

令和7年度 経済建設委員会行政視察報告書



柳川市「ウォーカブルなまちづくりの取組」より

期 間： 令和7年 10 月 22日(水)～24日(金)

視察先： 福岡県柳川市

【ウォーカブル推進都市について】

佐賀県鳥栖市

【企業誘致に対する取組について】

福岡県久留米市

【雨水対策について】

参加者： 議員 委員長 小林孝幸

本郷照代、青山 繁、中根志信、石川まゆみ、藤田秀徳

随行 下水道整備課 深谷英明

議 会 事 務 局 梅田千恵

ウォーカブル推進都市について

【日時】 令和 7 年 10 月 22 日 13 時 30 分～15 時 15 分

【場所】 柳川市役所及び柳川駅周辺

1. 視察地の概要

柳川市は、福岡県筑後平野の西南端に位置し、市のほとんどが平坦な低地である。古くから開拓された干拓地がうろこ状に広がっている。そこに数多くの河川が流れ込み、その流れは網の目のように巡る掘割(総延長 930 km)となり、有明海へと続いている。

「水郷のまち柳川」として全国的に有名である。

人口:60,810 人(令和 7 年 9 月末現在)

面積:77.15 km²



柳川市役所前にて

2. 調査事項の概要

- (1) 390 都市が「ウォーカブル推進都市」として、国土交通省の「居心地が良く歩きたくなるまちなか」

(WE DO-Walkable, Eyelevel, Diversity, Open)

の考え方に共鳴し、政策実施のパートナーとして、具体的な取組を進めている。そのうち、119 市区町村が「ウォーカブル区域」(滞在快適性等向上区域)を設定している。(令和 7 年 4 月 30 日現在)

- (2) 柳川市も「ウォーカブル推進都市」であり、2 地区の「ウォーカブル区域」を設定しており、訪問し、現地の「ウォーカブル区域」を実際に歩くことで「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を体験する。



- (3) ウォーカブルなまちづくりに向けた具体的な取組状況

- (4) 本市が「ウォーカブル推進都市」を目指すとした場合

「W」alkable 歩きたくなる

「E」yelevel まちに開かれた 1 階

「D」iversity 多様な人の多様な用途

「O」pen 開かれた空間が心地良い

3. 主な質疑とその回答

問 「ウォーカブル推進都市」となった経緯、あるいは背景はどのようなか。

答 国土交通省が創設したこの制度を活用し、都市再生整備区域内にウォーカブル区域を設定して進めることにより、高い補助率(55%)が確保できるという制度的利点がある。

車道幅を狭めた道路修景工事や広場整備など、空間を確保することで歩行者にとって快適で安全な空間を目指し整備を進める。

問 「ウォーカブル区域」として「西鉄柳川駅周辺」と「沖端水天宮周辺」を選定した理由は。

答 「西鉄柳川駅周辺」は市の『玄関口』であり、日常の交通結節点として機能し、駅を起点とした歩行者空間の整備は、市民の日常生活の質を高め、訪問者にも自然な動線を提供できるものと期待したため。また掘割と川下りは市の観光の代名詞であり、駅から掘割へ自然に誘導する歩行者空間を整備することで、川下りなどの水辺体験と日常の通勤・通学の動線を一体化させる効果が期待できるため。

「沖端水天宮周辺」は市の『観光拠点』であり、歴史と文化が色濃く残るエリアであるため。歩行者空間として整備することにより観光と日常が混ざり合い、滞在時間の延長とリピート訪問を生み出すねらい。商業、飲食、文化イベントと結び付け夜間のにぎわい創出にも展開していく。



西鉄柳川駅デッキから視察

※  (矢印) 方向に2階デッキより撮影

問 2つの「ウォーカブル地区」について、具体的にどのような効果が生まれているか。

答 現在、2地区とも整備中であるが、整備後の駅前の効果として、「導線の一体化による滞在時間の延長」が期待できる。駅を降りてから、川下りの乗船場への動線が整備されることで、移動のストレスなく川下りを体験できる。川下り終点の観光拠点の沖端で飲食、土産購入、歴史文化体験と複数の作用により、観光消費の相乗効果につながることを期待できる。駅と沖端が結節点として認識されることで、柳川の「水の都」としてのイメージが一貫性を持つ。地域ブランドの統一感や駅から川下りを通し、沖端へとつなぐ取組は、訪問者の満足度が高まりリピート率のアップが期待できる。



掘割引込現場を視察

問 現在の工事中を含め「ウォーカブルなまちづくり」に関する市民への浸透度合いや反応は。

答 西鉄柳川駅周辺地区では、掘割の引込工事内容が見えてきたことにより、実感が住民の共感と呼んでいる。令和3年から県の掘割工事に着手し、次に市の無電柱化を進め、今年度は道路修景工事を実施している状況であり、長期化する工事の影響で周辺店舗の不満が高まっているのも事実である。工事の進捗をわかりやすく伝えるとともに、騒音や振動を最小化する対策をしながら整備を進めている。

沖端周辺地区では、令和4年からの工事期間の長さが、「工事そのものが日常生活の一部」という認識と「完成後こそ効果が現れる」という期待が混在する状況である。浸透度は一定程度進んでいるが、全面的な共感度は限定的なもの。周辺店舗では長期間の工事への不満は一定数あるが、整備完了後には歩行者動線が改善し、集客力が高まり、長期的には売上向上や新規顧客の獲得につながるなどの期待も寄せられている。

問 ウォーカブルなまちづくり形成に向けて、具体的にはどのように取り組んできたか。

答 中核となったのは、駅前の第一期工事における市民と専門家の協働体制の構築。具体的には、駅前広場の計画段階から「柳川らしいデザインを考える会」を設置し、学識経験者・専門家・行政・西鉄、さらには地元の有志が一体となって、玄関口としてのイメージやまちの居心地を左右するデザインについて議論した。

結果として、「柳川らしさ」を感じさせる素材選定や景観の統一感を図っている。

問 写真映えの風景、空気のおいしさ、周りの街路樹、道の歩きやすさや安全性、ベンチの座り心地、清潔なトイレ、おしゃれなカフェなどの休憩場所、ゴミ箱の配置、わかりやすい案内看板などの状況はどうか。

答 質問の施設は現在未整備であり、今後質問にあるような点に配慮しながら整備していく予定。

問 ウォーカブルなまちづくりに関連してのイベントなどは開催されているか。

答 沖端周辺地区では、5年前から奇怪夜行といって「柳川藩主立花邸 御花」が開催していた妖怪提灯を展示するアートイベントがある。今回連携し、市内の美容専門学校の学生メイクチームが出張し、妖怪メイクを施し、体験型まち歩きイベントとして実施した。

川下りどんこ船を水上テラスに変更させ、周辺の店舗でテイクアウトしたコーヒーやクラフトビールを楽しむイベントを実施した。

駅周辺地区では、9月に「駅前をもっと楽しい場所へ」をコンセプトとして、ステージイベントや飲食、物販販売を実施し、周辺商店街を歩行者天国にして飲食スペースを確保した。ハロウィン仮装でのまち歩きイベントを行った。



視察の様子（駅にて）

問 ウォーカブルなまちづくりのさらなる充実に向けた取組と課題、今後の目標は。

答 柳川市は、駅周辺地区と沖端周辺地区の2つのエリアを中心に、歩いて暮らせるまちづくりを進めている。駅周辺地区では、掘割の引込整備を県が、広場・道路等の整備を市が、にぎわい交流施設の企画・整備を西鉄が担い、3者が連携をして進めている。令和2年度から着手し、令和8年秋ごろの整備完了を目指す。整備後は駅前から市街地へと歩行者動線を整え、歩く観光人口の増加とにぎわい創出を図る方針である。

沖端周辺地区は観光拠点としての魅力向上を目指している。同時に歴史・文化を継承し、地域住民にとって暮らしやすく、交流・にぎわいが生まれる場を創出し、観光客にもゆっくり滞在してもらえる空間づくりを進めている。地域コミュニティの活性化と観光の資の向上を両立させることが目標である。

今後は、2地区の双方で、歩行者優先の空間づくりを継続し、訪問者の滞在時間と回遊性を高めるとともに、住民の生活性と地域経済の両立を図る。

問 本市も「ウォーカブル推進都市」を目指す場合、アドバイスをいただければ。

答 地域の特徴を最大限活かしつつ、歩いて暮らせるまちづくりの実現を市民と行政が一体となって進めることが大事である。「そのまちの価値を最大限、活かすこと」により、地域の持つ独自性を打ち出し、歩いて楽しく、安心して暮らせるまちづくりを推進していくことができると思う。



視察の様子（委員長挨拶）

4. 所見・西尾市政への反映に向けた課題

- ・視察した「西鉄柳川駅周辺地区」では、まさに柳川市の玄関口が新しく生まれ変わろうとしていた。言うまでもなく、鉄道駅はその街の「顔」であり、外からの来訪者が駅に降り立ち一目見て、訪れた街がどんな街であるか察しがつくというものである。歴史や文化を感じさせる雰囲気醸し出していたら一層良い。その点、柳川市は「水都」を誇ることから、堀割を駅のロータリーのほんの間近にまで引き込むという大胆な策で駅前の再開発第2期工事を進めているところであった。



視察の様子

駅舎の老朽化と合わせて周辺の絵を描きなおした、ということだが、市の観光の代名詞「堀割」を近くに流れる二ツ川から引き込み駅舎から堀割が見渡せ、観光案内所を含む飲食・物販店からなる「にぎわい交流施設」が今後整備されるという。これら複合的な再開発を国・県・市が三位一体となり、幾つかの基幹事業に提案事業や関連事業を組み合わせることにより、社会資本整備総合交付金 50～55%の国庫補助（令和2年度～6年度）を得ている点に注目したい。徹底した拠点・ゾーン・軸作りに基づいた都市計画が大切なことを痛感した。

本市においても、広い市域を生かすべく総合計画においてしっかり地域を有効活用できるよう都市計画を立てていただきたい。

- ・柳川市のウォーカブル推進都市の取組は、公民連携のまちづくりが求められている中、福岡県と西鉄、市の3者により「西鉄柳川駅周辺」と「沖端水天宮周辺」の2地区で、柳川市の代名詞になっている伝統ある観光資源の川下りを生かした整備を進めている。西鉄柳川駅周辺の整備では、堀割を二ツ川から駅前まで引き込み、「舟の乗船場」や「にぎわい交流施設」を整備して水辺空間と一体となった柳川らしくにぎわいのある駅前空間づくりが特色となっている。柳川市のにぎわいある玄関口に生まれ変わろうとしており、街の玄関口はその地域の特色を生かした整備も重要であると感じた。

沖端水天宮周辺の取組では、整備方針に「車中心の空間」から「歩行者中心の空間」など4つを掲げているため、柳川らしい川下りを生かし歩いて楽しい空間を目指していることが分かった。にぎわい創出のための12箇所の夜間ライトアップは魅力を倍増させる取組として、着眼点や発想の参考になった。

本市も六万石城下町であり、玄関口の名鉄西尾駅から歴史公園、岩瀬文庫などを結ぶウォーカブルなまちづくりのチャンスはあると思った。西尾駅周辺エリアのまちなかには、空き店舗を活用した新たな店舗が相次いでオープンしており、歴史と食べ歩き（飲食）をキーワードにした魅力あるまちづくりの参考になった。

・私たちが下車した西鉄柳川駅は柳川市の玄関口である。本市でいえば、名鉄西尾駅である。現在の駅前周辺は工事中であったが、現地での職員の方の説明によれば、来年の完成後は「駅のすぐ近くまで掘割を引き込んで船つき場を設ける」とのこと。2階の駅改札口を出ると、デッキになっており、間近に掘割の中で船が行き交う風景を眺めることができる。水郷柳川のまち、市の玄関口としてはこれ以上ない最高の風景と演出である。小雨の中、私もその風景が目に浮かんできた。



視察の様子

駅前での説明の後、市役所に移動して改めて担当の方から「ウォーカブル推進都市」である柳川市の取組についての説明をしていただいたが、残念であった。「何が残念であったか」というと、例えば「ウォーカブル区域」の1つである、「沖端水天宮周辺地区」を実際に歩くことで「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を実体験したかったのである。そして、本市のまちあるきイベント「ブラアイチ in 西尾」のルート上の施設や雰囲気、風景などと比較してみたかったのである。

さて、改めて柳川市の発想と、それを実現してしまうパワーは素晴らしいと思う。たまたま二ツ川が近くを流れているものの、駅と二ツ川の間には国道443号が走っており、新たに橋を設置するという大規模工事となったが、来年完成するとのこと。駅前の掘割引き込みを含め、駅周辺のにぎわい創出づくりに足掛け6年を要しているのには驚きである。さらに賞賛すべきは計画段階から「柳川らしいデザインを考える会」を設置し、学識経験者、専門家、行政、西鉄、さらには地元の有志が一体となって、議論を重ねつつ役割分担も含めて着実に進めてきたことである。

本市では、西尾市の玄関口となる西尾駅東駅前広場については、昨年度は実施設計が行われ、本年度と来年度で整備に向けた工事が進められていく。西尾市の玄関口としてどうあるべきかの議論が少なかったように思う。まだ、間に合う部分があれば、いろいろな意見を聴き、取り入れていくべきと思う。駅前でのお茶畑やウナギは難しいが、例えば、市の花はバラであり、平和のシンボルであるバラをもっともっと強調できるような工夫や手立てはないだろうか。



(経済建設委員会・福岡県柳川市)

- ・柳川市のウォークブル推進都市の取組について学び、大変感銘を受けた。国土交通省が提唱する「“WE DO” -Walkable, Eyelevel, Diversity, Open」というまちづくりの方向性に柳川市が賛同し、この取組を推進していることに共感を覚えた。

西鉄柳川駅周辺地区では、水郷柳川の象徴である掘割を駅前まで引き込み、舟の乗船場や水辺空間と一体となった広場、そして賑わい交流施設を整備する計画が進められている。これにより、駅周辺の回遊性が高まり、交流人口の増加に繋がると感じた。

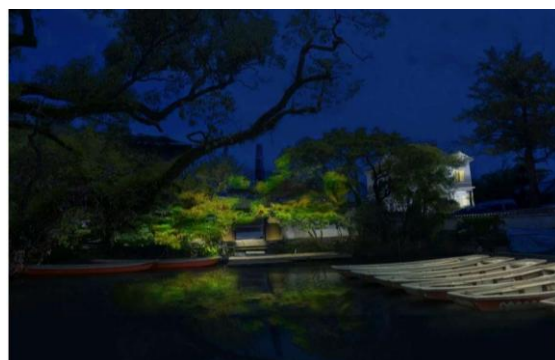
柳川市には車が入れない旧街道や旧小路が多く、まち歩きマップの作成やレンタサイクルとの連携により、徒歩での回遊性を高めていると伺った。地域の特性を生かした取組は、訪れる人々にとって魅力的な体験を提供している。

昼間だけでなく、夜間の景観にも積極的に取り組んでいる点も印象的である。夜間景観基本計画を策定し、ライトアップを工夫することで、市民が誇りに思い、訪れたいくなるまちを目指している。これにより、昼夜を問わず柳川の魅力を堪能できる素晴らしいまちづくりが進められている。

本市においても、にぎわいの創出と歴史文化を生かしたまちづくりとして、西尾城を中心とした歴史的資源を活用し、単なる観光地ではなく、市民が日常的に利用したくなるような魅力的な空間を創出していきたいと考える。

- ・いま全国的に、移動手段としての“歩く”という行為が見直され、健康づくり、環境負荷の軽減、地域のにぎわい創出といった多方面での効果が注目されている。そうした中で、福岡県柳川市が進めている“歩いて暮らせるまちづくり”は、まさにこれからの時代の地域づくりのモデルケースになるものと考えます。歴史ある水郷の景観や観光資源、そして地域住民の皆さまの暮らしをうまく融合させながら、誰もが安心して歩ける、人にやさしいまちを実現されている姿勢に大変刺激を受けた。本市においても学ぶべきところはたくさんあり、先進的な取組や地域に根ざした工夫など、今後の施策にぜひ生かしていただきたい。

基本計画：主要川下りコースの夜間景観を構成する「12のシーン」



夜間景観イメージ（シーン9 御花北（御花北門））



夜間景観イメージ（シーン 12 沖端（道））

- ・西尾城と柳川城の築城に関わったとされる田中吉政公が歴史的なご縁として語られることを考えると、両市のまちづくりには興味深い共通点を感じる。

西鉄柳川駅前「水郷の顔」として整備が進み、完成前ながらにぎわいと憩いの空間が想像できました。福岡県・柳川市・西鉄(株)の3者連携により、役割分担が明確で事業がスムーズに進んでいる印象であった。国道の下を抜ける川下り用の堀割りを新たに工事しており、国も関わる大規模な事業である点も印象的。インフラと観光の融合が、柳川の魅力をさらに高めていくと思われる。

都市再生と連動し、「車中心」から「歩行者中心」へ転換することで、ゆったりとした出会いと交流が生まれる観光地へ生まれ変わる柳川市が楽しみである。水郷の街並みを生かす視点は、本市でもみどり川の活用に通じる良いヒント。ただし、城下町の風情を残しつつ、雨水対策も兼ね備えたウォーカブルなまちづくりが理想である。

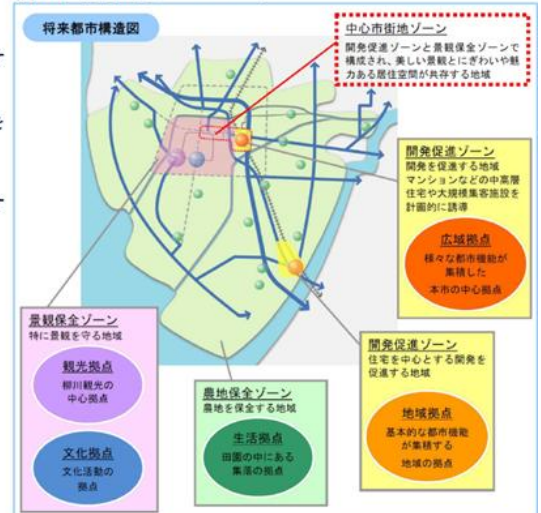
本市で言えば、西尾駅前を「バラやお茶の公園」として整備すれば街の顔に。現在整備中の西尾駅東駅前広場にも、柳川の空間設計は大いに参考になるはずである。「滞在時間＝消費額」という統計も示す通り、歩きたくなるまちと街中宿泊施設の充実が鍵。観光振興と地域経済の両立を目指していくべき。「みどり川×城下町×雨水対策」の三位一体で、歩きたくなるウォーカブルなまちへ。西尾駅前広場を起点に、滞在型観光を加速させたい。

■柳川市の都市計画について

【拠点】
都市づくりの核となります

【ゾーン】
開発抑制、促進する範囲を設定します

【軸】
拠点や他都市をつなぎます



企業誘致に対する取組について

【日時】 令和 7 年 10 月 23 日 13 時 30 分～15 時

【場所】 佐賀県鳥栖市役所

1. 視察地の概要

鳥栖市は佐賀県の北部に位置し、九州内で抜群の交通アクセスを誇っている。県内 3 番目の人口 (74,424 人) が多く、面積は県内最小 (71.72 km²) とコンパクトな市である。県内で唯一人口密度が 1,000 人を超えており、その土地利用は山間部、市街地、農地がそれぞれ約 3 分の 1 ずつという特徴がある。古くは長崎街道の宿場町、その後は鉄道の町として発展している。



鳥栖市役所にて

2. 調査事項の概要

鳥栖市は九州の交通の要衝であり、縦横に走る高速道路のジャンクションや幹線道路が整備されていることから、地理的優位性を活かして物流業や製造業を中心に企業誘致を積極的に行っている。企業に対する優遇措置として、企業立地奨励金や雇用奨励金を用意し、これまで 7 つの産業団地の整備を行ってきており、企業がスムーズに進出できるように、きめ細やかなサポートとともに積極的な支援体制を整えている。

今回注目したのは東急不動産・国土開発・丸紅の 3 社民間企業と連携して産業団地「(仮称) サザン鳥栖クロスパーク」の開発に取り組んでいる点である。全国的に立地を検討する企業からの問合せが増えている自治体は多いものの、企業のニーズに応えられる産業団地を確保できている自治体は非常に少ない。我が西尾市とて例外ではない。そのような状況の中、2017 年「地域未来投資促進法」が施行された。この法により、工場などの適地でありながら農地や市街化調整区域のために難航しがちな土地利用調整の期間を短くできるようになった。県や市が用地取得に向けて地元と調整する場合は、開発の是非や予算措置を巡り、議会の承認を得なければならない。開



発に時間がかかる自治体施行に比べ、民間事業者は用地交渉や土地の造成が早く、スピードアップが図れると期待されている。

民間との連携について担当課職員の方は「市の財政にあまり負担をかけず、単独で大型の産業団地を開発するのは当市の規模では難しい。また、自治体職員は数年で担当が替わり、産業団地の開発の経験が限られる。一方、民間は長く専門的に

取り組んできているので知見・経験が豊富」と連携の理由を説明された。開発では用地交渉から造成工事、建設、分譲まで民間が受け持ち、市は地権者と民間との間に立って説明会を開くなど用地交渉をサポートするほか、民間の各種申請を支援する。協定を結んで以降、民間とのミーティングは月に1回くらい開いているとのことである。本市においても企業団地の造成が喫緊の課題であり、しかも開発地の候補のほとんどが農地であることを考えれば、今後の産業用地の開発でも官民連携が選択肢のひとつになり得る好例であると言えよう。

3. 主な質疑とその回答

問 サザン鳥栖クロスパークについて、県との協議は、いつ頃から開始したか。

答 令和3年度の産業団地検討調査業務を行う際に、県との具体的な協議を開始した。

問 農業委員会との協議はどのようなか。

答 県の基本計画の重点促進地域として区域を追加する前に農政担当・農業委員会と事前協議を行った。

問 地権者の賛同を得るにあたっての苦労は、どのようなか。

答 地権者との交渉は、開発事業者を中心に進めているが、賛同を得ることが出来るよう鳥栖市としても丁寧な説明を心がけた。

問 企業誘致全体について、貴市として掲げている企業誘致の戦略が、これまで具体的にどのような成果につながっているか。

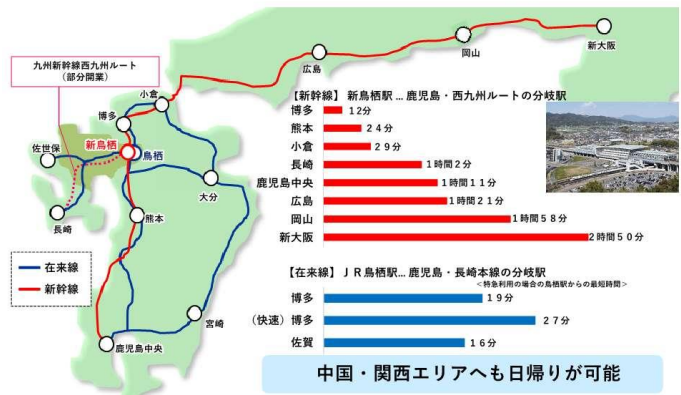
答 九州の交通結節点として、製造業や物流業を中心に多くの企業が進出しており、立地市制施行から進出協定締結企業数は、217社である。

問 交通アクセスの良さは大きな強みであるが、九州各地で誘致競争がある中で、貴市が他都市と差別化できているポイントはどこか。

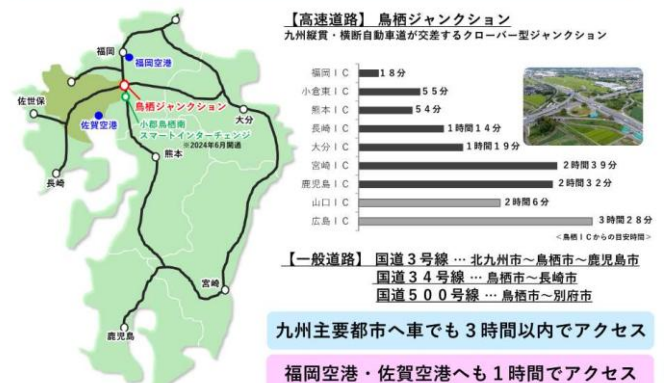
答 交通アクセスの利便性を生かし、県内外から豊富な人材の確保が可能で、福岡市や佐賀市、久留米市といった都市からも通勤圏内である。

抜群の交通アクセス（鉄道）

博多まで新鳥栖駅から最速12分、鳥栖駅から最速19分。



抜群の交通アクセス（道路）



問 大規模な企業進出にあたって、地域住民や地元農業者との間で課題や摩擦が生じたことはなかったか。もしあれば、どのように解決を図られたか。

答 サザン鳥栖クロスパークを例にすると、周辺住民から大雨が発生した際の河川への影響を懸念する声があったが、鳥栖市の地区計画には調整池の設置基準があることなどを丁寧に説明した。

問 本市は、津波や洪水など様々な災害リスクを抱えているため、企業立地の候補地が少ない状況である。貴市も適地の減少とのことだが、こういった事情で減少したのか。

答 新たに開発を進めていた新産業集積エリアもアサヒビール株式会社の進出が決まり、土地がなく、市内の企業の増設や新たに進出したい企業の要望に応えることができない状況である。

4. 所見・西尾市政への反映に向けた課題

・佐賀県鳥栖市がこれまで積極的に取り組んできた企業誘致の施策や、その成果、さらには地域経済や雇用への波及効果などについて視察に伺った。鳥栖市は九州の物流拠点として地の利を生かし、多くの企業が立地している地域であり、その背景には市としての計画的な企業誘致政策と、それを支えるインフラ整備、人材育成、行政の支援体制がある。地方都市が抱える人口減少や税収の課題に対し、地場産業だけでなく、外部からの企業誘致を通じて地域に新たな活力を呼び込むという取組は、本市においても大変参考になるところだ。成功の要因や課題、地元との調整、そして今後の展望など、さまざまなお話を伺った。短い時間ではあったが、実り多き視察となった。

・鳥栖市は、九州縦貫道、九州横断道が交差する交通の要衝で、九州の心臓部と言われており、福岡空港や佐賀空港まで1時間、博多港まで約30km圏内と物流の拠点となっているため、日本を代表する企業進出が目まぐるしい状況が分かった。

昨年6月に鳥栖市内で九州自動車道の小群鳥栖南スマートインターチェンジが開通したことで、新たに取り組んでいる企業誘致のための「サザン鳥栖クロスパーク開発事業」の追い風になっていると感じた。3年前に行政視察で鳥栖市を訪れているが、企業進出のための開発が加速的に進んでいる。交通アクセスの重要性を再認識した。

鳥栖市内の農地に企業誘致のための開発が急速に進んでいる。「サザン鳥栖クロスパーク開発事業」も農地転用による開発である。やはり農地転用をクリアすることが大きな課題であると聞いた。本市においても企業誘致による農地転用で農地面積の減少がみられており、残す農地と開発する農地とのバランスを見据えた企業誘致用地の開発計画を策定する重要性を再認識した。

まちの強み

鳥栖市の4つの強みを活かした企業立地をご提案します



「お困りごと」を解決する機会を創り、鳥栖市での事業展開を支援いたします！

- ・34 ヘクタールにも及ぶ農地を産業団地として開発しようという「サザン鳥栖クロスパーク」事業を東急不動産・日本国土開発・丸紅という3社との官民連携によるプロジェクトで進めようという全国でも珍しい取組である。

用地交渉や産業団地の造成などは、企業が行うのであるが、これらの業務を市の職員と比べてより豊かな経験やノウハウを持つ企業が担うという点には大きなメリットがあると頷ける。

九州、熊本県には「TSMC」という巨大な半導体受託製造企業が進出するということもあり、産業団地に対するニーズも高まっている。このタイミングを逃すことなく、スピーディな産業団地の整備・供給を実現するためには、官民連携でなければ成し得ないと思う。

農地転用の点からの懸念があったが、農水省の「農地の総量確保（マクロ管理）」を満たし、個別の農地転用許可（ミクロ管理）」をしっかりと市町村が担えば懸念が払拭されると聞き安堵した。もちろん、この点について鳥栖市は県や市の農政担当・農業委員会との事前協議や地権者に対しての意向調査や説明会を経て計画が進められてきた。

企業誘致の適地がない、という共通点は本市にもあるが、小郡鳥栖南スマートインターチェンジを至近に有するというアクセス面での違いを思い知らされた。



視察中の様子

- ・市役所での説明の後、職員の方に公用車で産業団地エリアを案内していただいた。産業団地エリアは私の予想をはるかに上回る広さで、車窓からの眺めも圧巻で、巨大倉庫や大型トラックの多さなど何処から集まってきたのかと思うほど多くの流通業、製造業が整然と連なっている。まったく異次元の世界に足を踏み入れたようだ。

鳥栖市は、九州自動車道と長崎自動車道の二つの高速道路が交差し、JR長崎本線も鳥栖市のほぼ中央を走っており、九州の交通結節点として、交通アクセスの利便性という強みを最大限生かし、半世紀以上前から鳥栖市の活路を企業誘致に求め、戦略的に他市との差別化を図ってきている。

本市には、鳥栖市のような地の利を生かし多くの企業が集まっている、産業団地エリアという特定の地域はない。しかし、本市は県内でトップクラスの誘致実績を示しており、今後も農地との調整を図りながら、さらなる企業誘致の推進を期待したい。



視察中の様子（委員長挨拶）

- ・本市も「ものづくりのまち」として、企業誘致に力を入れているので、鳥栖市から学べる点が多くある。中部国際空港や名古屋市へのアクセスが良く、自動車産業を支える企業が集積している点を、鳥栖市のようにPRすることで、さらなる企業誘致につながる可能性を感じる。鳥栖市が交通の要衝である点を強調して企業誘致を進めているように、本市も独自の強みを前面に出すことが重要であるとする。企業を誘致するためにも災害リスクの低い企業団地の整備が必要である。

- ・人口約7.4万人の鳥栖市に、物流拠点・工業団地が6カ所も立地。交通利便性と公益性があれば、人口規模に関係なく企業誘致は可能だと実感した。SAGA 久光スプリングス（Vリーグ女子バレーボール）やアサヒビールなど、スポーツ・大手製造業の進出も顕著である。サッカーチーム（サガン鳥栖）との相乗効果で、企業活動が多岐にわたり活気があるように感じた。特に0～14歳人口割合が全国2位というデータから、若年労働力の充実と若い世代の集積がうかがえ、本市が企業誘致を進める上での大きな期待効果だと思われる。



視察中の様子

工業地帯と農業地帯のバランスも課題だが、一定基準で農業用地を確保しなければならない点は本市と共通である。税収向上のための企業誘致と一次産業（農業）の維持について、鳥栖市はこの両立の非常に良い例であり、大いに参考になった。

市政経営の観点からも、「経済成長×生活基盤」のバランスが重要であることを再認識した。今後、鳥栖市の動向を注視することで、本市の企業誘致と若年労働力の確保に生かせる知見が得られると確信した。「交通の利便性×若年労働力×農工商バランス」の三位一体で企業誘致を目指し、鳥栖市の成功モデルを西尾流にアレンジし、人口減少に歯止めをかけたい。

雨水対策について

【日時】 令和 7 年 10 月 24 日 10 時 00 分～11 時 30 分

【場所】 福岡県久留米市役所

1. 視察地の概要

久留米市は、九州の北部、福岡県南西部に位置し、九州の中心都市である福岡市から約 40 キロメートルの距離にある。行政面積は 229.96 キロ平方メートル。人口は 29 万 9,357 人(2025 年 10 月 1 日現在)。県南部の中核都市であり、九州自動車道と大分・長崎自動車道のクロスポイントに近く、国道 3 号線ほか 5 つの国道が通っており、交通の要衝となっている。市の北東部から西部にかけて九州一の大河・筑後川に沿って南側を東西に耳納山、高良山、明星山などの山々が連なっている。古くから県南部地域の経済・文化の中心都市として栄えてきた。



久留米市役所にて

2. 調査事項の概要

久留米市の総合雨水対策のきっかけは、平成 30 年以降 4 年連続 5 回、6 年間で 6 回の大規模な豪雨被害が発生した。令和 3 年 8 月の大雨(久留米観測所)の総雨量は 896.5 ミリであり、昭和 28 年水害の総雨量 564 ミリの約 1.6 倍となったこと。また、令和 5 年 7 月梅雨前線による大雨(耳納山観測所)の 1 時間最大雨量は 91.5 ミリ(観測史上最大)、24 時間最大雨量は 7 月の月間平均雨量に相当する 402.5 ミリ(観測史上最大)を記録し、この 6 年間に 4 回の「大雨特別警報」が発令されていることである。

◆久留米市の近年の降雨状況

- ・赤字:観測史上最大 ⇒ 毎年記録を更新
- ・大雨特別警報が6年で4回

久留米観測所 (※R5.7は耳納山観測所記録も含む)

時期	1時間 最大雨量 (mm)	3時間 最大雨量 (mm)	6時間 最大雨量 (mm)	24時間 最大雨量 (mm)	48時間 最大雨量 (mm)	72時間 最大雨量 (mm)	総雨量 (mm)
平成30年 7月	40.5		156.0	279.5 観測史上 1位(当時)	383.5 観測史上 1位(当時)		386.0 (7/5~8) 特別警報
令和元年 7月	90.0 観測史上 1位(当時)	177.5 観測史上 1位	275.0 観測史上 1位	335.5 観測史上 1位(当時)	402.5 観測史上 1位(当時)		474.5 (7/18~23) 特別警報
令和元年 8月	60.5	147.0	187.5	330	366.5		408.0 (8/26~29) 特別警報
令和2年 6月	92.5 観測史上 1位		155.0	193.5	194.0		194.0 (6/26~29) 特別警報
令和2年 7月	48.0	105.5	169.5	360.5 観測史上 1位(当時)	483.0 観測史上 1位(当時)	529.0	772.0 (7/5~11) 特別警報
令和3年 8月	72.0		193.5	387.0 観測史上 1位	572.5 観測史上 1位	718.5 観測史上 1位	896.5 (8/11~19) 特別警報
令和5年 7月 「耳納山」	91.5 観測史上 1位(R5.7)	167.0 観測史上 1位(R5.7)	316.0 観測史上 1位(R5.7)	402.5 観測史上 1位(R5.7)	452.0 観測史上 1位(R5.7)	565.5	567 (7/7~10) 特別警報
【参考】 昭和28年 6月	43.0	—	—	—	—	—	564.3 (6/25~29)



平成 30 年 7 月豪雨を受け、令和 2 年度に国・県・市が連携し、「下弓削川・江川総合内水対策計画」を策定し、久留米大学御井キャンパス周辺の床上浸水の軽減のため、その対策の一つとして久留米大学御

井キャンパス内のグラウンドを活用して貯留施設を整備した。また、「金丸川・池町川総合内水対策計画」も策定し、令和2年度からハード面とソフト面で対策事業に取り組んでいる。

注目する取組は、下水道床上浸水対策事業として、事業費約13億円を投じて官民連携で取り組んだ「久留米大学雨水貯留施設」(自然流下方式で、貯留容量は25メートルプール約50杯分に相当する2万1,800立方メートル)と、事業費約8億円で公園の地下を活用した「御幣島公園雨水貯留施設」(ポンプ排水方式で、貯留容量は25メートルプール約10杯分に相当する4,800立方メートル)である。

本市において、近年は都市化の進展に伴い、異常気象を要因とする予測を上回る大雨により従来よりも広範囲で浸水被害も発生している。災害対策本部が設置される西尾市役所周辺の道路冠水も発生しており、早期の対策の必要性が高まっている。雨水対策総合計画(雨水マスタープラン)策定が進む中で、国・県・市の連携も含め、先進地である久留米市の整備手法等を学び、西尾市政に提案や提言をしていきたい。

3. 主な質疑とその回答

問 久留米大学御井キャンパス内へ貯留施設整備をした地域の地形(海拔の高さ)や面積、都市形態はどのようなか。井田川はどのような規模の河川か。

答 井田川は延長1.76キロメートル(3.39キロメートル)で、流域は150ヘクタール、標高は25メートル(38.8メートル)～8.8メートルである。括弧内は排水路を含んだものである。流入から流出までの距離は約440メートル。都市形態は住宅地となっている。



視察中の様子

問 対象となった地域での浸水被害の状況はどのようなか。(過去から現在まで)

答 写真参照。下流の国道210号周辺で浸水被害が発生している。



平成30年7月豪雨の浸水(下弓削川付近)



平成30年7月豪雨の浸水(金丸川・池田川付近)

問 平成 30 年に国・県・市の連携で「下弓削川・江川総合内水対策計画」を策定して、事業に取り組んでいるが、対策の一つとして久留米大学御井キャンパス内への貯留施設整備を選定した理由はどのようなか。

答 上流域での雨水貯留の適地を検討していた際、久留米大学もグラウンド整備を検討されていた。大学が土地を提供（無償貸借）し、市が洪水時は貯留施設として、平常時はグラウンドとして使用できる施設を整備することで協議が整い、選定した。

問 整備場所を提供してもらった久留米大学との交渉手順、契約内容はどのようなか。合意に対して一番の課題となったことは何か。

答 土地利用は 20 年間（自動更新）で無償であること。日常の維持管理は久留米大学が行う。貯留後の復旧（清掃）は久留米市が行う。課題としては、貯留を行う際の連絡調整と貯留後の早期復旧についてである。また規定どおりの貯留開始（不用意に流入させない）についてである。

問 貯留施設整備に対して、国や県からの補助金などを活用したか。活用したのであれば、どのような補助事業か。

答 令和 3 年度まで、防災安全交付金として設計委託をし、令和 4 年度から、下水道防災事業（下水道床上浸水対策事業）として工事を実施した。

問 総事業費と工事期間はどのようなか。実施後に周辺住民からどのような声が届いているか。

答 事業費は約 13 億円（内訳は設計委託で約 2 千万円、工事で約 12 億 6 千万円、移設補償で約 500 万円）である。工事期間等は、平成 30 年 8 月に「久留米市街地周辺内水河川連絡会議」を設置した。令和元年度に市が基本設計を実施した。令和 2 年 3 月に「下弓削川・江川総合内水対策計画」を県が策定した。令和 2 年度に市が実施設計を実施した。

工事期間は約 2 年半。具体的には①令和 3 年 6 月 3 日～令和 4 年 3 月 9 日に久留米大学雨水貯留施設築造工事②令和 3 年 8 月 12 日～令和 4 年 3 月 9 日に久留米大学雨水貯留施設放流渠築造工事③令和 4 年 5 月 20 日～令和 5 年 10 月 31 日に久留米大学雨水貯留施設築造工事を行った。

また、周辺住民の声としては、

下水道床上浸水対策事業

久留米大学雨水貯留施設

官民連携で取り組む浸水対策



施設の概要

■事業名	下水道床上浸水対策事業
■事業費	約 13 億円
■貯留容量	21,800m ³ (25mプール約50杯分)
■事業期間	令和 2 年度～令和 5 年度
■確率降雨	66.4mm/h (10年確率)
■放流方式	自然流下



短時間の集中豪雨の際でも貯留を求められている。筑後川の水位が上昇し樋門が閉じられた際に、下流域への流出量をカットすることにより、大規模な床上浸水被害を軽減させることを目的とした施設であるが、道路冠水時などにせっかく整備した施設が活用されていないと考える住民もいる。

問 貯留施設の運用について、どのような状況になったら流入が始まるのか、人為的操作が必要か。また流入時の周知方法はどのようなか。

答 流入操作は、設備の仕様として水位計での自動運転も可能であるが、遠隔操作で人為的操作により流入開始している。貯留施設として利用する可能性があるときは、大学にグラウンドの封鎖を依頼し、大学から封鎖完了の報告を受けた後、規定の条件になったときに遠隔操作で流入を開始する。

流入の判断は①筑後川の水位が上昇し、下流の下弓削川（枝光排水機場）の水門が閉まっていること②水位計を設置した下流水路の水位が規定値を超えたとき③大学から封鎖完了の連絡を受けていることである。

問 流入後の貯留施設の清掃等はどうしているか。

答 施設完成後、流入は2回。1回目は自動運転としていたことによる想定外の流入となった。これを機に手動操作とした。清掃は市職員で行った。2回目は、手順通りに貯留できた。清掃は人工芝を施工した業者に随契で実施した。

問 水位計や監視カメラの設置状況はどのようなか。設置していた場合、住民も閲覧可能か。

答 水位計、監視カメラは設置している。ただし、住民は閲覧不可としている。

下水道床上浸水対策事業

御幣島公園雨水貯留施設

公園地下を活用した浸水対策



施設の概要

■事業名	下水道床上浸水対策事業
■場所	御幣島公園敷地内（地下）（久留米市東合川5-12）
■事業費	約8億円
■貯留容量	4,800m ³ （25mプール約10杯分） 内空幅：27.0～42.0m 内空奥行：12.5～38.0m 内空高：4.0m（貯留水深：3.5m）
■事業期間	令和2年度～令和5年度
■確率降雨	66.4mm/h（10年確率）
■放流方式	ポンプ排水

4. 所見・西尾市政への反映に向けた課題

- ・近年、異常気象の影響と思われる線状降水帯による想定外の大雨により水害が多発している中、全国の自治体にとっては市民の命と財産を守る雨水対策が大きな行政課題であることを再認識した。本市も都市化に伴い、雨水対策の都市排水路の整備が追い付かない状況であることから、国・県・市が連携して大学グラウンドや公園地下を活用した具体的な雨水貯留施設の整備手法等を学ぶことができた。農地を活用した貯留施設や、公共施設のグラウンドや公園などの地下を活用した雨水貯留施設の整備の可能性を提言していきたい。

雨水対策の取組は、将来も見据えた総合的な計画の策定が不可欠であり、水害解決の第一歩であると同時に、財政負担の軽減のため、その計画に国や県との連携を盛り込むための綿密な協議を重ねることが必要と感じた。

国土交通省の先例で紹介されている久留米市の雨水貯留施設の整備とともに、運用面での課題や効果などを聞くことができた。本市において、二の沢川流域で慢性的な床上浸水などの水害が発生しており、その解決のために総合グラウンドの地下を活用した雨水貯留施設の整備を提言していきたい。



貯留施設の監視カメラ



河川のカメラ

- ・近年の豪雨被害・降水状況に対する対策は喫緊の課題である。久留米市では、令和2年3月～令和6年3月にかけて、市内を流れる8つの河川ごとに合せて6つの総合内水対策計画を国・県・市が連携のもと策定してきた。国土交通省（排水機場のポンプ増設）、福岡県（地下貯水池・放水路・排水機場・貯水池の整備や護岸嵩上げ）、久留米市（雨水幹線・排水機場の整備や逆流防止ゲート・フラップゲート・ゲートポンプの設置）と区分けしたハード対策を行い、それら施設機能が十分に発揮されるよう河道や管理施設などの適切な維持管理を実施している。ソフト対策としては、水門・樋門の開閉状況をHPで公表、ウェブ版ハザードマップの導入も実施している。
- 市が実施するハード対策のうち、①久留米大学のグラウンドを大雨時に雨水を貯留して流れる水の量を軽減するという貯留施設（21,800立方メートル）、②公園地下に貯留槽（4,800立方メートル）を埋めて、既設水路の水位が上昇し基準値に到達すると流入口の水門が開き貯留、既設水路の水位低下を確認後、ポンプにて排水という2方法が比較説明された。事業費は①約13億円、②約8億円。貯留量も違うので単純比較はできないが、ともに適地選定が課題となる。②の方法については地上でも貯留できるオンサイト施設も整備中ということであるが、現実には本市で適用できるのはどちらであろうか、いずれにせよ早期の対策を求めたい。

- ・近年、全国的に気象の極端化が進み、西尾市でも集中豪雨やゲリラ豪雨による浸水被害が深刻化している。そこで、雨水対策に関する先進的な取組について学ぶため、福岡県久留米市を訪れた。西尾市においても市民生活への影響はもちろんのこと、公共インフラや地域経済への被害も大きく、抜本的な対策が急務となっているところだ。そのような中で、久留米市が取り組んでこられた雨水貯留施設の整備や、浸水対策、さらには市民との協働による雨水の有効活用といった多角的な取組は、



視察中の様子

私たちにとって学ぶべき点が多かった。特に、都市計画や防災の観点から、雨水対策を“まちづくりの一環”として位置づけている姿勢には、大きな刺激を受けた。久留米市の取組をしっかりと学び、今後の私たちの地域における政策立案や対策強化に生かしていきたい。

- ・宿泊ホテルの近くの道路が工事中であった。道路の中央分離帯に沿って、幅 5 メートル、長さ 50 メートルくらいの規模で周囲をぐるりと遮へいしてあった。市の職員の方に工事の内容をお聞きした。その地域は土地が低く、その道路を横切る排水路が常習的に氾濫し、周辺住宅に床上浸水の被害が出ていることから、道路の地下に雨水貯留施設をつくっているとのこと。驚きである。視察で説明していただいた、久留米大学のグラウンドの地下エリアと公園の地下エリアの雨水貯留施設とまったく同じ考え方である。

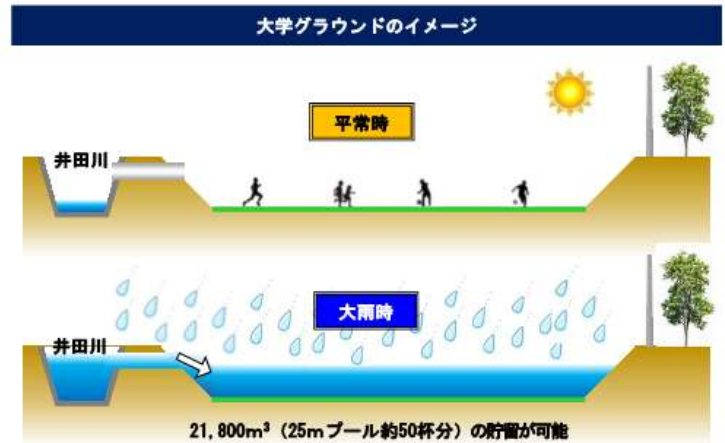
すぐ頭に浮かんだのは、浸水常襲地域の道光寺町における浸水被害対策の方法である。私も駆けつけたが、ここは先般の豪雨で駐車場のクルマが半分水没するなど、あわや床上浸水の恐れがあった。道光寺川と北浜川の合流地点で内水氾濫が発生しているのである。住宅密集地で調整池がつけられる状況でなく、そこで久留米市のような地下での雨水貯留施設の設置である。県道の道路沿いに雨水貯留施設ができないものか。どのくらいの工事費用になるのかわからないが雨水対策の選択肢の一つとして考えたらどうだろうか。

- ・久留米市で見た大学のグラウンドを活用した雨水貯留は、洪水リスクを下げる画期的な試みである。四方を囲まれた地形が必要なため西尾市では限られるものの、学校や公園で条件が合えば検討の価値ありと感じた。ただ、貯水後のグラウンド清掃に 1 回 50～80 万円かかる聞き、予算とメンテナンスの負担が大きいと実感。コスト試算と事前排水の工夫が不可欠である。一方、地下埋め込み型貯留の初期投資は大きいものの、平常時の土地利用に影響がなく現実的。下町付近の浸水多発エリアに設置すれば、被害軽減に直結すると感じた。最新のコンピューター制御システムもあったが、誤作動時は結局人の手が必要で、道路下工事も長期化が予想される。市街地の雨水対策は非常に難しい。市街地に残る田畑が自然の貯留する役割もあるので、開発と保全のバランスが鍵だと痛感した。

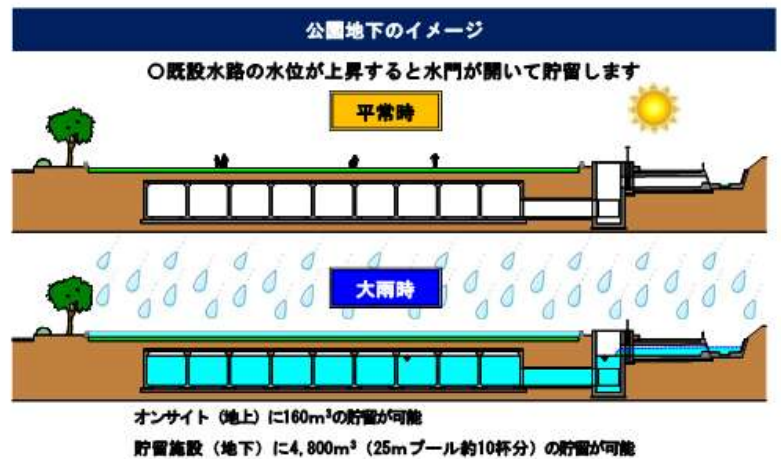
本市での雨水対策は、久留米市での事例を参考にし、優先エリアから段階的に進め、予算と住民理解を得ながら進めていくのが望ましい。

- 久留米市は近年度重なる浸水被害を受けており、その対策を最重要課題と位置づけている。国や県と連携し、総合内水対策という考え方のもと、様々な対策を進めているのが特徴である。大雨時の浸水被害を軽減するため、雨水を一時的に貯める施設の整備に力を入れている。これは、雨水幹線（水路）の整備と並行して進められている。具体的な施設として、西鉄久留米駅周辺（諏訪野地区、2010年度整備）や久留米警察署周辺（東櫛原地区、2017年度整備）に雨水地下貯留施設が設置されている。御幣島公園の地下には、25メートルプール10杯分に相当する雨水を貯める施設が建設され、周辺地域の浸水対策に貢献している。久留米大学のグラウンドも、雨水貯留施設として活用されており、下弓削川下流域や大学周辺の浸水被害軽減に役立っている。久留米市は、これらの取組により、近年の記録的な豪雨に対しても効果を発揮し、家屋の浸水や人的被害を軽減していることが報告されている。

本市においても雨水対策は喫緊の課題であることから、大いに参考にすべき事例と考える。



久留米大学グラウンド雨水貯留施設イメージ



御幣島公園雨水貯留施設イメージ