

## H 2 8 建設委員会視察日程

○平成28年7月20日（水）～ 7月22日（金）

### 1 日 程

① 7月20日（水）

富山空港出発→羽田空港→長崎空港→長崎駅  
→長崎市視察(PM)→長崎市宿泊

② 7月21日（木）

長崎駅→鳥栖駅→鳥栖市視察(AM)→鳥栖駅→  
小倉駅→北九州市宿泊

③ 7月22日（金）

北九州市視察(AM)→小倉駅→福岡空港駅  
→福岡空港→羽田空港→富山空港到着

### 2 視察項目

① 長崎市

・長崎駅周辺のデザイン調整について

② 鳥栖市

・鳥栖駅周辺まちづくり基本構想について

③ 北九州市

・小倉都心部浸水対策推進プランについて

### 3 出張者 9名

① 委員 7名

南俊正委員長、堀江副委員長、横野委員、岡村委員、  
金厚委員、村家委員、針山委員

随行者 2名

議事調査課 石黒副主幹、大塚主査

# 平成28年度 建設委員会行政視察報告書

建設委員会

委員長 南 俊 正

1 視察期間 平成28年7月20日(水)から7月22日(金)まで

2 視察先及び視察事項

(1) 7月20日(水) 長崎市

「長崎駅周辺のデザイン調整について」

(2) 7月21日(木) 鳥栖市

「鳥栖駅周辺まちづくり基本構想について」

(3) 7月22日(金) 北九州市

「小倉都心部浸水対策推進プランについて」

3 視察参加委員

委員長 南 俊正

副委員長 堀江 かず代

委員 横野 昭

〃 岡村 耕造

〃 金厚 有豊

〃 村家 博

〃 針山 常喜

4 随行職員

議事調査課副主幹(議事係長) 石黒 隆司

議事調査課主査 大塚 宏明

## 5 視察概要

7月20日（水）長崎市 人口43万人／世帯数21万世帯／面積405k m<sup>2</sup>

(H28.6月末時点)

### 1. 長崎駅周辺のデザイン調整について

#### (1) 視察の目的

富山市では北陸新幹線が開業して1年が経過し、富山駅周辺でもさまざまな事業が展開されているが、これからもまちづくりへの取り組みは続き、よりよいものは取り入れていく必要がある。頭端駅で交通の拠点となる長崎駅周辺のデザイン調整とは、どのような取り組みであるのかを視察し、今後の富山市の施策の参考にするもの。

#### (2) 取り組みの概要

デザイン調整の体制は、長崎駅周辺エリアデザイン調整会議と長崎駅舎・駅前広場等デザイン検討会議などから構成されている。調整会議では「駅とまちをつなげる」、「ここにしかない場所をつくる」などのデザイン指針の方向性を示している。検討会議では「港に面した頭端駅の特徴を活かした空間の創出」、「長崎の風景に調和した素材活用」といった基本計画に基づき駅舎、多目的広場、街路のデザインの検討を行うものである。調整会議と検討会議が相互に連携して取り組みを進めている。

#### (3) 所感

長崎駅周辺は山、海、川、街に囲まれた円形劇場の焦点であり終着駅、頭端駅と表現できる。

平成34年の新幹線長崎ルートの開業を目指して開発が始まっており、駅周辺のデザイン・計画について今回視察した。

新幹線は国主体で5,000億円、駅の連続立体事業は県主体で431億円、土地区画事業は市主体で154億円という全体としては大変大きな事業である。

まちづくりの基本となるデザインについて、官民からなるデザイン調整会議を設け、各検討会議や専門部会からなる体制が敷かれている。その指針として、「バラバラにデザインしない」「駅とまちをつなげる」「ここにしかない場所をつくる」がコンセプトであり、「にぎわいと長崎らしい風景のあるまちへ」がテーマである。

すでに新県庁と警察署の工事が進んでおり、駅などの工事はこれからである。駅は海に向かって高くなる屋根と大きなホーム空間、大きな駅前交通広場が特徴の計画だ。

素晴らしい都市空間になることは良いことだが、私たちの感覚からすると、余裕のあり過ぎる土地、駅と市電駐車場の距離が遠くなり、乗り入れも見送られたことから乗り換えの利便性が低下してしまうこと、終着駅なのに連続立体の必要性があるのかが気になった。

ただ、富山市と同等の人口規模でありながら、平日のまちなか歩行者の数、夜10時以降のにぎわいは魅力的に映った。観光資源の差かもしれない。

## 1. 鳥栖駅周辺まちづくり基本構想について

### (1) 視察の目的

九州の交通の要衝である鳥栖市がどのような経緯で基本構想を策定し、まちづくりを進めていくのか視察するもの。富山市も交通の結節点であり、今後の富山市の施策の参考とするもの。

### (2) 取組みの概要

鉄道による東西市街地の分断を解消し、鳥栖駅周辺市街地の一体的な活性化を図るため鳥栖駅周辺まちづくり基本構想が策定された。主な方策として、鉄道上空に駅舎を整備し、これまでの跨線橋を架け替えて駅舎につなぐ、また、道路単独立体交差の整備を行う。これらによって、鳥栖駅周辺地区の東西交流が増幅され、にぎわいと活力にあふれたまちを目指す構想である。

### (3) 所感

鳥栖市は九州の広域交通ネットワークの結節点であり、博多まで車で20分、新幹線で12分の都市である。中心の鳥栖駅は明治36年に新築、同44年の増改築を経て現在に至っており、駅舎の柱に鉄道レールが使用されるなど一見の価値がある駅である。地上駅であるため、市内の東西交流が分断される状態が長く続いており、開発の計画も過去には何度もあったが、財源など様々な理由で実現しなかった経緯があるとのこと。

第6次総合計画により、今年度は駅周辺基本構想に基づき、基本計画をまとめる年である。

計画では鉄道の高架化はせず、橋上駅とし道路は単独立体交差式とすることが決まっているとのこと。事業費は約230億円である。

この事業により、既存駅前の活性化、東西市街地の分断解消、交通結節機能の向上、駅周辺資源の活用が期待できるとのこと。

説明を聞いて、鳥栖市はプロサッカーチーム「サガン鳥栖」のホームグラウンドもあり、博多まで近いことなど、もっと人口を増やすことが課題だと感じた。幸いにも駅東側には広大な公有地もあり、格安な居住エリアに整備することが可能である。当然そうしたことは鳥栖市も考えておられると思う。人口が増加すれば、まちは活気づくと考える。

## 1. 小倉都心部浸水対策推進プランについて

### (1) 視察の目的

政令指定都市である北九州市は富山市より人口規模が大きく、そのような中でプランを策定するに当たっての経緯や課題、また、国土交通省「100mm/h安心プラン」の登録したことによるメリットについて意見交換し、今後の富山市の施策の参考とするため視察を行うもの。

### (2) 取組みの概要

事業主体は、福岡県（河川管理者）、北九州市（下水道管理者）、地元町内会等で構成されている。実施内容は、河川整備（川底の掘削、護岸整備）、下水道整備（雨水管・雨水貯留管の整備）、ため池による流出抑制からなるハード面とパンフレット等による防災情報の周知、防災の出前講座、防災情報メール自動送付サービスへの登録周知、水防設備の点検、防災訓練の実施からなるソフト面の両面から浸水対策を行っている。

### (3) 所感

1953年の大水害（(4日間で650mmの降雨)、死者183人、被災戸数83,000戸、被害額110億円（今の600億円程度））から市内18,858ヘクタール（市域の30%）を対象に対応が開始され、平成21年には時間雨量最大79.5mmを記録、平成25年には時間雨量73mmを記録したので浸水対策が必要となったもの。

国土交通省の「100mm/h安心プラン」に登録され、平成27年から10年間の支援を受けることが可能になった。

河川事業や下水道事業についてハード、ソフトの両面から国庫補助（事業費の70%程度補助）の対象になり、通常単独で実施するような、雨水管整備や側溝整備も対象となりありがたい。

今では、北九州リバーアスロン大会、Eボートレース、釣り大会、リバーサイドコンサートなども開催できる市街地になった。また水ビジネスの海外での事業化に向けた実証実験や、小水力、太陽光発電事業、汚泥の燃料化事業も展開する積極的な都市である。

富山市は災害が少ない地域と言われているが、最近はどこでどんな災害が発生するのかわからない時代であり、北九州市の例は参考になる。自然災害対応について自前での十分な備えは考えにくいので、普段から国の制度活用等を研究する必要があると考える。

平成28年7月20日（水）長崎市



平成28年7月21日（木）鳥栖市



平成28年7月22日（金）北九州市

