

鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会 (第1回)

日時：平成27年9月1日(火) 14:00～

場所：ベストアメニティストadium第2会議室

次 第

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 【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】
 - ・道路について(広域幹線道路、駅東西を結ぶ道路) … 課題1.2
- (4) 駅周辺まちづくりに関する課題 【資料4】
 - ・駅前の機能について(駅前広場、自由通路) … 課題3.4
 - ・駅東側公有地について … 課題5
 - ・駅周辺地区の位置付けや方向性について … 課題6
- (5) 駅利用者・居住者実態調査の実施について 【資料5】

5. 閉 会

(事務局)

鳥栖市 企画政策部 まちづくり推進課
〒841-8511 佐賀県鳥栖市宿町1118番地
電話番号：0942-85-3602

鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会 委員・オブザーバー名簿

(委員)

No.	区 分	氏 名	団体名及び役職名等
1	自治会代表	増田 悟	鳥栖市区長連合会 鳥栖地区会長
2	自治会代表	田中 達三	鳥栖市区長連合会 鳥栖北地区会長
3	自治会代表	藤川 六男	鳥栖市区長連合会 基里地区会長
4	商工代表	古賀 久登	鳥栖商工会議所 専務理事
5	商工代表	松雪 秀敏	鳥栖商工センター 理事長
6	観光代表	中村 涼子	鳥栖観光コンベンション協会 副会長
7	商業代表	緒方 俊之	鳥栖市商店街連合会 会長
8	学識経験者	戸田 順一郎	佐賀大学経済学部准教授 (鳥栖市商業活性化推進協議会会長/ 鳥栖市まち・ひと・しごと創生有識者会議会長)
9	学識経験者	柴田 久	福岡大学工学部教授 (鳥栖市都市計画審議会副会長)

(オブザーバー)

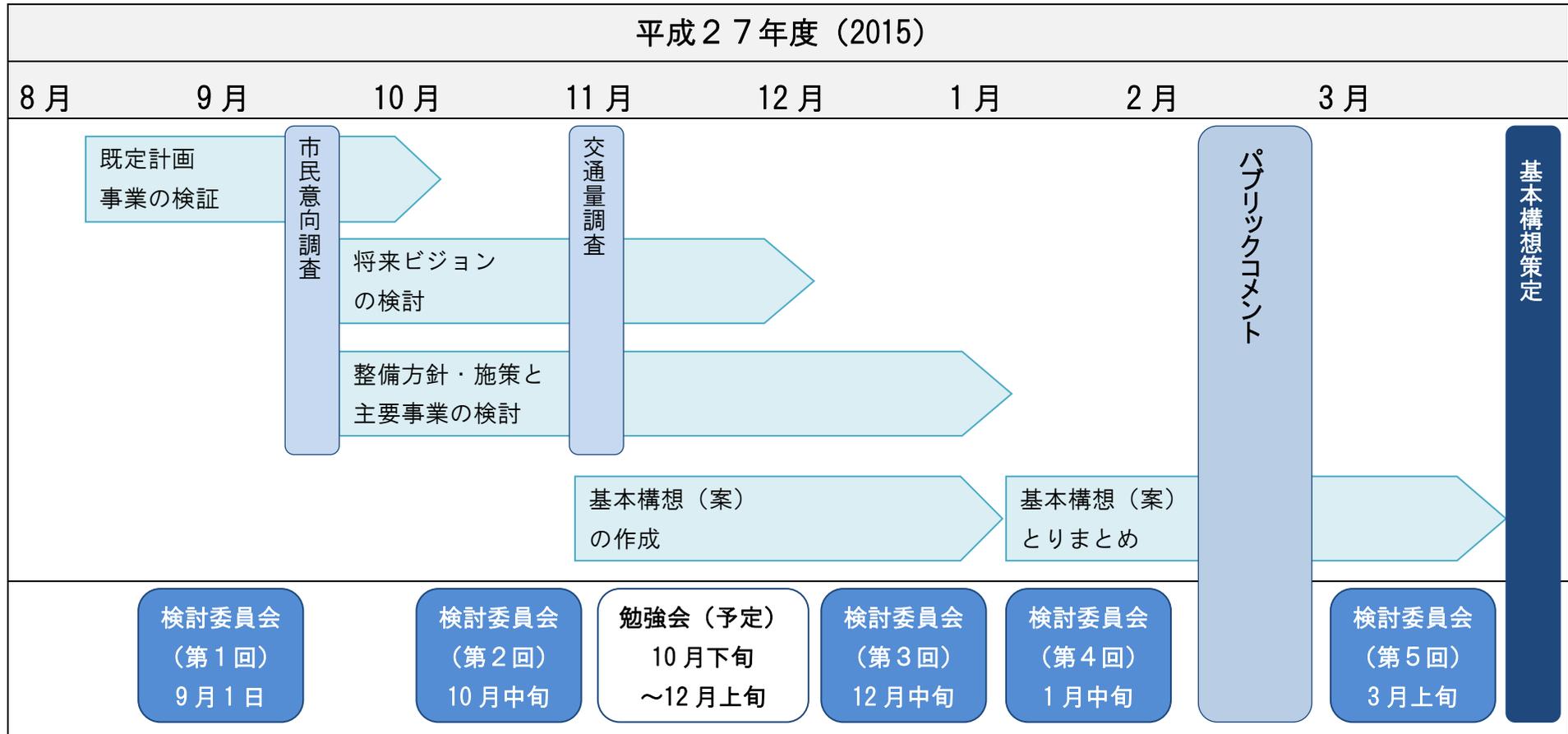
No.	区 分	氏 名	団体名及び役職名等
1	行政機関	杉野 朗	佐賀県 県土づくり本部 まちづくり推進課 課長
2	鉄道事業者	阿部 俊浩	九州旅客鉄道(株) 施設部 企画課 副課長

鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会 設置目的

鳥栖市は、市の中心市街地である鳥栖駅周辺地区について、鳥栖駅等の鉄道施設で分断されている中心市街地の東西の連携を図り、駅周辺の利便性向上と中心市街地の活性化を図るため、鳥栖駅周辺まちづくり基本構想及び鳥栖駅周辺まちづくり基本計画を策定します。

基本構想及び基本計画の策定に当たり、広く有識者等の意見を聴取するため、鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会を設置します。

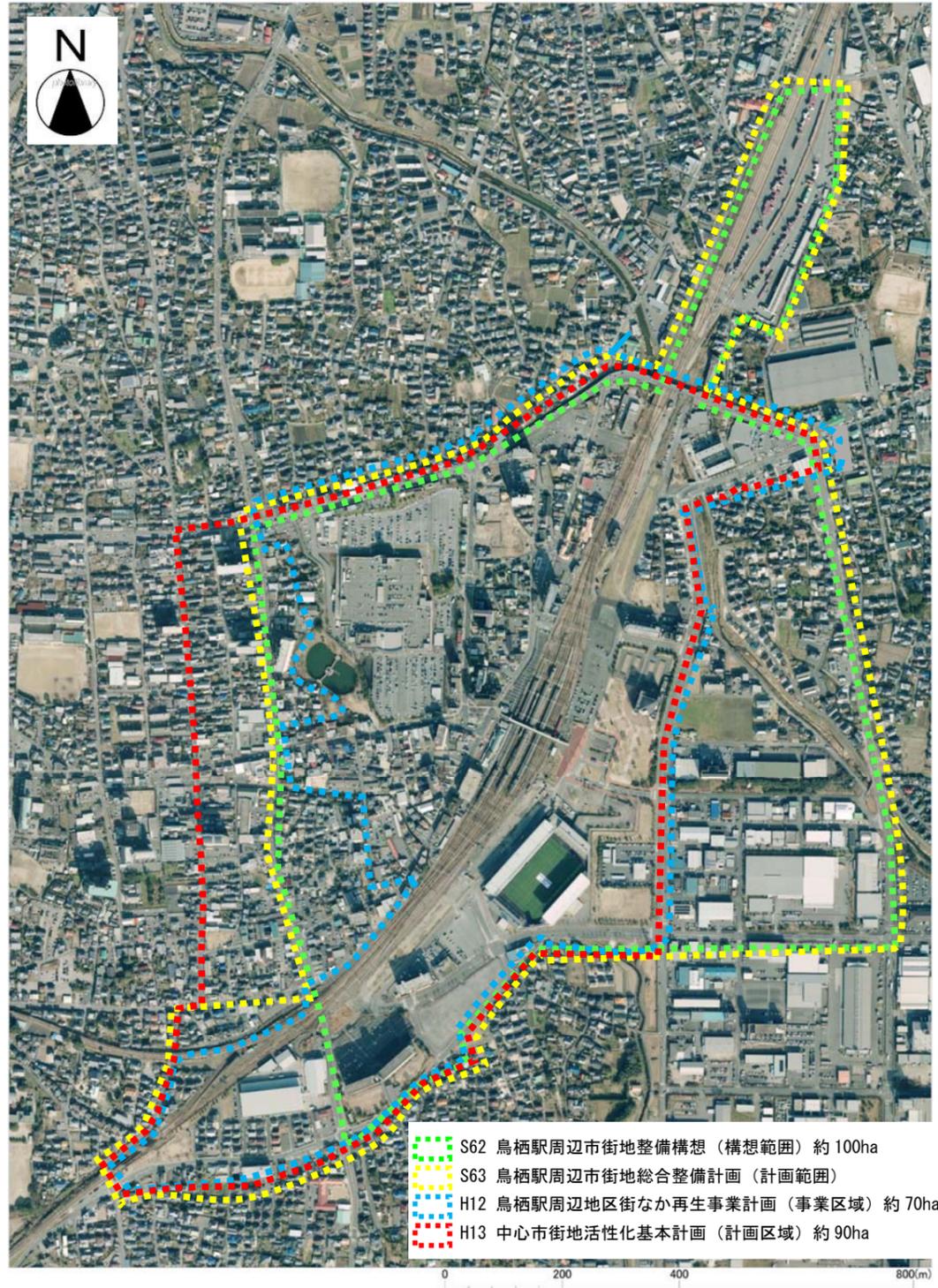
鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会 平成27年度スケジュール



平成28年度に策定を予定している基本計画スケジュールについては、基本構想の策定内容を踏まえて立てる予定

資料 2. 駅周辺地区の整備・検討の経緯

1. 昭和 62 年以降に計画等が行われた範囲



2. 過去約 30 年間の経緯

○将来の青写真が示され、順調に駅東の開発が進む

- S62. 3 鳥栖駅周辺市街地整備構想策定（約 100ha）..... ①
- H5. 2 鳥栖駅東土地区画整理事業認可・工事着工（約 28.1ha）～H15 完了
- H7. 10 サンメッセ鳥栖開館
- H8. 6 鳥栖スタジアム完成・東西連絡通路「虹の橋」開通

○駅西側の整備に注力するが地権者合意が得られず区画整理を断念

- H12. 3 鳥栖駅周辺地区街なか再生事業計画策定（約 70ha）..... ②
- H14. 4 鳥栖駅西側土地区画整理事業計画（約 1.5ha）
- H15. 5 鳥栖駅西土地区画整理事業断念

○長年の課題の鉄道高架を本格的に検討するが費用対効果が見込めず白紙撤回

- H17. 8 連続立体交差事業の補助採択基準適合性の検証（佐賀県）..... ③
- H18. 2 鉄道高架連続立体交差事業の白紙撤回【市の方針決定】

○駅西側の交通結節機能を改善（駅西側広場・駅前駐車場整備）

- H18. 10 JR 鳥栖駅部の東西連携方策を検討..... ④
- H19. 5 JR 九州による駅西側立体駐車場開業
- H22. 11 鳥栖駅前周辺整備事業完了..... ⑤

① 鳥栖駅周辺市街地整備構想・計画策定 (S62・63)

日本たばこ産業跡地（現在のフレスポ鳥栖）、及び国鉄操車場跡地の有効活用を背景に、JR鹿児島本線の連続立体交差事業を前提として、「文化・産業両面にわたる『交流コンプレックス』（Exchange Complex:EXPLEX）の形成による、活気にあふれた楽しく魅力的な都心地区の形成」を開発目標とし、以下の導入機能・施設の展開を計画した。

構想から約10年間に、鳥栖駅東土地区画整理事業が実施され、サンメッセ鳥栖、鳥栖スタジアム、駅前広場と虹の橋が整備された。

文化・産業両面にわたる『交流コンプレックス』

エクスプレックス
(Exchange Complex:EXPLEX)の形成による、
活気にあふれた楽しく魅力的な都心地区の形成

(3) 機能導入の方針

交流コンプレックス (EXPLEX) は次の5つの交流・交換機能 (Exchange 機能) を複合化・連携させつつ形成する。

① 文化交流機能 (Culture Exchange機能)

広域交通結節点という広域条件を活用し、広く九州一帯を基礎的な利用圏とした文化交流機能の形成を行う。導入する文化交流機能は、新しいタイプの余暇交流施設 (ホビー・スポーツ・ヘルス系機能)、それも高度な分野限定性、特化性をもった施設群の形成が考えられる。

② 産業交流機能 (Business Exchange 機能)

都心地区をビジネス拠点としても形成するため、都市型産業の立地、高度化を誘発する産業交流・支援施設等を積極的に導入する。(産業展示施設、研修施設等)

③ 人材育成機能 (Human Resource Exchange 機能)

駅の交通利便性を利用して、人材育成施設の積極的な導入を図る。人材育成施設は上記の文化・産業交流機能形成上も重要な役割を果たすこととなる。

④ 交流結節拠点機能 (Transportation Exchange 機能)

当地区の特性を考えた場合、最も基本的で重要な機能であり、今後一層の機能強化を図る。特に鉄道交通拠点と高速道路拠点機能の駅前地区における複合化を図る。(駐車場施設の駅前地区における確保、バス交通拠点性の形成等)

また、道路系交通と鉄道交通との円滑な結節機能の形成を図るため、連続立体化等の方向を追求する。

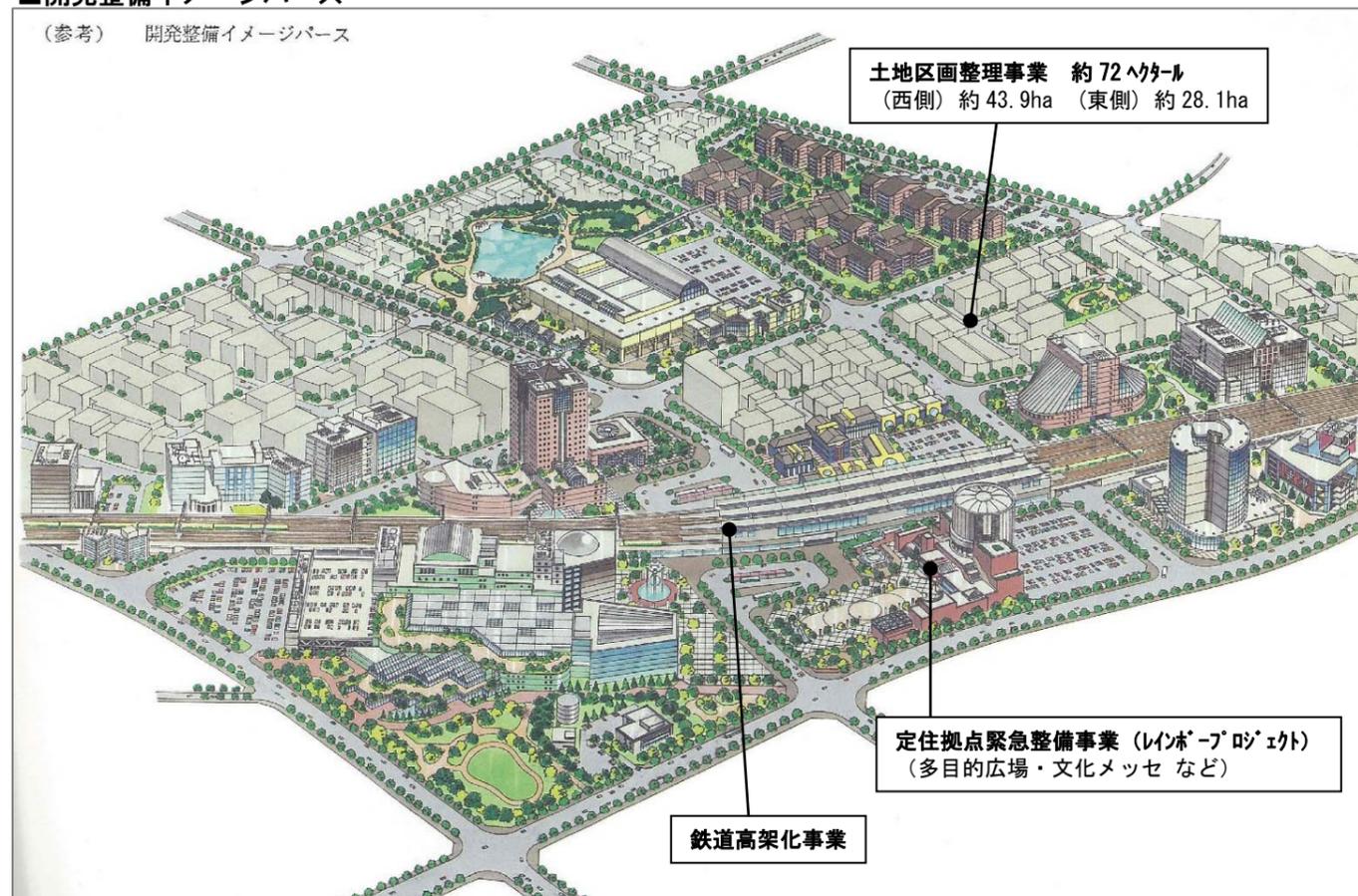
⑤ 情報交流機能 (Information Exchange機能)

以上の諸交流機能の強化や魅力づくりのため、ニューメディア等ハイテクを駆使しつつ、快適な環境の中で、多様かつ専門的な文化情報、産業情報が得られる機能の整備を図る。(各種情報展示施設、情報センター)

また、ニューメディアを通じて、映像・音響等を活用した、施設や都市空間の総合演出を考える。

■開発整備イメージパース

(参考) 開発整備イメージパース

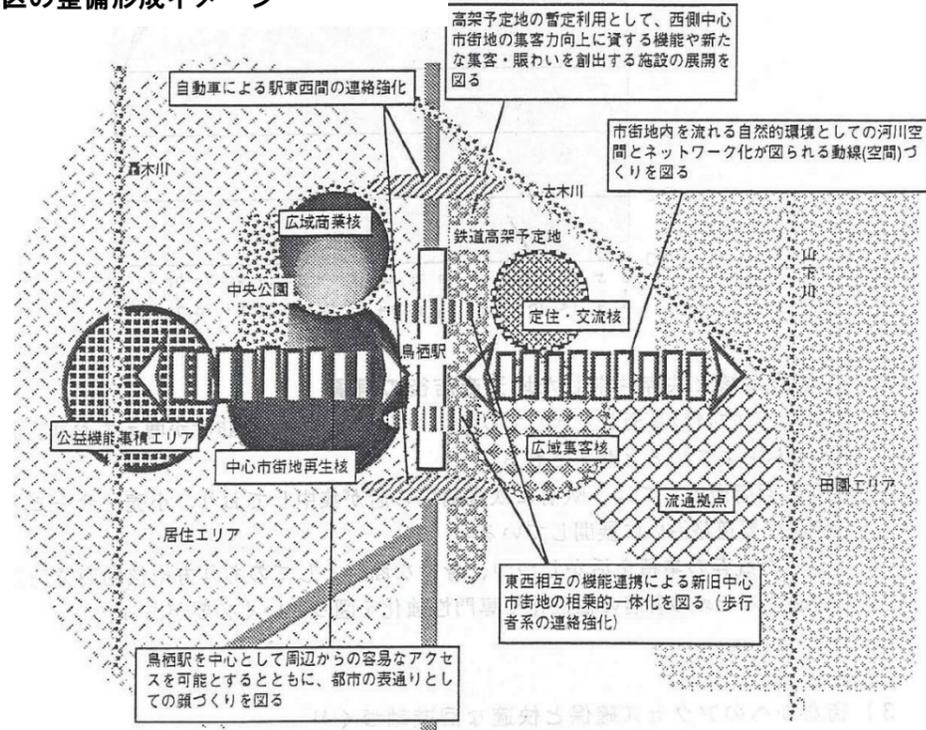


② 鳥栖駅周辺地区街なか再生事業計画 (H12)

駅東側で一定の整備が進むなか、駅西側市街地を対象に、連続立交差事業を長期的な課題として位置づけ、定住人口の確保と商店街の再編、街なかへのアクセスと快適な回遊軸形成を条件に、土地区画整理事業を想定した地区整備計画を策定した。

策定後、本計画に基づき「鳥栖駅西側土地区画整理事業計画 (H14)」を策定し事業化を図ったが、地権者の合意を得られず平成 15 年に土地区画整理事業 (1.5ha) を断念した。

■駅周辺地区の整備形成イメージ



■整備イメージパース



鳥栖駅西地区の道路及び区画整理事業

公聴会を開きます

12月25日(水)
サンメッセ鳥栖
ご意見ご要望をお寄せください

市では、「鳥栖駅西地区の道路及び区画整理事業」の公聴会を次のとおり開きます。

とき ●12月25日(水) 午前10時～11時半
ところ ●サンメッセ鳥栖
問い合わせ ●市まちづくり推進課(☎85・3573)

公聴会開催の趣旨

市では、鳥栖駅周辺の道路整備および宅地整備を平成4年度から着手し、鳥栖駅東地区の整備事業を今年度で完了する予定です。

一方、鳥栖駅前(西地区)は、道路形態の悪さから交通混雑が起り、歩行者の安全が十分に確保できない状況で、その整備は長年の課題として位置付けられています。

そこで、このほど解決策を検討し街並みの再生計画

案を作成しました。計画案の内容を広く皆さんにお知らせするとともに、多数のご意見やご要望を十分に聞いて、再生計画を作成したいと考えています。

意見等を述べる人は公述申込書の提出を

この計画案に対する意見等を述べるようと思われる方は、住所、氏名、年齢、職業ならびに意見の要旨、その理由を書いた書面を市に提出してください。

なお、同趣旨の意見が多数ある場合や公述申し出人が多数の場合は、人数と時間を制限することがあります。意見内容が当該事業に関係ない場合は、意見を述べることはできません。

提出期限 ●12月21日まで
(郵送の場合は、締め切り当日到着分までを有効とし

ます)
提出先 ●市まちづくり推進

課
公聴会の傍聴と
計画案の閲覧

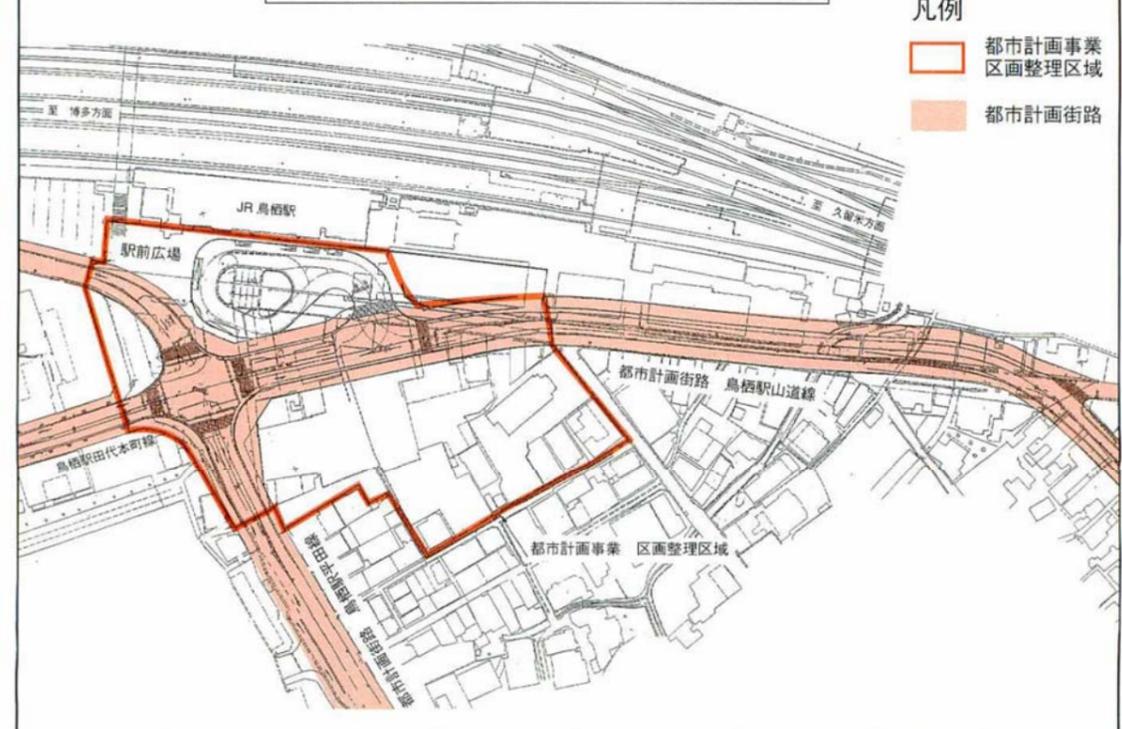
公聴会の傍聴は自由ですので、希望者は直接会場へおいでください。

計画案は「市役所まちづくり推進課」で、12月9日(月)から24日(火)まで(土・日・祝日も可)の間、午前9時から午後5時まで閲覧でき、ご質問等にもお答えいたします。

計画の決定方法

「鳥栖駅西地区の道路及び区画整理事業計画案」は、鳥栖市の都市計画審議会、県の都市計画審議会を経て都市計画決定され、計画地区には、都市計画法の規制がかかります。

鳥栖駅西地区の道路及び区画整理事業計画図(案)



③ 鉄道高架連続立体交差事業の白紙撤回 (H18)

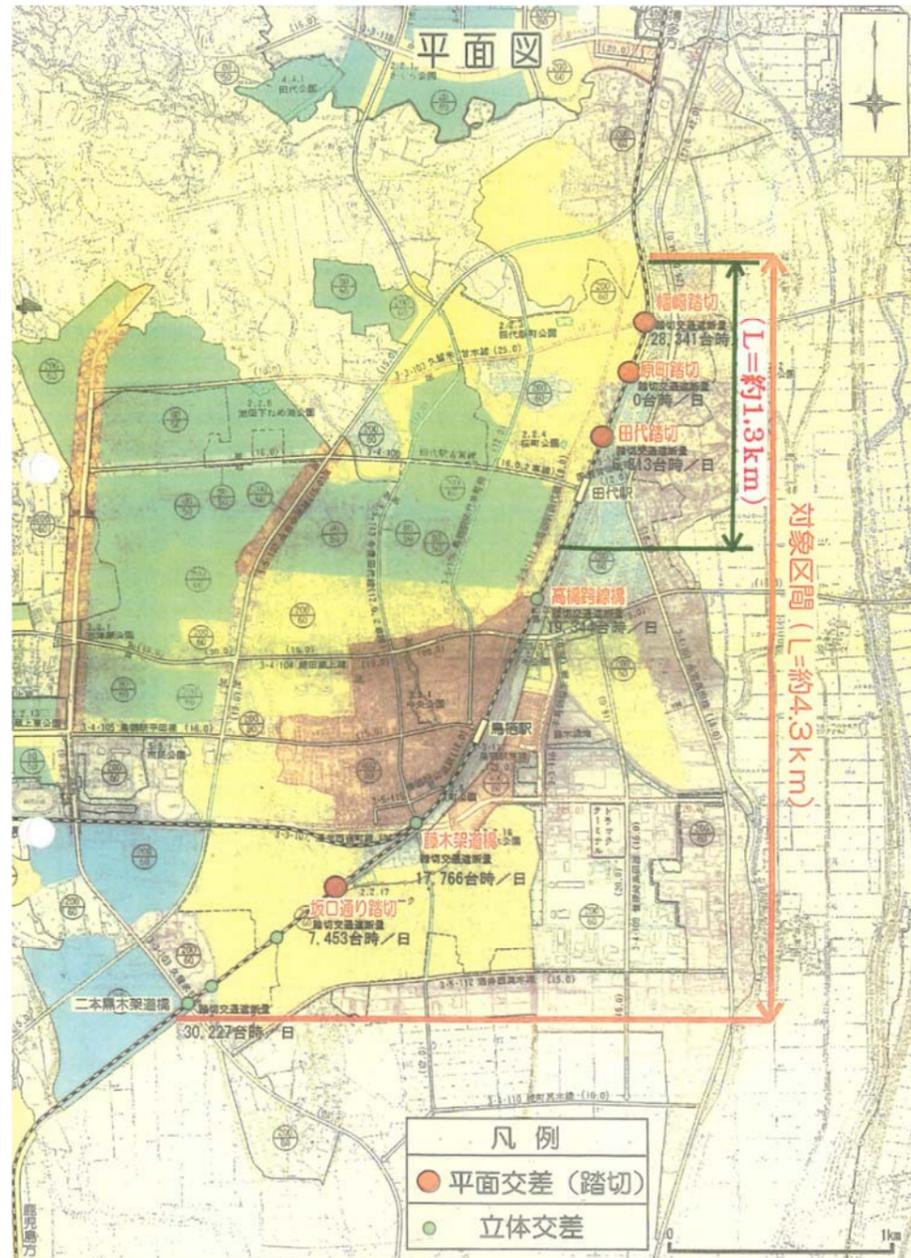
長期的課題として検討を進めてきた連続立体交差事業について、平成 16 年度に佐賀県において採択基準適合性の検証がなされ、以下のとおり報告された。

- ・連続立体交差事業の補助採択が困難
- ・費用便益比が 1.0 に満たない

これを受けて、市は交通量の再測等を行い、県の検証結果に照らしてみたが同様の結果であり、今後も既存の計画を引きずっていくことは、駅周辺のまちづくりをますます停滞させることになることから、現鉄道高架事業計画については白紙撤回した。(平成 18 年 3 月)

■鉄道高架検討対象区間

- ・鳥栖駅を中心とする東西市街地を結ぶ現況の主な連絡道路は、立体化されている。



平成 18 年 11 月 24 日
全員協議会資料

1) 補助採択基準への適合性の検証

- ・対象区間 (4.3km) のうち、田代駅を含む北側の約 1.3km の区間以外は、平成 12 年度に創設された緩和要件を適用したとしても、採択基準には合致しない。(1km 当り踏切箇所数が少ない、踏切通過交通が伸びていない等)

<採択基準>

- ①両端で 350m 以上はなれた幹線道路を 2 本以上含む
- ②道路と 3 箇所以上で立体交差
- ③2 箇所以上の踏み切りの除去
- ④あらゆる 1km 区間内の踏切における 5 年後の踏切遮断交通量の和が 2 万台時/日以上
- ⑤まちづくりの上で効果があり、事業費が 10 億円以上

※ただし平成 12 年度以降は、ボトルネック踏切が含まれる場合、過度に連担した踏切が含まれる場合、大規模な改築予定のある立体道路が含まれる場合、隣接して整備済み区間がある場合は採択基準が緩和される

2) 費用対効果の検証

- ・幡崎踏切付近から南の二本黒木架道橋までの対象区間 (4.3km) までの高架化事業の費用便益費比は 0.36 (高架化事業費が約 443 億円 (試算値: 側道工事費は含まない) と高額)

■新聞記事

西日本新聞 (H18.3.3)

※記載許諾済み

JR鳥栖駅周辺
佐賀県鳥栖市は二日、
JR鳥栖駅周辺の鉄道高
架事業を断念することを
明らかにした。一九八七
年に計画策定し、駅周辺
活性化の目玉と位置付け
てきた事業だが、財政難
などが影を落とし、計画
から十九年目で白紙に戻
した。

計画19年目 鳥栖市、財政難で
鉄道高架事業を断念

同事業は、鳥栖駅を中
心に鹿兒島線約四・三き
を高架化するもので、鉄
道で分断された中心市街
地の一体的な活性化、交
通渋滞緩和などを目的に
していた。

百億円超と見込まれ、計
画策定後にバブル崩壊な
ど経済状況が激変。さら
に、計画範囲の多くで、
踏切の交通量が一日一万
台以上などとした国の連
続立体交差事業の採択基
準に満たなかったこと
も昨年八月に判明。半額
の補助が受けられる国
事業に採択される可能
性がないことも影響し
た。

市は「既存計画をいつ
までも引きずっていく
ことは、鳥栖駅周辺の街
づくりをさらに停滞させ
る原因になる」と判断。
九州新幹線鹿兒島ル
トで新設される新鳥栖駅
と合わせ、新たな計画づ
くりを目指すことにし
た。

④ J R 鳥栖駅部の東西連携方策を検討 (H18)

駅周辺が抱える課題の解決に向け、駅前広場の整備、駅前交差点の改良等、緊急性が高く、かつ実現可能な施策から、関係機関とも協議、調整を行いつつ着実に進めると共に、鳥栖駅周辺の東西連携の強化を図ることとし、これらの課題の解決に向け、関係機関との協議と併せて、JR九州・県・市により、平成17年10月に設置した「JR鳥栖駅周辺整備推進協議会」において協議を行ってきた。

第3回協議会（開催日：平成18年10月26日）には、優先的に対応すべき「駅前顔づくり」に関する議論がなされた。

◎第2回協議会（平成18年2月17日）

【確認事項】

今後の取り組み方針として、「駅前顔づくり」による安全・安心で魅力ある駅前空間の創出及び「駅前シンボル軸づくり」による新鳥栖駅と鳥栖駅の連携軸の賑わい回復を図ることが急務であり、この2点については優先的に対応すべき事項として、今後、関係機関の協力の下、具体的な対応策の検討と事業実施に向けた協議調整を行っていくこととする。

◎第3回協議会（平成18年10月26日）

【協議内容及び確認事項】

○駅前顔づくりについて

- ① 当面進めていく「駅前顔づくり事業」のメニューとして、駅西側駅前広場の整備、駅前交差点の改良、東口の設置、駅西側立体駐車場の設置について議論がなされた。これらについて、今後、事業を推進していくため、関係機関において課題の整理を行っていく。
- ② 上記事業の完成予定は、今後、おおむね5年後（新幹線開業年度）を目標とする。

○その他の鳥栖駅周辺の課題について

幡崎踏切については、東西連携のボトルネックとなっているため、早期整備の必要性について確認がなされた。

検討委員会の確認事項により、駅西立体駐車場についてはJR九州により平成19年5月に完成したが、そのほかの駅西側駅前広場の整備、駅前交差点の改良、東口の設置について事業可能性の検討が行われたが、いずれも課題の解消に至らず実現できていない。

⑤鳥栖駅前周辺整備事業完了 (H22)

これまで課題であった鳥栖駅前広場周辺の「交通安全の確保」を最重要・優先に整備を行った。



整備後の鳥栖駅前周辺の様子

駅前広場の車両出入口や歩行者通路の設置など 鳥栖駅前周辺整備が完成

駅前交通安全の確保と乗り換え機能の充実を図るために県やJR九州、九州電力などの協力を得て取り組んできた「鳥栖駅前周辺整備」が11月末に完成しました。今回は整備内容と駅前通行についてお知らせします。

■整備内容

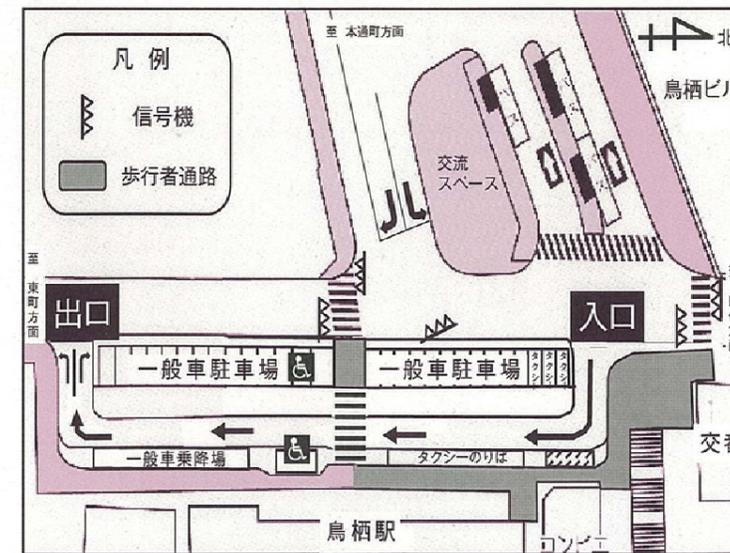
① 鳥栖駅前バス停留所周辺整備
バス専用ゾーンと交流ゾーンを新たに設け、わかりやすく利用しやすいバス専用スペースと市民が憩い交流できるスペースを整備しました。

② 鳥栖駅秋葉町線道路改良整備
JR立体駐車場の駅前広場に通じる道路の歩道整備と車道舗装を行い、駅前広場への歩行者通行の安全と車のスムーズな流れを確保する整備を行いました。

③ 鳥栖駅前広場内整備
駅前広場内の交通安全の確保と乗り換え機能の充実

のため、駅前広場の出入口の設置、歩行者通路の設置、一般車の駐車場と乗降場の設置、タクシー待機場と乗降場の設置、車両通行路の設置、駅前照明灯の設置などの整備を行いました。

■駅前通行
駅前中央部と北側交番前



整備後の交通形態図

に信号機が設置されました。なお、駅前の出入口は、交番側が入口専用、南側は出口専用となります。（整備後の交通形態図参照）

■問い合わせ
都市整備課道路・交通政策係（☎85・3602）

資料3. 道路に関する課題

課題1. 広域幹線道路の慢性的な交通渋滞

1. 幹線道路ネットワーク

(1) 広域幹線道路

① 国道3号

- ・福岡～鳥栖～久留米を結び、鳥栖市の東端を南北に縦貫する2車線の広域幹線道路。
- ・鳥栖商工団地や鳥栖貨物ターミナル駅が隣接しており、交通量が多く(約2万5千台/日)、混雑度も高い(道路容量に対する交通量が1.90)。
- ・また、大型車混入率も32.2%と非常に高い。
※画像は国道3号曾根崎交差点付近



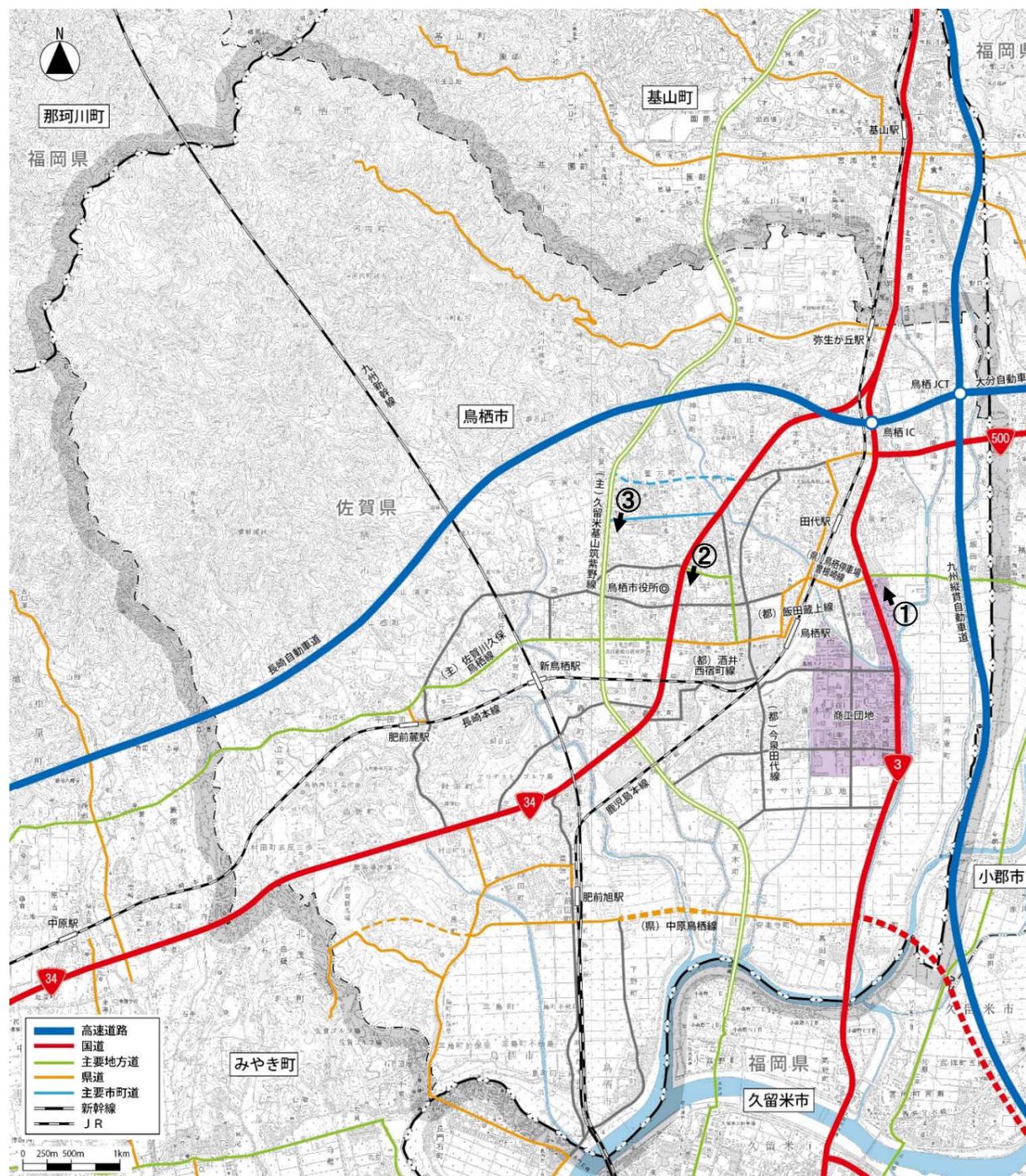
② 国道34号

- ・鳥栖IC～鳥栖市街地～佐賀市を結び、鳥栖市の中心部を縦貫する2車線の広域幹線道路。
- ・沿線に市役所をはじめとする公共施設や商業施設が多く立地しており、交通量が多く(約1万9千台/日)、混雑度も高い(1.75)。
- ・大型車混入率は17.4%。
※画像は国道34号鳥栖市宿町交差点付近



③ (主) 久留米基山筑紫野線

- ・筑紫野市～鳥栖市街地～久留米市を結び、鳥栖市の中心部を南北に縦貫する4車線の広域幹線道路。
- ・沿線には商業施設や工場が多く立地しており、交通量が多く(約2万6千台/日)、混雑度も高い(1.33)。
- ・JR長崎本線はオーバー、JR鹿児島本線はアンダーで交差している。
※画像は(主)久留米基山筑紫野線古賀町付近



資料：交通量・混雑度・大型車混入率 (H22 道路交通センサス)

資料 3. 道路に関する課題

課題 2. 駅東西を結ぶ道路が脆弱

1. 幹線道路ネットワーク

(1) 駅周辺道路網

① 田代町付近 (平面交差 : 幡崎踏切)

- ・ 国道 3 号と国道 34 号を平面で結ぶ。平面踏切が渋滞要因となり、踏切を挟んだ両交差点が主要渋滞箇所になっている。



② 原町付近 (平面交差 : 田代踏切)

- ・ 鳥栖貨物ターミナル駅の直近にあり、国道 34 号方面に行く際に利用されている。



③ 曾根崎町付近 (立体交差 (オーバー) : 高橋)

- ・ (県)鳥栖停車場曾根崎線として J R 線を立体交差している。
- ・ 交通量が約 1 万 2 千台/日の幹線道路であるが、前後に主要渋滞箇所があるなど、慢性的に渋滞がみられる (混雑度 1.56)。



④ 東町付近 (立体交差 (アンダー) : 藤木地下道)

- ・ (都)今泉田代線として J R 線を立体交差している。
- ・ 交通量は比較的多い。



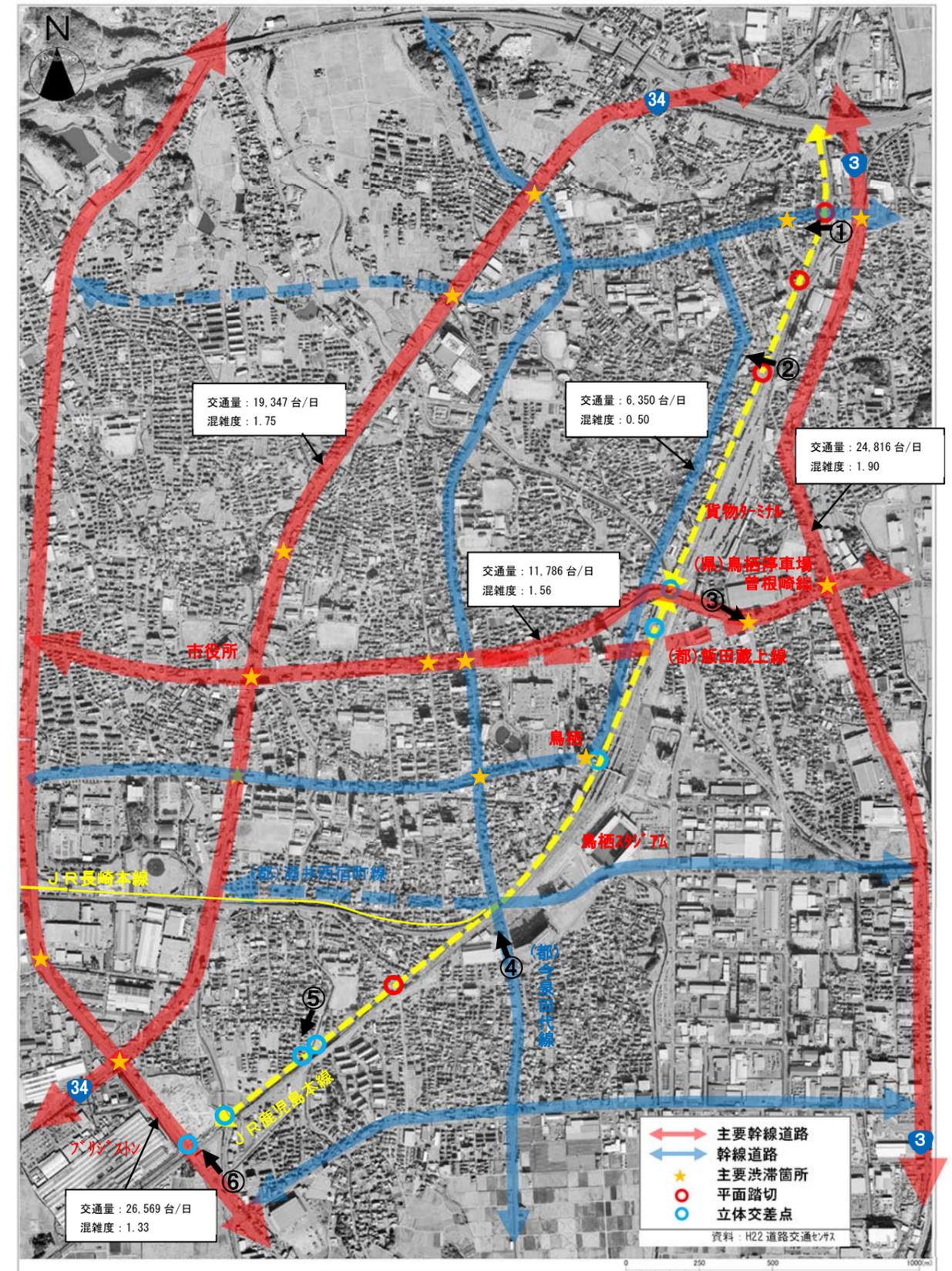
⑤ 南部団地付近 (立体交差 (アンダー))

- ・ J R 鹿児島本線と市道が立体交差している。
- ・ 交通量は少ない。



⑥ 轟木町付近 (立体交差 (アンダー) : 轟木ガード)

- ・ J R 鹿児島本線と (主)久留米基山筑紫野線が立体交差している。
- ・ 交通量が多く約 2 万 6 千台/日 (混雑度 1.33)。



資料4. 駅周辺まちづくりに関する課題

課題3. 利便性が高いとはいえない駅前広場

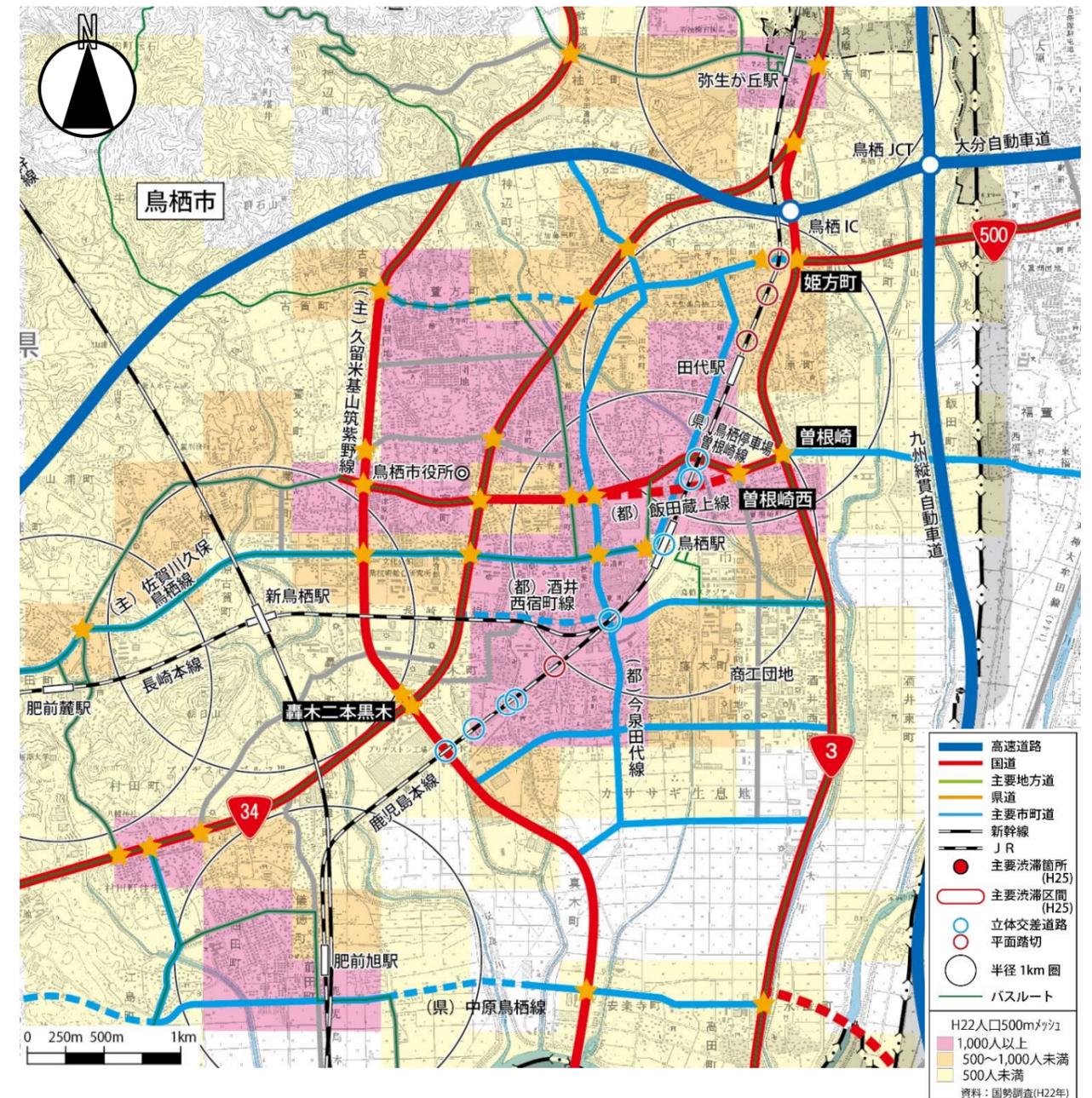
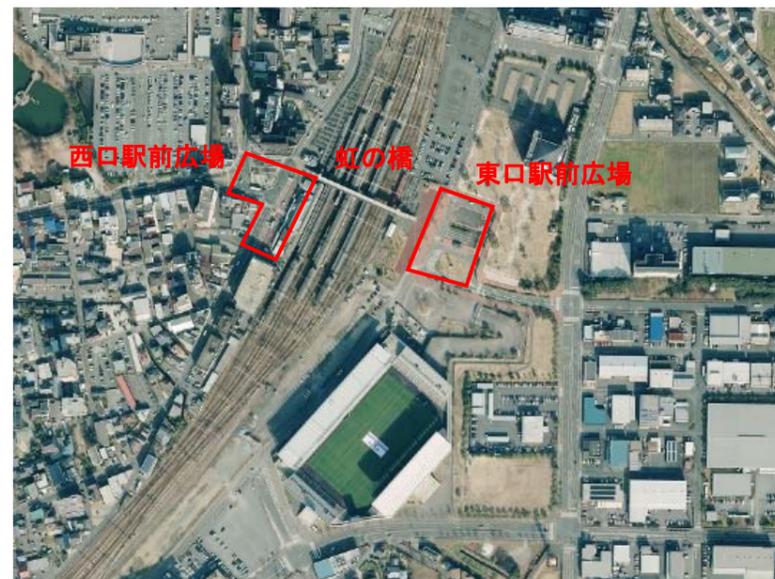
2. 鉄道駅利用

①鳥栖駅利用状況

- ・ JR鳥栖駅は鳥栖市の中心駅としてだけでなく、JR鹿児島本線と当駅を起点とするJR長崎本線の2路線が乗り入れており、全列車が停車する。
- ・ 九州新幹線鹿児島ルートの開業後は、接続駅としての機能が一部、新鳥栖駅に移行した。
- ・ 1日の乗降人員は約1万3千人であり、そのうち定期利用者が全体の6割を占めており、通勤・通学者が多く利用している。

②駅前広場（交通施設配置）

- ・ 駅改札口のある西口駅前広場には、タクシー乗場、タクシープール、一般車駐車場が駅本屋直近にある。
- ・ また、道路を挟んで路線バス乗降場があるが、駅前広場から離れており、迂回する必要があることから、利便性が高いとはいえない。
- ・ さらに、鉄道線路を挟んで駅東側にも駅前広場が整備されているものの、虹の橋を渡らなければならない、移動には上下移動、水平移動を伴うことから、特に高齢者等にとっては利用しづらい。



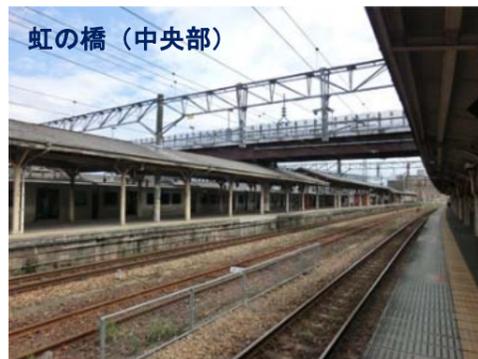
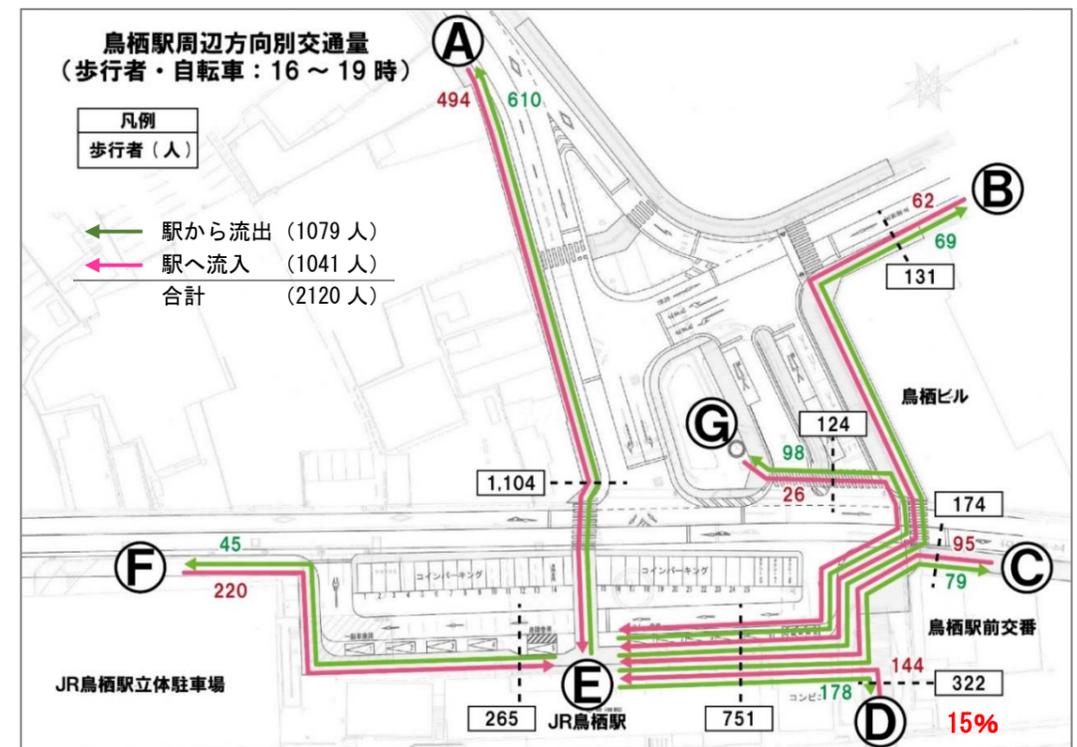
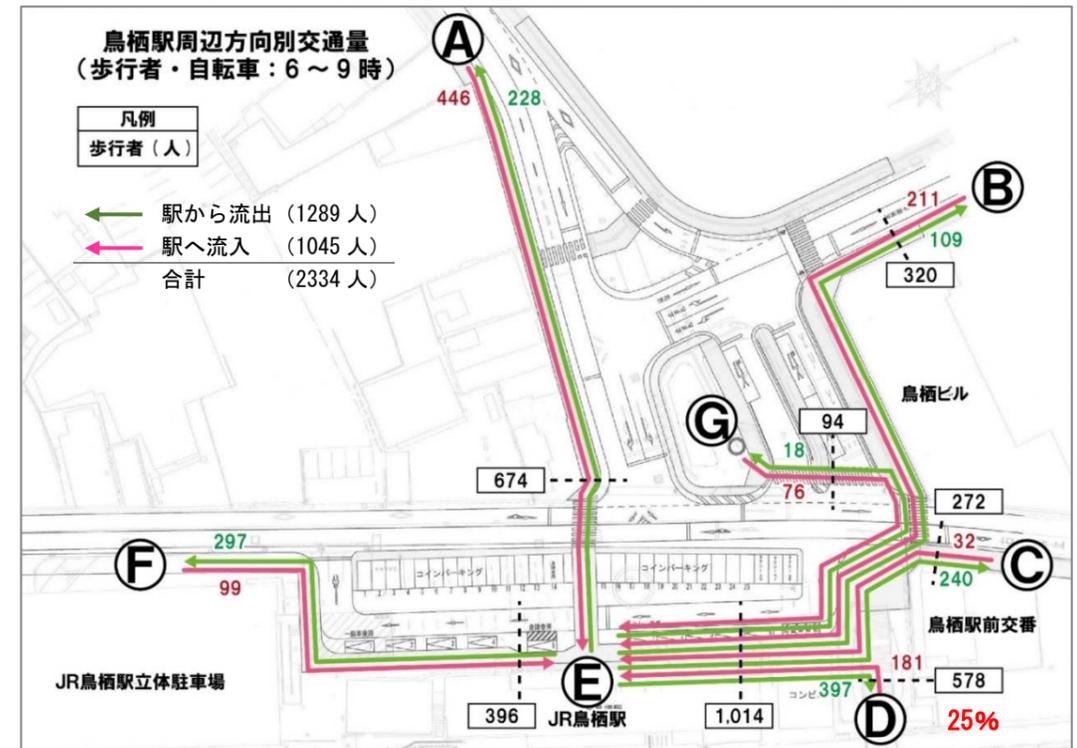
資料4. 駅周辺まちづくりに関する課題

課題4. 歩行者にとって脆弱な東西連携

3. 歩行者流動

○鳥栖駅東西跨線橋（虹の橋）

- ・鳥栖駅直近で駅改札がある西側と鉄道線路を挟んだ東側とは、幅員約5mの虹の橋（東西連絡跨線橋）で連絡されている。
- ・エレベーターが設置されており、自転車も通行できるものの、駅東側地区への移動には駅改札から上下移動、水平移動を伴うことから迂回感が大きく、駅東側地区の利便性や東西連携の大きな阻害要因となっている。朝ピーク時間帯には、駅利用者の25%が虹の橋を利用している。
- ・また、駅東側にはJリーグサガン鳥栖のホームスタジアムであるベストアメニティスタジアムがあり、年間約20回開催されるホームゲーム時には、非常に混雑を呈しており、安全面に大きな課題がある。



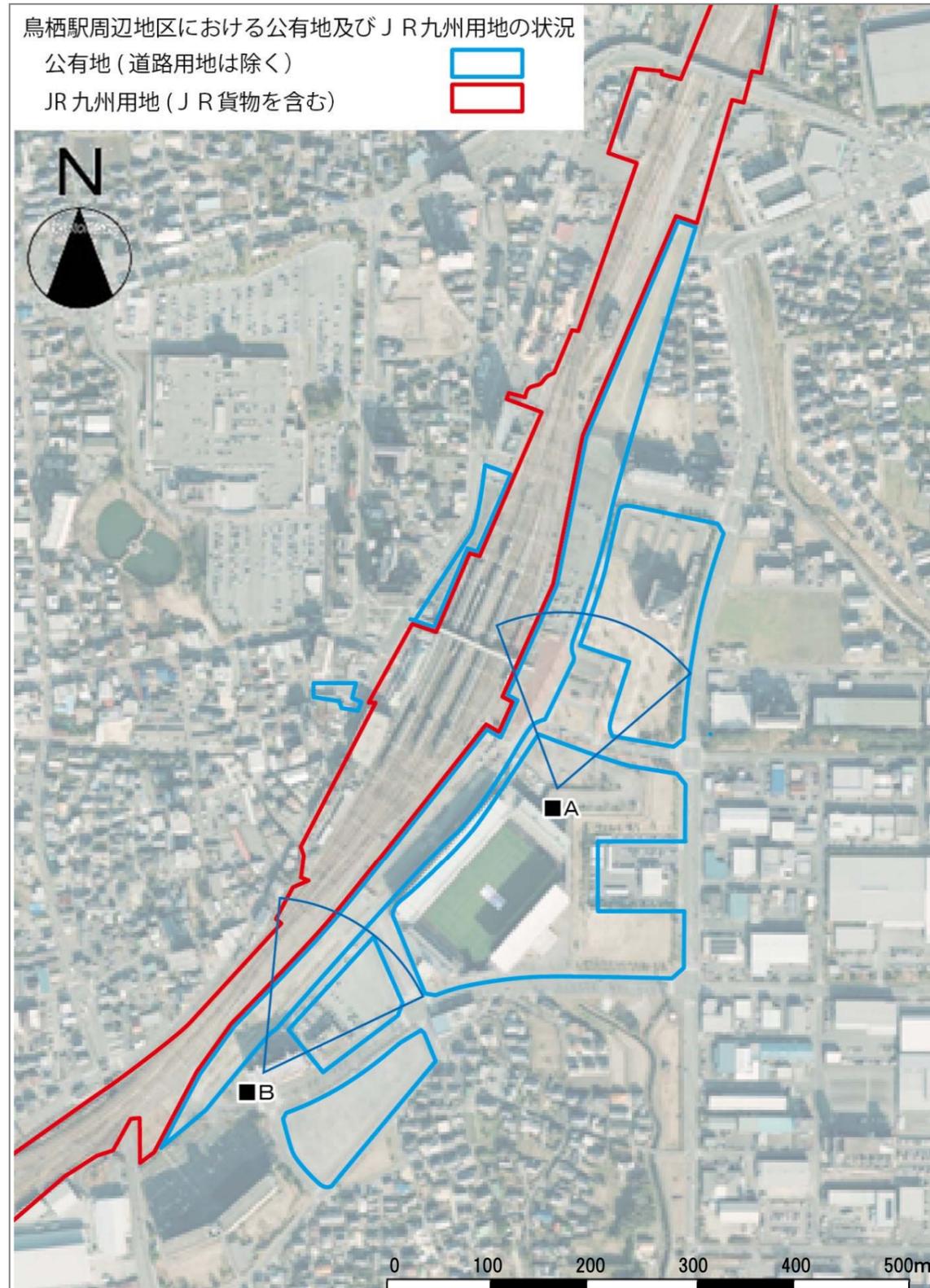
※Jリーグ開催時写真：平成27年8月23日（対横浜Fマリノス戦、入場者数18,321人）

調査日：平成26年11月20日（木）

資料4. 駅周辺まちづくりに関する課題

課題5. 駅東側地区に広大な土地が存在

(1) 駅周辺地区の土地利用（現況）



鉄道高架用地等として確保している鳥栖市土地開発公社の土地について、平成12年鳥栖駅周辺地区街なか再生事業計画では“高架予定地の暫定利用として、西側中心市街地の集客力向上に資する機能や新たな集客・賑わいを創出する施設の展開を図る”とされたが実現できていない。

■A 鳥栖スタジアムから北側



■B 鳥栖スタジアムとJR鹿児島本線の間



資料4. 駅周辺まちづくりに関する課題

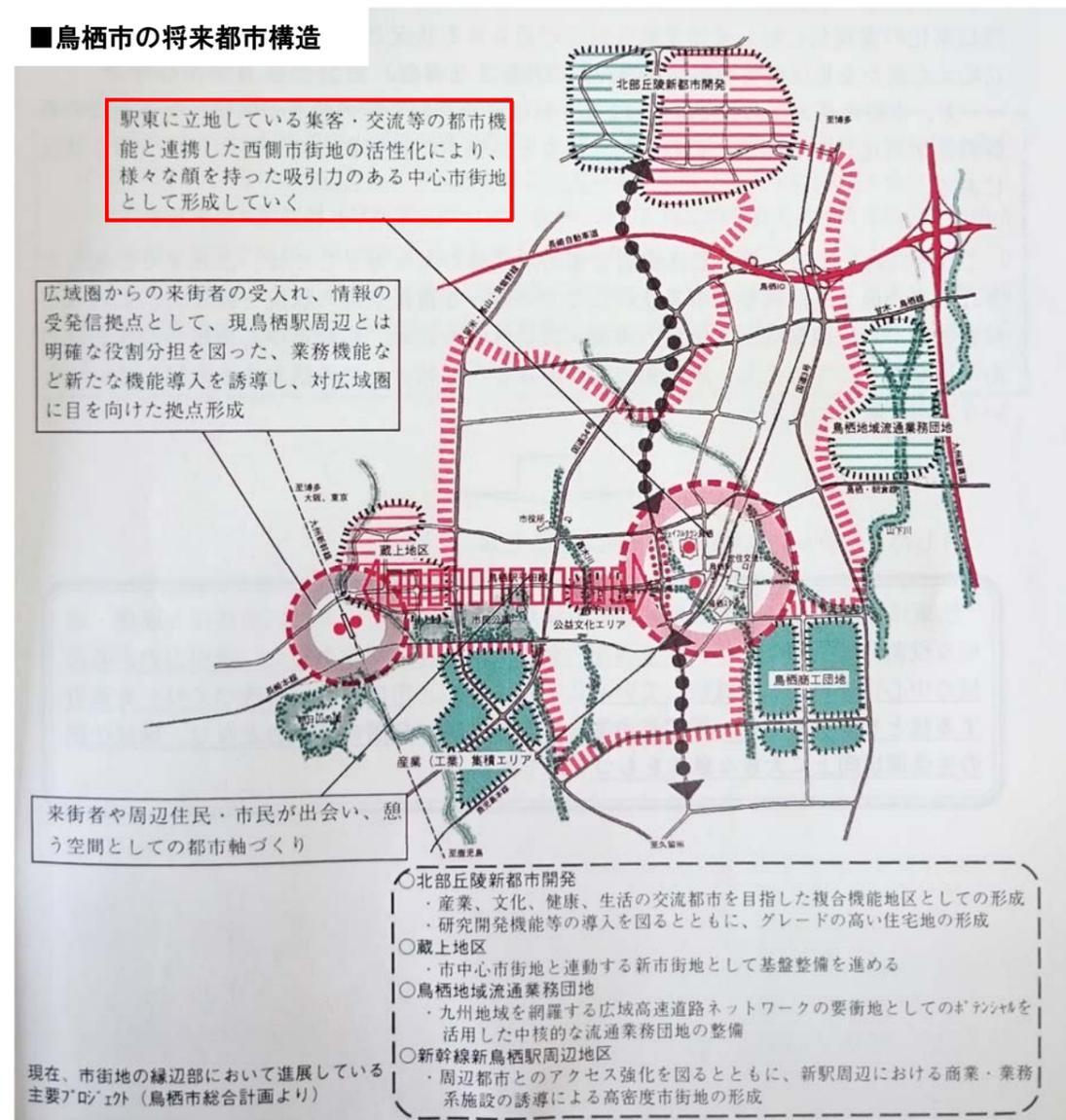
課題6. 駅周辺地区の位置づけや方向性の見直し

昭和62年度に策定された構想では、駅周辺地区を「**活気にあふれた楽しく魅力的な都心地区**」として位置づけ、導入機能として、文化・産業交流（定住・交流センター、大規模集客施設、シティホテル、スポーツセンター、ショッピングセンター）、生活文化交流（ホビースクエア、交通博物館、専門学校、医療福祉施設）、都市型住宅、ハイテク交流センター、業務オフィス等、多様かつ高度な施設の集積を目指していた。（資料1参照）

その後、平成13年度に策定された中心市街地活性化基本計画においては、駅前地区は、「**駅東に立地する集客・交流等の都市機能と連携した西側市街地の活性化**」により、様々な機能を持った吸引力のある中心市街地として形成する」ことを示している。（下図参照）

①鳥栖市中心市街地活性化基本計画（H13）

■鳥栖市の将来都市構造



②佐賀東部地域マスタープラン（H22）

鳥栖市を中心に基山町、みやき町、吉野ヶ里町、上峰町を含めた佐賀県東部地域（左図）を対象としたマスタープランでは、駅周辺地区を以下のとおり位置づけている。



広域交流拠点

鳥栖、及び久留米が持つ健康・医療機能や生涯学習・学術研究機能などを活かし、新たにライフサポート機能（健康支援、進学・生涯学習支援、高齢者生活支援等をはじめとする生活や福祉に関連する産業）の集積を図り、圏域全体で質の高い暮らしを実現するための中心的な拠点を形成する。

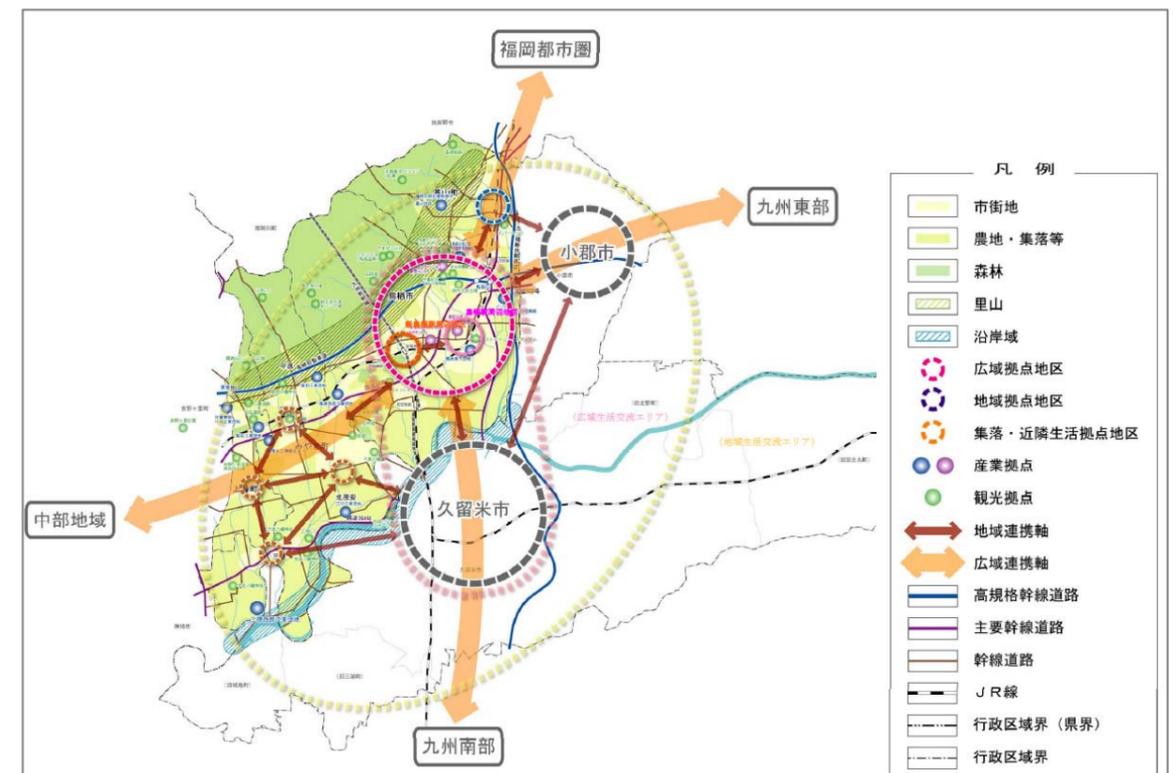
鳥栖駅周辺地区

既存のレクリエーション・文化・交流等の維持、強化を図る。また、スタジアム等の広域レクリエーション施設の立地を活かし、生活・文化・レクリエーション等で、広域的に魅力のある拠点性の高いエリアを形成する。

新鳥栖駅周辺地区

ライフサポート産業とともに、福岡都市圏等との近接性を活かした都市型住宅の立地を誘導する。また、九州新幹線新鳥栖駅の開業を踏まえ、新たにビジネス支援産業、ライフサポート産業などに関連するオフィスの立地を促進する。

■東部地域の整備方針図



資料5. 駅利用者・居住者実態調査

1. 調査票の配布対象地域と配布数

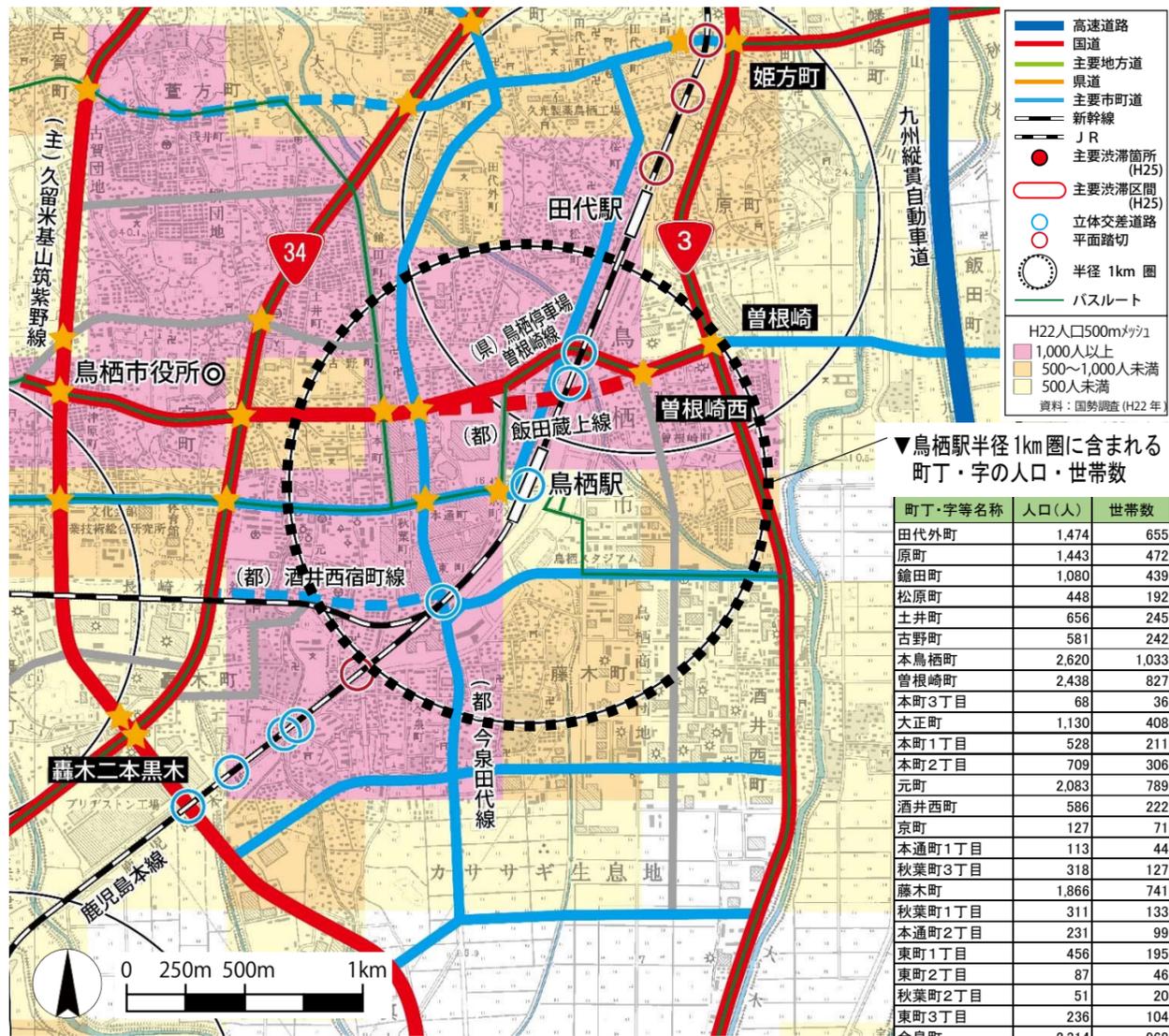
JR鳥栖駅を中心としたエリアを調査配布対象地域に設定する。

調査内容が、駅利用実態としてJR鳥栖駅の駅端末交通分担率を把握したいことや、JR鳥栖駅周辺の土地利用のあり方についても設問することから、JR鳥栖駅を日常的に利用している地域の住民に対して、調査を実施する。

具体的には、駅勢圏として半径1kmを想定し、そのエリアを含む町を対象地域とした。

配布対象地域内の世帯数は約8600世帯（22000人）となっている。

配布数は、回収率約20%を想定し、2000票配布する（4世帯に1世帯の割合で配布）



▲鉄道駅勢圏（1km圏）

※平成22年国勢調査

2. 調査内容

調査内容については、以下の項目を想定している。

大項目	小項目	備考（設問の目的等）
1. 対象者属性	①回答者性別 ②住所 ③居住年数	・居住地はJR線東側か、西側か ・居住年数が長い（高齢層世帯）か、年数が短い（若年層世帯）か
2. JR鳥栖駅の利用実態	①普段よく利用する駅 ②JR鳥栖駅利用頻度、駅利用目的 ③JR鳥栖駅端末交通手段	・新鳥栖駅等の利用も考えられるため ・目的毎に利用頻度が違うと考えられるため ・徒歩、自転車・バイク、バス等
3. JR鳥栖駅の課題	①駅前広場に関する課題 ②動線に関する課題 ③景観、シンボルとしての課題	・交通施設、滞留空間、施設配置等 ・施設利用上の歩行距離（水平移動量や垂直移動）、施設のわかりやすさ、安全性等 ・歴史的建築物としての価値、鳥栖市としてのシンボル性
4. JR鳥栖駅周辺地区のまちづくりについて	①JR鳥栖駅周辺地区の課題（駅西口・駅東口別に） ②駅周辺地区の将来イメージ ③あると良い施設	・市民が普段思っている鳥栖駅周辺の課題 （土地の高次利用や更新、遊休地活用、東西連絡の強化、道路ネットワーク強化、公共交通強化等） ・市民が考える将来の鳥栖駅周辺のイメージ（鳥栖市を代表する高次機能の集積地区、高齢者にやさしい利便性の高い生活中心地区、鳥栖の特徴（食・鉄道・Jリーグ等）を活かした内外の人が集まる活気のある地区、福岡等のベッドタウンとして快適な居住地区…etc） ・あると良い施設や機能はないか