

鳥栖駅周辺整備調査研究 特別委員会記録

平成28年11月22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	11月22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 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

内川 隆則

3 委員会条例第19条により出席した説明員氏名

企画政策部長 松雪 努

まちづくり推進課長 藤川 博一

まちづくり推進課長補佐兼都市整備係長 実本 和彦

まちづくり推進課都市整備係主査 杉本 修吉

まちづくり推進課都市整備係主査 斉藤 了介

建設課長 佐藤 晃一

教育次長 園木 一博

生涯学習課長 佐藤 敦美

生涯学習課文化財係長 久山 高史

4 出席した議会事務局職員氏名

議事調査係長 横尾 光晴

5 審査日程

鳥栖駅周辺整備及び関連する諸問題についての調査研究

6 傍聴者

なし

7 その他

なし

それではお手元の資料に沿って御説明をさせていただきます。

時間がたっておりますが、8月31日に、本年度2回目のまちづくり検討委員会、開催しております。

資料1につきましては、ダイジェスト版ということで、昨年策定いたしております基本構想のダイジェスト版を、常に委員会のときには御提示するというのでやっております。

この点につきましては、これまで御説明しておりますので、説明は割愛させていただきます。

資料2のほうでございますが、基本計画を策定、今年度するわけですけれども、整備の基本的な考え方ということで、先般お諮りしております。

まず1点目、駅自由通路、駅前広場の整備ということでございます。

基本的な考え方といたしましては、基本構想に沿いまして、まず、市の玄関口にふさわしい、新しい鳥栖の顔となる駅、それと駅前広場、それと、駅東西の拠点施設、サンメッセ、スタジアム、それと西側の商店街、こういったところを役割分担ということで、これらの東西のまちを、結節する東西のまちの要となるような整備を行うと。

それと歩行者、それと公共交通、こういったものを主役にした、人と環境に優しい整備を行っていききたいということで考えております。

2点目でございますが、整備の考え方について、各項目でございますが、駅、自由通路、駅前広場につきましては、西側と東側ということで考えております。

基本的には、西側の駅前広場につきましては、交通結節機能の強化と歩行者の安全な動線確保ということですね。

それとアンケートでもいろいろございましたが、待合空間、それとかまちなかの情報案内、それと景観性といったようなことにつきましても、歩行者目線というところを意識したところで確保を行う、整備も行うといったようなことです。

東側につきましては、交通結節機能の強化ではなくて、確保と、今後の将来的なことを見据えて、確保という言葉であえて使っております。

それと東側には、サンメッセの都市広場、それとスタジアム等々ございます。

また、藤木グラウンド、緑地、公園系の施設もございますので、人を中心とした憩いと安らぎの環境空間をつくり出していければなというふうに思っております。

また、2点目といたしましては、スタジアムもございますので、イベントの開催、比較的規模が大きいもの想定しております。

こういったところの対応ということも念頭において、都市広場と一体的になったにぎわい、交流機能を備えた環境空間と、どちらかというところ、東側は公園の中に駅がある、駅前広場が

あるといったようなイメージで考えていければなというふうに思っております。

2つ目ですが、アクセス道路、シンボルロードといったようなことで、西側、特に複雑な道路交差点形状、こういったところの何らかつけかえ、あるいは道路の拡幅といったような対応も考えていく必要があるであろうと。

それと今回、自由通路というもので、歩行者目線が上がるということも念頭に置いて、良質な道路と、また沿道景観の形成、こういったところも考えていく必要があるのではないかと思っております。

3点目ですが、歩行者ネットワークにつきましては、駅とまちですね。西側であれば、商店街あるいは中央公園、東側であれば、都市広場、あとサンメッセ、スタジアム、こういったところを、一体性をちょっと持たせたい。

それと歩行者が安全に通れるような回遊性、あと快適性、景観性にも配慮した空間を確立、必要があるのではないかということで考えております。

右の図面につきましては、赤が自動車ネットワークで、青色が現在の歩行者ネットワークといったことでお示しをしております。

また、オレンジ色が駅広場の空間といいますか、現在の規模ですね、駐輪場も含めたところの規模をお示ししております。

続きまして、資料の3番でございますが、基本的な考え方でお示したようなことを、基本構想で示した方針別で、もう一つ検討をしていく必要があるということで、資料3をお示ししております。

1点目の市の玄関口、鳥栖駅の整備についてということでございますが、駅前広場の検討をするに当たって規模、また導入機能などを考えていく必要がございます。

その中で、将来の駅の利用者数といったようなことも考えていく必要があると思っております。

現在、JR鳥栖駅の乗降客数は、1日平均1万4,000人程度と。ちなみに久留米駅が新幹線も合わせて1万5,000人程度というところでございます。

新幹線が開通すれば、減るかもというようなことがあったんですが、基本的に横ばい、また、今後東側の高架用地として確保していた部分、こういったところを定住拠点ということで、やっていくことを念頭に置いて、将来乗降客数を設定するというで考えてまいりたいと思っております。

ただ、東側の定住人口はどの程度ふえるかということも、ちょっと簡単には予測できないんですが、おおむね2,000人程度かなというところで、そこから駅利用がどの程度というところを本来厳密にはじくんでしょうが、基本的に今の1万4,000人でもいいのではないかという

ところで、将来規模を考えていきたいと思っております。

あと2点目ですが、導入機能についてでございます。

基本的に、西側には、バス、それとタクシー、一般車両、こういったところの乗降場は備わっております。

ただ、もうずっと申し上げてきておりましたが、鉄道から路線バスへの乗り継ぎというところなどの配置を考えていく必要があるだろうと。

これは、歩行者動線の迂回、あるいは横断歩道を何回か渡るといったようなこと、また、駅のコンコースの狭さといったようなことも、アンケート調査で明らかになっておりますので、こういった改善が必要であろうと思っております。

西側につきましては、駅前広場、現在、右の写真で、赤点々で囲んでいる部分ですね。駅の真ん前のところ、それとバス乗り場も駅前広場と捉まえても、現在2,600平方メートルといったようなところです。

道路で分断されているということもあって、特に、路線バス乗り場については、機能的ではないというようなところが、懸案であろうかと思っております。

また、東側につきましては、基本的に、駅東の区画整理のときに、都市計画決定を打って整備しております。7,000平方メートルという面積もありまして、周辺にも、活用が比較的しやすい公有地も多いということが特徴としてございます。

こういった西と東の特性がちょっと違いますので、今後の東西のまちづくりの課題に対応して、優先順位というものを、東と西で、分けて考えていく必要もあるのかなというところで、東西機能分担を図りながら、検討を行うというようなことでお示しをしたところでございます。

ただ、ベースとしては、鳥栖駅につきましては、歩行者と公共交通を主役に再生していきたいということが1点。

その中で、西側につきましては、歩行者の安全性と明快な動線の確保、と公共交通の結節機能を優先していきたい。

東側駅前広場につきましては、イベントの活用等を念頭に、公有地、あるいは都市広場と一体的に再整備をしていきたいと。

それと自家用車でのアクセス機能、乗降場、それと駐車場、駐車場っていうのが、パーク・アンド・ライド的な、コインパーキング的なものですね。こういったものにつきましては、今後東側の役割も大きくなってくると思いますので、西だけではなく、東西ともに整備していくことが必要かなと思っております。

一番下の表は、現況の施設の状況をお示ししております。

面積は先ほど申し上げたとおりですが、西には、路線バスの区画が4区画ですね。

タクシー乗降場については1つ、タクシーの待機、プールは7台分。

あと一般乗降場が、4台、うち1台が身障者用の場所です。

一般車プール、これがコインパーキングですが、25台。

あと、下に書いてありますが、JRさんの立体駐車場283台。うち50台ぐらいは、月決め駐車場であるということです。

あと、駐輪場につきましては、無料で2,200平米があつて1,400台程度の駐輪が可能であるということです。

駅東が7,000平米、バスの乗降場は7台分、タクシー乗降場については、3台分。タクシー、プールとして16台分ありますが、現在、機能的にはなっておりません。

それと駐車場につきましては、公有地の駅東の市の有料駐車場、これが285台。

無料駐輪場が約700平米で、500台程度可能ということで、虹の橋の北側でございます。

こういった機能が現在備わっております。

以上までが資料3の前半ですね。

次のページが資料3の続きです。

2点目ですが、西側中心市街地の活性化についてということで、玄関口としての駅の魅力向上、歩行者動線、中央公園、こういったところを中心に考えていく必要があると思います。

基本的には、これまで説明したところがベースになってまいります、西側につきましても、山笠であるとか、バスの日なんかのイベントがございます。

こういった空間について、規模的にもちょっと今後、西側にも、イベント的な要素を強めたほうがいいのではないかという御意見も、先般の検討委員会ではいただいております。

あと、通常、日常の駅利用の方のたまり機能、こういったところもあわせて検討していきたいということを考えております。

あと歩行者動線につきましては、回遊性とか安全性ということがベースなんですが、基本的には、そういったところをベースにして、駅を降りたときに、この先に何かある、行ってみたいと思わせるような、景観を創造していくことは、必要ではないかというようなことも考えております。

あと、安全性という面で、車道の横断を減らす。それと段差の解消、こういったところが必要ではなかろうかというふうに思っております。

それと中央公園ですが、いろいろ中央公園も懸案事項でございます。基本的には、プレスボ、それと商店街、こういったところの中庭的な存在になるような整備をしていきたいということで思っております。

ちょっと視認性というところで、検討委員さんからは、何か工夫をしたほうがいいだろうというような御意見もいただいております。

また、公園内には、池とか、起伏、ちょっとした小高い丘ですね、こういったところもあります。

こういった起伏はもう排除した方がいいんじゃないですかというように、私個人的に言ったんですが、いや要ると、こういったものもあつたほうがいいと、あつた上で、まだ整備のあり方は、やりようはあるということで御意見もあっております。

3番でございますが、東側への拠点機能の導入ということでございますが、一つ出てきたのが、サンメッセの都市広場でございます。

植栽とベンチ、また、芝生広場ということで、基本的に整備がされておりますが、休憩であつたり、子供の遊び場という観点、それとイベントを開催するといったようなところの目的が、正直言って、現状明確ではないと。ばらばら、こういったベンチとか植栽があるということで、イベントの規模にも制約があるんじゃないのということで、もうちょっと配置を工夫したほうがいいよねというようなこともあっております。

駅東側の土地利用構想、基本構想にもお出ししておりますが、そのときから言われておりますが、基本的に西側の商店街などと競合しないような利用の考え方は常々念頭に置いてくださいということも御意見としていただいておりますので、そういった考え方を示しをしております。

それと勉強会と下を書いてありますが、8月2日に、検討委員さんの皆さんに、右の写真の赤いルート、ここを実際、歩いて回って、現地を見ていただいております。

そういったところから出た意見も集約いたしまして、これまで御説明したような考え方ということをお示しをしたところでございます。

最後のページになりますけども、ここが実は一番重くて、安全、安心、快適な回遊ネットワークの形成というところでございます。

議員さんたちも、もう当然お考えであると思いますが、駅前の道路形状、複雑であるというようなこと、このページの下ほどにも、昨年行いました市民アンケートの結果、載せておりますけれども、3つまで複数回答ということで、おとりしたんですが、駅前の複雑な交差点や道路を再整備して安全にする、しなさいというような御指摘であろうと思います。6割を超えております。ただならぬ結果なのかなと。

2番目なんですが、快適な歩行空間を整備するといったようなことで、道路事情に関する御指摘、市民の皆様の、ある意味不満というものが多という傾向が見てとれます。

駅前の道路の事情がどうなってるかというところですが、(1)の①のところで書いておりま

すが、4本の道路が駅前にアクセスしております。

駅の出入り口、それと交差点、図面でいうとEのところとかですね。あと、Gのちょっと南側、こういったところと、BからまたGに出てくるとこ、路線バス出入り口もございます。駅の出入り口もございます。三差路の交差点もあるといったような状況です。

こういった中で、駅前交差点に入ってくる自動車の台数というものが、平成27年、昨年度行った12時間調査ではございますが、1万2,000台近くあるということです。

この中で、こういった形になってるかっていうと、やはり、右の図面でごらんいただきたいんですが、車につきましては、CとF、山道線ですね、鳥栖駅の前の道路、ここを通過する車両が1,917台、1,796台ということで多ございます。

県道の停車場線につきましては、意外とここよりも少なく、商店街から高橋方面に行くやつが1,318台。高橋のほうから、商店街に行く台数が1,211台といったようなところになっております。

このうちでは、駅前広場に入ってくる車の台数はっていうと、説明文の中ほどに書いております。12時間で1,109台。9.3%、約1割しかないという状況で、駅前広場の中を、通過交通が大量に通っているという状況にあるという懸案が大きいものがございます。

こういった現状と冒頭、最初説明しましたアンケートの結果、こういったところを総括すると、やはり、右ページでまとめておりますとおり、歩行者の安全、それと安心快適な回遊ネットワークを形成を図るという方針を出してる以上、四角囲みの中に書いておりますようなことを念頭に置いて、今後の整備を考え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。

1つが駅から駅前広場、商店街に行かれる歩行者の安全な動線の確保といったようなことを念頭に置いた道路横断箇所の減少、自動車と歩行者の交錯を減らしたいということが1点。

4本の道路が入り組んでいるという状況を、より安全な形状となるように、正常化を検討する、もしくは、道路の拡幅等の考え方をきっちりと整理していくというようなことが必要ではないかということでございます。

いつも少ないので、以上が、簡単ではございますが、第2回目でお示しした検討委員会での内容でございます。

以上でございます。

松隈清之委員長

先にいただきましょうかね。答申。

佐藤敦美生涯学習課長兼図書館長

それでは、鳥栖駅本屋の文化財としての価値についての答申、あわせて、鳥栖駅本屋の保

存活用についての提言ということで説明をさせていただきます。

まず、鳥栖駅本屋につきましての文化財としての価値といたしまして、お手元の資料のほうにお示ししておりますように、まず、建築文化財としての価値と、鳥栖の歴史遺産としての価値の2つの点で検証をしていただいたところでございます。

まず、建築文化財としての価値といたしまして、屋根裏構造を含めた骨格部分が建設当初の明治時代のものであるということ。また、明治期の洋風建築の様相が原形で残るものと。

例えば、車寄せ柱の柱頭飾りであったり上げ下げ窓、また、待合室の折上げ天井、また、鳥栖駅東のホーム側に残る、下屋の鼻板飾りなどが挙げられております。

それから、本線クラス、いわゆる幹線の主要駅舎として、ほかに、現在残るものがないというものが、主な建築文化財としての価値として挙げられているところでございます。

また、鳥栖の歴史遺産としてということで、鉄道のまちとして発展してきた鳥栖の歴史の生き証人であるとともに、駅を利用してきた人々のさまざまな記憶に残る遺産である。

また、鳥栖市民にとっては思い入れの深いものであるということで、今回、この鳥栖駅舎の文化財としての価値を有するというふうに認められるという答申でございます。

あわせて、本屋の保存活用についての提言の説明でございますが、こちらにつきましては、まず、この文化財としての価値を有するとした答申に基づき、駅本屋の保存活用について、審議をいただいたところでございます。

その内容といたしましては、まず、鳥栖駅本屋の文化財としての価値の検証を受け、文化財保護審議会としては、慎重に審議を行った結果、建築学的見地からも、鳥栖駅にかかわる、周辺の歴史と人々が鳥栖駅を利用してきた歴史から見た歴史遺産としても、貴重な文化財であるという認識で一致したことから、建築当初の姿に復原した状態での、現地保存を第一義に求めるというという内容の提言をいただいております。

また、合わせて、保存活用の方法と課題について、全国的な駅舎の取り扱いの事例を資料として挙げていただき、その保存活用の方法と課題についても、合わせてお示しいただいたところでございます。

また、今後につきましては、保存活用について、現地保存が困難な場合には、単に取り壊してしまうのではなく、部分的に移築して復原し保存を図るなど、よりよい状態での保存活用の検討がなされるように、要望をいただいたところでございます。

以上、簡単ですが、答申と提言についての説明を終わります。

松隈清之委員長

ありがとうございます。

ただいま検討委員会並びに答申についての報告がございました。

委員のほうから何か御質問等ございますでしょうか。

尼寺省悟委員

まず2つ質問します。

まずこちら、資料3。資料3のところに図がありますよね。

少なくとも、さっき藤川さんが言われたように、これは、ことしの8月30日ということであつたと。それから今、11月だから、少なくとも3カ月はたってるわけですね。

ことしの3月の時点ですか、最終答申をするというふうなことで、この駅前をどんなふうにしていくかについては、かなり、あなた方は議論されてあると、ある意味じゃ結論出されているかもしれないけどもね、ね。

いろいろ言われたけども、私としては、かつて駅前の広場のあり方として、十字交差点構想というのがあつたと思うんよね。だから、この図でいうとはB点とF点をつなぐ、そういう構想よね。

これをするためには、当然、今一番ネックとなるとこのコンビニとか駅前不動産ですかね、あそこをひいてもらわないかんけども、そういったところを含めてみて、その辺どこまであなた方は絵を描いてるのかっちゅうこととね、少なくともそのことができるならばね、駅舎の保存だってね、言われた文化財審議会の保存だって、できるのではないのかなと思うんですよね。

それが1点と、先ほど、教育委員会から言われたけども、文化財の結論としてね、建築当初の姿に復原した状態での現状保存を求めると、建築当初よね、明治の。

私はここまで言うとはね、思わなかったんですけども、ここまでこう言われて、そして、鳥栖駅本屋の保存との事業との最善の調整を図ることを望むというふうに、ここまで言うるわけですね。

ところが、これに対してね、市長は何と言ってるかっちゅったら、これ、11月3日に記者会見をして、その中で無理だと、金かかると、駅舎保存は技術的にも費用的に難しいと、切り捨てとるわけよね。

こういう形やったらね、文化財保護審議会の答申を一体何と考えるとるか、ね、否定するのかと。もうちょっと、せっかくね、最善の調整を図ると、こう言ってるんだからね。もう少しちょっと、こんな考え方じゃなくて、前向きの考え方出してほしいと思うんですがね。

ただ、彼は最後にこう言ってるようでした。新駅舎が完成してから、この駅舎に手をつけることになるまで、まだまだ時間があると。その間、何年かかけて議論していくことになる、こういう言い方しとるんよね。

ちょっとこれ私は初耳やけどもね。

ちょっとこの辺のこと、ようわからんので、今言ったこと含めて、ちょっと教えてください。

藤川博一まちづくり推進課長

1点目です。

十字交差点構想、これは区画整理を前提として、最初案が出てきておりました。

その後、前回の整備を行うときにも、街路事業で取り組もうとしたんですが、地権者さんのお考えを説得することができなかつた。

今回も再度、お願い等を行ってます。ところが、なかなかやはり、ちょっと状況が見えない。

そういった中で、県の協議、またJRさんと協議、もう複数案をちょっと練っているところで、どれが最終案になるか、わからない状況であるというのが、もう実際のところでは、はっきり言って、地権者次第。

あと2点目ですね。今の駅舎、どうするか。機能面を駅前広場に確保しようとしたら、相当厳しい、相当な工夫が要る。周辺もしくはあの駅前広場を、うんととるためには当然、多くの地権者さんとの交渉も必要という我々、周辺整備の事業を担当している部署としては、そういった懸念がありますね。

やはり、地権者さんを多く抱えるということは、また、反比例して実現性が落ちていくというようなことも、現実として我々考えておかないといけません。

市長が、新駅舎が稼働して云々の話ですけれども、これは、私たちも市長に報告しているのは、今の駅舎が、市がJRさんに対して補償するか、あるいは市の持ち物になるか、どういった段階なのかわかりません。

とにかく、現在の所有者であるJRさんと何らかの協議が最終的に調整が調わない限りは、現駅舎をどう扱うんだということの最終決定ということは表明できないだろうということを、私たちは報告はしております。

そういったところで、市長もこれから何年かかけて、議論なり検討なりっていうことをおっしゃってるんだろうと思います。

その前段で、おっしゃられた技術的に難しいとか費用的に多額だと、これは我々も、教育委員会が頼まれた先生の話聞く中で、確かにそういう話をお伺いしていましたんで、それも私たちのほうから市長には報告しておりましたんで、そういったところの懸案を表明されたんじゃないかなと思ってます。

尼寺省悟委員

確かにあなたが言われたとおりね、地権者が多く抱えて、どうのこうの言われたけども、今のさ、駅前広場、これ何年前かな、10年前かそんなくらいかな。(発言する者あり) もっと前かな。(発言する者あり)

藤川博一まちづくり推進課長

6年前、平成22年。

尼寺省悟委員

わかった、わかった。

6年前、恐らく10億円ぐらいかけてやったね。「2億円」と呼ぶ者あり) 2億円か、ごめん。2億円ぐらいかけてやったと。

それがわずか6年足らずでね、またやり直さないかんと。

そうやってきたらさ、やっぱ中途半端なやり方でやったらね、また、あんた10年たって、また何十億円でやらないかんとというのは、やっぱりちょっと無駄であるしね、もったいないしさ。やっぱ鳥栖駅前っちゅうのは、本来ならば、50年、100年、そこまでいかんでもいいけどもね。

そういったところまで考えた形で、やっぱりやるべきであるとするならば、それは地権者の問題もわかるけども、その辺はもう少しあなた方が努力してね、努力して、あるべきね、これが一番ベストだっちゅう形までもっていかんとね、ちょっとね。

そういった意味を込めて、それが1つと、それからもう一つ、駅舎の問題であるけども、市長さんは、何か駅舎はいいと、あとで活用すると、とりあえずね、絵を描いて、そしてあと駅舎の問題について。そういうことでいいわけ。

要するに、駅舎の問題について保留しとって、駅舎残すかどうかっていうのは保留しとって、そして、これはわかりませんよと。そういった形で答申を出すわけ。そういう意味なわけ。

藤川博一まちづくり推進課長

1つ目ですが、努力で何とかなるなら努力します。それは努力しないとは言いません。御理解ください。

2つ目ですが、今回、要は、当然、今の駅前広場に課題がないわけではないというのは、議員さんも、もうおわかりだと思います。

だから、そういった課題を解消できない整備はできないと思ってます。

そういった中で、どうしても、今の駅舎があったら、そういった課題を解消できないということになれば、そういった整備のあり方を、我々はお示しすることになると思います。

尼寺省悟委員

おっしゃいますけどね、おっしゃいますけどもね、じゃあ駅舎があったらこれだけの課題ができないといったことを具体的に示してき、説明したことはないよ。

ただ、一般的にそうだあだっちな、口で言われるだけでね、こちらが納得できるような、そうかやっぱり駅舎残したらいかんと、まずいと、課題解決できないというふうな説明は、まだ聞いた覚えはないんですけどね。

だから、そういう意味でね、それをあなた方が言う気持ちはわかるけども、そんなら、私にとってみたら、駅舎残した状態だってね、課題解決できるやろもんと言いたくなるんですが。

藤川博一まちづくり推進課長

今後、絶対お示しいたします。ただ、非常に本当難しいです。

トミカタウンをつくるようなふうにはいかないんで、プラレールとか、そういったものを並べて考える作業ではないんで、いや、もう現実的に、やはりバスの転回の面積とか、いろいろ考えただけでも、本当、悩ましいところなんで。

ただ、尼寺委員がおっしゃったように、既に6年前に2億円投入していると。そういった事実は事実として、そういった御意見もいただいております。

ただ、もうちょっとお時間をください。今、本当、関係機関と本当びりびりして、協議している最中です。よろしく願いいたします。

松隈清之委員長

今ちょっとね、やりとりあったんですけど、駅舎を、現駅舎ね、どうするかっていう判断をしないと、絵が描けないはずなんですよ。

なくしていいって言うんだったら、絵描ける、今の多分、その方向で進んでるんだろうけども、もともとはね。

だから、駅前広場の形が描けて、どこまで買収かけないかんのかっていう絵が描けると思うんですよ。

ただ、その残すとなると、じゃあ残した状態で、どう駅前広場を整備しようかっていうことで、残す前提の絵を今度描かないかんですよ。そこからきちっと。

だから、あいまいにしては、絵描けないはずなんですよ。

今は多分、これまでは、ない状態で話は進んでるんで、このまま行くと、ない状態の絵しか出てこないと思うんですよ。

だから、どっちつかずの絵って多分描けないんですよ。

市長が言われた、駅舎は、当然、新しい橋上駅ができるまでは、供用開始できるまでは現駅舎使うから、もちろんすぐ駅舎を壊すことにはならんけども、現実的には、橋上駅をつく

るときには、駅前広場もセットで計画をしてるはずだから、先延ばしにはできないはずなんですよ。現実的にはね。

あとから、やっぱここ残した整備しようっていうのは、ならんと思うんですよね。

だから、いずれにしても、駅広をセットで、橋上駅をつくるのであれば、その時点で、駅舎をどうするか議論は終わってるはずなんですよね。恐らくは。

だから、もし駅舎をどうするか議論っていうのを、結論として出すのであれば、そんなに時間はかけられないと推測するんですけど、いかがでしょうか。

藤川博一まちづくり推進課長

まず我々が絵を描いたときに、現地に残るのか残らないのかっていうのは、まず1点ははっきりすると思います。それはもうはっきりしてしまいます。

次の問題というのは、じゃあ先ほど説明あったように答申の中で、建築当初の姿で残すのか。あるいは、そのあとにも複数事例、全国事例から挙げられてますけど、確かに部分的な保存とか、部分的な資材の活用とか、そういったものもあります。

答申の中では、我々の整備事業との最善の調整と、その最善の調整がどういった調整なのか、私もよくまだわかりませんが、最大限、整備側にひけというのか。

ただ、この場所に残るか残らないかは、我々が描いた瞬間ははっきりします。

そのあと、解体移築なのか、曳家でどっかもって行くのか、あるいは部分保存なのかという話になるんじゃないかなと思ってます。(発言する者あり)

松隈清之委員長

ちょっと待って。

絵を描いた時点で、とりあえずその場には残らないことははっきりするけども、じゃあそこから先、それをどう活用するかっていう議論が始まるという説明だけど、多分ならないんですよね。

いやそれは、移築するとか、どう活用するかっていう結論が出るから消せるんですよ。

だって、とりあえず消すことを決めて議論しよったけど、残すかどうか、いや結局なくなりましたっていう、多分無責任なことはできんはずやから。

移すかどうか、あるいは解体して部分的に何かの、モニュメントとして何か残すとかっていう結論も含めて、セットで出さんと、後からここには残らんけど、今後これ検討しますって言ったら、何かだまし討ちみたいにして、結局ずるずるいってなくなったみたいな話になりそうなんでね。

そこでちょっと、きょうお呼びしてるのもあるんだけど、教育委員会としては、答申、市長からね、文化財保護審議会に諮ってくださいって言って、来るやないですか。そこから

諮問をお願いしてるわけじゃないですか。教育委員会としては、これ、返ってきて、市長にこういうふうに戻ってきましたって出すよね。

これは、もともと市長からお願いされたことなんで、うちは事務的な手続でスルーして、返ってきて、またスルーで出すだけということで、教育委員会としては、別にこれに、こういう答申出てきたんで、文化財として云々っていう考え方っていうのは持ってないと思っていいのかな。

園木一博教育次長

当然、文化財審議会から答申して、市長のほうにも報告をさせていただいております。

その答申の中では、現地保存、建設当時に復原して、現地保存というのを強く望むという答申内容になっておりますけれども、先ほど、駅周辺の整備事業、特に駅西広場の機能というのが、非常に今後重要な議論だろうというふうに考えてます。

その議論の中で、駅舎の取り扱いというのが一定整理ができてくるとは思いますけれども、保存活用の考え方としては、当然、例えば移築保存ですとか部分保存、そういったものは文化財としての取り扱いとしてどうするのかというのは、教育委員会としても真剣に取り組んでいく必要があるというふうには考えておりますので、今、まちづくり推進課のほうで進められている事業とタイアップしながら、可能性としてあるものは何なのか、それと文化財保護に関連する、国の補助制度等も含めて、今、調査をするように指示を出しているところで

古賀和仁委員

今、基本構想が終わって、基本計画を今つくっている段階。次に基本設計まで行くわけですよ。

どの段階まで、これを、この駅舎の問題をですね、保存するのか移転するのか、もう全く壊してしまうのか含めて、結論を出して図面つくるわけですよ。

それは大体、時間的にはどのくらいの中で、それを決めていかれるのかですね。

藤川博一まちづくり推進課長

保存するかしないかは別として、我々の基本計画は年度内につくらなければなりません。

その中で、図面は当然つくっていきます。

古賀和仁委員

年度内には、この駅舎の問題については、結論を含めて結論を出す。出さないと、その図面は描けないというふうに理解していいわけですか。

藤川博一まちづくり推進課長

そこは、先ほど松隈委員長がおっしゃったように、駅の保存であるとか、そういった結論

が出ないと、整備の図面は書けないだろうというようなことで、一緒かなと思うんですが、我々は、現駅舎のことは、ちょっと置いといて、やはり、今、駅の西側の駅前広場に、必要な機能であるとか、規模とか、そういったものをちょっと優先して考えていって——と思っています。

本当、この場に残せるか残せないかがはっきりするでしょうということを、先ほど申し上げましたが、この場に残らないときに、では解体移築であるとか、曳家でどこかに移すのかというのは、また別途、議論が必要なのかなと。

もう一つは、文化財保護審議会の答申と提言にもありますかね、最終的な保存とかを考えるとときには、内部の精緻な調査が必要である旨、多分載っているといます。

これ、現実なんです。現駅舎が稼働中には、今の現駅舎の屋根裏とか、配線入り組んだりしています。そういったものを切断したら、鳥栖駅って結構心臓駅なんで、あらゆるダイヤが乱れてしまって、そういった危険性は、極力、嫌われますんで、JRさんのほうが。

今、本当、屋根裏とか、本当、軸組であるとか、見えない部分の部材、こういったものが腐食していないとか、そういったものは全く判明してません。

だから本当、稼働が終わった後に、そういった記録保存に合わせた調査の結果を踏まえてでないと、曳家できるのか、解体移築できるのか、そういった判断もできないんじゃないかなと思っています。

古賀和仁委員

ということですよ、どうするかを決めなくても、図面っていうか、基本計画はでき上がるというふうに考えていいわけですか。

藤川博一まちづくり推進課長

つくるのが我々の使命です。

古賀和仁委員

この分については、当然、駅舎っていうのは、JRの持ち物ですが、何か協議をされてるというふうに考えていいわけですか。

藤川博一まちづくり推進課長

当然、JRさんと協議は行ってます。

ただ、最終的な判断は、先ほど申し上げましたとおり、JRさんと調整を行った上で、市が補償するか、市の所有物にするか。してからが、最終判断の時期だと思っています。表明といますか、はい。

古賀和仁委員

最終的には市が決定する、JRの意向じゃなくて、市のほうで決定するというふうに考え

ていいわけですか。

藤川博一まちづくり推進課長

そうです。

松隈清之委員長

つまりJRは、要らないって言ってるってことでしょうか、要は。JRがその価値があって、自分たちがこれをどうにか残したいって言えば、JRの所有物だから、現時点で、いや売りませんと。残すことをJRができるじゃないですか、現実的には。

ただ、その方向性はJR持ってないから、どうこうしたいのであれば、市が買い取ってやってくださいって話ですよ。

藤川博一まちづくり推進課長

そういうことに近いのはありますけども、今回、JRさんには、まちづくりと含めて、駅前広場とか、当然、橋上駅といったような、駅の利便性向上、我々のほうからお願いしてまずんで、最終的には、今の駅舎、駅広場の整備と合わせて、最終的に判断すべきは、市の責任だと思ってます。

松隈清之委員長

もちろんJRさんに思い入れがあってね、いや、これはもう本当、歴史のある駅で残したい、それを踏まえた駅前広場の整備をしてくれというのが前提になれば、そういう計画を立てざるを得んじゃないですか。そういうあり方もありだと思うんですよ。駅広のあり方としては。

当然、先ほど言われたように、より多くの用地を取得する必要があるかもしれんけども、例えば、そうなればJRさんが復原したりとか、JRの持ち物だから。復原したり、その活用もJRのほうで考えられるかもしれんけども、もしそういう方向性があるんだったら、もう現時点でそういう話があってもおかしくないんだけど、恐らくないから、利活用したければ、鳥栖市さんが取得された後でどうぞというふうに理解していいんですよってことです。

藤川博一まちづくり推進課長

そうです。

西依義規委員

文化財保護の審議会の方からの答申は、まだ、このまちづくり検討委員会のメンバーさんは、議論はされてないんでしょうけど、その検討委員会のメンバーの方々は、現駅舎をどういうふうについていう、その、そういった意見はあってるんですかね。

藤川博一まちづくり推進課長

今の現駅舎を残すということで整備を考えるっていう考え方は少ないです。

基本的には、やはり市民アンケートもさせていただきました、駅利用者の方々からもアンケートいただいています。

そういった中で、困るよねというような御意見をいただいた部分を解消していこうということが、我々が検討する、まちづくり検討委員会がですね——は検討すべきだということで、委員さんたちは一致されています。

西依義規委員

ということは、アンケートとか、その検討委員会の総合的な意見も含め、やっぱり駅舎は無くしてもいいっていうほうが、大勢を占めてるという実感を持たれてるっていうことではないんですかね。

藤川博一まちづくり推進課長

平たく言えば、そういうことですね。

ただ、残しても、基本的に充実するであるとか、本当、意外な展開で用地が確保できるかあれば話は別だろうと。何も、なくせなくせではないです。

とにかく、駅前広場であるとか道路とか、そういった機能を、きちんと今の課題解決できるのであれば、そういった整備を目指すのがまちづくり検討委員会の役目だということで意見が一致されてるということです。

久保山日出男委員

先ほど、交渉の中で、地権者と話の中で、非常に困ってると言っておられますけれども、项目的に挙げれば3点ほど、どういうところが困ってるの。

例えば、協力はするけど、移転先がないからだめだとか、あるいは土地の値段がべらぼうに高いとか、いろいろまちまちでしょうけど、大体困られている項目というのを3点ぐらい言われたら、どういう点がありますか。

松隈清之委員長

個別交渉の内容については控えさせていただきます。

久保山日出男委員

詳しく申せとは言いません。誰がどれどれじゃなくて、项目的に非常に大変だというのは、じゃあどういふのをこれらっていうのを知りたいわけですよ。（「自分で調べたら」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

ちょっと本当、現時点、我々がやってることについては、ちょっとすいません、控えさせていただきます。

ただ、これまでも、先ほど言いましたように、区画整理のときであるとか、街路事業のときとかいろいろ多くの周辺の地権者さんと交渉させていただいてますが、やはり取得されたときの値段、バブル時期前後ぐらいに購入された値段と現在の土地の評価額の差が余りに大きいってということと、もう一つやはり、駅前に、土地をそうやった形で購入された方は、やっぱり駅前なんです。代替地で補償費、お支払いしますね、どっか行ってくださいでは済まないんですよ。とにかく駅前なんです。

だから、やっぱり我々が十分な代替地を準備することができるかどうか。また、準備した代替地が、その地権者さんたちの欲求っていうか、要望を満たすことができるかどうか、その2点ですね。

久保山日出男委員

大体わかりました。3倍ぐらい上がりますね。(発言する者あり) はっきり言えちゅうたら言えるけど、わかりました。

でも、前向きに何か検討、本当に進めていって、そうしないと、先ほどより、いろんな構想を言われたり、あるいは文化財残すことによって、その辺の保存場所はどうだっていうのは、駅裏もっていてもいいんだから、逆に言えば。

だから、全体的を考えて、市もやっぱり、被害ちゅうか利益を被ららん点もあろうけれども、やはり市民の全体のことを考えての交渉ちゅうのは、もうやむを得ないときもあるかもしれないけれども、その辺は十分上層部と検討していただいて、前向きに早期に進めていただきたいと思います。

深くは突っ込みません。

飛松妙子委員

ありがとうございます。

教えていただきたいんですけども、駅舎の活用事例のところ、先ほど、JRのほうが残したいと思っているかどうかというお話がありましたけど、この活用事例の中で、JRさんが必要とされて保存しているようなところがあるのかどうか。

それとも、もう市が判断して、決めてるとかいうところがわかれば教えていただければと思うんですけど。

久山高史生涯学習課文化財係長

JRが直接かかわっているのは、東京駅と新門司港駅の2つだけです。これは国の重要文化財に指定してそれをメインで売っていこうという措置で考えているみたいです。

飛松妙子委員

ありがとうございました。

ということは、ほかのところでも、国の登録有形文化財とかなってるところもあったんですけど、これはJRさんがあんまり必要性を感じてないっていうか、県、市がそれを認めてるっていうことで理解をさせていただきました。

ありがとうございます。以上です。

すいません、もう一ついいですか。

済みません。資料3のところ、先ほど駐輪場のお話、御説明があったんですけど、今現在、市は無料駐輪場っていうことで、1,900台ほどあると思うんですけど、今後、新しくされる場合に、これを無料から有料にすることも検討をされるかどうかを教えていただきたいんですけど。

藤川博一まちづくり推進課長

確かに、今おっしゃられた点なんですけど、特に、西側の駐輪場なんですけども、無料ということで、放置自転車もかなり多いんですよ。

そういったところは別としても、駅利用のアンケートでも、意外と多かったんですけど、有料にしてもいいから屋根つけてくださいとか、そういった御要望は多かったんですよ。

だから、本当我々も今回の整備の中で、本当無料で無秩序な駐輪場でいいのかどうかですね。本当考えていく必要があるよねっていうのは、今、議論はしてます。

松隈清之委員長

駐輪場なんかっていうのはあれですよ、ただ、フラットに置いてあると盗難とかにも遭うんですよ。くくりつけるやつがないとね。

だから、そういう多分要望ってあると思うんですよ、有料かどうかは別としても。ただこうスペースだけあっても、かかえて持って行かれるからね、今高いやつはね。

だからそこは多分、今後議論があるんでしょうけども、あと駅舎の議論ですよ。

現状は多分、まちづくりのほうとしては、恐らく、ない形で絵がずっと仕上がっていくと思うんですよ。恐らく推測するに。

ただ、古い駅舎はね、古い駅舎はないように進んでいくと思うんだけど、恐らくそうすると、多分、その審議会の議論も含めて、この提言どうするんだみたいな、ことも多分出てくる。諮問してるのは市長だからね。

だから、少なくともやっぱ何らかのオプションとして、例えば残すとしたら、現駅舎で復原して、それ幾らかかるか調査も必要かもしれんけども、復原してとか。

あるいは、移設してとか、あるいはモニュメントだけどっかに、新しい駅舎に展示してとか、オプションとして何か提示して、費用をもう出して、残すこともできるけど、そうするとさっき言ったように用地も要るし、駅前広場の動線とかも変わってきて。

でも、残すことは不可能ではない、お金さえかければ不可能ではないと思うんですね。

だから、そこら辺の、どんだけ費用かけてもいいんだったら、残す方法もあるでしょうっていうオプションもやっぱないと、言うたら、残せって言っても、そこまでお金がかかるんだったら、残せっちゃ言えんかもしれんとか、そういうときに、じゃあ部分的な移築だとか、そういう方法を、これでしょうがないんじゃないかなっていう判断もどっかあると思うんですよ。幾らでもかけていいっていう話には多分ならんですよ。

お金、俺がお金出して買うっていう人がおれば別やけど。なかなか税金なんで、価値は価値として認めつつも、どこで折り合いつけるかっていうところも、今の中では多分、要るやろ要らんやろうっていうだけで、両極端なね、議論だけでは多分納得しづらい。

特に、審議会の方々も、じゃあ残すとしたら、こんだけかかると言われたら、そこまでかけて残せとはなかなか言いづらいなと。現実的な選択肢としてこれぐらいになるのかなっていうところも含めて、やっぱ提示をせないかんのかなあという気もするんですよ。

そこら辺、どうお考えですかね。

松雪 努企画政策部長

きょう午前中、全員協議会の中でも、市長が申し上げておりましたけども、駅周辺の整備につきましては、当然進めていくと。

ただ、新たな課題として、市庁舎の課題というのも申し上げておりましたので、この駅舎、旧駅舎ですね、駅舎につきましては、我々も、当然、諮問をし、答申をいただいておりますので、そこは一定配慮は必要だろうというふうには思っております。

ですので、今ぎりぎりの調整を図っている段階でございますので、そのあたりで、どのような対応ができるのかっていうところは、もちろん駅周辺を進めるという前提に立った上で、じゃあ駅舎はどうするんだということも含めて、鋭意、それこそ一所懸命検討していきたいというふうに考えております。

以上です。

園木一博教育次長

駅舎の取り扱い、当然、駅広の形が見えてこないと、例えば、その現地、先ほど、審議があったように、現地に現状のままで残せて、駅広を整備できるということであれば、現地残すというのものもあるでしょうけれども、現実的にそれは、やはり駅の機能を保全する上では無理だと。

ただしということで、例えば西側に、一部スペースを確保できるとか、いや西側は無理ですんで、東側だったらどうですかとかいう議論も、当然あり得ると思います。

今まさに指示を出してるのは、駅舎を文化財の視点から切ったときに、今後どういうふう

な作業と、また、国の補助メニュー、文化庁の補助メニュー等も、どれが活用できて具体的にどういうやり方だったら可能なのか。

先ほど説明がありましたように、当初は、まず建築物の調査、文化財的な価値、それと例えば、移築、曳家するにしろ、耐えられるのかどうかという調査が大前提になりますけれども、これも含めて、補助メニューが活用できるのか、それと、全国的な先進地で、実際に活用されてる事例等もあるみたいですので、そこら辺の状況調査を、まずはかけよう。

その上で、幾つかの方法、活用事例として、もしやるんだったら、こういうことだったら可能かなというのは、教育委員会の中で、一定整理も必要だろうという認識はいたしております。

松隈清之委員長

今、言われたような、調査をってなると予算と、あとその調査結果を待った上で、どうするかって、今言われたような年度内の、多分策定難しくなると思うんですね。

現状、開業をある程度決めたところで動かれとると思うんですけども、そこら辺は、もちろんその事業自体進めるとしても、こういったケースでの事業のおくれみたいなのは、もう想定をやむなしというぐらいで考えておられるのか、あるいは逆に、後ろは変えられませんかぐらいの勢いでやってるのか。

というのはね、ちょっと後からも聞くけど、道路問題の整理も当然出てくると思うんですね。道路問題も、多分なかなか、進んでないやに聞いとるわけですよ、幡崎踏切等もね。

だから、そこら辺も含めて、全体的に事業がちょっとずれる可能性も含めて、どう考えておられるのかなっていうのを、ちょっとお考えがあれば。

藤川博一まちづくり推進課長

現駅舎の調査については、今年度中とか来年度中どころか、先ほど申しあげましたとおり、稼動がとまってじゃないと、厳密な調査はできません。

なので、曳家ができるか、解体移築にどのくらい費用がかかるのか、当然、部材の補修、もう一つは、建築基準法で、これ、全く現状のまま曳家、解体移築できません。

耐火材にかえる必要があったり、耐震基準満たさにかいかんというようなことが出てきますんで、厳密に言うと、建築当初の姿で外観復原はできるでしょうけど、内部の構造的には、かなり手を入れないとだめなんじゃないかなと思うんですよ。

ただ、内部の軸組構造とかに、建築学上、貴重な建物とかおっしゃってましたんで、その点どうなるのかわかりませんが、いずれにしても、我々としては、年度内にこういう言い方でいいのかどうかわかりませんが、現駅舎が今の位置にあったら、支障するかしらないかという結論は出していきたいなと。

あと道路網との関係につきましては、都市計画決定の時期に関しては、現在の都市計画道路、議論してる分と多少のずれは出てくるかもわからない。

要は、駅周辺整備のほうが、先に都市計画決定するかもわかりませんっていうことは、県にも、一定お伝えして、完全な了承じゃないですけども、それを前提で、話し合いをしている部分がございます。

松隈清之委員長

もちろん駅、相手もいらっしゃいますからね、JRもいらっしゃいますから、そこら辺の協議とも当然絡んでくると思いますが、とりあえず計画進めて、駅舎残していいかどうかってなると、逆に、本当、駅広の形が、残すつもりなかったのに残さざるを得なくなると、いびつになったりとかね、する可能性って出ると思うんですよね。だから、そんなときは、それはそれで、また困ったことになるし。場合によっては、駅舎だけの先行して、つくるっていうぐらいの強引にやるぐらいの気持ちでやって、やってるのか。駅広はあとからね、そこら辺はどうなんですかね。

藤川博一まちづくり推進課長

刹那的に橋上駅だけつくるっていうわけじゃないんですけど、工程的に工事の進み具合ですね。工程の中で、やはり、まず駅を供用開始して、そこが落ち着いて、第2期工事で駅前広場、半分程度だろうと思うんだけど、駅前広場、半々ぐらいで分けたような、工程を組む必要があるだろうとは思ってますんで、そういったところでもちょっと時間差っていうのは出てきます。

ただ、現駅舎をどうこうするっていうことで、ちょっと駅だけ暫定的につちゅうような話はないだろうと思います。

当然、その前提で、都市計画決定打たなければなりませんので、事業スタートなんで、とまることはもうないですね。都市計画決定打って、事業認可いただいて、事業始まったら。

松隈清之委員長

だから、そうなると駅舎をどうするか判断っていうのは、少なくとも年度内にはついてるっていうことですよ。（発言する者あり）

いずれにしてもね、要は、これは市長のほうが諮問をしてるわけだから、回答は回答としてね、現実的に最終判断は市長がされることになると思うんですけど、どういった形で整理をするのかっていうのは、単純に、いや無理ですと、はなからそれやったら諮問する必要もねえじゃないかという話になってしまうんでね、そこをどう整理するかっていうのは、それなりに審議会のほうにも、納得というか、いただけるような整理を、やっぱりすべきだなというふうに思いますね。

あと、委員さんからございますか。

飛松妙子委員

すいません、ちょっとこれも教えていただきたいっていうか、調べていただきたいんですけど、この残されたところの各市町は寄附とか募金とか、ふるさと納税とかを活用されてあるのか。

もし、活用されてあるんだったら、幾らぐらいそれが、集めることができたのか、どのようにされたのかを、よかったら、多分、これ確認しないとわからないと思うんですけど、教えていただければと思います。

園木一博教育次長

まさに私どもも、そこ非常に興味があるところでして、文化庁の補助メニューの中でも、やはりハードルがなかなか高いところがございます。

ほかの駅で保存整備をされたところの財源確保を、どういう手法でやられたのかっていうのも含めて、少し調査をやっていきたいというふうに考えておりますので、その結果が一定整理できれば、御報告はさせていただきますと思います。

古賀和仁委員

ちょっと1点確認なんですけど、この鳥栖駅周辺まちづくり基本構想ダイジェスト版というのがあるんですけど、ここの中で、まちづくりの課題として、駅周辺の一体化、それから東西市街地の分断解消、駅広、それから周辺地区の資源の活用、そして基本理念として、東西の町の共感と交流、にぎわいと活力にあふれた新たなステージということで表記されてるんですが、かつて、鳥栖市はちょっと平成13年かな、中心市街地活性化基本計画というのをつくって、実際、平成13年ごろだと思います。

そのあと法律変わって、いろいろやってるんですけども、上位計画の中で、これが一部明記されてるんですよ。この活性化基本計画っていうのは、一部、基本計画の中に関連する個別計画っちゃうことで、ちょっと明示されてるんですけど、これ自体の計画っていうのは、現在、どういうふうになってるのかですね。

法律、それで平成18年と平成26年、それで変わってますけど。現在、どういうふうな位置づけされているのか。

藤川博一まちづくり推進課長

中心市街地活性化計画の担当は我々ではございませんが、法律が変わって効力はなくなっています。

我々がなぜ上位計画として挙げたかっていうと、当然、総合計画では、その他の上位計画も挙げてますが、鳥栖駅周辺というのが、市の玄関口であり、やっぱり交流であるとか、そ

ういった多くの方がおみえになる場所であるという位置づけは、どの計画でも一定そういった位置づけなんですよ。

今回、我々がつくる基本構想でも、基本的にはそういった交流の場であるとか、市の玄関口でありますと。それと東西交流が、今後の鳥栖駅周辺のまちづくりの要点ですというところを継続していくために、そういった位置づけを示させていただいたところです。

古賀和仁委員

ちょっと担当が違うんで、商工課ですから、この部分は。

ただ、メニューとしていろいろあるわけですよ、この中に、それまたがるような感じでいっぱいあるんですけども、その中のメニューというのは、現在でも、全くもう消えてしまったというのか、その辺は補助事業と全くもう対象としない、もう関係ないよというふうなスタンスなのかですね。

藤川博一まちづくり推進課長

直接メニューは、今、立地適正化計画をつくることのほうが前提ですね、どちらかというと。

中活でも、やれないことはないですけど、極めてピンポイントな事業であるとか、ソフト事業に偏った事業らしいんですね。

今回、別に中心市街地活性化計画的なものをつくる必要はないのかなと思ってます。

古賀和仁委員

何でこういうこと言ってるかということ、要するに、にぎわいをつくるというのは、面的な、要するにハード面もじゃなくて、ソフト面も含めたところで、やっていくのが普通のやり方じゃないかという考えから、ちょっとこういうふうに質問してるんですけど。

ちゅうことは、全く別のところで、これはもう関係なしにやっていくということで、もう今後、これについては、何らかの形で立ち上げるちゅうのは、全くないという意味ですか。

松雪 努企画政策部長

当時の中心市街地活性化基本計画は、平成12年につくってるんですけども、それは、先ほど藤川も申しましたように、駅前の土地区画整理と絡めたところでの、中活計画だったんですね。

今後のこのにぎわいっていうところ、にぎわいづくりっていうところになってきますと、当然、その担当は商工振興課のほうになってくるんですけども、それでは、じゃあにぎわいづくりをどうやっていくのかっていうところになってきますと、やはり、商工振興課なり、あと地元の商店街なり、商店主の方々、そちらのほうとのお話し合いも一定必要なのかなっていうふうには考えておりますので、我々はこういう、今、基本計画をつくり、駅前をきれい

にし、中央広場、そこからのつながりっていうようなところですね、次のステップなのかなというふうには考えているところです。

以上です。

松隈清之委員長

上位計画にしてるところに問題があると思うんですよね、正直言って。

いや、先ほど説明ありましたように、法律変わって失効してるんですよ。新たに、その中活の基本計画をつくらないと、そのメニューを使えないですよ。

だから今、上位計画にしてるけども、そこにあるメニューはどれも使えないんですよ、新しく中活の基本計画をつくらないと。

だから、考え方を踏襲してるだけであって、上位計画とは言えないんですよ、本来は。だからメニューに関しては、ほぼ無意味ですよ、それに関しては。(発言する者あり)

その表現として、上位計画というのは適切でないと思うんですけど、考え方としてね、それ以降、その中心市街地に対する考え方を整理したものがないので、現時点で。

当時の考え方を踏襲するっていう意味では、それはそれでいいとしても、上位計画ではないですよ。

ほかに何か。

尼寺省悟委員

さっきからね、アンケート、アンケートと言われたでしょう。

駅舎を残すアンケートっちゅうのは、とられたことあったかな。なかったろ。

藤川博一まちづくり推進課長

駅舎を残すじゃなくて、駅利用者アンケートのときに、駅舎に愛着を持っていますかっちゅう回りくどい言い方では聞いています。

もうはっきり言って、それでも三者三様みたいな、どうでもいい、残してほしい、壊せ…
…。

尼寺省悟委員

アンケートたいね、アンケートにいろいろ答えがあったけど、それはとりよによってさ、どうだってとれんこともないけんさ、あんまりね、アンケートと言ったとしても、何か我田引水みたいなね、感じがちょっとせんでもないけどね。

それからもう一つ。

園木次長ね、さっき私、冗談でき、あんたどっちの立場やっちゅう話をちょっとしたけどね。少なくとも、今年度中に結論出すというから、やっぱりその時間っち短いちゃんね。

仮に、文化財審議会のほうから最善の調整っちゅうんかね、そういった意味で、本当に最

善の調整を教育委員会としてしたなどと言われるぐらい、私たちね、残せという立場の人間もわかるようなことをしないとね——と思いますが。

園木一博教育次長

基本的に、鳥栖駅周辺まちづくり構想から基本計画、現在策定を進められております。

当然、この基本計画の策定を基本に、その結果を受けて、私どもができることを進めていくという基本的なスタンスで進めてまいりたいと思っております。(発言する者あり)

松隈清之委員長

ちょっと待って。

いいですか。今の回答は、基本計画に沿って、教育委員会が動くということなんで、基本計画の中で、例えば、現地では残さないと、少なくとも、なれば、それを踏まえて、その後どうするか考えるということですよ、要は。

だから、ということは、それ以前に残すかどうかは、こっちのほうで決まっていってしまうことですよ。

そういうことでよろしいですね。(「よろしくないよ」と呼ぶ者あり)

そういう答弁ですよってということですよって。

小石弘和委員

最後になりますけどね、もう思いどおり基本計画を年度末までにやっていただくように。いろいろなことを考えてはできません。

もう自分たちの、結局、検討委員会とか、いろいろな中で、もう基本計画を、本年度のうちにつくるというふうな形で進めていっていただきたいなと私は思います。

以上です。

尼寺省悟委員

だから、基本計画つくる段階の中でね、教育委員会が、文化財審議会が言われたような、最善の調整をしたというのがわかるような努力をさ、目に見えてわかるように、やっぱりしてもらわんといかんと、そういう意味ですね。

園木一博教育次長

もともと駅舎については、市長のほうから文化財の価値について、専門的な知見で、審議会のほうの答申をいただきたいということから、今回、審議会のほうから答申をいただいたものですので、文化財審議会の答申内容を、市長のほうに報告を当然いたしておりますので。

それを踏まえたところで、今後の駅周辺整備事業、本来、駅の機能として、どういうものが必要なのかっていう議論を深める中に、駅舎の取り扱いをどうするのかっていう要素も入ってくるものだと思っております。

その結果、基本計画の方針が決まった後に、じゃあ活用方法として、どういった具体的な方法が可能なのかというのは、当然、教育委員会の中で、文化財審議会の御意見等もちょうだいしながら、進めてまいりたいというふうに考えております。

松隈清之委員長

いずれにしても、こっちのほうで、まちづくりのほうで、あらかじめその方向性が出てくるのかなという感触は得てるんですね、今、そのやりとりを聞いてて。

とすると、やはり、その時点で、ある程度、そのあとのことも含めた、回答がないと、本当になかった形だけね、これで行きますと言われると、多分納得できない方もいらっしゃると思うんですね。

だから、そのあと、現地ではなくなるけれども、どういうふうにするんだっていうのは、教育委員会も一緒になって、年度末までに整理して、出していただかんと、結果そこに、残る残らんは、私がどうこう言いませんけど、少なくとも、市長がね、価値があるのかと、諮問してありますと、求めてもないけど、提言がされとるわけですね。残せという提言まであるわけですよ。

だから、それに対しては、諮問した側としては、それなりに誠意を見せないかんと思うんで、仮に現地になくなるとしても、どういう形で、どうやりますというのは、やっぱりセットで年度末に、そう受けてどうこうじゃなくてね、それは、年度末に、ちょっと協力しながら作業していただきたいと思いますよ。

松雪 努企画政策部長

先ほども申し上げましたけども、審議会からの答申、提案、これは当然配慮、必要だというふうに考えておりますので、今後も整備事業との兼ね合いを含めて、検討していきたいというふうに考えております。

当然、パブリック・コメント等も、出していきますので、その中でも、市民の皆さんにお示ししていきたいというふうに考えております。

以上です。

松隈清之委員長

よろしいですか。

そしたら、空氣的に、もうそろそろ終わりたい感じになっておりますんで、本日の委員会はこれで終わりますが、この駅舎の議論、一旦、これ、あれでいいですかね。これから先っていうのが、ちょっと多分、継続して云々っていうより、もうちょっと時間をおかないと、多分、進捗出てこないと思いますんで、その他の、例えば、新駅舎の議論とかね、そこら辺、あるいは道路問題とか、次回やるとすれば、そこら辺をやりたいなど。

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

