

1. (様式－1 表紙)

1 調査名称：(鳥栖市) 総合都市交通体系調査

2 調査主体：鳥栖市

3 調査圏域：鳥栖市管内

4 調査期間：平成 28 年度

5 調査概要

本市は、JR 鳥栖駅などの鉄道施設で中心市街地が東西に分断されており、東西連携の強化を図ることがまちづくりの課題となっている。

平成 27 年度より鳥栖駅周辺市街地の整備方針を検討していることから、鉄道施設と交差する都市計画道路のあり方についても改めて整理を行うこととした。

そこで、対象となる路線の現状と課題の整理や必要性の確認を行い、将来交通量の推計等から想定される見直しルートを選定などの再検証を行うものである。

なお、東西連携に資する都市計画道路のあり方については、本市のまちづくりの根幹に関わる重要な要素のひとつであることから、外部の関係者で構成する「鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会」を立ち上げ、多方面から幅広い視点での検証を行っていただいている。

I 調査概要

1 調査名称：（鳥栖市）総合都市交通体系調査

2 報告書目次

§ 序. 事業概要

§ 1. 未着手都市計画道路の必要性再検証

1-1 調査対象路線の現状

1-2 鳥栖市道路網の課題

1-3 東西連絡道路の必要性

1-4 都市計画道路の見直し方針

1-5 ルート一次比較

1-6 ルート二次比較

§ 2. 将来交通量の推計

2-1 前提条件の整理

2-2 将来交通量推計の実施

2-3 将来交通量推計の実施（二次比較）

2-4 費用便益分析（参考）

§ 3. 説明・協議用資料の作成

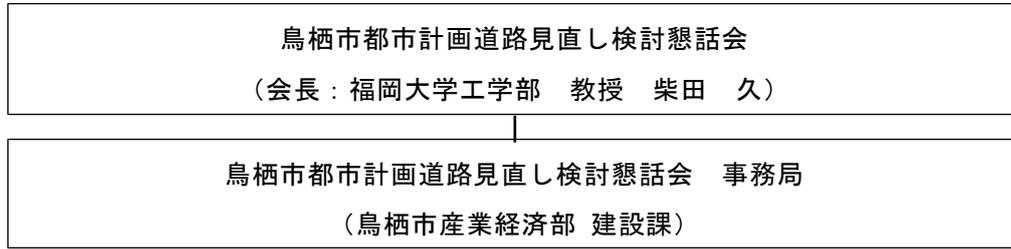
3-1 第1回懇話会資料

3-2 第2回懇話会資料

§ 4. 打合せ協議

4-1 打合せ協議

3 調査体制



4 委員会名簿等：

(委員)

	所属	役職等	氏名
会長	福岡大学 工学部 社会デザイン工学科	教授	しばた ひさし 柴田 久
副会長	九州大学 大学院工学研究院 環境社会部門	助教	まつながちあき 松永千晶
委員	鳥栖市区長連合会 鳥栖地区	会長	ますだ さとる 増田 悟
委員	鳥栖市区長連合会 鳥栖北地区	会長	たなか たつみ 田中達三
委員	鳥栖市区長連合会 基里地区	会長	やまぐちしげあき 山口重昭
委員	鳥栖市区長連合会 田代地区	会長	はんだきくろう 半田紀久郎
委員	鳥栖商工会議所	専務理事	こが ひさと 古賀久登
委員	鳥栖観光コンベンション協会	副会長	なかむらりょうこ 中村涼子
委員	NPO法人とす市民活動ネットワーク	代表	すすきとみこ 鈴木登美子
委員	鳥栖地区建築士会	副会長	のうとみちとえ 能富素江
委員	九州旅客鉄道株式会社 施設部 企画課	副課長	あべとしひろ 阿部俊浩
委員	国土交通省 九州地方整備局 佐賀国道事務所	所長	やなぎたせいじ 柳田誠二
委員	佐賀県 県土整備部 都市計画課	課長	ふくおかひろかつ 福岡啓功
委員	佐賀県 県土整備部 道路課	課長	ひらお たけし 平尾 健
委員	佐賀県 東部土木事務所	所長	すぎの あきら 杉野 朗

※順不同・敬称略

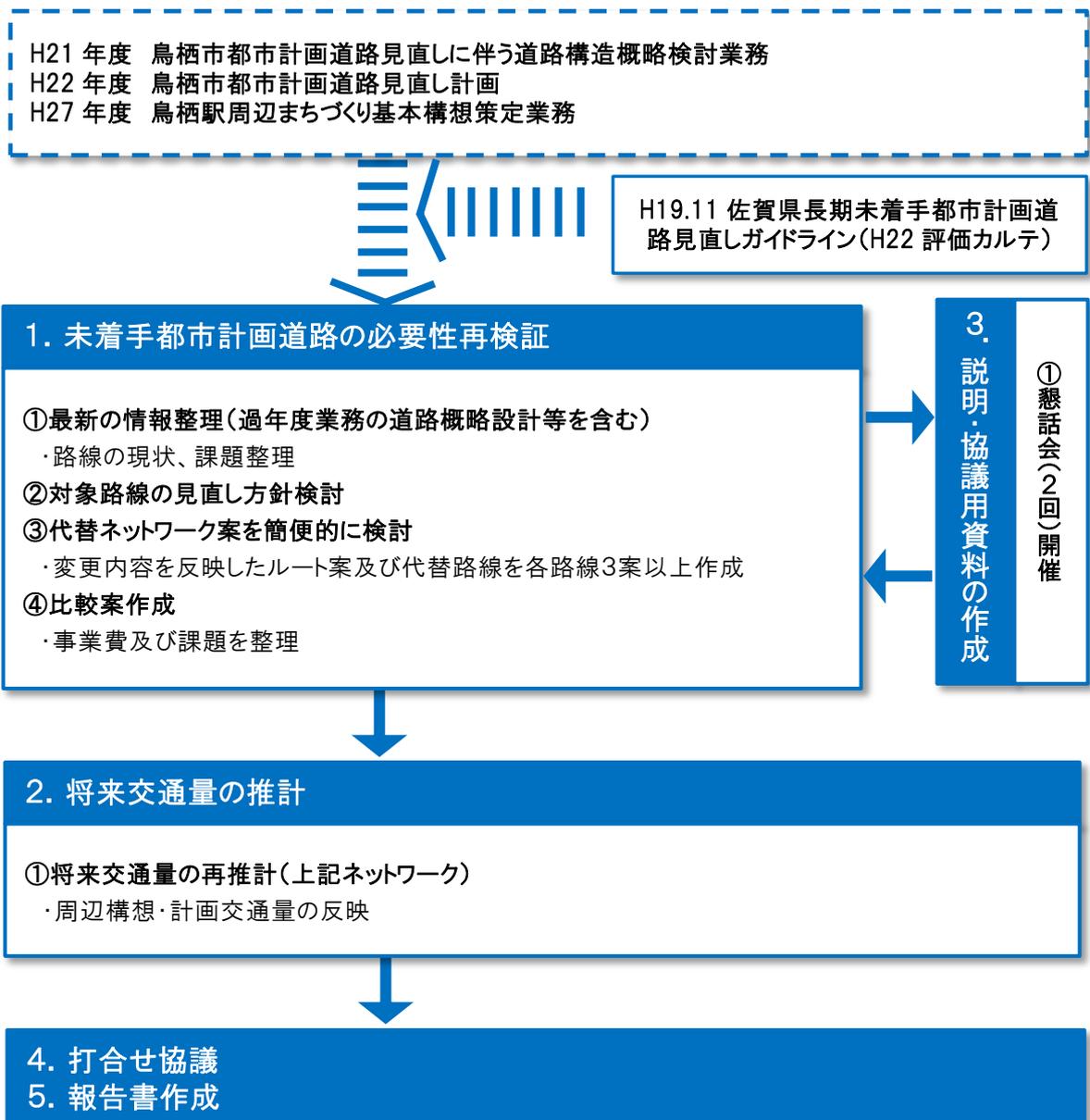
II 調査成果

1 調査目的

現況の道路網では、鉄道施設を挟んだ交通受給バランスが崩れ、鉄道東西地区を繋ぐ道路の連携強化が求められている。

そのため今回の調査では、鉄道施設と交差する都市計画道路の方針を決定するための検証を進め、本市の課題である東西市街地の分断解消、また鳥栖駅周辺市街地の一体的な活性化などを図っていくものである。

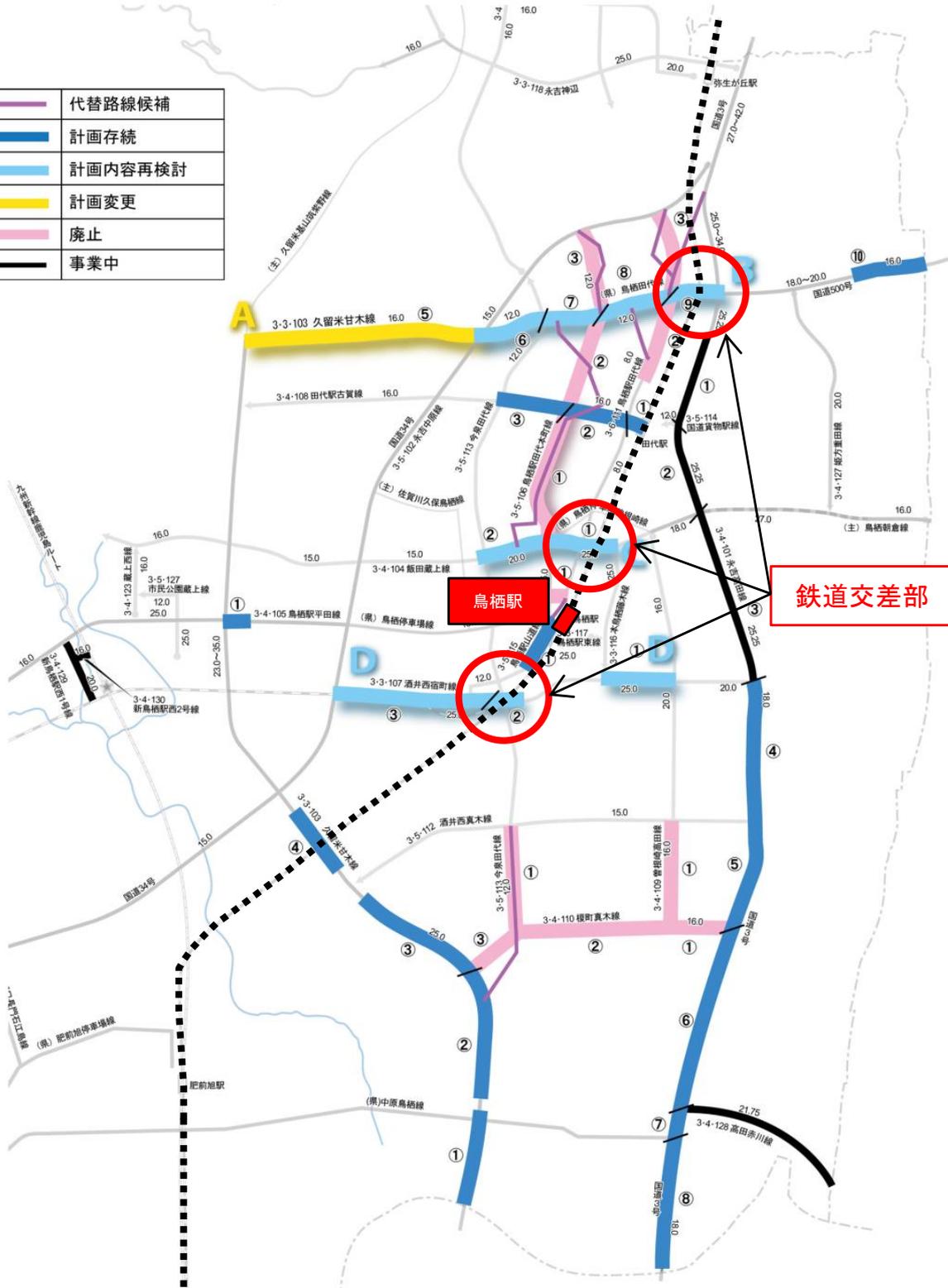
2 調査フロー



3 調査圏域図

■鳥栖市都市計画道路見直し計画(平成23年度作成)

	代替路線候補
	計画存続
	計画内容再検討
	計画変更
	廃止
	事業中



4 調査成果

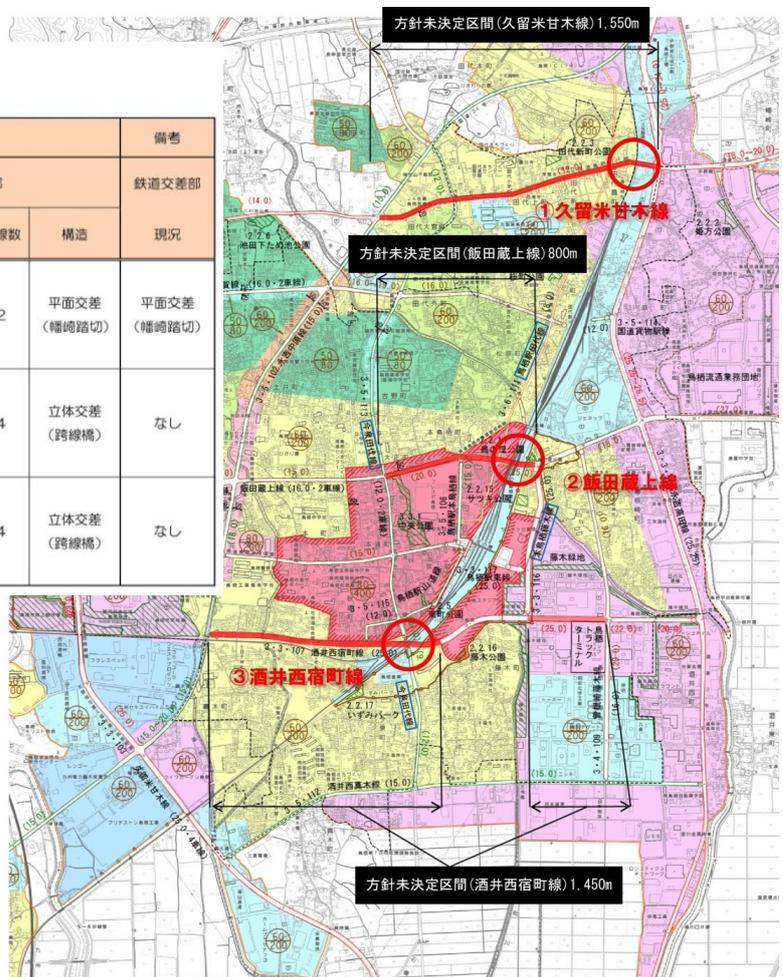
序. 業務概要

平成 23 年 2 月に策定した「鳥栖市都市計画道路見直し計画」では、鉄道交差 3 路線（以下、3 路線）の方針を決定できなかったが、鳥栖駅周辺市街地のまちづくりの課題解決を図るため平成 27 年度に「鳥栖駅周辺まちづくり基本構想」が策定されたことを受け、本業務において方針が未決定であった 3 路線を中心に改めて都市計画道路の見直しを行うこととした。

調査対象の 3 路線は以下のとおりである。

1. 方針未決定 3 路線（鉄道交差）

都市計画 道路名	都市計画決定内容						備考
	方針未決定区間 「計画内容再検討」		鉄道交差部			鉄道交差部 現況	
	延長 (m)	幅員 (m)	決定日	幅員 (m)	車線数		構造
(都)久留米甘木線	1,550	12.0	S38.11.20	12.0	2	平面交差 (幅寄せ踏切)	平面交差 (幅寄せ踏切)
(都)飯田蔵上線	800	20.0~25.0	H23.9	25.0	4	立体交差 (跨線橋)	なし
(都)酒井西宿町線	1,450	25.0	H23.9	25.0	4	立体交差 (跨線橋)	なし



調査対象 3 路線

1. 未着手都市計画道路の必要性再検証

1-1 調査対象路線の現状

1. (都) 久留米甘木線

現状の課題

幅崎踏切の渋滞

・(都) 久留米甘木線とJR線とは平面交差の踏切になっており、朝夕は渋滞が発生している状況である。

緊急対策踏切(幅崎踏切)

・幅崎踏切は、自動車ボトルネック踏切として緊急対策踏切に指定されている。

交通安全上の問題(歩道未設置)

・歩道がない区間があり、歩車分離が図られていないため、生活道路に大型車が進入し、交通安全上問題があったことから、大型車進入規制をおこなっている状況である。



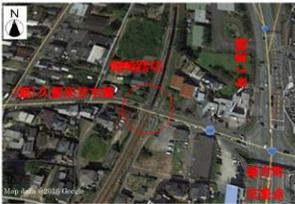
事業化に向けた課題

国道と鉄道の近接

・国道3号の姫方町交差点と幅崎踏切間の距離が近い(約90m)、鉄道を越えるためにはループ橋等の大規模な構造物が必要となる。

沿線での家屋連担

・旧長崎街道である都市計画道路沿線には家屋が連担している。(法第53条許可9件)



2. (都) 飯田蔵上線

現状の課題

曾根崎町付近(高橋)の渋滞

・交通量が多く、曾根崎、曾根崎西交差点付近では朝夕など時間帯による渋滞がみられる。



事業化に向けた課題

沿線での土地利用の進行

・鉄道交差点付近では都市計画道路沿線での土地利用が進んでいる。(法第53条許可4件)

(都)本鳥栖藤木線及び(都)鳥栖駅代線との交差点

・(都)本鳥栖藤木線及び(都)鳥栖駅代線がJR線と近接しているため、鉄道を越える場合、(都)本鳥栖藤木線及び(都)鳥栖駅代線との道路構造上の連続性の確保が困難である。



3. (都) 酒井西宿町線

事業化に向けた課題①

国道34号と(都)酒井西宿町線との交差点

・JR線(盛土)に対し、国道34号がアンダーになっていることから、道路構造上、(都)酒井西宿町線から国道34号への連続性確保は困難である。

都市計画道路区域内での住宅開発

・近年の住宅開発により都市計画道路区域内に家屋が張り付いている。(法第53条許可26件)



事業化に向けた課題②

(都)今泉田代線と(都)酒井西宿町線との交差点

・(都)酒井西宿町線が鉄道を越えるためには、オーバブリッジとなることに対し、(都)今泉田代線はアンダーになっていることから、道路構造上、連続性確保が困難である。

都市計画道路区域内の家屋連担

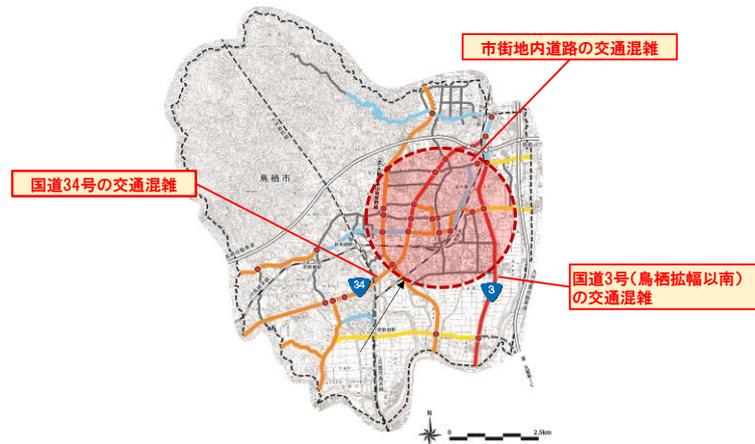
・都市計画道路区域内に家屋が連担している。(法第53条許可26件：課題①と同じ)



1-2 鳥栖市道路網の課題

鳥栖市において、南北交通路線は（国）3号や（主）久留米基山筑紫野線等が、東西交通路線は（国）34号や（都）飯田蔵上線、及び（市）酒井西真木線等が主要なアクセス道路としての機能を果たしている。市内の主要渋滞箇所のうち、（国）3号、（国）34号及び（主）久留米基山筑紫野線に渋滞が集中しており、特に（国）3号、（国）34号の混雑状況は慢性化している。また、その主要渋滞箇所は中心市街地に集中しており、接続する県道や市道などの市街地内道路の交通混雑に影響を与えている。

しかし、（国）34号や（国）3号の事業区間以外では事業化に至っておらず、接続する県道や市道などの市街地内道路の交通混雑が残ることが懸念され、交通混雑緩和に向けた検討が必要である。



凡 例	
【混雑度】	交通状況の推定
 1.75以上	:慢性的な混雑状況を呈する
 1.25～1.75未満	:ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみ混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる
 1.00～1.25未満	:昼間12時間のうち道路が混雑する可能性がある時間帯が1～2時間(ピーク時)がある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい
 1.00未満	:昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない
 主要渋滞箇所(H25.1)	出典:佐賀県主要渋滞箇所図(県HP)

出典：混雑度：道路交通センサス（H27年）、主要渋滞箇所（H25.1）

1-3 東西連絡道路の必要性

市街地の交通混雑などの課題を踏まえ、道路の機能強化などについて以下の3つの視点から3路線に係る検討を行った。

- | | |
|----------------|--------------------------------|
| ①交通面 | ・交通混雑緩和に資する道路について検討 |
| ②まちづくり面 | ・将来都市構造と道路網との整合性等、まちづくり面からみた検討 |
| ③防災面 | ・災害発生時における迅速な避難、物資輸送等防災面からみた検討 |

1-4 都市計画道路の見直し方針

3路線を対象に、平成22年度に作成した「鳥栖市都市計画道路見直し計画」の評価基準に従って、最新の情報（過年度業務の道路概略設計の内容を含む）を基に対象路線の見直し方針を作成し、見直し計画（案）では「計画変更」の位置付けとなった。

1-5 ルート比較（ルート一次比較・二次比較）

3路線について一次比較及び二次比較の検討を行った。一次比較では、主に延長、沿道及び事業評価等についての比較を、二次比較においては、一次比較で選定した案について整備効果及び経済性等を含めたより詳細な比較・評価を行った。

各3路線における、各案（選定後の案のみ）の一次比較及び二次比較の概要を以下に示す。

【ルート比較概要】

	久留米甘木線	飯田蔵上線	酒井西宿町線
ルート一次比較	7案⇒3案（選定後）	3案⇒3案（選定後）	8案⇒3案（選定後）
ルート二次比較	3案	3案	3案

○久留米甘木線

【ルート一次比較】

	①	③	⑥
模式図			
特徴	既定都市計画決定ルート（国道3号取付はループに変更）	現道拡幅を極力回避するため、北部にルートを展開	起終点を既定計画と同じとし、現道拡幅区間の短縮を図る
総合評価	既都市計画決定ルートであり、検討対象路線とする。	事業が難しい現道拡幅区間を最短としたルートであり、検討対象ルートとする。	既定計画と同じ起終点で現道拡幅区間が短縮され、事業性が改善することから検討対象路線とする。

【ルート二次比較】

	A-1案(①)	A-2案(③)	A-3案(⑥)
構造	道路規格：第4種2級、50km/h、幅員(m)：W=14m(3.5+0.5+6.0+0.5+3.5)、車線数：2車線		
延長	<ul style="list-style-type: none"> 全体延長(m)：1,700m 国道34号活用延長：- 新規整備延長：1,700m（うち橋梁延長90m） 	<ul style="list-style-type: none"> 全体延長(m)：1,880m 国道34号活用延長：830m 新規整備延長：1,050m（うち橋梁延長50m） 	<ul style="list-style-type: none"> 全体延長(m)：1,730m 国道34号活用延長：- 新規整備延長：1,730m（うち橋梁延長50m）
主たるコンタクトロール	田代保育園、久光邸、古賀邸等	田代本町公園隣接墓地	田代保育園、丸食工場、ガソリンスタンド等
経済性	<ul style="list-style-type: none"> コスト：44億円(26億円/km) 費用対効果(B/C)：0.8 	<ul style="list-style-type: none"> コスト：34億円(32億円/km) ※工場1施設：10億円を見込む 費用対効果(B/C)：1.0 	<ul style="list-style-type: none"> コスト：49億円(28億円/km) ※工場1施設：10億円を見込む 費用対効果(B/C)：0.5
総合評価	<ul style="list-style-type: none"> 既都市計画決定ルートの現道拡幅のため、まちづくり面や防災面などへの飛躍的な効果は期待できない。 また、神社仏閣を含めて用地補償物件が42棟と3案件中最も多く、事業性は劣る。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業の難しい現道拡幅区間が短く、補償対象物件も13棟と少ない規模での整備が可能で田代昌町地区への整備効果も期待できる。 製薬会社の移転がスムーズに進めば事業性ともに良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 既定計画【A-1案(①)】の現道拡幅区間を短縮するルートであるが、田代小学校グラウンドのBOX通過や事業費が高い割には整備効果が低い。

○飯田蔵上線

【ルート一次比較】

	①	②	③
模式図			
特徴	既定都市計画決定ルート	現道 4 車拡幅	計画 2 車、現道 2 車活用品
総合評価	<ul style="list-style-type: none"> 既定都市計画決定ルートであり、検討対象路線とする。 	<ul style="list-style-type: none"> 現況用地を活用した 4 車線化も可能性が高い(歩道の制約は発生)ため、検討対象ルートとする。 	<ul style="list-style-type: none"> 現道活用が可能である。 飯田蔵上線の都決幅員を利用して高架部の側道設置が容易であることから、検討対象ルートとする。

【ルート二次比較】

	B-1 案(①)	B-2 案(②)	B-3 案(③)
構造	道路規格：第 4 種 1 級 幅員 (m)：25m (4.5+0.5+6.5+2.0+6.5+0.5+4.5) 車線数：新規 4 車線	道路規格：第 4 種 2 級 幅員 (m)：10.5m (3.5+0.5+6.0+0.5) × 2 本 車線数：現道を 4 車線に拡幅	道路規格：第 4 種 2 級 幅員 (m)：14.0m (3.5+0.5+6.0+0.5+3.5) × 2 本 車線数：新規 2 車線+現道 2 車線
延長	<ul style="list-style-type: none"> 全体延長 (m)：690m 新規整備延長：690m 	<ul style="list-style-type: none"> 全体延長 (m)：730m 新規整備延長：730m 	<ul style="list-style-type: none"> 全体延長 (m)：1,420m 新規整備延長：690m (現道：730m)
主たるコンタクトロール	なし	沿線施設、取り付け道路	沿線施設、取り付け道路
経済性	<ul style="list-style-type: none"> コスト：34 億円 (49 億円/km) 費用対効果 (B/C)：0.6 	<ul style="list-style-type: none"> コスト：20 億円 (27 億円/km) 費用対効果 (B/C)：1.2 	<ul style="list-style-type: none"> コスト：22 億円 (15 億円/km) 費用対効果 (B/C)：0.5
総合評価	<ul style="list-style-type: none"> 既定都市計画決定ルートであり、周辺地域への幹線ネットワークの構築による効果は大きいですが、4 車線に必要な交通需要が見込めないことから費用対効果も低い。 本鳥栖藤木線から JR 西側のアクセスには、(県)鳥栖停車場曾根崎線の改良か、(都)曾根崎高田線への接続路線が必要となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 現況を活用した 4 車線化は、一部の区間で用地の追加買収及び垂直擁壁の必要があるが、事業費も安く費用対効果が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 一方通行ながら東西に 2 ルートのネットワークが形成され、リタndanシンー性は向上する。 ただし、本鳥栖線藤木線から JR 西側のアクセスには、(都)曾根崎高田線への接続路線が必要となる。 費用対効果は、他案に比べ走行性が低く便益が小さいため、最も低い。

○酒井西宿町線

【ルート一次比較】

	①	②	⑥
模式図			
特徴	既定都市計画決定ルート	既定都市計画を踏襲しながら国道34号のアンダー取付を避ける	⑥案より更に南側で国道34号にタッチするルート
総合評価	既定都市計画決定ルートであり、検討対象路線とする。	支障物件の大半が公的施設であり、広域的な東西軸の形成が可能となることから、検討対象路線とする。	現道拡幅区間が長く事業性への懸念はあるものの、網密度の薄い南側地区への東西ネットワークが構築できることから、検討対象路線とする。

【ルート二次比較】

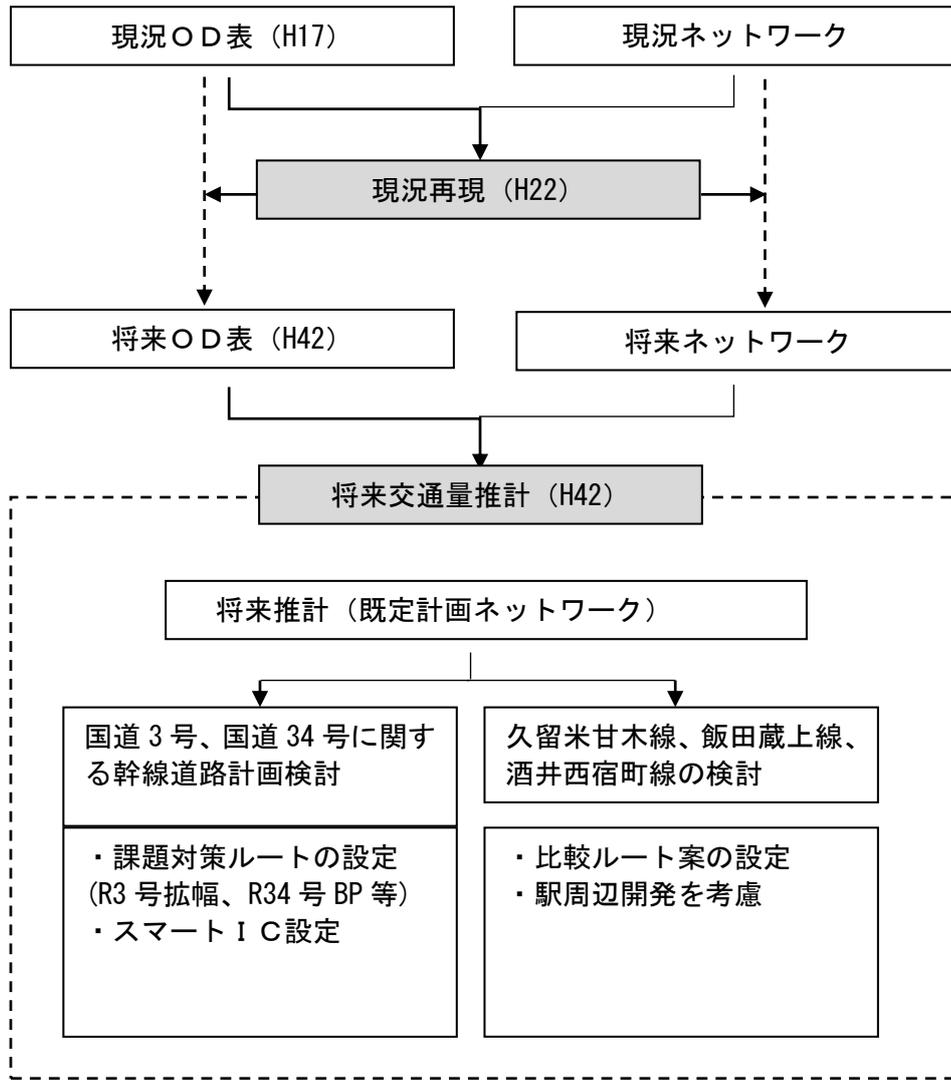
	B-1案(①)	B-2案(②)	B-3案(③)
構造	道路規格：第4種1級	道路規格：第4種3級	
	幅員(m)：都市計画決定時 25m(4.5+0.5+6.5+2.0+6.5+0.5+4.5)、車線数：4車線 【提案幅員 14m (3.5+0.5+6.0+0.5+3.5)、提案車線数：2車線】		
延長	<ul style="list-style-type: none"> 全体延長(m)：2,280m 国県道活用延長：680m 新規整備延長：1,600m 	<ul style="list-style-type: none"> 全体延長(m)：2,810m 国県道活用延長：1,070m 新規整備延長：1,740m 	<ul style="list-style-type: none"> 全体延長(m)：2,170m 国県道活用延長：220m 新規整備延長：1,950m
主たるコントロール	なし	鳥栖工業高校 鳥栖警察署	鳥栖小学校
経済性	<ul style="list-style-type: none"> コスト：74億円(47億円/km) 費用対効果(B/C)：0.2 	<ul style="list-style-type: none"> コスト：76億円(43億円/km) 費用対効果(B/C)：0.2 	<ul style="list-style-type: none"> コスト：64億円(33億円/km) 費用対効果(B/C)：0.1
総合評価	既定都市計画決定ルートであり、秋葉町、元町地区への東西ネットワークが形成され、まちづくりへの貢献は高い。しかしながら、4車線の交通需要が無く、費用対効果が低いことや国道34号の交差点工事の難易度が高いなど課題が多い。	秋葉町や元町以外にも(都)鳥栖駅平田線から味坂スマートICまでの広域東西ネットワークを構築するなど、幹線道路網の構築に貢献する。しかしながら、新規整備区間では4車線の交通需要は見込めず、費用対効果は0.2と低い。	事業費は3案中、最も低額であるものの、交通需要も少ないことから費用対効果は0.1と最も低い。

2. 将来交通量の推計

2-1 前提条件の整理

将来交通量推計を実施するに当たり、現況再現性の確認を行うとともに、交通量推計を実施する上で設定したゾーニングや開発交通量の状況について前提条件として整理した。

将来交通量推計の実施フローについて以下に示す。



交通量推計フロー

2-2 将来交通量推計の実施

将来交通量推計は、8ケースについて実施した。

各ケースの設定内容及び将来交通量推計の結果を以下に示した。

国道3号の渋滞は、鳥栖拡幅以南の4車線化により概ね解消される（ケース2～7）。

国道34号の渋滞は、国道34号バイパスや味坂SIC（酒井西宿町線アクセス向上含む）による効果は低く、拡幅で渋滞がやや解消される（ケース2）。

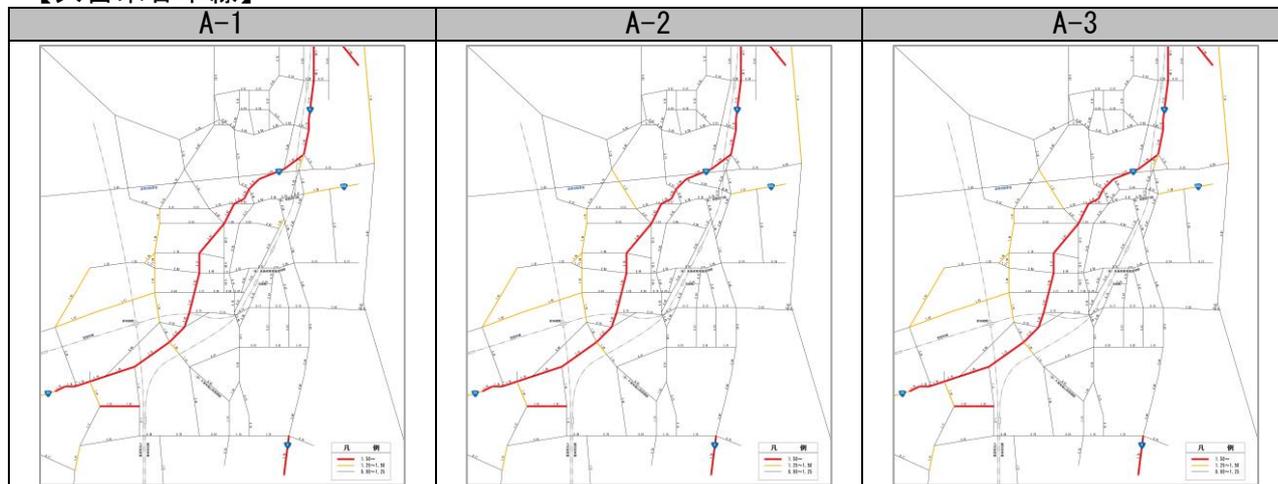
【ケース設定】

ケース名	ケース内容	結果
ケース0	現況ネット(将来 OD)	<ul style="list-style-type: none"> ・国道3号、34号、(主)久留米基山筑紫野線の混雑度が高く、慢性的な渋滞状況にある。(混雑度 1.5 以上) ・(市)平田養父線もやや渋滞がみられる。(混雑度 1.25~1.5)
ケース1	既定計画ネット (都市計画道路の整備のみ)	<ul style="list-style-type: none"> ・国道3号、34号の混雑度が高く、慢性的な渋滞状況にある。(混雑度 1.5 以上) ・(主)久留米基山筑紫野線、(市)平田養父線もやや渋滞がみられる。(混雑度 1.25~1.5)
ケース2	都市計画道路の整備 + 国道3号鳥栖拡幅以南4車化 + 国道34号現道拡幅による4車化	<ul style="list-style-type: none"> ・国道3号、34号の4車線化により国道の渋滞が概ね解消。(市)平田養父線など市内道路網の渋滞解消に効果が見られる。 ・(主)久留米基山筑紫野線はやや渋滞がみられる(混雑度 1.25~1.5)。
ケース3	都市計画道路の整備 + 国道3号鳥栖拡幅以南の4車化 + 国道34号バイパスでの4車化	<ul style="list-style-type: none"> ・国道3号の4車線化により、国道3号の渋滞は概ね解消する。 ・国道34号バイパスの4車線化により、(主)久留米基山筑紫野線、(市)平田養父線の交通が転換し、周辺道路の渋滞緩和が見られるものの、国道34号自体の渋滞緩和としての効果は低い。
ケース4	都市計画道路の整備 + 国道3号鳥栖拡幅以南の4車化 + 鉄道交差3路線の車線数変更 (2車線→4車線)	<ul style="list-style-type: none"> ・国道3号の4車線化により、国道3号の渋滞は概ね解消する。 ・34号の混雑度が高く、慢性的な渋滞状況にある(混雑度 1.5 以上) ・(都)久留米甘木線や(都)飯田蔵上線の4車線化により、(主)久留米基山筑紫野線、(市)平田養父線の交通量が増加し、やや渋滞がみられる(混雑度 1.25~1.5)
ケース5	都市計画道路の整備 + 国道3号鳥栖拡幅以南の4車化 + 味坂スマートICの整備	<ul style="list-style-type: none"> ・味坂スマートIC設置による国道34号の交通分散効果は低い。(混雑度 1.5 以上が継続) ・(都)酒井西宿町線は、味坂スマートICへのアクセス道路としての誘引効果は低い。(交通量はあまり乗らない) ・(主)久留米基山筑紫野線、(市)平田養父線の渋滞状況は残る。(混雑度 1.25~1.5 が継続)
ケース6	都市計画道路の整備(酒井西宿町線を代替ルートで4車化) + 国道3号鳥栖拡幅以南の4車化 + 味坂スマートICの整備	<ul style="list-style-type: none"> ・酒井西宿町線の代替ルートで4車化を行っても、パターン5とほぼ同じ結果となり、酒井西宿町線はルートを見直しても誘引効果が期待できない。
ケース7	都市計画道路の整備 (酒井西宿町線を代替ルートで4車化(味坂ICアクセス向上)) + 国道3号鳥栖拡幅以南の4車化 + 国道34号バイパスでの4車化 + 味坂スマートICの整備	<ul style="list-style-type: none"> ・国道3号線の4車化により、国道3号の渋滞は概ね解消する。 ・国道34号バイパスの4車化により、(主)久留米基山筑紫野線、(市)平田養父線の交通が転換し、周辺道路の渋滞緩和が見られるものの、国道34号自体の渋滞緩和としての効果は低い。

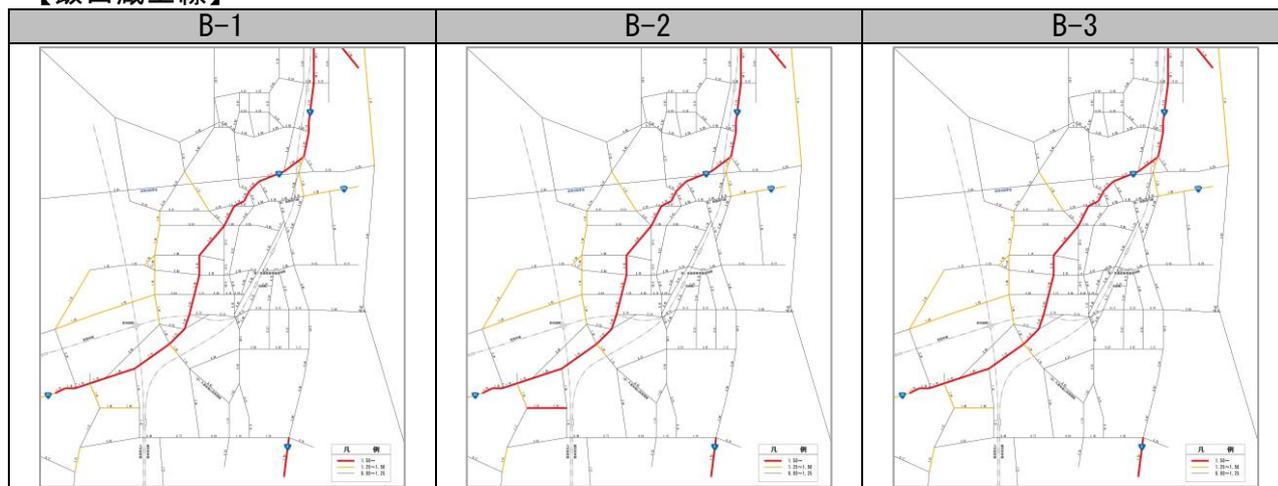
2-3 将来交通量推計の実施（二次比較）

東西3路線の二次比較に向けて、ケース5（都市計画道路の整備+国道3号鳥栖拡幅以南の4車化+味坂スマートICの整備）をベースとして、将来交通量推計を行なった結果（混雑度）について以下に示す。

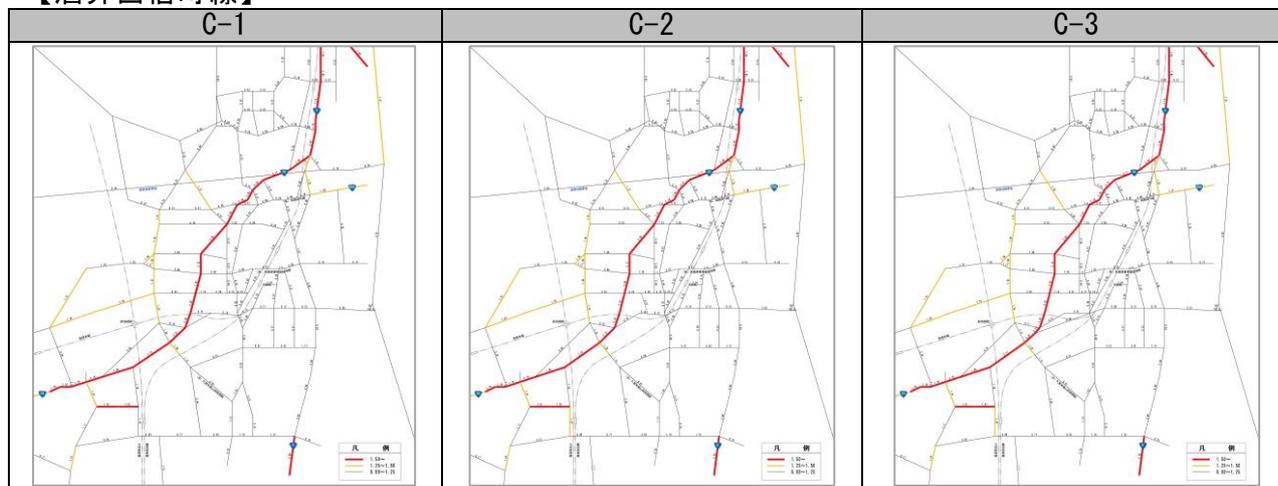
【久留米甘木線】



【飯田蔵上線】



【酒井西宿町線】



凡例

混雑度： — 1.50～、 — 1.25～1.50、 — 0.00～1.25

3. 鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会

鳥栖市都市計画道路見直し計画（案）を作成するとともに、検討懇話会説明資料を作成し、市民代表、学識経験者、国県等の行政機関を委員とする検討懇話会を全2回開催した。検討懇話会の概要について以下に示す。

検討懇話会では、鉄道を交差する3路線を中心とした都市計画道路の方針を検討することとしていたが、「広域的な交通やまちづくりからの観点などの検討も必要」との意見があった。また、検討業務を進める過程で、本市が熊本地震時の重要な緊急支援拠点になったことや、スマートICなどを含めた高速道路網と現道との連携強化の必要性が問われるなど、市街地道路と幹線道路のバランスが重要になるなど方向性に変化が生じてきていた。

このため、東西3路線を含む都市計画道路の見直しの検討にあたり、広域的な観点等より鳥栖市の将来をみた道路網の方針との整合を図る必要性があることから、平成29年度より国や県、市など関係機関と連携しながら鳥栖市の将来道路網の方針決定に向け議論し、その結果を踏まえ、検討懇話会において、都市計画道路の見直し方針の検討を行なうこととしている。

【平成28年度 鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会概要】

回次	日時	議事
第1回	平成28年5月31日（火）	<ul style="list-style-type: none">・ 懇話会の目的、スケジュール・ 鳥栖駅周辺まちづくり基本構想・ 鳥栖市都市計画道路の見直しの経緯・課題
第2回	平成29年2月28日（火）	<ul style="list-style-type: none">・ 道路網の課題について・ 市街地道路の機能強化の検討について・ 今後の検討方針について