

飛騨高山における観光繁忙期の渋滞対策

国土交通省 中部地方整備局 高山国道事務所 計画課

1. 高山市の概要

高山市は人口約9万人の地方都市であるが、「飛騨の小京都」とも呼ばれる街並みや、ユネスコ無形文化遺産に登録される高山祭をはじめ、有形・無形の魅力的な観光資源が集中することから我が国有数の観光地となっており、特に行楽シーズンや年2回の高山祭（春・秋）の期間中には多くの観光客で賑わいをみせる。また、昇龍道プロジェクトの主要な目的地の一つでもあることや、官民あげての外国人観光客の誘致活動の結果として、多数の外国人観光客が来訪する都市である。

一方で、他の観光地と同様に観光繁忙期における交通集中が激しい渋滞を引き起こしており、市民生活への影響の緩和や魅力的な観光地の周遊性確保という観点から、観光繁忙期の渋滞対策は高山市の重要な課題となっている。

2. 高山市における観光繁忙期の渋滞状況

観光客の高山市へのアクセスは自動車を中心であることから、観光繁忙期には通常に比べ多くの車両が流入する。下図は、松本方面からの流入口になる平湯付近（国道158号）と、名古屋や富山・金沢方面からの流入口になる飛騨清見ICの日交通量を示したものである。GWやお盆には2.5～4倍の交通状況になるほか、高山祭の期間中も通常の平日と比べると2倍近くの交通量となる。

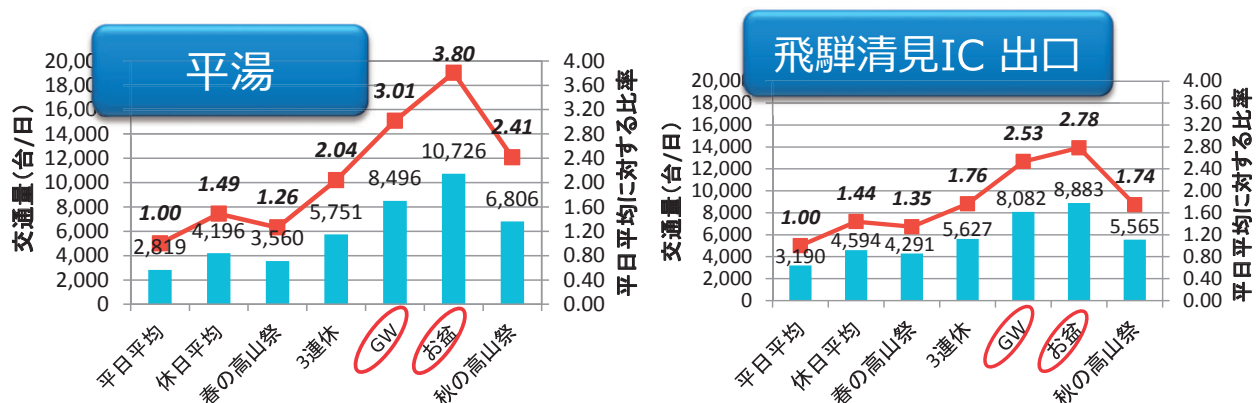


図1 観光繁忙期の交通量の増加状況

このような観光繁忙期には、通常に比べ大幅に交通量が増加し、交通が集中する市街地部では、処理能力を上回る交通量が入流するため、激しい渋滞が生じる。特に渋滞が激しくなるのは、市街地の中心部を通過する国道158号であり、GWやお盆等のピーク時には下図に示す渋滞区間が、ほぼ全区間（約2.5km）に渡って渋滞する（図2）。

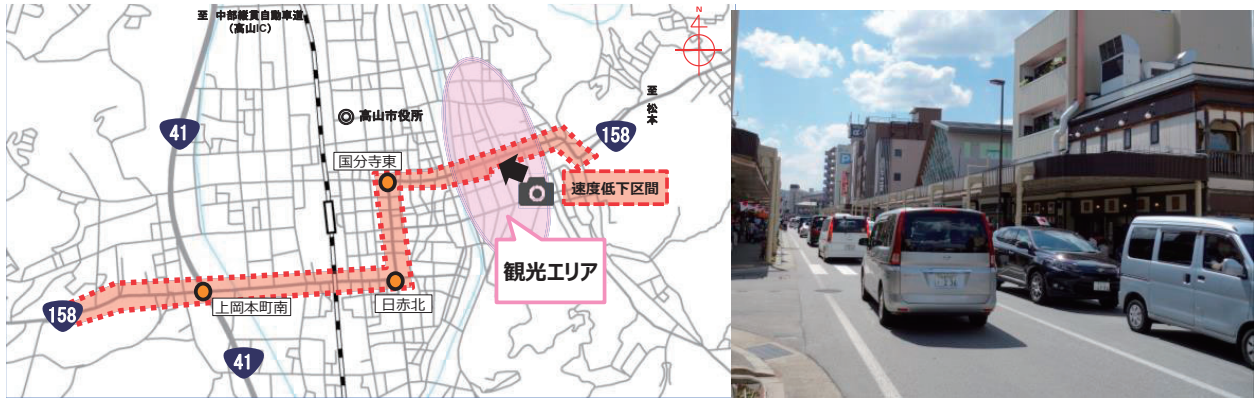


図2 高山市街地中心部の渋滞区間と渋滞状況

図3は、市街地部に設置された市営駐車場の容量と駐車台数を示したものである。GW 期間中はお昼ごろの時間帯に駐車台数がピークとなり、2～3時間の間、全ての市営駐車場が満車となることが確認できる。(令和元年のGW は改元記念として開催されたイベントに伴う駐車場閉鎖があり、市営駐車場の駐車容量は前年より少ない。)

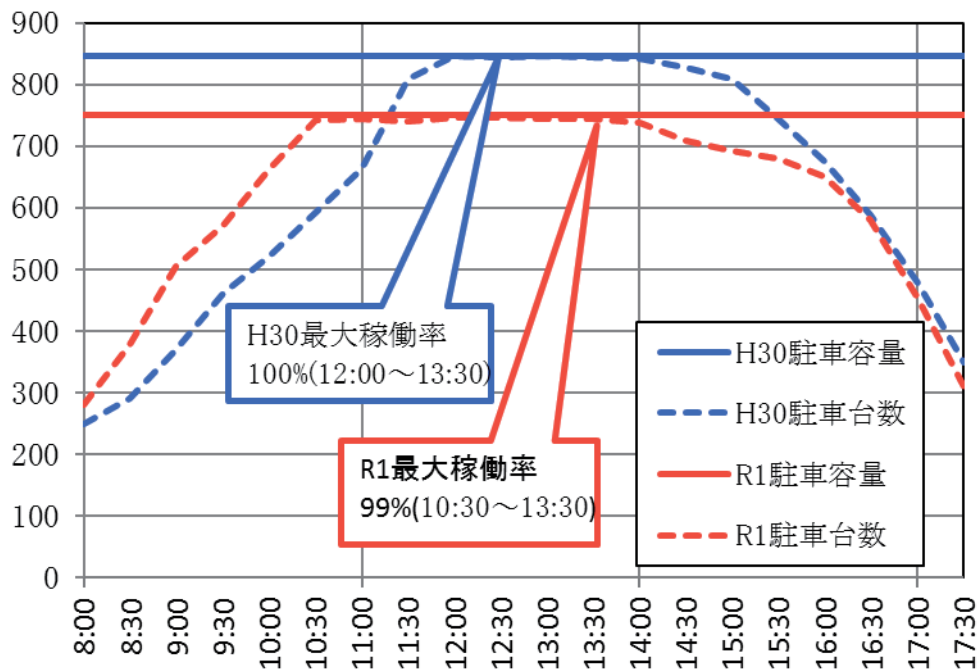


図3 GWの市営駐車場の時間帯別稼働率

3. 渋滞対策の考え方

高山市街地中心部の渋滞は先に示した国道158号、およびそれに接続する区間で発生する渋滞と、駐車場の空きを待つろつき車両に起因する渋滞に分類することができる。

これらの渋滞要因を踏まえると、渋滞対策の基本的な考え方は以下のとおりとなる。

- 方針1：市街地中心部への車両の交通集中を分散する。
- 方針2：市街地中心部に流入する自動車交通量を削減する。

方針1に示した交通集中の分散は、経路の分散（空間的な分散）と時間の分散に分けて考えることができる。

中長期的には道路等の基盤整備によりバイパス機能を拡充する等の施策も必要であるが、短期的には各種 TDM 施策を組み合わせながら、既存の基盤を賢く活用した渋滞緩和が求められている。

表1は、TDM 施策を中心に高山市街地での渋滞対策として効果の期待できる施策の方向性を整理したものである。高山地域においては、中部縦貫自動車道の整備や国道41号のバイパス整備等の道路事業が進められており、これらの道路を賢く使うことにより、従来は国道158号に集中していた高山市街地へのアクセス経路を分散することが可能となる。市街地部のうろつき交通を削減するためには、中心部の駐車場と相対的に魅力が少なく利用が少ない市内周縁部に位置する駐車場（以下「フリンジ駐車場」）の平準利用を図ることが必要であり、ドライバーの駐車場選択行動に変更を促すことができる施策が求められる。高山市街地には多くの観光客が来訪するが、駐車台数や渋滞状況からみたピークは11～14時ぐらいまでであり、短時間に観光客が集中するというのも特徴の一つである。所要時間情報の提供や駐車場の料金施策等で中心部の駐車場の回転率を上げることができれば、限られた駐車容量を効率的に利用することができ、渋滞緩和の効果も得ることができる。

表1 高山市街地における渋滞対策の方針

方針	高山市街地の課題	目的	施策の方向性
空間的な分散	国道158号への交通集中の緩和	市街地に流入する経路の分散	①市街地への流入経路の分散 ・国道158号から中部縦貫道への経路変更の促進
	市街地中心部のうろつき交通の削減	フリンジ部や郊外部の駐車場や駐車スペースの有効活用	②駐車場の情報提供 ・相対的にみて利用の少ないフリンジ部駐車場の利用促進 ・フリンジ部・郊外部での臨時駐車場の開設
時間の分散		観光客等の来訪時間帯等の行動パターンの多様化	駐車容量の有効活用不足の解消
	ピーク時間の分散		④時間帯の分散 ・高山市までの所要時間情報提供により、渋滞時間を避けた移動を推奨

4. 観光繁忙期の対策の経緯

高山地域では、前章で示した施策の方向性に従い、各種の取組みを進めている。表2は観光繁忙期の渋滞緩和に向けた具体的取組みと実施時期を整理したものである。取組みを開始した平成26年から平成27年にかけては、高山市が行っている駐車場のリアルタイム満車空車情報を除くと、看板やチラシ等での静的な情報提供による案内が主であったが、近年はSNSなどを活用した動的な情報提供等の積極的な誘導を目指した取組みが増加している。

表2 渋滞対策の経緯

方針	高山市街地の課題	目的	具体的取組み	実施主体	H26	H27				H28				H29				H30				R01	
					秋	春祭	G W	お盆	秋祭	春祭	G W	お盆	秋祭	春祭	ユネスコ	G W	お盆	秋祭	春祭	G W	お盆	秋祭	春祭
空間の分散	国道158号への交通集中の緩和	市街地に流入する経路の分散	チラシやHPでの渋滞回避ルートの情報提供	国	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
			中部縦貫自動車道への案内看板や道路情報板での交通分散の呼びかけ	国	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
			道の駅・高遠道路Sa等で高山市街地までの道案内	国							●					●							
			SNSでリアルタイム渋滞情報配信	国																			●
	市街地中心部のうるつき交通の削減	フリンジ部や郊外部の駐車場や駐車スペースの活用	市街地部の市営駐車場の案内看板設置	市	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
			高山市街地駐車場リアルタイム満車・空車情報の提供	市	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
			道の駅において、市街地部駐車場の満空情報提供	国																		●	●
			無料臨時駐車場の開設と無料シャトル	市											●		●					●	●
			SNSでの無料臨時駐車場への誘導	国																			●
			駐車容量の有効活用	国																			●
時間の分散	観光客等の来訪時間帯の行動パターンの多様化	ピーク時の分散	HPでの所要時間情報提供	国																	●		

※ユネスコ：ユネスコ無形文化遺産登録時の高山祭屋台の特別曳き揃え

※改元：新元号制定記念の高山祭屋台の特別曳き揃え

5. 代表的な取り組みの紹介

ここでは、高山地域において実施している取り組みのうち、①市街地に流入する経路の分散、②フリンジや郊外の駐車場・駐車スペースの有効活用を目的とした取り組みについて紹介する。

① 市街地に流入する経路の分散

この取り組みは、国道158号を利用して高山市街地に向かう車両に対して、国道158号から中部縦貫自動車道への転換を促進することで市街地流入部の渋滞緩和を目指すものである。

東海北陸自動車道の開通以降、名古屋市や岐阜市等の都市からのアクセスは、東海北陸自動車から国道158号を利用する経路が一般的となっているが、平成19年に高山ICが開通したことで、中部縦貫自動車道と国道158号の2経路を選択することが可能となっている。国道158号は市街地中心部の渋滞区間に繋がることから、中部縦貫自動車道上に設置した路側看板や、国道158号沿線の道の駅に設置した案内看板により、国道158号上の渋滞の周知と中部縦貫自動車道の利用推奨を行っている（図4）。

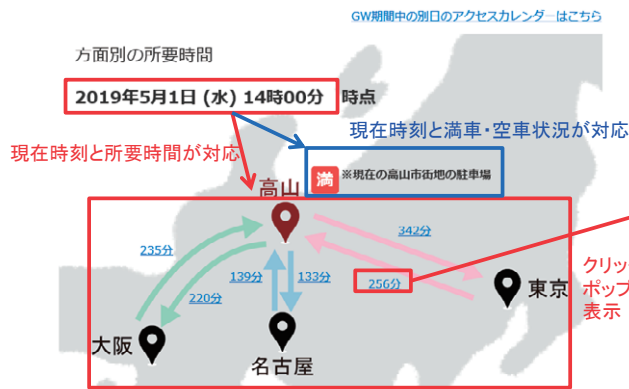
中部縦貫自動車道を利用した経路の分散に加え、高山国道事務所では、観光繁忙期に、東京、名古屋、大阪等の大都市から高山市街地までの所要時間情報を出発時刻別に提供している（図5）。これは、前年等の過去のプローブデータを用いて、曜日や連休のパターンとの関係等を参考に作成しており、空間的な分散に加え、時間的な分散を目指した取り組みである。



図4 中部縦貫道の利用推進を図る取り組み
(左：中部縦貫自動車道での案内看板 右：道の駅での案内看板)

高山アクセスカレンダー

■現在の方面別所要時間をご案内します。



高山アクセスカレンダー

■現在の方面別所要時間をご案内します。

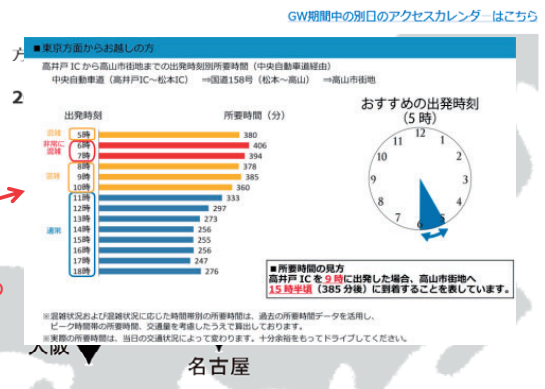


図5 出発時刻調整のための情報提供

図6は、GW期間（期間中の1日）の中部縦貫自動車道と国道158号の高山市街地部に向かう方向の交通量の推移を示したものである。観光地である高山市では、天候や連休のパターン等の諸条件によって来訪者数や行動パターンが変化する特性があるが、両道路を合わせた断面の交通量は、10,000～12,000（台/日）程度であり、平成27年と令和元年を比較すると交通量は約1割程度増加している。

図7は、図6の交通量を両道路の分担率として示したものである。年によって変動はあるものの、中部縦貫自動車道の分担率が高まる傾向にあり、平成27年から令和元年にかけて8ポイントの向上がみられる。

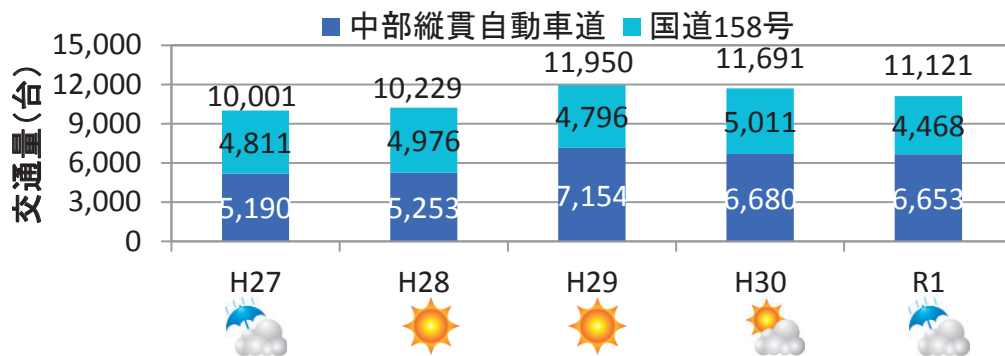


図6 中部縦貫自動車道と国道158号の交通量の推移

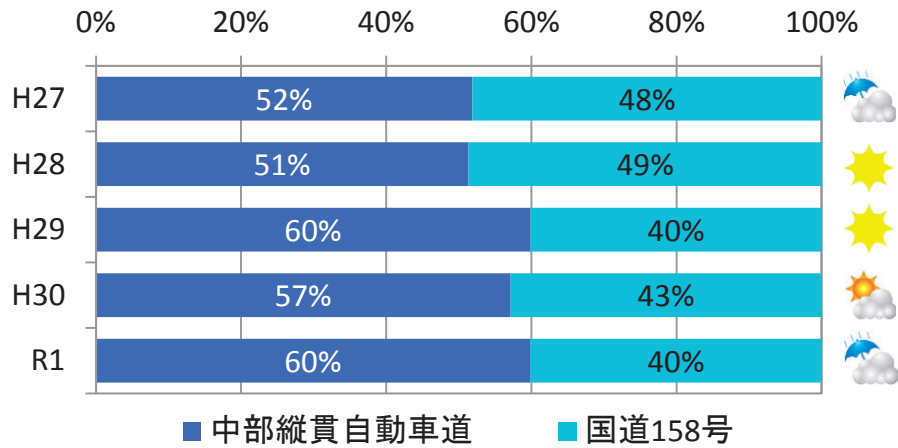


図7 中部縦貫自動車道と国道158号の分担率

② フリンジや郊外の駐車場、駐車スペースの有効活用

平成29年のGWに実施された「ユネスコ無形文化遺産登録」を記念して実施された高山祭屋台の特別曳き揃えのイベント時に大規模な無料臨時駐車場（普通車550台）を郊外部に開設し、臨時駐車場と市街地間を駐車場無料シャトルバスで輸送する取り組みを行った（図8）。利用者の反応も好評であったことから、その後は春・秋の高山祭や高山市の大規模イベント（令和元年GWに実施した「新元号制定記念の高山祭屋台の特別曳き揃え」等）の際に同様の取り組みを行っている。



図8 無料臨時駐車場の開設

図9は、無料臨時駐車場の利用状況と、高山市街地中心部を周遊する「まちなみバス」の所要時間（1周にかかる所要時間）を示したものである。初めて臨時駐車場を開設した平成29年に比べ、平成31年度には無料利用駐車場の利用台数が2倍以上に増加している（GWで比較）。また、まちなみバスの所要時間を比較すると、平成29年当時に比べ、運行経路を一周するのに要する所要時間が短縮し、概ね時刻表通りで運行できていることから、臨時駐車場の開設が、高山市街地中心部の混雑緩和に貢献しているものと推察される。

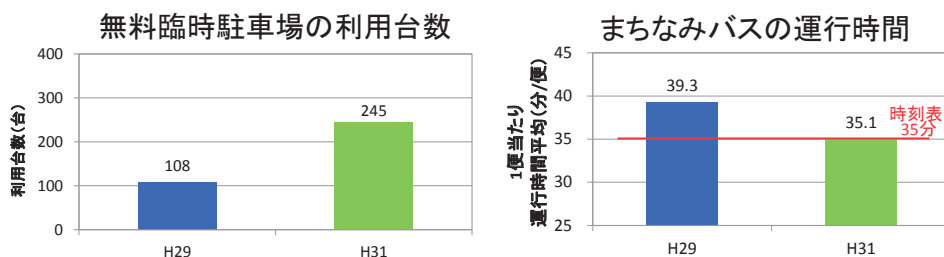


図9 無料臨時駐車場の利用台数と中心部の渋滞状況

6. 今後に向けて

令和元年からは、新たな取り組みとして、ツイッターやフェイスブック等のSNSを活用したリアルタイムの本格的な情報提供を開始した。リアルタイム情報として提供した内容は、駐車場の駐車状況（調査員が利用状況を確認できる写真を撮影しアップロード）、渋滞状況や迂回路案内情報の提供（調査員が、高山市役所に設置された情報本部に連絡し渋滞情報を統合した上で、本部から渋滞情報や無料臨時駐車場に誘導する経路案内情報として提供）を行った。

図3は、リアルタイムで配信した情報と閲覧数を示したものである。渋滞に関する情報や経路案内情報、駐車場の利用状況等のリアルタイムの情報は、その他の静的な情報に比べ閲覧数が1.5～2倍となっており、来訪者が強い関心を示していることが確認できた。

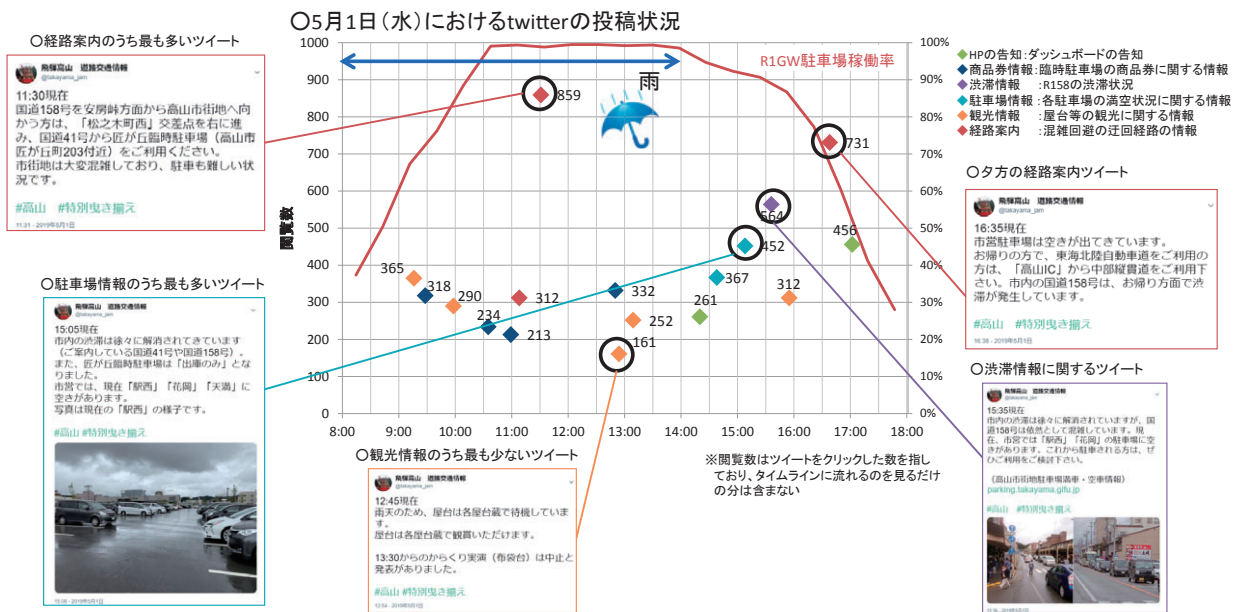


図10 SNSでの情報提供と閲覧数

観光都市としての特性の強い高山市においては、地域の交通特性を認知していない観光客の車両が多数走行している。道路ネットワークの許容範囲を上回る車両が流入する観光繁忙期に渋滞を完全に解消するのは容易ではないが、観光客のリピーターを増やすためには渋滞の削減は避けられない課題である。道路利用者に対して、適切な情報提供や臨時駐車場等の代替選択肢を準備するなど、様々な視点で渋滞の要因に対するアプローチを行い、「国際観光都市・高山」のイメージ向上に貢献していきたい。