

米子駅南北の「歩道橋」(105m)・50 数億円、必要ですか！

駅南地区の土地開発計画、赤信号が点ったまま



「歩道橋」の新設と工事現場の確保のために、駅舎の70%を取り壊す。

JR米子駅南北一体化計画の構想が定まらない状況下で、一人歩き「南北を結ぶ自由通路(歩道橋)事業」に、市民の疑念の声が広がっている。

現駅ビルの70%を取り壊し、事業費50数億円の税金投入が、巷で交わされている。

「歩道橋」の (自由通路)一人歩き

県知事の、「JR支社、移転の動きがある。」の一言で、野坂市長は「工事着手」を表明した。それまでは、「南側の土地開発、利用が見通せない。」と、頑なに固執を貫いていた。

今も、南側の土地開発、利用(1.4ha)の計画は、業種の選択を含め不透明のまま。市は、予備調査(H27)を待

入に、「一日、何人歩くのか」という疑問と「活きた税金の使い道は、他にもある」との批判が、駅周辺の市民から起っている。

一方、新駅ビル計画を巡って、「歩道橋」に歯止めをかける「話題」が、巷で交わされている。

つて、事業費・補償費等を積算し、年度内にも「市道(歩道橋)の都市計画決定を行う構えだが、「JR支社の存続」が、決め手になるとしている。

肝心なJR支社機能の行方は、「米子駅周辺に置く」とは、必要」という不確実な状況にある。

知事の「県も応援する。」とした財政支援は、現在のJR支社機能の存続が前提とされている。

「計画」の決まらない

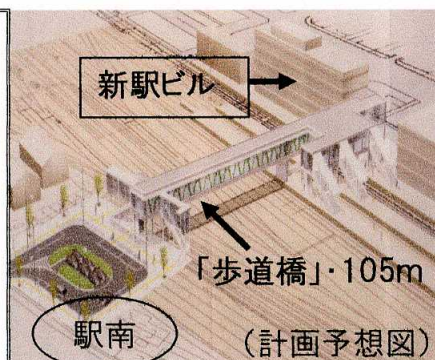
見切り発車！

南側の土地利用、JR支社機能の存続、県の財政支援等。どれ一つとっても、事業計画の重要な課題でありながら、明確な「計画」の見通しを決められないまま、「歩道橋」事業が動いている。

市の政策軸と市民参画

この「計画」は、市と県、JR支社の三者協議会を軸に進められており、市の政策軸が見えない。

「血税、50数億円」の巨事業に、市民参画の姿もない。



「歩道橋」に、50 数億円も「血税」を投入しますか！

「新駅ビル」構想

周辺の賑わい創出！

現駅ビルを壊した跡の、「新駅ビル」建設構想が動き出した。

賑わいを創出する「新駅ビル」は、四階建てを想定している。

市と県は、「新駅ビル」の財政支援を目的に、3〜4階に行政機能を入れることを検討している。

1階と2階は、どのような店舗誘致ができるのか、JR米子支社が検討を行うとしている。

この「構想」は、「歩道橋」事業とは別立ての事業となる。

事業主体も決まらず、事業費の見込みも立っていない。

市は、財政負担の財源に、国の「補助金」が使えると示唆しつつ、市は「歩道橋」事業と「新駅ビル」の二股をかけた負担となる。

賑わいの夢は、叶うだろうか！

むかし&これから

将来を描く「計画」

松江・鳥取・出雲の高架駅と倉吉の「歩道橋駅」を比べ、米子駅だけが取り残されたという思いから、「南北の一体化」の言葉に、夢を抱く市民も少なくはない。

しかし、駅周辺の地理的条件と街の形成は、米子と同じではないと言う状況の確認も大事だ。

一方、市長の「駅は、交通の結節点」という説明は、時計の針が止まった「昔」を、「今」に言い表したものに過ぎず、往時を追懐した政策理念に、合理性は無い。

「新駅ビル」構想は、賑わいの過大創出を止めて、駅利用者の動向、狭隘な区域の実態を客観的に捉え、人口減少等、将来を見据えた「計画」の検討が望まれる。

巷の「話題」

「歩道橋」を止めたら

「歩道橋事業」は、JR駅の「耐震化」に対応した、市の財政支援の「秘策」との批判がある。

市は、「新駅ビル」に「国の補助金(税)の投入を認めている。」とすれば、「歩道橋事業」を止めて、市・県、JR支社の共同体で駅舎を含めた「新駅ビル」を建設した方が、「50数億円」と二股の税負担が大幅に減る。