

Public Private Partnership for new type parking information service in Musashino city\*

菅原竜太郎\*\*・嶋野崇文\*\*\*・小原誠\*\*\*\*

By Ryutaro SUGAWARA\*\*・Takafumi SHIMANO\*\*\*・Makoto OHARA\*\*\*\*

## 1. 背景と目的

武蔵野市は、東京都のほぼ中央に位置する人口13万人強、面積10.73km<sup>2</sup>の都市である。郊外部は緑豊かな住環境を有する一方、JR及び井の頭線が結節する吉祥寺駅周辺は新宿以西有数の商業地として発展している。駅周辺には、デパートをはじめ多くの商業店舗が立地しており、周辺市区からの来街者が約70%を占めている。

この地域では、以前から駐車場の入庫待ちや路上駐車などによる渋滞が発生しており、これらの駐車問題に対して、早くから取り組みがなされてきた。駐車場案内表示板の設置、「武蔵野市違法駐車防止に関する条例」の策定など、これまでに相応の効果を上げ、高い評価を得てきた。一方で、後述するように、近年は自動車による来街者が減少傾向にあり、来街者の高齢化も進行するなど、自動車でも来街できるまちづくりの必要性が増してきた。

そこで、自動車による来街者を適切に駐車場へ案内するため、平成15年度に既存の情報提供方策を見直し、新システムの導入を図った。

本稿は、新たな駐車場情報提供システムの導入過程を通じた行政と民間事業者の連携、役割分担など、官民協働のまちづくりの実践事例を紹介するものである。

## 2. 駐車場情報提供システムの概要

### (1) 駐車問題に関するこれまでの取り組みと課題

多くの商業施設が立地する吉祥寺駅周辺では、以前から路上駐車を起因とする混雑が発生し、これまでに様々な対応策を講じてきた。昭和57年に駐車場案内表示板を設置し主要駐車場の満空情報を提供（新システム導入により、現在は休止）するとともに、その後もテレホンサービスやラジオ（むさしのFM）などのメディアを追加して、駐車場情報を提供した。また、全国に先駆けて平成2年に施行した「武蔵野市違法駐車の防止に関する条例」では、違法駐車防止重点地域を指定し、交通指導員が違法駐車防止活動を実施できるようにした。この指導の結果、条例施行前に比べて80%以上の違法駐車が減少し、現在もその状態を維持（平成15年度では87%減）している。また、デパートなどの大規模な商業施設では自主的に警備員を配置し、店舗駐車場に入庫待ち車両が発生しないよう来訪車両を誘導している。このように、官民それぞれで情報提供や違法駐車削減に取り組んできた。

しかしながら、案内表示板は設置後20年以上が経過し、老朽化が進んでいること、手動による満空切替方式であるため精度低下に対する苦情が寄せられるなどの問題が生じている。一方、案内表示板設置に必要な用地の取得が困難であり、また導入・維持管理コストが高額であることから、更新や新設が困難な状況にある。さらに、交通指導員は違法駐車抑制効果はあるものの、リアルタイムな空き駐車場情報が不明であるため、適切な駐車場案内ができなかった。しかし、実際には休日でも周辺に空き駐車場は存在しており、各駐車場の満空情報の必要性が高まっていた。

\*キーワード：地域計画、駐車場情報提供

\*\*武蔵野市役所都市整備部交通対策課

(東京都武蔵野市緑町 2-2-28、

TEL : 0422-60-1859、FAX : 0422-51-9245)

\*\*\*正員、商船学修士、パシフィックコンサルタンツ(株)

交通政策部 (東京都新宿区西新宿 2-7-1 新宿第一生命ビル、

TEL : 03-3344-1582、FAX : 03-3344-1549)

\*\*\*\*工学修士、同上

## (2) 新たな駐車場情報提供システムの導入

### a) 導入の目的

#### ①交通混雑の緩和

依然として残る違法駐車削減、駐車場入庫待ち行列の解消、駐車場探しのためのうろつき交通を削減すること。

#### ②駐車場利用の平準化

休日は主要な店舗に併設する駐車場で満車になるものの、周辺の時間貸駐車場では空車の状況にある。そこで、空き駐車場へ適切に案内することにより、駐車場利用の平準化を図ること。

#### ③IT技術を活用した新たな駐車場情報提供

IT技術の進展により、これまでの案内板だけでなくパソコンや携帯電話、カーナビなど様々な媒体を活用した駐車場案内が行われている。また、車両制限や駐車料金など、ドライバーのニーズに対応した多様な情報を提供している。案内表示板の更新や新設が困難な状況の下、最新のIT技術を活用したシステムを構築すること。

#### ④まちの活性化

近年の吉祥寺駅周辺への来街者の特徴は、購買単価の高い自動車による来街者比率の減少、来街者年齢の高齢化が見られる(図1・図2)。市民65才以上の人口もこの10年で倍加し、その比率

は現在約18%に達している。自動車は高齢者の活動を支える交通手段の一つと捉え、さらに減少傾向にある自動車により、安心して来られるまちを目指し、まちを活性化すること。

### b) 新システム導入に向けた取り組み

#### ①駐車場情報の収集

商店施設や駐車場事業者を構成員とした「吉祥寺駅周辺駐車場案内誘導システム導入検討委員会」を設立し、新システムで情報提供する駐車場を決定した。それらの駐車場に対して、満空情報発信機器を設置するとともに、高さや重量などの車両制限情報、営業時間や駐車料金などの駐車場属性情報を収集した。

#### ②情報提供媒体の選定

情報提供は、一般に普及したパソコンや携帯電話(インターネット)を主媒体とし、今後の普及が期待される双方向通信カーナビも対象とした。しかし、これらの媒体は高齢者に普及しているとはいえず、公平なサービス提供の観点から、上記媒体を保有しない方も同様のサービスを楽しむようラジオや交通指導員による案内も継続して実施することとした。なお、交通指導員は、駐車場マップによる駐車場属性情報と武蔵野市駐車対策本部から無線で配信される満空情報をもとに、ドライバーに空き駐車場を案内する。このように、複数の情報提供媒体を活用することで、いつでも、どこでも、手軽に駐車場情報を取得できるようにした。

#### ③既存の駐車場情報サービスの活用

新システムの導入にあたり、ハード・ソフト両面から導入コストや維持管理コストを低減させるため、案内表示板は設置せず既存の駐車場情報提供サービスを活用した。これらは、パソコンや携帯電話、カーナビで提供されており、②で示した情報提供媒体に対応する(図3・表3)。

### c) 新システムの状況と導入効果

新システムで情報提供する駐車場は、合計28場(収容台数1,492台)であり、収容台数ベースでこの地域の駐車場の約75%をカバーしている(表4)。

なお、新システムは平成16年3月13日に情報提供を開始し、5月は@parkで2,052件、s-parkで2,161件(ともに吉祥寺TOPページ)のアクセス数があった。

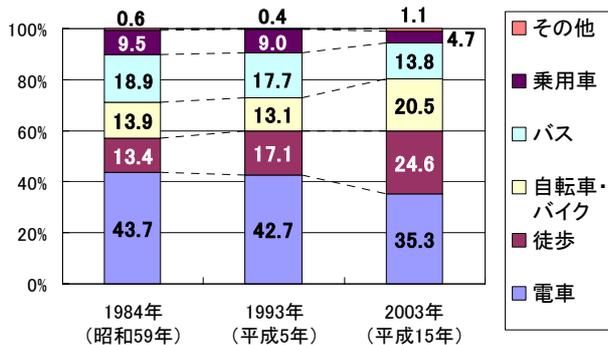


図1 来街交通機関の推移

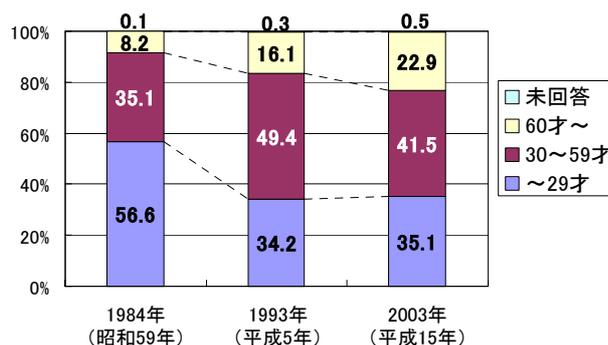


図2 来街者構成の推移

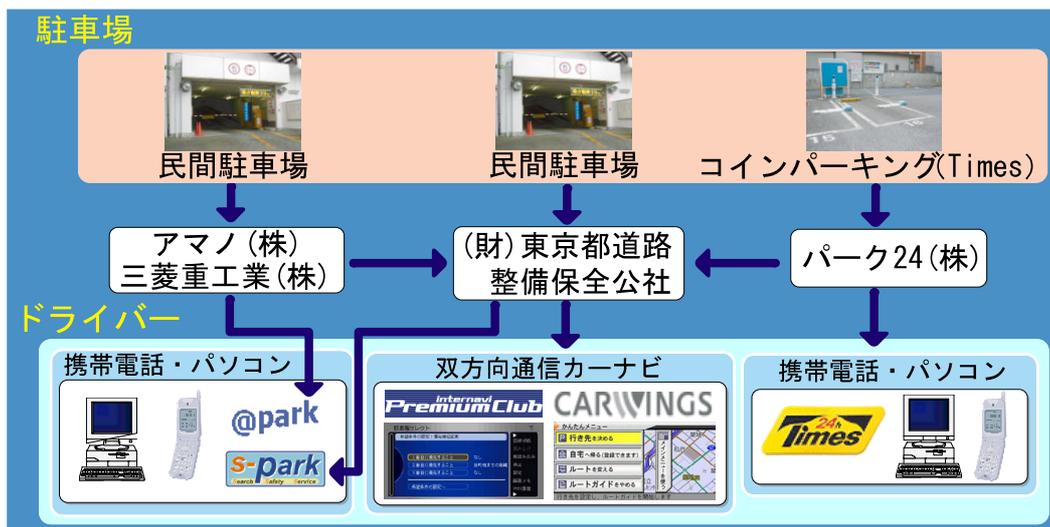


図3 システム構成

表3 新システムで活用した既存の駐車場情報サービス

媒体	サービス名称	サービス概要
パソコン 携帯電話	<ul style="list-style-type: none"> <li>■@park (アマノ(株)・三菱重工(株))</li> <li>■s-park ((財)東京都道路整備保全公社)</li> <li>■Times 時間貸駐車場情報 (パーク24(株))</li> </ul>	インターネットにより、駐車場の位置、料金、営業時間、車両制限などの情報を提供するサービス
双方向通信 カーナビ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■internavi Premium Club (本田技研工業(株))</li> <li>■CARWINGS (日産自動車(株))</li> </ul>	双方向通信カーナビにより、車両の大きさや好み（料金が安い、目的地に近いなど）に応じて駐車場を検索するサービス

### 3. 官民協働による取り組みの実施

#### (1) 既存サービスの活用

新システムは、行政が新規にシステムを整備しサービスを提供するのではなく、既存のサービスを活用した。既存サービスは表3に示したとおり、公益法人・民間のサービスが含まれる。サービスプロバイダは、サービス提供エリアが拡大するメリット、行政は新システム導入による初期・維持管理コストが低減できるメリットがある。

#### (2) 事業者との連携

図4に官民協働の関係を示す。

交通混雑の原因発生者である駐車場事業者（商業施設を含む）は、発生者責任として駐車場情報を提供することにより社会的責務を果たすことができる。

表4 新システムへの加入状況

駐車場の分類	場数	収容台数
満空情報発信機器設置駐車場 (20台以上収容)	14場	1,219台
P&BR 駐車場「ムーパーク」	1場	75台
Times (コインパーキング)	13場	198台
	28場	1,492台

(平成16年6月末現在)

駐車場の満空情報を発信することにより、空き駐車場の利用を促し、交通混雑の緩和を図る。駐車場事業者は、満空情報の送信に月数千円のコストを負担することになるが、空き駐車場の利用者増加及び利益向上、情報提供による利用者サービスの向上のメリットが見込まれる。

一方、満空情報発信機器の設置にあたり、行政は機器を無償貸与している（Timesは除く）。一般に駐車場事業は収益性が低く、機器購入・設置のコスト負担は厳しいのが現状である。したがって、行政は交通混雑の緩和やまちの活性化のための必要費用

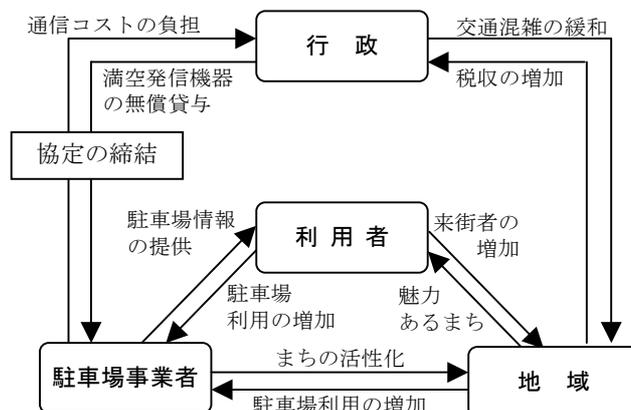


図4 官民協働の関係

として、これらのコストを負担した。なお、このような行政と事業者の間の役割分担は、協定により定めており原則として3年間は継続することとしている。

また、新システムの稼動に際して、広報・PRを積極的に行ったが、中でもポスターの貼りつけやチラシの配布は商業施設や駐車場の協力を受けた。

### (3) 官民協働のもつ意味

上述のとおり、本取り組みでは事業者の発生者責任と官民の役割分担を明確にしている。また、新システムの導入検討にあたっては、委員会による検討を重ね、双方合意の上で進めた(表5)。ここで重要なことは、行政は決して主導で動くことなく、きっかけを与えただけに過ぎないことである。事業者が発生者責任として応分の負担を求めつつ、吉祥寺駅周辺地域が活性化することにより地域がメリットを得られる方策を提示し、今後の取り組みの成否は事業者に委ねている。まちづくりは、行政だけでも事業者だけでも成立することはなく、両者が協力し合い、お互いの役割を果たすことが重要である。

## 4. まとめと今後の課題

本稿では、武蔵野市における駐車場情報提供の取り組み事例を通して、官民協働によるまちづくりの一方策を紹介した。

### (1) まとめ

成果は、以下の2点に集約できる。第1に、官民双方にメリットのある方策を実施したこと。行政は既存サービスを活用することにより低コストで新シ

テムを導入することができ、事業者は駐車場利用者の増加・増収が見込まれる。第2に、発生者責任と官民の役割分担を明確にしたこと。混雑発生者である事業者に情報提供による発生者責任を負わせ、行政は機器の設置を負担した。

なお、新システムの導入効果は、稼動後間もないため、定量的に把握していない。ただし、交通指導員が空き駐車場を案内でき、また一部駐車場で利用が増加したとの声もあり、滑り出しは好調と見ている。さらに、今後の参加意向を示す駐車場もあり、事業者のメリットが明確に現れていると考えられる。

### (2) 今後の課題

新システムへの駐車場加入率は、協定締結(3年間の営業担保)が困難なコインパーキングなどを除いて80%を目標としている。現段階で約75%であり、今年度の取り組みにより目標達成が見込まれる。

一方で、利用者の拡大に向けて今後も継続的な取り組みが必要である。市外からの自動車による来街者は約70%を占めているため、周辺市区へも広報・PRを行い、周知を図る予定である。また、現段階では双方向通信カーナビは普及率が低く、今後の普及やVICSのエリア拡大による利用者の拡大も望まれる。

また、情報提供による効果を定量的に把握し、費用対効果を検証する予定である。具体的には、新システム導入前に実施した交通実態調査(駐車場利用台数、路上駐車台数、主要区間における走行速度)と同様の調査を実施し、交通面への影響を分析する。

### 最後に：

駐車場案内システムは、平成以降に整備された都市が多い。これらの都市では、今後案内板や機器の老朽化が進む一方、財政難などにより更新が困難な状況に直面することが推測される。本稿で紹介した取り組みが、これらの都市における検討の一助になれば幸いである。

### 謝辞：

本システムは、東京都都市整備局、(財)東京都道路整備保全公社、アマノ(株)、三菱重工業(株)、パーク24(株)、本田技研工業(株)、日産自動車(株)の協力により稼動することができた。また、警視庁・武蔵野警察署にはシステム検討や広報に関して、助言や協力をいただいた。ここに記して、感謝の意を表します。

表5 検討経緯

≪名称≫吉祥寺駅周辺駐車場案内誘導システム導入検討委員会 ≪参加メンバー≫ ・吉祥寺活性化協議会(商業施設によるメンバー) ・吉祥寺駅周辺交通問題協議会 有料駐車場問題検討小委員会(駐車場事業者によるメンバー)	
H15.7.3	(第1回)・システム導入の可決 ・協定内容、運用の検討
H15.8.29	(第2回)・協定内容、運用の確定 ・事業者同意参加についての最終確認
H15.9.19	(第3回)・事業者とアマノ(株)による契約内容決定
H16.3.12	・各駐車場事業者との協定成立
H16.3.13	・新システム稼動開始