

都城市の中心市街地の歴史と都市構造可視化計画を用いた中心市街地活性化への提案

福岡大学大学院工学研究科

竹之内景達

1. はじめに

宮崎県都城市は、宮崎市に次ぐ県内、第2の都市である。世帯数は、約8万、人口は、16万人の都城市は、市街地の繁盛と衰退を繰り返しながら、現在、再び市街地の活性化の兆しが見えている。今回は、都城市の方向性と都市構造可視化計画を用いた分析を行い、照らし合わせていき、中心市街地活性化への新たな提案を行う。

図1注1) 都城市の位置



2. 都城の中心市街地の歴史

(1)昭和の賑わい

20世紀後半、都城の中心市街地は、都城市を南北に貫く幹線、国道10号の「中町」周辺を中心に栄えた。1956(昭和31)年に百貨店として開業した「都城大丸」が中心市街地の象徴になると、1962(昭和37)年、中心市街地の国道10号両脇がアーケード街となり国道10号の中心市街地の部分は「中央通り」と呼ばれ、さらなる発展を遂げた。高度経済成長期の最終期、1973(昭和48)年には大型店舗の出店ラッシュが巻き起こる一方で、中央通りと並行して1本内側に通る「千日通り」には、飲食店やパチンコ店、映画館などの娯楽施設が集中した。その後、1977年、千日通りにもアーケードが整備され、南九州有数の歓楽街として近隣県からの集客も見込んだ。

表1 中心市街地の変遷(発展期) 注:「広報都城令和4年12月号」をもとに作成

1956(昭和31)年	「都城大丸」開業
1962(昭和37)年	上町中町アーケード工事完了
1963(昭和38)年	国道10号中央通り拡張工事完了
1977(昭和52)年	千日通りアーケード工事完了

(2)中心市街地の変遷

JR日豊本線が都城市を東西に貫いていたが、駅間が広く、中心市街地までは都城駅から徒歩20分、西都城駅からは徒歩15分の距離と利便性が悪かったため、中心市街地発展期の人々の移動手段の多くはバス移動であった。そのうち、モータリゼーションの波が押し寄せ、車社会になると、「ロードサイド型」と呼ばれる郊外に大型店舗の出店が広まり、それにより、中市街地の集客力は大型店舗が位置する郊外に奪われはじめる。その中でも、大きな影響を与えたのが「イオン都城ショッピングセンター(SC)」である。イオン都城SCは、2003年4月に開業し、当時は、南九州初として近隣の鹿児島県からも集客した。これに対抗して、翌2004(平成16)年、都城大丸はそれまでの本館を増床してリニュー

ーアルし、さらに、道路を挟んだ隣接地に本館と渡り廊下でつながった「都城大丸新館センターモール」と隣接地に巨大な立体駐車場を設けた。しかし、その4年後、大型スーパーと約100の専門店からなる「イオンモール MIELL(ミエル)都城駅前」が新たに開業し、これにより、都城の中心市街地は北と南のイオンに挟まれる格好(図2注2)となり、中央通りへの人流はさらに途絶えてしまった。リーマンショック後の国内景気の低迷も打撃となり、2011年都城大丸は閉店し、閉店後は続くようにアーケードで囲まれた商店街のほとんどが店を閉じ、シャッター街と化した。

表2 中心市街地の変遷(衰退期) 注:「広報都城令和4年12月号」をもとに作成

2003(平成15)年	「イオン都城ショッピングセンターモール」開業
2004(平成16)年	「都城大丸センターモール」開業
2007(平成19)年	千日通りアーケード撤去
2008(平成20)年	「イオン MIELL(ミエル)都城駅前」開業
2011(平成23)年	「都城大丸」閉店

(3)中央通りの衰退から賑わいの兆し

(2)で説明したように、中央通りの空洞化と衰退が起き、これに対して都城大丸跡地の再生プランを検討し、もう1度賑わいを生み出そうという動きが始まる。2012(平成24)年に都城市長に当選した池田宜永氏は、跡地に商業施設をつくるのではなく、当時、老朽化が進み、あまり利用されていなかった市立図書館を都城大丸跡地に移し、リノベーションする動きを進めていく。新市長誕生により、図書館を軸とした中心市街地の活性化を推進することを目的とし、「商業施設」メインから「公共施設」メインへと考えられていった。

図書館は、ショッピングモールの空間を活かしながら、カフェや実習スペースなども備え、落ち着きと品のある図書館となり、中央通りに面した旧都城大丸跡地は、行政エリア、民間エリア、広場の3分割し開発を進めた(図3注2)を参照)。こうして、2018年4月に図書館・行政施設・広場 Mallmall(まるまる)が誕生した。

図2 Mallmallの位置



図3 旧都城大丸本館の跡地のエリア



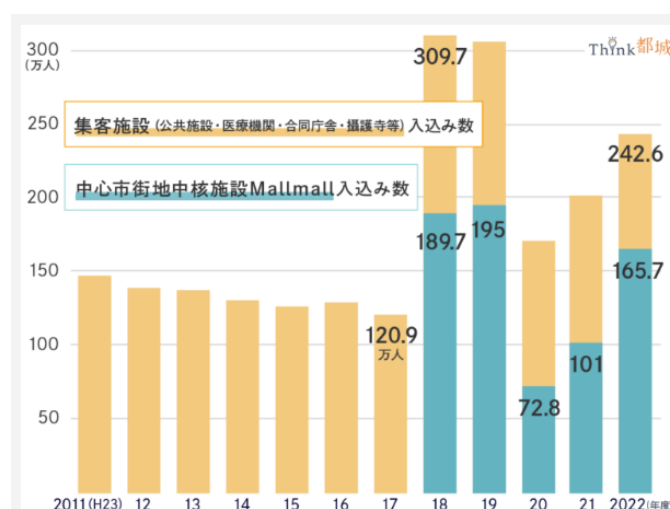
Mallmall 誕生により、大きな集客力を生んだ。その要因として、2つあると考えられている。1つ目は、図書館の利用層が男女問わず、幅広い年代であることだ。図書館は、自習で利用する子供たちに親しまれるような図書館と学習施設を融合したようなデザインか

つ全国有数の木材生産地として内装に県産木材を利用している。そして、従来の静寂と落ち着いた空間のみならず、老若男女問わず利用しやすく、おしゃれなカフェも備わった賑やかな空間も併せ持つ。2つ目は、図書館と連続して配置されている広場では、月に1回マルシェなどが開催され、年間200回ほどのイベントが開催されている。これにより、図書館を利用する目的の人も、ついでに広場のイベントも見てみようとなったり、逆に広場を利用した人が図書館で一息をしたりとお互いで相乗効果が起きていると考えられる。

●実績

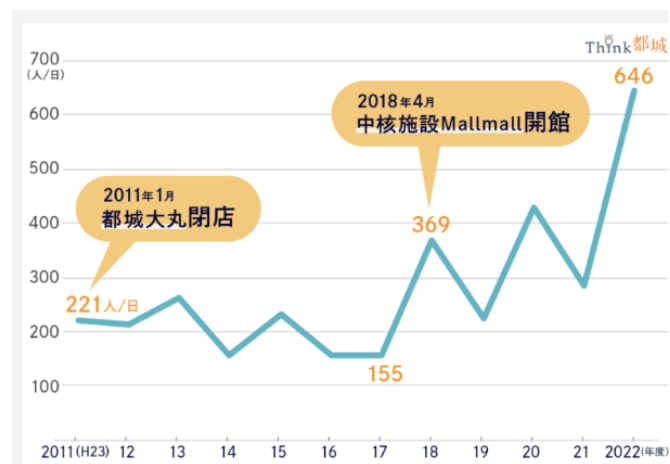
都城市役所の資料によると、中心市街地の主な集客施設の来場者数の合算値は、Mallmall がオープンした2018年度の、前年度比の約2.6倍であった。図4^{注3)}は、中心市街地集客施設入込み数の推移を示している。

図4 中心市街地集客施設入込み数の推移 注：都城市役所の資料を基に作成。数字は四捨五入



これに伴い、中心市街地の歩行通行量も着実に増えており、最も通行量が落ち込んでいた2017年度と比較すると、2022年度は4倍以上となっている。図5^{注3)}は、中心市街地の歩行通行量の推移を示している。

図5 中心市街地の歩行通行量の推移 注：都城市役所の資料を基に作成。数字は四捨五入



3. 都城市の中心市街地における都市構造可視化計画を用いた分析と考察

3-1. 居住地の変化

図6は、都城の中心市街地のエリアを表したものである。図7、図8、図9は、それぞれ1970年代、2012年代、2023年代の夜間人口と人口密度を示している。メッシュの高さは、夜間人口を表しており、高いほど人口が多い。メッシュの色は、人口密度を表しており、赤が最も高く、黄が最も低い。

1970年代は、当時栄えていた「都城大丸」周辺に人口が集まり、居住地としていた人が多かったことが分かる(図7を参照)。しかし、2012年代、新たに開業したショッピングセンタの繁盛により、中心市街地のエリアは、「国道10号中央通り」周辺から「2つのイオンを南北でつないだ通り」周辺へと変わっていき、居住地も「国道10号中央通り」周辺の西側から「2つのイオンを南北でつないだ通り」周辺の東側へと集中していることが分かる(図8を参照)。2023年代は、2012年代と比較してもあまり変化がないことが分かる。

●考察

1970年代から2012年代にかけて、中心市街地が「国道10号中央通り」周辺から「2つのイオンを南北でつないだ通り」周辺へと変わっていった要因としては、**2. 都城の中心市街地の歴史の(2)**で説明したことが考えられる。しかし、図4、図5のような実績を考慮すると、2012年代から2023年代にかけて、「国道10号中央通り」周辺には、居住地が増えると予想していたが変化がなかった。その理由として、都城市の東側に位置する隣の三股町が関係していると考えられる。都城市は、2009(平成21)年に三股町、曾於市および志布志市と「定住自立圏形成協定」を締結し、「定住自立圏構想」と呼ばれる周辺の市町村と役割分担を行いながら、互いに連携・協力することにより圏域全体の活性化を図ることを目的とした。現在も「第4次都城広域定住自立圏共生ビジョン」に改定し、定住自立圏構想に取り組んでいる。

図6 都城の中心市街地のエリア

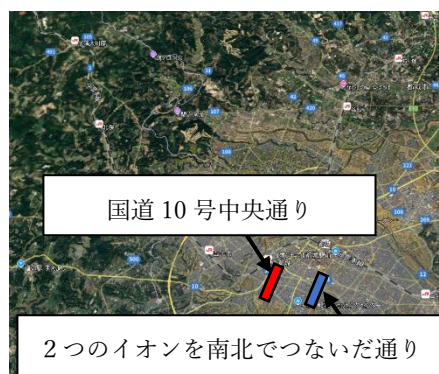


図7 1970年の夜間人口と密度

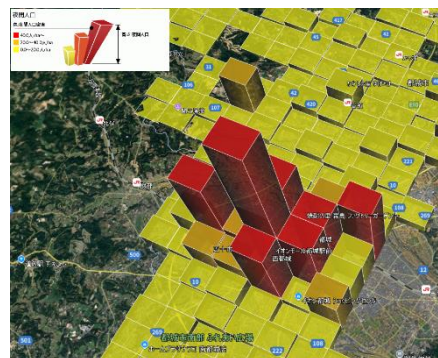


図8 2012年の夜間人口と密度

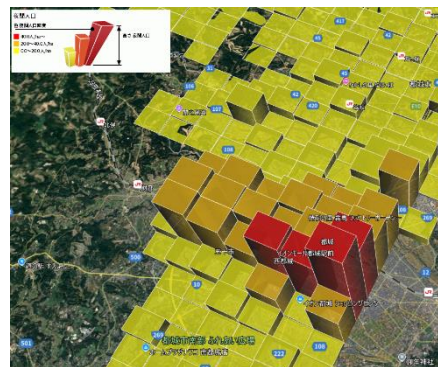
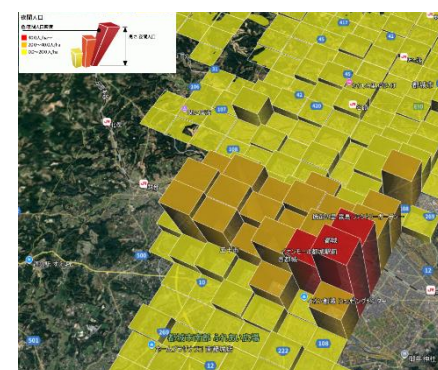
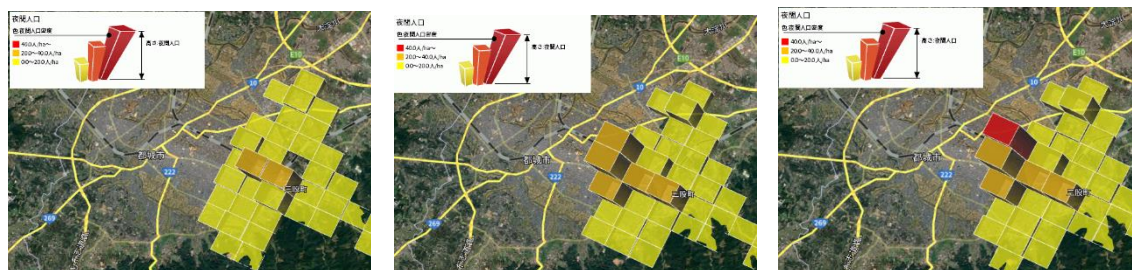


図9 2023年の夜間人口と密度



同様に、三股町における 1970 年代、2012 年代、2023 年代の夜間人口と人口密度を比較すると、三股町の居住地も東側から都城市に近い西側付近で増加傾向にあることが分かる(図 10、図 11、図 12 を参照)。

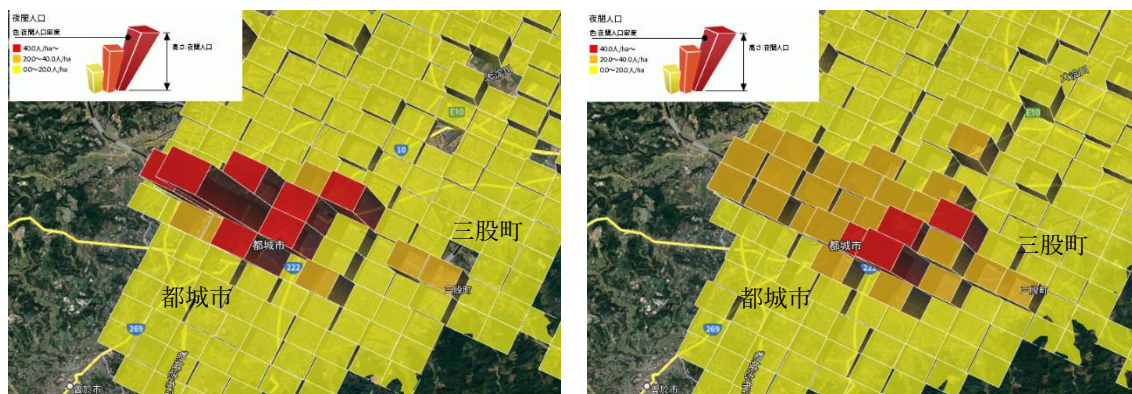
図 10 1970 年の人口と密度 図 11 2012 年の人口と密度 図 12 2023 年の人口と密度



都城市と三股町の 1970 年代と 2023 年代の夜間人口と人口密度を比較すると 2 つの市長の境界線を中心に増加傾向になっていることが分かる(図 13、図 14 を参照)。

図 13 1970 年の夜間人口と密度

図 14 2023 年の夜間人口と密度



●まとめ

以上のことから、1970 年代から 2012 年代は、中心市街地が「国道 10 号中央通り」周辺から「2 つのイオンを南北でつないだ通り」周辺へと変化したことにより、居住地も「2 つのイオンを南北でつないだ通り」周辺に変化しているが、近年 2023 年代は、中心市街地中核施設「Mallmall」の計画により、再び「国道 10 号中央通り」周辺における市街地活性化が進んだが、人々の居住地は変化しなかった。その要因として、2009(平成 21)年に都城市、三股町、曾於市および志布志市の 3 市 1 町で締結された「定住自立圏形成協定」が関わっていることが考えられる。そのため、居住地においては、発展した「国道 10 号中央通り」周辺は一定の人気を保ちながら、都城市と三股町の境界線付近に集中してく傾向になっていっている。

3-2. 公共交通利用圏の現状

図 15 は、2015 年における都城市と三股町の夜間人口と公共交通利用圏を表している。メッシュの高さは、人口を表しており、メッシュの色において、赤色は「駅とバスの利用圏」、オレンジは「駅利用圏」、黄は「バスの利用圏」、灰色は「公共交通利用圏外」を表している。

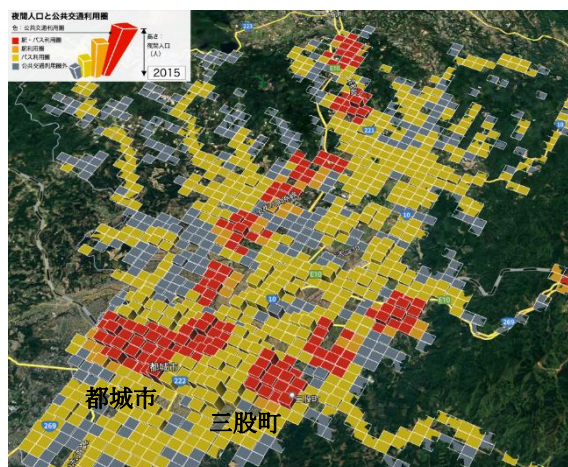
メッシュの色に着目すると、JR九州に属している各駅周辺付近では、人口も多く、駅とバス両方の利用圏に属している赤色の地域が多いことが分かる。全体的に駅かバスどちらかの利用圏に属しているオレンジや黄色の地域がほとんどであるが都城市北西部の地域は、公共交通利用圏外になっている部分である灰色の地域が目立っている。

メッシュの高さに着目すると、JR九州各駅付近はもちろん、都城市と三股町の境界線付近でも高いことが分かる。

●考察

都城市中心市街地周辺から北部に向かって、駅とバス両方の利用圏が多くあるのは、「JR九州吉都線」が関わっていると考えられる。このJR九州吉都線とは、都城市にある都城駅と鹿児島県の湧水町にある吉松駅を結ぶ路線である。三股町の北東部に向かってみられる駅とバスの利用圏があるのは、都城から宮崎市に向かって伸びる「日豊本線」が関わっていると考えられる。これらの路線とバス移動により、都城市の中心市街地周辺以外の人々からの中心市街地へのアクセスも容易となったと考えられる。しかし、人口が多い地域にも関わらず、「バスのみの利用圏」や「公共交通利用圏外」に属する地域もある。その地域は、図14で示したような人口密度や人口も多く居住地として集中している都城市と三股町の境界線付近である。(図15参照)。

図15 都城市と三股町の人口と公共交通利用圏



4. 都市構造可視化計画を用いた分析と考察から導いた新たな提案

図14や図15を踏まえると都城の中心市街地は、「2つのイオンを南北でつないだ通り」、中心市街地中外施設 Mallmall が位置する「国道10号中央通り」いずれにおいても居住地は多く、公共交通機関の整備も整っており、特に「国道10号中央通り」では、さらなる活性化が見込まれる。その上で、中心市街地周辺以外の人々からの中心市街地へのアクセス方法の増加と近年、居住地が集中している都城市と三股町の境界線付近エリアの駅利用整備が重要だと考える。

この2つの重要だと考える点を満たす案として、都城市と三股町の境界線付近における新駅の建設と新たな路線追加を提案する。図15が示すように現在、都城市と三股町の境界線付近では、バス利用圏のみで駅利用圏に属していない。そこで、都城駅と三股駅の間新しい駅を建設することにより居住地が集中している都城市と三股町の境界線付近エリアの駅利用整備が整うと考える。しかし、それだけでは、都城市と三股町の境界線付近エリアの利便性は高まるだけで、中心市街地周辺以外の人々からの中心市街地へのアクセス増加につながるとは限らないので、新駅を中心とした新たな路線追加を提案する。

現在、都城市にある JR 路線(黒と灰色の縞々で示してる部分)は、西から東にかけて伸びる「日豊本線」と北部へ向かって伸びる「吉都線」の2つである(図 16 を参照)。都城市、三股町、曾於市および志布志市の 3 市 1 町では、「定住自立圏形成協定」を締結しており、現在も「第 4 次都城広域定住自立圏共生ビジョン」に基づいて互いに連携・協力し活性化を図っている。

図 16 都城市の鉄道路線紹介図

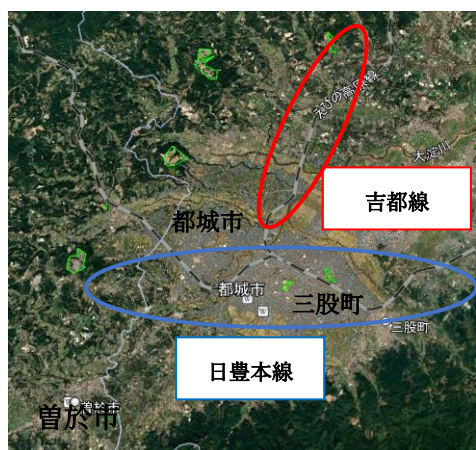


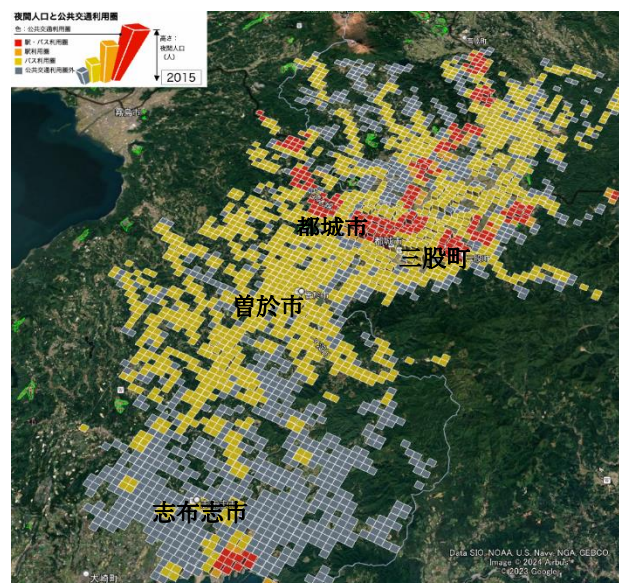
図 17 注4) 3 市 1 町の位置関係



この 3 市 1 町の取り組みにより都城圏の縦貫道路である地域高規格道路「都城志布志道路」の整備が進み、都城市と曾於市および志布志市の自動車移動は容易になった。しかし、近年、高齢化により地域住民の移動手段は、車移動から公共交通機関を用いた移動に変化している。そこで、これから先、需要が高くなる可能性がある鉄道に力を入れてみることを考えた。具体的には、現在、居住地も集中しているが鉄道利用としては不便だと思われる都城市と三股町の境界線付近に新たな駅を建設し、新しい駅から曾於市および志布志市に向かって伸びる路線と駅を新しく計画することである。

これにより、3 市 1 町の連携と協力した活性化がさらに期待できると同時に、現在、明らかに公共交通利用圏として不便である都城市南側の地域、曾於市および志布志市の利便性が高まると予想する(図 18 を参照)。中心市街地以外に居住している人々が中心市街地へのアクセスする機会が増え、特に今まで少なかったと見込まれる都城市南部や他県の鹿児島県からの集客ができると考える。それは、逆も同じであり、都城市や三股町から曾於市、志布志市への集客も増えると予想する。

図 18 2015 年の 3 市 1 町の人口と公共交通利用圏



5. 最後に

今回の研究を通して、都城市の中心市街地の歴史的な背景を振り返ることにより、中心市街地の変遷と現状を知ることができた。その背景と現状を知っていることを前提に「都市構造可視化計画」を用いた分析と考察を行うことにより、都城市の活性化を図る上で求められる2つのことが見えてきたと考える。

1つ目は、中心市街地と居住地の関係は相関関係を持たなくなったことである。1970年代は、中心市街地付近に居住地も集中していたが、現在は、中心市街地付近より都城市と三股町の境界線付近に居住地が集まる傾向にあり、中心市街地活性化を図るなら居住地が集中している地域から中心市街地へ向かう公共交通機関の整備を整える必要があると考える。

2つ目は、公共交通利用圏において人口が集中している地域である都城市や三股町と「定住自立圏形成協定」を締結し、活性化を図っている曾於市や志布志市の鉄道整備と4つの地域を結ぶ新路線の提案である。これにより、4つの地域における活性化の相乗効果の期待ができる。特に都城市の中心市街地では、4つの地域においては、東西南北に結ぶJR九州の路線の中心部に位置し、多くの集客が見込まれる。

以上のことから、都城市と三股町の境界線付近における「新しい駅の建設」と曾於市、志布志市を結ぶ「新たな路線追加」を提案する。

6. 参考文献

[1] 注1) [ガイアの夜明け] (長野県伊那市 / 宮崎県都城市 / 北海道上士幌町) どこへ行く? ふるさと納税 - 2017年7月10日 | ひとりで.com <http://hito-ride.com/?p=4044k> (2024年12月閲覧)

[2] 注2) 都城・中心市街地の栄枯盛衰 都城大丸が潰れるまで - Think 都城
<https://think-miyakonojo.jp/article/5329/> (2024年12月閲覧)

[3] 「Mallmall」誕生の軌跡 [前編] 大丸跡地再開発、池田市長の妙案 - Think 都城
<https://think-miyakonojo.jp/article/5455/> (2024年12月閲覧)

[4] 注3) 「Mallmall」誕生の軌跡 [後編] 女性と屋根、池田市長のこだわり - Think 都城
<https://think-miyakonojo.jp/article/5496/> (2024年12月閲覧)

[5] 注4) 宮崎県都城市ホームページ | [PDF] 都城広域定住自立圏共生ビジョン概要版一都城市公式ホームページ <https://www.city.miyakonojo.miyazaki.jp/uploaded/attachment/6124.pdf>
(2024年12月閲覧)