

一本の歩道橋に50億円強、JR米子駅ビルを壊す！

米子駅南北自由通路事業の「仮駅・補償費」&莫大な血税の投げ入れ？



一本の「歩道橋」工事が、駅ビルを壊す。
南北を行き来する場所は、他にありますよ！

新年度予算に、米子駅南北自由通路事業の調査費9800万円が予算計上された。
市長は、全体の事業計画、概算事業費等を決めていない。
市は、この事業を駅利用等の歩行者が、駅前から駅裏(南北)に

一般的に、「南北一体化計画」は、駅前と駅裏を一体的に結び(南北)、土地の活用と利便性を高めて、地域経済の発展に活かそうという事業です。
一方、市民の「南北一体化」の希望に、駅の高架化(線路を上げる)の意見があります。米子市の「南北一体化」は、線路を上げる橋上駅は止めて、線路上空を跨ぐ「歩道橋」です。

利用できるよう線路上空に「歩道橋」を架けて、利便の向上を図ることを目指している。
この事業目的の為に、JR米子駅ビルを解体・「新駅ビル」(仮称)の補償等、市民の莫大な血税を注ぎ込むことになる。

膨らむ事業費 2割増し、50億？

当初の事業試算は、63億円。その後、橋上駅の計画を「半橋上駅」に変更し、42億円と減る。

今年二月に開かれた、県・JR支社・米子市の「三者協議会」は、2割増しの50億円を予想。この試算に、JR支社の営業補償費は含まれていない。

市は、事業試算の定まらない現状に、概算事業費は今後の予備設計、補償予備調査を行った後に、説明するとしています。市の補償は、仮駅の設置・JR支社ビルの撤去・新駅舎・新たな駅ビルの建設等が想定されます。

一本の「歩道橋」を架けるのに、JR駅ビルを壊す「この道だけでなく」、他の選択肢もあります。

野坂市長の事業着手の判断に、平井県知事の「財政支援の意向」という期待感があります。しかし、県の「財政支援」がいくらになるかは、「協議中」です。

JR米子駅(民間)の耐震化を、市が肩代わりをします。



線路上空の「歩道橋」
南北の長さ、105m、
50億円の投資は、利用者一人当たり、いくらになりますか？

「歩道橋」事業の 投資効果は、薄い

市民から、「歩道橋」の投資効果に、疑念の声が挙がっています。

その理由に、駅裏(南側)の土地利用(開発)の「ビジョン」が描かれていない「このこと」の指摘があります。

「南北一体化」は、「まち」・「ひと」・「しごと」の、一体的な「まち」づくりが求められています。

駅ビル耐震化と JR米子支社移転？

15年末に、「耐震補強か、移転か」の決断が迫られる「駅ビル」は、JR米子支社と市のまちづくりにとって重要課題です。

「JR支社、他に移転か？」の報道になれば、一大騒動です。
一方、市の南北自由通路事業で、「鉄道管理部門」の新改築補償を行う事業計画も異例です。

JR米子駅は、民間施設です。市(自治体)の財源は、市民の血税です。「財政権限」を越える血税の投入に、限界があります。

浜田市、倉吉市の事例 「橋上駅」自由通路事業

南北自由通路事業に、浜田駅・倉吉駅の事例があります。

浜田駅は、幅5.0m・長さ約44m、事業費約12億円。橋上駅と駅業務施設(改札・切符売店)、仮駅舎等の補償です。

倉吉駅は、幅6.0m・長さ約29m、事業費24億円。橋上駅と駅業務の施設補償です。倉吉市は、この他に「多目的ホール」と「観光物産館」等、市の施設を新しく併設しています。

米子駅は、幅6m・長さ105m、事業費50億円の予想です。