

会議の要旨（議事録）

会議の名称	鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会（第1回）		
開催日時	平成27年9月1日（火） 14:00～15:50	開催場所	ベストアメニティスタジアム 第2会議室
出席者数	21人	傍聴人数	12人
議題	(1) 委員会の目的・スケジュール (2) 駅周辺地区の整備・検討の経緯 (3) 道路に関する課題 (4) 駅周辺まちづくりに関する課題 (5) 駅利用者・居住者実態調査の実施について		
配布資料	(1) 委員会の目的・スケジュール 【資料1】 (2) 駅周辺地区の整備・検討の経緯 【資料2】 (3) 道路に関する課題 【資料3】 (4) 駅周辺まちづくりに関する課題 【資料4】 (5) 駅利用者・居住者実態調査の実施について 【資料5】		
所管課	(課名) まちづくり推進課 (電話番号) 85-3601		

第1回 鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会

日 時 : 平成27年9月1日(火) 14時~15時47分

場 所 : ベストアメニティストジアム第2会議室

1. 開会
2. 委嘱状の交付
3. 委員長・副委員長の選出
4. 議事
 - (1) 委員会の目的・スケジュールについて(資料1)
異議なし

- (2) 駅周辺地区の整備・検討の経緯(資料2)
事務局より資料説明

<質疑応答>

委員長	ご説明に対して何かご質問、ご意見等がございましたらよろしくお願ひいたします。もう皆さんご存じのことで、むしろ何回も言うなということでしょうね。
委員	地権者の理解が得られないというのは、たくさんいらっしゃるのですか。
事務局	複数です。
委員	5人ぐらいとかそんなのではなくて、たくさんいらっしゃる? 地権者の理解が得られなかったということであれば、いつになっても駄目じゃないかなと思っただけなのですが。
事務局	当時の事情は事情として、いろいろございます。ただそれを解消するようなことができるような構想を今回考えていきたいと思っていますので、そういったところでのご意見を頂戴できれば本当はありがたいと思っています。
委員長	そのほかいかがでしょうか。 私は鳥栖駅に来て、土地が余っているというとあれですが、空き地のよ うな感じの土地がすごく駅の周りに多くて、それはこういったいろいろな 計画が上がっては断念されという経緯でそうなっているのかなと理解しま した。 一方で、鳥栖駅の駅舎というのはとてもかわいらしくて、すごく親しみ がある。私の専門分野の1つが都市デザインで、警固公園あれは私が設計 させていただいたのですが、そういうデザインの観点からもああいう古い

委員	<p>もの、古い駅舎というのでしょうか、あれはすごくいいなと一方では思ったりします。今回の構想、計画案の中で多分鳥栖駅の駅舎の話なども意見が出て議論されるのではないかと思います。ここはよろしいのでしょうか。</p> <p>子どもころと、幡崎の交差点のところの踏切、ああいうのは全然全く一緒に、何十年と変わっていないのですが、JR も少しぐらいは検討してもらっているのでしょうか。あそこはちょうどカーブで斜めになっているからやりにくいのだらうとかね。国道とえらく近いですよ。だからものすごく渋滞します。昔から言っているのですが、全然直らないのはなぜでしょうか。</p>
オブザーバー	<p>幡崎踏切は、弊社としてもボトルネック踏切、列車と衝撃する恐れのある踏切支障も過去に発生している踏切であり、対応に苦慮しています。渋滞については、新幹線の開業で若干緩和されているとは思いますが、依然として、踏切内に車が入って列車と衝撃するという危険性をはらんでいますので、今回の周辺整備の中で議論していただきたいと思います。</p>
委員	<p>期待しています。</p>
委員長	<p>よろしいですか。それでは議事を進めたいと思います。</p>

(3) 道路に関する課題 (資料3)

事務局より資料説明

<質疑応答>

委員	<p>資料3のところで、道路バイパスを作るときに、5号バイパスと34号のところがありますが、ここをどうして立体交差にしないのかなと思ったんです。作るときであれば立体交差もできたでしょうし、今さらというのかなり家も建てこんでいるから、そこを広げて立体交差にするというのは難しい部分があるのですが。5号バイパスと34号線と交差する箇所がありますが、そこを立体交差にすれば5号線もすいているし、34号も空いているということになるわけです。そこら辺も今後合わせて考えておかないと、もっと渋滞がひどくなれば当然問題になると思います。</p>
事務局	<p>34号線の渋滞は佐賀県内全体として懸案だと思っています。そういったことで先ほど若干ご説明いたしましたが、沿線の自治体さんと一緒に34号線のバイパス建設を今後頑張っていきたいと思っております。</p>
委員	<p>もう1つは、幡崎踏切の件ですが、あそこに佐賀の高速道路に入るときの乗入口がありますね。あれを行くと34号に降りられるんです。だから、あのルートをどうかして向こうから来る、こちらに抜けるところの道路を</p>

委員	<p>拡幅してでも、これは高速道路公団と交渉しなければならないでしょうけれど、そういうふうになればあそこの踏切の交通量はもっと減ると思うわけです。</p> <p>スタンドの横から1つ行ったら佐賀方面。もう1つ先に行ったら福岡とか大分方面に行く乗入口がありますが、下のほうから上がると下に降りられるんですね。だから、そういう道路も既にありますので、あれをもう少し大きく拡幅して、34号からそちらの方に抜けられるし、踏切はあんなに混まないと思います。</p> <p>幡崎踏切の件が出ましたので。私は幡崎踏切の整備促進期成会の会長をさせていただいております。調査費として1000万いただいておりますが、高架にしたり、地下に潜らせたり、ループ橋にしたかどうかということで、国会議員の皆さんにも何回も来て見ていただいたのですが、いろいろ検討の結果、地元の反対もありまして白紙に戻そうということになりました。それで今は白紙に戻しています。まともじゃなくて。検討は十分しましたが。</p>
委員	<p>そういうことも考えの中に入れていただいたらいい。あそこの踏切を扱うというのは非常に難しいと思うんですね。あまり土地がないから、上に上げるのも難しいし。県道になりますね。ですから、高速道路をうまく使えば佐賀のほうに、こちらに入ってくる道路をちょっと工夫すればできるのではないかなど。</p>
事務局	<p>高速道路を使うか使わないかは別として、要はあそこの道の渋滞を解消するために、ほかの迂回とか対案も含めながら、道路事情と鉄道事情が折り合うようなことも考えることができれば。高速道路を使うというのは本当に参考になるご意見なのですが、なかなか黙って使うというもの。</p>
委員	<p>ちゃんと許可をもらってから。</p> <p>それともう1つはJRさんにお尋ねしたいのですが、調整の線路数はあんなに広く要るのですか。あんなに広くは要らないと思うんです。通過だけです。例えば上下だけ考えれば1ホームであれば足りるわけですね。例えば待避線とか諸々があるからあんなにたくさんホームがあるのではないかなと思うのですが、あっても2ホームあれば十分だと思うのですが。</p>
オブザーバー	<p>先ほど交通の要衝と委員長がおっしゃったように、鳥栖駅は長崎本線、鹿児島本線など重要線区を受け持ち、かつ分岐駅であることから、車両留置などで数線使用しています。また、ひとたびどこかで事故が起きるとダイヤというのはガタガタになります。ある程度、異常時に対応が出来ることも構内配線上必要であると思っております。あわせて、鳥栖駅の重要性からも留置機能が必要であり、今の線数が必ずしも多いというふうに私</p>

委員	どもは考えていません。
オブザーバー 委員	いや、多いですよ。
オブザーバー	そういうご意見は頂戴しますが、やはりトラブルだとかそれは鳥栖だけではないですから、例えば竹下とかいろいろあるわけですから、そこら辺も待避線はあるわけでしょう。だから、何もここだけに余り広く取る必要はないのではないかな。
オブザーバー	いろいろなダイヤの構成上、ここに必要だという現状があると思いますので、そこはご了承いただきたいと思います。
委員長	また、先ほど幡崎踏切のお話がありましたが、議論していただきたいと申したのは踏切幅を意図したのではなく、今までも検討してきた立体化とかいろいろあると思いますので、そういった意味で何らかの改善が必要だということをお願いします。
委員	今のご意見は、つまり東と西を分断している範囲が大きいというご意見ですね。今回、駅周辺まちづくり検討委員会ですので、駅自体をどのように方向性を持っていくかという意見の中で、確かにホームが多くて、線路数も、確かに距離は大きいですが、その上をいかに快適な駅が出来上がるかによっても多分東西のつなぎ方は変わってきますし、私なんかは鳥栖駅の魅力、観光ともつながると思うんです。あの線路の多さを上から見たときの圧巻というか、あの大きさの迫力みたいなものは全国に鉄ちゃんと呼ばれる方がいっぱいいますので。
委員	鳥栖駅のところに昔の操車場、機関車が通るとか、そういったものがあるのなら別ですよ。大宮駅のような、あそこは停車場とかいろいろあるでしょう。
委員長	駅から東側へ行く歩道橋がありますよね。私はあそこが大好きなんです。駅をバーッと眺める。そういったものをしっかり魅力として感じられる、これから駅がどのようになっていくかというのはここで議論していくのですが、橋上駅であればそういうものも見られるわけです。そういったことを観光の目玉としてまちづくりを展開している駅は全国にあります。もちろん東西をつなぐということが一番の前提だと思いますが。
委員	鉄道博物館になるようなものがあればいいのですが、今おっしゃるとおり全部なくなっています。
委員	あの東側に住んでいる者としては、ぜひ鳥栖駅に東口を作っていただきたいというのが要望です。
委員長	それはどんどん言っていただいて、そこはしっかりと位置づけていきたいと思います。
委員	その当時の貨物がいっぱいあったときのままなんです。だから広すぎる

委員長	<p>と私は言っているわけです。貨物が何本もあったそのままなんですね。いくら狭くなっているのですが、ホームも本数も。</p> <p>継続して検討していくということで。その他いかがでしょうか。よろしいですか。</p>
-----	---

(4) 駅周辺まちづくりに関する課題について (資料4)

事務局より資料説明

<質疑応答>

委員長	<p>ありがとうございました。ただいまのご説明に対してご意見はいかがでしょう。</p>
委員	<p>資料5の丸で囲ってあるところの飯田蔵上線、ここが点線となっていますが、これは国道から真っ直ぐ延びているゾーンということですか。</p>
事務局	<p>そうです。都市計画決定はこの点線のところで行っています。上の曲がっている実線のほうが現在の高橋。点々が都市計画決定の線です。</p>
委員	<p>用地とかそのあたりで、まだですね？</p>
事務局	<p>まだです。</p>
委員	<p>これはアンダーで行くのか、上に上げるのか。</p>
事務局	<p>今回の基本構想と、その後、正式には長期未着手道路の見直しの計画をきちんと議論しますので、その中でどちらが効果的なのかということも検討させていただきたいと思います。</p>
委員	<p>アンダーで行くか、上げるかということですね。このあたりは半分ずつにしたらどうかと思ったのですが。鉄道も半分上げて、道も半分下げる。そうするとあまりアンダーが深くならなくて済むのではないかなど。今かなりの技術がありますから、上げたいというあたりは営業所の中で作るわけですから、少々のはできると思います。やろうと思えば。お金があればの話ですが。</p>
事務局	<p>いずれにしてもここは幹線道路になるでしょうからね。高橋を廃止して、こちらの方に付け替えるという考え方ですね。</p>
事務局	<p>今回の駅をご議論いただくときに、過去の計画が62年の連続立体交差の事業の経過の中からもあったのですが、今までの30年間を振り返ってみますと、何も手がつけられなかったのが道路の問題で、先ほど説明しましたように、高架の関連で長期未着手となっていた都市計画道路が3本あります。それが先ほどの棒線の計画が一応こう行きましよう。これは高架問題を最終的に結論づけないと正式にどうするかというのを決められないと</p>

<p>委員</p>	<p>いうところで、要は道路が棚上げ状態になっていたというのが実情なんです。今回の駅の議論を進めていただくときに、現在、この道路の問題、先ほどお話があった幡崎踏切の解消方法も含めて道路法線の見直しだとか、今回都市計画道路の計画は一応こういうふうに引いていますと、やはり現実的にこれは無理があるのだったらこういうふうに持っていったらどうだろうかというのも今回の議論の中で、駅の駅舎の問題、それと東西の駅周辺の問題、それと道路の問題、大きく言うと3本が、3本とも非常に大きな課題だと認識していますので、検討委員会の中でさまざまなご意見を頂戴して、いろいろな方向性をご議論いただければと思っております。</p> <p>これは東側の利便性を考えると、やはり橋上駅が望ましいなと思います。そして、上りと下りのエスカレーターをつけて、上からホームへ下ろせば、エレベーターをつければ、それでいいわけですから。</p> <p>ある人が栄転で鳥栖に転勤と言われたと。鳥栖に降りた途端に奥さんから、あなた、左遷じゃないの。駅前を見て、そんなふうにおっしゃったそうです。だから、逆に言うと、駅の東側のほうがきれいに整備されて、なっているんですよ。だから、こちら側をもう少し有効に使うようにやらないといけないと思います。</p>
<p>委員長</p>	<p>そのほかいかがでしょうか。</p> <p>駅周辺の構想を考える上で周囲の道路の状況ですね。まち全体の物流をしっかり促す活力、鳥栖全体の活力を向上させていく上でも、周囲の道路の状況を考えて上で駅がどのようにあるべきかということを考えることは都市計画上のセオリーであって、一方で、左遷ではないかと言われた背景には、やはり鳥栖駅が賑わいを取り戻すことというのはとても大事だと思うんです。橋上駅は私も個人的にはいいんじゃないかと思っていますのですが、東西をいかにつなぐかということ、今のビデオは試合があるイベント時のものですよね。全国的にも評価されている駅の改修計画は、日常的に車ではなくて歩行者が行き交う駅がやはり再評価というか、目指されているというのは現状としてあるんですね。</p> <p>資料4の課題5のページにちょうどプレスポ鳥栖と駅が同じ平面図で載っていますが、実際にプレスポの幅を駅のところに持っていったらと、中身がちゃんと魅力的な場所であれば人は歩くということがこれを見たらわかると思うんです。これがプレスポの幅ですよ。これをこう持ってくると、大体ここは行き交うわけですから、ここの中を人がバンバン買い物で歩いているわけですから、大きさからしても全然東西をつなぐ上では問題ないというか、むしろこの上をどうやって魅力ある場所として駅を作り上げていくかということ。周辺も含めて。それはやはりこの構想委員会</p>

	<p>の中ではしっかり考えていただければなと改めて思った次第です。</p> <p>フレスポの範囲、ああいうショッピングモールというのは何の抵抗もなく歩き回っていらっしやいます。よく歩いて暮らせるまちづくりという、いやあ、歩かないものねと、特に高齢者の方はお話をするのとあるのですが、実際中身が楽しかったら歩いていますよということを、ああいう規模と比較すると。東西橋上駅というのは駅自体がすごく魅力があるものであれば、東と西を行き交う人はもっと日常的に増える。むしろそこをしっかりとこの構想計画の中でうたうことがとても大事だと私は思います。</p>
<p>委員 委員長 委員 委員長</p>	<p>駐車場があればですね。</p> <p>もちろん駐車場も含めて。</p> <p>フレスポは駐車場とリンクしている。</p> <p>おっしゃるとおりです。駅自体の交通結節点としての機能もしっかり踏まえた上で。だから、自動車をどこから乗ってきて、止めて、人が歩いて行くというその動線の計画をこの構想計画の中では、実際にいくつか詳細に人や車の動線の調査、交通量などもしっかり見ながら議論していったらいいのかなと思います。</p>
<p>委員 委員長</p>	<p>橋上駅を作るときにフレスポまでデッキでつなぐとかね。</p> <p>そこまで長く取らせるかどうかわかりませんが、行き交うということも前提に、単純に東に駅の出入り口ができるというだけではなくて、そこにちゃんと人が行きたくなる駅と駅周辺の計画を、せっかく作るのですので、この構想の中で作り上げていければと思います。</p>
<p>委員</p>	<p>委員長ばかりしゃべっても。ほかにいかがでしょうか。</p> <p>鳥栖ビルは解体をまだ決めていないんですよね。もしこの計画ではっきりしてくれれば協力しますと言っておられるので。鳥栖ビルはわかりますか。重要なところにあるので、ぜひそれも一緒に考えて。</p>
<p>委員 委員長</p>	<p>小倉駅が長くあるでしょう。橋上になっていて、連続になっていますね。</p> <p>あれは歩車分離といって、車の入るスペースと、安心して歩けるスペースを分けておくと人は歩きたくなっていく。そうしたいろいろな事例も見つつ。</p>
<p>委員</p>	<p>それともう1つ、資料4（課題5）で駅東側とか青で囲ってあるところがありますが、そこもちろん考慮していかないといけないだろうと。ただ駐車場だけに、年間何試合あるのかということなんです。60 試合あるうちの半分でしょう。そうすると 25 ぐらいしかない、この場所であるのが。そのために駐車場を取っておくのはあまりにももったいない。</p>
<p>委員長</p>	<p>駐車場台数と駐車場面積の見直しをかけて、駅周辺の構想計画は考えたほうが良いという。</p>

事務局	<p>委員がおっしゃったように、駐車場ばかり作ってという話だろうと思います。そこはおっしゃるとおりで、もし橋上駅とか高架事業とか、選択肢の中でここを活用できるような整備方針が定まれば、当然ここをどう使っていったらいいでしょうかというようなご意見も出していただきたい。</p>
委員	<p>そういうことで困っているのだらうと思ったのですが。駐車場で使うのはあまりにももったいない。</p>
委員	<p>公有地がここにありますよという話ですね。遊休地がありますということです。</p>
委員	<p>観光のほうからですと、やはり鳥栖駅というのは、特に沖縄とか鉄道がないところから来た方、外国の方にはすごく魅力的らしいです。やはり地方の駅で、あれだけのホームが、6 ホームがある。土曜日はななつ星も毎週見られますし、九州内を走っている電車のほとんどが見られるんです。あそこの虹の橋から子どもたちがそれを見て楽しむというのはやはり 1 つの観光の目玉です。</p> <p>鳥栖駅は 100 年以上がたった古い駅舎で、駅長室の柱もすごく曲がっているのですが、ホームの 1 つ 1 つが昔のレールが使ってあるんですね。昔のレールを使ってホームの柱にしている。あるものを利用して多くの方に知らしめるというのは観光の基本になると思いますので、ぜひそういういいものは残して、あと皆さんの利便性を高めることを考慮していただきたいというのは確かにおっしゃるとおりです。</p> <p>あと、ホテルのほうに、たまたま今年はインバウンドと言っていますが、外国のお客様がすごく多くて、今まではバスでお見えになる方がほとんどだったのですが、今年はマイカーでお見えになるとか、あと、今、ブッキングドットコムという世界中にネットでいろいろな国からホテルの宿泊を組むのですが、香港、中国のお客様は鳥栖駅まで迎えに来てほしいというご要望がずいぶん増えています。その説明をするのに、西口で、虹の橋を渡ってという説明がすごく難しくですね。できれば外国のお客様にもわかりやすい駅舎を、インフォメーションも含めて作っていただけるとありがたいと思います。ぜひ鳥栖駅を外国のお客様にも、鳥栖の知名度が上がって来ればいいのかなと。</p>
委員長	<p>ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。</p>
副委員長	<p>駅周辺まちづくりに関する課題ということなのですが、質問は、資料 2 の冒頭にあるような範囲設定みたいなことが、この検討委員会の駅周辺まちづくりはこの範囲なんですよという範囲設定はなされるのか、それはどのタイミングでどのように出されるのか、もう想定されているのか、その辺について聞かせていただきたい。</p>

事務局	<p>実はこの後、資料ではお配りすることはできないのですが、映像で今回の構想がどんなものを求めているのかということをお見せしたいと思っていたのですが、先生からご質問いただいたので。これは某自治体の絵なのですが、要は赤の点々の丸で囲んでいるのは駅広場の区域です。黄色、オレンジ、ピンクといったもので、概ねこれが駅周辺という位置づけです。さっき私が言っていた道路事情というのはこういった矢印で示されているのですが、こういったところのゾーニングなり、土地の利活用とか整備方針というものを概ねこの基本方針で作りたいと思っています。この構想の範囲については、先ほど副委員長から言っていた資料1の4つ、点々で囲っておりましたが、まず中心市街地活性化基本計画という最新の赤の点々、これが概ね駅東のスタジアム、サンメッセ、こういった交流施設も含んだところと、駅西の点々の範囲も委員さんが会長を務めていらっしゃる本通筋の商店街、こういったところも包含した区域となりますので、この赤点々の中を駅周辺の位置づけ。</p> <p>それと道路については、北はさっきから再三、出ている幡崎踏切から酒井西宿町線というスタジアムの南、この道路なのですが、これも実は都市計画道路はまだ整備できていません。こういったところまでの間、4.3キロの間の道路事情、こういったところを今回の策定の範囲といったような位置づけにしていきたいと思っています。できればご意見などをいただければありがたいと思っています。</p>
委員	<p>駅西側のところの区画整理は？</p>
事務局	<p>面整備ということよりも、ソフト事業とか、道路の沿線の整備であるとか、そういったところが主だと。</p>
事務局	<p>考え方として、今回の鳥栖駅周辺の整備事業の構想をご検討いただく上で、駅周辺をどこら辺の範囲までを駅周辺と考えましょうかという、その周辺の捉え方としては、直近で計画した中心市街地活性化計画で、中心市街地はここですよということで市が前回計画でエリアの線を引いたのがちょうど赤の線になりますので、駅周辺という考え方を、ここのエリアを駅周辺と考えましょうと。その上で駅舎の問題、道路の問題、東西の連携の問題をこのエリアを対象として考えていきましょうと。道路の場合は幡崎踏切の部分はこのエリアから離れてはいきますけれども、それはもともと連続立体交差の対象の未着手道路の部分でございましたので、それを棚上げするわけにはいかないでしょうと。当然高架事業の関連で道路対策も含めてこれまでずっと議論されながら整備ができてこなかった部分ですので、とりあえず道路については幡崎踏切の混雑解消を含めた道路施策としてどういうことが可能なのかということも今回の議論の中でご意見を頂戴</p>

委員長	できればありがたいです。だから、駅周辺の範囲としてはこの範囲という捉え方が一番スムーズに行くのではなかろうかというのが、私どもとしては直近の平成13年の中心市街地活性化計画で策定されたエリアが適正ではなかろうかというふうに捉えています。
委員	そのほかいかがでしょうか。
委員長	駅の西側、商店街等もありますが、やはり駅を出てすぐの京町あたりの開発も進めるべきではないのかなと思っています。
委員長	できる限り新しく作り替える鳥栖駅が鳥栖全体にいかにか波及効果をもたらすかという観点は非常に重要な観点ですので、そういった意味から範囲なども、中心市街地活性化の区域は私もこれでいいと思いますが、場合によってはもっと広げるのか、もっと集約してコンパクトにという考えみたいなものもここで含めて議論できれば。

(5) 駅利用者・居住者実態調査の実施について(資料5)

事務局より資料説明

<質疑応答>

事務局	このアンケートの調査票や調査概要については、委員長、副委員長にご相談しながら進めさせていただきたいと思いますが、よろしいですか。
委員長	できるだけ具体的というか、調査してもしなくてもわかるというような意見だけが取れるのではなくて、鳥栖の場所にちゃんと位置づけながら具体的な意見が取れる調査をやらせていければと思います。特に何かこういう項目を聞いておいたほうがいいのではないかとか。
副委員長	アンケートは現時点、要はまだ何も決まっていない段階で調査をするのがいいのでしょうか。それとも例えばある程度固まってきて、橋上化しますという段階で住民の考え方を聞いたほうがいいのか。要は現段階で聞くと住民にアンケートの中で提供できる情報が限られてくると思うので、その辺はどのように理解すればよいのでしょうか。
事務局	実はゼロベースの段階でやったほうがいいのか、今副委員長がおっしゃったとおりにある程度練って出てきたものを踏まえてお伺いしたらいいのか実際悩んでいます。
委員長	逆に委員の皆さんに聞きたいのですが、どちらのほうが感覚的にいいのかというのは。感想というか、感じ方というか。つまり橋上するとかしないとかいう具体的な方法も書いた上で。そういうのがなく聞かれても、もう今さらみたいな感じなのか、進んだ情報があった上で感想を聞いたほう

委員	<p>が書きやすいかというのはいかがでしょうか。</p> <p>あつた方がいいでしょうね。市長さんも橋上駅ということで打ち出していますので。</p>
委員	<p>そういう状態で、情報を流してやって判断をする。</p>
委員	<p>そっちのほうがいい。橋上駅にしますということで市長さんも。</p>
委員長	<p>こういう調査をすると、もっと賑わいがあってほしい、そのぐらいの意見だったらみんなそうだと思いますので、どこの場所にどういふ賑わいを。突っ込んだ意見が、参考になるデータが得られる調査にしたい。</p>
事務局	<p>基本的なデータとして、この表に載せています1、2、3、この絵は基本的に現状どうなのかということをお伺いする部分です。4の部分、要は将来のことについてという部分、ここが今、副委員長がご心配された、ある程度形を出していないと無理なのではないか。この部分について分けて2段階で、2段階目の分はまた協議しながら、いつごろが適切なのかということをもた詰っていきたいと思います。</p>
委員長	<p>現状と、ある程度、調査が進んだ段階で将来に向けての調査にしては。</p>
委員	<p>前提として、調査するのは駅1キロ内に住んでいる人だけですか。</p>
事務局	<p>今想定しているのはそうです。</p>
委員	<p>果たしてそれだけの方が駅を利用しているのかというのは見なくていいのでしょうか。</p>
委員長	<p>駅を利用されている方にヒアリングするという話なのか。</p>
事務局	<p>その分は出てきます。駅の利用者と居住者と。</p>
委員	<p>最初は、1番から3番だけは駅利用者だけを対象にしていた。</p>
事務局	<p>結構鳥栖駅は遠方から来て利用されている方もいるし、駐車場を見ても市外ナンバーも多いので、どういう方たちが駅を利用しているのかというところからの方向としては捉える必要がある。</p>
事務局	<p>1、2、3の基本的な調査です。今、委員さんからご指摘いただいて、駅の利用者なので、市民の方も市外の方も遠方から来ていただいている方も含めたところの基本的な実態調査をまずやりたいなと思っています。</p>
事務局	<p>1から3までは当初は駅利用者と周辺住民と別々にやろうかという話を議論していたのですが、駅周辺である程度サンプリングが出れば利用者もその中に含まれるだろうということで今回包含していたのですが、先ほどご指摘があったように、将来の駅のあり方もいきなり何もなしで聞くのもつらいよねというご意見もいただいていますので、考え方としては3番まではあくまで今駅が抱えている課題を調査結果からデータとして吸い上げたいという意図がありますので、駅利用者にはまずは3番までを限定して、利用者の方々に課題として3番までの質問をやって、今後、検討委員会のご</p>

<p>委員 事務局</p>	<p>議論を踏まえながら、周辺住民の方々に駅のこういうあり方についてどう思われますかというような質問のパターンで、2段階に分けるような形で組み替えをするような形で進めていきたいと思います。</p> <p>2回調査するということですか。</p> <p>そうです。まずは駅の課題だけをニーズ調査みたいな形で利用者の方にして、4番以降は、先ほど委員さんからもお話があったように、聞くなら、橋上駅に方向性が決まった後でどうなのかという質問じゃないと答えようがないというご意見もいただきましたので、そこは検討委員会の議論の一定の方向性が見えたところで、提案してもらったように、1キロ周辺の住民の方々に質問する。それが1キロの住民の方々がいいのか、市民の方全部を対象にサンプリングして取るのがいいのかというのはまたご相談をさせてもらう形にはなるとは思いますが、2段階目で今後の駅のありようについてという質問で再度調査をやると。</p>
<p>委員 委員長</p>	<p>それで大丈夫でしょうか。2段階でやると、例えば市民の負担にならないか。</p> <p>調査を受けてもらえる人が負担にならないように、もう少し委員長、副委員長を含めてしっかり議論を詰めて調査をしていきたいと思います。その辺はお任せいただければ。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>