

## 特集 2 主要都市のアメニティ特性

# 宮崎市のアメニティ特性

宮崎大学教授・工学部長 藤本 廣

はじめに

アメニティ (amenity) という言葉を一口で日本語に訳せば、「快適性」という語が最も適当であろうが、具体的に都市環境という場を対象とする場合には、それは、都市文化の享受という面と都市文明の享受という面との総合として把握されなければならない。前者は例えば都市景観と称されるものなどから受ける精神的な快適性を意味し、後者は交通施設などの物的な都市施設から受ける利便性をも含んだ身体的な快適性を意味する。

ところで、宮崎県では、環境庁の「快適環境整備事業」の一環として、宮崎広域都市圏に属する綾町がその指定を受け、昭和61年度に「綾町アメニティタウン計画」を策定している。その策定に当たって筆者も専門委員の一人として関与したが、この小論では編集部からの注文により県都としての宮崎市について、上記のアメニティについての認識を踏まえてその現状を説明し、将来の課題を考えてみることにした。

### 1. 宮崎市の自然環境と社会的環境

#### (1) 自然環境

宮崎市は、九州の東南部を占める宮崎県の太平洋沿岸の中央部よりやや南寄りに広がる宮崎平野に位置し、東径131°19'26"~131°29'27"、北緯31°43'04"~32°00'45"の範囲にある。

宮崎平野の北部から西部そして南部にかけては、地質学的には四万十累層あるいは第三紀宮崎層群と呼ばれる砂岩・泥岩の互層で構成される山地や丘陵並びに洪積世の段丘地形が連なり、その間を縫って九州第2の大河大淀川を始めとする大小数本の河川が東流して太平洋（日向灘）に注いでいる。宮崎平野はこれらの河川によって形成された沖積平野で、宮崎市街地はこの平野の中心をなす大淀川下流域の両岸にかけて発展している。

市の東部は、風光明媚な白砂青松と、上記第三紀宮崎層群の隆起海岸とからなる約40kmに及ぶ海岸線で構成されている。この隆起海岸は日南海岸国定公園の一部に属し、特にその中心となる青島周辺の隆起海床とその波食痕は「波状岩、あるいは「鬼の洗濯岩」と呼ばれて親しまれ、昭和9年に国の天然記念物として指定されている。

気候は、日向灘を北上する黒潮の影響と、西の九州山脈の影響による冬季の晴天日数の多さと相俟って、年間を通じて温暖である。因みに全国の県庁所在都市と宮崎市の気象条件とを昭和60年の平均指標で比較してみると、年平均気温が那覇 (22.5°C)・鹿児島 (18.1°C) に次いで第3位 (17.3°C)、快晴日数が甲府 (60日)・静岡 (55日) に次いで第3位 (53日)、

日照時間が甲府(2,340.3時間)に次いで第2位(2,323.6時間)、年間降水量が金沢(3,307.0mm)・富山(3,123.0mm)・福井(2,712.5mm)・山口(2,624.9mm)に次いで第5位(2,591.0mm)となっている。このように宮崎市は、温暖多雨型でしかも日照時間が長いという恵まれた気候条件にあるが、一方では、日向灘海底地殻を震源とする地震の発生や台風襲来の頻度も比較的に高い地域である。

## (2) 社会的環境

“宮崎、”という地名の由来は、神話としての神武天皇の“宮居跡、あるいは“宮の崎、”という伝説的背景によるものと言われている。

鎌倉時代以降、この地には日向の国の荘園を支配する豪族武家の群雄割拠による藩政が行われていたが、徳川幕府成立以後、明治維新による廃藩置県までは宮崎の地の大部分はいわゆる天領で、大淀川右岸の赤江の小規模な港町以外には、左岸を含めて数個の農村集落が点在していたにすぎなかった。廃藩置県に伴う政治的な紆余曲折を経て、明治16年5月に大淀川左岸の現県庁所在地(当時の上別府村)に改めて宮崎県庁が置かれて以来、漸次、その周辺に市街地が形成され、大正13年4月1日に2町1村(大淀川左岸の宮崎町と大宮村、右岸の大淀町)を合併して面積45.15km<sup>2</sup>、人口42,920人で以て市政が施行された。

第2次大戦末期、市の中心部が

殆ど焼失するという戦災を受けたが、その後住民・行政共に意欲的な復興を図り、現在、市域面積約286km<sup>2</sup>、人口約28万3千人を有する名実共に宮崎県の県都として九州東南部における政治・経済・教育・文化の中核拠点都市として成長発展している。このように、一寒村の成長過程で県庁が置かれたということにより町から市へと発展してきた例は、他の県庁所在都市の多くが城下町として既に地域の中核拠点を形成していたことと比較すると極めて珍しく、この都市形成の経緯は都市地理学的にも興味のあるところである。

表-1 宮崎市の土地利用構成

項目	年度	昭和55年度末	昭和60年度末
	都市計画区域	面積	18,686ha
	人口	262,229人	274,500人
市街化区域	面積	4,360ha	4,549ha
	人口	221,258人	232,100人
人口集中地区	面積	2,910ha	3,210ha
	人口	183,566人	201,543人
用途地域面積構成比	住居系	85.8%	85.7%
	商業系	7.4%	7.4%
	工業系	6.8%	6.9%
都市公園市民1人当り面積		10.0m <sup>2</sup>	12.3m <sup>2</sup>

表-2 宮崎市の社会指標(昭和60年度)

指標項目	指標値	順位
年少人口比率	23.6%	高→4位
老年人口比率	8.9%	高→31位
乗用車保有台数	0.7台/1所帯	多→16位
公害苦情件数	3.6件/1万人	少→23位
交通事故死者数	7.5人/10万人	少→34位
消費者物価指数	114.0	低→19位
上水道普及率	98.3%	高→19位
下水道普及率	20.2%	高→40位
市道舗装率	82.9%	高→21位
市道改良率	63.8%	高→10位
公民館数	0.6館/1万人	多→21位

(注) “順位、は全国県庁所在都市の中での順位を示す。

資料は宮崎市企画財政部編「ランキングみやざき」(62年3月)より収録。



参考までに、昭和60年度末における宮崎市の土地利用構成と社会指標とを表一1と表一2に示す。

現在、宮崎市を中心として周辺の佐土原町・国富町・高岡町・清武町を包含する1市4町の地域は、一体的な都市圏として総合的に整備開発し、良好な環境を保全する必要があるとして「宮崎広域都市圏」を設定している。この広域都市圏には、宮崎市を母都市とした「宮崎サントテクノポリス」と宮崎大学を中枢とした「宮崎学園都市」の開発整備、移転した宮崎大学跡地の都市の有効利用、JR日豊線の高架化とそれに伴う宮崎駅周辺市街地整備と宮崎新港の建設、宮崎空港の大形化、青島地区の観光リゾート地としての再開発、日向灘に面した一つ葉海岸の大規模リゾート開発構想、等々のプロジェクトが進行中あるいは計画されている。

これらのプロジェクトの進行に伴って、宮崎市の都市機能と都市パターンが今後10年内に大きく変容することは確実である。従って、このようなときにこそ市民と行政とが協力して、単なる物的環境の整備に止まらず、宮崎都市圏独自の風土と文化とに基づいた都市アメニティの創出に可能な限りの英智を働かせるべきであろう。

## 2. 第2次宮崎市総合計画にみられるアメニティ構成要素とその課題

宮崎市は、その第2次総合計画（昭和60年3月策定）で、目標とする都市像として、「活力とうるおいにみちた文化の香り豊かなまち」を標榜し、それを達成するための基本目標と

して、(1)心の豊かなまち、(2)健康で安心して暮らせるまち、(3)快適でうるおいのあるまち、(4)活力と魅力にみちたまち、の4目標を掲げている。

この総合計画と前節で説明した宮崎市の風土的・社会的条件を考慮した現在の都市環境でのアメニティ構成要素としてその課題を、初めに述べた(1)文化的享受面、つまり、心情的あるいは精神的うるおいとしてのアメニティと、(2)都市の利便性、つまり、都市文明の享受という面からのアメニティとに分けて整理すると以下のように要約される。

### (1) 文化的享受面としてのアメニティ構成要素とその課題

宮崎市は、先に挙げた総合計画で、まちづくりの基本目標の一つ「心の豊かなまち」を実現させるため、まず「文化環境の醸成」を掲げている。その中で具体的な施策として検討、あるいは実施されているものに次のようなものがある。

- (イ) 宮崎の風土に調和した個性的なうるおいのあるまちづくりを推進するため、建造物や緑化に関するデザイン賞の設置。
- (ロ) 既設の「文化の森」(宮崎市中央公園)や大淀川河畔公園などの公園や公共施設における彫刻等の美術作品の設置。
- (ハ) 魅力的な街路景観を創出するためのストリートファニチャーの整備や植栽の推進。
- (ニ) 都心部を貫流し「母なる川」として市民に親しまれている大淀川や周辺の海と山の、水と緑からなる自然環境の保全と活用。
- (ホ) 市内にある国・県・市指定文化財40

件の保護と活用。

(ハ) 宮崎広域都市圏を対象とした広域文化圏構想の推進。

上記(イ)～(ニ)は、いわゆる都市景観的アメニティの整備と創出の範疇に属するものであるが、現状ではその実現に当たって、行政的にも経済的にも又市民意識のうえからも、今後かなりの努力を要する面のあることは否定できない。すなわち、大淀川河畔や青島を中心とした日向灘に臨む海岸の景観、あるいは県庁前の楠の大樹に覆われた街路景観などを除けば、宮崎の都市景観は総じて貧しく、風格に乏しいと言わざるを得ない。確かに、メインストリートのワシントンパームの街路樹は一見南国的ムードを感じさせるが、通りの両側の建物やアーケードのデザインや色彩が洗練されていないために一体的な街路景観としての調和感に乏しく、市民や観光客の印象も賛否こもごもである。また、中心街の歩道に乱雑に放置された自転車についても今のところ抜本的な対策は講じられていない。

ただし、最近、メインストリートの楠通りに直交する国道10号の高千穂通りの一部に建設省によってキャブシステムが導入されて電柱・電線が姿を消したことと相俟って、JR日豊線の高架化に伴う宮崎駅周辺市街地の再開発と共に高千穂通りの改装が新しいシンボルロードとして計画されている。また、楠通りについても後述するように民間サイドの発想によって改装が提案され、商店街の一部の再開発も現に進行している。したがって、中心市街地の景観は近い将来かなり向上

するものと筆者は期待している。

以上の施設の推進を図るため市制60周年を記念して行政サイドからの提唱ではあったが59年以来、(イ)大淀川をきれいにする運動、(ロ)まちに緑と花を増やす運動、(イ)明日をになう子供たちを育てる運動、が市民運動として定着してきている。

この他、県庁前の楠並木通りを活用して緑陰文化を育てるという趣旨の“楠並木コリドール”と称するイベントが四季に応じた文化的行事として県・市・民間の協力で2年前から開催されて好評を博している。

## (2) 都市基盤整備の面からみたアメニティ構成要素とその課題

既に述べたように、宮崎市はまちづくりの基本目標として、“心の豊かなまち”、“健康で安心して暮らせるまち”、“快適でうるおいのあるまち”、“活力と魅力にみちたまち”という四つの目標を掲げている。これらの目標のうち“心の豊かなまち”については前節で文化的アメニティとして取り上げたので、ここでは都市の利便性、つまり、都市文明の享受という面からのアメニティを都市基盤整備面からみたアメニティとして捉え、その構成要素に対応するものとして残りの三つの基本目標を対象にして整理してみた。

(イ) 公園・緑地：宮崎市の市民一人当たりの都市公園面積は表-1に示したように約12.3㎡で、これは県庁所在都市としては奈良市に次いで2番目の広さである。しかし、その配置状況には、大淀川の河川敷緑地や児童公園を除けば、公園・緑地の大部分は市街地周辺



部にあり，都心部に少ないという偏在性がみられる。これは，既述したように，宮崎市が歴史的に城下町として形成されたものでなく，都市としての成長段階に計画性が欠けていたためと考えられる。市の総合計画では，既存の公園・緑地と河川・海岸を連結した緑と水のネットワークの形成を図っている。

- (ロ) 上・下水道：表－2 に示したように昭和60年度における宮崎市の上水道普及率は98.3%で，県庁所在都市の中では19位である。下水道普及率は20.2%で全国平均33.0%に比較しても極めて低い状況にある。
- (ハ) 廃棄物・屎尿処理：60年度における市民一人当たりのゴミ排出量は0.81 kg/日で，これは県庁所在都市の中では平均的な量である。屎尿処理は，公共下水道や屎尿浄化槽及び屎尿処理施設によって行われているが，公共下水道の普及が遅れているため処理施設の整備が急務となっている。
- (ニ) 公害：60年度における宮崎市の公害苦情指標は3.6件/1万人で，県庁所在都市の中では23位である。又，58年度における公害苦情の絶対件数は145件となっており，その中で騒音（61件）と悪臭（45件）に対する苦情が目立って多いことが宮崎市の特徴である。
- (ホ) 都市総合交通体系：地方都市の例にもれず，公共輸送機関の整備が遅れているため乗用車保有率が比較的に高く（69.1台/100世帯），広域幹線道路が都心に集中していることもあって朝夕

ピーク時の交通渋滞が激しい。このため，国道バイパスや環状幹線道路の整備が急がれている。さらに，バス交通の改善，自転車駐輪施設や自転車道の整備，将来のJ R日豊線高架化や宮崎港のフェリー発着に伴う交通拠点の再編成，宮崎空港の拡充整備に伴う航空輸送の改善などが急務となっている。

- (ヘ) 生活道路：60年度における市道の舗装率は83.0%で県庁所在都市の中で21位，改良率は63.8%で10位となっている。
- (ト) 公民館や図書館・美術館・博物館等の文化施設：公民館は一応整備されているが，文化施設については本年8月に開館した「科学技術館」以外はすべて県立施設に依存している。
- (チ) 心身障害者・高齢者の住みよいまちづくり：宮崎市は昭和49年に厚生省による「心身障害者モデル都市」の指定を受けている。また60年度における老年人口比率は8.9%となっており，高齢者や心身障害者にとって利用しやすい公共交通機関，図書館等の公共施設や医療施設の整備が欠かせない。
- (リ) 都市防災：白向灘沿岸の宮崎市一帯は「大規模地震対策特別措置法」の指定を受けており，過去，記録的な震災も数例ある。また，台風や梅雨前線豪雨による災害例も多い。さらに最近は，都市機能の高度化に伴う特殊災害発生の可能性も高まってきている。これらに対する防災都市づくりや消防体制の強化も緊要である。

### 3. 民間によるアメニティ整備

民間サイドからのアメニティ整備に関する提言あるいは構想についての代表例を挙げると次のようなものがある。

#### (1) 「宮崎都市環境研究会」の活動

4年前に発足したこの研究会は、建築家・造園家・陶芸作家・土木工学の大学教授など17人の会員で構成され、主として都市景観について研究する民間団体である。これまで、1年に1回、会誌「都市環境」を発行して、宮崎市の都市景観に関する論評や提言を発表しており、その地道な活動は行政と市民との間のまちづくりについての橋渡しの存在として注目されている。

#### (2) 橋通り中央商店街の近代化構想

宮崎市の橋通り中央商店街振興組合青年部によって昨年11月に発表された構想で、現在の老朽化した商店街を、「ガーデンシティー・みやざき」をモットーに、橋通り両側の歩道を活用してモールタイプの商店街に改装しようという構想である。

おわりに

私達が住む町や村には、人にそれぞれの個性や固有の風貌があるように、その町や村が拠って立つ風土とそこに生活してきた人々によって培われた固有の文化がある筈である。いわゆる都市アメニティの重要な構成要素である都市景観というものは、その固有の文化と現代の技術とが融合して視覚的に具象化されたものである、と筆者は考えている。

このような視点で見る限り、宮崎市の視覚的アメニティについては、前述したように、県庁前の楠並木の通りや大淀川河畔の一部を

除いては、まだまだせつかくの宮崎の風土を十分に活かしきっているとは言い難い。

個性的で魅力的な都市景観を創出するためには、例えば前述の「宮崎都市環境研究会」のような地元の民間の専門家集団と市民・行政が一体となって宮崎の風土と文化の本質を見極めたうえで、それに調和した街路景観や水辺景観等が描き出せるようなアーバンデザインの感覚や技術の向上を図る必要がある。と同時に一方では、地区計画的発想に基づいて、日常的な生活レベルの視点から眺めた街の見直しを、町・丁目あるいは地区毎に住民主体の「景観アメニティ創出コンペ」とでもいうような形で企画することも一つの方法であろう。

### 著者略歴

氏名：Hiroshi Fujimoto

学歴：九州大学大学院工学研究科土木工学専攻、  
修士課程昭和32年3月修了（工学修士）  
工学博士（九州大学）

職歴：昭和32年4月1日 宮崎大学工学部助手  
（土木工学科）

昭和36年11月16日 宮崎大学助教授（工学部）

昭和45年8月16日 宮崎大学教授（工学部）

昭和52年3月5日 } 宮崎大学工学部長  
昭和56年3月4日 } （2期）

昭和62年3月5日 宮崎大学工学部長、現在に至る。

（宮崎大学工学部土木工学科交通工学講座）

著書：山内豊聡監修「九州・沖縄の特殊土」（九州

大学出版会分担執筆) (昭和57年)

賞：宮崎県文化賞(学術部門) 昭和44年11月3日「シラス地帯の防災に関する土質工学的研究」

研究論文等：(1) 道路景観の要因分析に関する研究：第38回土木学会年次学術講演会講演概要集(IV) 昭和58年9月

(2) 要因集積分析による都市の災害ポテンシャル評価に関する研究：第39回土木学会年次学術講演会講演概要集(IV) 昭和59年10月

(3) 河川景観要素の要因分析：土木学会西部支部研究発表会(昭和61年3月)

委員：宮崎県開発審査会会長

宮崎港ポートルネッサンス計画調査委員会  
委員長(日本港湾協会)

宮崎市都市計画審議会会長

鹿児島県シラス防災対策委員会委員

宮崎市高齢者対策協議会委員



青 島