

参考資料

「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の結果について

「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につきましては、平成27年6月15日から平成27年7月14日までの期間で実施し、49名の方からご意見をいただきました。

いただきましたご意見につきましては、事業を進める中で参考とさせていただきながら、引き続き、協議・検討を重ね、反映できるものは反映したいと考えております。

なお、いただきましたご意見、及び、ご意見に対する市の考え方につきましては、「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結果（提出意見の詳細）」のとおりです。

1 実 施 期 間：平成27年6月15日（月）から 平成27年7月14日（火）まで（30日間）

2 資料設置場所：米子市役所本庁舎2階 都市計画課、米子市役所第2庁舎1階 行政窓口サービスセンター
米子市役所淀江支所1階 地域生活課、市内各公民館、JR米子駅、本市ホームページ

3 意見提出者数：49人（提出意見数：244件）

4 ①意見提出方法

提出方法	人数
E-mail	19人
FAX	5人
郵送	2人
持参	11人
意見提出箱（米子駅）に投函	12人
計	49人

②提出意見の内訳

意見分類	件数
計画全体について	37件
自由通路について	67件
駅南広場について	48件
駅北広場について	92件
計	244件

なお、パブリックコメント結果の資料は、上記資料設置場所にも設置しております。

（設置期間：都市計画課 平成27年12月24日（木）まで、本市ホームページは、平成28年9月26日（月）まで、それ以外の設置場所 平成27年11月24日（火）まで）

《お問い合わせ先》 米子市建設部都市計画課
電話 (0859) 23-5200
E-mail toshikeikaku@city.yonago.lg.jp

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結果（提出意見の詳細）

区分	意見の概要	意見に対する市の考え方
全体計画 37件	事業の実施について：20件	
	長年期待していたことが、やっと叶う思いである。 早期の完成を願っている。（同様の意見が、計2件） 南北を一体化する計画に大賛成である。 将来の米子のために必要な事業であることは間違いない。 本計画は、将来の米子市が、市役所・駅を中心にもっとコンパクトに発展できる基となると思う。	引き続き、早期の工事着手を目指し、必要な手続きを進めてまいります。
	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、駅南広場整備による中心市街地拡大で既存市街地の衰退に拍車がかかる懸念があること、JR米子支社の市外移転を懸念しているようだが、現実問題として困難であること、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等から、南北一体化の工事は不要である。 市の財政事情を考えれば、南北一体化事業は不要である。 この事業を実施するのではなく、その費用で駅北を整備して欲しい。 米子市は、文化、教育面では貧弱な市であるため、本事業は不要であり、本当に必要なところに税金を使うべきである。 本事業に税金を使うべきでない。	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。 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。
	平成27年度着工は、時期尚早であり、事業費負担や新駅ビルの概要等が具体化してからでよいのではないか。	事業費負担や新駅ビルについて、三者（鳥取県、JR米子支社、米子市）による協議会で協議するとともに、今後、概要が明らかになった段階で、情報提供いたしながら事業を進めてまいります。
	駅南の開発がないと、南北を繋げる意味がない。	JR用地1.4haの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、今後も開発の可能性を模索してまいりたいと考えております。
	南北の違い（北は商業ゾーン、南は文化ゾーン）をはっきり出すことが重要である。 自由通路のペースも非常に貧相なものと感じられ、これが、形式的に審査、承認され実現してしまう危機感を感じる。	自由通路等の事業実施に向け、三者（鳥取県、JR米子支社、米子市）による協議会において、十分な協議・検討を重ねるとともに、さらに市民の皆様のご意見を伺ってまいります。
	米子駅には、複数路線があり、単線の他の駅と比較するのは、難しいのではないか。 本計画が南北を繋ぐ目的を重点に進められ、米子駅の存在感がなくなるのであれば、事業中止もやむなしと考えている。	

概算工事費の国、県、市、JR等の負担割合を明示願いたい。	概算工事費につきましては、国の交付金の活用を想定しております、交付率は55%です。 なお、予備設計等による概算事業費が算定された段階で、鳥取県に求める財政支援やJRの負担などについて、詳細な協議を行うこととしております。
建設費だけで、維持管理に必要な額の説明がない。	概算維持管理費につきましては、年間約1,500万円と想定しております。
多額の事業費を使うことになるが、何から収入を得るのか。	駅南広場に整備する駐車場・駐輪場につきましては、今後、料金等の検討を行いますが、自由通路等は、市道として整備する公共事業であり、収入を目的とした整備ではございません。

別計画の提案：2件

本計画ではなく、国道181号高架から米子駅西側の県道高架までの線路上空全てを一平面で整備することで、一大駐車場とし、併せて、路線バス等も含め、進入路の整備を行い、米子駅を一大ターミナルとして整備する案を提案する。 この提案では、将来的には、市役所を含め公共施設の移転先としても有望であり、昼間人口の増大により、民間企業の活用も視野に入ってくる。	駅周辺整備に対しまして、いただきました提案内容は、事業の規模が非常に大きくなることなどから、実現は困難であると考えます。
本計画ではなく、JR山陰本線を陰田町から吉岡までを一直線に再整備し（山陰本線は現米子駅の1km南に移動）、それに伴う米子駅の移設、新駅北側（現駅南地区）を経済特区として活用した再開発等、総合的な整備を提案する。	

三者協議（鳥取県、JR米子支社、米子市）の進め方について：3件

県、市、JRは、利用する人が何を望んでいるかを真剣に考えて欲しい。 行政、JRも、米子市の未来を左右するという覚悟を持って事業を進めて欲しい。 県、JRとの三者協議は、伺いの場ではないので、具体的議論をして欲しい。	引き続き、事業実施に向け、三者（鳥取県、JR米子支社、米子市）で具体的な協議・検討を行ってまいります。
---	---

B/C（費用便益比）について：3件

B/Cの算出は正しいのか。	今回算出しましたB/Cは、平成26年度に計画の検証を行い算出した概算工事費、便益を基に算出しております。
補償費等が含まれていないB/Cに意味があるのか。	
駅ビル等を含めたもので、B/Cの根拠を明示願いたい。	B/Cは、公共事業を行う際に算出するものであり、本市が新たな駅ビルの事業主体になることは、考えておりませんので、新たな駅ビルを含めたB/Cは、算出しておりません。

パブリックコメント・市民参加について：9件

<p>多くの市民に、本計画の議論へ参加する機会が開かれることを切望する。</p> <p>パブリックコメント資料には、可視化された資料があまりにも少なく、本計画について判断できない。</p> <p>パブリックコメントでは、提案のあった意見に対し議論ができず、有用性に疑問を感じる。</p> <p>パブリックコメントの方法をもっと工夫し、市民全体で事業を進めることが絶対必要である。</p> <p>この事業に対する周知不足があり、この事業の必要性と将来の街づくりの展望について、もっと市民に知らせるべき。</p> <p>駅ビルの方向性が見えない段階でのパブリックコメントは意味がない。</p> <p>全体の整備内容が住民に周知された時点で、再度意見を募って欲しい。（パブリックコメント以外の方法が良いと思う。）</p>	<p>本事業につきましては、平成26年度に検証した素案を提示し、市民の皆様からの様々なご意見をいただいたところであり、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、説明会やパブリックコメントなどにより、市民の皆様からご意見を伺うこととしております。</p>
<p>事業を進めるうえで、第三者的な立場で発言できる専門家が必要ではないか。</p> <p>専門家を投入し、市民を含め議論する場を設けなければ、米子駅の玄関口にふさわしい都市環境を創出する目的を達成できないと思う。</p>	<p>本事業につきましては、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、J R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。また、現在、米子商工会議所で、学識経験者等のご意見を伺いながら、米子駅周辺の賑わいの創出などについて検討されていると伺っております。</p>

自由通路 事業の実施について：17件	
67件	概ね現計画で良いと思う。実現されることを希望する。 南北をつなぐ通路は必要である。 最短距離で南北を結ぶという点では、一歩前進ではないか。 便利そうであり、大変よい。 通路としては、問題ないと思う。
	引き続き、早期の工事着手を目指し、必要な手続きを進めてまいります。
	駅南広場の有用性が不明であり、南北をつなぐ通路は不要である。 必要性がよく分からぬ。（同様の意見が、計2件） 中途半端な整備をすることはやめて欲しい。
	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必要で重要な事業であると考えております。 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。
	自由通路の完成後の維持管理は、100%米子市なのか。 高齢化、人口減少を考えて事業を進めて欲しい。 列車と大山を眺めることができる通路は大きな魅力であり、都市の重要な施設となる可能性もあり、その検討も必要である。 歩行者だけの歩道橋で終わらせるのは勿体なく、用途を歩道に限定しないなど、自由な発想があると次世代に残す意味のあるものになると思う。 行政面積の狭い米子市は、一等地を有効活用する必要がある。 自由通路の必要性については否定するものではないが、利用者数を踏まえ、その役割、在り方を改めて議論する必要がある。 米子駅は、米子市の顔であり、乗降客のためだけの施設ではなく、米子市の顔、（駅周辺の）賑わいを作る施設であると思う。 高齢者の利用を考えると、自由通路のあり方について検討の余地がある。
	自由通路は、市道として米子市が管理を行います。 皆様からいただきましたご意見を参考にしながら、引き続き、三者（鳥取県、JR米子支社、米子市）において協議・検討を重ねてまいります。
規模・仕様について：15件	
	幅員は6mで良い。（同様の意見が、計3件） 幅員は6m以下として欲しい。広すぎる学生等の遊び場になりかねない。 計画歩行者数と幅員6mの根拠を示して欲しい。
	幅員につきましては、駅へ直結する自由通路であることから、大きな荷物を持たれた方や、車椅子を利用する方等が、余裕を持ってすれ違える幅として、現在のところ6mの案で計画しております。
	通路が長すぎて利用しづらい。 線路撤去することで延長を短縮すべき。
	延長につきましては、米子駅には、本線だけでなく多くの引込み線があることから、100mを超える延長となっております。今後、一部引込み線の撤去による延長短縮も含め、予備設計の中で検討を重ねてまいります。

将来を見据え、バリアフリーを考慮する必要がある。 自転車等（自転車、シニアカー）の通行を可能として欲しい。（同様の意見が、計5件）	バリアフリーを考慮して整備いたします。 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て、歩行者専用の通路として計画しております。 なお、車いすやシニアカー等の歩行を補助するものは、通行できるようにしたいと考えております。
駅南側のエスカレーターは、下りは必要ないのか。	現案においては、駅南広場側の下りエスカレーターは計画しておりませんが、今後、検討してまいります。
地震に強い建物にして欲しい。	地震の際には、避難路としても考えられますので、安心して利用できる耐震性のある施設として整備いたします。

必要となる施設等について：27件

展望所（撮影スポット等）を設置して欲しい。（同様の意見が、計6件）	自由通路の仕様や必要な設備等につきましては、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、協議・検討を重ね、反映できるものは反映したいと考えております。
店舗や展示スペースが欲しい。（同様の意見が、計7件）	
動く歩道を設置して欲しい。（同様の意見が、計3件）	
通路は、明るい開放感が欲しい。（同様の意見が、計5件）	
防犯面（防犯カメラの設置等）に配慮して欲しい。（同様の意見が、計4件）	
たたの通路ではなく、通ることが楽しくなるような、夢のある通路にして欲しい。 ゆとりある空間とオープン的な雰囲気を作り出し、人の流れを作る必要がある。	

意匠について：8件

意匠をコンペで決めてはどうか。（同様の意見が、計2件）	いただきましたご意見は、自由通路等の意匠を検討する上で、参考にさせていただき、反映できるものは反映したいと考えております。
意匠はシンプルさが必要である。	
駅舎・駅ビルと一体となるデザインにして欲しい。 (現駅ビルを残した上で) 現駅ビルのデザインに基づいた意匠が良いと思う。	
自由通路入口に、昔の米子駅のような木造平屋の駅舎を設置したら趣も変わる。	
入口階段も無機質なものでなく、幅広にして、利用者を迎えるようなデザインが必要であると思う。	
デザインはシンプルにして、木材をふんだんに使い、大正、昭和風な雰囲気で他の駅と差別化を図ることも良いと思う。	

駅南広場 事業の実施について：15件	
48件	駅の南側ができることにより、駅を中心としたエリアができ、将来の開発計画範囲が広がり、また、交通整備等により、今後の発展に期待が持てると思う。
	だんだん広場の現状を見る限り、駅南に広場を造る必要はない。 駅南広場の駐車場等を利用する人が、それほどあるとは思えず、利用価値は無いと思う。 駅舎までの距離が長く、どれだけの市民が建設を希望しているか不明であり、経費に見合うと納得しているかも不明。 必要ないと考えているが、やるのであれば、他駅のまねではなく、他の駅にない独創的なものでないと意味がない。 JRの乗降客のための広場では、利用価値が低くなる。
	現状での必要最小限ではなく、将来を踏まえた必要にして十分な整備をするべき。 広場の規模、機能は、大きすぎて機能しなくなるようではダメである。 送迎用、ビジネスユースの駐車場整備など、整備の方針で自由通路の必要性が大きく変わってくる。 計画的な駅南の街づくりが必要である。 駅南広場周辺の再開発が必要である。 交通の始終点だけでなく、目的となる機能を持たせるべきである。 南口から北口へ行く、あるいは、列車に乗るということが最優先される機能・規模にしていただきたい。（今後のまちづくりやコンパクトシティを目指す上で、公共交通機関の利便性が最優先で求められると考える。） 米子市を魅力ある街にするため、「大山」という大自然を生かす意味でも、高盛山を含めた駅南開発を提案する。（高盛山から一望すれば、人口60万人の集積地である、中海、宍道湖、大山圏域がイメージでき、大山等の魅力を国内外に広めることが地方創生にも繋がる。） 駅南広場の新設により、南北地区の連携不足等の課題は、どの程度解消され、また、利便性が向上するのかについて、数字で明示願いたい。
	引き続き、早期の工事着手を目指し、必要な手続きを進めてまいります。 駅南地区から、自由通路にアクセスできる駅南広場の整備を行うことは、駅南広場が、米子駅の南側の玄関口となり、駅への交通アクセスを分散し、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。 今後、駅南広場の必要性や事業内容等をより判りやすくご提示し、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。 皆様からいただきましたご意見を参考にしながら、引き続き、協議・検討を重ねてまいります。
	駅南広場や自由通路の整備により、南北地区間の移動が容易となり、駅南地区から駅への到達時間が、概ね5～10分の短縮になると考えております。

規模・仕様について：26件

(送迎者用の短時間利用も含め) 駐車場をもっと整備してほしい。 (同様の意見が、計7件)	駐車場等につきましては、現在の地下駐車場の再整備と、新たに駅南地区にも駐車場・駐輪場を計画しておりますが、現段階で新駅ビルの機能、規模等について、決まっていない状況でございますので、駐車場等につきましても、協議・検討する必要があると考えております。
駐輪場は、十分な収容台数でなければ、駅南にも放置自転車が増加する。	
一般送迎車両は、全て駅南広場を利用するようとする。	
バス・タクシーは北側に残し、自家用車の駐車スペース等の機能とするのが望ましい。	
駅利用者向けの駐車場、駐輪場で十分だと思う。	
屋根付きの駐輪場を整備して欲しい。	
駐輪場が少ない。 (同様の意見が、計2件)	
地震を経験していることから、駐車場を立体化(簡易型)して、避難できる程度の規模のものをつくるはどうか。	
広場入口は、バス・タクシー用と一般車用を完全分離するべき。	駅南広場は、米子駅の南側の玄関口としてご利用いただく施設ですので、皆様からいただきましたご意見を参考にしながら、引き続き、協議・検討を重ね、予備設計に反映できるものは反映したいと考えております。
車歩分離することで、車と人がぶつかる可能性をなくして欲しい。	
観光バスと自家用車のみの利用とし、わかりやすく、ゆったりとしたスペースにして欲しい。	
南口にバス停を造って欲しい。	
路線バス乗降場は、(利便性、迅速化等を考えると) 1バースでは少ない。 (同様の意見が、計2件)	
駅北と機能を分担し、駅南広場を有効活用する。	
駅構内を見渡せる撮影スポットを設置して欲しい。	
芝生や木々のある落ち着いた場所にして欲しい。	
モニュメントなど造らず、お金をかけるならビオトープのようなものが良い。	
ジャパンエコトラックに関連して、自転車走行帯を造って欲しい。	

必要となる施設等について：7件

サービス施設(飲食店、コンビニ、列車・バス等のチケット購入ができる施設等)を設置して欲しい。 (同様の意見が、計3件)	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、開発の可能性を模索してまいりたいと考えております。
コンセプトをよく検討した、テナントゾーンが必要と考える。	
道の駅風に整備し、何か核となるものを持ってくると良いと思う。	
駅南にJR米子支社を移転させ、山陰の鉄道中心地として、山陰鉄道博物館を作り、文化面から集客を担う。	JR米子支社の移転先につきましては、現在JRにおいて検討をされていると伺っております。
民間開発業者によるコンペを実施するべき。	駅南開発の用地はJR所有地でありますので、本市がコンペを行うことは考えておりません。

駅北広場 整備全体について：11件	
92件	<p>駅前に、市役所、病院、学校、オフィスなど全て集まれば、税収も増え、賑わいも出る、そんな駅前になって欲しい。</p> <p>駅ビル、駅舎とも「鉄道の町米子」のシンボル性を失わないで欲しい。</p> <p>米子の玄関口として、最初に目にする場所なので、他と類似しない独創性を出して欲しい。</p> <p>住む人も旅行者も集う拠点として欲しい。</p> <p>ワクワクする駅を造って欲しい。</p> <p>公共交通機関の利便性を向上させることで、老若男女が歩いて周遊できる街を作り、賑わいを取り戻す。</p> <p>駅北広場は根本的に変えたほうが良い。</p> <p>時間をかけてもよいので、駅を造るプロセスの再構築を願う。</p> <p>広場は、バスレーン、タクシー乗り場、地下駐車場等整理して考えるべきだが、整備は駅機能整備の次で考える。</p> <p>駅北広場へのアクセス集中による交通渋滞は、どの程度解消されるのか、数字で明示願いたい。</p> <p>周辺自治体にも財政支援をお願いする等の戦略が不可欠である。</p>
	駅北広場を含む駅北地区は、米子駅前西土地区画整理事業で整備されており、大規模な改修は考えておりませんが、引き続き、三者（鳥取県、JR米子支社、米子市）による協議会において協議・検討してまいります。
	米子駅南北の人口比から、駅南側の利用者は約3割と想定しております。
	周辺自治体とは、事業を進めるに当り、必要に応じ、協議したいと考えております。
駅北広場整備について：11件	
	<p>鳥取駅の南口は、スムーズにバス、タクシーに乗れ、北口は、ベンチも座りやすく段差もない。米子駅前は、日陰も無く、人がいません。参考にして欲しい。</p> <p>駅前広場にあるオブジェ（米ッ子合掌像）を取り扱えば、駅前がスッキリすると思う。</p> <p>駅前には、もう少し緑が欲しい。（同様の意見が、計2件）</p> <p>現支社ビルを解体したスペースを緑化し、公園として、路上パフォーマンス等が行える施設をつくってほしい。</p> <p>駅北広場は、駅ビルと一体化し、雨天でもイベントができるようにして欲しい。</p> <p>万人にアピールできる飲食店がないことが致命的なマイナス。（必要以上に「米子らしさ」をアピールしても駅利用者がそれを望んでいるとは限らない。）</p> <p>JR米子支社の機能は、現支社ビル東側に8階のビルを新築し、そこに機能を移し、現支社ビルから駅前広場に向けて、平屋施設をつくり、1階は土産物店、コンビニで整備し、屋上を緑化しだんだん広場として整備する事を提案する。</p> <p>現在のタクシー乗り場等の屋根は高すぎて、屋根の意味を成していない。</p> <p>だんだん広場を中心に、屋根を付け、天候に左右されずイベントが開催され、賑わいをつくる機能を望む。</p> <p>現状程度の利活用しかないだんだん広場の有効活用をするべき。</p>
	駅北広場は、米子駅前西土地区画整理事業で整備されており、大規模な改修は考えておりませんが、駅前地下駐車場の再整備や駅北広場の必要な改善については、JR米子支社や鳥取県と協議・検討したいと考えております。
	だんだん広場については、いただきましたご意見を参考に、所有者である鳥取県と協議してまいります。

駐車場整備について：11件

一般車の乗降スペースを拡充して欲しい。（同様の意見が、計4件） 駐車スペースをたくさん整備して欲しい。 (送迎利用者が使いやすくなるよう)地下駐車場の利用促進についても検討していただきたい。（同様の意見が、計2件） 駅北駐車場は使いにくいので、拡張、または、だんだん広場を活用して欲しい。 だんだん広場のスペースを駐車場として活用して欲しい。 県有地のだんだん広場と味の名店街ビルを解体して、立体駐車場を整備し、一般車の乗降場や駐輪場を1Fに、2F、3Fを駐車場とする（現地下駐車場は、地下飲食店街とする）。なお、駐車場整備は鳥取県主体で整備するべき。	一般車両につきまして、降車利用の場合は、地上の降車場、乗車および駐車の場合は、地下駐車場のご利用をお願いしております。 現在、地下駐車場の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。 また、だんだん広場については、いただきましたご意見を参考に、所有者である鳥取県と協議してまいります。
駐車場は、無料または、駅前イオンのように、2時間まで無料にしないと人が集まらない。	平成22年度から、駅利用者の利便性を図るため、無料時間を30分に延長しておりますが、現段階で2時間まで無料にすることは考えておりません。

新駅ビル整備について：12件

人の集まる駅ビルが必要なので、将来を見据え検討を進めていただきたい。 駅ビルは、50年先までのビジョンを持ち、行政主導で民間の力を借りつつ事業化するべきである。 魅力ある立地であり、将来の利便性向上と利用促進を踏まえた上で、必要にして十分な整備を考えるべきである。 新駅ビルは、公共交通機関を中心に利用する中高生、流行に敏感なOL、子育て中の親子、免許を持たない高齢者等がターゲットとなると思う。 新駅ビルは、自由通路と同時進行で考えることがベストである。 駅、駅ビル、公共施設（観光案内）を別々に考えては、魅力あるものはできない。 古い駅ビルは、壊さず残して欲しいが、建て替えるのであれば、一目見て米子の駅と分かる特徴ある米子駅ビルとして欲しい。 駅ビルを解体することは反対です。 現支社ビルを耐震補強で活かし、リノベーションを行い、活用はできないのか。 現支社ビルは使われていないスペースも多いので、建て替えたら良いのではないか。 駅ビルの事業主体がまだ決まっていないとは、今まで何をしていたのか。 新駅ビルの、機能、規模、事業主体、事業費等はいつ決まるのか。	新駅ビルは、現在、事業主体、機能、規模等が決まっていない状況ですので、三者（鳥取県、JR米子支社、米子市）による協議会で協議を続けてまいります。 新駅ビルと自由通路、駅舎につきましては、並行して検討することとしております。 自由通路等の整備により、現支社ビルが支障となることや、工事ヤードの確保などのため、一部を解体する必要があります。 新駅ビルの事業主体、機能、規模等については、三者（鳥取県、JR米子支社、米子市）による協議会で協議を続けてまいります。 平成25年12月に自由通路と駅南広場等の事業着手を表明し、平成26年度の検証業務の中で、現支社ビルの支障となる範囲を示しましたが、新駅ビルの機能、規模等が未定であり、事業主体も決まっていない状況でございます。 新駅ビルにつきましては、自由通路の整備に関わってきますので、三者（鳥取県、JR米子支社、米子市）による協議会で、できるだけ早期に決める必要があると考えております。
---	--

駅ビルに必要な施設・機能：28件

商業的スペース・空間として検討したほうが良い。	新駅ビルは、現在、事業主体、機能、規模等が決まっていない状況ですが、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、協議を進めております。
新駅ビルには、飲食店、喫茶店等の人が集まる店が入ると良いと思う。	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。
駅ビルは、本屋、カフェ、コンビニ等充実した施設とし、少なくとも、鳥取駅、松江駅のようにして欲しい。	
新駅ビルは、大きなレストラン街やファッショング専門店、シネコン、コンビニ等を併設し、地元の流行の発信基地の機能を持たせて欲しい。	
駅ビルには、100均、コンビニ等を入れ、最初はこじんまりとつくり、様子を見て大きくしてはどうか。	
駅前の商業施設を駅ナカに取り込むなど、鉄道を利用しない人も来る駅とするべき。	
晴れた日には、大山が見えるようにして欲しい。	
百貨店、ホテル、賃貸マンション、行政機関、医療施設、飲食店等を機能的に取り込んだ、米子市の玄関としてふさわしい駅ビルが必要。	
幅広い年齢層が集まる商業施設、娯楽施設、スポーツ施設等があれば、市として活気が生まれると思う。	
列車利用だけでない駅の魅力度アップを図って欲しい。（山陰1号店の誘致など）	
駅ビルを新築してまでの整備は必要ないと思う。既存の店舗等を使った飲食店、コンビニ程度で良いのではないか。	
ネット喫茶やコイン式インターネットの設置等、観光客等が空き時間に活用できる場所があると良いと思う。	
Wi-Fiが繋がると良い。	
日本版CERC構想も念頭に、医療・介護等をテーマとする施設を建設して欲しい。	
メディカル機能が配置されれば、米子の地域資源（医大）を活かしたまちづくりや活性化が可能である。	
コンパクトシティ化を含めた街づくりでは、行政機関、医療モール、商業施設、滞在施設等の入る駅ビルが必要と考える。	
コンパクトシティの構想に賛成なので、駅ビルは、保育園、病院、市役所等の公的な側面があつて欲しい。	
新駅ビルで、日常の買い物ができる店、病院、居住施設を併設し、コンパクトシティ施設として、市外県外から移り住んでもらえるような施設としたら良い。	
クリニック街、飲食店、土産物店、公共出先機関を併せ持つ複合ビルが必要であり、だんだん広場前の味の名店街ビルまで取り込んで大規模に建設する。	

駅ビルは、城山と同程度の高さで市内を一望できるようにし、将来的には市の中心部に観光ルートを確立するべき。（例えば、駅と城山間のロープウェイなど）
駅ビルは、待合室、商業施設、トイレの拡充をして欲しい。
駅ビルは、何でもありの雑居ビルにならないよう工夫して欲しい。
駅ビル内の市や県の公共的施設は、出来るだけコンパクトにして欲しい。
米子駅は、中心市街地活性化区域内にある駅だが、拠点的機能がそがれてしまつており、まちづくりの視点で南北を繋ぐ場合、交流スペース、そのための付帯サービス（飲食、物販等）が必要であると考える。
新駅ビルが役割を果たすためには、列車や二次交通の利便性はもとより、商業、情報発信機能、行政機能、年代を問わない交流機能があるべき。
新駅ビルの機能としては、土産店、飲食店、案内所等は当然として、足湯や大山等が展望できる屋上庭園、行政機関、映画館、高齢者を対象とした健康教室等が思いつくが、ビルが高層になればなるほど名所になる。
米子駅は、米子市・鳥取県西部、中海圏域の中心市の顔があるので、ダイナミックでランドマーク的な駅ビルであって欲しい。（地上20階建てのビルを望む）
将来も見越し、米子市のランドマークと位置付けて取り組んで欲しい。

半橋上駅整備について：7件

最低限の駅舎では、米子の顔にならない。
商都米子を実感させるような駅舎にするべき。（山陰歴史館のようなレンガ風なレトロな駅舎など）
駅内を広くして混雑を避けてほしい。
徹底した昭和の駅のような独自性が出ればおもしろいと思う。
駅の表記は、現在のローマ字標記だけでなく、日本語表記も必要ではないか。
駅には、自動改札を設置して欲しい。
駅は、自動改札とし、ICOCAの利用を可能として欲しい。

いただきましたご意見は、事業主体となりますJRにお伝えするとともに、半橋上駅等の意匠につきましては、市民の皆様のご意見を伺い、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。

市民意見の集約について：5件

毎日多くの学生が通学に利用しているので、学生の意見も積極的に取り込むべき。 中学生、高校生の意見を聞くべき。
駅ビルの計画内容が明らかになってから、市民に意見聴取をするべき。
公募により内外観ペースを募集し、市民アンケートにより選考すれば、市民の納得も得られやすい。
橋上駅が、半橋上駅に変更となったが、大きなデメリットはないのか。

今回のパブリックコメントは、駅の利用者が気軽にご意見を提出できるよう、米子駅に資料や意見提出箱を設置いたしました。

今後も、説明会やパブリックコメントなどにより、市民の皆様からご意見を伺うこととしております。

駅舎（改札）の位置が、若干、駅北側に移動しておりますので、駅南側からのご利用の場合には、少し距離が増えますが、事業費削減の効果があることから、半橋上駅案で計画しております。

意匠について：7件

観光客等に「活気のある駅だ」と感じてもらうようなコンセプトのもと、それにふさわしいデザインとなるよう設計して欲しい。

駅機能と駅ビルは、物理的連続性、視覚的一体性に極力配慮して整備するべき。

デザインは、駅、自由通路、駅ビルの統一感がある整備をしてほしい。

今ある支社ビルが、駅・自由通路、駅ビル、残った支社ビルの3つに分断されるが、本当にそれで良いのか。

(駅前のデザインについて) 温かみのあるオレンジ色は、空の青や緑と調和して米子の景観を美しく見せると思う。

コンペ等、建築家の提案が生かされるデザイン・設計案の決定方式をとって欲しい。

米子駅、駅ビルは、木の風合いにし、コンパクトなものにして欲しい。

いただきましたご意見は、今後、具体的に検討していく上で、反映できるものは反映したいと考えております。

「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）の結果について

「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）につきましては、平成28年8月8日から平成28年9月30日までの期間で実施し、64人の方からご意見をいただきました。

いただきましたご意見につきましては、事業を進める中で参考とさせていただきながら、引き続き、協議・検討を重ね、反映できるものは反映したいと考えております。

なお、いただきましたご意見、及び、ご意見に対する市の考え方につきましては、「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結果（提出意見の詳細）」のとおりです。

- 1 実 施 期 間：平成28年8月8日（月） から 平成28年9月30日（金）まで（54日間）
- 2 資料設置場所：米子市役所本庁舎2階 都市計画課、米子市役所第2庁舎1階 行政窓口サービスセンター
米子市役所淀江支所1階 地域生活課、市内各公民館、JR米子駅、本市ホームページ
- 3 意見提出者数：64人（提出意見数：308件）
《参考》第1回パブリックコメント（平成27年度実施）意見提出者数49人（提出意見数：244件）
- 4 ①意見提出方法

提出方法	人数
E-mail	27人
FAX	1人
郵送	5人
持参	25人
意見提出箱（米子駅）に投函	6人
計	64人

②提出意見の内訳

意見分類	件数
計画全体について	73件
自由通路について	56件
駅南広場について	38件
駅北広場について（半橋上駅、新駅ビル含む）	32件
意匠について	34件
市民への周知・市民参画等について	70件
その他	5件
計	308件

なお、パブリックコメント結果の資料は、上記資料設置場所にも設置しております。

（設置期間：都市計画課 平成29年3月15日（水）まで、本市ホームページは、平成29年12月15日（金）まで、
それ以外の設置場所 平成29年2月15日（水）まで）

《お問い合わせ先》 米子市建設部都市計画課
電話 (0859) 23-5200
E-mail toshikeikaku@city.yonago.lg.jp

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。いず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して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。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への支出が適當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>豊かな自然と共に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、この様な稚拙な計画・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ぬ。</p> <p>今までの経緯をしつかり市民に説明して来なかつた行政の怠慢は、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・または自転車で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いく、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>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>米子市ではCCRC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が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つ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」と逃げる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>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>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>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>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>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>
<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>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>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。</p>	<p>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、駅周辺にぎわいの創出に努めたいと考えております。</p>
<p>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ないのではないか。</p> <p>ペースからはま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。</p>	
<p>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)</p>	<p>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。</p>
<p>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。 現状の駅北の活用者数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者数の把握が必要であると感じる。</p>	<p>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。</p>
<p>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)</p>	<p>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。</p>
<p>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。</p>	<p>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。</p>
<p>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、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るべき)</p> <p>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。</p>	<p>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。</p>
<p>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)</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
<p>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。</p>	
<p>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。</p>	<p>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。</p>
<p>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。</p>	<p>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。</p>
<p>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。</p>	<p>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。</p>
<p>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。)</p>	<p>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。</p>

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ぬ。(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、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5.5%です。なお、鳥取県からの財政支援について、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。 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) 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。	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。 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。
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。 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。	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。

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けだとよい。	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。 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。
自転車専用レーンを設置すべき。	
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。	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。
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ことが重要なのではないか。	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。
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。	自転車については、試行を行った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。
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。	

<p>北口駅ビル等施設群と南口の間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えない（利用者増と米子駅の存在価値向上への必須用件）</p> <p>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。</p> <p>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にして欲しい。（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思う。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台）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エスカエレーター（昇降各1基）に加え、エレベーターをご利用いただけますので、階段の幅員を広げるこ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ともよくなるのではないか。</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。（乳幼児も一緒にに入るトイレも必要かと思います。）</p> <p>駅南広場にトイレ（バリアフリー対応）を設置。</p>	<p>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>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まいります。</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>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>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>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>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>自由通路に写真撮影スポットがあつてもよいのではないか。（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れないか。</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。</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>なお、JRからは、扇形車庫の見学ツアーを実施していると伺っております。</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>より多くの人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>貫通式のエレベーターにしていただければ、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、サポートしていくける充分なそなえが必要。（点字の表示や、音声案内は広く通る声が必須）</p>	<p>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>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>

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）	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。
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。	
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。	
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。	
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）	
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。	
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。	
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。	
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。	
通勤、通学など、ふだん駅を利用する方で、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。	
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。	
温暖化に対応した設備もどんどん進めていくべき。	

駅南広場について 38件

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）	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しております。
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。	
駅南広場に、バスの路線を開設していただきたい。	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。 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と伺っております。 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。
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、観光バスのみの利用か。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。	
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。	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。
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）	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。
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）	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。 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。
駅南広場の観光バス駐車場の増車を望む。	
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。	

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、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、一時駐輪発券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、さらには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かな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）	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。
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。	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かないと考えております。
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。	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かないと考えております。
現在パティオにある法勝寺電車両を、南口にもってきてほしい。	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かないと考えております。
タクシーと一般車の出入りを完全に分離してほしい。	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かないと考えております。
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。	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かないと考えております。
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か。	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かないと考えております。
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5,545m ² がただの駐車場及びロータリーに成り下がっているので、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。）	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かないと考えております。
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。
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ではないか。	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。

駅北広場について 32件

駅北広場について 11件

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的印象で残念過ぎる。

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。

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）

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。

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）

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します。

駅北にも地上に駐輪場をつくってほしい。

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。

駅北のバスターミナルの進入スペースの拡大が必要。

バスターミ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。

駅北ロータリーを現状維持させる必要は全くない。

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。

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るべきではないか。

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階にした方が良いのではないか。

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。

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、各ホームに出入り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がいいかと思う。

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、大型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と、そうでもないような気もする。

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るべき。

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かでしょうか。

「米っ子合掌像」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。

<p>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、観光客の方々の記憶にも残る秀逸なデザインとしていただきたい。</p>
<p>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。）</p>
<p>「半橋上駅」は、外観及び内観ともに、地元の設計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。</p>
<p>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）</p>
<p>プレハブのようなのでデザインをしっかりしてほしい。</p>
<p>全てを含めてのデザインも酷すぎる。</p>
<p>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。</p>
<p>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）</p>
<p>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。</p>
<p>（同様の意見が計2件）</p>
<p>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）</p>
<p>米子駅玄関口としてかっこわるいと感じた。</p>
<p>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、これからこ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。</p>
<p>コンセプトがデザインに現れていないようを感じる。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ト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。</p>
<p>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。</p>
<p>外から来る人にとって、ど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）</p>
<p>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）</p>
<p>駅は交通の結節点であるといっているのに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まらない駅になっているのではないか。</p>

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と協議してまいりたいと考えております。

<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。</p> <p>プロポーザル形式をとつて、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>
--	---

市民への周知、市民参画等について 70件

市民への周知・市民参画について 41件

<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る。</p> <p>通路のあり方に幅広い議論が必要であると考える。</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るべき。（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欲しい。（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るよう頑張って欲しい。（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つてしかるべき。</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頂きたい。</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>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>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たが集まること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つたのは何故か。そもそもこういった場は、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>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>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>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、広く市民に情報を聞き、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。</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>
<p>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。</p>	
<p>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るべきかと思う。</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。 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）</p>	
<p>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。</p>	
<p>埼玉県北本市の「北本らしい“顔”の駅前つくりプロジェクト」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。</p>	
<p>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。</p>	
<p>市民と、行政と、専門家と一緒に考えていく仕組みやキッカケを作つて進めるべき。（同様の意見が計2件）</p>	
<p>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いないのは明白。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。</p>	
<p>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。</p>	
<p>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。</p>	
<p>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ィ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>	

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います。</p>
<p>パブリックコメントにコメントする際は、何か比べることのできる先進事例など資料を付けるなし、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>住民の皆様に情報を提供する際は、わかりやすい情報の提供を中心掛け、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労であり、市政のパブリックコメントの結果にも文脈を断ち切ることにより、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る。(概要版の提示だけでは、米子市が重ねてこれらの検討が十分に伝わらず、市民の誤解を招いていふと考えられる。)</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ずら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、補償費用が上乗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>

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)という項目があつたが、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24億円に圧縮されている。自由通路工事費の概算内訳は公開されないのであるのか。	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。
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)	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。

市民説明会の実施について 7件

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)	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。
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。	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ございません。
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。	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。
市民説明会にJR西日本の関係者が出席しないことからも、十分な説明が受けられるとは到底思えない。	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。

その他 5件

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。 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) 月に一回「特急やくも」を利用してますが、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。 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てはいかがかと思う。(通路開通記念の限定ICカード発売等)	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。)
--	---

「米子駅南北自由通路と駅南広場にかかる市民説明会」における質疑等について

下記の日程で開催いたしました「米子駅南北自由通路と駅南広場にかかる市民説明会」において、多くの住民の方からご意見・ご質問をいただきました。

いただきましたご意見につきましては、事業を進める中で参考とさせていただきながら、引き続き、協議・検討を重ね、反映できるものは反映したいと考えております。

なお、「意見提出票」でいただきましたご意見等、及び、ご意見に対する市の考え方につきましては、「意見提出票」で寄せられたご意見・ご質問一欄 のとおりです。

1 「米子駅南北自由通路と駅南広場にかかる市民説明会」概要

- ・ 開催日時：平成28年10月9日（日）午前10時から正午まで
- ・ 開催場所：ふれあいの里 1階 大会議室
- ・ 来場者数：119人

2 意見提出票による提出者数 30人（提出意見数：91件）

なお、意見提出票によるご意見につきましては、パブリックコメントでの取り扱いと同様、住所・氏名をご記入いただいた方のみを対象としております。（匿名等の方につきましては、今回の集計には加えておりませんが、貴重なご意見として、業務の参考とさせていただいております。）

「意見提出票」で寄せられたご意見・ご質問一覧

意見提出者数 30人

意見提出件数 91件

意見の概要	意見に対する市の考え方
計画全体について 39件	
長期的な、全体的なまちづくりのビジョンの中での事業だと思いますが、どういうビジョンの中での事業なのかが分かりにくく感じます。現在の問題への対応の寄せ集めではなく、ビジョンの発信とその中の各事業の整合性を大事にして頂きたいです。（米子市の総合計画との整合性）	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、駅周辺にぎわいの創出に努めたいと考えております。
連絡通路を作るだけではダメだと思うので、それに伴う駅周辺の活性化も同時に検討していただきたい。 山陰本線の電化では大きな資金を市民から集めた歴史もあるのですから、関係の盛り上げに力を注ぐべきでしょう。米子市周辺西部地域の観光は今後充分発展できるので、その入り口としても大切ですね。 パネラーの言う通り、今、米子からどんどん色々な物、人、店が松江に流れていっての状況だと思います。危機感を持って米子を良くしたいです。	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。
駅改修事業をふるさと納税の目的事業にして欲しい。（特別なお返し品もあり）	いただきましたご意見は、今後の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。
米子市としてできる範囲は「自由通路と南側整備」であり、駅舎、駅ビルについては範囲外である。そのことを参加者に理解してもらった上で、進めるべきであったと思う。 南北自由通路はあった方が良いが、60億は高すぎるのではないか。補償金の中身がよくわからぬ。 費用の内訳がおおざっぱすぎる。細かく具体的に公表してください。 説明を聞いて、市民のニーズ、利用者のニーズに合っているかという点で、説明のあいまいさが目立ち、具体性にかける点が多かったように思いました。	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ましたところです。 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。
米子の玄関口としてふさわしい都市環境という大義の方向性、具体性が見えない。市民のコンセンサスがとれるよう、駅周辺の状況を再整理して、どのように問題解決をしていくのかを明示してほしい。	
鳥取県西部地域公共交通活性化協議会の交通網形成計画、実施計画との整合性について、ご説明頂き、もしも連携が不十分であれば、連携を強めて頂きたいと思います。	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。
米子市は、自家用車の使用率が非常に高いです。駅周辺の整備によって、人が集う工夫として、いかに公共交通、JRを利用してもらうかにも時間を費やしたら良いと思います。	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。
市民の期待は、（あるとすれば）「駅周辺（北側の）にぎわい」と思えた。	駅周辺の賑わい創出に向け、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で新駅ビルの事業主体、機能、規模等について検討していただいております。
賛成する市民の声は多いですか。	これまでに、地元自治会や経済団体などから、事業実施に向けての要望書をいただいており、また、パブリックコメントにおいても、賛成の意見を多数いただいております。

身内だけで進めている事業のように思われる。	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。
湖山キャンパスとの接続性が重要な鳥取大学医学部の施設の入居については、検討されたか。	新駅ビルは、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いるところですが、本市が、鳥取大学医学部の入居について、検討は行っておりません。
高架の予算との比較が知りたい。	現在、鉄道の高架化についての事業費を算出しておりませんが、平成8年に高架化の試算をしており、約500億円の事業費を算出しております。
運営費、減価償却、耐用年数が不明。	平成29年度に実施予定の詳細設計において設置します設備等が決定いたしますと維持費等、管理に係る詳細な算定が行えると考えております。
今後の説明会のスケジュールを教えてください。	現時点で、今後の説明会の計画はございませんが、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。
オガールプロジェクトを参考にして下さい。	街づくりの成功例として、参考にさせていただきたいと思います。
事業費の内訳（国、県、市、その他）の負担割合を示してほしかった。（市民の方には分かりにくいので）	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について、今後、詳細な協議を行うこととしております。
今回の事業の責任者の方の名前を市、JRとも教えてください。	本事業の責任者は、事業主体である本市の市長です。
JR米子支社が米子市にあることで、米子市には、どれくらいの財政的メリットがありますか。	本市有数の民間企業でありますので、税収面だけでなく、住民の方の雇用の場であるなど、様々な面で貢献をいただいております。
JRにまかせっきりではなく、市民に情報を公開し、目的を明確にして欲しい。 この計画をJRさんは喜んでいますか。 市の方は、JRに責任を押し付けているだけに感じます。	本事業を進めるにあたり、三者（鳥取県、JR米子支社、米子市）で協議・検討を行なながら、事業着手に向け共通認識を持ち、協力して取り組んでおります。
JRに今の駅ビルを補強して使ってもらうという選択は出来ないのか。	本事業を進めるにあたり、JR米子支社ビルが支障するため、一部解体する必要があります。このため、支社ビル全体を耐震化をして使用することは困難です。

<p>事業を進める必要性が感じられない。</p> <p>現在の案は、絶対にこのまますすめるべきではないと分かりました。60億円を使うのであれば、もっと有効に使う方法があり、今回の計画では税金がむだになってしまいます。（今回の説明会で、市の方の対応に非常に憤りを感じています。）</p> <p>ただの歩道橋をつくって、米子の活性化になると思えない。</p> <p>車社会の米子市で、いくら駅舎を新しくしても、人は集まってこないのではないか。</p> <p>「市の玄関口」という言葉をよく聞くが、今の駅ビルの方が玄関口としてふさわしい様に思える。</p> <p>駅ビルの発展や企業誘致もふまえ、事業を再度見直した方が良いかと。</p> <p>誰のために進めている事業なのかよくわからない。</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>現在、最高に高い資材等建設費高騰時まで事業計画を立てず、2020オリンピック終了後を目指して、プロセスを重視して、米子の誇りとなる駅舎を創造して下さい。</p> <p>スケジュールありきで進められない様にしてほしい。</p> <p>スケジュールを見直してください。</p>	<p>現在の計画案が妥当であると考えており、この案で進めてまいりたいと考えております。</p>
<p>JRの利便性を考えているとは思うが、建物の真ん中を通す理由がわからないです。「自由通路」と「JR駅」の利便性がうまく分けられていない感想です。（※現支社ビルの東端に自由通路を設置したほうが良いのではとの意見を図示した記載有り）</p> <p>予算が上がっても、収益性がFCR4~5%を基準に再計画するべき。</p>	<p>既に整備済みのJRの跨線橋や駅南広場との関係から、現在の計画としております。</p>
	<p>本事業は、公共事業であるため、収益性は考慮しておりません。</p>

自由通路・駅南広場等について 20件

<p>完成後の実験として自転車通行を取り扱うのではなく、当初から、自転車を設計条件に含めるべきではないか？（自由通路には、バリアフリーの観点から車いす、障がい者の方なども通行されるが、自転車との共存をどう図るのか。待避所や通行区分の設定はあるのか？、）</p>	<p>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、試行により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。</p> <p>なお、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。</p>
<p>エレベーター、階段はあるが、自転車を押していくるスロープを設定するべきでは？</p>	<p>自転車用のスロープにつきましては、自由通路から広場までのスロープ延長が大変長くなり、広場の機能に支障を及ぼす恐れがあるため、設置する予定はございません。</p>
<p>将来の新幹線等を見越した線路上施設の高さ確保。</p> <p>自由通路もふまえ、屋上スペースの活用をして欲しい。</p> <p>休憩スペースは、もっと広くして頂きたい。</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>
<p>鉄道ファンが来る駅、例えば、休憩スペースからの撮影や、これはJR側主体となるが、50m程度電車を体験運転できるイベント等で観光につなげることもできると考えます。</p> <p>JRの利用者数及び駅エリアへの入り込み人口を確実に増やす大無料駐車場が必要。</p>	
<p>鉄道利用者にとって余計な上下移動が増えて利便性が低下するのではないか。</p> <p>南広場は、すべての車が同じ出入り口になっているので、そこでまた渋滞がおきるような気がする。</p>	
<p>列車乗降の駅利用については、変更ないのか。改札口は今ままか。南側から北側に渡り、降りてから改札口に向かうのか。</p>	<p>自由通路から北側の駅舎2階にある改札口に直接連絡しております。</p>
<p>駅前交番も壊すのか。新しいのにもったいない。</p>	<p>駅前交番につきましては、変更の予定はございません。</p>

駅の南側に、現在北の広場と同じものを作るだけではなく、商業やビジネスを県外から呼び入れる事業へつなげて欲しい。	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。
駅南広場の実現であるが、以降の計画として今後駅南の土地利用をどうしていくのかについて、市のビジョンはあるか？目久美町だけでなく、大谷町、陰田町、長砂町などを含めた土地利用についてお聞かせ願いたい。	
駅南広場を造り、米子駅と連携を高めることには意義があると思いますが、駅南広場の機能（駐車場、駐輪場）が少なく（用地買収の問題はあると思いますが）、事業費に対して費用対効果が望めないのでと感じた。	
駅南側にも、トイレ、身障者にも使いやすいトイレが設けられるのか、また、そのトイレは、だれが管理するのか。（市 o r JR）	駅北側及び駅南側の自由通路の1階にバリアフリーに配慮したトイレを計画しており、管理は、本市の予定です。
駅南広場のバスターミナルについて、北側と分けることによって、混乱が起きるのではないのだろうか。（利用者の中には地元住民でない人たちも数多くいると思う。）	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。
駅前通りと駅裏中央線を結ぶ（3差路をなくす）。 話自体が、歩行者連絡通路からスタートしているように感じるが、車が通れる道をつくる考えはないでしょうか。JR米子支社の上を通るべたふみ坂のような・・・。	駅前通りと米子駅裏中央線を直接結ぶことについては、事業規模が大きすぎることなどから、現在考えておりません。
南広場にアクセスする市道も広げる計画はあるのか、また、いつ頃なのか。	現在、南広場にアクセスする市道の広げる計画はございませんが、駅南広場整備に併せ、歩道整備等の改善は必要であると考えております。
今後、詳細設計にて、通路幅や位置の都決変更は可能なのでしょうか。	都市計画決定の変更は可能でございますが、通路幅、設置位置は、現計画で進めてまいりたいと考えております。

意匠について 11件

デザインコンペの手法も含め、どのようなプロセスを経るのが最良と考えるか。 駅デザインをコンペ形式にして欲しい。 コンペは絶対にしてください。	新たな米子駅などは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。
周知、新たな都市開発につなげるためには、実用性だけでなく、ビジュアル面を考えるなどして、一つの建物としての知名度を持たせてあげないと、利用客の増加にはつながらないと思う。 デザインに関しては、米子工業、高専など建築学科のある学校もあるので、もっと巻き込んでほしい。	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。
機能も大事だが、見た目も大事になってくると思うが、このまま大人の意見だけくみとっていると、無難なデザインになってしまいそうな不安もある。高校生などの学生が県外に出て、米子を紹介するのに自慢できるものにするべきではないだろうと思う。	
米子駅舎のデザインは、まだ未定だとは思いますが、イメージパースのようなどこにでもあるありきたりなデザインだと、米子らしさを感じることができないと思います。米子らしさのある魅力的なデザインになることを望みます。	

駅ビル、駅舎、バスターミナル、駐車場、だんだん広場等可能な限り一体的にデザインすべきと考えるが、どの程度可能か、また、その理由は。	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が、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、バスターミナル、だんだん広場まで含めた一体的なデザインについては、考えておりません。
1月に都決審議、2月に都決とのことですが、2月に都決をするということは、自由通路の幅員、位置、階段の位置などがすべて決定するということを考えます。すなわち、2月の段階で、設計デザインが決定しているということになるのではないのでしょうか。（つまり、設計は終了している？）	都市計画決定は、自由通路幅員や位置などを決定するものであり、デザイン等を含め詳細につきましては、詳細設計において決定いたします。
こんな夢のないデザインは誰が設計したのですか。	本市が作成した計画案ですが、デザイン等につきましては、詳細設計において決定いたします。

市民への周知・市民参画等について 10件

市民をまきこんだ広い議論をして、みんなで米子駅について盛り上がれたらいいなと思います。JRさんもまきこんで全体的に魅力的な駅にしていきたいです。（JRさんもまきこんで全体的に魅力的な駅にしていきたいです。）	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が、今後も、住民の皆様に事業内容等をより判りやすく具体的に情報提供し、ご理解をいただけますよう努めてまいります。
今回の自由通路整備にあたり、身障者等の意見を直接聞いているのか。	本事業について、障がい者団体等と協議は行っており、今後も引き続き協議を行っていきたいと考えております。
知人と話しているときなど南北一体化や米子駅改築などの話を知らない人が多いため、利用者でも多い学生に対しての説明を行うことで、若い世代に伝えることをしてほしい。 学生の立場からすると、いつのまにここまで決まったの？というイメージだが、利用者も多いであろう学生に説明する努力はされてこられたのか。	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。 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。
市民への説明が非常に少なかったという意見が多かったですが、今後、どのように進めていくのか具体的にお答えください。	
他地域での連絡通路の成功例、問題点等は参考になるので、HP等で公開していただくと市民も参考になると思います。	
決まってから発表するというようなお話があつたが、決まってから市民に伝えて、それは、市民の為になるのでしょうか。	
これだけのプロジェクトで今の時点で専門家の意見が、どれだけ反映されているか疑問です。	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。
米子市とJRのプロジェクトをプロデュースする立場の人がいないと、前に進めない。	パブリックコメントにおいていただきましたご意見等を参考にしながら、設計等を行っております。
パブリックコメント無視しないで。	

市民説明会について 8件

J Rの駅ビルと自由通路の連続的な利用法の概要が必要だと存じます。そういう意味では、このようなフォーラムは、今後、J R側の責任者が出席される必要があろうと存じます。 米子市とJ Rで進めるということだが、話を聞いていると、「そこはJ R」などの回答があり、バラバラ感、そして、情報のシェアリングができていない気がした。今回の説明会でJ Rの方をよんでもけば、すべての質問に答えられるだろうし、もったいないと思った。	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。
本日の会に、J Rの方がパネラーとして参加していないのは、なぜかと思います。「支社ビルだから思い通りにはなりませんよ」と言われている様で、参加した市民に分かりにくいし展望が見えませんでした。	
説明会の時間が短い。今後、何度かして頂きたい。	説明会終了時刻が、予定を超えてしまい、ご迷惑をおかけいたしました。今後、同様の説明会を行う際には、時間設定など再考したいと考えております。
今回の会議、時間配分が上手くいっていない。平日夜に3時間ぐらい確保するべきでは？	
パネルディスカッションの演者メンバーには「慎重派」が入っていない。これでは、議論が深まらないのでは。	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ございません。
パネルディスカッションになっていないのでは？	米子駅周辺のまちづくりについて、パネラーそれぞれの見識からご発言をいただけたと思っております。
市役所の方々には、とにかく今日の説明会だけで、「乗り切った、乗り切った」とか思わないでほしい。	本説明会だけではなく、今後も、事業内容等をより判りやすく市民の皆様に具体的に情報提供し、ご理解をいただけますよう努めてまいります。

その他 3件

2015及び2016パブリックコメントを公表してほしい。	2015年、2016年に実施しましたパブリックの結果につきましては、本市ホームページに掲載しております。
1月予定の都市計画審議会の予定日を公開してください。また、審議会を公開してください。	本事業に係る都市計画審議会の日程につきましては、現時点では確定しておりません。なお、当該審議会は公開となっております。
県などで、観光向けサイクリングロードが整備されており、駅直結のレンタサイクル業などを誘致して頂きたい。（一畑電鉄にG IANT STOREができているので参考にして頂きたい。）	米子市観光協会が、米子駅地下駐輪場において、自転車レンタルサービスを実施しております。

地元説明会概要

○目久美町自治会

【開催日：平成27年5月19日（火）】

主な意見

- ・鳥取駅、松江駅は高架であり、倉吉駅、浜田駅の通路が完成し、米子が取り残された感じがしている。しっかりと事業に取り組んで完成を目指して欲しい。
- ・詳細設計までに、目久美町の意見・要望を取りまとめ、市に伝えたい。
- ・米子駅裏と呼ばれないような取組みをお願いしたい。
- ・新しい情報が出れば、地元にも提供して欲しい。

【開催日：平成28年8月23日（火）】

主な意見

- ・駅南広場が整備されれば交通量が増え、事故の増加が懸念される。信号設置等、交通規制の対応を早急にして欲しい。
- ・自転車が通れない自由通路であれば、自治会として反対だ。
- ・本日出た意見を検討され、再度、目久美町自治会へ説明して欲しい。このまま、事業だけが進むことが無いように。

【開催日：平成28年10月7日（金）】

平成28年8月23日の説明会で出た意見に対する回答

- ・米子警察署と信号機設置などの協議を行っており、信号機設置については市と地元と一緒にになって要望していく必要がある。
- ・自転車通行については、自由通路完成後、自転車の押し引き通行についての試行を行い、安全性を判断する。通行可能時間等、詳細は住民の方とも相談しながら、実施時に決定する。
- ・安全性に問題がなければ、自転車の押引き通行を可能とし、さらに試行の結果によっては、24時間通行可となる可能性もある。

○万能町、明治町、末広町自治会及び米子駅前商店街振興組合 【開催日：平成27年6月2日（火）】

主な意見

- ・自由通路ではなく、高架にする検討はされたのか。
- ・事業については賛成だが、長期にわたり市民に負担がかかるることを認識していて欲しい。
- ・地下道にして、車と自転車が通れるようにしたら、良いのではないか。

障がい者団体との協議概要

○鳥取県視覚障害者福祉協会【協議日：平成28年8月29日（月）】

主な意見

- ・誘導用ブロックについては、一般的な黄色のブロックで良い。
- ・自由通路等には、音声案内を設置して欲しい。（JR構内は誘導音のみ）

○障害者生活支援センターすてっぷ【協議日：平成28年8月30日（火）】

主な意見

- ・障がいのある人が分かりやすい案内表示をお願いしたい。（漢字が読めない人もいるので、ふりがな等の配慮をお願いしたい。）
- ・病院等でよくある、足元の色の線をたどれば目的の場所にいける表示もお願いしたい。
- ・トイレの設置に配慮してほしい。（駅ビルは閉館時間は使えない、倉吉駅は1、2階にあり利便性が高い。）
- ・駅南の障がい者駐車場から、通路入り口のエレベーターまで、屋根が必要だ。
- ・フラップ式の駐車設備について、車いす対応車（スロープが出る車など）が問題なく利用できるか確認が必要。

○鳥取県聴覚障害者協会【協議日：平成28年9月16日（金）】

主な意見

- ・米子市としては、誰もが使いやすいユニバーサルデザインを考えて設計を行ってほしい。
- ・通路への目印設置や、路面を色分けするなどして通行しやすくしてほしい。
- ・通路が長いので、高齢者や障がい者などは、遠近感が取りづらい。「あと〇メートルで改札」などの表示が必要ではないか。（手すりに点字表示も必要。）
- ・音声放送はあると思うが、聴覚障がい者には文字放送の案内板が必要。
- ・エレベーターについて、緊急時に聴覚障がい者は、マイクを使えない。羽田空港では、エレベーター内にある「耳マーク」を押せば、聴覚障がい者がいることが分かるようになっている。米子市でも、ぜひ検討してもらいたい。
- ・京都駅の地下通路が100mほどあり、長いが、展示があり飽きない。楽しみながら歩ける工夫をしてほしい。
- ・障がい者が利用しやすい施設づくりは、行政としてやるべきことだと思うので、ぜひとも、取り組んでいただきたい。