

## 第3回 鳥栖駅東短期施策検討会

日時：令和6年3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

・・・資料1

(1) 鳥栖駅東短期施策の検討内容

(2) まちづくりの検討

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3回 鳥栖駅東短期施策検討会  
配布資料**

資料	
資料 1	第3回 鳥栖駅東短期施策検討会

# 第3回 鳥栖駅東短期施策検討会

---

## － 目次 －

1. 鳥栖駅東短期施策の検討		2. まちづくりの検討		
1	第2回検討会等での意見内容	1	1 R5年利用実態調査の結果	9
2	新規地下通路案の再整理	1	2 事業の進め方	13
3	駅東短期施策の比較検討	2		
4	実現に向けた課題解決内容	5		

---

鳥栖市

令和6年（2024年）3月26日（火）

## 1. 鳥栖駅東短期施策の検討

### 1. 第2回検討会等での意見内容

#### ○第2回検討会の意見反映（振り返り）

第2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。

カテゴリ	意見（要約）	反映
駅東短期施策の内容	<ul style="list-style-type: none"><li>○各案の安全性（事故・防犯面の懸念）は具体的にしてほしい。</li><li>○第3案新規地下通路は「第1案を自由通路に拡張する考え」で、既存通路を活用すれば費用がかからないと思う。</li><li>○将来のポジティブな要素を考えていただきたい。</li><li>○短期施策の定義をもう少し明確にした方が良いと思う。</li></ul>	比較表の内容に反映
まちづくりの検討	<ul style="list-style-type: none"><li>○JR九州も民間企業なので、例えば駅舎がきれいになる等、JR九州にメリットがなければ承知しないと思う。</li><li>○まちが豊かになることを考えると、駅ビル等による市民の利便性向上、来訪者受け入れなど、短期施策の先が大事と思う。</li><li>○スタジアム・アリーナの来訪者が買い物や食事、宿泊できるような機能が駅周辺に必要なと思う。</li><li>○まちづくりを検討する事は良い。具体の提案をしてほしい。</li></ul>	今後のまちづくりの検討に反映
事業の進め方ほか	<ul style="list-style-type: none"><li>○JR九州上層部にアプローチすべきだと思う。</li><li>○調査設計や埋蔵文化財調査に3～5年は時間がかかりすぎと思う。JR九州と協議する中で期間を短縮してほしい。</li><li>○第5案の中でどの案が良いか、推奨案を決めた方がよい。</li><li>○色々な案があって大変だと思うが事業を進めてもらいつつ、何らかの方法でJR九州との協議状況を知らせてほしい。</li><li>○埋蔵文化財の土地が市有地ならば試掘調査を先にできないか。</li></ul>	今後の事業の進め方で考慮

#### ○検討会委員への事前聞き取り（2024年1月18日～1月23日）

##### 駅周辺に必要な機能について

- ・（東口設置に伴う利用者への対応として）**駐車場や駐輪場の拡充が必要だと感じた。**
- ・宿泊とセットの観戦チケットを作りたいが実現できないため、**駅周辺にホテルがあるとありがたい。**
- ・喫茶店を無理に作るのは難しい。まずは郵便局などの日常的に利用される施設などが重要である。
- ・体験型スポーツツーリズムに可能性、長崎スタジアムシティのように**普段使いできる施設づくりが大事。**

##### 事業期間や費用について

- ・事業期間が長いので**短縮してもらいたい。**
- ・JR九州との協議や市議会の調整は並行して進めた方がよい。
- ・市長任期中に実現できるよう完成日を決めて進めてもらいたい。
- ・10年かかるならば**中長期計画として腰を据えて議論すべきである。**

##### 短期施策の内容について

- ・まずは東口の設置を実現してほしい。鉄道高架化は先送りして良い（短期施策が支障となれば撤去）。
- ・鉄道高架を前提に暫定として東口を設置してもらいたい。鉄道高架となれば線路が東側の鉄道高架用地に移るので、現在の線路位置に高層マンションなども建てられるのではないかと。

##### 駅西側の活性化について

- ・東側だけでなく**西側からもっと鳥栖駅を使いやすくなるよう整備してほしい。**
- ・南側地下通路そばに**新たな地下通路をつくり、西側中央市場まで行き来しやすくしてほしい。**

## 2. 新規地下通路案の再整理

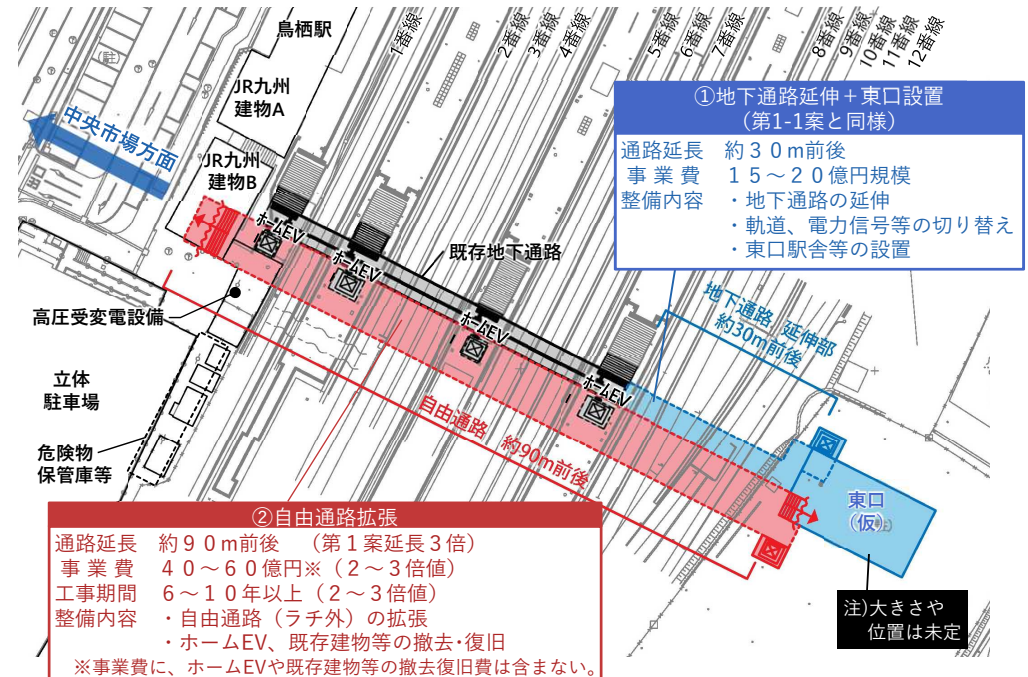
#### ○提案のあった「新規地下通路（自由通路）」について

検討会より提案のあった「既存の南側地下通路を活用した新規地下通路（自由通路）」について、再整理した内容を以下に示す。

##### 南側の既存地下通路を活用した自由通路拡張案

- ①地下通路延伸+東口設置…既存の南側地下通路を延伸し、駅東側へ東口を設置（第1案と同様）
- ②自由通路拡張…上記通路について**自由通路（ラチ外）を確保するために地下通路を拡張**

→ **新たな自由通路による駅利用者以外の利便向上に寄与**      **駅西側中央市場の活性化（動線の誘引）**



#### 〈実現のための課題〉

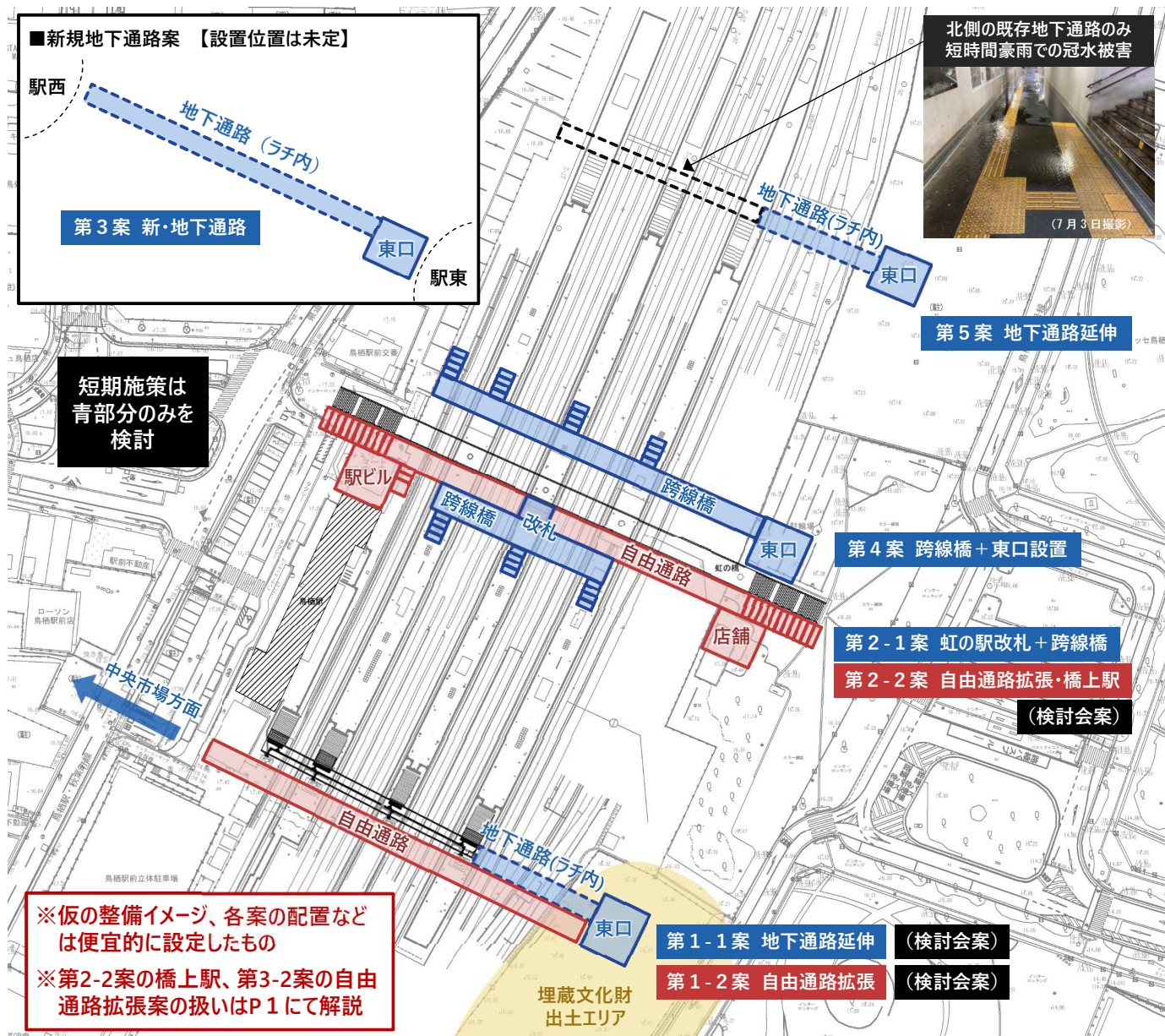
- ①構造物の撤去・復旧（ホームEV・既存建物・設備等）  
南側地下通路のホームEV4基、駅西側の既存建物や設備等に支障するため、それら支障物件の撤去・復旧が必要（撤去復旧に係る費用は別途必要）。
- ②施工困難な状況（調整）  
自由通路部は1番線～7番線まで工事範囲となり、工事による列車や鉄道施設、利用者への影響が大きくなることから施工が極めて困難と想定（第1-1案も工事影響の指摘あり）。
- ③事業費の確保  
自由通路部は、第1案延長の3倍（約90m前後）となり、事業費も比例して増加する（工事期間も比例して増加）。



### 3. 駅東短期施策の比較検討 (1/3)

#### ○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1-1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1-2案 南側地下通路の自由通路拡張 …… 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



### 3. 短期施策の比較検討 (2/3)

項目		第1-1案 南側地下通路・延伸案	第1-2案 南側地下通路・自由通路拡張案	第2案 跨線橋+改札設置案
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) Ⓛ 上下移動 23m ⇒ 8m (65%改善)	⇔水平移動 205m ⇒ 100m (50%改善) Ⓛ 上下移動 23m ⇒ 8m (65%改善)	⇔水平移動 205m ⇒ 105m (45%改善) Ⓛ 上下移動 23m ⇒ 14m (40%改善)
	安全性 (必要な対策)	防火…煙や熱気流の排出(開口/排煙設備/防火材質)等 防災…水害時の排水ポンプ等/人流事故等を防ぐ幅員等 防犯…閉鎖空間の治安維持(見通し/照明/カメラ/素材)等	防火…煙や熱気流の排出(開口/排煙設備/防火材質)等 防災…水害時の排水ポンプ等/人流事故等を防ぐ幅員等 防犯…閉鎖空間の治安維持(見通し/照明/カメラ/素材)等	防火…煙や熱気流の排出(開口/排煙設備/防火材質)等 防災…転落防止対策/人流事故等を防ぐ幅員等 防犯…屋根・壁で覆う空間の治安維持(見通し/照明等)等
事業 期間	調査等	埋蔵文化財<2年>/地盤・埋設物調査<1年>	埋蔵文化財<2年>/地盤・埋設物調査<1年>	地盤・架空線調査<1年>
	設計	予備設計<1年>/詳細設計<1~2年>	予備設計<1年>/詳細設計<1~2年>	予備設計<1年>/詳細設計<1~2年>
	工事	工事<3~5年> ※電力停止時間が短く施工長期化	工事<6~10年> ※第1案の2~3倍	工事<3~5年> ※電力停止時間が短く施工長期化
財政 負担	建設費	15~20億円規模 (+ α 課題解決費)	55~80億円規模 (+ α 課題解決費)	20~25億円規模 (+ α 課題解決費)
	課題解決費	既存地下通路の維持補修 / 埋蔵文化財出土時の対応費	ホームEVや既存建物の撤去・復旧(費用大)	虹の橋の補修・改修(壁・屋根等)

#### □将来への影響

将来 影響	整備 効果	平常時	○遠回りだった 駅東⇔ホーム間を短時間で移動可能 ○朝夕ピーク時などの西側(駅舎・駅前)の混雑を緩和	○遠回りだった 駅東⇔ホーム間を短時間で移動可能 ○朝夕ピーク時などの西側(駅舎・駅前)の混雑を緩和 ○新たな自由通路により 鉄道利用者以外の利便向上に寄与 ○虹の橋工事中の代替路(自由通路)を確保	○遠回りだった 駅東⇔ホーム間を短時間で移動可能 ○朝夕ピーク時などの西側(駅舎・駅前)の混雑を緩和
		イベント時	○東口の活用で虹の橋の利用を分散	○東口・自由通路の活用で虹の橋の利用を分散	○東口の活用で虹の橋の混雑を軽減(一部)
		上記以外	○東口駅舎の活用により店舗等の賑わい創出	○東口駅舎活用により店舗等の賑わい創出、中央市場の活性化	○将来の橋上駅や虹の橋等の拡張整備による有効活用が可能
	拡張 整備	橋上駅	○将来の橋上駅整備の際に東口改札は移設、通路は活用検討	○駅機能をほとんど有するため、以降の整備は難しい	○将来の橋上駅整備に活用可
鉄道 高架		○将来の鉄道高架の際に東口改札は移設、通路は活用検討 (15~20億円規模の投資喪失+撤去費負担)	○駅機能をほとんど有するため、以降の整備は難しい	○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)	

#### □実現のための課題

実現のための課題	① 埋蔵文化財に係る調査(試掘・本調査)・・・令和5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 ② 土壌汚染対策に係る調査 ③ 既存施設に係る問題解決(地下通路、虹の橋・その他施設の撤去・復旧等) ④ 工事期間中の対応策(イベント、施工ヤード等) ⑤ 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> ⑥ 短期施策事業費の調達(国庫補助金等による市予算の充当)
----------	---

### 3. 短期施策の比較検討 (3/3)

項目		第3案 新規地下通路案	第4案 跨線橋+東口設置案	第5案 北側地下通路・延伸案
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 ⇒ 60~100m (50-70%改善) ⌈上下移動 23m ⇒ 8m (65%改善)	⇔水平移動 205m ⇒ 45m (75%改善) ⌈上下移動 23m ⇒ 14m (40%改善)	⇔水平移動 205m ⇒ 125m (40%改善) ⌈上下移動 23m ⇒ 8m (65%改善)
	安全性 (必要な対策)	防火…煙や熱気流の排出 (開口/排煙設備/防火材質) 等 防災…水害時の排水ポンプ等/人流事故等を防ぐ幅員 等 防犯…閉鎖空間の治安維持 (見通し/照明/カメラ/素材) 等	防火…煙や熱気流の排出 (開口/排煙設備/防火材質) 等 防災…転落防止対策/人流事故等を防ぐ幅員 等 防犯…屋根・壁で覆う空間の治安維持 (見通し/照明等) 等	防火…煙や熱気流の排出 (開口/排煙設備/防火材質) 等 防災…水害時の排水ポンプ等/人流事故等を防ぐ幅員 等 防犯…閉鎖空間の治安維持 (見通し/照明/カメラ/素材) 等
事業 期間	調査等	地盤・埋設物調査 <1年>	地盤・架空線調査 <1年>	地盤・埋設物調査 <1年>
	設計	予備設計 <1年>/詳細設計 <1~2年>	予備設計 <1年>/詳細設計 <1~2年>	予備設計 <1年>/詳細設計 <1~2年>
	工事	工事 <6~10年> ※第1案の2~3倍	工事 <6~8年> ※電力停止時間が短く施工長期化	工事 <3~5年> ※電力停止時間が短く施工長期化
財政 負担	建設費	40~50億円規模 (+ α 課題解決費)	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	既存建物の撤去・復旧 (位置によって費用大)	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)

#### □将来への影響

将来 影響	整備 効果	平常時	○遠回りだった 駅東⇔ホーム間を短時間で移動可能 ○朝夕ピーク時などの西側 (駅舎・駅前) の混雑を緩和	○遠回りだった 駅東⇔ホーム間を短時間で移動可能 ○朝夕ピーク時などの西側 (駅舎・駅前) の混雑を緩和	○遠回りだった 駅東⇔ホーム間を短時間で移動可能 ○朝夕ピーク時などの西側 (駅舎・駅前) の混雑を緩和
		イベント時	○東口の活用で虹の橋の利用を分散	○東口の活用で虹の橋の利用を分散	○東口の活用で虹の橋の利用を分散
		上記以外	○東口駅舎の活用により店舗等の賑わい創出)	○東口駅舎の活用により店舗等の賑わい創出	○東口駅舎の活用により店舗等の賑わい創出
	拡張 整備	橋上駅	○駅機能をほとんど有するため、以降の整備は難しい	○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は移設、通路は活用検討
鉄道 高架		○駅機能をほとんど有するため、以降の整備は難しい	○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)	○将来の鉄道高架の際に東口改札は移設、通路は活用検討 (15~20億円規模の投資喪失+撤去費負担)	

#### □実現のための課題

実現のための課題	<ol style="list-style-type: none"> <li>埋蔵文化財に係る調査 (試掘・本調査) ……令和5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</li> <li>土壌汚染対策に係る調査</li> <li>既存施設に係る問題解決 (地下通路、虹の橋・その他施設の撤去・復旧等)</li> <li>工事期間中の対応策 (イベント、施工ヤード等)</li> <li>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)</li> <li>短期施策事業費の調達 (国庫補助金等による市予算の充当)</li> </ol>	
----------	--	--



# 4. 実現のための課題解決

## (1) 埋蔵文化財に係る調査

### ○埋蔵文化財の調査（試掘・本調査）

第1案南側地下延伸案の計画予定地（スタジアム前駐車場）は、埋蔵文化財包蔵地に指定されており、今年度、埋蔵文化財に関する試掘調査を先行して実施した。

⇒試掘調査の結果、甕棺等の出土が確認され、**工事前に本調査（1～2年）を行う必要がある**  
 ※埋蔵文化財の本調査は、埋蔵文化財の保存のため、手掘り等による丁寧かつ詳細な掘削調査

**埋蔵文化財包蔵地（佐賀県資料）**

鳥栖市街の地図上に、埋蔵文化財包蔵地が赤い輪で示されています。各区域には番号（0162, 0164, 0165, 0166, 0167, 0168, 0175, 0179）が記載されています。

駅前側のスタジアム前駐車場は埋蔵文化財の「森園遺跡（墳墓）」に指定される。

▲埋蔵文化財包蔵地の該当区画（佐賀県資料）

**試掘調査箇所**

南側地下通路、地下通路延伸、東口等、甕棺出土、スタジアム前駐車場の位置が示されています。

今年度、試掘調査を先行して実施

**試掘調査状況**

2 T 甕棺①

4 T 甕棺②

4 T 甕棺③

## (2) 土壌汚染調査に係る調査

### ○土壌汚染対策（土質調査）

土壌汚染対策法により、一定規模以上の土地の形質変更（掘削・盛土工事等）を行う場合は、県への届け出、土壌汚染状況調査の実施・報告が義務付けられる。

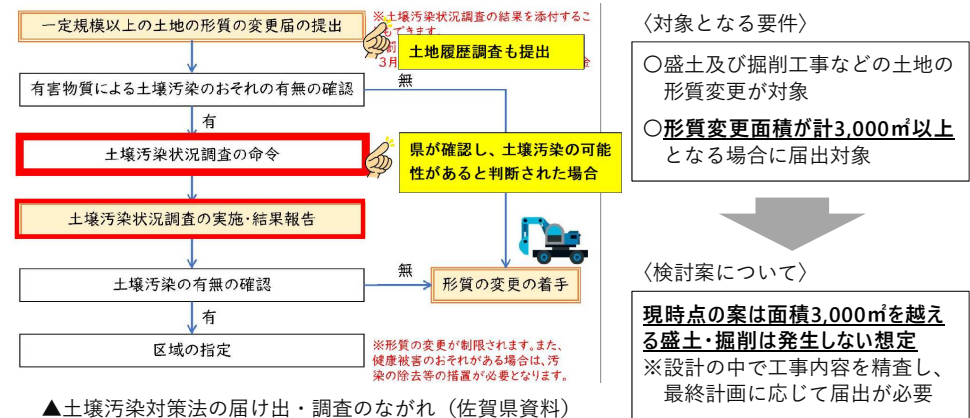
駅東短期施策の**工事前に改めて土壌汚染対策に関わる調査実施の有無について検討する必要がある**。  
 （実施するには掘削作業が必要のため、工事前に最終面積を確認したうえで調査）。

**概ねの掘削エリア（現時点の概略面積）**

※各案の配置や形状は今後設計で検討（概略面積であり詳細は未定）

- 第5案 北側地下通路・延伸: 1,000～1,500㎡程度
- 第4案 跨線橋+東口: 1,000～1,500㎡程度
- 第2案 跨線橋+改札: 1,000～1,500㎡程度
- 第1-1案 南側地下通路・延伸: 1,000～1,500㎡程度
- 第1-2案 自由通路拡張: 2,000～3,000㎡程度
- 第3案 新規地下通路: 2,500～3,000㎡程度

※位置は未定



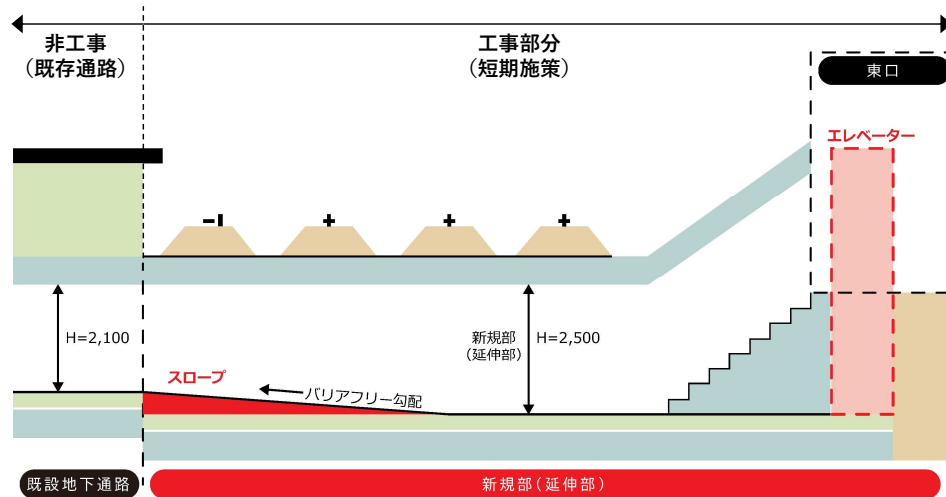


## 4. 実現のための課題解決

### (3) 既存施設に係る問題解決

#### ○建築基準・バリアフリー適合（延伸箇所）

既存の南側地下通路は高さH=2.1mであり、新たに整備する延伸部は建築基準H=2.5mに適合する必要がある（既存地下通路はJR九州の所有施設で短期施策では非工事）。また、建築基準高に適合させることに伴い、東口～既存地下通路間に生じる高低差はバリアフリー整備が必要となる（東口エレベーター設置、接続部高低差のスロープ処理）。



▲建築基準・バリアフリーのイメージ図

#### ○地下通路に必要な設備・構造（排水・排煙等）

既存地下通路では短時間豪雨時の冠水（北側のみ）が発生しているため、排水ポンプ施設、止水板、雨水貯留施設など、新規部分の冠水対策が必要となる（現在は排水ポンプ維持費の問題も生じている）。そのほか、空調・排煙設備、排水設備、電力・電源設備、治安維持のための建材や照明、資機材の搬出入（エレベーター等）など、必要に応じて地下通路の設備を確保する必要がある。



2023年度における地下通路冠水の状況  
6月30日～7月10日までの大雨により北側通路にて冠水が発生  
（撮影方向：駅舎側→スタジアム側）

地下通路の安心確保（照明・素材等により明るさを確保）  
〈城戸南蔵院前駅〉

#### ○虹の橋の利活用（健全度及び維持修繕）

東西を結ぶ唯一の自由通路である虹の橋は、短期施策後も利活用が必要となる。定期的な健全度調査を行いながら適切な維持管理を継続しつつ、屋根・壁等の雨風対策など利便性確保を検討する。

虹の橋 諸元一覧表

項目	諸元
上部工形式	鋼4径間連続鉄桁橋
桁長	91.4m
全幅員	5.5m
有効幅員	5.0m
下部工形式	張出し橋脚（鋼製）
基礎工形式	深礎杭基礎Φ1600
竣工年	1995年（平成7年）（築28年）
管理者	鳥栖市



#### 健全度の状況

2021年 定期点検を実施：健全度Ⅲ（早期措置段階）  
〈所見等 主桁の腐食、床版の漏水・遊離石灰は早期に措置を講ずべき状態〉  
2023年 補修設計：主桁塗装塗り替え、ひびわれ補修等が必要  
※今後、補修設計で検討した内容に基づき修繕工事を実施予定

#### ○既存地下通路の利活用（健全度及び維持修繕）

北側・南側の既存地下通路は駅構内を移動するためのJR九州管理施設である。短期施策の地下通路延伸案は既存地下通路の活用が前提であり、虹の橋と同様、適切な維持管理を継続していく必要がある。

南側地下通路 諸元一覧表

項目	諸元
内空断面	3.300m×2.10m
構造形式	RCボックス
竣工年	1927年（昭和2年）（築96年）
管理者	JR九州

※竣工年は財産台帳より



北側地下通路 諸元一覧表

項目	諸元
内空断面	3.00m×2.10m
構造形式	RCボックス
竣工年	1942年（昭和17年）（築81年）
管理者	JR九州

※竣工年は財産台帳より



#### 健全度の状況

○通路の健全度については2年に1回の定期検査を実施しながら維持管理を進めている。  
○現状は運転保安や旅客公衆への安全性に対し、修繕の必要性は生じていない。  
（鉄道構造物等維持管理標準Bランク：必要に応じて監視等の措置）

## 4. 実現のための課題解決

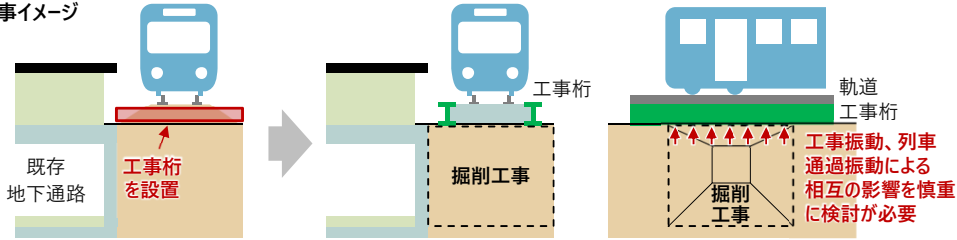
### (4) 工事期間中の対応策 (イベント時等)

#### ○地下通路の施工イメージ 第1-1案 南側地下通路 延伸案 第5案 北側地下通路 延伸案

南側・北側の地下通路延伸案は、**工事桁開削工法**の場合、工事桁の仮設、地下通路の掘削、階段・EV等の設置、配線変更の軌道工事、電力・照明等の工事、駅舎工事、信号・通信設備工事などを実施する。

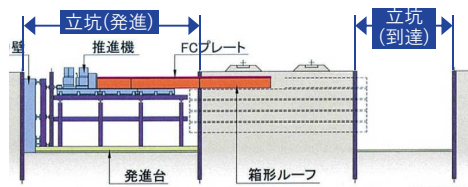
⇒施工条件として、鉄道への影響を最小化するために工事は基本的に夜間工事となる。また、**電力停止時間(施工可能な時間)が非常に短く、工事期間が長期化する可能性が高い。**

工事イメージ



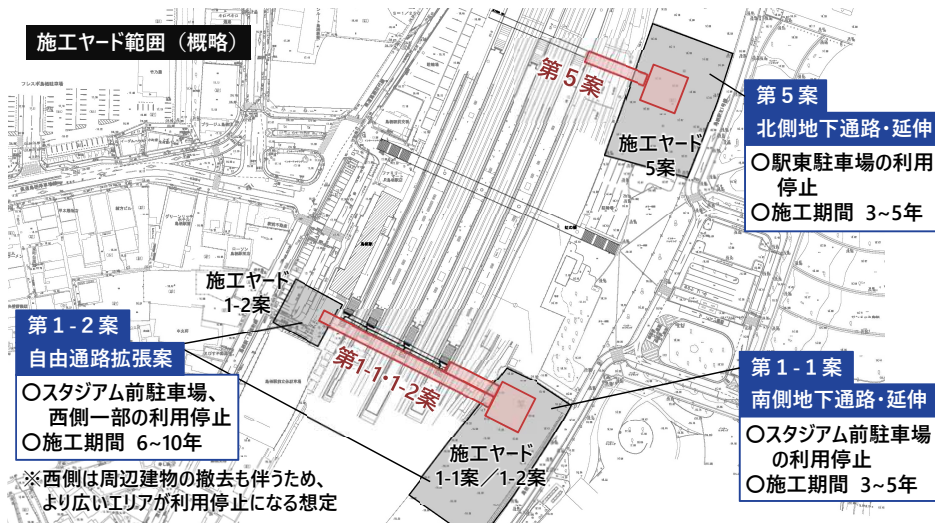
#### ○延長の長い地下通路 第1-2案 南側地下通路 自由通路拡張案 第3案 新規地下通路案

施工延長の長い地下通路は、鉄道影響の大きさから開削工法が困難であり、他の施工方法では**推進工法**があるが、施工機材等が入る立坑(10~20m四方)を駅東西にそれぞれに確保しなければ施工できない。



▲推進工法イメージ (参考: アンダーパス技術協会)

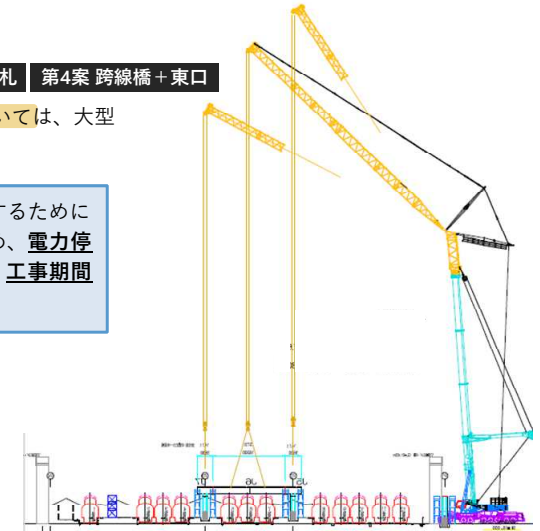
施工ヤード範囲 (概略)



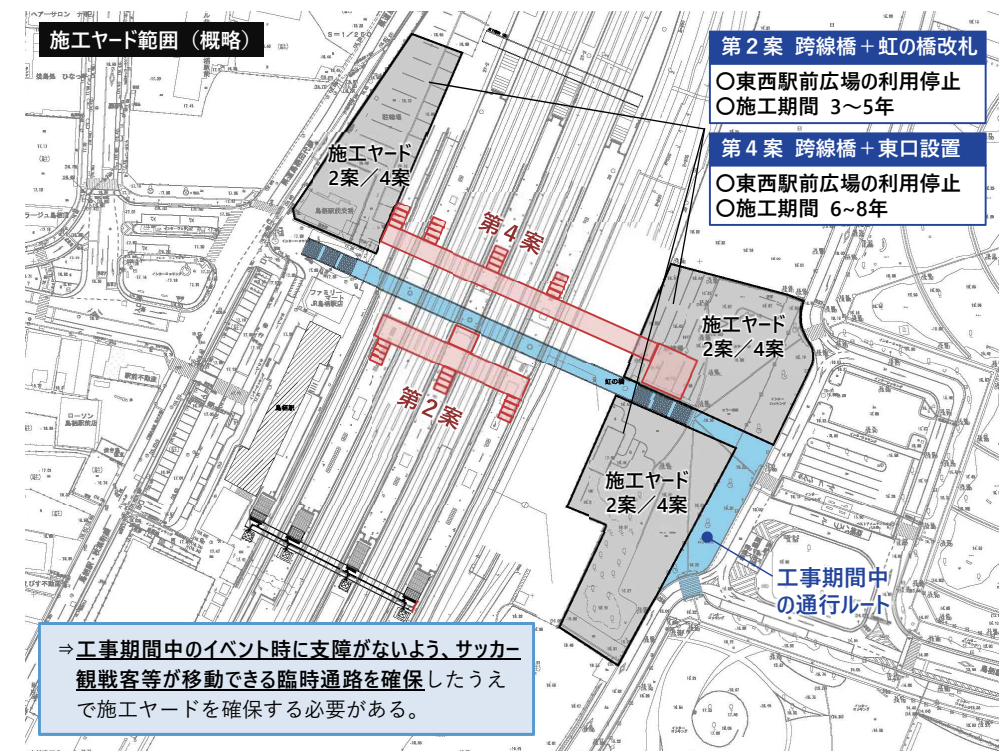
#### ○跨線橋の施工イメージ 第2案 跨線橋+虹の橋改札 第4案 跨線橋+東口

第2案・第4案のような跨線橋の**整備案**については、大型クレーンによる橋梁の架設工事が考えられる。

⇒地下通路と同様、鉄道への影響を最小化するために工事は基本的に夜間工事となる。そのため、**電力停止時間(施工可能な時間)が非常に短く、工事期間が長期化する可能性が高い。**



▲大型クレーンによる架設イメージ





## 4. 実現のための課題解決

### (5) 実現に向けたJR九州との打合せ

#### ○JR九州との打合せ状況（進捗状況）

駅東短期施策検討会でのご意見、検討中の短期施策5案などについて、JR九州との情報共有と打合せを継続的に行っており、その中で挙がった内容を以下に示す。

#### 当初のご意見

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。



#### 【打合せで挙げられた参考意見】

#### ●駅東短期施策の5案について

各案を整備する場合は鉄道用地内での工事であり、工事（振動等）による列車や利用者への影響、施工方法（ヤード・資機材置き場等）などは旅客の安全性・利便性に大きく関わるため、予備設計などの詳細な検討を進めたうえで実現性の慎重な検討が必要である（現時点で判断は難しい）。

#### ●今後の進め方について（実務者による検証）

今後、予備設計などを実施しながら短期施策の整備内容・施工方法等の深度化が必要と考えられる。これまでの検討結果を踏まえながら、実務者による協議（JR九州の担当者を含む）を通じて実現可能な整備内容について検証していく方法などは考えられる。

#### ●鳥栖駅の広い構内（路線数の多い構内）での工事について

鳥栖駅のような広い構内で行う工事が非常に難しい点もある。駅構内への工事桁・橋脚などの設置、構造物設置に必要なスペースや余裕幅の確保、資機材置き場の確保など、列車・旅客の安全性や利便性への影響を考慮しながら、実現可能な内容・方法を探していく必要がある。

#### ●整備案の可能性について

検討会では取組の大きな方向性を議論されていると思う。今後も変化していく状況を踏まえながら検討中の5案のみに可能性は絞らずに鳥栖市に合った整備内容を検討いただければと考える。

### (6) 短期施策に必要な事業費の調達

#### ○整備に係る予算の調達（重要課題）

駅東短期施策は概算で少なくとも15～20億円規模の大きな予算が必要となる。都市再生整備計画事業といった国の補助制度等を活用した整備予算の調達が必要である。

#### 【基幹事業】

道路、公園、河川、下水道、地域生活基盤施設（緑地、広場、地域防災施設、再生可能エネルギー施設等）、高質空間形成施設（歩行支援施設等）、高次都市施設（地域交流センター、観光交流センター等）、既存建造物活用事業、土地区画整理事業、エリア価値向上整備事業、誘導施設相当施設（医療、社会福祉、教育文化施設等）等

#### 【提案事業】

事業活用調査、まちづくり活動推進事業（社会実験等）、地域創造支援事業（市町村の提案に基づくソフト事業・ハード事業）

※誘導施設相当施設は、地域生活拠点内に限る。また、誘導施設相当施設を統合・整備する場合、廃止された施設の除却等を対象。  
※地域生活拠点内、産業促進区域内では、一部の基幹事業を除く。

#### ○にぎわい創出等を含む事業の複合化

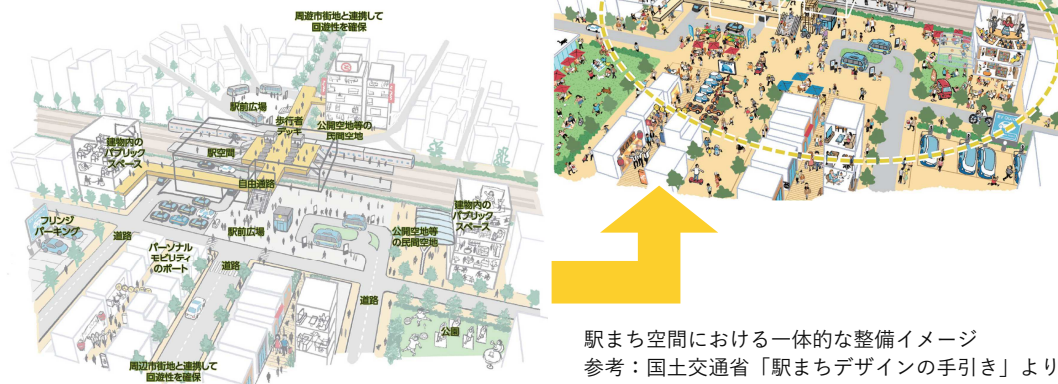
鳥栖駅周辺に求められている賑わい創出等の事業を組み合わせ、単に東口や構内通路などの駅施設を整備するだけでなく、周辺地域の活性化に波及する事業に拡張する必要がある。  
（都市再生整備計画事業の趣旨：都市機能の再生・活性化を目的とする事業）

都市再生整備計画に基づき実施するまちづくりのイメージ

- ・にぎわいと活力のあるまちづくり
- ・ウォークアブルなまちづくり
- ・少子高齢化に対応したまちづくり
- ・観光資源を活かしたまちづくり
- ・環境に配慮したまちづくり
- ・災害に対して強靭なまちづくり
- ・復興まちづくり
- ・公共交通を活かしたまちづくり
- ・健康・医療・福祉のまちづくり
- ・歴史・文化に配慮したまちづくり
- ・官民連携のまちづくり
- ・先進的技術を活用したまちづくり
- ・既存ストックを活用したまちづくり
- ・エリアマネジメントによるまちづくり
- ・身近なエリアの価値向上に資するまちづくり

#### ○参考：駅まちデザインのイメージ

駅施設や駅前広場等の整備のみでなく、周辺市街地との関係を踏まえ、多様な関係主体が連携しながら、駅まち空間を一体的に整備して効果を高める。



駅まち空間における一体的な整備イメージ  
参考：国土交通省「駅まちデザインの手引き」より

2. まちづくりの検討

1. R5年利用実態調査の結果

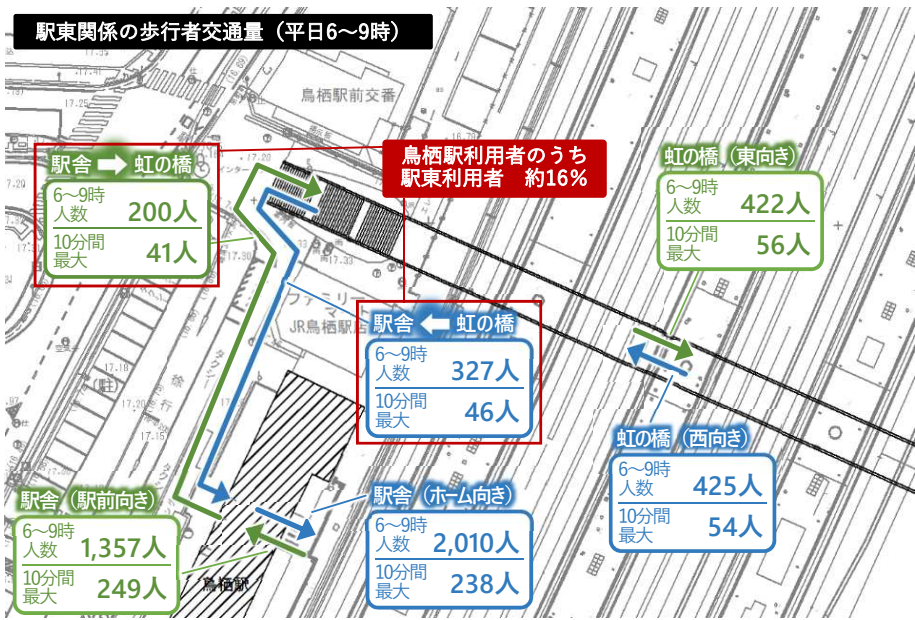
(1) 調査の概要

○調査の概要

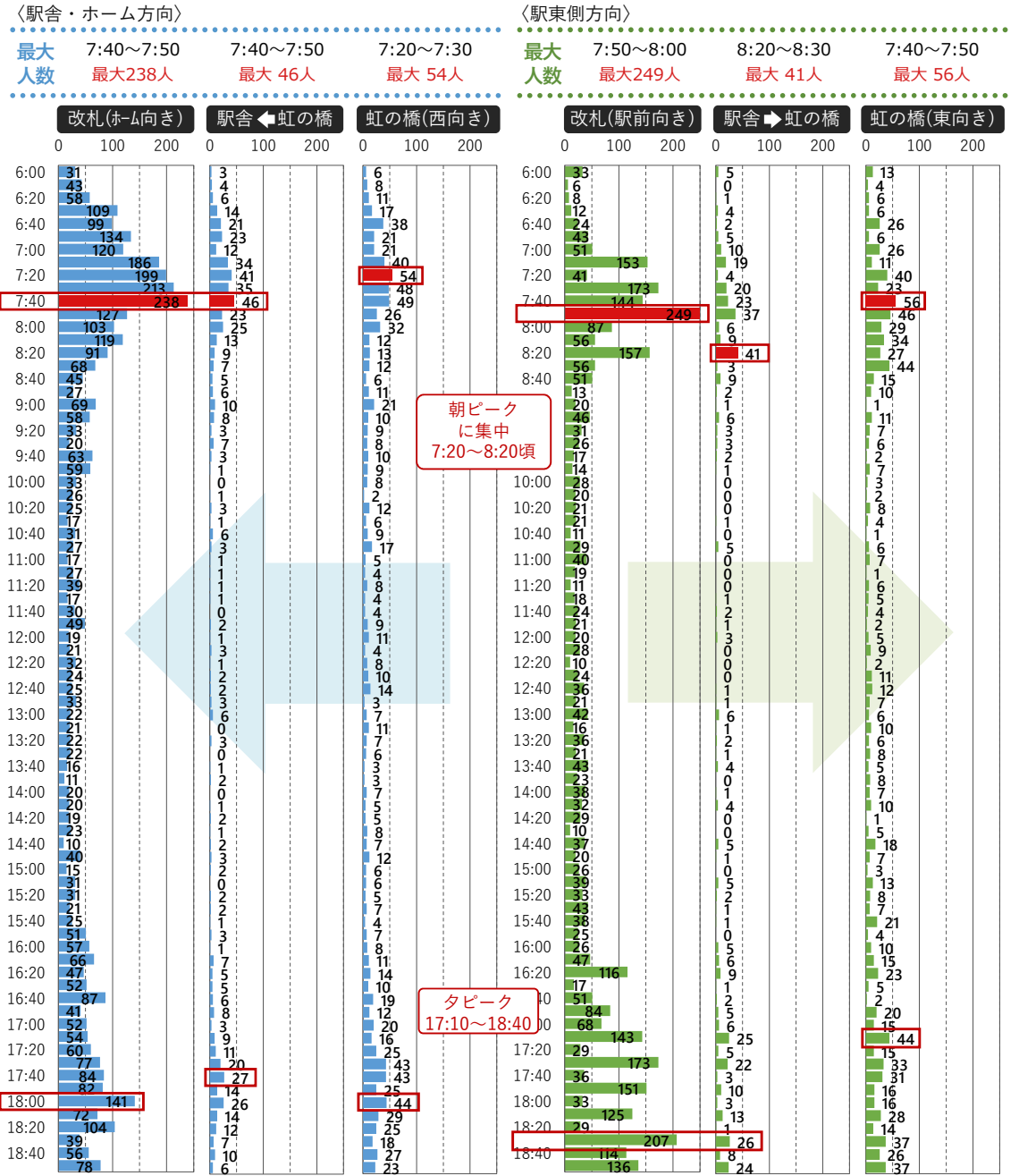
駅東に關係する歩行者交通量、駅利用者ニーズ等について把握するため、今年度、駅前歩行者交通量調査の一部を先行して実施した。以下に調査概要を示す。

- 調査日時 平日 令和5年12月12日(火) 6:00~19:00 (13時間)  
 イベント 令和5年12月3日(日) 13:00~18:00 (5時間)  
 ※イベント時は、サガン鳥栖ホーム最終ゲームの試合前後時間を包括
- 調査内容 ①通行人数のカウント・ビデオ観測 / ②駅利用者への聞き取り調査

(2) 歩行者交通量の結果 (平日)



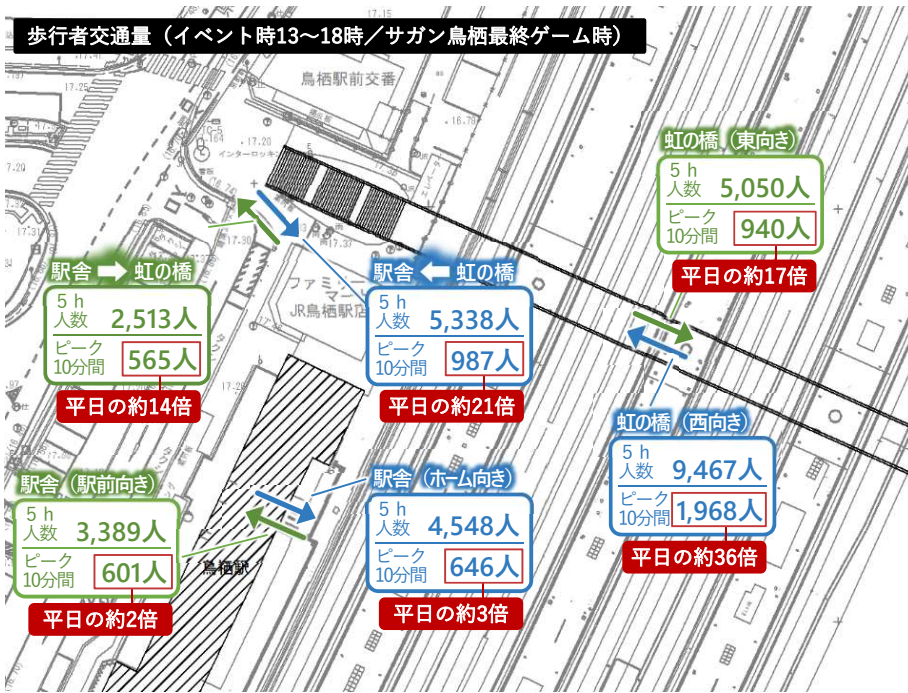
○歩行者交通量 (6時~19時/10分間集計)





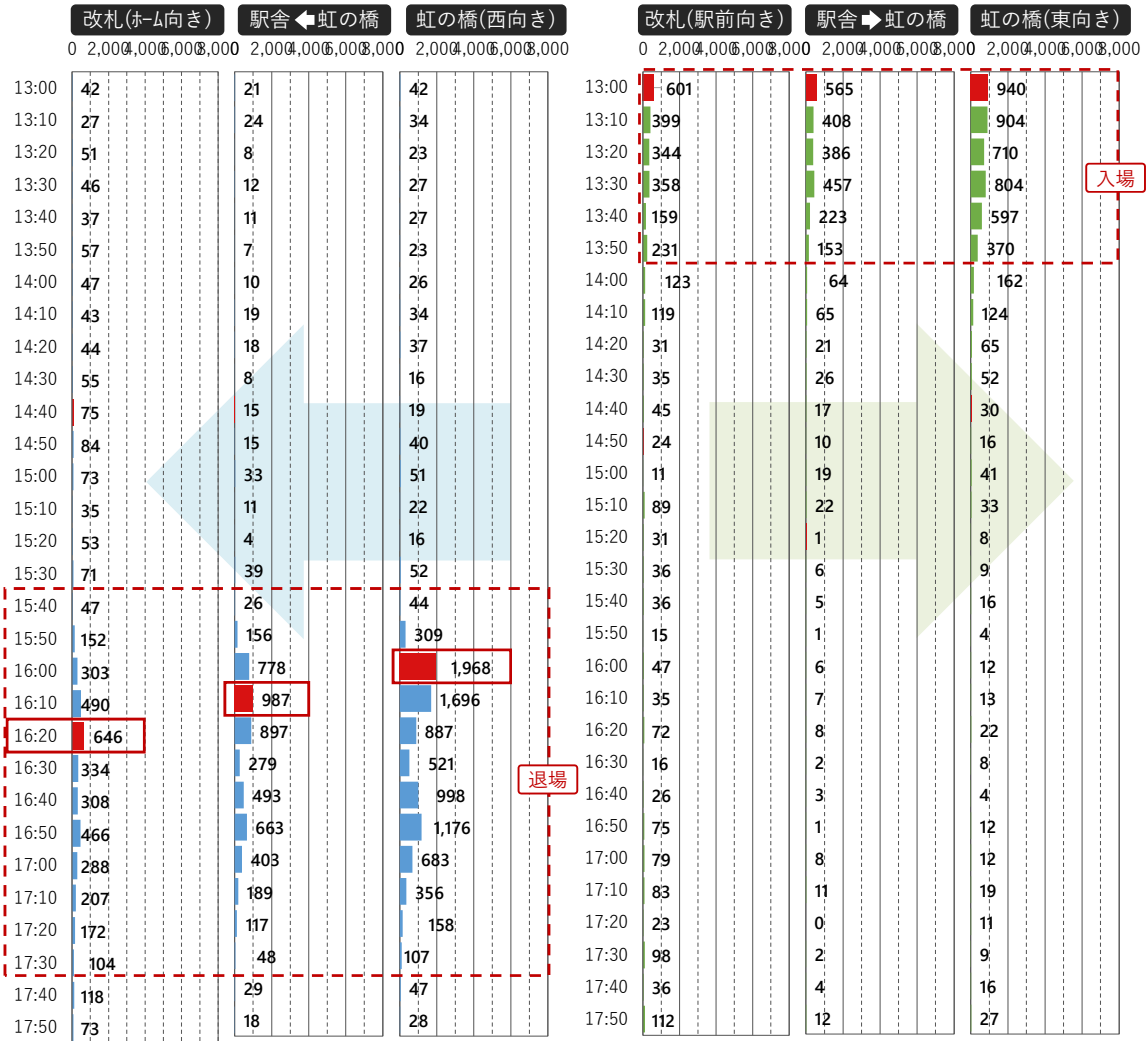
## 2. まちづくりの検討

### (3) 歩行者交通量の結果 (イベント時)



### ○歩行者交通量 (10分間集計)

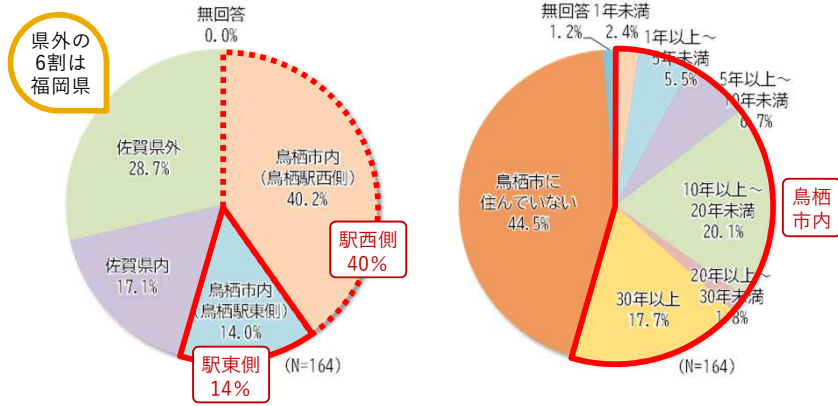
〈駅舎・ホーム方向〉				〈駅東側方向〉			
平日比	ピーク人数は	ピーク人数は	ピーク人数は	平日比	ピーク人数は	ピーク人数は	ピーク人数は
約2.7倍	約21.5倍	約36.4倍		約2.4倍	約13.8倍	約16.8倍	
最大人数	16:20~16:30 最大646人	16:10~16:20 最大987人	16:00~16:10 最大1,968人	最大人数	13:00~13:10 最大601人	13:00~13:10 最大565人	13:00~13:10 最大940人



#### (4) 利用者ニーズ調査の結果 (平日利用者)

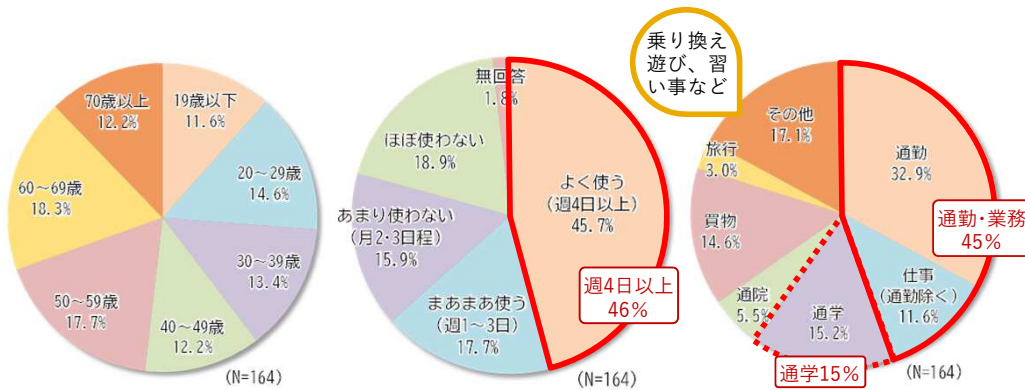
##### ○駅利用者の居住状況

・鳥栖市内の居住者が約54%、駅東側の利用者は14%、駅西側の利用者は40%



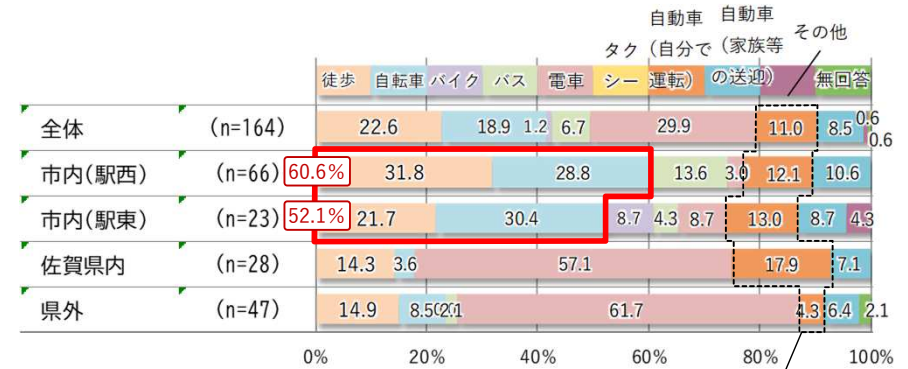
##### ○駅利用者の特性

・駅利用者の年代については10歳代～70歳代まで幅広く利用されている。  
 ・週4日以上の利用者が約46%、利用目的は通勤/業務が約45%、通学が約15%を占める。



##### ○鳥栖駅までの交通手段

・駅西側は、徒歩や自転車を使う利用者が61%、自動車が12%、送迎が11%となっている。  
 ・駅東側は、徒歩や自転車を使う利用者が52%、自動車が13%、送迎が9%となっている。

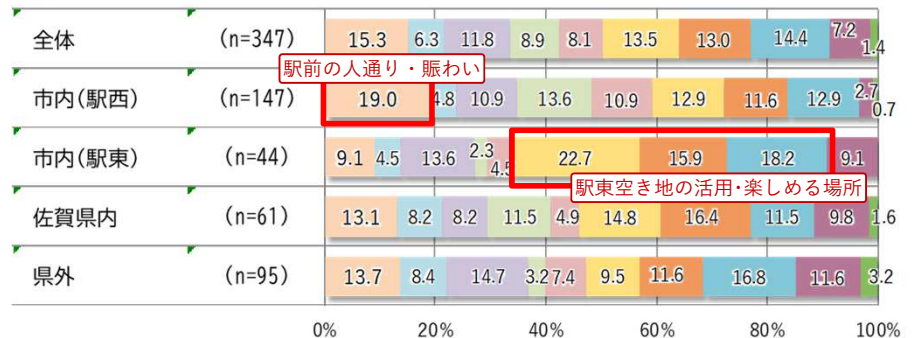


自動車 (自分で運転) を使う利用者は駅付近のコインパーキングや月極駐車場を利用

##### ○鳥栖駅周辺まちづくりの問題について

・駅西利用者は「駅前通りや商店街の人通りが少ない (19%)」を多く挙げている。  
 ・駅東利用者は「鉄道沿線の空き地活用 (23%)」、「イベント時以外さびしい (18%)」、「訪れた人が楽しめる場所 (飲食・商業) が少ない (16%)」を挙げている。

- 駅前通りや商店街など、人通りが少ない
- 駅前には歩行者と車の分離が不十分なため、危険を感じる
- 鉄道の東西をつなぐ道路が渋滞しているため移動が不便である
- 居住者等が日常的に利用できる生活サービス施設が少ない
- 鉄道で栄えた鳥栖駅の歴史や資源 (SL展示など) が十分に活用されていない
- 鉄道に沿って (スタジアム側) 空き地が多く、十分に活用されていない
- イベントやスタジアム等に訪れた人が楽しめる場所が少ない (飲食・商業など)
- 駅東側 (スタジアム側) はサッカーやイベントの無い日はさびしい
- その他
- 無回答

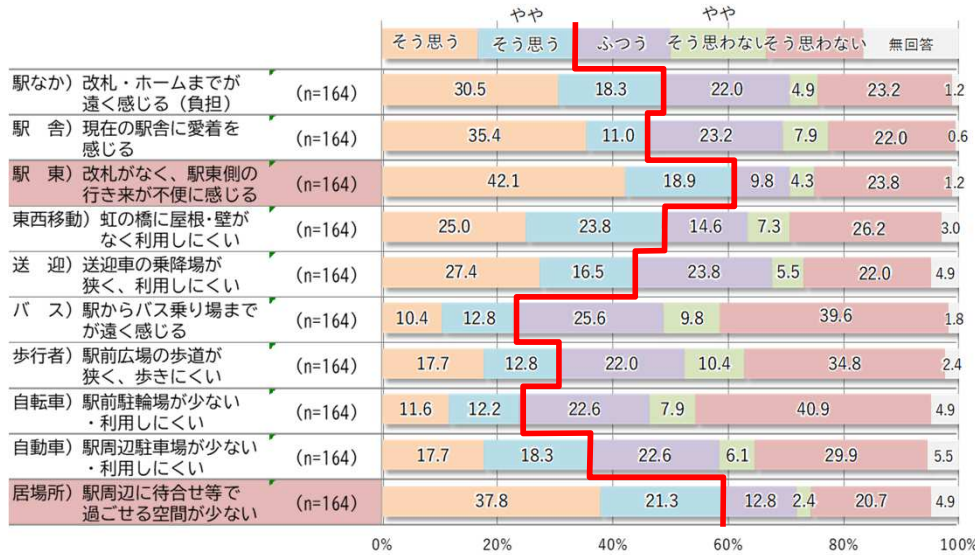


※回答件数347件を母数とした集計



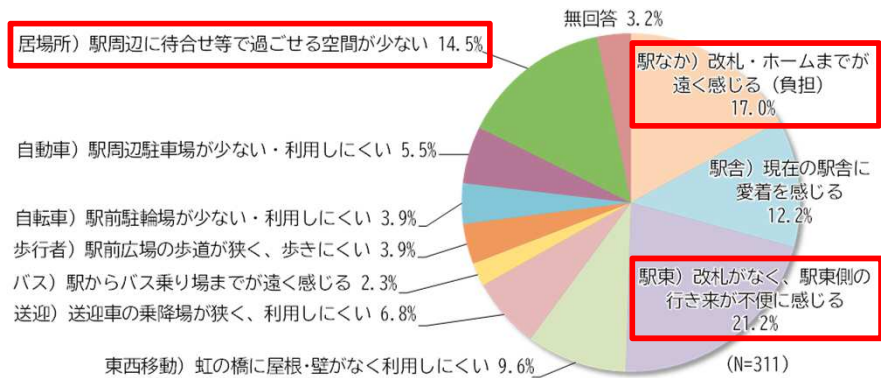
○鳥栖駅周辺地区の印象について

- ・施設の機能について、「改札がなく駅東側の行き来が不便に感じる（61%）」が多く挙げられ、次いで「駅周辺に待合せ等で過ごせる空間が少ない（59%）」が多く挙げられている。
- ・一方、バス乗り場や歩道、駐輪場などが利用しづらいとの意見は比較的小さい。



○上記のうち最も重要と思うもの

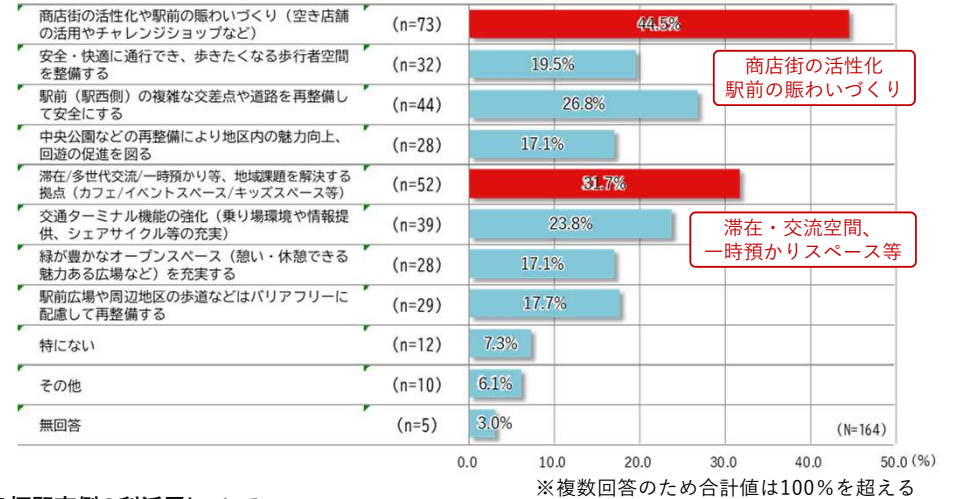
- ・重要度では「改札がなく駅東側の行き来が不便に感じる（21%）」が多く、「改札・ホームまでが遠く感じる・負担（17%）」「駅周辺に待合せ等で過ごせる空間が少ない（15%）」が多い。



※回答件数347件を母数とした集計

○鳥栖駅西側のまちづくりについて

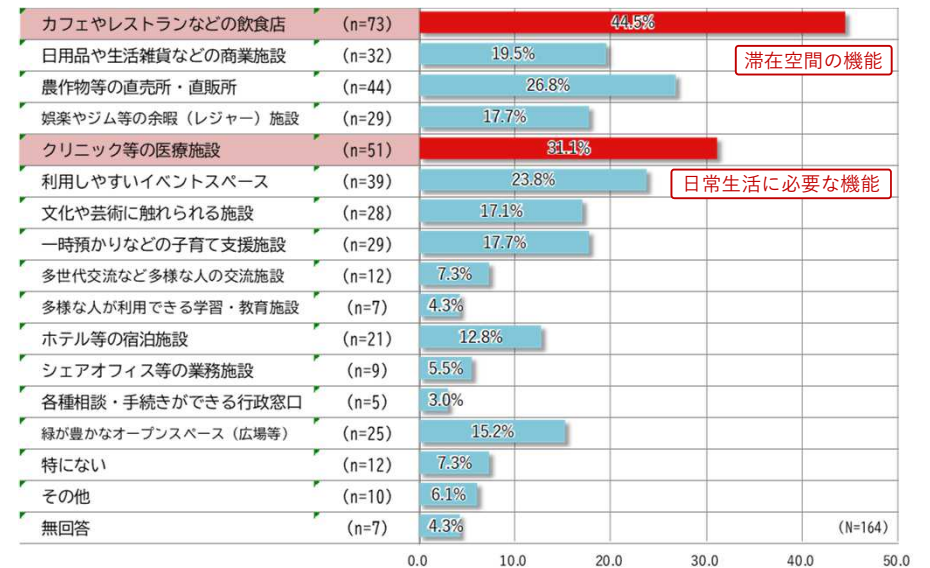
- ・駅西側は「商店街の活性化や駅前の賑わいづくり/空き店舗活用・チャレンジショップ等（45%）」、「滞在・多世代交流・一時預かり等、地域課題を解決する拠点/カフェ・イベントスペース・キッズスペース等（32%）」が必要とされている。



※複数回答のため合計値は100%を超える

○鳥栖駅東側の利活用について

- ・駅東側の利活用では「カフェやレストランなどの飲食店（45%）」といった滞在空間、「クリニック等の医療施設（31%）」といった日常生活に必要な機能が多く挙げられている。



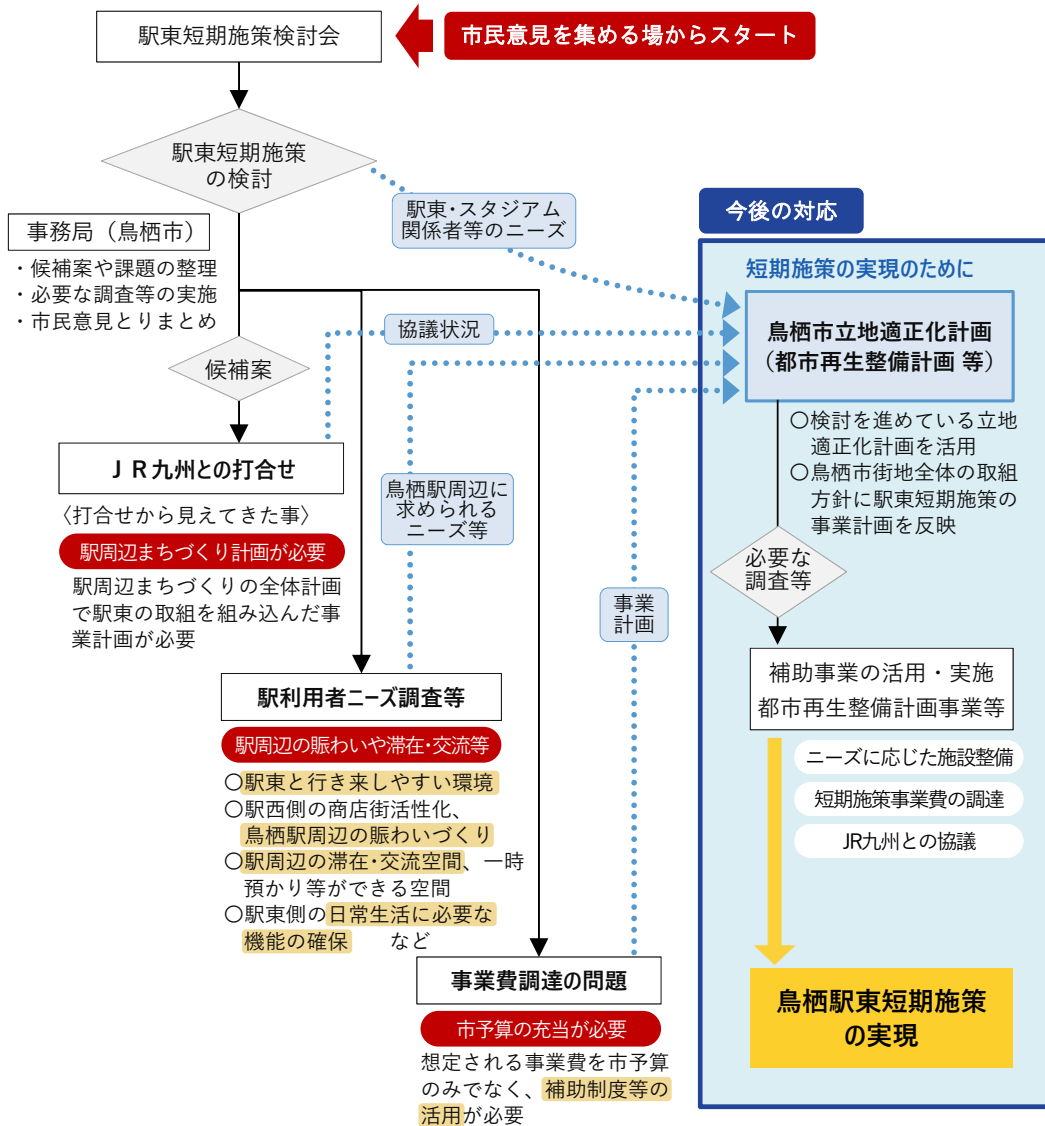
※複数回答のため合計値は100%を超える

## 2. 事業の進め方

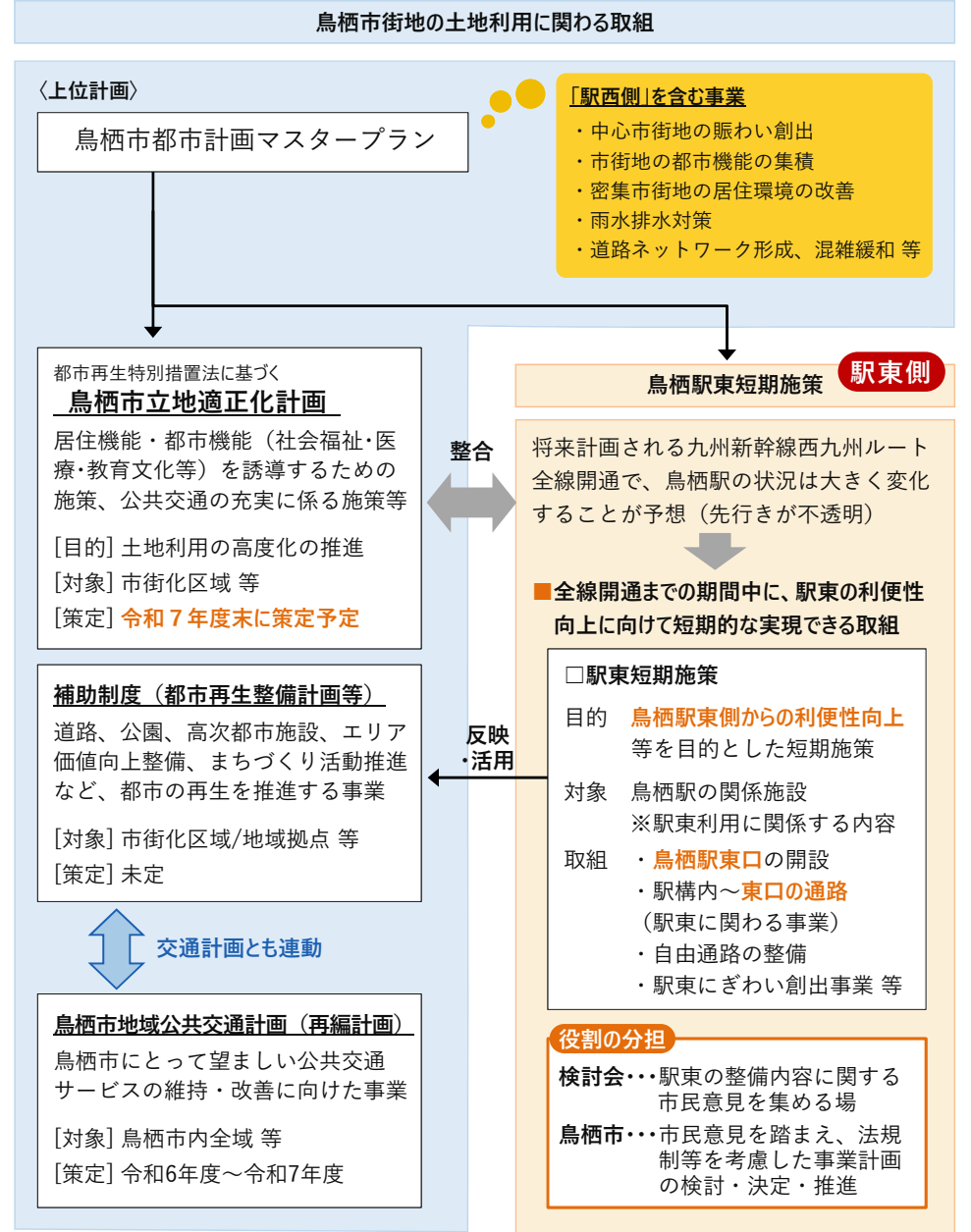
### (1) 実現に向けた取組手順

○これまでの取組と今後の対応

これまでに駅東短期施策検討会において検討した内容、関係者との協議状況、今後必要となる対応について整理し、短期施策の実現に向けた取組手順を以下に示す。



### (2) 短期施策の位置付け



(3) 事業の進め方イメージ

