

鳥栖駅周辺整備調査研究 特別委員会記録

平成27年11月25日（水）

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25日（水）	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

なし

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

5人

7 その他

なし

崎踏切、飯田蔵上線、それから酒井西宿町線の3本の整備であります。今のところ都市計画道路としてこの3本、整備の予定入っておりますが、数回、執行部とのやりとりをさせていただきながら、この都市計画道路につきましてはまだ、今後検討するというようなお話もいただいております。

まあ2年ぐらいかけて、都市計画道路については、見直しをしていくということですが、ニュアンスからすると特に、この酒井西宿町線に関しては、非常にネガティブな印象を受けるところでもあります。

何かございますか。

古賀和仁委員

橋上駅の部分ですが、まず、はっきりしなきゃならないのは、いろいろあると思いますけど、まず駅をどうするか、駅自体の自由通路と駅舎についてどうするのか。これが、第一点だと思います。

その次に、今度は、東西を結ぶ道路、道路について、どういうふうにかこれをつくることによって効果が、どういう形の道路になるか、これもしっかりと、やっぱり検討の中でやっていかないと、ただ駅舎だけをつくりますよっていうのじゃ、その事業の効果はまったく表れないし、それともう一つ、東西の面的整備、面的な開発、これをどうするか。これをやっぱりしっかりと決めていかなきゃ、これがどういうふうになるのか。

それと、この道路の3ですね。3本の中で、実際には、恐らく、委員長も言われたけれど、1本の道路についてはかなり厳しいんじゃないかと。この認識は、やっぱりしっかり持つとかなきゃならない。

それともう一つ、東西の人口ビジョン、人口をどういうふうにかこれから目標として立てていくか、ここんところをやっぱりしっかり、特に東側のほうについては、現在においても学校も含めて大変厳しい状況にあるというこの認識は持って、これをすることによって、東側の人口の増をどうやって図っていくか。

利便性も大変大切です、確かに大切ですけど、それだけで終わるんやったらもう東の通路をつくるだけで、トンネル掘るだけで十分ですけども、この、鳥栖市の人口ビジョンの中で、2025年で大体7万4,000人ぐらいと言われてますけど、大体東側のほうでどのくらいの人口をふやしていくという、そういうふうな設定をして、それをもとに橋上駅をするというのであれば、それによってどのくらいの効果があるかというのは、やっぱり、しっかりと検討の中で、ビジョンまで含めてやっていかなければならないと、私はそういうふうにか思っております。

小石弘和委員

今ここで、要するに調査研究でやろうとする部分は、橋上駅の結局、に対して議論するわけですか。（「いえいえ」と呼ぶ者あり）今の、要するに話では、そういうふうな対象になるわけですよ。

松隈清之委員長

済みません。もう一回、確認しますね。

今、幾つかパターンが出されているんですよ。立体交差の場合と橋上駅、あるいは地下道を延伸した場合の東口設置。

それぞれコストとか、前回お話をさせていただいたんですが、それぞれについて、じゃあ今、テーマで挙げているのは橋上駅なんですけれども。

橋上駅でやったときには、一体どういうことに気をつけなきゃいけないのか、あるいはどうということが想定できるのか。

だから、ケース2だったらどうなんだろうっていう議論をそれぞれに今から、ほかにも立体交差の部分と地下道を延伸した部分についてもやっていきますんで、今は、仮に橋上駅で整備するとすれば、どういうことがあり得るのか、どういうことに気をつけなければならないのか、そういったところを、それぞれについて、いろんな御意見いただいて、それぞれの事業手法について、進め方、どれを選択するかっていうのはここでは決めませんので。まだ、今のところ決められる状態ではないんで、それぞれに皆さんの御意見いただきながら、それぞれのケースを選択したときにどういうことになりうるのか。

例えば、以前に尼寺委員のほうからも、その道路のことについてもいろいろ御意見があったと思うんですよ。

だから、この委員会の中で一致を見るということはないかもしれませんが、それぞれの手法に対してどういう視点があるのか、視点を持つべきなのかっていう、それぞれの御意見を今出していただければ結構かと思えますんで。

まずは今、橋上駅に限定したときに、こうであればどういう、今言われたように気をつけなければいけない点とか、そういったところがあれば、御意見を出していただければと思います。

小石弘和委員

私は、例えば、要するに、難しい高架事業からいろいろ検討したらどうかなというのは思うわけですね。（「高架事業から」と呼ぶ者あり）

ということは、B/Cにしても、結局立体交差にしても、B/Cが例えば、今0.36しかなかわけですよ。それが1であれば、要するに県も応援するというふうな形があるでしょう。

果たして、努力して1になるかっちゃうようなことはちょっと不可能なことなんですよ。

松隈清之委員長

だから、鉄道高架からやりましょうということですか。

小石弘和委員

そいけん、高架事業が本当に……、橋上駅を、要するに主体とするならそれで、私は別に問題はないと思うんですけどね。

そんなら、橋上駅をした場合の、結局検証を今からしていくわけですか、この委員会では。

松隈清之委員長

いいですか、橋上駅のケース、立体交差のケース、それぞれやります。

ですから、今言われたように立体交差の件で言えば、B/Cが一つネックになってますよね。

その場合、じゃあB/Cを上げる方法はないのかと。いや、それはないことないと思うんですね。例えば、今B/Cのいわゆる便益ですよ。便益のベネフィットの部分で、算定されるのは道路に関するものですよね。歩行者だったり車だったり、あらゆる道路による時間短縮効果とかっていうがメインなんですけれども、交通量とか、そういったところがメインになってくるんで。

例えば、現時点でB/Cを直ちに1にするということは多分現実的に不可能だと思うんですよ。ただ、その事業手法として、いや、将来的にもやっぱり連続立体交差にすべきだとするのであれば、そのやり方としてB/Cを1に上げていくことをやっていく、あるいはB/Cを1にしなければ県がやらないって言っているのは、県のスタンスじゃないですか。であれば、そこは1にならなくても、例えば0.7とか0.8とかでも、やってくれってっていうお願いもすべきなのかとか。国の事業採択自体は、基準的にはのっているんですよ。

ただ、のっているけれども、B/Cも含めて、のっているから採択されるとは限らんと。

いずれにしても、費用対効果の部分については上げていかんと多分現実的ではないですね。これまで市長も答弁されているように現時点では難しいと。

ですから、じゃ連続立体交差をやるとして、それが将来にとってその手法が望ましいとするならば、先ほど古賀委員も言われたように、東側の人口増も図っていき、東西の車の行き来が多くなるとかいうことも含めて、どういう手法が考えられるかっていうことも、もちろんそういう選択をすれば、次の手法を考えていかないかんと思うわけですよ。

ただ、いやいや橋上駅で、東西連携も含めて、将来的にも事足りるとなれば、それは連続立体交差の事業を、将来的にももうやらないという選択があり得ると思うんですよ、そこが、一つは時間軸の問題があると思うわけですよ。当面、今何を必要とされてて、それは是が非でもすぐやらなきゃいけないことであれば、やるべきこと。

その将来的に望ましいかどうかは、もう別だと考えれば、今取り得る選択肢があると思うし。いやいや、今取り得ることの中でも最低限のことをやって、将来に備えるべきだという見方も一つあると思うし。どこでバランス取るかと思うんですよね。

なかなかその、人口も減っていくとか、交通量も減っていくとか言われている中で、どこまでじゃ将来見通してやるのかっていうのは難しい部分であるんで、バランスとして、どこらあたりまでは想定して、今判断をすべきなのかっていう部分をやっていかないと、望まれているからやるっていうだけでは、将来に禍根を残す部分もあるし、そこを想定した上で、じゃこういう手法のほうが望ましいのかなあという部分が、それぞれ委員で違うと思うんですよ、そのバランス感覚っていうのは。

だから、そういう部分も含めて、いろいろ御意見をいただいて、これを選択したときにはこうなるだろうなとか、こうならないようにこうすべきだろうなと。

ですから、今橋上駅からいっているのは、今、最も執行部が、市長の公約も含めて、この手法でいくと言われていっているので、そのときにはどういうことが想定されるのか。

それを終われば、じゃ東口はどうなんだとか。連続立体交差の場合はどうなんだとか。これそれぞれ、今事業を比較されて金額出てますけれど、必ずしもこういう比較になるとは限らんわけですよ、現実的には。

例えば、先ほど申し上げましたように橋上駅とか東口のケースで、じゃあ酒井西宿町線は見直しの中でなくなりましたと。そうすると事業費、またかわってくるわけですよ。ただ、連続立体交差にしたら、少なくとも下は空いているので、道路の幅員は別としても道路を通すことはできるんですよ。

だから、いろんなパターンがあり得ると思うんですよ。

今回、この間も比較いただきましたけれど、負担の部分ですよ。地方自治体、県と市の負担の部分にしてもですよ。

ですから、いろんなパターンも考えられるので、例えば、そうですね、連続立体交差の県が事業主体にならないと言っているからこれ、丸々ですけども、じゃ例えば、県がなってもいいけど今までのような負担はせんよと。だから、今まで5分の4と5分の1とか、そういう負担割合で、市が5分の1ぐらいの負担割合だったけども、いや半分ぐらいしか出せんよとか、「わかりました」と呼ぶ者あり) そういうこともあり得るかもしれなので、「(一応、今、執行部が考える、橋上駅、立体交差を検証しようと、いうことですね」と呼ぶ者あり) それぞれに対して、議員の考えとして、こういうことがあり得るなとか、こういうこと気をつけなきゃいけないなど、じゃあ橋上駅にしても、今計画出されているけれども、現実的に酒井西宿町線てできるのかとかっていう部分も、別に聞くわけではないんで、いろんな意見

出して、それぞれに対して、ある程度議員間で意見交換もしていきながらちょっと深めていきたいなと思っています。

古賀和仁委員

誤解があったようで、委員長から、橋上駅について何かということ私言った、そのことを言ったんですけど何か非常に、それで、委員長言われたけど、連続立体、限度額立体、これについては、確かにB/Cは低いですけどもつくるのは可能であるというのは国のほうでも、1年ぐらい前に勉強会したときはできるという、可能性としてはできますと。

それで、事業主体としては、県もあるし市の場合もあるし、別なのもあるというふうな話は聞いている。

そん中で、じゃB/Cが低いのにどうやってできるのかっていうのは、やはりそれにいろんな事業をくっつけると、例えば、再開発事業とかをつければ、当然、費用対効果の中で上がってきますからできますよと。

その中で、やっぱりいろんな考え、だから橋上駅をつくるということによって、当然、連続立体交差というのはほぼ、これから先、なくなるんじゃないかというのは、はっきりしているんじゃないかと。

ただ、この東口っていうのをつくれば、可能性としては、連続立体も残るという形、ただ単なる、前から言ってるんですけど、利便性だけするなら、もう東口の穴掘るだけで、何もないし。

確かに、橋上駅をつくれば東側からも行けますけれど、西側のほうからすると、その負荷っていうのは逆に高まって、利用性は悪くなるというのが私は現実だと思います。だから…

松隈清之委員長

古賀委員。そこまだ、その議論はしなくてもいいので。

まず、橋上駅でやった場合に、比較も出てくるかもしれませんが、今言われた、例えば駅、どういう駅だとか、道路はどうなのかとか、あるいは、特に橋上駅でやった場合には、東側に用地が出てまいりますんで、その考え方とかね。

あるいは、その用地以外にも、いわゆる基里地区については、私も前、指摘しましたけど、この10年で人口が減ってるのって基里地区だけなんですよね。

だから学校の問題、子供たちの数が減っているとかっていう部分も含めて、やっぱり東、駅の東側、基里地区っていうのは何らかのこう、人口ビジョン、人口ビジョンって個別のもの今、鳥栖市は持ってないですけども、東側に対しては何らかそういう、人口増の政策っていうのはやっぱり考えていかないといけない。特に、橋上駅であるにせよ、連続立体交

差であるにせよ、東口設置であるにせよですね。少なくとも東側から乗ることができると、駅に入ることができるということを考えれば、利便性は上がるわけですからね、いずれにしても。

ですから、東側に対する人口増の政策もやっぱり考えないといけないと思うんですよ。

だから、そこら辺について、今、古賀委員から言われましたけどね、そういったところで、何か御意見があれば、それ以外でも結構ですが。

西依義規委員

進め方として、自由に討議していいのであれば、いろいろちょっと話すんですけど、まとめ……、今、話がちょっと広がり過ぎてですよ、基里の問題ももちろん大事でしょうけど、要は中心市街地とか、この鳥栖駅周辺に限定したほうがいいかなと思うんで、いいですかそれで。全体的に、鳥栖市の全体像までしゃべりだすと、もう。

松隈清之委員長

それぞれの、委員さんの考え方で結構でありますけども、もともとの、一つは、出発点ってというのは、鉄道高架事業というので東西連携をするという部分がありました。

それで、今回比較でも全部、東西連携というスタンスでやられているんですけども、そこで、そういったのもあるけれども、なかなか難しいということで、橋上駅で整備をしたいという考え方が示されましたね。

ただそれは、東西連携をやめるということではなくて、道路のオーバーで東西連携をして、駅については、橋上駅で東側からも乗り入れるような整備をするという方針が今出されてますんで。

そういう意味では、別に駅周辺に限ったことではないですが、西依委員として、駅周辺をテーマにして、こういうことをやるべきだっていう意見は全然出していただいて結構です。

それ以外の意見も排除するつもりはないので、西依委員から意見があればそれを出していただいて。

西依義規委員

多分、皆さんが思われているのが、全てベストというのが多分、ないと思うんですよ。

多分、一長一短どの手法もあるんで、それと限定されると、多分どちらかと比べた発言になると思うんで、執行部の橋上駅案で、イコール東西連携が解消するとは思えない、私は。

けど、違う意味で、例えば駅のシンボル性とか、市民交流の場とか、にぎわい創出とかそういう駅が本来持っている今の効果、百何年前にできた鳥栖駅を、本当に駅のグレードを上げるためには何らかの手を入れたほうが、鳥栖駅の玄関口として、いいのでそれが橋上駅であればなおさらいい、あとは利便性を改善、東側の改善もできるし、ただ東西分断解消と、

ここに書いてあるんですけど、これは計画道路3本が整備されても果たしてどうかなと。

だから、その東西分断を、執行部はそう言ってますけど、僕は、東は東なりの玄関の色があつていいと、東口の色、東口の機能、西口の機能、それがうまい具合に融合すればいいだけで、ここを無理やり連携する必要はないという考え方を持っています。

だから、立体交差化、橋上駅でも、東西をどンドン人がもちろん交流はできないかんけど、道路、今でも高橋と地下道と橋があるんで、今全くできないわけではないんで、そういう意味ならば、駅の機能を高める、先ほどここに書いてあった待ち合う場所がないとか、広場がないとか、バス停まで道を渡らないかんとか、そういう機能解消も一緒に、要は駅広場、西口の駅広場と東口はきれいにできているので、西口の駅広場を改善して、鳥栖駅が橋上駅になったら市民の方々、おお鳥栖、ちょっとかわってきたねって、盛り上がってるねと、元気がある町だねっていうイメージ、インパクトが28億円で創出できるのであれば、僕はすぐすべきかなと思います。

以上です。

松隈清之委員長

御意見として、東西連携はなかなか図れないと。今回の整備で、駅の機能とか利便性とか、そういったところが上がるだけで十分だということですか。（「そうですね、はい。何でも欲張らずに、はい」と呼ぶ者あり）

ほかの委員からは何か、御意見ございますか。

尼寺委員どうですか。何かあるでしょう。

尼寺省悟委員

さっきから、費用対効果の話出ているんですけどね、今一つちょっと、執行部のほうからも、この前ちょっと、鳥栖市の負担はどうなのかという話をしたときにも、あんまり、特に道路の件とか駅の件とかについては、一応こんなもんだという形で出たけど、道路の問題について言うと、ほとんど鳥栖市の負担っていうのは示されていないちゃんね。

そういった段階で、話の進め方がね、そがんかかるならばやめとこうとか、こんくらいやったらやろうとかいう話にも片方ではなるったいね。

それともう一つは、本当にさっき、酒井西宿町線が必要なのかどうなのかという問題もあるしね。そういった意味で、私としては、もう少し執行部のほうから金額的にどうなのかというふうなことを示して、それが鳥栖市の体力として問題ないのかと、ほかの事業との兼ね合いの中でね。その辺がしてないと、ちょっと話がもう一つね、こう考えにくいっちゃうか。

だから、単純に言ってみたら、連続立体交差、限度額立体交差、東西交流だけを考えてみるならば、それはそっちのほうがいいかもしれんけれども、金額の問題を考えてみたら、こ

うだというふうに、恐らく消えてしまうだろうし。

だから、その費用対効果、金額というのがどうなのかっていうのがもう少し、執行部のほうから示してもらえればなっていう気は、ちょっとしますね。

松隈清之委員長

聞いて答えられることであれば、次回呼んで聞きますけど、先ほども申し上げましたように、結局、都市計画道路の見直しっていうのは今後出てくる話であって、例えば、この道路をつくった場合は幾らとかっていうのは、今それぞれの道路整備費用が載ってますよね。

酒井西宿町線で59億円ですかね。ですから……、ああ、これ百万円か。

尼寺省悟委員

ちょっと委員長。ごめんね。

今の、この段階で、3つの計画道路について、その必要性っていうのはここで論じるというふうになるわけ、我々が。

その辺の問題についても、そういう議論の進め方をしていくわけ。

松隈清之委員長

必要性を論じるというよりも、今、都市計画道路がもうあるわけですよ。

ただ、ニュアンスとしては、酒井西宿町線は結構厳しいなというニュアンスの発言、あつてるわけですよ。

だから、場合によっては、これは整備されないかもしれないと、都市計画道路見直しもあるということで、その中でこれ、もしかしたら消えるかもしれないと。

そうなったときには、東西連携として見たときに、この道路はなくなることも想定しとかないかんわけですよ、一つは。あり得る話になる。

だからそこは、そういうこともあり得ますよということも含めて、そうなったらもちろん事業費自体も下がるんですけど、だから、そこはちょっと頭の隅には置いとったほうがいいのかなと、全てこれ、道路簡単にできます。例えば幡崎踏切にしても、現時点でとまっているわけですよ。これは、橋上駅、あるいは地下道延伸で整備するとしても現状全く変わらんわけですよ。

何らか幡崎踏切はどうにかせないかんけど、その手法については全く現時点ではとまっているわけですよ。それはもちろん、地元のお話もあるでしょうけれども。

ですから、これは、こういうことを言っているかわからんけれども、もしかしたら幡崎踏切も酒井西宿町線も何も改良されないことがあり得るんですよ。地下道延伸にしても、橋上駅しても、場合によっては。あるいは、相当時間がかかることもあり得るわけですよ、場合によっては。

だからそこも、これは計画だから計画どおりやりますよということに、これではもう事業費も100%やりますよっていう予算、予算というか概算出されてますけれども、本当に現実そうなのかと。多分、皆さんわかると思うんですよね。もう多分、酒井西宿町線はないんだらうなというような感覚を持たれている方もいると思うんですよ。今のニュアンスと、この状況からしてね。

本当にこれ、この手法のときには、こういう状態になるよと、この状態をもって本当にいいのかと。じゃあ、例えば、橋上駅であれば橋上駅でいいんだけど、じゃここの道路がだめだから、ほかにやり方ないのかっていう部分も含めて考えとかないと、計画もうスタートしていけばいづれ、そこの壁に当たる部分でありますんで。そこを考えながら、頭の隅において御意見いただければなと思うんですけどね。

だから、その必要性を論じるっていうことではないですよ。現時点でもう出されているんで。ただ、整備されないかもしれないと。

古賀和仁委員

4つの案からどれか選ぶと、12月には検討会であれが出るということですけど、この中で、例えば検討する段階において、これを選んだらこの事業はするとか、しないとかっていうのは大体わかってくると思うんですよね。

その辺は、やっぱり示しながらその中で検討していただけるとありがたいかなという、そういう気持ち。

例えば、橋上駅すれば、どれとどれの事業では可能性としてはありますと。で、今後こういうのはやっていきますと、その結果、どういうふうな効果がありますというぐらいは、やっぱりそれぞれの案について示していくべきじゃないかと、私はそういうふうに思ってるんです。

例えば、今、橋上駅の話してますから、当然、駅前の広場についてもどうなるかと。当然、駅舎まで含めてという形になってきますから、駅舎をどうするか、上のほうに、どこに置くのか。

過去においては、JRさんは、北のほうに動かしたいとかいう、そういう案も持ってらっしゃったと思うんですけど、今回、例えば橋上駅にする場合、どこの位置に橋上駅持って行くまで含めて、ぴしっと検討の段階でやっていかないとやっぱり、とりあえず橋上駅にしましょうと、それから考えましょうじゃなくて、橋上駅にする以上は、これとこれとこれは、当然、効果としてできますよ、これはしますよというのを示していかないと、せっかく税金使うんですから。

この中でやっぱり30億円近くは要るんですけど、それについては、ぴしっと示すべきじゃな

いかと私はそういうふうに考えます。

西依義規委員

そういったお考えを、僕はお聞きしたいなと、古賀委員が、橋上駅するなら、どれとどれとどれはセットですよっていう考えがあれば、それを聞きたいと思うんですけど。個人的なお考え、そのの。

橋上駅するなら、この道路とこの道路は必須で、この道路だけちょっと、で県道もここまではしてもらわんと、というお考えがあるなら、もしお聞きできるなら、はい。

古賀和仁委員

私は、最低、高橋のところの都市計画道路の見直しまで含めて、このところだけは最低、東西としてはやるべきだと。

それでもう一つ、幡崎の踏切ができるかどうかちゅうのはちょっと私も、これ県事業でよくわからないんで――両方とも県事業なんですけれども、恐らく、私は両方やってもらいたいけれども、まず優先してするのは、やっぱ高橋の見直しですね、道路としてはですよ。

それと、高架用地をどうするか。これも含めて、これをしっかりとやっぱ示すべきだと思います。

それともう一つ、駅舎をつくる場合に、どういう駅舎をつくるかまで含めて、もう現状でつくるのか、それは、今決めたいけん、今から決むたいじゃなくて、もう大まかなところで、例えば、今のホームの上につくるのか、それとも少しずらしてつくるのか、ホームまで減らしてつくるのか、今の線まで含めてするのか、あともう一つ、駅前の広場の西側と東側をどういうふうな、駅前広場にするか。

それと、橋上駅にした場合に、要するに袖といいますかね、袖。（「古賀委員」と呼ぶ者あり）はい、言い過ぎですか。

松隈清之委員長

いやいや、逆です。

示してもらいたいじゃなくて、もう自分の考えでいいんで、例えば、北に持って行っていくべきだとかね。根拠も含めて、そこで結構ですよ。（「それを教えてください」と呼ぶ者あり）

古賀和仁委員

私は、現状のホームじゃなくて、少しずらすべきじゃないかと。できれば、北のほうに少し動かして、西のほうに、今の高架用地のところにホームをつくって、その上に橋上駅をつくれば、当然、今の、前のほうが空いてきますから。

西側のほうが広く空きますから、それをJRと交渉しながら使っていくという形が私は一

番いいんじゃないかと、今の駅の上につくるというのはどうかな、という気持ちを持っております。

松隈清之委員長

それは、線路を動かすっていうことですね。（「そういうことです」と呼ぶ者あり）

今の高架用地に、新しく橋上駅をつくるという考えですね、じゃあ。

久保山日出男委員

せっかくの特別委員会ですので、ここにおいででの委員の中で、相対的に見てどれがベターかまず決めて、その中で一つポイントを置いて議論し合うとか、そういうやり方をしたらどうかなと思います。例えば、もう東口でようなかかと思う人、委員もおいでかもしれんし、あるいは橋上駅がいいかもしれないと。その辺、ポイントポイント決めて議論をしあっていた中で、したほうがいいんじゃないかなと。

そうしないと、おのおのが、ケース1の1のほうがいいのか、ケース2がいいとかでばらばらな意見では、ここの特別委員会をわざわざ開いて、つくっている意味がないし。また、検討委員会への投げかけもあることやから、そういう意味で何かを。

それとまた、検討委員会の、執行部は言わなかったんですが、おおむねどこまでっていうところまで言ってほしかったんですけどね、本来は。

橋上駅ありきみたいで、いっている状況だけであって、実質どんな考え持っているのかなあっていうのがわからないんですよ、執行部の考えも。

ある程度と橋上駅か、西依委員が言われるように、全体的なまちづくりの中を込めての、橋上駅なのか。いろいろ加味してあると思いますので、その辺のポイントを絞って、我々が意見を申し上げていったほうがいいんじゃないかなと。

漠然的な、おのおのの考えではちょっと、わざわざつくった特別委員会の意味がないと思いますので、何か絞っていききたいなと。

私は、この金額で相対的に見た中、東口と橋上駅では大した金額はないと、5億円と15億円。

要するに、自由通路なしの東口ではできないのかとか、自由通路、本当に東口開けるだけ。要するに、曾根崎の周辺、駅東、藤木、今泉まで含めての東口だけでいいのであれば、この5億円だけの、駅舎のところを考えると何かこう、されるのか、あるいはこの自由通路20億円というとの、何がこの20億円、自由通路のイメージがわからないもので、それもちょっと、せんだっての中で聞けばよかったですけれども、この20億円はかわらない、橋上駅、これを見るならもう15億円の差ならもう、できたら橋上駅がいいよねっていうのが本音ですけどね。

何か、ポイント絞っていければと思います。

松隈清之委員長

言われるのはわからんではないんですけども、例えばこれがベターだっていう判断をどういう根拠でやるかちゅう話ですよ。

だから、それが難しいからそれぞれについて、それに賛成の人も反対の人も、単純なシミュレーションですから、これで行ったときにはどういうことが考えられるとか、どういったことを考えるべきだとかっていうのであれば、できるんですけど。

じゃあ、もうこれがベターだからこれにしようって、議論しましょうということになると、結局ほかの可能性っていうのがよくわからんまま行ってしまうので、問題点も含めて。

だから、それぞれについて、それが望ましいと思う人も思わない人ももう、あくまでシミュレーションの話なんで、これであればこういうこと考えないといけない。ほかの委員さんから出なければ、言わないと誰もわかんないので。そこは、若干時間はかかるかもしれないですけども、それぞれについて、委員さんの中でも物の見方も多分違うと思うんですよ、例えば駅周辺だけでいって言われる方もいれば、東西も含めた連携も事業としては考えなきゃいけないと。

だから、そういう、いろんな御意見も踏まえて、一つ一つちょっとやっていきたいので、はい。お願いします。

久保山日出男委員

それでは、古賀委員の意見でございますが、駅を北側のほうに、これは北にやれば、確かに工事はしやすいでしょう。駅舎をつくるにあたっての。

しかし、鳥栖市は今求めている駅周辺のまちづくり、メインストリートを加味しての北側であればいいけど、また、新たなポイントの道路をつくらなくちゃいけなくなると思うんですよ。恐らく、北側っていうのは、昔の物資部の跡地ら辺に鳥栖駅を、という話は聞いておりました。

しかしながら、あそこに持っていく……、駅だけを考えればいいんですけど、駅のポイントとなる、どこの駅もメインストリートがありますから、どこの駅に行っても。本当のまちづくりにならないんじゃないかと。

だからといって、今度、工事が現在の駅舎の中で果たして橋上駅を上手くやっていけるのかというのは疑問ありますけど。

私は、現時点の場所のほうが、駅は持っていくべきだと。東に下がる、西側に寄るということは、どっちでも構いませんけど、場所的には今のところのほうが、鳥栖市のメインとしてはあると思います。

松隈清之委員長

今、執行部の資料によると、古賀委員からは、要は、線路ずらして、高架用地に駅をつくるっていう御意見ありましたけれども、現状では、今の線路の上に、当然、予算的に見ても動かすという。

あるいは、これ東側の、高架用地を整備するっていう考え方も示されているので、現状の線路の上に駅ができるっていう考え方を現時点では執行部は持っていますよね。で、東側の高架用地を整備するという考え方になっているのが今の執行部の考えですね。

それでは、要はだめだと。今、言うたら、駅前広場自体はもうできているので、そっちに寄せて西側を空けるっていうことですかね。

古賀和仁委員

私が言っているのは、要するに線路動かして、今ある線路のところを等価交換というですかね、交換をして、駅前の西側を、広く整備するというのがやりやすいんじゃないかと。

今のままで、駅の上につくって果たして、そのままつくって、どのくらいの広場ができるのかちゅのは非常に、場所的にも考えて、当然自由通路をつくれば出っ張りが出ますから、ほとんど広場としてできるかどうかという疑問を持っててですね。

少し広がるかなぐらいで、思い切ってするならば駅前の整備まで含めて、駅のにぎわいまでするならば、駅の前が開発が十分にできるように、有効できるような土地を出したほうがいいんじゃないかという、そういう気持ちで私は、向こうに移したほうがいいんじゃないかと、そういうふうなことを申したわけですから、別に、単純に向こうに移せとかちゅう話はしていなくて、駅前が広く開けば、当然、今までいろんな地方でもあって、博多駅でも動いて、ね。駅前広くなって、そこの開発が十分できるような土地ができますから、そういうのがいいのかなあと、せっかくするならですね。そういう気持ち。

ただ、費用がどのくらいかかるかは全然わからないですよ。全然してないですから、かなりかかるかもしれません。その辺は、ちょっと私もね、よくわからないんですけど、そういう気持ちで、私は、動かしたらいいかなという意見を述べたわけです。

小石弘和委員

もう極論から言って、私の意見とすれば、橋上駅化が一番理想じゃないかなと。

そして、この飯田蔵上線、これを要するに、都市計画道路をオーバーに1本欲しいなど、飯田蔵上線、新都市計画道路の、オーバーで。

そうすると、結局、高橋の場合は県がかけかえますから、県道ですから。県道ですから、ね。

あと、今、先ほど委員長が言われたように、幡崎踏切とか、坂口踏切とか、これ要するに、やれない状況になるかもわかりませんが、私は一番、いろいろな高架事業からいろいろ

考えてますと、もう橋上駅で、橋上駅化で都市計画道路で1本、オーバーでして、やったほうが。

そうすると、駅前広場も自然と、要するに、その基本構想の中から決めないかんとですかね。

あと、基本計画の中に入ってくると思いますから。私の意見としては、そう思います。

松隈清之委員長

飯田蔵上線っていうのは、要は、高橋のかけかえとは別にですか。（「別に」と呼ぶ者あり）

小石弘和委員

4車線になっとるでしょう。これ、2車線でもいいわけですよ。（「2本つくるといふこと」と呼ぶ者あり）いやいや、2車線で。

4車線を要するに2車線でいいわけですよ。

松隈清之委員長

これ、飯田蔵上線って入ってますけどこれ、一つは、高架になったらこの道ですよ、みたいな意味でこれ書かれていますよね。だから多分、高橋かけかえたら飯田蔵上線自体はそこになりますよね。

だから、そこは、事業としては、もちろんかけかえることはあるかもしれませんが、実際、今と現状変わらないっていうことですよ、だから。要は、2車線の道路が通るといふだけだから。高橋でも飯田蔵上線にしても現状と変わらないということですね。

だから、今言われているのは、橋上駅にして、ほかの道路は現状と変わらなくてもいいっていうことですね。

小石弘和委員

まずはですね。

いや、橋上駅化にしてですよ。いいですか、橋上駅化にして、私は、その都市計画道路が本鳥栖からジョイフル通って、あの計画道路があるでしょう。これ、恐らく4車線の都市計画道路と思うんですね。あれをオーバーにしてほしいなと思うんです。

高橋は高橋ですね。（「両方っていふこと」と呼ぶ者あり）

松隈清之委員長

ちょっと確認しますね。

高橋は現状のままあるんでしょう。（「高橋はある」と呼ぶ者あり）

飯田蔵上線っていうのは、この図面の、この線ですよ、ね。くらし館から真っすぐ今、線路のほうに向かって（「そう、そうです」と呼ぶ者あり）あれをさらにつくるんですか。（「うん」と呼ぶ者あり）（「2本つくるといふこと」と呼ぶ者あり）

同じ道ぐらいに出てこんですか。

小石弘和委員

結局、結論からすると、都市計画道路とするなら、これしかないと思う。

松隈清之委員長

いや、多分、橋上駅になれば、高橋のかけかえでもう終わりですよ、飯田蔵上線は。もうそれが飯田蔵上線みたいなもんですから。

古賀和仁委員

濟ません、このくらし館の前を通っているこれは計画道路で、高橋はこれ県道ですね、県道ですんで。

くらし館の前、これはもともと高架をする前提でこう、付けかえをするという形の道路だと、私は今まで考えてたんですけど、両方つくるちゅうのはちょっとあんまり、あんまり効果からして、同じところにつながるような道を2本つくるちゅうのはちょっと無理で、私が頭の中で考えてたのは、この計画道路を県のほうでつくっていただいて、そして高橋の部分については廃止するという形が、そういう形やなかったのかなあって思ってますね。

そのために、都市計画の見直しをするという、あれじゃなかったかな……、どうなんですかね、これ。

松隈清之委員長

いや、現実的に考えて同じ交差点に取り付く道路ができることはないと思うんですよ。

この、本鳥栖ですかね、これ。これ、何交差点ですねかね。（「本鳥栖交差点」と呼ぶ者あり）本鳥栖交差点ですよ。

だから、この高橋が残りつつ飯田蔵上線がそこにまた取り付くことはもうないと思うんですよ。（「不可能ですか」と呼ぶ者あり）この道路の意味がなくなりますよね。（「恐らく、こっち側につくったら、県道の付けかえですよ。土木事務所がつくって」と呼ぶ者あり）だから、同じところに2本通すのは、多分もう、現実的にないので、高橋なのか、飯田蔵上線をまた、高橋に付けかえてつくるのか。

だから、どっちにしても現状と変わらないんですよ。

交差点間から言えば、本鳥栖から曾根崎——何だこれ、西、（「西交差点」と呼ぶ者あり）西交差点までの2車線の道路、もしこれ2車線でいいとするならば、現状と全く変わらないということですよ。（「少し流れは変わりますよ。アンダーになりますからね。サッカー場の東側に来ている道路が。だから、あの辺の組み方が随分、上手く流れるんじゃないかなと。わかりやすく言えば、佐賀の北部の陸上競技場のところの高架みたいな感じの流れ方で、出入りできるんじゃないかなと。以外とスムーズに車は流れると。今、小石委員が言われるよ

うに高橋、新高橋っていう表現で言えば、つくったとすると、高架になってきますからね、変則4差路のところから。下をくぐって、サッカー場から抜けてくる車はそっち、上は上で真っ直ぐ抜けるから、混雑化は解消されますね、2車線でも」と呼ぶ者あり)

ちょっと、そこはまた、今度執行部に確認しますね。

ただ、いずれにしても、道路の状態としては、橋上駅になって、今の高橋と同程度の道路が、要は、現状と変わらないでいいということですかね。

小石弘和委員

私は、都市計画道路の要するに本鳥栖からジョイフル、をもう1本、橋上駅化してつくってほしいなあと。

4車線を要するに2車線、これはまだ生きていますから、都市計画道路は。「もう一遍、ここここが一緒やけん、一緒やないのかなと」と呼ぶ者あり) ここで解消するって。

くらし館のところで、要するに下げて行けば解消するんじゃないかと、私は思う。「意見として、何も言いません」と呼ぶ者あり)

松隈清之委員長

いや、だけん小石委員、要は、その道路が付けかわったとしても、道路的には、2車線の道路が線路を一個またいでおるという現状とそんな極端には変わらんわけですよ。「そうですよ」と呼ぶ者あり)

変わらんわけですよ。で、あと幡崎はどげんですか、橋上駅でやった場合に。

小石弘和委員

それは、あとの問題じゃないですかね。あとの問題ですよ、それは。

私は、要するに都市計画道路の4車線を2車線でもいいんじゃないかなと。橋上駅化にして、私はそういうふうな考え。

まずこれ、基本構想を早くつくらんことには、いろいろできないと思うんですよ、執行部も。

松隈清之委員長

もちろん、構想をつくるのは大事なことだと思うんですけども、とりあえずつくるっちゃうもんでもないので、ある程度将来に向けて、まあ急いでつくらんとっていう話では、極論するとないと思うんです。ちゃんと整理した上で、例えば今回、都市計画道路の見直しを2年ぐらいかけてやるっていうこと、こう言われてますけどね。

逆に言うたら、都市計画道路の見直しもされていないのに進めてもいいのかっていうところもあるわけですよ、私としては。道路がどうなるかわからんままにやって、結局、今出されているのでは、都市計画道路今3本通っているじゃないですか。当然、その高橋に関して

は、飯田蔵上線に関しては、何らかの方法でかけかえをするとしてもですよ。

見直しの中で、例えば、酒井西宿町線は見直ししてなくなりましたと。幡崎踏切は事業化できませんとか。となってしまうと、我々が前提としている東西連携が、これでやるっていうのが崩れる可能性あるんですよ。

だから、西依委員が言われるように、いや東西連携、別にどうでもいいと。東西連携はどうでもいいと（発言する者あり）いやいや、だから、そういう見方、意見はあるんですよ。あるけれども、これ一つの前提なんですね。

今出されているのは、これをもって駅の、極論すると東口を設置しようと、橋上駅をつくらうと、立体交差をやらうと、東側からは乗れるんですよ。それは乗れるんです、乗ることだけでは。ただそのときに（「いや、全然違いますね。いや、いいですか、そこ。」と呼ぶ者あり）じゃあ、お聞きします。

西依義規委員

だから、まず一つ目に、この今回のエリアが、もう決められたやなかですか、まずここですと。そこからまず、幡崎踏切は外れているんですよ。検討、もちろん考慮はせないかんけど、この中心市街地というこのエリア、このエリアでやりますと。

だけど、これから、それはその問題で検討せないかんけれども、これも、こっちもこっちもじゃなくて、ここをまずどう、鳥栖市の玄関というか、魅力ある地域にするためにどうするべきか、じゃ駅を改良せないかんという話で、じゃ東口で、今のまま今のまとおっしゃいますけど、多分、橋上駅で東口が普通に、西口と同じように広場ができれば、3号線が拡幅されて、無茶苦茶インターに近い、もうあすこにしか行かないというぐらいもっと機能が、鳥栖駅の価値が高まると思うんですよ。

もちろん3号線が、今はまだ2車線なんで渋滞するけれど、あれが4車線なって、多分インターに乗るまで10分もかからない駅になると、例えば、この間のバスとか、高速バスとかそういったとんどん、じゃあ東口をどう利用しようかってとんどんとんどんこう、私は膨らんでくると思うんです、考え方が。

けど、今のやり方じゃ全部こうマイナス、そういう考え方もいらっしゃるけど、僕は、こうすればこれができるというふうに、プラスの考えでいるんで、もちろん皆さんがどういう考え方か、僕は、そういうマイナスの、この進め方がどうも合わないなっていう気がしております、委員長の。

松隈清之委員長

いや、だからその（「自由討議ちゅうことは、話されてましたよね。自由に話す」と呼ぶ者あり）いいですかね。出発点の話なんですよ。

だからもともと、別に東西連携なんかどうでもいいと、駅周辺のまちづくりをどうにかしたいということであれば、多分そういう問題だったと思うんですよ。

それで、一つは、鉄道高架をもって東西連携をするということが、いや、それはもう現実的に難しくなって、一日も早く東口をつくってくれという思いもあるので、東口を橋上駅をもってつくりたいという、一つ市長の考え方が示されたわけですね。

それは、鉄道高架は、東口をつくるための事業ではもともとないですよ。鉄道高架化自体はね。それは、あくまで道路の連携のためにやる事業ですよ。

だから、それをやめて、一日も早く東口をつくってくれてという声があるので、橋上駅っていう事業手法で、そのほかの東西連携については道路のオーバーをもって東西連携をしますと。だから比較は、全部、道路の連携も含めた比較がされているわけですよ。ケース1から3までね。

だから、東西連携っていうのを考えつつ、じゃあ、まちづくりに関しては、駅周辺の道路の連携はこれでやります、将来的にね。すぐやれないのがありますから。道路の連携はこれでやります、東西連携はやりますと。駅の周辺に関しては、今後この基本構想の中で、こういうまちづくりをしていますと、いうことを示されると思うわけですよ。

だから、はなから駅周辺のことだけを考えた基本構想をつくらうとしているのではなくて、東西連携っていうものを一旦、本当は進め方っていうのは本当は東西連携策を整理した上で、駅周辺に特化した基本構想づくりをせないかんのですけど、今一緒になっているわけですよ。

検討委員会の中でも、要は、事業手法から検討していくっちゃうことは、東西連携策も含めて検討委員会が意見を出さないかんようになっておるわけですよ。

本来、そういうのは全部整理された上で駅周辺の機能について、検討委員会の皆さんどうですかってやったほうがスマートに行くんですけど、今はそうになってないので、そういう流れになってますけれども、東西連携の整理の仕方と駅周辺のまちづくりの考え方っていうのが、今セットで出されているわけですよ。今現実に出されているわけですよ。

だから、その中で西依委員が、いや駅周辺のことをね、こうすべきだと、ああしたほうがいいっていう考え方を出されるのは全然オーケーなんですよ。それも一つのテーマになっているんで。

西依義規委員

それをもって東西連携ができないから、この手法をっていうのが、鉄道高架はもともと東西連携であったと思うんですけど、僕は、これから先は、東口は東口の価値が高まるんで、今、言い方が、東西連携の西側がこう、まちで、東がちょっと人口が減っているという、こ

う何か、ちょっと東側をかわいそうじゃないけど、もうちょっと整備したらっていうニュアンスですけど、僕は、今から東口のほうがひょっとして、未利用地もずらっとあるし、高速インターに近い、3号線は4車線となれば、もう東口のほうが今度、どんどんどんどん価値が高まる可能性があるわけやないですか。

僕はそういう意味で、西、東をちょっとこう、もちろん市役所とかこっちにあるんですけど、そういうところで余りにも呪縛にされてないかなと、この議論がと思う意見です。

松隈清之委員長

もちろん、駅利用だけを考えたときには、そんなに東西云々っていうのを考えることはないかもしれないですけど、もちろん鳥栖駅の駅利用者、多いですよ。多いですけども、それ以上にこの道路全部足したら、交通量のほうが多いですよ。道路の交通量はもっと多いですよ。東西渡ってる道路の交通量はもっと多いですよ。

だから、今回はもちろん、東口を一日も早くっていう声があったので、今回この基本構想を含めて駅の整備手法と東西連携策、今整理されようとしていますけれども、それは、やっぱり執行部も駅だけではだめだと思っているんですよ。

要は、今回高架用地を使った整備を計画されているんで、今回橋上駅にするっていうことは、もう現実的に橋上駅をしたら将来の高架はないですよ。

ないですよ、まあまあ、ほぼないですよ。高架用地も使ってしまおうし、そこに構造物建てていくっていうことは、そこをまた、新たに壊さんことにはできんことやし、そうしたら50年スパンぐらいでないですよ、鉄道高架っていうは。

そうなったときには、道路をどう整理しておくかっていうことも考えとかなと、もともとが駅周辺をどうにかしたいから始まった議論じゃないんですよ、これは。（「済みません、そもそも論から入るっていうことですか」と呼ぶ者あり）いやいやいや、前提の話です。

今言っているのは、今、執行部も東西連携を整理した上で駅周辺をこういうふうにやりましようっていう、前提を示されているわけですよ。

我々も、当然その前提というのは、「鉄道高架、まだ残っとるけんね」と呼ぶ者あり）だから、事業手法は別ですよ。だから、一つの前提は、東西連携を図りつつ駅周辺をどうにかすると。だから、駅周辺のための議論ではないという前提です。

西依義規委員

だから私が、例えば、幡崎踏切をどうにかしない限りは、駅は整備せんで聞こえるんですよ。（「そういうことは言ってない」と呼ぶ者あり）いや、だって、ここの整備手法が決まらんならそんな、上に駅上げられんていうふうに僕は聞こえたんで、それはちょっと違うんじゃないかなって思ったんですが。（「そうではなくてですね」と呼ぶ者あり）そうじゃないな

ら安心しました。

松隈清之委員長

そうではなくて、もともと、さっき言ったように、東西連携もやっぱり一つ整理すべき問題なんです。それができなかったから駅周辺もできなかったというのもあるんですね。

どっちが先かっていうのもあるんですけど、要は、鉄道高架という事業とかっていうのが残っていたんで、駅周辺が扱えなかったと。

だから、鉄道高架の問題、東西の連携の問題っていうのは、駅利用者だけじゃなくて鳥栖市全体の道路交通体系のネットワークとしても大きな問題なんです。大きな問題なんです、それはそれで。（「ちょっと、僕が言ってることと違うんで」と呼ぶ者あり）

いやいや、そうではなくて、それで、幡崎踏切がないとか、酒井西宿町線がないとかっていうのはね。もう、これをもって橋上駅をやりました、ね。幡崎踏切は整備されません。酒井西宿町線は都市計画道路の見直しでなくなりましたとなってきたときには、いわゆる、駅が東側から乗れるっていうことは、橋上駅だからできるんですけど、道路体系として、今の高橋と変わらん状況になるっていうことがあり得るかもしれませんねと言っているだけですよ。

だけん、そうなったときに、そこも踏まえて、幡崎じゃ今こういうふうになってますけど、3号線との取り付け部分とか、距離とか、高低差の部分とか、構造的に非常に難しいところですよ、あそこはね。

であれば、例えば幡崎踏切じゃないところで道路をオーバーにすることも、今これ都市計画道路なんで、見直しをせんといかんかもしれんですけど、そこも踏まえて、これを橋上駅をやるのであれば、この道路はちょっと現実ここでは難しいじゃねえかとかも含めて意見があつていいと思うんですよ。要は、連携のさせ方として。

ただ、駅周辺だけやっときゃいいっていう議論は、そもそも執行部の前提にもないし、僕もそこをする気はないですよ、委員長としては。

西依義規委員

済みません、委員長がいかにも僕の議論を自分のほうに持っていきこうとされるんで、違うんですよ。

僕は、駅利用者の利便性さえ上げればいいとは言っていないんですよ。けど、一個一個事業をちゃんと済ませていかんと、これも決まっとらんのに、じゃあこれは始められんというふうに聞こえたんで、駅というのを、駅舎と駅前広場と取り付け道路っていうのはまず一個、セットでいいと思うんですよ。で、高橋のかけかえも一個の事業。

それを何か、3つの事業を最後まで、もちろん計画として構想はあつていい、そういう構

想に載せていただくならっていうイメージなんですけど、どこまでを求められているのかなあって思うんですよ。

そこは、僕はそこまで、決して、この周辺だけを言っているわけじゃないし、もう、はい、人の意見を余り、勝手にまとめてください。

松隈清之委員長

いや、そうじゃなくて、別に一体の事業ではないですよ、全部。道路は道路でそれぞれの街路事業なんで。

ただ、言っているのは、初め我々は、前提としてこの資料を出されましたと。こうやって東西連携をしますというように出されるけど、道路網の見直しというのは今後されるわけやし、例えば、幡崎踏切も現状ですら全然完了されてない、進んでないんですよ。

だから、こう出されているけれども、実際じゃあこのスタートしたときに、橋上駅と高橋のかけかえしか残らんようになったら、我々はこんな言ってたじゃないかつつうても通らんわけですね、そういうの。今でも想定されているわけだから。

だから、そこも想定された上で、じゃ橋上駅で進めていくためにはどういうことを考えなきゃいけないか、例えば、何も担保する方法がないわけだから、今のところは。都市計画道路の見直しは今からされるわけだから。

それをもって、東西連携が完了したちゅう話にはやっぱならんでしょうと。

だから、そこを踏まえて、どういうことしとかなきゃいけないとか。じゃあ、例えば、東西連携がこう、例えば、幡崎踏切はだめなら別のところに道路つくれとかね。そこも含めて、これで行くんであれば議会としてちゃんと執行部に言わないかんとか。どういう状態まで想定して、そこに対して手を打っとくかちゅうのをやっとかんと、いや、これができんのかやったら橋上駅だめですっていうことを言うつもりはないですよ。

最初に言ったように、このケースで行ったときには、シミュレーションとしてこういうことがあり得るので、そこに対してきちっと考えて手を打っておかんと、そのときにはできると思ってましたもんねじゃ、ちょっと無責任でしょうって話です、我々としても。

西依義規委員

いや、先ほどから委員長が、じゃあ、これは今のままと一緒ですよっていう議論が続いたけんですよ、一緒じゃないと、僕はそういう意見。

例えば、駅を変えて、高橋かけるんやったら今と一緒にすねっておっしゃったんで、いや、僕は、今と一緒にやないという意見を言ったまでです。そう思いますと。

松隈清之委員長

言い方が悪かったかもしれんけど、今と一緒にすねってというのは、東西連携に関しては、

それを考えると、本当時間短縮でできる橋上駅か、東口の設置、どちらかがいいだろうと思いますが、ただ東口を設置するだけだと駅を使う人しか、何て言うんですかね、利用性がないので、それを橋上駅化することによって、何かすごく観光化の資源とかをセットで考えると橋上駅化がいいかなと思います。

あと、東西連携に関しては、そこをすることによって多分、車の流れとかいろんなところが変わってくると思いますので、また、道路のほうは、皆さんの意見をお聞きしながら考えていきたいと思います。

以上です。

松隈清之委員長

今、東西連携は、道路ができたという前提で考えたときにそうなんですけれども、一つは今言われたような、例えば、観光。きょう執行部も呼んでないし、執行部としても観光関連は担当部署も違うかもしれませんが、鳥栖駅の観光利用も、今後広がると。

それ皆さんどうですか。せっかく観光というのが出てきましたが。

久保山日出男委員

観光を含めてということであれば、やはりサッカーもあることだし、駅裏に高架用地として、今、確保してますね。その土地を、民間といいますか、民間の活用を図って、駅東口にもぎわいを持っていくような考えをお持ちの民間企業も入ってくる中でやっていったらどうかなど。それと特に鳥栖市の場合は、会議室を持ってないから、そういうのを狙った企業の方も、ある程度の高層の、3階建てぐらい程度のを持って行って、お建てになるとかいう、有効利用も図っていければなと思います。それは、観光課のほうに投げかけをしたり、していけばいいんじゃないかなと。商工会議所も含めた中でですね。

恐らく、会議室がないって非常に、会社のほうも、企業のほうも随分困っている方があると思うんですよ。そういった中で、やっぱり西依委員がおっしゃったように3号線の幅になってくる、いろんな面でそういうものができてくれば、旧西側の商店街を害することなく、東西の上手い連携的な繁栄に結びついていくんじゃないかなと私は思いますけどね。

松隈清之委員長

今の会議室の件はわかりましたが、最後の東西連携がどう、どういうふうに東西連携になっていくのかがよくわからなかったんですが。

久保山日出男委員

私は、もう橋上駅ありきとしていきたいなど。この東口の費用では、大差がないもので、できればそういうふうにもって行って、きれいな駅舎といいますかね、中には今の駅舎を残してほしいという方が市民の中においでだとはわかりますけれども、それはそれとしての、

またつくり方、何とかなるでしょうし、そういった面で、観光を含めて。

それと、駅の駅裏、要するに、藤木の商工団地内の会議等にも運用できるような民間活用も入れて残地、要するに高架事業用地として確保している土地を生かすような投げかけもいいんじゃないかなと思います。

だから、橋上駅を、やっぱり10年来でできるような状況ですから、やっぱり一般市民の方が待っておられるのは駅東口、裏の方、基里地区、あるいは鳥栖南部の方でも、農作業のままです、ずっと寄れるよねという感じの、降ろすだけですと通過ができるから、ぜひほしいって意見が多いようですね。

だから、そういう面で橋上を早急にするためには橋上駅を早くして、駅裏の土地は、税金も払っておるし、やっぱりむだな用地をいつまでも延ばす必要ないだろうと私は思います。

以上です。

松隈清之委員長

東口をつくってほしい、それで橋上駅っていう整備はそれはそれで、御意見として全然構わないんですが、だから、これでどういうふうに東西連携っていうところにつながるかっていう、最後の。先ほど言われた部分がどういうところなのかなっていうのを。

久保山日出男委員

そうなると、東西連携というのは、余り、道路に関することやから、ここって言えませんが、今の内容については、駅周辺のまちづくり、にぎわいって感じで捉えてください。

東西にあんまり合致してないかもしれませんが、やはり、駅にもそれなりのよりどころができればそれなりの市民の方が活用されると思いますが、そう思っております。

だから、東西連携というものには合致しない意見かもしれませんが、当面駅、橋上駅の中を含めた意味での、まちづくりに、そういうふうにもっていったらどうかなっていうのが意見です。

東西連携には合致しておりません。すいません。

尼寺省悟委員

日程的に、来月の15日に検討委員会開いて、その中で恐らく橋上駅と、という形で決定と、決定っちゅうかね、決めて、検討委員会として決めて、そうしてそういった方向で具体的に動き出すと、いうふうな話を執行部のほうから聞いてるったいね。

そして、その前段階として、この前言ったように勉強会を開いて――勉強会を開くというのはそういった方向性に委員の方を流し込むと。そういったことでなってくる。そう、検討委員会の方向で、そういった形で15日に決まるならば、そこから一気に、具体的に橋上駅というようなことで駅前広場の問題とか、あるいは待合室の問題とかそういった形で、執行部

として一定具体化していくと思うたいね。

そういった中で、今ここでね、鉄道高架はちょっと別問題として、東口、単なる地下通路と橋上駅との我々がこう比較してみて、いや、やっぱり東口でいいんだという形のさ、そういったことが、何かな、出せるんかなっていう話もあるたいね。

簡単に言ってしまったら、私としてはできるだけ低コストでやるべきだと思うし、東西連携といったときに、東口を設置して、プラスさっき言った形で道路を整備していくということであるとするならば、東西連携も私は可能ではないかと思う。ただ、駅前広場の問題とかそういった問題はちょっと、どうなんかなと思うけどね。

ただ、実質的には、もう流れとしてはそういった形で突き進んでいくと、15日以降。そうしたときに、今いろんな議論が、例えば、古賀委員のほうからも、何か北のほうにこう、出したらいいか、高橋の問題とか出たけど、そういった議論をするときに、何か、もう少し具体的な、その何ちゅうかね、資料とかデータとかがないとどうももう一つね、ああ、そうかなあと言うんであってさ。そういった思いがちょっとするたいね。

だから、次に議論するときには、そういったことを踏まえていかんと何か、もう少し具体的にこう、どうなんかなあっていうね、古賀委員がさっき言ったように、もう少し北のほうにやったらいいかなっていったときに、どういったふうになるんかなあとか。反論もできんし、同意もちょっとその辺はできにくいちゃんね、正直言ってね。

松隈清之委員長

ちょっとその前に、ちょっと待ってくださいね。

こういう資料だとかっていうのに関しては、きょうこういうのがあったほうがいいということであれば、次回までに準備できるものであれば、執行部のほうに話をしておきます。その場で言っても、いずれにしても出ないので。

だから、次の検討までにこういう資料がほしいということであれば、言っていたら次回までに、執行部に出せるものに関してはお願いをしますので、適時、言っていたら結構かと思えます。

それと、執行部の進め方自身はもう、議会でどうこう言うことはできないので、その15日の検討委員会として、何らかの答申を出すスケジュールになっていることは承知しておりますし、それを受けて、あくまで答申なんでね、最終的には執行部の中で一つの形にして、方針を、当初のスケジュールであれば年内となってますんで、この12月議会中ぐらいには、それを受けて何らかの発表があるかもしれません。

ただ、そこをこの委員会としてどうこうっていうのはできないんで、あくまでどういう、執行部は進めていくことになるとしても、また方針として決められている部分であったとし

てもですよ。例えば、今回の橋上駅のテーマにしても、橋上駅でやったときにはこういった課題が出てくるのか、どういうことを考えなきゃいけないのかっていう議論をしとかなければいけないので。

その東口っていうのも、別にないではないと思うんですよ。今回、比較されているのが、東口をもって、なおかつ東西連携するっていうパターンを出されていますけれど、これは、なかなか現実的でないと思うんですよ。

地下道延伸による東口の設置が選択されるケースとしては、恐らく、将来的に鉄道高架をするために暫定的な東口を、一日も早くという声があるので東口をつくと。で、将来的な鉄道高架に備えるということが現実的な選択肢だと思うんですよ。

東口を単に設置したとしても、橋上駅を設置したとしても、東から乗れることには変わらないですけど、道路網っていうのはどちらを選択しても一緒じゃないですか。

ただ、橋上駅の場合は、高架用地も使ってしまう予定になっているんで、橋上駅の場合は、もう確実に連携道路はつくらないかんと思うんですよ。確実にっていうか、つくっていくスタンスでないといけないんですけども、多分東口を単に設置するっていうだけであれば、これは多分、将来的な鉄道高架の可能性を残すということになれば、現時点でその道路をどうこうするという事は多分、あまり現実的ではないですよ。だから今回、鉄道高架を将来にわたっても完全になくすっていう選択をすれば、私も橋上駅っていうのは現実的なオプションだと思いますよ、おそらく。

ただ、それはそれとして、東西連携っていうのを何らかの形でなしていかなければ、当然、駅利用者のことはもちろんあるんですけど、駅利用者、あるいはその駅の利便性の問題を当然、解消していくっちゃうのは必要になってきますけど、課題としては、依然として道路問題は——違う考えの委員さんもいらっしゃるかもしれませんが——道路問題は、将来にわたって大きな課題だと思うんですよ、鳥栖市にとっては。

だから、そこは何らかの形で想定した上で、議論は進めていきたいなと思うるので、書いてあるんでできるでしょうっていうもんでもないのかなと思います。

尼寺省悟委員

あのね、2つちよつとあるばってん。

1つは、東口の設置は鉄道高架を前提としていると、指定してないと。だから、道路の整備はやらないんだというのは、ちよつとそれはね、私はちよつと、意見としては、ちよつと行き過ぎであって、必ずしもそうではないと思うたいね、その問題が1つ。

今までここで全然議論されていないことが、駅舎問題たいね、駅舎の保存活用。保存活用については、検討委員会の中でも委員長さん含めて何人もの方が、やっぱりどうなんかなと

いう話はされているったいね。

だから、全くここでどなたもちょっと言われんので、(発言する者あり) その辺がね、私としてはどうなんかなあって、鉄道のまちということで、来たね、あれについて、例えば門司港駅にしてもどっかの、奈良駅にしても今の東京駅にしてもさ、古い駅舎を残した形で、かなり観光に活用した例もあるっちゃんね。

それもちょうと、議論してもいいんじゃないかなと思うんですけども(「やりますか」と呼ぶ者あり) まあまあ、今やなくてもいいばってんさ、ちょっとそんな思いもする。

飛松妙子委員

さっき、私が観光資源って言ったのはそれも一つ含めて、鉄道のまちなので観光資源を何かこう、考えたらどうかなっていうので申し上げました。含めてます。

以上です。

古賀和仁委員

駅舎の問題ですね、現在ある、この部分をどうするかというのは、当然、検討委員会の中でもかなり意見が出たという話は聞いておりますので、これを残すのか、移転して残すのか、そのままするのか、これは当然、その場に残せば駅前広場は、事実上できない、広くはならないですからね、橋上駅にしても。

だから、当然、どっかに移転して資料館という形で残すのか、鉄道を鳥栖市の売りものとして、大きな形で残すのかですね。それを含めて、それまで含めてやっていかないと駅舎だけ残って、本当にあれが観光資源になるのかどうかですね。

それはどうかなと思うんで、ただ、かなり歴史的な建造物であるということだけは聞いております。残すのであれば、しっかりと観光資源として利用できる資源として残すべきじゃないかと私は思っております。

それと、もう一つ含めて、せっかく駅の周辺、人が集まりやすいですからイベントホールも含めて、やっぱりやっていくべきじゃないかというふうに考えております。

尼寺省悟委員

ちょっと一点だけ。

以前、5年か10年前に、十字交差点という構想があって、その方向に進んでいったんよね、十字交差点。そのときの駅前広場というのは、駅舎を動かさないで、今の位置の状況で、駅前広場を整備した形での構想であったと思うったい。

だから、少なくとも今、あなたが言われたように、駅舎を残したとしても駅前広場の整備はできないわけじゃないと思うけどね。それだけ。

松隈清之委員長

今、言われたのは、区画整理で平成15年かな。で、そのあと街路事業になったけどそれもできなかった、鳥栖駅山道線ですよ。

山道線は、今の高橋から下りてきて、道に直接つなげて、本通りの道を五間道路のほうに結ぶという、十字の交差点の構想はありましたけれど、あれは、確かに断念されましたね。

それは当然、街路の用地を駅前広場に、今の街路になっているところを駅前広場にする計画でしたので、そういう道路をつくれればですけど、当然、橋上駅にするとすれば駅西も含めてね、駅前広場をそういう形で、今の駅舎のところにあるんであれば多分できるのかなあと思いますけど。

どれくらい、どっちにずれるのかによっては、街路で生まれる広場を駅前広場として使えるのかっていうのはちょっとわかんないですね、まだ今のところは。

尼寺省悟委員

今後の問題として、検討委員会の中でも、あるいは執行部の中でも、山道線の整備についても、当然、考えているだろうし。鳥栖ビルっちゅうか、あすこの撤退とか、あるいはこちらのほうに何とか不動産さんとか、ね。あの辺のことも整理していくということも、恐らく、考えの中に入れて駅前広場を考えておと思うっちゃんね。

それはそれとして、我々としてもやっぱり考える必要はあるというふうに思うんよね、駅前広場の整備というふうな、次の段階になるだろうけどね。

松隈清之委員長

ちょっと、話があれでしたけども、一つは、駅舎の問題ですよ。

鉄道のまちという言葉が、今ね、出てきましたけど、鉄道のまちという、その認知度がそもそも鳥栖市としてあるのかと。我々は、歴史的な経緯を含めて、そういうのはありますけど——これ、わかんなくて言っているんですよ。ないって言っているわけじゃなくて。

果たして鳥栖市が、鉄道のまちとして現在認知されて、今の駅舎に、わあこれはすごかと言って観光客が、鉄道ファンにしてもね、来ているんですかね。僕は、あんまりそういう情報がないので、わからないんですけど。

小石弘和委員

転車台関係が残っているならね、そういうふうな駅舎の、要するに保存というような形はできてくると思うんですけど。肝心の転車台が、なくなっているわけ。

もう残してほしかったというような声があったんですけどね。実際もう、サンメッセの広場になっていますし、そこまで議論は、私は及ばないんじゃないかなというふうには思っています。

尼寺省悟委員

あのね、門司港駅、私は行ったことないけれども、姪とかなんかよく見に行くけれども、門司港駅を整備して、あそこも80年か90年ぐらい前にできた駅舎っていうことで、あそこを整備をして、そして門司港の周辺までかなり、ある程度の距離をいわゆるレトロというような形でやってみて、あそこにもものすごい観光客を100万人とか200万人呼んでやっている。

そういったことであるとするならば、鳥栖の駅舎をメインにした形として、例えば、長崎街道とか、ああいったものをひっつけた形で新しい観光のあり方っていうのはできないことはないと思う。

確におっしゃる、あったほうがいいと思う転車台とか、でもないちゃけんね、現実的には。

だから、あそこはあれとして、今の状態やなくて、シロアリがどうのこうのっていう話も聞くけどな。いや、シロアリなんかないという話も聞くけども、我々として、もうちょっとこう整備した形で活用をね、「活用ですか」と呼ぶ者あり）活用までという話は。

久保山日出男委員

今、玖珠町、豊後森駅、豊後森駅ね。あそこがもう鉄道公園をつくっています。SLも運んできています。

あそこは、藤木の機関車交換、何ちゅうと、回転、こうこうすると。転車台っていうかな、あれまだありますもんね、建物自体は。もうガラス張りでこうしている。

その手前を公園化して、SLも運んで、SL磨いて、新たな銅パイプも綺麗につけて、何かのイベントでピーって鳴ったげなけん、やっぱ石炭をたいてしたんでしょうね、汽笛も。そんなイベントがこの間あっているようです。だから、見られたらいいですね、それも。

ちょっと、ついでに言っときます、私は見てきました。

小石弘和委員

じゃあ、結局これいろいろ、いずれにしても一緒だから、私としては、次の検討委員会で出していただく資料とすれば、橋上駅化にして、執行部がどういうふうな東西連携の、その都市計画道路を考えているのか、駅前広場をどう考えているのか。

もし、そういうような、資料が出れば出していただいて、今後の要するに、私たちの調査研究特別委員会がどういうふうな方向づけをするかというふうなことも参考になると思いますけど、東西連携をどう考えているか、それから駅前広場をどう考えているか、その高架跡地をどういうふうな考えを持っているのかなというふうなことをですね、これがあれば次の検討委員会の中で話ができるんじゃないかなと思っております。

以上です。

松隈清之委員長

今言われた、その駅周辺の道路、それと東西連携の道路、それと駅前広場、それから高架用地についての現時点で出せるものがあるようであれば次に、その確定ではないにしても案としてあれば、出せるようであればちょっと出してもらうようにします。

尼寺省悟委員

せっかく言われたんでね、3本の計画道路について、私も一番下の南側のあれについては、まあ現実的にないと思うけれども、問題は一番上の、あの幡崎のところやね。で、話によるととにかくあそこの、現地の人っちゅうんか、非常に反対が強いという話を聞いていると。下手に整備したら車がどっと入ってきてという話も聞くと。

そのかわりということで、検討委員会の中では、高速道路を利用した形での車の流れ、そういった話も出とるっちゃんね。

だから、できればそこを、現状を残した形での、そのほかの対案っちゅうか、そういったことは何か考えてないのか。今の状況を変えないと、いう形での、何らかの、要するにもっと車の通行がスムーズに行くような形での、方向性っちゅうんか、何かその辺のことを考えてるならばね、その辺も出してもらいたいなと思って。

松隈清之委員長

今言われたのに関しては、一つの考えられることとして、もうあるようであれば出してもらいますけど、基本的に都市計画道路になってるんで、違うものを簡単には出せないと思います。

都市計画道路としてあるのに、別の道路の計画を出すわけにはいかないんで、考え得ることとして、どういうことがあるかっていうのが出せるようであれば、ちょっと話をしてみますね。

きょうね、メディアの方もいらっしゃいますけど……。

尼寺省悟委員

いや、ここがね、基本的にここから、姫方を通って甘木のほうに行く道路でしょうが。だから、その流れが、そのところの車の量が多いからここは混むというようなことであって、ここを別な車の流れにできればね。もっと減るんじゃないかと、そういう意味やんね。

松隈清之委員長

おっしゃることわかりますんで、そこも含めて、計画ではないにしても、考え得ることとしてあるようであれば聞いてみます。少なくとも現時点ではないので。

あと、今、駅舎の件、若干ありましたけど、一つは保存するとしても、仮に保存するとしても、どこが保存するのか。

例えば、単にちょっと、現状でそこに残すっていうのはおそらく不可能なので、移設しないといけない思うんですよね。いや、全てのホームを移設するっちゃうのは難しいんで、多分ホーム1個ぐらいとかね。じゃあそれをどこに移設、どっかに移設して、それを誰が管理して、それが記念館としてやる、鉄道記念館なんかはわりとJRなんかやってるじゃないですか。

多分、現時点で、JR側からそんな話が来てないということは、要はその、事業化できるほどの観光資源ではないと、恐らくはね。だって、もうかるんだったらJRがやりますから。となると、JRがやらないとなると、じゃこれ市でやるのかと。移設して、管理して、資源として活用するっていうことまで、いやそこまで考えんと、多分移設の話とか保存の話ってできないと思うんですよね。単純に、あったがいいなっていうだけだったら誰でもできるんですけど、無責任にあったがいいなって言って、じゃそれは誰がやるんですかっていう話になりますよね。

だから、そこに対してよっぽどね、お金持ちの方が、じゃ私が私財を投入してっていうことであれば別ですけど。現実的には、やるとしたら市がやるしかないですよ、それね。そこまで含めて、市がやることを前提としてでも、移設保存するだけの価値があるのかどうかは、僕はわかんないですけど、その鉄道の、それ程造詣が深くないので。

やっぱ、それだけ立派なもんですか、ようわからんですけど。

尼寺省悟委員

110年とか、120年ぐらい建ってるみたいね。だから、かなり古いほうではあるんよね、建ってから。100年は超えてるよね。(発言する者あり)

保存とね、保存活用と2つあるったいね。活用までね。(「転車台とか何とか残っとるならね」と呼ぶ者あり) なに。(「転車台とか機関車ね」と呼ぶ者あり) さっきも言ったように、門司港駅は転車台とかないよ、駅だけよ。

駅だけでもあれだけやってるんやけんね。(発言する者あり)

そういうことを言う議員がね、1人か2人あってもいいやない。(発言する者あり)

西依義規委員

この間、マーケティングの研修会のところで、都市情報センターっていうのはこれからの町で一番だ、ハンブルクか何かは年間20万人ぐらいして、そこに何かあるっていったら500分の1の模型があると。その町の模型が。

それを市民が見て、要は、愛着心じゃなかったもう一個、何かありましたね、もう一個、一步踏み込んだ、そういった(「シティプライド」と呼ぶ者あり) そうそう、それです。

それを醸成していくってあったんですけど、そういった今の、もっと言うなら僕らが生ま

れたころ、その操車場があったころの、昔の鉄道のまちだったころの模型とかをですよ、都市情報センターみたいなやつ、駅の中に開設して、今の模型っていうところで鳥栖市民の人たちが、こういった歴史も感じる。駅舎も、駅舎っていうか、何となく模型だからこう、こういう風景だったかなって見て、今の、これからの50年を見据えた、これから50年こういうまちにしていくんだよっていう2つの模型があると、僕はそれだけでも十分心の中、頭の中で、皆さん現実っていうか、当時のことを思い出していいんで、ただ形を、あるけんそれがっていうよりもそういったこう、確保を将来というそういった時間軸の、先ほど、観光の場合も鳥栖市や観光協会もどっか倉庫会社に入ってますんで、もうちょっと表に出てもらって、そういったスペースで観光と鳥栖市の歴史、そういったのを話せるような、もし、駅舎の中の空間がいただける、ちょっとお借りできるのであれば、そういったものまで含めた駅舎保存とうまく何か両方の形を共存できんかなっていう案は確かに考えていくべきだと思います。

松隈清之委員長

いわゆる駅舎と言われる部分は、なかなか難しいかもしれないですけども、その自由通路、要はJRじゃない部分で、自由通路の側に、そういうペースをつくることは可能でしょうね、まず。鳥栖市がお金を出すわけですから。

だから、そういった中に今言ったような昔の鳥栖駅、あるいはその周辺はこうでしたよとかいう模型とかですね。今後、こういうふうなまちづくりしていきますっていう部分の模型をつくるっていうのは、いいことだなというふうに思いますけどね。それは別に、どういう形であれできることなんで。

駅舎はこんなもんで、もういいですか、駅舎のことは。

もう一個、観光というのありましたけど、確かに、駅の東側にちょっと駅前広場、広いですよ。バスも一応入れるようになっているので、ある程度のバスとかっていうのは来れるかなっていう部分はありますが、鳥栖市はただ、恐らく、観光としては新鳥栖駅のほうを執行部としてはメインに、新鳥栖駅のほうをメインに考えている部分があるのではないかなっていう気もしますけどね。駐車場の造りとか、観光としてはね。

鳥栖駅を見に来るっていう観光は別ですよ。鳥栖駅を見に来るっていう観光は鳥栖駅に行かないかんですけど。

そこら辺は、何でもかんでも機能を持ってくるっていう、本当に観光っていうこと考えると、本当にバスがどんどんどんどん入ってくるっていうことも想定しないといけないんで、そこは役割分担も若干必要なのかなっていう気がしますが、道路に関しても。

西依義規委員

古賀委員の御意見で、イベントホールも含めて考えるというお話があったんで、もうそれ

はそれでお金があればいいことだと思うんですけど、事業費のこと考えると僕は都市広場、サンメッセの前の広場が、目的性があんまりない広場を感じるんで、あれを、イベントをやしやすいような広場に変える。

結局、僕もイベントしたことあるんですけど、あそこは、ただ木が植わって、お散歩なんかを、くつろぎなのかその、コンセプトが最初あったでしょうけど、それよりも駅前なんで、少しイベント、海ノ中道の野外会場みたいな感じをすると、ニーズというか需要はあるんじゃないかなと、こういったこと勝手に言っているのかわからんですけど、イベントホールであればお金のかからないイベントスペースはつくれることはつくれると。そういうのは必要かなと思います。（「日比谷公会堂みたいな」と呼ぶ者あり）あんま、金のかからん。

古賀和仁委員

イベントホールということ言われたんで、何で鳥栖駅の周辺なのかと、ここ一番、九州でも人が集まりやすいところで、十分に人を呼んでイベントとすれば大きい大会でもできますし、そして当然、その経済波及効果として泊まる方もいっぱい出ますから、そういう形で鳥栖駅のせっきく整備するのであれば、その中で、できれば県のほうからそういうホールというか、イベントホールみたいなのはですね、東のほうには何もないですから、ぜひ、誘致をすればまた形が変わるんで、鳥栖市でしなくてもほかのところが誘致して、鳥栖市でそういう人を集める施設をつくと。

その一環の中で、さっき西依委員から言われたように、鳥栖駅のところを確認したところの資料館みたいなのをつくるというのは、やっぱ一つの方法じゃないかと、私はそういうふうに考えております。

松隈清之委員長

ほかのイベントホール、どういうのを想定されているかわからんですけども、もちろん電車の利用もあると思うんですよ。ただ、結構車が多いんですよ。ですから、今、スタジアムですら結構大変な渋滞を引き起こしている部分、道路があんまりスムーズではないのでね、駅周辺ちゅうのは。

ですから、誘致するとすれば、あんまり駅周辺というのは駐車場もとれないので、ちょっと離れたところとかでなければ、何か厳しいかなと、それは、東側のどっか広いところ使ってもやるっていうのであれば、そういう機能としては、鳥栖市はどこからでも来やすいし、高速も近い、JRからもバスが出るようであれば行きやすいちゅうところではあるんで、機能としてはあっていいと思うんですけど駅、多分駅、裏、駅裏ちゅうか、裏ちゅうたら失礼ですね、駅東の高架用地とかには、ちょっと駐車場の用地も含めて結構厳しいかなという気がしますけどね。

機能としては、駅の東側にそういうのあってもいいと思いますけどね。

古賀和仁委員

駐車場の部分については、立体駐車場をつくれれば十分かなりの部分賄えるが、今、平面の駐車場ばかりですから、立駐にすれば当然、JRもつくってらっしゃいますけど、あれもほとんど満タンですけど、立駐をどげんかしてつくるっていう形にすれば、当然、対応はできるんじゃないかと私は思います。

松隈清之委員長

もちろん、立駐で、どういうイベントホールのイメージかわからんですけど、200人ぐらいであれば立駐とかでもいいかもしれんですね。

ただ、もっとでかいやつだと結構、立駐にしても大変だし、毎日やってれば毎日やってたで車も大変だけど、毎日なければ毎日ないで、余り使わないもんが残るっていうのも、駅のすぐ近くに利用頻度が低いものが残るというのもどうかっていう気がしますんで、そこはちょっとね、いろんな御意見あっていいと思いますよ。

いずれにしても、スタジアムの駐車場だけでも現状ではやっぱ足りてないし、そこは駐車場っていうのは、考え方としてはあっていいと思いますけどね。

何か、ありますか。

[発言する者なし]

いいですか。

ちょっとね、道路に関してはまだわからない部分もありますんで、次回、執行部のほうで、先ほど小石委員からもありましたが、駅周辺の道路の考え方、あくまで考え方ですけどね。

あと、今の都市計画道路、あるいは、その代替道路、あと駅前広場、高架用地の使い方に関しては、執行部のほうに、提示できるようなものがあれば提示していただくようにしたいと思います。

それではこれで、橋上駅終わったというわけではありませんが、次、また資料いただいた上で次に進めるようであれば行きたいと思いますし、もう12月議会が始まりますので、今週中というのはみんな忙しいので、また、次回の開催については時間を見ながら皆様方と御相談をさせていただきたいと思いますので、また御案内をさせていただきたいと思います。

西依義規委員

きょうの自由討議の、結局、いち委員さんたちがどういう考えなのかが、僕はちょっと、いまだにこう、わからなかったんですが、そういったものってこう、今の発言からまとめられたりしますか。

各委員がこういう、こういう姿勢だと。（「姿勢」と呼ぶ者あり）姿勢ていうか、こういう

考え方をお持ちだっているのがですよ、今、2時間議論したんですけど、例えば、久保山委員はこういうところを許されているとか、だけど、ここは大まか賛成みたいな、何か、何かこう、各委員、きょうは中村委員がいらっしやらないんで、ちょっとそこは難しいかもしれないんですけど、そういったので、いろんな考えがあつていいと思うんですよ。

けど、いろんな考えを、まずあなたがどの考えだっているのがわかんないことには、討議のこう、どうなのかな。

松隈清之委員長

いいですかね、誰がどうということではなくて、どういう議論があつたかっているのは、箇条書き程度の議事録をまとめましょうかね。

誰がどう言った、今回特に、橋上駅にしたらっていう議論をしているんで、もちろん、その中では橋上駅がいいっていう考えも示されましたけど、あくまで、今回橋上駅であつたら（「きょうの自由討議をまとめた、箇条書きでいいですから」と呼ぶ者あり）どういう意見が出たかっているのは箇条書きにしたいと、事務局にお願いをしておきます。

それでは、あと何かございますか。

〔発言する者なし〕

いいですか。



松隈清之委員長

じゃあ、午後からはまた別のやつが入っておりますんで、本日の第5回、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2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

