

高山市駐車場整備計画

令和7年3月

高 山 市

目次

1. はじめに	1
2. 駐車場の需要量と供給量の現状	2
3. 駐車需要の将来予測	28
4. 駐車場を取り巻く状況と今後の課題	33
5. 駐車場整備地区の設定	36
6. 駐車場の整備に関する基本方針	37
7. 駐車場の整備の目標年次及び目標量	37
8. 駐車場に関する施策	38

1. はじめに

1-1 策定の趣旨

高山市では、これまで道路網の整備や自動車保有台数の増加など、自動車社会の進展に伴う交通量や駐車需要の増加への対策として、昭和47年に駐車場整備地区を指定、昭和57年に駐車施設附置条例を定めるなど、市及び民間等による駐車場の整備を進めてきた。

また、FM放送やインターネットによる駐車場情報の提供などソフト施策の実施により駐車場の有効利用を図ってきたほか、多くの観光客が訪れる高山祭等の特定日には公共施設用地や民間の施設に付属する駐車場などを利用した臨時駐車場の開設やシャトルバス運行などにより交通渋滞の緩和に努めている。

こうした状況の中、東海北陸自動車道や中部縦貫自動車道など高速道路網の整備進展により、自動車交通における利便性が向上している。また、自家用車やレンタカーによる旅行需要が高まっており、本市の市街地に流入する自動車交通の増加が引き続き見込まれる状況である。

一方、本市では誰もが安全に安心して快適に歩いて楽しめるまちづくりを進めており、通過交通等の市街地への車両流入抑制や安全・快適な歩行者空間の確保が求められているほか、デジタル技術等の発展に伴い、駐車場利用に関しても利便性の高いサービスの提供が求められるようになってきている。

また、令和5年度には、国土交通省において「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(第2版)」が策定されるなど、全国的にまちづくりを進めるうえでの駐車場施策の役割がより重要なになってきている。

このような本市を取り巻く環境やまちづくりの方向性を踏まえるとともに、駐車需要等の現状を把握したうえで、駐車場整備に関する施策を総合的かつ計画的に実施するため、「駐車場整備計画」の見直しを行う。

1-2 計画の位置づけ

駐車場整備計画は、駐車場法第4条の規定に基づき策定する「駐車場整備地区における駐車場の整備に関する計画」である。

現在、本市では市街地中心部の約129haを駐車場整備地区（自動車交通がふくそうし円滑な道路交通を確保する必要がある地区）として指定している。

本計画は、駐車場整備地区及びその周辺地区における一般公共の用に供する駐車場を対象に策定する。

2. 駐車場の需要量と供給量の現状

2-1 駐車場実態調査の実施

駐車場の現状や利用状況を把握するため、以下の実態調査を実施した。

調査1 駐車場供給量調査

調査2 駐車場利用状況調査

調査3 路上駐車状況調査

調査4 アンケート調査（駐車場管理者を対象に実施）

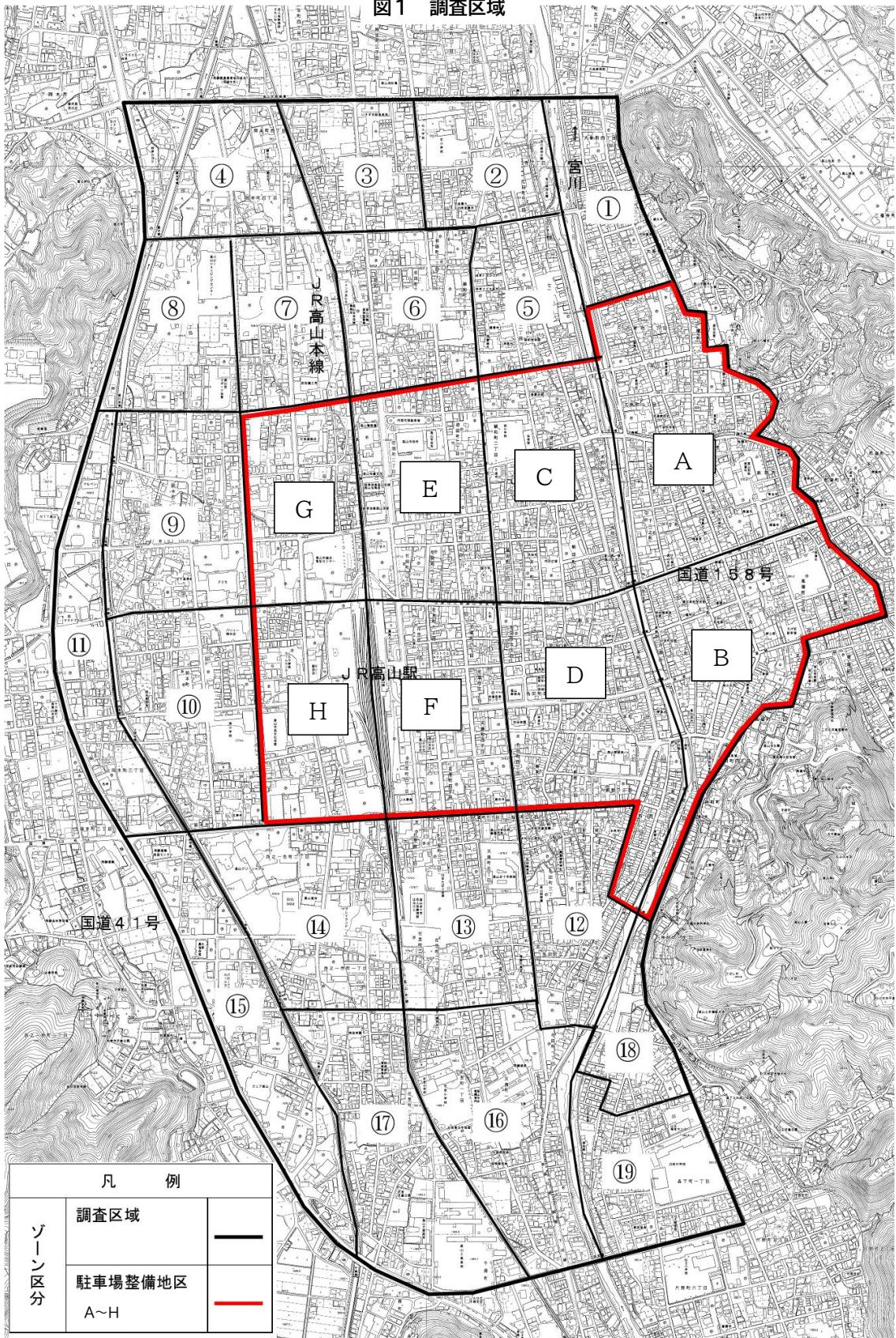
2-2 調査区域の設定

本計画において駐車場整備地区を検討するにあたり、表1のとおり、現状の駐車場整備地区、土地利用、道路交通及び観光のそれぞれの視点から設定条件を定め、それらを考慮し、図1のとおり調査区域を設定した。また、ゾーンごとの把握を行うため、幹線道路等によりゾーン区分を行った。

表1 調査区域の設定条件

駐車場整備地区	現在の駐車場整備地区
土地利用	商業系用途地域 商業系用途地域に隣接し住居系・商業系建物の混在する地区
道路交通	道路密度の高い地区 市街地内環状線内の地区 交通量が多く、混雑度の高い道路を含む地区
観光	観光施設等が集中している地区

図1 調査区域



2-3 各調査の結果

調査1 駐車場供給量調査

- 1) 目的 ゾーンごとの駐車場供給量の把握
- 2) 対象 時間貸駐車場
- 3) 調査日 令和6年8月
- 4) 調査内容 駐車場名、管理主体、収容台数、構造など

表2 ゾーンごとの駐車場供給量（令和6年8月時点）

単位：台

ゾーン	公共駐車場					民間駐車場					合計				
	箇所数 (箇所)		収容台数(台)			箇所数 (箇所)		収容台数(台)			箇所数 (箇所)		収容台数(台)		
			普通車	大型車	自動二輪			普通車	大型車	自動二輪			普通車	大型車	自動二輪
A	1	21			21	8	228	55	32	315	9	249	55	32	336
B	3	235	17		252	4	224			224	7	459	17		476
C	1	52			52	6	138			138	7	190			190
D						14	266		3	269	14	266		3	269
E	2	311			311	3	80			80	5	391			391
F	2	44			44	10	177			177	12	221			221
G															
H	1	130	10		140	2	190	4		194	3	320	14		334
小計	10	793	27		820	47	1,303	59	35	1,397	57	2,096	86	35	2,217
①															
②															
③															
④															
⑤	1	62	10	19	91	1	6			6	2	68	10	19	97
⑥															
⑦															
⑧															
⑨															
⑩															
⑪															
⑫	1	92	10		102	1	4			4	2	96	10		106
⑬						1	24			24	1	24			24
⑭															
⑮															
⑯															
⑰															
⑲															
小計	2	154	20	19	193	3	34			34	5	188	20	19	227
合計	12	947	47	19	1,013	50	1,337	59	35	1,431	62	2,284	106	54	2,444

※平成18年の駐車場法の改正により自動二輪車も駐車場法の「自動車」となっている

図2 時間貸駐車場の分布

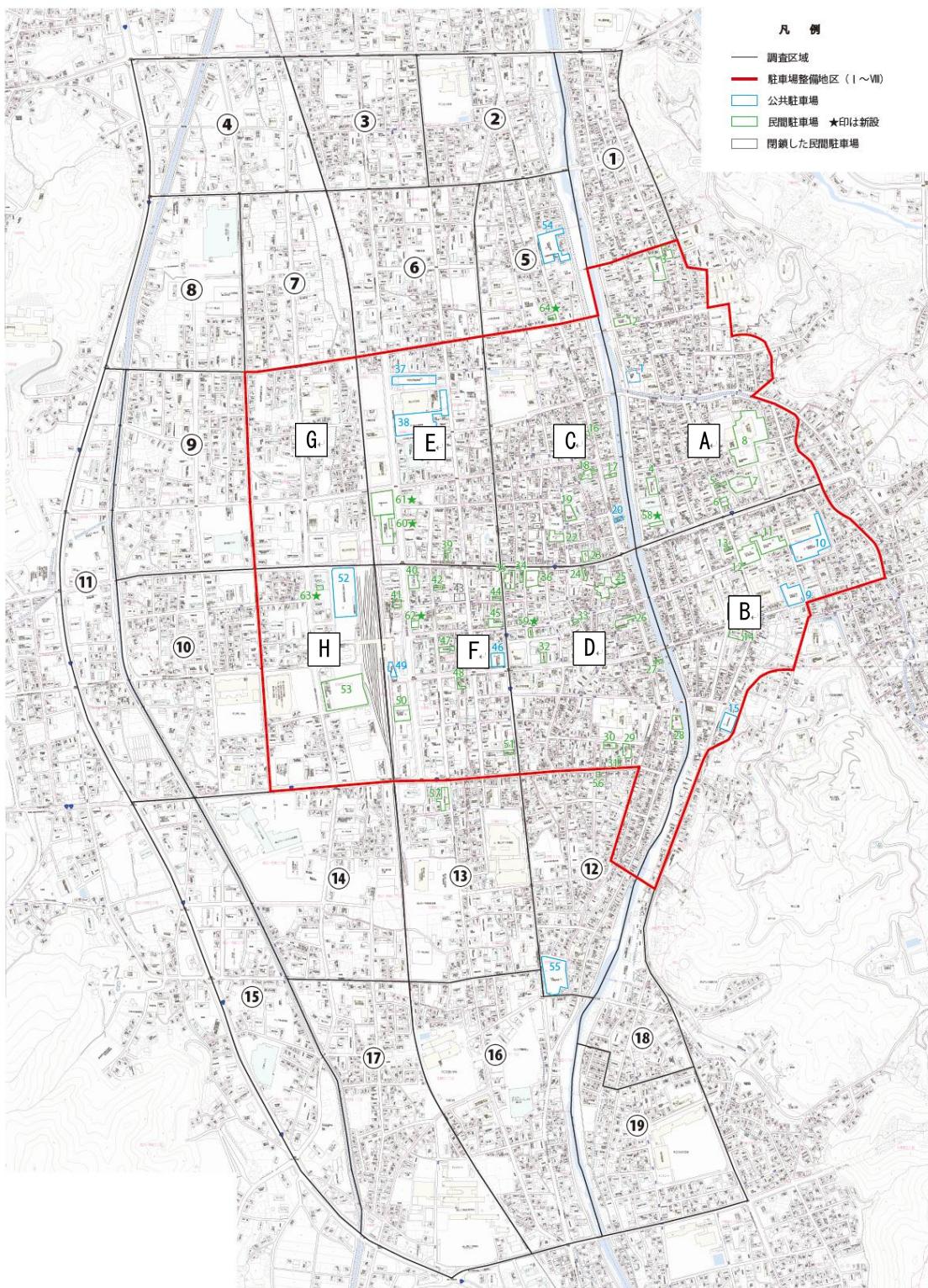


表3 時間貸し駐車場一覧

単位：台

No.	公・民 の区分	駐車場名	ゾーン	収容台数(台)		
				普通車	大型車	自動二輪
1	公	市営弥生橋駐車場	A	21	0	0
2	民	松井有料駐車場	A	33	0	0
3	民	屋台会館駐車場	A	47	5	0
4	民	ティーファス高山駐車場(十六銀行高山支店)	A	35	0	0
5	民	パラカ高山市下一之町第1	A	4	0	2
6	民	きたちょうパーキング	A	13	0	0
7	民	いちのまちパーキング	A	55	0	0
8	民	高山別院駐車場	A	30	50	30
58	民	丘館駐車場	A	11	0	0
9	公	市営えび坂駐車場	B	55	0	0
10	公	市営空町駐車場	B	128	0	0
11	民	かみいち第2駐車場	B	57	0	0
12	民	かみいち第1駐車場	B	47	0	0
13	民	スーパーやまだ駐車場	B	10	0	0
14	民	みたかパーキング	B	110	0	0
15	公	市営神明駐車場	B	52	17	0
16	民	本町4丁目ゲートパーク	C	6	0	0
17	民	天木屋パーキング	C	14	0	0
18	民	本町三パーキング	C	15	0	0
19	民	たかやま中央駐車場	C	53	0	バイク可
20	公	市営かじ橋駐車場	C	52	0	0
22	民	旭パーキング	C	30	0	0
23	民	第一パーキング	C	20	0	0
24	民	宮本駐車場	D	14	0	0
25	民	高山パーキングしらけい駐車場	D	42	0	バイク可
26	民	名鉄協商パーキング北陸銀行高山支店	D	19	0	0
27	民	パラカ高山市本町第1	D	6	0	0
28	民	パラカ高山市なか橋	D	25	0	0
29	民	三井のリパーク高山八軒町1丁目	D	18	0	0
30	民	プラザ陣屋駐車場	D	19	0	バイク可
31	民	脇陣駐車場	D	6	0	0
32	民	パラカ高山市名田町第1	D	15	0	2
33	民	三井のリパーク高山花川町	D	9	0	0
34	民	名鉄協商パーキング高山国分寺通り	D	10	0	0
35	民	名鉄協商パーキング高山国分寺通り第2	D	36	0	0
36	民	ASAHI PARK 高山花川町	D	37	0	0
59	民	パラカ高山市名田町第2	D	10	0	1
37	公	市営花岡駐車場	E	155	0	0
38	公	市役所駐車場	E	156	0	0
39	民	パラカ高山市初田町第1	E	8	0	0
60	民	名鉄協商パーキング高山駅前第3	E	44	0	0
61	民	花岡駅前駐車場	E	28	0	0
40	民	高山駅前パーキング	F	30	0	0
41	民	名鉄協商パーキング高山駅前第2	F	11	0	0
42	民	名鉄協商パーキング高山駅前	F	10	0	0
44	民	名鉄協商パーキング高山名田町	F	7	0	0
45	民	S-LAND PARK高山市	F	19	0	0
46	公	市営広小路駐車場	F	33	0	0
47	民	Dパーキング高山駅前	F	16	0	0
48	民	パラカ高山駅前第1	F	12	0	0
49	公	高山駅東口駅前広場駐車場	F	11	0	0
50	民	NBパーキング高山駅前	F	58	0	0
51	民	名鉄協商パーキング高山陣屋西	F	9	0	0
62	民	たびの高山駅前パーキング	F	5	0	0
52	公	市営高山駅西駐車場	H	130	10	0
53	民	パラカ高山駅前第2	H	184	4	0
63	民	タイムズ高山駅前	H	6	0	0
54	公	市営不動橋駐車場	(5)	62	10	19
64	民	コインランドリーHanasaki横	(5)	6	0	0
55	公	市営天満駐車場	(12)	92	10	0
56	民	高山陣屋横パーキング	(12)	4	0	0
57	民	MAYパーク高山	(13)	24	0	0
			合計	2,284	106	54

図3 駐車場供給量推移グラフ

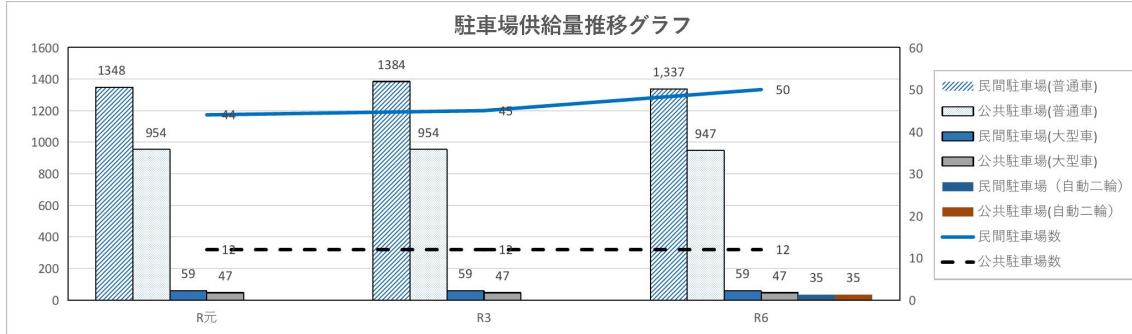


表4 駐車場供給量推移 (R元・R3・R6)

年度	公共駐車場			民間駐車場			合計			増減								
	箇所数			収容台数(台)			箇所数			収容台数(台)			箇所数					
	(箇所)	普通車	大型車	自動二輪	(箇所)	普通車	大型車	自動二輪	(箇所)	普通車	大型車	自動二輪	(箇所)	普通車	大型車	自動二輪	計	
R元	12	954	47	-	1,001	44	1,348	59	-	1,407	56	2,302	106	-	2,408	-	-	-
R3	12	954	47	-	1,001	45	1,384	59	-	1,443	57	2,338	106	-	2,444	1	36	0
R6	12	947	47	19	1,013	50	1,337	59	35	1,431	62	2,284	106	54	2,444	5	-46	0

【結果概要】

- 民間駐車場の普通車供給量は概ね横ばいであるが、駐車場箇所数が増加傾向にある。
(普通車供給量が令和3年と比較して46台減少しているが、これは路外駐車場のうち明確に月極区画となっているものを計上しないように変更したことによる)
- 公共駐車場の普通車供給量と駐車場箇所数は概ね横ばい（現状維持）である。
- 大型車の供給量について、公共駐車場と民間駐車場ともに横ばい（現状維持）である。

調査2 駐車場利用状況調査

- 1) 目的 駐車場の利用状況の把握
- 2) 対象 時間貸駐車場
- 3) 調査日 比較的駐車需要の多い月における平日及び休日で、特定日以外の平常時
 - ①平日 令和6年9月5日(木)
 - ②休日 令和6年9月8日(日)
- 4) 調査時間帯 平日、休日の駐車需要のピーク時間帯及び標準的な時間帯
 - ①10:00~11:00
 - ②11:00~12:00
 - ③14:00~15:00
- 5) 調査内容 調査対象駐車場における上記時間帯の駐車台数及び待ち台数をカウントした。また、14時にナンバープレートを確認し登録地別に集計を行った。
- 6) 調査箇所 駐車場供給量調査で把握した56箇所を対象に調査を実施した。

表5 駐車場利用状況

調査日	令和元年				令和6年					
	11月7日(木) 平日		11月10日(日) 休日		9月5日(木) 平日		9月8日(日) 休日			
車種	普通車	大型車	普通車	大型車	普通車	大型車	自動二輪	普通車	大型車	自動二輪
駐車台数ピーク時間帯	14時 ～15時	14時 ～15時	14時 ～15時	14時 ～15時	14時 ～15時	11時 ～12時	14時 ～15時	14時 ～15時	11時 ～12時	11時 ～12時
ピーク時駐車待ち台数	0台	0台	8台	0台	0台	0台	0台	3台	0台	0台
ピーク時駐車場利用率	53%	27%	71%	49%	40.3%	25.5%	7.4%	50.1%	16.0%	51.9%
14時台の地域比率	飛騨57% その他43%		飛騨30% その他70%		飛騨67% その他33%			飛騨37% その他63%		
ピーク時に満車となった駐車場数	計3箇所 (ゾーンB:2箇所) (ゾーンF:1箇所)		計14箇所 (ゾーンB:3箇所) (ゾーンC:3箇所) (ゾーンD:1箇所) (ゾーンF:7箇所)		無し			計3箇所 (ゾーンA:1箇所) (ゾーンC:1箇所) (ゾーンD:1箇所)		

【結果概要】

- ・供給量は、平常時（比較的需要の多い平日、休日）の需要量を満たしている。ピーク時需給比率は平日で普通車40%、大型車26%、休日で普通車50%、大型車16%であった。
- ・駐車台数ピークの時間帯は、大型車及び休日の自動二輪は11時00分～12時00分であり、普通車及び平日の自動二輪は14時00分～15時00分であった。
- ・車両ナンバー比率は、飛騨ナンバーとその他ナンバーの比率が平日約7:3、休日は4:6となっており、休日は観光目的の需要が多いと考えられる。
- ・平日のピーク時に満車となった駐車場は調査日では確認されなかった。
- ・休日のピーク時に満車となった駐車場はゾーンAで1箇所、ゾーンCで1箇所、ゾーンDで1箇所であった。
- ・ピーク時には満車となる駐車場もあったが、同じゾーンで需要を吸収できる状況であった。
- ・大型車の駐車場利用が市街地中心部のゾーンA、Bに集中していた。

調査3 路上駐車状況調査

- 1) 目的 潜在的な駐車需要の把握
- 2) 調査日 駐車場利用実態調査と同日
 - ①平日 令和6年9月5日（木）
 - ②休日 令和6年9月8日（日）
- 3) 調査時間帯 ①11:00～12:00
②14:00～15:00（駐車需要のピーク時間帯）
- 4) 調査内容 上記時間帯の路上駐車の状況（車種、ナンバー、駐車時間等）を調査
- 5) 対象路線 日常において路上駐車が発生する路線を対象に調査実施（図4参照）

図4 路上調査対象路線

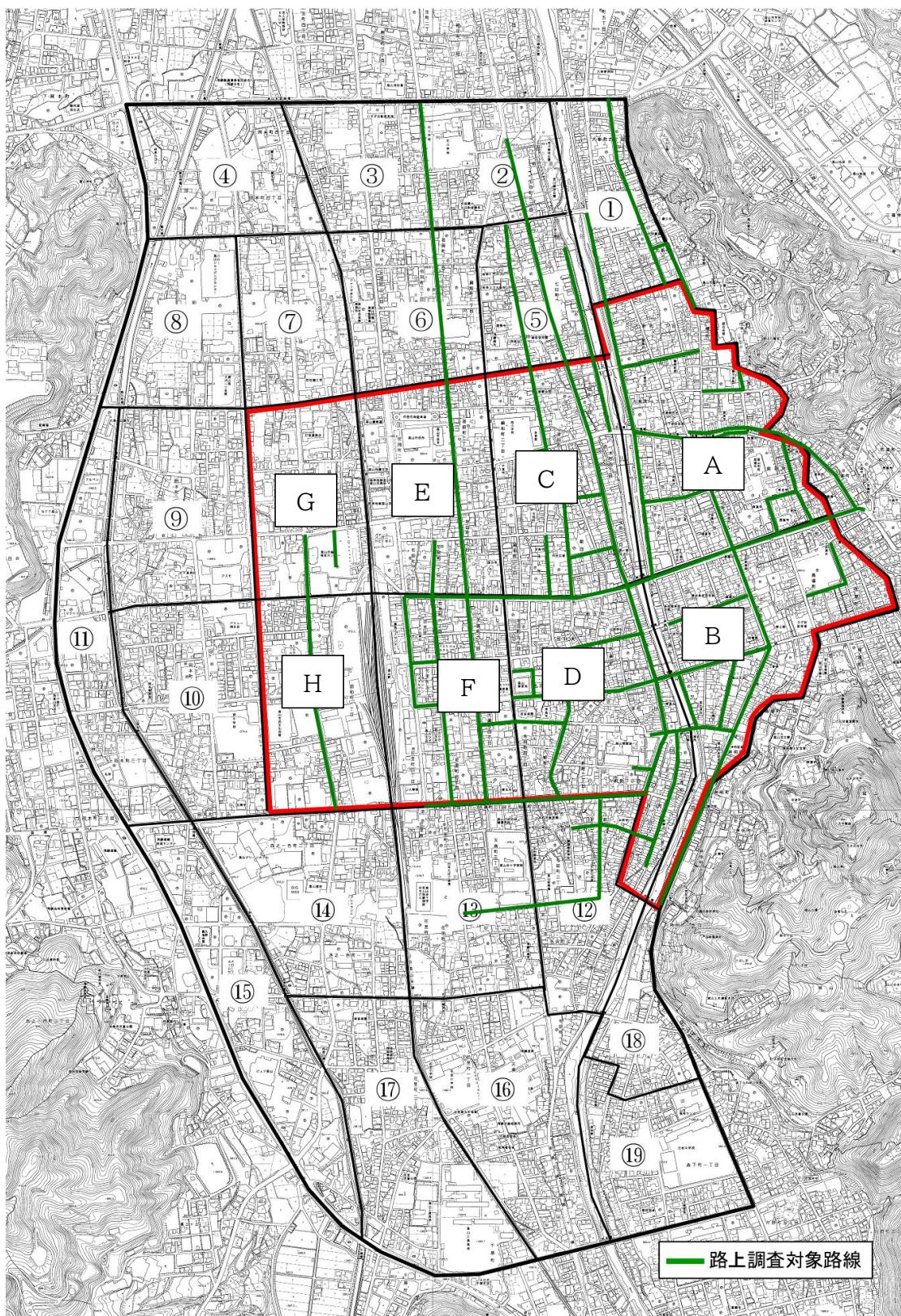


表6 路上駐車状況

調査時間帯で確認された路上駐車の台数（単位：台）

	駐車台数	車種別						地域別			目的別						駐車時間		駐・停車別				
		普通車	ワゴン車	トラック	バス	自転二輪	乗用車	貨物車	その他	飛騨	岐阜	その他	買い物	荷捌	介護	不明	工事	その他	30分未満	30分以上	駐車	停車	
平日	R元(14時台)	71								46	25		65	3	3	3	16	44	8		38	33	
	R6(11時台)	49	24	14	10	0	1					45	2	3	18	0	21	3	4	33	16	6	43
	R6(14時台)	69	32	18	19	0	0				60	2	7	3	20	0	36	7	3	44	25	10	59
休日	R元(14時台)	50								47	3		44	3	3	8	6	36	0		31	19	
	R6(11時台)	52	34	13	4	0	1				44	3	5	6	8	0	33	0	5	29	23	10	42
	R6(14時台)	44	26	12	3	0	3				38	4	2	4	4	0	30	0	6	21	23	4	40

路上駐車台数に対する内訳（車種別、地域別、目的別、駐車時間、駐・停車別）（単位：%）

	駐車台数	車種別						地域別			目的別						駐車時間		駐・停車別					
		普通車	ワゴン車	トラック	バス	自転二輪	乗用車	貨物車	その他	飛騨	岐阜	その他	買い物	荷捌	介護	不明	工事	その他	30分未満	30分以上	駐車	停車		
平日	R元(14時台)	71								65%	35%		92%	4%	4%	4%	23%	62%	11%		54%	46%		
	R6(11時台)	49	49%	29%	20%	0%	2%					92%	4%	4%	6%	37%	0%	43%	6%	8%	67%	33%	12%	88%
	R6(14時台)	69	46%	26%	28%	0%	0%					87%	3%	10%	4%	29%	0%	52%	10%	4%	64%	36%	14%	86%
休日	R元(14時台)	50								94%	6%		88%	6%	6%	16%	12%	72%	0%		62%	38%		
	R6(11時台)	52	65%	25%	8%	0%	2%					85%	6%	10%	12%	15%	0%	63%	0%	10%	56%	44%	19%	81%
	R6(14時台)	44	59%	27%	7%	0%	7%					86%	9%	5%	9%	9%	0%	68%	0%	14%	48%	52%	9%	91%

【結果概要】

- ・平日と比べ、休日の普通車の路上駐車の割合が高い
- ・平日、休日ともに80%以上が飛騨ナンバー(地元)である
- ・平日は荷捌き目的での路上駐車が多い
- ・平日より休日の駐車時間の方が30分以上駐車している割合が高い

調査4 アンケート調査

駐車場管理者の駐車場に対する意識等を把握し、駐車場施策等の検討を行うため、以下のとおりアンケート調査を実施した。

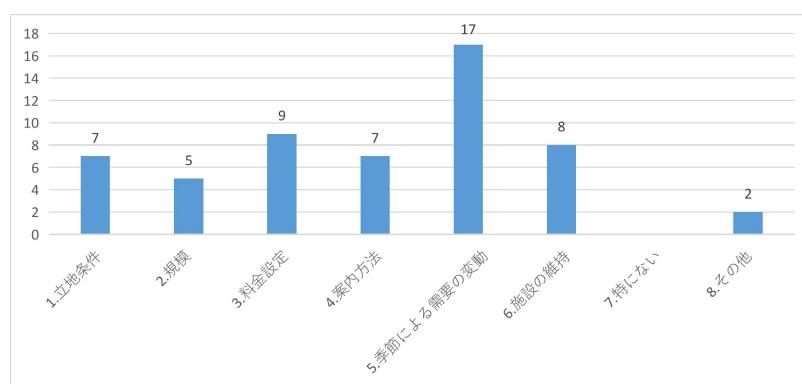
1) 実施日 令和6年11月20日（水）～令和6年11月29日（金）

2) 実施方法 紙媒体

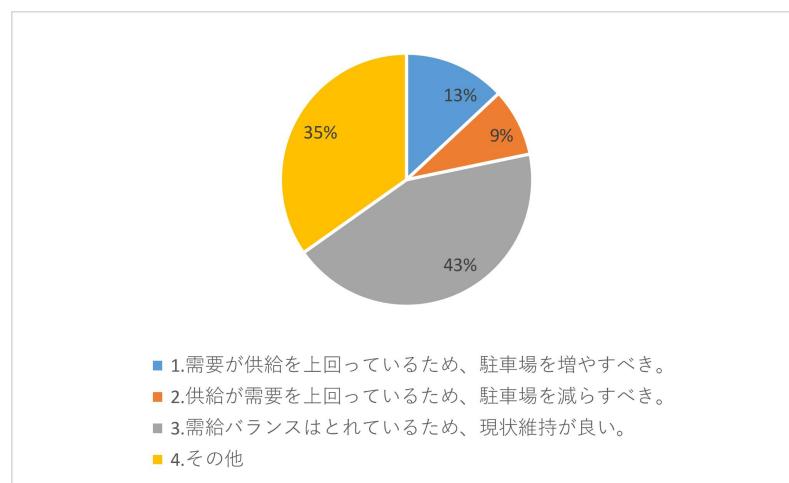
3) 対象 市営駐車場管理者及び民営駐車場管理者

4) 調査項目及び結果

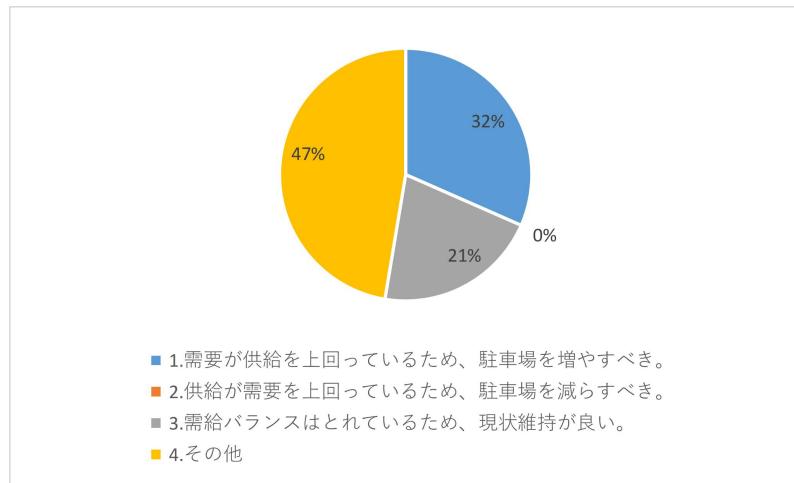
①駐車場を維持・経営する上で課題と思われることは何ですか。（複数回答可）



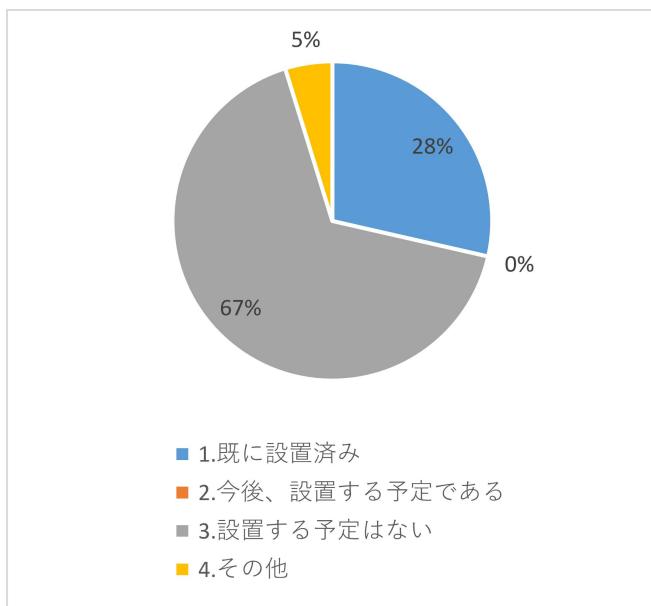
②高山市の駐車場(市営・民営含む)の需給バランスについてどう思いますか。



③高山市の駐車場の大型バス区画の需給バランスについてどう思いますか。



④自動二輪車(オートバイ)の駐車スペースを設置する予定はありますか。



回答数は21件であり、概要は下記のとおりであった。

- ・駐車場経営の課題としては、「季節による需要の変動」が最も多く、次いで「料金設定」となっている。
- ・駐車場の需給バランスについて、駐車場全体に対しては約4割が現状維持が良いと回答しており、大型バス区画については約3割が増やすべきと回答している。ただし大型バス区画に関しては約5割がその他と回答しており、理由としては「大型バスに関しては分からぬ」という意見が多かった。
- ・自動二輪車の駐車スペースについては、約7割が「設置する予定はない」と回答し、「今後設置する予定」の回答は0件だった。設置しない理由としては、設置場所が確保できること、無人での対応が難しいこと、採算が取れることなどがあげられた。

2-4 駐車場の利用特性及び需給の過不足

調査結果を基に利用特性及び需給の過不足を検証する(需要量は、駐車台数、待ち台数及び路上駐車台数を合計したもの)。

表7

<平日>ピーク時駐車需給量(普通車:14時から15時、大型車:11時から12時、自動二輪:14時から15時) 令和6年9月5日(木)

ゾーン	供給量			需要量									需給の過不足			需給比率(需要/供給)						
				普通車			大型車			自動二輪						普通車		大型車		自動二輪		
	普通車	大型車	自動二輪	駐車台数	待ち台数	路上台数	計	駐車台数	待ち台数	路上台数	計	駐車台数	待ち台数	路上台数	計	普通車	大型車	自動二輪	普通車	大型車	自動二輪	
A	249	55	32	107	9	116	14	2	16	2	2	1	1	1	2	133	39	30	46.6%	29.1%	6.3%	
B	457	17		217	13	230	11	2	13	1		1	1	1	1	227	4	-1	50.3%	76.5%		
C	190			54	11	65				1					1	125		-1	34.2%			
D	266		3	89	9	98	1		1							168	-1	3	36.8%		0.0%	
E	391			210		210	1	1	2							181	-2		53.7%			
F	221			57	1	58		2	2							163	-2		26.2%			
G																						
H	320	14		115		115										205	14		35.9%	0.0%		
小計	2,094	86	35	849	43	892	27	7	34	4					4	1,202	52	31	42.6%	39.5%	11.4%	
①					4	4											-4					
②																						
③																						
④																						
⑤	71	10	19	30		2	32										39	10	19	45.1%	0.0%	0.0%
⑥								2	2									-2				
⑦																						
⑧																						
⑨																						
⑩																						
⑪																						
⑫	99	10		32	1	33											66	10		33.3%	0.0%	
⑬	24			11		11		1	1								13	-1		45.8%		
⑭																						
⑮																						
⑯																						
⑰																						
⑱																						
小計	194	20	19	73		7	80		3	3							114	17	19	41.2%	15.0%	0.0%
合計	2,288	106	54	922		50	972	27	1	10	37	4			4	1,316	69	50	42.5%	34.9%	7.4%	

※路上駐車調査の車種について、普通車・ワゴンは普通車、トラック・バスは大型車として分類することとする。

表8

<休日>ピーク時駐車需給量(普通車:14時から15時、大型車:11時から12時、自動二輪:11時から12時) 令和6年9月8日(日)

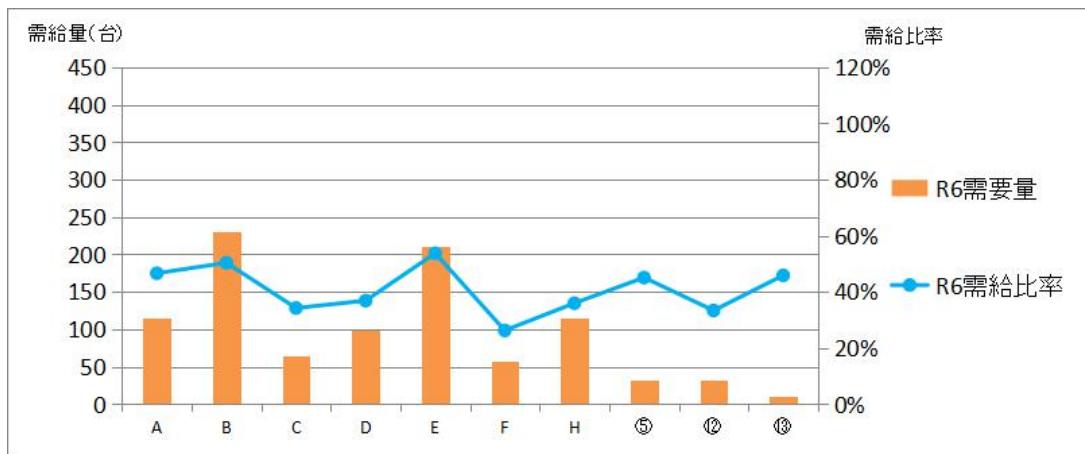
ゾーン	供給量			需要量									需給の過不足			需給比率(需要/供給)						
				普通車			大型車			自動二輪						普通車		大型車		自動二輪		
	普通車	大型車	自動二輪	駐車台数	待ち台数	路上台数	計	駐車台数	待ち台数	路上台数	計	駐車台数	待ち台数	路上台数	計	普通車	大型車	自動二輪	普通車	大型車	自動二輪	
A	249	55	32	126	6	132	12	12	22		22	117	43	10	53.0%	21.8%	68.8%					
B	457	17		375	8	383	4	4	1		1	74	13	-1	83.8%	23.5%						
C	190			90	9	99		3	3		1	91	-3	-1	52.1%							
D	266		3	176	2	178		1	1	2		88				66.9%		66.7%				
E	391			101	2	103						288				26.3%						
F	221			121	6	127						94				57.5%						
G																						
H	320	14		120	1	120		1	1			200	13		37.5%	7.1%						
小計	2,094	86	35	1,109	33	1,142	17	4	21	25	1	26	952	65	9	54.5%	24.4%	74.3%				
①					2	2										-2						
②								1	1							-1						
③																						
④																						
⑤	71	10	19	15	1	16				3		3	55	10	16	22.5%	0.0%	15.8%				
⑥					1	1										-1						
⑦																						
⑧																						
⑨																						
⑩																						
⑪																						
⑫	99	10		13		13							86	10		13.1%	0.0%					
⑬	24			10		10							14			41.7%						
⑭																						
⑮																						
⑯																						
⑰																						
⑱																						
⑲																						
小計	194	20	19	38	5	43			3			3	151	20	16	22.2%	0.0%	15.8%				
合計	2,288	106	54	1,147	38	1,185	17	4	21	28	1	11	29	1,103	85	25	51.8%	19.8%	53.7%			

※路上駐車調査の車種について、普通車・ワゴンは普通車、トラック・バスは大型車として分類することとする。

1) -① 平日（普通車）

- ・ピーク時において調査区域全体の需給比率（供給量に対する需要量の割合）は約4割であった。
⇒収容力に余裕がある。
- ・需給比率をゾーン別にみると、ゾーンEで約5割となったのが最高であった。
⇒市役所等への業務目的と考えられる。

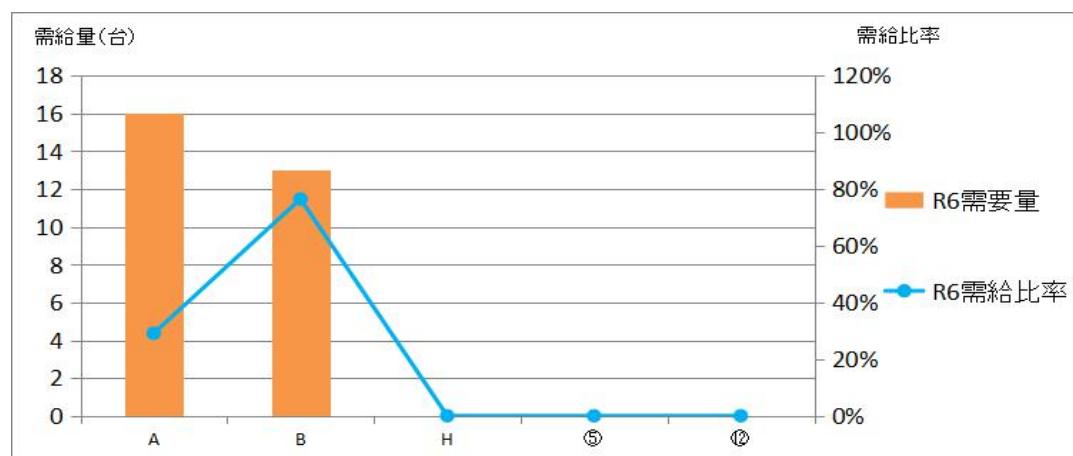
図5 <平日・普通車>ゾーンごとの需給量と需給比率



1) -② 平日（大型車）

- ・ピーク時において調査区域全体の需給比率は約4割であった。
⇒収容力に余裕がある。
- ・ゾーン別ではゾーンBで需給比率が約8割となった。
⇒大型車の需要が1箇所（市営神明駐車場）に集中している。

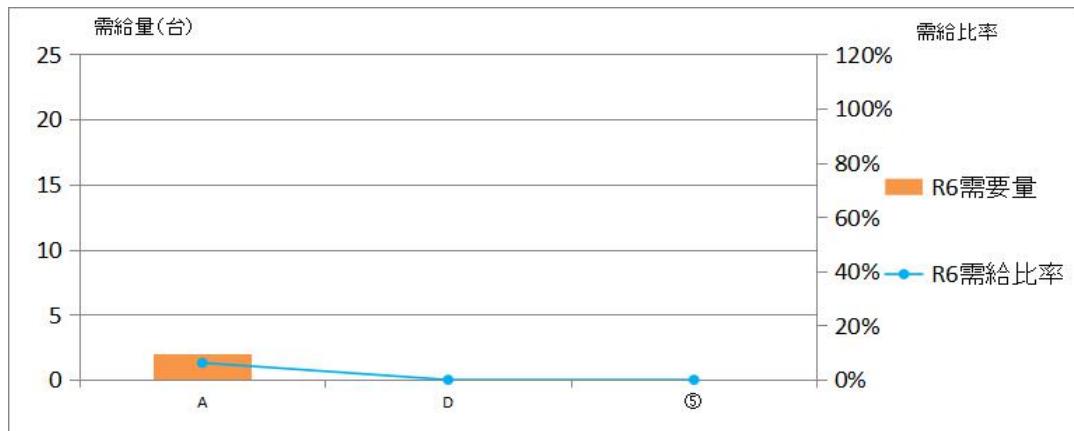
図6 <平日・大型車>ゾーンごとの需給量と需給比率



1) -③ 平日（自動二輪）

- ・ピーク時において調査区域全体の需給比率は約1割であった。
⇒需要が少ない
- ・ゾーン別でもゾーンAで需給比率が約6%となった。
⇒平日の自動二輪の需要が少ない

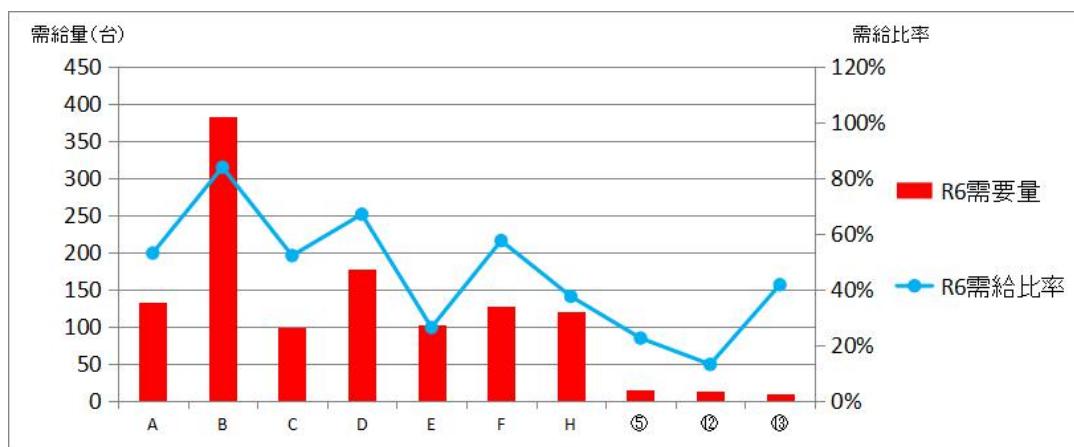
図7 <平日・大型車>ゾーンごとの需給量と需給比率



2) -① 休日（普通車）

- ・ピーク時において調査区域全体の需給比率は約5割であった。
⇒平日よりは高い比率であるが、収容力に余裕がある。
- ・需給比率をゾーン別にみると、ゾーンBで8割超となったのが最高であり、ゾーンD、ゾーンFでも約6～7割と高い比率となっている。
⇒高山駅から三町伝統的建造物群保存地区にかかるエリアに需要が集中している。

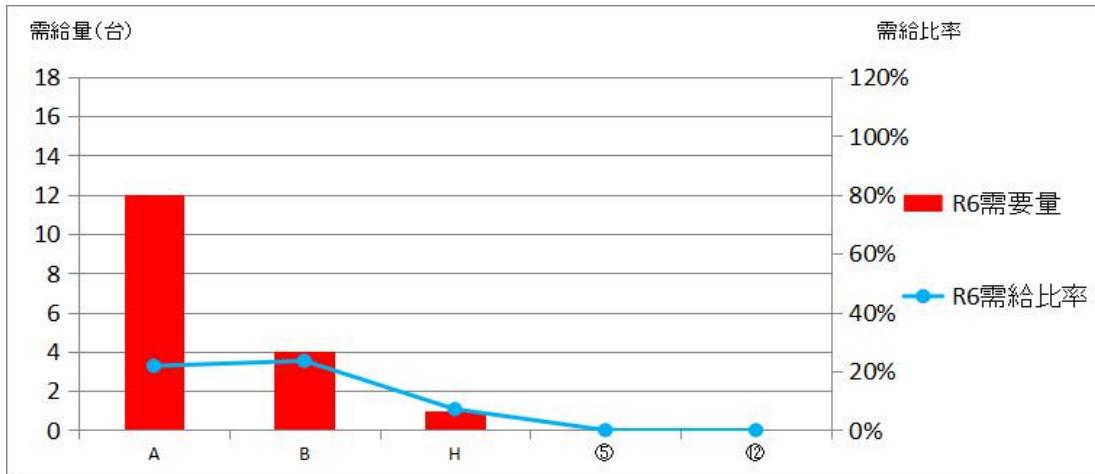
図8 <休日・普通車>ゾーンごとの需給量と需給比率



2) -② 休日（大型車）

- ・ピーク時において調査区域全体の需給比率は約2割であった。
⇒収容力に余裕がある。
- ・ゾーン別ではゾーンA、Bに需要が集中している。
⇒大型車の需要が別院駐車場及び市営神明駐車場に集中している。

図9 <休日・大型車>ゾーンごとの需給量と需給比率



2) -③ 休日（自動二輪）

- ・ピーク時において調査区域全体の需給比率は約5割であった。
⇒収容力に余裕がある。
- ・ゾーン別ではゾーンAで需給比率が約7割となった。
⇒需要が1箇所（民営別院駐車場）に集中している。また、平日との需要の差が激しい

図10 <休日・自動二輪>ゾーンごとの需給量と需給比率

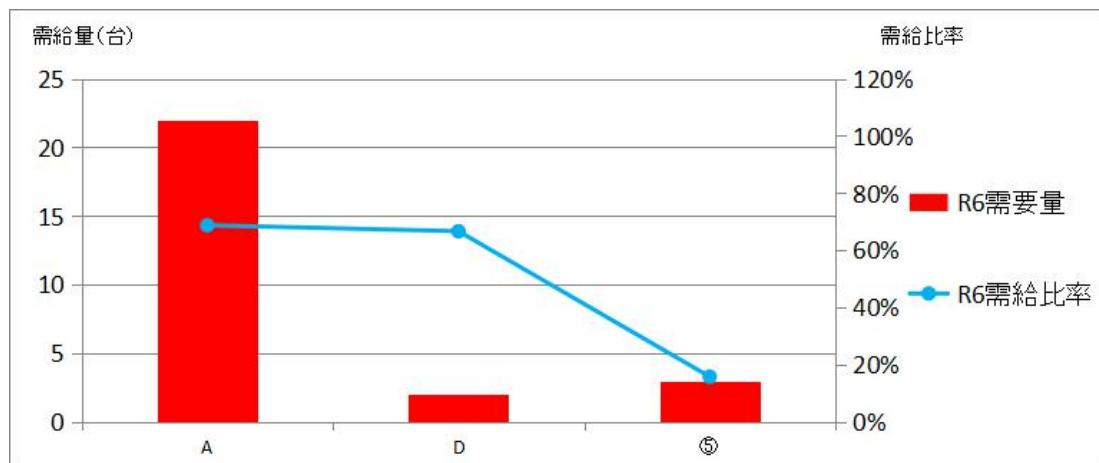
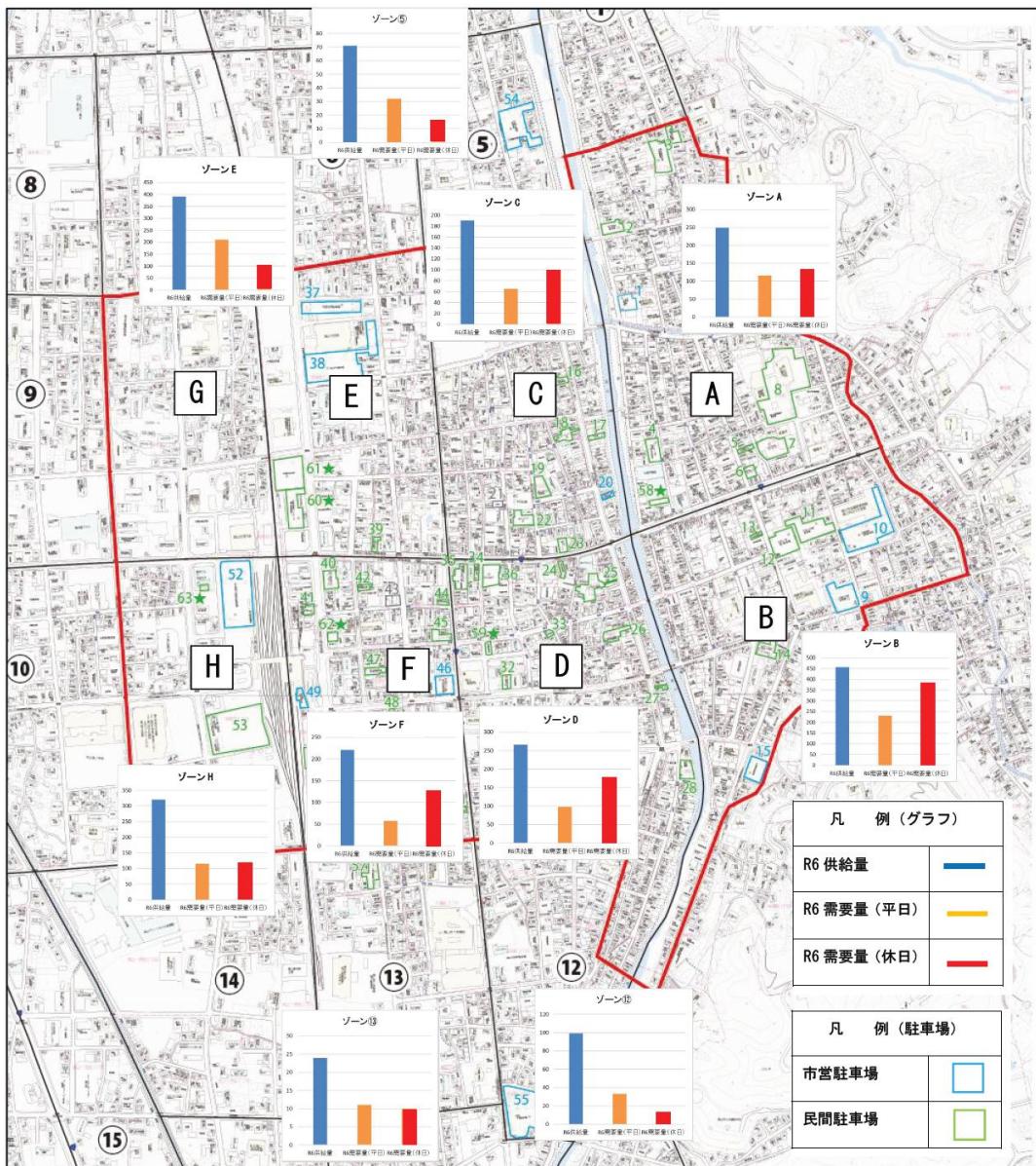


図11 ピーク時におけるゾーン別需給状況(普通車・休日)



2-5 市営神明駐車場のバス区画廃止の実証実験の結果

【実証実験概要】

1) 実証実験実施期間

令和6年6月15日(土)から7月15日(月・祝)までの31日間

2) 実証実験内容

古い町並周辺の安全で快適な歩行空間を確保するため、市営神明駐車場のバス区画を普通車区画に変更し、大型観光バスの流入を抑制する実証実験を実施した

3) 実証実験における取得データ

①AIカメラによる調査

・中橋のバスや普通車の通行量

・市街地の歩行者の通行量 12箇所(上三之町、中橋、国分寺通り第2商店街、陣屋前交差点、安川通り商店街、本町2丁目商店街、本町3丁目商店街、よって館しもちょう前、櫻山八幡宮参道、本町4丁目、駅前東口、行神橋)

②市営駐車場及匠バスの利用状況

・市営駐車場の利用状況 4箇所(神明駐車場、不動橋駐車場、天満駐車場、駅西駐車場)

・匠バスの利用状況 2路線(南北線、東西線)

③周辺道路における乗降の状況

・実証実験期間中の市街地における観光バスの乗降状況(パトロール中に確認した件数)

④関係者等へのヒアリング

・観光客へのヒアリング 31名

・バス運転手へのヒアリング 62名(バス事業者 25社)

・旅行会社へのヒアリング 3社

・周辺店舗等へのヒアリング 25事業者(7月10日～12日)

⑤市民及び事業者アンケート調査

・市民 中心市街地活性化基本計画区域内の居住世帯

4,226世帯中 回答 1,543件

・事業者 市街地内の店舗等

472店舗中 回答 200件

4) その他

○要望等について

・令和6年4月9日 市民説明会における意見等(実証実験反対に関する意見)

・令和6年6月17日 高山土産品組合から「市営神明駐車場のバス区画廃止に関する要望書」を受領

【実証実験取得データの検証結果】

1) 安全性について

・車両通行量調査の結果、中橋のバス通行量が減少し、普通車に関しても増加しなかったことから、安全で快適な歩行空間が確保されたと推測される。

- ・中心市街地に住む市民への意識調査の結果、中橋周辺の安全確保のために何らかの対策が必要であるとの回答が70%以上、また、同様の回答が神明駐車場周辺に住む市民においても約60%であった。

2) 観光への影響について

- ・バス運転手やバス事業者のヒアリングの結果、観光バスのうち短時間(1時間～2時間30分程度の滞在)のツアーが80%以上であることが確認された。
- ・旅行会社へのヒアリングの結果、駐車場が遠方になったことでツアーコースを変更した事例も確認されたことから、神明駐車場のバス区画を廃止した場合、高山がツアーコースから外れることが懸念される。
- ・人流調査の結果、中橋や陣屋周辺の人流が減少し、安川通りの人流は増加したが、それ以外の場所への観光客の周遊性や回遊性について大きな変化は確認されなかった。

3) 地域への影響について

- ・路上でのバスの乗降確認の結果から、神明駐車場付近での乗降が多く見られ、別院駐車場の空き状況とは関係なくバスの路上での乗降が発生した。
- ・国道158号(安川通り)から南側において、人流調査の結果から中橋や陣屋前の人流の減少が確認され、事業者アンケートの中で、一部の事業者において売上の減少が確認された。また、事業者ヒアリングにおいて、団体の予約が全てキャンセルになったなどの声が聞かれた。
- ・国道158号(安川通り)から北側において、人流調査の結果から人流が大きく増加するなどの影響は確認されなかった。

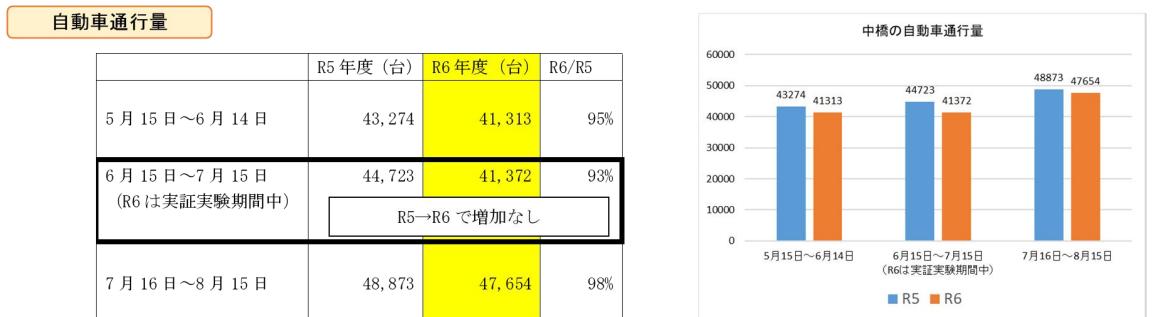
【検証結果による今後の方針について】

- ・短時間のバスツアーの減少につながる観光への影響や、路上でのバスの乗降など地域への影響が発生したことから、神明駐車場のバス区画については当面の間、維持する。
- ・今回の実証実験で安全で快適な歩行空間が確保されたことや、アンケート等の結果では多くの市民が安全対策の必要性を感じていることから、神明駐車場への観光バスの動線について、高山陣屋から中橋方向への一方通行(自主規制)を試行的に実施し、周辺道路の安全性やバスツアーへの影響などを確認する。
- ・今後も、市街地全域で駐車場のあり方や、特定日の通行規制など、安全で快適な歩行空間の確保のための対応策を検討する。



神明駐車場の実証実験の調査結果

1. 中橋における車両通行量について（自動車、バス）



2. 市街地における観光客の人流について（国道158号から南側の人流についての分析）

上三之町 上三之町の歩行者通行量（北向き、南向きの合計）				
	R5 年度 (人)	R6 年度 (人)	R6/R5 ①	
5月 15 日～6月 14 日	281,524	319,294	113%	
6月 15 日～7月 15 日 (R6は実証実験期間中)	209,902	246,326	117%	
7月 16 日～8月 15 日	300,654	325,416	108%	

上三之町の観光客数を基準とし、令和5年度から令和6年度の増加率を補正率とする。この補正率をそれぞれの令和5年度の人流測定結果にかけたものをR6年度通行見込み人数とし、実証実験の影響を分析する

中橋 中橋の歩行者通行量（東向き、西向きの合計）				
	R5 年度	R6 通行見込み (R5 年度×①)	R6 年度	R6 年度/ R6 見込み
5月 15 日～6月 14 日	115,549	130,570	129,635	99%
6月 15 日～7月 15 日 (R6は実証実験期間中)	88,479	103,520	90,957	88%
7月 16 日～8月 15 日	113,328	122,394	118,946	97%

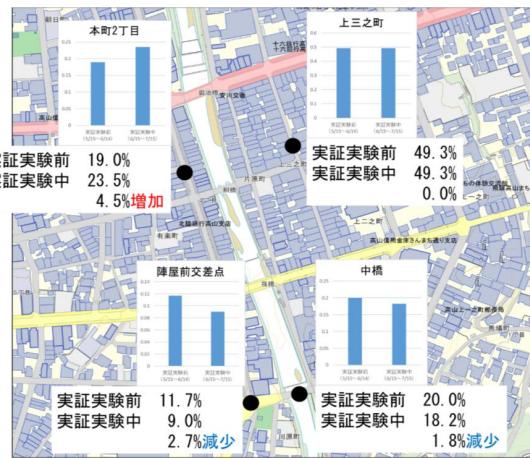
陣屋前交差点 陣屋前交差点に進入する歩行者通行量

陣屋前交差点 陣屋前交差点に進入する歩行者通行量				
	R5 年度	R6 通行見込み (R5 年度×①)	R6 年度	R6 年度/ R6 見込み
5月 15 日～6月 14 日	77,941	88,073	75,870	86%
6月 15 日～7月 15 日 (R6は実証実験期間中)	54,640	63,929	45,029	70%
7月 16 日～8月 15 日	69,900	75,492	54,884	73%

陣屋前交差点 本町2丁目を通行する歩行者通行量（北向き、南向きの合計）

陣屋前交差点 本町2丁目を通行する歩行者通行量（北向き、南向きの合計）				
	R5 年度	R6 通行見込み (R5 年度×①)	R6 年度	R6 年度/ R6 見込み
5月 15 日～6月 14 日	121,222	136,980	122,879	90%
6月 15 日～7月 15 日 (R6は実証実験期間中)	107,691	125,998	117,347	93%
7月 16 日～8月 15 日	169,834	183,421	165,492	90%

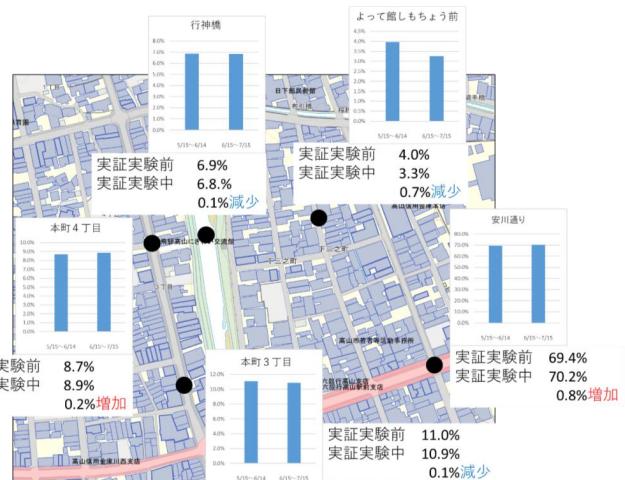
4か所のポイントについて、実証実験前と実証実験中でそれぞれの場所の通行人数の合計を100とし、それぞれの場所を通行する人数の割合を下図に示す。



2. 市街地における観光客の人流について（国道158号から北側の人流についての分析）

よって館しもちょう（下三之町） よって館しもちょう前の歩行者通行量（北向き、南向きの合計）				
	R5 年度	R6 通行見込み (R5 年度×①)	R6 年度	R6 年度/ R6 見込み
5月 15 日～6月 14 日	25,427	28,733	28,989	94%
6月 15 日～7月 15 日 (R6は実証実験期間中)	20,925	24,482	20,388	83%
7月 16 日～8月 15 日	28,771	31,073	27,438	88%

4か所のポイントについて、実証実験前と実証実験中でそれぞれの場所の通行人数の合計を100とし、それぞれの場所を通行する人数の割合を下図に示す。



本町3丁目 本町3丁目の歩行者通行量（北向き、南向きの合計）

	R5 年度	R6 通行見込み (R5 年度×①)	R6 年度	R6 年度/ R6 見込み
5月 15 日～6月 14 日	66,056	74,643	75,231	101%
6月 15 日～7月 15 日 (R6は実証実験期間中)	56,732	66,376	67,820	102%
7月 16 日～8月 15 日	106,876	115,426	118,843	103%

本町4丁目 本町4丁目の歩行者通行量（北向き、南向きの合計）

	R5 年度	R6 通行見込み (R5 年度×①)	R6 年度	R6 年度/ R6 見込み
5月 15 日～6月 14 日	61,927	69,876	59,234	85%
6月 15 日～7月 15 日 (R6は実証実験期間中)	53,017	62,030	55,489	89%
7月 16 日～8月 15 日	98,435	104,150	103,401	99%

安川通り 安川交差点に進入する歩行者通行量

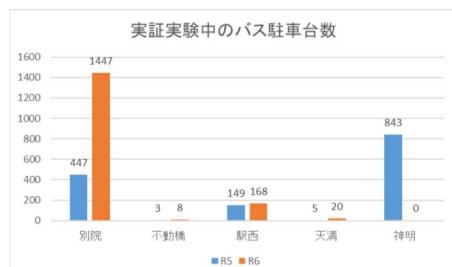
	R5 年度	R6 通行見込み (R5 年度×①)	R6 年度	R6 年度/ R6 見込み
5月 15 日～6月 14 日	408,563	461,676	472,748	102%
6月 15 日～7月 15 日 (R6は実証実験期間中)	349,748	409,205	438,192	107%
7月 16 日～8月 15 日	477,685	515,900	526,015	102%

3. 市営神明駐車場以外のバス区画駐車場及び匠バスへの影響

駐車場利用状況

令和5年度及び令和6年度の6月15日～7月15日のバス駐車台数

	R5 (台)	R6 (台)
別院	447	1,447
不動橋	3	8
駅西	149	168
天満	5	20
神明	843	0
計	1,447	1,643



実証実験中、別院駐車場のバス区画が満車になった日は下記の4日間であり、その日の他の駐車場の駐車台数は以下の通り

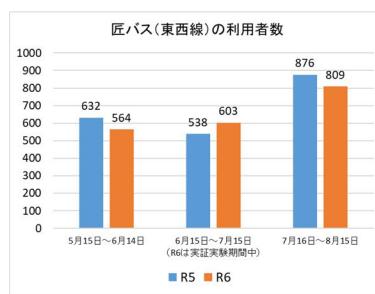
	不動橋	駅西	天満
6月15日(土)	1	16	2
6月16日(日)	2	14	1
6月23日(日)	0	8	0
6月25日(火)	0	3	0
計	3	41	3

匠バス利用状況

匠バス東西線（濃飛バスセンター～まちなか）

南北線（不動橋駐車場～天満駐車場）の利用者数

	東西線		南北線	
	R5	R6	R5	R6
5月15日～6月14日	632	564	452	466
6月15日～7月15日 (R6は実証実験期間中)	538	603	387	380
	R5→R6で大きな増加なし			
7月16日～8月15日	876	809	764	912
計	2,046	1,976	1,603	1,758



4. 神明駐車場の普通車駐車台数及び周辺道路への影響

神明駐車場の普通車駐車台数

神明駐車場の普通車駐車台数（駐車区画数：平常時 52台、実証実験期間中 92台）

	R5年度(台)	R6年度(台)	増加量(台)
5月15日～6月14日	3,467	3,490	33
6月15日～7月15日 (R6は実証実験期間中)	3,384	4,559	1175
7月16日～8月15日	4,304	4,403	99

実証実験中の駐車台数想定

令和6年度の5月15日～6月14日の普通車区画の回転率は $3,490 \div 31 \div 52 = \text{約}2.17$
この回転率で実証実験期間中に神明駐車場に駐車したとすると、
 $31 \times 92 \times 2.17 = 6,189$ (台)
 $> 4,559$ (台)

*回転率：1日の1駐車区画あたりに平均何台車が駐車するか
(回転率) = (駐車台数) ÷ (日数) ÷ (駐車区画数)

路上での乗降

市職員及び交通誘導員で市街地を毎日巡回し、観光バスの路上での乗降について調査した。

確認された路上での乗降の、場所及び期間別の集計結果

乗降場所	乗降件数
陣屋前	15件
上二之町通り	6件
上一之町通り	4件
安川通り	2件
さんまち通り	1件
中橋～神明駐車場	1件
計	29件

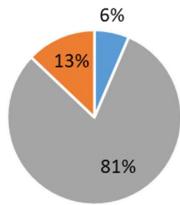
乗降が多い

5. 関係者等へのヒアリング

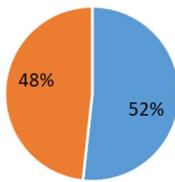
旅行者

観光客（ツアーバスで別院駐車場に来られていた日本人観光客）へのヒアリング結果
(ヒアリング期間：6月15日～7月15日 サンプル数：31（無回答含む）)

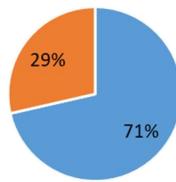
問 滞在時間は何時間でしたか



問 滞在時間は充分でしたか



問 駐車場からの距離はどうでしたか



■ 1時間以内 ■ 1～2時間 ■ 2～3時間

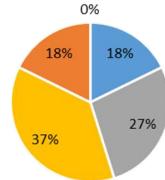
■ 十分だった ■ 足りなかった

■ ちょうどよかった ■ 遠かった

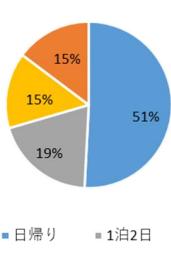
バス運転手

別院駐車場に駐車していたバス運転手に対しヒアリング
(ヒアリング期間：6月15日～7月15日 サンプル数：62（無回答含む）)

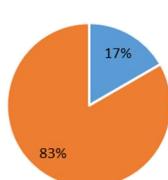
問 駐車場の滞在時間を教えてください



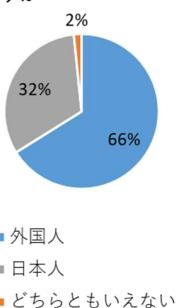
問 ツアーの日数を教えてください



問 宿泊地を教えてください



問 乗客は主に日本人ですか、外国人ですか



主な意見

- ・中橋周辺は道路が狭く危険なため、できれば通行したくない
- ・神明駐車場を広くしてほしい
- ・バス区画を廃止し、神明駐車場の位置にシャトルバスや匠バスが来るようにしてはどうか

旅行会社

- ・中部圏発のツアーの場合、高山市の滞在時間は1時間30分～2時間30分が一般的である
- ・関東や関西発の訪問先を詰め込んだツアーの場合、高山市で1時間散策ということがある
- ・中部圏発の台湾人ツアーで、古い町並の散策をやめ「まつりの森」に変えたツアーがある
- ・関東発、関西発のツアーについて、高山での滞在時間について、通常2時間は取るが、1時間のツアーもある（1時間は、ツアー内容により異なるが、古い町並散策、まつりの森などの施設のみということもある）

周辺の店舗等

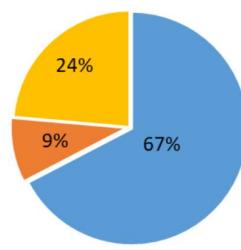
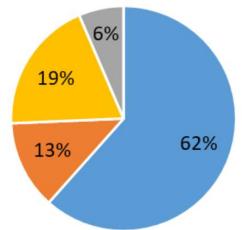
- ・団体の食事の予約が入らなくなってしまった
- ・駐車場が遠くなっただことで、重い土産商品の購入量が減った
- ・天満駐車場を利用した修学旅行生が歩き疲れていたり、駐車場に戻れなくなったりしたことが起きた
- ・人通りが減少し、観光客が全然いなくなった
- ・1時間～1時間30分のツアーの中で組まれていた予約14件が全てキャンセルになった

6. 市民アンケート

実証実験前	
対象：中心市街地区域に住む市民	
実施時期：令和5年12月	
回答数：1, 864	

問 神明駐車場の大型バス区画の廃止は望ましいと思いますか

問 将来に向けたまちづくりとして、渋滞対策や歩行者の安全確保を目的にパークアンドライド、パークアンドウォークの取組を進めることについてどう思いますか



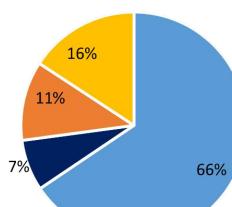
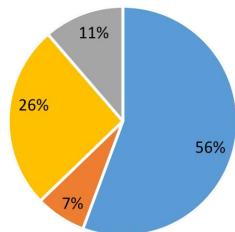
■ はい ■ いいえ
■ どちらともいえない ■ 分からぬ

■ 良い取組だと思う ■ 良い取組だと思わない
■ どちらともいえない

実証実験後	
対象：中心市街地区域に住む市民	
実施時期：令和6年8月	
回答数：1, 543	

問 市営神明駐車場のバス区画を普通車区画に変更する取組についてどう思いましたか

問 今回の実証実験のような方法に限らず車両の流入を抑制する取組を行うことについてどう思いますか



■ 良い取組だった
■ 悪い取組だった
■ どちらともいえない
■ わからぬ

■ 取組を進めるべき
■ 他の方法で取組を進めるべき
■ 現状維持で良い
■ どちらともいえない

<主な意見>

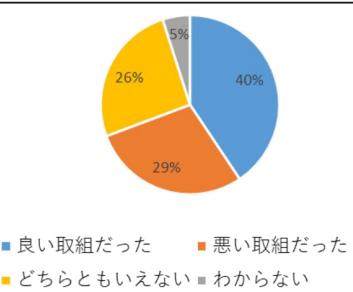
- ・歩行者などの安全のため、今後も市営神明駐車場のバス区画の休止を希望する。
- ・大型バスが通らない中橋は、すっきりしていて気持ちよかった。
- ・普通車のスピードが速くなり危ないと思うことが増えた。
- ・観光客の方から、バスが街中に入れないことを感じが悪いと言われた。
- ・観光の高山故、今までどおりでよい。

6. 市民アンケート

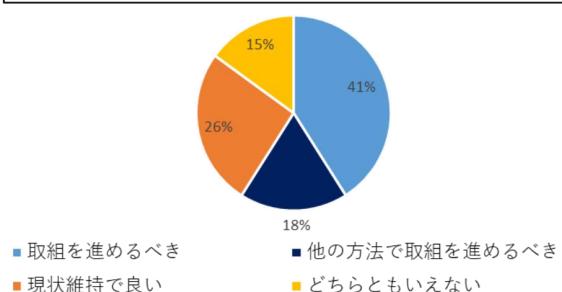
実証実験後

対象：神明駐車場付近である上一之町、上二之町、上三之町の回答結果のみを抽出し、集計
令和6年8月実施
回答数：101

問 市営神明駐車場のバス区画を普通車区画に変更する取組についてどう思いましたか



問 今回の実証実験のような方法に限らず車両の流入を抑制する取組を行うことについてどう思いますか



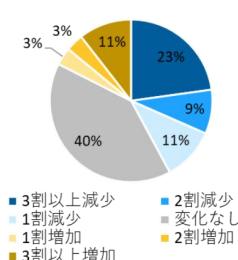
7. 事業者向けアンケート

実 証 実 験 後

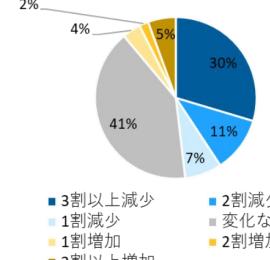
対象：神明駐車場及び別院駐車場で事業を営む事業者
実施時期：令和6年8月
回答数：200（上町61、下町39）

問 売上は何割程度変化したと感じましたか

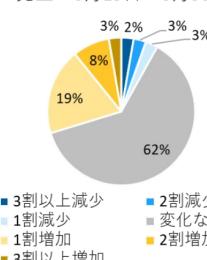
売上 6月15日～6月30日



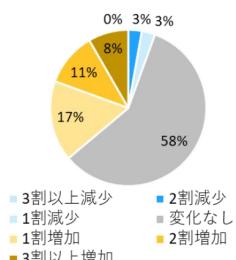
売上 7月1日～7月15日



売上 6月15日～6月30日



売上 7月1日～7月15日



2-6 調査結果のまとめ

- ・供給量は、平常時の需要量を満たしている。ピーク時需給比率は平日で普通車43%、大型車35%、自動二輪7%、休日で普通車52%、大型車20%、自動二輪54%である。
- ・路上駐車は、ほとんどが地元の車両で、駐車時間も短く、荷さばきや買物等の用件が多いと考えられる。
- ・平日の駐車場利用は、飛騨(地元)ナンバーとその他ナンバーの比率が7：3であるのに対し休日は4：6となっており、休日は観光目的の需要が多いと考えられる。
- ・休日は駐車待ちが発生する駐車場もあったが、同じゾーンで吸収できる状況である。
- ・目的地により近い駐車場を求めて一部の地区に駐車需要が集中し、駐車待ちが発生している一方、利用率の低い駐車場も見られる。
- ・大型車の利用が一箇所に集中している。
- ・自動二輪の需要が平日と休日で大きな差がある。
- ・短時間のバスツアーの減少につながる観光への影響や、路上でのバスの乗降など地域への影響が発生したことから、神明駐車場のバス区画については当面の間、維持する。
- ・今回の実証実験で安全で快適な歩行空間が確保されたことや、アンケート等の結果では多くの市民が安全対策の必要性を感じていることから、神明駐車場への観光バスの動線について、高山陣屋から中橋方向への一方通行（自主規制）を試行的に実施し、周辺道路の安全性やバスツアーへの影響などを確認する。
- ・今後も、市街地全域で駐車場のあり方や、特定日の通行規制など、安全で快適な歩行空間の確保のための対応策を検討する。

3. 駐車需要の将来予測

3-1 予測方法

調査区域における将来の駐車需要を予測する。予測の方法は、以下のとおりとする。

1) 予測年次

令和11年度

2) 予測の対象

対象駐車場：調査区域内の時間貸駐車場

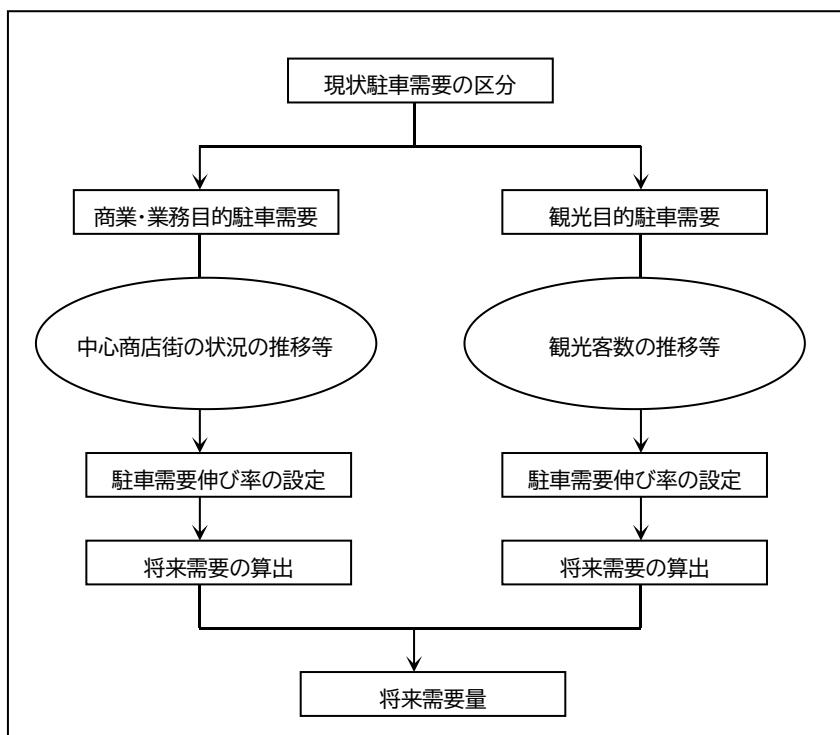
対象日：春祭、秋祭等の特定日を除いた平常時の平日及び休日（比較的駐車需要の多い11月頃）

3) 予測の手順

①普通車

駐車の目的は大別すると商業・業務目的と観光目的に区分できる。そこで駐車需要を商業・業務と観光に分けて将来需要を算出し、最後に加算する。

図12 予測フロー



②大型車(バス)

大型車の将来需要は、普通車の観光目的駐車需要の予測フローに沿って算出する。

3-2 普通車の需要予測

1) 駐車需要台数の目的別配分

駐車場整備地区実態調査により得られた調査実施日のピーク時駐車需要(普通車)から、令和6年のピーク時駐車需要(R6最大ピーク時駐車需要)を算定し、それを商業・業務目的と観光目的に配分する。

⇒飛騨ナンバー:商業・業務目的 その他ナンバー:観光目的

表9 駐車需要の配分

		ピーク時駐車需要 (実態調査時)	R6 最大ピーク 時駐車需要	商業・業務目的	観光目的
平日	配分比率		100%	67%	33%
	配分台数	972 台	1,355 台	908 台	447 台
休日	配分比率		100%	37%	63%
	配分台数	1,185 台	1,652 台	611 台	1,041 台

※(R6 最大ピーク時駐車需要補正係数)

= $(R6.11 \text{ の市営駐車場駐車台数(年最大)}) \div (R6.9 \text{ の市営駐車場駐車台数(調査月)}) = 1.394$

2) 商業・業務目的の駐車需要

商業・業務目的の駐車需要は、中心市街地の状況等を基に設定する。

①商店街営業店舗数

中心市街地活性化基本計画において、商店街営業店舗数の目標値は以下の表のとおりであり、大きな変化は見込まない

表10 中心市街地活性化基本計画の営業店舗数の推計と目標値

目標指標名	基準値 (令和4年度)	推計値 (令和10年度)	事業による 増加数	目標値 (令和10年度)
商店街 営業店舗数	350 店舗	343 店舗	10 店舗	353 店舗

②駐車場の市民利用

中心市街地活性化基本計画において、取組事業により駐車場の市民利用が一日あたり56台増加するとしている。よって、商業・業務目的の利用がピーク時に56台増加すると、割合としては平日:6%、休日9%の増加となる。

③市内在籍自動車数

市内在籍自動車数に大きな変動は見られない。

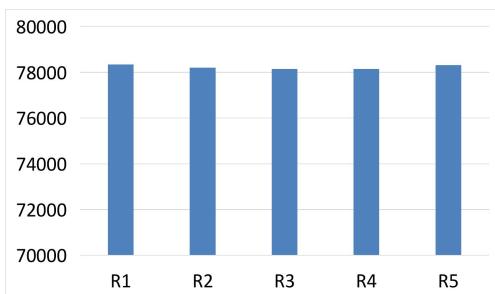


図13 市内在籍自動車数

資料：一般社団法人岐阜県自動車会議所

○これらを考慮して、商業・業務目的の需要の伸び率を9%として設定する。

3) 観光目的の駐車需要

観光目的の駐車需要は、観光客入込数、観光客の高山市までの交通手段、自動車交通量の推移等を基に設定する。観光客入込数については、令和2年度以降新型コロナウイルス感染症の影響で落ち込んでいたが、感染症の影響が少なくなるにつれて回復してきている。よって、観光客入込数は、第八次総合計画見直し前の観光入込客数の目標値である500万人を見込むものとする。

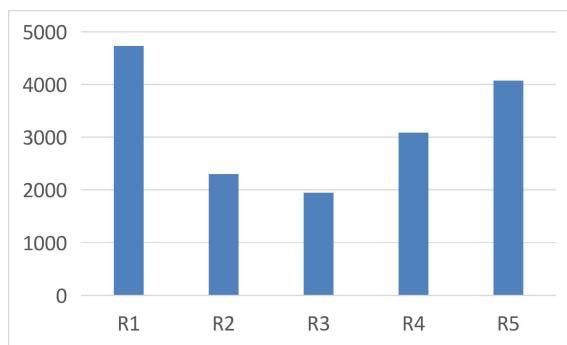


図14 観光客入込数の推移

資料：観光統計

本市までの交通手段は、自家用車の割合が約66%、レンタカーを含めると約69%(令和5年)となっている。

表11 高山市までの交通手段

(単位：%)

乗り物/年次	R1	R2	R3	R4	R5
自家用車	52.46	61.94	68.55	63.79	65.59
鉄道	28.74	26.27	15.3	20.66	21.64
貸切バス	4.83	3.66	3.14	6.45	4.04
路線バス	6.98	4.62	7.97	5.5	3.68
レンタカー	3.22	2.55	3.14	1.99	3.12
その他	3.76	0.96	1.89	1.61	1.92

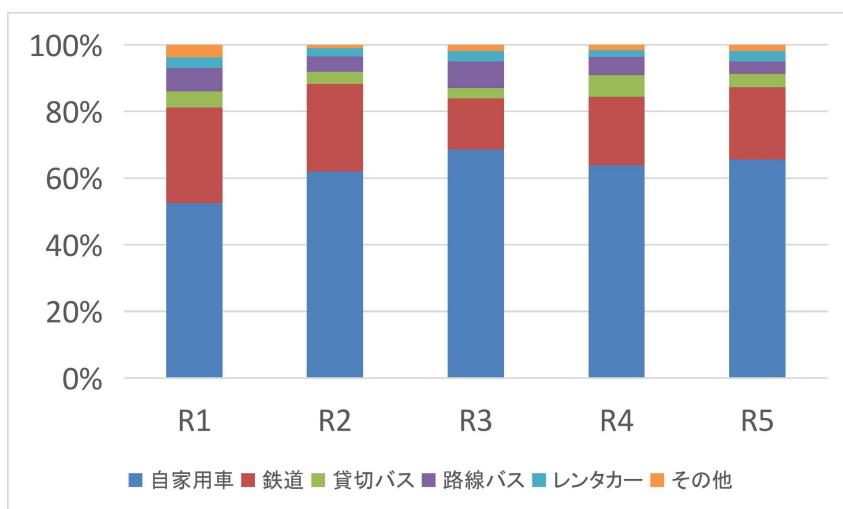


図15 観光客の高山市までの
主な交通手段

資料：観光統計

また、東海北陸自動車道清見料金所の交通量は令和5年で約290万台であり、新型コロナウイルス感染症流行前と同じ水準となっている

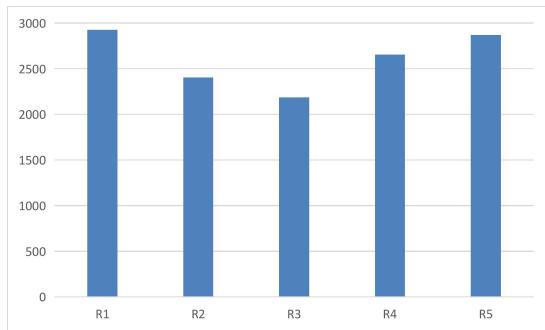


図16 飛驒清見料金所交通量

資料：中日本高速道路（株）

名古屋支社高山保全サービスセンター

以上のことから、観光客入込数を500万人とした上で、観光客が自家用車で来訪する割合を69%として、観光目的の需要の伸び率を設定する。

表12 観光客に占める自家用車の割合

交通機関		自家用車	その他（鉄道等）	計（年間入込数）
R6	観光客数（万人）	281	126	407
	割合	69%	31%	100%
R11 (将来推計)	観光客数（万人）	345	155	500
	割合	69%	31%	100%

表14のとおり、自家用車による観光客数は、281万人から345万人と約23%の伸びとなり、これを観光目的駐車需要の伸び率として設定する。

4) 将来駐車需要の算出

上記により設定した商業・業務目的及び観光目的の駐車需要の伸び率から、将来駐車需要を算出する。

表13 普通車の将来駐車需要

	現状需要（台）R6		伸び率	将来需要(R11)(台)		供給量（台）
	平日	休日		平日	休日	
商業・業務目的	908	611	9%	990	667	2,288
観光目的	447	1,041	23%	550	1,280	
計	1,355	1,652		1,540	1,947	< 2,288

3-3 大型車（バス）の需要予測

1) バスによる観光目的の駐車需要

大型車の将来需要は、普通車の観光目的駐車需要の予測フローに沿って算出する。普通車と同様、令和6年における最大ピーク時駐車需要を算定し、それを用いて将来予測を行う。

⇒普通車の予測と同様、観光入込客数を500万人と設定する。

⇒観光客が利用する交通機関に占める貸切バスの割合は、横ばい傾向で推移しているため、5%と設定する。

表14 観光客に占める貸切バスの割合

交通機関		貸切バス	その他（鉄道等）	計（年間入込み数）
R6	観光客数（万人）	20	387	407
	割合	5%	95%	100%
R11 (将来推計)	観光客数（万人）	25	475	500
	割合	5%	95%	100%

表16のとおり、貸切バス(大型車)による観光客は20万人から25万人と25%の伸びとなり、これを観光目的駐車需要の伸び率として設定する。

2) 将来駐車需要の算出

上記により設定した駐車需要の伸び率から将来駐車需要を算出する。普通車の将来駐車需要の予測と同じく駐車場整備地区実態調査により得られた調査実施日のピーク時駐車需要(バス)から、令和6年のピーク時駐車需要(R6 最大ピーク時駐車需要)を算定し、それに伸び率をかけことで予測を行う。

表15 大型車の将来駐車需要

ピーク時駐車需要 (実態調査時)		R6 最大ピーク時駐 車需要		伸び率	将来需要(R11)(台)		供給量 (台)
平日	休日	平日	休日		平日	休日	
37	21	60	34	25%	75	43	< 106

(R6 最大ピーク時駐車需要補正係数)=(R6.4 の市営駐車場駐車台数(年最大))÷(R6.9 の市営駐車場駐車台数(調査月))=1.617

3-4 将来の駐車需要に対する供給の過不足

将来駐車需要予測結果から、普通車、大型車とも現状の供給量で平常時の駐車需要には対応できると考えられる。

表16 需給比較

	現状需要（台）R6		将来需要(R11)(台)		供給量 (台)
	平日	休日	平日	休日	
普通車	1,355	1,652	1,540	1,947	< 2,288
大型車	60	34	75	43	< 106

4. 駐車場を取り巻く状況と今後の課題

4-1 駐車需要の今後の動向

1) 駐車需要の増加・維持要因

- ・道路交通網の整備進展により交通量の増加が見込まれる。
- ・中心市街地活性化施策の実施により、駐車需要の増加が見込まれる。
- ・人口は減少傾向にあるが、市内在籍の自動車数は横ばいであり、市内における自動車交通への依存度は高く、今後もその傾向に大きな変化ないと見込まれる。
- ・高山駅周辺における商業・業務の駐車需要や、交通及び人の流れの変化が見込まれる。

2) 駐車需要の減少要因

- ・人口減少に加え、環境保全意識の高揚などによる車離れが予想される。
- ・歩いて回遊できるまちづくりの推進、公共交通機関利用の促進により自動車交通の減少が見込まれる。

4-2 「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」（R5年度国土交通省）

1) 概要

これまで、都市の中心部における自動車の駐車需要を満たすべく、駐車場の整備が進められてきたが、人口減少等により自動車の保有台数の伸びが鈍化し、駐車場施策も転換期を迎えており、そのため、まちづくりと駐車場の連携に焦点を当て、まちの将来像や、都市空間のあり方、必要な駐車場の量、場所、配置のきめ細かなコントロール、新たな土地利用への転換など様々な側面から考え方を整理して国土交通省が策定した。

2) 留意すべき事項

「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」を踏まえ、本計画の見直しにおいて留意すべき事項は以下のとおりである。

- ・まちなかにおける量的コントロール（手法等）の検討が必要である。
- ・駐車場の配置に関する制限や土地利用転換の誘導などの質的コントロール（手法等）の検討が必要である。
※「質的コントロール」とは、魅力的なまちづくりのために駐車場の配置等をコントロールすること。
- ・「歩いて楽しめるまちづくり」施策（無電柱化施策の歩行者空間整備等）と連携を図る必要がある。
- ・有用性の検証及び有用性の少ない駐車場の利用転換を検討する必要がある。
- ・自動二輪車の需要の動向を踏まえ対応する必要がある。

4-3 駐車場の課題

1) 特性からみた課題

- ・現在の供給量は、駐車需要を満たしているものの、市民や観光客の自動車利用割合は高いため、引き続き駐車需要への対応が必要である。
- ・現行の駐車場整備地区は、飛騨地域の商業・業務の中心地であるとともに、主要な観光地でもあるため、来訪者の駐車需要への対応が必要である。
- ・高山駅から三町伝統的建造物群保存地区にかけてのエリアに駐車需要が集中しているため、歩いて回遊できるまちを面的に拡大することで、駐車需要を外縁部駐車場へ分散する必要がある。
- ・春祭、秋祭等に自動車交通が集中するため、特定日における駐車場対策が必要である。

2) 利用面からみた課題

- ・観光客は、目的地により近い駐車場を求めて一部のゾーンに集中し、渋滞・混雑が発生するため、適切な誘導により利用率の低い駐車場の有効利用を図る必要がある。
- ・外縁部駐車場への駐車や公共交通利用を促進するための施策が必要である。
- ・季節によって駐車需要の差が大きく、安定した経営が難しいため、公共と民間の適切な分担による対策が必要である。
- ・近年、自動二輪車の駐車需要が増加しており、対応が必要となっている。
- ・利用者はデジタル技術等の活用により、利便性の高いサービスの提供を求めるようになっている。

3) 道路交通からみた課題

- ・今後も進展する道路網整備による交通量の増加や交通の流れの変化に対応する必要がある。
- ・中心市街地の幹線道路では、路上駐車、通過交通の流入などにより渋滞・混雑が発生する場合がある。安全性・交通機能の低下、環境の悪化を防ぐため、市街地中心部への過度な進入を抑制し、交通の円滑化が図られるよう関連する道路整備を行うとともに、適切な駐車場の配置と誘導を行う必要がある。

4) まちづくりの視点からみた課題

- ・誰にもやさしいまちづくりを推進するため、市民や観光客などすべての人々が安全に安心して利用できるようユニバーサルデザインに配慮した駐車施設とする必要がある。
- ・歩いて楽しめる中心市街地の形成を図るため、駐車場から目的地までの安全な移動経路・手段の確保や利便性の向上を図るとともに、まちなかの周遊性の向上を図る必要がある。
- ・重要伝統的建造物群保存地区周辺の自動車交通が集中するエリアでは、景観上や安全確保の観点から歩行空間の創出を図るとともに、潤いや落ち着きのある町並み形成を図る必要がある。

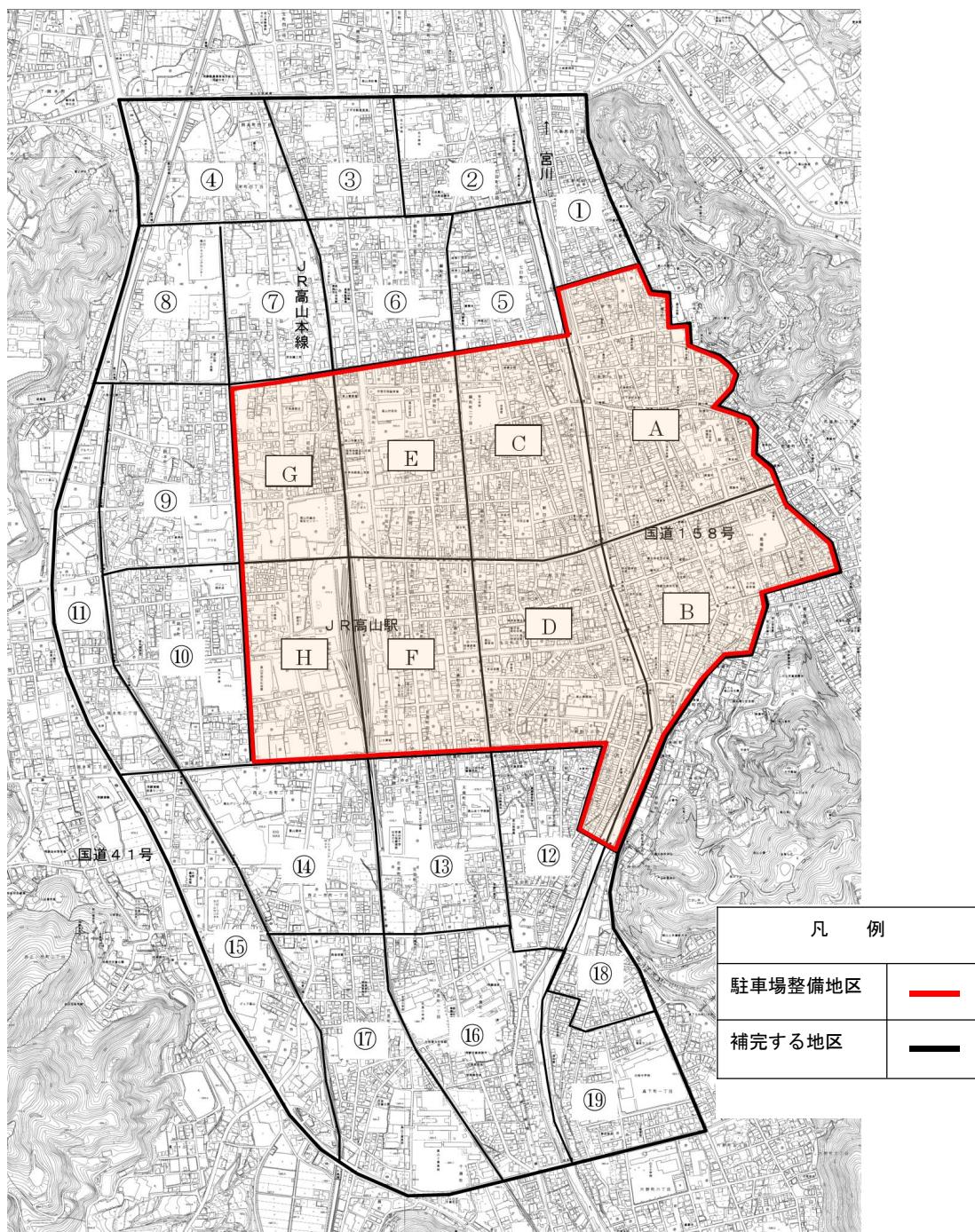
- ・高山駅西地区におけるまちづくり構想を踏まえた、駐車場の供給量や配置の検討を進める必要がある。
- ・空家や空地の駐車場化により、町並み景観が悪化することが懸念されるため、その対策が必要である。
- ・公共交通の利用促進とまちなかへの過度な車両流入の抑制を図るため、公共交通と駐車場に関する施策の連携を強化する必要がある。
- ・地域の特性やまちづくりの方向性を踏まえ、駐車施設附置条例の基準見直しの必要性について検討する必要がある。

5. 駐車場整備地区の設定

これまでの調査により、現在の駐車場整備地区は引き続き自動車交通がふくそうし円滑な道路交通を確保する必要がある地区であると考えられるため、市街地中心部の約129ha(ゾーンA～H)について、引き続き駐車場整備地区とする。

また、駐車場整備地区の周辺地区については、市街地中心部への流入の抑制を受け持つ地区として位置づけ、駐車場整備地区を補完する地区とする。

図17 駐車場整備地区



6. 駐車場の整備に関する基本方針

本市においては、市街地中心部が商業の中心であるとともに、観光の目的地となっているため、自動車交通が集中する状況となっている。

このため、公共と民間の適切な役割分担のもと、駐車場施策を総合的に推進し、道路交通の円滑化を図るとともに、市民や観光客にとって安全で快適なまちづくりを実現する。

基本方針1 既存駐車場の有効活用

現在の駐車場の供給量は、量的には駐車需要を満たしていることから、駐車需要が集中しないよう市街地全体のバランス等を見ながら既存駐車場の有効活用を最大限に図る。

基本方針2 公共と民間の役割分担

管理者(公共・民間)の役割分担により、交通の円滑化と利便性の向上を図る。

公共:市街地の混雑緩和のため、市街地外縁部の駐車場など一定規模の駐車場を確保

民間:市街地中心部など駐車需要の高い場所においてサービスを提供

基本方針3 駐車場の適切な誘導の推進

駐車場への適切な誘導を推進し、一部の地区に集中する駐車需要の分散を図る。

7. 駐車場の整備の目標年次及び目標量

1)目標年次

令和11年度とする。

2)目標量

現在の駐車場の供給量は、現状の駐車需要及び将来の需要予測を満たしているため、目標年次における駐車場整備地区及び駐車場整備地区を補完する地区の目標供給量は、現状維持(普通車2,300台、大型車100台)とする。

8. 駐車場に関する施策

1)駐車場の適正配置

- ①町並みの連担性を確保し、まちの魅力低下につながらないよう、「空き家バンク」の運営等により空家の有効活用を促進し、駐車場化の抑制を図る
- ②市が、外縁部に大型車が駐車可能な中・大規模の駐車場を配置(現状維持)し、市街地中心部への流入を抑制する
- ③市は、市街地居住者に配慮しつつ、民間駐車場の動向も考慮しながら駐車場の供給量を確保するとともに適切な配置の検討を進める
- ④市街地中心部や幹線道路沿いの駐車需要の高い場所においては民間駐車場の確保に努め、利便性の向上を図る
- ⑤現状の駐車場について、目的地までの距離や所要時間などを総合的に検証し、市街地の駐車場や乗降場などのあり方を検討する
- ⑥市営神明駐車場における実証実験を踏まえ、神明駐車場周辺道路において、歩行者や車両の安全対策を実施する
- ⑦市営駐車場における自動二輪車用スペースの確保について駐車需要や周辺地域への影響などを踏まえて設置場所を検討するとともに、適正な誘導を実施する

2)駐車場の利用促進

- ①既存駐車場の有効活用のため、予約制導入や駐車需要に応じた駐車料金の見直しによる適切な誘導と効果的なPRなどにより、利用率の低い外縁部駐車場の利用を推進する
- ②パンフレットやホームページ、FM放送等で駐車場や混雑状況を案内する
- ③市営駐車場に加え、民間駐車場の満車・空車状況が分かるよう案内システムの充実を図る
- ④主要幹線道路において、案内掲示板の設置などにより道路管理者と連携して交通渋滞対策に取り組む
- ⑤大型車については、混雑する市街地中心部を通過するルートを避けた外縁部からの誘導を促す
- ⑥外縁部駐車場から市街地の間について、道路や憩いの場などの歩行空間の整備を進める
- ⑦高山市商店街振興組合連合会による商店街駐車場利用促進事業や(株)まちづくり飛騨高山と連携した補助等の支援、公共交通と商店街事業者の連携による事業などの実施により駐車場の利用促進を図る
- ⑧外縁部駐車場に駐車し、観光特化型バス「匠バス」を利用した場合の駐車料金割引を実施するとともに、効果的なPRにより市民や観光客による利用の増加を図る
- ⑨バスロケーションシステムやデジタルチケットを引き続き活用し、利便性の高い公共交通システムを提供する
- ⑩市街地中心部における利用者区分(市民・観光客)に応じた駐車料金設定の変更を検討する
- ⑪キャッシュレス化などの利便性の高いサービスの提供について検討する

3)駐車場の配置方針

- ①一定規模以上の路外駐車場については、駐車場法に規定する届出制度により構造及び設備の基準等を満たすよう指導する
- ②障がい者や高齢者、妊婦、ベビーカー使用者等のための専用・優先スペースの設置や段差の無い広い通路の確保などユニバーサルデザインに十分配慮する
- ③駐車場(全般)に関して、町並み景観や周辺環境に配慮しつつ、市の景観計画の景観重点区域に指定されている地区においては、生垣や板塀設置への補助事業を実施する
- ④防音壁、植栽などにより防音対策に努める
- ⑤排ガスが近隣の民家等に向かないよう駐車区画の配置、向きに配慮する
- ⑥街路灯への新エネルギー設備やLEDなどの省エネルギー機器の導入に努める
- ⑦照明の確保や周囲からの見通しの確保など構造、設備について犯罪の防止に努める
- ⑧地域の特性やまちづくりの方向性を踏まえ、駐車施設附置条例の基準見直しの必要性について検討する

4)特定日の駐車需要対策

- ①公共施設用地や民間の施設に付属する駐車場などを臨時駐車場として活用しつつ、臨時駐車場と市街地を結ぶシャトルバスを運行する
- ②国や県など道路管理者と連携し案内看板の設置、交通整理員の配置などを行い交通の円滑化を図る

(参考) 当初の駐車場整備地区の設定方法について

駐車場整備地区は駐車場法に基づく基準のほか、観光都市としての特性を考慮し、下記の指標を用いて設定する。

表17 地区設定の指標

視 点	指 標
1. 自動車交通が著しくふくそうする地区であるか	商業系用途地域内で自動車交通が著しくふくそうする地区
	商業系用途地域周辺で自動車交通が著しくふくそうする地区
2. 道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があるか	駐車需要への対応が必要な地区
	観光振興への対応が必要な地区

表18 ゾーン別評価

ゾーン	交通のふくそう		道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要性					評価
	商業系 用途地域	ピーク時 400台	商業系 用途地域	商業・業 務施設の 集積	交通拠点	観光施設	中心市街 地入口	
A	○	○	○	○		○	○	○
B	○	○	○	○		○	○	○
C	○	○	○	○		○		○
D	○	○	○	○		○		○
E	○	○	○	○		○		○
F	○	○	○	○	○			○
G	○	○	○	○			○	○
H	○	○	○	○	○		○	○
①		○						
②	○	○	○					
③		○						
④		○						
⑤	○	○	○				○	
⑥		○					○	
⑦								
⑧		○						
⑨								
⑩		○						
⑪		○						
⑫		○				○	○	
⑬		○					○	
⑭		○						
⑮		○						
⑯		○						
⑰								
⑱								
⑲								

評価 ○：5項目以上該当するゾーン

上記の評価により、自動車交通が著しくふくそうする地区であり、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要がある地区を駐車場整備地区として設定した。

高山市駐車場整備計画

令和7年3月

《発行》 高山市 都市政策部 都市計画課
岐阜県高山市花岡町2丁目18番地
TEL 0577-32-3333（代表）