

## 駐車場共同利用システムの社会実験と課題 -宮崎市でのケーススタディー\*

### A Case Study on Social Experiments for Cooperative Operation System of Parking Lots in Miyazaki and Problems\*

出口 近士\*\*・清田 浩介\*\*\*・吉武 哲信\*\*\*\*・松山 茂\*\*\*\*\*

By Chikashi DEGUCHI\*\*・Kosuke KIYOTA\*\*\*・Tetsunobu YOSHITAKE\*\*\*\*・Shigeru MATSUYAMA\*\*\*\*\*

#### 1. はじめに

地方都市では中心市街地活性化が喫緊の課題となっている。この中で、大規模駐車場をもつ郊外の大型ショッピングセンターと対比させて、中心部における駐車場不足が指摘されることが少なくない。これに対し、駐車場整備等のハード施策が行われることも多いが、財政の制約や用地確保等から中心部での駐車場建設が困難な状況、あるいは土地の高度利用の視点からそれが望ましくない場合もあろう。このような場合は、既存の駐車場を有効利用する等のソフト施策が必要である<sup>1)2)</sup>。

特に、公共交通機関が未発達で自動車交通に依存している地方都市の中心市街地の活性化のためには、「交通アクセスの容易さ」が重要であり、その確保が緊急課題である。以上と関連して、いくつかの都市では複数の駐車場場で共通に利用でき、一定時間の利用は無料になる駐車券を発行し、駐車場の利便性を高めようとするシステム（以下、駐車場共同利用システムと記す）を稼働させている<sup>3)</sup>。

ところで、以上のようなソフト施策や駐車場共同利用システムの実現には、中心市街地に関係する多くの主体が協働し、利害関係等を調整する必要があるが、このためには資源、スコープ・品質、時間を監視するプロジェクトマネジメントの考えが重要となろう。

あわせて都市経営の長期的な視点に立てば、中心市街地の地域価値の向上のためには、多くの関係主体が一体となって地域・地区の機能の管理・運営をしていく、いわゆるエリアマネジメントの考えも重要となろう<sup>4)5)</sup>。本稿で対象とする駐車場共同利用システムの形成・運営はエリアマネジメントで対象とする手段の一つになると考えられる。ただし、これに関わる関係者は多様であるため、システム・事業などの運営方式<sup>6)</sup>、利害関係者の合意

形成<sup>7)8)</sup>、行政の関与のあり方<sup>9)</sup>などの課題も多い。また、駐車場共同利用システムは実験段階であり、本事業がエリアマネジメントの一手段となるためには、継続的に運用される必要がある。

以上の認識に基づき、本研究は、

- 1) いくつかの駐車場共同利用システムの事例の特徴を整理するとともに、
- 2) 宮崎市で実施された駐車場共同利用システムの社会実験の経過、アンケート調査による関係者の意識・行動の変化の把握、実験に際して設置された「駐車場共同利用システム検討委員会（以下、検討委員会）」の議事録の整理、
- 3) これらのシステム化の過程をプロジェクトマネジメントの視点から分析することで、

駐車場共同利用システムの事業化と運用の知見を得ようとするものである。

なお、駐車場共同利用システム検討委員会は学識経験者2人、商業関係者8人、市民団体3人、行政機関6人、事務局7人から構成されており、宮崎商工会議所が運営している。

#### 2. 研究の枠組み

本論のポイントとなるプロジェクトマネジメント（以下、PMと記す）はPMBOK<sup>10)</sup>として、表-1の縦方向に示すように記号A)~I)の知識領域として体系化されている。これらは、横方向に示す事業の立ち上げ、計画、実行、コントロール、終結などのプロセスに適用することで達成される。この中のコントロールとはプロジェクトの評価を行い、問題点を改善することである。列方向に示すPDCAサイクルは周知のように、計画(Plan)、実行(Do)、評価(Check)、改善(Act)のプロセスを繋げていくマネジメント手法であり、行列の各要素の中に記載した作業を実行することになる。なお、マネジメントの意味は管理よりは“監視”の意味が強いと判断されるので、本稿では後者を充てるものとする。

ところで、駐車場共同利用システムは、関係主体(商業者、駐車場経営者、駐車場共同利用システム運用者、行政)が既存の駐車場を活用し、行政からの補助金を予算と

\*キーワード：意識調査分析、市街地開発、駐車場計画

\*\*正員、工博、宮崎大学工学部土木環境工学科

(宮崎県宮崎市学園木花台西一丁目一番地

TEL0985-58-7343、FAX0985-58-7344)

\*\*\*学生員、宮崎大学大学院工学研究科土木環境工学専攻

\*\*\*\*正員、博(工)、宮崎大学工学部土木環境工学科

\*\*\*\*\*非会員、宮崎商工会議所広域振興部

表-1 プロジェクトマネジメントのプロセスと監理項目<sup>10)</sup>

番号	1	2	3	4	5
PDCAサイクルのプロセス		計画	実行	評価・改善	
PMのプロセス	立ち上げ	計画	実行	コントロール	最終
知識エリア					
A	総合マネジメント	・プロジェクト計画の策定(A-2)	・プロジェクト計画の実行(A-3)	・総合変更監理(A-4)	
B	スコープ・マネジメント	・立ち上げ(B-1) ・スコープ計画(A-2-1) ・スコープ定義(A-2-2)		・スコープ検証(B-4-1) ・スコープ変更監理(B-4-2)	
C	タイム・マネジメント	・アクティビティ定義(C-2-1) ・アクティビティ順序設定(C-2-2) ・アクティビティ所要期間見積り(C-2-3) ・スケジュール作成(C-2-4)		スケジュール・コントロール(C-4)	
D	コスト・マネジメント	・資源計画(D-2-1) ・コスト見積り(D-2-2) ・コストの予算化(D-2-3)		コスト・コントロール(D-4)	
E	品質マネジメント	・品質計画(E-2)	・品質保証(E-3)	・品質管理(E-4)	
F	人的資源マネジメント	・組織計画(F-2-1) ・要員調達(F-2-2)	・チームの育成(F-3)		
G	コミュニケーション・マネジメント	・コミュニケーション計画(G-2)	・情報配布(G-3)	・実績報告(G-4)	・完了手続き(G-5)
H	リスク・マネジメント	・リスク・マネジメント計画(H-2-1) ・リスク識別(H-2-2) ・定性的リスク分析(H-2-3) ・定量的リスク分析(H-2-4) ・リスク対応計画(H-2-5)		・リスクの監視(H-4)	
I	調達マネジメント	調達計画(I-2-1) 引合計画(I-2-2)	引合(I-3-1) 発注先選定(I-3-2) 契約監理(I-3-3)		契約完了(H-5)

して運用している。したがって、事業の運用に必要な資源となる関係主体(“人”)、駐車場(“モノ”)、運用費用(“お金”)の監理が必要となる。これらには、運営主体を決定することや各主体の役割等を明確にして、必要な資源やコストを管理するといった表中のD、Fの知識が対応する。また、検討委員会は社会実験を行い、事業評価を行い、駐車場共同利用システムに要求される品質の向上を図り、駐車場共同利用システムの本格運用を目指している。したがって、PMの観点からは関係主体への情報提供、事業の品質の評価、本格運用までの時間、つまり“事業効果”“情報”“時間”の監理が必要となる。“事業効果”は、事業のスコープや求められる品質を特定・評価し、“情報”は必要な情報を収集し、タイムリーに配布する、“時間”はスコープ・求められる品質を達成するためのスケジュールを作成するといった、表中のA,B,C,E,Gの知識が対応する。なお、本稿では「人の監理」とは組織、「モノの監理」とは駐車場、「情報監理」とは消費者への広報である外的情報監理と事業者・駐車場経営者への情報提供である内的情報監理を指す。

以上より、本稿では駐車場共同利用システムをPMの視点“人”、“モノ”、“お金”、“事業効果(利用者数の増加)”、“情報”、“時間”の6つの監理項目から捉えるものとする。このため、検討委員会の活動(記事録の内容)整理・分析することにより、駐車場共同利用システムの事業化の運用上の課題を明らかにしようとするものである。

### 3. 駐車場共同利用システムの事例と比較

駐車場共同利用システムは、現在金沢市、富山市、静岡市、八王子市で運用されている。ここでは、検討委員会のこれら地域への視察・ヒアリング資料<sup>3)</sup>に基づき、

PMの“人(事業者、駐車場経営者、行政)”“モノ(駐車場)”“お金(利用料金)”“事業効果(利用者数)”“情報(広報方法)”の項目から、各市のシステムの特徴を整理し、表-1と照らし合わせた結果を表-2に示す。各都市の特徴は以下のとおりである。なお、表中の左欄のA~Jは表-1の知識エリアに対応させて記入している。

#### [金沢市]

平成11年度から第3セクターである金沢商業活性化センターが事業運営を行っている。第3セクターは商工会議所からの出向職員等で構成し、人件費等を節減している。対象地区は武蔵地区(4商店街、10駐車場)と香林坊地区(5商店街、20駐車場)の2箇所にもたがり、その内容は2,000円の買い物をした消費者に対して1時間無料駐車券1枚を配布するものである。また、事業者の負担方法は負担金の前払いを採用している(“お金の監理”)。

特徴として、リサイクル可能な駐車券を採用し、1時間無料駐車券を繰り返し使用することで、印刷枚数を減らし、経費を削減している。これにより、事業者の負担金額と駐車場経営者の収入金額を必要最小限に設定していることが挙げられる。市民への認知度は50%程度で消費者への周知が課題に挙げられている(“情報監理”の必要性)。

#### [富山市]

第3セクターである「まちづくりとやま」が事業運営を行っており、平成16年4月に来街者利便性向上委員会を設立し、協議・検討を重ね、平成17年4月に事業を開始した。参加主体は3商店街(133店舗)、11駐車場(1,600台)で、内容は2,000円の買い物をした消費者に対して2時間無料駐車券を1枚配布するものである。事業者の負担方法は負担金の前払いを採用している。

特徴として、2時間の駐車料金相場520円に対し、

表-2 駐車場共同利用システムの事例

		金沢市	富山市	静岡市	八王子市	
A	運用母体 【人の監理:F】	第3セクター 金沢商業活性化センター	第3セクター まちづくりとやま	商店街 呉服町商店街	商工会議所 八王子商工会議所	
B	駐車券の種類	1時間駐車券	2時間駐車券	30分駐車券	100,200,300円券(金券)	
C	駐車料金の相場	1時間400円	2時間520円 (最初の1時間320円, 30分100円)	1時間400円	1時間400円	
D	負担額 と 受取額 【お金の監理:D】	商業者の 負担額	363円 (1時間駐車券11枚を4,000円で前売り)	305円	180円	100,200,300円券を4.7% 引きで前売り
		駐車場の 受取額	350円	295円	駐車券毎に受取額 が違ふ。	駐車券が請求した金額 の83%が受け取り金額 になる。
		運営者 手数料	(商業者の負担額) - (駐車場の受取額) = 363円 - 350円 = 13円 が運営者の収入となる。	(商業者の負担額) - (駐車場の受取額) = 305円 - 295円 = 10円 が運営者の収入となる。	年間160万円	年間200万円(予測)
E	駐車券の有効期限	3ヶ月	当日限り	実質無期限	無期限	
F	利用枚数/月 【事業評価:E】	2万8千枚/月	3万7千枚/月	4万2千枚/月	8千枚/月	
G	店舗発行枚数の目安	原則2000円で1枚配布する。	原則2000円以上で1枚配布する。	2000円で2枚配布 する。	各店の基準で配布する。	
H	関係者 【モノの管理:D】	商店街	10(香林坊6, 武蔵4)	3(133店舗)	4(300店舗)	約70店舗
		大型店	8(香林坊6, 武蔵2)	1	1	0
		駐車場	30(香林坊20, 武蔵10)	11(総1600台)	44	120
I	関連する取り組み等	・異なる2つの商業圏のサービスを統一する。 ・1ヶ月くらいの期間中リサイクル可能な駐車券を採用している。【お金の監理:D】	毎月第1土日に終日無料開放している。 (市の補助)【情報監理:G】	バス券(100円券)サービスも開始している。	商店街利用に関係なく駐車券11枚綴りを、1割引で誰でも購入できる。	
J	参考	駐車料金が低いこともあるが、参加店舗数が多いわりには利用者が少ない。【情報監理:Gの必要性】	・街は宮崎と同規模である。 ・終日無料時は2倍近い来街者数【情報監理:G】	市街地の活気が衰えておらず、民主体でも十分運営できている。 【人の監理:F】	・商業者の参加意識が乏しい。【人の監理:Fの必要性】 ・補助事業で実施できたが、今後の継続の可能性が課題となっている。【お金の監理:Dの必要性】	

※【 】内は、【駐車場共同利用システムにおけるPM監理項目:表-1のPMの知識の記号】を示している。

運営主体が駐車場へ295円を支払うように設定している。また実験期間中の毎月1日には、市の補助事業を活用して駐車場の終日無料開放を実施しており、情報監理(普及広報)を実施している。無料開放日は普段の2倍以上の来街者が中心市街地へ訪れる。その他に、駐車サービス事業のIC化、公共交通機関との相互利用が検討されている。

### 【静岡市】

呉服町商店街が中心となり事業運営を行っている。参加主体は4商店街(300店舗)、44駐車場で、内容は2,000円の買い物をした消費者に対して30分無料駐車券を2枚配布するものである。無料駐車券を30分に統一することで、運用経費の削減と商業者の配布のしやすい負担金額を実現し、年間160万円の利益を確保している。また、商業者の負担方法は負担金の後払いを採用している。

本事業は商店街主導で立ち上げて運営している点に特徴がある。この商店街は駅と官公庁を結ぶ直線状に位置し、人通りが多いという立地的好条件にあることもあり、運用収入を確実に上げながら運用している(“お金の監理”)。また、商業者の中には30分無料駐車券を商品券と捉え、お得意様へのサービスとして配布している店舗もある。

### 【八王子市】

商工会議所が事業運営を行っており、平成17年度に駐車場共同利用システムを完成させ、平成18年度から事業を開始し、70店舗、120駐車場が参加している。内容は各店舗が固有に決めた配布基準に従い、消費者に対して100円・200円・300円券を配布するものである。また、商

業者の負担方法は負担金の前払いを採用している。特徴として、70店舗と少ない参加店舗に比して参加駐車場が多い(120駐車場)ことがあげられる。しかし、補助事業であったため、今後の継続性が課題である(“お金の監理”の必要性)。

以上を概観すると、事業主体は、静岡市が商店街である他は第3セクターと商工会議所であり、駐車場共同利用システムが単に商業者と駐車場経営者の問題にとどまらず、運営への公的な関与が存在していることがわかる(“人の監理”)。また、八王子市は補助事業での実施だったが、金沢市、富山市、静岡市においては、独自の負担方法を確立し、運営費用を確保している。特に、静岡市においては利益を上げるなど、“お金の監理”が適切に実施されている。また、金沢市では“情報監理”で苦慮している様子がうかがえる。一方富山市では、行政からの補助で駐車場無料イベントを開催しており、“情報監理”に行政が関与する方法として評価できよう。

以上のように、各都市の駐車場共同利用システムを表-1と照らし合わせると、PMの知識エリアの記号D~Gに該当し、概ね対応している。しかし、これらの都市における駐車場共同利用システムは既に稼働しており、事業化における監理上の課題は不明である。

## 4. 宮崎市における駐車場共同利用システムの経緯

### (1) 宮崎市駐車場共同利用システム

駐車場共同利用システムの社会実験は、表-3に示すように平成17年7月~平成19年3月まで、宮崎商工会

表-3 宮崎市駐車場共同利用システムの経緯

社会実験の種類	実験期間	実施日数
短期社会実験	第1回実験 H17.7.29~7.31	3日間
	第2回実験 H17.11.18~11.20	
	第3回実験 H18.3.17~3.19	
長期社会実験	第4回実験 H18.7.15~8.7	24日間
	第5回実験 H18.9.6~10.9	34日間
	第6回実験 H18.11.17~H19.1.8	53日間
	第7回実験 H19.1.19~3.31	72日間
試行実験	H19.4.1~継続中	

議所が運営主体となり、約300店舗と21~22駐車場(約2,500台収容)が参画して行われた。市は中心市街地活性化事業の一環として検討委員会に補助金支援を行う形で参加した。その後、平成19年4月から宮崎商工会議所が暫定運用主体となって、試行実験として継続・運用している。参加駐車場の位置を図-1に示す。

駐車場共同利用システムの内容は、参加店舗が、各店舗が固有に決めた金額以上の買い物客に共通の時間制限付き無料駐車券(以下、無料駐車券と記す)を配布し、参加駐車場で無料駐車券を利用できるシステムである。すなわち駐車料金の無料化・低廉化および駐車場の選択性および広範化により、来街者の中心市街地へのアクセシビリティの向上を図るものである。

## (2) 社会実験の経緯と実験結果

### a) 短期実験

駐車場共同利用システムの社会実験は、商店街全体で複数の駐車場を利用するためのシステムを検討するために行われた。第1~3回実験では3日間の短期間実験を行うことで、消費者のニーズや利用台数の動向の把握、商店街の駐車料金負担に対する意識の把握、具体的な実施方針を検討することを目的とした。また、第4~7回実験は駐車場共同利用システム実現に向けた長期実験であり、長期実験における利用台数の動向の把握、先進地視察による課題事項の把握、駐車場と商店街の意向調査と本運用時の方向性の検討を目的とした。

図-2に短期実験における検討部会の開催時期と、2

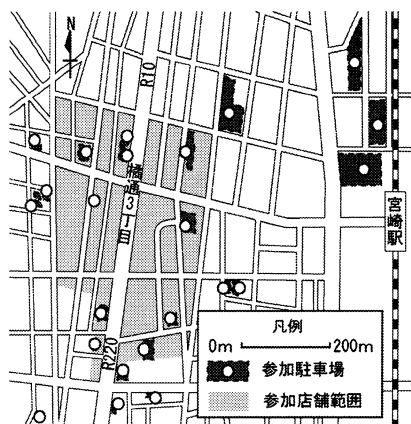


図-1 駐車場共同利用システムの参加駐車場の分布

時間無料駐車券の利用台数を示す。また、短期実験の経緯とPDCAの流れを表-4に示す。以下に、PDCAの視点に基づいて、短期実験に関わる議事録および関係資料の概要を整理する<sup>3)</sup>。

【第1回検討部会】第1回実験の内容が検討(Plan-1)された。第1回実験(Do-1)は、駐車場無料化が来街者に与える影響の把握を目的としたもので、無料駐車券の原資は商工会議所が担った。内容は商業者が買い物客に2時間無料駐車券を配布し、買い物客が2時間無料駐車券を駐車場に持参することで、2時間分の駐車料金を無料とした。駐車場経営者は、商工会議所から無料駐車料金分に対して11,200円を受取るものであった。

【第2回検討部会】第2回実験の内容(Plan-2)が検討された。第1回実験は利用者数が少ないと評価された(Check-1)。その原因は、大型店が従来から発行している無料駐車券の利用者が多かったことから、駐車場共同利用システムの無料駐車券より従来の無料駐車券の認知度が高かったことによると判断された。また、買物客(来街者)への広報活動(“情報監理”)不足も原因と考えられた。

一方で、同時に実施されたアンケート調査では、消費者は駐車場の無料化を望んでいるという結果があり、消費者の駐車場共同利用システムの実現に対する期待が高いと評価された(“事業評価”)。しかし、第1回実験では利用者数が少なかったため、改善点(Act-1)は、買物客に対して駐車場共同利用システムの事前の周知を徹底し、多くの消費者に無料駐車券を体験してもらうことで(“情報監理”)、認知度の向上を図ることとなった。また、第1回実験は実験費用について駐車場経営者のみに負担させたものであったので、第2回実験では駐車場経営者と商業者に無料駐車券の原資の一部を負担させることとなった(“お金の監理”、“人の監理”)。

第2回実験(Do-2)の目的・内容は第1回実験の内容と同じである。駐車場の収入減少を補うために、1店舗当たり500円/3日間の負担を課した(“お金の監理”)。第2回実験では第1回実験に比べて利用台数が1,262台から2,538台と約2倍に増加したことから(“事業評価”)、“情

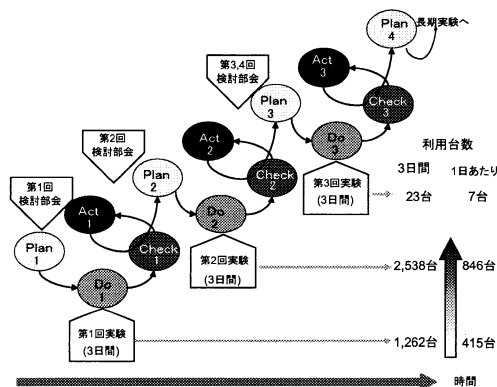


図-2 短期実験の経緯と実験結果

表-4 短期実験のPDCA サイクル

	PDCA サイクル	内容
第1回 検討部会 (H17.7.21)	Plan-1	目的 駐車場無料化が来街者に与える影響の調査
		内容 商業者が買い物客に2時間無料駐車券を配布し、買い物客が2時間無料駐車券を駐車場に持参することで、2時間分の駐車料金が無料となる。
		その他 消費者へのアンケート調査も実施
第1回 社会実験	Do-1	結果 利用台数・・・1,262台/3日間 利用率・・・8.3%
第2回 検討部会 (H17.11.9)	Check-1	・既存の無料駐車券の利用者が多く、消費者へのPR不足もあり、駐車場共同利用システムの無料駐車券の利用者が少なかった。 ・消費者は無料化を望んでいる。
		Act-1 広報活動による消費者への事前周知が必要 ・駐車料金の無料化を実現するには、無料駐車料金分を誰が負担するのかを考える必要がある
	Plan-2	目的 駐車場無料化が来街者に与える影響の調査
		内容 商業者は1店舗あたり500円/3日間を無料駐車料金分として負担 ・消費者と商業者へのアンケート調査も実施
第2回 社会実験	Do-2	結果 利用台数・・・2,583台/3日間 利用率・・・不明
第3・4回 検討部会 (H17.1.26)	Check-2	・大型店の積極的な広報活動により利用者が2倍に増加 ・消費者はカードのようなシンプルで分かりやすいシステムを望んでいる。 ・商業者は無料駐車料金分を商店街が負担することに賛成
		Act-2 県、市、商工会議所、商店街、駐車場が議論する場が重要 ・精算システムの構築が必要 ・行政の関わりが必要 ・無料駐車料金分の具体的な負担方法に関しては意見の相違が見られる。
	Plan-3	目的 大型店駐車場の開放が商店街利用者にもたらす効果の調査
		内容 大型店〇店の専用駐車場を対象とし、商店街の受領書を持参した消費者は2時間分の駐車料金が無料となる。 その他 大型店へのアンケート調査も実施
第3回 社会実験	Do-3	結果 利用台数・・・23台/3日間 利用率・・・1.4%
報告書	Check-3	・商店街の受領書を持参した消費者が少ない。 ・大型店の既存の駐車サービスを利用したか、商店街で買い物をする人は別の駐車場にとめたと考えられる。
	Act-3	・大型店を核として、大型店と商店街が一体となった取組みを行う ・不公平感を感じない料金負担方法を実現する ・消費者の満足できるサービスを提供する

報監理”が機能したと判断される。

【第3・4回検討部会】第2回実験の評価(check-2)と改善点(Act-2)を議論し、第3回実験の内容(Plan-3)が検討された。第2回実験では、大型店(C店)が2時間無料券を販売促進のツールと捉え積極的に広報活動を行い、大型店(C店)の専用駐車場の2時間無料駐車券の利用台数が第1回実験に比べて2倍に増加しており、大型店の積極的な広報活動(“情報監理”)により、利用者が倍増したと判断した(“事業評価”)。商工会議所が消費者と商業者に実施したアンケート調査(“事業評価”)では、商業者は無料駐車料金を商店街が負担することに賛成しているという結果が得られた。また、消費者は券ではなくカード

のようなシンプルなシステムを望んでおり、精算方法のシステム化が課題となった。

第3回実験(Do-3)は、大型店専用駐車場の無料開放が商店街の買い物客に与える影響の把握(“事業評価”)を目的として、特定のC大規模店舗の専用駐車場(900台)だけを対象とし、C店以外の店舗の領収書でも2時間無料で利用できるという実験を実施した。

第3回実験後の検討部会は行われていないため、以下に報告書<sup>11)</sup>に基づいて第3回実験の評価(Check-3)と改善点(Act-3)を整理する。本実験では、前出図-2に示すようにC店専用駐車場に停めた人でC店以外商店街の受領書を提示した者が3日間で23台しかなかった。これ以外の利用者は、大型店の既存の無料駐車券を利用したか、商店街で買物をしなかったと考えられた。なお、PM上の課題はなかった。

短期実験から長期実験につなげるため(“時間監理”)の改善点(Act-3)は、大型店が核となり大型店と商店街が一体となった取り組みを行い(“資源監理”:人とモノ)、1店舗あたり500円/3日間の負担に対する駐車場経営者の不公平感、つまり商業者と駐車場経営者間の負担の相互関係をできるだけ解消する負担方法(“お金監理”)に改善することとなった。

#### b) 長期実験

長期実験の経緯とPDCAの流れの対応を表-5に示す。また、長期実験の活動を、PMの“人の監理”“お金の監理”“事業評価”“情報監理”の視点から整理した。紙面の都合で第5回、第8回、第9回の内容を表-6に示す。表の枠は概ね埋められており、委員会がPMの機能を果たしたことが確認できる。以下、それらの対応について考察する。

【第5回検討部会】第4回実験の内容(Plan-4)が検討された。第4回実験から後払い方式の負担方法により各商店が発券しやすいシステムを目指して「静岡方式～30分無料共通駐車券」を採用した。具体的には、無料駐車券利用台数の推移の把握と運用課題の抽出を目的とし、1)30分無料駐車券を大型店・商店街に事前に配布し、駐車場は集まった駐車券を集計し商工会議所へ請求する。2)商工会議所は商店街・店舗ごとに集計、商店街へ請求し、入金完了後各駐車場へ請求金額を支払うというものである。

負担方法は図-3に示すように、駐車場で30分無料駐車券が1枚受領されると、配布した店舗が50円を負担し、商工会議所が50円を補助して駐車場に100円が支払われる方式となった(“お金監理”)。第4回実験～第7回実験は同じ実験目的・内容で行われた。その中で、以下の第6回検討部会～第9回検討部会では駐車場共同利用システムの総合的な課題について議論され、本運用の方向性が検討された。

表-5 長期実験のPDCA サイクル

	PDCA サイクル	内容			PDCA サイクル	内容			
第5回 検討部会 (H18.7.5)	Plan-4	目的	無料駐車券利用台数の推移の把握と運用課題の抽出	第6回 社会実験	Do-6	結果	利用台数・・・3,768台/53日間 利用率・・・1.8%		
		内容	・30分無料駐車券を大型店・商店街に事前に配布し、駐車場側は集まった駐車券を集計し商工会議所へ請求する。商工会議所は商店街・各店舗ごとに集計、商店街へ請求し、入金完了後各駐車場へ請求金額を支払う。 ・駐車場で30分無料駐車券が1枚受領されると、配布した店舗が50円を負担、商工会議所が50円を補助負担し、駐車場には100円が支払われる。			第8回 検討部会 (H18.11.27)	Check-6	結果	・宮崎市は事業に協力する方向で検討している ・30分無料駐車券を配布していない商店への対応が課題 ・「従量制+固定制」の新しい負担方法を検討中
		その他	・商業者と駐車場への意識調査(アンケート)も実施					Act-6	結果
Plan-7	目的 前回と同様 内容 前回と同様 その他 他県への視察(静岡市・富山市・金沢市・八王子市)								
第4回 社会実験	Do-4	結果	利用台数・・・1,593台/24日間 利用率・・・1.7%	第7回 社会実験	Do-7	結果	利用台数・・・13,727台/72日間 利用率・・・2.1%		
第6回 検討部会 (H18.9.1)	Check-4	内容	・全体的には前向きな取り組み姿勢 ・商業者と駐車場経営者の間に負担額と収入額に対する意識格差がある ・お店ごとに発行基準が異なるため、買い物客が多少混乱した			Check-7	結果	・新しい負担方法の具体案が完成	
		Act-4	・車だけでなくバス・自転車で来る人にもサービスが必要 ・30分無料駐車券の利用者を増加させるには、商業者の積極的な配布や関係者全体の意識を高めることが必要				Act-7	結果	・全参加店舗に周知し、全店舗が参加することが重要 ・今後運用が軌道に乗れば、効率化を図るためのシステムを構築する必要がある ・新しい負担方法では30分無料駐車券を1万5千(枚/月)配布すると事業費が赤字になるため、その後の負担方法を検討する必要がある ・参加店舗用ステッカー等により消費者が視覚的に分かるようにする
		Plan-5	目的 前回と同様 内容 前回と同様 その他 なし						
第5回 社会実験	Do-5	結果	利用台数・・・2,524台/34日間 利用率・・・1.5%	第9回 検討部会 (H19.2.6)	Plan-8	目的	・通年化による駐車場共同利用システムの運用と消費者への「普及・浸透」と利用可能駐車場の増加		
第7回 検討部会 (H18.7.10.30)	Check-5	内容	・今後どこが運用主体になるかが課題 ・事業費が確保できれば、商工会議所が運営主体として暫定的に継続可能			Plan-8	内容	・個店は、配布した30分無料駐車券が駐車場で1枚受領されると、1枚あたり50円負担する。また、参加費として1000円を支払う。 ・大型店は、配布した30分無料駐車券が駐車場で1枚受領されると、1枚あたり91円負担する。しかし、参加費は支払わない。 ・駐車場は30分無料駐車券1枚あたり75円の収入を得る。	
		Act-5	・検討部会だけでなく、もっと広く情報発信していく必要がある ・事業を行う上で宮崎市の協力が必要 ・バス等との連携も視野に入れたシステムを検討する必要がある				その他	なし	
Plan-6	目的 前回と同様 内容 前回と同様 その他 なし								

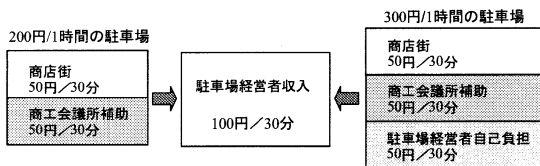


図-3 駐車場共同利用システムの費用負担・収受方法

【第6回検討部会】第4回実験の評価(check-4)と改善点(Act-4)を議論し、第5回実験の内容(Plan-5)が検討された。第4回実験は、関係者の取り組み姿勢は前向きであるが、1)依然として共同利用システムの費用負担に対する商業者と駐車場経営者の意識格差は存在している(“人の監視”、“お金の監視”の必要性)、2)また店舗ごとに30分無料駐車券の配布基準が異なるため消費者に混乱が見られた(“情報監視”の必要性)と評価された。そこで後者の問題に対しては、商店街を通じて商業者に対して30分無料駐車券の積極的な配布の呼びかけが行われることとなった。

【第7回検討部会】第5回実験の評価(check-5)と改善点(Act-5)、第6回実験の内容(Plan-6)が議論された。今後どこが運用主体になるかが課題として挙げられたが、事業費が確保できれば、商工会議所が暫定運営主体として継続可能であるとの意向が表明された。改善点として、検討部会だけでなく関係者全体に情報発信する必要がある(“情報監視”)、この際には行政支援も重要となってくること(“お金の監視”、“人の監視”の必要性)や公共交通機関にも利用できるようにしてほしいとの意見があった(“資源監視”の必要性)。

【第8回検討部会】第6回実験の評価(check-6)と改善点(Act-6)、第7回実験の内容(Plan-7)が議論された。第7回検討部会で課題となっていた行政支援は、宮崎市が事業に協力する方向で検討されることになった。

第7回検討部会で、事業費の確保が前提であるが宮崎商工会議所が運営主体を継続してよいとの表明があったこと、また宮崎市の事業への協力・支援が検討されるよ

表-6 PMの視点から見た長期実験

	PDCA サイクル	PMの プロセス	人の監理	お金の管理	事業評価	情報管理
第518回検討部会(5)	Plan-4	計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>○各主体が行うこと</li> <li>【商工会議所】</li> <li>・実験内容の計画、関係者への連絡、意見調整</li> <li>・駐車場で無料駐車券が1枚受領されると、配布した店舗が50円を負担</li> <li>【商業者】</li> <li>・30分無料駐車券の配布</li> <li>・駐車場で無料駐車券が1枚受領されると、配布した店舗が50円を負担</li> <li>【駐車場経営者】</li> <li>・30分無料駐車券の利用者の駐車料金を30分無料</li> <li>・駐車場で無料駐車券を1枚受領すると、100円の収入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○新しい負担方法における役割</li> <li>【商工会議所】</li> <li>・駐車場で無料駐車券が1枚受領されると、配布した店舗が50円を負担</li> <li>【商業者】</li> <li>・駐車場で無料駐車券が1枚受領されると、配布した店舗が50円を負担</li> <li>【駐車場経営者】</li> <li>・駐車場で無料駐車券を1枚受領すると、100円の収入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○スコープ</li> <li>・4回の社会実験を通して無料駐車券利用台数の推移の把握</li> <li>・駐車場共同利用システムの本運用に向けた課題の抽出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○消費者への広報方法</li> <li>【宮崎商工会議所】</li> <li>・折り込みチラシ：1回の広報につき100,000枚配布</li> <li>第4回実験～第7回実験までの間に計7回行う</li> <li>【商業者】</li> <li>・買い物客への広報</li> <li>【駐車場経営者】</li> <li>・駐車場利用者に広報</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>○消極的な商業者への存在</li> <li>・問題点</li> <li>無料駐車券をほとんど配布していない店舗が参加店舗の約半数を占める</li> <li>・対処法</li> <li>「情報監理」を行い商業者が無料駐車券を配布せざるを得ない状況を作る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○スコープの変更</li> <li>・変更なし</li> <li>・理由</li> <li>第7回実験と比較を行うために、スコープの変更はない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○消極的な商業者への存在</li> <li>・問題点</li> <li>無料駐車券をほとんど配布していない店舗が参加店舗の約半数を占める</li> <li>・改善策</li> <li>消費者への周知の徹底</li> </ul>	
第818回検討部会(2,7)	Plan-7	計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>○各主体が行うこと</li> <li>【商工会議所】</li> <li>・実験内容の計画、関係者への連絡、意見調整</li> <li>・駐車場で無料駐車券が1枚受領されると、配布した店舗が50円を負担</li> <li>【商業者】</li> <li>・30分無料駐車券の配布</li> <li>・駐車場で無料駐車券が1枚受領されると、配布した店舗が50円を負担</li> <li>【駐車場経営者】</li> <li>・30分無料駐車券の利用者の駐車料金を30分無料</li> <li>・駐車場で無料駐車券を1枚受領すると、100円の収入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○新しい負担方法における役割</li> <li>【商工会議所】</li> <li>・駐車場で無料駐車券が1枚受領されると、配布した店舗が50円を負担</li> <li>【商業者】</li> <li>・駐車場で無料駐車券が1枚受領されると、配布した店舗が50円を負担</li> <li>【駐車場経営者】</li> <li>・駐車場で無料駐車券を1枚受領すると、100円の収入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○スコープ</li> <li>・4回の社会実験を通して無料駐車券利用台数の推移の把握</li> <li>・駐車場共同利用システムの本運用に向けた課題の抽出</li> </ul>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>○負担方法の変更に伴う各主体の役割の変更</li> <li>【個店】</li> <li>・30分無料駐車券の配布</li> <li>・参加費として1000円支払う</li> <li>・駐車場で無料駐車券が1枚受領されると、配布した店舗が50円を負担</li> <li>【大型店】</li> <li>・30分無料駐車券の配布</li> <li>・駐車場で無料駐車券が1枚受領されると、配布した店舗が91円を負担</li> <li>【駐車場経営者】</li> <li>・30分無料駐車券の利用者の駐車料金を30分無料</li> <li>・駐車場で無料駐車券を1枚受領すると、100円の収入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○負担方法変更の検討</li> <li>・問題点</li> <li>商業者と駐車場経営者の間に負担費用に対する意識格差がある。</li> <li>・改善点</li> <li>先進事例の負担方法を参考にし、宮崎市の駐車場共同利用システムに適した負担方法提案する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○関係者への情報提供</li> <li>・新しい負担方法の理解を含めた、駐車場共同利用システムの意義や内容の周知を行う</li> </ul>	
第919回検討部会(6)	Plan-8	計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>○各主体が行うこと</li> <li>【商工会議所】</li> <li>・実験内容の計画、関係者への連絡、意見調整</li> <li>【個店】</li> <li>・30分無料駐車券の配布</li> <li>・参加費として1000円支払う</li> <li>・駐車場で無料駐車券が1枚受領されると、配布した店舗が50円を負担</li> <li>【大型店】</li> <li>・30分無料駐車券の配布</li> <li>・駐車場で無料駐車券が1枚受領されると、配布した店舗が91円を負担</li> <li>【駐車場経営者】</li> <li>・30分無料駐車券の利用者の駐車料金を30分無料</li> <li>・駐車場で無料駐車券を1枚受領すると、100円の収入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○新しい負担方法(固定性+従量制)における役割</li> <li>【個店】</li> <li>・参加費として1000円支払う</li> <li>・駐車場で無料駐車券が1枚受領されると、配布した店舗が50円を負担</li> <li>【大型店】</li> <li>・駐車場で無料駐車券が1枚受領されると、配布した店舗が91円を負担</li> <li>【駐車場経営者】</li> <li>・駐車場で無料駐車券が1枚受領されると、75円の収入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○新しい負担方法(固定性+従量制)の問題点</li> <li>・30分無料駐車券を15,000枚/月配布すると事業費が赤字になる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○消費者への広報の仕方</li> <li>【商業者】</li> <li>・店舗用ステッカー</li> <li>・レジ周り周辺のポップ(30分無料駐車券のサンプルなど)</li> <li>【駐車場経営者】</li> <li>・駐車場共同利用システムの参加駐車場の旗</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>○消費者への情報提供</li> <li>・新しい負担方法の理解を含めた、駐車場共同利用システムの意義や内容の周知を行う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○消費者への広報の仕方</li> <li>・「モノ」の管理で用いる資源で広報活動し、消費者が視覚的に参加店舗や参加駐車場であることが分かるようにする</li> </ul>		

うになったことは、計画学での視点から見れば、誰が(Who)、何のために(What for)が明確になり始めた時期と判断できる。

また費用負担方式については、店舗は参加料として月当たり一定金額を負担し、30分無料券の配布枚数に相応

して負担するという「固定性+従量制」の負担方法が検討されることになった。しかしその前に、宮崎商工会議所が調査したデータによると、30分無料駐車券をほとんど配布していない店舗が参加店舗の約半数を占めていたため、消極的な商業者への対処が緊急課題として挙げら

れた(“人の監視”、“情報監視”)。これに対しては、消費者への周知を徹底し、商業者が30分無料駐車券を配布せざるを得ない状況を作り出すことが検討された。

**【第9回検討部会】**第7回実験の評価(check-7)と改善点(Act-7)を議論し、試行実験での新しい負担方法の具体案(Plan-8)が議論された。図-4に「固定制+従量制」の負担方法の駐車券とお金の流れを示す。固定制は、新たに個店が参加費として月あたり1,000円を支払う方法で、大型店は支払わない。また、これまでは大型店・個店ともに30分無料駐車券1枚あたり50円を負担していたが、従量制では大型店は30分無料駐車券1枚あたり91円を負担し、個店は30分無料駐車券1枚あたり50円を負担することとなった。一方、駐車場経営者は、これまで30分無料駐車券を1枚枚受領すると100円の収入を得ていたが、新しい負担方法では30分無料駐車券を1枚受領すると75円の収入を得ることとなった。新負担方法は、大型店が30分無料駐車券あたりの負担費用を個店より多く負担することで、個店が経済力の弱い個店でも30分無料駐車券を配布できる環境を作り出す負担方法となっている。後述する試行実験では「固定制+従量制」の新しい負担方法に変更された。

新しい負担方法では30分無料駐車券を15,000枚/月配布すると事業費が赤字になると試算され、その後についてはさらに新しい負担方法を検討する必要があったが(PM“お金監視”)、30分無料駐車券の利用枚数を15,000枚/月にすることが当面の事業目標(PM“時間監視”)とされた。

しかし、前出図-3の負担方法では、30分無料駐車券の配布に消極的な商業者が多いことが課題となっていた。そこで、利用促進(事業目標の達成)にとって重要なことは、「固定制+従量制」の負担方法の理解も含めて、全参加店舗に駐車場共同利用システムの意義や内容を周知することで、全店舗が参加し、商業者が広報と30分無料駐車券の配布に積極的に取り組むことと判断された。そして試行実験段階へ移行するにあたって、商工会議所が商業者へ参加店舗用ステッカーとレジ周辺のポップ(30分無料駐車券のサンプルなど)、駐車場経営者へ参加駐車場

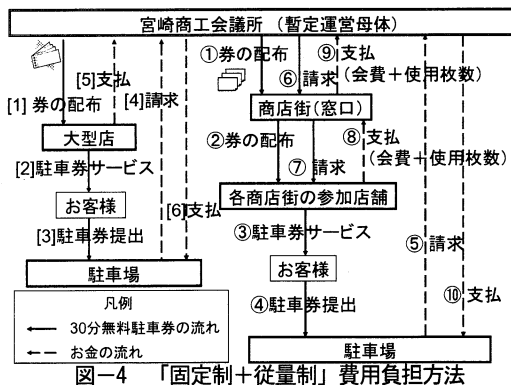


図-4 「固定制+従量制」費用負担方法

用の旗等を配り、消費者が視覚的に分かるようにすることが検討された(“モノの監視”、“情報監視”)。

図-5は長期実験の経過と30分無料駐車券の利用台数実績を示したものである。1日当りの30分無料駐車券の利用台数は、第5回実験の方が第4回実験より多く、第6回・第7回実験のそれは第5回実験とほぼ同じで、利用者の増加は見られなかった。これは、費用の負担方法が変わっただけで、利用者へのサービスは不変であったためと考えられる。

### c) 試行実験

以上の社会実験の成果と試行実験から名称を変更した「駐車場共同利用推進委員会」の検討内容を受けて、駐車場共同利用システムの負担方法は前出図-4のように編成され、平成19年4月から試行実験として継続・運用され始めた。

**【第10回・第11回検討部会】**では、試行実験の評価(check-8,9)と改善点(Act-8,9)を議論し、試行実験の内容(Plan-9,10)を検討したが、大きな変更はなかった。しかし、第11回検討部会では、消費者の周知策としてTV・CMでの広報について議論し、平成19年10月~平成20年1月(Do-10)までTV・CMでの広報活動を行った(“情報監視”)。

図-6は試行実験実績である。利用については、30分無料駐車券の月あたりの利用枚数と日あたりの利用台数で示している。利用枚数は平成19年4月の試行実験開始から12月にかけて堅調に増加しており、システム運用の損益分岐点と試算された15,000枚月に近づいている。

以上のように、検討委員会はPDCAサイクルを確実にに行い、システムを試行実験まで進展させた。また、PMの視点からは“人”“モノ”“お金”“事業効果”“情報”“時間”の監視を概ね適切に監視できている。このことから、多様な関係者が関与し、利害関係も生じる駐車場共同利用システムの実施においては、PMが可能な体制づくりが必要条件であると考えられる。

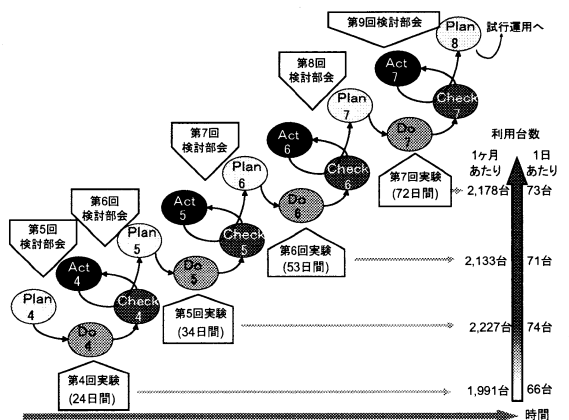


図-5 長期実験の経緯と実験結果



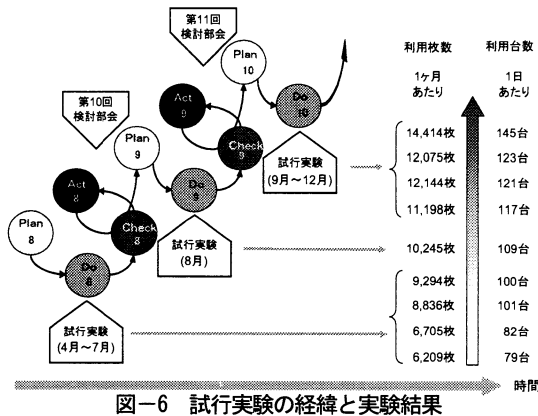


図-6 試行実験の経緯と実験結果

## 5. 商業者・駐車場経営者の行動と意識

### (1) アンケート調査の概要

駐車場共同利用システムの課題を明らかにするため、商業者の配布行動と意識変化および商業者と駐車場経営者の費用負担に関する意識の対立（相反関係）を把握するためのアンケート調査を実施した。調査概要を、表-7に示す。アンケート調査は第6回実験終了後の平成19年1月18日に駐車場共同利用システムに参加している商業者(336店舗：大型店5店舗、個店331店舗、平成19年3月21日に駐車場経営者(18人)を対象として実施した。調査方法は直接配布し、郵便で回収した。アンケートの回収率は商業者32.1%、駐車場経営者は61.1%であった。質問項目として、商業者には(1)無料駐車券配布行動に関する項目、(2)積極的または消極的配布行動の理由に関する項目、(3)相反関係に関する項目を問い、駐車場経営者には(3)相反関係に関する項目のみを問うた。なお、これらの質問は第1~6回実験の内容に対する意見や配布行動等について問うたものであるが、無料駐車券を配布しなかった第3回実験については除外した。

なお、直接配布を拒否した97人の商業者のうち59人が忙しいこと等が理由であった。しかし、駐車場共同利用システムを知らない商業者もいた。すなわち、商業者全体に情報が伝達できていない、あるいは駐車場共同利

表-7 アンケート調査概要

アンケート実施主体	宮崎大学工学部土木環境工学科出口研究室	
調査対象(対象者数)	駐車場共同利用システムに参加している商業者 (336店舗) (大型店:5店舗、個店:331店舗)	駐車場共同利用システムに参加している駐車場経営者 (18人)
調査実施日	平成19年1月18日	平成19年3月21日
配布方法	直接配布	
回収方法	郵送回収	
回収部数	108件 (大型店:4店舗、個店:104店舗)	11件
回収率	32.1%	61.1%
アンケート項目	(1)第1,2,4,5,6回実験での無料駐車券配布行動 (2)第1,2,4,6回実験での積極的または消極的配布行動理由 (3)第4,6回実験での第4回実験以降の負担方式の商業者と駐車場経営者の相反関係	商業者が回答 商業者が回答 商業者と駐車場経営者が回答

用実験の主旨の理解が進んでいない状況があった(情理の監理の必要性)。

### (2) 調査結果

#### a) 商業者の配布行動

以降、質問項目(1)無料駐車券の配布行動において「積極的に配った」「どちらかといえば積極的に配った」の回答を積極的配布行動とし、「あまり積極的に配らなかった」「ほとんど配らなかった」「配らなかった」の回答を消極的配布行動として考える。

図-7は、第1,2,4,5,6回実験での商業者の配布行動をまとめたものである。5回の実験中、常に積極的配布行動をとったのは36店舗で、逆に常に消極的配布行動をとったのも36店舗であった。また、10店舗が積極化し、8店舗が消極化している。すなわち、駐車場共同利用システムの社会実験を通じて、配布行動を変化させた商業者は少なく、多くの商業者は積極的または消極的配布行動をとり続けたといえる。

次に質問項目(2)商業者の配布行動理由について前出図-7の「常に積極的配布行動」(36件)、「常に消極的配布行動」(36件)、「積極的配布行動に変化」(10件)、「消極的配布行動に変化」(8件)のグループに分けて考える。なお、各グループにおいて第1,2,4,5,6回実験ごとのサンプル数が異なる。しかし、本調査は、検討委員会がPMの監理を適切に行ってきたことが、商業者の行動にどのような変化が起きたかを把握することにあるため、今回サンプル数の違いについて考慮しなかった。

まず、常に積極的配布行動をとった商業者(36件)の理由に着目する。図-8は第1回実験で積極的配布行動をとった理由である。「集客効果と利便性に効果があると思ったから」「お客さんに車の利用者が多かったから」とい

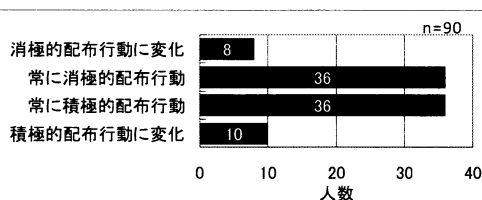


図-7 商業者の積極的または消極的配布行動

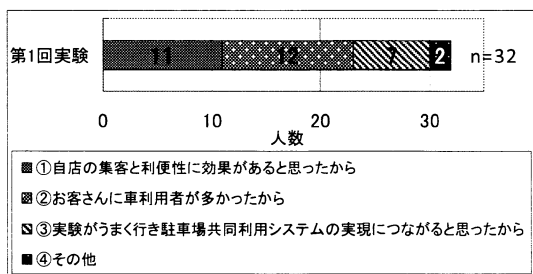


図-8 第1回実験で積極的に配った理由

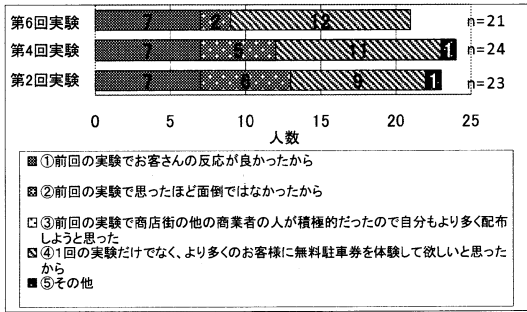


図-9 第2,4,6回実験で積極的に配った理由

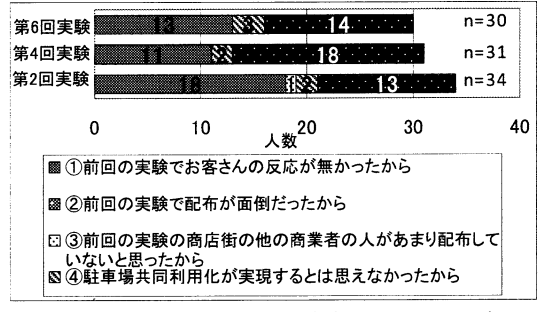


図-11 第2,4,6回実験で消極的に配った理由

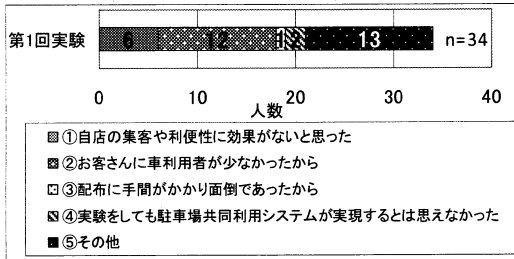


図-10 第1回実験で消極的に配った理由

表-8 常に消極的に配ったその他の理由

	理由
第1回実験	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ほとんどのお客様が自店の専用駐車場を利用しているから(3件)</li> <li>・忘れてた</li> <li>・お店の出入り口においていたが取って帰る人が少なかった</li> <li>・お客様に聞かれなかったから(3件)</li> <li>・業務上の理由から</li> <li>・実験開始の連絡がなかった(2件)</li> </ul>
第2回実験	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ほとんどのお客様が自店の専用駐車場を利用しているから</li> <li>・車の利用者が少ない(2件)</li> <li>・業務上の理由から</li> <li>・歩行者を対象としたお店と考えている</li> <li>・お客様から聞かれなかった</li> <li>・実験開始の連絡がなかった(4件)</li> <li>・参加していない</li> </ul>
第4回実験	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ほとんどのお客様が自店の専用駐車場を利用しているから</li> <li>・継続できるシステムになるまで様子見</li> <li>・車の利用者が少ない(4件)</li> <li>・業務上の理由から</li> <li>・他店の専用駐車場を利用しているお客様が多い</li> <li>・歩行者を対象としたお店と考えている</li> <li>・お客様から聞かれなかった</li> <li>・実験開始の連絡がなかった(4件)</li> <li>・参加していない</li> </ul>
第6回実験	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ほとんどのお客様が自店の専用駐車場を利用しているから</li> <li>・継続できるシステムになるまで様子見</li> <li>・車の利用者が少ない(4件)</li> <li>・業務上の理由から</li> <li>・歩行者を対象としたお店と考えている</li> <li>・お客様から聞かれなかった</li> <li>・実験開始の連絡がなかった(4件)</li> <li>・参加していない</li> </ul>

表-9 積極的配布行動に変化した理由

第2回実験	第4回実験
<ul style="list-style-type: none"> <li>・第1回実験でお客様の反応が良かったから(4件)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第2回実験でお客様の反応が良かったから(1件)</li> <li>・第2回実験で思ったほど面倒ではなかったから(2件)</li> <li>・より多くのお客様に駐車料金30分無料を体験して欲しいと思ったから(2件)</li> </ul>

う理由が多い。図-9は第2,4,6回実験で積極的配布行動をとった理由を示している。「前回の実験で思ったほど面倒ではなかったから」という理由は実験を経るに従って減少し、「1回の実験だけでなく、より多くのお客様に駐車料金2時間無料を体験して欲しいと思ったから」という理由で積極的配布行動を継続した業者が増加している。このことから、常に積極的配布行動をとった業者は、より多くの消費者に無料駐車券を体験してもらい、消費者の駐車場共同利用システムの認知度を向上させるために積極的配布行動をとり続けたと推察される。

次に、常に消極的配布行動をとった業者(36件)の理由について検討する(図-10参照)。第1回実験で消極的配布行動をとった理由は、「お客様に車の利用者が少ない」という理由が34人中12人と最も多かったが、「その他」の意見も多かった。「その他」の理由を表-8に記載している。第1回実験では、「ほとんどのお客様が自店の専用駐車場を利用しているから」「お客様に聞かれなかったから」という理由が特徴的である。図-11は、第2~6回実験で消極的配布行動をとった業者の理由を示している。「お客様の反応がなかった」という理由が約43%と多い。「その他」の意見としては、表-8に示すように「車の利用者が少ない」、「実験開始の連絡がなかった」等の理由があった。また、「お客様に聞かれなかった」、「車の利用者が少ない」といった理由が多い。このことから、常に消極的配布行動をとった業者は、駐車場共同利用システムの認知度、あるいは共感度・理解度が低いと推察され、消極的配布行動をとり続けたと推察される(「情報監視」、「人の監視」の必要性)。

6回の実験中に消極的配布行動から積極的配布行動に変化した業者(10件)について、その理由をまとめたものが表-9である。「お客様の反応がよかったから」(5件)が最も多い。ついで、「駐車場共同利用システムの作業が面倒ではなかったから」(2件)、「お客様に無料駐車券を体験してほしいから」(2件)の理由であった。積

表-10 消極的配布行動に変化した理由

第2回実験	第4回実験	第6回実験
<ul style="list-style-type: none"> <li>第1回実験で配布が面倒だったから</li> <li>第1回実験の商店街の他の商業者の人があまり配布していないと思ったから</li> <li>その他:特に理由はない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>30分無料駐車券を配布すると利益が少なくなるから</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第5回実験でお客様の反応が無かったから</li> <li>その他:第4回実験でクレームがあった、実験に不参加</li> </ul>

極化した商業者は、お客の反応が良かったためや認知度を向上させるために積極化したと推察される(“人の監視”)。

同様に消極化した商業者(10件)の理由を表-10に示す。「無料駐車券の配布の手間」(1件)、「周りの商業者の配布行動」(1件)、「利益の減少」(1件)、「お客さんの反応」(1件)によって消極化している。消極化した商業者の理由が各商店で違うことから、各商店の状況に応じた理由から消極化したと推察される。

**b) 商業者と駐車場経営者の費用負担の相反関係**

第4回実験と第6回実験で商業者と駐車場経営者の負担についてどのように考えているかを問うた結果を図-12に示す。

商業者は、第4回実験、第6回実験ともに約60店舗が「両者の負担は、妥当である」と回答しており、50円/1枚の負担に納得している商業者が多い。また、「判断できない」という商業者が第4回実験では24人、第6回実験では26人いた。これらの商業者は、実験における負担の問題についてもあまり理解できていないとも考えられ、負担についての情報提供の必要があると考えられる。

一方、この質問に回答した10人の駐車場経営者は、第4回実験では「駐車場の負担は多い」とした者が2人、「商業者の負担は少ない」が3人、「両者の負担は妥当である」が2人であった。第6回実験では、「両者の負担は妥当である」とした者は4人に増えたが、「駐車場の負担は多い」「商業者の負担は少ない」という回答も半数を占めた。「駐車場の負担は多い」「商業者の負担は少ない」という理由が半数を占め、負担割合に納得していない駐車場経営者も多い。

運営主体はこれらの費用負担に関する相反関係の軽減や、相反関係の存在に対する両者の意識のずれを提示・討論して、合意を図るインフォームドコンセントの

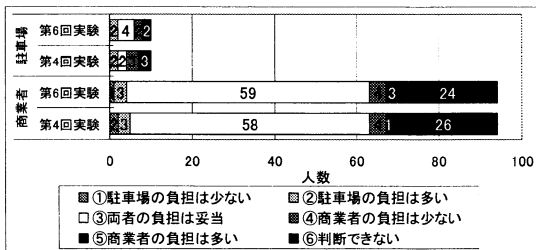


図-12 商業者と駐車場経営者の負担に関する考え

人の監視	お金の監視
<ul style="list-style-type: none"> <li>①30分無料駐車券の配布に消極的な商業者が約半数。消費者への周知を徹底し、商業者が30分無料駐車券を配布せざるを得ない状況を作り出すことが必要</li> <li>②商業者と駐車場経営者の負担と収入について合意形成が不十分</li> <li>③行政の役割分担</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>④負担方法 <ul style="list-style-type: none"> <li>・30分無料駐車券利用枚数が15,000枚/月以上の場合、収支が赤字になるため、負担方法の変更が必要となる。</li> </ul> </li> </ul>
情報監視	時間の監視
<ul style="list-style-type: none"> <li>⑤情報伝達が商業者の認知度が低い</li> <li>⑦商業者・駐車場経営者・消費者への情報提供が不十分</li> <li>利害関係者の意見交換の場の必要性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑥広報活動不足により消費者の駐車場共同利用システムの認知度が低い</li> <li>⑧今後の運営主体 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費が確保できれば、商工会議所が暫定運営主体</li> </ul> </li> <li>⑨今後の事業展開 <ul style="list-style-type: none"> <li>・30分無料駐車券利用枚数が15,000枚/月以上の場合、負担方法の変更が必要(お金の監視)</li> </ul> </li> </ul>

図-13 駐車場共同利用システムの監視上の課題

プロセスを担保・提供することがPM上で重要課題と考えられる(PM“情報監視”、“人の監視”の必要性)。

以上の検討から明らかになったPM上の課題を分析の図-13に示す。

**5. まとめ**

本稿の内容をまとめると以下のとおりである。

- (1) 全国の事例からは、駐車場共同利用システムが機能するためには、システム運営が経営的に成り立つこと、つまりプロジェクトマネジメントの視点での「お金の監視」が重要であることが判った。
- (2) 商業者や駐車場経営者のみで運用される事例は多くなく、第3セクターや商工会議所などの公的機関の関与が存在する。また、宮崎市でも第7回検討部会で行政支援の必要性について議論された。特に、社会実験では運営基盤が弱いため、行政の役割分担(起業補助・事業費支援)が必要である。
- (3) 宮崎市での社会実験および試行実験をプロジェクトマネジメントから整理・分析した。その結果、以下のことが明らかになった。
  - a)短期実験、長期実験を経て、試行実験に入り、図-6に示したように30分無料駐車券の利用枚数は堅調に増加している。
  - b)駐車場共同利用システム社会実験に先立ち、学識経験者や商業者、駐車場経営者、消費者、市民、行政関係者からなる検討委員会が宮崎商工会議所に設置された。これが運営主体となり、社会実験の立ち上げ、運営、データ収集、分析、改善の総合管理を担った。
  - c)検討委員会は、プロジェクトマネジメント6要素(「人」「モノ」「お金」「事業効果」「情報」「時間」)を概ね適切に監視し、システムを試行実験まで進展させたことが確認できたことから、駐車場共同利用システムを稼働させるためには、PMを実施できる組織づくりが重要となる。
  - d)委員会は、実験計画(Plan)し、社会実験(Do)ごとに

実験結果を調査して、委員会で問題点を検討 (Check) し、次の社会実験で改善する (Action) という PDCA サイクルを確実に実施した。これらの PCDA は表-6 に示すように機能しており、“人”、“お金” や “情報” 管理に有効であったと判断される。

一方、商業者と駐車場経営者の間には費用負担の相反関係が存在する。また、両者と買い物客の間にも無料駐車券の利用に関わる利害関係が内在する。これらの関係については駐車場共同利用システムの課題であり、今後、詳細な調査や解析が必要と考える。

## 謝辞

宮崎商工会議所の益田浩志氏に貴重なご意見およびご協力をして頂きました。また、Do まんなかモールの商業者と駐車場経営者の方々にはアンケート調査にご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) 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—, 株式会社 大成出版社 2003.
- 2) 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, No.37, 2002.
- 3) 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, 宮崎商工会議所, 2007.
- 4) 小林 重敬: エリアマネジメント 地区組織による計画と管理運営, 学芸出版社, 2005.
- 5) 財団法人 広域関東圏産業活性化センター: 既存市街地活性化方策としてのエリアマネジメントのあり方に関する調査報告書—先進事例に学ぶエリアマネジメント推進のシナリオ—, 財団法人 広域関東圏産業活性化センター, pp1-11, 2006.
- 6) 李 三洙・小林重敬: 大都市都心部におけるエリアマネジメント活動の展開に関する研究—大手町・丸の内・有楽町(大丸有)地区を事例として—, 日本都市計画学会, 都市計画論文集, No.39-3, pp745-750, 2004.
- 7) 青木奈緒子・久保田尚・五反田八紘・吉田学: 交通まちづくりのための合意形成の場のあり方に関する研究, 土木計画学研究・講演集, Vol.36 (CD-ROM), 2007.
- 8) 田中晃代: 都市整備における市民参加を円滑にするための「場」のデザインのあり方, 土木計画学研究・講演集, Vol.36 (CD-ROM), 2007.
- 9) 眞鍋靖司・池尻育民・土井健司: 公民の役割分担・連携による中心市街地活性化戦略, 土木計画学研究・講演集 Vol.35 (CD-ROM), 2007.
- 10) プロジェクトマネジメント協会: プロジェクトマネジメント知識体系ガイド, プロジェクトマネジメント協会, 2002.
- 11) 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, 宮崎 TMO (宮崎商工会議所), 2006.

---

## 駐車場共同利用システムの社会実験と課題—宮崎市でのケーススタディー\*

出口 近士\*\*・清田 浩介\*\*\*・吉武 哲信\*\*\*\*・松山 茂\*\*\*\*\*

宮崎市では平成17年7月～平成19年3月まで「駐車場共同利用システム」の社会実験が行われ、平成19年4月からは試行実験が継続されている。本研究は、社会実験から試行実験までのプロセスをプロジェクトマネジメント視点から整理・分析し、「駐車場共同利用システム」の事業化への課題を検討したものである。

その結果、1)社会実験期には第3者が関与した委員会等が主体となってシステムを総合監理する必要がある、2)社会実験の立ち上げと実施監理にプロジェクトマネジメント技法が有効である、3)社会実験実施と委員会での検討・改善のPCDAサイクルを確保することが“人”や“情報”の監理に効果があることを明らかにしている。

---

## A Case Study on Social Experiments for Cooperative Operation System of Parking Lots in Miyazaki and Problems\*

By Chikashi DEGUCHI\*\*・Kosuke KIYOTA\*\*\*・Tetsunobu YOSHITAKE\*\*\*\*・Shigeru MATSUYAMA\*\*\*\*\*

The social experiments of cooperative operation systems of parking lots have been performed in the central area of Miyazaki city. This paper aims to evaluate the social experiment processes and the role of the committee consisted with several stakeholders from the view point of project management skills.

The results are shown as follows: 1) the committee has been playing a very important role of management, 2) project management skills are very effective for starting and developing the cooperative operation system, and 3) PCDA cycle is workable for managing and they solved some issues and problems information and human resource managements.

---