

米子駅南北一体化構想の再考を！

米子駅のバリアフリー化は、実現に期待大・促進を



総事業費 約63億円 (JR局の営業補償費未定) 国1/2・市負担44億円

〔事業概要〕

- ① 自由通路中央(L=105m・H=7m)、エレベーター2基、エスカレーター2基
- ② 橋上駅=出改札口、駅務室、エレベーター3基、エスカレーター3基
- ③ 駅南広場(3,400㎡)、駐輪場(300㎡)

平成16年 JR 米子駅乗車人員
4,212人/日 減少傾向

事業手法 と投資効果

米子駅南北一体化事業に、鳥取、松江、出雲と同じ夢は期待できない。

鳥取駅と他の駅は、線路を高架化し、線路の下に道路を通す手法。

米子市は、駅舎正面二階から反対側の南に向けて自由通路(乗り入口、道路幅員7mをつくって、人と自転車の利便を図る手法。

自由通路計画(一体化)での、南側の土地利用やまちの経済効果は、事前調査でも高い期待値は表れていない。

この総事業費は、約六十三億円。市負担は四十四億円。今の、市財政状況から負担は重い。この他に、**年間の維持管理費が数千万円も掛る。**

「議会ミニクリップ」

米子駅南北一体化事業の初期計画は、県立工高の移転をメインに美吉地域の土地区画整理事業と幹線道路

市長は、「財政再建」で市民に傷みを求めている。

投資効果の薄い南北一体化事業に巨額な税金を使うより、財政収入が増える他の施策を選択すべきだ。

「山陰の玄関口」「交通の要衝」と言う南北一体化構想は、「財政再建」に反し、赤字団体の引き金になる。

一体化と切り離し 駅にエスカレーターを

「米子駅」利用のお年寄りや身体に障害を持つ市民から、駅の「バリアフリー化」を求められている。

駅の利便性からも、「エレベーター」又は、「エスカレーター」の設置が急がれる。市長も「バリアフリー化は、できるだけ早く実現したい。」と表明した。

計画が組み込まれていた。

途中、県立工高の移転計画断念で計画は白紙。

その後、市長の公約で再浮上。基本計画を予算化。

津山街道踏切に「立体歩道橋」を考えよう！

これこそ、市民と協働のまちづくり

市道道笑町通り線(津山街道踏切)の平面交差点に「立体歩道橋」という市民の提案がある。K氏「がいな税金かけて、JR駅をぶち抜いて「歩道橋」つくるより、津山街道踏切に「立体歩道橋」をつくった方が金がかからなくて良い。」T氏「なんで市長は、考えんだろうか！」M氏「お金がない。財政再建だと口ばかりじゃだめだ。」「そうだ、そうだ、ええ(案)だ」