

行政視察報告書

経済地域委員会 行政視察		令和元年7月24日（水）～7月26日（金）
視察先 及び 調査事項	大分市	大分駅周辺総合整備と中心市街地活性化の取組みについて
	柳川市	西鉄柳川駅周辺整備と中心市街地のまちづくりについて
	富士通(株) 九州支社	I C Tを活用した鳥獣被害対策について

7月24日（水）

15：00～17：00

大分市

大分駅周辺総合整備と中心市街地活性化の取組みについて

市歴

地名の由来は、豊後国風土記に、広々とした美田、碩田と名付けられ、後に「大分」となった。古代から現代まで、大分市は政治、経済、文化の中心的な役割を果たしている。

中世・戦国時代には、大友宗麟が、九州過半を支配し、世界的な貿易都市、豊後府内となり、南蛮式医術、音楽等の南蛮文化が取り入れられた。

その後、大友氏は島津氏等との対外戦争に敗れ衰退したが、江戸時代には独特の地域づくりが展開され、明治44年（1911年）4月には市制が施行された。

激動の昭和時代には、高度経済成長期の、1964年（昭和39年）1月に新産業都市に指定されると、沿岸部に新日本製鐵や昭和電工などの大工場、鉄鋼、石油化学、銅の精錬など重化学工業を中心に、小都市から九州を代表する工業都市へと急進展し「新産業都市の優等生」と呼ばれた。

近年ではIT関連企業が進出する等さまざまな産業が集積し、中心部には全国チェーンの大型商店が進出し、繁華街が形成され、人口も、1963年時点で21万人であったのが1993年には40万人を突破し、全国的に見ても戦後トップクラスの急成長を遂げた都市である。

交通では、日豊、久大、豊肥の鉄道3線や高速道路など県内外からの主要幹線道が合流しており、また、豊後水道を経由して内外に通じる海上交通が発達し、東九州における経済活動の一大拠点でもある。

市域の半分を森林が占め、豊かな緑に恵まれ、県下の二大河川、大野川と大分川が別府湾に注ぎ、大分平野を形成している。また、海岸部は、北部沿岸海域は水深が深く、東部海岸は豊予海峡に面したリアス式海岸で良港となっている。

市域は東西50.8キロメートル、南北24.4キロメートル、面積502.38平方キロメートルと九州でも有数の広い市（107市中15番目、県庁所在地では、宮崎市、鹿児島市に次いで3番目）であり、気象は瀬戸内海気候に属し、温暖で、自然条件に恵まれた地域である。

平成 23 年（2011 年）4 月には「市制施行 100 周年」を迎え、更なる発展が期待されている。

取り組みについて

市街地活性化の取り組みは、第 1 期基本計画が平成 20 年 7 月から平成 25 年 3 月、第 2 期が、平成 25 年 4 月から平成 30 年 3 月、第 3 期が、平成 30 年 4 月から令和 5 年 3 月までとして取り組んでいる。

第 1 期の総括としては、大型店の撤退、デフレによる店舗維持の困難、通行量と滞在時間の減少、プロジェクトの連続性の不足等がみられた。

第 2 期の総括としては、日豊本線立体化、駅ビルの整備、県立美術館整備が完了。「大分都心まちづくり委員会」の共同バーゲン事業の開催、いこいの道や駅前広場での大規模イベント開催、と自主的な取り組みはあるが、市街地全体を網羅するまでには至っていない。

第 3 期は「県都にふさわしい中心市街地の魅力が伸展するまちづくり」「多様な {もの・ひと・しかけ} で人々を惹きつけるまち」を目指し、社会的動向として、国民文化祭、全国障がい者芸術文化祭、ラクビーワールドカップから、2020 東京オリンピック、パラリンピック、大分広域圏での先導的役割、東九州自動車道開通等の要因を的確に取り込む事を目指すようである。

考察

活性化として、集客施設 JR おおいたシティーでの開業効果としては有ったが、継続的賑わいとならなかった事は、全国各地での事例だと思う。

その後、自主的な取り組みで、まだ、点の賑わいではあるが、大きなイベント等に取り組みだした事には、今後の進展に期待が持てそうである。

駅を中心にした各整備が整い、活性化の仕掛けとしての事業は、昨年 3 月時点で 61 事業が掲げられており、これらが点から面へと繋がるのだと思う。

これらには、多くの補助金、交付金が出されると思うが、国からの依存財源が昨年より増えている状況を見れば、活性化対応事業への財源を依存財源に求めているように推察するところであり、過去南蛮貿易で富を得て、九州の過半を支配下に置いた矜持が、沿岸部における、新産業都市の優等生として作り上げた工業地帯と、国の施策に合致する活性化事業形態を見つけ出し国からの財源を確保しているとするれば、大変したたかな都市運営だと思う。

7 月 25 日（木）

13 : 30 ~ 15 : 30

柳川市

西鉄柳川駅周辺整備と中心市街地のまちづくりについて

市歴

南北 12 km、東西 11 km の市域面積 76.9km²のうち、99.8%(76.8km²) が可住地であるが、起伏が 6m ほどしかなく、古くから人工的に干拓が行われ、各時代の干拓堤防で集落が結ばれている。

この結果が、掘割を生み、柳川の川下りとして観光に寄与しているが、福岡天神とは 50 分ほどで結ばれる事から、もっとしっかりとしたアピールをする事が課題。

そして、近隣市への就業人口が多く、就業場所の問題もあり、観光だけでは自主財源獲得には至らず、依存財源に頼らざるを得ず、国の経済動向に左右される典型的な地方都市である。

取り組みについて

有明海沿岸道路開通を見据え、再開発事業に取り組み、東西の駅前広場を、地元と観光客の交流の場となるように柳川駅橋上駅舎を中心に自由通路を計画し、柳川市と西日本鉄道が 2009 年から「西鉄柳川駅周辺地区整備」に取り組んできた。

基本的駅前空間のあり方として、「原則として改修する西口は乗降用、待機を要する車は東口に」というルールで、シンポジウムや配布物などで周知し、東西の駅前広場計画を進めた。

市民ワークショップを合計 14 回開催し、建築、土木、交通計画などの設計者も出席して、「柳川らしいデザイン」について議論し、東西自由通路の階段で 5 層に分かれた大屋根の意匠などを決めた。

線路沿いの境界柵は、特産の木材で地元小学校との取り組みで、親子と一緒に作り「子どもたちに地域愛が育まれた」ようである。

財源は、西口駅前広場と東西自由通路は国の「都市再生整備計画」を活用し、東口駅前広場は土地地区画整理事業として整備し、駅舎は、西日本鉄道が橋上化として整備した。

整備事業が動き出した 2009 年当初は、市と西日本鉄道それぞれが独自に整備案を作成したが、相互の調整を図るために市は 11 年に、アトリエ T-Plus（東京都狛江市）に駅周辺整備の計画調整を依頼し、12 年に駅周辺を一体的に捉えて整備内容を検討する事として、市と西日本鉄道のほか、専門家なども加えた「西鉄柳川駅周辺地区デザイン検討会議」を立ち上げ、地元住民の「利活用市民ワークショップ」「柳川らしいデザインを考える会」、地元小学校の「父親委員会」「モノづくりワークショップ」などを開催した。

現地で、「柳川と言えば川下りだが、なぜ駅に川下りの駅が無いのか」と尋ねた時、「今その話が出てきています」との事で、完成したものの駅周辺整備の今後の課題は、駅と川下りの融合であるとしているようだ。

考察

当初計画で、鉄道と川を基本コンセプトにしなかった事に、何とも言い難い思いを抱く。

松本市も、何をやるにも、お城と山とが基本で、三ガク都がコンセプトだと思うので、そこを追求した街づくりをしなければならないと思う。

柳川の水を感じた時、松本としては、松本駅からの有り様として、東西の山並み、お城を見るというより眼前に広がると言った作りと、来訪者にどこからともなく聞こえる音楽の音源を追えば、ひと時を過ごせる待合室や広場があり、学びを感じ、見させる橋上駅から東西へのプロムナード的空間を思い描き、究極的には、都市の眺望はタワーであると思えば、松本駅舎に世界一の標高を誇るタワーがあれば・・・等と想像してしまう。

想像から現実に戻れば、自主財源が少ないと、国の経済動向次第で、基本中の基本であるのと思う水との関わりでさえ、基本計画に影響が出たものと感じた。

また、静寂な掘割に行く舟の穏やかさ、風雅さ、豊かさを一枚の写真に見れば、尚更、どこことなく寂しさを強く感ずる町に、苛立つ心のささくれに、尚更に苛立ち、昔は、領主や町の商工業者が町づくりを考えたようだとすれば、事を成すのは、民主主義より専制君主制が多くの世界遺産、国宝等を作り上げたんじゃないのかと帰途の車窓に見えるものからも感じてしまった。

7月26日（金）

9：00～10：00

富士通(株)九州支社

ICTを活用した鳥獣被害対策について

背景

農林水産省が調査を始めた1999年以降、鳥獣による農産物の被害は年間約200億円前後で推移しており、近年では、鳥獣被害防止交付金として年間100億円の対策費用が投じているが、被害額が減少しない。

被害の深刻化の要因は、耕作放棄地が増えて、鳥獣の生息域が広がり、その上、猟師の高齢化による減少などが考えられる。

特に収穫期の被害は深刻で、それが耕作放棄や離農につながり、産業の大部分を農林業が占めている自治体にとっては深刻な問題である。

全国的に見て農作物の被害はシカ、イノシシ、サルが全体の7割を占めるが、最も深刻なのはイノシシによる被害であり、以上の背景からICTの活用を考える事とした。

取り組みについて

高齢化などにより猟師の数が減っていることから、捕獲は基本的にくくり罠と箱罠で行なわれているが、くくり罠は地面に埋設した仕掛けで捕らえる方法で危険も伴うため最近では箱罠による捕獲を推進している。

捕獲数が増加傾向であるのに、イノシシの生息頭数は減少しない。

これは捕獲以上に生まれる個体が多く、一頭の雌が年間に4、5頭を出産するため、結果的に被害は減らない状況である。

箱罾を ICT 化して成獣を効果的に捕獲するシステムサービスで、総務省が進める“ICT まち・ひと・しごと創生推進事業”を活用し、捕獲通知や画像が自治体や地元の猟友会にメールで配信するが、設置場所の電波状況や電波の到達範囲を調査する必要がある事や、従来の捕獲方法に慣れた猟師や関係農家に ICT 箱罾の利点を理解してもらう必要がある。

様々な検証を重ねて無駄な見回りの必要がなくなり、生息頭数の効果的な削減についても大きな成果が出ている。

共同でシステムの開発を行った福岡県農林業総合試験場によれば成獣（体重 20 キロ以上）の捕獲率は、2008 年～2013 年度の平均 46%から、ICT 箱罾を設置後に 65%まで向上した。

システムを運用には、生態調査費用および機器の保守などに年間 200 万円のランニングコストがかかるが、それ以上に被害低減が見込めるので費用対効果はある。

考察

荒れている中山間地での見回りが少なくなったとはいえ、見回りを確実にやらなければならない事が最重要課題としてあり、危険を伴う事から、猟友会に頼らざるを得ない。

猟友会も高齢化しており、その責を担えなくなっている。

今後は、かわいそうと言われてしまう、ジビエ料理の需要が問題としてあると同時に、手を入れないため、山と里の境界が曖昧になってしまう農林業に携わる人が減る原因の、農林業では暮らせないとする問題を解決しなければ根本的問題は解決しないと思う。

過去、国の基とされた農林業を国が確実に守っていたが、食糧管理法の撤廃、核家族化での住宅需要を、安いを前面に出し、国産材を海外産材に置き換えたグローバル商社の国策ともいえる保護等を国民が真剣に考えなければならない時だと思う。

ICT は、国の基を見つめなければならない時だとも思う。

令和元年 8 月 30 日

松本市議会議長 村上幸雄様

委員 太田更三