

中心市街地の現況と空間特性分析

(1) 現況の分析

江戸時代の町割りに、鉄道を基軸とする区画整理の街区割が加わり、現在のまちの構造が形成

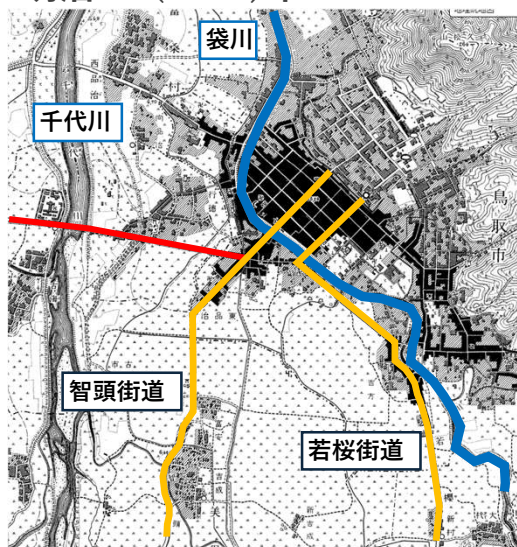
江戸時代[安政6 (1859)年]



出典：鳥取城下全図

- ・鳥取城の周囲の河道を掘削、袋川が造られ、その内側に城下町が形成
- ・町入地は基本的に袋川以北に展開
- ・直線的な町割りは現在まで引き継がれている

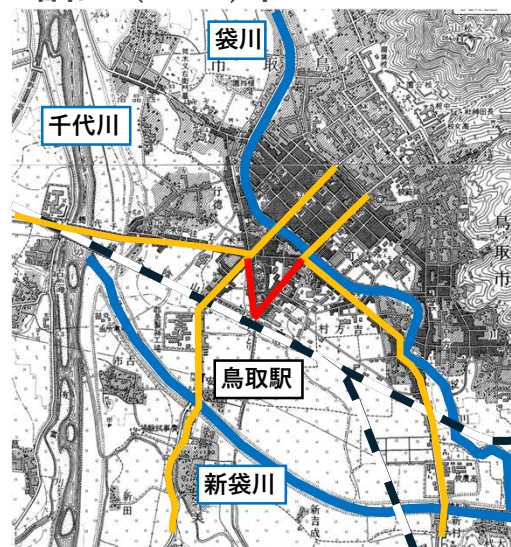
明治30 (1897)年



出典：1/20,000鳥取市

- ・街道筋に加え、千代川を越えて南西部へと続く道や橋が整備
- ・明治時代においても袋川の外側には集落が少なく、袋川が概ねまちの境界であった

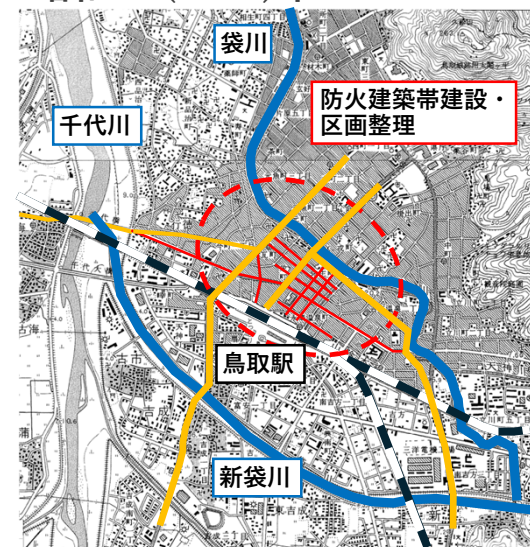
昭和7 (1932)年



出典：1/25,000鳥取南部

- ・市街地の外縁部に鉄道及び駅が建設
- ・駅を起点に、本通りや太平洋線通り等の道が整備
- ・水害被害を防ぐため、袋川の南側に新たな河道が開削され、新袋川が造られる

昭和63 (1988)年

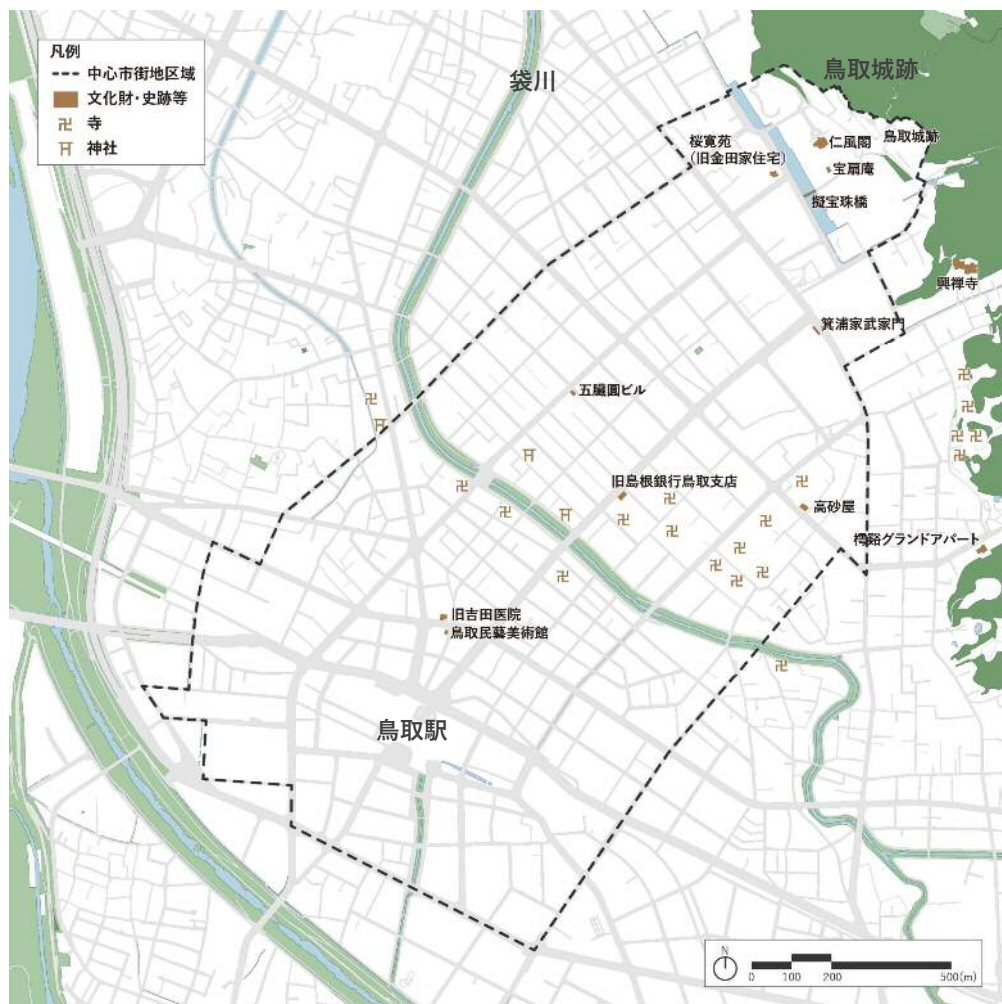


出典：1/25,000鳥取南部

- ・鳥取大火からの復興で街道沿いに防火建築帯が建設
- ・駅周辺の区画整理も進む
- ・駅の高架化が完了、南側への市街地拡大も進み、現在とほぼ同様の市街地が形成

城跡や旧城下町を中心に社寺等の歴史資源が点在、 駅周辺や街道沿いには文化財登録された近代建築も見られる

- ・ 鳥取城跡周辺には石垣や武家門といった史跡が多く点在している。明治洋風建築の遺構として貴重な仁風閣は、観光資源にもなっている。
- ・ 江戸時代に寺社地だった場所や袋川沿いには寺社が多い。
- ・ 大地震と大火で古い建築物の多くは失われたが、五臓圓ビルや鳥取民藝美術館等の文化財登録された近代建築が現存している。



主要歴史資源分布図

出典：鳥取市ウェブサイト「鳥取市内の指定・登録文化財」より作成



鳥取城跡 巻石垣



五臓圓ビル



旧吉田医院

出典：文化遺産オンライン



仁風閣

出典：とっとり旅【公式】鳥取県観光・
旅行情報ウェブサイト



鳥取民藝美術館

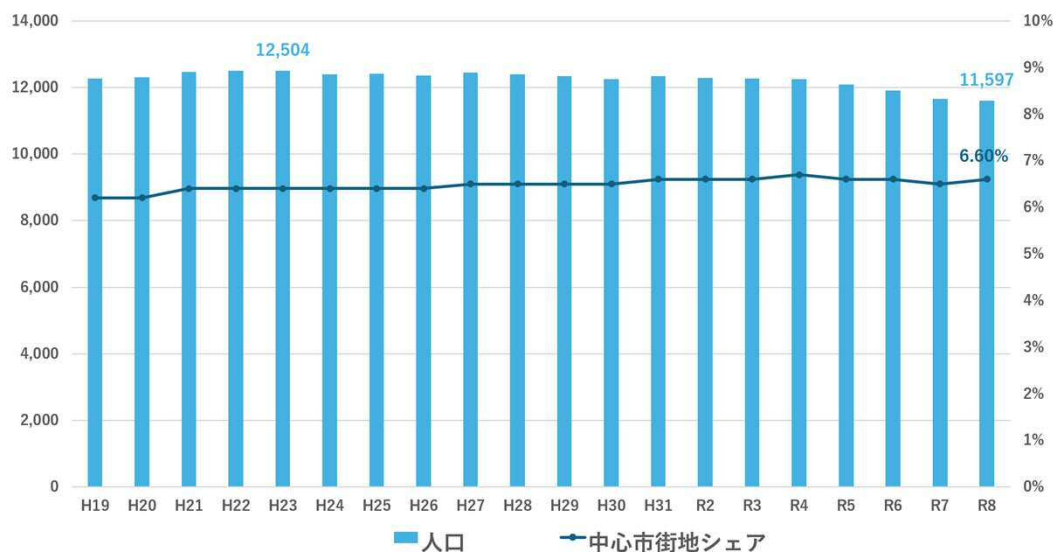


高砂屋

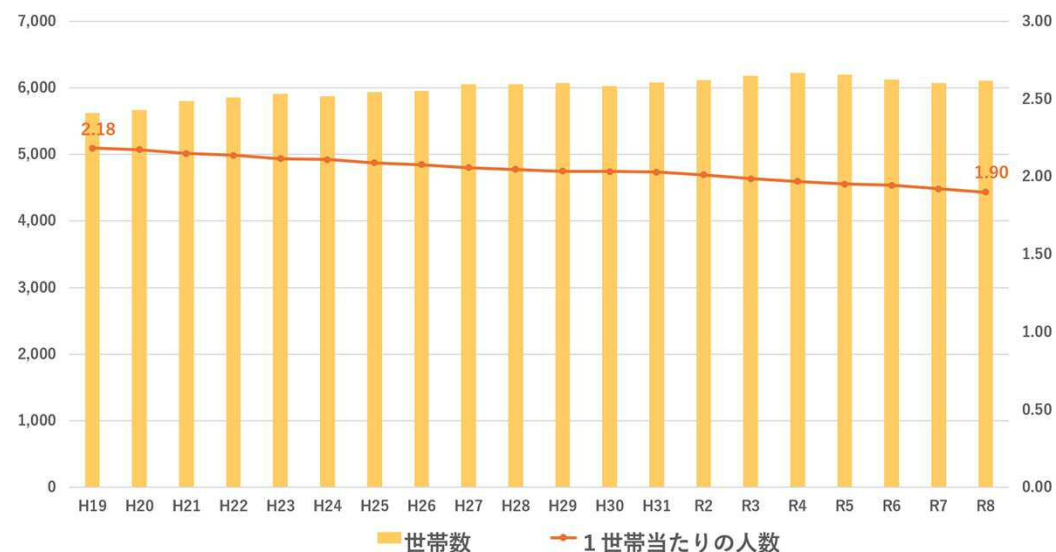
出典：とっとり旅【公式】鳥取県観光・
旅行情報ウェブサイト

中心市街地の人口は緩やかな減少傾向、シェアは微増傾向、 世帯数は微増傾向にあり、1世帯当たりの人数は減少が続いている 中山間地域には、約半数の人口が居住

- 中心市街地の人口は、平成23年の12,510人をピークに横ばい傾向となっていたが、令和4年以降は減少が続いており、令和8年には11,597人となっている。
- 全市人口に対する中心市街地の人口シェアは、令和8年には6.60%であり、微増傾向となっている。一方、中山間地域は、市域の約9割の面積を占め、約半数（全国平均では10.6%（令和2年））の市民が暮らしている。
- 人口が緩やかな減少傾向にあるのに対し、世帯数は微増傾向にあるため、1世帯当たりの人数は減少している。令和3年には1世帯当たりの人数が2人を切り、令和8年には1.90人となっている。



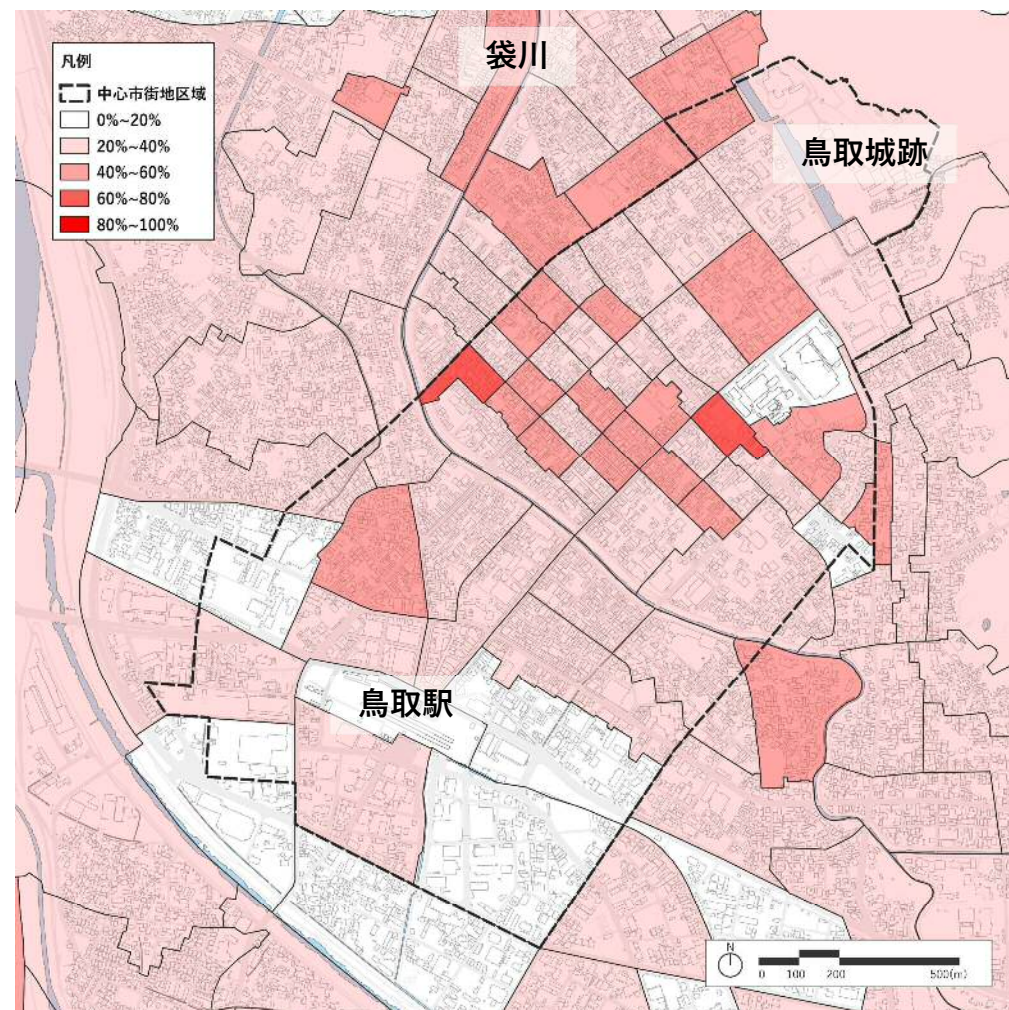
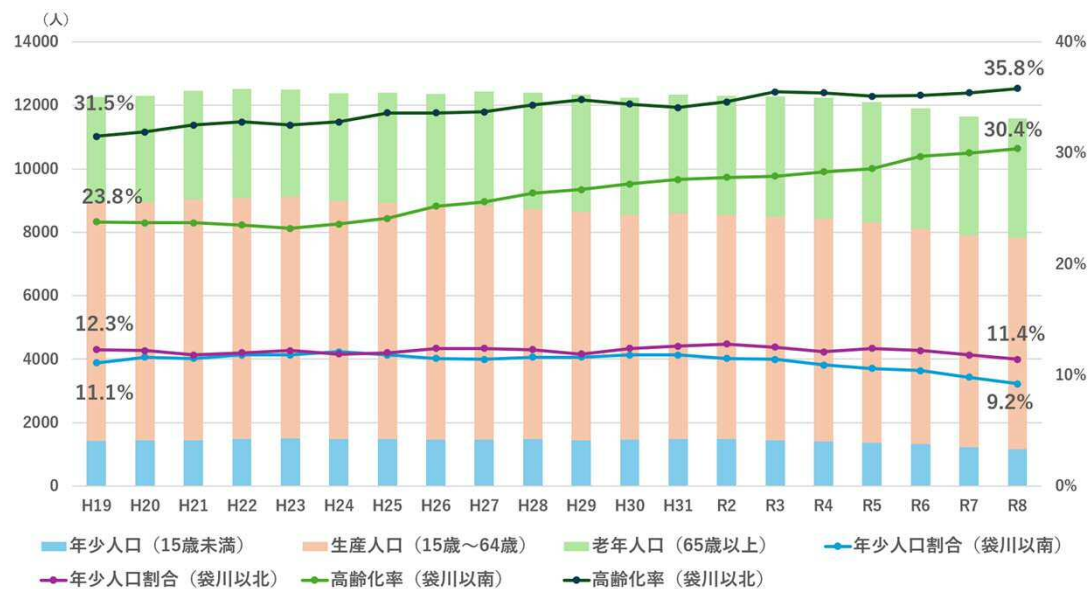
中心市街地の人口・全市人口に対するシェア
出典：住民基本台帳（各年3月末現在）



中心市街地の世帯数・1世帯当たりの人数
出典：住民基本台帳（各年3月末現在）

少子高齢化が進行、特に、地区別の老年人口割合は、袋川以北が高くなっている

- ・ 袋川以北・以南ともに年少人口は減少、老年人口は増加している傾向があり、少子高齢化が進行している。
- ・ 袋川以北は多くの地区で高齢化率が高くなっており、一部80%以上のエリアも存在する。駅周辺は比較的高齢化率が低い傾向にある。

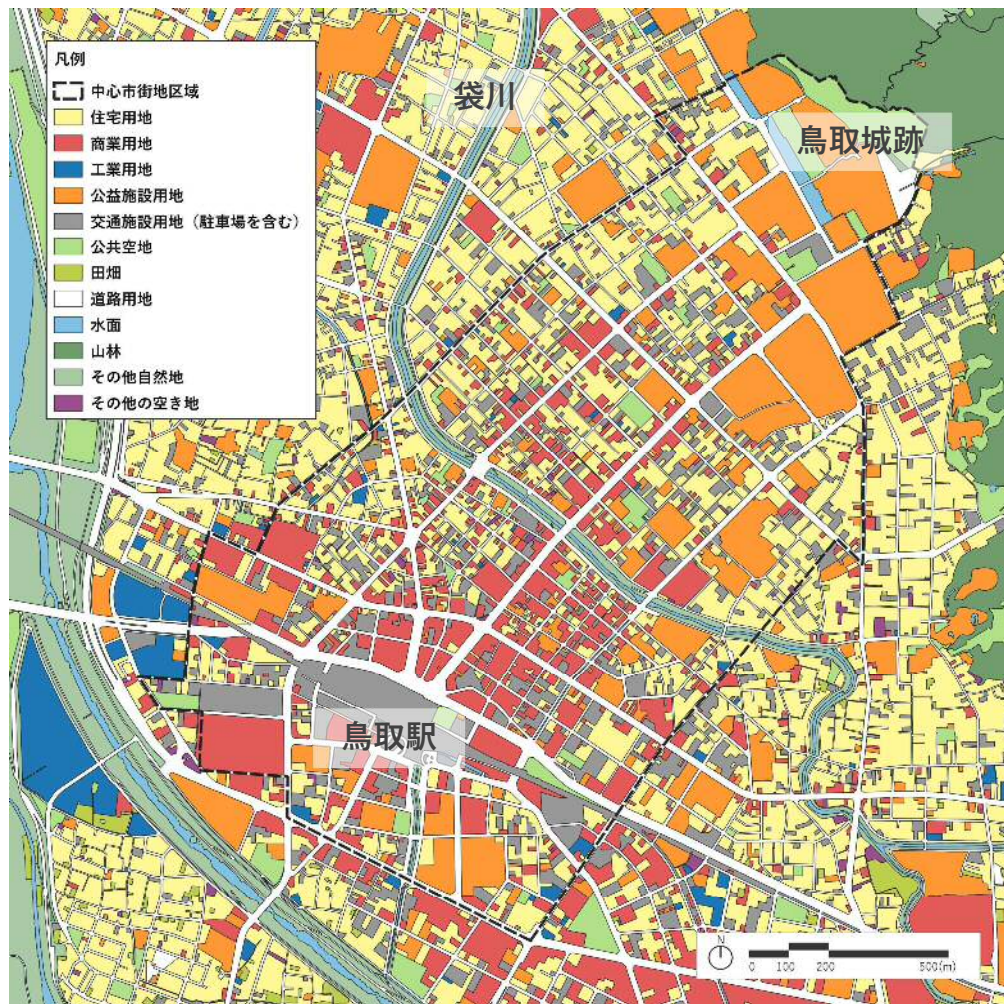


老年人口割合の分布図

出典：鳥取市都市計画基礎調査（R2年度）

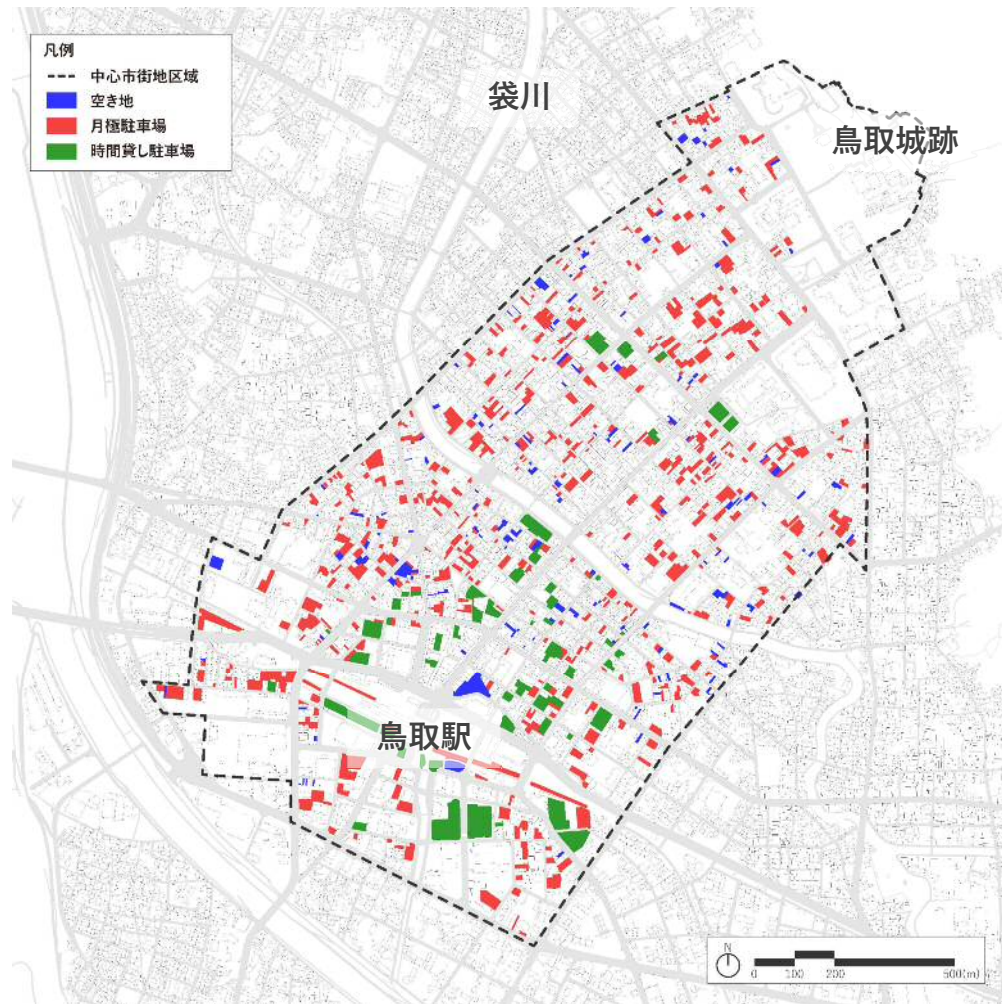
駅周辺は商業用地が多く、鳥取城跡周辺には公益施設用地が集中 駐車場や空き地は市街地全体に虫食い状に分布

- 駅周辺や若桜街道、智頭街道沿いに商業用地が多い。鳥取城跡周辺には公益施設用地が集中して立地している。住宅用地は、街道の裏手側から広範囲に広がっている。
- 駐車場や空き地は中心市街地全体に広く虫食い状に分布しており、その多くが駐車場となっている。時間貸駐車場は駅から袋川にかけてのエリアに集中して立地しており、鳥取城跡周辺ではその数が限られている。



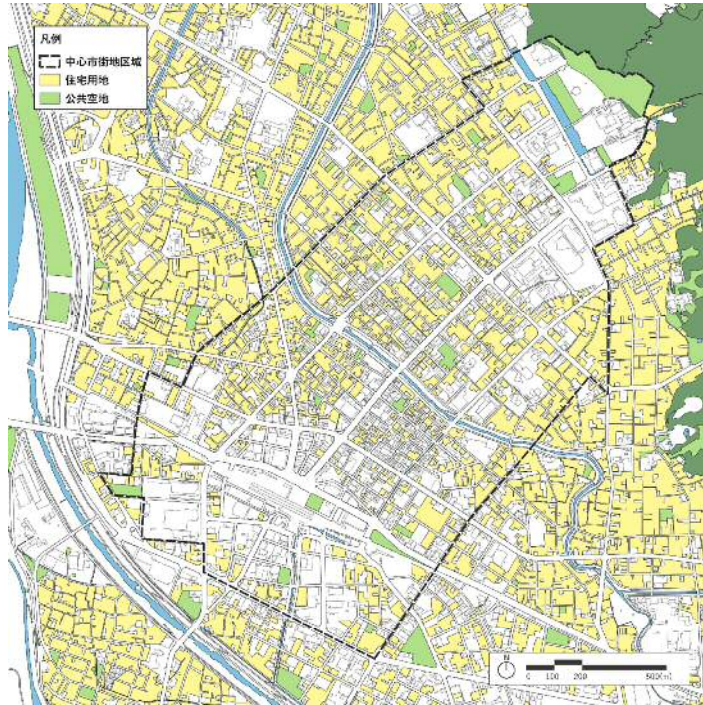
土地利用現況

出典：3D都市モデル（Project PLATEAU）鳥取市（2020年度）を加工して作成

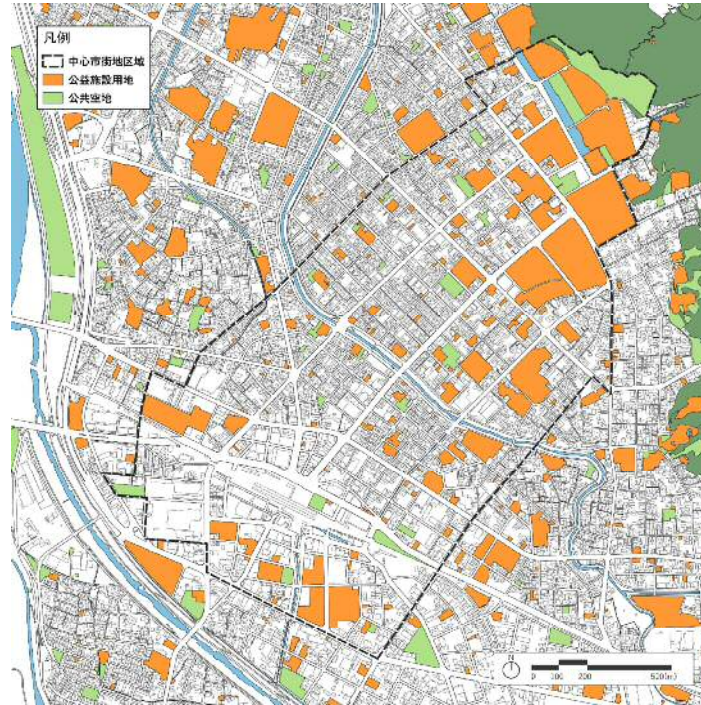


駐車場・空き地等の分布

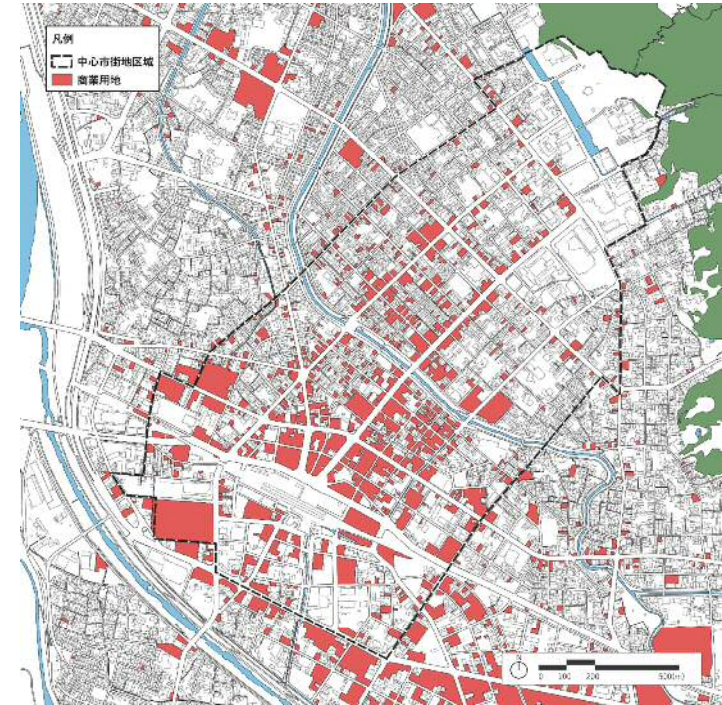
出典：鳥取市調査（令和7年度）



住宅用地立地状況



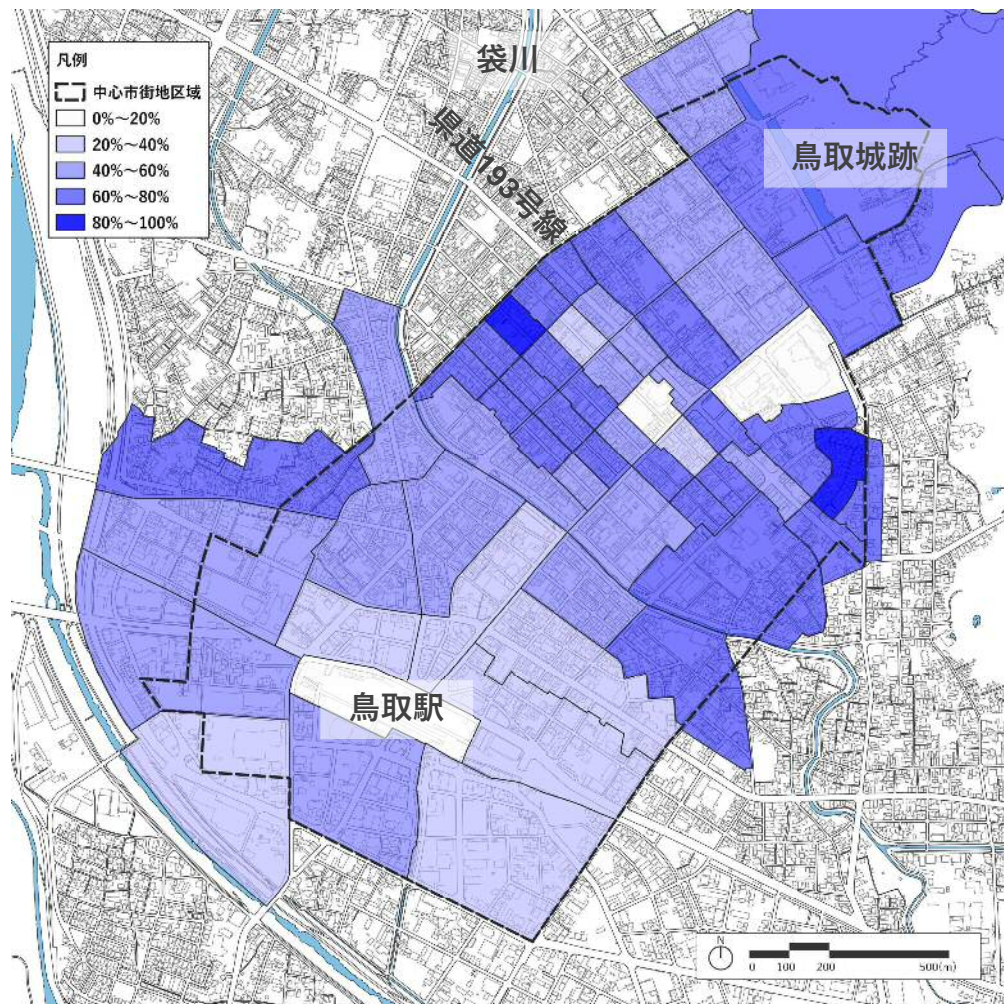
公益施設用地立地状況



商業用地立地状況

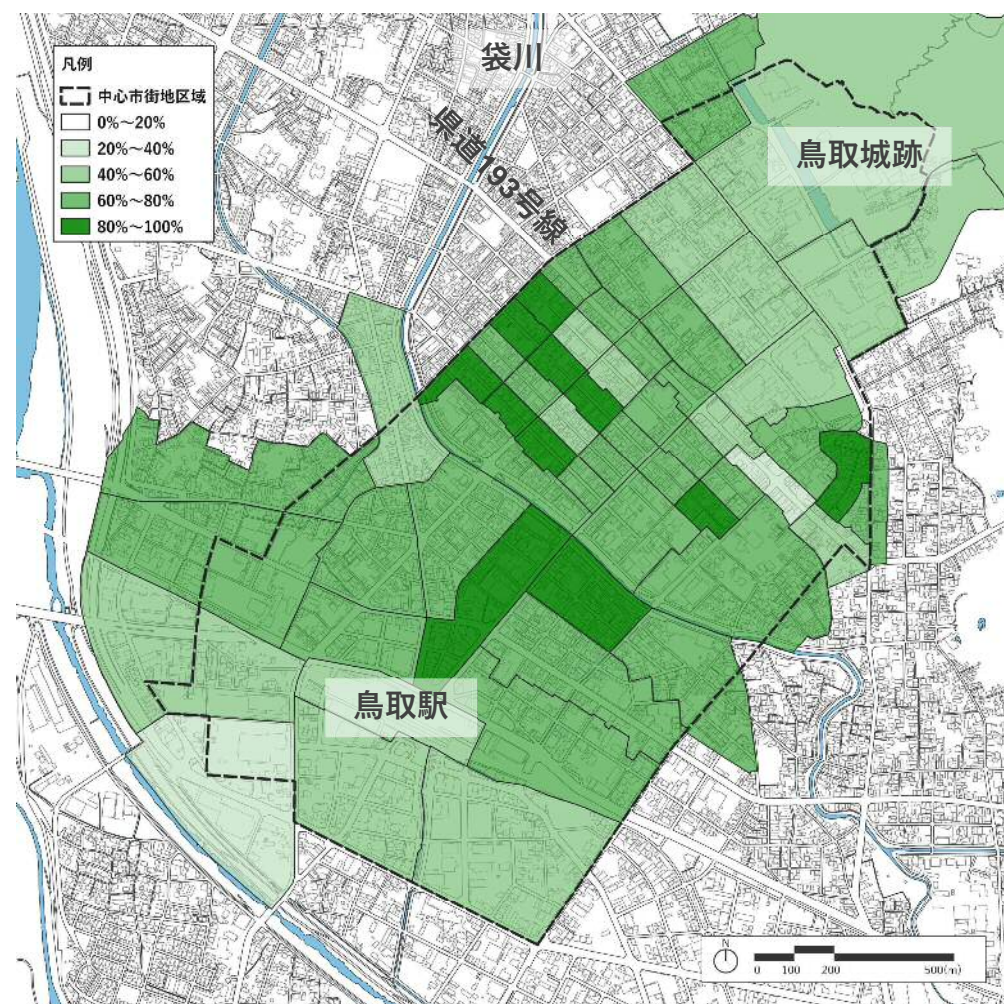
耐用年数を超えた建物が多く存在 駅北口の商店街や袋川周辺は市街地の更新タイミングを迎えている

- ・ 駅周辺は木造建物の割合が低く、袋川以北は公共施設が多く立地する町丁目を除いて木造建物割合が高い
- ・ ほぼ全ての町丁目で法定耐用年数を超過している建物の割合が40%以上となっている。駅北口の商店街沿いや袋川周辺は80%以上の町丁目もあり、改修や建替え等の建物更新を検討すべきタイミングを迎えた建物が多く存在している



木造建物割合の分布図

出典：鳥取市調査（令和8年度）

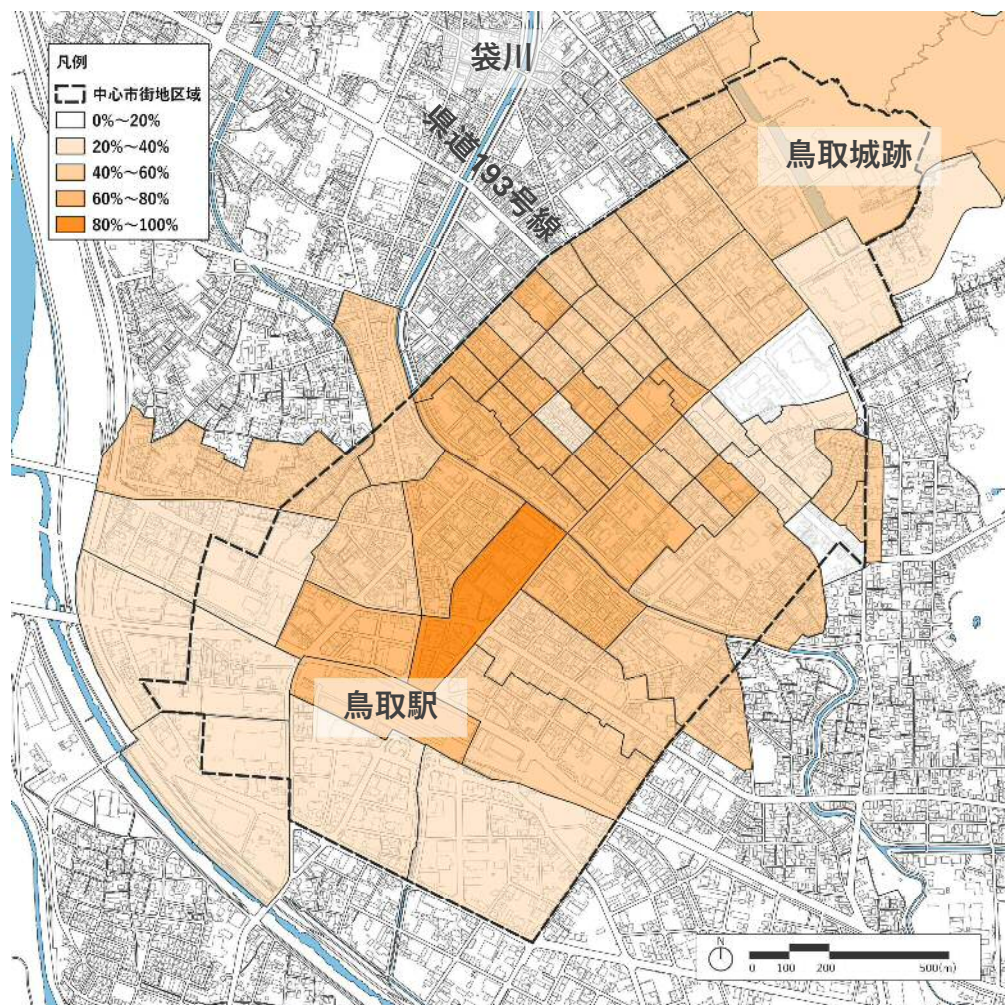


法定耐用年数を超過した建物割合の分布図

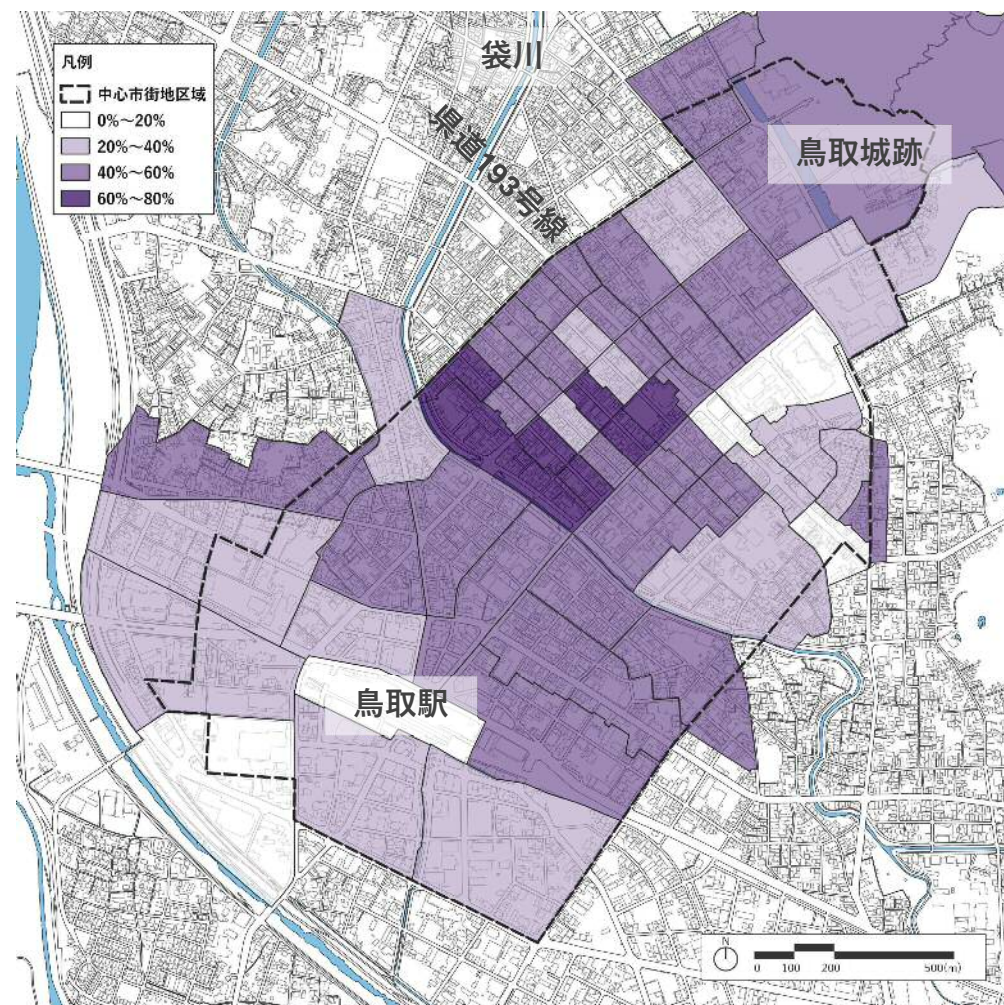
出典：鳥取市調査（令和8年度）

鳥取大火後の復興期に整備されたと思われる旧耐震基準の建物が多い 特に袋川～県道193号線で老朽化が進んでいる

- ・ 駅北口の商店街沿いや袋川周辺は1981年以前に建築された建物の割合が高く、駅南口周辺は比較的近年に建築された建物の割合が高い
- ・ 特に袋川～県道193号線の範囲は築50年以上の建物割合が60%以上となっている町丁目が多く、老朽化した建物が多い



1981年以前築の建物割合の分布図
出典：鳥取市調査（令和8年度）



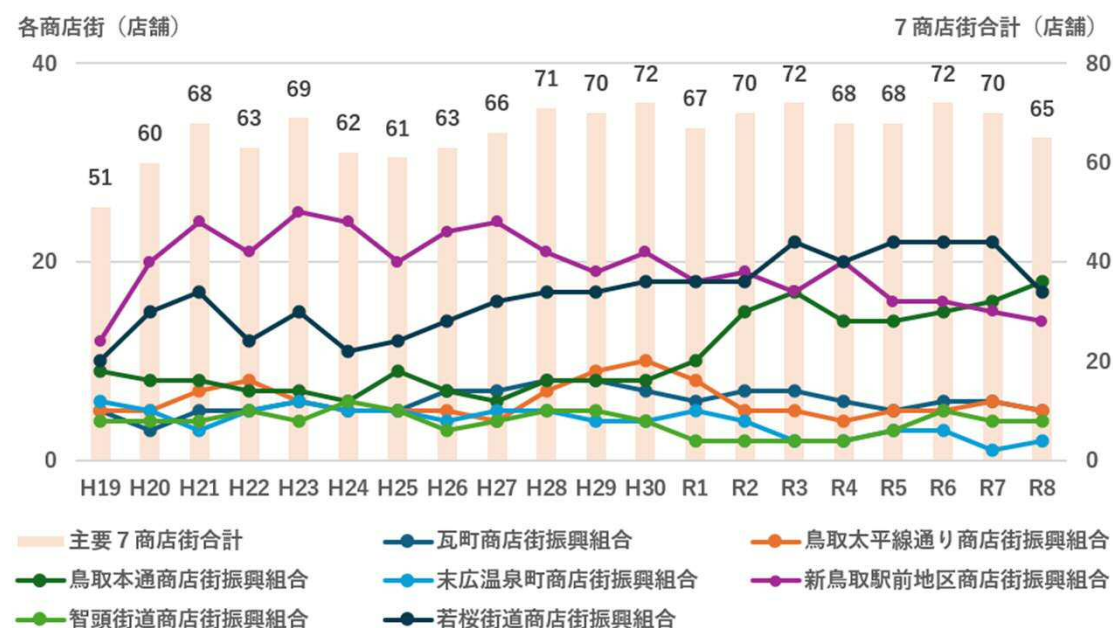
築50年以上の建物割合の分布図
出典：鳥取市調査（令和8年度）

商店数、年間販売額ともに減少しており、空き店舗数も高止まり

- ・ 商店数と年間販売額は減少が続いている。商業統計調査は経済センサスに統合されたため平成26年以降で比較可能なデータがないものの、近年も同様の傾向が続いていることが推察される。
- ・ 商店街の空き店舗数は、主要7商店街合計でみると増減を繰り返しているものの、近年は70店舗前後の空き店舗が生じている状況が続いている。商店街別では、鳥取本通商店街振興組合の空き店舗数が近年増加傾向にある。



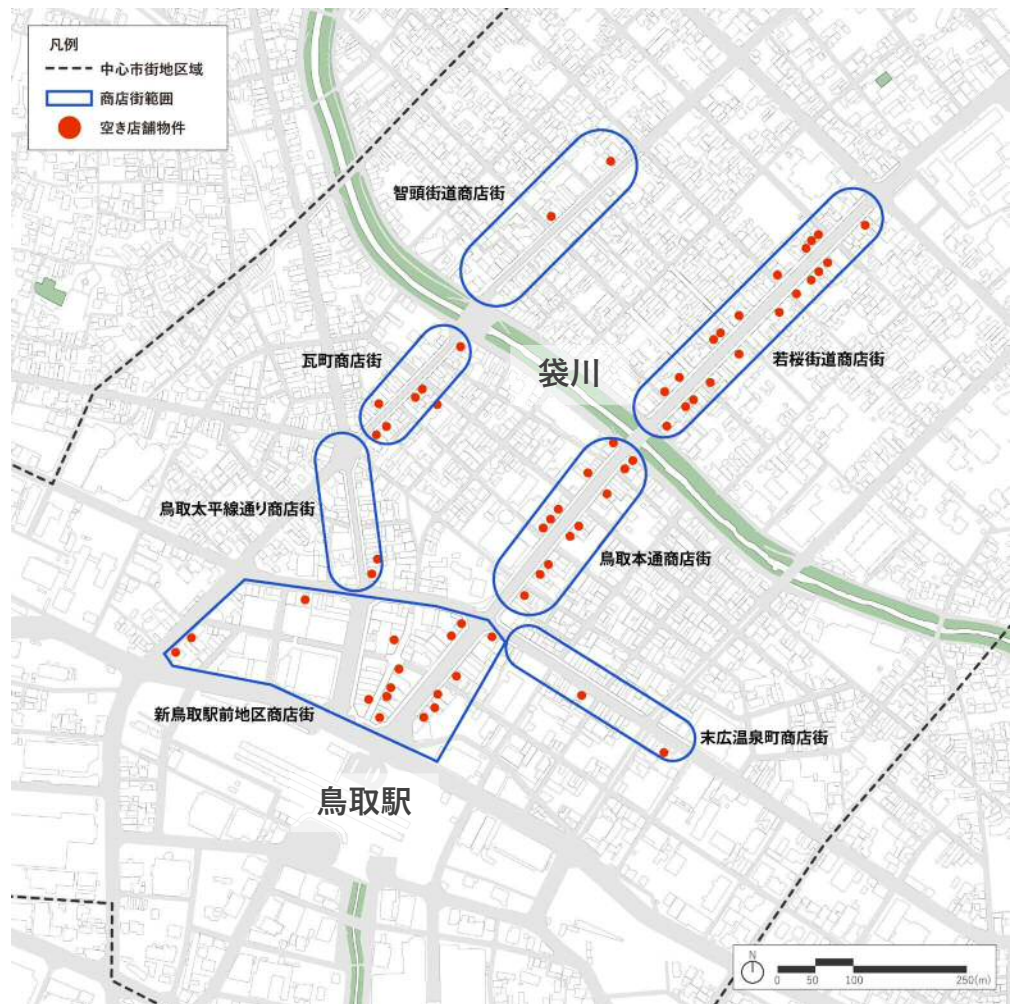
中心市街地の商店数と年間販売額
出典：商業統計調査（立地環境特性別統計）



商店街別空き店舗数
出典：鳥取市中心市街地活性化協議会調査資料

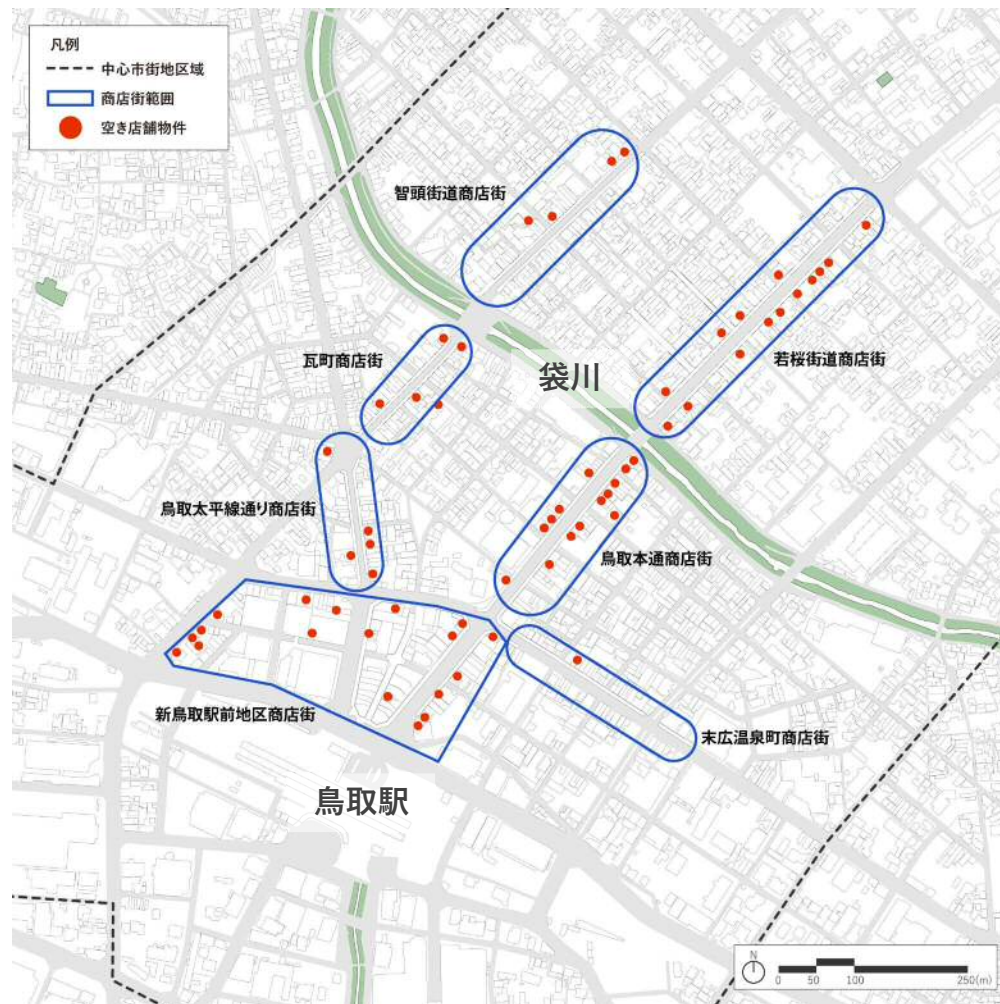
空き店舗は7商店街全体では微減傾向にあるが、商店街によっては微増の動きもみられる

- ・ 空き店舗物件は、7商店街全体でここ数年減少傾向にあり、なかでも若桜街道商店街で特に減少している。
- ・ 一方、智頭街道商店街、鳥取太平線通り商店街では空き店舗物件が微増している。



空き店舗分布図

出典：鳥取市中心市街地活性化協議会調査



リノベーションまちづくりが着々と進行し、 個性的な店舗・宿泊施設等がまちなかに点在

- 2014年に第1回が開催されたリノベーションスクール等を契機として、まちなかで空きビルや空き店舗等をリノベーションした店舗が生まれ始めている。業態も幅広く、飲食店から宿泊施設、シェアオフィス等、多様な店舗が点在している。



【飲食・宿泊】
Y Pub&HostelTOTTORI / 食堂&PUBあひる



【シェアオフィス・シェアハウス】
マーチングビル
出典：株式会社まるにわウェブサイト



【飲食】
ジューススタンドめじろ



【飲食】
イタリア料理 Monte



【飲食】
Gather (クラフトビール・パブ)



【宿泊】
まちやどOTTORI えびすまち
出典：株式会社トリペウェブサイト

駅周辺、袋川周辺を中心にリノベーション店舗が立地

- リノベーション支援制度の活用やまちづくりワーケーションプログラムを契機として整備された物件など、市が関与したリノベーション物件が、駅周辺、袋川周辺に点在してきている。

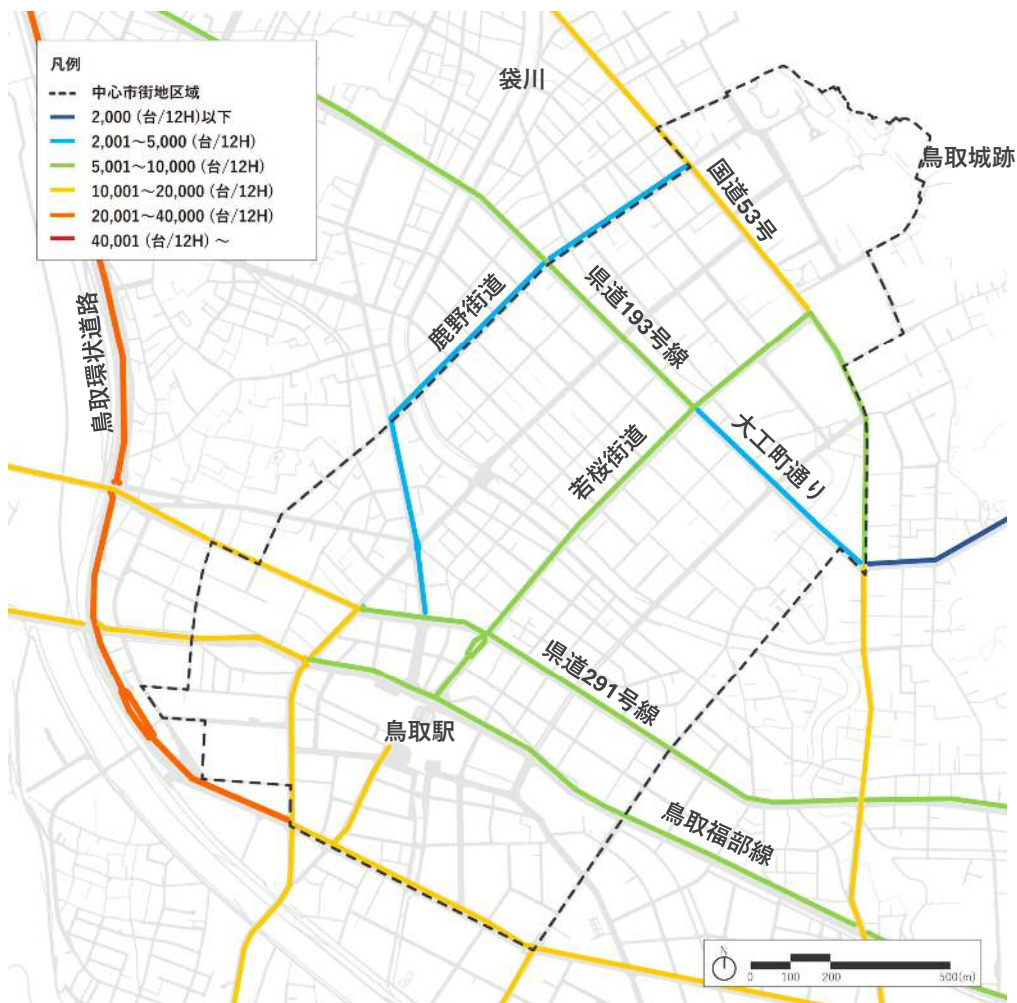


リノベーション店舗分布図

出典：鳥取市リノベーション事業化実績資料を基に作成

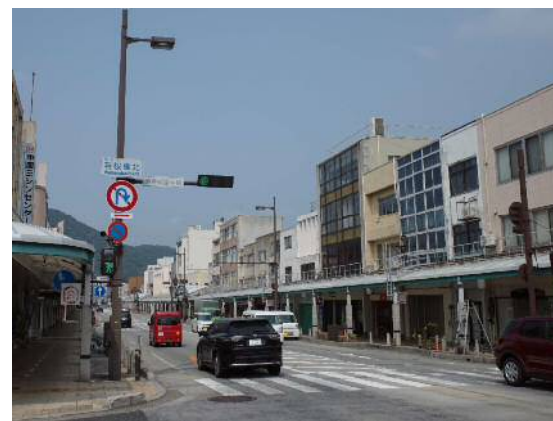
中心市街地は、交通量の多い幹線道路により区切られている

- 中心市街地周辺では、主要な国道を結ぶ幹線である鳥取環状道路の交通量が最も多くなっているが、若桜街道や鳥取福部線等の昼間交通量が5,000台以上ある道路が中心市街地内部にも複数通っており、駅とまちなかが区切られている。



主要幹線道路交通量分布図（昼間12時間交通量）

出典：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査



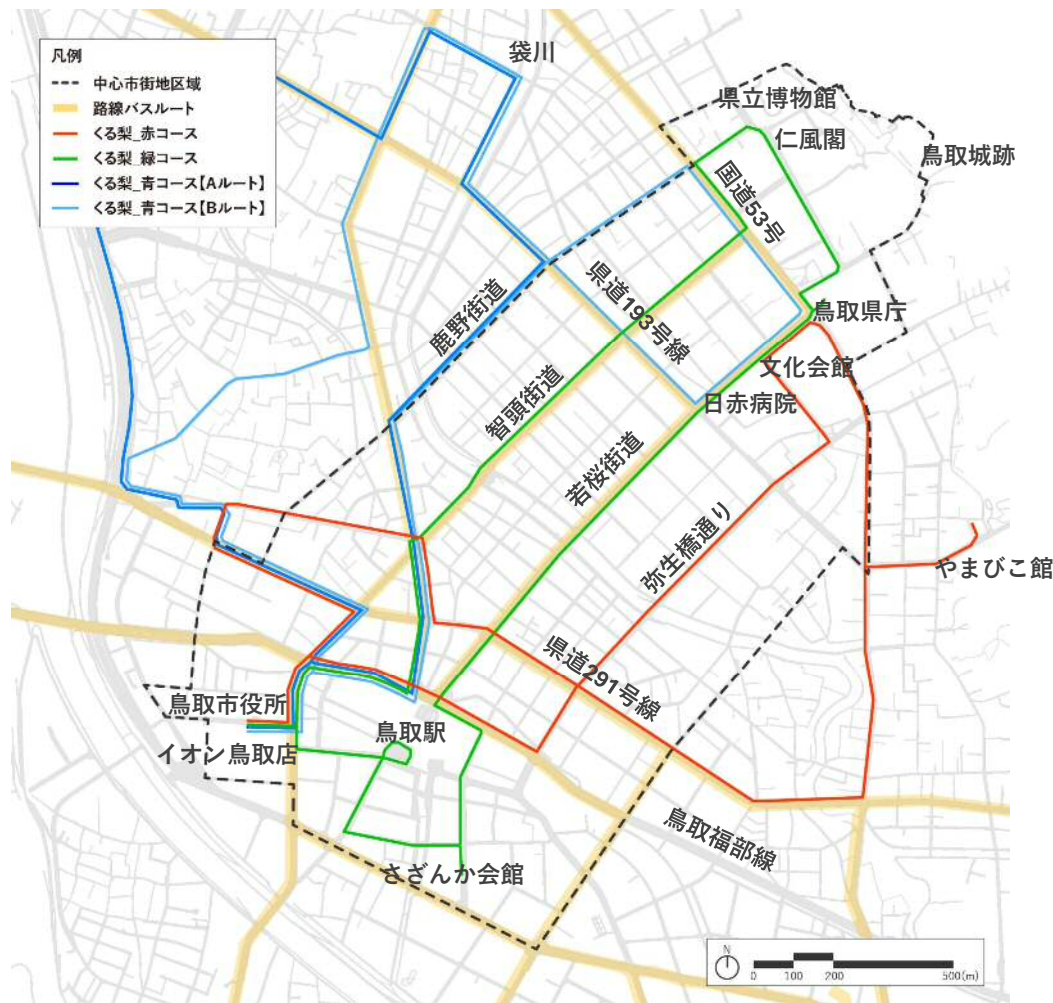
市街地を南北に貫く若桜街道



駅とまちなかを区切る鳥取福部線

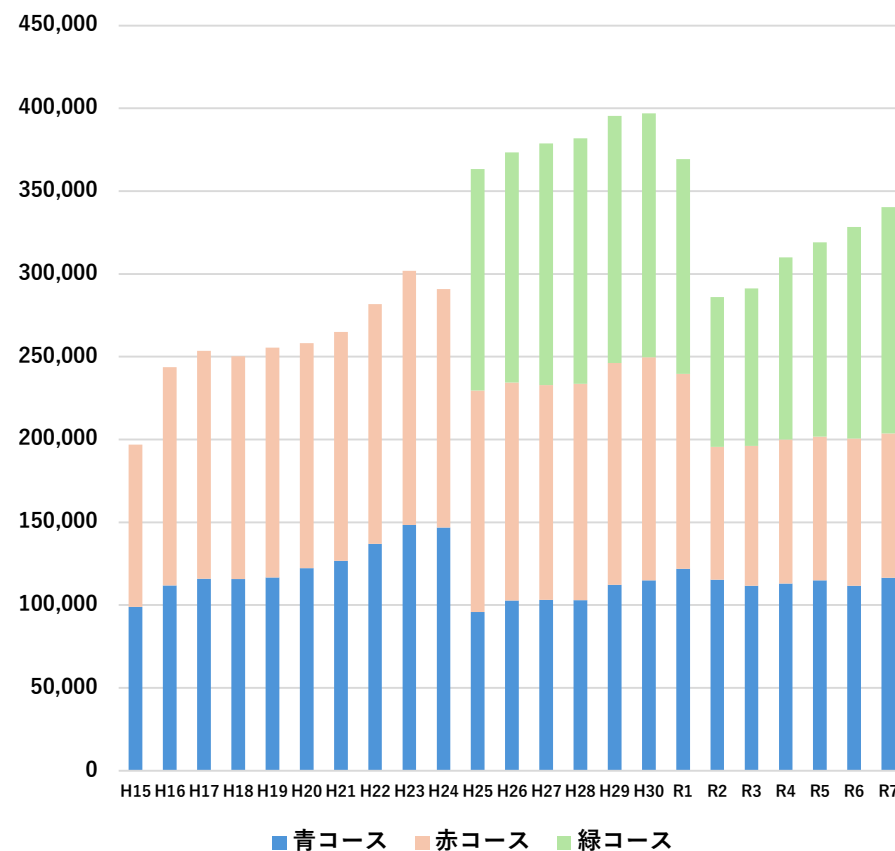
路線バスとそれを補完するコミュニティバスにより中心市街地の公共交通が支えられているが、それ以外の移動手段は限定的

- ・ 路線バスのルートは、中心市街地の外までを含む範囲となっており、主要な幹線道路を通るルートとなっている。
- ・ コミュニティバスは、駅周辺を起点としたコンパクトな範囲の主要施設を結ぶように運行しており、路線バスが通行していないエリアも含めて中心市街地全体の交通を補完するようなルートとなっており、一定の利用が見られる。
- ・ レンタサイクル、シェアサイクル等、バス以外の移動手段が限定的となっている。



公共交通路線図

出典：とっとりGEO・MAP(鳥取市)「市内バス情報マップ」



コミュニティ型循環バス「くる梨」利用者数の推移

出典：鳥取市資料

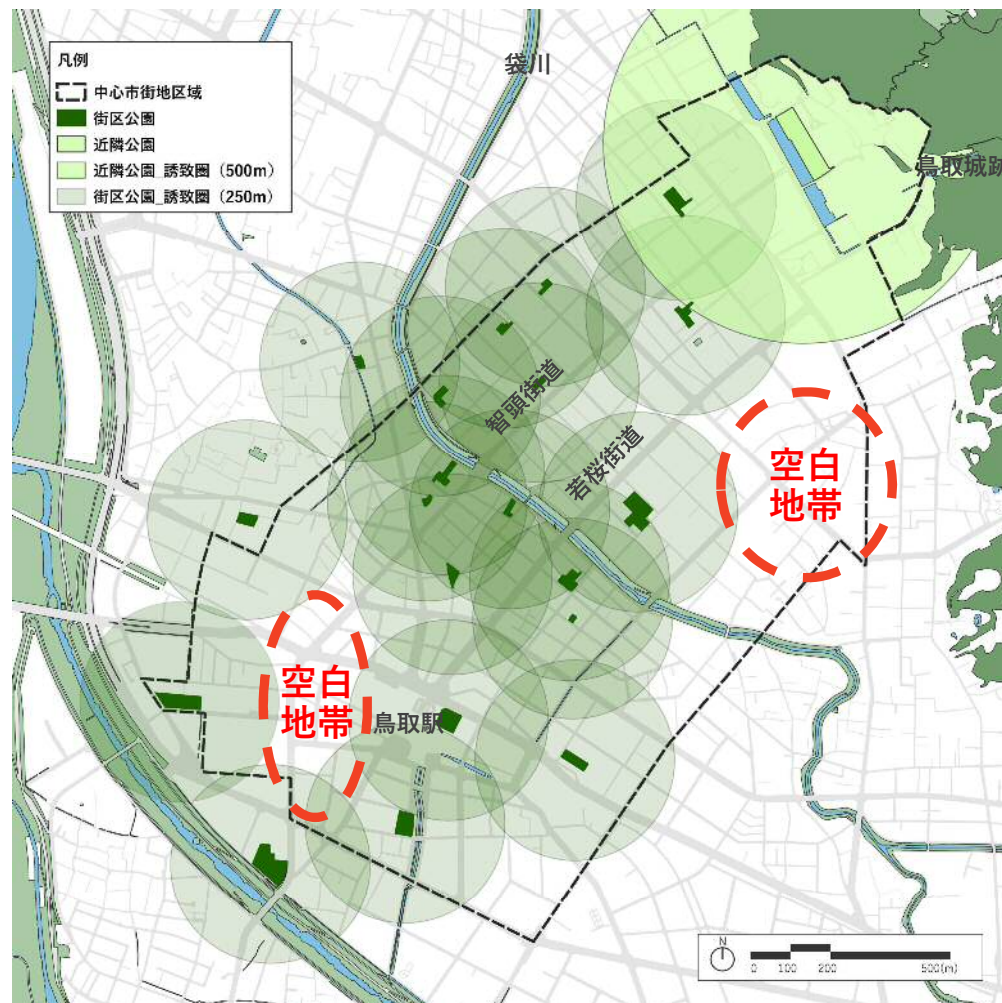
久松山をはじめとする遠景のみどりは印象的 一方で身近にはみどりを感じにくい

- ・ 袋川周辺は街路樹や街区公園が多く、久松山とともにみどりを多く感じるエリアとなっている。
- ・ 街路樹が植えられた街路は若桜街道を含む鳥取駅以北で特に限定的である。
- ・ まちなかは小規模な公園が多く、特に市役所付近や若桜街道北東エリアは空白地帯となっている。



通りの緑化状況

出典：現地調査より作成



公園分布図

出典：鳥取市ウェブサイト「鳥取市都市公園一覧」より作成

若桜街道や智頭街道沿いにはヒューマンスケールな街並みが広がる

- ・ 若桜街道沿道の多くの建物は、鳥取大火からの復興で全国初の防火建築帯造成事業として整備された歴史的資源である。
- ・ 若桜街道や智頭街道沿いは、上記防火建築帯等、高度経済成長期に整備された、2，3層の高さで統一されたファサードの建物が続くヒューマンスケールな（人が使いやすく快適に感じられる）街並みが広がっている。
- ・ 歩道にはアーケードが整備され、悪天候時でも快適に歩行することができる。



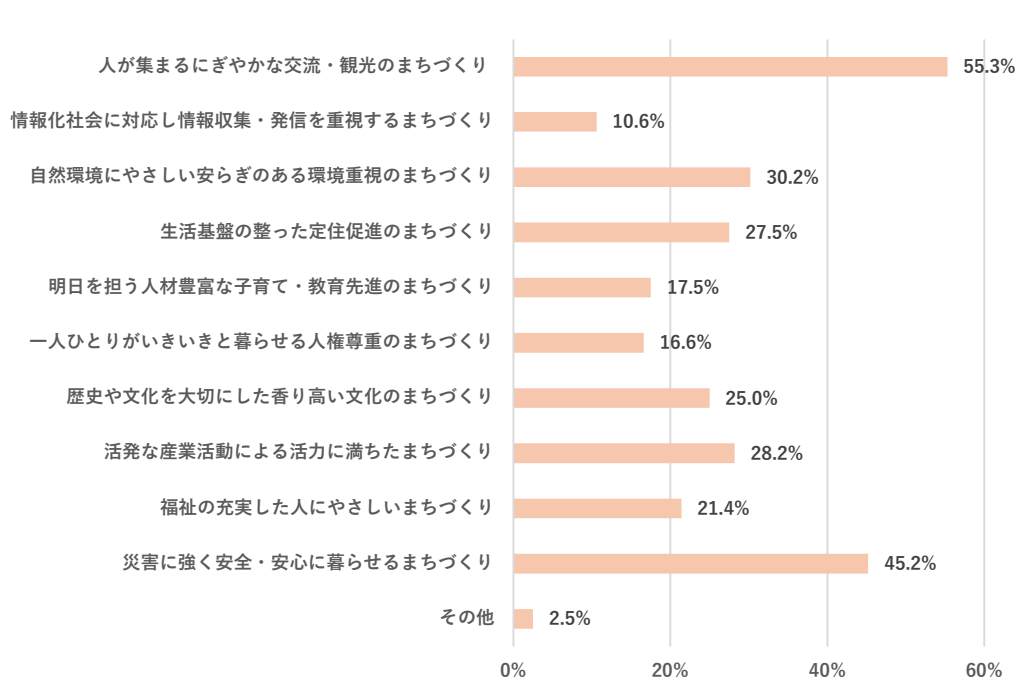
若桜街道沿いの街並み



智頭街道沿いの街並み

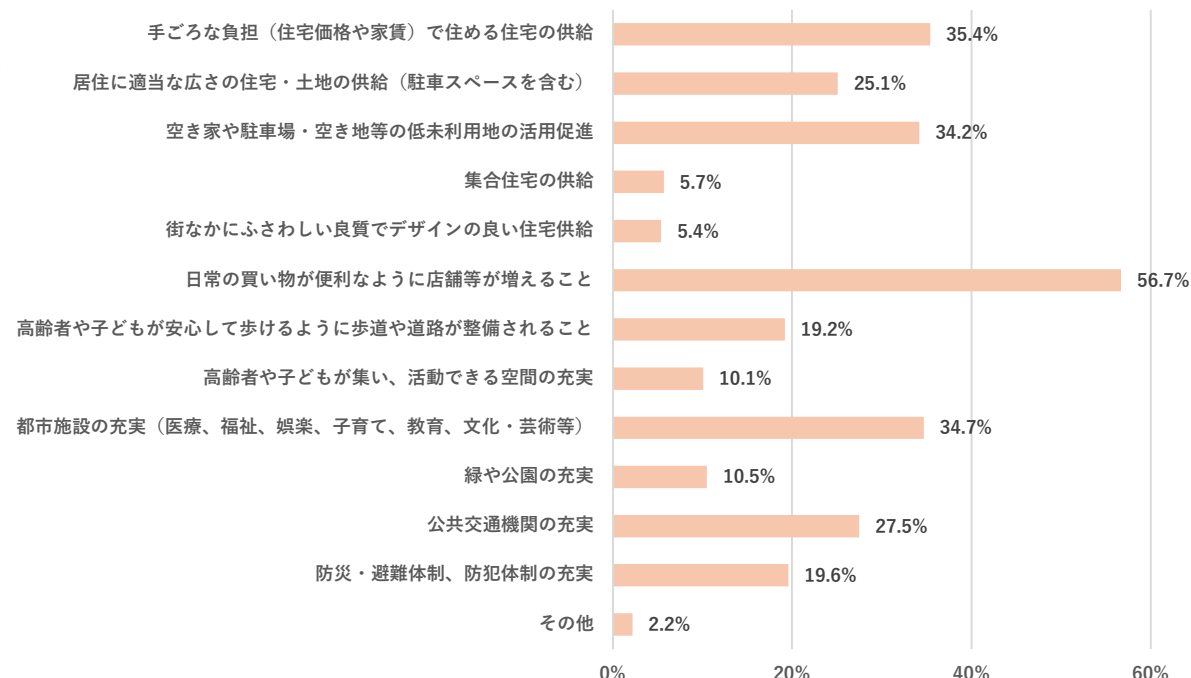
中心市街地には賑わいを求める声が多い

- ・ 今後のまちづくりの方向性として、「人が集まるにぎやかな交流・観光のまちづくり」が最も多く、次いで「災害に強く安全・安心に暮らせるまちづくり」が多くなっている。
- ・ まちなか居住が進むために必要だと思われることは、「日常の買い物が便利のように店舗が増えること」が56.7%と最も多く、回答者の過半が選択している。



今後のまちづくりの方向性

出典：鳥取市中心市街地活性化に関するアンケート調査〔速報〕（令和8年8月実施）



まちなか居住が進むために必要だと思われること

出典：鳥取市中心市街地活性化に関するアンケート調査〔速報〕（令和8年8月実施）

中心市街地の現況と空間特性分析

(2) 空間特性分析



市民や来訪者がより良く歩き、回遊し、人やコトと出会える街へ： 実現に向けて、まずは、まちのカタチ・空間を整えることが何より大切



歩きやすく回遊性の高い都市空間の特徴

- **良くつながっている**
歩行者はできるだけ効率な経路を選ぶ。また、特に来訪者は、その場で認識しやすく屈折の少ない経路を選ぶことが多い。周囲の道のなかで「中心」となるような、良くつながった経路は、自ずと良く使われる場所となる。
- **経路の選択肢が多い**
街区が小さかったり、街区の中を通り抜けられたりする境界では、気軽に「ちょっと行ってみよう」と歩き出し、探索的に回遊する行動が起きやすい。元の場所に戻って来るのも容易なため、疲れず、気負わず、歩行を楽しむことができる。
- **沿道に変化があり楽しい**
歩行の印象を考えると、「窓のない壁がずっと続く」単調な経路と、「多様な店舗の入口や並び、人の気配が感じられる」ような、変化に富む経路とでは、後者のほうが「もっと歩いて見よう」と思わせる沿道となる。

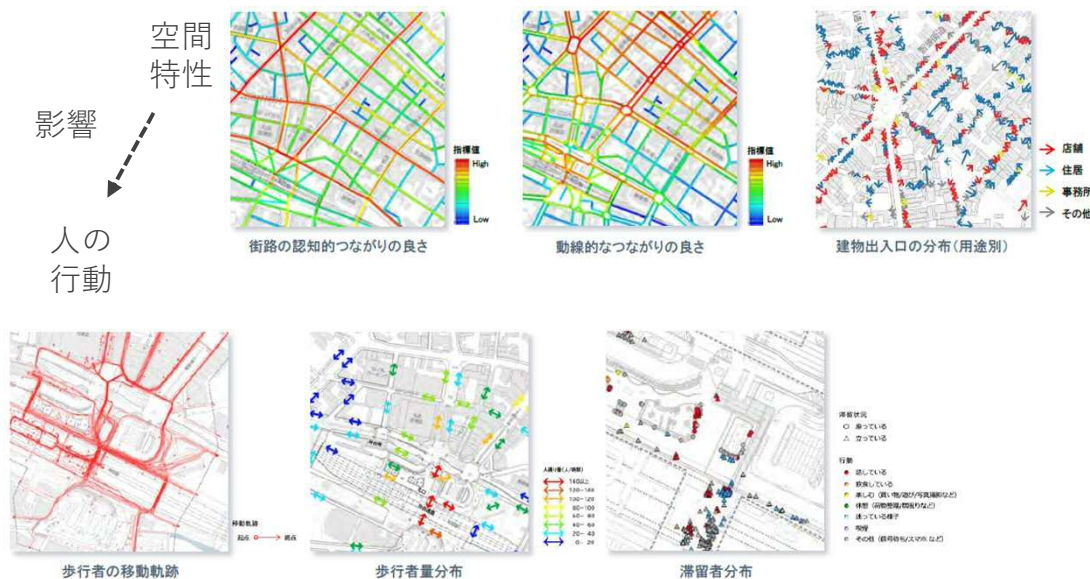
人々がまちを歩くことの意味と価値

歩行者の存在は、まちに様々な好影響をもたらすことが知られている。まず店舗前面の人通りは、潜在的な立寄り客を意味し、経済の活性化につながる。それだけでなく、人々が同じ道を歩き、自然に「人」や「こと」と出くわす機会、多様な他者と同じ場所に居合わせる機会が増えることにより、良好な地域社会・コミュニティをつくることや、その地域らしい文化・芸術が生まれる素地を醸成することにもつながる。

歩きやすいまちの特徴

「まちに出てみよう」と思うかどうか、「ついでに複数の場所に立ち寄ろう」と思うかどうかは、目的地の位置・配置関係や、周辺の歩行空間の利便性・快適性に左右される。歩きやすいまちの実現には、都市構造や空間特性の現状を理解し、必要に応じて整えていくことが大切である。

空間特性の分析、エビデンスに基づく将来像の検討例

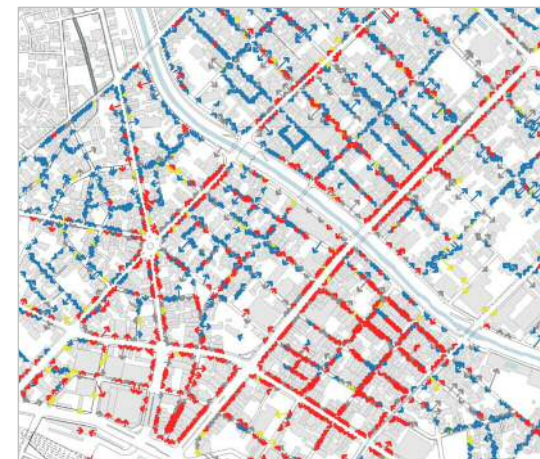


鳥取駅周辺再生整備計画（素案）より

歩行者行動に影響を与える空間特性を客観的に把握することで、エリアのビジョンと空間デザインをつなぎ、実現する場所を確実に機能させる

- 第4期鳥取市中心市街地活性化基本計画では、対象区域のゾーンのひとつとして「まち歩き推進ゾーン」が位置づけられている。ここでは、**実際に「まち歩きを推進」するために、歩きたくなる街路や境界とするにはどうすればよいか、確実にビジョンを実現するために必要な改善は何か、空間デザインの要点はどこにあるか、**などの議論のベースとなる現状分析を行う。
- ここでは、**分析的都市デザインの知見**として「**歩きやすく、歩いて楽しい**」エリアかどうかを評価できるとされている以下の観点から、現状の空間特性の分析を行う。

- ① **歩行動線のネットワーク**：歩行動線のつながりから、各場所（街路区間）の特性を評価する。周囲とのつながりが良い中心的な場所には自然に人々の活動が起こりやすい（近接中心性）。また、効率の良い経路の一部となる場所は自然に通り掛かりやすい（媒介中心性）。
- ② **回遊ブロックサイズ**：歩行動線で囲まれたブロック（≡街区）が小さい（周長が短い）と、近隣の経路の選択肢が多く、気軽に歩き回りやすいエリアであると言える。
- ③ **沿道建物のインターフェイス**：沿道の建物にアクティブな（人の活動が感じられる）開口があると安心して歩くことができる。特に、沿道に店舗の建物出入口が連続していると、変化に富む楽しい歩行体験となる。



③ 沿道建物のインターフェイス



沿道店舗の分布状況は、歩行動線のネットワークの線分ごとに集計し、歩行中に体験する沿道の店舗密度として可視化する。



② 回遊ブロックサイズ



ここでのブロックサイズは、いわゆる「街区」の大きさではなく、歩行動線ネットワークをもとに作成した多角形の周長を計測し可視化する。これにより、歩行者の体験、空間認知に対応した分析とすることができる。



(近接中心性)



① 歩行動線のネットワーク

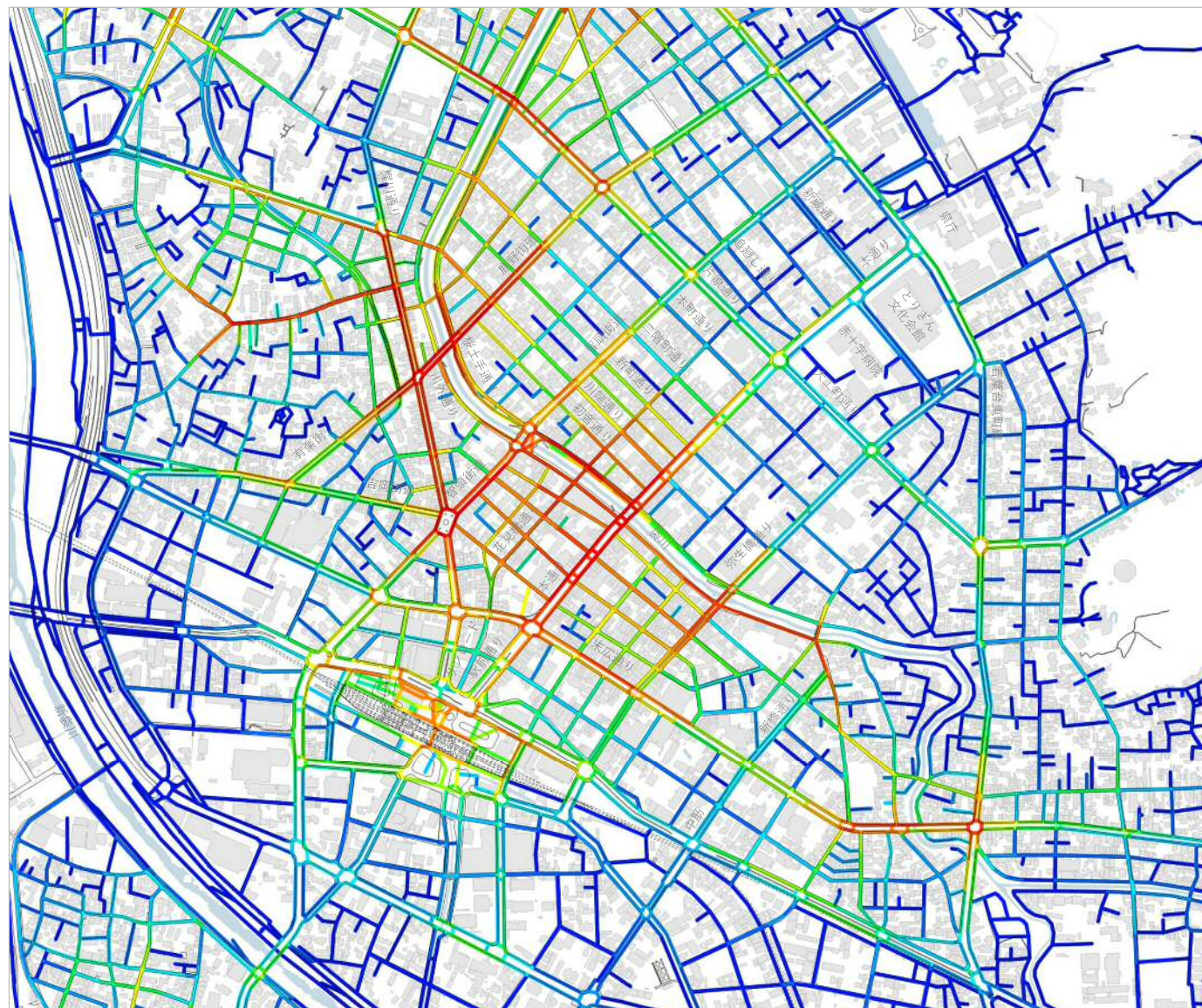
(媒介中心性)

花見橋通り周辺は、近隣の歩行動線のつながりが良い境界となっている

① - 1 動線的つながりの良さ - 近接中心性 - 解析範囲：400m

〔意味〕 値が高い（赤系）ほど、動線的なつながりが高く、人の活動が集まりやすい。

〔計算〕 真直ぐに移動できる範囲を1本の直線で示し、それぞれの線の接続関係をグラフ理論の近接性の考え方に沿って指標化したもの。指標の計算方法はHillier/Hanson(1984)の理論を用いる。
(解析範囲：400m)



指標値
High
Low



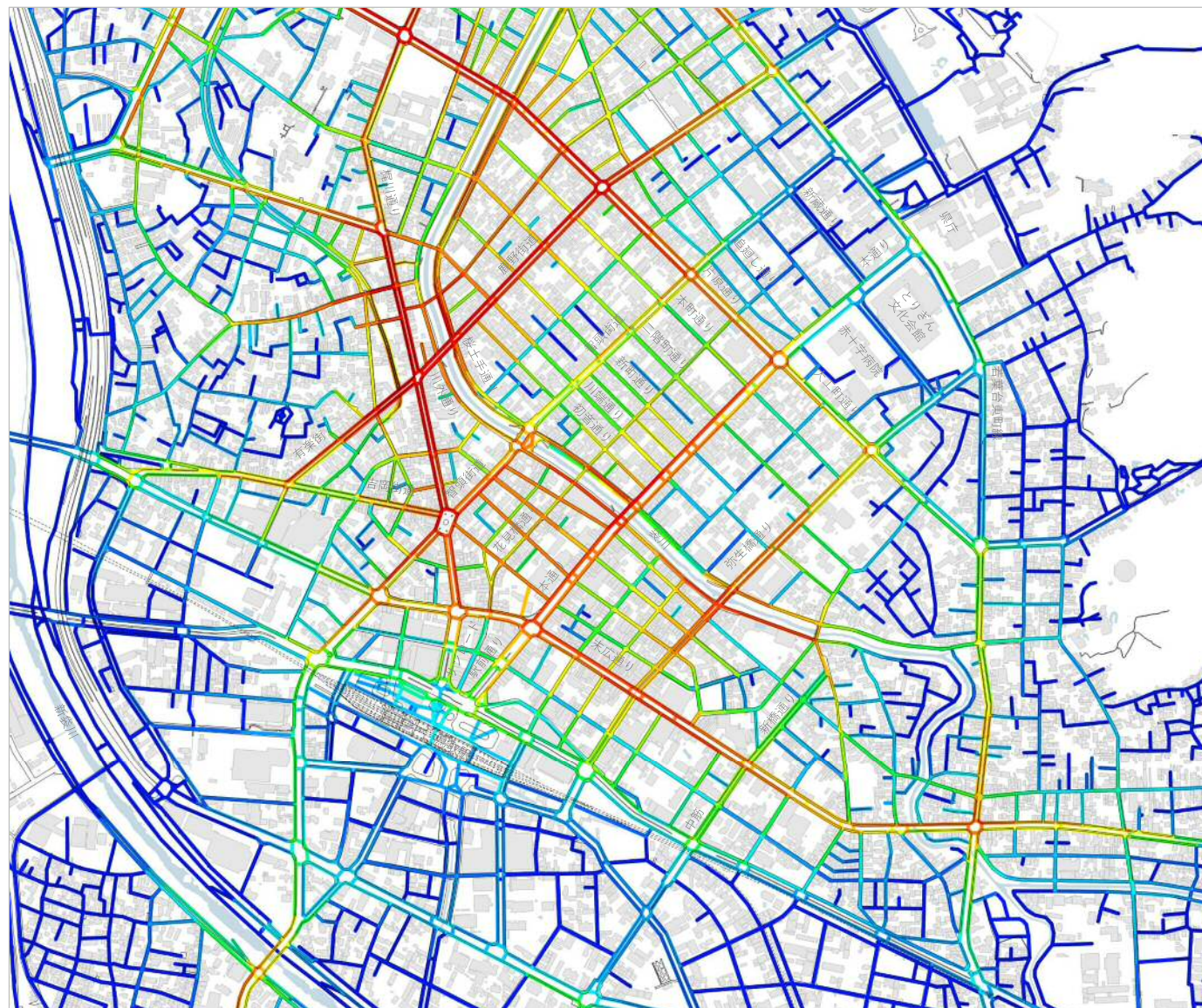
1000 metres

各街道が中心部全体における動線の主軸となっている

① - 2 動線的つながりの良さ - 近接中心性 - 解析範囲：800m

〔意味〕 値が高い（赤系）ほど、動線的なつながりが高く、人の活動が集まりやすい。

〔計算〕 真直ぐに移動できる範囲を1本の直線で示し、それぞれの線の接続関係をグラフ理論の近接性の考え方に沿って指標化したもの。指標の計算方法はHillier/Hanson(1984)の理論を用いる。
(解析範囲：800m)



指標値
High
Low



1000 metres

袋川にかかる橋が、界隈の間を結ぶ重要な通り道となっている

① - 3 途中経路としての通り掛かりやすさ - 媒介中心性 - 解析範囲：400m 圏

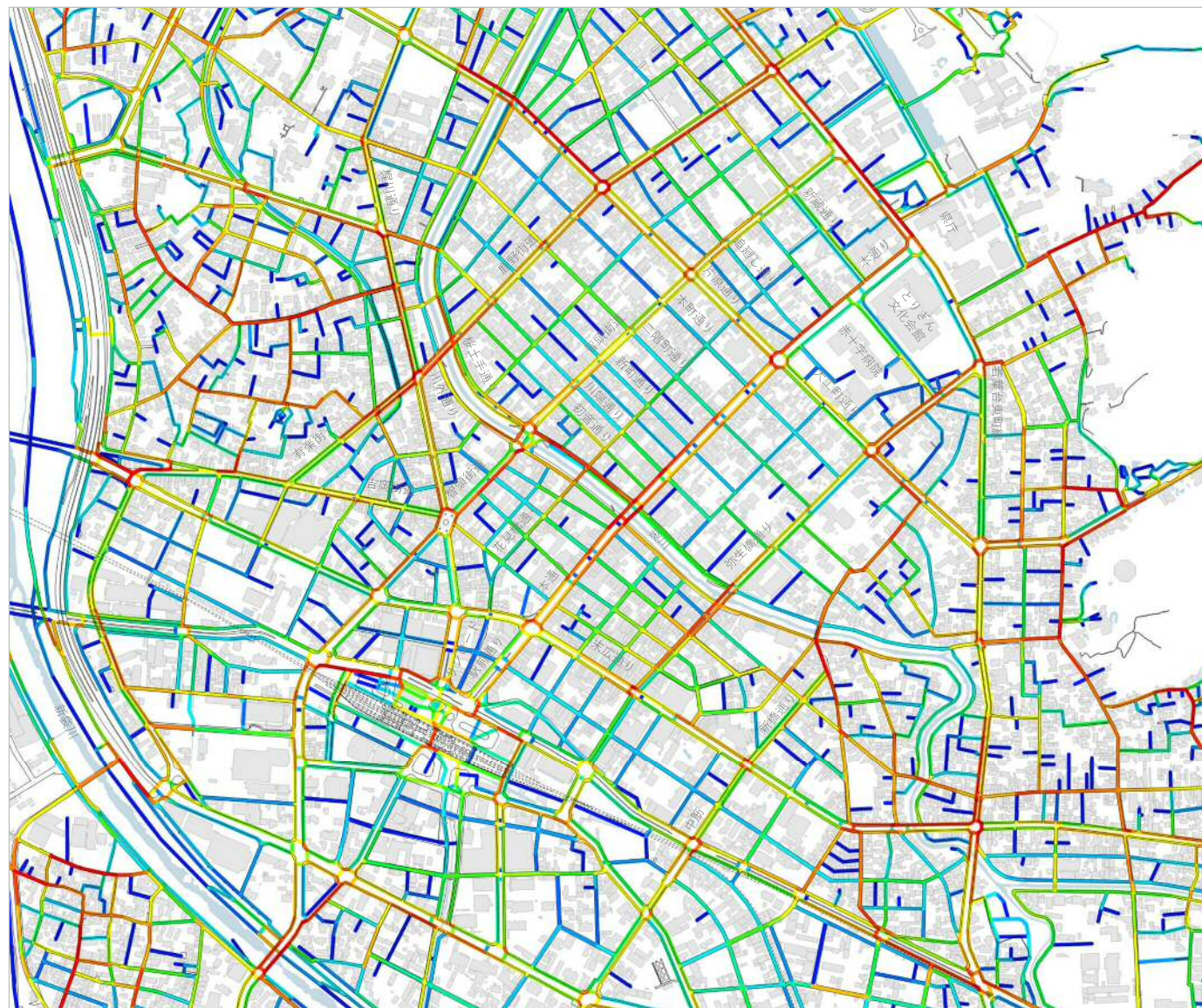
[意味] 値が高い（赤に近い）ほど、エリアでの2点間の移動（400m以内）の途中で通る可能性が高い。つまり、その空間が動線上重要な場所であることを示す。値が低い（青色）ほど経路の一部として使われる可能性が低いと言える。

[計算] まず、エリア内の動線を線分に分割し単位空間とする。400m圏内に含まれる任意の2つの単位空間の間の最適経路（屈折角度を最少にする経路）を選択し、その経路として選ばれた単位空間にポイントを加算していく。これを全ての組合せで行った際の、各単位空間のポイント数（グラフ理論の媒介中心性）を標準化したものを指標値とする。

指標値
High
Low



1000 metres



各街道や幹線道路以外にも、エリア内の移動を支える街路がある

① - 4 途中経路としての通り掛かりやすさ - 媒介中心性 - 解析範囲：800m 圏

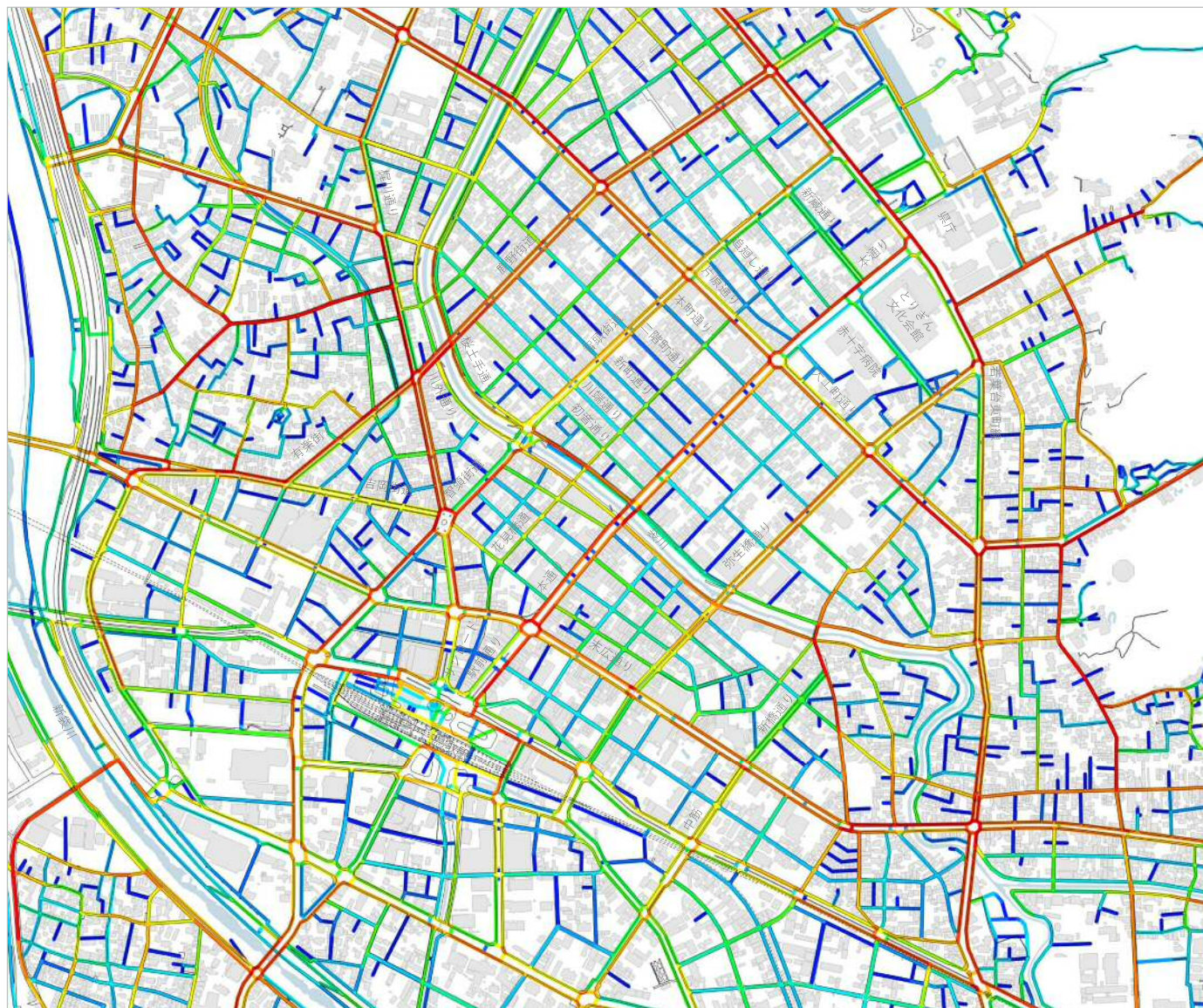
[意味] 値が高い（赤に近い）ほど、エリアでの2点間の移動（800m以内）の途中で通る可能性が高い。つまり、その空間が動線上重要な場所であることを示す。値が低い（青色）ほど経路の一部として使われる可能性が低いと言える。

[計算] まず、エリア内の動線を線分に分割し単位空間とする。800m圏内に含まれる任意の2つの単位空間の間の最適経路（屈折角度を最少にする経路）を選択し、その経路として選ばれた単位空間にポイントを加算していく。これを全ての組合せで行った際の、各単位空間のポイント数（グラフ理論の媒介中心性）を標準化したものを指標値とする。

指標値
High
Low



1000 metres



① 歩行動線のネットワーク：つながりの良さ（近接中心性） 広域

各街道など多くの街路がエリアをまたぐ移動を含む移動を支えている

① - 5 途中経路としての通り掛かりやすさ - 媒介中心性 - 解析範囲：1200m 圏

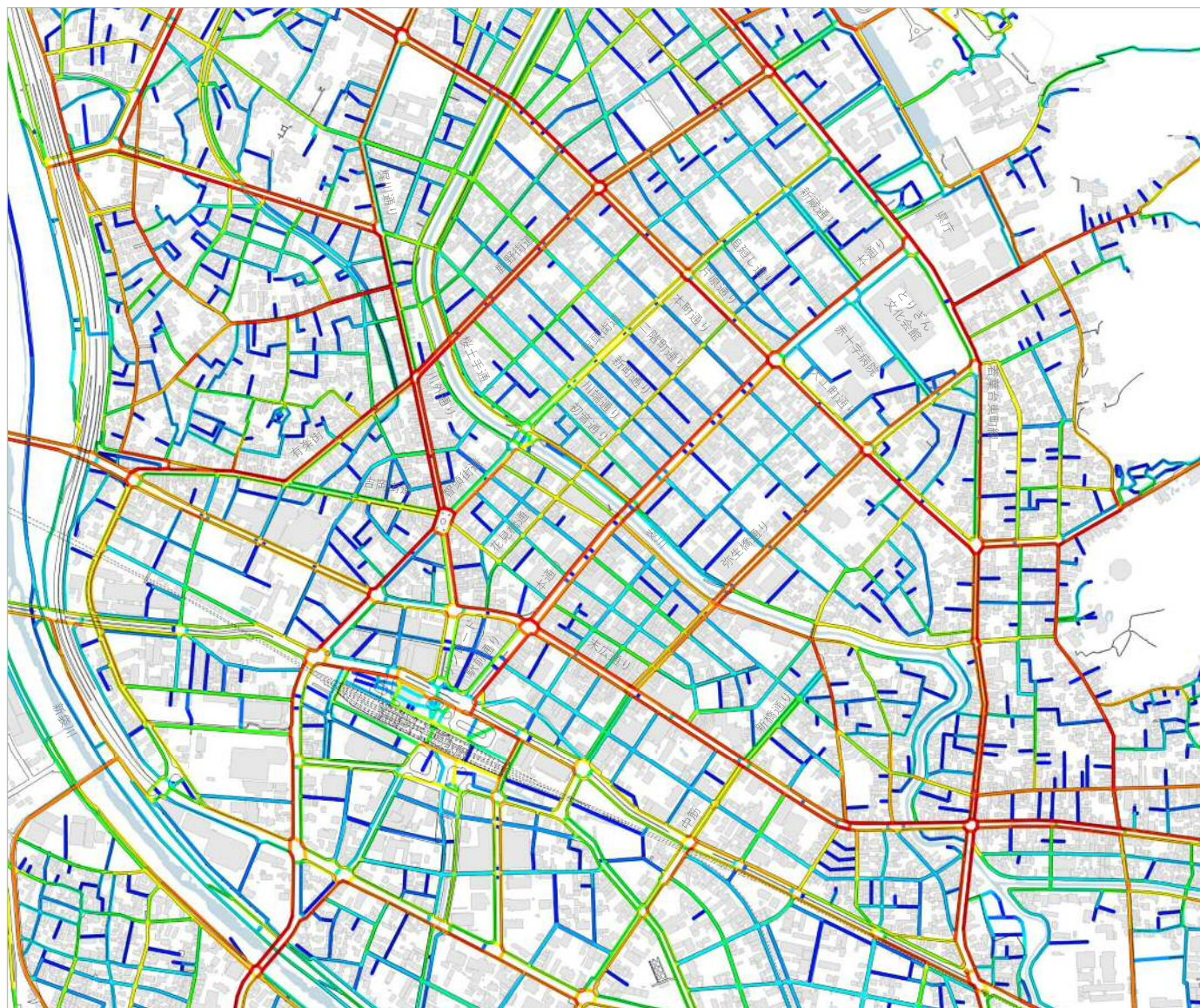
[意味] 値が高い（赤に近い）ほど、エリアでの2点間の移動（1200m以内）の途中で通る可能性が高い。つまり、その空間が動線上重要な場所であることを示す。値が低い（青色）ほど経路の一部として使われる可能性が低いと言える。

[計算] まず、エリア内の動線を線分に分割し単位空間とする。1200m圏に含まれる任意の2つの単位空間の間の最適経路（屈折角度を最少にする経路）を選択し、その経路として選ばれた単位空間にポイントを加算していく。これを全ての組合せで行った際の、各単位空間のポイント数（グラフ理論の媒介中心性）を標準化したものを指標値とする。

指標値
High
Low



1000 metres

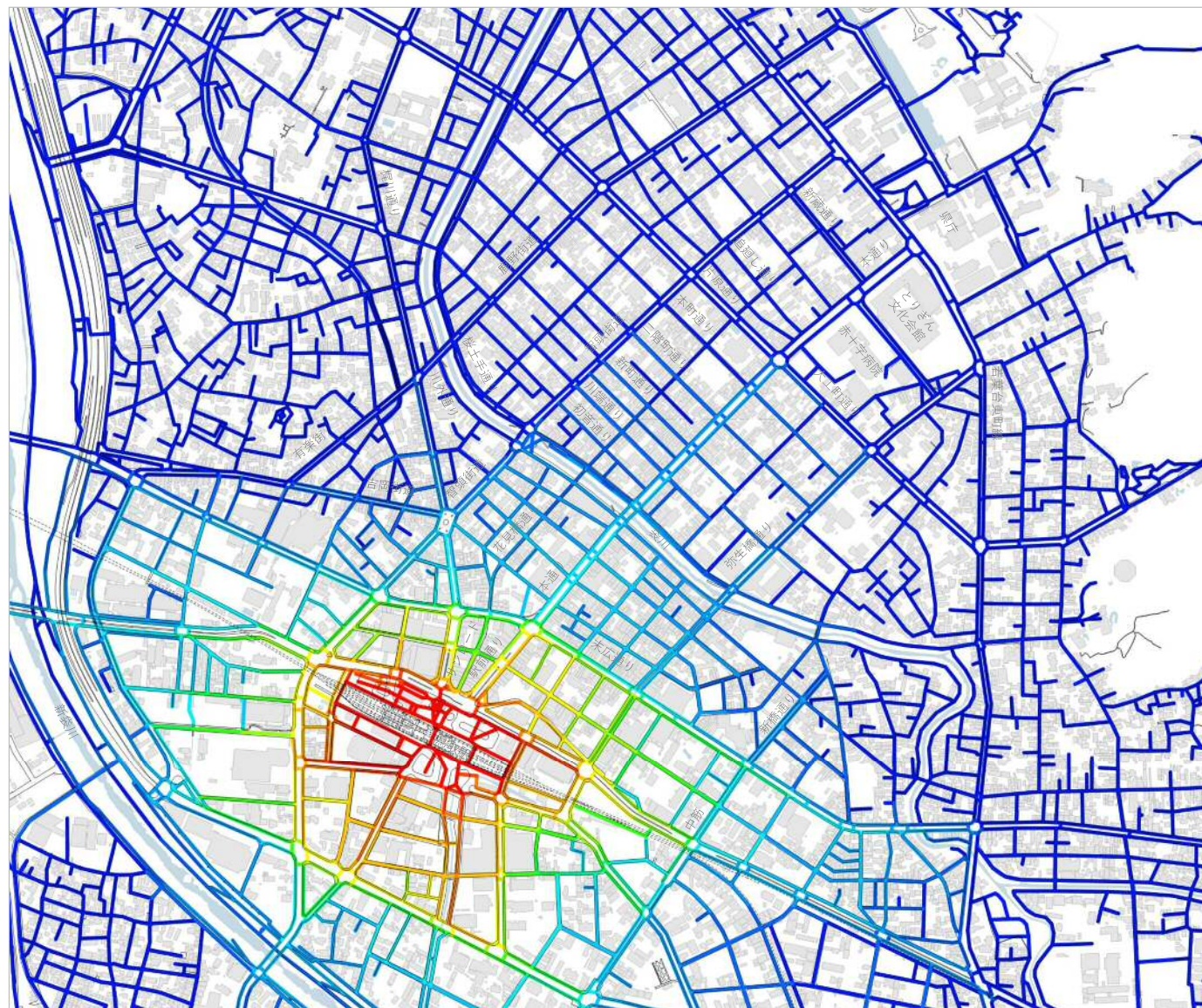


鳥取駅からの徒歩で、近く感じられる範囲は、南北の広がり弱い

① - 6 鳥取駅からの近接感 < 距離 + 屈折の統合指標 >

[意味] 値が高い（赤に近い）ほど、駅から近く感じる場所となっている。逆に、青に近いほど、離れた印象を与える場所と言える。

[計算] 鳥取駅からの距離を、物理的な距離（メートル単位）と認知的な距離（屈折角度の累計）のそれぞれでデータ化し、これらを合成して指標化を行ったもの。物理的距離は対数を、認知的な距離は平方根をとり、これらを掛け合わせた値の逆数を指標値とする。



指標値
High
Low



1000 metres

② 回遊ブロックサイズ

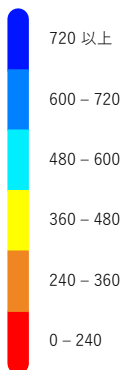
花見橋通り周辺は、歩行回遊しやすい場所となる潜在的な可能性がある

② 回遊ブロックサイズ

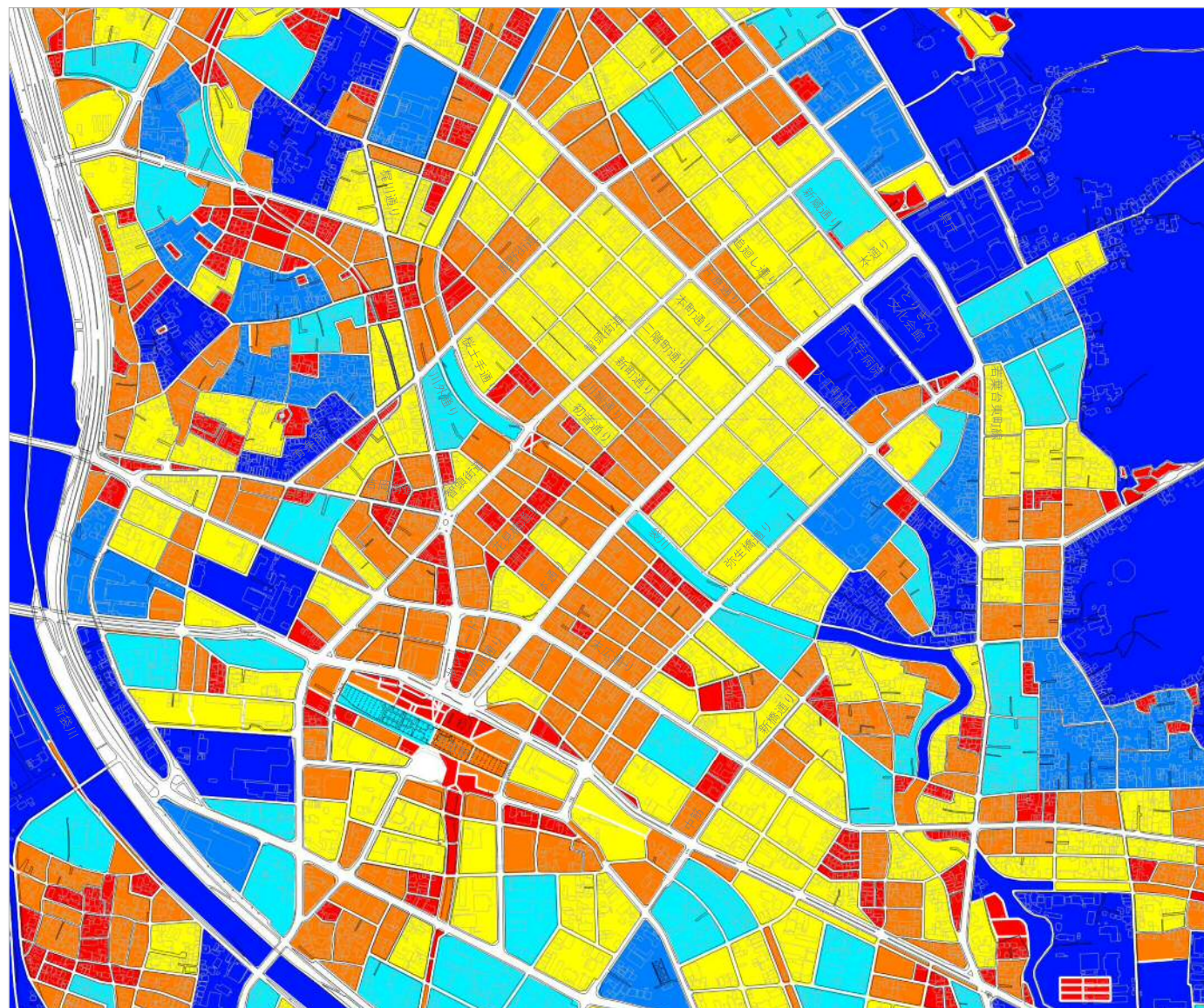
〔意味〕 値が高い（青系）ほど、ブロックサイズが大きい街区となっている。

〔計算〕 歩行者ネットワークで形成される街区ブロックのサイズ（周長）を計算して、指標化したもの。

周長（m）



1000 metres



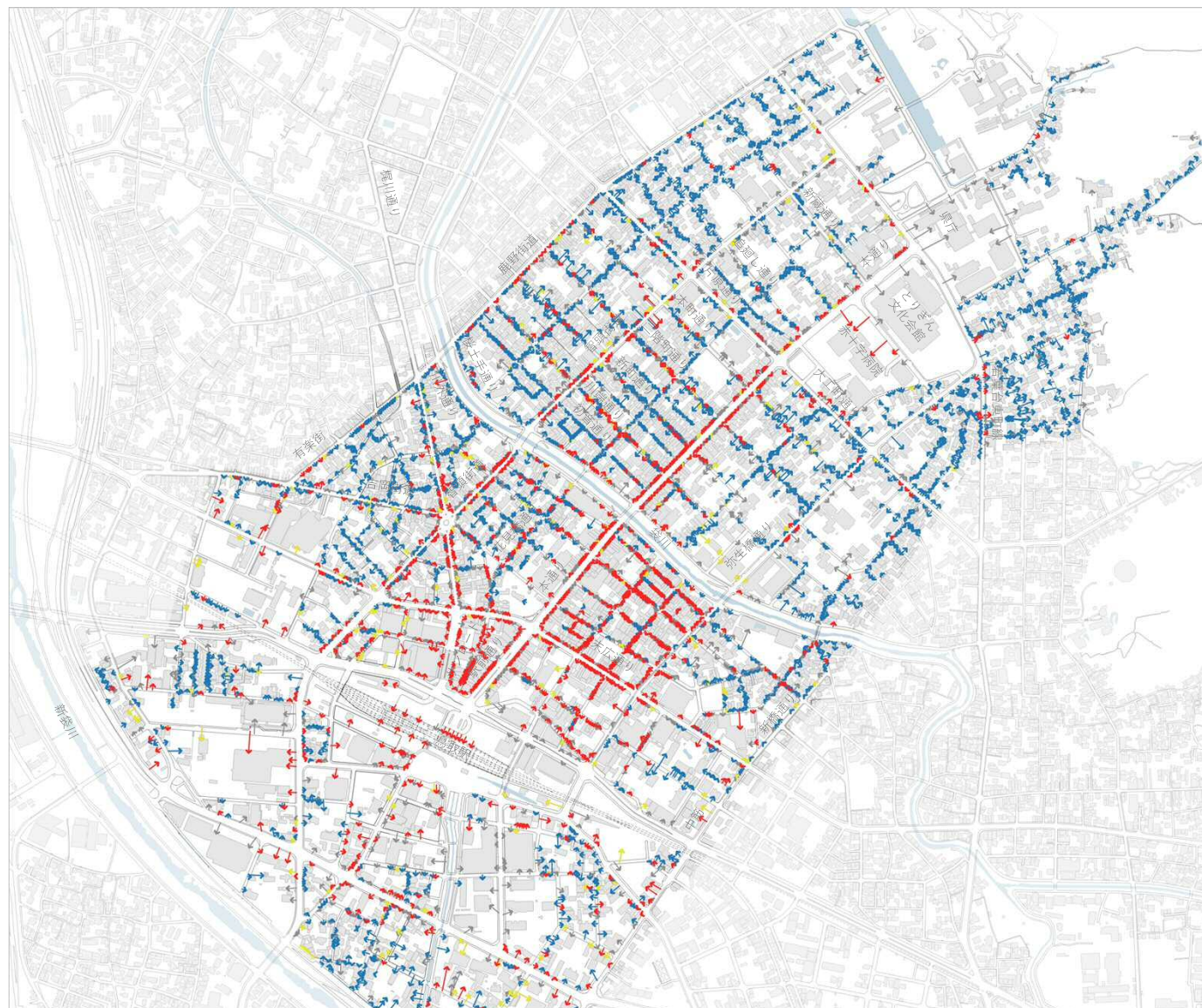
③ 沿道建物のインターフェイス：建物出入口（全ての用途）

街道沿いや弥生町界隈に店舗の集積が見られる

③ - 1 建物出入口（全ての用途）の分布

※本業務の検討期間中において、沿道から確認できる建物出入口をプロットし、その所見から推測できる用途をデータ化したもの。

- 店舗
- 住居
- 事務所
- その他



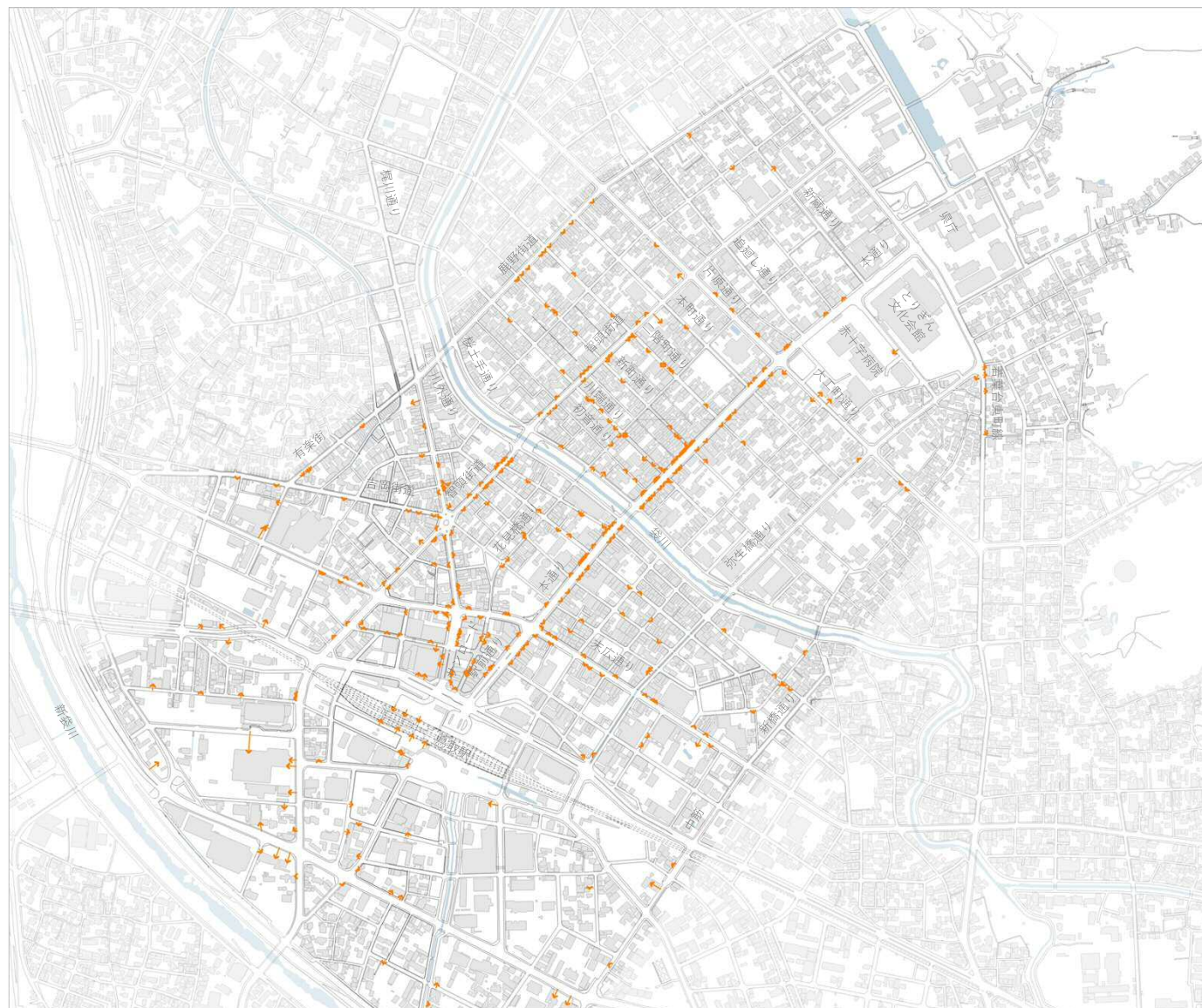
③ 沿道建物のインターフェイス：建物出入口（物販店舗）

物販店舗は、各街道沿いや川端通り周辺などに線的に分布している

③ - 2 建物出入口の分布（物販店舗）

※本業務の検討期間中において、沿道から確認できる建物出入口をプロットし、その所見から推測できる用途をデータ化したもの。

→ 物販店舗出入口



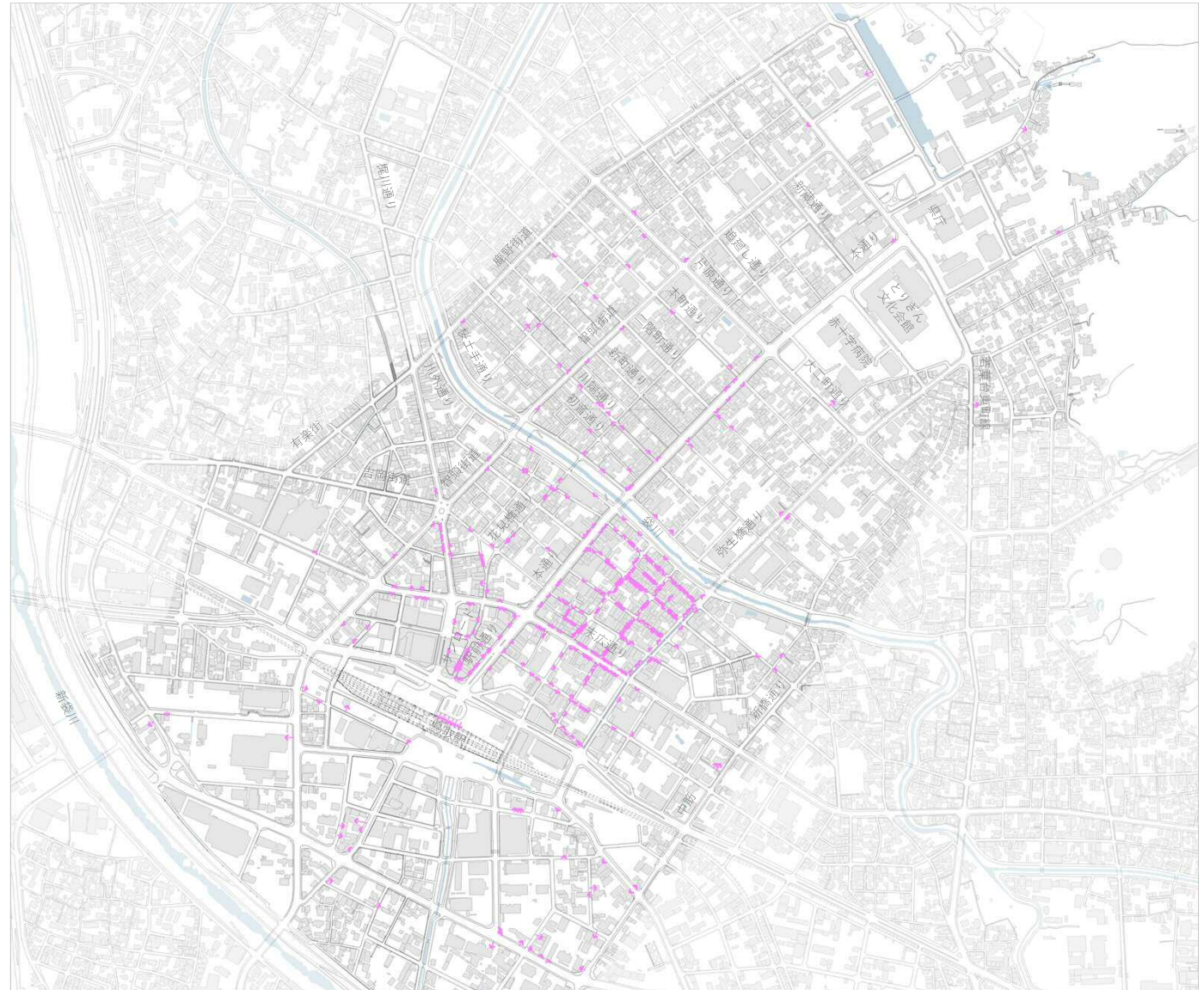
③ 沿道建物のインターフェイス：建物出入口（飲食店舗）

飲食店舗は、駅前や弥生町界隈などに面的に分布している

③ - 3 建物出入口の分布（飲食店舗）

※本業務の検討期間中において、沿道から確認できる建物出入口をプロットし、その所見から推測できる用途をデータ化したもの。

→ 飲食店舗出入口



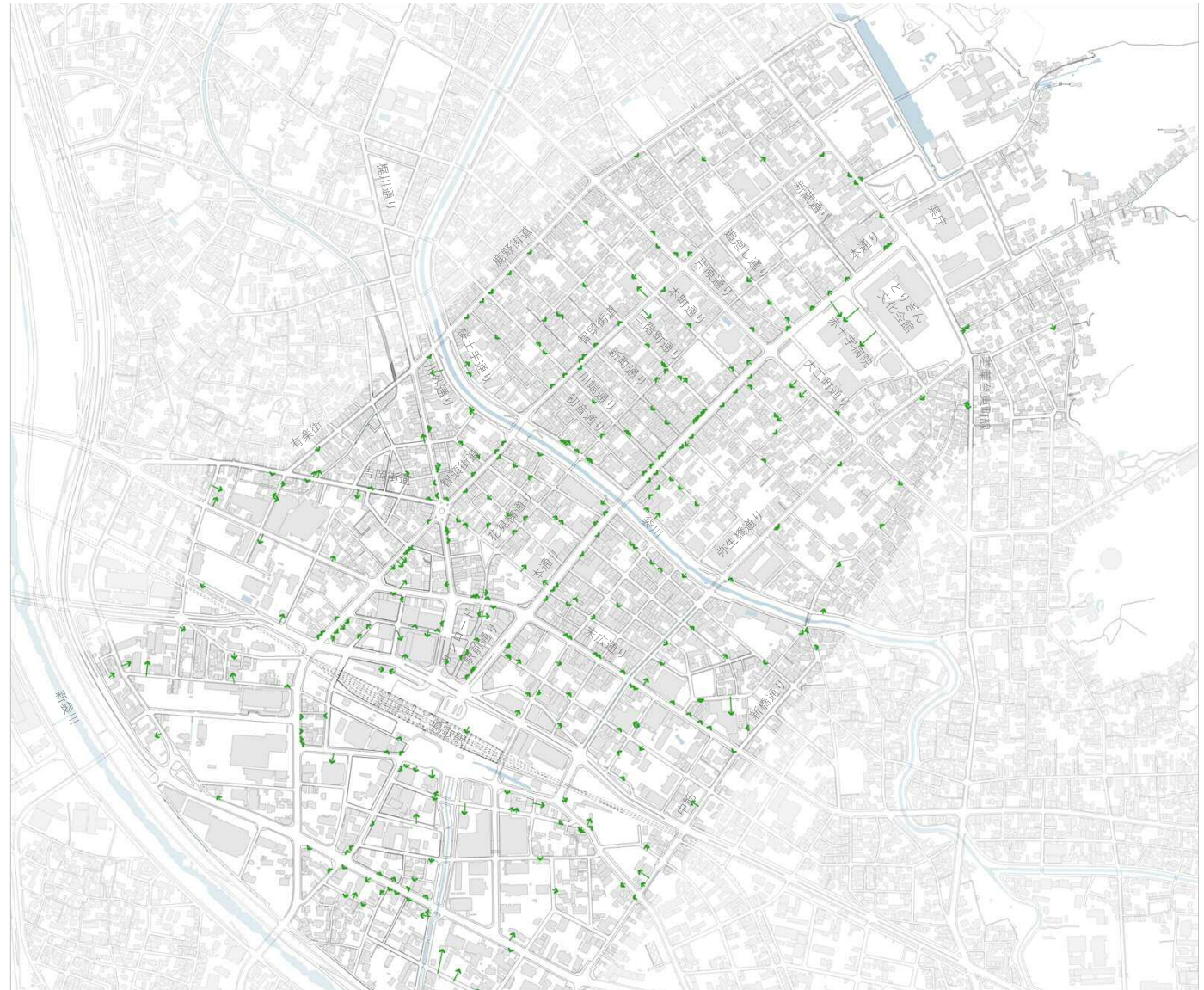
③ 沿道建物のインターフェイス：建物出入口（サービス店舗）

サービス店舗は、街道沿いを中心に広い範囲に分布している

③ - 4 建物出入口の分布（サービス店舗）

※本業務の検討期間中において、沿道から確認できる建物出入口をプロットし、その所見から推測できる用途をデータ化したもの。

→ サービス店舗出入口



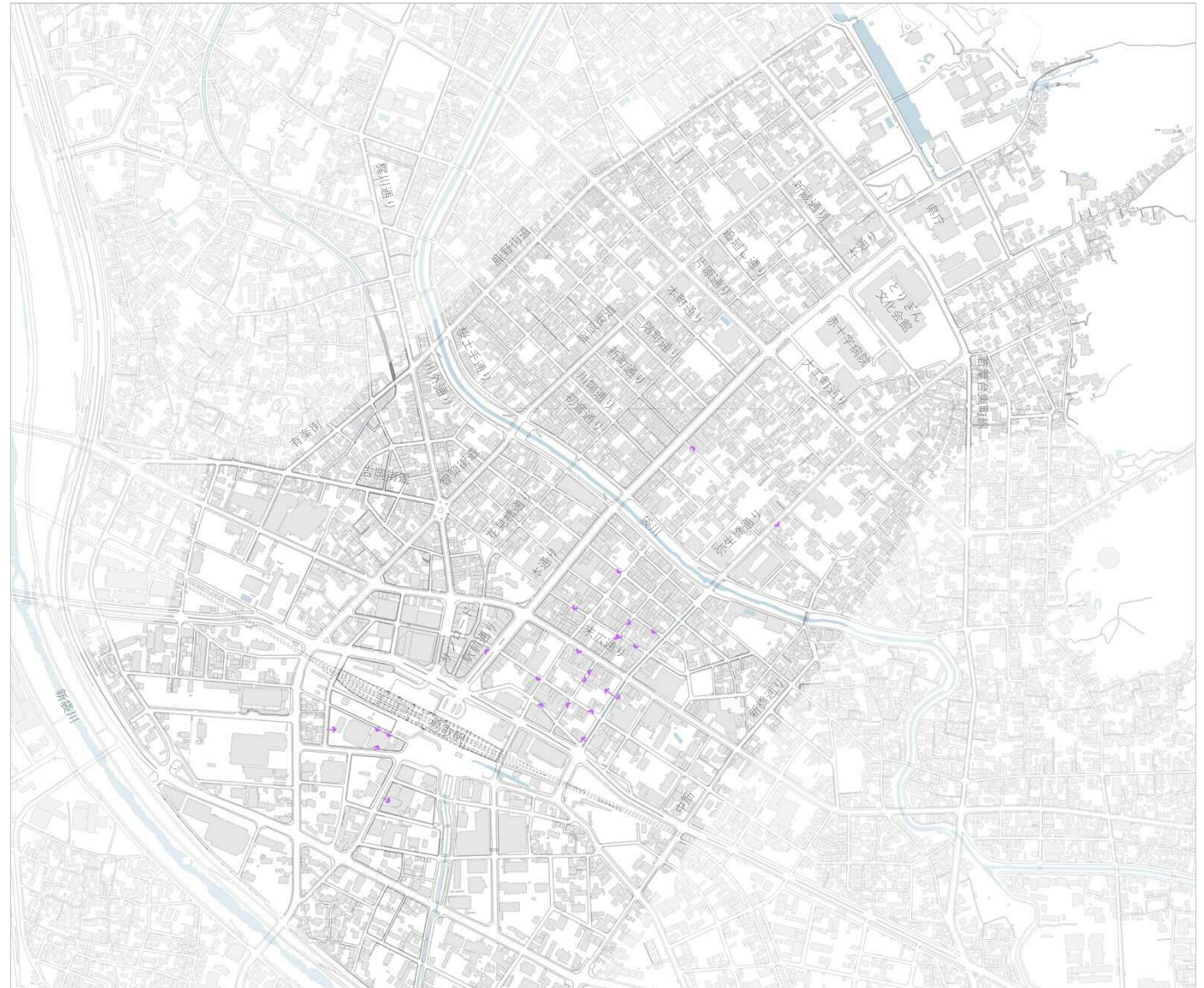
③ 沿道建物のインターフェイス：建物出入口（娯楽店舗）

娯楽店舗は、末広温泉町など駅周辺に比較的多い

③ - 5 建物出入口の分布（娯楽店舗）

※本業務の検討期間中において、沿道から確認できる建物出入口をプロットし、その所見から推測できる用途をデータ化したもの。

→ 飲食店舗出入口

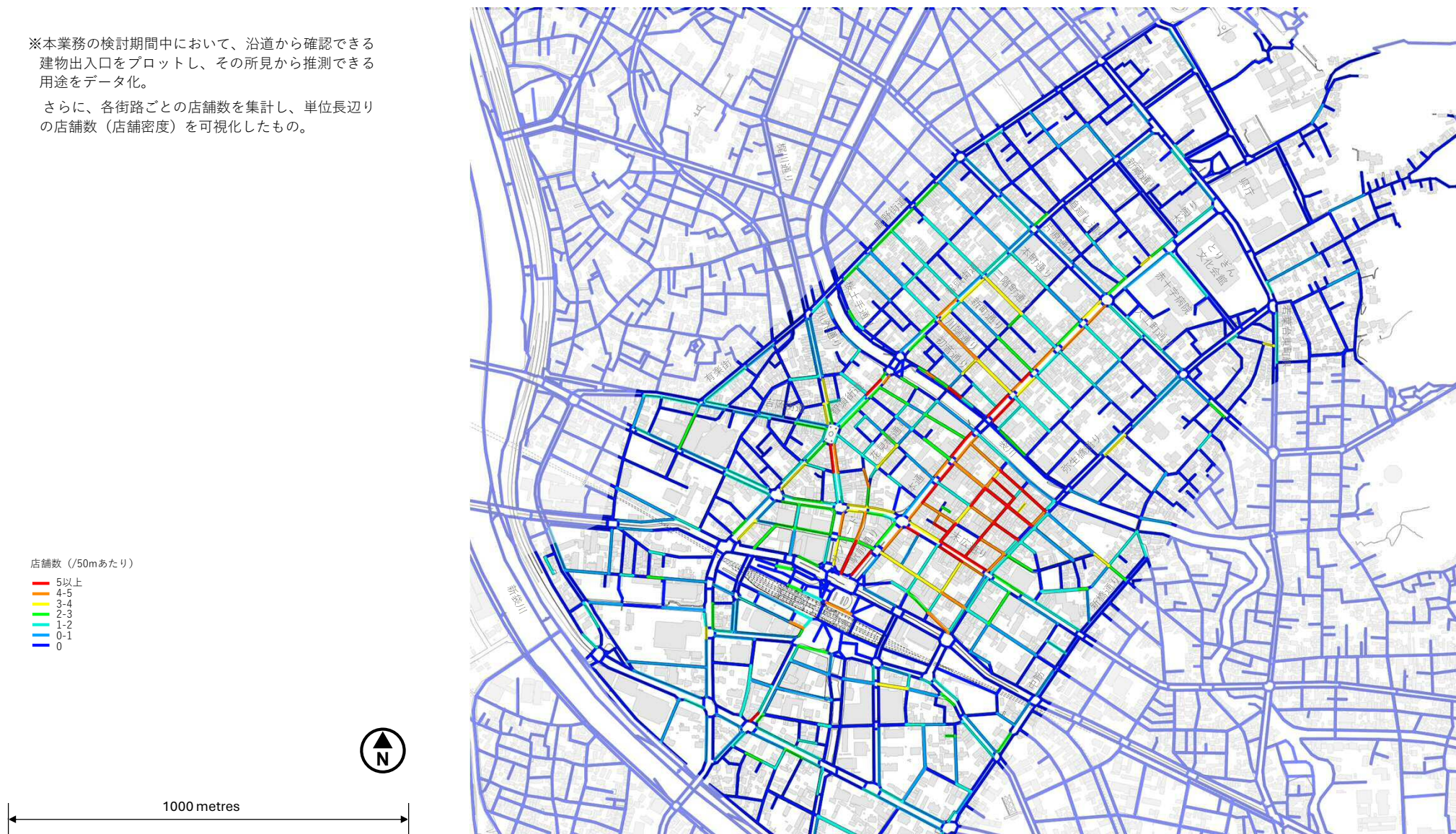


若桜街道や駅前、弥生町などに店舗の集積があることがわかる

③ - 6 建物出入口の分布（全店舗）

※本業務の検討期間中において、沿道から確認できる建物出入口をプロットし、その所見から推測できる用途をデータ化。

さらに、各街路ごとの店舗数を集計し、単位長辺りの店舗数（店舗密度）を可視化したもの。



物販店舗は、若桜街道沿いや川端通りなどに集まっている

③ - 7 建物出入口の密度（物販店舗）

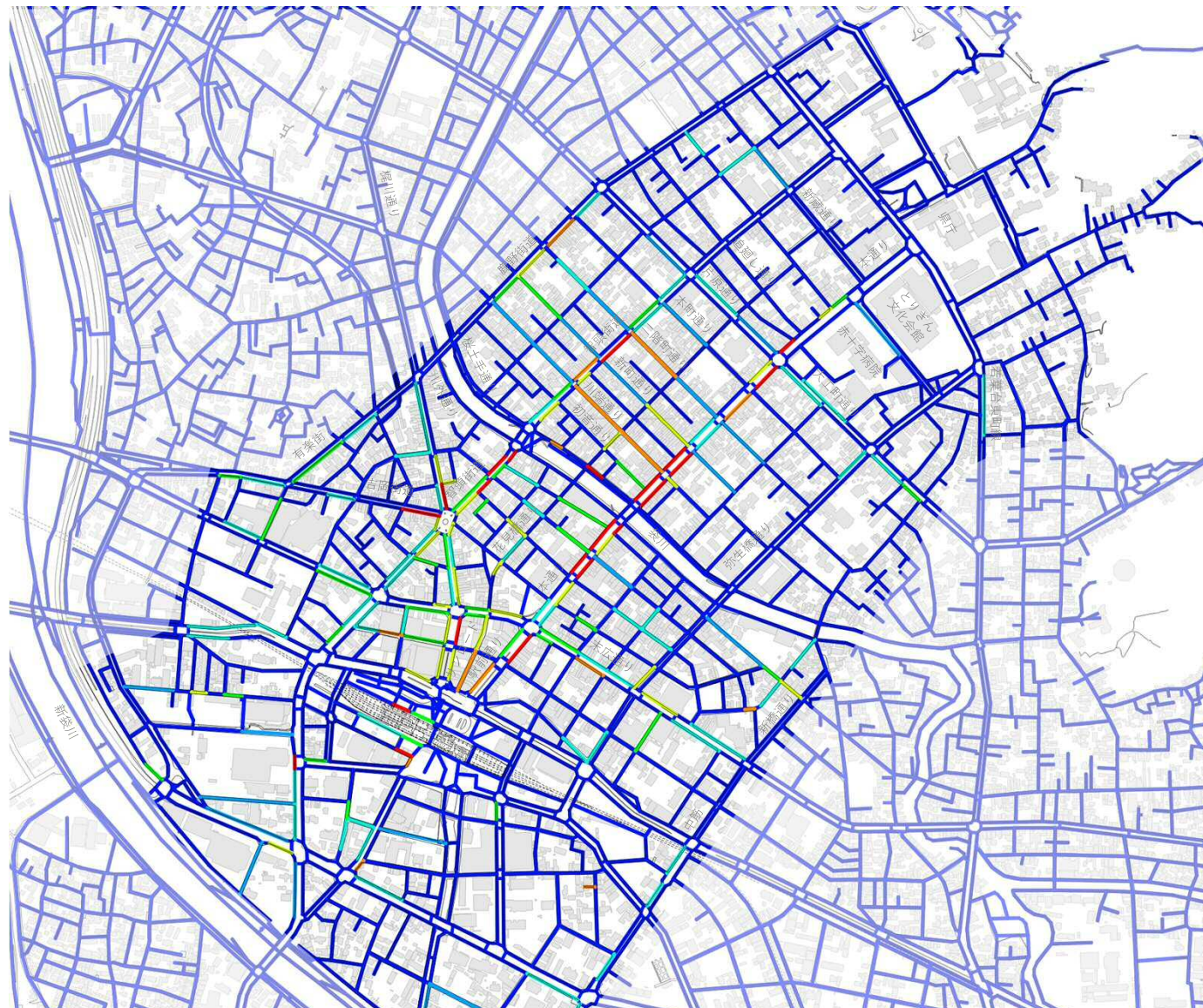
※本業務の検討期間中において、沿道から確認できる建物出入口をプロットし、その所見から推測できる用途をデータ化。

さらに、各街路ごとの店舗数を集計し、単位長辺りの店舗数（店舗密度）を可視化したもの。

店舗数（/50mあたり）



1000 metres



飲食店舗は、鳥取駅から弥生町にかけての範囲に集積が見られる

③ - 8 建物出入口の密度（飲食店舗）

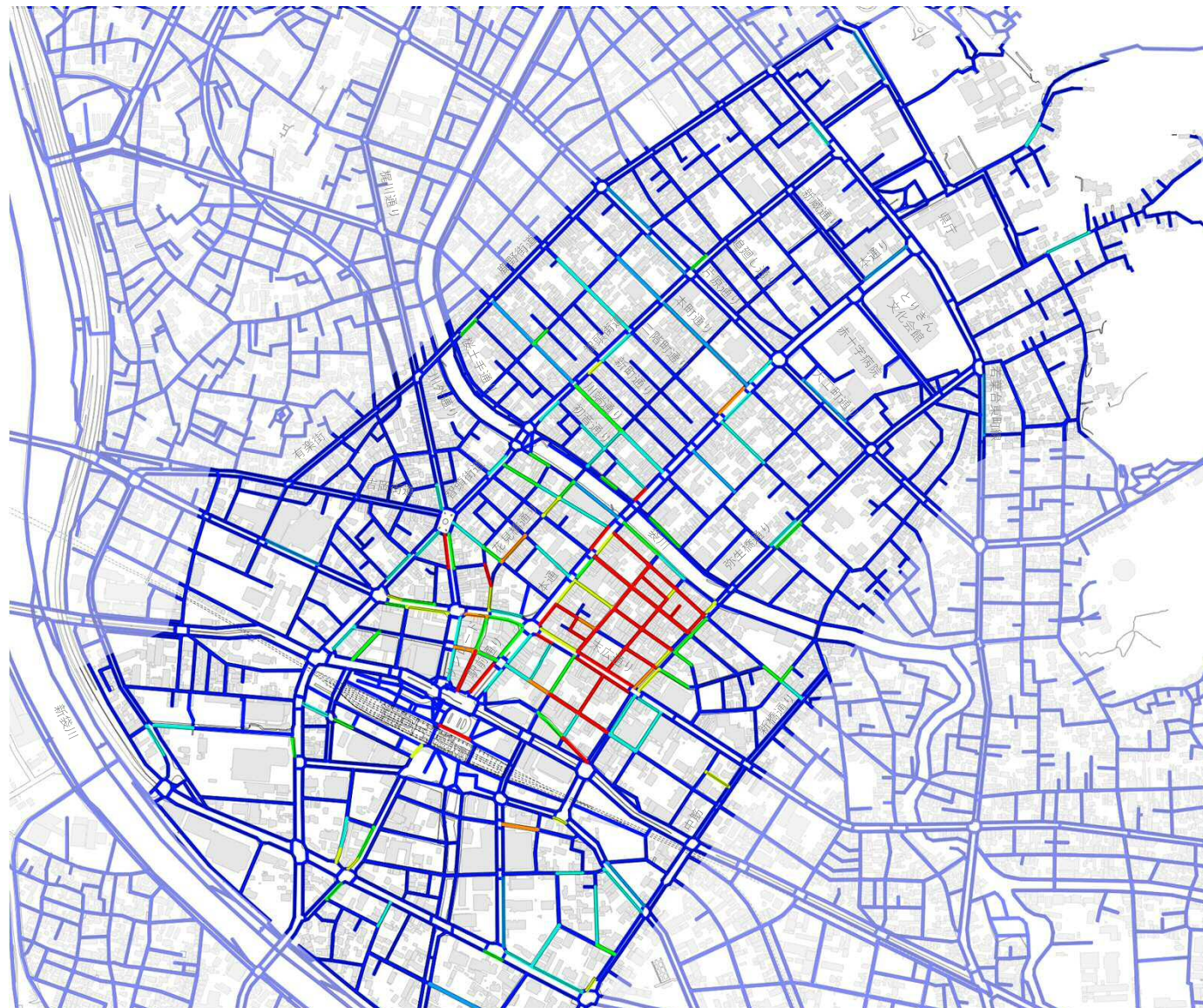
※本業務の検討期間中において、沿道から確認できる建物出入口をプロットし、その所見から推測できる用途をデータ化。

さらに、各街路ごとの店舗数を集計し、単位長辺りの店舗数（店舗密度）を可視化したもの。

店舗数（/50mあたり）



1000 metres



サービス店舗は、エリア内の広い範囲に分布している

③ - 9 建物出入口の密度（サービス店舗）

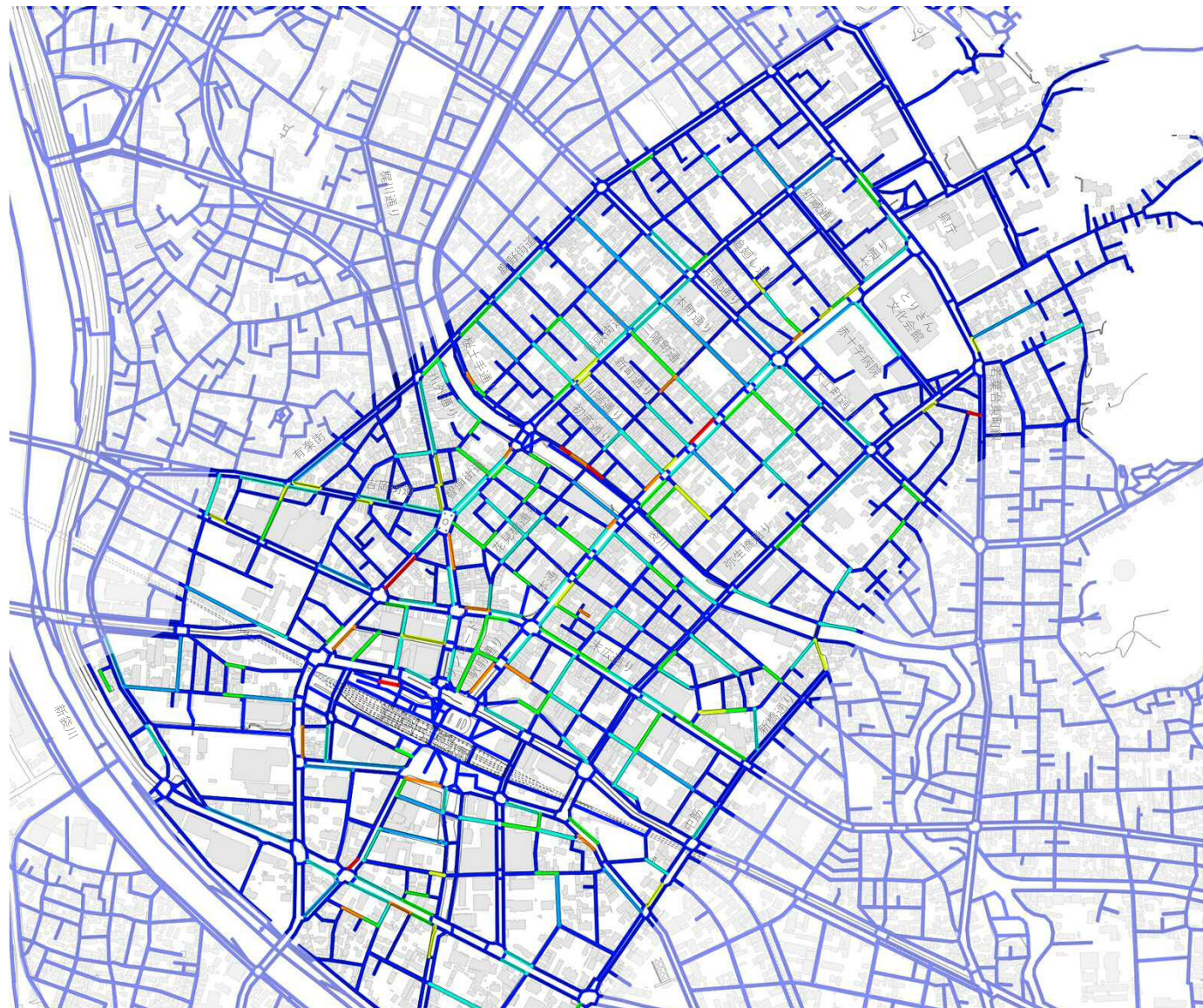
※本業務の検討期間中において、沿道から確認できる建物出入口をプロットし、その所見から推測できる用途をデータ化。

さらに、各街路ごとの店舗数を集計し、単位長辺りの店舗数（店舗密度）を可視化したもの。

店舗数（/50mあたり）



1000 metres



③ 沿道建物のインターフェイス：街路区間ごとの店舗種累計

花見橋通り沿いには飲食系が連続し、その両側に物販系の街路がある

③ - 10 街路区間ごとの店舗種累計

※本業務の検討期間中において、沿道から確認できる建物出入口をプロットし、その所見から推測できる用途をデータ化。

さらに、各街路ごとの店舗数を集計し、①物販が多い、②飲食が多い、③サービスが多い、④どれも少ない（50mあたりに1店舗以下）の4種に分類

累計
■ 物販・飲食（同数）
■ 物販
■ 飲食
■ サービス
■ どれも少ない



1000 metres

