

高山市駐車場整備計画

令和4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	23
4. 駐車場を取り巻く状況と今後の課題	28
5. 駐車場整備地区の設定	30
6. 駐車場の整備に関する基本方針	33
7. 駐車場の整備の目標年次及び目標量	33
8. 駐車場の整備方策	34
9. 駐車場の有効利用策	37
10. 駐車場整備に関する基準と配慮事項	38
11. 特定日の駐車場対策	39

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、新型コロナウイルス感染症の影響により、自家用車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、平成30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」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となってきた。

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、利用者の動向や新型コロナウイルス感染症による影響なども考慮しながら、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とともに、コロナ禍を踏まえた今後の施策を検討するため、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（駐車場利用者・駐車場管理者・市民を対象に実施）

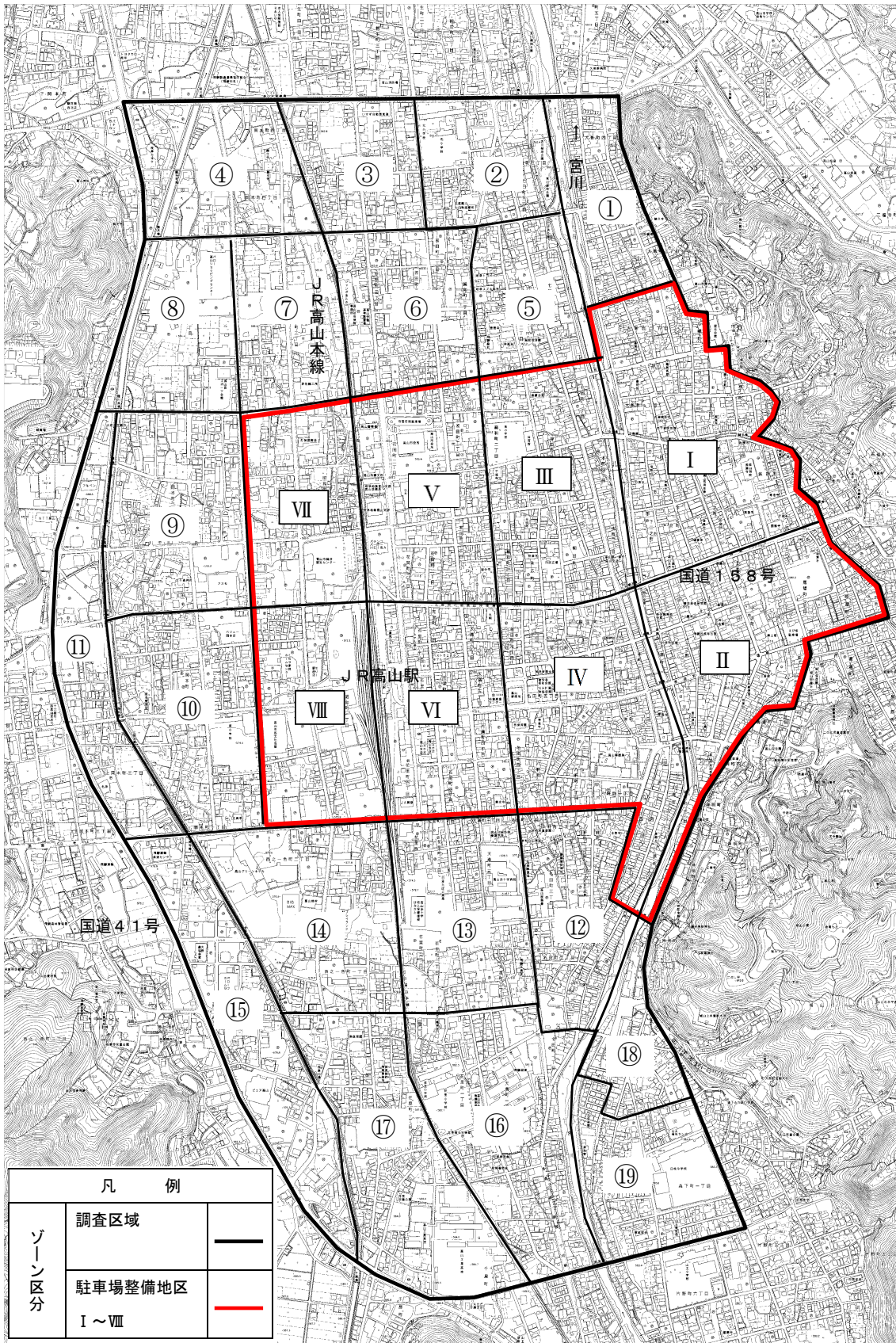
2-2 調査区域の設定

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3年7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3年7月時点）

単位：台

ゾーン	公共駐車場				民間駐車場				合計			
	箇所数	収容台数			箇所数	収容台数			箇所数	収容台数		
		普通車	大型車	計		普通車	大型車	計		普通車	大型車	計
I	1	21	0	21	7	225	55	280	8	246	55	301
II	3	235	17	252	4	280	0	280	7	515	17	532
III	1	52	0	52	7	160	0	160	8	212	0	212
IV	0	0	0	0	13	257	0	257	13	257	0	257
V	2	318	0	318	1	11	0	11	3	329	0	329
VI	2	44	0	44	10	177	0	177	12	221	0	221
VII	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VIII	1	130	10	140	1	246	4	250	2	376	14	390
小計	10	800	27	827	43	1,356	59	1,415	53	2,156	86	2,242
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	62	10	72	0	0	0	0	1	62	10	72
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	92	10	102	1	4	0	4	2	96	10	106
⑬	0	0	0	0	1	24	0	24	1	24	0	24
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	154	20	174	2	28	0	28	4	182	20	202
合計	12	954	47	1,001	45	1,384	59	1,443	57	2,338	106	2,444

図2 時間貸駐車場の分布

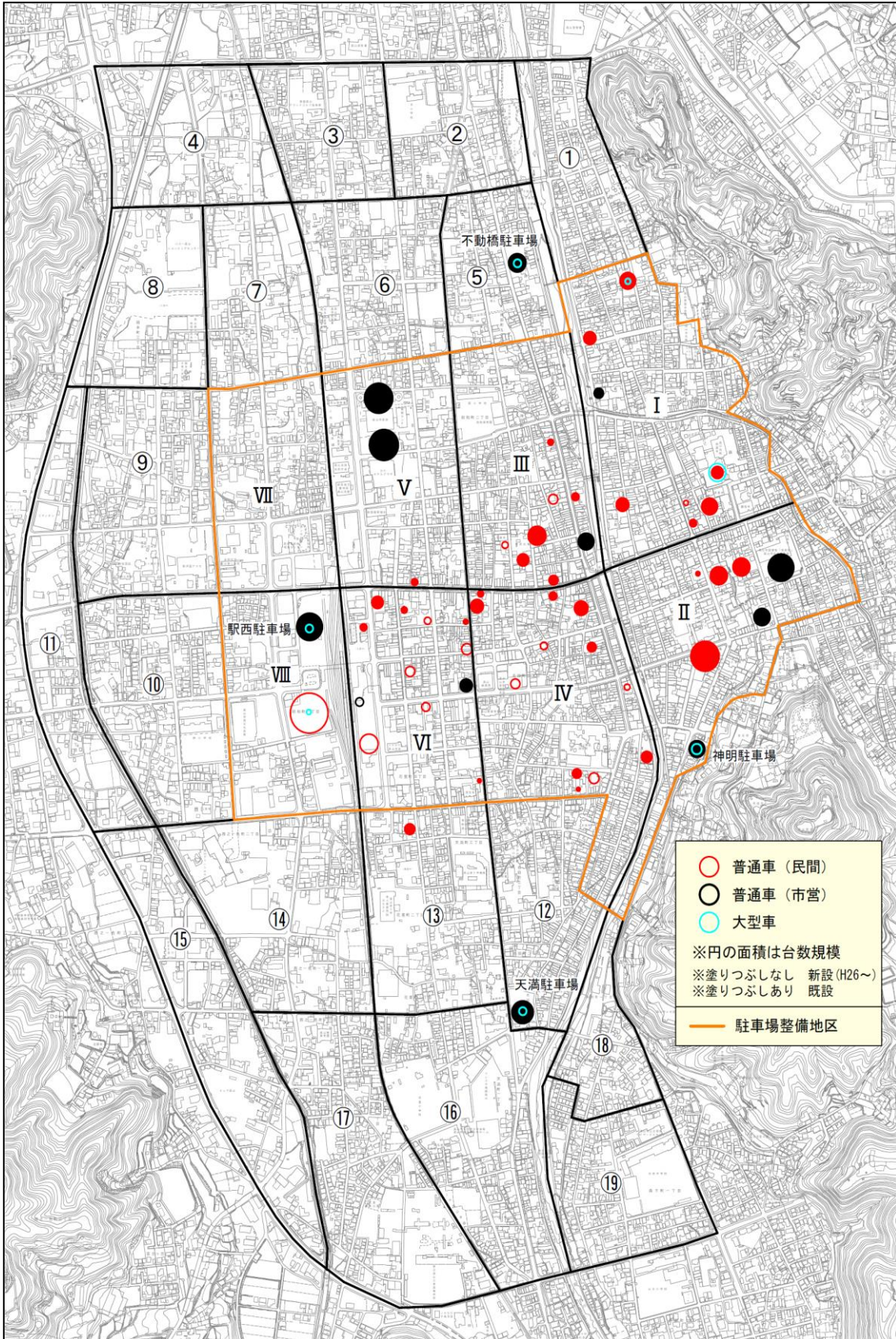


図3 駐車場供給量推移グラフ

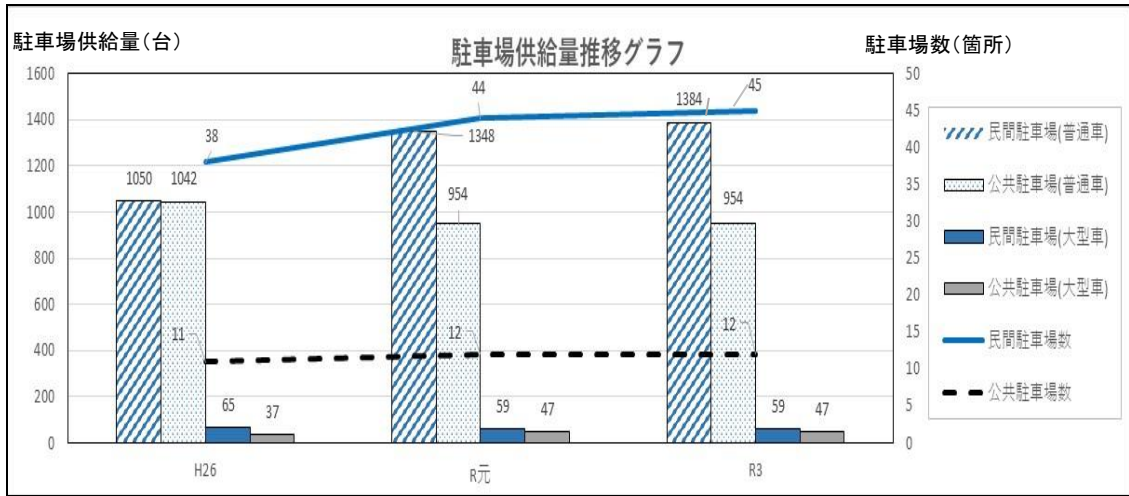


表3 駐車場供給量推移 (H26・R元・R3)

年度	公共駐車場				民間駐車場				合計(公共駐車場+民間駐車場)							
	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)	増減	収容台数(台)				増減	
		普通車	大型車	計		普通車	大型車	計			普通車	増減	大型車	増減		計
H26	11	1,042	37	1,079	38	1,050	65	1,115	49	-	2,092	-	102	-	2,194	-
R元	12	954	47	1,001	44	1,348	59	1,407	56	7	2,302	210	106	4	2,408	214
R3	12	954	47	1,001	45	1,384	59	1,443	57	1	2,338	36	106	0	2,444	36

調査結果 (R3) の概要は、下記のとおりであった。

- ・調査区域における時間貸駐車場は57箇所あり、収容台数は普通車2,338台、大型車106台であった。
- ・公共駐車場と民間駐車場の割合は、箇所数が約1:4、収容台数は約2:3であった。
- ・平成26年の調査時に比べ箇所数では8箇所増(16箇所開設、8箇所閉鎖)、収容台数では普通車246台増、大型車4台増となった。
- ・民間駐車場の普通車供給量と駐車場箇所数が増加傾向にある。
- ・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は、公共駐車場、民間駐車場ともに横ばい(現状維持)である。
- ・ゾーンごとの駐車場供給量と分布状況は、表2及び図2に示すとおり。

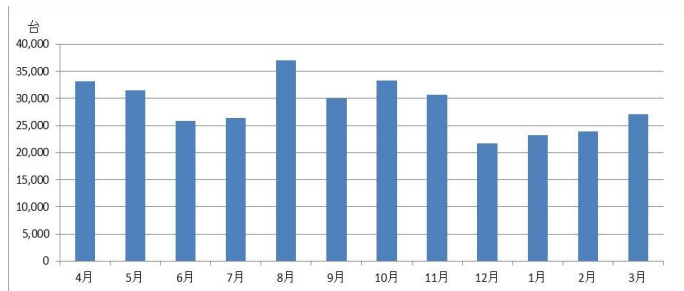
調査2 駐車場利用状況調査

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 令和元年11月7日(木)
 - ②休日 令和元年11月10日(日)

なお、対象月を11月とした理由は、次のとおり。

- ・基礎資料として需給バランスを検討するためには、特定日の影響等により駐車需要が突出する月を除くことが適切であるため。なお、特定日のある月以外では11月が駐車需要の相対的に高い月となっている。
- ・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検討が必要となるため。

図4 市営駐車場普通車月別駐車台数(平成30年度) 資料:維持課



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 28,000 台の利用がある。

特定日:観光客が集中する、春・秋の高山祭やゴールデンウィーク、お盆など

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4 調査対象駐車場

単位：台

通番	公・民 の区分	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	松井有料駐車場	I	33	0
3	民	屋台会館駐車場(大新町駐車場)	I	58	5
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	パラカ高山市下一之町第1	I	4	0
6	民	きたちょうパーキング	I	13	0
7	民	いちのまちパーキング	I	52	0
8	民	高山別院駐車場	I	30	50
9	公	市営えび坂駐車場	II	55	0
10	公	市営空町駐車場	II	128	0
11	民	かみいち第2駐車場	II	60	0
12	民	かみいち駐車場	II	60	0
13	民	スーパーやまだ駐車場	II	6	0
14	民	みたかパーキング	II	154	0
15	公	市営神明駐車場	II	52	17
16	民	三井のリパーク高山本町4丁目	III	7	0
17	民	本町4丁目駐車場	III	9	0
18	民	天木屋パーキング	III	14	0
19	民	本町3パーキング	III	15	0
20	民	たかやま中央駐車場	III	65	0
21	公	市営かじ橋駐車場	III	52	0
22	民	ザ・パーク高山朝日町	III	7	0
23	民	旭パーキング	III	30	0
24	民	第一パーキング	III	20	0
25	民	宮本駐車場	IV	15	0
26	民	高山パーキングしらけい駐車場	IV	40	0
27	民	名鉄協商パーキング北陸銀行高山支店	IV	19	0
28	民	パラカ高山市本町第1	IV	6	0
29	民	中橋駐車場	IV	26	0
30	民	リパーク高山八軒町1丁目	IV	18	0
31	民	プラザ陣屋駐車場	IV	19	0
32	民	脇陣駐車場	IV	5	0
33	民	パラカ高山市名田町第1	IV	15	0
34	民	三井のリパーク高山花川町	IV	9	0
35	民	名鉄協商パーキング高山国分寺通り	IV	10	0
36	民	名鉄協商パーキング高山国分寺通り第2(丸明)	IV	36	0
37	公	市営花岡駐車場	V	155	0
38	公	市役所駐車場	V	163	0
39	民	パラカ高山市初田町第1	V	11	0
40	民	高山駅前パーキング	VI	30	0
41	民	名鉄協商パーキング高山駅前第2	VI	12	0
42	民	名鉄協商パーキング高山駅前	VI	10	0
43	民	名鉄協商パーキング高山天満町	VI	8	0
44	民	名鉄協商パーキング高山名田町	VI	7	0
45	民	S-LAND PARK高山市	VI	19	0
46	公	市営広小路駐車場	VI	33	0
47	民	Dパーキング高山駅前	VI	16	0
48	民	パラカ高山駅前第1	VI	12	0
49	公	高山駅東口駅前広場駐車場	VI	11	0
50	民	NBパーキング高山駅前	VI	58	0
51	民	名鉄協商パーキング高山陣屋西	VI	5	0
52	公	市営高山駅西駐車場	VII	130	10
53	民	パラカ高山駅前第2	VIII	246	4
54	公	市営不動橋駐車場	⑤	62	10
55	公	市営天満駐車場	⑫	92	10
56	民	MAYパーク高山	⑬	24	0
		合計		2,302	106

表5 駐車場利用状況

調査日	平成26年				令和元年				令和元年と平成26年の増減比較			
	11月13日(木) 平日		11月16日(日) 休日		11月7日(木) 平日		11月10日(日) 休日		11月 平日		11月 休日	
車種	普通車	大型車	普通車	大型車	普通車	大型車	普通車	大型車	普通車	大型車	普通車	大型車
駐車台数ピーク時間帯	14時 ～15時	11時 ～12時	14時 ～15時	14時 ～15時	14時 ～15時	14時 ～15時	14時 ～15時	14時 ～15時	11月平日大型車が【11時～12時】 →【14時～15時】			
ピーク時駐車待ち台数	0台	5台	7台	2台	0台	0台	8台	0台	±0台	△5台	1台	△2台
ピーク時需給比率	50%	33%	71%	31%	53%	27%	71%	49%	3%	△6%	±0%	18%
ナンバー比率	飛驒69% その他31%		飛驒37% その他63%		飛驒57% その他43%		飛驒30% その他70%		飛驒△12% その他+12%		飛驒△7% その他+7%	
ピーク時に満車となった 駐車場数	計2箇所 (ゾーンVI:2箇所)		計7箇所 (ゾーンII:2箇所) (ゾーンIII:2箇所) (ゾーンIV:2箇所) (ゾーンVI:1箇所)		計3箇所 (ゾーンII:2箇所) (ゾーンVI:1箇所)		計14箇所 (ゾーンI:3箇所) (ゾーンII:3箇所) (ゾーンIV:1箇所) (ゾーンVI:7箇所)		+1箇所		+7箇所	

調査結果 (R1) の概要は、下記のとおりであった。

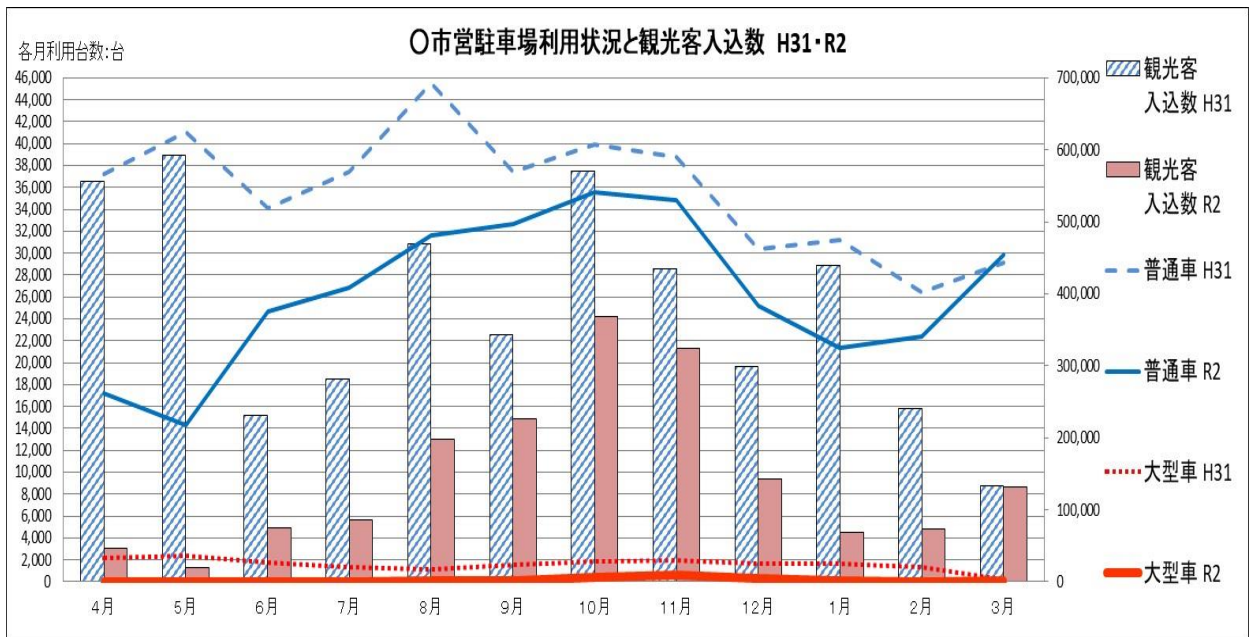
- ・供給量は、平常時(比較的需要の多い平日、休日)の全体の需要量を満たしている。
- ・ピーク時の需給比率は平日で普通車53%、大型車27%、休日で普通車71%、大型車49%であり、平成26年調査時と比較すると普通車は平日、休日ともに同程度、大型車は平日減少、休日増加となっている。
- ・飛驒ナンバーとその他ナンバーの概ねの比率は、令和元年は平日6:4、休日3:7、平成26年は平日7:3、休日4:6となっており、休日の観光目的の需要が多いとともに、平日、休日ともに観光需要が増加している。
- ・平日のピーク時に満車となった駐車場はゾーンIIで2箇所、ゾーンVIで1箇所であった。
- ・休日のピーク時に満車となった駐車場はゾーンIで3箇所、ゾーンIIで3箇所、ゾーンIVで1箇所、ゾーンVIで7箇所であった。
- ・ピーク時に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I、IIに集中していた。

※調査結果の詳細については、表7、表8、表9、表10、図17及び図18のとおり(P19～P22参照)。

なお、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和元年と令和2年から令和3年では駐車場の利用状況が大きく変化していることから、市営駐車場の利用台数と観光客入込数(既存データ)を用いて、平成31年度と令和2年度の比較を行った結果、概要は以下のとおりであった。

- ・観光客入込の減少率(△62%)に比べ、普通車の減少率(△26%)は小さく大型車の減少率(△91%)は大きかった。
- ・自家用車利用による観光(旅行)が増加していると考えられる。
- ・観光客入込数、普通車利用台数、大型車利用台数の全数値がコロナ禍前と比較して減少している。

図5 市営駐車場利用台数と観光客入込数の推移



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 令和元年11月7日(木)
 - ②休日 令和元年11月10日(日)
3. 調査時間帯 14時00分～14時30分(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6参照)

図6 路上調査対象路線

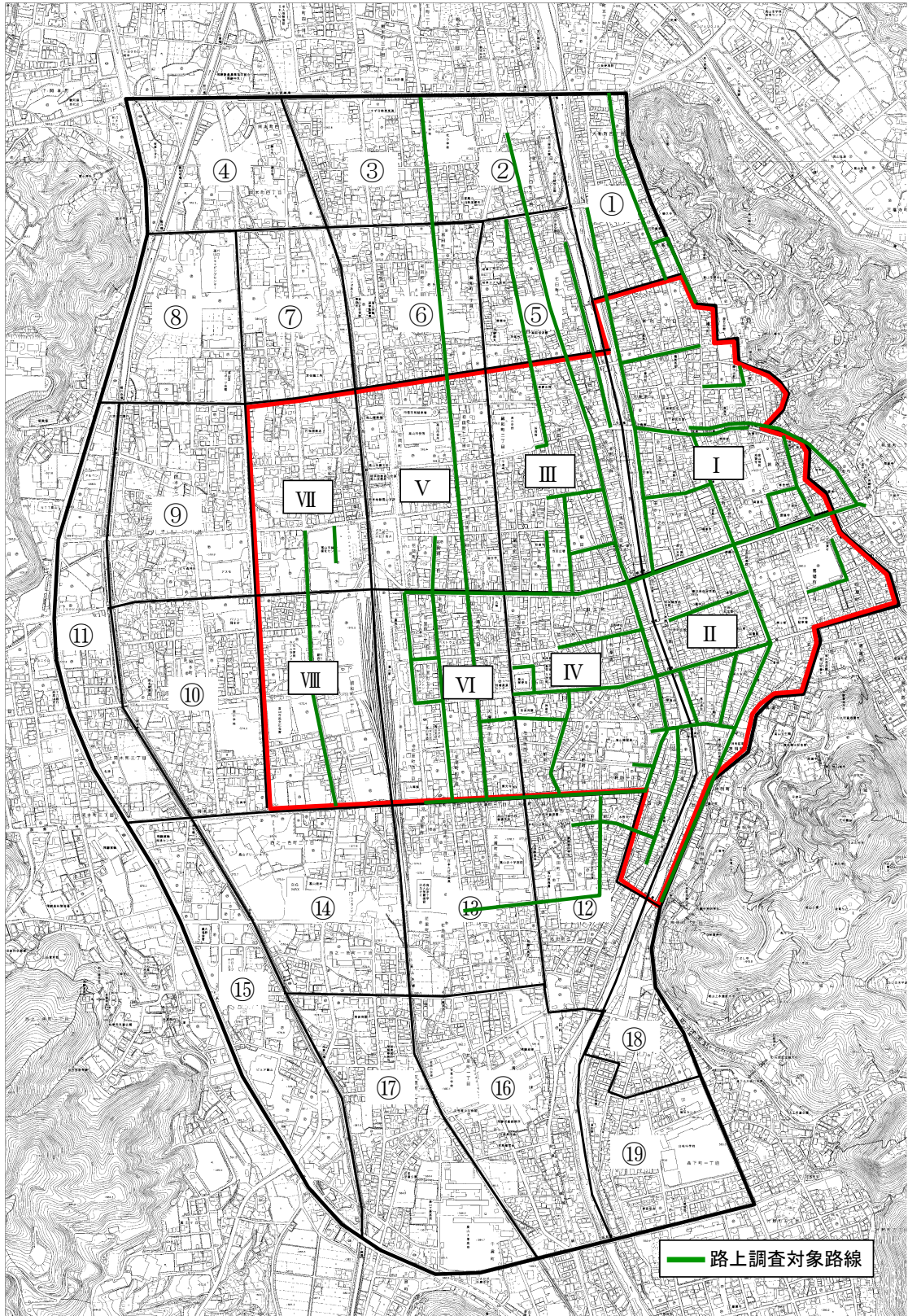


表6 路上駐車状況

	駐車台数	車種別			地域別			駐・停車別		目的別				
		乗用車	貨物車	その他	飛騨	岐阜	その他	駐車	停車	買い物	荷捌き	不明	その他	
平日	令和元年11月7日(木)	71	46	25		65	3	3	38	33	3	16	44	8
	平成26年11月13日(木)	104	73	25	6	94	4	6	58	46	12	19	49	24
	R1-H26 増減比較	△33	△27	△6		△29	△1	△3	△20	△13	△9	△3	△5	△16
休日	令和元年11月10日(日)	50	47	3		44	3	3	31	19	8	6	36	0
	平成26年11月16日(日)	80	73	6	1	72	4	4	54	26	19	7	44	10
	R1-H26 増減比較	△30	△26	△4		△28	△1	△1	△23	△7	△11	△1	△8	△10

調査結果の概要は、下記のとおりであった。

- ・ 休日と比べ平日の貨物車の台数及び割合が多い。
- ・ 平日の停車車両の台数及び割合が多い。
- ・ 平日、休日ともに約9割が飛騨(地元)ナンバーである。
- ・ 平日の荷捌き駐車の影響が多い。
- ・ 平日の駐車需要ピーク時路上駐車は、H26調査時より減少(△33台)。ゾーン別ではH26調査時と同様、ゾーンⅡが最も多かった。
- ・ 休日の駐車需要ピーク時路上駐車は、H26調査時より減少(△30台)。ゾーン別ではH26調査時と同様、ゾーンⅢが最も多かった。
- ・ 駐車時間は約8割が30分未満であった。

調査4 アンケート調査

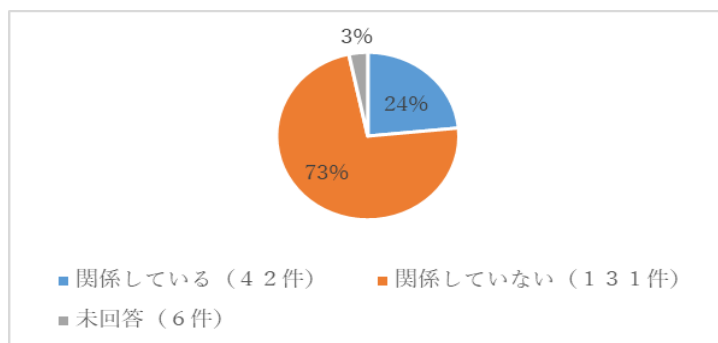
駐車場利用者、駐車場管理者及び市民の駐車場に対する意識等を把握し、駐車場施策等の検討を行うため、以下のとおりアンケート調査を実施した。

調査4-1 駐車場利用者向けアンケート

1. 実施日 令和3年8月13日(金)～令和3年8月24日(火)
2. 実施方法 紙媒体及びWEBフォーム
3. 対象 市営神明駐車場、市営天満駐車場及び市営不動橋駐車場の利用者
4. 調査項目

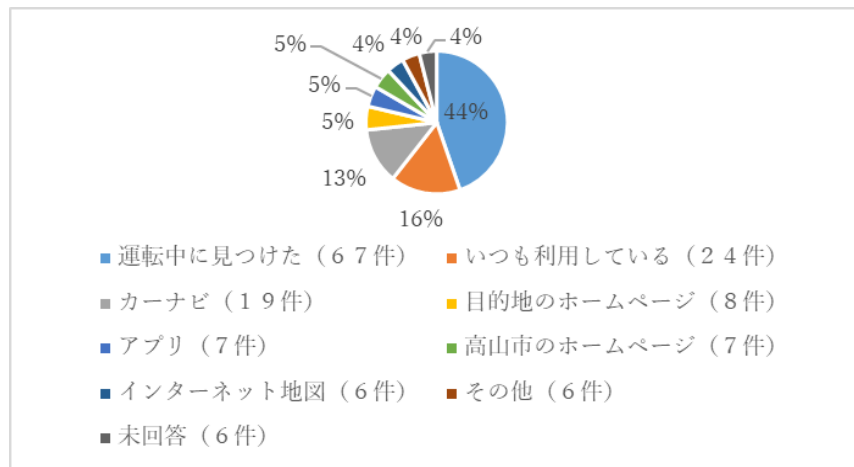
調査①「今回、車で訪れた理由に新型コロナウイルス感染症の影響は関係しているか」

図7 調査①の結果



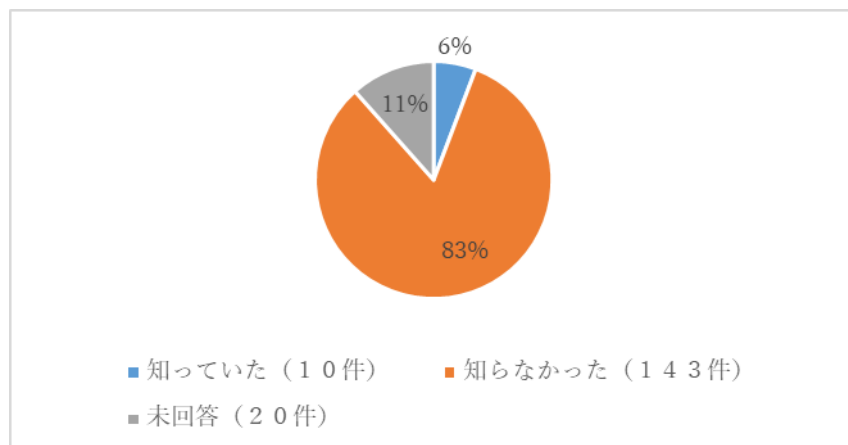
調査②「どのような手段で市営神明駐車場を知ったか」
 (市営神明駐車場における回答者150名)

図8 調査②の結果



調査③「外縁部駐車場の利用促進策の一環である観光特化型バス「匠バス」の運行について知っているか」(市外在住の回答者173名)

図9 調査③の結果



回答数は202件（紙媒体175件、WEBフォーム27件）であり、概要は下記のとおりであった。

- ・「車で訪れた理由」について、「新型コロナウイルス感染症の影響が関係している」が約40件（約20%）であった。
- ・市営神明駐車場の利用者について、駐車場を「運転中に見つけた（事前に駐車場を選定することなく駐車した）」という利用者が多数であった。
- ・外縁部駐車場の利用促進策の一環である観光特化型バス「匠バス」の運行について、「知らない」が多数であった。
- ・駐車場を選ぶ理由について、「料金は高いが目的地に近い駐車場を選ぶ」と「目的地から遠くても料金が安い駐車場を選ぶ」の比率は概ね2：1であった。

調査4-2 駐車場管理者向けアンケート

1. 実施日 令和3年8月16日（月）～令和3年8月27日（金）
2. 実施方法 紙媒体、WEBフォーム及び電話インタビュー
3. 対象 市営駐車場管理者及び民営駐車場管理者

回答数は18件（用紙形式6件、WEB形式9件、電話インタビュー3件）であり、概要は下記のとおりであった。

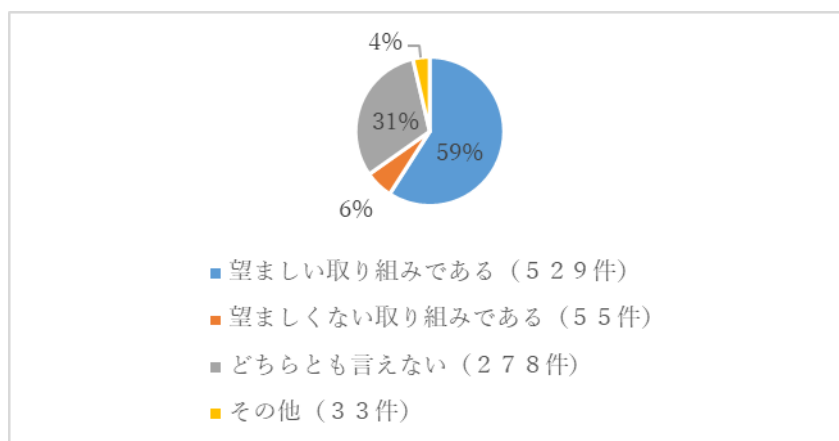
- ・「市街地への車両流入抑制」については、賛否両論あり、「歩行者中心の賑わいのある空間を構築するために検討すべき取り組みである（賛成）」、「多くの車両が流入した方が地元経済にプラス効果があるのではないか（反対）」などの意見が寄せられた。
- ・外縁部駐車場の管理者からは、「パークアンドライドの必要性が高まっており、推進のためには観光客への周知や案内に工夫が必要である」との意見が寄せられた。
- ・料金設定について、民営駐車場管理者からは、「市営駐車場の料金が自社の料金設定に影響している（考慮して設定している）」との声が寄せられた。
- ・自動二輪車の駐車スペースについては、「需要が高まっていると認識しているが、事務負担や、採算性の観点から自身の駐車場での受け入れは検討していない」との意見が多数であった。

調査4-3 市民向けアンケート

1. 実施日 令和3年10月4日（月）～令和3年10月22日（金）
2. 実施方法 WEBフォーム
3. 対象 市民
4. 調査項目

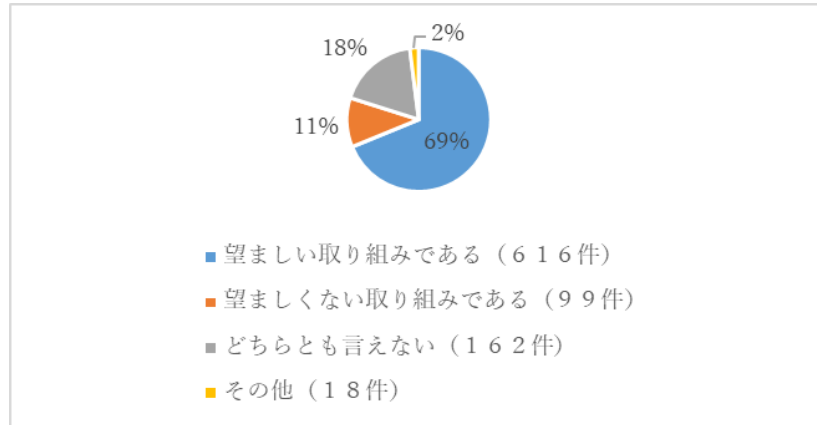
調査①「パークアンドライド・パークアンドウォークの取り組みについてどう思うか」

図10 調査①の結果



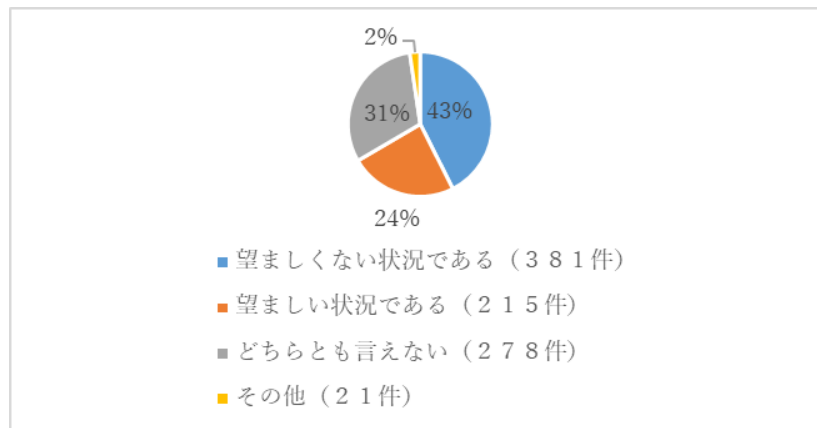
調査②「主要観光エリア（古い町並、赤い中橋付近）への車の集中対策として、中橋付近での普通車や大型車の流入を抑制し、安全で歩いて楽しめるまちづくりを検討していくことについてどう思うか」

図11 調査②の結果



調査③「市街地の空家・空地の駐車場化について、市民や観光客への駐車場の供給になるという利点と、町並景観の悪化などまちの魅力低下につながるという懸念があるがどう思うか」

図12 調査③の結果



回答数は895件であり、概要は下記のとおりであった。

- ・外縁部駐車場からのパークアンドライド等について、「望ましい取り組みである」が6割、「どちらとも言えない」が3割、「望ましくない取り組みである」が1割であった。
- ・中橋付近の車両流入抑制については、「望ましい取り組みである」が7割、「どちらとも言えない」が2割、「望ましくない取り組みである」が1割であった。
- ・空家・空地の駐車場化については、「望ましくない状況である」が4割、「どちらとも言えない」が3割、「望ましい状況である」が2割であった。
- ・自由記載のコメントとしては、「中橋付近の大型バスの通行に危険を感じる」、「市民が利用するには市街地の駐車料金が高い」などの意見が寄せられた。

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)。

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5割であった。
⇒収容力に余裕がある。
- ・調査区域全体において、平成26年調査と比べ需要量が増加しているが、需給比率に変化はない。
⇒道路交通網の整備が進展したことなどにより需要量は増加しているが、新規参入などにより供給量も増加しており、需給比率に変化はなかった。
- ・需給比率をゾーン別にみると、ゾーンVで約8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。
- ・平成26年調査と比べ、需給比率に一定の減少が見られたのはゾーンIV、V、⑬で、増加が見られたのはゾーンI、II、VI、⑤、⑫であった。
⇒需給比率が減少したゾーンでは供給量の増加が需要の増加を上回ったことが要因として挙げられる。
⇒需給比率が増加したI、IIのゾーンでは、供給量の減少が要因として挙げられる。VIのゾーンでは、高山駅周辺などで需要量が増加したためと考えられる。⑤、⑫のゾーンでは、定期利用の増加等が要因として考えられる。

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3割であった。
⇒収容力に余裕がある。
- ・ゾーン別ではゾーンIIで需給比率が9割超となった。
⇒大型車の需要が1箇所(市営神明駐車場)に集中している。
(令和2・3年度については新型コロナウイルス感染症の影響により大型車の利用は大幅に減少し、緩和されている)

図13 <平日・普通車>ゾーンごとの需給量と需給比率(H26とR1の比較)

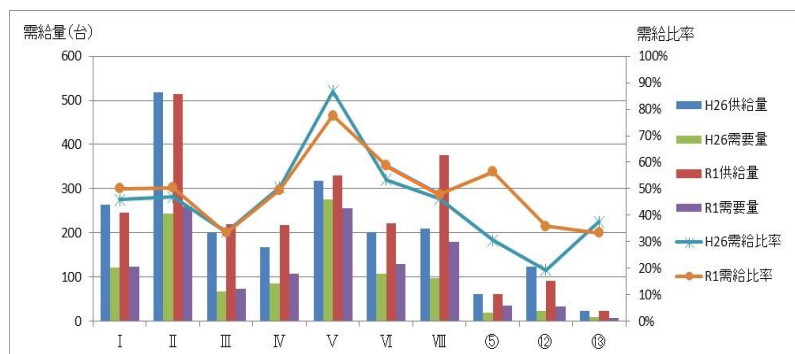
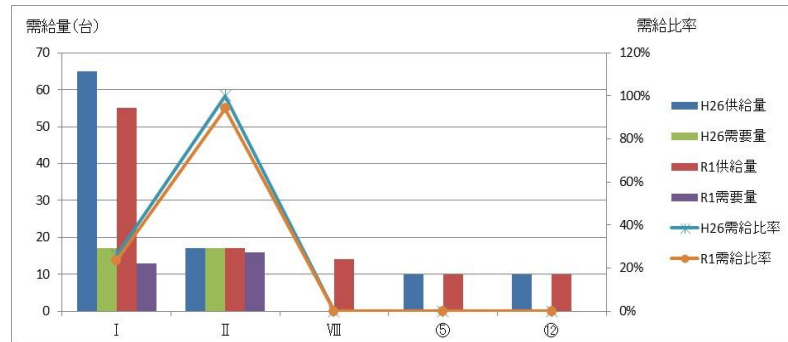


図14 <平日・大型車>ゾーンごとの需給量と需給比率（H26とR1の比較）



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7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。
- ・調査区域全体において、平成26年調査と比べ需要量が増加しているが、需給比率に変化はない。
⇒道路交通網の整備が進展したことなどにより需要量は増加しているが、新規参入などにより供給量も増加しており、需給比率に変化はなかった。
- ・需給比率をゾーン別にみると、ゾーンII、ゾーンVI、ゾーン⑤で約9割となったのが最高であった。
⇒前回調査時に比べ、高山駅東口周辺での需要が増加している。また、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。
- ・平成26年調査時と比べ、需給比率に一定の減少が見られたのはゾーンII、IV、VIIIで、増加が見られたのはゾーンV、VI、⑤、⑫、⑬であった。
⇒需給比率が減少したIV、VIIIのゾーンでは供給量の増加が需要の増加を上回ったことが要因として考えられる。
⇒需給比率が増加したVI、⑬のゾーンでは、高山駅周辺などで需要量が増加したためと考えられる。V、⑤、⑫のゾーンでは、定期利用の増加等が要因として考えられる。

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5割であった。
⇒平成26年調査時と比べて約2割増加しているが、収容力に余裕がある。
- ・ゾーン別ではゾーンIIで需給比率が10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。
(令和2・3年度については新型コロナウイルス感染症の影響により大型車の利用は大幅に減少し、緩和されている)

図15 <休日・普通車>ゾーンごとの需給量と需給比率（H26とR1の比較）

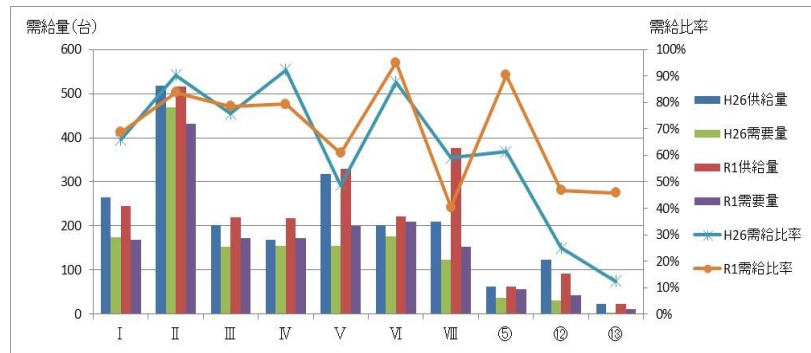
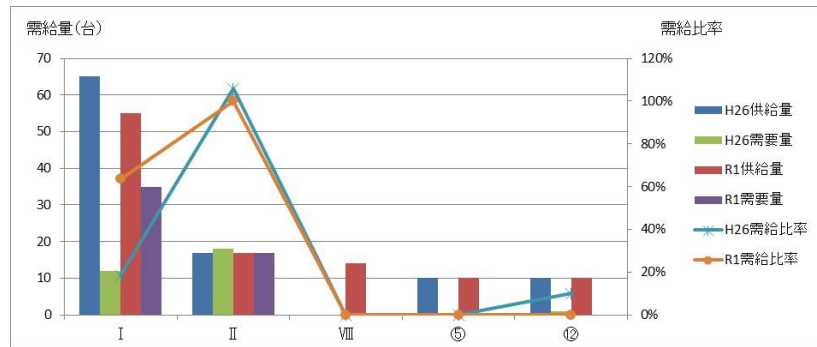


図16 <休日・大型車>ゾーンごとの需給量と需給比率（H26とR1の比較）



2-5 調査結果のまとめ

- ・供給量は、平常時（比較的需要の多い11月の平日、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53%、大型車27%、休日で普通車71%、大型車49%である。
- ・道路交通網の整備が進展したことなどにより、平成26年に比べ需要量は増加しているが、民間の時間貸駐車場の新規参入などにより供給量も増加しているため、需給比率に大きな変化はない。
- ・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、飛驒(地元)ナンバーとその他ナンバーの比率が6：4であるのに対し休日は3：7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。
- ・平成26年と比較すると、平日・休日ともに観光需要が増加していると考えられる。
- ・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。
- ・高山駅東口周辺での需要が増加している。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全体として需要は減少しているが、自家用車利用の減少率は低く、「密を避ける」ため、自家用車を利用する人の割合が増加していると考えられる。

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:14時から15時) 令和元年11月7日(木)

(単位:台)

ゾーン	駐車供給量		駐車需要量								需給の過不足		需給比率(需要/供給)		
	普通車	大型車	普通車			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	246	55	120	0	3	123	13	0	0	13	123	42	50%	24%	
II	515	17	244	0	16	260	16	0	0	16	255	1	50%	94%	
III	219	0	61	0	12	73	0	0	0	0	146	0	33%	-	
IV	218	0	97	0	11	108	0	0	0	0	110	0	50%	-	
V	329	0	250	0	5	255	0	0	0	0	74	0	78%	-	
VI	221	0	118	0	12	130	0	0	0	0	91	0	59%	-	
VII	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	
VIII	376	14	180	0	0	180	0	0	0	0	196	14	48%	-	
小計	2,124	86	1,070	0	59	1,129	29	0	0	29	995	57	53%	34%	
(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	2	2	0	0	0	0	-2	0	-	-	
(4)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	
(5)	62	10	32	0	3	35	0	0	0	0	27	10	56%	-	
(6)	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	-6	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)	92	10	32	0	1	33	0	0	0	0	59	10	36%	-	
(13)	24	0	8	0	0	8	0	0	0	0	16	0	33%	-	
(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	178	20	72	0	12	84	0	0	0	0	94	20	47%	0%	
合計	2,302	106	1,142	0	71	1,213	29	0	0	29	1,089	77	53%	27%	

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:14時から15時) 令和元年11月10日(日)

(単位:台)

ゾーン	駐車供給量		駐車需要量								需給の過不足		需給比率(需要/供給)		
	普通車	大型車	普通車			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	246	55	166	1	2	169	35	0	0	35	77	20	69%	64%	
II	515	17	423	1	7	431	17	0	0	17	84	0	84%	100%	
III	219	0	158	0	14	172	0	0	0	0	47	0	79%	-	
IV	218	0	166	0	7	173	0	0	0	0	45	0	79%	-	
V	329	0	199	0	1	200	0	0	0	0	129	0	61%	-	
VI	221	0	205	0	5	210	0	0	0	0	11	0	95%	-	
VII	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	-3	0	-	-	
VIII	376	14	152	0	0	152	0	0	0	0	224	14	40%	-	
小計	2,124	86	1,469	2	39	1,510	52	0	0	52	614	34	71%	60%	
(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	1	1	0	0	0	0	-1	0	-	-	
(4)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	
(5)	62	10	53	0	3	56	0	0	0	0	6	10	90%	-	
(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)	92	10	40	0	3	43	0	0	0	0	49	10	47%	-	
(13)	24	0	11	0	0	11	0	0	0	0	13	0	46%	-	
(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	178	20	104	0	11	115	0	0	0	0	63	20	65%	0%	
合計	2,302	106	1,573	2	50	1,625	52	0	0	52	677	54	71%	49%	

表9

<平日>ピーク時駐車需給量と需給比率(H26とR1の比較)

(単位:台)

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		
	H26	R1	増減	H26	R1	増減	H26	R1	増減	H26	R1	増減	H26	R1	差	H26	R1	差
I	264	246	△ 18	65	55	△ 10	121	123	2	17	13	△ 4	46%	50%	4%	26%	24%	-3%
II	518	515	△ 3	17	17	0	243	260	17	17	16	△ 1	47%	50%	4%	100%	94%	-6%
III	202	219	17	0	0	0	68	73	5	0	0	0	34%	33%	0%	-	-	-
IV	168	218	50	0	0	0	85	108	23	0	0	0	51%	50%	-1%	-	-	-
V	318	329	11	0	0	0	276	255	△ 21	0	0	0	87%	78%	-9%	-	-	-
VI	202	221	19	0	0	0	108	130	22	0	0	0	53%	59%	5%	-	-	-
VII	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
VIII	210	376	166	0	14	14	97	180	83	0	0	0	46%	48%	2%	-	-	-
小計	1,882	2,124	242	82	86	4	998	1,129	131	34	29	△ 5	53%	53%	0%	41%	34%	-8%
①	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
②	0	0	0	0	0	0	1	0	△ 1	0	0	0	-	-	-	-	-	-
③	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	-	-	-	-	-	-
④	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
⑤	62	62	0	10	10	0	19	35	16	0	0	0	31%	56%	26%	-	-	-
⑥	0	0	0	0	0	0	1	6	5	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	92	△ 32	10	10	0	24	33	9	0	0	0	19%	36%	17%	-	-	-
⑬	24	24	0	0	0	0	9	8	△ 1	0	0	0	38%	33%	-4%	-	-	-
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	210	178	△ 32	20	20	0	54	84	30	0	0	0	26%	47%	21%	0%	0%	0%
合計	2,092	2,302	210	102	106	4	1,052	1,213	161	34	29	△ 5	50%	53%	2%	33%	27%	-6%

調査日 ピーク時間

※需要量には駐車待ち台数、路上駐車を含む

H26.11.13(木) 14時~15時 (H26の大型車のピークは11時~12時であるが14時~15時で比較)

R1.11.7 (木) 14時~15時

表10

<休日>ピーク時駐車需給量と需給比率(H26とR1の比較)

(単位:台)

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		
	H26	R1	増減	H26	R1	増減	H26	R1	増減	H26	R1	増減	H26	R1	差	H26	R1	差
I	264	246	△ 18	65	55	△ 10	174	169	△ 5	12	35	23	66%	69%	3%	18%	64%	45%
II	518	515	△ 3	17	17	0	468	431	△ 37	18	17	△ 1	90%	84%	-7%	106%	100%	-6%
III	202	219	17	0	0	0	153	172	19	0	0	0	76%	79%	3%	-	-	-
IV	168	218	50	0	0	0	155	173	18	0	0	0	92%	79%	-13%	-	-	-
V	318	329	11	0	0	0	155	200	45	0	0	0	49%	61%	12%	-	-	-
VI	202	221	19	0	0	0	177	210	33	1	0	△ 1	88%	95%	7%	-	-	-
VII	0	0	0	0	0	0	2	3	1	0	0	0	-	-	-	-	-	-
VIII	210	376	166	0	14	14	124	152	28	0	0	0	59%	40%	-19%	-	-	-
小計	1,882	2,124	242	82	86	4	1,408	1,510	102	31	52	21	75%	71%	-4%	38%	60%	23%
①	0	0	0	0	0	0	1	0	△ 1	0	0	0	-	-	-	-	-	-
②	0	0	0	0	0	0	0	0	0	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	62	62	0	10	10	0	38	56	18	0	0	0	61%	90%	29%	-	-	-
⑥	0	0	0	0	0	0	0	4	4	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	92	△ 32	10	10	0	31	43	12	1	0	△ 1	25%	47%	22%	-	-	-
⑬	24	24	0	0	0	0	3	11	8	0	0	0	13%	46%	33%	-	-	-
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	210	178	△ 32	20	20	0	75	115	40	1	0	△ 1	36%	65%	29%	5%	0%	-5%
合計	2,092	2,302	210	102	106	4	1,483	1,625	142	32	52	20	71%	71%	0%	31%	49%	18%

調査日 ピーク時間帯

※需要量には駐車待ち台数、路上駐車を含む

H26.11.16(日) 14時~15時

R1.11.10(日) 14時~15時

図17 ピーク時におけるゾーン別需給状況

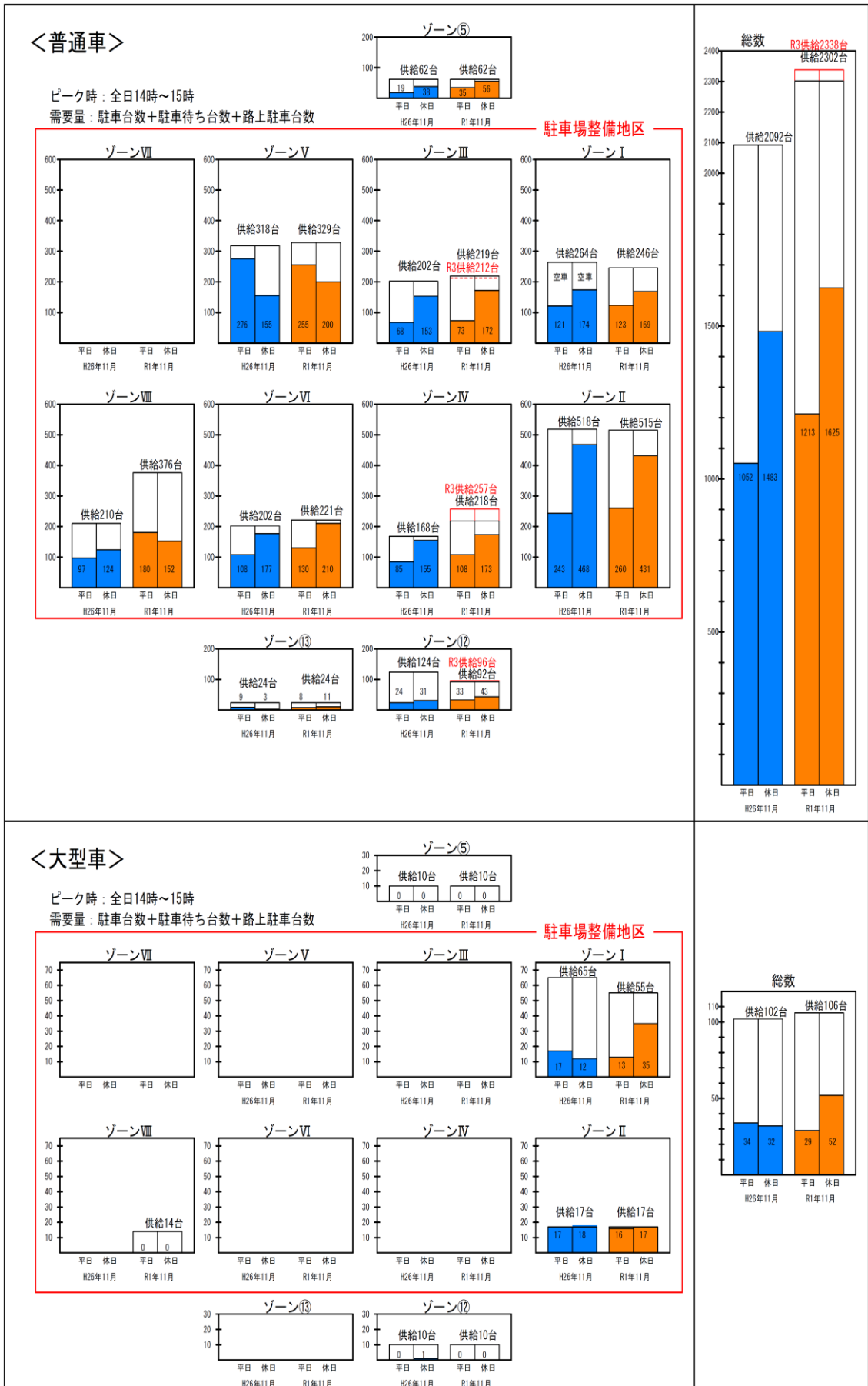
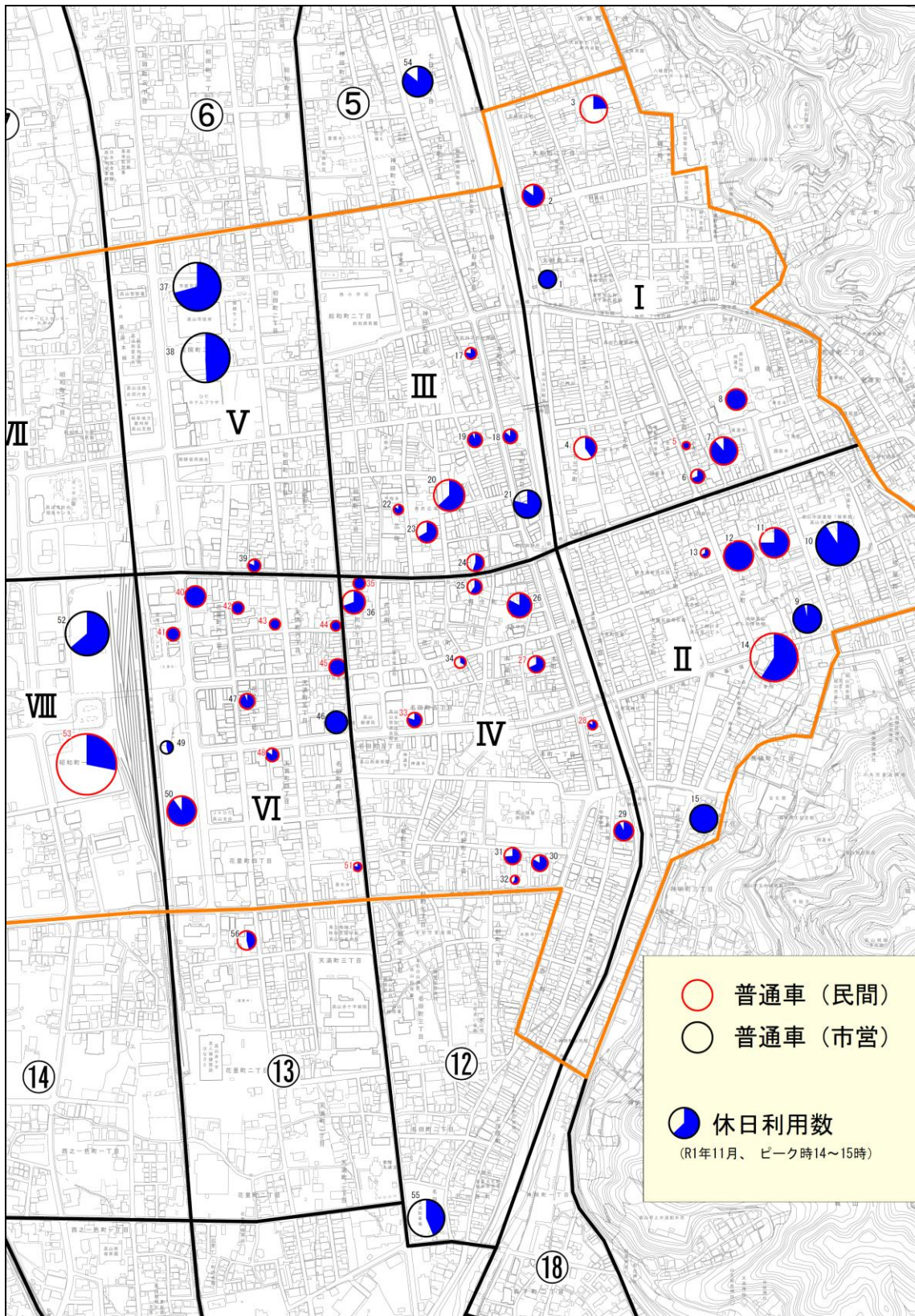


図18 ピーク時における需給状況詳細（普通車・休日）



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6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

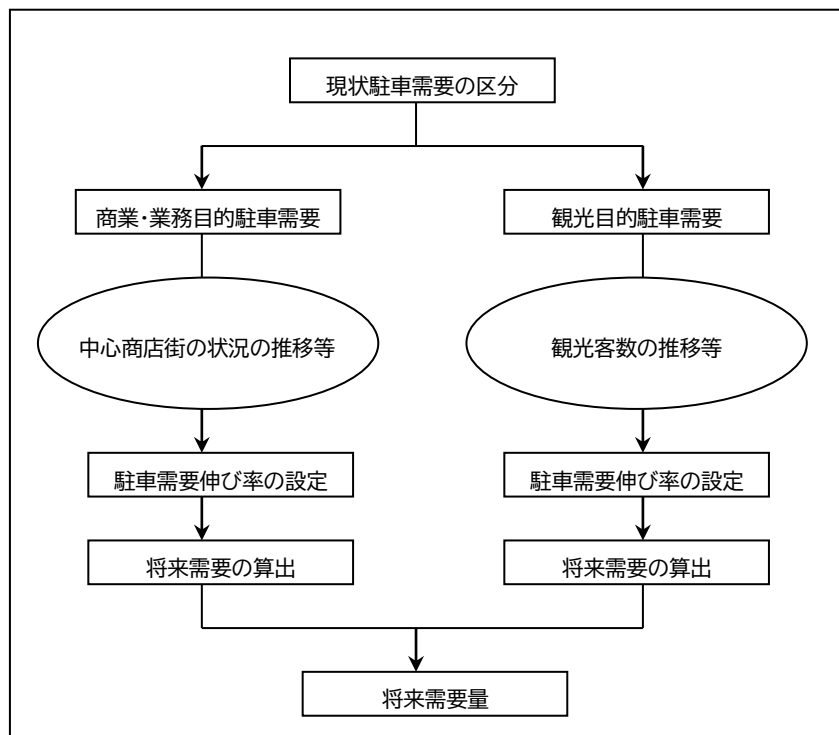
対象日：春祭、秋祭等の特定日を除いた平常時の平日及び休日（比較的駐車需要の多い11月頃）

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19 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

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する。配分比率は、利用状況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する。

表11 駐車需要の配分

		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%	57%	43%
	配分台数	1,213台	691台	522台
休日	配分比率	100%	30%	70%
	配分台数	1,625台	488台	1,137台

2) 商業・業務目的の駐車需要

商業・業務目的の駐車需要は、中心市街地の営業店舗数を基に設定する。

表12 中心市街地の営業店舗数

	H28	H29	H30	H31	R2
営業店舗数 (店)	366 (-)	371 (△1.4)	357 (△3.8)	357 (±0)	352 (△1.4)

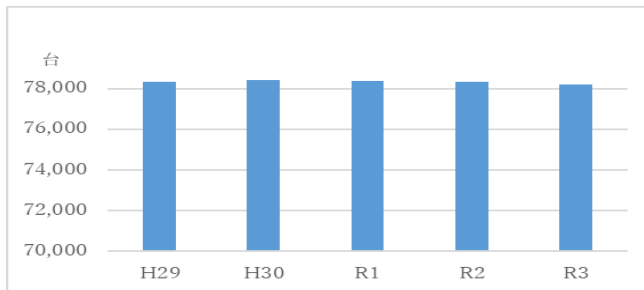
資料：雇用・産業創出課 カッコ書は対前回調査に対する伸び率

近年の中心商店街の状況を見ると営業店舗数は緩やかな減少傾向にある。

一方、市内在籍の自動車数についてはあまり変動は見られず、自動車に依存する傾向は今後しばらく変わることはないと考えられる。また、中心商店街の活性化を図る施策の展開等に起因する駐車需要も見込まれることなども勘案し、目標年次である令和6年度までの商業・業務目的の需要の伸び率を0%（現状維持）と設定する。

図20 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



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、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく落ち込んでいるものの、今後の需要回復を想定し、市の観光客入込数のピークであった平成31年・令和元年(473万人)を参考に470万人を見込むものとする。

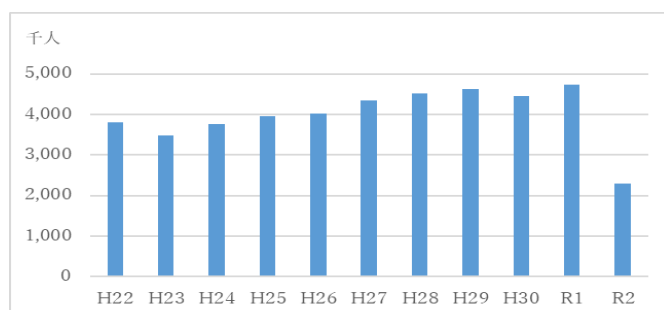


図21 観光客入込数の推移

資料：観光統計

本市までの交通手段は、道路網の整備進展等により自家用車の割合は約64%(令和2年)と高い率を維持している。新型コロナウイルス感染症の影響もあり今後の自家用車の利用割合はさらに増加すると考えられる。

表13 高山市までの交通手段

(単位：%)

乗り物 / 年次	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
自家用車	60	65	64	66	65	69	66	68	65	56	64
鉄道	26	22	22	20	21	19	23	21	20	29	26
貸切バス	8	7	7	8	5	6	5	5	6	5	4
路線バス	4	4	4	4	5	3	5	5	7	7	5
タクシー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	2	2	3	2	4	3	1	1	2	3	1

※自家用車にはレンタカー利用も含む。

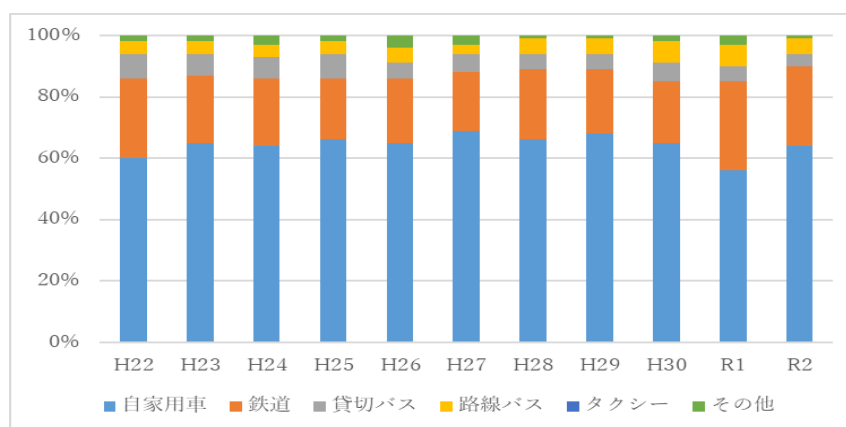


図22 観光客の高山市までの主な交通手段

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2年で約240万台と落ち込んでいるが、観光客入込数と比較すると減少率は低くなっている。新型コロナウイルス感染症拡大収束後においては回復すると考えられる。

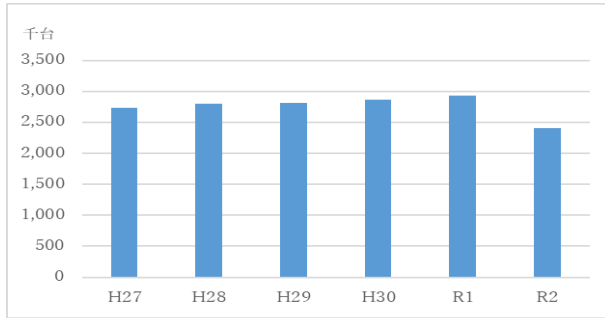


図23 飛騨清見料金所交通量

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470万人とした上で、「高山までの主な交通機関」のうち自家用車が占める割合は概ね6割台であるが、新型コロナウイルス感染症の影響により自家用車の割合が増えるの見込み、観光客が自家用車で来訪する割合を70%として、観光目的の需要の伸び率を設定する。

表14 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）
H31	観光客数（万人）	264	209	473
	割合	56%	44%	100%
R6 (将来推計)	観光客数（万人）	329	141	470
	割合	70%	30%	100%

表14のとおり、自家用車による観光客数は、264万人から329万人と約24%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15 普通車の将来駐車需要

	現状(H31)需要(台)		伸び率	将来(R6)需要(台)		供給量(台)
	平日	休日		平日	休日	
商業・業務目的	691	488	0%	691	488	2,338
観光目的	522	1,137	24%	647	1,409	
計	1,213	1,625		1,338	1,897	

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

観光客の高山市までの交通手段における貸切バスの割合は、近年約5%で推移している（表13参照）。今後は新型コロナウイルス感染症の影響による減少も予測されるが、同程度で推移していくと見込むものとする。普通車の予測と同様に市の観光客入込数をピークであった平成31年を参考に470万人とした上で、観光客が貸切バスで来訪する割合を5%として需要の伸び率を設定する。

表16 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）
H31	観光客数（万人）	23	450	473
	割合	5%	95%	100%
R6 (将来推計)	観光客数（万人）	23	447	470
	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23万人から23万人と0%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。

表17 大型車の将来駐車需要

現状(H31)需要(台)		伸び率	将来(R6)需要(台)		供給量 (台)
平日	休日		平日	休日	
29	52	0%	29	52	106

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18 需給比較

	現状(H31)需要(台)		将来(R6)需要(台)		供給量 (台)
	平日	休日	平日	休日	
普通車	1,213	1,625	1,338	1,897	2,338
大型車	29	52	29	52	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。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響により観光客に占める自家用車の利用割合が増加傾向にあり、今後もその傾向が続くと見込まれる。
- ・ 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はないと見込まれる。
- ・ 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」(H30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いる。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く、新型コロナウイルス感染症の影響により、さらに自家用車利用の増加が予想されるため、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。

5. 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する。

表19 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	・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	・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	・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	・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20 ゾーン別評価

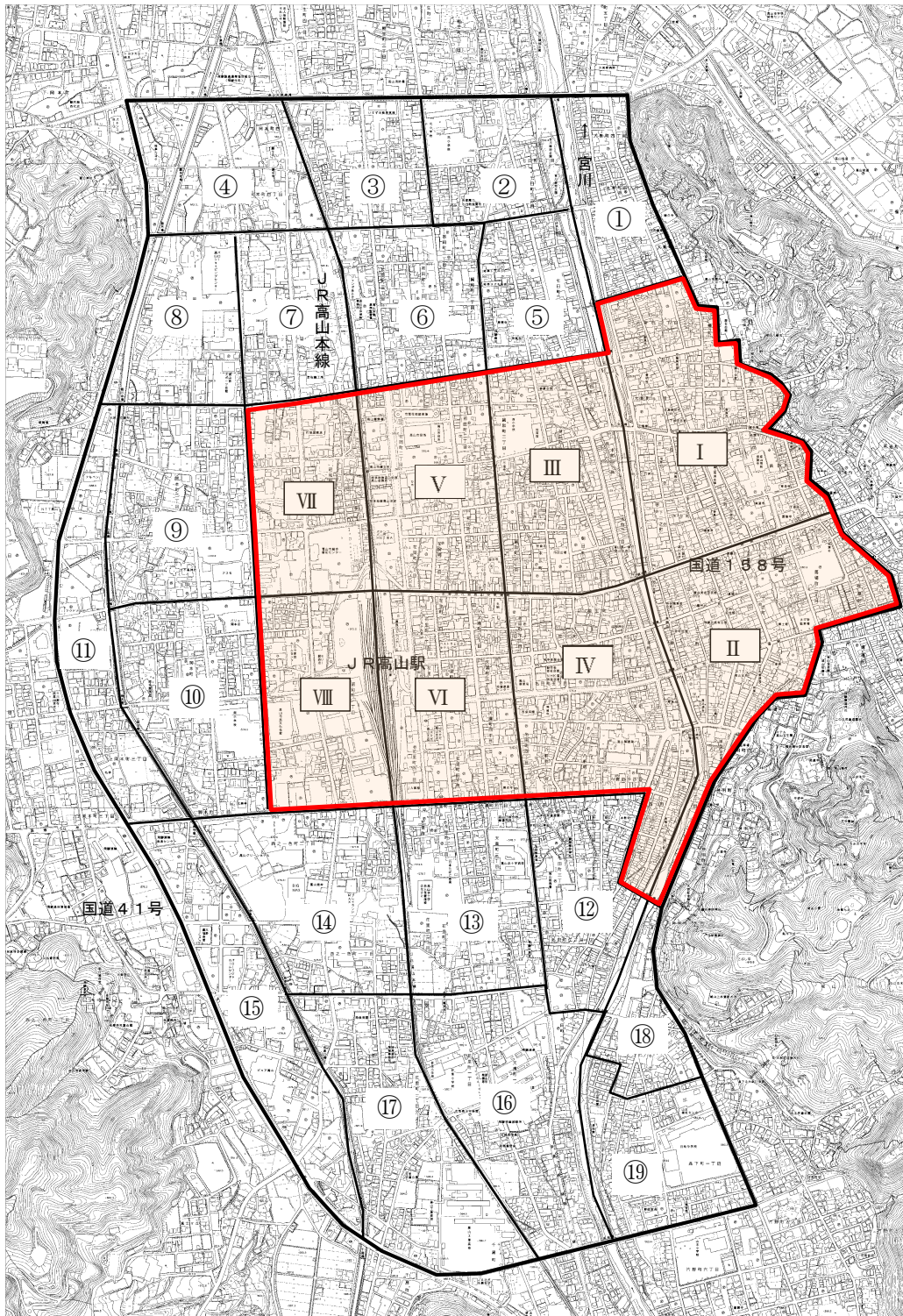
ゾーン	交通のふくそう		道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要性					評価
	商業系 用途地域	ピーク時 400台	商業系 用途地域	商業・業 務施設の 集積	交通拠点	観光施設	中心市街 地入口	
I	○	○	○	○		○	○	○
II	○	○	○	○		○	○	○
III	○	○	○	○		○		○
IV	○	○	○	○		○		○
V	○	○	○	○		○		○
VI	○	○	○	○	○			○
VII	○	○	○	○			○	○
VIII	○	○	○	○	○		○	○
①		○						
②	○	○	○					
③		○						
④		○						
⑤	○	○	○				○	
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市街地中心部の約129ha(ゾーンⅠ～Ⅷ)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24 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や住民との連携のもと、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、歩いて楽しめるまちづくりを実現する。

基本方針1 既存ストックの有効活用

現在の供給量は、量的には需要を満たしていることから、既存ストック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:交通の円滑化のため、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 適切な誘導とパークアンドライド・パークアンドウォークの推進

一部の地区に集中する駐車需要を適切な誘導により分散させるとともに、外縁部駐車場や公共交通を活用したパークアンドライド・パークアンドウォークの推進を図る。

7. 駐車場の整備の目標年次及び目標量

1)目標年次

令和6年度とする。

2)目標量

現在の供給量は、現状の需要量及び将来の需要量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(ただし、市営神明駐車場の大型車区画廃止などの見直しについては調整を進める)。

8. 駐車場の整備方策

1) 既存ストックの有効活用

① 既存ストックを有効活用する。

- ・利用率の低い外縁部駐車場の利用(パークアンドライド・パークアンドウォーク)を推進することにより、市街地中心部への車両流入(駐車需要の集中)を抑制する。
- ・市営天満駐車場、市営不動橋駐車場、市営高山駅西駐車場に駐車し、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により市街地中心部への車両流入を抑制する。
- ・自動二輪車の駐車需要の動向を踏まえながら、市営駐車場における自動二輪車用スペースの確保(区画変更)や適正な誘導などを実施する。

② 空家等の活用促進などにより駐車場化を抑制する。

- ・「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。
- ・空家・空地が駐車場化される際には、町並みの連担性を確保するために景観計画(屋外駐車場の景観形成基準)による指導を行う。

2) 公共と民間の役割分担

【公共駐車場】

- ① 市街地外縁部において、市が一定規模の駐車場を確保(現状維持)して大型車や観光車両の市街地中心部への流入を抑制する。
 - ・市営天満駐車場、市営不動橋駐車場、市営高山駅西駐車場の利用促進を図る。
- ② 高山駅西地区におけるまちづくり構想を踏まえ、駅西地区の駐車場の位置づけや供給量を検討する。
 - ・市営高山駅西駐車場において大型バスを含む一定の供給量を確保するとともに、観光特化型バス「匠バス」利用時の駐車料金割引制度の導入などにより利用促進を図る。
- ③ 「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)と連携して、外縁部駐車場の利用(パークアンドライド・パークアンドウォーク)を促進する。
 - ・高山駅東通りの無電柱化事業を進めるとともに、憩いの場であるスポット整備や賑わい創出施設の整備など、誘因や誘導、滞留を促す施策を実施する。
- ④ 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。
 - ・民間駐車場の動向を把握し、供給過多により、まちの魅力低下につながる場合には、市営駐車場の有用性を検証するとともに土地利用転換について検討する。

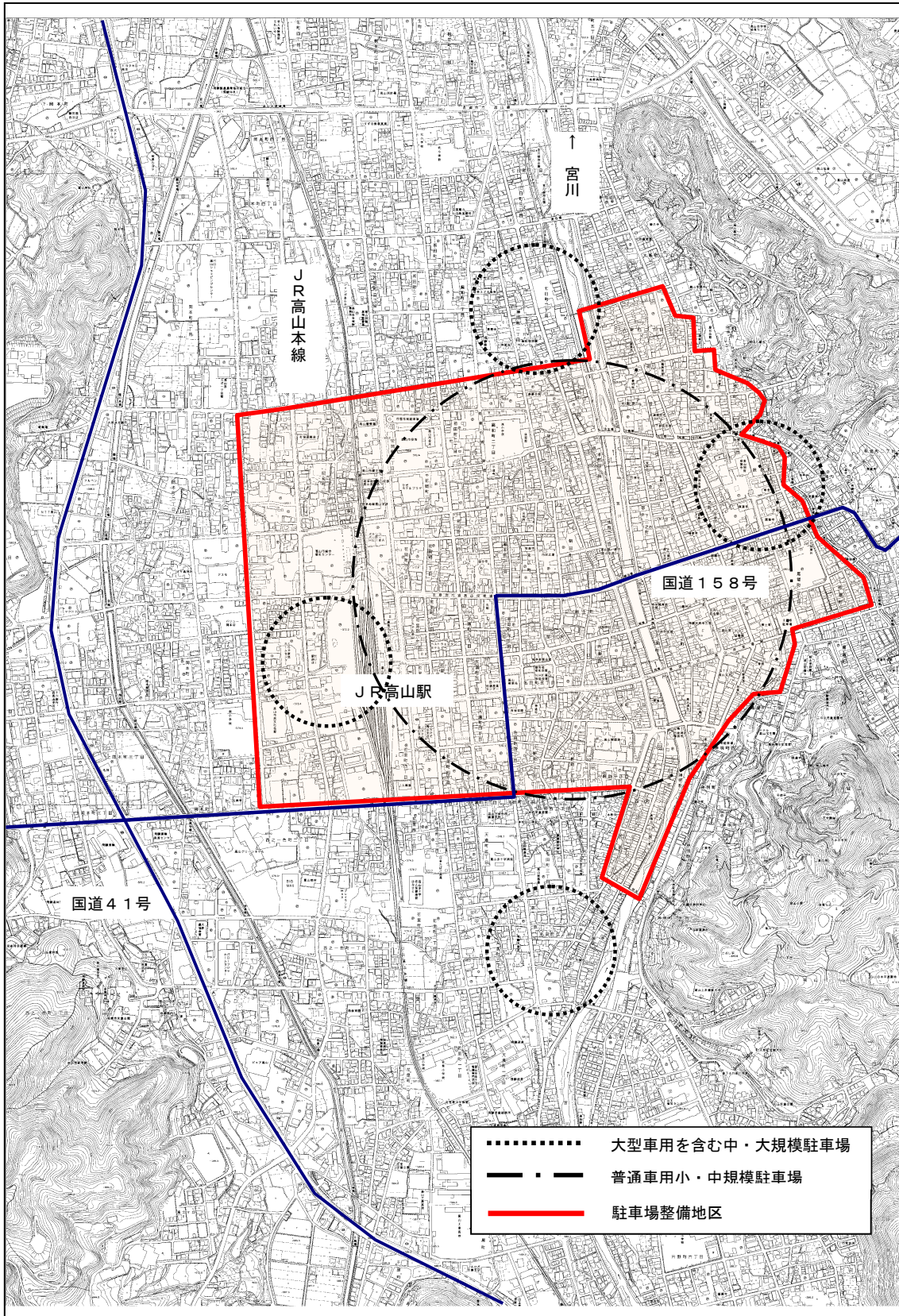
【民間駐車場】

- ①建築物新築等の場合の駐車場附置義務制度により、一定の駐車場台数を確保する。
- ②市街地中心部や幹線道路沿いの駐車需要の高い場所の駐車場需要に対応する民間サービスの提供に努め、利便性向上を図る。

3)駐車場の配置方針

- ①市街地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。
 - ・市営天満駐車場、市営不動橋駐車場、市営高山駅西駐車場の配置を維持するとともに、利用を促進する。
- ②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図るとともに、駐車場の供給過多によるまちの魅力低下につながらないようにコントロール手法等について検討する。
 - ・新型コロナウイルス感染症の影響により、普通車の駐車需要が高まることが予測されるため、市街地外縁部への誘導を促しつつ、市街地において一定の供給量を確保する。
 - ・近年、市街地中心部での民間駐車場の整備が増加傾向にあるため、駐車場設置に対するコントロールの手法を検討する。
 - ・駐車場の供給過多により、まちの魅力低下が懸念されるエリアが生じる場合は、各駐車場の有用性を検証するとともに、土地利用転換や駐車場設置に対するコントロールの手法について検討する。
- ③市街地中心部の渋滞の緩和や歩行者の安全確保の観点から、車両流入抑制につながる市営神明駐車場のあり方(運用方法等)について協議を進める。
 - ・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)に近接する市営神明駐車場において、大型車の駐車区画の廃止などの車両流入対策を実施し、効果を検証する。

図25 駐車場配置方針図



9. 駐車場の有効利用策

1) 駐車場の案内

- ①パンフレットやホームページなどで駐車場を案内する。
 - ・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。
- ②FM放送等で混雑状況を案内し、市営駐車場に加え利用率の低い民間駐車場への誘導を図る。
 - ・市営天満駐車場、市営不動橋駐車場、市営高山駅西駐車場に駐車し、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により市街地中心部への車両流入を抑制する。
 - ・駐車場予約システムの実証実験を行うとともに効果を検証し、導入を検討する。
- ③主要幹線道路における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。
- ④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選んだ外縁部からの誘導により、市街地中心部の交通混雑解消に努め、道路交通の円滑化を図る。
- ⑤まちなかを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進めるとともに、市民や観光客の憩いの場の整備など回遊性を高めるまちづくりを行うことにより周辺部駐車場の利用促進を図る。
 - ・高山駅東通りの無電柱化事業を進めるとともに、憩いの場であるスポット整備や賑わい創出施設の整備など、誘因や誘導、滞留を促す施策を実施する。

図26 市営駐車場満車空車情報



2) 商店街駐車場の利用促進

- ①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まちづくり会社と連携した補助等の支援、公共交通と商店街事業者がタイアップした事業などの実施により商店街駐車場の利用促進を図る。

3)公共交通の利用促進

- ①駐車場整備地区外縁部と市街地中心部を結ぶ「まちなみバス」と観光特化型バス「匠バス」について、利便性の向上などにより市民や観光客による利用の増加を図る。
- ・市営天満駐車場、市営不動橋駐車場、市営高山駅西駐車場に駐車し、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により市街地中心部への車両流入を抑制する。
 - ・市営天満駐車場、市営不動橋駐車場、市営高山駅西駐車場の「パークアンドライド・パークアンドウォーク駐車場」としての位置づけを明確化し、当該駐車場利用者に対する観光施設の割引の実施など、さらなるインセンティブの付与を検討する。
 - ・バスロケーションシステムやデジタルチケットの導入のほか、Maasなどデジタル技術の活用による利便性の高い公共交通システムの構築について検討を進める。

4)市営駐車場の効果的な運用

- ①大型車の流入対策を実施し、市街地中心部への過度の自動車流入を抑制するとともに、市街地外縁部駐車場の利用を促進する。
- ・市営天満駐車場、市営不動橋駐車場、市営高山駅西駐車場の利用促進を図る。
 - ・市営駐車場の場所に応じた駐車料金設定の変更を検討する。

10. 駐車場整備に関する基準と配慮事項

1)駐車場整備に関する基準の設定

- 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引き続き指導する。
- ・駐車場法等の法令を遵守してもらうための「路外駐車場の設置・変更等の届出に関する手引き」を整備するとともに、構造及び設備の基準等を満たすよう指導する。
- ②駐車場全般に関して、町並み景観や周辺環境に配慮したものとなるよう、景観計画などと連携した実効性のあるルールづくりを進める。
- ・需給バランス等の「量的なコントロール」による整備のみでなく、まちづくり施策や他の計画と連携しながら駐車場を整備する「質的なコントロール」の手法を検討する。
 - ・景観計画に基づき指導を行うとともに、「歩いて楽しめるまちづくり」などの施策と連携し、必要に応じて基準の見直し等を検討する。

2)駐車場整備における配慮事項

- ①駐車場整備の際には、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。

3)利用者への配慮

- ①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充分配慮する。

4) 景観への配慮

- ①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、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根で覆うなど周辺景観との調和に十分配慮する。
 - ・景観計画に基づき指導を行うとともに、「歩いて楽しめるまちづくり」などの施策と連携し、必要に応じて基準の見直し等を検討する。

5) 環境への配慮

- ①防音壁、植栽などにより防音対策に努める。
- ②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。
- ③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。

6) 防犯への配慮

- ①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。

7) 附置義務制度による整備

- ①高山市駐車施設附置条例により、駐車場や荷さばきのための駐車スペースの整備や確保を図るよう引き続き指導する。

11. 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市街地中心部への車両進入を抑制する。

なお、過去の駐車場入込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台程度の確保を図るものとする。

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する。

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ほか、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する。

3) 適切な誘導

特定日には交通規制が実施され、渋滞に拍車がかかることから、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による交通の円滑化を図るとともに、より良い誘導方策や交通体系の確立に向けて民間と公共が一体となって対策を進める。