

※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	1-4
4 検討経緯・体制	1-5
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 事業の効果	5-1
1 事業効果の考え方	5-1
2 KPI・目標値の設定	5-3
2-1 再整備による行動変化への期待	5-3
2-2 KPI・目標値の設定	5-7
第6章 事業の進め方	6-1
1 段階整備計画	6-1
2 目指すべき管理運営の姿	6-4
2-1 歩行者広場（北口広場、南口広場）	6-4
2-2 複合施設	6-4
2-3 バスターミナル・交通広場	6-5
2-4 駐車場	6-5
3 事業手法	6-6
3-1 駅前広場等基盤整備	6-6
3-2 複合施設	6-6
4 事業の実現に向けた連携と手続き	6-7
5 今後の検討体制	6-9
5-1 検討体制	6-9
5-2 デザインの質を高めるための工夫	6-9
6 想定スケジュール	6-10

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繋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。



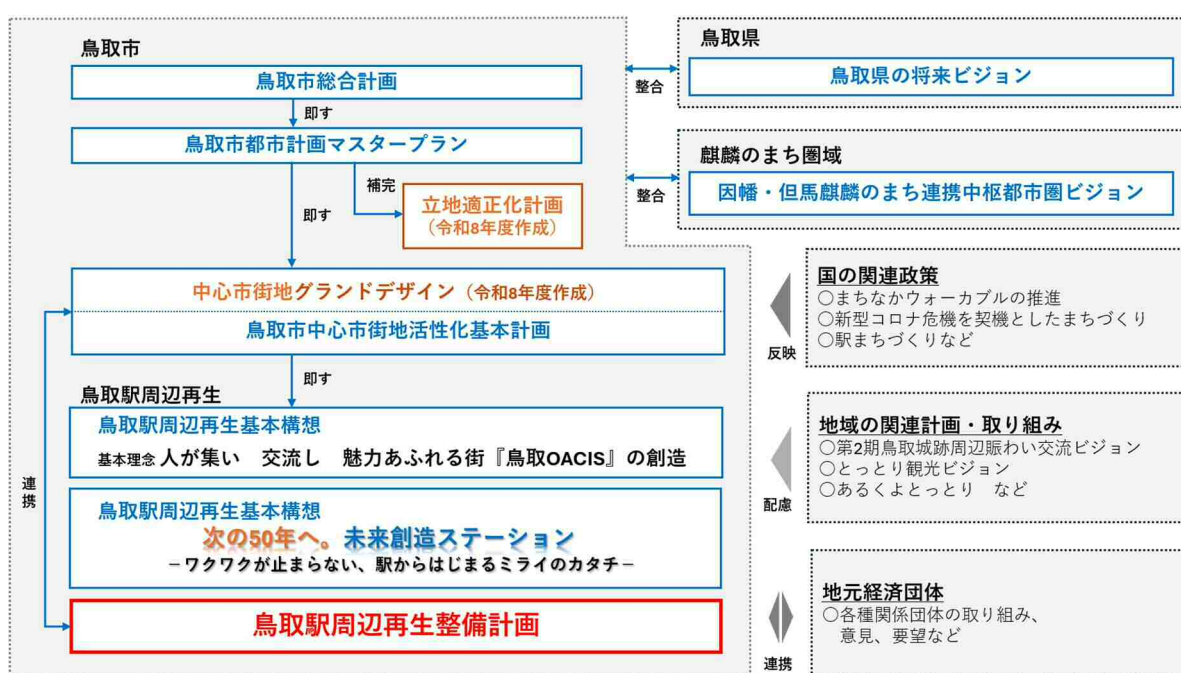
～日常的に賑わい・交流がうまれる駅まち空間を目指して～

※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）、複合施設等の整備範囲に加え、周辺街区や街路等を含む一体的に必要な機能の配置を検討する範囲（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。

なお、令和8年度作成予定の立地適正化計画は都市計画マスタープランの一部として同プランを補完するものであり、中心市街地グランドデザインは中心市街地活性化基本計画（第5期）の中核となる中心市街地全体の将来像を描き、本計画と相互に連携するものとして位置付けます。



□ 上位関連計画との位置づけ

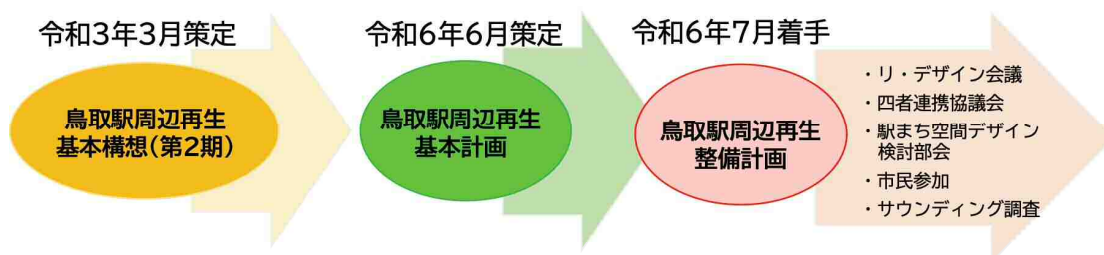
本計画の範囲は、鳥取駅を中心とした駅まち空間を対象としつつ、一体的な整備の検討が必要となる駅周辺エリアを始め、活性化を推進していく中心市街地全体との繋がりについても、十分配慮することとします。



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。



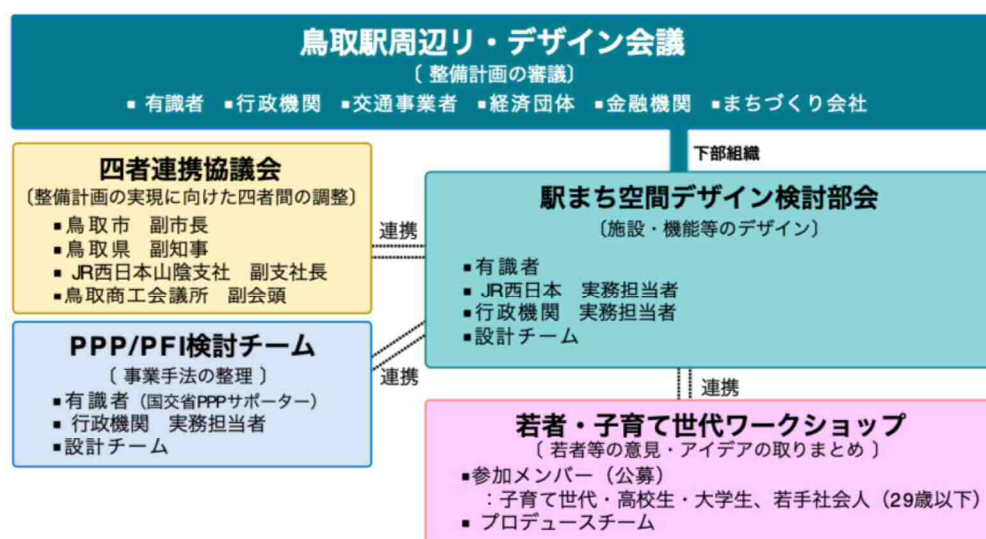
□ 検討経緯

(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。

なお、本計画とあわせて、立地適正化に向けて都市計画検討委員会で計画策定について議論するとともに、中心市街地活性化に向けて中心市街地グランドデザイン検討会議等でグランドデザインについて検討を進めることとしており、本計画と密接に連携して一体的に推進する体制とします。



□ 検討体制

令和6年度												令和7年度							令和8年度																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													</

□ 検討プロセス

鳥取駅を中心とした駅まち空間は、鳥取駅周辺都市改造事業（昭和 45 年～昭和 55 年）による整備から約半世紀が経過し、施設の老朽化や求められる機能の変化などにより、市民が集い、日常を過ごす場として十分に機能していません。また、当時の時代背景から自動車を中心に計画された構造となっているため、人が行き交うにぎわいが生まれにくく、それらをまちなかへ誘導する構造・機能も十分ではありません。



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)	—

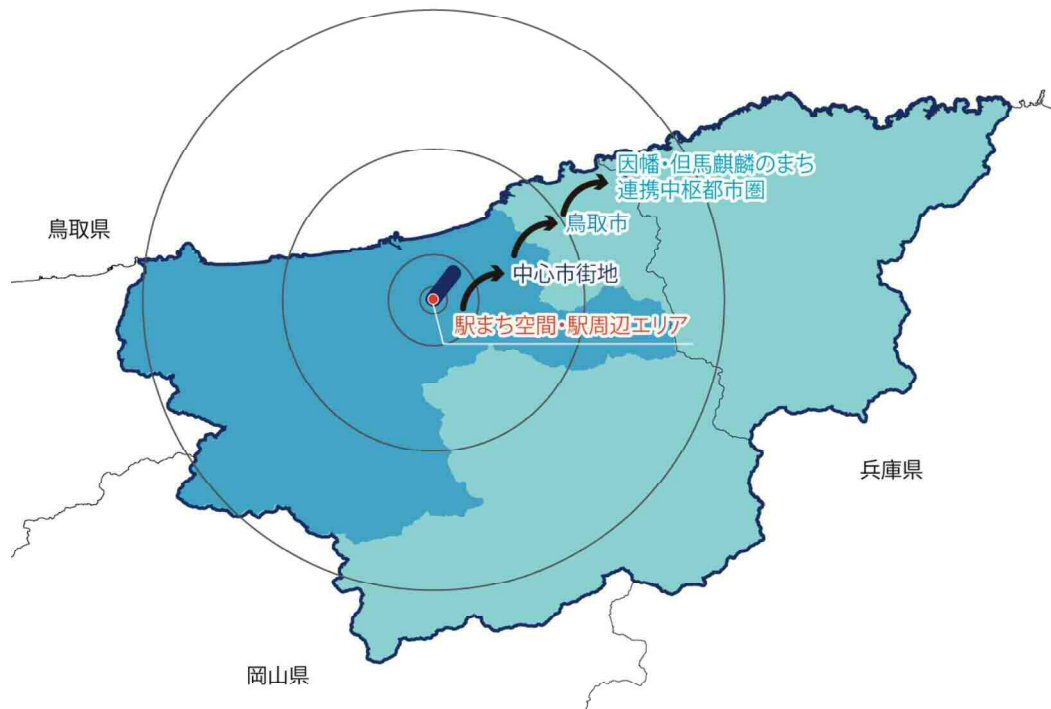
□ 建ぺい率・容積率

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。

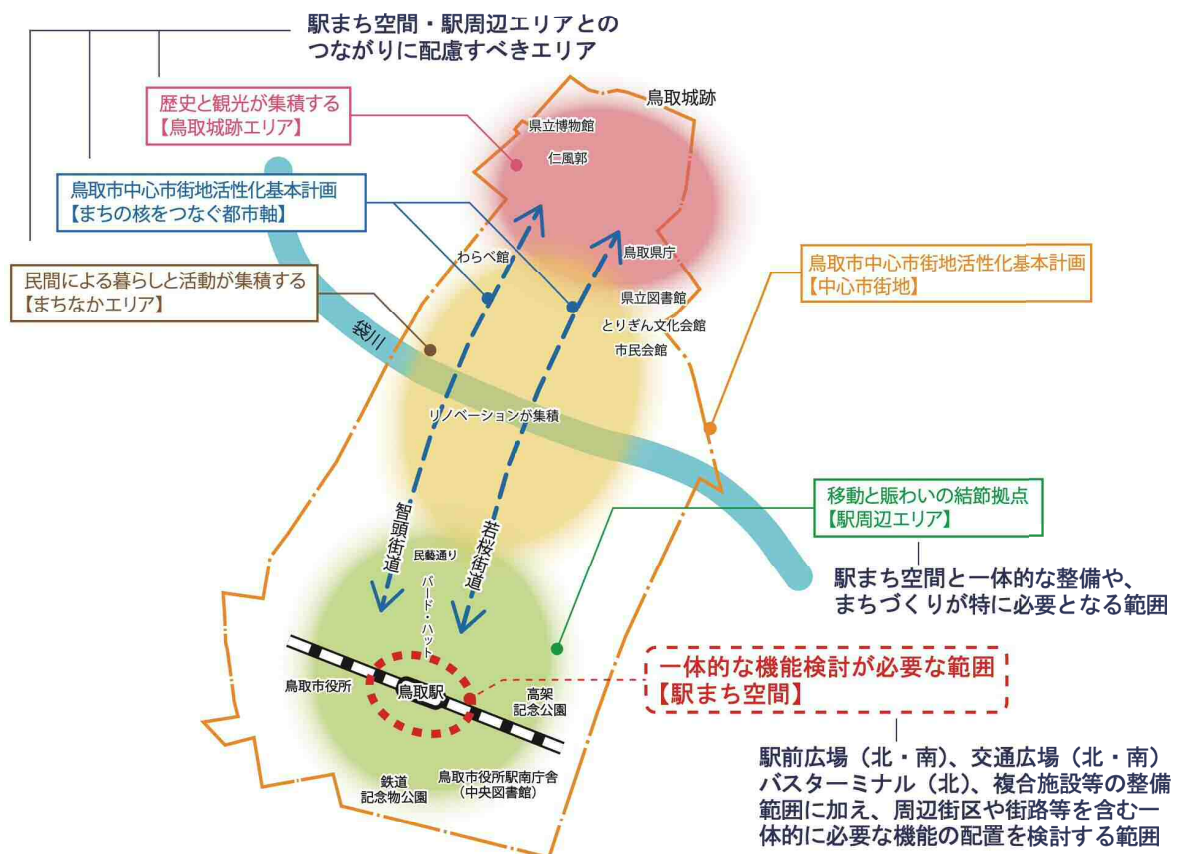


区域レベル	本事業の役割
駅まち空間 駅周辺エリア 	鳥取駅周辺の賑わい創出・若者を始めとする多世代にとって居心地の良い滞在空間の確保による魅力の向上、交流や人材育成の場の提供、交通結節機能の強化 等
中心市街地 	若者のまちなか暮らしの促進、遊休不動産の活用による地域の再生、回遊・滞在の促進による経済活力の向上、民間事業者による投資の誘発、交流人口の拡大、エリア価値の向上
鳥取市 	地価向上・民間投資による税収の増加、増加税収を財源とした行政サービスの向上、市域の魅力向上による移住・定住者の増加など地域経済の好循環
麒麟のまち圏域	鳥取駅周辺が経済・観光・防災の拠点・玄関口として機能すること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、鳥取市中心市街地地域
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範囲
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）、複合施設等の整備範囲に加え、周辺街区や街路等を含む一体的に必要な機能の配置を検討する範囲



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
自動車为中心的の南口広場



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。

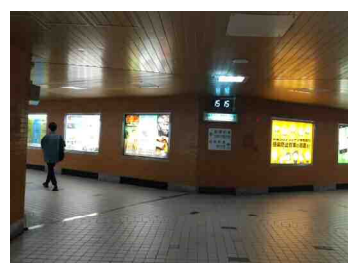
【歩行環境の現状】



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

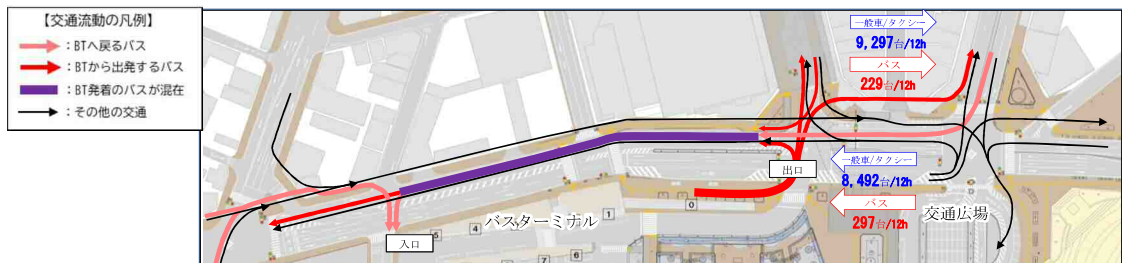


直進交通の間隙をバスが右折する
無信号のバスターミナル入口



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＞

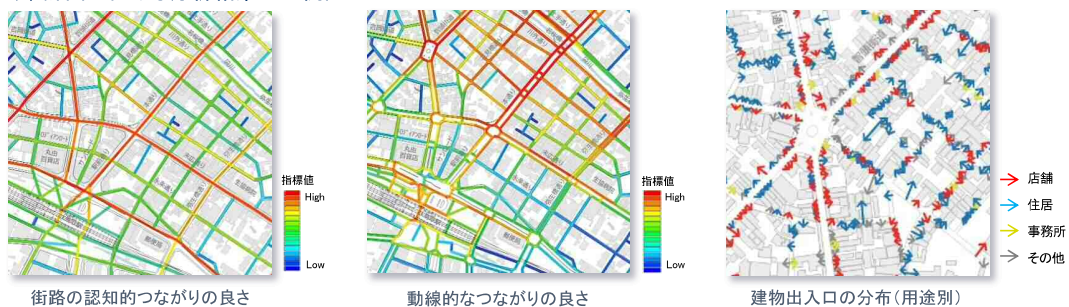
- ① 客観的根拠に基づく都市空間
- ② 人間中心の空間デザイン
- ③ エリア全体の価値向上を目指す

＜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
- 建物出入り口の分布

〈本計画における分析結果の一例〉



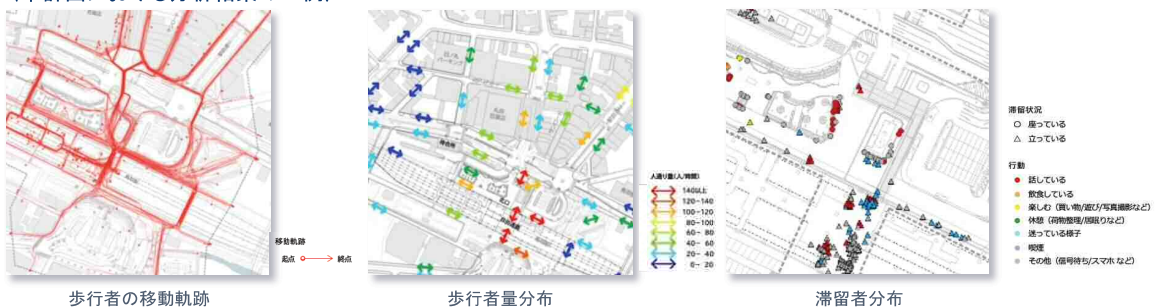
人の移動や滞留行動といった現象のベースとなるまちの「かたち」の特徴を可視化します

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

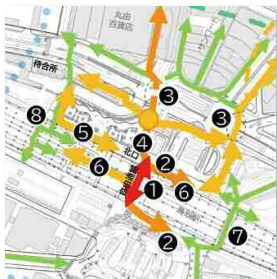
〈本計画における分析結果の一例〉



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

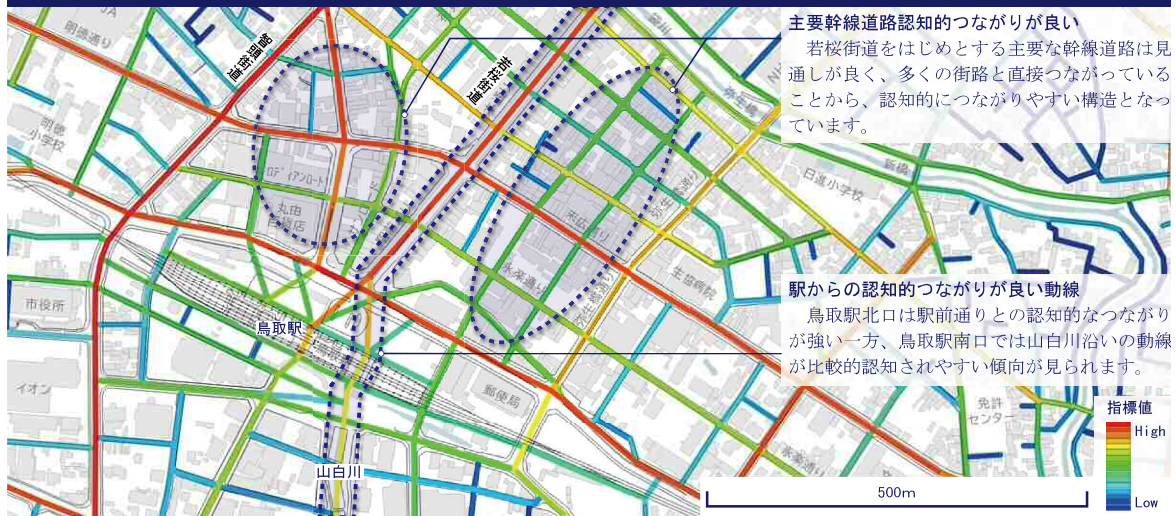
駅まち空間再編の方針・デザイン検討への活用



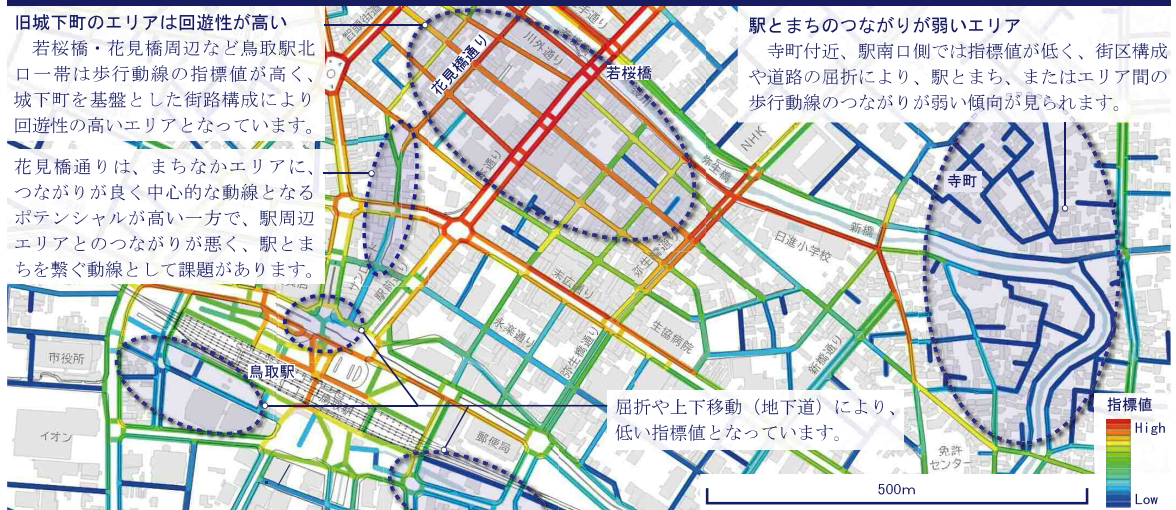
分析から得られたポイントは、単なる交通施設としてだけでなく、駅まち空間で人が移動・滞在するなかで、さまざまなモノ・コトと出会いを生みだすデザインの要点となります

(1) 空間特性の分析結果

認知的なつながりの良さ



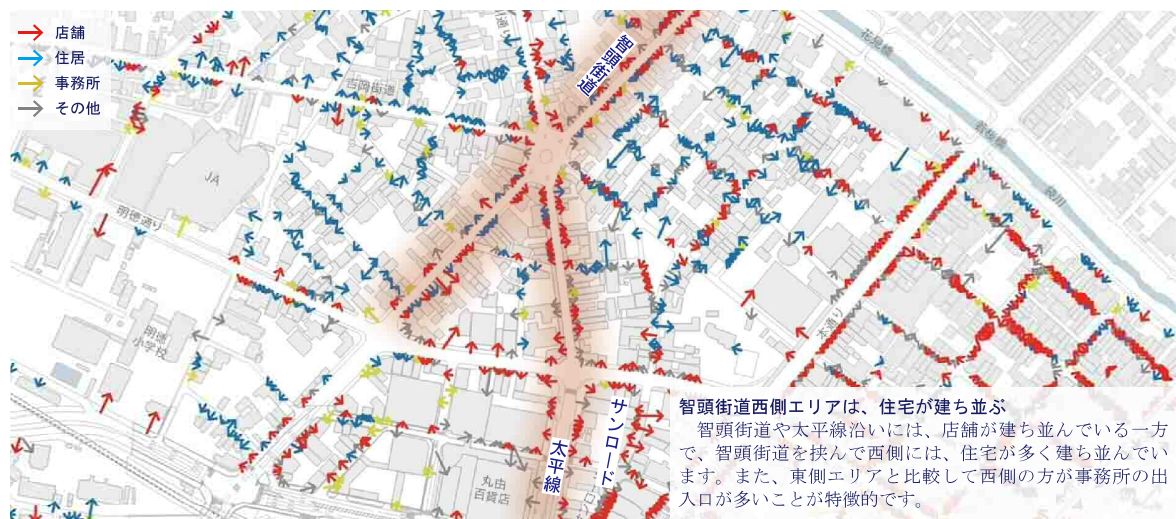
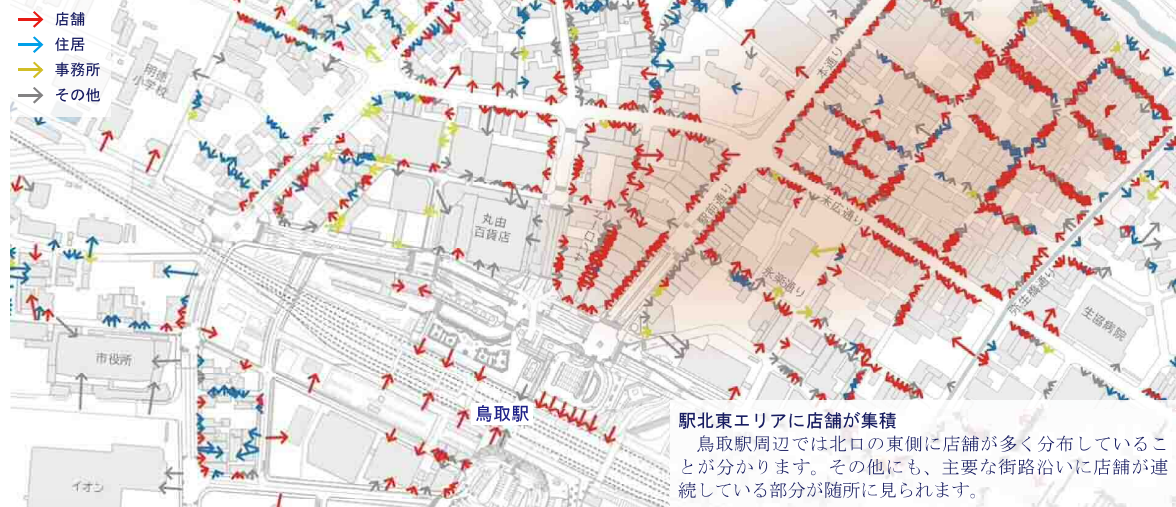
動線的なつながりの良さ



途中経路としてのつながりの良さ

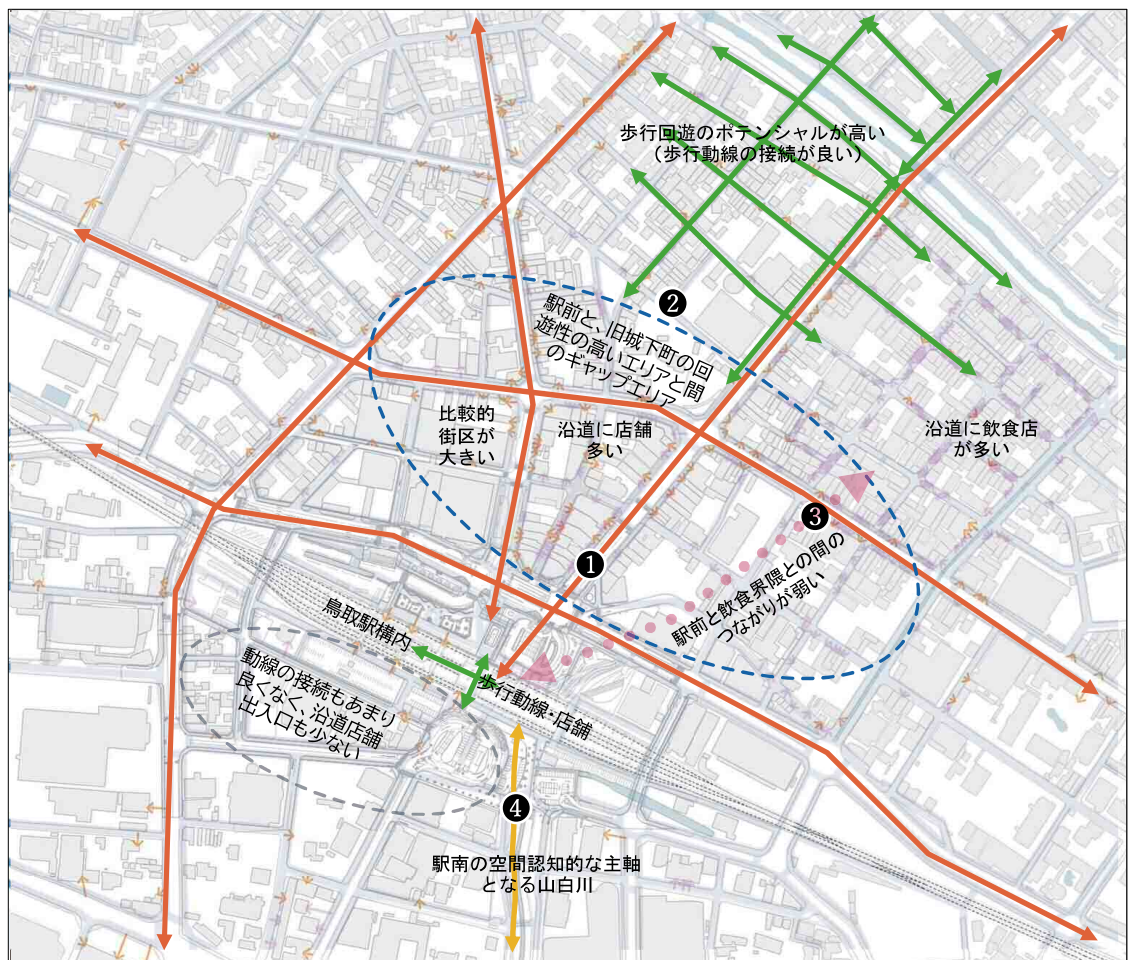


建物出入口の分布



■ 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。



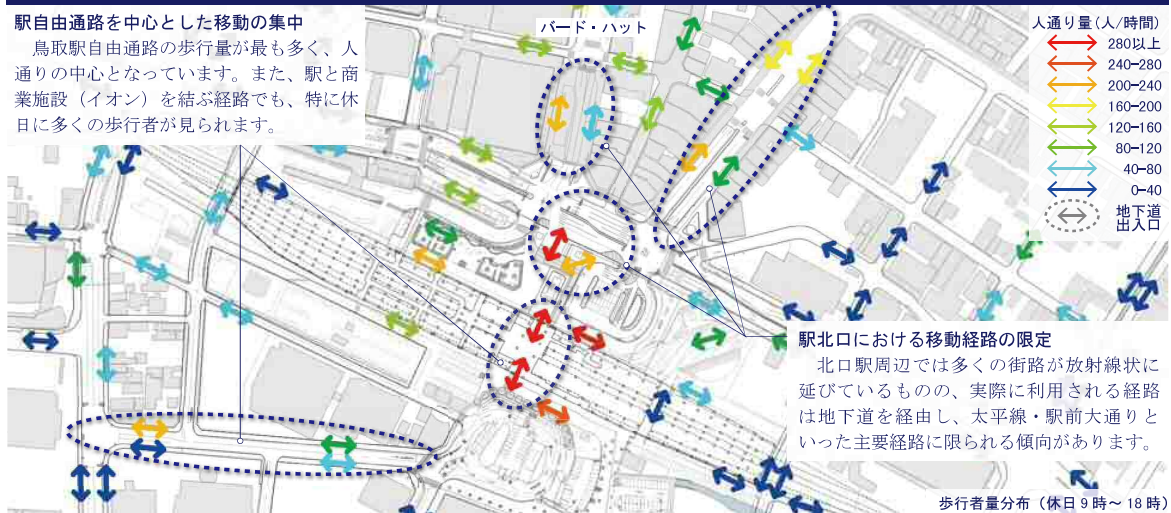
□ 駅まち空間の空間特性

(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

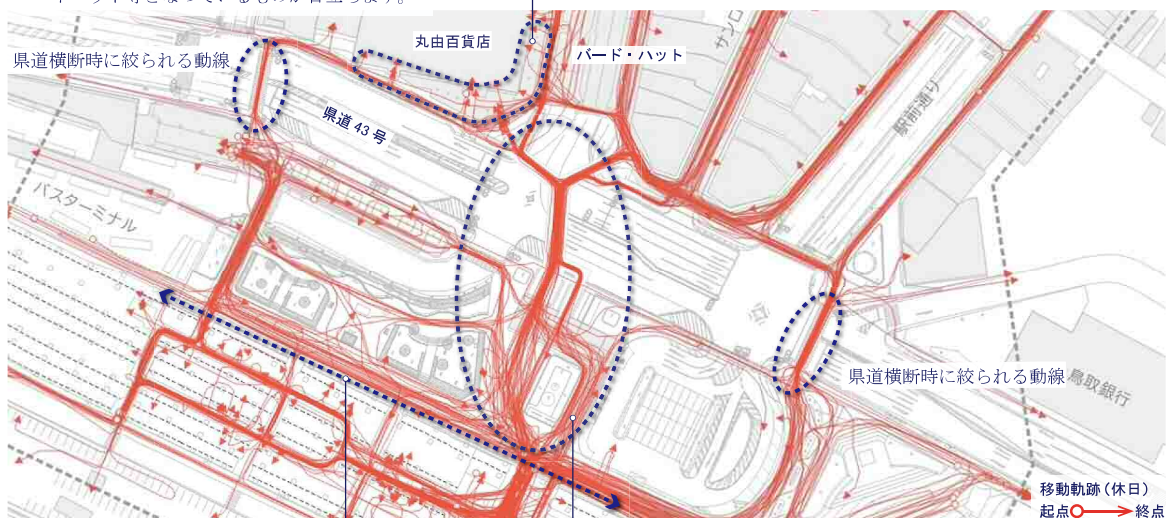
鳥取駅自由通路の歩行量が最も多く、人通りの中心となっています。また、駅と商業施設（イオン）を結ぶ経路でも、特に休日に多くの歩行者が見られます。



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。



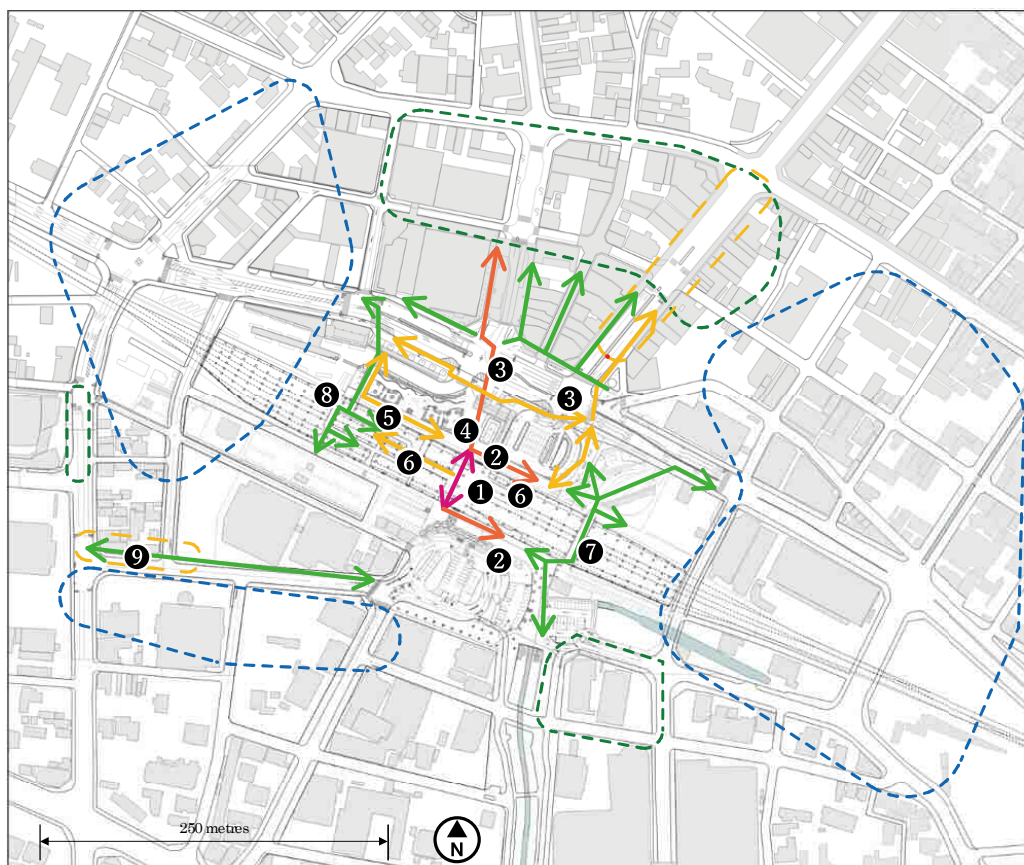
駅舎に沿った横（東西）方向の動きも比較的多いことが読み取れます。

屈曲が多く県道横断時に絞られる歩行者軌跡

駅北口周辺における南北方向の歩行動線は屈折が多く、特に県道の横断時に細く絞られています。

■ 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。

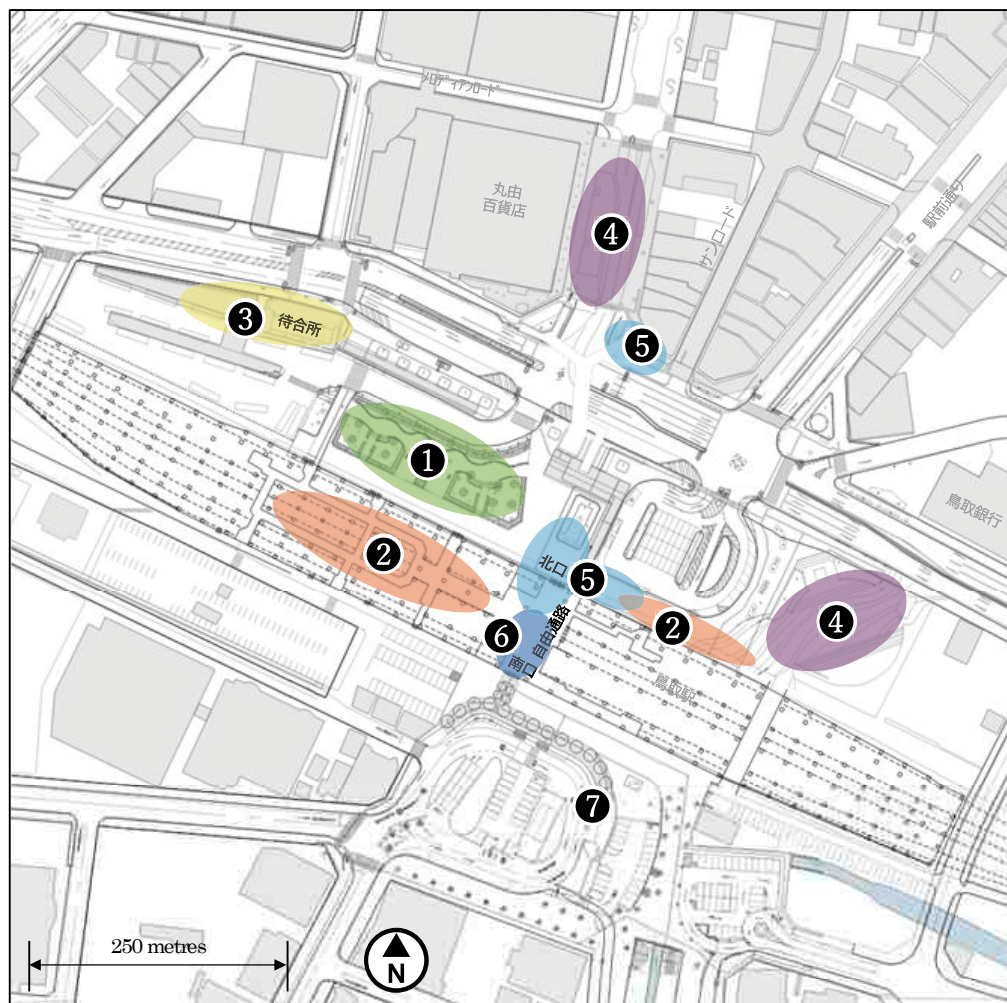
南口側における滞留行動の少なさ

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、多くの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。



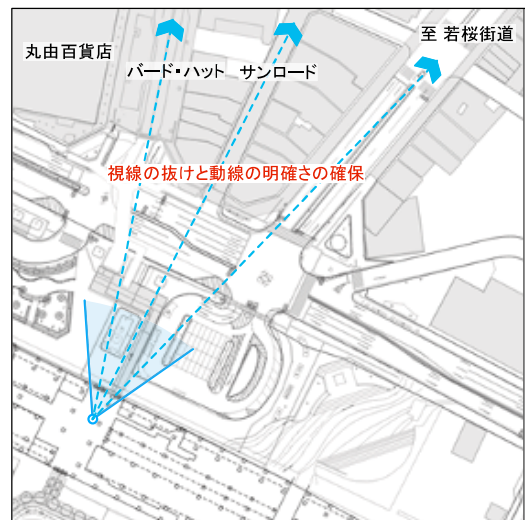
□ 駅周辺の歩行者の滞留行動の特徴

(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。

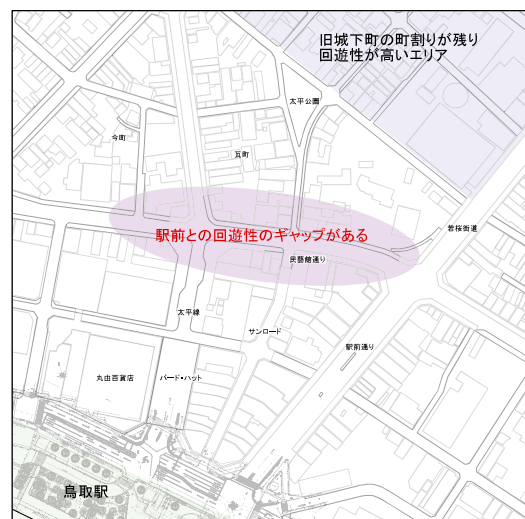
この軸の視線の抜け、動線の明快さを確保することが重要です



【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。

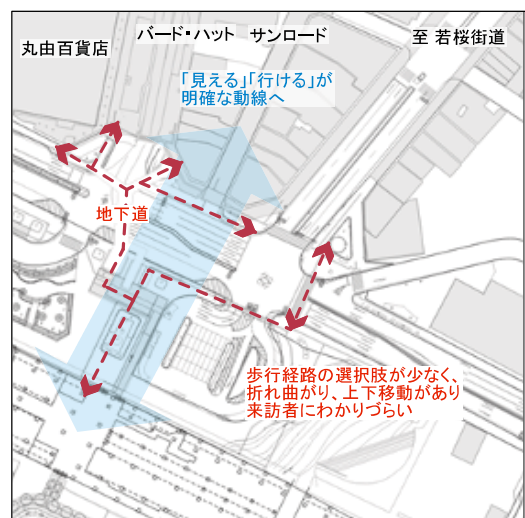
駅北周辺の歩行回遊性を高め、駅と旧城下町のつながりの強化が求められます



【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 ワークワクが止まらない、駅からはじまるミライのカタチ
基本方針	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 しみ出す空間整備 ③市民が集いたくなる 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

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 - 日常的に訪れたくなる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

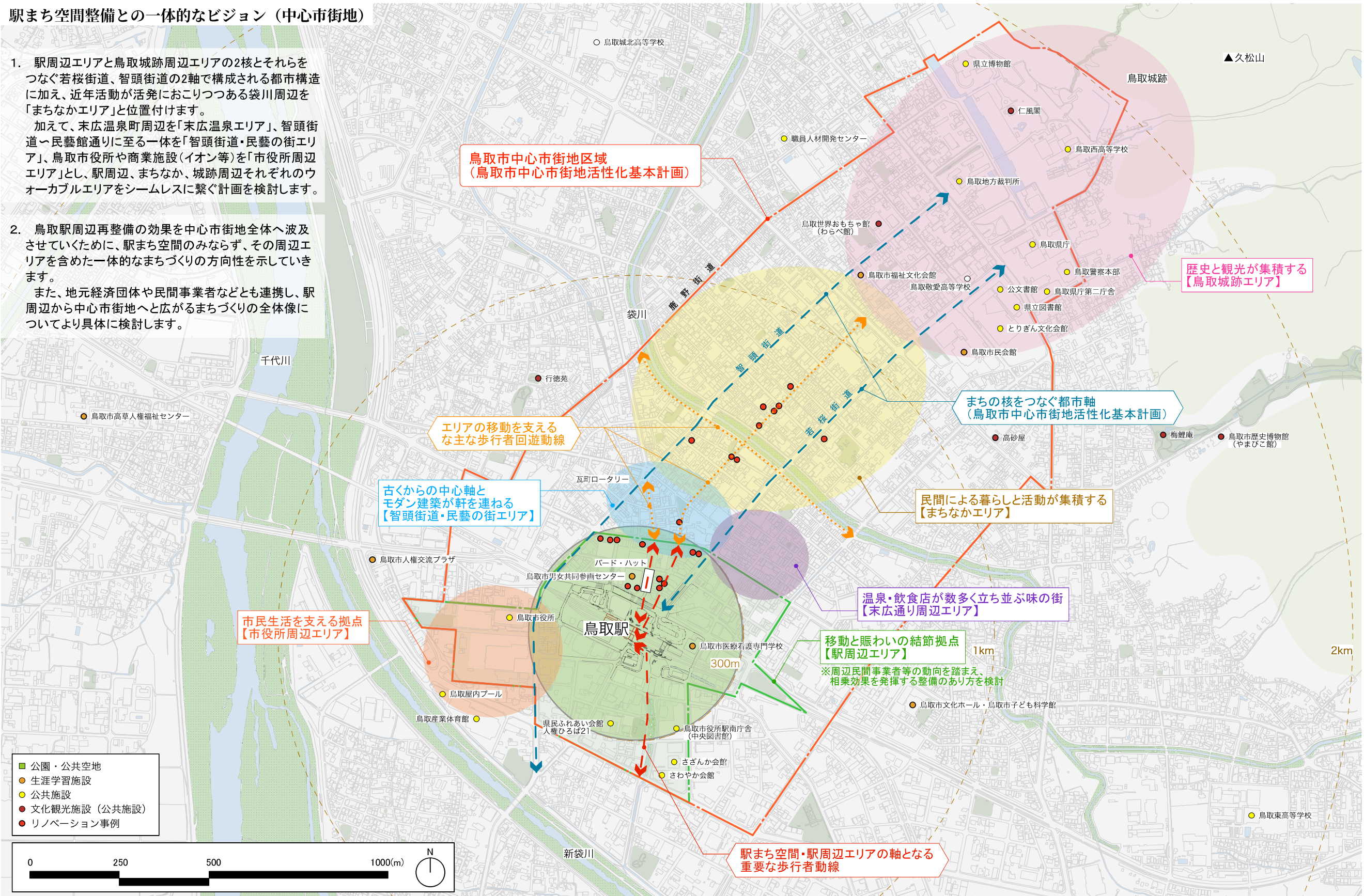
駅まち空間整備との一体的なビジョン（中心市街地）

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。

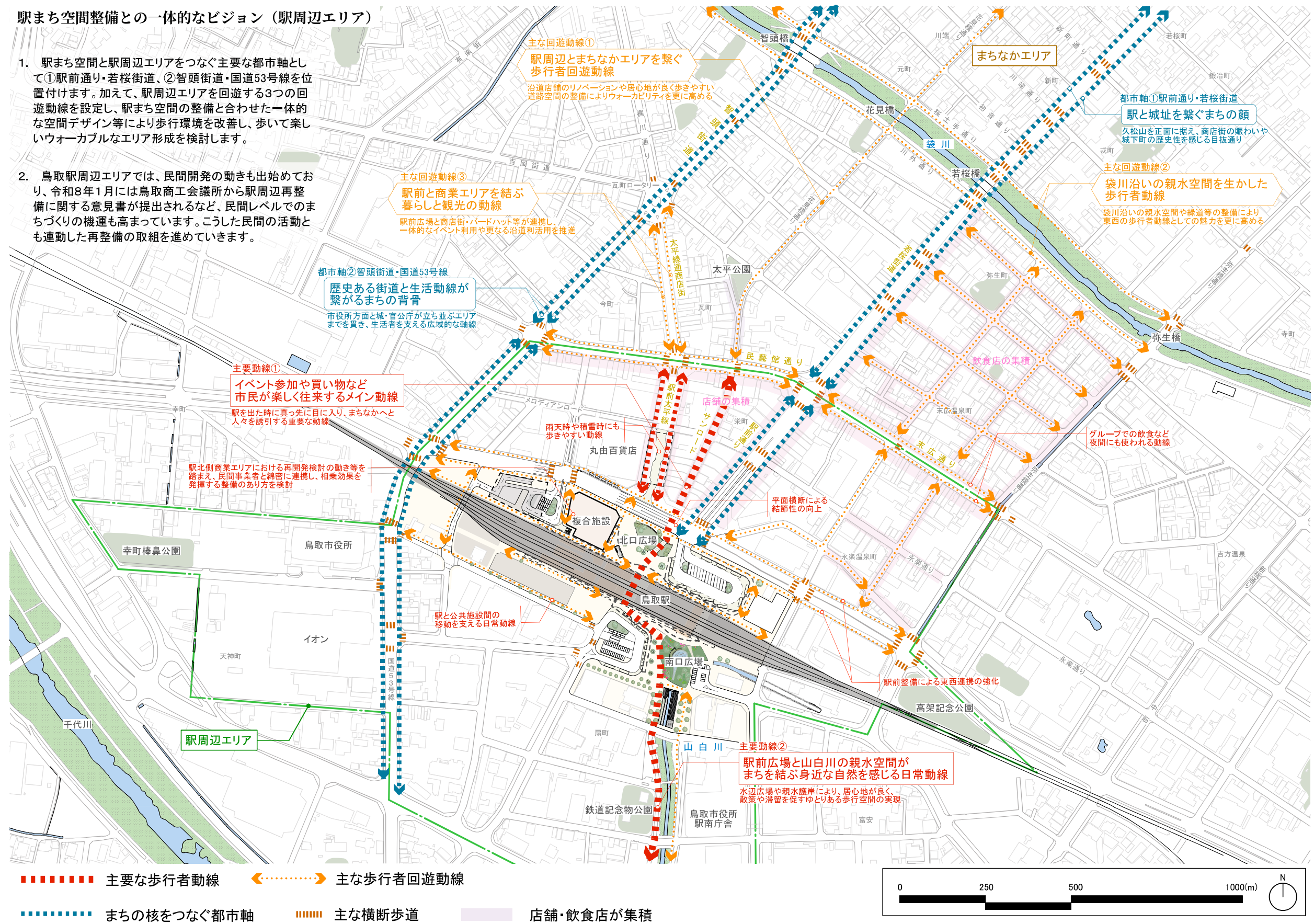
また、地元経済団体や民間事業者などとも連携し、駅周辺から中心市街地へと広がるまちづくりの全体像についてより具体的に検討します。



□ 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。



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）

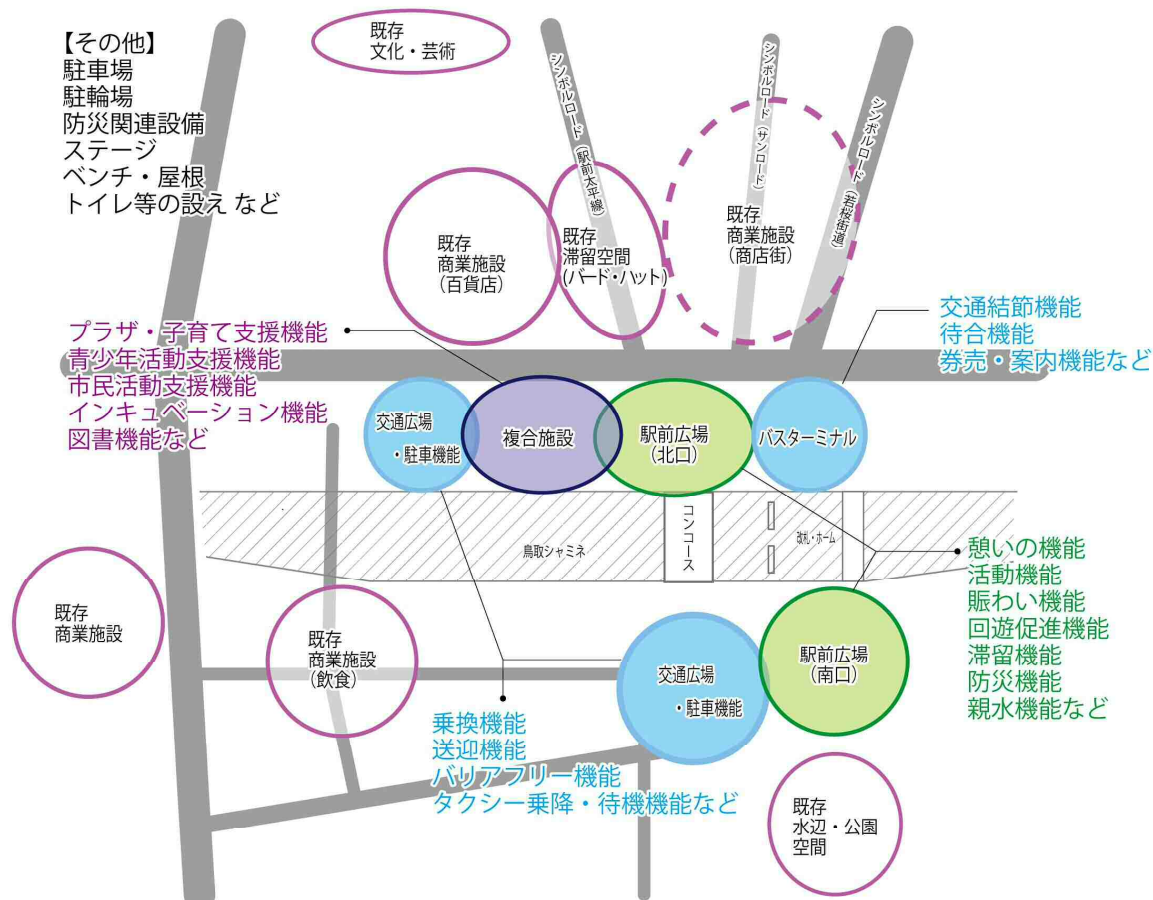
(3) その他駅まち空間の主要機能を支える機能

⇒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

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。

- 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、歩道拡幅や滞在スペース、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。

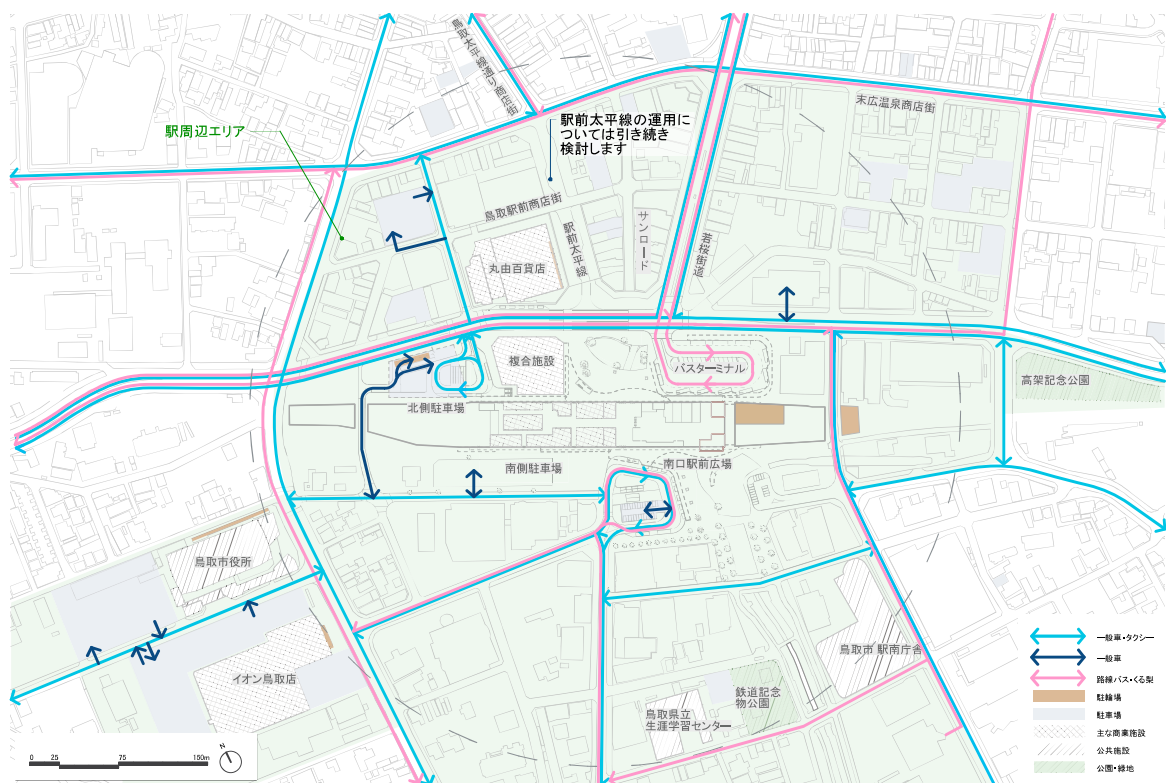


- 駅前広場内は、歩行者の安全を最優先とするゾーニングに基づき、広場内での押し歩きを促す空間設計や広場を迂回・横断する際の自転車動線を明確化することで、自転車と歩行者の共存ルールが自然に守られる通行環境を整えます。
- 駅への近接性や周辺施設へのアクセスを考慮した駐輪場の集約・再配置を検討します。駅前広場の視認性や景観の向上に併せてスムーズな公共交通への乗り換えを促す動線を構築します。
- シェアサイクルや次世代モビリティの普及を見据えた道路構成と拠点整備を想定し、多様な移動手段を柔軟に受け入れ、公共交通を補完するラストワンマイルの拠点機能と最適化された走行環境を強化します。
- 駅まち空間を起点として、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ら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。



(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～

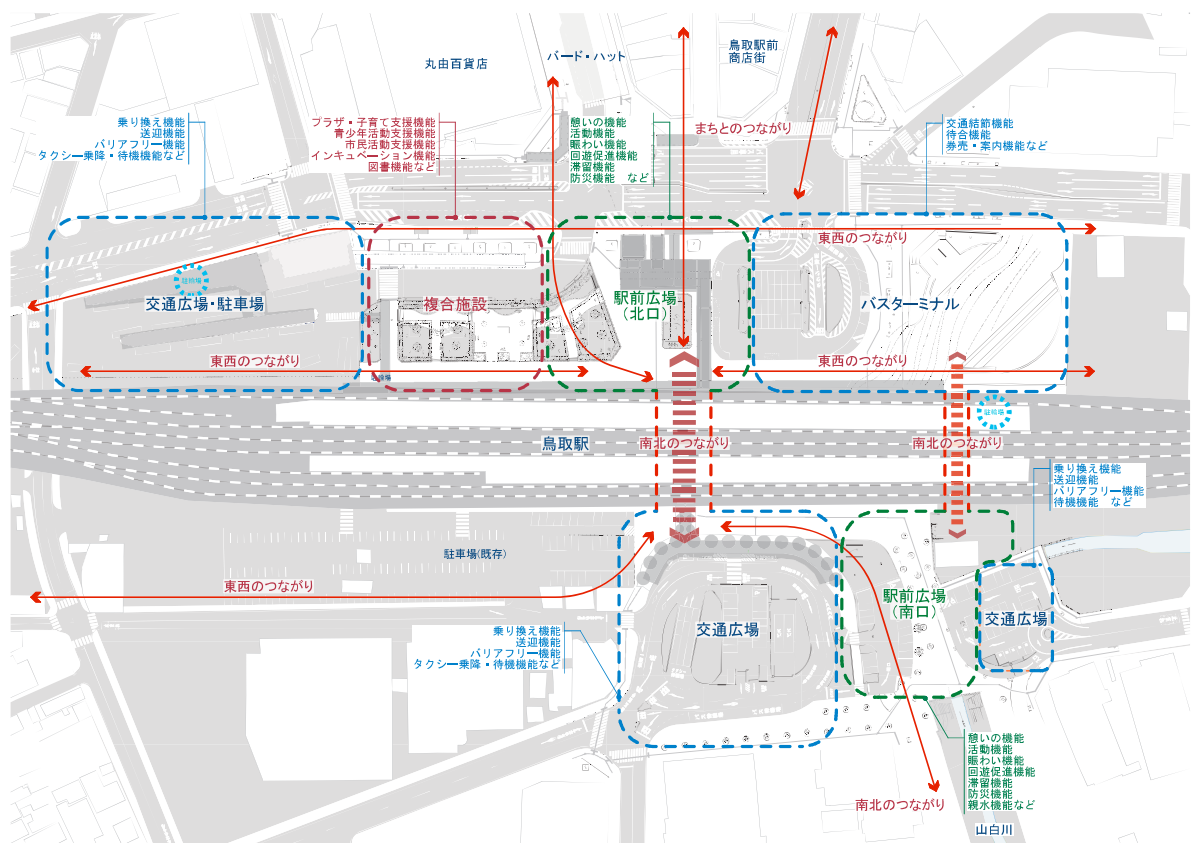
- バスターミナル・交通広場の出入口の適切な再配置により、公共交通と一般車両の動線を整理することで、駅まち空間全体の混雑を解消します。
- 路線バスや「くる梨」の運行ルートを踏まえた入出庫動線の最適化により、バスの右左折待ちや滞留による混雑、遅延の最小化を目指し、誰もが安心して利用できる定時性の高い公共交通システムの創出に寄与する配置、動線計画とします。
- 駅舎からまちなかへ続く歩行者動線上の車両負荷を軽減させるバスターミナル・交通広場の配置により、物理的・心理的な障壁を取り除き、歩行者と車両交通の調和が取れた動線計画とします。
- タクシーと自家用車の一時停車や駐車場利用が互いの走行を妨げ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