

宮崎市駐車場整備計画〈改訂版〉（素案）

◆計画対象駐車場整備地区の名称

宮崎広域都市計画駐車場整備地区

◆計画対象駐車場整備地区の位置・範囲及び面積

位 置 ： 中心市街地周辺部

南宮崎駅周辺部

範 囲 ： 図に示す通り

面 積 ： 245ha

令和3年（2021年） 月

宮崎市

- 目次 -

第1章 駐車場整備計画見直しの概要	1
1-1 計画見直しの背景と目的	1
1-2 駐車場整備計画について	4
第2章 駐車場整備地区の設定	6
2-1 駐車場整備地区の設定	6
第3章 駐車場整備地区の現状と課題	10
3-1 現状	10
3-2 本計画における課題	23
第4章 駐車場整備の基本方針等	24
4-1 駐車場整備に関する基本方針	24
4-2 駐車場整備の目標年次と目標量	27
4-3 目指すべき駐車場施策とまちづくりの推進体制等について	29
第5章 資料編	39
5-1 駐車場利用者アンケート調査結果	39
5-2 地権者・ビルオーナーアンケート調査結果	44
5-3 中心市街地における歩行者通行量及び昼間・夜間人口の推移	48

第1章 駐車場整備計画見直しの概要

1-1 計画見直しの背景と目的

(1) 背景

〈本市における駐車場整備について〉

本市では、昭和46年12月に市街地中心部の商業地域や近隣商業地域において「駐車場整備地区」を定め、あわせて昭和47年に「宮崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」を制定することで市街地中心部における駐車場整備の推進に努めてきました。

全国的には、急激なモータリゼーションの進展により、自動車の保有台数が著しい増加を示す一方で、駐車場の入庫待ち等によって自動車を引き起こす道路交通の混雑を招くこととなりました。同様に市内における道路交通の混雑要因は、自動車が無秩序に路上駐車することによる他の自動車の通行等を阻害することもあり、駐車場不足に対応するための駐車場整備が求められたところです。これら自動車交通の増大による駐車需要の増加に対応するために駐車場整備地区を定め、また、平成17年に宮崎駅周辺地区や南宮崎駅周辺地区を含むエリアに駐車場整備地区を拡大・縮小するなどの見直しを行い、「宮崎市駐車場整備計画」を策定することで、大型立体駐車場「Y・Y PARK」の整備など、量的整備を中心に効率的・効果的な駐車場施策に取り組んできました。

〈中心市街地を取り巻く現状と課題〉

近年、人口減少や少子高齢化に伴い、駐車需要が減少傾向にあることに加え、中心市街地において、空き地や平面駐車場など低未利用地が増加傾向にあります。また、駐車場整備においては、駐車場の過剰な供給によるまちなかの魅力低下、市街地への投資減退を引き起こす「負のスパイラル」が懸念されています。

これら様々な社会問題に対応するため、コンパクトなまちづくりや中心市街地における都市機能の集約や充実を図り、低未利用地の有効活用などによるまちの賑わい創出に取り組んでいくことが必要です。また、既存駐車場における他の土地利用転換などの供給量の適正化や公共交通を利用しやすい環境の整備等を通じた需要量の適正化の検討も必要になります。

(2) 目的

本計画は、現在の駐車場整備地区（平成17年策定時）において、平面駐車場等低未利用地の増加、まちの活力低下、まちなみの分断等が危惧されていることを踏まえて、駐車場利用者・地権者・ビルオーナーのニーズを把握・検証し、駐車場供給量の適正化に加えて、社会情勢の変化や中心市街地を取り巻く課題等に対応していくための質的な駐車場整備のあり方を示します。その質的観点から、まちづくりの一環として駐車場施策を検討し、過度に自動車に依存しない「ウォークアブル（人中心）な空間を創り出す新しい駐車場整備」に取り組むため、現計画の改訂を行います。

(3) 本市における駐車場整備地区の変遷

昭和46年12月 宮崎市駐車場整備地区を都市計画決定【173ha】

- 昭和47年「宮崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」を制定
- 平成10年「宮崎市迷惑駐車防止に関する条例」を制定

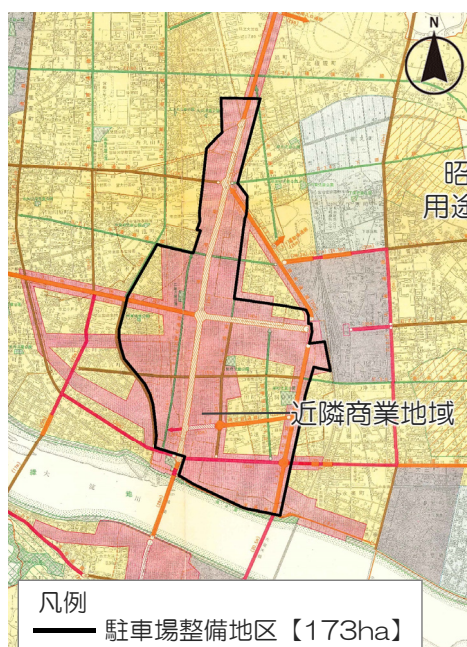


図1-1 都市計画図（昭和47年）

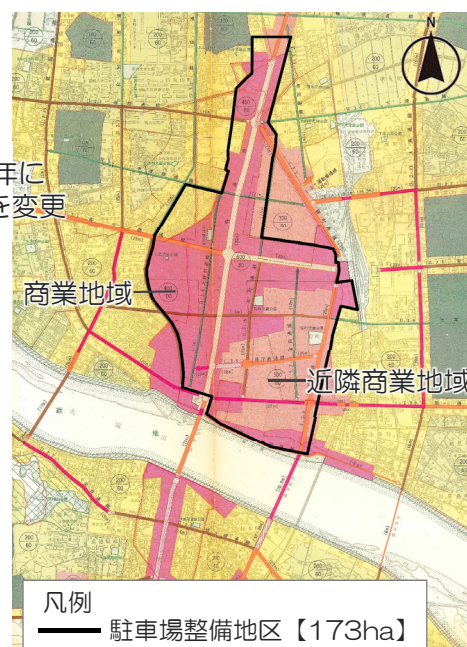


図1-2 都市計画図（昭和50年）

平成17年4月 宮崎市駐車場整備地区を都市計画決定【245ha】

- 宮崎駅東口エリア・南宮崎エリア・市役所周辺エリアの追加、需給バランスの結果から第二種住居地域部分の削除

平成17年4月 宮崎市駐車場整備計画の策定

- 既存駐車場の有効活用等の施策を実施、効率的・効果的な駐車場施策に取り組む
- ※駐車場整備計画の策定は、平成3年の駐車場法改正により新たに追加

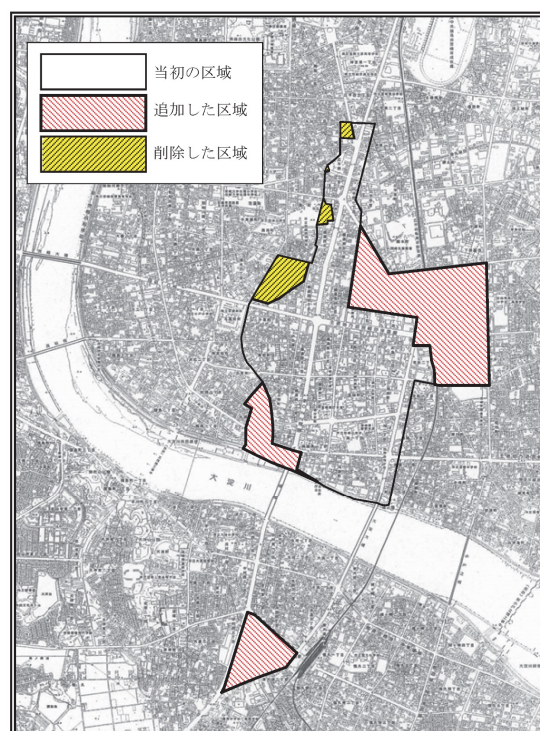


図1-3 都市計画決定時の駐車場整備地区（平成17年4月）

(4) 本計画の位置付け

- ◆本市の上位計画である第五次宮崎市総合計画や宮崎市都市計画マスタープランで目指している都市将来像の実現を見据えて、駐車場整備の視点から基本方針等を定めます。
- ◆また、宮崎市駐車場整備計画（平成17年）における目標の達成状況や本市の都市計画における関連事業の方向性やそのほか関連計画から求められる役割等も踏まえて方針を定めます。

〈上位計画〉

第五次宮崎市総合計画 〈2018～2027年度〉

未来を創造する太陽都市「みやざき」

〈駐車場整備に係る方針〉

- 市営駐車場を適切に運営し、官民連携による回遊性を高める取組を推進

宮崎市都市計画マスタープラン 〈2018～2027年度〉

〈駐車場整備に係る方針〉

- 平面駐車場や空き地等の低未利用地の解消
- 駐車環境の構築のあり方を検討
- 適正な規模の駐車場の確保
- 駐車場のバリアフリー化

〈関連計画〉

宮崎市立地適正化計画（2020年6月）

宮崎市自転車活用推進計画（2020年3月）

宮崎市地域公共交通網形成計画（2020年3月）

宮崎市まちなか活性化推進計画（2018年3月）

連携

〈前計画〉

宮崎市駐車場整備計画（平成17年）

量的整備や公共・民間の適切な役割分担による駐車場整備

宮崎市駐車場整備計画（2021～2030）

- 量的整備から質的整備への転換を目指し、まちづくりと連携した駐車場施策を展開

1-2 駐車場整備計画について

(1) “駐車場法”とは？

- ◆ 駐車場法（昭和32年法律第106号。以下「法」という。）とは、都市における自動車の駐車施設の整備に関して必要な事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的として1957年に制定された法律です。法の改正等の動きについて、表1-1に示します。

表1-1 駐車場法の改正等の動き

昭和32年（1957年）駐車場法制定
・ 駐車場整備地区を指定、路外駐車場の設置促進 ・ 駐車施設の附置義務制度 ・ 駐車場の構造/設備/管理の基準
平成3年（1991年）駐車場法の一部改正
・ 駐車場整備地区の対象区域の拡大 ・ 駐車場整備計画の創設 ・ 附置義務対象建築物の規模下限の引下げ
平成18年（2006年）駐車場法の一部改正
・ 自動二輪車を法律の対象に追加

(2) “駐車場整備地区”とは？

- ◆ 法第3条に定められた主に商業地域、近隣商業地域、その他周辺の地区（第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域もしくは準工業地域）内において、自動車交通または周辺地域内で混雑する地区（自動車交通がふくそうする地区※）の道路効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域について都市計画に定めることができます。

※自動車交通がふくそうする地区

商業地域等の中核部で路上駐車が激増し、交通機能が著しく阻害されている地区で、下記の3点が判断基準として考えられ、これらの指標を含め総合的に勘案し、都市計画決定権者が判断します。

- 地区内主要幹線街路のピーク時に一車線当たりの交通量が400台/時を超える地区
- ピーク時における走行速度が20km/時以下となる地区
- 地区の建築総面積が当該地区面積に対し100%以上に及ぶ地区

〔出典：駐車場法解説(改訂版)〕

(3) “駐車場整備計画”とは？

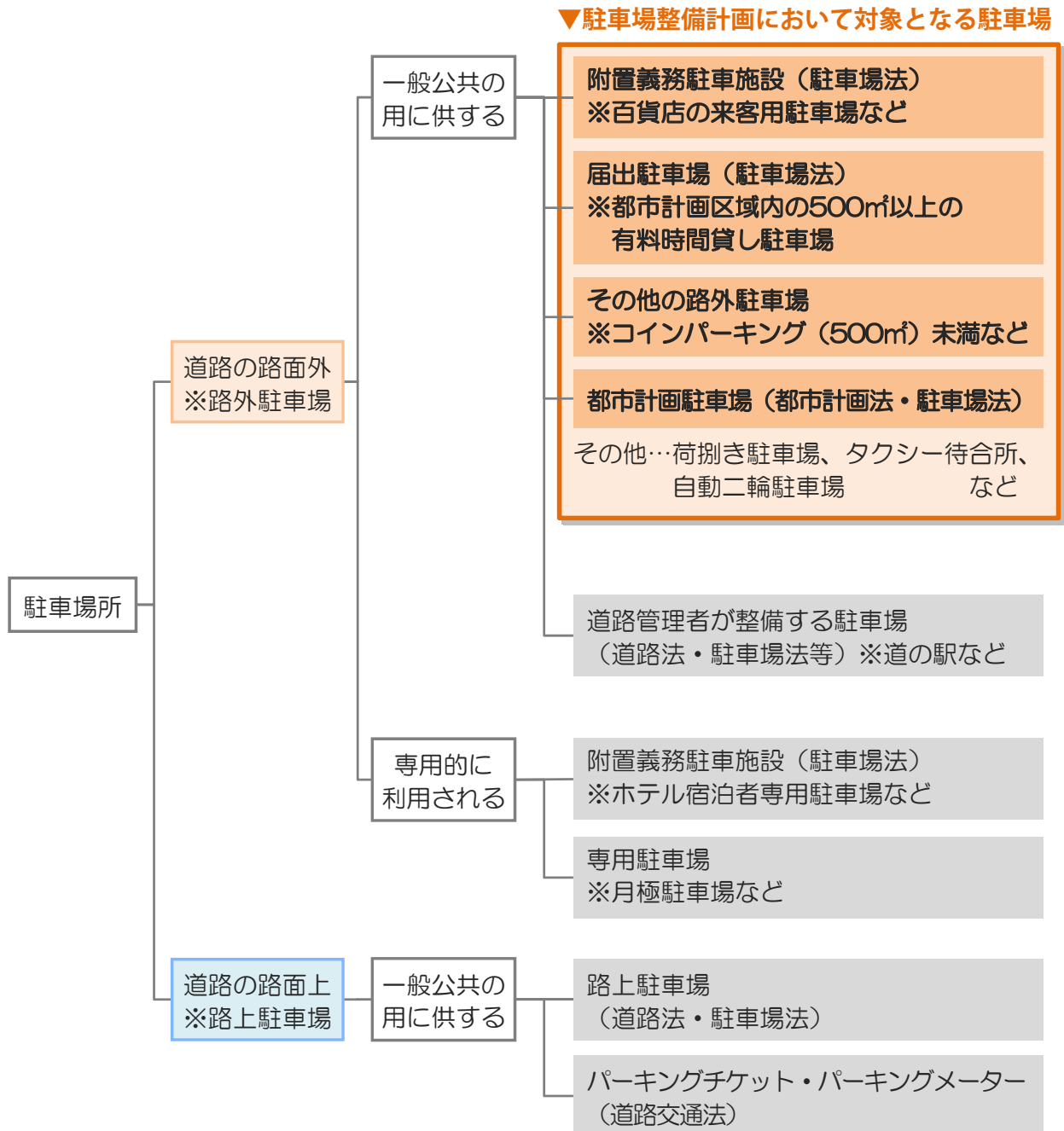
- ◆ 駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合、駐車場整備地区における路上駐車場及び路外駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案し、その地区における路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する計画のことです。

〈駐車場整備計画に概ね定める事項〉

- ① 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針
- ② 路上駐車場及び路外駐車場の整備目標年次及び目標量
- ③ 目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する施策
- ④ 地方公共団体の設置する路上駐車場で駐車場整備地区内にある路外駐車場によっては満たされない自動車の駐車需要に応ずるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体
- ⑤ 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

(4) 駐車場整備計画における対象となる駐車場

- ◆ 駐車場整備計画は、法第4条第1項に基づく駐車場整備地区における路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する計画ですが、本市では路上駐車場が無いことから、対象となる駐車場は下記に示す路外駐車場となります。



※路外駐車場…道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設で、一般公共の用に供されるものと専用的に不特定多数の方が利用する駐車場が該当します。

※路上駐車場…駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って設置される自動車の駐車のための施設であり、一般公共の用に供されるものが該当します。

(1) 駐車場整備地区の設定方針

- ◆上位・関連計画（宮崎市総合計画やまちなか活性化推進計画など）では、駐車場整備地区の中心市街地エリアをベースとして、まちなかの活性化に関する施策に取り組んできました。
- ◆駐車場整備地区として認めることができる区域は、法に定められた以下の条件（用途地域・自動車交通のふくそう）を満たすことが前提として定められおり、法に基づいて駐車場整備地区の設定を行います。

○法第3条に定められた主に商業地域、近隣商業地域、その他周辺の地区（第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域もしくは準工業地域）内において、自動車交通または周辺地域内で混雑する地区（自動車交通がふくそうする地区※）

商業地域等の中枢部で**路上駐車が増**し、交通機能が著しく阻害されている地区

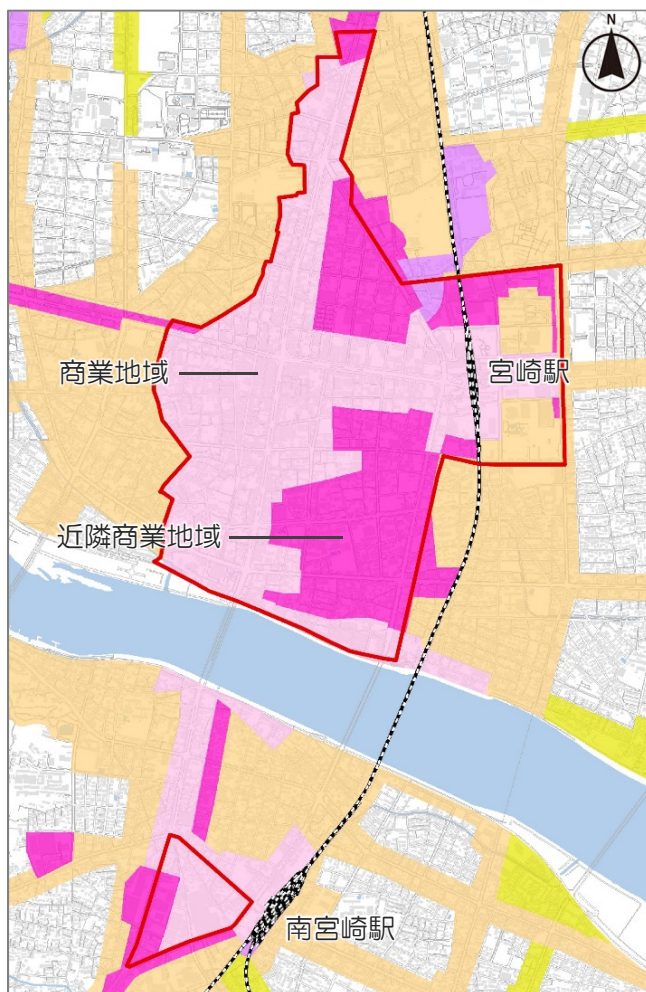
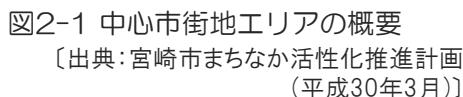


図2-2 駐車場整備地区に定められる用途地域

(2) 駐車場整備地区の拡大に関する検討

- ◆ 駐車場整備地区の見直しにあたり、駐車場整備地区の拡大については、法に定められる下記①、②の条件を満たす必要があるため、以下のフローで検討しました。

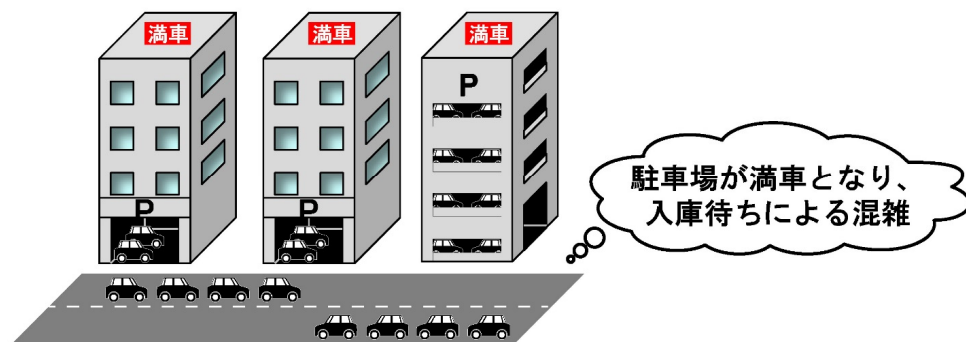
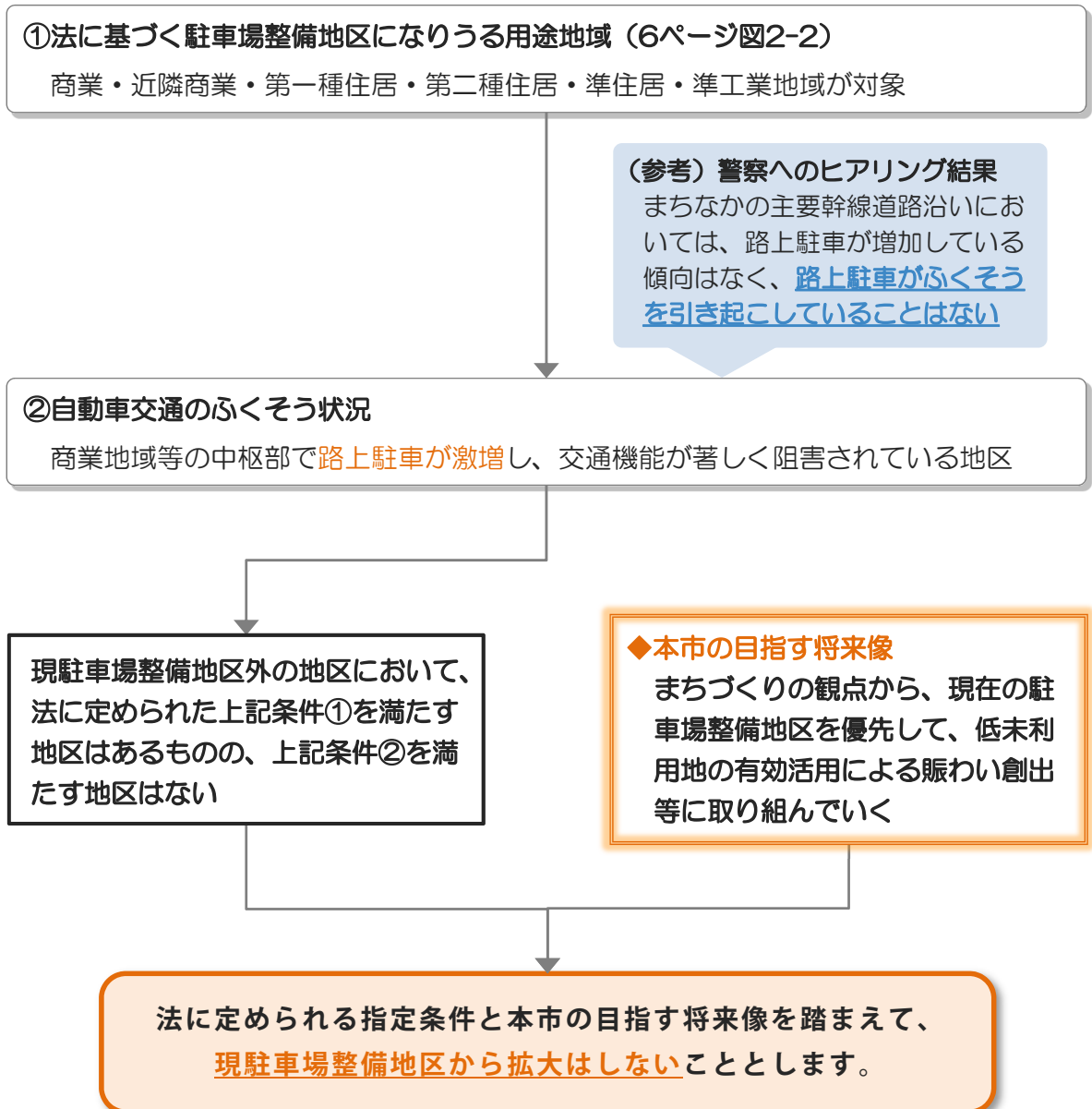


図2-3 路上駐車のイメージ図

(3) 駐車場整備地区の縮小に関する検討

- ◆現在、駐車場整備地区の中心市街地において、まちなかの回遊性向上の取組やアミュプラザみやざきの開業（西口再開発事業）、アリーナ構想などの開発が計画されており、更なる都市機能の集積等が予想されます。
- ◆中心市街地では、低未利用地が増加傾向にあり、低未利用地の増加による都市のスポンジ化が課題になっています。低未利用地の増加対策としてまちづくり施策の検討が必要です。
- ◆上記内容を踏まえると、現時点では駐車場整備地区を縮小することは望ましくないことが考えられます。

〈まちなか活性化における取組〉



図2-4 アミュプラザみやざき（西口再開発）



図2-5 回遊性向上の取組



図2-6 駐車場整備地区における課題と取組状況

〈駐車場整備地区の縮小に関する考え方〉

将来の社会情勢や開発計画、交通手段の変化・技術革新などを考慮し、現時点では現駐車場整備地区は縮小しないこととします。※

※計画の見直し時期に変化する社会情勢等を踏まえて、駐車場整備地区の縮小について検討する

(4) 本計画の対象区域（駐車場整備地区）

- ◆ 本計画の対象区域は下図に示す通りで、平成17年4月に都市計画決定した駐車場整備地区から**変更せず**、宮崎駅周辺、中心市街地及び南宮崎駅周辺地区を含む**245ha**とします。

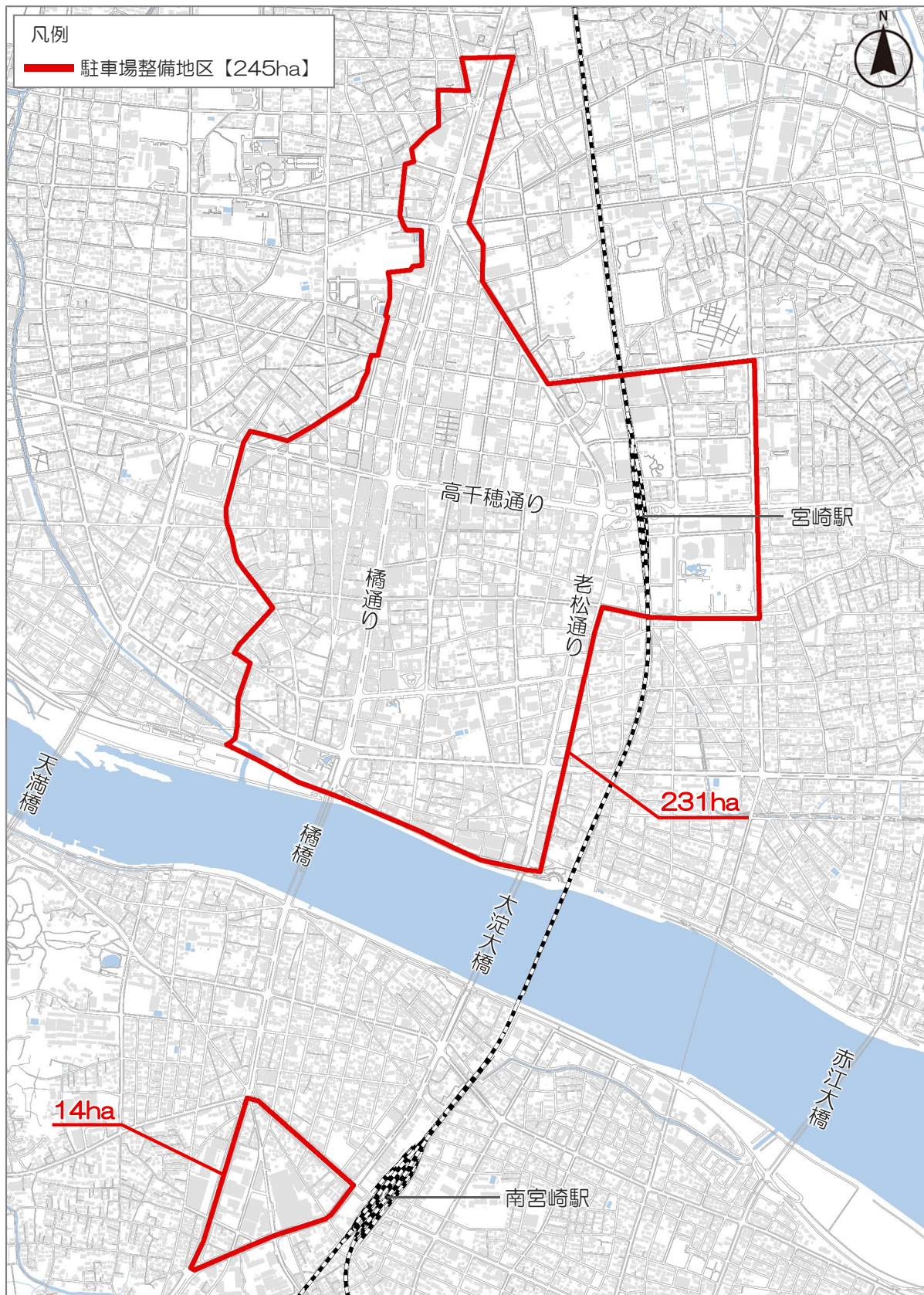


図2-7 宮崎広域都市計画駐車場整備地区

第3章 駐車場整備地区の現状と課題

3-1 現状

(1) 駐車場の現状

① 現況の駐車場収容台数

◆ 駐車場整備地区における現況の駐車場収容台数を把握するために、5ページで示した対象駐車場（法に基づいた一般の公共の用に供される駐車場）について調査を実施しました。以下に駐車場の分布状況と駐車場箇所数・収容台数を示します。

表3-1 駐車場整備地区の収容台数（令和2年）

分類	箇所数	収容台数
専用駐車場	325	8,666台（48%）
時間貸駐車場	198	9,519台（52%）
合計	523	18,185台

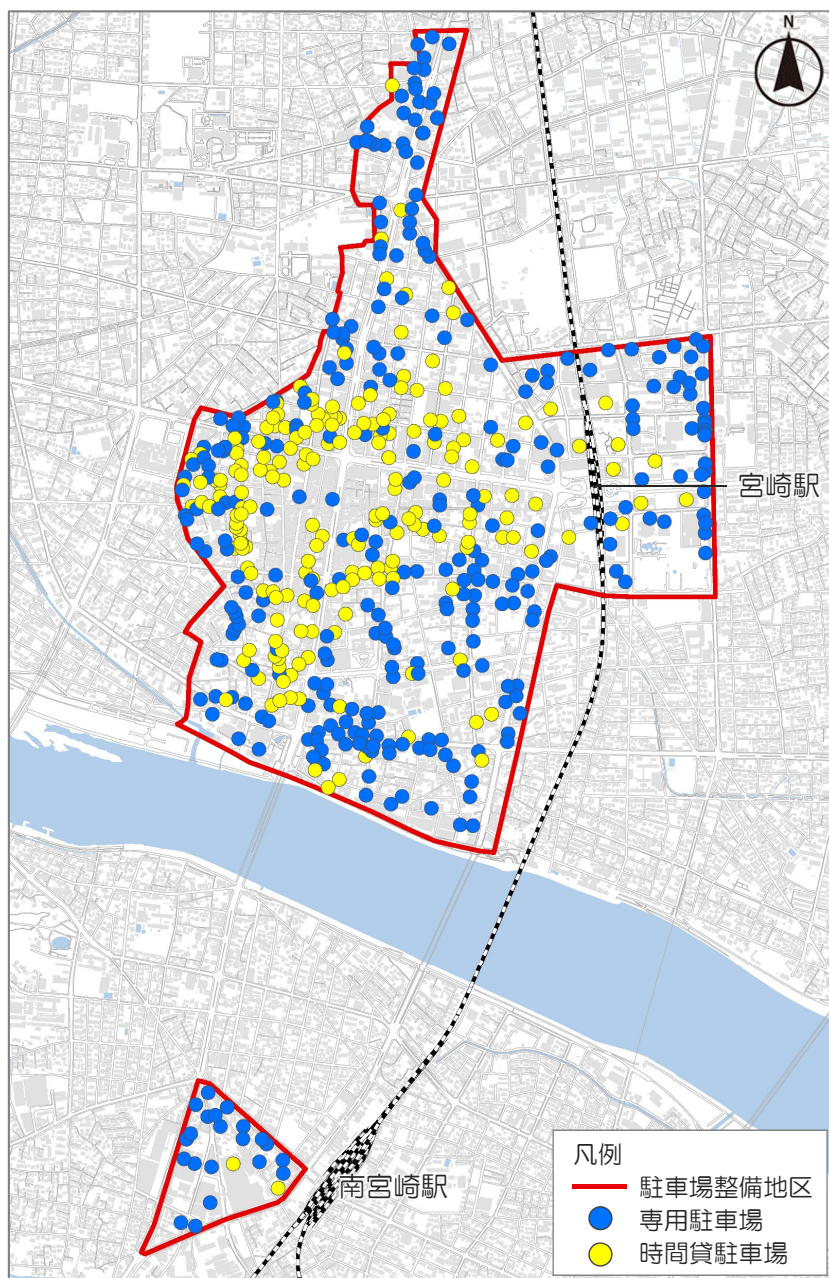


図3-1 駐車場整備地区の駐車場分布状況（令和2年）

② 駐車場整備地区内の時間貸駐車場分布

- ◆ 時間貸駐車場は、デパート前交差点を中心に、橘通りや高千穂通りなどの国・県道沿線や若草通りから広島通り（あみーろーど）にかけての市道沿線及び宮崎駅周辺、そして県内最大の歓楽街「ニシタチ」の西側周辺から市役所北側周辺、更には高千穂通り沿線の北側エリアに多く立地しています。
- ◆ なお、「ニシタチ」を取り巻く狭小な街区において、特に密度高く立地しています。



図3-2 中心市街地の街區別駐車場分布

※狭小な街区の考え方

下グラフに示す駐車場整備地区において、各街区面積の割合が最も多い4,000㎡以下の街区を狭小な街区と考える。

4,000㎡以下の狭小な街区に駐車場が多い

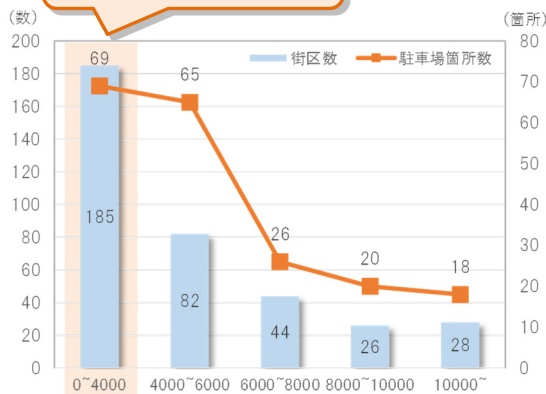


図3-3 街区面積別の駐車場箇所数

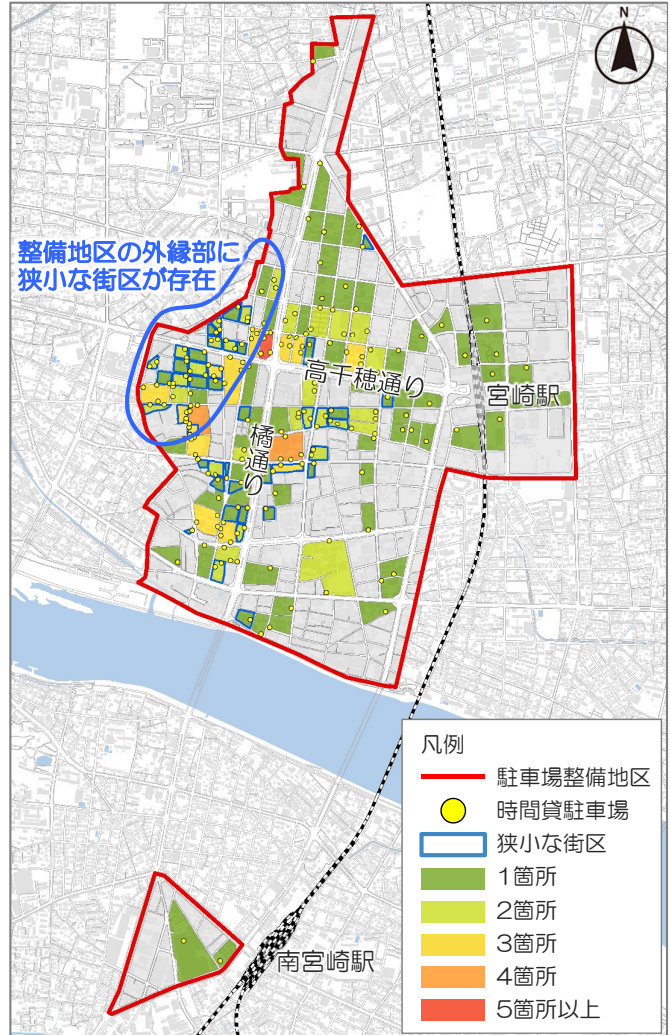


図3-4 駐車場整備地区内の時間貸駐車場分布

③ 現状の駐車場形態

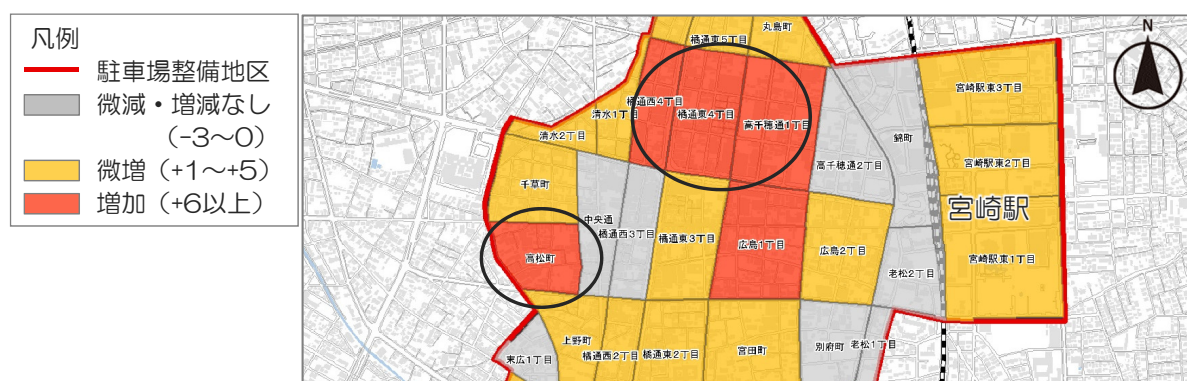
- ◆ 現状の駐車場形態は、平成17年の駐車場整備計画の策定時と比較すると、多様な運用形態に変化していることがみられました。例えば、下記の商業施設（ボンベルタ橋※・スーパーマルショク）の駐車場などは、施設の営業時間外も時間貸駐車場として運用しています。

※ボンベルタ橋は現在宮崎ナナイロ（令和2年11月にオープン）



図3-5 例：現状の駐車場形態（令和2年）

- ◆ 平成17年と令和2年の時間貸駐車場の分布・収容台数を比較すると、小規模の時間貸駐車場が中心市街地の商業集積地において増加しています。



平成17年 時間貸駐車場箇所数：120箇所
時間貸駐車収容台数：約8,200台



令和2年 時間貸駐車場箇所数：198箇所
時間貸駐車収容台数：9,519台

約80箇所、約1,300台増加

④ 将来の需要推計における需給バランス

- ◆ 駐車場整備地区における将来（令和12年：目標年次）の需要推計を行い、現況の駐車場収容台数と比較した結果より、将来の需給バランスを算定しました。需要推計にあたって、近年開発が計画されているアミュプラザみやざき（令和2年11月オープン）とアリーナ構想を見込んだ駐車需要を推計しています。以下に算定結果を整理します。

表3-2 駐車需要推計の結果（将来：令和12年）

将来の駐車需要推計値（令和12年）				令和2年実測値
全体の駐車需要推計値（台/日）		ピーク時駐車需要（台/時）		現状の駐車場収容台数（台）
平日	休日	平日	休日	
41,440	29,205	11,628	8,145	< 18,185

※ピーク率は平成26年実態調査の入出庫データより算出

▶ ピーク時の駐車需要に対して、現状の駐車場収容台数は供給過多になっており、将来の駐車需要に対しても対応が可能であることが考えられます。

表3-3 駐車需要推計の結果（将来：令和12年）

項目	平日	休日
現況（令和2年）駐車場台数	18,185台	18,185台
将来（令和12年）駐車需要台数	11,628台	8,145台
令和12年／令和2年	64%	45%

需要推計より、駐車場整備地区の駐車台数は供給過多になっており、今後は質的整備（定性的）方針として駐車場施策を検討します。
（既存駐車場を有効に土地活用するための用途転換など）

（参考）駐車需要推計の算定方法と考え方

○算定方法…駐車需要推計の算定方法は、『原単位法』を用いており、従来最も多く使われてきている手法であり、建物用途別面積及び用途別床面積原単位（需要係数）を用いて駐車需要を算定します。建物用途別延床面積については、本市の開発計画にあるアミュプラザみやざきとアリーナ構想を見込んで算定しています。

○考え方…地区に発生する駐車需要量は、当該地区の建物の用途別延床面積によって決まるという考え方です。原単位としては、用途別の単位床面積あたりの駐車需要量を用います。

〔出典：「駐車場マニュアル」日本駐車場工学会〕

⑤ アンケート調査から見える現状

- ◆ 駐車場整備地区において、今後の駐車場整備の方向性や駐車場施策を明確にするためにアンケート調査結果等からみえる課題を以下に整理します。 ※詳細データは第5章の資料編を参照

〈駐車場利用者アンケート調査結果〉

利用者 特性	● 駐車場利用者の心理として、目的地から近い駐車場を選ぶニーズ（90.5%）が存在し、また、所要時間は「徒歩5分以内」が約8割を占めている。
	● 駐車場を利用する際の外出目的は、「買い物」（平日37.1%・休日64.5%）の割合が高く、その多くは歩行空間に配慮した出入口の整備を期待している。
行動変容	● 買い物目的利用者の駐車時間は「2時間以内」（85.9%）が多く、そのうち2割は提携割引施設の拡大を期待している。また、アミュプラザの開業により、駐車場から目的地までの許容時間「徒歩10～15分以内」の割合が増加している。
	● 目的地とは別にアミュプラザに立ち寄る割合は約5割となり、まちなかに行く頻度が「月1～2回」（64.8%）増加している。また、まちなかをよく歩くようになった人の約4割は2時間以上の駐車時間となっている。
駐車場 整備の 期待	● 今後の駐車場施策として、「満空情報等の情報発信技術」や「提携割引施設の拡大」、「駐車場のバリアフリー化」、「歩行空間に配慮した出入口の整備」を期待している。
まちづくり に望むもの	● 歩きたくなるまちなかの実現に向けて、「街路空間を人々が滞在・交流できる場に転換」や「駐車場の適正配置による通りの賑わい創出」が必要と感じている人が多い。

〈地権者・ビルオーナーアンケート調査結果〉

傾 向	● 地権者・ビルオーナーの年齢層は「70歳以上」（約5割）の割合が最も高く、そのうち6割が建替えの意向を示す。
現 状	● 個人の家屋から平面駐車場に転換した理由は「老朽化による影響を受けない」（5割）の割合が高いが、時間貸駐車場の稼働率が高いとは言い難い。
附置義務 に対する ニーズ	● 隔地要件については「他の駐車場と集約など条件を緩和すべき」（46.7%）が最も多く、建物の経過年数は40～60年で部分的な老朽化が進行しており、そのうち約6割は今後建物の建替え意向を示している。
整備の方向性	● 一部の地権者に荷捌き駐車ますや自動二輪駐車場の設置意向がみられる。
用途転用・ 建替えの 支援策	● 用途転用・建替えを進めるための支援策は、「補助金制度」や「固定資産税などの優遇」が高く、一部のビルオーナーは建築規制や附置義務制度の緩和を期待している。
まちづくり に望むもの	● 歩きたくなるまちなかの実現に向けて、共通意見は「街路空間を人々が滞在・交流できる場に転換」や「駐車場の適正配置による通りの賑わい創出」が多く、地権者は「民間空地等の利活用促進」、ビルオーナーは「老朽化ビル等の建替えの円滑化」の割合がそれぞれ高い。

(2) 土地利用の現状

① 建物の老朽化

- ◆ 駐車場整備地区内においては、築26年を超える建物が全体的に万遍なく立地していますが、特に築50年を超える建物は、橘通り周辺及び高千穂通り周辺に多く見られます。

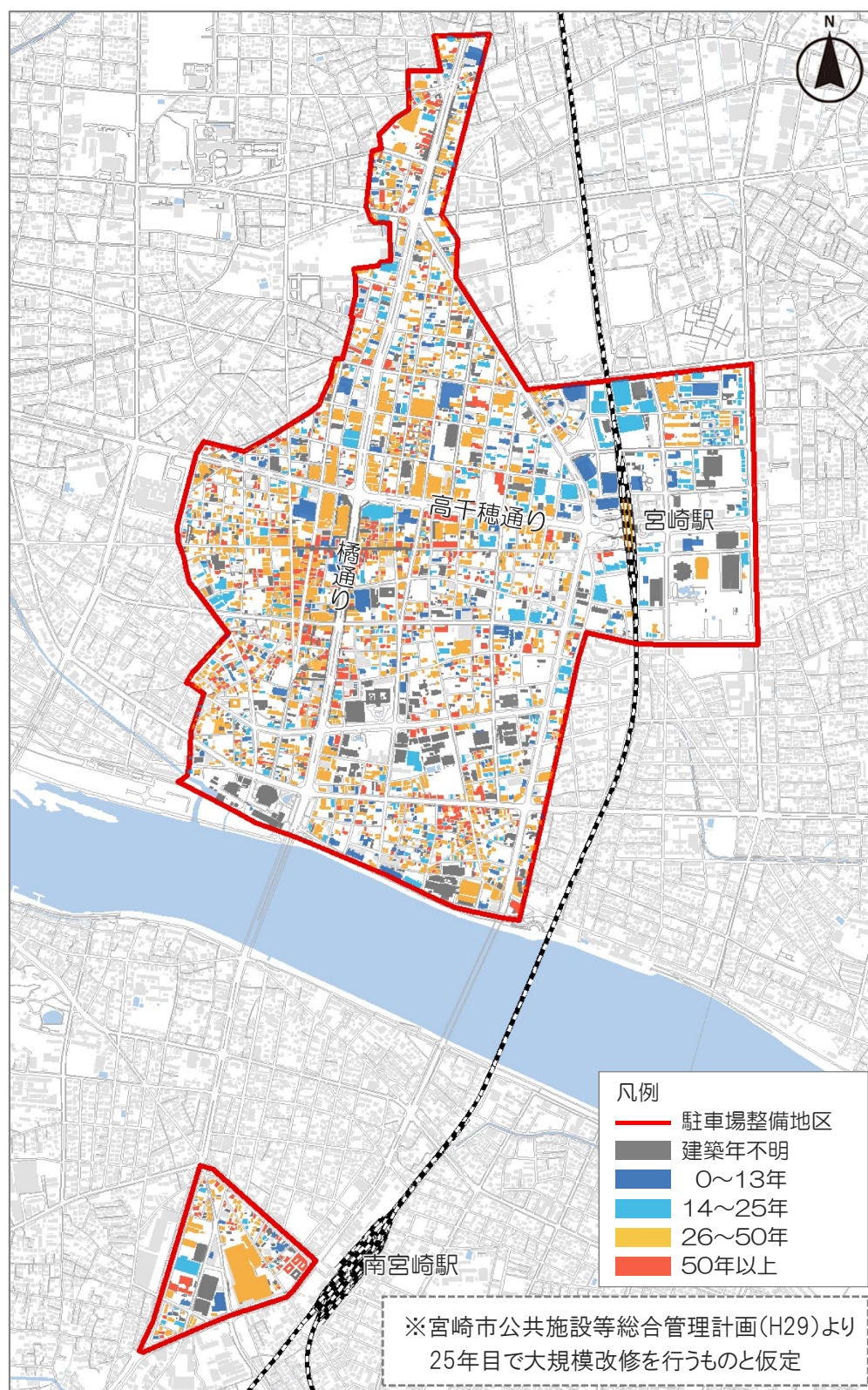


図3-8 駐車場整備地区における建物の建築年数の状況

〔出典：宮崎市都市計画基礎調査(令和元年)〕

② 中心市街地における土地利用の現状

- ◆ 中心市街地にある空き地は年々増加傾向にあり、その多くが平面駐車場として利用されているなど、都市の高度利用が十分に図られず、都市のスポンジ化が進んでいます。

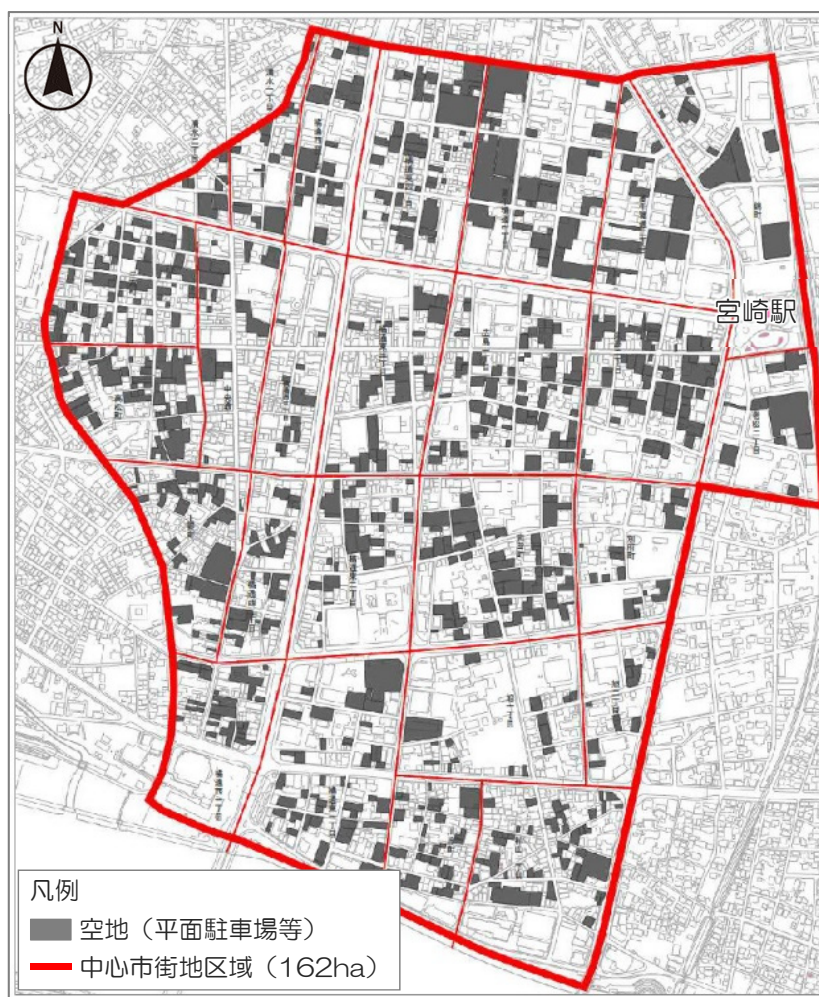


図3-9 中心市街地区域に占める空地の分布

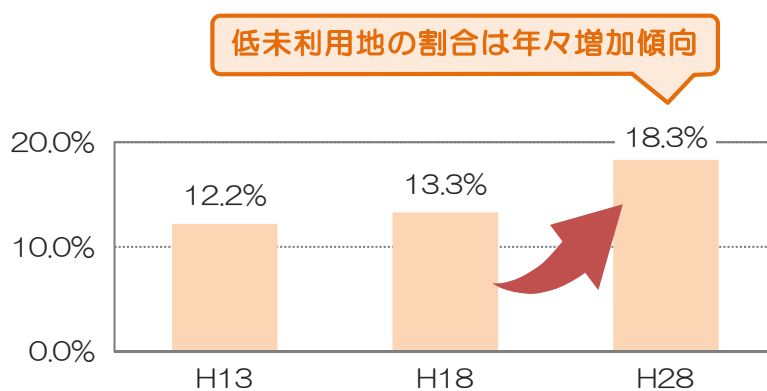


図3-10 低未利用地の割合

〔出典：宮崎市まちなか活性化推進計画(平成30年3月)〕

(3) 上位計画・関連計画における現状

◆上位計画・関連計画で書かれているまちを取り巻く現状について以下に整理します。



(4) まちづくりの現状

① 開発等の動向

- ◆本市では、令和2年11月にMEGAドン・キホーテ（館名：宮崎ナナイロ）のリニューアルオープンやアミュプラザみやざきの開業など、大型商業施設の開業や宮崎駅西口の再開発事業に伴い、更なるまちの賑わい創出が期待されています。
- ◆商業施設の開業や西口再開発事業にあわせて、宮崎駅と中心市街地を周回するグリーンスローモビリティの運行も始まり、中心市街地における回遊性向上に取り組んでいます。
- ◆宮崎駅東口においては、駅東通線の整備が進められており、景観に配慮した駅と港を結ぶシンボルロードを目指しています。また、駅東口周辺においては、アリーナの建設が構想されています。



図3-11 アミュプラザみやざきの開業・グリーンスローモビリティの運行



図3-12 MEGAドン・キホーテの開業
〔出典:MEGAドン・キホーテHP〕



図3-13 宮崎駅東通線の整備事業

〔出典：平成30年度都市基盤整備事業推進大会〕

② 求められるまちづくりの方向性

〈国の動向〉

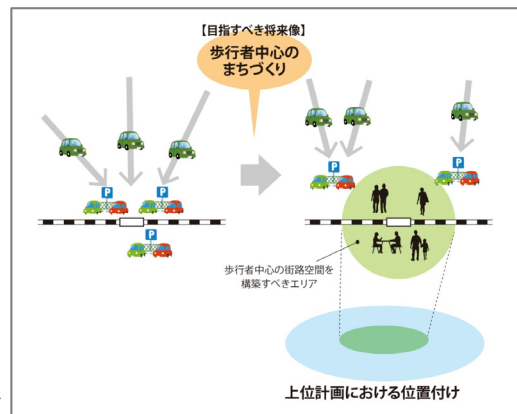
- ◆国土交通省は、平成30年7月に賑わいのある歩行者中心のまちづくりに向けた駐車場施策を総合的に進めるため、「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」を策定しています。
- ◆駐車場施策は、需給バランスの観点や、場所・配置といった質的な側面もまちづくりの一環として取り組むべき施策と考えられます。以下に具体化のポイントを8つ整理します。

1. 目指すべき都市像の検討

○供給量の側面や場所・配置の質的側面からも、交通や賑わい等、まちづくりそのものを左右するため、駐車場のあり方や施策の検討に際して、自らの都市が目指すべき将来の都市像を明確にすることが必要です。

2. 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの検討

○来訪者が安心、快適に移動できる歩行者優先エリアを設定、自動車・公共交通・歩行者等の様々な交通が適切にコントロールされた上で、歩行者中心の賑わいある街路空間を形成していくことが望ましいです。

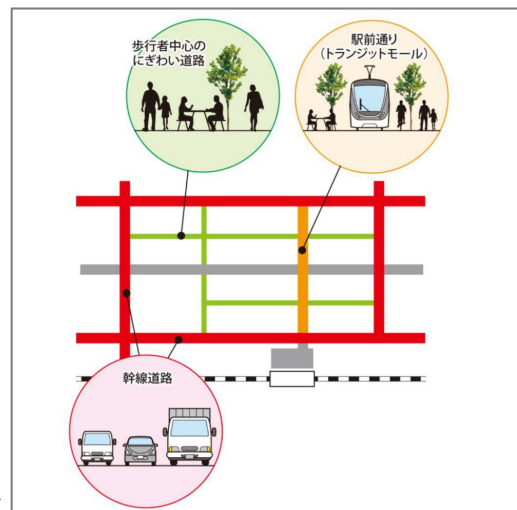


※将来像と歩行者優先エリアの設定イメージ

3. 街路ごとに性格付け

○歩行者中心の街路空間とするエリアでは、都市内の交通機能と土地利用状況を踏まえて、歩行者中心の街路空間とする、トランジットモール化する等、個別の街路ごとの将来の方向性、すなわち街路ごとに「性格付け」を行うことが考えられます。

○上記のような街路は、建築物の景観や用途、当該地区で行われている様々な民間活動等と密接に関連があることから、幅広い視点からの検討を経て、性格付けを行うことが重要です。



※街路ごとの性格付けイメージ

4. 多角的な状況分析に基づく検討

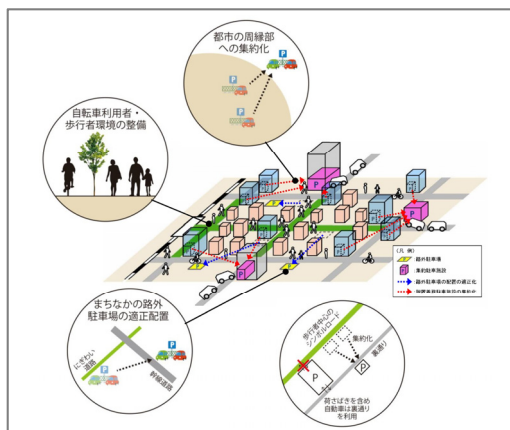
○駐車場の需給状況のみならず、土地利用、交通、社会経済動向や民間活動等の実施状況などのデータを取得し、分析することが必要です。

〔出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン平成30年7月(国土交通省)〕

5. 駐車場の配置の適正化

- 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの特定、地区のビジョン、街路の性格付けを踏まえた上で、具体的な駐車場の供給量と配置の適正化を図ることが必要です。
- 附置義務に係る「地域ルール」の活用、フリンジ駐車場への集約化、様々な土地利用施策等との連携を通じた駐車場の立地誘導、出入口のコントロール等を進めることが考えられます。

※駐車場の配置適正化イメージ



6. 歩行者中心の街路空間の構築に向けた様々なアプローチ

- 全国的に民間による個別の自発的なイベント・まちづくり活動により、街路空間のあり方を変えていく「民間主導アプローチ」の動きなどがみられます。
- 地区レベルで民間と公共が議論し、地区のあり方を共有する仕組みを導入することが考えられます。

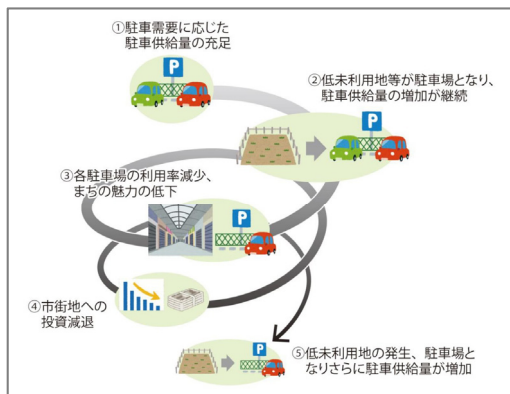
※自動車と歩行者の交錯



7. 駐車場の有効性の検証

- 駐車場の供給量的な観点、街路の性格を踏まえた駐車場の配置的な観点から、継続利用か、あるいは他用途への利用転換を図っていくのかを検証する必要があります。
- 良質な駐車場ストックは、有効活用しながら課題対応を図り、有用性が少ないものは利用転換を誘導していくことになります。

※駐車場整備による負のスパイラル



8. 駐車場の土地利用転換・利活用の促進

- 有用性が少ないと評価された駐車場は、市街地における貴重な空間として、まちの賑わい創出に活用する等、地域における土地利用上の様々な施策を活用し、土地利用転換を促すように誘導することも考えられます。

※駐車場の散在

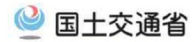


〔出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン平成30年7月(国土交通省)〕

(参考) 歩行者中心の街路空間の構築に向けた制度の創設

- ◆近年、道路空間を街の活性化に活用したいなど、道路への新しいニーズが高まっており、このような道路空間の構築を行いやすくするために、国土交通省は令和2年11月に「歩行者利便増進道路」（通称：ほこみち）制度を創設しました。街路空間の構築の検討をする際に活用する制度の一つとなります。さらに滞在快適性等向上区域との併用により、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」（ウォーカブルな）空間を創出するなどの効果が期待されます。

①歩行者利便増進道路の指定について



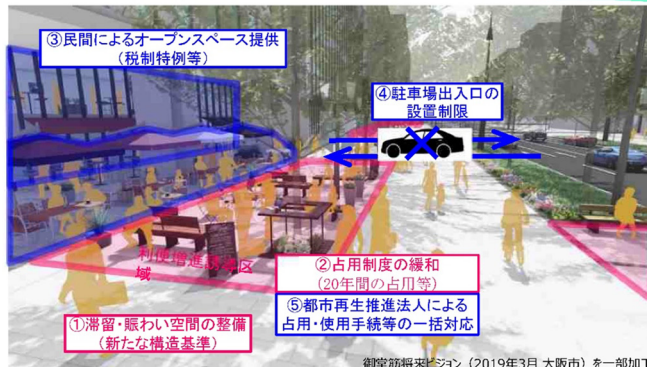
道路管理者は指定の前に、市町村のまちづくり担当者と情報共有や必要な調整を行い、**滞在快適性等向上区域**（改正都市再生特別措置法）との併用により「居心地が良く歩きたくなる」空間を創出する等、指定の効果を高めることが望めます。

歩行者利便増進道路

- ① 車線を減らして歩道を広げるなど、歩道等の中に（通行区間とは別に）歩行者の滞留・賑わい空間を整備することが可能
⇒公共：交付金による重点支援（検討中）
- ② カフェやベンチの設置など、占用制度を緩和
⇒“無余地性”※1基準の適用が除外され、占用物件が置きやすくなる
※1 無余地性＝道路区域外にその占用物件を置く余地がなく、やむを得ない場合のみ占拠を許可する、という基準
⇒実質的に20年の占用が可能、多額の初期投資が必要な物件も設置しやすくなる（公募占用を行う場合※2。通常は5年。）
※2 公募が行われない場合でも、道路幅員団体に係る占用であれば許可に代わって協議で占用可

滞在快適性等向上区域

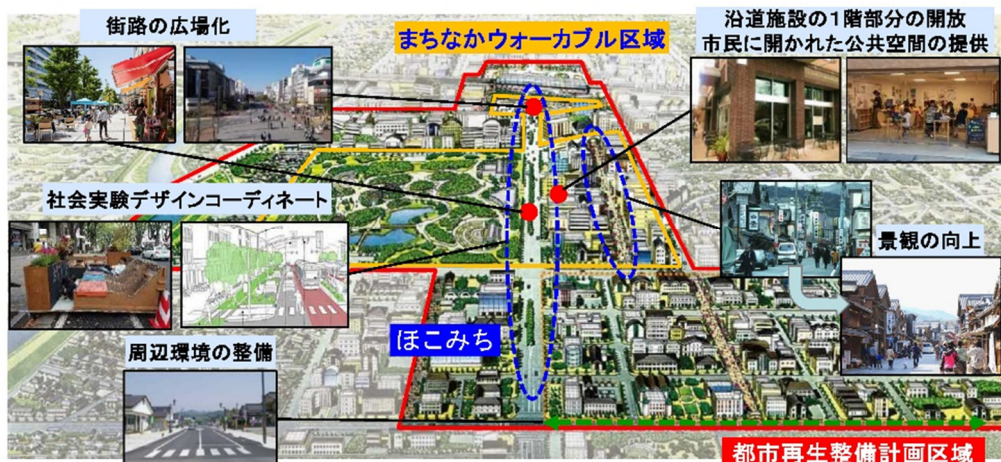
- ③ 公共による道路の修復・改変と民間によるオープンスペースの提供など、官民一体による公共空間の創出が可能
⇒公共：交付金（国費率の嵩上げ等）
民間：税制特例、補助金
- ④ 区域内の特定の道路について、駐車場出入口の設置を制限することが可能
- ⑤ イベント実施時などに都市再生推進法人が道路の占用・使用手続等を一括して対応



両制度を併用すると…相乗効果 大

- i. 歩行者の利便増進のための道路整備や、その周辺で民間によるオープンスペースが提供されるなど、エリア内でまちづくりが行いやすくなる。
- ii. カフェ、ベンチ等の道路の占用について、占用基準・期間の緩和、都市再生推進法人による手続面のサポートにより、空間活用が行いやすくなる。
- iii. 歩行者の利便増進が図られた道路沿いの駐車場の出入口の設置制限により、エリア内の安全性や快適性が向上する。

「ほこみち」と「まちなかウォーカブル区域」のイメージ



※国交省資料に一部加筆して作成

〔出典：国土交通省〕

〈本市の動向〉

- ◆本市は、令和元年10月にウォークブル推進都市として認定され、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指しています。
- ◆中心市街地においては、まちなか活性化推進計画（H30.3）で各エリアの特徴、求められる機能が示されており、今後のまちづくり動向が検討されています。



〔出典：宮崎市〕

3-2 本計画における課題

◆ 前述の現状から、本計画における課題を以下のように設定します。

課題1. まちづくりと連携した駐車場施策

- 商業施設の集積が高い中心市街地における駐車場出入口の規制
- 歩行者中心の街路空間を構築するための中心市街地への自動車流入量の抑制
- 荷捌き駐車ますや自動二輪駐車場の設置に係る支援策の検討

課題2. 駐車場の適正配置と既存駐車場の有効活用

- 駐車場利用者の心理特性に合った駐車場の適正配置によるまちの賑わい創出
- 利用率の低い既存駐車場を集約するなどの有効活用
- 小規模駐車場が集中しているエリアにおける既存駐車場の有効性の検証

課題3. 利便性の高い駐車環境の構築

- 駐車場利用者の外出目的や駐車時間の行動特性を考慮し、駐車場の利便性向上に向けた空き駐車場への誘導や高齢化社会における駐車場のバリアフリー化
- まちなかの活性化にあわせて提携割引施設の拡大など、まちづくりと連携した駐車場施策を促進

課題4. 低未利用地等の土地利用転換を促進する駐車場施策

- 建替えの意向を示す高齢の地権者・ビルオーナーに対する円滑な建替え等の促進
- 稼働率が低い既存駐車場（『とりあえず』駐車場等）を対象とした利用状況の分析結果に基づく駐車場整備（用途転換など）
- 老朽ビルの増加やビルオーナーの建替え意向に対応した建替えの円滑化を図るための附置義務制度・隔地要件の緩和
- 用途転用や建替えを促すための支援となる補助制度等の見直し
- 中心市街地において、増加傾向にある低未利用地を賑わい創出の場に転換するなど高度利用の促進

第4章 駐車場整備の基本方針等

◆法第4条第2項第1号に定める路外駐車場の整備に関する基本方針とします。

4-1 駐車場整備に関する基本方針

(1) 目指すべき都市像

- ◆近年、全国的にも本市においても駐車場の過剰な供給によりまちの魅力低下、市街地への投資減退による低未利用地の増加がみられます。また、中心市街地における駐車場の散在が自動車をまちなかに引き込み、駐車場の出入口が歩道を分断することにより、自動車と歩行者の交錯に伴う事故が懸念されています。
- ◆本市の駐車場整備地区における将来の需給バランスを踏まえると、駐車場の供給過多がみられ、今後は交通手段の変化や自動運転などの技術革新を考慮して駐車需要に見合った供給量の適正化など、駐車場の高質化を図る質的整備が必要です。

目指すべき都市像

本市の都市計画マスタープランでは、「中心市街地における雇用・就業に最適化したまちづくりや中心商業地の活性化、まちなか居住等の促進のため、民間等によるまちづくりとも連携して、都市計画・建築制度等の有効活用を図るなど、多様な都市機能の集積及び都市空間の高度化や更新等と併せて、良好な市街地景観の形成に努める」こととしています。

それらを踏まえ、本計画における駐車場整備においては、質的観点からまちづくりの一環として駐車場施策を検討し、以下の基本理念を掲げます。



基本理念：歩いて楽しめるウォーカブルな（人中心の）まちなか

(2) 駐車場整備地区におけるまちづくりイメージ

- ◆ 目指すべき都市像で示した通り、質的観点からまちづくりの一環として駐車場施策を検討し、「歩いて楽しめるウォーカブルな（人中心の）まちなか」を目指すこととしており、今回の駐車場整備地区における上位・関連計画と連携したまちづくりイメージを以下に示します。

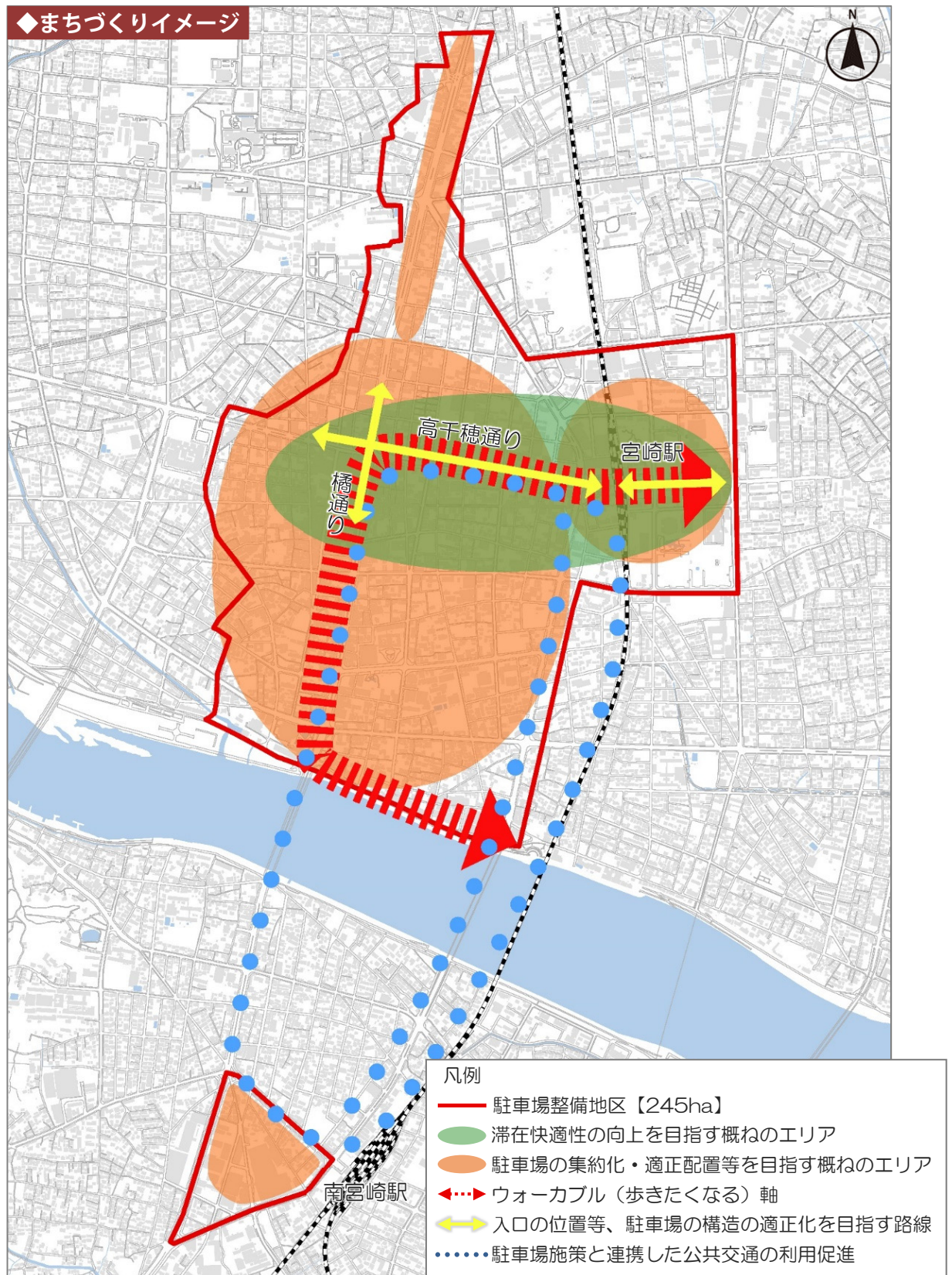


図4-1 駐車場整備地区全体の整備イメージ

(3) 駐車場の整備方針

- ◆ 将来の需給バランスをみると現況の駐車場収容台数には余剰があります。今後の整備方針として、今までに取り組んできた量的整備から質的整備に転換し、中心市街地における課題に対応するとともに、駐車場利用者や地権者・ビルオーナーのニーズに沿ってまちづくり・関連施策と連携した駐車場施策に取り組んでいくことを整備方針とします。

駐車供給量をコントロールし、まちづくりに活かす取組

～量的整備から質的整備への転換～

『人中心の空間形成を目指す、まちづくりと連携した駐車場施策を展開』

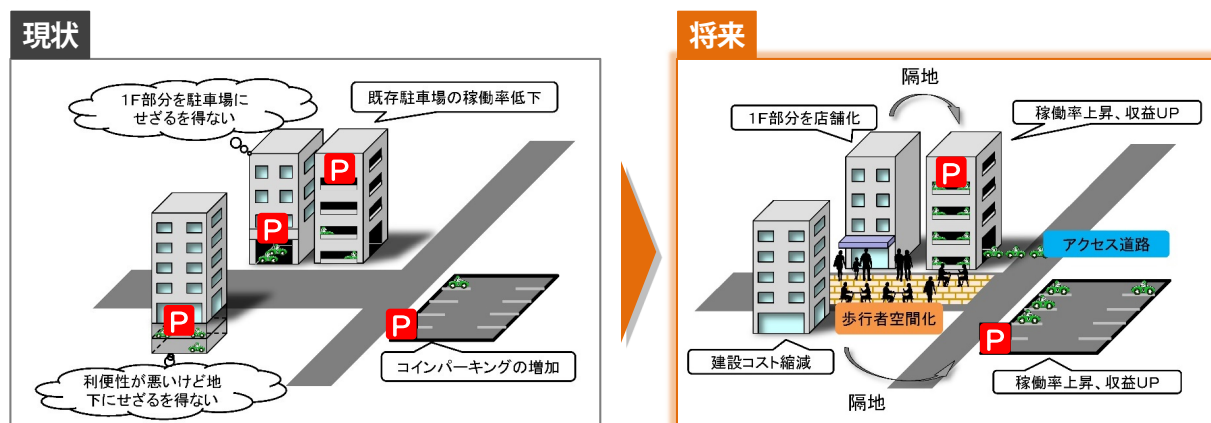


図4-2 駐車場の質的コントロールのイメージ

〔出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン平成30年7月(国土交通省)〕

(4) 駐車場整備に関する基本方針

- ◆ 量的整備から質的整備への転換策として、質的コントロールを目指す整備方針に基づき、まちづくりと連携した駐車場施策を展開し、駐車場整備に関する2つの基本方針を定めます。
- ◆ 本市の上位・関連計画におけるまちづくりの取組と連携しながら、本計画の基本方針に基づいて駐車場施策に取り組みます。

基本方針1 人中心の歩きやすい街路空間の形成

駐車場の適正配置を行うとともに、自動車と歩行者が交錯しないような駐車場の出入口や歩行環境の整備など、安心して歩きやすいまちなか空間を形成します。

駐車場の集約化やフリンジ駐車場※の整備に伴い、公共交通と連携して移動手段の確保を図り、まちなかの回遊性向上・更なる賑わい創出を目指します。

基本方針2 駐車場等の有効活用・高度利用

既存駐車場の利用実態や稼働状況、周囲の駐車場分布等の有効性を踏まえて、駐車場（低未利用地）からまちの賑わいを創出するような高度利用を促進します。

駐車場サービスの向上など、官民一体となってマネジメントを実施し、他のまちづくりと連携した質的な駐車場施策を推進します。

※フリンジ駐車場・・・都市の周縁部に設けられた駐車場

4-2 駐車場整備の目標年次と目標量

◆法第4条第2項第2号に定める目標年次及び目標量とします。

(1) 駐車場整備の目標年次

◆本計画の目標年次は、10年後の令和12年（2030年）とします。

(2) 整備目標量の考え方

- ◆中心市街地では、小規模駐車場の散在や空地・空家などの老朽化した建築物が増加しており、土地の高度利用が図れていません。また、駐車場整備地区における将来の需給バランスは、将来の駐車需要に対して現況の駐車台数で満足しており、供給過多の状況が予想されます。
- ◆まちを取り巻く現状と課題を踏まえ、駐車場整備地区全体として、将来の駐車需要台数を整備目標量とします。適切な駐車容量を確保しつつ、既存駐車場の集約化や配置適正化、低未利用地の有効活用等に取り組みながら、人中心の歩きやすいまちなかを目指します。

(3) 整備目標量の設定

◆整備目標量については、将来の需要推計結果を踏まえて算出し、量の適正化を図ります。

表4-1 整備目標量（将来：令和12年）

現状の駐車場収容台数（台）	将来の整備目標量（台）	
	平日	休日
18,185	11,700 (-6,485)	8,200 (-9,985)

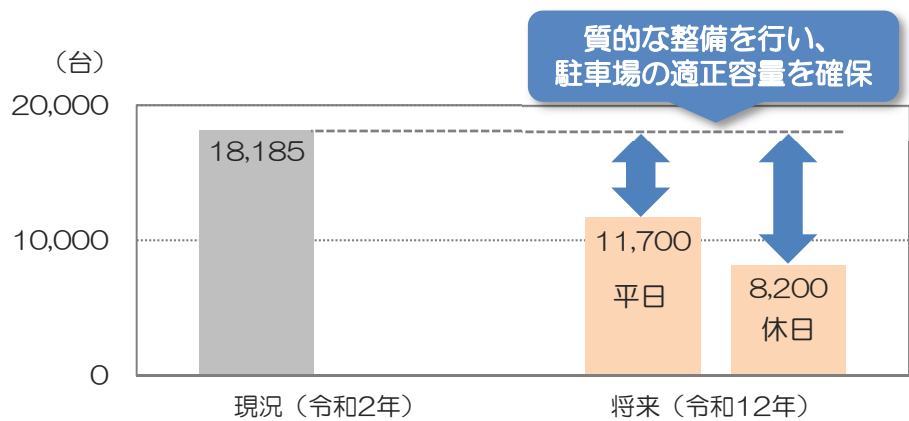


図4-3 整備目標台数の考え方

(4) 将来の需給バランス

- ◆平日は主に、高千穂通り沿線の北側宮崎駅寄りエリアと南側の一部エリア、ニシタチ周辺エリア、宮崎駅西口の南側隣接エリア、また、県庁本館及び防災拠点庁舎の東側エリア、江平五差路の南側エリアにおいて供給不足が発生します。
- ◆休日は、全体として供給過多のエリアが多くなりますが、デパート前交差点の南側エリアは一部平日・休日ともに供給不足となるとともに、大型商業施設周辺は平日の供給過多から供給不足に転じます。また、高千穂通り沿線で平日に供給不足となっているエリアが休日には供給過多へ転じます。なお、宮崎駅周辺は、平日・休日ともに供給過多となりますが、西口駅前広場の南側隣接エリアは平日・休日ともに供給不足となります。また、県庁本館の東側エリア、江平五差路の南東側エリアについても同様に供給不足となります。
- ◆平日・休日ともに供給過多となっているエリアは、供給不足エリアの需要台数を勘案しながら、将来の整備目標量に近づける取組を進めるエリアとして考えられます。

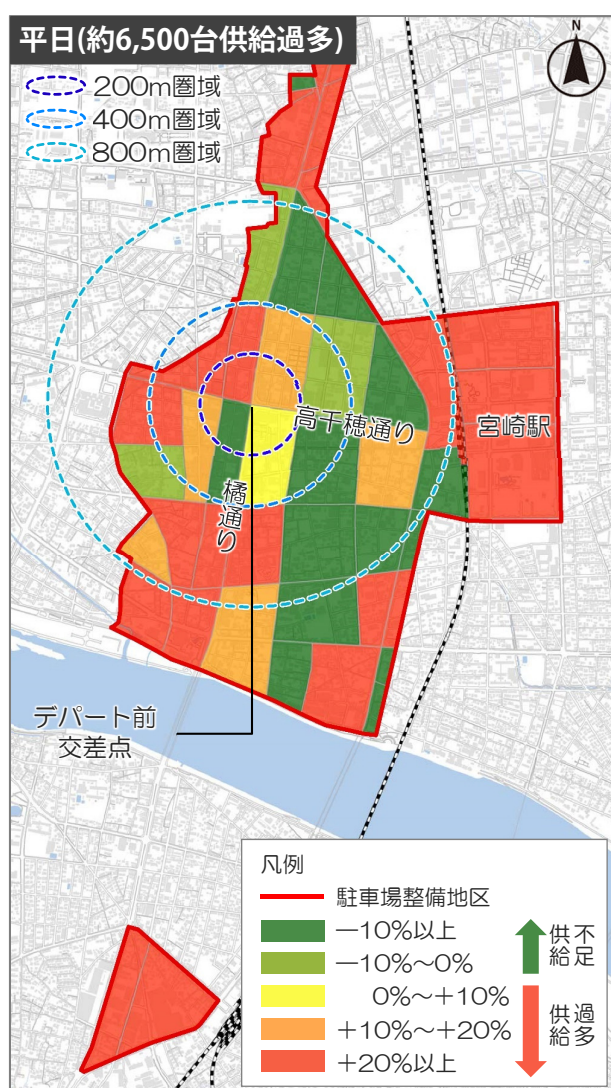


図4-4 将来の整備台数割合図（平日）

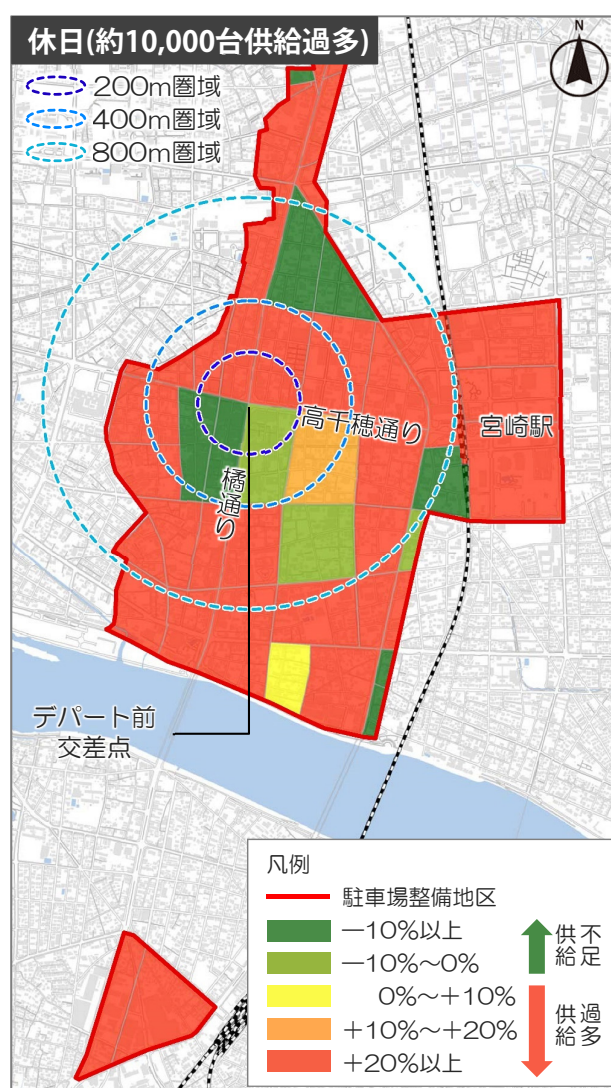


図4-5 将来の整備台数割合図（休日）

※将来は計画目標年次の令和12年を示す

※圏域はデパート前交差点からの圏域を示し、400m圏域は徒歩5分程度

※町丁目別の将来の需給バランスからみる整備台数割合の考え方

将来の駐車需要と現状の駐車場台数の比較から、整備目標を達成するために必要な台数の割合を算出

例：-10%以上(供給不足)⇒現状の駐車場台数において、+10%の整備が必要

+10%供給(供給過多)⇒現状の駐車場台数において、-10%の整備が必要

4-3 目指すべき駐車場施策とまちづくりの推進体制等について

(1) 目指すべき駐車場施策

◆法第4条第2項第3号に定める路外駐車場の整備に関する施策とします。

基本方針1 人中心の歩きやすい街路空間の形成

駐車場の適正配置を行うとともに、自動車と歩行者が交錯しないような駐車場の出入口や歩行環境の整備など、安心して歩きやすいまちなか空間を形成します。

駐車場の集約化やフリンジ駐車場の整備に伴い、公共交通と連携して移動手段の確保を図り、まちなかの回遊性向上・更なる賑わい創出を目指します。

施策1-1 安全で快適な空間形成のための駐車場整備

○安全で快適な通行空間を形成するためには、駐車場の出入口の配置場所は大きな要素を占めていることから、駐車場の出入口を含め、その配置を検討することや小規模駐車場など複数の駐車場を集約化して出入口を一本化するなどの駐車場配置の適正化について検討します。

○街路空間を再検討し、人中心の歩きやすい空間として活用するためには、自動車流入量を抑制することも必要となることから、交通結節点や公共交通機関の沿線上へのフリンジ駐車場の整備を検討するとともに、集約化した駐車場をフリンジ駐車場として活用することも併せて検討します。

○また、既存駐車場への集約化や公共交通利用促進に対応した緩和策など、地域の実情に応じた附置義務制度となるよう附置義務基準の原単位や隔地要件などについて見直しを進めます。

○駐車場の配置や集約化を検討するに当たっては、地域の要望等を踏まえ、まちづくり施策と連携しながらまちの賑わいが創出できるような整備のあり方を推進します。

他都市の事例等

〈駐車場配置の適正化イメージ〉

○駐車場配置の適正化は、特定の通りに沿った線的なエリアや歩行者優先の面的なエリアを設定し、駐車場の集約化や出入口の整備、歩きやすい歩行空間の形成などを行います。

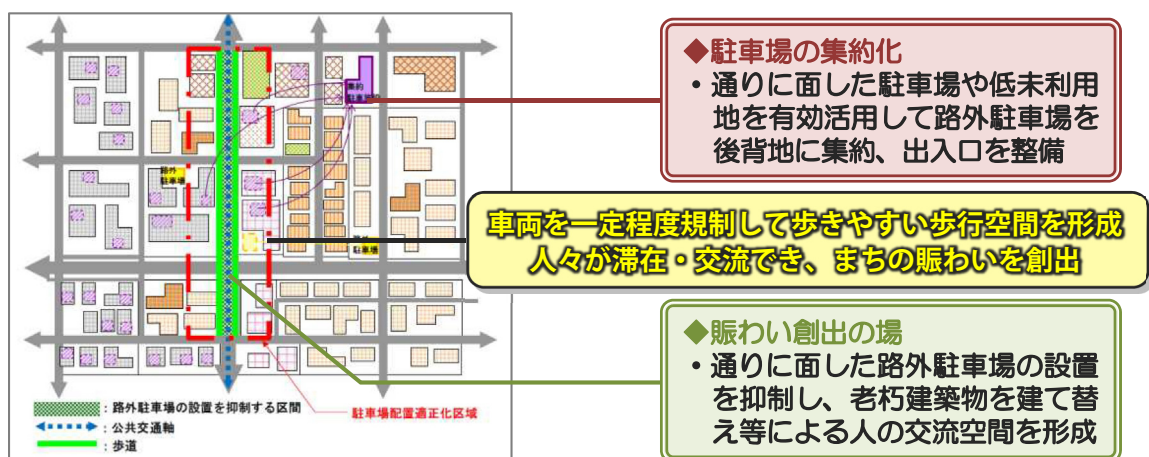


図4-6 配置適正化区域の設定イメージ

〔出典：都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化に関する手引き平成27年3月(国土交通省)〕

〈駐車場の集約化・フリンジ駐車場のイメージ〉

- 駐車場の集約化は、散在している小規模な駐車場や稼働率の低い駐車場などを対象に集約化することで、駐車効率の向上を図ることができます。また、集約化した跡地には、まちづくり施策と連携してまちの賑わいが創出できる場に整備を行うことで有効な土地利用が可能です。
- フリンジ駐車場の整備は、都市の中心部への自動車流入を抑制することができ、自動車と歩行者の動線分離を図ることができます。

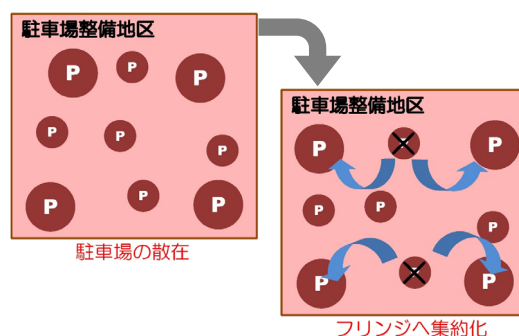


図4-7 フリンジへの集約イメージ

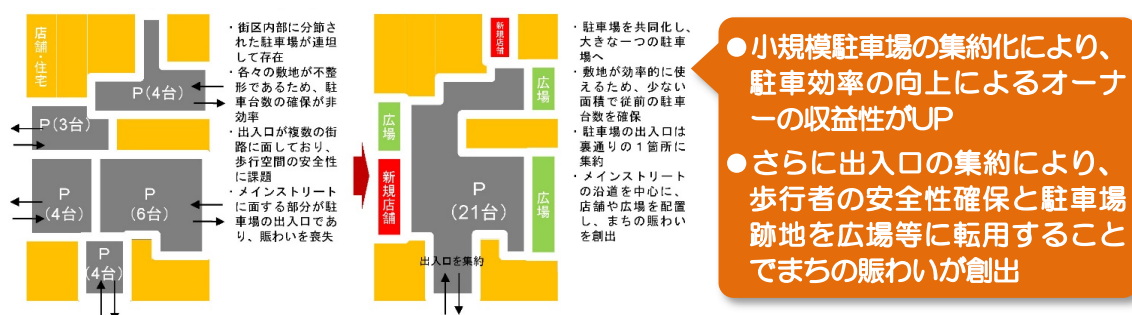


図4-8 集約化による駐車効率の向上・賑わい創出イメージ

〔出典：都市のスポンジ化対策活用スタディ集平成30年8月(国土交通省)〕

〈附置義務制度の緩和イメージ〉

- 附置義務制度の緩和については、附置義務基準の原単位を見直すほか、公共交通の利用促進措置による附置義務台数の緩和などがあります。公共交通利用促進措置の実施により、自動車の渋滞や交通状況の悪化などが生じず、建替え時や新たな開発時において、ビルオーナーの負担とならず、円滑に建替えや用途転用を進めることができると考えられます。また、地域・地区の特性や実情に応じた附置義務基準の適正化を図ることが重要です。

表4-2 公共交通利用促進措置の事例（イメージ）

実施内容	緩和率
A. 従業員のマイカー通勤の規制	5%
B. サイクルシェアリングの導入	5%
C. 駅やバス停から建物までのマップ表示	5%
D. 公共交通利用者への割引サービス	5%
E. 建物内に公共交通の時刻表の表示	5%
F. 鉄道駅への地下通路等の接続	10%
G. 公共交通利用者への運賃の補助	10%
H. カーシェアリングの導入	10%
I. 公共交通利用者への商品配送サービス	10%
J. 駅やバス停からの送迎バスの実施	10%

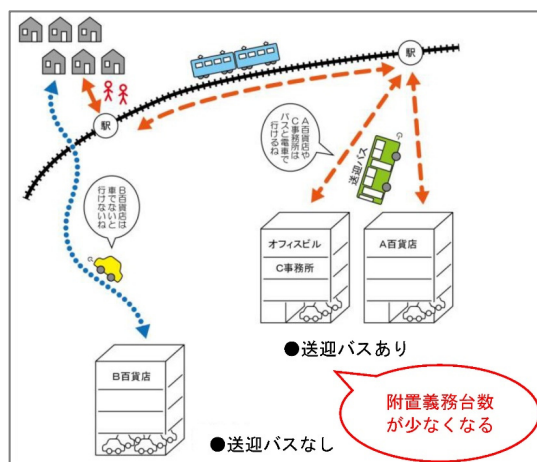


図4-9 イメージ図（左表のA.J）

〔出典：神戸市駐車場条例〕

施策1-2 駐車施設と公共交通の連動

○フリンジ駐車場など、目的地と離れた駐車場を利用した場合、目的地までの移動手段として、公共交通機関の利用が考えられることから、ICTなどの情報技術を活用した各利用環境との連携を検討します。

○駐車施設と公共交通機関を利用した場合の割引や利用特典など、フリンジ駐車場などを活用したくなる仕組みづくりを検討するとともに、まちへの滞在時間が向上し、まちなかの回遊性向上・賑わい創出に繋がる取組となるように検討します。

他都市の事例等

〈駐車施設と公共交通の利用特典イメージ〉

○駐車施設と公共交通の利用特典については、交通系ICカードを利用したP&Rのポイント付与特典や駐車施設のレンタサイクルを活用した施設の割引特典などがあり、まちなかの回遊性向上が期待されます。



図4-10 交通ICを活用したP&R
〔出典：タイムズHP〕



図4-11 駐車施設とサイクルポートの併設割引
〔出典：鳥取県鳥取市〕

〈公共交通体系との連携イメージ〉

○本市では、宮崎市地域公共交通網形成計画（令和2年）において、バスロケーションシステムの導入やMaaSアプリなどICTの活用が掲げられており、公共交通の利用促進が掲げられています。そこで、ICTを活用した取組と駐車場整備が連携して、中心市街地への自動車流入を抑制できるように仕組みが必要です。



図4-12 本市のバスロケーションシステム
〔出典：宮崎交通HP〕

基本方針2 駐車場等の有効活用・高度利用

既存駐車場の利用実態や稼働状況、周囲の駐車場分布等の有効性を踏まえて、駐車場（低未利用地）からまちの賑わいを創出するような高度利用を促進します。

駐車場サービスの向上など、官民一体となってマネジメントを実施し、他のまちづくりと連携した質的な駐車場施策を推進します。

施策2-1 既存駐車場の有効性検証及び他用途等への利活用促進

○駐車供給量をコントロールするために既存駐車場の状況や稼働実態、周辺地域の環境などを所有者等にヒアリングするとともに、有効性について検証を進めます。有効性がない場合は、他用途への利用転換を促進していきます。

○中心市街地における課題として懸念される都市のスポンジ化対策として、年々増加傾向にある低未利用地（空地・駐車場など）を賑わいの場へ転換するなど、市民・民間・行政が協働となって低未利用地の高度利用を推進します。

○地権者・ビルオーナーの高齢化が進行していることから、今後は円滑に建替えや用途転用を進める必要があるために、補助金制度や固定資産税の優遇など、費用面に関する支援策を検討します。また、費用面に関する支援策とあわせて、建替えをする際の建築規制の緩和についても検討します。

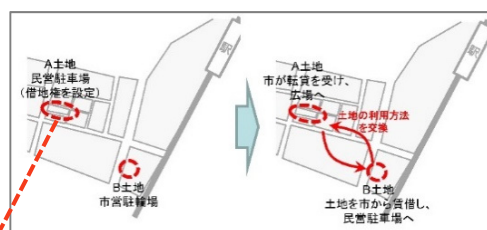
○将来の駐車需給バランス結果を踏まえて、平日と休日の駐車需要量にあわせた供給量の適正化を図るとともに、平休日の駐車場活用策についても検討していきます。

○貨物車の荷捌きによる歩行者空間の阻害や路上でのタクシー駐車による交通混雑が懸念されるエリアにおいて、地域の現状とニーズを把握するとともに、既存駐車場の空きスペース等を活用した荷捌き駐車場、自動二輪駐車場、タクシー乗降場の整備を検討します。

他都市の事例等

〈低未利用地の利活用イメージ〉

○低未利用地の利活用については、既存の平面駐車場を賑わいの創出が期待される広場への転換や駐車場上部を空中店舗として活用し、オーナーの収益を増加させるなどの取組があり、民間と協働していくことが必要です。



▶ 民営駐車場と近隣の市営駐輪場を等価で貸借し、地元商店街へ貸与



図4-13 駐車場の土地活用事例
〔出典：フィル・カンパニー〕

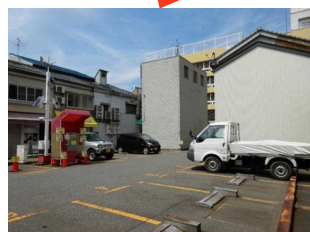


図4-14 駐車場から賑わいの場へ転換事例
〔出典：福井県福井市〕

〈既存駐車場の有効性検証・用途転換イメージ〉

- 駐車場の有効性検証は、中心市街地における都市のスポンジ化の原因の一つとなっている稼働率の低い駐車場『とりあえず駐車場』について、地権者へ駐車実態や周辺地域の環境についてヒアリングすることで有効性を検証することが可能です。
- 既存駐車場の用途転換については、有効性の検証結果を踏まえて検討する必要がある、荷捌き・自動二輪の対策として、共同荷捌き駐車場の整備や既存駐車場に自動二輪駐車場を整備するなどの取組があります。

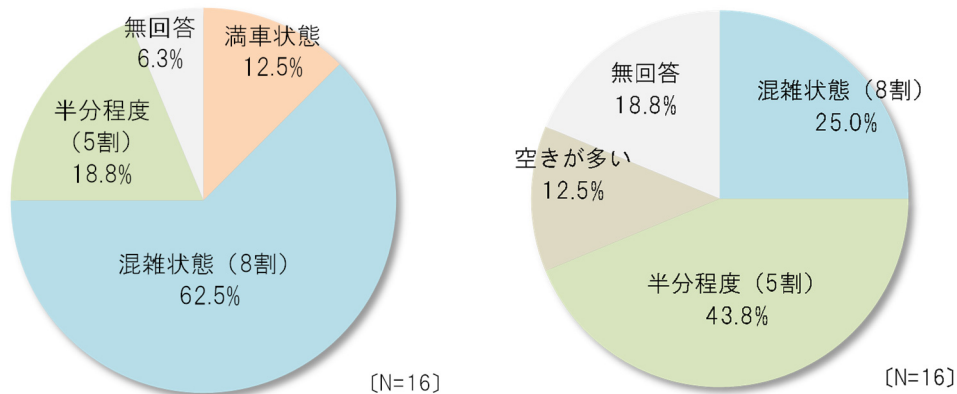


図4-15 時間貸駐車場の駐車状況 (左：平日 右：休日)
〔出典：令和2年地権者・ビルオーナーアンケート結果〕



図4-16 荷捌き対策事例
〔出典：石川県金沢市〕



図4-17 駐車場に自動二輪駐車場を整備
〔出典：福岡県福岡市〕

〈荷捌き駐車に関する意見〉

- オフィスビルが多いことから高千穂通りに荷捌きに関する苦情が多かった。
- 共同荷捌きの必要性については、事業者によって対応済みや未対応であるため、必要性については事業者のニーズ次第だと思う。
- 既存駐車場を活用した荷捌き駐車スペースの設置については、路上駐車しているトラックのニーズ次第であるが、1~2台は最低必要だと思う。

〔出典：トラック協会へのヒアリング(令和2年)〕

〈平日・休日別の駐車場活用のイメージ〉

○平日・休日別の駐車場活用策として、休日は駐車料金が無料となるパーク・アンド・ライドの取組があります。この取組は、休日における中心市街地への自動車流入を抑制することが期待でき、なおかつ公共交通の利用促進も期待されます。



図4-18 休日パーク・アンド・ライド駐車場の事例

〔出典：石川県金沢市〕

施策2-2 官民が連携した駐車場の更なる利便性の向上

- 市民や来街者が「まちに滞在する時間」を増やすために、駐車回数の増加や駐車時間の延伸につながるような提携割引施設の拡大及び仕組みの発展について検討し、更なるまちの賑わい・魅力向上を目指します。
- 民間と行政が協働してHPで対象駐車場の満空情報を掲載するサービスの導入について検討し、中心市街地における空き待ち等の路上駐車が発生するとともに交通円滑化を推進します。
- 今後更に高齢化が進行するにあたり、高齢者でも駐車しやすい車室幅の確保や出入口に近い身障者用駐車スペースの配置・動線の確保等を検討します。
- 平日と休日における将来の駐車需給バランスや県外の来訪者が多く集まるイベント等を踏まえて、公用駐車場の臨時開放及び休日開放に取り組みます。

他都市の事例等

〈本市の共通駐車券制度〉

○本市では、平成17年4月より共通駐車券制度（Doまんなかモール）を導入しています。中心市街地における対象駐車場を利用して対象の商店街や商業施設で買い物をした場合、30分無料券など、施設と提携した駐車料金の割引制度があります。



図4-19 Doまんなかモール駐車場MAP

〔出典：宮崎市中心市街地商店街DoまんなかモールHP〕

〈駐車場の満空情報の提供・バリアフリー化のイメージ〉

○駐車場の満空情報の提供は、市のHPで各駐車場の情報（営業時間・収容台数など）とリアルタイムの満空情報を配信する取組があります。

○既存駐車場における身障者用の必要スペースを確保するとともに、障害者や高齢者等が使いやすい工夫として、「車いす使用者のための幅の広い駐車スペース」にプラスして軽度障害者や高齢者用に「通常の幅で施設出入口に近い駐車スペース」を設ける「ダブルスペース」の導入を検討することが有効です。

○フラップ式の駐車場においては、高齢者等が乗り降りしやすいようにカメラやポールセンサーによる車両認識など、フラップレス化の取組があります。



図4-20 HPによる満空情報案内

〔出典：長崎県長崎市〕

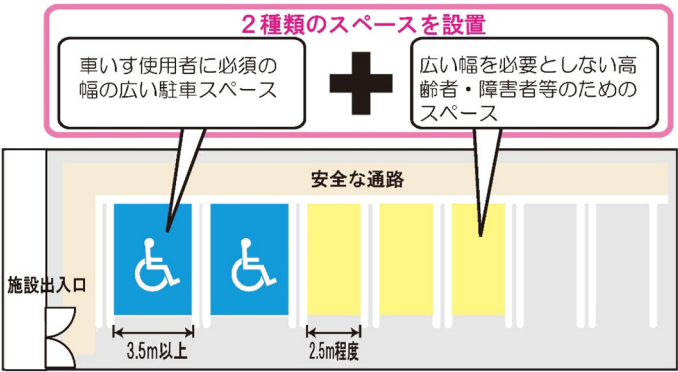


図4-21 想定する利用者に応じた駐車スペース

〔出典：国土交通省HP〕



図4-22 フラップレス化の事例

〔出典：(株)パーキングソリューションズ〕

(2) 施策の実施に向けたスケジュール

◆以下に目指すべき駐車場施策で掲げた内容の実施スケジュールを示します。

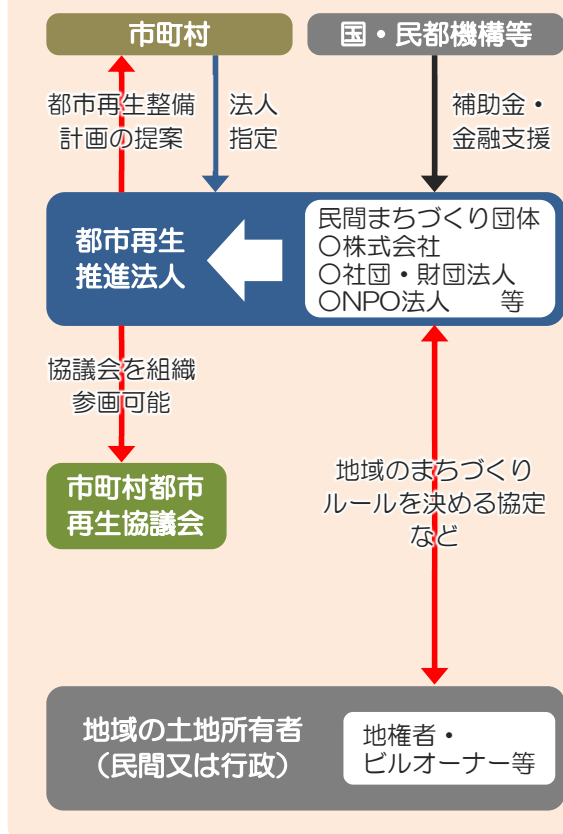


※市町村都市再生協議会・・・都市再生整備計画の作成や実施に必要な協議を行うため、市町村毎に設置することができる法定協議会

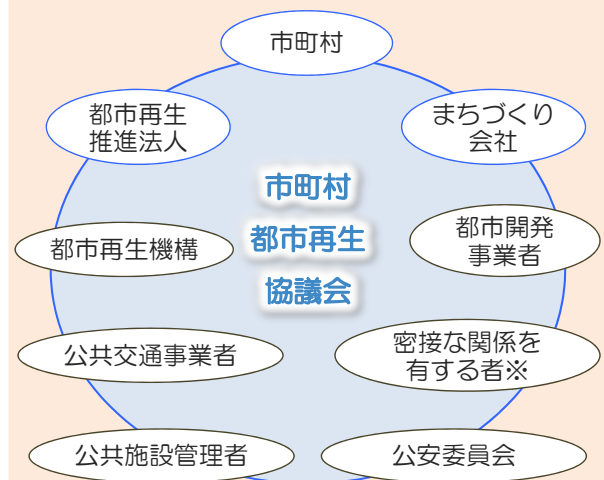
(3) 施策展開上配慮すべき事項

- ◆ 施策を展開していくうえで、まずは官民連携のまちづくり体制（市町村都市再生協議会）を構築・運営することが必要になります。体制の構築後に協議会を運営しながら、まちづくりと連携した駐車場施策に取り組んでいきます。
- ◆ 実施スケジュールについては、短期・中期・長期・それ以降の時期を想定し、社会情勢等の変化を考慮した5年後を目途に施策の検証を行います。
- ◆ 事業者・地権者・市民などの民間が主体的に関わり、目指すべき将来の都市像の実現に向けたエリアマネジメントを実施していきます。

〈官民連携のまちづくり体制図〉



〈市町村都市再生協議会の構成〉



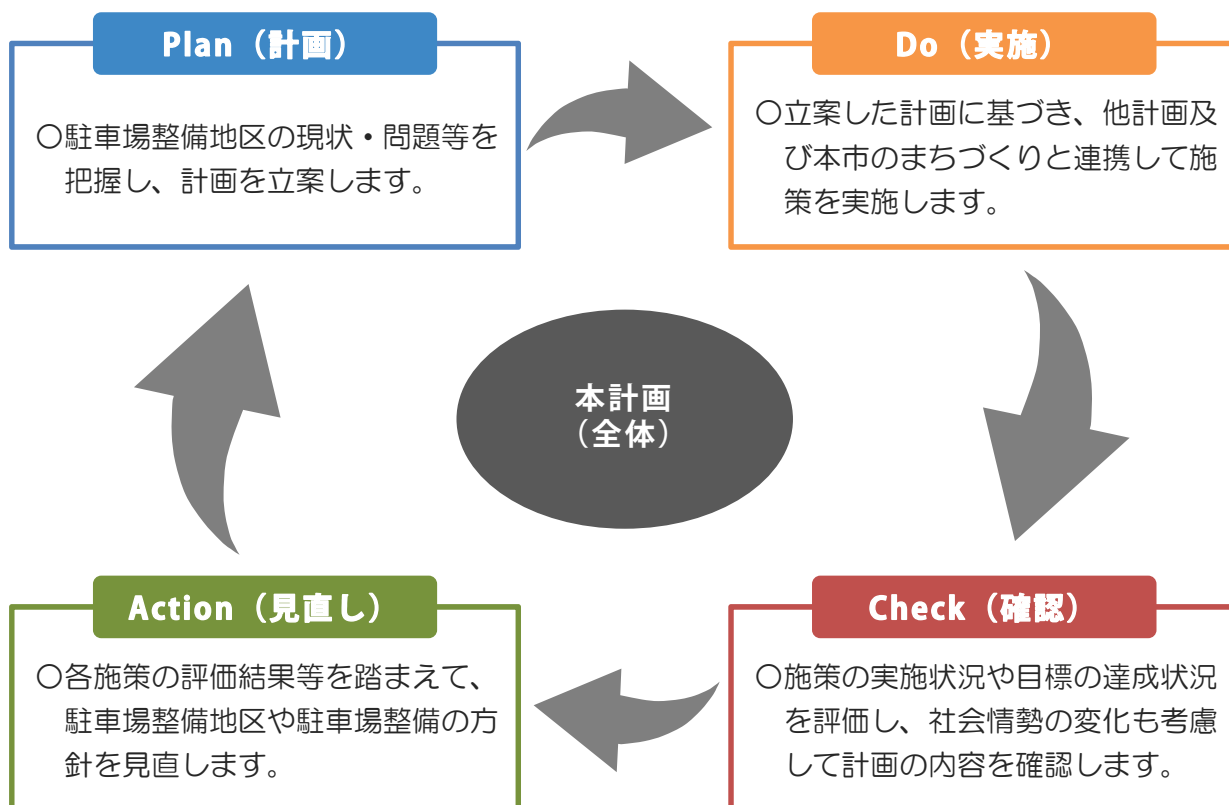
※商工会議所、社会福祉協議会等の様々な者を地域の実情に応じて追加することが可能

- ① ○：協議会を組織できる者
- ② ○：①の者が必要であると認める場合に協議会構成員に追加することができる者

(4) 施策の評価方法

- ◆施策の評価は、まちづくりの推進体制を中心として計画（Plan）実施（Do）確認（Check）見直し（Action）の実行サイクルに沿って計画5年後の中間検証、計画10年後の評価検証を実施します。

〈PDCAサイクルイメージ〉



第5章 資料編

5-1 駐車場利用者アンケート調査結果（期間：令和2年10月～12月）

- ◆本調査は、駐車場整備地区において、駐車場利用者の利用実態・行動特性を把握するため、「だれ（年齢）」が「どこ（出発地）」から「どこ（目的地）」に「どんな目的で（利用した目的）」利用しているかなど、駐車場利用者の特性を分析し、駐車場利用者が求める潜在的な需要を検証することを目的として駐車場利用者を対象にアミュプラザみやざき開業※前後にそれぞれアンケート調査を実施したものです。

※アミュプラザみやざきの開業日：令和2年11月20日

（1）駐車場利用者のニーズ

≫ 買い物目的の利用者が多く、目的地から近い駐車場を選ぶニーズがあります

- ◆駐車場利用者の外出目的は、平日・休日ともに買い物目的の利用が多く、駐車場を選んだ理由としては、「目的地から近い」と回答している方が9割を占めています。また、買い物利用者の多くは、歩行空間に配慮した出入口の整備に期待しています。

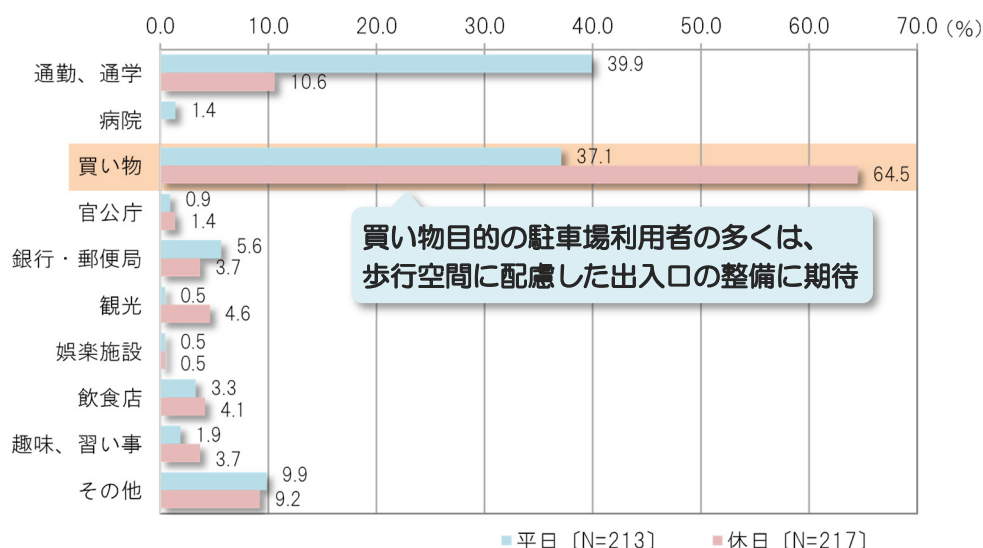


図5-1 駐車場利用者の外出目的

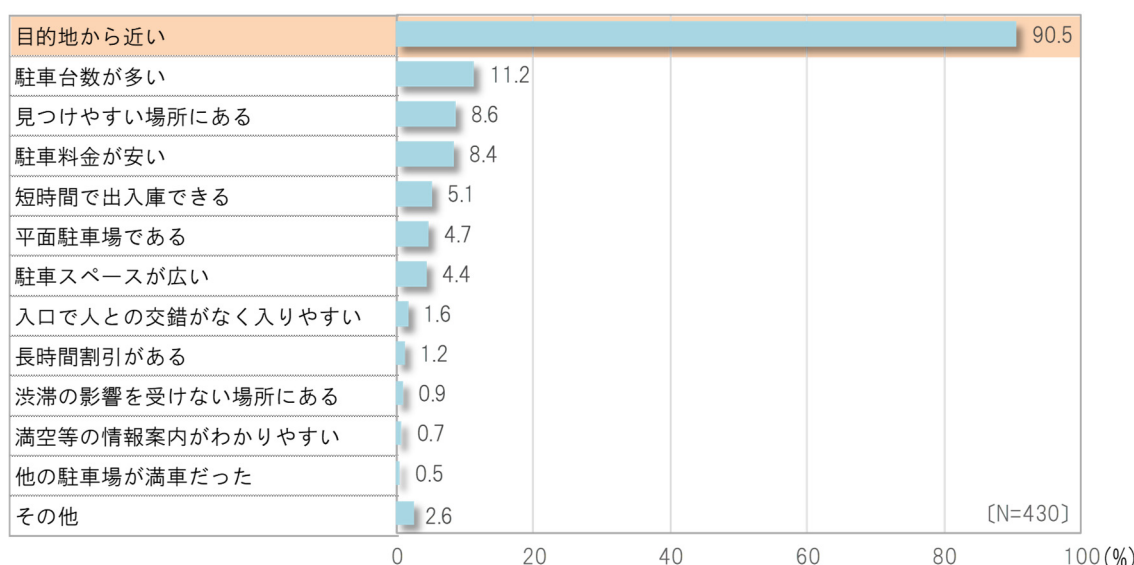


図5-2 当該駐車場を選んだ理由

(2) 駐車場から目的地までの許容時間と所要時間、目的別駐車時間

▶▶ 駐車場利用者の行動特性に配慮した駐車場整備が必要です

- ◆ 駐車場から目的地までの所要時間は、「徒歩5分以内」の割合が最も多く、目的地までの許容時間については、アミュプラザの開業により「徒歩15分以内」の割合が開業前に比べて3.2%増加しています。また、目的別の駐車時間では、買い物目的の利用者は「2時間以内」の割合が最も多く占めており、そのうち約2割は提携割引施設の拡大に期待しています。

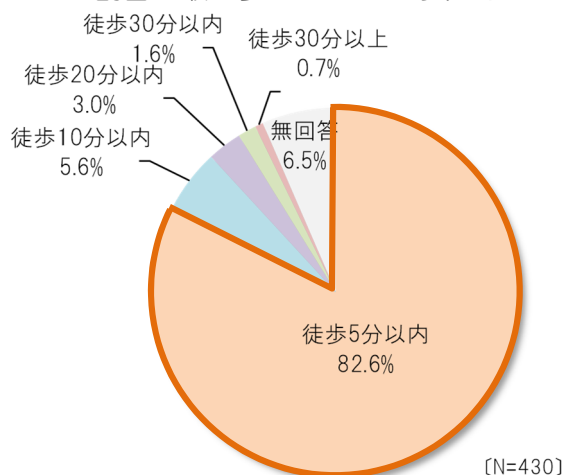


図5-3 駐車場までの所要時間

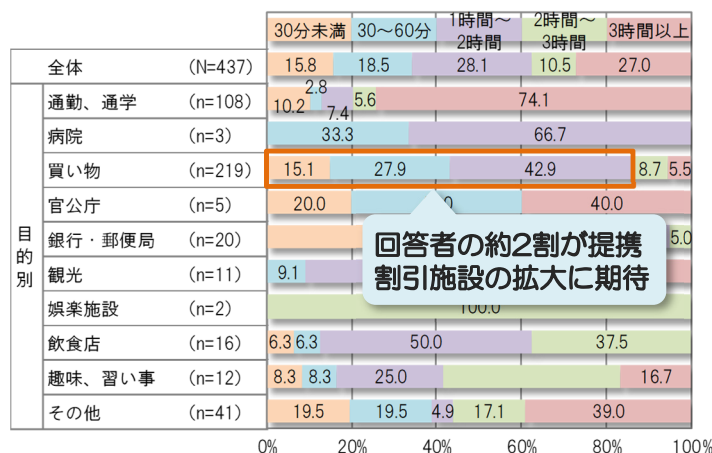


図5-4 目的別の駐車時間

〈アミュプラザの開業による許容時間の変化〉

開業前 目的地までの許容時間で「徒歩15分以内」と回答した割合は4.7%

開業後 開業後は「徒歩15分以内」と回答した割合は7.9%（3.2%増）となっており、駐車場整備地区の西エリアにおいては、開業前5.6%⇒13.4%に増加している南エリアにおいては、「徒歩10分以内」が開業前10.5%⇒21.1%に増加している

▶▶ アミュプラザの開業に伴い、「少し離れた駐車場でも許容できる」割合が増加

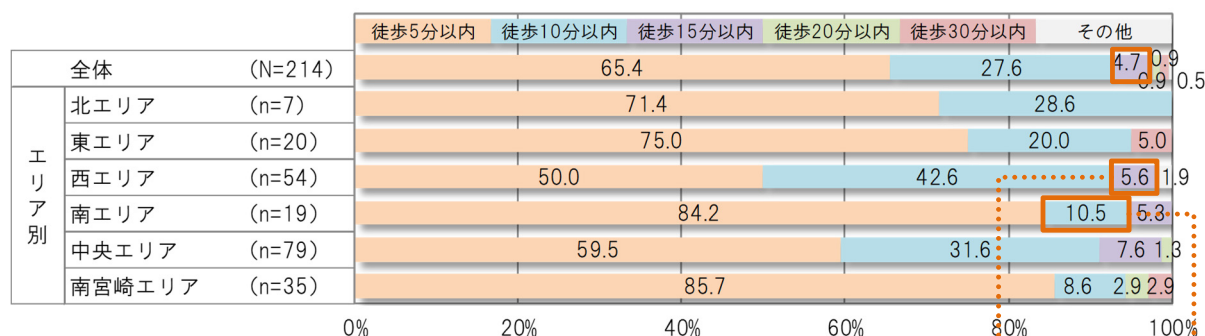


図5-5 目的地までの許容時間（アミュプラザ開業前）

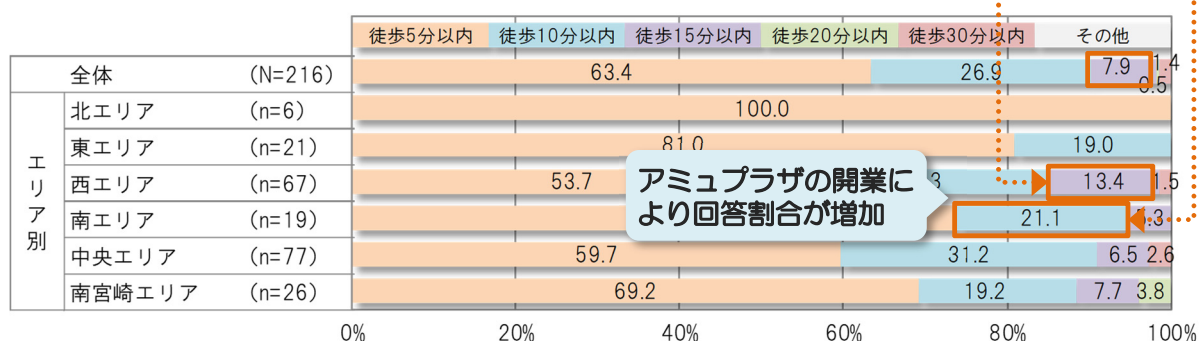


図5-6 目的地までの許容時間（アミュプラザ開業後）

(参考) 駐車場整備地区のエリア分け

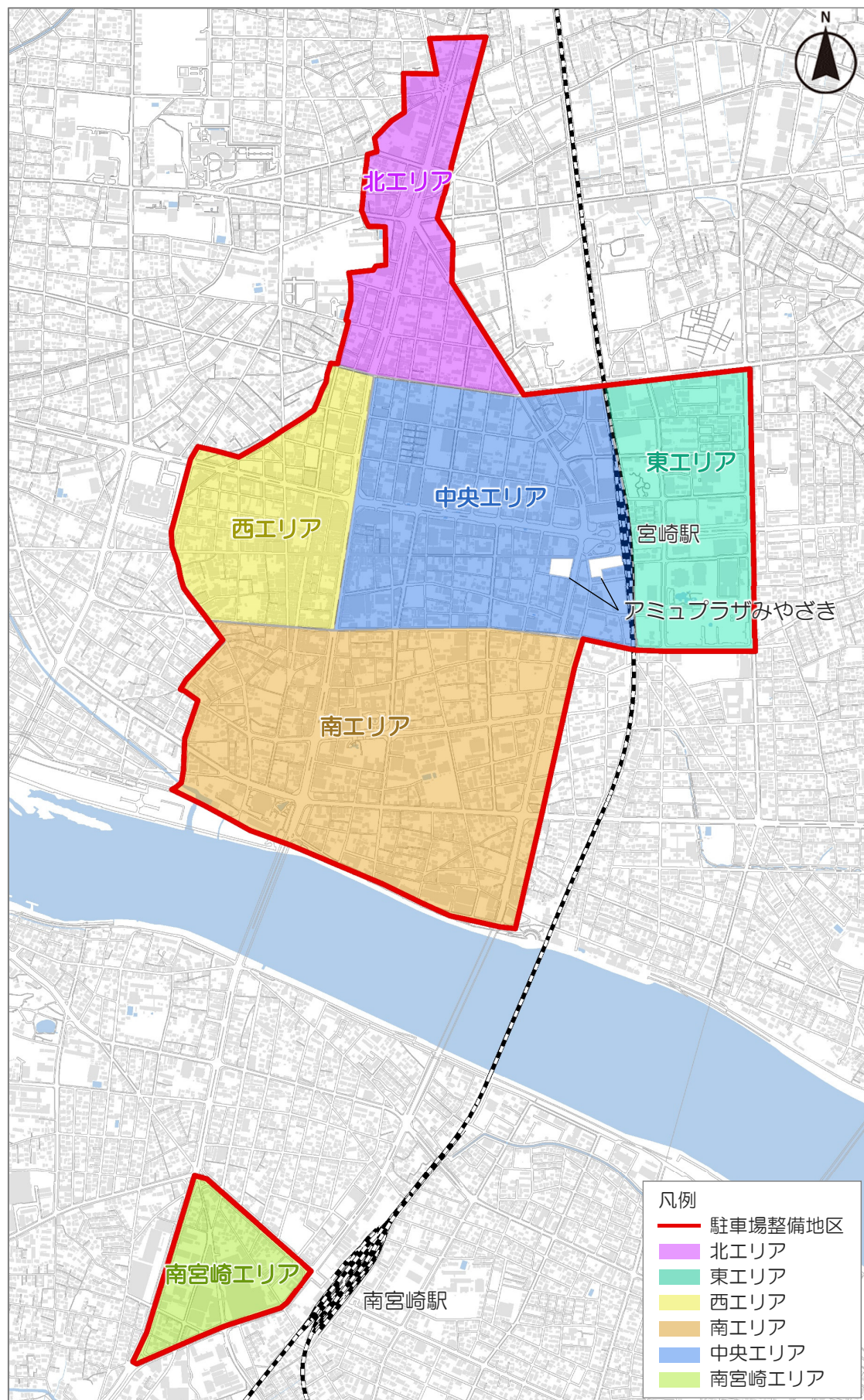


図5-7 駐車場整備地区のエリア分け図

(3) アミュプラザみやざきの開業による生活行動の変化

》まちなかの活性化にあわせて、駐車場利用者にも行動変化がみられます

- ◆ 主な目的地から駐車場が離れていてもアミュプラザみやざきに立ち寄ると回答した方は、全体の約5割となっており、まちなかを周遊しやすい回遊性の向上に資する更なる取組が必要です。また、回答者全体の約2割はまちなかに行く頻度が増えており、そのうち約6割が月1～2回増えています。



図5-8 アミュプラザを目的地として利用する駐車場の位置

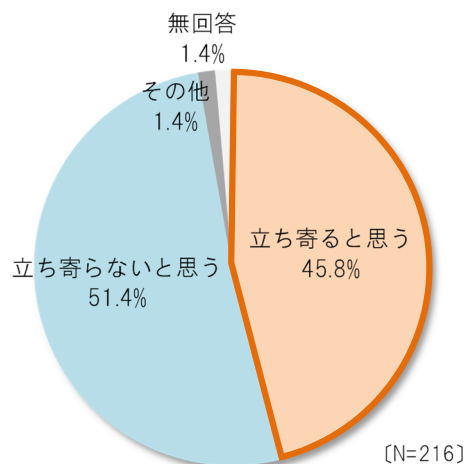


図5-9 アミュプラザへの立ち寄り

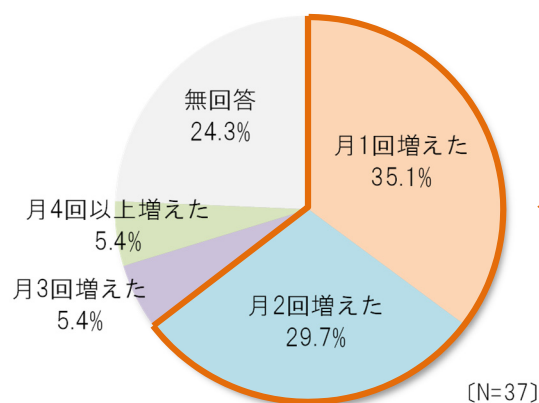


図5-10 まちなかに行く頻度

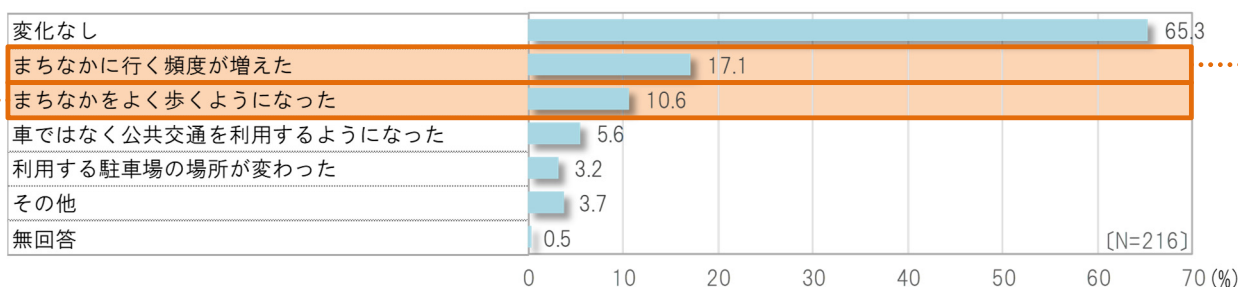


図5-11 アミュプラザの開業による生活行動の変化

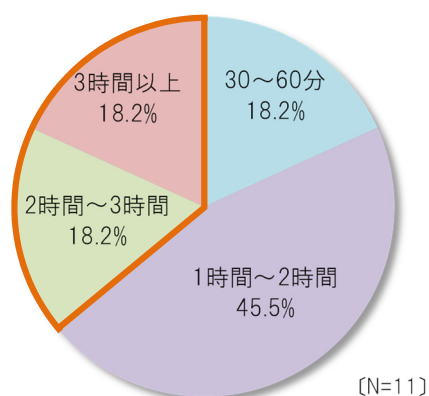


図5-12 まちなかをよく歩くようになった買い物目的利用者の駐車時間

〈アミュプラザの開業による駐車時間〉

開業後 利用者の約2割がまちなかに行く頻度が増加し、さらに約1割がまちなかをよく歩くようになっており、そのうちの約4割は駐車時間が「2～3時間以上」となっている

▶ まちなかをよく歩くようになった人の4割は2時間以上の駐車時間となっている

(4) 今後の駐車場整備に関して期待すること

》駐車場の利便性向上や歩行者と交錯しないような出入口の整備が求められています

- ◆ 今後の駐車場整備に期待することは、駐車場の利便性向上に向けた「満空情報等の情報発信技術」やまちなかの滞在時間を増やす「提携割引施設の拡大」、高齢化社会における「駐車場のバリアフリー化」、「歩行空間に配慮した出入口の整備」などが多くを占めています。

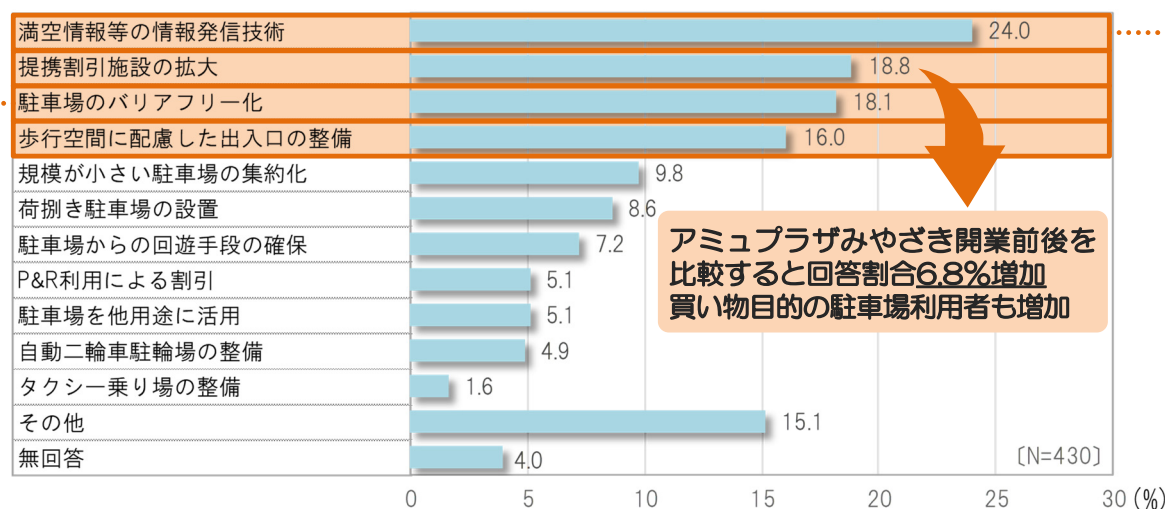


図5-13 今後の駐車場整備に期待すること

駐車場のバリアフリー化を期待する利用者の44.9%は高齢者

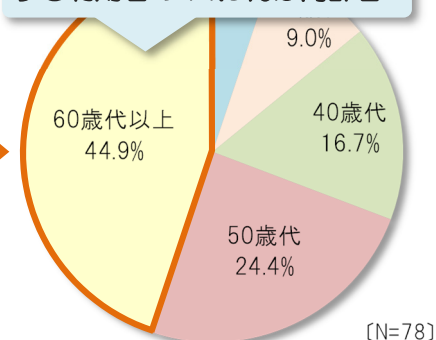


図5-14 バリアフリー化を期待する年代

目的地が商業施設の割合が高く、商業集積地において、駐車場へのスムーズな入庫が求められる

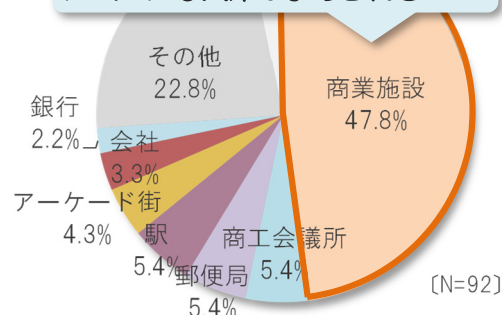


図5-15 満空情報の提供を期待する利用者の目的地

(5) 居心地が良く、歩きたくなるまちなかに必要だと思う取組

》歩行者中心の街路空間の構築、駐車場の適正配置による通りの賑わい創出が必要です

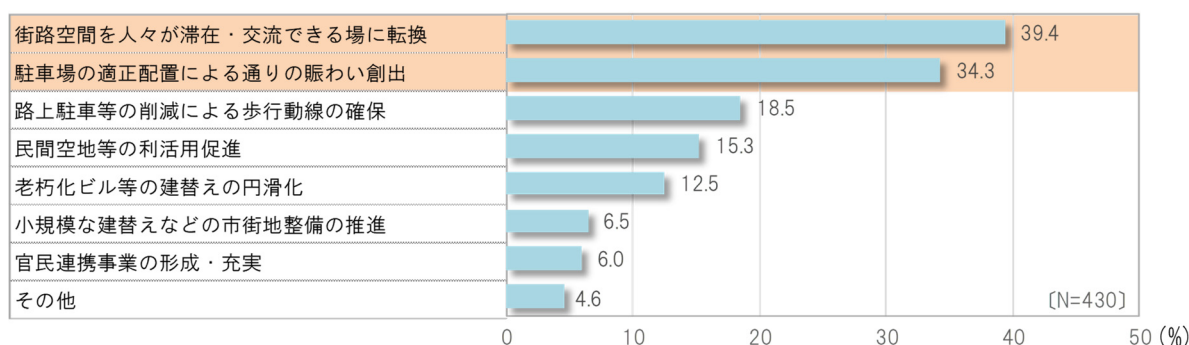


図5-16 今後必要だと思う取組

5-2 地権者・ビルオーナーアンケート調査結果

- ◆ 駐車場整備地区において、平面駐車場の地権者・ビルオーナーを把握したうえで、駐車場に転換した理由や将来の建替え、更新に関する意向、附置義務駐車場に関するニーズを把握し、今後の駐車場の配置の適正化や駐車場附置義務制度の見直しに向けた今後の方針を検証することを目的として実施したものです。

(1) 地権者・ビルオーナーの年齢層【地権者・ビルオーナー】

▶▶ 70歳以上の割合が最も多く、地権者・ビルオーナーの高齢化が懸念されます

- ◆ 70歳以上と回答するビルオーナーのうち、約6割は施設の建替え意向を示しています。

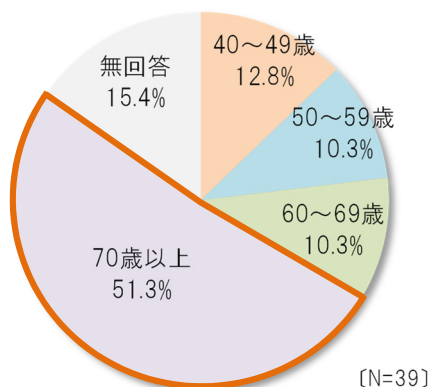


図5-17 地権者の年齢層

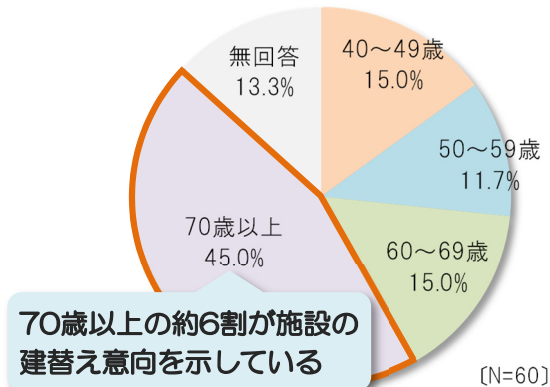


図5-18 ビルオーナーの年齢層

(2) 駐車場に転換する以前の用途・駐車場に転換した理由【地権者】

▶▶ 老朽化の影響を受けない等の理由により、個人家屋から“とりあえず駐車場”になっています

- ◆ 平面駐車場に転換する以前の用途は「個人の家屋」が最も多く、転換した理由として「老朽化による影響を受けない」や「初期費用が抑えられる」が挙げられます。また、時間貸駐車場の稼働状況については、高いとは言えない状況にあります。

〈駐車場の稼働状況〉
月極駐車場⇒概ね満車状態
(満車状態6割、混雑状態2割)
時間貸駐車場⇒平日は混雑状態、
休日は半分程度

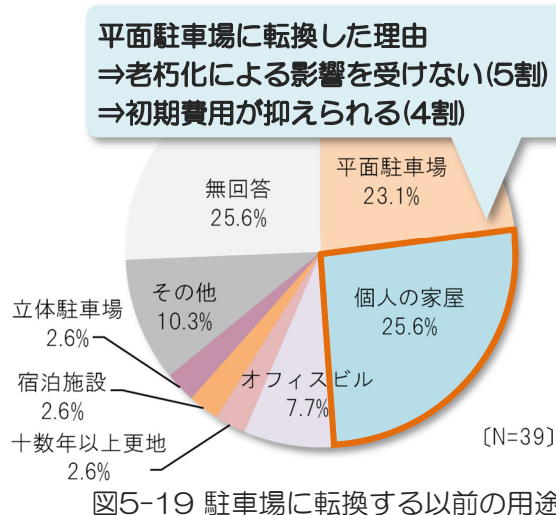


図5-19 駐車場に転換する以前の用途

(3) 荷捌き駐車ます・自動二輪駐車場・タクシー乗降場の設置意向【地権者】

▶▶ 一部の地権者には、荷捌き駐車ますや自動二輪駐車場の設置意向がみられます

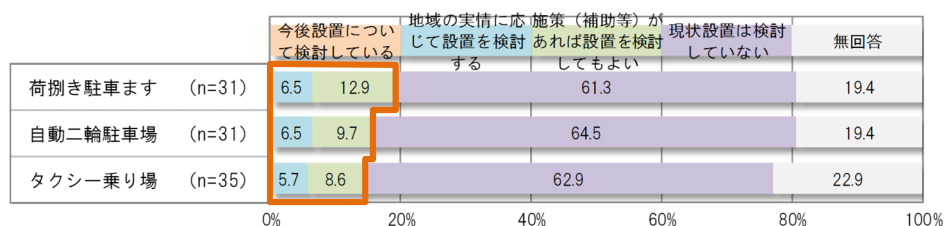


図5-20 荷捌き駐車ます等の設置意向

(4) 隔地要件に対する考え【ビルオーナー】

今後建替えを円滑に進めるために隔地要件の緩和・駐車場の集約化が求められています

- ◆ 建物の老朽化が進行しており、ビルオーナーが考える隔地要件については、「他の駐車場と集約など条件を緩和すべき」の回答割合が最も高く、そのうち6割の回答者が今後施設の建替え意向を示しています。

※隔地要件…建築物の敷地から概ね200m以内の場所に駐車施設を設置できる制度

回答者の約6割が今後施設の建替え意向を示している

建物の経過年数は40～60年で部分的に老朽化が進んでいる

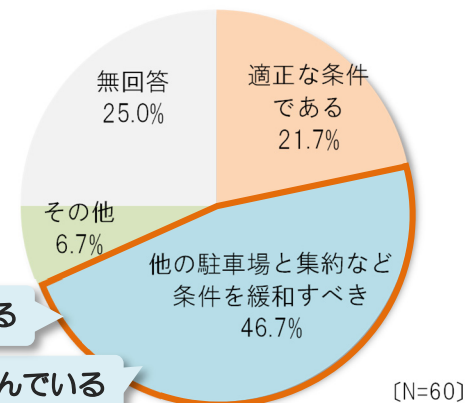


図5-21 隔地要件について

(5) 用途転用・建替えを進めるために期待する支援策【地権者・ビルオーナー】

土地の用途転用や建替えに係る費用面（補助制度等）や制度緩和の支援策が求められています

- ◆ 期待する支援策として「補助金制度」や「固定資産税などの優遇」などの費用に関する支援策が多く、一部のビルオーナーは建築規制の緩和や附置義務制度の緩和も期待しています。

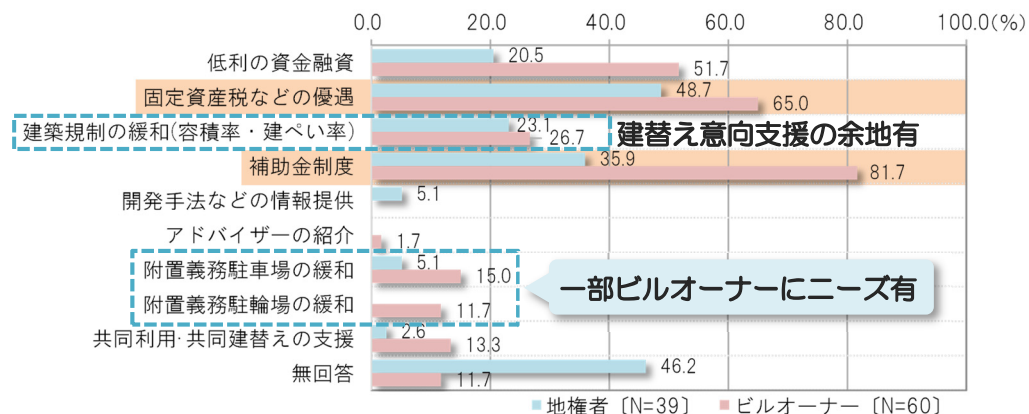


図5-22 用途転用・建替えの支援策

(6) 居心地が良く、歩きたくなるまちなかに必要だと思う取組【地権者・ビルオーナー】

共通意見として、駐車場の適正配置や街路空間を人々の交流拠点に転換、
 地権者は民間空地など、低未利用地の利活用促進、
 ビルオーナーは老朽ビルの増加に対応した建替えの円滑化が必要だと感じています

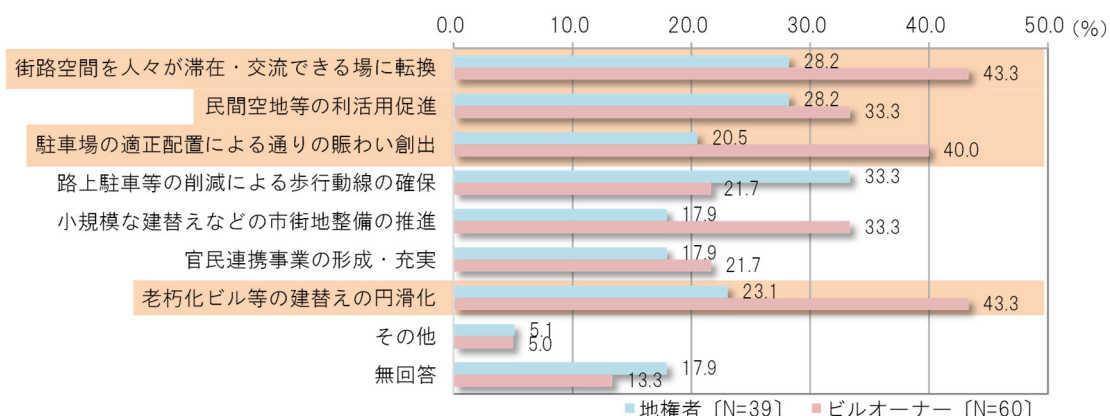


図5-23 今後必要だと思う取組

(参考) 本市における附置義務駐車施設の基準

◆附置義務駐車施設について、本市における附置義務駐車施設の基準を以下に示します。

“附置義務駐車施設”とは？（駐車場法より）

○法に基づく地方公共団体の条例（附置義務条例）により、**一定の地区内※**において、**一定規模以上の建築物**を新築等する場合に**設けることが義務付けられている駐車施設**

※附置義務条例の対象地区

都市計画に定める駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域の条例で定める地区
これらの周辺地域又は自動車交通のふくそうが予想される地域の条例で定める地区

表5-1 本市における附置義務駐車施設の基準

(1)	地区又は地域	駐車場整備地区・商業地域・近隣商業地域		周辺地区・自動車交通 ふくそう地区
(2)	建築物の用途	建築物の全部を法第20条第1項に規定する 特定用途※ に供するもの	建築物の全部を法第20条第1項に規定する 特定用途※ 以外の用途に供するもの	建築物の全部又は一部を法第20条第1項に規定する 特定用途※ に供するもの
(3)	建築物の規模	建築物の延べ面積が 1,500㎡ をこえるもの	建築物の延べ面積が 3,000㎡ をこえるもの	特定部分の延べ面積が3,000㎡をこえるもの
(4)	駐車施設の 規模の基準	建築物の延べ面積が 1,500㎡をこえる部分 （延べ面積が1,500㎡をこえている建築物について増築をする場合には、増築にかかる部分）の面積に対して 300㎡までごとに駐車台数1台 の割合	建築物の延べ面積が 3,000㎡をこえる部分 （延べ面積が3,000㎡をこえている建築物について増築をする場合には、増築にかかる部分）の面積に対して 400㎡までごとに駐車台数1台 の割合	特定部分の延べ面積が3,000㎡をこえる部分（特定部分の延べ面積が3,000㎡をこえている建築物について増築をする場合には、増築にかかる部分）の面積に対して400㎡までごとに駐車台数1台の割合

※特定用途…劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送用スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店、待合、キャバレー、カフェ、ナイトクラブ、バー、舞踏場、遊技場、ボーリング場、体育館、百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫及び工場

※隔地要件…市長が建築物の構造又は敷地の状態によりやむを得ないと認めた場合は、その建築物の敷地から概ね200m以内の場所に駐車施設を設置することができる

(参考) 建ぺい率・容積率とは？

◆建ぺい率

- ある土地の敷地面積とそこに建築された建築面積の割合を示します。

例) 図5-24の場合

$$\frac{\text{建築面積 } 80\text{m}^2}{\text{敷地面積 } 100\text{m}^2} \times 100 = \text{容積率} 80\%$$

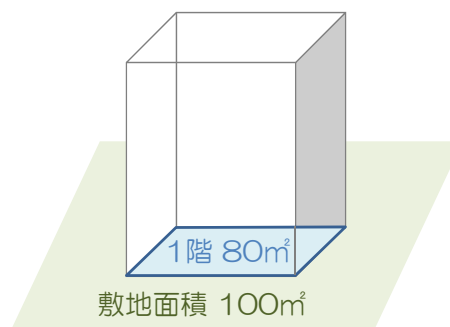


図5-24 建ぺい率イメージ図

◆容積率

- 敷地面積と建物の延べ面積（全フロアの合計面積）の割合を示します。

例) 図5-25の場合

$$\frac{\text{延べ面積 } 110\text{m}^2 \text{ (1階} 60\text{m}^2 + \text{2階} 50\text{m}^2)}{\text{敷地面積 } 100\text{m}^2} \times 100 = \text{容積率} 110\%$$

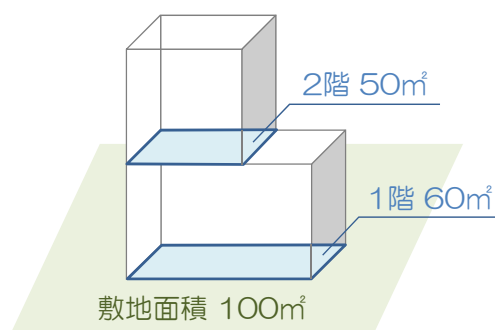


図5-25 容積率イメージ図

表5-2 建ぺい率・容積率の制限

用途地域	建ぺい率	容積率
第一種低層住居専用地域	30・40・ 50・60%	50・60・80・150・200%
第二種低層住居専用地域		100・150・200・300・ 400・500%
第一種中高層住居専用地域		
第二種中高層住居専用地域		
第一種住居地域	50・60・ 80%	
第二種住居地域		
準住居地域		
準工業地域		
近隣商業地域	60・80%	200・300・400・500・ 600・700・800・900・ 1000・1100・1200・ 1300%
商業地域	80%	
工業地域	50・60%	100・150・200・300・ 400%

※上記のうち、都市計画で定める割合とする(出典:建築基準法第53条)

5-3 中心市街地における歩行者通行量及び昼間・夜間人口の推移

(1) 歩行者通行量の推移

- ◆歩行者通行量調査は、調査ポイント20カ所の平日・休日における平均値の合計を採用しており、歩行者がいくつの調査ポイントを通過するかが調査結果に反映されるため、歩行者通行量が増加しない要因としては、まちなかの回遊性が低いことが考えられます。
- ◆平日と休日別の歩行者通行量を比較すると、平日が多い傾向にありますが、昨年の令和元年には、休日が平日を上回っており、商業の発展に伴い買い物などで中心市街地を利用している方が増加していることが考えられます。

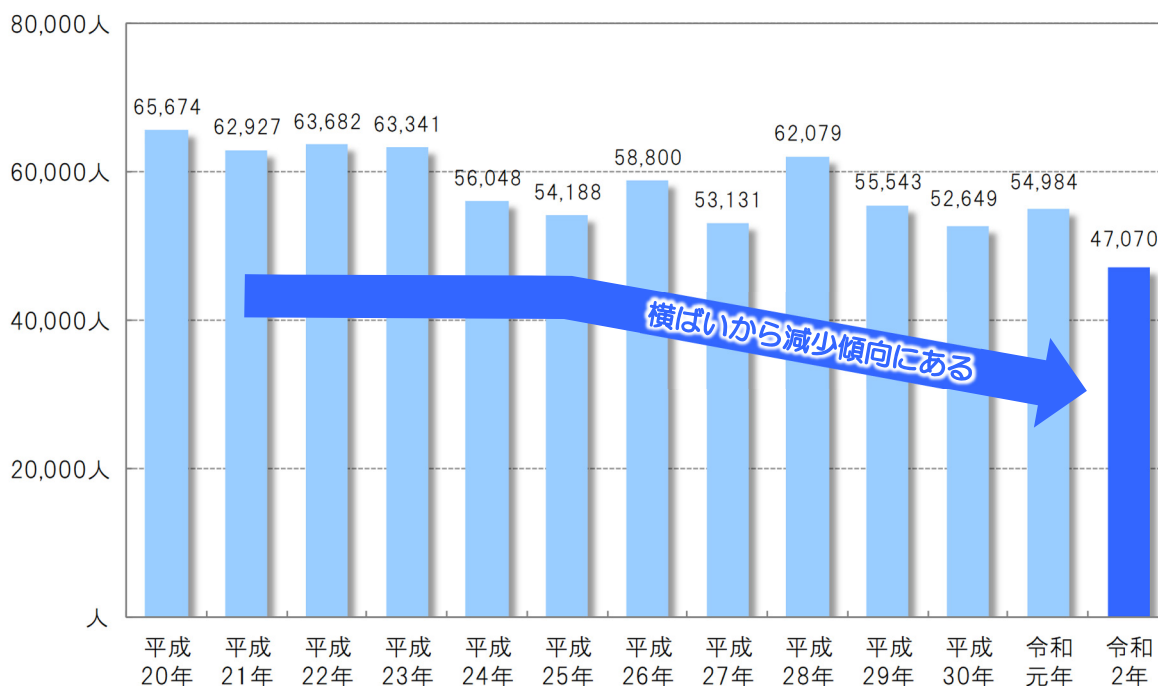


図5-26 歩行者通行量の推移（平日・休日合計の平均値）

〔出典：宮崎市主要商店街の通行量調査(宮崎商工会議所)〕

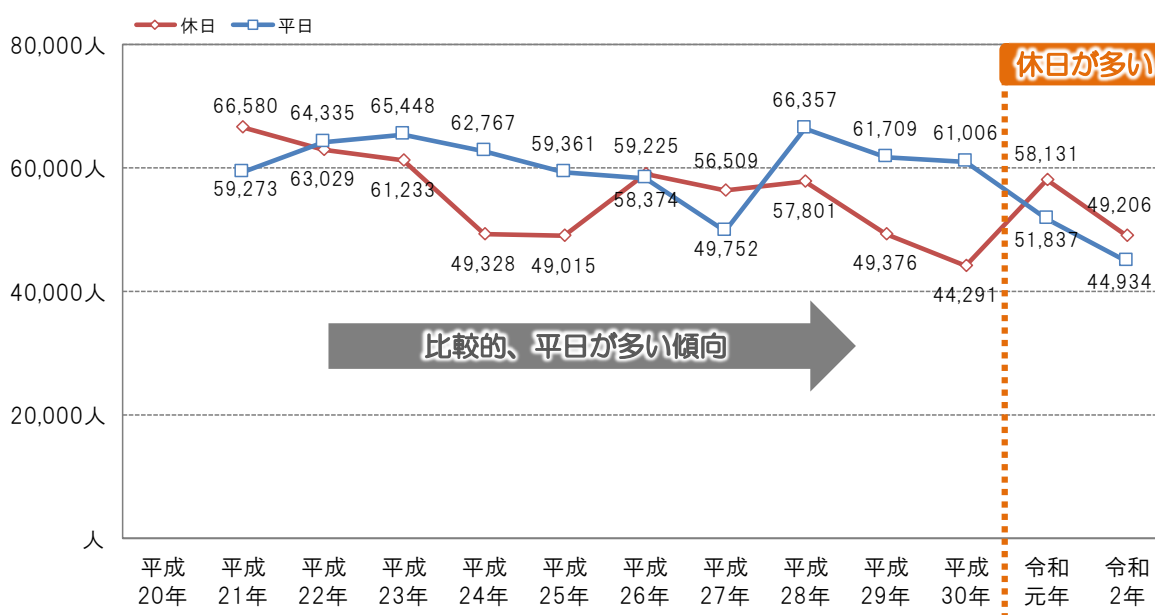


図5-27 歩行者通行量の推移（平日・休日合計の平均値）

〔出典：宮崎市主要商店街の通行量調査(宮崎商工会議所)〕

(2) 中心市街地における昼間人口・夜間人口の推移

- ◆ 中心市街地における夜間人口については、平成20年から増加傾向にあります。昼間人口については、平成26年に増加しているものの、平成28年には約20%（6,850人）も減少しており、地域経済の衰退が懸念されています。
- ◆ 本市において、地域経済の活性化として取り組んでいる“マチナカ3000”の取組と連携して、民間の投資意欲を喚起し、民間活力の導入やまちなか居住等の促進など、多様な都市機能の集積及び都市空間の高度化等とあわせて、まちづくりと連携して中心市街地を活性化するような施策の検討が必要であり、駐車場施策と連携を図る必要があります。

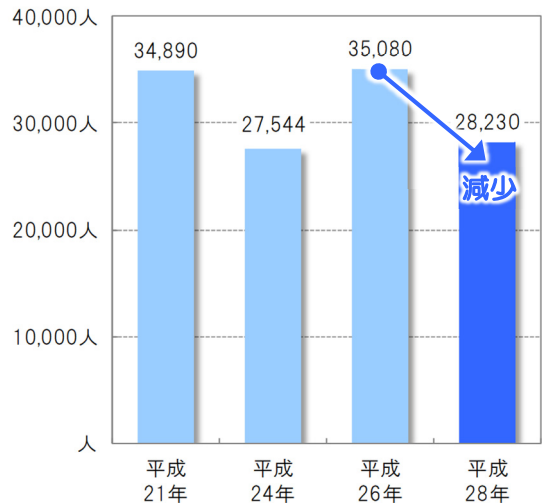


図5-28 中心市街地における昼間人口の推移

〔出典：経済センサス調査〕

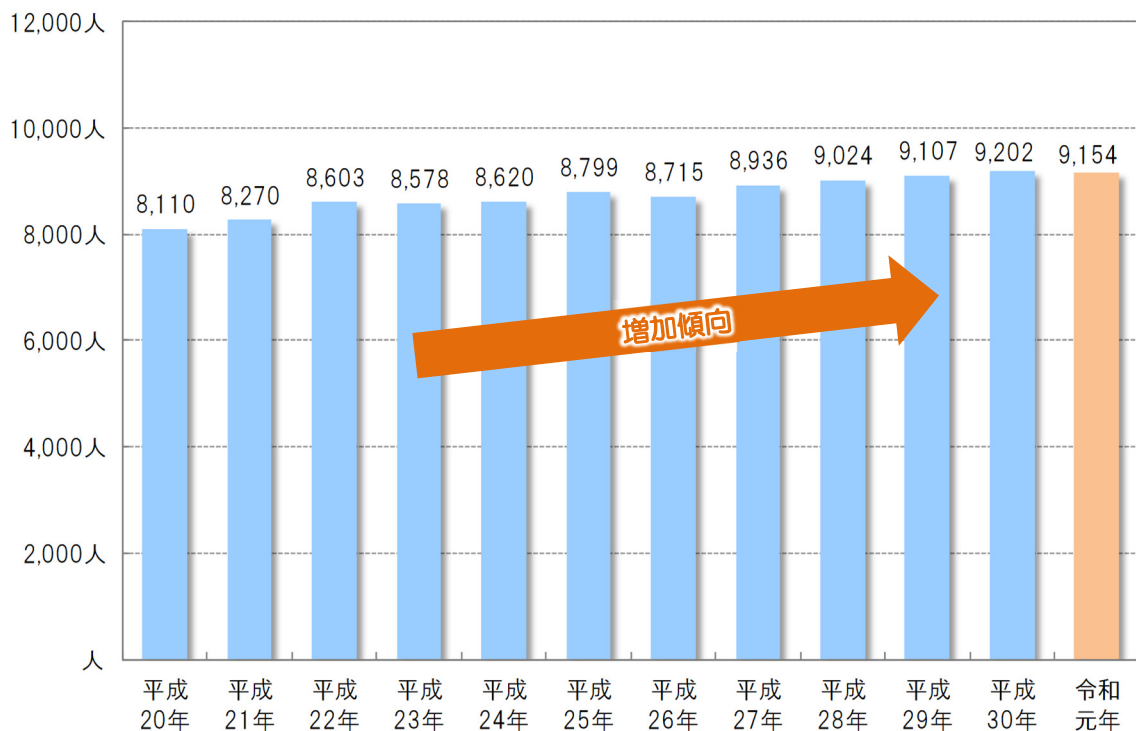


図5-29 中心市街地における夜間人口の推移

〔出典：宮崎市統計データ〕

※昼間人口…常住人口に他の地域から通勤してくる人口を足し、さらに他の地域へ通勤する人口を引いたものを示します。

※夜間人口…昼間人口に対して常住人口のことを示します。

※マチナカ3000…まちなかにクリエイティブ産業等をはじめとした3000人の雇用創出に重点的に取り組み、その経済活動により地域経済の活性化を目指す取組を示します。

