

鳥取駅周辺再生基本構想

～ 人が集い 交流し 魅力あふれる街
『鳥取^{オアシス}OACIS』の創造 ～

平成 2 3 年 9 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。

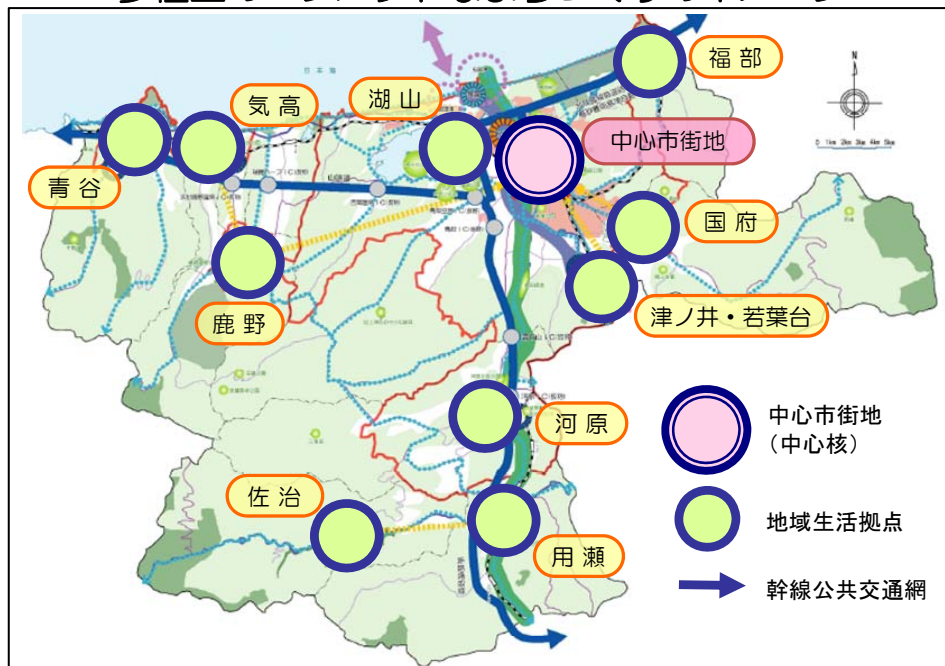
そのような状況に鑑み、本市では、中心市街地¹と地域生活拠点²を有機的に結ぶ、多極型のコンパクトなまちづくりの実現をめざしているところです。

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ためには、中心核としての役割を強化することが必要です。

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、多極型のコンパクトなまちづくりを実現するため、ここに「鳥取駅周辺再生基本構想」を策定します。

多極型のコンパクトなまちづくりのイメージ



¹ 中心市街地

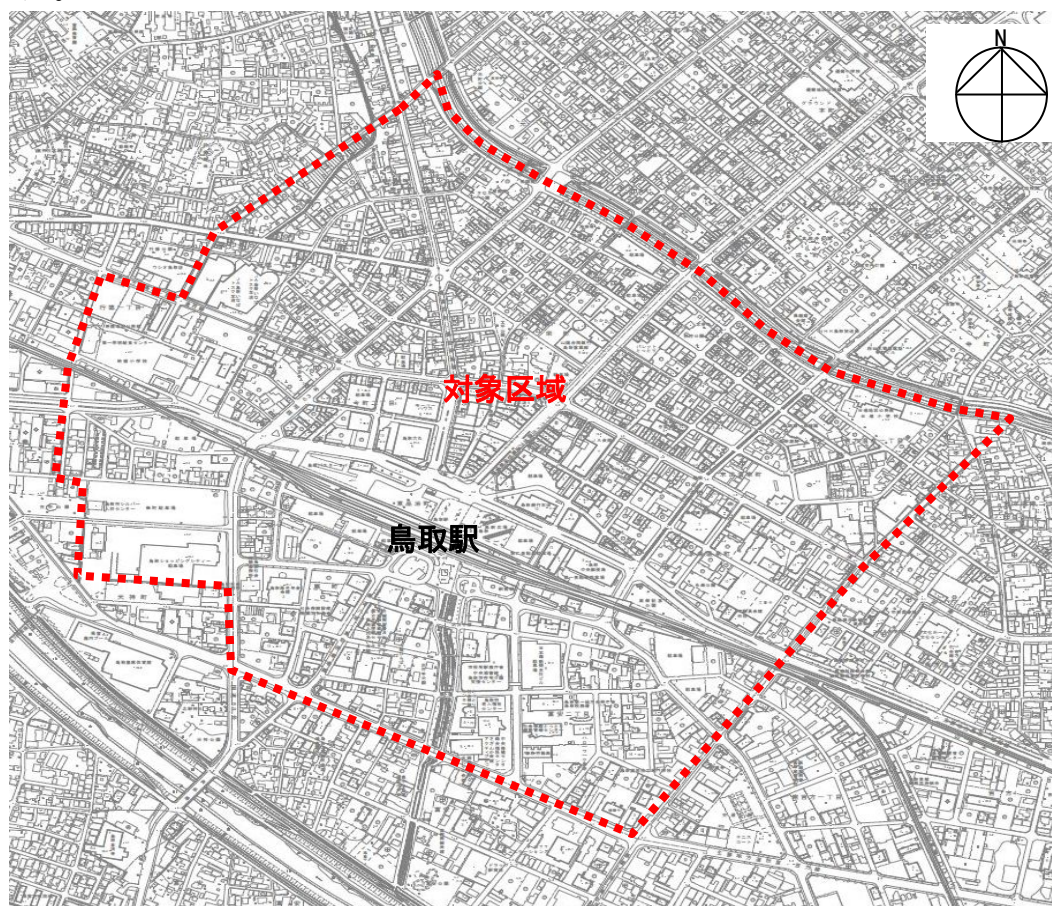
：平成 19 年 11 月、内閣総理大臣認定の「鳥取市中心市街地活性化基本計画」に定める、多様な都市機能が集積している地区。

² 地域生活拠点

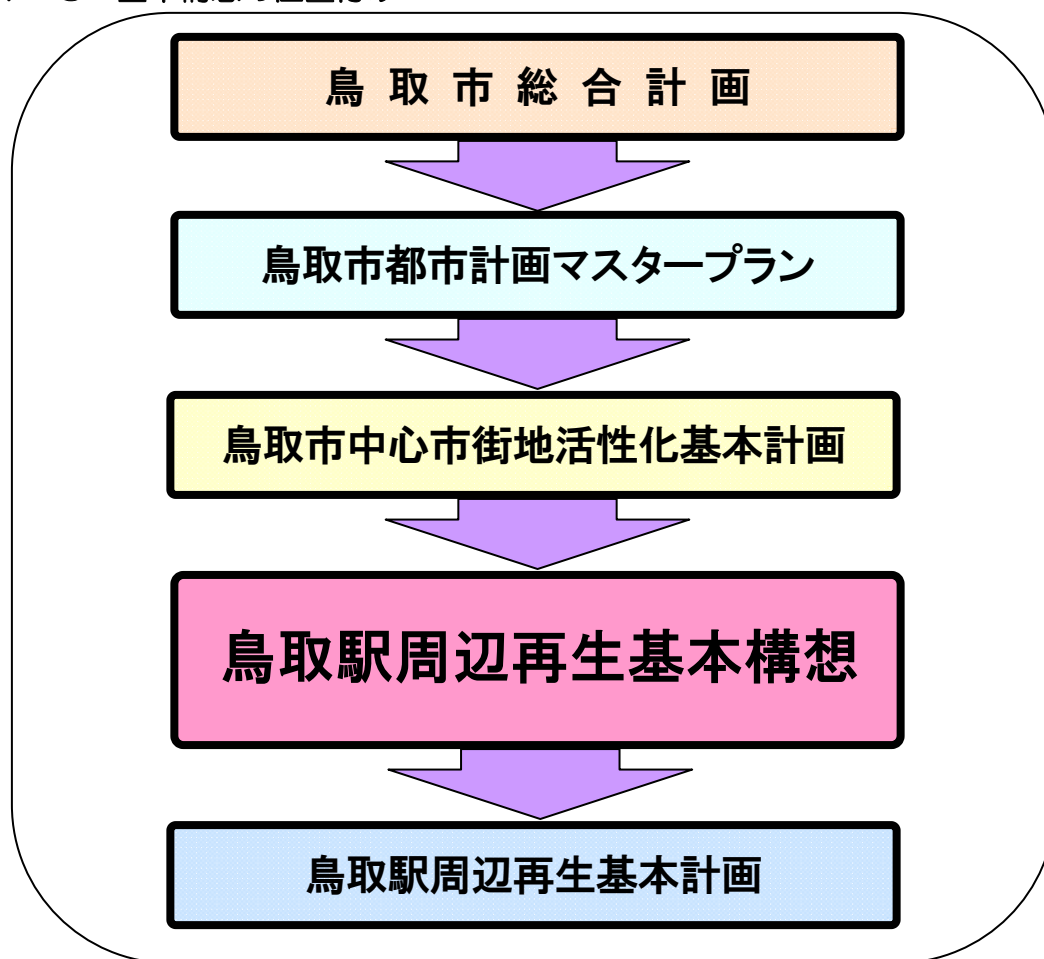
：総合支所周辺などの生活拠点

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」等を踏まえ、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、大きく変化してきました。

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年まで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%
㎡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㎡（平成9年）⇒ 45,584㎡（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㎡
⇒165,052㎡ +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/㎡ ⇒ 215千円/㎡ ▲56.1%
末広温泉町 295千円/㎡ ⇒ 153千円/㎡ ▲48.1%
今町二丁目 215千円/㎡ ⇒ 123千円/㎡ ▲42.8%
(参考：市平均 91.3千円/㎡ ⇒ 60.8千円/㎡ ▲33.4%)

出典) 地価公示

⑤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、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%	定期観光バス	+5.7%	

出典）市勢要覧並びに日本交通(株)、日ノ丸自動車(株)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自動車道、鳥取豊岡宮津自動車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。

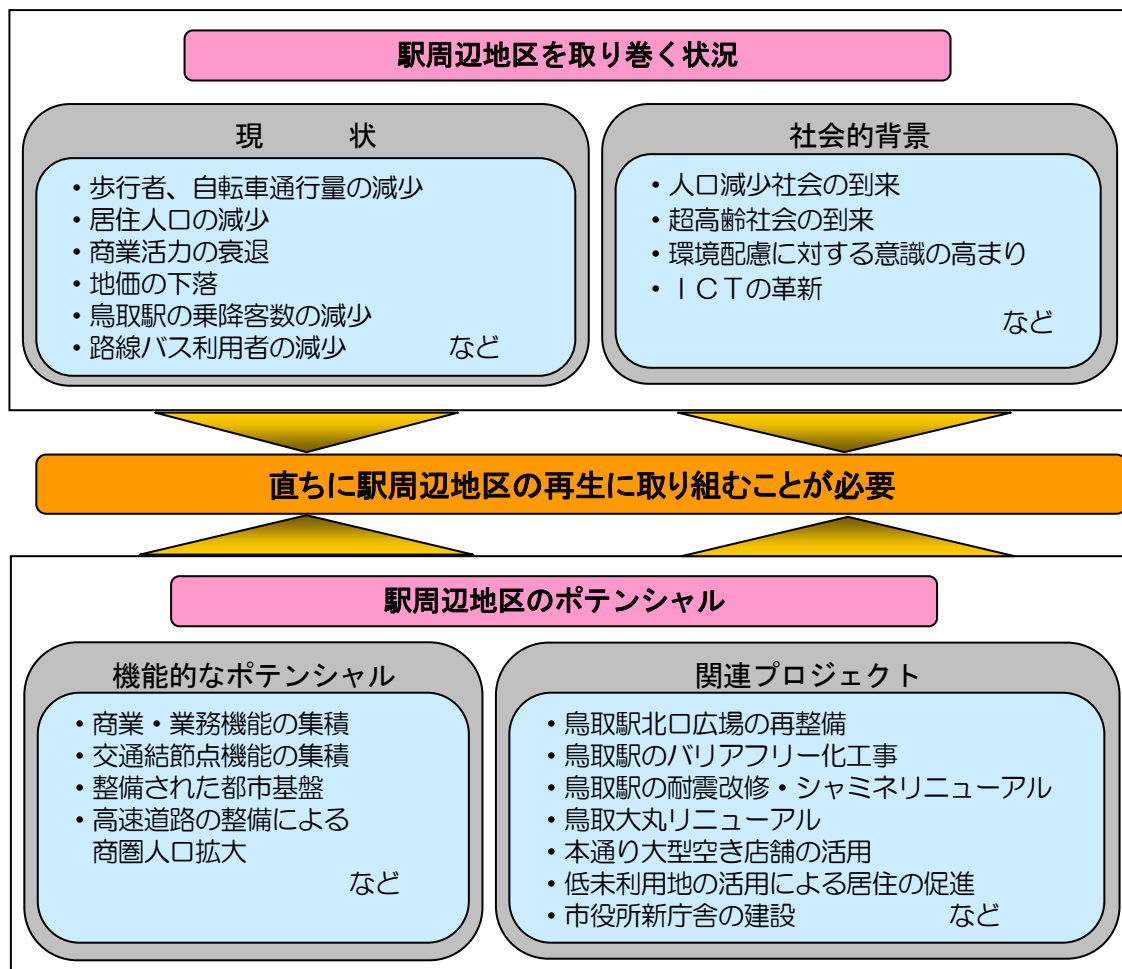
⑧市役所新庁舎の建設

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核機能を担っていますが、自家用車ばかりに頼る人々の生活と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 魅力あられる街『鳥取OAC | S』の創造

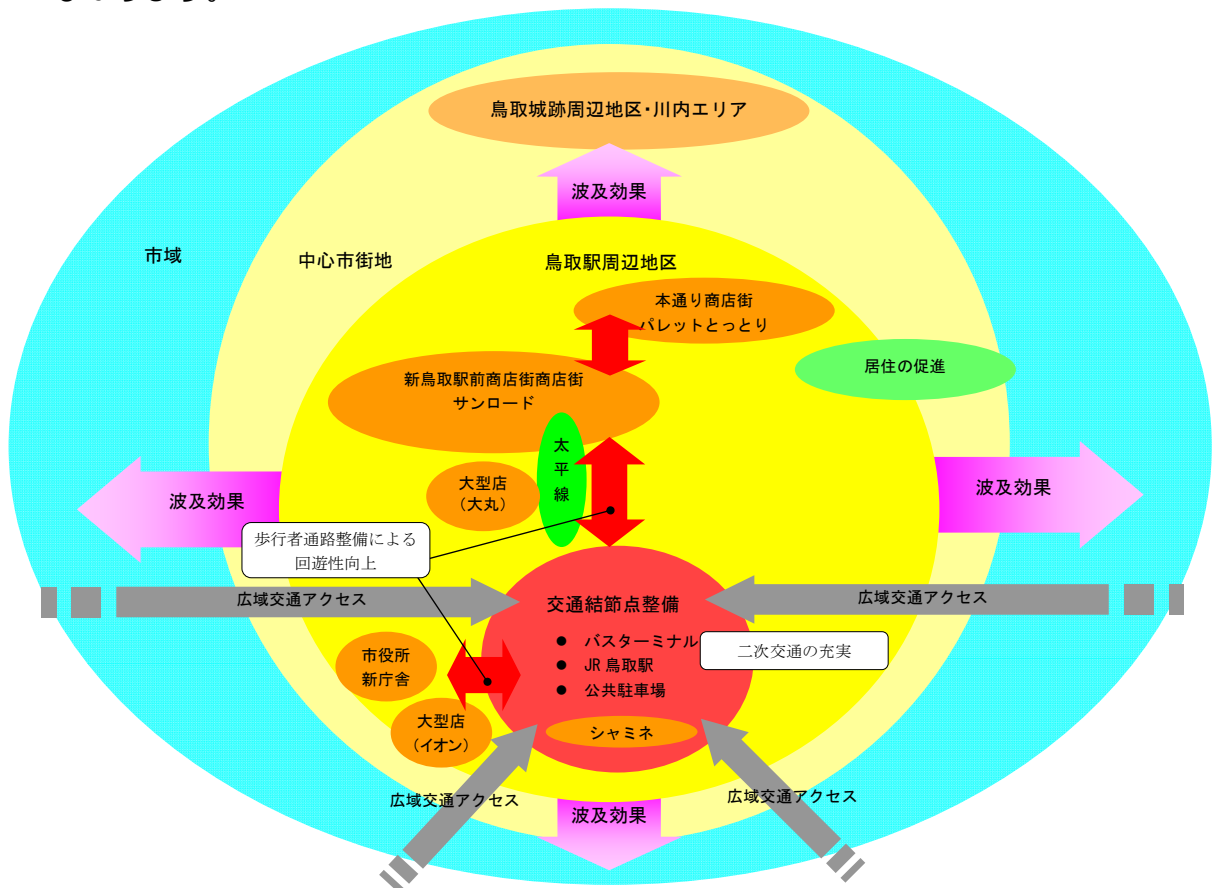
(趣旨)

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】

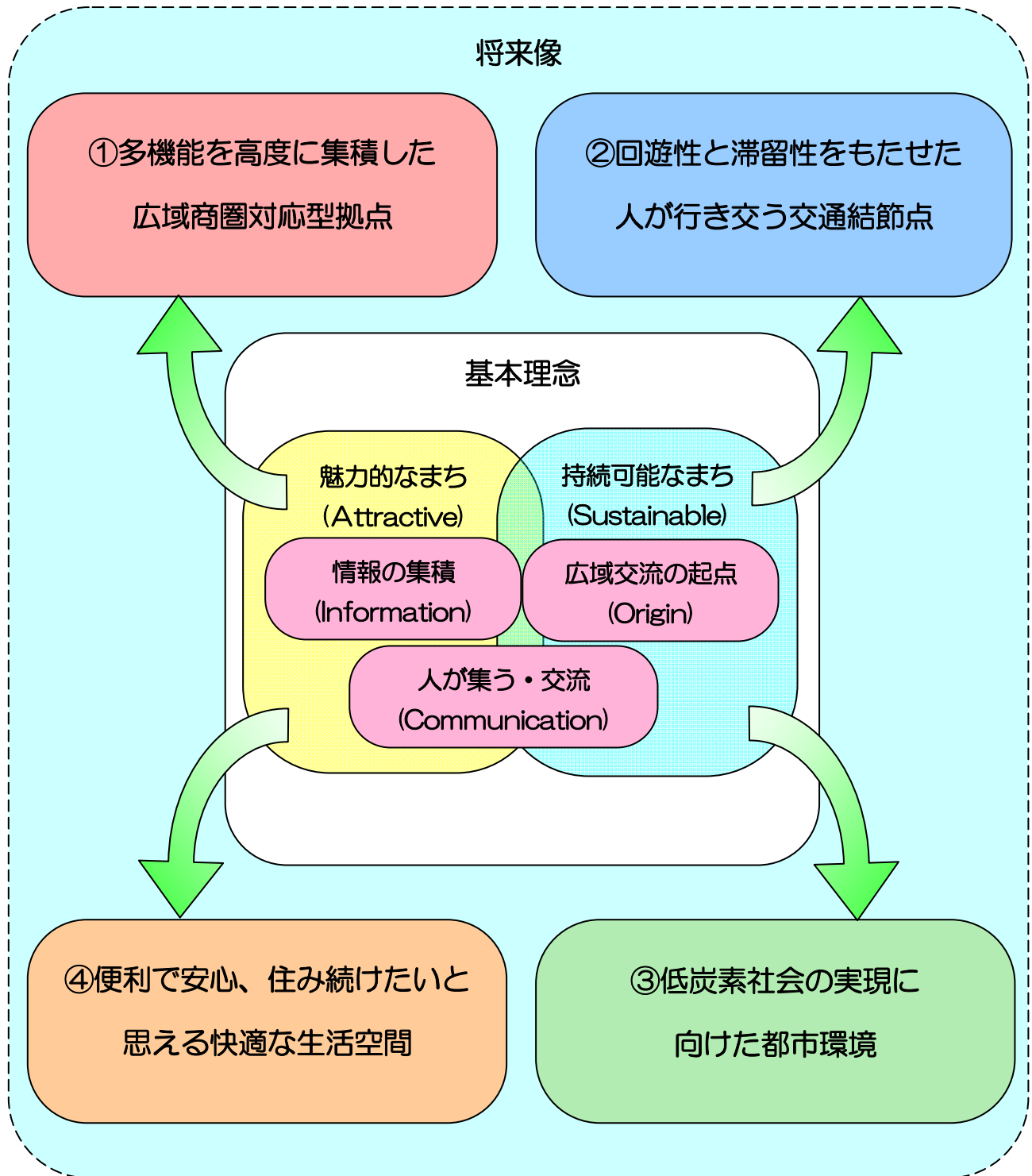
「鳥取オアシス」の創造により、駅周辺地区は、人や情報が集まり、交流することで、魅力が高まり、市域内外への新たな情報の発信拠点になります。

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) 低炭素社会の実現に向けた都市環境の形成

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実現に向けた、都市環境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＞

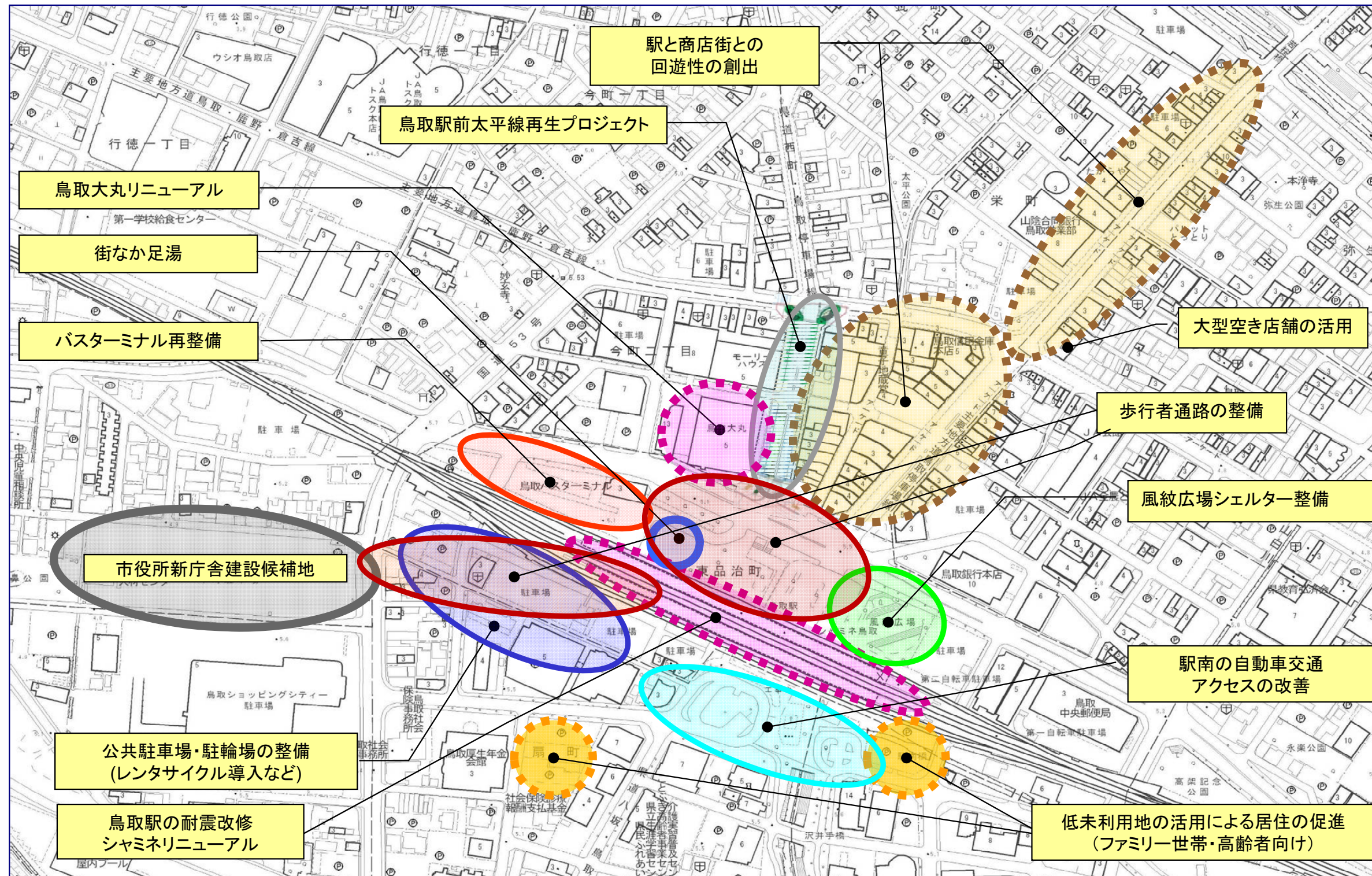
- 商業空間再整備を伴う共同建替えや改修などの促進
(アドバイザー派遣、共同施設整備に要する費用などの支援)
- 来街者のくつろぎの場や憩いの場の整備、市民の文化的ニーズを満たす場の提供
(情報交流カフェ、シアター、カルチャースクールなど)
- 女性の社会参画等を推進する場の整備
(保育施設、託児所、子育て交流施設など)
- 高齢者福祉機能の充実 (高齢者向け住宅、デイサービスなど)

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

鳥取駅周辺再生基本構想

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、事業として確定されたものではありません。

凡例	
民間主体	■■■■■■■■■■
行政主体	—————

5-2 個別整備の考え方

将来像のイメージを具体化する主な個別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

