

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4回）		
開催日時	平成28年2月1日（月） 10:00～11:00	開催場所	鳥栖市役所 2階第1会議室
出席者数	20人	傍聴人数	8人
議題	(1) 鳥栖駅周辺まちづくり基本構想（素案）について (2) その他		
配布資料	(1) 鳥栖駅周辺まちづくり基本構想（素案）について 【資料1】 (2) その他		
所管課	（課名） まちづくり推進課 （電話番号） 85-3601		

第4回 鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会

日 時 : 平成28年2月1日(木) 10時00分~11時00分

場 所 : 鳥栖市役所2階 第1会議室

1. 開会

2. 議事

(1) 鳥栖駅周辺まちづくり基本構想(素案)について(資料1)

事務局より資料説明

<質疑応答>

委員長	これまで本委員会でもかなり議論がありました。また、委員会以外にも勉強会や現地視察も行いました。基本構想(素案)については、これまでの議論が簡潔に網羅されているのではないかと思います。何か意見がありますでしょうか。質問でもコメントでも結構です。
委員	東西を結ぶ橋上駅と自由通路ができれば、駅東側にも行き来が多くなるだろうと考えます。バス停を駅西側に作るのか、駅東側に持ってくるのか。東西それぞれルートに分けないといけないので、東西両方にバス停が必要だと思えますが如何でしょうか。
事務局	市内の路線バスは、駅西側から市内の各方面に全てのバス路線が出ています。東側からバスを出すのは、別の担当部署が所管しているため、この場で簡単には言えませんが、路線バスを導入するのは難しいと考えます。 路線の形態から考えると、東側から出るバスは久留米方面に行く形となります。東側を発着して市の西に位置する麓方面や弥生が丘方面などに行くのは無理があるのではないかと思います。 もう一点、路線バスは定期的に運行する必要があります。スタジアムでサッカーの試合があるときは、渋滞で路線バスのダイヤを保つことが困難ではないかと思います。そのような点から、駅東側に路線バスを持ってくることは難しいのではないかと思います。
委員	現在の状況で考えるとそうなのですが、自由通路や橋上駅ができれば、当然タクシーも東側にも来るでしょう。将来的にバスを東側からも走らせることができるように、今の内から整備しておくべきではないでしょうか。そのような可能性も残しておいて欲しい。
事務局 委員長	可能性も含めて考えてまいりたい。 どこの街でもバスやタクシーなどの交通機能をどのように配置するかというと、タマゴが先かニワトリが先かという話になりますが、バス停を設置する

	<p>と人が集まるわけではなく、逆に、人が集まるところにはバス会社もバス停を設置したがるというように、逆の発想で持っていかなければならないと思います。そのため、駅東側を先ずは人がたくさん通り、人がたくさん住み、人が賑わう場所にしていくと、タクシー会社もバス会社も、競ってバス停やタクシー乗り場を設置してくるようになります。</p> <p>あと、スタジアムの問題は交通導線の問題ですよね。駅のすぐ近く、スタジアムに隣接してバス停を設置できるかどうかはきちんと考える必要があります。駅東側の外れ、少し歩いた場所にバスを設置するという事は、今後の検討課題として十分にあり得ると思います。</p>
委員	<p>鳥栖駅の駅前空間にゆとりをもたせるために、1、2番線ホームをなくして空間を作るということは考えられないのでしょうか。</p>
事務局	<p>駅施設の取扱いについては、今後、関係機関と慎重に協議を重ねていくしかないと考えております。</p>
委員	<p>資料には、「駅前空間にはゆとりを持たせ」という内容が記載されており、現在の空間でできるのかと思ったので。将来的に考えていかなければならないということですね。</p>
事務局	<p>駅西側につきましては、交差点改良の検討も必要であると考えています。今の駅前広場では需要と供給のバランスが悪く、駅を利用される方は、鳥栖駅を出るとすぐに道路と交錯する状況です。歩車分離の空間を作りたいと考えております。</p>
委員	<p>駅前にほとんど利用されていないビルがありますが、その取扱いについて、市は全く介入しないのか、介入する考えがあるのかお考えを聞かせてください。</p>
事務局	<p>大変魅力がある場所であると考えており、当然、必要性は十分に認識しています。</p>
委員	<p>P11 まちづくりの基本方針－基本方針1について、「バリアフリー」ではなく「ユニバーサルデザイン」という言葉が適当ではないでしょうか。</p>
事務局	<p>修正します。</p>
委員	<p>鳥栖市では、まだ住宅は不足しているのでしょうか。</p>
事務局	<p>住宅開発の需要は多く、市街化区域内の田んぼなどが減少してきています。最近の傾向として、鳥栖市以外でも駅の周辺、公共交通機関に近いということが重要視されるようになってきています。このような傾向から、駅に近い土地の活用の方法として、日常生活に利便性を与えるような使い方を考えています。そのため居住エリアを中心に考えています。</p>
委員	<p>雇用促進住宅「つばさ鳥栖」には人が入居しておらず、税金の無駄遣いであると感じます。長く住むほど家賃が上がっていくため入居者が減っている。</p>

委員	今は、民間に売りに出ているようです。
委員	入札も終わっています。
委員	そのまま使うのでしょうか。つぶすのでしょうか。
委員	それは、購入した民間事業者がどうするかでしょうね。
委員	せっかく鳥栖駅周辺ということで勉強会をしているんですが、そのような施設の跡地をどのようにするのも事前に打ち合わせるべきではないかと考えます。購入した民間事業者任せにするのではなく、駅前の開発と合致するように、どのような施設を作るのかしっかりと考えていくべきではないでしょうか。
委員長	ご意見のとおり、駅を起点として周辺のまちづくりに取り組んでいく上で、施設の役割などを計画的にどう配置していかは、必ず検討していかなければなりません。 このようなプロジェクトは時間がかかるものです。他の橋上駅プロジェクトに取り組んでいる自治体では、委員会の委員や行政、市民も含めて、シンポジウムや勉強会などを重ねながら橋上駅の実現につなげています。その時に、様々なデータを調べたり、周辺の施設の状況を調べたりしています。そのようなタイミングが今後あると思いますので、その時々でしっかりとやっていかなければならないと思います。