

# 1. 交通実態調査結果 ①鳥取駅周辺の利用特性及び課題

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-

## 鳥取バスターミナルの利用状況

日ノ丸本社 ループ麒麟獅子 くる梨[青コース] くる梨[赤コース] くる梨[緑コース] 県庁日赤前・相生町経由(鳥取砂丘線) 高速バス(大阪・神戸・姫路、広島) 空港連絡バス 県庁日赤前・相生町経由 大森神社前・相生町経由[30] 相生町・安長経由 古海・布勢経由/古海経由 古海・布勢経由(県庁回り)[50L,51L] 古海経由(県庁回り)[53L,54L] 古海経由(妙見線)[56,56M] 国道道路経由[58X] 扇町経由 生協病院前経由[69] 内吉方経由 生協病院前経由[70] 内吉方経由(県庁回り)[L] 内吉方経由(一周)[72,76] 扇町経由[71] 内吉方経由 内吉方経由(県庁回り)[R,L] 南古城経由 南古城経由(県庁回り)[R]	0番のりば 1番のりば 2番のりば 3番のりば 4番のりば 5番のりば 6番のりば 7番のりば 8番のりば 9番のりば
--	--

- バス事業者2社(路線バス・高速バス含む)と、鳥取市が委託運行する循環バス(くる梨・ループ麒麟獅子)が乗り入れ
- 平日には約400便/日が発車、乗降者数は約4,600人/日に上る
- 交通結節点として出発・到着バス停となる路線も多く、バスの待機スペースも配置

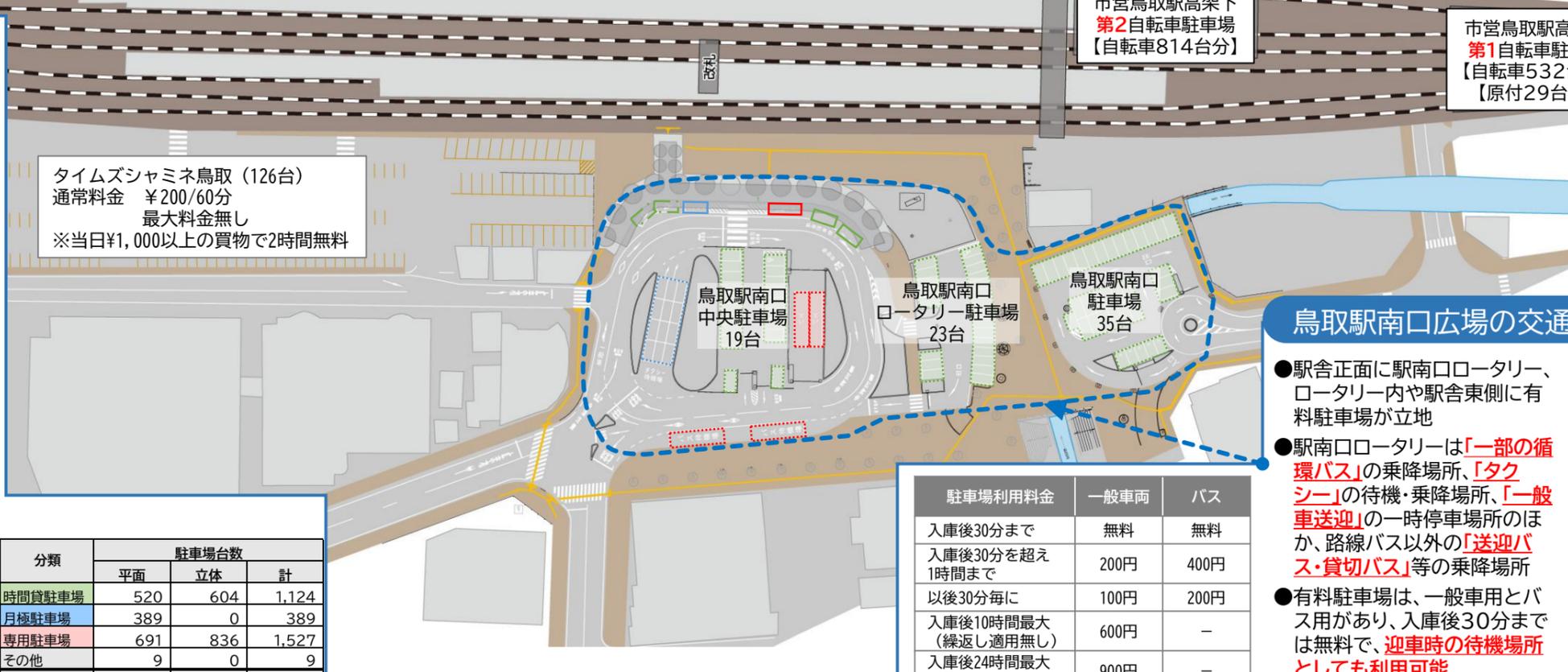
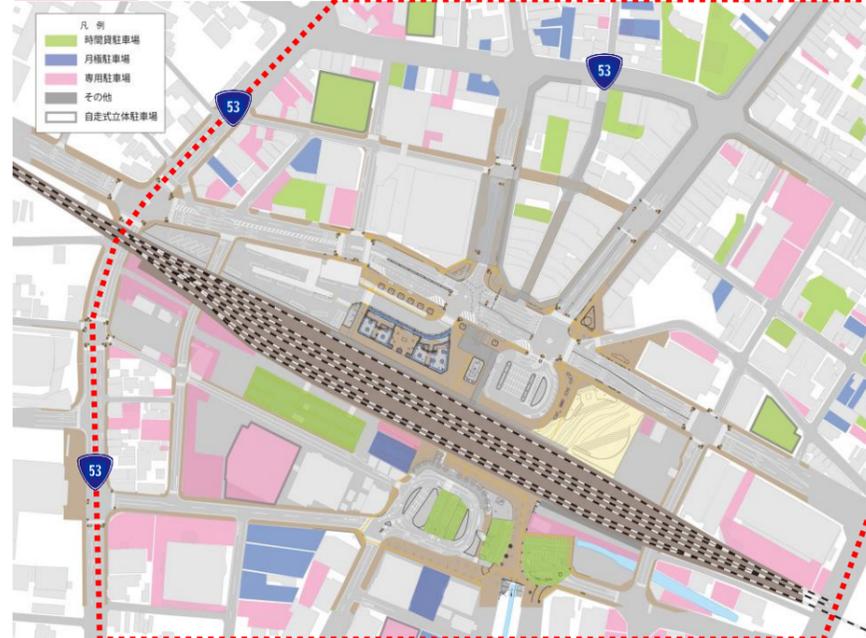
## 鳥取駅北口広場の交通機能

- 駅舎西側に鳥取バスターミナル、正面に駅北口ロータリー、駅舎東側に駐輪場が立地
- 鳥取バスターミナル内は、「路線バス・高速バス」が待機・発着場所として乗入れ。(主)鳥取福部線の道路にもバス降車場が配置
- 駅北口ロータリーは、「タクシー」の待機・乗降場所、「一般車送迎」の一時停車場所として、「タクシー」と「一般車」が混在
- 鳥取バスターミナルと駅北口ロータリーは、出入口を含め独立した構造

	北口広場	施設数
バス	乗車	10バス
	降車	4バス
	待機場	13バス
タクシー	乗車	4バス
	降車	1バス
一般車	待機場	32バス
	一般送迎	8バス うち標章車専用1
	障害者等用	1バス
駐輪場		なし

## 鳥取駅周辺に立地する駐車場

- 駅周辺には、多くの駐車場が立地し、駐車可能台数は約3,000台
- 駅北側には、空き地等を活用した時間貸しの駐車場が点在
- 駅南側には、各種施設の専用駐車場や月極駐車場など、比較的規模の大きい駐車場が立地



## 鳥取駅南口広場の交通機能

- 駅舎正面に駅南口ロータリー、ロータリー内や駅舎東側に有料駐車場が立地
- 駅南口ロータリーは「一部の循環バス」の乗降場所、「タクシー」の待機・乗降場所、「一般車送迎」の一時停車場所のほか、路線バス以外の「送迎バス・貸切バス」等の乗降場所
- 有料駐車場は、一般車用とバス用があり、入庫後30分までは無料で、迎車時の待機場所としても利用可能

	北口広場	施設数
バス	乗車	10バス
	降車	4バス
	待機場	13バス
タクシー	乗車	4バス
	降車	1バス
一般車	待機場	32バス
	一般送迎	8バス うち標章車専用1
	障害者等用	1バス
駐輪場		なし

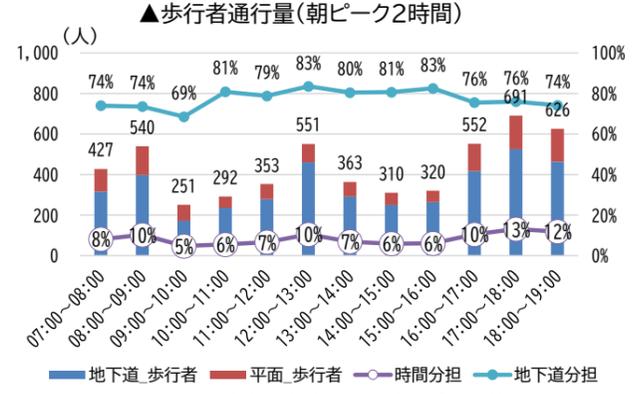
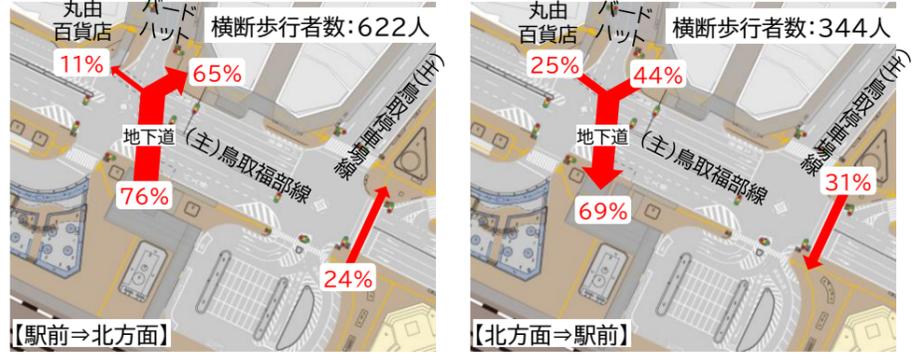
駐車場利用料金	料金	
	一般車両	バス
入庫後30分まで	無料	無料
入庫後30分を超え1時間まで	200円	400円
以後30分毎に	100円	200円
入庫後10時間最大(繰返し適用無し)	600円	-
入庫後24時間最大(繰返し適用有り)	900円	-

※赤点線枠内を対象に、航空写真等から判断し、分類・集計 ※機械式立体駐車場は対象外

# 1. 交通実態調査結果 ①鳥取駅周辺の利用特性及び課題

## 北口駅前での歩行者・自転車横断の利用傾向

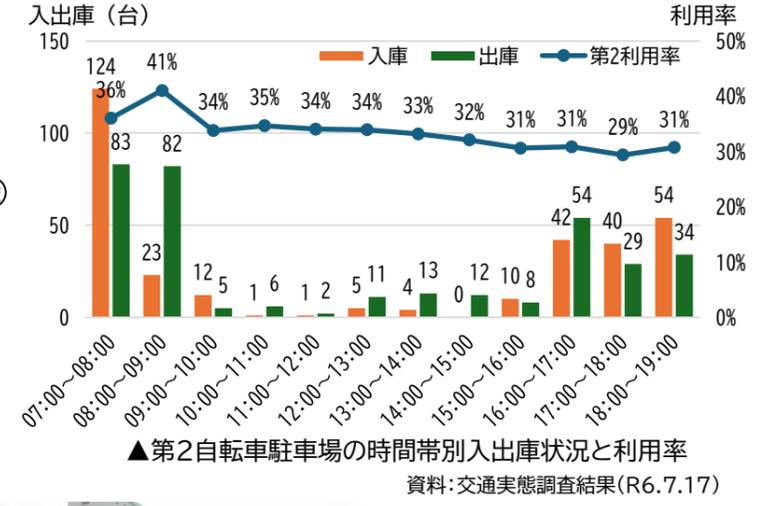
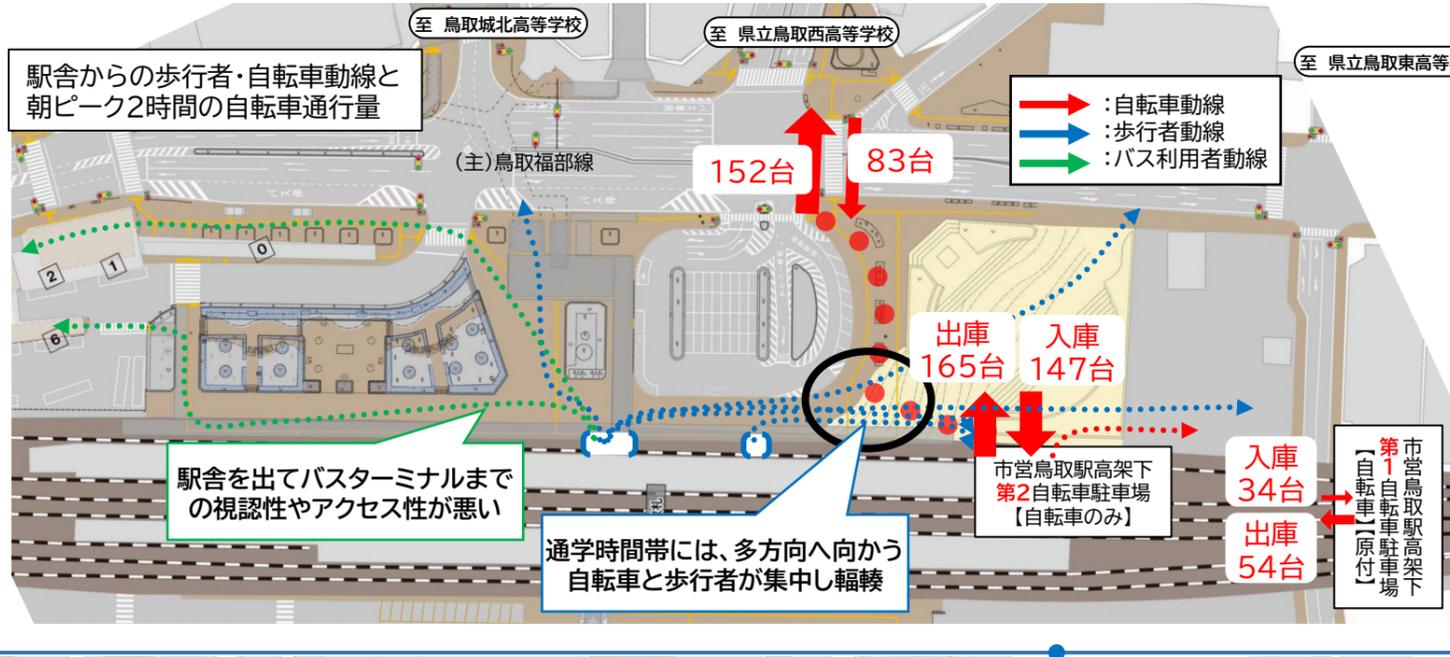
- 地下道は階段とエスカレーターのみで**バリアフリーに未対応**。
- 【駅前⇒北方面】**地下通路横断が約8割**、うちバードハット東側への横断が約7割。
- 【北方面⇒駅前】**地下通路横断が約7割**、うちバードハット東側からの横断が約4割。(朝ピーク2時間)



▲北口駅前から(主)鳥取福部線の[歩行者]の横断傾向  
資料:交通実態調査結果(R6.7.17 7-8時台)

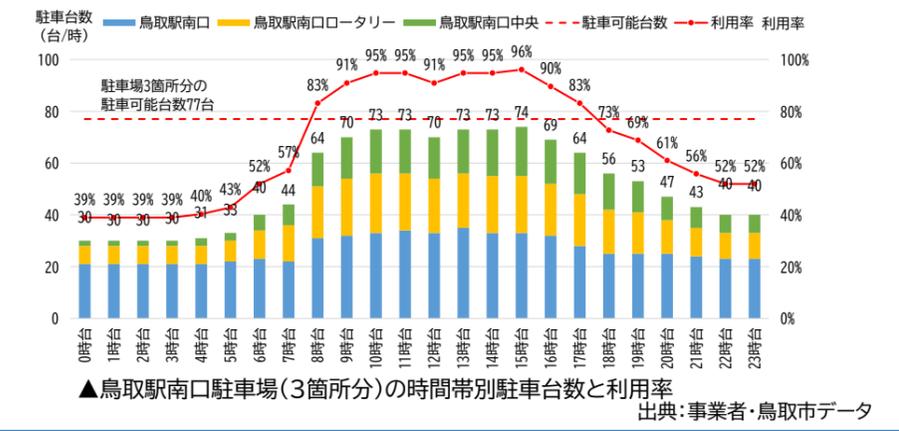
## 北口駅前広場での歩行者・自転車動線の錯綜

- 駅前広場の主な歩行者動線は、『JR⇄駐輪場』『JR⇄バスターミナル』『JR⇄街なか』。
- 朝ピーク時の自転車動線は、第2駐輪場を出庫する台数の多くが(主)鳥取福部線を横断するため、**自転車が風紋広場や広場周辺を無造作に走行し、自転車同士や歩行者との接触の危険性**がある。



## 鳥取駅南口駐車場の利用傾向

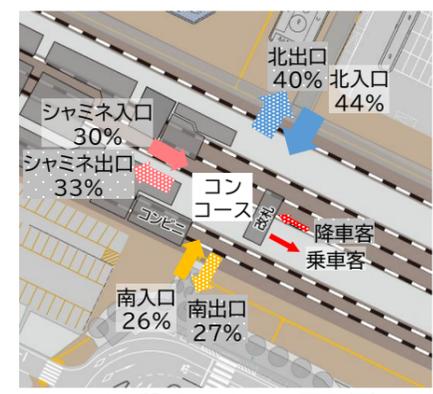
- 鳥取駅南口中央駐車場と鳥取駅南口ロータリー駐車場は、昼間の**利用率が80%を超える連続的なピーク**が存在。
- 流出経路が異なる鳥取駅南口駐車場は、**夜間の滞在車両も多く**、一日を通じて利用率が60%を超える ※シャミネ駐車場は、昼間でも利用率50%程度。
- 無料で利用できる30分以内での利用が7割以上**を占め、特に帰宅時間帯の18時台が顕著。一方で6~8時台の入庫車両では比較的長時間駐車が多い傾向。
- 3つの駐車場収益は、試算で**月当たり300万円弱程度**。



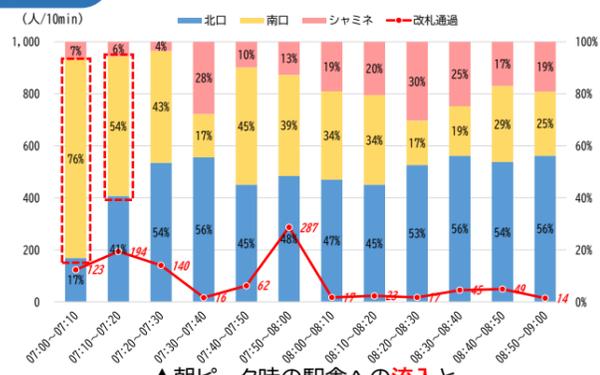
▲鳥取駅南口駐車場(3箇所分)の時間帯別駐車台数と利用率  
出典:事業者・鳥取市データ

## 駅舎からの歩行者の流出入状況

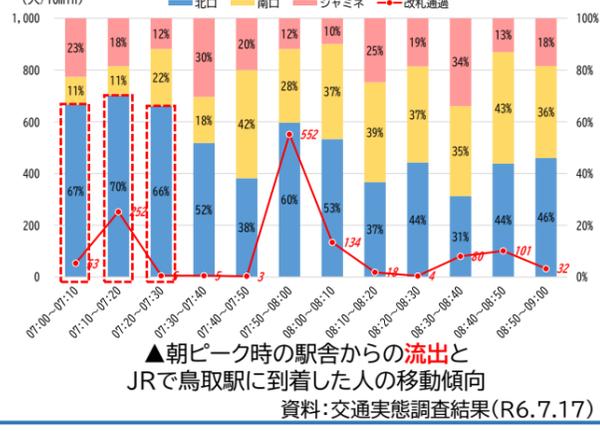
- 【駅舎への流入】朝7時前半は南口側⇒駅舎の割合が高く、同時刻の南口ロータリーへの普通車の流入台数も多いため、**自家用車(送迎)⇒JRへの乗換で、南口が多く利用**されていることが伺える。
- 【駅舎からの流出】7時前半は駅舎⇒北口側の割合が高く、**バスや自転車、街なかへの需要が多い**ことが伺える。



▲12時間(7~19時)の駅舎から3方向の流入・流出割合



▲朝ピーク時の駅舎への流入とJRで鳥取駅から出発する人の移動傾向



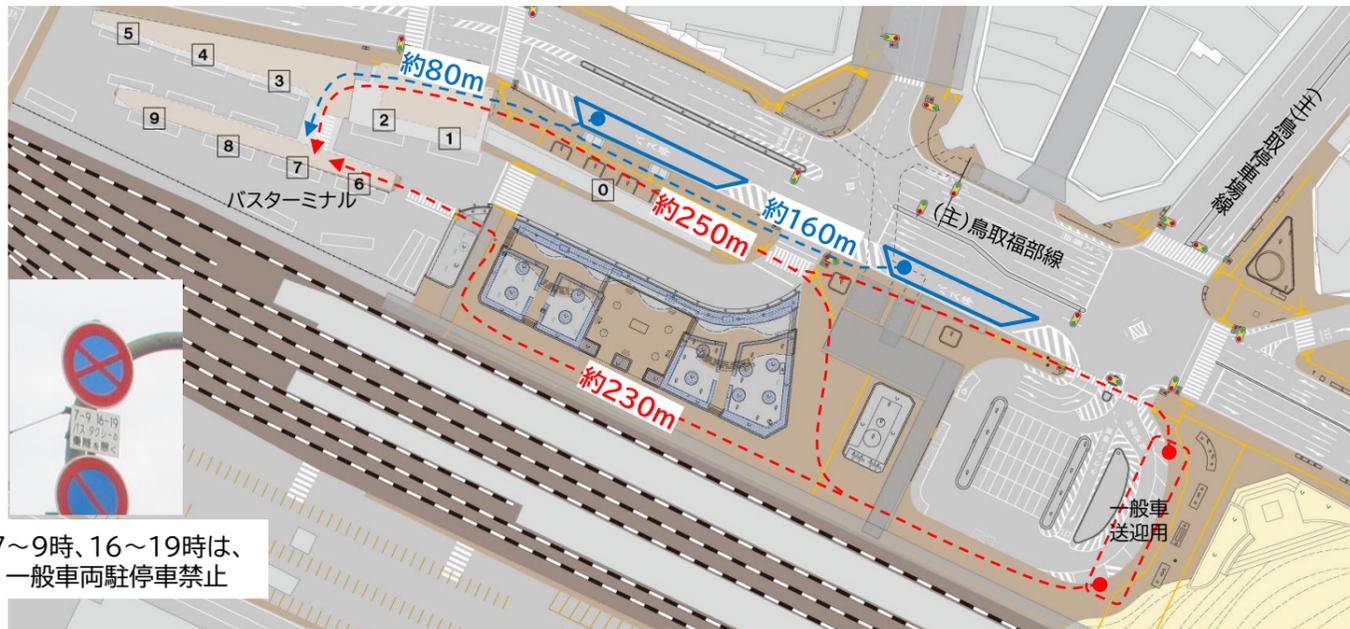
▲朝ピーク時の駅舎からの流出とJRで鳥取駅に到着した人の移動傾向  
資料:交通実態調査結果(R6.7.17)

# 1. 交通実態調査結果 ①鳥取駅周辺の利用特性及び課題

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-

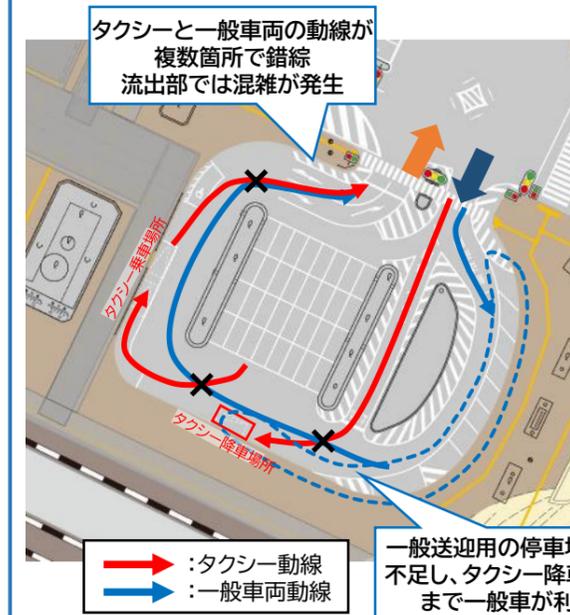
## (主)鳥取福部線上の降車バスへの路上駐車

- 北口ロータリー内の一般車送迎用駐車場所から**バスターミナルまでが遠い**ことや、**ロータリー内が混雑**していることも影響し、(主)鳥取福部線上の**駐停車禁止区間やバス降車場所、ゼブラ内に停車する車両が発生**。
- 一般車の駐停車が発生することで、**バスの運行への支障**や、**急な車線変更などの危険挙動も発生**しているほか、**路線バスと一般車両が二重停車となり、走行車線を阻害する事象も発生**。



## 駅北口ロータリーでタクシーと一般車が混在・輻輳

- 朝7時台は送迎車両が多く、一般車用の**駐車場所が不足**し、タクシー降車場所にも停車する車両が発生。
- 一般車とタクシーの動線が複数箇所で錯綜**し、流出部では**混雑**が発生するだけでなく、急ハンドルの**危険挙動も多く発生**するなど危険性が高い。



▲北口ロータリーへの時間帯別の出入り交通量  
資料:交通実態調査結果(R6.7.17)



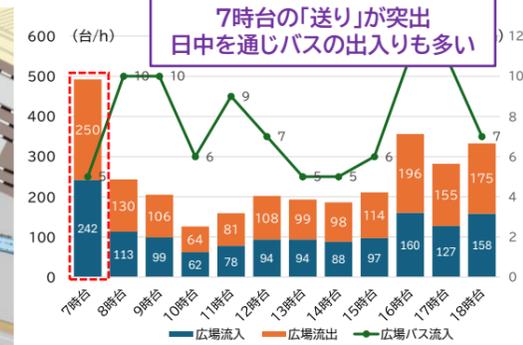
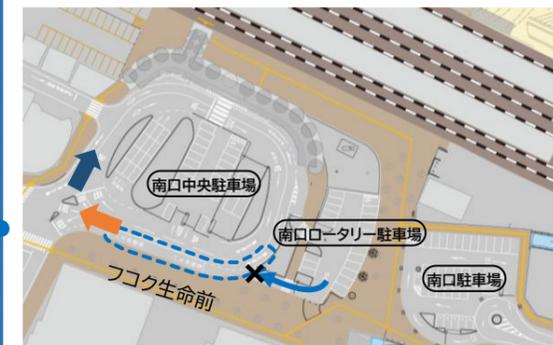
## バスターミナル・待機場への進入時・駐車時の危険性

- バスターミナルにバスが右折進入する際、主要渋滞箇所である今町2丁目交差点の**滞留車両により、入口部を横断する歩行者や自転車の視認性が悪く、危険性が高い**。
- 西側の**バス待機場は狭い**ため、転回や駐車の際には市道へはみだすなど危険性が高く、**誘導員の常駐配置が必要**。
- 積雪時**には、待機車両の需要が増えるなか、**除雪した雪置き場**となることで、**待機場所が更に不足**。



## 駅南口ロータリーでバスと一般車が混在・支障

- 南口ロータリーの**利用ルールはなく**、一般車やタクシー、送迎バスや貸切バスなどが**混在**し、朝ピーク時には**混雑が発生**。フコク生命前のバス駐車場所は、バスターミナルを利用できない送迎バスやスクールバス、観光バスなどが待機・乗降場所として利用。
- 駐車場を利用せず、ロータリー内で待機**する一般の送迎車両も多く、**駐車場出口や走行車線を塞ぐ事象**や、**バスやタクシーの乗降場所に停車する車両**もあり、**安全な運行に支障**。



▲南口ロータリーへの時間帯別の出入り交通量  
資料:交通実態調査結果(R6.7.17)

フコク生命前の待機場が不足し、駐車場出口や走行車線を塞いで駐車が発生



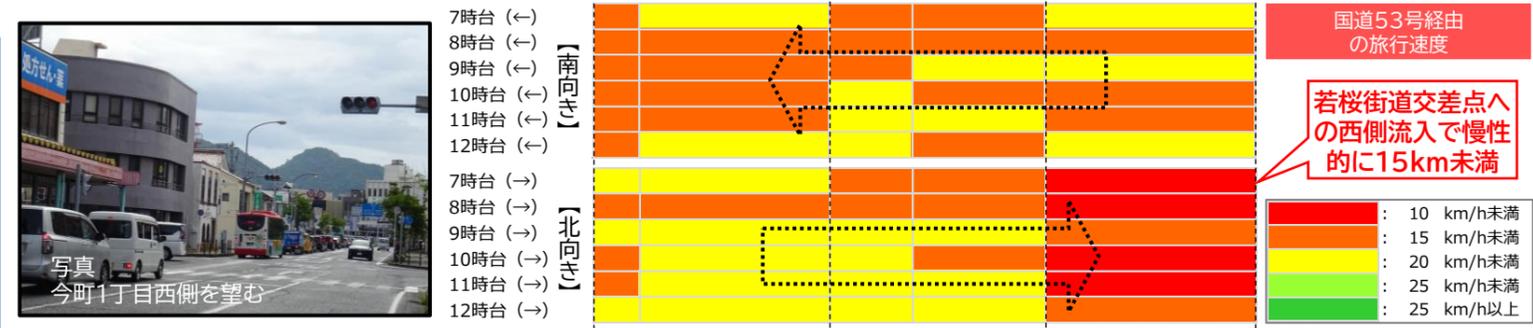
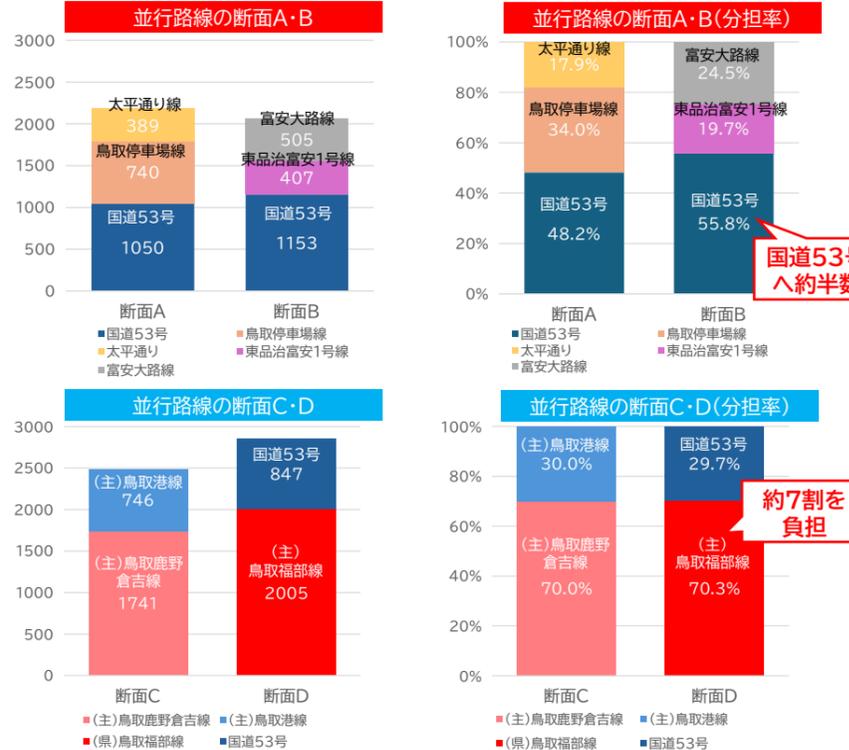
30分無料の駐車場が整備されているが、ロータリー内に一般車両が待機



# 1. 交通実態調査結果 ②鳥取駅周辺の道路・交通の課題

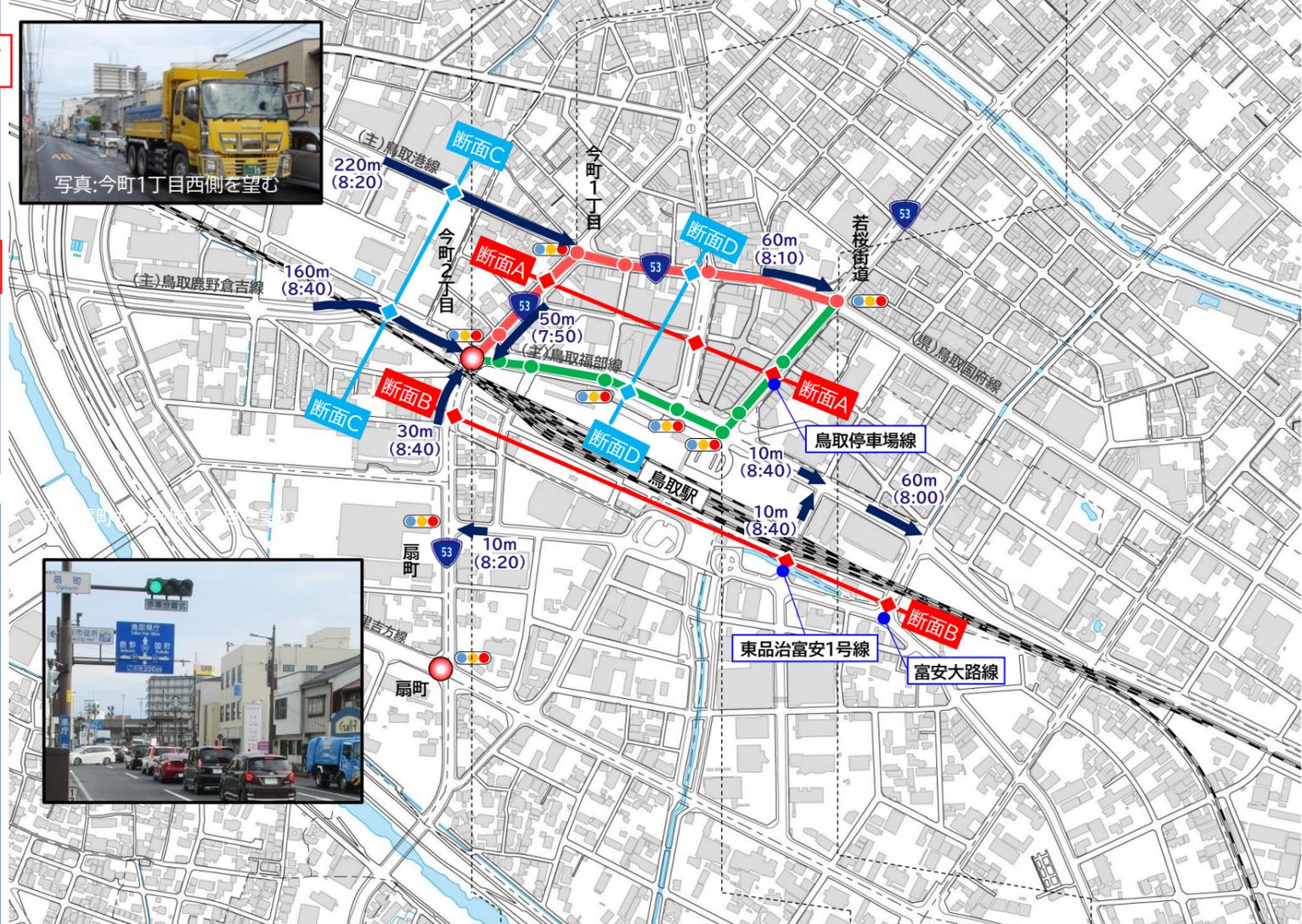
## 並行路線の分担状況【断面A～D】

- 駅南北の往来は、**国道53号へ約5割が集中**し、主たる役割を担う。
- 駅東西の往来は、**(主)鳥取福部線へ約7割が集中**している。



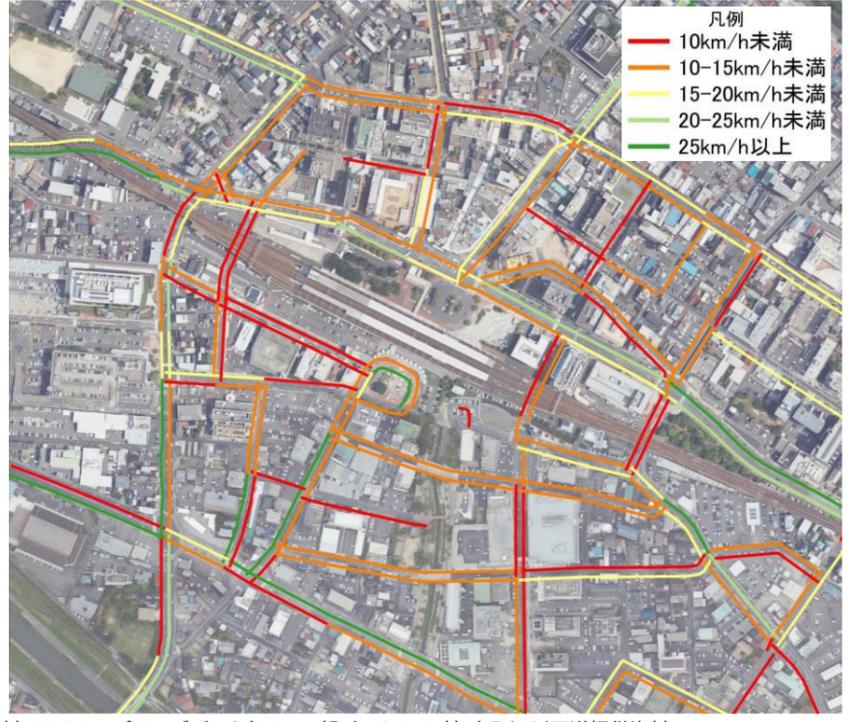
## 東西方向の交通に卓越する駅前

- 鳥取駅の西側で南北を繋ぐ今町2丁目交差点は、南北方向よりも駅方面の東西方向の交通量が多く、**駅前の鳥取福部線は、混雑**している状況。



## 駅周辺道路網の旅行速度

- 駅周辺の道路は、**速度が15km/h以下の区間が広がっている。**



## 周辺交差点の分岐率(直進・右左折)

- 駅前を通過する**東西方向の流動が最も多く**、次いで南北軸の流動がある。
- 南北軸は、駅前の鳥取福部線と国道53号を経由する交通に加えて、駅を発着するバス・一般送迎等が**混在**していることが伺える。

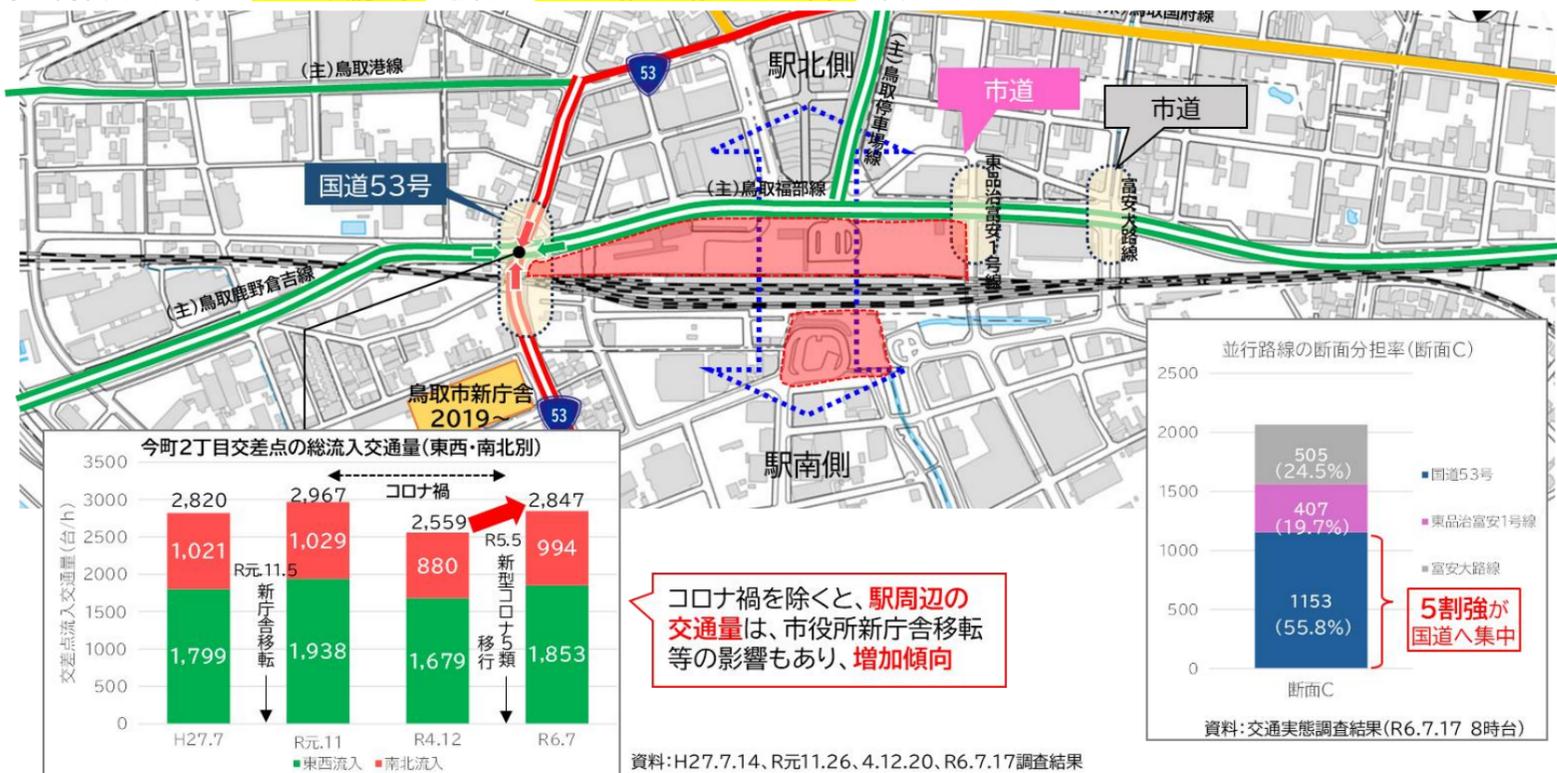


# 1. 交通実態調査結果 ②鳥取駅周辺の道路・交通の課題

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 -

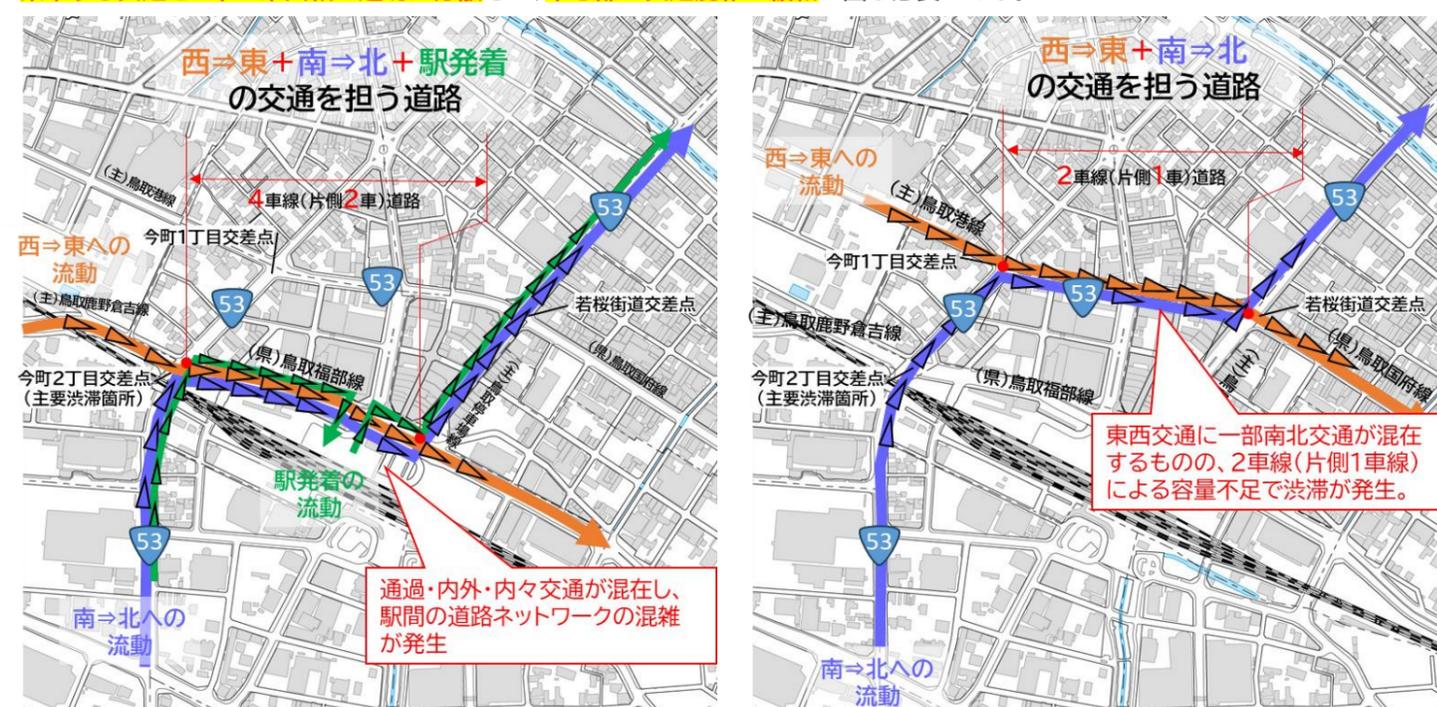
## 駅南北のアクセス制限

- 駅周辺での南北の往来は、アクセルートが限定的で、国道53号への負荷が懸念。
- 駅の南北交通広場での適切な機能分担を検討し、周辺道路の円滑な交通を図る必要がある。



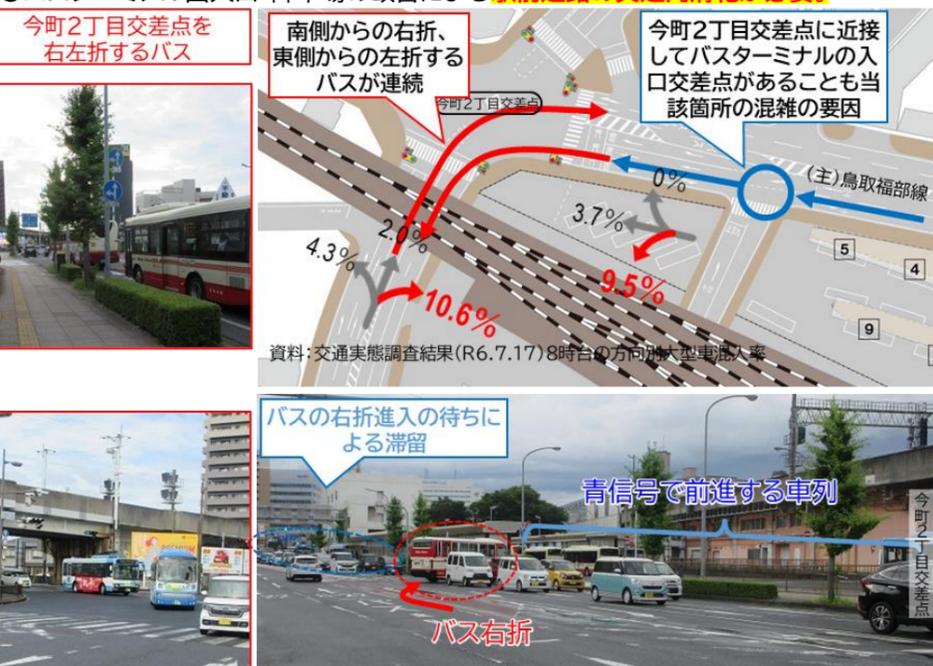
## 駅前東西軸への負荷

- 鳥取駅前の(主)鳥取福部線は、南北方向、東西方向の通過交通の混在に加えて、駅を発着する交通も加わり、円滑な交通への影響がある。
- 一方で、(主)鳥取福部線に平行する国道53号も通過交通等が混在するとともに、2車線構造のため、余裕が無い状況である。
- 鳥取駅の再整備によって、駅発着の交通動線を円滑化していくことで、駅前通り(鳥取福部線)の混雑緩和を図りつつ、北側の国道53号に集中する交通を2本の東西軸で適切に分散させ、中心部の交通混雑の緩和を図る必要がある。



## バスターミナルの構造によるバス流動の輻輳化

- 今町2丁目交差点へのバスの往来が多く、バスターミナル入口が近接することで、円滑な交通を阻害。
- バス入口と出口、更には、路側に降車場があることで、駅を出発する交通、駅に到着するバス交通が、「(主)鳥取福部線」で輻輳しており、速度低下などを引き起こしている可能性
- バスターミナル出入口・降車場の改善による駅前道路の交通円滑化が必要。



## 駅南側における道路網の課題

- 駅南口広場は、東方面への直接アクセスすることが出来ず、南側街区の市道へ迂回が必要であるが、迂回ルートも速度が15km/h以下の道路に限定されるなど、駅南側の道路ネットワークが脆弱な状況である。

