

駅南広場

事業費六億二二百万円
(補償費一億五三百万円)

観光バス駐車場 4 台
一般車両駐車場 29 台

JR南北自由通路事業

事業費 60 億円(補償費 29 億円)

駅ビルの耐震化(改築)を背景にした「自由通路事業」。市長は、事業効果を「駅南からの、利便性が高まる」に留め、「まちの南北一体化計画」の説明を避けている。「新駅ビル」の、「まちの顔」に

ふさわしい「賑わい」の構想が、深々と協議されている。一方、事業の背景から、「JR駅」建替えの財政支援事業という批判と、60 億円の巨額な税金投資に、市民の疑念が広がっている。

B/C 1.1 極めて低い

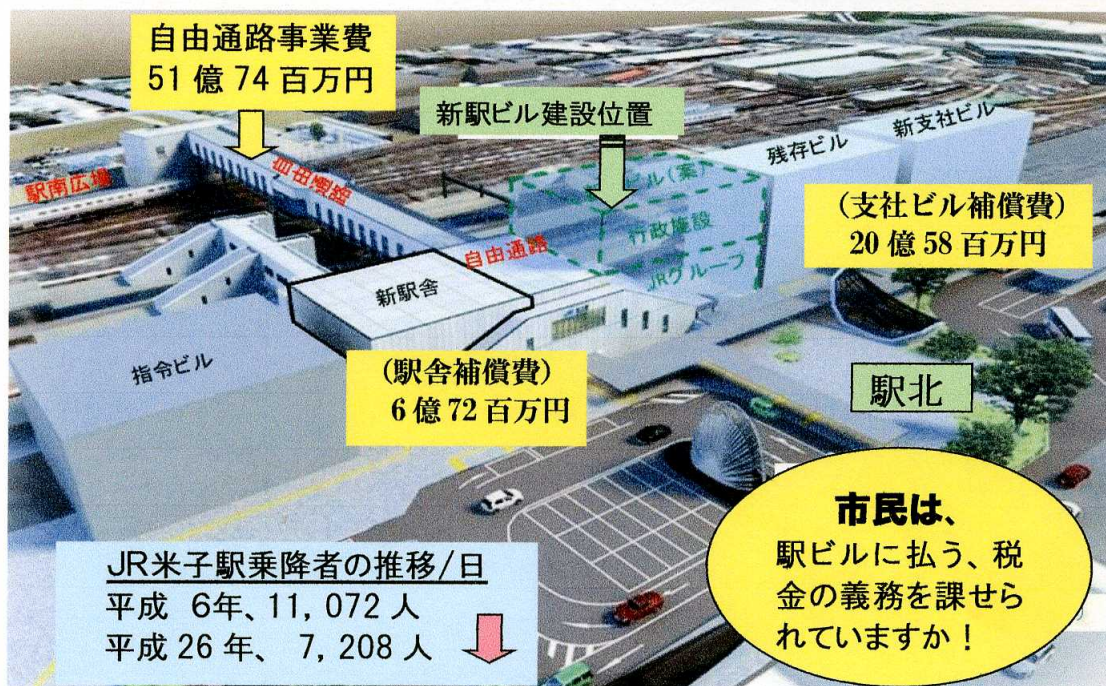
国の補助金申請に活用する便益と費用(B/C)の値は、極めて低い。事業費50億円(1.38)に対し、60億円(1.1)は、(-0.28)低くなっている。

駅の南側に玄関ができて、JR乗降者の推移から、JRの利用者が増える保証はない。

南側のまちの賑わいも、土地活用の創出の計画が描かれていない現状から、経済効果は低い。

米子南北自由通路等整備事業イメージパース図

資料 1



新駅ビルに

県・市の投資？

新駅ビルは、JRグループが建設主体となつて請け負う。

賑わいを創出する新駅ビルに、県と市の行政機能を入れる構想が、俎上に上っている。行政機能を入れる目的は、新駅ビルの財政支援のためか、事業の真意が伝わっていない。

新駅ビルに、駅の利用者以上の人を集める施設(県、市の行政サービス)が必要という理由も見えてこない。

一方、駐車場など、利用者の利便性の確保も必要となり、新たな財政負担を伴う。

駅南口ができて、駅北の交通渋滞の解消にはならない。

「新しい酒は、

新しい革袋に盛れ」

新しいまちの変容は、新しい考えの下で、新しい市政に託すことが賢明な選択肢だ。

市民の総意を諮らず、専門家会議と住民代表の意見も募らず、県とJR支社、市の三者で決める仕組みは、市民不在の非民主的な市政運営だ。

自由通路は、南北一体化の手段であつて、主体ではない。

不当な予算編成&都市計画未決&補償費未契約のまま/補償費の支払い！

12月定例会に南北自由通路事業の不当な予算編成を追及。予算の執行は、(法)で事業計画の確定を前提としている。

駅南広場と南北自由通路事業は、都市計画決定が事業着手の条件。計画決定未決のまま、

2月の都市計画決定と3月の事業認可を見越して、「駅南広場詳細設計 2700 万円」の計上。

JR支社の本補償は、調査中にも係わらず、「仮設駅・支社ビル設計費 3600 万円」を計上。

都市計画未決のまま、予算の

先食いと補償費の支払いは、不当な行為でモラルハザードだ。

JR米子支社ビルと駅舎の概算補償費 26 億 4 千万円を、現駅ビルの延床面積に換算すると、坪当たり 110 万円の補償費となる。

県、市丸抱えの新駅ビル誕生？