

■事務局より、資料1～資料4、参考資料1に基づき説明を行い、その内容について質疑を行った。

[配布資料]

資料1	宮崎市駐車場整備計画検討委員会 第2回委員会資料
資料2	需要予測資料
資料3	駐車場利用者アンケート結果（アミュプラザみやざき開業前）
資料4	地権者・ビルオーナーアンケート結果
参考資料1	宮崎市若草通り～駅前商店街における低未利用率の変化

[説明概要]

★資料1

◆第1回委員会の振り返り・第2回委員会のポイント

前回委員会の協議内容を振り返るとともに、今回委員会の流れについて説明。

◆駐車場整備地区の設定

駐車場整備地区の考え方を再度説明。駐車場整備地区を見直すに当たり拡大するか縮小するかそのままか事務局案を説明した。

◆駐車場整備地区内の目標量

駐車場整備計画に記載する目標量について、現況の調査結果、資料2の駐車需要推計から事務局案を説明。

平成17年度の現計画策定時より、現在は駐車場の運営形態が多様化し変化していることの説明、現計画の目標量の評価も行った。

◆アンケート結果の概要

今回、アミュプラザみやざき開業前の駐車場利用者アンケートと駐車場地権者・ビルオーナーアンケートを実施、その結果について説明。

駐車場利用者アンケートはアミュプラザみやざき開業後にも実施することから、駐車場利用者アンケートの比較は第3回委員会にて検討予定とした。

◆駐車場整備計画に位置づける施策の検討

現計画の施策の評価と、他計画や今回行った各調査から見えてきた課題を前回委員会で説明した「まちづくりと連携した駐車場施策」に再編成、項目立てしたことを説明。

参考資料1を用い中心市街地の一部分だが、商店街の低未利用率の推移を示し説明。

◆今後の進め方

以下の通り、今後の予定を説明。

- ・第3回委員会（令和3年1月28日（木）14：00～16：00）
施策案の検討。

★資料2

◆需要予測資料

駐車場整備地区内の目標量に関連して説明。今回需要予測の考え方をおおまかに説明するとともに、当該考え方に基づき算出した台数等を示した。

◆質疑応答

議事（１）・（２）

[委員長]

駐車場整備地区の拡大・縮小ともにしない、現時点の区域から変更なしとの事務局提案について、質疑無しのため事務局案採用。

議事（３）

[委員]

２点質問。資料１の５ページ、専用駐車場と時間貸し駐車場の考え方を再度説明してほしい。例えば、店舗によって、時間により無料、有料が変わるところがある。無料なら専用駐車場、そうでなければ時間貸し駐車場とするのか。次に、資料２の需要予測について、センサデータをＢゾーンで需要予測しているが、市はＣゾーン、Ｄゾーンなどゾーン割を少し細かくして行ったデータはないのか。また、細かく分割しても駐車場需要予測に余り影響を及ぼさない、という判断だったのか。

[事務局]

１点目、時間貸し駐車場と専用駐車場の運用形態は、時間貸し駐車場の標記があるものは時間貸し駐車場としている。スーパーやコンビニのように店舗に併設している駐車場で、基本的に店舗利用者を期待して整備されているものは専用駐車場としている。それ以外の形態を排除できないものは、一般公共の用に供するという形で専用的に区分されないため専用駐車場（Ａ）として今回は区分している。店舗従業者専用駐車場などは専用駐車場（Ｂ）として、駐車場整備計画の対象駐車場から除外。２点目、細かくすれば予測の制度は上がると考えるが、市では細かく分割されているデータを持ち合わせないため、今回はＢゾーンの人口割りで駐車場整備地区内の発生集中交通量を算出した。

議事（４）

[委員]

アンケートにある、「駐車場のバリアフリー化」というのはどういう内容か。

[事務局]

余裕のある駐車ます、車路の拡幅、出入庫ゲートの簡便な精算、車椅子の乗降のしやすさなど。資料３の１２ページにも個別意見があるため参考に。

[委員]

地権者・ビルオーナーアンケートで建ぺい率・容積率の内容があったが、本市の場合中心部の容積率はもう少し上げてほしい。容積率の変更に伴い駐車場の計画も変わるはず。現行は容積率の最高が６００だが、県外の投資を考えると８００くらいは必要。

[委員長]

建ぺい率・容積率については、本計画と連携、連投しないとうまくいかない問題かと。事務局は是非検討を。

[委員]

駐車場だけをみるのではなく、まちづくりとして考えるといった考え方が非常に重要。市の都市計画の中でまちづくりの方針を活かすことが重要。駅前の「あみーろーど」は、元々阿弥陀堂がありその名称が名づけられた通り。そのあみーろーどには元々アーケード街があり、アーケードが老朽化して商店街としては大きな負担となっていたところ、市の中心市街地活性化基本計画に基づきアーケードに道路事業を組み込んだことが、地権者の大きな力付けになった。アーケード撤去後コミュニティ道路を作ろう、街路整備の実施という流れで地権者の意識がまとまり、現在につながっている。こういう実績があるので、方向性を示して、公共事業と民間の土地所有者との力をうまく組み合わせて

いくような事業になっていけばいいと考える。一方だけの力では難しい。互いに連携してまちづくりに努めただければ。また駐車場も老朽化しているところが多い。最近できた駐車場は広々として利用しやすい。来街者、通勤者、通学者等々暮らしやすいまちづくりとして、しっかり考えていかなければならない。

[委員長]

以前、共同駐車場システムを作ったが、現状の情報があれば。

[委員]

商振連が駐車場共通駐車券を出していて、D○まんなかモールエリアで30分無料共通駐車券事業を実施中。10年ほど続いており、基本的には既存駐車場をソフトに繋いで、見える化で紙の駐車券で精算している。現在は7つの商店街が参加。大型店で例えると、山形屋でイベントをする際Y・Yパークが満車になる。その場合カリーノ駐車場に駐車ということにもなるが、自店の駐車場だけでリカバリーできない部分を共通駐車券で連携していく仕組み。

[委員長]

10年頑張っている財産もある。今後の施策の中に量だけでなく質的整備として検討するべきということで、非常にいい題材。但し小規模駐車場も非常に多いため、これからの検討でどのような位置付けになるのか、議論が必要。

[委員]

機械式時間貸し駐車場が多くなり、共通駐車券を使えるところが少なくなっている。管理人がいてオペレーションができ、誰かがサービス券と交換できるところのみ使用可。

[委員]

ビルオーナーアンケートで、建替えを円滑に進めるとあるが、住居やオフィスビルなど建替えの内容によって変わってくる。可能なら誘導の方向性があれば。駐車場の議論でもあったが、自分が以前調査した際、オーナーの分類を駐車場の小規模と大規模で分けており、実際はオーナーが系列か地元かになる。系列または地元オーナーで駐車場の利用率が大きく異なると思う。店舗に併設しているコインパーキングでは、土日はほとんど利用が見られない。そういう内容を踏まえ駐車場の性格をみると、「こういう場所に偏りがある」というのが見えるのでは。駐車場の性格や場所の偏り等から駐車場の癖が分かると思うので、駐車場位置などの分かりやすさが追求されると、平準化されより現実的なものが見えてくると考える。

[委員長]

19ページ、左下から5番目にある地権者・ビルオーナーの高齢化に対する建替え等の円滑化とあるが、誰が誰に対してという時に、「誰が」というのは計画を策定する「宮崎市が」という主語になると考える。「誰に対して」が土地のオーナー、あるいは運営しているオペレーションの方になり、当該ターゲットをどのように設定するかによって施策は変わる。次回委員会でこの内容を更に不可掘りして検討してほしい。次に、5ページの右図と11ページの右図を対比して見てほしい。5ページの青と黄色は特徴的で地区の性格によって違っていることが分かる。それを11ページにあるゾーンのように分けて、どういった性格の駐車場があるか等を分析して施策を検討することが必要。ゾーンの分け方というより、施策を誰に対して、あるいはゾーンに対してという細かく分けた誘導施策が効果的と考える。その際、例えば容積率を緩和して誘導施策が効果的なゾーンなど、細かくゾーンの中で性格が変わってくるのでは。データは非常に良いので、次回に向けて事務局で検討するとよりよい細かい施策になるのでは。

[委員]

駐車場利用者アンケートで、買い物時の駐車時間が30分～2時間というのがあったが、まちの賑わいを考えるともう少し長く滞在してもらえたらいい。観光目的の場合、車より公共交通利用者のほうが滞在時間は長くなる。車利用者は駐車時間など、早く用事を済ませて次の目的地に行くことが多いため、公共交通で来て下さいと結論付けることが多い。宮崎ではなかなかそういかないため、車を使いながら長く滞在してもらうような店舗等があるといいと考える。先ほどの共通駐車券を活用しながら、まちなかの大型店舗や商店街で買い物をし、長時間滞在する料金体系の工夫なども考えたほうが良いかと思うが、駐車場の台数不足なども可能性として出てくるため、バランスが難しい。うまく組み合わせて、まち全体の活性化に繋がれば。

[事務局]

宮崎では車を使わないというのは難しい一方、公共交通も大事なので、公共交通を使って買い物をした際何かメリットがあるといった仕組みがソフト的にできないか、という内容も浮かんだところ。

宮崎駅と橋通りの回遊性をいかに高めるかということで、滞在時間を長くするため14ページにも掲げているように、居心地が良く歩きたくなるまちなかの空間形成を同時に考えていく必要がある。安心安全で快適な通りを土台として作っていきながら、活性化ということが重要。

[委員]

広島通りの店舗が古くなり、新しく土地活用を始めようという方々の初期投資が多くなっていくということで、空き店舗がまだ残っている状況かと。目的地までの許容時間が5分程度というデータがあるが、宮崎の人は基本的に歩かない。容積率について、企業が市中心部にビルを建築すると計算が合わない、採算が合わないといわれる。容積率が低いため。中心部にビルを建てて採算性を考えると、この容積率では計算が合わないというのが話題になっているため容積率については改善してほしいところ。

[委員長]

今後は、今回の商業施設の変容があることで駅も大きく変わることが予想され、駅と橋通りの間がどのように変わるのか、あるいは駐車場施策としてどのように誘導するかといった内容を検討する必要がある。

[委員]

商店街の活性化を考えた際、各店舗は好きな場所を借りて出店できればいいと思うが、中心部の橋通りがメインストリート、東西に若草通り、広島通り、一番街がある。これを相対的にエリアだけでもいいので、目指す全体像を計画するのが、商店街を構成する人がある程度目標を持てるようになるかと考える。このエリアをこのような商店街にしよう、というイメージを持ちやすくなる。絵がないとイメージがわきにくい。ひとつモデルでもつくと、あとはそれを実行していただくだけと考えるので検討を。例えば、メインストリートにある同じ建物の中に駐車場を設けているが外からみると駐車場と分からないなど、おしゃれなまちになるかと考える。

[委員]

人口減少のなか、都市計画はコンパクトにまちを作っていくということで、宮崎市も立地適正化計画を作っている。駐車場整備計画も当然その流れの一環になるかと思う。ウォークアブルなまちということで、まちなかを歩いてまちをにぎやかにしようという施策もあるし、駐車場としては車をある一定の駐車場に駐車、中心部を歩いて移動というのが施策としてイメージ。19ページの施策を見ると駐車場の有効性の検証の中で、小規模駐車場の集約化とあり、ある程度集約化は必要と感じた。また、その他配慮事項に挙げられている「荷捌き駐車場の整備」に注目したところ。駅前のあみーろーどを毎日通

行しているが、一般車が一方通で通行している現行を「人優先」の通りにすると今以上に来街者が増加すると思う。更に拡大し、宮崎駅から橋通りまでを含めた区間で「人優先」の道が広がれば賑わいが増えると思う。そのために、車を一定の駐車場に駐車し、その周辺部で買い物などをするという文化になればよいかと考える。以上から、アルル程度の将来ビジョンを作る必要がある。他県の事例で街区単位で将来ビジョンを作っている例もあり、宮崎市そういうことを少しずつ始められるといい。

[委員]

荷捌き駐車について、市内の集配業務があるが、現在5分程度しか駐車できない。高層ビルが建っているエリアは苦勞する。トラックベイや駐車スペースの確保など様々な取り組みを実施しているものの、まだ追いついていない。ドライバーにとって高層ビルエリアでの集荷が渋滞になり行きたくない、行かせたくない、迂回させたいとなるがお客様の都合でそうもいかないとありますので、今後荷捌き駐車の見直しを検討の推移が懸念される。

[委員]

市内中心部に高齢者専用の駐車枠が数箇所あるものの、個々の利用率、実際に高齢運転者専用標章を持っている人の利用がどの程度か、というアンケートをとっている。当該駐車枠の一部は夜9時からのタクシーの客待ちスペースとして活用しているが、他駐車枠の一部は高齢者枠として残し、その他のスペースを荷捌き用への転用を検討している。警察庁からも都市部における荷捌き場を確保してほしいとの要望もあり、実現に向け準備中。

居心地が良く歩きたくなるまちなかというキーワードに関連して、広島通りは道路として劣化時期を迎え、今までは外側線も明確ではなかったが、歩行者と車両の接触の懸念があることもあり、外側線を引いたところ。あみーろーどは歩道様に見える箇所は段差が20cm無いため歩道ではない。境目部分を路側帯として表示。今後、歩きたくなるまちなかの実現に向けて、交通規制的な側面で道路標示のあり方なども道路管理者と交通管理者は協力しながらやっていく必要がある。

[委員]

20年、30年先を考えた際どういったまちであればいいかという視点でいつも考える。宮崎の歴史性、古事記の世界といったものは市内のまちづくり、観光にも繋がっていないか考える。今後、変化する時代性を見据えて駐車場を整備していくことが必要。

以 上