

特集2 主要都市のアメニティ特性

大分市—新産業都市・テクノポリスの母都市— の建設とアメニティ形成

大分大学工学部教授 片岡正喜

1. 大分市のアメニティへの視点

大分市といえば、「新産業都市の優等生」といわれるように、今日の大分市は新産業都市として形成されてきたといっても過言ではない。ところで、アメニティという言葉はこの新産業都市とは密接な関係がある。というのは、わが国でアメニティという言葉が公文書のなかで登場したのは、昭和37年公開の厚生省の報告書「新産業都市における生活環境の造成」であったといわれる。そこには、工業化による新しい型の都市建設に、アメニティ形成が必要であると同時に、環境破壊を回避することが難しく、むしろディスアメニティの発生を防止しなければならないという認識があったといえよう。したがって、大分市のアメニティ特性を考えると、新産業都市化のなかで、この両者いかに取り組まれてきたのか、という視点からのアプローチが必要となる。

大分市は新産業都市化から始まったが、その一期計画の構想が一応の姿を整える昭和47年頃で、その翌年の第一次石油ショックより経済は高度成長から次第に低迷期に至り、その後予定された企業進出も後退し、立地した主要企業の操業も抑制されるようになる。そして、素材供給型の新産業都市から新しいテクノポリスの母都市への転換が図られている。このような経緯のなかで、アメニティ形成がいかにしているのかという視点も、現在か

ら将来の大分市を考えるとに欠かせない。

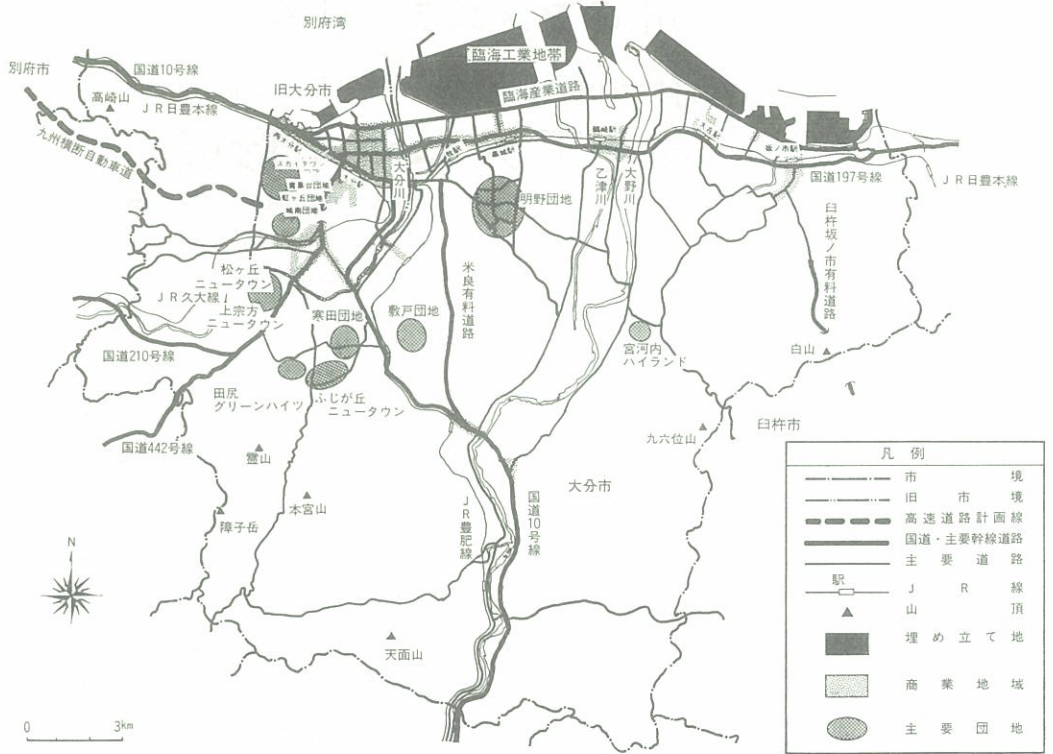
ところで、アメニティという言葉は、「快適な環境」とか「快適性」という意味に使用されている。そして、環境に求められる必要かつ十分な条件として、国連の委員会から提唱されたものに、(1)安全性(Safety)、(2)保健性(Health)、(3)利便性(Efficiency)、(4)快適性(Amenity)がある。ところで、質の高いアメニティは、これらの条件との関係では、三つの条件の上位に位置づけられるもので、安全性、保健性、利便性が充足されて、はじめてその上に実現されるものであろう。その意味では、アメニティをみていくとき、これらを同時に視野に入れていかなければならない。

2. 大分市の都市構成の概要

大分市は、地形的には、北に開け別府湾に臨み、後背には西に高崎山、南に本官山、東に九六位山と白山が囲み、その間に東西にのびる丘陵地さらに平坦地が拡がり、大分川と大野川の一級河川が南北へ貫流し、変化に富む。気候はすこぶる温暖で(瀬戸)内海気候である。

歴史的には、大友宗麟の治下に南蛮貿易を盛んにし、泰西文化の始まりの地として有名である。徳川時代になってからは、小藩分立政策により分割統治され、府内藩二万一千石の城下町に過ぎなかった。維新後明治4年廃

大分市の都市概要図



藩置県により大分県の県庁所在地として行政の中心となった。第二次大戦で中心部は焦土と化し、少ない歴史的遺産も喪失した。戦後は、比較的早く戦災復興計画が建てられ、都市計画事業が実施された。現在の大分市が発足するのは、昭和38年新産業都市を目指して、6市町村が合併してからである。昭和39年1月には新産業都市の指定を受け、鉄と石油を基幹とする大分舞鶴臨海工業地帯の建設を軸に、人口急増とともに市街化の拡大を図り、昭和60年には人口39万人を越すに至っている。

市域の構成は、新産業都市建設の基盤となる臨海工業地帯が、西に一部を残し殆どの海浜を埋め立て地として提供した北辺に立地し、その南に平行して市街地の中間部としての中心市街地が走り、さらに内陸部には住宅地が丘陵地にかけて広がる。さらに南下すると、

田畑の田園と山地にかけての山林の緑が展開する。

市街地の構成は、主要交通体系と密接に関係し、中心市街地は旧大分市に重心を置きながら、東から西にのびる日豊線に沿い高城駅・鶴崎駅・大在駅・坂の市駅を繋ぎながら形成されている。主要道路は、この日豊線と平行して走る国道197号線と埋め立て地寄りに臨海コンビナートを支援するかたちで建設された臨海産業道路が走る。この2本の道路にぶら下がるかたちで工業地帯と住宅地を結ぶ道路が数多く張りついている。別の主要道路国道10号線は旧大分市を南へ、210号線は西へ抜け、これに新しい団地の多くが依存するかたちで開発されている。

3. 新産業都市の建設とアメニティの創出と ディスアメニティの発生

大分市におけるアメニティを新産業都市化と関係させ捉えるとき、まず重要になるのが、既存のアメニティがどのように尊重されたのかという点である。既存のアメニティとは例えば、一つには、海と山と川に恵まれた自然環境があり、二つには、こじんまりとまとまった小都市であった。しからばこれらはどうなったのか。なによりも惜しまれるのは、前者の海浜の殆どを、埋め立て地と引き替えに、完全に喪失してしまったことである。一方後者との関係では、市域が新産業都市化を契機に合併し、一挙に約7倍に拡大させたことである。そのため市域に農村的区域を大幅に編入し、旧市町村を一本化し格差をなくすことが求められる一方で、それぞれに違った内容の整備が必要になった。また、都市としては、効率のよくない、都市的魅力を形成しにくいかたちにしたといえよう。

次に、新産業都市の建設に伴い、どんなアメニティを創出してきたであろうか。結論としては、全体的には臨海工業地帯優先の整備に追われてきたと言わざるをえない。主なものとしては、第一は、主要道路の整備が進められた点である。しかしそれは、既存道路中心の拡幅整備が主であり、新設の道路としては、工業地帯を支える陸上輸送の背骨としての産業臨海道路が最優先され、市全体の道路体系および生活道路の整備は遅れた（道路整備率41.8%、S61、3）。第二は、土地区画整理事業の推進である。これは、臨海工業地帯の造成に際し、その後背地整備として日豊線と臨海地帯に挟まれたベルト状の殆どの地区が対象とされた。しかし、それらは臨海工業

の関連企業に対する条件整備であり、その後のフォローは十分ではない。その結果、急速に市街化が進み整備が遅れた地区や将来宅地化が進むと予想された地区の整備を残すことになった。第三は、昭和40年頃より急速な人口増加に伴って内陸部の丘陵地に県の住宅供給公社や民間のディベロッパーにより進められた、住宅団地の開発である。最も早い大規模な団地建設は、新産業都市建設第一期事業が本格化した頃に着工した明野団地であった。対象は主要立地企業と新日本製鉄と昭和電工であり、一部に一般向けの賃貸と分譲住宅を含むものであった。これも新産業都市建設の一環をなすもので、立地場所は市中心部および臨海工業地帯に最も便利な高台であった。人口急増に対し、その後開発された団地は、より内陸部に立地し、既存道路に依存した開発に偏重したものとなる。その結果、公共交通機関の不備、車の増加・道路整備の遅れと交通渋滞を招いた。さらに個別に開発される規模はそれほど大きくないが、いくつもの団地が連担し大規模な住宅地を形成することになり、それに見合う施設整備はなされず、相互の関連に欠ける整合性のない地区をもたらした。最後に、臨海工業地帯に隣接する住宅地の環境を保全するために、工場群と住宅地とを遮断する緩衝緑地が東西に設置された。しかし、初期の計画はインダストリアルパークというふれ込みの大規模な公園緑地帯であったが、実施では大きく後退したものになってしまった。

新産業都市の建設によるディスアメニティの発生はどうであろうか。問題は海浜の喪失であるが、ここではこれ以上触れない。しかし、海域については、臨海部工業の操業によ

る工業排水、人口急増による生活排水が増加し、別府湾内の汚濁負荷が高まり、過去には赤潮の発生をもたらし、再発も懸念されている。また、大分川・大野川についても、流域の台地に造成された住宅地からの生活排水の流入が増加した。これに対し、下水道整備は遅れ、昭和57年度の下水道の整備率は27.6%（処理人口／行政人口，S61. 3）と低い。大きな問題となるディスアメニティが発生しなかったのは、企業が立地しはじめる頃から、公害問題が厳しく監視されるようになった社会的背景がある。

4. 新産業都市からテクノポリスの母都市へのなかでのアメニティ

新産業都市の建設から始まり、現在テクノポリスの母都市として転換を図るなかで、大分市のアメニティはどのように形成されてきているのだろうか。結論からいえば、アメニティの形成はこれからであるといわざるをえない。なぜなら、大分市では、これまで臨海工業地帯とそれに直接関連する部分の整備優先に傾斜し、したがって拡大した市域において、急増する人口を見越し、総合的都市整備に対応することができなかった。したがって、上下水、道路、公共施設等の都市基盤施設整備が遅れ、後追的にその遅れを現在取り戻しているところだからである。その結果、まだ大分市には「都市の顔」といえる魅力ある特色を創出しえていない。

そこで、今後のアメニティ形成について提言をさせていただく。

(1) 都市計画的には、市域の拡大により異質の地区を含む構成となったため、それぞれの地区にあった計画をたて整備するととも

に、地区間の格差是正を図る必要がある。また、多くの空地と農地を残しながらのスプロールと進行しているドーナツ化現象に対し、効率のよい活気のあるコンパクトな市街地形成をする方が望まれる。

- (2) 道路については、道路体系の整備、なかでも中心部に集中する既存の体系に対し、バイパスの建設促進が必要があり、生活道路の整備の遅れも取り戻さなければならない。
- (3) 住宅地についてであるが、スプロールした地区では総合的な計画をたて、連担団地相互の整合化を図り、中心部の施設依存から脱却できる、住宅地区としてのまちづくり整備をすすめる。引き続き開発される住宅地については、従来のものとは異なる地域の特性を考慮し特色のある町並みを造りだす、モデルとなるものを模索しなければならない。
- (4) 市街地の中心部では、何よりも大分県の中核都市としての「顔づくり」に取り掛かることが急務である。ようやく一通り公共施設も出揃ってきたが、魅力ある顔づくりの要素としては必ずしも十分なものとはいえない。商業施設も、デパート・スーパーのみに依存せず、商店街が旧来のアーケード型から脱皮し、これからの消費行動に合った雰囲気のある空間を模索して欲しい。
- (5) 公園・緑地であるが、大分市は基調スローガンに「緑あふれる豊かな人間都市」を掲げていて、「大分市環境美化に関する条例」(S61. 1)、「大分公園等彫刻設置要綱」を制定するなど力を入れ、公園の数や人口当たりの面積が広いのはよい。しかし、個別的にはもの足りず、市街地の中心部にありゆったり憩える規模の公園が不可欠であ

る。また、周囲が山林に囲まれ緑は豊富ではあるが、それらについても市民がアプローチし易いかたちにはまだなっていない。さらに、都市のアメニティの要素として欠かせないウォーターフロントであるが、海浜をなくしたにもかかわらず、二本の一級河川の活用は貧弱で、工夫の余地を大いに残している。残された海浜については、万全の保全対策を講じ、埋め立て地については、企業誘致の困難性もあり、失ったものに代わる新しいウォーターフロントに活用していくことが求められる。

- (6) 最後に最も大切なこととして望みたいのは、市民のアメニティに対する意識の高まりであり、そのために啓蒙・高揚を図り、アメニティ形成のための積極的な市民参加システムを導入する必要がある。

著者略歴

氏名：Masaki Kataoka

学歴：昭和40年 九州大学工学部研究科博士課程単位取得後退学

昭和54年 工学博士取得

職歴：大分大学工学部建設工学科建築計画研究室教授

著書：「ハンディキャップ者配慮の住宅計画」共著、彰国社

「21世紀大都市像」共著、東大出版

「地方都市における住環境問題に関する研究」共著、日本建築学会（中国・九州支部）

「大分市における宅地開発の連担に関する研究」共著、日本建築学会大会

「土地利用からみた大分市の都市構造」共著、日本建築学会大会

委員：大分市都市計画審議会委員

大分県宅地開発審議会委員

大分県沿道環境美化検討委員会委員

別府市地域住宅計画推進協議会会長

他



大分駅前