

鳥栖駅周辺まちづくり検討委員会
(第4回)

日時：平成28年2月1日(月)10:00～

場所：鳥栖市役所2階第1会議室

次 第

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】

(2) その他

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

鳥栖駅周辺まちづくり基本構想（素案）

— 目 次 —

I. はじめに	1
1. 鳥栖駅周辺地区の歴史.....	1
2. 鳥栖駅周辺まちづくりの経緯.....	1
II. 鳥栖駅周辺地区の位置づけ	2
1. 上位関連計画による位置づけ.....	2
2. 広域的な特徴.....	2
III. 鳥栖駅周辺地区のまちづくりの課題	3
1. 鳥栖駅周辺市街地の一体的な活性化.....	3
2. 東西市街地の分断解消.....	4
3. 鳥栖駅前広場の交通結節機能の向上.....	6
4. 鳥栖駅周辺地区の地域資源の活用.....	7
IV. 鉄道と道路の立体交差の考え方	8
1. 東西連携方策について.....	8
2. 東西連携方策の考え方.....	8
V. 鳥栖駅周辺地区のまちづくり基本構想	10
1. まちづくりの基本理念.....	10
2. まちづくりの基本方針.....	11
3. 鳥栖駅周辺土地利用構想図.....	12

I. はじめに

1. 鳥栖駅周辺地区の歴史

①鳥栖駅周辺地区の歴史

明治22年、九州鉄道（博多―千歳川間）の開通に伴って鳥栖駅は開業した。明治24年には鳥栖―佐賀間が開通し、鳥栖市は「鉄道のまち」として発展してきた。

大正14年に鳥栖操車場が開場し、昭和30年代からは、企業の進出による原料・製品などの輸送の増加に伴い、鳥栖機関区は隆盛期を迎え、操車場は42万平方メートルの敷地面積と、約700人の従業員、50両以上の在籍機関車を有する九州貨物輸送の一大拠点に成長した。また、昭和36年には、鹿児島本線門司港―久留米間が電化開通し、翌年以降、さらに鉄道の電化が進められるなど大きく発展した。

しかし、昭和40年代に入ると、モータリゼーションの隆盛に伴う輸送方法の転換等により鉄道輸送の衰退が始まり、昭和59年、ついに鳥栖操車場は廃止された。一方で旅客輸送の結節駅であるということに変わりはなく、操車場の廃止以降は、鳥栖駅周辺地区の新しいまちづくりに向けて、操車場跡地の利用に関する検討が重ねられてきた。



▲鳥栖操車場の様子



▲電化開通時の様子

②鳥栖駅舎の歴史

鳥栖駅は、鹿児島本線と長崎本線の分岐点にあり、全旅客列車が停車する交通の要衝である。現在の駅本屋は、明治36年7月に新築移転され、さらに明治44年の増改築を経て現在の駅の骨格を作っている。駅構造は、島式ホーム3面6線を持つ地上駅で、駅舎とホーム間は2本の地下通路でつながっている。駅正面は竣工当時のままであり、ホームの屋根を支える鉄柱には明治時代に製造されたレールが利用されているなど、当時の面影を各所に垣間見ることができる。



▲鳥栖駅の駅舎

2. 鳥栖駅周辺まちづくりの経緯

鳥栖駅周辺地区については、これまでも鳥栖駅東土地区画整理事業、サンメッセ鳥栖や鳥栖スタジアム（現在のベストアメニティスタジアム）の整備など、様々な事業により、まちづくりが進められてきた。しかしながら、鉄道で分断された東西市街地の連携については、依然、課題として残されたままとなっている。

①将来の青写真が示され、鳥栖駅東側の開発が進む

昭和62年3月 鳥栖駅周辺市街地整備構想策定（約100ha）
平成5年2月 鳥栖駅東土地区画整理事業認可・工事着工（約28.1ha）
～平成15年完了

平成7年10月 サンメッセ鳥栖開館
平成8年6月 鳥栖スタジアム完成・東西連絡通路「虹の橋」開通



▲サンメッセ鳥栖



▲鳥栖スタジアムのこけら落とし



▲東西連絡通路「虹の橋」

②鳥栖駅西側の整備に取り組むが、課題の解決に至らず断念

平成12年3月 鳥栖駅周辺地区街なか再生事業計画策定（約70ha）
平成13年3月 鳥栖市中心市街地活性化基本計画策定
平成14年4月 鳥栖駅西側土地区画整理事業計画（約1.5ha）
平成15年5月 鳥栖駅西土地区画整理事業断念

③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

平成17年8月 連続立体交差事業の補助採択基準適合性の検証（佐賀県）
平成18年2月 鉄道高架連続立体交差事業の白紙撤回

④駅西側駅前広場の交通結節機能の改善と交通安全の確保を実施

平成18年10月 J R鳥栖駅部の東西連携方策を検討
平成19年5月 J R九州による駅西側立体駐車場開業
平成22年11月 鳥栖駅前周辺整備事業完了



▲駅西側整備後の鳥栖駅前

II. 鳥栖駅周辺地区の位置づけ

1. 上位関連計画による位置づけ

① 第6次鳥栖市総合計画（平成23年策定）

鳥栖駅周辺地区については、基本目標1－取組4－後期基本計画（策定中）に、平成32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】

鳥栖駅周辺整備については、東西両地域の連携強化、鉄道利用者等の利便性の向上や中心市街地の活性化など、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。

② 中心市街地活性化基本計画（平成13年策定）

○鳥栖駅周辺地区の位置づけ

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。

③ 鳥栖基山都市計画区域マスタープラン案（策定中）

○鳥栖駅周辺地区、新鳥栖駅周辺地区の位置づけ

区分	土地利用方針（主要な拠点の位置づけ）
鳥栖駅周辺地区 中心商業・業務・交流拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・JR鳥栖駅周辺の中心市街地において、市民の多様なニーズに対応した商業・業務機能の集積を図り、高度都市機能の有する魅力ある都心部の形成を図る。 ・JR鳥栖駅東側において、スタジアムやサンメッセ鳥栖等の集積を生かし、スポーツ、文化、レクリエーション等の多様な交流イベント等による滞在型の拠点形成を図る。

④ “鳥栖発”創生総合戦略（平成27年策定）

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（H27 30,801人⇒H32 31,200人）

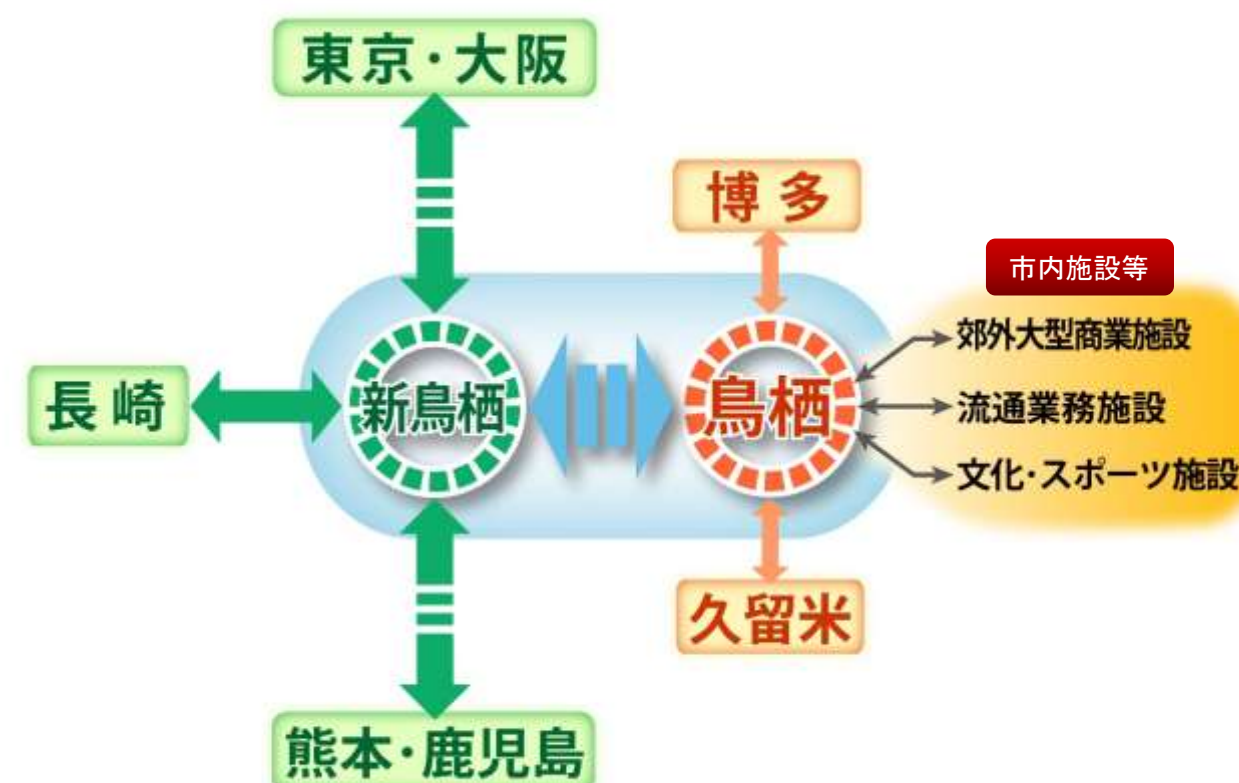
2. 広域的な特徴

鳥栖市は、佐賀県の東の玄関口にあたり、鹿児島本線と長崎本線が分岐する鳥栖駅、九州縦貫・横断自動車道が交差する鳥栖ジャンクション、国道3号、34号の分岐などが存する九州の広域交通ネットワークの結節点に位置している。その地理的優位性を活かし積極的な企業誘致を行い内陸工業都市として、さらに近年では九州一円を視野に入れた物流拠点として発展してきた。

鳥栖駅は、博多駅や佐賀駅とおよそ20分、久留米駅とおよそ10分で結ばれているなど、交通利便性が非常に高い。

九州新幹線新鳥栖駅とも距離にして約3kmしか離れておらず、長崎本線で結ばれているため、熊本・鹿児島方面、長崎・佐世保方面、関西・中国方面への広域的な利便性も高い。

新鳥栖駅は東京や大阪につながる広域交流の拠点、鳥栖駅は博多や久留米などの近隣自治体への結節拠点となっており、鳥栖駅、新鳥栖駅は鳥栖市の「まちの玄関口」の機能を担っている。



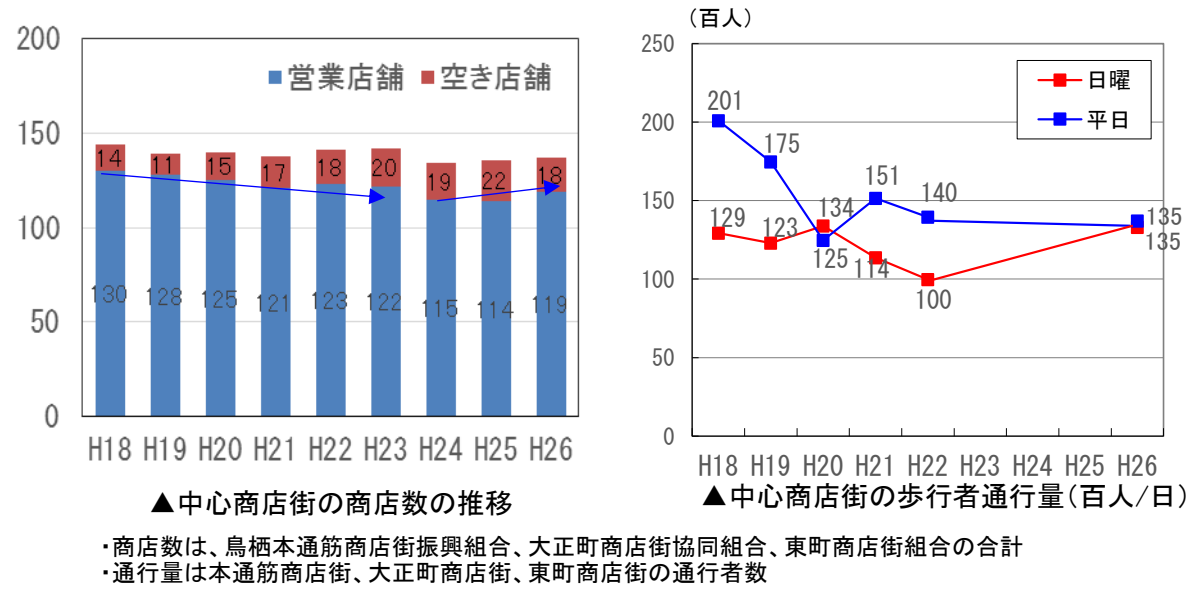
▲鳥栖駅と新鳥栖駅の連携イメージ

Ⅲ. 鳥栖駅周辺地区のまちづくりの課題

1. 鳥栖駅周辺市街地の一体的な活性化

① 駅前商店街の活性化

鳥栖駅西側には商店街が形成され、約 120 店舗が集積している。空き店舗比率も県内平均より低く、営業店舗数、歩行者通行量とも安定しているが、駅東側の集客を呼び込めていない。駅周辺への波及効果をさらに高めるため、鳥栖駅前商店街の魅力アップが必要である。



② 東西市街地の連続性

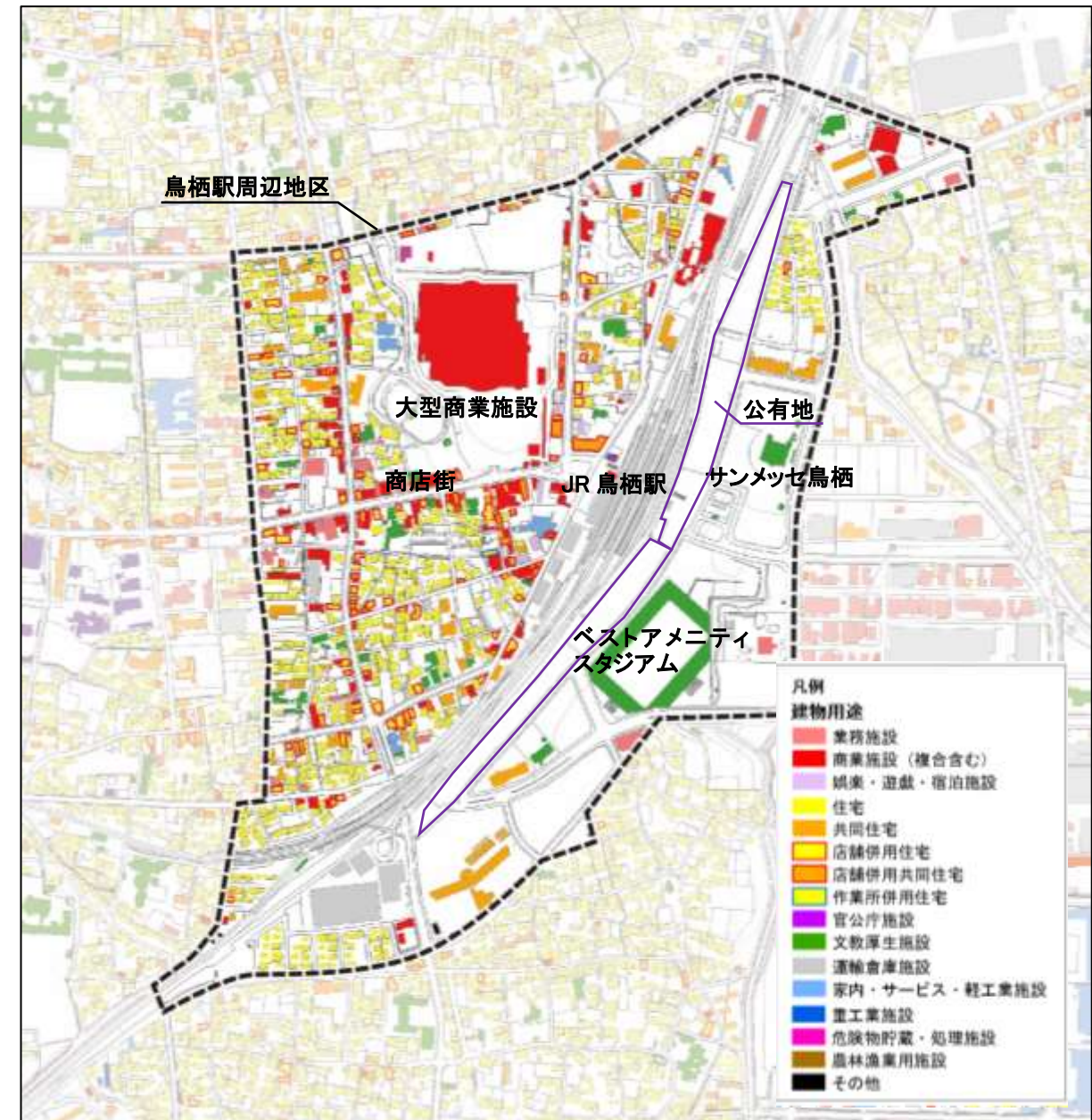
鳥栖駅東側には、良好な環境をもつ駅前広場が広がっているとともに、サンメッセ鳥栖やベストアメニティスタジアムといった賑わい創出の核となる施設も立地している。駅東側の集客を西側に呼び込むため、東西市街地の連続性を高める取組みが必要である。



▲虹の橋より駅東側を臨む

③ 鳥栖駅周辺地区の土地活用

鳥栖駅周辺地区には住宅が多く存在しているほか、駅前には宿泊施設や共同住宅が点在している。また、駅西側には大型商業施設や商店街等、東側にはサンメッセ鳥栖やベストアメニティスタジアムなどの公共施設が立地している。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利用されている。駅周辺には、低未利用地が残っており、これらの土地を活性化の対象地として有効活用する方策が必要となる。



▲鳥栖駅周辺地区の土地利用と建物用途

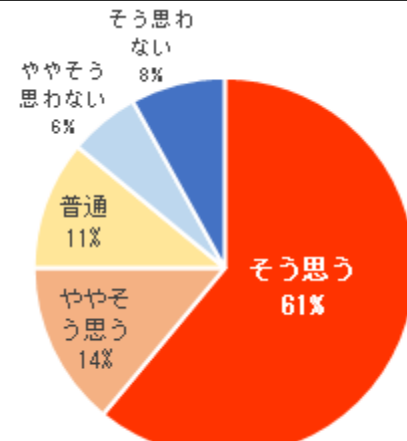
※鳥栖基山都市計画基礎調査(H26.3)データを用いて作成

2. 東西市街地の分断解消

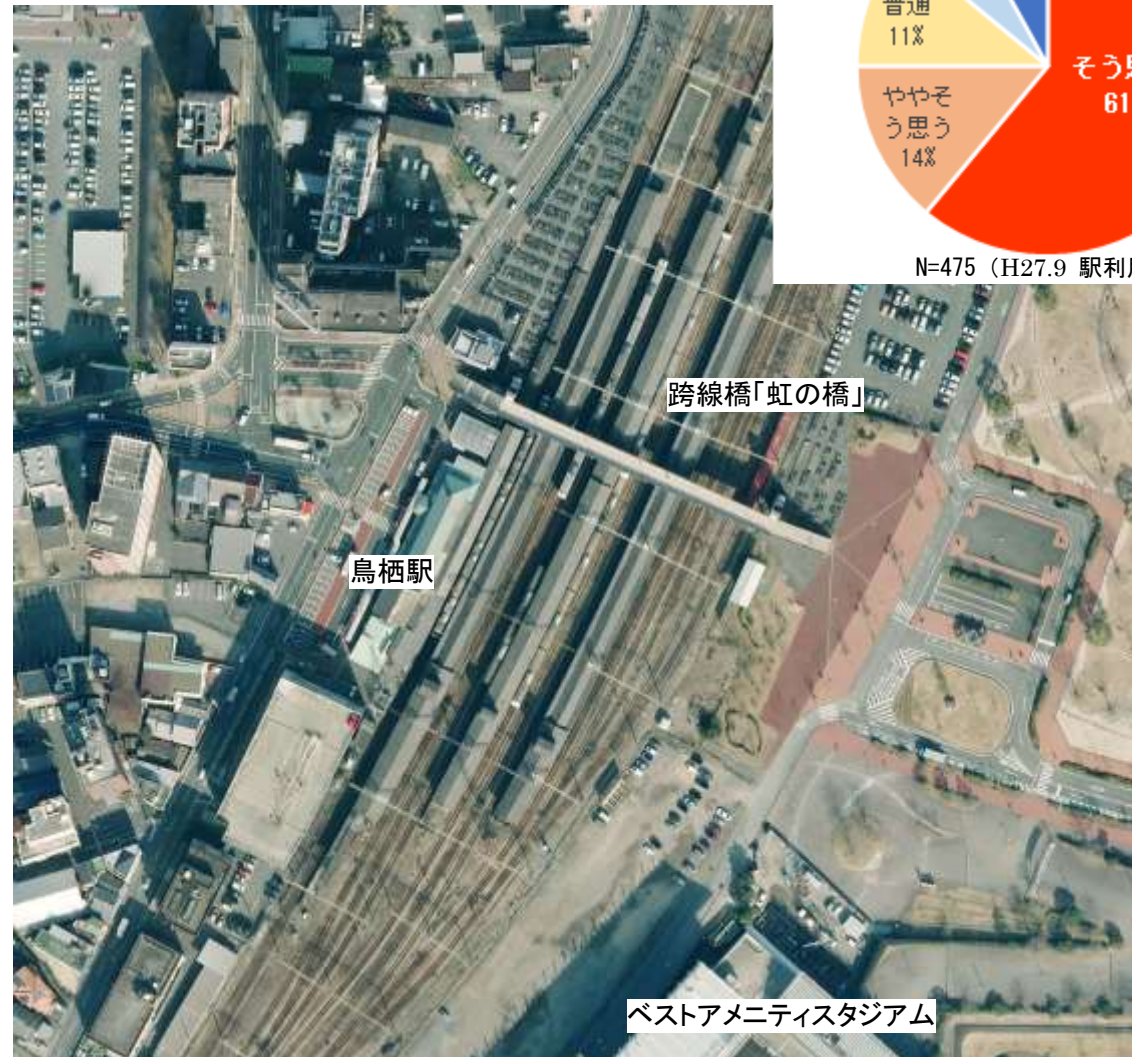
① 歩行者の東西移動、駅東側からの駅へのアクセス

現在の鳥栖駅は、駅の西側にしか出入口（改札口）がなく、駅東側との行き来には、平成8年に開通した東西を連絡する跨線橋「虹の橋」を横断する必要があり、駅東側からの駅利用や、駅東西の行き来に不便や心理的負担を感じることも多い。配慮することが必要である。

駅東側との行き来が不便を感じる人の割合



N=475 (H27.9 駅利用者アンケート)



▲鳥栖駅・跨線橋「虹の橋」周辺状況

② ホームゲーム開催時等の安全確保

Jリーグサガン鳥栖のホームゲームが鳥栖駅東側にあるベストアメニティスタジアムで開催される際には、「虹の橋」及びスタジアム周辺は非常に混雑する。特に、幅員が約5mの「虹の橋」では、転倒等の事故が懸念される。

近年、観客動員数は増加傾向にあり、スタジアムを結ぶ動線の安全確保が必要となっている。



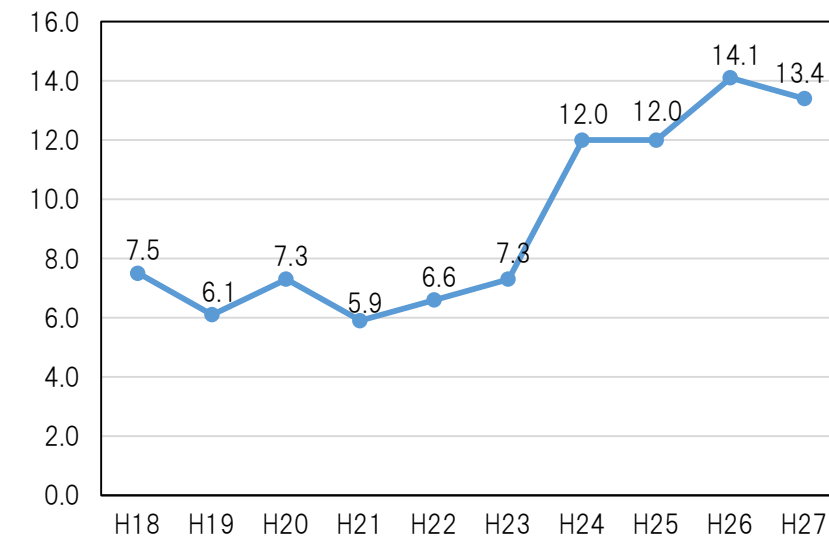
虹の橋 (西側)



虹の橋 (東側)

▲サガン鳥栖ホームゲーム開催時の混雑の様子

1試合あたり平均入場者数 (千人/試合)



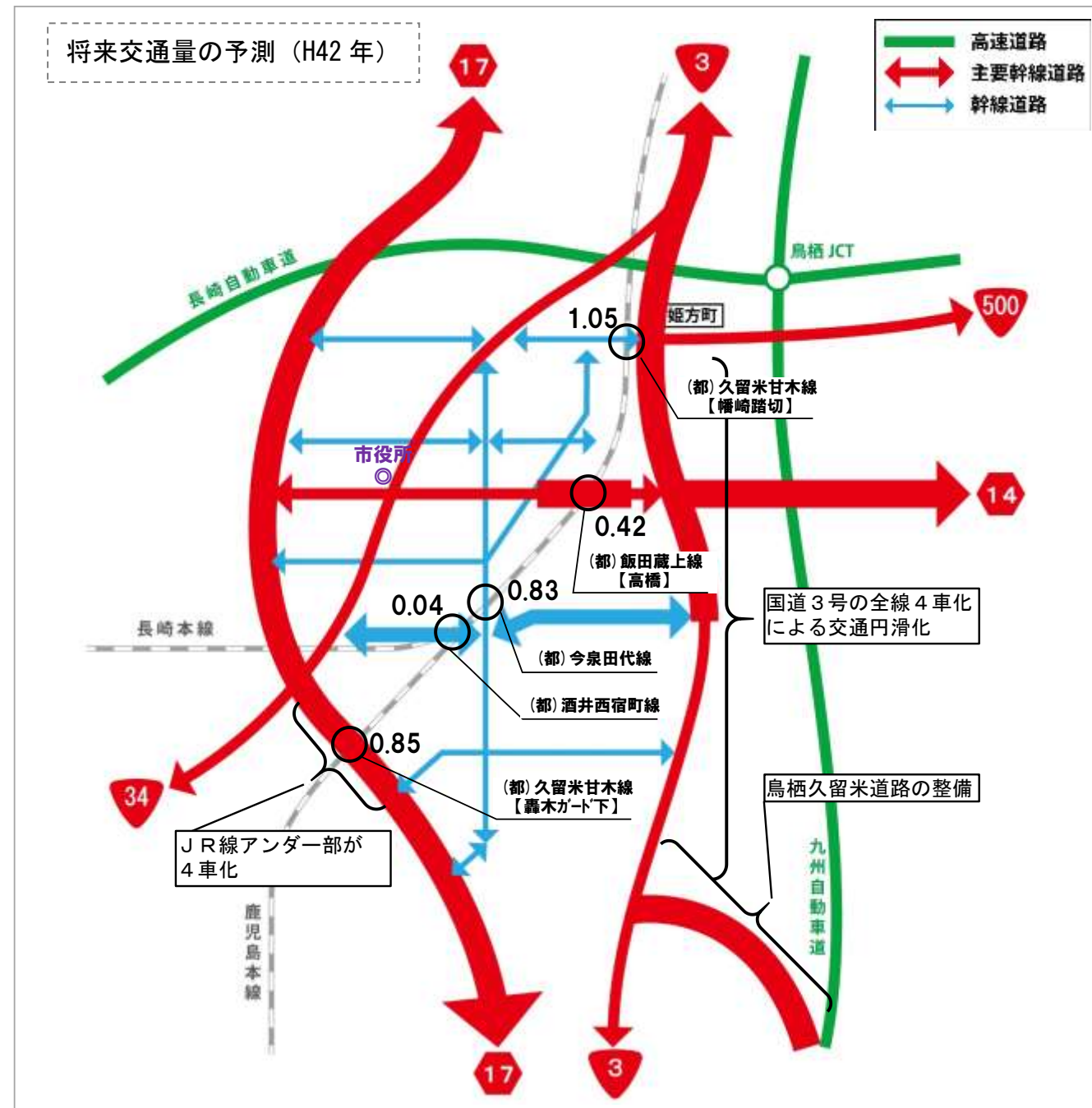
▲サガン鳥栖ホームゲームの観客動員数(1試合あたり)

出典: Jリーグホームページ「クラブ別入場者数」に基づいて集計
<http://www.jleague.jp/aboutj/attendance/>

③ 道路ネットワークの改善

現在、鳥栖駅周辺において東西市街地を自動車で往来するには、飯田蔵上線及び今泉田代線を通行する必要がある。

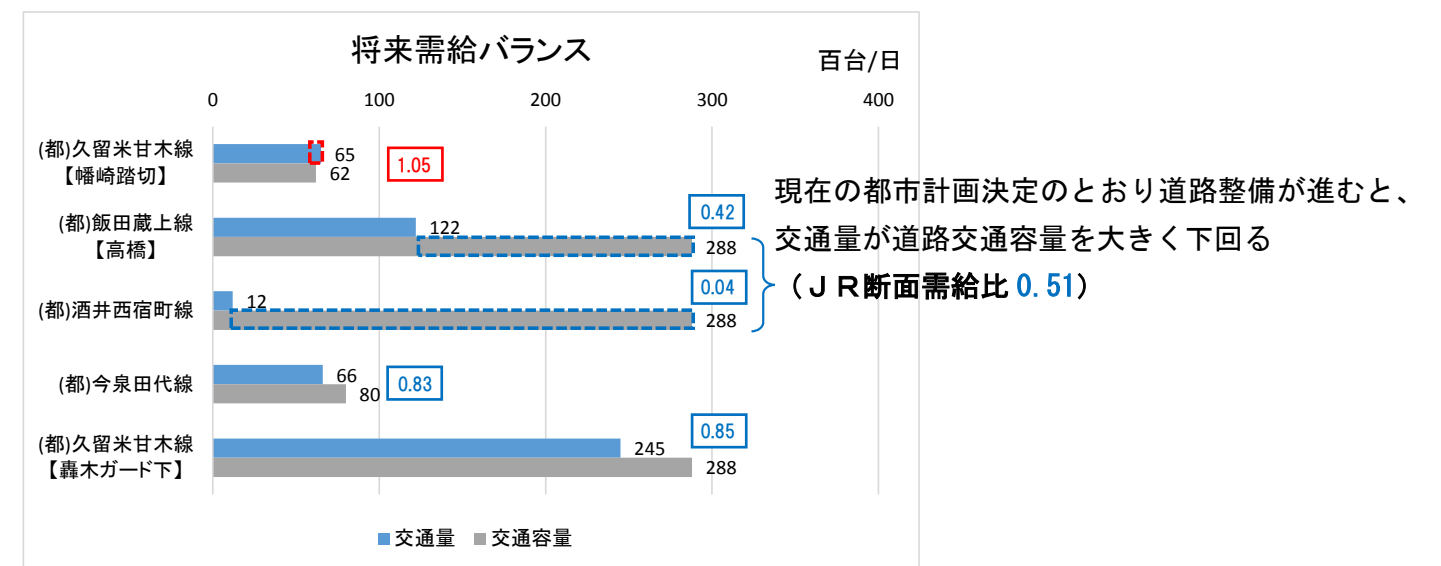
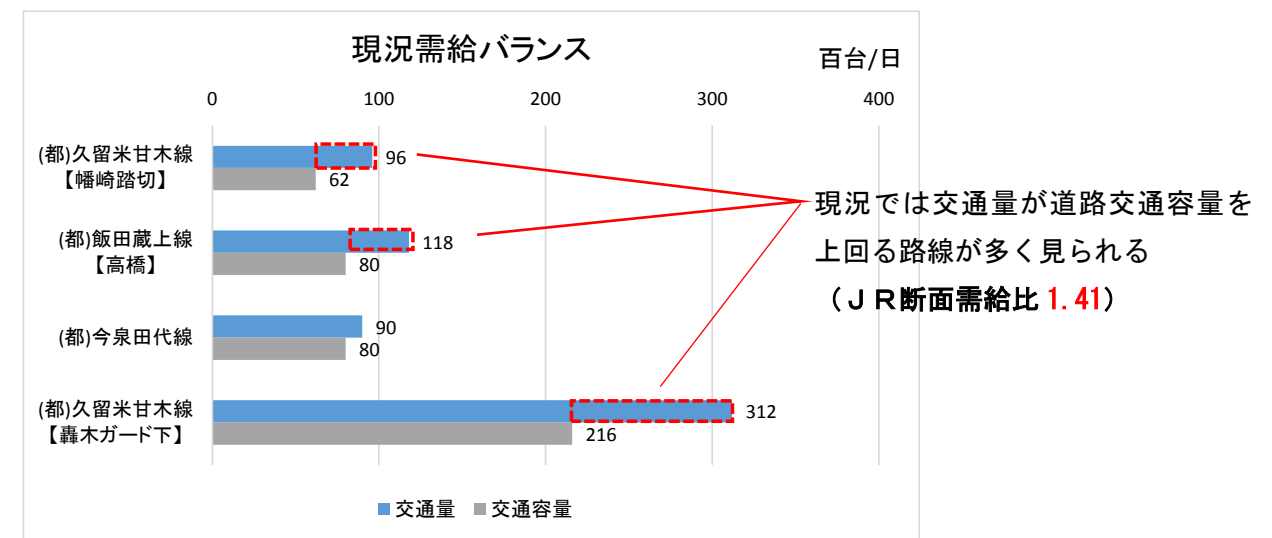
将来の道路網は、下図のとおり国道3号（姫方交差点～商工団地北入口交差点）が4車線となり、(主)久留米基山筑紫野線のJRアンダー部も4車線になることから、中心市街地の外郭を形成するこれら主要幹線道路に交通が流れやすい構造になる。



(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

現在、決定されているとおり都市計画道路網全てを整備した場合の現況・将来の需給バランスを推計した結果、道路ネットワークには以下の検討課題を有する。

- ・ (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の検討が必要である
- ・ (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が必要である
- ・ (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である



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、現在、決定されている都市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。

3. 鳥栖駅前広場の交通結節機能の向上

① 鉄道とバスの交通結節機能改善

平成 22 年に交通安全対策として整備された駅前広場は、「交通安全の確保」を最重要・優先に整備を行った結果、交通事故の危険性は低下したが、道路を挟んで路線バス乗降場まで迂回が必要なこと、バス停にアクセスするまでに道路横断を伴うことから、利便性や快適性の面では改善が必要である。



▲駅前広場内施設配置図

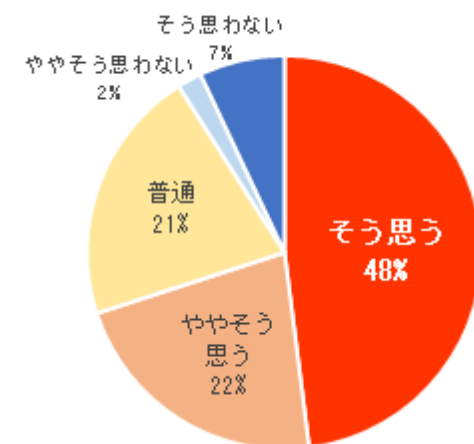


▲改札からバス停への迂回経路

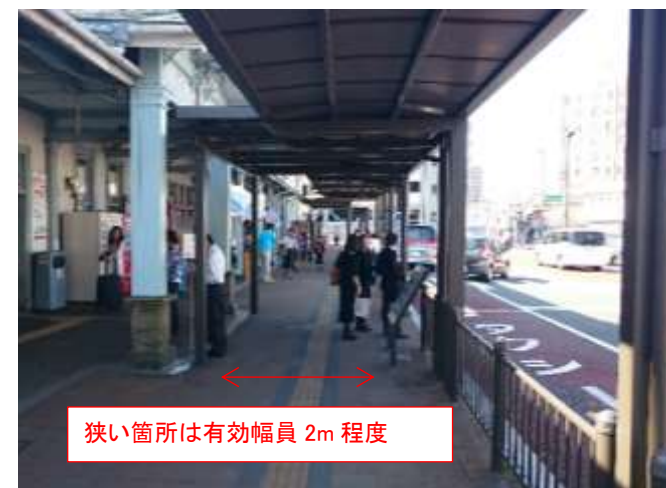
② 待合・歩行空間の確保

改札出口付近の歩行空間は 2 m 程度の幅員しかなく、待合空間も十分に確保されているとはいえないため、安全性や快適性に配慮した待合空間、歩行空間の確保が必要である。

駅周辺に待合わせなどの空間が少ない



N=175 (H27.9 駅利用者アンケート)



▲改札出口付近の歩行空間

③ 一般車乗降場・駐車場の混雑解消

駅前広場には、一般車の乗降場と駐車場が設置されているが、駅前広場内への進入や停車に伴う混雑が発生していることから、駅までの送迎需要等にも対応できる駅前広場の整備が必要である。



▲駅前広場へ進入する一般車(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)

4. 鳥栖駅周辺地区の地域資源の活用

① 駅周辺景観の活用

自由通路「虹の橋」は、サンメッセ鳥栖やベストアメニティ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(ゆふいんの森号)



▲虹の橋からの眺望
(ななつ星とベストアメニティスタジアム)

また、鳥栖駅の西側には中央公園が整備されており、中心市街地にとって貴重な水辺である小原池があり、桜の季節には多くの花見客で賑わう。

一方で、中央公園の入口は狭く、樹木が生い茂っており、周囲からは目立たないという問題を抱えているため、公園周辺の商店街等との回遊性に視点をおいた賑わいを創出する取り組みが必要である。



▲中央公園の小原池



▲桜が満開の中央公園

② イベント等での駅前広場の活用

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鳥栖祇園山笠等のイベントが開催されており、鳥栖駅周辺の賑わいづくりに活用されている。



▲鳥栖祇園山笠



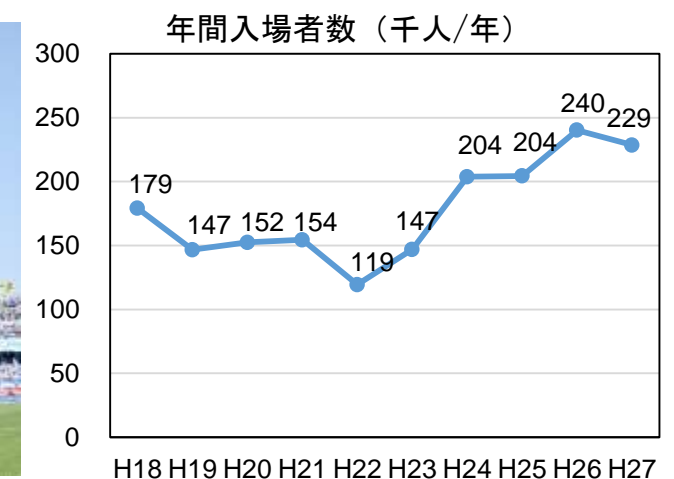
▲バスの日 in 鳥栖

③ 駅東側スポーツ・文化施設の集客力の活用

ベストアメニティスタジアムでは、年間およそ20試合のサガン鳥栖のホームゲームが行われており、年間20万人以上の入場者数を誇る。この集客力をサッカー観戦だけでなく、鳥栖駅周辺地区全体に波及させていくことが必要である。



▲ホームゲーム開催時のベストアメニティスタジアム



▲サガン鳥栖ホームゲームの観客動員数(年間)

出典: Jリーグホームページ「クラブ別入場者数」に基づいて集計
<http://www.jleague.jp/aboutj/attendance/>

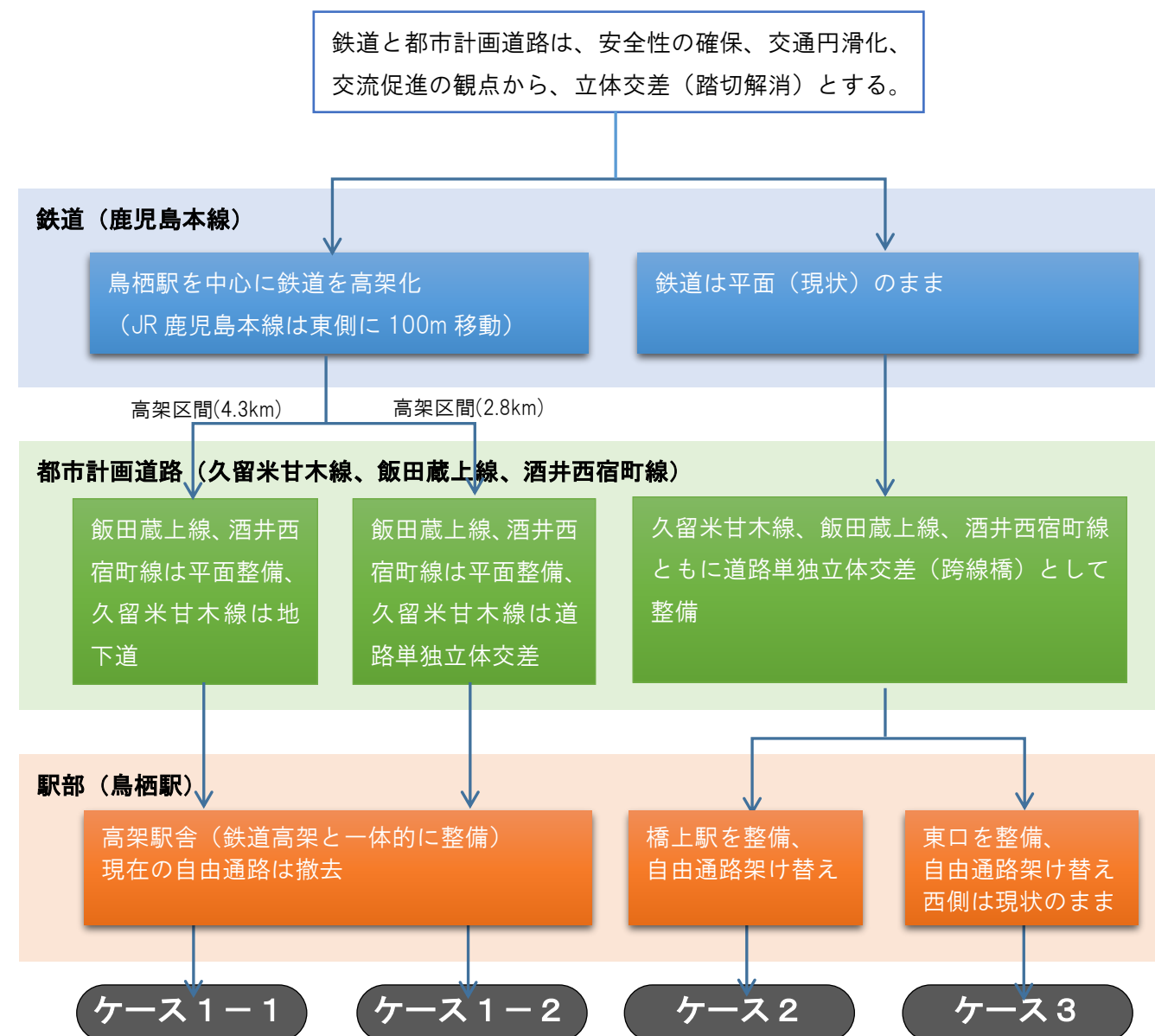
IV 鉄道と道路の立体交差の考え方

1. 東西連携方策について

鉄道による市街地の分断解消の手法としては、昭和 62 年以降、長い期間検討されてきた鉄道高架事業による方法や、現在決定されている都市計画道路を跨線橋として整備する方法など、いくつかの整備パターンが考えられる。

鉄道（鹿児島本線）、都市計画道路（久留米甘木線、飯田蔵上線、酒井西宿町線）、駅部のあり方を基に分類し、以下のとおり 4 つの整備パターンを設定する。

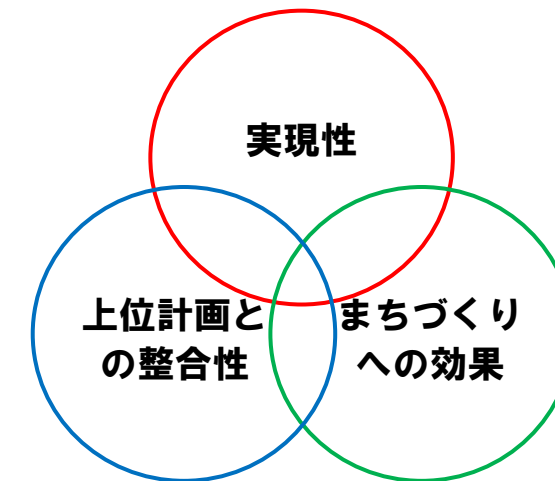
■ケース設定フロー



2. 東西連携方策の考え方

適切な整備手法を選定するため、ケース 1～3 について、①実現性（整備期間、整備コストは適切か）、②上位計画との整合性（上位計画に適合するか）、③まちづくりへの効果（課題の解消が期待できるか）の 3 つの視点から比較評価を行い、望ましい整備手法を選定する。

■比較評価の視点



■手法の選定

次頁に整理しているが、ケース 1-1、1-2 の鉄道高架事業は、事業費が莫大になること、事業期間が約 30 年程度と事業効果の発現までに長期間を要すること、費用便益比（B/C）が低いことなど、実現性を低くする要因が多い。なお、上位計画との整合性、まちづくりに対する効果ともに、整備手法のなかでは最も高いが、駅が東側に 100m 移動することによって既存商店街と駅に新たなかい離が生じることは、不安材料である。

ケース 2 の橋上駅及び道路単独立体交差は、鉄道高架事業よりも事業費は低い。駅部と道路の総合的な効果発現に 30 年程度要すると考えられるが、駅部に限れば事業期間は約 10 年であり、市民・駅利用者の利便性向上に即効性が期待できる。また、上位計画との整合性、まちづくりへの効果も比較的高い。

ケース 3 の東口設置及び道路単独立体交差は、事業費が最も低いですが、駅西側の駅前広場は既存のまま変わらないため、上位計画との整合性が弱く、まちづくりへの効果も限定的である。



早期の効果発現が期待できるとともに、上位計画との整合性、まちづくりへの効果も高い **ケース 2（橋上駅、道路単独立体交差）** が最も鳥栖駅周辺地区にふさわしい。

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*					
実現性	概ねの整備期間*				
	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		・“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。	・“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。	・“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。	・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。
まちづくりへの効果	視点1 駅周辺の東西連携(歩行者)	・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。	・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。	・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。	・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。
	視点2 西側駅前広場の利便性向上	・駅の整備にあわ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。	・駅の整備にあわ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。	・駅の整備にあわ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。	・駅西側は既存のままのため、課題の解消につながらない。
	視点3 都市機能・土地利用の増進	・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。	・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。	・駅東側の鉄道高架用地の活用が可能となる。 ・既存の街並みを活かしたまちづくりができる。	・駅東側の鉄道高架用地の活用が可能となる。 ・既存の街並みを活かしたまちづくりができる。
	視点4 駅前景観の向上、地域資源の活用	・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。 ・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。	・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。 ・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。	・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。 ・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。	・駅西側は既存のままのため、課題の解消につながらない。

* 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可能性がある。

V. 鳥栖駅周辺地区のまちづくり基本構想

1. まちづくりの基本理念

- ・鳥栖市内には6つの鉄道駅があり、駅を中心としたコンパクトなまちづくりを進める好条件にある。なかでも、東京や大阪につながる広域交流の拠点である新鳥栖駅と博多や久留米などの近隣自治体への結節拠点である鳥栖駅が二核構造をなし、市内で最も乗降客数の多い鳥栖駅は、本市のまちづくりを牽引する重要な存在である。
- ・広域からのアクセス性の高い新鳥栖駅周辺地区が‘広域交流の拠点’であるならば、鳥栖駅周辺地区は、中心商業・業務機能とともに、居住機能や文化活動やスポーツ観戦等のレクリエーション機能を備え、市民の良質な暮らしを支える‘生活と交流の拠点’といえる。
- ・鳥栖駅周辺地区は、駅西側一帯に市街地が形成されてきた。駅西側には、住宅地、商店街、大型商業施設が立地し、市の中心地として生活利便・支援機能が集積している。
- ・駅東側は、昭和59年の鳥栖操車場廃止以降、土地区画整理事業によりサンメッセ鳥栖、ベストアメニティスタジアムへと変貌し、イベント開催時には地区外や市外からの大勢の人により賑わいが生まれている。
- ・しかしながら、現在、鳥栖駅周辺地区の東西に存在する多様な施設や地域資源が鉄道により分断されており、市民の日常的な東西交流は限定的である。
- ・そこで、鳥栖駅周辺地区における東西市街地の分断を解消するため、道路単独立体交差と橋上駅の整備を行い、長い期間、未利用となっていた駅東側の公有地に人口創出と都市機能の導入を図り、新たな人の流れを生み出す。
- ・駅東側の新たな人の流れは、駅東側地域の活性化を牽引するとともに、駅西側の市民の暮らしにも影響を与える。東西を行き交う人の流れが活発になり、市民が積極的にまちづくりに関わることで、東西の街が相互に共感しあい、鳥栖駅周辺地区の東西交流が増幅される。
- ・鳥栖駅は、これら共感と交流を実現するために不可欠な懸け橋であり、新しい東西軸として駅周辺に備わる多様な機能を結びつける。鳥栖駅周辺地区は、様々な世代の地域住民だけでなく、新たな住民や観光客等が互いに交流し合うことにより、賑わいと活力に溢れた新たなステージの扉を開く。

基本理念

東西をつないで はじまる新次元

～ みんなで創る 新しい鳥栖 ～

2. まちづくりの基本方針

鳥栖駅周辺地区における課題の整理を行い、当該地区の特長を活かした今後のまちづくりの基本方針をまとめた。

鳥栖駅周辺地区のまちづくりの課題

課題1

鳥栖駅周辺市街地の一体的な活性化

- ① 駅前商店街の活性化
- ② 東西市街地の連続性
- ③ 鳥栖駅周辺地区の土地活用

課題2

東西市街地の分断解消

- ① 歩行者の東西移動、駅東側からの駅へのアクセス
- ② サガン鳥栖ホームゲーム開催時等の安全確保
- ③ 道路ネットワークの改善

課題3

鳥栖駅前広場の交通結節機能の向上

- ① 鉄道とバスの交通結節機能改善
- ② 待合・歩行空間の確保
- ③ 一般車乗降場・駐車場の混雑解消

課題4

鳥栖駅周辺地区の地域資源の活用

- ① 駅周辺景観の活用
- ② イベント等での駅前広場の活用
- ③ 駅東側スポーツ・文化施設の集客力の活用

まちづくりの基本方針

基本方針1「鳥栖市の玄関口・鳥栖駅の整備」

- Jリーグの試合観戦者をはじめとする観光客を迎え入れ、ベストアメニティスタジアム周辺での賑わいや、鳥栖プレミアムアウトレットをはじめとする市内の観光拠点へのゲートウェイとしての役割を果たすため、**橋上駅の整備**を図る
- これまでの東西分断を解消し、物理的、心理的な負担をできる限り軽減した東西移動ができる**自由通路**を整備する
- 公共交通利用者の利便性に配慮し、**バリアフリーへの対応**や**東西駅前広場の機能向上**を図る

基本方針2「鳥栖駅西側中心市街地の活性化」

- 鳥栖駅を起点として、鳥栖駅西側の商業エリアへの回遊性を高めて、市民にとっても来訪者にとっても魅力ある駅周辺を形成する
- **中央公園**は、隣接する大型商業施設や商店街との繋がり（連続性）を意識した**明るく安全な憩い空間**を創出し、**回遊性の強化**を図る。
- 駅につながるシンボルロードとしてふさわしい良好な**沿道景観の形成**を図る

基本方針3「鳥栖駅東側への拠点機能の導入」

- 駅東側の公有地には、公共交通の利便性や駅前の良好な環境を活かして**住宅等の立地を促進**し、福岡都市圏や久留米都市圏へ通勤するファミリー世帯や高齢者などのまちなか居住を促進する
- ベストアメニティスタジアムの集客力やサンメッセ鳥栖の立地を活かし、**鳥栖駅周辺の賑わい創出効果**や**駅前商店街等への波及効果の高い都市機能**を誘導する

基本方針4「安全・安心・快適な回遊ネットワークの形成」

- 鳥栖駅と鳥栖駅周辺地区の拠点どうしの結びつきを強め、安全・安心で快適な**歩行者回遊ネットワーク**の形成を図る
- デザインを統一した視認性の高い**標識や案内板**により、歩行者等の回遊性を高める
- 鉄道で分断された幹線道路等の**道路ネットワーク**の形成及び**駅へのアクセス道路の安全性・快適性の向上**を図る

駅の魅力化

駅東西市街地の活性化

東西連携

3. 鳥栖駅周辺土地利用構想図

まちづくりの基本方針を踏まえ、土地利用構想を以下のとおり示す。

