

鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会  
(第3回)

日時：平成27年12月15日(火)10:00～

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回勉強会の意見概要                    | 【資料1】 |
| (2) 鳥栖駅の整備手法等について<br>・東西連携方策の比較と評価 | 【資料2】 |
| (3) 市民アンケート調査について                  | 【資料3】 |
| (4) 基本構想策定までの流れ                    | 【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：0942-85-3601

# 資料1. 第1回勉強会（11/12）の意見概要

区分	意見等
駅の整備手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>○検討委員会としては、鳥栖駅橋上駅化の方向で今後のまちづくりの検討を進めていきたい。このことを市に対して、きちんと表明すべきではないか。</li> </ul>
駅舎 駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> <li>○現在のバス停は駅と離れていてわかりづらい。高齢化や乗り継ぎの利便性を考えると、バス停は駅前広場内に設けたほうがよい。</li> <li>○現在の駅舎部分の土地を駅前広場として整備できれば、駅前広場が広くなり、ゆとり空間やバス停を作ることができるのではないか。</li> <li>○駅前のたまり空間の確保や、駅から本通り商店街への見晴らしを良くすることは、商店街への誘導の観点で大変重要である。</li> <li>○橋上駅の場合、自由通路と駅前広場のつながりが重要となる。階段を久留米駅のようにまっすぐ下ろす場合と、柳川駅のように横に下ろす場合がある。</li> <li>○駅舎や自由通路・駅前広場の位置は、商店街などの既成市街地や、歩行者の動線・たまり、景観、既存の鉄道施設など総合的に考えるべき。</li> </ul>
道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅周辺のことだけでなく、早急に都市計画道路の計画見直しにも取り組むべきではないか。</li> <li>○鳥栖駅前の交差点は形状が悪く安全とは言えない。駅前広場と交差点改良はセットで検討する必要がある。</li> <li>○都市計画道路の整備には多額の予算と長い期間が必要だろうが、計画的な整備が必要である。</li> </ul>
駅東側公有地の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>○通勤通学に便利なため、マンションなどの居住空間が望ましいのではないか。</li> <li>○駅周辺には車を利用しづらい高齢の方に住んでもらい、車を自由に使える若い世代は郊外に住んでもらうという考えもある。</li> <li>○市役所などの公共施設、福祉施設、ビジネスビル、託児所があれば便利である。</li> <li>○平面駐車場は効率が悪い。土地の有効活用を考えると立体駐車場がよい。</li> <li>○商店街や既存商業施設と競合する商業系の施設は避けるべき。市の人口に対し、商業施設は十分に備わっていると思われる。</li> <li>○民間主体の開発が想定されるが、まちづくり（土地利用）の方向性は、行政が都市計画等により定める必要がある。（現在の用途地域は工業地域）</li> </ul>
基本構想	<ul style="list-style-type: none"> <li>○基本構想では、まちづくりの観点から橋上駅が必要なことや、課題解消のために駅前広場に必要な機能、駅東側公有地の活用などのゾーニング図を盛り込むべきではないか。</li> <li>○駅舎や自由通路、駅前広場等の具体的な内容については、次年度から取り組む基本計画等により検討していく。</li> </ul>
事業化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅周辺地区の活性化に向けて、できるだけ早期の事業化を図るべきである。</li> </ul>

# 資料 2. 東西連携方策の比較と評価

本資料は、これまで行った鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会の資料等を基に、東西連携方策の比較・評価のために作成したものです。

鳥栖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、ケースごとの特徴を整理する。  
いずれのケースも都市計画道路の整備により自動車の東西連携は解消される。

		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*					
概ねの整備期間*		 鉄道高架 調査・調整 設計・工事 効果発現 都市計画道路 設計・工事 効果発現 (用地取得に係る期間は含まない)	 鉄道高架 調査・調整 設計・工事 効果発現 都市計画道路 設計・工事 効果発現 (用地取得に係る期間は含まない)	 橋上駅 設計・工事 効果発現 都市計画道路 設計・工事 効果発現 (用地取得に係る期間は含まない)	 東側改札設置 設計・工事 効果発現 都市計画道路 設計・工事 効果発現 (用地取得に係る期間は含まない)
概算事業費*		約 590 億円(うち地方自治体負担 262 億円)	約 430 億円(うち地方自治体負担 339 億円)	約 230 億円(うち地方自治体負担 122 億円)	約 215 億円(うち地方自治体負担 111 億円)
上位計画との整合性		<ul style="list-style-type: none"> <li>“鳥栖発”創生総合戦略に「駅を中心に新しい街をつくる」と掲げており、鉄道高架や駅西側土地活用による交流拠点としての効果が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>“鳥栖発”創生総合戦略に「駅を中心に新しい街をつくる」と掲げており、鉄道高架や駅西側土地活用による交流拠点としての効果が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>“鳥栖発”創生総合戦略に「駅を中心に新しい街をつくる」と掲げており、橋上駅・自由通路や駅東側土地活用による交流拠点としての効果が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅西側は既存のままのため、「駅を中心に新しいまちの顔をつくる」という戦略との整合性が弱い。</li> </ul>
まちづくりへの効果	視点 1 駅周辺の東西連携 (歩行者)	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道を横断する場合に上下移動がなく、地上レベルで移動ができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道を横断する場合に上下移動がなく、地上レベルで移動ができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自由通路にエレベーターやエスカレータを備え、鉄道を横断する場合の上下運動の負担を軽減できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自由通路にエレベーターやエスカレータを備え、鉄道を横断する場合の上下運動の負担を軽減できる。</li> </ul>
	視点 2 西側駅前広場の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅の整備に併せて駅前広場を整備し、交通結節機能の強化やたまり空間の確保ができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅の整備に併せて駅前広場を整備し、交通結節機能の強化やたまり空間の確保ができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅の整備に併せて駅前広場を整備し、交通結節機能の強化やたまり空間の確保ができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅西側は既存のままのため、課題の解消につながらない。</li> </ul>
	視点 3 都市機能・土地利用の増進	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅が東側へ 100m 移動するため、駅西側の土地活用が可能となるが、駅と既存商店街が離れるなど、新たな課題への対策が必要となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅が東側へ 100m 移動するため、駅西側の土地活用が可能となるが、駅と既存商店街が離れるなど、新たな課題への対策が必要となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅東側の鉄道高架用地の活用が可能となる。</li> <li>既存の街並みを活かしたまちづくりができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅東側の鉄道高架用地の活用が可能となる。</li> <li>既存の街並みを活かしたまちづくりができる。</li> </ul>
	視点 4 駅前景観の向上、地域資源の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道高架と一体的に駅西側地区における市街地整備や老朽建物の更新が期待できる。</li> <li>高架駅舎からの眺望や景観性に優れた駅舎の整備ができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道高架と一体的に駅西側地区における市街地整備や老朽建物の更新が期待できる。</li> <li>高架駅舎からの眺望や景観性に優れた駅舎の整備ができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>橋上駅・自由通路・駅前広場整備を契機として、駅西側地区における市街地整備や老朽建物の更新が期待できる。</li> <li>高架駅舎からの眺望や景観性に優れた駅舎の整備ができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅西側は既存のままのため、課題の解消につながらない。</li> </ul>

\* 都市計画道路に係る「整備イメージ・概ねの整備期間・概算事業費」は、現在の都市計画決定に基づき整備を行った場合であり、今後の見直し・再編により変更となることがある。

## 資料3. 市民アンケート調査について

### 調査概要（案）

#### 1. 調査の目的

鳥栖駅周辺まちづくり基本構想及び基本計画の策定にあたり、市民が感じている鳥栖駅や鳥栖駅周辺地区のイメージ、問題点、まちづくりの将来像について把握を行い、今後の基本構想・計画に反映させるための基礎資料とすることを目的とする。

#### 2. 調査対象者

- 18歳以上の市民から2,000名を抽出
- ・約400票のサンプル収集のため、想定回収率20%として対象者数を設定

#### 3. 調査方法

郵送配布、郵送回収

#### 4. 調査項目

区分	設問項目
属性	性別、年齢、住所（町名）、職業
日常行動	①鳥栖駅周辺地区への訪問頻度、訪問目的、移動手段 ②JR鳥栖駅の利用頻度、利用目的、駅までの移動手段
現状の認識	①鳥栖駅周辺地区の現在の印象 ②鳥栖駅周辺地区の現在の問題点
将来の希望	①鳥栖駅周辺地区の将来像 （駅周辺地区の将来のまちのすがたについて）
その他	①鳥栖駅周辺地区（駅西側）のまちづくり （駅西側地区のまちづくりに求めるもの） ②鳥栖駅東側の公有地の活用方向 （ふさわしいと考える都市機能・導入施設） ③鳥栖駅周辺地区のまちづくりに関する自由意見

## 資料4. 鳥栖駅周辺まちづくり基本構想策定までの流れ

### 今後のスケジュール（案）

- 2月1日 第4回鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会  
・鳥栖駅周辺まちづくり基本構想（素案）に対する協議
- 2月中旬～ パブリックコメント  
・市民への素案公開と意見募集
- 3月下旬 第5回鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会  
・鳥栖駅周辺まちづくり基本構想策定