

韓国のパーキングビジネスにおける実態研究

—— 共有経済の側面から ——

金 世 煥

要旨

韓国のソウル市内にある駐車場の設置状況とそれに伴う問題点、そしてカーシェアリングに関する駐車場利用者のインタビュー調査（n=137）を行った。調査項目は駐車問題を惹き起こす理由、不法駐車の原因、有料駐車場の選択基準、そしてカーシェアリングに対する意識であった。調査結果を踏まえて、共有経済としてのカーシェアリングというのは、単なる移動手段の「レンタル」ではなく、移動資源の「共有」であることを忘れてはいけないと主張した。

キーワード

共有経済、駐車場、不法駐車、カーシェアリング

1. 研究の背景と目的

本来、自分が行きたい場所へ簡単に行けるドアツードアの移動が可能な自動車は、非常に便利な交通手段であるが、都市部では渋滞に巻き込まれたり、限られた空き駐車場を探すのに苦労したりなど、様々な制約もある。勿論それに伴う自動車からの排気ガスや環境汚染問題も考慮する必要があり、それに関連する対策を模索しようとする様々な研究¹⁾もなされている。都心部では公共交通機関を利用することで、自家用車の運行をある程度抑制しようとしているが、高齢者や障がい者などのような交通弱者（買い物難民にもつながる）にとってはそれも容易なことではない。内閣府の調査（2019年10月1日現在²⁾によると、日本の高齢化率は28.4%（65歳以上人口は、3,589万人）であり、韓国の場合、2019年末現在、65歳以上の高齢化率は15.7%³⁾で、既に高齢化社会に進入していると発表した。

最近話題となっているカーシェアリングを活用すれば、駐車場問題はある程度解消されるはずであり、関連企業の提携や連携が活発となり、最終目的地まで複数の公共交通手段が併用できれば、駐車問題はかなり解決されると予測される。また、開発真っ最中である自動運転技術の完成度が高まれば、自動車は単純な移動手段として位置づけられるだろう。本稿では、韓国のパーキングビジネスの現状を理解するために、ソウル市内の駐車場の設置状況やそれに伴う問題点、そしてカーシェアリングに関する実態調査を行い、その結果を踏まえ共有経済の観点からパーキングビジネスを言及しようとする。

2. 実態研究

2-1. 韓国は自動車社会

日本と同様、韓国は急速な経済発展を背景に、全国民の約5割の人口（2,550万人）がソウルの周辺都心部（ソウル市、仁川広域市、京畿道）に集中⁴⁾しており、日本のように鉄道が発達していない韓国の場合、主な移動手段としての自家用車の利用割合は84%（ソウル市の平日利用の割合は64.7%、週末は37%）⁵⁾で極めて高い。韓国の国土交通省（2014）が調査した「交通手段利用実態調査」⁶⁾によると、韓国の交通手段分担割合で一番多いのが自家用車（55.16%）、バス（23.85%）、地下鉄・電車（10.45%）の順であって、それに伴う駐車問題は、国民の生活に様々な課題をもたらしている。

2-2. 韓国の駐車問題

日本の場合、1962年6月1日に実行された「自動車の保管場所の確保等に関する法律」によって、自動車の保管場所を確保するという車庫証明が自動車の登録に義務づけられている。この法律は、自動車の所有者等に自動車の保管場所を確保し、道路を自動車の保管場所として使用しないよう義務づけるとともに、自動車の駐車に関する規制を強化することにより、道路使用の適正化、道路における危険の防止及び道路交通の円滑化を図ることを目的とすると明記されている（第1条）。しかし、韓国の場合、このような関連法律は存在しない。即ち、自動車の保管場所である駐車場がなくても自動車登録が可能である。それで、居住場所での駐車空間が不足し、住民の生活空間でもある住居地域内の裏面道路が不法占有され無断駐車されたり、歩行者の自由な通行を妨げたり、さらに、緊急時に消防車やパトカーなどの緊急車両の通行が妨害されたりするなど、様々な社会的損失を惹き起こしている。また、駐車場所の確保をめぐる住民同士のトラブルが発生するなどの社会問題も生じている。

韓国の「道路交通法」によると、駐停車違反車両に関して警察と自治体が取締権限を持っているが、人手が不足するためその実効性も薄く、駐車違反罰金制度が日本に比べて軽いため、駐車違反の件数の中々減らない（表2-1）。また、私有地や特別に駐停車禁止標識がない場合、取締対象外となるなど、駐車違反はあくまでも個人の問題という認識が深く根付いており、不法駐車を減らせる方策は中々見つからない状況である。

〈表2-1〉 ソウル市と東京都の駐車違反罰金の比較（2017年現在）

	駐車違反罰金	駐車違反の基準
日本	駐車禁止場所に駐停車した場合：10,000円 駐停車禁止場所に駐停車した場合：15,000円	2006年6月1日からの「道路交通法」の改正によって、ものの数分でも駐車違反
韓国	駐停車違反：4,000円 保護区域 ⁷⁾ で駐停車違反した場合：8,000円	2017年5月1日から「駐車法」の改正によって、駐車違反時間が5分から1分に変更。2時間以上の場合は2倍

出所：筆者作成。

2-3. 韓国における駐車場の種類とその定義

韓国の「駐車場法」によると、駐車場とは自動車を駐車するための施設のことで、路上駐車場と路外駐車場、そして附設駐車場の3つに区分されている。路上駐車場とは、道路の路面または交通広場の一定の区域に設置された駐車場として、一般の利用に提供される施設で、路外駐車場とは、道路の路面または交通広場以外の場所に設置された駐車場として、一般の利用に提供される施設である。また、附設駐車場とは、「自動車法の第13条」に従い、建築物、ゴルフ練習場、その他の駐車需要を誘発する施設に附帯して設置された駐車場として、当該建築物や施設の利用者または一般の利用に提供される施設と定義されている⁸⁾。それに対し、日本の「駐車場法」では、普段の駐車場所（道路区域外・内）以外に、「自動車の保管場所の確保等に関する法律」に基づく保管場所という駐車概念が存在する（図2-1）。



〈図2-1〉 日本の駐車場法に基づく制度の概要

出所：国土交通省都市・地域整備局街路課、「路上駐車場に関する説明資料」、p.2。
https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/minutes/wg/2007/1012_03/item_07101203_01.pdf

2-4. 韓国における自動車登録台数と駐車場の確保率

国土交通省(2020)の調査によると、韓国の自動車保有台数（乗用車、トラック・バスを含む）は、2008年1,679万台から2019年には2,368万台に増加しており〈表2-2⁹⁾〉、世界各国の四輪車保有台数（乗用車、トラック・バスを含む）をみると、一番多いのがアメリカ(28,149万台)で、次が中国(23,122万台)で、日本は7,828万台であった〈表2-3〉。

〈表 2-2〉 韓国の自動車登録台数（2019年12月現在）

単位：万台

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
台	1,679	1,733	1,794	1,844	1,887	1,940	2,012	2,099	2,180	2,253	2,320	2,368

出所：国土交通省(2020)、「e-ナラ指標 - 自動車登録現状」。

https://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1257

〈表 2-3〉 世界各国の四輪車保有台数（2018年末現在）

単位：台

国	乗用車	トラック・バス	計
ドイツ	47,095,784	3,751,843	50,847,627
イタリア	39,018,170	5,150,556	44,168,726
フランス	32,034,000	8,011,000	40,045,000
イギリス	35,271,700	5,140,900	40,412,600
スペイン	24,074,151	5,271,758	29,345,909
オランダ	8,787,283	1,164,249	9,951,532
ベルギー	5,782,684	881,108	6,663,792
オーストリア	4,978,852	505,268	5,484,120
スウェーデン	4,870,783	684,645	5,555,428
ポーランド	23,540,800	4,057,800	27,598,600
スイス	4,602,688	578,476	5,181,164
トルコ	12,398,190	5,370,451	17,768,641
ロシア	49,753,500	8,670,800	58,424,300
アメリカ	122,828,000	158,671,000	281,499,000
カナダ	23,137,203	1,193,569	24,330,772
メキシコ	31,523,460	11,676,201	43,199,661
アルゼンチン	10,902,900	3,505,800	14,408,700
ブラジル	36,880,447	7,558,807	44,439,254
日本	62,025,916	16,263,521	78,289,437
中国	194,395,031	36,824,969	231,220,000
韓国	18,676,924	4,525,631	23,202,555
インド	31,889,200	24,576,900	56,466,100
タイ	9,884,083	7,900,087	17,784,170
インドネシア	16,548,871	10,320,948	26,869,819
オーストラリア	14,504,148	4,130,988	18,635,136
南アフリカ	8,838,400	4,165,900	13,004,300
その他	168,031,030	50,355,065	218,386,095
世界合計	1,042,274,198	390,908,240	1,433,182,438

出所：（一社）日本自動車工業会(2019)。

http://www.jama.or.jp/world/world/world_2t1.html

また、ソウル市(2016)が発表した「2015年度駐車統計資料分析結果報告書」によると、全体の駐車場確保率は韓国の官公庁が集中している中区（202.5%）が一番高いが、実際、中区に住んでいる住民が駐車できる住宅街駐車場の確保率をみると、70%を下回っており¹⁰⁾、実際必要としている駐車需要と供給が合致しないことから、その分不法駐車が起きていると予測される（図2-2、3）。



〈図 2-2〉 ソウル市の全体駐車場の確保率
(2015 年度)



〈図 2-3〉 ソウル市の住宅街駐車場の確保率
(2015 年度)

出所：ソウル市(2016)、「2015 年度駐車統計資料分析結果報告書」、都市交通本部、p.13 から筆者加筆

出所：ソウル市(2016)、「2015 年度駐車統計資料分析結果報告書」、都市交通本部、p.14 から筆者加筆。

2-5. ソウル市における駐車場の現状

国土交通省(2017)の「全国駐車場統計」によると、2016 年末現在、ソウル市の自動車登録台数は 3,083,007 台であり、駐車場は 3,983,291 面であって、駐車場確保率は 129.2% であった¹¹⁾。しかし、不法駐車を招く主な原因は、先述したように、駐車需要と供給が合っていないことも想定されるが、駐車場の不足という側面よりも駐車料金を支払いたくないという社会通念が働いているのではと考えられる。

今回の調査を通じて、ソウル市と東京都の時間貸し駐車料金を比較してみると、都心部である新宿の場合 200 円 /30 分であって、同じくソウル市の繁華街である江南区の場合、150 円 /30 分であり、日韓の物価のことを考慮しても平均的な駐車料金はあまり差が生じないことが分かった(表 2-4)。

〈表 2-4〉 ソウル市と東京都の時間貸し駐車料金の比較 (2019 年 6 月現在)

国	地域	平均料金	運営会社
日本	東京都新宿区	200 円 /30 分 (1,800 円 /12 時間)	パーク 24
韓国	ソウル市江南区	150 円 /30 分 (2,000 円 /24 時間)	都市管理公団

出所：筆者作成。但し、ショッピングモールの駐車場は除く。

韓国の中央日報(江南通新)¹²⁾によると、2015 年ソウル市での駐車違反件数は、272 万 9,486 件(反則金は約 110 億円)であった。ソウル市の公営駐車場の現状と料金体系(2017)は、〈表 2-5〉と〈表 2-6〉の通りである。

また、ソウル市の駐車場類型別構成(2015 年)をみると、附設駐車場が 87% を占めていることが分かる(図 2-4)。ここで附設駐車場とはマンションや住宅、そして店舗や事務室などの商業

〈表 2-5〉 ソウル市の公営駐車場の面数 (2017年10月現在)

管理・運営者		総計		路上		路外	
		箇所	面数	箇所	面数	箇所	面数
計		142	17,657	76	2,248	66	15,409
施設管理公団		49	13,047	12	107	37	12,940
第3者委託	民間委託	73	4,186	52	1,924	21	2,263
	自治体及び商店街委託	20	423	12	217	8	206

出所：ソウル市交通需要管理(2018)、「ソウル市公営駐車場の現状」。
<https://news.seoul.go.kr/traffic/archives/26877>

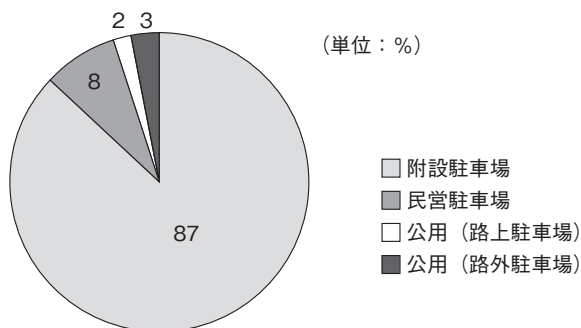
〈表 2-6〉 ソウル市の公営駐車場の料金体系 (2017年10月現在)

単位：ウォン (為替1,000ウォン=100円)

区分	路上駐車場				路外駐車場		
	1回駐車時 (単位：5分)	1日駐車券 (夜間)	定期券/1ヶ月		1回駐車時 (単位：5分)	定期券/1ヶ月	
			昼間	夜間		昼間	夜間
1級地	500	5,000			400	250,000	100,000
2級地	250	4,000			250	180,000	60,000
3級地	150	3,000			150	100,000	40,000
4級地	100	2,000	50,000		100	40,000(乗り換え) 50,000(その他)	20,000
5級地	50	1,000	30,000	2,000	50	30,000	20,000

出所：ソウル市交通需要管理(2018)、「ソウル市公営駐車場の現状」。
<https://news.seoul.go.kr/traffic/archives/26877>

施設に附設している駐車場のことで、関係者以外の駐車はできないものである。即ち、使っていない時間帯の駐車空間の開放を通じた共有経済としての再活用がポイントとなるのであろう。



〈図 2-4〉 ソウル市の駐車場類型別構成 (2015年)

出所：ソウル市交通政策課より筆者作成。

3. 先行研究の考察

多くの研究者は、パーキングビジネスにおける持続可能な戦略モデルの鍵となるのは、駐車料金であるという。Ottoosson など(2013)¹³⁾は、駐車位置と時間情報を総合的に考慮し、駐車料金を算定した。また、Zong, Fang, He, Yanan と Yuan, Yixin.(2015)¹⁴⁾は、中国の北京市の最適な駐車料金を導出するために、ビジネス区域の内部と外部 (inside/outside business zones)、ピーク時間とオフ時間 (peak/off-peak hours) という 2 段階の駐車モデルを適用して駐車料金を算定した。そして、Hensher と King(2001)¹⁵⁾は、駐車料金と時間毎の供給が中央ビジネス地区 (CBD: central business district) の運転と駐車意思決定にどのように影響されるかを調査した。

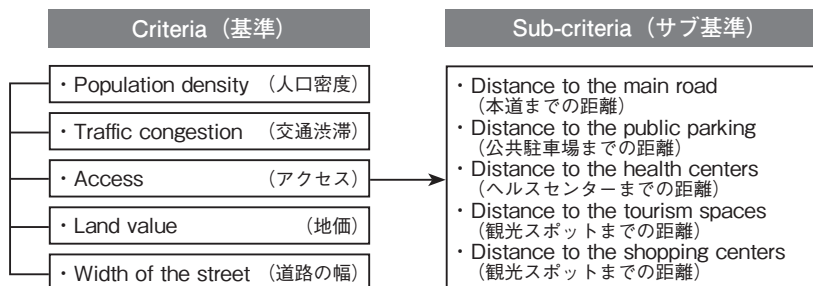
Litman(2012)¹⁶⁾はパーキングマネジメント戦略における従来の駐車概念が変化していると指摘しながら新しい駐車概念を提案した (表 3-1)。

(表 3-1) 従来の駐車概念と新しい駐車概念の比較

従来の駐車概念	新しい駐車概念
"Parking problem" means inadequate parking supply. 「駐車問題」は駐車施設の不足を意味する。	There can be many types of parking problems, including inadequate or excessive supply, too low or high prices, inadequate user information, and inefficient management. 駐車問題には、供給不足や供給過剰、低価格や高価格、ユーザーの情報不足、そして非効率的な管理など、様々なタイプがある。
Abundant parking supply is always desirable. 駐車供給は充分であるのが望ましい。	Too much supply is as harmful as too little. 供給過剰は少ないより良くない。
Parking should generally be provided free, funded indirectly, through rents and taxes. 一般的に、駐車は賃貸料と税金などの間接費を通じて無料で提供されるべきである。	As much as possible, users should pay directly for parking facilities. ユーザーは、できるだけ駐車場代を直接支払うべきである。
Parking should be available on a first-come basis. 駐車場は先着順で利用できなければならない。	Parking should be regulated to favor higher priority uses and encourage efficiency. 駐車は優先順位が高い用途に適するよう調節し、効率性を高めなければならない。
Parking requirements should be applied rigidly, without exception or variation. 駐車要件は、例外や変動なく、厳格に適用する必要がある。	Parking requirements should reflect each particular situation, and should be applied flexibly. 駐車要件は、夫々の特定状況を反映し、柔軟に適用する必要がある。
Innovation faces a high burden of proof and should only be applied if proven and widely accepted. 革新は、高い立証負担を抱えており、広く認められた場合のみ受け入れるべきである。	Innovations should be encouraged, since even unsuccessful experiments often provide useful information. 失敗した実験であっても有益な情報が得られる場合がしばしばあるので、革新は奨励されるべきである。
Parking management is a last resort, to be applied only if increasing supply is infeasible. 駐車管理は供給を増やすことが不可能な場合のみ適用される最後の手段である。	Parking management programs should be widely applied to prevent parking problems. 駐車問題を未然に防ぐために、駐車管理プログラムを広く活用すべきである。

出所：Litman, T.(2012). "Parking Management: Strategies, Evaluation and Planning," *Victoria Transport Policy Institute*, 26 July 2012. Retrieved on September 11. ; Frimpong Boamah, E.(2013), "Modeling parking demand : A systems approach to parking policy analysis on campus," *Minnesota State University, Mankato*, ProQuest Dissertations Publishing, p.16 から再引用。

また、Samani, Z., N. など(2018)¹⁷⁾は、公共駐車場の選択基準として、人口密度と交通渋滞、アクセス容易性、地価、そして道路の幅を挙げている（図3-1）。



〈図3-1〉 公共駐車場の選択基準

出所：Samani, Zeinab Neisani, Karimi, Mohammad and Ali Asghar Alesheikh(2018),“A Novel Approach to Site Selection: Collaborative Multi-Criteria Decision Making through Geo-Social Network (Case Study: Public Parking),”*ISPRS International Journal of Geo-Information*; Basel Vol. 7, p. 5.

女性ドライバーの増加により、駐車単位区画の最少幅基準は非常に重要なテーマでもある。日本の場合その基準は2.5メートルであることにに対し、韓国は1990年に幅2.5メートルから0.2メートル縮小され2.3メートルのままである。その背景には駐車場を運営する側としての稼働率や利益率など、様々な理由が考えられるが、実際、それらを利用する女性ドライバーは勿論、高齢者や障がい者などのような交通弱者にとって、駐車単位区画の幅は、駐車場（ショッピングセンターの附設駐車場を含む）の最優先選択基準となるのであろう。韓国の国土交通省は、大型自動車の増加や駐車時の事故などを防ぐために、「駐車場法」を改正し、2018年3月22日から2.5メートルに変更した¹⁸⁾。

4. 実態調査

本稿の研究背景と目的で述べたように、ソウル市内の駐車場の設置状況やそれに伴う問題点、そしてカーシェアリングに関する実態調査を行った。その内容は〈表4-1〉の通りである。

〈表4-1〉 調査目的と調査方法

調査地域	韓国のソウル市
調査方法	駐車場ユーザー137名のインタビュー調査（非構造化深層インタビュー） 調査サンプルが少なかったため、性別や年齢は問わなかった。（複数回答）
調査項目	駐車問題を惹き起こす理由に対する意識、不法駐車に対する意識、駐車場を選ぶ際の選択基準、カーシェアリングに対する意識
調査期間	1回目（2019年8月）、2回目（2019年12月）、3回目（2020年2月）
調査人数	200名（男性81名、女性56名）、有効回答率68.5%（137名）

4-1. インタビュー調査結果

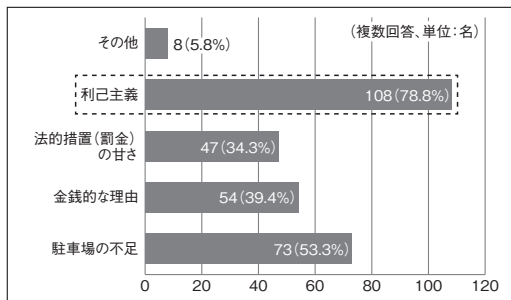
まず、ソウル市内の駐車場利用者が思う駐車問題を惹き起こす理由に対する意識調査を行った結果、利己主義（78.8%）が一番多く、次が駐車場の不足（53.3%）、できれば駐車料金を払いたくないという金銭的な理由（39.4%）などの順で現れた〈図4-1〉。

次に、ソウル市内の駐車場利用者が思う不法駐車理由に対する意識調査を行った結果、すぐ用事を済ませると思ったから（86.9%）が一番多く、次に取締りがないから（73.7%）、三番目が先ほど駐車問題を惹き起こす理由として挙げられた金銭的な理由である駐車料金が安いから（60.6%）の順で現れた〈図4-2〉。

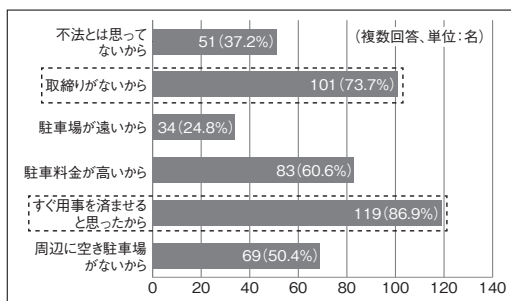
三番目に、ソウル市内の駐車場利用者が思う有料駐車場の選択基準に対する意識調査を行った結果、ポイントの還元などのような駐車料金の安さ（86.1%）が一番多く、次が目的地へのアクセス（79.6%）、三番目がインターネットやスマート端末を通じた空き駐車場情報の提供（68.6%）の順で現れた〈図4-3〉。

最後に、ソウル市内の駐車場利用者が思うカーシェアリングに対する意識調査を行った結果、知らない人の自動車を一時的に共有することによる個人情報漏洩に対する不安（78.1%）が一番多く、次が事故処理などの保険に対する不安（67.9%）、三番目は、無免許者や未成年者がインターネットやスマート端末で簡単にアクセスできることによるオンライン本人認証方式に対する不安（67.9%）の順で現れた。しかし、カーシェアリングビジネスの本来の利点である「共有」という概念（48.9%）は意識しているものの、排気ガスや交通渋滞などの社会的問題の解決案が、他の項目に比べ非常に低い数値（32.8%）を出しており、韓国での共有経済は未だ定着していない状況であることが分かった〈図4-4〉。

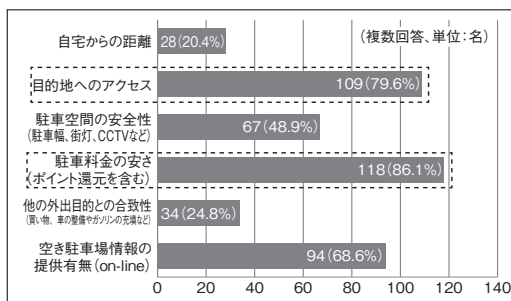
〈図4-1〉 ソウル市内の駐車場利用者が思う駐車問題を惹き起こす理由に対する意識（n=137名）



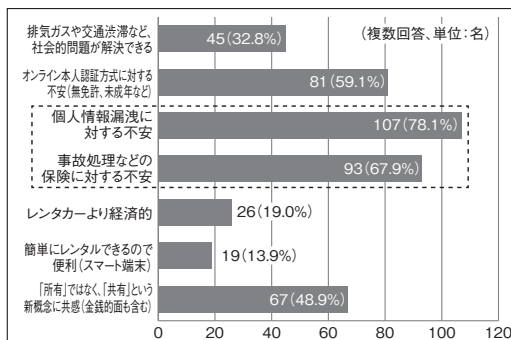
〈図4-2〉 ソウル市内の駐車場利用者が思う不法駐車理由に対する意識（n=137名）



〈図4-3〉 ソウル市内の駐車場利用者が思う有料駐車場の選択基準に対する意識（n=137名）



〈図4-4〉 ソウル市内の駐車場利用者が思うカーシェアリングに対する意識（n=137名）



5. 韓国のパーキングビジネスが直面している課題

今回の調査を兼ねて韓国政府の関係者へのインタビューも行った。その内容を踏まえて、韓国のパーキングビジネスが直面している課題を以下のようにまとめた。

まず、有料駐車に対する拒否感及び不法駐車に対する寛大感などの理由で、時間貸し駐車場市場は活性化されていない状況であった。韓国政府の有料駐車市場の成長に対する改善政策でパーキングビジネス市場は拡大する見込みであるという。

次に、駐車問題に対する社会的費用の増加に伴う深刻性で、駐車問題は国民体感交通不満度1位、自治体への不満要請1位を記録しており、不法駐車による交通事故や混雑などによる社会的な費用も増加しているという。

三番目に、実際の駐車場の確保率は非常に低いという。全国駐車場の普及率は94%（駐車面数/車両台数）水準で、駐車場の完全確保率（130%）に満たないこともあり、前述したように、地域別駐車需要と供給がマッチングしてない現状であった。例えば、居住用マンション附設駐車場が全体駐車面数の50%を占めており、目的地/訪問先（officeなど）の駐車空間は不足している状況であった。

最後に、駐車難を緩和するための政府の対応が微温的で、公用駐車場の有料化及び不法駐車取締の拡大などを通じて、有料駐車市場を拡大している最中であるが、国民の負担を考慮し、日本の「車庫法」のような法律の立案予定は計画していないという。

6. 終わりに：共有経済としてのカーシェアリング

（一社）シェアリングエコノミー協会によると、共有経済（Sharing economy）とは「場所・乗り物・モノ・人・お金などの遊休資産をインターネット上のプラットフォームを介して個人間で貸借や売買、交換することでシェアしていく新しい経済の動き」と定義¹⁹⁾している。即ち、現時点では個人が個人にモノやサービスを提供する「C to C」の観点からアプローチされている場合が多い。しかし、今後は共有されるモノやサービスの種類も増えていき、それらの取引主体も共有コンテンツの生産・開発能力が高い個人より組織へシフトしていく可能性が高いと考えられる。

従って、筆者は共有経済を「遊休資産を個人や組織が様々な媒体を経由して、共同所有、共同利用しようとする経済活動のすべて」と定義したい。ここでの遊休資産を、より細かく空間、モノ、移動、スキル、そしてお金（クラウドファンディング）の5つに分類して、シェアリングビジネスを推進しようとする動きもある²⁰⁾。即ち、空間としての駐車場、移動手段としての自動車がピッタリマッチングするカーシェアリングは、共有経済の良い事例になるのであろう。しかし、今回の調査で分かったように、韓国の場合、「所有」に対する考えが未だ強く根付いており、個人や組織などがシェアリングビジネスを通じて「共有」の金銭的な経済効果を実感するまではある程度の時間を要すると考えられる。

車庫証明が義務付けられていない韓国の深刻な駐車問題を解決するためには、日本の「自動車

の保管場所の確保等に関する法律」のような法律を立案し、駐車問題を安静させないと、カーシェアリングビジネスは軌道に乗らないのであろう。カーシェアリング自体が駐車場という空間を必要とするからである。共有経済としてのカーシェアリングとは、単なる移動手段の「レンタル」ではなく、移動資源の「共有」であることを忘れてはいけないのである。

【注】

- 1) 前山徳久、白川泰樹、椿貴博、福田敦(2006)、「自動車からの排出ガス予測の現状と課題」、国際交通安全学会誌 Vol.31、No.1、pp.46-55。
- 2) 内閣府(2020)、「令和2年版高齢社会白書(概要版)」。 <https://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2020/gaiyou/pdf/1s1s.pdf>。(2020年10月30日習得)
- 3) 国家統計サイト(KOSIS)。 https://kosis.kr/conts/nsportalStats/nsportalStats_0102Body.jsp?menuId=10&NUM=1014&searchKeyword=&freq=&cntUpdate=Y。(2020年9月6日習得)
- 4) 2019年12月現在、韓国の人口は51,709千人で、ソウルの都心部であるソウル市(9,662千人)、京畿道(1,299千人)、仁川広域市(2,769千人)であった。特に、ソウル市の場合、人口密度(単位面積1km²あたりに居住する人の数)は、15,964人。出所：統計省(2020)、「e-ナラ指標-地域別人口及び人口密度」から筆者算定。 http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1007。(2020年10月30日習得)
- 5) 2015年から関連調査は終了。国家交通DB(2014)、「交通手段利用実態調査」、国土交通研究院、p.97。 <https://www.ktdb.go.kr/www/contents.do?key=21>。(2020年10月30日習得)
- 6) 国家交通DB(2014)、「交通手段利用実態調査」、国土交通研究院、p.150。 <https://www.ktdb.go.kr/www/contents.do?key=21>。(2020年10月30日習得)
- 7) 保護区域とは、老人保護区域、子供保護区域の標識がある場所のことをいう。
- 8) 「駐車場法、法律第15737号、第2条」
- 9) 国土交通省(2020)、「e-ナラ指標-自動車登録現状」。 http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1257。(2020年10月30日習得)
- 10) ソウル市(2016)、「2015年度駐車統計資料分析結果報告書」、都市交通本部、pp.10-14。
- 11) 国土交通省(2017)、「全国駐車場統計」、都市広域交通課、p.4。
- 12) 中央日報(江南通新)、2016/6/29。 <https://news.joins.com/article/20234559>。(2019年12月7日習得)
- 13) Ottosson, D.; Chen, C.; Wang, T.; Lin, H. (2013), "The sensitivity of on-street parking demand in response to price changes: A case study in Seattle," *WA. Transport Policy 2013*, **25**, pp.222-232.
- 14) Zong, Fang, He, Yanan and Yuan, Yixin. (2015), "Dependence of Parking Pricing on Land Use and Time of Day," *Sustainability* Vol. **7**, pp.9587-9607.
- 15) Hensher, D.A.; King, J. (2001), "Parking demand and responsiveness to supply, pricing and location in the Sydney central business district," *Transport Res. A Policy Pract.*, **35**, pp.177-196.
- 16) Litman, T. (2012), "Parking Management: Strategies, Evaluation and Planning," *Victoria Transport Policy Institute*, **26** July 2012. Retrieved on September 11.
- 17) Samani, Zeinab Neisani, Karimi, Mohammad and Ali Asghar Alesheikh (2018), "A Novel Approach to Site Selection: Collaborative Multi-Criteria Decision Making through Geo-Social Network (Case Study: Public Parking)," *ISPRS International Journal of Geo-Information*; Basel Vol. **7**, p.5.
- 18) 国土交通省。 http://www.molit.go.kr/USR/law/m_46/dtl.jsp?r_id=5187。(2020年6月4日習得)
- 19) (一社)シェアリングエコノミー協会、「シェアリングエコノミービジネスについて」。 https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomu_ryutsu/joho_keizai/bunsan_senryaku/pdf/004_04_00.pdf。(2020年9月16日習得)
- 20) (一社)シェアリングエコノミー協会【監修】(2017)、『シェアリングビジネス』日本経済新聞社、日経MOOK、pp.18-19。

【参考文献】

- ・(一社)シェアリングエコノミー協会【監修】(2017)、『シェアリングビジネス』日本経済新聞社、日経MOOK、pp.18-19。
- ・(一社)シェアリングエコノミー協会、「シェアリングエコノミービジネスについて」。https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomu_ryutsu/joho_keizai/bunsan_senryaku/pdf/004_04_00.pdf。
- ・(一社)日本自動車工業会。http://www.jama.or.jp/world/world/world_2t1.html。
- ・国土交通省(2017)、「全国駐車場統計」、都市広域交通課、p.4。
- ・国土交通省(2015)、「交通手段利用実態調査」、国土交通研究院。
- ・国土交通省(2020)、「e-ナラ指標-自動車登録現状」。http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1257。
- ・国土交通省都市・地域整備局街路課、「路上駐車場に関する説明資料」、p.2。
- ・国家統計サイト(KOSIS)。http://kosis.kr/search/search.do。
- ・白ヘソンなど(2016)、「公共住宅駐車場利用実態調査分析」大韓交通学会、交通技術と政策 第13巻2号、pp.38-48。
- ・ソウル市(2016)、「2015年度駐車統計資料分析結果報告書」、都市交通本部、pp.10-14。
- ・ソウル市交通需要管理、「ソウル市公営駐車場の現状」。http://traffic.seoul.go.kr/archives/26877。
- ・中央日報(江南通新)、2016年6月29日付。https://news.joins.com/article/20234559。
- ・鶴蒔靖夫(2017)、『進化するコインパーキング』IT通信社。
- ・統計省(2017)、「e-ナラ指標-地域別人口及び人口密度」。http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1007。
- ・内閣府(2017)、「平成30年版高齢社会白書(概要版)」。https://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2018/html/gaiyou/sl1.html。
- ・前山徳久、白川泰樹、椿貴博、福田敦(2006)、「自動車からの排出ガス予測の現状と課題」、国際交通安全学会誌 Vol.31、No.1、pp.46-55。
- ・Frimpong Boamah, E.(2013), "Modeling parking demand : A systems approach to parking policy analysis on campus," *Minnesota State University, Mankato*, ProQuest Dissertations Publishing, p.16.
- ・Hensher, D.A.; King, J. (2001), "Parking demand and responsiveness to supply, pricing and location in the Sydney central business district," *Transport Res. A Policy Pract.*, **35**, pp. 177-196.
- ・Litman, T. (2012), "Parking Management: Strategies, Evaluation and Planning," *Victoria Transport Policy Institute*, 26 July 2012. Retrieved on September 11.
- ・Ottoesson, D.; Chen, C.; Wang, T.; Lin, H. (2013), "The sensitivity of on-street parking demand in response to price changes: A case study in Seattle," *WA. Transport Policy 2013*, **25**, pp.222-232.
- ・Samani, Zeinab Neisani, Karimi, Mohammad and Ali Asghar Alesheikh (2018), "A Novel Approach to Site Selection: Collaborative Multi-Criteria Decision Making through Geo-Social Network (Case Study: Public Parking)," *ISPRS International Journal of Geo-Information*; Basel Vol. **7**, p.5.
- ・Zong, Fang, He, Yanan and Yuan, Yixin. (2015), "Dependence of Parking Pricing on Land Use and Time of Day," *Sustainability* Vol. **7**, pp.9587-9607.

(きむ せふあん / 商学・経営学)