

# 鳥栖駅周辺整備調査研究 特別委員会記録

平成28年2月4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	2月4日(木)	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条による説明員氏名

企画政策部長 園木 一博  
まちづくり推進課長 藤川 博一  
まちづくり推進課長補佐 実本 和彦  
まちづくり推進課主査 杉本 修吉  
まちづくり推進課主査 斉藤 了介

## 4 議会事務局職員氏名

議事調査係主査 武田 隆洋

## 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





ういう事業計画をされておられるのか、そのあたりを聞かないことには、じゃあそれでは足りないという意見が出るのか、あるいは事業的にこういうのが必要じゃないかとか、いろいろな御意見が出てきたときにはまたこの委員会の中で、執行部以外に研究が必要であれば、そういう時間も設けたいと思いますし、それをするとしても、まずどういった形で今後進めていかれるのかっていう考え方は、一応お聞きをしておかないと委員会としても議論がしづらかなというところもありますので、まずは今回、構想で示されている分について、今後どういった取り組みをされていかれるのかっていうところを、お考えをお聞きしたいと。

ですから、今私が説明した内容につきましては、きょう全て、もちろん終わらないです。執行部としても、まだ確定してないことも当然あるかと思しますので、あくまで現時点のお考えと、あと、逆に決まってることはこちらでもう議論する余地がなくなってしまいますんで、その前の段階で、こういうふうを考えているというところから、議会として必要な提言なり、御意見なりっていうのがあれば言っていただくということになろうかと思します。

よろしいでしょうか。

〔「いいですよ」と呼ぶ者あり〕

ほかに、委員のほうから何かございますでしょうか。

なければ、まず、この基本構想の部分について御説明をいただいて、それについて質疑があれば、それで進めさせていただきたいと思します。

それでは、ちょっと長くなりましたけれども、部長のほうからまず御挨拶いただいて、御説明いきましようか。お願いします。

#### **園木一博企画政策部長**

改めまして、皆さんこんにちは。

本日は特別委員会、先般2月1日になりますけれども、検討委員会のほうに素案という形でお示しをいただきまして、御議論を賜ったところでございます。

それで、御議論いただいた御意見等も含めまして、正式に案として取りまとめをさせていただいたものが、本日資料として配付をさせていただく分でございます。実はこの案につきましては、2月12日からパブリック・コメントをかけさせていただきたいと考えておりました、その関係で8日に議員の皆様にはこの案について、概要の御説明をさせていただく御時間を頂戴しているような状況でございます。

本日、先ほど委員長のほうからお話がありましたけれども、9ページまではこれまでの議論、課題等を含めて構想の中にまとめ込んだものでございまして、10ページ以降については、今回土地利用のゾーニング等も含めて構想案としてまとめたものでございますので、担当課長のほうから、中身については御説明をただいまよりさせていただきますので、よろしくお



願いをいたしたいと思います。

ありがとうございます。

### **藤川博一まちづくり推進課長**

それでは、委員長からも御指導いただきましたように10ページのほうからの御説明となりますので、ページをおめくりください。

鳥栖駅周辺地区のまちづくり基本構想といったようなことで、まず1番として、まちづくりの基本理念でございます。先ほど部長が申し上げましたとおり、この前段までの諸課題を検討委員会で議論していただきまして、そうしたところから導き出したものを基本構想として取りまとめたというような過程になっております。

それで、まちづくりの基本理念につきましてでございますが、「東西をつないで、はじまる新次元」、サブタイトルで「～みんなで創る 新しい鳥栖～」といったようなことでお示しをいたしております。

ページの左側になりますが、上からポツ点をつけておりますが、5つ目まではこれまでの現状ですね、鉄道で分断されてきたであるとか、これまでの区画整理であったり、サンメッセ、あとサッカー場、こういったところが出てきたということから、こういったものを生かすための東西交流というものは、ちょっと限定的になっているという現状をお示ししております。

それで、下の3つが今回基本構想の素地となるものでございますが、まず、鳥栖駅周辺地区における東西市街地の分断を解消するため、橋上駅と道路単独立体交差の整備を行うといったようなことと、駅東側の、これまで鉄道高架用地として開発公社で所有していた土地について、新たな高度利用のやり方を模索していきたいと。そこには人口が張りつく場所、そういったようなことを目指しまして、新たな人の流れを生み出していきたいということを考えております。

その下の段につきましては、東側に新しく居住していただく方、こういった方々は、駅東側の地域活性化を牽引していただくと。

また、駅西側の市民の暮らしにも影響を与えるといったようなことで、商店街とか大型商業施設でございます、こういったところとの人の流れが自然とできてくればいいなという考えを持っております。

それで、一番最後になりますが、鳥栖駅周辺地区は、基本的に鳥栖駅を中心として交流していただきたいといったようなことで、あらゆる世代の地域の住民さん、また新しく鳥栖に来ていただく住民の方、または観光客、サッカーの来場者等、こういったところを交流の場所としていながら、にぎわいと活力にあふれた新たなステージの扉を開くというようなこ

とでまとめております。

それで、次の11ページでございますけれども、先ほど申し上げました基本理念といったようなことを実現していくためにどういった事を考えていくかということで取りまとめをしております。まちづくりの基本方針といったようなことで、その表題の下に書いておりますが、鳥栖駅周辺地区における課題の整理をまず行いましたと。それを踏まえて、当該地区の特徴を生かした今後のまちづくりの基本方針をまとめたというようなことでございます。

ページの左側に書いておりますが、鳥栖駅周辺地区のまちづくりの課題、4つ挙げておりますけれども、これはもう、これまで検討委員会、またはこの特別委員会でも御説明してきたことでございます。

まず、課題の1つ目として、鳥栖駅周辺市街地の一体的な活性化。

細かいところ言えば、駅前商店街の活性化、東西市街地の連続性、鳥栖駅周辺地区の土地活用といったようなことです。

課題の2つ目といたしまして、東西市街地の分断解消。

1つ目として、歩行者の東西移動、駅東側からの駅へのアクセス。

2点目として、サガン鳥栖の試合時の安全確保。

3番目といたしまして、道路ネットワークの改善。

それで、次の課題の3つ目でございますが、鳥栖駅前広場の交通結節機能の向上といったようなことで、1つ目が、鉄道とバスの交通結節機能を改善していくと。

2つ目が、待合、また歩行空間の確保、ゆとりの確保といったようなことでございます。

それと、3番目でございますが、一般乗降場と駐車場の混雑解消といったようなことで、駅前広場の不安を解消していきたいということです。

それで、課題の4つ目でございますが、駅周辺地区の地域資源の活用といったようなことで、駅周辺の景観を活用していくことと、イベント等での駅前広場の活用、と3点目が、駅東側のスポーツ、文化施設の集客力をもっと活用していくことといったようなことを課題として集約をしております。

それで、これに対する対応策といたしまして、右側にまちづくりの基本方針としてまとめております。

大項目で言うと、駅の魅力化、それと駅東西市街地の活性化、それと東西連携といったようなことで分けをしておりまして、基本方針の1でございますが、「鳥栖市の玄関口・鳥栖駅の整備」といったようなことで、先日御報告いたしましたとおり橋上駅として鳥栖駅を…

**松隈清之委員長**

暫時休憩します。

午後 1 時22分休憩



午後 1 時22分開議

### 松隈清之委員長

再開いたします。

### 藤川博一まちづくり推進課長

基本方針の一つ目が、「鳥栖市の玄関口・鳥栖駅の整備」でございます。

先日から御報告いたしておりましたとおり、鳥栖駅を橋上駅ということで整備して生まれかわらせるといったようなことでございます。

それと、2点目といたしまして、これまでの東西分断を解消しといったようなことで、物理的、心理的な負担を軽減するといったようなことで、バリアフリーを意識した自由通路の整備を掲げております。

それと、公共交通利用者の利便性に配慮したユニバーサルデザインの導入、それと東西駅前広場の機能向上を目指すといったようなことで、高齢化に伴う——交通結節機能ともかかわり合いがありますが、そういった点を掲げております。

それで、基本方針の2つ目でございますが、「鳥栖駅西側中心市街地の活性化」といったようなことでございますが、これにつきましては、新しく整備をした鳥栖駅を起点としまして、駅の西側の商業エリア、こういったところへの人の流れを高めていきたいといったようなことで、こういった取り組みをやるべきだということを書いております。

2点目ですが、そういった回遊性を高めると、人の流れをつくるといったようなことで、大型商業施設と商店街の間に存在している中央公園、ここをもっと明るく、安全な憩いの空間というようなことで整備をし直すといったようなことで、回遊性の強化を図っていくことも考えられるのではないかということをお示ししております。

3点目でございますが、駅につながるシンボルロードとしてふさわしい沿道景観といったようなことで、ここは駅の中でも歩行空間が、ゆとりがないということがございましたが、こういったところの歩行空間、そういったところの景観にも配慮しながら、もっとゆとりを持たせたものとしていければというようなことをここに書いております。

それと、基本方針の3つ目でございますが、「鳥栖駅東側への拠点機能の導入」といったようなことでございます。

いろいろ書いておりますが、基本的には、基本理念でも申し上げましたとおり駅東側の鉄道高架用地、そういったようなところは駅のすぐ直近であるといったようなこと、そういった利便性を考慮して住宅地、イメージで言えばマンションといったようなものが多く立地するようなどころにしていきたいということを考えております。

それと、2点目でございますが、鳥栖駅周辺ににぎわい創出効果や駅前商店街の波及効果の高い都市機能といったようなことで書いておりますが、住居だけの施設では夢がないといったようなことで、必然性として求められるような機能、施設、そういったものも考えて誘導をしていきたいというようなことをお示ししております。

基本方針の4つ目でございますが、「安全・安心・快適な回遊ネットワークの形成」といったようなことでございます。

商店街への人の流れ、こういったようなところも含めた、もっと歩行者に注視した歩行者回遊ネットワークといったものを形成していきたいというふうに考えております。

また、2点目の分につきましては、景観といったようなものも意識をしておりますが、デザインを統一した視認性の高い標識案内版といったようなこと、またこれは検討委員会の中で御指摘もあったんですが、歩道の舗装のやり方、そういったもの一つでも歩行者というものが自然に流れていくといったようなこともいただいておりますので、そういった取り組みも考えていきたいというふうに思っております。

それと、鉄道で分断された幹線道路等の道路ネットワークの形成及び駅へのアクセス道路の安全性、快適性の向上といったようなことで、道路について、久留米甘木線と飯田蔵上線、酒井西宿町線を初めとした都市計画道路の見直しといったようなものを平成28年度、平成29年度でやっていくということを御報告してまいりましたが、市全体の状況っていったようなものの改善が道路ネットワークの形成ということで、今回の駅周辺整備にかかわるものとして駅西側の交差点改良などが駅へのアクセス道路の安全性、快適性の向上といったようなものを念頭に置いて、このようにお示しをしたところでございます。

次の12ページになりますけれども、こういった課題等、基本方針のまちづくりの基本方針をゾーニングということでお示しすると、こういった構想図になるんだろうといったようなことでお示しをしております。

まず、駅の西側からでございますが、「中心商業交流エリア」と。ここは、主としては、大型商業施設と商店街、ここの間に介在している中央公園を回遊のパーツとして取り込んでいくと。当然、既存の駅前の道路、こういったところは商店街の行き交う場として、このエリ

アを中心商業交流エリアといったようなことで考えております。

この中で書いておりますとおり、県が事業主体とはなりませんけれども電線の地中化等も、県との協議、御協力をいただきながら進めていくことを考えていきたいと思っております。

あと、その周辺地区につきましては、「まちなか商業・居住エリア」といったようなことで中心商業交流エリアに、生活に大切な機能が集約されていると思いますが、そこに近接したところは利便性の高い居住空間といったようなことで、今後もこれまでどおりの考え方を踏襲していくというふうに思っております。

それと、「賑わい結節エリア」、青っぽいところになりますけれども、ここはもう本当、鉄道施設、それと駅周辺の都市施設といったようなものが集積される部分になるだろうと思っております。ここはもう、橋上駅、自由通路、または東西駅広場の整備と。

それと、駅前空間のゆとりといったようなことで、人を主役とした歩行者の流れ、たまり、ゆとりということでございます。

それと、自動車動線をきっちり分離するといったようなことです。

それと、鉄道、バスの公共交通結節機能を強化する。

それと、使い勝手のよい駐車場を整備していく必要があるだろうというゾーニングとしております。

それと、緑色の部分につきましては、もうほぼ既存の施設が立地している部分でございます。スタジアム、それとサンメッセがあるといったようなことで、こういったものをさらに活用していく必要があるゾーンとして、「スポーツ・文化交流エリア」としております。

それと右側の、ちょっと黄土色、黄色っぽいところですが、これも、「都市型居住エリア」といったようなことで、これが基本理念以来言っておりますような、人口を集積していきたい、利便性の高い土地、土地といいますか区域になりますので、こういったところには、都市型ライフスタイルを実現できるような居住エリアを形成していきたいということと、多様な都市機能の導入も検討していきたいということとです。

それと、ここに居住していただく方々はもうファミリー世代、高齢者を問わずといったようなところで、良質な中高層住宅といったようなことで、マンションの立地を促して高度利用をしていける土地ではないかというふうに考えております。

また、駅の近傍には、駅の西側の商業関係と競合が出ないような生活支援サービスの機能を誘導していくことも、生活の利便性といったようなことで大切なことだろうといったようなことで考えております。この辺が都市型居住エリアとしての駅東側の位置づけといったようなことで考えております。

以上、簡単でございますが基本構想部分の御説明でございます。よろしくお願いいたします。

す。

### **松隈清之委員長**

ただいま御説明をいただきました。

委員から御質問等がございますか。

### **尼寺省悟委員**

今、いろいろ説明いただいたんですが、たしか今までは、駅舎の橋上駅化と、あるいは計画道路の問題、それから……、済みません、跡地ね。高架跡地を使った整備というふうなことで、駅西についてはそれほど具体的になかったような気がするんですね。

それで、あるのは駅前広場の整備、それにつながる道路の整備っていうことだけであって、駅西についてはそれほど、何か話はなかったと思うんやけども、今の話聞いてみると中央公園の整備、あるいは駅につながるシンボルロードにふさわしい沿道景観の形成とか、ね。

私はいいと思うんやけども、どこまで踏み込んで駅西の整備といったものを考えているのか、ちょっとその辺いいますか。

### **松隈清之委員長**

ちょっと、その前に、先ほど私のほうが、今後の進め方っていうのありましたように、今、尼寺委員からも御質問ありましたけど、この12ページ、それぞれエリアごとに書いてあるんですね。何を形成するとか、整備するとか。

これちょっと文言なんですけど、具体的にこういう事業を計画しているっていうのをそれぞれエリアごとに、ここはこういう機能、例えばその電線類地中化っていうのは、地中化の事業を今やりたいなど。

やると決まったわけではないのかもしれませんが、そういうのを計画してますというところをそれぞれエリアごとに、事業としてこういう事業をやる予定にしていますというのを御説明いただけますか。

### **藤川博一まちづくり推進課長**

基本的に、計画と言われたら多分、非常に答えづらいんですけども、基本計画から基本設計と移っていければ、どういった事業ですと明確にお答えができると思います。

今の場合、希望というのはちょっと余りにも横着かもわかりませんが、こういった事業が行えればといったようなことで、構想をつくったという前提でお話を差し上げたいと思っております。

まず、中心商業交流エリアにつきましては、もう委員長からもいただいたように、駅前の本通りの景観性と視認性といったようなことで、やはり電線類はなくすというか、地下に埋めたほうがいいんじゃないかと。

これは、鳥栖駅が橋上駅になるというようなことで、眺め、景観的にやはり電線というのは非常に何か、阻害していますねということがございました。

それと、中央公園なんですけれども、今の虹の橋から見てもあそこに公園があるとはとても思えない。じゃあ上空から見て、整備したからといって見えるかどうかは別としてですね。

それで、いざ商店街に行っても、なかなか今間口も狭い、で、鳥栖市民の方であればここに公園があるねっっちゃうのはうろ覚えでわかると思うけれども、よそから来られた方々には非常にわかりづらいね、といったようなこともございまして、こういった中央公園といったようなものを大型商業施設と商店街の間、ここをもっと開けた空間にしたほうがいいんじゃないかといったようなことを考えております。

それで、まちなか商業・居住エリアは、さらっとしておりますというか、特に事業といったものは特段にないのかなと。

それと、賑わい結節エリアにつきましては、もうおわかりだと思いますが、駅の整備と自由通路、それと駅広場、東西の整備ですね、こういったところを。

ここで言っているのは、鉄道、バスの乗り継ぎをもっと近くすると。駅を降りて、バス停まで、信号まで渡って、走りもしきらん年寄りはずらいんだよといったような、前、御意見等をアンケート等でいただいておりますので、そういったところを念頭に置いた整備が必要であろうというふうに考えております。

あと、この賑わい結節エリアで、一つの大きな課題というふうに考えておりますのは、駅東側の駐車場をどうするのかと。

今、暫定利用とはいえ、鉄道高架用地、事実上スタジアムの駐車場となっております。この台数が、おおむね1,000台。駅東で、市の公有地であったり開発公社所有地で、そのくらいの規模の容量を確保しています。

これが、まず減るだろうということは念頭に置いた上で、じゃあ駐車場どうするんだと。また、サッカー来場者への公共交通機関の利用を促すとか、そういったソフト的な取り組みも必要になってくるんじゃないかと。

これも、きょうから、あしたからということで、ああわかりましたとはならないので、事業の整備にかかるまでにも時間はあります。当然、整備が始まってからも時間は相当な時間が要ると思いますので、その間で啓発などをしていく必要があるんだろうというふうに思っております。

それと合わせまして、駅東の……、またあとで説明します。

スポーツ・文化交流エリアについては、既存の施設のさらなる活用っていったようなことで、特にハード整備など、そういったものは特に出てこないというふうに思っております。

あるとすればサンメッセなんですけれども、現場からの声といたしまして、非常に利用率の低い会議室があるといったようなことを聞き取っております。基本的に、土地柄もあって会議とか、講演会などの利用が大変多いんですけども。その会議室の形態上、非常に利用率が落ちている部屋が特定され存在しているのが聞き取れたので、そういったところのちょっとした改良といったようなものは、今後必要になってくる可能性は否定できないと思っております。

それと、都市型居住エリアにつきましては、基本的には民間主体のマンション建設であるとか、そういったことを考えております。

ただ、1点念頭に置く必要があると思っておりますのが、現在、鉄道高架用地は、JRさんの鉄道用地とも隣接しております。離れることなく隣接しております。

こうなってくると、じゃあマンションがすぐ線路の横に建って、生活の環境的なことを考えると、間にやはり道路なり、何なり介在しておいたほうがいいんじゃないかというようなことも考えられますので、駅の東側につきましても、今の駅広場、それと配置している道路、またスタジアム前の駐車場、これも、現在スタジアムと鉄道高架用地の間に道路がありますけれども、これを逆に線路側に振って、駐車場とスタジアムをもっと一体化させるっていうようなことも、ちょっと考えていく必要があるんじゃないかなというふうなことを考えております。

以上が、現時点で我々が想定、または考えられるんじゃないかという事業といいますか取り組み、そういったことの御説明でございます。

よろしく願いいたします。

### **松隈清之委員長**

ただいま、現時点での構想とか想定というところで御説明をいただきました。

委員から何かございますでしょうか。

なければ、この都市型居住エリアで色づけされているところ、既に、住宅地として張りついているところもございますよね。

それで、具体的に事業としてやれるっていったらこの公有地活用区域だけとっていいんですかね、この都市型居住エリアの中で今後事業としてあり得るのは、もうこの公有地のところだけとっていいですかね。

### **藤川博一まちづくり推進課長**

今、委員長が御指摘いただいた部分は、紫色の破線で囲んだ部分、これがいわゆる鉄道高架用地です。

ここの面積が、今現在、鳥栖市の東側の有料駐車場と、それと虹の橋をおりてすぐの駅広



場みたいになっている部分、ここも含めて3.7ヘクタールあります。

これと別に、あとベストアメニティストジアムの南側といいますか、道路を挟んだ黄色の部分に、都市整備用地として1万5,900平米、約1.6ヘクタールの都市整備用地がございます。

この都市整備用地についても、もうそういった、もともとが何らか施設を誘致すべき用地ということで、市のほうで現在買い戻しをしております土地ですんで、この部分についても当然活用できる公有地、あるいは準公有地といいますか、そういった位置づけにできると思っております。

ただ今回、鉄道高架用地につきましては、明確にその使い道までもとから変えてしまうということもありまして、特にこういった公有地の活用区域ということでお示しをしております。

### **松隈清之委員長**

先ほど御説明の中でもありましたように、現状スタジアムの駐車場として利用され、もちろん試合があるときだけなので、年間としての利用率は低いかと思いますが、かといってここも含めて開発ということになると駐車場ね、認識はあるみたいなんですけど駐車場をどうするかっていうのは多分大きな課題になりますよね。

そこは、現状どういう流れで、基本的に開発をするという前提で代替駐車場を探すというような、どっか離れたところにつくって、ピストンになるかは知らんけれども、そういうつもりでおられるんですかね。

それとも、協議がなかなかできなければ、ここは当面駐車場用地で行かざるを得んなみたいなどころでおられるんですか。

### **藤川博一まちづくり推進課長**

駐車場などの都市施設といいますか、そういったものを整備するようなゾーンというのは、基本的には水色の部分と思っております。

それで、ここ部分と、実際、鉄道高架用地のそこからさらに南の部分ですね。この辺も一応、現在都市型居住エリアということで考えております。

けれども、今後、段階的に民間が一遍に埋まるということもちょっと考えづらい。また、形状的に細長い土地でもございますんで、現実的にはこの辺は駐車場と、当面はですね。駐車場の現在の利用のまんま、多少は残るのかなと思っております。

ただ、それでも民間の誘致に成功したりとか、進出が見られるといったようなことがあれば別の、当然今、委員長がおっしゃっているのは全く別のところに確保して、ピストンで送迎をさせてもらうとか、あるいは、さらに使えるような土地があれば、そこも駐車場として臨時的な開放、そういったようなものも考えながらやっていく必要があるんだろうと。

それと、他のスタジアムとか見てますと、今、鳥栖スタジアム全て無料です、駐車料金がですね。よそのスタジアム、本当何千台と確保をしてあるスタジアムもございますけれども、試合時の臨時料金っていったようなことで1,000円とか、高いところは1,500円。どうかすると、もうその駐車場の駐車券もローソンチケットで御購入くださいといったようなところもございます。

要は、こういうのは、駐車場で収益を上げようという考えじゃなくて、恐らく公共交通機関を利用して来てくださいよ、というメッセージが含まれているんだろうと思っております。

それで鳥栖スタジアム、もう御存じのとおり駅の真ん前、今回、駅の東口といいますか、東からも駅を利用していただけるような形態に整備していくという考えはすでに持っております。こういったことも踏まえまして、スタジアムのアクセス、駅からのスタジアムへのアクセスをもっと向上させることも当然考えることが、必要性があると思っておりますので、そういったところと絡めて現在よりも駐車場台数を抑えた形での整備、それで、サッカーの試合を見に来ていただける方々に御理解を賜っていくような形でやっていければなというふうに思っております。

#### **松隈清之委員長**

あくまで、現時点での考えということでございますので、そんな突っ込んだ議論はできないかと思いますが、ほかに何か、委員から確認したいこと等ございませんか。

#### **古賀和仁委員**

まずは、このゾーン見ていると、西と東は完全に、利用目的を完全に書いてらっしゃると思うんですけど、その中で、真ん中にスポーツと文化を入れてあるんですけど、当然、黄色の部分ですね。黄色ち言うのですか、橙色。都市型住居エリア。この中で、一番下のところに生活支援サービス機能の誘導というふうな表明をされているんですが、これどういう意味なのか1点と、もう一つ、スタジアムの駐車場も当然対象に、この東側なっているんですけど、当然ここ整備をされるということですけど、どのくらいまでを残して駐車場として使う、ほかのところに振り向けるかそういうふうな検討はされて、このゾーニングをされているのかどうか、その点を伺いたいと思います。

#### **藤川博一まちづくり推進課長**

構想なので、調整という調整はできていないというのがあります。ただ一点、まずスタジアム設置基準というのがある……、済みません、順番が違いました。

まず、生活支援サービス機能の誘導っていうのは、検討委員会の中で何回も出てきた御意見というのが、駅東に人口が張りついたとしますよねと、そうしたときに、駅東にじゃあ駅西にあるような大型商業施設、こういうものをどかんとつくったら駅西が地盤沈下するじゃ

ないかといったようなことが散々出ております。

基本的に、駅の東側と駅の西側っていうのは、性格の違うまちにしていったほうが自然と人の流れは、人も行き交いせざるを得ないという状況に持っていく必要があるんじゃないかと。ここに書いております生活支援サービスというのは、そういった御意見も踏まえて、じゃ駅東に何の施設もなくいいのかというのもあり得ない話だと思っております。

だから、大型商業施設だめでも、例えばコンビニエンスストアだとか、そういった関連とか、駅の商店街と全然競合しないようなお店とか、そういったものが出てくるというもので拒むものではない。そういったところをちょっと、苦しい中考えたのがこの生活支援サービス機能の誘導といったような言葉です。

それと、サッカー場の駐車場ということでございますけれども、基本、今考えておりますのは、サッカー場のスタジアム設置基準っていうのが——サッカー協会だかJリーグだったか忘れましたが——ありますけれども、基本的に大きくスタジアムの性格を2つに分けてあります。公共交通機関の利用がしづらいスタジアムとしやすいスタジアム。

それで、鳥栖スタジアムは、恐らく公共交通機関が利用しやすいスタジアムに分類されます。で、そういったスタジアムにつきましては、Jリーグであるとか、競技団体の関係者駐車場は確保しなさいというのが一つあります。

一般の駐車場については、特段基準は設けられておりません。基本、公共交通機関の利用ということだろうと思います。

現在、サガン鳥栖さんが試合のときに運営されている中で、関係者駐車場としておおむね500台程度の駐車場を確保されておりますんで、そこがベースなのかなと。

それで、こっから先どんだけ上積みできるか、削るかっていうのを今からクラブのほうと調整をしながら考えていかなければならないのではないかというふうに思っております。

### **園木一博企画政策部長**

駐車場の議論、これ検討委員会の中でも相当ございました。で、サッカー場があるということにとらわれすぎてはいけないんじゃないかと。

要は、日常と非日常、公式戦で考えますと年間20試合程度。そうすると、365日の二十日のために大きな投資をするというのは、まちづくりを考えたときにそれは阻害要因になりますね、という御指摘もいただきました。

それで、今整備で挙げている駐車場の考え方としては、基本的には、今後東側から橋上駅化したことによって利便性が向上したとして、それを前提として、日常的に利用する駐車場のスペースとして必要な部分の確保が必要でしょうということで駐車場の整備を考えていこうと。

それと、先ほど話がありましたように、じゃサガン鳥栖、現在約1,000台程度の駐車確保ができていますので、これを都市型居住エリアということで色は塗ってありますけれども、今後これが一度にある日突然、全て住居系に変わるということはありませんので、一定どこかのエリアの部分の開発が進んで、例えば駐車場台数が今の、例えば1,000台確保から、これからじゃ200台減らさざるを得ないとしたときに、代替機能として何を持ってくるかというようなことを今後整理をしながら、先ほど課長言いましたように、最低基準的には、まずは関係者の500台というのが前提になるだろうと。これも非日常の部分ですので、仮に駅前に500台分の、例えば駐車場をつくるという考え方ではなくて、あくまで駅利用者を中心にした駐車場をまず整備をします。

それと、じゃJリーグ開催時の駐車スペースをどこにどれだけ確保するのか。当面、開発が進まない状況でありますと、今までどおり利用していただくと。

ただ、一定開発が進んでくると、その駐車スペースとして開放できるところが減っていきますので、そこの代替機能をどこに持っていくのか、これを一定めどをつけながら段階的な案を検討しながらですね、クラブ側ともそこは御理解を賜りながら、話を進めていく必要があるのかなというふうには考えております。

#### **古賀和仁委員**

では、この駐車場のほうはそれでいいんですけど、生活支援サービス機能の中で、民間の小さな商業施設を入れるということなんですけど、支援サービス機能の中に官のほうは入ってくるのかどうか、それはそれでやるのかどうかですね、その辺は。

#### **藤川博一まちづくり推進課長**

官といいますと、市役所であれば出張所みたいなイメージだろうと思いますけど、現在、官の移動っていうのは余り念頭には置いていません。

#### **古賀和仁委員**

ちょうど正面のほうにサンメッセがありますよね。これの、先ほど何か部屋の云々かんぬん言われてましたが、この機能の充実を図るとか、そういうふうな考え方があるのかどうかですね。

#### **藤川博一まちづくり推進課長**

サンメッセの機能の改善といいますか、改良ということで先ほど申し上げましたのは、会議室としての形態ですね、機能、こういったものがまだ強化できる余地があるということで、今あそこで住民票であるとか、そういったものを発行しておりますが、その充実ということで申し上げたということではございません。

ちなみに、ああいった機能でございますれば、今からは多分マイナンバーカードとか、コ

ンビニ交付とか、いろいろ出てくると思いますんで、逆に今度、サンメッセなくてもいいぞというようにことにもなりかねないかも——まあ、なくなることはないと思いますけれども——ちょっと簡単には、今お答えはできません。申しわけございません。

#### **松隈清之委員長**

ほかにありますでしょうか。

この都市型居住エリアの多様な都市機能の導入、新たな鳥栖駅前の顔となる多様な都市機能の導入ちゃあどうということですかね。

#### **園木一博企画政策部長**

ここがですね、確かに非常にわかりづらい表現になっているというふうに読まれる方、多いだろうと。で、申しわけないんですけども、逆に、この程度ぐらいにグレーに包むことしか現段階では厳しいだろうと。

逆転の発想で申し上げると、いろんな可能性をここに残して書くとしたときに、構想上は多様な都市機能の導入を、やはり誘導を図っていきたいという意図がございます。

ニーズ調査等あたりで、例えば、オフィス系の誘致とか、そういった可能性あたりも一定調査した経緯がございます。現実的には、やはり鳥栖市の規模では、要は、オフィス系の需要というのは厳しいというような民間の、一応、回答等もいただいている中で、当然それを書くわけにはいかないけれども、仮にそういう機能が来ていただけると非常にありがたいなという意味合いも込めてですし、もう一つ、例えばマンション系の開発等が行われる際も低層階についてはいろんなオフィスですとか、サービス機能を抱えた複合マンション的なものの、仮に誘致ができるのであれば非常にありがたいんですけども、鳥栖ではニーズも含めてなかなか厳しい状況にはあるでしょうというような、一定の見解もいただいておりますけれども、やはりそういうものの誘導をできればやっていきたいという意味合いからですね、それを文言表現で多様な都市機能の導入という中に含まさせて、におわらせていただいたという表現になっているということです。

#### **松隈清之委員長**

イメージは大体わかりましたけど、いわゆる新たな鳥栖駅前の顔っていうのは結構、何かこう、ね。ああ、これが顔だっていうようなものの多様な都市機能っていうと、駅前の顔になるような都市機能ちゃあどういうものなのかなっていうところがあったんですが。

顔というほどはないけれども、このエリアに、居住エリアというわけではなくてそれ以外のさまざまな用途で、可能な限り柔軟に対応していきたいという程度で捉えていいですかね。

そういうことですか。（「そういうことです」と呼ぶ者あり）

そうしたら、ほかに何か委員さんからありますか。

## 西依義規委員

この委員会の進め方というよりも、きょうは執行部に対する質問というか、そういった場ということでさせていただきますけど、先ほど尼寺議員からこの西側をどうするのかっていうのに、私もここまでまちなか商業・居住エリア、その他の部分ですね、を書く割には事業は1個もないとおっしゃったんですが、何か市民に期待を持たせながらも結局はやらないという、例えばここ歩道すらない道もいっぱいありますし、何かの期待を持たせるぐらいじゃないと色は塗ったらいかんのかなと思うんですけど、そういったので何かここ、本当にないんですかね。

## 園木一博企画政策部長

駅の整備手法について橋上駅という形で、一応方針を決めました。

それで、基本的には、歩行者を含めた東西連携っていうのを前提で考えたときに、特に東側の、例えばサッカーのイベント終了時の集客を西側のほうに誘導するという視点で物を捉えたときに、橋上駅化しますんで上から見ると、上から見たときに商店街、また大型商業施設、ここに歩いて行きたいねと思っていただけるような仕掛けが必要だろうと。（「そこはわかるんですよ。それじゃなくてももういっちょ薄いピンク、薄いピンクです」と呼ぶ者あり）

## 松隈清之委員長

西依委員、指名してからお願いします。（「済みません。間違ってたんで」と呼ぶ者あり）

## 園木一博企画政策部長

ここについては、正直言って具体的な施策は確かにございません。

あえて申し上げますと駅の西側の駅前広場整備の中で課題にも書いてますけれども、駅へのアクセス道路ですね。ここら辺をどう捉えていくのか。駅前広場をどうするのか、駅利用者に対するサービス等をどうするのか。

基本的には、その部分がここの周辺住民の方に影響を与えるという部分がありますけれども、具体的にこの中心商業交流エリア以外の部分で、例えばこの道にこういうのをつくりますとか、じゃここも電柱地中化をして歩道をもう少し広げますとかいった具体的な事業としては一切掲載をいたしておりません。

## 西依義規委員

多分、今度パブリック・コメントで市民の皆さんが見たときにですよ、こう見て、ここもエリアなんで何かきれいになるんじゃないかなっていう幻想を持たせるのもちょっとどうかと思うんで、もちろん、市役所が全部やることでもないと思うんですよ。

例えば、空き地、歯抜けの空き地いっぱいあるんですよ。駐車場とか空き家とか、できたらそういったところを官として民間と一緒にできることをやっていきますとか、何らかの、

今までほったらかしでは、このエリアを決めた時点のそもそも論からおかしくなるんで、じゃあ中心商店街とフレスポと駅でよかったんじゃないかっていう、この西側がどうかなど。

いろんな想定する場合、エリアと決めたらここを魅力あるエリアにするというこの基本構想を掲げるのであれば、何らか必要かなとは思いますが、そこは。

### **園木一博企画政策部長**

大変申しわけないんですけども、当然エリアの考え方っていうのは、中心市街地っていうのはどこですかということのエリアを位置決めをさせてもらっています。言われるとおりでですね。

それで、駅の整備手法に合わせて、今回エリアの中で説明を書かせてもらっている部分については、行政が一定主導を取りながらやっていく面的な部分も含めて書き込みをさせていただいておりますけれども、以外の薄いピンクの部分については、当然その波及効果として出てくる部分で、基本的には民間側でそこを何らかの、開発促進につながる部分があればそういう形でお願いをしたいという考え方を持っております。

それで、特に、都市型居住エリアの部分につきましても、基本的には、あくまでここは民間における開発誘導という捉え方で捉えておりますので、強いて申し上げて整備ということで、行政側が主導になる整備をするというのは賑わい結節エリアの部分ですね。ここの整備と、以外で申し上げますと中心商業交流エリアの公園の回遊性向上のための手入れと、当然駅から見える商店街に対する景観も含めた電柱地中化ですか、電線類地中化事業、こういった行政におけるハード事業としては、ここを一つの起爆剤としてこのエリア一帯が、民間の開発誘導にもつながるような形として進めていけたらという考え方を持っているということです。

### **松隈清之委員長**

今回、こういう具体的な、どういう事業かっていうのを最初にやろうというふうに思ったのはこういうことなんですよね。

ですから、今、西依委員言われたように、やはり、そのタイトルが鳥栖駅周辺まちづくり基本構想っていうと、結構期待される方はいらっしゃると思うんですよ。

だからそれに対して、じゃ具体的に何やるのかっていうと公園と電柱の地中化と駅、橋上駅と駅前広場っていうことを、そうだとするなら、そこはきちっとお示しをしとかないといかんということがあるし、そうだとしたときに、この委員会の中で、どういう意見を出していくのかっていうところのベースにもなってくると思いますんで、どういう事業が予定されているのかっていうのが、まず今の現段階での執行部の考え方としてわかっていただければ、そのあとの議論もし易いのかなというふうにも思っております。

当然、個々の事業の中身についてはこれから多分、執行部のほうも詰めていかれると思いますんで、なかなか、じゃこれ具体的にどうするの、特に賑わい結節エリアなんかっていうのは、じゃ橋上駅つくる場所も多分まだお答えできないですよ。

ですから、それに伴う駅前広場の形状だとか、今出てきましたように、それにつながる道路についての議論も——これいつぐらいからできるんですかね、逆にこの委員会中で。

多分、一等最初に取りかかれるっていうのは恐らく駅でしょう。ということになると、駅の形状、あるいは駅前広場、それに伴う道路のあたりの調査・研究あたりが先に来るのかなと思っているんですけど、その、逆にスケジュールはどうなっているんですかね。

### **藤川博一まちづくり推進課長**

正直言って想定できないんですよ。それで、多分、本来年度中に基本計画を策定すると、平成28年度中にと考えております。

その中で、もう委員長が今御指摘いただいたとおり駅の場所をどうするかと。これがまず軸になってきますけれども、これも相当、鉄道施設側と本当にやりとりが、どれだけかかるかちょっとなかなか、鳥栖駅という規模がでかい駅だけに、規模がでかい上にさらに機能も長崎本線とか鹿児島本線、それと貨物さん、いろいろ機能が集約された駅ということで、非常に今、鉄道施設側も悩んでいらっしゃると思いますので、まあ盆過ぎ、秋ぐらいは時間はいるのかなと、9月ぐらいがめどかなというふうに思っております。

### **松隈清之委員長**

平成28年度に基本計画を策定ということですよ、年度内に。ということは、当然、駅の場所とか決まらんことにはそっから先、何も議論できんわけだから。ということは、鉄道事業者と、要は前半っていうか、半年ぐらいは協議をして、残り半年で基本計画を具体的そこから詰めていくっていうふうなイメージで捉えていいですかね。進め方としては。

### **園木一博企画政策部長**

今、御指摘のとおり、まずは駅の位置、自由通路も含めてですね。それで、例えば東西連携を捉えたときに、理想的な位置としてはここら辺が一番ベストですねっというようなところをしたときに、施設側として、JRさんとしてですね、じゃ可能なのか、どういう形ならできるのか。その調査も含めて、まだJRさんと具体的な協議すら始めておりませんので、それがどれだけかかるかもわからないし、逆に言うとそれで新たな、JR側としても精査する、調査する時間を取らないと決定できませんよというようなこともある意味想定もされています。

それで、課長が申し上げた秋口にはっていうお話をさせてもらったのは、そういった協議も含め、また駅前広場になってきますと、県との協議が、十分な時間を取りながら、道路法



線も含めた協議が必要になりますし、広場のスペースを今度JRの敷地側をどこまで、じゃやれるのかっていうのは、その協議時間が、正直申し上げて今の段階では、めどとしては秋口ぐらいまでには一定整理ができて、たたき台ぐらいはつくりたいというこちら側の考えは持っておりますけれども、これがやはり、調査が必要だとか、そういったことになるとそれが延びてくる可能性がある。

そういったものもありますので、なかなかですね、ちょっと現段階でいつにはちゃんと出せますと、議論できるものが出せますというのが御回答できないんですが、一つはやはり、当然検討委員会も継続してさせていただきますので、検討委員会からの御意見も一定いただく形になりますので、そういった御審議、御意見をいただく場が、材料ができた部分については、当然議会側にもお示しをしながらという形ではさせていただきたいんですが、いつというお約束がちょっと今の段階では非常に厳しい状況であるということだけは御理解をいただきたいと思います。

#### **松隈清之委員長**

暫時休憩します。

午後 2 時 13 分 休憩



午後 2 時 13 分 開議

#### **松隈清之委員長**

再開します。

#### **尼寺省悟委員**

ちょっと戻るばってんさ、これだけもう一回聞きたいんやけど。

鳥栖駅西側中心市街地の活性化と、こういう書き方しとったから私も誤解したばってんね、今までと変わった考え方を持ってやるんだなというふうに思ったけど、今部長の話聞いてそうじゃないと、基本的に変わってないという話やったけどもさ、ただ、今までと比べてみて中央公園の整備とか、電線の地中化っていうのは今まで具体的にはなかったんよね、出たわけよね。

そういった形で、今後議論の仕方次第ではハードの整備というか、行政が指導するハードの整備も、これ以外にも、例えば駅前広場の整備がもっと具体的になった場合には、特に西

側についてはいろんなこう、鬱積している、もっときれいにしてほしいという気持ちあるけんさ、そういったことを踏まえた形で、行政が指導するハードの整備といったものがもう少し膨らむという可能性だって、それは議論の展開次第であり得るでしょう。

### **藤川博一まちづくり推進課長**

あり得ると思います。で、今書いているやつが消えることもあり得る、「消えることも」と呼ぶ者あり）どっちもあり得ると思います。

基本計画とか、あと基本設計やっていく中で、当然、私たちもお金のことを全く考えんで進めるわけにはいかんと思ってますんで、概算なり、つかみでなり、そういった事業はどんくらいちゅうのは想定しながら、やはりちょっと、これがまた公表できるベースで出てくるかどうかは別として、そういうことはやっぱ考えていかにやならんと思ってます。

それで、さっき駅の位置につきましても、なぜ時間がかかるのかちゅうのが、そこでして、当然、鳥栖市としてはこの辺に位置決めしたい。でもJRさんから言わせれば、いや、この辺がいいよっていうのは結局、多分金目だと思うんですよね。

市が希望したところを実現するため、じゃ仮駅舎どうするんだ、そんときの運営の移転費がどうだとか、今ある機能をどうにか代替でやるなら一遍移動して、また戻さやんなら2回移動補償要るよとか、そういったこといろいろ出てくると思います。

そういったこと調整しながら、最終的にどこの場所っていうのが決まってくるっていうのが、多分現実の、関係者との話し合いの一番きつところだと思いますんで、そこの調整がどんだけさばけるかだと思います。

### **内川隆則委員**

聞いていますと、この検討委員会そのものがどこまで続くかということが、ちょっと聞きたいというふうな思いがあります。それで、一方では我々調査研究委員会が、どこまで踏み込むかというふうな思いも一方ではあります。

というのは、今まで歴史的に、諸先輩たちがやってきた計画が、何十回って設計図を描いたにもかかわらずことごとく潰れていった、その経過を踏まえて今後どのような考え方に立って、その気持ちをどこまで力強く思って踏み込んでいくのかということが、大変これから重要だろうというふうに思うわけで、その辺の具合を私は最も知りたい気持ちが今あるんですよ。

### **園木一博企画政策部長**

今、設置しております有識者の検討委員会につきましては、来年度の基本計画策定までは継続して御審議を賜る予定にいたしております。

当然、この基本計画がまさに肝になると、先ほど課長のほうからも申し上げましたが、

鉄道事業者、並びに県道関係でいきますと県、ここの県とJR協議の中からどこまで市が望むものができてくるのか、それに伴う財政負担も含めて、ここを基本計画の中で整理をしていくと。そこが整理ができた暁には、それから技術的に基本設計、それから都市計画変更を、それとJRとの協定締結、こういったものの事務的なものに進んでまいります。

それで、来年度の基本計画策定というのが非常に、一番大事なところなのかなと。

今回、構想をまとめておりまして、過去に今までいろんな計画があつて、いろんな結果を生み出して現在に至っているという経過は十分認識いたしているつもりですので、この計画、今回の計画ですね。これを成功させないと、恐らく次はないのかなと、いう認識で私どももこの事務に取り組んでいるという状況でございまして、そういった意味も含めて、やはりなかなか軽々にちょっと、御発言ができない部分もあつてですね、先ほどの、いつになったら絵が見えるのかという部分についても、現段階では、本当に正直申し上げて、そういった今後の協議の状況を見据えながらでないとお示しすることもなかなか難しいという現状にあるのと合わせて、逆にそこで、合意形成をちゃんと取って行って事業が進行できるように事を進めていきたいというふうに考えておりますので、そういったところで御理解いただければと思います。

以上です。

#### **松隈清之委員長**

ちょっと、暫時休憩いたします。

午後2時19分休憩



午後2時27分開議

#### **松隈清之委員長**

それでは再開いたします。

特に、事業としてあるのは、新駅舎、あるいは駅前広場、それに伴う道路取りつけというのが最初にくるかと思いますが、これにつきましては、新駅舎の位置等がある程度はつきりしてこないことにはあとの議論しづらいので、そこに関しては鉄道事業者との協議をしていただいて、いつ決まるかは現時点では明確にならないと思いますが、情報提供できる時期等についてはどの段階で出せると。そこら辺について、ちょっと確認をしていただきたいとい

うふうに思います。

それで、きょう、口頭ではございましたが、今後想定され得る事業につきましては、今いただきました。それにつきまして、ある程度こう、何々事業という形で整理をしていただいて、事業主体、さっきの地中化も県ですよこれ、県道ですからあそこ。多分、ざっくりとした予算ぐらいは、ざくっとした予算にはなるとは思いますけれども、要は、もちろんスタート時期にはね、何年スタートとかっていうのは、ちょっと先ほど、お話ありましたけれども、基本計画がずれ込めば事業実施もずれ込んでくるんで、スタート時期はわからないですけれども、やり始めれば大体何年ってわかると思うんですよ。

だからそこら辺の、スタートしたら何年ぐらいでこれやって、じゃ公園はその次なのか、地中化が先なのか、どのようなメージで——これ決定じゃなくていいですよもちろん。

現時点で進めるとすれば、こういう進め方になっていくのかなあと。いわゆる、このまちづくり基本構想に基づいてある程度事業がこれで、今ここでお示しをされているのが大体これぐらいで終わって、事業費これぐらいでみたいところがざくっとつかめれば、あとからこれ、このとおりになってないじゃないかっていうことは言わないので。現時点で想定しておる進め方等について、まあ精度は高くないですから、お示しをいただければ、ちょっとイメージがつかめるのかなと。

それは、どっちにしても時間、しばらくかかろうかと思えますし、恐らくJRとの協議等もあれば、恐らく3月定例会以降になるかもしれないですけど。

ちょっと時間を差し上げてもいいので、そこら辺を出していただきましょうかね。（「ざくっとでいいから」と呼ぶ者あり）ざくっと。

それをもとに一つ、ちょっとこれは、先ほど尼寺委員からも今後のやりとりの中によってはハード的なものも追加され得る可能性があるかと。仮に、ハードとかっていうと、街路事業とかとすると、地中化とかしたら、例えば本通りのところなんか地中化したあとにじゃあ道路広げますなんて議論、もうできんですよ。きっと順番的に言うとね、恐らくは。

県も、そういう議論があるなら先にしてもらわないかんという話にもなるし、今回、まちづくり基本構想でやられている事業としては、例えば、構想は構想で出るじゃないですか。それで、基本計画、今後出てくると思うんですけど、そういうハード的なものも含めて、例えばこの中で、じゃ西側はもうこういう中心商業交流エリアだとか、まちなか商業・居住エリアだって言っとるなら、こういうのも入れるべきじゃねえかみたいな、こういう事が必要じゃねえかっていう議論っていうのは、それはそれこそ今年度中じゃないと意味がないということですか。

この文言に盛り込まないことには、もう基本計画にも上がらないということですよ。あ



鳥栖駅周辺整備調査研究特別委員会席表

松隈清之委員長

○



内川隆則委員 ○

尼寺省悟委員 ○

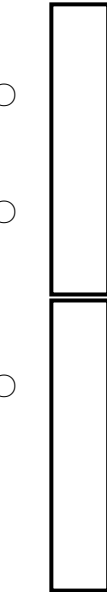
久保山日出男委員 ○

○ 西依義規副委員長

○ 小石弘和委員

○ 古賀和仁委員

○ 飛松妙子委員



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

