

鳥栖駅周辺整備調査研究 特別委員会記録

平成29年3月1日（水）

場所：鳥栖市議会 第2委員会室

鳥栖駅周辺整備調査研究特別委員会審査日程

日次	月日	摘要
第1日	3月1日(水)	案件 鳥栖駅周辺整備及び関連する諸問題についての調査研究

1 出席委員氏名

委員長 松隈 清之
副委員長 西依 義規
委員 小石 弘和 内川 隆則 久保山 日出男
 尼寺 省悟 古賀 和仁 飛松 妙子

2 欠席委員氏名

なし

3 委員会条例第19条により出席した説明員氏名

企画政策部長 松雪 努
まちづくり推進課長 藤川 博一
まちづくり推進課長補佐兼都市整備係長 実本 和彦
まちづくり推進課都市整備係主査 杉本 修吉
まちづくり推進課都市整備係主査 斉藤 了介

4 出席した議会事務局職員氏名

議事調査係長 横尾 光晴

5 審査日程

鳥栖駅周辺整備及び関連する諸問題についての調査研究

6 傍聴者

2 名

7 その他

なし

午前10時30分開議

松隈清之委員長

それでは、ただいまより、第10回鳥栖駅周辺整備調査研究特別委員会を開会いたします。

oooooooooooooooooooooooooooooooooooo

鳥栖駅周辺整備及び関連する諸問題についての調査研究

松隈清之委員長

まず先日、もう1月になりますけれども、平成28年度第3回の検討委員会、なされておりますので、そこでの議論、特に資料自体は、以前からついている資料もございますので、改めて議論の中心になったところだけ、簡潔に御説明をいただきたいと思います。

お願いします。

松雪努企画政策部長

おはようございます。

第10回の鳥栖駅周辺整備調査研究特別委員会に当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

今、委員長から御説明ございましたけれども、ことしの1月19日に、第3回の検討委員会を開催をさせていただいております。

今回は、そこを中心に御説明をさせていただくということになっております。

それから、今議会、3月議会のほうに繰越明許ということで、鳥栖駅周辺まちづくり基本計画の策定経費を繰り越しをさせていただくということになっております。

そのあたりも含めて、担当課長のほうから御説明を差し上げますので、よろしく願いいたします。

藤川博一まちづくり推進課長

おはようございます。

早速、御説明に入りたいと思います。

先ほど委員長からございましたとおり、1ページ目、2ページ目あたりは、これまで議論してきた経緯の振り返りでございます。

今回、1月19日の委員会の中で中心になった議論は、3ページ、4ページ、駅前の整備パターンということで、駅周辺のアクセス道路の整備のあり方と駅前広場の規模のとり方というところでございました。

3 ページからちょっと御説明いたしますけれども、まず比較案の設定といったようなことで、これまで基本構想の中でも議論してきましたような歩行者の動線のあり方、また、県道鳥栖停車場線、また、駅前広場、自由通路、こういったところの動線の形成といったこと、また、景観性、そういったことも議論になっておりましたので、アクセス道路の配置、それと交差点の形状といったようなことにつきまして、4 パターンほどお示しをして議論いたしております。

まず、検討のパターンの設定のやり方として、歩行者動線でございますが、まず、東西方向の回遊性を強化するといったようなことです。

それと、県道の鳥栖駅停車場線、本通商店街に向いた道なんですけど、ここを主動路線として、東西方向に直線的に歩行者の主動線を配置して誘導したいというようなことがございます。

第2段階といたしまして、アクセス道路でございます。

基本構想を策定するときに当たりまして、市民の皆様、あと鳥栖駅を利用されてる方々にアンケート調査を行っております。

その中で一番御要望が多かったのが、駅前の複雑な交差点の形状をどうにかしてほしいと、わかりづらい、危険性があるんじゃないかというような御意見が一番多ございました。

そういったことに対する対応策でございますが、まず一つが、自動車交通の安全を確保と、それと円滑にするということで、道路の集約といったようなことのパターンを一つ考えております。それと、アクセスの道路の現状は維持して、道路交通とかに一応配慮したようなパターンも考えております。

交差点につきましてでございますが、1カ所に集約するというパターン、それと、交差点を部分的に改良というようなパターンで検討しております。

こういったフローで、A案、B案、C案、D案といったようなものを考えております。

まず、A案でございますけれども、北側から来た2本のアクセス道路の集約といったようなことで、ちょっと字が小さいですけど、県道鳥栖停車場曾根崎線、フレスポさんの東側の県道です。それと県道鳥栖田代線、この道路を集約しようということです。

そして、自動車の主動線は、鳥栖田代線を通っていた自動車などにつきましては、県道鳥栖停車場線に集約で、鳥栖停車場曾根崎線、それとその延長上の市道鳥栖駅・秋葉線、山道線に導くといったような案がA案でございます。

B案につきましては、同様の県道鳥栖停車場線と鳥栖田代線については、同じような考え方でございます。

ただ、図面を見ていただくとおわかりになるとおもいますがけれども、主動線は県道鳥栖停車

場曾根崎線、それから鳥栖停車場線。市道鳥栖駅・秋葉町線は、細い道みたいな形で、ちょっとカーブを伴ってアクセスするというような形状になっております。

C案でございますが、これはアクセス道路の集約はしない。

以前も、この駅周辺の区画整理の計画があったようなときもありましたが、そのときと同じような純粋な十字交差点にするというパターンでございます。

D案につきましては、道路形状については現状のまま、ただ、歩行者と自動車交通の錯綜をなくすために、歩行者デッキで一気に本通商店街の入り口、フレスポさんの敷地あたりまで歩行者動線を導くといったようなものでございます。

この4パターンを設定いたしまして、次の4ページで比較をしております。

左端のほうに、まちづくり基本構想との整合といったようなことで、3点、課題と、課題に対する基本構想でお示ししました基本方針、それと今回評価するに当たっての視点といったようなものを挙げております。

まず、1段落目ですが、鉄道とバスの交通結節機能の改善、これは課題として挙げておりました。

これに対する基本方針としては、交通結節機能の強化ということで、評価の視点といたしましては、バスの乗降場を駅に近づけることができるのかと。なるべく近づけるということ。それと、駅とバス乗降場の間に車道導線が入るか否かといったようなことを視点としております。

A案につきましては、まずバス乗降場は、道路を集約して、現在のバス乗り場あたりも駅前広場に取り込める可能性が高いということで、駅に近づけることが可能であるというふうにしております。車道の横断も、当然、駅広と一体的なバス乗降場になりますので、車道横断もなしと、二段マルと。

B案につきましては、バス乗降場につきましては、A案と同様に近くに配置可能、車道横断もないということで、B案も二段マル。

C案につきましても、駅前広場の面積を確保するには、非常に限定的なものとなりますけれども、バスの乗降場を近接して配置することは可能であると考えております。

これにつきましても、車道横断はないということで二段マルとしております。

D案でございますが、これは、位置関係はもう現状のままということでございます。

ただし、駅を利用された方々がバス乗り場に行くために、車道とのふくそうはなくすと、歩行者デッキで行ってもらうように配慮いたしますので、車道の横断はなくなるということで、マルという評価をいたしております。

次の2段落目でございますが、課題としては、東西市街地の連続性として挙げておりました。

基本方針といたしましては、歩行者回遊ネットワークの形成という方針でございます。

評価の視点といたしましては、自動車動線と歩行者動線の交錯をできるだけなくすと、駅西側の市街地、各拠点への車道横断ということも減らしたいということでございます。

A案につきましては、車道の横断は、どうしてもやっぱり出てしまうと、駅前交差点に1カ所出てしまうということがございます。

ただ、交差点を歩車分離式の信号にするということで、自動車と歩行者の交錯は限りなく低下させることができるのではなかろうかと考えております。

同じようなことが、B案、C案も考えられますので、この評価については、A案、B案、C案ともにマルということで評価をいたしております。

D案でございますが、D案につきましては、もう鳥栖駅から本通側まで、鳥栖停車場曾根崎線は一気に飛んでいきますので、車道横断はないということでございます。

それで、駅で、自由通路から駅前の交差点から西側、本通商店街方面には、デッキでつながるということで、これについては、安全性一番高いだろうという評価をしております、二段マルということで評価をいたしました。

3段目でございますが、道路ネットワークの改善という課題でございますが、基本方針としては、駅へのアクセス道路の安全性を向上させるということでございます。

今回の評価の視点といたしましては、駅前交差点、駅前広場の出入り口が安全でわかりやすい形状にできるかということで考えております。

A案でございますけれども、十字交差点1カ所、十字交差点といいますか、駅前の広場に入る進入道も含めましての十字交差点1カ所ということなんです。

このことが、うち1方向は、駅前広場の出入り口という記述をさせていただいております。

これにつきましては、アクセス道路3つ、それと駅前広場の出入り口を1つの十字交差点にするということで、非常にオーソドックスなあり方でございます、初めての方でもわかりやすいだろうということがございます。

それと各路線から、駅前に来たアクセス道路から、全て駅前広場に直接入ることができるといったようなことで、わかりやすさ、それと道路の形状、こういったところも含めまして、二段マルという評価をいたしております。

B案でございますが、B案につきましては、T字交差点1カ所ということで記述しております。

これは道路が、市道の山道線と県道、ここがタッチした部分と別に、駅前広場に入る進入路を、出入り口を設ける必要がございます。

こういったことがありまして、交差点と駅前広場の出入り口が別々になってしまうという

ことで、駅前広場の進入に迂回感が出てしまうということが一つございます。それと市道のほうがカーブしながら、県道にタッチするようになります。

こういった道路形状は、非常に視認性というような問題も御指摘を受けておりまして、安全確保については工夫が必要になるということがございます。

こういったことを踏まえまして、評価としてはマルということでしたしております。

C案でございます。

これは、道路形状といたしましては、十字交差点が1カ所と。

ただし、このパターンでも、B案と同様、交差点と駅前広場の出入り口は別になるということがございます。また、そういったことで、駅前広場への進入には迂回などが発生するということがございます。

また、ここにはちょっと書いておりませんが、このC案につきましても、鳥栖田代線側、線路よりの県道ですが、これのカーブが、視認性とかいう交通安全上の指摘を受ける可能性が高いということがございます。

こういったことも踏まえまして、評価としてはマルということでしたしております。

D案でございます。

D案につきましても、もう現状のままということで、交差点が非常に複雑なままであるということで、言わずもがなということで、評価としては、一番悪いサンカクということで評価をいたしました。

次、4段目でございますけれども、課題といたしましては、待合歩行空間の確保、これ、駅前広場と、一般乗降場、駐車場の混雑解消、あと、イベント時の利活用ということでございます。

基本方針といたしましては、待合歩行空間の充実と交通結節機能の強化、駅前広場のリニューアルということで挙げております。

評価の視点といたしましては、まとまった駅前広場を確保することが可能かと、駅前広場の面積を十分に取れるかどうかということで評価をいたしております。

A案につきましても、道路網の集約ということで、鳥栖田代線からの進入をシャットアウトする、遮断することによりまして、十分な駅前広場の範囲を確保することができると。そういうことに伴いまして、機能の充実強化も可能であるという評価をいたしております。

B案につきましても、駅前広場の規模、面積につきましても、同様でございますので、評価については、二段マルということでしたしております。

C案でございます。

C案につきましても、図面を見ていただくと、小さいのでわかりづらいですけど、おわか

りになります。十字交差点にしていることで、駅前広場をちょっと青っぽい楕円で表示しておりますが、これ、分断されています。こういった、やっぱり道路を鳥栖田代線を駅前に呼び込んでしまいますと、こういった形状になりますので、駅前広場の一定の確保ということは可能でございますが、A案、B案ほどには取れないというふうに考えております。

こういったことで、評価としてはマルということで考えております。

D案につきましては、先ほどの道路ネットワークのときの評価と同様、現状と変わらずということで、狭い駅前広場のままでございますので、評価としてはサンカクといったようなことで評価をいたしております。

5段目の部分です。

駅周辺景観の活用と、基本方針といたしましては、良好な沿道景観、シンボルロードづくりというふうに挙げております。

評価の視点といたしましては、駅方面から見た駅西側市街地の見通しといったようなことでございます。

A案につきましては、駅前広場を起点ということで、本通商店街の方面に、真っすぐ伸びたシンボルロードも配置できるだろうと。また、歩行者とか駅利用者の方々からも、視認性の面でも、本通商店街に目線が行くといったようなことで、良好な景観形成につながるのではないかと考えております。こうしたことで二段マルということでいたしております。

B案につきましては、シンボルロードが駅前広場の前でカーブするような形になります。

山道線のほうが、南のほうからアクセスしてしまうということで、なかなか直線的な道路を形成することは難しいといったようなことが考えられますので、見通しとか景観形成については、十分に工夫する必要があるのではないかと考えておまして、評価としてはマルということでいたしております。

C案の十字交差点の形状でございますけれども、やはり駅前につながる道路が4本ということになります。

駅前広場から見たシンボルロードの景観阻害というものも、交差点の行き来、また、歩行者横断の面、そういったことも踏まえまして、シンボルロードとしての可能性にはちょっと疑問があるのではないかと考えたところで、サンカクという評価をいたしております。

D案につきましても、この歩行者デッキ自体がシンボルロード的な意味合いになる可能性はあるんですが、基本的に、地上面の道路につきましては、現状で一緒でございますので、景観形成は困難ではないかというふうに評価いたしまして、サンカクということでいたしております。

まちづくりに対する効果ということで、総括的な評価をいたしておりますが、A案につきましては、駅を中心とした東西回遊性の強化にはつながるであろうというように思っております。また、東西連携のシンボルロードの形成もできるというふうに考えております。また、中央公園、それと、東側のサンメッセにあります都市広場、こういったところとの連携についても、駅前でのイベントの開催等も可能になるような駅広場が確保できるであろうというふうに考えております。

B案の効果といたしましては、これも駅を中心とした東西回遊性の強化はできるだろうと考えております。ただ、シンボルロードというところで、A案に劣ると考えております。

イベントに関しては、A案と同様、中央公園、それと都市広場の連携も可能であろうというふうに考えております。

C案でございますが、C案につきましては、駅、それと西側商店街方面、ここの回遊性には、ちょっと交差点とかも出てまいりますので、課題が残るであろうと思っております。また、駅広場の確保が限定的になるために、駅西側でのイベントの開催などということについては、ちょっと可能性が低いのかなというふうに思っております。

D案につきましては、回遊性は、もうデッキで一気に行き来しますので、強化できると。かつ、安全な歩行空間の形成もできるというふうに思っております。

ただし、やはり道路形状に課題が残るといったようなことで、景観性であるとか、まちづくりに対するインパクトという面では、若干疑問が残るというふうに考えております。

こういったことを踏まえまして、こういった評価につきまして、検討委員さんにもお諮りいたしまして、A案かB案かというようなところで議論がされまして、最終的に、やはりA案、スマートな駅前の直線的な道路もできる、交差点もわかりやすいということで、A案という意見が出ております。

C案ということで、鳥栖田代線の自動車交通を遮断するということがどうなのかっていうことも、議論の中では、御指摘や御意見もいただいておりますが、最終的にはやはり道路を駅前に集めてしまうことが、今の駅前の交差点形状を複雑にしているという原点に、結局、議論も戻って、やはり鳥栖田代線は鳥栖停車場曾根崎線での代替も可能だろうと、それなりの整備をするという前提で、A案が一番可能性が高いのではないかと、ここを、A案を基本に、今後の整備の議論を、整備の議論といいますか、関係機関協議、また、設計、そういったことを進めたほうがいいのではないかと御意見をいただいております。

次の5ページが、こういったA案を踏まえて、今後の動線の考え方をお示ししております。駅前広場、オレンジの部分、この西側と東側です。

西側につきましては、先ほどのページで御説明いたしましたように、駅前の県道鳥栖停車

場曾根崎線、それと、その先の市道鳥栖駅・秋葉町線、ここは直線的に形成されます。そこに、本通方面から県道鳥栖停車場線が直線的にタッチしてくるということで、交差点の複雑さを解消させたいと思っております。

県道鳥栖田代線につきましては、ちょうど今、鳥栖ビルあたりのところぐらいで行きどまりと。そのかわり、その北側のベルアミーさんのあたり、ここから本鳥栖南交差点、フレスポの東側の入り口ですけれども、あそこの方向に代替として接続させると。これにつきましては、それ相応の整備も必要ということになります。

歩行者につきましては、青点々でお示ししておりますとおり、駅前広場、鳥栖駅を中心として、東西の駅前広場の行き来をスムーズにするということです。歩行者と自動車の錯綜は1カ所、西側、出ますけれども、今よりも改善できるというふうに思っております。

先ほどは、西側のことばかり言って、東側のことは言っておりませんでした。東側の駅前広場の考え方につきましては、鳥栖スタジアムの前から、ずっと北側に走っている道路、ここのアクセスをそれぞれ駅前広場の北と南のところで遮断したいと考えております。

これによって、鳥栖スタジアムへの歩行者動線、それとサンメッセ鳥栖、あるいは都市広場、ここへの歩行者動線をスムーズにしたいと考えております。

こういった都市広場であるとか、サッカー場、人が集まる施設があるのに、道路と歩行者の錯綜が多いというのも、非常に、特にJリーグの試合のときなんかは見受けられますので、そういった工夫も必要なのかなと思っております。

こういった考え方で、東西の駅広場、それと道路の整備を今後考えていきたいというふうに思っております。

ただし、冒頭、部長から御挨拶の中でおりましたが、なかなか、その道路の整備の規模であるとか、考え方、また、駅前広場内の配置につきましても、当然、道路の整備の考え方と整合性をとる必要がございますので、ちょっと我々も努力はしておりますが、全ての関係機関の合意を得ることができておりません。

今、無理やり基本計画を策定しても、いずれ今後、基本設計、実施設計と進む段階で、きちんとした合意をもとに進めないと、どの道、その時点で、時間を要することになるということで、まず始まりのところで、大変申しわけないことではございますけれども、今一度、時間をいただきまして、基本計画を念入りに策定していきたいというふうに考えております。

以上、前回のまちづくり検討委員会の議論の中心部の御説明でございました。

よろしく願いいたします。

松隈清之委員長

この後、6ページ、公園の部分等ありますけど、これ特にいいですかね。説明されますか。

藤川博一まちづくり推進課長

6 ページあたりは、商業施設と中央公園の一体化といったようなことをですね。

これ、うれしいことに、お隣の商業施設の管理の方も、非常に気にしていただいております。一緒に考えて、本当に一緒に考えていきましょうねというような声もかけていただいておりますので、やっていきたいと。

ただ、本格的な中央公園の全体的な整備といったようなことの前に、やはり、短期的に取り組める点もあるのではないかとということで、1 段目、現状ということで、木がこう遮った形になってますが、隣の事例でいきますと、フェンス、植栽はもう撤去ということで、公園区域と普通の商業施設の民間の公開空地、ここはもう途切れなくつながってるような事例もございますので、こういったことを短期的にできないだろうか。

中央公園の入り口のところの真正面、エントランスの修景についても、パーゴラとか植栽がちょっと込み入ってますので、こういったところを開放的にするような整備は、短期的にもできるのではなかろうかということで御提案をいたしたところでございました。

以上です。

松隈清之委員長

御説明をいただきました。

スケジュールはやめときましょうね。

それでは、今、御説明いただきましたが、今の御説明だと、もう、おおむねこれ、A案で進めるということで、検討委員会のほうもコンセンサスはとれているというふうに理解していいんですかね。

藤川博一まちづくり推進課長

はい。先ほども、ちらっと言いましたが、最終的に、A案を基本に進めるべきではないかという御意見をいただいております。

場合によっては、ちょっとイレギュラーすることもあるかもしれませんが、基本はもうA案で、我々は関係機関との協議を進めていきたいと考えております。

松隈清之委員長

御説明がございました。

あくまで、執行部あるいは検討委員会のほうでは、今、A案ベースで進めていこうという議論のようでございますが、これに対して、委員のほうから、何か御意見等ございますでしょうか。

西依義規委員

これ、二重マルとマルをずっと見ていくと、A案とD案を足したE案があったら、多分そ

れがベストかなと思うんですけど、それは……。

例えば、2段目の東西市街地連続性だけマルなんですよね。そこがマルなのは、二重マルなのは、D案なんですよね。

だから、このDはなんでかって、歩行者デッキでつなぐと、東西市街地の連続性が出るということなんで、Aに歩行者デッキをつけたら、全部、二重マルという話じゃないんですか。

藤川博一まちづくり推進課長

御指摘のとおりですね。（発言する者あり）

すいません、時間がたって、ちょっと忘れ気味で。

この歩行者デッキで、一気に県道の鳥栖停車場曾根崎線を渡って、商店街方面に渡っていただくというのが、1つデメリットがありまして、駅前広場に人が下りない。要は、地上に下りていただく可能性が低いというのがデメリット。

要は、歩行者デッキ、2階部分を歩いていただくような感じじゃないですか。基本的に、建物っていうのは地面から建ちますんで、1階部分が、ちょっと言葉悪いですけど、死んでしまう可能性が出るっていうのは、1つデメリットでありました。

駅前広場周辺にも、当然、それなりの施設が建ち並ぶことも考えられるんで、なるべくやっぱり駅前広場で下りていただいて、駅前広場から地上レベルで、歩行者動線広がってもらいたいというのがありましたんで、今、西依副委員長がおっしゃったような歩行者の安全性とか、中心商店街にベクトル向ければ、確かに歩行者デッキで、A案に一気で飛ばすっていう可能性もあると思いますが、D案で歩行者デッキを採用したのは、やはり道路の改善ができない、歩行者と自動車の錯綜が、やはり改善できないということで、これは、もう空中で歩行者を飛ばすしかないということで、D案には、歩行者デッキを採用したということがございます。

西依義規委員

もちろん、費用対効果、コストパフォーマンスを考えての上でしょうけど、この駅前広場の下の、いろいろ見ていくと、要は駅前のイベントであったりとか、バス停の利用とかが、多分主に書いてあるんですよ。

そういう商業地としての購買力とか、そこの駅前広場に店舗が張りつくようなイメージはないような気がするんですけども、そこ、今おっしゃったような、駅前の広場、目的がある方が下に集って、目的がない方は上に行くっていう、その目的に応じた、駅前広場のあり方っていう、今、デメリットに対する反論をちょっとしたんですけど、あとはお金と効果をしっかり考えて、余りにも、そのA案で行くと、やっぱそれで切っていく部分が、1つ見ると、ここの連続性がないという、マルだったんで、僕はそういう質問をさせていただいたんで、

ここで、これを二重マルにするようなほかにも、デッキ以外にも何か方策が、もしあればの話なんですけど、可能性としては、まだ消すには早いかなと思ったんで意見させていただきました。

松隈清之委員長

今、執行部が言われたデメリットは、多分、設計の仕方で、ある程度どうにかなるんです。もう極論すると、本当、お金だと思っんですよ。

今、下にある駅広を丸々上に上げりゃいいんだから、全部。ちゅうかね、天井っちゅうか、広い駅広スペースを2階部分に上げる、そういうペデストリアンデッキありますよね、よそにもね。

だから、下の動線はもう、要は、本当、歩行者用の動線だけで、駅広自体を2階部分に上げてしまうっていう可能性はあると思うんですよね、やり方としては。

ただ、お金はね、これは結構かかると思う。それは、それなりの広さを2階部分につくるから。

ただ、御意見としてはあると思うんですよ。そういうね、例えば、下の、当然、ここ今、全部一括になってるけど、バス、タクシー、一般車、全部こん中で、さばかないかんですよ、このスペースの中で。

そこと、駅広部分をとろうと思うと、どうしても駅広部分、いじめないかとか、場合によって出てくるんであればね、じゃあもういっそ、その下の道路の安全性重視して、駅広自体を上を上げようとか、金はかかるけどね。考え方としてはあると思う。

今から、多分いろんな御意見出てくると思うけど、やっぱり、あんまり、本当、駅だけで、このあと、じゃあ公園のところもちょっと触れてあるけど、エリアとなってるところは結構広いわけじゃないですか。

じゃあこの後、じゃあこっから、うち地元商店街ですけどね、商店街、商店街とか言われるけど、この後、この周辺は、じゃあどうにかするイメージがあってるのかどうかっていうのは、もう多分この駅の仕上げ具合にかかわってくると思うんですよね。

そこら辺の、今後の、さっき言われた、公園は、当面ちょっとこういうことはできるかなあとかっていうのと、じゃあ引き続き、この、じゃあ動線を生かして、駅前東とか西とか、どういうふうにやっていくっていう考えあたりは、何かお持ちなんですかね。

藤川博一まちづくり推進課長

まことに厳しい御指摘でございまして、本当は、区画整理、あるいは再開発っていうようなものが伴った駅前広場の整備ということであれば、非常に、やはりわかりやすいと思っております。

ただ、まずは、拠点となるインフラの整備を先にやらせていただけないかなと。

なかなか、この道路整備と東西駅広場と自由通路、この整備だけでもかなりの事業費になりますんで、一気にそういうところまで手を伸ばせないというのが、もう実情でございます。

松隈清之委員長

委員さんから何かございますか。

尼寺省悟委員

私もA案が一番好ましいと思うんですが、ちょっとその辺で幾つか聞くけれども、結果的に、鳥栖代線が行きどまりになるということで、この車の流れが、鳥栖停車場曾根崎線のほうに行くということで、特に駅広から、さっき言われたフレスポの東側、そこまでがかなり混むということと、それから、そののところから、今のセブンイレブンがあるところの道路についての改善が必要だとかいうふうなこと、ちょっと言われたんやけども、その辺はどうなんですかね。大丈夫……

松隈清之委員長

交通量が増加するということに対する対応ということでもいいですか。（「そうそう」と呼ぶ者あり）

藤川博一まちづくり推進課長

鳥栖代線の、現状の12時間調査ですけれども、鳥栖代線から市道山道線のほうに行ってる車の合計が約3,500台。鳥栖停車場曾根崎線を行き来してるのは2,500台ぐらいなんですよ。合わせて、やはり6,000、7,000台か。（発言する者あり）

すいません、集約をしたら9,000台になります。

当然、一番ここで問題になるのが、鳥栖代方面から南側に行く左折が非常に多くなるっていうやつ。

それと、今度、駅前の交差点で、商店街側に行く右折も多くなるというのが1つで、逆方面からも、当然、それぞれ右折、左折の問題が多くなりますんで、この停車場曾根崎線につきましては、本鳥栖南の交差点付近と駅前の交差点の付近、ここの右折レーンの滞留長というのが非常に問題になってくるのかなと思っております。

ということで、この辺、県道でございますが、車道の整備もお願いしなければならない状況にあるのかなと。

また、協議の中でも、鳥栖代線を現状の市道のままで、停車場曾根崎線にアクセスさせるというのは、非常に道路構造上問題があるということも御指摘はいただいておりますので、先ほど尼寺委員さんがおっしゃったセブンイレブン、ベルアミーさんの前のセブンイレブンさんから、本鳥栖南の交差点区間の道路整備も必要であろうというふうに考えてます。

尼寺省悟委員

それでね、さっき、本来ならば、3月の終わりで、基本計画を取りまとめるということであつたけれども、それがもう延期になってるというふうなことで、関係機関の合意ができてないということ言われたんやけれども、その辺の合意の展望っちゅうんか、恐らくこの辺のことがからんでるかなっていう気もせんでもないけれども、その辺の合意の展望っちゅうんか、だから合意ができなければ、恐らく合意っちゅうと、関係機関っちゅうのは、JRであり、県であろうかと思うんやけれども、その辺の展望っちゅうのはどうですか。

藤川博一まちづくり推進課長

何分にも、駅にアクセスしている3本が県道ですね、鳥栖田代線も含めて。

やはりこの道路の形状を変える、方向性も変えるということがございますんで、県道の管理者との合意形成は絶対必要じゃないかなと。

県道の管理者の反対があれば、我々がどんな計画を立てて、どんな設計をしようと、事業をできないという事態になりますので、佐賀県との合意形成は絶対必要であるというふうに思っています。

ということは、佐賀県からいただいた御指摘は、十分我々も参酌して、事業化にこぎつけないと事業自体成立しないというふうに思っております。（「展望は」と呼ぶ者あり）

展望はですね……。

松雪努企画政策部長

すいません、今、鋭意、調整を続けておりますので、その調整に向けて努力をしているということで御理解をお願いしたいと思っております。

松隈清之委員長

いいですか、尼寺委員。

古賀和仁委員

すいません、ちょっと、田代線ですけど、通称五間道路ですね。これ、完全に行きどまりになるということですよ。

当然、地元の方の合意も当然ね、隣接してる商業地にもありますし、いろんなものあります。

それと東側のほうも、全部、これ、行きどまりっていうふうに……。これは駅の利用の中で、どういう目的があつて……。それは確かに交通のね、出会いを1カ所にすると、これは別に構わないんですけど、これ、突き当たった後、曲がるというふうな案というのは、なかったんですかね、これ、どうなんですかね。

藤川博一まちづくり推進課長

まず1点。西側の県道鳥栖田代線の遮断ということにつきましては、まだ地元とかに、我々が出向いて御説明とかは、まだやっておりませんので、今後整備していく過程において、重々御説明しながら合意をいただいきたいなと思っております。

東側の道路ですけれども、現実問題といたしまして、スタジアム前からサンメッセのほうに抜けている道路の交通量はそう多くないです。

やはり、駅前にアクセスしていただく主動線といたしましては、商工センターのこの市道藤木・曾根崎線、この大きい道路をやはり主にさせていただきたいなど。

やはり将来的に、東側からの利用も利便性が高まるということで、利用者がふえるということになれば、今のうちに、もうちょっとこの車道は駅前広場に、あっちこっちから来るような状況は、もう解消しておいたほうがいいのではないかと。

説明の中で申し上げましたように、スタジアムであるとか、サンメッセであるとか、そういったアメニティー施設に歩行者がスムーズに行けるような状況を、今のうちから醸し出しておいたほうがいいのではないかとということで、こういった道路をちょっと、とめるということを考えております。

古賀和仁委員

先ほど質問したんですけど、五間道路ぶつかった後、その後、右へ曲がるっっちゃうかね、西へ曲がるっていう、そういうふうなことは検討されたんですかね。

藤川博一まちづくり推進課長

五間道路を、例えば、駅前広場の手前っていうか、ちょっと北側で西に回るといいますよね。

今回、この鳥栖停車場曾根崎線であるとか市道山道線、こういったところの道路整備の考え方について、警察とか県であるとか、いろいろ協議をさせていただいております。

この中で、1ついただいたのが、本鳥栖交差点、高橋から下りてきたところの交差点、ここにまず1つ信号があります。本鳥栖南にも、このプレスポの入り口のところに交差点があります。

この鳥栖駅前にも、当然将来的には信号をつけることになるでしょうねということで、この短い区間の中で、信号が3つあるっていうのに、非常にちょっとやっぱ、道路管理者としても、交通規制の交通管理者の警察としても、ちょっと問題視をされておりました。

そういった中で、今、古賀委員さんがおっしゃったような、途中でまた、交差点であるとか、出入り口をふやすということに、非常に実は難色といたしますか、ちょっと懸念を持たれておりましたので、恐らく本鳥栖南交差点に集約する以外の手法はないのかなと、今の時点では考えています。

古賀和仁委員

いわゆる東側というのは、ロータリー形式なんですよ、これね。東側の広場のところの道路が、ロータリーをぐるっと回って行く、ね。

西側のほうもロータリー形式というのは検討されたのかどうかですね。お伺いしたいと思います。

藤川博一まちづくり推進課長

当然、ロータリー形式です。今の駅前広場では、なかなか十分にとれてないっちなことで、入って、一方通行で、北側から入っていただいて南から出てもらうというように、その前面の道路を利用したロータリーにしかなっていないので、それじゃだめなんで、駅前広場の中だけで完結するような道路の動線、道路といいますか、車の動線は考えています。

駅前広場の中の配置は、道路の整備とちょっと整合をとりながら、ちょっとまたJRさんとの調整もありますんで、今、古賀委員から御指摘いただいたことは重々念頭において、協議はさせていただいております。

古賀和仁委員

駅前のその出入り口は1カ所ということで全て検討したということなんですかね、どうなんですかね、これ。

当然、五間道路から来るほうは、もう入れないと、入れないというふうな感覚で、駅のこの真ん中のところだけを出入り口にするということで、検討されたんですかね。

藤川博一まちづくり推進課長

駅前広場には、進入箇所は1カ所ということのをベースで、あと派生した案も複数ございましたが、基本的にはもう駅前広場には、出入り口は1カ所という意見が関係機関から強かったです。

松隈清之委員長

ほかに何かございますか。

古賀和仁委員

この駅前のその広さっていうのは大体どのくらい、広場の広さというのは、どのくらいの広さで、その根拠となる数字はどこから出てきているんですか。

藤川博一まちづくり推進課長

すいません、1ページ目を、ちょっとよろしいですか。

多分、今、古賀委員が御心配されたのは西側の駅前広場ですよ。

現状は、左側の表の一番上に書いておるように、現状2,600平方メートルぐらいです。

下の図面で言いますと、駅のところ、長方形の部分ですね。(発言する者あり)

と、一応バス停、今の、鳥栖ビルさんの前のところも、バス停も入れて駅前広場とみなしても2,600平米しかないんですよ。

駅の東側は十分もうありまして7,000平米、西側についても、やはり東側と同じ程度の7,000平米を目安にして、下の四角囲みに書いているような対応をやっていきたいなというふうに思っています。

ちなみに、久留米駅も同程度の東西の駅広場の面積になってます。（「数字は」と呼ぶ者あり）

古賀和仁委員

現状に、2とか1とか、ずっと7とか書いてあるわけですよ、数字を。

これは大体どのくらいの数字を、これと全く東側と同じような感じにさせるのか、バスが全部で3、その他、企業が1で、4で。

これをどういうふうに、算定をされて、されたのか。（発言する者あり）

7,000平米にする、要するに4,400平米ふやすという感じですかね。その4,400平米の根拠となる数字ですたいね。

大体このくらいは必要ですよちゅうのは、大体、バス、これをどのくらいふやし、それぞれふやすのかですね。

大体具体的にどういうふうな数字を考えて……。

藤川博一まちづくり推進課長

根拠って言われれば、48年方式とか駅前広場を設計する際の公式みたいなやつはあるんですよ。

ただ、公式にとられる必要がないっていうのは、結構、他の事例を、他の事例というか、先進地であるとか、よそを整備されたところ、お伺いしてもあったんですよ。

基本的にはもうその地域、地域のやっぱり考え方でしようということ、7,000平米でも広いかわからないんですけども、当然、先ほど言いましたように、この航空写真見ていただくとわかるように、駅前広場とバスって、これは本来は、多分1つの駅前広場の中に取り込んでおくべきだと思うんですけども、間に県道であるとか山道線が挟まっている状況です。

ただ、こういった道路を、先ほど古賀委員おっしゃったように、1つの駅前広場の中で、ロータリー形式で安全性を確保するとかいった考え方で整備するのであれば、当然、この7,000平米ぐらひは必要になりますんで、それが根拠なのかと言われたら、根拠でない部分もあるかと思いますが、現在我々が考えている基本方針を実現するには、7,000平米は必要だなというふうに考えております。

松隈清之委員長

よろしいですか。

その7,000メートルありきではない、平米ではないってことですよね。だから、積み上げていったら、それぐらいになりそうだという程度の数字でしょう、まだ。

ちょっと、まだ余り御指摘ないんですけど、高架用地、今後ね、考えられるという話は、以前お聞きしましたが、要は、その高架用地の使い方によっては、さっき言った、道路が行きどまるとかね、東側の駅広にぶつかるとかってというのが、現状、そこ、決めちゃっていい使い方なのかどうかってというのは、多分出てくると思うんですよね、この高架用地の使い方とかによっては。

そこら辺の議論って、まだされてないんですかね。

藤川博一まちづくり推進課長

何分にも、まだ駅東側の民間のお力をかりた人の張りつけ、居住人口の増加をできるような場所というふうに、我々認識しておりますが、まだ、何も民間さんのほうが決まっておりますので、具体的な協議というのはやってないんですけれども、恐らく将来的に、じゃあ東側に居住人口がふえてくることになった場合に、やはり今の西側と同様に、自動車と歩行者の錯綜っていうものは、恐らく課題になってくるだろうと。

前もって、それはもう排除しておきたいというのが、まず一つございました。

もう一つありますのが、スタジアム前の駐車場、ここに関しては、さすがにスタジアムの真ん前の駐車場までつぶして、居住地域というのは非常に環境的にも厳しいものがあるのかなということで、スタジアムと駐車場の一体的な施設管理みたいなことも考えて、この駅東側の道路の遮断というのは、今回考えた原因といいますか、そういったところから考えたところですよ。

松隈清之委員長

高架用地、そこそこあるんですよね。そこそこあるんですよ。

もちろん、スタジアムの真ん前に、マンションもないだろうみたいなところはあるにしても、多分、高架用地の使い方云々で、また、その道路の関係は変わってくる可能性ありますよね、恐らく。

場合によっちゃね、それこそ、今、行きどまりって言ってるけど、道路自体を廃止することってだってあり得ると思うんですよ、使い方によっては、完全歩道にするとかね。

そこら辺の議論っていうのは、多分その高架用地をどういうふうに使っていかうかっていう考え方がないと、多分出てこないのかなっていうのがあるんで、そこら辺も、基本計画の中では、多分盛り込んでいかなきゃいけないところですよ。

だから、確かに、今、調整でいろいろ御苦労されているとは思いますが、この高架用地についても、ある程度、その方向性とか使い方っていうのを考えていっとかんと、こちら辺の道路の関係、もう後から、しまったなあみたいなことになると思うんで、そこら辺も、ちょっと考えておいていただきたいなど。

藤川博一まちづくり推進課長

今、委員長から御指摘いただいたことに関しまして、確かに、道路の自動車の行き来を遮断ということは、可能性として考えているんですけども、実際、インフラが下に入っています。

鉄道高架用地の中も、鉄道高架を前提として、既に深埋の地下インフラが入っている部分も、実はあるんですよ。

だから、そういうところは重々我々も配慮して、間違っても民間に売り飛ばしたりしないように、ちょっと気をつけながら、そこは考えていきたいと思っております。

松隈清之委員長

ちょっとそこら辺をね、ある程度方向性を出してくれんと、駅の形と道路の形だけで、あんまりこう、まちづくりが見えてこないちゅう部分はあるんですよ。先ほど言いましたように、公園と駅周辺の道路だけではね。

だから、そういったところで、この中で言うと、その高架用地あたりの使い方っていうのがね、1つのまちづくりの形みたいなどころも出てくるんで、そういったところも、ぜひ、また形が見えるように、御検討いただきたいなと思います。

ほか委員さん、何かございますか。

〔「ありません」と呼ぶ者あり〕

特に何か、次回までにこういったものを聞いておきたいとかいうのがあれば。

尼寺省悟委員

1点だけ。

中央公園の形が一応出てるんですが、これについては、フェンスをなくすとかいうことなんですけど、これ、一番面積占めているのは、池なんよ、池。

池について、どうこうするちゅうことは、今まで余り議論がほとんどなされてなかったんですが、すぐではないけれども、今後の問題として、池をどうするのかと、縮小するとか形を変えるとか、その辺はどんなふうにご検討されるのか。

藤川博一まちづくり推進課長

ここの池の、まず縮小は考えられないのかなと。

まだ、上流っていうか、上の市街地からの流入と、下に排水の調整池みたいな、ちょっと

機能もありますんで、安易にちょっと縮小ということは考えられないのかなと思っています。

ちゅうことは、形もなかなか変えられんよねちゅう話なんですけど。

十分中央公園の景観性であるとか、機能性は考える余地はあるということで、柴田先生からも可能性は言っていただけてますんで、今回、お示ししてるフェンスの撤去であるとか、こういうのは短期的にできるでしょうねと。長期的に公園全体のあり方も考えていく必要が出てくると思っております。

池はちょっと……。 (発言する者あり)

松隈清之委員長

いいですか、もう今ので。(「いいです、いいです」と呼ぶ者あり)

これ、以前、水利権ありましたよね。まだついてんのかな。

前、その池の話したときに、まだ下流に水利権があるのでっていう話を随分前に聞いたことがあるんだよね。もう大分減ったからなくなったのかな。

ちょっとそこら辺も位置づけとしてね、調整池という位置づけがちゃんと、多分、今ないと思うんですよ。なかったんじゃないのかなあ。

だから、これ、フレスポのところにもあるんですよ、調整池が。

だから、一体的にね、やっていこうとするなら、もう近接してるんで、場合によってはね、その調整池機能をまとめたりするっていうことだって、場合によっては、できるかもしれないんでね、今、協力してもいいというふうに、フレスポさんもおっしゃられてるんであれば。

だから、尼寺委員言われるように、池の必要性っていうのが、こんなに大きい池は要らないんじゃないかっていうのは、確かに。例えば、噴水じゃないけど、浅いね、子供が、夏、水遊びできるぐらいの、何かこういうぐらいのね、水場ならいいけど、ちょっとね、危ないし、そういう意味での池の使い方、あるいはもう地下にして、上をフラットにするとか。地下の調整池でもいいわけだから、調整池だけならね。

そこら辺も、今後、公園のあり方を考えていく上では、1つの検討課題かなっていうふうに思いますんで、研究をお願いをしたいと思います。

ほか何か委員さんからございますか。

飛松妙子委員

すいません、お願いなんですけど、ちょっとわかりにくいというか、この図が。もうちょっとわかりやすく、次回、煮詰まったときに、出していただけると。(発言する者あり)

そうですね。

最初、ここ、本当、全く何か、見つらくて、でも、もうA案って言われたので、もうええやんっていうところを見たときに、一方通行って、行ったら行きどまりですよ。

これ見ると、行きどまりなんですけれども、バックできないのかとかいうのが、ちょっとイメージがわかなくてですね。

何かそういうところまで、もしよければ、してくださると、質問時間も減るかなと思いますので、よろしくお願いします。

藤川博一まちづくり推進課長

実は、そういう図面を基本計画の成果として、お出しすべきなんですよ。

そこが、ちょっとまだ調整がとれてないということで、それはもうできれば、イの一番に、イの一番っちゅうわけにもいかん、特別委員会にも、当然、御報告はさせていただきますので、もう少しお時間をお願いいたしたいと思います。

松隈清之委員長

逆に言うと、これぐらいの小ささでしか表現できないぐらいのざっくりとしたものしかお示しできんと。余り拡大すると、細かいところが決まってないということですよね。

はい、わかりました。

じゃあ、よろしいですか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕



松隈清之委員長

それでは、以上をもちまして、第10回鳥栖駅周辺整備調査研究特別委員会を閉会いたします。

午前11時42分閉会

鳥栖市議会委員会条例第 29 条の規定によりここに押印する。

鳥栖駅周辺整備調査研究特別委員長 松 隈 清 之

