

鳥栖駅周辺整備調査研究 特別委員会記録

平成27年10月20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	10月20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 久保山 日出男 尼寺 省悟 古賀 和仁

中村 直人 飛松 妙子

2 欠席委員氏名

小石 弘和

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

議事調査係主任 大塚 隆正

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

1人

7 その他

なし

午前 9 時 58 分開議

松隈清之委員長

それでは、ただいまより第 3 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。



鳥栖駅周辺整備及び関連する諸問題についての調査研究

松隈清之委員長

前回、第 2 回の折に、1 回目の鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会の資料等について、事前にお配りをさせていただいております。

きょうはそのことにつきまして、お尋ねしたいことをもあろうかと思っておりますので、執行部のほうに出席をお願いしておりますので、進めてまいりたいと思っております。

まず、概要について執行部のほうから御説明いただきましょうか。

藤川博一まちづくり推進課長

おはようございます。きょうは、よろしく願いいたします。

第 1 回目の検討委員会につきましては、9 月 1 日に開催をしております。

この折、もう早速御説明に入っておりますが、委員会の名簿、委員会構成ですね、この中で委員長には、もう御存じのとおり福岡大学の柴田教授、副委員長に佐賀大学の戸田准教授をお願いしております。あと、オブザーバーとして県と JR のほうからお願いしておるところでございます。

資料 1 につきましては、検討委員会の設置目的でございますが、鳥栖駅等の鉄道施設で分断されている中心市街地の東西連携、それと駅周辺の利便性向上、それと中心市街地の活性化を図ることを目的としております。

続きまして、スケジュールにつきましては、本年度のスケジュールをお示しをしております。9 月に 1 回目を開催いたしまして、10 月 16 日に第 2 回目の検討委員会を開催しております。今後につきましては、勉強会を挟んで第 3 回目の検討委員会を 12 月中旬に予定しておるところでございます。

なお、予算でもお願いしておりますとおり、交通量調査につきまして 11 月に行う予定としております。

あと、4 回目ぐらいで基本構想の素案をお出しすることができれば、2 月にパブリック・

コメントを経まして、3月で最終的な構想策定にこぎつきたいと考えておるところでございます。

続きまして、大きい資料に入らせていただきます。

では、資料2につきまして御説明いたします。

これまでの駅周辺の整備、それと検討の経緯ということで御説明をいたしております。

まず、範囲でございますが、昭和62年のレインボープラン以来検討が行われた中心市街地の活性化等で検討が行われてまいりましたものを図示しております。

この中で一番最近、平成13年でございますが、中心市街地活性化基本計画、ここで検討をされた範囲を今回も検討の対象としたいということでお伝えをいたしております。

この範囲につきましては、第2回目の検討委員会で、最終的にこの範囲でお願いしますということで、御了承を検討委員会ではいただいております。

それで、この範囲につきましては、本通筋商店街、あと大正町商店街、東町商店街、これらの商店街が包含されているということと、駅東地区のスタジアムとかサンメッセあたりの交流施設、これも含まれた範囲であると。それと鳥栖駅につきましては、鉄道の分岐駅と、結節駅ということに加えて、市内の路線バス全ての起終点になっているといったようなことで、こういった地区を対象といたしたいということで御説明をいたしております。

おくれましたが、範囲につきましてこの赤点々の範囲でございます。

それで、1ページの右側でございますが、過去おおむね30年といったところの経緯を御説明いたしております。

もう御存じのとおり、4つの大きな流れがあったのかなと考えております。

まずは、昭和62年の連続立体交差を中心とした基本構想に基づいて駅東の地区形成、区画整理等の形成がされてきたと。

2つ目としましては、連続立体交差の次世代先送りといったようなことをもとにして、駅西の対策を検討してきたと。ただ、この駅西の整備につきましては、不調に終わったという事態があったのかなと。

それで3番目といたしましては、白紙撤回ということで、佐賀県で検証していただいた結果、それと市の財政事情、市の精査も踏まえてのことなんですが、白紙撤回をしてきたという流れがあると思います。

その後、新幹線の開業といったようなことも踏まえながら、鉄道高架事業に代わる善後策といったことで、駅西対策を検討しつつ今に至っているのかなということがあると思っております。

それで、次のページでございますが、その流れの中でまず一番最初に出てきた、鳥栖駅周

辺市街地整備構想・計画策定といったようなことで、これが昭和62年のものがございます。

基本的には、「文化・産業両面にわたる『交流コンプレックス』」ということキャッチフレーズにしまして、文化交流機能の誘致といいますか設置、また産業交流機能、人材育成機能、交流結節拠点機能、情報交流機能といったようなことをもとにこの構想策定がされております。目玉としましては、やはり連続立体交差、これを核とした駅周辺のまちづくり構想がつくられたということです。

駅東地区につきましては区画整理等も一定、成果をおさめてきたんだというようなことだろうと考えております。

次の流れでございますけれども、鳥栖駅周辺地区街なか再生事業計画といったようなことでございますが、駅東の整備が、一定進捗を見せてきた時代でございます。そういった中で、連続立体交差事業の次世代先送りといったようなことも出てきておまして、この連続立体交差事業を長期的課題と位置づけたところでございます。

こういった流れの中で（「これじゃないと。前の」と呼ぶ者あり）よろしいですか。前回お配りしている分の資料です。

当面、駅西側への対策といったようなことで駅広場の整備、また交差点の改良を含んだところの駅西側の区画整理の事業計画をいたしております。

しかしながら、この平成15年、1.5ヘクタールの土地区画整理事業につきましても断念といったようなことをいたしております。

次のページでございます。

鉄道の連続立体交差事業の白紙撤回ということでございます。これが平成18年でございます。

基本的には県のほうで平成16年度に採択基準の適合性といったようなこと、あと費用便益等の結果を検証していただいております。最終的には、補助採択は困難であるということ、それと、費用便益について1に満たないというような結果となってしまいました。

市のほうでも、この県の検証結果については交通量調査と、そういったものも照合しながら、検証、精査をいたしておりますが、やはり同じような結果になったということを確認しております。

これらを踏まえまして、連立の事業費、この当時443億円ということで、全員協議会にも御報告をさせていただいておりますが、こういった莫大な事業費に市の財政的な体力といったことも鑑みて、白紙撤回に至ってきたということがございます。

ちなみに、限度額の立体交差についても当時300億円という試算もございまして、いずれにしても、莫大な負担というようなことが不安要因であったのではなかろうかと考えておりま

す。

それで、一番最近の動きになります。

④でございますが、J R 鳥栖駅の東西連携の方策を検討といったようなことがございます。

連続立体交差事業の白紙撤回ということをしたその代替案ということの検討が、平成18年に始まっております。これは佐賀県、それとJ R九州と鳥栖市で協議会を立ち上げてやってきております。

最終的に、どういったことを目指したのかというのは、鳥栖駅の駅前顔づくりということで、駅西の駅広の整備、それと交差点改良、東口の新設、東口というのは地下道延伸での東口の新設です。それと、駅西の立体駐車場の整備と、こういったものが課題ということで出されております。

結果的に、純粋に目的が達成されたというのは、駅西側の立体駐車場であろうかと思っております。依然として、鳥栖駅周辺の東西連携には課題は残されたままであるというふうに考えております。

それともう一点、幡崎踏切につきまして、佐賀県内でもボトルネックの踏切ということで、位置づけがされております。平成18年、この当時も、駅前顔づくり事業とは別に幡崎踏切への懸念といったようなことも出されておるところでございます。

それで、⑤の右のページなんですけど、これが現在の状況といったようなことになります。駅前顔づくり事業の一環ということで、平成22年に駅西広場の整備を行っております。

本来ですと区画整理を計画したときの交差点形状、また駅広の機能向上といったようなものを目指してきたところではございましたが、地権者さん、関係者、そういったところの同意が取れなかったということで自動車、それと歩行者の明確な分離といったようなことを目的としていた、安全対策といったようなことで現在の姿の整備にとどまってしまっているという状況でございます。

以上が、資料2の御説明でございます。

続きまして、資料3. 道路に関する課題といったようなことで挙げさせていただいております。

もう、御存じのとおり国道3号、国道34号、あと県道でございますが、久留米基山筑紫野線、これらの幹線道路については、いずれも混雑度が1を超えているということで渋滞がひどい状況でございます。

特に、国道3号につきましては混雑度が1.9、34号につきましては1.75と、大変ひどい渋滞状況となっておりますと考えております。なお、3号につきましては、現在4車線の拡幅が進行中でございます。

また、34号につきましては、沿線自治体と協調しながらバイパス建設の要望といったようなことに進んでいるという状況でございます。

また、県道の久留米基山筑紫野線につきましても、県のほうでJRのアンダー部、3車線を4車線に拡幅するという事業にも着手していただいている状況でございます。

今度、道路に関する課題ということで、またその次のページ、市内の市街地内の幹線道路でございます。駅の東西を結ぶ道路といったようなところが多ございます。要は、線路をまたぐような、こういった道路が脆弱であろうというのが総じて言えることであろうと考えております。

①の幡崎踏切ですが、先ほど、懸案があったというところでございますが、国道3号までの滞留延長が短いというようなことで渋滞が起きやすい状況でございます。

また、ボトルネックの踏切ということに加えまして、通行量も平成23年度の調査で1万2,000台と、平成26年度では、大型の進入禁止と規制もかけさせていただいて7,000台というようなことになっておりますが、依然として多い状況だと思っております。

また、③で曾根崎のところの高橋ですね。それと、⑥につきましては、久留米基山筑紫野線の轟木ガードの部分ですが、現在、曾根崎の高橋につきましては、3号交差点までの滞留帯のレーンを佐賀県のほうで、今増設といいますか、ふやしていただいているところがございます。

それで、⑥の轟木のアンダー部分につきましても、先ほど申し上げたとおり佐賀県のほうで現在事業を進めていただいているという状況でございます。

続きまして、資料4の御説明に移らせていただきます。

駅周辺まちづくりに関する課題といったようなことで挙げておりますが、鉄道の利用状況といたしましては、鹿児島本線と長崎本線の乗りかえ駅ということで、全列車が停車をする駅になっております。

また、新幹線開業後は、接続駅としての機能が一部、新鳥栖駅に移行したということもございます。

ただ一方で、鳥栖駅の乗降人員数は約1万3,000人といたようなことでございます。最新の、平成25年度版では1万4,000人を若干超えておるということで、新幹線開業後も、依然、鳥栖駅の利用は多いという状況でございます。

②でございますが、駅前広場でございます。

タクシー乗り場、それとタクシープール、あと一般車の駐車場、これが駅の本屋の直前に位置しております。あと、バスの乗り場、バス乗降場につきましては、駅前広場から離れていると、横断歩道等を渡っていただく必要があるということで、利便性がちょっと低いのか

など考えております。

また、駅の東側に行くには、虹の橋を渡っていただく必要があると。この移動については、上下移動もございます。また水平移動も伴うといったようなことで、虹の橋にはエレベーターはついておりますがエスカレーターなどがついておりませんので、バリアフリー、あるいはユニバーサルデザインといったような観点でちょっと機能が弱いのかなというふうに考えておるところでございます。

次の資料4の課題4でございます。

歩行者にとって脆弱な東西連携ということで資料を御提示しておりますが、先ほど申し上げましたとおり、東西を移動していただくためには、幅員が約5メートルの虹の橋を渡っていただく必要があると。

また、この虹の橋にはエレベーターがついておりますので自転車の移動もできるということとはございますが、駅東側に行くには上下移動、水平移動が伴ってしまうということがございます。

また、朝のピークの時間帯には駅の利用者の約4分の1、25%の方が虹の橋を利用して移動していただいている状況でございます。

また、写真の下の2段、書いておりますが、Jリーグサガン鳥栖のJ1になって大変観客がふえておりまして、特に試合が終わった後とか一斉に帰られますので、非常に混雑があると。安全面に大きな課題が残っている状況ではなかろうかというふうに考えております。

右の歩行者の方の動線といったようなことの図面をお示ししておりますが、Eの駅の出入り口、それとDの虹の橋を降りてきたところ、このコンビニとかございますが、ここの歩行者動線が非常に多いといったことがこの図面で御理解いただけたらと思いますけれども、やはりこの歩行者空間の狭さといったようなことも高齢者の方には負担になっているというちょっと弱点がございます。

続きまして、資料4の課題5の御説明でございますが、駅東地区には広大な土地が存在していると。現在、鉄道高架用地として鳥栖市開発公社で所有している用地でございます。

青の部分の鳥栖駅に隣接した細長い土地が鉄道高架用地ということでございます。Aの地点とBの地点から見た風景を右のほうに写真で載せておりますが、約4ヘクタールの鉄道高架用地がここに存在しているということでございます。一応、高架を予定していたころの高架用地として確保しておるんですが、現在暫定利用といったようなことで、スタジアムの駐車場、あるいは駅東の駐車場として利用しておるところでございます。

また、平成12年、街なか再生計画事業では、高架用地の暫定利用として今のような駐車場ではなく、にぎわい創出といったような施設を立地させる、あるいは誘致するといったよう

なことも構想として出されておりましたが、実現はできていないという状況でございます。

次のページでございます。資料4、課題6として、駅周辺地区の位置づけといったようなことでございます。

昭和62年の構想につきましては、駅周辺地区を「活気にあふれた楽しく魅力的な都心地区」といったようなことで位置づけがされております。

先ほど、御説明したような機能が付加された上でこの構想がつくられております。

また、平成13年度に中心市街地活性化基本計画を策定しております。この中では、駅東側に集客、あるいは交流施設が立地しているとそういった都市機能と西側の市街地の連携、これを実現して活性化していくといったようなことが計画として立てられております。

ページの右側でございますが、県のほうでつくっていただいております佐賀東部地域マスタープラン、ここでもやはり広域の交流拠点といったようなこと、健康・医療機能、あるいは生涯学習・学術研究機能、それにこういった広域の交流拠点としての発展なり、にぎわい創出といったようなことがうたわれております。

鳥栖駅周辺につきましては、レクリエーション・文化・交流の維持、強化、あとスタジアムなど広域レクリエーションの施設の立地を生かすといったようなことでございます。

一方で、新鳥栖駅新幹線開業もありましたので、新鳥栖駅についても触れられておまして、福岡都市圏との近接性を生かした都市機能であるとか、都市型住宅の立地、あるいは新たなビジネス支援、ライフサポート産業、こういった事業者の立地の誘致ということも、県の構想では示されておるところでございます。

それで、最後の資料の御説明になりますが、これはアンケート調査について検討委員会にお諮りしたものでございます。

最終的には駅利用者、それと駅を中心としたおおむね半径1キロメートルの居住者の方にアンケート調査をしたいということで御提示をいたしております。

最終的には、駅利用の方のアンケートをまずやるべきではないかと。そして、基本構想の一定の道筋が見えてきたところで、居住者向けのアンケートをやるべきだ、ということを御指摘いただきましたので、現在、9月15日の水曜日、それと9月20日の日曜日に駅利用者のアンケート調査をやっておるところでございます。

アンケートの概要等につきましては、先日、第2回目の検討委員会の中で御説明をいたしているところでございます。

長くなりましたが、第1回目の鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会の資料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、執行部のほうから検討委員会、第1回目の資料についての御説明ありました。

この資料以外にも、過去の経緯についてお尋ねしたいことがあれば結構ですが、わかる範囲で、何かお尋ねしたことございますか。

尼寺省悟委員

いや、ちょっと過去のことやなくて、一番基本的なことをお尋ねしたいんですが。

今回の整備の対象範囲といいますか、あなた一番最初、資料に基づいて、平成13年の中心市街地活性化基本構想というふうに、これを含めた形での整備というふうに言われたわけね、さっきね。

私は、今までの理解としては、少なくとも駅のあり方、だから駅のあり方だから駅広も含めるかもしれんけれども。あるいは、東側の鉄道高架跡地、あるいは道路まで広げるとするなら3本の計画道路。その整備かなと思ってたけども、さっき、この平成13年のこれとすると、駅の西側の面の整備といいますか、その辺まで含めた形での整備といったことを市としてのスタンスとしては考えているのかなど、ちょっとそれを聞きたいんですけど。

藤川博一まちづくり推進課長

済みません。

説明の仕方が悪かったのかと思いますが、検討の対象地域です。（「検討の」と呼ぶ者あり）整備の対象地域ではありません。

それで、今、尼寺委員がおっしゃったとおり今回の整備の検討については、駅周辺、駅の機能であるとか駅広場の機能、それと連続立体交差——4.3キロですね——その範囲の中に含まれる久留米甘木線、飯田蔵上線、酒井西宿町線、これらの都市計画道路、未着手の都市計画道路をどうするのかということ、ハード整備については当然、そこを中心に検討しています。

それで、東西連携という観点で先ほど御説明した、これまでの計画でさまざま東側の交流施設、それと西側の商店街とかが中心になろうかと思いますが、そういったところの市街地との一体感といいますか、連携といいますか、そういったところにつきましてはソフト面も含めたところでこの地域を検討の対象としたいということでございます。

園木一博企画政策部長

ちょっと補足いいですか。

要は、先ほどの資料を見ていただくとわかると思いますが、点線の色が幾つもあります。

過去に、鳥栖駅周辺とか中心市街地という形で検討されたエリアが幾つもありますもんで

すから、今回の駅周辺の整備事業という事業を位置づけるときに、対象エリアをどれにしましょうか、ということで平成13年の中心市街地活性化基本計画で引かれた、この赤のラインを今回の構想を考える上での対象エリアにしますと。

まずは、駅周辺というのはどこですか、というのを決めないと議論が進みませんね、ということから幾つもあった計画の中で今回、この赤の平成13年の計画が一番直近で、適正ではなかろうかということで、検討委員会にまず御提案をさせていただいたという状況です。

尼寺省悟委員

ちょっとようわからんけど。

面の整備ではないわけね。西側のほうの面、区画整理っちゅうかその辺の整備をやっていこうという腹づもりではないと。ただ、対象範囲がこんだけなんだと。

藤川博一まちづくり推進課長

そのとおりでございます。

園木一博企画政策部長

補足しますと、例えば、その駅西のゾーニング、機能誘導を含めて、じゃ駅の西側にはどういった機能を、では持ってくるんだと、東側にはどういった機能を誘導していくんだと、まちのつくり方のありようとして、どういう機能誘導をしていくんだということを検討する上で、じゃその駅周辺というのはどこですかと、検討対象のエリアはどこですかっていうのをまず決めたという状況です。

古賀和仁委員

ことしの何月だったか知らないですけど、一般質問ではこの中のエリアっていうのは72ヘクタールというふうな答弁をいただいたような感じがするんです。

それでこれが、ここで一番広いのは100ヘクタール。ここの90ヘクタールに決まったっていうのは、私は、調査する対象は72ヘクタールじゃなかろうかと、そんな時答弁いただいたごたる感じがするんですけど。

これが、90ヘクタール部分に変わったというは何か、そこに経緯があるわけですか。

藤川博一まちづくり推進課長

ちょっとよく調べないと、明確にお答えできないんですが、この平成13年の90ヘクタールの中にはJRさんの鉄道敷等も含まれておりますんで、ひょっとしたらその鉄道敷を差引いた数字なのかなと。

古賀和仁委員

この枠で囲んだところの、全体のヘクタールじゃなくて鉄道用地は別個というふうに、これらの数字は全部そう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

赤の点々の中には鉄道敷も含んで、単純に面積を測って約90ヘクタールというところです。

古賀和仁委員

もう一回質問しますが、直近だからこの90ヘクタールでいいというふうに考えられたのか、鳥栖駅を中心とした市街地を計画するときは、もうこれがベストだというふうに考えられてされたのか。たまたま直近で平成13年度だからということなんですか、どうなんですか。

そのヘクタールを決める時の何かの数字的な、いろんなことを検討されたんですか。

園木一博企画政策部長

要は今回、駅西、駅東の東西連携、合わせて駅を中心としたまちづくりを考えていきましよう、構想の考え方としてですね。

そこで捉えた場合、平成13年度に計画された東側でいくと駅東の区画整理事業地範囲、それと西側については、中心商店街が包含される範囲が適正ではなかろうかと、その視点で見ると、この平成13年につくられた中心市街地活性化基本計画のエリアが一番適正ではなかろうかということ、事務局としては、直近でこれが一番、適正ではないでしょうかという形で、検討委員会に御提示させていただいた中では、やはりこれが一番、対象エリアとして捉えるのが適正ではなかろうかということ、2回目の会議の中で、最終的にはゾーニングした特性あたりも資料として御提示し、やはりこういう形ですねという検討委員会としてはそういう方向性を出していただいたというのが現状です。

松隈清之委員長

対象の地域ということで、今、御説明あったところなんですけれども、そうは言いながらさっき御説明あったように道路の問題とか、この対象エリアから外れてますよね。

ですから、ここでいう対象エリアと意味、道路も結局、対象エリア外のところも含めて検討するというにはなっているんで、例えばこの、じゃ昭和63年だとか、平成13年あるけれども、極端な話この線が変わったところでどんだけ影響すんのかっていうことですよ。

結局のところ、実績的には駅周辺の部分に落ちつく。ただ、その対象としているところをどうするかっていう部分で、これが昭和63年となっても多分そんなに対象エリアが広がるわけではないんで、そんなにここの対象エリアっていう枠組みに対しては、そんなに大きな意識を持っているわけではないという意味で捉えているのか、ここの違いは大事なもんなのかね。

ただ、最後につくられたところの位置づけとして、一応この枠組みがあるので、おおむねそこを対象としているっていう程度のことなのか。

園木一博企画政策部長

まず、御指摘がありましたように、当時、その高架事業に関連して都市計画の3本の長期未着手の道路があるのは現状まだ何ら動いていないという現状でございます。

ですから、課題としては、当然、その道路ネットワークというのは非常に大きな課題だというふうに位置づけています。当然、例えば、久留米甘木道路ですね、幡崎踏切を含む、これが対象エリアから外れたから検討対象外になるという考えは一切持っていません。

当然、もともと高架事業に関連して、30年前から事業が動かないことによって都計道3本について方向性が見出せてないという現実があるわけですから。

ただ、駅周辺の整備とそれとは、基本的には課題として道路は当然残りますので、かといってじゃあ駅周辺として捉えるのを幡崎まで伸ばすという問題ではないという考え方から、そこは切り離しましょうと。あくまで駅周辺というのは、駅を中心に東西の機能をどういうふうに誘導していくようなまちづくりを進めるかという捉えるエリアとしては、このエリアが適正だろうと。

ただ、おっしゃるように、もともと高架事業化から進んだ、都計3本の未着手道路の道路の課題と、これはそのまま当然残っていきますので、道路ネットワークの整備というのは、当然大きな課題として、並行して進めていく課題ですよという捉え方で捉えさせてもらっているという状況です。

松隈清之委員長

ということは、要は今回の基本構想ですかね、というのが、要はその、どういう形で東西、東西連携っちゃうか駅をするのかっていう議論も含めてやることになってるじゃないですか。

だから、その議論のときには、当然その道路を今後どうしていくかっていう議論が必要となりますよね。要は駅をどうするかっていう議論の前に。

だから、その議論をしなきゃいけないので都市計画道路も含めた、ある程度広範囲な道路網も検討の対象になつとるし、そのあとの駅周辺の議論をしようと思ったときには、そこはそこで駅周辺の対象エリアを決めないといけないよと、いうことですよ、だから2段階あるんですね。鉄道をどうするとか、駅をどうするっていう議論のためのエリアと、駅周辺をじゃあどうしようかと考える機能とか、駅機能だとか、そういう部分で考えるエリアと2種類あ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

捉え方として、今おっしゃるように、駅周辺の整備の部分については今回こういうエリアを書いてますと。で、もう一つあるのか、当然、東西をつなぐ道路ネットワークの問題というのは鳥栖市全体の話ですよと。

だから、道路ネットワークの考え方で捉えると、エリアとしては、ひょっとしたら市、鳥

栢市全部、また久留米甘木道路になりますと、広域都計道にも関連しますから、市外も含めたところの道路ネットワーク形成をどうしていくのか。

今後、3号の拡幅事業等も進んでまいりますので、そこら辺の道路の需要状況等も踏まえたところで今回、今、都市計画道路で申し上げますと3本未着手道路というのがございますので、この3本の道路を、東西を連携するためにどういうふうに整理していくのかっていうのは、もう当然、それだけで一つ大きな課題だという認識をしています。

古賀和仁委員

確認を含めて、ちょっとお尋ねしたいんですけど。

3つの道路ということを新聞でも言われてたんですが、これは具体的にはどれと、どれとどれなのか。

それと、今後考えなければならない道路ですね、それに駅周辺も含めて、だから、ほかのところの道路っていうのはどこどこを対象としているのか。これをちょっと教えていただきたいんですが。

藤川博一まちづくり推進課長

基本的には、先ほど申し上げましたとおり、連続立体高架の延長上にある都市計画道路3本、久留米甘木線、飯田蔵上線、酒井西宿町線。

ほかの道路については、とにかく都市計画道路をどうするか、これが優先なのかなというふうに思っています。

古賀和仁委員

この駅周辺は、基本構想、基本計画する中で、3本は必ずこれに付随しているというふうに考えていいわけですか。

それともう一つは、当然、この3本というのは都市計画自体が高架事業を前提とした道路になっているわけです。これは、当然何らかの期間のときにこれを見直しを図るというふうな考えを持っておられるのかどうかですね。

藤川博一まちづくり推進課長

おっしゃったとおり3本の道路をやはり、鉄道高架をやるかやらないか、影響を受ける都市計画道路ということでこの3本は検討すべき道路であると思っております。

ただ、残念ながら鉄道高架前提の道路では、都市計画決定ではないです。当時、都市計画を打った時は、道路高架で都市計画は打たれてますので、もう一つ言うと、鉄道高架は都市計画決定は打ってない状況です。

古賀和仁委員

一本もないということですかね、そういうことですか。

何年度にこれされたんですかね、大体、その都市計画決定っていうのは。

藤川博一まちづくり推進課長

平成2年であったと記憶しています。

古賀和仁委員

昭和62年では、確か計画で高架事業にするというか、図面はでき上がって、実際に建設省に——そのころ建設省って言ってたけど、今は国交省ですけど——そこには一回申請出して、認可までいただいているんです。その時は、全くそういうの関係なしに出されたということなんですかね。（「それ、道路のほうですか」と呼ぶ者あり）道路ですよ。

藤川博一まちづくり推進課長

駅東の区画整理については、定住拠点緊急整備事業といったようなことの認定を受けております。

それは駅東の、現在できてる区画整理の範囲で、酒井西宿町線は平面道路として都市計画決定どおり……、整備はされてきています。

松隈清之委員長

どうしてもそこなのかどうかですが。（発言する者あり）

古賀和仁委員

済みません、ちょっと。

都市計画の見直しをしなければならないのかどうかという、趣旨はそういう意味で言ってますから、別に過去が云々かんぬんじゃなくて、そのままでもいいのかどうかまで含めて検討するのかですね。

藤川博一まちづくり推進課長

当然今後の、2回目以降の課題が、道路の整備と都市計画の見直しといたしますか、長期未着手道路の見直し、こういったところも含めたところが、一つ道路の課題としては大きく出てくると考えております。

以上でございます。

松隈清之委員長

つまりあれですよ。道路の問題を、要は鉄道高架を白紙撤回しているというのが本市のオフィシャルなスタンスのままですね。

市長公約等で一時期、鉄道高架化事業の話もありましたが、平成18年からオフィシャルなスタンスとしては白紙撤回している。それで、これに対して事業を何らか進めるとするならば鉄道高架をすれば、鉄道高架がなくなるという前提で道路をどういうふうに整備するかっていうのを決めないといけないということですよ。

ということは、順番的にはまず道路をどういうふうにやっていこうかと、道路を上げたがいいのか、鉄道を上げたがいいのかという議論が先なんですかね。そこが整理された上で駅周辺の議論になるんですかね。

何を整理して、じゃ何の話をしようかなということ。

園木一博企画政策部長

当然、議論する中でどっちが先かっていう、道路に主眼を置くのか、駅を主眼に置くのかっていろいろな課題があるかと思いますが、一番大きな課題として、もともとが連続立体交差で鉄道を上げるという計画があって、平成18年、白紙撤回となったと。それで、現実的には、鉄道が上がるということは道路は平面交差をします、という計画が過去にあったと。で、じゃあ、一番問題は東西連携、道路ネットワーク網を考える際において、鉄道と道路の交差をどっちを上げるんだと。鉄道を上げるとなると、連続立体交差しか当然あり得ないと。

交差点だけ鉄道が上がるということはありませんので、当然、鉄道を上げるとなれば一定の勾配でじわっと上げていくしかないんで、先ほど説明があったように4.3キロメートルの連続立体交差事業で鉄道を上げていかないと道路の平面交差、それですら幡崎踏切あたりは、若干下げないってというような状況であるというのが一つありますので、まずは鉄道を上げるのか、道路を上げるのか。ということは、鉄道の整備手法としては連続立体交差による整備をやるのか、逆に鉄道を上げないとなると、駅の整備手法として出てくるのは、橋上駅なのか東口なのかと。

それで、これを決めないことには、道路ネットワークと鉄道の交差部分の整備手法を決められないということで、まずは駅の、駅の整備手法という言い方で言ってますけれども、鉄道の整備手法ですよ。鉄道を上げるのか、上げないのか。

ここを費用対効果も含めて検証して、まずはその整備手法を決めていただかないと当然、道路ネットワークの整備手法の議論にも入っていけないということで、2回目の検討委員会の中に、ちょっと粗々の試算にはなっておりますけれども、過去の作成された資料あたりを引き直した、費用等も概算費用という形で提示しながら、比較検証をまずはしていただいたという状況です。

尼寺省悟委員

先ほどね、次の検討、これは次の議論かもしれんけれども、次の検討委員会で、3つの未着手の計画道路のあり方について議論されるだろうということ言われたけども、ということは、少なくとも今の段階で市としてこの3つの計画道路についてこういうふうにしたいという案は持っているかということとさ。いうことと、もう一つ、3月の段階で基本構想を策定

するというような、あるわけね。

そこにもその道路のあり方も含めた形で作成してしまおうと、そういう腹づもりなわけ、その辺を聞きたい。

藤川博一まちづくり推進課長

ちょっと2回目の、検討委員会の内容に若干踏み込んでしまうんですが、基本的に都市計画道路の整備というのをじゃあ全部整備してしまったらどうなのかと。それと、現状の道路センサスなんかの資料、平成43年想定のやつなんかで推計したところ、3本の都市計画道路を全て都市計画決定どおり整備した場合、道路の容量のほうが上回ってしまうという、ちょっと推計が出ております。

これを、じゃあどういった路線に見直すのかとか、どの程度の事業規模が適正なのかといったようなことにつきましては、基本的には、長期未着手道路の見直しというものを正式に手続を踏んでいく必要があると考えておりますので、今回の基本構想につきましては、道路につきましては整備のあり方に関する課題、そういった問題点というのも念頭に置く必要があるぐらいまでしか基本的には答えが出せないと思っております。

尼寺省悟委員

ということは、基本的に3月までには、駅のあり方っちゅうんか、これが基本になって、どういった形になっていく。だから当然、駅広まで含めた形のをすると。そうして、道路のあり方についてはそれ以降、検討してやって行くと。

新聞によると、道路まで含めると何百億円とかいう数字が出てるし、それほどやれるんかっていうね、体力があるのかどうかっちゅうこともあるだろうけん。

だから、そういうふうな理解でいいわけ。

藤川博一まちづくり推進課長

今回、これまで議会のほうに対しましても鉄道高架、それと橋上駅、それと地下道延伸、こういったところを中心に比較、検証して今後の市の方針を決めたいと申してきております。

それで、2回目の中で、事業費とそれら道路網の整備、それと駅周辺の整備を含めたところの事業費をお出ししたのが新聞記事等でお知らせしていただいたようなことでございまして、今後の道路のあり方を全く決めないというよりも、課題があるんじゃないか、そういった問題があるんじゃないかということはこの基本構想でお示しする必要があるのかなと。

駅の、じゃ鉄道高架でやるのか、橋上駅か、地下道延伸か、そういったところの事業手法に関しましては、今回の基本構想できちっと答えを出さないといけないと思っております。

松隈清之委員長

今回の構想で、それぞれ都市計画道路についていつやるとか、そういうことを決めるわけ

ではないけれども、比較するためのシミュレーションは行くと。その中で議論はするという
ことですね。（「そうです」と呼ぶ者あり）

中村直人委員

やっぱり今日までね、これ昭和59年にヤードが廃止をされて——我々も仕事してたんだけど——昭和60年にこの計画が出てきたわけよね。

それで、当時は鳥栖駅周辺の市街地整備事業をやろうということで、3本の事業計画をしたと思う。

その経過をずっと、やっぱりこの検討、検証はしてきているだろうと思うけれども、断念したりこうこうしてきて、まずは鉄道高架ありきでいろんなことをやってきたわけよね。

しかし、駅西の40ヘクタールか、東の二十八点何ぼ。まずは、じゃあ分けて駅東からやって、やりやすいところからやっていきましょうということで、いろんな駅東の土地区画整理事業なんかもやって、家屋になしたりね、いろんなことをやってきた経緯があるわけよね。

今回また、西までやってこれだけやろうといったら、また、当時に戻っていろんな議論をやってきたけれどできなかった。西区画整理事業だって、いろんな地権者の問題含めて断念してきたわけだから。

だから、そうじゃなくて、やはり何が今必要なのかということと駅の利便性をどう高めるかということで、平成20年から商工団地のほうでもいろいろなされて、要望書なんかをずっと出されてきたわけよね、駅東の東口をとにかくつくってほしいと。

そして、今日まで来てるんやけども、いろんな模索をしたが、じゃあその中で今、変わったものは何なのかということの一つせないけんでしょうけれども、変わってないのが一つあると思うんです。やっぱ、総務省がどれだけ変わったのかどうなのかというのは一つあると思うんよ。市がつくって、JRにやるとは寄附行為でできませんよと。そういった流れもずっとあるわけよね。

ですから、駅東をつくるにしても、じゃあ市がつくってやったら寄附行為だからだめですよとか。総務省もまったく変わってない。そういった中で、本当に今、何をするかということと駅の利便性をどう高めていくか、東と西の風通しをどうやるかということにまず先行していかないと、これに対する道路がどうだと言ったら、まずできないと思う。

酒井西宿町線でも早くもあの通りをね、先行取得しとかなないと、またあとで家が建ったりしていきますよって、案の定ずうっともう家が建っている。

長崎本線の下は、もう貨物線の線路が廃止されている、何もないけれども、その横はもう家が全部張りついてますよ。

じゃあこれ、どうやってやるのっていうと計画変更なんよね。まず、できないわけよ、ど

んなことやろうと思っても。

だから、そういったところがまずできてきてないのに、この道路、都市計画道路をもういちよやり直しましょうって。これはもう、莫大な金が要りますよ。

だからそういったことやなく、今本当に、市民のために何が必要なのかというものをまず考えていって、そこに精力を集中することをしていかないと、また昭和60年、平成13年とかずうっとその時代にまた戻っていく。計画ばかりして、計画倒れで終わっていく。今、何をしなくちゃいけないのかから先にやっついていかないと、これ進まないと思う。

そのときの地権者なんか全部変わって、はい今でもやります、協力しますよという体制ができていたら別やけども、そうになってないでしょう。

だから、そういった意味を含めると今一番必要なのは何かから、やっぱりやっついていかないとこれは前に進まない。今日まで、もう30年からずっと考えてきているんだから、それでもいまだに進んでいかないとするのは、何が原因なのか。

その検証をして、やっぱり今やれるところから先にやろうと、こういかないとね、全く進みませんよ。何のためにこの委員会つくってやっついてるかっていう意味さえなくなってしまうと思う。だから、将来設計は必要かもしれんけれども、今やっついていかなければいけないのは何なのかっていうのをやっぱり基本に置いていかないと、まず進まないんじゃないかこう思います。

松隈清之委員長

そういう御意見もありますが、要は、都市計画道路の整備をするのかどうかですね。要は、今のはそういう意見ですよ。そんなことまでやっと思ったら、計画ばかりで何も進まんという御意見ですよ。

それで一方で、いや、とはいえ計画して何もせんまま、じゃあそれこそほったらかしかというわけにもいかないとと思うんですよ。

鳥栖市が今後ね、車も少なくなってもう道路需用もないから、もうこれでいいよということであれば、そういうこともあるのかもしれないですけど、そういうふうに恐らくは思っていないでしょうから。

そこについて何らか、道路体系として、あるべき姿も含めて検討されるんでしょう、どうですか。

園木一博企画政策部長

今、御指摘がありましたように、当然、駅周辺、高架事業計画からも30年以上経過している中、駅の機能についての改善ができていないというのは、もう御指摘のとおりでございます。

ですから、当然、歩行者動線も含めた東西の連携、特に東側のほうの利用者からは、東口から乗り入れができるような駅の機能をという要望が随分上がっているのも十分承知しておりますので、まずは駅の機能としての東西連携というのは最優先事項だという捉え方をいたしております。

ただ、御指摘ありましたように、当然、駅の整備手法が決定すると都市計画未着手3路線についての、要は立体交差の方法が決まりますので、将来道路事業等も見越しながら、資料等で、2回目の試算で、ざくっとですけれども出させてもらった費用っていうのは、これをまともに全部、当初の計画どおりやるとすれば莫大な経費がかかると。

また、御指摘ありましたように、じゃあ費用をはじいている分が交差部分だけですので、道路を計画どおり延伸していく事業費の問題、体力の問題等考えますと非常に大きな問題だという認識をしています。

当然、将来の道路ネットワークのあり方として計画の見直しも含めて今後は並行して、駅周辺の整備を最優先で、当然事業着手、今後、構想を策定して、計画を策定し、設計、工事という段取りで進めていきたいという部分については最優先事項で進めていきたいと考えていますし、並行してじゃあ道路のあり方というのを費用も含めて今後の計画をしっかりと詰めていく必要があるというふうに考えておるところです。

尼寺省悟委員

私も基本的には、駅を、利便性を高めると。もともと出発点は東側に改札口をつくってと、そういう話だったろうと思うちゃんね。

それができるだけでも、朝、晩の道路の車の流れっぢゅのが大きく変わるし、だから、今の鳥栖市の体力を考えたときに、新聞では230億円、300億円、本当にそんなお金をかけていいのかどうなのかっぢゅうことはまた別問題としてあるんで、やっぱり駅をどうするかということは優先にして、道路についてはもっと慎重に、あれだけお金をかけるならばね、慎重にやっぱりやる必要があるじゃなからうかと思っておりますので。

藤川博一まちづくり推進課長

御指摘いただいていることは、我々も当然、念頭に置いております。

ただ、実務上駅前広場の整備であるとか、そういったものは都市計画決定を打つ必要がございます。現在、鉄道高架ありきのような形でこれまで議論がされてきて、実情、先ほど都市計画決定は鉄道高架が前提じゃなかったと言いましたが、酒井西宿町線なんかは、整備については、もう平面道路できてますんで、鉄道高架前提と、こういったような形で整備は進んできてます。

ただ、その3本都市計画決定打った道路、これのじゃあ道路の事情を今回の構想で鉄道高

架はやらないということに仮になれば、じゃあその都市計画道路を整備して、ちゃんと交通事情よくする予定だったというところをどう我々処理していくのかということも求められております。

要は、駅の整備手法を決定する上での都市計画決定と、今の都市計画道路をどんな形で整備なり、答えを出すんだっていうところはセットで考えていく必要があるというようなことも県のほうからは御指摘といたしますか、宿題がございますんで、やはり駅が最優先であることは我々も考えておりますが、やはり都市計画道路についても何らかの方向性、都市計画の見直しなんかも含んだところで検討する必要はあるんじゃないかというふうに考えております。

西依義規委員

新聞報道でも、市民の方々は、3つを見てこうなるんだなあっていうイメージっていうか、ちょっと思っていると思うんですよ。

けど、最終的にやっぱ大事なのが、基本構想が最終的にどういう形におさまるのかっていう部分で、例えば、資料2の平成12年の駅周辺地区の整備形成イメージという図がありますよね。

これは、もう立体交差をしないという形で新たな駅の顔づくり、されたと思うんですが、この平成12年、街なか再生ですね。

結局これと、今おっしゃったのが同じような状況になるのか、それとも、また平成10年から平成27年のイメージはどういうふうに、僕はちょっと意見としては、余りにも東西連携にこだわり過ぎて、東西連結すると絶対道路問題になるんで、そうしたら道路までなぜ議論せんのかっていう話になるんで、僕も駅の利便性の向上が鳥栖市の価値を高める、だから駅の東口をどう、今東口と言っちゃけど、あれ東口になってないですね、駅東広場も。たまたまこう、ぐるっと登って駅の東側の広場ってことなんで。

駅の東口広場をどうつくるかっていうのを最重要課題において、あっちも玄関で西口も玄関だと、そういう、ちょっとこれとは違うような形にならんと市民の方々は、ああ何十年か経ったのを今頃やりよっとたいということにならんですかね。東西連携をどこまでこだわるかっていうことについて、最後の基本構想。

藤川博一まちづくり推進課長

今、西依副委員長から御指摘いただいたところの計画は、このときの連続立体交差事業は、白紙撤回じゃなくて先送り、次世代先送りだったんです。

それまでの暫定利用ということで、今の駅東側の鉄道高架用地について、もっと経済効果が高い活用の仕方をちょっと考えられたのが、この時の構想です。

それで、今回は、駅西についてもちょっと、駅広場の容量なんかも足りないのかなということもございますし、やはり橋上駅ということで、この自由通路の利用価値なんかも高めていく必要があるのかなと思っていますんで、これと全く同じようにはならないのかなと思っています。

西依義規委員

いや、あんまり期待を持たして、その3月の構想を、期待を持たせて、例えば市民の方には、この中心市街地全部、面の分まで下手したら高度利用の計画までするのかと、こうイメージはあるやないですか、さっきのエリアゾーン、じゃエリアじゃなくて、駅周辺基本構想をどういったものにするっていう、僕は大幅な転換をしたほうがいいと思うんですよ、今までの引きずりじゃなくて。

そういうふうな考え方はあるのかどうか、それともやっぱり今までの伝統を粛々とつないで結果を出すのか、2点。どっちかですね。

園木一博企画政策部長

第2回目の検討委員会の中に、鉄道の整備手法、連続立体交差から橋上駅、東口という比較資料を提出させていただいた趣旨は、もともとが、駅の整備手法をまず、方向性を出していただかないと駅の西側東側の、例えば、機能誘導も含めて、例えば橋上駅ということになれば、今の東側の高架用地という用地が新しく生まれてまいりますので、ここにどういった機能誘導を図るのかと。

逆に、仮に、高架を計画どおり、駅の整備手法として連続立体交差を進めるべきだとなつてきますと、今の高架用地に鉄道が動くということは、西側に100メートルの広大な、逆に用地が生まれると。それはじゃあどうするんだというような課題と、要は、手法によって駅周辺の機能誘導の仕方も大きく変わるもんですから、仮にじゃ橋上駅ということになれば、今、駅舎の部分が駅に、要は線路敷の上に上がるということになれば駅舎部分が西側にも少し、スペースが確保できますねと。

それと、東側の高架用地が新たに、開発対象の用地として生まれてまいりますねと。じゃあ、そこにどういった機能誘導を図っていくのか、どういう機能を東側に持ち込みたいのか、そういうものを構想上で、ある程度、機能誘導としてはどういうものを持ってくるような西側、東側それぞれのありようというのを、一定、構想の中ではお示しできればなというふうに考えております。

西依義規委員

ということは、整備手法を決めて、整備、イメージとかゾーニングみたいなことが出て、こういう図が出てくるっていう、最終的にはそういうイメージでいいんですか、最後の基本

構想のとは。

藤川博一まちづくり推進課長

この3Dみたいな、イメージパースまでお出しするのは困難なのかなと。（「上のやつ」と呼ぶ者あり）平面図みたいな形が現実的、現実的というかそこまでしか出せないのかなと考えております。

今後順調に進めば、来年度から基本計画とか進んでいくと思うんですが、そういう段階を踏んでいけば駅のデザインなんかもお出しすることができるのかなと、そういったところではこういったイメージパースも出るとは思います。

古賀和仁委員

さきほどの高架用地の利用、これはやっぱ、これ、もう最大のこれからの大きな、用途含めてやっぱ検討していかなければならない。駅周辺で最大に、こう極端に言えば自由に使えると、ここは市の開発公社が持っている土地ですから、当然その購入についてもほとんど、交渉とかほとんど要らないという、ですかね、一番、民間の投資まで含めてやれる土地であると。

だから、その辺はしっかりとやっぱ、何を持っていくかを、しっかりと決めていただいてやっていただきたいと思います。

答弁はいいです。

松隈清之委員長

いいですか。

本日、昨日行われました鳥栖駅周辺まちづくり協議会の第2回目の資料をお配りさせていただいております。これについては、きょうお配りしていることでもありますので次回、じっくり見ていただいたうえでやろうかと思いますが。

この、お配りしているやつについては、次回の特別委員会のほうでやりたいと思いますが、よろしいですかね。きょうお配りしたばかりなんで、なかなかこれをもってやりとりは難しいかなと思いますんで。

尼寺省悟委員

新聞記事によると、実際、金額的にもどうのこうのって数字が出てるんで、当然次の、この会議の中でもそういった数字は出して、出すということでもよろしいわけですね。（「資料、ついてます」と呼ぶ者あり）（発言する者あり）

ああ、出てる。（「最終ページに、一番後ろに全部ついてます」と呼ぶ者あり）ああ、本当。はい。（「それです」と呼ぶ者あり）うん、わかった。

松隈清之委員長

次回の、きょうお配りしている資料をもとに、若干きょうよりも詳しい内容も出てこようかと思えます。

よろしいですかね。

古賀和仁委員

新聞等で報道されている、いわゆる40億円、190億円、これを算定されたところの資料というのは、具体的に何かあるんですか。

例えば、橋上の場合で交差点とか、駅広とか、東とか、自由通路とか、それぞれあるわけですね。これを、どういう形でこういう数字を出されたかというのは、資料としてはあるわけですかね、どうなんですかね。

藤川博一まちづくり推進課長

今回、第2回でお示ししている橋上駅、それと自由通路、これ類似事例を参考に当てはめたものです。積み上げたものではないんで、ちょっと根拠資料というのは非常に……。

古賀和仁委員

過去にあった数字に対して、1.5とか1.2とか掛けたというふうに考えていいわけ、全く、過去の資料とは違うような感じなんですかね、どうなんですかね。

藤川博一まちづくり推進課長

全部ですね、全て過去に行っている調査ですんで、当時の、当然単価とか違う部分がございますんで、デフレーターをそれぞれ係数を掛けて、鉄道高架とか全部出しております。

古賀和仁委員

ということは、今後変わるというふうに考えていいわけですかね、どうなんですかね、数字的に。

藤川博一まちづくり推進課長

あくまで、概算という部分もございます。細かい施設をどうする、機能をどうする、そういったところをやっていけば、当然ふえるところもございますし、やらない部分も出てくれば減る部分もあるというふうに考えております。

古賀和仁委員

道路の部分も変わってくるというふうに考えていいわけですかね。

藤川博一まちづくり推進課長

次回、詳しく御説明したいと思っておりますが、基本的には、先ほども若干触れましたとおり、全ての都市計画道路を今の計画どおり整備した場合、道路の交通容量のほうがかなり多めに出てしまうというようなことも推察されますので、道路の事業規模についても、やはり長期未着手道路の見直しを踏まえて、ちゃんとした、適正な事業計画に練り直す必要があ

るのかなと思っていますので、道路事業費についてはかなりの額が動くんじゃないかと思っております。

松隈清之委員長

ほかにございますか。

〔発言する者なし〕

今、いろいろと御説明をいただきましたが、どういう事業手法にしていくかっていう、事業手法の選択っていうのをスケジュール的に言うと、そう間がないわけですよ。

その事業手法の選択に当たっては幾つかの、今回出されているような資料をもとにシミュレーションした上で、比較検討をしなければいけないと思うんですが。いつぐらいに次の第4回目になりますかね。

11月の、何ですかね、検討委員会の第3回目は12月か。ということは、勉強会ぐらいの、スケジュールの前後ぐらいには、第4回をうちはやらないといけないですかね。

執行部、今度の勉強会の予定ってどうなっているんですかね。（「勉強会って何ね」と呼ぶ者あり）（「検討委員会の勉強会」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

この特別委員会の、次回の開催がいつごろかということなのかなと思うんですが、現在11月12日で検討会の勉強会を調整中です。

ですので、13日以降、それ以降であればいつでも……。に、よろしくお願ひしたいと思っております。（発言する者あり）

すいません。

それと、この第2回目の検討委員会の御説明ということであれば、それ以前でも。

松隈清之委員長

そうしたら、どうでしょうか。次のスケジュールをお決めしていいですか（「はい」と呼ぶ者あり）きょうの議論として、もう御意見、質疑等なければ。（「はい、お願いします」と呼ぶ者あり）

そうしたら、次の勉強会の前に、きょうお配りした分に関しては、一度御説明等、質疑等も含めてやりたいと思いますんで、皆さん日程として……。せめて1週間ぐらいはあれですかね。（「できましたら、11月上旬ぐらいで」と呼ぶ者あり）

11月上旬。（「事務局の要望として」と呼ぶ者あり）どんなですかね。

11月の第1週、4、5、6日は。（発言する者あり）

5、6日がいいですか。ほかに、スケジュールで御希望がある方いらっしゃいますか。（発言する者あり）

5日の午前中、しますか、木曜日。（「時間は」と呼ぶ者あり）10時からでいいですかね。

特に、次回までに、先ほど古賀委員からもありましたけど、何か、こういう資料が見たいという御要望あれば、きょう言っていただければ、可能な限り御準備していただきますが。

いいですか。（「それはそれでいいばってんさい。この委員会、調査研究やけんさい、ただ、向こうだけの資料やなくして、じゃあこの委員会で地元の意見を聞きに行こうとか、そういうアクションを起こすべきじゃないかなと。そこは正副委員長にまかせるけれども、そういったところをしないと、何のための調査研究の特別委員会なのか。ただ、向こうの意見だけを聞いたり、検討委員会に出された分だけをあとから聞いたりとかじゃ、それじゃちょっと、特別委員会の趣旨として。だから、もう少しそういった面での地元に出向いて意見を聞きに行くとか、そういったことのやっぱしアクションを起こさないと、この特別委員会の倫理はないんじゃないかなという気はするんですけど。」と呼ぶ者あり）

今、中村委員のほうから、地元の声を聞いたり、外に出たり、またこの委員会独自の調査という御意見いただきましたが、当然、そういったことも可能な限りやっていけたらいいなと思いますが、まず、基本的な情報に関してまだ共有できていない。

それはもちろん、同時進行している部分も含めてあるので、これ、いつまでっていうものではありませんので、現段階では、まだ情報に関して委員さんで共有をしていただくということを考えております。

時機を見てそういうのが必要であると、委員会として皆さんの御意見があればそういったことも考えていきたいと思っております。

久保山日出男委員

私のほうも中村議員がおっしゃるように、何のための検討委員会なのか、要するに、我々の備えた意見もあろうから、やはり検討委員会でなされた意見は十分把握しながら、なおかつ議員の特別委員会までつくったんだから、それを生かして議論して、そしてそれを踏まえた意見を次回の検討委員会に流していただくとか、そして相互に生かされるべきではないかと思えます。

そうじゃないと、中村議員おっしゃるように、何の意味の特別委員会なのか、調査研究なのかわからないと思えますので、十分我々の報告も相手の検討委員会に持って行って、その中で向こうの判断、また考えも変わるかもしれないし、そういうものを取り入れていただければなというところを思っております。

以上です。

松隈清之委員長

検討委員会は、あくまで執行部が進めていかれるものでございますので、その検討委員会に特別委員会の意見を伝えろというのは、私のほうからは特に言いませんが、議会の一つの声としてはあるのかもしれないですが、委員長としては、検討委員会に特別委員会がこう言っていたということを目指すつもりはありません。

あくまで議会は議会として、そのテーマに関して十分な調査研究をして判断をしていくというつもりでおりますので、現段階で、さまざまな情報の共有等に関して今回、あるいは次回も進めていきますが、今後、例えば委員だけでの検討とか、そういったものが必要であればそういう時間を取りますし、先ほど、中村委員からも御意見ありましたように、地元の方の声を聞くとか、そういうことも調整可能であれば進めていきたいと思っております。

特に、スケジュールをいついつっていうことを現段階で決めとるわけではありませんが、まずは一つ一つ情報をきちっと共有した上で進めていきたいと思っております。

何か御意見ございますか。

藤川博一まちづくり推進課長

ちょっと御報告になろうかと思いますが、先般、第2回目の検討委員会の中で、鳥栖市議会のほうでも特別委員会をつくられたということに検討委員さんから話題が出ました。

委員長も含めたところで、やはりこっちの、民間の検討委員会のほうの情報もちゃんと伝えてほしいと、議会の特別委員会に伝えてほしいと。

ただ、議会の特別委員会でどういった意見とか、議論がなされたのかも知りたいということがございましたので、自然とお伝えする形になろうかと思っておりますので、御了承をお願いしたいと思います。

松隈清之委員長

委員会自体、別に公開してありますので、その内容について、向こうに伝わることについては別に問題はありません。

ただ、この委員会のほうから検討委員会のほうに、こう物申す気はないというつもりで申し上げておりますので、情報に関しては何ら問題ありませんので。

西依義規委員

済みません。要望いいですか。

資料4の過去に検討された整備手法っていう、この1枚ものがあるやないですか。

できたら、この数字を疑うわけじゃないんですけど、例えば、橋上駅だったら40億円と190億円で、どういう感じでその190億円もここはこうなって190億円っていうのが、もう一段階あるとこう——疑ってはないんですけど。あと多分、幅もあると思うんですよ。

例えば、何々から何々って。最大が大体45億円とか、最低は38億円ぐらいとか、多分。そ

それでは、以上をもちまして第3回の鳥栖市周辺整備調査研究特別委員会を閉会いたします。

午前11時31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

