

# 宮崎市アリーナ基本構想策定関連調査業務報告書

2019年2月

一般財団法人 みやぎん経済研究所

## 目次

1. 調査の前提等	2
2. 交通量調査結果	4
3. アリーナ立地による交通量推計	17
4. 民間有料駐車場駐車可能台数	19
5. 宮崎市中心市街地及び近隣地域の民間宿泊施設の収容可能人数及び稼働状況	26
6. モバイル空間統計に基づく周辺地域の分析	28
7. アリーナ立地による経済波及効果試算	38
8. 県外事例における都市計画・経済視点の影響分析	44
9. まとめ～アリーナ基本構想策定に向けた提言	59

巻末資料…本調査結果をもとにした地理空間データ

※本調査により作成した図表のうち、当研究所にて作成したものは資料出典名を省略する。  
当研究所作成以外の資料については出典を記載するものとする。

## 1. 調査の前提等

宮崎市による調査の前提条件はアリーナの規模を「収容人数 5,000 人程度、想定年間興行日数は 120 日以上」としている。また、アリーナ立地場所を以下のA：宮崎市中央公園用地①、B：宮崎市中央公園用地②、C：宮崎市総合体育館立体駐車場用地、D：宮崎県体育館用地とし、候補地が変動した場合においても調査分析結果に変化がないこととしている。

交通量調査は野崎クリニック前の「交差点A」、宮崎市総合体育館立体駐車場近隣の「交差点B」、宮崎駅東口の「交差点C」、宮崎中央公園西南の「交差点D」にて調査が求められる、

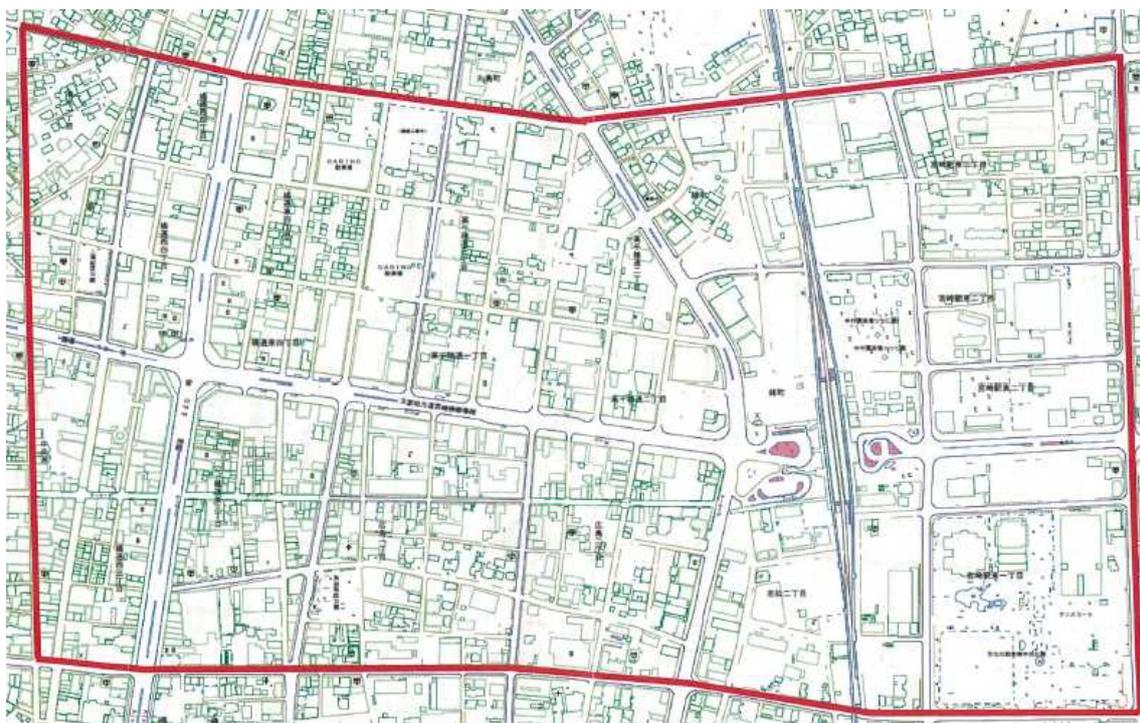
図1. 交通量調査と交通量推計箇所(宮崎市作成図)



交通量変化予測は、前頁図1上の赤色の指定道路「1. 宮脇通線」「2. 宮崎駅東通線」「3. 中央公園通線」「4. 県体育館通線」「5. 宮崎駅東8号線」「6. 大和通線」「7. 大島通線」「8. 一ツ葉通線」「9. 恵美須通線」の将来交通量推計データをもとに、今回実施した交通量調査結果を加味した上で、アリーナ立地時の交通量変化の予測が求められている。

駐車場駐車可能台数調査は、図2にて宮崎市が指定した範囲内の有料駐車場（月極を除く）を対象とし、宿泊収容余力調査は、（一社）宮崎市観光協会ホームページと各宿泊施設の公開情報記載の収容人数と、「宮崎市観光統計」の宿泊施設データをもとに推計する。

図2. 駐車可能台数調査の範囲(宮崎市作成図)



その他、当研究所からのプロポーザル実施時に提案した分析内容は、①モバイル空間統計（携帯電話位置情報）に基づく周辺地域の分析、②県外事例における都市計画・経済視点の影響分析、③興行時における人の流れの予測、④アリーナ立地による経済波及効果推計（中心市街地への波及）となる。加えて、調査を進める中で有用と考えられるデータ等を使用し、全調査結果を踏まえた上で、アリーナ立地を考察する。

## 2. 交通量調査結果

### (1) 調査概要

#### ① 調査年

2018年

#### ② 調査日と条件（※が条件）

11月3日（土） ※宮崎中央公園にてイベント（宮崎ガス展）有りの土曜日、晴れ

12月2日（日） ※イベント無しの日曜日、雨

12月8日（土） ※イベント無しの日曜日

12月19日（水） ※平日

#### ③ 調査時間

各調査日ともに13時00分～18時30分

#### ④ 調査対象

##### i) 交通機関

バス、タクシー、バイク、その他（前述の3つ以外の車両。トラック、自家用車等）

##### ii) 徒歩・自転車

徒歩と自転車は合算して集計した。

#### ⑤ 調査場所

2頁図1のとおり、野崎クリニック前の「交差点A」（次頁図3、写真1）、宮崎市総合体育館立体駐車場近隣の「交差点B」（6頁図4、写真2）、宮崎駅東口の「交差点C」（7頁図5、写真3）、宮崎中央公園西南の「交差点D」（8頁図6、写真4）にて調査した。

図3. 交差点A 調査場所・調査方向

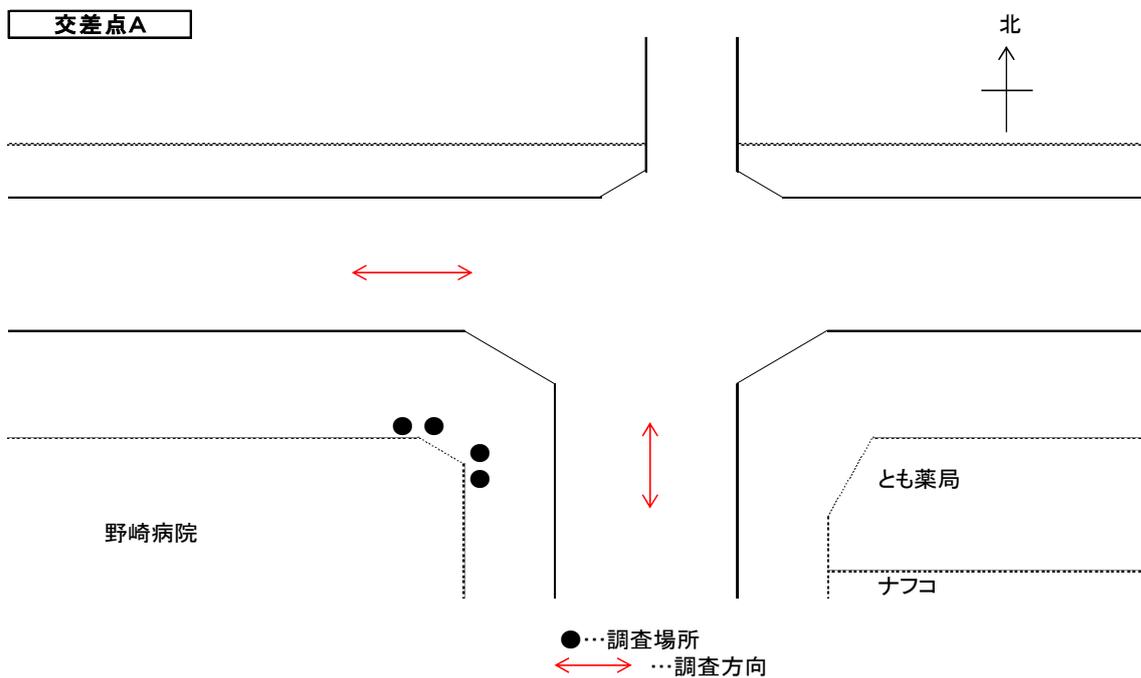


写真1. 交差点A



図4. 交差点B 調査場所・調査方向

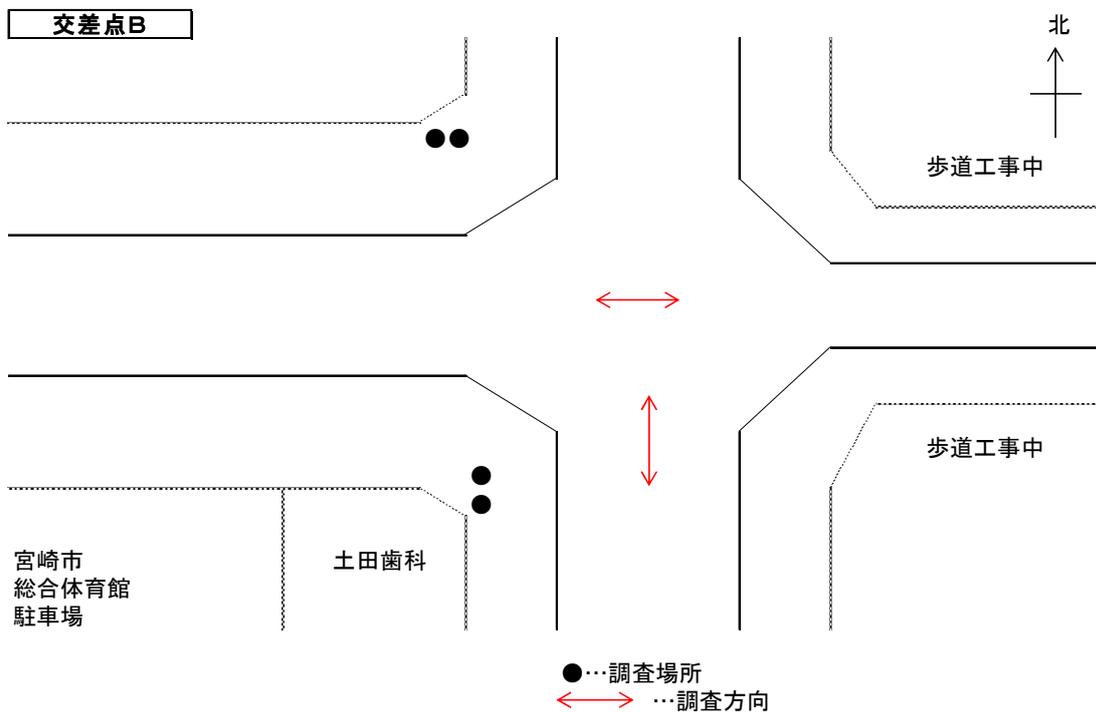


写真2. 交差点B



図5. 交差点C 調査場所・調査方向

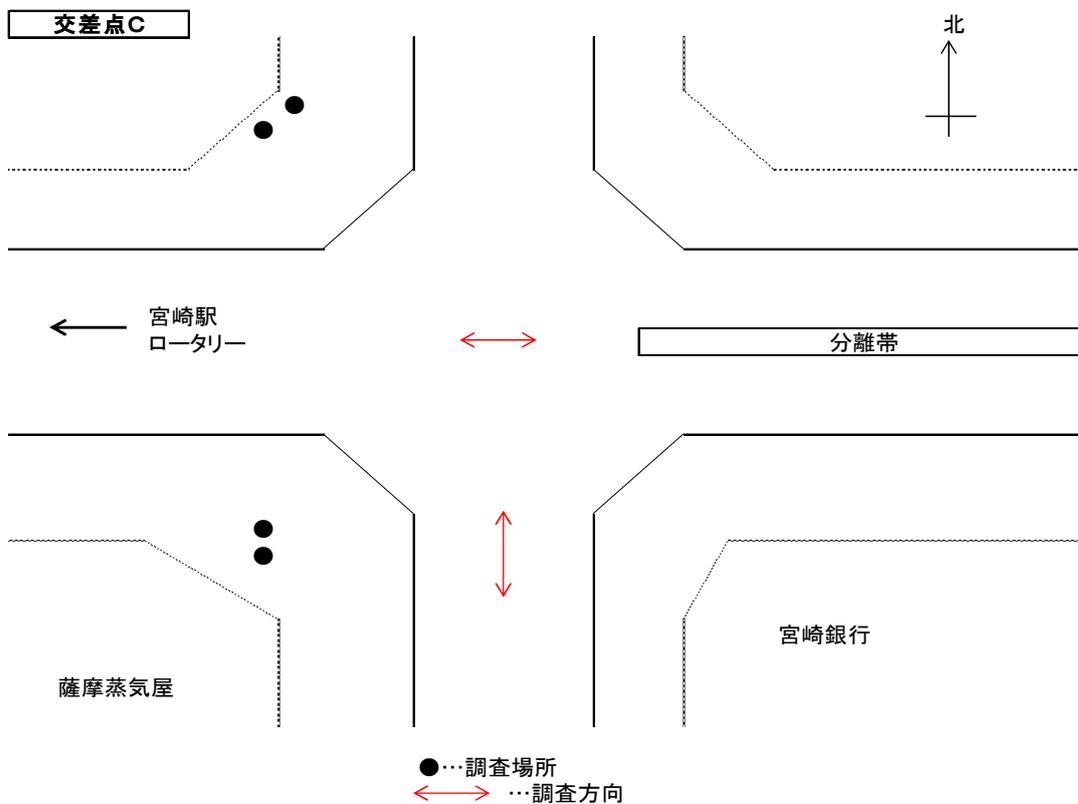


写真3. 交差点C



図6. 交差点D 調査場所・調査方向

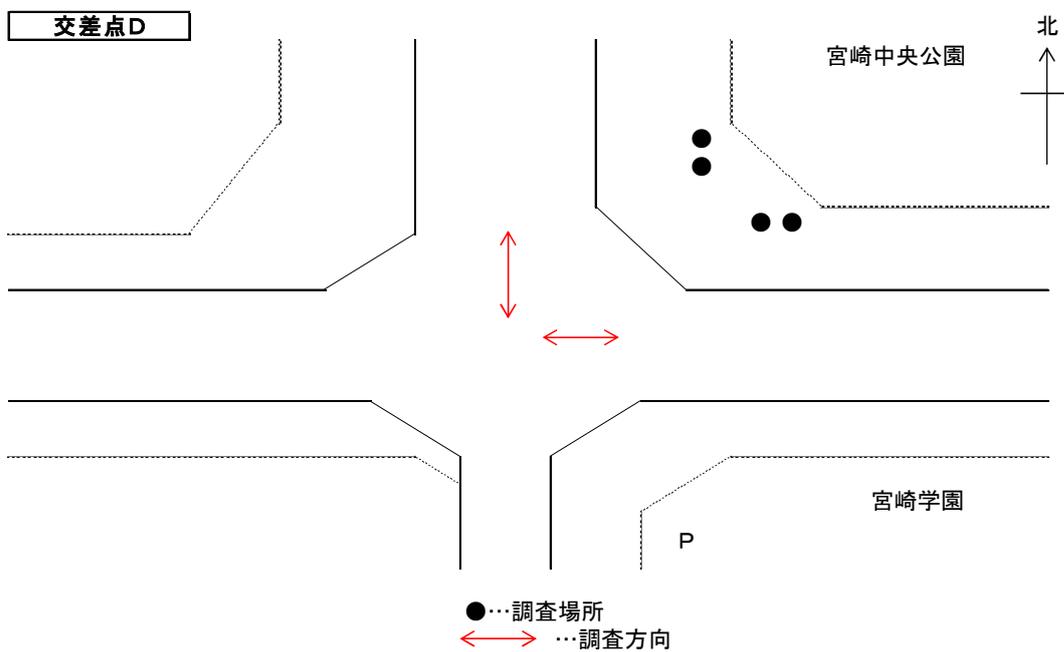


写真4. 交差点D



## ⑥調査体制

調査員延べ人数 89 名

※クラーク記念国際高等学校連携校宮崎キャンパス 3 年生及び教員と当研究所研究員

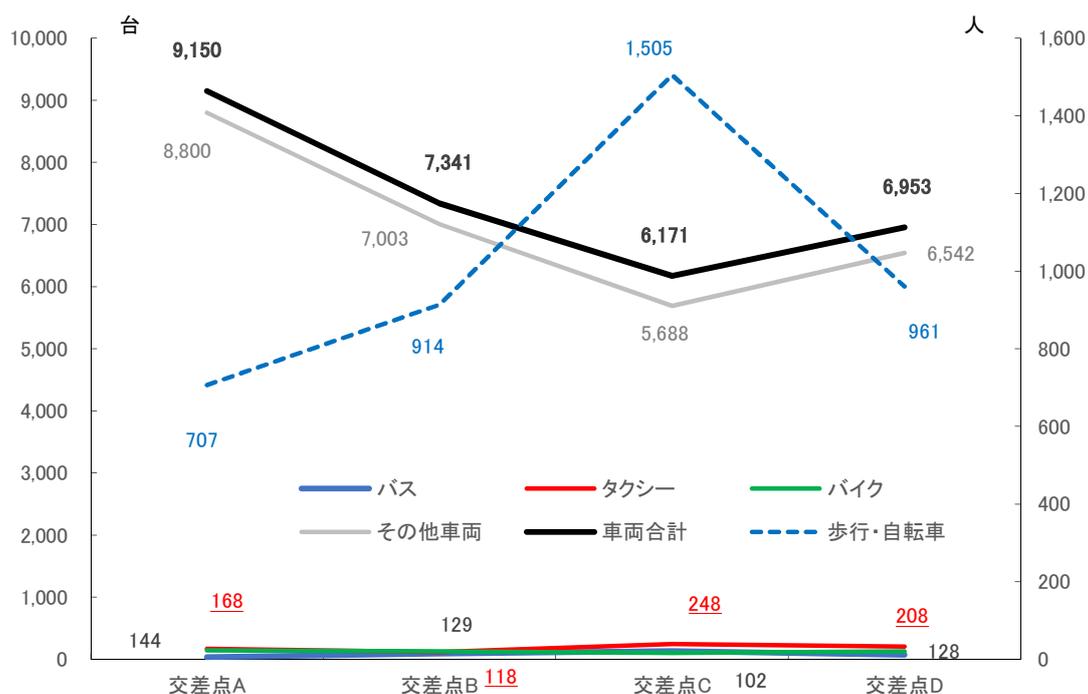
## ⑦調査日、時間等の根拠

11 月 2 - 4 日に宮崎中央公園にて開催された宮崎ガス (株) 主催の「ガス展」(期間中約 20,000 人集客) をアリーナ立地と同条件 (半日で 5,000 人集客) とみなし、来客者が多い 11 月 3 日 (土) を宮崎駅裏にアリーナが立地した場合と想定し交通量調査を実施した。また、イベント無しの日曜日 (12 月 2 日)、イベント無しの土曜日 (12 月 8 日)、平日の水曜日 (12 月 19 日) に同様の調査を実施した。調査時間帯はアリーナが立地した場合の集客時間帯 (イベントの多くが 18 時から開催と仮定) に絞り、13 時 00 分から 18 時 30 分までの時間帯とした。

### (2) 調査 4 日間の各交差点の平均通行量

調査 4 日間の各交差点の平均通行量 (13 時 00 分 - 18 時 30 分) をみると、車両合計は一ツ葉通線沿いである交差点 A が最も多く、次いで交差点 B となった (図 7)。一方、最も少ないのは宮崎駅東側の交差点 C となった。タクシーについては送迎が多い交差点 C が他の交差点より多いものの 248 台と少ない。歩行者数は宮崎中央公園への入口であり、ホテル、コンビニエンスストア、金融機関へのアクセス口となる交差点 C が圧倒的に多く 1,505 人となった。これらのことから、歩行者が多く車両が少ない交差点 C は他の交差点と役割が大きく異なると推察される。

図 7. 交差点 A - D の調査 4 日間平均通行量 (13 時 00 分 - 18 時 30 分)



### (3) 移動手段別、調査日別の調査結果

#### ①車両交通量について

調査日別の調査結果を車両別に分析すると、バスはイオン宮崎ショッピングセンター行きや長距離ツアーバスや団体向けバス等が発着する交差点Cが全調査日を通じて最も多い。交差点BとCは平日である12月19日に多い(次頁図8、9)。タクシーは11月3日、12月8日の両土曜日が多く、待機所がある交差点Cが圧倒的に多い(12頁図10、11)。バイクは調査日が雨天であった12月2日が最も少なく、交差点Aは12月19日が突出して多いが、これは通勤手段としての使用台数が多いものと考えられる(13頁図12、13)。自家用車やトラック等の業務用車両が含まれる「その他の車両」は交差点Aが圧倒的に多く、同地点は土曜日、平日の違いは僅かである(14頁図14、15)。これらの交通量では、交差点Cが最も少ない結果となった。なお、全車両の交通量も「その他の車両」と同様の傾向がみられた(15頁図16、17)。

幹線道路に面する交差点Aは総じて交通量が多く、アリーナ立地候補地近隣となる交差点Cは総じて交通量が少ない。調査時間に限るものの、交差点AとCの差は土曜日で2,000台以上、平日は4,000台以上となった。交通混雑を勘案すると、宮崎駅に近い方が交通混乱は発生しにくいと考えられる。大島通線と一ツ葉通線から近いものの入口が狭く、交通混雑が発生しやすい県体育館へのアリーナ立地は現実的ではないとも考えられる。

#### ②歩行者、自転車通行量について

歩行者及び自転車の通行量からは、全調査日程を通じて宮崎駅東口である交差点Cの通行量が最も多いことが見て取れる(16頁図18、19)。また、特に、後述(29頁)の携帯電話位置情報によるモバイル空間データで11月3日に約1万人が宮崎中央公園で開催されたガス展を訪れたことが明らかとなり、同イベントの影響から交差点B、C、Dは他の調査日より歩行者・自転車通行量が突出したと考えられる。調査時間帯の交差点B、C、Dの通行量合計は5,417人となり、本件アリーナにて集客を想定する人数に近い結果となった。

アリーナ候補地への最終移動手段は歩行と想定されることから、周辺歩道の幅員と横断歩道の安全性、信号時間の長さも重要と考えられる。宮崎市中央公園内である候補地A、Bは接する歩道の幅員や来場者が滞留するスペースは十分であるものの、主要導線となる宮崎駅からの横断歩道、宮崎駅東口-科学技術館部分の歩道の幅員が十分とは言い難く、宮崎駅東口からの歩行移動の安全性に難があると考えられる。歩道の幅員、歩行の安全性から検討すると最も安全性が高いのは候補地Cといえる。ただし、面積が狭く来場者の滞留するスペースが歩道となる可能性が高いことから課題が多い。県体育館である候補地Dは現在も車両によるアクセスを想定した施設であり、周辺歩道も狭い。住宅街の中にあることから歩行者からの騒音等も問題となる可能性がある。安全面からも周辺環境からもふさわしいとは考えにくい。

これらのことから、候補地にこだわらず、宮崎駅東口の駐車場や立体駐車場「三進パー

ク」と隣接する公園エリアや、宮崎市保健所等のエリアを候補地として検討する必要もあると考えられる。駅前の広場を来場者の滞留スペースとして利用し、できる限り駅からの移動距離を短くすることが重要と考えられる。既存施設解体が含まれると費用面の問題が発生することや、民有地、県有地の活用については土地所有者との利害の調整が必要となるため、立地のハードルは上昇するものの、通行量に余力があり、混乱が避けられる立地であることが重要である。

図 8. 調査日別 バスの交通量

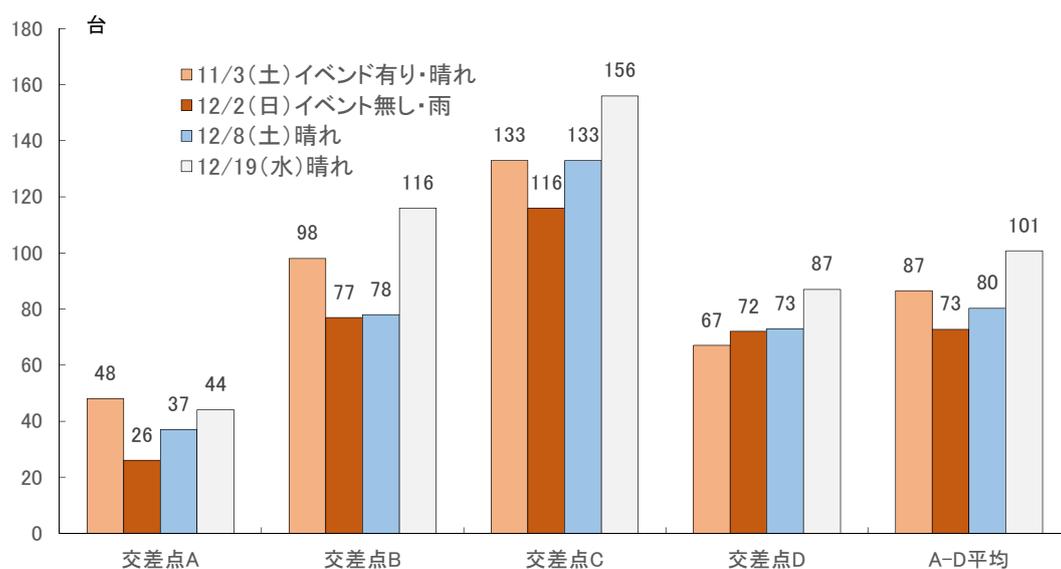


図 9. 調査日別 バスの交通量 交差点A-D平均との差

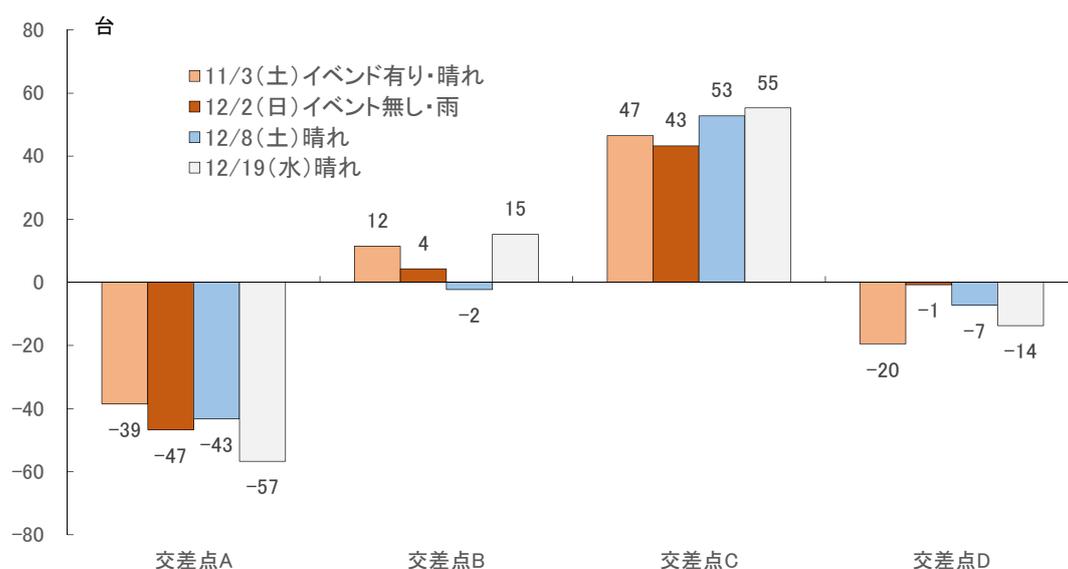


図 10. 調査日別 タクシーの交通量

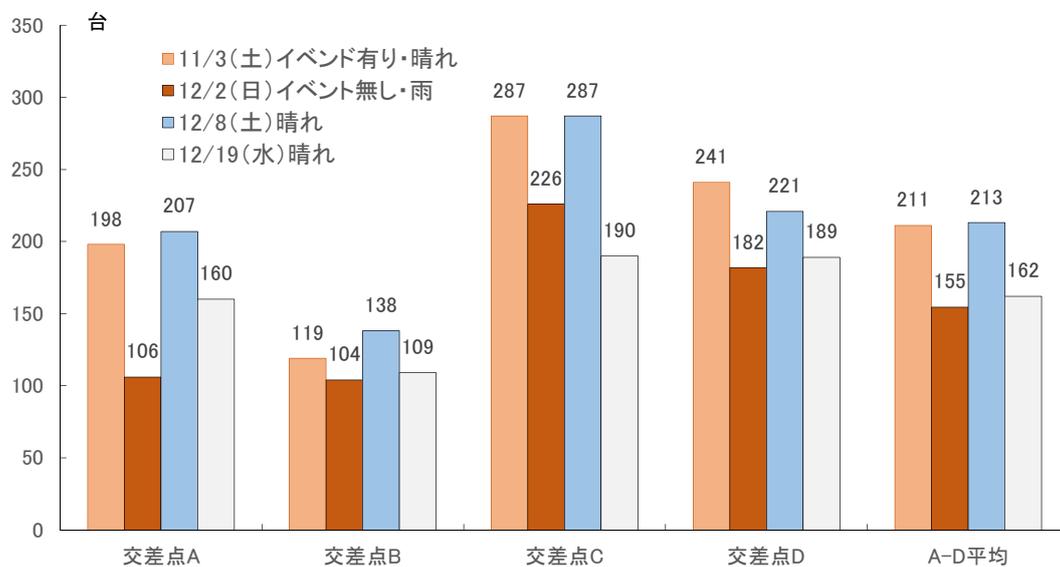


図 11. 調査日別 タクシーの交通量 交差点A-D平均との差

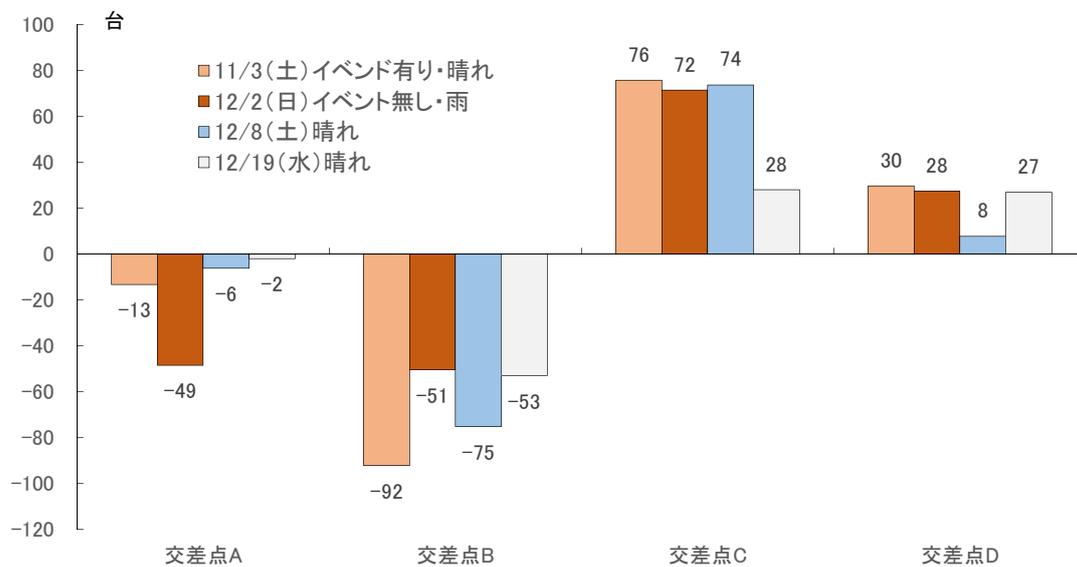


図 12. 調査日別 バイクの交通量

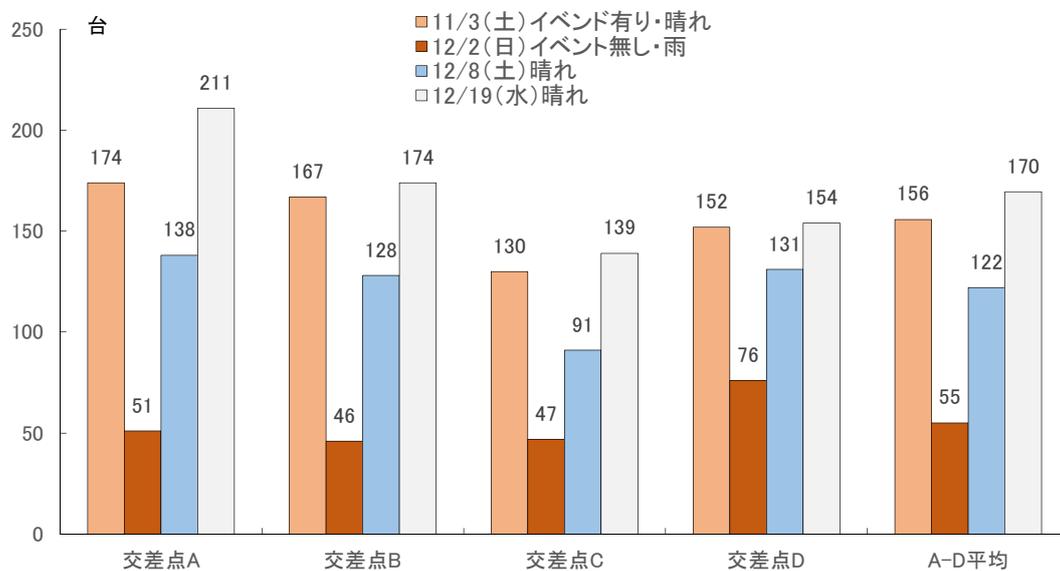


図 13. 調査日別 バイクの交通量 交差点A-D平均との差

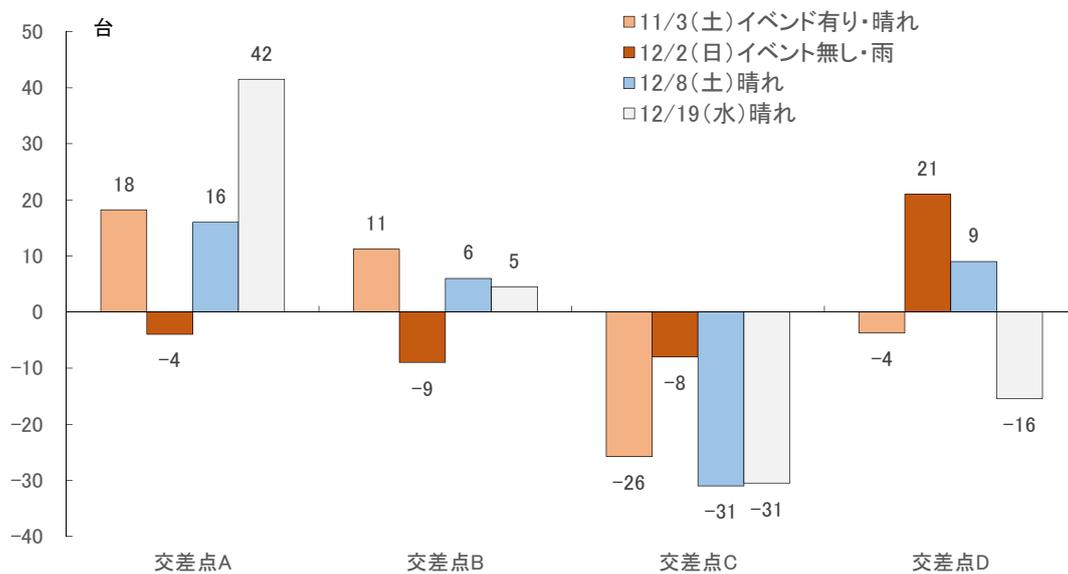


図 14. 調査日別 その他の車両の交通量

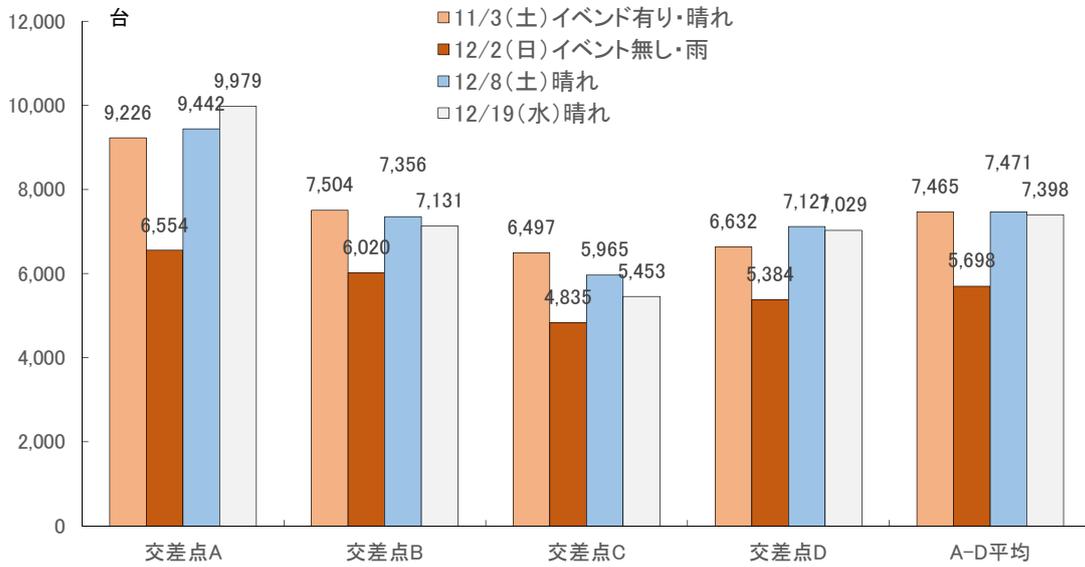


図 15. 調査日別 その他の車両の交通量 交差点 A-D 平均との差

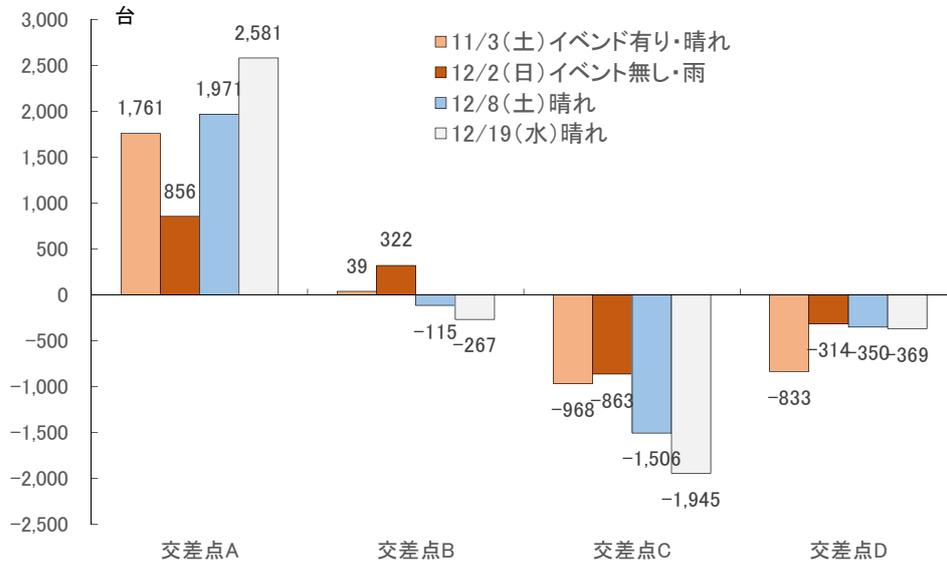


図 16. 調査日別 全車両の交通量

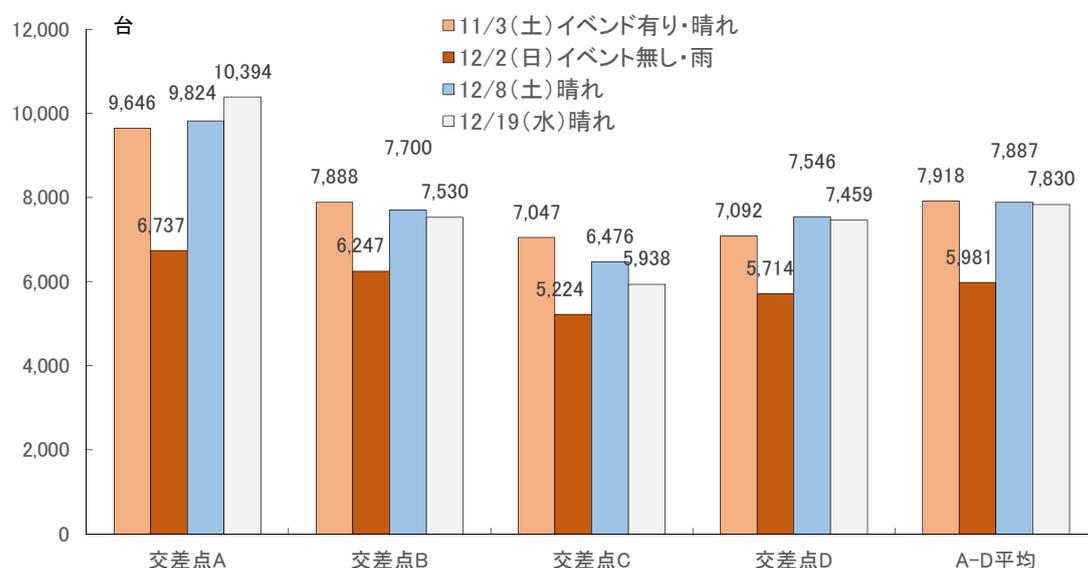


図 17. 調査日別 全車両の交通量 交差点A-D平均との差

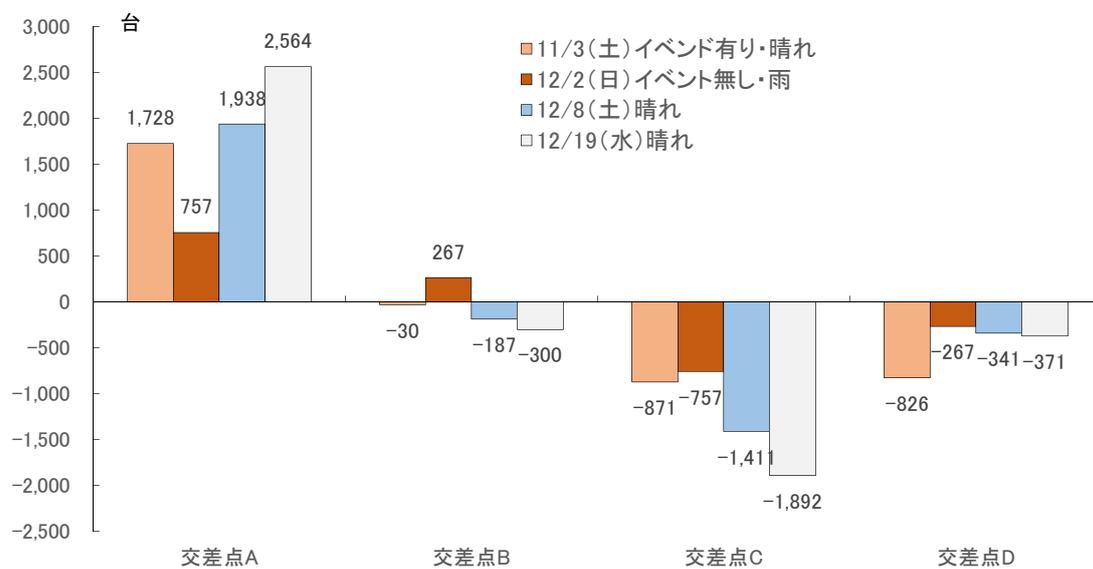


図 18. 調査日別 歩行者及び自転車の通行量

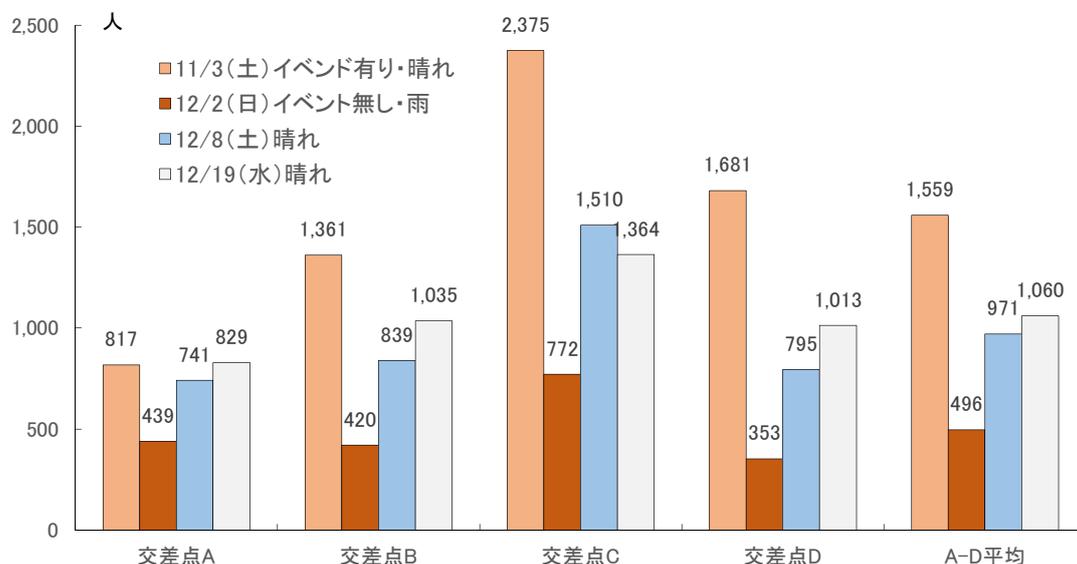
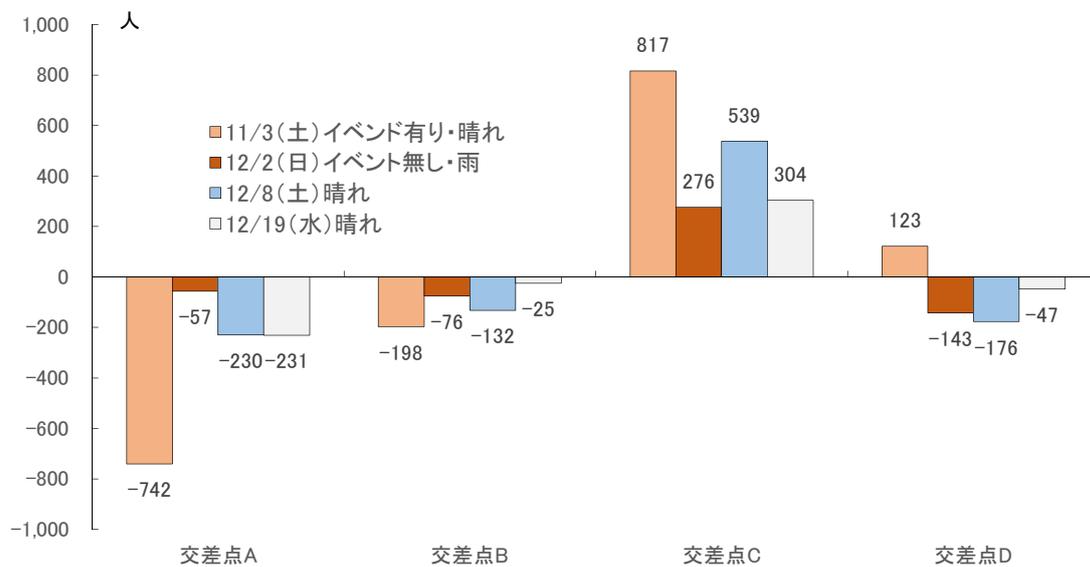


図 19. 調査日別 歩行者及び自転車の通行量 交差点A－D平均との差



### 3. アリーナ立地による交通量推計

宮崎市が指定したアリーナ立地候補地A-D周辺の9通線の2005年の交通量と、これをもとに同市が推計した30年の交通量の伸び率と、今回調査結果及び周辺状況から15年の交通量(直近値)を推計した(表1)。これに、①仮説1「渋滞シナリオ」[興行時に2,000台が周辺を通行(収容人数5,000人のうち2名乗車にて最大4,000人とした場合※他アリーナを参考に設定)した場合の通行量]、②仮説2「現実シナリオ」[宮崎駅西口に駐車を1,000台誘導し、興行時に宮崎駅東口周辺交通量が1,000台増加した場合]③仮説3「理想シナリオ」[宮崎駅西口に駐車を1,500台誘導し、興行時に周辺交通量が500台増加した場合]を推計すると、次頁表2のとおりとなる。仮説1は、宮崎駅東口に専用駐車場を設置するリスクを示したものとイえる。仮説2は小規模通線3本の交通量を制限すれば増加率10.0%前後となり、渋滞による問題は少ないと考えられる。仮説3は渋滞幅も小幅であり、日常との変化も僅かである。アリーナ立地においては、限りなく仮説3の交通量を目指すべきと考えられる。

#### 【推計の根拠】

宮崎市の2005年調査の各通線の構成比をもとに30年推計値のうちデータが無い宮脇通線と宮崎駅東通線の交通量を推計。宮脇通線、宮崎駅東通線は05年30年のNo.6-9通線の増減率と、時間経過を考量し、直近時点における交通量データが必要と判断したことから、15年交通量の推計をした。また、中央公園通線、県体育館通線は05年の大島通線と宮脇通線とこれらの通線の交差部分の交通量に差が無いことから、宮崎駅東通線と同等の交通量とした。宮崎駅8号線も05年交通量の記載が無かったが、周辺商業施設の売上高、周辺駐車台数、類似通線の交通量から推計した。15年、30年の推計交通量は宮脇通線と同様の方法で推計した。なお、その他の通線の15年の交通量は、時間経過をもとに05年と30年推計交通量から推計した。

表1. 2015年時点における各通線の車両交通量推計

		交通量			2005-30 増減率	構成比率 2005
		2005	15	30		
1	宮脇通線	67	81	96	43.7	10.0
2	宮崎駅東通線	22	27	32	43.7	3.3
3	中央公園通線	22	27	32	43.7	3.3
4	県体育館通線	22	27	32	43.7	3.3
5	宮崎駅東8号線	116	141	167	43.7	17.4
6	大和通線	81	105	128	58.0	12.1
7	大島通線	105	125	145	37.6	15.8
8	一ツ葉通線	171	191	212	24.2	25.6
9	恵美須通線	62	90	117	88.7	9.3
10	6-9通線合計	419	511	602	43.7	62.8
	【参考】9通線計	668	813	959	-	100.0

推計値

表2. アリーナ興行時における交通誘導パターン別の各通線の車両交通量推計

単位:百台/日

		仮説1 渋滞シナリオ		仮説2 現実シナリオ		仮説3 理想シナリオ	
		宮崎駅東口に 駐車場を集積し、 興行時に 周辺交通量が 2,000台増加した 場合の推計値	15年推計 からの 増加率	宮崎駅西口に 駐車を1,000台誘導し、 興行時に 周辺交通量が 1,000台増加した 場合の推計値	15年推計 からの 増加率	宮崎駅西口に 駐車を 1,500台誘導し、 興行時に 周辺交通量が 500台増加した 場合の推計値	15年推計 からの 増加率
1	宮脇通線	101	24.7	91	12.3	86	6.2
2	宮崎駅東通線	47	74.6	37	37.3	32	18.7
3	中央公園通線	47	74.6	37	37.3	32	18.7
4	県体育館通線	47	74.6	37	37.3	32	18.7
5	宮崎駅東8号線	161	14.2	151	7.1	146	3.5
6	大和通線	125	19.1	115	9.6	110	4.8
7	大島通線	145	16.0	135	8.0	130	4.0
8	一ツ葉通線	211	10.5	201	5.2	196	2.6
9	恵美須通線	110	22.3	100	11.2	95	5.6

#### 4. 民間有料駐車場駐車可能台数

##### (1) 調査概要

###### ① 調査年

2018年

###### ② 調査日と条件（※が条件）

11月3日（土） ※宮崎中央公園にてイベント（宮崎ガス展）有りの土曜日、晴れ

12月2日（日） ※イベント無しの日曜日、雨

12月8日（土） ※イベント無しの土曜日

12月19日（水） ※平日

###### ③ 調査時間及び調査手法

各調査日ともに13時00分～18時30分のうち、前半（13時00分から16時00分まで）、後半（16時00分から18時30分まで）に分割して目視にて駐車台数をカウントした。

###### ④ 調査対象

宮崎市が指定するエリア内の時間貸し民間有料駐車場92箇所、駐車可能台数5,405台

※当初条件では、駐車台数20台未満は除外するとされていたが、詳細データを求める必要があると判断し、20台未満も調査対象（全量調査）とした。

###### ⑤ 調査体制

調査延べ人数24名

※クラーク記念国際高等学校連携校宮崎キャンパス3年生及び教員と当研究所研究員

###### ⑥ 調査日、時間等の根拠

9頁交通量調査記載の根拠に準ずるものとする。

##### (2) 調査4日間のエリア全体の平均駐車台数と駐車可能台数、駐車場稼働率

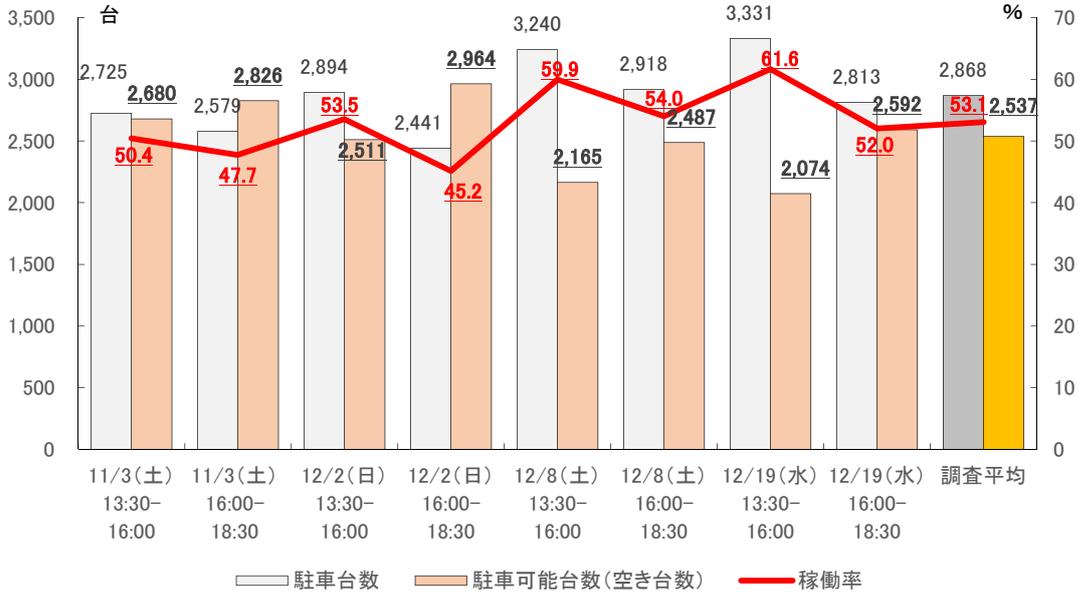
調査4日間のエリア全体の平均駐車台数と駐車可能台数、駐車場稼働率は、調査全体における平均値が駐車台数2,868台、駐車可能台数（空き台数）2,537台となり、駐車場稼働率53.1%となった（表3、次頁図20）。また、調査日、調査時間帯別においても、常に2,000台以上が空いていることが見て取れる。長年、中心市街地は駐車場不足と言われながらも、実際は大幅な過剰であることが明らかとなった。

表3. 調査日別のエリア全体の平均駐車台数と駐車可能台数、駐車場稼働率

	11/3(土) 13:30- 16:00	11/3(土) 16:00- 18:30	12/2(日) 13:30- 16:00	12/2(日) 16:00- 18:30	12/8(土) 13:30- 16:00	12/8(土) 16:00- 18:30	12/19 (水) 13:30- 16:00	12/19 (水) 16:00- 18:30	調査平均
駐車台数	2,725	2,579	2,894	2,441	3,240	2,918	3,331	2,813	2,868
駐車可能台数(空き台数)	2,680	2,826	2,511	2,964	2,165	2,487	2,074	2,592	2,537
稼働率	50.4	47.7	53.5	45.2	59.9	54.0	61.6	52.0	53.1

単位:台

図 20. 調査 4 日間のエリア全体の平均駐車台数と駐車可能台数、駐車場稼働率



(3) 小地域別・調査日別の駐車場の状況

小地域別の駐車台数、駐車可能台数（空き台数）、稼働率からは、高千穂通 1 丁目の駐車台数が最も多いものの、空き台数も多いことが見て取れる（表 4、次頁表 5、6）。平均駐車可能台数が最も少ない小地域は老松 2 丁目であるが、それでも 48 台となった。そのほか、稼働率からは宮崎駅東 2 丁目が高いが、錦町、高千穂通 1 丁目、2 丁目、中央通の平均稼働率が 40% 台以下と低く、常時駐車余力が高いことがうかがえた。アーリーナ立地にて新たな駐車場を用意することは早計であり、既存駐車場の有効活用が可能といえる。むしろ、中心市街地との連動性を考慮すると、駐車場を宮崎駅東側に新設するのは、既存駐車場にとっても稼働率を低下させるなど、マイナスに働くと推察される。

表 4. 小地域別・調査日別 駐車台数

	単位:台								
	11/3(土) 13:30- 16:00	11/3(土) 16:00- 18:30	12/2(日) 13:30- 16:00	12/2(日) 16:00- 18:30	12/8(土) 13:30- 16:00	12/8(土) 16:00- 18:30	12/19 (水) 13:30- 16:00	12/19 (水) 16:00- 18:30	調査平均
宮崎駅東2丁目	344	304	308	239	315	270	229	155	271
錦町	268	251	276	242	295	263	443	385	303
老松2丁目	59	60	45	38	49	46	63	56	52
高千穂通1丁目	370	323	502	450	492	508	529	486	451
高千穂通2丁目	157	150	165	185	162	168	233	170	174
広島1丁目	100	97	87	77	118	103	154	130	108
広島2丁目	118	106	86	73	90	94	177	162	113
橋通東4丁目	300	197	281	252	385	347	396	335	312
橋通東3丁目	379	430	468	315	611	412	395	346	420
橋通西4丁目	178	185	165	177	198	203	190	189	186
橋通西3丁目	248	263	301	181	221	236	249	219	240
清水1丁目	147	161	135	150	242	213	210	188	181
中央通	57	52	75	62	62	55	63	42	59

表5. 小地域別・調査日別 駐車可能台数 (空き台数)

単位:台

	11/3(土) 13:30- 16:00	11/3(土) 16:00- 18:30	12/2(日) 13:30- 16:00	12/2(日) 16:00- 18:30	12/8(土) 13:30- 16:00	12/8(土) 16:00- 18:30	12/19 (水) 13:30- 16:00	12/19 (水) 16:00- 18:30	調査平均
宮崎駅東2丁目	47	87	83	152	76	121	162	236	121
錦町	382	399	374	408	355	387	207	265	347
老松2丁目	41	40	55	62	51	54	37	44	48
高千穂通1丁目	626	673	494	546	504	488	467	560	545
高千穂通2丁目	294	301	286	266	289	283	218	281	277
広島1丁目	78	81	91	101	60	75	24	48	70
広島2丁目	84	96	116	129	112	108	25	40	89
橋通東4丁目	269	372	288	317	184	222	173	234	257
橋通東3丁目	330	279	241	394	98	297	314	363	290
橋通西4丁目	127	120	140	128	107	102	115	116	119
橋通西3丁目	116	101	63	183	143	128	115	145	124
清水1丁目	199	185	211	196	104	133	136	158	165
中央通	87	92	69	82	82	89	81	102	86

表6. 小地域別・調査日別 稼働率

単位:%

	11/3(土) 13:30- 16:00	11/3(土) 16:00- 18:30	12/2(日) 13:30- 16:00	12/2(日) 16:00- 18:30	12/8(土) 13:30- 16:00	12/8(土) 16:00- 18:30	12/19 (水) 13:30- 16:00	12/19 (水) 16:00- 18:30	調査平均
宮崎駅東2丁目	88.0	77.7	78.8	61.1	80.6	69.1	58.6	39.6	69.2
錦町	41.2	38.6	42.5	37.2	45.4	40.5	68.2	59.2	46.6
老松2丁目	59.0	60.0	45.0	38.0	49.0	46.0	63.0	56.0	52.0
高千穂通1丁目	37.1	32.4	50.4	45.2	49.4	51.0	53.1	43.8	45.3
高千穂通2丁目	34.8	33.3	36.6	41.0	35.9	37.3	51.7	37.7	38.5
広島1丁目	56.2	54.5	48.9	43.3	66.3	57.9	86.5	73.0	60.8
広島2丁目	58.4	52.5	42.6	36.1	44.6	46.5	87.6	80.2	56.1
橋通東4丁目	52.7	34.6	49.4	44.3	67.7	61.0	69.6	58.9	54.8
橋通東3丁目	53.5	60.6	66.0	44.4	86.2	58.1	55.7	48.8	59.2
橋通西4丁目	58.4	60.7	54.1	58.0	64.9	66.6	62.3	62.0	60.9
橋通西3丁目	68.1	72.3	82.7	49.7	60.7	64.8	68.4	60.2	65.9
清水1丁目	42.5	46.5	39.0	43.4	69.9	61.6	60.7	54.3	52.2
中央通	39.6	36.1	52.1	43.1	43.1	38.2	43.8	29.2	40.6

(4) 小地域における調査日別駐車可能台数と稼働率

小地域における駐車可能台数と稼働率の関係を調査日別にみると、高千穂通1丁目 が常に空いており、稼働率は高いものの、余力は橋通東3丁目も600台以上と多いことが明らかである(次頁図21、22、23頁図23、24、24頁図25)。なお、日曜日を除くと、広島1丁目、2丁目の稼働率が高く、余力も少ないといえる。保険会社等が立ち並びビジネス街である同地域は総じて駐車場の余力が低いとも考えられる。

図 21. 11月3日（土）小地域別 駐車可能台数と稼働率の分布

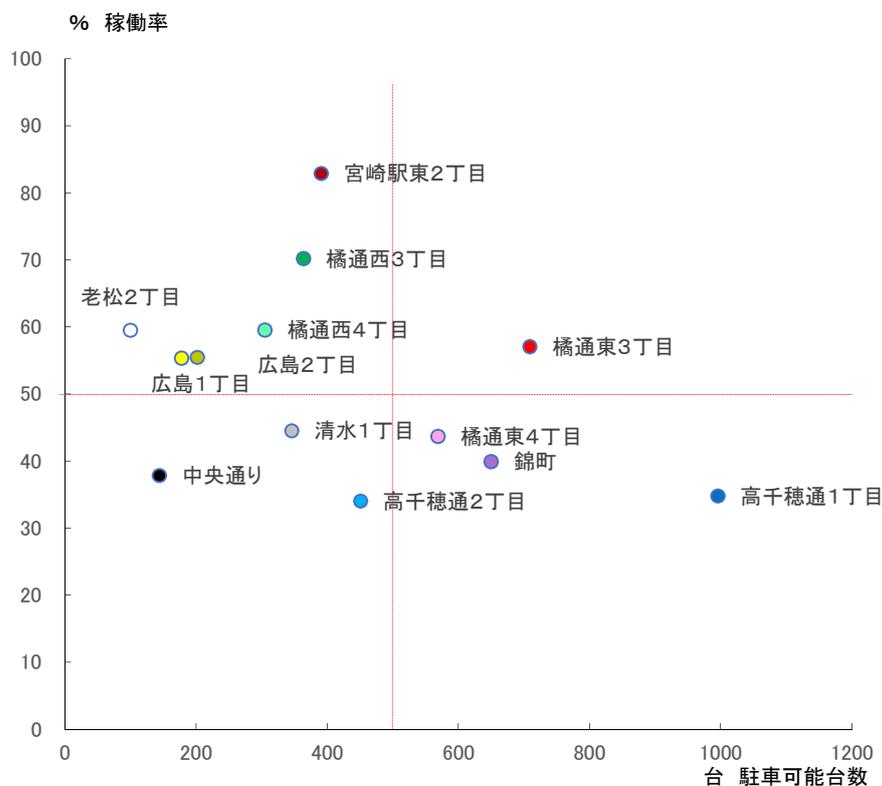


図 22. 12月2日（日）小地域別 駐車可能台数と稼働率の分布

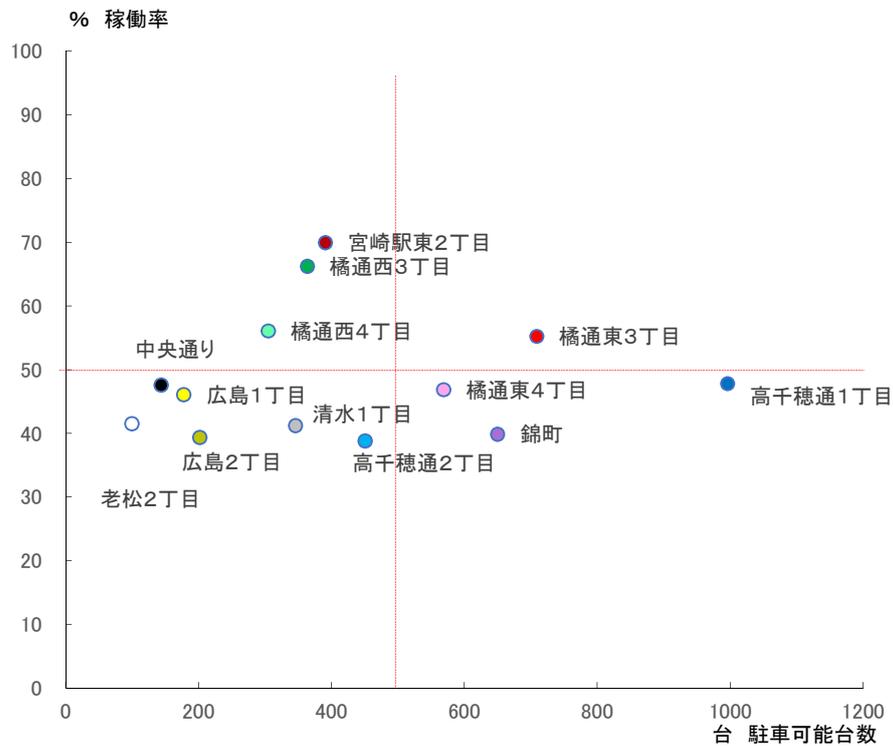


図 23. 12月8日（土）小地域別 駐車可能台数と稼働率

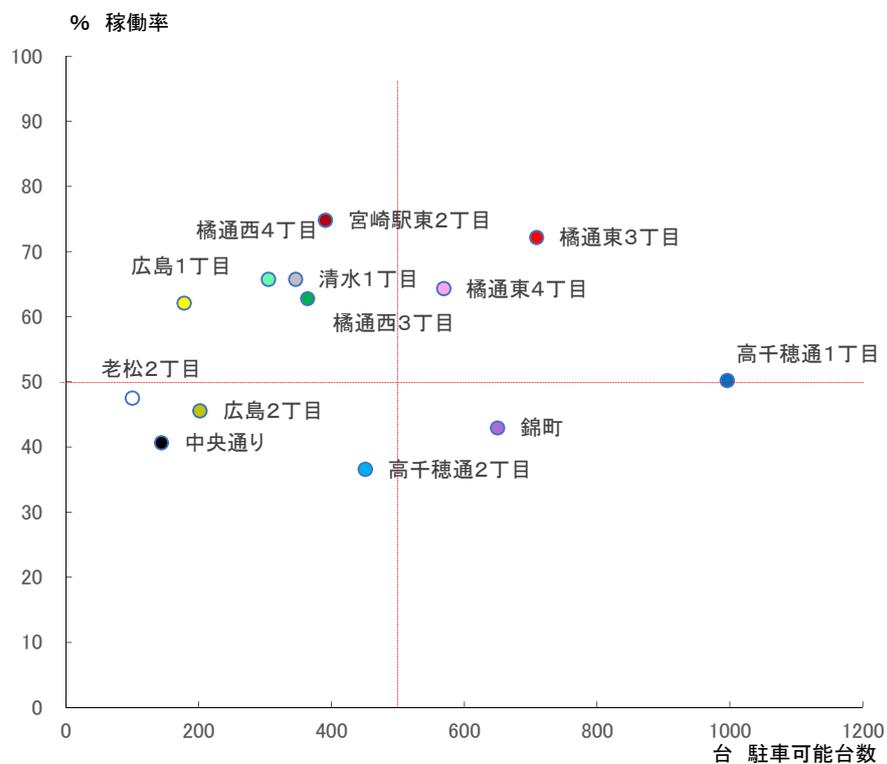


図 24. 12月19日（水）小地域別 駐車可能台数と稼働率

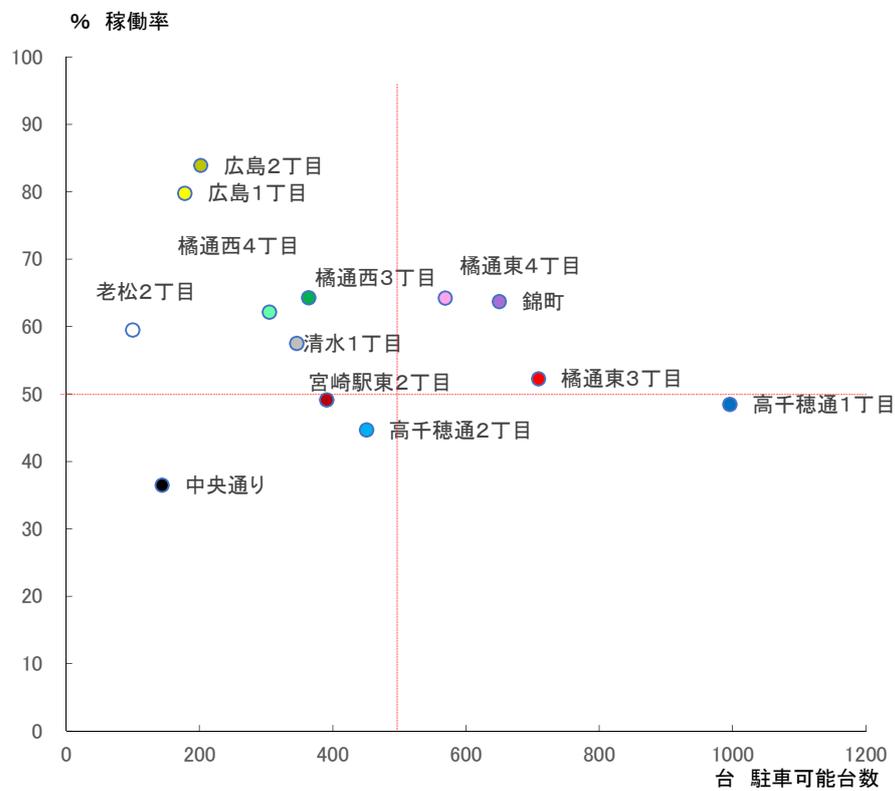
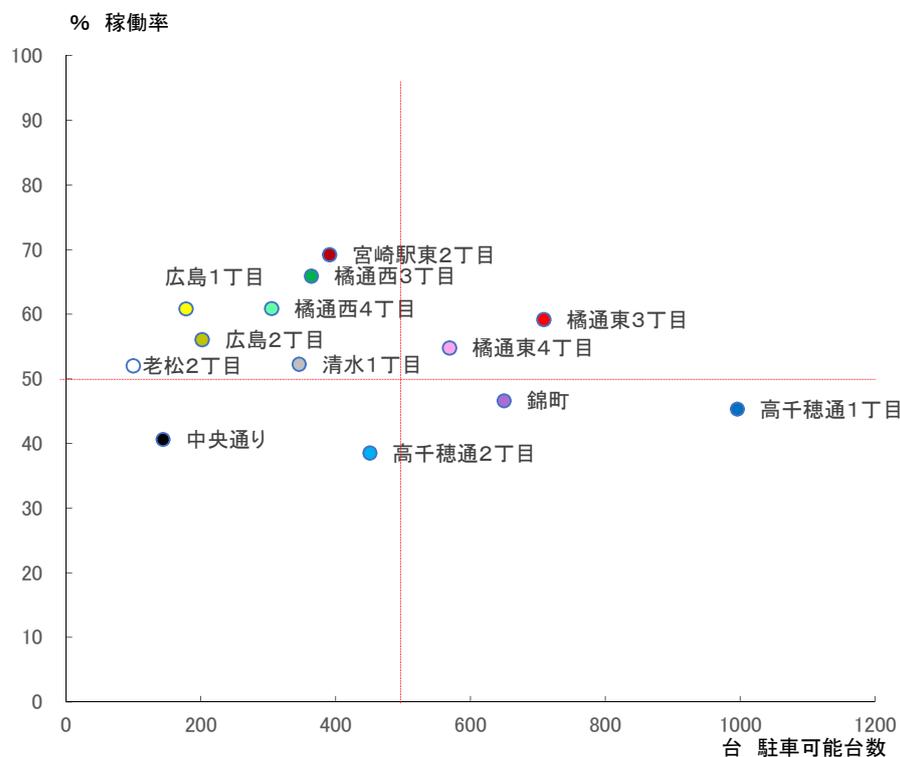


図 25. 全調査日程平均 小地域別 駐車可能台数と稼働率



### (5) 宮崎駅からの徒歩所要時間と駐車場の関係

宮崎駅からの徒歩所要時間と駐車場の関係を整理すると、宮崎駅から徒歩所要時間1分以内の駐車場は稼働率が高く、4-9分以内の駐車場の稼働率が総じて40%台と低い(次頁図26)。駅から徒歩10分以内の駐車可能台数は1,456台と多く、宮崎駅東のアリーナ候補地まで10-15分程度で移動できる範囲内としては、十分な余力があるといえる。

なお、駐車余力100台以上の駐車場をみると、施設に付随した駐車場が多いことに気づく。施設利用者専用駐車場のイメージが強く、時間貸し駐車場としてのイメージが薄いことに加え、タイムズや三井リパーク等の全国展開するコインパーキングと異なり、「空き情報が駐車場の入口に到着するまで確認できない」「近隣商店街や商業施設利用による割引特典が無い」など、利用率の高い駐車場と比較するとマイナス面も目立つといえる。

なお、宮崎駅西側にアミュプラザがオープンすることは既に公表されており、広島通の時間貸し駐車場がマンション建設地になるため、現状より空き駐車場数は減少すると考えられるものの、現在の駐車場余剰台数が過大であることから、需給がひっ迫する可能性は低いと考えられる。

図 26. 宮崎駅からの徒歩所要時間と駐車台数、駐車可能台数、駐車時間貸台数、稼働率

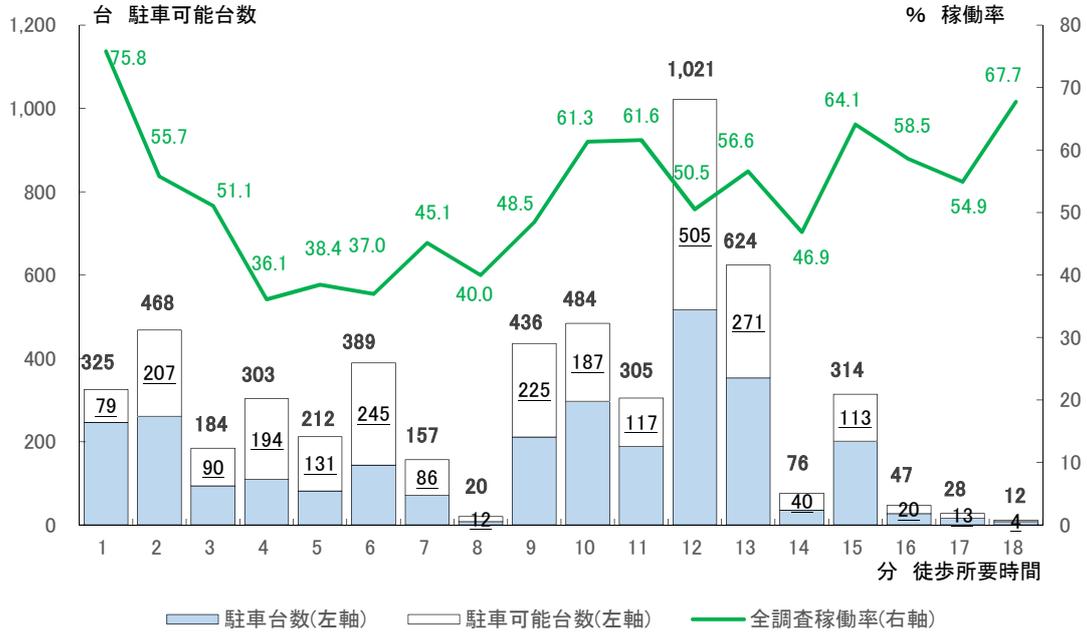
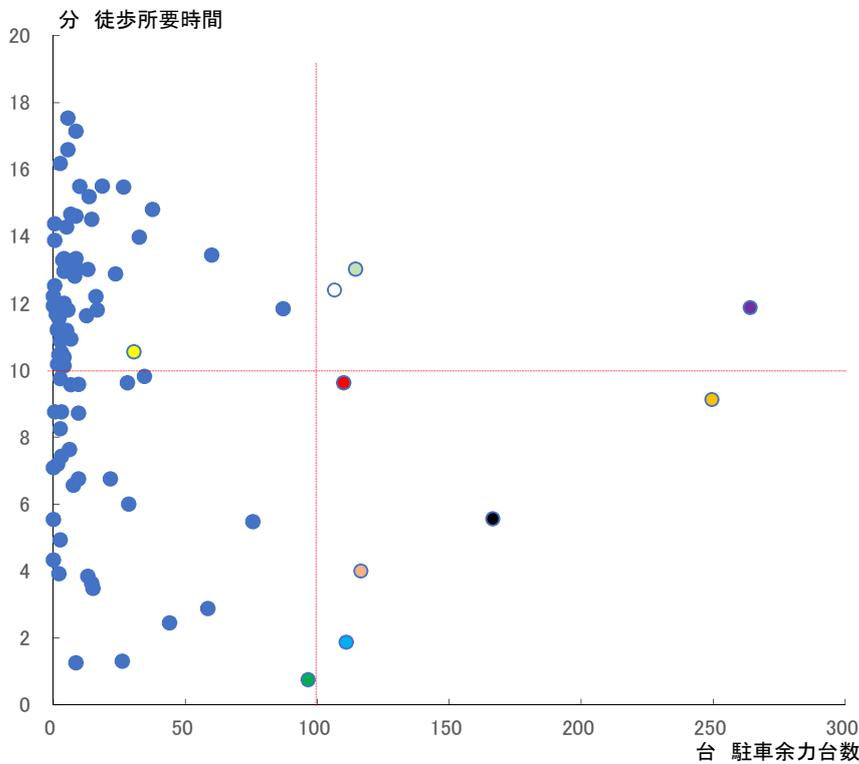


図 27. 全調査平均駐車可能台数と宮崎駅までの徒歩所要時間の分布



## 5. 宮崎市中心市街地及び近隣地域の民間宿泊施設の収容可能人数及び稼働状況

宮崎市中心市街地及び近隣地域の民間宿泊施設の収容可能人数及び稼働状況を、宮崎市観光戦略課から提供された各ホテル別月別宿泊者数の資料をもとに分析すると、年間平均で宿泊余力人数（1日平均）2,217人、稼働率59.5%となり、宿泊余力は十分といえる（表7）。宮崎市における繁忙月でありスポーツキャンプにより空き室が無いイメージが強い2月においても1,741人/日と余裕がある。詳細分析をするなかで、宿泊先検索エンジン（楽天トラベル、ヤフートラベル、じゃらん net 等）の検索上位に現れない施設や、これらのサイトに登録していない地場資本の宿泊施設については空きが多く、検索上位の全国チェーンの宿泊施設に宿泊が集中しているといえる。これらのことから、ハイシーズンに「空きが無い」との認識が強くなったと考えられる。宮崎駅東口近隣にアリーナが立地した場合においても、地場資本宿泊施設に関する情報発信が効果的に機能すれば、現状でも宿泊余力は十分といえる。また、調査対象から除外したシーガイア、青島エリアの宿泊施設も加えれば宿泊施設の新設などは不要と推察される。

### 【調査の前提】

調査対象施設は次頁表8のとおり。シーガイア、ラグゼーッ葉、コテージヒムカは青島エリアの宿泊施設は中心市街地から遠方である上、リゾートホテルであり含まないものとする。また、宮崎市中心市街地及び近隣地域であるが収容人数が公表されていないリッチモンドホテル宮崎駅前、グリーンリッチホテル宮崎、ホテルクレイン橘、ケイズホテルクレーン宮崎、ホテル林荘は含まないものとした。

表7. 宮崎市中心市街地及び近隣地域の民間31宿泊施設の定員に対する収容可能人数及び稼働状況

単位：人、%

	定員	宿泊者数	日平均宿泊者数	宿泊余力人数	稼働率
年	5,477	1,189,956	3,260	2,217	59.5
1月		88,315	2,849	2,628	52.0
2月		104,605	3,736	1,741	68.2
3月		104,964	3,386	2,091	61.8
4月		81,954	2,732	2,745	49.9
5月		99,385	3,206	2,271	58.5
6月		86,810	2,894	2,583	52.8
7月		100,073	3,228	2,249	58.9
8月		114,232	3,685	1,792	67.3
9月		92,763	3,092	2,385	56.5
10月		106,404	3,432	2,045	62.7
11月		107,150	3,572	1,905	65.2
12月		103,301	3,332	2,145	60.8
月平均		99,163	3,262	2,215	59.6

資料) 宮崎市観光戦略課より提供

表 8. 調査対象宿泊施設

NO.	施設名	住所	収容人数
1	ホテル ニューウェルシティ宮崎	宮崎市宮崎駅東1-2-8	62
2	ホテルセンチュリー宮崎	宮崎市老松1-4-27	80
3	東横イン宮崎駅前	宮崎市老松2-2-31	236
4	JR九州ホテル宮崎	宮崎市錦町1-10	177
5	旅館山水荘むさし	宮崎市広島1-4-20	58
6	ビジネスホテル鶴富	宮崎市広島2-1-8	33
7	ホテルスカイタワー	宮崎市高千穂通2-1-26	207
8	スーパーホテル宮崎	宮崎市橘通東2-2-6	158
9	旅館小戸荘	宮崎市橘通東2-9-8	20
10	ホテルメリージュ	宮崎市橘通東3-1-11	248
11	アパホテル宮崎駅橘通	宮崎市橘通東3-4-4	162
12	宮崎第一ホテル	宮崎市橘通東5-4-14	207
13	日向の湯ドゥーミーイン宮崎	宮崎市橘通西2-5-32	400
14	アリストンホテル宮崎	宮崎市橘通西3-1-1	207
15	エアラインホテル	宮崎市橘通西3-10-19	269
16	ホテルJALシティ宮崎	宮崎市橘通西4-2-30	278
17	ホテルエリアワン宮崎シティ	宮崎市中央通4-1	75
18	宮崎シティホテル	宮崎市中央通4-1	75
19	東横イン宮崎中央通	宮崎市中央通4-14	170
20	ホテルマリックス	宮崎市千草町15-8	433
21	ホテルブリスベンズ	宮崎市千草町5-7	236
22	宮崎ライオンズホテル	宮崎市高松町4-39	140
23	宮崎ファイブシーズホテル	宮崎市南高松町42-1	104
24	ホテルマリックスラグーン	宮崎市清水3-105	235
25	市町村職員共済組合ひまわり荘	宮崎市瀬頭2-4-5	93
26	宮崎ロイヤルホテル	宮崎市瀬頭2-5-20	50
27	ホテル金住	宮崎市吾妻町66	80
28	宮崎観光ホテル	宮崎市松山1-1-1	795
29	宮崎グリーンホテル	宮崎市大橋2-36-1	125
30	ガーデンテラス宮崎ホテル&リゾート	宮崎市下原町247-18	34
31	旅館 さつま荘	宮崎市太田3-6-9	30

資料) 宮崎市観光戦略課より提供

## 6. モバイル空間統計にもとづく周辺地域の分析

NTTドコモが同社と契約する携帯電話位置情報をもとに、他社契約を含む全携帯電話契約者の時間毎の位置情報を推計した「モバイル空間統計」〔(株)NTTドコモの登録商標〕を使用し、11月3日(土)の宮崎ガス(株)主催「ガス展」と9月16日(土)に生目の杜運動公園にて開催された「コブクロ結成20周年記念コンサート」来場者の動態を分析した。同コンサートは約2万人が集う県内では大規模なイベントで、県外からもファンが多数訪れた。コンサート終了後には市内ニシタチ地域ではコンサート帰りのファンが目立ち、飲食にも大きく波及したと考えられる。当日は宮崎駅から会場へバス・タクシーで移動する人が多く、同駅に大人数が集積したことから、同コンサートがアリーナ収容予定人数の約4倍の規模であるものの類似案件とみなし、ファンの行動をもとにアリーナ興行における人の流れをシミュレーションするものとする。

なお、宮崎市は大都市圏ではないため、調査範囲1km<sup>2</sup>メッシュ単位の位置情報把握となるものの、宮崎駅及び今回の同駅東側の調査対象地域が含まれ、ガス展会場も含まれるメッシュID「47316394」地域と、ニシタチ地域やデパート、一番街、若草通が含まれる同「47316393」地域に1時間以上滞在した人数を以下の条件で抽出した(次頁図28)。

### 【抽出条件】

#### 1) 11月3日ガス展来場者の動向把握

- ①ガス展会場半径500mエリアに13-18時に1時間以上滞在した人数
- ②①のエリアに滞在した人が13-20時台に「47316393」地域に移動し、1時間以上滞在した人数

#### 2) 9月16日コブクロコンサート関連の動向把握

- ①コンサート会場半径500mエリアに12-16時に1時間以上滞在した人数
- ②①のエリアに滞在した人が同日の2-4時(前泊)、14-23時(飲食を想定)、翌日2-4時(後泊を想定)に1時間以上滞在した人数

#### 3) データの根拠

データはNTTドコモが自社データから他携帯キャリア契約者を含めた人数を推計したものであるため、実測値ではない。しかしながら、観光庁の観光動態分析では有効とされている。

#### 4) 属性

男女、年代、居住(移動先は抽出上位20先まで)とする。

※本章におけるデータ提供元は(株)NTTドコモ及び(株)NTTドコモ・インサイトマーケティングであり、うち当研究所が加工したデータは資料名を省略する。対外的に使用する場合はこれら2社及び当研究所の提供と表記することが必要となる。

図 28. 本調査祖における 1km<sup>2</sup>メッシュ範囲と I D



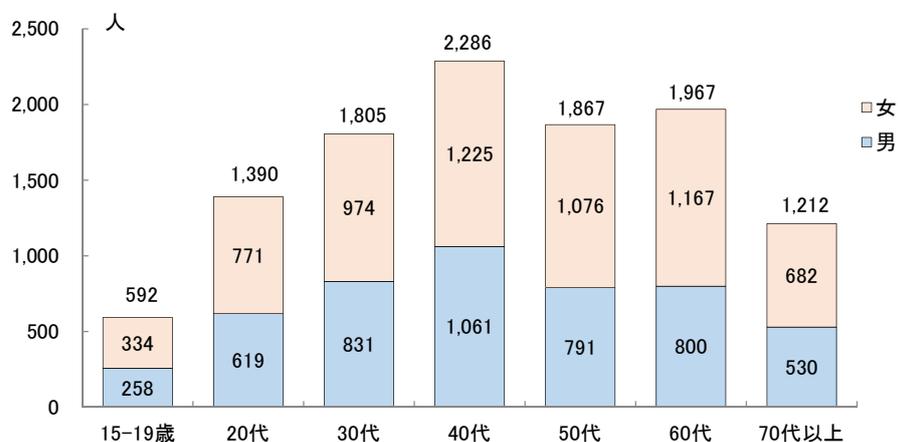
資料) 国土地理院「淡色地図」「1km<sup>2</sup>メッシュコード」

(1) ガス展における来場者の動態

ガス展会場半径 500m の円内に 13-18 時まで 1 時間以上滞在した人数は 11,124 人であり、男女別・年代別では 40 代が最も多く、幅広い年代が男女バランス良く来場していることがうかがえる (図 29)。家族単位で訪れるイベントの特徴が良く表れている。人数に関しても 3 日間で 2 万人超を動員するイベントとしては妥当なデータといえる。

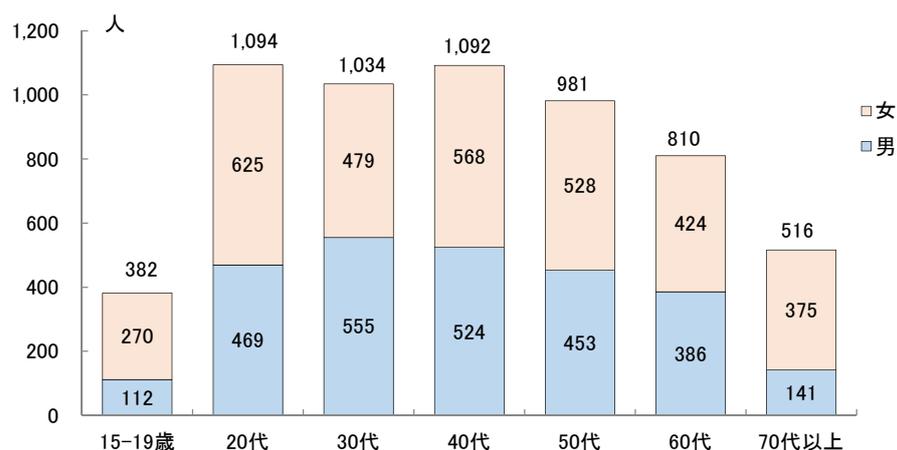
図 29. ガス展会場半径 500m の円内

13-18 時まで 1 時間以上滞在した男女別・年代別人数 (除く不明)



同会場を訪れた人が同日の13-20時のうち1時間以上メッシュID「47316393」地域に滞在した人数は5,912人となった。うち、男女別・年代別属性（不明は除く）別にみると20代から50代が多く、イベントがきっかけとなり、来場者の半数が中心部に移動したことがうかがえる（図29）。

図30. ガス展会場半径500mの円内から移動し、メッシュID「47316393」地域に13-20時まで1時間以上滞在した男女別・年代別人数（除く不明）



ガス展会場半径500mの円内に13-18時まで1時間以上滞在した来場者の居住市区町村別人数（除く不明）からは、宮崎市居住者が9,143人（86.3%）と圧倒的に多く、次いで都城市が194人（1.8%）、日南市が170人（1.6%）となった（次頁表9）。

ガス展会場半径500mの円内から移動し、デパートや商店街が位置するメッシュID「47316393」地域に13-20時まで1時間以上滞在した人の市区町村別人数（除く不明）は5,362人と多い（次頁表10）。ガス展の会場となった宮崎中央公園から当該地域までは約1kmの距離があるが、参加者の半数近くが足を伸ばしたことがうかがえる。距離はあるものの、来場者の特性が家族連れであることから、イベント会場と当該地域の相乗効果が高い結果となった。宮崎駅東側の集客が中心市街地とは無関係との考え方は感覚的なものであり、条件が合致すれば運動性を高めることも可能といえよう。アリーナ立地も、上手に誘導すれば中心市街地との連携した盛り上がりを誘導できる可能性があると考えられる。

表9. ガス展会場半径 500mの円内

13-18時まで1時間以上滞在した人の居住市区町村別人数（除く不明）

単位:人、%

	居住地	人数	構成比
1	宮崎市	9,143	86.3
2	都城市	194	1.8
3	日南市	170	1.6
4	西都市	127	1.2
5	新富町	118	1.1
6	国富町	114	1.1
7	延岡市	101	1.0
8	小林市	90	0.8
9	高鍋町	60	0.6
10	鹿児島市	55	0.5
11	日向市	54	0.5
12	川南町	49	0.5
13	都農町	41	0.4
14	大分市	37	0.3
15	熊本県不明	34	0.3
16	三股町	32	0.3
17	串間市	29	0.3
18	福岡市中央区	25	0.2
19	えびの市	20	0.2
20	綾町	20	0.2
21	福岡市博多区	16	0.2
22	門川町	16	0.2
23	霧島市	16	0.2
24	北九州市八幡西区	11	0.1
25	福岡市早良区	10	0.1
26	始良市	10	0.1
	合計	10,592	100.0

表10. ガス展会場半径 500mの円内から移動し、メッシュID「47316393」地域に

13-20時まで1時間以上滞在した人の市区町村別人数（除く不明）

単位:人、%

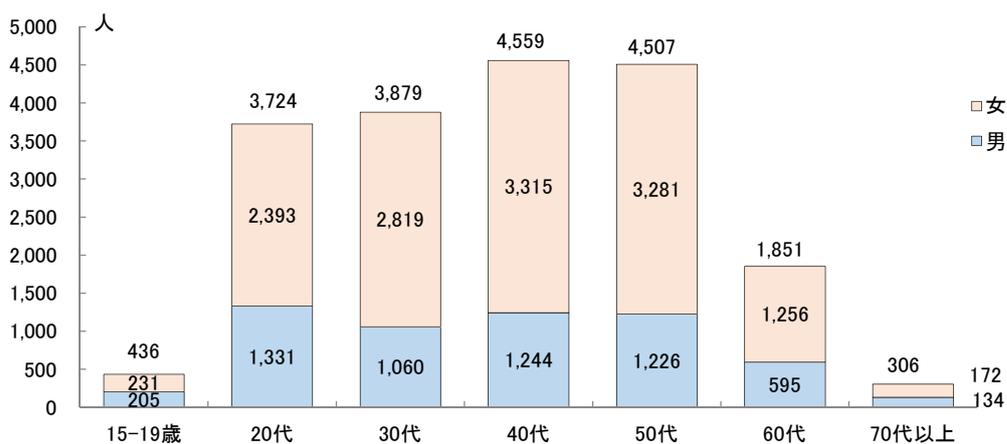
	居住地	人数	構成比
1	宮崎市	4,447	82.9
2	都城市	102	1.9
3	新富町	86	1.6
4	日南市	84	1.6
5	延岡市	82	1.5
6	小林市	54	1.0
7	国富町	53	1.0
8	日向市	47	0.9
9	西都市	44	0.8
10	高鍋町	44	0.8
11	熊本県内※市町村不明	43	0.8
12	川南町	43	0.8
13	鹿児島市	42	0.8
14	大分市	39	0.7
15	福岡市博多区	25	0.5
16	門川町	21	0.4
17	霧島市	16	0.3
18	綾町	14	0.3
19	佐賀市	12	0.2
20	三股町	12	0.2
21	都農町	11	0.2
22	日之影町	11	0.2
23	神戸市垂水区	10	0.2
24	福岡市中央区	10	0.2
25	福岡市西区	10	0.2
	合計	5,362	100.0

## (2) コブクロコンサートにおける来場者の動態

コンサート会場半径 500m の円内に 14-16 時まで 1 時間以上滞在した人数は 19,270 人であり、男女別・年代別では 40 代、50 代が多く、女性を中心に幅広い年代が男女バランス良く来場していることがうかがえる (図 31)。人数に関しても約 2 万人 (25,000 人の説もあるが、本調査データが正しい) を動員するイベントとしては妥当なデータといえる。

図 31. コンサート会場半径 500m の円内

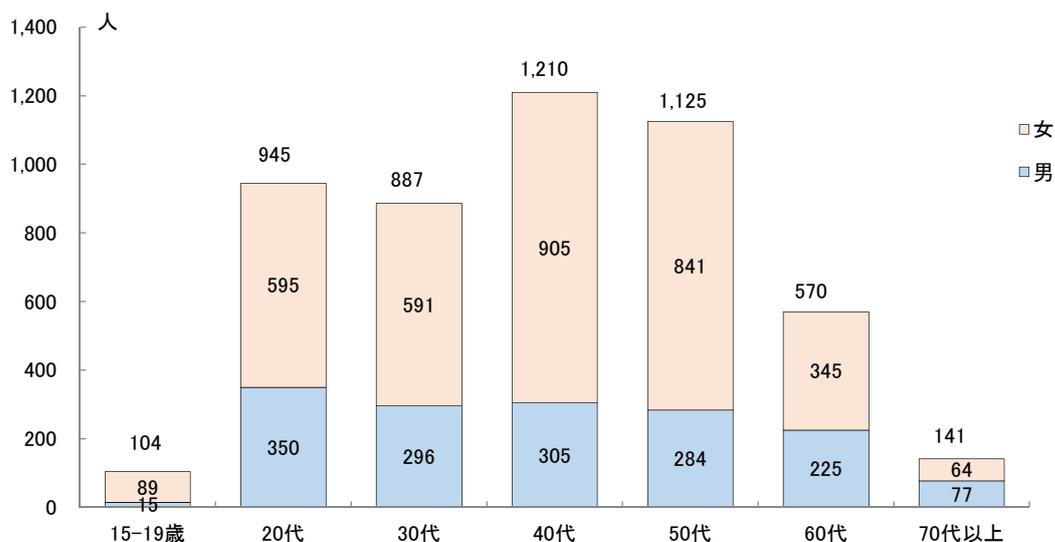
14-16 時まで 1 時間以上滞在した男女別・年代別人数 (除く不明)



同会場を訪れた人が同日の 14-23 時のうち 1 時間以上メッシュ I D 「47316393」 地域に滞在した人数は 4,988 人となった。うち、男女別・年代別属性 (不明は除く) 別にみると 20 代から 50 代が多く、イベントがきっかけとなり、来場者の半数が中心部に移動したことがうかがえる (図 32)。

図 32. コンサート会場半径 500m の円内から移動し、メッシュ I D 「47316393」 地域に

14-23 時まで 1 時間以上滞在した男女別・年代別人数 (除く不明)



コンサート会場半径 500mの円内に 14-16 時まで 1 時間以上滞在した人の居住地別人数（除く不明）は、宮崎県内が 7,075 人となり、全体の 36.8%を占めた（次頁表 11）。次いで、福岡県が 1,636 人（8.5%）、リードボーカル黒田俊介の出身地である大阪府からは 1,454 人（7.6%）が来場した。また、東京都から 987 人、最も遠い北海道からも 117 人が来場した。これらのことからファンがイベントを追い掛け全国から集まる様子がかがえる。メジャーアーティストによるイベントは県外誘客効果が極めて高いことが垣間見える結果となった。

次に、コンサート会場半径 500mの円内から移動し、メッシュ I D「47316393」地域に 14-23 時まで 1 時間以上滞在した（除く不明）のは、4,946 人であり、中心市街地中心部へコンサート終了後に移動したこと当該データにて明らかとなった（35 頁表 12）。宮崎交通（株）から提供を受けた生目の杜運動公園から宮崎駅、カリーノ宮崎前までのバス移動データ（非公開資料）によると、コンサート当日の公共交通移動は混乱を極め、コンサート会場からの移動者のピークは 18-20 時となり、最終バスは 21 時過ぎであったことが明らかである。18-20 時以降に 1 時間以上滞在したコンサート来場者がニシタチ及び中心市街地にて飲食した可能性が高いと考えられる。実際、コンサート当日のニシタチはコブクロ結成 20 周年記念コンサートの白い T シャツを着た人でごった返しており、飲みに出歩く光景が多数確認されている。これらのことから 35 頁表 12 の対象者がコンサート終了後に飲食消費をしたと考えられ、県外から大人数誘客に成功したイベントと飲食消費の連動性が高いことがうかがえるといえる。なお、共有できる心理（コブクロのファン）が働いた結果であることは言うまでもない。

アリーナ立地後は今回のコンサートと違い中心市街地に近いことから、同地域にファン心理を喚起する店舗やまちなかにファン心理を刺激するものがあれば、足を向ける可能性が高いと考えられる。その意味では、ファン心理に起因する新たな連動性を模索する必要がある。スポーツキャンプシーズンに、巨人軍公認の店やソフトバンクのユニフォームをスタッフが着用した店などがほとんど無く、ファン心理を喚起する活動が皆無に近い現状からすれば、消費する理由を作っていない中心市街地の方が稼ぐ機会を逸しているともいえよう。このようなことはアリーナ立地を機会に改めるべきである。

表 11. コンサート会場半径 500mの円内

14-16 時まで 1 時間以上滞在した人の居住地別人数 (除く不明)

単位:人、%			
	居住地	人数	構成比
1	宮崎県	7,075	36.8
2	福岡県	1,636	8.5
3	大阪府	1,454	7.6
4	東京都	987	5.1
5	熊本県	875	4.5
6	鹿児島県	820	4.3
7	兵庫県	756	3.9
8	大分県	584	3.0
9	埼玉県	512	2.7
10	神奈川県	478	2.5
11	愛知県	354	1.8
12	千葉県	313	1.6
13	京都府	308	1.6
14	広島県	285	1.5
15	長崎県	237	1.2
16	佐賀県	216	1.1
17	奈良県	188	1.0
18	岡山県	187	1.0
19	和歌山県	178	0.9
20	愛媛県	170	0.9
21	滋賀県	165	0.9
22	三重県	142	0.7
23	静岡県	135	0.7
24	北海道	117	0.6
25	山口県	115	0.6
26	香川県	100	0.5
27	徳島県	84	0.4
28	栃木県	75	0.4
29	群馬県	75	0.4
30	高知県	72	0.4
31	岐阜県	71	0.4
32	宮城県	66	0.3
33	茨城県	58	0.3
34	新潟県	54	0.3
35	長野県	38	0.2
36	石川県	34	0.2
37	島根県	34	0.2
38	福島県	32	0.2
39	福井県	30	0.2
40	山梨県	30	0.2
41	鳥取県	25	0.1
42	富山県	17	0.1
43	秋田県	16	0.1
44	沖縄県	16	0.1
45	岩手県	13	0.1
46	山形県	13	0.1
	合計	19,240	100.0

単位:人	
居住地	人数
県内	7,075
県外	12,165

表 12. コンサート会場半径 500mの円内から移動し、メッシュ I D 「47316393」 地域に  
14-23 時まで 1 時間以上滞在した人の居住地別人数（除く不明）

		単位:人、%	
	居住地	人数	構成比
1	宮崎県	1,165	23.6
2	大阪府	567	11.5
3	福岡県	451	9.1
4	東京都	394	8.0
5	埼玉県	264	5.3
6	兵庫県	258	5.2
7	神奈川県	147	3.0
8	大分県	102	2.1
9	京都府	101	2.0
10	千葉県	98	2.0
11	広島県	94	1.9
12	愛知県	93	1.9
13	熊本県	93	1.9
14	鹿児島県	85	1.7
15	和歌山県	78	1.6
16	滋賀県	64	1.3
17	奈良県	60	1.2
18	長崎県	60	1.2
19	栃木県	56	1.1
20	愛媛県	54	1.1
21	北海道	53	1.1
22	群馬県	51	1.0
23	宮城県	48	1.0
24	山口県	48	1.0
25	静岡県	44	0.9
26	三重県	43	0.9
27	岡山県	41	0.8
28	香川県	39	0.8
29	徳島県	35	0.7
30	岐阜県	34	0.7
31	新潟県	33	0.7
32	茨城県	28	0.6
33	高知県	25	0.5
34	石川県	22	0.4
35	佐賀県	22	0.4
36	鳥取県	19	0.4
37	長野県	18	0.4
38	山梨県	16	0.3
39	岩手県	11	0.2
40	福島県	11	0.2
41	福井県	11	0.2
42	島根県	10	0.2
	合計	4,946	100.0

単位:人	
居住地	人数
宮崎県	1,165
県外	3,781

コンサート会場半径 500mの円内に 14-16 時まで 1 時間以上滞在した人の前泊、後泊者数（除く不明）を居住地別、宿泊都市別にみると、宮崎市内に前泊者が 2,849 人、後泊者が 4,393 人となり、うち、東京都、大阪府、福岡県からの宿泊者数が突出している（表 13）。公共交通機関の利便性が悪く、日帰りが難しいことがプラスに作用していると考えられる。都城市、延岡市、鹿児島市への流出も多いが、宮崎市内に十分な宿泊余力があり、情報発信が可能であれば、さらに宮崎市内に宿泊させることができたと考えられる。

表 13. コン서트会場半径 500mの円内に 14-16 時まで 1 時間以上滞在した人の居住地別 前泊、後泊者数（除く不明）

単位:人

		宮崎市		都城市	延岡市		鹿児島市	
		前泊	後泊	後泊	前泊	後泊	前泊	後泊
1	北海道	59	77					
2	宮城県	32	32					
3	福島県		11					
4	茨城県		11					
5	栃木県	11	36					
6	群馬県	28	36					
7	埼玉県	251	313				13	13
8	千葉県	117	180	11				
9	東京都	424	540	10		19		38
10	神奈川県	138	259				17	18
11	新潟県	10	25					
12	福井県	14						
13	山梨県	13						
14	岐阜県	16	31					
15	静岡県	30	50					
16	愛知県	116	131				26	43
17	三重県	57	41					
18	滋賀県	64	67					
19	京都府	82	97	10			10	15
20	大阪府	434	787	11		28	52	117
21	兵庫県	202	390	14		10	16	47
22	奈良県	52	68					
23	和歌山県	40	76					12
24	鳥取県		11					
25	岡山県	55	62		15	17	11	19
26	広島県	84	112			14		10
27	山口県		28			13		
28	徳島県	24	16					
29	香川県	11	16					
30	愛媛県	41	37					
31	高知県	24	15					
32	福岡県	299	472	15				
33	佐賀県	12	10					
34	長崎県	14	29					
35	熊本県	53	161	11				
36	大分県	29	80			26		
37	鹿児島県	13	86				29	13
	合計	2,849	4,393	82	15	127	174	345

コンサート会場半径 500mの円内に 14-16 時まで 1 時間以上滞在した人のメッシュ I D 「47316393」地域（ニシタチ周辺）、同 I D 「47316394」地域（宮崎駅周辺）における前泊、後泊者数（除く不明）をみると、ニシタチ周辺に前泊で 1,040 人、後泊で 1,578 人、宮崎駅周辺に前泊で 533 人、後泊で 528 人が宿泊したことが明らかとなった（表 14）。両地域で宮崎市宿泊者数の約半数を占めていることが見て取れる。日帰り観光が多い宮崎市にとっては宿泊が 2 日間増加する効果は極めて大きいと考えられる。

表 14. コン서트会場半径 500mの円内に 14-16 時まで 1 時間以上滞在した人のメッシュ I D 「47316393」地域（ニシタチ周辺）、同 I D 「47316394」地域（宮崎駅周辺）における 前泊、後泊者数（除く不明）

単位:人			
メッシュID	地区概要	前泊	後泊
47316393	ニシタチ周辺	1,040	1,578
47316394	宮崎駅周辺	533	528
合計		1,573	2,106
【宮崎市宿泊者数に占める割合】 単位:%			
47316393	ニシタチ周辺	36.5	35.9
47316394	宮崎駅周辺	18.7	12.0
合計		55.2	47.9

## 7. アリーナ立地による経済波及効果試算

### (1) 試算の前提

アリーナ立地による宮崎市中心市街地への経済波及効果を推計するには、同施設における年間 120 回以上の興行が同地域に与える影響を試算する必要がある。同アリーナは県体育館や宮崎市体育館とは異なり、エンターテイメントをはじめ、多目的に利用されることを目的としていることから、前述のコブクロ 20 周年記念コンサート(コブクロコンサート) 来場者の行動(宿泊行動、移動先)を参考に試算するものとする。

本調査の前提条件として、アリーナは収容人数 5,000 人規模以上とされているが、今回の試算では収容人数 5,000 人と仮定する。また、コブクロコンサート来場者数が約 2 万人であったことから、アリーナではこの 1/4 の規模の動員が見込めるイベントが年間 120 回開催されると仮定する。なお、チケット代はイベント内容により変動するため、勘案しないものとする。

#### ① 県外来場者の消費額推計の前提

前述の条件を踏まえ、みやげ品費は宮崎市が 2018 年 10 月に公表した「平成 29 年 宮崎市観光統計」の県外観光客 1 人当たり観光消費額を参考にする。また、ニシタチを含む中心市街地における飲食消費額と宿泊費(2019 年 1 月販売価格の平均額)は、2018 年に宮崎市観光戦略課が実施した「ニシタチアンケート」における県外観光客消費額を参考にするものとする。交通費は宮崎空港、宮崎港から宮崎駅までの公共交通機関移動往復分をコブクロコンサート来場者内訳から試算する。

#### ○ 来場者数と宿泊者数の試算

##### ・ 県外客来場想定数…年間 378,600 人

※コブクロコンサート時の全来場者数は 19,270 人。うち県外からの来場者は 12,165 人(不明分は除く、以下同様)となり、63.1%を占める。本調査において収容人数 5,000 人規模のアリーナが年間 120 日稼働した場合の想定来場者数は 600,000 人となり、コブクロコンサートにおける県外比率を適用すると、県外来場想定数は 378,600 人。

##### ・ 県外宿泊者想定数…年間 114,336 人

※コブクロコンサートにおいては、県外来場者のうち宮崎市中心市街地(ホテルの位置からメッシュ I D「47316393」「47316394」地域と仮定)に前泊した人数は 1,573 人となり、同コンサートの県外来場者数の 12.9%、後泊した人数は同 17.3%を占める。この宿泊割合を本件アリーナが年間 120 日稼働した場合に適用すると、前泊が年間 48,839 人、後泊が 65,497 人となる。前泊・後泊合計で年間 114,336 人が宿泊することとなる。同様に、宮崎市全体の前泊者数(前泊の割合は 23.4%)は 88,592 人、後泊(後泊の割合は 36.1%)が 136,674 人となり、前泊・後泊合計で年間 225,266 人が宿泊すると想定される。

### ○県外観光客の1人当たり1回の消費金額と中心市街地における飲食参加率

- ・ 宿泊費 … 1人 8,146円…2019年1月に宮崎市観光戦略課が調査したデータ
- ・ 飲食費 … 1人 6,148円…宮崎市ニシタチアンケートにおける県外観光客分
- ・ みやげ品費… 1人 4,383円…平成29年宮崎市観光統計調査による
- ・ 雑費 … 1人 4,281円…平成29年宮崎市観光統計調査による
- ・ 交通費 … 1人 754円…コブクロコンサート時の宮崎交通及びJR使用による

宮崎駅までの交通費

※福岡県、長崎県は高速バス片道分、

鹿児島県、熊本県、大分県は自家用車使用を想定

兵庫県は宮崎港－宮崎駅のバス往復分

他の都道府県は宮崎空港－宮崎駅のJR往復分

- ・ 中心市街地における飲食エリアへの移動率…31.1%

※コブクロコンサートに参加した県外居住者（12,165人）のうち、メッシュID「47316393」地域（ニシタチ周辺）に14－23時まで1時間以上滞在した人数（3,781人）の割合から、中心市街地における飲食エリアへの移動率は31.1%となる。

- ・ 飲食参加率…98.3%

※宮崎市ニシタチアンケートにて県外観光客のニシタチにおける飲食割合

### ②県内来場者の消費額試算の前提

#### ○来場者数

- ・ 県内来場者想定数…年間221,400人

※想定来場者数600,000人－県外想定来場者数＝年間221,400人

#### ○消費金額と中心市街地における飲食参加率

- ・ 飲食消費額…1人当たり1回6,104円

※宮崎日日新聞社が2017年2月に実施したニシタチにおける飲酒状況の調査で、県内居住者で飲酒時間3時間以内に該当するサンプルの消費額平均

- ・ 中心市街地における飲食エリアへの移動率…16.3%

※コブクロコンサートに参加した県内居住者（7,105人）のうち、メッシュID「47316393」地域（ニシタチ周辺）に14－23時まで1時間以上滞在した人数（1,165人）の割合から、中心市街地における飲食エリアへの移動率は16.3%となる。

- ・ 中心市街地における年間飲食者想定数…36,088人

※県内年間来場者数×中心市街地における飲食エリア移動率16.3%

- ・ 飲食参加率…98.3%※県外観光客と同様の割合とする

#### ○その他費用

- ・ 中心市街地内は徒歩移動であるため、中心市街地内交通費はゼロとする

- ・ 駐車料金…年間60,000,000円

※1,000円/12時間とし、1回のイベントにて1,000人が2人乗車にて使用した（駐車

台数 500 台) と仮定した場合

・雑費…指標が無く不明であるため推計せず

## (2) 宮崎市中心市街地における最終需要額(消費額)の試算

(1) のデータを使用して宮崎市中心市街地における最終需要額(消費額)を求めると、以下のとおり試算できる。

### 【県外来場者年間消費想定額】

宿泊消費額 = 1 人当たり 8,146 円 × 県外宿泊者想定数 114,336 人 = 931,381,056 円

飲食消費額 = 1 人当たり 6,148 円 × (県外客来場想定数 378,600 人 × 飲食エリアへの移動率 31.1% × 飲食参加率 98.3%)

= 711,587,606 円

うち、飲食業と社交飲食業の金額を宮崎市観光戦略がニシタチ関連の調査をした結果から求めると以下のとおりとなる

飲食業 (64.7%) …460,397,181 円

社交飲食業 (35.3%) …251,190,425 円

みやげ品費 = 1 人当たり 4,383 円 × 県外客来場想定数 378,600 人 = 1,659,403,800 円

雑費 = 1 人当たり 4,281 円 × 県外客来場想定数 378,600 人 = 1,620,786,600 円

交通費 = 1 人当たり 754 円 × 県外客来場想定数 378,600 人 = 285,464,400 円

### ①アリーナ立地における県外来場者の最終需要額(消費額)

宿泊消費額 + 飲食消費額 + みやげ品費 + 雑費 + 交通費 = 年間 5,208,623,462 円

【参考】 1 回当たり 43,405,196 円が中心市街地にて消費される

### 【県内来場者年間消費想定額】

飲食消費額 = 1 人当たり 6,104 円 × (県内客来場想定数 221,400 人 × 飲食エリアへの移動率 16.3% × 飲食参加率 98.3%)

= 216,537,572 円

うち飲食業 (64.7%) …140,099,809 円

社交飲食業 (35.3%) … 76,437,763 円

※比率は県外に準ずるものとする

駐車料金 = 60,000,000 円

### ②アリーナ立地における県内来場者の最終需要額(消費額)

飲食消費額 + 駐車料金 = 年間 276,537,572 円

【参考】 1 回当たり 2,304,480 円が中心市街地にて消費される

### 【アリーナ立地における年間消費想定額】

① + ② = 5,485,161,034 円

【参考】 1 回当たり 45,709,675 円が中心市街地にて消費される

なお、この試算においては、興行で毎回 5,000 人が収容され県外客を誘客するイベント（コンサート、プロスポーツの試合、e スポーツ）が年間 120 回実施されることを条件としている。県内向け興行と県外向け興行の割合を変更する場合は、参考として示した 1 回当たり消費想定額を組み合わせるものとする。

### （3）経済波及効果の分析

#### 1) 経済波及効果とは

経済波及効果とは、ある産業に需要（消費や投資等）が発生したときに、その産業の生産を誘発するとともに、次々と他産業の生産を誘発する経済活動の波及のことである。生産にともなって粗付加価値（GDP）や雇用者所得も発生する。

例えば、ある産業で需要増加（農産物販売増加など）する場合、その原材料や設備、燃料、電気などが必要となる。さらに、現状では中心市街地内で生産できない資材等を確保するため、中心市街地外から移輸入し、新たに中心市街地内で生産する必要が生じるなど、生産が様々な産業へと次々に波及する。また、これらの生産活動の結果、生産が増加した産業では雇用者所得が増加し、この雇用者所得の増加が消費支出となって新たな需要を生み、さらなる生産を誘発していくこととなる。

これが経済波及効果と呼ばれているものであり、経済波及効果は主に以下の 3 つの効果に分けられ、産業連関表の各種係数表を使用し、推計することができる。

#### ① 直接効果

消費や投資などの初期の需要額の増加により、直接的に誘発された生産。

#### ② 第 1 次波及効果

直接効果により生産が増加した産業で必要となる原材料等を満たすため、様々な産業で新たに誘発される生産のこと。新たな生産が起こり、その原材料等から発生する経済波及効果。

#### ③ 第 2 次波及効果

直接効果と第 1 次波及効果で増加した雇用者所得の一部が、消費支出に回ったことにより、各産業の商品等が消費されるなど、新たに誘発される生産のこと。生産活動により増加した雇用者所得から発生する経済波及効果。

#### 2) 経済波及効果計算方法について

最終需要額は前頁（2）のとおり、県外来場者、県内来場者に分けて試算した。

間接効果については、宮崎市中心市街地産業連関表（平成 28 年表）の逆行列を用いて推計を行った。なお、産業連関表を用いて経済波及効果を推計する場合、その効果は「直接効果」「間接効果」に分けられ、「間接効果」も「1 次間接効果」「2 次間接効果」に分けられる。理論的には誘発される生産額がゼロになるまで波及効果の集計が可能であるが、「経済波及の中断」「タイムラグ」などの諸問題があるため、2 次間接効果までの推計を行った。

### 3) ニシタチの消費が宮崎市中心市街地に及ぼす経済波及効果の試算結果

推計した直接効果額を宮崎市中心市街地産業連関表（平成 28 年、43 部門）における逆行列係数を使用して、直接効果、1 次波及効果、2 次波及効果とともに、就業誘発者数等を推計した。なお、計算期間は 1 年間とする。

想定消費額を最終需要額（54 億 8,516 万円※波及効果計算のみ万円単位にて記載する。以下同様）から導き出されるアリーナ興行に伴う宮崎市中心市街地内消費の直接効果は 19 億 9,020 万円、第 1 次波及効果は 22 億 9,547 万円、第 2 次波及効果は 3 億 900 万円、総合効果は 26 億 447 万円となり、波及効果倍率は 1.15 倍となった（表 15、16）。しかしながら、最終需要額から域内需要増加額を除いた 34 億 9,496 万円が中心市街地内で循環せず、域外に流出していることもうかがえ、域内経済循環の課題が浮き彫りとなった。

就業誘発者数は 623 人となり、1 次波及効果は大きいですが、波及の下支えとなる製造業が少ない中心市街地においては、2 次波及が少ないことが明らかとなった。

※本文中の金額は千円未満を四捨五入した（以下同様）

表 15. 最終需要額と域内需要増加額

		単位：万円
最終需要額		548,516
域内需要増加額		199,020

※消費転換係数は平成 26 年宮崎市家計調査年報による

表 16. 分析結果

	生産誘発額			就業誘発者数
		うち粗付加価値誘発額		
		うち雇用者所得誘発額		
第 1 次波及効果	229,547	143,257	72,101	596
直接効果	199,020	124,009	64,499	564
第 1 次間接効果	30,527	19,248	7,601	32
第 2 次波及効果	30,900	20,954	8,742	27
総合効果	260,447	164,210	80,843	623

※四捨五入による端数処理のため、内訳と合計は必ずしも一致しない

※波及効果倍率＝生産誘発額（総合効果）／最終需要額

総合効果の大きい産業部門をみると、直接的な需要が発生するその他小売業や宿泊、飲食業、運輸・郵便業、社交飲食業、駐車場業が含まれる対事業所サービス業の大きさが目立つが、1 次間接効果においては、セキュリティ業や機械・器具メンテナンス業などが多い対事業所サービス業、広告等の情報発信が主な情報業に大きく波及している（次表 17、図 33）。

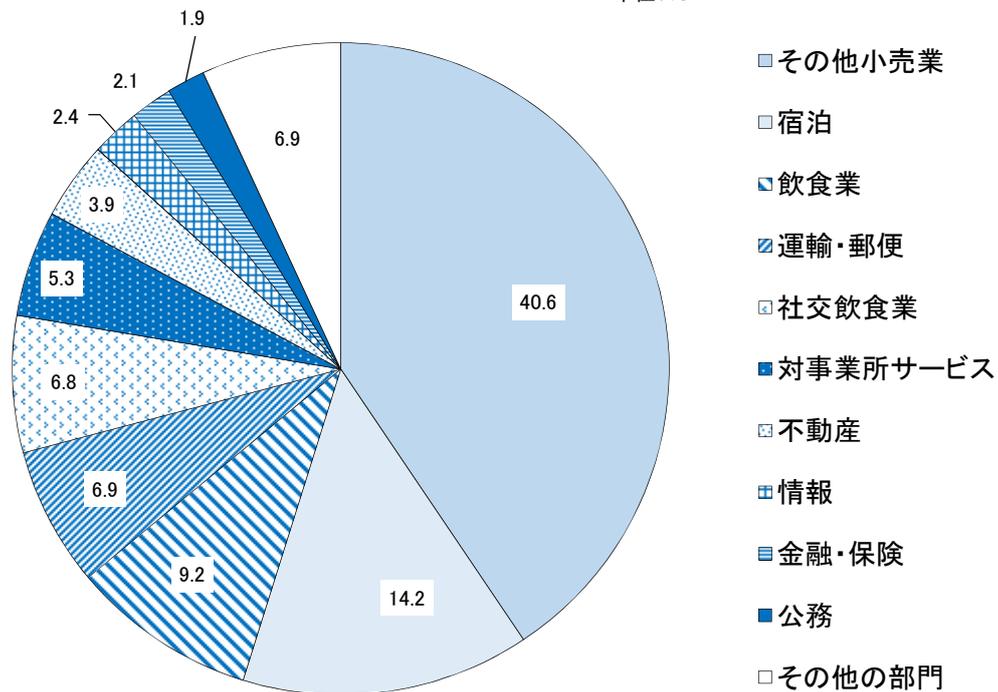
表 17. 総合効果の大きい部門トップ 10 (43 部門集計結果)

単位：万円、%

No.	部門名	需要増加額	第 1 次波及効果		第 2 次波及効果	総合効果	総合効果構成比率	
			直接効果	第 1 次間接効果				
026	その他小売業	328,019	105,374	104,992	381	105,748	40.6	
038	宿泊	93,138	36,740	36,738	2	36,991	14.2	
039	飲食業	60,050	23,092	22,961	131	23,839	9.2	
029	運輸・郵便	28,546	16,932	13,247	3,686	17,980	6.9	
040	社交飲食業	32,763	17,030	16,901	129	17,637	6.8	
037	対事業所サービス	6,000	11,671	4,181	7,490	13,709	5.3	
028	不動産	0	3,823	0	3,823	6,237	3.9	
030	情報	0	4,844	0	4,844	1,434	2.4	
027	金融・保険	0	2,294	0	2,294	3,109	2.1	
032	公務	0	0	0	0	4,928	1.9	
	その他の部門	0	7,747	0	7,747	10,127	6.9	
	合計	548,516	229,547	199,020	30,527	30,900	260,447	100.0

図 33. 総合効果の大きい部門トップ 10 (43 部門集計結果)

単位：%



## 8. 県外事例における都市計画・経済視点の影響分析

本調査に関連して、先進事例を含み参考となる県外のアリーナについて、訪問ヒアリング、視察を行った。

### (1) ゼビオアリーナ仙台（宮城県仙台市）訪問ヒアリング

同アリーナは2012年に開業しており、ゼビオグループ内企業であるクロススポーツマーケティング（株）が管理運営している。

仙台市「あすと長町1街区13画地プロジェクト」のアリーナとして、長町副都心の北部にある「杜の広場」の西側に立地している。同広場の南側にスーパースポーツゼビオや地元フィットネスクラブが立地し、別棟のドームには室内テニスコート、屋根付きフットサル場、バスケットボール用ドーム、飲食施設を含む「KHB東日本放送ぐりりスポーツパーク」が立地する。また、同広場の北側には仙台市立病院、医療モール、老人ホームなど医療・福祉施設も立地しており、周辺にはスポーツ・フィットネス・ウェルネス関連施設が集積している。アリーナ入口側面には市が管理する公園があり、5,000人程度は余裕で待機することが可能なスペースもある。

収容人数はスポーツ時が4,000人、イベント時が6,000人となり、宮崎市が目指すアリーナとほぼ同規模である。1階床はコンクリート打ちっぱなしであることから、汎用口から直接重機やトラックにて設営機材を搬入することが可能。コンサート等のステージ設置・撤収のスムーズさを考えた構造としてイベント興行主側からも好評である。スポーツイベントのメインはBリーグ（バスケット）チーム「仙台89ERS」のホームスタジアムであるため同リーグの試合が定期的で開催される（訪問日翌日も試合であった）。コンサートでは、AKB48、乃木坂46等のアイドルユニット、嵐等のジャニーズをはじめ、多くのアーティストが全国アリーナツアーの中に組み入れる会場として存在感を示している。eスポーツも開催した経緯があるが、ゲーミングスピードにモニターが追い付かないことが大きな課題である。進化するエンターテイメントに設備が追い付いていない部分もあり、コンサートを開催するにはモニターの位置が天井中央部であることが難点といえる。

収容人数6,000人は小規模であり、興行主からは7,000人規模であれば誘致できるアーティストが格段に広がると幾度も指摘されている。採算性からすれば微妙な収容人数と考えられる。興行が誘致できる可能性が高いのであれば、宮崎市のアリーナ収容規模は6,000人以上が望ましいともいえる。

現場でBリーグ試合前2時間の状況を観察した感触を整理すると、アリーナへのアクセスは、県外者は主にJRを利用し、仙台市からは駅よりも出口が近い地下鉄を利用している様子である。立地がJR長町駅裏徒歩5分程度の距離にあるが、観客は五月雨式に会場するため4,000人が入場するイベントであっても混雑感はない。駅から会場まで警備員が誘導していることもあるが、イベントが開催されていると気づかないほどである。なお、アイドルのコンサート時にはアリーナ横のスペースで早朝から限定グッズを販売するのが全国恒例であることから、8時には約1,000人のファンが開演まで集結する。これらのファ

ンは「追っかけ」として、全国のツアーの多くの来場するのが常であり、ファン同士も顔なじみであるなど、開場まで交流して過ごすことが多い。そのため、「人だまり」が可能なスペースの併設が必須条件であり、これが無ければ周辺に迷惑となる可能性が高い。

長町中心市街地との関係は大きな課題といえる。アリーナが長町駅“裏”に立地しており、交通拠点も全て同駅裏に位置している。また、近隣駐車場もアリーナを囲むように立地している。これにより、駅から1kmほどの距離に中規模商業施設を核とする商店街があるが、駅から直通であるが故に同地域に行く理由が無いのが実情である。駅前も通勤客向け駐車場が多く、土日には空きが目立つが、アリーナ利用者の多くは鉄道利用にて来場するため、利用が連動しない状況にある。駅を挟み、中心市街地とアリーナが分断されているといえる。アリーナ側の利便性を優先した結果、地域に消費を落とさない施設になったともいえる。現在、同アリーナと中心市街地が地域活性化に向けた定期的な会合を開催しているが、これらが連動した活性化取り組みには至っていない。宮崎市が宮崎駅東側に大規模駐車場を設置するなど、中心市街地とアクセス導線が無関係に構築すれば同様の失敗が生じるといえる。宮崎市が立地する際のモデルとすべき規模・構造である一方、中心市街地と経済的に連携するためには、中心市街地に駐車・宿泊し、徒歩でアリーナに移動する導線づくりが重要であると再認識させられる訪問となった。宮崎市においては、この部分を重視する必要がある。

なお、ゼビオアリーナ仙台にてヒアリングに対応した館長からは立地に関しては中心市街地との関係が重要とのアドバイスを受けた。

#### 写真5. ゼビオアリーナ仙台正面玄関 Bリーグ試合開始1時間前



写真6. ゼビオアリーナ仙台正面玄関 Bリーグ試合開始 30 分前。混雑とは無縁である



写真7. ゼビオアリーナ仙台への地下鉄長町駅、JR長町駅からのアクセス道路  
警備員が案内している様子。Bリーグ試合開始 1 時間前



写真8. ゼビオアリーナ仙台への地下鉄長町駅、JR長町駅からのアクセス道路  
Bリーグ試合開始1時間前



写真9. JR長町駅の様子 Bリーグ試合開始1時間前であるが来場者の滞留は無い  
※電車が来ない時間帯に人が滞留することはなく、全てアリーナへ移動済み



写真 10. JR長町駅からアリーナへの歩道 Bリーグ試合前日。  
自動車と接触する危険性が無いことがメリット。右側はバスターミナル



写真 11. ゼビオアリーナ仙台 スタジアムの様子 黒壁の部分が電飾掲示板となる

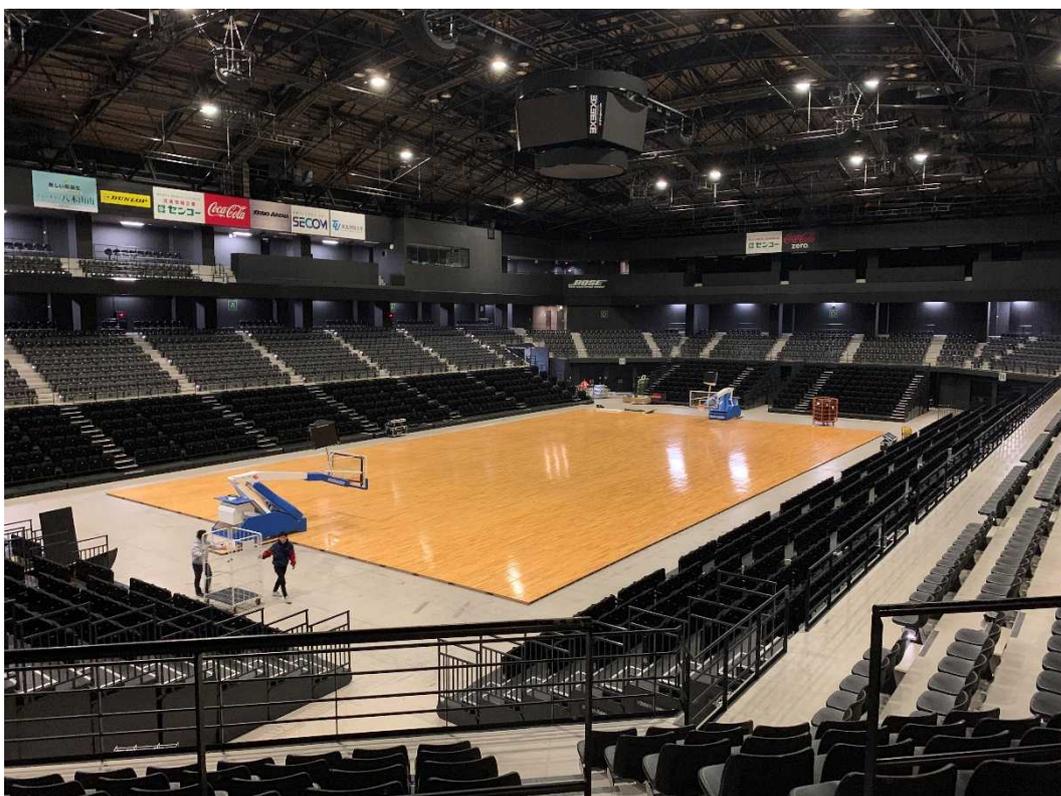


写真 12. ゼビオアリーナ仙台 ロビーの様子左側がスタジアム入口



写真 13. JR長町駅正面（アリーナの反対側、つまり中心市街地側）の様子



## (2) 横浜アリーナ（神奈川県横浜市）※立地・周辺環境確認

J R新横浜駅から徒歩5分に位置しており、新幹線、在来線、市営地下鉄にてアクセスが可能である。また、新横浜駅には横浜アリーナ方面の専用出口が設置してあり、徒歩移動途中から専用歩道橋が設置されている。混雑緩和のため、「アリーナ専用」通路を使用し移動が可能である。17,000人収容の大規模イベント開催に即した環境整備がなされている。周辺には民間時間貸し駐車場も多い。

写真 14. J R新横浜駅に設置された  
アリーナ方面出口



写真 15. J R新横浜駅近くから横浜アリーナに向かう専用歩道橋。左奥が横浜アリーナ



写真 16. 専用歩道橋から降りると横浜アリーナ入口に直接アクセスできる



写真 17. 横浜アリーナと周辺の状況



### (3) ピアアリーナMM（神奈川県横浜市）※立地・周辺環境確認

ぴあ（株）（東京都）が横浜市みなとみらい地域（38 街区）に建設中の音楽専用アリーナ。収容人数は 10,000 人で、J R 桜木町駅からまた、横浜銀行本店ビルまで伸びているペデストリアンデッキを同アリーナまで延伸し、桜木町駅方面から途切れることなく接続する予定である。周辺駐車場はコインパーキング 2 つであり、基本的には J R 利用を想定した立地である。また、J R 桜木町駅からペデストリアンデッキまでは広大なイベントスペースがあり、興行内容に関連した催事の開催が可能といえる。

写真 18. 建設が進むピアアリーナMM外観 2018 年 11 月現在



写真 19. 左奥が建設中のアリーナ、左前が横浜銀行本店ビル。2018 年 11 月現在の様子では左前の歩道橋「ペDESTリアンデッキ」が近くまで整備されている

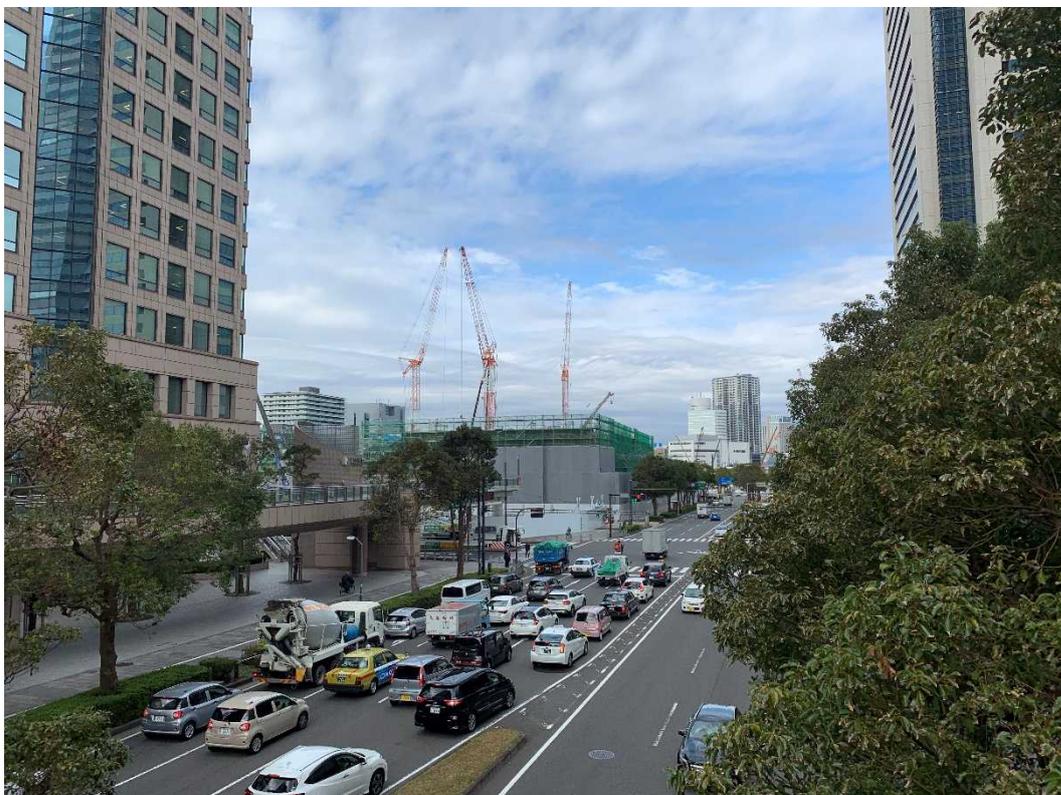


写真 20. JR桜木町駅からアリーナ方面への歩道橋の様子

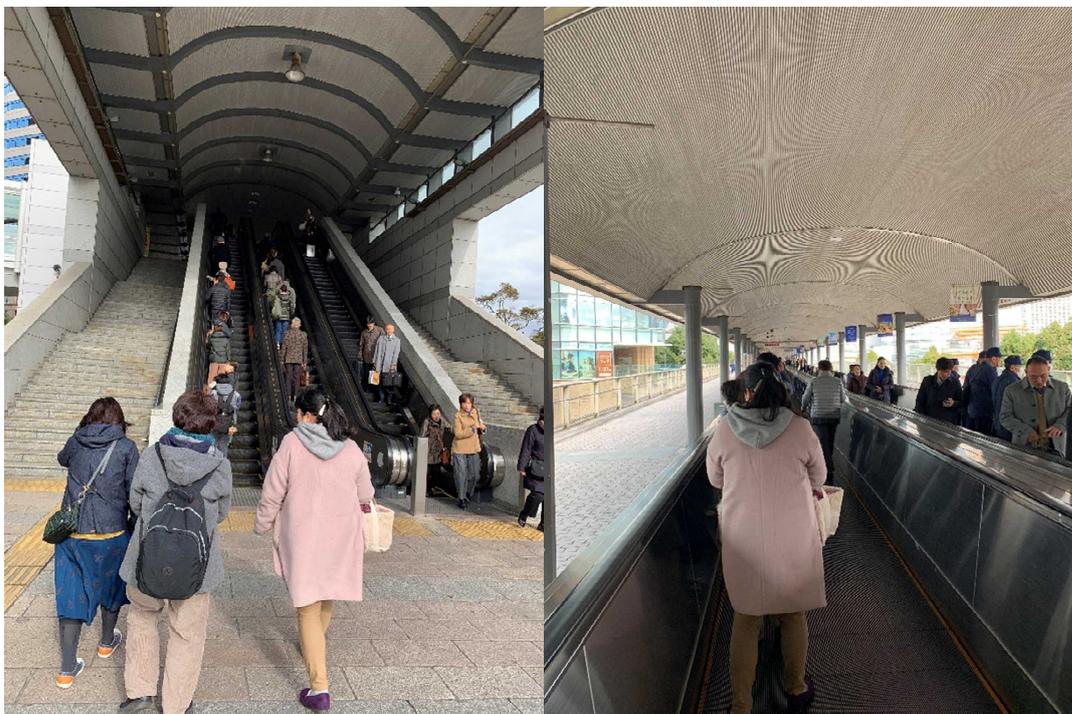


写真 21. JR桜木町駅から歩道橋までの間に位置する駅広場

アリーナ来場者の滞留スペースとしては十分な広さが確保されている



#### (4) 別府市総合体育館「べっぷアリーナ」(大分県別府市) ※イベント時の混雑等視察

別府駅西口から徒歩 15-20 分圏内に立地しており、公共機関によるアクセスは良好である。しかし、アクセス道路は別府市特有の坂道(緩やかな上り坂)であるため、駅を利用した来場よりも車による来場を想定した施設と考えられる。実際、周辺にも民営時間貸し駐車場が多い上、接続する県道、幹線道路「富士見通り」も車道幅が広い。警備担当者へのヒアリングでは、周辺が混雑することはあまり無いとのコメントを得た。近隣の別府公園には広大なスペースがあり、来場者の滞留スペース余力は十分といえる。

施設利用は元来が体育館であることから、プロ・アマスポーツ大会の開催が主である。常設駐車場収容台数は 300 台。メインアリーナの面積は 2,888 m<sup>2</sup>と大きく、バレーボール(4 面)、バスケットボール(3 面)、バドミントン(16 面)、テニス(4 面)、卓球(20 面)の開催が可能である。スポーツスペースを優先した結果、座席数は 3,738 席にとどまる。多目的な用途を想定する宮崎市が立地予定のアリーナとは方向性が異なり、公設体育館としての意義が大きい施設である。なお、訪問当日は併設するコンベンション施設「ビーコンプラザ」にて大相撲大会が開催され 2,600 人が来場したが、大きな混乱は無かった。

写真 22. ベっぷアリーナ入口正面



写真 23. 別府駅西口と歩道。駅からの青山通り沿いアリーナへのアクセス歩道の幅は広い



写真 24. アリーナ周囲の駐車スペース例



写真 25. アリーナ近隣の駐車スペース例 別府公園北駐車場



写真 26. ビーコンプラザ周辺の駐車スペース例



写真 27. アリーナ・ビーコンプラザへのアクセス幹線道路「富士見通り」の様子。  
左奥はアリーナ隣接のビーコンプラザ



### (5) マリンメッセ福岡

1994年にオープン。面積約8,000㎡、収容人数最大15,000人の福岡県内最大規模のアリーナ施設である。2018年11月30日に開催された椎名林檎コンサートにおける施設周辺の混雑状況を視察した。視察時間帯は18時（開場）～19時（開演）の1時間。来場者の滞留状況を視察したが、導線の設置、来場者滞留スペースに余力等があり、スムーズさが目立つ。バス・地下鉄など公共機関を利用した来場が多いが、周辺駐車場も多く、交通アクセスの良さと事故防止等の安全性が確保されている印象である。

写真 28. マリンメッセ福岡の椎名林檎コンサート直前の様子 2018年11月30日現在



写真 29. 大きな混雑は無く、駐車場にも余裕あり



## 9. まとめ～アリーナ基本構想策定に向けた提言

今回、アリーナ立地候補地周囲の交通量（含む興行時のシミュレーション）、宮崎駅から中心市街地間の駐車可能台数、宮崎市中心部及び周辺地域の宿泊施設稼働状況の調査に加え、11月3日に宮崎中央公園で開催されたガス展、9月16日に生目の杜運動公園で開催されたコブクロ結成20周年記念コンサート時の各来場者の動態から、アリーナ興行時の消費額及び経済波及効果を試算した。また、宮崎市が立地を検討するアリーナと規模、JR駅からの距離が類似したゼビオアリーナ仙台をはじめ、国内アリーナの周辺環境を視察調査した。

インフラ的余力から分析すると、単に施設へのアクセス道路の広さだけで立地可能とは判断できない。アイドルグループのイベントであれば早朝からファンが限定グッズ購入に並び、終日滞在するスペースは無視できないといえる。このスペースが確保できなければ、周辺の公共スペース占拠の状態となることから、歩道の広さと滞留スペースがセットとなる立地が望ましい。前述のとおり候補地A、Bは接続道路と横断歩道が狭く、直前には信号機無しの交差点もある。宮崎駅から宮崎中央公園までの歩道が渋滞することは容易に想像できる上、公園スペース縮小から反対運動が発生するのは割に合わない選択といえる。候補地Cは歩道スペースに余裕はあるが、来場者の滞留スペースが確保できるほどの広さが無いことが課題である。県体育館を建て替える候補地Dは歩道スペース、住宅街との近接からも候補地とはなり難いといえる。どの候補地も一長一短あるといえる。候補地外にも、周辺民間スペースや公共スペースを活用した代替案を検討することも重要と考えられる。理想はファン滞留スペースとして宮崎駅西口、東口の公共スペースを活用できるとすれば、安全性が確保でき、車両交通量が少なく歩行者許容に余裕があり交通混雑が発生しにくい宮崎駅の隣接地（全方向）も候補地に加えることが望ましい。

宮崎駅から徒歩20分圏内の駐車可能台数は2,000台以上であり、稼働率も5割台と低い。中心市街地との一体感を創出するためには新たに大規模駐車場を宮崎駅東口に設置するのは土地の無駄使いともいえる。興行関係者及び身障者優先駐車場と、チャーターバスで訪れる来場者向けのバス降車場は混乱を避けるために必要である。前述のコブクロコンサート時には通常運行バスと異なる運行をする臨時バスがバスターミナルに乗り入れた結果、大混雑が発生し、コンサートに間に合わない事態が数多く発生した。これらを教訓に専用バス降車場、周辺道路にて臨時的に降車スペースが確保できる立地は重要と考えられる。

宿泊施設においては、キャンプなどハイシーズンには宮崎市内の宿泊余力は無いとの考えが常識的であるが、OTA（楽天トラベルやじゃらんnet等のOnline Travel Agent）検索を網羅していない宿泊施設やそもそもこれらのサイトに情報を掲載していない宿泊施設、検索上位ではない地場資本施設と、全国チェーン、県外大手資本でOTA検索上位施設の稼働率に大きな格差があることが明らかとなった。繁忙期をみると、地場資本は稼働率50-60%、全国チェーンは80-90%である。このため、宮崎市中心市街地及び隣接地域の宿泊施設の収容人数の余力は年間を通じ2,000人以上となり、十分確保されているといえよ

う。これらのことから、調査を通して明らかとなったのは、情報が一元化されていないために把握が難しい駐車場や宿泊施設の状況といえる。宮崎市中心市街地など小地域であるにもかかわらず、情報格差が生じていることはアリーナ立地においては大きな課題である。これらのデータを見ず、感覚的に宿泊施設や駐車場が不足しているとの考えは早計といえよう。

宮崎市中心市街地におけるアリーナ興行における経済波及効果（1年間、収容人数5,000人規模、年間120回稼働、県外広範囲から集客が可能なイベントを実施した場合）は26億円と大きい。この試算結果は最大値と考えるべきであり、100回稼働であればこの試算結果の5/6の（100/120回）規模と考えるべきである。また、体育館的な使用により県内向けイベントに終始した場合は、観光消費が見込めないため、試算結果の1/25と少なく、立地効果は極めて薄いといえる。多目的アリーナとして、県外アーティストの誘致やeスポーツ等、全国から集客できるイベントを継続して実施することが経済波及効果を生み出すには極めて重要である。

アリーナの立地においては、ゼビオアリーナ仙台から指摘を受けたとおり、中心市街地との連携が重要である。宮崎駅東口と宮崎市中心市街地は約1kmの距離との理由で、連動性に疑問を持つ意見が多いが、コブクロコンサート、ガス展等のモバイル空間データから、イベントの条件によっては一定の連動性があることが明らかとなった。宮崎駅周辺のイベントに呼応した中心市街地各店の取り組みがあれば、中心市街地における消費額が高まると考えられる。

現状では、2月のプロスポーツキャンプシーズンにもかかわらず、〇〇球団ファン公認の居酒屋やバーなども皆無に等しく、選手ユニフォームを着用するなど、ファンが集う取り組みも少ない。これでは、スポーツキャンプを訪れた県外観光客が詣でる場所が無いに等しく、まちにカネが落ちないといえる。民間発想で、希望する店舗のみがファン公認の店に名乗りを上げれば良いだけの話である。周囲とのバランスを重視する中心市街地の姿勢が、せつかくの外貨獲得チャンスを逃しているともいえる。中心市街地を詣でる理由が薄いからこそ同地域を訪れず、市内に外貨を落とさないだけともいえよう。キャンプ会場から直接高速道路へと向かう県外ナンバーの車が多いのは、当然の流れともいえよう。コブクロ20周年記念コンサートの際も、コンサートに来場した記念といえる取り組みをした店舗は少ないと考えられる。地域における民間側の柔軟性の不足が大きな課題といえる。

この状況を反面教師として、アリーナで興行が行われる際には、中心市街地商店街やニシタチにおいても呼応する取り組みが必要といえる。招致するアーティストのファン公認の店舗となれば、聖地化する可能性もある。年間120回の興行が開催されるのであれば、120通りのファン公認の店が誕生しても良いともいえる。重要なのは、アリーナ来場者が商店街やニシタチを詣でる理由となるアクションを起こすことである。この部分がアリーナ立地の成否にもつながるといえる。施設を建設し、単に興行を連発するだけではなく、効果的にまちに外貨を落とす集客マシンとしての位置づけであることがポイントといえる。

立地候補地周辺の環境と経済的影響については本調査にて整理した。宮崎市が県外からの誘客拠点となるべくアリーナ候補地の精査と、周辺環境整備、中心市街地との連携を模索すべきといえる。その上で、興行経験豊富な企業がPFIをはじめ民間投資におけるコンソーシアムの主宰となるべきと考えられる。

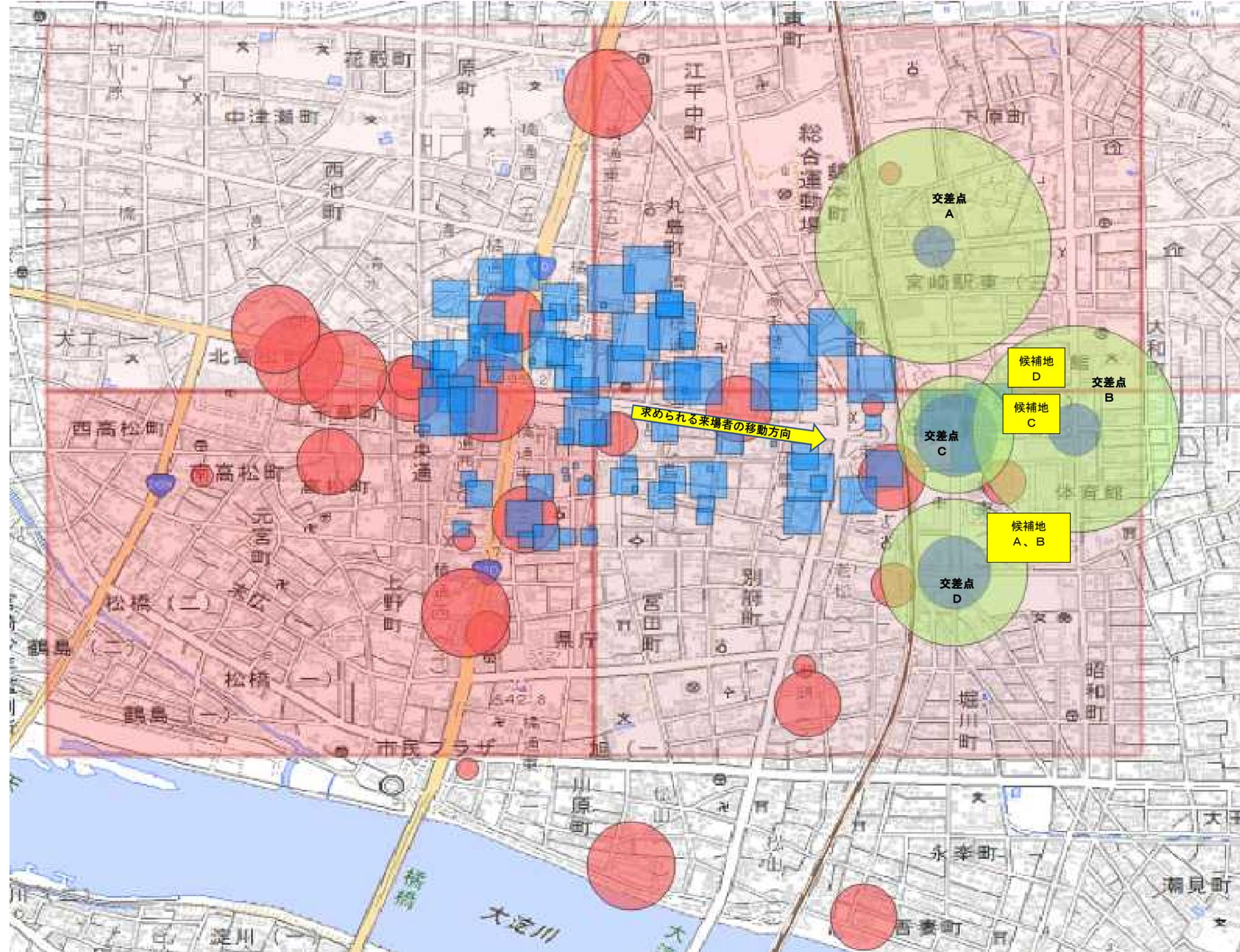
運用においては、宮崎市が実施しているマーケティングの結果を重視し、データや理論に裏付けられた集客を図るべきである。県内に常設でこれだけの集客をする施設は皆無であることから、これまでの経験に即した感覚的な集客や、パンフレット配布やイベント頼みの中心市街地への誘客等は通用しない可能性がある。また、前述のヒアリング先からは集客力があるイベントはアニメ声優やeスポーツ関連イベントとの指摘があった。インターネットとライブ感を融合させたイベントなど県内の施設では実施されたことが無い取組みも検討すべきと考えられる。

これらを踏まえ、宮崎市のブランディングとアリーナが集客する各種ファンの心理、まちづくりの方向性をデジタルに合致させることが重要といえよう。

以上

資料：通行量調査、民間時間貸し駐車場における駐車可能台数、宿泊施設余剰定員数の分布と1kmメッシュにおける11月3日のガス展来場者の移動先

【凡例】  
※各サイズの大きさが数字の大きさを示す



- 全調査日程における平均駐車可能台数 (空き台数) ■
- 宿泊施設別繁忙月の宿泊余剰定員数 ●
- 全調査日程平均の交差点別車両交通量 ●
- 全調査日程平均の交差点別歩行者・自転車通行量 ●
- 総務省が規定する1kmメッシュ枠 ※色が濃いほど、ガス展から移動した人が多い

資料) 国土地理院地図、宮崎市提供の観光データ、観光庁「宿泊旅行統計」、(株)NTTドコモ、(株)NTTドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間データ」をもとに作成