

宮崎大学工学部 正 員 藤 本 廣
学 生 の 末 吉 孝

1. まえがき

昭和45年以来、宮崎県の自動車保有台数の伸びは全国平均を上廻り、九州圏内で第1位となっている。一方、観光都市的性格を有する宮崎市の立地条件がこれに重なり、最近の宮崎市における自動車交通量の急激な増加は近い将来に恒常的な交通渋滞ひいては都市機能の低下や交通公害の発生により、市民の生活環境の悪化をもたらすものと予測され、現状のまま放置できない事態におかれています。このような事態は、元々、在来都市の土地利用と街路形態およびその機能が現在見られるような自動車交通を対象としたものでなく、そのために結果的に自動車交通に対応し得ないことに起因しているものである。したがって、その現実的な対策としては、当面、自動車の効用を必要最低限に限定したうえで、物理的に弱者の立場にある歩行者や自転車の優先保護という観点に立った抜本的な交通規制と施設の改善を実施する以外に方法はありません。

本文は、上述の観点から立案された宮崎市都市総合交通規制計画のための調査の一環として実施した宮崎市中心街正における路上駐車の実態資料と別に推計した駐車需要との相関性を、対象街正内の土地利用と既設駐車場の配置状況との両面から考察したものである。

2. 調査区域の概要と調査方法

2-1. 調査区域の概要

調査区域は、図-1に示すように大淀川、国道10号線、高千穂通り、宮崎駅、老松通りを境界とする宮崎市の中心街である。この区域の面積は約237.04haで、域内居住人口は約26000人、世帯数約7500、平均人口密度約110人/haである。幅員2m以上の街路が占める平均道路率は約19.8%である。区域内の用途構成は、市内随一の繁華街である橘通り、広島通りに沿った商業地域(図-1に示したゾーン①、④と⑤の一部、⑥、⑦、⑩、⑪、⑫、⑬、⑭、⑮、⑯の一部、⑰、⑱、⑲と⑳の一部)を中心にして、西側は住居地域と第2種住居専用地域(ゾーン⑭と⑳の一部、㉑、㉒、㉓、㉔、㉕と㉖の一部が住居地域で、㉗の一部、㉘、㉙および㉚が第2種住居)、東側は近隣商業地域(ゾーン②、③、④、⑤の一部、⑥、⑦と⑧の一部)からなっており、ゾーン㉑に県庁、⑦と⑧に税務署と法務局などの官公庁、㉒に市役所と市民会館があり、ゾーン㉑と㉓はホテル・旅館街を形成している。なお、ゾーン①～⑧は駐車場整備地区に指定されている。また、この区域内には、小学校2、幼稚園9、児童公園6が設置されている。さらに、橘橋上流の大淀川左岸は河川敷緑地として、橘橋下流左岸は河畔公園として利用されている。



図-1. 調査区域とゾーニング

図-1. 調査区域とゾーニング

2-2. 調査方法

調査日(昭和47年6月12日、水曜日、曇一雨)に、午前9時～10時、午前11時～午後1時、午後3時～5時の三時間帯に区域内をパトロールしてゾーン毎の街路における駐車台数を記録し、プレートナンバーの照合により駐車時間と短時間(3時間以内)と長時間(3時間以上)とに分類した。一方、駐車中(路上)の車に調査票(調査趣旨記載の紙片と回答用のハガキ)を配布して、駐車目的、時間、駐車場所から目的地までの概略距離ならびに出発地をアンケート方式で回答してもらうようにした。

3. 既存駐車場の現況と駐車需要台数の推計

既設駐車場は図-1 に示したゾーン①～⑳毎にその箇所数と収容能力（一般有料と専用）を調査した。

1) 駐車需要台数の推計はH.R.B.の方法に今回はよった。但し、用途別床面積の算定に当っては、住宅、商・事業所、官公庁・学校、道路、空地の5種に区分し、容積率は現行の用途地域で指定されている値を採用した。敷地面積は1/2500の現況図を1cmメッシュに区分して図上から求めた。

4. 調査結果と考察

表-1 にゾーン毎の路上駐車の状態と既設駐車場の収容能力を対比して示す。

路上駐車台数	路上駐車台数		ゾーン No.	既存駐車場 車台数	収容能力			推計駐車 需要台数	過不足	道路率	
	短時間	長時間			月料	専用	計				
1	36	75	111	20	21	429	43	472	178	+274	15.7
2	20	50	84	11	14	90	344	442	307	+135	25.3
3	17	44	61	26	4	0	370	370	113	+277	13.0
4	16	40	56	0	16	220	301	521	344	+177	20.4
5	8	48	56	7	10	122	145	267	205	+62	32.0
6	12	22	34	27	1	20	0	20	73	-73	15.6
7	12	21	33	19	10	167	25	192	169	+23	13.3
8	3	27	32	4	13	154	92	246	169	+77	20.0
9	2	30	32	6	7	83	206	289	197	+92	16.1
10	12	18	30	29	0	0	0	0	65	-65	16.7
11	16	10	26	20	0	0	0	0	58	-58	16.2
12	4	22	26	7	15	114	225	337	236	+83	17.9
13	22	2	24	9	10	110	355	465	381	+84	33.1
14	11	13	24	23	5	81	15	76	80	+16	12.7
15	1	22	23	2	4	64	40	104	70	+14	30.5
16	10	11	21	7	7	132	12	144	223	-59	24.5
17	9	2	21	15	15	343	56	337	204	+135	21.3
18	20	0	20	14	6	167	25	192	303	-111	27.1
19	15	5	20	21	11	126	120	246	185	+61	17.6
20	17	1	18	13	5	68	36	104	155	-51	33.0
21	0	7	15	12	7	60	164	224	209	+15	16.0
22	13	0	13	16	12	207	23	230	176	+54	21.9
23	5	7	12	20	1	10	0	10	45	-35	15.4
24	9	1	10	17	10	221	35	256	184	+72	10.7
25	9	1	10	18	9	186	75	281	155	+126	12.5
26	3	7	10	25	1	15	0	15	44	-49	21.3
27	3	6	9	3	4	90	30	120	72	+48	24.0
28	2	2	4	22	2	0	15	15	60	-45	7.0
29	0	0	0	5	1	72	47	121	122	-1	12.7
計	333	504	837	—	227	3377	2841	6160	4082	+1278	17.0

表-2 は路上駐車に対するアンケート調査結果をまとめたものである。

路上駐車が多いゾーン（㉔、㉕、㉖、㉗、㉘）の特徴として、長時間駐車が短時間駐車の2倍以上となっており、これらのゾーンが官公庁の多いゾーン（㉙、㉚、㉛、㉜）の周辺であること、また、既設駐車場の収容能力の大きいゾーンであること、などを考慮すると、これらのゾーンの駐車の目的は大部分が通勤と判断される。全体的にみて、路上駐車が多いゾーンが必ずしも既設駐車場の収容能力の不足を示しているとは限らず、結果的には有料駐車場が敬遠されたが、あるいは専用駐車場に入りきれなかった車が止むを得ず路上駐車となっているものと考えられる。短時間駐車の多いゾーンは中心商店街（㉑、㉒、㉓、㉔、㉕、㉖、㉗、㉘）と㉙である。ゾーン㉙には県立病院がある。

表-1 中の過不足欄の数値は、既設駐車場に対する推計駐車需要台数の過不足数と示したものであるが、これと路上駐車の実態とから判断すると、この区域は総体的には駐車場収容能力に不足はなく、むしろ、用途構成に対する無計画な一般有料駐車場の増加が、その配置の不均衡と共に区域内交通の障害となっているようである。

ゾーン㉚と㉛は住居地域と第2種住居専用地域となっているが、この区域には以前からの事業所があり、専用駐車場の設置スペースが無いことから比較的に路上駐車台数が高位になっている。

5. おわりに

結論として、(1)路上駐車の一部が郊外部からの通勤車である。(2)路上駐車が多いゾーンが必要に対して収容能力が不足しているゾーンとは限らない。(3)無計画な私営の有料駐車場の設置が用途構成との不均衡の要因となり、却って都市機能を阻害していることがうかがわれる。

この調査と解析は、宮崎県警交通企画課の宮崎市総合交通規制計画立案のために行なったもので、交通企画課の各位ならびに本学土木工学科50年度卒業生の山本和夫（専攻科）、松尾雄児、後藤順一、幸義明ら4名の労に負うところが多い。付記して謝意を表する。

参考文献：1) 道路・駐車場の技術開発（日本駐車場学会誌）、昭和41年5月号。

表-2 アンケート調査結果

- 1) 平均駐車時間 7^h43^m
- 2) 駐車場所～目的地間距離
最短4^m、最長2500^m、平均372^m
- 3) 駐車目的
(a) 商用：18% (b) 業務：9%
(c) 通勤：68% (d) 買物：0%
(e) その他：5% 計100%
- 4) 出発地
(a) 調査区域内：25.0%
(b) 区域内以外：16.7%
市街地
(c) 郊外部：58.3%
計100%