

**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  
(概要版)**

**平成20年2月**

**財団法人 東京都道路整備保全公社**

## 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<sup>1</sup>。

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」<sup>2</sup>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。

---

<sup>1</sup> 東京都都市整備局；総合駐車対策マニュアル，p.6，2007.1.

<sup>2</sup> 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

## 2. 観光バスに関する事業制度とこれまでの観光バス駐車施策

### (1) 観光バスに関する事業制度

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．しかし，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（図1）．



図1 観光バスの多様な形態

このうち，本研究では，一般貸切旅客自動車運送（貸切バス）事業の類型に属する，①（狭義の）観光バスのほか，②都市間ツアーバスの観光問題について対象とした．まず，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．また，②都市間ツアーバスは，旅行会社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．

しかし，これらの貸切バスの位置づけられた形態は，一般乗合旅客自動車運送（乗合バス）事業として運行される，③定期観光バスや，高速バスとは違い停留所施設の設置が不要であることに加え，目的地側の車庫等の施設の整備も問われないことから，駐車問題が顕在化しやすいことが明らかになった．

### (2) これまでの観光バス駐車施策とその課題

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。

### **3. 都市間ツアーバスの駐車問題と発生構造**

本研究では、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。また、集合場所としても路上（歩道）が使用されるケースがあり、歩行者の安全確保や周辺環境の保持の点で課題がある。

#### **② 道路運送に関する法制度の不備**

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、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。

## 4. 観光バスの駐車問題と発生構造

本研究では、先に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。

# 5. 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

## (1) 駐車・乗降施設整備の必要性と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。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いことから、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、観光バスの需要が時間帯による多寡が大きいというのに、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。

さらに、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。

### **（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可能性もある。

### **（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。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。

以上に示したように、観光バスの駐車問題の軽減に取り組むうえで、この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。