

# 宮崎市中心市街地における駐車場共同利用システム導入のための社会実験

宮崎大学 学生会員 清田 浩介  
 宮崎大学 正会員 出口 近士  
 宮崎大学 正会員 吉武 哲信

## 1.はじめに

中心市街地の来街に関してこれまで、公共交通の利用促進やパークアンドライドなど多くの社会実験が行われてきた<sup>1),2)</sup>。しかし、車による来街者の利便性向上を目的として、商業者と駐車場経営者が協力し、中心市街地の駐車場を共同的に利用する社会実験はあまり行われていない。

宮崎市においては中心市街地における駐車場対策として、車による来街者の利便性向上を図るという目的で、宮崎商工会議所と商業者と駐車場経営者が協力して、駐車場共同利用システムの社会実験<sup>3)</sup>を行っており、これまで6回の実験が行われた。

本論では、第1回実験から第6回実験までの経緯と各実験の実験結果をまとめ、駐車場共同利用システムが抱えている課題について考察する。

## 2.駐車場共同利用システムの社会実験

### 1) 駐車場共同利用システム

宮崎市で駐車場共同利用システムの実験は、宮崎商工会議所が運営主体となり、**図-1**に示す中心市街地の商業者(約300店舗)と**図-2**に示す駐車場経営者(21~22箇所)が協力して行っている。実験の内容は、Do まんなかエリア全体で共通の時間制限付き無料駐車券を発行し、駐車場共同利用システムに参加している駐車場ならどこでも利用できるというものである。駐車場共同利用システム導入実験期間中と実験以外の期間では**表-1**のような相違がある。

表-1 実験中と実験期間以外の相違

	駐車場共同利用システム導入実験中	駐車場共同利用システム導入実験期間以外
時間制限付き無料駐車券	・約300店舗が買い物客に共通の時間制限付き無料駐車券を発行する	・数店舗が買い物客に独自の時間制限付き無料駐車券を発行している ・無料時間は各店舗で違う
駐車場	・22箇所(H18年度)でなら、どこでも利用可能である	・各店舗が契約している駐車場でのみ時間制限付き無料駐車券が利用可能である

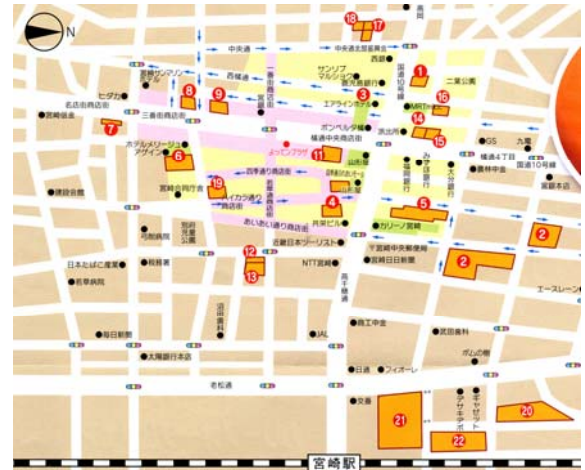


図-2 駐車場位置とDo まんなかエリアの範囲<sup>4)</sup>

**表-1**からも分かるように、駐車場共同利用システムを導入することで、時間制限付き無料駐車券の入手範囲と駐車場選択範囲が広がり<sup>3)</sup>、来待者の利便性向上を図れる内容であると言える。なお、宮崎市では現在駐車場共同利用システムは、投資に見合う効果が期待できないという主な理由から導入されていない。

### 2) 実験内容

**図-1**に示すように第3回実験までは3日間の短期実験を行い、第4回実験以降は実現に向けた長期実験を行っている。

第1回実験の基本的内容は、商業者が買い物客に2時間無料駐車券を配布したことと、オールマイティカード(多機能カード)を駐車場に提示すれば2時間無料になる内容である。駐車場経営者は、宮崎商工会議所から駐車料金無料分に対して11,200円/1駐車場を補助してもらい、残りは駐車場経営者が自己負担した。

第2回実験は第1回実験と同じ内容であるが、商業者が500円/1店舗を負担し、残りは実験に参加した駐車場経営者と運営主体の宮崎商工会議所が2時間の無料分の料金を負担した。

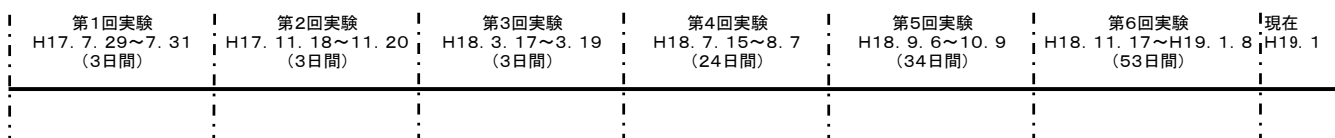


図-1 駐車場共同利用システムの経緯

第3回実験は、A店の専用駐車場(900台)だけを実験対象とし、A店以外の店舗の領収書でも2時間無料で利用できるようにした。

第4回実験・第5回実験・第6回実験は同じ実験内容で行っており、30分無料駐車券を各店舗が独自に決めた基準に従って発行する方法に変えた。また、負担方法は図-3に示すように、買い物客に30分無料券を1枚発行する毎に商業者が50円、宮崎商工会議所が50円を負担した。また、参加した駐車場経営者で1時間300円の駐車場は、30分無料券を1枚受領する毎に50円を負担した。

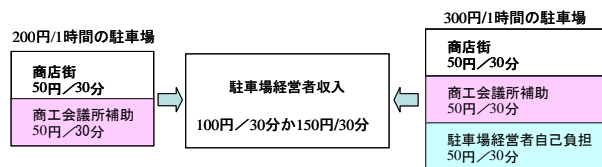


図-3 駐車料金の違いによる負担の違い

3.実験結果

各実験の時間制限付き無料駐車券の総利用台数と利用率(実際に駐車した台数に占める時間制限付き無料券を利用した台数の比率)を表-2に示す。

表-2 各実験の結果

	結果	
	総時間制限付き無料駐車券利用台数	利用率
第1回実験	1. 262台/3日間 (無料駐車券: 1, 175台, All My!カード87台)	無料駐車券利用者数÷実駐車台数×100 = 1, 262名÷14, 119台×100 = 8. 3% (約12台に1台の割合で利用される)
第2回実験	2. 593台/3日間(前回1, 252台/3日間) 内訳(無料駐車券: 2, 401, オールマイティカード: 106, 若草通カード: 76)	不明 (実駐車台数が不明)
第3回実験	23台/3日間	無料駐車券利用者数÷実駐車台数×100 = 23台÷1, 635台×100 = 1. 4% (約100台に1台の割合で利用される)
第4回実験	1. 593台/24日間 (1日あたり66台)	無料駐車券利用者数÷実駐車台数×100 = 1, 593台÷96, 507台×100 = 1. 7% (約100台に1台の割合で利用される)
第5回実験	2. 524台/34日間 (1日あたり74台)	無料駐車券利用者数÷実駐車台数×100 = 2, 524台÷164, 220台×100 = 1. 5% (約100台に1台の割合で利用される)

第1回実験で消費者にアンケートを実施したところ、駐車後に時間制限付き無料駐車券が配布されていることを知ったと答えた人が82.1%を占めていた。しかし、2時間以内で目的を概ね達成することができたと回答した人が、81.1%を占めており、2時間を一応の目安とすればよいことがわかる。

また、第1回実験より第2回実験の方が時間制限付き無料駐車券の利用台数は増加しているし、第4回実験より第5回実験の方が時間制限付き無料駐車券の利用台数が増加している。これは、実験を継続することでこのシステムの認知度が上がったものと考えられる。

図-4は第5回実験の店舗別発行枚数の順位と100枚以下の発行枚数を詳しく示したもので、縦軸は発行枚数、横軸は店舗順位である。これより、300店舗中158店舗

が34日間に少なくとも1枚以上発行していることが分かる。また、1日平均1枚以上発行した店舗は32店舗しかないことが分かる。そして、約半分の店舗が34日間で10枚以下しか発行していないことになる。

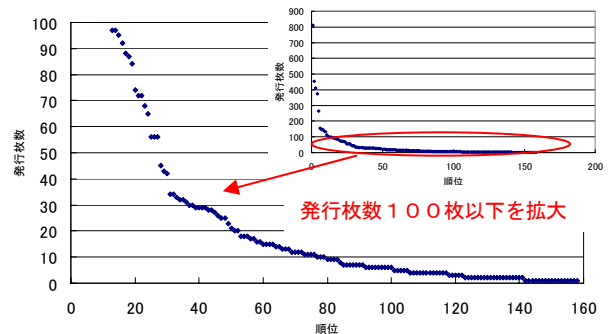


図-4 第5回実験の店舗別発行枚数順位

4.まとめ

- (1)30分無料駐車券の利用比率は少ないものの、第4回実験より第5回実験の方が利用者が増加した。
- (2)店舗間で発行枚数に格差が生じており、参加に消極的な理由について調査する必要がある。
- (3)駐車場共同利用システムを実現するためには、商業者と駐車場経営者の負担割合や運営システムについて検討する必要がある。
- (4)負担方式に関する利害について詳細に調査、分析をする必要がある。

謝辞

本論をまとめるにあたり、宮崎商工会議所の松山茂氏ならびに益田浩志氏に貴重なご意見および協力をして頂きました。深く感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 前川 健, 饗庭 伸, 浅野光行: 中心市街地における「駐車&回遊型」交通システムの提案とその可能性-山形県鶴岡市山王商店街 交通社会実験を事例として-, 都市計画論文集, pp805-810, No37, 2002
- 2) 財団法人 国土技術研究センター: 社会実験事例集-道路施策の新しい進め方-, 3.10.2003
- 3) 宮崎 TMO (宮崎商工会議所): 駐車場共同利用システム調査事業報告書, 平成18年3月
- 4) 宮崎商工会議所: 30分無料駐車券の広告資料