

会議の要旨（議事録）

会議の名称	鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会（第1回）			
開催日時	平成28年5月31日（火） 15:00～16:00	開催場所	鳥栖市役所 2階第1会議室	
出席者数	19人	傍聴人数	8人	
議題	(1) 懇話会の目的・スケジュールについて (2) 鳥栖駅周辺まちづくり基本構想について (3) 鳥栖市都市計画道路の見直しの経緯・課題について			
配布資料	(1) 懇話会の目的 懇話会のスケジュール (2) 鳥栖駅周辺まちづくり基本構想 (3) 鳥栖市都市計画道路の見直しの経緯・課題			【資料1】 【資料2】 【資料3】 【資料4】
所管課	(課名) 建設課 (電話番号) 85-3600			

第1回 鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会

日 時 : 平成28年5月31日(火) 15時00分～16時00分

場 所 : 鳥栖市役所2階第1会議室

1. 開会
2. 委嘱状の交付
3. 会長・副会長の選出
4. 議事
 - (1) 懇話会の目的・スケジュールについて(資料1)(資料2)

事務局より資料説明
質疑なし
 - (2) 鳥栖駅周辺まちづくり基本構想について(資料3)

事務局より資料説明
質疑なし
 - (3) 鳥栖市都市計画道路の見直しの経緯・課題(資料4)

事務局より資料説明

<質疑応答>

会長	内容が少し多いので、どういたしましょうか。1つ1つ行きましょうか。まず資料4-1ですが、都市計画道路の求められる機能ですとか、どういった形態であるかとか、この辺については何かご質問等はございますでしょうか。よろしいですか。
委員 会長	写真はどこが違うのですか。歩道の幅が広がったのですか。 写真の違いですね。これは事務局、私から言ってもいいのですが。基本的には広幅員になって、広幅員になると歩道の幅員を取ることができるんですね。ですので、歩行空間が非常に向上するということと、あとは道路幅が広げられると植栽なども植えることができますので、緑の多い道路環境、快適な通行環境になります。
委員 会長	わかりました。 よろしいでしょうか。 続いて、内容のほうに入っていきたいのですが、4-2からですが、見直しの計画の3路線について、資料4-3では計画の決定内容ですとか、資料4-4は今現在の3路線の主な課題について説明をいただいておりますが、資

	<p>料4-4まで通しましてどこからでも何でも構いませんので、ご質問、ご意見をどうぞ。</p>
<p>委員</p>	<p>素人でわからないのですが、第53条の許可がついているというのはどういことでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>いわゆる都市計画法の53条についてですが、これは都市計画決定した場合には、将来その路線上に道路ができるということが、事業の認定がされますので、基本的には認定された都市計画道路の上には建物建築の規制がかかります。ただし、鉄筋コンクリート造りとか堅硬な建物というのは建てられませんが、木造の建物であるとか、移転ができるものに関しては都市計画道路上でも建てられるということで、現在規制がかかっているところに、後で書いておりますように、法53条の許可、9軒とか26軒というのは、そういう建物が建っているということでございます。</p>
<p>会長</p>	<p>もう少し簡単に言うと、影響範囲の大きさを示しているというふうに捉えられてもいいと思います。ですので、この道路を作る、もしくは見直す、そういった両方の方面で、例えば久留米甘木線ですと9軒の家屋に関係してくる。</p>
<p>委員 会長 事務局</p>	<p>その人たちは分かっているながら建てているわけでしょう。 分かっているながら建てている場合、ほとんどそうですね。 そうですね。都市計画道路が将来できるということが分かった上で建てられている。ですから、いつかは移転しなくてはならないということを知った上で建てられております。</p>
<p>委員</p>	<p>そうじゃない人もおられるんですね。前から建てていて、前からあったというような。</p>
<p>事務局</p>	<p>規制がかかる前から建っているものももちろんあります。</p>
<p>委員 会長</p>	<p>もちろんありますよね。それがびっちり建てたらすごく問題ですよ。ね。 あともう1つ、都市計画道路の見直しは、私はちょっと前ですが、熊本県でも同じような検討を進めたことがあるのですが、やはり都市計画決定の道路を検討した時代と今の時代では、全然、鳥栖市の都市圏の状況が変わってしまっているんですね。そこが一番の見直し検討の難しいところ</p>
<p>委員 会長</p>	<p>です。周辺の道路がどんどんきれいに整備されて、そちらのほうに交通量が回れば、今まで計画していた道路も要るのか要らないのかとか、必要性の是非も変わってきますので、その辺についてもこの委員会の中でしっかり検討していくということになると思います。</p>
<p>副会長</p>	<p>そのほかいかがでしょうか。 資料4-2の鳥栖駅田代線の①から③というところは廃止となっているのですが、「久留米甘木線の整備計画の状況を踏まえて最終的な方針を決定す</p>

事務局	<p>る」とありますが、場合によっては廃止ではなくなるということもあるのでしょうか。具体的に内容を教えていただきたいと思います。もしも廃止でない場合は、今回ではないのですが、今後また再検討するという形になるのかどうか教えていただければと思います。</p> <p>久留米甘木線の今回検討する区間に関しては、前回 23 年の計画策定の際に鉄道高架がなくなっていなかったのが先送りになっておりましたが、基本的には前回のときに鳥栖駅田代線に関しては廃止をするということが決定しておりました。ただ、久留米甘木線に関して先送りになっていましたので、これとの関係で廃止の手続きができなかったということで、これに関しては廃止をするということは基本的には決まっております。今回 3 路線の見直しが終わると、これも一緒に廃止の手続きをするということになります。</p>
会長 委員	<p>そのほかいかがでしょうか。</p> <p>3 路線の主な課題ということで、事業化に向けた課題ということでそれぞれ書かれていまして、事業化に向けた課題ということをごここで述べられた後に解決策の考え方が後ろに示されているんですね。これは今後事業化に向けた課題というのはここで一旦示されて、第 2 回のときのイメージがよくわからないのですが、事業化に向けた課題で、次は何らかの、先ほどのスケジュールで行くと代替路線を含む計画案の提示であったり、交通量の推計結果、比較検証ということで、解決策の部分では廃止というのが先ほどから言葉もちょっと出ているみたいなのですが、それは第 2 回の時にこの 3 路線については、資料 4-5 のどれかを選んでそれぞれの路線はこうやりますよというのを示される形になるのですか。</p> <p>そうなってくると、事業化に向けた課題ということと併せて、廃止するときの課題といったところがどこかで出てくるのかなというのものもあるし。そもそも資料 4-5 のほうは考え方なのか。選択肢がこれだけありますよと言うだけであって、この選択肢を選ぶ時の考え方というのは、何も今されていないというようなところがちょっと気づいたところなので、その辺をしっかりと議論をしないと、考え方というよりも、選択肢はこれなので、この中からどれかになるんですということが第 1 回目なんですね。ですので、第 2 回目で何かの方針を出す時というのは、その部分をしっかり出してこないと、この資料 4-5 のどれかを選ぶような形になるのでしょうか。その部分の議論が一番大事なことはないかと思います。</p> <p>先ほどから委員長のほうからも言葉がありましたが、3 路線を中心というようにお話が出ている中で、交通体系に関しては広域的な見地からという話があって、資料を見るとこの 3 路線のところだけギュッと絞</p>

<p>会長 事務局</p>	<p>った形になっているのが、ちょっと我々道路管理者としては、いろいろな道路は広域的な交通量の配分計画などもそういった視点でやっていますので、そこら辺の部分をしっかり踏まえながら進めていただければと思いますので、よろしく願いいたします。</p> <p>大変重要な意見だと思います。事務局のほうは何か。</p> <p>大変貴重な意見をありがとうございます。今回事務局が提示しております課題については、事務局で考えられる課題を提示しておりますので、このほかにも皆さんからいろいろな課題であるとか、ここが渋滞しているとか、そういう地元のご意見もあるかと思いますが、事務局で考えられる課題だけを第1回目で抽出しております。</p> <p>第2回目の考え方としましては、この3路線に関して、代替えのルートであるとか、ほかにどういうルートがあるかとか、そういう案をいくつか出しまして、その中で皆さんに検討していただくと。これはこんなところはよくないよとか、こんなことをしたらこんな問題があるよとか、新たな課題を第2回で抽出していただいて、さらに3回目、4回目が多分あると思いますが、その中で議論していただきたいと思っています。</p> <p>広域的な路線の検討ということですが、基本的に今回3路線を中心に、それに接続する路線であるとか関連する路線につきましては、将来交通量推計をもとに、鳥栖市全体を見据えて検討して参りますが、それでも、どうしてもこの3路線だけでは不十分だというご意見があれば、必要な路線の検討ということもやっていきたいと考えています。</p>
<p>会長 委員</p>	<p>よろしいでしょうか。</p> <p>今おっしゃったのに関連して、この懇話会で議論するのに、例えばいろんな検討案が出てくると思うのですが、今日提示いただいたのは、先ほど紹介がありました資料4-4、物理的な課題がこうありますということで、踏切と近いであるとか、鳥栖駅田代線との交差点の問題があるということをお示しいただきましたが、特にまちづくり構想と関係ありそうな2路線ですね。全体を聞いていて、まちづくりの検討は別途やられて、そちらのほうとうまく連携しながら都市計画道路のあり方を議論するんだなと想像しておりました。今提示いただいているものの中では、この2路線にまちづくりのほうから、近辺の利用者の周遊機能であるとか、こういったものがまちづくり側から求められるのかというのが分からないので、どちら側からそれを押さえて、この見直ししようとしている都市計画道路に担保しないといけない機能があるのかという議論を加えてやらないと、なかなか本来の役割を果たすことができる都市計画道路にならないのではないかと気がするものですから、その点も次回までなのか、整理していただ</p>

事務局	<p>るとありがたいと思います。</p> <p>まちづくりの観点からの都市計画道路ということでございますが、3路線以外に鳥栖駅の橋上駅、それから鳥栖駅前広場、周辺の道路に関しまして、基本構想が終わりまして、基本計画を今作成しております。これが、鳥栖駅周辺が一番重要な課題だと鳥栖市としては思っております。また、久留米甘木線、飯田蔵上線、この道路につきましては基本的にはこの周辺の通勤される方で、例えば、鳥栖から小郡へ行かれる方とか、鳥栖から甘木方面に行かれる方とか、そういう方の通勤の道路という位置づけが大変大きいのではないかと思っております。</p>
会長	<p>よろしいですか。今の議論は2点整理すると、1つは資料4-5に解決策、見直し方針の考え方が示されていますが、これを選ぶ上での判断材料をまず1つ路線自体と、より広域的な観点のデータをそろえていただきたいというのが1点。それと、今のお話は、駅周辺のまちづくり構想並びに今後進められていく基本計画とのつながりというか、そちらのほうで求められているこの道路へのニーズ、そういうところの情報も併せて提示しながら検討していかなければいけないという、その2つですよ。</p>
事務局	<p>先ほどの説明を補足しますと、駅周辺の基本計画では、駅広場の規模とか、そういったところも検討しますので、そこでそこにつながる停車場線とか、これは当然幹線道路ですので、そういったところの法線の見直し等も出てくると思います。あと、駅東側に関しましては、これまで鉄道高架用地として確保していた土地を利活用して定住を進めたいということを考えていますので、そうしたことから発生する交通量、こういったところの推計もお願いしながら考えていく必要があるのかなと。そこは随時、我々のほうも情報をお出ししながらやっていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。</p>
会長	<p>いろんな意味で連携をしていくということは肝に銘じていきたいと思えます。</p> <p>そのほかいかがでしょうか。</p>
副会長	<p>先ほどのお話に追加になると思うのですが、解決策をいくつかお出しいただいておりますが、そのときの判断材料というお話のところ、データとしてはいろいろあると思うのですが、従来の交通量であったり、コストだとか、そういったものが入ってくるのかなと想像していますが、冒頭の市長さんのお話にもありましたが、事故の問題が重要なものの1つだと思います。それで、事故の危険性は各解決策でどのように変わるのかというような情報なりデータなりをお出しいただくことは可能であるかということです。もしも可能であればぜひ出していただければと思います。多分</p>

事務局	<p>交通量と事故との因果関係だったり、道路の構造と交通事故の因果関係といったものが明らかになっているかどうかはよくわからないのですが、可能な限りそういったものについてもご検討いただければと思います。</p> <p>具体的に言いますと、渋滞している路線で何件ぐらい事故が起きているかとかいうのは調べればわかると思います。そういうデータを出していきたいと思います。</p>
委員	<p>例えば今の事故の関係ですが、資料 4-4 の幡崎踏切の関係ですが、これは直接列車と衝突する事故は起こっていないのですが、例えば平成 27 年度の 1 年間を見ても 3 件、踏切内で立ち往生の車を検知して列車が緊急停止を行うといったような、一歩間違えば事故につながるようなことも発生しております。</p> <p>この中の緊急対策踏切、先ほど事務局の方がご説明いただいたのですが、恐縮ですが、ちょっとこの説明をさせていただきたいと思います。緊急対策踏切というのは、先ほど事務局がおっしゃったように、国土交通省のほうで定めたものでございまして、自動車ボトルネック踏切というのは、要は 1 日当たりの踏切の自動車交通遮断量、この自動車交通遮断量について申し上げますと、自動車の交通量、どれだけこの踏切を通っているかということと、踏切の遮断時間、どれだけ閉まっているかということの積をもって交通遮断量を出しております。この交通遮断量がある一定の数値を超えた場合は国としても何らかの緊急的な対策が必要だということで、この幡崎踏切というのはそういった指定がされているということでございます。</p>
会長	<p>いわゆる開かずの踏切という状況の話ですね。この辺に关しましては地元の皆さんのほうがよくご存じだと思うのですが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。</p>
委員	<p>それに指定されたからといって何かあるのですか。指定するのはいいのですが。</p>
委員	<p>指定されるというのは、将来的には改善をやらないといけないということだと認識しております。</p>
会長	<p>鉄道事業者側がぜひ改善していきたいという立場になるのですか。</p>
委員	<p>これは道路ですので、鉄道事業者だけで改善できる話ではありませんので、そういった打ち合わせ等々はやる必要はあるとは思っています。</p>
会長	<p>そのほかいかがでしょうか。</p>
委員	<p>行政的な話になるかもしれませんが、もし答えていただけるのだったらということで、場合によっては別途教えていただければいいのですが、資料 2 のスケジュールですが、今日お教えいただいた課題等を解決してい</p>

事務局	<p>くとか、対策案の検討をするとか、かなりハードなスケジュールで、検討内容も盛りだくさんです。その中で、資料 2 の右端のほう、鳥栖市さんの欄のところ、第 3 回懇話会、2 月ごろの実施の後に提案書提出というのがあって、そこから鳥栖市さんのほうに矢印が行って、計画案の作成、パブリックコメントとなっているのですが、この見直し計画案というのは行政的な内容の、要は都市計画案としての作成手続きに入るということなのか、もしお教えいただけるものならと思っております。よろしくお願ひします。</p> <p>第 3 回の懇話会で予定しております提案書が提出していただければ、鳥栖市としての、鳥栖市も事務局ですって入っておりますので、見直し計画案を作成します。それをパブリックコメントにかけまして、あくまでもこの都市計画道路は、市決定、県決定もありますが、この都市計画道路の計画を作成するのはあくまでも鳥栖市ということで、提案書を受けた内容をもとに計画を作成していくということになります。よろしいですか。</p>
委員 事務局	<p>都市計画道路の最初の素案というか、そういうものですか。</p> <p>当然都市計画審議会等はかけていくのですが、その前のこの 3 本の素案ということで作成をしていくということになります。</p>
事務局	<p>補足ですが、今回、この見直し計画案というのは、先ほど資料 4-5 にも示しましたけれども、計画の存続もしくは計画の変更、廃止といった方針を決めることです。今回の懇話会で皆様にお願ひしたいのは、具体的にある一定の方向性を見出した上で、その計画をそのまま続けるのか、いや変更してでも見直すのか、必要がなければ廃止するというある一定の具体案を用いた方向性を出していただきたいと思っています。実際の計画変更の手続きについては、今後の市の事業の優先順位等もございまして、そこで手続き等には入っていきたくと思っています。今回、見直しの計画案を作成するというのは、そのような意味で考えております。</p>
会長	<p>よろしいでしょうか。そのほかいかがでしょうか。資料 2 にありますスケジュールでも大変タイトであるという指摘がいくつか出ておりますが、察するに、とにかくまずは早く懇話会を開いて、現状の情報を皆さんと共有するところが今回この第 1 回目の目的で、第 2 回目以降に、より詳しいデータですとか検討の資料が出てくるものと考えております。よろしいでしょうか。</p> <p>本日、第 1 回目に出た意見を十分踏まえていただきながら、第 2 回目の検討に事務局のほう、よろしくお願ひしたいと思います。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>