

**大都市における観光バス駐車問題の
発生構造とその対策に関する研究**

調査報告書

平成20年2月

財団法人 東京都道路整備保全公社

目 次

第1章	はじめに	2
第2章	観光バスの事業制度と駐車施策	4
第3章	都市間ツアーバスの駐車問題と発生構造	14
第4章	観光バスの駐車問題と発生構造	38
第5章	大都市部における観光バスの駐車施策に求められる視点 (まとめ)	45

第1章 はじめに

1. 1 研究の背景・目的

これまでの駐車場整備は、自家用自動車の路上駐車を減少させ、道路交通の円滑化を図ることに重点を置いてきたといえる。しかし、今日の都市部における駐車問題は実に多様化している。東京都都市整備局「総合駐車対策マニュアル」（平成19年1月）では、多様化した駐車問題の例として、荷捌き車両や観光バスの路上駐停車や客待ちタクシーの増加など、事業用自動車に起因した駐車問題が顕在化していることを挙げている¹。

このうち、本研究で対象とする観光バスは、宿泊を伴う観光者の約2割が利用する交通手段であるが、近年の観光需要の拡大に伴って、輸送人員は緩やかに増加する傾向にある。しかし、観光地域の周辺では観光バスの乗降スペースや駐車スペースが量的に不足していることに加え、大都市では、浅草や秋葉原のように「まち」そのものが観光対象になる場合もあることから、日常交通が集中するなかで、観光バスの駐停車スペースをどう整備するかが課題である。

一方で、ここ数年の間で市場が急成長を遂げたものに「都市間ツアーバス」がある。一定の人口を擁する都市間を運行するバス（例えば、東京・大阪間）という点では、乗合バス事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者）による「高速バス」²と同様であるが、観光バスと同様に貸切バス事業者（一般貸切旅客自動車運送事業者）が募集企画した旅行会社からの委託を受けて運行する点で異なる。したがってこの都市間ツアーバスについても、先の観光バスと類似した駐車問題が発生していると考えられる。

そこで、本研究では、これまでの研究のなかでほとんど明らかにされてこなかった、観光バス（都市間ツアーバスも含む）の駐停車実態を明確にしたうえで、明らかにされた駐車問題が発生する構造を分析することにより、大都市における観光バスの駐車施策に求められる視点を明らかにすることを目的とする。

¹ 東京都都市整備局；総合駐車対策マニュアル，p.6，2007.1.

² 系統長の半分以上を高速自動車国道，都市高速道路，本四連絡道路を利用している乗合バス

1. 2 研究の方法・構成

本研究は、東京都内の観光地域やターミナル周辺地域を対象に実施した、観光バス（都市間ツアーバスも含む）の駐停車状況に関する観測結果や、交通事業者および駐車場管理主体等からのヒアリング調査結果に基づいて行われるものである。本研究の構成は下図のとおりである（図 1.1）。

第2章では、観光バスに関する道路運送法を中心とした事業制度や、これまでの観光バスに関する駐車施策について整理する。第3章では、都市間ツアーバスを対象に、また第4章では、（狭義の）観光バスに関する駐車実態とその発生構造について明らかにする。最後に、第5章では、前章までの調査結果をもとに、大都市部における観光バスの駐車施策に求められる視点について整理する。

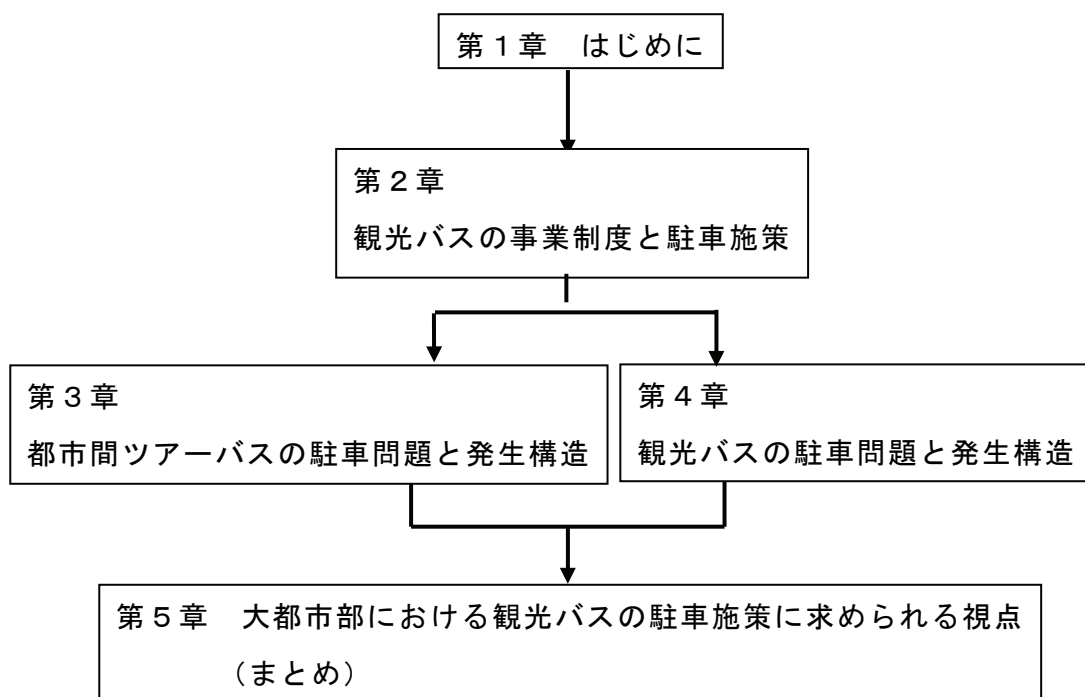


図 1.1 本研究の構成

第2章 観光バスの事業制度と駐車施策

2.1 観光バスに関する事業制度

2.1.1 道路運送法の概要

本研究で対象としている観光バスをはじめ、他者から運賃を収受して輸送する場合は、道路運送法に基づく許可を受けることが必要になる。

道路運送法は、「道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、道路運送の利用者の利益を保護するとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること」³を目的として、昭和26年6月1日に制定されたものである。同法で定義されている「道路運送事業」は、「旅客自動車運送事業」と「貨物自動車運送事業」とに分けられるが、本研究で対象としている観光バスは、前者の「旅客自動車運送事業」に該当し、「他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業」⁴を指す。したがって、無償で他人を輸送するケース（例えば、ホテルが宿泊客を自家用バスにより無料で送迎するケース）は同法の対象外である。

また、「旅客自動車運送事業」はさらに「一般旅客自動車運送事業」と「特定旅客自動車運送事業」とに分けられる。後者は、工業団地等の従業員送迎輸送や特定市町村における特定の要介護者の医療施設への輸送など「特定の者の需要に応じ、一定範囲の旅客を運送」するものである（法43条許可）⁵。

一方、それ以外の「旅客自動車運送事業」は、前者の分類に該当し、さらに、以下に示した3つの事業形態に分けることができる（いずれも法4条許可）⁶。

① 「一般乗合旅客自動車運送事業」

乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業

³ 法令データ提供システム：道路運送法第1条（2006年7月15日時点）
<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S26/S26H0183.html>

⁴ 上に同じ

⁵ 青森県：青い森のバス政策ホームページ：福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法の取扱いについて（2006年7月15日時点）
<http://www.pref.aomori.jp/newline/bas/hukusipage.htm>

⁶ 上に同じ

② 「一般乗用旅客自動車運送事業」

一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員（乗車定員 11 人）未満の自動車を貸し切って運送する

③ 「一般貸切旅客自動車運送事業」

一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員（乗車定員 11 人）以上の自動車を貸し切って輸送する

このうち、①に該当するのは、路線を定めて定期に運行する路線バスのほかプティバス（乗合タクシー；乗車定員 11 人未満の車両を用いた乗合輸送）についてもこの類型に属する。一方、②に相当するのは「タクシー」や「ハイヤー」であり、患者等輸送事業（もっばらケア輸送サービスを行うもの）もこの事業の一形態である。また、③に該当するのは、観光目的の旅客を一個の契約により車両を貸し切って輸送する（狭義の）観光バスなどの形態がある（表 2.1）。

そのため、本研究で対象とする「観光バス」は、旅客自動車運送事業の類型として独立して設定されているのではなく、上記に挙げた 3 つの事業類型に関する一形態として位置づけられることになる。

表 2.1 わが国の道路運送法における旅客自動車運送事業の類型

一般旅客自動車運送事業（道路運送法 4 条許可）	
① 一般乗合旅客 自動車運送事業 （乗合バス事業）	乗合旅客を運送する形態 （例）路線バス・プティバス（乗合タクシー）・高速バス・定期観光バス（はとバス等）
② 一般乗用旅客 自動車運送事業 （タクシー事業）	一個の契約により乗車定員 11 人未満の自動車を貸し切って運送する形態 （例）ハイヤー・タクシー・患者等輸送事業
③ 一般貸切旅客 自動車運送事業 （貸切バス事業）	一個の契約により乗車定員 11 人以上の自動車を貸し切って運送する形態 （例）都市間ツアーバス・観光バス
特定旅客自動車運送事業（道路運送法 43 条許可）	
特定の者の需要に応じ、一定範囲の旅客を運送する形態 （例）工業団地等の従業員送迎輸送 特定市町村における特定の要介護者の医療施設への輸送	

2. 1. 2 観光バスの多様な形態

観光バスと道路運送法の事業類型との関連を示したものが図 2.1 であるが、ひとえに観光バスといえども多様な形態があることが分かる。

まず、一般貸切旅客自動車運送（貸切バス）事業の類型に属する観光バスの形態には、①（狭義の）観光バスのほか、②都市間ツアーバスを挙げることができる。

①（狭義の）観光バスは、観光目的の旅客を一個の契約により車両を貸し切って輸送する形態であり、日常反復的に運行されないものを指す。具体的には、旅行者の団体（一般団体）が直接、貸切バス会社に輸送を依頼するケースのほか、貸切バス会社またはその関連会社が旅行業の事業登録（免許）を受けている場合には、当該旅行会社が企画募集した旅行（募集型企画旅行）の団体旅客（募集团体）を輸送する形態がある。

また、②都市間ツアーバスは、旅行会社（貸切バス会社またはその関連会社である場合と、そうではない場合とがある）が企画募集した旅行（募集型企画旅行）として位置づけられるものであるが、貸切バスを使用して都市間の輸送（例えば、東京と名古屋を結ぶ）を行う形態である。そのため、①の形態とは異なり、利用客の目的が必ずしも観光とは限らず、乗合バス会社が運行する一般の高速バスと区別をすることが困難であるが、近年急増している。

一方で、一般乗合旅客自動車運送（乗合バス）事業の類型に属する観光バスの形態として、③定期観光バスがある。③定期観光バスは、観光目的の旅客を輸送する点では①で示した（狭義の）観光バスとは変わらないものの、「はとバス」のように日常反復的に旅客の輸送を行う形態である。そのため、一般には乗合バス事業の許可を受けて運行されることが多く、（後で詳述するように）運行にあたり、停留所施設や車庫等の各種施設の整備が必須であることから、先

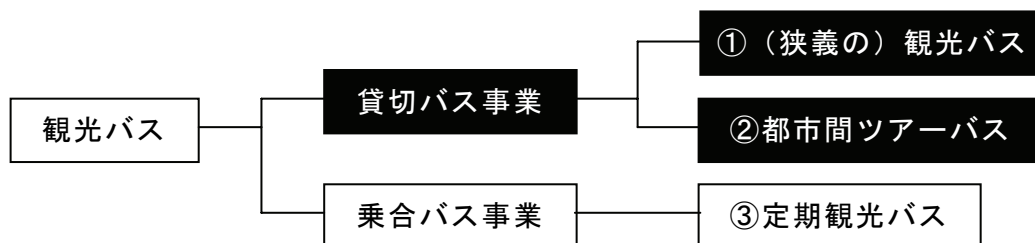


図 2.1 観光バスの多様な形態

の貸切バス事業に係る形態に比べて、駐車問題が顕在化することが少ない。そこで、本研究では、観光バスに係る運行形態のうち、貸切バス事業の類型に属する、①（狭義の）観光バスと、②都市間ツアーバスの2点を対象にする。

2. 1. 3 貸切バス事業の許可に関する審査基準

（狭義の）観光バスをはじめとした、貸切バス事業の許可を受けるためには、国土交通省（運輸支局）による申請書類の審査が必要になる。具体的な審査基準に関しては各運輸局が公示しており⁷、貸切バス事業についても「一般貸切旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可等に関する審査基準」が出されている。

新規事業許可に関する基準として、①営業区域、②営業所、③車両数、④自動車車庫、⑤休憩仮眠施設などの審査項目が設定されている。それぞれの要点を整理すると以下のようなになる。

①営業区域

原則として、運輸支局の営業区域（離島を除く）を単位とすることが原則である。したがって、ひとつの都道府県（北海道においては単独もしくは複数の支庁単位）の範囲が貸切バス事業の営業区域であることになる。

②営業所

営業区域内に設置することが必要であり、複数の営業区域を有する事業者の場合は、それぞれの営業区域内に営業所を持つことが原則となる。

③車両数

営業所における最低車両数が定められており、営業所（≒営業区域）ごとに3両（大型車を使用する場合は、営業所（≒営業区域）ごとに5両）が必要になる。

④自動車車庫

営業所に併設するものであることが原則である。併設できない場合でも、営業所から直線で2キロメートルの範囲内にあつて運行管理をはじめとする管理が十分可能であることが要求される。また、事業用自動車の点検、整備

⁷ 運輸局間による審査基準の違いは見られない。

及び清掃のための施設が設けられていることが必要になる。

⑤休憩仮眠施設

営業所または自動車車庫に併設するものであることが原則である。併設できない場合でも、営業所かつ自動車車庫から直線で2キロメートルの範囲内にあることが要求される。

一方で、乗合バス事業の審査基準では、④自動車車庫について「着地において長時間停留する高速バス路線については、着地においても自動車車庫又は駐車場が確保されていること」と示されている。また、⑤休憩仮眠施設に関しても、「着地において長時間停留する高速バス路線については、着地においても休憩仮眠施設が確保されていること」とある。さらに、貸切バスの審査基準には含まれていない停留所施設の整備についても審査基準の項目に含まれている。

しかし、貸切バス事業として運行される（狭義の）観光バスや、都市間ツアーバスの場合は、自社の営業区域外の自動車車庫や休憩仮眠施設に関する規定がないうえ、利用客の乗降場所となる停留所施設の整備も交通事業者側には要求されていない。そのため、乗合バス事業として運行される、定期観光バスや高速バスと比べて、貸切バス事業の場合は運行に要するハードルが低くなっており、本研究で対象とする駐車問題についても顕在化しやすいことが分かる。

2. 2 観光バスの駐車施策

2. 2. 1 大阪市「観光バス駐車基本計画」

本節では、観光バスに関する都道府県や市町村の駐車施策を整理する。

まず、大阪市計画調整局が平成14年10月に策定した「観光バス駐車基本計画」⁸では、市内における観光バスの駐車問題が以下の4つの側面から成り立っていると述べている。そのうえで、観光施設や宿泊施設などで観光バス専用の駐車場を保有しているところは少なく、多くの施設で観光バスの乗降は付近の路上で行われている現状を指摘している。また、とくに都心部では、観光バス駐車場の量的不足とともに、路上駐車による円滑な交通の阻害や、観光客の路上乗降における交通安全上の問題があることも示している。

- ・ 観光客の乗降のための停車
- ・ 一時待機のための駐車
- ・ 観光客の宿泊に伴う夜間の駐車
- ・ 都心部の主要ターミナル周辺における鉄道との乗り継ぎや、他都市への観光ツアーなどの出発・解散のための停車

さらに、同計画では、道路交通センサス自動車起終点調査⁹の結果などから、大阪市内の観光バス駐車に関する需給バランスを分析したうえで、目的地における昼間の一時待機場所・乗降場所のほか、宿泊時の夜間留置き場所、さらには、梅田駅や難波駅などの乗り継ぎターミナルにおける乗降場所といった、駐車施設整備の必要性と具体的な取り組みについても言及している。しかし、これらの整備については、目的地側の各種施設が整備すべき部分と、行政が民間と連携しながら整備する部分とがあることから、両者をどのように切り分けて考えていくかが問題となる。とりわけ、東京や大阪といった大都市部では、「まち」そのものが観光対象になることが多いことから、観光バスの駐車・乗降施設の整備が果たして、民間の観光・商業施設だけに委ねておくことのできる課題であるかについては、議論の余地があると言える。

⁸ 大阪市計画調整局：観光バス駐車基本計画（2008年2月15日時点）
http://www.city.osaka.jp/keikakuchousei/news/parking/03_00.html

⁹ 5年ごとに全国的な規模で実施される自動車動向調査

2. 2. 2 東京都「総合駐車対策マニュアル」

東京都都市整備局がまとめた「総合駐車対策マニュアル」（平成19年1月）では、多様化した駐車問題の例として、荷捌き車両や観光バスの路上駐停車や客待ちタクシーの増加など、事業用自動車に起因した駐車問題が顕在化していることを挙げている¹⁰。

この「総合駐車対策マニュアル」は、東京都における駐車施設整備の基本的な考え方である「駐車施設対策の基本方針」（平成3年）の策定以降、今日まで変化、多様化した駐車問題に対応するため、行政が主体となって対策を講ずべき「駐車需要に応じた駐車場の整備」や「駐車場利用を促進する有効活用策」をどのように進めていくかについて整理したものである。このなかで、観光バスの駐車対策については、以下のような記述がある¹¹。

- ・ 観光バスは「機動性」、「集団移動性」に優れており、団体観光客の移動手段として有効です。
- ・ しかし、観光施設周辺においてバス専用駐車施設を併設しているところは少なく多くの場合、目的施設付近の路上で観光客の乗降が行われているのが現状です。
- ・ 観光バスの駐車施設は、観光の目的である施設側で確保し、整備することが原則です。そのため目的施設である大規模拠点開発などでは、施設計画の段階で検討を行い、観光バス駐車施設の整備を行う必要があります。
- ・ 検討に当たっては、観光地の特性、大規模開発における観光集客性を十分に考慮していくことが重要です。
- ・ 目的施設や駅周辺の遊休地等を活用した隔地の観光バス駐車施設について、検討する必要があります。

このように、観光バスの駐車問題への対策については、駐車・乗降施設整備が十分でないことを指摘したうえで、目的地側の施設で確保し、整備することが原則であると述べている。したがって、先に述べた、大阪市「観光バス駐車基本計画」と同様に、「まち」のなかで観光バスの駐車・乗降施設をどのように確保していくかという課題は残されたままである。

¹⁰ 東京都都市整備局；総合駐車対策マニュアル，p. 6，2007. 1.

¹¹ 東京都都市整備局；前掲著，p. 17，2007. 1.

2. 2. 3 台東区における観光バス駐車施策

浅草や上野といった都内でも有数の観光地区を擁する台東区では、浅草地区に乗り入れる観光バスをターゲットにした駐車場と乗降場を整備している。同区が平成18年度に実施した「台東区観光マーケット調査」では、浅草地区の観光客のうち約7%が観光バスを利用して来訪していることが明らかにされており¹²、地下鉄に次いで分担率が高い結果となった。

観光バス駐車場は、区立台東区民会館の1階駐車場に整備されており（図2.2）、観光バスの乗降場はその対面に設置されている（図2.3）。

第4章で詳説するが、これらの施設は、浅草寺二天門の近くにあることから浅草地区の団体観光は、この場所が起点にされることが多く、土日祝日における施設周辺の街路は観光バスで非常に混雑している。そのため、駐車施設等の量的な拡充も必要であるが、利用客を降車させて乗降場を出発した観光バスがどの場所で待機しているかについても明らかにすることが求められる。



図 2.2 区立台東区民会館駐車場

¹² 同調査では、観光客に対するヒアリング調査を実施しており、浅草雷門付近での回答者の7.7%、つくばエクスプレス浅草駅周辺での回答者の6.8%が観光バスを利用して来訪したと回答している。（台東区：台東区観光客マーケット調査，pp. 31-32，2007.）



図 2.3 観光バス乗降場（台東区民会館駐車場対面）

2. 2. 4 これまでの観光バス駐車施策の課題

本節で概観したように、地方公共団体における、これまでの観光バス駐車施策は、バス車両に対応した駐車施設や乗降施設を整備することが重視されてきた。また、わが国の駐車場整備が民間による自律的な供給が基本とされてきたことから、目的地側、つまり観光施設側の整備が求められている現状にある。

しかし、本研究の対象とした大都市部では観光対象が特定施設に限らず、「まち」そのものにあるケースが多いことから、観光施設側の責任に依存するだけでは円滑な観光バスの駐車施設整備が行われない可能性がある。そのため、地方公共団体と観光地域が連携して施設整備に取り組んでいくことが求められる。

一方で、施設整備だけでは、観光バスの駐車問題が解消することは困難であるとも考えられる。一点は、前節で整理した道路運送における事業制度の点で目的地側における駐車施設・休息施設の整備や、乗降場所（停留所）の整備が要求されていないことが挙げられる。都市間ツアーバスのように、観光業である他社からの依頼によって貸切バス事業者が輸送を担うような場合は、低価格

での輸送契約が結ばれることが多くなりやすく、たとえ駐車施設が整備されたとしても、駐車料金（つまり費用）の捻出自体が困難であるケースも少なくないと考えられる。

また、もう一点の課題は、こうした現状も含め、観光地域やターミナル（鉄道駅など）の周辺で、観光バスの乗降や待機がどのように行われているかといった実態のデータがほとんど集められていない状況にあることである。そこで本研究では、次章以降に、ターミナルとして東京駅八重洲口周辺および新宿駅西口周辺、観光地域として台東区浅草地区をそれぞれ選定し、前者では、都市間ツアーバスについて、後者では（狭義の）観光バスについて、それぞれの駐車実態調査を行うことで、観光バスの駐車問題と、その発生構造を明らかにする。

第3章 都市間ツアーバスの駐車問題と発生構造

3.1 東京駅周辺における実態調査

3.1.1 調査目的と方法

(1) 調査目的

本研究では、前章で詳説した「都市間ツアーバス」に関する駐車問題の発生構造を明らかにすることを目的として、東京都内の大規模ターミナル（東京駅および新宿駅）周辺を対象に、都市間ツアーバスの駐車実態調査を実施した。

本節では、東京駅周辺における都市間ツアーバスの駐車実態調査の概要とその結果を示す。

(2) 調査方法

本調査は、都市間ツアーバスが数多く発着する、東京駅八重洲口周辺地域を対象とした。東京駅を出発する多くのツアーバスは、八重洲口ヤンマービルを集合場所としており、調査日（平成19年12月7日）の夜間（20時以降）に予定された運行本数は66便にもなる（丸の内口側は、東京中央郵便局前を中心に

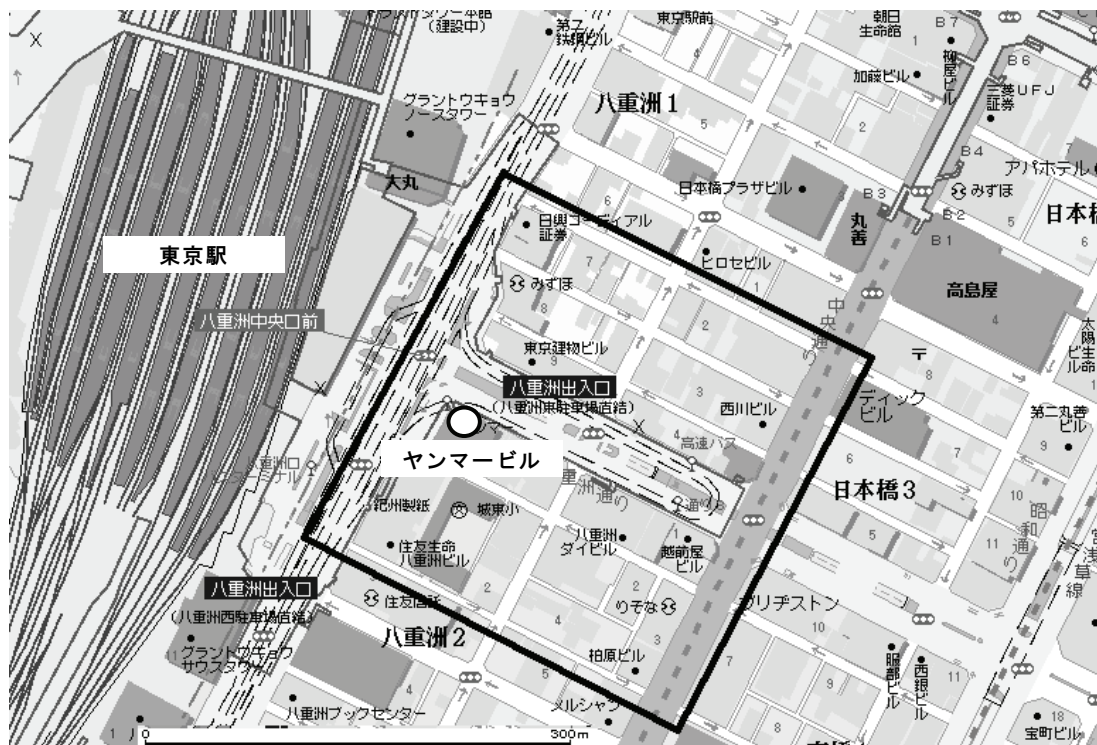


図 3.1 調査対象地区（図中の四角で囲まれた区域）

41 便が発車)¹³。そこで、ヤンマービルの周辺地域で都市間ツアーバスの駐停車が数多く発生することが予想されることから、本研究では、図 3.1 に示した調査区域を設定した。

なお、実態調査は、都市間ツアーバスの需要が比較的多いと考えられる（つまり、最少催行人員に達しやすくなる）金曜日の夜間に実施するものとし、年末の多客時の影響が強く効いてこない、平成 19 年 12 月 7 日（金）に行った。

調査方法は、2 名の調査員が調査対象区域を 30 分おきに歩行巡回し、各回で駐停車していた都市間ツアーバス車両のナンバープレートを記録する形式とした。なお、同日の都市間ツアーバスの発車予定時刻（付録 1 参照）を考慮し、20 時 30 分に第 1 回の観測を行い、以後、23 時 30 分まで計 7 回の観測を行っている（表 3.1）。

表 3.1 調査実施概要

調査日	平成 19 年 12 月 7 日（金）
調査時間帯	20 時 30 分～23 時 30 分
調査方法	調査員が対象区域（図 3.1）を 30 分おきに歩行巡回し、その際に駐停車していた都市間ツアーバス車両のナンバープレートを記録した（計 7 回の観測）。

3. 1. 2 各回の観測結果

(1) 第 1 回・第 2 回

以上に示した方法に基づき実施した調査の結果を以下に述べる。

まず、第 1 回（20 時 30 分）の観測では、ヤンマービル脇に 1 台（車両 A）が停車していたのみであった。しかし、第 2 回（21 時 00 分）の観測の際は、さらに 6 台（車両 B～G）が駐停車するようになり、車両 A も引き続き停車している（図 3.2）。

¹³ 都市間ツアーバスは、旅行会社（貸切バス会社が兼営することもある）の最少催行人員に満たないと運行されないことから、あらかじめ便数を特定することは難しい。また、複数の旅行会社が一つの便を貸し切る形態（航空機のコードシェアに近い）もあることから、実態をさらに複雑にしている。そこで、本研究では、数多くの旅行会社が主催する都市間ツアーバスの予約を一元的に行っている「楽天トラベル」からの予約が可能であり、かつ同日の運行が予定されていた便数をそのまま数え上げている（付録 1 を参照）。なお、実際は一つの車両で運行されていたとしても、複数の旅行会社が予約を受け付けている場合は、会社ごとに 1 便として数え上げている（楽天トラベルホームページ <http://travel.rakuten.co.jp/bus/>）。

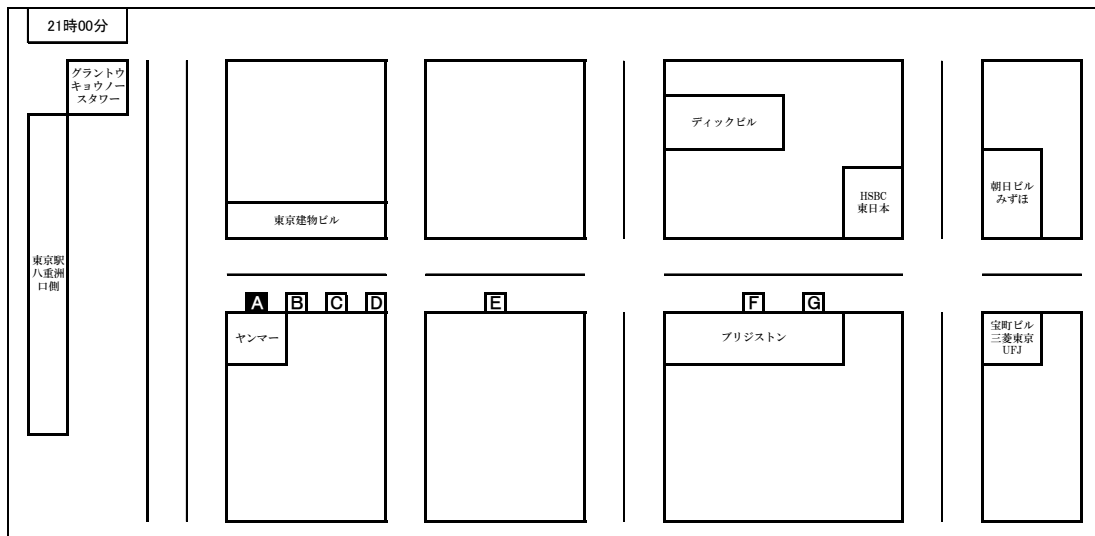


図 3.2 都市間ツアーバスの駐停車状況（第 2 回）

* 白抜き = 前回から継続して駐停車

(2) 第 3 回

第 3 回（21 時 30 分）の観測では、8 台の車両が新たに駐停車していることが分かった。都市間ツアーバスの利用客が集合するヤンマービル脇の街路に限らず、周辺の街路にも停車車両が見られるようになった（図 3.3）。

後に述べる第 4 回の観測と同様、集合場所であるヤンマービルにより近い路上で待機するために移動する車両（下図の車両 D と車両 G）があった。

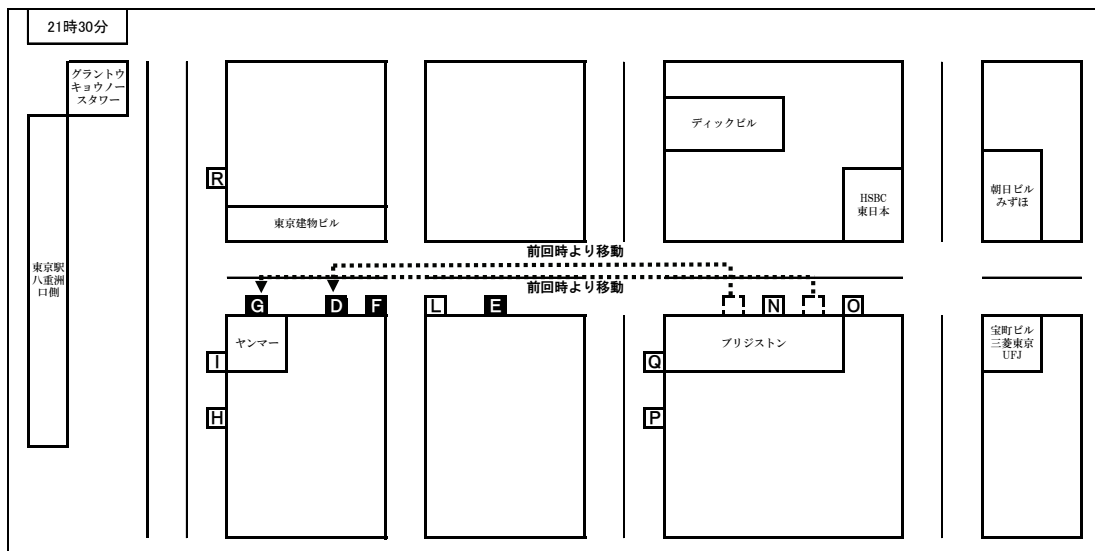


図 3.3 都市間ツアーバスの駐停車状況（第 3 回）

* 白抜き = 前回から継続して駐停車

(3) 第4回

第4回（22時00分）の観測では、前回の観測で駐停車していた車両の多くが依然として停車していることが明らかになった（図3.4）。図中の車両Nは、前回の観測では、都市間ツアーバスの集合場所である、ヤンマービルから離れた場所に停車していたが、前回の観測で停車していた車両Dが発車したことで空いたスペースに移動をしていることも分かった。

ヤンマービル付近では、都市間ツアーバスの運行を企画する各旅行会社の担当者が居ることが多いことから、離れた場所で待機しているバス会社の乗務員と連絡をとり、より集合場所に近い位置で乗降できるようにしていると考えられる。

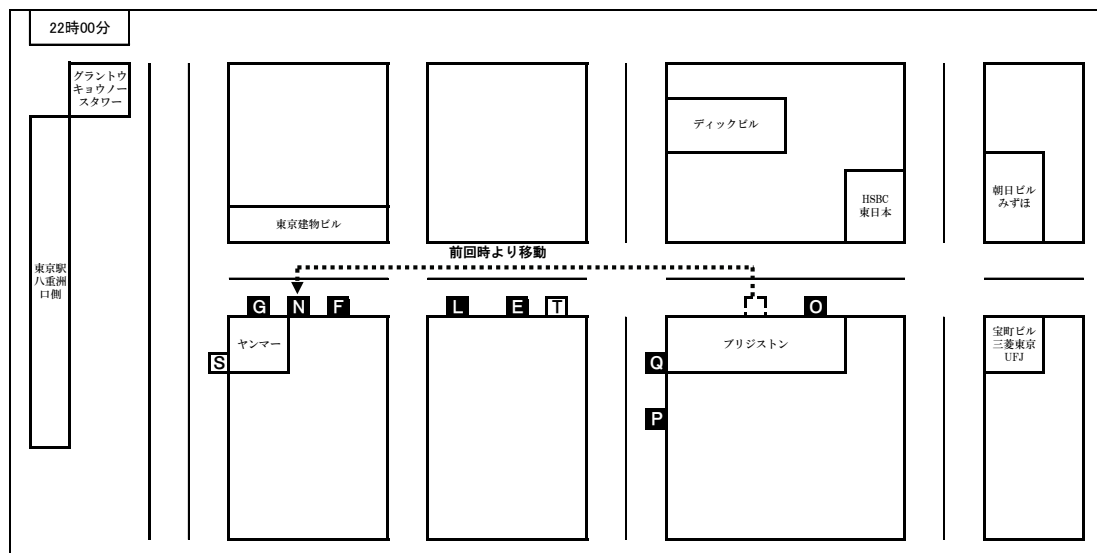


図3.4 都市間ツアーバスの駐停車状況（第4回）

* 白抜き = 前回から継続して駐停車

(4) 第5回

第5回（22時30分）の観測では、前回の観測で駐停車していた車両は全て発車しており、新たに3台の車両が調査区域内で待機していることが明らかになった（図3.5）。

また、東京駅八重洲口前を出発する多くのツアーバスは、22時過ぎと23時頃に発車のピークがあることから（詳細は、付録1を参照）、運行車両は、発車時刻の概ね30分前から調査区域内の路上で待機を開始し、待機場所で利用客を乗車させて発車するパターンが多いことが分かった。一方で、この時点で停車

している車両は、23 時以降に出発する便であったことから、長時間にわたり路上で待機している観光バスも少なくないと言える。

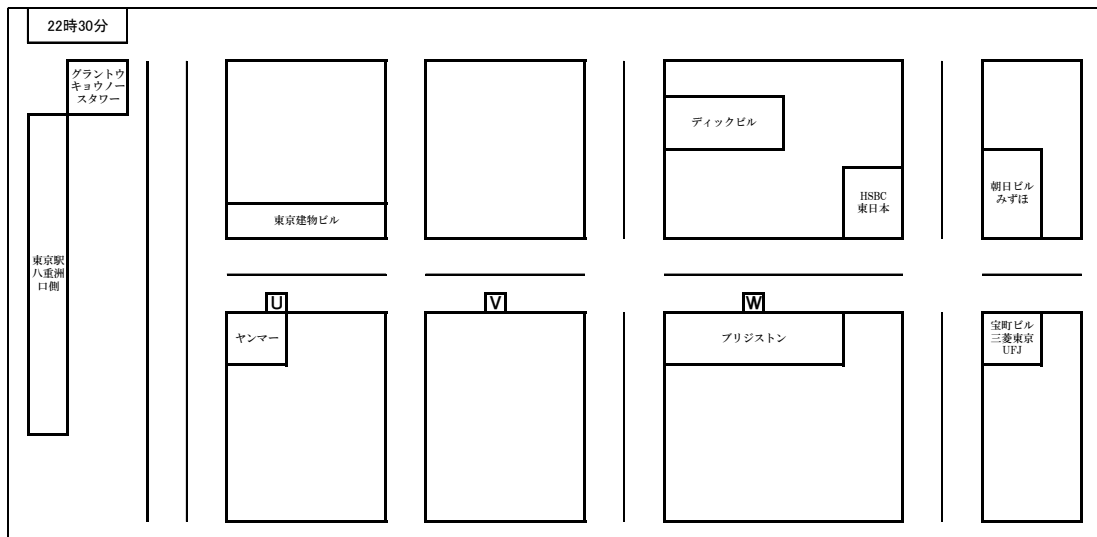


図 3.5 都市間ツアーバスの駐停車状況（第 5 回）

* 白抜き=前回から継続して駐停車

(5) 第 6 回

第 6 回（23 時 00 分）の観測では、前回の観測で駐停車していた車両のうち 2 台は継続して停車しており、新たに 4 台の車両が調査区域内で待機していることが分かった（図 3.6）。

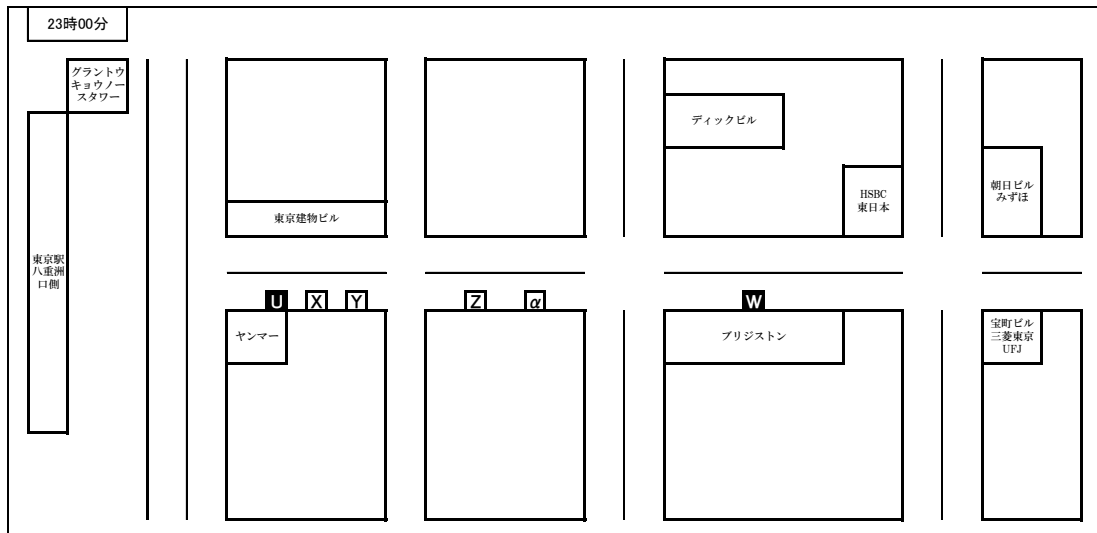


図 3.6 都市間ツアーバスの駐停車状況（第 6 回）

* 白抜き=前回から継続して駐停車

(6) 第7回

第7回（23時30分）は最終の観測である。第5回の観測から駐停車していた2台の車両は継続して待機している。また、新たに3台の車両が調査区域内で待機しているが、前回の観測で新たに停車していた車両は全て発車していることが分かった（図3.7）。23時頃に東京駅八重洲口前を発車する都市間ツアーバスは、TDR（東京ディズニーリゾート）や都内各地を始発としている便もあることから、路上での待機時間（利用客の乗車に要する時間を含む）は30分に満たないケースが多いことが考えられる。

なお、この時点で調査区域内で待機している車両は、いずれも当日中の発車が予定されている便であった。

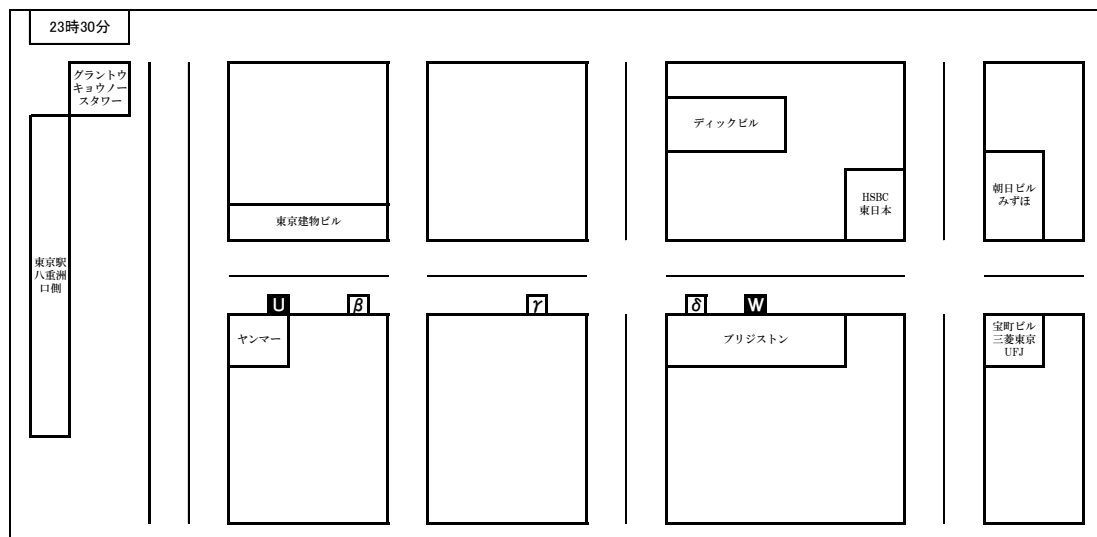


図 3.6 都市間ツアーバスの駐停車状況（第6回）

* 白抜き = 前回から継続して駐停車

3. 1. 3 路上駐停車の時間的・空間的特徴

(1) 時間的特徴

以上に示した、東京駅八重洲口周辺における、都市間ツアーバスの駐停車状況について、(1)時間的特徴と、(2)空間的特徴の2点から整理したい。

まず、時間的特徴については、①調査区域内における駐停車時間および、②調査区域内における駐停車台数の時系列分布の2点に着目して分析する。

① 調査区域内における駐停車時間

調査区域内における駐停車時間について、観測時間の間隔にあわせて30分ごとに整理したものが図3.7である。調査時間内における駐停車車台数27台（実数ベース）のうち、半数強の15台は30分以内の駐停車時間（乗車に要する時間を含む）であった。

しかし、1時間以上の駐停車を行った観光バスも5台あったことから、利用客の乗車に限らず、車両の待機場所としても道路空間が使用されていることが明らかになった。

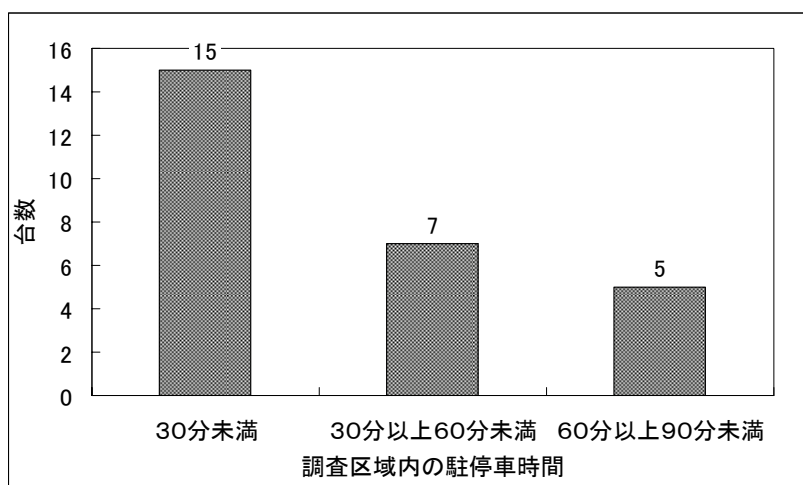


図 3.7 調査区域内における都市間ツアーバスの駐停車時間

② 調査区域内における駐停車台数の時系列分布

調査区域内における都市間ツアーバスの駐停車台数に関して、観測時間ごとに集計したものが図3.8である。

初回（20時30分）の観測時点では、調査区域内に都市間ツアーバスの駐停車はほとんど見られなかったが、発車時刻に近い、22時および23時前後の観測では、駐停車台数が多くなった。特に、東京駅八重洲口前（ヤンマービル）を始発とする便が多くなる、第4回（22時00分）の観測では、前回の観測（21時30分）から継続して駐停車している車両が多くあることから、一定時間を路上で待機させる車両の運用になっていることが考えられる。

前章にも示したとおり、一般乗合旅客自動車運送（乗合バス）事業者が運行する通常の高速度バスでは、当該事業者の営業区域でない場所（着地）で車両を待機させる場合、「着地においても自動車車庫又は駐車場が確保されているこ

と」が事業許可の審査基準¹⁴の一つとして定められている。そのため、例えば、仙台市内を営業区域とする乗合バス事業者が営業区域外である新宿駅まで高速バスを運行する場合、着地である新宿駅の近郊に車両の待機場が確保されていることが必要になる。また、乗務員の休息に関しても同様に「着地において長時間停留する高速バス路線については、着地においても自動車車庫又は駐車場が確保されていること」と審査基準のなかに定められている。

しかし、都市間ツアーバスを運行している、一般貸切旅客自動車運送（貸切バス）事業者の審査基準には、営業区域外（着地側）における待機施設や乗務員の休息施設の確保が定められていない。そのため、道路運送に関連した各種法令によって、本調査で明らかにされた、路上における都市間ツアーバスの客扱い（乗降車）や車両の待機といった実態を制限することは難しい状況にあると考えられる¹⁵。

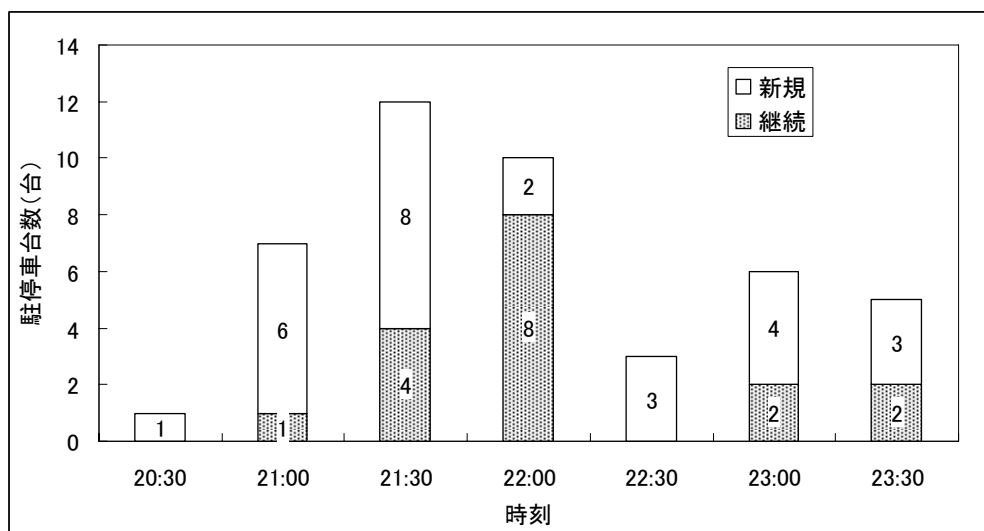


図 3.8 都市間ツアーバスの観測時間ごとの駐停車台数

¹⁴ 各運輸局が公示する「一般乗合旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可等に関する審査基準」で定められている。

¹⁵ そのため、利用客を募った各旅行会社が車両を誘導したり、二重駐車にならないように車両を誘導したりする光景が見られた。しかし、こうした旅行会社による自主的な交通整理が行われたにしても、路上での車両待機が行われている実態に変わりはなく、さらに（貸切バス事業者マターである）乗務員の休息まで踏み込んで改善を図ることはできないという点が課題である。

(2) 空間的特徴

次に、調査対象地区内における都市間ツアーバスの駐停車に関する空間的特徴について整理する。

図 3.9 は、今回の調査のなかで、新規の駐停車が最も増加した第 3 回（21 時 30 分）の観測結果を示したもの（図 3.3 の再掲）である。東京駅八重洲口前における都市間ツアーバスの集合場所（ヤンマービル）付近に停車していたツアーバスが発車した後、離れた位置で待機していた別のツアーバスが同じ位置に移動している様子が分かる（図中の車両 G および D）。同様に、車両 N についても、第 4 回（22 時 00 分）の観測までには、集合場所付近に車両を移動している。つまり、集合場所から離れた位置（同じ車線）で事前に車両を待機させ、順次集合場所付近に車両を移動させ、利用者を乗車させていることが分かる。

ただし、集合場所から離れた位置で利用者を乗車させているケースもあり、路上が車両の待機や客扱いを行う場所として扱われていることになる。

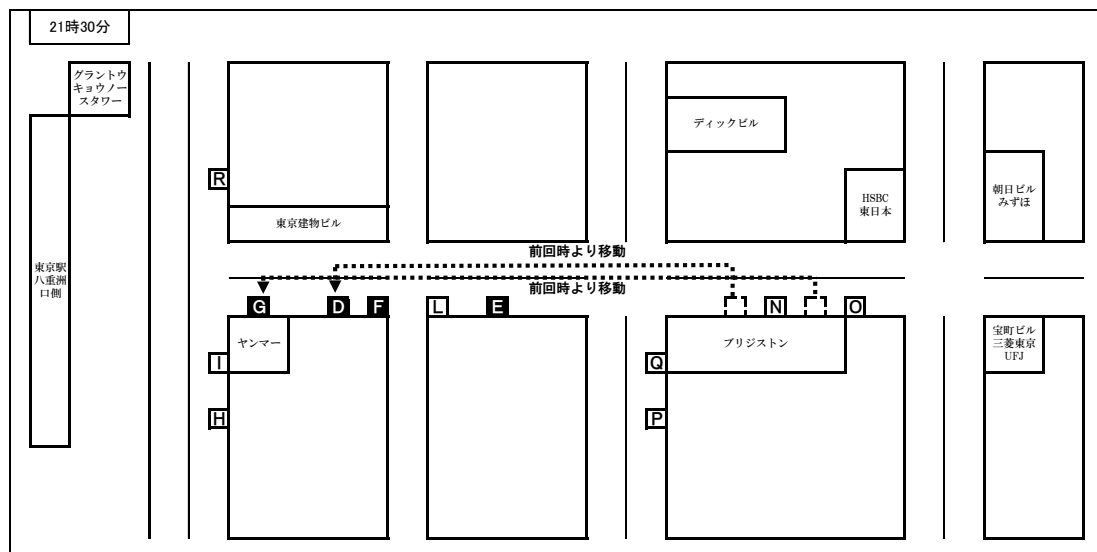


図 3.9 都市間ツアーバスの駐停車状況（第 3 回）＝再掲

* 白抜き＝第 2 回観測（21 時 00 分）から継続して駐停車

3. 2 新宿駅周辺における実態調査

3. 2. 1 調査目的と方法

(1) 調査目的

前節に示した東京駅周辺に加えて、本研究では、「都市間ツアーバス」に関する駐車問題の発生構造を明らかにすることを目的として、新宿駅周辺を対象に同様の駐車実態調査を実施した。本節では、その調査の概要と結果を述べる。

(2) 調査方法

本調査は、都市間ツアーバスが数多く発着している新宿駅西口周辺地域を対象とした。東京駅八重洲口周辺とは異なり、新宿駅西口周辺地域では、センタービル前のほか、スバルビル前、明治安田生命ビル前、都庁地下駐車場、工学院大学など、都市間ツアーバスの集合場所が分散して配置されている。このうち、調査日（平成19年12月14日）の夜間（21時以降）に予定された運行予本数は、センタービルが最も多く66便、次いでスバルビルが37便、都庁地下駐車場が25便、明治安田生命前が20便などと続き、合計で169便であった¹⁶。

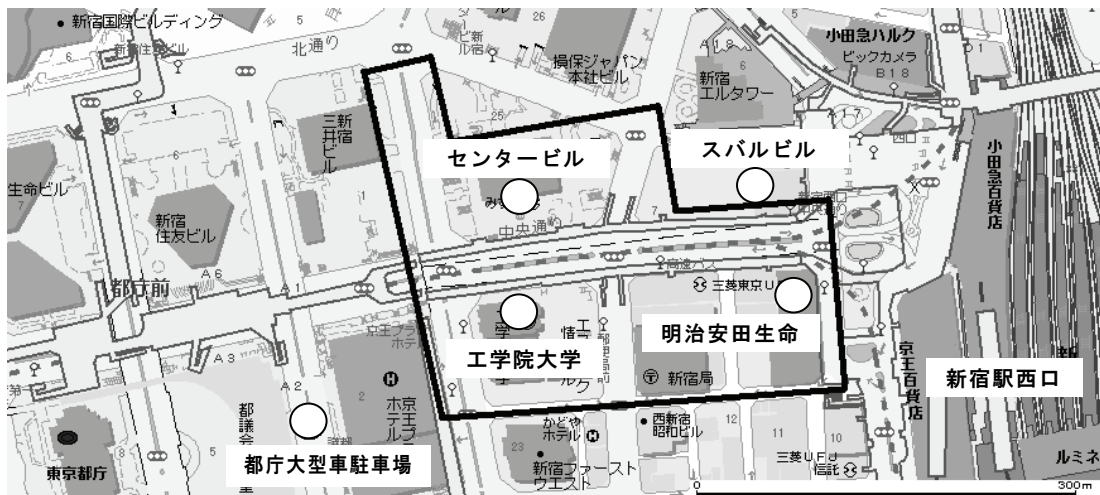


図 3.10 調査対象地区（図中の四角で囲まれた区域）

¹⁶ 先の補注で述べたように、都市間ツアーバスの運行本数をあらかじめ特定することは難しい。そこで、本研究では、数多くの旅行会社が主催する都市間ツアーバスの予約を一元的に行っている「楽天トラベル」からの予約が可能であり、かつ同日の運行が予定されていた便数をそのまま数え上げている（付録2を参照）。なお、実際は一つの車両で運行されていたとしても、複数の旅行会社が予約を受け付けている場合は、会社ごとに1便として数え上げている（楽天トラベルホームページ <http://travel.rakuten.co.jp/bus/>）。

そこで、本研究では、都市間ツアーバスの駐停車が数多く発生することが予想されることから、図 3.10 に示した調査区域を設定した。

なお、実態調査は、都市間ツアーバスの需要が比較的多いと考えられる（つまり、最少催行人員に達しやすくなる）金曜日の夜間に実施するものとし、年末の多客時の影響が強く効いてこない、平成 19 年 12 月 14 日（金）に行った。

調査方法は、4名の調査員が調査対象区域を 20 分おきに歩行巡回し、各回で駐停車していた都市間ツアーバス車両のナンバープレートを記録する形式とした。なお、同日の都市間ツアーバスの発車予定時刻（付録 2 参照）を考慮し、21 時 35 分に第 1 回の観測を行い、以後、23 時 55 分まで計 8 回の観測を行っている（表 3.2）。

表 3.2 調査実施概要

調査日	平成 19 年 12 月 14 日（金）
調査時間帯	21 時 35 分～23 時 35 分
調査方法	調査員が対象区域（図 3.10）を 20 分おきに歩行巡回し、その際に駐停車していた都市間ツアーバス車両のナンバープレートを記録した（計 8 回の観測）。

3. 2. 2 各回の観測結果

(1) 第 1 回

以上に示した方法に基づき実施した調査の結果を以下に述べる。

まず、第 1 回（21 時 35 分）の観測では、2 台の車両が停車していたが、調査対象区域の周辺に観測地を拡大しても、都市間ツアーバスの車両が待機している様子は見られなかった（図 3.11）。

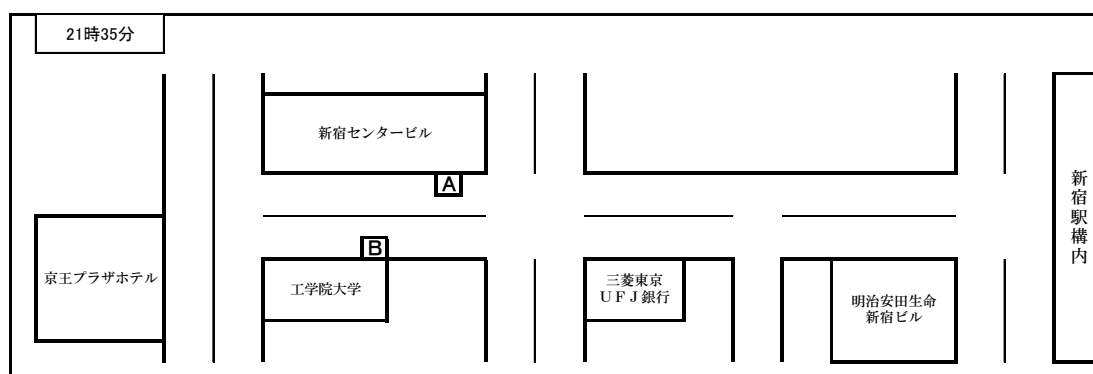


図 3.11 都市間ツアーバスの駐停車状況（第 1 回）

(2) 第2回

次に、第2回（21時55分）の観測では、前回観測（21時35分）から継続して駐車している1台（車両B）に加えて、新たに8台の車両が駐停車を開始していた（図3.12）。東京駅八重洲口の実態とは異なり、利用客の集合場所が分散していることから、道路の両側に点在して待機している様子が分かる。

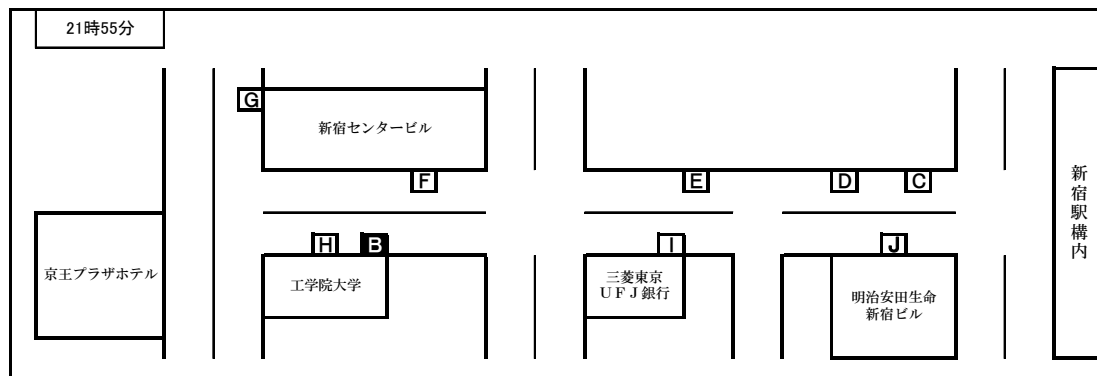


図 3.12 都市間ツアーバスの駐停車状況（第2回）

* 白抜き = 前回から継続して駐停車

(3) 第3回

第3回（22時15分）の観測では、前回観測（21時55分）から継続して駐車している5台に加えて、新たに6台が駐停車したことが分かった（図3.13）。発車便数の多いスバルビル周辺では、比較的駐停車時間が短い一方で、センタービルや工学院大学周辺では駐停車時間が長くなる傾向が見られる。

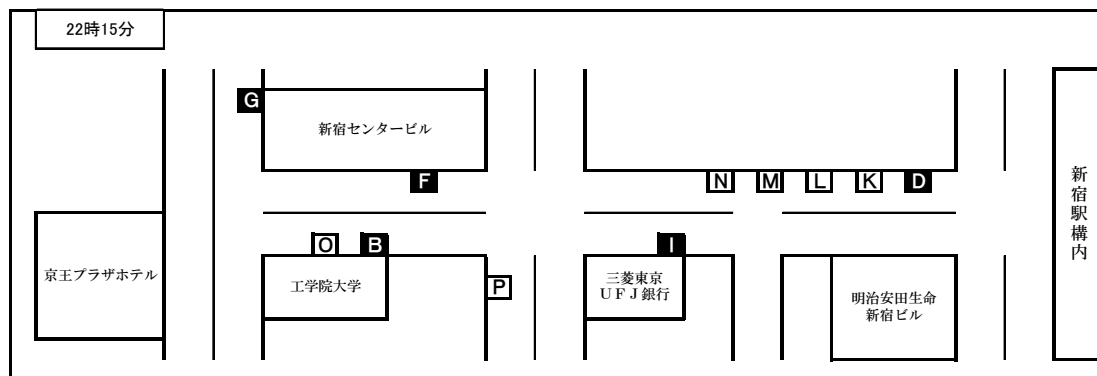


図 3.13 都市間ツアーバスの駐停車状況（第3回）

* 白抜き = 前回から継続して駐停車

(4) 第4回

第4回(22時35分)の観測では、前回観測(22時15分)から継続して駐車している6台に加えて、新たに3台が駐停車を開始していた(図3.14)。

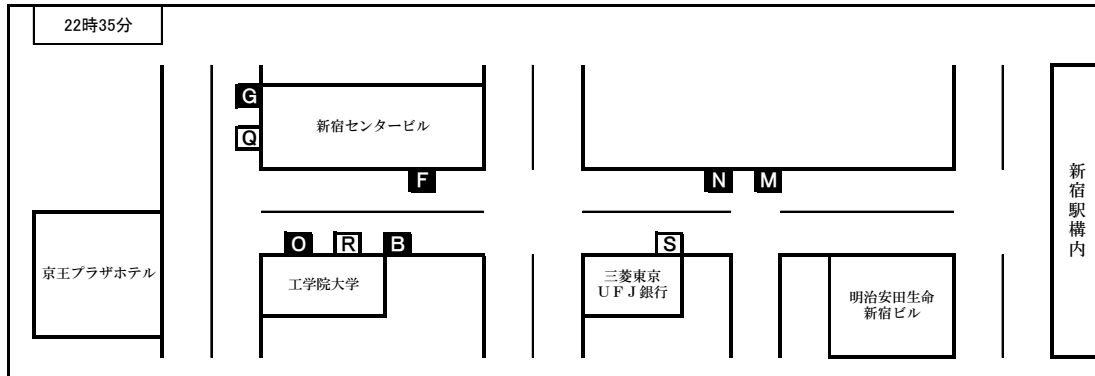


図 3.14 都市間ツアーバスの駐停車状況(第4回)

* 白抜き = 前回から継続して駐停車

(5) 第5回

第5回(22時55分)の観測では、前回観測(22時35分)から継続して駐車している6台に加えて、新たに9台が駐停車を開始していた(図3.15)。センタービル脇で、第3回の観測(22時15分)から待機していたツアーバス(車両G)が集合場所に近いスバルビル脇に移動しており、この点では前節の東京駅周辺の調査結果と一致している。

また、センタービルや工学院大学周辺では、待機時間の長いツアーバスが多く停車している。

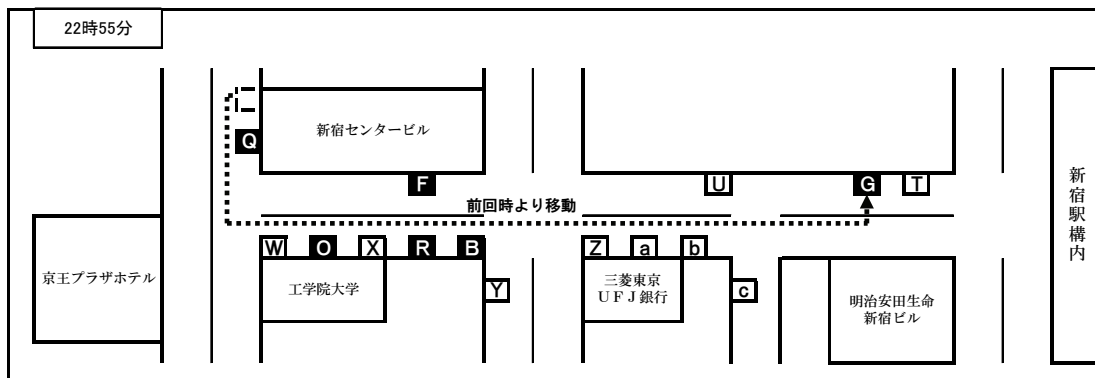


図 3.15 都市間ツアーバスの駐停車状況(第5回)

* 白抜き = 前回から継続して駐停車

(6) 第6回

第6回（23時15分）の観測では，前回観測（22時55分）から継続して駐車している12台と多くなった（図3.16）．スバルビルやセンタービルを集合場所としている都市間ツアーバスの多くは，23時以降に発車する予定になっていることから，継続して待機している車両が多くなっていると考えられる．また，前回観測と同様に，センタービル脇からスバルビル脇に移動して，利用客を乗車させているケース（車両Q）があった．

なお，センタービル脇（車両Qが）を発車するツアーバスは，特定の旅行会社（ウィラートラベル）の募集型旅行であるケースが大半であり，TDR（東京ディズニーリゾート）や東京駅などを始発地として運行されているため，停車時間が短く（20分に満たない）になっている．したがって，下図のツアーバス車両の大半は，センタービル以外を集合場所としていることが分かった．

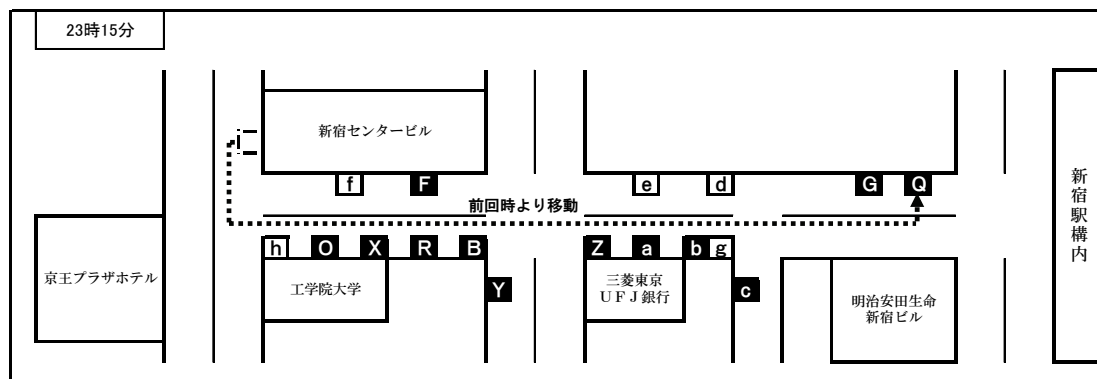


図 3.16 都市間ツアーバスの駐停車状況（第6回）

* 白抜き = 前回から継続して駐停車

(7) 第7回・第8回

第7回（23時35分）の観測では，前回観測（23時15分）から継続して駐車している8台と多くなった一方で，他の始発地から到着したとみられる新規の車両も5台と多くなった（図3.17）．

しかし，最終となった第8回（23時55分）の観測の時点では，前回観測（23時35分）の際に駐停車していた車両のスバルビルやセンタービルを集合場所としている都市間ツアーバスの多くは出発していた．しかし，センタービル前の車両Fは，第2回観測（21時55分）の時点から継続して駐車しており，路上を待機場所としていると考えられる．

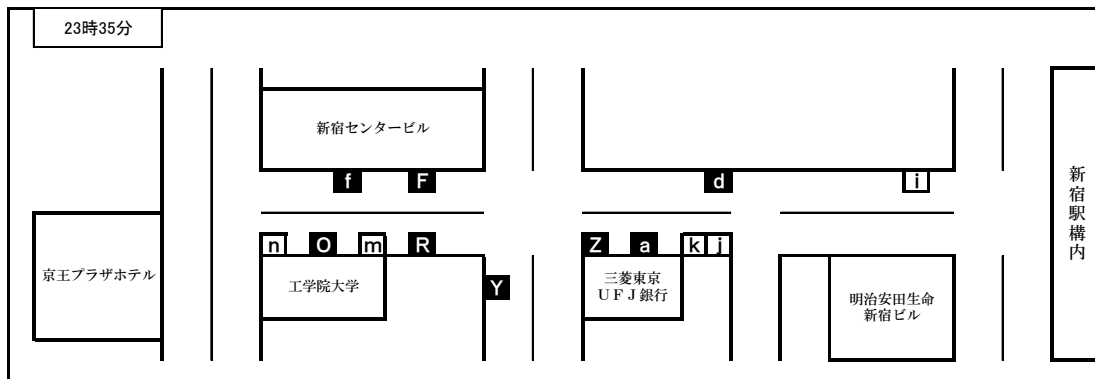


図 3.17 都市間ツアーバスの駐停車状況（第7回）

* 白抜き=前回から継続して駐停車

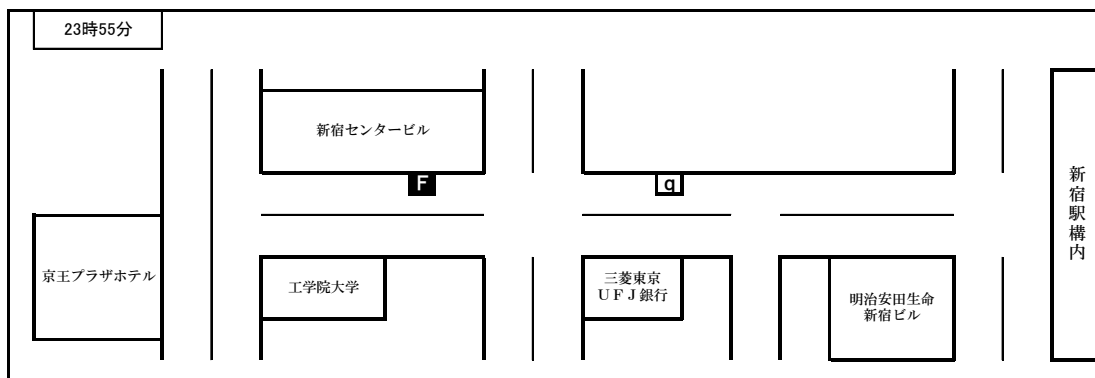


図 3.18 都市間ツアーバスの駐停車状況（第8回）

* 白抜き=前回から継続して駐停車

3. 2. 3 路上駐停車の時間的・空間的特徴

(1) 時間的特徴

これまでに述べた新宿駅西口周辺における、都市間ツアーバスの駐停車状況について、(1)時間的特徴と、(2)空間的特徴の2点から整理したい。

まず、時間的特徴については、①調査区域内における駐停車時間および、②調査区域内における駐停車台数の時系列分布の2点に着目して分析する。

① 調査区域内における駐停車時間

調査区域内における駐停車時間について、観測時間の間隔にあわせて20分ごとに整理したものが図3.19である。調査時間内における駐停車車台数39台(実数ベース)のうち、約半数の20台は20分以内の駐停車時間(乗車に要する時間を含む)であった。しかし、1時間以上の駐停車を行った観光バスも5台あ

ったことから、利用客の乗車に限らず、車両待機の目的でも路上駐車が行われていたと考えられる。

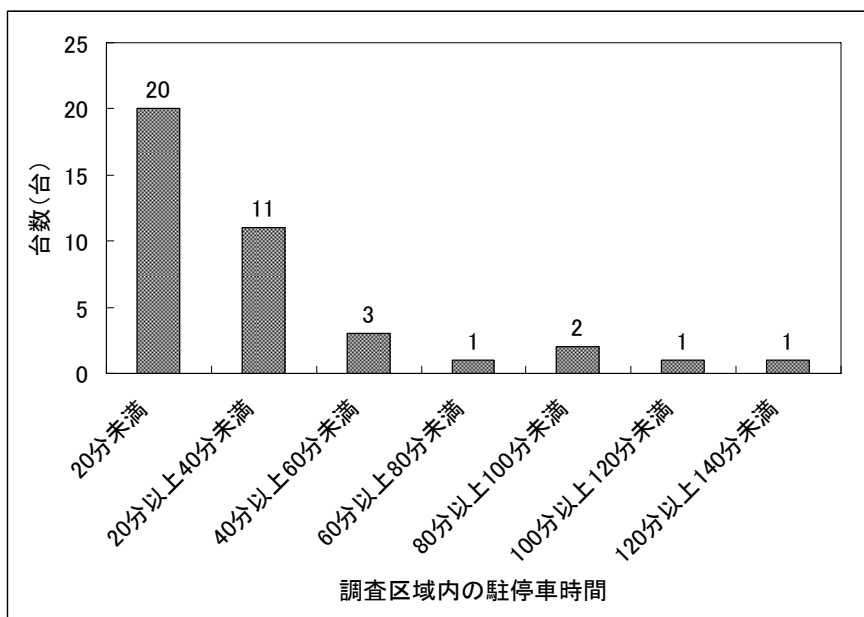


図 3.19 調査区域内における都市間ツアーバスの駐停車時間

② 調査区域内における駐停車台数の時系列分布

調査区域内における都市間ツアーバスの駐停車台数に関して、観測時間ごとに集計したものが図 3.20 である。前節で述べた東京駅八重洲口前の実態とは異なり、23 時前後に調査地区内の駐停車台数が多くなるのが分かった。

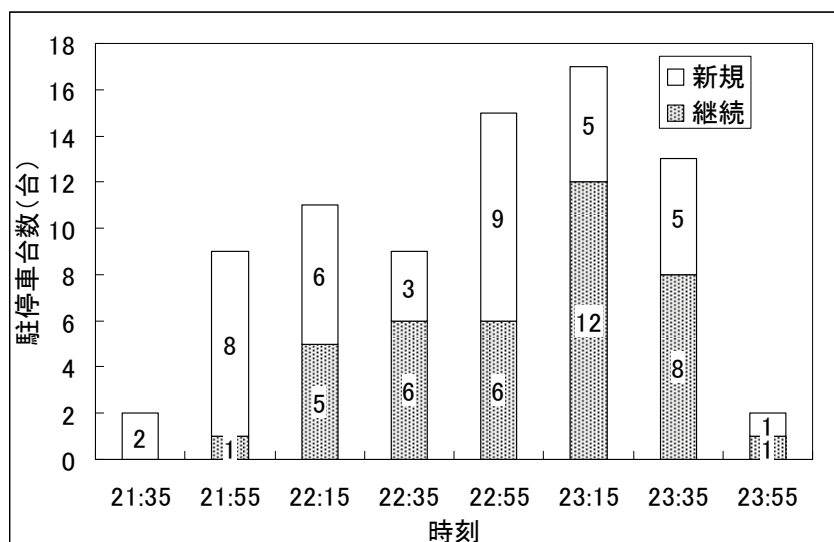


図 3.20 都市間ツアーバスの観測時間ごとの駐停車台数

(2) 空間的特徴

次に、調査対象地区内における都市間ツアーバスの駐停車に関する空間的特徴について整理する。

図 3.21 は、今回の調査のなかで、対象地区内の駐停車台数が最も多くなった第 6 回（23 時 15 分）の観測結果を示したもの（図 3.16 の再掲）である。調査実施日（平成 19 年 12 月 14 日）の運行予定本数が最も多かったセンタービル前では、特定の旅行会社（ウィラートラベル）の募集型旅行が大半を占めていたことから（付録 2 参照）おり、TDR（東京ディズニーリゾート）や東京駅などを始発地として運行されているため、停車時間が短い（20 分に満たない）傾向にあった。したがって、下図に示したツアーバス車両の大半は、センタービル以外を集合場所としていることが分かった。

一方で、新宿駅にほど近く、センタービルに次いで発車本数が多いスバルビル周辺に着目すると、センタービル脇で待機していたツアーバスが発車時刻が近づくと、集合場所であるスバルビル前に車両を移動させている様子が分かった（図中の車両 Q）。また、車両 G についても、前回（22 時 55 分）の観測時にセンタービル脇からスバルビル前に移動している（図 3.15）。したがって、新宿駅西口周辺でも、東京駅八重洲口周辺と同様に、集合場所から離れた位置で事前に車両を待機させ、順次集合場所付近に車両を移動させていく様子が明らかになった。

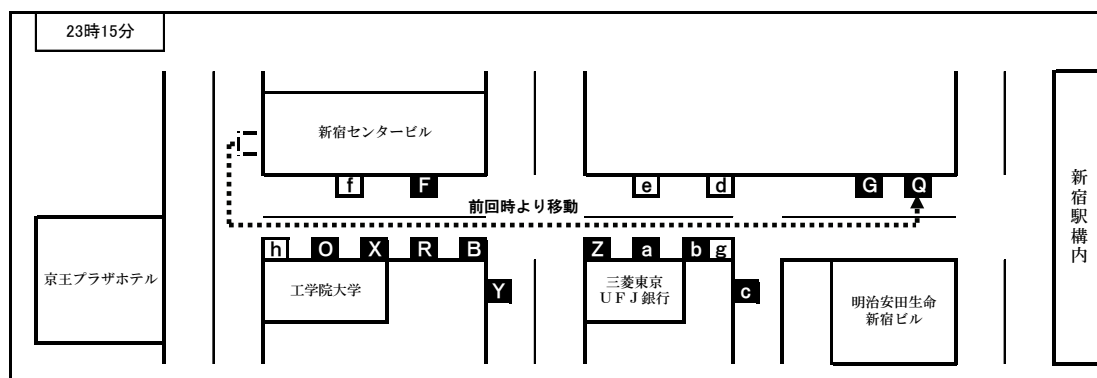


図 3.21 都市間ツアーバスの駐停車状況（第 6 回）＝再掲

* 白抜き＝第 2 回観測（22 時 55 分）から継続して駐停車

3. 3. 4 都庁大型車駐車場における都市間ツアーバスの駐車実態

(1) 都庁大型車駐車場の概要

新宿駅西口周辺には、東京都道路整備保全公社が運営する「都庁大型車駐車場」がある。同駐車場は、東京都庁前の議事堂通り高架下（図 3.22）に整備された自走式駐車場であり、最大で 12 台を収容することができる。

利用時間は、8 時 30 分から 21 時 30 分までであるが、「東京管内スキーバス対策連合協議会」の会員となっている事業者（旅行会社）がその前後（7 時から、および 23 時 30 分まで）を利用することが可能である（表 3.3）。そのため図 3.23 に示したように、スキーシーズンである、1 月から 3 月にかけて「協議会」の利用台数が多くなっていることが分かる。なお、年間（平成 18 年 8 月～平成 19 年 7 月）の利用台数は 34,398 台（日平均 95 台）である。

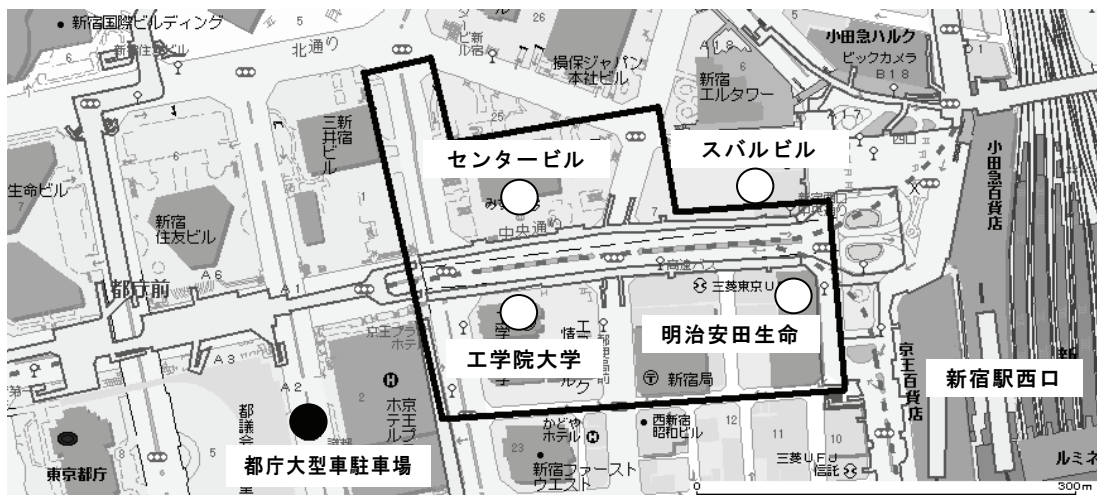


図 3.22 都庁大型車駐車場と観測調査対象地区との関係＝再掲

表 3.3 都庁大型車駐車場の概要

収容台数	12 台
料金	最初の 1 時間 800 円 以後 30 分ごと 600 円
利用時間	8:30～21:30 *利用時間の前後（7:00～および、～23:30）は 旅行業登録を行ったスキーバス対策連合協議 会が使用できる
休業日	年末年始（12 月 29 日～1 月 3 日）
駐車場形態	高架下自走式（有人）
利用実績	34,398 台（うち協議会 20,315 台） *平成 18 年 8 月～平成 19 年 7 月の実績

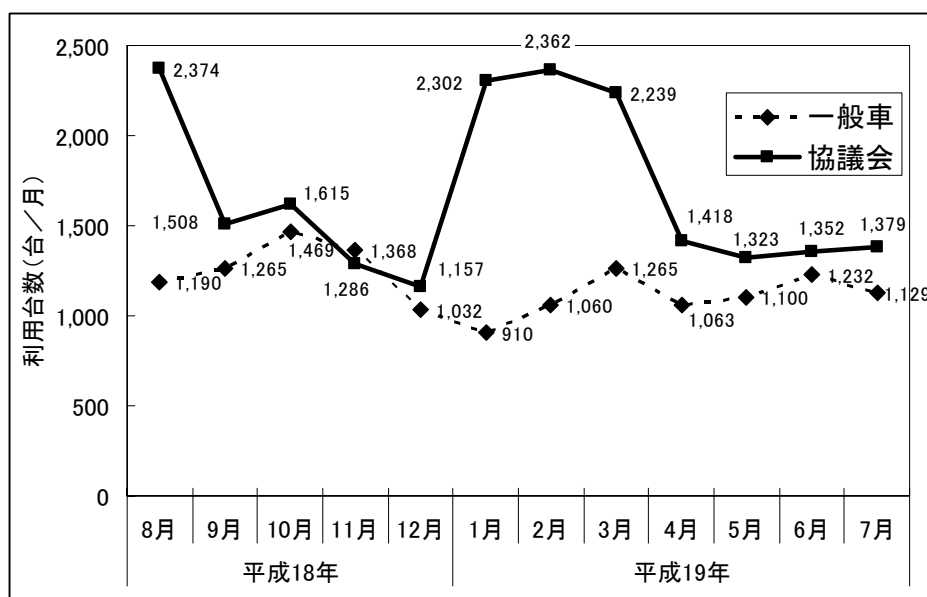


図 3.23 都庁大型車駐車場の利用実績

(2) 都庁大型車駐車場周辺の駐車実態

先に述べた新宿駅西口周辺における、都市間ツアーバスの駐車実態調査と同日（平成19年12月14日（金））に、都庁大型駐車場周辺の駐車実態についても調査した。具体的には、「東京管内スキーバス対策連合協議会」の会員である旅行会社が利用できる、21時30分から23時30分までの時間帯にかけて、1名の調査員が入庫したバス車両と、入庫待ちをしている車両の双方のナンバープレートを連続的に記録する方法で実施した。

① 調査開始時（21時30分時点）の状況

調査開始時（21時30分時点）では、都庁大型車駐車場に入庫していたバス車両は見られなかった（図3.24）。しかし、同日のスキーバス利用客の集合時刻（1回目）が22時15分に設定されていたことから、既に多くの利用者が場内で待機しており、受付デスクに列をつくって手続きを開始していた（図3.25）。

② 集合時刻（1回目）近く（22時00分時点）の状況

スキーバスの集合時刻（1回目；22時15分）が近づくと、都庁大型駐車場にはさらに多くの利用者が集まっていたが、同時に、バス車両も入庫を始めていた（図3.26）。都市間ツアーバスとは異なり、スキーバスを運行する貸切バス事業者は、地方で乗合バス事業も営んでいる大規模会社（例えば、日本中央バス（群馬）、頸城自動車（新潟）など）のほか、大規模の貸切バス事業者（例



図 3.24 都庁大型駐車場の様子①（21 時 30 分時点）



図 3.25 都庁大型駐車場の様子②（21 時 30 分時点）



図 3.26 都庁大型駐車場の様子③（22 時 00 分時点）

えば、日の丸リムジン（東京）、福島観光（福島）などであった。また、同時
間帯になると、駐車場の南側入口付近（図 3.27）に、貸切バス車両 10 台の待
ち行列が形成され、約 30 分後の 22 時 35 分頃に入庫するまでの間、路上での一
時待機が見られた（図 3.28）。なお、駐車場内には、15 台の観光バスが入庫し
ていた。



図 3.27 都庁大型車駐車場への入庫待ち行列の位置



図 3.28 都庁大型車駐車場への入庫待ち行列

③ 23 時 00 分頃ころの状況

調査終盤の 23 時 00 分頃には、図 3.28 に見られた路上の待機車両はほとんどなくなり、全て当該駐車場で利用客の乗車扱いを行っていたが、23 時 15 分までには全ての車両が出発した。

一方、22 時 50 分もしくは、23 時 00 分に都庁大型駐車場を出発予定になっていた都市間ツアーバス（詳細は付録 2 を参照）については、駐車場内に利用客を集合させた後に、当該駐車場の上部にある道路（議事堂通り）まで誘導し乗車扱いをしていることが分かった。

3.4 都市間ツアーバスにおける駐車問題の発生構造（小括）

本章では，夜間に出発する都市間ツアーバスの駐車実態を明らかにすることを目的として，東京駅八重洲口周辺および，新宿駅西口周辺地域を対象に実施した調査の結果について考察した．得られた実態から，都市間ツアーバスにおける駐車問題の発生構造を整理すると以下のようにになると考えられる．

① 路上での乗降車と車両待機の常態化

都市間ツアーバスの乗降場所に限らず，車両の待機場所として路上が使用されるケースが常態化していることが明らかになった．そのため，夜間の発車時刻のピークには，タクシーなどとの二重駐停車をするケースが散見された（図 3.29）．

また，集合場所としても路上（歩道）が使用されるケース（図 3.30）があり歩行者の安全確保や周辺環境の保持の点で課題がある．



図 3.29 二重駐車で待機する都市間ツアーバス



図 3.30 路上に置かれた集合場所案内

② 道路運送に関する法制度の不備

都市間ツアーバスは，募集企画を行った旅行会社（貸切バス事業者やその子会社が旅行業免許を有する場合もある）から委託された一般貸切旅客自動車運送（貸切バス）事業者が運行する．一般乗合旅客自動車運送（乗合バス）事業者が運行する通常の高速度バスでは，当該事業者の営業区域でない場所（着地）

で車両を待機させる場合、「着地においても自動車車庫又は駐車場が確保されていること」が事業許可の審査基準の一つとして定められている。また、乗務員の休息に関しても同様に「着地において長時間停留する高速バス路線については、着地においても自動車車庫又は駐車場が確保されていること」と審査基準のなかに定められている。

しかし、都市間ツアーバスを運行している、貸切バス事業者の審査基準には営業区域外（着地側）における待機施設や乗務員の休息施設の確保が定められていないことから、道路運送に関連した各種法令によって、本調査で明らかにされた、路上における都市間ツアーバスの客扱い（乗降車）や車両の待機といった実態を制限することは難しい状況にあると考えられる。

一方で、利用客を募った旅行会社が車両を誘導する光景が見られたが、こうした自主的な交通整理が行われたにしても、路上での車両待機が行われている実態に変わりはなく、さらに（貸切バス事業者マターである）乗務員の休息まで踏み込んで改善を図ることはできないという点が課題である。

③ 募集企画を行う旅行会社と貸切バス会社との関係

都市間ツアーバスを運行する貸切バス会社は、募集企画を行った旅行会社からの委託に基づいている。そのため、運賃の許可が必要になる通常の高速バスと比べて旅行代金を抑えるためには、より低廉な運賃で受託する貸切バス会社を選定する傾向にある。しかし、貸切バス事業の費用構造は、人件費が過半を占めることが一般的であるため、目的地側の駐停車に掛ける費用を抑える必要がある。都庁大型車駐車場で見られた、スキーバスと都市間ツアーバスの駐停車形態の違いは、この課題を如実に表したものであるといえることができる。

そのため、新規に観光バス駐車場を整備したとしても、都市間ツアーバスの受託事業者（貸切バス会社）が利用する可能性は低いと考えられる。

第4章 観光バスの駐車問題と発生構造

4.1 浅草地域における実態調査

4.1.1 調査目的と方法

(1) 調査目的

本章では、第2章で定義した狭義の観光バス（図2.1）の駐車問題の実態とその構造を明らかにすることを目的として、東京都内でも有数の観光地域である、台東区浅草地域を対象とした観光バスの駐車実態に関する観測調査を実施した。

(2) 調査方法

本調査は、浅草地区で多くの観光客が訪れる浅草寺周辺と、二天門近くの台東区民会館1階に整備された、区立台東区民会館駐車場とその対面にある観光バス乗降場（いずれも2章参照）が含まれる下図のエリアを対象とした（図4.1）。

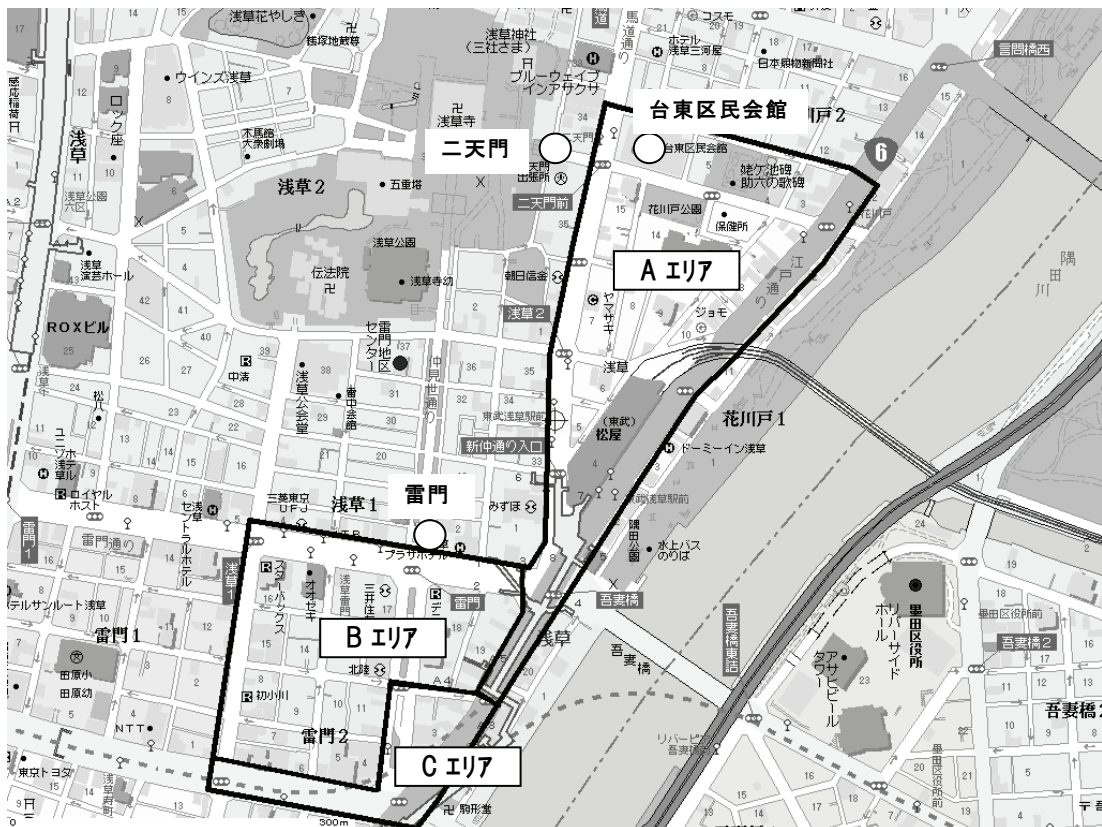


図4.1 調査対象地区（図中の四角で囲まれた区域）

調査内容は、①区立台東区民会館駐車場（観光バス駐車場）¹⁷および観光バス乗降場の駐停車実態調査と、②調査対象地区3エリア（A・B・Cの各エリア）における観光バスの駐停車実態調査の2種類である。まず、①については、2名の調査員が観光バス乗降場に佇み、乗降車あるいは入出庫のために停車した観光バス車両の到着時刻と出発時刻をそれぞれナンバープレートとともに記録した。また、②については、調査対象区域の各エリアを調査員（各エリア1名ずつで固定）が20分おきに歩行巡回し、各回で駐停車していた観光バス車両のナンバープレートを記録する形式とした。

なお、団体旅行が昼食をはさむことを考慮し、午後の時間帯で観光バスの乗降が集中すると考えられる、13時10分から16時10分の3時間で調査を実施した（②の調査については、13時40分から16時00分までとした）。なお、調査は、観光需要が高まる土・日・祝日であり、かつ初詣の来訪者が比較的落ち着いてきたと考えられる、平成20年1月12日（土）に実施した（表4.1）。

表 4.1 調査実施概要

調査日	平成20年1月12日（土）
調査内容	①区立台東区民会館駐車場（観光バス駐車場） および観光バス乗降場の駐停車実態調査 ②調査対象地区3エリア（A・B・Cの各エリア） における観光バスの駐停車実態調査
調査時間帯	13時10分～16時10分
調査方法	①調査員が観光バス駐車場において、乗降や入出庫のために停車した車両のナンバープレートと時刻を記録 ②調査員が対象区域（図4.1）を20分おきに歩行巡回し、その際に駐停車していた観光バス車両のナンバープレートを記録

4. 1. 2 観光バス駐車場および観光バス乗降場の駐停車実態

(1) 観光バス乗降場における停車の時系列分布

表4.1に示した方法に基づき、観光バス駐車場（区立台東区民会館駐車場）とその対面に設けられた、観光バス乗降場の駐停車実態について分析する。

はじめに、図4.2は、観光バス乗降場における乗降車による停車の時系列分

¹⁷ 少数ながら一般車の駐車場も併設されているが、本調査の計測対象からは外している。

布を示したものである。概ね 14 時 40 分ころまでは、降車による停車が多かったが、15 時 20 分を過ぎると、大半は乗車による停車となった。また、乗降車による停車がピークを迎えたのは、14 時 40 分から 15 時 19 分までの間で、いずれも 20 分間につき 11 台が停車した。

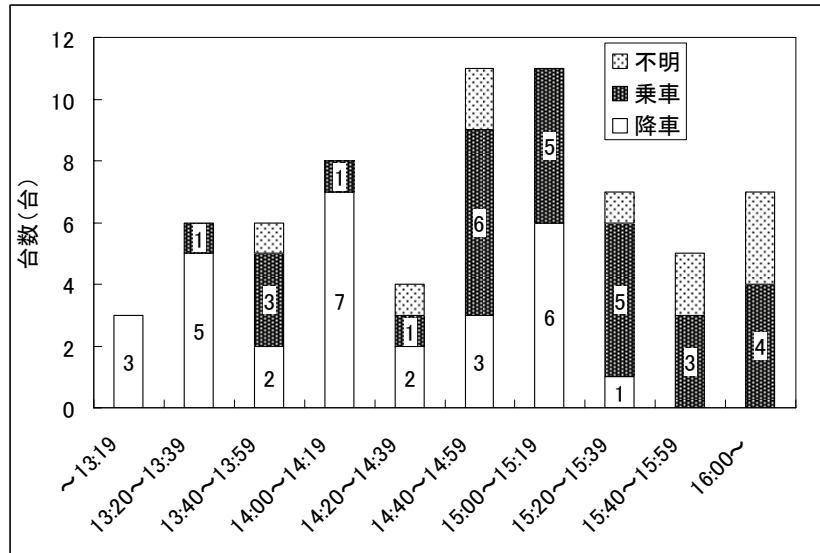


図 4.2 観光バス乗降場における停車の時系列分布

(2) 観光バス乗降場における停車時間

次に、観光バス乗降場における乗降車による停車時間について示したものが図 4.3 である。その結果、乗車の方が降車に比べて停車時間が短い傾向にありそれぞれの中央値は、降車では約 3 分、乗車では約 9 分となった。

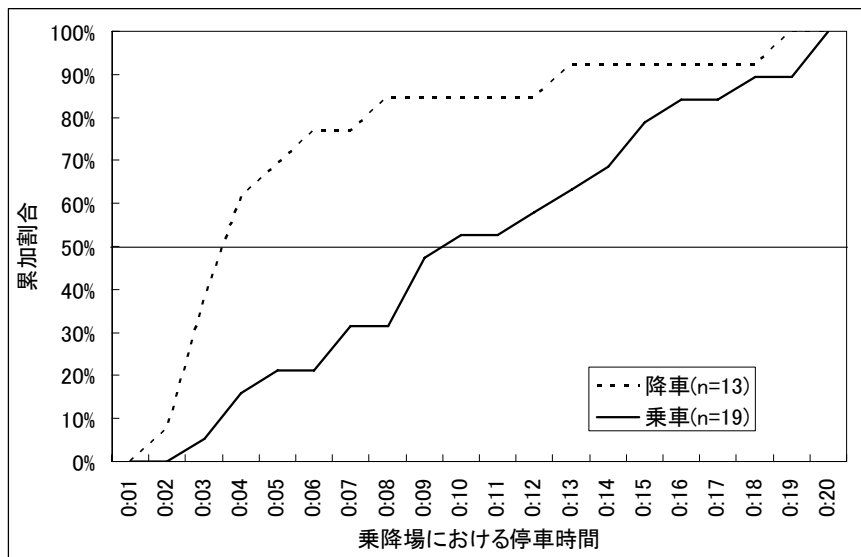


図 4.3 観光バス乗降場における停車時間

(3) 観光バス乗降場で停車

観光バス乗降場で利用客を降車させた観光バスは、観光が終了して乗車するまでの間、いずれかの場所で待機をする必要が生ずる。そこで、観光バスが待機する必要のある時間（待機必要時間）を、観光バス乗降場において、「乗車のために停車を開始した時刻」から「降車のための停車を終え出発した時刻」を差し引いたものと定義したうえで、その結果を整理したものが図 4.4 である。

その結果、多くの観光バスが 1 時間半以内に待機必要時間となっており、なかには、1 時間に満たないケースもあることが明らかになった。

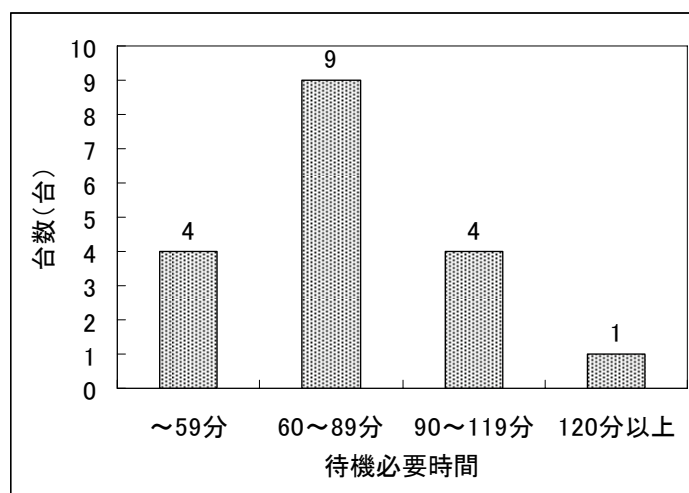


図 4.4 観光バス乗降場を利用した観光バスの待機必要時間

(4) 観光バス駐車場における滞留時間

一方で、観光バス駐車場における滞留時間についても分析した。調査時間内に入庫と出庫の双方を行った観光バスは 6 台（調査時間内に入庫した観光バスは 17 台¹⁸）であったが、平均滞留時間は 1 時間 18 分となり、図 4.4 に示した観光バスの待機必要時間とほぼ同じ傾向であった。

区立台東区民会館駐車場（観光バス駐車場）は、表 4.2 に示したとおり、12～15 台を収容できる規模にあるが、対面にある観光バス乗降場には、（調査時間内の）ピーク時で、20 分間に 11 台が停車する状況にあることから、容量不足であるということができる。一方で、車高 3.3m 以上の車両が入庫できないことから、大型バス車両の一部や、ハイデッカー車両には対応できない。

¹⁸ 調査時間内で観光バス駐車場に入庫した 17 台のうち、10 台は 15:00 以降の入庫であった。

表 4.2 区立台東区民会館駐車場（観光バス駐車場）の概要

収容台数	12～15 台
料金	* 昼間（8:00～20:00） 最初の 1 時間 800 円 以後 30 分ごと 400 円 * 夜間（20:00～翌 8:00） 1 回あたり 1,600 円
利用時間	24 時間利用可能
駐車場形態	自走式（有人）
利用実績	土日祝日は常時満車の状態

4. 1. 3 浅草地域における観光バスの駐停車実態

（1）観光バス駐停車の空間的分布

表 4.1 に示した方法に基づき、調査対象地区における観光バスの駐停車実態について明らかにする。図 4.5 は、調査対象地区で観光バスの駐停車が多く見られた区間を図示したものである。

その結果、観光バス乗降場のある台東区民会館前からほど近い江戸通りで待機のために停車している車両が多いことが明らかになった。一方で、江戸通りから観光バス乗降場に抜ける街路には、観光バス乗降場への停車を待つ行列ができる時間帯もあった（図 4.6）。また、浅草通りや吾妻橋近くの江戸通りでも待機する観光バス車両が数台見られた。

いずれも、観光バス乗降場で利用客を降車させた観光バスである場合が多く、駐停車車両のうち 7 台が下図に示した区間で、乗車までの待機を行っていることが明らかになった。

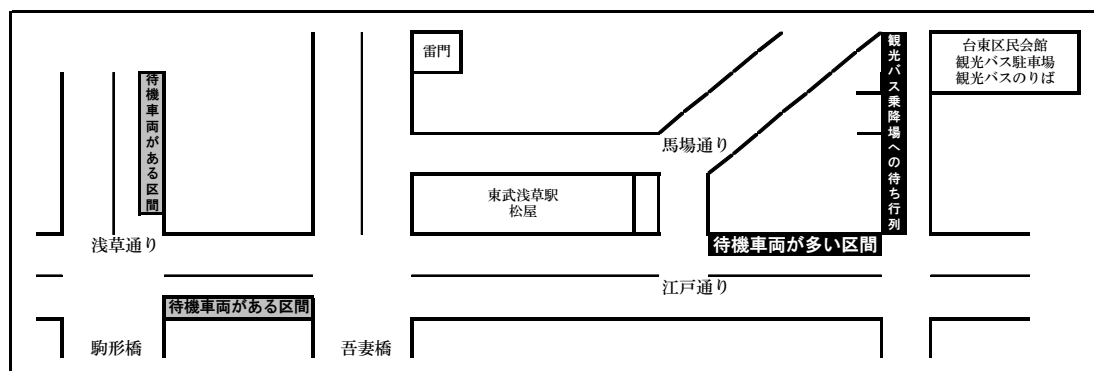


図 4.5 浅草地域における観光バス駐停車の空間的分布



図 4.6 観光バス乗降場付近の待ち行列

(2) 観光バス駐停車の時間分布

図 4.1 に示した調査対象区域のうち、「エリア A」を対象に、駐停車していた観光バス車両の駐停車時間の分布を集計したものが図 4.7 である。

その結果、20 分に満たない短時間の駐停車もあったが、その多くは、観光バス乗降場に向けた待ち行列であり、利用客を乗降場で降車させた後に待機している観光バスは、1 時間前後の駐停車であることが明らかになった。

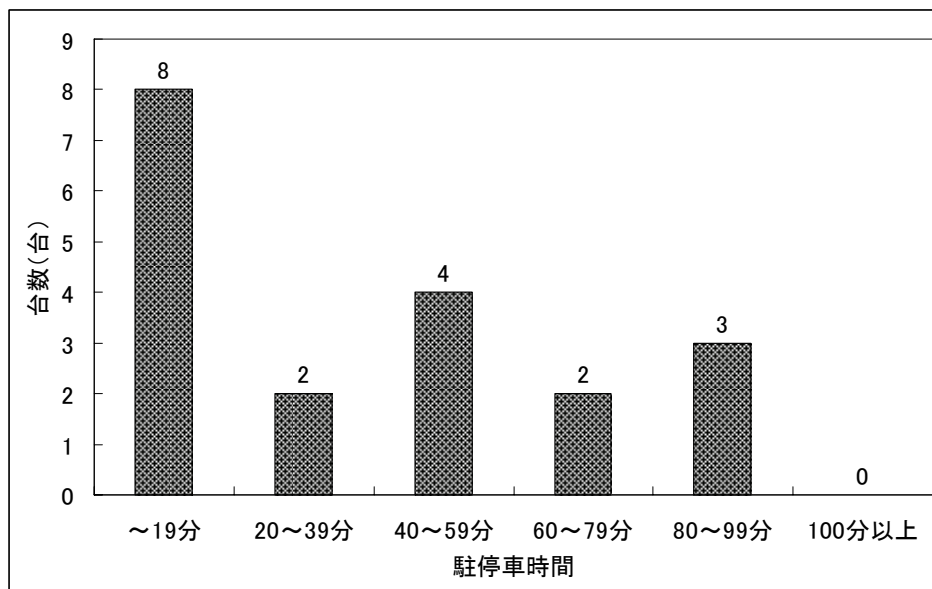


図 4.7 観光バス駐停車の時間分布

4. 2 観光バスにおける駐車問題の発生構造（小括）

本章では、第2章で定義した狭義の観光バスに関する駐車実態を明らかにすることを目的として、台東区浅草地域を対象に実施した観測調査の結果について考察した。得られた実態から、観光バスにおける駐車問題の発生構造を整理すると以下のようにになると考えられる。

① 観光バス駐車施設の不足

浅草地域では、区立台東区民会館駐車場を観光バスの駐車場として整備している。しかし、12～15台の収容規模に対して、対面にある観光バス乗降場にはピーク時で、20分間に11台が停車する状況にあることから、容量不足であることは否めない。一方で、同駐車場には、車高3.3m以上の車両が入庫できないことから、大型バス車両の一部や、ハイデッカー車両には対応できない。

② 路上が観光バスの待機場所として使用されている

観光バス駐車場の供給不足の一方で、路上が観光バスの待機場所として使用されているケースが多い。

今回の調査では、区立台東区民会館駐車場がほぼ満車状態のなかでの調査であったわけだが、駐車場の供給量を増やすことが、観光バスの待機場所として路上が使用されるケースを少なくすることにつながるかは、前章の都市間ツアーバスに関する実態があることから、別途に検討する必要がある。

また、浅草地域では、概ね1時間～1時間半程度の観光時間であることが明らかになったことから、新規に観光バス駐車場を整備する場合でも、一定以上に離れた場所での待機を促すことは困難である。

③ 乗車時の停車時間が長くなる

観光バス乗降場では、利用客の降車時に比べて乗車時の方が停車時間が長くなることが明らかになった。近年の団体旅行では、観光地での自由行動が多く組まれていることから、集合時間に遅れたり、集合場所を迷ってしまったりする観光客が少なからず存在すると考えられる。

第5章 大都市部における観光バスの駐車施策に求められる視点（まとめ）

本章では、本研究で調査・分析を行ってきた観光バス（狭義の観光バス、都市間ツアーバス）の駐停車実態を踏まえ、大都市部における観光バスの駐車施策に求められる視点について、本研究のまとめに代えて整理する。

（1）駐車・乗降施設整備の必要性和地方公共団体の適切な関与

観光バスの駐車施設や乗降施設の整備量が不足していることは、本研究でも明らかにされた。こうした現状は、第2章で示した東京都「総合駐車対策マニュアル」（平成19年1月）のなかでも示されているところであるが「観光バスの駐車施設は、観光の目的である施設側で確保し、整備することが原則」と述べている。

しかし、大都市部では、「まち」そのものが観光対象になることも多く観光施設だけに依存した駐車場整備では不十分であると考えられる。また、都市間ツアーバスのように、大規模ターミナル周辺における観光バス車両の駐停車が夜間に集中する可能性も指摘できる（第3章）。さらには、観光バスが時間帯による需要の多寡が大きいうえに、車両自体も一般車に比べて大型であることから、民間駐車場による自律的な供給が困難である可能性が高い。そのため、地方公共団体が自市の交通政策の一環として、観光バスの駐車・乗降施設の整備を実施していく必要がある。

また、先の「総合駐車対策マニュアル」には「目的施設や駅周辺の遊休地等を活用した隔地の観光バス駐車施設について、検討する必要」がある旨を指摘しているが、第4章で述べた、浅草地域（台東区）の事例のように、既存の駐車場を活用した観光バス駐車施設では、構造上の理由から受け入れることのできない車両が発生する。また、団体旅行における観光地での滞在時間を考慮すると、観光バスの待機時間は、概ね1時間～1時間半程度であると考えられることから、あまりの遠隔に駐車施設を整備することは好ましくないと考えられる。

(2) 道路運送に関する法制度との連携

観光バス（狭義の観光バス、都市間ツアーバス）は、一般貸切旅客自動車運送（貸切バス）事業者が運行している。しかし、通常の高速度バスをはじめとした一般乗合旅客自動車運送（乗合バス）事業とは異なり、目的地側の待機施設や乗務員の休息施設に関する規定がない。そのため、今後は、道路運送に関する法制度の仕組みと観光バスの駐車施策を一体的に取り組んでいくことが求められる。とりわけ、都市間ツアーバスの場合、日常反復して運行されているうえに、運行する貸切バス事業者は日によって異なる場合はあっても、営業区域外への配車¹⁹は禁止されており、旅行会社から請け負うことのできる貸切バス会社は（長期的には）限定されることから、道路運送法令の整備によって観光バス駐車問題の一定の軽減を図ることができると考えられる。

(3) 多様なモードや観光商品との連携

狭義の観光バスの場合、観光商品や多様な交通モードと連携することで、駐車問題の軽減を図ることができると考えられる。例えば、定期観光バスを運行する「はとバス」の場合、浅草地区で利用客を降車させた後、水上バスで日の出橋に移動させ、同地で利用客を乗車させるツアー（観光商品）を設定している。この場合は、日の出橋にある観光バス駐車場でバス車両が待機していると考えられるが、他の交通モードと一体化させた観光商品を開発させることで、観光商品自体の魅力向上とともに、観光バス車両の路上待機については一定の軽減を図ることができると考えられる。

(4) 観光バスの入域規制・事業者規制

観光地域内部やターミナル周辺では、観光バスの入域規制をかけることも有効な手法の一つであると考えられる。例えば、イタリアでは、ヴェネチアやフィレンツェなどの都市で、観光バスによって都市内に入る場合、入都市税を支払うことが求められる。例えば、ヴェネチアの場合、図 5.1 に示した許可証（60 ユーロ；2007 年 12 月現在）を窓枠に貼付しない限り、都市内で運行すること

¹⁹ 起点および終点のいずれもが営業区域であること

ができない。

しかし、こうした課金制度の導入をわが国で考える場合、観光事業者等の合意が得られない可能性が高と考えられる。そこで、観光バスを運行する貸切バス事業者に対し、先に述べた道路運送法令の整備と関連して、質的な規制をかけることが有効になると考えられ、目的地での待機場所や乗務員の休息場所等の確保が適切にできる貸切バス会社に対して、入域許可を付与するなどの方法がある。



図 5.1 観光バスの入都市税に関する証書（ヴェネチア）

しかし、都市間ツアーバスのように、募集企画を行った旅行会社から受託した貸切バス会社は、人件費や目的地側の駐停車に掛ける費用を抑える必要が生じている。そのため、観光バスの駐車場整備が行われても、こうした点の改善が図られない限りは、駐車問題の根本的な解決には繋がらない可能性がある。

したがって、観光バスの駐車問題を単なる駐車場計画の枠に収めることなく、道路運送行政と観光商品などとの連携を図っていくことが不可欠であると考えられる。

