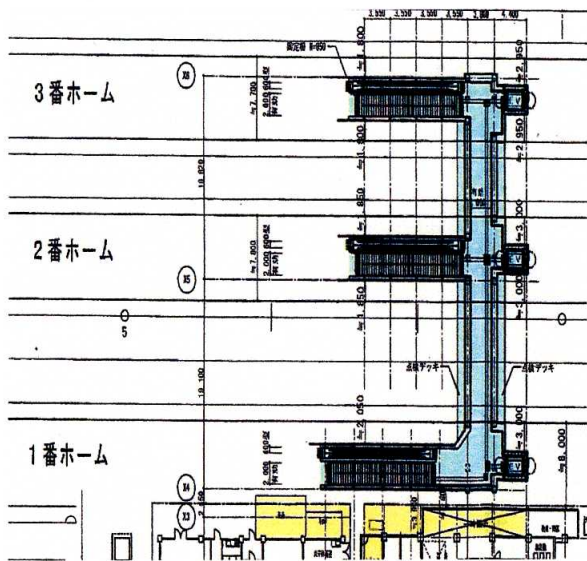


JR米子駅・エレベーター&エスカレーター基本計画！



【主な事業概要】

跨線橋の新設（既設の東西跨線橋の中央に幅員3m）、エレベーター3基、エスカレーター3基、障害者対応トイレなど。



弥生橋を活用した暫定（案）

自由通路（米子駅南北一体化）の目鼻が付くまで弥生橋を残す。



津田街道踏切の歩道橋（提案）

市民グループの提案に、津田街道踏切の白・歩道橋説もある。

野坂市長は、汗掻かず？

JR 米子駅バリアフリー化事業の補助金負担は、米子市だけが背負う課題なのか。西部圏域の自治体に協賛を求めた形跡はない。事業主体は「JR」と言いつつ。補助対象外経費100%を背負う交渉は、先々に財政負担が嵩む。

お年寄りや障害のある方に、待ち望まれた良報

JR米子駅に、バリアフリー化事業のエスカレーターとエレベーター設置が具体化した。

事業着工は、09年9月ごろ。全体事業費16億65百万円。この内、地元自治体負担額10億9百万円。（市は、県に地元自治体負担を要請している。）

JR米子駅のバリアフリー化事業は、法で公共交通機関の施設管理者に義務づけている。

交通施設バリアフリー化施設整備の補助金交付要綱は、補助対象事業経費を国、JR、地元自治体にそれぞれ1/3の割合と定めている。

市の補助金は適性か！

市長の裁量権濫用か？

JR米子駅のバリアフリー化に異論を問う者は無い。米子市は、この事業推進に法の定めた補助金とは別に多額の補助金を支払う。補助対象事業の市補助金は、328百万円。補助対象外事業は、事業主体のJRは負担0円、米子市は、681百万円の全額負担となる。野坂市長は補助金適性化で、「補助金検討委」から、「補助対象経費の二分の一以下」との答申を受けている。市長の「行財政改革」と「補助金適性化」の姿勢に疑念。



JR 米子駅南北一体化事業と投資効果！

JR 米子駅南北一体化事業基本計画は、総事業費63億円(市負担44億円)を想定している。

駅南土地利用促進に伴う交流人口増加約7,600人/日、そのうちJR利用者300人/日と推計。開発に伴う地価上昇により、固定資産税の増収は、約7,000千円/年と推定。

JR米子駅と南北を結ぶ
歩行者・自転車道計画・・・！
(写真、グーグルアース)