

パブリック・コメントで提出された意見と市の考え方

1. パブリック・コメントの概要

- (1) 案件名：鳥栖市都市計画道路見直し計画（案）について
- (2) 意見募集期間：平成22年4月15日（木）～5月14日（金）
- (3) 意見提出数：14件（6名）

2. 提出された意見とそれに対する市の考え方

「鳥栖市都市計画道路見直し計画（案）」に対するパブリック・コメントで提出されたご意見とそれに対する市の考え方を以下のとおり整理しました。

| 提出されたご意見 | 市の考え方 |
|--|---|
| <p>3・5・106 鳥栖田代本町線③ 3・6・111 鳥栖駅田代線③ について意見申し上げます。</p> <p>弥生が丘地区においても、鳥栖駅へのアクセスは日常的に重要です。</p> <p>一方、御存知のとおり、弥生が丘の幹線道路はしばしば大渋滞いたします。</p> <p>このため、特に渋滞時は、上記2路線から弥生が丘に続く道と上記2路線の代替候補路線を頻回に使用せざるを得ませんし、近年、タクシーも含め使用されている方々が増えているようです。上記2路線の代替候補路線の道幅が狭いため、離合で待つ機会が格段に増えました。住宅地内や小学校の隣を通りますので、事故の危険性も高まりつつあると思われまます。</p> <p>貴案に御指摘のように、田代の八坂神社前からは、五間道路が有効に機能しており、鳥栖駅とのアクセスは良好です。</p> <p>財政が限られている折りですので、計画廃止されるのは仕方ないと思われまます、せめて、上記2線の代替候補路線の道幅だけでもスムーズに離合できる程度には広げていただきたいと思います。</p> <p>お忙しいところ申し訳ございませんが、御検討のほど、宜しく申し上げます。</p> | <p>今回、ご意見いただいております</p> <p>3・5・106 鳥栖駅田代本町線 区間③及び、3・6・111 鳥栖駅田代線 区間③につきましては、評価結果を「廃止」としております。この廃止を踏まえた代替候補路線はご指摘のとおり、部分的に幅員が狭い箇所もございますが、両沿線とも住宅密集地区であることから現状では道路の拡幅について、検討に至っていない状況です。なお、拡幅を行った場合でも車両が増加すること考えられることから、歩行者の安全確保がより重要となってまいります。このため、通行規制などのソフト対策を含めた慎重な検討も必要であると考えております。</p> <p>現在、国道3号において姫方交差点から商工団地北交差点までの約2.4km区間で、現況2車線を4車線に拡幅する事業が行われておりますので、整備後は通過交通等の代替候補路線への進入の減少も期待されますので、事業の早期整備に向け、円滑な事業推進が図れるよう国との連携を強化していきたいと考えておりますのでご理解の程よろしくお願ひいたします。</p> |

| | | |
|---|---|--|
| 2 | 都市計画道路は何の為にを行うのかが分からない。 | 都市計画道路は、将来の都市像を実現するためのひとつの手段であるとともに、人や自動車交通などの移動を支え都市生活者の利便性を向上させる機能、居住環境の維持、都市防災等の様々な機能を果たしながら市民生活や産業活動を支える重要な役割を担っています。このような機能や役割を果たすため、都市計画道路として計画決定を行っています。 |
| 3 | 将来の都市計画道路（グランドデザイン）を十分にデザインをして、その上で既存の道路をどうしなければならないか。 | <p>本市の都市計画道路については、旧鳥栖町で昭和16年に初めて道路2路線が都市計画決定されて以来、その時々まちづくりを検討する中で計画的に決定してきており、近年においては、弥生が丘地区（鳥栖北部丘陵新都市）のまちづくりに伴い、都市計画道路の決定と整備を行ってきたところです。</p> <p>今回の見直しでは、計画決定後、長期間経過している路線を対象に道路機能の評価を行いました。これは、当時の決定根拠に不整合が生じ、今後のまちづくりの観点からも必要性が低下している可能性があるため、様々な視点から一定の整理を行ったところです。</p> |
| 4 | <p>今、どうして生活道路が混み合うのか</p> <p>※都市計画は住み易い“まち”にする為にするんですよ。であれば、幹線に繋がる道路が何故混みっぱなしなのか。</p> <p>※混雑緩和の政策が見えないが。</p> <p>※5年毎の見直しの為の基礎資料が分からない。</p> | <p>ご指摘のとおり、主要幹線道路である国道や県道に発生している交通混雑・渋滞の回避目的で、通過交通の一部が幹線道路以外に流入し、生活道路と言われるような道路までも混雑している状況が少なからず見受けられます。</p> <p>現在、幹線道路の整備主体である国・県に対し、交通混雑緩和のため、道路整備の必要性等積極的に要望し、事業を進めていただいていると</p> |

| | | |
|---|---|---|
| | | <p>ころです。整備後はいわゆる生活道路への通過交通等の進入減も期待されることから、早期の事業推進が図られるよう国・県との連携強化に努めていきたいと考えております。</p> |
| 5 | <p>インパクトを与える施設の計画前後の対応か、計画がどうされてきたのか資料から見えない。</p> <p>今後はその為に市民が住み易い“まち”の為に行政ですら資料を十分に揃えた後で市民との対話の時間をとって十分に討議して策を実施する。プロセスが甘過ぎる。</p> | <p>今回の見直しでは、対象路線ごとに区間を設定し、それぞれの区間について、道路計画がなされた位置づけ、路線の持つ道路機能の評価、さらに見直し方針など様々な資料を作成し、これまで懇話会で議論をいただいたところです。</p> <p>また、これまでに実施した2回のパブリックコメントのご意見や市民アンケート調査での結果を踏まえた計画を作成し、今回（3回目）のパブリックコメントを実施しているところです。できるだけ市民の皆様のご意見を伺いながら見直しを進めていますので、ご理解の程よろしく願いいたします。</p> |
| 6 | <p>長期未着手の都市計画道路の今後のあり方について、ようやく具体的な検討に入ったことについては一定の評価をする。しかし作業の進め方や結論までの時間があまりにも冗長すぎることは、40年もの長きに渡りさして真剣な検討もないまま放置も同然の状態に置かれ続けた地権者としてはいささか不満である。</p> <p>具体的な個別意見として、「久留米甘木線5」については計画変更という（案）が出ているようであるが、前から何度も申し上げているように交通量に対して現在の道路では問題があるようであれば、例えば拡幅等の実施には協力するのにやぶさかではない。</p> <p>これまでの歴史的な経過も考慮し是非とも意のある対応をお願いしたい。</p> | <p>長期にわたり未着手となっている都市計画道路の土地所有者の方には、長い間土地利用の制約をかけてまいりましたことについては、たいへんご迷惑をお掛けしているものと思っております。</p> <p>今後は、今回の見直し計画案に沿って主に廃止区間から都市計画変更の手続きを進めてまいる予定といたしておりますので、ご理解の程よろしく願いいたします。</p> <p>なお、久留米甘木線5の区間につきましては、計画路線の道路線形の一部が現道と大きく異なっており事業効率が悪いことから計画変更区間となっております。今後、将来</p> |

| | | |
|---|---|--|
| | | <p>の交通量を考慮して道路幅員等の道路構造を検討して行く予定としております。</p> |
| 7 | <p>当初都市計画決定された時点での根拠も不明な中で要・不要を決定づける評価の方法や指標が適切と思われない。なぜ、県の見直しガイドラインをベースにしないといけないのか？・・・「街も道も生き物」地域の独自性！</p> | <p>今回の見直しでは、都市計画決定理由や上位計画の確認の他、道路機能を客観的な指標から評価し、さらに代替路線の有無や事業実施上の問題点の確認などを行い、見直し対象路線の多面的な検討評価を行ってまいりました。</p> <p>都市計画道路には、国道・県道・市道の各道路が含まれておりますので、広域的・客観的視点での見直し基準が必要であります。そのため、佐賀県で策定されましたガイドラインを参考にしておりますが、個別路線の評価では、評価項目間の重要性の度合いを考慮して重み付けをするなど鳥栖市独自の方法も採用しておりますので、ご理解の程よろしくお願いたします。</p> |
| 8 | <p>街づくりの中での都市計画道路なのだから、街の将来の姿があって、その中でどんな道路が必要なのかと言う事を考えていくべきではないか。担当部署や国、県という事業主体の区分等で全体像がぼやけるのはおかしい。 ※今回の廃止・変更部分についても、もっと明確な理由が説明できないと納得できない。</p> | <p>今回の見直しでは、長期的視点に立ち都市計画の広域的・根幹的な方針が示された「鳥栖基山都市計画区域マスタープラン」(H16年4月佐賀県策定)の方針に整合するように検討し、各路線の位置づけを整理しました。</p> <p>見直し計画案については、国・県の担当部署とも協議し検討を実施してきたところです。また、見直し案決定までには3回の懇話会や2回のパブリックコメント等でご意見を伺いながら多面的な検討を行い総合的に判断した結果ですので、ご理解の程よろしくお願いたします。</p> |

| | | |
|----|--|---|
| 9 | <p>道路だけを考えるのではなく、環境軸等を重ねた、全体計画を明確にすべき。(道路の中でも生活道路や歩行車道、自転車道という視点が抜けている)</p> | <p>上位計画である都市計画区域マスタープラン(平成16年4月佐賀県策定)では、道路からの観点だけでなく産業や住居環境、自然的環境などの観点から本市の都市計画の広域的・根幹的な方針が示されており、今回の見直しではこの区域マスタープランの方針に整合するように検討してまいりましたので、ご理解の程よろしく願いいたします。</p> |
| 10 | <p>都市計画や都市計画道路はその時代の状況やその時の市民の暮らしの必要に応じた都市計画道路として制定されたはずで、数十年に渡り未整備のまま放置された計画道路は、現在ではさほど必要性が無くなっていると思われるので見直しは当然で、より必要で重要な都市計画道路を整備される事は当然だと思う。むしろ40年~50年以上の間、未整備のまま、ほったらかしというのは無責任です、出来れば10年単位での見直しが必要。以上の観点から、今回の計画道路見直し計画に賛成です。</p> <p>ただし、都市計画道路が有る為に、土地所有者の土地利用の権利が制約を受けた事で損害を被った可能性があり、見直しをする理由を十分に説明をする必要が有る。</p> | <p>ご指摘のとおり、長期にわたり未着手となっている都市計画道路の土地所有者の方には、長い間土地利用の制約をかけてまいりましたことについては、たいへんご迷惑をお掛けしているものと思っております。</p> <p>今回は、必要性の低下も含めた検討を行い、見直し案を作成してまいりました。ご理解の程よろしく願いいたします。</p> |
| 11 | <p>都市計画道路は、個々の道路として考えると、バラバラで効率が悪いので、まず鳥栖市の持続的発展の為にランドデザインを制定し都市計画を見直した上で、あるべき都市計画道路を考えるべき。</p> <p>都市計画と都市計画道路はどちらも一定期間後には見直しが必要で、今、困っている事を見直す短期対策(政策)と、鳥栖市のあるべき姿(持続的発展)を目指す為の長期政策が必要。</p> | <p>都市計画区域マスタープラン(平成16年4月佐賀県策定)では、長期的視点に立った都市計画の広域的・根幹的な方針が示されております。今回の見直しでは、この区域マスタープランの方針に整合するように検討し、各路線の位置づけを整理しました。</p> <p>ご指摘のように、将来を見据えた計画と直面する課題と対応方法を明確にすることが必要であると考えておりますので、ご理解の程よろしく願いいたします。</p> |

| | | |
|----|--|--|
| 12 | <p>〈手続き〉</p> <p>手続きとしては、計画策定からの経過年数や当時の計画目的の継続性により判断するのではなく、現在の鳥栖市の「まちづくり」の観点から判断すべきだったのではないのでしょうか。</p> <p>また、「まちづくり総合計画」が10年単位で見直されていることから考えると、10年以上前から計画し、事業化できていないものも見直しの対象とすべきだったのではないのでしょうか。</p> <p>さらに、事業実施ができなかった相当の理由があれば計画を見直すべきであり、過去に見直しが行われたのであれば、その経緯も判断すべき材料となるのではないのでしょうか。</p> <p>財産権を制限された地域住民の立場から考えると、単に廃止ということではなく、代替路線を含めた地域全体の道路整備計画を提案すべきです。</p> | <p>今回の見直しは、都市計画決定理由や佐賀県や鳥栖市の上位計画の他、道路機能を客観的な指標から評価を行うなど現時点における多面的な検討を行ってまいりました。</p> <p>本市において、都市計画道路の廃止を含めた見直しを行うことは、初めての取り組みであり、昭和16年に本市で初めて決定された都市計画道路を含め、30年以上未着手となっている区間を対象としております。</p> <p>現時点では、具体的な整備計画をお示しすることはできませんが、今まで長期にわたり土地利用の制約をかけてきた状況を解消するために廃止区間等については早急に都市計画変更の手続きを進めていきたいと考えておりますので、ご理解の程よろしくお願いたします。</p> |
| 13 | <p>〈代替案〉</p> <p>地域全体の道路整備計画を提案する際には、鳥栖市の「まちづくり総合計画」に沿ったもので、地域の特殊性を発揮できる道路整備が必要となります。</p> <p>一例としては、住居地域であれば車両の数量を減らし、住みよい環境を醸成するという地域住民の合意があれば、道幅を広げるのではなく、逆に道幅を狭くして歩道を確保し、一方通行にすることにより新たな住環境を創造すべきです。</p> <p>また、商業地域であれば、区画整理事業等を実施して、地域の中核施設や共同駐車場、歩行者専用道路、広場を設け、地域の住民だけでなく、市内から、市外からの集客に寄与するミニ開発を計画すべきです。</p> | <p>ご提案のとおり、代替路線の手当てにつきましては、限られた財政状況の中で進めていくためには、ハード整備だけでなく交通規制などの効果的なソフト施策を行うことも必要であると考えております。</p> <p>また、今回の見直しは、長期にわたり事業に未着手となっている都市計画道路を対象として見直しを行っていることから新規路線の計画は行っておりませんのでご理解下さい。</p> <p>なお、今回の見直し案は、長期的視点に立ち都市計画の広域的・根幹的な方針が示された「鳥栖基山都市計画区域マスタープラン」(H16年4月佐賀県策定)の方針に整合するように検討しておりますので、ご理解の程よろしくお願いたします。</p> |

| | | |
|-----------|---|---|
| <p>14</p> | <p>〈見直し案について〉</p> <p>鳥栖市全体の問題としては、国道3号線、34号線、県道17号線、JR 鹿児島本線、JR 長崎本線、JR 新幹線、九州縦貫道路、九州横断道路で市内が分断されていること、また、交通の要衝ということで古くから人々が居住し、自然な形で発展し、商業地域、オフィス地域、住居地域が混在しているため、市外からの来訪者や新しく市民となった人々にとって、分かりにくい都市構造となっていることです。</p> <p>交流都市を目指すなら、上記の幹線道路を有機的に繋ぐ周回道路や鳥栖駅・新鳥栖駅を拠点とする周回道路をメイン道路とし、その内側に商業地域、オフィス地域を配置し、その外側に住居地域を配置すべきです。</p> <p>私の勉強不足かもしれませんが、見直し案の背景に鳥栖市全体の「まちづくり」が見えないのが残念でした。</p> <p>鳥栖市全体の「まちづくり」が見えなければ、今回の都市計画道路の見直しは、枝葉の議論となり、その可否を判断できないというのが正直な感想です。</p> | <p>ご指摘のとおり、鳥栖市は市中心部を鉄道で分断されており、鉄道を横断する都市計画道路の多くが未整備となっていることは本市の大きな課題であると考えております。</p> <p>また、国道3号など鳥栖市の骨格となる幹線道路が未整備であることから、鳥栖市を通過する交通が市中心部に流れ込み渋滞を招いていることも課題であると考えております。</p> <p>今回の見直しでは、上位計画である「鳥栖基山都市計画区域マスタープラン」(H16年4月佐賀県策定)の方針に整合するように検討してまいりましたので、ご理解の程よろしくお願いいたします。</p> |
|-----------|---|---|