

鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会
(第2回)

日時：平成27年10月16日(金)9:30~

場所：ベストアメニティスタジアム第2会議室

次 第

1. 開 会

2. 議 事

- | | |
|----------------------|-------|
| (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】 |
| ・対象区域の設定 | |
| ・対象区域の位置づけ・特徴 | |
| ・駅周辺まちづくりの課題 | |
| ・道路網の課題と将来の展望 | |
| (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】 |

3. 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

資料 1. 第 1 回委員会の意見概要

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タジアム第 2 会議室

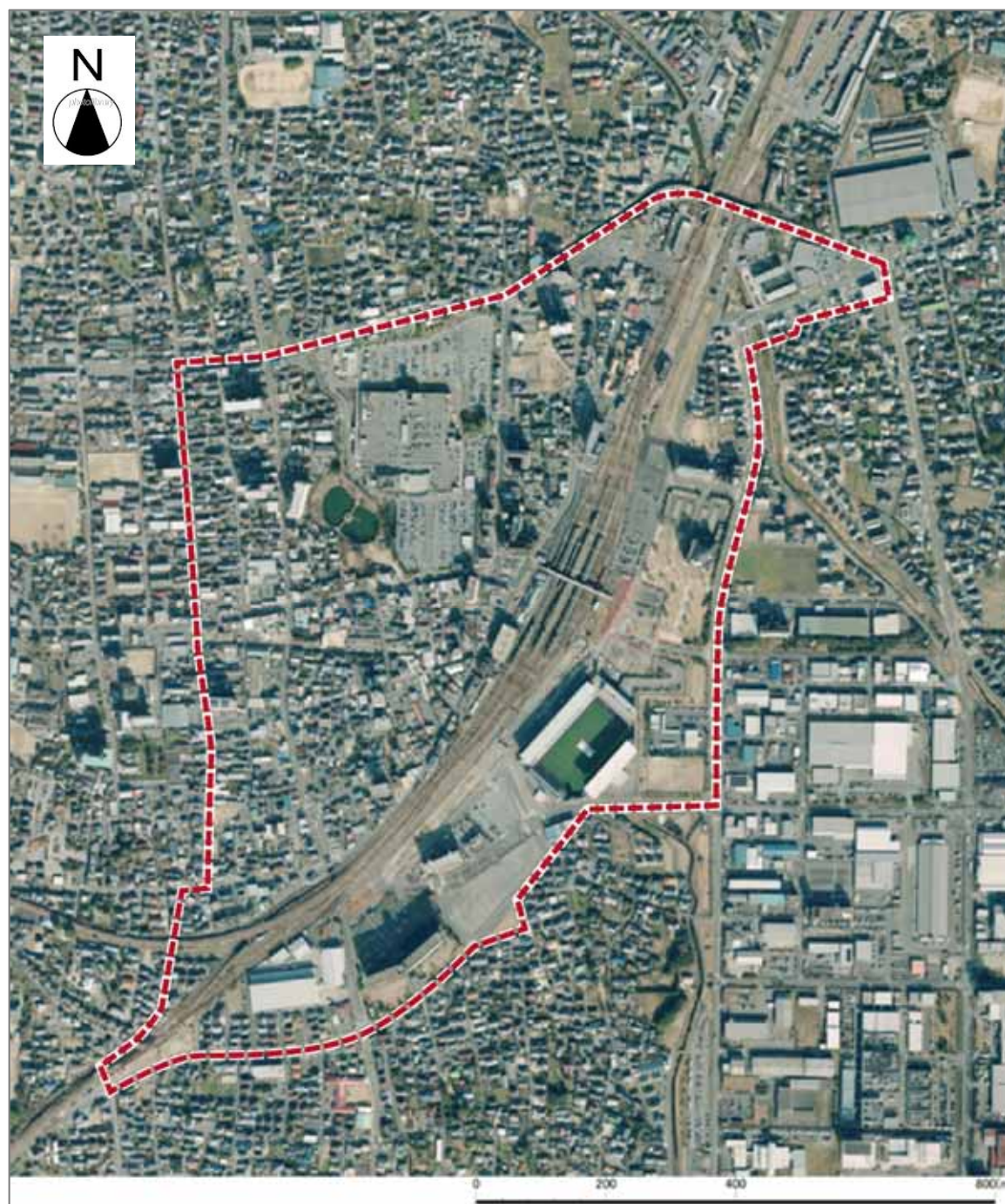
区分	意見概要
周辺道路網	○幡崎踏切の渋滞は長年の課題であり、駅前の整備とあわせて周辺の道路網も検討していく必要がある。
駅・駅前	○鳥栖駅の線路数をコンパクトにできないか。 （鹿児島本線と長崎本線が合流する箇所であり、運用上難しい） ○駅東側の利便性を考えると、橋上駅が望ましい。 ○最近の魅力ある駅や駅前広場は歩行者が中心である。東西を歩行者が行き交うためには駅や動線の魅力アップが重要。 ○駅舎が特徴的である。 ○線路が多くさまざまな列車を見ることができることが他にはない観光魅力となる。 ○外国人の利用が最近増えている。わかりやすさが重要である。
駅周辺	○鳥栖ビルが老朽化しており、駅の整備とあわせて考慮すべき。 ○駅の西側、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か。 ○整備された東側市街地を有効に活用すべき。 ○駅への自動車でのアクセスも重要だが、東側の土地を駐車場に使っているのはもったいない。
対象区域	○対象区域は、H13 の中心市街地活性化基本計画の範囲がよい。
実態調査	○初期に実態や課題を把握するための駅利用者の調査を実施し、構想が固まってきた段階で、住民意向を把握する方法がよい。

資料 2 . 第 1 回委員会を踏まえた現状と課題

1 . 対象区域の設定

鳥栖駅周辺まちづくり基本構想として、方針や施策を定める対象区域は、駅を中心に生活利便施設、駅前商店街、駅東地区を含む以下の範囲とする。

なお、この範囲は、「鳥栖市中心市街地活性化基本計画」(H13) の区域でもあり、本市の中心的な市街地として位置づけられている。

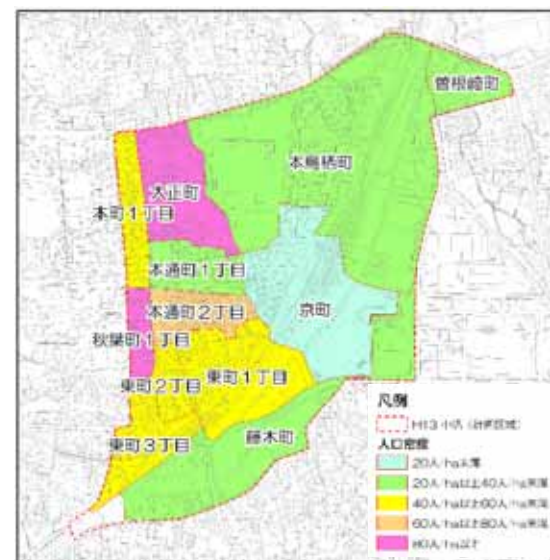


H13 中心市街地活性化基本計画 (計画区域) 約 90ha

(1) 対象区域の人口と高齢化率

対象区域の居住人口は約 37 百人、人口密度 42.2 人/ha であり、市全体の人口密度 (12.2 人/ha) よりも高い。

対象区域内の高齢化率は 20.0% で市全体平均並みである。また、京町、本通町 1 丁目、東町 2 丁目では 35% を超えている。



▲町丁目別人口密度



▲町丁目別高齢化率

資料: 国勢調査 H22

(2) 対象区域の都市計画

鉄道用地及び東側公有地が工業地域に指定されており、その他は概ね全域が商業地域に指定されている。

種 別	
第一種低層住居専用地域	
第二種低層住居専用地域	
第一種中高層住居専用地域	
第一種住居地域	
準住居地域	
近隣商業地域	
商業地域	
準工業地域	
工業地域	
工業専用地域	



▲都市計画総括図

資料: 鳥栖市都市計画総括図

2. 対象区域の位置づけ・特徴

(1) 上位・関連計画による位置づけ

鳥栖市の最上位の行政計画である「第6次鳥栖市総合計画（H23～32）」、並びに主要施策である「鳥栖市中心市街地活性化基本計画（H13）」、佐賀県による広域的な観点から策定された「佐賀東部地域マスタープラン（H22）」から鳥栖駅周辺地区の位置づけを整理する。

また、今年度策定された「“鳥栖発”創生総合戦略（H27）」では、駅周辺の新しいまちの顔づくりに取り組むこととしている。

第6次鳥栖市総合計画（H23）

鳥栖駅周辺地区については、基本目標1－取組4に、平成27年までの5年間の取組方針が定められている。

まちづくりの基本目標1

「自然との共生を図り、快適な生活を支えるまち」

取組4 まちづくりの拠点としてふさわしい整備を行います

【取組の方針】

鳥栖駅周辺は、東西地域の連携強化、鉄道利用者の利便性の向上や中心市街地の活性化など、交流拠点としてふさわしい駅周辺整備などの取組について、関係機関と協議、調整を行い、実現可能なものから順次着手していく必要があります。

中心市街地活性化基本計画（H13）

○鳥栖駅周辺の位置づけ

駅東に立地している集客・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、様々な顔をもった吸引力のある中心市街地として形成していく。

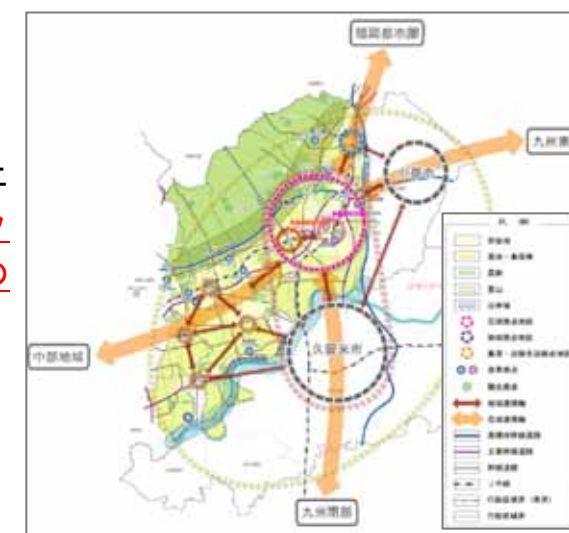


▲鳥栖市中心市街地活性化計画(H13)

佐賀東部地域マスタープラン（H22）

○鳥栖駅周辺の位置づけ

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。



▲佐賀東部地域マスタープラン(H22)

“鳥栖発”創生総合戦略（H27）

鳥栖市の地方創生総合戦略として、基本目標4の施策の基本的方向に、「駅を中心に新しいまちの顔をつくる」、「シビックプライドを醸成する」など、駅周辺整備に関連する施策が位置づけられている。

基本目標4 時代に合ったまちをつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する（住み続けたいと思う市民を増やす）

施策の基本的方向

- 駅を中心に新しいまちの顔をつくる
- 健康長寿を支援する
- シビックプライドを醸成する

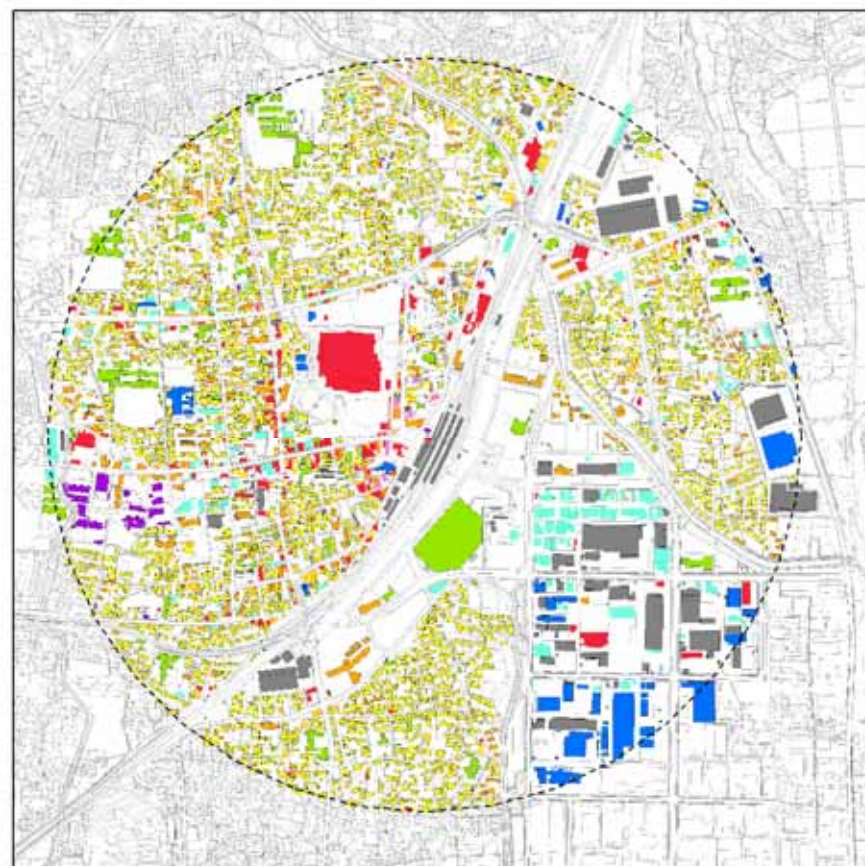
重要業績評価指標（KPI）

- 市民満足度調査における「鳥栖駅周辺が活性化している」に対する「満足派」の割合（H26 27.7%⇒H32 60%）
- 鳥栖駅利用者数（H25 14,003人⇒H32 14,500人）
- 鳥栖駅周辺地区人口：鳥栖地区、鳥栖北地区、基里地区（H23 30,801人⇒H32 31,200人）

(2) 鳥栖駅周辺の都市機能の集積状況

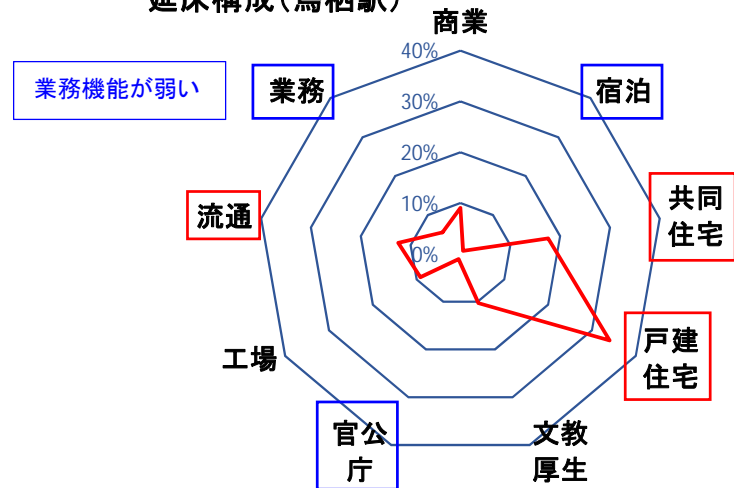
駅を中心に半径1km圏域に立地する建物用途から都市機能の特性を見る。

- ・住宅の棟数割合が最も高く、次いで流通施設、文教厚生施設（サンメッセ鳥栖・鳥栖スタジアム）となっており、住宅地の中心駅としての性格に加えて商工団地の企業集積や広域からの集客施設が立地する特性を有する。
- ・業務（オフィス）、官公庁（行政）、宿泊等の割合が低く、都市計画（商業地域）及び上位・関連計画による位置づけに対して都市機能配置に偏りがある。



鳥栖駅

延床構成(鳥栖駅)



▲鳥栖駅周辺の建物用途現況と都市機能の特性分析

資料: 鳥栖都市計画基礎調査(H25)を活用して分析

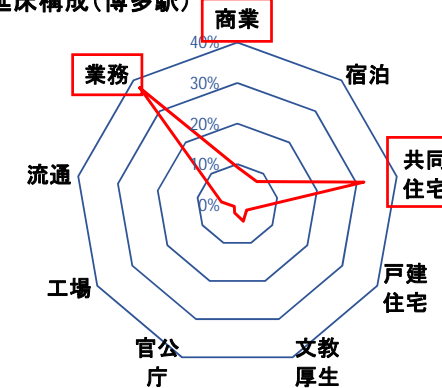
参考 周辺主要駅周辺の状況

博多駅

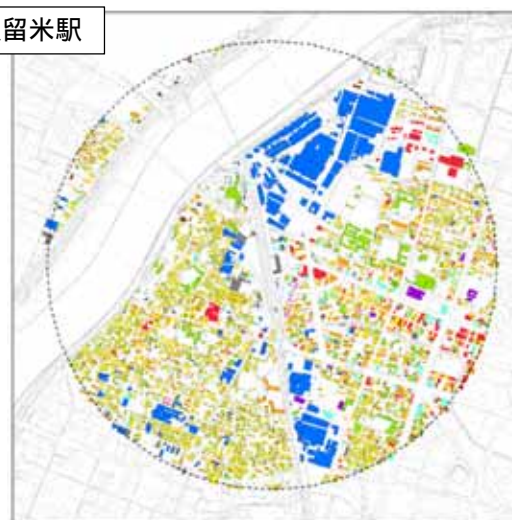


商業地域に指定されており、業務（オフィス）、共同住宅が集積し、ついで商業施設が多い。

延床構成(博多駅)

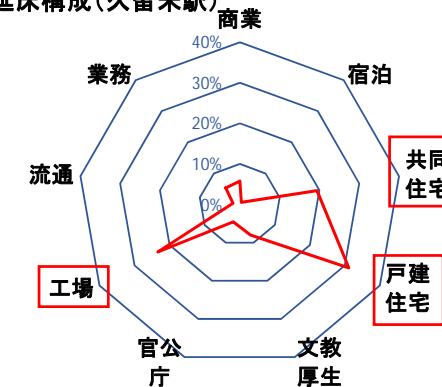


久留米駅



鳥栖駅周辺と特性が類似しており、住宅と工場の集積が高い。

延床構成(久留米駅)

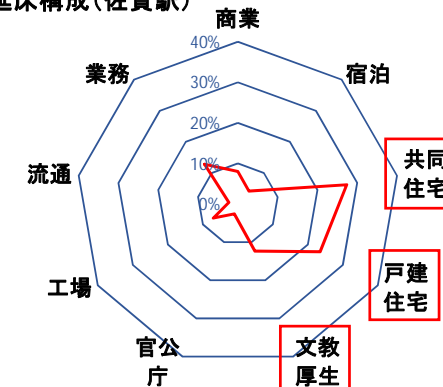


佐賀駅



近年、マンションが多く立地したため、共同住宅が多く、ついで戸建て住宅が多い。

延床構成(佐賀駅)

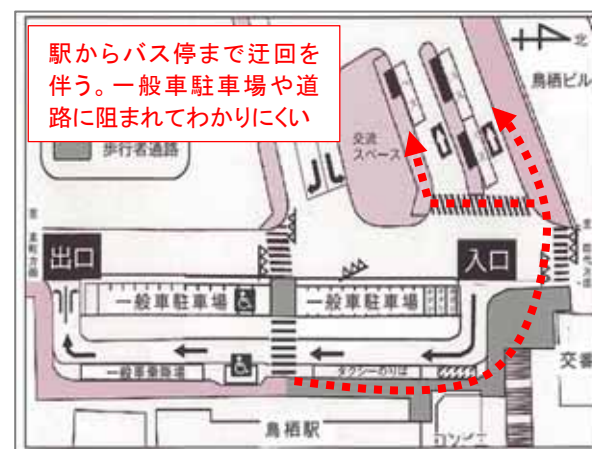


3. 駅周辺まちづくりの課題

(1) 利便性が高いとはいえ狭小な駅前広場

- 平成 22 年に交通安全対策として整備された駅前広場は、自動車と歩行者の分離により事故の危険性低下など安全性は高まったが、道路を挟んで路線バス乗降場まで迂回が必要なこと、待合空間や歩行幅員など、利便性・快適性の面では課題が残っている。

① バス停までの迂回



▲駅前広場内施設配置図



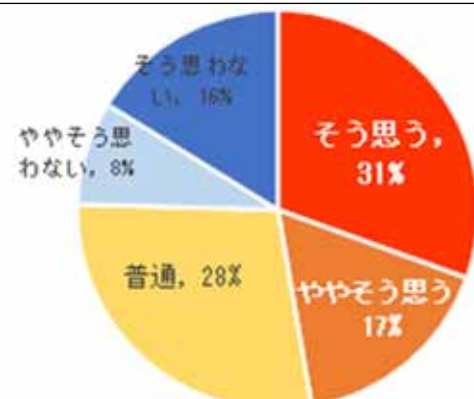
▲改札からバス停への迂回経路

【H27. 9. 20 (日) アンケート調査員より】

- 改札口から出てきた駅利用者から、調査員に「バス停の場所はどこか？」と頻繁に尋ねられた。

② 狭小な歩行空間

駅前広場の歩道が狭く、歩きにくい



N=475 (H27. 9. 15 火)



▲改札出口付近の歩行空間

③ 待合せ場所・たまり空間の不足(休日)

駅周辺に待合わせなどの空間が少ない



N=175 (H27. 9. 20 日)



▲待合せ等の人々(駅舎前面)

④ 一般車乗降場・駐車場の混雑



▲駅前広場に進入する一般車(平日)



▲一般車乗降場の混雑(平日)



▲駅前広場の一般車の利用状況(休日)

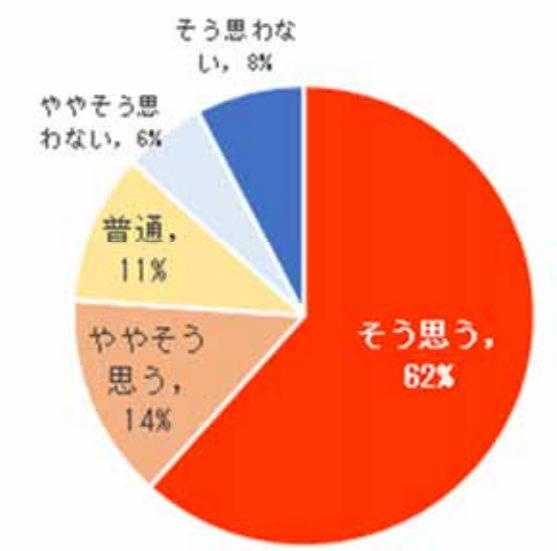
(2) 脆弱な東西連携

歩行者の移動の負担を伴う東西移動

- ・ 駅東側への移動には、東西を連絡する幅員約 5m の跨線橋「虹の橋」が整備されているが、水平移動、垂直移動の負担を伴うことから、東西連携の機能としては弱い。



駅東側との行き来が不便に感じる



N=475 (H27.9.15 火)

ホームゲーム開催時等の安全確保

- ・ 鳥栖スタジアムでJリーグサガン鳥栖のホームゲーム時には非常に混雑を呈しており、駅とスタジアムを結ぶ動線の安全確保が求められる。



▲サガン鳥栖ホームゲーム開催時



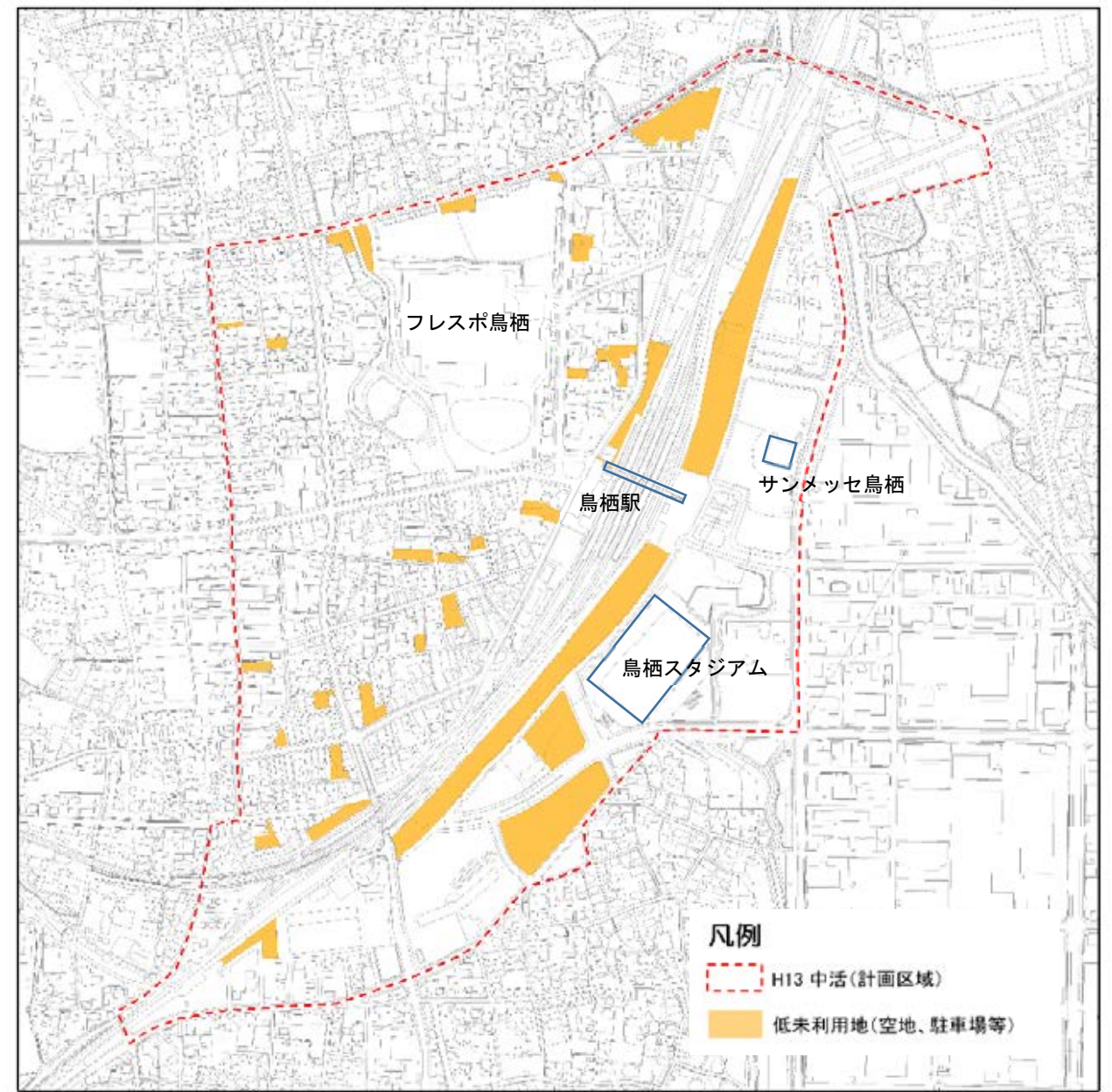
▲鳥栖スタジアムの観客動員数

出典: <http://footballgeist.com/>

(3) 駅前の土地の有効利用

低未利用地の存在

- ・ 駅東側には、将来の鉄道高架事業用地として確保されてきた広大な公有地が存在し、現在は一部が駐車場として活用されている。今後、鉄道高架によらないまちづくりを推進する場合には活性化の対象地として活用可能である。
- ・ 駅西側では、空き地や駐車場などの低未利用地が点在している。



▲低未利用地現況

(4) 東西で開きのある駅前景観

- ・サンメッセ鳥栖や鳥栖スタジアムが立地する駅東側と、旧態依然とした駅西側の市街地では景観的に開きがある。



▲虹の橋より駅西側を望む



▲虹の橋より駅東側を望む

(5) 活用が考えられる地域資源 (駅舎・虹の橋・商店街)

① 歴史ある特徴的な駅舎

・現在の鳥栖駅は、明治 22 年に造られた築 126 年の駅舎である。また、市民・駅利用者にとって愛着のある駅舎となっている。

現在の駅舎に愛着を感じる



N=475 (H27.9.15 火)



▲現在の鳥栖駅舎

③ 駅前広場を活用したイベント

・駅前広場の交流スペース等では、市民の賑わい空間としてイベント等に活用されている。



▲バスの日 in 鳥栖



▲鳥栖祇園山笠

② 虹の橋上からの眺望

・自由通路「虹の橋」は、サンメッセ鳥栖や鳥栖スタジアムが一望できる良好な眺望であり、また、眼下にはJR九州デザインの特徴ある車両を見ることができる。



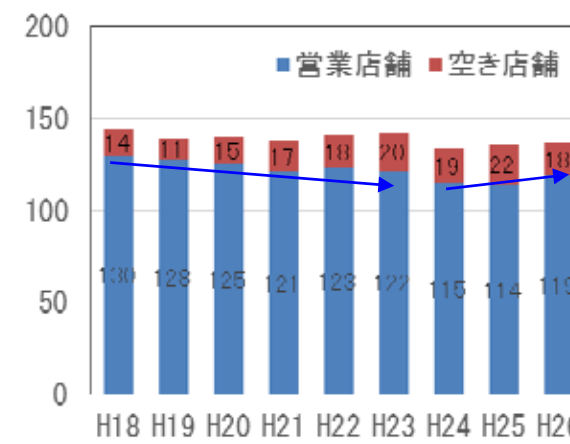
▲虹の橋をくぐる特急列車(ゆふいの森号)



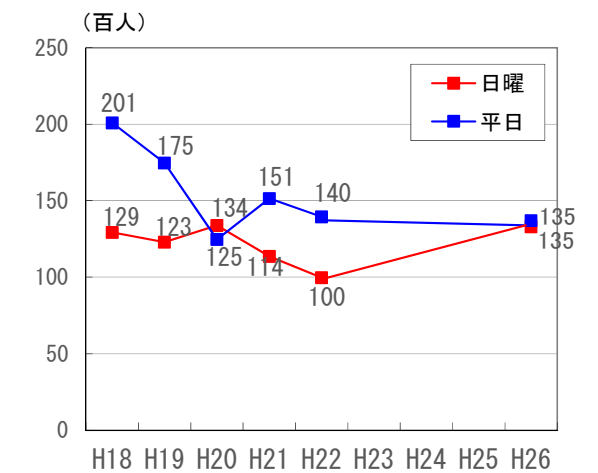
▲虹の橋からの眺望(ななつ星と鳥栖スタジアム)

④ 商店街

・駅前商店街は、一般県道鳥栖停車場線周辺に形成され、約 120 店舗が集積している。
・営業店舗数、通行量とも横ばい。



▲中心商店街の店舗数の推移



▲中心商店街の歩行者通行量(百人/日)

※左図は佐賀県商工課、右図は鳥栖市商業活性化推進協議会による。
・店舗数は、鳥栖本通筋商店街振興組合、大正町商店街協同組合、東町商店街組合の合計
・通行量は本通筋商店街、大正町商店街、東町商店街の通行者数

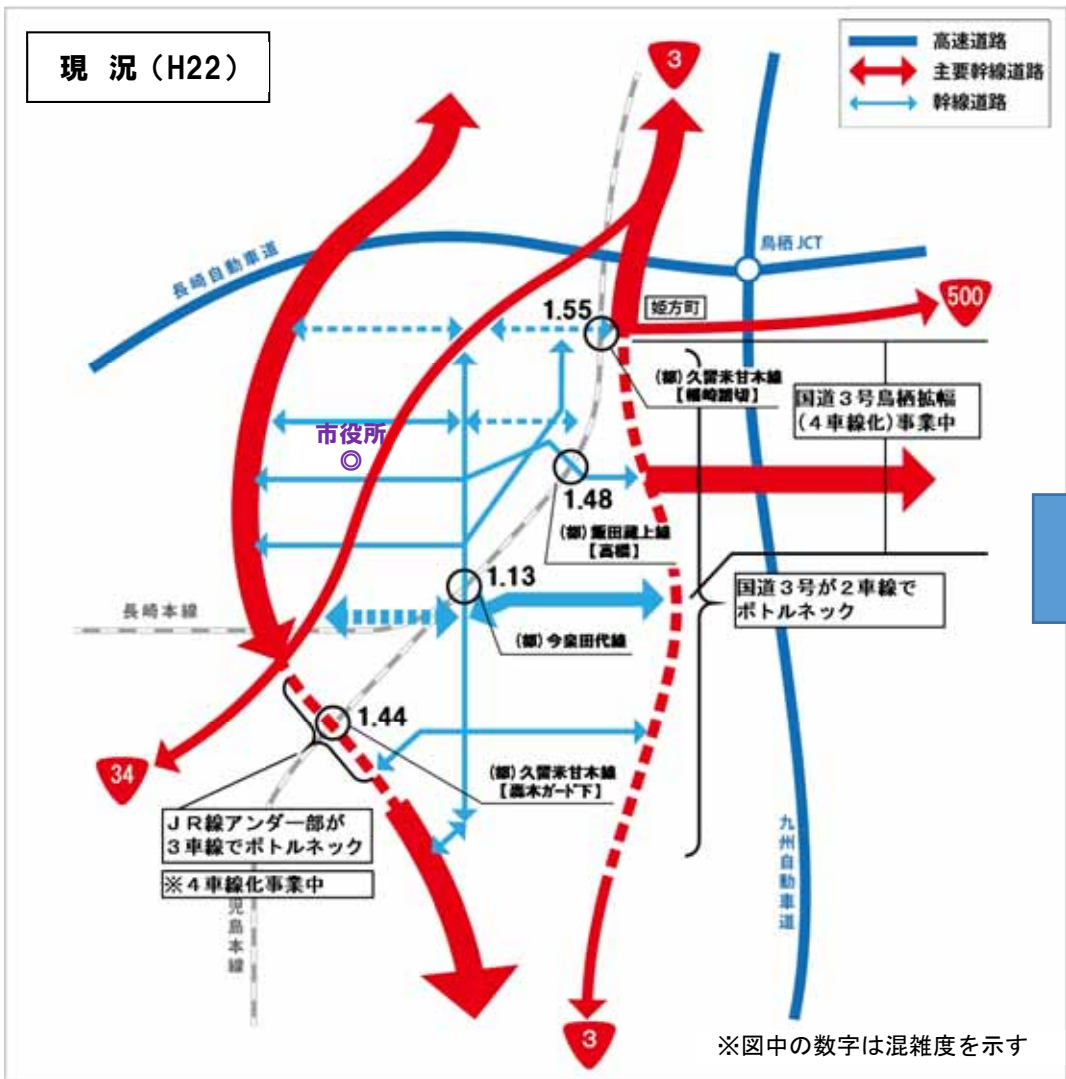
4. 道路網の課題と将来の展望

① 現状と課題

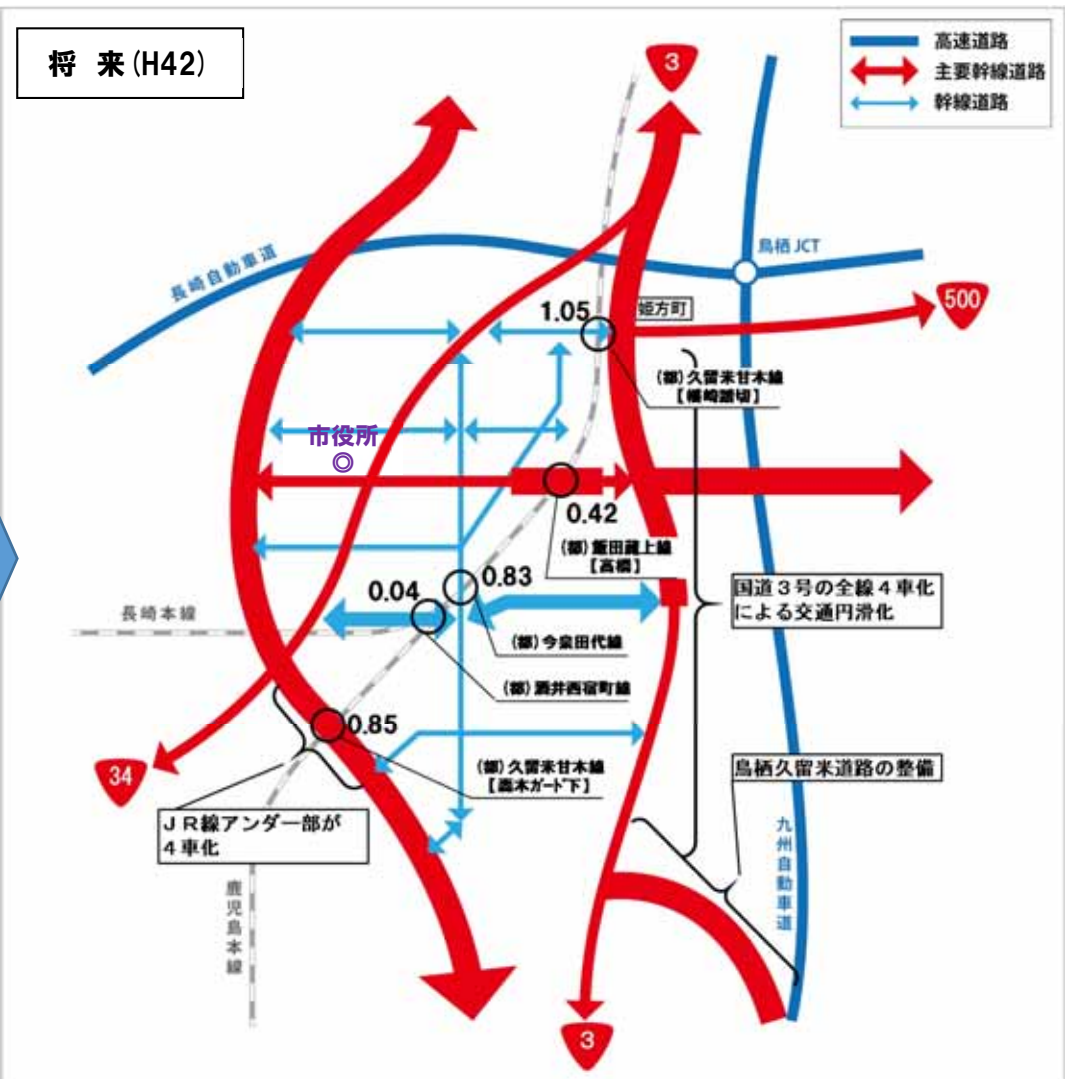
- ・ 現況の道路網は、国道3号（姫方交差点～県境）が2車線であり、（主）久留米基山筑紫野線のJRアンダー一部も3車線であり、中心市街地の外郭を形成する主要幹線道路が脆弱であることから、中心市街地に無関係な交通が市街地を通過しやすい構造になっている。
- ・ そのため、（県）鳥栖田代線（幡崎踏切）や（県）鳥栖停車場曾根崎線（高橋）、（主）久留米基山筑紫野線では、交通量が交通容量を上回り、渋滞が発生している。
- ・ 交通処理面からは、JR線を挟んだ需給バランスが崩れていることから、鉄道東西地区を繋ぐ道路が必要。

② 将来の展望

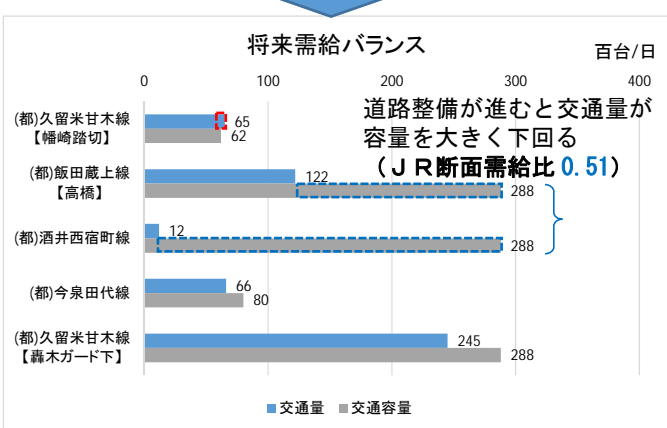
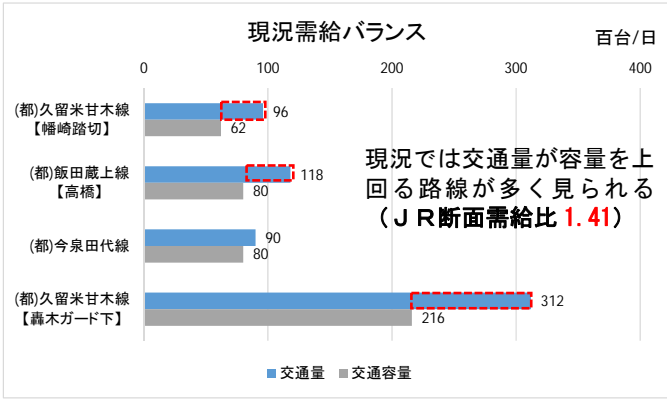
- ・ 将来の道路網は、国道3号（姫方交差点～商工団地北入口交差点）が4車線となり、（主）久留米基山筑紫野線のJRアンダー一部も4車線になることから、中心市街地の外郭を形成するこれら主要幹線道路に交通が流れやすい構造になる。
- ・ （都）飯田蔵上線の整備など鉄道東西を繋ぐ新たな主要幹線道路の形成を検討する。
- ・ （都）酒井西宿町線は将来交通量推計上、需要が少ないことや、ネットワーク上も（都）今泉田代線が代替できる可能性も考えられることから、計画見直しを含めた検討を行う。
- ・ （都）久留米甘木線（幡崎踏切）は平面踏切であり、東西連携のボトルネックとなっているため、問題解決に向けた検討が必要。



(推計条件) H17 道路交通センサス（現況 OD）を基に、現況交通量を再現踏切交差点（幡崎踏切）の交通容量は、踏切遮断時間を考慮



(推計条件) H17 道路交通センサス（H42 将来 OD）を基に、将来交通量を推計踏切交差点（幡崎踏切）の交通容量は、踏切遮断時間を考慮



現況では、JR断面の交通量が容量を 1.41 倍と断面として不足している状況にあるが、既定計画道路網全てが整備されると想定した将来のJR断面需給バランスでは、容量過多（混雑度 0.51）となることから、計画の見直しが考えられる。

資料3 . 駅利用者アンケート調査結果

1. 配布回収状況

J R鳥栖駅にて、平日（H27.9.15）と休日（H27.9.20）に駅利用者アンケート調査を実施した。配布回収状況、配布した調査票は次のとおり。

配布回収状況

	平日	休日
配布日	平成 27 年 9 月 15 日(火)	平成 27 年 9 月 20 日(日)
配布時間	午前 6 時～午前 9 時(3 時間)	午前 9 時～午後 3 時(6 時間)
配布数	1,740 枚	1,515 枚
回収数	475 枚 (意見あり:301 枚、意見なし:174 枚)	175 枚 (意見あり:105 枚、意見なし:70 枚)
回収率	27.3%	11.6%

調査票

郵便はがき

料金受取人払郵便 8 4 1 - 8 7 9 0

鳥栖郵便局
承認
5 3 4

鳥栖市宿町1118番地
鳥栖市役所
企画政策部 まちづくり推進課
都市整備係 行

平成 27 年 9 月 27 日まで
切手不要

このアンケート調査は、現在、鳥栖市で進めている「鳥栖駅周辺のまちづくり構想や計画」の参考とするために行うものです。お忙しいところ恐縮ですが、ご協力をお願いいたします。

当てはまる番号を○で囲んでください。

(1) 住所	1. 鳥栖市内(鳥栖市 町) 2. 鳥栖市外(佐賀県 市・町) 3. 佐賀県外(県 郡・市・町)
(2) 性別	1. 男性 2. 女性
(3) 年齢	1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代以上
(4) 職業	1. 会社員・公務員・団体職員 2. 自営業 3. 学生 4. 家事手伝い 5. 専業主婦・専業主夫 6. 7パート・パート 7. その他()
(5) 居住年数	約 年 ※鳥栖市民の方のみ

※いただいたご意見等は、統計的な処理にのみ使用いたします。また、他の目的での使用や、第三者に提供することはありません。

以下の質問にお答えください。

■鳥栖駅の利用について(該当番号に○)

(6) 本日、鳥栖駅を利用される主な目的は何ですか？
1. 通勤 2. 仕事(1.以外) 3. 通学 4. 通院 5. 買物 6. 旅行 7. その他

(7) 先週、鳥栖駅を何回利用されましたか？
__ 回 (月・火・水・木・金・土・日) ※該当の曜日に○

(8) ご自宅・会社・学校などから、鳥栖駅までの移動手段は何ですか？
1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク 4. バス 5. タクシー
6. 自動車(自分で運転) 7. 自動車(送迎) 8. その他()

■鳥栖駅や鳥栖駅周辺について(該当番号1つに○)

(9) 駅前広場や駅周辺について、ご意見をお聞かせください。
[5段階評価] [そう思う] 5 < 4 < 3 > 2 > 1 [そう思わない]

【駅なか】改札からホームまでが遠く感じる	5	4	3	2	1
【駅舎】現在の駅舎に愛着を感じる	5	4	3	2	1
【東西移動】駅東側との行き来が不便を感じる	5	4	3	2	1
【バス】駅からバス乗場までが遠く感じる	5	4	3	2	1
【歩行者】駅前広場の歩道が狭く、歩きにくい	5	4	3	2	1
【自転車】駅前駐輪場が利用しにくい	5	4	3	2	1
【自動車】駅周辺に駐車場が少ない	5	4	3	2	1
【ゆとり】駅周辺に待合せなどの空間が少ない	5	4	3	2	1

■自由意見(鳥栖駅周辺のまちづくりに対するご意見をお願いします。)

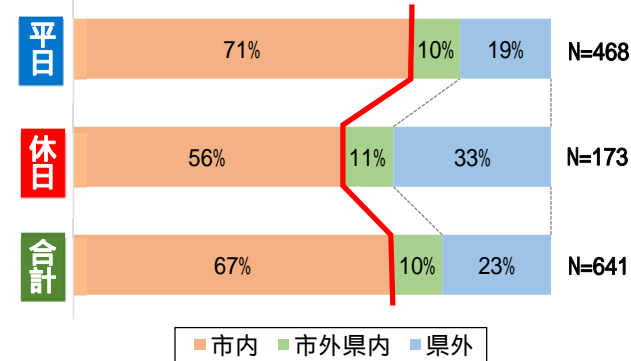
アンケートのご回答ありがとうございました。
平成27年9月27日までにご返信いただきますよう、お願いいたします。
【お問い合わせ】鳥栖市 まちづくり推進課 (電話) 0942-85-3601

2. 集計結果

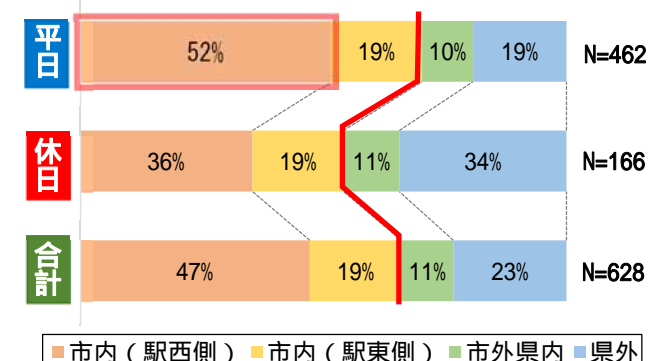
基礎集計の結果を以下に示す。(全て未回答は除く)

1) 回答属性

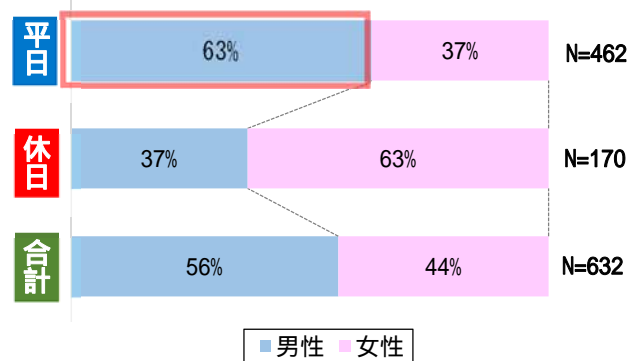
(1) 住所: 市内特に駅西側居住者が約5割
市内、市外県内、県外



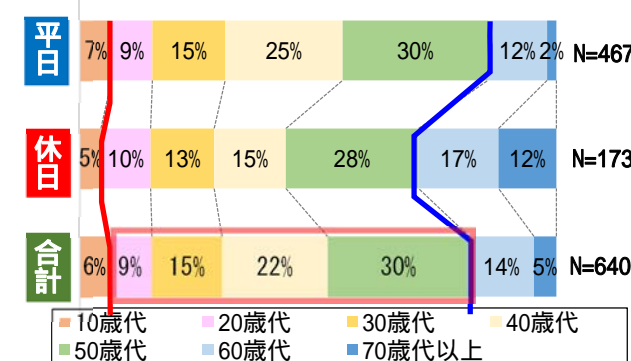
市内(駅西側、駅東側)、市外県内、県外
市内の字名未回答は除く



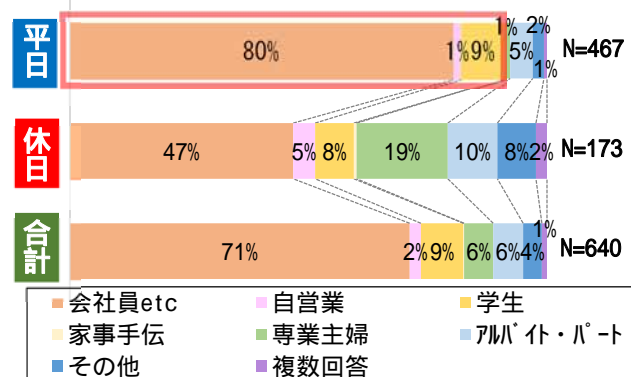
(2) 性別: 男性の回答が約6割



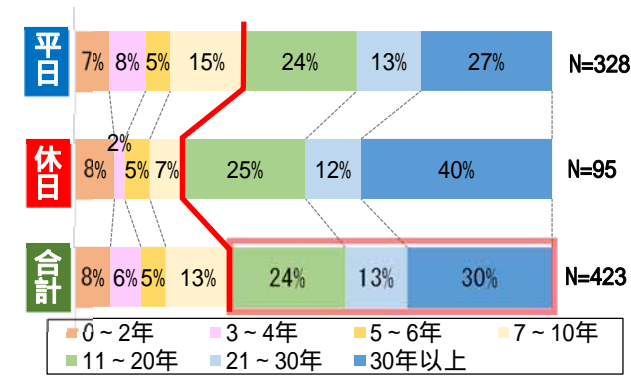
(3) 年齢: 生産年齢層(20~50歳代)の回答が約7割



(4) 職業: 平日は会社員と学生で約9割



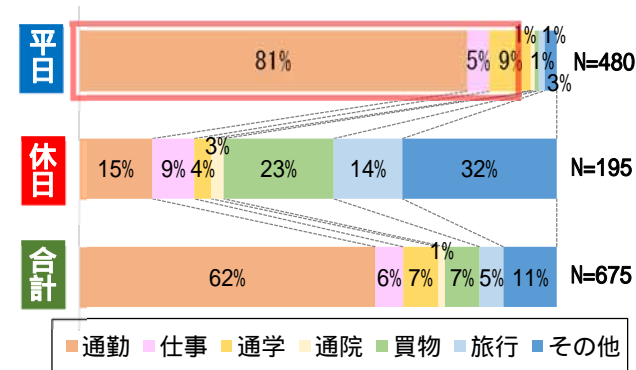
(5) 居住年数: 10年以上の居住が約7割



2) 利用特性

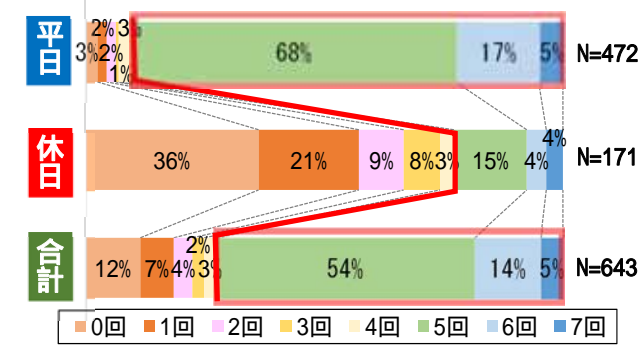
(1) 鳥栖駅を利用された主な目的は何ですか？

: 平日は通勤と通学で約9割

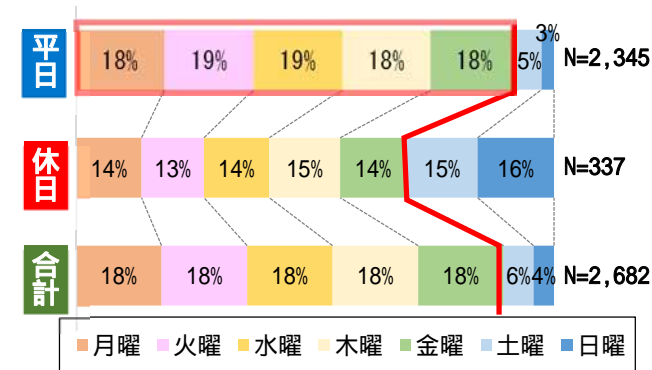


(2) 先週鳥栖駅を何回利用されましたか？

利用回数: 平日は週5日以上の利用が9割、休日を含んでも7割以上

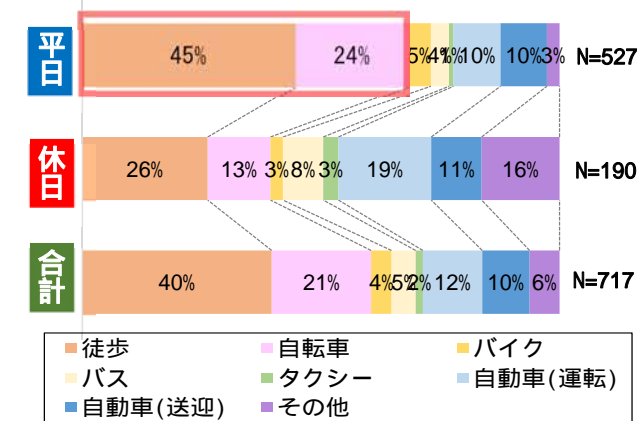


曜日: 平日は週5日(月~金)の利用が多い



(3) 鳥栖駅までの移動手段は何ですか？

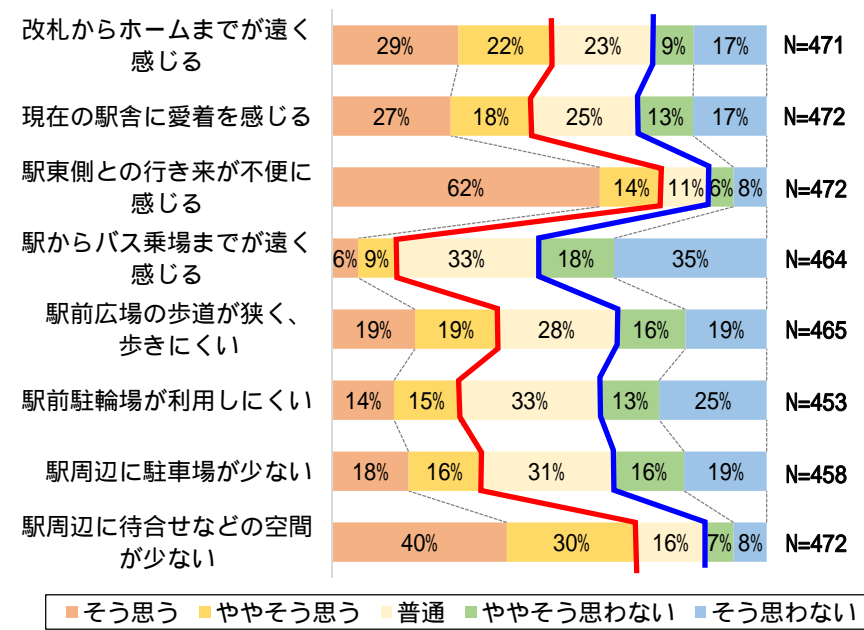
: 平日は徒歩と自転車で約7割



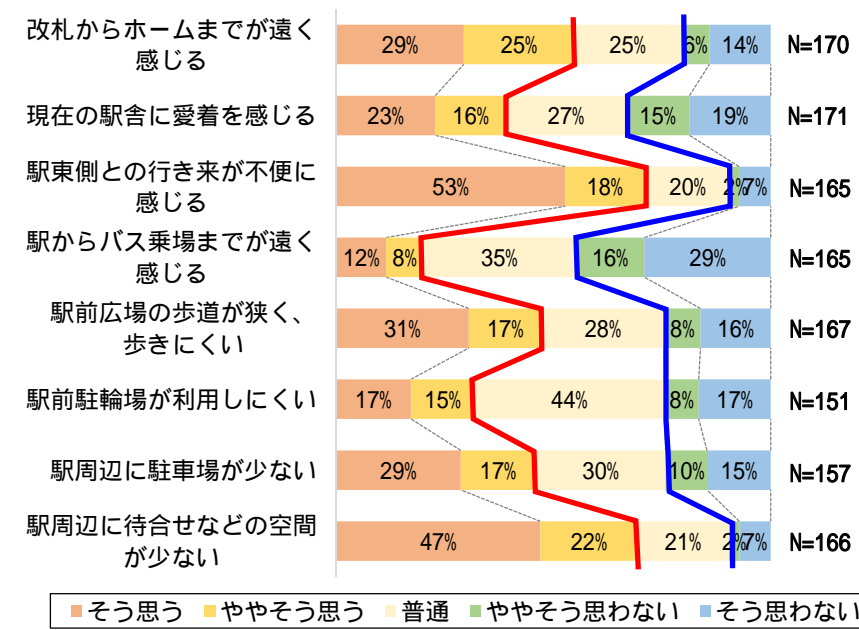
3) 駅前広場や駅周辺についての意向把握

(1) 駅前広場や駅周辺についての意見: 平日、休日の意向の傾向に差はみられない。「駅東側との従来の不便さ」(約7割強)、「待合せ空間不足」(約7割)に関する意向が高かった。

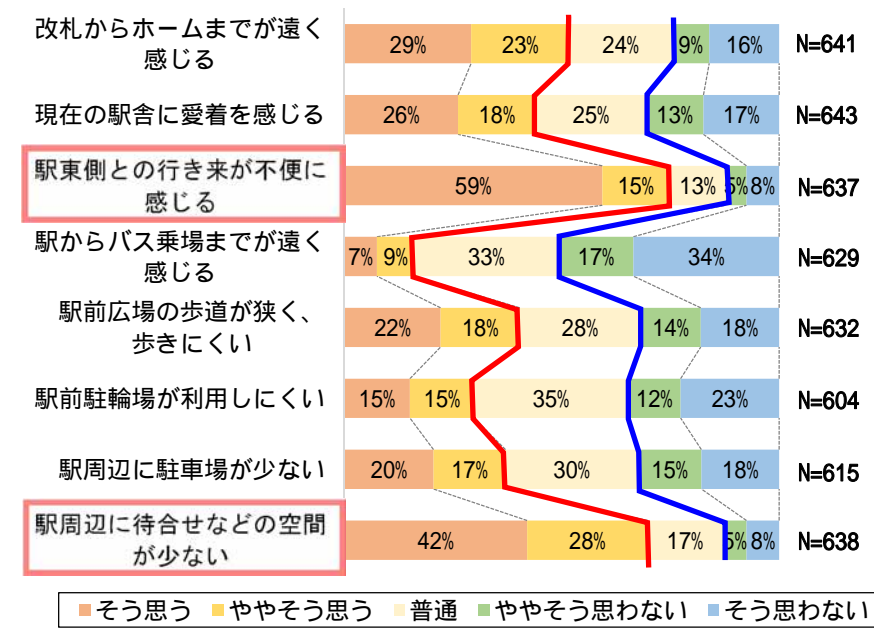
平日



休日

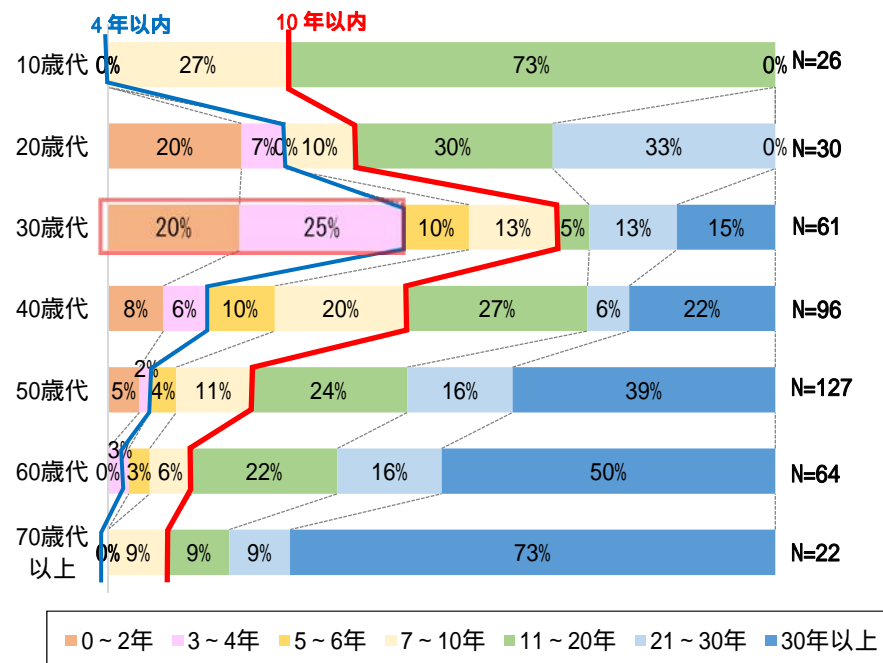


合計

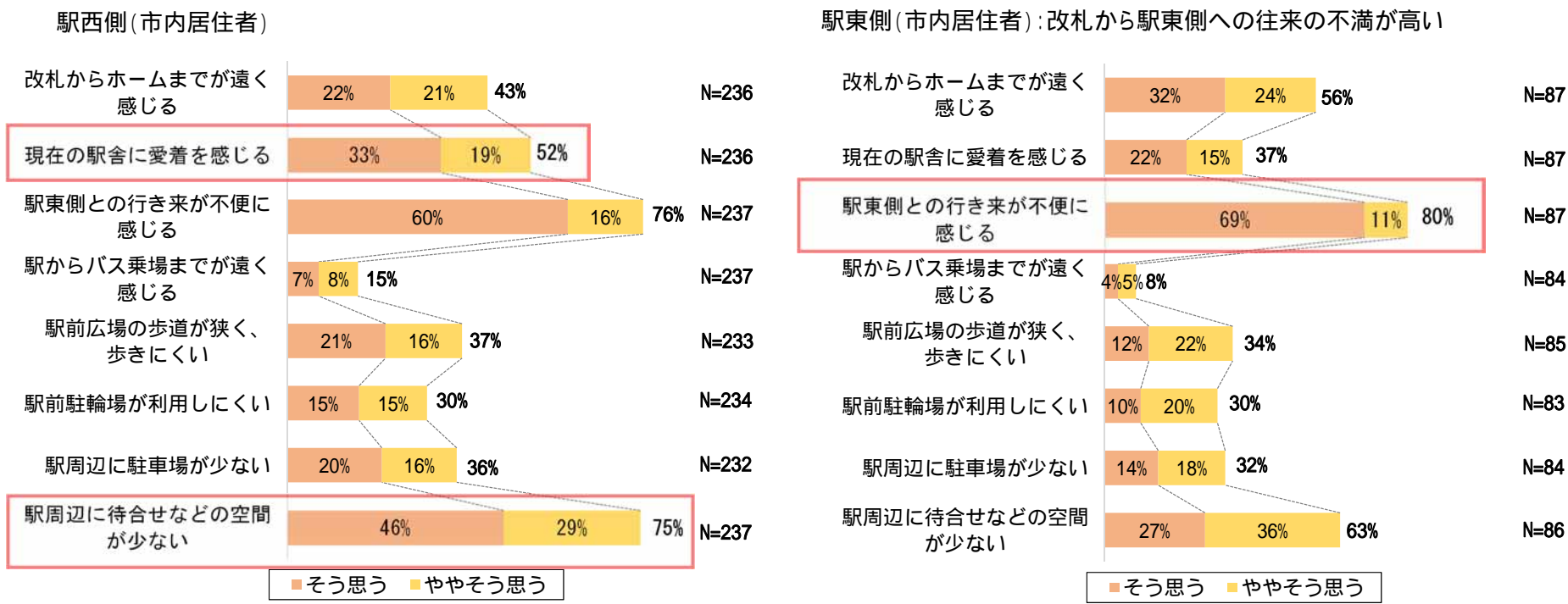


4) 意向に関するクロス集計 平日集計

(1) 年齢 × 居住年数: 30 歳代では 5 年未満の割合が高い

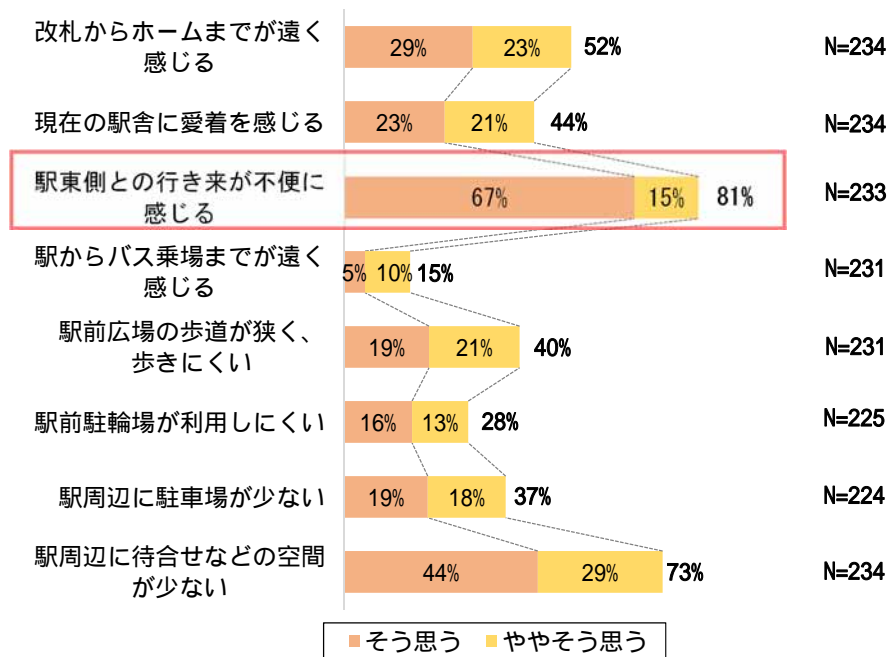


(2) 意向 × 住所: 駅西側/駅東側居住者で大きな差異はみられない



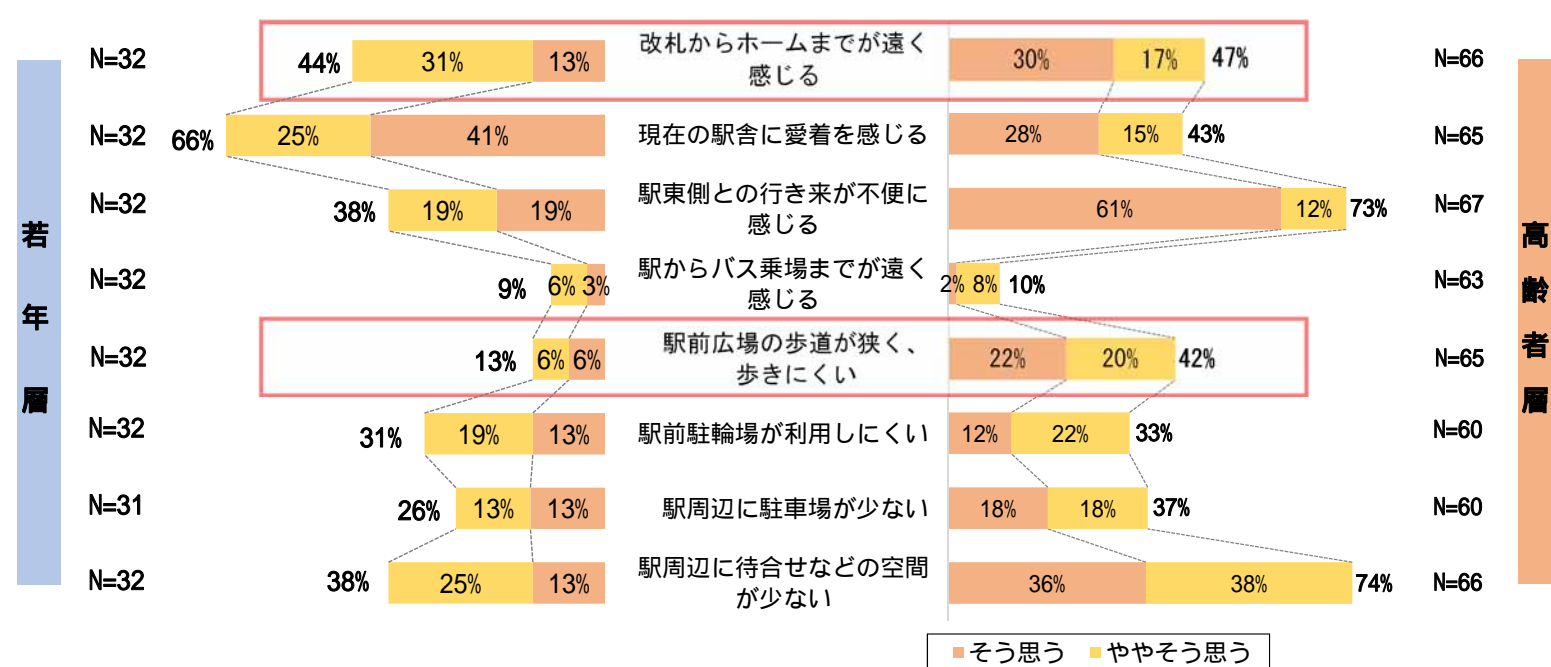
(3) 意向 × 移動手段 (徒歩)

: 徒歩の視点からは駅東側との往来への不便さを挙げる人が多い



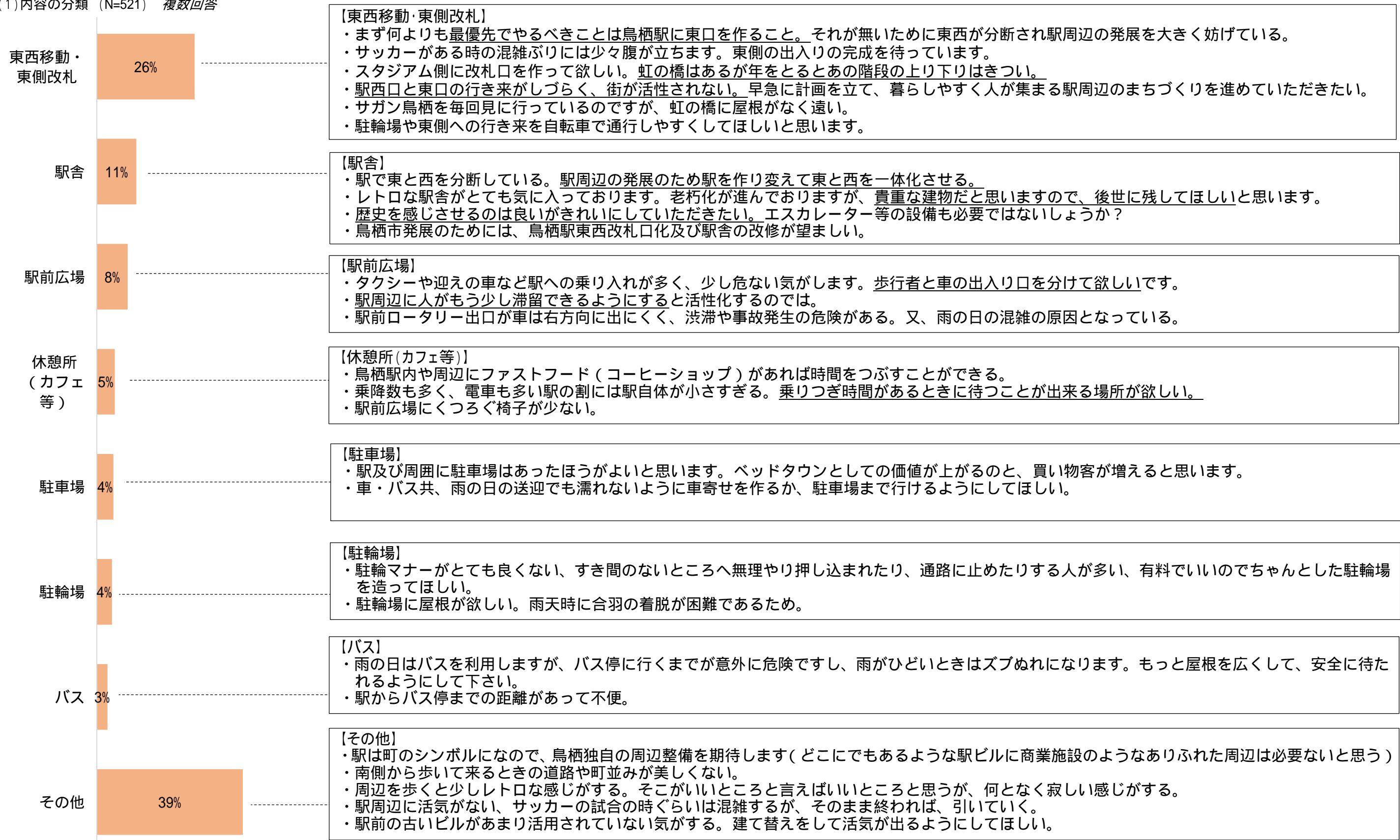
(4) 意向 × 年齢層 (10 歳代「若年層」と 60 歳代以上「高齢者層」の比較)

: ホームまでの遠さや歩道の歩きにくさを挙げる人が比較的多い



5)自由意見

(1)内容の分類 (N=521) 複数回答



本資料は、過去に行った調査業務の成果等をもとに、鳥栖市において「鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会の資料」として作成したものです。

資料4. 過去に検討された整備手法の整理

東西連携方策の比較

駅周辺地区の東西連携の改善方策として、都市計画道路と駅部の整備手法に着目し、以下の4ケースの特徴を整理する。

	ケース1：鉄道高架		ケース2：橋上駅、道路単独立体交差	ケース3：東口設置、道路単独立体交差
	1-1 連続立体交差 (L=4.3km)	1-2 限度額立体交差 (L=2.8km)		
整備イメージ				
まちづくりの効果	①都市計画道路3路線が整備され、東西分断解消 ②JR鹿児島本線西側に生まれる土地を活用可能 (駅前広場や区画整理の種地等として活用)	①都市計画道路3路線が整備され、東西分断解消 ②JR鹿児島本線西側に生まれる土地を活用可能 (駅前広場や区画整理の種地等として活用)	①都市計画道路3路線が整備され、東西分断解消 ②高架用地として確保している東側公有地を活用したまちづくりが可能 (現在駐車場等に利用)	①都市計画道路3路線が整備され、東西分断解消 ②高架用地として確保している東側公有地を活用したまちづくりが可能 (現在駐車場等に利用)
概ねの整備期間 (イメージ)				
概算事業費 合計	約 590 億円	約 430 億円	約 230 億円	約 215 億円
鉄道高架	約 500 億円 ^{※2}	約 330 億円 ^{※1}	-	-
駅舎等	(鉄道高架事業費に含む)	(鉄道高架事業費に含む)	約 40 億円 ^{※3} (橋上駅舎と自由通路架替え)	約 25 億円 ^{※3} (駅東口と自由通路架替え)
道路整備 (鉄道交差部)	約 90 億円 ^{※1}	約 100 億円 ^{※1}	約 190 億円 ^{※1} (うち、橋梁工事分 約 100 億円)	約 190 億円 ^{※1} (うち、橋梁工事分 約 100 億円)
B/C (費用便益比)	0.36 (鉄道高架) ^{※3}	-	-	-
課題・懸念事項	<ul style="list-style-type: none"> 東西連携の改善効果は高いが、事業費が多額であり投資効果が見込めない 駅西側の区画整理事業を実施するとまちづくりの効果が高いが、多額の事業費と地権者等関係者の合意形成が課題 高架区間にJR貨物駅が含まれるため取扱い(移転や現位置に残す等)が大きな課題 工事期間中は、鳥栖スタジアムやサンメッセ鳥栖へのアクセスが低下する可能性あり 	<ul style="list-style-type: none"> 東西連携の改善効果は高いが、事業費が多額であり投資効果が見込めない可能性あり 駅西側の区画整理事業を実施するとまちづくりの効果が高いが、多額の事業費と地権者等関係者の合意形成が課題 高架区間にJR貨物駅が含まれるため取扱い(移転や現位置に残す等)が大きな課題 工事期間中は、鳥栖スタジアムやサンメッセ鳥栖へのアクセスが低下する可能性あり 	<ul style="list-style-type: none"> 構造的に跨線橋や側道整備が可能か検証の必要あり 	<ul style="list-style-type: none"> 構造的に跨線橋や側道整備が可能か検証の必要あり 駅舎が東西に分割されるため、鉄道事業者と、建設費用、ランニングコスト等の維持管理費の合意形成が必須 駅西側駅前広場の課題が残る 地下通路のため防災・防犯上の問題がある

概算事業費は、以下の既往調査結果を整理した上で、建設事業費デフレーター(土木総合一街路事業)によりH26年価格に補正して算出

※1:「鳥栖駅付近鉄道高架化事業基本計画」H7.3(鳥栖市)
 ※2:「単道局改第2号 鳥栖田代線外道路局部改良改築委託(鳥栖駅周辺高架化検討調査編)」H17.3(佐賀県鳥栖土木事務所)
 ※3:「JR鳥栖駅周辺整備計画業務委託(その1)」H18.10(鳥栖市)