

■報告(4)九州大学

『水郷都市柳川における水陸都市インフラの再生と融合に関する研究』

出口 敦 九州大学大学院人間環境学研究院都市・建築学部門教授(工学博士)

高橋美保子 西日本鉄道株式会社経営企画本部まちづくり推進室係長(博士(工学))

司会:最後に九州大学の出口先生から『水郷都市柳川における水陸都市インフラの再生と融合に関する研究』についてご報告いただきます。なお、本日は共同研究者の西日本鉄道株式会社の高橋様も見えています。それでは出口先生、よろしくお願い申し上げます。

出口教授: 私どもは福岡県の南部、筑後地域にある柳川市を対象地として、その水陸都市インフラ、堀割という水のインフラと西鉄大牟田線という鉄道の陸のインフラとをどのように再生して融合するかを研究テーマに掲げた。

柳川市は、矢部川の下流域に位置する城下町で、堀割がたくさん残り、歴史的に非常に面白いところであり、もっとも多くの観光客に来ていただき、歩き回っていただきたい。そのためにはもう少し駅とのつながりをきちんとつくっていかねばならない。

(柳川市及び西鉄柳川駅周辺の現況)

柳川市は現在人口が約 74,500 人、福岡の天神から西鉄大牟田線の特急で約 45 分の位置にある。堀割が旧柳川市を中心にめぐらされており、その延長は約 930 キロに及ぶ。都市計画的には非線引きの都市計画区域になっている。

旧柳川市と旧三橋町と旧大和町という1市2町が 4 年前に合併した。それまでは、西鉄柳川駅は旧三橋町に位置しており、実際に

観光の川下りなどの中心になっていた旧柳川市との関係が薄く、駅を降りてもどちらに行ったら堀割があるのか分かり難いという状況がずっと続いていた。

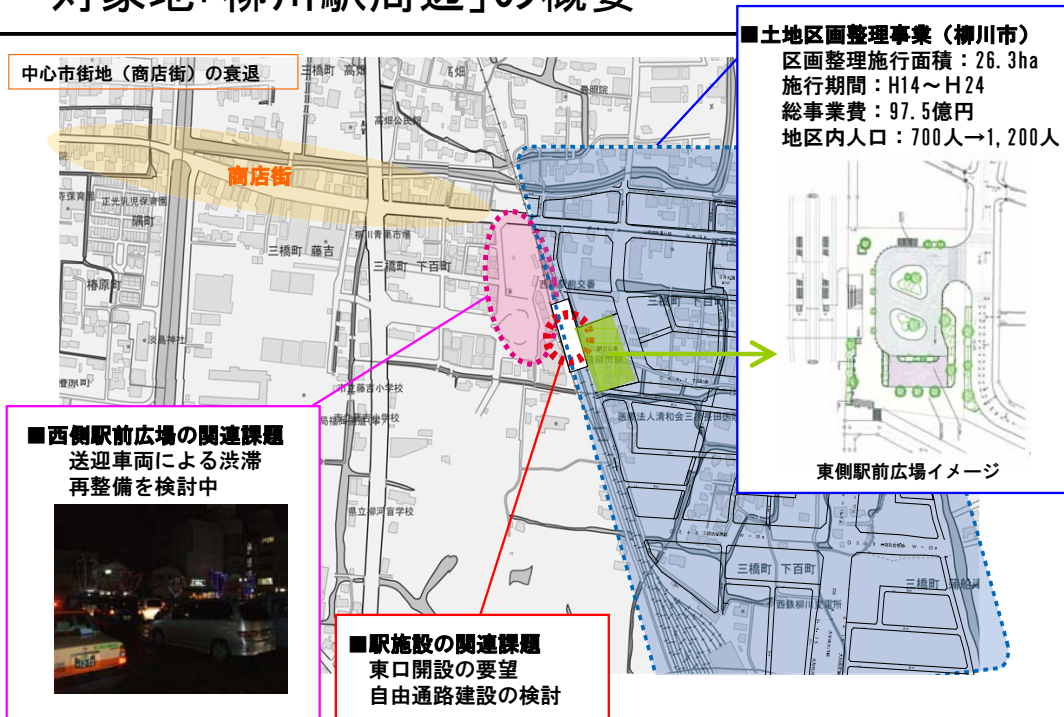
西鉄柳川駅には6時から8時ぐらいにかけて 30 分に1本特急が来るが、駅の西側にはその時間帯にキス&ライドの車が押し寄せ、「駅前広場を何とかして欲しい」と警察から強く言われている。

駅の東側は現在、区画整理を進めており、市は東口側に新たに駅前広場を整備して、西口と東口の駅前広場で役割分担をしたいと考えている。現在、改札口は西口にしかないが、東口を開設できないか、あるいは東口と西口をつなぐような自由通路を建設できないかと、西鉄と市役所の間で協議されていると聞いている。

駅西口から始まって西のほうに続く形で商店街がある。それからちょっと分かりにくいのが、これが堀割の幹線で、ここに三柱(みはしら)神社という神社があり、川下りの船着き場がある。駅を降りてからここにどう行ったらいいか、標識もほとんどない。この辺まで歩いて来ないと川下りの船に乗れないという状況である。

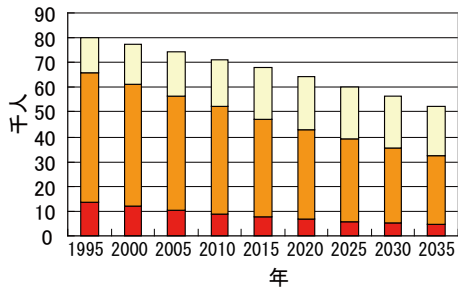
柳川市の課題としては、人口減少傾向で、他の地方都市と同様に今後も人口が減少するという予測である。高齢化も進んでおり、中心市街地は活力が低下し、先ほどの県道の商店街は空き店舗が増えている。観光客も

対象地「柳川駅周辺」の概要



現況（人口）

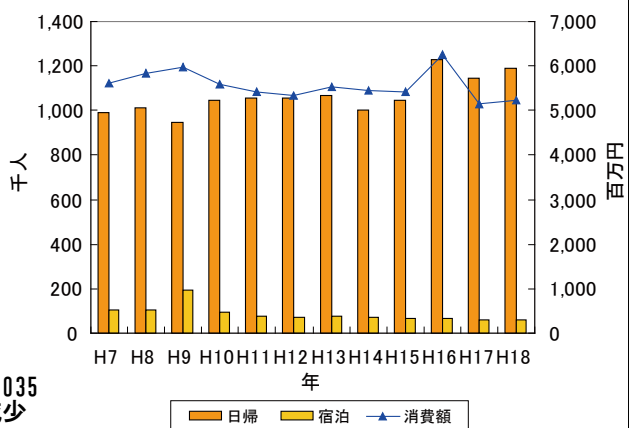
柳川市の人口推移



出典：2005年までは国勢調査
 2010年以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計

- 柳川市の人口は、減少傾向にあり、2035年には2005年と比較して約7割まで減少すると推計されている。
- 中でも生産年齢人口の現象が著しく、2005年と比較して約6割になると推計されている。

柳川市の観光客の推移



出典：福岡県観光入込客推計調査

- 入込客数、消費額ともにその大部分を旧柳川市が占める。
- H16年にいったん増加したものの全体的には横ばい状態にある。
- 消費額は減少傾向にあるため消費時間を延ばし、滞在型の観光を目指す必要がある。

非常に伸び悩んでいる。公共交通の利用者も西鉄大牟田線の利用者も減少しているという状況にある。

ただ特色というか、優位性として、非常にアイデンティティが明確な地方都市であり、まず堀割という資源がある。それから福岡市に近いということで、実は住宅の需要もあり、この数年マンション数棟が建ち始めている。これはまた、景観上の問題があるということで、旧柳川市が合併前に16mの高さ制限を設ける建築条例をかけたところであるが、福岡市との近接性をどのように活かすかという点に関連して、種々の課題がある。

我々が着目したのは、そういった堀割という水のインフラや景観資源と西鉄の鉄道駅、この2つをうまく融合させ、地区を再生させることによって、生活観光都市としてのインフラを新たに創り出せないかという点である。

(柳川駅周辺まちづくりワークショップの実施)

この研究助成をいただいて行ったワークショップは、昨年12月に始め、西鉄と柳川市が共同で主催し、それに九州大学も参加し、私が座長をさせていただいた。行政側は、市・県・地方整備局、地元の行政区長さん、水の会というNPO、交通事業者である西鉄、それから川下り業者、観光協会、商工会の方々にご参加いただき、全体で30名位で進めた。

第1回目は12月6日に行い、まずはみんなで現地を歩き、課題抽出を行なった。

第2回目は1月24日に行い、4つの班に分かれて、地図上に将来の方向性としてのゾーニングを描くワークショップを実施した。

第3回目は2月20日に行い、第2回目で提

案したゾーニングと構想図を基にして、各グループで関連する課題や課題解決の方策などを自由に議論し、結果をまとめていただいた。

第4回目は最終回として3月19日に開き、これまでの意見や提案を基にして、事務局で市役所などと調整をして描いた将来像を提示し、最終案を協議した結果、4回のワークショップの最終的な成果物の一つとすることの合意を得た。

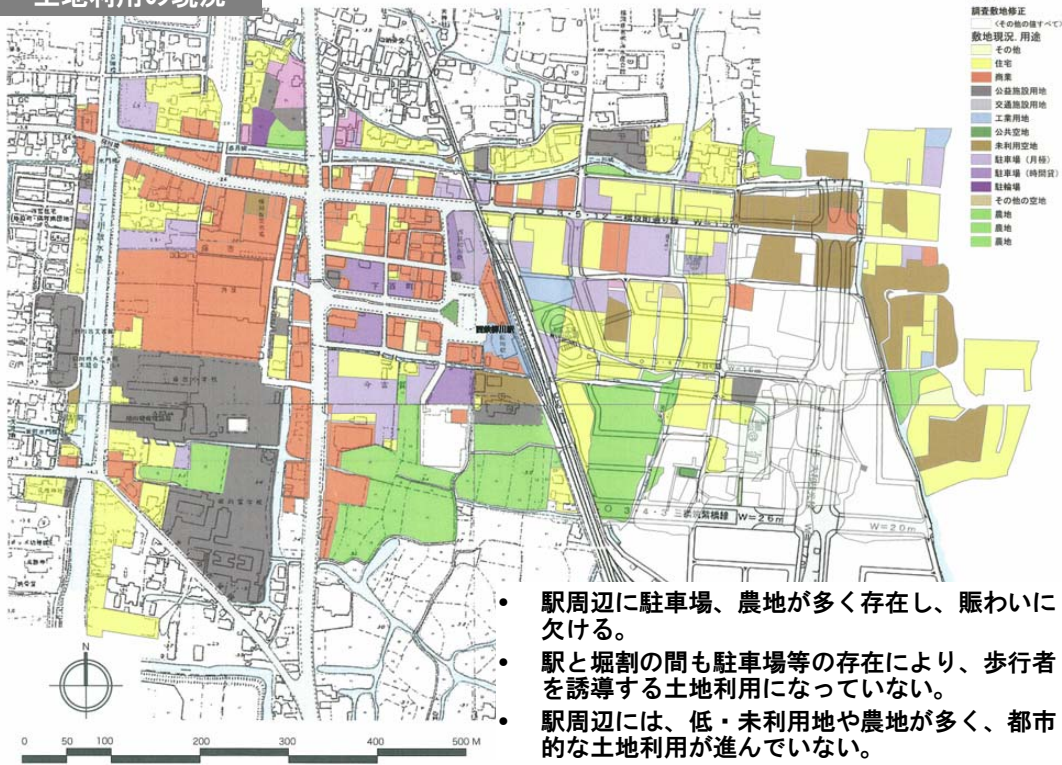
ワークショップで協議した駅周辺の将来像として、駅前まで続く堀割と一体的な駅前の整備を掲げ、更に区画整理と共に整備される東口駅前広場との役割分担を提案している。駅前広場と連続し、直ぐに川下りの舟に乗れる町にしたいとの思いがある。鉄道駅の観光拠点としてのポテンシャルを活かし、乗降客にとって非常にわかりやすく、柳川らしい駅前にしたいとの思いで描かれた将来像である。

この4回のワークショップと現況調査を通じ、参加者間で共通の課題認識を持つことができた。先ほど申し上げたように、現状の駅前広場は停車車両の渋滞や事故等の懸念があり、これを解消しなければいけないという直面する課題がある一方で、この駅周辺地区は将来像やマスタープランというものを持っていないので、それをきちんと持つ必要がある。更に、マスタープランを実現するための方法を合わせて整えていく必要があることも協議された。

(今後の研究の方向性)

こういった課題や方向性に基づいて、今後1年ほどかけて調査や研究を地元の方々、西鉄さんと一緒に進めていきたいと考えている。その際に、3つの仮説を立てた。まずは

土地利用の現況



第3回柳川駅周辺まちづくりワークショップ

駅周辺の平面計画と課題

日時：2009年2月20日（金）

場所：三橋町総合保健福祉センター

概要：第2回のゾーニングを基に、駅周辺の将来の望ましい姿を平面図にまとめる。

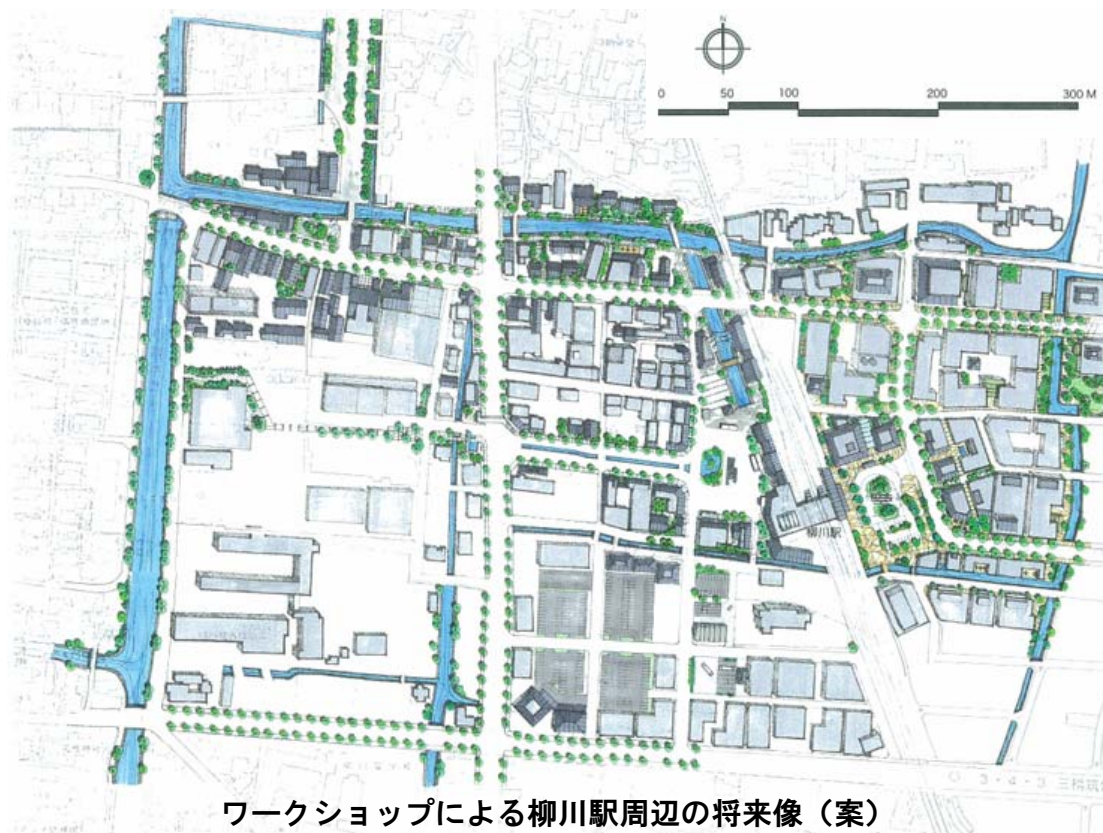
ゾーニング図の説明
（前回のおさらい）

平面図の作成

発表と議論

まとめ





ワークショップによる柳川駅周辺の将来像（案）

堀割と鉄道駅の関係改善、関係を強化することによって利便性が高まる効果があるということ。併せて駅周辺整備により、生活と観光の双方への活性効果をもたらすことができること。それから通勤と観光の機能を両立させるデザインとマネジメントを導入することによって、もっと拠点性の高い駅がつけられるということ。この3点の仮説を立て、その仮説を検証していく形での調査、研究や実践を来年度に進めていきたいと考えている。

具体的な作業としては、1つは、ワークショップの成果をもう1回改めて検証する作業を進めていきたい。2番目は、駅周辺の交通の実態が実はまだよく把握できていないので、その実態調査をきちんとやってきたいと考えている。3番目としては、市民アンケート調査な

どにより、駅周辺に対する市民の意向調査をしてみたい。そして、その成果を総合して整備方策の提言という形でまとめていきたい。

また、できれば、駅と堀割をつなげる動線確保がどれぐらいの効果をもたらすのかといった社会実験、あるいはサインや案内板が現在も充実していないので、その整備効果、あるいは現在の約1時間のルートで固定された川下りの事業をより柔軟にした多様性のあるルート拡張の効果の検証ができないかと考え、地元の方々と一緒に現在調整をしている。

Q&A

吉井専務理事: 今回、特に駅の方をもう一回

見直そうとなった背景は、市町村合併のことか？

また、舟乗り場に行くところまで何か施設をつくらなければならないほど行きづらい所なのか、駅から観光地の入り口までちょっと距離があるというのは、あちこちの観光地ではよくあって、そこはむしろ土産物屋さんができたりしていい商売の場になっている所も多いのではないかと。

出口教授:4年前に合併して西鉄柳川駅が柳川市になり、行政的な境が取り払われ、一体的に整備しようという機運ができた。もう一つは、東口のほうで区画整理が進んでいるという背景がある。

また、人口減少と高齢化率も非常に高まるということで、駅周辺の機能を強化整備する必要があることが都市計画マスタープランの中で謳われたことも挙げられる。もう一点は、西鉄さんも駅周辺のまちづくりやソフトとハード整備の検討を進める組織を創設された。そうしたいくつかの要因が背景としてある。

高橋係長:西鉄大牟田線は、久留米より南は乗降客数で見ると相対的に厳しい状況である。沿線の活性化は鉄道事業とまちづくりの観点から欠かせないことも強く意識されるようになった。

人を呼べる非常にポテンシャルのある駅というのが少ない中で、柳川は終点の大牟田からわずか15分のかなり南のほうの駅であり、もしここに人を呼ぶことができれば鉄道事業としても非常に意味がある。自治体からの東口開設の要望や、西側のキス&ライドの車の渋滞を解消しなければいけないといった問題など、いろいろなきっかけが今回たまたま重なり、将来像や整備方策を関係者皆で検討する良いチャンスであるということになっ

た。

伴理事長:西鉄さんが自らやっているというのは大変いいことなので、いい成果が出るのではないかと思う。

ただ、堀割を延ばすのは相当なお金がかかりそうだ。駅から舟乗り場まで散策する魅力のある道路をつくるという方が、経費的に言うと早いのではないかなという気がするが、どうか。

出口教授:我々も今議論しているところだが、現在の観光パターンは観光バスとセットになってしまっていて、ほとんど宿泊しない。できれば1泊していただくような観光パターンと観光インフラを創るべきと考えている。また、舟下りというのは出発地点と降りる地点が違い、現在は必ず降りる所でバスが待っていて、そこから乗って帰ってしまう。駅に降り立って、そこから舟下りで例えば御花の辺りまで行き、そこからできれば歩くなりして帰っていただくようなことを考えていかなければいけないと思う。2キロぐらいなので、うまく組み合わせができないかなと思っている。

ハードの事業が必要なので難しいと思うが、西鉄さんが駅周辺の土地の一部を所有していることもあり、権利関係の調整はうまくいかないかと勝手ながら思ったりしている。地元の方々も今盛り上がりつつあるので、またお知恵をお貸しいただきたい。