

新自動車産業集積地区の都市環境整備に関する一考察

— 福岡県京築地区 —

西日本工業大学 正会員 ○ 岩元 賢
 西日本工業大学 学生員 笠木 巧一
 同 川久保佑樹 津村 学

1. はじめに

九州北部地区は、近年大手自動車会社の生産工場や関連企業が相次いで進出している。また、これらの工業団地周辺には臨海コンテナ基地や新北九州空港・新門司港等が隣接しているため、21 世紀のアジア自動車産業地帯に発展する可能性が高い。そこで、本文ではこれらの工場地帯に隣接している市町村地区の生活インフラ整備に関する実態調査から、将来の環境共生型まちづくりの指針等をまとめたので報告する。

2. 福岡県京築地区の概要

本地区は、瀬戸内に面しているために気候温暖で自然に恵まれ、古代から関西との交流が盛んなために、仏教遺跡が広く分布し、正式地名には京都(みやこ)郡もある。産業形態は 1950 年代から臨海工業団地造成による工業化が進行した結果、隣接している荏田町・行橋市では都市化と人口増が進行したが、周辺の町村地区では農業衰退・高齢少子化・過疎化等が社会問題となっている。そのため、近年はこの対策として周辺市町村の平成大合併が計画されたが、紆余曲折の結果「みやこ町」(旧 3 町のみ合併)が 2006 年誕生した。



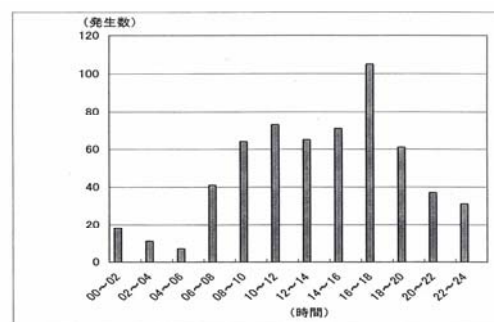
図－1 北部九州地区の自動車産業集積地区の概要

3. 京築地区の生活インフラ整備の実態

1) 陸上交通

主要な交通路は国道 10 号・201 号と周辺の地方道、JR 日豊本線、平成筑豊鉄道、東九州自動車道(一部

開通)、新北九州空港である。地区中心の行橋・荏田地区は周辺市町村からの自動車集中によって、とくに朝夕は慢性的な交通渋滞・事故のために主要国道の利便・安定走行性は低い。そのため、消防や急患・事故等の緊急自動車の走行速度(60 km/h)確保が難しく、現場到着が数分遅れる事態が指摘されている。また、JR は通勤時間帯に快速電車はわずか 1 日 4 便(上下含む)しかなく、利便性は極めて低い。さらに、周辺地区からの通勤・通学・買い物等の生活道路構造は、全体的に狭い(B<5m)・見通しが悪い・路面に凸凹や上り下りが多い・歩道がない・街路樹や植込みがない・自動車が危ない等の未整備区間が多いのが実情である。



図－2 交通事故時間帯別発生件数 (行橋：2003)

2) 水資源・上下水道

本地区は瀬戸内気候で温暖少雨(年降水量 1,500 mm)なために地区内の小規模な殿川ダム・今川等の取水能力が小さく水資源に乏しい。そのため、夏季の猛暑少雨時には給水制限が 2-3 年に 1 度は発生している。一方、生活の近代化による水消費は増大しているが、行橋・荏田の郊外地区や周辺町村での公共下水道の普及は遅れている。

3) 河川整備

本地区には、今川・長峽川をはじめ中小の 2 級・準河川が平尾台カルスト山地や英彦山系を源流として周防灘へ西流している。過去の主な風水害は 1953、

1967、1979、1991 年の梅雨前線や台風等による洪水・山崩れ等である。そのため、旧河川法による治水・利水対策は全体的に整備中であるが、新河川法による環境機能は未整備な箇所が多い。とくに、苅田・行橋地区の市街地小河川はコンクリート3面張り水路が主体で、夏季には農業用水取水によって各河川ともに流量はほとんど無いために、水質汚染・悪臭が強く生態系や景観性は極めて低い。

4) 地域防災

本地区には活断層がない。過去の主な地震災害は、山口・大分県や久留米市の活断層を震源とする住宅や崖等の崩壊である。そのため、地区住民は一般に自然災害に対する危機意識は低いようである。しかし、本地区は苅田町だけでも土砂災害に関連した危険箇所は102もあり、決して災害に対して安全な地区ではない。さらに、近年のWF開発による軟弱・低平地は地震や台風による液状化や高潮被害を受けやすい地区である。また、将来予測される災害としては、新空港や臨海工業地帯等の各種工場等における事故や火災等があり、広域的な消防防災体制の整備が緊急課題となる。しかし、総合防災計画のための緑地空間は県内でも極めて少ない地区である。

4. 京築地区の環境共生型まちづくりの一試案

1) 基本理論の構築

工業化と過疎化が混在する地区において、環境共生型のまちづくりを実施するためには、まず各地区に共通する広域的な環境基本計画づくりと高齢化社会に対応した中長期的な生活インフラ整備である。

環境基本計画の骨子としては、地域資源の1つである自然環境と歴史・史跡等の保全、農村文化としての神楽や循環型の食文化(炭焼き・ソバ打ち・米つくり等)の継承、すなわち「地元学」の確立である。

中長期的な生活インフラ整備としては、過疎化の進行している旧町村地区と工業化した地区との生活道路整備が第一課題となる。ついで、工業・商業化した地区では、市街地小河川の安全・快適・景観性向上等を図った環境整備であろう。

2) 生活道路整備の一例

農業衰退と高齢・過疎化が進行している地区の共通点は、いずれも現代的な基幹産業が無いこと、すなわち自然はあるが不便な田舎の事実である。この

ような地区の一振興策としては、工業地区の労働者とその家族等がリラックスできる閑静な住宅地区と距離的には5-10 km圏内行橋市への通勤・通学・買物に便利な生活道路の改善しかない。そのためには、現在の市町村の基幹道路を交通弱者にもやさしい緑地空間を付設したバリアフリー型道路に改修する必要がある。これにより、農村・自然共生型の住宅地整備が可能になり、若年世帯の定着増加や地元民との交流ネットワークや地元学の継承が期待できる。

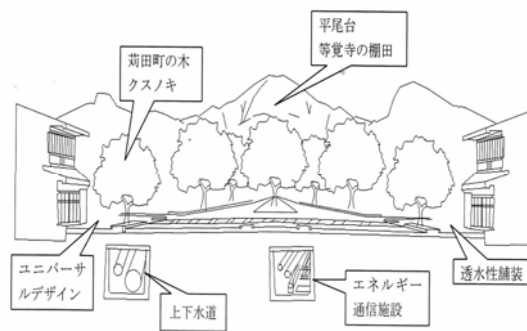


図-3 生活環境道路整備のモデル図

3) 市街地小河川整備の一例

旧河川法の下で整備された市街地河川に環境機能を再生することは、財政・技術・用地等の条件から困難な箇所が多い。しかし、このような場合でも河川の流量と地域の生活動態・交通量等の総合調査を実施すれば、安全で生態系を再生できる方法が適材適所で可能となる。例えば、通学路が隣接している小河川でも、河川上に張り出し桁方式の歩道や小低水路・半地下水堀削型水路等を併用すれば、歩行者の安全性向上と河川環境の再生等が図れる。

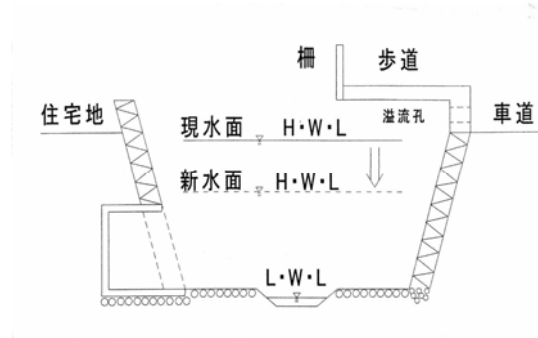


図-4 市街地小河川の生活環境改善の一手法

5. おわりに 新自動車産業集積地区における環境共生型まちづくりは、広域的な地域振興や生活環境向上が不可欠である。今後は、これらを地元自治体と地域連携型の大学プロジェクトとして継続したい。