

市営駐車場有料化と初年度成果

# 新倉山浅間公園における オーバーツーリズム対策



# 1. 対象地 | 日本を象徴する眺望が重なる公園

## 富士山・五重塔・桜を 一望できる国内屈指の景勝地

本市北西部に位置し、背後に標高850mの新倉山を擁する  
中腹に建つ忠霊塔の背景に富士山と市街地を望み  
春には桜が加わることで国内外から注目を集めている



敷地面積

**約4.3ha**

新倉山の中腹を含む公園

背後の山

**標高850m**

新倉山を背後に配する

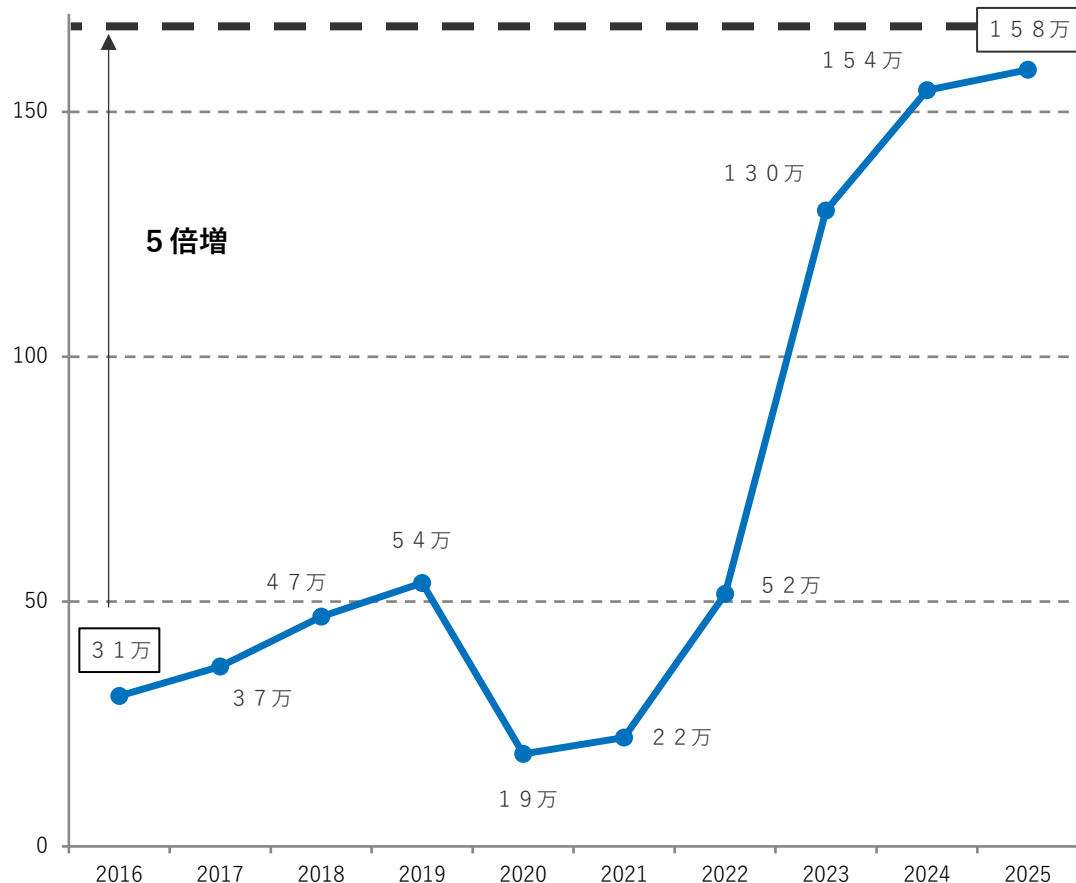
象徴的施設

**忠霊塔**

戦没者追悼の五重塔

## 2. 観光客の増加 | SNS・ガイドブックが来訪需要を増幅

### ■ コロナ禍後は来訪者が急回復し、2025年には約159万人規模へ



#### 2010年代後半～

写真・動画投稿が来訪動機を継続的に後押しし、中国・台湾・香港・タイ・米国・欧州諸国からの観光客が急増

#### 2014年

世界的写真共有サイトで、富士山・伝統建築・自然が調和した風景として紹介

#### 2015年

訪日外国人向けガイドブックの表紙を飾り、海外からの関心が拡大

国内地上波でも放送され、国内の認知も広まる

#### 2025年

来訪者数

**約159万人/年**

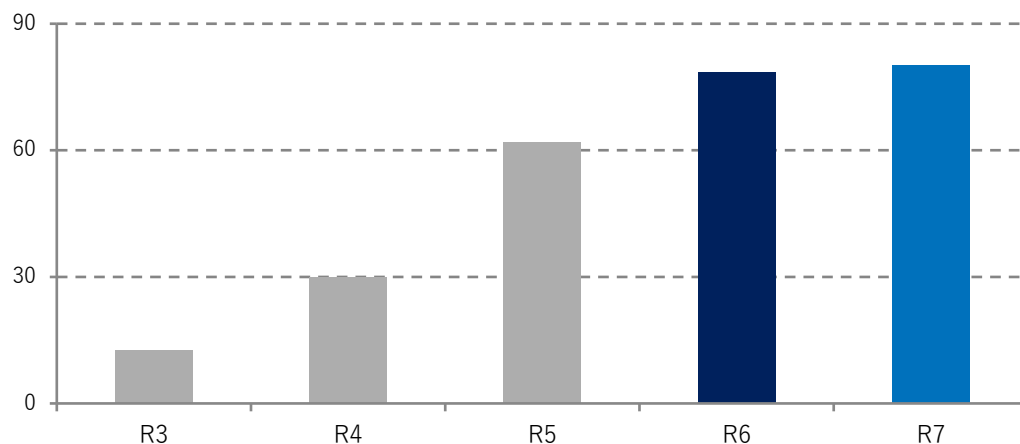
2016年比で約5倍。周辺交通・生活環境への影響が顕在化

### 3. 有料化前の課題：観光地化の裏側で住民負担が増大

#### ■ 渋滞・路上駐車・マナー問題に加え、対策経費が急増



交通誘導警備等業務委託費



年間約1億円規模に近づく対策費を  
すべて市税で賄う構造は持続困難

「観光客の受益」と「地域の負担」とのバランス  
を取るための新たな制度設計が必要となった

# 4. 検討の経緯：庁内横断で「受益者負担」の必要性を検討

## ■ 対症療法から、維持管理費を確保する仕組みづくりへ

### 1 課題の顕在化

生活道路の渋滞・私有地無断立入・路上駐車が拡大

### 2 庁内横断体制

R6.7月  
オーバーツーリズム対策部会を設置  
R7.1月  
新倉山浅間公園駐車場有料化特別チームを結成

#### ◆主な関係機関との会合

R6.11.25 浅間町自治会（意見を伺う会）  
11.27 商業連合会、中央区自治会、中村自治会（意見を伺う会）  
12.12 旭町自治会、新町自治会（意見を伺う会）  
12.19 富士山麓電気鉄道（下吉田駅周辺の状況協議）  
R7. 1.29 大正寺（空き地駐車場の活用協議）  
2.27 商業連合会（市営駐車場料金改定等説明）  
2.27 浅間町自治会（駐車場有料化等地元説明会）  
3.3 旭町自治会、新町自治会（駐車場有料化等地元説明会）  
3.5 中央区自治会、中村自治会（駐車場有料化等地元説明会）

### 3 論点整理

駐車場不足と警備費増大が主要課題に早急に出来ること（駐車場有料化）から実施することに決定

#### ◆特別チーム結成から有料化実施までの主な流れ

R7. 1月下旬 条例の法令審査  
2.5 臨時議会（条例制定の承認）  
2.20 指定管理者選定委員会  
3.25 定例議会（指定管理者指定の承認）  
3.26 指定管理者と本協定  
4.1 工事着手（指定管理における運営開始）  
※工事完了後、随時供用開始  
4.19 全施設工事完了・供用開始

### 4 制度化

利用者にも相応の負担を求め、運営経費を確保

### 受入環境整備

駐車場容量の適正化、誘導・清掃・安全対策を継続できる体制へ

### 受益者負担

観光で生じる運営経費を、来訪者の利用料金で支える財源循環へ

# 5-1. 制度設計：4駐車場・182台体制で分散受入れを開始

## ■ 既設の第1駐車場有料化および

## 第2・3・4駐車場の新規（有料）により駐車容量を拡張

駐車場	台数	料金	備考
第1駐車場	88台	1,500円	公園隣接／ゲート式／身障者用2台 ／駐輪場・トイレ併設
第2駐車場	38台	1,000円	フラップ式／周辺部への分散
第3駐車場	35台	1,000円	パーキングチケット式／トイレ併設 ／周辺部への分散
第4駐車場	21台	1,500円	パーキングチケット式 ／自動2輪車10台750円

合計駐車容量  
**182台**

市営4駐車場で受入れを確保

### 有料化の周知（R7.2.27～）

市民・観光客へ広報とホームページで周知し、制度への理解を促進

分散配置のイメージ



## 5-2. 制度設計：料金設定根拠

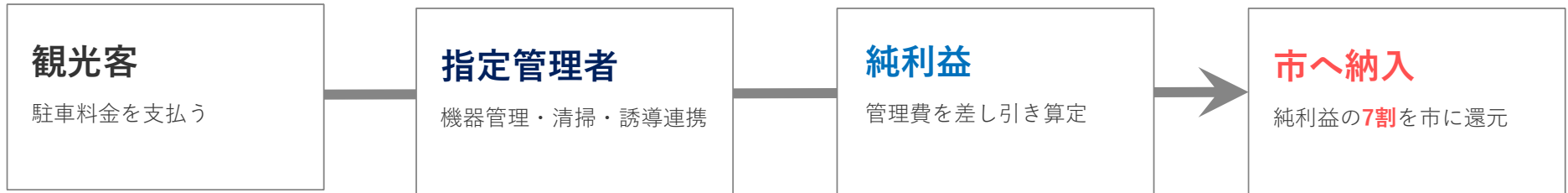
目的：新倉山浅間公園に訪れる車両の抑制と周辺道路の渋滞緩和を図るとともに、来園者へ利用料の負担をお願いし良好な公園の維持管理を図る。

### 料金設定根拠

- ① 第1・第4駐車場は公園近接エリアであり、渋滞緩和のため、車両を郊外に極力誘導する必要がある。
- ② 第2・第3駐車場はその受け皿となるため整備がされた経緯がある。
- ③ 第1駐車場は、公園に最も近い(忠霊塔まで約300m)が、進入路が狭盤で、満車などにより周辺道路の渋滞の原因となることが多かったため、設定金額を高めとすることとした。
- ④ 第4駐車場についても、公園近接エリアにあり(忠霊塔まで約500m)、前面道路の渋滞を回避する必要があったため、高めの金額を設定することとした。
- ⑤ 第2・第3駐車場は、幹線に接する郊外型の駐車場であり、公園近接エリアの渋滞緩和のため、料金設定は周辺駐車場に近い設定とした。特に繁忙期の渋滞緩和の受け皿として期待している。なお、第3駐車場は、忠霊塔まで約640mと第4駐車場と距離はあまり変わらないが、トイレも設置し、利便性を高めるなどして、郊外への車両の誘導を図るため敢えてこの設定としている。

## 6. 運営体制 | 指定管理者制度での運用

### ■ 民間運営ノウハウと市への還元を組み合わせ、継続的な財源を創出



#### 円滑な導入

市民・観光客へ広報とホームページで周知し、制度への理解を促進

#### 継続改善

収益を安全対策・交通誘導・維持管理へ循環させる

## 7. まとめ

# 今後は、収益を活用した 継続的な運営改善により 観光地の維持と地域生活 の両立を図る

駐車場の有料化は、観光客の増加に伴う駐車場不足を解決し地元の環境保全や受け入れ態勢を整備するための重要な一歩となった



### 観光客

快適で分かりやすいアクセス環境

### 地域住民

生活道路・環境への負担軽減

### 行政

持続的な対策財源を確保

## 今後の検討すべき点

- ・ 園内制度化（有料化、人流コントロール）の検討に合わせた駐車場の運営方法検討
- ・ グーグルマップの情報発信としての活用や誘導対策
- ・ 料金設定、収益の最適化分析
- ・ 動向調査（場内および場外（民間駐車場も含む））