

米子駅南地区土地利用検討報告書
(抜粋)

平成 24 年 8 月

米子駅南地区土地利用検討会議

— 目次 —

はじめに	1
1. 米子市の現状	
①中心市街地の人口の減少と商業拠点性の低下	2
②米子駅周辺地区の状況	4
2. 上位計画における位置づけ	6
3. 米子駅周辺地域における問題点と課題	7
4. 問題点と課題から見た将来のまちづくりの方向性	8
5. 中心市街地の活性化	
①米子市中心市街地活性化基本計画の事業等の概要	9
②J R米子駅バリアフリー化推進事業の概要	11
6. 米子駅南北一体化による費用対効果の試算	13
7. 米子駅南地区の土地利用計画（素案）	
①米子駅周辺のまちづくり構想図（調整会議素案）	17
②J R敷地内の土地利用計画図（調整会議素案）	18
8. 米子駅南地区の開発に対する意向調査	19
(1) 民間事業者に対する意向調査について（抜粋）	20
(2) 公共機関に対する意向調査について（抜粋）	24
9. 検討会議における主な意見	
(1) 米子駅周辺のまちづくりについて	27
(2) 米子駅南地区の土地利用計画について	27
(3) 米子駅南北一体化事業について	28
(4) 公共交通機関について	28
10. 検討会議のまとめ	
(1) 米子駅南地区の土地利用等について	29
(2) 今後の課題	30

— 参考資料 —

1. 米子駅南北一体化基本計画の概要	32
--------------------	----

はじめに

米子駅南地区土地利用検討会議について

米子駅南北一体化構想の具現化に当っては、駅南地区の土地利用を検討した上で、事業効果の面からも駅南側の具体的な開発のめどが必要であることから、平成21年1月より、西日本旅客鉄道株式会社米子支社、米子商工会議所、米子商工会議所青年部、鳥取県、米子市の職員による「米子駅南地区土地利用検討調整会議」を設置し、平成22年2月まで合計5回の会議を開催し、駅南地区の土地利用等について検討を行った。

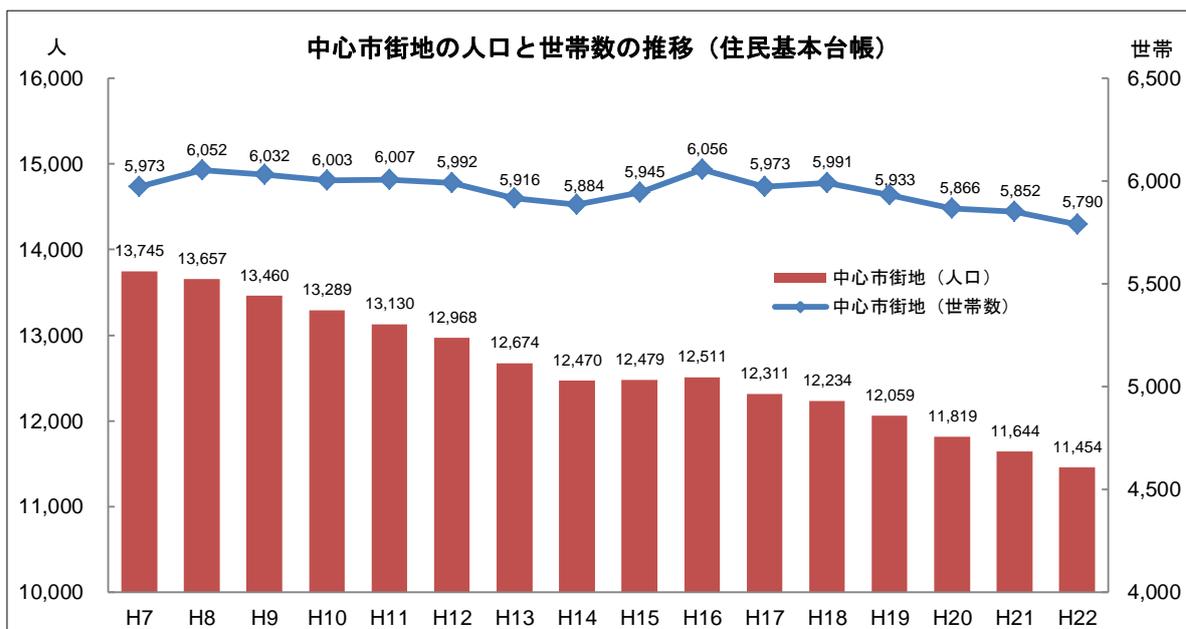
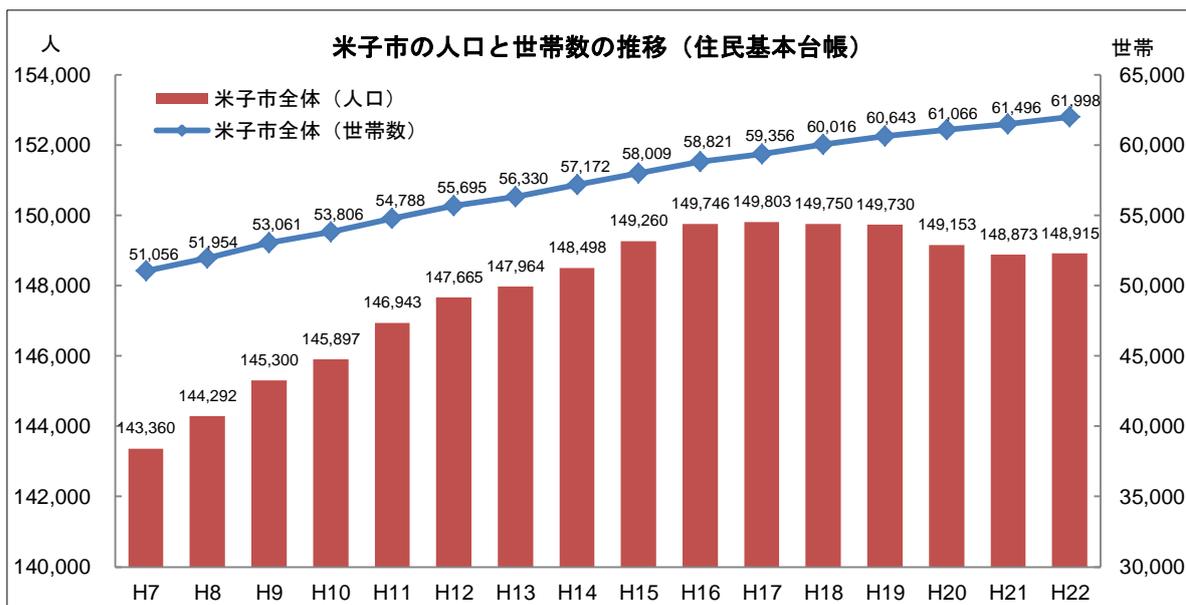
その後、平成22年6月より、それぞれの幹部級の職員に加えて、学識経験者等をアドバイザーとした「米子駅南地区土地利用検討会議」を設け、平成24年2月まで合計6回の会議を開催し、調整会議の検討結果を基に、本市の現状、駅周辺地区における問題点と課題の抽出、将来のまちづくりの方向性、事業の必要性・効果などの検証、民間事業者及び公共機関に対する意向調査などを行い、駅南地区の土地利用について様々な検討を行った。

1. 米子市の現状

① 中心市街地の人口の減少と商業拠点性の低下

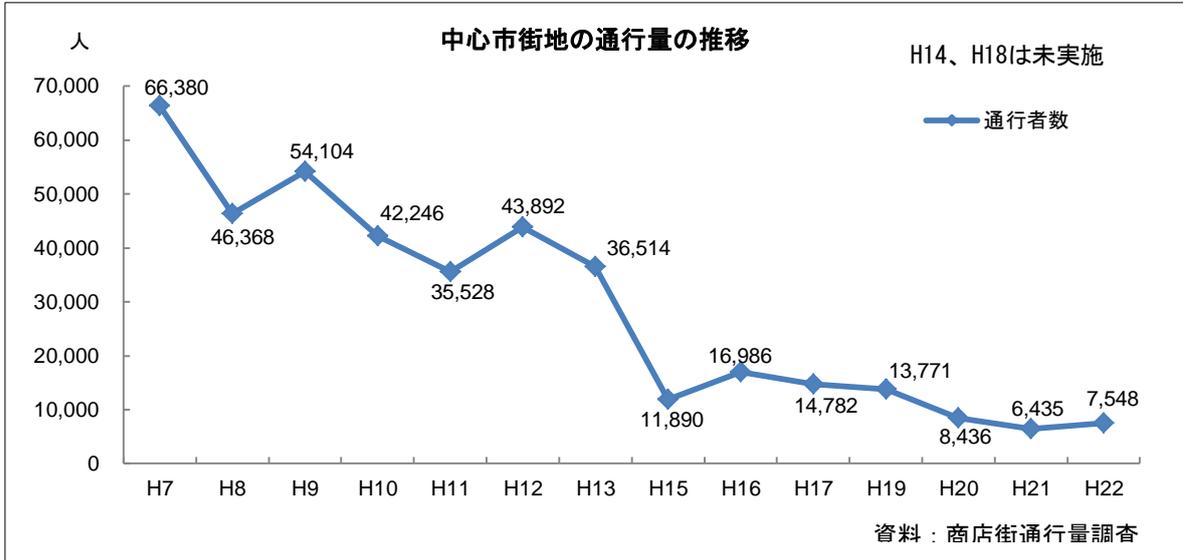
(a) 米子市全体の人口と世帯数の推移

人口、世帯数の推移を見ると、市全体では、人口、世帯数ともに増加傾向にあったものが近年では世帯数は増加傾向であるが、人口は減少傾向に転じている。また、中心市街地では人口減少が続き、世帯数はほぼ横ばいとなっている。



(b) 通行量の推移

中心市街地の商店街の通行量の動向について、平成 22 年の調査地点の通行量の合計は 7,548 人となっており、平成 7 年の通行量 66,380 人と比べると、この 15 年間でおよそ 9 分の 1 に減少している。



(c) 商店数、年間商品販売額、従業者数等の推移

中心市街地の商業集積地における小売業は、平成 6 年から平成 19 年まで、商店数、従業者数、年間商品販売額、売場面積いずれも減少している。

市全体では、平成 6 年から平成 19 年まで、商店数は減少、従業者数は横ばい、売場面積は増加、年間商品販売額は減少傾向である。

◆ 中心市街地の商業集積地の状況

資料：商業統計

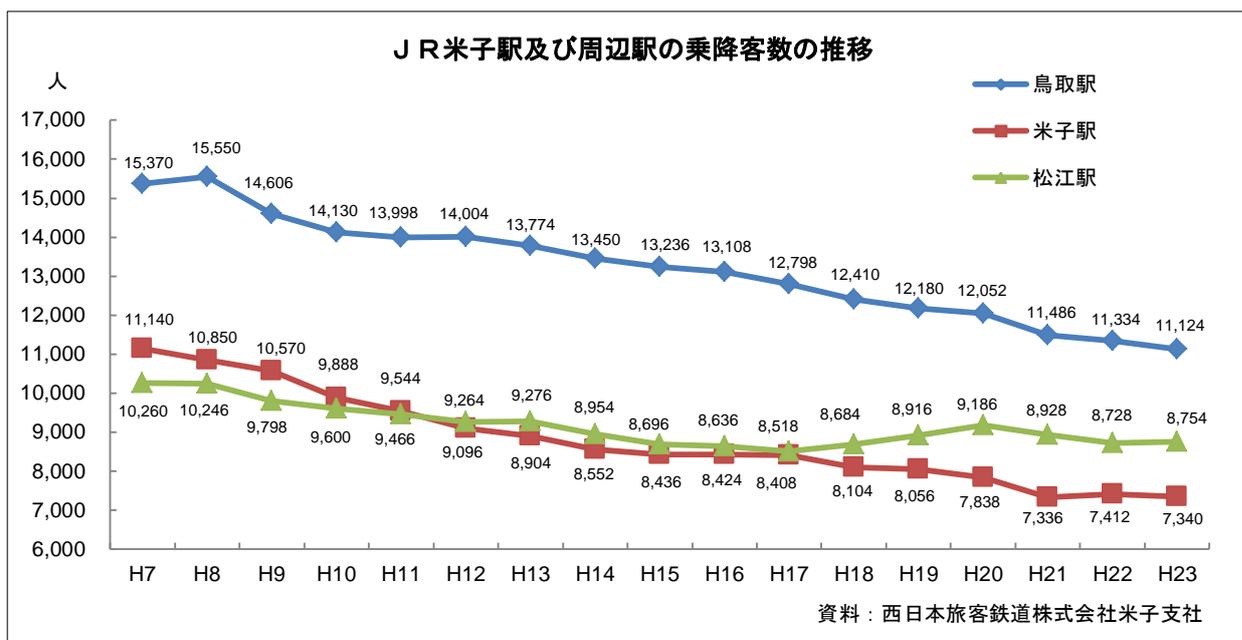
		平成 6 年	平成 9 年	平成 14 年	平成 16 年	平成 19 年
商店数 (店舗)	中心市街地	509	503	442	432	370
	米子市	1,994	1,824	1,725	1,679	1,530
	中心市街地シェア	25.5%	27.6%	25.6%	25.7%	24.2%
従業者数 (人)	中心市街地	2,799	2,581	2,105	1,986	1,867
	米子市	10,604	10,661	10,867	10,208	10,324
	中心市街地シェア	26.4%	24.2%	19.4%	19.5%	18.1%
年間商品 販売額 (百万円)	中心市街地	53,123	50,635	36,050	30,021	28,458
	米子市	210,099	219,740	197,723	184,384	191,728
	中心市街地シェア	25.3%	23.0%	18.2%	16.3%	14.8%
売場面積 (㎡)	中心市街地	72,426	71,095	63,368	62,689	61,551
	米子市	214,686	220,863	244,493	261,439	283,037
	中心市街地シェア	33.7%	32.2%	25.9%	24.0%	21.7%

②米子駅周辺地区の状況

(a) J R 米子駅及び周辺駅の乗降客数の推移

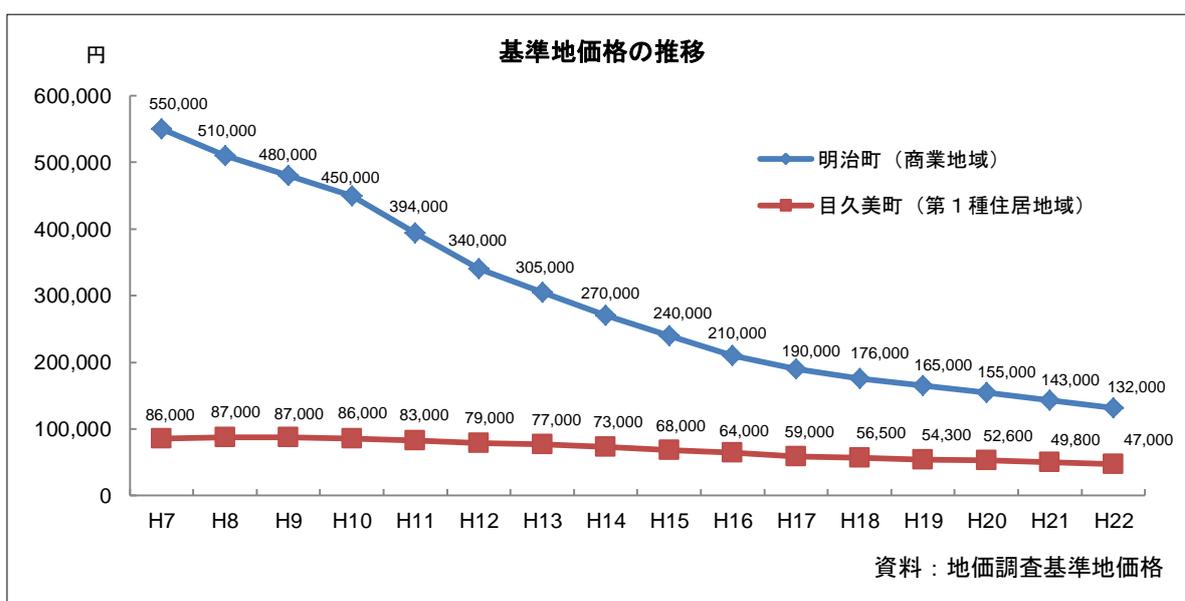
J R 米子駅の乗降客数は県西部地域で最も多いが、1 日当たり乗降客数は、平成 9 年までは 1 万人を超えていたが、平成 22 年には 7.4 千人まで減少している。

また、鳥取駅の乗降客数は米子駅と同様に減少傾向にあるが、松江駅は微減傾向から近年では横ばいとなっている。



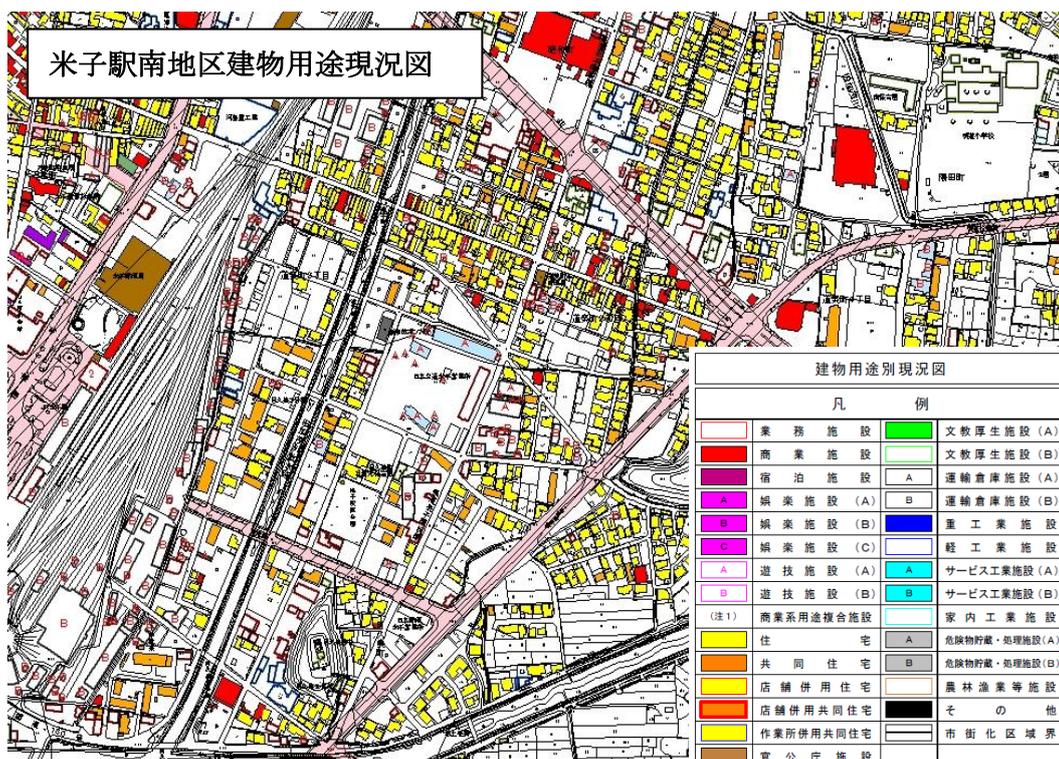
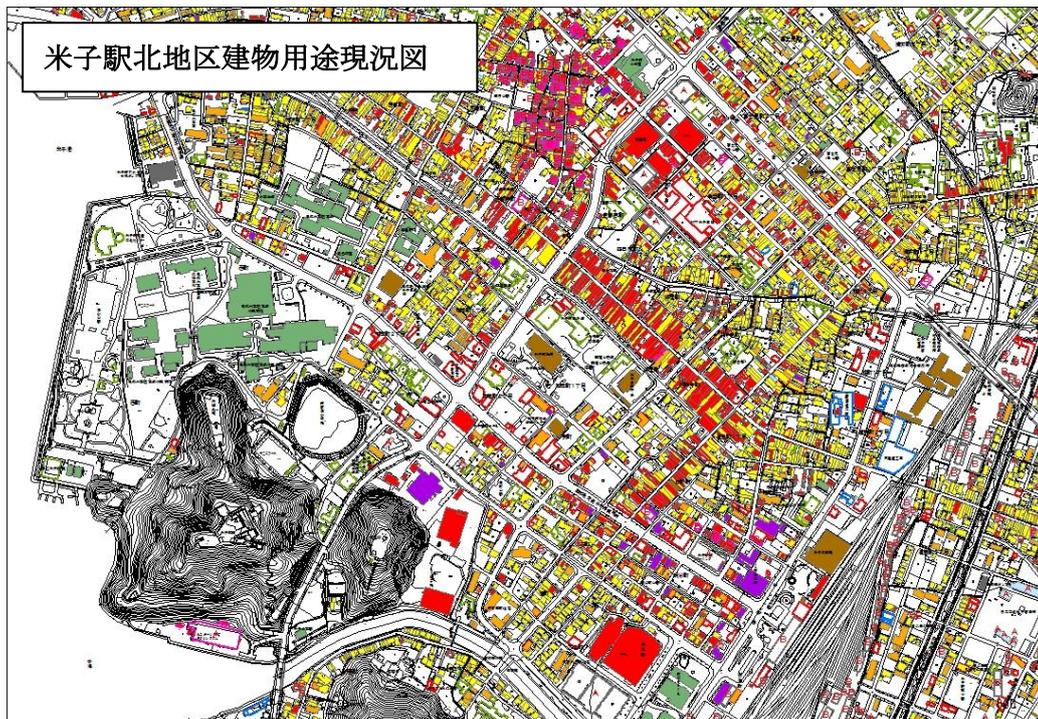
(b) 基準地価格の推移

駅北側の明治町では平成 7 年の価格に対し、平成 22 年は約 1/4 まで下落しており、駅南側の目久美町では年々徐々にではあるが下落してきている。



(c) 米子駅周辺地区の土地利用

駅北地区は商業地域に指定されており、商業業務施設、公共公益施設や戸建住宅、マンション等の土地利用がされており、駅南地区は準工業地域と第1種住居地域に指定されており、戸建住宅、マンション等の住居系を中心とした土地利用に加え、未利用地も点在している。



2. 上位計画における位置づけ

① 第2次米子市総合計画（H23～H32） 策定 平成23年9月

第2次米子市総合計画「米子いきいきプラン2011」において、まちづくりの目標と基本方向の一つに「機能的で魅力あふれる都市環境づくり」として「市民の健康で文化的な生活環境を確保し、都市としての健全な発展を維持するため、効率的で計画的な土地利用を推進するとともに、本市に受け継がれてきた歴史的・文化的特色を活かしながら、愛着の持てる良好な都市空間の形成を図るなど機能的で魅力あふれる都市環境づくりに努めます。」としている。また基本計画では「米子駅周辺について、山陰地方の玄関としてふさわしい都市機能の集積と優れた都市環境の創出を図ります。」としている。

② 新市建設計画（H17～H31） 策定 平成16年9月

市町村の合併の特例に関する法律第5条に基づき策定された「米子市・淀江町新市まちづくり計画」で、基本目標の一つに「交流と連携を育む基盤づくり」を掲げ、その中で、魅力ある市街地の形成について「米子駅周辺においては山陰地方の玄関としてふさわしい都市機能の集積と優れた都市環境の創出を推進する。また、既成市街地における都市機能の増進と新市街地における秩序ある都市化を推進します。」とし、また、道路網の整備について「市街地を中心に安全かつ快適な交通の確保と防災の機能を併せ持つ都市計画道路の整備を進めるとともに、国・県道の整備に合わせて有効に機能する交通網となり周辺地域との交流の基盤となる幹線市道の整備を進めます。」としている。

③ 米子市都市計画マスタープラン（H16～H32） 策定 平成16年3月

都市整備の方針において、米子駅南地区について、その立地特性を活かし道路等基盤施設の拡充整備を前提として商業地への転換を検討するとしており、まちづくりの方針として次のようにしている。

- (a) 米子駅周辺については、整備された駅北地区の整備とともに駅南地区の都市機能集積を促進し、南北の一体化による交流の拠点としての形成を図る。
- (b) 米子駅の南北一体化により、交通結節点としての機能向上を図るため、駅南地区への道路・広場の整備を検討する。
- (c) 公共交通機関の利用促進を図るため、必要とされる基盤施設や米子駅周辺の交通結節点としての機能の充実を図る。
- (d) 米子駅の南北一体化構想に基づき、米子駅南口土地区画整理事業等により、駅前広場等の交通結節点機能（南口バスターミナルの整備）、コンベンション支援機能、文化機能の集積を図る。

3. 米子駅周辺地域における問題点と課題

①都心居住の推進

- (a) 中心市街地の居住人口の増加による地域コミュニティの強化や防犯環境の向上
- (b) 中心市街地の居住人口の増加による商業活動の活性化
- (c) 道路、公園、下水道、病院、商業施設等の既存ストックの活用による投資の縮減
- (d) 低未利用地の有効活用による固定資産税等の税収増加

②商業の活性化

- (a) 魅力ある商業施設等の立地
- (b) まちなかの回遊性と賑わいの創出
- (c) 人が集い触れ合える交流空間の創出
- (d) 公共交通機関の利用促進

③交通環境の確保

- (a) 自動車交通の安全性の確保
- (b) 自転車・歩行者の安全性、利便性の確保
- (c) バリアフリー化の推進
- (d) 観光バス等に対応した交通結節機能の増進

④駅南北地区の土地利用と都市機能の連携

- (a) 駅南北地区の連絡による利便性の確保
- (b) 駅南地区の回遊性と交流できる施設整備の促進
- (c) 駅南地区の未利用地の適正（計画的）かつ、土地利用の推進

⑤市民、米子駅利用者のニーズ

米子商工会議所青年部による市民アンケート（駅前、エルモール商店街各100人）

- | | | |
|---------------------------|-------|--------|
| (a) 米子駅の改善について・・・新しくして欲しい | 駅前54名 | 商店街80名 |
| (b) 米子駅に必要な施設・・・ショッピング施設 | 駅前60名 | 商店街72名 |
| (c) 米子駅南北一体化の実現・・・便利になる | 駅前70名 | 商店街89名 |

4. 問題点と課題から見た将来のまちづくりの方向性

①まちづくりの方向性

(a) 都心居住の推進

米子駅周辺地区を含む中心市街地は、交通の便に恵まれ、公共施設、商業施設、病院など多様な都市機能がコンパクトに集積しており、子供から高齢者まで誰もが出かけられる安全で利便性の高い環境を提供するとともに、便利で暮らしやすいまちの機能を向上させることにより、安心していきいきと暮らすことができるまちを目指すことが必要である。

(b) 商業の活性化

商業地は商店の集積の場のみならず、交流や遊びの場としての機能を複合的に有しており、まちの顔としての魅力を高め、にぎわいの再生を図るとともに、歩いて楽しく再び訪れたいくなるような魅力とにぎわいのあるまちを目指すことが必要である。

(c) 交通環境の確保

米子駅は本市の交通の結節点で、都市基盤の整備が図られ公共交通の利便性にも優れており、南北地区の連絡によりその機能と求心力を高めるとともに、歩行者、自転車が安心して安全に暮らせるまちを目指すことが必要である。

また、高齢化社会が進む中、路線バス等の果たす役割は大きく、日常的な公共手段を確保するために、バス交通システムの構築と利用促進、環境整備を図っていくことが必要である。

(d) 南北地区の土地利用と都市機能の連携

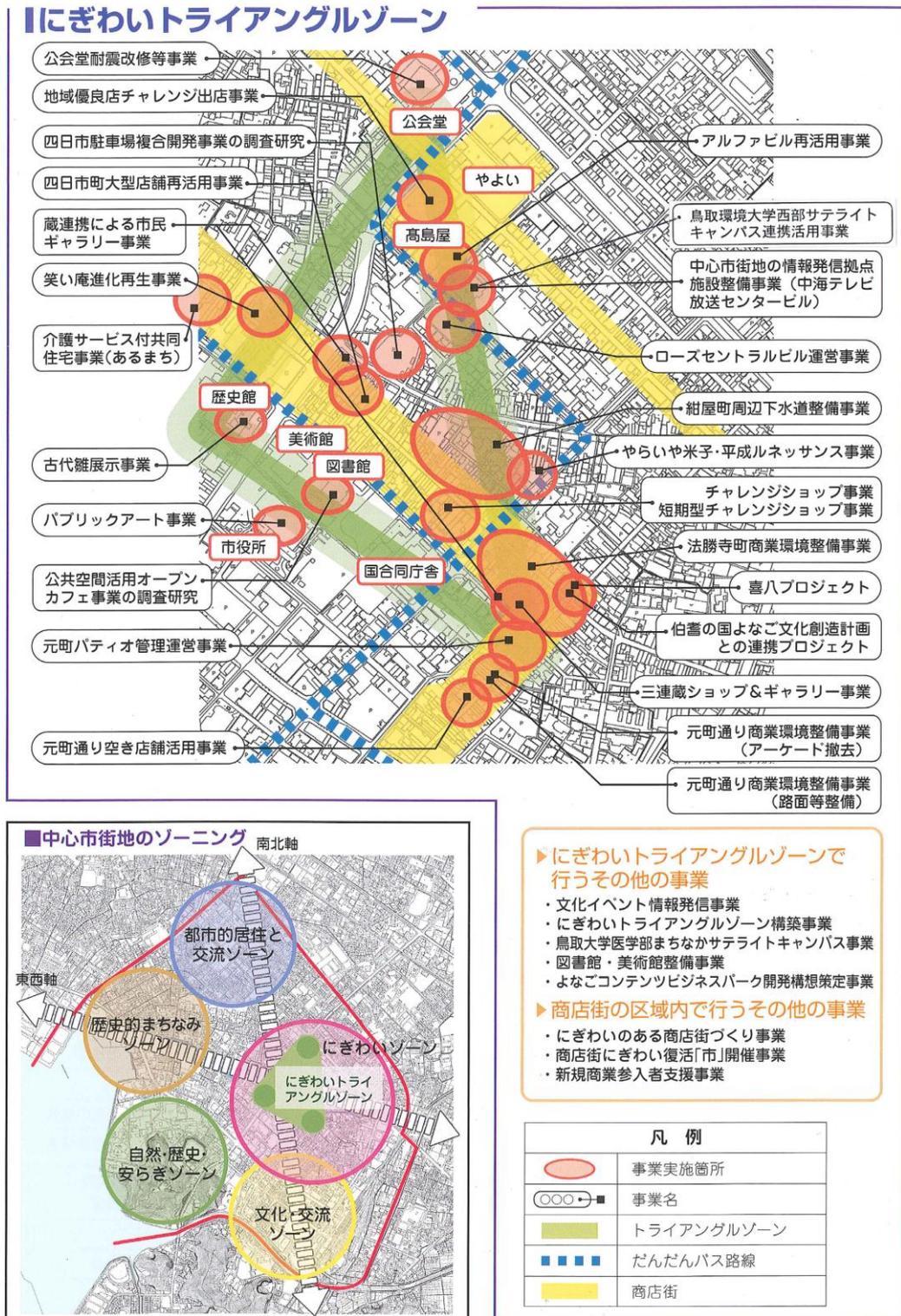
米子駅南北地区を連絡することにより、歩行者、駅利用者、自転車の利便性の向上と、駅南地区の土地利用の促進を図り、南北地区の都市機能の連携を図るとともに、未利用地の土地利用の転換を誘導し、駅南北地区の一体的なまちづくりを目指すことが必要である。

(e) 市民、駅利用者のニーズ

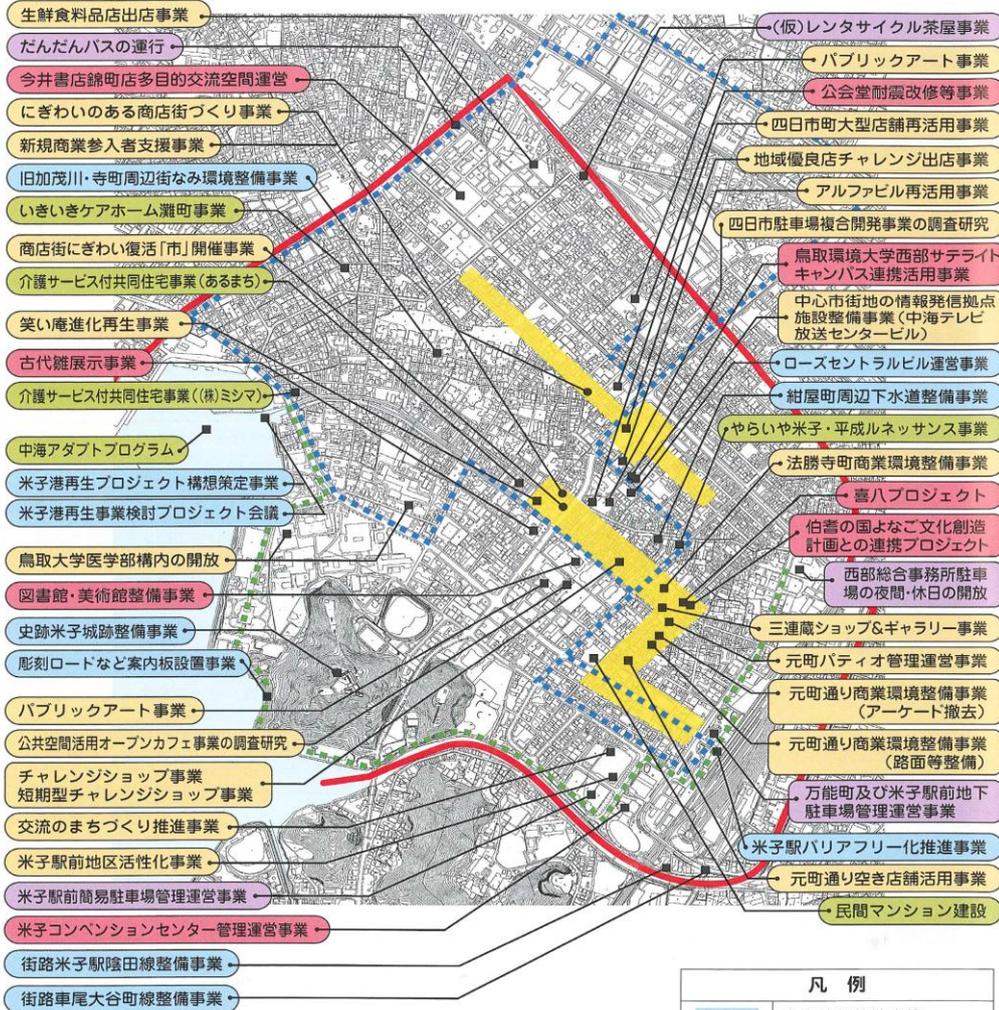
米子駅周辺地区の整備に当たっては、市民や駅利用者など広く意見を聞くとともに、費用対効果面から大規模投資的事業に対する市民の理解を得ることが必要である。

5. 中心市街地の活性化

①米子市中心市街地活性化基本計画の事業等の概要



事業等の実施箇所図



中心市街地の区域内で行うその他の事業

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道のバリアフリー化 ・ まちの案内看板設置事業 ・ まちなか居住支援事業 ・ 共同建替え等促進事業 ・ まちなかサービス事業 ・ 移住定住相談窓口の設置 ・ 住宅リフォーム相談窓口の設置 ・ 環境美化推進事業 ・ バリアフリー基本構想策定事業 ・ レンタサイクル事業 ・ もっと知りたい米子城事業 ・ 地域の魅力再発見事業 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鳥取大学医学部まちなかサテライトキャンパス事業 ・ 蔵連携による市民ギャラリー事業 ・ まちなか散策情報発信事業 ・ 文化イベント情報発信事業 ・ にぎわいトライアングルゾーン構築事業 ・ 下町観光ガイド ・ 加茂川・中海遊覧の運航 ・ コンベンション開催支援事業 ・ 情報発信事業 ・ 中心市街地活性化協議会の運営 ・ 中心市街地活性化情報発信事業 ・ よなごコンテンツビジネスパーク開発構想策定事業 |
|---|--|

凡例

	市街地の整備改善
	都市福祉施設の整備
	まちなか居住の推進
	商業の活性化
	公共交通の利便性の増進
○○○	事業実施箇所及び事業名 (ただし、●は商店街を 対象に行う事業を示す。)
■ ■ ■ ■	だんだんバス路線
■ ■ ■ ■	彫刻ロード
	中心市街地の区域
	商店街

【検討会議における意見】

米子駅の南北一体化のみに着目するのではなく、中心市街地全体の各事業との相乗効果、及び補完性を十分に考慮に入れる必要があると考えられる。

② JR米子駅バリアフリー化推進事業の概要

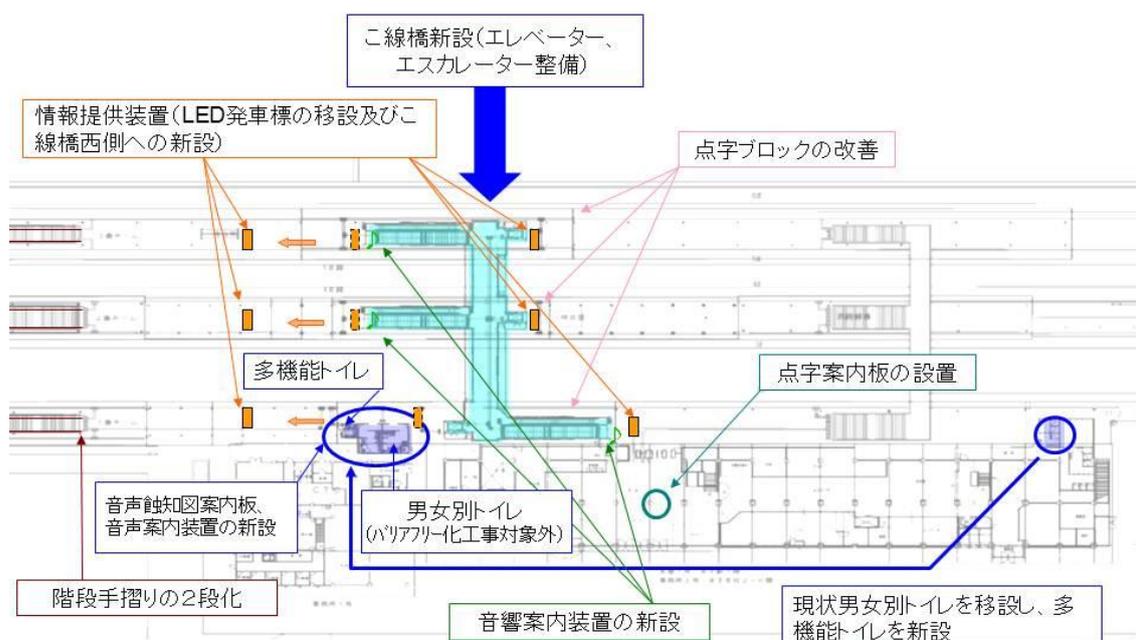
1 事業内容等

- (1) 事業主体 西日本旅客鉄道株式会社
- (2) 実施年度 平成21～23年度（3ヵ年）
- (3) 事業概要
 こ線橋新設（階段3箇所、階段幅2m・通路幅3m）
 エレベーター3基（11人乗・貫通型）
 エスカレーター3基（上り専用・600型）
 多機能トイレ、誘導・警告ブロック、2段手すり
 点字案内板、音声・音響案内装置、音声触知図案内板、
 情報提供装置（LED発車標）

(4) 概算事業費及び負担区分 （単位：千円）

	交通施設バリアフリー化設備整備費補助金対象工事	交通施設バリアフリー化設備整備費補助金対象外工事費	合 計
J R	539,689	39,261	578,950
米子市	269,845	579,656	849,501
合 計	809,534	618,917	1,428,451

米子駅バリアフリー化工事計画概要



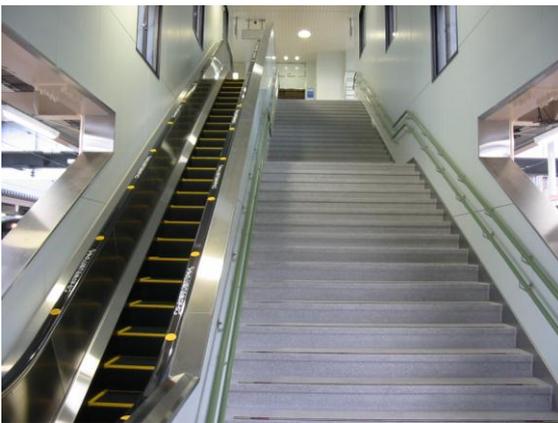
J R米子駅バリアフリー化現況写真



(こ線橋の通路 W=3m)



(2番ホーム上のエレベーター)



(2番ホームのエスカレーター)



(多機能トイレ)

6. 米子駅南北一体化による費用対効果の試算

担当部局名	建設部	担当課	都市計画課
対象事業名	米子駅南北自由通路・米子駅南口広場整備事業		
補助金名	国土交通省所管補助事業		
事業内容	<p>目的 JR山陰本線により分断されている米子駅周辺の市街地を高架橋の自由通路で駅南北を結び、併せて駅南側に交通広場を整備し、南北間の交通ネットワーク形成と米子駅周辺の活性化を図る。</p> <p>事業概要</p> <p>場 所 米子市 弥生町、目久美町地内</p> <p>工事概要 自由通路 橋長 L=105m 幅員 W=7m(有効幅員W=6m)</p> <p>交通広場 面積 約3,400㎡</p> <p>事業期間 約10年間</p> <p>事業費 約6,300百万円(平成18年度基本計画報告書) 約5,500百万円(バリアフリー化工事費相当分を除く)</p>		

費用対効果分析

1. 便益の考え方	<p>便益=(当該広場・自由通路を整備しなかった場合に発生する費用) -(当該広場・自由通路を整備した場合に発生する費用)</p>																												
2. 設定条件	<p>供用年次 10年後 便益計算期間:供用年から50年</p> <p>価格基準年 平成23年 平成33年度価格へ換算するための割引率 4%/年</p>																												
3. 将来乗降客数	<p>米子市人口と米子駅乗降客数の推移 (人)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H18</th> <th>H19</th> <th>H20</th> <th>H21</th> <th>H22</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>人口</td> <td>149,750</td> <td>149,730</td> <td>149,153</td> <td>148,873</td> <td>148,915</td> </tr> <tr> <td>乗降客数</td> <td>8,104</td> <td>8,056</td> <td>7,838</td> <td>7,336</td> <td>7,412</td> </tr> <tr> <td>人口に対する駅利用率</td> <td>5.4%</td> <td>5.4%</td> <td>5.3%</td> <td>4.9%</td> <td>5.0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>駅の平均利用率 今後も5.0%と想定する</p> <p>人口の将来推計 平成32年推計値 141,236人(米子市推計)</p> <p>平成32年推計乗降客数 $141,236人 \times 5.0\% = 7,062人/日 \approx 7,060人/日$</p>						H18	H19	H20	H21	H22	人口	149,750	149,730	149,153	148,873	148,915	乗降客数	8,104	8,056	7,838	7,336	7,412	人口に対する駅利用率	5.4%	5.4%	5.3%	4.9%	5.0%
	H18	H19	H20	H21	H22																								
人口	149,750	149,730	149,153	148,873	148,915																								
乗降客数	8,104	8,056	7,838	7,336	7,412																								
人口に対する駅利用率	5.4%	5.4%	5.3%	4.9%	5.0%																								

4. 便益計算

米子駅南口広場

(1) 南北広場総利用者推計

$$\text{総利用者数(歩行者数)} = \text{鉄道乗降人員} \times \alpha \quad (1.5)$$

(α : 交通需要予測ハンドブック 48年式による地方中心駅の外生変数)

(2) 南口広場利用者推計(米子駅南北一体化基本計画報告書を参考に推計)

米子駅2km圏内人口比から、北側73%、南側27%とする

(3) 歩行者の時間短縮便益(米子駅南北一体化基本計画報告書を参考に推計)

$$\text{歩行者の時間短縮便益} = \text{歩行者等利用者数(人/日)} \times \text{平均短縮時間}$$

$$(3.39 - 1.31 \text{分/人}) \times \text{賃金率}(40 \text{円/分} \cdot \text{人}) \times 365 \text{日}$$

(自由通路歩行時間 = $105 \text{m} \div 80 \text{m/min} = 1.31$)

(賃金率: 都市再生総合整備事業及び市街地環境整備事業の新規採択時評価マニュアル案)

(4) 歩行者の移動サービス向上便益

$$\text{移動サービス向上便益} = \text{南口広場利用者数(人/日)} \times \text{支払意志額}(20 \text{円/人}) \times 365 \text{日}$$

(支払意志額: 都市再生総合整備事業及び市街地環境整備事業の新規採択時評価マニュアル案)

(5) 施設存在便益

$$\text{施設存在便益} = \text{南口広場利用者数(人/日)} \times \text{支払意志額}(2 \text{円/人}) \times 365 \text{日}$$

(支払意志額: 都市再生総合整備事業及び市街地環境整備事業の新規採択時評価マニュアル案)

(6) 自動車の移動時間短縮便益(費用便益分析マニュアル: 連続立体事業編)

$$\text{移動時間短縮便益} = \text{交通量(台/日)} \times \text{短縮時間(分)}$$

$$\times \text{時間価値原単位(円/分} \cdot \text{台)} \times 365 \text{日}$$

利 用 者 数	鉄道乗降人員	7,060 人
	南北広場総利用者数	10,590 人
	南口広場利用者数	2,860 人
	歩行者等利用者数	1,570 人
便 益	歩行者の時間短縮便益	47.7 百万円
	歩行者の移動サービス向上便益	20.9 百万円
	施設存在便益	2.1 百万円
	自動車の移動時間短縮便益	13.9 百万円
	総便益	84.6 百万円

	<p>南北自由通路</p> <p>(1)自由通路利用者推計(米子駅南北一体化基本計画報告書を参考に推計) 利用者数(歩行者数)=鉄道乗降人員+自由通路通過利用者(10%)</p> <p>(2) 歩行者の時間短縮便益 歩行者の総時間費用=自由通路利用者数(人/日)×平均短縮時間(分/人) ×賃金率(40円/分・人)×365 日</p> <p>(3) 歩行者の移動サービス向上便益 歩行者の移動サービス向上便益=自由通路利用者数(人/日)×支払意志額 (20円/人)×365 日</p> <p>(4) 上下移動快適性向上便益 上下移動快適性向上便益=自由通路利用者数(人/日)×支払意志額(2円/人)× 365 日</p> <p>(5) 施設存在便益 施設存在便益=自由通路利用者数(人/日) ×支払意志額 2(円/人)×365 日</p> <p>(6) 悪天候対応快適性向上便益 施設存在便益=自由通路利用者数(人/日) ×支払意志額(2 円/人)×365 日</p> <table border="1" data-bbox="560 1317 1323 1664"> <tr> <td>自由通路利用者数</td> <td>7,770 人/日</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">便 益</td> <td>歩行者の時間短縮便益</td> <td>148.6百万円</td> </tr> <tr> <td>歩行者の移動サービス向上便益</td> <td>56.7百万円</td> </tr> <tr> <td>上下移動快適性向上便益</td> <td>5.7百万円</td> </tr> <tr> <td>施設存在便益</td> <td>5.7百万円</td> </tr> <tr> <td>悪天候対応快適性向上便益</td> <td>5.7百万円</td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td>222.4百万円</td> </tr> </table>	自由通路利用者数	7,770 人/日	便 益	歩行者の時間短縮便益	148.6百万円	歩行者の移動サービス向上便益	56.7百万円	上下移動快適性向上便益	5.7百万円	施設存在便益	5.7百万円	悪天候対応快適性向上便益	5.7百万円	総便益	222.4百万円
自由通路利用者数	7,770 人/日															
便 益	歩行者の時間短縮便益	148.6百万円														
	歩行者の移動サービス向上便益	56.7百万円														
	上下移動快適性向上便益	5.7百万円														
	施設存在便益	5.7百万円														
	悪天候対応快適性向上便益	5.7百万円														
	総便益	222.4百万円														
<p>5. 検討期間 内に発生する 総便益</p>	<p>総便益=Σ検討期間(各年次の便益)</p> <p>(各年次の便益)=(供用年次の便益)×(供用年から各年次までの伸び率)×(各年次割引率)</p> <p>(各年次割引率)={1/(1+0.04)^{(t-22)}} (t: 平成年次・・・40年)</p>															

	<table border="1"> <tr> <td>米子駅南口広場便益</td> <td>84.6百万円</td> </tr> <tr> <td>南北自由通路便益</td> <td>222.4百万円</td> </tr> <tr> <td>各年次割引率</td> <td>0.49</td> </tr> <tr> <td>各年次の便益</td> <td>150.4百万円</td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td>6,016百万円</td> </tr> </table>	米子駅南口広場便益	84.6百万円	南北自由通路便益	222.4百万円	各年次割引率	0.49	各年次の便益	150.4百万円	総便益	6,016百万円										
米子駅南口広場便益	84.6百万円																				
南北自由通路便益	222.4百万円																				
各年次割引率	0.49																				
各年次の便益	150.4百万円																				
総便益	6,016百万円																				
6. 検討期間に要する総投資額	<p>総投資額 = Σ 事業期間[(工事費 + 補償費).....① + Σ 検討期間[(各年次の維持管理費).....② - 用地残存価値(H23年価値に換算).....③</p> <p>① (工事費 + 用地費 + 補償費)の総投資額(平成23年価値に換算) ② 維持管理費の総投資額(40年分) = 15百万円 × 40年間 ③ 用地残存価値 = 総用地費(372) × $\{1/(1+0.04)^{(建設期間+40)}\}$ (建設期間・・・10)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業費-10%</th> <th>事業費±0</th> <th>事業費+10%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費</td> <td>4,950百万円</td> <td>5,500百万円</td> <td>6,050百万円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>600百万円</td> <td>600百万円</td> <td>600百万円</td> </tr> <tr> <td>用地残存価値</td> <td>52百万円</td> <td>52百万円</td> <td>52百万円</td> </tr> <tr> <td>総投資額</td> <td>5,498百万円</td> <td>6,048百万円</td> <td>6,598百万円</td> </tr> </tbody> </table>		事業費-10%	事業費±0	事業費+10%	事業費	4,950百万円	5,500百万円	6,050百万円	維持管理費	600百万円	600百万円	600百万円	用地残存価値	52百万円	52百万円	52百万円	総投資額	5,498百万円	6,048百万円	6,598百万円
	事業費-10%	事業費±0	事業費+10%																		
事業費	4,950百万円	5,500百万円	6,050百万円																		
維持管理費	600百万円	600百万円	600百万円																		
用地残存価値	52百万円	52百万円	52百万円																		
総投資額	5,498百万円	6,048百万円	6,598百万円																		
7. 費用便益比	<p>費用便益比 = 総便益 ÷ 総投資額</p> <table border="1"> <tr> <td>B/C</td> <td colspan="2">1.00</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">感度分析 (B/C)</td> <td>事業費-10%</td> <td>事業費+10%</td> </tr> <tr> <td>1.09</td> <td>0.91</td> </tr> <tr> <td>建設期間-1年</td> <td>建設期間+1年</td> </tr> <tr> <td>1.00</td> <td>1.00</td> </tr> </table>	B/C	1.00		感度分析 (B/C)	事業費-10%	事業費+10%	1.09	0.91	建設期間-1年	建設期間+1年	1.00	1.00								
B/C	1.00																				
感度分析 (B/C)	事業費-10%	事業費+10%																			
	1.09	0.91																			
	建設期間-1年	建設期間+1年																			
	1.00	1.00																			

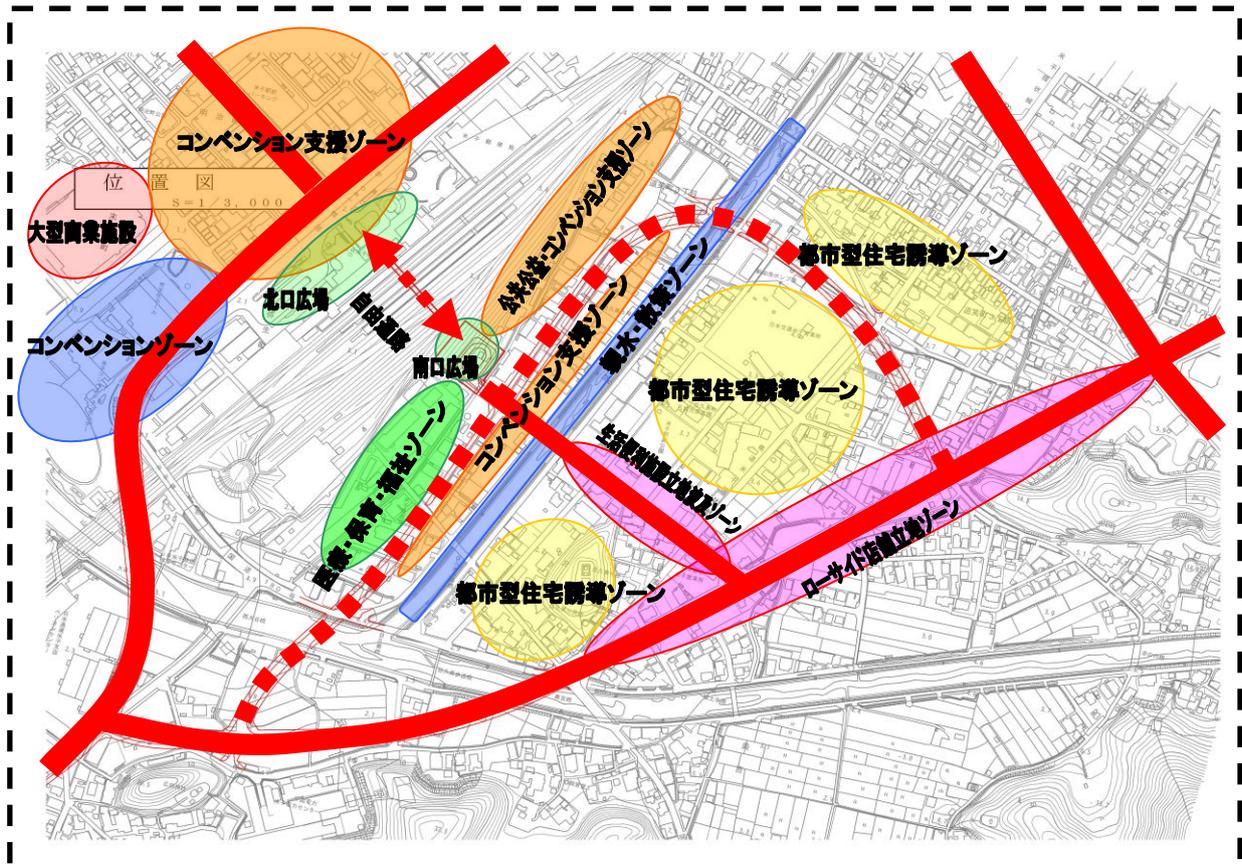
【考 察】

米子駅南北一体化基本計画（平成 18 年度）の概算事業費を参考に、駅南地区の具体的な土地利用の計画を考慮せず、現状の状態で算出した場合の費用対効果（B/C）は 1.00 となり、事業費及び建設期間の感度分析では最小 0.91、最大 1.09 となり、事業化に必要な 1.0 の前後となっている。そのため、最小の費用対効果が確実に 1.0 を上回り、事業の効果を得るためには、駅南地区の具体的な開発計画を促進し、自由通路及び駅南広場の利用者を増大させることにより、駅南北の活発な交流を図り、事業化による便益（BENEFIT）を向上させることが必要である。

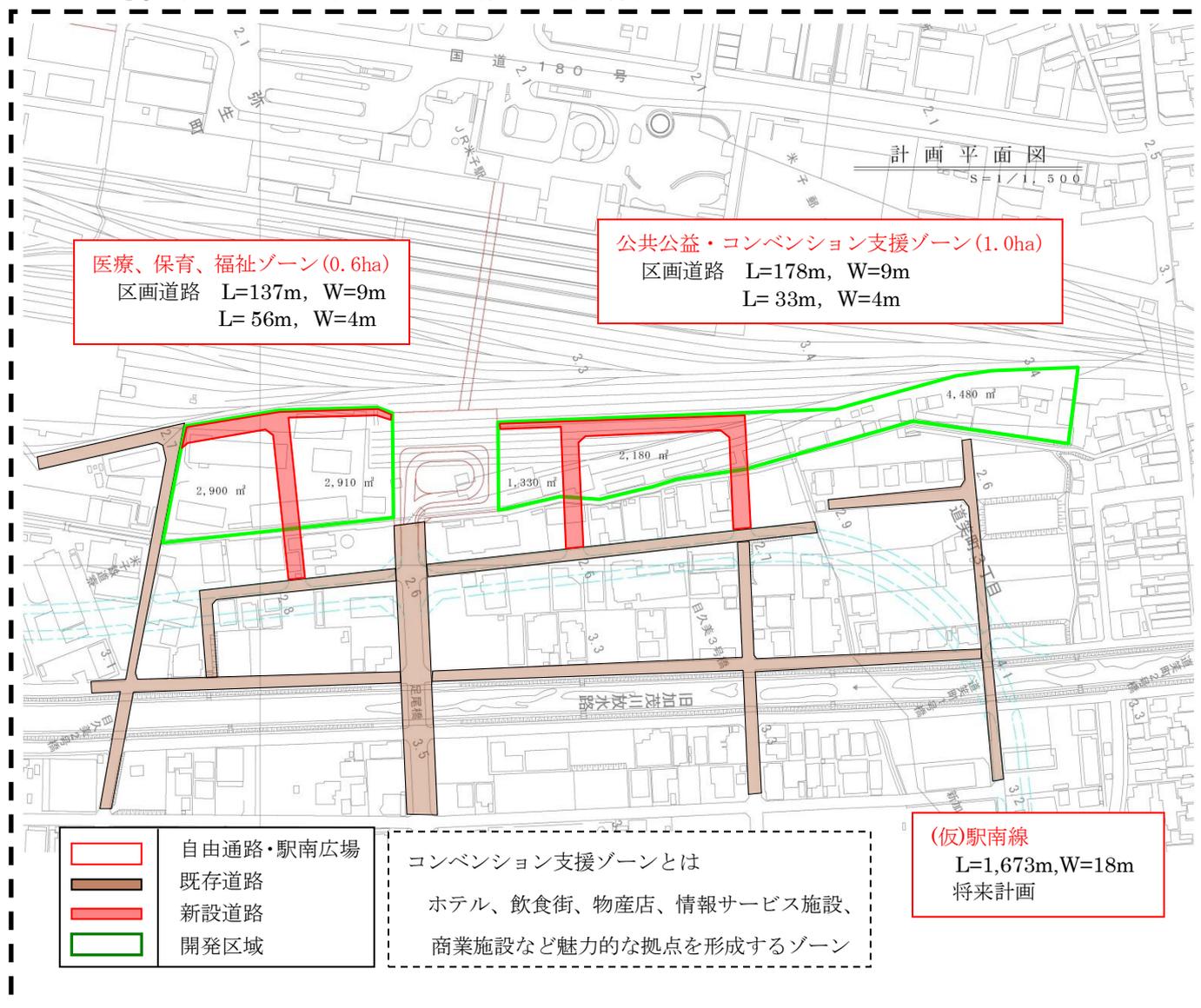
7. 米子駅南地区の土地利用計画（素案）

①米子駅周辺のまちづくり構想図(調整会議素案)

米子市の将来像として、上位計画及び調整会議での検討を踏まえ、下図のように設定した。



②JR敷地内の土地利用計画図（調整会議素案）



各ゾーンにおいて必要と思われる施設

【公共公益・コンベンション支援ゾーン】

- ① 国・県・市などのサテライト機能を持った行政サービス施設
- ② 観光客、出張者、市民が休憩、買い物ができる飲食店、物産店等
- ③ 企業の支社、支店の受け皿となるIT化に対応したビル等
- ④ NPO法人等社会的事業のための貸事務所などサポート施設

【医療・保育・福祉ゾーン】

- ① 公共交通の利用者が利用できる病院
- ② 高齢者の方が安心して住める、福祉施設と一体となった高齢者住宅等
- ③ 働く人が安心して利用できる託児所等

8. 米子駅南地区の開発に対する意向調査

検討会議で検討中の土地利用計画図（素案）に対して参考資料とするため、意向調査を行ったものである。

① 調査目的

この調査は、米子駅南地区の JR 敷地内の開発区域に対する民間事業者及び公共機関の関心や参画意欲、土地利用計画に対する意見等を把握するために実施し、土地利用計画案を作成する際の参考資料として活用するため行った。

② 実施期間

平成 23 年 9 月 9 日～平成 23 年 9 月 30 日まで

③ 用語及び区域

- ・米子駅周辺地域とは、米子駅北地区と米子駅南地区を示し、米子駅北地区とは明治町、末広町、万能町等の地区で、米子駅南地区とは、目久美町、道笑町、美吉等の地区。
- ・JR 敷地内の開発区域とは、土地利用検討区域図に示した 1.6ha の区域。
- ・米子駅南北一体化事業とは、自由通路及び南口広場を整備し、駅の南北一体化を図る事業。

④ 調査方法

米子市内、又は米子市周辺都市に本社、支店及び営業所等が存在する大手民間企業及び支部、支店等の出先機関が存在する国県市の行政機関を対象として、郵送により調査票の回収を行った。

⑤ 調査対象事業所数及び回答数

調査対象	依頼	回答	回答無
デベロッパー	6	3	3
ゼネコン	7	5	2
コンサルタント	2	1	1
ファイナンス	4	2	2
合計	19	11	8

調査対象	依頼	回答	回答無
国関係	12	8	4
県関係	6	5（うち白紙1）	1
市関係	14	14	0
合計	32	27	5

(1) 民間事業者に対する意向調査について (抜粋)

①Q3について

米子駅周辺地域について、他の周辺都市駅前と比較して、どのような点に改善が必要だと思いますか。(複数回答可)

【要旨】

他の周辺都市駅前と比較すると約29%が「駅周辺の人口減少の改善が必要」、次いで、「商業施設の不足」と「公共施設の不足」が続いており、現状の駅周辺地区における人口減少についての危機感、また、魅力ある商業施設、及び人が集まる公共施設の不足に対する不満度が高いと考えられる。

選択項目	人数	構成比
JR・バス等の公共機関	3	12.5%
駅周辺の人口減少	7	29.2%
商業施設が不足	5	20.8%
他都市に比べ土地価格が高い	0	0.0%
公共施設が不足	5	20.8%
マンション等が不足し 住み難い	1	4.2%
病院・医療機関が不足	0	0.0%
景観や環境等が悪い	1	4.2%
その他	2	8.3%
無回答	0	0.0%
合計	24	100.0%

②Q4について

米子駅周辺地域について、米子市内の他地区と比較して、どのような特性や優位性があると思いますか。(複数回答可)

【要旨】

米子市内の他地区と比較すると、約44%が「JR・バス等の公共機関の充実」、次いで、「商業施設が多く立地」、「公共施設が多く立地」、「病院・医療機関が充実」と続いており、他地区に比べると公共交通機関の利便性が高いと評価され、米子駅を中心に交通結節点としての機能が備わっているという評価が高いと考えられる。

選択項目	人数	構成比
JR・バス等の公共機関の充実	8	44.4%
駅周辺に人口集中	0	0.0%
商業施設が多く立地	3	16.7%
土地価格が安い	0	0.0%
公共施設が多く立地	2	11.1%
マンション等が多く住み易い	1	5.6%
病院・医療機関が充実	2	11.1%
景観や環境等が良い	1	5.6%
その他	1	5.6%
無回答	0	0.0%
合計	18	100.0%

③Q10、Q11 について

- ・ JR 敷地内の開発面積（1.6ha）の規模についてどのようにお考えですか。
- ・ JR 敷地内の開発区域（1.6ha）の形状についてどのようにお考えですか。

【要旨】

開発面積については、半数以上が「開発面積は適当である」としている一方、開発形状については、半数以上が「開発形状が適当でない」としており、進出に対し制約、制限することへの懸念もある。また、1.6ha の JR 敷地内の開発区域面積は、商業施設ビル等の建設を考慮すると適当な規模と考えるが、民間事業所の積極的な進出を可能とするためにも、形状をなるべく整形な土地にすることの検討が必要となるのではないかと考える。事実、Q7 の問では 9 割の民間事業者がこの事業に対し、関心を持っている結果となっており、また Q8 の問では半数近くが「開発ポテンシャルは将来的に高くなる可能性はある」という結果となっており、今後、形状の見直し、又は立地条件等によっては民間事業者の意向に合う条件となるのではないかと考える。

選択項目	人数	構成比
開発面積は、適当である。	6	54.5%
開発面積が、狭い。	3	27.3%
開発面積が、広い。	1	9.1%
その他	1	9.1%
無回答	0	0.0%
合計	11	100.0%

選択項目	人数	構成比
開発区域の形状は、適当である。	4	36.4%
開発区域の形状が、適当でない。	6	54.5%
その他	1	9.1%
無回答	0	0.0%
合計	11	100.0%

④Q13 について

JR 敷地内の開発計画（1.6ha）を実施するのに、具体的に必要と思われる施設はありますか。（複数回答可）

【要旨】

具体的に必要と思われる施設として、24%が「駐車場」、次いで「賃貸住宅」、「遊技場」（映画館・ボーリング場など）、「病院・医療機関」、「マンション」、「その他」が同数で続いており、駅利用者の駐車場不足解消を望む声大きいと考えられる。また、公共交通機関が充実している開発区域に「病院・医療機関」、「居住施設」、「遊技場」などの施設を配置することで、多くの方の利便性が高まり、駅周辺の賑わいにも繋がるのではないかと考えられる。

選択項目	人数	構成比
賃貸オフィス	0	0.0%
分譲住宅	0	0.0%
賃貸住宅	3	12.0%
ホテル	0	0.0%
コンベンションホール	0	0.0%
フィットネス・スポーツジム	1	4.0%
遊技場(映画館・ボーリング場など)	3	12.0%
教育・カルチャー	0	0.0%
保育園・託児所	1	4.0%
病院・医療機関	3	12.0%
駐車場	6	24.0%
マンション	3	12.0%
行政機関の窓口	2	8.0%
サテライトキャンパス	0	0.0%
その他	3	12.0%
無回答	0	0.0%
合計	25	100.0%

その他の意見

- 飲食スペース
- サービス付き高齢者向け住宅等の福祉施設
- 具体的なニーズありきの開発にすべき

⑤Q14 について

JR 敷地内の開発区域 (1.6ha) の土地利用を検討するにあたり、実現性の高い計画とするためには、どのような点について留意したほうがよいと思いますか。

(意見)

- 駅南地区は駅北地区の発展を助長するように考えるべきであり、決して競合するような施設を誘致しない事が重要である。
- 南北間での車の通行が便利になることが必要。また、人を集める工夫が必要である。
- 特徴のある一点集中開発をした方が良い。また、回廊的なショッピング施設を工夫した展開が必要である。
- 自由通路を出来るだけ短くする必要がある。
- 地元ニーズ (住居、福祉等) の高い用途の導入を優先的にすべきである。

⑥Q15 について

米子駅南北一体化事業が事業化されることとなった場合、JR 敷地内の開発区域（1.6ha）において貴社における参画の可能性についてお尋ねします。

【要旨】

半数以上が「現時点で判断できない」、次いで「進出施設等の目途があれば、開発の可能性はある」と続いており、事業の進め方、条件等によっては、進出の可能性があると考えられる。

選択項目	人数	構成比
進出施設等の目途があれば、開発の可能性はある。	3	27.3%
社会経済状況が好転すれば、開発の可能性はある。	0	0.0%
開発の可能性はない。	2	18.2%
現時点で判断できない。	6	54.5%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	11	100.0%

⑦Q16 について

（その他意見）

- 加茂川放水路に沿って緑地公園と駐車場を整備し、自転車道及び歩道でコンベンション周辺の彫刻ロードと連結するとよい。
- 駅南北一体化事業も含めた複合的な開発が必要である。
- コンベンション参加者や観光客の「おもてなし」の機能は駅北に集中した方がよい。
- 100mの自由通路を使って駅南に移動させるには、相当魅力のある機能が必要。
- 駅南は、コンパクトシティを念頭におき、都心と居住の促進、当該エリアの市民の利便性向上のために整備した方がよい。
- 米子市の財政面を考慮しなければならない。

(2) 公共機関に対する意向調査について (抜粋)

①Q2について

米子駅周辺地域について、他の周辺都市駅前と比較して、どのような点に改善が必要だと思いますか。(複数回答可)

【要旨】

他の周辺都市駅前と比較すると約 24% が「商業施設が不足」、次いで「駅周辺の人口減少」と続いており、現状の駅周辺地区のアーケード等の商業施設の衰退、また高齢化による人口減少に対する危機感が高いと考えられる。

選択項目	人数	構成比
JR・バス等の公共機関	1	1.6%
駅周辺の人口減少	13	21.0%
商業施設が不足	15	24.2%
他都市に比べ土地価格が高い	1	1.6%
公共施設が不足	8	12.9%
マンション等が不足し住み難い	4	6.5%
病院・医療機関が不足	7	11.3%
景観や環境等が悪い	3	4.8%
その他	9	14.5%
無回答	1	1.6%
合計	62	100.0%

②Q3について

米子駅周辺地域について、米子市内の他地区と比較して、どのような特性や優位性があると思いますか。(複数回答可)

【要旨】

米子市内の他地区と比較すると、半数が「JR・バス等の公共機関の充実」、次いで「商業施設が多く立地」「公共施設が多く立地」と続いており、他地区に比べると公共交通機関が充実していると評価され、米子駅を中心に交通結節点としての機能が備わっているという評価が高いと考えられる。

選択項目	人数	構成比
JR・バス等の公共機関の充実	25	50.0%
駅周辺に人口集中	0	0.0%
商業施設が多く立地	9	18.0%
土地価格が安い	0	0.0%
公共施設が多く立地	9	18.0%
マンション等が多く住み易い	0	0.0%
病院・医療機関が充実	2	4.0%
景観や環境等が良い	2	4.0%
その他	2	4.0%
無回答	1	2.0%
合計	50	100.0%

③Q8について

米子駅南地区土地利用計画図素案について、どのような感想を持ちますか。

【要旨】

素案について 37%が「適切である」、次いで「機能が不足している」が33%と続いているが、26%が「わからない」と回答しており、

判断の難しいところであり、あらゆる可能性を広げるためにも、区域においてゾーニングを限定しない方向に進めたほうが良いと考えられる。また、Q5では半数以上が、「南地区は今後発展する地区である」という印象を持っていること、さらに、Q6では、ほぼすべての公共機関が「南北一体化事業に関心がある」としており、事業の進め方、条件等によっては進出の可能性があると考えられる。

選択項目	人数	構成比
適切である	10	37.0%
機能が不足している	9	33.3%
わからない	7	25.9%
無回答	1	3.7%
合計	27	100.0%

④Q11について

JR敷地内の開発区域（1.6ha）に配置したほうが良いと思う施設はありますか。
(複数回答可)

【要旨】

配置したほうが良いと思う施設として、約26%が「駐車場」、次いで「病院・医療機関」「行政窓口センター」と続いており、駅利用者の駐車場不足解消を望む声大きいと考えられる。また、公共交通機関が充実している開発区域に「病院・医療機関」、「行政窓口センター」などの施設を配置することで、多くの方の利便性が高まり、駅周辺の賑わいにも繋がるのではないかと考えられる。

選択項目	人数	構成比
行政窓口センター	12	17.1%
保育園・託児所	5	7.1%
病院・医療機関	13	18.6%
教育・カルチャー	5	7.1%
住宅	5	7.1%
駐車場	18	25.7%
高齢者福祉施設	8	11.4%
その他	3	4.3%
無回答	1	1.4%
合計	70	100.0%

⑤Q12 について

JR 敷地内の開発区域（1.6ha）の土地利用を検討するにあたり、実現性の高い計画とするためには、どのような点について留意したほうがよいと思いますか。

- 開発区域のみではなく、駅南全体を考慮し、集客力のある施設を配置する。
- 防災機能を持たせた区域として開発する。
- 居住人口の減少を阻止し、人口増加が図られるような居住環境を整える。

⑥Q13 について

米子駅南北一体化事業が事業化されることとなった場合、JR 敷地内の開発区域（1.6ha）において、参画の可能性について、どのようなお考えをお持ちですか。

【要旨】

参画の可能性について、約 41%が「条件によっては参画する可能性あり」、次いで「無回答」「参画しない」と続いており、事業を行うことが決まっていない段階での調査であり、具体的な計画が決まることで、参画の可能性は高くなるのではないかと考えられる。

選択項目	人数	構成比
参画してもよい	0	0.0%
条件によっては参画する可能性あり	11	40.7%
参画しない	6	22.2%
無回答	10	37.0%
合計	27	100.0%

9. 検討会議における主な意見

(1) 米子駅周辺のまちづくりについて

【主な意見】

- ・ 交通結節点機能を活用し、公共交通機関の利便性を向上させ、開発区域に公共的な事務機関が来ることで、駅北側の利用者も増え、市全体の活力が上がり、経済効果が高いものになる。
- ・ 駅南地区だけでなく、「まちづくり」の意味で米子市全体の活性化という観点から全体的な都市像を描き、それを基に南北地区のまちづくりを行うべきである。
- ・ 環境保護や弱者保護、公共交通機関の利用促進の観点からまちづくりを考えるべきである。

(2) 米子駅南地区の土地利用計画について

【主な意見】

- ・ 南側は住宅地の機能を強化し、北側の機能を補完・支援する機能があれば良く、駅を拠点とした諸活動をするなら、北側に集約したほうが良い。
- ・ 米子市の20年、30年先の将来を見据え、JRの開発用地のみの検討だけでなく、駅周辺地域全体を考慮し、検討していかなければならない。
- ・ この事業はJRの開発用地に一定の目処を付け、そこからいろいろな可能性に発展していく事業である。
- ・ 住居系のモデル地区にすることで、民間企業の具体的な取り組みに発展していけばよい。
- ・ 駅南地区の土地利用を検討するにあたり、中心市街地300ha全体の土地利用の中で、整合性を持たせたあり方を検討すべきである。

(3) 米子駅南北一体化事業について

【主な意見】

- ・南北を一体化して同時に何かを誘致するのではなく、先行投資をして自由通路等を整備すれば、その後企業の誘致、開発が進んでいくのではないのか。
- ・自由通路を整備することで北側と南側を結びつけ、北南で連携し、一体となったまちづくりを進めたら良いのではないのか。

(4) 公共交通機関について

【主な意見】

- ・公共交通機関の利用者を増大させるような、魅力のある事業を行うことが必要で、街中を歩いてもらうことが中心市街地活性化につながる。
- ・今後の高齢化社会を考えると、車社会から公共交通機関へシフトし、歩いて周遊できるまちづくりを進めていくべきである。
- ・街中に人がどうすれば流れ込むのかという政策をとることが、交通政策の方法ではないか。

10. 検討会議のまとめ

(1) 米子駅南地区の土地利用等について

① 都心居住の推進

米子駅周辺地区を含む中心市街地は、交通の便に恵まれ、公共施設、商業施設、病院など多様な都市機能がコンパクトに集積しており、子供から高齢者まで誰もが出かけられる安全で利便性の高い環境を提供するとともに、便利で暮らしやすいまちの機能を向上させることにより、安心していきいきと暮らすことができるまちを目指すことが必要である。

中心市街地では、近年、人口減少や少子高齢化が進展しており、今後もこの傾向が続くと予測されることから、人口増加に資する対策を講じることが喫緊の課題となっている。

中心市街地には、都市基盤や商業・サービス機能など、暮らしやすい環境が備わっており、都市型住宅の供給や居住環境の向上により、都心居住の推進を図ることが必要である。

② 交通環境の確保

車社会を前提とするのではなく、公共交通機関を活用した交通政策を進めることが今後重要となってくる。

米子駅は、山陰地方の交通結節点として、山陰本線、伯備線、境線が乗り入れ、さらに、バス、タクシーの発着点となっており、公共交通機関の拠点となっている。

米子駅周辺は、都市基盤の整備が図られ公共交通の利便性に優れている。自由通路の整備により米子駅南北地区を連絡することで、その機能をさらに高めることは重要である。

③ 駅南地区の土地利用

米子駅南北地区を自由通路で連絡することにより、駅利用者、歩行者、自転車の利便性の向上を図り、また、駅南地区の土地利用の促進を図ることにより、駅の北側、南側の都市機能を明確にし、それぞれの機能が連携できるまちづくりを目指すことができる。

しかし、自由通路を連絡するだけでは、米子駅南側に広がる住宅地の住民にとっては、利便性が高くなると思われるが、駅周辺の施設や鉄道、バスなどの交通手段を利用する場合に限られており、南北一体化の事業効果を高めるためには、駅南地区の開発と一体的に進める必要がある。

駅南地区の土地利用については、中心市街地の人口減少に対応した都市型住宅の

供給などの都心居住の推進を図ることが望ましい。

しかし、JR 敷地内の開発検討区域については、様々な土地利用に対応できるよう具体的な機能・施設を限定しないで、事業進出の可能性を求め、土地利用の転換を図る必要がある。

なお、駅南地区については既に区画整理により整備され、利便性の高い都市型住居地域であり、その構造を変えてまちづくりをするのは望ましくない。

④ 市民、駅利用者のニーズ

米子駅南北一体化を進めるに当たっては、都心居住の推進や公共交通機関への移行など、本市の今後のまちづくりのあり方を見据えるとともに、市民や駅利用者など広く意見を聞き、大規模な投資に対する事業の必要性、事業効果など、市民の理解を得ながらニーズに対応した施策を進め、駅南北地区の都市機能の連携が取れたまちづくりを目指すことが必要である。

特に近年は、大型投資的事業の実施にあたっては、投資効果が厳しく問われている。その点を考慮すれば、本事業の現時点での費用対効果（B/C）は、事業化に必要な1.0前後（0.91～1.09）となっており、事業の便益性を確実なものとするためには、事業内容、規模等を再検証する必要もある。

（2）今後の課題

- ① 民間事業者及び公共機関を対象とした意向調査の結果を見ると、現在の社会経済情勢では、開発需要、開発参入の可能性などが低いと推測される。

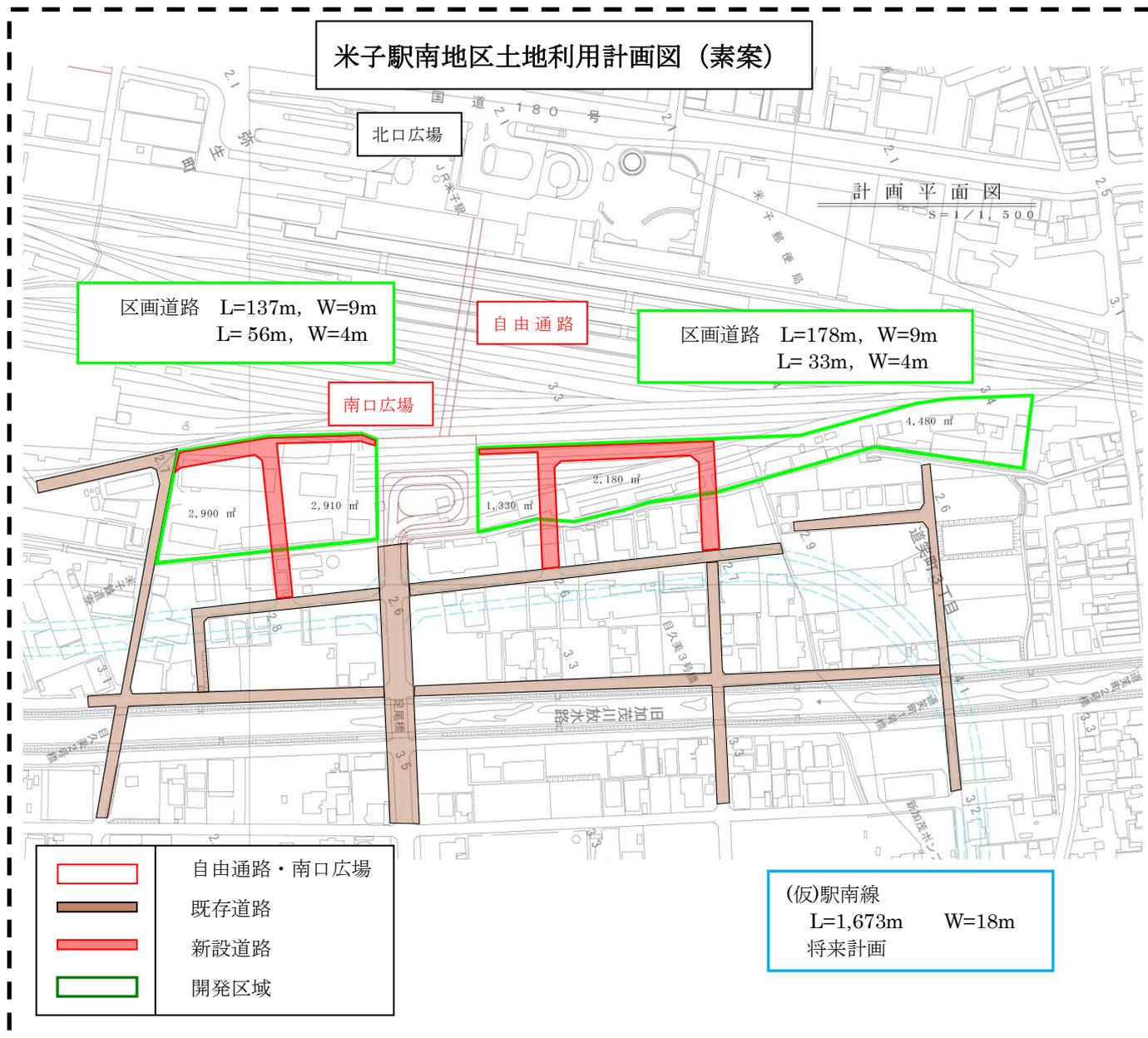
しかし、今回の意向調査は抽出件数が少数であり、この結果をもって結論を出すことに疑問があり、今後状況に応じて、より広範囲な意向調査の実施を検討することも考えられる。

- ② 民間開発参入の可能性を見極めるため、県内事業者に限らず、県外事業者も対象にして進出の可能性を模索していく必要がある。

- ③ 平成18年の米子駅南北一体化基本計画報告書における概算事業費については、基本計画の一部である跨線橋やエレベーター、エスカレーターの設置による米子駅のバリアフリー化が完了していることから、事業手法、事業主体が決まった段階で、それらを考慮した事業費の再検証が必要である。

- ④ 今後の米子駅南北一体化事業の具現化に当たっては、米子駅周辺地区に限定して考えるのではなく、今後20年、30年先の本市全体のあるべき姿を見据え、

まちづくりのあり方、方向性を検討した上で、引き続き社会経済情勢を見ながら事業化の課題、駅南地区の開発の可能性について模索していく必要がある。



【検討会議における提案】

意向調査の結果から、駅南地区に配置したほうが良い施設として、行政、病院・医療、福祉、駐車場などの様々な施設が挙っており、現段階では地区毎の具体的なゾーニングは限定しないこととし、提案される土地利用に対して柔軟に対応することが望ましいと考える。

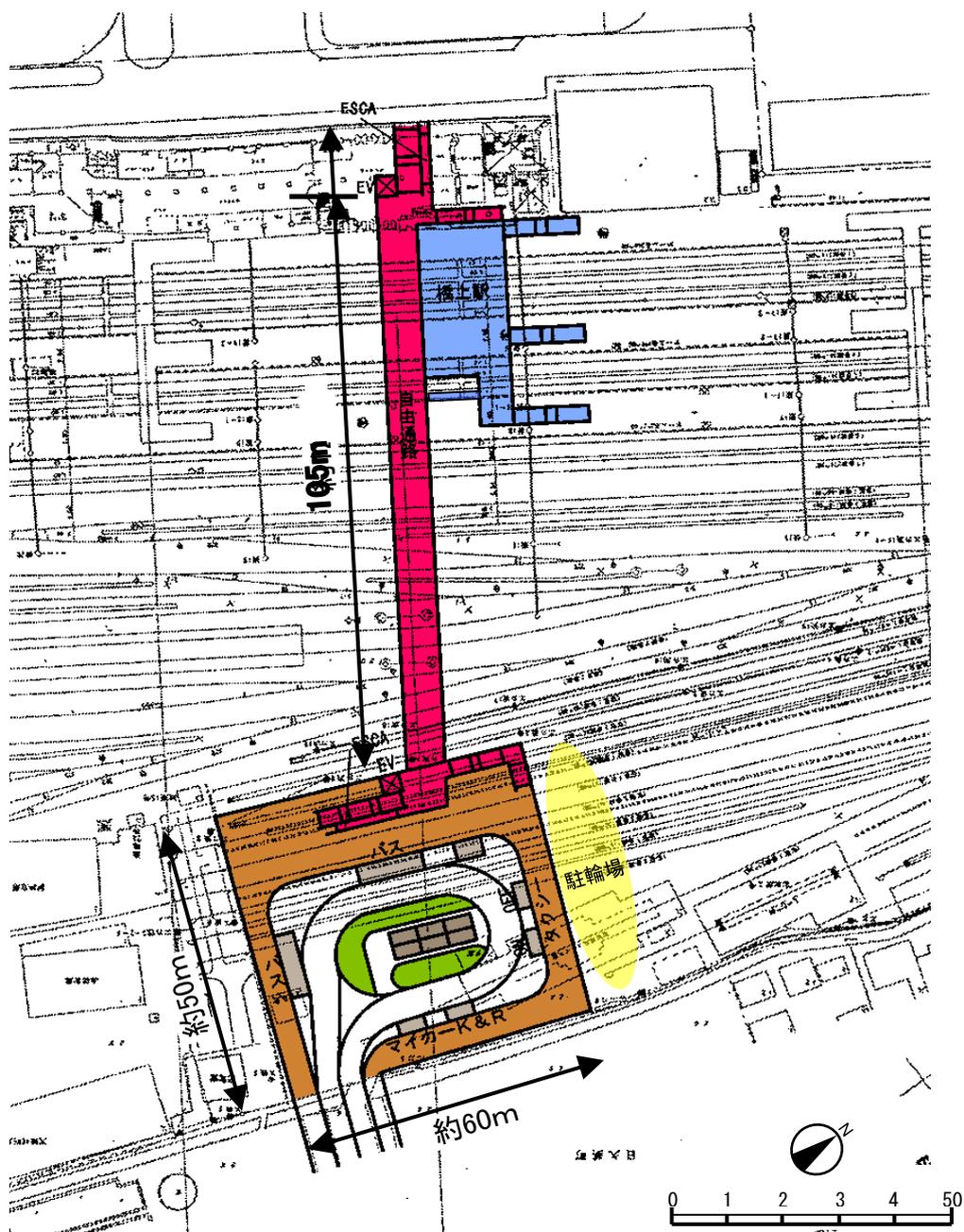
— 參考資料 —

1. 米子駅南北一体化基本計画の概要

(平成19年 JR西日本コンサルタンツ作成報告書)

基本計画案

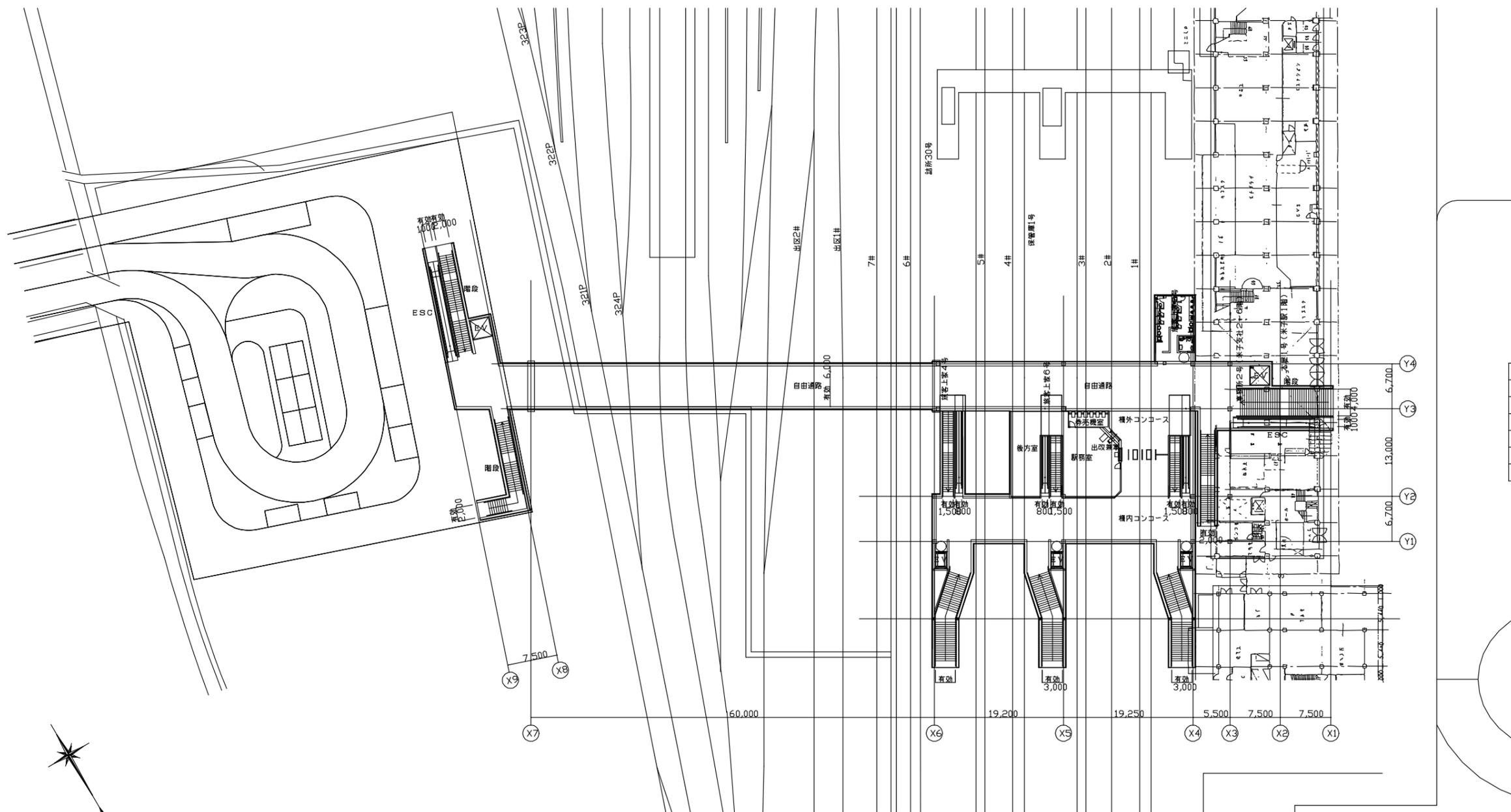
自由通路	幅員	7m (有効6m)	延長	105m
駅前広場	面積	3,400㎡		
	位置	東側案		
	導入機能	バスバース、タクシーバース・プール マイカーバース、駐輪場		



概算事業費

項 目		1案(自由通路延長105m)		
		数量	概算工事費	
自由通路	1 自由通路築造	幅員7m(有効幅員6m)	1,120 m ²	1,330
	2 エレベーター設置	25人乗り(自転車乗降対応)	2 基	64
	3 エスカレーター設置	1000型(幅員1m)	2 基	44
	4 支障駅舎撤去・移転補償	6階建て	1 式	1,247
	5 駅舎耐震補強(残存駅舎ビル)	6階建て	1 式	660
小 計 (1~5)				3,345
橋上駅	6 橋上駅築造	階段含む	960 m ²	960
	7 仮駅(地平駅)	出改札口、駅務室(仮)	1 式	100
	8 エレベーター設置	11人乗り	3 基	51
	9 エスカレーター設置	800型(幅員0.8m)	3 基	60
	10 支障施設移転補償		1 式	63
小 計 (5~10)				1,234
駅南広場	11 支障施設移転補償		1 式	424
	12 駅南広場築造	バス・タクシーバース、マイカーバース等	3,100 m ²	155
	13 駐輪場新設	140台	300 m ²	18
小 計 (11~13)				597
用地・補償	14 用地費	自由通路、駅南広場、駐輪場	4,100 m ²	372
	15 営業補償	駅ビル・テナント等		【未定】
小 計 (14~15)				372
	16 測量試験費		1 式	150
				150
	17 管理費(JR委託工事)	「1~11の6%」	1 式	300
小 計 (17)				300
合 計 (1~17)(消費税除く)				5,998
合 計 (1~17)(消費税込み)				6,298

橋上駅舎 案



自由通路面積（公衆便所含む）	1,240 m ²
駅部分面積	1,000 m ²
合計	2,240 m ²

南側パース

