

# 米子駅南北自由通路等整備事業について

米子市 都市整備部 都市整備課 米子駅周辺整備推進室

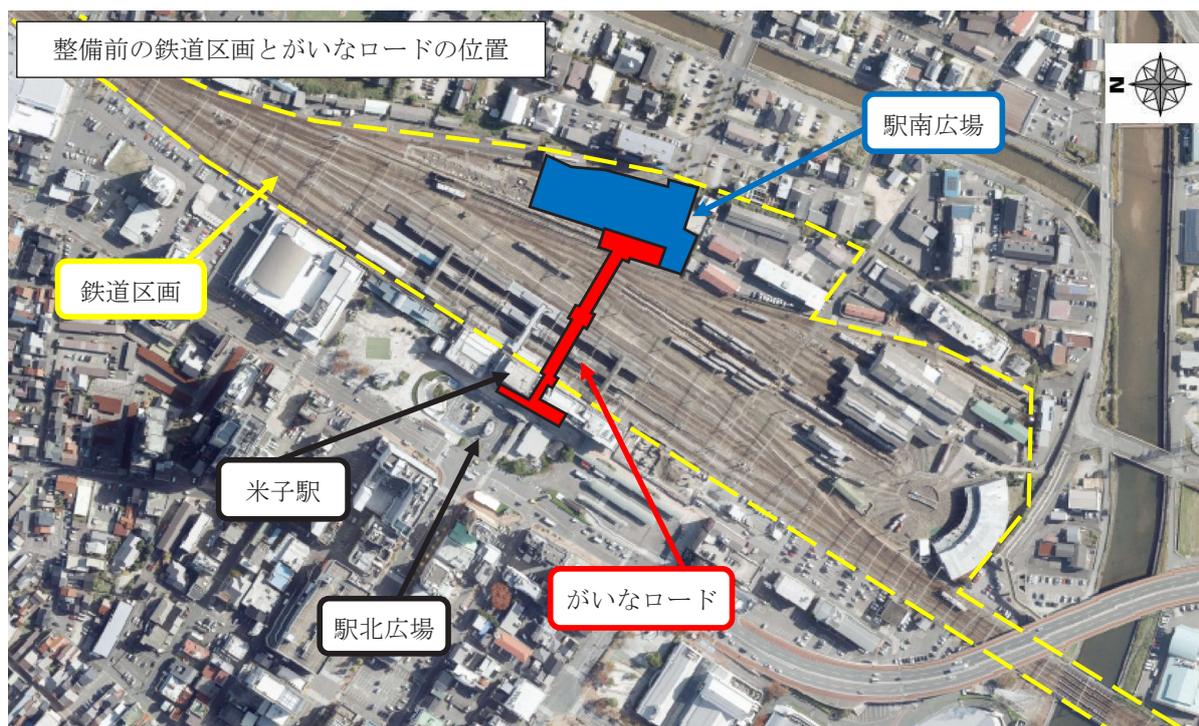
## 1. はじめに

本事業は、平成27年度に事業に着手し、令和5年7月29日に供用開始をした米子駅の南北をつなぐ自由通路「がいなロード」及び駅の南側に新たな駅前広場「駅南広場」を整備したものである。がいなロードの開通は米子市民にとって長年の悲願であり、米子駅周辺の都市構造を変化させ、今後の本市のまちづくりの可能性を大きく高めるものとして期待される。この度は、本事業の概要について紹介する。

## 2. これまでの課題

米子市はJR山陰線が明治35年（1902年）に境～米子～御来屋間が整備されて以降、山陰鉄道発祥の地として鉄道とともに発展してきた「鉄道のまち」である。現在の米子駅は山陰本線、伯備線及び境線が乗り入れており、山陰地方の玄関口としてその役割を担ってきた主要駅である。

その一方で、駅の周辺は鉄道施設で駅南・駅北地区に分断されていることから、移動の円滑化及び歩行者の回遊性等が課題となっていたほか、駅へのアクセスが駅北側に限定されていることによる、交通の集中及び混雑が長年の課題であった。



### 3. 事業目的

本事業は、前述の課題を解決するため、がいなロード（米子駅南北自由通路）及び駅南広場を整備することで駅南・駅北地区をつなぎ、米子駅の交通結節点としての機能強化や駅南・駅北両地区の利便性の向上を図ることを目的としており、さらには本市が進める車中心から公共交通と歩行者中心の空間へと転換する「歩いて楽しいまちづくり」の核となる事業である。

### 4. 事業経緯

本市では平成7年度に「米子駅周辺整備計画調査」を実施して以降、整備に向けた検討を長年行っていたが、米子駅の特性上、自由通路の設置場所には広い鉄道敷地があり、多額の事業費が必要になることや本市の財政状況がネックとなり、事業着手に踏み切れない状況が続いていた。その中で本市の発展、まちづくりのために必要な事業であること、鳥取県が本事業に対する財政支援を行うことを決定されたこと等、様々な要因があり、平成25年12月に市長が事業着手の表明を行い、平成27年度に事業着手した。事業期間中には3度のパブリックコメントの実施や自由通路の通称名を募集し「がいなロード」に決定するなど、市民に愛着をもって利用していただける施設となるよう事業に取り組んだ。「がいな」とは方言で「大きい、すごい」という意味であり、その力強いフレーズに米子市の発展への願いが込められている。

そして、事業着手から8年、平成7年度の「米子駅周辺整備計画調査」からは約30年の長い年月をかけ、令和5年7月29日に供用開始した。

平成7年度	「米子駅周辺整備計画調査」を実施し、「橋上駅+人工地盤」、「鉄道の高架化」、「橋上駅+自由通路」の3案について比較
平成9年度	「米子駅周辺整備基本構想」を作成 橋上駅+自由通路案を選定
平成17年度	「米子駅南北一体化基本計画」を作成（～平成18年度） 自由通路の位置は現在の位置を最も高く評価
平成25年度	事業着手の表明（平成25年12月）
平成27年度	事業着手 第1回パブリックコメント実施（事業内容について）
平成28年度	第2回パブリックコメント実施（事業計画について）
令和元年度	第3回パブリックコメント実施（デザインについて）
令和2年度	自由通路工事着手
令和4年度	駅南広場工事着手 自由通路の通称名を「がいなロード」に決定
令和5年度	<b>がいなロード・米子駅新駅舎・駅南広場7月29日供用開始</b>

### 5. 事業費

本事業の総事業費は約76億円であり、がいなロードの工事費が約30億円、JR西日本への補償費が約35億円となっている。自由通路における鉄道事業者との費用負担については、自由通路は市街地分断の解消等のまちづくりの一環として整備するものであることから、都市基盤事業者が整備主体として負担した。自由通路については新たに都市計画決定と市道認定を行い、「都市施設」と「道路」としての位置付けの下、「自由通路の整備及び管理に関する要綱」に基づきJR西日本と協定を締結し、街路事業（都市計画事業）により整備を行った。事業費の財源については、総事業費の半分以上である約41億円は国の防災安全交付金を活用し、前述したとおり鳥取県からの財政支援も受けている。

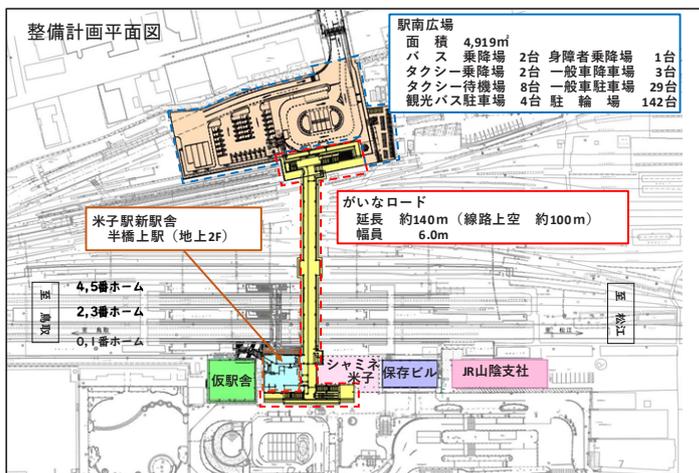
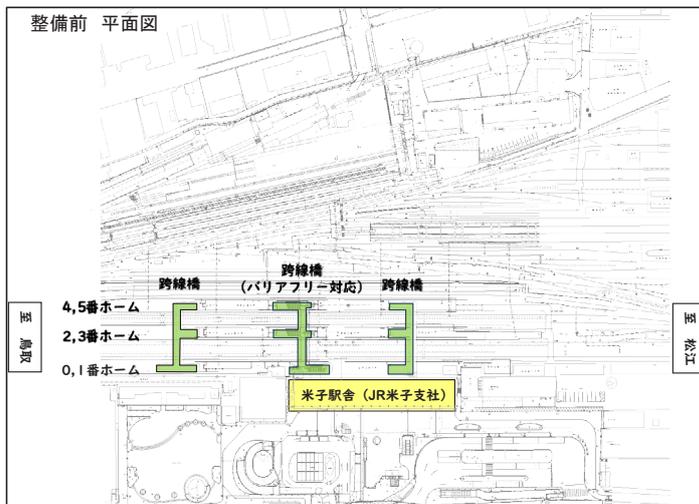
(百万円)

総事業費		7,572			
項目別内訳	自由通路工事費	2,995	財源別内訳	国費(社総金)	4,092
	補償費(JR西日本)	3,510		国費(交付税)	1,260
	補償費(JR西日本以外)	163		県補助金	896
	駅南広場工事費	344		市費	1,324
	測量調査設計費	294			
	用地費	266			

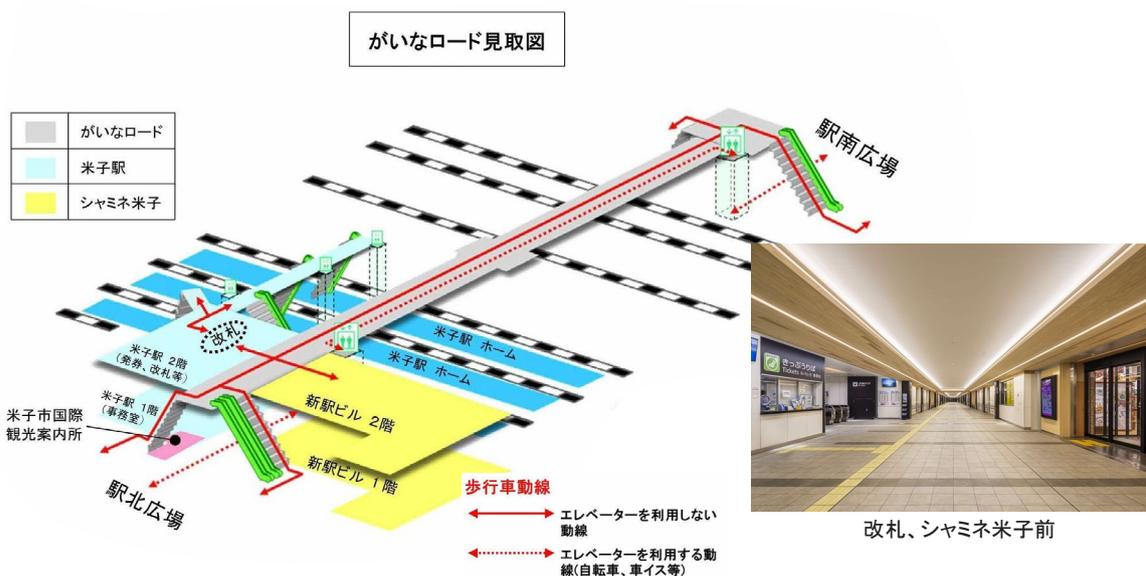
## 6. 整備内容

本事業では既存 JR 米子支社ビルの3分の1を残して(保存ビル)解体し、がいなロードと米子駅新駅舎を整備した。がいなロードは延長約140m、幅員6.0mの米子市道であり、新駅舎は地上2階部分に改札がある半橋上駅となっている。隣接地には民間事業者により、商業施設シャミネ米子が整備され、がいなロード、駅舎、商業施設が一体となった利便性の高い空間となっている。整備に伴い、JR山陰支社(当時、米子支社)は、がいなロード整備に先立ち新たな支社ビルを建築して移転し、工事中の改札等の駅機能については、既存のJR施設を仮駅舎として使用した。

新たな駅南広場は、JR敷地を取得し、バスやタクシーの乗降場等を備えた交通ロータリーや駐輪場、駐車場を整備した。

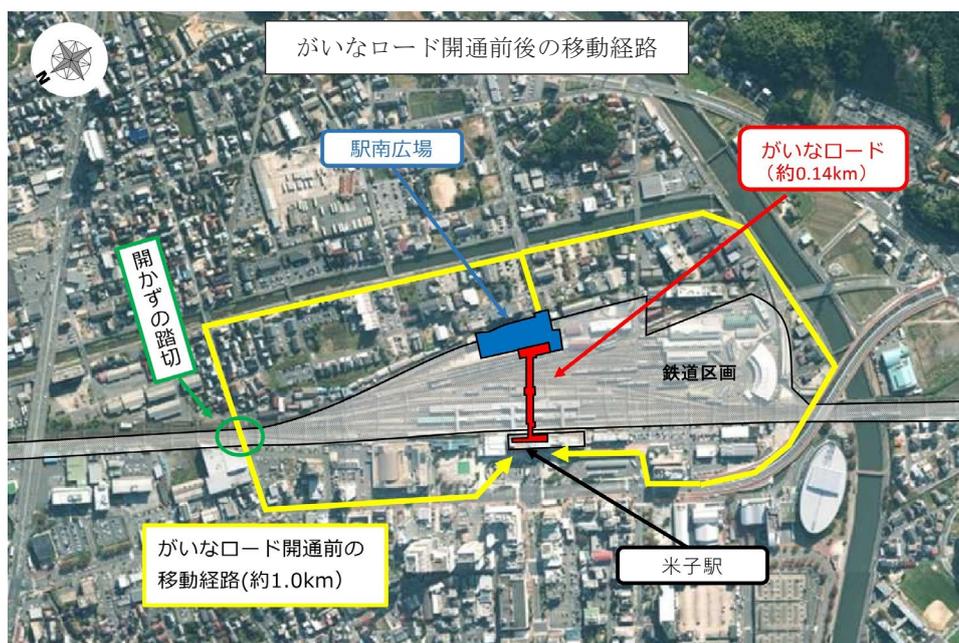


また、がいなロード内の自転車通行は降りて押しただくことで可能としている。階段横等にスロープを設けず、自転車はエレベーターを利用して出入りする構造にしているが、安全対策のため、一番混雑する駅の改札とシャミネ米子前の空間から動線が外れるようにエレベーターを配置した。(がいなロード見取図参照)



## 7. 事業効果

がいなロード、駅南広場の開通により期待される効果は、米子駅の南北がつながることで、移動の円滑化や歩行者の回遊性が向上するとともに、駅へのアクセスが駅南側にも分散することにより、駅北側の交通集中による混雑緩和が期待される。また、駅へのアクセス方法が増えることによる、交通結節点としての機能強化も図られる。さらには駅周辺の交流人口の増加により、民間事業者の投資を促し、駅周辺のにぎわい創出の契機となることが期待される。



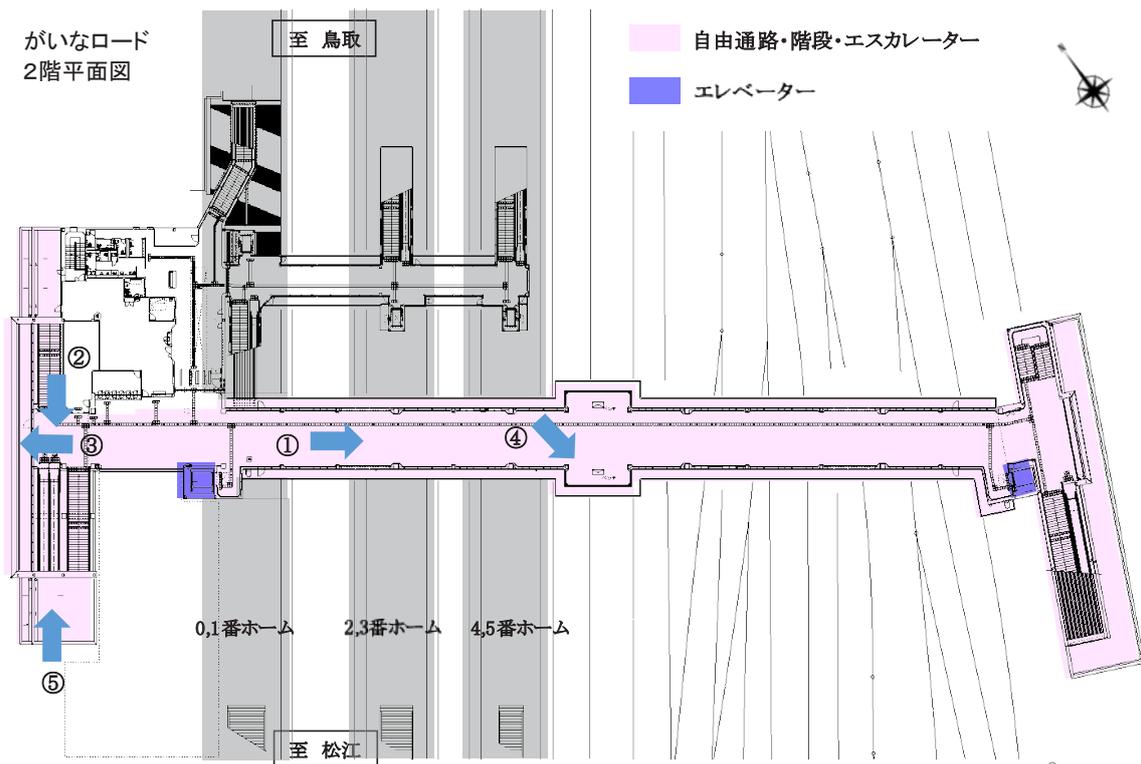
## 8. がいなロードの外観

米子市は道路、鉄道、空港など交通の利便性が高く、古くから地域の交通結節点・宿泊拠点、人の行き来が盛んな「山陰の商都」として栄えてきた。がいなロードは、その人々の集積と交流が織りなす“商都”をデザインテーマとし、外観コンセプトを「豊かな自然にはぐくまれた文化を象徴する駅」としている。がいなロード正面には新たな米子の象徴として、南北のまちをつなぐ架け橋となる都市軸を長大なフレームで表現している。



## 9. がいなロードの内観

がいなロードの内観には、多くの方に親んでもらえるよう、山陰地方の歴史や米子の魅力を表現するデザインを多く取り入れており、がいなロードそのものが市民や観光客に親しまれる空間となっている。



天井や壁の内装には、鳥取県産の智頭杉を使用しており、地域への愛着や木材の美しさ、温かみを感じることができる空間を創出している。床には耐久性に優れ、濡れても滑りにくい磁器タイルを採用し、また不規則な模様はモルス信号になっており、米子駅に関連したあるメッセージが隠されている。



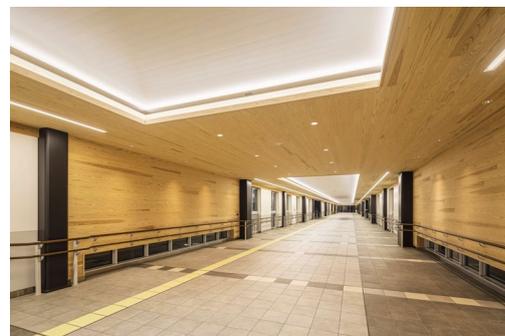
写真②

がいなロードの南北正面には大きなガラス窓を設置しており、北側の窓からは正面に駅前通りを一望することができる。ガラス面に貼付している衝突防止マーク（約80個）のうち、6個だけは米子駅から乗車できる特急のヘッドマークがデザインされている。

中央付近にはガラス張りの展望スペースを設けており、線路を行き交う列車を眺めることができる。展望スペースには、眺望を楽しむために、ベンチや反射防止フィルムを設置し、天井や床面は撮影時にガラスに映り込みにくい黒色の内装を採用している。ベンチのデザインはがいなロードのファザードをモチーフにしており、座面には弓ヶ浜地方の伝統工芸品「弓浜緋」を敷き広げ、鳥取県固有の酒米「強力米」をあしらい、レジンで包み込んでいる。

がいなロードには誰もが安全、安心に利用できるようユニバーサルデザインを取り入れ、2階通路の両側には手摺を途切れることなく完備し、エスカレーターとエレベーターを南北にそれぞれ設置している。エレベーターは車いすやベビーカー、自転車でも利用しやすく、緊急時のストレッチャーが出入り可能な大型サイズ（30人乗）のウォークスルー式を採用している。その他にも視覚、聴覚障がい者の利用にも配慮し、音声案内装置や光警報装置を設置している。

また米子駅には車両基地が隣接しており、営業路線を走る列車以外にも様々な列車を見ることができる。全国的にも珍しい扇形車庫や洗浄施設もあり、実際に列車を洗っている様子を眺めることもでき、鉄道好きの子供から大人まで多くの方が楽しんでいる姿も見られる。



写真①



写真③



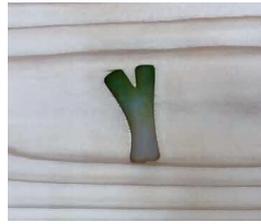
写真④



写真⑤

## 10. がいなロードの仕掛け

その他にもがいなロードには、自由通路としての機能のみならず、様々な楽しめる仕掛けがある。内装には前述のとおり多くの天然木を使用しているが、その埋木（木材の弱点である節に別の木を埋める方法）に市のイメージキャラクター「ヨネギーズ」を施しており、探すのを楽しむことができる工夫をしている（がいなロードと米子駅内に計4箇所）。また、エスカレーターに米子弁の音声案内を使用している。これには、米子弁の優しさや柔らかさを広く知ってもらいたい、一番利用する地元の方に愛着をもってもらいたいという思いや、地元を離れた方が米子に帰省した際、帰ってきたことを実感してほしいという思いが込められている。



## 11. がいなロード供用開始日の様子

令和5年7月29日の供用開始日には、本事業にご支援・ご協力いただいた国会議員や関係機関、地元の方々をお招きし、盛大に記念式典を行った。記念式典ではテープカットや米子市の未来を担う地域の小学生との渡り初めを行い、「よさこい華 dan.」の皆さまにダンスパフォーマンスを披露していただいた。



また、当日は米子駅の南北で開通を祝う記念イベントを開催し、多くの方と記念すべき日を盛大に迎え、本市の目指す「歩いて楽しいまち」の実現に向けた大きな一歩となった。



開通記念イベント（駅北側）



開通直後のがいなロード

このようなにぎわいを持続的に創出していくため、がいなロード開通後も米子駅周辺において、道路空間の活用方法の検討、滞在環境向上のための施設や道路の美装化などの整備を計画・実施し、「歩いて楽しい」空間の創造に取り組んでいる。

## 12. 各施設の諸元

がいなロード、米子駅新駅舎及び駅南広場の諸元は下表のとおりである。

がいなロード	
延長	約 140 m (線路上空 約 100 m)
幅員	6.0 m
階数	2階
建築面積	約 1,500 m <sup>2</sup>
延床面積	約 2,000 m <sup>2</sup>
建物高さ	約 13 m
昇降設備	エレベーター 2 基 (自転車可) エスカレーター 3 基 (北側昇降、南側昇り)
トイレ	南北に各 1 か所 (男性・女性・多機能)
その他	自転車は降りて押して通行が可能

米子駅新駅舎	
階数	2階
建築面積	約 500 m <sup>2</sup>
延床面積	約 950 m <sup>2</sup>
建物高さ	約 10 m
昇降設備	エレベーター、エスカレーター各 3 基 (跨線橋部)
トイレ	旅客トイレ 1 か所 (男性・女性・多機能)
改札数	自動改札 4 台

駅南広場		
面積	4,919 m <sup>2</sup>	
乗降場	バス	2 台
	タクシー	2 台
	身障者	1 台
一般車降車場	3 台	
タクシー待機場	8 台	
観光バス駐車場	4 台 (大型 3 台、中型 1 台)	
一般車駐車場	29 台 (身障者用駐車場 1 台を含む)	
駐輪場	142 台	