

「駅前通りウォークブル推進計画」 に係る提言書

令和5年3月



米子商工会議所青年部

YONAGO YOUNG ENTREPRENEURS GROUP

目 次

I.	はじめに	1
II.	背景と課題	1
III.	駅前通りウォークابل推進計画に係る提言	2
	1. 駅前通りのウォークابل化の検討	2
	(1) ウォークابل化の必要性	2
	1) 米子駅周辺の都市施設の配置状況	3
	2) 都市機能の配置を考慮したゾーニング	3
	(2) 駅前通りウォークابل化の方策	5
	1) 現状と課題	5
	2) 人と車にやさしい三車線化の実現	6
	2. 期待される効果	9
	3. 想定される課題	12
IV.	おわりに	14
	【検討資料】	
	1. 実態調査、実証実験の実施	15
	2. 米子駅周辺の整備	16
	(1) 駅北広場	16
	(2) だんだん広場	17
	(3) モビリティブロック	18
	(4) エントランスゾーン～交流ゾーン	20
	(5) 駅前通り～末広通り	20

I. はじめに

私たち米子商工会議所青年部（以下、米子 YEG）は、米子コンベンションセンター建設、JR 米子駅南北一体化事業推進及び米子市への提言など、活動を通して米子市のまちづくりに貢献するとともに、地域社会の健全な発展を図る商工会議所活動の一翼を担ってきた。昨年度からは、基本理念に掲げる「人の集うまちづくり」を実現するため、米子の将来像と課題を検討し新たな提言に向けて調査・研究を行っている。

今年度設定したテーマ「中心市街地活性化と交通インフラの整備」では、米子市が定義する中心市街地に「人が集う」ための方策と、それに必要不可欠な交通インフラ整備について調査・研究を実施している。調査・研究においては、近年全国的に取り組まれている「ウォーカブル推進」に着目し、街路空間を車中心から”人中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場として活用する方策について、「中心市街地活性化と交通インフラ整備」と密接に関係したテーマである「駅前通りの活性化」に重点を置き検討を進めてきた。

一方、米子市は『新商都米子』のまちづくり 2022』の中で「米子駅周辺ウォーカブル推進事業」計画を策定し、ひと中心の豊かな生活空間を実現させるだけでなく、歩行者の滞在性・回遊性の向上による地域消費や投資の拡大、観光客の増加、歩くことによる健康寿命の延伸、コミュニティが生まれることによる孤独・孤立の防止のほか、様々な地域課題の解決や新たな価値の創造につなげるため、駅前通りを含む米子駅周辺のウォーカブル推進に取り組んでいる。

そこで、私たちは「駅前通りの活性化」について、米子市の計画と整合し連携を図るため、「駅前通り」をウォーカブルな空間にする方策について研究を進めた。

「駅前通りのウォーカブル推進」を検討するにあたり、県・市・JR・米子商工会議所からなる「米子駅周辺活性化連携会議」内の「駅周辺活性化検討部会」に参画するとともに、先進事例の文献における研究に加え、今年度第 1 回まちづくりアワード国土交通大臣賞を受賞した姫路市役所担当課へのヒアリングと現地視察を行いながら、駅前通りのウォーカブル推進について協議、検討を進めた。

協議、検討をした結果を「駅前通りウォーカブル推進計画」としてまとめ、提言書として提出する。

II. 背景と課題

現在の駅前通りは、米子駅と国道 9 号線を東西につなぎ米子市の玄関となる重要な通りであり、日常的に自動車交通量が多く、週末の夜には軒を連ねる飲食店へ向かう人々で賑わう表通りとなっている。また、駅前通りからは、西に米子城、東には JR 米子駅の背後に大山を望むことが出来る米子市のゲートウェイでありメインストリートとなっている。

一方では、道路の構造が車道四車線の車優先の道路となっており、一定の歩道幅が確保されているものの、人が回遊し滞留する仕組みとなっておらず、米子のゲートウェイ、メインストリートとして賑わいのあるウォーカブルな道路となっていない。

このため、米子市は令和元年にウォーカブル推進都市の指定を受け、令和4年3月には中心市街地の各エリアの特色を活かした「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目的とした駅前通りを含む「米子駅周辺ウォーカブル推進事業」を推進している。また、「米子駅南北自由通路等整備事業」を実施中であり、令和5年8月に米子駅南北自由通路（通称がいなロード）、米子駅南広場が供用開始される予定となっている。そして、令和4年度に米子市、鳥取県、JR西日本山陰支社及び米子商工会議所の四者による「米子駅周辺活性化連携会議」が設置、さらには令和5年2月17日に「米子駅周辺地域を中心としたまちの賑わいづくりに関する協定」が締結され、米子駅周辺の活性化に向けたまちづくりに取り組み、この事業の効果を最大限に波及させる活動が始まっている。

米子駅南北自由通路の開通を契機とし、これらの取組を最大限に活用した米子駅周辺、さらには中心市街地全体の賑わい創出・活性化を図るためには、駅前通りを人が集い楽しく歩くことが出来るウォーカブルな空間とすることが必要不可欠となっている。

Ⅲ. 駅前通りウォーカブル推進計画に係る提言

【人と車にやさしいウォーカブル空間の実現】

- 「駅前通り」を、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げることのできる「歩行者利便増進道路（ほこみち）」とし、ウォーカブルで新たな価値を創造する空間とする。
- その方策として、車道の三車線化・歩道の拡張を行い、右折レーンの設置、路肩の確保による渋滞の緩和やバス停・車両停車帯を確保することで、車にも利用しやすいひと中心の空間へと再構築する。

1. 駅前通りのウォーカブル化の検討

(1) ウォーカブル化の必要性

駅前通りのウォーカブル推進を検討するうえで、米子駅とその周辺をゾーン分けをすることにより、それぞれの果たすべき役割を明らかにし、駅前通りのウォーカブル化の必要性と役割を検討した。

※米子市が進める「『新商都米子』のまちづくり2022」では、「米子駅周辺」エリアにおけるウォーカブル推進路線は「駅前通り」の他に9つの路線が策定されているが、駅前通りのウォーカブル化を検討するにあたり、その機能を明確にするため、ゾーン設定は米子駅北口と駅前通り、その周辺エリアに限定した。

米子市の交通の発着点である米子駅がウォーカブルゾーンの発着点であることを定義することは、公共交通機関の利用促進にもつながると考える。

1) 米子駅周辺の都市施設の配置状況

米子駅を中心としてその周辺の施設を機能ごとに集約すると、主に以下の3つに分類することができる(図-1)。

- 交通に関する施設(桃色点線)：米子駅、バスロータリー、タクシー及び一般車両乗降場、一般車両地下駐車場
- 交流に関する施設(黄色点線)：バスターミナル横広場、だんだん広場、米子市文化ホール、米子コンベンションセンター
- ウォークアブルに関する施設(緑色実線)：駅前通り、末広通り等『米子市ウォークアブル推進路線』、飲食店・宿泊施設(青色網掛け)

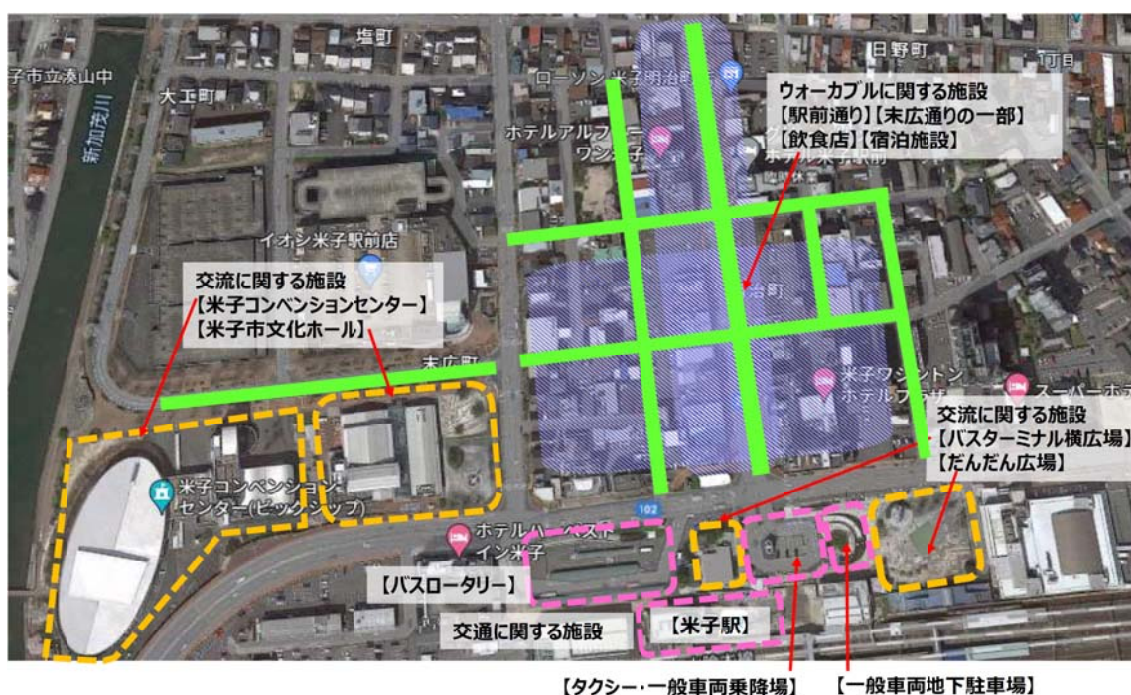


図-1 米子駅周辺の都市機能の配置状況

上記の分類により、米子駅北側は米子駅の正面に駅前通り、駅前通りに向かって左にバスロータリー、右にタクシー及び一般車両乗降場、一般車両地下駐車場出入口と米子駅の左右に交通に関する施設が配置されている。また左右の交通に関する施設の先に交流に関する施設が配置されており、米子駅周辺が米子駅を移動の発着点として効率的な施設配置となっている。

2) 都市施設の配置を考慮した都市機能のゾーニング

市民だけでなくJR利用者等の来訪者が利用しやすい「人の集う駅前」とするために、米子駅周辺を効率的に活用できるような配置を考慮しつつ、都市機能ごとにゾーニングした(図-2)。

① エントランスゾーン

都市施設：米子駅北口、バスロータリー、タクシー乗降場、地下駐車場

公共交通の発着点及び結節点であり、駅前通りからつながる米子市内への玄関口として、またJRとバスやタクシーなど交通機関へ接続するゲートとして機能する。交通に関する施設はモビリティブロックとして設定し、バス、タクシー乗降場は米子市内またその先へ移動する公共交通乗り場としてアピールするとともに、市民の重要な移動手段である自家用車にも接続する。

②交流ゾーン

都市施設：バスターミナル横広場、だんだん広場、米子市文化ホール、
米子コンベンションセンター

賑わい・交流の場でありイベント・コンベンションの場として機能する。周辺の飲食店と緩やかなつながりを持つことで、人々がくつろいだりイベント開催をする空間として、また、人々が交流する場として設定する。

③拠点施設連絡ゾーン（ウォーカブルゾーン）

都市施設：駅前通り、末広通りの一部

エントランスゾーン、交流ゾーン及びホスピタリティブロック（※）相互をつなぐ回廊として機能する。駅前通りは、行き交い人々がそこで憩うことのできるウォーカブルな空間としての機能も強化することで「人の集う米子駅周辺」を実現するとともに、中心市街地の他の拠点をつなぐ回廊として、全体のウォーカブル化の起点となる。

※飲食・宿泊に関する施設はホスピタリティブロックとして設定し、ウォーカブルゾーンにおける日常的なコンテンツとして機能する。

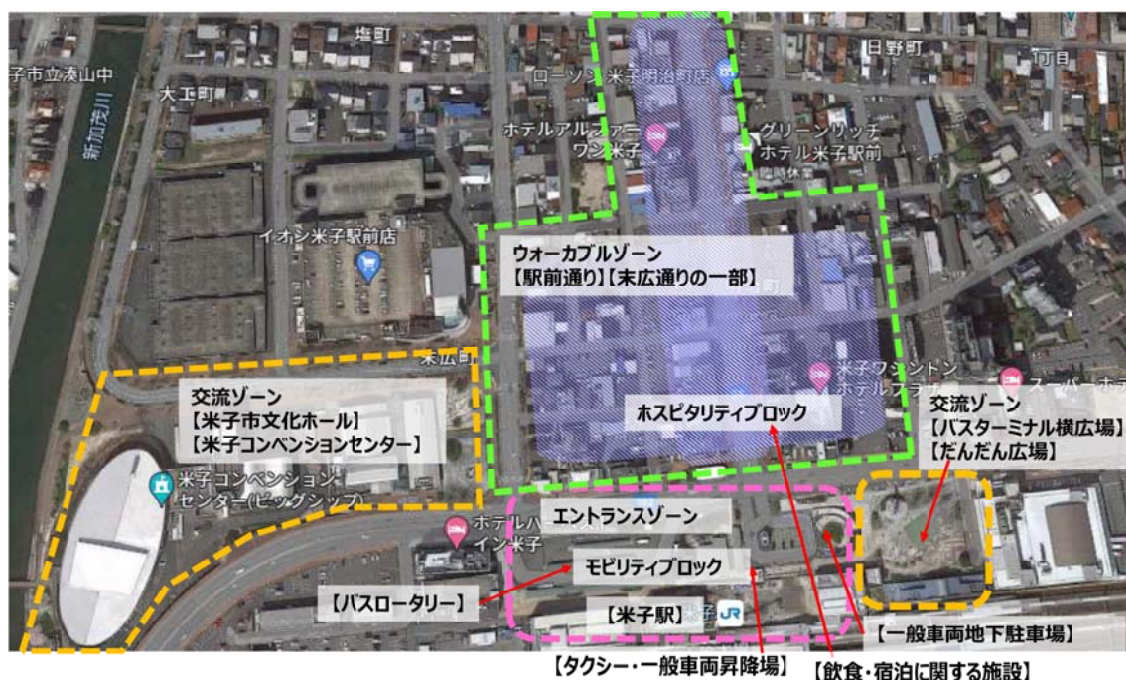


図-2 米子駅周辺のゾーン設定

米子駅周辺の都市機能は、賑わい創造に関する施設が点在し、それらの各施設は点としてではなくゾーンとして配置されている。各ゾーンの起点に位置する米子駅南北自由通路の整備効果を最大限に発揮するためには、発生する人の流れの各ゾーン間の回遊性が重要である。回遊性を高めるためには、その第一歩として、米子駅南北自由通路の正面に位置する駅前通りの歩行空間整備、すなわち、ウォークアブル化が必要である。

(2) 駅前通りウォークアブル化の方策

1) 現状と課題

「駅前通り」は米子駅から国道9号線に至る延長682mの県道28号線米子停車場線の通称であり、幅員は16m、車道部幅員は13m、両側の歩道部の代表的な幅員は4.5m、歩道と車道を合わせて25m幅の往復四車線道路である。

●歩道

歩道幅員は4.5mとされているが、歩道内に設置された街路樹及び植栽のレンガにより、狭いところでは3m以下の場所もある（図-3）。そのため、歩道を活用した憩いスペースの確保やイベントの開催がしづらい状態となっている。歩道内の車線側には電線共同溝施設が点在している。

現状では、駅前通りを歩いているのは軒を連ねる飲食店へ向かう人や駅に向かう人がほとんどで、散策して通りを楽しむ様子はあまり見受けられない。

●車道

車道については、両側に並ぶ飲食店への食材等の搬入のため路上駐車している車が散見される。その結果、歩道側を通行する車両の車線変更や2台が近接して並走するなど危険な運転につながる場合がある。

これらの状況を鑑みるに、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場となるために、歩くための環境を整え、駅前通りと米子駅、米子城跡、米子港、角盤町といった中心市街地をつなぎ歩きたくなるウォークアブル空間とするための施策が必要である。

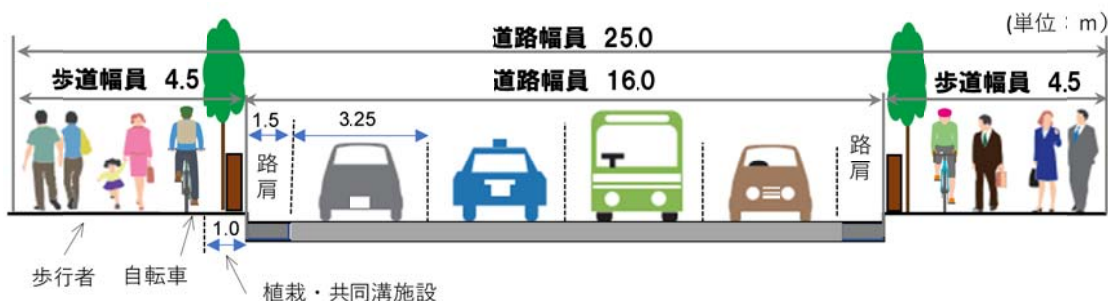


図-3 現在の駅前通りの道路構造

2) 人と車にやさしい三車線化の実現 – ウォークブル化の方策

●歩道

人にやさしい歩行者空間とするために、歩道を現状の4.5mから片側5.6mとする。歩道を常時3m確保したうえで、残りの2.6mを必要に応じて賑わい創出空間及び植樹帯として活用することができる（図-4）。点在している共同溝施設の近傍に植樹または植栽や休憩施設を設け、群として効率的に歩道空間を活用する。

歩道と車道の段差をできるだけ少なくし、バス停留所付近はバリアフリー空間にすることで、訪れる人だれもが安心して歩くことのできるウォークブルな通りとする。また、自転車は路肩に設ける専用帯を通行することとし、歩行者がより安全に歩けるように配慮する。

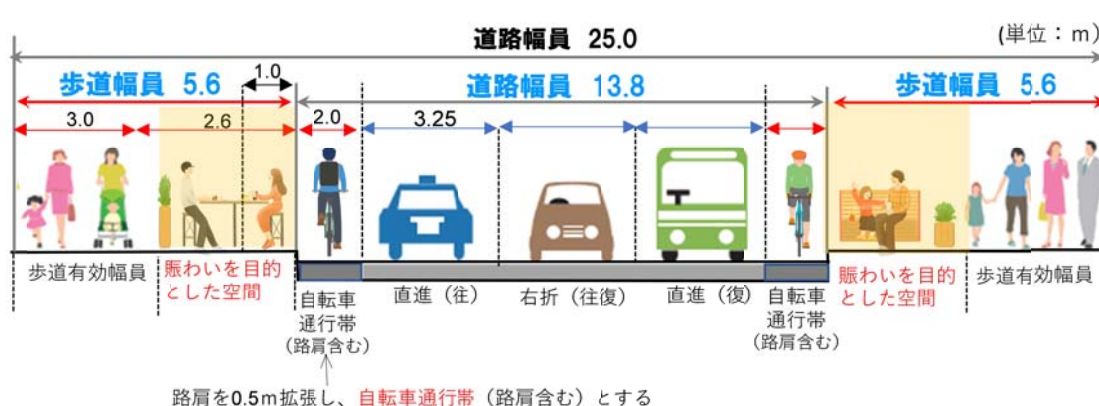


図-4 三車線化後の道路構造イメージ

●車道

米子停車場線の25m幅に対して、歩行者空間として11.2m、13.8mを車道幅員とする。車道部幅員を3.25m、三車線分の空間を確保し、路肩を0.5m拡張する。交差点付近では右折レーンを設け、直進車及び左折車はスムーズに通行することができる。交差点から離れた直進部にバス停車場及び、道路沿いの店舗へのための荷捌きスペースとして利用する。このゆとりのある荷捌きゾーンにより、車両は安全に通行することができる（図-5）。

ゆとりのある路肩幅員とすることで、交差点付近、直進部付近ともに、幅2m程度の車両が3台道路上に停車していたとしても、路肩に退避することにより、幅4m以下の車両通行が可能となり、駅南方面から鳥取大学医学部附属病院への向かう救急車（1.9m）の通行も確保することができる。消防用のはしご車（幅2.5m）、普通ポンプ車（幅2.3m）の通行も可能である。

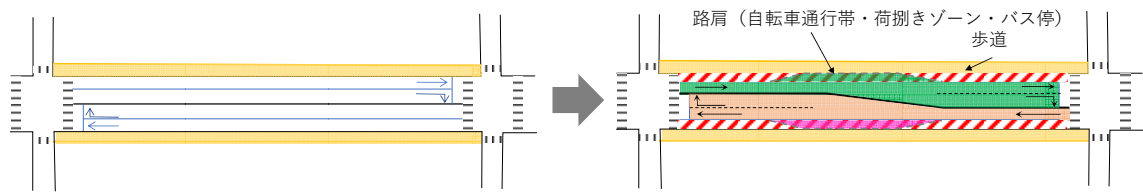


図-5 荷捌きゾーン及びバス停を備えた三車線化のイメージ

道路構造のウォークアブルを図るということは、車中心の空間を歩行者中心のやさしい空間に変える第一歩である。米子市のゲートウェイである米子駅に接続する駅前通りという空間の賑わい創出のために、まずはハード面を変えていくことが必要であるとともに、賑わい創出として、沿道の店舗の営業活動との相乗効果や、ウォークアブルイベントの開催などのソフト面の実践が必須となる。このようなハード面とソフト面の両輪の施策により、駅前通りのウォークアブルゾーン化を推進できると考える。

<参考> 国道53号線 鳥取駅前本通りの三車線化および歩道拡張について

三車線化に関する参考事例として、JR 鳥取駅前交差点から国道9号線秋里交差点までの利用状況を図-6に示す。①の区間は県道、②～⑦は国道53号線の区間であり、鳥取しゃんしゃん祭が開催される「本通り」(若桜街道)を含む。

県庁前交差点から国道9号線までの区間④～⑦は、24時間あたりの交通量はおよそ一万六千台から二万台である。この区間も区間②と同様に三車線で運用されている。図-6に区間①～⑦の道路構造及び24時間交通量(平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 箇所別基本表から引用)を表-1に示す。



図-6 鳥取市内 鳥取駅から国道9号までの車線数

区間	車線数	道路幅員 (m)	歩道幅員 (m)	歩道幅員 (m)	歩道幅員 (m)	24時間交通量 (台)
①	4	(25.0)	(17.0)	(15.0)	(4.0)	-
②	2	14.9	8.5	6.0	3.2	8721
③	2	14.9	8.5	6.0	3.2	8721
④	2	14.9	8.5	6.0	3.2	16111
⑤	2	14.9	8.5	6.0	3.2	16111
⑥	2	14.9	8.5	6.0	3.2	20149
⑦	4	20.5	14.5	13.0	3.0	20149

※①の車線数以外の数値は推定

表-1 国道53号線の道路構造と交通量

JR 鳥取駅前から県道 192 号若桜街道交差点 (区間①) は駅前通りとの交通をさばくために四車線だが、若桜街道交差点から市民会館交差点まで (区間②) は片側一車線に右折レーンが加わった三車線で運用されている (図-7)。路肩が 2mあり、バス停及び沿道店舗への荷物等車両の停車帯として機能している。この区間は元々四車線であったが、若桜街道の交通円滑化を目的とした三車線化が昭和 63 年に実施された。具体的には、四車線の車両通行帯を二車線化し、直進車両通行帯を確保するために右折レーンとバス停車帯を設け、直進・右左折・駐停車車両の混在による事故防止・渋滞緩和を図るものであった。

当時の新聞記事 (昭和 63 年 6 月 9 日付、山陰中央新報) によれば、『当初は混雑したが、慣れるにしたがって車両通行時間が短縮され、かつ、通過交通量が増加』という効果が認められたとある。この点は参考になる事例である。

区間②における歩道拡張の例を図-8 に示す。図-8 の左図が改修前、右図が改修後となる。改修前と比較すると車道側に歩道が拡張されている。また、この拡張幅を利用して共同溝施設が集約されており、歩行者の妨げとなりにくい配置となるように考慮されていることがわかる。さらに、この歩道拡張幅を利用することにより、歩道側に設置されている車線がバス専用レーンであると強調されている。図-7 及び図-8 に示されるように、区画線・歩道・共同溝施設・植栽の配置の工夫により、車両および歩行者の円滑な交通が実現可能であると考えられる。

車両台数が 16,000 台/日を超える区間の三車線の運用例として、図-6 区間⑤の例を図-9 に示す。

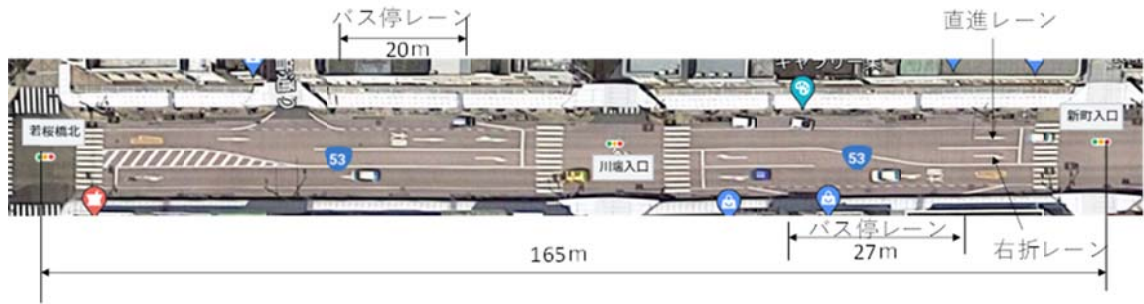


図-7 鳥取市 本通り 国道53号線の道路構造の一例
(区間② 右折レーン及びバス停レーンの配置)



図-8 鳥取市内 国道53号線の歩道拡張と共同溝施設配置の一例 (鳥取市栄町)

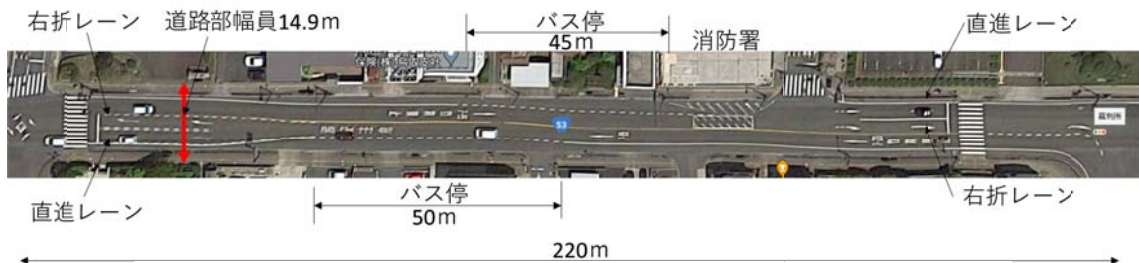


図-9 鳥取市内 国道53号線の三車線の一例 (鳥取消防署東町出張所付近)

2. 期待される効果

駅前通りを三車線化し『人と車にやさしい』ウォークブルな空間を作り出すことで、以下のような4つの効果が期待される。

①歩行者の安全確保

歩道を拡張しバリアフリーな空間とすることで、歩きやすくなり通りを行き交う人が増えることが想定される。すなわち、直接的な効果として『歩行者の増加』と歩行者の増加による『公共交通機関の利用者数の増加』が期待できる。さらに、歩くことで健康寿命の延長も期待される。

②賑わいの創出

歩行者利便増進道路（ほこみち）とすることで、目的地へ向かうための手段としての通

り道だけでなく、『駅前通りそのものの目的地化』につながる。賑わい創出により歩く人が増えることで、周辺店舗に対する集客の効果もあると考えられ、『周辺飲食店の売上増加』につながる。

「ほこみち制度」を活用し道路占用許可が柔軟になった駅前通りでは、賑わい創出のため歩道空間の常時利用も可能となる。常時、臨時で想定される活用方法として以下のことが挙げられる。

ア) 常時利用

がいなロード完成により、米子駅南口から米子港や米子城跡、角盤町方面を訪れるルートができることが予想され、駅前通りを歩く人にくつろぎの場を提供することができる。

● 日常利用者の憩いの場の創出

P.6 図-4における「賑わいを目的とした空間 (2.6m)」に植木鉢や人工芝、ベンチなどを設置することで、駅前通りを歩く人、また沿道・周辺の飲食店を利用する人々に憩いの場を提供する。



写真-1 歩行空間にグリーンやベンチを設置した例

● 沿道の飲食店の屋外席利用

沿道・周辺の飲食店では、店内利用だけでなく屋外席としての利用という新たなコンテンツの提供による事業拡大やテイクアウトを主とする店舗の新たな出店も想定される。

イ) 臨時利用

● 車道へのウッドデッキの設置

臨時的に歩行空間を広げることで、常時より多くの人々が訪れる賑わい空間を演出することが出来る。自転車通行帯として利用される2mの路肩に、可動式の床を張り出させステージを作ることで歩道を拡張する。可動式の床は、木のぬくもりを感じられる木製デッキを使用し連続して設置することで、イベント開催を視覚的にアピールできる。

広がった歩行空間の活用例としては、米子市が「コロナ占用特例」を利用して行っていた米子駅前ストリートテラスの本格開催が挙げられる。夜の時間帯に限定せず、沿道の飲食店のみならず出店を希望する米子市内の飲食店にも機会を提供し、音楽イベントなどのパフォーマンスを行うスペースを設ける。



写真-2 車道上に設置したウッドデッキ



写真-3 令和2年度米子駅前ストリートテラスの様子

こうした非日常的なイベントを定期的に行うことにより駅前通りを訪れるようになった人々が駅前通りに愛着を持ち、日常的に駅前通りが人々の憩いの場となることを期待する。同時に、イベント主催者と出店者、沿道・周辺の店舗の交流が活性化しさらなる駅前通りの新たな価値創造につながると考える。

●マーケットイベントの開催

私たち米子 YEG の事業である「よなご・マルシェ」では、飲食店や体験型のワークショップなどの出店があり、米子の賑わい創造に貢献している。その実績から、「食」や「体験」が集客のコンテンツになることを実感している。また、米子商工会議所では中心市街地の各店を飲み食べ歩きするイベント「よなごバル」を開催している。そこで、米子駅～湊山公園・米子城跡、角盤町への誘導を想定し、駅前通りも出店スペースとして中心市街地が包括的に賑わい創造の場となる「まちなかまるごとマルシェ」や「まちなかよなごバル」のようなイベントも提案したい。



写真-4 姫路市 社会実験「ミチミチ」の様子



写真-5 令和2年度よなご・マルシェの様子

③拠点エリアへの歩行者の動線形成

米子駅を中心とするエントランスゾーンを起点とする交流ゾーンへの人の流れ、すなわち、歩行者の動線が形成される。人の動線が確立された状態は、中心市街地としての活性化、ひいては市内観光の活性化につながる。

④賑わい創造に関する好循環の形成

ウォークブル推進事業を通じて、歩道の拡張ならびに車道の削減というハード面から環境を整え、ほこみち制度というソフト面から賑わい創出をする。ハードとソフトの両輪により、中心市街地を活性化させようとする動き、活性化されることによる新たな関与の創出により、個人や団体の関与が増す。『駅前通り』を中心に集う多様な人々の出会いや交流を通じて新たなイノベーションが創出されることにより、米子市が『ひと中心』の豊かな生活のまちへとシフトしていく。その魅力を磁力として、さらに多様な人“財”や関係人口を惹きつけることで地域間競争力のみならず国際競争力も向上する。この競争力がさらに新たな賑わいを創出するという、賑わい創造に関する好循環が生まれる都市として確立されることにつながる。

「駅前通り」という公共空間に対して、そこに設置する施設や沿道の民間建物の在り方、そのデザインにまで、沿道の民間事業者や地元の経済団体が行政と一体的かつ持続的に取り組むことで相乗効果を創出しながらまちの姿を変えていく。歩道拡張と車線削減という歩行者中心の道路空間づくりをその第一歩とするウォークブル推進事業が、米子市民の意識改革のきっかけとなり得ることが最も期待できる効果であると考えられる。

3. 想定される課題

駅前通りを三車線化することでプラスの効果が期待されると同時に、新たな課題が生まれることも想定される。以下に想定される課題を挙げた。各課題について、社会実験を行うなど解決の施策を検討していく必要がある。

(1) 円滑な自動車交通の確保

これまでは、駅前通りは車両中心の空間としてとらえられていた。そのため、三車線化に付随する課題としては従来の通過交通量に対する渋滞という懸念がある。

車線減少のための工事中三車線道路供用開始直後は、従来どおりの交通量流入により一時的に渋滞することも予想される。しかし、京都市の四条通の車線減少事業のように、周辺道路への迂回や公共交通への転換により、次第に道路構造に応じた交通量に最適化されていくものと考えられる。

そこで、駅前の飲食店やイベントを利用せず、単に駅前を道路として通過する車両については、【検討資料 1.】で記すように実態調査、実証実験の結果をふまえた交通処理を検討する必要がある。

(2) 沿道、近隣利害関係者の理解

駅前通りをウォークブル空間とすることは、この通りの用途・目的を変えるということである。新たな用途・目的、三車線化への周辺企業や店舗の理解を得ることが必須となる。

そのために、【検討資料 1.】に記すような実態調査や実証実験を行い、沿道の人々の意見聴取と反映をする必要がある。

(3) 駐車場の確保

駅前通りに集いウォーカブルな空間を楽しむためには、人々は駅前通りまで足を運ばなければならない。米子駅には、鉄道、バス、タクシーの発着点があり、それらの公共交通を利用することは、米子駅周辺に足を運ぶ非常に有用な手段である。しかし、「鳥取県の1世帯当り自動車普及台数1.449台(全国14位)」(令和3年3月末現在)というデータ(一般社団法人自動車検査登録情報協会 News Release より)からもわかるように、米子市民や圏域住民にとって自動車は必要不可欠な移動手段となっている。

自動車が、公共交通や自転車、ウォーカブルなまちなみと共存する仕組みを作ることは、米子の拠点に賑わいを創出するための重要な要素である。

また、「『新商都米子』のまちづくり2022」では、中心市街地を3つのエリアに分け、それぞれウォーカブル推進路線を設定しているほか、皆生温泉のまちづくりも推進していくこととしている。中心市街地に設定されたエリアや皆生温泉が一つの拠点として賑わうためには、各拠点へ人々が訪れる必要がある。各拠点を結ぶ路線と、各拠点への発着点となる場を設けることで、人々が拠点へ行きやすく、また拠点間をめぐることのできるのではないかと考える。

【参考】

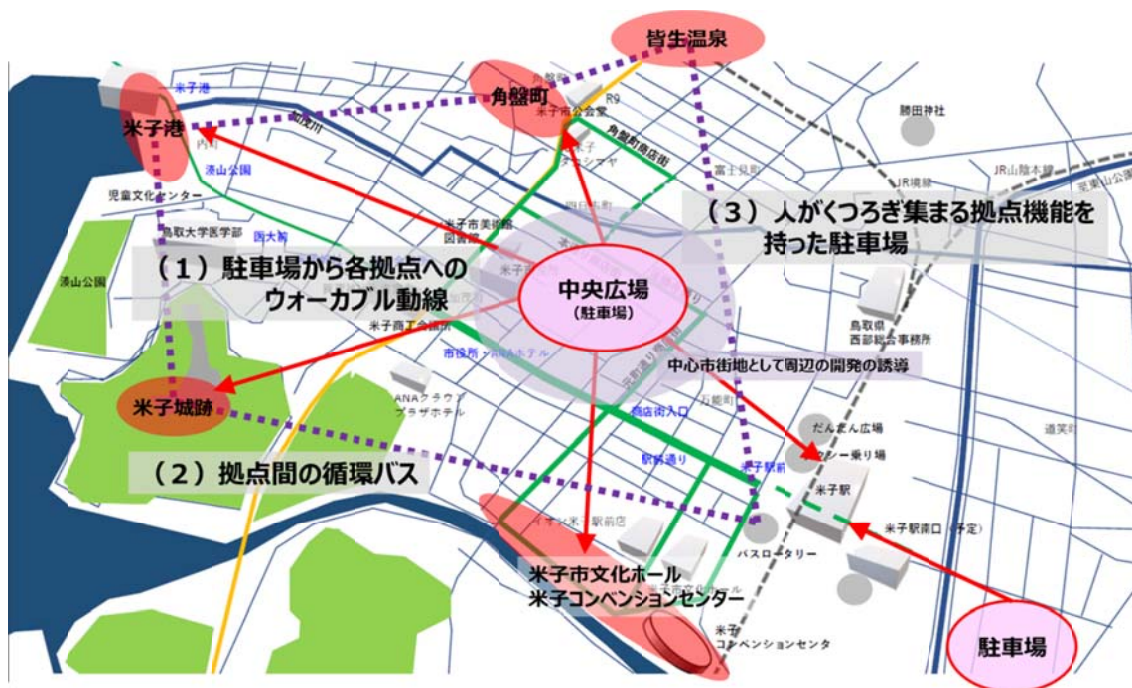


図-10 ウォーカブルシティ広域計画図

図-10 に示すように、中心市街地の中心に駐車場(兼イベント広場)を設置し、まちの中心から各拠点を結ぶ路線、また拠点同士を結ぶ路線を設定する。それにより、人が自然と集

まってくるような「居心地が良く歩きたくなるまちなか」をつくり、まちの魅力向上をさせ持続可能なまちづくりが可能となると考える。

IV. おわりに

駅前通りにおける「人と車にやさしいウォーカブル空間の実現」は、駅前通りの賑わいを創出するだけでなく米子市が策定する米子駅周辺ウォーカブル推進事業の重要な要素である。その実現のためには、期待される効果の検証、想定される課題の解決のため米子市が中心となり関係者が連携して検討し、取組を進めていくことが必要である。

また、私たちが基本理念に掲げる「人の集うまちづくり」は、米子駅周辺のみならず米子市内の拠点が広域でつながり、まち全体が賑わうことを目的としている。「『新商都米子』のまちづくり 2022」では、中心市街地を「米子駅周辺」「角盤町周辺」「米子港周辺」のエリアに分け、それぞれウォーカブル推進路線を設定している。また、皆生温泉のまちづくりも進めることとなっている。中心市街地に設定されたエリア、また皆生温泉が一つの拠点として賑わうためには、各拠点へ人々が訪れる必要がある。各拠点を結ぶ路線と、各拠点への発着点となる場を設けることで、人々が拠点へ行きやすく、また拠点間をめぐることができる。米子市民の重要な移動手段となっている自動車も活用しながら、公共交通や自転車、ウォーカブルなまちなみと共存する仕組みを作ることが、米子の拠点を賑わいを創出する一つの手段である。人が自然と集まってくるような「居心地が良く歩きたくなるまちなか」をつくり、まちの魅力向上をさせていくことで持続可能なまちをつくることのできるのではないか。「ウォーカブルシティ米子」実現に向けて、広域でウォーカブルな空間が実現できる施策について、今後も継続して提言を行いたいと考えている。

「ウォーカブルシティ米子」実現への動きが本格化してきた令和 4 年度に本提言書を取りまとめることができたことは、私たち米子 YEG の掲げる基本理念「人の集うまちづくり」についての理解を深める良い機会となった。米子 YEG は、今後も、「人の集うまちづくり」の実現に向け、私たち地元企業の成長、そして地域経済の発展をもって、米子市に貢献していきたい。

【検討資料】

1. 実態調査、実証実験の実施

「人と車にやさしい三車線化」が「駅前通りのウォークブル推進」に有効な施策であるか検証するため、また想定される課題がどのように解決されるかを検証するため、実態調査と実証実験を行うことが必要である。

実態調査では、期待する調査結果をあらかじめ定め、調査後は分析、考察を行い「駅前通りウォークブル推進計画」の検証をするとともに、目的に則した社会実験を行う必要がある。実施後はデータ収集と分析、考察を行い、実態調査同様計画の検証に利用し、より実現可能な「駅前通りウォークブル推進計画」へと発展させる。

以下に検証に有効と考えられる実態調査、実証実験を挙げる。

(1) 実態調査（案）

ア) 駅前通りの交通量調査

現在の交通量がどの程度か、また時間帯、曜日によって変わるのか等、ウォークブルの課題となるであろう交通量を調査する。

イ) 駅前通り沿道に店舗を構える関係者へのヒアリング調査

現状の人通り、課題やウォークブルな通りになった場合に期待する効果や懸念事項等について調査する。

ウ) 市民へのヒアリング調査

駅前通りの利用状況、ウォークブルな通りになった場合に期待する効果、駅前通りまでの交通手段について調査する。

(2) 実証実験（案）

ア) 駅前ストリートテラスの継続

一昨年度、今年度行われた駅前ストリートテラスを継続し、駅前通りを利用したイベントがあることを市民に印象付ける。また、併せて過去のイベントの分析、検証を行いウォークブル推進の検証に利用する。

イ) 交流ゾーンとの連携イベントの開催

駅前通りから米子駅周辺の交流ゾーンへの誘導を図るため、だんだん広場や米子市文化ホール等と連携したイベントを行い、ゾーン利用の連続性について検証をする。

ウ) 車線制限を伴うウォークブルイベントの開催

模擬的に三車線を作り出し、また歩道を広くし道行く人の憩いの場を作ることによって車の流れ、また人の流れがどのように変化するかを検証する。歩道拡張の参考事例としては、広島市の「紙屋町八丁堀公共空間活用社会実験」が挙げられる。

調査、実験は、米子市、また駅前通りを所有する鳥取県だけでなく、プロポーザル方式によるパブリックマインドを持った民間事業者によって行われることでより質の高いもの

になると考える。

2. 米子駅周辺の整備

この度、駅前通りのウォークアブル推進のためにゾーンの設定をしたが、ぜひ米子駅周辺活性化にこのゾーン分けを活用していただきたいと考える。また、各ゾーンのコンセプトを統一することにより、その連続性を強調することができる。例として、姫路市の JR 姫路駅周辺の「城」に関連したコンセプトが挙げられる。姫路市は、駅前広場をキャッスルガーデン、駅前広場の眺望デッキをキャッスルビューなどとして、世界遺産である姫路城にちなんだコンセプトを展開している。米子城跡に注目が集まる今、参考となるコンセプトであると考え、今後の検討事項としていただきたい。

(1) 駅北広場

エントランスゾーンの中心となるJR米子駅から駅前通りにつながる空間が駅北広場である。いわば、駅前通りへ誘導するゲートウェイの役割を担う。駅を出てすぐの広場でイベントが開催されていると、その空間に人をとどめることができる。山陽地方と比較して、冬季の日照時間が少なく、降雨や降雪が多い山陰地方では、どうしても曇り空というどんよりとしたイメージがついて回る。夏季には、西日本の都市らしく40度を超え、日差しが厳しい。温暖な気候、とは言い難い印象がある。

そこで、山陰のゲートウェイとしてふさわしい広場とするために、駅北広場を屋根付きの全天候型広場とすることを提案する。これにより、米子に訪れる人を優しく迎え入れるとともに、年間を通じてのイベント開催が可能となり、賑わい創出を図ることができる。屋根空間があることで、冬季には、月イチマルシェや、クリスマスマーケットとイルミネーションを組み合わせたマルシェイベントを開催することができる。米子の夏の風物詩である米子がいな祭では、降雨時においてもがいな万灯を実施することができる。

また、屋根のある駅北広場に大型ビジョンを設置することで、ひとときのくつろぎを提供し、人の滞留につながる。この大型ビジョンはデジタルサイネージとして利用することも可能である。



写真-6 博多駅大屋根と大型ビジョン



写真-7 博多駅マーケットイベントとイルミネーション



写真-8 博多駅クリスマスマーケットイベント

(2) だんだん広場

JR米子駅を出て右に進むとだんだん広場がある。だんだん広場には飲食店と事業所が入居しているグルメプラザがある。このだんだん広場は、交流ゾーンの一つとして、駅前の活性化につながるポテンシャルがある。一つは鉄道モニュメント、一つはグルメプラザである。

ウォーカブル化が進められ、歩きやすくなったとしても、それだけでは人は集まらない。歩くことが目的なら人々は公園やジムなど、運動ができる場所へ向かう。駅周辺の活性化を図るためには、イベントへの参加、ショッピングやカフェのような、楽しむための場所、憩いの場所が必要である。

鉄道モニュメントは、山陰鉄道発祥の地として設置された（米子市観光協会）もので、宮沢賢治の「銀河鉄道の夜」を想起させる。米子が交通の要衝であり、山陰の交通結節点であるシンボルともいえる。

これを活用したイベントにより、全国の鉄道ファンの集客につなげる。例として考えられるのは、サーチライトを使用した光のレールや、アニメ銀河鉄道999とのコラボレーションイベントである。

グルメプラザについては、全国的に展開しているカフェや店舗を誘致し、だんだん広場そのものを目的地化する。広場では、冬場のイルミネーションやプロジェクションマッピングのようなイベントの開催も可能である。

米子の夏の風物詩「米子がいな祭」では、従来の駅前通りのみならず、駅北広場、だんだん広場も含めた一体的な活用が可能となる。鉄道利用者以外の集客も図ることで、人がとどまり、憩える広場としたい。



写真-9 広場（姫路駅キャッスルガーデン）に併設されたカフェ（階段後方にカフェ）



写真-10 姫路駅キャッスルガーデン
プロジェクションマッピング



写真-11 博多駅前広場イルミネーション



写真-12 だんだん広場の鉄道モニュメント

(3) モビリティブロック

現在の米子駅は、駅を出て左手にバスロータリー、正面とやや右手にタクシー乗り場と一般車両の昇降場が設けられていた。これを（1）の駅北広場の施策と併せて、駅から出て正面には駅北広場を配置し、タクシーと一般車両の乗り場を駅右側への配置とする。一般車両からの昇降場、タクシー乗り場、車の地下駐車場への進入路は、米子郵便局側に新たに設ける（図-11）。

駅正面からずらした位置にタクシーと一般車両の動線に移すことで、駅正面を歩行者空間として開放し、米子がウォークアブルシティであること強調する。駅左手のバスロータリーと併せて、エントランスゾーンの中のモビリティブロックとする。



図-11 タクシー乗り場及び一般車両の進入路の配置イメージ

このモビリティブロックは、エントランスゾーンから市内や観光地へ向かう公共交通の発着点である。公共交通の利便性を向上させるための重要な要素は、どこに行けば乗れるか、いつ次の便がでるか、どこに向かうか、といった情報のわかりやすさである。例えば、駅構内または駅を出てすぐの足元に「高速バス」「路線バス」「タクシー」「一般車」「駅北広場」「コンベンションセンター」といったカラー舗装表示があると米子駅を初めて訪れた観光客にとってもわかりやすい案内表示となる(写真-13～写真-15)。また、米子空港の到着口に設置してあるデジタルバス時刻表もわかりやすい案内表示として参考となる(写真-16)。



写真-13 JR天王寺駅の床面案内サイン



写真-14 改札口案内



写真-15 品川駅の床面案内サイン



写真-16 米子空港のバス時刻案内表示

(4) エントランスゾーン～交流ゾーン

エントランスゾーン（米子駅）から交流ゾーン（駅北広場、だんだん広場、文化ホール、コンベンションセンター）、ウォークアブルゾーン（駅前通り）、モビリティブロックへの誘導をスムーズに行うために、歩道環境整備の一環として、山陰の気候に配慮した屋根付き歩道を提案する。屋根及び天井材には県産材または木目調のパネルを使用することで、モビリティブロックや交流ゾーンへ温かくもてなす。天井には暖色系の照明を設け、足元には目的地（バス乗り場、コンベンションセンター等）に応じたカラー舗装をすることにより、来訪者にも優しい誘導を演出できる。



写真-17 JR熊本駅白川口の屋根付き歩道



写真-18 JR金沢駅西口歩行者専用通路

(5) 駅前通り～末広通り

駅前通りからコンベンションセンターに抜ける通りを車両一方通行とし、駅前からの迂回を促すとともに、歩行者にとって歩きやすい空間とする。岡山市の県庁前通りの例では、従来の対面2車線の道路を一車線化したうえで歩道空間、街路樹、自転車専用通行帯が設置された例がある（写真-19～20）。

コンベンションセンター方向から駅前通りへ流入する車両を制限しつつ、コンベンショ

ンセンターの立体駐車場への動線を確保することで、駅周辺の駐車場を分散化することができる。車と共存し、人と車が安全にそれぞれの通行空間を利用できるような整備が望まれる。



写真-19 岡山県庁通りの一車線化



写真-20 岡山駅前イオン 一車線化道路