

建設経済常任委員会記録

令和5年11月15日（水）

場所：鳥栖市議会 第2委員会室

令和5年11月15日 日程

日次	月 日	摘 要
第1日	11月15日 (水)	所管事務調査 報告書の取りまとめについて [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 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

委員 小石弘和

3 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

4 日程

所管事務調査

報告書の取りまとめについて

[協議]

5 傍聴者

なし

6 その他

なし

ージにあります市道の新設ということで、横のラインと縦のラインも必要じゃないかという御意見がありましたので、私のほうで案を作成して提案をさせていただいております。

仮称ですが、(市道新設)河内・江島線ということで、山浦パーキング付近を経由する8,500メートルの道路。

南北の広域連携軸としては、国道3号、主要地方道久留米基山筑紫野線があるが、それらを補完する南北の幹線道路として、山浦パーキング付近を通る道路の整備を提案する。

また、河内ダム、佐賀競馬場等の観光レジャー施設や鳥栖西部工業団地付近を経由することにより、山浦スマートインターチェンジ設置の必要性も高まる。

更に、福岡県、佐賀県、大野城市、太宰府市、筑紫野市、基山町、みやき町、久留米市等と協議連携し、新たな広域道路への整備につなげる、という道路を1個追加させていただいております。

変更のあった分は以上ですんで、よろしく申し上げます。

久保山日出男委員長

3ページのところの2か所が3か所になったと、そういう意味ですね。

西依義規委員

そうです。

3ページの2か所を、3か所提案するに変えております。

久保山日出男委員長

それと、写真といいますか、図面等、明確に3点、追加、変更になったということでございます。

よろしく御協議のほどお願いいたします。

江副康成委員

おはようございます。

今提案があった部分ですけど、私の気持ちと非常に通じる場所もあれば、今までの流れとちよつと離れてしまってる部分もあるかなと。

で、江島のほうからのやつは、どちらかというところと中原鳥栖線を国道34号のほうにつなげるというのが、もう何回も何回も出てきて、そういった意味でそちらのほうを書き足すというのは分かるんですけども。

どちらかというところ、2番目のアサヒビールの横のところをTの字にやってる分があるじゃないですか。それを南北に延ばすというのが、大体、皆さんの認識に近いのかなというふうに思っています。

そういうふうな形にされたほうが、今までの流れ、私も言った分も含めて、近いんじゃないかなとは思いますが、いかがでしょうか、皆さん。

西依義規委員

私も大変悩んだところで、それがベストかなあと考えてですね。

ただ、福岡市民の気持ちとか、久留米市民の気持ちとか、佐賀県民の気持ちをいろいろ考えると、鳥栖市民の気持ちを考えると、あそこの新鳥栖駅の丁字まで車が流入してくるよりも、早めに市内に流入しない道路のほうがいいんじゃないか——要は幸津のところまで車が来てしまうんですね。

だから、渋滞緩和という意味……、要は鳥栖市にあんまり通過交通が入ってこないっていうふうに考えると、もうちょっと西側で入れたほうがいいんじゃないかなと思って、ちょっと西側にずらしたんですね、その道路自体を。

もちろん、おっしゃるとおり新鳥栖駅も生かせるし、いいんでしょうけど、あそこのセブンイレブンまで車がどんどんどんどん入ってくるのか、それとも、龍谷短大とかあの辺ぐらいで曲がるのかっていうのは、皆さんの御意見が一致したところに書き換えたいと思っております。

皆さんのいろんな御意見を頂きたいと思います。

久保山日出男委員長

私の考えを先に言わせてもらってもよろございますか。

委員長自らで申し訳ないんですが、やはり非常にこのT型の方策がいいのは、もう相当前から下野のほうから、とにかくアサヒビールの西側に当たるところまで、まずここまで大きい道路をつないで抜けさせてくれと。

そして橋を架けるような状態で、私の自宅のあるところ、南の道路を抜けてくるような感じの方向は出てました。

それと今度は、また別個に——これは江副さんからやったかな、新幹線の駅から国道34号まで抜かす方向、突き破った後の話だから、そういうのを絡めてくれば、こういうT型の2点は意外といいんじゃないかなと私は感じておりますが。

江副康成委員

委員長のおっしゃったところのやつは全く同感で、それを肯定した上で、この南北のやつはこのTの字を伸ばす形でやったほうがいいんじゃないのかなと、まずそういう話がずっと出てきていた部分がありまして。

江島のほうのやつは、どちらかという、小郡鳥栖南インターのほうまで延ばしてというような形の中原鳥栖線の延長という道路のほうを、齊藤議員を中心に、かなり今までお話がありまして、我々も、いろんなところへ陳情を上部団体にやってる部分もあって、その実現可能性がちょっと突拍子もないような話になってしまうんですよ、今までの流れからすると。

この新鳥栖駅の西側を通すというのは初めて見る話で、非常に、果たしてどこを通すのかなと。

例えば、東側のところの話からすると、今、安良川は基本的に岸田川って行って、市道の平田・

養父線の南のほうまでしか河川の拡幅工事はやってないんですよ。

で、その北側というやつは、今までずっと延ばし延ばしになって、毎年どこかが崩れて、今年も重一川のところの蔵上に行く堰が壊れて、今回緊急に災害復旧されようとしておりますけれども、いつもぼろぼろなんですよ。

だから、その河川工事と併せて、そこに上に通す道を持ってくるという形のほうが、非常に現実性があるのかなと。

おまけに、どちらかというところ——河内に行く県道があるじゃないですか。結局、県道とタッチすると、県道での整備というのが非常に実現可能性が高くなるわけですよ。

となると、アウトレットから徳昌寺の辺りのほうにずっと抜けて、そして、スマートインターのほうで、町なか——柚比町とか、ああいう町なかに行くよりも、ずっとスマートインターから大きな道に行ったほうが良いというような流れもできるからですよ。

これ、私も西依委員も一般質問でやった部分で、そういう過去の経緯もあるから、そちらのほうに寄せてやられたほうが良いんじゃないのかなあと私は思います。

併せて、さっきの丁字のところは、もう基本的に市道の整備みたいな感じがあるけれども、なるべく県道、国道も含めたところの、そういう予算を取って、しっかりした道路を整備していくと、その方向性を、やっぱりここの委員会のほうでも示していただきたいなと思うし、そういったところは、委員会活動じゃないですけども、我々、政治的な活動の中でやってる部分がありまして、話としては既にある部分でもございます。

以上です。

久保山日出男委員長

齊藤さん、いかがですか。

齊藤さんのお考えは。

齊藤正治委員

考え方は、今おっしゃってることは、決して間違いでないし、何でもありませんけど、それはそれで進めてもらっても結構ですけども。

縦軸の、要するに鳥栖市を中心として南から来る車、それから、北から来る車、それで、一応南からの車はどんどんどんどん鳥栖久留米道路も整備できて、国道3号の拡幅もできて、それから、将来的には国道34号のバイパスも要望しておるところでございますけれども、結果的に見ると、バイパスと国道3号と、もう2本しかないわけね。

北に行く、要するに福岡の商圈ですたいね。

で、それをやっぱり分散させないと、鳥栖市に入ってくるのをどこへ分散させて、鳥栖市は鳥栖市なりの整備をしていくかということを考えていかにやいかんと思うんですね。

だから、そういったところから考えてみると、やっぱりいかに分散、流れをよくしていくか、特に鳥栖市は、流入、車が多いですから。

とにかく、今のバイパスなんか、6万台ぐらい走ってるような状況で、全国に類を見ないような渋滞箇所であると思うんですね。

だから、やっぱりこれはそういった考え方の中で、縦軸を入れて、そして、市内に入ってくる車を分散させる、少なくさせるっていうような通過交通等、分散させるっていうことの考え方に立っておかないと、中をどれだけ整備しても足りないような道路整備になっていくと。

もちろん、今の丁字路っていうのは、道路の造り方そのものがあれですから、丁字路を真っすぐ延ばすっていうのは、これは必要なことじゃなかろうかと思うんですけども、ただ、考え方としては、この南北、東西、やっぱり両方とも抜け切れるような道路整備をしていかないとけないじゃなかろうかと思えますけど。

久保山日出男委員長

ただ、私から言わせてもらおうと、南北に流すのはいいんですけど、横軸の1本もある程度通しておかんと、南北の3号線、それから、バイパス、今度この提案しようかなっていうと——南下していくね。その分散がなかなかできんやろうなと思うわけですよ。

というのが、従前から皆さん御存じのとおり、都市計画道路、3号線の酒井西と高田の中間——約中間と思ってください。あれから真木のほうに抜ける都市計画道路は廃止したですよ。

あれがちょっと腑に落ちなかったんですよ。

それがゆえに、やっぱり、今言ったような感じも必要とされてくるような気がせんではないんですよ。

例えば、大水、高速道路が止まったときはみんな下りてきて、片面だけ——私はたまたま自分の家に帰られた、でも、東から西に向かってくるのは、これはもう全然駄目、動けなかった状態でした。たまたま轟木からぐるっと回ってきたら、私は家に入られましたけど。

そういったこともあるし、やっぱり、南北に対して東西の分の必要性が必ず出てくると思うんで、そうしないと分散が分散にならなくなるもので、1本だけの何かだけじゃ、分散という形にならんからですね。

できれば、主たるものを——正直言って、鳥栖は今、東西の核たる路線がただ1本もないんですよ。

まずもって、姫方からの分ですね、分かりやすいところは。

それと、曾根崎からの分も中途半端、そして今泉を含めて、強いて言えば高田中原線ですか、水屋のところから鳥南橋のところ、あの1本。

しかしあれは、今度東西がもうとんでもないことになるでしょうから、あさひ新町のほうで。

だから、やっぱり南北ばかりじゃなくて、東西も抜かす道の核たるものが、2つ、3つは要るんじゃないかと思うんですよ、主として。

その辺も含めて何か案があれば言っていただけんかと思って。

江副康成委員

今、34号線のバイパスを一生懸命陳情してるけれども、なかなか新幹線の関係で先に行かないというのが現実なんですけれども。

34号線のバイパスでできる効用は、今の34号線がセンターラインっていうか、リフレッシュするわけですよ。交通量が減って、必要な車しか入ってこないと。

で、新たな鳥栖の活性化、中心の活性化になるんだらうというところで、55%、通過交通はバイパスですと抜けてくださいと、中の部分は、34号線は、それこそ県道か市道か知りませんが、あるいは3桁国道か知りませんが、町なかの、使いやすい、地元で使ってもらう道にしましょうということでもまずやってると、その方向性ですね。

あと1つが、別の話ですけども、道路の話、今、朝の渋滞もすごいですよね、基本的に。

もう時間が読めないぐらいすごい。

一番すごい、大変なのは、龍谷短大入り口、ラーメン屋さんのところですよ。

あそこはもう本当厳しいですよ。

そのために、今、我々、会派的にっていうか、勉強っていうか……、これはいいというのは、基本的に龍谷短大のすぐ近くのところから、江島になるんですけれども、流通団地みたいなところがございますよね。あそこのほうに、橋を1本架けて渡して、新たな交差点を、大きな車も右折レーンも含めたところを造って通す。

そうしたら、龍谷短大のところは、もう基本的には必要な人が通るといような道路になりまして、そういうちょっとした橋を架けて、交差点を少し改良してやるというところを、できれば予算をもらったところでやりたいなというのがありまして、それだけでも大分緩和するといようなところがあるし、中原鳥栖線かな、から34号線に抜けるところをやると、結局、江島のところの競馬場の裏とか、あそこが新たな——もともとあそこはレジャー区域みたいな形で、競馬場があるし。

そういうような形でやってたところが、今、やっぱり行き来しにくいし、裏のところに、ずっとどちらかといったら、産廃エリアになってしまっていて、そこにやっぱり34号線からずっと1本きちんとした道が通ると、ころっと町が変わってくるだろうなというところもあるもので、結構意義が大きいと——ストック効果ですね、言うところの。

その部分はやっぱり認識して、せっかく齊藤委員がずっと言われた分だから、それを私も重く受け止めて。

やっぱり、江島のところに1本入れられるのであれば、まずそこからだろうというのが、今までの経過から考えて強く思います。

それとあと1つ、新鳥栖駅のところに車が入ってきたら……、というのは、反対に車が入らなくて盛り上がらない部分もございまして、できれば鳥栖市の大きな人口を抱える弥生が丘のほうから、ずっと新幹線を使いやすいようにする、で、今はやりの自動運転のバスでも通して、酒を飲んでも家まで帰れる、遠くへ行たって。

そういう道路にするような、そういう方向性もぜひ考えてみたいし、そういう意見は、私だけじゃなくてほかの委員さんからも出てたところを、委員会としても捉まえていただきたいなというところがございます。

以上です。

西依義規委員

まず確認していただきたいのは、アサヒビール道路か山浦道路かっていう選択ではないってことです。

AもBもということなんで、2つの役割があると。

私は、齊藤委員から縦の3本目を何とか造れないかという御提案を頂いたんで、縦の3本目っていう感覚でしか聞かなかったんで、3号線、主要筑紫野線って、もう一本やっぱりこっちの西側かなと思ったんで。

西側を通すなら山浦スマートインターチェンジを通すしかないだろうということで、スマートインターチェンジの必要性は今のままじゃ薄いと、もしこれを先まで延ばして大野城とか春日とか太宰府とかのこっちの山手のほうから乗れるような道路になれば、インターチェンジの必要性も高まるし、久留米の安武とか大善寺のほうからでも行けるように、1本道が通れば、山浦スマートインターチェンジの必要性が高まる。

だから、縦の道路をただ逃がすじゃなくて、鳥栖市のためにもなるというふうに、両方で考えたんでこうなったんで、鳥栖市の町だけ考えると、江副さんのおっしゃるとおりなんですよ。

ただ、九州の中のこの鳥栖市の意味合いとすると、できるだけ真っすぐの道路、ここを丁字に行ったり、またこっちに行ったりじゃなくて、もちろん、佐賀県と福岡県といろいろ話し合っ、鳥栖市はここを何とか道路を造るから、いずれ広域道路につなげるような話にできんかなあと思って。

ちょっと夢じゃないけど、確かに現実味がないような路線かもしれんですけど、ちょっと夢を描いた感じになってしまったんで、それをあとは委員さんがどう取るかは、いろいろ御意見を頂きたいと思います。

久保山日出男委員長

それと、一つ考えていただきたいのは、筑後川流域何とか……、沿道があるんですよ、下から大川まで。

今、筑後川は両サイドどちらかを拡幅してますよね。

そいけん、鳥栖市の場合は、鳥南橋は出来たけど、本来であれば、向こうの国交省からまっすぐ来た久留米高専の南の土手に、下野のほうに橋を架けてもらって、そして、今のアンダーのところに行くような、分かりやすいアンダーで、あそこは川が危ないもんで。

あの橋だけでも新設できないもんかなと。

佐賀県側じゃないんだけど、鳥栖市のためには物すごい楽なんですよ、そうすると入ってこないんです。

そうすると、大きいアサヒビール等の鳥南橋での交差、T型、あれもなくなろうと思うわけですよ。

あそこに橋を1本、政治的なものでやっていただけたらなど、広域的なのをですね。

そうしないと福岡県ばかり……。

齊藤正治委員

新宝満橋として絵までつくって、久留米と一緒に活動したことがあります。

下野のところから、高専のところを出てきたところの道路をですね。

ただ、久留米は一生懸命やったけど、佐賀県側が一生懸命じゃなかったっていうのがあったりして、だからそれを、盛り上げの話ですから、おっしゃるとおり政治的に動いていけば、できない話でもなかりうと。

あともう一つは、やっぱり、新幹線でいろいろルートの問題が出てますけれども、やっぱり佐賀空港と鳥栖をいかに結ぶかっていう有明海堤防道路、あれを考えると、そうしないと、あっちのほうに、大川とか何とかにみんなが集中してしまうけん、産業的に言うと、こういう企画的な考え方をやっぱり織り込んでおかないとだめやろうと思うんですけど。

久保山日出男委員長

あそこに橋だけ欲しいなと思ったね、鳥栖市としては。

江副康成委員

その橋の話は、もうそれこそ新人のときに、下野の辺りでお話聞くと、もう本当、地元の悲願ですよ、地元からの悲願。

で、まさしく、それがあれば非常にいいんだろうなということで、私もいろんなところを模索して、結論から言うと齊藤委員さんと同じようなことになるかもしれませんが。

ただ、できるのであれば——我々は住民の代表でもあるから、そういう声は上げてもいいんじゃないかなと思います。

それとあと、佐賀空港からのやつは、基本的に空港東と西のインターを造って、そこに当然出来て、あれと、385号線——国道があるんですね。東脊振インターから続いたところ、そこに東線をつけて、34号線のバイパスをつないで、鳥栖に来る。

反対に、鳥栖から言うと、34号線のバイパスを行って、385号線から行って、空港に行く。

そういう道の整備を今考えられておるけん、そちらのほうも見ながら、ただ、筑後川の土手のところの整備というのも、鳥栖のところに非常に有益なところは、やっぱり声を出すべきだというふうに思います。

それとあと1つ、山浦スマートインターのところ、非常に目配りしていただいてありがたいんですけども、山浦スマートインターは、もともと鳥栖市内で平成二十何年やったですかね、評価してもらいました。

そのときには、幾つかあった中で一番いい評価を受けたんですよ、実現可能性も含めて。

そのときには、既にパーキングがあって、そこを利用すれば、ちょっとの費用でできるんじゃないかと。

ただ、パーキングのところを使ったスマートインターって使いにくいっていうか、そういう話も今ありまして。

で、小郡鳥栖南スマートインターみたいに料金所1本で上り下りをやってしまう、上り下りをやるのはNEXCO西日本、国のお金でやって、地元は1か所、どこか入り口だけ造って、あとはお願いねという話があると、史跡の関係とかもあると、史跡があんまり重要とは言いませんけど、ネックになってるとは言いませんけれども、少し東西にずらしたほうが、山浦スマートインターの実現可能性も高いというような話も、今、実際ありまして。

だから、そういったところも含めて、スマートインターのところからば一っと幅広に——よく計画のときには幅広にばんばんぱんとやるじゃないですか。ああいうぐらいのところでもらったほうがありがたいなとは思っています。

以上です。

久保山日出男委員長

ほかに御意見ありましたら。

池田利幸委員

皆さん白熱した議論をされてるんであれなんですけど、基本的には何を意図するかっていう話であろうなって。

いろんなお話があるんですけど、今回は、せっかくここにつくっていただいている分の話でいくと、やっぱりバイパス化をするって、通過交通と生活道路をしっかりと分けて、市民の皆さんの利便性を上げるっていうところに重きを置いた考え方で提案するなら、やっぱりやるべきであるし。

そうなってくると、やっぱり王道の出し方をするのが現実的でしょうし。

いろいろ、江副委員とかも言われてた部分の、橋を架げるとかそういう部分になったら、またそこはそこで要望活動をしていく話になると思うんで、私は、全体的に見たら、西依副委員長につくってもらってるこの王道のスタイルで通していいんじゃないかなと。

そこから派生する部分、要は、この王道を提案して、それが出来たら、そこから派生する道路だったり、そのの利便性っていうのは、そこから広がる話であって、スマートインターも場所が変わるなら、そこに沿った点線に変えればいい話であるんで。

基本は、通過交通は通過交通で抜かせる、生活道路は生活道路、だけど、その中で、鳥栖市中で商業を営まれてる方々のなりわいを崩さないっていう部分のバランスを考えた道路がどうできるのかなっていうところなんじゃないかなと、私自身は思っております。

なんで、私は結果的に、これでそのまま出してみてもいいんじゃないかなと思っております。

久保山日出男委員長

野下委員さん、いかがですか。

何かお考えがあれば。

野下泰弘委員

私は、この4ページのアサヒビールも、5ページのところも両方いいと思うんですけど、非常に考えるのが、やはり新鳥栖駅周辺というのが、地区計画が起きて、今後発展していかないといけない中で、この山浦から南北のところのつながりがない場合っていうのが、たしか、多分まだ計画がない中で、このバイパスを先に提案してしまったら、今おっしゃったとおり、先にこっちのほうに店舗とか商業関係が引つくと思うんですよ。

そうすると、新鳥栖から山浦のほうがどれぐらい発展できるかっていうと、そこまでもう駅前が栄えることがないと思うんですよ。

これもう順序と思うんですけど。

それならば、先に山浦と新鳥栖駅のルート、南北のルートは引つけてあげて、その後するのが順序かなあと。

そうじゃないと、もちろん、渋滞緩和にはこのルートはすごくいいと思うんですけど、先に店舗とかそういうものが張りついてしまうと、やっぱりもうイメージとして、新鳥栖駅周辺が出遅れるイメージがどうしてもあるので、その点だけです。

久保山日出男委員長

アサヒビールら辺のところは、店舗がつくようなことはないと思うんだよね、バイパス的になってるから。

野下泰弘委員

なので、どちらかというところを伸ばしてあげて、Y字のところっていうか、この新鳥栖駅南入り口があるじゃないですか。

そこはやっぱり、新鳥栖から山浦まで、しっかり引っつけてあげたほうが、確かにすごくいいと思います、それも。

江副康成委員

いろいろありがとうございます。

私は、結論から言うと、もう前回まで——今日、小石議員は欠席ですけど。

前回の案に、言葉的にいろいろ書き足したような形のまとめ方のほうがいいんじゃないかなというふうに、最適だと思うんですけども。

南北の道路を造るとして、今はどちらかという南のルートのほうが強いんだと思うんですけど、昔、34号線のバイパス、北ルートって2つあったんですよね。

北ルートを造るのであれば、北に持っていくのは中原か立石の間辺りを通すしか、基本的にはあんまり現実性がないんですよ、実は。

新鳥栖駅の西側のところに道路をって言ったら、とてもじゃないけど進まないような話で。

実現可能性が非常に低いやつをぼんというよりも——というか、絵で出すというのは、割と詰めた話を出してしまうもので、言葉的に含みを持たせて、これが全く駄目とは言わなくても、そういうような気持ちのところにも配慮した言葉のところ、そういう、いずれ福岡のほうに……、今、福岡のほうは東脊振インターのほうから那珂川のほうに抜ける385号線がああ辺りは、福岡、那珂川まで何キロメートルとかいう形で非常に近いと、やってるわけですよ、向こう。

鳥栖が河内を抜けて、福岡にもっと近いぞというのは、もうそれは非常にありだと思いますよ。この辺りが発展して行って、また、発展する要素になると思うし。

そういったところは、言葉的にそれを書き足すぐらいで、この絵をここに入れるというのは、時期尚早かなというふうに私は思うんで、前回までのところを踏み台に、言葉的に補うと、こういう提案をしてもらったのは、非常に有意義だと思うんですよ、分かりやすいから。

ただ、これを知らない人が見ると、どういうふうに捉まえて、動いてしまうのかなというところはあるなというふうに思います。

以上です。

池田利幸委員

基本的に、さっき江副さんも言われてたんですけど、実現性がある提案ができるのかどうなのかっていう話。

私も西側の事情にそこまで詳しくないんで分からないんですけど、最終的には、提案したことが実現が可能なのかっていう、莫大なお金をかければできるっていう話なのか、ただ、それには

もう立ち退きとかいろんなことが絡んで、現実、不可能だな、厳しいなっていうやつよりは、田んぼだとかそういう部分で実現は可能だっていう、やっぱりどうしても、提案するなら実現可能性っていう部分も加味して、提案はしたほうがいいでしょうけんが。

いろんな立ち退きがありますとか、そういう部分の費用弁償がかかりますよって言ったら、今までの中でもなかなか進んできてないっていうのが現状なんで、実現が可能であるかっていうのは、重要視したほうがいいんじゃないかなとは思います。

久保山日出男委員長

ただ、この縦の部分になると、34号線のバイパスのつけ加えによって、全然変わってくるもんね、これを見よつたら。

34号線とのバイパスとも関連してくるやろう、5ページ、5番目。

久留米駅の西からずっと上がってきてるじゃないですか、西依さんの絵を基に話してますけど。

それよりも、今池田さんがおっしゃった案からいくと、2番目の赤井手からアサヒビールへ抜けて、とにかくこっちに流そうと、幸津の村なかを通らんでいいよなこの路線が実現可能性では、割安でできるんじゃないか。

ただ、橋架けについては、国交省あたりに働きかけを行ってもらわないかん、当然、橋は。

齊藤正治委員

3号バイパスはこの図面の中に入っとらんやろう？

久保山日出男委員長

3号バイパスというのは、久留米鳥栖のあれ？

まだこれには入ってないですね。

久留米鳥栖道路でしょう。（発言する者あり）

ちょうど3って書いてあるところに下りてくる道路ですね。でしょう？

5ページの3号の下の3の辺りに下りてくるでしょう？（発言する者あり）

これ、真っすぐにならんやったかということでしょう？

齊藤正治委員

この3号バイパス、鳥栖久留米道路をこの図面の中に入れていただきたいということですね。

5ページのところの図面の話、小さい話ですけど。

西依義規委員

一応それは国土地理院の現在の地図なんで、それを、事務局が作成した国道、県道、市道の事業箇所っていう、以前所管事務調査で頂いた地図がありまして、それに差し替えますけど。

ただ、今、江副委員からこの地図自体が時期尚早だという御意見がありましたんで、今のまま

では意見の一致を見ないんで、この地図は削除せざるを得ないかなって気はしてますけれども、皆さんいかがですか。

こうやったら載せていいっていう、もし妥協案というか、それがあれば、またお伺いしたいと思いますけど。

あとは、もし折衷案がありましたら、もう国道34号バイパス要望とか、その例えば村田町の渋滞の要望とかも、幾らしたって切りがないわけですよ。待てど暮らせど……。

だから、さっきおっしゃった、江島から肥前麓、自衛隊の横の橋を通った道だけを市道として整備するという変更ならできるかなと。

あとは文字で書いて、いずれそれを南北に延長させて広域道路としてつなげるっていうふうに、河内まで書かずにですね。

そうすると、山浦までも行く道路が今のところ必要ないんで、もし山浦まで行くとなると、今それをつなぐと、川久保線がただ渋滞するだけになる、34号線の車を川久保線にやるだけなんで。

理屈は一緒なんです。

もう一本先まで逃がさないと、渋滞は緩和しないんで、山浦スマートインターチェンジぐらいを経由して、どこかのバイパス、萱方か、それこそ神辺かぐらいにつなげない限りは渋滞は緩和しないんで、その辺に変更するっていう案もあるかなって気はしてますけど、いかがですか。

江副康成委員

もうまともに入られてる段階であれですけれども、2番目の地図の積極的なほかの理由として——バイパスの浸水の関係あるじゃないですか。バイパスの浸水のとくにこれを造ると、浸水しなくて、南北のほうにあれの迂回路的な要素もあるということなんです、実は。ちょうどその浸水したところから曲がって行って。

おまけに、アサヒビールさんはビールを造るだけじゃなくて、物流の搬送も含めて、非常にエコな搬送をされるということで、やっぱり34号線っていうか、中原鳥栖線に行ったら、向こうも行けなかったというような、じゃなくて。

そういう思いもあって、非常に重要な、早急にすべきところだろうというふうに思うわけなんですよ。

だから、いろいろあるけれども、2つ取ってやったわけだから、そこにいろんな思いを乗せるというところ、2の部分膨らませてやる、3のほうを持ってこられる気持ちもここに代弁させて入れるというのがいいんじゃないかなと思う。

それとあと1つ、山浦スマートインターの意味合いは、34号線の北周りルート、南周りルート、2つあったんですけれども、南周りルートをするにおいて、北のところはスマートインターで今度は抜けるというところ、スマートインターがあるから、もう計画があるから南でいいんじゃない

いのような意味合いもございまして、そういうところもお話ししておかないといけないかなと思ったので、言いましたけれども。

結論から言うと、3の新しく持ってこられたところも2の中に入れて、言葉的に成立させていたいただきたいというふうに思います。

今日、朝、小石議員から私に電話があって、一緒にお願いなと言われた分で、小石議員の分も含めてお話しさせていただきました。

以上です。

齊藤正治委員

私はこの5ページのやつは、もうこのままのほうが良いと思います。

南北の縦軸に鳥栖久留米道路を入れてもらおうと。

ちまちました市内のことをずーっと言っていたら、これは幾ら整備しても整備し足りないぐらいあるわけですよ。

だから、それはそれでしていかないかんとというのは十分分かるけど、ただ、縦軸に抜ける道路がないと、なかなか市内の交通渋滞のやつは、今みたいにこうしろああしろというような話になってくるといことだと思えますけど、現実がそうなのです。

だから、もっともっと、やっぱり北に抜ける道路、それから、南に抜ける道路を造る必要があるということだと思えます。(「休憩しましょう」と呼ぶ者あり)

久保山日出男委員長

暫時休憩します。

午前10時45分休憩

oo

午前10時50分開会

久保山日出男委員長

再開します。

江副康成委員

今日提案されました南北に抜けるバイパスというところの話ですけれども。

文章として、こういった形で上げられるのはいいんですけれども、ただ、その場所が非常に限定されるというのはいかかなものかなと思うもので、九州新幹線を南北にまたぐぐらいのところ

で、幅広く、こういうような道路があるといいなというような御提案をしてもらう分には、私は承服します。

以上です。

久保山日出男委員長

ほかに。

野下泰弘委員

私も、同じくこの5ページ目のところの図に関して、この青丸のところ、広域という形で表示していただければ、すごくいい案だと思いますので、お願いいたします。

西依義規委員

今、お二人からの御提案がありましたんで、この地図を限定せずに、なるだけ含みを持たせた形で、再度書き換えたいと思いますんで、皆さん方に、後でまた差し替え後をタブレットで配信をさせていただきたいと思います。

よろしくをお願いします。

久保山日出男委員長

ほかに。

池田利幸委員

4ページの地図の2番目の真木・幸津線のところ、アサヒビールの下野から新鳥栖駅南入り口のところに書いてもらってるんですけど。

後で考えればいい話なのかもしれないですけど、これ、新鳥栖駅のところの南の入り口まで持ってきます、そこから先のところが物すごく道が狭い気がしてて、新鳥栖駅の前。

結局、そこを集中して、そこまで車が来ました、その先がきゅって狭まるのは、もし書けるなら、新鳥栖駅の前の道を広くして、ちゃんと抜けられるようにするってところまで、ここに加えてもらえればありがたいかなって、個人的には思っております。

齊藤正治委員

新鳥栖駅をクリアする、要するに、北と南をどうやってつないでいくかっていうのは、技術的にこれは入ってる？

西依義規委員

いや、そこはまだ検討はしてません。

だから、今の目的は、東西交通のアクセス、要は、できるだけ町なかに入れずに、トラックとかをここから右折させて、委員長の家の前の道を抜けさせることによって、市内流入を避けるって意味合いと。

あとは、先ほどの下野交差点へ向かうという、だから、新鳥栖駅の活用というところまでは、

まだごみ処理施設も入ってないんで……、もし、池田委員がおっしゃったようなのを入れるなら、もう一個目的が増えることにはなります。

齊藤正治委員

将来的な発想だったらいいと思うんですけども、赤井手からこのアサヒビールへ抜ける道路、この2つの路線、要するに、鉄道をクリアせんといかんっていうこの問題を、簡単にできるかどうかっていうのは、これは、もう大変な問題だと思うけれども。

それは、やっぱり検討を、何でもかんでも引けばいいっていう話じゃなくて、どうなのかなっていうふうには思いますけどね。

長期的な考え方としては、当然あってしかるべきだと思うんですけど。

江副康成委員

まず、新鳥栖駅のところの道路の話ですけども、今、新鳥栖駅西1号線って、西側の駅前のほうに入る道がああいう形でなってるけど、あのときも、本当はオーバーでやるのがもともとの予定だったんですよ。

ただ、死に地がいっぱい出過ぎて、有効な土地利用ができないということで、ああいう大きな袋地になってしまったということがあるんですよ。

で、同じく東側のほうもオーバーで行くという方策は、当然、考えてしかるべきだろうというふうには思います。

またあれば、あると思います。

あとは、それを県道でやるのか、国道でやるのか、市道というのものもあるかもしれんけど、現実的には県道と国道というようなところで。

国に行けば、そのぐらいの予算というか、予算とやるものの関係、幾らでも立派な道路ができる話で、34号線のバイパスがどこまで行くのかというところもあろうけど、どこまで延ばすかというところで、そういったところは、より実現可能性が出てくるのかなあというふうに、私は思いますけど。

以上です。

齊藤正治委員

新鳥栖駅の話が出てきたけれども、新鳥栖駅に第1駐車場があるけれども、あそこはやっぱり踏切り等を拡幅して、そしてあの広場をもうちょっと広く、道路そのものを広くしないと、大型車って離合できないんですよ。

そして、まずそれを県道の34号線につなぐ道路、踏切の整備等、そして、今市が持っている道路をやっぱりもうちょっと広げていくと、離合できるぐらいにはね。

そういうことも、やっぱり検討する必要があるだろうと私は思いますけれども。(発言する者あ

り)

久保山日出男委員長

暫時休憩します。

午前10時57分休憩



午前11時8分開会

久保山日出男委員長

再開します。

西依義規委員

皆様からいろいろ御意見を頂きまして、修正をしたいと思います。

まず、5ページの上から3行目の山浦パーキング付近というところを新鳥栖駅・山浦パーキング付近を通る道路の整備を提案するに変更したいと思います。

あと、地図に関しては、先ほど言いました、ちょっと含みを持たせた形と、南北の矢印みたいな線に変更をします。

4ページの(市道新設)真木・幸津線に関しましても、上も一緒でしょうけど、国、県と連携という文言をどこかに入れたいと思いますので、よろしくをお願いします。

以上です。

久保山日出男委員長

その他、ほかの件、箇所で……(「もうこの話は終わり?」と呼ぶ者あり)

以上のことでよろしいですか。

西依義規委員

これは外に出ますので、もう隅から隅まで言ってもらって。(「ほかのページに飛んでいいですか」と呼ぶ者あり)

久保山日出男委員長

もう違うところに移っていいですか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

池田利幸委員

6ページが一番下の提言のところなんですけれども、提言の上から3行目の開発の面積基準を

調整池の設置条件である1ヘクタール以上ではなく、佐賀県の指針である0.5ヘクタールに運用基準を緩和することを提言するって書いてもらってる部分と、もう一点、一番下、鳥栖駅東短期施策については、駅東側の利便性向上に向けてスピード感を持って進めることを求めるってところなんですけど、まず上のほう。

これは、話の中で、西依委員も齊藤委員も0.5ヘクタールっていう御提案をもちろんされてたんで、重々承知はしてますし、ただ、今年スタートで、地区計画は1ヘクタールで皆さん承認してますし、この中に都計審メンバーも3人おる中で、自分たちが承認しているやつをすぐっていうのもちょっとなって思う部分が出る。

これ、意味合いを否定してるものじゃないんですけど、言い方的に、今後段階に応じてとか、住宅地とかそういう部分部分の柔軟な対応とか、そういう部分の書き方をに入れていただけるとありがたいなってことで。

どっちみち場所によっては0.5ヘクタールで運用を緩和しないといけない場所も後々出てくるよねっていうのは、僕もずっと言ってたんで、そう思うんですけど。

ただ、今年始まったばかりのやつを、そこを承認した委員会が、すぐそこで緩和しなさいっていうのもなっていう、言い回し的な問題です。

あと、鳥栖駅東短期施策は、全員一致でスピード感を持って進めなさいっていう話になったっけなっていう、そこは確認だけです。

西依義規委員

この間議会報告をした資料の29ページを開いていただくと、先ほど池田委員がおっしゃったようなやつで最初書いてたんですが、もうちょっとはっきり書いたほうが良いという御意見もあったんで、はっきり書き直したんですが、ここでは、この委員会の現状としては、地区計画については、委員から開発時の調整池を鳥栖市が設置してはどうか、開発の面積基準を調整池の設置条件である1ヘクタール以上ではなく、佐賀県の指針である0.5ヘクタールに緩和してはどうかなどの意見があり、一定期間が経過した後、課題や要望などを整理し、運用基準の緩和を検討いただきたいという文章が最初だったんですよ。

これをちょっと強めに変えたのが今のやつなんで、皆さん方で、ここも落ち着くところで落ち着かせられたらなあと思ってます。

あと、鳥栖駅東短期施策については、ここで向井課長に御説明していただいた協議で、取りあえず、スピード感を持って進めていただきたいで一応まとめたと思ったんで、そういうふうにまとめさせていただきました。

齊藤正治委員

スピード感っていう言葉が適正かどうか私はよく分かりませんが、逆に言えば、年限を

切って、例えば1年以内にこれをしてくれ、2年以内にこれをしてくれっていうようなことを書いたほうがより現実的かなと。

スピード感って言って、みんな市長が言ったけんがって取り組んでるけど、なかなかスピード感が表れないんですよ。

久保山日出男委員長

年次的な計画、やっぱりスピード感を持ってって言ったら、幅があるのはあるけどね。

西依義規委員

まず、地区計画の調整池に関しましては、議会報告でした提言に戻していいですか、どうですか。

その辺の意見が何かあれば。

これはフォルダを開いて、横のファイルに入ってますよ。

その29ページを開いてもらって。

そこに、前回の……（「16ページまでしかない」と呼ぶ者あり）

すいません、右の番号が29ってやつ、16枚しかないけど29っていう、11ページです。

そこの文言が最初だったんです。

池田委員がおっしゃったとおり、1回はこの基準で通したと。

だから、一定期間が経過した後、そういった業者さんの課題とか要望があったら、やっぱり0.5ヘクタールとか、運用基準を緩和したらどうかっていうちょっと柔らかな方向でいいですか。

江副康成委員

議会報告会のやつ、これのほうがさっきのやつよりもいいのかなという感じはしますけれども、1つだけ、私も都市計画審議会の委員であります。

もうこれは委員会の中でも、あるいは、事前に説明があつたときにも言った話やけど、鳥栖市が、今、辛うじて人口が増加してるという中でしか打てないこういう施策、調整区域内の地区計画だと。

ならば、やっぱり早急に始めんといかんということで、多少問題があつても、施行した後に問題は修正すればいいじゃないかというところで承認したという経緯もありますんで、そういった形で手直しするというのは、何ら問題ないと私は思っています。

あと1つが、調整池の大きさの話、結局、面積だけじゃなくて容積も含めて、佐賀県基準から上乘せ条例みたいになってて。

そういったところも、過大な負担を進めようとしてるのか、抑えようとしてるのか、非常に分からんというところで、私が言ってるところの容積の問題をここに入れるかどうかは別として、要は、佐賀県基準で業者さんはずっとやってて、それで何でいけないのというようなところで、

佐賀県基準のほうに持っていく方向で、私は問題ないとは思いますが。

そして、駅東のやつは、スピード感を持ってやるというのは、暗黙というか、どこまで出てるか知りませんが、皆さんそう思ってるんじゃないですか。

早めに、もうとにかく東側の利便性も全然高まらん、だから早くやってよと、そういうことに対しては、何ら否定するような話はなかったと思うから、それはそれでいいんじゃないですかというのが私の意見です。

以上。

久保山日出男委員長

ただいま御意見がありました、それを含めて、何かありましたら。

よろしいですか。

これからやっと地区計画ということで、こっちもやり始めたけんね。

江副康成委員

具体的に言うと、議会報告会で使ったところに、運用基準の緩和を検討いただきたいの前に、佐賀県基準とかも重視しながら運用基準を緩和いただきたいと、佐賀県の基準というのをどこかに入れていただきたいなど。

上に佐賀県の指針ってあるけど、運用基準の前に、皆さんがよく使ってる佐賀県基準というやつがちゃんとあるわけだから。

そういうことです。

以上。

池田利幸委員

江副議員がそうおっしゃっていただいたんですけど、僕自身としては、そこまでを求めなくていいんじゃないかなって思ってます。

鳥栖市は鳥栖市として、この今の集中豪雨の対策としてっていう部分で、市民の皆さんの安心、安全を守りたいっていう部分で、県の基準よりさらに考えてやろうっていう鳥栖市の意図もあるんで、そこまで入れてしまうと、地区計画自体を否定じゃないですけど、大分非難する形になってしまう気がして。

まずは1ヘクタールで始めたとして、最終的に市街化区域から隣接するところに1ヘクタールで取っていきながら、最終的にはそれがないけん0.5ヘクタールとかでもやっていくことは望ましいって言った部分もありますけれども、やっぱり、市民の皆さんの安心、安全、また、周辺地域にもともとのお住まいの方々の安心、安全っていう、不安を解消するっていう部分で、調整池の問題については市が判断を下してる部分なんで、僕としては、そこまでは加えなくていいんじゃないかなって思っております。

江副康成委員

恐らく田んぼダムの扱いのところが、池田議員と私とは大分違うのかなと。

実際田んぼダムをやってる人間からすると、ほとんど機能してない、あるいは、もう鳥栖市内でも本当に限られたところしかやってないやつを一般に広げるのがどうかなというふうに、何回も言いましたけど、私は思ってますんで、恐らくこれは意見の一致は見ないと思うんで、このままでいいんじゃないですか。

議会報告のところがやつをそのままされたらいかがかなとは思いますが。

久保山日出男委員長

いかがですか。

ほかに。

江副康成委員

今朝、小石議員からも言われたんですけど、実は、自民党鳥和会の多数のメンバーで、沖縄の読谷村と石垣のほうで観光の進め方みたいなことを学んできました。

鳥栖市もやっぱり観光需要だと、委員会もやってますけど、この観光のところにもっと力を込めた文章に高めてくれというふうに、朝、叱咤激励を受けてきたところなもので。

最後の提言のところをこれは具体的に書かれてて、7ページの上の(3)の提言のところを、もし何らかの形でもうちょっと力を込めるような表現があれば、皆さんに教えていただきながら進めていただければありがたいですけど。

以上です。

池田利幸委員

これこそ議会報告会で報告の絵として出してもらってたやつを載せたら、皆さんイメージがつくんじゃないかなと思いますけど。(「何ページですか」と呼ぶ者あり)

32と紙に書いてある部分です。

河内ダム拠点整備プロジェクト、文章だけじゃなく、絵、イメージになってる部分をせっかく出してもらってるんで、イメージと文章とせっかくあるんで、載せてもらっていいんじゃないかなと。

地図を別で載せてる部分もあるんで、そういう資料として、せっかく作ってもらってる分、残していいんじゃないかなあと思いますけど。

久保山日出男委員長

この件はいかがですか。

江副康成委員

非常にいいかなと思います。

ただ、河内ダムのところのこの整備、最終的に河内ダム拠点整備プロジェクトの立ち上げを提案するとあるじゃないですか。

そこに、「まずは」ぐらいを入れて、これが全てじゃなくて、まずはっていう形で入れてもらって、したらどうかなど。

で、今は委員会のまとめの流れやけん、もう新たな話はなかなか今からできないけれども、新たに面白い話をいっぱい聞いてきたんですよ。

だから、今後いろんな内容が、いろんな形の可能性も含めて膨らんでくる話だから、まずは河内ダム拠点整備を立ち上げるということを入れてもらおうと、私としては非常にありがたいかなと、小石議員も含めて。

以上です。

久保山日出男委員長

いかがですか。

ほかに。（「イメージ図のやつは」と呼ぶ者あり）

先ほどのイメージ図については。

江副康成委員

すみません、私それ発言したつもりだったんですけども、いいんじゃないですかと、入れましょうということでございます。

以上です。

西依義規委員

イメージ図を……、参考資料がいろいろ載ってるんで、精査してからできるだけ近い形で載せたいと思います。

以上です。

久保山日出男委員長

以上でようございますか、本日は。

〔発言する者なし〕

いずれにしても、議長に報告を提出するわけでございますので、最終的な段階は、正副委員長にお任せいただけたらと思いますので、ぜひとも、この場で御発言をよろしく願いいたします。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

では、以上の件につきまして御協議いただきましたけれども、この報告については、正副委員長にお任せいただきたいと思いますが、ようございましょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

それでは、正副委員長で修正し、議長に提出していきたいと思ひます。
ありがとうございました。



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。

午前11時27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

