

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2回）		
開催日時	平成29年2月28日（火） 14:00～14:45	開催場所	鳥栖市役所 2階第2会議室
出席者数	15人	傍聴人数	7人
議題	(1) 道路網の課題について (2) 市街地道路の機能強化の検討について (3) 今後の検討方針について		
配布資料	(1) 第2回鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会資料 【資料1】		
所管課	(課名) 建設課 (電話番号) 85-3600		

## 第2回 鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会

日 時 : 平成29年2月28日(火) 14時00分~14時45分

場 所 : 鳥栖市役所2階第2会議室

### 1. 開会

### 2. 議事

(1) 道路網の課題について(資料1)

(2) 市街地道路の機能強化の検討について(資料1)

(3) 今後の検討方針について(資料1)

事務局より資料説明

### <質疑応答>

会長	ただいまのご説明に対しまして、質問、ご意見等がございましたらどなたからでも結構ですが、いかがでしょうか。
副会長	2点あります。1つ目が4ページの物流プローブデータのところですが、運搬車両にGPSをつけているものからデータを取ることですが、物流の車両全体のどれぐらいをカバーされているのかということと、全部ではないと思うのですが、それが物流の交通流の傾向を概ね表すことができる程度なのかどうかをお教えいただきたいというのが1点目です。
事務局	もう1つが、9ページにある混雑度の話ですが、1.75以上で切っていますが、実際は2.0以上という指標もあるかと思います。鳥栖市の場合、2.0以上の混雑度を有する道路はないという理解でよろしいでしょうか。
事務局	まず物流プローブについてお答えいたします。プローブデータというのは大型車の全体の1%以下の装着率です。ただ、その車が毎日通っておりますので、サンプルのボリュームとしては利用ルート傾向を捉えるためには十分なデータだと思っております。物流プローブについては以上でございます。
事務局	続きまして、2つ目のご質問の混雑度が2.0以上は鳥栖市内にはないのかというご質問だったかと思えます。現況の(道路交通)センサスで確認している資料をつけておりますが、その分につきましては概ね2.0を超える混雑度のところは今のところございません。
副会長	さっきの物流プローブデータのところですが、大型車の1%ということなのですが、もう少し小さいトラックで運ぶ分、物流の傾向がもしかすると大型車とはもっと違って、市街地の道路に結構たくさん入っているのではないかとあるかと思いますが、そういったものは何か捉え

事務局

ることができるのでしょうか。

今回使わせていただいたのは、ある一定の企業のトラックですので、全体を捉えているかというところ、そういうものでは残念ながらございません。ただ、傾向として比較的大きな工場ですとか、そういうところに入ってくるトラックが（国道）3号や（国道）34号、それとそれを結ぶ東西路線、そういった幹線系には入ってくるという傾向が捉えられたという調査をさせていただいております。ですから、あくまで小さなトラックであるとか、そういったもの全般に捉えたものではございません。

会長

そのほかいかがでしょうか。少し交通工学的というか、専門的な文言も入っていますので、そういう意味ではないかもしれませんが、感覚的なところでも、ちょっと違うのではないかと。よろしいでしょうか。

そうすると、13ページとか18ページに具体的に国道3号、（国道）34号について検討しているということが書いてありますが、具体的にどういったふうに行くのか、考えがあれば教えていただければと思うのですが、いかがでしょうか。何かありませんか。

委員

今回の資料につきましては、よく整理されておまして、特に（国道）3号、（国道）34号は説明があった通りで、国道3号では、鳥栖拡幅事業、鳥栖久留米道路につきましては事業化を進めているというところがございます。西九州自動車道や有明海沿岸道路とまた予算のくくりが違っているものですから、国全体の予算の中のフレームが非常に少ないということもあって、なかなか整備が進んでいない状態もあります。今回のまちづくりを整理する観点からも幹線道路をどうするのかというのは我々としても非常に問題視しているところがございます。まさに今回説明されたように、まちづくりを議論する基本となるのが幹線道路をどうやって今後やっていくのかというのは非常に重要だということだと思います。

そういう意味では、我々も（国道）3号、（国道）34号の整備についても検討しているところがございますが、最近、今日ご説明がありましたように、単なる鳥栖市エリアのまちづくりの中の幹線道路ということだけではなく、鳥栖地域も含めた周辺の小郡とか基山、みやき、久留米あたりの周辺の物流の拠点にさらに拍車がかかっているという認識が出ております。特に工業団地の立地も含めると、鳥栖だけではなくて、場合によっては、（国道）34号はどんどん佐賀市の方に向かって需要が非常に高まっており、（国道）3号だけではなくて、（国道）34号も渋滞が激しくなってきました。特に縦軸の（国道）3号につきましては、熊本地震でも物流が集まって支援したという防災的な機能もこの地域の課題と思っております。資料で整理がされている通りだと思います。

そういう中で、面的な整備のご提案が今日あっているように、佐賀県さんとも既にいろいろな意味で検討会を進めておりますし、今後は、場合によっては鳥栖市さんだけでなく周辺の自治体も踏まえたところで道路網をどうしていくかということを検討していく。さらに、スピード感をいかに上げるかというのが問題になっておりますので、そのあたりを防災拠点の面的な広がりとか、あとは物流拠点の広がり、そういう点で緊急性とか必要性を引き続き行政間で連携して整理していくことが必要だと思います。

会長

ありがとうございます。18 ページに今後の検討方針が書いてありますが、今お話しいただいたのは青色の四角のところは主に国道として検討を連携しながらやっていくというお話だったと思いますが、これに対して下の市街地の主な道路については鳥栖市の方で中心になって動かれると思いますが、この辺については鳥栖市の方ではいかがでしょうか。どんなお考えがあるとか。

事務局

第 1 回目の懇話会では鉄道交差 3 路線に絞りまして議論をしていくということを考えておりましたが、その中で広域的な交通やまちづくりの観点からも必要ではないかといったようなご意見をいただいております。今回、今後の進め方を再検討いたしております。第 1 回目の後、地元から要望等がありました高速道路へのスマートインターチェンジの設置でありますとか、熊本地震での鳥栖市が担った広域的な防災拠点としての役割などを考慮しますと、鳥栖市の都市計画道路の見直しに当たってはご指摘のとおり広域的な面からの検討も必要だろうと考えているところでございます。そこで、鳥栖市全体の将来道路網の方針との整合を図りながら、広域的な幹線道路と市街地の主な道路という 2 つの視点から検討を進めてまいりたいと思っております。

また、そこで作成しました鳥栖市の将来道路網の方針につきましては、平成 29 年度から作成します鳥栖市都市計画マスタープランに反映をさせていきたいと思っております。

そのようなことから、鉄道交差 3 路線の検討につきましては、鳥栖市全体の将来道路網の方針がある程度固まった後に議論に入りたいと考えておりました。ちょっと間が空いてまいりますけれども、しかるべき時期に第 3 回目の懇話会を開催したいと考えているところでございます。以上です。

会長  
委員

ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

資料の 6 ページに鳥栖市周辺地区との交通流動ということで書いてありますが、この中で通過するものがこれだけですか。まだまだあるのではないかという感じがするのと、通過する場合に（国道）3 号の通過、（国道）

事務局

34号の通過で、(国道)34号が非常に多いような感じがしますが、調査された時期といたしますか、ただ単純に24時間の交通量の問題なのか、そこら辺を教えていただければと思います。

この調査の結果の元々のデータですが、道路交通センサスと申しまして、国土交通省が5年に1度大きな地域間の交通流動を調査されておるものでございます。このデータ自体は1日単位の交通流動を捉えておりまして、通過交通がもっとあるのではないかとということをおっしゃられておりましたが、基本的には周辺の交通も全て集計した結果を載せております。

特に大きな通過交通としては、例えば佐賀県西部、長崎県から福岡北部のほうに長いトリップのようなものは黒字で示しておりますけれども、こうしたものは一般道を通らずに、主には高速道路を通ると想定して高速の利用と書いております。また、足の長い通過交通というのは赤の線とは別に表記をさせていただいております。赤はどちらかということ国道34号や3号を通りそうな通過交通というような見方をさせていただいた方がいいのかなと思われまふ。以上です。

委員

例えばそういった中で、JRさんの貨物駅が田代にあるのですが、そちらからの出入り等の車は多分この中に入っていないのではないかと感じがするのですが、そこら辺はどうでしょうか。

事務局

本当は、調査自体はもっと細かく鳥栖市の中での調査をされておりますが、ここでのまとめ方というか集計の仕方としては、鳥栖だけではなくて、佐賀県の周辺都市を含めた広域的な中での鳥栖というのがどういう交通の流れをしているかというのを見るためにしておりますので、ざっくりとした集計になっております。

ただ、実際的には田代の辺りとかから流れ出てどう行っているかという交通調査はされておまして、そこら辺はこの中ではお見せできるような集計にはなっていないという事でございます。実際には調査はされております。以上です。

会長

その他はいかがでしょうか。よろしいでしょうか。第1回目、2回目、現地にも参りましたが、3路線を中心に都市計画道路見直しの検討懇話会として議論を続けてきたわけですが、周辺の広域幹線道路、まちづくり、防災面の上で、国・県・市で連携してもう少ししっかり方針を決めた上で見直しの方向性を決めていこうということでもとめられるかと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、なければ次に議事を進めたいと思いますが、3番目、その他に入ります。その他、委員の皆様から何かありますでしょうか。

委員

先ほどの説明の中で鳥栖市のマスタープランの検討という件があったと

と思いますが、通常ですと鳥栖市のエリアの中でいろいろなまちづくりの方向とかあるべき姿を議論していくのだと思うのですが、鳥栖市というのは皆さんもご承知のように一部は福岡都市圏に位置

づけられているし、久留米都市圏にも位置づけられているし、当然鳥栖都市圏という 1 つのグループもありますし、場合によっては佐賀都市圏とはちょっと離れていますが、佐賀都市圏とつながっているエリアでもあったりして、非常に多様なまちづくりをしていかないといけない。逆に言うとポテンシャルを持っているということになるのですが、そういう点ではマスタープランの議論をする場合は、なかなかこういう地域は九州でも特異な地域、結果的には物流の拠点になっているというのはそういう特徴があるからなっているわけで、そういうまちづくりのマスタープランの形成についても少し広域的な役割、鳥栖の中で見るのではなくて、周辺の都市圏との連携とか、住みやすさとか、物流だったり、経済だったり、文化だったり、色んな多様な都市機能を補填した中でのマスタープラン、その中で幹線、我々としては道路担当ですから道路の役割という整理であったり、高速道路をどう使っていくかという整理があったりするわけなので、少し幅広に検討していただきたいというのが意見としてさせていただきました。

会長

今後、平成 29 年度から都市計画マスタープラン並びに将来道路網の方針を検討されるというときに、周辺自治体が多分都市計画マスタープラン等を立てられていると思いますので、その辺の情報収集はしっかりやっていたいただければと思います。

その他はいかがでしょうか。よろしいでしょうか。事務局からは何かありますか。

事務局

本日の議事録につきましては事務局のほうで作成しまして、委員の皆様のご確認後にホームページ等で公開させていただくこととなりますので、よろしくお願いたします。以上でございます。

会長

ありがとうございました。全体を通して何か最後にありますでしょうか。よろしいでしょうか。

今後、先ほども申しましたが、国・県・市で広域的な観点から考えた上で都市計画道路の見直しについては決めていくということですがけれども、やはり時間ということですよ。検討に長く時間がかかってしまうと余り意味がないとか、困っていらっしゃる方はたくさんおられますので、できる限り検討を早く円滑に、かつそうは言うものの十分検討された上で方針を決めていただければと思います。

また、その後に第 3 回懇話会が開催されるということですので、委員の

皆様、最後まで何とぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、これで議事は終了ということです。第 2 回鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会は以上で終了させていただきます。どうもありがとうございました。

以上