

建設産業常任委員会 所管事務調査報告書

1. 調査事項

- (1) 水道管老朽化対策について
- (2) 本庄駅周辺整備について
- (3) まちなかウォークアブルについて

2. 調査目的

(1) 水道管老朽化対策について

水道事業政策は、水需要の増加とともに段階的に整備されてきた。

本庄市では「本庄市水道事業アセットマネジメント計画」に基づき、水道管の状況把握を行ったところ、令和2年度以降から急激に水道管の老朽化が進むことが明らかになった。効率的な漏水調査及び修繕を実施し、老朽化した水道管の更新工事を行うことが急務となっている。今後も水道事業政策として、漏水調査の結果、漏水箇所が発見された場合には、速やかに修繕工事を行い、有収率向上を目指す必要がある。

福岡市では2024年にスタートアップなどを支援する事業「先端技術公共調達サポート」を活用し、低い漏水率の維持に2段階で取り組み始めている。第1段階として2024年5月に人工衛星画像を活用したスクリーニングによる漏水調査を実施し、水道管の環境情報も生かして漏水の可能性が高いエリアを特定している。

10月に導入した第2段階として、抽出された漏水リスクエリアの中で人工衛星により漏水可能性があると考えられた管路や鉄軌道、主要国道の下に埋設された水道管などにAI判定機能を備えたIoTセンサを設置し、漏水の音を検知して漏水箇所を早期に判定するもので、漏水の可能性があると市水道局に自動通信され、現場対応につなげるものである。世界トップクラスの低い漏水率となっている福岡県福岡市の「AI・IoTセンサ等を活用した水道管漏水調査方法について」を調査研究するものである。

(2) 本庄駅周辺整備について

本庄駅北口においては、令和4年1月に策定した「本庄駅北口周辺整備基本計画」に基づき調査検討を積み重ね、北口整備の事業手法として「第一種市街地再開発」を念頭とした一体的整備について、事業スキーム等の検討を進めてきたが、昨今の建設コストの上昇等は、関係地権者へ示す事業条件の

悪化に大きく影響し、総合的に判断した結果、「市街地再開発による手法での検討は一旦立ち止まる」こととし、令和7年度は新たな手法での検討を進めることとした。

鳥栖市にはＪＲ鳥栖駅があり、駅周辺整備が長年の課題となっている。特に鳥栖駅は西口しかなく、東口の開設は長年課題となっており、過去には駅の橋上化など計画がされるも計画が白紙となったこともある。東口を開設し、利便性の向上を図るため、鳥栖駅東短期施策えき・まちづくり協議会を令和6年10月に開催し、南側地下通路の延伸による東口設置などの施策案について意見交換を行っている。

また、ＪＲ鳥栖駅西側鳥栖ビル跡地に市で整備した鳥栖駅西広場が令和4年4月1日に供用開始となった。この広場は、鳥栖駅周辺の賑わい創出などを目的に先行取得用地を暫定的に整備した広場である。広場には園路や芝生地のほかベンチや東屋を設置しており、休憩や待ち合わせでの利用や各種イベントスペースとしての貸出も行っている佐賀県鳥栖市の「鳥栖駅周辺整備事業について」調査研究するものである。

(3) まちなかウォーカブルについて

本市では令和4年1月に「本庄駅北口周辺整備基本計画」を策定し、この基本計画に基づき、銀座通り、三交通り、駅西通りをウォーカブル推進通りと位置づけ、まちの回遊を生む、歩いて暮らせる空間づくりを目指すこととなっている。

大野城市では都市再生整備計画（大野城市中心市街地地区）を策定し、令和3年度～令和8年度の5か年でまちなかウォーカブル推進事業を実施している。まちなかウォーカブル区域として、春日原駅周辺地区、白木原駅周辺地区、下大利駅周辺地区の3地区を設定し、それぞれ、西鉄天神大牟田線の連続立体交差事業（福岡県及び福岡市が主体となり施行）による線路の高架化に伴い、高架下空間を有効活用し、新たな交流拠点の整備による中心市街地に賑わいを創出することなどを目的としている。今年度高架下のウォーカブル区域・施設の整備等を実施し、整備後の運営、維持管理を含めた手法として、ＰＦＩ事業の導入も検討している福岡県大野城市の「まちなかウォーカブルについて」調査研究するものである。

3. 調査方法

(1) 現状調査

- ① 調査日時 令和7年6月2日（月）10時57分～11時40分
- ② 調査会場 本庄市議会 第1委員会室

- ③ 出席委員 山田康博（委員長）、堀口伊代子（副委員長）、
小賀野健司、山口豊、柿沼綾子、高橋和美、林富司
- ④ 説明員 都市整備部 齋藤部長、長嶋次長
都市計画課 武正課長、栗田補佐、山田補佐
市街地整備室 福島補佐、松橋主査
上下水道部 高柳部長
水道課 土屋課長、皆川補佐、小川補佐、大島補佐

（２）先進地調査

１）水道管老朽化対策について

福岡県福岡市「A I ・ I o T センサ等を活用した水道漏水調査について」

- ① 調査日時 令和 7 年 7 月 8 日（火） 1 4 時 3 0 分～ 1 6 時 0 0 分
- ② 調査会場 福岡市水道局本館
- ③ 出席委員 山田康博（委員長）、堀口伊代子（副委員長）
小賀野健司、山口豊、柿沼綾子、高橋和美、林富司
- ④ 説明者 福岡市 水道局計画部 技術企画課 八島課長
福永係長
柳原氏
坂元氏

２）本庄駅周辺整備について

佐賀県鳥栖市「鳥栖駅周辺整備事業について」

- ① 調査日時 令和 7 年 7 月 9 日（水） 1 0 時 0 0 分～ 1 1 時 3 0 分
- ② 調査会場 鳥栖市役所
- ③ 出席委員 山田康博（委員長）、堀口伊代子（副委員長）
小賀野健司、山口豊、柿沼綾子、高橋和美、林富司
- ④ 説明者 鳥栖市 政策部 駅周辺整備課 木原課長補佐
永石主事

３）まちなかウォーカブルについて

福岡県大野城市「まちなかウォーカブルについて」

- ① 調査日時 令和 7 年 7 月 1 0 日（木） 9 時 3 0 分～ 1 1 時 0 0 分
- ② 調査会場 大野城市役所
- ③ 出席委員 山田康博（委員長）、堀口伊代子（副委員長）、

- 小賀野健司、山口豊、柿沼綾子、高橋和美、林富司
④ 説明者 大野城市 都市整備部
連立・高架下活用推進課 玉井課長

4. 調査概要

(1) 水道管老朽化対策について（福岡県福岡市）

① 事業目的

福岡市は、人口約166万人で面積343km²で福岡県の県庁所在地であり、九州地方最大の人口を有する政令指定都市である。

福岡市の水道事業は、9つのダム（うち6つは市外にある）と近郊河川、そして福岡地区水道企業団からの受水で、市内で使用される水を賄っている。

そして、おおむね水系ごとに設けられた5つの浄水場でつくられた水と福岡地区水道企業団から受水した水をもとに配水されている。

福岡市では「福岡市水道長期ビジョン2028」を策定し、水道事業が目指すべき方向性を定めており、この実現にむけて、①安全で良質な水道水の供給②水の安定供給と節水型都市づくりの推進③危機管理対策の推進④安定経営の持続の取り組むべき4つの施策目標を設定している。

配水管の埋設環境と老朽化の進行度合いの関係について調査・分析した結果の配水管の整備は、水の安定供給の事業目的の一つである。

② 導入・開始経緯

福岡市では1978年の大渇水の実験から節水型都市づくりを進めていくため、2003年に節水推進条例を制定し、水の安定的供給を図り、環境にやさしく渇水に強いまちづくりを目指している。

浄水場や配水管の点検・整備では、ICTの積極的な活用により業務の効率化を推進。具体的にはIoTセンサをポンプに取り付け、振動データを常時取得することでポンプの異常を察知し、時宜を捉えた効果的なメンテナンスを実現するため、令和4年度から導入している。また、これまで福岡市が蓄積してきた管路の老朽度に関する知見・データと民間のデータ・AIを掛け合わせ、より多くの基礎データに基づいて約4100キロメートルに及ぶ配水管の劣化を予測することで、効果的・効率的な更新に繋げている。

③ 事業成果・今後の課題

福岡市は水のリサイクルの先駆けであり、再生水の供給箇所数、供給面積ともに全国1位となっている。

令和５年度に新たに「先端技術公共調達サポート」（先端技術の活用に関する福岡市の事業契約について、実証実験で良い結果が得られれば、直接契約につながる前提で公募を実施）事業を開始し、実証実験を行った「人工衛星画像を活用した水道管漏水調査」について、一般財団法人リモート・センシング技術センター・株式会社ASTRONETS・TIS株式会社の３社合同で優先交渉権者を決定し、令和６年度に調査を実施した。

実証実験の結果、福岡市が指定したパイロットエリア約２km²において、衛星データや管路情報等をＡＩで解析し、漏水の可能性が高いエリアを推定し、音聴調査で発見した１３箇所の漏水のうち７箇所の漏水が人工衛星画像から推定した漏水リスクエリア内で発見され、有識者等で構成される検討委員会では「スクリーニングとして効果あり」と評価がされた。

更に水道管からの漏水時に発生する微小な音や振動などを検知するＩｏＴセンサを活用し、漏水を高度に判別し、今後は、「人工衛星画像を活用した水道管漏水調査」で抽出した漏水リスクエリア等にＩｏＴセンサを設置し詳細調査を実施するなど、ＩＣＴ技術を活用した効率的・効果的な漏水調査システムの構築を目指している。

④ 本庄市の現状

本市の水道施設の多くは、市の発展に伴い水需要の増加に合わせ、高度成長期以降、段階的に整備されてきた。本庄市水道事業アセットマネジメント計画策定にあたって水道管の状況調査を行ったところ、法定耐用年数（４０年）以下の健全資産が、令和５年５月時点において約７５％となっており、今後はその割合が減少し、令和２２年度以降から急激に老朽化が進むことが明らかになった。

また、本市では、従来市内を４つのブロックに分け毎年２つのブロックで漏水調査を実施していたが、令和３年度からは全地域を対象に各地域に合った方法により調査している。発見された漏水については都度、修繕を実施するとともに、修繕箇所や施工内容等の情報については給配水管施設管理台帳システム（マッピングシステム）に登録して、情報の蓄積を行っている。今年度は、管路の布設年度やこれまで蓄積した修繕結果の情報をもとにＡＩ分析による効率的な調査を計画している。その他、水道管の長寿命化対策として管洗浄を試験的に実施する予定としている。

⑤ 本庄市へ導入する場合の課題

福岡市では、市内全域に埋設された約４１００キロメートルに及ぶ配水管の漏水調査を効率的かつ効果的に実施できるよう、人工衛星画像を活用した

漏水調査（スクリーニング調査）で漏水可能性が確認された配水管などに、A I 判定機能を備えた I o T センサを設置し、配水管の漏水有無を、日々継続的にモニタリングしているが、本市では福岡市が実施している人工衛星画像を活用した水道管漏水調査に取り組む諸問題の解決や I o T センサを弁栓類に設置し、取り組む方針が課題であり、より計画的な水道管の更新に繋げていくことが重要であると考えている。

⑥ 本庄市への反映・提言

現在の漏水調査は、既に発生している漏水を発見するものであり、漏水発生から発見まで一定の時間を要している。水道管の劣化予測の精度向上には、相当の時間・労力を費やして、道路掘削による更なる調査・データの蓄積が必要となる。交通量の多い交差点などでは、振動・騒音等の影響で漏水の判別が難しく、危険も伴う。A I による精度向上の確立、一年度内に市内全域の漏水調査を実施、安定経営の持続（市民が安心できる水道事業の維持管理）など、従来の技術と新技術（I C T の活用等）を組み合わせ、管路を健全な状態に維持していくことで、安全で良質な水を安定供給することを目指すべきである。

（２）鳥栖駅周辺整備について（佐賀県鳥栖市）

① 事業の目的

鳥栖市は佐賀県の東端に位置し、福岡市まで約 30 km、久留米市に隣接した人口 7 万 4,000 人（R7.3）のまちである。

歴史的には、「四大配置売薬」の一つとして栄える（久光製薬の本社・工場を有す）。その後「鉄道のまち」として発展し、道路網の整備を図るなどして、九州の陸上交通の要衝として発展した。

1954 年（昭和 29 年）の市制施行と同時に工場誘致条例を制定（佐賀県に次ぐ県内の市町村として最初の企業誘致関係の条例を制定）し、地の利を活かした積極的な企業誘致を展開していき、九州でも有数の「内陸工業都市」「物流拠点都市」として成長していく。

J R 鳥栖駅東側には、平成 7 年に定住・交流センター「サンメッセ鳥栖」、平成 8 年にはプロサッカーチーム・サガン鳥栖のホームグラウンド「鳥栖スタジアム（現在は駅前不動産スタジアム）」が完成し、同年に鳥栖駅東西連絡通路「虹の橋」が開通した。

鳥栖駅周辺の整備事業としては、鳥栖駅には東口改札が無いため、東側からの利便性向上等の課題解決のため、短期的な施策の実現に向け、東口開設

に向けたビジョンが示され検討を行っている。

鳥栖駅西口においては駅前広場の改良を経て、西広場・西駐車場と将来的な一体整備に向けた暫定的な整備が行われてきた。

② 導入・開始の経緯

大正14年に、鳥栖駅操車場が開業したが、自動車社会への転換による鉄道輸送の衰退により昭和59年に廃止となる。

しかし、全旅客列車が停車する鹿児島本線と長崎本線の分岐駅であることには変わりないため、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を開始する。

そして、昭和62年に、約100haの計画で、土地区画整理事業・定住拠点緊急整備事業・鉄道高架化事業を中心とした「鳥栖駅周辺市街地整備構想」を策定する。

平成8年の「虹の橋」開通以降、平成12年に「鳥栖駅周辺地区街なか再生事業計画」を策定（約70ha）、平成13年に「中心市街地活性化基本計画」を策定、平成14年「鳥栖駅西土地区画整理事業計画」（約1.5ha）を策定・計画したが、平成15年に鳥栖駅西土地区画整理事業を断念し、平成18年には鉄道高架連続立体交差化事業が白紙撤回となる。なお、企業団地のある東側においては土地区画整理事業が実施されており、令和6年6月にはスマートインターチェンジも開通している。

平成22年には、西側駅前の課題であった「西口駅前広場の改良工事（駐車場の整備）」を行い、鳥栖駅前周辺整理事業を完了した。

平成30年には、財政上の理由により橋上駅と自由通路による鳥栖駅周辺整備事業を断念している。

その後、令和4年に鳥栖駅西広場・鳥栖駅西駐車場が整備され、供用を開始した。

令和5年には、東側からの利便性向上のため新たに「鳥栖駅東短期施策検討会」を設置し、令和6年「鳥栖駅東短期施策えき・まちづくり協議会」を設置、現在検討を行っている。（未決定）

鳥栖駅東短期施策検討の概要

1. 事業目的

鳥栖駅東側からの利便性向上等の課題解決のため、短期的な施策の実現に向け、東口開設に向けたビジョンが示される。

2. 推進体制

●鳥栖駅東短期施策検討会（R5.8～R6.5）

構成：区長連合会、商工会議所、商工センター、商店街連合会、サガンド
リームス（サッカー）、久光スプリングス（バレーボール）

●鳥栖駅東短期施策えき・まちづくり協議会（R 6． 1 0～）

構成：学識経験者（大学）、J R九州、鳥栖市、佐賀県まちづくり課、
佐賀県東部土木事務所

※市民の有益を考え、具体的にどのような整備ができるか今夏には具体的
な答えが出る予定

3． 検討内容

●東口の設置等

●駅周辺まちづくりの検討

4． 取組課題

●ニーズに応じた施設整備

●短期施策事業費の調達

●J R九州との協議

③ 事業成果・今後の課題

●鳥栖駅西口の暫定整備として鳥栖駅西広場・鳥栖駅西駐車場の供用開始
令和元年9月に鳥栖駅西口の先行取得用地の有効活用について、鳥栖
商工会議所から要望書が提出された。令和2年より協議を行い、併せて、
鳥栖工業高等学校建築科による意見を伺った結果、西ロイベント広場と
しての意見が出され、令和3年度に整備を行い、同時に隣接地においても
コインパーキングを整備し、令和4年度より供用を開始した。

●整備の考え方

①先行取得用地を駅周辺整備事業化までの間有効活用する。

②鳥栖駅周辺の賑わい創出に寄与できる施設とする。

③暫定整備なので整備費を極力抑える

●整備にあたって配慮した点

①地元関係団体との調整

商工会議所、観光コンベンション協会、商店街連合会等からの聞き取
り・打ち合わせを実施

②想定利用者（特に若者）の意見を聞く

鳥栖工業高校建築科授業での取組み（アイデアを基に作図）

③駅周辺整備事業化の際の配慮（撤去しやすく、流用可能）

建築物は設置しない（撤去しやすい）、インターロッキングブロック
を採用（流用可能）、将来の駅前広場につながるイベント活用のノウ
ハウとして蓄積していく。

整備にあたっては全国各地の活用例を比較検討し、最も多かった広場を採用した。(案１：オープンスペース広場、案２：観光案内所、案３：レンタルサイクル、案４：駐車場等)

しかし、暫定整備のため国の補助金が受けられず、県の起債により事業費を確保した。(市２５％、起債７５％で、約５，０００万円、駐車場は約１，０００万円)

④ 本庄市の現状

本庄駅周辺整備について、南口においては段差等があるため、高齢者や障害者が移動しにくいということからバリアフリー化やシェルターの建て替え、バスに乗り込む際に遮っている手すりの撤去などの整備検討を行っている。

北口においては、令和４年１月に策定した「本庄駅北口周辺整備基本計画」に基づき調査検討を積み重ねるとともに、県や地籍調査等の事業とも連携を図りながら各種取組を推進してきた。

本庄駅北口駅前の再整備については事業手法として「第一種市街地再開発」を念頭とした一体的整備について、令和４年度より検討に着手し、関係地権者や民間事業者等への意見聴取を重ね、合意形成に向け事業スキーム等の検討を進めてきた。

しかし、昨今の経済情勢（建設コストの上昇等）は、関係地権者へ示す事業条件の悪化に大きく影響し、本庄市としては関係地権者全員の合意形成は困難となり、総合的に判断した結果、「市街地再開発による手法での検討は一旦立ち止まる」こととし、令和７年度は新たな手法での検討を進めることとした。

現状の本庄駅北ロータリー周辺は、駅や駐車場への進入路の狭さや少なさ、送迎車やバス、歩行者動線との錯綜、バリアフリーなどの安全性、利便性に課題があると捉えており、この環境を早期に改善するため、駅前広場の再整備を先行的に進める必要があると認識している。

そのためには、その解決のための整備手法や事業スキーム等の策定、新たな手法においての関係地権者等との合意形成を得る必要がある。

⑤ 本庄市へ導入する場合の課題

今年度実施する「本庄駅北口駅前広場再生整備方針検討業務」では、これまでの成果や課題を踏まえ、北口周辺全域を俯瞰し、駅前広場再整備の役割を明確化するとともに、駅前広場の位置や規模、道路ネットワーク、事業手法など、関係地権者等との合意形成に必要な調査検討を行い、次年度以降で

の速やかな事業化へとつなげていくこととしている。

鳥栖市においても計画の見直しが行われ、駅東側においては利便性向上等の課題解決のための短期的な施策の実現に向けたビジョンを示し進めている。また、駅西広場においては暫定的な整備を行った。

⑥ 本庄市への反映・提言

J R本庄駅北口においては1.8haの一体整備をすすめるために関係者との合意形成を進めてきたが、一旦立ち止まることとなった。

そこで、新たにまちの玄関口として駅前街区を縮小した整備を進めることが提案されている。

鳥栖駅西口においては将来的な一体整備に向けた暫定的な整備をすすめてきたが、本市においても将来的に一体整備できるような暫定的な整備を行っていくことも一案である。

(3) まちなかウォーカブルについて（福岡県大野城市）

① 事業の目的

中心市街地を通る鉄道の高架下の整備によるウォーカブルなまちづくりの推進を図るため、連続立体交差事業に伴い、駅周辺の都市基盤整備を充実させるとともに、大野城市の魅力を市内外に発信する新たなまちの顔として空間を創出することを目的としている。そのため、駅周辺施設の整備により駅の利便性を向上させることや安全安心に歩行ができるゆとりある良質な歩行空間を形成し、市内の公共施設等を含む地域資源への回遊性を高めること、連続立体交差事業による高架下空間等を有効活用し、新たな交流拠点の整備により中心市街地の賑わいを創出することなどを目標としている。

② 導入・開始経緯

福岡県の西、福岡市の南に位置するひょうたん型の地形をした大野城市は、面積は本庄市の3割ほどではあるが、人口は1.3倍、南北の山に囲まれた中心部に東西にJ R線と西鉄天神大牟田線が走っている。南北に走る国道3号や、九州自動車道、福岡都市高速道路など、交通の便に恵まれた、福岡中心部から10km圏の地域である。昭和47年と比較して人口は2.8倍に増加しているベッドタウンである。

大野城市では平成26年度から「まちづくり会議」を立ち上げ、高架下利用及び市街地活性化計画の策定に向けて協議・検討を進めてきた。その後、令和2年に都市再生整備計画を策定し、令和3年度から令和8年度までの5

か年計画で「まちなかウォーカブル推進事業」を実施している途中である。また、鉄道事業者の西日本鉄道株式会社（西鉄）と共同で高架下利用基本計画を令和2年に策定しており、歩行者用シェルター、駐輪場、公園、筑紫中央高校前に続く広場及び大屋根を設置してそばに複合型交流施設を作ることが計画されている。

高架下に入るテナントについては西鉄が、ウォーカブル推進としては、国の令和2年度から始まったウォーカブル推進事業の交付金をあててDBO方式による高架下整備運営事業としてすすめているということである。複合型施設についても受託事業者が決まっており、令和8年度にはできあがる予定である。大野城市ではもともと高架下の整備計画が進められてきた中で、国土交通省のウォーカブル推進事業が偶然マッチした形だとの説明であった。

③ 成果・今後の課題

大野城市の事業は、まだ計画を推進している途中であって成果や課題については該当するものはないが、西鉄と共同で策定した高架下利用基本計画では、ウォーカブルな空間を作るだけでなく、持続的な利活用を図るために利活用の方向性や実現に向けたステップを定めており、将来的には市民主導で持続的に利活用されることを目指しているとのことであった。また、西鉄と隣接する春日市との官民連携協定を締結し、事業情報の共有や統一したシンボルマークやサイン計画の策定をするなどしており、これらに基づき引き続き事業を進めるとのことであった。

④ 本庄市の現状

ウォーカブルなまちづくりとは「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出である。

本市では令和4年1月に「本庄駅北口周辺整備基本計画」を策定し、「まちに暮らし、まちを活かし、まちが息づく」を街づくりのコンセプトとし、安全・安心に“暮らす”環境形成や、まちを“活かし”にぎわいを生む空間づくり、そして、将来にわたってまちが“息づく”、持続可能なまちづくりを目指している。

基本計画に基づき、銀座通り、三交通り、駅西通りをウォーカブル推進通りと位置づけ、まちの回遊を生む、歩いて暮らせる空間づくりを目指すこととなっている。

そのための現状把握や「歩車共存」のあり方、将来に向けた道路空間の在り方などについて実証実験を行ってきた。

北口周辺の道路については十分な基盤整備が行われてこなかったため、特に銀座通りは歩行者の十分な歩行空間が無く、路肩に電柱や街路灯が設置されており、歩行者に対する安全性が確保されていない状況である。

歴史的背景やポテンシャルを活かしながら、道路の新設、拡幅、交差点改良等、道路ネットワークの必要性が課題としてあり、令和6年度は銀座通り沿線上の関係者へのアンケートやヒヤリングを実施し道路空間の見直しに向けた整備方針案を取りまとめてきた。

⑤ 本庄市へ導入する場合の課題

大野城市は下大利駅から2200メートルの高架下を活用して「未来をひらく賑わいとやすらぎのコミュニティ都市を実現する高架下」をウォークブル推進事業としているが、本市のウォークブル推進事業は本庄駅北口の古くからある通りを対象としているので同じ条件でのウォークブル事業とはならない。

駅に隣接する下大利駅北公園の利活用は芝生中心で多くのイベントによるまちの賑わいを目指しているが、本市の北口まちづくり計画は今のところ足踏み状態である。

⑥ 本庄市への反映・提言

成果から導き出せる課題はないが、計画を作るうえで、大野城市は電車の駅が他市とも隣接しているので他市との連携を図ることにも気を配っていたのでそこはヒントになることだと考える。

公園や人々が憩える屋根をつくるという発想は温暖化による猛暑対策としても本庄市のウォークブル推進事業に生かせる部分はあるのではないかな。

大野城市は各駅に交流広場や複合型交流施設を整備して、交流を育み、学びを深め、歩くことが楽しめることを目指している。

本庄駅北口のウォークブル推進事業は、歩行者の安全性や道路ネットワークを中心に検討されているが、どんな街にしたいのか、思わず立ち寄りたくなる魅力ある店舗づくり、道路に花を植えるなど歩いて楽しめる空間づくりなど商店街の人たちとしっかり協議する必要があると思う。

5. 提言

今回委員会視察候補地選定にあたり、本市においての社会的課題、また、全国的な共通の課題である人口減少・少子高齢化・気候変動による災害対策など前例を見ないまさに未知の領域に入りつつある。本市の課題と全国の課題との共通項や交わりを考えながら委員会内でも議論を重ねた。

特に行政の大きな役割であるインフラ整備、ハード面を中心に中長期的な視点での取組をされている先進地を訪問し、事業説明・質疑応答にとどまらず前向きな意見交換等を行い、各所限られた時間ではあったが貴重な視察研修であったと感じた。

◎福岡市【A I・I o Tセンサ等を活用した水道漏水調査について】

昔、テレビのニュースで、福岡県は雨など少なくなると「渇水」「水不足」というのを聞き覚えている。そういった背景から水に対する危機感や思いが他県に比べ強いと感じる。市民も同様な意識の元、世界トップクラスの低い漏水率、政令市最小の家事用水使用量を誇っている。その陰にはたゆまぬ努力・最先端技術の導入・水に対する愛情がある。

本庄市は真逆で歴史的にも水に恵まれ、現在の状況が当たり前となっている部分があると思う。本市においては水道料金の改定、県内では八潮市の陥没事故など、水道にまつわる案件が注目をされてきている。水道管の老朽化問題に関しては全国共通の課題で、すでに現在の水道管が耐久年数を迎え、さらには気候変動による激甚災害の恐れもあり、早急に対策を講じる必要がある。ことが起きてからの対応では遅い。トライ＆エラーの繰り返しが未来に向けての道標になると思う。福岡市においてI C T技術・I o Tセンサ・人工衛星画像の活用についても、まだまだ発展途上であり、精度についてもまだまだな部分が多いという事である。A Iと人力、デジタルとアナログのハイブリット方式で進めていくと説明があった。本市においても先を見据えた最先端技術との融合をはかりながらの効率の良い漏水対策、水源である自然環境の整備、市民に対する意識の向上を図っていくべきだと考える。

◎鳥栖市【鳥栖駅周辺整備事業について】

人口や自治体の規模など含め非常に共通項の多い鳥栖市。交通の要衝としてJ R鳥栖駅と九州新幹線 新鳥栖駅、九州自動車道 鳥栖ジャンクションがあり、これも本市と似ている。

恵まれていながらも、社会的な変化に対応していくことは難しいことだと現地を見て改めて感じた。拠点となる駅の両口がうまく活用でき、市民同士の交流、利便性などライフスタイルの変化や大型商業施設の進出がまさにフィットしていくのが理想ではあるがなかなか時代に合致していかないのが現状であるかと思う。本市に限らず、人の流れがかわりエリア格差が出来ているのも現実である。それを少しでも解消すべく、駅を拠点とした周辺整備が必要であると思う。

鳥栖市といえばJリーグサガン鳥栖のホームで鳥栖駅東の駅前に駅前不動

産スタジアムがあるが、鳥栖駅には東口改札がないため鳥栖駅西口から東側に回っていくという状況であり、鳥栖駅東口開設に向けた努力をされている。鳥栖駅西口においては先行取得地の暫定整備を行い、将来に向けた実証実験を含む取り組みをしている。

本庄市においては本庄駅周辺整備においては北口・南口を総合的に見てどのように一貫性をもって整備していくのかのビジョンがまだ見えてこない気がする。北口・南口をそれぞれ単独計画で動いてしまうと、より格差が生まれてくると思うし、あまり変化のない縮小化した開発にとどまってしまうと思う。本庄駅周辺整備に関しては、エリアの特色をよくよく吟味し、人の流れ、経済の活性化、利便性を十分考慮した上での一体開発が必要だと考える。鳥栖市では西口広場を暫定整備という形をとられているが、本庄市の将来を見据え、特に駅周辺に関しては思い切った不動産取得という投資も鍵を握ると思う。

◎大野城市【まちなかウォークابلについて】

まちなかウォークابلの定義については捉え方が非常に曖昧で、様々な見解があり今回視察した大野城市と本庄市を重ね合わせても「歩いて暮らせる空間づくり」「歩車共存」「新たな賑わいの創出」など共通項はあるものの、鉄道事業者や隣接する自治体との連携など事業実施までの経緯や鉄道の高架下空間を活用するなど事業実施の条件の違いから、すぐさま本市に活用できるという代物では残念ながらなかった。

大野城市においては西鉄天神大牟田線連続立体交差事業に合わせた高架上空間のウォークابل推進事業という形で令和8年までの道半ばである。やはり事を大きく動かすにはタイミングというものがあり、ただウォークابل推進事業といってもピンとこないのが現状だ。道路整備を含めハード面の大きな変化が訪れるもしくは変化を起こすタイミングがこのウォークابل推進事業の肝であると思う。

そのためには、本庄駅北口のエリアであれば、現在地籍調査事業も順調に進んでいるとお聞きしている。思い切った用地取得も視野に入れ、ここにドーンと道を通すなど、より具体的なグランドデザインを描いていくことが必要であると思う。

基本的に「まちなかウォークابل」とは『人にやさしいまちづくり』の一環だと思う。

熱意をもってハード面とソフト面の両立を期待する。