

佐賀平野の水

～佐賀市が抱える水問題等～

NPO 法人クリエイト九州



刊行に当たって

この冊子は、平成 23 年 2 月 10 日に開かれた佐賀市議会「用排水対策調査特別委員会」で、参考人として招かれた当法人理事長の川上義幸が、佐賀平野の水等について語った内容を加筆・修正したものです。

佐賀平野の水

～佐賀市が抱える水問題等～

目次

1.はじめに	1P
2.佐賀平野の特徴	2P
3.佐賀市の水防災	5P
(1) 防災情報とハザードマップ	5P
(2) 佐賀導水事業	6P
(3) 佐賀市の対応	7P
4.水利用	8P
(1) 水利用の変遷	8P
(2) 広域利水事業	9P
(3) 筑後川水共同域	10P
(4) 嘉瀬川の水利用	11P
(5) 佐賀市上水	13P
(6) 水を活かしたまちづくり	15P

5.その他 17P

(1) 有明海再生 ・ ・ ・ ・ ・ 17P

(2) 有明佐賀空港 ・ ・ ・ ・ ・ 18P

(3) 佐賀市のまちづくり ・ ・ ・ ・ ・ 22P

1. はじめに

みなさん、こんにちは。川上義幸でございます。今日は特別委員会にお招き頂き誠にありがとうございます。さっそくですが、佐賀市に関わるいろいろな問題についてお話をさせていただきます。直接的なものから間接的なものまで、佐賀県庁時代も含めていろいろと関わらせていただきました。

今日のメインテーマである水の問題というのは結構わかりづらい問題であります。歴史がありますから、そう簡単に解決できないものも結構あって、懸案として残っているものが多いのです。私はこれまで、佐賀平野や佐賀市の水問題に関わる機会が多くあり、佐賀県庁に來たのが平成13年ですが、それから6年間いろいろな立場で仕事をさせていただきました。

この水の問題は、私のライフワークとして、長年積み残された懸案を整理しようと取り組んできました。しかし、水問題に限りませんが、広域的な課題というのは、国があつて、県があつて、市町村があつて、その重層的な構造の中で問題が発生しますから、まずは広域的な話として国の問題を整理しないと話が先に進まない。佐賀平野の水問題では、国で担当しているのは私がいた国土交通省と農林水産省です。しかし、これまで国土交通省は川辺川ダム問題に掛かりきりになっていました。農林水産省は今話題になっている諫早湾干拓事業にこれまた掛かりきりになっていました。ですから佐賀平野の水問題は国の対応から取り残されてきました。私が副知事でいる間に、これまでの経験といろいろなネットワークを使って、タイミングよく整理しようと働きかけましたが、国が対応できず、結果的に進まない状況でした。

たまたま今日、佐賀市議会から呼んで頂きましたが、最初は参考人ということで多少ビビりましたが、考えようによっては有難い話だと思います。今、地方議会もいろいろと厳しい批判を受けておられます。名古屋市や阿久根市がその最たる例です。そういうこともあつてでしょうが、この勉強会は非常に前向きな取り組みとして評価されます。執行部だけでなく、議会も一定の役割を果たそうという趣旨だと理解する中で、ぜひとも、佐賀市の水問題をみんなで共有して、市議会でも、長年の懸案に対していろいろお力添えを頂きたい。これから私がお話しする話の中には今まで話されていなかった部分もでてくるかもしれませんが、その時には、ぜひとも、議員の皆様方は前向きに、執行部は何をやっていたんだというようなことを言われずに、前向きにお取りはかりを頂きたい。委員長にもそういうお願いをして今日お伺いした次第でございます。前置きが長くなりました。

2. 佐賀平野の特徴

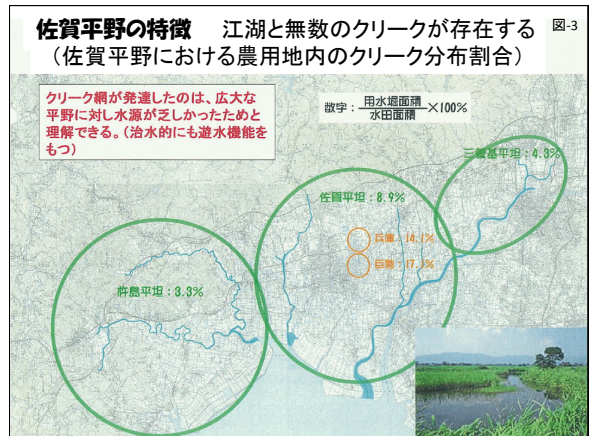
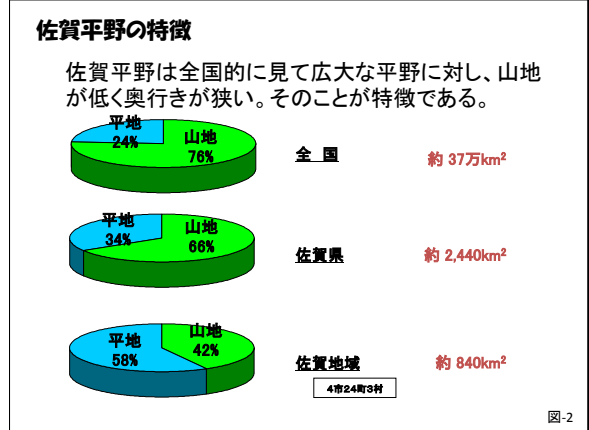
今日お話しするのは水の問題が中心ですから、まず簡単に佐賀平野の特徴からお話しさせて頂きます。

佐賀平野は干拓でできた地域でありますから、第一の特徴として平野が広い（図-1）というのが挙げられます。平野が広いということはどういうことかという、水を生み出すのが山だとすれば水を使う側が平野ですから、その分使う水が多くなり水利用に苦労するということになります。そして、平野が広いということは、雨が降ると、水害から守らなければならない場所も増えるということです。

我が国の地形は全国的にみると、約 75%が山で残りが平野ですが、佐賀平野の地形は逆で、山が占める割合が約 40%と、山よりも平野の割合が高いことがおわかりになると思います（図-2）。佐賀平野は、降れば洪水、降らなければ渇水と言われたとおり、先人がかなり苦労された地域でした。今は対策が進みだいぶよくなりましたから、水の利用でも排水でも市民はあまりお困りになっていないかもしれません。

佐賀平野では農業が盛んに行われています。農業には水がたくさん必要ですから、水をたくさん確保しなければなりません。しかし佐賀平野は山が浅いですから、溜池をたくさんつくるといってもそんなに適地がない。そうすると平野に水を溜めなければなりませんから、第二の特徴としてクリークや水路が多くなるのです（図-3）。開発のためにクリークを埋めたり遊水地をつぶしたりすると、そのしわ寄せが下流に及ぶことがあります。問題が起きてこの特別委員会で議論になっているかもしれませんが、これは佐賀平野の特徴を過度に改変しすぎた面もあるかと思います。

第三の特徴は、佐賀平野は低平地だということです。図-4 は、佐賀平野を横断的に見た図です。この図は縦と横の縮尺が違うのでいびつに見えますが、一つは低平地ゆえに、この左側の有明海の影響を受けるということです。有明海は最大 6 メートルの干満差がありますから、大潮の満潮になると TP3m ぐらいになります。だいたい佐賀市役所付近が TP3m ぐらいで、東与賀や川副の支所付近はここより低いですから、海岸堤防がなければ大潮の満潮になれば水がひたひたとせまってくることになります。そういう土地柄です。



佐賀平野の特徴

（洪水・高潮に対して脆弱な地域特性）

佐賀平野は、洪水時の河川水位や有明海の高潮潮位よりも地盤が極端に低い低平地であるため、災害を招きやすい地形である。

災害：①高潮 ②河川（天井川）氾濫 ③内水排水不良

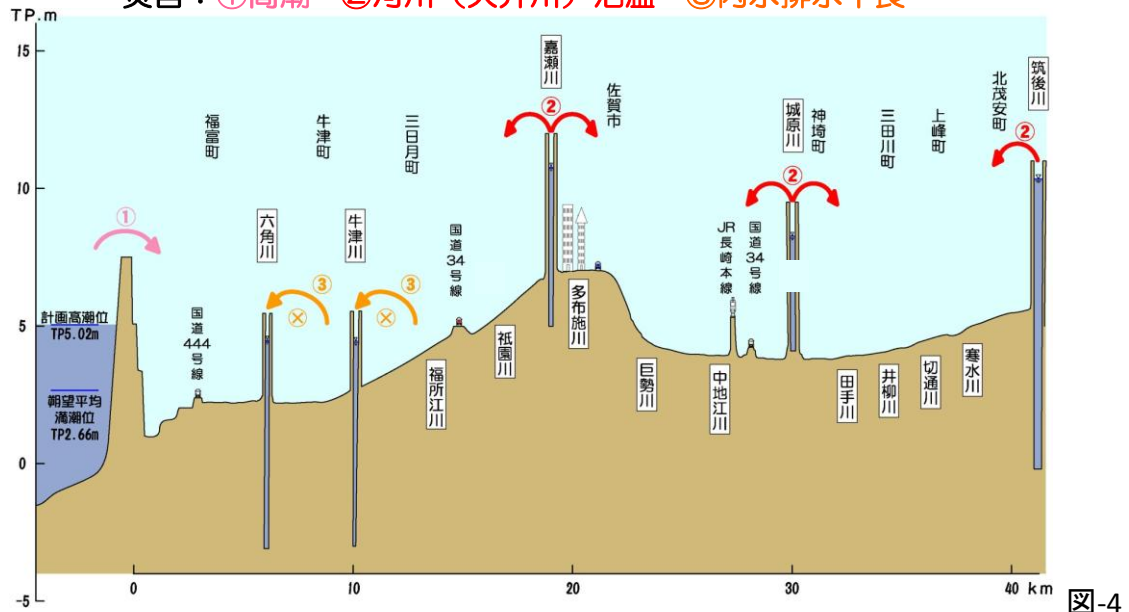


図-4

それともう一つは、佐賀市が恩恵を受けている嘉瀬川は天井川であるということです。天井川ですから、一端川が切れると大変になるというのがおわかりになると思います。ですから水害の危険性が高い地域といえます。

第四の特徴は、佐賀平野の形成過程とも関係しますが軟弱地盤だということです（図-5）。私も平成3～4年に武雄工事事務所の所長をしましたが、当時は激得事業といって六角川の河川改修事業を集中的に行っていました。堤防を築いていくわけですが、工事費の半分以上は目に見えないところ、地盤改良に消えていきました。地盤改良とは、DGM工法といって、石灰やセメントを混ぜて堤防を支持する柱をつくることです。

とにかく地盤が弱いというのは、何をするにしても大変です。当時、九州地方整備局長が見えた時に、国道34号のような二桁番号の

佐賀平野の特徴

広く分布する超軟弱地盤

佐賀平野は有明粘土（通称ガタ土）により形成されているため、超軟弱地盤地帯となっており、治水事業は困難を極める。

佐賀平野地質横断面図

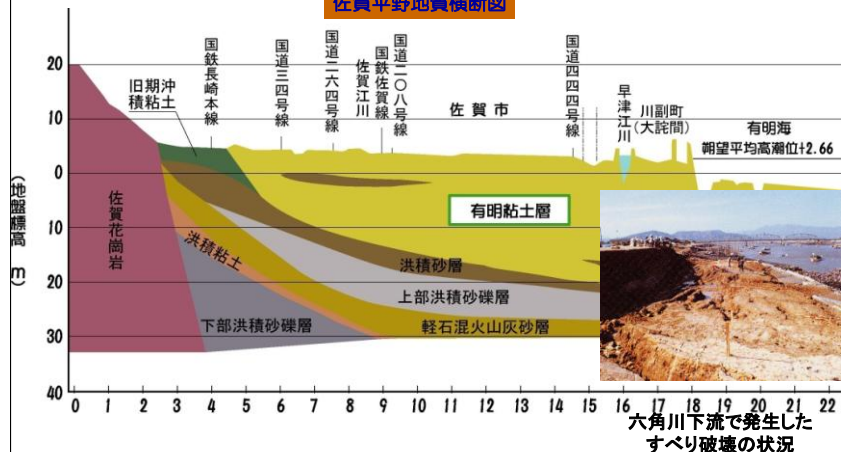


図-5

国道が波打っているような道路は全国にないといわれたことを覚えています。しかし、これが現実なんです。しかし、地盤が弱いからといって、道路全区間に対して地盤改良できません。せいぜい構造物の基礎だけとかになります。今、一番軟弱地盤対策で苦勞されているのは有明海沿岸道路です。前置きはこれくらいにして、佐賀市の水防災、治水のほうから話を進めたいと思います。

3. 佐賀市の水防災

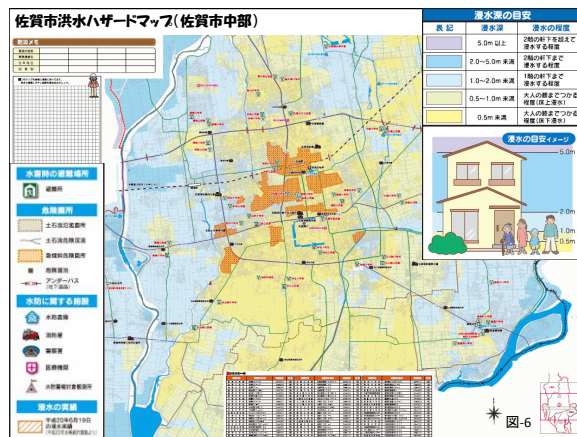
(1) 防災情報とハザードマップ

これは佐賀市のハザードマップです（図-6）。見られたことがあると思いますが、私がいた武雄工事事務所が水計算をやって、まず氾濫域がどうなるかというのを作ります。それに佐賀市のほうで避難地やいろいろな防災情報を載せて、雨が降って大変な状況になった時に市民が活用するマップになっています。市民感覚からするとちょっとわかりづらくなっていますが、青色になっているところが浸水した時に浸水深が深くなる所です。佐賀市街地は大雨により平成 20 年、21 年に浸かりましたが、その時浸水した場所はハザードマップではそんなに浸かるということになっていない。どうしてかという、このハザードマップは嘉瀬川の堤防が切れた時を中心に想定したマップだからです。要するに日常的に起こる大雨による被害が気になる市民と嘉瀬川の堤防が切れたことを想定している河川管理者と意識のギャップがあるわけです。

では、佐賀市民は大雨になりそうな時どうすればいいか、まず何に注目しないといけないか簡単にご説明します。今はだいたい一家に一台パソコンがあると思いますが、まずインターネットで九州地方整備局のホームページを開いて

ください。そうすると、ホームページの右側のほうに「防災ポータルサイト 九州防災情報」という文字が点滅しています。これをクリックすると図-7 のページが表示されます。そして「河川に関する情報」にある「佐賀県」をクリックすると「佐賀県水防情報」が表示されます。そして、「データ種別」の「雨量」をクリック後、「表示形式」の「現況表」をクリックすると図-8 が表示されます。

これは佐賀県の水防情報ですが、ここに観測所名があります。例えば、佐賀の観測所をパッと見れば、だいたいいつ頃から雨が降ってなどという時間ごとの雨量がでます。数値の見方は専門家に教えてもらう必要がありますが、例えば 3 時間雨量で 150 ミリを超えたら危険だなどの判断基準があるとすれば、これをもとに市民一人一人が判断できるようになり、このハザードマップがより活かされることになります。また、判断基準には潮の関係もありますし、ポンプ場が稼働してい



るかどうかチェックポイントの一つになります。今は、こういうデータもインターネットで手に入りますから、市民の方々も自己防衛ができるわけです。

次に大雨時の嘉瀬川の危険性の調べ方についてご説明します。「国管理の河川に関する情報」にカーソルをあわせるといくつかの項目が表示されます。その中にある「松浦川・六角川・嘉瀬川」をクリックして、リアルタイム情報を開きます。そして「SATRIS」にある「嘉瀬川流域」をクリックすると嘉瀬川の状況が表示されます（図-9）。流域に名尾や古湯などがありますが、例えば古湯をクリックすると雨量が出てくるわけです。そして専門家に数値の見方を教えてもらってれば、例えば3時間雨量がどの位になったら危険だとか、下流の水位が何mになると避難しないといけないなどの目安がわかります。そうするとハザードマップがより活用しやすくなるわけです。市民に対してもっと丁寧になりやすく説明しないと、ハザードマップだけを見てもわかりづらい。私は今、佐賀市水対策市民会議の会長をさせてもらっていますが、水対策市民会議のメンバーは自治会長さんたちが多いですから、自治会長さんたちがこういうことを勉強して、それを持ち帰って地区住民に説明して頂くと思います。そういうことを通じて、出水期前に共助、自助の世界で佐賀市民の防災意識を格段に高めることができるようになると思います。

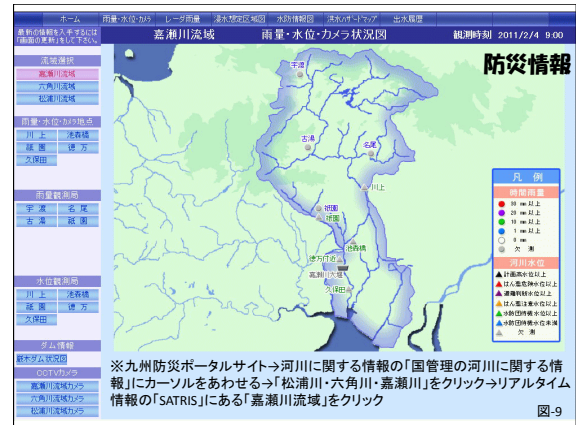


図-9

(2) 佐賀導水事業

次に佐賀導水事業についてお話をさせていただきます（図-10）。佐賀導水事業の効果ですが、一つには佐賀市の関係でいえば、巨瀬川調整池事業です。この辺はもともと遊水地でしたから、土地利用が進み遊水地でなくなると下流に影響を及ぼします。巨瀬川調整池事業で計画的に人工的な貯留施設を造ることで遊水地的な治水効果がでできます。佐賀導水路は、佐賀平野のちょうど真ん中を東西に走っています。ではどういう効果がある

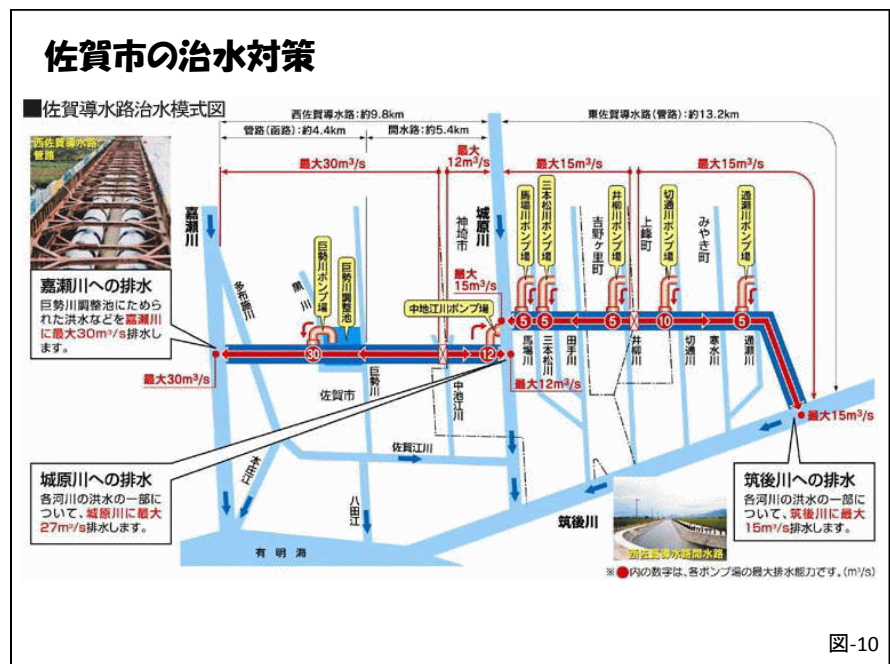


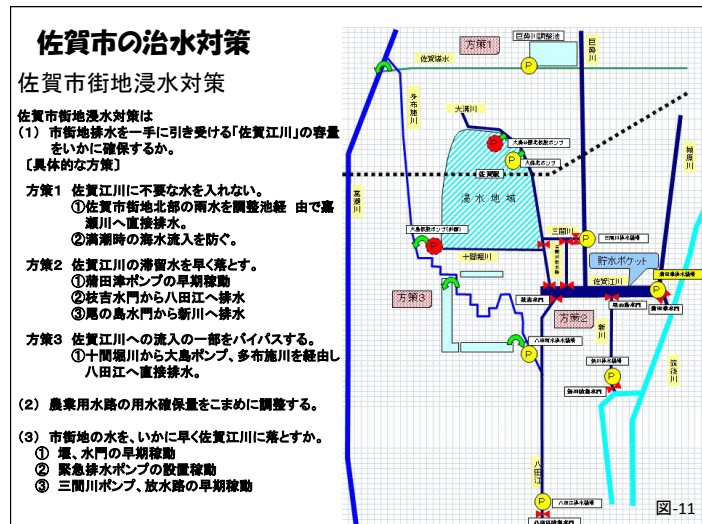
図-10

のか。佐賀平野の背後の山は浅いですが、雨が降ると山水が一気に出てきます。そうすると、佐賀平野はフラットですから、延々と幅広い堤防を築いて川を氾濫させずに筑後川まで山水を

流すようにしないとイケない。当然、有明海の潮の影響も加味する必要があります。佐賀導水路というのは、佐賀平野に流れる川と筑後川を横断的に結ぶことによって、佐賀平野に洪水がおきないようにそれぞれの河川の流況を調整する機能もあります。これにより、一定の量の山水を処理できるようになり、その結果下流域の堤防の断面を小さくできるなど治水対策への負担を軽減することにもつながっているのです。

(3) 佐賀市の対応

これは佐賀市から頂いた図です(図-11)。これは皆さん方も見られたことがあると思います。佐賀市でいろいろな治水対策を考えられているようですが、そのうちの一つが佐賀江川の水位を下げて初期貯留として治水効果を持たせようというものです。これは十間堀川や大溝川などです。すでに実施されています。この水路は農業用水路も兼ねていましたから中々水位を下げるのができなかったのですが、地域の方々、農家の方々から協力を頂きながら行っているようにお聞きしています。



今後は、佐賀市も佐賀市街地のシミュレーションモデルを構築されたほうが良いと思います。要するにモデルを使って降雨によって浸水状況がどうなるか再現するもので、例えば一昨年のような大雨が降った場合、被害を軽減するためにはどこをどうすればよいか、モデルにより対応策の効果を見ることができるようになります。対応策の経費と重ね合わせて総合評価できるわけです。今までのように国、県、市、それぞれで治水対策の検討を行うより、もうお金がない時代ですから、国が持っているモデルを利用させてもらったほうが良いと思います。市販のパソコンも高性能になっていますので、そういうモデルに基づいていろいろな対策を入れて、何が一番効果的か、時間との関係、お金との関係、そういったものを見極めながら治水対策がやっていけるようになります。

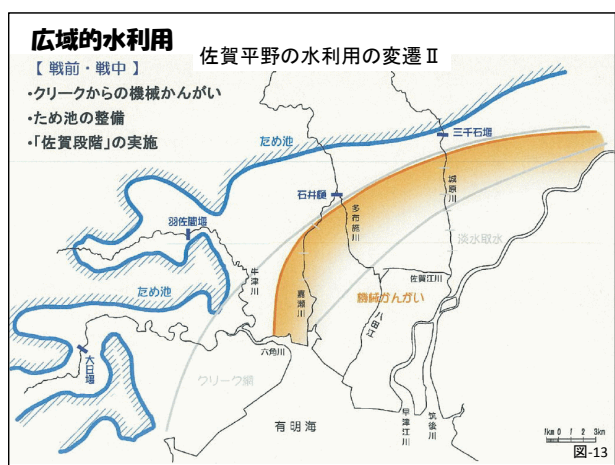
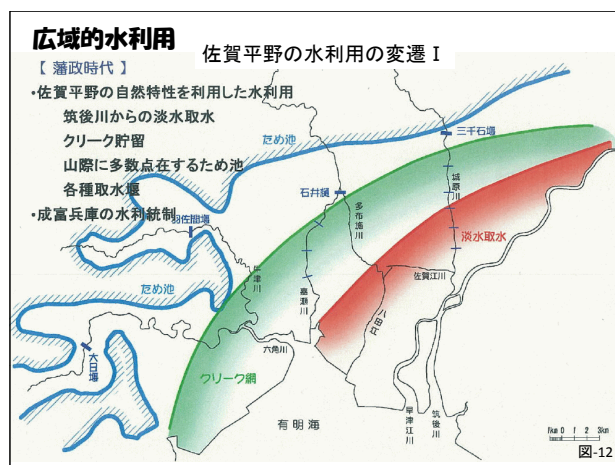
4. 水利用

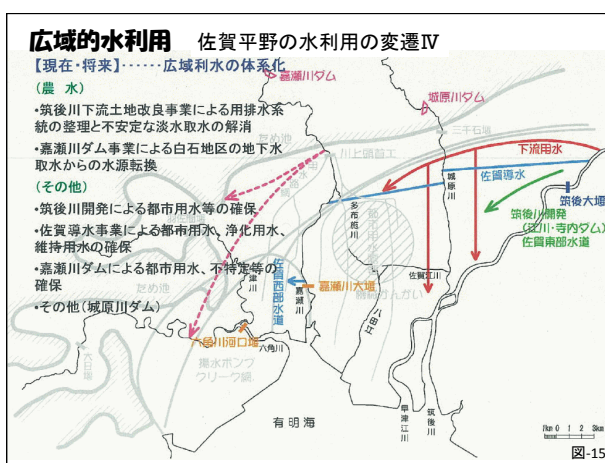
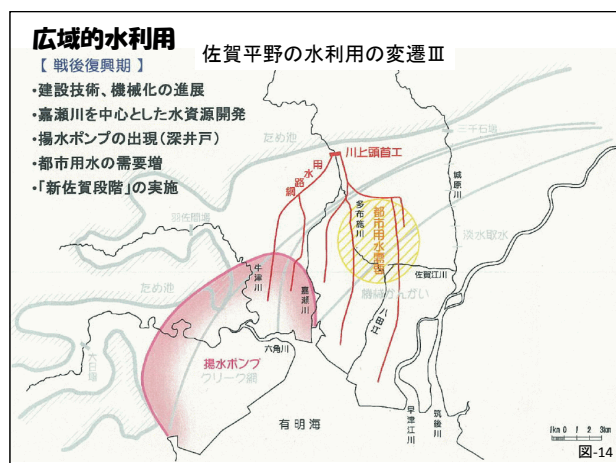
(1) 水利用の変遷

次に水利用の話です。この図-12～15 は、水利用の変遷を藩政時代から歴史的に整理をしたものです。溜池が山際にあって、そして筑後川からはアオ取水、図-12 の赤色の淡水取水のところですね。江戸時代は成富兵庫茂安公が水利統制を行っていました。

それから戦前・戦中、佐賀段階という言葉が聞かれたことがあると思いますが、昭和の初め頃、佐賀県が単当たりの米の収穫が日本で1位になる時期がありました。それではなぜ1位になったか。農家が営農の仕方などで努力されたことはもちろんですが、機械灌漑の発達が大きかったと思います。それまではクリークの水を田んぼに汲み上げるのに苦労されていましたが、電気ポンプができて、凄く労力が軽減されて農業が飛躍的に発展した時期でありました。それでもまだ基本的な水は溜池とアオ取水、クリークの利用でした。

それから戦後復興期に新佐賀段階と呼ばれ、この時もコメの収穫量が日本一になりました。戦後、北山ダムや川上頭首工、水路の基盤整備ができて、安定的に水利用できるようになったことが大きかったわけです。藩政時代には、嘉瀬川の水は多布施川を通じて街中やお城、そして干拓農地へと流れていました。まず人間が生活するための水を最優先とし、飲み水、洗い水などの生活用水、その使った水が干拓地の農地を潤す。要するに限られた水を循環利用していました。しかしそのような使い方ですと、都市化に伴って水の供給が不安定になったり、水が汚れたりして、米を作る立場からするとよろしくない。そこで、単独で農業用水は農業用水路専用で運ぶことになります。水路も街中からお城を歩いていったのを市の江幹線などでバイパスしました。考え方は道路と一緒です。市街地を通ると交通が混雑するからバイパス道路を造るのに似ています。人口が増えて経済が右肩上がりの時は、農業用水はいるわ、飲み水はいるわ、工業用水はいるわで、水の利用量は多くなります。そして、その時はまだニーズがなかったのですが、最近は環境用水といって、水路に水を流して欲しいといった要望があります。水は有限ですし、雨の降り方は偏りがありますから、佐賀平野の中でも水源があるところないところはどうしてもできます。そこで、次に広域的な利水を進める必要ができてきます。





(2) 広域利水事業

北山ダムなど嘉瀬川の水利用事業に加えて今度は、嘉瀬川だけではなくて佐賀平野全体で水をどう動かすかという事業が始まります。それが筑後川下流土地改良事業や佐賀導水事業です。計画自体は昭和30年代ぐらいから始まりますが、今やっと、筑後川下流土地改良事業、用水事業が、平成23年度に嘉瀬川ダム完成に合わせて終わります。

佐賀平野を西から見ていくと、六角川の六角河口堰を閉めなくなりましたから、地盤沈下で大変な白石平野は予定していた水資源が利用できなくなり、嘉瀬川ダムに期待が集まるわけです。六角川は使える水がほとんどゼロ。そうすると、佐賀平野の水源能力は東高西低ですから、佐賀平野全体において安定的な水をもとにした農業を可能とするには、水源を平野全体でならさないと農業が均一にできないわけです。それで白石平野の水については、域内の溜池だけでは足りませんから、嘉瀬川ダムから水がいくようになります。そうすると嘉瀬川流域のところでは、不足分の水が筑後川からいくようになります。要するに東高西低の水源の能力をならす作業、これがいってみれば筑後川下流土地改良事業なんです。

もう一つがさきほどお話しした佐賀導水事業。これも同じような目的があって、雨の降り方というのは地域によって偏りがありますから、そういった偏りのある水源、河川を流況調整河川である佐賀導水路を使って水を動かして調整します。例えば嘉瀬川の水が潤沢で、城原川、筑後川に水がなければ嘉瀬川から城原川、筑後川に持っていく。嘉瀬川の水がなくて筑後川にあれば筑後川から持っていく。水路がつながっていれば水も動きますから、それぞれの河川の流況を調整できるわけです。佐賀平野の特徴を考慮した治水、利水に効果があるわけです。

しかし、水には縄張りというものがあるって、流域の水は流域で使うという基本があります。また、河川の上流・下流、左岸・右岸で水利の秩序があります。それぞれの流域で歴史的な経過の中で水利秩序が形成されています。これらの事業は、いくつかの流域に横串を入れて水を動かすわけですから、当然利害調整が必要になってきます。一方、高度経済成長を背景としてこれらの事業が行われていますから、当然急いでやらないといけない。そうすると何が起こるかという利害調整が十分に行われないうまま進められ、課題として積み残されていくわけです。

今のお話でもおわかりいただけたと思いますが、類似の目的で広域的に行われる赤線と青線の事業(図-15)、赤線が農林水産省所管の筑後川下流土地改良事業で、青線が国土交通省所管

の佐賀導水事業です。この 2 つの事業をそれぞれの地域の問題に配慮しつつまず調整しなくてはなりません。当然、事業開始時に調整されているはずですが、事業実施に長い時間を要したり、地域との調整未了があったりして、再度国同士の事業調整が必要になっています。それを私が間に入ってやろうと思っていましたが、国になかなか対応してもらえず今日まで至ったというわけです。

(3) 筑後川水共同域

もうちょっと広く筑後川全体に話を移します。福岡市の渇水が深刻になって、筑後大堰や福岡導水路が造られ、筑後川から福岡都市圏へ年間約 1 億トンの水がいくようになりました。筑後川の総流出量は平水年で年間 30 億トンから 40 億トンぐらいで、そのだいたい 3~4%ぐらいに相当します。これをどう見るかは別として、今は筑後川の水が流域を越えて広域的に利用され、北部九州全体で筑後川の水の恵みを楽しむ水共同域が形成されています（図-16）。佐賀県側からすると、農業用水や下流の有明海の利害関係者がいて、彼らに理解を求めて進める必要がありますから、どちらかというと福岡に恩を売る構図になっています。

しかしここではっきりと申し上げないといけないのは、今は実態として、筑後川流域よりも福岡市の方が利水の安全度がはるかに高くなっているということです。福岡市は都市化の進展に合わせて水を確保するためにダムや海水淡水化の事業を積極



的に行き、遠賀川からも水を持ってくる予定です。だから今では利水安全度が高くなっています。それは知っておかれたほうがいいと思います。これまで唯一、筑後川流域は水で優位に立ち、水を支援してきました。北部九州の中で佐賀が福岡に対して以前は水資源の面で優位に立っていました。昔はそういうパワーバランスがありました。だから水を持っていく時に補償金というかたちで福岡都市圏からお金がきています。今はそのパワーバランスが崩れています。

これとの関係で少しだけ城原川ダムについて触れます。現在、城原川ダムは治水ダムとしての議論が進んでいます。私が現職の時には利水の必要性をはっきり主張できませんでしたので、水を溜めるような議論になりませんでした。ただ、さきほどから申し上げていますように佐賀平野の利水安全度を安定的かつ均一化しないといけない。均一化する道具として佐賀導水事業、筑後川下流事業ができていますから、後は安定化に向けた水源の問題になります。佐賀市が福岡市に比べて利水安全度が低いとなれば努力しないといけないわけです。これまで、福岡は佐賀に、福岡導水事業、五ヶ山ダム事業などでお世話になっています。それならば、福岡の力を借りて佐賀平野の利水安全度を上げていく手立てを考え、智慧とパワーバランスを持ってたたか仕込むこともあって良いと思います。

なくなるのではないかと問題になりました。その結果でしょうか、当時、佐賀市の消防署地点で、毎秒 1.2 トンだったと記憶しますが、当時の農林水産省の課長補佐がそれだけの水を流すと約束しました。

これからの課題は、佐賀市街地の水管理システムの確立だと思います（図-19）。施設は、上流の北山ダム、平成 23 年度中に稼働予定の嘉瀬川ダム、そして取水施設の川上頭首工、石井樋、嘉瀬川大堰とあります。これらの施設を使って水利権に基づいた取水と豊水時に条件付きで可能となる環境用水の取水が今後出てきます。これらの水利用を適切に行うソフト面の水管理システムの構築が求められます。

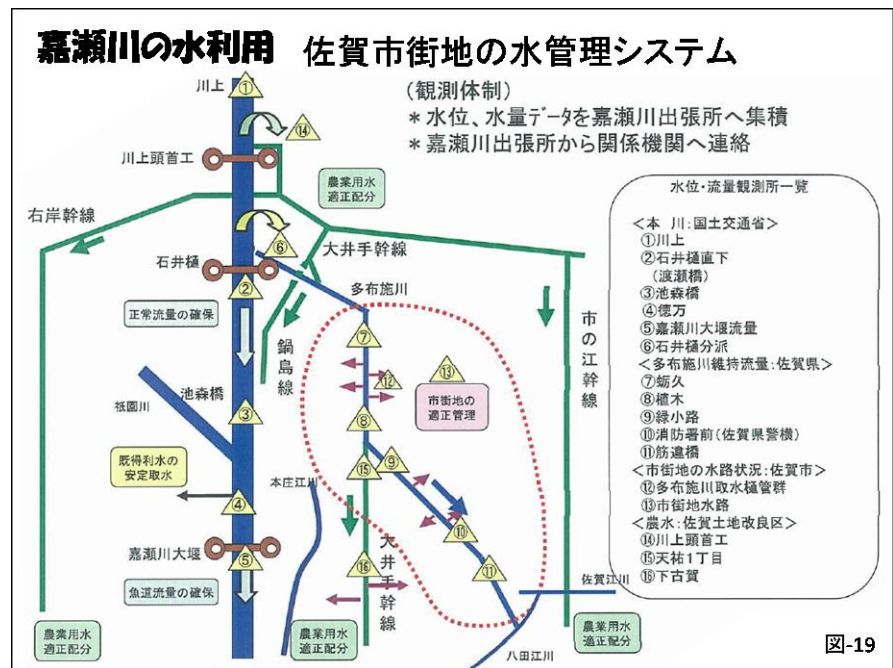


図-19

まず多布施川の水利用と水管理システムについてお話しいたします。多布施川にもっと水を流して欲しいというお話をよく聞きます。これまでの佐賀市水対策市民会議の活動の一つにもこの水量の確保があります。これまでは、佐賀土地改良区にお願いして水量を増やす努力をしてきたようですが、嘉瀬川ダム完成後はそのようにはいきません。

現職(佐賀県の土木部長、副知事)の時に、今後の水管理システムを構築する上で、現状の水利用の実態を関係者で確認し、地域の水問題を解決するにはどうすべきか、段階を追って関係者間で丁寧に考えていくことをしてきました。「嘉瀬川水系における地域環境用水に関する連絡協議会」を設立し、私が会長、関係市町長、国土交通省、農林水産省の地方機関の部長、県庁内の関係部局が一堂に会して、水利用の実態や課題について勉強してきました。

まず、水を語る前に自分たちの地域はどうなっているか、みんなで見に行くことから始めました。川副町を見に行き、東与賀町を見に行き、久保田町を見に行く中で実態を関係者間で共有して、どうしてこういう水問題が起きているのか原因究明を行いました。そうすると自分たちが水を汚しているということも分かります。例えば、川副町の筑後川沿いの地域では海苔の洗浄水を水路に流しているところは水路が真っ赤になっています。今は海苔の協業化が進んでいますが、零細で個人個人でやられているところはまだ直接水路に流されているわけです。それは地域の問題ですから地域で頑張ってもらわないといけない。しかし、水が上流からこなくて水質が悪くなっているところもあります。なぜこないか。下流から上流に水路沿いに歩いていきます。そうすると、行政界、市と町の境のところに水門があってここでゲートが絞られているわけです。そうするとこれは佐賀市と川副町の問題じゃないかと。歴史的な経緯で慣行的に行われていて、その実態をお互い認識して両方で解決できるものは解決して欲しいわけです。解決できなかつたら、後は流す水を増量しないと解決できない。そういった作業を積み上げて

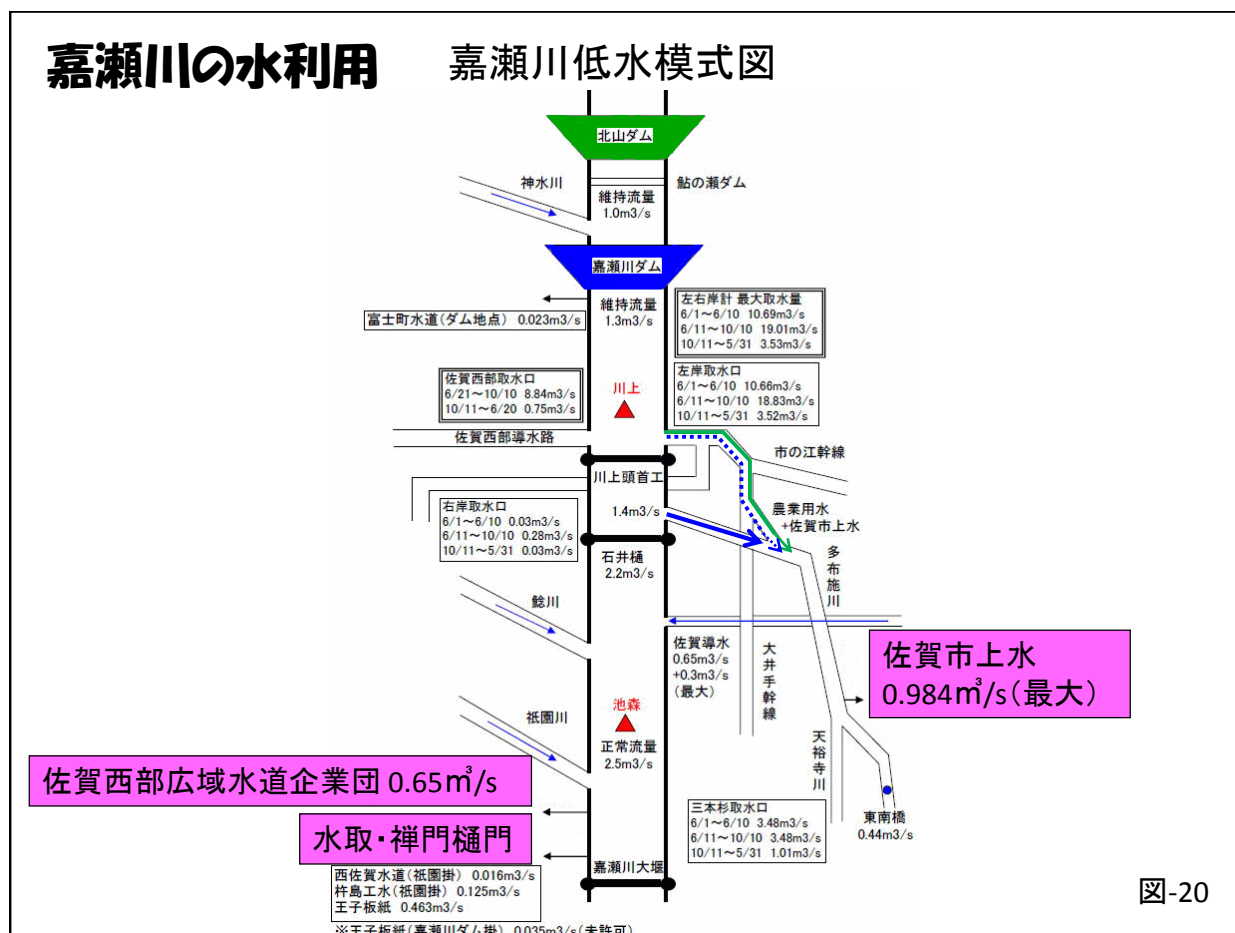
いくと川上頭首工に辿りつくわけです。そうすると川上頭首工でトータルするとどれぐらい水が足りないか明らかになります。最後はそこで調整です。そこで調整できなければ、関係者が嘉瀬川全体に及びます。その時に力関係で旧佐賀市が強いので旧佐賀市だけがというわけにはいきませんから、そこをみんなで協調して一番いいように解決する。権利は尊重しよう、水がある時はこうしよう、水がない時はこうしよう、そういう整理になっていくわけです。協議会では、現状認識の共有化までやったわけですが、最終的にはさきほどからお話してきた国の事業である筑後川下流土地改良事業と佐賀導水事業などの調整がなされないままでしたから、そこで止まっていたんです。それが昨年、筑後川下流土地改良事業の水利権の最終整理が進んでいるということをお聞きしました。まだ協議中ということですのでその内容が気になるところです。

ここで、多布施川の試験通水についてお話しします。多布施川に水を多く流して欲しいという要望は多く寄せられています。しかし、水は有限ですから適切な量にしなければなりません。多布施川には多くの取水樋管がありますが、管理が十分でないことから市街地の水路に公平に水を配れていない実態もありました。そこで、5～6年前に試験通水を実施しました。佐賀市のほうで各樋管のゲートを調節して、流量を何段階も変えて実施しました。市街地の水路に水がどのように流れるか観察した結果と関係者の確認のもとに、今の石井樋から流入させる量を暫定的に決めています。意外と樋管の管理を適切に行うだけで、多布施川の水量を極端に増やさずに市街地の水路に一定の水量を確保することができました。

この試験通水は嘉瀬川ダムができる前のことですから嘉瀬川ダムができた後どうするかというのが今後の課題として残っています。いずれにしても、国が実施してきた広域利水事業の最終的な整理を受けて、筑後川から六角川までの佐賀平野全体の水をどうするかということがわかった上で、嘉瀬川、そして多布施川をどうするかという議論をしないと話が前に進みません。今後は、嘉瀬川ダムが試験湛水中ですので、完成して実際に白石平野に水を供給するようになって、豊水時に環境用水をどのように配分するかが議論になると思います。そして、その水量をもとに水管理システムを構築することになると思います。今後は、行政だけでなく市民の参加も必要になりますが、佐賀市には佐賀市水対策市民会議があります。この問題は嘉瀬川流域に相当する佐賀市全体にかかわることですから、その時こそ佐賀市水対策市民会議を十分活用することが望まれます。

(5) 佐賀市上水

ここで佐賀市の問題に話を移します。もともと嘉瀬川では、北山ダムを使い、主には佐賀土地改良区が農業用水として利用されているだけでしたが、後に佐賀市上水や王子製紙の工水など、いろいろな水が佐賀土地改良区にお世話になっていきます。私がいた旧建設省で水管理をするようになり、川上頭首工で1億6200万トンぐらいの総量の水利権が許可されました。しかし、実際は2億5000万トンぐらい取水されていて、1億トン弱はいろいろなところからお願いされて増えた水量です。



嘉瀬川ダムが完成し、筑後川下流土地改良事業が終わると佐賀平野全体の水利利用の新たな形が出来上がります(図-20)。嘉瀬川の水源は佐賀平野の貴重な水瓶として、白石平野に年間 2500 万トン～3000 万トンぐらいの水を供給します。そうするとこれまでのように佐賀土地改良区で水を配る余裕がなくなってきましたし、そもそも佐賀平野の水利利用の最終形にあった水利権が整理されることになります。現在審査中の水利権では佐賀土地改良区で利用する農業用水以外は使うことができなくなります。

そこで、問題となるのは佐賀土地改良区がお世話していた水の今後の取り扱いです。王子製紙の工水は既に水利権の整理が済んでいます。問題は佐賀市の上水です。佐賀市上水は、多布施川に毎秒 1 トン近くの水利用権を持っていて、実際半分強ぐらい使われていると思います。確かに水利権そのものはありますが、問題は水源です。実際は川上頭首工から農業用水路を通じて多布施川に水が供給されていますから、今度整理される佐賀土地改良区の水利用権量に佐賀市上水が含まれているかどうか。含まれていないと水利権はあっても水源がないことになります。多布施川で突然水が湧くわけではありません。川上頭首工からくる水は嘉瀬川から、そして補給水は北山ダムからきています。それで、佐賀土地改良区から従来通り水が配られなければ権利はあっても水源がないという問題が出てきます。今審査中の筑後川下流土地改良事業の水利用権の中身がどうなっているのか心配です。私もよくわかりません。だから佐賀市はそここのところがどうなっているのか、きちんと確認をされて、今後どうするかという話をしないといけません。

これまでのように、水利権があるから多布施川に流れてくる水を簡単に取るわけにはいかな

くなります。川上頭首工から流れてくる農業用水は取れませんし、石井樋から流れてくる環境用水も簡単に取れません。

なぜなら、現在進められている筑後川土地改良事業の水利権では、佐賀土地改良区の農業用水水利権の水量が限定されます。また、今回嘉瀬川ダム計画の最終整理で、合併して佐賀市となった大和町の上水が嘉瀬川ダムの水源から撤退しました。王子製紙の工水は3分の2か4分の3ぐらいの水が不要となりました。この2つの特定の利水が不要となったものは多布施川を中心とした環境用水(不特定用水)に振りかえになり、嘉瀬川ダムの負担金の支払いが佐賀市から佐賀県に変わっています。石井樋から環境用水が流れてきますが、この水は簡単には取れません。佐賀市の上水はいらないといって放棄したから、佐賀県がその代わりに負担金を支払い確保した環境用水です。それを佐賀市の上水に使うという道理は成り立ちません。佐賀市の上水なのに県が負担金を肩代わりしたことになります。そういうことはできませんから水管理をきちんとすることになります。いずれにしても権利はありますから、この水源をどこに求めるかということをしきんとしないと困るという現在の状況です。現在の形態が歴史的経緯の中で生まれていますから、個人的には従来通り農業用水の中に必要最小限の量が位置付けされていればいいと思いますが、それがそうになっているか。これはぜひ、皆さん方も確認されたほうがいいと思います。今は最終局面、去年の今頃整理したようですが、幸か不幸か1年間どこかで止まっているようなんです。最終的には、知事の意見を聞く場面が残っていて、この問題の所在は県にも伝えています。今日私が一番申し上げたかったのがこのことで、ぜひここに関心を寄せてもらいたいと思います。

(6) 水を活かしたまちづくり

次に水を活かしたまちづくりです(図-21)。佐賀市ではいろいろな河川整備がされていて、なかでも多布施川の環境が非常にいいですよ。私も朝歩いたりしていましたけれども、四季折々の風景を楽しむことができます。しかし、有効活用されていない。非常にもったいない。松原川もきれいに整備されましたが、あまり活用されていませんよね。その後できたマンションのために整備したんじゃないかと思うぐらいです。護国神社の前のところもそうですが、もっと市民が憩えるような何かしたいですね。



そういえばボート遊びが、花見の頃に多布施川で行われていました。それがある時期から中止されていますが、実は私が止めたということになっているようなんです。これまで、佐賀平野の水利用の現状と課題についてお話ししてきましたように、広域利水事業が完成し、また各地で環境用水の需要が増える中、佐賀土地改良区の裁量だけで水を流すことができなくなります。庁内の勉強会でそのような認識を示したことが関係者に伝わり、佐賀土地改良区の水を流すという理解が得られなくなったようです。私はボートなどの水遊びを否定しているのではな

く、水を活かしたまちづくりを進める上で、このようなイベントは大歓迎です。ただ、水は有限ですから、多くの方に理解が得られるようにできるだけ付加価値をつけて必要性をアピールしたほうがいい。例えば、佐賀市では春、秋に水路の清掃活動が行われていますが、清掃後、フラッシュ用水が必要となります。この時にボート遊びをすると、環境用水がイベント活動にも使えるようになります。このように多目的に水を使っていこうと関係者に申し上げたことがうまく伝わらなかったようです。

ですから今日申し上げたかったことの一つは、やっぱりきちんとわかりやすく内容を伝えないと水の問題はわからないということです。水の問題を建設的に改善するためにはたくさんの方々が情報を共有していい方向に持っていくことが必要になります。そのための情報を私は提供しますし、それ以上の詳しいことはそれぞれの機関からきちんと聞かれて解決に向けてやっていく。当然私も積極的に必要な汗はかきますので、ぜひこの際一緒にやっていきましょう。これを切に申し上げたいと思います。

5. その他

(1) 有明海再生

その他、私が取り組んできた佐賀市と関係があることを簡単にご紹介したいと思います。

まず、有明海の問題であります。2月19日（土）・20日（日）シンポジウムを開催します（資料-1）。

今、皆さん方がどういう認識をされているかわかりませんが、有明海の問題というのは諫早湾干拓事業だけの問題ではありません。それも大きな問題であることは間違いありませんが、有明海を孫子の代まで豊穡の海で維持するという中長期的な大きな課題があります。開門すればそれで終わるようなマスコミの論調になっていますが、そうではないんです。諫干に対して、皆さん方が長年疑念を持っておられますから、開門はもう理屈抜きに行わないとみなさんが納得されない。しかし開けるに当たっては長崎が反対されていますから、きちんとなんのために実施するのかという説明責任が当然必要になります。そして費用対効果とまではいいませんが、開門の意義をきちんと整理しないと、今、国は財政難でしょう、開門にあたってはかなりの予算がいるわけで、国民に理解してもらえらる中での開門とすべきです。

そのためにはまず、有明海がどうなっているか、有明海のメカニズム、有明海異変の原因究明などを理解してもらうことが必要だと考え、「有明海なぜ」シリーズを4回ほど開催しました。これは市民や議会の方々にも聞いていただこうとマスコミに告知してもらいましたが、来られる方は一部の関心が高い方々ばかりで、本当は多くの市民に聞いてほしいんです。市民に今の有明海がどんな状況で開門がどういう位置付けになっているのかを正確に知っていただきたい。みんなで有明海を勉強し再生に向けて考えていただきたい。今は、一部の利害関係者だけの話になっていて、その他の人は関わりが少ないですね。長崎と佐賀の漁民と農業関係者の争いになっています。しかし多くの市民の方々に感心を持っていただき、環境などのいろいろな側面から幅広く有明海を考えていく必要があります、そうしないと有明海再生問題は前に進まないと思っています。そういうことで2日間やります。土曜日は一般の聴衆の方々に荒牧軍治先生ができるだけわかりやすく有明海の現状をお話します。それをもとに環境省の評価委員会の先生方が中心となって今後の有明海再生について議論します。評価委員会は、自民党政権時代につくられた「有明海・八代海の再生に関する特別措置に関する法律」に位置付けられた専門家の会議です。議員のみなさんたちもお時間があればぜひおいで頂いて、中長期的な視点にたって有明海をどうするかというのを考える機会にして頂けると非常にありがたいと思います。

有明海再生

NPO法人有明海再生機構

第5回「有明海のなぜ？」シンポジウム

有明海の環境変化はどこまで科学で解明されたのか、また、今後の進むべき方向は

日 時 平成23年 2月19日【土】
開演 9:00～ 開演 13:00～17:00

場 所 佐賀大学 理工学部6号館2階 多目的セミナー室
佐賀市中央第一番地

入場無料

主催：NPO法人有明海再生機構 協賛：環境省 佐賀県

TEL/FAX 092-25-1000 E-MAIL info@amri.or.jp URL <http://www.amri.or.jp/>

有明海再生

NPO法人有明海再生機構

有明海再生に関する有識者意見交換会

日 時 平成23年 2月20日【日】
開演 9:00～ 開演 9:30～12:30

場 所 佐賀大学 理工学部6号館 2階 多目的セミナー室
佐賀市中央第一番地

入場無料

主催：NPO法人有明海再生機構

TEL/FAX 092-25-1000 E-MAIL info@amri.or.jp URL <http://www.amri.or.jp/>



(2) 有明佐賀空港

もう一つ佐賀空港のお話をします。旧佐賀市は合併したことにより、北は福岡市と隣接し、南は有明海までつながりました。山から海までロケーションがよくなりました。私は佐賀県の特徴として多極分散型県土といっていますが、九州 7 県の中で県庁所在地に人口が集中していないのは佐賀だけですね。他は長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、全部県都に集中しています。今後佐賀市の発展を考えていく時に、佐賀市が佐賀県内でどういう役回りを果たすか。こういうことをまず考えないといけないと思います。

それと福岡市と隣接しているわけですから福岡市のエネルギーをどう吸収するか。これは他にない強みです。もう一つ有明海沿いに有明海沿岸道路が走ります。東西に有明海を囲むエリアでのつながりができます。それをどうするか。まず有明海の問題を佐賀市民が一番考えないといけない。単に有明海沿岸道路を造ればいいという話ではなく、西に鹿島から長崎の方へ、東に福岡から熊本へ、有明海沿岸域のネットワーク化が進まないといけない。そのためにも、やっぱり有明佐賀空港が拠点として位置づけされないといけないと思います。有明佐賀空港を九州の拠点空港にできればいろいろな発展の可能性が出てくると思っています。そういう将来に対する思い、ビジョンを描きながら有明佐賀空港をどう利活用するかということをもっと真剣に考えないといけない。最初にご紹介いただきました NPO 法人クリエイト九州では、航空会社や日通、ヤマト運輸などのフォワーダーなどを回りながら有明佐賀空港の拠点化への勉強をしています。競争相手は、福岡空港というより北九州空港です。北九州空港は頻繁に航空会社やフォワーダーに売り込みをされています。有明佐賀空港はあまり売り込みをされていないという評価をお聞きします。これでは、有明佐賀空港が活性化するわけがないです。これが現実です。ですから、これからは佐賀市が中心になって、有明海沿岸道路、有明佐賀空港の拠点化の推進に力を入れてほしいと思います。合併しましたから川副町の問題ではなく県都・佐賀市の問題として考える価値のある課題だと思います。

今、九州の国際航空貨物を見ていくと、輸出は 3 分の 2 が九州以外の空港、成田・関空から欧米やアジアなどいろいろなところに運ばれています(図-22)。この 3 分の 2 の国際航空貨物を九州から出せないというのは非常に残念です。特にアジア向けの国際航空貨物がトラックで成田・関空に持っていかれてそこからアジアの各都市に運ばれているというのは感覚的におかしいですね。理屈では近いところから直行便で運ぶほうが絶対いいで

有明佐賀空港

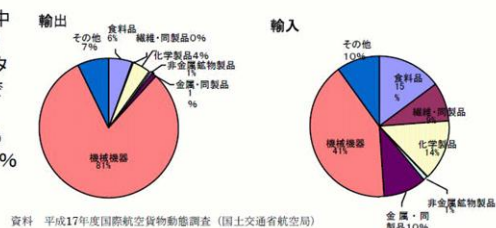
九州の国際航空貨物の実態

九州・山口での国際航空貨物の品目

●主要品目

九州 7 県及び山口県の 8 県から発生集中する国際航空貨物の品目について、輸出貨物では半導体等電子部品、コンピュータ等の機械機器が約 80% を占め、次いで食料品が約 6% を占めている。

一方、輸入貨物では機械機器が約 40% を占め、次いで食料品、化学製品が約 15% となっている。

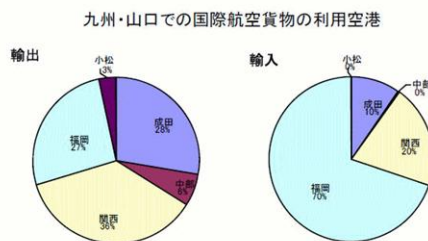


資料 平成17年度国際航空貨物動態調査(国土交通省航空局)

●利用空港

輸出にあたり利用する空港は、成田28%、関西36%、福岡27%となっており、この3空港がそれぞれおよそ1/3ずつのシェアを占めている。

一方、輸入にあたり利用する空港は、福岡空港が70%を占め、「輸入貨物は消費地に近い空港で入れる傾向がある」という一般的な輸入貨物特徴が現れている。その他に関西20%、成田10%のシェアとなっている。



資料 平成17年度国際航空貨物動態調査(国土交通省航空局)

図-22

すよね。しかし実際はそう簡単にはいきません。運賃が安いとか便数、行き先などいろいろな問題があるからです。ただ、理想形をいえばそうですね。この3分の2の国際航空貨物を九州から出したい。それも有明佐賀空港から出したい。国際航空貨物の拠点空港にできないか。輸入は食料品などがあるので消費地である福岡市に近い福岡空港に、旅客便のベリースペースに載せてもってくる。しかし、輸出のほうはなんとかしたいというのが動機付けなんです。この現状を見てなんとかしたい。

ちょうどその時、福岡空港に滑走路を増設するか、それとも新空港を建設するかの議論があって勉強していました。最終的に滑走路増設になりましたが、これまでの議論を調べていくと、福岡空港を北部九州圏でどのように位置付けするかについての議論はなされていませんでした。つまり、有明佐賀空港と北九州空港との機能分担の議論がなされていなかったということです。

その一方で国土交通省は九州をどうするかというビジョンを描いている時期でもありました。今までは国土総合開発計画という開発型の国土計画がありました。それが開発ではなくて歴史・文化・環境、そういった諸々を地域の特性を活かしながら国土をつくりなおそうということで国土形成計画法に変わりました。そのビジョンをつくっていた一方で福岡空港の議論はそれとは別の方向で議論が進んでいました。同じ省庁なのにバラバラになっている。本来はどういう国土をつくるか、九州をつくるかという中で拠点空港をどうするかでしょう。それがもうありきなんです。しかし新空港を造ることにはなりませんでしたが、まだ可能性はあります

(資料・2)。今の福岡空港は基本的に旅客が中心なんです。貨物はそんなに熱心ではない。今後、福岡空港は拡張工事が始まっていきますが、新滑走路は、今の滑走路と国際ターミナルの間に造るんです。羽田空港も新滑走路の工事をやっていたじゃないですか。あれだけ広大なところで工事をやってもいろいろと制

約があったのに、ただでさえ狭い福岡空港のそれも国際ターミナルと滑走路の間に造るんですよ。そうするといろいろと不都合、不自由さが出てくるとみています。その時期、そのタイミングを捉えて、これをチャンスとして動くとう貨物は取り易くなると思います。また今後は、中国の富裕層向けの農産物の需要もますます高まります。佐賀はそういう風にいろいろな可能性があるので、戦略的に国際航空貨物の拠点空港を目指すべきと、今、知事や県に訴えています。知事から動きやすいようにと有明佐賀空港活性化推進協議会の顧問にして頂くことになりました。もうちょっと勉強しながら応援できるところは応援したいと思っています。

有明佐賀空港

福岡空港の課題と見通し

①福岡空港の課題

1. 航空会社はあくまで**旅客が中心**。貨物はあまり重視されていない。
2. 福岡空港は旅客中心のため**貨物スペースが少ない**。貨物が大型になると積めない。
3. 福岡空港から世界各地に運ぶことができない。もしもの時の**代替便が少ない**。
4. 成田・関空に比べるとリードタイムは短縮できるが、**貨物運賃が高い**。世界的な不況の影響で、成田、関空発のカーゴ枠が空いており、**料金がディスカウントされている**。福岡空港から空輸するよりも、トラックで関空まで持って行って空輸するほうが安い(関空発の航空貨物量が増えれば解消される可能性)。

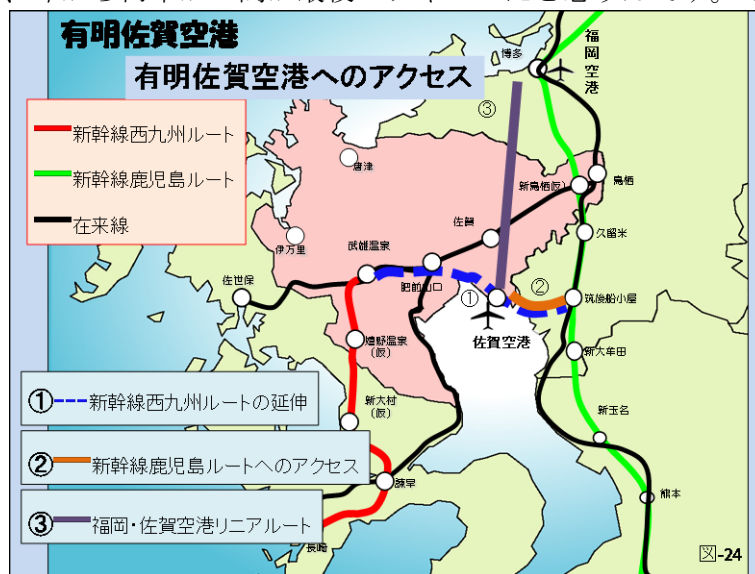
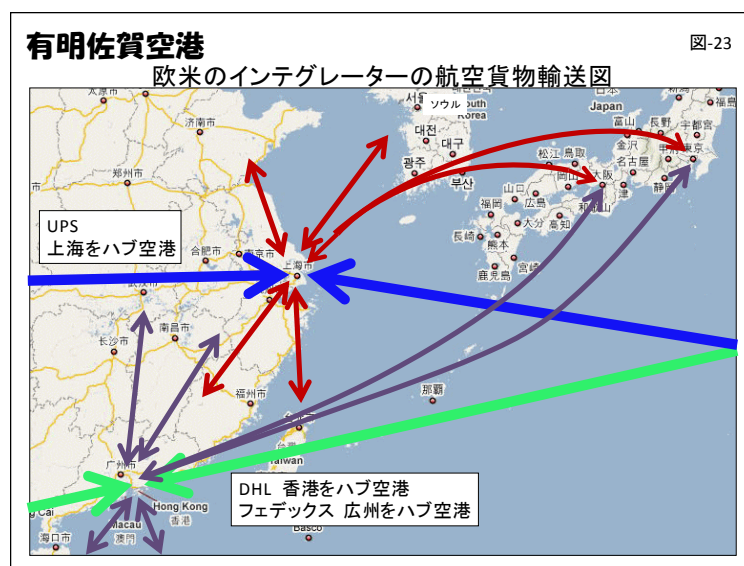
②今後の見通し

- ・航空各社は燃費のいい**中小旅客機(B787等)**に切り替える流れにある。旅客機がこれまでよりコンパクトになれば**ベリースペース(旅客機のお腹の貨物スペース)**は減少し、貨物機の需要が増える可能性が高い。
- ・今後、**福岡空港の拡張工事**により、国際貨物の**利便性が落ちる**ことが予想される。
- ・福岡空港から溢れた貨物の受け皿となるように、また、景気回復期に果実を得るために、景気が落ち込んでいるうちに**有明佐賀空港が貨物の拠点空港となるような取り組みを戦略的に行う**が必要である。
- ・九州に工場を持つ企業は**近隣から輸出入できる体制**を求めている。
- ・中国やアジアの富裕層は安全で安心できる農産物を求めており、日本産の**農産物需要が今後さらに高まる**可能性がある。

資料-2

国際貨物で一番儲かるのはエクスプレスで、アメリカのフェデックス、UPS、ヨーロッパのDHL、いわゆるインテグレーターと呼ばれる欧米のフォワーダーが有名です。その実態を絵にしたのが図-23 です。エクスプレスなので料金も付加価値も高いですから、インテグレーターがドア to ドアでサービスをやるわけです。大陸間はジャンボの貨物機で運んで、スポークス状に中・小型の貨物機が各都市に飛んで、そして後は陸送する。そしてドア to ドアでサービスを行います。貨物の管理もきちんと追跡できるんです。企業Aの貨物は今、大陸間を飛んでいますとか、今、トラックでどこを運んでいますとか、追えるんです。そういうサービスをきちんとやるから付加価値も高い。そういうインテグレーターが、香港、上海、広州をハブ空港にしながらスポークス状にアジアに展開しています。その後、全日空も那覇空港を貨物の拠点空港にして、那覇からアジア各都市にスポークス状に運ぶ取り組みを始めました。しかし、全日空は国内は強いですが、海外のルートが弱いんです。インテグレーターは海外は強いんですが、日本の市場は弱い。一長一短ありますが、いずれにしてもそういう動きを加味しながら有明佐賀空港から直行便で運べるようにしたい。

最近、北九州空港が物凄く努力して中国の揚子江快運航空を週 3 便誘致できましたが、貨物を集めるのが大変なようです。後発組は理屈通りにいかないんです。さきほど申し上げましたように陸送して成田から上海に持っていくほうが現状は運賃が安い。どう考えても九州の貨物は九州の空港から輸出したほうが安いと思いますが、成田のほうが安いんです。それはなぜかというと、成田にはいろいろな貨物が集まりますし、世界の主要空港に貨物機が多く飛んでいます。貨物も多くて便数も多いとどこかでコストを安くできるものがあるんです。確かに後発組はルートをつくるのは大変ですが、今から何年かの間が最後のチャンスだと思うんです。それができなければ永遠にダメでしょう。有明佐賀空港も旅客の国際便ができればいいんですが、弱いのは利用者の多い福岡都市圏から遠いことです。旅客は不便だと来ないですね。そうすると有明佐賀空港までの交通手段が必要です。実現可能性は別にして私が勝手に考えた案をご紹介します(図-24)。誤解のないように申し上げますが、この案を推進しろといっているわけではありません。有明佐



賀空港を国際拠点にするために必要な交通手段を確保するために考えられる案をご紹介しますだけです。

今、新幹線西九州ルートにおいて諫早から武雄までの工事が開始されています。昔、アセスが検討され、武雄から鳥栖までフル規格で造るとなった場合のルート案が出されました。この案は、武雄から佐賀までは山側を通過、佐賀から鳥栖までは平野を通る、逆 S 字でいくようになっていました。もし全線フル規格で造るなら、有明佐賀空港へのアクセス問題も同時に解決できる有明佐賀空港経由も一つの案だと考えています。武雄もしくは肥前山口から有明佐賀空港を経由して、一番近い新幹線停車駅の筑後船小屋駅に繋ぐというものです。もう一つは有明佐賀空港と筑後船小屋駅をモノレールなどで結ぶ案。それと、これはさらに夢物語ですが、上海が約 30 キロの距離でリニアを走らせていますよね。博多と有明佐賀空港はちょっと長い 40 キロ弱ぐらい。それをリニアで結ぶ。まあ、現実的には難しいですが、そういうことを視野に入れないと旅客の国際空港はできません。ただ将来的にいろいろな施策と繋ぎ合わせて可能になることはあると思うんです。だからいろいろなことを想定して頭のトレーニングをしておく。新幹線西九州ルートを全線フル規格にした場合のメリットは何か。仮に武雄から昔のアセスで出されたルート案でフル規格を造った場合、佐賀を走る区間が延々と長いんです。佐賀を走ると裏負担で 3 分の 1 を県が払わないといけない。これは何のメリットもない。有明佐賀空港経由案だと佐賀を走る距離が短くなって福岡がその分増えるんです。いずれにしても福岡側がのってくるような案じゃないと難しい。これをやるということではなくてそういうことを考えない限り旅客は無理だということです。そこで仮に西九州ルートのフル規格の議論ができた時に佐賀市として考えないといけないことをちょっと上げてみました（資料・3）。

①利便性の高い在来線、特に特急を捨てるわけにはいかない。だから佐賀～博多間の特急は維持。これはもう絶対条件です。そうしないと全線フル規格になれば特急の佐賀～博多間の往復 4 枚切符 900 円（2 月 10 日現在）が今の倍ぐらいなと思います。そういう風なことだったら今のままがいい。今度のダイヤ改正で特急が 10 何本増えるでしょう。だから今の特急の機能を失ってまで欲しくない。これは佐賀の論理ですよ。

②新たな需要の創出が不可欠。ここで有明佐賀空港に結びつくんですが、もともと新幹線西九州ルートは長崎と博多を結ぶ新幹線です。佐賀は人口が少ないじゃないですか。鹿児島ルートは、博多、熊本、鹿児島、150 万、70 万、60 万の人口を結ぶ新幹線だから需要も多い。しかし西九州ルートは需要をつくらないといけない。そうすると政策的に有明佐賀空港を九州の国際空港にすることができれば、年間 300 万人の空港利用が見込める。これは福岡空港の需要予測、空港の検討で出ていましたが、あれをすっぱり持ってくればそれなりの需要になる。そうすると初めて全線フル規格を議論できる構想になるかもしれません。それが前提ですね。しかし、非常にハードルが高いです。ただ、常識的に考えれば鹿児島ルートがやっぱり全線フル規格で

九州新幹線

西九ルートを全線フル規格化にする場合の議論ポイント

- ① 利便性が高い在来線 佐賀～博多間を維持
- ② 新たな需要の創出が不可欠
→ 有明佐賀空港を拠点空港（九州の国際空港）
- ③ 道州制を意識した多様な目的のネットワーク化
- ④ 現行の整備システム、整備スキームにとらわれない

資料・3

造ろうとなったように、やっぱり全線フル規格がいいよねという議論が出てきてもおかしくないですよ。その時に長崎から攻め込まれた時に佐賀はどう考えるかという準備をしておかないといけない。ただダメだ、ダメだということではなくて、やっぱり条件をきちんと考えておかないといけない。③、④（資料-3）に書いていることは飛ばしてもらって結構ですが、要するに道州制を意識するとそここのところの考え方はもっとフレキシブルになる。それと現行の整備システム、整備スキームに捉われないで考える。今はルールがこうですといったら成り立たない。いずれにしても、西九州をどうするか考えないといけない。佐賀と長崎は今喧嘩している状態じゃない、やっぱり西九州をどうするかということと一緒にやっていかないとはいけない。そういう意味で有明海の問題、諫早湾干拓の問題は罪づくりですね。将来展望まで、諫早湾干拓がブレーキをかけている状態になっていますから、やっぱり諫早湾干拓の影響は大きいですね。

(3) 佐賀市のまちづくり

最後は佐賀市のまちづくりについてです（資料-4・5、図-25）。

佐賀市のまちづくり 1. 中心市街地を考える 《議論する視点とキーワード》 ①中心市街地のイメージの共有化 ・そもそも中心市街地はいるのか ・佐賀の中心市街地とはどんなもの ・求める中心市街地のイメージとは ③若いエネルギーを活用する ・佐賀大学の存在を忘れていないか ・まちから見て、佐賀大学生の社会貢献の可能性 ・大学から見て中心市街地は教育フィールド ・6者協定の活動テーマ ⑤行動する ・取り組み事例から学ぶ ・よその事例から学ぶ ・具体的な取り組みの提案 ②人が動くことが重要 ・どういう人を動かしたいのか ・どのようにすれば動くのか ④魅力を高める ・佐賀市、佐賀県、民間の取り組みがバラバラ ・佐賀市の魅力とは ・現在の取り組みに対して注文 ⑥将来を展望する ・高齢化社会への対応 ・グローバル化への対応 ・道州制への移行 資料-4	佐賀市のまちづくり 2. 佐賀市全体のまちづくり 《視点とキーワード》 ①まち形成の実態を踏まえる（佐賀らしいまちづくり手法） ・城下町、城内中心の町形成 ・公共機関の分散 ・多極分散まち機能（現状） ・農業と武士社会、町衆不在 ③高齢化社会 ・まちの高齢化 ・新交通システム ・高齢化社会の町形成ビジョン ②生活者の視点。住み安さの追求 ・佐賀は人口の流動化が少ない ・生活ビジョンの明確化 ・地域ごとの施策の濃淡 ・公助、共助、自助の役割分担←財政上の問題 ・職の確保 ・機能分担、福岡との関係 ・安全、安心 ④魅力の創造（佐賀らしさ） ・水でつなぐ佐賀市 ・環境都市宣言 ・地域力の向上 ・外国の事例から学ぶ 資料-5
--	---

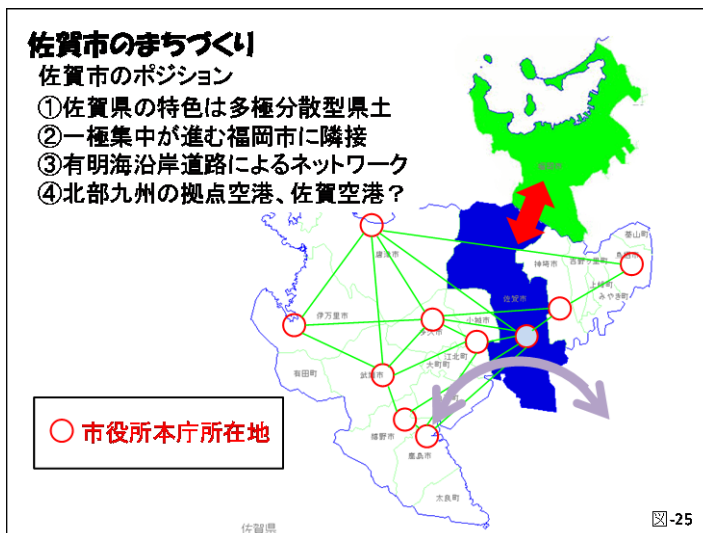
今年は佐賀城開城 400 周年ですよ。しかし、大々的な告知やイベントをやっていない。こういう節目の年を利用しない手はないはずです。

まちづくりは生活者の視点が大事です。佐賀はどう住みやすさをグレードアップするかだと思います。今後高齢化が進みますから、高齢者にやさしい街をどうつくっていくかということが大きな課題になります。まずは高齢化社会に向けた新交通システムを構築し、これを中心にコンパクトシティにしないといけない。今の街の広がりをもとにまちづくりをするのは、高齢化や人口減少化の流れの中では無理です。佐賀は東西に九州横断道路、JR 長崎本線、貫通道路が走っています。高速道路や JR で福岡、長崎へ、貫通道路は久留米へつながります。それを南北に 1 本、高齢者にやさしい交通機関、たとえば LRT=次世代型路面電車や LRB=次世代型路面バスでつなぐ。そこを軸にして高齢者にやさしいマンションや住居、福祉施設の整備を誘導する、これまでのように市場経済に任せるのではなく、交通手段を軸にして、高齢者が楽に動けるような軸をつくった上で、いろいろなまちづくりをするというのも一つの方法だと思います。いずれにしても高齢化は確実にきますから、そういう観点で議論をしていただければと思います。

佐賀らしさを活かしたまちづくりの一つに水があると思います。佐賀市は環境都市宣言をされていますが、何を売り物にされているのかよくわからない。私は、佐賀市水対策市民会議の会長として小水力発電の委員会の委員長をさせていただきましたが、中途半端に終わってしまいました。小水力も面白いといえば面白いんですが、検討した案はコストパフォーマンスが悪かった。けれども、そういった発電を街の中で生活の中に取り組みのは面白い。低平地ですからちょっと効率悪いですが、水を使ったまちづくりの一つのアイデアになるかもしれません。

あとは中心市街地の問題。そもそも中心市街地が今の状態だったら必要なのかという議論もありますよね。機能していなければという意味です。今の佐賀は、日々の買い物はゆめタウンなどの郊外のショッピングセンターに行って済ませる。ただ、3月以降は新幹線が開業して新博多駅ビルの阪急デパートがオープンしたらますます福岡市に買い物に行くと思うんです。そうすると中心市街地の存在意義がなくなる可能性があるんです。だから発想をもうちょっと変えて本当にまちなかをどうするのかということを考えないと従来の延長線上の修復、修繕ばかりやってもこれは一向に変わらない。僕は行政がやるべきことは人の流れをどうつくりだすか、人をどう動かすかだと思います。商売は商売人にまかせる。人がいきたくなるしかけを行政がしっかりやるべきだと思います。それと私は今、佐賀大学にいます。佐賀大学をもっと使うべきです。学生だけでなく職員も含めると1万人ほどいるんです。このエネルギーを使わない手はない。昨年12月に佐賀大学の木原先生がアバンセへ学生をひっぱり出してきて学外学園祭というのをやりました。評価はいろいろあるでしょうが、ああいう取り組みを今後どんどん大学が行っていくと思うんです。それを佐賀市の方々は温かく応援して欲しいわけです。

佐賀市の魅力を高めるために今、まちづくりや活性化の取り組みを行政や各種団体がいろいろと行っていますが、バラバラにやるのではなく連携してやっていかなければなりません。だからNPO法人ユマニテさがに情報を一元的に集めて、情報を共有してまちづくりのエネルギーを1本にしたほうがいいと思います。また、外から来た人で頑張っている人がいますが、ぜひ、その人たちを応援して欲しいんです。手厳しいことをいうかもしれないですが、気に障ることをいうかもしれないですが、温かく応援してほしいですね。彼らには新鮮な感覚がありますからそこを吸収してもらったほうが私は佐賀のためになると思います。ぜひお願いしたいと思います。長時間ご清聴ありがとうございました。



佐賀平野の水

～佐賀市が抱える水問題等～

平成 23 年 3 月発行

編集・発行

NPO 法人クリエイト九州

佐賀市神野東 1-1-1 404

TEL 0952-20-0180

※本書の一部または全部の無断複写・複製・転記載等を禁じます。