

宮崎市駐車場整備計画

◆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）6月改訂

宮 崎 市

第1章 序章	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	3
第2章 駐車場整備地区の設定	5
2-1 駐車場整備地区の設定	5
第3章 駐車場整備地区の現状と課題	7
3-1 現状	7
3-2 本計画における課題	18
第4章 駐車場整備の基本方針等	19
4-1 駐車場整備に関する基本方針	19
4-2 駐車場整備の目標年次と目標量	22
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	24

第1章 序章

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〉

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し、特に大都市圏においては、駐車場の入庫待ちや路上駐車等によって道路交通の混雑を招くこととなり、その問題解決策の一つとして1957（昭和32）年5月に駐車場法が制定されました。一方、本市における道路交通の混雑要因は、モータリゼーションの進展に見合ったスピードで道路整備が進まなかったことに加え、物流・人流の集散地である市街地中心部における駐車環境の脆弱さにありました。

このため、本市では、都市計画道路をはじめとする幹線道路の整備を推進するとともに、1971（昭和46）年12月に市街地中心部において「駐車場整備地区」を定め、あわせて1972（昭和47）年4月には「宮崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」を施行し、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。

その後、2005（平成17）年4月には、宮崎駅周辺地区や南宮崎駅周辺地区を含むエリアを駐車場整備地区に追加するなどの見直しを行うとともに、「宮崎市駐車場整備計画」を策定し、公民連携の大型立体駐車場「Y・Y PARK」の整備など、量的供給の観点による駐車場施策に取り組んできました。

〈社会経済情勢の変化〉

昨今の人口減少や少子高齢化、ICTの急速な発展に伴い、自動車保有台数そのものの減少や所有形態の変化等により、駐車需要は減少していくことが予想されます。また、中心市街地においては、空地や平面駐車場など低未利用地が増加傾向にあり、投資リスクが低く比較的安定的な収益が期待できる駐車場の過剰な供給が、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」を招くと懸念されています。

これら様々な社会経済情勢の変化に対応するため、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・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。特に駐車場施策については、既存平面駐車場における他の土地利用への転換など、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て、駐車需要量の適正化を目指していくことが求められています。

(2) 目的

本計画は、駐車場整備地区内において、平面駐車場など低未利用地の増加、まちの魅力と活力低下、まちなみの分断等が危惧されていることを踏まえ、駐車場利用者・地権者・ビルオーナーへのアンケート調査による現状分析やニーズの把握、あるいは将来の駐車需給バランスの検証等を通じ、社会情勢の変化や中心市街地等を取り巻く諸課題等に対応していくため、これまでの量的な供給に主眼を置いた駐車場施策から、適正な需要に見合った量的なコントロール、更にはまちづくりの一環としての駐車場施策へと転換していくための基本的な考え方を示すものとして、改訂を行うものです。

(3)本計画の位置付け

- ◆本計画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将来都市像との整合性を図りながら、時代のニーズに即した駐車場整備の視点から基本方針等を定めます。
- ◆また、前宮崎市駐車場整備計画（2005（平成17）年）における目標の達成状況や本市における関連事業の動向・方向性や、その他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（平成30）～2027（令和9）年度〉

将来都市像：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〉

- 中心市街地の交通環境改善と滞在性確保のため、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（平成30）～2027（令和9）年度〉

基本理念：人と自然が輝き、みやざきの強みと連携を育む都市づくり

〈駐車場整備に係る方針〉

- 公民連携による必要な規模の駐車場の確保
- 本市の「顔」となる中心市街地にふさわしい駐車環境の構築のあり方を検討
- 中心市街地等における土地の効率的な活用による利便性の高い駐車環境の構築
- 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（令和2）年6月）

宮崎市自転車活用推進計画（2020（令和2）年3月）

宮崎市地域公共交通網形成計画（2020（令和2）年3月）

宮崎市まちなか活性化推進計画（2018（平成30）年3月）

〈前計画〉

宮崎市駐車場整備計画（2005（平成17）～2020（令和2）年）
主に量的供給に重きを置いた視点からの駐車場施策

宮崎市駐車場整備計画〈令和3年6月改訂〉

（2021（令和3）～2030（令和12）年）

- まちづくりの質的向上に重きを置いた視点からの駐車場施策

1-2 駐車場整備計画について

(1) “駐車場法”とは？

◆ 駐車場法（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（昭和32）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

1957（昭和32）年 駐車場法制定	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
1991（平成3）年 駐車場法の一部改正	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
2006（平成18）年 駐車場法の一部改正	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動二輪車を法律の対象に追加

(2) “駐車場整備地区”とは？

◆ 自動車交通がふくそうする地区で道路効用を保持し、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。詳細はp.5をご参照下さい。

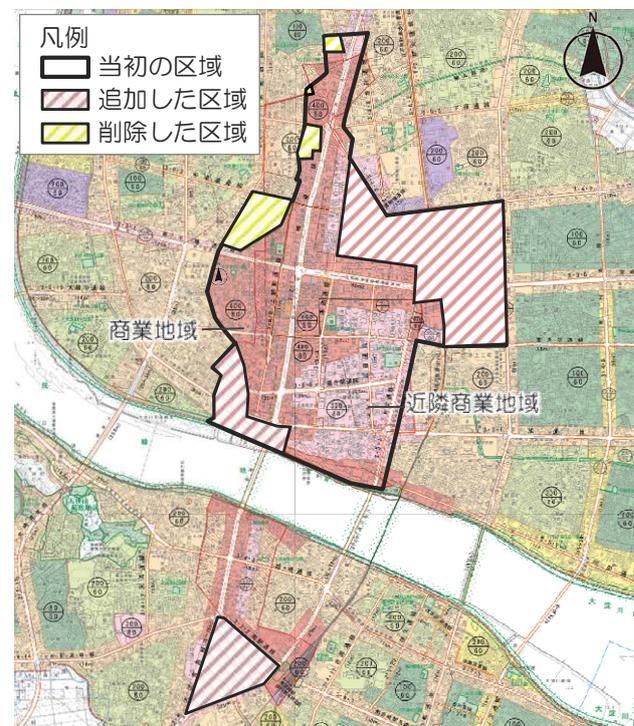


図1-1 本市における駐車場整備地区の変遷

(3) “駐車場整備計画”とは？

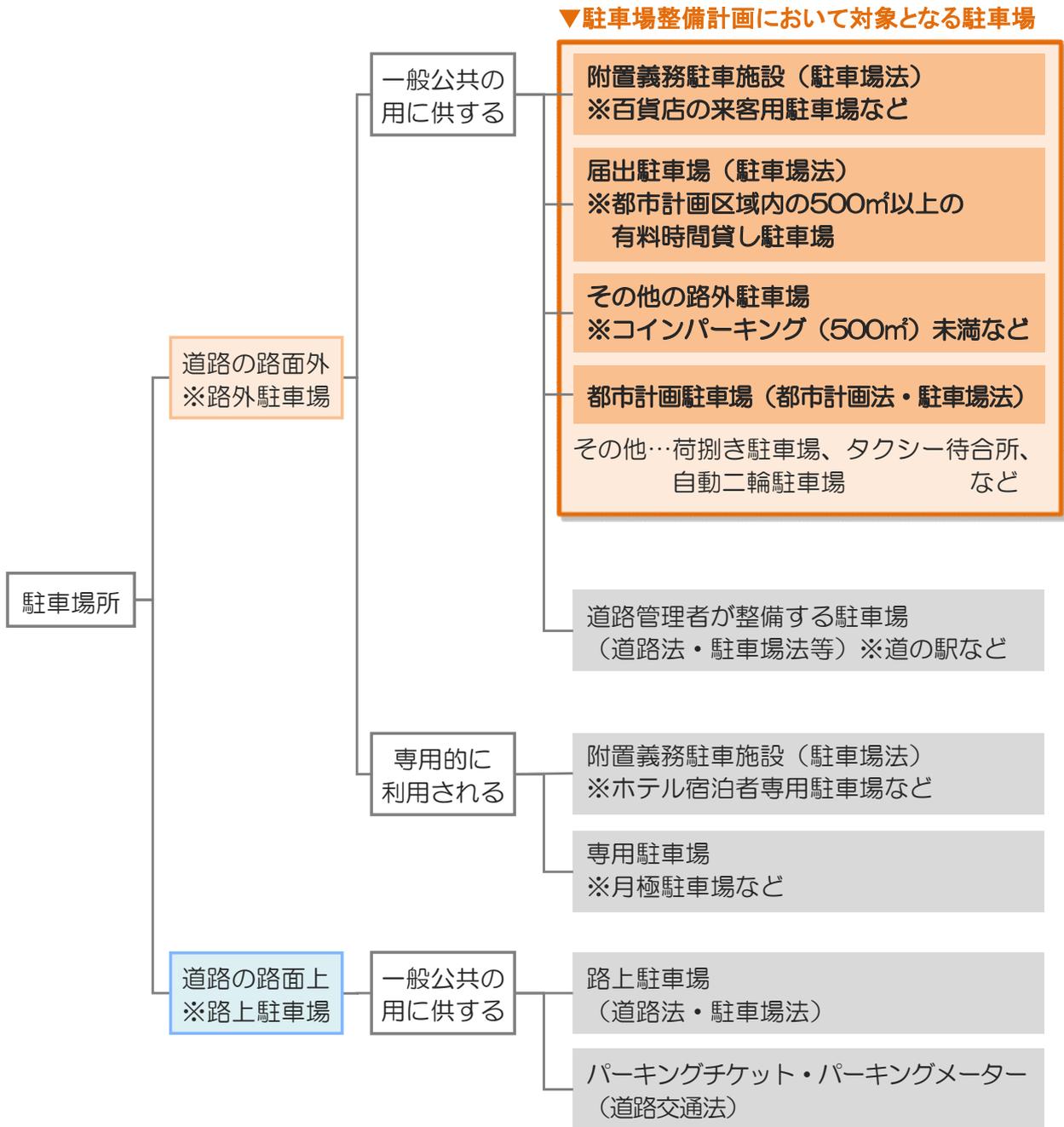
◆ 駐車場整備地区における円滑な道路環境の確保を図ることに加え、中心市街地における商業機能等の都市機能の充実と併せ、適切な駐車場整備を図ることを目的に策定するものです。

〈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の一部となります。



※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。

第2章 駐車場整備地区の設定

2-1 駐車場整備地区の設定

(1) 駐車場整備地区の設定方針

- ◆ 駐車場整備地区は、法に定められた以下の要件を満たすことを前提に、上位・関連計画との整合を図りながら、まちなかの活性化に資するよう設定を行います。

“駐車場整備地区”とは？（再掲）

○法第3条において、主に商業地域、近隣商業地域、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（これらは一定の要件に合致する地区に限る）内において、自動車交通が著しくふくそうする地区又はその周辺の同様の地区とされています。

凡例

—	駐車場整備地区
■	商業地域
■	近隣商業地域
■	第一種住居地域
■	第二種住居地域
■	準住居地域
■	準工業地域

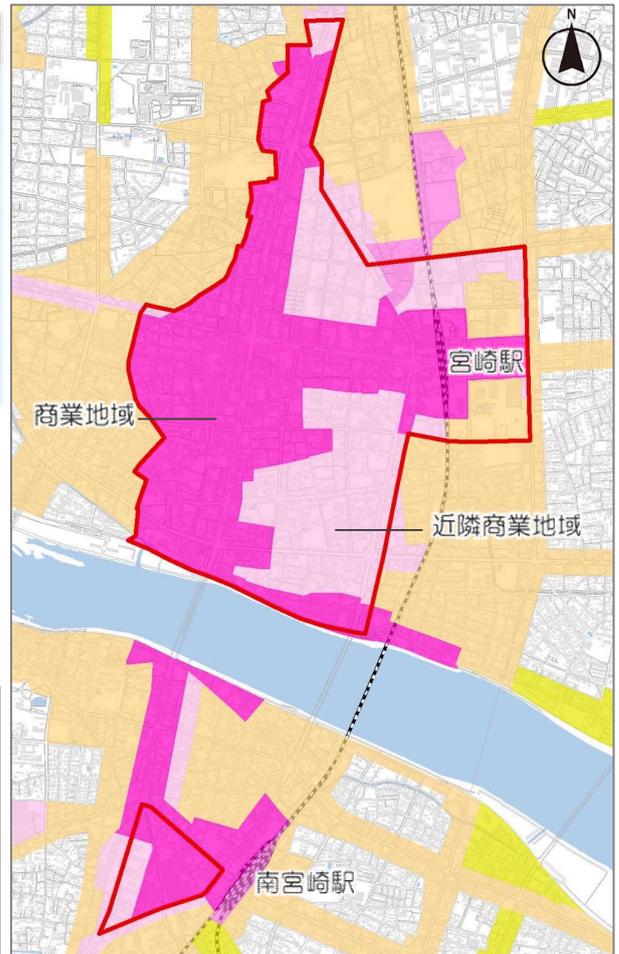


図2-1 駐車場整備地区と用途地域の関係

(2) 駐車場整備地区の区域の見直しについて

- ◆ 駐車場整備地区の区域の見直しは、法的要件への適合性や社会経済情勢の変化への対応等の観点から適切に判断すべきですが、現在の区域内における駐車場施策から交通環境の向上を図るべき幹線道路の包含状況、更には第3章で取りまとめた現状・課題や第4章の基本方針等を総合的に勘案すると、現在の区域は概ね適正と判断されることから、区域の見直しは行わないこととします。

(3)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約245haとします。なお、駐車場整備地区の適正な運用を図るため、一部区域について微調整を行う場合があります。

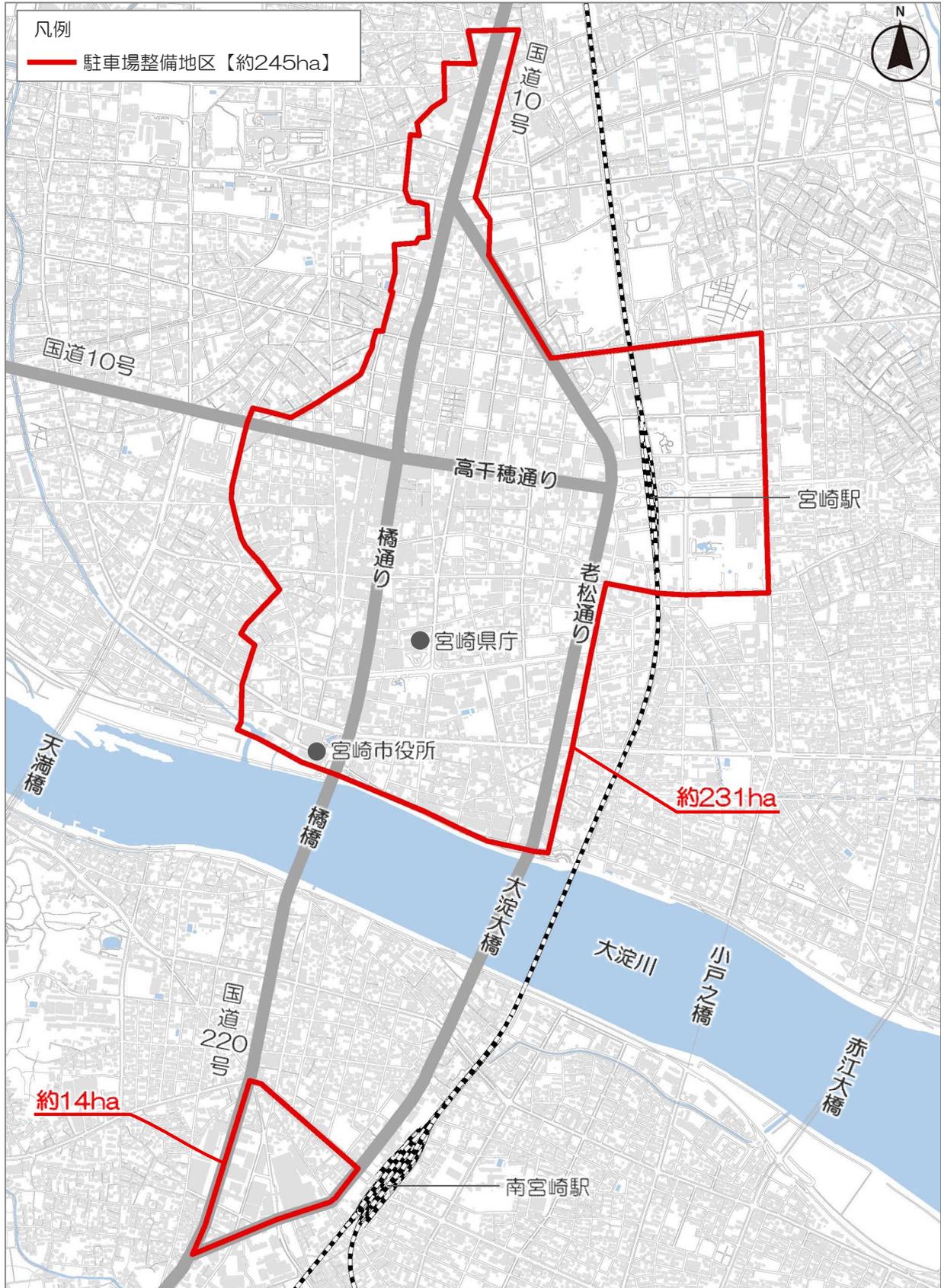


図2-2 宮崎広域都市計画駐車場整備地区

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 現在の駐車場収容台数

- ◆ 駐車場整備地区における現在の駐車場収容台数を把握するために、p.4で示した本計画の対象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。
- ◆ 北側エリアでは、市街地中心部になるほど時間貸駐車場が多く、周縁部になるほど専用駐車場が多くなる傾向にあります。また、南側エリアについては、ほとんどが専用駐車場となっています。

表3-1 駐車場整備地区の収容台数
(2020(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

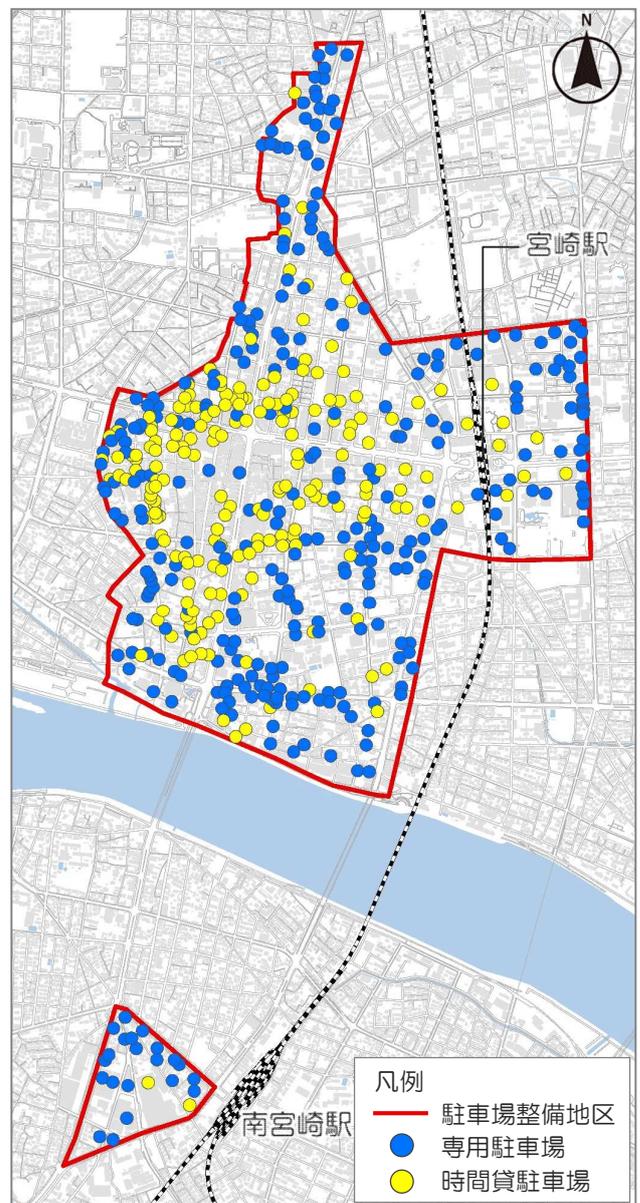


図3-1 駐車場整備地区の駐車場分布状況
(2020(令和2)年)

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駅前通り（あみーろード）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。

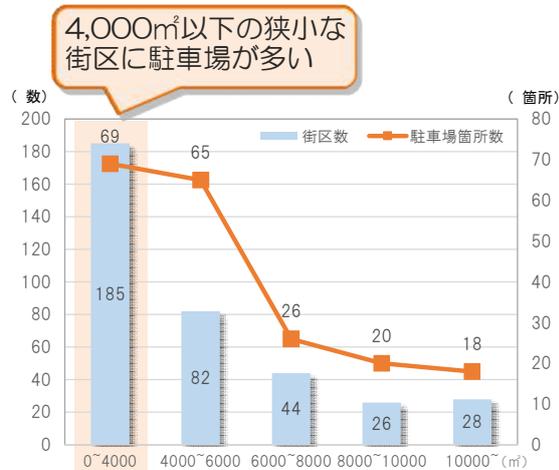


図3-3 街区面積別の駐車場箇所数



図3-4 駐車場整備地区内の時間貸駐車場分布

③ 駐車場運用形態の変化

- ◆現在の駐車場運用形態は、2005（平成17）年の駐車場整備計画策定時と比較すると、新たな形態に変化している事例も見られます。例えば、中心市街地の大型商業施設等の駐車場は、施設の営業時間外も時間貸駐車場として運用されています。



図3-5 現在の駐車場形態：施設の営業時間外も時間貸駐車場として運用（2020（令和2）年）

- ◆2005（平成17）年と2020（令和2）年の時間貸駐車場の分布・収容台数を比較すると、効率的な運用が可能なコインパーキング専門企業による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。

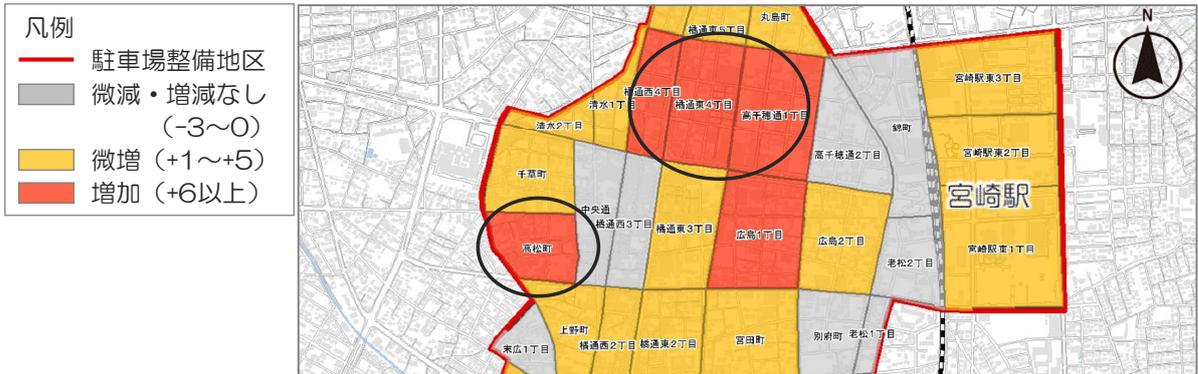


図3-6 時間貸駐車場の増減図
（2005（平成17）年⇒2020（令和2）年）



図3-7 例：小規模の時間貸駐車場（2020（令和2）年）

2005（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

2020（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（2030（令和12）年：目標年次）の需要推計を行い、現在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、アミュプラザみやざき（2020（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。以下に推計結果を整理します。なお、推計過程については資料編「1 需要推計の考え方」（pp.1-6）をご参照下さい。

表3-2 駐車需要推計の結果（将来：2030（令和12）年）

将来の駐車需要推計値（2030（令和12）年）				2020（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）		現在の駐車場 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2014(平成26)年実態調査の入出庫データより算出

表3-3 将来のピーク時における駐車需給の比較（将来：2030（令和12）年）

項目	平日	休日
現在（2020（令和2）年）駐車場台数	18,185台	18,185台
将来（2030（令和12）年）駐車需要台数	11,628台	8,145台
2030（令和12）年／2020（令和2）年	64%	45%



将来の駐車需要推計より、駐車場整備地区におけるピーク時の駐車台数は供給過多になっており、今後は量的供給からまちづくりの一環としての駐車場施策への転換（質的転換）が必要です。

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。 ※詳細データは資料編2を参照

〈駐車場利用者アンケート調査結果〉

利用者特性	<ul style="list-style-type: none"> ● 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が高い。(90.5%) ● 駐車場までの所要時間は「徒歩5分以内」が約8割を占めている。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 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%)の割合が高い。
行動変容	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● アミュプラザみやざきの開業により、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。
	<p>【アミュプラザみやざき開業後】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 当初目的とは別にアミュプラザみやざきに立ち寄る割合が約5割あり、まちなかに行く頻度も「月1~2回」(64.8%)増加。 ● 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。
駐車場の整備の期待	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 建築用途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は高いとは言い難い。
附置義務に対するニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。

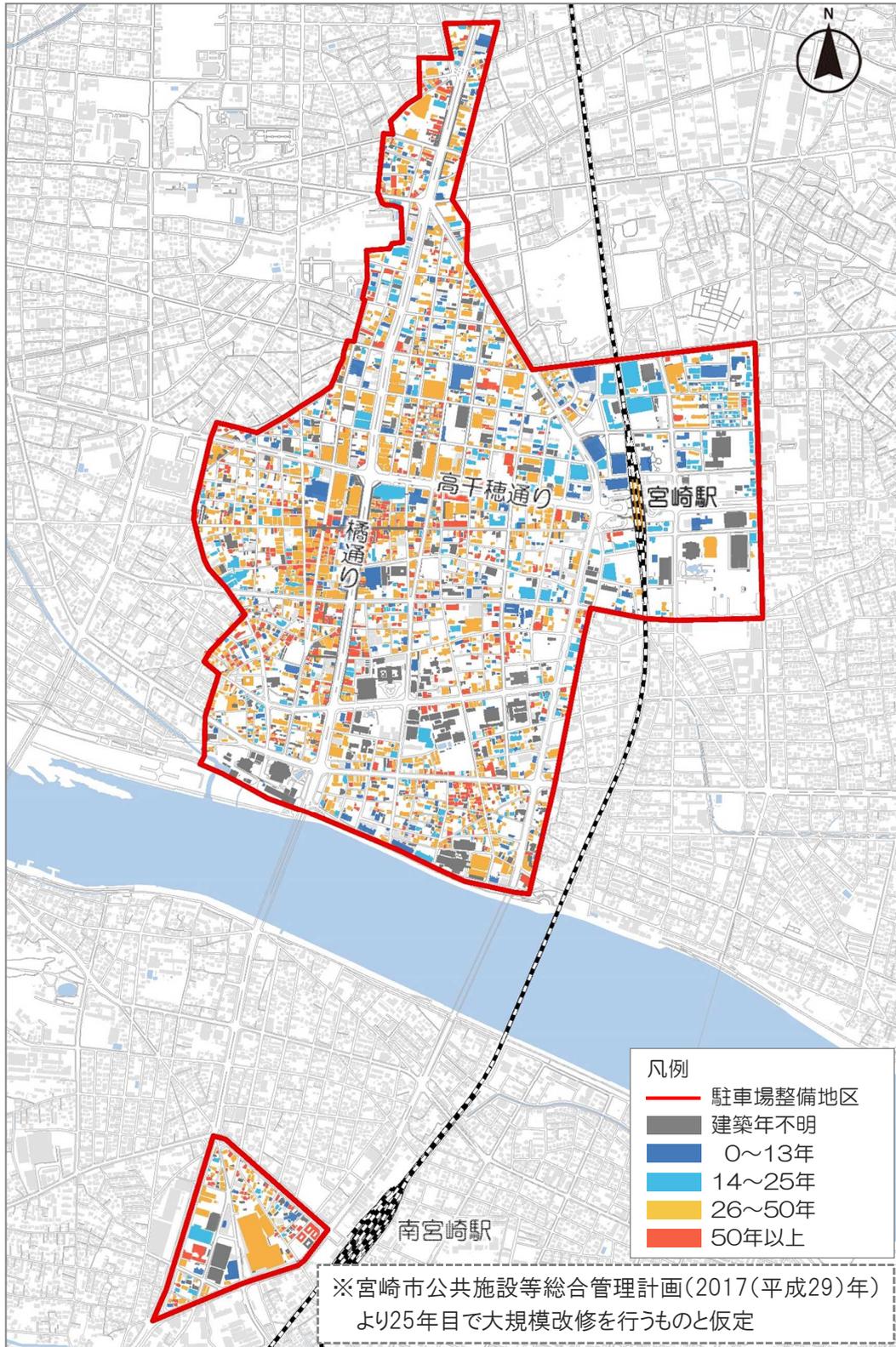


図3-8 駐車場整備地区における建物の建築年数の状況

〔出典：宮崎市都市計画基礎調査(2019(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、土地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。

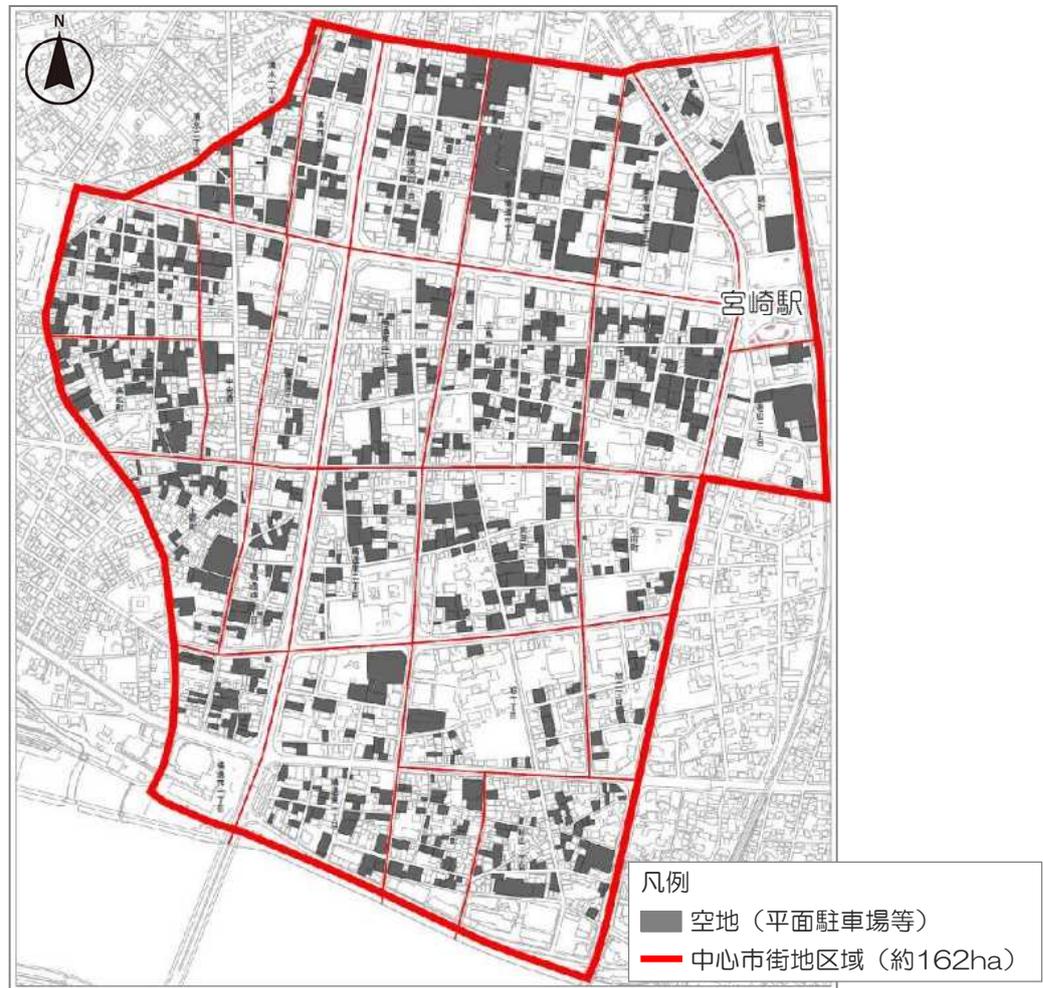


図3-9 中心市街地区域に占める空地の分布

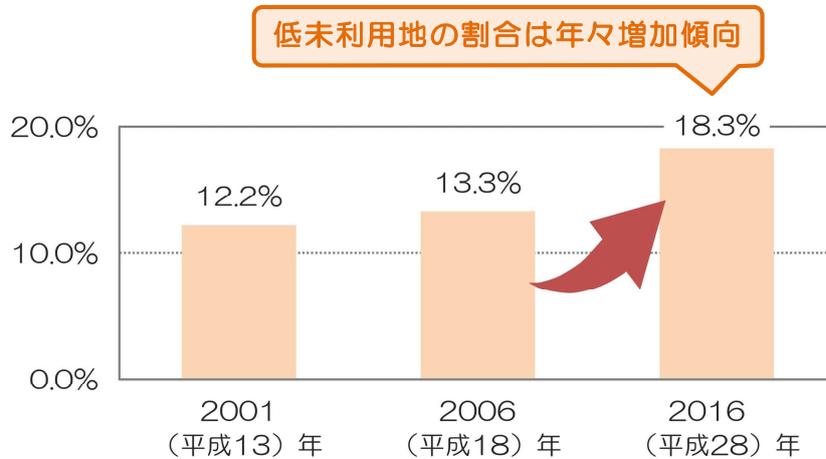


図3-10 低未利用地の割合

〔出典：宮崎市まちなか活性化推進計画(2018(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、2020（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駅前広場の再整備事業に伴い、更なるまちの賑わい創出が期待されています。
- ◆上記大型商業施設等の開業にあわせて、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「ぐるっぴー」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。
- ◆宮崎駅東側エリアにおいては、宮崎駅東通線の整備が進められており、景観に配慮した宮崎駅と宮崎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 MEGAドン・キホーテの開業
〔出典：MEGAドン・キホーテHP〕



図3-12 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「ぐるっぴー」の運行



《宮崎駅東通線整備の意義》

- ・ 駅と港を結ぶシンボルロード（景観に配慮）
- ・ 海（宮崎港）と街（宮崎駅）を結ぶ緊急輸送道路・避難路「命をつなぐ道」
- ・ 2022年には、2隻のフェリーを新たに建造、就航を予定。
- ・ 宮崎駅東口周辺において、アリーナ建設を構想。

図3-13 宮崎駅東通線整備事業

② 求められるまちづくりの方向性

〈国の動向①〉

- ◆国土交通省は、2018（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し、以下の8つのポイントが示されています。なお、各ポイントの概要は資料編「4 まちづくりの方向性〈国の動向〉」（pp.18-19）をご参照下さい。

～まちづくりと連携した駐車場施策の具体化のポイント～

- ポイント1. 目指すべき都市像の検討
- ポイント2. 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの検討
- ポイント3. 街路ごとに性格付け
- ポイント4. 多角的な状況分析に基づく検討
- ポイント5. 駐車場の配置の適正化
- ポイント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
- ポイント7. 駐車場の有効性の検証
- ポイント8. 駐車場の土地利用転換・利活用の促進

〔出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン2018(平成30)年7月(国土交通省)〕

〈国の動向②〉

- ◆国土交通省では、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指し、全国の自治体に「ウォークブル推進都市」の募集を呼びかけるなど、車中心から人中心のまちなかへの転換を推進しています。
- ◆2020（令和2）年6月に都市再生特別措置法が改正され、附置義務駐車場の集約化や駐車場出入口の設置制限など、新たな駐車場施策が創設されました。
- ◆近年、道路空間を活用した賑わいづくりなど、道路への多様な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2020（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。（資料編 同p.20参照）

〈本市の動向〉

- ◆本市は、2019（令和元）年10月にウォーカ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。



〔出典：宮崎市〕

- ◆中心市街地においては、まちなか活性化推進計画（2018（平成30）年3月）で各エリアの特徴、求められる機能が示されています。



〔出典：宮崎市まちなか活性化推進計画(2018(平成30)年3月)〕

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

- 人中心のウォークブルで賑わいのあるまちなかの創出
- まちなかの交通環境の向上

課題2. 駐車場の適正配置と既存駐車場の有効活用

- まちなかへの来街手段の多様化
- ポテンシャルの高いまちなかの土地の有効活用

課題3. 利便性の高い駐車環境の構築

- 利便性の高い駐車場情報の提供
- まちなかの滞在性向上
- 高齢者・障がい者にやさしい駐車場のバリアフリー化の促進

課題4. 低未利用地等の土地利用の高質化を促進する駐車場施策

- 駐車場施策からの土地利用の高質化
- 駐車場施策からの老朽建築物の建替え促進

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が平面駐車場などの低未利用地を増加させ、都市のスポンジ化が進行し、まちの魅力低下を招き、更に市街地への投資意欲の減退を招く負のスパイラルに陥っている現状が見られます。また、中心市街地における駐車場の散在が無秩序に自動車をまちなかに引き込み、安全・安心な人中心のまちなか環境を形成する上での阻害要因となっています。
- ◆本市の駐車場整備地区における将来の需給バランスは、駐車場の供給過多となっており、人口減少時代の到来により、自動車の保有台数そのものの減少が見込まれる中、量的供給に重きを置いた駐車場施策はその役割を終えており、土地利用の高質化を促進する駐車場施策への転換が求められています。
- ◆本計画における「土地利用の高質化」とは、平面駐車場などの低未利用地を単に建築敷地として転換することのみを意味するのではなく、平面のままであっても賑わいの拠点づくり、滞在快適性向上のためのオープンスペースの確保など、まちづくりの観点から多様な土地利用によって、より価値を高め得る利用形態を目指すものです。

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施策においては、質的転換の観点からまちづくりの一環としての駐車場施策を目指し、以下の基本理念を掲げます。



基本理念：安心で快適なウォーカブルなまちなか

(2) 駐車場整備計画におけるまちづくりイメージ

- ◆ 基本理念である「安心して快適なウォーカブルなまちなか」を目指すための駐車場施策からのまちづくりイメージを以下に示します。

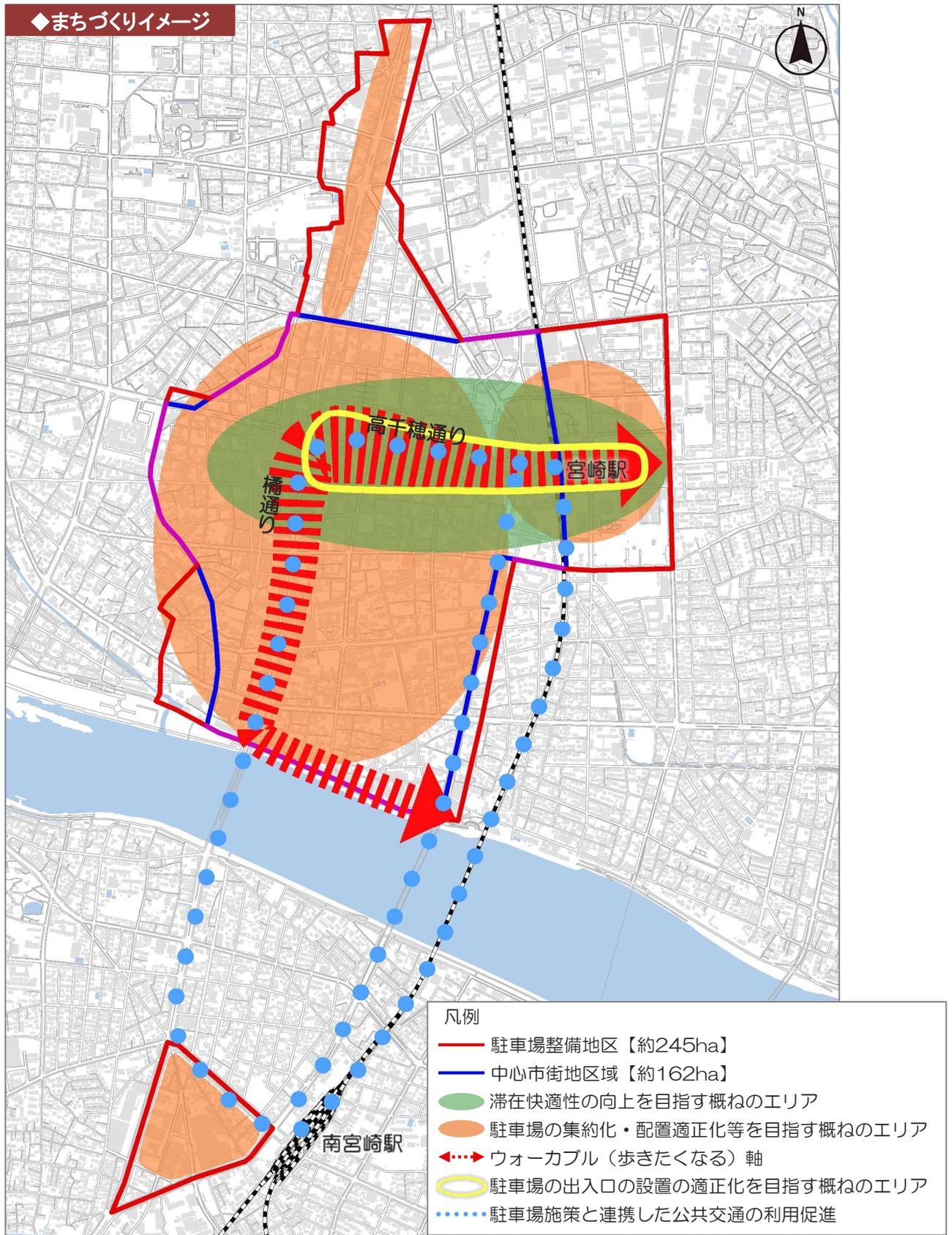


図4-1 駐車場整備地区全体のまちづくりイメージ

(3) 駐車場の整備方針

- ◆ 将来の需給バランスを見ると、現在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供給施策からの質的な転換を目指し、まちなかにおける課題に対応するとともに、まちづくりの視点重視の観点から関連施策とも連携しながら、土地利用に関する多様なニーズに寄り沿ったまちづくりを推進する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～

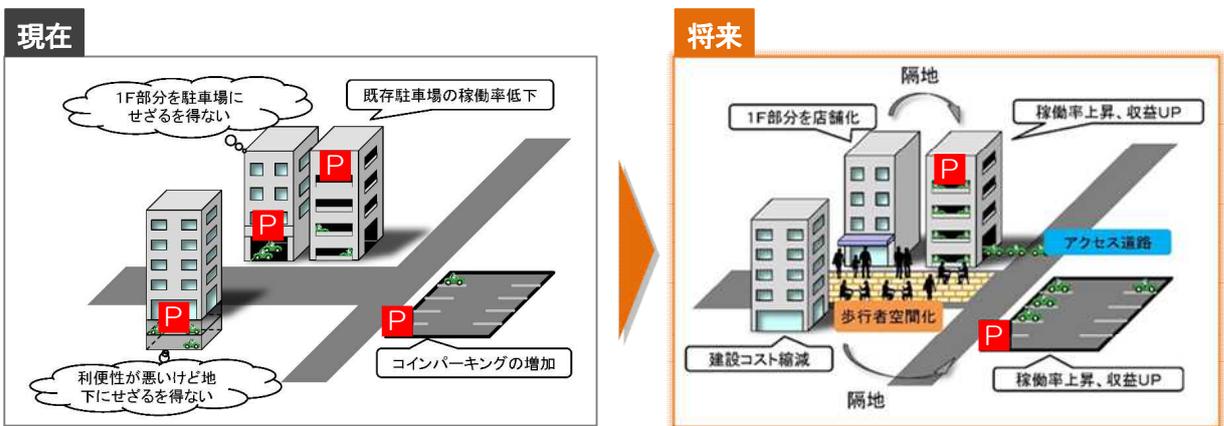


図4-2 駐車場の質的コントロールのイメージ

[出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン2018(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するため、駐車場整備に関する以下の2つの基本方針を定め、本市の上位・関連計画におけるまちづくりの取組とも連携しながら、新たな視点に立った駐車場施策に取り組みます。

基本方針1 ▶ **人中心の歩いて楽しめるまちなかの形成**
 まちなかの賑わいの中心となるエリアにおいて、歩行の安全と自動車の流入抑制を目指します。また、まちなかへの来街環境の向上を目指します。

基本方針2 ▶ **駐車場施策によるまちなかの更新**
 附置義務駐車場の適正化に取り組むとともに、多様な主体との連携により、中心市街地周辺の土地利用の高質化を目指します。

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、2030（令和12）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・空き家などの老朽化した建築物が増加しており、土地の高質利用が十分に図られていません。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在の駐車台数で満足しており、供給過多の状況が予測されています。
- ◆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、将来の需要推計に基づく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、以下のように設定します。

表4-1 整備目標量（将来：2030（令和12）年）

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

※（ ）内は現在からの増減

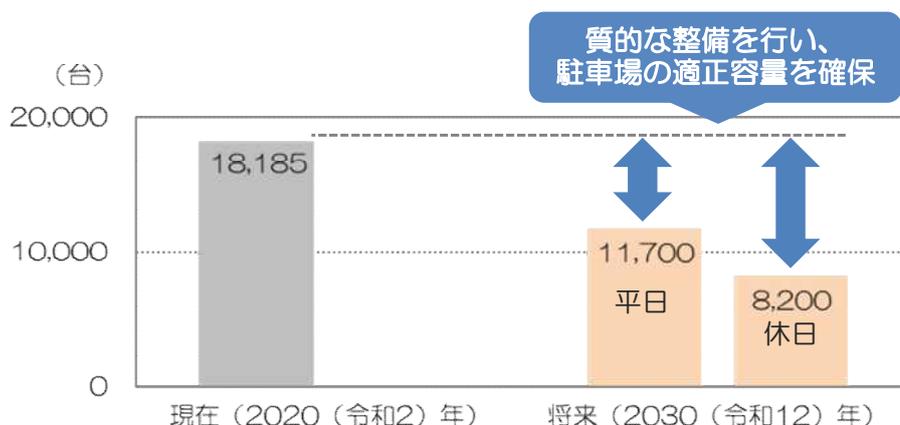


図4-3 整備目標台数の考え方

※新型コロナウイルス感染症による影響が数年続くと見込まれるため、将来の目標量が達成されないことも考えられます。

(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（町丁目別・平日）

図4-5 将来の整備台数割合図（町丁目別・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在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)⇒現在の駐車場台数において、+10%の整備が必要

+10%供給(供給過多)⇒現在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 人中心の歩いて楽しめるまちなかの形成

まちなかの賑わいの中心となるエリアにおいて、歩行の安全と自動車の流入抑制を目指します。また、まちなかへの来街環境の向上を目指します。

施策1-1 安全で快適なまちなか環境の形成

① 駐車場出入口の設置の適正化

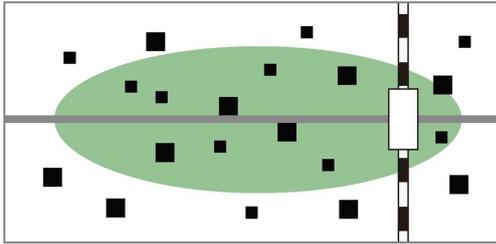
- ◆ 本計画におけるまちづくりイメージ（p.20）に示された『駐車場の出入口の設置の適正化を目指す概ねのエリア』について、土地所有者や地元商店街等の意見も伺いながら、関係機関とも連携し、都市再生特別措置法に基づく「都市再生整備計画」制度等の活用により、ウォークラブルな空間を確保し、まちなかの賑わい創出を図るため、駐車場出入口の位置の適正化等を検討します。
- ◆ 駐車場出入口の設置の適正化については、2020（令和2）年11月に施行された改正道路法に基づく「歩行者利便増進道路」（通称「ほこみち」）制度との連携についても、併せて検討します。

② フリンジ（周縁部）駐車場ゾーンの形成

- ◆ 本計画におけるまちづくりイメージ（p.20）に示された『滞在快適性の向上を目指す概ねのエリア』周辺の駐車場整備地区内の周縁部に、利便性の高い駐車場の集約を目指した各種施策の検討を行います。
- ◆ フリンジ駐車場ゾーンの形成については、公共交通やシェアサイクル等との連携のあり方を含めて検討を行います。なお、フリンジ駐車場ゾーンのイメージをp.25に示します。
- ◆ また、フリンジ駐車場ゾーンの形成については、駐車場施策による附置義務駐車場の集約や、土地利用の高質化を目指す多様な施策による平面駐車場の建築用途等への転換促進により、自ずと形成されていくという流れを目指すことが望ましいと考えられ、そのイメージをp.25に併せて示します。

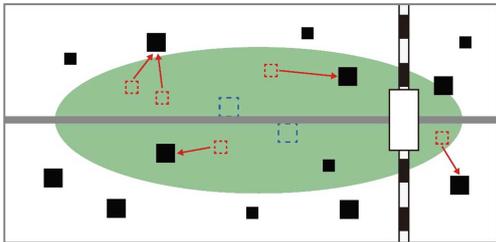
フリンジ(周縁部)駐車場ゾーンの形成イメージ.....

〈現状〉



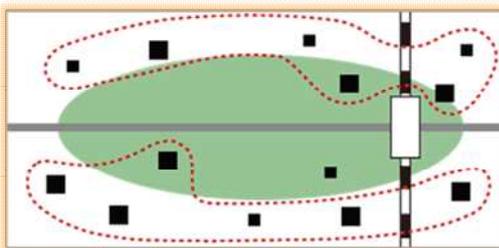
平面駐車場などの低未利用地が散在

〈施策展開段階〉



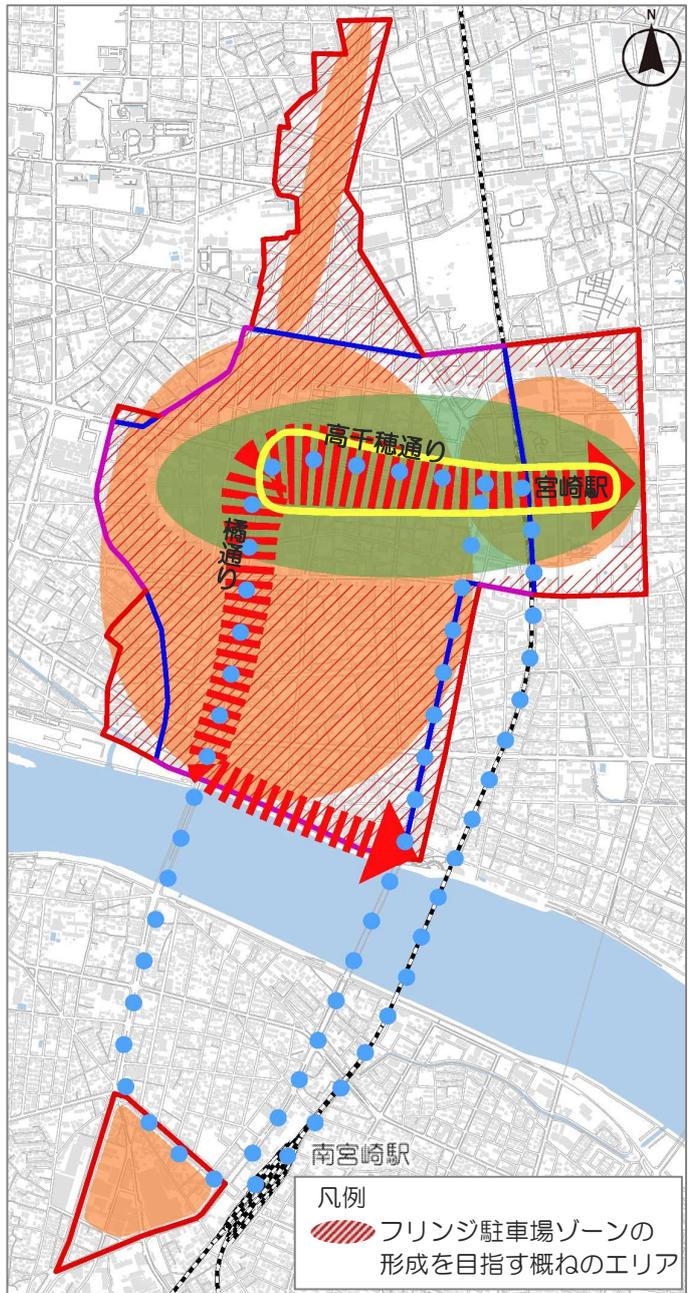
附置義務駐車場の集約・用途転換等の展開

〈将来イメージ〉



凡例

- 滞在快適性の向上を目指す概ねのエリア
- 平面駐車場（低未利用地）
- 附置義務駐車場の集約等
- 建物用途への転換等
- フリンジ駐車場ゾーン



凡例

- フリンジ駐車場ゾーンの形成を目指す概ねのエリア

※その他凡例についてはp.20のまちづくりイメージを参照

③自動車流入量の抑制

- ◆ まちなかの交通環境の向上とウォーカブルなまちなかの形成を図る観点から、まちなかへの自動車流入量の抑制を図るため、バスロケーションシステムやMaaS（Mobility as a Service）などのICT等も活用しながら、引き続き関係機関等と連携し、公共交通の利用促進策を検討します。
- ◆ 駐車場整備地区の南エリア（南宮崎駅周辺）においては、公共交通事業者とも連携しながら、パーク・アンド・ライドの促進策の検討を行うとともに、中心市街地等北部エリアに対するフリッジ駐車場機能の役割を持たせる方策について、関係機関等とも連携しながら検討します。

④荷捌き駐車場とタクシー待機場の確保

- ◆ ネット通販等の一般への浸透や新型コロナウイルス感染症の影響等により、宅配便をはじめとするトラック運送はますます拡大することが予測され、特に幹線道路内での一時駐車による配達・集荷作業がまちなかの円滑な交通環境の阻害要因となることが懸念されることから、関係団体・関係機関等とも連携しながら、荷捌き駐車場の確保に向けた方策を検討します。
- ◆ 橋通りでは一定の制約の下、道路上でのタクシーの客待駐車が認められていますが、飲会シーズンや週末には「ニシタチ」周辺のタクシーの客待駐車が安全で円滑なまちなか交通環境の阻害要因ともなっています。一方、ホテルや病院等においては、タクシー専用の待機スペースが設けられているケースもあることから、関係団体・関係機関等とも連携しながら、タクシー待機場の確保に向けた方策を検討します。

施策1-2 まちなかへの来街支援環境の向上

①ICT等を活用した利便性の高い駐車場情報の提供

- ◆ まちなかにおける駐車場の満空情報は、来街を促す有効な情報となり得るものであり、駐車場を効率的・迅速に見つけられるような手軽で利便性の高い駐車場情報の提供策を検討します。
- ◆ 駐車場情報の提供については、以前は駐車場案内システムとして、道路内に電光掲示板等を設置するなど、大掛かりで多大な経費を要していましたが、現在ではスマートフォンや自動車のナビゲーションシステムが普及しており、これらのお手軽で便利な機器を活用した駐車場情報システムの構築について、単に駐車場の満空情報だけでなく、まちなかの飲食店等の情報とも連動した情報提供のあり方も含めて、関係団体・関係機関等と連携しながら検討します。
駐車場案内システムの構築にあたっては、本市の「マチナカ3000」施策により、まちなかに誘致されたICT関連企業等との連携についても、併せて検討します。

② 駐車場利用者の行動心理に働きかける駐車場施策

- ◆ 宮崎市都市計画マスタープランにおいては、『中心市街地は本市の「顔」であり、長い歴史に裏打ちされた文化的財産でもある』とされ、また県内一の歓楽街「ニシタチ」は観光資源ともなっています。しかしながら、まちなかの駐車場は一般的には駐車料金が発生することから、まちなかへ向かう人々の足を遠のかせる要因ともなっていると考えられ、本市の顔である中心市街地の賑わいづくりを駐車場施策の面から支援する仕組みの強化が求められています。
- ◆ このため、関係団体・関係機関等とも連携しながら、2005（平成17）年度から中心市街地で取り組まれている「Doまんなかモール共通駐車券」制度と連携したスマートフォンアプリ、交通系ICカード等を活用した精算システム、又はポイント付与制度の導入など、更なる利便性と魅力の向上策を検討します。

③ 自動二輪車用駐車スペースの確保

- ◆ 2006（平成18）年に自動二輪車も駐車場法の対象となる法改正が行われましたが、本市においては十分な自動二輪車用駐車スペースの確保が進んでいないのが実情です。しかしながら、本市は温暖で日照時間も全国上位にランクされる気象条件を備えており、自動二輪車によるまちなかへの来街需要は少なくないと考えられることから、関係団体・関係機関等、更には基本方針2に係る附置義務駐車場施策とも連携しながら、自動二輪車用駐車スペースの確保策を検討します。

④ 自動車流入量の抑制（再掲）

⑤ 荷捌き駐車場とタクシー待機場の確保（再掲）

⑥ 駐車場のバリアフリー化の向上

- ◆ 少子高齢化の進展により、高齢ドライバーの増加は避けられない状況であり、また、自動運転などの新たな技術の社会への浸透には、なお時間を要すると考えられます。一方、本市の福祉分野の最上位計画である「第4次宮崎市地域福祉計画・第6次宮崎市地域福祉活動計画」における施策の展開として、「障がい者やその家族の自立と社会参加の促進」が掲げられていることから、駐車場整備に関しては引き続き「宮崎市福祉のまちづくり条例」に基づくバリアフリー基準の遵守指導を推進するとともに、既存駐車場についても庁内関係部局とも連携しながら、同基準に適合させるための方策について検討します。

基本方針2 駐車場施策によるまちなかの更新

附置義務駐車場の適正化に取り組むとともに、多様な主体との連携により、中心市街地周辺の土地利用の高質化を目指します。

施策2-1 附置義務駐車場の適正化

①附置義務駐車場の集約による平面駐車場の削減

- ◆本計画におけるまちづくりイメージ（p.20）に示された『滞在快適性の向上を目指す概ねのエリア』とその周辺においては、都市再生特別措置法に基づく「都市再生整備計画」制度等を活用した附置義務駐車場の集約について、関係団体・関係機関等とも連携しながら検討します。

②附置義務駐車場における附置義務の弾力化

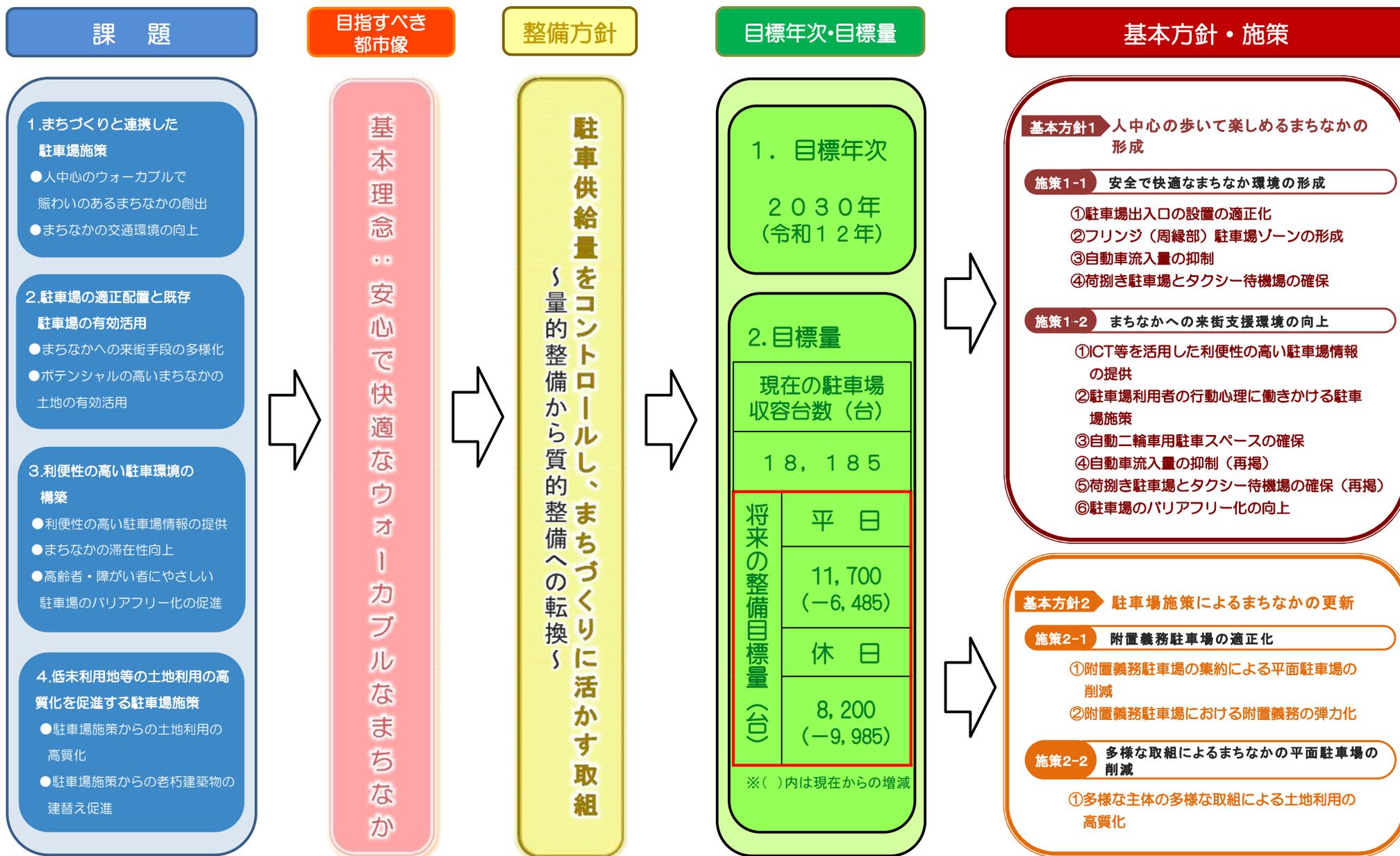
- ◆モータリゼーションが急速に進展した時代にあっては、附置義務駐車場による量的供給が効果を上げる一方で、一定の隔地要件（対象施設からの距離）を満たせば、建築敷地外においても附置義務駐車場の確保が認められることから、小規模な平面駐車場を増加させる要因ともなっており、また、土地所有者等が投資リスクを避けるための「とりあえず駐車場」の拡散を招いているとも考えられます。また、一律の附置義務基準が民間の投資意欲や建替え意欲を削いでいるという指摘もあります。
- ◆よって、本計画におけるまちづくりイメージ（p.20）で示された『滞在快適性の向上を目指す概ねのエリア』とその周辺においては、土地利用の高質化を図るための附置義務駐車場の適正化を目指し、関係団体・関係機関等とも連携しながら、附置義務基準の弾力化を検討します。

施策2-2 多様な取組によるまちなかの平面駐車場の削減

①多様な主体の多様な取組による土地利用の高質化

- ◆まちづくりは行政のみで進められるものではなく、周辺住民や様々な団体・関係機関等が連携してはじめて、効果的な取組に繋がっていくものです。近年、まちづくりのニーズの多様化に対応した法規制の緩和や新たな制度創設等により、小規模なものから大規模なものまで、全国で多種多様なまちづくりが進められています。
- ◆平面駐車場の経営については、それぞれに様々な事情を抱えており、平面駐車場そのものが悪いということではなく、『その場所のあるべき機能としてどうか』という視点から議論されるべきものと考えます。このため、中心市街地の賑わいづくりや良好なまちなか環境の形成の観点から、多様な主体により、多様な土地利用が図られることを目指します。
- ◆まちづくりについては、これを主体的に推進していくための組織の必要性が指摘されています。このため、都市再生特別措置法に基づく「都市再生推進法人」等の設立の必要性やエリアマネジメントのあり方等について、関係団体・関係機関等と協議を行います。（p.31参照）

(2) 駐車場整備計画のまとめ



(3) 施策の実施に向けたスケジュール

- ◆ 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。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。

表4-2 実施スケジュール

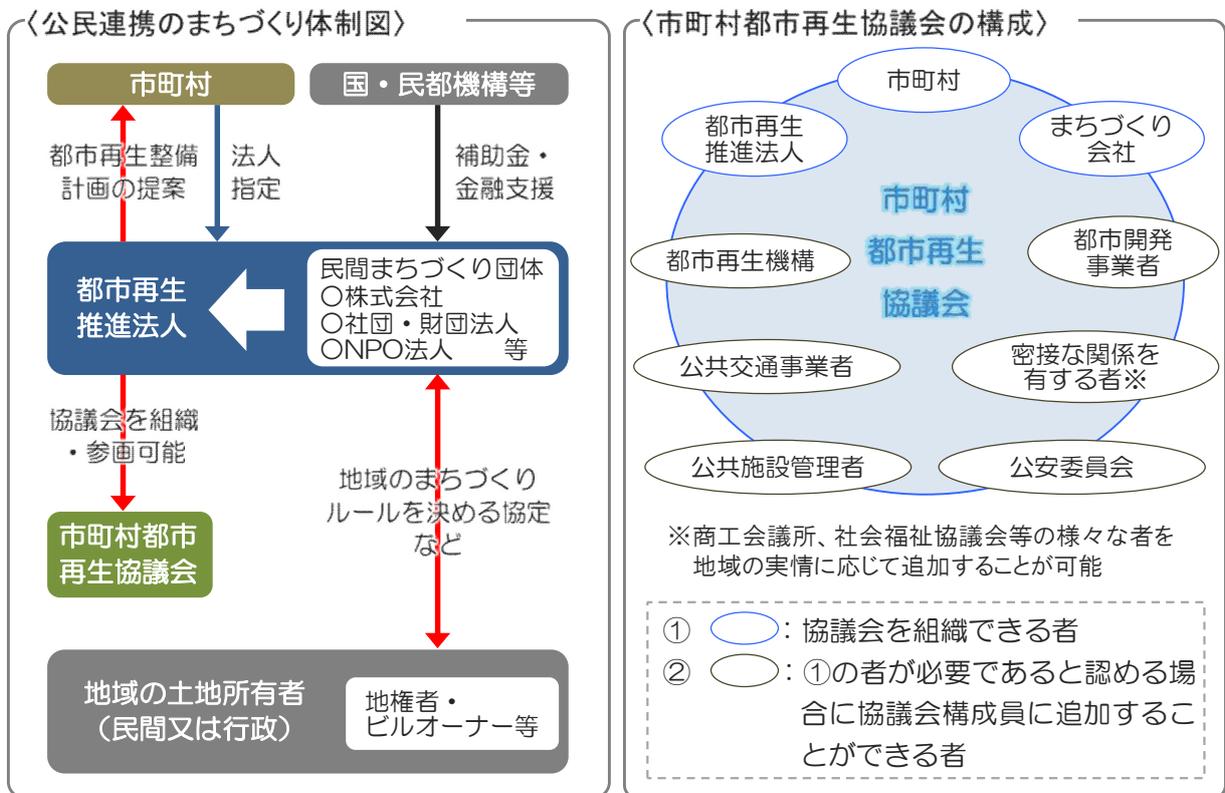
中間検証

計画年数

駐車場施策		短期 (1~3年)	中期 (4~7年)	長期 (8~10年)
基本方針1：人中心の歩いて楽しめるまちなかの形成				
施策 1-1	安全で快適なまちなか環境の形成		自動車流入量の抑制検討	荷捌き駐車場・タクシー待機場の検討 駐車場出入口の設置の適正化の検討 フリンジ駐車場ゾーンの形成検討
施策 1-2	まちなかへの来街支援環境の向上		駐車場バリアフリー化の検討 自動二輪車用駐車スペースの確保策の検討 ICT等を活用した駐車場情報提供策の検討	精算システム等来街支援策の検討
基本方針2：駐車場施策によるまちなかの更新				
施策 2-1	附置義務駐車場の適正化		附置義務基準等の見直し検討	附置義務駐車場集約の検討
施策 2-2	多様な取組によるまちなかの平面駐車場の削減		まちづくり組織のあり方等について関係団体・機関等と協議	

(4) 施策展開上考慮すべき事項

- ◆まちづくりに関する施策を展開していくうえでは、公民連携が不可欠であり、まちづくりのビジョンの検討や共有を図っていく体制を構築・運営することが重要になります。これまでも中心市街地を中心に商店街など、様々な団体等がまちづくりに関わってきたことから、これまでのまちづくりの経緯にも配慮しながら、体制づくりの検討を行うことが必要です。
- ◆国においても、まちづくりの体制づくりを支援する制度を拡充するなど、支援体制の充実を図っていることから、これらの制度導入も併せて検討する必要があります。
- ◆近年、まちづくりの中心が開発（ディベロップメント）から、地域特性を重視し地域価値を高める視点に立った管理運営（マネジメント）にも配慮した『エリアマネジメント』へ移行し始めていると指摘されており、駐車場施策についてもまちづくりの一環として、これを含めた検討が必要です。

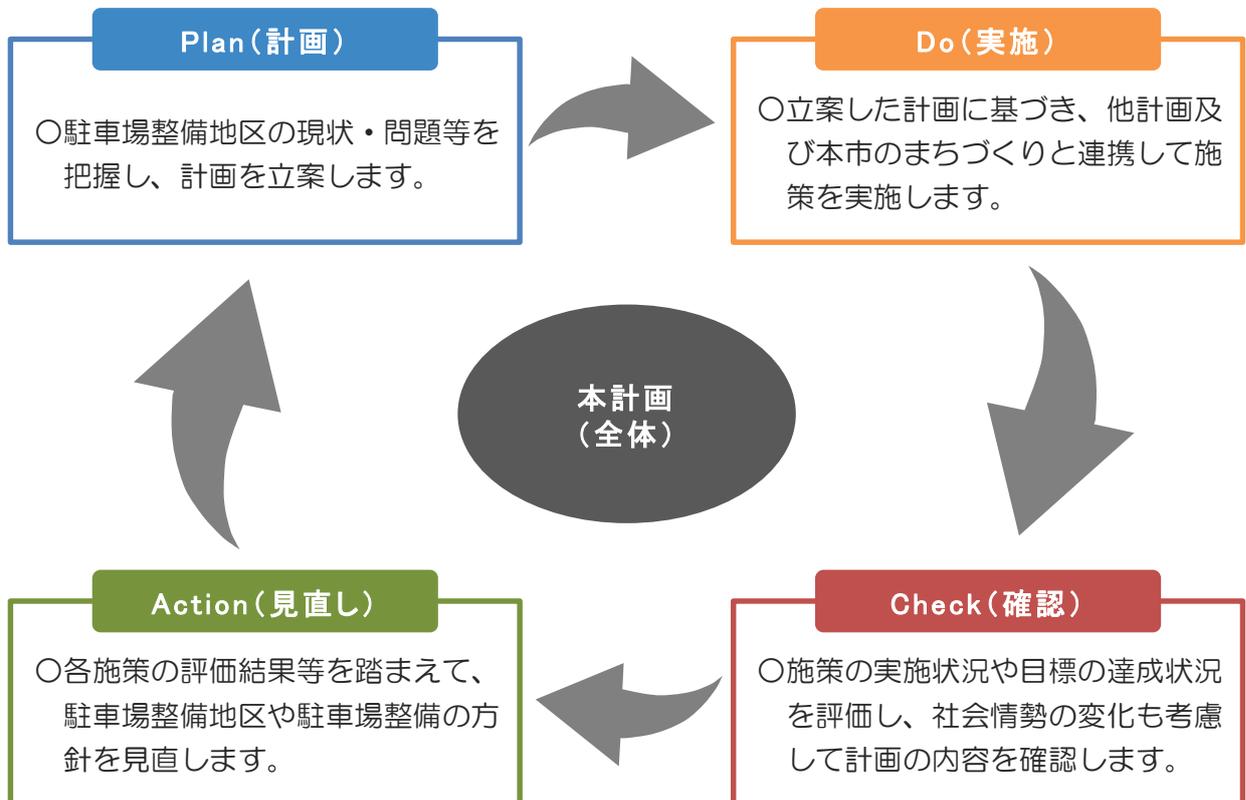


[出典：「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり支援制度(法律・税制・予算等)の概要(国土交通省)]

(5) 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〉





宮崎市駐車場整備計画

令和3年6月30日

(問合せ先)

宮崎市 都市整備部 都市計画課

平成17年4月28日策定
令和3年6月30日改訂

住 所：宮崎市橘通西1丁目1番1号

T E L：0985-21-1811

F A X：0985-21-1816

E-Mail：30tosike@city.miyazaki.miyazaki.jp