

第2回 鳥栖駅東短期施策検討会

日時：令和5年12月26日（火）10:00～11:30

場所：鳥栖市役所 3階 大会議室1・2

次 第

1. 開会

2. 議題

(1) 鳥栖駅東短期施策の検討内容

・・・資料1

1. 第一回検討会の振り返り

2. 鳥栖駅東短期施策について

(2) 今後の必要検討事項について（提案）

・・・資料2

3. その他

4. 閉会

メモ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

（事務局）

鳥栖市 建設部 都市計画課

〒841-8511 佐賀県鳥栖市宿町 1118 番地

電話番号：0942-85-3572

第2回 鳥栖駅東短期施策検討会 配布資料

資料	
資料 1	鳥栖駅東短期施策の検討内容
資料 2	今後の必要検討事項について（提案）

第2回 鳥栖駅東短期施策検討会

資料1：鳥栖駅東短期施策の検討内容

1. 第1回検討会の振り返り
2. 鳥栖駅東短期施策について

－ 目次 －

1. 第一回検討会の振り返り
 - 1 第1回検討会での意見内容 1
 - 2 検討会委員への事前聞き取り 1
2. 鳥栖駅東短期施策について
 - 1 調査業務の検討方針 1
 - 2 短期施策の比較検討 3

鳥栖市

令和5年（2023年）12月26日（火）

1. 第一回検討会の振り返り

1. 第1回検討会での意見内容

○検討会での意見（抜粋）

第1回鳥栖駅東短期施策検討会において、各委員から提案のあった内容は次の通りである。

第1案 南側地下通路の延伸 + 東口設置（簡易改札等）

- ・将来の鉄道高架を大前提として、**鉄道高架化する際に支障とならない短期施策**について提案（商工会議所）。
- ・**東口は暫定でも仮設でも良い**ので極力費用がかからないよう東側改札口の設置を実現してもらいたい。

第2案 改良型橋上駅の整備（虹の橋へ新規通路添架 + 橋上駅）

- ・**既存虹の橋に新規自由通路を添架する橋上駅**（改札口、駅舎事務室、トイレ、店舗、各ホームへの階段、EV/ESC等）、西側駅ビル（2階）、東側店舗等の整備を提案（商工センター案）。

第3案 新規自由通路の設置（地下通路）

- ・東西を結ぶ新規地下通路を設置、**鉄道利用者以外も利用できるよう自由通路化**する（鳥栖市区長連合会）。

2. 検討会委員への事前聞き取り

○検討会意見・事前聞き取り（2023年10月11日～10月31日）の対応

事前聞き取りによる、各委員の意見は次の通りである。各意見内容は比較検討の内容などに反映する。

カテゴリ	意見（要約）	反映
短期施策	<ul style="list-style-type: none">○南側地下通路延伸 + 簡易東口駅舎（改札のみ）案を推奨○（短期施策の）実現までのスピードが大事○コストを極力かけない短期施策が必要○自由通路と乗換こ線橋の設置は費用が高いのでは○地下通路は西側立体駐車場の北側に接続（中央市場活性化）○橋梁形式（虹の橋等）は7～8mの昇降負担が発生○将来的な整備で短期施設部分の手戻りはやむを得ない	比較の考え方・ 評価指標、 検討内容に反映
周辺の整備	<ul style="list-style-type: none">○東口設置後、東側の駐輪台数が増える可能性（駐輪場増設等）○虹の橋には屋根があった方がよい。○まちづくりの話もあるが、（短期施策の）後でよい。○誰のため・何のため等、まちづくりの考え方が必要○駅周辺整備が必要（商業施設、オフィスビル、ホテルなど）	今後の方針 に反映 （後述）
その他課題	<ul style="list-style-type: none">○中央市場の密集市街地は整備が必要（緊急車両が通れない）○鳥栖駅西側についても冠水対策が必要○鳥栖市街地の道路対策（渋滞対策）が必要	今後の課題 （長期計画 で検討）

2. 鳥栖駅東短期施策について

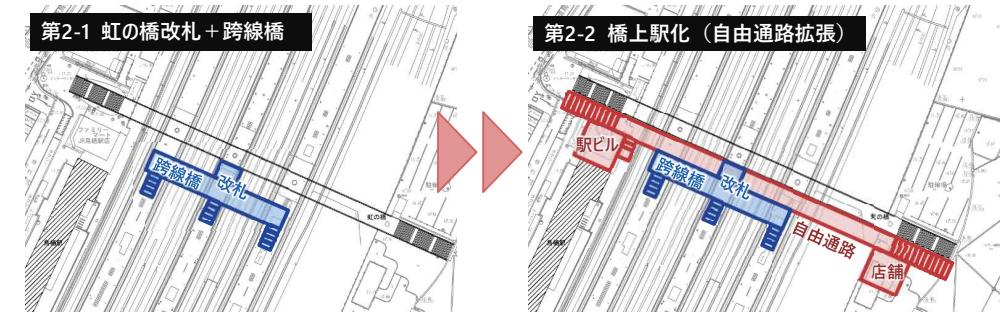
1. 調査業務の検討方針（検討案の整理）

○検討会提案の取扱い

検討会より提案のあった、【第2案 橋上駅】及び【第3案 新規自由通路案(地下通路)】については、短期施策として実施する場合として整理を行い、他案と比較を行う。

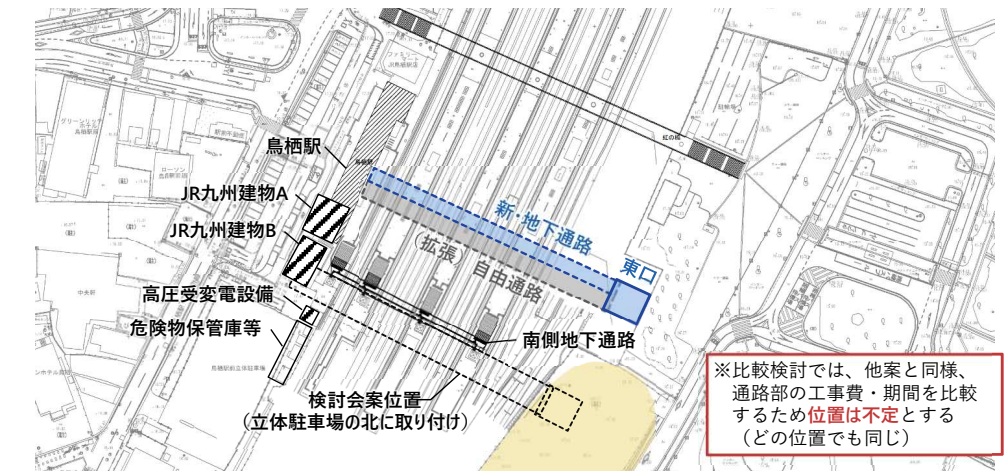
・検討会提案「第2案 橋上駅」の扱い

検討会より提案のあった「第2案 橋上駅」は、他の短期施策に比べて整備ボリュームが大きく（サービス水準が高く）、**事業期間（調査・設計・工事）は9～12年程を要するため**、**「第2-1案 虹の橋改札 + こ線橋」案と、将来の拡張を見据えた「橋上駅化（自由通路拡張）」案として整理する。**



・検討会提案「第3案 新規・自由通路案」の扱い

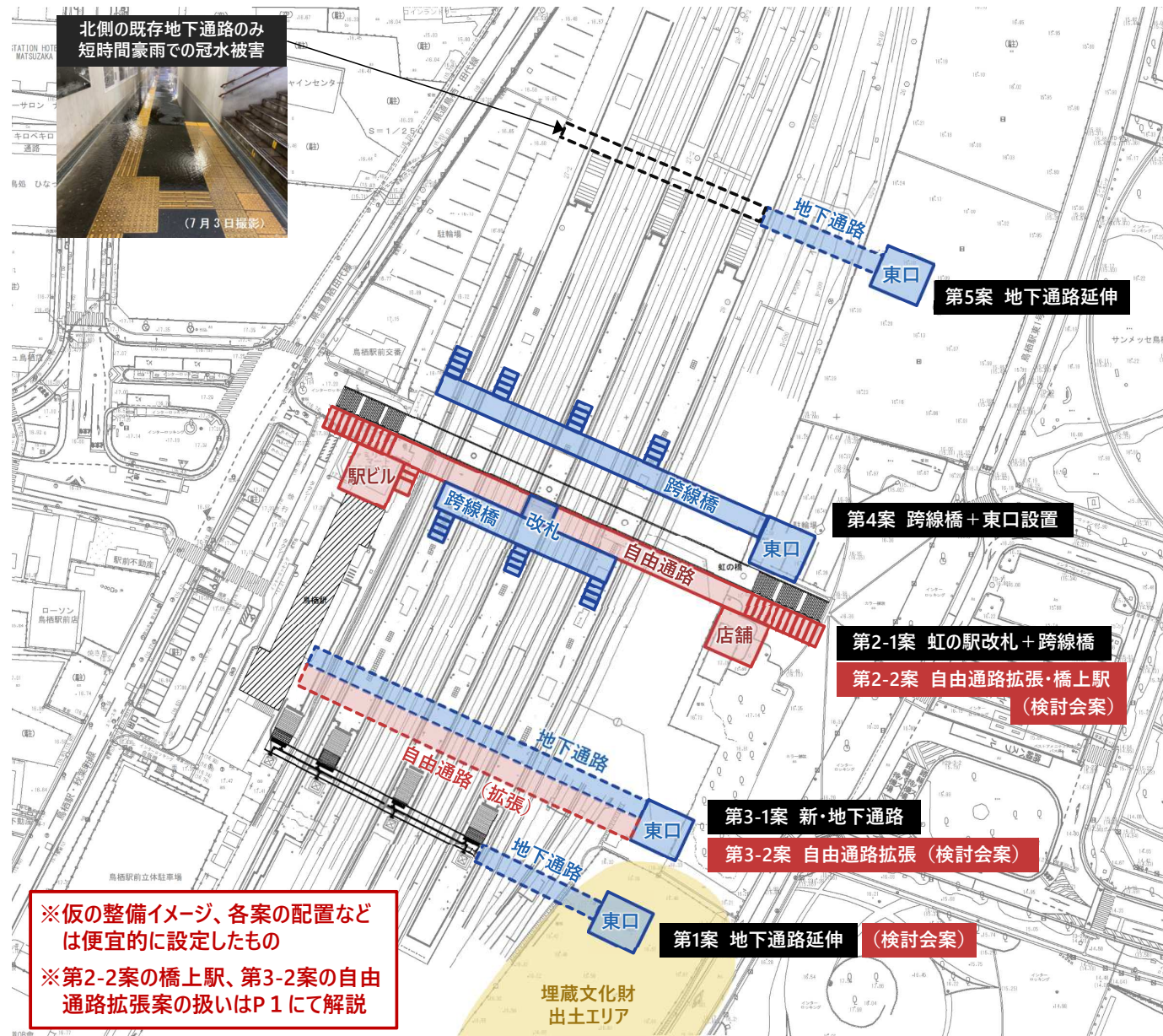
検討会より提案のあった「第3案 新規・自由通路案」は、利便性向上のために駅舎近くに配置した場合、いずれの位置もJR九州の既存建物等に抵触する（どの位置も費用・期間は同じ）。そのため、各案の比較にあたって**便宜的に駅舎に最も近く利便性が高い位置に配置し**、建設費や工事期間などを整理する。



1. 調査業務の検討方針（修正検討案）

○検討会意見を踏まえた修正検討案

第1回検討会・事前聞き取り結果で挙がった方向性を踏まえ、鳥栖駅東短期施策についての検討案を修正する。



〈修正検討案の概要〉

第1案 南側地下通路の延伸+東口設置 検討会案

概要) 南側地下通路に連結する地下通路+東口を整備する案
 特徴) **整備ボリュームが最小**で短期的に実現しやすい案
 ※他の整備と組み合わせた複合的な整備も可能性あり

第2-1案 跨線橋+改札連絡通路

概要) 虹の橋に改札拡張・跨線橋を整備する案 (橋上からホームへ)
 特徴) **虹の橋を活用した改札 (最小)**で短期的に実現しやすい案

第2-2案 自由通路拡張・橋上駅+駅テナント等 検討会案

概要) 検討会より提案のあった自由通路を拡張して橋上駅化する案
 特徴) 事業断念を踏まえて**事業費削減を図った橋上駅**の提案

第3-1案 新規地下通路+東口設置

概要) 既存地下通路と別に新・地下通路+東口を整備する案
 特徴) **老朽化する既存地下通路を代替する新たな地下通路**を確保

第3-2案 新規地下通路 (自由通路拡張) +東口設置 検討会案

概要) 新・地下通路を自由通路に拡張して整備する案 (コスト増)
 特徴) 南側に新たな自由通路が増えて**駅利用者以外の利便性向上**

第4案 跨線橋+東口設置

概要) 東側からホームにアクセスする跨線橋+東口を整備する案
 特徴) 新たな橋梁を単独で整備 (**既存施設等への影響は少ない**)

第5案 北側地下通路の延伸+東口設置

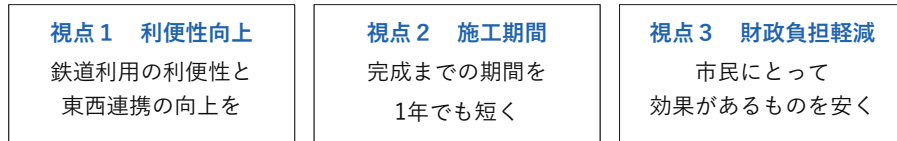
概要) 南側地下通路に連結する地下通路+東口を整備する案
 特徴) **整備ボリュームが最小**で短期的に実現しやすい整備案
 ※他の整備と組み合わせた複合的な整備も可能性あり
 ※北側通路は**過去発生した冠水等の問題解決に費用**が必要

2. 短期施策の比較検討（評価の視点）

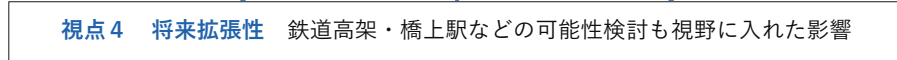
短期施策案選定の視点

駅東短期施策については、短期～中長期と続く市街地の分断解消を図るうえで入口を支える事業である。
 将来の拡張整備に余地を残しながら、短期的な施設の投資的経費を極力抑制するものとなる。この視点から「①利便性向上（最低目標の担保）」「②施工期間」「③財政負担軽減」を基本視点とし、さらに「④将来拡張性」を視点に加え、駅東短期施策の整備案について評価する。

□短期施策としての評価



□将来への影響

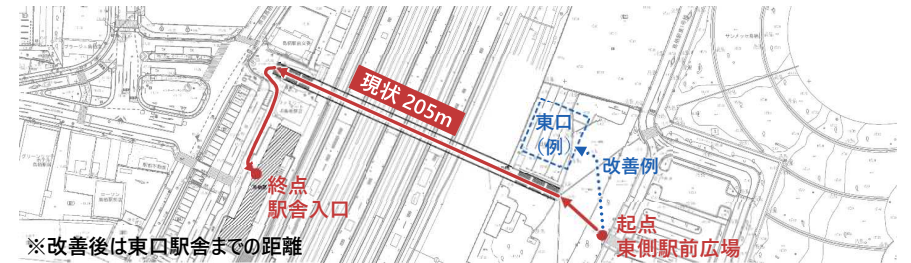


鳥栖駅東短期施策の整備方針

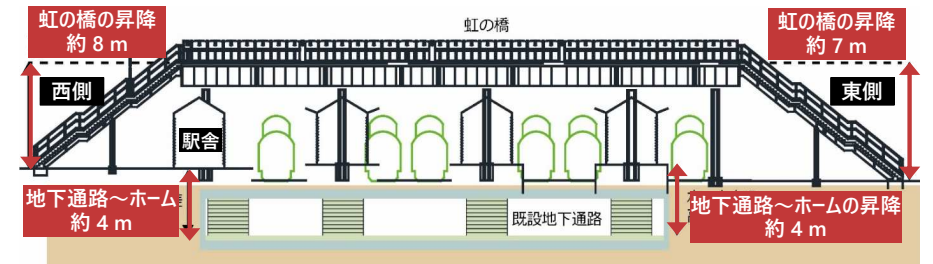
視点1 利便性向上

- アクセス・・・東側駅前広場からの「水平移動（現状 駅舎まで約205m）」、虹の橋や地下通路の「上下移動（現状 約23m）」を改善し、使い勝手の良い駅東のアクセス
- 安全性・・・非常事態発生時（火災発生や犯罪等治安など）に利用者の安全性が高いもの

〈水平移動距離〉



〈上下移動〉



視点2 施工期間

- 調査／設計・・・建設前に必須となる地盤調査や埋設物調査、架空線調査などに必要な期間、工事に向けた基本設計・実施設計に要する期間
- 工事期間・・・仮設・準備工や本工事、撤去・復旧工事などの建設に要する期間

視点3 財政負担軽減

- 建設費・・・前計画当時から消費税増税や物価上昇（労務単価/資材価格等の上昇）等による影響を受けるなか、短期的な整備への投資的経費の抑制
- 課題解決費・・・地下通路や虹の橋など既存施設を活用する際の補修・改修費用、支障する建物等の撤去・復旧・補償費など、実現のための課題解決に要する費用

2. 短期施策の比較検討 (1/2)

短期施策の比較 (概要報告)

項目		第1案 南側地下通路の延伸+東口設置	第2案 跨線橋+改札 (⇒橋上駅+駅テナント等)	第3案 新規地下通路+東口設置 (⇒自由通路拡張)
短期整備プラン (イメージ)				
利便性 向上	アクセス	⇔水平移動 205m ⇒ 100m (50%改善) [I] 上下移動 23m ⇒ 8m (65%改善)	⇔水平移動 205m ⇒ 105m (45%改善) [I] 上下移動 23m ⇒ 14m (40%改善)	⇔水平移動 205m ⇒ 60~100m (50-70%改善) [I] 上下移動 23m ⇒ 8m (65%改善)
	安全性	閉鎖空間のため 事故危険・防犯面での懸念 (火災時の煙や熱気流、閉鎖空間での治安低下等)	解放空間のため 事故危険・防犯面での懸念なし ※転落防止対策は必要(屋根・壁で対応)	閉鎖空間のため 事故危険・防犯面での懸念 (火災時の煙や熱気流、閉鎖空間での治安低下等)
施工期間	調査/設計	3~5年 (埋蔵文化財調査、地盤・埋設物調査、設計)	2~3年 (地盤・架空線調査、設計)	2~3年 (地盤・埋設物調査、設計)
	工事期間	3~5年 (JR九州:電力停止時間が短く施工長期化)	3~5年	6~10年 (第1案施工延長の2倍)
財政負担	建設費	15~20億円規模 (+ α 課題解決費)	20~25億円規模 (+ α 課題解決費)	40~50億円規模 (+ α 課題解決費)
	課題解決費	既存地下通路の補修 / 埋蔵文化財出土時の対応費 ※現行基準に適合させるためには別途検討が必要	虹の橋の壁・屋根等の補強	既存建物の撤去・復旧 (費用大)

□将来への影響

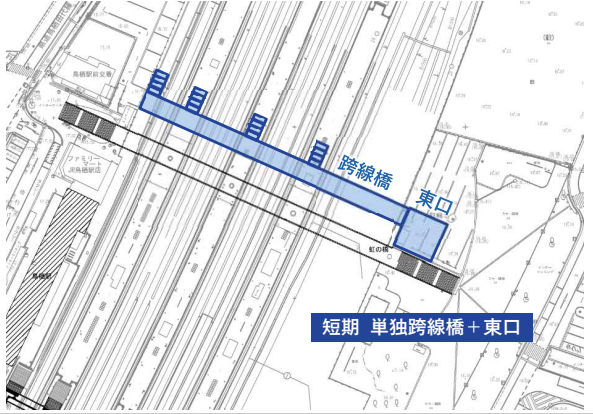
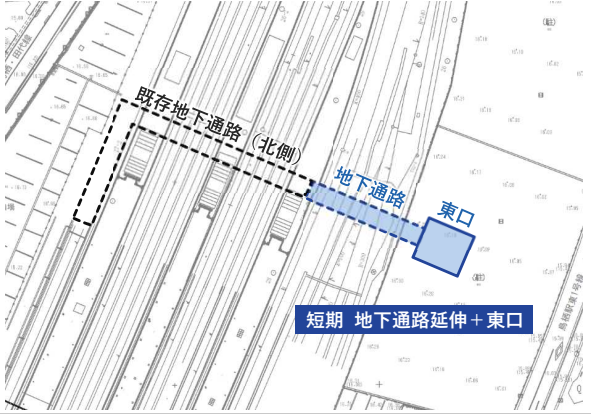
将来 拡張性	橋上駅	○将来の橋上駅整備の際に 東口改札等の撤去 が必要	○将来の 橋上駅整備に活用可	○機能を有するため、 以降の整備は不可
	鉄道高架	○将来の鉄道高架事業の際に 東口改札等の撤去 が必要	○将来の鉄道高架事業で 鉄道上空の構造物は撤去(要検討) (20~25億円規模の投資喪失+撤去費負担)	○機能を有するため、 以降の整備は不可

□実現のための課題

実現のための課題	<ol style="list-style-type: none"> JR九州承諾条件との整合/実務者協議・・・東口駅舎・改札、地下通路・跨線橋などは運営・維持管理に影響が大きく承諾が不可欠、計画・設計・工事の実務者協議が必要(4~6年など) 埋蔵文化財の調査(試掘・本調査)・・・今年度、東側公用地(スタジアム前駐車場)で埋蔵文化財の試掘調査を実施 土壌汚染対策 既存施設の問題解決(地下通路、虹の橋、その他施設の撤去・復旧等) 工事期間中の対応策(イベント、施工ヤード等)
----------	--

2. 短期施策の比較検討 (2/2)

短期施策の比較 (概要報告)

項目		第4案 跨線橋+東口設置	第5案 北側地下通路の延伸+東口設置	
短期整備プラン (イメージ)				
利便性 向上	アクセス	↔水平移動 205 m ⇒ 45 m (75%改善) [I] 上下移動 23 m ⇒ 14 m (40%改善)	↔水平移動 205 m ⇒ 125 m (40%改善) [I] 上下移動 23 m ⇒ 8 m (65%改善)	
	安全性	解放空間のため事故危険・防犯面での懸念なし ※転落防止対策は必要 (屋根・壁で対応)	閉鎖空間のため事故危険・防犯面での懸念 (火災時の煙や熱気流、閉鎖空間での治安低下等)	
施工期間	調査/設計	2~3年 (地盤・架空線調査、設計)	2~3年 (地盤・埋設物調査、設計)	
	工事期間	6~8年	3~5年 (JR九州:電力停止時間が短く施工長期化)	
財政負担	建設費	30~40億円規模 (+ α 課題解決費)	15~20億円規模 (+ α 課題解決費)	
	課題解決費	抵触する構造物の撤去	既存地下通路の冠水対策 / 排水ポンプ費 (費用大) ※現行基準に適合させるためには別途検討が必要	

□将来への影響

将来 拡張性	橋上駅	○将来の橋上駅整備に活用可	○将来の橋上駅整備の際に東口改札等の撤去が必要	
	鉄道高架	○将来の鉄道高架事業で鉄道上空の構造物は撤去(要検討) (30~40億円規模の投資喪失+撤去費負担)	○将来の鉄道高架事業の際に東口改札等の撤去が必要	

□実現のための課題

実現のための課題	<ul style="list-style-type: none"> ① JR九州承諾条件との整合/実務者協議・・・東口駅舎・改札、地下通路・跨線橋などは運営・維持管理に影響が大きく承諾が不可欠、<u>計画・設計・工事の実務者協議が必要(4~6年など)</u> ② 埋蔵文化財の調査(試掘・本調査)・・・今年度、東側公用地(スタジアム前駐車場)で埋蔵文化財の試掘調査を実施 ③ 土壌汚染対策 ④ 既存施設の問題解決(地下通路、虹の橋、その他施設の撤去・復旧等) ⑤ 工事期間中の対応策(イベント、施工ヤード等)
----------	--

今後の必要検討事項について（提案）

■ 東口設置に係るJR九州との協議

○JR九州との今後の協議

鳥栖駅東短期施策事業に対して、JR九州の意向として以下の承諾条件がある。

JR九州の意向

東口・地下通路等の短期施策は、あくまで中長期的なまちづくり計画の中での暫定的な施策であり、先行して短期施策を進めるにあたり、**将来の駅周辺整備（まちづくり）計画**を踏まえて判断する必要がある。



まちづくりの検討（JR九州意向にも関係）

- 鳥栖まちづくりにとって鳥栖駅周辺は重要な拠点であり、駅周辺整備を核としてまちづくりの検討をする必要がある（予算確保に関係）。
- JR九州より短期施策を進める承諾条件としても「周辺整備（まちづくり）を進める計画を示す」ことが挙げられており、東側短期施策の内容に加え、鳥栖駅周辺整備・まちづくりに関する検討を進める必要がある（参考：鳥栖駅周辺整備基本計画）。

（参考：過去の整備計画例）



上記は過去の整備計画の例であり、短期施策に続けて進める周辺整備計画が必要

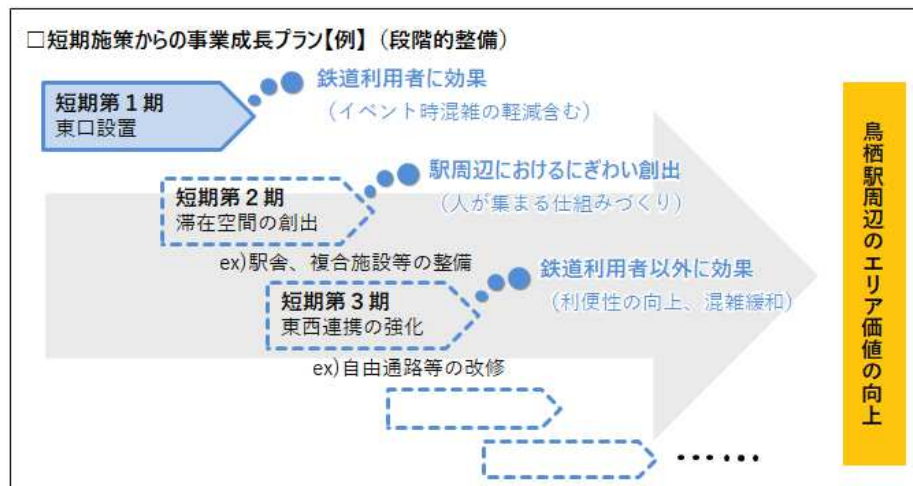
※鳥栖駅周辺地区の課題は依然残っており、鳥栖まちづくりにとって重要な拠点

■まちづくり（段階的整備）の必要性

資料2

○にぎわい創出・東西連携向上へとつなげる事業の実現（段階的整備）

本事業は、鳥栖市にとって重要な公共空間整備プロジェクトであり、鳥栖駅周辺の価値を向上する貴重な機会である。単に鉄道利用者のみならず、まちづくりへの波及効果を高めなければならない。



○にぎわい創出のための整備検討

今後の鳥栖駅の維持・運営を支えるためにも、単に駅通路の整備による鉄道利用者への効果だけでなく、**駅周辺のにぎわい創出（人が集まる仕組みづくり）**のための整備検討が不可欠である。

駅前や低未利用地でのにぎわい創出事例

駅西側イメージ



駅東側イメージ



○「自由通路（虹の橋）」の利便性向上の検討

事業本来の目的である東西連携の向上につなげるため、**鉄道利用者以外の波及効果**を高める。以前より課題（イベント時混雑含む）であった自由通路・虹の橋等の利便性向上について検討が必要である。

他鉄道駅で整備されている自由通路

