

資料 2

高山市駐車場整備計画

(現行計画)

平成 2 2 年 3 月

高 山 市

目次

1. はじめに	1
2. 駐車場の現状と課題	2
3. 駐車場整備地区の設定	2 5
4. 駐車場の整備に関する基本方針	2 8
5. 駐車場の整備の目標年次及び目標量	2 8
6. 駐車場の整備方策	2 8
7. 駐車場の有効利用方策	3 1
8. 附置義務制度による整備	3 3
9. 特定日の駐車場対策	3 3

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、市および民間等による駐車場の整備をすすめてきました。

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はかっています。さらに観光都市という本市の特性から、高山祭等の特定日には学校のグラウンド等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ます。

こうした状況の中、高速交通網の整備が進展し、平成19年9月の中部縦貫自動車道高山インターチェンジの開設、平成20年7月の東海北陸自動車道の全線開通など本市を取り巻く交通環境は大きく変化し、今後市街地に流入する自動車交通の増加も予測されます。

一方、少子高齢化の急速な進展などの社会情勢の変化や交流人口の増加を推進する観点などから、本市では誰もが安全に安心して歩いて楽しめる中心市街地の整備を進めており、通過交通の市街地への流入抑制や安全な歩行者空間の確保が求められています。

このような社会情勢の変化やまちづくりの方針を考慮し、駐車場整備計画の見直しを行います。

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」です。

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）として指定しています。

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します。

2. 駐車場の現状と課題

2-1 駐車場実態調査

駐車場の現状や利用状況を把握するため、実態調査を実施しました。

2-1-1 調査区域の設定

調査区域は次の条件を考慮して設定し、町丁界や幹線道路等によりゾーン区分を行いました。

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

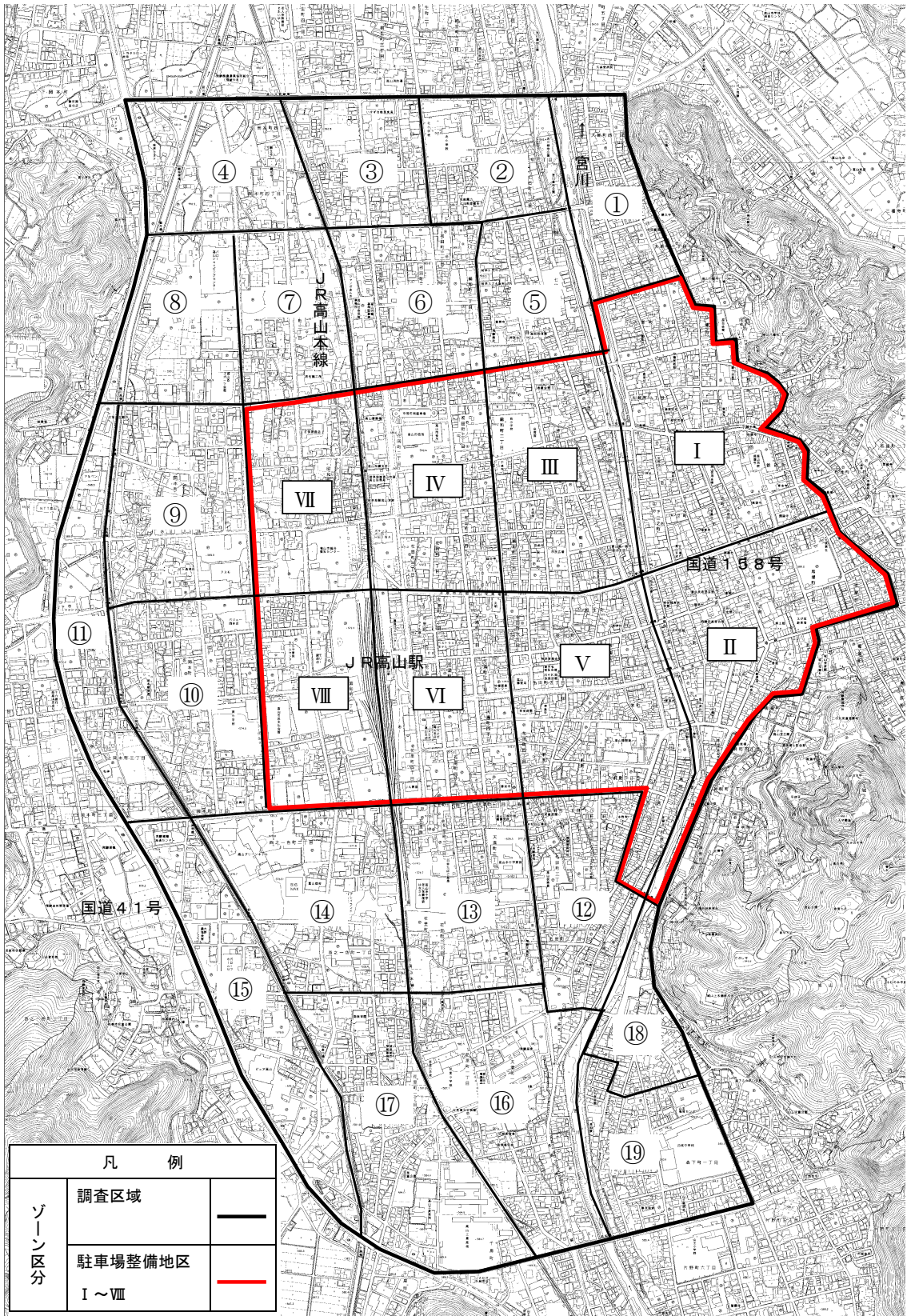


図1 調査区域

2-1-2 調査方法

調査区域内において次の3項目について調査を実施しました。

1) 駐車場の分布状況

①目的

ゾーンごとの駐車供給量の把握

②対象

時間貸駐車場

③調査日

平成20年5月12日(月)

④調査内容

駐車場名、管理主体、収容台数、構造など

2) 駐車場の利用実態

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

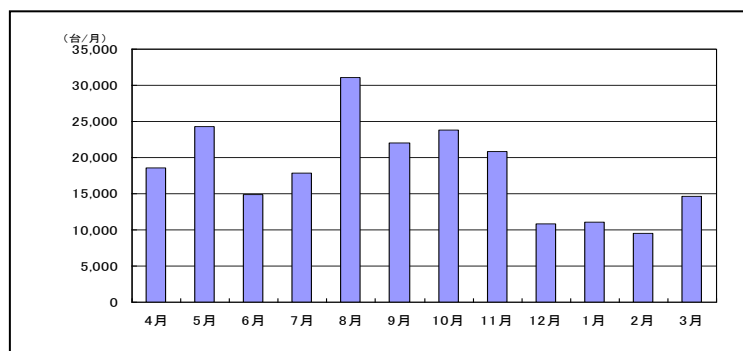
調査対象日は、比較的駐車需要の多い月における平常時の平日及び休日とし、次のとおりとしました。

平日 平成20年9月25日(木)

休日 平成20年9月28日(日)

なお、対象日を9月の平常時とした理由は次のとおりです。

- ・ 駐車場整備計画策定の基礎資料として需給バランスを検討するのは、平常時とする必要があります。
- ・ 高山祭などの特定日については、臨時駐車場の設置、シャトルバスの運行による対応など別途の検討が必要となります。
- ・ 9月頃が、平常時で駐車需要が相対的に高い月となっています。



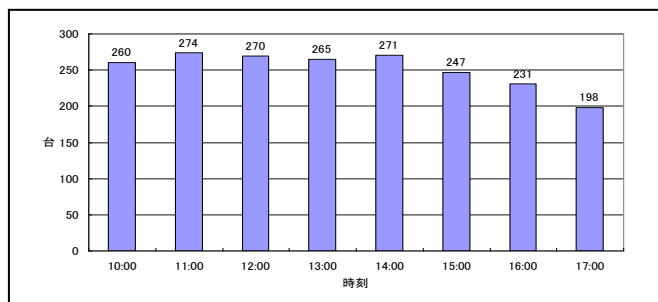
夏期や春秋の行楽シーズンに利用が多く、冬期は少ない。月平均では約18,000台の利用があり、9月が平常時で駐車需要が相対的に高い月となる。

図2 市営駐車場普通車月別駐車台数(平成19年度) 資料:維持課

④調査時間帯

平日、休日の駐車のパーク時間帯及び標準的な時間帯を対象とし、次のとおりとしました。

- ① 10:00～11:00
- ② 11:00～12:00
- ③ 14:00～15:00



11:00 が利用のピークとなっている。
時間ごとの平均では約250台の利用があり15:00が標準的な時間帯となる。

図3 市営駐車場時間帯別駐車台数（平成20年7月22日）

資料：市営駐車場満空情報（市ホームページ）

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ました。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いました。

3) 路上駐車の実態

①目的

潜在的な駐車需要の把握

②対象路線

日常的に路上駐車が見られる路線

③調査日及び調査時間帯

駐車場利用実態調査と同日・同時間帯

④調査内容

30分ごとに路上駐車の状態（車種、ナンバー、駐車時間等）を調査

2-1-3 調査結果

1) 時間貸駐車場の分布

時間貸駐車場の分布状況は下記に示すとおりでありました。

表2 時間貸駐車場の分布

ゾーン	公共				民間				計			
	箇所数	収容台数			箇所数	収容台数			箇所数	収容台数		
		普通車	バス	計		普通車	バス	計		普通車	バス	計
I	1	21	0	21	5	202	55	257	6	223	55	278
II	3	242	17	259	3	138	0	138	6	380	17	397
III	1	52	0	52	5	136	0	136	6	188	0	188
IV	2	318	0	318	0	0	0	0	2	318	0	318
V	0	0	0	0	7	119	0	119	7	119	0	119
VI	3	180	0	180	5	39	0	39	8	219	0	219
VII	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VIII	1	236	0	236	0	0	0	0	1	236	0	236
小計	11	1,049	17	1,066	25	634	55	689	36	1,683	72	1,755
①	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
②	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
③	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
④	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑤	1	87	6	93	0	0	0	0	1	87	6	93
⑥	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑦	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑧	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑨	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑪	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑫	1	104	10	114	1	20	0	20	2	124	10	134
⑬	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑭	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑮	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑯	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑰	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑱	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小計	2	191	16	207	1	20	0	20	3	211	16	227
合計	13	1,240	33	1,273	26	654	55	709	39	1,894	88	1,982

- ・調査区域における時間貸駐車場は39箇所あり、収容台数は普通車約1,900台、バス約90台となっています。(工事中及び実体として専用駐車場となっているものは除く。)
- ・公共と民間の割合は施設数が約3:7、収容台数は約6:4となっています。
- ・平成11年の調査時に比べ施設数では12箇所増、収容台数では普通車約100台減、大型車約20台減となっています。

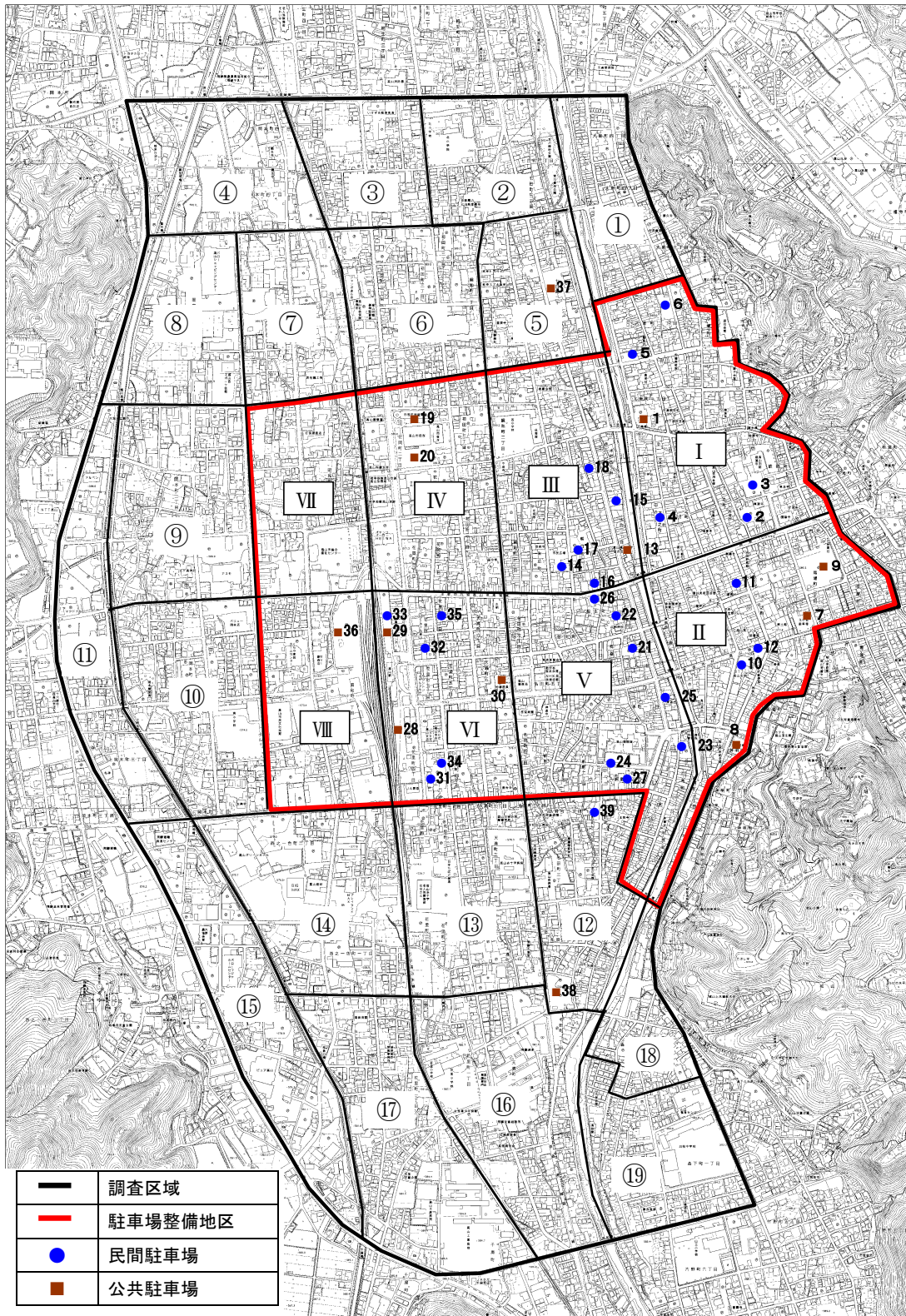


図4 時間貸駐車場の分布

2) 時間貸駐車場の利用実態

駐車場分布状況調査で把握した下記39箇所を対象に調査を実施しました。

表3 対象駐車場

通番	公・民	駐車場名	ゾーン	駐車容量	
				普通車	バス
1	公	市営弥生橋駐車場	I	21	0
2	民	いちのまちパーキング	I	52	0
3	民	高山別院駐車場	I	30	50
4	民	ティーファス高山駐車場(十六銀行高山支店)	I	35	0
5	民	松井有料駐車場	I	32	0
6	民	屋台会館駐車場(大新町駐車場)	I	53	5
7	公	市営えび坂駐車場	II	55	0
8	公	市営神明駐車場	II	55	17
9	公	市営空町駐車場	II	132	0
10	民	NTT西日本APパーク	II	30	0
11	民	スーパーやまだ駐車場	II	8	0
12	民	パーキングみたか	II	100	0
13	公	市営かじ橋駐車場	III	52	0
14	民	旭パーキング	III	30	0
15	民	天木屋パーキング	III	11	0
16	民	第一パーキング	III	20	0
17	民	高山中央駐車場	III	65	0
18	民	本町4丁目駐車場	III	10	0
19	公	市営花岡駐車場	IV	157	0
20	公	市役所駐車場	IV	161	0
21	民	Beパーク北陸銀行高山支店	V	17	0
22	民	白啓駐車場	V	25	0
23	民	中橋駐車場	V	26	0
24	民	プラザ陣屋駐車場	V	20	0
25	民	本町1丁目駐車場	V	7	0
26	民	宮本駐車場	V	19	0
27	民	脇陣駐車場	V	5	0
28	公	駅前第一駐車場	VI	106	0
29	公	駅前第二駐車場	VI	34	0
30	公	市営広小路駐車場	VI	40	0
31	民	Beパーク高山駅前	VI	7	0
32	民	ティーファス高山駅前(十六銀行駅前支店)	VI	8	0
33	民	ティーファス飛騨高山(岐阜銀行高山支店)	VI	8	0
34	民	マルケン有料駐車場	VI	6	0
35	民	名鉄協商パーキング高山駅前	VI	10	0
36	公	駅西駐車場	VIII	236	0
37	公	市営不動橋駐車場	⑤	87	6
38	公	市営天満駐車場	⑫	104	10
39	民	ゆうとぴあ駐車場	⑫	20	0

3) 路上駐車の実態

下記の路線を対象に調査を実施しました。

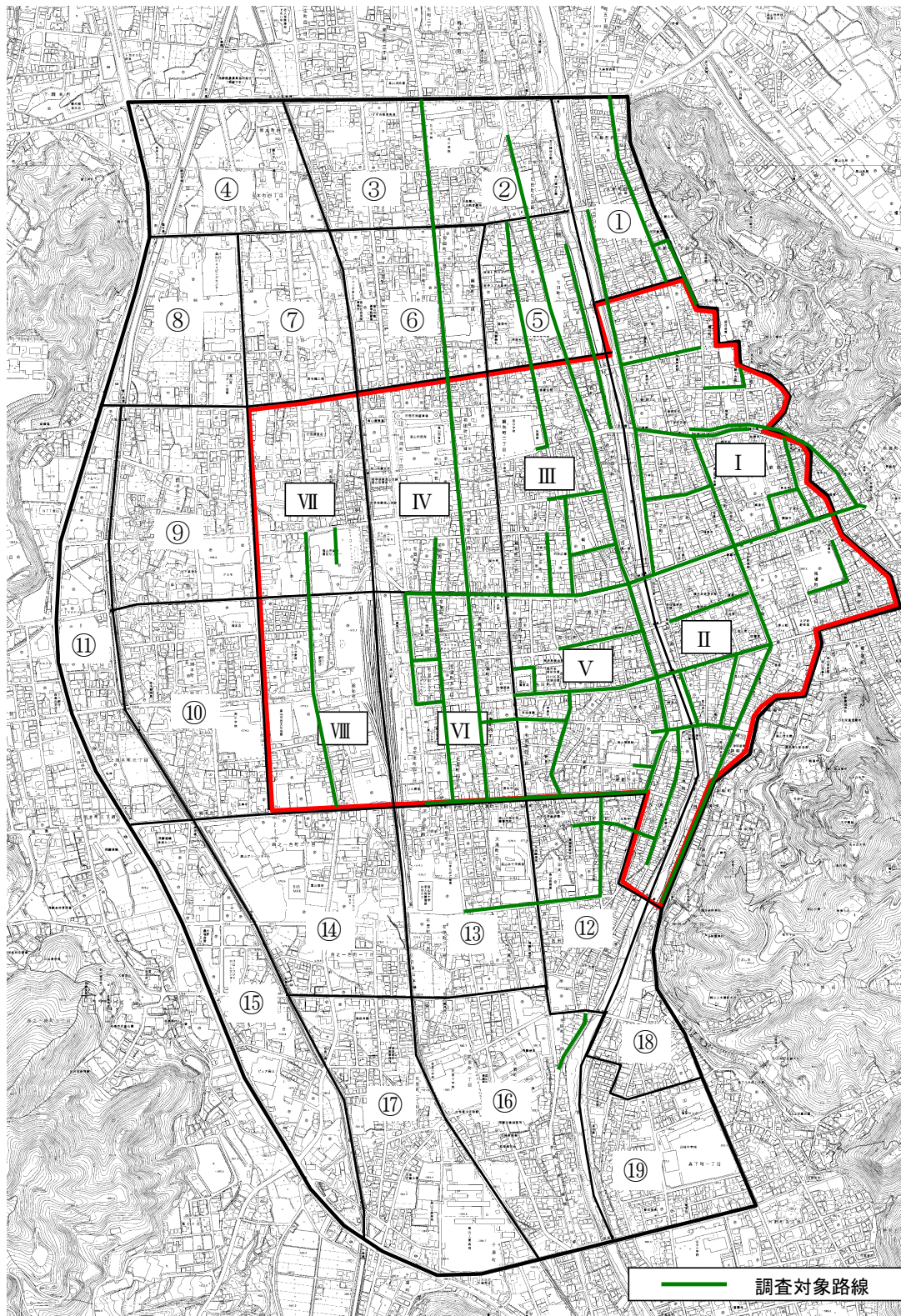


図5 路上調査対象路線

4) 駐車場の利用実態及び路上駐車の状態

調査結果は下記のとおりでありました。

①平日（平成20年9月25日（木））

駐車場

- ・満車となった駐車場は無く、全体としていずれの駐車場も比較的余裕がありました。
- ・飛驒ナンバーとその他ナンバーの割合は約6：4で地元車の割合が高くなりました。
- ・普通車、大型車とも駐車台数のピークは14時から15時の時間帯で普通車823台、大型車24台でした。

路上駐車

- ・駐車台数のピークは10時から10時30分で117台でした。
- ・約9割は飛驒ナンバーでした。
- ・駐車時間は約9割が30分未満でした。

②休日（平成20年9月28日（日））

駐車場

- ・調査対象39箇所のうち15箇所で満車となりました。
- ・飛驒ナンバーとその他ナンバーの割合は約3：7で地元以外の割合が高くなりました。
- ・普通車の駐車台数のピークは14時から15時の時間帯で1,166台でした。
- ・大型車の駐車台数のピークは11時から12時の時間帯で59台でした。

路上駐車

- ・駐車台数のピークは14時30分から15時で109台でした。
- ・約8～9割は飛驒ナンバーでした。
- ・駐車時間は約8割が30分未満でした。

5) 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します。

①平日

- ・ピーク時において調査区域での供給量に対する需要量の割合（需給比率）は約5割となっており収容力には余裕があります。
- ・ゾーン別ではゾーンIVで需給比率約7割となったのが最高で、市役所等への業務目的と考えられます。
- ・平成11年度調査と比べ調査区域全体では需要量に大きな変化はありませんでした。ゾーン別で見ると、ゾーンV、VI、⑤で減少し、ゾーンIV、VIII、⑫で増加しています。減少したゾーンについては、大きく供給量が減少したことに伴い需要が減少したゾーンがあるものの、その他のゾーンについては原因は不明です。増加したゾーンについては、合併に伴う市役所駐車場の業務目的需要の増加や定期利用があるためと考えられます。

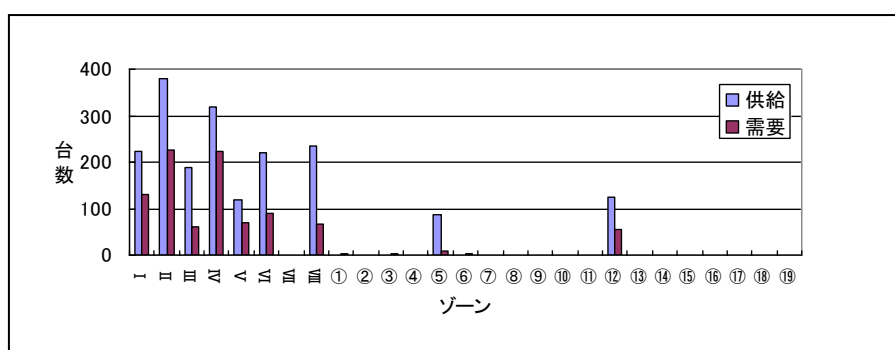


図6 ピーク時ゾーン別需給バランス（平日）

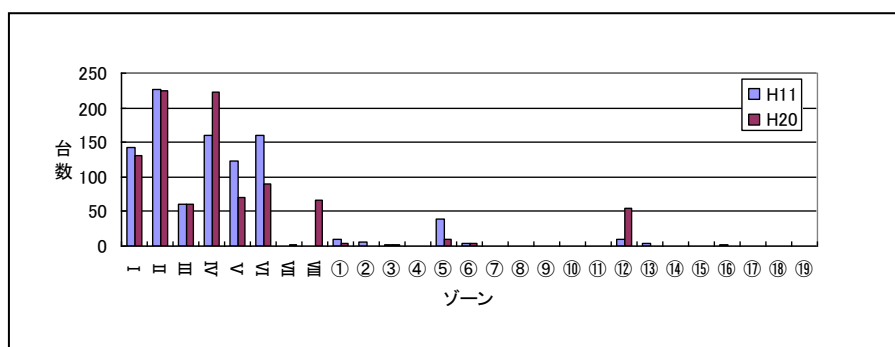


図7 ピーク時ゾーン別需要量の変化（平日）

②休日

- ・ピーク時において調査区域での供給量に対する需要量の割合（需給比率）は約7割となっており平日よりは高い比率ですが収容力にはまだ余裕があります。
- ・ゾーン別ではゾーンⅡで需給比率がほぼ10割、次いでゾーンⅤで約9割などとなっており、東部のゾーンでは軒並み8割を超す比率となっています。伝統的建造物群保存地区やその周辺の観光施設を有する地区に需要が集中しているためと考えられます。
- ・平成11年度調査と比べ調査区域全体で需要量は減少しています。ゾーン別で見ると、ゾーンⅠ、Ⅱ、Ⅴ、Ⅵで減少し、ゾーンⅢ、Ⅷで増加しています。需要の集中する東部のゾーンから西側へシフトしていると考えられます。

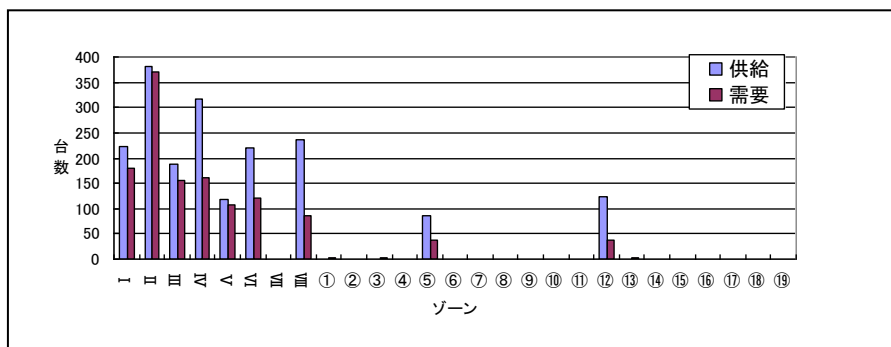


図8 ピーク時ゾーン別需給バランス（休日）

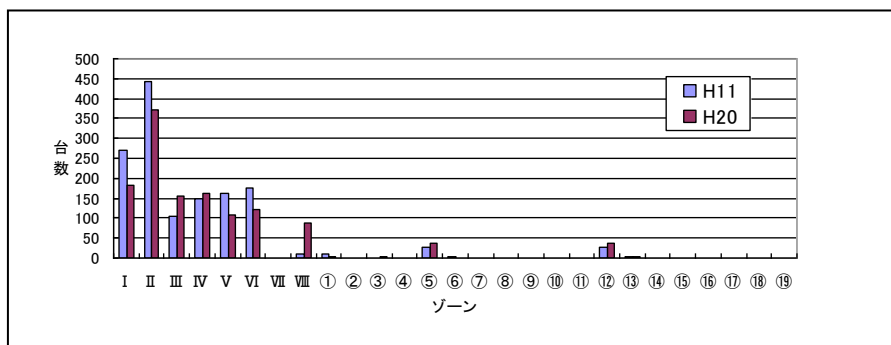


図9 ピーク時ゾーン別需要量の変化（休日）

表 4

平日の駐車需給(ピーク時 普通車14時~15時、大型車14時~15時) 2008/9/25(木) (単位:台)

ゾーン	駐車供給量		駐車需要量								需給の過不足	
	普通車	大型車	普通車				大型車				普通車	大型車
			駐車台数	待ち台数	路上台数	普通車計	駐車台数	待ち台数	路上台数	大型車計		
I	223	55	107	0	24	131	11	0	0	11	92	44
II	380	17	211	0	14	225	10	0	0	10	155	7
III	188	0	47	0	13	60	0	0	0	0	128	0
IV	318	0	211	0	12	223	0	0	0	0	95	0
V	119	0	47	0	23	70	0	0	0	0	49	0
VI	219	0	77	0	13	90	0	0	0	0	129	0
VII	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	△ 1	0
VIII	236	0	66	0	0	66	0	0	0	0	170	0
小計	1,683	72	766	0	100	866	21	0	0	21	817	51
①	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	△ 3	0
②	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
③	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	△ 2	0
④	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑤	87	6	5	0	5	10	2	0	0	2	77	4
⑥	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	△ 4	0
⑦	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑧	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑨	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑪	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑫	124	10	52	0	2	54	1	0	0	1	70	9
⑬	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑭	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑮	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑯	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑰	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑱	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小計	211	16	57	0	16	73	3	0	0	3	138	13
合計	1,894	88	823	0	116	939	24	0	0	24	955	64

表 5

休日の駐車需給(ピーク時 普通車14時~15時、大型車11時~12時) 2008/9/28(日) (単位:台)

ゾーン	駐車供給量		駐車需要量								需給の過不足	
	普通車	大型車	普通車				大型車				普通車	大型車
			駐車台数	待ち台数	路上台数	普通車計	駐車台数	待ち台数	路上台数	大型車計		
I	223	55	167	0	14	181	42	0	0	42	42	13
II	380	17	347	3	20	370	16	0	0	16	10	1
III	188	0	148	0	7	155	0	0	0	0	33	0
IV	318	0	156	0	6	162	0	0	0	0	156	0
V	119	0	85	0	22	107	0	0	0	0	12	0
VI	219	0	106	0	14	120	0	0	0	0	99	0
VII	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	△ 1	0
VIII	236	0	87	0	0	87	0	0	0	0	149	0
小計	1,683	72	1,096	3	84	1,183	58	0	0	58	500	14
①	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	△ 4	0
②	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
③	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	△ 3	0
④	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑤	87	6	36	0	1	37	0	0	0	0	50	6
⑥	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	△ 1	0
⑦	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑧	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑨	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑪	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑫	124	10	34	0	3	37	1	0	0	1	87	9
⑬	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	△ 2	0
⑭	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑮	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑯	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑰	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑱	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小計	211	16	70	0	14	84	1	0	0	1	127	15
合計	1,894	88	1,166	3	98	1,267	59	0	0	59	627	29

表 6

ゾーン別ピーク時需給台数の変化(平日)

ゾーン	供給						需要						需給比率(需要/供給)					
	普通車			大型車			普通車			大型車			普通車			大型車		
	H20	H11	増減	H20	H11	増減	H20	H11	増減	H20	H11	増減	H20	H11	増減	H20	H11	増減
I	223	201	△ 22	55	59	△ 4	131	143	△ 12	11	34	△ 23	58.7%	71.1%	-12.4%	20.0%	57.6%	-37.6%
II	380	436	△ 56	17	17	0	225	227	△ 2	10	7	3	59.2%	52.1%	7.1%	58.8%	41.2%	17.6%
III	188	192	△ 4	0	0	0	60	61	△ 1	0	0	0	31.9%	31.8%	0.1%	-	-	-
IV	318	318	0	0	0	0	223	161	△ 62	0	0	0	70.1%	50.6%	19.5%	-	-	-
V	119	107	△ 12	0	0	0	70	123	△ 53	1	0	1	58.8%	115.0%	-56.1%	-	-	-
VI	219	383	△ 164	0	0	0	90	161	△ 71	0	0	0	41.1%	42.0%	-0.9%	-	-	-
VII	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	-	-	-	-	-	-
VIII	236	229	△ 7	0	0	0	66	0	66	0	0	0	28.0%	0.0%	28.0%	-	-	-
小計	1,683	1,866	△ 183	72	76	△ 4	866	876	△ 10	21	41	△ 19	51.5%	46.9%	4.5%	29.2%	53.9%	-24.8%
(1)	0	0	0	0	0	0	3	10	△ 7	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(2)	0	0	0	0	0	0	0	5	△ 5	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(3)	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(4)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(5)	87	60	△ 27	6	15	△ 9	10	40	△ 30	2	1	1	11.5%	66.7%	-55.2%	33.3%	6.7%	26.7%
(6)	0	0	0	0	0	0	4	3	1	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(8)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(9)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(10)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(11)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(12)	124	74	△ 50	10	20	△ 10	54	10	44	1	0	1	43.5%	13.5%	30.0%	10.0%	0.0%	10.0%
(13)	0	0	0	0	0	0	0	4	△ 4	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(14)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(15)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(16)	0	0	0	0	0	0	0	1	△ 1	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(17)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(18)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(19)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
小計	211	134	△ 77	16	35	△ 19	73	74	△ 1	3	1	2	34.6%	55.2%	-20.6%	18.8%	2.9%	15.9%
合計	1,894	2,000	△ 106	88	111	△ 23	939	950	△ 11	24	42	△ 17	49.6%	47.5%	2.1%	27.3%	37.8%	-10.6%

調査日及びピーク時間
H20.9.25(木) 14時～15時
H11.9.29(水) 11時～12時

※需要量には待ち台数、路上駐車を含む
※H11の需要量は豪雨災害による影響を考慮し実測値を補正している

表 7

ゾーン別ピーク時需給台数の変化(休日)

ゾーン	供給						需要						需給比率(需要/供給)					
	普通車			大型車			普通車			大型車			普通車			大型車		
	H20	H11	増減	H20	H11	増減	H20	H11	増減	H20	H11	増減	H20	H11	増減	H20	H11	増減
I	223	201	△ 22	55	59	△ 4	181	270	△ 89	42	44	△ 2	81.2%	134.3%	-53.2%	76.4%	74.6%	1.8%
II	380	436	△ 56	17	17	0	370	441	△ 71	16	14	2	97.4%	101.1%	-3.8%	94.1%	82.4%	11.8%
III	188	192	△ 4	0	0	0	155	104	△ 51	0	0	0	82.4%	54.2%	28.3%	-	-	-
IV	318	318	0	0	0	0	162	149	△ 13	0	0	0	50.9%	46.9%	4.1%	-	-	-
V	119	107	△ 12	0	0	0	107	161	△ 54	0	0	0	89.9%	150.5%	-60.6%	-	-	-
VI	219	383	△ 164	0	0	0	120	174	△ 54	0	0	0	54.8%	45.4%	9.4%	-	-	-
VII	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	-	-	-	-	-	-
VIII	236	229	△ 7	0	0	0	87	11	76	0	0	0	36.9%	4.8%	32.1%	-	-	-
小計	1,683	1,866	△ 183	72	76	△ 4	1,183	1,310	△ 127	58	58	0	70.3%	70.2%	0.1%	80.6%	76.3%	4.2%
(1)	0	0	0	0	0	0	4	11	△ 7	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(3)	0	0	0	0	0	0	3	1	2	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(4)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(5)	87	60	△ 27	6	15	△ 9	37	28	9	0	1	△ 1	42.5%	46.7%	-4.1%	0.0%	6.7%	-6.7%
(6)	0	0	0	0	0	0	1	3	△ 2	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(8)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(9)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(10)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(11)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(12)	124	74	△ 50	10	20	△ 10	37	26	11	1	0	1	29.8%	35.1%	-5.3%	10.0%	0.0%	10.0%
(13)	0	0	0	0	0	0	2	4	△ 2	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(14)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(15)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(16)	0	0	0	0	0	0	0	1	△ 1	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(17)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(18)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
(19)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
小計	211	134	△ 77	16	35	△ 19	84	74	10	1	1	0	39.8%	55.2%	-15.4%	6.3%	2.9%	3.4%
合計	1,894	2,000	△ 106	88	111	△ 23	1,267	1,384	△ 117	59	59	0	66.9%	69.2%	-2.3%	67.0%	53.2%	13.9%

調査日及びピーク時間
H20.9.28(日) 普通車14時～15時、大型11時～12時
H11.10.3(日) 11時～12時

※需要量には待ち台数、路上駐車を含む
※H11の需要量は豪雨災害による影響を考慮し実測値を補正している

6) 調査結果のまとめ

- ・現在の供給量は、平常時（比較的需要の多い9月の平日、休日）の需要量を満たしています。
- ・平成11年度に比べ、需要量は増加していません。（ただし、11年度調査では豪雨災害の影響により実測値に補正を加えている。）
- ・中部縦貫自動車道高山インターの開設及び東海北陸自動車道の全線開通による交通の流れ・駐車需要の明確な変化までは読み取ることはできませんが、休日においては観光地となっている東部のゾーンからインターに近い北西側や駅周辺のゾーンへの変化も見られます。
- ・路上駐車はほとんどが地元の車両で、駐車時間も短く、荷捌き等の用件が多いと考えられます。
- ・平日の利用は6割が地元であるのに対し、休日の利用は7割が地元以外であり、観光目的の需要が多いと考えられます。
- ・休日においては、駐車待ちが発生する駐車場もありましたが、わずかな台数であるとともに、同じゾーンで吸収できる状況です。

※調査実施後駐車施設の開設・廃止があり平成21年7月末現在の供給量は、次頁のとおりとなった。（調査時に比べ普通車用が約100台増加した。）

表8 時間貸駐車場の分布(平成21年7月現在)

ゾーン	公共				民間				計			
	箇所数	収容台数			箇所数	収容台数			箇所数	収容台数		
		普通車	バス	計		普通車	バス	計		普通車	バス	計
I	1	21	0	21	5	202	55	257	6	223	55	278
II	3	242	17	259	5	261	0	261	8	503	17	520
III	1	52	0	52	6	150	0	150	7	202	0	202
IV	2	318	0	318	0	0	0	0	2	318	0	318
V	0	0	0	0	7	119	0	119	7	119	0	119
VI	2	146	0	146	5	39	0	39	7	185	0	185
VII	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VIII	1	236	0	236	0	0	0	0	1	236	0	236
小計	10	1,015	17	1,032	28	771	55	826	38	1,786	72	1,858
①	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
②	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
③	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
④	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑤	1	87	6	93	0	0	0	0	1	87	6	93
⑥	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑦	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑧	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑨	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑪	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑫	1	104	10	114	1	20	0	20	2	124	10	134
⑬	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑭	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑮	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑯	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑰	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑱	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑲	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小計	2	191	16	207	1	20	0	20	3	211	16	227
合計	12	1,206	33	1,239	29	791	55	846	41	1,997	88	2,085

表9 時間貸駐車場(平成21年7月現在)

	公・民	駐車場名	ゾーン	駐車容量		備考
				普通車	バス	
1	公	市営弥生橋駐車場	I	21	0	
2	民	いちのまちパーキング	I	52	0	
3	民	高山別院駐車場	I	30	50	
4	民	ティーファス高山駐車場(十六銀行高山支店)	I	35	0	
5	民	松井有料駐車場	I	32	0	
6	民	屋台会館駐車場(大新町駐車場)	I	53	5	
7	公	市営えび坂駐車場	II	55	0	
8	公	市営神明駐車場	II	55	17	
9	公	市営空町駐車場	II	132	0	
10	民	NTT西日本APパーク	II	30	0	
11	民	スーパーやまだ駐車場	II	8	0	
12	民	パーキングみたか	II	100	0	
13	民	かみいち駐車場	II	66	0	新規開設
14	民	かみいち第2駐車場	II	57	0	新規開設
15	公	市営かじ橋駐車場	III	52	0	
16	民	旭パーキング	III	30	0	
17	民	天木屋パーキング	III	11	0	
18	民	第一パーキング	III	20	0	
19	民	高山中央駐車場	III	65	0	
20	民	本町4丁目駐車場	III	10	0	
21	民	やよい駐車場	III	14	0	新規開設
22	公	市営花岡駐車場	IV	157	0	
23	公	市役所駐車場	IV	161	0	
24	民	Beパーク北陸銀行高山支店	V	17	0	
25	民	白啓駐車場	V	25	0	
26	民	中橋駐車場	V	26	0	
27	民	プラザ陣屋駐車場	V	20	0	
28	民	本町1丁目駐車場	V	7	0	
29	民	宮本駐車場	V	19	0	
30	民	脇陣駐車場	V	5	0	
31	公	駅前第一駐車場	VI	106	0	
	公	駅前第二駐車場	VI	0	0	廃止
32	公	市営広小路駐車場	VI	40	0	
33	民	Beパーク高山駅前	VI	7	0	
34	民	ティーファス高山駅前(十六銀行駅前支店)	VI	8	0	
35	民	ティーファス飛騨高山(岐阜銀行高山支店)	VI	8	0	
36	民	マルケン有料駐車場	VI	6	0	
37	民	名鉄協商パーキング高山駅前	VI	10	0	
38	公	駅西駐車場	VIII	236	0	
39	公	市営不動橋駐車場	⑤	87	6	
40	公	市営天満駐車場	⑫	104	10	
41	民	ゆうとびあ駐車場	⑫	20	0	

2-2 駐車需要の将来予測

2-2-1 予測方法

調査区域における将来の駐車需要を予測します。予測の方法は以下のとおりとします。

1) 予測年次

平成31年

2) 予測の対象

対象駐車場：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9月頃）

3) 予測の手順

①普通車

駐車の大別すると商業・業務目的と観光目的に区分できます。そこで駐車需要を商業・業務と観光に分けて算出し、最後に加算します。

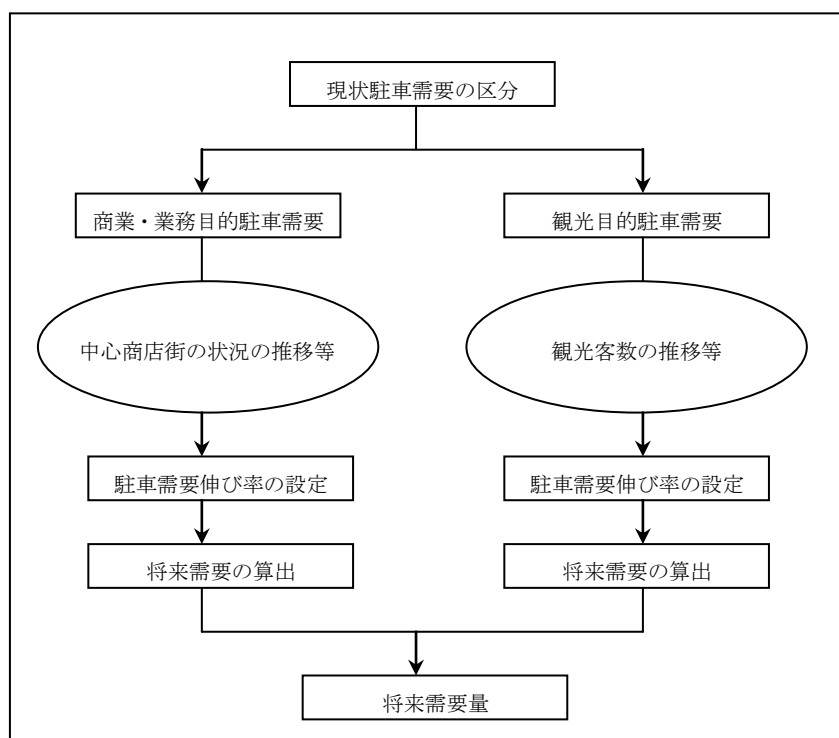


図10 予測フロー

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します。

2-2-2 普通車の需要予測

1) 駐車需要台数の目的別配分

利用実態調査により得られた現状のピーク時駐車需要（普通車）を商業・業務目的と観光目的に配分します。配分比率は利用実態調査の登録地別調査で得られた飛騨ナンバーとその他ナンバーの比率を用い、飛騨ナンバーを商業・業務目的、その他ナンバーを観光目的として配分します。

表 10 駐車需要の配分

		駐車需要計	商業・業務目的	観光目的
平日	配分比率 (%)	100.0	64.0	36.0
	配分台数 (台)	939	601	338
休日	配分比率 (%)	100.0	32.7	67.3
	配分台数 (台)	1,267	414	853

2) 商業・業務目的の駐車需要

商業・業務目的の駐車需要は、中心商店街の状況等を基に設定します。

表 11 中心商店街の状況

	平成 11 年	平成 14 年	平成 16 年	平成 19 年
商店数 (店)	434 (－)	381 (△12.2)	362 (△5.0)	348 (△3.9)
売場面積 (㎡)	－	24,574 (－)	25,933 (5.5)	24,594 (△5.2)
販売額 (百万円)	21,487 (－)	14,244 (△33.7)	13,145 (△7.7)	11,217 (△14.7)

資料：商工課 カッコ書は対前回調査に対する伸び率

近年の中心商店街の状況を見ると商店数、売場面積、販売額とも減少傾向にあります。これらの傾向から今後商業目的の駐車需要は減少することが予測されます。

一方、市内在籍の自動車数は増加傾向を示しており、公共交通が発達していない当地域においては、自動車に依存する傾向は今後しばらくは大きく変わることはないと思われます。このため、商業・業務目的の駐車需要は、商店数や販売額の下げ幅に比べ緩やかなものになると考えられます。

また、今後は中心市街地活性化を図る施策を積極的に展開していく必要があり、中心部における駐車需要の回復も見込まれます。

これらのことを勘案し、今後 10 年間の商業・業務目的の需要の伸び率を 0%（現状維持）と設定します。

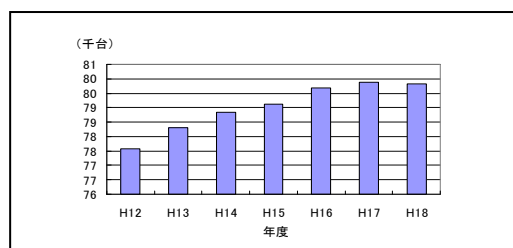


図 11 市内在籍自動車数 資料：高山自家用自動車組合

3) 観光目的の駐車需要

観光目的の駐車需要は、入込み観光客数、観光客の高山までの交通手段、自動車交通量の推移等を基に設定します。

観光客数は横這いの状況で、年間430万人前後で推移しています。

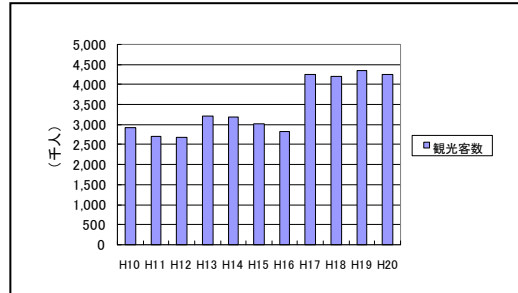


図12 観光客入込み数の推移 資料：観光統計（H16以前は合併前の数値）

高山までの交通機関は道路網の整備進展等により自家用車の割合が増加しており平成19年で約62%となっています。東海北陸道清見インターチェンジが開通した平成12年と比べると約10%、中部縦貫自動車道高山西インターチェンジ開通の平成16年と比べると約7%増加しています。平成20年は燃料高騰の影響で自家用車割合が減少しました。

(単位: %)

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
自家用車	50	49	52	49	51	48	55	65	67	62	47
鉄道	35	34	32	29	28	32	29	21	19	24	37
貸切バス	8	10	8	11	10	12	11	8	9	8	7
路線バス	2	3	4	4	5	6	4	3	3	3	5
タクシー	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
その他	5	4	4	6	6	2	2	3	2	3	4

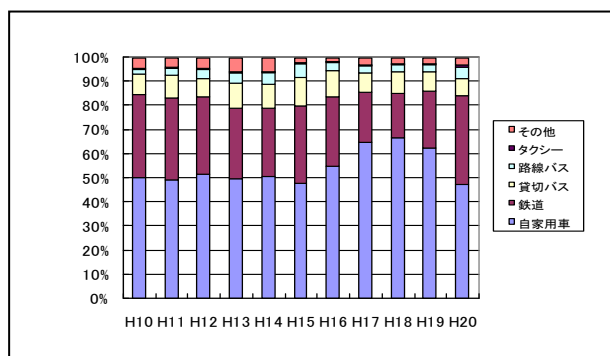


図13 観光客の高山までの主な交通手段 資料：観光統計

東海北陸自動車道清見料金所の交通量は増加傾向にあり、全線開通した平成20年は約236万台で前年比約23%増加しています。

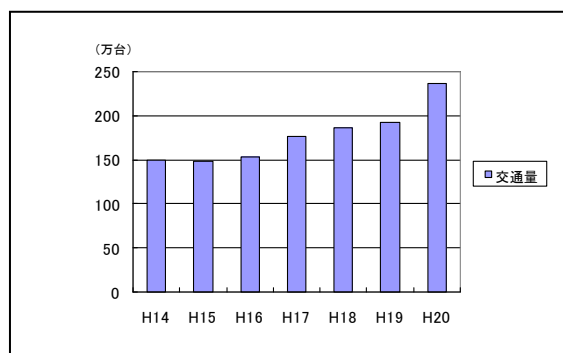


図 1 4 清見料金所交通量 資料：中日本エクストール名古屋株

これらの傾向から観光目的の駐車需要は今後増加することが予測されます。

市の交流人口（観光客）の目標値である 500 万人の達成を前提とし、観光客が自家用車で来訪する割合を前述の利用交通機関の割合から 70%として、自家用車により来訪する観光客数及び伸び率を設定します。

表 1 2 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
H19	観光客数（万人）	270	165	435
	割合（%）	(62.0)	(38.0)	(100)
H31	観光客数（万人）	350	150	500
	割合（%）	(70.0)	(30.0)	(100)

上記表により自家用車による観光客数は 270 万人から 350 万人と約 30%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します。

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します。

表 1 3 普通車の将来駐車需要

	供給量	現状需要（H20）		伸び率（%）	将来需要（H31）	
		平日	休日		平日	休日
商業・業務目的	1,894	601	414	0	601	414
観光目的		338	853	30.0	439	1,109
計	1,894	939	1,267		1,040	1,523

2-2-3 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

観光客の高山までの交通手段における貸切バスの割合は10%前後で推移しており、今後も同程度で推移していくものと考えられます（図13）。普通車の予測と同様に交流人口（観光客）の目標値500万人の達成を前提とし、観光客が貸切バスで来訪する割合を現状と同様の10%に設定して、貸切バスにより来訪する観光客数及び伸び率を設定します。

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	計
H19	観光客数（万人）	35	400	435
	割合（%）	(8.0)	(92.0)	(100)
H31	観光客数（万人）	50	450	500
	割合（%）	(10.0)	(90.0)	(100)

上記表により貸切バスによる観光客数は35万人から50万人と約40%の伸びとなり、これを大型車駐車需要の伸び率として設定します。

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します。

表15 大型車の将来駐車需要

供給量	現状需要（H20）		伸び率 （%）	将来需要（H31）	
	平日	休日		平日	休日
88	24	59	40.0	34	83

2-2-4 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ます。

表16 需給比較

	供給量	現状需要（H20）		将来需要（H31）	
		平日	休日	平日	休日
普通車	1,894	939	1,267	1,040	1,523
大型車	88	24	59	34	83

2-3 駐車場の現状と課題

2-3-1 駐車場の現状及び駐車場を取り巻く状況

1) 駐車場の現状

- ・ 駐車場整備地区及びその周辺地区における時間貸駐車場は41箇所あり、収容台数は普通車約2,000台、バス約90台となっています。(平成21年7月現在)
- ・ 駐車場は平成11年と比較して施設数で14箇所増加、収容台数では普通車がほぼ等しく、バスは約20台減少しています。
- ・ 公共と民間の割合は施設数が約3:7、収容台数は約6:4となっています。
- ・ 駐車場利用者に占める地元車の割合は、平日で約6割、休日で約3割となっています。
- ・ 特定日・平常日や季節により駐車需要に大きな差があります。
- ・ 目的地により近い駐車場を求めて一部の地区に集中し、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ます。
- ・ 市営駐車場の利用台数は増加傾向にあります。

2) 駐車場を取り巻く状況

- ・ 高速交通網の整備が進展し、交通量は増加傾向にあります。
- ・ 中心市街地の幹線道路では路上駐車が見られます。
- ・ 自動車交通への依存度が高く、市内在籍の自動車数は増加傾向にあります。
- ・ 人口は減少傾向にあります。
- ・ 観光客数は横這い傾向にあります。
- ・ 観光客の交通手段に占める自動車（自家用車、バス、タクシー）の割合は増加傾向にあります。
- ・ 中心商店街の商店数及び販売額は減少傾向にあり、空洞化が進行しています。

3) 駐車需要の今後の動向

①プラス要因

- ・ 道路網整備により観光・交流人口の増加が期待されます。
- ・ 道路網整備により観光客に占める自動車利用割合の増加が予測されます。
- ・ 中心市街地活性化のための施策の実施により、駐車需要の増加が期待されます。
- ・ 高山駅周辺土地区画整理事業による新たな商業・業務の駐車需要が発生します。

②マイナス要因

- ・ 人口減少時代に入っています。
- ・ 景気低迷や環境保全意識の高揚などによるクルマ離れも予想されます。

2-3-2 駐車場の課題

1) 特性からみた課題

- ・自動車交通への依存度が高く、自動車保有台数も増加傾向にあるため、駐車需要への対応が必要です。
- ・観光都市であるとともに、飛騨地域の商業業務の中心地でもあるため、来訪者の駐車需要への対応が必要です。
- ・古い町並（三町伝統的建造物群保存地区）周辺の駐車場に需要が集中するため、歩いて楽しむことができるまちを面的に拡大し、観光客等の流れを分散する必要があります。
- ・春祭、秋祭等に自動車交通が集中するため、特定日の対策が必要です。

2) 利用面からみた課題

- ・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す。
- ・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はかる必要があります。

3) 道路交通からみた課題

- ・中部縦貫自動車道高山インターチェンジの開設や東海北陸自動車道の全線開通など道路網の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ります。
- ・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ります。安全性・交通機能の低下、環境の悪化を防ぐため中心市街地への過度な進入を抑制し交通の円滑化をはかれるよう、適切な駐車場の配置と誘導を行う必要があります。

4) まちづくりの方向からみた課題

- ・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ります。また、中心市街地から離れた駐車場においては、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はかる必要があります。
- ・歩いて楽しめる中心市街地の形成をはかるため、駐車場から目的地までの間を「まち」そのものを歩いて楽しめるよう歩行者空間の整備等を行う必要があります。

3. 駐車場整備地区の設定

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します。

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	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画用途地域のうち商業地域、近隣商業地域を含む地区 ・ピーク時に一車線当たりの交通量が400台/時を超える地区
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・ピーク時に一車線当たりの交通量が400台/時を超える地区
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	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画用途地域のうち商業地域、近隣商業地域を含む地区 ・商業・業務機能が集積している地区 ・交通の拠点となっている地区
	観光振興への対応が必要な地区	<ul style="list-style-type: none"> ・観光施設を有する地区 ・中心市街地の入口に当たる地区（中心市街地の混雑・渋滞緩和）

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	
I	○	○	○	○		○	○	○
II	○	○	○	○		○	○	○
III	○	○	○	○		○		○
IV	○	○	○	○		○		○
V	○	○	○	○		○		○
VI	○	○	○	○	○			○
VII	○	○	○	○			○	○
VIII	○	○	○	○			○	○
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

商業系用途地域を含み交通がふくそうしている中心市街地の約129ha（ゾーンⅠ～Ⅷ）を引き続き駐車場整備地区とします。

また、駐車場整備地区の周辺地区については、中心市街地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します。

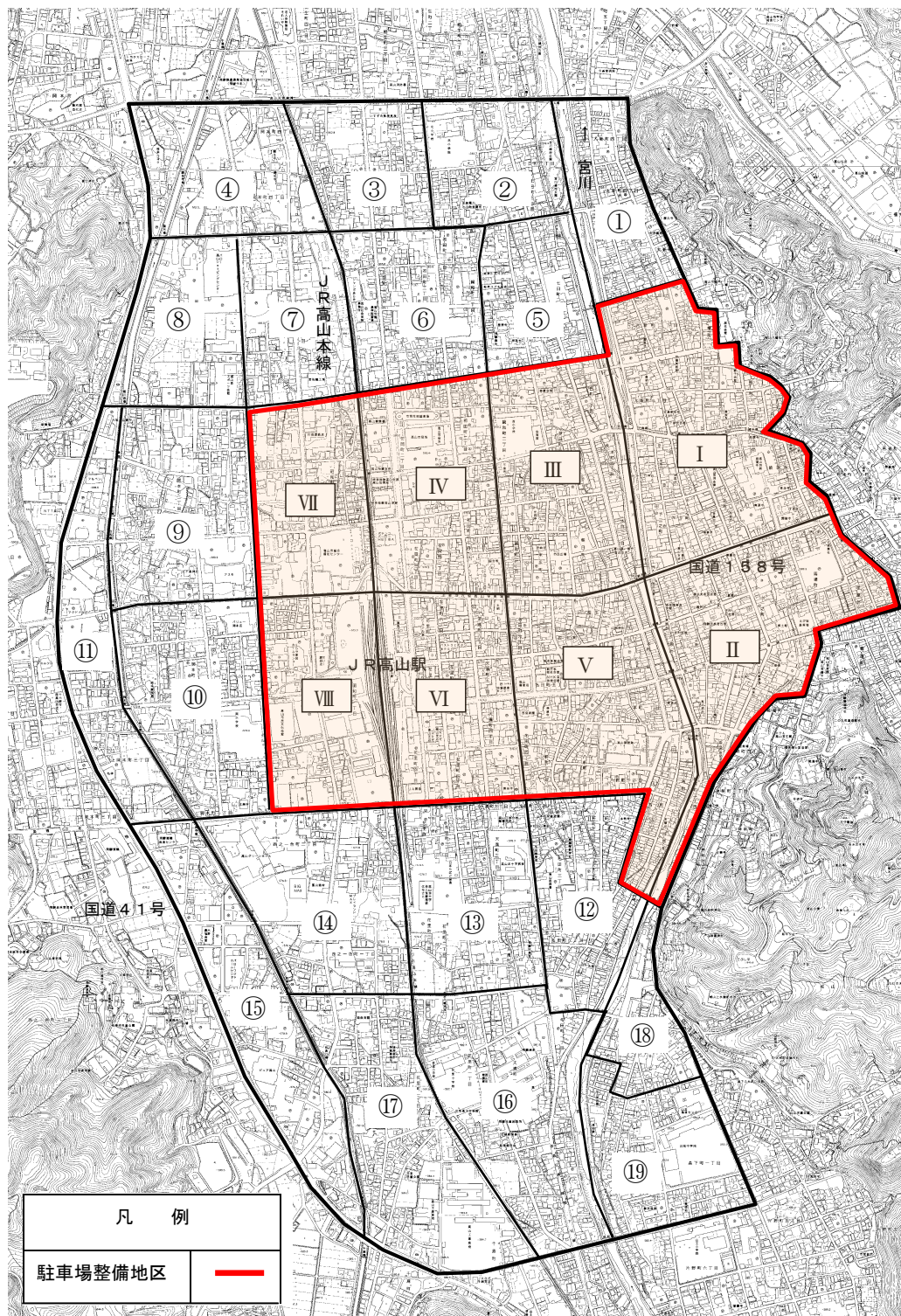


図15 駐車場整備地区

4. 駐車場の整備に関する基本方針

本市においては、中心市街地が商業、業務の中心となっており、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ます。このため、公共と民間の相互連携、適切な役割分担のもと、駐車場施策を総合的に推進する必要があります。

前述の課題を踏まえ駐車場の整備に関する基本方針を以下のとおりとします。

①既存ストックの有効活用

現在の供給量で量的には需要を満たしていることから、既存ストックを最大限有効活用していくことを駐車場整備の基本とします。

②適正な誘導と役割分担

一部の地区に集中する駐車需要を適正な誘導により分散させるとともに、立地条件や管理者（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はかります。

③公共と民間の協力

公共と民間が互いに協力連携し、利用率の向上や交通の円滑化をはかります。

5. 駐車場の整備の目標年次及び目標量

1) 目標年次

平成26年とします。

2) 目標量

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を現状維持の普通車2,000台、大型車90台とします。

なお、プロジェクトに併せた駐車場の再整備及び適切な誘導により駐車場の有効利用をはかります。

6. 駐車場の整備方策

1) 公共と民間の役割分担

駐車場は従来から公共及び民間により整備が行われてきました。基本としては駐車需要を発生させる施設等の整備主体・管理主体により整備・確保されることが望ましいですが、市街地にまとまった土地がないこと、また観光都市という本市の特性から交通の円滑化、交通渋滞対策の一環としては公共駐車場の果たすべき役割が大きいと言えます。

今後も公共と民間が協力し、適正な役割分担のもと整備等を行います。

①公共駐車場

- ・ 駐車場整備地区の外縁部及び駐車場整備地区を補完する地区において大型車及び普通車の駐車場を確保し、渋滞の要因となる大型車や過度の観光車両の流入を抑制します。
- ・ 高山駅周辺土地区画整理事業に併せ、既存駐車場の再整備を行い、区画整理事業に伴う

新たな駐車需要及び市街地周辺部からの車両を受け入れ、中心市街地への流入抑制をはかります。また、**JR**や高速バスの結節点としてビジネスやレジャー時のパークアンドライドの拠点として活用することを検討するとともに、**JR**アンダーパスや東西自由通路と一体となった歩行者空間の整備、活用について検討します。

- ・民間駐車場の動向等を考慮しながら、継続的に適正配置の検討をすすめます。

②民間駐車場

- ・附置義務制度により一定の駐車台数を確保します。
- ・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駐車場を整備運営し、利用者の利便性の向上をはかります。

2) 駐車場の配置方針

駐車場整備地区の外縁部には大型車が駐車可能な中・大規模な駐車場を配置（現状維持）し、中心市街地への流入を抑制します。

駐車場整備地区の中心部には小・中規模の駐車場を配置（現状維持）し、市民や観光客などが目的地により近い駐車場に駐車できるよう利便性の向上をはかるものとします。

なお、観光の中心地となっている古い町並（三町伝統的建造物群保存地区）に近接する神明駐車場については、渋滞の緩和や歩行者の安全確保の観点から大型車の利用を中止するなど、駐車場の供給形態について検討を行います。

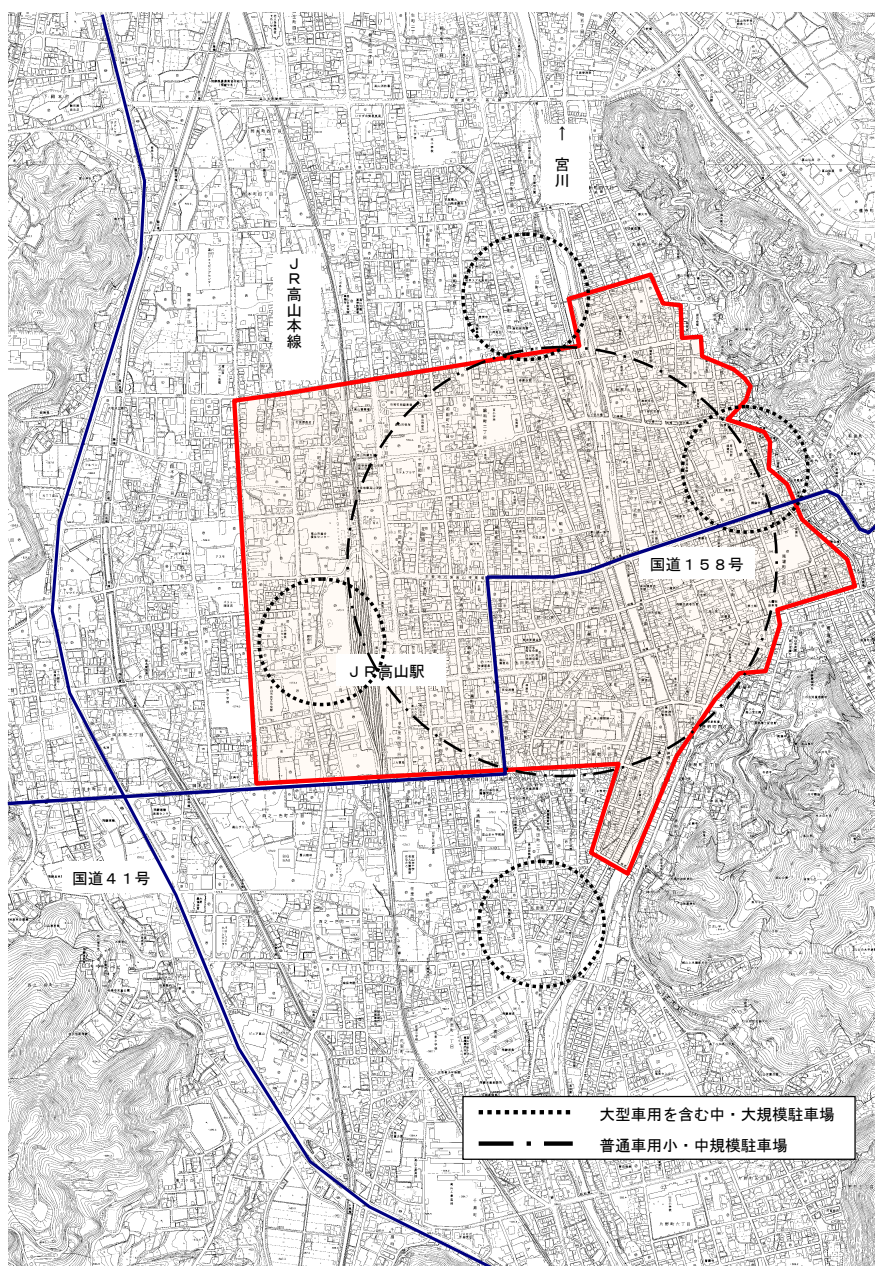


図16 駐車場配置方針図

3) 駐車場整備における配慮事項

駐車場の整備に当たっては、ユニバーサルデザインに配慮し、誰にもやさしい施設として整備するとともに、周辺の景観や環境に十分配慮を行います。

①利用者への配慮

- ・障がい者や高齢者、妊婦・ベビーカー利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します。

②景観への配慮

- ・駐車場整備地区及び周辺の地区は、伝統的建造物群保存地区など歴史的な景観を有しており、市の景観計画において景観重点区域に指定されています。道路上から駐車場が直接見えないよう自然素材の塀や垣で覆うなど周辺景観との調和に十分配慮します。

③環境への配慮

- ・防音壁、植栽などにより防音対策をはかります。
- ・排ガスが近隣の民家等に向かないよう駐車区画の配置、向きに配慮します。
- ・クリーンエネルギー自動車で利用する場合の料金割引や優先駐車スペースの確保について検討します。
- ・ハイブリッド型街路灯の設置など新エネルギーの導入について検討します。

④防犯への配慮

- ・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配慮するよう努めます。

7. 駐車場の有効利用方策

1) 駐車場の案内

現在、民間駐車場も含めパンフレットやホームページで案内を行っています。また市営駐車場については FM 放送やインターネットなどにより混雑状況を情報提供し、利用率の低い駐車場への誘導も行っています。今後もこれらの案内を継続するとともに駐車場案内システムの拡充や主要幹線道路における案内標識の配置をすすめるなど情報提供の更なる充実をはかります。

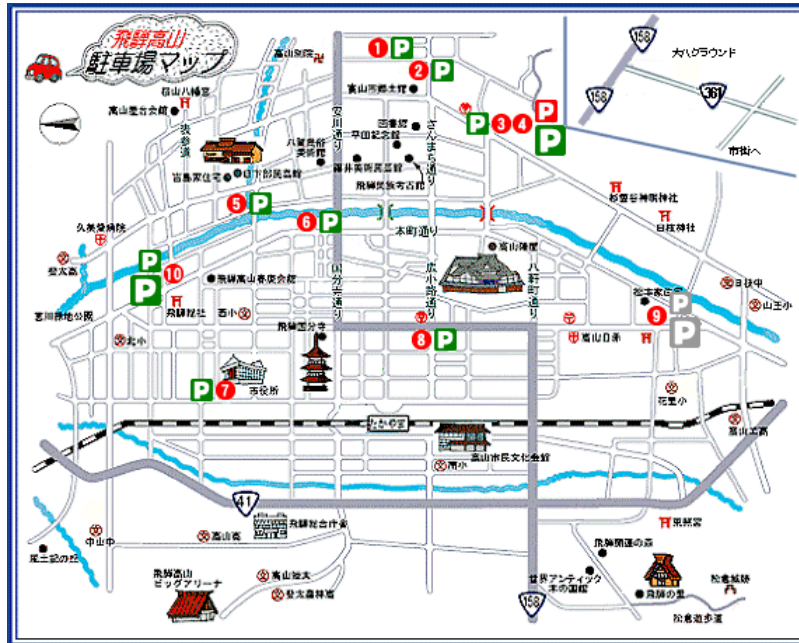


図 1 7 市営駐車場満車空車情報（市ホームページ）

2) 駐車場周辺の整備

目的地から多少離れた場所であっても目的地まで歩いて楽しめるようなユニバーサルデザインに配慮した歩行者空間の整備をすすめ、周辺部駐車場の利用促進をはかります。

3) 商店街駐車場の利用促進

高山市商店街振興組合連合会（市商連）が実施する商店街駐車場利用促進事業に対して補助を行うなど来店者へのサービスの向上、駐車場の利用促進につながる事業を市商連と市が協力し引き続き行っていきます。

4) バス運行等の検討

駐車場整備地区外縁部の駐車場においては駐車場の利便性向上・利用率の向上をはかるとともに、誰もが安全に安心して目的地に移動できるよう駐車場と中心市街地等を結ぶバスの運行等を検討します。

8. 附置義務制度による整備

高山市駐車施設附置条例により、駐車場や荷捌きのための駐車スペースの整備や確保をはかるよう引き続き指導します。

9. 特定日の駐車場対策

自動車交通の集中する特定日には、公共施設用地等を利用した臨時駐車場の開設及び郊外に確保した駐車場からのシャトルバス運行により中心市街地への車両進入を抑制します。

なお、過去の秋祭り時の駐車場入込み台数から臨時駐車場として最大で普通車1,000台、大型車230台程度の確保をはかるものとします。

1) 郊外の駐車場

公共施設用地や民間の大規模専用駐車場などの既存施設を施設管理者の協力を得て臨時駐車場として活用します。

また、パークアンドライド方式について検討を行います。

2) 市街地の駐車場

公共施設用地等を臨時駐車場として利用する他、安全な歩行経路が確保できる場所をシャトルバスの乗降スペースとして確保します。

3) 適切な誘導

特定日には交通規制も実施され、渋滞に拍車がかかることから、案内看板の設置や交通整理員の配置などにより交通の円滑化をはかるとともに、より良い誘導方策、交通体系などについて民間と公共が一体となって検討をすすめます。