

鳥栖駅周辺整備調査研究 特別委員会記録

平成29年 5月16日（火）

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	5月16日(火)	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 説明のため出席した者の職氏名

企画政策部長 石丸 健一
まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長 藤川 博一
まちづくり推進課補佐兼鳥栖駅周辺整備推進室長補佐兼整備推進係長 下川 広輝
まちづくり推進課整備推進係主査 木原 智範
まちづくり推進課整備推進係主査 杉本 修吉
まちづくり推進課整備推進係主事 海崎 大輝

4 出席した議会事務局職員の職氏名

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

なし

7 その他

なし

午後 1 時10分開議

松隈清之委員長

それでは、ただいまより第 11 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。

まず、内川委員におかれましては、本日、監査が入っているということでございまして、終われば、こちらのほうに参加をされるということで御連絡をいただいております。

久保山委員については、おくれるということで、後ほど入られると思います。



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

それでは、ただいまより進めていきたいと思えます。

まず本日、検討委員会行われておりますので、それを踏まえて、執行部のほうから、御説明お願いしたいと思えます。

石丸健一企画政策部長

説明に入ります前に、一言御挨拶を申し上げます。

4 月 1 日の人事異動で、企画政策部長を拝命いたしました石丸です。どうぞよろしく願いいたします。

4 月 1 日付で機構及び人員の配置も新たに行われております。課内室として、鳥栖駅周辺整備推進室を設置していただき、新たに下川室長補佐、それから木原、それと海崎が新たに室員として、人員の増をさせていただいております。

先ほど委員長からお話がありました。午前中に策定委員会のほうを開催させていただきまして、その素案をもとに、本日、御報告等をさせていただきたいと思えます。どうぞよろしく願いいたします。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

それでは、御説明に入らせていただきます。

資料中、10 ページまでは、これまでの基本構想、並びに基本計画の議論の経過ということで振り返りになりますので、よろしければ、11 ページのほうから御説明を差し上げたいと思えます。

この 11 ページですけれども、前回、3 月 1 日の特別委員会で御報告を申し上げております。

基本計画の骨格となるような案でございます。

道路の正常化、あるいは、駅前広場の取り具合、交通結節、公共交通機関の結節機能の向上であるとか、そういった観点を配慮いたしまして、A案ということが最良であろうということで、検討委員会でも御承認いただきまして、この方向で基本計画の検討を進めてまいりました。

12 ページでございますが、左の図が先ほどの絵をさらにイメージ化したものでございます。

まず、駅西側の道路につきましては、現在、県道鳥栖田代線、鳥栖停車場曾根崎線、鳥栖停車場線と市道鳥栖駅・秋葉町線、通称では山道線と言っておりますが、この4本が複雑に交錯しております。

これを鳥栖田代線を正常化いたしまして、市道県道・五間道路線を介しまして、県道鳥栖停車場曾根崎線につなぐ。そして駅前の交差点につきましては、交差点1カ所ということにするということでございます。

ここで、駅前広場の中でも、ゆとりのある空間などを取りまして、ここを起点といたしましたところから、本通商店街方面、それと東側では、サンメッセ、あるいはスタジアムという集客施設に向けたシンボルロード化を図っていきたいということが全体的なイメージでございます。

12 ページの右側のほうになりますけれども、それぞれの県道、並びに市道の整備イメージを図示しております。

1 番目が鳥栖停車場線でございます。

本通商店街の前の道でございますが、イメージの中で、自歩道の中に、右側、木が植わっております。これ、どういう意味かと言いますと、シンボルロードという位置づけでありますので、ゆとりをもって、歩行空間をこの県道沿いに創出したいといったようなことで、こういったイメージをお示しさせていただいております。

②の県道鳥栖停車場線につきましては、下の③の市道県道・五間道路線の整備と伴いまして、鳥栖田代線を、現在の鳥栖ビルのあたりで通行止めということにするということから、これまで通り抜けをしていた道路を、こちらの市道県道・五間道路線を通して、停車場線につなぎ込むということで、県との協議の中では、とにかく鳥栖停車場曾根崎線の道路の負荷が高まるということで、円滑な自動車交通の確保ということが前提になるということで、今後の基本設計の中で詳細を詰めるということとなっております。

次に、④の市道鳥栖駅・秋葉町線、山道線でございますが、こちらにつきましても、当然、自動車交通自体、そう過激にふえることはないと思うんですが、停車場曾根崎線からの連絡も加味して、自動車交通の確保といったようなことで、県からも御指摘をいただいております。

す。

なお、ここの山道線につきましては、都市計画道路の未整備区間でございます。現在、片歩道の道路となっておりますので、ここにつきましては、両歩道、両側歩道をつけた道路の整備とするというので、山道線のほうは現在、計画をしております。

⑤でございますが、これは東側ですね。図面でいきますと、駅の右側になります。サンメッセとスタジアムのところを南北に走る道路でございますが、現在、東側の駅前広場の中を通って通行するようになっておりますが、ここにつきましては、サンメッセ、それとスタジアム、それぞれの施設へ歩行者の動線を確保するというので、現在のところ、自動車の交通量もそう多くないので、ここの道路も遮断をいたしまして、サンメッセ鳥栖とスタジアム方面への歩行者動線の安全性確保、それと自動車と歩行者の錯綜を解消しようというような整備ということで考えております。

次の13ページでございますけれども、このページにつきましては、東の駅前広場、西の駅前広場の施設の構成ということで掲載をしております。

西側につきましては、基本的には、現在の備えている機能をベースといたしまして、整備を行うということです。

ただ、表の中で、下2つ、歩行空間、それとにぎわい空間といったようなことで、この点につきましては、アンケート調査と、また、まちづくり検討委員会の中でも、ゆとりということで、御意見を多数いただいておりますので、ゆとりのある歩行空間、それと、できるだけ広くにぎわい空間を確保するというようなことで考えております。

面積的には、現在の2,600平方メートルから7,000平方メートル程度の規模で整備を考えたというふうに思っております。

西側の駅前広場の配置の考え方といたしましては、歩行者を主役とした駅前広場とするということで、東西市街地の連携と商店街方面の回遊の拠点となるスペースを、駅前広場の中で考えたいということです。

2点目は、そういった回遊拠点のスペースから、鉄道あるいは路線バスに、円滑に乗り継ぎが可能となるような施設の配置とするというので考えております。

それと、次、ページの右側が東側の駅前広場でございます。

東側の駅前広場につきましては、表の中で、現況と将来、書いておりますが、おわかりのとおり、一般車用であるとか、身障者用に対するマス、スペースですね、施設の明確な位置づけが、現在、設定されておられません。

こうしたことから、タクシー乗り場につきましては、乗降場と、さらに待機場を確保したい。一般車両につきましても、乗降場を6台分ほど。それと、身障者用の乗降場も確保した

いということで考えております。

歩行空間、にぎわい空間につきましては、先ほど申し上げましたように、駅前広場からスタジアム、サンメッセ、こういったところの集客施設と一体的な歩行空間を確保できるような整備を行いたいというふうに思っております。

こういったことを総括しまして、東側の駅前広場の施設配置の考え方につきましては、まず、スタジアム、サンメッセの御利用の方々の公共交通利用の促進を図るということも念頭において、駅自由通路から両施設への歩行者の安全と、円滑な歩行動線を確保したい。それと、駅前広場内では、団体バスと将来的な公共交通に対応すると。

この将来的な公共交通というのは、先ほど、すいません、表の中で説明が漏れておりましたが、バスのところの備考欄をごらんいただきたいと思うんですが、当然、サッカーをアウェイのほうから応援に来られる方々の団体バスというのが一つございます。それと、今、鳥栖市内の路線バスは、全て駅の西側のバス乗降場が発着点となっております。ただし、今後、東からの路線バスの発着ということも念頭において、備えをしておくということで、将来的な公共交通の対応ということを盛り込んでおります。

それと東側の駅前広場につきましては、駐車マスなどは少し広めの、優しい環境に整備していきたいというふうに考えております。

14 ページでございますけれども、駅舎と自由通路でございます。

この項目につきましては、以前、ちょっと基本設計、実施設計という段階が待ち構えておりました、鉄道事業者との、そういった協議の経過がどうなるかということも、当然、念頭に置いておくということで、鉄道事業者との協議により変更が出る可能性も禁じ得ておりません。

駅舎につきましてはでございますけれども、駅舎と自由通路の位置につきましては、駅の東西の連携とシンボルロードとの位置関係、回遊性、そういったところも踏まえながら、現在の自由通路、虹の橋の南側に位置するところが最有力だということで、現在、J R と協議を進めております。

それと、駅舎の形式と規模につきましては、基本的には、規模とか機能につきましては、もう現駅舎と同じということがベースです。

あと、自由通路との連携、連携といいますか結節、それと、既存店舗などの配置を踏まえながら、橋上駅、あるいは2階駅などの検討を進めるということで考えております。

あと、自由通路につきましては、東西両側に、エレベーターとエスカレーターを両方設置するというのと、現在の露天ではなく、全天候型の屋根を設置するというので、利用者、または通行者の物理的、それと心理的な負担を少しでも軽減したいということで考えており

ます。

幅員につきましては、現在、有効幅員は5メートルということになっております。東側での定住促進ということも念頭に置いて、標準幅員は6メートルに広げていきたいということに基づき、今、考えております。

次、駐輪場でございますけれども、西側と東側それぞれ書いております。

現況が右側になっておりますが、西側は現況が1,400台に対して1,100台。これは、現在、1,400台分の容量があります。ただし、通常の利用でいきますと、1,000台に満たない程度、800台から900台。

維持管理課のほうで管理をしております。年に2回、放置自転車の撤去などを行っておりますが、大体シールを張る数が九百何十台。撤去数が100台から200台ということで、1,000台あれば十分であろうと、さらに、ゆとりを持って、将来1,100台の施設の規模ということで設定をいたしております。

東側につきましては500台、これ、現在の稼働状況が300台から400台ということで、現状と同じく、少しゆとりを持って500台の規模で整備すれば十分であろうということで設定をいたしております。

あと、駐車場でございますけれども、駅の西側の駅広場内の一時駐車場、コインパーキングですけれども、これは10台から25台。現状は25台でございますけれども、立体駐車場の代替機能も可能なということも念頭に置いて、10台から25台ということで設定をいたしております。

あと、民間駐車場、もうこれ、既存のJRさんの立体駐車場でございますが、これが283台ということで、今後も稼働をしていただくということで考えております。

あと、東側につきましては、現在の市営駐車場の大部分が、今後の定住促進などに要する土地活用にもっていききたいというふうに思っておりますので、ほぼつぶれると。しかしながら、東側の利用者向けの駐車場がないということは考えられないということで、写真にお示ししておりますけれども、サンメッセのやや北西側に200台程度の市営駐車場を新たに再整備したいという考えを持っております。

こちらの市営駐車場、現在285台の容量がありますけれども、大体、稼働が半分程度ということでございますので、200台の規模があれば、十分耐え得るのではないかとということで設定をいたしております。

それと、スタジアム関係ということでございます。

スタジアムの正面から南に向けて細長く、駐車場用地として確保しておりますが、これ、スタジアムの、やはりサッカーの試合があるときの運営上の支障が出てはだめだろうという

ことで、関係者向けの駐車場については500台、スタジアムの施設として駐車場を確保したいということで考えております。

基本構想では、ここの部分も定住促進ということで位置づけしておりましたが、そういったことで、こういった駐車場利用にということで考え方を改めております。

次のページをお願いいたします。15ページでございます。

駅部、もう本当ごく限られた駅部の配置の考え方ということでございます。

まず1つ目に、駅前広場の範囲の設定ということでお示ししております。

西側の駅前広場につきましては、先ほどから7,000平方メートル程度ということで、お伝えしておりますけれども、図面でお示ししておりますような、黄土色と赤の破線で囲んだ部分、これはもう現在、鳥栖ビルさんが建っております。この敷地も含んだところでお示ししております。

東側につきましては、現状の7,000平方メートルと同程度ということで、この中で、歩行者空間の設定であるとか、新たに付加する機能の配置を付加した上で、再整備を行いたいと思っております。

あと、②広場内の施設の配置と動線の計画ということです。

西側につきましては、当然、駅から商店街方面に歩行者動線を配置するというで考えております。

それと、広場内では、歩行者が車道を横断することがないように、車道と歩行者の分離を行っていくということで考えております。

また、歩行者動線上で、たまり空間をきちんと設置いたしまして、路線バス、タクシー乗り場、それと一般乗降場の配置を行いまして、円滑な乗り継ぎを確保したいと思っております。

それと、今、駅の西側の広場は、入り口と出口ということで、2カ所、出入り口になっております。これを、きちんと道路の集約と合わせまして、1カ所に集約したいと思っております。

また、広場内は、バス、タクシーなどの公共交通、それと、あと一般車をきちんと分けられるようなロータリーの配置ということにしたいと思っております。

あと、東側の駅前広場でございますけれども、繰り返しになりますが、スタジアムとサンメッセへの歩行者動線を確保ということで、車道と歩行者の錯綜をなくすということです。

当然、東口も現状と同じように、出入り口は1カ所ということで、駐車マスなどは広めな設定をしたいということで考えております。

16ページでございますけれども、今度、駅のちょっと外側の周辺部ということでございま

すけれども、大規模商業施設と商店街、それと中央公園の整備の方向性ということです。

まず1つが、商業施設と中央公園の境界をフラットにしたいというのがございます。

ページの右の上の写真でございますが、左側が現状の中央公園と隣の商業施設の境目です。これを右側が、よその事例ではあるんですが、公園区域と商業施設の間をフラットにすると、こういったイメージを持って、この境目をどうにか改善したいというふうに思っております。

あと、下のほうですが、中央公園の入り口ですけれども、道路からの見通しの確保ということで、エントランスの修景を、もうちょっと華やいだものにしたいということで、これもページの右側の②で写真でお示ししておりますが、道路から中央公園のほうが、なかなか見通しがきかないということが一つございます。

これを、右の事例は福岡の警固公園なんですが、入り口の改良によって、こういった問題点も解消していければというふうに思っております。

次が17ページでございます。

これ、駅の東側の土地の活用ということでございまして、北側のほうから、黄土色で塗った部分につきましては、定住の用地として、今後の民間開発に供していこうかなということだと思っております。間の青いところが駅利用者向けの市営の駐車場、先ほど申しあげました駐車場の再整備ということで考えております。

あと、スタジアムの関係駐車場の500台。それと、スタジアムのすぐ南側の、現在、都市整備用地でございます。ここにつきましては定住促進、それと、ビジネス的な誘致ということも念頭に置いた活用を考えていければということで、若干、北側の居住エリアと色を分けてお示しをいたしております。

なお、この都市整備用地の第3・第4駐車場なんですけれども、右側の②の一番下にちょっと載せております。

民間開発までの間は、スタジアム駐車場としての利用ということで、現在、スタジアムに来られるサッカーの試合の観戦者の方が非常に近隣の商業施設にとめられて、迷惑をされているということもあります。

こういったサッカーの観戦者の方々への公共交通の利用の啓発と、それとまた、御利用の定着までの時間も要るであろうということと、急激に駐車場を減らしてしまうと、さらに、その迷惑駐車に拍車がかかる可能性もあるということで、当分の間は、スタジアム駐車場としての利用を続けさせていただきたいというふうに思っております。

今までののが大体駅周辺部と駅部、それと駅の周辺部、それと東側の御説明です。

18ページに、全体的な今回の道路をどこを整備するのかということと、駅前広場の範囲というものを、総括的に18ページの全体計画図でお示しをしているというところがございます。

以上、手短かではございますが、御説明とさせていただきます。よろしく願いいたします。

松隈清之委員長

ありがとうございます。

この内容で、御案内あってるんですけども、パブリック・コメントの御案内あっておりますが、ほぼほぼこの内容でパブリック・コメントにいくということなんでしょうか。

それとも、本日の検討委員会、午前中あっていますが、あるいは、この特別委員会等の意見が反映されることはあるのでしょうか。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

検討委員会では御意見もいただいております、見直しが必要かどうか、ちょっと考えて、まちづくり検討委員会の委員長とかにも相談して、修正すべき点は修正する可能性はゼロではないです。(発言する者あり)

御意見を賜ってからと……。

松隈清之委員長

わかりました。

それでは今御説明をいただきました。

何か御質問、御意見等ございます方いらっしゃいますか。

小石弘和委員

ちょっと伺いますが、京町で中央市場の火災について、新聞でも大きく取り上げられて、橋本市長の防災道路についての発言も、新聞で見たわけでございます。

言葉には気をつけなくてはいけないんですけどね、中央市場は古い建物が密集した地域なんですよね。今度の火事で、恐らく市長と市は慌ててしまったというふうなことがわかるんじゃないかなと。

ところが、その防災道路をつくるにしても、駅周辺整備では、中央市場に面した、県道と市道に面した、県道と市道の山道線の整備が盛り込まれておるわけですね。

当然、言われている防災道路になるものは、こうした道路、県道山道線からつながる道路になるはずです。

そいけん、まずは、こういった大きな道路の整備の内容を、しっかりきちんとしなければ、防災道路の話にはならんとじゃないですか。

商店街筋の県道と山道線の整備内容を一応説明してください。

松隈清之委員長

小石委員、一応、今、質問は、それでまた御答弁いただきますけども、これ、一応きょう

別立ての資料を用意しておりますが、一通りきょうの資料をいただいた後に、この件はまた別立てで御説明等、意見いただこうかと思っておりますが、今の部分は、とりあえずその県道の部分の整備に関する御質問なんで、これだけは答弁いただいて、ここから先は別、この後に、また、これ用の時間とりますんで、そこまで、今、答弁いただきましょうか。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

現在、県道部分の整備ということで県と協議を行っております。

この商店街筋の県道鳥栖停車場線、恐らく京町の付近まで来ると、交差点の改良と合わさってきますので、付加車線とかの対応が必要になるだろうというふうに思っております、現在、ちょっとその構造について、今、議論中と。

山道線につきましては、これ、ちょっと数字は入れてないんですけども、とにかく両歩道、今、片側歩道で現道が歩道 1.5 メートル、路肩 0.5 メートル、車道が 3 メートル掛ける 2 で 8 メートルです。

この中を、両歩道で、現在の道路の構造の基準とかで整備しますと、歩道が 3.5 メートル、路肩が 0.5 メートル、それに車道となりまして、総幅員が 14 メートル程度は要る道路になるというふうに考えております。

小石弘和委員

じゃあ、幅員は 14 メーターというふうなことでございましたが、確保するということは、それはそれで良いと思います。

ただ、この図面を見るとね、12 ページの山道線の J R の立体駐車場の辺に、カーブがくっついているように見えるわけですね。

そいけん、余りにもその立体駐車場に近過ぎるような感じもするがね、これで大丈夫なのかと、私は思うわけですよ。

松隈清之委員長

立体駐車場に近いっていうのは、歩道ぎりぎりに立体駐車場が建ってるけどもっていう意味でいいですか。

小石弘和委員

そうそう。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

まだ、実施設計までいっておりませんで、現在、あくまで、ちょっと机上、机上と申しますか、机の上で取れる道路の法線というものをしております、確かに、立体駐車場の、小石議員が心配されているような駐車場の入り口ら辺のカーブとか、立体駐車場に近いかなという認識は持っているんですけど、何とか道路構造とかの基準はクリアできないかなという

先ほど課長が御説明しましたとおり、現在、まだ机上での設計ということから、実際、現地に、今からもっと詳細設計、基本設計をしていく中で、検討をしていく部分というのもたくさん残っております。

今現在のところ、道路のカーブの基準としましては、構造令等の基準を満足はしているところなんですけれども、今後、基本設計や詳細設計の中で、この立体駐車場との離隔が今のままで大丈夫なのかどうかということは、検討してまいりたいと考えているところです。

小石弘和委員

じゃあ、ちょっとお聞きしますけど、この県道鳥栖停車場曾根崎線、これの歩道と車道と延長はどのくらいあるわけですか。現在の道路は。

松隈清之委員長

延長でいいですか。

小石弘和委員

延長と歩道と車道と。

松隈清之委員長

の幅員。

小石弘和委員

幅員。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

現状の幅員でよろしいですか。

県道鳥栖停車場曾根崎線につきましては、歩道 1.95 メートル、植樹帯 1 メートル、停車帯 1.15 メートル、車道が 3.4 メートルの掛ける 2 で総幅員が 15 メートルです。

延長が、延長といいますと、交差点、交差点ぐらいでいいんですかね。（「はい」と呼ぶ者あり）

本鳥栖停車場、みやまカメラさんのところからフレスポの入り口の本鳥栖南交差点があります。先ほど言いました、市道県道・五間道路線。これ、ぶつかるところまでが 230 メートルありまして、本鳥栖の交差点、本鳥栖南の交差点から本鳥栖の交差点までがさらに 200 メートルあります。

以上です。

小石弘和委員

じゃあ県道は 15 メーターあるというようなことですね。

今、先ほどの説明では、山道線、市道は約 14 メーターぐらいの道でいく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兼鳥栖駅周辺整備推進室長

はい。

小石弘和委員

私が心配するのは、ここのちょうどカーブしているところが、これは交通量が大きくふえるということは目に見えてるわけですね。

そいけん、できるだけ直線になるようにしたほうがね、非常に効果的じゃないかなというふうなことは思うわけ。これは将来的に相当な交通量になると思いますよ。

気になるのはね、この前に、これは中央軒があるわけですね。この中央軒をあえて避けたりしてね、しているんじゃないかなと。市長の会社だからといってね、避けるような無理な設計をしとったら、ちょっとした問題が出てくつとやないかなと、私は思うわけですね。

そいけん、市長だからこそね、今度のような大事業に、公私ともに積極的に協力するのが筋じゃないかなと。自分でも公約してるんですからね。

この点を、やはり、もう少し道路を直線にするためには、中央軒を引っかけていいんじゃないですか。これもね、やはり部長も課長もしっかりした意見ばせんとね、いかんと思うですよ。そうせんとね、これは技術者が、杉本君とかが、技術者が大変困ると思うですよ。そいけん、あなたたちはね、部長も課長もしっかりとこの件に関しては意見をしたら。そう思いますよ。実施設計までにはね。

自分のところだけ、要するにあなたたちは、私はこう見たらね、避けているように感じるわけよ。避ける必要はない、まちづくりのためなら。

その点どうですか。

石丸健一企画政策部長

おっしゃるように、特に交差点付近についての道路の形状としては、できるだけ直線のほうがよろしいということは思っております。

先ほど申し上げるように、今後、基本設計、それから詳細設計に入っていきますけれども、まだ現地のほうを具体的に測量しておりませんので、その中で、できるだけ真っすぐに、真っ直ぐちゅうか、よりですね、よりよい道路の形になるように、努力してまいりたいというふうに思っております。

小石弘和委員

もう課長はね、まだわかっとらん。ようわかっとらんとやないかね。

そいけん、山道線をね、きちんとした形で整備ばすれば、おのずと、この新聞報道で出ているように、防災道路も計画が出てくるはずですよ。

そいけん、大きな道路を後回ししてもね、まずは防災道路とはね、ならんのではないかな

と。

そいけん、この防災道路は無視せろとか、要らんとか言っているわけじゃなかわけですよ。

交差点の近所のこの直線の道路をね、もう少し直線に速やかにできるように、これ、恐らく中央軒は、もう引っかけてもしよんないやないですか。近い将来に向けてなら。

そいけん、私はそういうふうに思っておりますので、ぜひそういうふうなことを反映していただきたい。

終わります。

松隈清之委員長

御意見ですね、じゃあ。

今、ここの山道線と言われるところについて、14メートルの設計でいかれるということですが、そうすると、ここのサンホテルの入り口の道路ありますよね。ここまでっていうのは、当然、線路側はもう多分いっぱいばいばいに近いので、恐らく、反対側、今、言う、その中央軒の並びのほうをかけないかんと思うんですけど、ここは、大体どの辺まで14メートルでかかるようになるんですかね。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

JRさんの立駐側もちょっと、どうです……。あまり、ちょうど似たようなぐらいの、ちょっと離れしかない。ちょっとぶれば、どっちもかかるみたいな……。(発言する者あり)

松隈清之委員長

何でこういうことを聞くかという、ここを、ちょっとあれですけどね、中央軒もありますけど、その先に、数件建物建ってるじゃないですか。ここは、もういずれにしても、全部かかると思っていいんですかね、道路の拡幅によって。

中央軒から東町のほうに行くところに、中央軒から先に何軒か建物ありますよね。これ、拡幅するときには、全部かかると思っていいんですかね、サンホテルの入り口のある道路のところまで、がばっと。その幅員が広がることによって。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

その道路の西側、東側がどちらとは、今時点で明確には、ちょっとお答えできませんが、14メートルなり、先ほど小石議員からの御指摘等も踏まえて、その法線を考えると、やっぱりどちらかの用地は御相談することになると思っております。(発言する者あり)

松隈清之委員長

もちろん、今後ということではあるんでしょうけども、当然、計画していく上では、今言うように、御相談していかないかんですよ。はなから何の打診もせずに、いきなり、こうしたいんで協力してくださいっていう話には、多分ならんので、事前にある程度、その引っ

かかる予定のところっていうのは、協議をすると思うんですよ。

ですから、何を言いたいかという、まちづくりとか、道路のあり方において、小石委員の意見としては、なるべくアールがきつくないほうが道路としては望ましいので、必要であれば、この中央軒さんもかけるべきじゃないかという御意見ですよ。

一方では、例えば、かければかけるほど事業費ってかかるじゃないですか。

だから、当然、その事業費とのバランスを考えたときに、かけなくてもいいところなら、かけたくないっちゃう話はあると思うんですよ。執行部側においても。

そのバランスもあると思うんで、例えば、仮に、ここの先はもうずっとかかっていくよということであれば、直線にしていくには、どうしたって、ここ、かからざるを得んですたいね、そうなると、直線にするとするなら。

だから、そこら辺も含めて、道路の形状とかね、あとは、事業費のバランスとかも踏まえて、今後、検討していただきたいな、そういう御意見があったということ踏まえて御検討いただきたいなと思います。

小石弘和委員

これ、あそこが、道幅からするなら、14メートルを取ると言うなら、県道並みにくるって言うなら、恐らくJR側にはかけられんはずですよ、立駐もあるしね。そしたら自然と西側じゃなかですか。

そういうふうなところも、やはり検討してもらわんとね、これは、立駐のところにかける、両方にかけるっちゃうことは、非常に難しいことですよ。

14メートルっていうふうなことで、先ほどから、大体その予定と、県道並みの、要するに私は予定だろうと思うんですよ。県道が15メートルですから。これを真っすぐもってくれば、ある程度西側にしかかけられないと、私はそう思うんですけど。

松隈清之委員長

それこそ立駐が敷地の際に建っているのか、そこ1メートル、1メートル50ぐらいあるのかによって、どこまで削るかっていうところは、その地権者のJRさんとも含めた協議になるかと思いますが、そこをちょっとこの場で、余り明確には答えられないと思いますんで、そういった御意見ありますんで、なるべく道路の法線については、直線に近いような形でしていただきたいという要望があるということで、お受け止めをいただきたいと思います。

小石委員、よろしいですか、この件は。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

先ほど申し上げました、県道の鳥栖停車場線の幅員を、ちょっと私、現況で言ったので15メートルと。

恐らく将来的に、付加車線、今、ないんですよ。右折レーンと専用レーンがないので、それがつくとなると、県道のほうの交差点の構造も、今、私がさっき言った現況とは変わると思うんで、それに合わせて、当然、山道線のほうも、ちょっと考え方は変える必要も出てくるかもわかりませんので、トータルで、またそこは、今後の基本設計の中で、ただいまいただいた御意見も踏まえながら、ちょっと考えていきたいと思います。

尼寺省悟委員

今の話ともちょっと関連があるけれどもね、そもそも3月議会で、これ、基本計画の素案であるけれども、3月議会で質問したけれども、そもそも3月で出す予定のところが出せなかったと、おくれたと。

その一番の理由は何かつちゅうたら、県との協議、具体的には県やね、県との協議が調わなかったということであったわけね。

その中身については、いろんな人が質問したけれども、結果的に言わなかったけれども。

その具体的な中身というのが、その12ページの、この図であるというふうに……。

この図そのものについて、私は今回初めて見たし、このことについて、これだけ拡幅して、自歩道とかそういったものをつくるという話は、今まで説明はなかったけれどもね。

何を言いたいかという、基本的にこれだけ拡張したらさ、当然、お金が出てくると、その辺の負担ちゅうのはどうなるわけ。

以前、このもらった、このね、市の中で、こんだけお金がかかりますよという中には、これ入ってないちゃんね、全然。

その辺は、どんなふうに県との協議っていうか、整理はしたわけ。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

なぜ繰り越したかという、そこもそういった県との協議、当然、不都合があったということ、確かにありますけれども、現在の状況では、こういった県道部分については、基本的には県でやっていただけるような感じです。

ただ、やっぱ市道の改良とかに伴う部分の影響部とかについては、まだ、今後のアロケーの協議は、また必要だというふうに思っておりますが、全面的に市がやらなければならないとか、市がかなりの負担を、ちょっとしなければならないという状況ではないようになりました。

尼寺省悟委員

今の段階でよくわからんとかいう話やけどね、実は、ちょっと話変わるけれども、きょうの検討委員会の中でも、これ、2年前に検討委員会始まったけれども、そのときと現在では、状況が大きく変わっていると、変わったと。

1つは市庁舎の建設ね、それがなかったと。あるいは今回、先ほども言われたように、京町で火事が起きて、あそこの歩道、防災道路、そういった形の新たなものが出てきたと。もともと京町を睥目するっちゅうことは、もともと最初からなかったと。

そういった意味で、大きく変わってきている側面っちゅうのはあるっちゃんね。当初の計画とはさ。

だから、ある意味では、ここまであんたたちが努力してやってきたけれども、やっぱりかなりの見直しっちゅうのも、必要になってくるんじゃないかなっちゅう気もするんやけどね。

そういう点で一つ、もういっちょ聞きたいのは、駅舎の問題たいね。駅舎、駅舎どうするんかと。具体的に何も言われなかったけど、駅舎はどうするんですか。

松隈清之委員長

どうするっていうのは、構造的なことを言ってるんですか。それとも……。

尼寺省悟委員

どうするかっていうのは、壊すんかどがんすっかっちゅう話。

松隈清之委員長

残すかどうか。（「駅舎の話」と呼ぶ者あり）またその話。（発言する者あり）（「だから、その話、説明なかったよ、今」と呼ぶ者あり）

そういうことでございます。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

駅部と自由通路のところの御説明で、今の通路より南側が最良であるというもとで、JRさんと協議を進めております。

幅員が6メートルという自由通路をつくって、さらに駅舎を加えるということで、今の駅舎が現在地に残るということは無理だというふうに考えております。

尼寺省悟委員

ということは、駅舎については、あそこには置かないと、壊すと、そういうことやね。そういうふうに考えているということやね。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

現在地には残れない。壊すかどうかは、我々は決めません。教育委員会に議論はお任せしております。

尼寺省悟委員

駅舎については、壊すかどうか、あそこには置かないと。壊すかどうかについては、教育委員会に任せると、そういうことやったね。

駅舎については、先ほど、あなたこう言ったね。橋上駅にするか、2階駅にするかと。橋上駅と2階駅はどんなふうに違うの。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

橋上駅、あくまでイメージなんですけれども、12ページよろしゅうございますか。

シンボルロードで囲っている虹の橋が、今、かかっています。例えば、これが、次、整備する自由通路としたら、これに跨線橋と改札とか駅部がかぶさるような形、ホームに乗っかってくるのが橋上駅です。

2階駅というのは、駅の東西どちら側かに駅舎が、地面に2階建てで建ちます、ホームとかじゃなくて。ホーム外のところに。2階で建て、自由通路で、例えば、西側にできるとすれば、四角で駅舎ができて、そこまで東側から乗って来た人は一遍西側まで行って、改札くぐって、跨線橋を通して下りるような仕組み。

もう一つあるのが、半橋上駅っちゅうのがあって、その2階駅がもう少しホーム側にせり出してくる、全面的にホームにかぶさるわけじゃなくて。

すいません、これ、ちょっと回していいですかね。

私の説明より……。

〔資料を回す〕

尼寺省悟委員

以前、一般質問でも、東口設置の話が3月議会でもあったね。

これにも書いてあるけれども、東西分断を解消して、物理的、心理的負担を軽減するのは自由通路なんだと。自由通路があることによって、東西できると。

以前の資料によると、東口設置にも自由通路はあるんだと、そういった書き方をしとったよね。

私は、ちょっと誤解しとって、東口にしたら、自由通路はないんだというふうに思ってたけれども、つらつら見ると、自由通路もあって、東口設置も両方書いてある、東口設置の中には自由通路もあるんだという形とってるんよね。

だから、自由通路があることによって、別に東口設置したとしても、橋上駅と同じような東西の連携はできるんだというのは、あなた方の言い分であったわけね。

東口設置にしたら、鳥栖駅舎でも、そのまま残るんよね。そういう論理にもつながると思うんやけどね。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

地下通路という考え方については、これまで何回か申し上げてきたんですけれども、今の地下通路は、天井も低くて幅員も狭いということで、今の、これからの使用には耐えられない

ということで、JRさんからお伺いしています。

また、新たな地下通路を新設ということと言われておまして、そうなると、当然、トンネルの掘り口は現駅舎の位置あたりから掘っていくしかないんじゃないかなと思うんで、どうしても、現駅舎はちょっと支障してしまうということになるんじゃないかなと思います。

尼寺省悟委員

ちょっともうこれ以上言いませんけどね、少なくとも、この15ページの図を見る限り、これまで駅広が広がったと。これに現駅舎を残したとしても、私、十分、何ちゅうか、動線のあれとか確保できるんじゃないかなと思うんやけれどもね。

何ちゅうか、ここまで広がらなければね、その前に、何とか不動産が、あそこが立ち退かなければ、かなり狭いなど思ったけれども、ここまで広げるとするならばね、現駅舎を残したとしても、歩道の空間とか、そういったものは確保できるんじゃないかなと思うし、逆に、この図から見る限りは、それが邪魔になるというふうなことまでは、ちょっと理解はできんけれどもね。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

この15ページの図、概略のようで意外とリアルにはなってるんですけど、自由通路の矢印を引っ張ってますよね。その下あたりに、ちょっと現駅舎あるんですけども、現駅舎のあるほうって、駅前広場の厚みが薄いんですよ。

どうしても車の旋回の半径とかでいくと、もうこれぎりぎり、現駅舎を残したまんまでは、とてもじゃないけど、自由通路の南側あたりにロータリーを配置するというようなことは、ちょっと難しいというのがあります。

だから、どう考えても、自動車の旋回半径とか考えてロータリー設計したら、もう現在の駅舎は支障してしまうという結果が、いずれにしてもちょっと出ているというのは実際です。

尼寺省悟委員

同じ15ページに、広場内施設配置、動線計画ということやけれども、これについては、今回の計画の中には、こういった形で、車とか、歩行者の動線はこうなんだよというふうなところは書けないわけ。書くまでのところまでの協議はしてないと、どういった意味かな。

本来ならば、書いて、書ければ、ああこうなんだと、あなたが言ったことも、ちょっと頭に入るばってんね。それがいいから、私としては、入るんじゃないかなと思うんやけれども。

松隈清之委員長

今、尼寺委員言われるのは、具体的に車の動線、これまでの、これまでっていうか、その前の資料とかを見ると、西側については、バスとかタクシーと一般車とかっていうふうに書

かれてるんで、それが具体的にどういう形で車の動線として配置されるのかっていう部分があると、例えば、現駅舎がかぶったら難しいというのがわかるけれども、ちょっとこれだけではよくわかりづらいということなんですよ。

そこら辺は、まだ協議中ということで、まだその動線は出てないっていうふうに理解していいんでしょうか。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

複数案あって、まだ絞り込めてないっていうのがあります。

松隈清之委員長

いずれにしても、この15ページの図面で見ると、駅前広場出入り口、自動車って書かれてるところありますよね。西側の駅広の上のほうに。ここから出ることしか、もう想定してないんですよ、出入り自体が。

っていうことは、必ずこの中で転回をしなきゃいけない構造になってるっていうことですよ。ここはもう変わらないんですよ。

例えば、尼寺委員が言われるのは、今は、こういう出入り口が一緒じゃなくて、入ってきて片方から出るんで、転回しないから、要は幅要らないんですよ。あんまりないからそういう構造にしているのかもしれないけれども。

少なくとも、駅広の出入り口自体は、もう固定と思っていいんですよ。っていうことは、必ず中で転回するような構造になるっていうふうには理解していいですか。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

出入り口の位置です。ここについては、実は、この県道鳥栖停車場線には、下水管の本管が深埋で入っています。それを動かすということが、これまた非常に莫大な経費も要りますし、やっぱこういった、もう結構大きなインフラですんで、これをとめることの影響っていうのは、ちょっとまた、はかり知れないということもあって、やはりこの道路は、県道鳥栖停車場線は、幅員等は動くにしても、位置的には、この場所は固定と考えておりますんで、出入り口が動くということはないと思っております。

また、先ほど委員長おっしゃったように、今、入り線と出線なんで、二穴式の駅前広場ですけど、当然、できるだけそういった出入り口の数っていうのは抑えてくれっていうことで、警察からも御意見はいただいておりますので、出入り口はこの1カ所ということで固定して、今後も設計、進めていきたいというふうに考えてます。

松隈清之委員長

ほかに御意見。

古賀和仁委員

13 ページなんですけれども、駅前広場を現在の 2,600 平米が 7,000 平米と、西が。

東側は 7,000 平米そのままっていうんですけれども、この中で、バス、タクシー、一般車、障害者用については、ほぼ現状と同じぐらいのスペースを取るというふうには書いてあるんですけど、その中で、ゆとりある空間をできるだけと、にぎわい空間っちゃうですかね、これをできるだけ……。これ、具体的にどのぐらいの平米を予定されてるのか。上のほうと切り離した場合、どのぐらい、動線を外した場合、どのぐらいのを考えられているのか。

松隈清之委員長

まだ複数案あるみたいなんで、具体的には多分出てこないと思うんですけど、一つ、その面積的には、現況に 2,600 平米から 7,000 平米になりますよね。

このにぎわい空間と言われるスペースと、歩行区間ですよ。歩行空間。多分、歩行空間、大分広くなると思うんですけど、ここら辺のバランスも踏まえて、回答できる範囲で。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

実は、そこが一番、今、複数案で、いろいろ議論が伯仲している点で、いわゆる歩行空間、ゆとりのある歩行空間と書いています。

ここは、我々のちょっと考え方の中では、今のコンコース内の幅員が、もう狭いところは 2メートルなんです。少なくとも 6メートルは確保して、6メートルから 10メートルぐらいの、本当ゆたつとした空間が必要じゃないかと。

それは、めり張りをつけることで、このにぎわい空間で、委員長がおっしゃった、どれだけ具体的に、にぎわいスペースを確保できるのっていうのが、そのめり張りのつけ具合で、ちょっと取れたり取れなかったり、また出てきて、その点が、今、複数案ある駅広場へのちょっとまだ決め切れてない部分です。

歩行空間については、やっぱ 6メートル以上から 10メートル程度の幅広い空間が必要じゃないかなということはあるんですけど、にぎわい空間をどんだけ具体的に確保しているのか、するつもりなのかっていうお答えには、ちょっと今、返答ができないという状況です。

古賀和仁委員

私が……。この歩行空間とにぎわい空間、合わせたらどのぐらいなるのか。例えば、この 2,600 平米から現在の 200 平米。ということをする、単純に計算すると、約四千幾らぐらいの、このぐらいになるのかなという感覚があるんですけど。果たして、そんなにたくさん確保できるのかですね。それはどうなのか。これは 7,000 平米必要ということですので。

松隈清之委員長

今、言われているのは、現況と将来の駅前広場の面積の差からすると、4,400 平米ぐらいあるから、それが、今言われるバス、タクシー、一般車は基本的には、あんまり今と変わら

るので、そのほとんどが、この歩行空間とにぎわい空間になるのかという意味です。

ならんよね。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

どうしても形が、先ほど尼寺議員さんのところで言ったように、やっぱり北側はちょっと割と深みがあるんですよ、厚みが。南側がちょっと厚みがないってところで、やっぱりどうしても、南側、死に地が、死に地つつちゅつつちゃいかん。なかなか利用しづらい部分というの出てくるっていうのは、確かにありまして。

ただ、複数ある設計の、設計というか絵の中でも、大きいやつでは、1,000 平米ぐらい、そのゆとり空間、これは震災とか起きたとき、帰宅困難者とか収容できるような広場もつちゅうことで、ちょっと考えた案があって、それは1,000 平米取れた、取れてる絵もあるんですよ。

古賀和仁委員

ちょっと具体的な答弁できないのはよくわかってるんですが、その中で、道路、五間道路まで含めて、ここを行きどまりにしてまで広場を広げるといことなんですけど、この五間道路という言い方、いいんですかね、これ、五間道路でいいんですかね、正式な名前ですかね。

五間道路をここで行きどまりにして、セブンイレブンのところから曲げて、ジョイフルの東側のほうの入り口のほうにつなげるということなんですけど、これ、当然、これを利用している方がたくさんいらっしゃるわけで、沿道の方は全く知らないというか、どういうことですかという話もちよこちよこ聞くもんですから。

それと、部内でも、これについては、どういうふうな検討されたのかですね。要するに都市計画と、それから道路整備するところとの意思疎通っていうか、それ、果たしてうまくされたのかどうか。

私たちは、何かいろんな話を聞きますので、具体的に、どうやって地元の説明されていくのか、これから。この辺についてちょっとお尋ねしたいと思います。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

この辺、本鳥栖町と京町なんです。本鳥栖町と京町の区域なんで、地元を通じて、御説明は今後、当然、地元説明会みたいにやる必要はあると思ってます。

松隈清之委員長

ちょっと待って。

現段階で、こういうふうになるやもしれませんみたいな、当然、結構前からA案で動いてる部分もあるんでね、地元の皆様方には、これで決まりましたという話は別としても、こう

いう方向にいきそうですみたいな、例えば、区長さんであったりとか、その全戸っていう関係ね、そのする方々全てというわけではないにしても、そういう御案内っていうのはされてるんですかね。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

まだ、本鳥栖町、京町という形では、まだいたしてないです。

松隈清之委員長

本鳥栖、京町という形ではなくて、ほかの形ではあるっていう意味ですか。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

結果論ですけれども、検討委員会開くことによって、当然公表するということと、かなり多数の新聞でも取り上げられたということはあったのかなど。

松隈清之委員長

ということは、積極的に、もちろんまだ決まってない部分ではあるんで、しづらいとは思いますが、決まってから、そういう御説明に行こうということにしとっ……。今後、これが決まれば、改めてそういう御説明に行きますということですね。

はい、それを踏まえて、古賀委員、どうぞ。

古賀和仁委員

ということは、地元の方は全く知らないで、新聞報道などで聞いたと。それまで知らない。こういう話があるんですよというのは、全くね。

こういう話が実際に、この沿線の方から、お話を聞いておりますので、これ、順番として、ある程度のことは、やっぱりこういう話がありますというのは、当然、聞くべきではないか。

それともう一つ、このことについて、検討委員会の中では、こういうことについて、全く意見は出なかったのかどうかですね。行きどまりにするかどうかについて。

松隈清之委員長

今のは、行きどまりにすることに対して、検討委員会で意見が出なかったという意味ですか。

古賀和仁委員

そうそう。地元の説明する必要があるから、まだ決まってないけん、説明する必要があるというふうに考えているのかどうか、この分、踏まえてお願いします。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

まだ、決まってなかったんですよ。A案でいくのも、前回の骨格でA案、こういった道路を集約する形、それをベースに、また、関係機関と協議を進めなさい、までだったんですよ。

今回、一定、基本計画っちゅう形で、こういった形で整ったんで、これが、もしパブコメかけて、意見とか集約した上で、意見とか集約っていうか、一旦パブコメにかけて、当然、地元で御説明に行くっちゅうことは必要だというふうに思ってます。

まだ、今の時点で、じゃあ決まってないもんで、だめだって言われたら、ゼロからリセットしてスタートなんですよ。

松隈清之委員長

非常に執行部としては、動きづらいところだなという気はするんですけど、多分、今、古賀委員と言われるように、地元の人からするとね、自分の知らんところで、話が進んだらみたくない、心情的な部分は確かにあるんですよ。

だから、例えば、それがその辺の、その辺のちゅうか、区長さんであったりとかね、こういう議論してますとか、今、協議中ですみたいな御案内等は、やっぱりといたほうが、自分の知らんところで、話が進んでるといふ心情的な部分は解消しておいたほうが、これももう終わったことなんで、しょうがないんだけど、そういうことは気をつけておかれたほうがいいかなと思いますよ。なかなかその具体的な話はできんとしてもね。

石丸健一企画政策部長

先ほど課長が申し上げたように、それこそ繰り越しになった理由が、なかなか、どう行くっちゅうのが、基本的な方向性が固まらなかったというところがありますので、今回、関係機関との協議が、一定できておりますので、そういう状況になったと、お話しできる状況にやっとなったというふうに思っております。

古賀和仁委員

パブコメに、これから出されると思うんですけど、その前に、やっぱり説明をするのが、地元に対して説明するのが順番じゃないかと。

パブコメ出して、さあ意見出してくれじゃなくて、地元に対して、やっぱり先に説明をするのが、やり方としては、その辺は、十分やっぱり考えていかないと、もし、でけんよってなったときは、これ、計画とまってしまうから、完全に。

少なくとも、沿線の方、あれ、生活道路ですから、幹線道路というふうに、生活道路を行きどまりにするということは、もうこれ大変なことですから。道路として、道路を、計画道路をつくらないというのでもいろいろあるけど、実際に走れるところをとめるんですから。それは、回り道して行きなさい、それでよかですよっちゅうことになるよ、やっぱり地元、特に、あの沿線、駅に近いですから、駅まで真っすぐ来たのが、今度は通り抜けできないですからですね。

その辺は、やっぱりもう少し丁寧にやっていただかないと、部分的に非常に、後から支障

を来すんじゃないかということによっておきます。

松隈清之委員長

そういう御指摘でございます。

ただ、その時間的に急な案内ですし、地元説明会が開催、パブリック・コメント自体がもう迫ってますんで、急な案内で地元説明会ができるかどうかというの、また、その現実的に可能かどうかというのはあると思うんですけど。

ただ、言うたら地権者ではないんですよね、直接的なね。その利用されてるんだけど、じゃあかかるかからないかとかっていう地権者ではないんで、なかなか後回しになってる部分はあるかと思えますけれども、言われるように、心情的な部分で、勝手に進められてるってことがね、のちのち抵抗になったりという可能性も出てくるんで、そこは配慮をしていかれるほうがいいのかなとは思いますが。

意見としては、パブコメ前に御説明をしたほうがいいんじゃないかという意見としては、あったということで。よろしいですか。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

古賀委員と委員長の御指摘も、心にとめて、ちゃんと地元への御説明、考えていきたいと思えます。

至らぬところがあつたことをおわびいたします。(発言する者あり)

松隈清之委員長

ちょっと待ってくださいね。

時間もちょっとたつたんで、必要であれば休憩とりますが、ほかの委員さんも、まだ、さっきの防災道路の件も、ちょっと御説明と御意見もあるんで、一旦休憩とりましょうか。

じゃあ 45 分から再開ということで、一旦休憩をいたします。

午後 2 時 33 分休憩



午後 2 時 43 分開議

松隈清之委員長

ちょっと時間前ですけど、おそろいなんです、再開をいたします。

西依委員のほう、所用があるということで退席をされましたので、御了承お願いいたし

ます。

それでは、古賀委員、いいですか。

古賀和仁委員

スタジアムの空き地を、これは駐車場として残されるということなんですけど、最初的时候は、ここは民間が開発するという事だったんですけど、これ、どういう理由で変わったのか。

それと、将来的に、ここも開発する可能性までは、残しておくのかどうか、この部分だけちょっとお尋ねします。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

スタジアムの正面、18 ページで言いますと、駐車場（スタジアム関係者）というふうに紫の破線で囲んでいる部分、ここにつきましては、先ほど申し上げましたように、スタジアムの施設として、駐車場ということで位置づけたいと。

今、古賀議員から御指摘いただきましたように、基本構想の中では、この部分、スタジアムの正面以外は、都市型居住地域ということで、新たな定住促進に用いたいということをお示ししておりましたが、サッカー、Jリーグの試合の運営上、やはり関係者の駐車場だけは少なくとも確保しておく必要があるということで、この部分については、今後も駐車場として活用させていただきたいと。

つけ加えまして、そのスタジアムの南側、薄ピンクで書いています民間開発用地という部分、(都市整備用地)の部分につきましても、居住エリアとしての位置づけは変えないものの、居住ばかりでなく、また、ビジネス系であったり、用途に応じた企業などの誘致に使っていききたいと。

ただ、この部分につきましても、現時点、もう喫緊の目の前の問題としまして、サッカー観戦者の駐車場、一遍に減らすということになりますと、駅の西側の商業施設への駐車が大変、今、御迷惑をかけております。

こういったことから、激変させるということは、非常に、かえって混乱を生じるのではないかとということで、当面の間は、スタジアムの駐車場としての活用に御理解をいただきたい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。

古賀和仁委員

はい、いいですよ。

松隈清之委員長

当面の間ということなんですけれども、当然、これ、関係者駐車場なんで、一般の駐車はないというふうに考えると、今、車で来られてるお客様ですよ。今、この民間開発用地となっているところと、ほかに、近隣の大型商業施設の駐車場を無断で利用されている方が結構いらっしゃると思われる。

その駐車場対策っていうのは、ここで聞くのはどうなのかとも思いますが、当然、この民間開発用地っていうのが、代替駐車場を準備しないことには、要は、どうぞって言えないですよ。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

まさに、そうございまして、大型商業施設へのサッカー観戦者の疑いがあるというのがあります。

こないだの2万人集めた5月7日の試合、私たちも朝9時から夜の9時まで、ここの施設で立ちんぼしました。明らかにサッカーの試合見に来た人の駐車、多ございます。

サッカーの試合が5時からだったんですけど、もう4時ぐらいから、同じ車がぐるぐるぐるぐる、この施設の中、回ってて、もう車が動いてないんですよ。一斉に、試合が終わると途端に、もう、応援のユニホームを着て堂々と車に乗って帰られるというのは、もう、7時に終わって、8時半まで続きました。

なかなか、こちらの商業施設としても、そういった駐車場の課題解決について、いろいろな、よそのスタジアムであるとか、野球場の近辺の駐車場で行ってあることがありましたんで、御提案したんですけども、現時点で、やはり施設側としても、ちょっと解決の糸口を見出せてないというのが実情です。

我々が、この駅東側の駐車場を減らすということだけを言ったときに、当然、じゃあ代替の駐車場はと、立体駐車場はつくらないのかとか、そういった御指摘ございましたが、じゃあスタジアム側に立体駐車場をつくらうかということになると、1台のスペースを立体駐車場で整備すると、1台あたり150万円から200万円かかるということ。

とてもじゃないけど、そういったお金は、投資難しいでしょうねということで、当面、まだ公共交通の利用の促進ということと、こういった現在の駐車場で活用しているところを、できる限り、余り減らさないような形でちょっと対応せざるを得ないのかなというのが目の前の実情ということです。

松隈清之委員長

そうすると、この民間開発用地が開発できないんですよ。当面とはいえ、速やかに代替駐車場を準備して、当然、この近隣では恐らく難しいのかなあと思うんですよ。

そうすると、公共交通機関っちゅうて、みんな、じゃあ電車、バスで来れるかっていうと、

アウエーの人は、電車とかで乗って来られるでしょうけど、市民が、じゃあ田代、麓、旭、弥生が丘からみんな乗って来るかっちゅうと、現実的には多分ないですよ。

そうすると、シャトルバスで送迎するみたいな形で、例えば、今でも市役所とかは開放しているのかもしれないけれども、もうちょっと、そこ徹底していかないと、これ、いつまでたっても多分民間開発用地開発できないという。

逆に言ったら、ここ、一番先にできるんですよ、影響しないから、事業に直接。東側の道路ってほとんど変わらないんですよ。だから、この民間開発用地っていうのは、一番最初に開発できる場所なんですよ、本来であれば。基本計画決めてしまえばね。

だけど、代替駐車場を速やかにつくる準備をしないと、ここ、多分ずっと暫定的な駐車場ということで、残っていく可能性はありますよね。

ですから、東側に関して、余りこう変わった、あるいは投資がされない。メインのところだね、メインは黄色と言われれば、そうなのかもしれないけど。

だから、駐車場問題については、当然、早目に結論を出していかないと、民間開発用地、これ、死んでしまいますんでね。

検討をお願いします。

ほかに何か委員からありませんか。

飛松妙子委員

御説明ありがとうございます。

先ほどの古賀議員さんのお話じゃないんですけど、4本の道路から3路線に変えるっていうところで、3月議会でも、委員会の中でも、議員同士とかでも、ちょっと出たんですけど、産業経済部の執行部の方が、やっぱりそのことを、ちょっと知らなかったっていうところもあって、何で路線を減らしていくのかっていうところですね。

私も、よくこの道路って通るので。結構多いんですよ、通行量が。

ここを3路線にしたときに、今度は、集約したところの路線のやっぱり交通量が、かなりふえると思うんですね。

それを考えたときに、やっぱり何とか4路線って生かせないのかなっていうのが、すごくやっぱりあるんですけども、この辺は執行部の中でも、そういう統一性っていうか、検討された上で結論が出たということでもよろしいんでしょうか。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

執行部の中でも、当然、議論はいたしまして、そこで、検討委員会にもお諮りして、まず課題として出てきたのが、今の駅の西側の駅前広場、とにかく手狭だということで、渋滞、それと歩行者スペースが狭い、幅員も取れてないと。

それと、バス乗り場とかとちょっと駅前広場、はっきり言って、駅前広場に本来取り込まれておくべきバス乗り場が、道路で分断されているっていうのが、今の現状だと思っておりまして、もう、どうしても、この駅前広場の面積を確保するためには、現在の鳥栖ビルさんのところを御相談するということと加えまして、やはり県道の鳥栖田代線をちょっと手前のところで切るしかないという結論が出ております。

先ほど飛松議員が御指摘されましたとおり、小石議員の御質問のときにも、ちょっとお答えしたのかぶりますけれども、鳥栖田代線を切る手前のところで、市道の県道・五間道路線を使って、鳥栖停車場曾根崎線に道路を流すということで、当然、この県道の負荷は高まりますんで、右折の専用レーンなんかを、今の県道の構造の中に、ちょっと整備を織り込む必要があるということは、確かに出てまいります。

産業経済部のほうに報告ができてなかったのは、もう私どものミスで、大変申しわけなかったと思っております。

飛松妙子委員

わかりました。

じゃあ執行部の中では、統一をされてるっていう見解でよろしいのかと思います。

もう一つなんですけど、整備される自転車道、歩道、自歩道って書いてあるので、多分、1つの道路を区切って、自転車と歩道を分けるんだろと思うんですけど、5月1日から自転車活用推進法が始まって、この自転車専用の道路ができる前は道路をつくろうと。道路がつかない場合は、自転車専用の通行帯、また、それもだめだったら、車道の中に自転車マークを表示して、自転車の通行する道を確保していこうっていうことが始まっているんですけども。

こないだも、議運で視察行ったところで、歩道と自転車道が分かれたところで、自転車道と歩道っていう看板があったんですね、上のほうに。あったんですけど、右側が歩道、左側が自転車道ってなったときに、右側が植木とかがあって、その植木がかなり歩道のほうに寄ってきている。

また、歩道のところに、目が不自由な人たちの点字ブロックがあるんですね。そうすると、もう本当、1人が通るのが精いっぱい、どっちかって言うと、自転車道のほう、自転車の通行のほうが、すごい幅が広がったんですけど、それでも、もうちょっと広くないと、やっぱりちょっと厳しいかなっていうのをすごく見ても思って、看板はあったんですけど、その場所にしか看板がないので、通行するのがどっちなのかっていうのが途中でわからなくなったりとかして、あっ右だったねみたいな感じで、後から振り返ったりとかしたんですけど。

そういった意味で、この辺のことを、12ページの上のところにイメージとして木が植えて

いるとかっていうのもあったので、その辺のことをちょっと考えていただいて、歩道と、あと自転車を通る道っていうのをしていただけるのかなってところで、お考えをお聞きしたいと思うんですけど。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

すいません、12ページの上のところのイメージ図なんですけれども、シンボルロードの横断イメージということで、我々もどう表現したらいいかで、ちょっと悩んだんですよね。

右側の自歩道というところは、本当、今、飛松議員おっしゃったように、今、我々、植木の絵を置いてますけれども、何でもかんでもこれ、木を植えまくってやるっていうんじゃないくて、こっちの歩道はゆとりがあるんですよというイメージを醸し出すための、ちょっと表現ということで、今、飛松議員が御心配されたような、その自転車と歩行者の錯綜で、もう歩行者が危ないとか、自転車も怖いというような状況だけにはならないように、ちょっと今後、県とも基本設計やっていく中で、協議はさせていただきたいと思います。

松隈清之委員長

ほかに何かございますでしょうか。

小石弘和委員

これは、県と市と合意形成ができとる。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

今回、トータルでいきますと、18ページで、今回の整備をどこをする、どういった形でという、先ほどの12ページと合わせまして、県とは合意はさせていただいています。

ただ、ちょっと基本設計とか現地の測量とかが必要な部分もあるということで、特に、交差点部、影響大きいんですけども、その部分についての幅員であるとか、道路構造、ちょっとそこはまだ出せていないということで、今回、具体的に数字を掲載することはできません。

大筋では、もう県の御協力もいただけるような形で、現在進めさせていただいております。

松隈清之委員長

県道として整備するっちゅうことで、合意ができているのかどうか。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

原則、県道部分は県道でやっていただけると。

ただ、市道の改良に伴って影響が出る部分というのを、ちょっとアロケーに関して、交差点部のアロケーに関して、さらにちょっと詰めていく必要はございます。

古賀和仁委員

セブンイレブンからジョイフルまで、これ、市道ですよ。市道ですよ。じゃろ、市道

やろ。（「フレスポです」と呼ぶ者あり）

フレスポか、フレスポまでは市道ですよ。

この部分は、要するに県道としてはつながりがあるですね。県道と県道つなぐ感じで、市として整備して県に移管するのか、県に整備していただくのか、そこら辺まで合意ができているのかどうかですね。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

原則でいきますと、県道をとめるというのは、市が言い出したことです。今の市道を介して県道の車を流すということも、市のほうで考えたことです。現在の県道・五間道路線も市道ですんで、ここは原則、市で整備すべき道路だというふうに思ってます。（「五間道路は市道ですか」と呼ぶ者あり）（「いえいえ」と呼ぶ者あり）

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

これ、市道の名前が県道・五間道路線って言うんです。市道の名前が。

松隈清之委員長

ここの今、つなぐところ。

古賀和仁委員

五間道路は県道……。五間道路っていうのは、県道でしょう。ちょっと確認ですけど。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

五間道路は県道です。（「県道やろ」と呼ぶ者あり）

はい。

古賀和仁委員

例えば、その県道が駅前まで来とっわけでしょうが。

それが、振りかわって、こっちの鳥栖停車場線のほうにぶつかったと。鳥栖停車場線のほうにぶつかって、県道として、五間道路は県道になるというふうに考えていいかどうかという質問です。

松隈清之委員長

この、今、見ておられるの 12 ページですかね。（「12 ページです。そうです」と呼ぶ者あり）

12 ページに、この 3 番ですね。市道県道・五間道路線って。

古賀和仁委員

県道鳥栖田代線。

松隈清之委員長

3 番ね、3 番。このことを言ってるんでしょう。

古賀和仁委員

そうそう。これをセブンイレブンのところから曲げますから、これ、この部分は市道ですからですね。これ、どういうふうな振り分けになるのかなど。

要するに、県道鳥栖田代線で、駅前までは、市道、県道として残るのか、こっちを曲がった部分を県道として、整備をお願いするのかですね。

質問している意味、わかりますかね。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

つけかえはしますけれども、その整備は、原則、先ほど言ったように、原則、市だと思っています。

そのあとの、要は県道で面倒見るか、市道で面倒見るかっていうのは、多分ここだけの話では終わりません。ほかにも、まだいっぱい市が整備をお願いしている道路とか、まだ大きな道路の問題もありまして、そこと含めて、じゃあ県道と市道の割り振り、多分、市内全域見渡した上での協議になるかと思います。

この部分だけで、じゃあ鳥栖田代線、市が切ったけん、これ、市で取れと。今度、市が整備したとは県で取ると、そういう単純なマルバツ・クイズじゃないような気がします。(発言する者あり) (「ちょっととめてもらっていいですか」と呼ぶ者あり)

松隈清之委員長

休憩します。

午後 3 時 4 分休憩



午後 3 時 5 分開議

松隈清之委員長

再開いたします。

何かありますでしょうか。

内川隆則委員

今まで駅前のことについては、歴史的に何十年も前からね、設計図が描かれてきて、そして、できては崩れ、できては崩れ、絵に描いた餅のような結果に終わったような歴史的経過があるわけよね。

ところが、こういうふうにも、またしたとしても、また同じじゃろうもんというイメージが、私にはわいてしまうわけよね。

だから、どのぐらいのね、構えて、本腰入れてやるのか。いついつまでに、どのぐらいぐらいやってみたいというふうなことに、ふんどしをどのぐらい締めてやっていくのかというふうなことが、非常に私は感じるわけよね。

だから、これをその辺の兼ね合いについて考えているのか、ちょっと率直に聞かせてもらいたいと思います。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

10年以内で、ここの18ページの図面の整備をやっていきたいというふうに思ってます。

内川隆則委員

ということは、そういう裏づけとなる根拠があるわけね。

石丸健一企画政策部長

まさに今、大型事業、同時進行的に事業を行っておりますので、財源的にどうなのかというのは、今、精査を財政当局でしていただいておりますけれども、おおむねの10年スパンでの事業としては、推進していくということを庁内で決定しております。

以上でございます。

内川隆則委員

ちょっとあんまり信用できんような感じがするたいね。

もう何が何でもやっていきますと、そして、今までにいろんな隘路があった部分については、おおよそ払拭できるような構えで考えていきますと。

10年の間には、1年目、3年目、5年目、7年目は、こういうふうな作業をできるようにやっていきますと、必ずそれは全うしていきますというふうな裏づけがないとさ、10年ちゅうて言うたって、また、同じこっちゃろもんちゅうふうにしか、私のイメージは湧かんの、もう少し根拠ある説明ばしてくれんかな。

石丸健一企画政策部長

今の段階で、この部分をいつまでというのは、お答えが非常に難しゅうございますけれども、今、議員がおっしゃったように、目に見える形で少しずつ進んでいくと、進んでいっておるといのがわかるような形はとっていかなければならないと思います。

それがどの部分なのか、どの部分から事業着手していくのか、どうなのかというところについては、現時点でお示しすることはできませんけれども、基本計画の中で、そういう順番等も踏まえ、基本設計の中で、目に見える形で、お見せできるようなスケジュールを組んでまいりたいというふうに思っております。

内川隆則委員

10年経ったら、皆さんいらっしゃらないかと思うので、どこまで信憑性があるのかわかりませんが、一応お聞きしておきます。

松隈清之委員長

もちろん、その財源的なものもあると思うんですけど、これまで事業が頓挫してきた経緯には、当然、地権者の問題とかもやっぱりあったんですよね、過去。

だけん、その辺がある程度、払拭されてるかどうかっていうのも大きな問題だと思うんですけど、そこら辺についてはどうなんですかね。あらかた地権者についての問題については払拭されてると理解してよろしいのでしょうか。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

一部の想定される地権者さんとの接触は、1回やってます。絶対だめというようなことはなかったんですが、その後、協議していく中で、やはり、たくさん地権者さん出てきそうだなという道路が出てきたところが、まだ当たれていないところはございます。

ただ、絶対的に駅の真ん前あたりとかいうところでは、払拭とまでは言えませんが、前進はしているというふうに思ってます。

松隈清之委員長

この鳥栖駅鳥栖線、県道鳥栖停車場曾根崎線っちゅうやつか、ここのあたりも当然、拡幅になりますよね。ここら辺は、現道のままでいけるのかどうかわからんけど、歩道が3.5メートルでしたよね、この県道停車場曾根崎線、違いましたっけ、歩道3.5メートルじゃなかったですかね、ここ。

ここは拡幅はしなくて、ここはかからないんですかね。(発言する者あり)

具体的には、もう地権者は駅広の中だけって思っ……。いや、そういうわけにもないですね、この当然、かかるからね。

だから、今、この図面の中で、この市道、さっきセブンイレブンから入っていく市道の部分についても、当然、地権者、拡幅せないかんと思うんで、地権者いらっしゃると思うんですよ。

だから、どっかだめだと、結局、この市道が整備されないと、鳥栖停車場曾根崎線が生きないからできない。あるいは、ここの例えば、右折レーンが取れたり取れなかったりとかっていう部分が出てくると、当然、負荷が処理できないんで、この停車場曾根崎線ができない。そうすると、その事業が生きない。

いろいろ多分ネックになるところ、あると思うんですよね。それぞれ事業、この道路ができなければ、トータルではもうできないっていうところが。

だから、そこら辺の、当然、計画としては計画で進めていかれるんだろうけれども、内川委員、心配されてるのは、これまでも、そういういろんな地権者の問題とかクリアできずにここまではやってるんですよ。

こっから先、やっぱやったけどだめだったねっていうことも過去あるので、当然、その地権者の問題にどこまで取り組むかっていうのは、さっき言われた覚悟だったりとかする部分、単に財源の問題だけではなくてね。

だから、そこら辺はどうなんだっていうことなんだろうと思うんですけどね。（「信用しとく」と呼ぶ者あり）

という御意見だということで、受けとめておいていただきたいと思います。

じゃあ何かございますでしょうか。

〔発言する者なし〕

なければ、冒頭に若干触れましたけれども、新聞報道等でもありますように、防災道路等、市長の発言ございましたんで、そこについての説明と御意見をお伺いしたいと思いますが、よろしいですか。

じゃあ執行部のほうから、そこら辺の経緯について御説明をお願いいたします。

〔発言する者なし〕

ないですか。資料、せつかく、防災道路ね。

御承知かと思いますが、新聞報道については、今、お手元に資料を、お願いして、お配りしていただいているんですけども、先ほど小石委員からもありましたように、防災道路という言葉で、これがどこまで、その新聞報道、その場にいたわけではないんで、書いてある表現をどこまで受けとめるかっていう部分はあるんですけども、そういう道路をつくる意向ではあるみたいなので、そこら辺について、御説明をいただければなと思いますが、できる範囲で。

石丸健一企画政策部長

5月の定例の記者会見で、市長が御発言されたのが、今、お手持ちの新聞報道になってるんですけども、市長がここでおっしゃったのは、実は私、同席をしております、市長がおっしゃったのは、火事を受けて、消火栓については、きちんと機能したということではあったんですけども、もっと大きな火災になったりとかする場合、消防自動車が入れない状況というのは、いかななものかというお考えが念頭におありのようでした。

その中で、一つは、道路という言い方を、防災的な道路というような意味合いで、防災道路というふうにおっしゃって、同時に、現在、駅前周辺を考えておりますので、それと同じぐらい重要なんですよというのをおっしゃりたかったのが発言の趣旨だったかと、私は思っ

ております。

この発言の後も、私、実は事業手法、それから事業時期等の問題もありますので、このまちづくり基本計画の中で設定するしないも含めて、まず、どのような事業手法等とするのか、ちゅうのを、早急に検討させていただきたいというようなコメントも、市長発言の後にさせていただきます。

この部分が、先ほどから小石議員もおっしゃっていらっしゃるように、必要な部分ではありますけれども、基本的に、まちづくり基本計画の中で云々ということについては、現時点では、今回のこの素案の中にも、その分入れておりませんが、市内ではそういう整理をしたと、別の事業手法で検討するというので整理をいたしてまいりたいと思います。

また、図面等も出ておりますけど、じゃあどこに道路をどうするのかというのも、現在、まちづくりのほうは、基本計画のほうは、こういう基本的な考え方を整理させていただいておりますけれども、こちらのほうは、必要とすれば、どういう道路を通すのかということも、これからの検討になってまいりますし、都市計画決定とか、そういう次元の話ではなくて、まずは、緊急車両が通るような道路という市長の思いであったというふうに思っております。

以上でございます。

松隈清之委員長

市長の真意なのかどうかわかりませんが、部長はそういうふうを受けとめているということで、この御発言についてはそういうことであろうということでもあります。

何か、この件について御質問等ございますか。

尼寺省悟委員

基本的に、今、言われたのは、まちづくり基本計画の中ではなくて、別の事業計画を立てて、そこで進めていきたいと、そういう趣旨ですね。

石丸健一企画政策部長

はい、そういうことでございます。

小石弘和委員

これ、なら、橋本市長がね、あんまり大ぶろしきを上げ過ぎるとよ、これ。そいけん、こういうふうな事態になっていくわけ。

それで、私が要するに言うように、防災道路はつくっちゃでけんとか、しちやでけんとかは言っていないわけですよ。やはり大きなその基本計画の中にある道路をすれば、おのずから、そういうのは道が開けてくるんじゃないかと。

そいけん、そういうようなことを考えるより、もう少し今の、要するに、いろいろな、山

道線をどうするかというような形でね。

そいけん、私が先ほどから言っているように、あれを、道を真っすぐすれば、それは中央軒ば引っかけたっちゃいいやないですか、JRに引っかけんで、そのまま。

そしたら、おのずからそういうふうな道が開けてくるというふうなことやけん、私が課長にも部長にも、自分が出した公約とか意見しなさいって。私はそういうふうに思っております。

以上です。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

我々も、冒頭、小石議員からの御指摘をいただいたように、まず、今回の駅周辺、18ページに載せました整備すべき道路であるとか、そういったところを、まず着実にやるということ。

それも、小石議員が御指摘いただいたように、きちんとした、ちゃんと説明できるような形で、まず、やらせていただくということで、当然、そういった延長上で、こうした市長が言われるような防災の意味合いが強い道路というものも出てくるかなど。

また、我々としても、じゃあ京町地区が本当どう思われるかっていうのも、よくよく地元とも、先ほどの我々が、鳥栖田代線とめるあれも、同じようなことで、やはり、よくよく地元のほうとも御相談をしたいなというふうに思っております。（「頑張ってください」と呼ぶ者あり）

松隈清之委員長

ちょっと、その先ほど基本計画とは別立てで、ここは検討するという事なんですけど。そうすると、例えば、新聞報道等によると、実現性の高さを考えると、中央軒のところを使うのが早いかもという発言あるんだけど、そうすると、先にこの道路ね、じゃあやろうかみたいなことなんかも考えるってこと。

それとも、考えはするんだけど、当然、やるとしたら、さっき言った、山道線の整備と合わせてそこを……。

要は、そういう前提で考えると、初めから引っかけてもいいんじゃないかみたいな話にもなってくるんで、そこら辺は、順番的にはどう考えてんのかなあ。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

防災的な意味合いでの道路ということだけで、中央軒を引かけるっていうのは、市の単独費でやるっていうのは、ちょっとどうかなど。

やはり、我々が都市計画決定を打って、整備する道路をきちんとやるっていうのが、やはり、そうなると、先かなというふうに思います。

平たく言えば、補助金をもらえるような事業でやるべきじゃないかなと。

松隈清之委員長

要は、その現道から道路を引くのと、当然、変わるのか変わらんのかわからんけれども、そのあとの整備によってね。

だから、そこが影響するのかもしれないにもよるんだろうけど、この山道線の基本計画に基づき整備の前につくろうとしているのか、後につくろうとしているのかっていう端的に、そこで。

石丸健一企画政策部長

まずは、都市計画道路、今回、お示しさせていただいて。あと基本設計の中で、先ほど小石議員からもお話がありましたとおり、道路については、特に交差点部分は、より直線的なものが、やはりいいというのは、これは当然事実でございますので、なるべくそういう形になるような形を、基本設計の中で詰めてまいりたいと。

その上で、じゃあ基本的な道路とどう接道させるのかというのは、そのあとの話、少なくとも、同時、先ということはないというふうに考えております。

松隈清之委員長

よろしいでしょうか。何かございますか。

小石弘和委員

それでね、私が思うのは、やはり基本計画の道路を、やはり直線的にすれば、どう引っかかるかというような形が、一番、山道線の基本と思いますよ。

そいけん、今、私は、あそこに14メートルのね、やはり、約14メートルの歩道付きの道路っていうとは、JR側にかけるものか、やはりその向こう側、西側にかけるものか、そういうふうなところからやっぱ発想していかんと、JR側に引っかけるといことは、恐らく無理じゃないかなと、私は思うですよ。

そういうふうな調査も、やはり、していかない用地買収も出てくると思う。

西側に引っかけた場合は、やはり、道路が直線になれば、当然、ちょうどあそこのところ、三百、四百メートルぐらいかな、結局、山道線が拡幅、そういうのは基本的なものから、おのずから防災道路っちゅうかね、これはあくまでも、そういうのは道が開く。どっちみち、つくるといようにすれば、山道線の拡幅がなからんと、横の縦の線は入らないと思うんですよ。考えてもですね。

そういうふうな形で、やっぱそれに付随したもので、もう少し山道線の整備をきちっとやっていただきたいと。おのずから防災道路が出てくるんじゃないかなと。そういうふうには思っております。

松隈清之委員長

そういう御意見でございます。

古賀和仁委員

これ、お願いなんですけど、駅前のその中央市場の分ですたいね。

これは、基本的には、やっぱり市街地再開発事業、ここを踏まえてやっていかないと、単なる防災道路を伸ばすというふうな感覚じゃなくて、抜本的に、ここは長いスパンで考えていかないと、部分的にやってもしょうがないとね、しょうがないというのは、危ないのは危ないですよ、確かに。

ただ、それをほかの事業を別にしてやっていくっていうんじゃなくて、防災道路をつくるんじゃなくて、ここの中の整備をどうするかまで含めて、ここの、今回の中では出てませんから、ここの部分については、ここの計画の中に入ってませんから、面積としては入ってますけれども、ここのところについて取り組むっちゃうふうな、あれは全くないですけど。

これは、やっぱりしっかり取り組んでいかなければならない部分だと、私、思ってますので、ぜひ、ここは再開発事業も含めてやっていただきたいと。

藤川博一まちづくり推進課長兼鳥栖駅周辺整備推進室長

その再開発であるとか、区画整理がだぶついてここまで来たから、ああいう火事も起きちゃったっていうのも言える可能性あると思います。

現実、今、そういった事業を思い立って仕掛けろと言われて、恐らく市の財政はもちませんので、今すぐは、多分立ち上げることができません。

まずは、そういったことも含めて、市長は、まず当面できる策として、防災的な意味合いの道路ということをおっしゃったのかなと、我々は新聞を読んで感じておりますので、まず、やれること、できる環境を整えるのが私たちの役割かなと思ってます。

松隈清之委員長

ただ、実際問題、防災道路が仮に、今、言われるあの中央軒のところにね、防災道路通したとして、どこまで消防車が入るから、安全じゃないですよ。建物自体は、本当に狭隘なところにいっぱい建っとして、消防車が来たら、じゃあ延焼が食いとめられるとの補償も何もないんですよ。

だから、ここは別に、きのうきょう危険になったわけじゃなくて、ずっと前から危険なんです。だから、これが防災道路が入って、防災っていう、災害を防ぐという防災になるのかどうっちゃうのはちょっと疑問なんだよね。仮に、ここまで道路が入って、それだけで防災になるかっていうのは。

だから、本当にこの地域、もちろん地権者も多くて、多いというか、筆数は多いのでね。

簡単にはいかないし、じゃあ行政の立場として、そこ、対応できるかっていうのは、非常に厳しいのは現実問題としてあるとしても、古賀委員が言われるように、じゃあこのままでいいのかっていうのは、ちょっとまた別なんですよね。

現状厳しいっていうのは、わかるけども、じゃあそこ、次の段階で、じゃあここができる体制も含めて、庁内体制も含めて整えなきゃいけないねとなるのかどうかね。

単に、道路通せば、本当に防災の機能があるかっていうと、決してそうではないからね。

だから、そこは古賀委員の意見としては、そういったところも踏まえて、この地域をどう考えていくのかっていうのは、現状無理とかっていうことじゃなくて、じゃあどうするかっていう発想を持って、今後の体制も含めて協議をいただきたいなと思います。

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、特に、御意見、御質問、ないようでございますので、本日の第11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。

午後3時29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

