

報告書 3

宮崎土木事務所
令和6年7月29日

高千穂通りの駐輪状況調査について

目 的

高千穂通り周辺地区の道路空間利活用協議会及び関係者打合せにおいて、当事業における駐輪スペース設置の要否判断や設置規模の検討のためには、駐輪状況の定量的な把握を行う必要がある旨の意見があったことから、以下のとおり駐輪調査を行った。

【調査1：駐輪台数調査】

調査日時：令和6年2月～3月の平日及び休日（はれ）、12時～13時
調査箇所：高千穂通り全線

調査結果 1

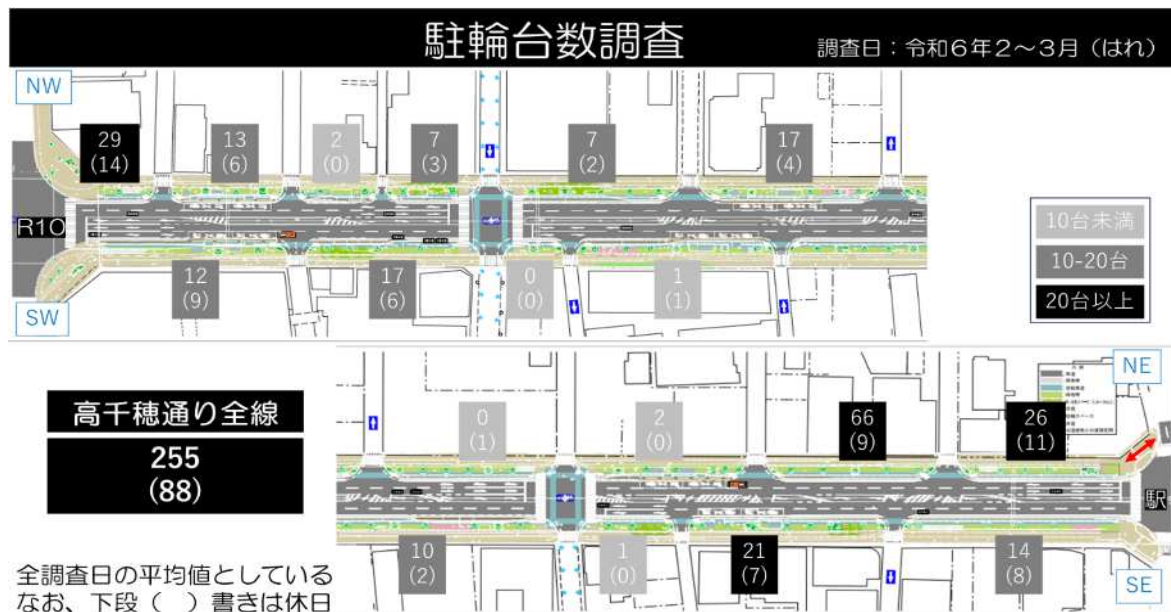


図 1

令和6年2月から3月の平日（はれ）に行った調査では、当路線内に平均 255 台の駐輪が確認された。ただし、路線内に全体的に駐輪されている状況ではなく、図1の黒部分の北東ブロック（NE）、南東ブロック（SE）、北西ブロック（NW）が特に多い状況にあった。なお、休日は88台と平日の3割程度、雨天時には5割程度と大幅に減少する傾向にあった。他にも、調査を行う中で下のような傾向が確認された。

- ・ 建物内に駐輪場が確保されているエリアには路上駐輪は少ない
- ・ 店舗等がないエリアにも路上駐輪が一定量ある
- ・ 長期間放置されている自転車もある



NE エリア



SE エリア

【調査 2：駐輪後行動調査】

調査日時：令和 6 年 3 月 22 日、4 月 17 日、5 月 22 日 いずれも平日（はれ）
午前 7 時～10 時

調査箇所：北西ブロック（NE）、南西ブロック（SE）、北東ブロック（NW）

調査 1 の結果を受け、駐輪状況を更に詳細に把握し、分析する必要が生じたことから、駐輪が特に多いエリアについて、長期間放置されている駐輪台数を含め、当該路線内に駐輪した人のその後の行動について現地にて調査を行った。



NW エリア

調査結果 2

天候：晴れ	R6.3.22(金)	天候：晴れ	R6.4.17(水)	天候：晴れ	R6.5.22(水)
NWエリア		NWエリア		NWエリア	
区域内用務（短期）	11 31% ○	区域内用務（短期）	17 36% ○	区域内用務（短期）	13 34% ○
区域内用務（長期）	4 11% △	区域内用務（長期）	7 15% △	区域内用務（長期）	5 13% △
区域外用務	6 17% ×	区域外用務	4 9% ×	区域外用務	3 8% ×
放置	14 40% ×	放置	19 40% ×	放置	17 45% ×
合計	35	合計	47	合計	38
NEエリア		NEエリア		NEエリア	
区域内用務（短期）	0 0% ○	区域内用務（短期）	10 14% ○	区域内用務（短期）	8 15% ○
区域内用務（長期）	36 58% △	区域内用務（長期）	43 62% △	区域内用務（長期）	29 53% △
区域外用務	19 31% ×	区域外用務	1 1% ×	区域外用務	2 4% ×
放置	7 11% ×	放置	15 22% ×	放置	16 29% ×
合計	62	合計	69	合計	55
SEエリア		SEエリア		SEエリア	
区域内用務（短期）	0 0% ○	区域内用務（短期）	0 0% ○	区域内用務（短期）	0 0% ○
区域内用務（長期）	17 63% △	区域内用務（長期）	19 70% △	区域内用務（長期）	11 69% △
区域外用務	1 4% ×	区域外用務	0 0% ×	区域外用務	0 0% ×
放置	9 33% ×	放置	8 30% ×	放置	5 31% ×
合計	27	合計	27	合計	16

※調査開始時点(午前 7:00)で駐輪してある車両は「放置」と定義

表 1

調査を実施した 3 日間については、特に大きなイベント等はなく、調査結果の傾向も概ね近い状況にあることから、棄却は行わずにその平均値を次図のとおりまとめた。



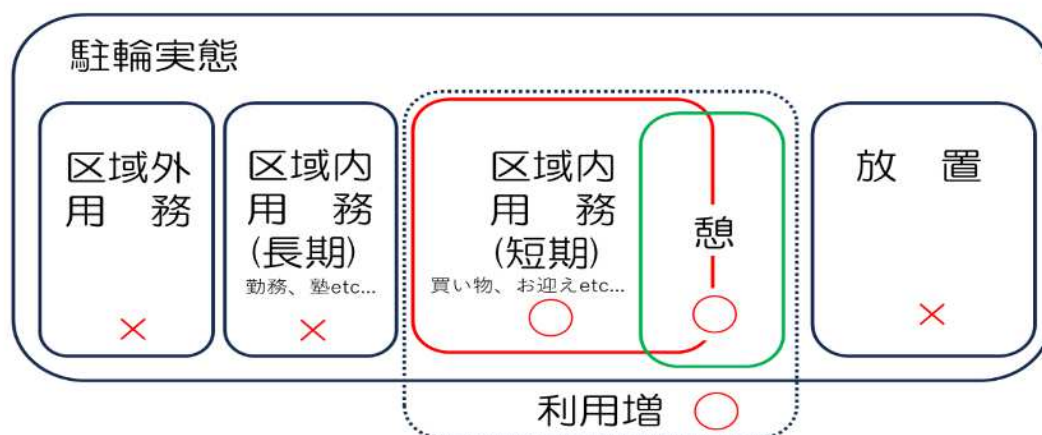
図2

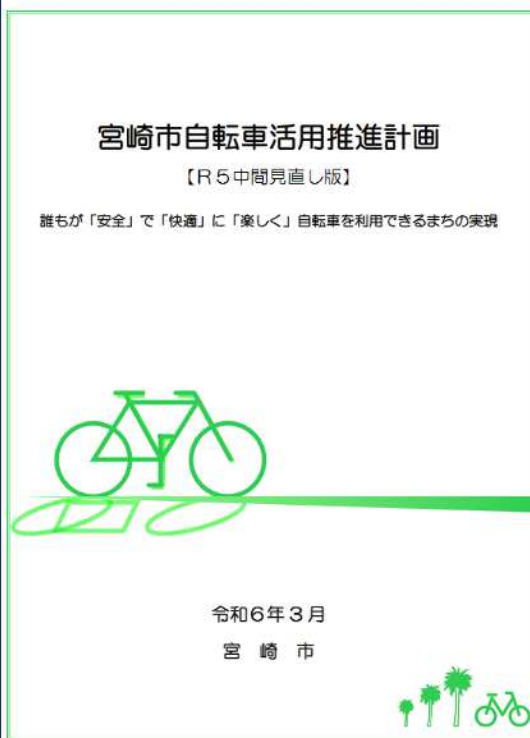
区域内用務（短期）は多いエリアでも3割程度と比較的少ないことが分かった。区域内用務（長期）が場所によっては7割を占めるエリアもあり、駐輪場のない職場等の駐輪施設として使用されていることが分かった。また、高千穂通りに駐輪して区域外へ用務に行く人も1割程度確認された。また、放置自転車も多く（2～4割程度）確認された。図2

今後の方向性

以上の調査結果より、高千穂通りに駐輪スペースを確保する場合には、路線周囲を含めたエリア全体で駐輪対策を考える必要があることが分かった。当該路線に真に必要な駐輪台数については、まちづくりや自転車施策の主体である宮崎市や交通管理者である宮崎県警と連携をとりつつ、適切な規模とするとともに、自転車放置禁止区域の拡大や巡回指導などのソフト対策とタイアップし、総力戦で美しく居心地の良い高千穂通りを目指したい。

駐輪SP確保の考え方整理





3.3.7 中心市街地の再開発等による駐輪環境の変化

JR 宮崎駅西口周辺の開発等に伴い、中心市街地の活力向上が求められている中、駐輪ニーズ拡大や路上放置自転車の増加が予想されるとともに、老朽建物更新等に伴う効率的な土地利用の確保が求められています。

- JR 宮崎駅西口では、大規模集客施設「アミュプラザ宮崎」の令和2年12月開業に伴い周辺エリアでの駐輪ニーズの上昇が考えられ、路上放置自転車の増加が懸念されます。
- 土地の有効活用の観点で、敷地確保が困難な商業施設や飲食店等においては、ともすれば宮崎市自転車駐車場の附置に関する条例（以下「附置義務条例」という。）による建物内や屋上への駐輪場設置がなされ、利用者の利便性はもとより、老朽建築物の建替え時及び大規模集客施設整備時における高度利用が阻害されるなどが懸念されていました。このようなことから、土地利用の促進のため、条例については令和5年4月に廃止されましたが、今後は附置義務条例の廃止に伴う、路上放置自転車の状況等を注視する必要があります。
- 以上のことから、特に中心市街地では、まちづくりと連携した駐輪環境の充実化（駐輪施設の設置検討、自転車放置禁止区域の再検討など）が求められます。



3.3.7 中心市街地の再開発等による駐輪環境の変化

JR 宮崎駅西口周辺の開発等に伴い、中心市街地の活力向上が求められている中、駐輪ニーズ拡大や路上放置自転車の増加が予想されるとともに、老朽建物更新等に伴う効率的な土地利用の確保が求められています。

- JR 宮崎駅西口では、大規模集客施設「アミュプラザ宮崎」の令和2年12月開業に伴い周辺エリアでの駐輪ニーズの上昇が考えられ、路上放置自転車の増加が懸念されます。
- 土地の有効活用の観点で、敷地確保が困難な商業施設や飲食店等においては、ともすれば宮崎市自転車駐車場の附置に関する条例（以下「附置義務条例」という。）による建物内や屋上への駐輪場設置がなされ、利用者の利便性はもとより、老朽建築物の建替え時及び大規模集客施設整備時における高度利用が阻害されるなどが懸念されていました。このようなことから、土地利用の促進のため、条例については令和5年4月に廃止されましたが、今後は附置義務条例の廃止に伴う、路上放置自転車の状況等を注視する必要があります。
- 以上のことから、特に中心市街地では、まちづくりと連携した駐輪環境の充実化（駐輪施設の設置検討、自転車放置禁止区域の再検討など）が求められます。



▲高千穂通りの路上駐輪



▲市宮崎駅北駐輪場

