

鳥栖駅周辺整備調査研究 特別委員会記録

平成29年8月3日（木）

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	8月3日(木)	案件 鳥栖駅周辺まちづくり基本計画の報告について

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

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

鳥栖駅周辺まちづくり基本計画の報告について

6 傍聴者

1 名

7 その他

なし

午後 1 時 8 分開議

松隈清之委員長

ただいまより、第 12 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。

本日は、お忙しいところ、お集まりをいただきましてありがとうございます。

お手元にも資料ございますが、先日の検討委員会におきまして、基本計画の方針、出ておきまして、その後、執行部のほうでも決定をされておりますので、その報告を含めて、御説明をいただきながら、今後のことについて協議をしたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。



鳥栖駅周辺まちづくり基本計画の報告について

松隈清之委員長

それでは、早速議題に入ります。

まず、基本計画について、執行部より御報告のほうをお願いいたします。

石丸健一企画政策部長

改めまして、こんにちは。

今、委員長からも、お話がございましたとおり、鳥栖駅周辺まちづくり基本計画につきましては、パブリック・コメント、それから地域での説明会等を踏まえまして、先月 18 日に開催いたしました第 5 回鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会で御了承を得た後、鳥栖駅周辺整備推進本部会議を経て決定をいたしております。

本日は、1 文追加した計画の修正内容とパブリック・コメントでの意見及び市の考え方を御報告をさせていただきます。

よろしくお願いたします。

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。

まず、資料の 1 枚でございますけれども、1 枚もので、鳥栖駅周辺まちづくり基本計画案に係るパブリック・コメントを踏まえた修正案ということで新旧対照表をお示しいたしております。

左側が旧の文章です。

新のほうで、赤文字でアスタリスクをつけまして、一番下につけて書いておりますが、スタジアム駐車場の減少にも配慮するというので、駅東側公有地の民間開発等の活用によって、スタジアム駐車場が減ることについても配慮して行っていくということを追記をいたしております。

この部分が該当するページが、基本計画を、また、別につけておりますけれども、17ページがその部分に該当いたします。

この部分を差しかえた上で、基本計画ということで、最終的に決定をいたしましたところでございます。

続きまして、パブリック・コメントで提出された意見と市の考え方についてということで、これはホームページにも公開ということでしておりますけれども、パブリック・コメントを5月29日から6月23日まで行っております。

この間で、合計17名の方から58件の御意見をいただいております。

このつくっております質疑応答といいますか、やりとりの文書につきましては、分野に分けて、各項目ごとに市の考え方ということでお示しをしたところがございます。

まず1つ目の分野でございますけれども、橋上駅、2階駅でございます。

このことにつきまして、市の基本的な考え方としましては、新駅舎については、駅利用者の利便性向上を図るとともに、サガン鳥栖ホームゲーム開催時など、一度に多くの駅利用が見込まれる鳥栖駅の特性を踏まえて、鉄道管理者と協議、検討を行うと。また、ユニバーサルデザインに配慮して取り組むということでございます。

御意見といたしましては、まず1つ目でございますが、サッカーの試合などの後に、非常に観客が改札に殺到すると。多いときは2万人来るということで、そうした規模のスペース、または、改札を確保するべきということでございます。

基本的な考え方にもお示ししておりますけれども、一度に多くの駅利用者が見込まれるということも踏まえて、自由通路における運用面、運用面というところ、今もサガン鳥栖でされておりますけれども、試合終了後、警備員の方などによる入場制限といいますか、階段、駅の方面へ行く人数の制限とかをやっていることも考えながら、鉄道管理者と協議、検討を行っていくということでお答えをしております。

あと、新しい駅舎の中に、観光案内所とか広報、展示、ギャラリーなど、そういった附帯施設も設けてはということでございます。

こういった施設につきましては、鉄道管理者とも協議をしておりますことから、必要性を検討していくということでお答えをしております。

あと、3つ目につきましては、昔は、待合室は今の3倍、4倍あったということですが、

今は縮小されているということで、待合空間は必要ないという御意見でございますが、基本構想を策定するに当たって行いましたアンケートでは、こういった待合空間などが少ないと感じられる方の割合が約7割ということでございますので、この待合空間等の施設につきましては、検討していきたいということでお答えをしております。

あと、4番目でございますけれども、これ、JRさんの企業活動のサービス面での御意見でございましたので、鉄道管理者のほうにお伝えしますということでお答えをしております。

次、めぐりまして、2つ目の分野でございますが、自由通路についてでございます。

自由通路についての基本的な考え方は、もうここに書いておりますとおりでございますが、今、ついていないエスカレーターであるとか、屋根などもつけるということで、東西地区を日常的に行き来する方々の物理的・心理的負担の軽減も図りたいということと、あと、昼夜を問わず、安全な通行を確保していきたいと。

あと、新自由通路の幅員につきましては、今、虹の橋が5メートルですけれども、6メートルに広げていきたいということで考えております。

ここに、自由通路につきましても、当然、ユニバーサルデザインに配慮して取り組んでいくということが基本的な考え方でございます。

この自由通路に対する御意見といたしましては、5番目でお示ししておりますが、6.5メートル程度要るのではないかと。

あと、橋の階段の上り下りが危険だということで、街灯をふやしてほしいということでございます。

基本的には、先ほど申し上げましたように、警備員さんでの人数制限など、そういった運用面も合わせて、6メートルということで十分ではないかと考えておりますので、そういったお答えです。

あと、街灯をふやしてということにつきましては、当然、屋根もつくということで、夜間の照明を初め、昼夜を問わず、安全な通行を確保していきたいということで市の考え方を示しております。

あと、次の6番の御意見でございますが、サッカー終了後の虹の橋は大都市ほど混雑していないという一方、改札と、今度、自由通路などが併設ということで、改札部分で、人の流れがとどまって、交錯して危険ではないかということでございます。

こうした御意見につきましては、まさに今、JRさんと協議をしておりますので、そうしたことを考え方としてお答えをしております。

あと、7番目の御意見といたしましては、今の虹の橋を倍に拡張して、エスカレーター、エレベーターを拡充して屋根をつければ十分ではないかということでございますが、今回、

日常の行き来と、それと駅利用者双方の利便性を高めるということで、新駅舎と自由通路は一体的に整備していきたいという市の考え方をお示したところです。

あと、8番目ですが、虹の橋も新しい自由通路も今までと大差がないという御意見でございますけれども、ここにつきましても、先ほどと同様、駅の利用者、それと日常の行き来、こうしたところ、双方の利便性を高めたいということで、新駅舎と一体的な施設といたしたいと。

それに加えて、今ないエスカレーターとか屋根、そういったものも設置することで、利便性の向上を図りたいということでお答えをしております。

次、3分野目でございますけれども、駅前広場でございます。

基本的な考え方といたしましては、歩行者中心の駅前広場にしたいと。そして、安全、安心、ゆとりのある歩行空間と多目的に活用可能な空間の創出をしていきたいということです。

それと、今の駅前広場にはないバス乗り場も含め、バス、タクシー、一般車両、それと身障者車両の乗降場、そうした交通結節点に必要な施設もきちんと備えていきたいということで、ここにつきましても、ユニバーサルデザインに配慮して取り組んでいきますということが市の基本的な考え方です。

御意見といたしましては、小倉駅のような、いわゆるペDESTリアンデッキにしたかどうかというようなことでございます。

今回の基本計画、基本構想、その中で、ペDESTリアンデッキというものは検討しておりますが、自由通路を伸ばして、フレスポさん側まで飛ばすとか、歩行者を一気に行ってもらうとか、そういったことは考えたこともございますが、建設費であるとか、維持管理費のコスト面、あと、鳥栖市の人口程度では、2階に歩行者が集中してしまうと、地上レベルのにぎわいが不安ではないかということもあり、ペDESTリアンデッキであるとか自由通路の延伸、こうしたことは考えていないということをお答えとしております。

あと、10番目はバスの利用者は少ないと。あえて改善の必要ないということでございますが、市としては、バス乗り場は駅前広場内に取り込むということで、鉄道とバスの交通結節機能は高めたいということがございますので、そういったことをお示しいたしております。

あと、バス乗降の歩道は、20センチほどマウンドアップして乗りやすくするようにと。

現在も、実際はなっているんですけども、基本的にユニバーサルデザインに配慮して設計はするので、その趣旨をお答えしております。

あと、駅前広場を利用するイベントはどのようなものを考えているのかということで、現在、やられている祇園山笠の展示、あるいはバスの日イベント、こういったところでの利用しやすい駅前広場の整備に努めていきたいと。

また、さらなる駅前のにぎわいづくりにもつなげていきたいということで考えているところでございます。

あと、13番目の御意見につきましては、駅舎の真ん前に、20分無料のコインパーキングを設置すればいいのではないかと。そうすれば、混雑はなくなるということで、御意見いただいておりますが、基本的には、駅舎側のスペースは、一般車の乗降場、あるいはタクシー乗降場ということで、極めて短い時間での御利用が想定されておりますので、20分無料のコインパーキング設置は困難ではないかということでお答えをいたしております。

あと、次、4ページ目でございますけれども、道路、都市計画道路でございます。

市の基本的な考え方といたしましては、平成28年に実施しております市民アンケート調査の結果で、特に駅西側につきまして、駅前の複雑な交差点、それと、道路を再整備して安全にこなさいといったような答えを選ばれた方が6割を超えたということで、一番多うございました。

こうしたことを踏まえまして、交差点の改良と歩行者の安全な動線と自動車交通の円滑な交通を確保するというので、駅前道路の集約による駅前交差点の十字交差点化、それと、駅前広場からの出入り口は、この交差点1つに限定したところで、正常化したいということを整備の方針といたしましたということです。

あと、鉄道で分断されたその他の幹線道路のネットワークにつきましては、別途、都市計画道路の見直しの検討で取り組んでいきたいということをお示ししております。

こうしたことに対する御意見ですが、まず14番ですが、14番の御意見としては、まず、混んでないと、駅前はそう混んでないという御意見です。

あと、14番に対しまして、15番は、いや込んでいるということで、この辺、個人個人で感じ方は違うと思うんですが、基本的には、市の考え方をお示ししてお答えとしておるところでございます。

あと、16番でございますけれども、飯田蔵上線の新設というか、早期整備ということであろうと思います。

この飯田蔵上線の整備によって、本鳥栖交差点から市役所の前の交差点までが混雑が激しくなるのではと。

また、この混雑を避けるために、鳥栖駅停車場線に抜けて、鳥栖駅から新鳥栖駅までの道路まで混雑してしまうのではということでございますけれども、現在、都市計画道路の見直しの中で、飯田蔵上線含む3路線につきましては、広域的な観点も踏まえて、国、県と一緒に見直しをされていますので、そうしたことをお答えとしております。

あと、17番でございますけれども、道路をと。おそらく、これ、本通から来た鳥栖駅停車

場線の道路です。

それを駅前の交差点からサンメッセのあたりまで高架化するか、地下道をつくって通せばいいじゃないかということでございますけれども、こうした御意見につきましては、御提案については、検討していないということをお答えとしております。

あと、18番の鳥栖駅停車場線の本町交差点、ちょうど水田屋さんがあるところですね。

あの交差点を改良すると、一層駅前が活性するのではないかと。

あと、交差点近くの土地を――すいません、水田屋さんじゃない、前、農協の鳥栖支所があったところの交差点ですね、すいません。

で、交差点付近の土地をいち早く地権者さんと交渉をなさいと。その交渉は行政の仕事なのか、政治家さんのお仕事なのかということでございますが、基本的に、今回の基本計画でお示した場所から外れたところでございます。

ただ、今後も道路における円滑な自動車交通であるとか歩行者等の安全、安心の確保には努めてまいりますということでお答えしています。

あと、地権者交渉につきましては、行政の役割であるという認識をお答えといたしております。

あと、19番でございますが、この御意見は、藤木地下道の整備、改良ということでございます。

ここにつきましても、今回、整備の対象としていないということですが、今後も、円滑な自動車交通、それと、歩行者の安全、安心の確保に努めていきたいということでお答えをしております。

あと、20番でございますけれども、国道について、2階構造、立体交差にして通過交通を分離するなど、駅周辺の道がかりをよくしなさいと。

都市高速みたいなイメージなのかどうか、ちょっとよくわからなかったんですが、現在、立体交差ではございませんけれども、国道3号につきましては、姫方交差点から商工団地北交差点まで、国の道路計画で事業を進めていただいております。

また、国道34号の整備につきましては、沿線各市町とともに、国に対して要望しておりますので、引き続き、そういうことをしていくということをお答えとしております。

あと、5ページでございますが、駐車場でございます。

大体、駐車場につきましては、もうここに市の考えをお示ししておりますが、スタジアムに近接するスタジアムの西側の用地に、500台程度の専用の駐車場を確保するという事です。

また、一般の観戦でお見えになる方々には、JR鳥栖駅にも近いということも御理解いた

だいて、公共交通で来ていただくということが基本であるということで、考え方はございません。

しかしながら、今回、パブリック・コメント、あるいは説明会なども行っておりますが、スタジアムの一般駐車場の現状につきましては、さまざまな御心配のお声、御意見等もいただいておりますので、冒頭、御報告いたしましたスタジアム駐車場の減少にも配慮するという追記していきたいということ、考え方でお示しをしております。

御意見といたしましては、まず1つ目は、立体駐車場なども建設してはどうかと。それと、今のパーク・アンド・ライド駐車場では足りない。

佐賀競馬場であるとか、アウトレットみたいなところとも手を組んだらどうかといったような御意見でございます。

立体駐車場ということは、駐車場台数を確保するというだけでは、即効性はありますけれども、ここのお答えにはあえて書いておりませんが、立体駐車場の整備費は、1台当たり150万円から200万円かかるという見込みが出ております。100台で1億5,000万円から2億円ということで、非常に整備費が高いということと、将来の維持管理費も必要になってくるということで、立体駐車場以外の方法で対応したい。

その方法といたしましては、臨時駐車場の開設ということで、公有地のさらなる開放と、今だんだん広がってきておるんですけども、インターネットを介しての民間のパーキングシェアサービス、こういった取り組みについても、広げていきたいということで、お答えをしております。

次の部分につきましても、立体駐車場をつくってはどうかということですので、同じお答えをさせていただいております。

23番につきましては、立体駐車場でございますが、マンションにするよりも、立体駐車場にしたほうがいいのではないかとということがございましたので、この部分につきまして、最後の2行でございますけれども、人口の維持は、市の持続性には欠かせないということで、鳥栖駅東側の公有地などには、まず、居住促進に取り組んでいきたいという答えをつけて、お答えとしたところでございます。

あと、次の6ページでございます。6ページの中央公園につきましては、基本構想の段階から、隣接する大型商業施設、それと商店街、この間にある回遊の拠点として、重要なインフラだということを前提に議論をさせていただいております。

大型商業施設の一体的な利用を図るためのフェンスの撤去であるとか、公園入り口からの視認性を高めるといったようなことで、開放的な空間形成を図るなどの整備をお示ししているということが、市の基本的な考え方でございます。

御意見といたしましては、基本計画に盛り込むほどのことではないということをごさいますけれども、回遊拠点の重要なインフラということを前提に議論をしてきましたので、基本計画に盛り込ませていただきましたということでお答えをしております。

あと、7ページでございますけれども、まちづくりにつきましてです。

まず、全体としては、鳥栖駅周辺市街地の一体的な活性化であるとか、東西市街地の分断の解消、あと、鳥栖駅周辺地区の地域資源の活用といったようなことで、鳥栖駅西側中心市街地の活性化であるとか、鳥栖駅の東側には、拠点機能の導入ということを考えてまいりましたということです。

駅周辺地区で、駅西側につきましては、住宅であるとか商店街、あと、大型商業施設と一般的な生活インフラが整って、市の中心として既に生活利便であるとか、支援機能は集積している。

一方で、駅の東側につきましては、区画整理によって住宅地ができた。

あと加えて、公共施設としてサンメッセ鳥栖であるとかスタジアムといった集客施設が立地しているということで、地区外、あるいは市外からの大勢の人によるにぎわいが生まれることもある。

しかしながら、鉄道で分断されているということで、日常的な東西交流は限定的であるということで、橋上駅と自由通路の整備を行うということとともに、駅東側の公有地に、さらなる人口創出、それと、都市機能の導入を図っていくということで、新たな人の流れを生み出したいと、ふやしたいということで考えているということが、市の基本的な考え方でございます。

また、駅西側につきましては、鳥栖駅を起点として、駅西側の商業エリアへの回遊性を高めるということで、市民にとっても来訪者にとっても魅力ある駅周辺にしたいということで、中央公園から駅西側の駅前広場、自由通路と駅東側の駅前広場までをシンボルロードとして位置づけて、歩行者の安全性、快適性を確保するとともに、良好な環境空間、沿道景観の形成を図ることが、駅西側に対する考え方です。

あと、駅東側につきましては、駅に近いという利便性を生かして、住宅等の立地を促進して人口をふやす受け皿にしたいということ。

それと、スタジアムとサンメッセの集客力を生かして、駅周辺のにぎわい創出効果や駅前の商店街への波及効果を目指していきたいということが市の基本的な考え方です。

25番の御意見につきましては、駅西側の整備は、全て土地区画整理か市街地再開発事業によるべきであるということで御意見いただいておりますが、今回、面整備ということは盛り込んでおりません。

鳥栖駅から西側の商業エリアへの回遊性の向上と駅につながるシンボルロードとしてふさわしい良好な沿道景観を図っていくことで、駅西側中心市街地のさらなる活性化につなげていきたいということでお答えをしております。

あと、景観の活用を考えるのであれば、京町全体の再開発が必要ではということで、京町の中央市場周辺については、火災の発生ということもあったんで、やるとすれば、まずは、防災の観点からの道路環境の整備ということが必要であろうということでお答えをしております。

あと、駅の魅力化について、どのようなイベントを見込んでいるのかということと、あと、店舗などの誘致までしないと活性化しないのではないかとということでございます。

先ほどと若干かぶりますけれども、祇園山笠、あるいはバスの日イベントなどがされていると。

今後は、こうした利用に加えて、商店街とか市民の方々が利用したいと思われるような駅前広場の整備を進めるということで、さらなる駅前のにぎわいにつなげていきますということでお答えをしております。

あと、28番は、自動車の通る道路をつくるよりも、虹の橋のような自由通路を何本かつくったほうがいいんじゃないかとということでございます。

自由通路もそれなりに維持管理費はかかりますので、そういった費用が、複数つくれば多額の費用になりますということと、今回、5メートルの幅員を6メートルに拡幅するということで十分ではないかということも考えておりますので、そうしたことをお答えとしております。

あと、29番は、鳥栖市と同じような規模の地方都市で、大型商業施設と商店街が共存したところがあれば教えてくださいということでしたので、日南市の油津商店街の事例を御紹介したところでございます。

次のページでございませうけれども、30番の御意見です。

駅東側には、居住エリアよりも市民体育館の建てかえ場など、人が集まる施設を建てたらどうかということでございますが、お答えとしては、基本的に通勤通学、日常生活上の利便性においてすぐれているということも踏まえて、人口の維持は市の持続性に欠かせないということで、居住促進に取り組ませてくださいということをお答えいたしております。

あと、31番の御意見は、コンベンションホールをつくりなさいと。

あと、駐車場も1万平米ぐらいつけて整備しなさいということでございますが、こうしたコンベンションホールの建設等は考えておりませんので、そうしたことをお答えしております。

あと、32番も同様でございます。

あと、33番は、土地の区割りだけを行って、あとは民間業者に任せなさいということで、御意見のとおり、都市型居住地域ということで、市としては、単純に区割りだけして、あとは民間開発の導入ということで考えておりますということでお答えをしております。

あと、34番は、スタジアムを売却すればいいという御意見でございますが、そういったことは考えていないということでお答えをしております。

あと、鳥栖駅の東西均等な市街化を目指してほしいということでございます。

駅西側と駅東側の町の性質の違いといいますか、特に、基里地区で一度説明したときに、東側には、工場とか、そういった商工団地しかないっていうようなこともありましたんで、そういったことであろうと思いますけれども、駅東側の公有地は、駅にも近いということで、人口創出といったようなことで、新たな人の流れを生み出すということで、駅西側と合わせて駅周辺市街地の一体的な活性化につなげたいということでお答えをいたしております。

あと、現駅舎の保存活用につきましては、現在の駅舎を、全く今のまんま現地に保存するという事は困難であろうということが市の基本的な考えでございます。

なぜかって言いますと、各アンケート調査で、駅前広場内の歩道が狭いであるとか、待合わせの空間が少ないといったようなことが寄せられております。

限られたスペースの中で、こうした課題を解消していくということも必要でございますので、現地の保存は困難であるということが考え方でございます。

こうしたことを踏まえて、現地保存以外の保存活用ということにつきましては、これから教育委員会のほうで検討を行いますということが市の基本的な考え方でございます。

36番、37番、38番、39番、41番は、もう現地保存が望ましいということですが、現地保存以外の保存活用について、今後検討を行うということでお答えをしております。

あと、40番も、今の位置に保存して活用していただきたいと、非常に強調してありましたので、こうしたお答えになっています。

現地でスペースを確保することは困難であるといったようなことをつけて、お答えいたしましたところでございます。

あと、鉄道高架でございます。

鉄道高架と、次の東口設置ということは、基本的には、将来的な鉄道高架をあきらめるなと。とりあえずは東口の整備でいいではないかというような御意見が主です。

まず、基本的な市の考え方といたしましては、基本構想のときに比較検討した実現性、それと上位計画との整合性、あと、まちづくりへの効果ということで、比較評価を行った結果、橋上駅、それと道路の単独立体交差がふさわしいということで、決めさせていただきました。

というのが、市の基本的な考え方でございます。

まず42番につきましては、鉄道高架が最優良ということですので、市の基本的な考え方でお答えとしたところではございます。

あと、43番につきましては、県営事業となった場合の市の県営事業負担額を見直すべきであるということでございますけれども、鉄道高架、特に連続立体交差につきましては、国の補助採択基準に合致しませんということと、費用便益比が1に満たないということで、とても県営事業としてのお願いはできないだろうということで、事業に取り組むことは困難であるということでお答えをいたしております。

あと、44番も、鉄道高架ということですので、市の考え方をお答えをいたしております。

あと、鉄道高架用地を売却するという事になっているが、鉄道高架の可能性を失うことは得策ではないということでございます。

市の基本的な考え方に合わせて、駅東側の公有地を活用して人口創出を図らせてくださいということでお答えをいたしております。

あと、46番は、新幹線開業等を踏まえて、列車などが減るのではないかということで、よりコンパクトな設計になるのではないかということの御意見ですが、最近、フリーゲージなのかフル規格なのかということもあっております。

いよいよ不透明になってきておりますが、基本的に、我々で決めることができない不確定な事柄でありますということで、検討はできませんということでお答えをいたしております。

あと、東口設置についても、市の基本的な考え方は鉄道高架と同様でございます。

で、47番の御意見につきましては、東口が必要であれば、駅内地下通路を延伸して、6番ホーム側に改札を新たに設置したほうがいいのではないかということでございます。

基本的には、橋上駅、あるいは東口設置、いずれのケースでも駅東側からの駅利用については、今と比べて便利になるということでございますが、駅利用者だけでなく、日常の移動ということも踏まえた、まちづくりへの効果という視点から比較検討を行った結果、橋上駅として整備したいということでお答えをしたところでございます。

あと、48番は、駅東に改札口をつくって、通勤時間とサッカー終了後だけ利用させればいいじゃないかという御意見でございますが、そうした利用時間に制限を設けた改札口の整備は考えていないということでお答えをいたしております。

あと、49番も東口をつくってくださいという単純な御意見でございますので、市の基本的な考え方を答へとしております。

あと、50番でございますけれども、これも東口設置の御意見ですが、当面はということが言われております。

今回、暫定的な施設の整備は前提としておりませんので、そうしたことをお答えにつけさせていただいております。

あと、51番でございますけれども、鳥栖駅構内の南側ではなくて、北側の地下道を延伸して東口をつくったらどうかということで、基本的には、橋上駅というものを選択したということでございますが、東口の地下道延伸を議論、検討する際には、駅の北側にはエレベーターがついておりませんので、駅の北側の地下通路を延伸するということは検討しておりませんので、対象外といたしておりましたということでお答えをしております。

次の12ページでございますけれども、費用と整備区間の軽減、虹の橋の混雑緩和という視点から、東口設置がいいんではないかということでございます。

利便性につきましては、1つ目のポチで答えておりますとおり、市の基本的な考え方をお答としております。

あと、費用、整備期間の軽減ということにつきましては、できる限り節減していくように努めてまいりますということでお答えをしております。

あと、虹の橋の混雑の解消につきましては、自由通路の幅員を広げるとということと、運用面での対応も含めて、混雑の緩和に配慮していきたいということでお答としております。

あと、53番につきましては、東口を設置することで、自動車で来ていた観客の一定数もJR利用に転換するのではないかと。

そうしたことで、周辺道路の混雑緩和にもつながるとということで、まず、東口を設置した上で、さらに時間をかけて、まちづくりを検討してほしいということでございます。

特にサッカーの試合のときの利用につきましては、駅東側の駅前広場の整備に当たっては、歩行者が車道を横断することがないようにというように整備をしたいということを考えております。

こうしたことも、公共交通への転換につながるというふうに期待しておりますので、そうしたことをお答えいたしました。

あと、54番につきましても、橋上駅ではなく東口の設置ということで、最終的には、鉄道高架の連続立体交差が必要だということで、まず、過渡的なステップとして、東口整備ということでございます。

ここにつきましても、暫定整備ということは考えておりませんということでお答えをいたしております。

あと、最後になりますけれども、その他ということで、55番につきましては、今のまちづくり検討委員会に、フレスポさんであるとか、サガン鳥栖の関係者が入っているのかと。

双方の経営にもかかわることなので、折り合いをつけるためにも、参加させたほうがいい

んではないかということですが、大型商業施設、あるいはサガン鳥栖の関係者の皆さんには、必要に応じて協議を行っておりますし、今後も行っていくということをお答えとしております。

あと、駅東側の駐車場の利用が少ないということで、新鳥栖駅並みの料金設定にして、利用促進を図りなさいということですが、この駅東側の駐車場は、市営の駐車場だと思っております。

これにつきましては、近隣の民間駐車場の民業圧迫にはつながってはいけないと思っておりますので、民間駐車場の料金に配慮しながら利用促進に努めていきますということをお答えとしております。

57 番でございます。

サッカー観戦したファンについて何を期待しているのかと。

回遊していただきたいということが、我々が期待しておることでございます。

そうしたことを踏まえて、魅力的な中心市街地の創出に取り組んで、地域の発展につなげていきたいということをお答えといたしております。

あと、駅東側の虹の橋のおりたところに飾ってある機関車の 268 号車でございますけれども、どっかほかのところに寄附したらどうかという御意見ですが、市の重要文化財でございますので、寄附などは考えられないということをお答えをいたしたところでございます。

長くなりましたが、以上、全てのパブリック・コメントの御意見と市のお答えでございます。

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した。

それでは、パブリック・コメント、並びに市の考え方について、何かお尋ね等ございますか。

尼寺省悟委員

どうせ私が聞くのは、「9 ページ」と呼ぶ者あり) そうです。

9 ページの中で、駅舎の現地保存については困難だと、その理由として、スペースがないと、駅前広場内に、現在の駅舎を保存するスペースを確保するのは困難だと、こういう形で書いておられて、私の一般質問に対してもこのとおりであるけれどもね。

そこで質問やけれども、今、橋上駅じゃなくて、2 階駅という構想案も出ていると。どっちかになると決まってないとも聞いたけれども。

私の理解では、橋上駅というのは、線路の上と。

2階駅というのは、そうじゃなくて、少なくとも今の、具体的に知らんけど、駅舎の上あたりと、そういうふうになったときに、スペースはどうなのかと。

だから、駅舎の現状保存について、スペースがないということであるなら、同様な形で、2階駅にした場合に、そのスペースがとれるのか。その辺やね。

だから、あなたはかつて、特にスペースの問題として、バスの駐車場、あるいはぐるっと回るのにスペースが足りないという話もされたけれども、2階駅にした場合は、その辺は確保されるわけ。

それをちょっと聞きたい。

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

今の現駅舎の一番ホーム寄りの壁よりも、今度新しく2階駅で整備するとしたら、もうちょっとホーム側に入ったような形で、位置を、今、議論されていますので、今の現駅舎ほど、ちょっと、駅前広場のほうには出っ張らないというふうですんで。

ただ、それでも、やはり2階駅でいくと、コインパーキングの台数がかなり減るとか、一般乗降の台数が、ちょっと少ないとかいう問題点はあるので、そういうところをちょっと踏まえながら、本当、橋上駅にするのか、2階駅にするのかを、ちょっと考えていかないといけないと思っております。

尼寺省悟委員

2階駅についても、かなり検討委員会の中で議論になったと聞いています。

特に利便性ということで、橋上駅に比べてみて、利便性が減るんじゃないのかと、一般質問でもあったけれどもね。

その辺については、まだ最終的にどうなるのかということについては、大体いつごろその辺は決まってくるわけ。

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

今、尼寺議員から言われたというのは、本当、まちづくり検討委員会では、我々は2階駅なんか検討してきていないと、非常に強い御意見をいただいております。

そうしたことも踏まえて、駅舎の基本設計、早く発注しないとイケませんので、その発注前には、橋上駅にするのか2階駅にするのか、JRさんと早々に決めたいと思っております。

尼寺省悟委員

最初の話に戻るけども、まだ今の時点でも、駅前広場のレイアウトっちゃうのは決まっていないんでしょ。

だから、どうしても、今、あなたは口頭で、口でどうのこうの言われて、2階駅にしたら、もっとこっちに寄るから大丈夫だと言われても、何かその辺がね、理解ができないというこ

とはちょっと言っておきたいんだけどね。

松隈清之委員長

答弁要りますか。

尼寺省悟委員

一言。

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

私も、本当、嘘を言っているわけではないんで、早々に、本当、決めさせていただいて、お示しできるように努力してまいります。

松隈清之委員長

そもそもこの特別委員会やりながら、ずっと思ってたんですけど、協議しようと思っても、なかなかできない。

それは、JRさんと協議があるからということで、実質的には、ほとんど突っ込んだ議論できてないんですよ。

これは、我々議会側だからなのか、執行部も含めて、要は、イニシアチブは基本的にはないってということですよ。

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

基本的に自由通路につきましては、もう市の持ち物ということですよ。

駅舎関係につきましては、基本的に市の費用負担というのは、かなり大きいんですけども、最終的には鉄道管理者の物ということで、やはり、正直我々がいろいろ言うのは難しい面もあったというのは事実ですよ。

松隈清之委員長

どんだけ方針だの何だの、細かなところは決めてはないですけど、やっても、結局、ぎりぎりまで、設計出す前にはお示しをっちゅうのは、それは当たり前の話であって、逆に、その段階まで、我々は何もわからんっていうのは、どうなんだろうな。

よその事例はよくわからんですけど、どの町も、そんなよくわからんまま進めていってるんだろうかと。

駅なんてね、それこそ50年なのか100年なのか知らんけれども、早々建てかえるものじゃないんで、その事例はないかもしれないけれども、要は駅舎の形がわからんから、要は駅前広場……（「ちょっと委員長、あんた、人の意見、委員さんの意見を先行させてくれんね」と呼ぶ者あり）

どういことですか。（「あんたの意見ばかり言うてさい」と呼ぶ者あり）

いやいや、だから、今、やりとりがあった中で、要は答えがなかなか出ないからでしょ。

(「まだ1人しか聞いとらんじゃんね」と呼ぶ者あり)

だから、その答えで、ずっとぎりぎりまで出てこないと言われるからね。そこを、立場として、どういうふうな立場でやらないかのかなど。

石丸健一企画政策部長

先ほど課長が申し上げたように、駅部分については、鉄道管理者との十分な協議が必要で、これまでも、特別委員会、それから検討委員会で、いろんな御意見等いただきました。

その御意見も踏まえて、鉄道管理者に強く要望したり、協議をしまいでしておりますので、そういう意見は、確実に先方と協議をする際に使わせていただくというのは、ちょっと言葉に語弊がありますけれども、そういう声は、私どもの声として反映をさせていくべく努力をしまいでしております。

ただ、具体的な絵づらが出ないという御指摘については、まことに努力不足で申しわけないと思っておりますけれども、できるだけ早くお示しできるように努力をしまいでりたいと思います。

古賀和仁委員

7ページのところでですけど、まちづくりの基本的な市の考え方ってということですが、ここで、西側は市街地の活性化、東側は拠点機能の導入ということで、基本的な考え方、示されているんですが。

この中で、いろいろあって、東側のほうは人口の創出と都市機能を導入ということで、それをもって、西側の活性化を図るというふうな、示されているんですけど、これ、人口創出ってというのは、マンションとか、そういうのを建てれば、当然、人口ふえると思うんですけど、この都市機能を導入といたら、具体的にどういうことを念頭に置かれて、こういうふうな説明をされているんですか。

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

何を導入という具体的なことというよりも、まず、検討委員会の中であったのは、まず、人口ふやす。

で、必然的に必要な都市機能が出てくるということの議論なんですよね。

都市機能といいますと、当然、商店街であるとか商業施設とかも都市機能なんですけれども、西側の商店街であるとか商業施設と競合するような導入は避けたほうがいいということでしたんで、商業施設以外になると思います。

古賀和仁委員

いわゆる民間の開発用地として、東側の公有地については、開発を図るとのことなんですけど、いわゆる、いろんなことがあると思うんですよね。

例えば、福祉関係の少しグレードの高いマンション建てるとか、医療が入ったり、そのほかのもろもろが入ったような施設を建てるとか。

あと、ビジネスの拠点として、何かの誘致を図るとか、そういうふうな考えを持ってされているのかどうか、この部分についてですね。

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

今、古賀議員がおっしゃったような、まさに、福祉であるとか医療を市の中心部とか駅があるところの利便性の高いところに持ってくるっていうのは、今、国も立地適正化計画とかで進められていることです、まさに。

私たちも、そういうことも必要だと思うんですけども、何とかビジネス系の活用っていうのもできないのかなということで、都市型居住区域ということで設定しておりました駅東側のスタジアムの駐車場の敷地であるとか、部分的に、ビジネス面と都市型の居住が混在するような方策も考えていきたいということで、基本計画の中の最後の18ページ、この鳥栖スタジアムの南側の、ちょっとピンク、この部分につきましては、そういったお仕事関係の機能も導入を目指していきたいと。

片一方、駅の自由通路のすぐ、一番近い、黄色で民間開発用地と書いているところについては、やはり通勤とか通学に利便性が高いと。

今後の高齢化社会とかも踏まえて、駅に近いところは、やっぱ居住型の土地利用に誘導していきたいなということで、こういう設定をしたところでございます。

古賀和仁委員

確かに、そういうやり方あると思うんですが、実際にここのところ、サッカーでほとんど駐車場になっとるんですよ。

利便性、サッカー場についても考えるという、最初、サッカー場の駐車場についても、今後、考えて、この開発をやるというみたいなのをつけ加えたということなんですけど、これは、事実上それができないと、開発できないんじゃないかというふうな感じ持ってるんですけども、早急に、これ、サッカー場の駐車場については対応しないと、ここを外してしまったら、サッカーで、今、とまっているのは、ほとんど、どこにあふれるかって、当然、車で来る人もありますから、この辺はどういうふうに、今後対応されるのか。

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

今、古賀議員さん御心配なされたことを、我々も、本当、地元説明会であるとか電話でとか、結構やっぱりいただきました。

ただ、先ほどもパブコメの回答のところでも申し上げましたけれども、立体駐車場の整備というのは、非常にやっぱ困難と思います。

今回、恐らく単純に 500 台程度、駐車場減るんですけど、じゃあ 500 台分丸々、立体駐車場整備したら、もう少なくとも 7 億 5,000 万円。多ければ、10 億円超えるかもしれないですよ。

じゃあ 500 台分の立体駐車場を整備したからといって、サガン鳥栖、サッカーの試合がないとき、どんだけの稼働率があるか。

もう本当、ちょっとそういった面から見ると、非常に非効率的ということも考えました。基本的には、やっぱり JR が近いということで、まず、公共交通の利用をお願いしますと。ただ、それでも車で来られる観客の方に対する物理的な対応も、やっぱり必要だろうということで、石丸部長にもお願いしているんですけど、庁舎建設のとき、そういった配慮もしてもらおうとか、あともうちょっと市の、その、今、あいてるグラウンドも、全部の試合に開放しているわけじゃないんですよ。

あと、スポーツ振興課とかサガン鳥栖にも、ちょっと言ってるのは、市役所のこういったパーク・アンド・ライドも、何かシャトルバスとか、努力してもらえんすかということも、ちょっと投げかけたりしています。

そういったことを、まず取り組んでじゃないと、民間に売り出すとか、売却してしまうというのは、やっぱ無理だと思ってますんで、まずそういう対応ができてから、こういった民間の活用っちゃうのは、やっぱ考えざるを得ないのかなというふうに思っております。

松隈清之委員長

ほかにありますか。

飛松妙子委員

御説明ありがとうございます。

先ほど、地元の方々への説明会をされたってことでしたので、その御意見、御要望、また、このパブリック・コメントと絡めて何か違う部分がありましたら、教えていただき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

前回の特別委員会するとき、やっぱり古賀議員から、きちんと地元説明会、やってくれということをお指摘いただきましたので、我々も、本鳥栖町、基里のまちづくり推進協議会、それとあと、フレスポさんで出前講座があつているところでも、ちょっと説明をさせていただくということをおさせていただいております。

あと、今回の基本計画で、五間道路を通行止めというか、ちょっと道路をとめるんで、関連地区として、若葉地区、田代地区の区長会にも、ちょっとお邪魔させていただいて、あと、鳥栖地区、鳥栖北地区も駅周辺ということで御説明、行きました。

あと、これ、我々からじゃなかったんですけども、本通の商店街の組合さんの方から説明を聞かせてくれということ、ありがたいことをいただきましたので、行かせていただいております。

意外と多かったのが、総論的に感じたのが、駅舎であるとか自由通路に対する御意見ってあんまりないんですよ、地元の説明会とかでは。

それよりも、やっぱり自分が住んでいらっしゃる所の道路がどうなるんだとかいうこと。

基里地区では、古賀議員の前じゃ言いにくいんですけど、スタジアムの駐車場が減ったら自分たちが車で行けんじゃないかとか、あれっというような御意見もちょっといただいたりとか、どっちかっちゅうと、駅舎とか自由通路っちゅうよりも、やっぱり道路の心配。

本鳥栖でも基里地区でも、やっぱり飯田蔵上線、高橋の横にある都市計画道路、その話が出ましたね。

やっぱり本鳥栖町が、今回、道路整備で一番影響があるんで、渋滞しないようにと、フレスポさんの東側の鳥栖停車場曾根崎線、それと、結婚式場からフレスポさんの東出入口口に行く市道沿い。

そうしたところの歩道であるとか、十分な道路幅員、あと、右折レーン、左折レーン、そういうもののきちんと整備はしっかり頼むよ、ということは御意見としていただいております。

飛松妙子委員

ありがとうございます。

鳥栖駅前道路を、例えば、一方通行にしてほしいとか、そういう話とかは出てなかったでしょうか。（「どの道路」と呼ぶ者あり）（発言する者あり）（「鳥栖駅前、本通の」と呼ぶ者あり）（「これですよね、商店街」と呼ぶ者あり）（「商店街通りです」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

本通商店街沿いの道路を一方通行というのは出ませんでした。

今回、道路を、駅前広場とるために切る、いわゆる五間道路、県道鳥栖田代線、結婚式場の前からずっと桜町のほうから来る道。これをとめることに対して、久留米方面とかに一方通行で通せないのかという御意見はあったんですけど、それ、すいませんと、これ、今回、駅前広場を面積確保するためですと。

歩行者と自動車を交錯しないようにしたいということで御説明はさせていただいておりますが、本通筋の一方通行はなかったです。

飛松妙子委員

ありがとうございました。

あともう一つ、ユニバーサルデザインっていうことで、エスカレーターの話が出たんですけども、例えば、そのエスカレーターに車椅子ごと乗れるような、そういうエスカレーターもあるとお聞きしたので、そういうことは考えていらっしやらなかったかもしれませんが、そういうことを考えていただけるかどうか、ちょっとお伺いできればと思うんですけど。

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、これ、私の勉強不足で、車椅子を乗せれるエスカレーターっていうのは、ちょっとわからなかったんで。

ただ、つい先々週ぐらい、たしかエスカレーターに車椅子を乗せられて、ちょっと転げ落ちられてつちゅう事故もあったんで、もうちょっとエスカレーターで車椅子は考えられないなと思っていたんですけど、基本的にはエレベーターで行けるとは思うんですけども、そういう便利なエスカレーターがあれば、ちょっと勉強をさせていただき……、何か今のエスカレーターでも、やれないことはないマニュアルがあったらしいんですよ。

でも、それでちょっと行かれてて、落ちられたということなんで、やっぱりエスカレーターで、あれは危ないのかなと、ちょっと思っていましたけど、ちょっと勉強させてください。すいません。

古賀和仁委員

エスカレーターの話が出たんで、駅舎の中に入って、それからホームにおりる階段、エスカレーター、エレベーターのところで、ユニバーサルデザインでなるべくやっていくという、これについては、基本的に設置するというふうな考えでいいんですけど、どうなんですかね。

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

エレベーターは基本的に設置をします。

鳥栖駅規模の利用者数の駅は、ユニバーサルデザインの対応として、エレベーターをつけないといけないようになっています。エレベーターは絶対つけるんです。

ただ、エスカレーターの設置について、このホームの一番端っこと、階段とか、そういった構造物の、この離隔幅、要は、ここに列車待ちの方は立たれると思うんですよ。

その幅員が狭くなるとだめになるという場合があるんで、JRさんと、その辺は階段の規模とか、いろいろ協議しないと、今、ちょっとすいません、はっきりつけます、つけませんっていうのが、お答えできなくて申しわけございません。

古賀和仁委員

要望なんですけれども、エレベーターだけじゃ乗り降り対応できない部分、かなりラッシュ時とかありますし、やっぱりエスカレーターつけないと、階段を、今から高齢化社会も迎えますし、当然、対応は、やっぱり丁寧にやっていくべきじゃないかと思っておりますので、

ぜひ、つけるということは、ある程度前提に、やっぱりやるべきだと私は思っています。（「だめやろ」と呼ぶ者あり）

いや、私が、いやいや。

やはりホームを見ると、なかなか階段じゃ、かなり厳しいところもあるし、エレベーターだけじゃなかなか、ほとんど対応できない部分もありますんで、ぜひ十分に踏まえた上で、JRさんとも協議していただきたいと思います。

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

努力します。

西依義規委員

パブリック・コメントを受けて、あえてスタジアム駐車場の減少にも配慮するという文章を入れられたってということは、先ほども、まだ課題があるんだろうと思いますけど、実際に何かそういうアイデアあるんですかね。

ここに書いてある臨時駐車場の開設や民間パーキングシェアリング活用って。

じゃあ実際、あの辺で民間とかで駐車場が何台ぐらいあって、それが何台ぐらい実際あきがあるとか、活用可能なのかとか、実際、そこが500台減らして300ぐらいはいけるよとか。

そういうのが、実際、数字出ないといけないんですけど、その辺はどうなんですか。今後、調べていくとか。

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

基本的に、そっちのパーキングシェアのほうは、オプションと思っています。

基本的には、市有地であるとか、市が、やっぱり責任持って開放できるような臨時駐車場をどうにか確保していくと。

そういった中で、多分、今、私、ちょっと思っているのは、可能性が一番高いのは、庁舎の整備に伴う敷地の確保であるとか、駐車場として整備しなくても、ドクターヘリが来るような広場であるとかの、もし広場ができれば、そこも開放できるんじゃないかなと。

あと、機能的に、ちょっとパーク・アンド・ライド、機能的に効果を発現するには、やっぱりシャトルバスとか要ると思うんですよね、最終的に。

そうしたら、そういうパーク・アンド・ライドの駐車場、あちこちにばらばらなもの、逆に非効率なんで、そういったところを、まず、ある程度の駐車台数があるようなものを確保するのは、先じゃないかなと思っています。

あと、パーキングシェアについても、数は少ないんですけども、一遍フレスポさんが試行されているんですよ。そのときが、確か50台ぐらい。（発言する者あり）

70台ぐらい。いや、結構埋まってたらしいんですよ。

ただ、なれない人が、頼んでいない人が勝手にとめたりとか、いろいろトラブルあって、ちょっと今、もう一遍、試行錯誤、フレスポさんもされているみたいなんですよ。

意外とそうやってインターネットを通して、そうしたサービスであるとか、駐車場を探していらっしゃる方も多いで、パーキングシェアをやっている会社の人も、自分たちで説明とかしてもいいよということも言ってらっしゃるんですよ。

だけん、商工センターの中でも、軒先とかで、ちょっと駐車場を、土曜、日曜あいているよっちゅうようなところは、5台ずつでも、10件集まったら50台なんで、そういったところで、ちょっと数の積み重ねも必要かなと思ってます。

西依義規委員

あと、中央公園のフェンスを外すっていうのがあるじゃないですか。

これ、よう考えたら、今でも、フレスポさんの駐車場がいっぱいなのに、公園利用者も駐車場を結局とめることになりますよね。そこ、フェンスがなくなると。

もちろん買い物というセットがあるんでしょうけど、結局フレスポさん側からの要望、例えば、市としても、あと100台は中央公園のところにつくってくれよと。

ただでさえ、サガン鳥栖さん、いろいろ観戦で、迷惑っていうか、なってるんで、中央公園は中央公園、いやいや一切扱えませんが、フェンスだけのけますっていったら、もう鳥栖市の有利っていうか、フレスポさんの何かメリットがあるのかなと思うんですけど、その辺は考えてますかね。

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

フレスポさんも、確かにサッカーの試合のときとか、今度の8月5日とか最悪なんですよね。久留米の花火大会と丸かぶりで、恐らく大混雑すると思うんですけど、恐らくサッカーの試合と中央公園の利用者の駐車場が、利用時間がかぶるということは、ほぼ少ないのかなと。

逆に言うとして言うと、ちょっと語弊ありますが、フレスポさんのほうが、中央公園のフェンスの撤去であるとか一体化は積極的なんですよ。

やっぱ中央公園で、たまに商店街とか、ほかの団体と一緒に催しものしたら、繁盛するらしいんですよ。

だから、そういった、やっぱ取り組みを今後も広げたいというのはフレスポさんも、本当、気持ちとして持っていていただきますんで、西依議員の心配も心配、御心配なんですけど、あまり不安は感じてないです。

西依義規委員

公園だったら、鳥栖ぐらいの、まだ車利用が多いんで、必ず公園には駐車場がありますよ

ね、どこでも。

ここ、ないですよ。

それをどこにとめるっかちゅうたら、みんなフレスポさんにとめるっかちゅうことですよ。

だから、いっばいつくれとは言わんで、公園として本当に整備して、そういうのも、池があんだけ広く必要かどうかわかんないですけど、何かそういうのも、多少は、お互いがウイン・ウインの関係を、少しは市としても、何かやったほうがいいんじゃないかなとは思っています。

意見です。

松隈清之委員長

ほかにありませんか。

内川隆則委員

駅構内へのタクシーの1社乗り入れね、これは、私自身はもう30年も40年も前から、何回か相談がありました。しかし、どこかの時点で、何回となく握りつぶされました。

構内権っていうのがあるかもしれないが、何かそういうふうなことで、非常にすっきりしないような状態で、今までも来ましたが、ただ、佐賀駅の高架のときが、1社乗り入れであったのが、今、ああいう高架になって広場が広がったために、全社乗り入れ可能になったわけでありますので、その辺、パブリック・コメントでも、何か意見があったかどうか。

なかったとしても、この際、その辺は、ぜひ考えていただきたいというふうに思いますが、いかがでしょうか。

松隈清之委員長

これは、どこが答えられるところになるんですかね。

基本的に、今のところの敷地は、JRさんの敷地になっているんですかね。（「ちょっと待って。ちょっと当局に聞かせて」と呼ぶ者あり）

いやいや、ここが答えられる内容かどうかわかんないんで。（「いやいや、そこまで聞いてから」と呼ぶ者あり）

じゃあちょっと答えられる範囲で。

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

1社乗り入れっていうのは、1つの会社だけっかちゅうことですかね。

松隈清之委員長

タクシー会社がついていうことですかね。（「日本語はそういうこっちゃんもん」と呼ぶ者あり）（発言する者あり）

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

いや、今、実は2社入ってらっしゃるんですね、たしか。

で、構内権っていう、今、内川議員の御指摘あったんですけど、あそこ、乗り入れるためには、やはりJRさんからも、タクシー会社さんに、いろいろ決め事を申し渡されてるみたいなんですよね。

その言うことを聞いてくれる会社に入ってもらっているというのがあるんで、ちょっと我々も、なかなかどこまで、本当、意見できるのかがわからないというのが本音です。

内川隆則委員

そこんところよね。私が握りつぶされた、握りつぶされたっていうのは、わからないわけよ。

だから、そこを聞いていただきたいと思うわけ。

いわゆる、JRの構内といえども、こうして駅舎の話をしているように、半分公共施設よね、半分は。

だから、そこにおいて、そういうふうなことが言われないうふうなことならば、果たして、どこまで公共施設なのかというふうなことは、わからなくなってしまうわけよ。

だから、どこで聞いて、どこで答えて、どういうふうな仕組みになっているかということを知ってほしいと思うわけ。

だから、その辺を、できるだけそういう可能性ができるように、求めていけるようにしていただきたいというふうに思います。

松隈清之委員長

今の御意見なんで、今度、駐車場自体は、市の敷地になる部分がありますよね。多分、駅前広場の部分の敷地は市が買うわけでしょう、結果的には。そのときには市の敷地になるんですね、駐車場は。

そしたら、今の内川委員の言われるような構内っていうのと、市の持ち物っていうのでは、市の持ち物としてのほうが強くなるわけではないんですか。

今はJRさんの敷地だから、こっちからいろいろ言えんかもしれんけど、市の駐車場になったら、それは市が言えるんでしょう。

違うんですかね。

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

今後、いろいろ協定ごととか出てくると思うんですよね。

駅前広場にしても、六一協定、あるんですよね。

そういったところでどういうことが出てくるかですよね。

松隈清之委員長

ほら、よそ様の敷地だから、公共性があるといっても公共施設じゃないじゃないですか。

だから、よその敷地だから、それはJRさんが基本的には裁量持ってある、今のところはね、あるんだろうけれども、市が敷地として、駅前広場っていう施設を、市の公共物として所有する以上は、市のほうが裁量権持つんだよね。

その確認だけです。

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

ちなみに、弥生が丘駅は協定広場じゃないんですよ。たしかタクシーの出入りは自由なんですよ。

多分、協定広場になると、ある程度JRさんの条件がつく可能性があるんじゃないかなっちゅう、ちょっとまだやってないんで、わからないんですけど。

内川隆則委員

委員長は、私の質問を先取りしてから質問されるけん、ほんに私がやりとりしにくいんですけれども、私の質問を、しっかりと求めてもらいたいというふうに思います。

例えば、田代駅は厳密に言うと構内よね、鉄道構内の敷地よね。

別な話すると、競馬場は競馬場の敷地内よね。で、1社乗り入れよね。

そういうところもあってね、何が何だかさっぱりわからんたい、俺には。

だから、何がどういうふうになっとなるのかということ、きちんと求めてもらって、どこがどういうふうな隘路になっているのかということ、隘路を探して、その隘路をどういうふうに解決したらいいのかということ、ぜひお願いしたいというふうに思います。

よろしいでしょうか。

石丸健一企画政策部長

先ほど課長が申し上げたように、駅前広場だけじゃなくて、全体の、今から事業するに当たって、JRさんと、いろんな協定をしていくことになると思います。

駅前広場の取り扱いについても協議をさせていただくようになってまいりますので、まず、今おっしゃったような事例について、調査をして、そして、皆さんが使いやすいような形になるよう努力をしてみたいと思います。

松隈清之委員長

ほかありませんか。

〔発言する者なし〕

よろしいですかね。

それでは、パブリック・コメント等に関する御意見についてなければ、もう我々の改選期

が近づいております、今からこれを進めていく時間的な余裕が、恐らくもうないと思います。

9月定例会が我々の任期中、最後の定例会になりますので、9月定例会で一定の報告をして終わりという形にしなければならないと思いますので、今日までの議論、当然、結論として出るわけではありませんが、まだ続いておりますので、任期までの間のっていうことで、9月の定例会におきまして、今日までの我々のやってきた協議内容について、御報告をしなければならないと思っております。

その報告する内容について、一度お集まりをいただいて御確認をしていただかなくてはならないかなとは思っておりますが、どんなしましょう。

9月定例会前のあたりのどっかで、その内容について、皆様で御確認をいただく日にちをとらせていただいてよろしいですかね。

なるだけ集まる機会があるところで、そのときは、もう執行部、特に呼ぶ必要ないと思いますので、そこ20分ぐらい、お時間いただいて確認ができればと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

それでは、また、日程につきましては、後日御案内させていただきますが、集まりがあるところで、お時間をなるべく取るようにいたしますので、よろしく願いをいたします。

報告につきましては、正副委員長のほうで、取りまとめさせていただきますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

それでは報告につきましては、正副委員長のほうで取りまとめさせていただきます。

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

すいません、最後ですけれども、もう一つ資料を、参考なんですけれどもつけております。このA3の縦でとじている分です。

これは、御意見をいただいたものを、そのまんま、恐らく誤字とか脱字じゃないかなというのもあったんですけれども、もう一切変えず、そのまんまの文章にしたものです。

これ、1件、1つというのが1人の方からということで、ごらんいただければなと思います。

パブリック・コメントのホームページ公開とあわせて、これも載せております。

よろしく申し上げます。

石丸健一企画政策部長

お手元にお配りしております文書につきましては、この後、全議員さんに配付をすること

としております。

今後は、外部の検討委員会、それからこの特別委員会などでの、これまでの議論を踏まえまして、設計をしっかりと行いまして、着実な事業推進を図ってまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしく願ひいたします。

松隈清之委員長

委員さんから何かございますでしょうか。

[発言する者なし]

oo

松隈清之委員長

なければ、以上をもちまして、第12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2時37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

