

■事務局より、資料1～資料4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関係課長会議第3回課長会議資料
『宮崎市駐車場整備計画（素案）』・『資料編』
- 資料2 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後）
- 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後の比較）
- 資料4 今後の進め方

[説明概要]

★資料1

◆駐車場整備計画の素案について 1章 駐車場整備計画見直しの概要

計画見直しの背景、目的、本市の駐車場整備地区の変遷、本計画の位置づけ、駐車場法にかかる駐車場整備計画などを説明。1回目検討委員会の内容が主。

◆駐車場整備計画の素案について 2章 駐車場整備地区の設定

2回目検討委員会の内容が主。駐車場整備地区の範囲の設定を説明。

◆駐車場整備計画の素案について 3章 駐車場整備地区の現状と課題

1回目・2回目検討委員会の内容が主。、駐車場の現況、将来の需要推計における需給バランス、各アンケート調査結果、土地利用、上位・関連計画、まちづくりからみえる現状と課題を整理、説明した。

◆駐車場整備計画の素案について 4章 駐車場整備の基本方針等

駐車場法第4条第2項第1号から第3号に規定される項目。基本方針として目指すべき都市像、基本理念、整備方針、基本方針、施策を設定・説明するとともに、第2回検討委員会で検討した目標年次と目標量を確認した。

◆今後の推進体制

第4章の施策の実施に向けたスケジュールと配慮すべき事項について説明した。

★資料2・資料3

◆駐車場利用者アンケート（アミュプラザみやざき開業後）・（開業前後の比較）

資料1の14ページに関し説明。アミュプラザ宮崎開業後のみの質問については資料2の12ページを説明した。

★資料4

◆パブリックコメントと次回開催予定

以下の通り、今後の予定を説明。

- ・委員会後3月中旬頃からパブリックコメントを予定。

パブリックコメントの意見次第で第4回検討委員会開催の可否を決定。

◆質疑応答

議事（１）①

[委員]

２点質問。駐車場利用者アンケートの実施日、開業前はいつか。また開業前後を比較した場合、通勤・通学が１０％程度減少している理由が分かれば。また、資料編４０ページや資料２の１２ページに関連して、駐車場がアミュプラザよりも少し遠い場所にある場合でも許容できるという意見が増加しているが、この結果まちの周遊性のようなのが生まれてきたのか、まちなかに行く頻度が増えて、まちをよく歩くようになったこととアミュプラザの立ち寄りの関係性について、直接結びつくものがあるのか分かれば教えてほしい。

[事務局]

１点目、開業前は１０月２日（金）及び１０月４日（日）。通勤・通学の差は大きくは北エリアでの差と他エリアでの差の累計分。理由は買い物が増えているので買い物利用者が増えたためと推察。２点目、中央と東エリアの利用者がアミュに立ち寄ると回答した方が多いエリアでしたが、イコール許容時間が増えているエリアではなく、許容時間が増えたエリアは南と西エリアでしたがアミュに立ち寄ると回答した方は少なかつたため直接結びつくものとは言えず、まちをよく歩くようになったこととの関係性については明確には分からない。許容時間と実際の距離感の乖離もあると推察している。

[委員]

１点目、率直に、アミュ開業によって通勤・通学がなぜ減少するのか。２点目、アミュに立ち寄らないにもかかわらず目的地から少し離れた駐車場に停めても良いという回答がなぜ増えているのか。相反するイメージ。アミュ以外にメガドンキホーテのオープンや他の要因が影響しているのか、アミュが開業したときに周辺駐車場が満車で入れないだろうという考えがあり、このような結果になったのか。

[事務局]

質問を設定した時、アミュの開業により周辺駐車場の満車状況によっては目的地から離れた駐車場を利用する方が一定数いて、その許容時間の変化を行動変容として把握する意図だった。しかし、コロナの影響もあり、周辺駐車場も満車で入庫待ちが発生することもなかったため、明確な許容時間の変化は把握できなかった。

[委員]

最初に駅ナカがリニューアルオープンした際（１０月）、コロナの影響もそこまで無かったのかと思うが、学生が非常に多く、客が増えたためアミュがオープンするとすごいことになるのではと感じていた。KITENビルの隣、三進パークも半分ほど、２００台程度は月極駐車場として貸しているが、隣にアミュの新しい駐車場ができたもののコロナの影響があるかと考える。稼働率が低いという印象。混雑して周辺の状況が大変とは感じない。コロナの影響で通常時とは非常に異なる状況と考える。そのためデータをどのように見るかが重要かと。

[委員]

通勤・通学が減った件、サンプル数の総数は。例えば、通勤・通学の人数は変化していなくてもサンプル数の割合によって見かけ上買い物客が増えたから、減ったという解釈もできる。そのため総数の増減について分かるデータを。

[事務局]

資料３の３ページ目、開業前後の総数が欄外に記載あり。総数はほぼ変わらない。平日別の開業前後で開きが生じないようにアンケートしている。

[委員長]

駐車場利用者は目的地に行く利用目的と回遊目的の2タイプがあるか考える。コロナの状況もあるため駐車場の協力も得ながらももう少し継続的に調査を実施することも必要かと思う。

[委員]

駐車場利用者アンケートの開業前と開業後の日時はいつか。

[事務局]

開業前は10月上旬、開業後は一時混雑を予想していたこともあり、また、臨時駐車場を使ったシャトルバス運行もあったこともあり、臨時駐車場がない11月27日(金)と12月6日(日)に実施した。

[委員]

アミュ開業初日は地元駐車場も結構空いていたと聞いていた。当初駐車場は足りないと考えていたが、違ったため、日によって駐車状況が違うかと思う。

[事務局]

駐車場の稼働率と来店者数が直結していない印象。JRの発表などを見ても公共交通機関を使った来店者が多いのではと考えている。コロナ禍が収まってから、その実態が今後の駐車場施策とどう結びついていくか注視が必要。

議事(1)②

[委員]

施策も令和12年次を目標ということか。段階的に取り組めるものは取り組んでいったほうが良い。高度利用は以前から言われていたことであり、例えばNTT前歩道は、歩道幅員が広く高度利用ができていないと感じている。

[事務局]

計画の全体的な目標は2030年だが、取り組める内容から取り組むということは当然事務局として考えていくべきこと。

[委員]

目標について、最初の頃と違うのは、コロナの影響が非常に大きいこと。経済的に5年ほど影響を引きずるとよく言われている。通常のままだと自然減もありまち活計画と連携して達成していったか考えるが、現状読めない状況になったので、その旨考慮して一言触れておいたほうが良いか考える。駐車場は素案に書いてあるとおりうまくいくのかなと感じる。28ページの需給バランス図だが、駐車料金も比例しているのではないか。需要は当然あるにしても、駐車料金との関係は非常に大きく、時間貸しの24時間500円のエリア外側にあり、中心部に行けば行くほど高くなっていくというパターンが、アミュが開業して駐車料金の高いエリアが結構変わった。安いエリアも変わった。これらも特殊要因として見ておいたほうが良いと思う。

[事務局]

指摘のあった27ページは少し修正を考えていきたい。28ページは駐車料金を考慮していないため、ご意見いただいた部分はコロナの影響を引きずっている部分等も入ってくるか考えるため、今後有効性の検証を進めていく中で考慮すべき要因と考える。

[委員]

29ページについて、目指すべき駐車場施策とまちづくりの推進体制について、基本方針というものが人中心とした街路空間の形成ということが挙げられている。事務局説明

でもあったが、ウォークブルという言葉が去年からメインの施策として出てきた。県でも西口の整備をしたが、その後西口から中心市街地に人の流れをどうするのか、ということは計画されることから議論されてきたこと。駅前広場ができればその後はどうするのかということで、先に出てきたNTT前歩道は、社会実験でWi-Fiを使用可能とし、人が集まれる工夫をやっているところ。今後、市や国土交通省とも色々なアドバイスを受けながら「通り」について社会実験をやっていこうと話を進めている。

施策1-1の〇4つ目、駐車場の配置・集約化は民間施設の話のため、本計画上のこのような表記になるかと思うが、具体的なターゲットを記載して何かするといった具体的な事業が記載できれば良いのでは。今、どこを、というのはないと思うが、今回の計画がそういったターゲットに踏み込んでいくというのが大きな意思の表れかと。民間の色々な情報に詳しい方々もおられるので、このエリアならまず出切るのではないかと、いう内容を一つずつでもやれると良い。

[事務局]

可能であれば具体的な場所を特定して、こういう取組をやりたいと書ければ良いが、そこまで書けない部分もある。委員の発言の通り、駅から中心市街地にかけての回遊性の向上という点においては、県、国、市で現在議論を進めており、これからどのようにやっていこうかということがようやく始まった状況。そういった中で、行政だけでとてもそれをやれる状況ではないので、民間の皆様、色々な団体の方々のご意見を伺いながら進めていくことになる。その中で、場合によっては具体的な場所等についても何かアイデアが出てくることも想定され、そういった活動を通じて少しずつ具体的な施策につなげていきたいと考えている。

[委員]

33ページ、荷捌き駐車に関して、県警では利便性の向上を目的として、別府児童公園とホテルメリージュ前の一部高齢者標章区間、県の防災センターの通りの部分4台分を常時貨物車が荷捌き用に駐車できるよう規制変更を行い、整備も完了している。但し、時々状況確認すると、ほとんど利用がない。トラック協会を通じて事前に規制変更について周知徹底を図っているものの、まだまだ活用が低い印象。ただ、4台分は常時停められ、夜9時以降は、タクシーも客待ちとして停車できるように規制変更している。この事例からイメージしたのが、用途転換のイメージでアミュの新しい駐車場なども利用実態が低いことあれば、バイク利用者がアミュに行きたいが停める場所がないという方が多数おられることもあると思う。高千穂通りに停めたら放置駐車違反として放置違反金を納めなければいけないということがある。そういう駐車場の一部をバイク専用の駐車スペースにするなどの取組をするとバイク利用者がまちの中に入ってくるのではないかと思う。今後検討していくことでまちの賑わいに繋がっていくのでは。

[事務局]

1回目委員会時にも委員からバイクの駐車違反について、バイクの駐車場が無いことから生じる駐車違反対応へ苦慮している旨ご意見をいただいたこと、他都市の事例もありそういった検討ができればと考えている。稼働率の低い駐車場、例えばとりあえず駐車場にしたというような駐車場でも同様の形でどのようにして駐車場の稼働率をあげていくのか、まちの賑わいの波及効果というところをあわせて検証できればと考えている。

[委員]

タクシーの乗降場の整備をできるだけ早く取り組めると。現在橋通りの午後9時以降の停車はあるが。

[委員]

バイクの駐車場は、少ないのがたくさんあっても場所が分からないということになるだろうから、大きな駐車場の一角というのが利用者には分かりやすいと思う。需給バラ

ンスの平休日の分で平日6, 500台程度減らすというのは、実感としてそんなに駐車場が空いているかなと感じる。

[事務局]

計画上の駐車場は一般公共の用に供する駐車場のため、委員の感じている月極駐車場の部分は対象外となる。

[委員長]

実際に土地利用として駐車場を経営している方は、経営が成り立っているところは特に問題が無く、これからまちを動かす、あるいは動いている立地を効率化していくためのものなので、今後このようなモデルで設計するというのをケーススタディにし、何箇所か候補を選んでいかなければならないかと考える。実態に非常に詳しい意見がもらえるといいかと思う。

[委員]

10年の計画中、福井市の事例のように低未利用地を賑わい創出空間に活用するとして、具体的にどういったことを考えているのか。

[委員長]

次の議事の推進体制に移ったほうが回答しやすいと思うので。

議事(1)③

[委員長]

先の質問について、37ページの都市再生推進法人などと一緒に実施していくということでしょうか。

[事務局]

まちづくりと一体となって駐車場施策も進めていくという形。

[委員]

学識経験者、地元で活動している方、駐車場経営者、都心居住も進んでいるため住民の方の意見も聴きながら、しっかりしたまちづくりが推進できるような体制が構築できれば。最初は総論賛成を目指すだろうが、各論になれば色々と課題がある。そういう大きな流れを市がつくるのは、関係者としてありがたいと感じるし民間企業としても投資するなど活躍の場が出てくるかと考える。

議事(2)・(3)

[委員長]

パブリックコメント後、意見次第では第4回委員会を年度明けて開催するかと思うので、その際はよろしく願います。

以上