

(様式3)

会議の要旨（議事録）

会議の名称	第80回都市計画審議会		
開催日時	平成24年7月19日	開催場所	市役所3階 大会議室
出席者数	16名	傍聴人数	1人
議題	鳥栖基山都市計画道路の変更（佐賀県決定）に対する意見について		
配布資料	<ul style="list-style-type: none">・ 1 議案・ 2 議案付図・ 3 議案参考資料・ 4 概要図・ 5 説明資料		
所管課	(課名) 都市整備課 (電話番号) 85-3601		

第80回鳥栖市都市計画審議会会議録

- 1 開催年月日 平成24年7月19日(木)
- 2 開催時間 午後2時00分から午後3時00分まで
- 3 開催場所 鳥栖市役所 3階大会議室
- 4 出席委員
- | | | | |
|------|----|-------|-----|
| 指山清範 | 会長 | 外尾一則 | 副会長 |
| 江寄春美 | 委員 | 江崎勝芳 | 委員 |
| 大野訓正 | 委員 | 能富素江 | 委員 |
| 小石弘和 | 委員 | 古賀和仁 | 委員 |
| 国松敏昭 | 委員 | 田中稔 | 委員 |
| 江副康成 | 委員 | 下田寛 | 委員 |
| 東均 | 委員 | 吉田恭一 | 委員 |
| 杉町信幸 | 委員 | 鈴木登美子 | 委員 |
- 5 その他出席
- 鳥栖市 橋本市長
事務局 【建設部】松田部長
(都市整備課)
原田課長 小柳課長補佐 吉田係長 三澄係長
古澤主任 木原主任
- 6 傍聴者 1人
- 7 審議会次第
- (1) 委員の紹介
 - (2) 市長のあいさつ
 - (3) 会長のあいさつ
 - (4) 議題の審議
 - ① 諮問案件の審議
諮問第96号 鳥栖基山都市計画道路の変更
 - (5) 建設部長のあいさつ
- 9 審議の結果 諮問第96号について、異議なしと議決した。
- 10 審議の概要 別紙のとおり

(別紙)

審議の概要

発言者	発言内容
開会【14:00】	
事務局	定刻になりましたので、ただ今より第80回鳥栖市都市計画審議会を開催いたします。 ○傍聴者の報告(1名) ○都市計画審議会委員の紹介 ○新任委員の委嘱状交付 鳥栖市長よりご挨拶を申し上げます。
市長	○あいさつ
事務局	次に会長あいさつに移ります。指山会長、よろしくお願ひいたします。
会長	○あいさつ
事務局	ありがとうございました。 それではこの後議事に入りますが、市長におきましては、この後別の公務のため、ここで退席させていただきますことをお許しください。
市長退席	
事務局	それでは、指山会長及び外尾副会長におかれましては、前の会長席、副会長席へご移動をお願いいたします。
会長・副会長席移動	
事務局	それでは議事に入ります前に、本日の出席委員は全員の出席を頂いております。鳥栖市都市計画審議会条例第6条第2項の規定により、本日の審議会が成立していることをご報告いたします。 これより先は、議事進行を指山会長をお願いいたします。
会長	議事に入ります前に、委員の皆様方には円滑な議事進行にご協力をお願い申し上げます。 それでは始めに、鳥栖市都市計画審議会条例第7条の規定による会議録へ署名は、江寄春美委員と小石弘和委員をお願いいたします。 それでは諮問第96号鳥栖基山都市計画道路の変更を議題といたします。 事務局からご説明をお願いします。
事務局	それでは、鳥栖市都市計画審議会議案について説明をいたします。説明に入ります前に、お手元の資料の確認をお願いいたします。まず、第80回鳥栖市都市計画審議会議案です。次に、第80回鳥栖市都市計画審議会議案付図です。右上に議案付図と書かれてある分です。次に、第80回鳥栖市都市計画審議会議案 参考資料です。右上に参考資料と書かれてある分です。最後に、都市計画道路の計画変更案概要図と書かれたA3の資料になります。以上、配布資料に漏れはございませんでしょうか。 それでは、配布しております資料に沿ってご説明をいたします。まず、議案書を1枚めくって下さい。ここでは、ご審議をお願いします路線名を上げております。今回、3・5・106号鳥栖駅田代本町線の変更について、諮問をさせていただきます。次に、具体的な内容としまして、これより2ページめくって頂いて、下段にページ2とあります、鳥栖基山都市計画道路の変更(佐賀県決定)をお開き下さい。 2ページから3ページにかけて、今回諮問をさせて頂く内容の詳細を記載しております。この内容について、ご審議頂きたいと考えております。 また、この資料と合わせて、鳥栖市都市計画審議会議案 参考資料を2枚めくっていただきまして、下段にページ1とあります変更の概要(新旧対照)をご覧下さい。このページの表の見方ですが、まず、左が路線名で、今回対象の路線を記

事務局

入しております。その横に、変更前と変更後の枠があり、それぞれ延長、幅員、車線の数について比較しております。一番右に変更の概要の欄を設けて、変更ポイントを記載させて頂いております。

鳥栖駅田代本町線は、変更前、変更後の延長を比較して頂きますと、変更前の延長が約2,310mであったものを、変更後の延長、約390mに見直すもので、約1,920mの減となります。

以上が、本日ご審議をお願いする内容でございますが、更に具体的な都市計画道路の変更について、後方のスクリーンにて、ご説明をいたします。

(パワーポイントにて説明)

スクリーンにてご説明いたしますので、お手元にお配りしているA3の都市計画道路の都市計画案概要図と合わせてご覧下さい。

まず、都市計画道路の変更内容についてご説明させて頂いた後に、この計画案を作成するに至ったこれまでの経緯及び今後のスケジュールについてご説明させて頂きますので、よろしくお願いいたします。

それでは都市計画道路の変更内容についてご説明いたします。まず、都市計画道路とは何か、簡単にご説明をいたします。都市計画道路とは、都市計画法に基づいて、あらかじめルートや幅などが決められた都市の骨格となる道路のことです。そのため、都市計画道路は、将来の都市像を踏まえて計画がなされます。この都市計画道路は、市内に全部で29の路線がございます。

これは、鳥栖駅田代本町線付近を拡大した都市計画図ですが、白線で表示されているものが、都市計画道路でございます。国道34号のこちらの箇所のように計画どおり整備されている都市計画道路もありますが、こちらの箇所(田代駅古賀線のうち今泉田代線以東)のように計画どおり整備されていない都市計画道路もございます。

この都市計画道路の区域内では、将来の事業が円滑に実施できるように、建築物の建築については許可制となっております。この都市計画道路の整備には、多額の費用と長い年月がかかることから、市内の都市計画道路のうち約3分の1が未整備という状況になっておりました。そのため、長期間にわたって整備されていない都市計画道路を見直すことといたしました。今回、諮問させて頂いております鳥栖駅田代本町線も計画決定から50年以上未整備であったことから、見直しの対象路線となっております。見直しの経緯につきましては、後ほどご説明いたしますが、この見直しの結果、鳥栖駅田代本町線は計画廃止の方針と決定いたしました。

それでは、今回、諮問させて頂いております鳥栖駅田代本町線の廃止区間についてご説明いたします。お手元の資料、都市計画道路の都市計画変更案概要図と合わせてご覧下さい。鳥栖駅田代本町線は、昭和31年1月12日に都市計画決定され、フレスポ鳥栖北側の本鳥栖交差点から北へ向かい、国道34号田代交番前の田代本町交差点へ繋がっている都市計画道路ですが、現在、現地にこのように道路が出来ている訳ではございません。今回、都市計画道路の見直しにより、未整備である約1,920mの区間が計画廃止の方針となっております。廃止路線付近で、現在使用されている市道は、この紫色の点線で表示しておりますが、今回、都市計画道路を廃止した後も、引き続き利用できます。また、このすぐ西側に平行して走っている都市計画道路 今泉田代線は、整備されており、これらの道路は今までどおりご利用頂けます。鳥栖駅田代本町線の廃止区間を、これから全体を3区間に分け、南側から区間1、区間2、区間3として順に詳しくご説明いたします。

それでは、まず、区間1についてご説明いたします。区間1は、本鳥栖交差点から水影神社方面へ向かい、香楠中学校及び鳥栖高校の東側を北上し、上野内科付近まで到達する約860mの区間になります。現在、使用されている市道は、このように紫色の点線で表示していますが、一部が都市計画道路と重複した位置を通っており、フレスポ鳥栖駐車場北側の本鳥栖西交差点から上野内科方面へ通行することが可能となっております。また、起点部付近では、鳥栖駅方面や高橋方面からの道路が取り付く変則的な交差点となっております。こちらの大木川付近から北側を見ますと、前方に見える橋が大木川の川原田橋で右側に公園がある付近になりますが、このような市道が上野内科方面へ通じております。

次に、区間2をご説明いたします。区間1北側の上野内科付近から住宅地や工場を通過し、田代小学校の東側の道路に到達するまでの約560mの区間になります。こちらが市道ですが、上野内科付近から田代外町公民館の西側を通過して、久光製薬の正門前まで通行することが可能になっております。こちらの田代外町公民館付近から北側を見てみますと、右側が田代外町公民館になりますが、このような道路が久光製薬の正門前まで通っております。

最後に、区間3についてご説明いたします。田代小学校の東側から国道34号田代交番前の田代本町交差点までの約500mの区間でございます。現在、ご利用されている市道は、こちらの紫の点線で表している道路になりますが、都市計画道路と概ね同じような位置を通過しております。こちらの酒井電気付近から北側を見てみますと、左側が酒井電気になりますが、このような道路が国道34号へ通じております。今回、都市計画道路の位置付けは計画廃止いたしますが、現在ご利用されておりますこのような市道は、引き続き利用可能となります。

次にこれらの都市計画変更案を作成するに至った、これまでの経緯についてご説明いたします。今回の都市計画道路見直しの必要性についてご説明いたします。本市の都市計画道路の多くが、昭和30年から40年頃の高度経済成長期に決定がなされまして、その中には、長期間にわたり事業が未着手の都市計画道路がございました。そのような未着手の道路では、少子高齢化の進行など、決定された当時と現在で社会情勢が大きく変化し、当時の整備目的など失われている可能性があることが考えられました。このため、鳥栖市では、平成19年度から長期未着手の都市計画道路の見直しを行っております。

これまでの経緯につきましてご説明いたします。まず、見直しの基本的な考え方を作成した後、鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会において見直し計画（案）が作成され、提案書として平成22年3月に市長に対して提出されました。これを受けまして、市民の皆様から最終的なご意見を伺ったうえで平成22年7月に鳥栖市において見直し計画を決定したところでございます。この見直し計画に基づき、今回、鳥栖駅田代本町線の都市計画道路の廃止について諮問をお願いしているところでございます。

見直し計画の内容についてご説明いたします。見直し計画といたしましては、30年以上の長期間にわたり事業に着手していない都市計画道路を見直しの対象とし、路線ごとに方針を決定いたしました。また、対象路線の中で、必要性が低下している路線は廃止という方針に決定しております。

こちらが具体的な見直し計画でございます。見直し計画では、各路線の方針を色分けして表示しております。路線ごとの方針は、存続、内容再検討、変更及び廃止の4種類に分類しております。存続とは、これまでどおり都市計画道路が残る路線、内容再検討とは、道路構造等の内容を再検討する路線、変更とは、道路の線形を見直す路線、そして廃止は、都市計画道路としての位置付けを無くす路線でございます。これまで、廃止路線のうち、こちらの3路線が、既に法手続きが完了しておりまして、これまでにご説明した鳥栖駅田代本町線が、国や県など関係機関との協議が整いましたので、今回、諮問をお願いしているところでございます。

今回、この路線が廃止となった主な理由といたしましては、計画区域内には、住宅等が密集しており、整備の実現性が低いと考えられること。同じような機能を持つ代替道路が近くにあることから、計画廃止による影響が少ないこと。計画廃止となっても、将来交通量は処理できる検証結果となったこと。などの理由でございます。

都市計画道路が廃止となったらどのようなようになるのか、ご説明いたします。廃止とは、都市計画道路の位置付けをなくすものであり、現在ご利用されている道路を廃止するものではありません。従いまして、市民の皆様の日常生活の移動に影響を及ぼすものではないということでございます。また、都市計画道路が計画廃止になりますことから、これまで計画区域内でかかっていた建築規制も無くなることとなります。以上、これまでの経緯についてのご説明を終わります。

最後に、今後のスケジュールについて、ご説明いたします。

これまでに説明会及び都市計画案の公告縦覧を経まして、本日、鳥栖市都市計

	<p>画審議会において諮問をお願いしているところでございます。説明会につきましては、今年3月12日に田代公民館において実施し、都市計画の変更の原案についてご了解を頂きました。なお、都市計画変更の原案に対しての公述申し出がございませんでしたので、公聴会は行っておりません。また、本年5月15日から5月29日にかけて市報や県及び市のホームページ上にてお知らせし、佐賀県まちづくり推進課、鳥栖土木事務所工務課及び鳥栖市役所都市整備課にて都市計画案の縦覧を実施しております。本日の都市計画審議会後、佐賀県へ市からの意見を回答した後、8月31日に予定されている佐賀県都市計画審議会を経て、本年10月の都市計画の決定告示が予定されているところでございます。以上で説明を終わらせていただきます。ご静聴、誠にありがとうございました。</p>
会 長	<p>ただいま諮問第96号について説明を受けました。それでは、質疑、ご意見等でございます委員におかれましては、挙手をお願いします。</p>
委 員	<p>議案書の3ページ、ただ今説明頂きましたが、3番の今回変更を行う主な理由ということで挙げてありまして、私は足元にあります。地元というか、その路線の近くにありますので、日々近くの道路は利用させていただいておるわけですが、この中に、変更の主な理由の2行目、路線機能評価が低い、市道の代替路線がある、周辺道路における交通処理上の問題はない。この3点のことから云々ということを書いてありますが、周辺道路における交通処理上の問題はない、という理由を挙げられておりますが、この文を捉えれば、現実には本当にそうなのかなあということ、文の説明というよりも、交通処理上問題ないというのはどういう観点からこの項目がここに列記されているのかということ、まずそれを、どういうふうに解釈したらいいのか理由を聞かせていただきたいと思っております。</p>
事務局	<p>ただ今お話にございました、交通処理上の問題がないということでございますけれども、将来交通量を推計いたしまして、その推計の結果、廃止しても大きな混雑の変化は見られないことから、問題はないというふうに書かせて頂いております。</p>
委 員	<p>将来の交通量、しかし高齢化社会になれば当然、道路の確保というのはきちんとやらなければ、歩道の問題、自転車レーン、それから自動車ということで、まして鳥栖の場合は、通過交通ということで大きな3号線・34号線からはみ出た車が市内の中に入ってき、こういう道路が渋滞するのは、皆さんご存じのとおりだと思います。ということで、この交通処理上問題がないというこの文だけとらえて云々という訳ではございませんが、都市計画道路に代わる整備をどのように今後お考えなのか、それをお尋ねしたいと思っております。</p>
事務局	<p>都市計画道路整備に代わるものというご質問でよろしいでしょうか。現在、今お話がありましたとおり、都市計画道路である国道3号の幹線道路等がまだ十分に整備されていないということで、渋滞が発生しているというふうに考えております。今回の見直しでございますけれども、今、具体的には都市計画道路の整備の計画はございませんけれども、繰り返しになりますけれども、見直し計画のとおり廃止された場合についての交通処理上の検証を行った結果、満足していると考えておりますので、将来的に渋滞は少ないのかと考えております。</p>
委 員	<p>論点がちょっと違うので、ここであえてそれをとにかくいう訳ではございませんが、都市計画道路はやはり、きちんと設定しそれを懇話会でも審議されて、廃止路線ということは分かるんですが、現実の問題に沿って、本当に紙面上じゃなくて、通常の道路というのは常にあるわけです。そういう中で、都市計画をされたということは、将来的にも、やはり未整備を整備するという観点から、当初の都市計画された時点の考えをきちんと配慮しながらのものにしていかなければ、現実問題としては、そういう紙面上の、ただ私からいわせれば、決められた考えの中でしか物事を進められないということ懸念する訳でございますので、その辺のことも十分踏まえて、今後進めて頂きたいということを申し上げたいと思っております。以上でございます。</p>
委 員	<p>34号線の(田代)大官交差点から姫方交差点まで、これの通過台数が分かりましたら、お知らせいただきたいと思っております。前回とどう変わったのかということ、私ずっと、ここを通過してますけど、前回から新幹線ができた関係で、開かず踏切がスムーズになったのではないかなあという感じを受けますので、その点の1日の通過台数が分かれば教えて頂きたいと思っております。</p>
事務局	<p>お話し頂いた路線については、ただ今データを持ち合わせておりません。</p>
委 員	<p>あとで結構です。</p>

委員	<p>全体的な地域のネットワークが確保されれば問題がないというふうを考えております。あくまでも幹線ですので、市道とかの改良は別問題として、こういう幹線としての機能がなくなることであれば、廃止についてもやむを得ないと考えております。先程ご説明がありました道路計画見直しの経緯のところで、交通量の検証を含むということでご説明がありました。この交通量の分析につきましては、平成17年度の道路交通センサスを使って、将来交通量とかを検証されていると思いますが、（平成）22年に新しい道路交通センサスをやりまして、（平成）23年の10月でしたかね、その結果を公表しておりますので、前回の分のチェックという意味で、そのあたりの交通量は、もう1回新しいデータで見直していただきたいと考えております。全体の交通量というのは全国で2.6%くらい平均交通量は減るといって推計になっておりますので、鳥栖市の中においても、その数が増えるということはありませんが、ぜひとも平成22年度の道路交通センサスの答えをもう一度参考にして、ここのところを検証して頂きたいと考えております。</p>
事務局	<p>ご説明が不足しておりましたけれども、年度は平成17年ですけれども、道路交通センサスではなく、パーソントリップ調査の方で今回実施しております、平成17年が最新ということでございます。今後、今お話がございましたセンサスについての交通量につきましては、幹線道路の分ですとか、そういったものは見ることができるかと思っておりますので、そのあたりを確認させて頂きたいと思っております。</p>
委員	<p>私としては、今回の長期にわたって実施されなかった都市計画を見直しされたということは、非常に素晴らしいことだと思うし、これに至る懇話会を中心として取り組まれていることを高く評価しているところですが、都市計画そのものをつくるときに、都市計画道路は都市の骨格といいますか、骨格道路でありまして、当然それなりの目的に基づいて当初決められたものですよね。今回これを廃止すると、廃止するのであれば、冒頭に都市計画の中のお話の中でも、将来の都市像に基づいた、今回は都市計画の道路の部分ですけれども、道路の見直しをたてて、こういった形になりましたよ、というご説明になるかと思っておりますけれども、将来の都市計画の3つの機能をお話しされたと思っておりますけれども、それを踏まえてこの地点はどういった形に持っていこうとされているのかということをもう少し詳しく、できれば見直しの計画という形でご説明の中にもありましたけれども、これに基づいて説明して頂ければと思います。</p>
事務局	<p>今後の見直しの説明でよろしいでしょうか。</p>
委員	<p>はい。</p>
事務局	<p>変更・廃止等につきましては、お手元の資料にもございますが、見直しは存続・内容再検討・変更・廃止ということで全体計画を持っております。 （パワーポイントにて図示しながら説明） 色分けしたこちらの方（見直し計画）で見えていただきたいと思っておりますが、今までの経緯といたしましては、こちらの部分（曾根崎藤木線ほか2路線）につきまして、昨年度審議会の方で廃止を決定頂いたところです。今回こちらの方（鳥栖駅田代本町線）の廃止ということをご説明させて頂いております。こちらの青色の部分（田代駅古賀線等）につきましては存続ということで、位置付けをさせて頂いております。あと、内容再検討の路線は、構造等も含めて再検討が必要な区間であるということ、またこちらの久留米甘木線につきましては道路計画の変更ということで進めてまいりたいと考えております。この全体計画の中で、これに基づきまして進めさせて頂いているという状況でございます。</p>
委員	<p>今のお話の中の他の部分も含めてお聞きしたいんですけども、今回の見直し、廃止ですね、廃止する都市計画道路に代わるものとして、大きく今泉田代線及び五間道路及び3号線という大きな3つのラインがあるから、この都市計画道路の必要性が小さくなったというお話をしていただいたんですけども、そういった場合に、まず3号線の事業が進行されていると思うんですけども、まだまだ着手した段階で、そちらの方を強力に力を入れる所と力を入れなくなるという所をメリハリをつけて、是非やって頂きたいということの他に、あと1点、ブルーと紺色の2つの所ですね。ブルーの方は鉄道高架をある程度斟酌して、その状況を見ながらどうするか決めるという形で、3つ、4つあるかと思っておりますが、その上から2番目の所に田代駅古賀線ですかね、紺色で書かれている訳ですよ。よく見るとこれは田代駅で止まっております、将来の都市像を見て、これを廃止しても構わないというところが担保されて廃止してほしいという意見も出ています。</p>

	<p>ですよ。ホームページ等見まして、今回の意見の中でも廃止ではなくて是非存続して下さい、自分たちの、もともと都市計画を期待して住居を建てたことをどうしてくれるんだというご意見もある訳ですよ。そういった時に、今回ここを廃止するけれども、その代わりに存続ということをきちんと決めるのであれば、その分をメリハリつけて、強力にスケジュールをたてて是非して頂きたいなということだと思います。これは意見なんですけれども。そういったところを担保しないと、なかなか納得いかない部分もあるのかなと思ひまして、あえていわせてもらっている。そういった時にそれが田代駅で止まっております、鳥栖駅の方でも、そこでTの字で止まって非常に使いづらいというような状況が、今、鳥栖市のみならずすべて知っている。そういった時に、果たしてそのままの状況で、都市計画道路をそのまましているのか、結局3号線という大きな基幹道路までですね、きちんと東西の交通を円滑にするという担保まで見通したところの検討が必要ではないかというところを、もう少し考えられた方がいいのではないかと。というのは姫方交差点の渋滞問題、その部分を都市計画道路という形で整備するとしても、歩道を新たに作るというのも大変だし、都市計画道路として将来整備するのは非常に難しい部分がございますよね。そういった時に、今、筑紫野バイパスの古賀町の方から大木の方まで、都市計画道路が進められておりました、田代中学校の近くまで整備されていますけれども、そういった都市計画道路をきちんと3号線、東西交通まで見通したところの整備もきちんとやるんだぞというようなことも担保したところで、是非進めて頂きたい。県の決定に対するご意見という形で、将来のことも踏まえて、是非県の方で今後のこれに関するこの計画と東西交通ということも考えて頂きながら、答弁は要りませんけれどもよろしくお願ひします。</p>
委員	<p>1点だけお伺いさせて下さい。地元住民への説明会を行ったとありましたが、これは田代地区で行ったのでしょうか。</p>
事務局	<p>田代公民館で行っております。</p>
委員	<p>本鳥栖もかかっておりますけど、本鳥栖では行ってないのでしょうか。</p>
事務局	<p>本鳥栖では行っておりません。1箇所、田代公民館で行っております。</p>
委員	<p>本鳥栖の方々への広報というのはされたのでしょうか。</p>
事務局	<p>補足いたします。説明会につきましては、田代地区につきまして関係する路線が通っている地区、町区ですね。そちらにつきましては、文書で配布させて頂きました。地権者につきましても個別に配布させて頂いております。田代地区以外の鳥栖地区とか旭・麓地区、そういったところにつきましては、回覧文書で、こういった説明会をするということでご案内をさせて頂きまして、場所につきましては田代公民館で3月に開催させて頂いております。</p>
委員	<p>30年以上の長期未着手ということで、今回この路線を廃止ということですが、見直しをされる基本的な考え方ですが、必要性和実現性を踏まえたところで、見直しをされるということですが、一番問題になってくるのは、今回見直しをしますけれども、このまま残した場合に、実現性はほとんどない路線まで、このまま残すのはいかなものか、これからの見直しの対象にするべきではないか、というふうに思っているんですけど、この辺についてはどういうふうに考えられているのかお尋ねしたいと思います。</p>
事務局	<p>今後の見直しの対象の話でございますけれども、まず平成19年の全体計画の見直しということで頂いておりますので、こちらの計画を優先して、ある程度進みました後に、次の段階に進ませたいと考えております。</p>
委員	<p>実際に路線だけ残して、また20年、30年未着手でそのまま規制をかけるというのも、土地を持っている地権者にとっても非常に不都合じゃないかということで、その辺りも踏まえたところで、しっかりやっていただきたい。というところなんですけど、どうですか？</p>
事務局	<p>20年も30年も規制をかけ続けてきたということで、その中でこの間整備ができなかったということで、今回鳥栖市全体において、こういう計画を立てさせて頂いております。また併せてこの計画に基づいて、まずこのように整備させて頂きたいと思っております。</p>
会長	<p>他にございませんか。意見、質疑がないようでございますので、ここで諮問第96号の審議を終えたいと思ひます。 採決を採ります。諮問第96号鳥栖基山都市計画道路の変更については、都市</p>

	計画審議会として異議なしとしたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。
全委員より「異議なし」との声	
会 長	異議なしと認めます。 よって、諮問第96号鳥栖基山都市計画道路の変更については、異議なしと認めました。 この際、皆様方からその他ということで、ご意見等この件以外でありましたらお願いいたします。
委 員	色々なご意見頂きまして、私は懇話会に関わっておりましたので、貴重なご意見伺わせて頂きました。大変勉強になりました。1点だけ補足といいますか、申し上げたいことがあります。どなたかおっしゃるかと思いますが、この街をどういう都市にするかという明確なビジョンが、今のところ持ち合わせておられない、というふうに思っております。その中で都市計画道路も見直しをしないといけない、そういう状況でありましたので、ある意味難しい作業だったのかなあと。できる、できないという話がありましたが、逆にいうとそちらの方に多少引っ張られているところもなきにしもあらず。将来ですね、この都市がどういうふうに変わっていくのか、佐賀県の中で一番、私はこの鳥栖が大きく変わるだろうというふうに考えているところです。そういう意味で将来像をもう少し、今後検討して頂いて、細かいところと大きなところと両方含めて、検討して頂くといいのかなあとと思います。具体的には、前、都市計画審議会の中でかかってきました、新幹線の駅の周辺ですね。これの取り扱いが都市構造上どうなるのかというのが、まだ明確でない。あそこだけピンポイントで整備をするという形ではなくて、都市全体の中であの場所をどういうふうにしていくか、という視点がない。この辺がひとつ検討材料かなあとと思います。もう1点は、私の感じでは、ここの都市計画に関わった時に、一番最初に大変失礼なことをいったんですけれども、街の形が見えない、と申し上げてしまったんです。鳥栖の駅を降り立って、だいたい街を歩き回ると、街というものが見えてくるんですよ。私は、こういう仕事をしている関係で、だいたいそういう目で、街を見ているんですけれども、ここの街が見えてこないですね。よくいえば分散型の都市構造になっていて、これもひとつの形なんですけれども、やはり鉄道が中心の街ですね。そう思うんですね。皆さんおっしゃるのは、ここは鉄道の結節点だとおっしゃいます。にも関わらず駅を中心とした街の造り方になっていない。むしろ道路を中心とした造り方になっている。この辺が少し矛盾しているのかなあとと思います。新幹線が入りましたし、福岡からは非常に近い。そういう意味でやはりもう一度、鉄道をいかに活かした街づくりをするかというのを是非お考えになって頂きたいなあとと思いますので。その点でいうと、例のスポーツミュージアム、サッカー場ですか、皆さんが駅からあれを見て、何か変なものが出てくるね。というふうに、多分あれができたときは、そういう目で見られていたと思うんですね。もう今や、あれが鳥栖のドル箱になるんじゃないかなと思います。しかしながら、あれを活かす街づくりというのが、どっかでなされているのだろうか、という所がちょっと心配ですので、今後、多くの識者が今日集まってらっしゃいますので、もう一度街をどうするか、都市の形をどう変えていくのかというのをご議論して頂ければいいのかなと。蛇足でしたが。
会 長	他に何かございましたら。この際でございますので。 なければ、以上を持ちまして本日の審議を終了いたします。慎重なご審議を頂きまして、誠にありがとうございました。
事務局	指山会長並びに委員の皆様ありがとうございました。 本日予定しておりました議事が全て終了いたしましたので、最後に建設部長がお礼のご挨拶を申し上げます。
松田建設部長あいさつ	
事務局	これを持ちまして、第80回鳥栖市都市計画審議会を終了いたします。 ありがとうございました。
終了【15:00】	