

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2回）		
開催日時	平成27年10月16日（金） 9：30～11：30	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	20人	傍聴人数	5人
議 題	(1) 第1回委員会の意見概要 (2) 第1回委員会を踏まえた現状と課題 (3) 駅利用者アンケート調査結果 (4) 過去に検討された整備手法の整理		
配布資料	(1) 第1回委員会の意見概要 【資料1】 (2) 第1回委員会を踏まえた現状と課題 【資料2】 (3) 駅利用者アンケート調査結果 【資料3】 (4) 過去に検討された整備手法の整理 【資料4】		
所 管 課	(課名) まちづくり推進課 (電話番号) 85-3601		

第2回 鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会

日 時：平成27年10月16日（金） 9時30分～11時30分

場 所：ベストアメニティスタジアム第2会議室

1. 開会

2. 議事

(1) 第1回委員会の意見概要（資料1）

第1回委員会を踏まえた現状と課題（資料2）

事務局より資料説明

<質疑応答>

委員長	それでは順を追ってご意見、感想等をお聞きしていきたいと思います。まず資料1、第1回委員会の意見概要につきまして何かございますか。
委員	駅周辺のこと、駅の西側は整備が遅れている。整備された東側市街地を有効に活用すべきと書いてあるのですが、議事録を読んでいるとそんなことはどこにあるのかなと。議事録の10ページを見ると、駅の西側商店街はありますが、やはり駅西側の京町あたりの開発を進めるべきではないかと出ているのですが、その辺が全然書いていないので。西側はちょっと遅れているのでいいよ、東側からするんだよという話ではないと思うのですが、いかがでしょうか。
事務局	今ご指摘の分ですが、駅西側の整備が遅れているという意見は出ています。一方で、駅の東側の市街地であるとか、これは高架用地も合わせたところの有効活用、ここも併せて考えていくべきだろうというご意見を意見概要ということでまとめてしまっておりますので、そういった誤解を招いてしまったのかなと。修正いたします。
委員長	そのほかいかがでしょうか。
委員	議事録と話が外れるのですが、鳥栖の市議会が特別委員会を立ち上げるという事で決まっているそうですが、ここのつながりですが、向こうはどういうことをやるのか。こちらとのつながりというのは。
事務局	市議会のほうでも駅周辺整備事業というのは非常に重要な課題だという認識をなされております。市議会の中でご議論がなされた結果、特別委員会を設置して議会は議会として調査研究をしていくということになっております。一方で、検討委員会につきましては、市から駅周辺整備事業について民間有識者の方々のご意見を頂戴したいということでお願いしておりますので、検討委員会での一定の方向性は、市の決定において非常に尊重すべき、またその方向性を重要視しながら計画を決定していくという流れについては当初設置した目

委員	<p>的と変わっておりません。</p> <p>ただ、議会としても調査研究を進めていきたいということで、検討委員会の経過等もご報告をしながら、議会の中でさらに調査研究をし、議会としての意見整理をしていきたいと聞き及んでいるところでございます。</p> <p>こちらは学校の先生たちがいらっしゃるので、せっかくなら議会の議員さんもこの検討委員会の中に入れてもらってね。要するに方向は同じでしょう。方向性としては。</p>
事務局	<p>議会のほうの特別委員会の進め方の基本的なお考えというのもお伺いしていますが、検討委員会の結果と意見が対立するような方向ではないと。まちづくりについて、委員のご意見は大変貴重なものがあるということは議会も当然認識してあります。議会では特に、鉄道高架であるとか、橋上駅の整備であるとか、東口がいいのか、そういったところの事業費や効果といったところを重点的に深めていきたいということでございます。</p>
委員長	<p>つまり事業費ですとか、事業手法ですとか、そういったことを集中的に議論するのが議会のほうの委員会で、こちらはまちづくりの将来ビジョンですとか方向性を議論していくという流れという理解でよろしいですか。</p>
事務局 委員長	<p>はい。そういった考え方です。</p> <p>別に会議ができようと、ここはここで一生懸命頑張っていきたいと思えます。</p>
委員	<p>このまちづくり検討委員会の討議がなされて、それを優先的に議会も追従すると。それに対して、予算とか諸々については議会がもちろん承認しなければならぬわけですが、この検討委員会のことも尊重していただきたいと思えます。</p>
事務局	<p>検討委員会と併せて、市としても本部会議という市長以下の会議を設置しております。検討委員会でいただいたご意見を充分尊重しながら市としての構想としてまとめていきますので、それをもって、当然、議会へのご報告、ご理解をいただくということで、進めてまいります。</p> <p>先ほど申し上げました特別委員会では、審議をする場ではなくて、調査研究を行うということです。議会に議案として、例えば構想を上げるとか予算を上げるとかということについてはそれぞれ常任委員会がございまして、そちらの委員会のほうの審議になってまいりますので、特別委員会で予算を審議するとか、そういうことではないと。あくまで設置目的としては、駅周辺事業というのが議会の中でも非常に注目されている大きな事業でございますので、議会としても認識を深めていきたいということで設置されたということでございます。検討委員会でご議論いただいて、一定の方向性を出していただいた部分について、最終的に市がそれを踏まえたところで構想としてとりまとめていき</p>

<p>委員長</p>	<p>いと考えております。それをもって議会にご提案を差し上げて、理解をいただくということの流れについては一切変わってはいないというふうに認識いたしておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。</p> <p>大変大きな事業ですので、できるだけ仲間というか、協力し合えるような関係性を作っていきたいと思ひますし、あくまでも別に議会の会議のほうが上位機関という位置づけではないということですね。そこはちゃんと理解していきたいと思ひます。</p> <p>そのほかよろしいでしょうか。</p> <p>続いて、資料2のほうにまいります。第1回委員会を踏まえた現状と課題の資料の対象区域の設定についてご意見はいかがでしょうか。妥当な区域かなと個人的には思っておりますが。</p>
<p>委員</p>	<p>できたら大木川沿いの上に三角地の田んぼがあるところ、下のところは工場が建っていますからあれですが。上のところは今、田んぼとかアパートがいくつか建っていますが、駅東が再開発ということになると、そこら辺は非常に重要なところになるんですね。</p>
<p>委員長 委員</p>	<p>今後、何か決まっているというのはあるのですか。</p> <p>そこは民間が田んぼを持っているところが、アパートを作ったり家を建てたりしてあります。道路から下のところは商工団地がありますからそこはどうしようもない。変えようがないと思うのですが。私としては駅東を活性化させたいと。ただそれだけです。</p>
<p>事務局</p>	<p>大変貴重なご意見であるとは思っておりますが、個人の財産に踏み込むような形になるので、それは当然ご協力を求めていくことになろうかと思っておりますが、今回区域に取り込んでしまうというのは今の時点ではなかなか難しいのかなと。用途地域も準工業地域です。比較的自由度が高い地域になっていますので、そういったところも含めたところで、今後我々が考えていく方向性とちょっとベクトルを合わせてくださいといったようなことのお願ひはやるべきだろうと思ひますが、区域に含めて線を引くというのはちょっと難しいと思ひます。</p>
<p>委員長</p>	<p>駅東の活性化を考える上でこのエリアというのは非常に重要であるという認識はお持ちであると。</p>
<p>事務局 委員長</p>	<p>はい。</p> <p>ここでの議論はどちらかというとな公共的なまち全体の方針とかそういうことを考えていくべき場になるのですが、逆にここが入ることによってちょっとやりにくくなる。ここも一緒かというような議論になるかもしれません。</p>
<p>事務局</p>	<p>東側のラインについては、当時、駅東の整備エリアのラインで整理をさせていただいておりますので、当然駅東側の機能誘導、東側のまちづくりの方針等</p>

<p>委員長</p>	<p>が見えてくれば、ここは準工業地域の民有地になりますので、恐らくそれと合わせた民間による開発等が将来的には出てくるだろうと思いますが、周辺という捉え方で行くと、私どもとしては当時、駅東の土地区画整理事業を行ったラインで今回は引かせてもらったという状況でございます。</p> <p>よろしいですか。では対象区域はこのように設定して、今後、駅周辺まちづくりの検討を進めていきたいと思っております。</p> <p>続いて、対象区域の位置づけ・特徴につきましてはいかがでしょうか。先ほど事務局からの説明にもありましたが、業務機能が確かに弱いというのは、この評価になりますね。博多駅と比較するのはちょっとどうかと思いますが。参考としてということですが、よろしいでしょうか。</p> <p>ではその次、駅周辺まちづくりの課題についてはいかがでしょうか。特に書き洩らしというか、もう少しこういうところも課題としてあるとかございましたらご意見をください。</p>
<p>副委員長</p>	<p>4 ページ、これは次のアンケートにも関わることだと思うのですが、現状認識として利便性が高いとは言えないという話であります。ただしこの利便性が高いというのをそのまま何も考えずに追求していいのかどうかというのは考えなければいけないところでして、ここにある①から④というのはすべてを追求することができないというか、バッティングしてしまう部分があると思えます。非常に乱暴に言えば、車利用者の利便性を追求すると、例えば③や②が犠牲になりますし、逆に③や②を重視しようとする、④車で駅に来る人や駐車場に止めようとする人が犠牲になってしまうので、二兎を追うような方向はできれば避けたほうがいいのではないかと。前回、委員長が、駅前のあり方、駅前広場のあり方というのは歩く人にやさしいまちが今後あり得るべき姿なのではないかという方向を提示していただきましたが、その辺はこの委員会でぜひこれから議論すべき大きな論点なのではないかと。利便性を追求して、歩かなくていい、移動が少なくて済むようなまちの顔となる駅前を目指すべきなのかどうかというのをぜひどこかの時点でご議論いただければなと思っておりました。</p>
<p>委員</p>	<p>今の意見に関連して。博多駅のことを考えますと、駅舎があって、バスターミナルがこちら側にあるんですね。だからもう少し看板等でPRをよくすれば、それはわかることだと思うんです。ここに出てきていることは。だから、バス停のところを見て、こちらですよという、そういうわかるような看板をバス停の付近に置いたものを作るとか、博多駅もバスターミナルはこちらにあっても不自由していないわけですからね。そうふうに思います。</p>
<p>委員長</p>	<p>大変重要な指摘で、車両と歩行者の利便性のバランスをどう取るかですね。サインの問題ももちろんあると思えます。北九州の門司港駅前は広場になって</p>

事務局	<p>市民の憩いの場になっていますが、もともとあそこはタクシーベイとバスが乗り込んでいるような広場だったんですね。それを全部、博多駅と同じですが、右側に集約して大変成功している事例だと思います。鳥栖駅の今回の改良工事の中でも、歩行者がどこを安全・安心に歩いて、車の利便性をどうやって追求していくかということはこの会議の中でもしっかり検討していきたいと思います。</p> <p>ご指摘いただいた点が、恐らく検討委員会の中で本来、駅西の駅広をどう考えるべきかという、これはあくまでそのための材料だというご認識をいただきたいと思います。4点、こういう課題があります。だったら歩行者優先の広場にするのか。</p>
委員	<p>そういうのが出てきましたと。それを解決するにはどうするかということですね。</p>
事務局	<p>それを検討委員会の中で、駅西の広場としてはどういう機能を重視した作り方がいいのかというのをご議論いただいて、方向性を見出していただくための課題の材料だというご認識をいただけるとありがたいと思っております。</p>
委員長	<p>そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。</p> <p>それでは、次に行きます。道路網の課題と将来の展望についてご意見はいかがでしょうか。かなり周辺の道路網の状況が変わってくるということですね。それによって、それに合わせながら、しっかり将来を見据えながら駅周辺のまちづくりも検討していかなければいけないということだと思います。よろしいでしょうか。</p>

(2) 駅利用者アンケート調査結果（資料3）

事務局より資料説明

<質疑応答>

委員長	<p>事務局から説明がありましたが、全体を通してどこからでも構いません。何か感想、意見はございますか。非常に貴重なデータが集まったと思っております。配布数も結構1700と1500、両方合わせて3000以上です。</p>
委員	<p>このアンケートにもありますとおり、東口、西口、東西の通りが非常に悪いということでアンケートでも一番高いようですが、ぜひ東口を地域としては作っていただきたいと思っています。駅の6番ホームから地下でもいいし、上に橋を作ってもいいという意見もありますが、いかがでしょうか。ぜひ要望として。東口がなければ発展はないと思うのですが。</p>
事務局	<p>その点につきましては、資料4で説明させていただきたいと考えております。</p>

<p>委員</p>	<p>わかりました。それと、渋滞関係ですが、これも平成 18 年に幡崎踏切を検討してきました。その前に市の意見としましては、一応、新幹線の鳥栖駅ができて本数も減るだろうということで、そういう点も聞いて、地元の反対もあって白紙に戻しておるのですが、現在の状態としては、アウトレットの店も増えて、あの通りが非常に多いわけです。それで、JR として全然考えておられないか、どうかしなければいけないか、どうですか。</p>
<p>オブザーバー</p>	<p>幡崎踏切は一時期に比べれば道路交通量が若干減った印象を受けていましたが、今の話であればさほど変わっていないとのことですね。JR としても踏切保安設備の設置や舗装整備などを実施してきていますが、やはり抜本対策となると弊社だけでは限界がありますので、引き続き自治体側と協力して取り組んでいきたいと思えます。</p>
<p>事務局</p>	<p>確かに新幹線開通後の遮断時間の短縮の期待は大きかったのですが、もともと遮断時間が長いといったことがありまして、新幹線の開業に伴う遮断時間の短縮でどうにかなるものではなかった。</p> <p>一方で、国道 3 号と非常に近接したところということで、道路事情としてどうすれば抜本的な改良につながるのか。これは課題としては非常に時間もかかると思いますが、課題は課題という認識を市も共有しながら、今後も考えていくべき大きな問題であると考えています。委員から、2 年ぐらい前に認知症のおばあさんがあそこで亡くなられたということもお伺いしたりしていますので、そういった悲しい問題が起きないように考えていくべき課題だろうとは考えております。</p>
<p>委員長</p>	<p>そのほかいかがでしょうか。</p> <p>先ほど事務局の説明の中で、アンケートの評価として駅周辺に待ち合わせの空間が少ないというのが予想以上に高かったという話をされたのですが、その評価が僕は予想外なのですが。これはとても大事な問題だなと思って、アンケートを確認してくださいというときも指摘したので、なぜ予想外だったのか、その評価について説明を。僕は日々駅を利用する利用者でもありますので、これは切実な問題だなと思ったのですが、評価の評価みたいところを少し説明いただけますか。</p>
<p>事務局</p>	<p>当然私ども、今回の駅周辺整備事業の事業としての捉え方として、東西連携をどうするのか、駅の整備手法をどうするのか、その整備手法によって道路体系をどのように見直していくのかという、一番大きな課題がこの 3 点だろうと。それと、整備手法に応じて、当然西側も東側もどういう機能誘導をして、特に西側の駅広をどうするのかという、駅前広場の機能的な部分をどう改良していくのかという課題が非常に大きいという認識はいたしておりました。それともう 1 つ、虹の橋から駅舎に向かう動線にあそこが非常に狭いところ</p>

事務局	<p>は認識をいたしておりましたが、やはり待ち合わせの機能とか、そういったものに非常に多くの意見がアンケートの結果から出てくるという認識は薄かったということで、私どもとしても駅広の空間としては待ち合わせ機能ですとか、ゆったりと過ごす空間が利用者側のニーズが高いということを再認識させていただいたというのが正直な感想でございます。</p> <p>加えて、先ほどアンケートの調査結果をご説明したのですが、若年層と高齢者の方でお考えが、似ていても数が違うとか、割合が違うといった点があります。虹の橋でも若い人は苦にならないという話ですが、お年寄りの方が買い物をされて渡るにはつらいと。そういったところについて、私たちの認識がもともと薄かった。ここは我々も反省して、バリアフリーであるとかユニバーサルデザイン、ゆとり、そういったところの感覚をもう少し研ぎ澄まさなければいけないなど。</p>
副委員長	<p>このアンケート調査をやった甲斐があったということだと思いますので、ぜひそういったことも踏まえて今後、地域住民のアンケートも、今の視点を踏まえた上で実施すれば有効ではないかと思います。</p>
委員長 委員	<p>そのほかいかがでしょうか。</p> <p>どうしても観光の立場からお話をさせていただくことが多いのですが、この問題を議論する上で、先ほど副委員長がおっしゃったように、利便性を取るのか。例えばご自宅から車で来て、電車に乗って終わりという利便性を追求するのか、それともさっきのカフェの話ではないのですが、そこに一呼吸置いて、そこに対価を払っていただいてまちが潤う。車を離れたところでも商店街をちょっと歩いていただいでお買い物をして、そして駅から電車に乗ってお出かけされるとかお帰りいただくとか。まちづくりにはそういう潤いだったり、空間があってもいいのではないかなというところがあります。どうしてもお客様がお見えになったときに、鳥栖駅は、お土産を買うスペースがないとか、観光の案内所が全然ないので、フレスポにさえも行く手立てがわからないとか。あと、バスも本数が少なく、路線が決まってしまうので、もちろんうちのホテルに来るバスは全然ありませんし、回遊するところもないので、どうやってホテルに来たらいいですかと言われたときに、お迎えに上がりますと言うだけしかないんですね。そこに少し商店街を歩いていただく。鳥栖のまちを回遊していただくスペースもまちづくりの中にはぜひ議論として入れていただいてもいいのではないかと思います。いかがでしょうか。</p>
委員長 委員	<p>そのとおりですね。</p> <p>先々週でしたか、駅を利用しましたら、今まであった売店が閉店になっておりましたが、あれは今でもそのままですか。あれが閉店になってそのままならどうかしていただくとか。</p>

委員	<p>キオスクの後にファミリーマートと一緒に営業されていたのですが、キオスクがやめられて、ファミリーマートのほうに一部お土産物とかそういうものもちょっと置いてあります。</p>
委員	<p>今閉まっているでしょう。</p>
委員	<p>そうです。だからこちらの手前のほうのキオスクのスペースは何もない。お買い物をするにはあちらのファミリーマートのほうに行かないといけない。</p>
委員	<p>休憩室でもカフェでもなっていれば利用できるのに。せっかく空いているのであればね。</p>
委員	<p>まず椅子がないですね。待合室は改札口を入れて左側まで行かないとわからないので、初めて鳥栖駅をごらんいただいた方がわからないですね。</p>
委員	<p>そのほかにいかがでしょうか。</p>
委員	<p>この委員会の中でも東西の行き来の不便さはかなり議論がありましたが、こういったアンケート調査によっても、これはやはり大多数の方がそう思っておられるという結果として捉えるべきだと思います。</p>
委員	<p>また、駅に潤いのあるスペースを作っていきたいということと、そこが回遊の最初の出発点というか、拠点としてできるだけ周りに波及効果を及ぼすような駅のまちづくりというのが重要ではないかと。よく駅の改修工事に合わせて、駅に何もかもを集約しすぎて、周辺の商店街と競合してしまってマイナス効果が出ているようなまちもあつたりするので、カフェを作る、潤いのあるスペースを作るというのは非常に重要なポイントで、あつたほうがいいと思いますが、どのように作るか。どういったものを出すカフェにするか。周辺との、まちとの関係性みたいなものをちゃんと踏まえながら作っていかないといけないかなと思います。</p>
委員	<p>私が意外だったのは、若年層のほうに駅舎に愛着を感じるというのは非常に面白い結果だなと。その他の意見の中に、残してほしいということと、新しくきれいにしていただきたいと。これは相反する意見のようで、実は私は両立できるものだと思っています。古い駅舎は駅舎で、先ほど門司港駅の例を言いましたが、あそこは門司港レトロと同じような雰囲気、駅の中を古いように見せて新しく機能的に作り替えることをやっていますので、そういったことも参考にしながら鳥栖駅を作っていくというのは、また駅舎の利用価値も考えていくというのは重要なかなと思います。</p>
委員	<p>私はある駅で昔の駅長室がカフェになったような事例を知っています。なかなか面白い感じでした。</p>
委員	<p>そのほかアンケート全体を通しまして、よろしいでしょうか。</p>

(3) 過去に検討された整備手法の整理 (資料4)

事務局より資料説明

<質疑応答>

委員長 委員	<p>今の説明に対してご意見はいかがでしょうか。</p> <p>駅東口のほうに会社があるわけですが、約30年間、連続高架にしますということですと来たんですね。けれど、中断になってここまで来ているということでもありますので、やはり私はこの際、連続立体交差化は、貨物ターミナル駅もあるから難しいという気がします。一番いいのは橋上駅と思っています。</p> <p>それと、今の駅舎をそのまま残しておいて、トンネルを掘ってとなると、古いものがそのまま残って何も変わらないような感じがします。このため、通路を作って橋上駅にして。エスカレーターで下ろしていくというものですときれいすっきりした形で駅舎ができる。東西の連携もよくなるということで、私の希望としては橋上駅が望ましいと。ケース2ですね。</p>
委員長 委員	<p>そのほかいかがでしょうか。</p> <p>私もケース2で、今現在の駅舎を何かに転用して、あれは駅舎として使わなくて、駅舎は駅舎で新しく作って、橋上駅を作って東西連携をやっていくと。ついでに商店街の活性化のために道路を京町商店街とかあっちのほうに作ってもらえれば非常に活性化していくのではないかなと。私もケース2がいいのではないかと考えております。</p>
委員	<p>駅舎を残すということであれば、例えば東公園とかそういうところがあるんですね。空いているところが。カフェとかそういう建物を作るのに、駅舎を転用させればいいのかなど。駅舎としては、向こうからもこちらからも利用がしやすいようなものがあるのかなど。</p>
副委員長 事務局 副委員長 事務局	<p>質問ですが、ケース2とケース3を比較した場合のケース2の問題点というか、デメリットみたいなものがもしあればご説明いただきたいのですが。</p> <p>ケース2のデメリットですか。</p> <p>ケース3と比べた場合。逆の話はたくさん出てきたのですが。</p> <p>まず事業費ですね。それと橋上駅というのは軌道敷の上で工事をさせていただく必要があるのですが、工事期間中のデメリットといいますか、工事のやりにくさというのは1つデメリットであるのだろうと。ただ、そこはあくまで我々事業者のデメリットであって、利用される方とか、市民の皆様にとっては、橋上駅のほうが、東口を単純にやるよりはメリットはあると思います。</p>
委員 事務局	<p>デメリットは階段を上らなければいけないということではないですか。</p> <p>極端に申し上げますと、今お話が出たように橋上駅ですと当然上ります。だからそこをユニバーサルデザインも含めて歩行者にやさしい形で解決する方法が可能なのか。逆に東口になると、基本的には地下通路を通りますので、今</p>

	<p>のあそこの通路でいいのかどうか。恐らく構造的に厳しいのでどこかに掘り直しをしなければいけないだろうというお話もあると思うのですが、そこが逆に今度は下って、またホームに上る。</p> <p>正直申し上げて、利用者の視点で考えますと、1回上に上って下りるのと、1回下りてホームに上るといふ、その差ですね。逆に東口側で見ますと、改札口が2つできてしまうということは、そこに駅機能が2個になりますので、そういう意味では運営コストも含めて、例えば JR のご理解がいただけるのかを含めてですが、私どもとしては、例えば連続立体交差以外であれば、機能面で考えると橋上駅のほうが優れているというふうに理解をせざるを得ないのかなということ、逆に言うとデメリットを書き切れなかったというのが現状です。あくまでケース2と3の比較で申し上げます。</p>
事務局	<p>自由通路は鳥栖市の市道としての位置づけの通路になると思います。橋上駅で自由通路、駅の改札、駅舎も含めるとしたら、自転車がそういうところを通過するのをどう考えるか。久留米駅の自由通路では自転車は規制されていますので、ケース2になった場合、自由通路の中で自転車にどう行き来してもらうかというのは課題かなと思います。</p> <p>鳥栖駅の現場でもお話をお伺いしたのですが、鳥栖駅は駐輪場がいっぱいあるので助かるということは言っていたんです。よその駅だと放置自転車が多い。ということは、鳥栖駅の利用者でも自転車のご利用の方が多いので、その配慮は1つあるのかなと。この問題を解決するのが難しいということで、我々も今考えている最中でございます。</p>
委員	<p>JR に質問をお願いしたいのですが、私の感覚的に、この橋上駅は、例えば大野城駅もそうですし、早岐駅もそうですし、JR の通っていらっしゃるころの駅は橋上駅が主流のような感じがするんですね。昔、昭和の時代にはずいぶん地下通路といいますか、小倉駅もそうだったし、そちらのほうで進んでいたような利用者としてのイメージがあるのですが、JR からごらんになられて、やはりではないのですが、どうなのでしょう。よそのケースとしてメリット、デメリットみたいなものを教えていただくとありがたいかなと思います。</p>
オブザーバー	<p>鉄道会社としては、改札を2ヶ所配置することは駅要員の問題や管理上の課題を解決する必要があると考えております。そのような点も踏まえた上で、自治体側が東西や南北を自由通路として整備していく中で、分断された市街地を繋ぎ、両市街地に住む駅利用者の利便性を考慮したときに、結果として橋上駅という計画が主流というか、計画されることが多い印象ですね。</p> <p>一方で橋上駅とした場合は、事務局からも説明があった通りコスト面での課題があるかと思っております。線路上空での工事となり列車の運行時間帯を避けた夜間での作業が多くなる事から、その分コストがかかるというデメリットはある</p>

	<p>かもしれません。しかし、橋上駅は現在いろいろな駅で計画や工事がされているというのは事実です。よろしいでしょうか。</p>
委員	<p>橋上駅で自転車が行けるようになるところはないのですか。</p>
委員長	<p>ありますよね。</p>
オブザーバー	<p>橋上駅というか、自由通路をとということですね。</p>
委員	<p>自転車を持って階段を上がらなくていいように。</p>
委員	<p>エレベーターをつければいいんですよ。</p>
委員	<p>今、橋上駅はどこもエレベーターがつくのが大前提になっています。</p>
オブザーバー	<p>橋上駅というか、自由通路にエレベーターをつけ、そこに自転車を載せていく。ご利用の方は道路を使っているという感じですね。</p>
委員	<p>自転車が入るようなエレベーターを作ればいい。そして上に上がって、自由通路を使って向こうに行く。</p>
事務局	<p>そういうことなんですね。エレベーターは虹の橋にもついています、1台ずつしか無理ですよ。そうすると、ご利用が多いときの自転車の捌きであるとか、駐輪場についても広くて助かるけれども雨に濡れてどうにもならないとか、そういったところの駐輪場と合わせて自転車の利用者への配慮というのは、いずれにしてももう少しいいやり方がないかなと。エレベーターで運ぶのは当然として。ただ、自由通路内で自転車を乗り回したら危険なので、そういったところも含めて自転車のことについては考えたいと思います。</p>
委員	<p>自転車専用に使われているところもありますね。専用の区間を決めていらっしゃる。</p>
委員	<p>通路に行くときは乗らない。</p>
事務局	<p>自転車を押して渡るということですね。</p>
委員	<p>スキーのリフトのように引っかけて運ぶ形をどこかで見たような気がするのですが。</p>
事務局	<p>福岡では地下駐輪場のスロープがそのような格好だったような。</p>
委員長	<p>動く歩道みたいな。</p>
委員	<p>それだったらエレベーターも必要ない。</p>
委員	<p>自転車も通る通路を作ればいい。乗って行けるように。</p>
委員長	<p>この4つが出ていますが、ここで結論を求めるような場ではないですよ。概ねケース2の橋上駅が委員の皆さんの賛同が多いかなという結果は共有しておきたいと思います。課題としては自転車利用ですが、これは私の感覚としても、橋上駅の作り方、自由通路の作り方、駐輪場と通路の自転車利用と歩行者利用をどうバランスを取るか。ハードというか、機能的な対策でもう少し乗り越えられる可能性もありますし、使いやすさという点でこの委員会でも検討していければと思います。よろしいでしょうか。</p>

事務局	<p>委員からご意見をいただいたのですが、議会の特別委員会は恐らくこの資料あたりをもう少し掘り下げられていく可能性があるということをご報告させていただきます。</p>
委員長	<p>逆にその結果をこちらに知らせていただいて、ここでもしっかり検討させてもらえれば連携という意味ではいいですね。</p>
副委員長	<p>今後、これはどれで行くんだみたいなことは、どのぐらいのときにどういう段取りで方向性が決まるものなのでしょうか。</p>
事務局	<p>この資料4の部分から、今度11月、12月あたりに1~2回勉強会を挟ませていただきたいと思っています。そのときに様々な意見を言ってもらえるような場をお願いして、我々もこれがいいだろうと多分そこではお示しすると思います。今回の基本構想の中で一番肝の部分なので、委員会の中で合意ができれば、それを市の基本的な方針ということで、12月の議会などでお知らせしていくことができると考えております。検討委員会の中で多くのご意見が出て、時間が足りないということであればまた別ですが、基本的にはそういったふうにできればと考えております。</p>
事務局	<p>併せまして、ここでお示したケース1、2、3、連続立体交差、橋上駅、東口設置、この3つの案がございますが、この整備手法の方向性をまずは出しておかないとまちづくりの手法が全く変わってまいります。連続立体交差ですと当然道路は減るし、橋上駅になると、道路を上げる単独立体交差となります。ではどの道路をどうするんだと。先ほど道路の課題でも申し上げましたように、将来需要を考えるとちょっと大きすぎるよねという部分も含めて。今後、道路をどうしていくのか。それと、土地利用の話で申し上げますと、連続立体交差は、高架用地側に駅が動いてきます。結果的に西側に100mほどの空間土地が出てまいりますので、その土地利用をどうするかとなると、西側をどうするか。逆に橋上駅になりますと、今高架用地で確保して東側の遊休地の機能ゾーニングをどうしていくのかというふうに、まずは整備手法の方向性をいただかないと次の議論に入っていけないという課題がございますので、できれば集中的に、勉強会等も開催が可能であればぜひお願いした中で、検討委員会の中で一定の方向性を出したいというのが事務局としての考え方でございますので、よろしく申し上げます。</p>
委員長	<p>それでは、勉強会を経て、次回の第3回検討委員会の中ではまちづくりの方向性の根幹ですので、今回橋上駅、東口設置、鉄道高架と出ておりますが、その中の1つの方向性をこの委員会の中で決めていきたいと思っております。よろしいですね。</p>