

建設経済常任委員会記録

令和5年2月21日（火）

場所：鳥栖市議会 第3委員会室

令和5年2月21日 日程

日次	月日	摘要
第1日	2月21日(火)	所管事務調査 議会報告会における市民からの質問に対する回答について 〔説明、質疑〕 今後の所管事務調査について 〔協議〕

1 出席委員氏名

委員長 久保山日出男

副委員長 西依義規

委員 小石弘和

委員 齊藤正治

委員 江副康成

委員 池田利幸

委員 野下泰弘

2 欠席委員氏名

なし

3 説明のため出席した者の職氏名

経済部長兼上下水道局長 宮原信

農林課長 楠和久

農林課農村整備係長 中垣秀隆

建設部長 福原茂

建設課長兼スマートインターチェンジ推進室長 三澄洋文

建設課整備係長 立石佳照

建設課長補佐兼スマートインターチェンジ推進室長補佐兼事業係長 杉本修吉

都市計画課長 槇浩喜

都市計画課参事兼課長補佐兼公園緑地係長 本田一也

都市計画課長補佐兼庶務係長 三橋秀成

都市計画課計画係長兼鳥栖駅周辺整備推進室長兼整備推進係長 木原智範

国道・交通対策課長 森山信二

国道・交通対策課道路・交通政策係長 舟越健策

4 出席した議会事務局職員の職氏名

議事調査係主事 赤司和広

5 日程

所管事務調査

議会報告会における市民からの質問に対する回答について

[説明、質疑]

今後の所管事務調査について

[協議]

6 傍聴者

なし

7 その他

なし

どうかという御質問でございます。

これにつきまして、回答は、2枚目の最後になります。

読み上げます。

将来道路網の方針（案）は、既定都市計画道路網を基準に、「交通処理」や「まちづくり」の視点から検討し、課題解決に向けて効果的な幹線道路ネットワークの素案を表したもので、2040年度以降に鳥栖市が目指す将来道路網のあるべき姿として、令和2年3月に策定しました鳥栖市都市計画マスタープランにおいて定めたものでございます。

現在、計画策定から20年後の2040年度を目標年次として都市づくりを進めているところであり、早急に変更することは困難ですが、都市計画マスタープランは概ね10年後を目途に必要な応じて計画の見直しを行うこととしております。

ご提案の新産業集積エリアから山浦スマートインターチェンジ（仮称）までの新規道路の検討につきましては、都市計画マスタープランの見直しを行う際の社会情勢や都市構造の変化、交通需要の変化などを踏まえての判断になると思っております。

以上でございます。

久保山日出男委員長

ありがとうございました。

この件に関しまして、質問がある方はお願いいたします。

齊藤正治委員

この中に山浦スマートインターチェンジっていうのが入っておるわけでございますけれども、これは正式に市として計画に上げていくっていうことの、いわゆる要望というように理解しているんですか。

要望に行くと正式に上がってないっていう、マスタープランの中には文言としては入ってるけれども、現実的には具体的な動きがないというように思っておりますけれども。

福原茂建設部長

山浦スマートインターチェンジ（仮称）でございますけれども、お話がありましたとおり、都市計画マスタープランにおいては、位置づけというのはさせていただいておりますので、将来的には、ネットワーク構想としては必要ではないかという位置づけをさせていただいております。

ただ、実際のどの段階でそこを目指すのかっていうところについては、まだ調整等が今後必要になってくるのかなと思っております。

齊藤正治委員

私たち自民党で要望に行くときに、基本的にはほかの分野につきましては、道路の整備とかは、執行部の名前と一緒に行くときもあるんですけども、そういったことが可能なかどうかを。

福原茂建設部長

今時点で、執行部と議員の皆様方と一緒にっていうところにつきましては、予定はしてはいないところでございます。

というのが、なかなか、スマートインターチェンジを実際に整備に向けて動かすまでの整理とかが、まだ現時点では不十分かなと思っておりますので、こういった目的のスマートインターチェンジを目指すのかっていうところの整理をした上でないと、まだ、インターそのものだけを造るっていう段階ではないのかなというふうに思っているところでございます。

齊藤正治委員

ぜひ、早急に必要性というのを位置づけしていただいて、もちろん議会の合意も必要であることは、もう十分承知いたしておりますけれども、検討をお願いしたいというふうに思っております。

よろしく願いいたします。

江副康成委員

同じスマートインターチェンジのところ、今の部長の答弁を受けての話なんですけれども、このスマートインターチェンジの設置は、非常にタイミングが重視されるというか、今まで関係された方によると、新鳥栖駅が出来るときに何で造らなかったのかというお叱りを受けるんですよ。

いつも何回も指摘しますけれども、パーク・アンド・ライドを造って、1台バスが止まってるか止まっていないか、そして、今はバスが通るところ、普通にもう車のところが通られてて、非常に全体の整合性がない。

今、構想がないと言われたけど、もともと新鳥栖駅周辺整備構想ということできちんとした構想があったにもかかわらず、それをやらなかったというのが非常に、今、行政のツケとして……、恐らく今、公認会計士とか入って、国の予算、何でこんな使い方してるんだと、お叱りを受けるような使い方してるわけですよ。

だから、やっぱりどこかでタイミングを見て切り替えなきゃいけないというふうに思いますし、道路も、アサヒビールが来られましたけれども、共同物流というようなことを、今、経済産業省が本当に考えられておって、アサヒビールもそれを少し考えるに至ってらっしゃるんだろうと思うし。

そうなってくると、味坂スマートインターの優位性というのはあるにしても、やっぱり水につかって使えないときもある。

そういったときに、やっぱり縦のラインとして、議会報告会で市民の方から御提案されたように、国道34号、ひいては、そこから急ぐ方は高速道路まで、長崎方面、そういった、皆さんもう

大きな構想を描きながら、こういうふうな発言をされてるわけですよ。

だから、そういうところを重く受け止めていただいて、やっぱり、直すべきところは直す、今までの方針がそうだったというところで、その延長線上にあるんじゃないじゃなくて、現時点において何が望ましいのかというところを、再度見直していただきたいと思います。

以上です。

久保山日出男委員長

ほかに。

池田利幸委員

これは2020年のマスタープランにも載せてもらっていて、20年後、40年までについていう部分のことも回答に書いてもらってるんですけど。

地区計画が始まって新鳥栖駅周辺も工業化する、また、住宅地をつくっていくという中で、インフラ整備っていう部分を、やっぱり、同時に考えなきゃいけないんだろうなとは思いますが、現時点でこれを考え出そうっていうことはもう進んでるんですか。

それすらまだ進んでない状況なのか、教えてほしいんですけども。

要は、スマートインターを実質考え始めましょうっていう動き出しがあるのか、この地区計画運用制度を開始するに当たって。

じゃないと、20年後なんて、どっちみち足がかりも出来んままに味坂スマートインターが終わってからのとか、地区計画が終わってから考えます、だったら、もうあそこの発展ってもっと先になるんだろうなっていう懸念がかなりあるんですけど。

現時点での構想はどこまで進んでるのか教えてもらってもいいですか。

榎浩喜都市計画課長

地区計画で新鳥栖駅周辺を開発可能とするような取組を今やってるわけですが、原則として新たなインフラ整備っていうのは考えないというところでの取組でやってきておりますので、地区計画があつて、新たなこの道路の整備というところは、直接的には、今のところまだ何も構想というものは持っておりません。

以上です。

池田利幸委員

今までも江副委員とかも一般質問とかでずっとされてた中で、山浦スマートインター、BパイC、費用対効果でまだ考えられないとかいう話が、そのときの答弁とかでもあつてたんですけど、基本的に、あそこは工業が出来ました、それで費用対効果が見込めますってなって、初めて動くものなのか。

マスタープラン上に位置づけてる時点で何かしらのアクションを起こさないといけないはずで

すけど、あそこが出来上がるっていったら、もう10年後、20年後になるんじゃないかなと思うんですけど、その辺をどう考えられるのかなって。

僕は基本的にはインフラ整備と町の発展は同一じゃなきゃいけないってやっぱり思うんですけど、今の考えの中ではすごいきれいな回答で出されてるんですけど、実質は伴ってないんじゃないかなと思うんですけど、そこはどうお考えなんですか。

福原茂建設部長

議員御指摘のとおり、地区計画と道路網計画というものが先ほどの答弁にありましたとおり、今のところ結びついてないところがございます。

で、山浦スマートインターも、今、位置づけはされてますけれども、本当にどういった需要が見込めるのか、地区計画の動き及び周辺の土地利用、あと、都市の目指すべき方向性が今のとおり進んで、あと、34号バイパス等も含めて、そういったネットワーク等の問題も見ながら、どのタイミングでそれを実現していくのかっていうところの判断が必要になってくるかなと思ってます。

西依義規委員

市民の方が結構、的を射たような質問をされてたんで、我々委員会としてもこれを取り上げて、各担当課の回答をホームページに上げてもらおうかと思ったんですけど、やっぱりこの委員会の中で一応議論をしておかないかなと思って、今日はこの時間をつくらせていただいております。

本当、各議員さんからのお話のとおり、山浦スマートインターチェンジが必要だという認識は、多分、市の一貫した考え方で答弁を頂いたんですけど、じゃあ、必要とするために、市は何ができるのか、何もしてないんですね、江副さんがおっしゃったとおり。

だから今度、こうやってアサヒビールさんが来た、新鳥栖、それから、山浦スマートインターチェンジ、あと、新鳥栖駅の地区計画で人口が増加するっていうこの機運。

やっぱり市としてはここに——いや、つくらんでもいいですよ、つくらんでもいいけど、ラインを引かんとまず始まらんですよ。

こういうラインを引いておいて、それから話なんで。

だから、私はそのマスタープランに山浦スマートインターチェンジが必要であれば、市はどういう必要性を国なりNEXCOに訴えていくのか。

例えば、鳥栖市はこういうことを考えてますと、こういう道路、で、ここに途中で山浦スマートインターチェンジが要るでしょうっていうふうに。

逆なんですよ、スマートインターチェンジが出来るからここに道路を通すのであって、こういう道路があるから、そこに途中でスマートインターチェンジが要るっていうふうな線を描かんといかんですけど、その辺の構想は、別に34号バイパスとはまた違う方向でいいと思うんですけど、

その辺はいかがですか。

スマートインターチェンジの必要性を鳥栖市はどう思ってるかについて、道路も含めて。

福原茂建設部長

案として、今示されてるルートもございますけれども、マスタープランの中でも、まだそこがネットワークとして大きく位置づけられてはおりませんので、本当にそれが、鳥栖市の今の交通状況及び将来の交通状況を踏まえたときに、そのルートがおっしゃるとおり、山浦が今目指すべきところ、それと旭、それを結ぶのが交通処理上一番望ましいのかっていうところは見極めていかなないと、結果的にうまく機能しないってということもあり得ますので、そこは少し大きい範囲で見えていかなないといけないかなと思ってます。

34号も、さっき言いましたけれども、実際渋滞してますので、バイパスというのを求めてはいますけれども、その実現性っていうのは、今のところまだ見えてこない中で、そこら辺の見えない状況の中でそのルートが最適かというのは、今のところまだ判断がつかないかなと思っております。

西依義規委員

私、この方と同じテーブルにいたんですよ。

この方がおっしゃるとおり、アサヒビールが出来たら出来たで道がないじゃないかと。

おまけに旭の町なかって道はかなり狭いっていうことで、もう新鳥栖駅の入り口まで道路を通したらいいじゃないかっておっしゃったんで、もうそれは我々も思っておりますって。

ただ、それ一本で終わってしまうと、費用対効果からいくといかんで、やっぱりそれ先をつなげないかなと思って、こういう話になったんだと思います。

それで、ぜひ10年後の見直しとかじゃなくて、この辺は有効的に考えていただきたいというふうに思います。

以上です。

久保山日出男委員長

ほかに。

江副康成委員

一言だけお話しさせていただきたいのは、今回のこのマスタープランの中の山浦スマートインターの位置づけ、これは鳥栖市が汗かいてつくったというよりも、福原部長がいらっしゃるからあれやけど、九州地方整備局の広域なネットワークの見直しの中で、ここにあるといろんな諸課題が解決するという形で入ったという経緯があるんですよ。

そういうところを受けて、やっぱり鳥栖市が動かないといけないと強く思います。

以上です。

今後、本市といたしましても、引き続き佐賀県と連携しながら、情報共有に努めてまいりたいというふうに考えておるところでございます。

以上でございます。

久保山日出男委員長

ありがとうございました。

この件に関しまして、質問のある方はお願いいたします。

西依義規委員

しっかり調べていただきましてありがとうございます。

これも私、同じテーブルにいたんですけど、要は、その時間帯の平均的な騒音というよりも、信号で止まったときのダンプなりトレーラーなりのブレーキをかけてガシャッという音がとてもうるさいというお話なんですよ。

だから、計測がどう出るか分かりませんが、一瞬で75デシベルを超えるような音かもしれんです。

対応していただいたことには、もう大変感謝申し上げますけど、引き続き……、信号で止まったときの音って、やっぱりすごいというお話でしたので、ぜひ現地も見に行かれて、再度、佐賀県とも話していただければなと思っております。

三澄洋文建設課長兼スマートインターチェンジ推進室長

ありがとうございます。

こちらにつきましては、県の道路ということで佐賀県さんにお話をさせていただきまして、基本的には環境問題であるので、うちの環境対策課ともお話をさせていただいております。

今のところは環境対策課、県とも連絡を密に取りながら、基本的に、やっぱりこういったところについては、過去にもこういった相談事があったということを知っておりますので、環境対策課の話では、今後、そこは調査していこうかというところは知っておりますので、そこはお願いしてまいりたいというふうに思っております。

一応、要因としましては、やっぱり発車とか急ブレーキの音が、特にここが騒がしいといえますか。

というのが、上に長崎自動車道が走ってますし、その空間が音が響くというのが一つの要因じゃないかとおっしゃっているところもございますので、そこは、そういった要因があるのかなというふうに思っているところでございます。

以上でございます。

久保山日出男委員長

ほかに。

この件についてはよろございますか。

〔発言する者なし〕

それでは、この件に関しましては質問を終了いたします。

続きまして、インフラ整備についての説明をお願いいたします。

三澄洋文建設課長兼スマートインターチェンジ推進室長

インフラ整備につきましては、ここに書いてありますように、駅前広場、トイレ、それから、県道肥前旭停車場線と中原鳥栖線ということで書いていただいております。

今回、建設課の案件としましては、県道肥前旭停車場線、それから、県道中原鳥栖線ということでお話をさせていただきたいと思っております。

まず、こちらにつきましては、12月議会定例会の中でも御質問いただいております、改めて道路管理者であります佐賀県東部土木事務所のほうに確認をさせていただいております。

書いておりますように、その結果としまして、まず、肥前旭停車場線につきましては、当該道路沿線に家屋等が連担している状況を踏まえますと、抜本的な道路整備は正直厳しいということをおっしゃってまして、歩行者の安全確保のため、歩道がない箇所への安全対策などを検討しているという回答を頂いているところでございます。

また、県道中原鳥栖線につきましては、現状で下野交差点から鳥栖市浄化センター付近までの区間について、鋭意道路改良工事を進められておりますけれども、下野交差点以西につきましては、まだルート決定に至っていないという状況でございます。

本市といたしましては、両路線とも旭地区にとって非常に重要な路線ということを認識しておりますので、引き続き、県との連携を図りながら、県道旭停車場線につきましては、実現可能な交通安全対策の早期検討、また、県道中原鳥栖線につきましては、事業区間の整備促進、それから、未計画区間の早期の整備計画策定について、要望活動、それから、働きかけを進めてまいりたいというふうに考えてるところでございます。

以上でございます。

久保山日出男委員長

この件に関して質問のある方は。

齊藤正治委員

まず、駅前広場とトイレ、状況を見ながら利用者がっていうやつ……（「担当課が別、後からまた」と呼ぶ者あり）

肥前旭停車場線はいいんですか。（「はい」と呼ぶ者あり）

肥前旭停車場線は、要するに危険なところを安全対策をするということですがけれども、郵便局の前辺り、あそこにはまだ田んぼがあるわけです。

そうしたら、そこの田んぼをやっぱり今のうちに買い求めて、そこを広げないと、あそこだけ急に狭くなってるという感じがしておるところでございまして、その点については、やる気があるのかやる気がないのか分かりませんが、どういふふうな進め方をされてるんですか。

三澄洋文建設課長兼スマートインターチェンジ推進室長

確かに郵便局前の話を以前から伺っております。

こちらにつきましては、佐賀県さんと話を進める中で、市からも要望をさせていただいておりますけれども、明確に回答を頂いてない状況でございます。

今、佐賀県さんが一番懸念されてるといいますか、一番ネックとされてるのが、今のテニスコートの前のところ、銀行があったところですが、あの辺が特に道路が狭小であって、歩行者と車両の通行帯がどうしても明確になってないということで、通学児童の安全確保に懸念があるということをおっしゃってますので、そちらについて検討されていると伺っております。

以上でございます。

齊藤正治委員

全体的に言うと、そこだけじゃなくって、もう全体的に非常に狭いんですよ。

それがまず理解されてないのかなと。

現状、やっぱり建物が建ってるから、もうこれはしょうがないねって言われればもうそこまでですけど、県道として歩道がないわけですよ。

だから、そういったところが果たして安全な道路であるかということ、そうじゃないということをおもひながら、どういった整備をしないといけないかというのは、検討をしていただく必要があると思うんですけども。

だから、そういったところの、田んぼとして空いてるところもやっぱり早急に対応していかないと、ここに例えば建物が建つたとなれば、また動けないわけじゃないですか。

もうあそこは市街化区域だから建てられるわけですよ。

だからそういったことを、やっぱり早急な対応をしていただきたいと思っております。

副市長もいらっしゃいますので、今のうちに要望、お願いしたい。

それから、県道中原鳥栖線も、もう10年以上、それこそ新幹線の出来る頃から、ここはこうなるもんね、ああなるもんねって言って、橋脚の幅を広げて、新幹線の橋脚がわざわざ建ってるわけですけども。

そこは建ってるんだけど、現実的に東部土木事務所が動いてないというか、いつまでたってもJRとの協議が必要であるというようなことをおっしゃってるけど、それ、何回も聞かないでも、1回言えば大体私たちが分かりますので、やっぱりもう少し、きちんと進めるように、これまた

さらなる要望をお願いしたいと思います。

そうせんと、道路事情が非常に悪うございますんで、よろしくをお願いします。

三澄洋文建設課長兼スマートインターチェンジ推進室長

ありがとうございます。

今言われた御指摘といたしますか、そちらにつきましても、当然、市としても同じような意見を持っておりまして、そういったことは、これまでも市として話をさせていただいておりますけれども、なかなか、県にも事情といたしますか、予算も当然あらましようから、今後も粘り強く要望させていただきたいと思っております。

以上でございます。

久保山日出男委員長

ほかに。

江副康成委員

今回のこのアサヒビール誘致に伴う周辺インフラ整備の中の括弧書きのところ、最後に「等」ってあるじゃないですか。

そういう意味からすると、これが一番重要になっていうか、肥前旭駅のすぐ横に市道があるじゃないですか。御存じでしょう、踏切があるところ。

その安全性というか、非常に地元からも問題になってるんですね。

我々自民党鳥和会、JR九州にこの間、踏切の拡幅、これは道路事業だということで、鳥栖市の意思をきちんと発揮させてくださいというようなことで、しっかり要望書を起案してもらったっていうか、執行部の考えてるところに基づいて行ってきたわけですけど、その分についてはどういうふうに関後持っていこう、解決していこうとしてるのかというやつを答弁していただきたいんですけど。

三澄洋文建設課長兼スマートインターチェンジ推進室長

こちらにつきましては、アサヒビール誘致の際の地元説明会でも話が出ていたということを知っております。

この踏切が狭窄部となっているというのは、以前から変わってないということで、やはり地元の方も困ってるというのは理解しておりますので、そういうながらも、なかなか一方で、費用がかなりかかるというのうちのほうもJRとも相談をした経緯もございます。

一般的な話として、JRの踏切改良についてどれぐらい費用がかかるかとか、時間的な具合がどうなのかとかいうのは、それぞれ相談させてもらった経緯もございますので、そういったものを踏まえまして、今後、その辺の検討を進めていくのかどうかを考えていかなきゃいかんかなというふうに思ってるところでございます。

以上でございます。

西依義規委員

旭地区の皆さんがよくおっしゃるのが、アサヒビールは来たけど周りはいっちょん変わらんやんっていうお話なんですよ。

今お話聞いてると、唯一可能性があったのが庭球場の近くに県が何となく問題意識を持つてるというぐらいなんですよ、今ずっと一通りお話聞いて。

それだけなんですか。

もうアサヒビールが来る、あと四、五年間で鳥栖市としても、どこか何か、そういうのないですか。

問題意識っていうか、手をかけられるような場所っていうのは、全くないですか。

三澄洋文建設課長兼スマートインターチェンジ推進室長

今、市が進めております事業、アサヒビール周辺、例えば処理場線、それから、安良川の堤防の拡幅——こちらにつきましては、国が主体でやっていますけれども。

道路の一部拡幅につきましては、うちも絡んで、負担も出てくる可能性もございますので、そういうところについては、まず、確実にその事業を進めながらというところは考えてるところでございます。

以上でございます。

西依義規委員

ということは、旭の町なかのほうはあんまり変わらんということですね。

線路よりこっちは。

三澄洋文建設課長兼スマートインターチェンジ推進室長

当然、旭の中も、生活道路、それから、幹線道路的な役割の道路もございます。

そういったものも、基本的には、東西については県道が主体で通っていますので、やっぱりそちらについての拡幅の要望、中原鳥栖線も東西の分でございますので、そちらを要望していきたいというふうに思っているところでございます。

以上でございます。

西依義規委員

それこそ川久保線とかもそうだし、やっぱり狭いところを広げるっていう……、市民に、例えば地元区長さんとかに停車場線を空いたところから買います、ぐらいのことをやっぱり県とも言いながら……。

広げる気があるんかと、いや、一遍には広がらんやろうけど、空いたところとか田んぼのところだけ広げていって、いつかこれが、30年あればなりますよ、ぐらいの、やっぱりそれぐらいの

理想の道路を県に言って——いつも県が言うじゃないですか、歩道は何メートルないといかんと。

言うくせに、自分の県道は全然歩道もないって。

だから、まず理想の道路を、停車場線を示していただいて、理想の道路に近づけるために市と県と一緒にいっていきましょう、ぐらいは、やっぱり旭のメイン道路なんで、それぐらい。

私も議員になっていつも思うんですが、あそこ何でできないのかなと思ひまして。

こういうアサヒビールの進出を機に、もちろん固定資産税も入ると、じゃあやっぱり地域についていう話になると思うんで、ぜひいいタイミングかなと思います。

以上です。

久保山日出男委員長

よろしいですか。

江副康成委員

今のお話を聞いておって、既存の道路の拡幅と円滑な道路の提供というか、非常に手詰まり感があるように聞こえたんですね。

そのときに、先ほど都市計画道路ということで都市計画課のほうに、山浦スマートインターから新鳥栖駅、国道34号からアサヒビール、縦のラインですね。

あその話をお聞きしたんですけれども、長いスパンで。

道路行政を所管する建設課として、都市計画じゃなくても道路という形で造るとか、そういったことはできないのか、そういうことは考えられないのか。

その辺りはいかがですか。

三澄洋文建設課長兼スマートインターチェンジ推進室長

今おっしゃってるのは、アサヒビールから国道34号を經由して、山浦っていう話でよろしいですか。

江副康成委員

ちょっと補足しますと、アサヒビール、あさひ新町、下野交差点から道路があるじゃないですか。

あそこから、真っすぐ安良川あるいは鹿児島本線を越えて、34号の丁字になっているところになぐ道路の設置というか、そういう都市計画道路という手法もあれば、道路事業としてやるという手法も当然あるだろうと。

建設課としていかがですか。

三澄洋文建設課長兼スマートインターチェンジ推進室長

道路事業としては、当然その可能性はあると思ひますけれども、現状では、例えば、アサヒビールからJRを越えていくとなると、今のJR鹿児島線も結構高い位置にございます。

その上を通っていく形で、やっぱりかなり費用が大きいのかなと。

例えば、JR鹿児島線のアンダーで行くにしても、この辺が浸水も多いエリアでもございますので、なかなか下っていくのは難しいのかなという実態を考えると、そういう形なのかなというふうに思いますので。

当然、可能性としては、全然ゼロじゃないと思いますけど、やっぱり費用的なものとかを考えていく必要があるのかなというふうに思っているところでございます。

以上です。

江副康成委員

市民レベルというか、我々レベルから考えるとそう思ってしまいがちなんですけれども、今34号のバイパスの問題がございましたよね。

あと1つは新幹線、新鳥栖駅から武雄温泉駅間をどうするかというようなところで国の人と話すところ、そういうところ、34号の南を通ったとしても、バイパスのときにそこから新鳥栖まで接続するまでつなごうとか、そういう話で普通に考えてるわけですよ。

そういったところで、国とか県とか、上部団体との意見をもうちょっと密にして、そういう可能性があるようなことを積極的にやっていただきたいと思うんですけど、いかがですか。

三澄洋文建設課長兼スマートインターチェンジ推進室長

国の34号の絡みは、なかなか私ども建設課としてはできない部分もございますけど、県と連携しながらいろいろと可能性を探っ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。

久保山日出男委員長

よろしいですか。

[発言する者なし]

それでは私から一言だけ、やっぱり各委員がおっしゃってるように、旭地区は非常に人口が増えている上に、我々も勉強会で現地見ましたけれども、入り込みがありますね。

やはり、まちづくり推進センターに集まるにしても、道路が迷路で入りにくくて、あちらこちらから車が入ってくるような状況だから。

やはり、先ほど来言われるような、旭の県道停車場線については、早めにきちっとして、それに連携するような市道を計画して、予算がない予算がないじゃなくて、計画的な予算をつけるようにして整備していただけるようお願いしときます。

皆さんの意見を見たら、おっしゃるとおりですよ。

本当に危ないです、旭は。

だから、そういうことを踏まえて、計画ある道路整備に努めていただきたいと思います。

要望しておきます。

ほかにありますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

それでは、この件に関しましての質問を終わります。

次に、ミニバス運行等について説明をお聞きしたいと思います。

執行部準備のため暫時休憩いたします。

午前10時56分休憩



午前10時59分開会

久保山日出男委員長

再開いたします。

続きまして、ミニバス運行等について説明をお願いいたします。

執行部の説明を求めます。

森山信二国道・交通対策課長

それでは、質問のほうかが2点ありまして、門前のバス停のほうから説明いたします。

質問のほうかが、鳥栖駅行きバスは1日1便しかないもので、ミニバス運行やタクシー会社と連携するなど、地域公共交通網の整備拡充を検討できないかということでしたので、国道・交通対策課といたしましては、門前交差点付近へのミニバスの導入につきましては、路線バス河内線が運行されておりますことから、難しいものと考えております。

また、タクシー会社との連携による、例えば、デマンドタクシーの導入につきましては、計画をしておりますが、鳥栖市地域公共交通網形成計画においては、新たなモビリティサービスの調査、検討を実施予定事業と位置づけまして、AIを活用したオンデマンドバス等の新たなモビリティサービスの調査、検討を行うことといたしております。

地域におけます移動ニーズの多様化に対応していくための手段の一つといたしまして、調査、検討を行っていきたいと考えております。

令和6年度に予定しております、地域公共交通計画を策定する中で、タクシー事業や地域等の御意見を伺いながら、路線バスやミニバス、タクシー等の公共交通サービスによる、地域の交通ネットワークの形成に努めたいと考えております、ということで回答としたいと思っております。

久保山日出男委員長

御説明が終わりましたので、質問のある方はお願いいたします。

池田利幸委員

中段ぐらいの、現在のところ計画はありませんがの後なんですけど、鳥栖市地域公共交通網形成計画において新たなモビリティサービスの調査、検討を実施予定事業と位置づけておりってなってますよね。

地域公共交通網形成計画は、現時点の計画ですよね。

それで、もう次のやつが始まる移行期間に大体入り始めてる中で、このモビリティサービスの調査、検討っていうのは、どこまで進んでるんですか。

やろうっていう段階だけなのか、実質動き出してるのか。

もう考える時期なんで、答えとしてこう書いてある以上は、現実的に次の計画で変わるんでしょうけど、そこはどこまで進めてあるんですか。

舟越健策国道・交通対策課道路・交通政策係長

次期公共交通計画につきましては、令和6年度中に策定、そして、7年度からの計画です。

それで、現在の計画でございます地域公共交通網形成計画の中で、モビリティのほうの調査、検討をしております。

近いところでいきますと、令和4年度につきましては、そういった業者であったり、九州経済産業局であったり、国のほうのそういった機関とかのセミナー等に、オンラインであったり、面談であったりということに参加して、情報収集等に努めているところでございます。

今のところ判明してるのところといたしましては、A I型のオンデマンドバスを導入すると、定時定路線と違って、くまなくエリアをカバーできるというメリットはあると思いますけれども、デメリットとして、システムの導入費のことであったりとか、通常の今あるミニバスにかかる費用にプラスして、システムの導入費、例えばランニングコストがかかるっていう部分であったり。

あと、そもそもA Iオンデマンド型というのは、予約っていうのが前提になってますので、その予約っていうことについて、利用者の方がアプリであったり電話であったりっていう予約に抵抗があるっていうのが、先行事例で分かっているので、そういったところを踏まえてどうしていくかっていうところを、今考えているところでございます。

以上です。

池田利幸委員

いろいろ今御説明もいただいたんですけど、結局のところこの問題っていうか、意見を頂いてるお方は、門前付近の県道17号で一日1本しかない、これを何とかしてほしいっていう御要望なんですよ。

その答えの中で、デマンドは考えてないけど新たなモビリティサービスの調査、検討をしてみたいという答えを返す以上は、その新たなモビリティサービスを導入したことによって、その門前の辺りの方々の利用促進が図れるってことになるのかどうなのかが一番ポイントになるはずなんですよ。

デマンドはしませんって、現状では1本しかないけど、西鉄バスが走ってますからミニバスは行けません。

ただ、これから予約型とかのモビリティ、オンデマンドバス等の導入を考えてます。それを考えて導入しました。

それで門前の方々の問題が解決しますってならなきゃ、これは回答ではないんですよ。

だから、それはなるんですか。

なる方向で検討とかがされていってるものなのか。

現状1本しかないっていう部分を、解決できる手段となりうるのかっていうのは、どうですか。

森山信二 国道・交通対策課長

今の御質問、非常に難しいところでございますけれども、先ほど係長のほうから申しましたように、令和6年度に予定しております地域公共交通計画の策定の中で、言われているように、タクシー事業であったり、地域の意見を伺いながらっていうところが重要なポイントになってくるのではないかなと思います。

朝1便しか通ってないバスを増やすっていうやり方もあるでしょうし、先ほど申しましたように、タクシーとか、そういう公共交通をどういうふうに増やしていくかっていうところも含めまして、地元の意見等を聞きながら、何度も繰り返しになりますけど、令和6年度に予定しております交通計画の中で公共交通ネットワークの形成に努めていきたいというふうな回答をさせていただいております。

池田利幸 委員

基本的にはサービスの1つとして考えるっていうことでしょうか。

今、課長もずっと言われてた、まずは、市民の皆さんの声をしっかり、地域の方々の声を聞く機会を増やすって、もう僕も一般質問とかでもずっと言ってますけど、聞かないと解決策は出てこない。

その中で、2便にできるなら、今1便で河内ダムを経由して、ぐるっと遠回りの1本しかないっていうのが現状で、乗ったが遠回りだわ、1日1本しかないっていうのがこの現状ですよ。

なので、コースを変えたところで、西鉄バスに1本は今までのコース、2本目は下だけに行く違うコースとか、そういう部分で便を増やせるのかどうなのかっていうのも調整が要るんでしょうし、そのためにも、やっぱり皆さんの声をしっかり聞いていただいて、ぜひ、調査の期間だけ

じゃなくて、しっかりと聞いていただきながら解決をしていただきたいなと要望しておきます。

以上です。

久保山日出男委員長

ほかに。

野下泰弘委員

このAIを活用したオンデマンドバス、どこかもう取り入れられたってというような地域はございますか。

舟越健策国道・交通対策課道路・交通政策係長

取り入れたというか、今各自治体で、導入の検証をやっているところが多々ございます。

近いところだと、福岡県の宗像市、あと、福岡県の宇美町とか、そういったところでやっておられます。

野下泰弘委員

ありがとうございます。

検証中ということなんですけど、結局このAIを取り入れたところが、交通弱者の高齢者のためになるのかっていうのがすごく疑問で、検証結果っていうのはもちろん見なきゃいけないんですけど、人口が多いところほど、結局もう誰でも利用できるっていうような感じだったら、回らないと思うんです。

だからぜひ、ほかの地域の資料等あれば、後日見せていただければと思います。

よろしく願いいたします。

齊藤正治委員

先ほど池田議員から質問がございましたけれども、西鉄バスを巡回させてるっていうのは、ついでに回ってる場所なんですね。

ついでなんですよ。わざわざ行ってるわけじゃない。

だから、河内なんて、わざわざ西鉄バスを回さなくても、ミニバスを何本か走らせていけば、あのラインでいけば、もっともっと利用者っていうのは増えていく可能性が高い。

それから、もう一つは、やっぱり計画そのものが、5年おきだっけ？見直してるのは。

高齢者は5年たったら、70歳の人が75歳になるんです。

その間ずっと利用できない人は利用されないわけです。

だから、今高齢化率っていうのは二十何%、だんだん高くなってますけれども、やっぱり、あんまり立派な計画をつくるもんだから、もうちょっと粗雑とは言いませんが、要点だけまとめたところをつくりながら、そして、市民の声に答えていく、いつでも変化できるような体制をつくる必要が、この交通に対してはあるのではなかろうかと思うんです。

だから、そういうことを考えて、交通弱者、先ほど、野下君も言ってましたけれども、誰が交通弱者かという、幼児も高齢者も交通弱者。

だから、弱者対策が、だんだん高齢化になってるとすれば、高齢化は、もう本当、1年1年、人口がだんだんだんだん増えていくわけですから、もう少し、やっぱりそういった対応をしていただきたいというふうに思いますけれども。

森山信二 国道・交通対策課長

即答できるようなお答えは持ち合わせておりませんが、やはり福祉のほうとの連携は…、やはり、以前も池田議員とかも言われておりましたかと思いますが、連携を取りながら、鳥栖市としてどういうふうにやっていくのかっていうところと、地元の意見等を踏まえたところで取り組んでいく必要があるかなというふうには考えております。

齊藤正治 委員

ただ、時間がかかり過ぎるたいね。

問題点よりも結論出すのが長過ぎて、だからずっと、先ほど言われたことでも令和6年度に策定して7年度からというわけでしょう。

だから、それがやっぱり、策定する時間が長過ぎて、もう基本的な問題点は、計画は分かっているわけだから。

それをあとはマイナーチェンジする話でしょうけれども。

そういった対応を、ぜひお願いをしたいと思います。

久保山日出男 委員長

ほかに。

江副康成 委員

デマンドタクシーは基本的に都会というか、アクティブなビジネスパーソンにとったらもう普通になってるわけですよ。

今回、交通弱者のところにこれがついていうのは、なかなか厳しいのかもしれませんが、そういったときに、皆さんが乗り慣れたタクシーをいかに利用しやすいかというところで、さっき課長のほうからも福祉との連携という話があったんですけども、そういったところの方向性というか、それをもっと拡充しようとか、そういった検討は、福祉のところとどういうふうな話の進み具合なのかを聞きたいんですけど。

森山信二 国道・交通対策課長

連携の進み具合ということでございますけれども、実際、ミニバスの運行は国道・交通対策課がやってる、で、福祉の関係で高齢者のほうは向こうが対応しているというようなところもございますので、やはり、その辺りの連携は、具体的にどうやってるのかということでございますけ

れども、これから、本当に力を入れてやっていくところじゃなかろうかというふうには考えております。

久保山日出男委員長

ほかに。

西依義規委員

最初の2行が事実と異なってるんじゃないかなと思うんですけど、例えば、旭線、何便か来ますよね。

それは路線バスの合間を縫ってやっていますよね、時間帯がかぶらないように。

違いますか。

だから、まず、路線バスが運行されていることから難しいものと考えておりますっていうのは、朝の7時ぐらいに1便行ったら、もう路線バスなんておらんとですよ、あそこには。

あとはずーっと誰もいない路線なんですよ、誰もいないんですよ。

なのに、ミニバスって何時から運行していますか。

7時ぐらいから運行してるんですか。

それがかぶるはずないでしょう。

まず、事実はこちらで合ってるんですか、これでいいんですか。

舟越健策国道・交通対策課道路・交通政策係長

本市のミニバスの導入につきましては、地域公共交通総合連携計画におきまして交通空白地を定めて、その交通空白地の解消に取り組むためにミニバスを導入したという経過がございます、こちらの門前付近っていうのは、交通空白地の位置づけをその当時なされてませんでしたので、導入をしていないという経過がございます。

西依義規委員

門前の人たちの前でそういうこと言えます？1日1便しかないところは交通空白地じゃありませんって言えます？そんなこと。

しゃくし定規で言うのは分かりますよ。

だって、普通に100人に聞いて100人、ここは交通空白地、朝1日1便鳥栖駅に行きよって、ここは交通空白地じゃないらしいよって言うんですよ。

地域公共交通網の議論はもう訳分かりませんが、これが1便で空白地じゃないってされるぐらいなら、多分あの人たちは要らんって言うでしょう。

そこを空白地にしてもらってミニバス通してもらったほうがよくないですか。

わざわざ1日1便——いや、それで旭がしてないならいいんですよ、絶対してないなら。

旭はしてないですか、フレスポ行きのミニバスはないですか。

あるでしょう。

そうすると、ルールを守ってないじゃないですか、それ。

そのルールなら旭の便はなしですよ、それ。

違いますか。

舟越健策国道・交通対策課道路・交通政策係長

ミニバスっていうのは、あくまでも路線バスっていうのが主体でございまして、そちらとの整合性を図るような形で、営業に影響がないような形で路線だったり、走る区域であったり、議員がおっしゃったような運行の時間とか、そういったところに配慮しながらしていく必要がございますので、そういった配慮をした上で、旭地区のほうのフレスポへの延伸というのをやっているところです。

西依義規委員

いや、だから、行政がこっちにはこっちのルール使って、こっちにはこっちのルールって使ったらいかんよ。同じルールでいかんと。

じゃあ、旭の34号のマックスバリュのところは、路線バスのバス停があるんですよ。

その近くにミニバスのバス停があるじゃないですか。

それと同じですよ、ここに路線バスのバス停があって、ミニバスのバス停がある。

いや、駅前付近は、例えば人口が少ないのでとか利用者が少ないので難しいと考えております、だったら分かります。

そういう理由、例えば需要がないのでとかなら分かります。

だけど、この理由は、僕はちょっと修正してほしいなと思いますけど、この理由で合ってるんですか。

ずっとこのルールでいくんですか。

まず、交通空白地、バス停から300メートルですかね、駅から500メートル。

ただ、多分、若葉地区の若葉小ら辺とか300メートル以上ありますよ、多分。

そりゃあ町で言うとうちも違いかもしれんけど、古賀町の北はじゃないけど、南は違うとか、そういういろいろあるんですけど。

全部カバーできてますか。そうおっしゃるなら。

じゃあ、神辺町が全部じゃなくて、神辺町の一部がクリアしとるんで神辺町は全部交通空白地じゃないという考え方ってことですか。

舟越健策国道・交通対策課道路・交通政策係長

交通空白地の考え方、これは現状にはなるんですけども、先ほど議員がおっしゃられましたように、バス停から半径300メートル、鉄道駅から半径500メートルという区域で集落の集積が認

められる一帯のエリアっていう位置づけを当時しておりまして、なので、家があるからとかっていうことじゃなくて、一定の集落の集積という判断がその当時なされたものと考えております。

西依義規委員

私はこの2行がどうしても納得いかないんで、ちょっと御検討ください。

久保山日出男委員長

ほかに。

[発言する者なし]

質疑がないようですので、続きまして、トイレの関係、肥前旭駅前広場の説明をお願いします。

森山信二国道・交通対策課長

国道・交通対策課の関連の質問でございます。

アサヒビール誘致に伴います周辺のインフラ整備ということで、旭駅広場とトイレは、2026年1月の開業時期に間に合うように、早期に検討をしてもらいたいという御質問でございます。

回答としましては、アサヒビール誘致に伴います周辺のインフラ整備、旭駅広場とトイレにつきましては、同駅の利用者の状況などを踏まえた上で、JR九州と協議が必要であり、事業費も多額となることから、現時点でのハードルは高いと考えております。

今後、関係各課で協議、連携し、現状と課題を整理し、アサヒビール鳥栖工場の操業開始後の利用状況を踏まえた上で、関係機関への要望などを行っていくものと考えております、ということで回答させていただいております。

久保山日出男委員長

この件に関しまして、御質問は。

齊藤正治委員

ここに、旭駅広場とトイレにつきましては、駅利用者どうのこうのと書いてありますけれども、事業費がかかるのは分かるんですけども、JRと協議をしなくちゃいけないということよりも、鳥栖市の土地にトイレを造るのに、JRと協議せないかんとですか。

森山信二国道・交通対策課長

言われてるところは、駅前広場のところにトイレをっていうことで、新設も含めて言われてるのかなというふうに思っております。

で、現在、JRのトイレを借りたような状態で再開をさせていただいておりますので、そこも含めたところと考えておりますっていうような答えになるのかなというふうに思います。

齊藤正治委員

アサヒビールが来るっていうことは、もうそもそも分かってるわけです。

そうすると、もう一つは、この旭地区に公共トイレがないというのを分かっておられるのかな。

ないんですよ。だから、そういったことも踏まえて、この間トイレが使えなくなったときに、旭駅のあるこの広場にぜひ新設してくれっていうのが、基本的な考え方なんですけれども、その点どうなんですか。

森山信二 国道・交通対策課長

新設につきましては、現在、先ほど申しましたようにJRのトイレを再開してまだ1年もたっておりませんが、その状況を見てっていうところもあるかと思えます。

新設につきましても、庁内での合意形成とかいう部分もございますので、まだそこまではできていない状況です。

齊藤正治 委員

国道・交通対策課は協議をする方向で決めてあるんですか。

森山信二 国道・交通対策課長

具体的な動向につきましては、今の状況を見ながらというふうには考えております。

齊藤正治 委員

今の状況は、私が申しあげましたように、もうアサヒビールが来るという前提があるということと、この地域にまずトイレがないということですから、トイレがないのに状況を見ながらっていうのは、ないと思うんです。

だから、ないものを造ってください、新設してくださいということですから、ぜひ御検討をお願いしたいということなんですけれども、御理解いただいていますか。

森山信二 国道・交通対策課長

回答が非常に難しいところではございますけれども、国道・交通対策課として、一存でどういうふうな答えを出すかっていうのは、非常に難しいところかなというふうには思っております。

齊藤正治 委員

協議をしていただく気持ちはあるんですか。

国道・交通対策課だけでできないと言うけれども、基本的にアサヒビールが来るっていうことはもう……、だから、これを見ると、アサヒビール操業開始時の利用状況を踏まえた上でということだから、こんなことを言ったら、いつになるか分からんわけです。

だから、もともと旭地区にトイレがないということ踏まえてみれば、こういう言葉っていうのは本来出てこない話だと私は思うんですけど。

だから、やっぱり早急に、どこが担当課か知らないけど対応をお願いしたいと思えますけれども、いかがでございますか。

森山信二 国道・交通対策課長

非常にお答えに困るところなんですけど、何度も申しますように、庁内の協議っていうのは当然

必要だと思いますし、国道・交通対策課としてどういうふうにやるかっていうところも含めて、お答えができるような状況ではないのかなというふうに考えてます。

齊藤正治委員

じゃあ、どこの課が担当なんですか、この回答がここにある以上は国道・交通対策課が担当ということでしょう。

そういうことですね。

森山信二国道・交通対策課長

このトイレに関しましては、現在、JRのトイレを再開しておりますので、何度も同じような回答になりますけれども、状況を見ながらというふうに考えております。

齊藤正治委員

先ほど道路のいろんな問題がございましたけれども、いかに旭地区を蚊帳の外に置いてるかということですよ。

公園もないんですよ。

公園がないから、基本的にはトイレがないんですよ。

今、公園を造れって言ってるわけじゃない。

ただ単に、トイレぐらいはせめて人間の生理に必要なものだから造ってくださいというようなことを申し上げてるだけで、それを駅のトイレとごまかして答弁するようなことは、やめていただきたいと思いますけれども。

ぜひ、あなたのところから、こういうふうに要望が出てますよということを、庁内でやっぱり協議をしてもらわないと、ちょっとおかしいんじゃないかなと思うんですけど。

西依義規委員

今、商工振興課が地元説明会に行かれてるんですよ。

ただ、地域からわーわーわーわー言われて帰ってこられてるんですよ。

それに一緒に、国道・交通対策課とか維持管理課とか建設課も行って、声を聞いてきたらどうですか。

こんな声がもう山ほどある。

やっぱり地元の皆さんも、これを機にせないかんと思ってあるけん、それを、商工振興課だけが受けるよりも、やっぱり一緒に聞いていったほうがいいんじゃないかなと思うけど、そういつたのはいかがですか。

地元の声を聞くっていう。

森山信二国道・交通対策課長

今、貴重な意見を頂きましたので、商工振興課のほうとまた話をさせていただきたいと思いま

す。

久保山日出男委員長

ほかに。

池田利幸委員

今、この要望で話してるところですけど、もともと、以前の6月議会だったり3月議会の中で区長会要望とかでずっと話してたときに、区長会要望の中にもともとトイレの新設だったりとか、公園とかそういうインフラ整備っていうのは出てたんですよ。

ここで初めて出てきた話じゃなくて、もともと区長会として、町の皆さんの総意っていうことで、要望が出て、そこに対して回答を市としてしてるんですよ、現状として。

ということは、どこかが主管として答えを返したっていうことになるんですが、答えの内容で言えば、今、課長が言われたような内容でしかなかったんですけど。

ということは、市の回答として出してるってことは、それについて考える主体の窓口がないとおかしいって話になるんですよ。

そのときも話したんですけど、いろんな部分、今、西依委員も言われてた商工振興課で話を聞いてきてる分、国道・交通対策課で話を聞いてきてる部分、で、よそで聞いてる分、市民協働推進課とかでも聞いてるはずなんです。

まちづくり推進協議会の中の話とかでも出てるはずで、その情報共有が現時点でないってことは、やっぱり市としてやる気がない、考える気すらないっていうことになるんで、これは今回だけの話じゃなくて、もう既に旭地区から出て、市の区長会連合会からも出てるっていう話の中で、そこは軽視しちゃいかんのではないかなと思いますけれども、どうでしょうか。(発言する者あり)

久保山日出男委員長

池田さん、今のはいい？答えられんでおるけれども。

池田利幸委員

要望ということで。

齊藤正治委員

もう一つ、東口の設置、これもJRにお願いしてるんですよ。

この間要望に行ってます、自民党として。

それこそ踏切の分もそうですけれども。

これについて、JRの回答は、市からそういう話があれば協議をいたしますということですけども、これは、おたくの担当ですか、どこの担当ですか。

森山信二 国道・交通対策課長

窓口につきましては、駅トイレと同じく国道・交通対策課になるものとは思っております。

齊藤正治委員

これも先ほど言われた旭地区区長会の要望でございますので、ぜひとも一緒に検討をしていただければと思います。

お願いいたします。

小石弘和委員

これ、一步を踏み出したら？

あなたたちが踏み出さんから、問題があるわけ。

踏み出してみて、市民トイレっていうような形で造ればいい。

土地があるんだから。

そいけん、一步踏み出しなさい。

庁内会議でこういうふうな市民の要望がありますというふうな形で一步踏み出さんことには、何もできないですよ。

踏み出すことです。

森山信二国道・交通対策課長

非常に難しいところでございますけれども、貴重な御意見を頂いておりますので、その辺りの話はうちだけの話ではございませんので、こういうふうな意見等あったということをお伝えをしたいというふうには考えております。

久保山日出男委員長

ほかに。

野下泰弘委員

鳥栖工場操業開始後の利用状況を踏まえた上でっていう文言があるんですけど、現時点でビール園等の話はまだだと思うんですけど、工場見学等は間違いなくあると思うんです。

そういった場合、やはりこの肥前旭駅の利用というのは間違いなく見込まれるわけで、オープンしたときにあの駅で本当にいいのか。

鳥栖の観光の名所にもなる場所でもあるわけですよ、今後。

そうすると、やっぱり市として、観光というところも踏まえた上で、この広場の整備、トイレの整備っていうものは、やはりオープンする時期に合わせてやるべきだと僕は思いますので、ぜひ、また別の視点で検討していただければと思います。

久保山日出男委員長

ほかに。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

それでは、質疑を終わります。

次に、河内ダムについての説明を聞きたいと思います。

暫時休憩いたします。

午前11時36分休憩



午前11時41分開会

久保山日出男委員長

再開いたします。

続きまして、河内ダムについて説明をお願いいたします。

執行部の説明を求めます。

楠和久農林課長

それでは、回答内容に沿いまして簡単に説明させていただきます。

河内ダムにつきましては、昭和38年から昭和45年にかけて建設された農業用防災ダムでございます。

昭和46年に佐賀県から鳥栖市へ管理委託がされているところです。

維持管理の主な内容については、運営管理と施設管理に分かれておりまして、運営管理につきましては、管理人がダム管理事務所に常駐し管理を行っております。

施設管理につきましては、早期に異常を発見するための堤防草刈り業務やバルブの点検業務などの保守点検業務を行っております。

これまでの保守点検状況といたしまして、保全計画の策定や、平成25年度には耐震調査を行っております。

その中で安全性が確保されていることが報告されております。

また、平成27年度から令和元年度にかけてダム施設の改修を行っており、令和3年度から令和4年度にかけて大木川の水位を監視するためのカメラの設置や水位計の更新を行っております。

今後の維持管理につきましては、ダムの健全性の再調査など、必要性を含めて、現在県で詳細について検討されているところでございます。

簡単ですが、以上でございます。

久保山日出男委員長

ありがとうございました。

この件に関しまして、質問のある方はお願いいたします。

池田利幸委員

詳細に書いていただいているので、これを見たらやっていますってことにはなるんでしょうけど、僕は個別でも相談させてもらったこともあるし、一般質問もしたことあるんですけど、結局、この流域にお住まいの方々は実態を知らないんですよ。

このダムもそうだし、ここには書いてないんですけど、サイレンのことについても、サイレン鳴ったら、もう放流して河川があふれますよっていうのを知らないとか、そういう部分で、大木川近隣の方々は、情報を知らなくて怖いって言われている方が——この御質問をされた方が大木川流域の方なのかどうか、僕も分からないですけど。

その流域の方々はそういう部分、河内はもう出来て古いよねって、で、サイレン鳴ったら逃げてくださいますとかあるけど、実態を知らないっていう部分で、その辺の周知をやっぱりしていただきたい。

前々から回覧板なり、点検がありますとか安全性大丈夫ですとか、サイレンが鳴ったらこういうことが起きますとかいう部分は、流域の地域には、やっぱりしっかりと伝えていただきたいなと。

それが安全の担保にもなろうし、本当に危ないときには、本当に逃げてもらわなきゃいけない。

今までの感覚で、サイレンも鳴ったことないって、逃げなくていいって、やっぱり、防災訓練やけんって。

僕のところの町区もそうですけど、皆さんそういうないっていうのを想定されてる中での告知っていうか、きちんとした情報は伝えていただきたいなって。

それは情報発信としてやっていただきたいなと思いますんで、これは要望です。

以上です。

久保山日出男委員長

ほかに。

西依義規委員

県なり市なりが今までにその情報発信はやったことがあるんですか。

中垣秀隆農林課農村整備係長

具体的には、令和元年の6月及び7月に施設状況であったり、ダム管理についての資料を作成しまして、地元のほうに提供させていただいたことはございます。

西依義規委員

それは回覧板か何かですか。

中垣秀隆農林課農村整備係長

区長さんのほうに資料をお渡しした形で、回覧板等はこちらからは出してないです。
以上です。

西依義規委員

池田委員のおっしゃったことがごもったもので、ぜひ、しょっちゅうとは言いませんけど、
しっかり情報発信してください。
以上です。

池田利幸委員

今の部分も結局求められたところの区長さん、その地元っていうのを、そこであれば神辺町だけだったはずなんですよ。

流域のところ全部の区長さんに渡したわけでもないし、そこで怖いって言われたから、そこに対して区長さんに1枚渡ただけっていう、それは多分情報発信とは言わないんです。

せっかくつくってる部分なんで、流域は、水屋までが流域で、毎回怖い怖いっていうのは下手の流域もだし、一番上のほうもそうだしっていう部分で。

だから、情報発信の在り方っていうのをぜひ考えていただきたいなと思います。

小石弘和委員

この河内ダムの保守は大丈夫と思うよ。

しかし、緊急放水する場合、上の車ら辺のしゅんせつを、やはり早急にすべきじゃないかな。
緊急放水した場合、あの辺はあのくらいの深さでは、恐らく、もうはじけてしまうよ。

それだけ、私はこの場で言っておきます。

以上です。

久保山日出男委員長

ほかに。

[発言する者なし]

これで質疑を終わります。

次に、今後の所管事務調査についての委員間協議を行いますので、準備のため暫時休憩します。

午前11時48分休憩



午前11時49分開会

〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰

久保山日出男委員長

再開いたします。

〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰

今後の所管事務調査について

久保山日出男委員長

これより、今後の所管事務調査について委員間協議を行います。

御意見のある方は挙手をお願いいたします。

西依義規委員

1個ファイルをつけてまして、所管事務調査テーマって、年初に5つ決めていただいた部分について、最終的に委員長報告なりをやりたいんで、この2月、今日から、できたら中間なんで、9月定例会なりにはもう所管事務調査の報告をやりたいと思いますんで、私なりに、1番、2番、3番はイメージがつくんですけど、4番、5番が皆さん方から出た御意見だったんで、どういう形で進めたらいいかなというところを御相談したいなと思っております。

まず、1番の道路インフラに関しましては、国、県への働きかけを当初から言ってきましたんで、もし、例えば委員会で陳情とかに行くという方法か、また、よく委員から出てます新たな市道整備の提案、委員会としてこういう道路を造ったらどうかというふうなのを執行部に提案するっていうのもありかなと思うんで、そういった形でまとめてはどうかと。

浸水対策についても、結構市でできる物が少なくて、国、県への働きかけ、例えば、県道17号の浸水対策を佐賀県がどういうふうにやってるかとか、佐賀県へのお願い等も、道路インフラと併せてお願い、陳情に行くとかいう方法か。

鳥栖市内のしゅんせつ等の、もっとここをしてくれっていう、先ほど小石委員とかがおっしゃったような、いろんな場所があるんであれば、委員会として執行部に提案していければと思っております。

3番、土地利用が、いろいろあるんですけど、当初は、区域区分の見直し廃止についてや、新たな地区計画の運用基準の提案、そして、新たな鳥栖駅周辺整備の提案等が考えられると思いま

すんで、これも、委員会としてまとめたものに関しましては、委員会の総意として執行部なりに、議長を通じて市長に提案をできればなと思ってます。

あと、4番、5番はどういうふうにしてこの所管事務調査をやっていったらいいかっていうのは、よかったら皆さん方から何かイメージがあれば、教えていただければ、来年度の視察等にも生かしながらやっていこうかなと思ってますんで、こういう時間を取らせてくださいというふう
に委員長に申し出たところです。

何か御意見とか御提案があればお願いいたします。

小石弘和委員

観光拠点整備、河内ダム周辺、これはやはり市民の森を整備したほうが一番いいんじゃないかなど。

お客を呼ぶような状況、そして、現在キャンプ場は非常に他市の方が多いんですけど、やはり、本市のルートというふうな形でもつくっていただきたいなど。

そいけん、市民の森の整備を、やはり、できる範囲でやってほしいと、やったらどうかというふうなことで。

県の事業はずっとやられておりますけど、市の単独の予算をつけて整備をすべきじゃないかというふうなことを思っております。

以上です。

久保山日出男委員長

ほかに。

西依義規委員

4番、5番で今みたいな御提案ができれば、もうそれを入れ込んで。

齊藤正治委員

都市計画審議会が、今の地区計画の基準を決めるのはいつ？（「この間終わりました」と呼ぶ者あり）

その都市計画審議会の内容を私たちが掘り起こして、現実的に今の地区計画制度が果たして、合ってるか合っていないかっていうのがあると思うんです。

だから、それをしないと、中途半端な地区計画になって、出すのはいいけど運用がなかなかできないとか、要するに行政がどれだけかむか分からんけん、民間任せじゃない。

だから、それで本当にいいのかどうかですたいね。

だから、それを私たちはしっかりしとかんといかんと思いますけど。

西依義規委員

齊藤委員がおっしゃったのは、③の2項目めの新たな地区計画の運用基準提案っていうよりも、

地区計画の運用基準の在り方について、新たな協議をするっていうことでいいですか。

齊藤正治委員

私は、線引き廃止で行きたいんだけど、地区計画を、今変更してからしよるけど、だからその地区計画が具体的に鳥栖市の発展につながるような制度であるのかどうか。

ましてや、先ほど言った問題があるわけやけんが、それをどうしていくのかっていうのを、きちんとやっぴり、私たちは見とかにやいかん話。

もう一つは、民間という開発会社、どういう開発会社が入ってくるか分からんし、それと、ここは1ヘクタールした、ここは1ヘクタールしたって、その調整を誰がしていくか、どういうインフラを、まず打っていくのかっていう。

道をどうやって入れるのかとか、そういったのは全然分からんでしょう、民間任せの話やけん。

だから、それをやっぴりきちんとしとかんといかんと思う。

西依義規委員

そういった御意見を皆さんください。

江副康成委員

4番と5番のところだけお話しさせていただきますけど、観光拠点で河内ダム周辺整備、これやりたいなと思うんですけど。

三谷会とって、結局、河内と四阿屋、御手洗の滝、この3つがやっぴり、鳥栖市の多様な自然豊かないいところだと。

使えない広域林道もありますけど、結ばれてると。

この全体のところをやっていたきたいなというのが1点と、あと、産業政策、山口知事のほうは、アサヒビールみたいなやつ、あと4つ、5つぐらい声もかかっているという話があって。

基本的に県の企業立地課のほうに話が行くわけですよ、これ。

だから、そこの意見交換会をやらせてもらって、どういう形で……、結局、今、窓口になっているのは、県やから、そこと意見交換をして、どういうことが話に来るのかも含めてやると、鳥栖市に落とし込みがしやすいだろうなという2点。

私の意見でございます。

西依義規委員

1点目の御手洗の滝と四阿屋と河内の、江副委員がおっしゃってる各施設の連携というところ、どういうふうな形で我々は執行部に、鳥栖市、もうちょっとせんかいていうふうに……、ちょっと具体的なイメージを言っただけだとありがたいんですけど、どういうふうな連携を。

江副康成委員

それぞれ生かし方って、あるんですよ、基本的には。

例えば、今、四阿屋の遊泳場のところは、護岸に合わせて整備されて、あそこのところの架橋もされて——松山というんですけど。

昔の丘陵のところ、見晴らしがいいところ、もうずっと木を植えて整備してますけど、そういったところに、それをどういった形で皆さんにいい形で見てもらうか、あるいは、市民の森、そういうところに、運動公園とか、松を持ってきたらどうか、あそこは市有林とかも五、六十年たつて、もう適齢期って行って、もう本当は切らんといかんですよ。

そういうことを、鳥栖市の土地に用意できるところもあれば、あるいは四阿屋でいえば、勝尾城の関係、公有地化も大分進んでおりまして、そういったところに鳥栖市の土地もたくさんあるから、それをどう生かすか。

四阿屋のところが、最近なかなか話が出てこないんですけども、しかし、御手洗の滝のところから含めて、いろんなどころの昔いわれの深い旧跡、史跡みたいなやつがいっぱいございまして、そういったところをいかに皆さんに来てもらって楽しんでもらうか。

そういうところを、深く掘り下げれば掘り下げるほど、いろんなどころに、いいところあるんだろうなという意味合い。

久保山日出男委員長

PR広告等も含めて、そういうことですね。

ということは商工会議所とかも生かしながら、PR、連携については。

江副康成委員

補足で言いますと、基本的に河内のほうだけ農林課がやってるけど、全部合わせて商工振興課——昔、観光課と言ってたかもしれないけど、そういったところにもうちょっと積極的に働きかけるような施策に変えるというような観光施策です。

以上です。

西依義規委員

小石委員からは市民の森をしっかりと整備と。

小石弘和委員

市民の森の整備、これはもう伝統的なものがあるし、それを連携したら、勝尾城観光つちゅうふうに連携をしたら、非常にいい場所になるんじゃないかなというふうなことやけん、それを結びつけて、整備をやる。

西依義規委員

あんまり広げるとあれなんで、御手洗の滝は少し置いといて、勝尾城と市民の森でよかですか。

そこはイメージがつきそうなんで。(発言する者あり)

いやいや、最重点ということで、観光拠点は市民の森と勝尾城を何とか融合するっていうとこ

ろでいいですか。

池田利幸委員

もともと、つなげてっていうのを僕が言った気がするんですけど、基本的に各委員さんが言われたように、多分、市民の森ととりごえ荘とかのキャンプ場を拠点とした部分を連携していくっていう部分で、僕が考えてたのは、インフラ整備として動線をしっかりとつないでいく、整備をしてつないでいくことによって人が集まって周回できる場所、欲を言うならば、サイクリングロードみたいな整備をして電動自転車とかを置いて、スポットを置きながらみんなで周回できるサイクリングロードみたいな部分とかまでできればなって、もともと思いながらですけど。

だけど、サイクリングロードは別としても、その部分を、やっぱり拠点の整備をしながら、そこに対するインフラの整備が伴わないと、人は回遊できない。(発言する者あり)

各々あるでしょうけんが、僕は、車でも行ける部分、河内ダムのほうも反対側に行けばもう道がぼろぼろでとか、そういうなかなかそこを利用できないとかいう部分、利用できないわけではないですけど、そこをきれいに整備することによってもっと人が集まりやすい環境もあるし、歩く人たちは遊歩道を使えばいいしって。

要は、一つ一つが個別で完全孤立してる部分を、しっかり連携できる部分にもうちょっと整備することによって、人が集まりやすいのかなっていう部分を思って、連携を僕は言っていました。

江副康成委員

広域林道が使えないと農林課のほうに言うと、いや、部分的には使えますよということをする言うわけですよ。

どこかが切れてて、通しては行けないけど。

そういったときに、結局、河内の県道、牛原の市道、それから御手洗の滝の市道、そのほかに林道ってあるんですよ、山浦の林道とか。

だから、そういったところも整備して、通しては行けなくても、それぞれ行ってぐるぐるループできるような、そういったところを皆さん認識して、こうしてここへ行けるんですよというやつだけでも、皆さんが、もう使えないから行けないというようなイメージじゃなくて、ここをこういうルートは使えますよというところを明確にするだけでも、大分違うんじゃないかなと思いますけど。

以上です。

西依義規委員

皆さん方、貴重な御意見ありがとうございました。

まとまったんで、あとはこれで、また来年度、現地視察なりそういうテーマで見に行って、最終的には9月の定例会に報告書が作れるようにまとめます。

ぜひ皆さん御協力よろしく申し上げます。

以上です。

久保山日出男委員長

それでは、委員間協議を終了いたします。



久保山日出男委員長

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、建設経済常任委員会を閉会いたします。

午後0時3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。

鳥栖市議会建設経済常任委員長 久保山 日出男

