	15:45	15:50	0	20:45	20:50	0
10:50	10:55	2	15:50	15:55	2	20:50	20:55	0
10:55	11:00	1	15:55	16:00	0	20:55	21:00	1
11:00	11:05	0	16:00	16:05	3	21:00	21:05	0
11:05	11:10	2	16:05	16:10	1	21:05	21:10	1
11:10	11:15	0	16:10	16:15	1	21:10	21:15	0
11:15	11:20	1	16:15	16:20	2	21:15	21:20	0
11:20	11:25	0	16:20	16:25	0	21:20	21:25	0
11:25	11:30	3	16:25	16:30	1	21:25	21:30	0
11:30	11:35	0	16:30	16:35	2	21:30	21:35	0
11:35	11:40	0	16:35	16:40	0	21:35	21:40	0
11:40	11:45	2	16:40	16:45	1	21:40	21:45	0
11:45	11:50	1	16:45	16:50	1	21:45	21:50	0
11:50	11:55	1	16:50	16:55	4	21:50	21:55	0
11:55	12:00	2	16:55	17:00	1	21:55	22:00	1

5分間の最大到着便数は4台
(8:00～8:05, 16:50～16:55)

- ・鳥取駅着便の5分ピッチの到着台数を分析。
- ・最大4台/5分の箇所が2回発生。
- ・高齢者の降車に要する時間を安全側に設定すると、ターミナル外への降車バスは2バス程度は必要となる。
- ・バス事業者との運用面、道路管理者等との交通への影響等を協議を継続。

【便別の鳥取駅BTでの降車人数】(令和5年平日データ)



【バスサービス時間(参考値)】 出典: 駅広指針

指標	参考値	考え方
バスサービス時間 (S_B)	5分(計画サービス 時間)	・提供するバスサービス(出発頻度)であり、都市部と地方部でも、サービスの考え方は異なることで、目安として5分とした。
1人当りバス降車 時間(t_{OB})	2/60分/人(計画サ ービス時間)	・実際には、より短い時間でも可能であるが、この程度のサービス水準を確保することとする。

⇒1人当たりの降車時間: 2秒
⇒高齢者は5秒程度見込む

降車用は2バス程度は必要

2) バスターミナルの計画条件のための分析について

検討方針3：乗車と降車の併用運用に関する分析

【のりばごとの5分ピッチの発便数・着便数】(朝ピークの例:右図)

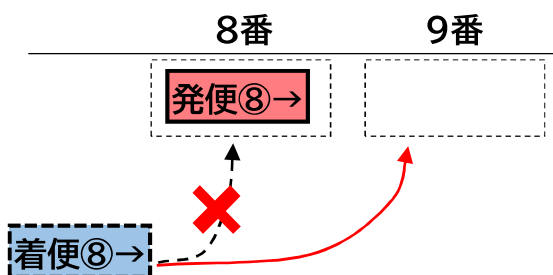
- ・路線バスののりばごとに5分ピッチで発着台数を集計したところ、いくつかの時間帯では、5分以内に発着が発生する場合がある。
- ・一方で、隣接する「のりば」発着がなく、複数路線を一体的にグループ化して考えるなどで、効率的に運用する可能性についてデータを整理・分析。

【運用の提案イメージ】

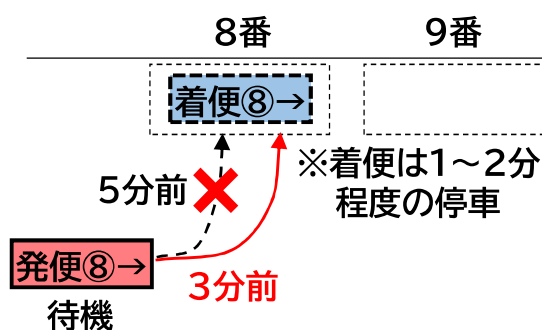
○同一ののりば、同一時間帯で発着便が存在する時間帯が存在することに対して、「3、4、5」「6・7、8、9」をグループ化して捉えると、空きバースは、存在。

⇒降車利用においては、「3、4、5」「6・7、8、9」をグループで捉え、空いているバースを流動的な利用の可能性について提案と継続議論。

【帰着時に発便が止まっている場合】



【発車時(5分前)に着便が止まっている場合】



※■5分以内に発・着便が存在

3, 4, 5グループ ← → 6・7, 8, 9グループ

時間帯 5分ピッチ	3のりば 発	3のりば 着	4のりば 発	4のりば 着	5のりば 発	5のりば 着	6・7のりば (八坂除く) 発	6・7のりば (八坂除く) 着	8のりば 発	8のりば 着	9のりば 発	9のりば 着
6:00~6:05												
6:05~6:10												
6:10~6:15												
6:15~6:20												
6:20~6:25												
6:25~6:30												
6:30~6:35												
6:35~6:40												
6:40~6:45												
6:45~6:50												
6:50~6:55												
6:55~7:00												
7:00~7:05												
7:05~7:10												
7:10~7:15												
7:15~7:20												
7:20~7:25												
7:25~7:30												
7:30~7:35												
7:35~7:40												
7:40~7:45												
7:45~7:50												
7:50~7:55												
7:55~8:00												
8:00~8:05												
8:05~8:10												
8:10~8:15												
8:15~8:20												
8:20~8:25												
8:25~8:30												
8:30~8:35												
8:35~8:40												
8:40~8:45												
8:45~8:50												
8:50~8:55												
8:55~9:00												
9:00~9:05												
9:05~9:10												
9:10~9:15												
9:15~9:20												
9:20~9:25												
9:25~9:30												
9:30~9:35												
9:35~9:40												
9:40~9:45												

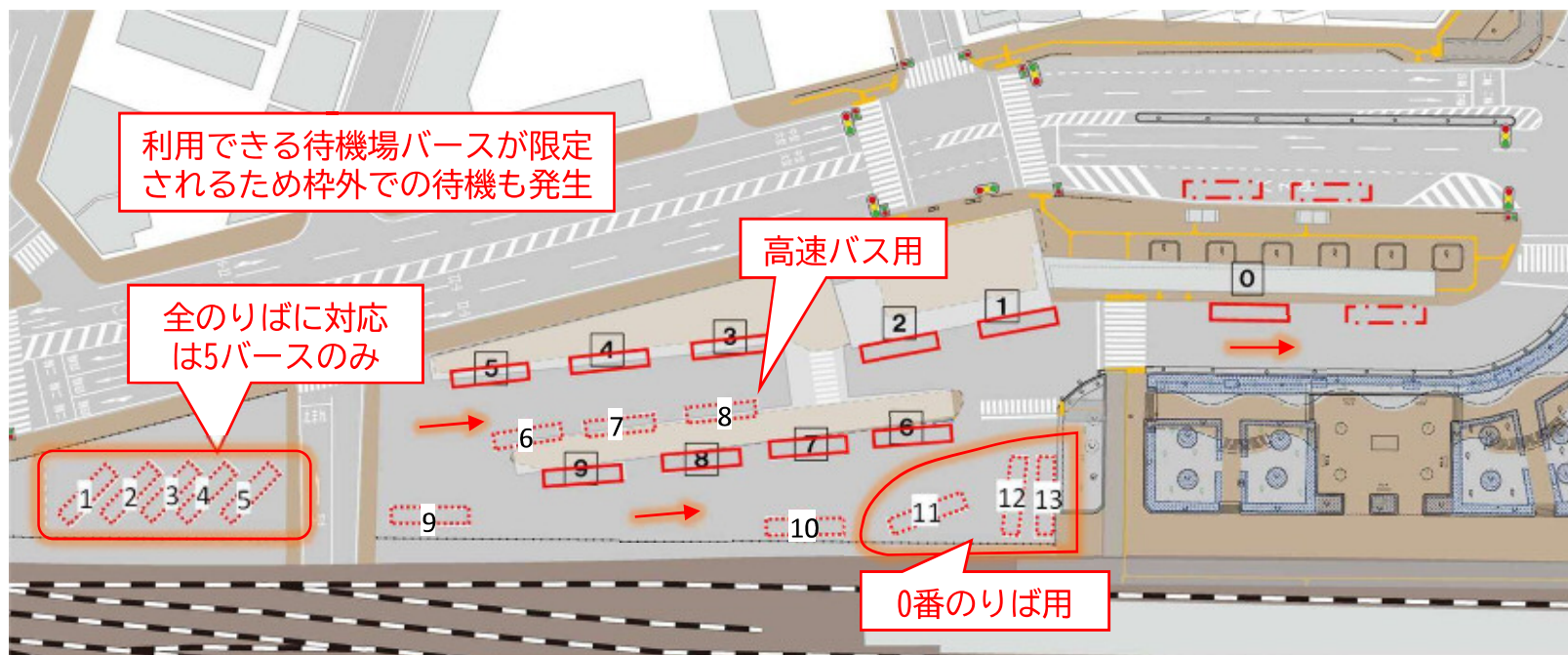
5分以内に発・着便が存在するのりばが存在するが、同じ時間帯で空いているのりばが存在

2) バスターミナルの計画条件のための分析について

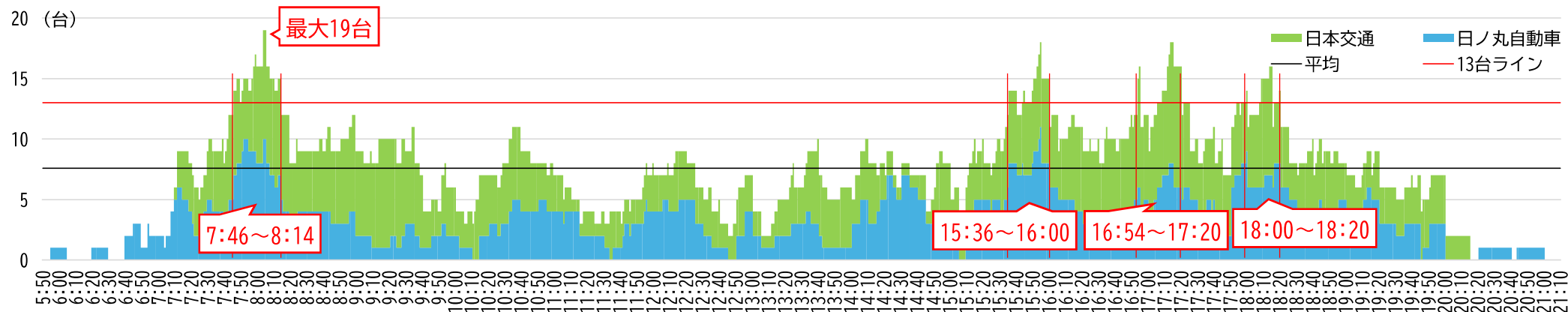
検討方針4：待機の実態と適切なバース数検討

11

・交通事業者から提供を受けたデータを基に、バス待機の実情を客観的に見える化し、引き続き、意見交換。



【待機場バースの利用推移】

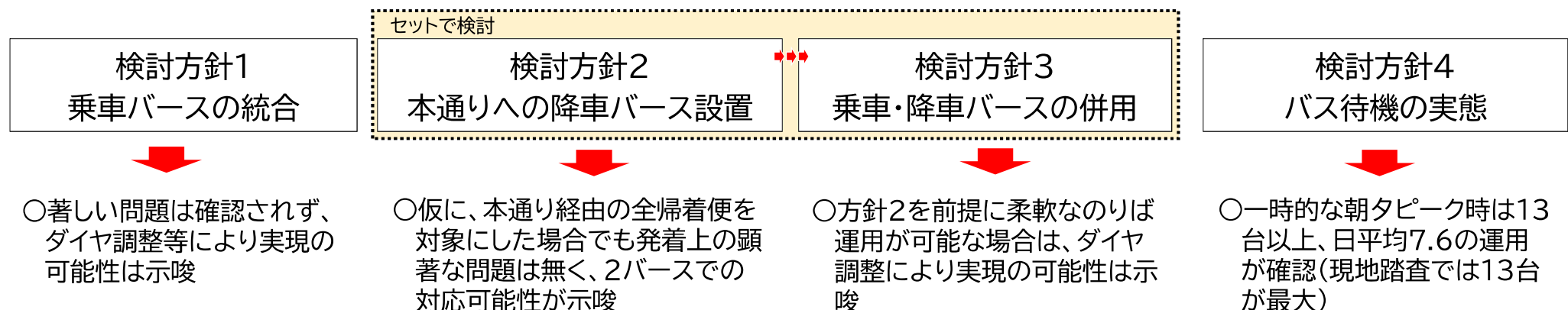


2)バスターミナルの計画条件のための分析について

定量的な分析のまとめ

・バス事業者との意見交換を踏まえ、**効率的で利便性の高いバスターミナル内のあり方**について、検討熟度を高めていくための第一段の方針として定量的な現状を分析・整理

①現状の分析結果(総括)



②バスターミナル検討の諸元(案)

※下表は、駅まち空間の各機能の配置や規模感などのバランスを示すために第一弾の方針を示すものであり、引き続き検討していくものである。

	現状	第一弾のあり方(試算)	提案概要
乗車	10バス (0～9番のりば)	8バス	※のりば1と2、6と7を統合 ※引き続き、あり方を検討
降車	4バス (鳥取福部3、BT内1)	3バス (若桜街道2、BT内1)	※方針2と4は独立した検討であり、効率かつ利便性の高い必要数を模索
待機	13バス	現状維持	※ターミナル内外も含めて、事業者側の視点での利便性も模索

引き続き、バス事業者等との意見交換を継続し、**駅まち空間整備の考え方とも整合したあり方**を模索する。

別紙 平面レイアウト(案)にて説明

4) 駅まち部会での議論のポイント

第4回 駅まち空間デザイン検討部会(R7.7.2)

議題:

1. 昨年度のおさらい
2. 「駅まち空間」の位置づけとまちなかとの関係
3. 交通事業者との意見交換の状況
4. バスターミナル内のバース数検討
5. 駅まち空間レイアウト(案)
6. 複合施設の意見整理
7. 複合施設の考え方について
8. 今年度のスケジュール(案)

意見交換



▲レイアウト案の模型



▲デザイン部会の様子



▲デザイン部会の様子

論点

- 駅前と中心市街地の繋がりは、地域の商店街からも要望があり、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。
- 基本計画の方針の1つであった集約型交通ターミナルという考え方も踏まえ、高齢者、障がい者を含めた利用者の目線も入れてターミナル再編を進める必要がある。
- 今後、四季折々の環境変化として雪や雨、その排水面など浸水等が発生しない整備が必要。
- 駅前の平面横断や若桜街道へのバス停設置については、道路や交差点の処理能力が低下しないか検証し、関係者と協議しながら検討を進める。
- 中心市街地の住民が駅前再整備に対して、更に関心を高めてくることが重要。
- 将来的な交通モードのあり方の変化も見据え、長期的な視点で時間軸をもった整備を考えていくことが重要。
- 駅前の開発が完了した後に、地域を誰がどのようにマネジメントしていくのか、議論を深めていく必要がある。
- 複合施設に対してもコンセプトメイキングとプロデューサー役の存在が非常に重要。
- レイアウト案の検討に合わせ、整備用地や概算事業費などについても検討し、関係者との協議を進める必要がある。

(3) 四者連携協議会の開催について

○四者連携協議会では、駅まち空間デザイン検討部会での検討・議論の内容を共有しつつ、駅まち空間のレイアウト(案)を示し、レイアウトの考え方等について関係主体で共有。

◆第4回四者連携協議会の開催について

○開催日時 令和7年7月29日(火)
16時～17時

○開催場所 鳥取市役所本庁舎7階
全員協議会室

○参加者 鳥取市 羽場副市長
鳥取県 中原副知事
JR西日本 和田副支社長
鳥取商工会議所 岡副会頭

○協議内容

(1)今年度の取り組み状況について

- 1) 交通事業者との意見交換
- 2) 地元商業等関係者との意見交換
- 3) 交通実態調査
(複合施設を考慮した休日調査)



(2)駅まち空間デザイン検討部会の検討状況報告

- 1) 「駅まち空間」の位置づけとまちなかとの関係
- 2) バスターミナルに関するあり方検討
- 3) 駅まち空間レイアウト(案)
- 4) 部会での議論のポイント

(3) 四者連携協議会の開催について

■四者連携協議会で出された意見

主な意見概要

1. まちなかとの繋がり・まちづくりに関して

- 駅周辺の再整備が若者にとって魅力あるものとなり、まちなかに外出したいと思える空間の創出、**思い出を育み、また鳥取へ戻ってきたと思えるもの**にしていく必要がある。
- 駅前だけが再整備されても賑わいは生まれないため、まちなかのウォークブルをどのように進めていくのか、**イベントでの利用のしやすさ、家族連れが心地よく過ごせる駅北口広場のあり方**をしっかりと考えていく必要がある。
- 部会での論点にもある駅まち空間のマネジメントが重要であり、**経済団体としても協力**をしていきたい。
- 若者だけでなく、高齢者や障がい者にとっても魅力のある空間となることを期待する。

2. レイアウト案及び関係者との調整に関して

- 平面横断の効果は理解するものの、交通の流れが滞る懸念もあることから、データも取りつつ、県警や県(道路管理者)と協議を進めて欲しい。
- 若桜街道への降車専用バスの設置についても、**交通処理や安全性の観点から検証**し、関係者との協議を深めてほしい。
- 北口交通広場への設置が検討されているタクシー乗降場はわかりにくいし、駅コンコース出口から遠い。複合施設の裏側に位置するため、**しっかりとした案内による誘導や動線の確保、駅を出てからの視認性などの工夫**が必要。また、南口に身障者用乗降場を設置する案も含め、**早めに障がい者各団体等との協議**をされたほうが良い。
- 計画により自転車の流動も変わってくるので、自転車や歩行者の動線も検討をしていただきたい。
- 複合施設の内容については、**まちなかの商店街やリニューアル中のシャミネとの相乗効果**を図っていくことが重要。
- バスターミナル等については、**既成概念にとらわれず、他都市の事例も参考に適切な規模**にしていきたい。

3. 全体を通じて

- 本レイアウトの方向性については、**現実的な案に近づいており、引き続き個別の議論**を重ねていければよいと考える。
- 本レイアウトが公表されていくことで、**市民の間にも様々な議論**が生まれてくればよい。
- 県も**引き続き協力していく**。今後、概算事業費等算出していただき、鳥取市のお考えをしっかりと聞きながら、県有地も含め、どういう形で協力できるか考えていきたい。