

# 米子駅南北自由通路等整備事業に係るパブリックコメント（第2回）結果（提出意見の詳細）

提出件数 308件

区分	意見の概要	意見に対する市の考え方
計画全体について 73件	<p>私は足が不自由で、JRに乗るのにも難儀しており、自由通路の完成を長年心待ちにしていた。いざれ車いすの身になるので、誰もが安全で利用しやすい駅にいただきたいと切に願っている。一日も早い着手完成、楽しみにしている。</p> <p>南北自由通路が出来れば、駅への利便性が高まる。ひいては、生活の利便性が高まり、米子市中心部の移住人口の増加にもつながるのではないかと。コンパクトシティを推進するにあたり、必要だと思う。（市民サービス、商業施設、医療機関の充実も欠かせない。）</p> <p>米子駅周辺の活性化の為に現状に変化を与え、行動を起こす事は良いと思う。（米子市民に南北一体化をする事でのメリット・デメリット、米子市の目標を明確にし、米子市民に米子をよくする為に協力を仰ぐ事も大切。）</p> <p>米子駅に南北自由通路等ができることで、この地域の現状と近い将来が、その時節に応じてさらに適切な状態となることを期待する。</p> <p>アクセスがよくなることを機に、にぎやかになることを期待している。</p> <p>他の駅にない、米子が全国から参考にされるような魅力的な建造物を期待する。</p> <p>南北一体化が実現に向かい素晴らしいと思います。一点、駅前通りから駅への進入の形が変わるのであれば、計画資料のイメージ図に追加して頂きたい。</p> <p>完全に車社会の米子において、駅の南北自由通路にかなりの費用をかけて行う事なのか、とても疑問に感じており、南北自由通路を作る目的が弱いと感じた。</p> <p>日常の交通手段として自家用車を使用する人が多い本地域において、駅や駅ビルを整備したからといって、人が集まり、駅周辺が活性化するとは思えない。</p> <p>必ずしもこの事業自体に反対ではないが、説明会と2回のパブコメで合意形成を図ったと考え、このままの進め方いくなら反対と言わざるを得ない。</p> <p>計画は一から見直し、用地買収からやり直し、設計もやり直すべき。（同様の意見が計4件）</p> <p>米子駅0番、1番のりばへは、かえって利便が悪くなること、跨線橋や踏切り改善で南北アクセスは改善されており、歩行者しか利用できない通路は不要であること、JRへの支出が適当かどうか疑問であること等から、本事業は先送りするべき。</p> <p>豊かな自然と共存しながら積み上げてきた文化や歴史を持つ、厚みのある山陰の玄関口の一つである米子駅が、このような稚拙な計画・そしてプロセスで進めてよいのか。</p> <p>米子駅の南側の開発計画がないまま、取り合えず歩道橋でつなぐ意味がさっぱり分からない。</p> <p>今までの経緯をしっかりと市民に説明して来なかった行政の怠慢は、異常です。ゼロから見直してほしい。</p> <p>規模設定は変えずとも、駅、駅ビルの計画と一体となった事業として、一度立ち返って開かれた場での議論が必要だと考える。（歩道橋のような南北通路がつくられ、東京の郊外の私鉄の駅のような南口がつくられ、現在の駅舎が三分の一残るようなつぎはぎの「米子の玄関口」がつくられれば、米子の衰退が決定的になると危惧している。）</p> <p>この事業を行うことが米子市民にとって有益になるとは考えにくい。（自由通路を利用する人がどれだけのいるのでしょうか。）</p> <p>南口広場及び自由通路は不要。（徒歩・または自転車以南口側に行ける住民数も少なく、広場の実用性も極めて低いなど。）</p>	<p>本事業は、交通結節点としての都市交通の円滑化、歩行者等の利便性の向上などを図るとともに、高齢者、障がい者など交通弱者の方の利用も想定し、エレベーター、エスカレーターなどバリアフリーに配慮した施設としております。</p> <p>引き続き、早期の工事着手を目指し、事業を進めてまいります。</p> <p>駅北広場については、大規模な再整備を行う予定はございませんので、駅前通りから駅への進入に変更はございません。</p> <p>本事業は、交通結節点としての都市交通の円滑化、歩行者等の利便性の向上などが図られるもので、本市の発展、まちづくりのためには必要で重要な事業であると考えております。</p> <p>引き続き、本事業の必要性や事業内容等をより判りやすく具体的に情報提供させていただき、皆様に本事業へのご理解をいただけるよう、努めてまいります。</p>

<p>駅利用者を増やす目的は当然ながら、人の集う駅創りを目指していただきたい。 米子は他の山陰の街に比べ明確な特徴や売りが弱く、規模の割に存在感が薄く、山陰の鉄道の街米子をアピールできる駅にしてもらいたい。</p> <p>米子市ではC C R Cを受け入れるようになると思う。一回の外出で大抵のことができて、活動の範囲が限られる老人でも一日を楽しめる。そんな小さな「まち」を米子駅とその南北に作ることでできれば理想ではないか。</p> <p>用途を歩道に限定しない、魅力的な原っぱのような都市空間をそこに創出できるなどの発想があれば、次世代に残すべき南北自由通路をつくる意味のあるモノと考えることが出来る。(同様の意見が計2件)</p> <p>駅を機能に縛られず、シビックプラザとしてもあるような、まちに対して少し広い範囲を考えてほしい。</p> <p>商業機能の誘致などを含めた駅再開発ならびに山陰道からの利便性の向上も念頭に置き、鉄道と道路、陸の交通網のハブとしての役割を検討すべき。</p> <p>駅口開発については、駅ビルをきちんと駅併設(複合)施設として成功させることに注力し、それをさらに南口周辺開発につなげて行くという筋道を示されることが重要。</p> <p>事業の目的にある、駅北広場へのアクセス集中による交通渋滞が課題とありますが、こんな付け足しのような駅南広場では解消できるはずがない。</p> <p>今後、この歩道橋にしか見えない設計をどのように見直し、どのように市民のコンセンサスを取って進めるのかのアイデアが必要。</p> <p>駅は街の中心として活気をもたらす存在にならなければならないが、現在の計画案はただ歩道橋を作るのみで必要最低限の内容だと思う。もっと知恵を絞り、アイデアを募りよりよい計画にしなければならない。</p> <p>駅本来の機能である交通機能の強化だけに焦点をあてた駅の整備計画は、米子の玄関口としてふさわしい計画方法だとは到底思えない。(交通の結節点だからこそこできる駅の付加価値としての回答が休憩スペース(展望スペース)なのは到底納得できない。)</p> <p>提示してあるイメージ図からは、何の希望も未来も感じられない。「確定したものでない」と逃げの文章が書いてあるが、そもそも予備設計とは一体何のためのものだったのか。</p> <p>諸問題の整理とその解決への道筋、事業完了後のシミュレーションがなされていない。(特に、本事業の根幹である自由通路の予算に関しては、具体性を求める。)</p>	<p>いただいたご意見を参考に、今後、詳細設計を実施していく中で、米子市の玄関口にふさわしい都市環境を創出等に努めてまいります。</p>
<p>これだけの事業規模でありながら、将来発生する市役所移転等、長期的視野での発展性がまるで考慮されていない。</p>	<p>本事業については、市役所移転等は考慮しておりません。</p>
<p>なぜ他の駅での成功事例を参考にしないのか。(徳山駅、延岡駅、北海道岩見沢駅、北本駅西口広場etc・・・)</p> <p>北海道岩見沢駅のようにストーリー性が欲しい。(米子らしいテーマ(例えば、観光や特産品の売り)と機能性(混雑の解消やJRの利用増、駅前に集える場所、子どもや高齢者、障がい者にやさしいなど)両方を設定すれば、ストーリーが生まれ、人々の記憶にのこる場所になると思う。</p>	<p>自由通路事業を行われている他駅の事例につきましては、地元自治体からの聞き取り等情報の収集を行っており、本市の事業に取り入れられるものは、取り入れていきたいと考えております。</p>
<p>街の賑わい、活性化につながると思うので、南北自由通路等整備に賛成。(ただし、総工費に多額の税金が投入されるため、作った後に無駄にしないため、完成後の具体的な南側の活用方法や構想(何のテナント、オフィス、店舗を入れるか等)についての長期的なビジョンも必要だと思う。)</p>	<p>駅南開発につきましては、JR米子支社をはじめ、経済界や鳥取県とも協力しながら、開発事業者のご意見を伺うなど、開発の可能性を模索してまいりたいと考えております。</p>

まちづくりのビジョンがどうなのか？そこを詰め切れずの見切り発車の感が否めない。 都市交通の円滑化、利便性の向上を目的とした事業だとしているが、ここでいう交通を良くしたことによってまちに対してどのような影響があるのか、ゴールを交通の改善に据えるのではなく、先のビジョンを示さなければ本当の意味での事業目的が見えてこないのではないか。 パスからはただ歩道橋を作るというだけで完成となるのではないかと危惧している。利便性の向上だけでなく駅という施設の存在意義を考慮して米子市が今後も発展していくためのビジョンを示して欲しい。	本事業は、本市の総合計画や中心市街地活性化基本計画に位置付けられた事業であり、交通結節点としての都市交通の円滑化、歩行者等の利便性の向上などを図るものですが、JRが検討されている新駅ビルの整備と併せ、駅周辺のにぎわいの創出に努めたいと考えております。
市民にとっては駅舎全体がマチの顔であり、現在の駅ビル1/3だけでなく、新駅ビル、残存ビルについても情報を提示した上で、南北自由化通路、駅南広場、駅北の状況についても考えるべき。 (同様の意見が計2件)	残存ビルなどのJRの施設についても、関係機関と協議を行いながら、可能な限り情報の提示に努めてまいりたいと考えております。
米子駅の乗降客数の少なさを改善するアイデアが盛り込まれていない。 現状の駅北の活用量や活用方法の課題などをしっかりと把握した上で、一体化後の駅南単体および相乗効果による駅全体の活用量の把握が必要であると感ずる。	自由通路や駅南広場の整備により、新たな人の流れをつくるとともに、JR米子支社が検討されている新駅ビルの整備も併せ、駅周辺の賑わいの創出に努めたいと考えております。
新駅ビルの規模や内容が未定の状況でこれ以上設計を進める必要はない。(同様の意見が計2件)	新駅ビルについては、JR米子支社において検討いただいているところであり、駅周辺の賑わいの創出に資する施設になるよう協議してまいりたいと考えております。
昨年より事業費がだいぶ高くなっていますが、完成のころに、いくらかかっているか心配。	事業費につきましては、補償調査を行い、鉄道施設の補償費を計上したために増加したものです。
この計画は米子市というより、むしろJRが単独で行うレベルの工事だと思う。(米子市が関わるとするならば、米子駅前周辺の都市計画を含め、人口推移なども考慮してもっと創造的な事業計画を作成すべき)	自由通路及び駅南広場は、米子市道として整備することから、本市が事業主体で行う事業であると考えております。
本事業の推進主体が何故米子市なのか、大いに疑問です。JRが費用の大半を負担し、米子市も応分の負担をする、というスタンスで臨むべき。	
自由通路は歩行者専用とあるが、純粋に歩行者として南北自由化通路を利用する人数が少なすぎる。(同様の意見が計2件) ただ現在ある機能を改善、向上させるだけでは高齢化や人口減少などによって利用者が減るのは目に見えているのではないかと。 自由通路は、どれだけの利用が見込めるのか、必要性がわかるような情報提供をしていただきたい。	本事業は、自由通路により駅南北地区を連絡し、歩行者等の利便性の向上などを図るために必要な事業であると考えております。 なお、自由通路の利用者につきましては、他駅の事例から駅利用者の約10%と想定しております。
米子の未来に対して責任や誇りをもって提案しているか、ぜひ考えを示してもらいたい。	都市交通の円滑化や駅南地区の利便性の向上を図り、米子市の玄関口にふさわしい都市環境を創出するため、責任をもって本事業を進めております。
駅南広場やターミナルを整備する費用に対する経済的効果を定量的に算出することが必要。	経済的効果としては、B/C(費用便益比)が1以上(便益が費用を上回る)となっております。
米子駅が帰ってきてほっとするような駅になったら良い。 米子駅が人生の門出に相応しい場所になったら良い。 米子駅が人生の重要な出会いとか別れに相応しい場所であって欲しい。 外から来た人にも少し自慢できる駅になると嬉しい。	新たな米子駅につきましては、JR米子支社が検討されますが、本市の玄関口にふさわしい駅となるよう、JRと協議してまいりたいと考えております。
現在の計画案はそもそも、現駅舎(JR米子支社庁舎)の解体・新築を前提とした案で推し進められていないか？(現駅舎を耐震補強し、自由通路を連絡する案などの検討は行っているのか。)	本市では、駅南北が一体化したまちづくりのため、平成7年度から平成18年度にかけて調査・検討をしており、その中で、利用者の利便性等を考慮し、現在の自由通路位置が望ましいとしております。

駅舎の1/3を残し、1/3を新駅ビルに、1/3を半橋上駅となった経緯が分からない。(同様の意見が計2件)	本事業に伴い支障となるJR支社ビルの2/3を取り壊し、本市が自由通路を整備するとともに、JRで新たな米子駅などを整備していただくものです。
国の交付金を活用し、鳥取県からの財政支援を受ける予定とありますが、どの程度の予定かも分かる範囲で公開をお願いしたい。(同様の意見が計2件)	国の交付金につきましては、交付率は55%です。なお、鳥取県からの財政支援ついて、今後、詳細な協議を行うこととしております。
60億の大事業であります。米子市総合計画、都市計画等との関連の中でロータリー、駅南整備等の計画を立てていただきたい。	本事業は、本市の総合計画や中心市街地活性化基本計画に位置付けられており、それに基づき計画を進めております。
米子市のまちづくりの将来像の中での位置づけを明確にする必要があると感じる。(60億円をかける大事業なのに、米子市の総合計画との関連も分かりにくい)	なお、都市計画決定につきましては、今年度中に行う予定です。
米子市は他の市と比べて市街地がコンパクトに集積されている。今回の計画で駅周辺を街の中心と定義して、街づくりの根幹となる施設にしなければならない。	
周辺土地開発計画と合わせた街づくりをしてほしい。	駅南北地区とも、すでに土地区画整理事業により整備済みであり、現在、具体的な開発計画はありませんが、駅南開発につきましては、JR米子支社をはじめ、経済界や鳥取県とも協力しながら、開発事業者のご意見を伺うなど、開発の可能性を模索してまいりたいと考えております。
交通の円滑化が解決する問題であるのなら、市内の公共交通網整備との連携は不可欠だと思う。	関係機関、部局との連携を図りながら、事業を進めてまいります。
地域経済の活性化や子育て・福祉などの観点も含めて部門横断的に施策を連携して頂くことが「生活充実都市・米子」の実現のために不可欠だと思います。	

#### 自由通路について 56件

自由通路の自転車通行(押し引き)は、可能とするべき。(同様の意見が計14件)	自転車通行につきましては、交通弱者である子ども、高齢者等との接触事故等を考慮し、不可としておりましたが、市民の皆様からの自転車通行(押し引き)への要望が多いことから、自由通路整備後に自転車の押し引き通行の試行を行い、安全性が確認されましたら、押し引き通行に限り可能にしたいと考えております。
乗って移動できるように変更できないでしょうか。それが無理であれば、手で押して渡れるようにしていただくとよい。	また、自転車専用レーンについては、駅舎、新駅ビル、自由通路の歩行者動線が交差することから、計画しておりません。
自転車専用レーンを設置すべき。	なお、車いすやシニアカー等の歩行を補助するものは、従前より、通行可能とするよう考えております。
交通弱者の安全が損なわれるため、自由通路の自転車通行は反対。	
正面にメインの出入り口がなく、ただエレベーターの小さな出入り口があるだけで、現駅舎より動線が面倒になります。鉄道利用者にとっては外観デザインはさほど重要ではなく、利用しやすい構造というのが重要なのではないかと。	自由通路の出入り口は、東西両側から昇り降りできるよう利用者の利便性を考慮し、計画しております。
通路延長105mを現在不使用の引込線の一部撤去で短縮出来ないか。	105mの延長につきましては、撤去可能な引き込み線を撤去した上での計画ですが、残りの引き込み線は今後もJRで利用されることから、さらに延長を短縮することは困難です。
せっかくやるのであれば、南北通路が歩行者・自転車・自動車がすべて楽に通れると便利である。	自転車については、試行を行い安全性が確認されましたら、押し引き通行に限り可能にしたいと考えておりますが、自動車については、駅南地区と連絡する国道、県道が整備されていることから、自由通路については、歩行者等を対象としております。

<p>北口駅ビル等施設群と南口との広大な線路上空間がデッドスペースにするなどという事はありません（利用者増と米子駅の存在価値向上への必須要件）  ただの通路にせず、床面積を拡張して商業施設などを誘致することで駅の魅力が向上して米子市の魅力向上に繋がるのではないかと。  将来的に自由通路内に商店等が立ち並ぶことを想定したような作りをして欲しい。（自由通路に関しては、ただ南北を横断する通路としてだけでなく、駅を中心とした賑わい創出の契機となることを期待している。）</p>	<p>線路上空の自由通路に隣接する部分の利用につきまして、鉄道施設への影響や、事業規模が大きくなりすぎることなどから、自由通路以外の空間利用の予定はございません。</p>
<p>駅北の出入口階段は狭いのではないかと。一度に人が通ると混雑しないか？正面に階段が下りてくるようにして幅を広げてほしい。</p>	<p>自由通路の北口階段につきましては、駅北広場のスペースの関係上、東西に分かれる階段（西側は昇降のエスカレーター各1あり）としております。自由通路から駅北広場へは、幅員2mの階段が2か所、幅員1mエスカレーター（昇降各1基）に加え、エレベーターがご利用いただけますので、階段の幅員を広げることとは考えておりません。</p>
<p>2階部分の改札は自由通路の中に設置した方が、駅南から来る人が大回りしなくてもよくなるのではないかと。</p>	<p>自由通路は、米子市道として整備することから、JRの施設である駅改札を市道内に設置することは考えておりません。</p>
<p>女性の化粧室（トイレ）の充実を是非取り入れてほしい。（乳幼児も一緒に入れるトイレも必要かと思えます。）</p>	<p>現在、駅北側及び駅南側の自由通路の1階に多目的トイレを計画していますが、いただいたご意見を参考に、自由通路の詳細設計をしております。</p>
<p>駅南広場にトイレ（バリアフリー対応）を設置。</p>	
<p>駅南側エスカレーターは駅南側の時間帯交通量からして長期的経費削減となるセンサー式が必須。</p>	<p>駅南広場の利用者数の想定から、下りエスカレーターは設置しておりません。下りの際は、エレベーターをご利用いただきたいと考えております。また、センサー式のエスカレーターにつきましては、維持管理費なども勘案し、詳細設計にて検討したと考えております。</p>
<p>これだけ高齢化が進んでいるのに、なぜ南口エスカレーターが登りだけで下りが無いのか。</p>	
<p>自由通路の休憩スペースから駅の設備が見られるのはよい。</p>	<p>扇形車庫など駅施設を展望・撮影にも利用いただける休憩スペースを計画しておりますが、詳細につきましては、詳細設計において検討することとしております。</p>
<p>自由通路に限らず駅施設を展望、撮影出来るスポットを作って欲しい。</p>	<p>なお、JRからは、扇形車庫の見学ツアーを実施していると同っております。</p>
<p>自由通路に写真撮影スポットがあってもよいのではないかと。（一部全面ガラス張り等）</p>	
<p>南北通路に展望スペースができるようだが、扇形車庫をもっと近くで見られる場所はつくりたいか。</p>	
<p>『鉄道施設（転車台等）などの展望・撮影スペースとしても利用いただけます』とあるが米子駅が誇る転車台を遠くガラスの中からでは展望、撮影ポイントとしてお粗末すぎるのではないかと。</p>	
<p>自由通路は、両出口にエスカレーター、エレベーターの設置があり、バリアフリーの配慮があつてよい。</p>	<p>バリアフリーにも配慮した計画としておりますが、詳細につきましては、詳細設計において、検討することとしております。</p>
<p>より多くの方がコミュニケーションをとったり、年配の方や足の悪い方も休憩しやすいようにする為にも可能な限り中央展望台以外の通路にもベンチを設置して欲しい。</p>	<p>なお、駅南側のエレベーターは、貫通式で計画しております。</p>
<p>貫通式のエレベーターにしていいただければ、車いすの方でも中で回転する必要がなく、乗り降りが楽にできる。</p>	
<p>交通弱者には、サポートしていただける十分なそなえが必要。（点字の表示や、音声案内は広く通る声が必須）</p>	

<p>センサー式動く歩道の設置を切望する。(自由通路幅員は5mで充分であり、その費用を動く歩道に廻して)</p> <p>テラスの一部or上部に「ガラスなし・柵あり」のデッキを設置。</p> <p>冬場などは足元を重点的にすべり止め、風よけなどに配慮して欲しい。</p> <p>鳥取島根山陰両県の鉄道に関する展示スペースがあるといい。</p> <p>自由通路を利用した、駅北側から南側へのひと(市民・観光客)の流れ、目的となる施設等(市民参加のイベント、イベントホール、大山の見える展望台・足湯、売店など魅力ある施設等)が活性化に必要ではないか。(同様の意見が計7件)</p> <p>人を、駅及び駅周辺に呼び込む仕組みも必要であり、文化施設、医療機関、行政機関の充実は欠かせない。</p> <p>北広場・南広場と自由通路を第三の広場として捉えるなど、広場性を熟考して頂きたい。</p> <p>タクシーやバスなどを利用しやすくすることや、エレベーター、エスカレーターも便利なものがあればいいと思う。</p> <p>急がなくてよいので、熟考頂き、送迎や周辺交通の利便性のよいものにしてほしい。</p> <p>通勤、通学など、ふだん駅を利用される方で、不便を感じてらっしゃる方がいたら、そうした方に照準を合わせて、設計されたらいいかと思う。</p> <p>通路の中は、空調はあるのでしょうか。夏は、通路内が、温室のように暑くならないか心配。</p> <p>温暖化に対応した設備もどんどん進めていくべき。</p>	<p>皆様からいただきましたご意見も参考にしながら、引き続き、三者(鳥取県、JR米子支社、米子市)で協議・検討を重ね、今後の詳細設計に反映できるものは反映したいと考えております。</p>
---	---

駅南広場について 38件

<p>南口に送迎用のロータリー及び一般駐車場が出来れば、北口の渋滞緩和につながると思うので是非実現して欲しい。(同様の意見が計2件)</p> <p>駅南の図を見ますと自家用車の降車場はありますが、乗車場がありません。一般駐車場はロータリーにして、乗車場と駐車場を兼ねたものにした方がよい。</p>	<p>駅北広場同様、駅南広場ロータリー内は降車専用としており、乗車利用につきましては、隣接する一般駐車場をご利用いただく計画としております。</p>
<p>駅南広場に、バスの路線を開設していただきたい。</p>	<p>バス事業者からは、現在具体的なバス路線の予定はないと伺っておりますが、今後の状況を見ながら協議をしていくこととしております。</p> <p>また、路線バスについては、駅北広場をバスターミナルとして、駅南広場は停留所として利用する可能性があるかと伺っており、バスの停留スペースとして計画しております。</p> <p>なお、駅南側の利用者は、南北地区の人口比から全体の3割程度が利用されると想定しております。</p>
<p>タクシー・バス利用はどれくらいを想定しているのか。バスは、観光バスのみ利用か。観光地に向かうシャトルバスや、南部町や伯耆町方面に行く路線バスの出発を南口からにするのはどうか。</p>	<p>バス路線につきましては、停留所を想定しており、路線バス、高速バスの2台で、タクシーにつきましては、乗車1、降車1の計2台とし、タクシー事業者が7社あることから、待機場を8台計画しております。</p>
<p>駅南広場のバス乗降場台数、タクシー乗降場台数などの算定にあたっての、根拠を提示していただければと思う。</p>	<p>駅南側の駐車場は、スペースの有効利用のため、ゲート式ではなく、フラップ式の有料駐車場を計画しております。</p>
<p>駅南側の駐車場もゲートを作るなどして迷惑駐車を無くす対策をした方がよい。(同様の意見が計2件)</p>	<p>駅南側の駐車場は、スペースの有効利用のため、ゲート式ではなく、フラップ式の有料駐車場を計画しております。</p>
<p>駅南の計画案では、駐車場、駐輪場が圧倒的に不足している。(同様の意見が計4件)</p>	<p>駐車場、駐輪場につきましては、駅北側で不足する台数を駅南広場に計画しております。</p>
<p>駅南広場の観光バス駐車場の増車を望む。</p>	<p>観光バスにつきましては、現在の計画で進めたいと考えております。</p>
<p>自転車や車で通行や駐輪駐車がうまくいくようにしてほしい。</p>	<p>観光バスにつきましては、現在の計画で進めたいと考えております。</p>

車だけでなく、原付やオートバイ置き場も考えてください。	駅南広場の一般車駐車場は、フラップ式で計画しており、オートバイの利用はできません。なお、原動機付自転車につきましては、駐輪場でのご利用を検討しております。
駐輪場は定期券発行や管理は北口地下駐輪場で行い、南口駐輪場は自動改札機、一時駐輪券機機の設置が計画されているのでしょうか。	駐輪場の管理につきましては、駐輪設備も含め、現在検討を行っております。
駅北広場や駅南広場のシェルター（屋根）について、できれば雨に濡れずに発着点を移れるようにして欲しい。（バス乗り場、バス乗車券売場まで屋根が続いていれば尚良い）（同様の意見が計2件）	駅南広場につきましては、今後の詳細設計において、さらに検討することとしております。駅北広場につきましては、大規模な再整備は考えておりませんが、JR米子支社ビルの解体に伴うシェルター整備など、必要な整備を行うこととしております。
駅北広場や駅南広場のシェルター（屋根）が小さすぎる。（同様の意見が計4件）	駅南広場は、駅北広場で不足する機能を補完するとともに、南北それぞれの玄関口と位置づけております。
駅北と駅南の差別化が必要。（同様の意見が計2件）	米子駅の南側の玄関口である駅南広場は、交通結節点としての都市交通の円滑化、歩行者等の利便性の向上を図るために必要な施設であると考えております。
今のような誰も使わないスペースになってしまうような広場の設置は考えて頂きたい。	交通量増加に伴う交通安全対策については、関係機関とも協議を行い、交通安全にも配慮していきたいと考えております。
駅南の交通安全対策に配慮してほしい。	いただきましたご意見を参考にしながら、詳細設計に向け協議を続けてまいります。
駅南広場は、周辺地区も含めて計画的なまちづくりが必要ではないか。	
北口と南口でキャラクターを分けて、ローカル感のある駅にしてほしい。（北口⇒米子城下町の玄関口、南口⇒大山がのぞめる など）	
公園のような場所（夏は涼しく噴霧機などあり、雨の多い山陰の雨をしのげるくつろぎの場所）にして市民が日常的に利用できるようにしてほしい。自然と人が集まる場所となり、町が発展していく核になるだろう。	
ネクスコ西日本のサービスエリアや道の駅も休憩場所で楽しめる仕組みがたくさんある。それを模倣してJRならではの休憩地としてほしい。	
現在パティオにある法勝寺電車車両を、南口にもってきてほしい。	
タクシーと一般車の出入りを完全に分離してほしい。	
観光バス4台、駅南はバスと車が混雑して危ないと感じた。	
全体的に硬いイメージになり周りの緑の広がる山々から見ると当該広場に違和感が感じられ、広場へ導く街路樹もあるのだから、最低でも地被植物等の緑を植栽願えません。	
駅前広場の計画も綿密に計画を行ってほしい。（現段階では広場と銘打っているものの、駅南広場にいたっては5,545㎡がただの駐車場及びロータリーに成り下がっているの、敷地の広さを街に対して付加価値として有効活用できていないように感じる。）	
公園のような場所でありながら、商業施設が入ることで経済も潤う仕組みにしてほしい。	駅南開発につきましては、JR米子支社をはじめ、経済界や鳥取県とも協力しながら、開発事業者のご意見を伺うなど、開発の可能性を模索してまいりたいと考えております。
米子市の玄関口にふさわしい都市環境を・・・とあるが、駅前開発および商店街再開発を含め、そちらの計画は大丈夫か。	
駅の北側は飲食店や大手のフランチャイズが多く、駅南は家族や観光客向けの施設もあれば、より駅周辺が活性化するのはではないか。	

駅北広場について 32件

駅北広場について 11件

<p>現在、利用頻度の低いだんだん広場との一体的再整備が不可欠だと考える。鳥取県との協力関係が必要であり、米子駅周辺に点在する公共空間を一体的に捉えて、駅前空間をエリアとして捉えて整備する必要があると考える。                  本事業に併せ、だんだん広場の再整備を同時進行すべく県との協議を願う。                  普段閑散としていて寂れ感満載の郵便局前の広場といい、全く無意味で、米子市の玄関があまりにも残念な場当たりの印象で残念過ぎる。</p>	<p>だんだん広場につきましては、管理者である鳥取県を含めた三者（鳥取県、JR米子支社、米子市）で協議を行いたいと考えております。</p>
<p>駅前での駐車場・駐輪場が少ない、狭すぎる。（同様の意見が計3件）</p>	<p>駅北広場の駐輪場につきましては、再整備等の予定はございませんが、地下駐車場につきましては、現在、老朽化した機械駐車設備の撤去等を行い、平面化（地下1階、地下2階）とする整備を行う計画であり、より利用しやすい地下駐車場へ整備を進めてまいります。</p>
<p>地下駐車場もJR利用、空港連絡バス利用者に割引があるとかもう少し、活用方法考えていただきたい。（JR利用、空港連絡バス利用者に割引があるなど）</p>	<p>また、ご利用料金につきましては、JR・バス利用者等の送迎される方のため、最初の30分無料の設定、旅行者等の長時間駐車をされる方のために、24時間の上限金額の設定を行っておりますので、ご理解いただきますようお願いいたします。</p>
<p>駅北にも地上に駐輪場をつくってほしい。</p>	<p>なお、北側には、地下駐車場のほかに、万能町駐車場118台、コンベンションセンター前の簡易駐車場881台、イオン横の立体駐車場801台の計1,800台の駐車場が整備されております。</p>
<p>駅北のバスターミナルの進入スペースの拡大が必要。</p>	<p>バスターミナルの進入スペースは広さが確保されていると考えております。</p>
<p>駅北ロータリーを現状維持させる必要は全くない。                  観光地化する事を見込んだバス、ロータリーを南へ一括すべきではないか。</p>	<p>バス事業者からは、バスの発券売り場が北側にあるため、駅北広場のロータリーを引き続き利用すると伺っております。</p>

半橋上駅について 7件

<p>新しい駅は地震に備えてあるか。                  改札含む駅機能を2階に集約とあるが、今後高齢者が増える事を考えると1階にした方が良くはないか。                  新駅舎の計画平面図では、休憩場所の設置がないように見え、利用者にとって利便性が大幅に低下しているように思える。                  駅舎の一階部分の活用が不明ですが、物産等の販売、飲食、等を一階部分に配置し、駅正面に向けた入口を大きく取るべきだと思う。                  3番ホームから駅南広場に行く際に、駅北の改札を通るのは面倒なので、各ホームに出入口を設けて駅南側にも改札を設置してはどうか。                  乗り継ぎ等の長い待合いの時間を過ごせる空間をつくるなど、駅機能を拡充することも、可能性としてはあるのではないか。                  駅自体はシンプルなものの方がいいかと思う。</p>	<p>新しい米子駅につきましては、JRの施設ですので、いただきましたご意見はJRにお伝えしますとともに、三者（鳥取県、JR米子支社、米子市）で協議を行いたいと考えております。</p>
---	---



## 新駅ビルについて 14件

駅ビル建設の事業主体の早期決定を望みます。(駅併設の益性のある建物を建てるとすれば、大病院か米子市役所くらいしか選択肢はないのでは。県・市がそういった関わりを持つ可能性がないのであれば早期に民間デベロッパーに計画打診してみるべき。)

駅ビルは、5階建。事業主体をJR西日本山陰開発のシャミネの誘致が最善で、行政施設としては、市の窓口、相談室など、県は、県民室窓口、県消費生活センター、県立博物館の分館、埋蔵文化財センター西部資料館 他、大学の研究センターなども必要ではないか。

駅ビル店舗がいろいろ揃っていると便利に思う。(コンビニはもちろん、ドラッグストア、本屋等)

松江や鳥取のシャミネの様な大きくて、広い売り場面積の建物にしてほしい。

駅の中のコンビニですが、レジが対応できない程混んでいる時がある。新しい駅ビルでは、レジでも流れを止めないような工夫が欲しい。

飲食街は撤去し駅ビルに集約すべき。

おみやげ売り場の充実が必要。

キオスクのようなものや、飲食店などは、話題性のある店が入ったりなど、あってもいいかとは思いますが、絶対ないといけないかという、そうでもないような気がする。

現改札上の大山壁画を、新旧駅ビルの継続性として新ビルのどこかに残してほしい。

商業施設(シネコン、レストラン街、専門店街、駅ナカなど)を求める意見には賛同できない。最低限度の店舗構成にとどめるべき(バスを含めた公共交通機関を「市民の足」として活用できていない現状では、駅に各種のサービスを集め、集客しようというのは無理がある。)

駅ビルの詳細は、いつ頃分かってくるのか。

屋上展望も開放されており、親子連れや観光客が集まり、また地下街は多彩なお店が充実している「博多駅」をぜひ参考としてほしい。(駅に直結した店舗もあり、若い人や観光客は市街へ行かなくとも買い物に不自由しません。)

ふるさと納税や募金による資金調達(市民が愛着を持てる)

新駅ビルは不要ではないか。駅部分のビルを複数階にしてテナントが入れるようにした方がよい。

新駅ビルは、駅利用者の利便性の向上や駅周辺の賑わいの創出には必要であると三者(鳥取県、JR米子支社、米子市)が共通認識を持ち、協議を進めており、現在、JRで事業主体、機能、規模等について検討していただいております。

いただきましたご意見や、具体的な施設、設備等のご提案につきましても、協議の中で参考とさせていただきたいと考えております。

## 意匠について 34件

通路の外観も重要な景観要素となると考えられるため、十分に考慮していただきたい。

現在の計画案では、大通りの真正面に位置する駅舎の高さが極端にデコボコになることになり、この調和が一気に崩れ、都市計画上、いかがなものかと言わざるを得ない。この点を考慮すると、駅舎の高さは現駅舎の高さを維持する必要がある。

北側の施設は、「ツギハギ」ではなく、外装・色調を可能な限り統一すべき。

米子の陸路の玄関口としては大変質素に感じます。デザイン的には、広く市民から公募するなど、市民の関心を集めつつ、米子のイメージを体現するものとしていただきたい。

周辺施設との関係性も重要であり、デザイン全体のコーディネーターの設置が必要ではないでしょうか。

駅南広場のデザインについて、景観整備の観点からも、自由通路出入口、駐輪場、タクシー乗降場等、各建築や工作物を統一したデザインとして、計画する必要があるのではないのでしょうか。

「米子合掌像」との調和を望む。

デザインにも遊びが欲しい。

施設の意匠等につきましては、本市が整備します自由通路と、JRが整備します駅舎などと調整が必要であり、引き続き、JR米子支社と協議を行い、詳細設計において検討したいと考えております。

駅北および駅南の両方の「半橋上駅」の外観・内観デザインについて、山陰の玄関口として市民が誇れ、観光客の方々への記憶にも残る秀逸なデザインとしていただきたい。

駅北「半橋上駅」と「新駅ビル」、「既存JR施設」や「通路屋根」などとの色彩・材質の統一を図って欲しい。（全体デザインなどを相互調整する専門家（マスターアーキテクト）を選任された方が良いのではないかと。）

「半橋上駅」は、外観及び内観ともに、地元的设计者に加えて著名で優れたデザイナーをセットとしたデザインチームによる設計を行って欲しい。

駅舎の1/3を残し、1/3を新駅ビルに、1/3を半橋上駅とする計画は、米子の玄関口としての駅舎が現在よりも、米子の玄関口に相応しくない都市空間を創出するのではないかと危惧している。（同様の意見が計2件）

プレハブのようなのでデザインをしっかりとしてほしい。

全てを含めてのデザインも酷すぎる。

予備設計が行われたにも関わらず、デザインが確定していないという意味が理解できない。

米子市の玄関口にふさわしい都市環境を創出すると謳いながら、南北自由化通路とは名前ばかり、ただの歩道橋にしか見えないパースが提示されている。（同様の意見が計3件）

事業を初めから見直すべきだと考えますが、出来ないなら少なくとも今の段階でも、新駅ビル、半橋上駅、南北自由化通路など、共通のコンセプトを持ってデザインすることを明示してほしい。（同様の意見が計2件）

米子市の玄関口として相応しいデザインにして欲しい。（その為には駅舎も含めて統一したデザインコンセプトが必要になる。そのコンセプトが無いのならばコンペなどで外部に依頼するべきではないかと）

米子駅玄関口としてカッコわるいと感じた。

デザインが変われば駅の魅力全てに関わってくるものなのにもかかわらず、こういった魅力のないイメージ図を堂々と載せてしまうことに、これからのデザインが小手先の操作だけの陳腐なものになってしまうのではないかと危惧してしまう。

コンセプトがデザインに現れていないように感じる。プログラムとコンセプトは違うのでそこからミッションをみつけることが大規模な事業には必要なように感じるが、本事業にはそれが見えてこない。

イメージ図からは、残存ビル、新駅ビル、半橋上駅、既存JR施設などは、それぞれの棟（ボリューム）に分離しており、全体のデザインの方向性がわからない。

外から来る人にとって、どういう印象を与える駅にするか明示して欲しい。（同様の意見が計2件）

こんな駅になってしまうんだと思うと、本当に残念だし、駅舎って建替えとか滅多にないから、正直自分達世代の力不足でこんな駅になって、自分の子供達もこんな駅を使うハメになるのかと思うと不憫でならない。（同様の意見が計2件）

駅は交通の結節点であるといっているものにもかかわらず、その建築自体はそれぞれの機能が分断されているため、米子の新しい顔としてふさわしいとは到底思えないつまらない駅になっているのではないかと。

今後、新たな駅舎などについては、JRが検討されますが、米子市の玄関口としてふさわしい駅となるよう、JRと協議してまいります。

<p>宮崎県延岡市では、デザイン監修者を選ぶプロポーザルコンペを行い、人選している。本当に参考になる。</p> <p>JRと協議の上、駅舎および自由通路の設計コンペ（もしくはプロポーザル）を開催すべき。プロポーザル形式をとって、建築士の幅の広い視野を取り入れることも可能ですので、多くの意見を取り入れる事が米子市の活性化の原点となります様、長期的な米子市のビジョンを見い出して頂けたらと思う。</p>	<p>新たな駅舎などはJRの施設であるため、本市が主体となって、コンペ、プロポーザルを実施することは考えておりません。</p>
<p>市民への周知、市民参画等について 70件</p> <p>市民への周知・市民参画について 41件</p>	
<p>補償費が発生することについて疑問があるわけではないが、補償費発生の法的根拠および算定根拠について住民への説明が必要であると考え。</p> <p>通路のあり方に幅広い議論が必要であると考え。</p> <p>なぜ、もっと市民に説明する機会を作らないのでしょうか。</p> <p>米子駅の周辺地区の状況を整理し、抱える課題や、改善方法と合わせて説明を行うべき。（同様の意見が計2件）</p> <p>予備設計で行われた検討と、設計の内容について、もう少し詳細に説明してほしい。（同様の意見が計2件）</p> <p>米子駅南北自由化通路整備事業の今までの経緯と、検証された内容に一般市民が簡単に情報にアクセス出来るようにしてほしい。（同様の意見が計2件）</p> <p>情報発信する手段が簡単になっているので、説明会やシンポジウムに行けない忙しい人にも解かりやすい情報を届けれるよう頑張ってください。（宮崎県延岡市ではYOU TUBEの市政だよりを公開しており、延岡駅の周辺整備基本計画についての説明を市長自ら行っている。）（同様の意見が計2件）</p> <p>米子市のウェブページのトップに事業についてのリンクの記載があってしかるべき。</p> <p>現時点で事業に関心のある人だけではなく、関心のない人及び今は知らないだけで潜在的な関心のある人への周知が事業の質向上にもつながると思う。</p> <p>これだけの事業を行うには、一定の合意形成が必要と考えるが、その努力を如何にしたか答えていただきたい。</p> <p>市民に対する本事業のアナウンス、周知が不足している。</p> <p>事業内容についての市民への周知ももう少し積極的にしてほしい。</p> <p>米子市は、主体である市民による意見交換や提案を喚起するような働きかけを行っていない。</p> <p>米子市は、市民に「米子駅南北自由化通路整備事業」の内容を周知する努力を怠っている。</p> <p>新しい駅のコンセプトや現在の駅の問題点など何の整理も市民への説明もされないまま進める行政の姿勢が理解できない。</p>	<p>本事業につきましては、平成27年度と平成28年度に2回のパブリックコメントを実施し、さらに地元説明会や市民説明会などにより情報の提供に努めてきたところです。</p> <p>今後も、事業内容等をより判りやすく具体的に情報提供し、市民の皆様にご理解をいただけますよう努めてまいります。</p>
<p>駅、駅ビル（JRが事業主体の場合）は民間事業というスタンスを米子市から感じるが、JRは補償費29億をつかって駅や駅ビル、あるいは支社まで整備することは明らかで、公金を使う以上説明責任や情報開示、開かれた議論等は不可欠である。</p> <p>多額の補償費をJRの駅ビルに充てるのに、民間企業であるという理由で、新駅ビルの事業について情報提供も得られず、米子市の行政や市民や利用者がその内容に意見が出来ないのはおかしい。</p>	<p>新しい駅舎等のJR施設についても、関係機関と協議を行いながら、可能な限り情報の提供に努めてまいりたいと考えております。</p>
<p>先般、「米子駅についてみんなで考える会」や市民参加のワークショップが開催されたが、米子駅の今後に関心の高いかたが集まるのが前提であることが明白でありながら、担当課の事業の担当者や、部長や課長が参加されなかったのは何故か。そもそもこういった場合は、米子市の行政が率先して催すべきものではないのか。</p>	<p>この会議には、日程が調整できた場合、米子市、鳥取県、JRの職員が参加させていただいております。</p>

<p>大学の研究室などに依頼し、専門家を交えて本事業を見直すべき。  外部の意見、評価を重視すべき。街づくり、建築の専門家が関与していくべきではないか。  計画の進め方として市民や専門家も含めた協議が足りないのではないかと感じる。  この事業の目的について、広く市民に情報を開き、課題を拾い上げ、専門家の意見も取り入れながら、課題の設定、目的の以下に実現するかの方法を議論すべき。  市民の判断材料として、もっと多分野にわたる専門家の意見を取り入れるべき。  市とJR、周辺商業地の代表や市民を交えて、専門家の意見を聴きながら、米子駅周辺の将来などについて時間をかけて選択することが必要。  60億というお金って進める事業なので、然るべき専門家を迎え事業を進めるべきかと思う。  大学の研究室などに依頼し、専門家を交えて本事業を見直すべき。  パブリックコメントのイメージ図に、前回いただいた意見を参考に、自由通路中央に”休憩スペース”を計画したとの注釈に驚愕した。本来なら、もう少し知恵を絞るか、能力のある専門家の協力を仰ぐべき。(同様の意見が計2件)  JRも絡み、事業主体も複雑となるこのような事業においては、市民に第三者的立場で説明の出来る研究者や専門家が必要だと考える。  埼玉県北本市の「北本らしい“顔”の駅前づくりプロジェクト」では、4年間掛けて市民と専門家、行政が一緒になって、地域資源や人材を掘り起こしマチの玄関口、マチの顔となる北本駅西口広場を整備しており、参考になる。  埼玉県北本市では、北本駅西口広場について市民と専門家、行政が一緒になって、つくる段階から、完成後の広場をどのように使い、活用していくのかについても議論している。  市民と、行政と、専門家が一緒に考えていく仕組みやキッカケを作って進めるべき。(同様の意見が計2件)  米子市役所内だけで、このプロジェクトを舵取りする能力のある人材がないのは明白。なぜ駅スペシャリスト的な専門家や大学研究室などへの協力を要請しないのか。  現在の計画案の作成を誰が行っておられるのか、アドバイスをされている専門家等を含め計画に関わっておられる方を公表して頂きたい。  パブリックコメントの募集だけでなく、実際の聞き取りやシンポジウムなど、実際に当事者が対話をする場を重ねて設けるべき。  予算をかけて大規模な工事をするのなら、もっと世間からのアイデアを取り込んだ建物でないと米子市の発展のさまたげとなると思う。</p>	<p>本事業につきましては、平成22年度から学識経験者等の各分野の専門家の方のご意見を伺いながら、検討を重ねてまいりました。現在は、三者（鳥取県、JR米子支社、米子市）において協議・検討を進めているところでございます。</p>
--	---

パブリックコメントについて 22件

<p>パブリックコメントの取り方も、市の担当職員や市議会が率先して各地域に赴いてもっと意見を募るべきではないのか。</p>	<p>パブリックコメントは米子市市民意見公募手続要綱に基づき実施しておりますので、ご理解をいただきたいと思えます。</p>
<p>パブリックコメントにコメントする際は、何か比べることでできる先進事例など資料を付けるなどし、コメントを寄せる側にも最低限の知識の向上を図った上で行ったほうが有意義なのではないか。</p>	<p>住民の皆様へ情報を提供する際は、わかりやすい情報の提供を心掛け、事業に対するご理解をいただけるよう努めます。</p>
<p>パブリックコメントの求め方にしても「絵」だけでは判断できないのではないのか。</p>	
<p>パブリックコメントのイメージ図に、「予備設計に基づくイメージ図で、デザイン・色彩などは、確定したものではない」との記載があるが、「デザイン」とは、本来「設計」のことであり、形態や意匠に限らず、人間の行為をより良いかたちで適えるための「計画」という意味を持つため、ここで用いられた「デザイン」に語弊があるため、資料の内容が理解できない。</p>	
<p>前回のパブリックコメントは、意図を持って組み立てられた文章を箇条書きに直し、上がった意見を一方的に整理し、回答したこととしており、自分の意見がどの意見に集約されているのか探すのも一苦勞であり、市政のパブリックコメントの結果にも文脈を断ち切るにより、熟考して出した意見そのもの熱が奪われたと感じた。</p>	
<p>周南市のパブリックコメントにおいては、市民からの意見を集約して回答をしてはいるが、意見に番号を付けて、市民からの意見も手書きの図なども含め、そのまま番号順に見れるように、HPに公開している。</p>	
<p>前回、今回のパブリックコメントに於いても説明資料が不十分で、内容の全貌と、今までの経緯が一般市民には理解できない。(同様の意見が計2件)</p>	
<p>駅、駅ビル、自由通路、駅前広場、自動車ロータリー等は本来一体的になり都市機能を担うものである。単体的に意見を求められても答えようが無い。</p>	
<p>パブリックコメント資料が一方的すぎて事業主体であるところからの情報だけではどうにもコメントしづらい点がある。資料を作る上での視野を広げてほしい。</p>	
<p>予備設計が行われているのであれば、その報告書すべてについてHP上で公開されるべきと考える。(概要版の提示だけでは、米子市が重ねてこられる検討が十分に伝わらず、市民の誤解を招いていると考えられる。)</p>	<p>住民の皆様にご理解を得るために必要な情報提供のあり方について、さらに検討してまいります。</p>
<p>概算事業費の内訳が大まかで分かりやすく検討ができないので、もう少し詳しい内訳を公開して頂きたい。</p>	
<p>自由通路の工事については、線路上の工事となるため、原則として夜間しか工事ができないと思われ、通常の工事と比較して割高になることはやむを得ないと思う。その点も十分に説明しておいたほうが市民・議会のコンセンサスを得やすいのではないかと考える。</p>	
<p>前回のパブリックコメントの意見提出者が49人という人数に、まちの顔でもある駅の整備事業の周知方法に問題があるように感じる。</p>	
<p>今回のパブリックコメント終了後に、市民説明会が行われるようであるが、開催の順序が逆。公に市民に説明する場を設けないまま、コメントを求めるのはおかしい。(同様の意見が計2件)</p>	
<p>米子市のように人口10~20万人規模の都市のJR駅の事例について、積極的な発信をお願いする。</p>	
<p>パブリックコメントは、意見を徴収することは出来ても、事業内容を大きく変更するような意見が拾われることはない。非情で一方的な手法だ。</p>	<p>パブリックコメントは、市民の皆様のご意見を伺う有効な手法であり、いただいたご意見について計画に反映できるものは反映していきたいと考えております。</p>
<p>前回のパブリックコメントにおける概算工事費が削減され、今回、補償費用が上乘せされているがその詳細がわからない。</p>	<p>補償費は、既存の支社ビルや鉄道施設などについて補償調査を行い、その補償費を計上したために増加したものです。</p>

<p>前回のパブリックコメントにおける概算工事費では、自由通路に33億円、駅舎(半橋上駅に7億円)という項目があったが、今回の概算事業費には、駅舎(半橋上駅)の項目が消え、自由化通路工事費が24億円で圧縮されている。自由通路工事費の概算内訳は公開されないのか。</p>	<p>自由通路工事費の概算内訳は、自由通路建築工事が約20億円で、残りは、機械工事、電気工事(エレベーターなどの設備を含む)です。</p>
<p>前回のパブリックコメントにおいて、市の考え方を、「米子市、JR米子支社、鳥取県の三者で十分な協議と検討を重ね、情報提供を行ったり、市民の意見を伺う」と回答された意見には、今後も明確な説明や市民との議論の場が設けられないのではないかと危惧している。(同様の意見が計2件)</p>	<p>本事業に関する情報について、可能な限り、情報提供に努めます。</p>
<p>市民説明会の実施について 7件</p>	
<p>米子市長はじめ米子市の担当者、JR米子支社、鳥取県の担当者も参加する、三者協議をパネルディスカッションのようなカタチで行うべき。(同様の意見が計4件)</p>	<p>副市長等が参加する協議は、公開の三者協議会(鳥取県、JR米子支社、米子市)で行っております。</p>
<p>市民説明会のパネリストに関しても、事業を推進する立場にある人たちばかりで、利用者代表を入れるべきではないか。</p>	<p>市民説明会のパネリストにつきましては、米子駅周辺のまちづくりの観点から、ご参加いただいたもので、本事業の推進という観点で選定したものではありません。</p>
<p>市民説明会を開催するようですが、既に都市計画決定後であり、事業の可否について市民の意見が反映される余地は全くないように思われます。この事業を強硬に進める米子市をはじめとする関係自治体や地元経済界に不信感を覚える。</p>	<p>都市計画決定は、今年度末に行う予定で、その後詳細設計を予定しており、計画に反映できるご意見は反映していきたいと考えております。</p>
<p>市民説明会にJR西日本の関係者が出席しないことから、十分な説明が受けられるとは到底思えない。</p>	<p>今回の市民説明会は、本事業の概要や都市計画決定のスケジュールを説明し、さらに米子駅周辺のまちづくりについてパネルディスカッションを行ったもので、本市が主体となって実施したものです。</p>
<p>その他 5件</p>	
<p>前回のパブコメで、要望した自動改札が導入され、嬉しい。12月頃導入とのことだが、一日も早い導入、期待している。</p>	<p>いただきましたご意見は、JR米子支社にお伝えいたします。(自動改札につきましては、11月5日に供用が開始されました。)</p>
<p>ミニ大山は街への来客を出迎え、地域の誇りを示すといった役割はもはやはたせなくなっている。(市役所、山陰歴史観、ふれあいの里など市民が訪れる居間のような場所に設置する方が良いのではないか)</p>	
<p>月に一回「特急やくも」を利用しておりますが、長時間座っても辛くないシートを要望したい。0番ホームは、ねずみ男に特化したディスプレイにしたほうが、駅の印象がより際立つのではないか。</p>	
<p>自動改札・ICカードの導入も決定しているのなら、普及と利用促進のためにキャンペーンを打ち出してみたいかと思う。(通路開通記念の限定ICカード発売等)</p>	