

宮崎県の都市計画

宮崎県県土整備部都市計画課 課長 米倉 昭充

1. はじめに

宮崎県における都市計画は、都市を合理的に発展させることを目的とする都市計画法の制定（大正 8 年）、同法の施行（大正 9 年）により、昭和 2 年に宮崎市、昭和 3 年に都城市がこの都市計画法の適用を受けたことに始まります。（この時点で市政を施行していた本県の都市は宮崎市、都城市のみでした。）

都市計画法適用後の昭和 5 年には、この 2 市が都市計画の土俵ともなるべき都市計画区域を決定し、昭和 7 年に宮崎市が 38 路線の街路を、また昭和 8 年には都城市でも 38 路線の街路をそれぞれ都市計画決定し、都市の根幹となる施設の計画づくりが始まりました。また、延岡市においても市政を施行した昭和 8 年に都市計画法の適用区域が指定され、同年 11 月に都市計画区域を決定、昭和 9 年の 8 月には 17 路線を街路として都市計画決定しています。

戦時中は、昭和 17 年に閣議決定された「工業規制地域及び工業建設地域に関する暫定措置」によって、延岡・富島地方、宮崎地方、都城地方の 3 地方が工業建設候補地に指定され、昭和 18 年には富島町に三菱石油富島工場、九州造船日向工場、宮崎市に川崎航空機発動機工場、都城市に川崎航空機体工場、外之浦に九州造船外之浦工場の建設工事が始められ、新田原などに特設されつつあった広大な飛行場など重要軍事施設周辺の関係町村を一環として、急速に軍関係都市の都市計画が進められました。

戦後の戦災復興都市計画は、土地利用計画、土地区画整理計画、街路計画、公園緑地計画、排水計画、上下水道計画等全般におよび行われました。なかでも土地区画整理計画は、宮崎、都城、延岡、日南の 4 市を県施行、高鍋、富高の 2 町を町施行とし、昭和 20 年から昭和 26 年の 7 カ年目標で計画され、関係者の日夜たゆまざる努力により主要都市の中心市街地の整備に多大の効果をおさめ、その後の経済成長期における都市化の中においても対応できるような都市の骨組みが形成されました。

しかし昭和 30 年代の高度経済成長の結果、人口や産業の都市集中が急速に進み、都市周辺の地域について無秩序な市街化が問題となりました。このことに伴い道路、下水道など都市として必要な最低限度の施設をもたないような不良な市街地が形成され、また、住宅と工場の混在による都市環境の悪化、公害の発生、公共投資の低下等の弊害が生じることとなりました。

このような無秩序な市街化を防止するため昭和 43 年に制定された新しい都市計画法により、市街化区域および市街化調整区域の区分、いわゆる線引き制度が創設されました。線引きは全ての都市計画区域に定めることが建前でありましたが、当分の間は大都市やその周辺の状況からみて、首都圏や近畿圏などの既成市街地や都市開発区域、また新産業都市や人口 10 万人以上の市の区域など、特に必要な区域に限定して適用することとなりました。

本県では、人口 10 万人以上の都市等について、当該都市の周辺都市も含めた地域を一体の都市として整備、開発または保全する必要があったことから、これに該当する宮崎広域（当時 1 市 4 町）、都城広域（当時 1 市 4 町）、及び日向延岡新産業都市（2 市 1 町）の 3 都市圏を広域都市計画区域として決定し、新都市計画法に基づき昭和 45 年 11 月に区域区分を決定しています。

昭和 44 年には、宮崎市をはじめとする 9 市 19 町の計 28 都市が都市計画法の適用をうける事となり、3 つの広域都市計画区域を含む 18 の都市計画区域で都市計画が行われることとなりました。

なお、都城広域都市計画区域の線引きは、都城市他 4 町の市町村合併による成立の経緯や、もとより市街化調整区域内に多数の集落が点在する市街地形態の特殊性等から、「線引き制度」を適用することが必ずしもそぐわない面が生じてきたため、昭和 63 年に線引き廃止を行いました。

その後、本県は、都市への人口集中の沈静化と少子・高齢化による人口減少への移行、急速に都市が拡大する都市化社会から安定・成熟した都市型社会の到来、地方分権及び住民参加のまちづくりの高まり等による平成 12

年の都市計画法改正により、全ての都市計画区域で都市計画区域マスタープランの策定が義務づけられたことを受け、平成16年に宮崎県としての都市づくりの基本的な考え方を定めた「都市計画に関する基本方針」を策定し、この基本方針に基づき18都市計画区域すべてにおいて都市計画マスタープランを同年に策定しました。

平成20年には、平成18年のまちづくり三法の改正を受け、都市機能がコンパクトに集積した都市構造の実現を目指し、「都市計画に関する基本方針」を補完するため、人口減少・超高齢化社会に対応したまちづくり、都市構造に影響を与える大規模集客施設の立地に関する考え方や都市計画法上の手続き等について対応方針を定めた「宮崎県まちづくり基本方針」の策定を行っています。

都市施設に関しても県内で30年以上未着手となっている都市計画道路について、時代に合わせた必要性や配置等の検証を行うことが必要となったことから市町村による廃止、変更等の見直し作業を促進するため、「宮崎県都市計画道路見直しガイドライン」を策定しました。

これらの法改正や策定、さらに平成18年から22年にかけて実施された平成の市町村合併を経て、現在、本県においては9市10町に18の都市計画区域が指定されています。



これらの区域においては、良好な都市環境を形成するために、土地利用や都市施設等の都市計画決定がなされ、都市計画事業による都市施設の整備や生活環境の改善が進められています。

(1) 都市計画の概要

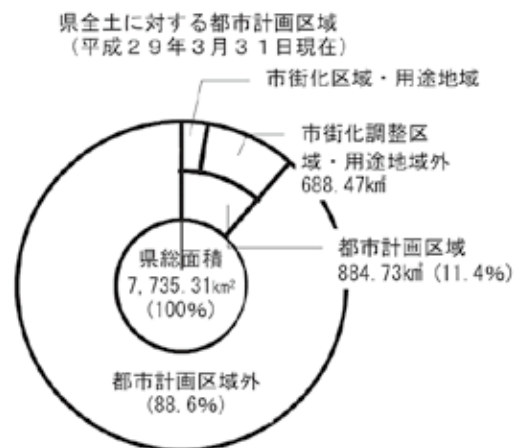
1) 都市計画区域と用途地域等の状況

本県において、現在、都市計画法を適用している9市10町は、宮崎広域都市計画区域をはじめとする3つの広

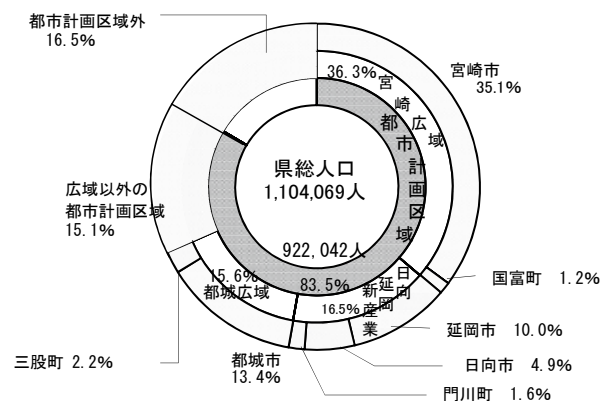
域都市計画区域と15の単独都市計画区域を定めています。都市計画区域面積は、県総面積773,531haに対して88,473haで県総面積に対する割合が約11%となっています。また、都市計画区域内人口は、平成27年国勢調査によると県総人口約1,104千人に対して約922千人で県総人口に対する割合が約84%を占めています。

区域区分は、宮崎市・国富町の1市1町で構成される宮崎広域都市計画区域と延岡市・日向市・門川町の2市1町で構成される日向延岡新産業都市計画区域で適用されており、区域内人口は平成27年国勢調査によると約583千人で県総人口に占める割合が約53%となります。

用途地域は、19,626haが指定され、都市計画区域面積の約22%にあたります。用途地域の構成は、住居系が約74%、商業系が約9%、工業系が約17%となっています。その他の地域地区としても大規模集客施設の立地制限などを行うことを目的とした特別用途地区や非線引き用途白地地域における沿線周辺の土地利用規制を目的とした特定用途制限地域も定めています。



県人口に占める都市計画区域内人口 (平成27年10月現在)



2) 「都市計画に関する基本方針」と「都市計画区域マスタープラン」

本県では、都市計画法において県が定めることとされている「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(都市計画区域マスタープラン)の前提となる「都市計画に

関する基本方針」を平成16年に策定しています。

この「都市計画に関する基本方針」は、県政運営の指針である「宮崎県総合計画（未来みやざき創造プラン）」などの上位計画を踏まえ、県内各都市における都市計画、都市づくりを推進していくために、宮崎県としての基本的な考え方を定めたものです。県が決定する都市計画区域マスタープラン及びその他の個別の都市計画は、この基本方針に基づいて検討、計画策定を行っています。また、この基本方針は、都市計画行政の主体である市町が決定、改定する「都市計画に関する基本的な方針」（市町マスタープラン）や、市町の個別の都市計画において活用されることとしています。

この「都市計画に関する基本方針」に基づき、本県では、中長期的視点に立った都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を明らかにする、都市計画の基本的な方向性を示した「都市計画区域マスタープラン」を平成16年に18都市計画区域について策定しました。

「都市計画区域マスタープラン」は、「宮崎県まちづくり基本方針」の策定などにより所要の改定を平成23年に行っています。

本格的な少子高齢・人口減少社会を迎え、地方都市において急激な人口減少が見込まれている中、国における都市再生特別措置法の改正等都市構造を見直す法整備、また、東日本大震災や熊本地震などの大規模地震、新燃岳の噴火、台風等の集中豪雨に伴う水害、土砂災害など、大規模な自然災害が発生しており、津波防災地域づくり法の制定、土砂災害防止法の改正など、これらの被害を軽減するための取組が進められています。本県においても、高齢化が進み、人口減少が加速する見込みとなっており、また、自然災害についても南海トラフ地震に伴う大きな被害が想定されています。

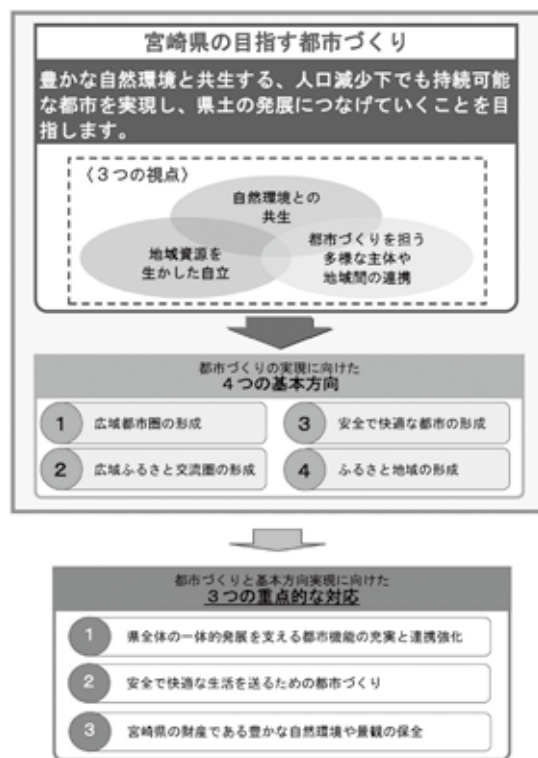
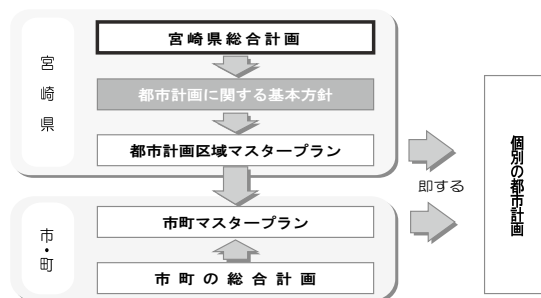
これらの課題に対応するため、平成29年に「都市計画に関する基本方針」の改定を行い、この改定を受け「都市計画区域マスタープラン」の改定を平成29、30年で行っています。

3) 今後の都市計画

本県は、「宮崎県総合計画（未来みやざき創造プラン）」において、基本目標を『未来を築く新しい「ゆたかさ」への挑戦』とし、この目標に向けて、豊かな自然環境と共生する、人口減少下でも持続可能な都市を実現し、県土の発展につなげていくことを目指す都市づくりを宮崎県の「都市計画に関する基本方針」に定めています。

この本県の目指す都市づくりに向けた重点的な対応として、県全体の一体的発展を支える都市機能の充実と連携強化、安全で快適な生活を送るための都市づくり、宮

崎県の財産である豊かな自然環境や景観の保全を掲げています。



今後の都市計画による都市づくりは、人口減少、高齢社会が深刻化する中、これまでと同じ都市づくりを進めた場合、人口はより低密度化し、商業・医療・福祉や行政といった生活利便性に寄与する都市機能の維持が困難になることが予想されます。

将来にわたって持続可能な都市づくりを目指すためには、高齢者をはじめとした多くの住民にとって暮らしやすい、安全で快適なまちづくりを推進し、人や都市機能を集約した「人のまとまり（商業・医療・福祉等の都市機能を維持できる一定の人口が集積した地域）」を形成する必要があります。

この「人のまとまり」については、都市の中心部のみ人口や都市機能を集約するような一極集中的な都市をイメージしているのではなく、本県のそれぞれの都市における拠点の「規模」や「特性」に応じて、それぞれが持続的に存在すべきものと考えています。

また、大規模な自然災害等の災害リスクの高い区域の

「人のまとまり」については、住民の居住や都市機能の安全性を確保するとともに、警戒避難体制を強化するなど、安全な「人のまとまり」として構築すべきものと考えています。

それらの、大小様々な特色ある「人のまとまり」の「核（商業、業務、医療、福祉、教育、文化、行政、観光、交流等の都市機能を集約した、人が集う場所）」が、道路や公共交通ネットワークで相互に連携・補完しあう都市構造を目指すこととしています。

そのため、長期的な都市づくりの方針として、以下の3つの変化の方向性と将来の都市像の概念を位置付け、「安全で快適な都市」の形成を図ることとしています。

- (1) 「人のまとまり」をつくる
 - ・・・核を中心として一定の人口が集積した活力ある地域の形成
- (2) 安全な「人のまとまり」をつくる
 - ・・・様々な災害に強い安全な都市の構築
- (3) 「人のまとまり」の核をつなぐ
 - ・・・都市機能を相互に連携・補完する交通ネットワークの確保

2. 宮崎県の街路事業

本県における、平成29年3月末現在の都市計画区域を有する9市10町の都市計画道路の計画延長は、1,114,860 mであり、このうち整備済み延長は802,801 mで、整備率は72.0%となっています。また、用途地域内における計画延長は701,724 mで、整備済み延長は538,202 m、整備率は76.7%と全国水準を上回っているものの、街路事業の予算が頭打ちであることなどから、近年は整備進捗が鈍化傾向となっています。

しかし、本県では自動車免許保有率並びに自動車保有率が非常に高く、自動車に依存した生活環境となっているため、特に都市圏においては多くの渋滞が発生するなど、円滑な移動ができる街路整備が今後も必要となっています。

表 都市計画道路整備率（平成29年3月末現在）

区 分	計 画 延 長		整 備 済 み		整 備 率	
	全 体	用途地域内	全 体	用途地域内	全 体	用途地域内
自動車専用道路	133,815 m	1,855 m	93,880 m	600 m	70.2%	32.3%
一般国道	204,393 m	121,048 m	157,502 m	94,468 m	77.1%	78.0%
県道	主要地方道	138,717 m	109,483 m	80,337 m	78.9%	87.1%
	一般県道	123,140 m	100,995 m	71,786 m	82.0%	88.3%
	計	261,857 m	210,478 m	152,123 m	80.4%	87.7%
市町村道	514,795 m	405,270 m	340,941 m	291,011 m	66.2%	71.8%
合 計	1,114,860 m	701,724 m	802,801 m	538,202 m	72.0%	76.7%

(1) 主な街路事業（一般の道路整備）

1) 交通渋滞を緩和する環状道路の整備

①宮崎内環状道路の整備

宮崎市内の主要幹線道路には、国道10号、国道220号、国道269号などがあり、通過交通が市内中心部に集中するため、特に朝夕の混雑は著しいものがあります。中心部へ流入する交通を分散し、円滑な交通の流れと快適な都市環境を確保するため、宮崎市の中心市街地を囲む宮崎内環状道路として、県と市が分担して整備を進めています。

現在、宮崎市において昭和通線を整備中であり、建設後50年以上が経過し、老朽化が著しい小戸之橋の架け替え工事を行っています。



図 宮崎内環状道路の整備状況

②延岡西環状道路の整備

延岡市内の道路の骨格は、主要幹線道路である国道10号、国道218号が市街地中心部から放射状に伸びており、朝夕の通勤時をはじめ、中心部に流入する車両により交通混雑が日常的に発生しております。これらを緩和・解消し、快適な都市環境を実現するため、愛宕通線、富美山通線、安賀多通線からなる環状道路について、県

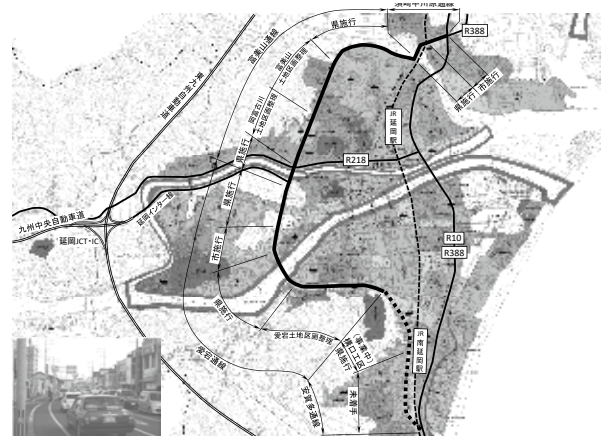


図 延岡西環状道路の整備状況

と市が分担して整備を進めています。

現在、宮崎県において安賀多通線を整備中であり、現道の 2 車線を 4 車線へ拡張し、3.5 m の自転車歩行者道を設置することとしています。また、これらの整備により既に供用中の高規格幹線道路延岡道路及び地域高規格道路延岡インター線へのアクセスも強化されることになります。

2) まちのシンボルとなる街路整備（蔵原通線）

蔵原通線は、都城市中心市街地の交通結節点である JR 日豊本線西都城駅と一般国道 10 号を連結する幹線街路で、都城市のシビックコア地区整備計画において、シビックコア地区内を回遊する快適な歩行者空間ネットワークの中心軸と位置付けられており、平成 14 年から 21 年にかけて、シンボルロードとして宮崎県が整備を行いました。

シンボルロード整備に当たっては、地域の特性を活かしつつ住民参加の計画により、地域の活性化を図る整備を行いました。施設のデザインに拘り、電線類地中化や沿道の景観向上にも配慮し、市民に親しまれる憩いの場となっています。



写真 蔵原通線【都城市】

(2) 連続立体交差事業

1) 宮崎地区連続立体交差事業

宮崎市では、宮崎港の整備や宮崎・日南リゾート構想など、東部地区の開発が積極的に進められていましたが、これに伴う東西間の交通が増大し、市街地を南北に縦断する JR 日豊本線により、踏切事故や交通渋滞などが生じ、円滑な交通の妨げとなっていました。また、鉄道による市街地の分断は、健全な都市の発展や市街地の整備を阻害し、東西格差の原因となっていたことから、昭和 61 年から平成 5 年にかけて、JR 宮崎駅付近約 3.4km を高架化するとともに、7 箇所の踏切除却と 21 箇所の新たな交差道路を整備し、市街地での慢性的な渋滞が解消されました。

また、関連事業として、宮崎駅東部地区を中心とした 42ha の区域について、宮崎市による東部土地区画整理

事業を実施し、東口駅前広場を確保しています。西口の駅前広場については、高架完了後に約 11,000㎡を県の街路事業にて再整備を行った他、関連する鉄道残地の土地利用を図ったことにより、市街地の一体的な発展に寄与されました。



写真 宮崎地区連続立体交差事業（宮崎駅舎）

2) 日向地区連続立体交差事業

日向市は、市街地を東西に分断する形で JR 日豊本線が通過しており、踏切による渋滞が慢性化していたことから、まちの発展の大きな障害となっていました。このような状況を解消するため、平成 10 年から 20 年にかけて、JR 日向市駅付近約 1.67km を高架するとともに、3 箇所の踏切除却と 9 箇所の交差道路を整備したことにより、安全で円滑な都市交通が確保されています。

また、駅舎は都市側がデザイン提案を行い、地元耳川水系の杉材を用いた木造大屋根形式を採用しました。地元杉材を用いたことで、環境保全、林業の育成に寄与し、地域のシンボルとなっています。

さらに、本事業と連携して日向市が施行する土地区画整理事業と地元事業者による特定商業集積事業にも取り組んでおり、総合的なまちづくりを行いました。



写真 日向地区連続立体交差事業（日向市駅舎）

本県では平成 30 年度現在、県で 8 路線 9 工区、4 市において 7 路線 9 工区の街路事業を施行しており、市街地の交通渋滞対策や通学路の安全確保、橋梁の老朽化対策など、今後も快適で人にやさしい街路整備に取り組んでいきたいと考えています。

3. 宮崎県の土地区画整理事業

そして、これまでに県内の 172 地区で事業に着手しており、現在は、宮崎市、延岡市、日向市など、8 地区で土地区画整理事業を実施しています。

本県の土地区画整理事業の特徴としては、戦前の事業を除くと公共団体施行が多く事業着手した172地区のうち70地区が公共団体施行であり、面積ベースでは約60%を占めています。

表 施行状況

	施行済み		施工中	
	箇所数	面積 (ha)	箇所数	面積 (ha)
個人・共同施行	20	338.3	0	0
組合施行	75	1,399.7	0	0
公共団体施行	62	2,933.7	8	370.6
行政庁施行	6	380.5	0	0
公社施行	1	44.7	0	0
合 計	164	5,096.9	8	370.6

県内の土地区画整理事業の代表的な事例について、以下のとおり紹介します。

(1) 延岡西環状道路における土地区画整理事業

県北の拠点都市である延岡市の中心部は、大瀬川や五ヶ瀬川により分断され、主要幹線道路の国道 10 号と県道などが並行して南北を走っていますが、朝夕の通勤時をはじめ、中心部に流入する交通により慢性的な交通渋滞が発生しています。

そのため、通過交通の排除などの交通渋滞の緩和や快適な都市環境を目指して、延岡西環状道路を、県と市で区域を分担して街路事業や土地区画整理事業で整備しています。

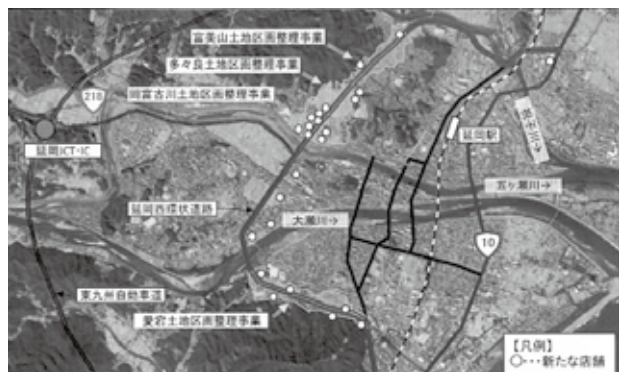


図 延岡市における環状道路周辺の状況

表 延岡西環状道路周辺の土地区画整理事業概要

NO	地区名	施行者	面積 (ha)	施行年度	総事業費
1	富美山	組合	14.2	S48 ~ S58	560 百万円
2	愛宕	組合	29.9	S59 ~ H9	4,708 百万円
3	岡富古川	延岡市	31.1	H16 ~ H35	15,609 百万円
4	多々良	組合	17.9	H18 ~ H26	2,869 百万円

五ヶ瀬川から北側では、市施行による岡富古川地区や組合施行による多々良地区、富美山地区、大瀬川の南側では、組合施行による愛宕地区を土地区画整理事業で整備を行っています。

区画整理事業地内においては、沿道に良好な住宅地や新たな商業施設等が立地し、都市環境の充実が図られています。

(2) 土地区画整理事業を活用した先進的なまちづくり

県北部の日向市の日向市駅周辺地区では、連続立体交差事業、土地区画整理事業、商業集積事業などを複合的に実施し、本県の特徴であります杉（生産量 26 年連続日本一）を公共施設に活用しながら、『まち』は舞台、『人』が主役』を合言葉に、駅を核とした中心市街地の再生に取り組んでいます。



写真 日向市駅周辺の整備状況

まちづくりの整備段階に応じて、以下のようなテーマを掲げ、協働のまちづくりを実践しているところです。

- ・ まちはじめ 「基本構想」
まちの賑わいを取り戻すため夢を想い描く
- ・ まちづくり 「ハード整備期」
駅を核とした圏域の顔をつくる
- ・ まちづかい 「活動実践期」
整備されたまちを舞台に、集客力を向上
- ・ まち育て 「活動継続発展期」
まちづかいを磨き、ひと・まちを育てる

計画段階から市民参画を図り、ハード事業を一過性のリ
ニューアルという捉え方ではなく、将来の「まち」の姿の



写真 日向市の商業集積によるにぎわい空間の整備

議論を重ね、描いた夢を産学官民一体となり実現していく過程により、市民の郷土愛を育てています。整備されたまちで市民が主役として活躍し、来訪者へのおもてなしだけでなく、まちへの恩返しとして公共施設のメンテナンス活動までも市民活動が発展している好事例です。

これまでも、都市景観大賞等の様々な表彰を受賞していますが、このような取り組みが評価され、さらに昨年度、「先進的まちづくりシティコンペ」で、国土交通大臣賞を受賞しました。



写真 メンテナンス活動の状況



写真 表彰式の状況

表 日向市駅周辺の土地区画整理事業概要

NO	地区名	施行者	面積 (ha)	施行年度	総事業費
1	日向市駅周辺	日向市	17.6	H11～H35	20,900 百万円

近年の人口減少や少子高齢化により、県内の土地区画整理事業は減少傾向にありますが、今後、進行する都市のスポンジ化という課題には、同事業の活用は有効な手段の一つと思われます。

本県としては、市町の立地適正化計画の策定を後押ししながら、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現に向け、子育てがしやすく誰もが豊かに暮らせる「宮崎づくり」に取り組んでまいりたいと考えています。

4. 宮崎県の公園事業

本県内での都市公園は、県立平和台公園などの5つの都市公園と宮交ボタニックガーデン青島（県立青島亜熱帯植物園）を管理しています。それぞれが異なる特色を持ち、都市公園の本来の機能に加え、都市環境の改善や災害に対する安全性の確保、増大するスポーツレクリエーション等の多様な需要への対応など、県民の身近な利用に配慮した整備を進めています。

また、市町村の都市公園整備状況は、平成元年に446箇所、都市計画人口一人当たり都市公園面積11.8㎡であったものが、平成28年度末では1,000箇所、21.9㎡となり全国第3位となっています。

(1) 県立阿波岐原森林公園

当公園は、昭和63年7月「宮崎・日南海岸リゾート構想」が国の総合保養地域整備法の指定を受けたことにより、フェニックスリゾート（株）が都市計画公園の整備を行うこととなり、都市計画公園区域391haの内、シーガイア区域（123ha）を特許事業として知事の許可を受け



県立阿波岐原森林公園

てホテルや国際会議場等を整備し、平成5年7月にオープンしています。

(2) KIRISHIMA ヤマザクラ宮崎県総合運動公園

当公園は、本県の「スポーツランドみやざき」の中核的施設として、プロ野球、Jリーグなどのプロスポーツ団体のキャンプやアマチュアスポーツの合宿等に利用され、年間約130万人が訪れています。

さらには、平成31年開催のラグビーワールドカップや平成32年開催の東京五輪などの事前合宿の誘致活動を積極的に実施しており、更なる利用者の増加や経済活性化が期待されています。



宮崎県総合運動公園



読売巨人軍宮崎キャンプ60年記念大会

(3) 県立平和台公園

当公園は、宮崎市街地が一望できる標高60mの丘陵地に位置する都市公園で、宮崎県を代表する観光地となっています。

また、昭和39年に開催された東京オリンピック聖火リレーの起点ともなっています。公園内は、昭和15年に紀元2,600年記念事業として建設された平和の塔を中心とする観光ゾーン、運動広場を中心とするレクリエーションゾーン、市街地に残された雄大な自然の保全・活用を図る自然観察ゾーンの大きく3つのゾーンに分類され、観光はもとより、都市空間における豊かな自然を満喫できる公園です。



県立平和台公園



聖火リレーの出発点（東京五輪）

(4) 特別史跡公園西都原古墳群

当公園は、恵まれた自然と300余基の古墳を有し、国の特別史跡指定を受け、「風土紀の丘」第1号として整備された都市公園です。

古墳の作られた時期は、4世紀から7世紀前半と推定され、御陵墓参考地である男狭穂塚、女狭穂塚をはじめ、前方後円墳、円墳、地下式横穴墓など多種多様な古墳を見ることができる全国有数の巨大古墳群として知られ、今年5月には文化庁より日本遺産に認定されました。

また、園内は年間を通して四季折々の草花、緑陰があり、春になると約2,000本の桜と畑一面の菜の花、秋にはコスモスが咲くなど、県民の憩いとレクリエーションの場として親しまれています。



特別史跡公園西都原古墳群

(5) 宮崎県総合文化公園

当公園は、置県 100 年記念事業として、宮崎大学農学部跡地に県民文化の拠点づくりを目指して、図書館、美術館、芸術劇場の 3 つの文化施設と、文化広場及び県民広場を一体的に整備し、人々がくつろぎ憩う緑豊かな文化の香り高い公園です。

また、平成 27 年度には、「みどりの愛護」のつどいが開催され、全国の緑の愛護団体が一堂に集い、緑豊かな環境づくりの推進を行いました。



宮崎県総合文化公園

(6) 宮交ボタニックガーデン青島 (県立青島亜熱帯植物園)

当園は、開園以来 50 年以上が経過し、施設の老朽化が課題となっていたことから、「南国情緒あふれる青島の花やみどりを楽しめる体験型植物園」をテーマに平成 26 年度から施設の再整備に着手し、平成 28 年 3 月にリニューアルオープンしています。

再整備では、老朽化していた旧大温室を、様々な視点で多種な植物を観察できるよう回廊式のスロープを備えた大温室へと建て替えるとともに、夜間ライトアップを行うなど、植物園のさらなる魅力アップを図っています。

また、世界遺産であるシンガポール植物園と姉妹植物



回廊式スロープからマーライオン像を望む



夜間ライトアップの様子

園の交流を深めており、リニューアルされた大温室には、シンガポール政府公認のマーライオン像やシンガポール国花を設け、姉妹園としてのあゆみを紹介するスペースを整備しました。

リニューアル後は、来園者が大幅に増えただけでなく、周辺の民間施設の開発が次々と動き出すなど、青島地域の活性化の起爆剤となっています。

5. 宮崎県の下水道事業

本県における污水处理行政の執行体制は、公共下水道を管轄する県土整備部をはじめ、合併処理浄化槽を管轄する環境森林部、農業および漁業集落排水施設（以下「農業集落排水等」という）を管轄する農政水産部に分かれています。また本県は、全国では他に 4 県（愛媛県、佐賀県、大分県、鹿児島県）のみとなる、流域下水道を持たない自治体であり、下水道事業については市町村が主体となる公共下水道事業のみとなります。

県内 26 自治体のうち、公共下水道事業に取り組んでいるのは 17 自治体、都市下水路のみの取組は 4 自治体となり、下水道施設については、17 自治体のうち 5 自治体で整備が完了しています。県平均の污水处理人口普及率は、平成 28 年度末で 84.8%と、全国平均 90.4%に対し 5.6 ポイント下回り、全国で 29 番目の整備状況となっています。



図 県内の取組状況

本県ではこれまでに、下水道整備率の低い市町村に対して積極的に支援を行う必要があると考え、交付金事業に係る地方債の償還財源として、県単費による公共下水道整備交付金を平成6年度より交付してきました。交付当初は25.1%であった下水道処理人口普及率に対し、平成10年度にピークとなる事業費支援を行い、その後の整備促進が図られてきたところです。

最新の汚水処理人口普及率における、処理手法それぞれの占める割合については、平成28年度末の県平均で見ると公共下水道が58.7%となり、次に合併処理浄化槽の21.5%、農業集落排水等の4.6%となっており、過去10年を比較すると農業集落排水等を除き、公共下水道と合併処理浄化槽が緩やかに増加しているといえます。

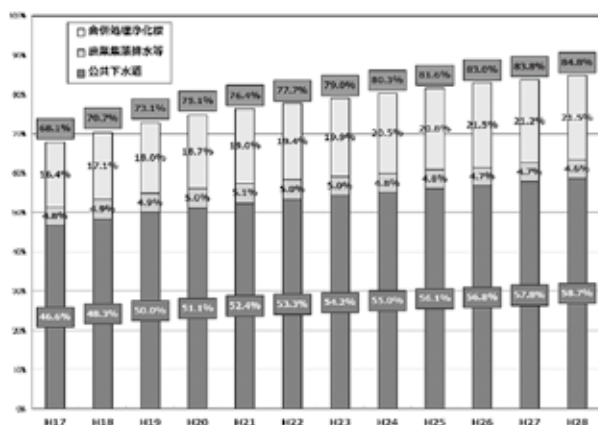


図 汚水処理人口普及率の推移

国が目指している、平成38年度末における汚水処理人口普及率の目標値を95%以上とする「汚水処理施設の10年概成」に向けた効率的な整備を行うためには、未普及対策を重点的に推進するとともに、市町村において整備計画の見直しが必要となっています。これまでに下水道整備を完了している5自治体を除く12自治体で、下

水道区域の縮小や、合併処理浄化槽整備計画に転換するなど、アクションプランの見直しを進めています。

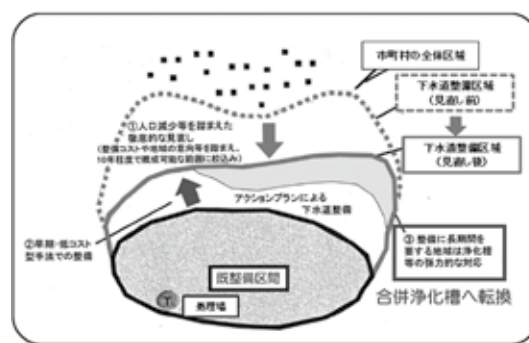


図 整備計画見直しイメージ

今後は、下水道職員の減少や施設の老朽化に加え、人口減少等による使用料収入の減少も見込まれる中、下水道施設を持続的に運営していくためには、施設や執行体制の広域化を進める必要があります。施設の統廃合などハードの取り組みだけでなく、維持管理の共同化や業務の一括発注など、ソフトの連携も含めた広域化・共同化計画を県と市町村が連携して策定していきます。本県は市町村における下水道事業の効率的な運営を引き続き支援していく所存です。

6. おわりに

深刻な人口減少、高齢化社会の進行、近い将来発生が想定されている南海トラフ地震や豪雨などの大規模災害に対応したまちづくりなど地方都市に共通する課題がある中、本県では、県下に広がる豊かな自然環境や田園風景、それらと調和した営みにより守り・育てられてきた景観や歴史、文化など本県の魅力を活かした自然環境などとの共生が可能な土地利用を図ること、また、人々が安全・安心・快適に生活できるような都市施設や、地域資源の活用に結びつく都市施設の適切な整備や維持・管理を進め、地域力の創造や地域の自立を促進することを目指す都市づくりに掲げています。

これからの都市づくりは、県民一人ひとり、NPO、ボランティア、企業、行政機関などの多様な主体がそれぞれの役割を認識し行動するとともに、お互いが十分に連携していくことが大切であり、また、それぞれの地域が独自性を発揮した地域づくりを進め、連携を図っていくことによって、県全体の発展につながるものと考えています。

(よねくら あきひろ)