



駐車場コラム



■ 地域観光経営における駐車場の新たな役割への期待 ～迷惑施設から財源を生み出す施設への転換を

東京都立大学都市環境学部 教授 清水 哲夫

〈良い体験を提供しながら生活の質を下げない観光地駐車場運用の重要性〉

日本では、観光地への一次交通の多くを自動車がカバーしている。仮に航空や鉄道で観光地を訪れたとしても、観光地内での円滑な移動のためにレンタカーを使用したいと考える読者も多いだろう。地域では、大型二種免許保有者の高齢化と新規取得者の伸び悩みが重なり、バス運転手の確保がどんどん難しくなっている。このままでは、地域の観光地での自家用車やレンタカーへの依存はますます加速してしまうし、近年、その流れはインバウンド観光客にまで及びつつあると聞く。

公共交通サービスレベルが低い観光地で困ることの一つに駐車場が挙げられるだろう。訪問する施設やスポットの集客ポテンシャルに比べて、駐車可能台数が少ない場合、駐車場待ち行列が発生する。駐車場が幹線道路に直接接続されている場合には、待ち行列が幹線道路上に展開し、自動車通行の安全性や円滑性を大きく毀損する。個人経営の小規模駐車場が集落に分散している場合には、駐車場を探すうろつき車両により、住民やそぞろ歩きする旅行者の安全性を毀損するだけでなく、駐車待ち車両の騒音や排気ガスも大きな問題になる。そして、長い駐車待ち時間による活動時間の減少は、地域での旅行者の体験価値を毀損することに加え、消費額の減少にもつながりかねない。

岐阜県白川村の合掌造り地区は、徒歩圏内に大型の公営駐車場を整備するとともに、観光客による集落内への車両乗り入れを規制することで地区内の良好な歩行環境を創出し、地域住民の生活の質の改善と観光客の体験価値の向上に寄与した、観光地交通マネジメントの好事例である。2001年から社会実験を繰り返し、長い検証と合意形成の期間を経て、2014年から本格運用を始めている¹⁾。

〈地域観光の課題解決に貢献できる駐車場マネジメントの試行経験〉

15年ほど前に交通学の専門家として本格的に観光学の世界に入った筆者としては、白川村の取り組みにある種の憧れを抱いていたところ、2016年度に、八王子市高尾山口駅地区で駐車場とまちづくりを連動させる構想の実践研究を所属大学の同僚と実施する機会を得た。その経験が本稿の着想の原点になっているため、少し長くなるが紹介したい。

この構想では、同地区にある駐車場を地域の観光まちづくり組織が一体で管理し、完全事前予約制にした上で、需要に応じた料金設定で収益最大化を目指し、増益をまちづくり活動の原資とすることを狙っていた。それまでも、観光地の駐車場収入を観光協会の運営経費に充てる

仕組みが確認されていたが、より広範なまちづくり活動経費の調達までも視野に入れた、従来にはない着眼点であった。

高尾山には年間約300万人が訪れるが、その多くは鉄道を利用する。しかし、圏央道が開通して直近に高尾山インターチェンジが設置され、自動車による来訪圧力は確実に増加していた。八王子市が確認したところ、当時、同地区には、公共と民間を併せて約1,000台の駐車マスがあった。しかし、国道沿いに立地する商店や、集落内のちょっとした敷地で個人が経営する小規模駐車場も多く、ゴールデンウィークや紅葉シーズンを中心に、駐車場への呼び込みに起因する国道の渋滞発生や、集落内のうろつき交通が顕著な課題となっていた。

これらの駐車場では、例えば1日1回1,000円のような料金設定を行っていた。例えば紅葉シーズンでは、ケーブルカーやリフトで高尾山の中腹に向かい、山中で数時間滞在して紅葉を楽しむ下山する行動パターンが支配的であると見られた。この場合、駐車場は1日2回転することになり、駐車場係員は最低限、朝早くと午後早くの時間帯に駐車場に張り付かなければならない。

このような状況に対して、我々は「もっと駐車料金を高くしてもいいのでは?」、「係員を張り付けさせない運用方法はないか?」、と考え、これらを実現するために完全事前ネット予約制を検討した。ある駐車場シェアサービス企業に参画してもらい、地区内の複数駐車場の協力も得て、紅葉シーズンに事前予告なしで当該企業のサイト上で実験を行った。すると、周囲の駐車場よりも高い料金設定にしたにもかかわらず、一定数の予約が成約したのである。

一方で、この構想実現に必要な駐車マス数を試算してみると、地区内外でもっと確保しないと話にならないことも理解できた。そのためには、差し当たって地区内の駐車場経営者の多くから構想に賛同を得る必要があったが、もちろん簡単に合意できる話ではなく、かつ地区内で河川親水空間整備計画が進行し始める事情に鑑みて、一旦ペンディングの決断を下し、現在に至っている(まだ諦めていない)。

なお、この構想をベースにした学術論文¹⁾²⁾³⁾を投稿したところ、これに興味を持った著名観光地を抱える自治体から相談があり、筆者が対策検討チームに参画することになった。しかし、その後新型コロナ期間に突入して検討は中断され、首長や行政担当者の交代で検討の方向性が変更され、構想は事実上お蔵入りとなった。現在は興味のある自治体からの声かけを待っている。

〈地域観光の課題解決に向けた事業経費や経営組織の活動経費の調達源としての駐車場料金〉

当時、観光界限ではDMO(日本では観光地域づくり法人(DMO)と呼ぶ)が目ざされ始めていた。DMOは、一言で言えば「地域観光経営の司令塔組織」であり、「観光事業の実践組織」である観光協会とは立ち位置が異なる。その後、日本のDMOでは国による登録制度があり、2025年10月の改正で安定的な財源調達を登録・更新要件とすることになった。本稿執筆時点で、全国に331団体あり、そのほとんどは自治体からの拠出金に依存している状況と見られる。近年、各地で宿泊税の検討が進み、本稿執筆時点で40以上の自治体が導入済、または検討中で、オーバーツーリズム対策経費などに加えてDMOの運営経費としても活用されることが期待されている。温泉観光地では入湯税を徴収しており、これも観光財源に活用されるケースが多い。

一方、宿泊施設の受入定員が少ない自治体では宿泊税や入湯税が期待できない。この場合、訪問者から効率的に確保できる財源を見つける必要がある。この観点でのホットな話題として、北海道美瑛町の白金青い池が挙げられる。青い池では、その美しい景色が世界的に有名になり、インバウンドを含めて多くの観光客が殺到するようになり、駐車場待ちなどのオーバーツーリズムが顕著な課題となっていた。そこで同町では検討委員会を設置し、2024年10月に、宿泊税に加えて、法定外普通税(ただし目的税ではない点に注意)としての駐車場利用税の設置を提言した⁴⁾。現在は導入に向けた調整が行われているが、成功すれば全国初の事例になると見られる。なお、先の白川村でも、駐車場管理費用とオーバーツーリズム対策費用の捻出を目的に、2025年10月に料金改定を行っている⁵⁾。

筆者としては、地域観光経営を担うDMO等の組織の運営経費やオーバーツーリズム対策経費、あるいは関連組織によるまちづくり活動の経費の確保のために、駐車料金に対する課税や協力金制度の導入を積極的に進めるべきだと考えている。その実現には、制度設計の研究もさることながら、観光事業者・駐車場オーナー・観光客といった広範なステークホルダーによる合意形成の方法論研究も急務である。

(参考文献)(URLは2026年1月5日現在)

- 1) 清水哲夫, 川原晋, 片桐由希子: 観光地における事前予約制駐車場利用に対する料金支払意思額の特性分析～高尾山地区における観光地マネジメント構想をサポートする駐車場マネジメントシステムの実現に向けて, 都市計画論文集, Vol.52, No.3, pp.782-787, 2017. <https://doi.org/10.11361/journalcpj.52.782>
- 2) 清水哲夫, 川原晋, 稲家雅斗, 賀佳恵, 永島 奨之, 竹本佳文, 西浦明子: ICTを活用した高尾山地区駐車場マネジメントシステムの考え方とその試行実験, 土木計画学研究・講演集, No.55, 2017. http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00039/201706_no55/55-03-01.pdf
- 3) 清水哲夫, 竹本佳文, 川原晋: 観光地駐車場における時間短縮, 事前予約制および付帯サービスの価値推計～高尾山地区における観光地マネジメント構想実現のための駐車場マネジメントシステムの導入を目指して, 都市計画論文集, Vol.53, No.3, pp.1335-1340, 2018. <https://doi.org/10.11361/journalcpj.53.1335>
- 4) 美瑛町観光振興の財源検討委員会, 2024. <https://www.town.biei.hokkaido.jp/files/00005900/00005928/20241119090611.pdf>
- 5) 村営駐車場利用料金改定のお知らせ, 白川村ホームページ, <https://www.vill.shirakawa.lg.jp/2840.htm>