

鳥栖駅周辺整備調査研究 特別委員会記録

平成28年6月16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	6月16日(木)	案件 鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会の報告 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

産業経済部長兼上下水道局長 白水 隆弘
建設課長 佐藤 晃一
建設課参事兼課長補佐 萩原 有高
建設課長補佐 三澄 洋文
建設課長補佐兼道路河川整備係長 日吉 和裕
建設課庶務住宅係長 古沢 修

4 議会事務局職員氏名

議事調査係長 横尾 光晴

5 審査日程

鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会の報告

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

1 人

7 その他

なし

それでは、鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会の報告をさせていただきます。建設課の佐藤です。よろしくお願いたします。

まず、資料の説明をさせていただいた後に、懇話会でどういう意見が出たということ、御説明したいと思っております。

資料の説明に入ります前に、昨年から鳥栖駅周辺整備調査研究特別委員会の皆様の御尽力、御骨折によりまして、橋上駅が決定したことによりまして、鉄道交差部で見直しが先送りになっておりました路線、都市計画道路の見直しができるようになりましたことに関しまして、御礼を申し上げたいと思っております。

それでは、資料に沿って説明をさせていただきます。

まず、1枚目、式次第でございますけれども、めくっていただきまして、2枚目に、検討懇話会の委員のメンバーになって、表になっております。自治会から4名、商工観光関係、まちづくり、建築士、学識経験者、それから、関係機関の県関係、JR関係ということで、計15名となっております。今回、特に女性の委員を4名入っていただいております。

1枚めくっていただきまして、設置目的と役割についてですけれども、平成27年度に鳥栖市中心市街地の東西連携を図るために、鳥栖駅周辺まちづくり基本構想が設定されたことを受けまして、今回、方針が未決定でありましたこの3路線を中心に、改めて都市計画道路の見直しを行うことといたしております。広く有識者や関係者の御意見を、幅広い視点から議論をいただくために、鳥栖市都市計画道路見直し懇話会を設置いたしております。

役割についてですけれども、鳥栖都市計画道路の見直し計画案を作成しまして、鳥栖市へ提案を行っていただくことを懇話会の役割としております。

1枚めくっていただきまして、資料2ですけれども、懇話会のスケジュールについてですけれども、まず第1回目、懇話会を5月31日に終わっております。2回目を8月下旬、3回目を2月ごろと予定しておりますけれども、この懇話会の進捗状況によりまして、必要に応じて、回数はふやしていきたいと思っております。

1回目の内容ですけれども、1回目は懇話会の目的であるとか、スケジュール、まちづくりの基本構想、それから都市計画道路の見直しの経緯、課題ということを議題として、説明をしております。

2回目につきましては、鉄道交差3路線の代替路線を含む計画案を提示、将来交通量推計の結果についての説明、鉄道交差3路線の計画案の比較検証を予定しております。

間にもう一回あるかもしれませんが、第3回目としては、鉄道交差3路線の計画案を決定いたしまして、それから懇話会からとしての提案書を提出していただくこととしております。

その提案書の後、パブリック・コメントを実施しまして、広く市民の皆様から御意見をお伺いしました後に、見直し、計画を策定することといたしております。

1枚めくっていただきまして、資料3ですけれども、これにつきましては、昨年、委員の皆様で御検討いただきました鳥栖駅周辺まちづくり基本構想の決まった概要ですので、これに関しましては省略させていただきます。

次に、資料4の1、都市計画道路とはということで、懇話会の委員の皆様には、都市計画とかなじみのない方もいらっしゃいますので、ここで都市計画道路とはどういうものかということを中心に御説明しておる資料でございます。

都市計画施設としましては、道路、公園、下水道等がございますけれども、ここでは、都市計画道路について御説明しております。

機能といたしましては、交通処理機能のほかに、生活者の利便性向上でありますとか、住環境の維持、都市防災の機能がございます。役割といたしましては、都市の骨格を形成し、活動を支援する役割がありまして、将来の都市像を実現するための手段であり、市民生活や産業経済を支える重要な役割を持っております。これらの機能を確保するために、安全で円滑な交通が確保される構造での計画、沿道市街地の環境や景観の向上を図る計画が必要となっております。その下のほうに、都市計画図の一部を提示しておりますけれども、この白抜きになってるところが、都市計画道路でございます。これにつきましては、その都市計画の番号でありますとか、都市計画名の名称でありますとか、幅員であるとかが提示されております。

右のほうの写真ですけれども、左のほうは、都市計画道路として整備がしていない道路、歩道がない道路ということですね。右のほうは、これは都市計画道路として整備が完了された道路ということで、歩車道が分離された道路ができるということになっております。

それから、2番目の都市計画決定の役割ですけれども、都市計画が決定されますと、都市計画空間を将来的に道路ができるということになりますので、都市計画法第53条の県知事規制がかかってまいります。53条の建築規制ですけれども、下のほうに図がありますけど、ピンクで着色しているところが都市計画道路として決定された場合には、その道路区間には、鉄筋コンクリートなどの建物は建てられないということになってまいります。

次をめくっていただきまして、資料4の2ですけれども、これが前回、平成23年に都市計画道路を見直したときの計画の図面の一部でございます。このときは、まだ橋上駅、鉄道高架ということがまだなくなっていなかったもので、今、黄色で、計画存続と廃止を決めた順位路線の中にありますけれども、この茶色で着色しております久留米甘木線、飯田蔵上線、酒井西宿町線の3路線につきましては、見直しが先送りになっておりました。この3路線につ

きまして、今回、見直しを行うということにしております。黄色で着色しておりますところは、現在、久留米甘木線というところで現在事業化をしているところでございます。ピンクで着色している路線につきましては、前回、廃止にしておる路線でございます。

1枚めくっていただきまして、4の3ですけれども、方針未決定の3路線につきましの現在の都市計画決定の状況を示しております。上から、久留米甘木線につきまして、右の図面では、一番上の赤で着色しているところは、久留米甘木線全路線のうちの延長が1,550メートル、幅員が12メートル、車線数は2ということで、平面交差ということで現在決定しております。

飯田蔵上線につきましては、方針決定未区間の延長が800メートル、幅員が20メートルから25メートル、車線数は4、立体交差ということで、現在都市計画決定がされております。

酒井西宿町線につきましては、方針未決定の延長が1,450メートル、幅員が25メートル、車線数が4、立体交差ということで、現在決定しておるような状況でございます。

今回、この3路線のこの赤で着色しております路線についての見直しを行うこととしております。

1枚めくっていただきまして、資料4の4、方針未決定の3路線の主な課題でございますけれども、まず一番、久留米甘木線、これにつきましては、現状の課題といたしまして、幡崎踏切の渋滞があります。久留米甘木線とJR線が平面交差の踏切になっておりまして、朝夕は渋滞が発生している状況です。幡崎踏切は自動車ボトルネック踏切として、国土交通省の緊急対策踏切に指定されております。

次に、交通安全上の問題といたしまして、歩道がない区間があり、歩車道が分離されていないために、生活道路に大型車が進入し、交通安全上問題がありましたので、大型車を現在、進入規制を行っているような状況でございます。

この路線の事業化に向けた課題といたしましては、国道3号と鉄道が近接しておりまして、国道3号の姫方町交差点と幡崎踏切間の距離が近いので、鉄道を越えるためには、ループ橋などの大規模な構造物が必要になってまいります。

沿道での各連たんについてですけれども、旧長崎街道であります都市計画道路沿線には、家屋が連たんして、連続して建っております、これに関しまして、都市計画53条の許可をしている家屋は9軒でございます。

次、2番目の飯田蔵上線でございますが、現状の課題といたしましては、曾根崎付近の渋滞がありまして、交通量が多く、曾根崎西交差点付近では、朝夕など時間帯による渋滞が見られます。

この事業化に向けた課題といたしまして、沿道での土地利用の進行でございますけれども、

鉄道交差付近では、都市計画道路付近での土地利用が進んでおりまして、ここでも 53 条の許可は 4 軒となっております。

次に、本鳥栖藤木線、鳥栖駅田代線が J R と近接しておりますので、鉄道を越える場合に、この 2 つの路線との道路構造上の連続性が、確保が問題となってまいります。

1 枚めくっていただきまして、資料 3 番目の酒井西宿町線ですけれども、事業化に向けた課題といたしまして、国道 34 号と酒井西宿町線の交差部でございますけれども、J R 線に対しまして、国道 34 号がアンダーになってますので、道路構造上、酒井西宿町線から国道 34 号への連続性の確保は困難であるということと、都市計画道路区域での住宅開発、近年の住宅開発によりまして、都市計画道路内に家屋がはりついておりまして、ここにつきましては、26 軒となっております。

事業化に向けた課題といたしまして、今泉田代線と酒井西宿町線の交差部でございますけれども、酒井西宿町線が鉄道を越えるためには、道路側がオーバブリッジになることに対しまして、今泉田代線がアンダーになっておりますので、道路構造上、連続性の確保が困難であるというか、かなり難しいということになります。それとここにつきましても、法 53 条の連たんが 26 軒となっております。

次に、この解決策の見直しの考え方ですけれども、まず都市計画道路のこの道路を計画存続と計画を変更、計画を廃止と 3 つが考えられますけれども、基本的には、このまま存続と廃止っていうのは、なかなか考えられないので、この 2 番の計画変更になると考えております。

計画変更といたしましては、車線数を縮小拡大して、このまま変更して整備を行うということが 1 つ。それから、計画変更、ルートの一部を変更して整備を行うというのが 1 つ。それから計画内容のルートの全部を変更して整備を行うということが 1 つ。この 3 つの中で、どういう方法が一番いいかということを考えてまいりたいと思っております。

次に、参考資料ですけれども、これにつきましては、これまでの方針未決定でありました都市計画道路の経緯は書いておりますので、これに関しては、あとで見ていただきたいと思っております。

次に、参考資料 2 ですけれども、これにつきましては、各、久留米甘木線、飯田蔵上線、酒井西宿町線の道路のカルテといいますか、この道路はどのような状況で、どのような幅員になっているということを、写真つきでの説明資料となっておりますので、これについても、参考にしていただきたいと思っております。

以上で資料の説明を終わりますけれども、このまま懇話会の内容の説明は、入ってよろしいですか。

松隈清之委員長

あとでまとめて。

佐藤晃一建設課長

ここまで、資料の説明ということで、終わらせていただきます。

藤川博一まちづくり推進課長

それでは続きまして、2番の鳥栖駅周辺整備に関することについて、御説明いたします。

部長の御挨拶でもありましたが、5月23日に、本年度の1回目の検討委員会を開催しております。

資料につきましては、まず1番でございますが、検討委員会についてということで、設置目的については、もう昨年来御説明しております。2番については、昨年度基本構想を作成した経過を載せております。検討委員会自体は5回、あと勉強会とかもこの間行っていただいております。あとアンケートとか行ってきた経過を振り返っております。

資料の2番ですが、これも基本構想の振り返りということで、昨年、策定しました構想のダイジェスト版を添付しておりました。

資料1の説明はこれくらいといたしまして、資料3ですが、ことし策定いたします基本計画の内容について御説明いたしております。

まず、①番といたしまして、基本方針に基づく検討項目ということで、基本構想の中で、まちづくりの基本方針といたしまして、駅の魅力化、東西市街地の活性化、それと東西連携という大きな分野に分けておりました。

まず、駅の魅力化ですが、基本方針の1番として、市の玄関口である鳥栖駅の整備ということでお示ししていた部分でございます。この中で、駅部につきましては、橋上駅舎、自由通路、駅前広場、それと駅前広場に隣接あるいは近接する道路、交差点と駐車場、駐輪場とその他ということで、機能向上のためのものをお示ししておるところです。

橋上駅舎につきましては、昨年来、ずっと申し上げてきておりましたが、今回の基本計画では、位置、それと規模、導入機能、配置計画、こういったものを考えていく必要がございます。

自由通路につきましては、橋上駅舎とほぼ同様なんですけど、あと規模の中でも特に幅員などについても、配慮していくことが必要になってまいります。

あと、ブリッジ形式、あるいは建築形式といろいろありますが、こういったところについても、議論をしていく必要がございます。

あと、駅前広場につきましては、バス停が、ちょっと今離れていると、横断歩道を渡って利用する必要があるということで、これを取り込もうということから、規模範囲についても

検討していく必要がございます。

歩行者動線と自動車動線ですね、こういったものを区分ということで、配置計画についても議論してまいります。

道路、交差点につきましては、駅前広場への進入または退出の動線、それと一般の通行と駅利用者の交通処理、あるいは交通導線等を考えていかなければならないと思っております。

駐車場、駐輪場についても、規模と位置と配置計画、こういったものを考えてまいります。

あと、その他の部分でございますが、アンケート調査などでもいろいろ賜った御意見、こういったものを、この部分で議論してまいりたいと思っております。

まず、ユニバーサルデザインということにつきましては、現在の駅舎、また、自由通路としてある虹の橋、こういったもののバリアフリーであるとか、そういった機能を向上するためのユニバーサルデザインの検討が必要だろうと考えております。

また、アンケートでいただいたように、待合空間がないとかいったようなこと、こういったことについても、待合空間の施設であったり、サインとか案内板、またトイレと、公衆無線LANといったようなことも議論していく必要があるというふうに考えております。

その下段に書いておりますが、ただこういったことが、基本的には検討委員会でも議論はしていただくんですが、道路管理者である佐賀県、あと交通管理者である佐賀県警、それとJR九州、こういったところとの我々が行います関係機関の協議、これがまずは基本ベースになって、議論を進めていただくんですよということを御説明をいたしております。

青い部分ですが、東西市街地の活性化につきましては、基本方針では、駅西側中心市街地の活性化、それと駅東側への拠点施設の導入ということで、お示しをしておりました。

駅西側の市街地につきましては、中央公園も含めまして、憩い空間、それと歩行者の回遊性、沿道景観、シンボルロードなどについて議論がされると思っております。

鳥栖駅東側の公有地につきましては、住宅生活支援サービスへの活用といったようなことと、都市型居住施設の導入ということでも申し上げておりましたが、定住人口の増加、それに加えて交流人口もふやしていくことを考えていきたいと思っております。

東西連携につきましては、基本方針の4番で、安全安心快適な回遊ネットワークの形成ということでお示しをいたしておりました。ここにつきましては、全般的なことではございますが、アクセス道路の安全性の向上と歩行者優先の回遊ネットワークを形成していきたいということと、それに付随したサイン、案内板等の議論もしていくことになるかと考えております。

②番ですが、段階的な整備の検討といったことでも検討委員会にお伝えをしております。これは何かと言うと、もう書いておりますとおり、この駅の魅力化から東西市街地の活性化、

東西連携、全ての事業をやるとかなり莫大な事業費になるであろうということで、まずは、財政支出の平準化ということも必要になってまいりますということで、まずは、駅の魅力化ということをまず重点的に進めていく必要があるということをお伝えをいたしております。

当然、東西市街地の活性化、東西連携につきましても、各中央公園などの、市で持っております既存ストック、こういったことの扱いについても、並行しながら考えて、事業化を目指していくということを考えていかなければなりませんということで、御説明をいたしております。

資料の4番でございますが、先ほど、資料3で御説明したことを、どういうふうな概念、念頭に置きながら、検討していきます、検討していくんだということの御説明でございます。

この主要課題ということにつきましては、昨年策定いたしました基本構想の最後の資料みたいな形でつけておりましたが、実現するための主要課題ということをおつけしてございました。ここが中心になっております。

左側の①の魅力的な駅部の整備ということにつきましては、駅から自由通路、駅前広場までの連続した人の流れや、たまり空間の配置と、それと公共交通機関の結節機能を上げるとということで、鉄道と路線バスの結節機能を強化したいということ。それと駅周辺地区の回遊基点となるような魅力ある駅を整備するということです。

②ですが、駅から駅周辺部へのにぎわいの波及といったようなことで、魅力的な駅を整備した後、どう波及するんだということも、当然考えるということで、安全性、景観性に配慮した快適な歩行者動線、歩行者空間を考えていきたいと。とあと、鳥栖駅、それと商店街、大型商業施設、ここを結ぶために中央公園についても、考えていく必要があるということで、回遊性の確立を目指していきたいということでございます。

駅前広場の整備に合わせて、当然、隣接する道路の改良等も出てくるということがございます。

③ですが、にぎわい定住の拠点づくりということで、中央公園の魅力アップ、これを大型商業施設と商店街をつなぐ回遊性強化の1つにしていきたいと思っております。

商店街とサンメッセなど、既存の商店街と駅東側の既存施設、こういったところの魅力アップなどについても、改めて考えていくことも出てくるのではないかと思っております。

とあと、駅東側の公有地の活用につきましては、必ずしも市がやることばかりではないと思っております、民間事業者のお知恵などもお借りするようなことを考えていくための事業スキームを考えていく必要があるというふうに思っております。

あと、④の安全安心のまちづくりということで、この部分につきましては、何も鳥栖駅周辺の整備だけのことでなくて、市全体、こういったことをまず念頭に置くことが必要だと

思っておりますが、人を優先した安全安心な歩行者空間の形成、それと、老いも若きもではないですけども、誰もがストレスなく、快適に利用できるような施設を考えていく必要があると。

それと、お子様からお年寄りの方まで安心して暮らしていただけるような環境整備といったようなことを念頭に置きながら、資料3で御説明したようなことを考えていきたいということで、まちづくり検討委員会のほうに御説明をいたしたところでございます。

次が資料5ですが、今後の策定のスケジュールということで、まだ、極めてざっくりとした内容しかお示しはできておりません。というのも、第1回目はもうやったんですが、2回目以降が非常に内容があやふやでございまして、これは県であるとかJRさん、それと、その辺網羅したところで、警察協議も入ってまいります、こういったところを、調整がいつどの時点で成り立つかっていうのは非常に不透明ということで、お伝えをしております。

ただ、こういった8月下旬であるとか11月、この開催時期につきましては、何らかの開催をしていく努力はしていくということでお伝えしております。というのも、我々が検討しております事業の対外的な発信につきましては、この鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会の開催、それとそれに伴う情報発信というものが、一番大きな武器になっておりますので、開催につきましては、確実にやらせていただくということでお伝えをいたしたところでございます。

簡単ではございますが、鳥栖駅周辺整備事業についての御説明でございます。

松隈清之委員長

ありがとうございます。

それではまず、資料の中で、確認したいこととかあれば、まずそれを先に行きたいと思いますが、委員の中から何かございますでしょうかね。

久保山日出男委員

今後の計画のためにちょっと言わせていただきますが、都市計画の見直しの8ページ。例えばですね、酒井西宿町線、計画はありますということではありますが、これまで、けんしゃせんでしてるけれども、この住宅がいっぱい建つとったって言うけど、ごく最近まで、建ってなかったと思うんです、あれは、ですね。

その東町の裏を真っすぐ来た場合は、結構本当に用地買収、あるいは県の予算とか、絡みで、入らなかったのかなんかわかりませんが、その辺のともわかりますか。

もう随分、当時、突き当り、ふさがとったでしょ、駅前通りから東町を裏を来て、小学校に、鳥栖小学校の入り口に向かうときの、までの三差路、突き当りですもんね、あそこ。へんさろの四つ角っちゅうても小さい道ですけど。

あれは、表を早く片づければ、結構スムーズにあって、34号線でアンダーを早う手前から

かければ、何とか解消されたんだらうと思うんですよ。しかしこれでは、こういうふうになってるから、結果的に難しくなりましたとか、そういう言葉ばかり聞くから、思い切ったの対策講じたのかなと思うのをちょっと聞きたい。技術的なことありましようけど。

そこで、関連者おりますかね、その間。

佐藤晃一建設課長

都市計画の53条の許可につきましては、以前は家が建ってなかったということでございますけれども、申請されれば、許可できる建物であれば、もう許可せざるを得ないということで、こういうふうな状況になって、ここが一番、3路線の中でも一番家屋が建っているという路線になっておりますので、その辺は、今度の検討の中でも課題になってくる路線だろうと思っております。

松隈清之委員長

ちょっと、わかりづらいこともあると思いますんで、用語とかも含めてなんですけども、要はこの53条の許可ですよ——に関しては、例えば事業は、一応計画区域内なんで、事業が行われるとしたら、どうなのか。ここでいう、酒井西町宿線26軒ありますよと。そういう事業が一応計画されてるところなんで、事業実施のときには、じゃあ退いていただきますよという話が、要はできてると。そのときの、要はどうなるんだっていうことも含めて、御説明いただけますでしょうか。わからないこともあるといけないんで。

藤川博一まちづくり推進課長

この法第53条許可っていうのは、都市計画法でございます。基本的に、先ほど建設課長から説明いたしましたように、木造2階建までとかいろいろ建物制限は決まっております。当然、こういったものを申請するときに、都市計画の道路の線も入っておりますんで、事業化の際には、御協力いただくというような、何かちょっと覚書か念書かはりしません、一筆いただいた上で、許可をしております。

これを、排除できないのかって言われると、許可はしなければなりません。そのために、地権者に対しても、コンクリート造とかだめですよっていう制限をかけているというような法律の制度の内容ということになっております。

久保山日出男委員

私が言おうとしてたのは、そうじゃないんだよ。

あれの年数は相当もう、ほったらかしとった状態であったから、じゃあ家が建ってから始めようって、そりゃ無理よ、いろんな工事費の、費用に対しても、補償とかありましようから。

いざ建って並んでから、こっちの路線が計画をしてましたけれども、こういうふうだから、

難点を示すとか、あるいは 34 号線おりるときには、アンダーでありますから、本線が、34 号が。

だからその辺のところもわかった上での計画道路だろうし、その辺は、逐次ある程度の早目にしていったらどうかなっていうだけの話です。

今後、ここをどうするじゃなくて、今後のこういう計画道路つくったときには、やはり素早くできるような、工事発注でいけませんけど、そういうことです。それ言いたかっただけです。

松隈清之委員長

今の御指摘は、要はその都市計画道路を、計画決定されてるので、本当にそのつもりがあるんだったら、家が建つ前に、もっと何かできることがあったんじゃないかというお叱りなんでしょ、要は。「はいそうです」と呼ぶ者あり)ということです。

園木一博企画政策部長

御指摘のとおりかと思います。

検討懇話会の資料中にも、提出させていただいてるんですけども、前回の見直しの中でも、基本的には鉄道の、要は高架事業の課題整理ができてないということで、前回も、この都市計画道路の正式な見直し等が、この路線については、ほかの 2 路線も含めて、表示しているように、見直しができてこなかったと。今回、初めて鉄道高架に関する課題について、橋上駅ということで、道路単独立体交差という方針決定を受けて、これまで計画内容の再検討ということで、棚上げ状態だった路線について、今回改めて、これまでの経緯、課題も含めて整理をしていきたいということで、懇話会を立ち上げさせていただいて、議論のテーブルにつかせていただいたということで、当然これまでに時間がかかったという御指摘については、真摯に受けとめるべきものだというふうに認識いたしておりますので、そういったことで御理解をいただければと思います。よろしく申し上げます。

内川隆則委員

これは以前、私も言ってきた話ですが、都市計画審議会というのがあるので、そこで十分審議された内容も含めてだろうと思いますけども、要するに、今の話も含めてですけども、何年ごろまでには、この計画を完了させますというふうなやつがないから、そういうふうにして見直しだけやると、見直し、見直し、見直しだけやって、実施が全くされない。

したがって、例えば、鳥栖駅の前でも、塩漬けにされて家は扱われない、下水道はこないというふうな状態がしばらくありましたよね。そういうふうなことで見直しがされた。

今、田代今泉線でも、もう何十年もかかった上で、現在は走り出すと、右折路線がないので渋滞すると、こういうふうなことで、現実に伴わないようなことばかりやってくるから、

いろんな隘路が生じてくるわけです。

したがって、県道であろうとも、何年ごろまでには、この計画は実施完了いたしますというふうなやつがないと、ただ見直しをするだけで、ずっと毎年毎年繰り返されるといふような結果になるんじゃないかというふうに思うわけです。

以上です。

松隈清之委員長

そういった、全国的にもそういったところがありまして、現在はあれですよ、都市計画決定するのに、事業がおおむね 10 年以内に終わらないと、都市計画決定できないようになってるんですかね、御確認ですけど。

藤川博一まちづくり推進課長

私が言っているのかどうかかわからないですけど、都市計画決定を打つためには、今はおおむね 10 年以内に事業着手、「着手」と呼ぶ者あり）はい、要は事業化というのがめんどだと、明確にちょっとルールとか言われてないんですけど、現実的に事務の手續上は、そういったような年月を明示したような文書とか提出する必要もありますんで、今回の都市計画道路の見直し懇話会の中では、ルートの変更とか、どう交通処理するんだと、それもかなり大事なことなんですけど、その事業化、あるいは優先順位、ここを決めていくのは、非常にエネルギーを使う作業なのかなというふうに思っております。

松隈清之委員長

ということでございます。

そうすると、これ、おおむね 10 年以内ということは、この 3 路線、廃止がね、その 3 本のうち 2 本廃止とかっていうことになれば別ですけど、じゃあ 3 本、何らかの形で変更して、存続という今、考え方は示されてるんですが。

ということは、その 3 本を全てに事業着手するということは、非常に財政的にも、これももちろん道路以外にも、駅関連の整備ありますよね。それ以外にも大型事業も、ほかにもございますんで、そこら辺はどうなんですかね、その財政のほうとは。

園木一博企画政策部長

確かに財政の平準化っていうのが、常に念頭にあるというのは、私どもも認識をいたしております。

道路の検討懇話会のほうも立ち上がって、議論が始まっております。今、課題等上がっている都市計画道路 3 本のうち、今 2 本は、県道になっております。当然 10 年以内に事業着手という前提でものを考えていきますと、これまでどおり、県道での都市計画道路として整備を進めるとなりますと、当然、県のほうでの事業をスタートするという一定の意思決定等もい

ただが必要がありますので、それも含めたところの、当然議論になってくると思いますので、現段階で、正直申し上げて、どの路線が最初で、どういう形でっていうのは、なかなかまだ議論がスタートしただけばかりでございますので、何とも申し上げることは困難なんですけれども、資料で御説明しましたように、この3路線とも、それぞれ非常に大きな課題を抱えている路線であるということもあわせて、これと今度、駅のほうは駅のほうで駅部を中心として捉えながら、事業整備をしていく予定にしていますので、そこでの財政的な負担、こういったものも念頭に置きながら、方針決定をしていく必要があるというふうに認識いたしております。

当然、駅周辺につきましても、当然、県のほうに御負担いただく、接道するのは県道に接道をしている状況もありますので、こういったものも含めて、そういった意味で、関係機関の協議がどうしても中心になって、先ほど藤川課長のほうからも答弁いたしましたように、駅のほうの検討委員会も8月予定いたしておりますけど、次回、その中で、どこまで関係機関との協議結果として、御報告できるかっていうのも、私どもも今の段階ではちょっと確信めいたものを持ち合わせておりませんので、ただ議論の経過も含めて、8月には一定御報告をさせていただいて、御意見等もちょうだいしたいというようなスケジュールで進めていきたいというふうに考えてるところです。

尼寺省悟委員

この、さっき話に出た解決策の考え方ということで、ちょっと気になったんですが、さっき課長さんの説明の中、から、1が計画存続、2が計画変更、3が計画の廃止と。2なんだと、計画変更なんだという言い方されたんですがね、これは1、2、3を含めて、その何か懇話会で、検討するんじゃないの。最初の地点から計画変更なんだというような、市の考え方を押しつけるんじゃないけども、そういう形の懇話会になるんですかね。

佐藤晃一建設課長

今、私が説明して、1はありませんよとか言いましたけど、何でかと言うと、今決めてる、決定してる幅員が、昔の都市計画上の構造上の幅員で、今の制度に、道路構造令に当てはめると、まず幅員が変わります。

ですから、今のままの都市計画道路をこのまま、幅員で存続するということはありませんので、まず計画の存続というのは、全てこの3路線とも、幅員等に関しては、少なからず変更が出てくるということでそういうことを申し上げました。

それと廃止がありませんというのは、廃止する場合というのは、そこにもともとあった都市計画上の計画がなくなったとか、そういうときには廃止をするんですけども、ここの部分はもう市街地の中の都市計画道路ですから、これを廃止するとなると、大変大きな問題が生

じますので、廃止ではなくて、ルートの変更とか、そういうことの変更になるということで御説明いたしました。

尼寺省悟委員

3路線の中で特にね、特に一番南側の酒井西宿町線か、これについては、現実的にね、非常に困難であるし、だから私はこれはもう何か変更じゃなくて廃止という形になるんじゃないかなと思ったんでね、今の時点で、いや廃止というのはどうかと言われたから、ちょっとおかしいなと思っての話なんです。

佐藤晃一建設課長

廃止といいますのは、この路線の、今赤で着色してる部分全体のことを言いますので、この全体の路線を廃止するということはありませんので、一部をルートを変更してとか、一部を廃止してルートを変更ということになると思います。

古賀和仁委員

計画の変更ということなんですが、3路線ですね、3路線あって、今おおむね10年以内というふうに、10年以内には、要するに優先順位つけて、どれかに着手をするという、そういうふうな方針は全く出てないんですかね。どうなんですかね、その辺は。

白水隆弘産業経済部長兼上下水道局長

先ほど来、園木部長からも、それから担当課長からも御説明を申し上げておりますように、今回の分につきましては、都市計画の変更決定が伴います。なおかつ、その変更決定につきましては、御説明がございましたように、そのバックヤードとして、おおむね10年以内に着工が必要です、それが担保されないと決定に至らないというようなプロセスを踏みますので、今回この3路線を変更決定をいただく中で、重要路線がどうなるかということも含めて、優先順位もつけていただくという状況でございますので、どれから手をつけるとか、どれが一番簡単だとかいったようなことは、今のところ、まだ答えが出てないような状況でございます。

古賀和仁委員

駅舎の部分が50億円前後で、道路が約1本60億円で180億円か190億円、そのぐらいの見通しをみれて言ったんですかね。その中で、当然、3本一緒にやれば、とてもじゃないけど、財政的にもたないという、さっきから平準化、平準化って言われてますけど、その中でですよ、その中で、やっぱり駅の整備と合わせてやらなければならないという、その辺の認識は当然、あれだと思っんですよ、当然。

そん中で、東西の連携どうやっていくかという大きな課題を、ここの中で詰めていくわけですから、計画を変更するっちゃうことは、当然変更すれば、可能性としては、事業に着手

できると、そのつもりで変更をしていくというふうに、考えとってよかわけですかね、これ、どうなんですか。

白水隆弘産業経済部長兼上下水道局長

今、古賀委員からの御指摘のように、先ほど来から説明の中にもございますように、基本今回の変更、数値の変更、ルートの変更も含めましてですけれども——を行うということであれば、必ず佐賀県の副申なり決定なりをいただくこととなりますので、これに類します県道、市道が、県道2本、市道1本でございますけれども、どの路線を最初に手をつけるかということが、まず決定されると思いますけれども、その順で、財政の平準化等もありながらの、都市計画決定のプロセスを経ていくというふうに考えております。

先ほど来、出ておりますように、駅の橋上化の進捗、それからそれに最も有効な路線としての路線がどれが一番最適なのかということも含めて、今回の懇話会の中で、議論をいただきたいというふうなことでスタートさせていただいておりますので、こういうことで御了承いただきたいと思います。

松隈清之委員長

何かありますか、ほかに。

〔発言する者なし〕

ちょっと私のほうから、計画の変更でどうなるか、まだちょっとわからない部分はあると思うんですが、もともと過去に、この今の事業手法の決定に至ったプロセスの中で、比較検証をされてるんですよね、その事業手法の比較を。

その比較をするときには、そのときは、もちろん鉄道高架だったり、橋上駅だったり、東口の設置っていうところがあったんですが、その比較っていうのは、基本的に全ての道路が計画どおり行われると、要は東西連携をどういった形でやるのか、東西連携、この鉄道で分断されてる東西連携を担保した形で、どういったふうに整備していくのかっていう考え方として整理をされてるんですよね。

その上で、事業費用を比較して、事業期間を比較して、最終的な決定は市のほうでされるんですけど、答申が橋上駅だということにもなっていました。

だから1つの事業決定のプロセスとしては、道路の環境、あるいは事業費、事業期間ってというのが、そこに至った1つの要素なんですよ。

そう考えると、計画変更で、例えば、東西連携、どう、要は鉄道で分断された連携が果たされない部分が出てくる。あるいは事業費が想定したよりも非常に多くなってくると、そもそも比較をした意味がなくなるというか、そこを、その事業手法を選択した根拠が、あいまいになるということにはなるので、そこは一定、今回、基本計画を出されるタイミングとこ

の懇話会が一応今年度中に、大体懇話会を終わる予定になってるんですかね、「予定ではなっております」と呼ぶ者あり）予定は。ということは、ほぼ同じなんですよ。

どういう道路の整備の仕方、どういう順番でとかってというのは出てくるのかもしれないですけど、そういう、あるいは道路はどう整理されるかっていう結論を待たずに、基本計画進んでいくっていう、基本計画がつくられるというふうに理解していいんですかね。

園木一博企画政策部長

まず、橋上駅化するほう、昨年の基本構想の中での方針決定、委員長おっしゃるように、これまでの鉄道高架、それと橋上駅、東口設置ということで、事業費も含めたところで比較検証し、橋上駅化ということで方針決定をさせていただいております。

それについては、これまでの計画の事業費ベースでしか、手持ちの資料等もなかったものですから、そういった資料に基づいて、現在の費用に置きかえたところで、数値的なものを示しながら比較検証を行っております。

ただ、構想策定の過程の中で、道路の課題という形で整理をいたしておる中においても、仮に従来の計画どおりに整備するにおいては、道路容量が過大すぎる課題が出てきますねということでの課題整理も、前回の構想策定の中でもお示しをさせていただいた経緯もございます。

それを含めて、今回検討懇話会の中で、見直しを含めて、この都市計画3本の路線を中心に、検討懇話会の中で、御議論をいただくことといたしております。

今年度中に、懇話会の中で、優先度も含めて、一定方針を出していただく予定にいたしております。合わせて駅のほうでは、基本計画を今年度中策定する予定と考えております。

現実、検討懇話会、並びに駅の検討委員会のほうも、予定どおりにスケジューリングどおりに議論が進んでいくというのを、前提にはなりますけれども、そうなりますと、道路のほうについては、一定の今後の整備の方針の策定、それと駅部については、基本計画、駅広も含めた計画の考え方、こういったものをお示しすることができるのかなというふうに考えておまして、それが一定、橋上駅化に伴う道路鉄道の単独立体交差による道路も含めた、一定の方針のお示しが可能になるのかなと。

ただ、これについては、双方とも関係機関協議というのが非常に要素として大きいものですから、これの議論の進捗状況によっては、タイミング的に、そこが完全に一致することが難しい場合も一部想定されるということだけは、一定ちょっと御報告をさせていただきたいと思っております。

尼寺省悟委員

まちづくりのほうじゃなかった、道路やなくて、そちらのほうにいいですか。

こちらのほうの中で、基本方針に基づく検討項目の中で、橋上駅舎とか自由通路、駅前広場とかね、位置とか、規模とか、増員とか、範囲とか書いてあるんですよ。そして、このスケジュールの中で、第2回検討委員会とか、第3とか、第4とか、意見交換あるんですけども、こういった中に、少なくとも市として、例えば、駅舎をこうするんだと、駅舎は残すか残さんかとか含めてみて、あるいは駅広はこうなんだあなんだというふうな形の、市としての、人の案だけやなく、A案、B案、C案っちゅうか、そういった形のは出していくわけやない、出して議論してもらおうという形になるわけね、基本的には。

藤川博一まちづくり推進課長

本当は、年末にでも素案を出したいということを選びつつ書いておりました。そしたらやっぱり佐賀県とJRさんから、いや、ちょっと、市の都合だけで決まるものではないんだよということで、その時期の明示は避けてくれんかというのがございましたんで。

当然、議論の中では、もう1つの案に絞ってとかじゃなくて、今、委員さんおっしゃったように、A案、B案、C案とかいう複数案をもって、議論していくということは、確かにございます。ただ、それをまたどこで出すとかいうのは、まだ、ちょっと、現時点では明確に言えないということで、申し訳ございません。

尼寺省悟委員

何を言いたいかわかってると思いますけども、特に10月の時点で、文化財保護審議会が駅舎の保存、活用の問題について、何らかの答申を出すと、こういった形になるかわからんけども、保存活用っていう形の答申、提案をした場合には、それに沿うような、残した場合、こうなんですよというふうな、図面っちゅうんか、A案、B案とC案というような形で、そういったことについては、どうなるわけ、その辺のことは。

藤川博一まちづくり推進課長

基本的には検討委員会委員の中であるとか、関係者協議の中でも、次の整備の中で、今より機能向上しましょうねと、利便性は上げましょうねというのが、大前提になっておりますので、そこがベースになってくるのかなと思ってます。

駅前広場の規模でありますとか配置の計画、文化財保護審議会から文化財的な価値と、あと、現駅舎の取り扱いについて幅広い提案をいただくということになっておりますが、文化財的な価値と、その文化財保護審議会からいただいた提案の、そっちも複数案出てくると思いますんで、その中で、やっぱり鳥栖駅を後々に印象を残すための手段を考えていく必要はあるのかなというふうに思ってます。

尼寺省悟委員

言いたいことどういうことかっちゅうと、この懇話会の委員さんっちゅうのは、それなり

の専門家じゃなかろうと思うっちゃんね。だから、われわれ議員と同じような形。だから、そういった人たちに対して、ちゃんと議論してもらうためには、やっぱり専門家の立場から、A案、B案、C案とかいうような形で、こうなんです、恐らく出していこうし、その中に、その中に、例えば、文化財保護審議会が残せというふうに出した場合には、それに沿った形での案も出すだろうと、そういう意味です。出すのかと、そういうものです。

松隈清之委員長

尼寺委員、今の検討委員会のほうですよ、検討委員会ですね。

園木一博企画政策部長

現駅舎の取り扱いの考え方の御意見かと思えますけれども、まずもって、この駅部の議論を進める上で、一番重要になってくるのは、まず自由通路、駅舎の位置、これについては、当然、JR九州さんと、相当議論を深めない、その位置等も決定できないものと認識します。

その位置によっては、最悪の場合、現駅舎が支障物件としてひっかかるんで、仮駅舎まで建ててやらないかんですよ。だからもうこの駅舎もう絶対だめですもんねというようなことっていうのも、想定の中にはあり得ると考えてます。

だから当然、その方法論として残す方法、今の現駅舎で残して、駅広も十分につくれて、例えば、その事業費も全部抑えられてと、全てオールオーケーみたいな案ができれば、これは理想だと思いますけど、現実的にはこれは不可能だというふうに私どもとしては考えております。

そうなったときに、先ほどお示ししました資料4の中で書いてる部分が、基本的には基本構想の中で、駅の機能として、こういう視点をもったもので駅部の整備が必要ですよねってことで、構想上でまとめさせていただいたもので、基本計画、いろんな案を議論していく中で、検討委員会としては、この視点をもって計画案について比較検証をしていただきたいと、恐らくこういうことを視点をもって、議論していただくことが、大事なことですよねって意味合いでの資料としてお出ししております。

それと、文化財保護審議会からの答申として、当然出てくる保存活用については、御提案をいただくことでお願いをいたしておりますので、仮に方法論として、当然、例えば現駅舎をそのまま残して活用するというのが、例えば、文化財保護審議会としては理想ですよという御指摘があったとしても、じゃあそれが難しいのであれば、どういうことだったら文化財としての価値の保存活用につながっていくんだというような意味合いの御意見等もちょうだいすることを、私どもとしては想定をいたしておりますので、その中で、計画を比較検証していただく中で、駅舎の取扱いは、じゃあどれだったら可能なんだろうかねという議論

をしていただきたいと。そこは検討委員会の中でも、御議論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

ということは、その途中でもできんことはないと思うんですけど、この3回目以降の中で、駅舎の取り扱いについて、検討委員会、11月上旬ってなってますけど、このあたりから、駅舎をどうするか、それまでは逆に、全く駅舎を、現駅舎の位置とかがあるんで、例えばそれ以前に、JRがこういう形でないと難しいですねと、その時点で、もう仮駅舎をつくってやるので、現駅舎をとりあえず崩しますと、崩さんという工事できませんよねってなったら、もうそれを待たずに、いずれにしても、壊さないかんですとか、あるいは壊すかどうかは、補償で、市がね、もらえば移すことはできるかもしれんけど、その判断というのは10月以前に、JRの考え方が示されたら出てくるのか、壊すか移転するかとか。それとも全くこの文化財保護審議会の答申を待って、そこら辺取り扱いを考えていくのか。

園木一博企画政策部長

正直申し上げて、JRさんからどういった回答をいただけるかすら、現段階ではちょっと正直言ってわからないんですよ。当然、そのまちづくりの視点からということで、JRさんと協議して、こういうことで、ここら辺の位置っていうのは可能でしょうかとか、そういう議論の中で、最悪、いやもうここしかあり得ませんねと、そのためには、これは難しいですよってということが、答えが出ることもゼロではないという意味合いで、ちょっと御報告をさせていただいた話でございまして、例えば、ここにもできます、ここも可能性もあります、これでもいいですよと、例えば駅舎の位置についても、3つぐらい案は、これは現実的にできますと、これでやるとこうなります、これでやるとこうなりますと、これでやるともう例えば現駅舎が支障物件になるんで、仮駅舎が要りますと。現駅舎を今も残してつくるんだったら、ここだったらいけますねとか、そういう議論を、まさに今から詰めていく話になりますので、その結果を一定ちょっと整理しないと、なかなか、その駅舎の問題という議論をしていただく材料も御提示ができないという状況であるということだけは、ちょっと御理解いただきたいと思います。

松隈清之委員長

あと、その道路の問題なんですけど、もちろん鉄道高架と言って、検討をできなくしたのも今の市長なんですけど、橋上駅という方針出したのも今の市長ですよ。

それはそれとして、そのときに、検討が進められなかったという経緯はわかるんですが、道路に関して、ただそれだけじゃなくて、非常にそれぞれ難しいんですよ、単独で考えても。単独で考えても、じゃあ方針決定しましたんで、じゃあすぐ決められますねっていう道

路じゃあ、それぞれ課題見てもわかるんですけど、あると思うんですよ。本当に、どういう事業手法で、じゃああるいは計画変更でルート変えるとかってというのが、これ、今年度内にできるんですかね。

ここら辺は、例えば、さっき言ったその長崎街道のね、連たんしてる部分があると。これその幅員もどうするかわからんですけど、少なくとも今の幅員は狭いですよね、拡幅を考えていくと。

じゃあ地元の理解とか、あるいは事業手法が仮にループだとしたら、当然取りつかないとこ出てくるんで、高さ的にね。だからそういったところも含めて、地元の理解を得た上で、計画案って出されるんですか、それとも地元の理解は別として、こういう手法であれば、技術的にはできますよねっていうことで、案を出すってことですか。そういう地元調整考えて、年度中に出せるのかなという心配あるんですけどね。

白水隆弘産業経済部長兼上下水道局長

今の御懸念の御意見でございますけれども、私どもも、既にある路線につきましては、地元で反対運動が起こっておるといったような、お話もいただいておりますけれども、今、委員長から御指摘いただきましたように、基本的には技術的なもの、それから事業手法として可能なものとして、整理をさせていただきたいと考えているところでございます。

なおかつその中で、地元の区長さんあたりも入っていただいておりますので、そういう技術的なことは、確かに可能であろうが、例えば、その地元の方たちの意見はこうだよと、なので、そのあたりは考慮すべきじゃないというような話も当然、その中で、積み上げられた上での技術的なものとして、最終的には、成果品として上がってくるものと考えております。成果品という言い方が、妥当かどうかわかりませんが、結果としていただけるものと思っております。

そういう、例えば技術的な手法を具体的にお示しするといったようなことになると、何らかの、例えば概算の設計であったり、概要の図面であったりといったものが、途中途中必要になってまいり、場合もあろうかと思えます。そういうものを、例えばその懇話会を重ねる中で、そういう御意見をいただくとか、その前段で打ち合わせをする中で、そういうものが必要になるとかいったようなことを、状況になった場合はですね、恐らくそこで1つ、そういう概算設計なり何なりをさせていただいた後に、もう一回御審議をいただくというようなことにもなりかねないということは考えております。

ですので、先ほど冒頭課長のほうから申しましたように、一応今のところ3回を予定しております。次は、8月を予定しておりますが、8月の段階で、私たちがどれだけのものをちよっと示せるかということで、その後の審議の中で、こういうものをくださいと、ああいう

ものがないと、もう次に進めないといったようなことが出てきますと、次の御審議までの間を猶予いただいて、例えばその資料づくりをするといったようなことにもなろうと思えますので、現段階で3回、年度末での一応懇話会の終了ということを目指してはおりますけれども、始めてはみたものの、中身は非常に重たいものでございまして、情報も非常に多岐に及んでおります。今おっしゃいましたように、技術的なものから、地元の配慮まで及んでおりますので、そういったものを全て網羅して、結論に至るというプロセスを踏むに当たって、私どもの中でも、3回でいいのかどうかといったところは、議論の対象にもなっております。

今のような資料の集積で、皆さんに御議論いただけるのかどうかというものを含めて、今回、部内で、それから県、国に御相談しながら、そのあたりのプロセスはちょっと詳細に踏んでまいりたいと思っております。

西依義規委員

今のお話を聞いていると、この3本の課題が山積していて、これ3つ一遍に見直さないかんのかなってというのがちょっと疑問で、例えば、A、B、Cあったら、Bはある程度もういけそうな気が、お話で、その幅員が果たして25メートル要るのかどうかわかんないんですけど、Aの久留米甘木線の問題は、8月にじゃあこれでいきますというのが果たして出るような気がしませんので、これ、要は線路を上げるか上げんかで、計画が先送り、再検討となつてたんで、もう線路上げないと決まったんですよね。したら、もう、廃止はなかなかまた難しいとおっしゃったんで、けどBをまず先に、20メートルでも、25メートルなのか、18メートルなのか、それに橋が幾らかかるのかっていうのを、このどっちかわかんないんですけど、どっちか懇話会かそっちかで、議論するっていうことはできないんですか。やっぱ3つ同時進行じゃないといけないんですか。

白水隆弘産業経済部長兼上下水道局長

今の御意見でございますけれども、今のところこの3路線が平成23年の見直しの中で、先送りという言い方は当てはまらないかもしれませんが、残っております。

今回、都市計画の変更まで当然至るわけでございますけれども、その手前で、さまざまな事情、平成23年からもときが経っておりますので、さまざまな事情を加味して、今度、おっしゃいましたように橋上駅になりましたので、線路は上がらないというような状況が決定しましたので、では、この資料の4の3にありますように、現在の鉄道交差部の決定は、久留米甘木線は平面交差ですと、飯田蔵上線は立体交差です、酒井西宿町線も立体交差で、都市計画が今のところ打たれております、決定をされておりますので、これをどう見直していくかということ、皆さんで御議論いただくということになります。

なので、例えばその久留米甘木線にしても、例えば平面交差のままでいいですよと、J R

さんとの協議でいいですよとなれば、それなりの変更になると思いますし、極端な話、この幡崎踏切はもうやめてくれと、それが前提ですよというような話になれば、どうにかして、下に潜るか上を越えるかしか、当然手は出てきませんので、そういったものの御審議をいただくと、審議をいただくためには、例えばその金目であったり、技術的な話であったり、地元の理解度であったりするものが、当然、その中で加味されていくものと考えておりますので、先ほどちょっと委員長のお話とダブりますけれども、3本1つ1つを、それぞれのプロセスを踏まなければいけませんので、懇話会の中では、3本同時に進めさせていただきます。

しかしながら、都市計画の決定ということになりますと、先ほど園木部長からもおっしゃいましたように、財政の平準化といったものもございまして、3本のうちの2本、久留米甘木線と飯田蔵上線は県道でございまして、それぞれの御事情が、また違ってくると思いますので、これはもう例えばの話ですけれども、懇話会の中で、1番、2番、3番と決まっても、例えば県の事情で、それがちょっと若干違ってくるのかという可能性は出てくると思います。

西依義規委員

いや、僕が言いたいのは、飯田蔵上線に関しては、もう現に都市計画道路がもう決定されて、見直す必要すらないかもしれんとですよ。それを着々と進めればいいということだけで、何でかという、線路が上か下かわからんやっついで、いや今のこの、このラインですよ、20メートルと25メートルっていう赤いところ、もうこれ、今、都市計画道路ですよ。

なんで、新たに引き直したり見直したりする必要がなく、都市計画道路をじゃあ事業化しましょう、県さん、鳥栖市としても方針決定したんで、よろしく願いますで、何か僕はすぐなりそう、わざわざ見直してこうしてこうしてっていう、なぜそういう遠回しなことをするのか。

今、道路、計画、線引かれとるのを、そのまま、これじゃあ線路を上げませんってしたんでっていう、それを県に言って、県が運動よろしく願いますじゃあ、なぜそれが、わざわざ見直さないかんのかが、ちょっと僕は疑問が。

松隈清之委員長

見直さないとすると、ちょっと僕が言うのも何ですけど、4車線のままずっとつくらないかんですよ。（「はいはいはい」と呼ぶ者あり）だから、今、例えばその橋を、跨線橋で越えるだけならね、それはいいかもしれんけど、そのまま4車線ですと、この計画のところまで行くかどうかっていうのは、そのまま行くかどうかは、多分見直し検討は要るのかなとは思いますが。

佐藤晃一建設課長

車線数、幅員につきましては、今、平成17年度の交通センサス、車の通行量、それをもと

に、この路線が、今決定されてる4車線でいいのか、2車線で、ほかの道路によっては、結局、ほかの路線の通行量を解析して、2車線でいいという結論が出る場合もあります。

そういう場合でも、2車線でいく場合の可能性もありますし、4車線になれば、ちょっとここで言っているかどうか分かりませんが、高橋を利用して、ここを2車線でいくというような案もありまして、ちょっと今いろんなことを今検討しております。

そういうこともありまして、この3本の中では、飯田蔵上線が一番現実性はあるかなあと私個人は思っておりますけれども、その辺も優先順位、実現性のある案をつくりまして、優先順位を決定していきたいと思っております。

西依義規委員

いや、僕としては、わかりますよ、事情わかるんで、けど、わざわざ遠回りせずに最短距離でいけばいいかなと思ったんで、ちょっと意見を言わせていただきました。

以上です。

松隈清之委員長

やりやすい道路はあると思うんですね、当然ね。それはそれで、実際事業着手しやすいところは、特に駅にも近いんで、現実にはそうなるのかなとは思いますが、ただ、あれですよね、道路っていうのは、もうそこだけ車が通つとるわけではないし、さっきの道路交通量にしても、市内を回遊する、交通量をどうさばっていくかっていうのは、ほかの道路とね、連携してる部分じゃないですか。

例えば、見直すにしても、じゃあその想定された交通量をどういったルートでさばくのかっていうのが出てくると思うんで、1カ所だけできるからやればいってということにもならんんですね、多分計画する側からすると。

ですから、そこは検討していただく、見直しも含め検討はされるんでしょうが、一番困るの、困るといって、危惧するところは、今、言われた当面計画でできるのは、例えば1本だとして、あとちょっとなかなかありませんねっていうことで、最初にね、さっきも言われた、このお示された橋上駅のメリットの中で、設計工事、都市計画道路に関しては、10年で効果発現とか書かれてるんですよ。

皆さんこういった費用とか、要は効果の発現っていうのが選択、その事業をこれがいいんじゃないかって選ばれた理由になってるんですね、その当時。

それが、ことごとくとは言わんですよ、その費用もまだ今から見えてない部分ありますけど、でも実際これじゃあ、やってみたら、400億円かかりましたとか、道路が思った以上にコストがかかりましたとか、道路は3本予定しとったけど、1本しかとおりましたとか、おまけに、都市計画道路も3本が2本になった上に、20年かかりましたとかってなっ

くると、いや、全然違うじゃないですかってことになりかねんわけですよ、最初にお示しされたやつとって。

いや、こんなだって、これだったら、ほかのと、また見方変わってくるんじゃないですかってということが想定をされるので、そこはきちっと整理をしていただかないかんし、理解が得られる、例えば3本が2本になるのであれば、その交通量はどうやってさばくのかとか、ある程度御理解が得られるやり方だとかね。

例えばボトルネック踏切も、じゃあJRが、いやそこはこれでいいですよって、とても言うとは思わないですよ、言うとは思わないですよ。

だから、あそこ解決せんのに、何が駅やと、そこ当然やってくれるんでしょって、計画でもそうなってるんだから。だからそこも先延ばしにできる、未着手なものはほっとけるわけではない。仮に、計画決定がすぐではないにしてもね。

だから、そこは整理をしていかないといかんと思うんですよ。だから、すごく課題があるのに、本当に今年度中に、検討会終われるのかなと。少なくとも懇話会としてね、懇話会としての検討が終わるのかなという心配があるわけですよ。

ほかに何か。今の意見だからいいですけど、ほかに何かありますか。

古賀和仁委員

この中で、2番と3番で、駅周辺のにぎわいということで書いてあるんですけど、ここの中で、真ん中に、中央公園を拠点に、にぎわいを創出するというふうな考えなんですけど、これ、中央公園に対する、公園そのものに対する考えとは全く別個の考え方からこれを、機能強化しながら、もう全く別のような感じで、公園をその中心において、その整備をされるのか、それとも、今の状態で少しきれいになしてという感覚なのかですね。どうなのかですね、これ。

藤川博一まちづくり推進課長

最後に言われた、もっときれいにしてということです。ちゅうのが、ちょっと、余り申し上げにくいんですが、今、中央公園って、フレスポさんと商店街の間に、どんと何か壁みたいになって、なかなか、フレスポさんと本通の間を行き交う人たちが、うろうろするような公園になっていない。

もうちょっと、ふだんから使っていただけるような公園にしていけば、もっとフレスポさんと商店街の間を往来する人もふえるんじゃないですかねちゅうなことでのもので、もう中央公園を全く今のと違うような施設に変えてしまうとか、そういったことではないです。

古賀和仁委員

ちょっと私の意味では、そういう、ただ都市公園ですから、御要望のかなりの制約受けま

すから、何でもかんでも、中に建物建てないようにするには、ほとんど事実上できないですからですね。

その中で、やっぱり公園と大型商業施設と商店街を結ぶっていうならですよ、その中で、例えばいろんな形で、公園に部類するみたいな感じであって、門前町とか、それを中心に商店街と結ぶような感じでやってきたんですけど、そういうふうなイメージは全くないというか、ただきれいにすっだけという感覚じゃあですね、何か本当にそのうるおいが、そのにぎわいが、回遊ができるのかですよ。

園木一博企画政策部長

中央公園を、商業活性化の、特に大規模商業施設と商店街の回遊性確保の核としたいと。現状を見ていただくと、おわかりいただけると思いますけども、中央公園と大型商業施設であるプレスポとの間には垣根があって、生垣もあって、完全に遮へいされている状況があります。

それと、中央公園入り口も非常に狭小で入り口がどこかわからないと、要は歩道を歩いていって、どこが公園入り口かわからないような状況が1つあるのと、商店街とも中央公園も、要は商店街の施設の裏側にあたって、壁もあってということで、そこも遮へいされている状況があって、こういったものを、一定その排除することと、動線をもう少し商店街も含めて、緩やかなつながりを持つような動線確保することによって、回遊性を生むことによって、大型商業施設と商店街との、歩行者の回遊性を高めていけたらということで、そういった意味で、中央公園の一部リニューアルをさせていただきたいということで、構想の中に書かせていただいたということで、今後計画の中で、具体的にどういうふうな手当をしていくことによって、そういった創出ができるのかっていうのも、この基本計画の中で、一定方向性は、出させていただきたいと思っております。

松隈清之委員長

今のさっきのね、話からすると、相当後回しになる事業だと思いますよ。

古賀和仁委員

この商店街の南側のほうというのは、どういうふうなイメージで……、南側です、駅前通りの南側です。南側の、駅前通りの南側になっですかね。要するに中通り、本通の、本通を駅からまっすぐ出られて、左側の部分のゾーンですたいね。これはもう当然、山道線とか、こういう、この辺も含めて、ここの中で出てくるのかどうかですね、整備の対象として。

長いスケジュールが要ると思いますけども、こういうふうなイメージでデザインを描きますとか、そういうのは何かあるわけですか。

藤川博一まちづくり推進課長

今のところ具体的にはないです。

古賀和仁委員

やはり、このゾーンを、ここに七十何ヘクタールかな——の中でやるのであれば、せっかく駅をするなら、将来の青写真っていうか、この駅前の開発はどこでも20年、30年かかって開発をどこでもやってらっしゃいますから、再開発計画も含めて、何らかの形でやっていく計画ぐらいは、やっぱり出すべきじゃないかと。

園木一博企画政策部長

前回、区画整理事業で計画が上がった経緯等もあったかと思いますが、断念された経緯も。当然、そこについては、地元の理解等が到底不可能だというようなことで事業断念された経緯等があります。

現地付近には、いろんな方々がいろんな形で、営業目的で活動されてるという現状も認識いたしておりますので、行政側として、ここを区画整理等々の事業着手するという考え方は、今のところ一切ございません。

逆に、ここは民間主導でいろんな形で、経済活動の中で、変わっていくということがあれば、それはそれとして、市としても御協力できることがあれば、そういったスタンスになるのかなという認識をしているところです。

古賀和仁委員

山道線というんですかね、これについては全く今のところ、計画としてはない、計画っちゃうか、これについて、この図面の中でっていうのは、全くないってことですかね。

藤川博一まちづくり推進課長

駅前広場の周辺道路の部分として、今回の基本計画の中で、どうやるかを考えていくということですか。

松隈清之委員長

道路に関してなんですけども、これ、次回のスケジュール、8月になってますよね。これ、全3回ということだと、この8月の時点で、先ほどどこまで示せるかという言葉もありましたけど、8月までに、ある程度形のあるもの出されるってことですよ。そういうことですよ。

佐藤晃一建設課長

一応次回のイメージとしては、この3路線について、複数の案を示しまして、このルートだとこんな課題があるねとか、これだとこんな問題があるねというようなことを議論していただくための、交通解析を踏まえた、これだとこういう幅員になって、こういう車線になりますよというような案はお示ししたいと思っております。

その中の懇話会の中で、その中で議論いただいて、そのとき、先ほど部長が申しましたように、もっと材料が足りないよとか、概略の設計が要るよみたいなことがあれば、またその時点で、そういう設計も踏まえて、次の懇話会に進んでいきたいと思っております。

尼寺省悟委員

3つとも、それぞれの案を、3つの路線についても、市の考えちゅうんか。

佐藤晃一建設課長

3つとも複数案示すかどうかわかりませんが、必要な路線については、複数の案も示して、この路線はこの1本でいいよちゅうんなことで、この、できればもうそれはそれということになります。

松隈清之委員長

ということは、道路に関しては、それを待つような形になりますかね。

結局、さっき言ったように、交通量をどうさばいていくかっていう観点がどうしてもあると思うんですよ。ですから、都市計画道路を変更すると同時に、逆に市道を整備せないかんという可能性出てきますよね、その分、都市計画道路でやれない分を、今の既存の計画にあるやつを。

そうすると、それなりにまた事業費かかってきますよね、それはそれでね。

ですから、ある程度トータルで、案は出していかないと、一つ一つだけ見ても、多分わからないところはあると思うんですよね。

ですから、我々もその検討会の後になるのかなとは思いますが、懇話会の後になるのかなとは思いますが、また案をお示しいただいて、議論をしたいなと思っております。

特に、ほかに委員さんからありませんか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕



松隈清之委員長

それでは、次回については、また改めて御案内をさせていただくとして、本日の第8回鳥栖駅周辺整備調査研究特別委員会を閉会したいと思います。

午前11時49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

