

建設経済常任委員会記録

平成 26 年 4 月 22 日 (火)

場所：鳥栖市議会 第 3 委員会室

平成 26 年 4 月 22 日 日程及び付議事件

日 次	月 日	摘 要
第 1 日	4 月 22 日 (火)	審査日程の決定 職員の人事異動について 専決処分事項の報告について (建設課) 〔説明、質疑〕 国道 3 号拡幅の早期完成に向けて (所管事務調査) 〔協議〕

1 出席委員氏名

委員長	藤田 昌隆		
副委員長	江副 康成		
委員	森山 林	齊藤 正治	内川 隆則
	中川原豊志	西依 義規	樋口伸一郎

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

環境経済部長兼上下水道局長	立石 利治
環境対策課長	榎原 聖二
農業委員会事務局長兼農林課長	井田 勝
農業委員会事務局次長兼農林課長補佐兼農業振興係長	森山 信二
農林課参事兼課長補佐兼農村整備係長	成富 光祐
〃農政係長兼商工課企業立地係長待遇	林 康司
商工振興課長	佐藤 道夫
上下水道局管理課長	岩橋 浩一
上下水道局次長兼事業課長	辻 易孝
〃課長補佐水道事業係長	日吉 和裕
〃下水道事業係長	能富 繁和
建設部長	詫間 聡
建設課長	内田 又二
〃管理係長	牛嶋 英彦
都市整備課長	野田 浩
〃課長補佐兼都市計画係長	実本 和彦
〃課長補佐兼新幹線対策係長	佐藤 晃一

国 道 ・ 交 通 対 策 課 長 小柳 誠
〃 課 長 補 佐 兼 道 路 ・ 交 通 政 策 係 長 豊 増 秀 文
〃 道 路 ・ 交 通 政 策 係 主 査 杉 本 修 吉

4 議会事務局職員氏名

議事係主査 横尾 光晴

5 日程

審査日程の決定

職員的人事異動について

専決処分事項の報告について（建設課）

〔説明、質疑〕

国道3号拡幅の早期完成に向けて（所管事務調査）

〔協議〕

6 傍聴者

な し

7 その他

な し

暫時休憩します。

午前 10 時 1 分休憩



午前 10 時 2 分開議

藤田昌隆委員長

はいどうぞ。

立石利治環境経済部長兼上下水道局長

4月1日の人事異動がございまして、それに伴います環境経済部、上下水道局の異動がございましたので、各人より御挨拶を申し上げたいと思いますので、よろしく願いをいたします。

最初に、辻次長から御挨拶を行いますので、よろしく申し上げます。

辻 易孝上下水道局次長兼事業課長

おはようございます。上下水道関係の異動者並びに昇格者の自己紹介をさせていただきます。

この度の異動によりまして、上下水道局次長兼事業課長を拝命しました辻と申します。よろしく願いいたします。

日吉和裕上下水道局事業課長補佐兼水道事業係長

上下水道局事業課長補佐兼水道事業係長を拝命いただきました日吉でございます。どうぞよろしく願いいたします。

能富繁和上下水道局事業課下水道事業係長

上下水道局事業課下水道事業係長を拝命いたしました能富繁和です。よろしく願いします。

辻 易孝上下水道局次長兼事業課長

以上で、上下水道局関係の自己紹介を終わらせていただきます。

井田 勝農業委員会事務局長兼農林課長

おはようございます。

農林課でございます。

この度、4月1日の人事異動に伴い、自己紹介をさせていただきます。

農林課と農業委員会事務局長を拝命いたしました井田でございます。誠心誠意努めさせていただきますので、今後ともよろしくお願ひします。

成富光祐農林課参事兼課長補佐兼農村整備係長

おはようございます。

農林課参事兼課長補佐兼農村整備係長を拝命いたしました成富と申します。よろしくお願ひします。

森山信二農業委員会事務局次長兼農林課長補佐兼農業振興係長

おはようございます。

農業委員会事務局次長兼農林課課長補佐兼農業振興係長を拝命いたしました森山です。よろしくお願ひいたします。

林 康司農林課農政係長兼商工課企業立地係長待遇

おはようございます。

農林課農政係長を拝命いたしました林と申します。よろしくお願ひいたします。

立石利治環境経済部長兼上下水道局長

以上で、環境経済部、上下水道局の4月1日の人事異動に伴う御挨拶を終わりたいと思います。

詫間 聡建設部長

それでは建設部の4月1日の人事異動に伴います職員の紹介をさせていただきます。

建設部の中、こちらおりますとおり、5名の異動がございました。

では、私のほうからまず、4月1日付で建設部長を拝命いたしました詫間でございます。私事になりますけど、6年9カ月ぶり建設部に戻ってまいったところでございます。建設部の中で、問題点山積しておると認識をしておるところでございますので、誠心誠意頑張っていきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

内田又二建設課長

今回の4月1日の人事異動で建設課長を拝命しました内田でございます。よろしくお願ひいたします。

建設課は道路から市営住宅と、大変守備の広い範囲でございますが、皆様方の生活に密着した課題も多ございます。今後ともよろしくお願ひいたします。

実本和彦都市整備課長補佐兼都市計画係長

おはようございます。

都市整備課長補佐兼都市計画係長になりました実本と申します。どうぞよろしくお願ひします。

佐藤晃一都市整備課長補佐兼新幹線対策係長

おはようございます。

都市整備課課長補佐兼新幹線対策係長を拝命しました佐藤です。よろしくお願いします。

豊増秀文国道・交通対策課長補佐兼道路・交通政策係長

おはようございます。

4月の異動に伴いまして、国道・交通対策課課長補佐兼道路・交通政策係長を拝命いたしました豊増秀文と申します。よろしくお願いいたします。

詫間 聡建設部長

以上、5名、建設部のほうに4月1日に人事異動でまいりました。今後ともよろしく願いいたします。

藤田昌隆委員長

以上での人事異動の御挨拶を終わります。

続きまして、建設課の報告事項がありますので、準備のため、暫時休憩します。

午前10時7分休憩

oo

午前10時8分開議

藤田昌隆委員長

それでは再開します。

oo

建設課

専決処分事項の報告について

藤田昌隆委員長

これより専決処分事項の報告について議題とします。

執行部の説明を求めます。

国道3号拡幅の早期完成に向けて

藤田昌隆委員長

これより国道3号拡幅の早期完成に向けてを議題といたします。

説明のほうよろしくをお願いします。

小柳 誠 国道・交通対策課長

国道3号拡幅の早期完成に向けてってということで、担当課から説明をさせていただきます。よろしくお願いいいたします。

配付している資料につきまして、説明させていただきます。

大きく3つに分けて、鳥栖拡幅事業について、2点目が鳥栖久留米道路について、3点目がその他、要望状況についてってということ、以上3点について御説明させていただきます。

まず最初に鳥栖拡幅事業について説明させていただきます。

資料1の1をお願いします。

こちらは鳥栖拡幅事業、事業主体は佐賀国道事務所でございます。鳥栖拡幅事業は、姫方から酒井西町間の延長2.4キロを現況の2車線から4車線への拡幅事業でございます。

事業経緯といたしましては、平成19年度に都市計画の決定、平成20年度に事業着手をしております。

目的は、資料1の1の一番最後のページになりますけど、1. 交通渋滞の緩和、2. 交通環境の改善、3. 物流産業活動の支援、4. 安全で快適な歩行者空間の確保を目的として整備を行っているところです。

次に、資料1の2をお願いします。

計画の詳細につきましては、3年前に、平成23年12月21日に、地元説明会に配付した資料をもとに説明をさせていただきます。

資料1、こちらの資料1の2の分で2分割に、1ページに2分割に分割しております。その分割してるページごとの右下のほうに、ページ数のところのページで説明をさせていただきます。

まず、2ページ目でございます。

道路ができるまでということで、当時のところで、①で都市計画の決定を平成19年3月23日に決定しております。

事業概略の説明としまして、平成22年9月2日に説明を実施、③測量地質調査のほうを平

成 20 年の 10 月から平成 21 年 3 月まで実施しております。それを受け、④設計を平成 21 年から平成 22 年まで実施し、⑤のところで平成 23 年 12 月 21 日に地元設計を行っているところです。現在は⑥に用地測量、物件調査のほうを平成 24 年度から平成 25 年度、現在、平成 26 年度につきましては、⑦の用地協議の箇所にてはまっています。

次に、3 ページをお願いします。

こちらの位置図につきましては、割愛をさせていただきます。

4 ページ目につきましては、国道 3 号拡幅の現状と課題といたしまして、当時平成 23 年度の説明でございますが、国道 3 号では北九州市から福岡市、熊本市を経由し、鹿児島までの延長を 470 メーターのところでございます。

鳥栖拡幅の区間は交通量が多く、約 2 万 5,000 台、平成 22 年度で交通量があります。通過交通を主体とした大型車の台数が多い路線で、大型車の台数は九州管内で 3 位となっている状況ということで説明をしております。

5 ページをお願いいたします。

こちらにつきましては、国道 3 号の現状の課題ということですが、本区間は昼夜を問わず慢性的に渋滞している区間でございます。その原因といたしましては、2 車線道路に対し、実際の交通量が 2 車線で耐え得る交通容量を大幅にオーバーしていること。二つ目は、曾根崎交差点の右折専用レーンの長さが大きく不足していることが挙げられます。こうした現状と課題がありますので、本事業の鳥栖拡幅事業に着手をしているところでございます。

次に、6 ページをお願いいたします。

こちらは設計の概要、設計条件について説明をいたします。

道路の種別につきましては、第 3 種第 1 級です。第 3 種というのは高速国道以外の地方道の道路のことです。第 1 級というのは、計画交通量が多い 2 万台以上の箇所のことでありまして、本工区の設計交通量が約 4 万台でありますので、第 1 級に当たるということでございます。

設計速度につきましては、第 3 種第 1 級の道路の道路構造令により、80 キロと定められています。しかし、実際に走れる速度規制につきましては、公安委員会が決定いたしますので、80 キロで走れるということではございません。

幅員については標準部で 25.25 メーターを計画しております。幅員の考え方につきましては、歩道幅につきましては、車いす 2 台と、自転車が安全ですれ違える幅 3 メーターに加え、標識や信号、照明などの施設帯の幅を 50 センチを加えた 3.5 メーターで計画しております。車道幅につきましては、セミトレーラーが通行できる 3.5 メーターとしております。歩道と車道間の上に 1.25 メーターの路肩を設置しております。また、交通安全のため

め、上り下りの境に 1.75 メーターの中央分離帯の縁石、ブロックを設置し、交差点以外での右折による出入りを制限しております。それらの合計で一般部で 25.25 メーターの道路幅員でございます。

次に 7 ページをお願いいたします。

設計の概要、平面交差について説明をいたします。

起点の姫方交差点から基里小学校交差点までは、東側に用地を取得し、東側に拡幅をいたします。基里小学校交差点から徐々に西側へ移行して、両方を買収するところがあり、運動公園を過ぎたところで、今度は完全に西側へ拡幅する計画としております。

どうやって東側、西側を決めたかと申しますと、補償物件数や規模、線形や構造などを総合的に判断して、東にふるか西にふるかを決定しております。

次に 8 ページをお願いいたします。

設計の概要、交差点の設計について御説明をいたします。

本工区は安全対策として原則全線に中央分離帯を設置します。しかし、全線に中央分離帯を設けると沿線のアクセスのサービス水準が著しく低下しますので、安全性と利便性を相互に検証しながら、次のとおり取りまとめております。

まず、交通需要が多い渋滞ポイントの交差点部をあけることとしました。これにより姫方町交差点と曾根崎交差点の中央分離帯をあけて交差点を設置することとしております。

次に、現況で信号交差点のところをあけることとしております。これにより原町交差点、原町南交差点、商工団地北入り口交差点を設置することといたしております。

次に、公共施設がある交差点について中央分離帯をあけることとしております。これにより、老人福祉センターがあり、バス路線であるうぐめだ橋交差点、小学校や県営住宅のある基里小学校前交差点、ここの公民館や体育館、グラウンドがある基里公民館前交差点の 3 カ所の交差点を追加することとしております。いずれも現在交差点名がないので仮称でございます。安全性と利便性の双方を相互に決定していくところでございます。

こちらのほうは平成 23 年度の地元説明ではこのように説明しておりますが、現在につきまして、1 点変更になっているところがございます。先ほど説明しました基里小学校前交差点につきましては、地元や P T A からの要望書が提出され、交差点を設置しないで、歩道橋を設置する要望が国のほうに要望書が出されております。それを受けて国のほうでは基里小学校前交差点につきましては、交差点を設けず、横断歩道橋を設置する方向で進めているところでございます。

次に 9 ページをお願いいたします。

9 ページにつきましては、主な効果ということで 4 点挙げているところでございます。こちらにつ

いては先ほどパンフレットで説明をいたしましたので割愛させていただきます。

10 ページをお願いいたします。

整備効果、渋滞の緩和ということで、渋滞の緩和につきましては、4車線整備により交通量に耐え得る交通容量がふえますので、交通の流れがスムーズになります。混雑度という指標で申しますと、現在1.71というのが0.97になります。混雑度は1を超えると渋滞していると道路といえます。また、各交差点に適正な長さの右折レーンが整備されますので、姫方町交差点、曾根崎町交差点の渋滞が緩和されます。それにより姫方町交差点から商工団地北入り口交差点まで、現在7分かかっておりますが、約5分で行けるようになり、2分短縮の計画となっているところです。

次に、11 ページをお願いいたします。

整備の効果、安全の歩行空間についてございます。現在1.5メートルしかない歩道が3.5メートルに広がり、路肩も広くなることから、安心して歩道を歩けるようになります。歩行者と自転車、車いす等が安全にすれ違いができるようになります。

12 ページをお願いいたします。

整備効果、交通事故の減少についてでございます。交通事故の減少につきましては、中央分離帯の設置や交差点の集約、改良により交通事故が減少します。中央分離帯があるとないとは事故率が約5.8倍違います。また、本工区の10個の種類といたしましては、追突事故も多いこともわかっております。これは恐らく渋滞によるイライラのため起こってしまう事故だと考えられますので、渋滞が緩和されることにより、追突事故も減少すると思われま

13 ページをお願いいたします。

整備効果（景観の向上）についてです。景観の向上ですが、道路が広がることにより、視野が広がり解放感があるので、景観がよくなったと感じます。また、ガードレールや照明柱、標識柱など、色を統一させることにより景観がよくなります。整備イメージとして、基山拡幅の写真を張りつけておりますが、歩道の中央分離帯の植栽は本工区鳥栖拡幅については設けません。

次に、14 ページをお願いいたします。

整備の順序について説明いたします。先ほども申しましたが、本工区の最大の課題は、曾根崎交差点の右折レーンの長さ不足による交通渋滞です。限られた予算の中で最大限効果を得るため、まず曾根崎交差点の右折レーンの延伸を行います。

15 ページをお願いします。

詳しく御説明しますと、現在、右折の交通量に対し、右折レーンが不足していますので、右折レーン待ちの車両が右折レーンからあふれて、直進車両の通行を阻害し大きな渋滞を引

き起こします。これに対応するため、福岡方面から鳥栖駅方面へ右折する右折レーンを 30 メーターから 80 メーターに延伸し、久留米方面から小郡方面へ右折する右折レーンを 30 メーターから 65 メーターに延伸し、スムーズに通行できるようにするものです。用地幅は、4 車線を買収しますが、車道の整備についてここだけ 4 車にしますと、逆に渋滞を引き起こしてしまいますので、工事は片側の 1 車線のまま整備をします。歩道の位置は将来の位置を想定し設置をします。

次に、16 ページをお願いいたします。

曾根崎交差点の右折レーンの延伸の次は、第 2 ステップとして、起点の姫方交差点から、順次 4 車線整備を行ってまいります。

17 ページをお願いします。

引き続き第 3 ステップとして、曾根崎交差点前後を含む区間を、600 メーターを 4 車化を行います。

18 ページをお願いいたします。

最後に、基里公民館からの先からの終点までの 4 車化、約 700 メーターを整備をいたします。

19 ページをお願いします。

こちらのほうは、当時、平成 23 年度説明した今後のスケジュールとしまして、平成 24 年度に、先ほど説明しました曾根崎交差点区間の平成 24 年度に用地測量、用地調査を行うということで、当時の説明を行っているところです。

20 ページにつきましては、幅杭の設置の当時の説明なので割愛をさせていただきます。

以上、資料 1 の 2 の説明を終わります。

次に、資料 1 の 3 について説明をいたします。

こちらは、鳥栖市国道・交通対策課で製作した資料でございます。こちらの方で、鳥栖拡幅の全体事業費は 77 億円を予定しております。うち用地費及び補償費が約 7 割を占めております。平成 24 年度までの予算は 3 億 9,000 万円ついております。平成 25 年度は 3 億円、今年度 26 年度は 3 億 5,000 万円と通知がっております。

事業進捗につきましては、平成 25 年度末時点で約 8%、用地進捗は約 7%でございます。こちらの完成時期につきましては、着手後、おおむね 10 年程度を目指すものの、完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で、確定予定と聞いております。

現在の状況及び今後の予定について、下の資料 1 の 3 の航空写真について説明します。

平面図に交差点箇所を 7 カ所記載しております。交差点名を黒で記載している箇所については既存の交差点、赤の交差点名を記載している箇所については、仮称ということで、2 カ

所、仮のうぐめだ橋交差点、仮の基里公民館前交差点ということで、計画されている交差点を記載しております。

現在、曾根崎交差点を中心に、博多ラーメンから南は基里小学校まで、真ん中のところになりますけど、約 600 メーターについて、平成 24 年度用地測量及び用地調査を実施し、平成 25 年度から用地買収の交渉を行っております。交渉が調ったところは用地契約を行っており、昨年度は数件用地契約が調ったと聞いております。

今年度も引き続き曾根崎交差点を優先として、約 600 メーター区間を中心的に用地買収を行うと聞いております。その他の区間につきましては、この図面でいきますと左側になりますけど、佐川急便から博多ラーメンまでの約 800 メーター及び基里小学校から商工団地北入口交差点までの約 700 メーターは、平成 25 年度、昨年度に用地測量及び用地調査を実施しております。平成 26 年度は、曾根崎交差点の優先区間の用地交渉状況を見ながら、前後区間の用地交渉に取り組む予定と聞いているところでございます。

以上が鳥栖拡幅事業の説明でございます。

藤田昌隆委員長

今、説明がございましたが、何が御質問があれば、お伺いいたします。

中川原豊志委員

説明ありがとうございます。

主なところは理解させていただいたんですが、そこで、資料でいきますと、16 ページ、15、16、17、18 のステップっていうふうな形で書かれている整備順序というのがございますが、おおむねわかる範囲で結構でございます、このあたりを、いつぐらいからいつぐらいまで施工ができるのかという、大まかなところがわかればその辺を教えてほしいなと思うんですが。

小柳 誠国道・交通対策課長

先ほど、質問についてお答えします。

施工の時期でございますが、今のところ、施工の時期については明確に国のほうでもわかっていない状況でございます。というのが予算の状況でございます。今年度 3 億 5,000 万円ということでございますので、全体 77 億円すると、まだ、予算の当該年度の配分によって、その事業進捗及びそして用地の地権者との交渉もありますので、今の段階では施工時期について明確にはっきりとはわかりません。

以上です。

樋口伸一郎委員

資料の 1 の 3 の予算額についてちょっとお尋ねなんですけど、3 億 9,000 万円、3 億円、3 億 5,000 万円と年度ごとにきておりますが、進捗率と比べると 7%、8%という表記がさ

れてありますけども、10年をめぐるといふことで、今後進めていったとして、施工工程はまあちょっと明確ではないという御答弁でしたけども、この率ですつとを計算を概算していくと、とんでもない年数がかかるかなというふうには認識したんですけど、今後の計画として、例えばこの3億円から4億円のお金で用地等を進めていくのであれば、全然間に合わないかなと思うんですけども、いかがでしょうか。

小柳 誠国道・交通対策課長

予算の状況と、それと、その事業の進捗でございますが、おっしゃるとおり、来年度も3億5,000万円ということで計算すると、やはり77億円で3.5を割ると、やはり十数年かかる計画になっているところです。

鳥栖市といたしましては、そういった事業が、今の予算配分では長くなるかと思っておりますので、要望活動等を行って、何とか事業進捗が進むようにしていきたいと思っております。

樋口伸一郎委員

そしたら、先ほど、また予算の執行計画というか、御説明ありましたけど、最初、曾根崎交差点付近から平成26年度の予算を主に用地買収に充てる御予定だという御説明だったんですけど、今後、ここに関連する3号線に関連する、拡幅に関連する用地の持ち主の方が、いろいろ先に売りたいとか多々出てくると思うんですけども、計画してるところにこだわり過ぎると、そこに時間がかかってしまったりしてしまうのかなあというふうに私自身は考えておりますけど、そういった、第2ステップ、最後ら辺のところを先に買っていけば、全然リンクしないかと思うんですけど、第2ステップ等の次につながるようなところに予算を、時間がかかるようであれば、先に回していったりという計画はあるのでしょうか。

小柳 誠国道・交通対策課長

今年度3億5,000万円予算が配分されておりますので、国のほうとしましては、先ほど申しました約600メートル、曾根崎区間を優先的にしていく中で、交渉を優先的にしていった中で、やはり用地交渉というのは相手がおっしゃる中で、用地の交渉が調わないようだったら、その分については、優先区間をこだわらず、北側と南側のほうに、用地の交渉を展開していきたいと聞いているところでございます。

樋口伸一郎委員

そしたら今後、そういった第1番目に行う用地買収以外のところの情報収集等については、そういった売りたい方とかの情報収集については、今後どのようにお考えでしょうか、お願いします。

小柳 誠国道・交通対策課長

その他の用地の情報収集については、問い合わせがあったところにつきましては、国のほうに伝えるようにしているところでございます。そして、その地元の地権者の声を、国のほうの事業主体のほうに、佐賀国道事務所に伝えるようにしております。市のほうに問い合わせがあった場合も、国のほうに伝えるようにして、情報収集を行っていきたいと思っております。

樋口伸一郎委員

ありがとうございました。

西依義規委員

この資料の8ページの交差点も含めて、まず地元説明会に、多分立ち会われたんでしょうから、このときなんか出た市民の声みたいなのを教えていただくとありがたいと思います。

そしてその交差点の、先ほど歩道橋の要望が上がったとかいうお話があったんですけど、例えば小さい路地がありますよね、交差点以外の。この路地どう、出れるのか行きどまりになるのか。

あとは、その関連して、そこに鳥栖市としてやること、市道をこうするとか、この路地をふさいで曲げて、こっちに一本化するとか、何かそういう鳥栖市がやるべきことは並列して今やられてるのか、その辺をお話しをお願いします。

小柳 誠 国道・交通対策課長

当時の説明会に出た意見でございますが、具体的にその当時については、議事録を読む限りでしかちょっとわかりませんが、やはりその交差点につきましては、中央分離帯、今が現道のほうが中央分離帯がありませんので、やはり不自由になるので、なんらか中央分離帯をできるだけあけてくれっていう声はあったと聞いているところでございます。

次、2点目の路地についてでございますが、今のところ、交差点、国道に中央分離帯ができることによって、路地のところも中央分離帯で区切られますので、それについては、市のほうで現段階につきましては、それに伴って市道の拡幅や迂回路の確保等っていうのは、現在のところはまだ検討はしておりません。

西依義規委員

結構細い道ありますよね。細い道がもう左折だけでき……、右折は絶対できんめえ、左折をできるようにするのか、そこふさぐのかでも、その安全性とかで、やはり検討、住民の人が使いやすい道にするのか安全な道にするのかはしっかり検討をされたほうがいいのかなと思いますし、鳥栖市のやることっていうのをもう少し整理をされたらいかがかと思うんですけど。

これは国、もちろん国の事業なんで、国なんですけど、鳥栖市として、もう下手したら、

議会、財界、もう全部タッグになって、鳥栖市として何ができるかっていうものは、その要望のやり方でもいいし、佐賀国道事務所に対するやり方とか、その辺は何か、この期成会というのが旗を振るのか、それとも鳥栖市としても独自に、例えば基山町と一緒に佐賀県の自治体として2つで動くのか、何かそういったのは、何か、課として考えるものなのか、いやこれ違うとこで考えるのか、その辺は、鳥栖市としてやるべきことってというのは整理をされているのかどうか、ちょっと聞きたいんですが。

藤田昌隆委員長

答弁できますか。

小柳 誠国道・交通対策課長

3号拡幅に伴い、鳥栖市としてのやり方っていうところは、今、要望の活動中で、やはり事業進捗を図っていくために、事業の早期完成というところで、要望活動を、鳥栖市として行っているところでございます。

その他、先ほど言われました、ほかの市との連携っていうのは、今この拡幅事業について行っておりません。

西依義規委員

そうですね、佐賀国道事務所っていうか、その整備局側の考えも多分わかっていらっしゃると思うんで、どうやったら向こうが、その3億5,000万円が5億円になったり10億円になるかっていうのは、考えることは無駄ではないと思うんで、その辺は、市全体というか、役所だけじゃなくて、いろんなところも働きかけるべきだと思うんですけど。

ほかの自治体で、じゃあこうやったら、極論言うところやったらこう何年も早くなったとか、そんな現状とかはわかります、この国道は本当20年かかったとか、この国道は5年で終わったと、そういったのは何か調査されたことありますか。

小柳 誠国道・交通対策課長

事業の進捗を図るためっていうことでいきますと、やはりその必要性を自治体はまた国、県のほうに、必要性っていうのを訴えかけていく、要望っていうのが一番大事かと思います。

あと、ほかの自治体でどういった形で早く進めてるかっていうことでいきますと、今年度、西九州道で松浦市のほうで、用地、事業を進めている箇所がありますので、松浦市のほうにお伺いしたときに、情報によりますと、やはり用地の交渉ですね。その分を市として用地の交渉について積極的にかかわって、そうして国が用地交渉に来たときは、市のほうである程度まとめてってところの事例が、ちょっとお伺いされたところがありました。

以上です。

西依義規委員

わかりました。

藤田昌隆委員長

ほかにございますでしょうか。

齊藤正治委員

先ほどの西依議員の鳥栖市がやることなんですけども、これちょっと確認ですけども、例えば、資料の1から3、1の3ですね。これの中で、例えば、商工団地までの曾根崎交差点から、基里公民館でもいいんですけども、この日の丸運輸が、例えば熊本に行くということになったときに、これ、左側に行って、基里公民館の中でUターンするか、曾根崎交差点で右折して、例えば姫方のところから、また左折するかという、そういう方式しかないんですかね。例えばの話ですけども。

小柳 誠国道・交通対策課長

先ほどの御質問についてでございますが、今、交差点、中央分離帯がついて、その中央分離帯があくところが、今説明し、基里公民館、商工団地入り口交差点になりますので、先ほどおっしゃたとおり、熊本方面に出ようとしたら、1回、迂回路、裏から利用させていただいて、交差点から出ていただくことになります。

齊藤正治委員

恐らくそうだろうと思うんですね。ということは、例えば、基里公民館前の交差点も入ったら袋小路。曾根崎の交差点は流団のほうに逃げてる。うぐめだっというところも非常に、原町も、交差点も、あとはもう姫方だけなんですよね。

道路として、例えばトレーラーとか、大型車が入るにしても、あとところはほとんど狭いところばかりですから。だからこれやっぱりどこかにね、市道、それは市ですか県ですかのかわかりませんが、要するにこのUターンできる、迂回できるような道路をつくらないと、恐らくこのままでいったら、沿道の人たちは、反対する人たちがかなり出てくるのではなかろうかと。今、どういう地元の御意見を聞かれてるかわからないけども、そこが、国と県と市がどうやって役割分担をしていくかっていうところだと思うんですね。事業をスムーズに進捗させるためにはですね。

だからそれをもう既に検討を始めていかないと、事業年度から恐らく平成20年にこれ事業化されてると思うんですけども、10年後ということは、平成30年には完成の予定だろうと思うんですね、恐らく。あとは予算のつき具合があるんでしょうけども。

だからそれに向かって、やっぱり市も、やっぱりそれはこういうふうに対応していきまよっていうことを、この地元の人たちに説明をしていかないと、そういった反対が、今でも、どういう地元の意見聞かれたかわからんけども、そういう声がチカチカ入っておりますので、

そこら辺たいもよろしく御検討をお願いをしたいと思っております。

藤田昌隆委員長

よろしいですか、今、要望という意見ありましたけど。

じゃあ一応要望ということで、強くお願いしておきます。

返答がないようですので、(発言する者あり) 返答なしなら、返答できませんとお答えください。

小柳 誠国道・交通対策課長

市の内部で話をして……。

詫間 聡建設部長

今回の鳥栖拡幅事業の意見等をちょうだいいたしましたわけでございますけれども、先ほど西依委員、齊藤委員からもありましたとおり、市がやるべきこと、例えば、先ほど言われましたとおり生活道路から本線に入っていき、左折でしか入れないところ、したがって、中央分離帯で分離されて、右折等ができない箇所、齊藤議長が言われるのも運輸会社の関係で、当然熊本方面に行けば右側に入ってくると。

こういった中で、国としての3号事業ということであっておりますけれども、本市としても、市道の管理関係、道路事業関係担当部署もでございます。そういった意味を踏まえながら、早期完成ということで踏まえれば、当然、地権者の方の御協力、現在用地取得の関係に入っているわけでございますけれども、早期完成に向けて、市民の意見等も聞きながら、早期完成につきまして、市内いろんな担当部署とも協議をしながら、あと国、県含めたところで対応していきたいと思っておりますのでございます。よろしく願いいたします。

藤田昌隆委員長

よろしいですか、今の返答で。

齊藤正治委員

よかですよ。

藤田昌隆委員長

じゃあ次に移ります。

小柳 誠国道・交通対策課長

次に、鳥栖久留米道路について説明をいたします。

資料2の1をお願いいたします。パンフレットをお願いいたします。

こちらの事業主体は福岡国道事務所でございます。

鳥栖久留米道路は、鳥栖市高田町から久留米市合川5丁目間の約4.5キロ、幅員約22メートルのバイパス事業でございます。

事業経緯といたしましては、平成 19 年 3 月に都市計画決定を行い、平成 19 年度に事業着手をしております。延長の内訳は、鳥栖市が約 1 キロ、福岡県側は小郡市が約 0.4 キロ、久留米市側が約 3.1 キロとなっております。

整備効果につきましては、パンフレットに示しております。一つが交通渋滞の緩和、二つ目が交通環境の改善、三つ目が地域振興などを目的に事業を進めているところでございます。

次に資料 2 の 2 をお願いいたします。

こちらの資料も鳥栖市の国道・交通対策課で作成した資料でございます。鳥栖久留米道路の全体事業費は、約 304 億円を予定しております。

予算につきましては、国が通知する事業計画書によりますと、鳥栖市側につきましては、佐賀県側につきましては、平成 24 年度までに 2 億 4,800 万円、平成 22 年、25 年度当初は 2,000 万円、今年度当初は 3,000 万円予算配分がなっております。福岡県側につきましては、平成 24 年度までに 46 億 5,100 万円。平成 25 年度当初に 15 億円。平成 26 年度に 18 億円。計 79 億 5,100 万円予算配分がされているところです。

事業進捗につきましては、福岡県側、佐賀県側合わせて約 23%、用地進捗につきましては、約 61% の状況でございます。

こちらの事業の完成時期につきましては、鳥栖拡幅と同じく、事業着手からおおむね 10 年程度を目指すものの、完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で確定予定と聞いているところでございます。

現在の状況及び今後の予定について御説明いたします。

現在、鳥栖市側につきましては、交差点側の構造について、交通管理者と協議を実施中であり、今後協議が整い次第、水屋地区、赤川地区への地元説明会を行う予定です。

福岡県側につきましては、平成 25 年度は用地買収、工事進捗で、筑後川の下部工や上部工、ボックス工事や改良工事等を行っております。今年度、平成 26 年度は、引き続き用地買収の推進、筑後川上部工、橋長約 390 メーターの上部工、改良工事等の工事の進捗を図ると聞いております。

先ほど予算額の話をしていただきましたが、福岡県側の予算額が多いのは、要因の一つとして、用地買収が伴わないで済む、新たに橋をかける久留米大橋の建設があります。筑後川をまたぐため、橋台 2 基、橋脚 4 基を建設を現在完了し、昨年度は、その筑後川大橋の上部工工事を発注しております。

橋の長さは先ほど申しました 390 メーターあり、径間数は 5 径間の構造であります。工期は平成 25 年度から平成 28 年度の 4 カ年工期であり、契約金額は約 24 億 6,000 万円と公表されているところでございます。

以上が鳥栖久留米道路の事業の説明で終わります。

藤田昌隆委員長

何かございますでしょうか。

中川原豊志委員

ありがとうございます。

確かに、今、筑後川のこの新しい橋が建設中なのも確認はさせていただいております。

久留米側のほうが工事がどんどん進んでるんですけども、鳥栖のほうについては、まだ計画等だという話ですが、計画だからこそ確認させてもらいたいんですけども、3号線に交差するところがございますが、高田町北交差点よりも北側の100メートルか200メートルかわかりませんが、そのあたりを起点というふうな感じで計画図があると思いますが、これは高田町北交差点、要は中原鳥栖線の交差点と思いますが、そこと一緒にするような話というのは、今後もっていくことはできないものなんですかね。

小柳 誠 国道・交通対策課長

鳥栖久留米道路の現在の3号へのタッチの箇所の設定した根拠でございますが、こちらのほうは都市計画の設定のときでございますが、鳥栖久留米道路の分岐点は、大木川を渡るため、現在の国道3号の高さから約4メートル上げる計画になります。

国道3号高田町北交差点は、既に周辺の民地より約2メートル以上高くなっております。中原鳥栖線のところに当該交差点の鳥栖久留米道路を接合、接続するためには、さらに交差点を上げる必要があり、完成時に交差点が周辺の民地より、先ほどの4メートル、そして民地側と既に2メートルを足すと、約なんですけど、6メートル以上高くなってしまいますので、民地の乗り入れや土地の利用の制限が出るなど、影響が大きいことで、現在の取りつけ位置に決まっているのが一つあります。

かつ、支障の理由としましては、鳥栖久留米道路の途中にライスセンターや西赤川排水機場が設置、既存施設がありますので、それを避ける位置としたときに、現在の位置に決まっているということで、平成19年3月に都市計画決定で決まっているところがございます。

以上です。

中川原豊志委員

ありがとうございます。

諸々の事情はわかるんですけども、佐賀県側、鳥栖側がやむを得んですねとなったのか、一方的に久留米国道事務所関係が、福岡国道がここしかないんですよ、そういう理由でというふうにして来たのか、そこのところはちょっとよくわかりませんが。

通常であれば、やはり中原鳥栖線と交差するほうが、交差点の数も少なくなるし、交通の

流通といいますか、流れもよくなると。交差点を二つ、三つもふえると、そこでまた渋滞するような形になりますんで、なるべく交差点を一つにしたほうがいいのかというふうに思っております。

今の基準のところ、どうしてもそこでないといけないのであれば、逆に中原鳥栖線の県道のほうをそちらのほうに接続するという考えというのはできないものなのか、確認をお願いします。

小柳 誠国道・交通対策課長

先ほどの質問にお答えいたします。

今回、今現在決定している位置につきましては、もちろん国のほうだけで決めてるわけじゃなくて、県、そして交通管理者、そして市にも協議があって、今の現在の位置に決まっているところがございます。

そして先ほど2点目でありました県道中原線の設置につきましては、うち市としては、それについて今、どうしようということではちょっとお答えすることはできません。

以上です。

中川原豊志委員

ありがとうございます。

ただね、思うには、今度新しい鳥栖久留米道路が高田町北交差点のもう一つ北側に交差点としてできて、またすぐ県道中原鳥栖線の交差点がまたすぐそこにあるというのは、結局、交通渋滞をなくそうというふうな取り組みの中に、交差点がすぐ近くにあるというのは、交通渋滞をまた招く要素になりやせんやろかという意味では、交差点を一つに集約したほうがいいんじゃないですか。じゃあそういう考え方はないのか、考えることができないのかっていうだけで結構です。今はできないかもしれないけども、今後そういうふうなことを考えれば、そういうのも必要かなという判断はできないものなのか、確認をお願いします。

小柳 誠国道・交通対策課長

先ほどの新たに交差点ができることによって渋滞が懸念されるっていうことですが、こちらの都市計画を決定するときもなんですけど、交通管理者と、新たに交差点ができることによっての交通の解析、渋滞が起きるかどうか、どのくらい渋滞が右折レーンがどのくらいになるかっていうことも解析した結果、渋滞がそこまで起きないっていうことで、交通管理者も了解をいただいて決定している、今の現在の位置に決定しているっていうことでございます。

以上です。

中川原豊志委員

じゃあ違うところをもう1カ所お願いしますが、この鳥栖久留米道路の中で、鳥栖のほうなんですけど、宝満川を一応渡って3号線に接続するような形になっております。多分宝満川を渡るには、また新しい橋が必要になって、そこにもそれなりの橋梁の高さがあるものとは認識をするんですが、橋を過ぎたあとに3号線まで、例えば、この下には、永吉のほうからずっと酒井東の横を通って、宝満川の横を通った道というのがあるんですよ。そういった地元の方が、すぐここの新しい道路に乗り入れできるような、対策というのは考えてらっしゃるのか確認をしたいと思います。

小柳 誠国道・交通対策課長

先ほどの質問にありました地元の方たちが利用しやすい道路については、今、市道を含めて、鳥栖久留米道路に取りつける形で、今後、協議、地元説明をしようとして計画しているところでございます。

中川原豊志委員

そのところはぜひ、地元の方が乗り入れできるように、多分堤防かなんかで、高架でくぐるんでしょから、乗り入れ口はないよと言われると、何のための道路か、地元の人には本当にメリットがないような道路になってしまうような感じかもしれませんので、きちんとその辺は要望をお願いいたします。

藤田昌隆委員長

ほかに。

西依義規委員

鳥栖市の部分が約1キロということで、その、道路の両脇とか、今、田んぼの中をドンと通すんですけど、都市計画上そこはどういう部位になるんですか。そのままの田んぼとしてするのか、なんかこう道路があって、ここは何メートルは都市計画を引き直すとか、そんなものもあるんですか、ただ道が通るだけですか、田んぼの上に。

小柳 誠国道・交通対策課長

都市計画の決定の線っていうのはもう、平面図に線形を落とすだけになると思います。実際鳥栖久留米道路の計画は、ここの田んぼから約なんですけど、7メートルぐらいの高さのところを、計画、高低差のところ、橋梁や盛り土で通す計画にしているところです。

西依義規委員

それは田んぼとかには余り影響もなく、もうドンと、ここが日陰になったりとか、新幹線じゃないですけど両方が死に地になったりはしないんですか。

小柳 誠国道・交通対策課長

田んぼのところについては、やはり盛り土にしますと、やはり先ほど高低差が7メートル

ありますので、やはり法面、のりが出てきますので、やはり影響ってというのは出てくるかと思えます。

橋梁につきましては、そのまま高の、7メートルの高で下に落ちるだけなんですけど、盛り土箇所等については、やはり道路の幅員よりも少し広がった形で、面積はとるかと思えます。

その日陰の影響ってというのはちょっと、今、資料等は全然持ち合わせてないんですけど、そういったところも出てくるかとは思いますが、はい。

西依義規委員

単純な話、用意スタートで、304億円と77億円をスタートして、進捗が違うというところについては、どのように分析をされてますか。鳥栖拡幅と比べてですね。

小柳 誠 国道・交通対策課長

今回その鳥栖拡幅と鳥栖久留米道路を比較してでございますが、鳥栖拡幅は現道の拡幅ということと、あと鳥栖久留米道路は新たにバイパス、新たに道路をつくるということで、ちょっと条件が違うのがあります。

鳥栖拡幅はどうしても、もう今の現時点で家がはりついている状況なので、そういった地権者交渉、先ほど用地費、その77億円のうち、ほぼ用地費でっていうことが踏まえますんで、交渉がやはり一番時間がかかるし、お金もかかるんじゃないかなっていうところで、その事業進捗がとまっていないのかなと思ってるところと、鳥栖久留米道路につきましては、こちらのほうは新たにつくるところ、箇所なので、鳥栖拡幅と比べると、条件的に田んぼとか、家がはりついているところを避けた形——通るとこもあるんですけど——そういったその施工の条件も違いますので、一概にその事業進捗がこちらのほうが高いからこちらのほうが何で低いのかっていうのはちょっと比較はできないところと思っております。

以上です。

西依義規委員

いや、7メートルも盛り土をして上を通る道路なんで、僕としては、この道路が通ることによって、鳥栖市の土地の活用とかが広がったり、選択肢が広がるのかなと思ったんですけど、これだったら多分、何にもならないんで、ぜひ、はい、進めてください。

藤田昌隆委員長

以上で……。

中川原豊志委員

すいません。

関連といえば関連なんですけども、要はこの鳥栖久留米道路と3号線拡幅の進捗状況にら

みながら、鳥栖市として、どういうふうな取り組みをしたらいいのかなってというのが一つですね。

それから、例えば、先ほどちょっと言いましたけども、重田、何線でしたかね、重田から酒井西を通過して高田まで行く道路、何って言うんですかね、市道は、(発言する者あり) はいはいはい。

その道路を、結構、通行量も多いかと思うんですが、渋滞してるんで、抜け道として。その道路を今後拡幅するような計画とか、それがひいては鳥栖久留米道路と接続することによって、バイパス化になったり、また、北側に行くとその重田のそこから流通業務団地に入っていくって、永吉のこの3号線に抜けれるような形を、市として考えるようなことができれば、それはそれでまた3号線の渋滞緩和にもつながるのかなというふうに、私自身は思うんですが。

市としては、そういうふうな考え方というのは全く持たれるようなことはないのかなと思うんですが、いかがなものでございましょうか。

藤田昌隆委員長

提案ですよ。

中川原豊志委員

はい。

小柳 誠国道・交通対策課長

まず1点目の鳥栖市としての鳥栖拡幅、鳥栖久留米道路について事業進捗図るためということなんですけど、やはり鳥栖市といたしましては、二つの事業が、鳥栖久留米道路が今先行している事業進捗もありますので、つなぐことによって、鳥栖拡幅のところまで、2車、まだ完成しないかと思っておりますので、2車なので渋滞が考えられますので、やはり鳥栖市としましては、こちらの事業について事業進捗が進むように、関係各所に要望活動を、地元の声を伝えていくのが、やはり鳥栖市としてのやることだと思ってるところです。

二つ目にありました市道の拡幅等につきましては、今、地元からもその市道につきましては、鳥栖久留米道路に、地元としてやはり通るだけじゃなくて、なんらか地元でも利用できるように、鳥栖久留米道路に市道つなげてくれるという要望を受けておりますので、それで交通管理者と今協議を行っているところでございます。

それで地元の使い勝手をしていくのと、あとそれに伴ってその市道の拡幅なんですけど、今のところは、今のできるだけ今拡幅してしまうと、市道を合わせて鳥栖拡幅とその市道を拡幅してしまうと、普通の関係ない、また通過車両のほうが多くなってしまいますので、そういった状況を踏まえながら、今は生活されてる方たちの利用を目的、を利用がっていか、

ほかの多数の人たちが入りにくいように、今の道路の拡幅がいいのかなっていうのもあるんで、そこは鳥栖拡幅の供用した後かその前に、どういった市道の検討というのは出てくるかと思えます。

ちょっと今のところはそれ以上、今答えることは難しいかなと思ってます。

中川原豊志委員

ありがとうございます。

これは前任者にもいろいろお話をさせてもらったんですけども、要は市道について、過去、乗目のところ、それから立石・大刀洗線も社会資本整備で、ほとんどもう事業が完了していくところで、今後の社会資本整備、もしくはいろんな市道の改良について、なかなか具体的な案というのがないような話も聞いておりました。

まだまだ鳥栖として、市道のもしくは生活道路の整備をしなくちゃいけないところたくさんあるかと思えます。ぜひその永吉線あたりの市道も含めて、早急にやっぱり道路の整備のほうを積極的に進めていただきたいというふうに要望だけしておきます。

内川隆則委員

今までの答弁を聞いておりますと、ムシャクシャしてきて、質問をしたいと思えます。

資料の1と3と、資料2と2と広げてください。

いいですか、鳥栖の拡幅事業は77億円。鳥栖久留米の事業は304億円、そして進捗状況は、8%、7%と23%、61%。

この理由は、筑後川橋梁が買収しなくていいからっていうふうなことを課長が言っておりましたが、国道事務所の所長は、再三再四言った結果が、買収をするにも、お金がなければ買収はできませんと、予算が先ですと。予算をつけないければ、その設計もできませんというふうに、再三再四言うてきたですよ。

あなたの答弁は、今の答弁は、買収するには時間がかかりますので、進捗状況が進んでおりません。どっちがどげんなつとね。本当にそのことを理由に、77億円に対して、七、八%。それが本当ですか。答えてください。

小柳 誠 国道・交通対策課長

先ほど久留米大橋の説明をさせていただいたときに。その要因の一つとしてっていうことで説明をさせていただいた中で、先ほどやはり用地、佐賀国道事務所の所長がおっしゃってたってお話ですけど、やはりその用地を買収しようとしても、お金がないっていうのも事実だと思えます。

ですので、久留米大橋については要因の一つとしてっていうことで説明をさせていただいたところですよ。

以上です。

内川隆則委員

だから、そんな変なこと言われると、ますます佐賀県側はおくれてしまうようになってしまいやせんですか。そげんこと言う必要なかでしょうが、あんたが、久留米の心配まで。

何でこげなふうな状況になるんですか。もともと——もう一回言いますよ——基山の事業は20年かかった。牟田市長時代に、もうあんなことをやらせませんと、もう五、六年で鳥栖の場合、やり上げますというふうなことで言われてきた。

しかし、また同じようなことを繰り返しよっちゃないね。しかも鳥栖だけ、佐賀県だけ。そのことばきちんと説明せんですか。なぜこげんなつとるのか。

あんた、国交省から来とんなら、そこんたいはわかっちゃろもん。腹の中まで、きちんとわかっちゃろもん。答えてんか。

藤田昌隆委員長

返答できませんか。

内川隆則委員

議長もさっき言いよったごと、我々でできることが何ですかと、ありませんかというふうな話でね、あったようにさい、あんただけに責任持てていうふうなことも言いたいけれど、それもそれとして、我々も、力になりますよというふうなことを再三言ってきた。

でも、あなたたちは一遍もそういうことなかやんね。こういうことでやっておりますが、遅々として進みません。ひいては、あんたたちのこうこうこういう手立てもお願いしたいんですけども、いうふうな話は一回もないやないの。

副市長も3,600万円で、2年間雇うてきた。これもこの話を進めるための、人事異動じゃったろうと思うたい。その辺の力がどういうふうに加減されてということも期待したいよ。

佐賀県の恥よ、鳥栖の恥よ、これは。

藤田昌隆委員長

ええとですね。よろしいですか。

内川隆則委員

どげんか、答えてんか。

藤田昌隆委員長

今、答えられんっていうか、要するに、今、内川議員が、ぜひ議会も利用してくださいと、どんどん。要するにお金を取るには、執行部だけでもだめ。きちんと議会もできることは何でもしますから、予算を多く分捕るためには。執行部一体でやりましょうと。ちゃんと議会

としても協力する態勢は十分ありますよということですので、その辺も踏まえて、いろんな予算を多くつける方法なりを一回、しっかり庁内で考えていただいて、そして私たちを大いに利用してやっていただきたいというふうに思います。

詫間 聡建設部長

ただいま貴重な意見を拝見いたしましたところございます。

まず、鳥栖拡幅事業並びに鳥栖久留米道路の関係でございます。事業の進捗率関係について指摘等もいただいております。先ほど内川委員のほうからは、基山が20年かかってきたと、鳥栖は五、六年でやるということをも明言したというふうにもお聞きしたところでございます。

確かに意見を聞く中で、生活道路のタッチの関係、また、鳥栖久留米道路につきましても、現在やっております、県のほうでやっております中原鳥栖線の関係、この交差点の関係について、市民から言えば要望等関係当然出てくるかと思っております。

しかしながら、中原鳥栖線につきましても、元市道高田・江島線ということで、元市道の中で県道に移管した経緯等もございます。

そういった中、県における事業進捗が完了しない中、現在鳥南橋関係の架けかえ等が行われてるところでございます。

こういった中で、道路形態、交通量の変化等も見えてくるものかと思っておりますけれども、先ほど言われるように、予算の関係が本当必要になってくるとは十分認識はいたしております。

そういった中で、私のほうも新幹線の関係につきましても、早期用地取得等も経験したところでございます。そういったノウハウ等を生かしながら、予算等の関係につきましても、県並びに国等に要望いたしまして、用地取得の関係を早急にすることによって、また、市民等からの意見並びに議会等からの意見等も十分連携をとりながら、早期実現等に努めてまいりたいと思うところでございます。

建設部といたしましても、関係各課、市道関係等もやっておりますところでございますけれども、今後十分努力してまいりたいと思っております。

また、要望関係につきましても、活発な要望活動もつなげてまいりたいと思っております。

以上でございます。

内川隆則委員

うまくオブラートで包むことはいいですけどね、今後の問題として、せっかく貴重な時間を費やしてやりよるわけやから、これでその場しのぎじゃなくて、これから先、どうするかということをも改めて仕切り直して、ふんどし締め直してやるっていうふうなことで、やって

もらいたいというふうに思います。

私が、知り合い友達が、2件相談のあった、この、この距離の間に、1人はあきらめた。1人はまだもうがんばるっち、もう少しがんばるっちて言いよる。それがいつなのかっていうことも、がんばり具合のあるとたいね。いつじゃいわかんまでがんばらないかんということになっとね、その人たちの事業は困るわけたい。そういう人たちもね、犠牲になつとるということも十分踏まえてね、頼んどきます。

以上です。

西依義規委員

例えば、その鳥栖拡幅にことし3億5,000万円ですよ。

佐賀県国道事務所に、国道の整備、費用として予算として何億円して、その3億5,000万円が3号線に来てっていうのは、わかるんですか、例えば、鳥栖久留米道路の18億円も、福岡にあらゆる国道があって、その中の18億円がここに来てっていう部分は、要は、予算なら予算のおり方がどうなってるかっていうのは、多分把握されてると思うんですけど、その辺は、これが妥当な3億5,000万円なのか、いやいやもっとついたらほうがいいのかっていう、その個人的なことを聞いてはいかんです。

都市整備課としてのこう何か、もうちょっと、何かそんな分析っていうか、そこはできるもんなんですか。全体像があってもともと3億5,000万円しか佐賀県におりてないんなら、もうそっから手付けていかないかんですけど、例えば伊万里市の道路とか鹿島市の国道とかのほうが、ひよっとしたらついてるとか、そういうのはないんですか。

小柳 誠国道・交通対策課長

佐賀県全体でいきますと……。ちょっとお待ちください。

先ほどの佐賀県の、佐賀国道のついで改築工事で行きますと、先ほど言いました鳥栖拡幅が3億5,000万円、鳥栖久留米道路が3,000万円、神埼佐賀拡幅のほうが4億300万円、武雄市の34号の武雄バイパスが2億2,500万円、多久市、小城市の多久佐賀道路のほうが1,000万円、佐賀市の大川佐賀道路のほうが2億2,000万円、そして、国道497号の唐津市から伊万里市の唐津伊万里道路のほうが40億5,200万円、そして、497号の伊万里道路のほうが6億円、そして伊万里松浦道路のほうが7億4,400万円という全体像になっているところでございます。

そして、そのうちの鳥栖拡幅についてでございますが、やはり用地の交渉、用地測量まで終わっておりますので、私と感じて言ってみますと3億5,000万円と、やはり少ないと思っております。

以上です。

西依義規委員

やっぱりそこまで見てしないとちょっとわかんないんで、できたら、後でいいんで、ちょっと1枚、資料とか、外に出せたりするんですか、それ。

小柳 誠国道・交通対策課長

はい、公表されておりますし、インターネットに載っておりますんで、はい、お持ちいたします。

樋口伸一郎委員

この予算がずっと出てますけど、平成26年度の3億5,000万円に関しては、この3億5,000万円決まる前は、鳥栖からの要望額っていうのはあったんでしょうか。

小柳 誠国道・交通対策課長

佐賀国道のほうで、来年度の予算、平成25年度時点で、来年度の予算は要望しているところ。鳥栖市としては、そういったことは何も伝えてないってことです。

樋口伸一郎委員

内川議員もおっしゃったように、この進捗状況だと、単純計算しても20年かかるんで、それを本当に五、六年ということであれば、10億円ずつぐらいいっても全然、極端な話、いいんで、とにかく鳥栖でできることということが最初から出てるんですけど、私の考えとしては、やっぱりとにかくお金をどうにかして、今よりも大きく、平成24年度が3億9,000万円で始まって減ってるんです。

曾根崎から第2ステップに行くにかかっては、間違いなくお金がかかっていくと思いますんで、何とか一つ明確にするのであれば、とにかく予算を多くつけていく何かを一致団結してやっていくべきじゃないかなと強く要望します。

終わります。

詫間 聡建設部長

予算の、来年度に向けた予算の関係でということでの御指摘を多々いただいております。現時点で平成26年度、3億5,000万円という額で、先ほど課長も紹介しましたとおり、西のほうでは伊万里のあたりは、唐津、伊万里では、予算配分が多いのかなと私も認識するわけでございます。

いずれにしても、平成27年度以降、国に対する要望の関係、秋口から入ってくるわけでございます。そういった意味を踏まえて、用地取得が容易にできるような交渉関係、また、内川議員からも御相談がなされておるような地権者からの情報関係、そういった情報収集のもとで、今後の用地取得の早期完成ということで、来年度に対する国への要望関係も、情報把握等を踏まえながら、予算獲得に向けたところでも要望してまいりたいと、そういうふうな

活動を踏まえていきたいと思っておるところでございます。

以上でございます。

藤田昌隆委員長

それでは、いろいろな意見要望、御指摘もありました。結論的には、私が言うことじゃないかと思うんですが、やっぱり執行部と一緒に予算を獲得すると。そのためには、具体的にこういう活動をしてほしいとか、陳情に行ってほしいとか、そういうものを確実に執行部のほうに上げていただきたいというふうに思います。

それでは、以上で……。

小柳 誠国道・交通対策課長

3番目で事業を推進するためということで、現在行ってる期成会について、御紹介させていただきます。

国道3号の整備促進の先ほど説明した、鳥栖久留米、鳥栖拡幅の事業推進のために、一般国道3号改良促進期成会を立ち上げ要望活動を行っております。資料3のほうに添付してる資料が昨年度の提出した要望書でございます。

構成団体は、鳥栖市、久留米市、基山町、小郡市、八女市、広川町の6団体で構成し、活動内容としては、総会への参加、国との沿線首長との意見交換の実施、10月に整備局、九州地方整備局への要望活動、11月に国土交通省本省、財務省本省及び地元選出の国会議員等へ要望活動を実施しております。

具体的な要望内容につきましては、この要望書——すいません、ページ数をふってはないんですけど——2枚開いてもらったところに、一番上に記っていうことになってるところなんですけど、中段付近に3ポツ目のところに、地域の自立的発展や地域間の連帯を支える道路の整備の推進に、特に国道3号の整備促進を図ることをということで、(1)で一般国道3号鳥栖久留米道路の早期完成、(2)で、一般国道の鳥栖拡幅事業の早期完成、今、事業化箇所について要望活動を行っております。次の見開きの(3)の下側になるんですけど、未整備区間の整備ということで、鳥栖拡幅の起点側の北側、鳥栖市永吉町から鳥栖市の姫方町と、そして鳥栖拡幅の終点側になりますけど、鳥栖市の酒井西町から久留米市の東櫛原町のこちらの、今2車線になっておりますので、こちらについては、整備計画の早期策定ということで、毎年要望活動をさせていただいているところです。

以上でその現在の要望活動の説明を終わります。

藤田昌隆委員長

よろしいですか。

西依義規委員

この要望書はどのようなペース、1年に1回とか、どのようなペースで出されてるんですか。

小柳 誠国道・交通対策課長

1年に1回、整備局や本省のほうに、1年に1回のペースで出しております。

藤田昌隆委員長

なければ……。

江副康成委員

今回、この委員会を開いたのも、きめ細かな要望活動、効果的な要望活動を、これからやっていかないといけないということだと思うんですけども、今後、どの時期にどういった内容の要望活動をするかというやつは、執行部のほうから議会のほうに提案とかするようなことは考えられているのかなあという質問ですけど。

藤田昌隆委員長

考えてないと、まだ、今のところは——でいいですか。

小柳 誠国道・交通対策課長

今のところは、すいません、考えておりません。

江副康成委員

ぜひこれ、現状はよくわかりました、把握できたんですけども、目的は、早期の国道3号線拡幅の完了と、それに向けて予算をきちんといただくと。そのために委員長言われたように、議会も執行部の、あるいは、議会と執行部及び地元の皆様と一体となって、国等に働きかけるということだと思いますので、そのあたりの効果的な、どの時期にどういう要望するかというのは、執行部の方が一番よく御存じだと思うものですから、ぜひしかるべきときに、御提案、御相談いただきたいなということを要望しておきます。

詫間 聡建設部長

今の要望関係についてでございますけれども、きょうの委員会の中でも、指摘事項等、あと協議事項等、貴重な意見をいただいたところでございます。

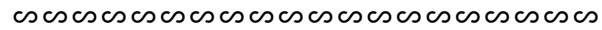
いずれにしましても予算等の獲得、早期実現のためにということで、この要望書の関係につきましても、執行部のほうでも協議いたしまして、対議会に対してもこの要望活動を踏まえて、提案できるようなこともあれば、今後協議をしてまいりたいというふうに思っております。

以上でございます。

藤田昌隆委員長

一緒になってやろうというのは建設経済常任委員会の総意でございますので、ぜひいろんな活発な、意見じゃないんですよね。一緒に動いていこうと、動きましょうということなんです。

んで、ぜひその辺を御理解いただいて、利用していただきたいと思っております。



藤田昌隆委員長

なければ、以上で本日の日程は終了いたしました。

これをもちまして、本日の委員会を閉会します。

午前 11 時 34 分閉会

鳥栖市議会委員会条例第 29 号の規定によりここに押印する。

鳥栖市議会建設経済常任委員長 藤 田 昌 隆

