

鳥栖駅周辺整備調査研究 特別委員会記録

平成27年11月 5 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	11月5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 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

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

2人

7 その他

なし

等に対する寄附行為についてのことで、私がちょっと認識が甘く、ちゃんとしたお答えをしておりませんでした。

きょう資料を1枚、お配りしておりますが、平成23年に法が改正されまして、それまで、地方公共団体の財政の健全化に関する法律の附則第5条によりまして、国、または独立行政法人、あと日本郵政株式会社などに対する寄附の行為は、原則禁止ということが定められておりましたが、この条項が撤廃されまして、全て、地方公共団体の自主的な判断に委ねるということにされておりました。

このことにつきまして、私は明確にお答えをしておりませんでしたので、まず御報告をさせていただきます。

それでは、第2回目、検討委員会の資料の御説明をさせていただきたいと思います。

まず、資料1でございますが、第1回目の検討委員会での意見概要ということで取りまとめをさせていただいております。

道路網につきましては、幡崎踏切の懸案、それと駅前につきましては、線路数を減らせな
いか。

また、橋上駅が望ましい。

また、駅、あるいは駅前広場は歩行者中心といったようなことで、動線の魅力アップが重要であると。

また、今の現駅舎についても特徴的であると、魅力もあるということをお願いしております。

また、鳥栖駅の特徴といたしまして、鹿児島本線、長崎本線、また久大本線、こういったところを走る電車が全て見れると、これは鉄道ファンにとって、非常に魅力的であるという
ようなこともいただいております。

また、外国人の利用者、また鳥栖市への来訪者もふえてきているといったことで、そういった御指摘もいただきました。

駅周辺につきましては、老朽化したビルもあるといったようなことで、駅の整備と合わせて検討したらどうかと。

また、駅の西側の整備がおくれているといったようなことも御指摘をいただいております。

また、駅に自動車でお見えになる利用者多いんですが、東側の鉄道高架用地について、駐車場ということばかりで使うのはもったいないという御意見もいただいております。

あと、対象区域につきましては3案、昭和62年と昭和62年の修正、それと平成13年の中心市街地活性化基本計画のときの範囲をお示しして、おおむね平成13年の中心市街地活性化基本計画の範囲でいいんじゃないかというような御意見をいただいております。

あと、実態調査につきましては、駅利用者と住民さんへのアンケートは、別に行ったほうがよいということをお願いしております。

続きまして、資料2でございます。

先ほど、ちょっと触れました検討の対象範囲ということで、基本的に第2回目の検討委員会には、平成13年の鳥栖市中心市街地活性化基本計画、この検討範囲で今回も議論を行いたいといったことを再度確認したところ、よろしいという御意見をいただいております。

ページの右側になりますと、この対象区域の特徴といったようなことで書いておりますが、人口密度は、市の中でも高い区域になっておりますということを御説明しております。

ただ一方で、高齢化率については、本当に駅の真ん前あたりの中心部については、平均より高いということで、35%近くなっているということを御説明いたしております。

また、都市計画の用途区域につきましては、おおむね商業地域で占められているという特徴があるということを御説明いたしております。

次のページでございますけれども、市の関連計画との位置づけということで御説明をいたしております。

第6次総合計画と中心市街地活性化基本計画の平成13年版、それと県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、それと、今回新たにお出ししております、“鳥栖発”創生総合戦略、これらの4つの計画との関連づけということでおおむね、やはり交流の場、あと生活、文化、レクリエーションとか、そういったものを中心とした交流の場と、それと広域的な観点でのにぎわい創出といったようなことで、捉えていきたいということを御説明いたしております。

次のページでございますが、(2)です。

鳥栖駅周辺の都市機能の集積状況といったようなことで、先ほど、商業地域が多数占めているということで御説明はしておりますが、やっぱり戸建て住宅、共同住宅といったような、住居系の面積が多く占めていますということを御説明いたしております。

右のほうに博多駅、久留米駅、佐賀駅、これらも参考としてお出ししておりますが、博多駅の業務系のフロア面積、これが特段に多いというところを除けば、久留米駅、佐賀駅、こういったところも住宅系の利用が多い傾向にございますということで御説明をしております。

ここの部分につきましては、後々ゾーニングとか検討する際において参酌していきたいということで御報告をしておるところでございます。

次の、3番です。

駅周辺まちづくりの課題といったようなことでお出ししておる分です。

まず、平成22年に整備をしております駅西の駅広場でございますが、自動車と歩行者の分

離と、明確な分離といったようなことで、一定、安全確保については、進むことができたということがございますが、待合区間、また歩道の幅員、そういったようなことで、利便性、また快適性といった面での課題が依然として残っている状況であるということを申し上げております。一つあるのが、バス停まで非常に、非常にといたしますか、離れた位置にあるということがございます。

ちなみに、9月20日にアンケート調査を行ったんですが、日曜日ということもあり、鳥栖に初めて来られる方もいたんだろうというところですが、バス停の場所を非常に尋ねられたということがございました。

それと、②の歩行空間が狭いということがございますが、7割近くの方がちょっと狭いという感想を、アンケート調査の結果狭いという感想をお持ちでございます。写真に出ているとおり狭いところは2メートルぐらいしか有効幅員がないという状況でございます。

③の待ち合わせ場所等につきましても、ここも7割近くの方から少ないということが指摘をされております。

こういった、写真に載っておりますように、座っていただく場所、またほかには、ちょっと待ち合わせの時間にコーヒーを飲んだりする場所等もあったほうがいいということも含めてこういった御意見をいただいております。

④につきましては、駅前広場の混雑ということがございます。

ある程度、こういったことの御意見が出るということは想定しておりましたが、やはり駐車スペースなり、特に雨の日なんかの混雑ということについて、自由意見等でも多く、まあ苦情っていいですか、そういった御意見をいただいております。

次のページでございますが、脆弱な東西連携ということで上げておりますが、やはり東西移動ということについて、歩行者の方々からは、ちょっと不便に感じるという御意見をいただいております。これは、もう75%を超えている御意見でございます。

こういったところで、虹の橋なんかのバリアフリー化、そういったところの機能が弱いのかなということも感じております。

あと、ホームゲーム開催時の安全確保といったようなことで、これ1回目の検討委員会でも御報告はしておりますけれども、サガン鳥栖がJ1で活躍しているということもございまして、非常にお客様が多くお見えになっております。

こういったところで、開催時の虹の橋の混雑と、これはもう不便を乗り越えて危険だというような御意見もいただいております。

ページの右側の、低未利用地の存在といったようなことで、この対象区域内には鉄道高架用地、また、現在スタジアムの駐車場として使っている都市整備用地、こういったところの

空疎地があるということで、整備手法のいかんによっては、こういったところの利活用、こういったところも必要だというようなことを御意見としてもいただいております。

次のページでございますが、東西で開きのある駅前景観といったようなことで、これはもう視覚的に、また感想を持っていただきたいということで載せております。

駅西側については、昔ながらの町並の中に必要とされる機能なりそういった施設を、次々と押し込んできたと。

東側については、区画整理ができてきている状況であるといったところで、単純に見比べをしていただいたところでございます。

次のページの(5)でございますが、対象区域内、また駅周辺での地域支援といったようなことで載せておりますが、まず駅舎への愛着といったようなことで、築126年という歴史もあります。こういったところで、感想をお伺いしたところ4割、5割弱の方が愛着を感じるという御意見をいただいております。

また、虹の橋からの眺望といったようなことで、冒頭触れましたような、幾つもの電車が見れるといったようなことについて、こういったところも観光資源の一つやないかという御意見を頂戴したところでございます。

また、③の駅前広場のイベント開催状況といったようなことで、バスの日、あるいは祇園山笠、こういった地元のイベント、また公的なイベントについても、利活用されているところもございましてということを御報告しております。

それで、④の商店街でございますが、基本的に東西連携の中で、一つやっぱり商店街への経済的な恩恵といったようなところも要素になると考えております。120店舗の商店、お店がございましてということで、シャッター街とはなっていないということも申し上げております。

また、通行量についても、横ばいではございますが必ずしも減っている傾向ではないといったようなことで、やはり重視していくべきだということを申し上げておるところでございます。

次のページでございますが、道路網の課題と将来の展望といったようなことで、一つ申し上げたのが、幹線道路ですね。今、3号線の4車線化、それと久留米基山筑紫野線につきましては、轟木のJRアンダー部分、ここの車線をふやす工事を今、県にも取り組んでいただいております。

こういったところの整備が一定進んでくると、完了した場合といったようなことで、将来推計といったようなことも触れさせていただいております。

このページの要旨としては、右下のところでございますが、現在の需給バランスとしては

やはり渋滞、混雑度が1を超えるといったような路線が多くございます。将来需給バランスとしてお示ししておりますが、都市計画道路の久留米甘木線、あと飯田蔵上線、酒井西宿町線、こういったところの都市計画道路を計画どおりに整備するということになると、道路容量がちょっと多くなりすぎるという推計も出ております、ということをお報告した上で、今後の長期未着手道路の見直しをする際には、事業規模、またこういった交通容量、こういったところを踏まえながら見直しをしていく必要があるのではないかという課題、問題点を御提示いたしておるところでございます。

それで次、資料3になりますけれども、駅利用者のアンケート調査の結果の概要をお報告しております。

9月15日の平日と、9月20日の日曜日に実施をしております。

配布数につきましては、平日1,740枚、それと休日1,515枚という配布をさせていただきまして、うち、回収できたのが475枚と175枚と、合計で650枚回収をすることができております。

また、回収数の下のほうに、括弧書きで意見ありということでお示ししておりますが、今回のアンケート、はがきでさせていただいております。

自由意見というところは、載せておりますとおり非常に細かい、狭いスペースだったんですが、全部で406の方がこういう狭いところにも御意見を、非常に書いていただいたということで、やはり関心が高いということをお改め身を感じたところでございます。

それで、この右側のページは単純な属性をお示ししております、次のページでございますけれども、特徴的であったのは、やはり下の段のところ、上から三つ目のところがございます。駅東側との行き来が不便に感じるといったようなところがやはり多い傾向にあるのかなと感じております。

また、一番下のところの項目で、駅周辺に待ち合わせなどの空間が少ないといったようなことも多かったのかなと考えております。こういったところが特徴なのかなと考えております。

次のページなんですが、多少クロス集計をいたしております。

右下の(4)のところ、意向、それと年齢層、これをクロスした表を載せておりますが、10代の若年層の方、それと60歳以上の高齢者の方で仕分けをして比較したものでございますけれども、改札からホームまで遠く感じるというところで、そう思うという御意見はやはり高齢者が多いと。

あと、駅東側との行き来が不便に感じるという御意見も、やはり高齢者が多いという傾向が出ております。

また、駅前広場の歩道が狭い、また歩きづらいといったようなことも高齢者の方が多い。

また一番下の、駅周辺での待ち合わせ場所の空間が少ないといったような御意見についても、高齢者の方に非常に多かったということで、こういったところを考えますと、やはり鳥栖駅なり鳥栖駅周辺は、いま一つちょっと、やはり高齢者の方に優しくない。バリアフリー化なり、ユニバーサルデザインという機能がちょっと弱い傾向にあるのかなということを把握できております。

次のページでございますが、先ほど406人の自由意見いただいたということをおっしゃっていましたが、一部抜粋した形で載せておりますけれども、やはり自由意見で一番多かったのは、東西の移動が不便であると。また、あるいは東側からの駅利便性を高めてくれといったようなことが多くいただいております。これについては、また後ほど報告できれば、全部お出しすることも考えたいと思っております。

資料4でございます。

ここについて、今回、詳細な資料の提出を、宿題をいただいております。

検討委員会の中で現在、この段階まで御報告をしておりますが、まず鉄道高架と、それと橋上駅プラス道路の単独立体交差、それとケースの3として東口の設置、それと道路単独立体交差、これで比較をしております。

全体的に言えば、まず連続立体交差の総事業費は590億円、限度額立体交差の総事業費は約430億円、ケース2の橋上駅の場合は約230億円、ケース3の東口の場合は215億円といったようなことで御報告をいたしております。

大きな違いといたしましては、まず整備期間について、鉄道高架の場合は、全ての効果発現に30年程度はかかるのではないかとといったようなことをお出ししております。

ケース2、ケース3の場合は、駅の利便性っていうところは、おおむね10年程度で発現できるのかなと。まあ都市計画道路といったようなところを含めると、やはり道路の整備については20年、30年近くかかることも考えられるということをお伝えいたしております。

それで、このときも触れておりますのは課題、懸念ということで、鉄道高架の連続立体交差と限度額立体交差につきましては、やはり事業費が多額になるということで、投資効果が非常に厳しい、B/Cも0.36というのが連続立体交差では出ております。

また、駅の西側に広大な空疎地が新たに発生します。ここを含めたところの面的整理も行う必要が出てくるだろうと。

ただ、ここに付きましても、多くの事業費と多くの利害関係者の方の合意形成を図っていく必要があるという課題があるということをおし上げております。

また、高架の区間にJR貨物さんが立地しているということで、こういったところの移転等について課題が残るということも申し上げております。

また、工事期間中のスタジアム、あるいはサンメッセのアクセス——虹の橋を落とす必要があるということで、こういったところもお伝えをいたしております。

ケース2の場合でございますと、課題として出てくるのは、やはり都市計画道路を全て道路高架で整備ということにつきまして跨線橋、あるいは跨線橋整備に伴う側道の整備、こういったところも検証する必要があるといったようなことで、問題がないわけでないということをお伝えしております。

東口の設置ということにつきましては、橋上駅と同様の課題が道路には問題点がございません。

駅舎については、やはり西と東ということで、施設が分かれるということで、人件費等のランニングコストが新たに発生するというのが一つ課題であると。

あと、東口設置の場合は、駅西側の整備のことは触れておりませんので、駅西の広場の課題については残ったままになると。

あと、最近の傾向として、地下通路というものが防犯、防災上ちょっと敬遠される傾向にあるということで、その点の不安といったようなことを御報告いたしたところでございます。

このまま、本日お配りした資料の説明に入りますか。（「はい」と呼ぶ者あり）そうしたら、きょうお配りしております資料でございます。

まず、地図のほう、資料①鳥栖駅周辺整備調査研究特別委員会の資料①をごらんいただきたいと思っております。

まず、今回こういった資料をおつくりしたのが、鉄道高架になった場合、あるいは橋上駅、東口の設置、こういった整備で、周辺道路なり、周辺の整備がどうなるのかという概要を、的確に我々のほうからもお伝えしておく必要があると考えたので、この資料をつくっております。

まず、連続立体高架事業の場合は、線路の部分を赤で塗っております。これの、一番北側は高速道路のところから。で、南側に行きますと轟木川の手前まで、この4.3キロメートルになります。

それで、限度額立体交差の場合の2.8キロメートルというのは、北は、田代駅踏切のあたりから、下は、いずみパークをちょっと、坂口踏切をちょっと超えたあたりという範囲になります。

それで、この整備をやった結果、道路がどうなるのかということを書いてありますが、4.3キロメートルの場合は、一番北側の久留米甘木線、これは幡崎踏切のところは、鉄道をちょっと上げて、道路もちょっと下げるということでしか対応できないと。道路については地下道。

限度額の2.8キロメートルの場合は、高架部分に含まれませんので、道路のほうが跨線橋になるといったようなことになります。

それで、原町踏切につきましては、4.3キロメートルの場合は平面。

限度額立体交差の場合は、現状のまま踏切であるということをございます。田代踏切につきましても同様をございます。4.3キロメートルであれば平面道路、2.8キロメートルであれば、踏切として今のまま残るということになっております。

飯田蔵上線、あと今泉田代線——藤木地下道です。それと酒井西宿町線、坂口踏切、この4つにつきましては、いずれも4.3キロメートルの連続立体交差の場合は平面道路。限度額でも平面道路という整備になってまいります。

それで、ここで改めてまた、下のほうに項目を出しております。

課題、問題点等ということをございますが、やはり事業費は高くなるということで、長い期間も必要になるということが懸念材料としてございます。B/Cも1は超えない事業となっております。あと、交通ネットワークといったことで、道路につきましては、先ほど、第2回目の検討委員会で説明したとおり、やはり道路容量が多くなり過ぎないように需給バランスを考えていく必要があるのかなというふうに思っております。

当然、鉄道高架区間内には、都市計画道路以外の平面道路の整備も可能となります。けれどやはり、用地費、工事費はふえてくると。こういった事も考えて、需給バランスをよく把握した上で、計画的に整備していく必要があるのかなという考えでございます。

あと、面整備につきましては、地図で駅の西側に薄いピンク色でお示しております。ここに、線路が移った分、空き地ができます。これが、現在の駅舎の位置が100メートルほど東側に移るという結果を招いてしまいます。こういった事が既存商店街、あるいは駅前地区への回遊性というものの低下につながりかねないという懸念もあるのかなと思っております。

また、こういったことを招かないためには、既存商店街、あるいはその他の駅西側の地区、こういったところを含めた区画整理といったようなことが必要になってくると思っておりますが、やはり、ここにも多くの事業費と地権者等の合意形成というものをいただいでいく必要がありますが、時間もかかるのではないかなという懸念を持っております。

あと、JR貨物さんの部分ですけれども、やはり鉄道高架をやるということになると、こういったJR貨物さんの施設の移転ということにもやはり触れていかなければならない。移転費、あるいは用地補償費ということで、おおむね100億円は少なくとも要ということがございます。また、昭和62年からこれまでの間で、久留米駅にあった機能も移転されてきております。こうしたことで、そういった費用はまだふえるのかなということも考えております。

あと、その他として、工事期間中の問題といったようなことで、先ほどもちょっと触れま

したけれども、要は、今、鉄道と立体交差している高橋、あと虹の橋、それと藤木地下道、こういったところの平面道路整備を行うということについては、一時、通行どめにする必要があるのかなということを考えております。虹の橋を落とせば、当然、サッカー観戦者への不便さが増すということでございます。

この通行どめの期間がどれほどになるかっていうのは、まだ、わかりませんが、短い期間といえどもかなりの混乱を生じるのではないかとこのように考えておるところでございます。

それで、次の、資料の②でございます。

これは、橋上駅で整備した場合ということで書いております。

これはもう、当然、線路と交差する道路につきましては全て跨線橋、道路のほうが高架になるという整備になってまいります。現時点でお示ししておりますのは、都市計画決定どおりの幅員、久留米甘木線については、2車線、両側歩道。

飯田蔵上線と酒井西町宿町線につきましては、4車線の両側歩道といったようなことで整備したらということでお示しをしております。

事業費と事業期間ということでございますが、駅舎と道路をそれぞれで工事完了の時点で効果が発現できると。

先ほど申し上げましたとおり、駅部分についてはおおむね10年、道路については20年から30年程度の差はありますが、そういったところで効果の発現がなされるのかなと。

また、事業費も多額であるということはございますが、道路の整備、また駅舎の整備、こういったところを、時期的なことを考えていけば、事業費の平準化ということも図ることが可能かなというふうに考えておるところでございます。

交通ネットワークにつきましては、道路のほうを、ちゃんと道路高架で整備していけば、東西分断の解消はある程度可能なのではないかと考えております。

ただ、やはりここでも、将来の交通量、それと計画道路の道路容量といったようなことの需給バランスを考えた整備といったことは、配慮していく必要があるのかなと考えております。

それと、面整備、駅前広場の整備ということにつきましては、橋上駅ということで整備をしていくことができれば、現在東側にある鉄道高架用地、こういったところの本格的な活用が見込めるということで、現在の駐車場ということではなく、さらに高度利用を考えいくこともできるのではないかと考えております。

あと、JR貨物さんの件については、現状のまま立地していただいてもいいのではないかとこのように考えております。

工事期間中の問題点といたしましては、今回、橋上駅と虹の橋のかけかえということでお示しをいたしております。

現在の駅舎が、その経路に当たるということになれば、当然その間、仮駅舎等をつくって対応していく必要もあると。それと駅の利用の、ど真ん中を工事するという事で、その間一定、駅利用者の方には、御不便な思いをしていただくことも出てくるのかなということが課題として考えられます。

次の資料3でございます。

これは、現在の6番線のところから地下通路を東のほうへ延伸するという前提での東口設置でございます。

また、当初私たちは、このパターンであれば、もう虹の橋は現状のまま維持管理を続けて、利用していくことでいいのかなということで考えておりましたが、検討委員会、または県、JR、そういったところと協議を重ねておる中で、やはり、今の虹の橋はバリアフリー化なり、またユニバーサルデザインといった観点から見て、機能的に弱いということはアンケート結果でも把握できたんでしょう、という御指摘をいただいております。当然、この際にもそういった対応を図るべきということで、このパターンでも自由通路のかけかえを行うという前提で出しております。

それで、事業費と事業期間につきましては、ほぼ橋上駅と同様でございます。

東口への地下道延伸、それと道路整備を段階的に行っていけば、事業費の平準化も可能じゃないかと。ただ、道路部分については、ここでもある程度、20年、30年という長期的な時間は必要だというふうに見込んでおります。

あと、道路交通網については、もう橋上駅と同様です。跨線橋化に関して、側道整備などの問題点も出てくるのかなと。

それと、将来交通量と道路計画容量の需給バランスも考えていく必要があると。それで、面整備につきましては、駅西側の整備はこのパターンでは行わない、という可能性が高うございます。

今回、整備をしても、なかなか変化が見えてこないのかなということになりかねないというふうに考えております。

それと、一応、この東口延伸でも、これがゴールということであれば、東側の鉄道高架用地の利活用も考えていくことができると思っております。

それと、JR貨物さんについても、現状のまま立地していただいていた方がいいのかなと思っております。

その他ということで、工事期間中の問題としては、工事期間中のやはり鉄道利用者への御

不便というのもございます。ただ、さっき、若干触れましたとおり、地下通路ということでは、もう防災とか防犯上で非常に問題が出てくる可能性があるということもでございます。

また、書いておりますとおり、現在の地下通路の延伸ということで考えておりますが、やはり幅員、それと天井の高さということで、課題が先々出てくれば別のトンネルを掘るということではJRさんと協議が整わない可能性もございます。こうなってくると、事業費についてもさらに上乘せが出てくるということも考えております。

また、先ほど言いましたようなランニングコストについて、JRさんの運営経費というものがふえてくるという懸念も、大きな問題としてあるのかなと考えております。

今、それぞれ各整備の概略といいますか、骨格の御説明をいたしたところでございますが、宿題としていただいておりますのが資料の④でございます。

前回、2回目の検討委員会で、全体事業費をお示しした分の事業費の内訳、それと財源の見込みということで試算をさせていただいたものを、ここにお示ししております。

まず、連続立体交差の場合、4.3キロメートルの整備の場合は、鉄道高架事業部分が500億円ということで試算が出ております。駅舎等については、もう高架事業費に含まれるということで出ません。

あと、道路整備について、括弧書きで鉄道交差部ということで書いております。ここについては、全部で91億円ですね。

まず、一つ目の幡崎踏切が27億円、それと飯田蔵上線が45億円、酒井西宿町線が19億円、これが高架部分に関する補償費なり橋梁工事の試算で出ております。

道路部分と合わせまして590億円程度の事業費になるのではないかと。

それと、ケース1の2でございます。

限度額立体交差につきましては、鉄道高架部分が330億円、道路整備につきましては、全部で103億円。

これは、まず一つ目の久留米甘木線につきましては、鉄道高架部分から外れますので、道路のほうが高架となりますので、39億円の事業費がふえるということです。飯田蔵上線、酒井西宿町線は、それぞれ同額といったようなことで103億円、合計で433億円なるということで考えております。

あと、ケース2でございますけれども、まず橋上駅と自由通路にかかる整備につきましては40億円、駅舎部分について20億円、あと自由通路、これは当然、エレベーター、あとエスカレーターとかも付加したところで試算が出ておりますが20億円、合計で40億円。

それで、道路整備につきましては、全て道路高架となりますので、事業費は膨れ上がります。全部で187億円。まず、幡崎踏切が39億円、飯田蔵上線が89億円、酒井西宿町線が59億円

ということで試算をしております。

あと、ケース3の東口の場合は、駅舎の整備費として、25億円。駅舎といいますか、トンネルを掘って東口に地上駅を新たに整備するということで、約5億円なのかなという試算が出ております。あと、道路整備につきましては、橋上駅の事業費と同額と考えております。整備内容も同じということでございます。

それで、下の段ですが、概算事業費として、国庫補助とか事業者負担なども考えたところで試算をしております。

まず、鉄道高架につきましては、ケース1の1の連続立体交差の場合は、事業費500億円、このうち、連続立体交差に関する要綱といったものが国交省から出されておりますが、ここでいくと、都市側負担として96%、そのうち国庫負担として、そのうちの55%が御負担いただけるということでございます。また、鉄道事業者の負担も出てまいります。

これらを差し引きまして、地方自治体の負担としては、216億円が見込まれるのかなと考えております。

それで、下の段のケース1の2、限度額立体交差の場合ですが、この330億円という事業費のうち、国庫負担として挙げております13%。これは上の段の、先ほど道路の整備のところでお説明いたしました、飯田蔵上線と、酒井西宿町線、ケース2、ケース3の場合ですが、89億円、59億円と、それぞれ御説明いたしております。

このうち、橋梁部の工事費が、飯田蔵上線が44億円、酒井西宿町線が40億円、この半分が、この限度額立体交差を行う場合の国庫補助の限度額ということになります。

この13%は、この42億円でございます。これを引いたところで、大体、自治体の負担が287億円になるのかなというふうに考えております。

あと、駅舎につきましては、ケース2の橋上駅の場合、事業費20億円。このうち、国からの国庫負担は、JRさんへお支払いする補償費、あと用地費、これらが約10億円というふうに考えておりますが、このうちの4割ということで5億円、20億円のうちでいきますと、国の負担は2割程度、地方自治体負担が約16億円になるのではないかとこのように考えております。

それで、ケース3の東口の場合は、これは、まちづくり交付金とか、国の国庫負担の対象にはならない、厳しいだろうと考えております。

この事業費5億円につきましては、全て自治体負担となろうかと考えております。

あと、橋上駅と東口設置の場合の自由通路の整備につきましては、20億円ということでございます。これは、社会資本整備交付金の対象になるであろうということで考えておまして、国のほうで40%補助金をいただけるのかなというところで、自治体負担は12億円程度と

いう見込みを出しております。

あと、一番右の道路整備です。

いずれも、街路整備の補助相当、約2分の1補助が出るだろうというところで試算をしております。

ケース1の1の場合で46億円、ケース1の2の場合で52億円、ケース2、ケース3の場合で約94億円、これらが自治体の負担になろうかと考えております。

これらを、それぞれのケースごとに合算いたしまして、一番右下の負担ということで全体の額をお示ししておりますが、連続立体交差にする場合には、全体事業費590億円のうち、地方自治体の負担は262億円。

あとケース1の2、限度額立体交差の場合は、全体事業費430億円のうち、339億円が自治体の負担。

ケース2、橋上駅と単独立体交差の事業の場合は、全体事業費230億円のうち、122億円が自治体の負担。

ケース3、東口の整備の場合は、全体事業費215億円のうち、約111億円、これらが自治体の負担になるということで見込みを出しております。

長くなりましたが、以上が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

ありがとうございました。

ちょっと、先にお尋ねをしたいんですが、この地方自治体負担っていうのは、鳥栖市の負担ではないですね、厳密に言うと。

藤川博一まちづくり推進課長

当然、佐賀県のほうに負担していただく県道とか、そういったところもあると考えております。ただ、道路管理をどうするという協議はまだですんで、正式にはちょっと言えないのかなと。

それと、もう一つあるのが、連続立体交差の場合なんですけど、B/Cが1を超えない限り佐賀県としては事業主体にはならないよ、という考えだけは変わってないということも言われております。で、このB/Cをどうするかで、県なのか市なのかっていうことも出てくると思っておりますので、市の負担といいますか、地方自治体負担という形で今回お示しをさせていただいているというところがございます。

松隈清之委員長

鳥栖市の負担がわからんと、なかなか議論しづらいところありますよね。

園木一博企画政策部長

まず、高架で申し上げますと、先ほど課長申しましたように、事業自体は、通常ですと都道府県になります。

ただ、佐賀県さんのお考えとしてはB/Cが0.36の今回の本市の連続立体交差事業、これが費用便益のB/Cが1を超えない限りは、県が事業主体になって取り組むことは考えられない、という御指摘がなされております。

それともう一点、道路につきまして、当然、関連する道路、県道等もございます。ここは、今後整備手法も含めて、費用負担のあり方も含めてになるかと思えますけれども、本来、県道で県のほうがこの整備をするということになっていけば、県のほうで主体的に事業をしていただける、その際、本市がどういった負担をするのかというところもなかなか見えない部分もございますので、そういう意味から資料としては、地方自治体負担がこの額になります、という表記しか現段階ではできないという事情から、説明としては、地方自治体負担がこうなりますという表現で資料をつくらせていただいたという状況です。

松隈清之委員長

御説明のとおりでございますので、若干、その地方自治体負担っていうのが、本市の負担というわけではないということでの比較になりますが、まず、きょういただいた資料と前回出された分につきまして、御質問等あればお伺いいたします。

尼寺省悟委員

今回の整備、大きく分けて駅舎のあり方、それから、仮に橋上駅となった場合には、駅の広場の整備、駅のね。それから、3本の計画道路。さらには、鉄道高架用地跡地の整備という形になるんやけれども。

少なくとも検討委員会が、来年の3月までに結論出すというのは駅舎のあり方だろうと思うんですが、それ以降のスケジュールというか、その何というか、橋上駅になった場合に駅の整備といったものについてもその検討委員会等で……、どの辺で検討して、どういった方向でやっていこうという考えなのか。

藤川博一まちづくり推進課長

駅の整備をどのパターンでやるかということにつきましては、市としても12月ぐらいにはめどをつけたいと。

まず、この整備手法というものを決めなければ次の周辺のゾーニングとか、委員さんも御指摘されましたように、橋上駅と決まらないと、逆に言えば高架用地も利用できないとかそういう問題もございますので、その旨は検討委員会にもお願いをしております。

それで、検討委員会が12月15日に第3回目が開催されますが、そこではもう、めどをつけ

たいということで、第2回目の検討委員会のときに委員長から最後に御発言をいただいておりますので、そのときには、整備手法については、結論を出ささせていただければなというふうに、検討委員会は出されると思います。

それを受けて、市のほうも、よくよく意見等を踏まえまして決めていくべきだというふうにご考えております。

尼寺省悟委員

それで、さっき言った鉄道高架用地の整備とか、3本の計画道路、これはもっと先になると思うけれども、駅前の駅前広場というのか、それについてはかなり橋上駅と密接につながっているだろうと思うんで、その辺の検討とかいったものはどういった形で進めていくのかとか、そういうこと。

藤川博一まちづくり推進課長

駅西の広場のことだと思いますけれども、今回、構想の中では、どういった整備手法だとか、その周辺をどうゾーニングしていくかっていうところをお出しできればと思っています。それで、そういった具体的に、じゃ駅の西側をどういった形で整備するのかという絵なり、そういった概略の設計、こういったところは、来年度からの基本計画の中で、警察との協議、また道路管理者との協議も入れながら考えていかなければなりません。

園木一博企画政策部長

一点、ちょっと補足させてもらいますけれども、課長申しましたように、今の予定ですと次回の検討委員会を12月15日で予定をされています。

それで、今11月中に勉強会を開催しようということで、その勉強会の中でさまざまな御議論をいただきながら、12月の検討委員会の中では、もう整備手法を明確に検討委員会としての方向づけ、その整備手法に基づく東西連携も含めた課題の整理の方向性、ここまですべてを検討委員会としては整理していこうと。当然、市としてはその検討委員会でお示しされた内容等を十分協議をさせていただき、市の方針を早急に決定していきたいと。

当然、早急に決定しないと、次じゃあ西側、東側の機能誘導をどういうふうにしていくんだという、検討委員会の議論がスタートできないという状況もありますので、検討委員会の方向性をいただいた後には、早急に市の方針もそこで整理をしていき、かつ、議会のほうにも一定、内容の説明と御報告も合わせてさせていただきたいと。

その後、早急に西側の機能誘導をどう図るのか。アンケート等でも、空間の整備が必要ですというニーズも出てきている状況がありますし、橋上駅ということになれば、当然、高架用地の東側の高度な土地利用をどうしていくのかという課題がございます。

こういったものの機能誘導の方向性を一定、構想の中でまとめていただきたいという考え

を持っておりますので、流れとしては、そういう流れになっていこうかというふうに考えます。

尼寺省悟委員

今言われたことは、少なくとも3月の最終答申、最終答申かな。基本構想策定の段階に、今言われた駅の機能の整備とか、あるいは高架用地の、その問題についてまでも含めた形で構想の中に出していくと。そういう考えと理解していいんですか。

園木一博企画政策部長

基本的に、具体的なものまでお示しすることは難しいだろうと。

ただ、機能的にどういった機能を、例えば東側の高架用地を活用した、どういった機能を誘導していくべきなのか。西側については、例えば現状の駅前広場も含めて、当然、橋上駅になれば現駅舎の部分のスペースも空きますので、そこの面整備っていうのも、当然、視野に入れる必要があります。

そういったものも含めて、西側はどういう機能を誘導すべきなのかというような形のゾーニング的なもの、そこを構想の中で、文章表現になろうかと思えますけれど、そこをどこまで書き込めるかっていうのは今後の検討委員会の御議論の中で決まってくるものなのかなというふうに考えておりますけれど、私どもとしては、やはり西側東側それぞれのどういった機能誘導を図っていくべきなのかっていうところまでは、構想の素案の中でまとめていただけたらというふうに考えているところです。

古賀和仁委員

12月で大体の整備手法を決めると、それで、ちょっと確認をしたいんですけれども、コンサルに対して2,000万円で調査を依頼していると、この部分について現在どこまでの調査をされているのか、どういう中間の報告を受けられているのかですね。

これを踏まえて当然、整備手法まで含めて、ゾーニングまで含めてやると思うんですけれども、今現在、どこまで調査は進んでいるんですか。

園木一博企画政策部長

まずは、検討委員会で御議論いただく材料整理っていうのを全てコンサルのほうにお願いしております。

当然、資料を検討いただく上の前段の資料っていうのは、関係します佐賀県さん、またJR九州さんにも一定理解をいただきながら、今回、お示ししている資料等についても、これは全てコンサルのほうで作成いただいたものです。

当然、私どものほうからこういう考え方で、こういう資料作成をしてほしいという、コンサルとの協議を綿密に重ねながら、作業は受託されているコンサルタントのほうで作業を行

っておりますし、先ほど、2回目の検討委員会の資料でもお示ししました駅利用者のアンケートの集計等も全てコンサルの作業になっております——一部職員の応援等も入れておりますけれども。

今後、周辺住民の方々に対するニーズ調査あたりも、アンケート調査を計画いたしております、検討委員会で御議論いただいた部分で必要な資料の作成、並びにその結果を集約して、まとめていくという作業がコンサルの作業になりますので、最終的に、素案としては、検討委員会の意見を反映した素案として、コンサルのほうで作成されるものが構想の策定、この業務委託の内容というふうに理解をしているところです。

古賀和仁委員

ということは、整備手法についてはコンサルからの、最終的にこうがいいですよというのは12月に出るというふうに、で最終的に3月に出るのか、どうなのか。

園木一博企画政策部長

整備手法の案をコンサルが作成するということではございません。

私どもとしては、有識者、並びに関係者の民間の方々のお意見を検討委員会のほうからいただく、その議論をする資料としてコンサルが作成しているわけですので、一つ、いただくのは、検討委員会として整備手法はどうあるべきだという意見をいただいて、後に、それを受けて市が、どの整備手法に決定するかっていうのはあくまで市が決めると。当然、その作業の資料作成ですとか、基礎データの収集等をコンサルのほうで担っている、というふうな仕事のすみ分けだというふうに認識をいただければと思いますけれど。

古賀和仁委員

私がお尋ねしているのは、要するに、コンサルの調査は一つのたたき台として、決める段階においては、当然、この部分は非常に重要視しなければならないというふうに書いているのか、あくまでも検討委員会で全て、そこで決定されるのか。

園木一博企画政策部長

きょう、お示ししている資料、まさにこれが整備手法、大きく4種類、連続立体、限度額立体、それから橋上駅、東口。これを、数値的な費用についてはデフレをかけながら、コンサルのほうで数値化を、過去の計画の中の数字から拾い上げたもの、それから、評価している指標等もさまざま計画が過去に作成されておりますけれども、そういった計画の中から読み取って評価をしていただいた資料でございますので、今回お示ししている資料については、コンサルのほうで、同じ視点に立って比較したらこういうことになるのではなかろうかという作業は、これはコンサルのほうでやらせた。

当然、これを受けて、検討委員会の中で御議論いただいて、じゃ方向性として検討委員会

としてはどうあるべきだというお答えを12月の中旬に予定しております。

3回目の検討委員会の中で、一定方向性をちゃんと出していただきたいということで今作業をお願いしているような状況です。

久保山日出男委員

同じことなんですが、あくまで市民のアンケート、いろんなアンケートを取って、検討委員会に出されて、それでコンサルタントに行って、コンサルタントが手法的に意見を申し上げただけやなくて、これだけの4手法で出してもらったっちゃうことですね。

あとは、決定は、検討委員会でさらに煮詰めた中で御意見を出すと。それに従って、市当局が判断をするという流れですね。

ということは、向こうのコンサルタントのほうは、手法的にはこれがいいですよとか、そういうことは全然挙げてきていないですね、当然。

藤川博一まちづくり推進課長

もう、おっしゃるとおりでございまして、コンサルタントのほうにこれをしなさいとか、これがいいですよとかいうのは、我々も求めていませんし、コンサルタントからも来ません。

あくまで、これら4つのケースというのは、もう昨年とかその前から、こういったケースが鳥栖駅の整備の場合、考えられるだろうというところであった案でございまして、これらをもう一遍現在の金額に直したデフレーターで事業費を見直すとか、やっぱり昭和62年当時と現在の状況ではかなり関係も変わってきていますんで、そういったところを定性的なところでも考えながら、市のほうでこうやりたいということを決めると。

それについて、検討委員さんのほうから意見を伺いながら、市の最終判断を決めていきたいというふうに思っております。

決して、コンサルタントからお勧めとかはありません。

久保山日出男委員

先ほども、委員長のほうもおっしゃってましたけれども、要するに県の負担、明確じゃないということですが、あらかたこう、出すことはできないですか。

例えば、下に赤で示しているように、ケース3でいえば111億円、ケース2では122億円と書いてあるように。このうち、あらかたこれくらいの費用になりますよと、県の関係のわかるんであればね。

園木一博企画政策部長

今までの県の考え方含めて考えますと、連続立体交差及び限度額立体交差については、これ丸々本市の負担になるだろうというふうに想定をいたしております。

もう一点ございます単独立体交差、橋上駅、それから東口ですかね。こちらについては、

当然、3本の都市計画道路が絡んでおります。

この部分は、県道も含まれておりますので、この部分の事業費については、当然、法線の見直しですかとか、要は、将来需給バランス等を考えますと、過大な整備計画であるという現状もございますので、こういったものを見直す中で、正直申し上げて、この道路事業費については、恐らく、全然違う数字になってくるものだろうと。

今後の道路ネットワークの検討を進める中で、例えば、先ほど申し上げましたように、計画では4車線で計画されているものが、将来需給バランスでいきますと供給過多になるという状況が、現指標でいくと見えてくる中で、まずそれを整備するという事にはならないでしょう、ということを含めてですね。で、将来予想で、本当に今の計画どおりの道路整備を本当に進めるのかというのも、道路ネットワークの検討の中で議論が必要だというふうに認識してますので。

あくまで、この道路の事業費については、過去に計画された道路計画に基づいて、今の、現在の費用に引き直したところの金額がこの額ですと。かつ、地方公共団体負担とさせてもらっているのは、当然、県の負担とかいうすみ分けがわかりませんので地方公共団体負担という表現しかできないと思います。

藤川博一まちづくり推進課長

このケース、先ほど部長申し上げましたとおり、道路の整備事業については、一番最大でこの額ということでお出ししております。

それで、佐賀県ともよくよく協議は必要なんですけど、単純にこの部分、現在県道で指定されている部分ということで引いていけば、連続立体交差の場合は、鉄道高架事業、酒井西宿町線ですね、道路整備の。この部分の半分が市の負担となってます。県道の幡崎踏切と飯田蔵上線の、この半分が県の負担ですんで、ちょっと計算をさせていただいてよろしゅうございますか。

すいません、申しわけございません。

連続立体交差事業、ケース1の1の場合は、市の負担220億円と見込まれます。

あと、ケース1の2、限度額立体交差事業の場合は、市の負担は297億円と見込まれます。

それと、ケース2、橋上駅の場合は、約58億円が市の負担と見込まれます。

あと、ケース3、東口設置の場合は47億円が市の負担と見込まれます。

松隈清之委員長

というふうに今言われましたけど、記者さん当てにせんでくださいね。多分全然、全然当てにならん数字だと思いますんで。

今、ちょっとこの場でなんで、とてもざっくりとした出し方としては出てきましたけれど、

一つちょっと、限度額立体交差のほうで私からお尋ねをしたいんですが、これ鉄道高架化は田代駅からなっとりますかね。田代駅のちょっと北なんですかね。

この距離、そもそもこの区間だけで上げたりできるんですか。

藤川博一まちづくり推進課長

上がっております。設計でちゃんとでき上がっております。

松隈清之委員長

暫時休憩します。

午前11時16分休憩



午前11時18分開議

松隈清之委員長

再開します。

これ、以前につくられた計画を費用として見直しをしているということなんですが、先ほど道路のこととかもいろいろ、大分変わってくるかもしれないということであると余りリアリティーないですよ。このそれぞれのケース、そう考えると。

例えばこう、それこそ事業のケース1の1でいくと、効果の発現というのが、でき上がるのが二十数年、30年近くかかるケースだとすると、当然、長崎新幹線できて、線路の数も今よりまたさらに変わるかもしれんとか、本数の数とかっていうそのこと考えたら事業費とかって、多分変わる可能性も出てくるわけだし、さっき言った橋上駅にしても、酒井西宿町線もどうかみたいな話になってくると、リアリティーのある計画ではあんまないですよ、そうなる。

園木一博企画政策部長

今回、事業を検証する上で、比較検証をせざるを得ないと。基本的に、比較検証する際に連続立体交差、それと今、お話が出ている橋上駅というのを比較する必要がある。比較すること自体が非常に厳しいというのは、私ども十分認識いたしております。

ただ、比較検証する上では、まずは、連続立体交差の計画を作成されたものを基本に置きながら、じゃ連続立体交差というのが既に計画されて、数値が出されております。それをデフレかけて、今の事業費に置き直しましたと。

それと、同じ効果をじゃ橋上駅で発現させるとすると、基本的に、都市計画の未着手3本の都市計画道路がありますけれども、効果を前提として平面4車線で交差しますと。だったら、橋上駅するのなら、4車線で橋梁で上げるしかないですねと。

あくまで、この4つのパターンの事業を、要は課題、それから効果、期間、事業費、こういった視点で比較検証することから、まずは議論を進めるべきだということからこういう資料をつくっておりますので、委員長おっしゃられるように、例えば、その道路問題というのは課題でお示しいたしましたように、将来需要からいくと供給過多になる可能性がありますねっていうような課題も当然ありますので、これがそのまま現実的な事業に置き換わるということではなくて、あくまで整備手法に伴う事業比較を行うための資料として、できるだけ同じ基準で資料として作成したものだということで御認識いただきたいと思います。

松隈清之委員長

おっしゃることはわからんではないんですけども、やはり比較する以上はテーブルを合わせるのももちろん大事ですけど、リアリティーのある比較でないとなかなか比較しづらい。

先ほど、駅周辺のあり方を考える上でも、整備手法を早急に出さないかんというお考えあるみたいですけども、そこが非常に、多分大事だと思うんですよ。

結局、道路問題も含めて今後どうなっていくかっていう見通しが、駅利用者は東口が欲しいという声があるのはアンケート等でもわかりますけど、極論すると、これが決算っていう、これで全てが終わるとしたときにはこういう事業になりますけど、東口だけだったらただ東口つくるだけでもできるんですよ。改札とトンネルだけでも、東口をつくるだけならですよ。当面とかっていう意味ではできるけども、東口トンネルでそのあとも含めて、じゃこれをもって駅と東西連携完了という事業だとケース3みたいなことになるっていう比較ではあると思うんですよ。

だから、現実的にはいろんなパターンが想定されうることだと思うし、事業の順番とかもあるのかなあと思うんですけど、多分、自治体負担っていうだけでさっき、鳥栖市でおおむねケース1の1で220億円だとか、1の2で297億円、58億円、47億円もこれ多分、おそらく余り当てにならないんで、ひとり歩きしてもらおうと怖いところだなと思います。

一応、委員会としては公式ですけど、この、今言われた数字自体が、あくまで限定的なシチュエーションの中でしか出てこない数字なので、この数字もそこまで、現時点では参考にならないかなと。

参考にしてもらったら、逆に困るでしょう。

園木一博企画政策部長

今、口頭で、先ほど数字をはじいて、お示しした数字については、まずは高架事業につい

ては、県の事業主体というのは考えられないだろうということで、丸々市が負担するというふうに仮定しましたと。それと、道路の都市計画3本について、県道部分については、県が負担いただけるということで試算したら、今申し上げたような数字になったということでございますので。

あくまで、仮を前提とした試算でございますということだけ御理解いただければと思います。

尼寺省悟委員

それで、道路については、部長は余り当てにならないと言われたんやけれども、駅舎についての40億円、これについてはかなり信頼のおける数字と、見ていいわけでしょう。

藤川博一まちづくり推進課長

類似例で引っ張ってきておりますんで、実情に近い数字だと思っています。

ただ、自由通路について、現在の幅員でこれは、はじいております。今後、もし幅員を広くとか言われた場合は、まだこの部分膨らむ可能性はゼロではないです。

尼寺省悟委員

それでね、先ほど、国と自治体の負担ということで、駅舎について20億円のうち、自治体の負担は16億円とか言われたんやけれども、この16億円の中身として鳥栖市の負担というのはそれ以上はわからんわけ。

市と県と分けた場合の負担というのは。

藤川博一まちづくり推進課長

駅舎部分の地方自治体負担というものについては、間違いなく鳥栖市だけだろうと思います。

あと、鉄道事業者負担というものをまだ、表では入れておりますけれど、数字的に扱っておりませんが、これは今後、JRさんと協議を詰めていく必要もございます。

他の事例でいきますと、例えば橋上駅で整備するとかいう場合でも、地上駅舎の建てかえ相当額程度の鉄道事業者側の負担という事例を複数見ております。

尼寺省悟委員

それでね、仮にこのケース2、橋上駅となった場合、駅前の、西側の整備といったものが出てくると思うけど、その負担というのはこの中には入ってるわけ。

藤川博一まちづくり推進課長

駅舎の用地費、補助費とかの部分で見ている部分もございます。

あと、駅前広場の面積とか規模についても、また広がれば、当然その分はふえてまいります。

尼寺省悟委員

金額的に、最終的に鳥栖市の負担がどうなるかわからんけれども、これかなりの、もちろん時間的に10年、20年というスパンやけれども、かなりの金額になるということで、駅のあり方については、東側の整理、それは必要であるけれども、本当にこの3つの道路が、さっきも言われたけれども、本当に整備が必要かどうかということについては、まだまだいっぱい議論があると思うたいね。

だから、それについてはまだ、どうやっていくかについてはさっきの繰り返しになるけれども、早急に結論を出すわけやなくてずっとこれは議論していくと、少なくとも3月の時点までに出すわけやなくて、もっとそれ以降もずっと検討してやっていくということで、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、駅前広場とか、整備するに当たっては、恐らく、都市計画決定の打ち直しが必要になってまいります。この都市計画決定の変更については、市の都市計画審議会、また県の都市計画審議会の御了承といったものも必要になってまいります。これ恐らく、駅前広場、駅周辺だけの都市計画変更だけでは通らないのかなと推測しております。

要は、今まで、3本の都市計画道路が、鉄道高架にするのか、それともこういった橋上駅なり東口なり、もうやめるのかといろいろ議論があった中で、要は、放置されてきた経緯があります、長期未着手の道路。

だから、駅の整備の終着点が見えたのであれば、当然、都市計画道路の行き着くところも都市計画の変更で見せる、というようなことは、県からも御意見としていただいておりますので、道路についてもずっとはできません。

私たちの希望としては、来年、再来年で、長期未着手道路の見直し、これを速やかに担当部局にやっていただいて、駅周辺の都市計画の変更と一緒にその辺も変更していければというふうに考えております。

園木一博企画政策部長

一点、補足になりますけれども、課長申し上げましたように、高架事業というのが昭和60年の計画時点から滞った現実がございまして、その関係で、当然、3本の都市計画、高架を前提とした計画のままで一切動いてない、約30年以上その状況があるという現実がございします。

今回、駅周辺整備事業の中で駅の整備手法が決定されれば、当然、それに伴って、その道路の整備の仕方っていうのは必然的に決まってまいります。

それを現在の道路需要等も踏まえながら、じゃ計画を見直すのであればどういうふうに見

直すのか、現計画をそのまま担保して整備を進めていくのかっていうのは、本年度末で一応構想案をまとめる予定にいたしておりまして、来年から基本計画に入っていく予定になりますけれども、合わせて都市計画、長期未着手、この3本の都市計画道路の道路ネットワークの見直しも並行して議論をスタートすべきだというふうに認識してまして、先ほど、課長申しあげましたように、計画決定後に都市計画が決定という手順等もありますので、その中で、同じように道路ネットワークについて、一定方向性が出せればというのは私どもも考えているところでして、駅整備と合わせてこの道路ネットワークの整備の考え方っていうのを取りまとめるのも並行して進めるべきだという認識を持っております。

尼寺省悟委員

そしたら、先ほど、まだわからんところいっぱいあると、金額的にね、負担がね。

それは、今は少なくとも、一、二年で結論を出すというならば、当然、その一、二年の段階で、市の負担はこうだといったものもそこでは明らかになるというか、明らかにするわけでしょう。

そうしないと、実際はどれぐらいかかるかわからんのに、もう決定とかできやせんだろうと思うし。もういっちょそれも、その計画道路のあり方についてもその検討委員会でそれやるというわけ。

それは違うんやろう。その2つ。

藤川博一まちづくり推進課長

計画は都市計画のことですかね。（「3本の都市計画」と呼ぶ者あり）は、別に、長期未着手道路の見直しの委員会が立ち上げられるはずです。（「それ、今の検討委員会でやるわけじゃないとやろう」と呼ぶ者あり）

今、我々がやっている、鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会ではやりません。

松隈清之委員長

今、こんがらがっているのは、恐らく今回、その駅周辺の基本構想をつくるに当たっては、整備手法の比較検討が必要だということで道路についてもそこで、要は、比較検討する上では道路の話が出てくるんで、その部分というのはそういう、比較検討する上でかかる道路に関してはね、検討はされるだろうけれども、先ほど、執行部からも御説明ありましたように、その道路の容量をどうするのかっていうところについては、まだそこで議論するとか、方向性を出すのかっていうことではなくて、執行部のほうで今後、別途会議を設けて検討をしていくと。

だから、今の検討委員会については、駅をどうするのかっていうところでこれまで課題となってきた東西連携、あるいは鉄道高架事業ということがあったがゆえにとまっとった計画に

についても、そこまでは、駅をどうにかするんだったら整理しなきゃいけませんねっていうことですよ。

尼寺省悟委員

一、二年で、付随して結論を出すというようなこと、さっき言われた。

それは方向性を出すということだけの話。どういう意味。

藤川博一まちづくり推進課長

先ほど、御説明もいたしましたように、この3本の都市計画道路の整備をやったケースというのは、あくまで鉄道高架をした場合に、整備が見込まれる道路と同等に橋上駅の場合も東口も道路を整備した場合の事業費として、比較の必要があるからということで出しております。

ただ、2回目の検討委員会の資料の中で、道路網の課題と将来の展望ということでお出ししておりますが、この3本を全部、都市計画決定どおりに整備をすると、道路容量のほうが大きくなり過ぎるかもわからないという推計が出ております。これ、はっきり言うと、ちょっと言葉は悪いかもしれませんが、無駄な道路となってしまう可能性もあるので、そうならないような見直しをやってください、という課題出しまでを今回の構成でやるのが限界かなと思っております。

それで、こういったところを踏まえて、長期未着手道路の見直しということ、来々、再来年ぐらいで、担当部局のほうでやっていただけないだろうかという協議を今、内部でもやっております。

古賀和仁委員

道路の見直しについては提言をするという、その段階までっていうことですよ。

それで、ちょっと話は変わりますが、高架事業については県の事業で、B/Cに満たないから、事実上難しいだろうというお話聞いたんですけど、仮に橋上駅をした場合に、駅舎、自由通路、広場、現在の駅舎、これについての、いわゆる事業をするときの事業主体というのはどういうふうに分かっているんですか。

藤川博一まちづくり推進課長

ケース2の場合でよろしいですか。（「そうです」と呼ぶ者あり）

駅舎について、事業主体は市だと考えております。あと、自由通路は、市の道路として整備する必要があると思いますので、市の事業、事業主体はですね。それで、道路については、久留米甘木線、飯田蔵上線は、県でやっていただければなということで先ほど市の負担も御説明したところです。

酒井西宿町線、本当にこれ整備するということであれば、市が事業主体になると考えてお

ります。（「駅広は、駅広」と呼ぶ者あり）駅前広場につきましても駅舎と一緒に市の事業主体です。

古賀和仁委員

何でこういう質問しているかと申しますと、要するに、事業主体によって多少の費用負担というのは、（聴取不能）なのか変わってくるのかですよ。

例えば、駅舎、自由通路、場合によっては、駅舎についてはＪＲがするところも結構多いんですよ。

ＪＲが全くしないということは、現在の駅舎については補償をすると、というふうなスタンスでやっていかれるのか。これは、あくまでも、駅舎についてはＪＲの物だからＪＲに負担をいただくというふうな考えで、この整備について考えていかれるのか、その辺をちょっとお尋ねします。

藤川博一まちづくり推進課長

まだ、ＪＲさんとよくよく協議も整ってない段階なの軽々には言うことはできませんが、基本的には自由通路のかけかえが必要ではないかというふうに思っております。ということで、現駅舎が支障になるということで、市の事業に御協力をお願いするということになるかどうかと思っております。

先ほど、古賀委員さんがおっしゃったケースの中でいきますと、ＪＲさんに補償費をお支払いするといったようなことで、整備自体は、ＪＲさんがされるんですけど、当然、市の補償費も払う必要が出てくるというふうに思っております。

古賀和仁委員

仮に、現在の駅舎の建てかえという形で補償を払うということをすれば、仮にＪＲさんは、負担はここに何も書いてないですけども、事実上しなくていいような形になるんじゃないか、ＪＲの負担はゼロじゃないかという危惧をしますので、できれば駅舎というのは、やっぱり新しくつくるのであれば、ＪＲさんもしっかり話していただいて負担はしていただくと。

そうして、それと合わせて、駅前の、駅舎を移動すれば当然、間があいてきますから、この部分も含めてどうするかですね。こちら辺もやっぱり、ＪＲとはしっかり話していかないといけないんじゃないかと私は思います。

園木一博企画政策部長

当然、駅舎を、例えば、橋上駅化ということになれば、ＪＲとの協議を重ねていく形になりますし、先ほど、課長申し上げましたように、事業者負担ということで、ＪＲさんの一定の負担もございます。

ただ、これについては、鳥栖市とＪＲ九州さんと駅舎の使用も含めて十分な協議を重ねな

がら、最終的に協定書を取り交わすという形で事業締結をするということで、駅舎整備に入るという形になりますので、基本的にはJR九州さんも、当然、新しく橋上駅という駅舎が新しくなる部分の応分負担というのが発生しますし、こういった、駅舎機能も含めて、当然、自由通路も連結して整備するような形になりますので、市側の意向、JR九州さん側の意向、それと、当然、駅舎のデザインとかいろんな形が出てこようかと思えます。

こういったものを全てJRさんと協議を重ねながら、最終的には協定書を締結することによって事業がスタートするというふうに認識をしているところです。

古賀和仁委員

済みません、この橋上駅の場合で駅舎が大体20億円と、予算をはじかれているんですけど、もし仮に、JRさんが負担する場合、何%ぐらいはJRさん負担されるんですかね。

そういうのは、今からの話ですけど、マックス幾らぐらい、下はどんぐらい、大体わかりますか。

園木一博企画政策部長

これについては、非常に、数的にちょっと、公表できるようなものではないし、もう一つは、その協定の中でどこの部分をどうするかという部分がございますので、現段階で私もから、JR九州さんからどれぐらいの負担がいただけるのかということは明言できるような内容ではございませんので、それについては、ちょっとお答えは差し控えていただきたいと思います。

松隈清之委員長

まあ、こちらからやるって言ったらね、やるんだったらどうぞと言われるもんですよ、普通は。JRがやりたいって言ってるわけじゃないんだから。

いいですかね、先ほどから、将来的な道路の需要の問題、交通量の問題、出てきてましたけれど、どうなるかわからんにせよ特区構想も含めて。3号線向こう、要は線路の向こう側に対する今後の方向性とかっていうのも、希望としては持っているんですよ。仮に、特区がだめだとしてもいろんな手法はあろうかと思えますけど。

特に、連続立体交差でないケースでは、もう上げる道路って基本的に限られているじゃないですか。新たに、あとから道路が足りんから、やっぱ交通量が多かったなど、もう1本通そうかと、なかなかこれはいかん話ですよ。

連続立体交差だったら別に、最初幅員狭くてもあとから広げればいいケースも出てくるけど、もう一本一本オーバーでかけたら思いのほか交通量が多かったねっていう話になったときには、橋脚だけ広くして道路幅だけ狭くってという整備も多分しないんじゃないかと想像するんですけど、あとから広げるっていう整備はしないんじゃないかと思うんですけど、そこ

を、将来の予測をね、要は、今後の特区の部分も含めて東側の整備とか。

私としては、例えば、基里地区なんかっていうのは人口が減ってる地区ですよ、この10年で。小学校、中学校もね、児童数が減ってるし、僕は駅の東側の地区っていうのは何らかの、今回特区の中のエリアに入るっていうことでもあるし、手を入れていかないかん地区だなあと思うわけですよ。

そういうの考えたときに、将来予測をどこまで想定して、供給過多に、道路容量のほうが大きくなり過ぎるという想定をしているんだらうかと思って。

これ単純に、思いのほか多かったねで、渋滞またするねえっていうのでは、なかなかね、困った話ですよ。将来、あんときこうしときゃっていう話はなかなかきんので。

藤川博一まちづくり推進課長

第2回、検討委員会の資料3の4番のところのことだと思います。

これ書いておられますとおり、平成17年に行われた道路交通センサス、これから平成42年の将来ODというものがはじかれております。

これをもとに、基本的に、国なんかの道路計画も打たれておりまして、これを用いて今回やったのが、右の将来需給バランス、この道路容量と交通量の比較のグラフになっております。

今、委員長から御指摘いただいたような特区の見込みであるとか、3号線沿い、基里地区あたりの開発需要の見込みであるとかは織り込まれておりませんが、基本的に、この傾向から大きくずれることはないのかなということだけは考えております。

園木一博企画政策部長

それで、御指摘ありました道路ネットワークの考え方だと思います。

今、現計画で、決まっているのは3号の4車線拡幅というのが計画決定して、もう整備が、事業着手されて整備は進められておりますので、一定、目標年が見えてきて道路容量等の推計っていうのは可能かなと。

もう一つ、34号のバイパスの要望活動等もなされておりました、法線的なものが、その期間の中で一定見えてくれば、それも将来的な要因としては考えられるだろうと。それを見たときに市内を、東西を含めて、通過交通をどういうふうにさばっていくのか、道路法線としてですね。

どちらに誘導していくかによって、各道路の供給量あたりも、当然、一定見えてくる部分もあろうかと思っておりますので、そこは、いろんな基礎データ、それから推計値等、道路センサスの情報等も活用しながらになりますけれども、要因としては、今の幹線道路の整備の計画状況とか、御指摘がありました特区についても、仮に、指定をされるということになれば、

一定、民間主導型ではありますけれども、開発誘導エリアというのが明確に見えてまいりますので、それも含めた道路ネットワークのあり方っていうのも、当然見据えた上での検討を進めていく必要があるというのは、認識をいたしているところです。

西依義規委員

要は、市民の方々にはっきりわかるような形が一番だと思うんで、道路問題までいくともうわけくちわからない、もう駅舎が通路を含めて40億円かかるんだと、それで市の負担分が28億円なんだというところの数字の、みたいなどころを持ってこられたというそこがまず定かじゃないと市民の方々も、果たしてこう、これつくるべきかつくらんべきか、もったいないのかっていう判断ができないんで、その辺、要は基本構想で、パブリック・コメントでどこまで出す話なんですかね。

構想というもう漠然としたやつでパブリック・コメントに投げてするのか、こういった補足資料もつけてパブリック・コメントを打つのか。打ち方。

園木一博企画政策部長

当然、今の検討委員会の議論、資料等についても全て公開資料といたしております。

当然、パブリック・コメントを準備させていただく際には、パブリック・コメント自体は、構想素案に対する御意見を頂戴するという形になりますけれども、ホームページ等で公開するに当たっては、当然関連する資料等の提供、閲覧等も可能な状況での、何もなくて、構想だけ読んで意見がなかなかっていう形になろうかと思っておりますので、当然、検討委員会の議論経過、それから審議資料等も公開資料として提示をしながら御意見を頂戴するという形を取らせていただくことになるだろうというふうに認識しています。

西依義規委員

あと、今後、議会で議決等々のスケジュール、この間コンサル費用を計上されて、議決したやないですか。

今度は、何を議決して、次、何を議決っていう、そのスケジュールはあるんですかね。いつぐらいの議会でこういうふうに。

藤川博一まちづくり推進課長

今年度中に無事、この構想が策定することができれば、先ほど申しあげました基本計画の段階に移りたいと思っております。これを、できれば当初予算でお願いできればなど。

そのあとはもう、年度年度で、基本設計、実施設計というふうに段階も上がってまいります。その中で、事業費についてもまた、精緻に精査できていくと思っておりますので、その段階で予算はお願いを、御審議をいただければと思っております。

西依義規委員

ということは、今度の当初、3月の議会で議決をしたらもう、要は進み出すということですよ、これが。ここまで通して、ここは通さんというはなかろうでしょうけど。

その、執行部の動き方も、要は議会の議決を毎回する、何かちゃんとしたものを最初に出されとったほうがこう、小出しにしてするのはどうかなと思うんですけど。

園木一博企画政策部長

まず先ほど、冒頭ちょっと触れさせていただきましたけれども、今後の検討委員会の動きの中で、12月の、今予定では15日に3回目を予定されておりますので、その中で一定、整備手法等について、検討委員会の方向性を今後の検討委員会の進め方も含めて御提示をいただくことと予定をいたしております。

それを受けて、市のほうで早急に判断をいたした中で、できれば12月議会の中で議会のほうへも御説明、御報告をさせていただきたいというふうに考えております。

また、本年度末で構想策定を予定いたしておりますので、パブリック・コメントをかける際には今、議会のほうにもコメント内容について、御説明のお時間等をいただいている現状がございますので、そこでも一定、御報告、御説明ができるのかなと。

当然、構想として最終的に取りまとめができればそれは早急に、また議会のほうにも、こういうふうに構想として最終的にまとまりましたという、御説明、御報告等は、お時間等をいただきながらさせていただきたいと。

それを前提にしますと、構想の次に私どもとしては、基本計画というのを計画いたしておりますので、それについては一定の費用も伴いますので、3月議会の当初予算の中にその費用の予算の御審議もあわせてお願いしたいというふうに考えておりますので。

そのようなことで御理解いただきたいのと、当然、今後も計画、策定、素案、考え方、いろんな形で局面があろうかと思っておりますけれども、その局面ごとに、議会のほうにも御報告等はさせていただきながらことを進めてまいりたいというふうに考えております。

西依義規委員

いや、僕が危惧するのは逆ですよ、余りにも議会にこれもこれも、これもどうだって、僕はもうちょっと早く進めてほしいんですよ、どっちかというと。

この年度では、ことしは基本計画までとします、いやもう実施計画まで行きゃいい、設計まで行きゃいいやんと思うんですけど、何でわざわざ年度で切ってしまうのかわかんなくて、その辺のスピードアップは、僕はたまかの合意が取ればいけるんじゃないかと思うんですけど、その辺はどうですか。

藤川博一まちづくり推進課長

こんだけ莫大な事業費でございまして、市のお金だけでできるとは思っておりません。

当然、先ほどお示したように、国庫なり、できれば県の負担もお願いしたいという中で、都市計画決定は打っていく必要があると。それで、事業認可もいただっていく必要があると。

一つ一つ国や県との協議を終えていきながらじゃないと、いきなり設計とか、そういったところに飛んでいけないので、そこだけは段階を踏ませていただきたいというふうに考えております。お願いします。

西依義規委員

気持ちも重々わかるんで、スピード感も持っていただきたいなっていう要望です。

以上です。

園木一博企画政策部長

正直申し上げて、今年度に構想をまとめるという作業だけでも、担当も含め関係機関との協議等で、本当に精一杯、今頑張っております。

私どもとしては、本年度末に構想をまとめ上げるというのが、どれだけ厳しいスケジュールでやっているかっていうのも、十分認識いたしておりますので、そこら辺も、御理解いただければありがたいと思います。よろしく願いいたします。

古賀和仁委員

おおむね整備期間のイメージということで書いてあるですけども、連続立体と限度は大体25年ということで、そのあとの橋上駅、それから東口については、橋上駅、都市計画道路それぞれ10年で書いて、その後効果が出るということで、どういう意味で点線を書いてあるかちょっと私もよくわからないんですけど、これはおおむね、この10年を目標にやっていくのか、それとも、もうこのくらいかかりますよっっちゃうあれがあるのか前もって、どうなんですかね。

藤川博一まちづくり推進課長

ケース2、ケース3の場合でございますけれども、橋上駅、あるいは東側の改札といったところについては、おおむね10年を目指して実現できていければと。

ただ、都市計画道路につきましては、これ、仮に全て3路線やるとなると一遍にとっかかるのは無理だろうと思っております。

これ、段階的に整備計画を立てて、事業費も平準化していかないと、市の財政が逼迫してしまうということも避けないといけないということで、都市計画道路については、点線で、破線部分も設けているという、ちょっと、お含みを御理解いただきたいと思います。（「実質、こんくらいかかるということやろう」と呼ぶ者あり）かかります。

古賀和仁委員

実質考えるに、高橋の部分とそれから幡崎の部分、これどっちを先行させてやるかという

まで含めて当然やっていかないと、もう1本の部分はかなり普通に考えても、ちょっと私自身の思いですけど、ちょっと難しいかなという感覚は持っているんですけど。

当然、高橋の部分については、計画道路は市の都市計画道路で、高橋は県道ということで、この辺の兼ね合いも含めてやっぱり県との協議、十分にやっていかなければならないと思っているんですけども、この辺が、話というのはもう事前に何かされているのかどうかですね。

藤川博一まちづくり推進課長

県道部分についてなんですけれども、基本的には、高橋のかけかえというところについては一定、県のほうでも御理解いただけているのかなと。

最終的にやるぞという決定までいただいではおりませんが、ただ、幡崎のほうはやはり、沿線の、地元調整のほうをまず市が頑張ることが大前提だよねっていうことは常々言われております。久留米甘木線が県道部分と市道部分ということで、ある程度わかりますので、ただ、基本的に地元調整については、市がこれまでやってきているというところもありますので、まずその努力が必要だろうということで、御指摘をいただいております。

松隈清之委員長

何かありますか。

[発言する者なし]

午前中終わりになりますが、皆さん特になければ午前中で終わりになりますけれども、よろしいですか。

さまざまな、委員の中でも御意見はあるようでございますが、今回検討委員会ですよ。検討委員会でも、実際、駅の機能だとか、どういう駅が望ましいかという本質的な、どこが本質的と言っているのかどうかかわからんですけど、その本質的な議論に入る前に、ものすごく大事なテーマを大急ぎでやっている感が、あるんですよ。

もちろん、駅の機能は駅利用者も含めて、決して軽んじるつもりはありませんが、要は、これまで課題となつた部分は、駅利用者がどう東口から来るかっていう部分もゼロではないですけど、大きな課題っていうのは、鉄道で分断された部分をどう整理するか、そこに対して、十分な比較、検討がまだなされていないような気がします。私はね。

それで、それを済ませた上で、じっくりとどういう駅の機能だとか、周辺の機能のあり方とかっていう議論がされるべきかなっていう気はいたしますが、大事なところがちゃっちゃと進んでるような気がして残念なんですけれども。

この比較検討に関してなんですけれども、例えば、ケース1の1で、県はもう事業者にならないと、さらっと言われますけど。本質的には大体県が事業主体ですよ。で、国庫負担、

10分の5.5って書かれてるじゃないですか。国庫負担があるということは、補助の基準にのっているっていう意味で理解していいですかね。

藤川博一まちづくり推進課長

これ、国庫負担、のってるっていうか、基準を満たしてるっていいですかですね。

厳密に言いますと、今の連続立体交差、今の国の仕組みでは、4.3キロメートルの連続立体交差の場合は補助にのります。ただこれ、採択された場合ということで国庫負担を上げておられますけれども、B/Cの1を超えるか超えないか、こういったところについては明確には書かれておりませんが、申請書類等々、こう全部見ていきますと、B/C以外にもほかに環境、評価とか、いろいろな書類がありまして、結構やっぱり難しいのかなと。

もうこれ、国庫負担として5.5って書いているから、基準に合致しているんだろうと言われれば、違います。されたら、という場合です。

松隈清之委員長

だから、余りこう、比較にならないのですよね、そうなるよ。

例えば、されたらっていうところで考えると、例えば国庫負担、されたときに5.5ですよ。地方自治体負担、4.5ですけど、県と市だったら4、1でしょう。5分の1と5分の4でしょう、県が5分の4ですよ、大体。

藤川博一まちづくり推進課長

平成18年に高架白紙撤回したときの基準で、当時は連続立体交差事業は県が事業主体、明確になっていたんです。

今は、市も事業主体になれるということに変わっております。県は、とにかくB/Cが1超えない限りはやらない。この姿勢は崩さない。ということで、これだけはきつく言われております。

松隈清之委員長

それぞれのケース、もうちょっと本当は、なるほどなと納得できる、きょうの出た鳥栖市負担っていうのも、もうちょっと、ね。明確になるといいんですけど。

どうですかね、今後の進め方ですけど、次の15日、じゃあ勉強会はいつあるんでしたっけ。（「11月12日に」と呼ぶ者あり）11月12日。

そうしたら一度、進め方としては、そのときの資料っていうのがそのときに出るんですよ、12日にね。

園木一博企画政策部長

一応、次回予定しています12日の勉強会につきましては、基本的に非公開でさせていただこうと。委員さんに忌憚のない御意見を頂戴するのと、いろんな活発な議論をいただこうと

ということで、今のところ12日を予定いたしておまして、その結果によっては、もう1回やろかっていうような話を、12月15日が一定、方向性の結論を見出すタイミングという認識をいただいておりますので。

資料については、本日御提出している資料が基本、今までの提出資料合わせ、それを踏まえたところで御議論いただく形になると思いますので、12日に改めて資料をとという形ではない勉強会になろうかと思えます。

松隈清之委員長

そしたら、質疑は特にないですか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

じゃあ、今後の進め方については、また委員さんで話し合いをしましょうかね、このあと。

じゃあ一旦、執行部のほうは退室していただいて。

〔執行部退席〕



松隈清之委員長

それでは、今後の進め方についてですが、とりあえず比較、検討の資料、まあ十分じゃないかもしれませんが、は出ました。それで、これについて執行部との質疑をしましたが、これについて、またこういったものについて議論したいとかっていうことが委員の中からあれば。

特にないですか。

〔発言する者なし〕

そしたら、今後の進め方及びスケジュールについては、正副委員長と協議いたしまして、また次の開催、委員会の開催のスケジュールを皆様の御都合もあるでしょうからちょっと早めに予定を、お伺いをして、設定するというところでよろしいでしょうか。

よろしいですか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

それでは、次の委員会については、進め方について正副委員長協議の上、御案内をさせていただきたいと思います。できるだけ日程の、11月は……、視察とか入っているのかな、視察入ってありますか、どこか。（「入ってます」と呼ぶ者あり）入ってますね。（発言する者あり）（「25日に全体勉強会があるから、その前、午前中とかは」と呼ぶ者あり）

じゃあ、25日はいらっしゃいますか、それぐらいしかありませんよね、17、18、19日が視察

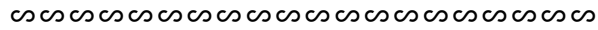
だから。

じゃあ、11月25日に、午前10時からでよろしいですか。どげんですかね。

決めさせていただいてよろしいですか、10時からで。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

じゃあ、次回については、11月25日の10時からと決めさせていただきます。



松隈清之委員長

それでは、第4回の鳥栖駅周辺整備調査研究特別委員会を閉会いたします。

午後0時10分散会

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

