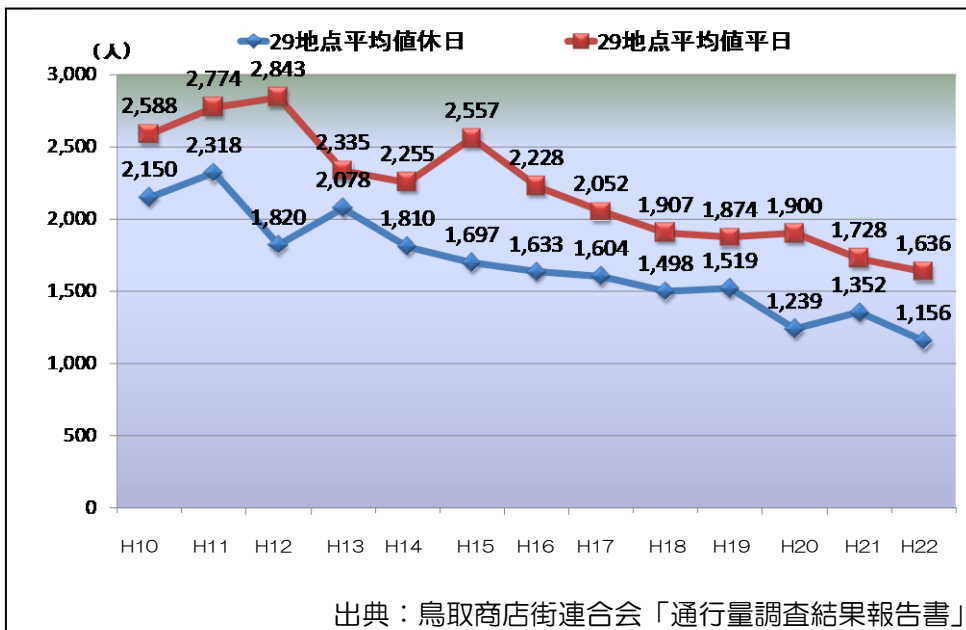


(1) 駅周辺地区を取り巻く状況

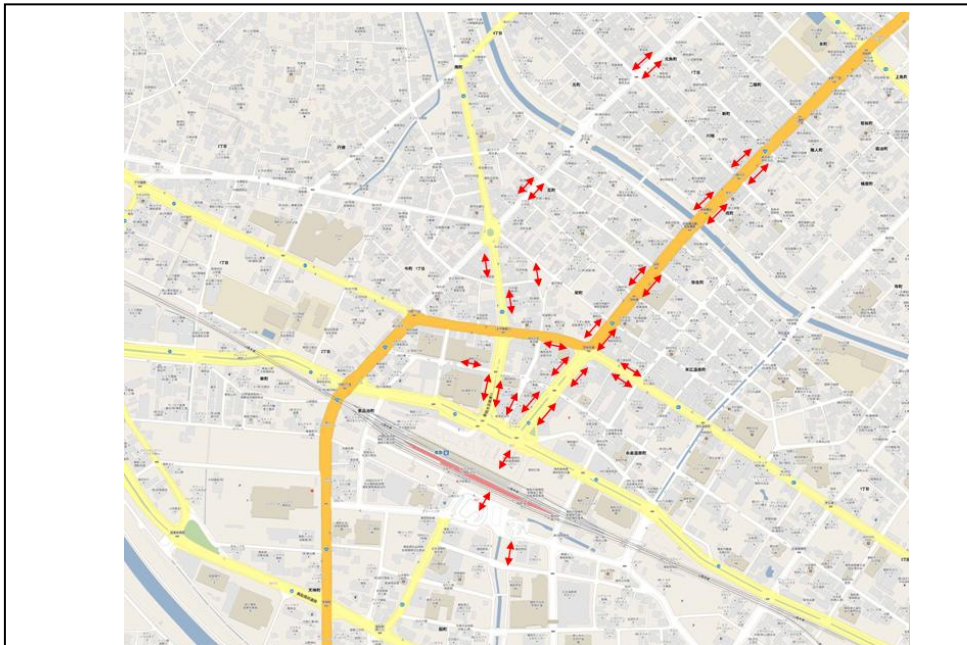
① 歩行者・自転車通行量の状況

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】



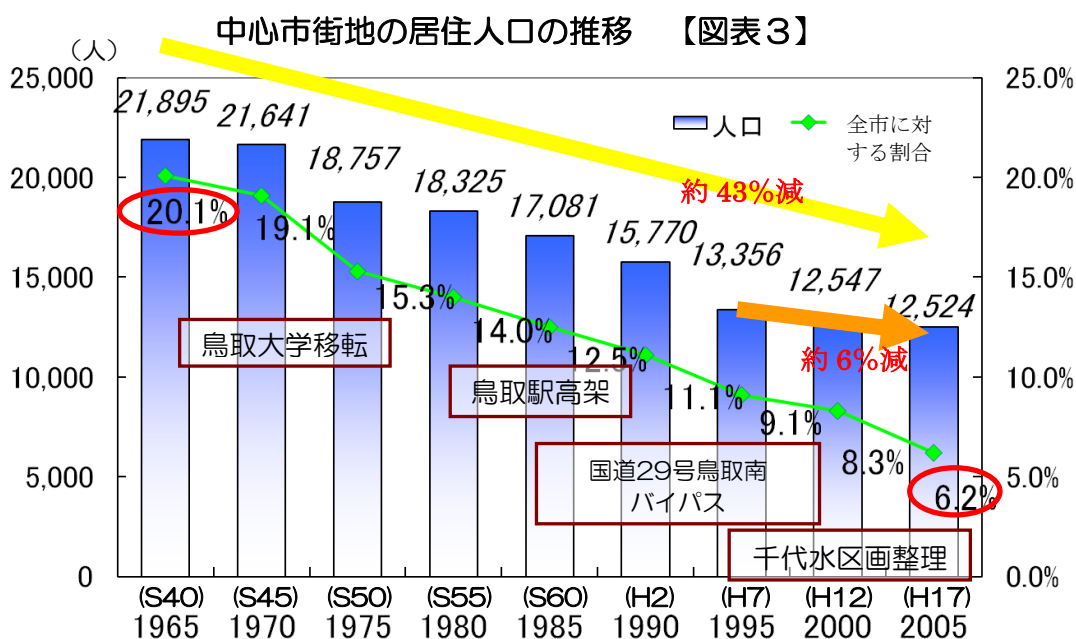
歩行者・自転車通行量調査地点図（中心市街地 29 地点）【図表 2】



## ②居住人口の状況

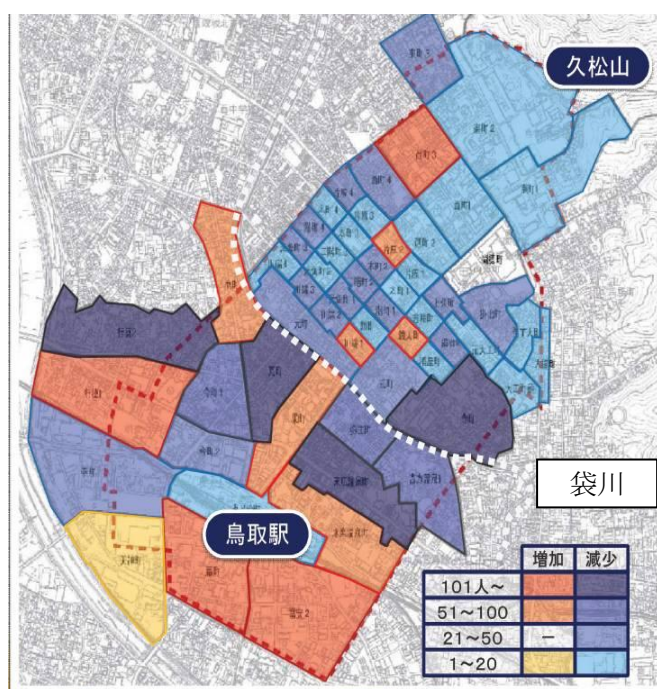
中心市街地においては居住人口の減少が進んでおり、平成7年から平成17年までの10年間では約6%減少、また昭和40年から平成17年までの40年間では約43%と大幅に減少しています。全市に対する人口の割合も昭和40年には約20%を占めていましたが、平成17年時点で約6%まで落ち込んでいます【図表3】。

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】。



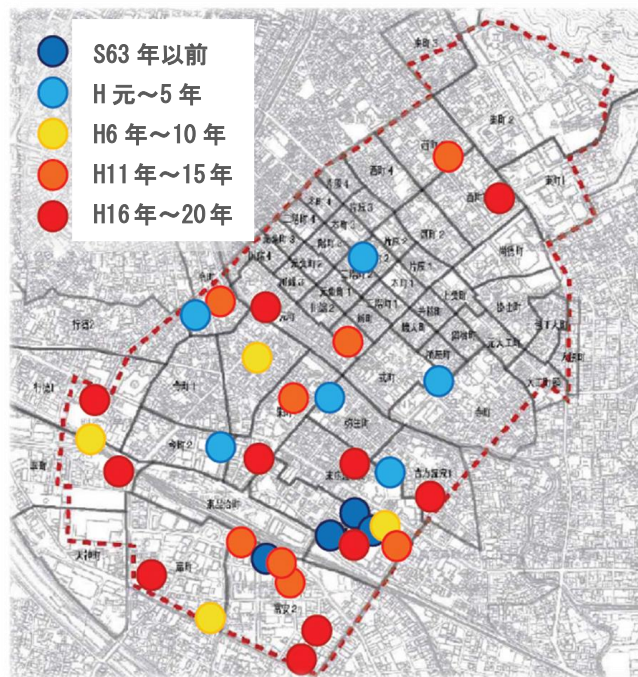
出典：国勢調査

## 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】



出典：住民基本台帳

中心市街地における中高層のマンション分布【図表5】

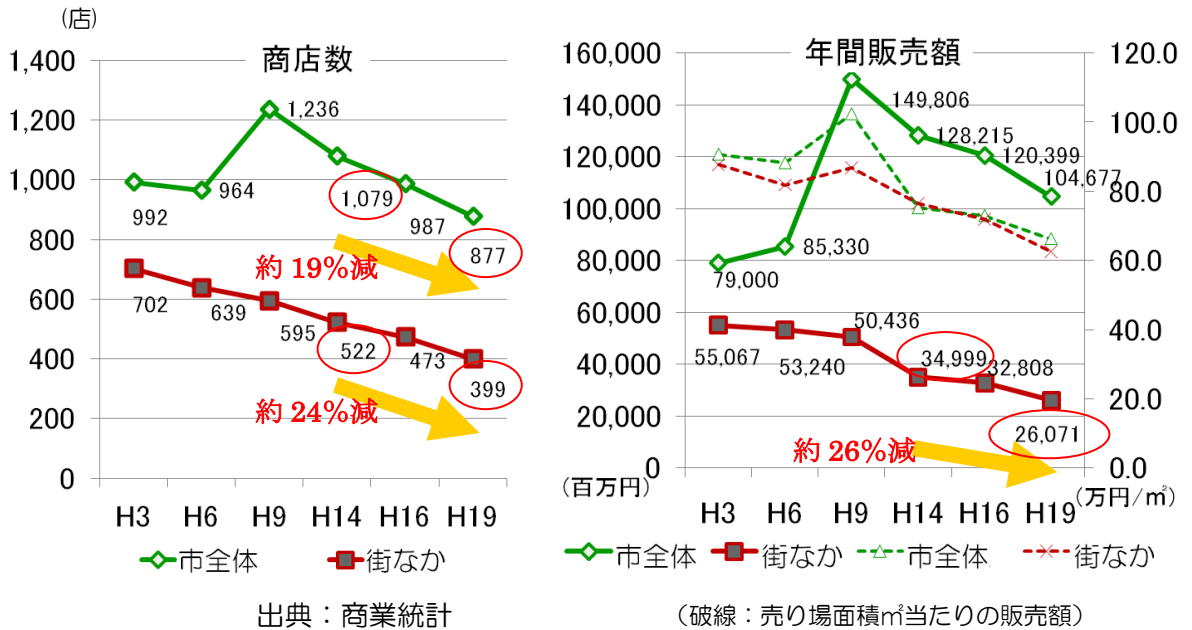


出典：鳥取市中心市街地整備課

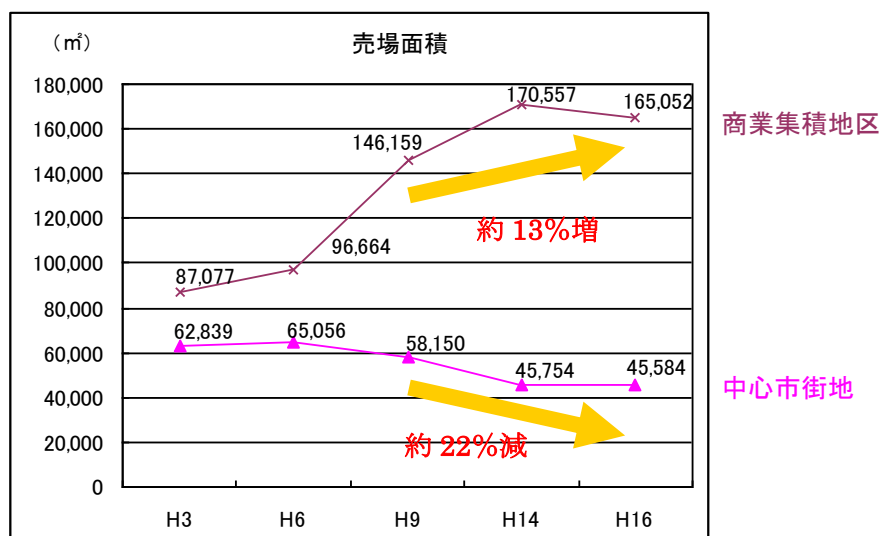
### ③商業の状況

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】

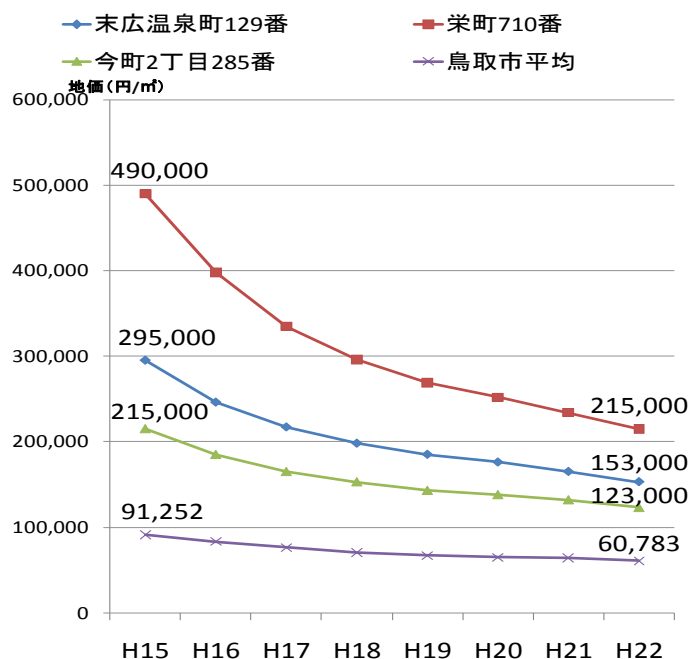


#### ④地価（地価公示）の状況

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】

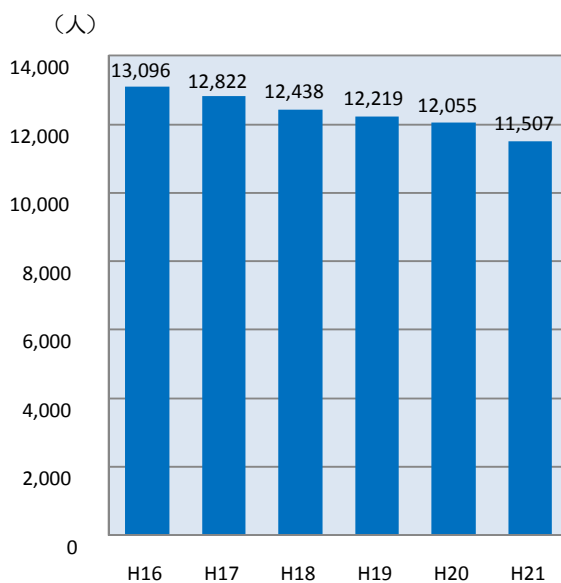


### ⑤鳥取駅及びバスターミナル乗降人員の状況

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。

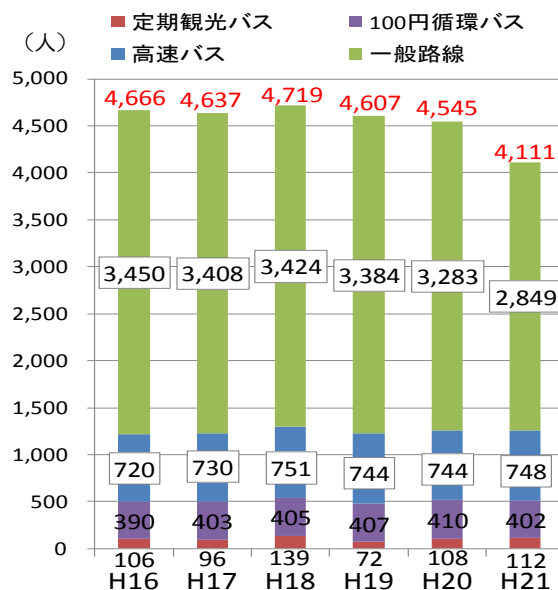
また、バスターミナルの乗降人員（一日あたり）は、平成16年から平成21年までにかけて約11%減少【図表11】していますが、内訳を見るとJRと同様に車社会の進展による影響から地域に密着する一般路線が17.4%減少【図表11】する一方で、利便性に優れた高速バス、循環バス及び定期観光バスは、全て増加しています。

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㈱、日ノ丸自動車㈱提供資料より推計

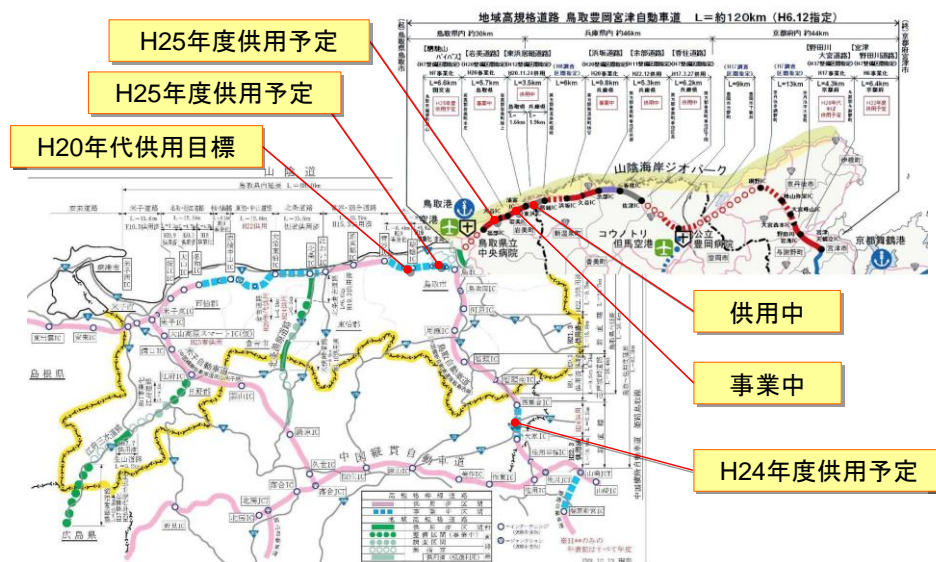
## (2) 駅周辺地区のポテンシャル

### ① 高速道路の整備状況と商業圏域人口の変化

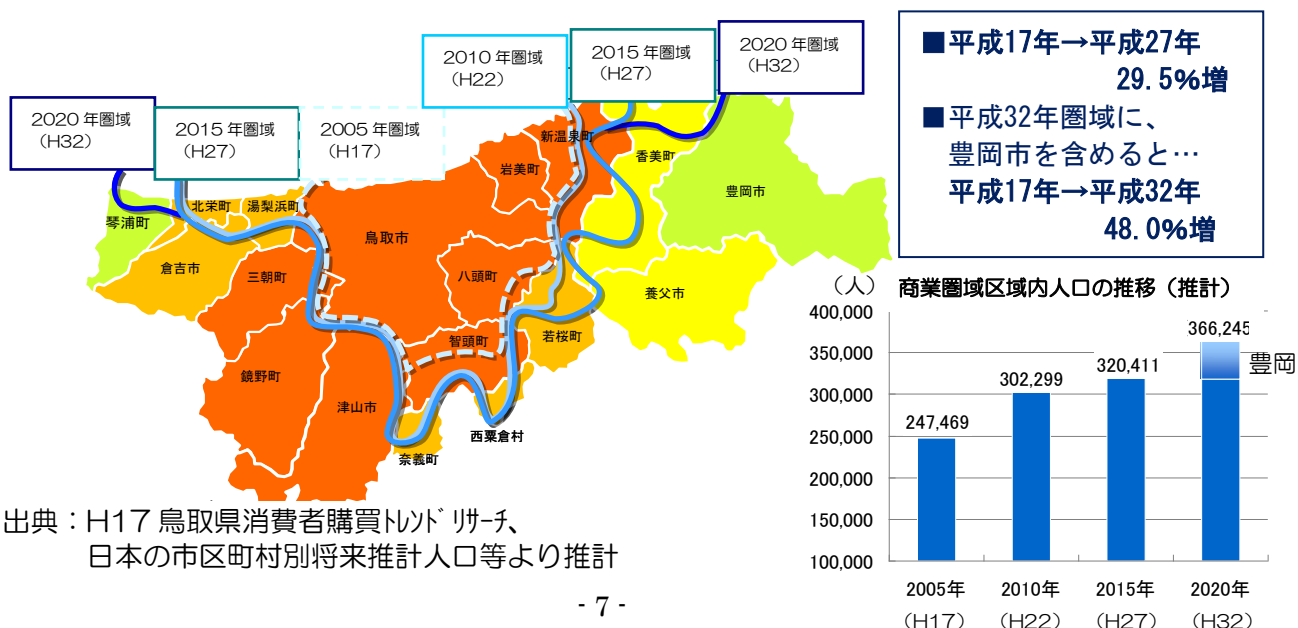
高速道路の供用開始を控えており【図表 12】、特に鳥取自動車道の平成 24 年度全線開通によって岡山や関西との時間距離が益々近くなり、広域交通の利便性が向上します。道路整備に伴う自動車による 1 時間到達域の変化【図表 13】をみると、商業圏域区域内での人口は年々増えており、平成 17 年から平成 27 年まで 29.5%、平成 32 年圏域に豊岡市を含めると、平成 17 年から平成 32 年まで 48.0%の増加が見込まれます。

- ・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駒馳山バイパス：平成 25 年度供用予定
- // 岩美道路：平成 20 年代供用目標
- ・山陰自動車道鳥取西道路：平成 20 年代供用目標

鳥取自動車道、山陰自動車道、鳥取豊岡宮津自動車道の整備状況【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】

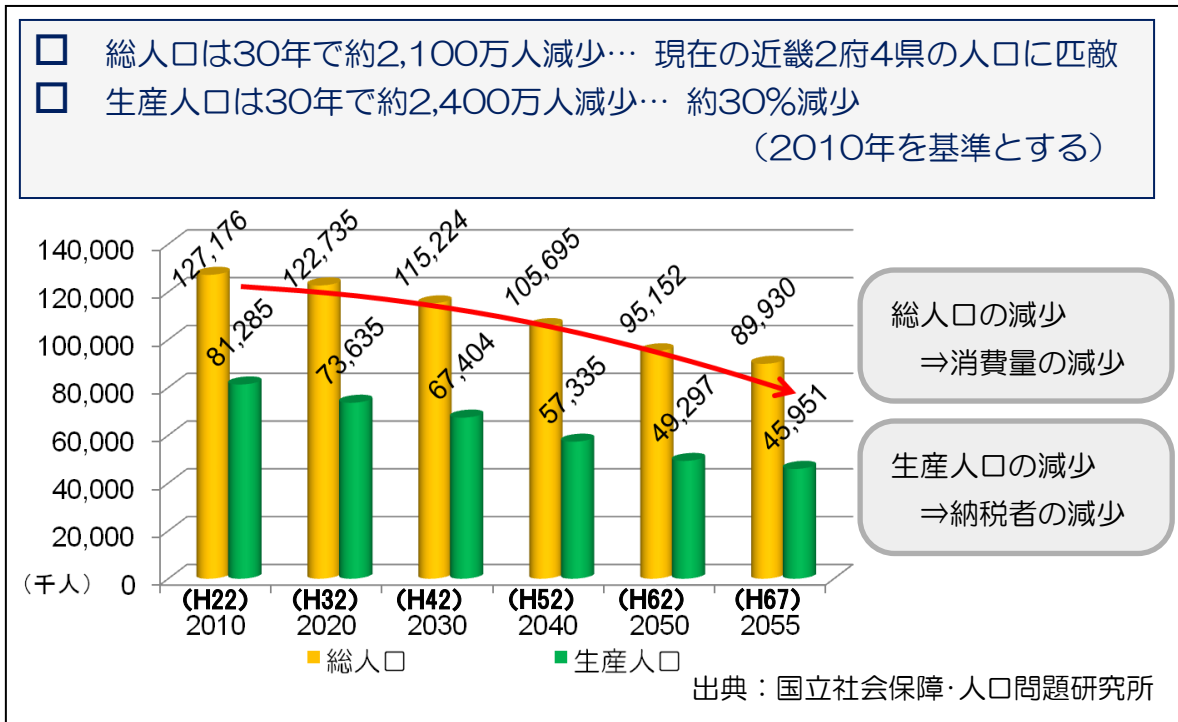


出典：H17 鳥取県消費者購買力ド・リサーチ、日本の市区町村別将来推計人口等より推計

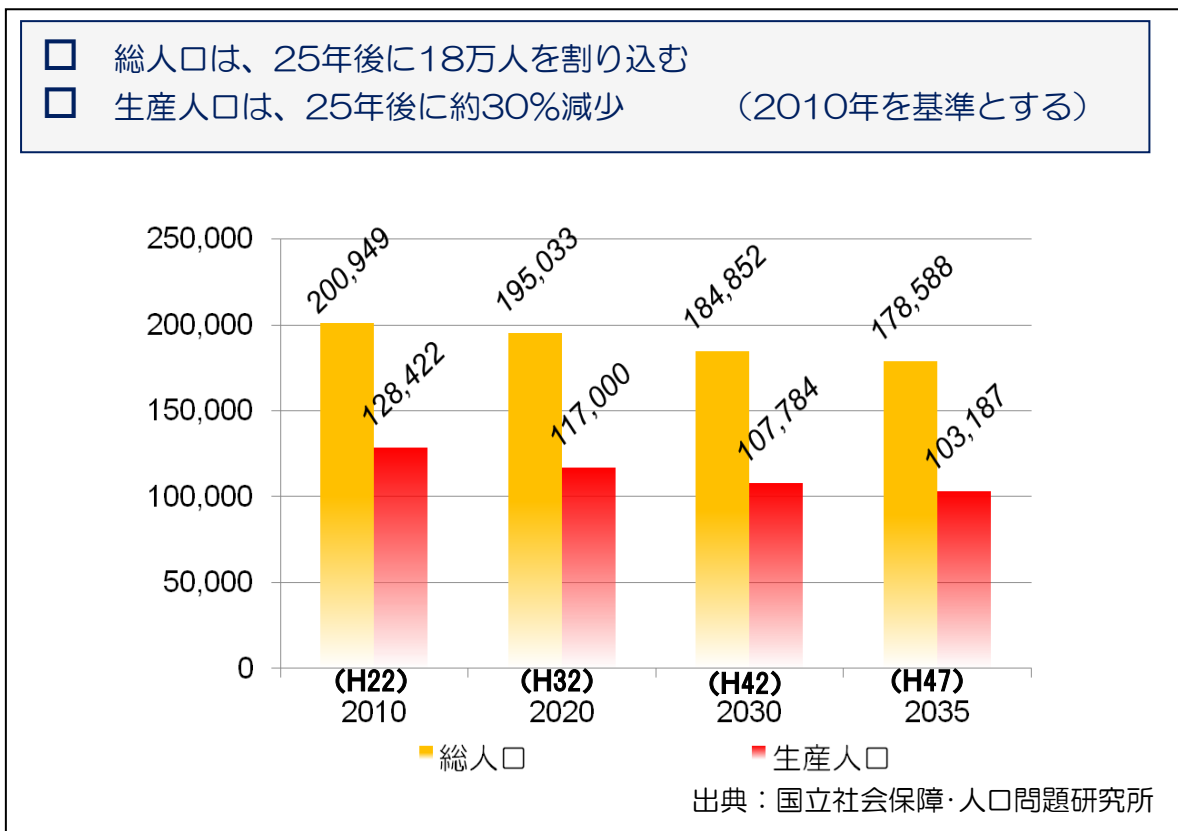
### (3) 社会的背景

#### ①人口減少社会の到来

日本の人口推計 【図表 14】



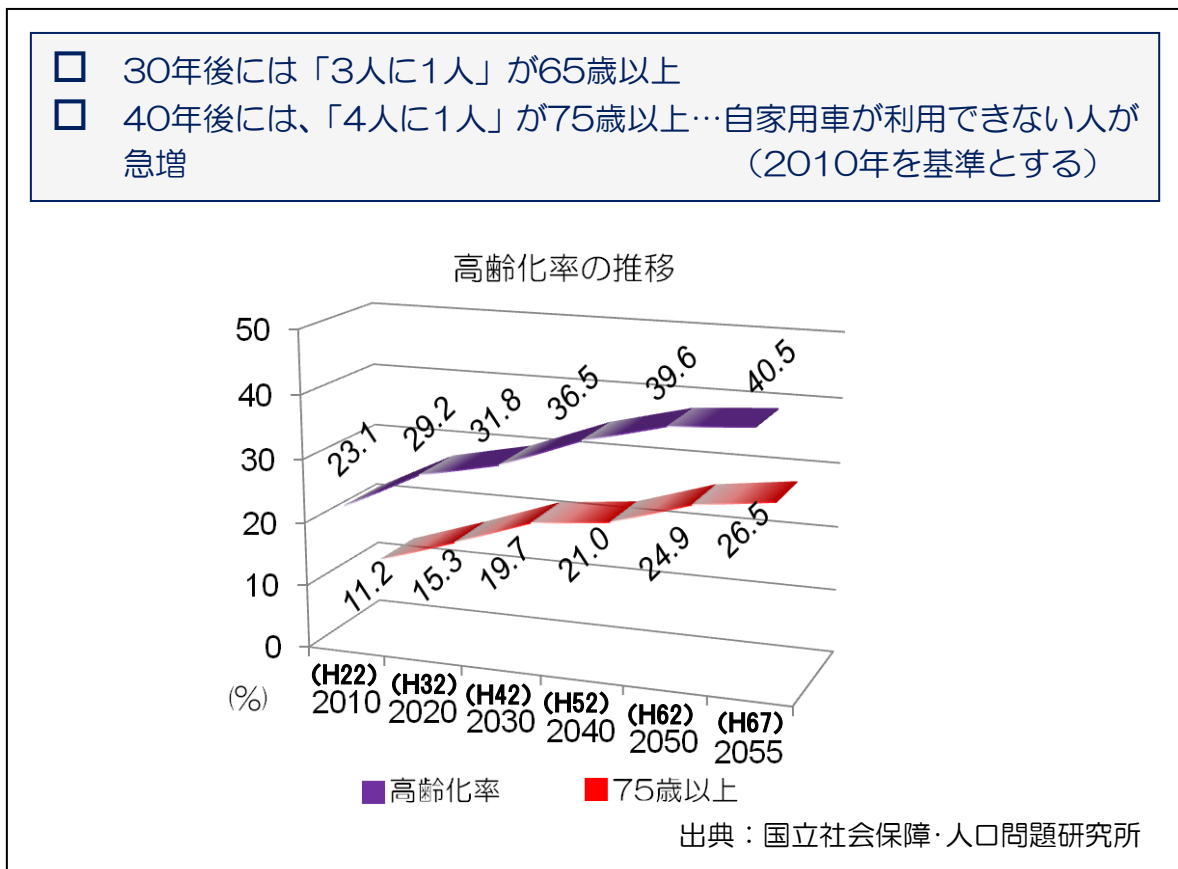
鳥取市の人口推計 【図表 15】





## ②超高齢社会の到来

日本の高齢化率の推移 【図表 16】



鳥取市の高齢人口及び高齢化率【図表 17】

