

平成 28 年度提案公募型研究

**観光交通の増加に対応した
路上駐車対策における駐車場活用可能性
に関する研究**

【報 告 書】

平成 29 年 3 月

公益財団法人 東京都道路整備保全公社

株式会社 サンビーム

— 目 次 —

第1章	研究の概要	1
1.	本研究の目的	1
2.	本研究の進め方	1
第2章	路上駐車の実況分析	2
1.	「路上駐車実態調査」の整理	2
2.	外国人の観光動向および観光交通に関わる駐車環境の状況	6
2.1	訪日外国人に関わる動向	6
2.2	訪都外国人の観光に関わる動向	7
2.3	観光交通に関わる駐車環境の状況	10
3.	観光バスの路上駐車に対する重点検討エリアの抽出	16
3.1	重点検討エリアの抽出の考え方	16
3.2	重点検討エリアの抽出結果	17
4.	路上駐車の実況分析のまとめ	22
第3章	観光交通に関わる路上駐車の実態調査	23
1.	路上駐車の実態調査（現地調査）の実施	23
1.1	調査実施箇所	23
1.2	調査内容	24
1.3	観光バスの路上駐車の実態調査の結果	29
1.4	地区別の路上駐車傾向の考察	51
1.5	次回「路上駐車実態調査」にむけた調査方法の提案	53
2.	観光バスの路上駐車に関わる定性調査の実施	56
2.1	ヒヤリング調査の実施	56
2.2	ヒヤリング調査の結果による実態調査の補完	57
3.	観光交通に関わる路上駐車の実態調査のまとめ	60
3.1	観光交通の路上駐車の実態調査の結果	60
3.2	次回の「路上駐車実態調査」にむけた調査内容の提案	60
第4章	観光交通に対応した路上駐車対策の検討	61
1.	観光バスの路上駐車の実態調査メニューの検討	61
1.1	バス路上駐車の実態調査の課題と対応の視点	61
1.2	対応メニューの分類	64
1.3	対応メニューの検討	65
1.4	観光バスの路上駐車への対応メニューの作成	67
1.5	バスの駐車およびメニューに対する道路法、駐車場法、道路交通法等の関連法規の整理	78
2.	観光バスの路上駐車対策における駐車場活用可能性の検討	85
2.1	重点検討エリアにおけるメニューの適用可能性の検討	85
2.2	地区別の対応メニューの検討	87
2.3	観光バスの路上駐車対策としての駐車場活用可能性の検討	100
2.4	路上駐車対策の実施による効果の検討	103
3.	観光交通に対応した路上駐車対策の検討のまとめ	119
3.1	路上駐車対策	119
3.2	駐車場の活用可能性	120
第5章	研究を終えて	121
第6章	巻末資料	

第1章 研究の概要

1. 本研究の目的

近年、我が国では成長戦略の一翼として、「観光立国」を目指した取り組みを官民が一体となって進めており、この結果、訪日外国人旅行者数は順調な伸びを示し、平成27年には約1,973万人に達している。

2020年の「東京2020オリンピック・パラリンピック」に向けて、今後も更なる観光客の増加が見込まれている中、観光客の移動手段の一つである観光バスの輸送人員も増加傾向にある。

その一方で都内の観光地や商業地等の周辺では、観光客の乗降待ちのために路上駐車する観光バスによって引き起こされる交通渋滞や、交通の輻輳による交通安全性の低下、アイドリングによる環境悪化や騒音等が問題化しつつあり、増加する観光ニーズに応えつつ、都内の円滑な交通確保を図るための駐車対策の必要性が高まってきている。

このような状況を踏まえて、本研究では、東京都道路整備保全公社が実施している「路上駐車実態調査」を活用し、貸切バス等の観光との関わりが深い交通手段に着目し、これらの都内の主要エリアにおける路上駐車の実態分析を行う。

その上で、観光交通の路上駐車対策の必要性が高いエリアに対して、当該エリアの円滑な交通を確保するための「駐車場」等を活用した路上駐車対策の可能性を研究することを目的とする。

2. 本研究の進め方

本研究は「路上駐車実態調査」を活用して、都内における観光交通の路上駐車の実態分析を行い、観光交通に対応した路上駐車対策における駐車場等の活用可能性を研究することを目的としている。

このため、研究項目を「1. 路上駐車の実態分析」、「2. 観光交通に関わる路上駐車の実態調査」、「3. 観光交通に対応した路上駐車対策の検討」の3段階に分けて進める。

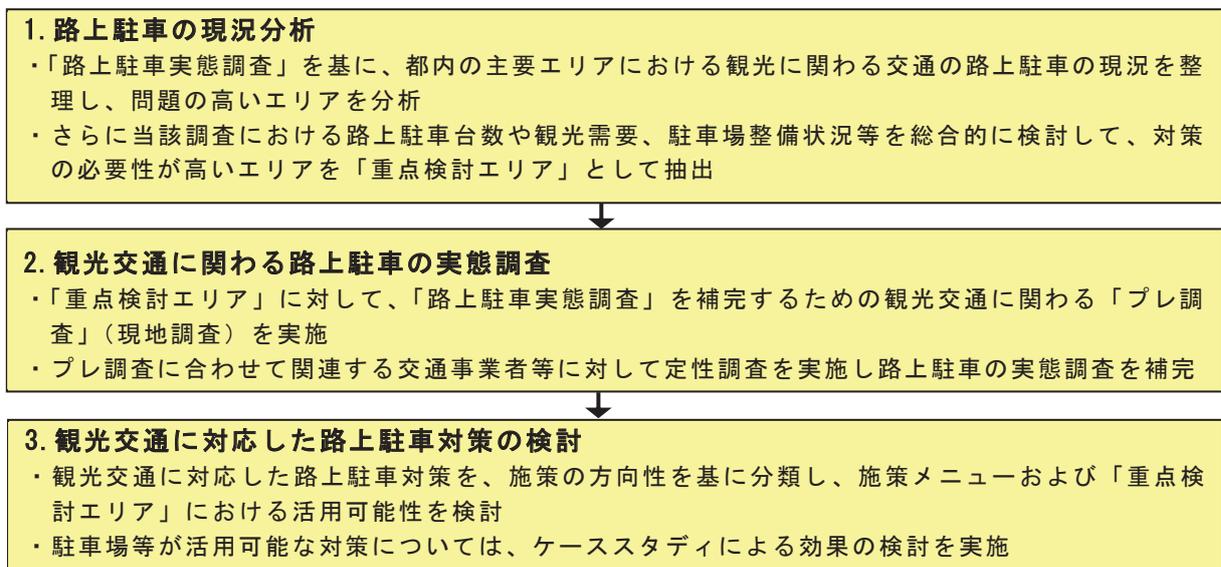


図 1-1 本研究の流れ

第2章 路上駐車の実況分析

本章では、「路上駐車実態調査」を基に、都内の主要エリアにおける観光バスの路上駐車の実況を整理し、さらに路上駐車台数、観光需要、駐車場整備状況等を勘案して、路上駐車対策の必要性が高いエリアを「重点検討エリア」として抽出した。

1. 「路上駐車実態調査」の整理

1) 「路上駐車実態調査」における観光バス等の路上駐車の実況

観光交通の駐車施策検討を行うための「重点検討エリア」（3～4箇所）を抽出するため、東京都道路整備保全公社が実施している「路上駐車実態調査」（※以下、過年度調査と表記）の調査結果をベースとして検討を行った。

ただし、過年度調査では調査対象地区が 51 地区あり、対象地区を絞り込むために一次抽出を行った。

2) 過年度調査における観光交通（バス）への対応必要性が高い地区の一次抽出

過年度調査では、調査対象地区（51地区）について、調査結果から地区別に今後の駐車施策に関わる検討を行っており、各地区において特に駐車施策の検討が必要と考えられる車種についても示されている。

この結果、バスが対象として挙げられている地区としては、以下に示す「秋葉原駅」、「銀座駅」、「六本木駅」、「品川駅」、「新宿駅西口」、「浅草駅」、「池袋駅」の7地区であることから、これらの地区を「重点検討エリア」の候補として一次抽出した。

表 2-1 過年度調査において観光交通（バス）に対する対応が必要と考えられる地区

NO.	駅名	地区	H26					H23				
			乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
1	秋葉原駅	(千代田区)	○	-	○	○	-	○	-	-	○	○
2	神保町駅	(千代田区)	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○
3	銀座駅	(中央区)	○	○	○	-	-	○	-	○	○	-
5	六本木駅	(港区)	-	○	○	○	○	○	-	-	○	○
6	品川駅	(港区)	○	○	○	○	-	○	○	-	○	○
8	新宿駅西口	(新宿区)	-	○	○	○	-	○	-	○	○	○
10	湯島駅	(文京区)	○	○	-	○	○	○	-	○	○	○
13	浅草駅	(台東区)	-	○	○	○	○	○	-	○	○	○
35	池袋駅	(豊島区)	○	-	○	○	○	○	-	○	○	○
40	町屋駅	(荒川区)	○	-	-	-	-	○	○	○	○	-
46	北千住駅	(足立区)	○	-	-	-	○	-	-	○	○	-

※H23 調査よりバスの必要性が低下した地区は除外した

出典：「平成 23・26 年度 路上駐車実態調査」

表 2-2 (参考) 過年度調査におけるバスに対する対応必要性が高い地区 (全地区)

NO.	駅名	地区	H26					H23				
			乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
1	秋葉原駅	(千代田区)	○	-	○	○	-	○	-	-	○	○
2	神保町駅	(千代田区)	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○
3	銀座駅	(中央区)	○	○	○	-	-	○	-	○	○	-
4	日本橋駅	(中央区)	○	-	-	○	○	○	-	-	○	○
5	六本木駅	(港区)	-	○	○	○	○	○	-	-	○	○
6	品川駅	(港区)	○	○	○	○	-	○	○	-	○	○
7	新宿駅東口	(新宿区)	-	○	-	○	○	○	-	-	○	○
8	新宿駅西口	(新宿区)	-	○	○	○	-	○	-	○	○	○
9	高田馬場駅	(新宿区)	○	-	-	○	-	○	○	-	○	-
10	湯島駅	(文京区)	○	○	-	○	○	○	-	○	○	○
11	後楽園駅	(文京区)	○	○	-	○	-	○	○	-	○	-
12	上野駅	(台東区)	○	-	-	○	-	○	-	-	○	○
13	浅草駅	(台東区)	-	○	○	○	○	○	-	○	○	○
14	錦糸町駅	(墨田区)	○	○	-	○	○	○	○	-	-	○
15	両国駅	(墨田区)	○	-	-	○	-	○	-	-	○	-
16	押上駅	(墨田区)	○	○	-	○	-	○	-	-	○	-
17	東陽町駅	(江東区)	○	-	-	○	-	○	-	-	○	-
18	木場駅	(江東区)	○	○	-	○	-	○	-	-	○	○
19	大井町駅	(品川区)	-	-	-	○	-	○	○	-	○	○
20	五反田駅	(品川区)	○	○	-	○	○	○	○	-	-	○
21	目黒駅	(目黒区)	○	-	-	○	-	○	-	-	-	○
22	中目黒駅	(目黒区)	○	-	-	○	-	○	○	-	○	-
23	自由が丘駅	(目黒区)	○	-	-	○	-	○	○	-	○	-
24	蒲田駅	(大田区)	○	-	-	○	-	○	○	-	○	-
25	蒲田駅東部	(大田区)	-	○	-	○	○	○	-	-	○	○
26	大森駅	(大田区)	○	○	-	○	○	○	○	-	○	○
27	三軒茶屋駅	(世田谷区)	○	○	-	○	○	○	○	-	○	○
28	二子玉川駅	(世田谷区)	○	-	-	○	○	○	○	-	○	○
29	渋谷駅	(渋谷区)	○	○	-	○	○	○	○	-	○	○
30	恵比寿駅	(渋谷区)	○	-	-	○	-	○	-	-	○	○
31	中野駅	(中野区)	○	-	-	○	○	○	○	-	-	○
32	野方駅	(中野区)	○	-	-	○	-	○	-	-	○	-
33	阿佐ヶ谷駅	(杉並区)	○	-	-	○	○	○	-	-	○	○
34	荻窪駅	(杉並区)	○	-	-	○	○	○	-	-	○	○
35	池袋駅	(豊島区)	○	-	○	○	○	○	○	-	○	○
36	池袋駅外周部	(豊島区)	○	○	-	○	-	○	-	-	-	-
37	王子駅	(北区)	○	-	-	○	-	○	○	-	○	-
38	赤羽駅	(北区)	○	○	-	○	○	○	○	-	-	○
39	日暮里駅	(荒川区)	○	-	-	○	-	○	○	-	○	-
40	町屋駅	(荒川区)	○	-	-	-	-	○	○	○	○	-
41	板橋駅	(板橋区)	○	-	-	○	-	○	-	-	○	-
42	大山駅	(板橋区)	-	-	-	○	-	-	-	-	○	-
43	石神井公園駅	(練馬区)	○	-	-	○	○	○	-	-	○	○
44	大泉学園駅	(練馬区)	○	-	-	○	-	○	-	-	○	-
45	綾瀬駅	(足立区)	○	-	-	○	○	○	-	-	○	○
46	北千住駅	(足立区)	○	-	-	-	○	-	-	○	○	-
47	新小岩駅	(葛飾区)	○	-	-	○	-	○	○	-	○	-
48	金町駅	(葛飾区)	○	-	-	○	-	○	-	-	○	-
49	亀有駅	(葛飾区)	○	-	-	○	-	○	-	-	○	-
50	船堀駅	(江戸川区)	○	-	-	○	-	○	-	-	○	-
51	篠崎駅	(江戸川区)	○	-	-	○	-	○	-	-	○	-

出典：「平成 23・26 年度 路上駐車実態調査」

3) 一次抽出した地区の路上駐車状況

(1) 過年度調査におけるバスの路上駐車状況

前項で一次抽出した7地区（表中でH26のバスの欄が○のもの）について、各地区のバスの路上駐車状況を整理した。

過年度調査では、「各地区において特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種」の評価基準が明確にされていないが、検証の結果「各地区の違法駐車台数が最も多い時間帯（総ピーク時）において、バスの違法路上駐車率が全地区の平均以上かつ3台以上の場合」に、必要が高いと判定しているものと考えられる。

表 2-3 路上駐車における車種別割合（全地区平均）

年次	車種	乗用車	タクシー	バス	軽貨物	小型貨物	普通貨物
H23	平日(%)	47.8	2.3	0.7	12	21.7	15.5
	休日(%)	71.7	2.7	0.4	7.1	9.8	8.3
H26	平日(%)	44.1	6.7	1.3	12.1	19.3	16.5
	休日(%)	73.1	4.7	1.6	5.6	7.9	7.1

出典：「平成23・26年度 路上駐車実態調査」

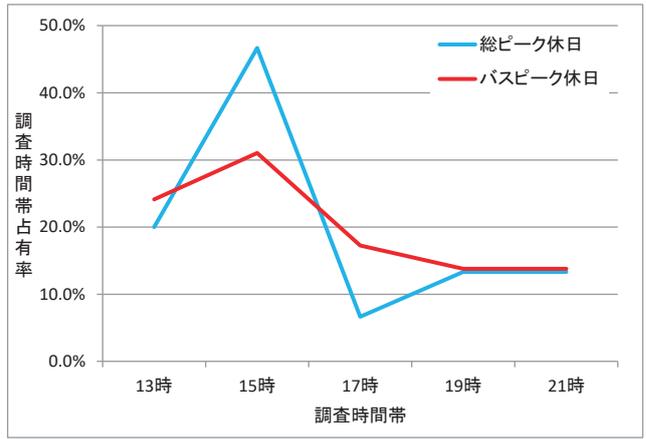
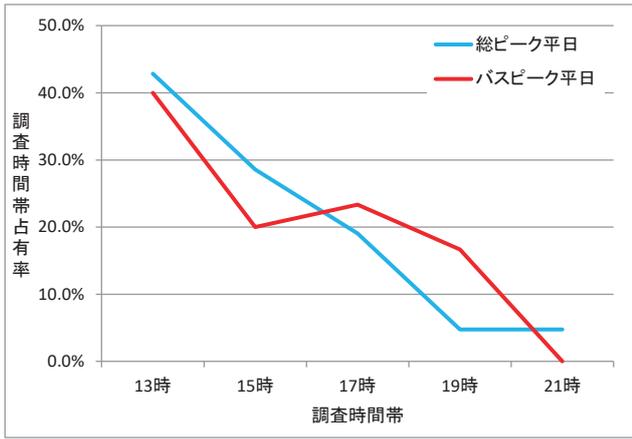
過年度調査においては、全車種の総ピーク時における路上駐車率による判定を行っているが、本研究は観光バスを対象としている。

したがって、基準とするピーク時間帯を、総ピーク時ではなく、バスのピーク時（バスの違法駐車台数が最も多い時間帯）に着目した場合の路上駐車状況を以下に示す。

一時間当たりの路上駐車台数は、「新宿駅西口」の47台/時を最大として、以下「秋葉原駅・浅草駅」が11台/時、「池袋駅」が10台/時等となっている。

表 2-4 平成26年度調査結果検証（バスのピーク時3台以上）

NO.	駅名	地区	平成26年調査												最大路上駐車台数 (台/時)
			①総ピーク時						②バスのピーク時						
			平日			休日			平日		休日				
			全体 路駐 台数	バス違法路上駐車 率	台数	時間 帯	全体 路駐 台数	バス違法路上駐車 率	台数	時間 帯	台数	時間 帯		台数	
1	秋葉原駅	千代田区	425	0.9%	4	13時	237	3.0%	7	15時	11	17時	9	13時	11
3	銀座駅	中央区	423	0.7%	3	21時	231	2.6%	6	17時	7	15時	6	17時	7
5	六本木駅	港区	181	1.1%	2	15時	72	6.9%	5	15時	3	19時	5	15時	5
6	品川駅	港区	151	5.3%	8	13時	43	14.0%	6	21時	9	19時	7	15時	9
8	新宿駅西口	新宿区	437	6.2%	27	13時	241	12.9%	31	15時	27	13時	47	17時	47
13	浅草駅	台東区	134	4.5%	6	13時	68	0.0%	0	19時	11	17時	3	13時	11
35	池袋駅	豊島区	208	2.4%	5	13時	158	2.5%	4	15時	10	15時	6	13時	10



時間帯	時間帯占有率				地区数			
	平日		休日		平日		休日	
	① 総ピーク	② バスピーク						
13時	42.9%	40.0%	20.0%	24.1%	9	12	3	7
15時	28.6%	20.0%	46.7%	31.0%	6	6	7	9
17時	19.0%	23.3%	6.7%	17.2%	4	7	1	5
19時	4.8%	16.7%	13.3%	13.8%	1	5	2	4
21時	4.8%	0.0%	13.3%	13.8%	1	0	2	4
計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	21	30	15	29

※バスの違法路上駐車が0%、0台の地区は除外

出典：平成26年度路上駐車実態調査報告書

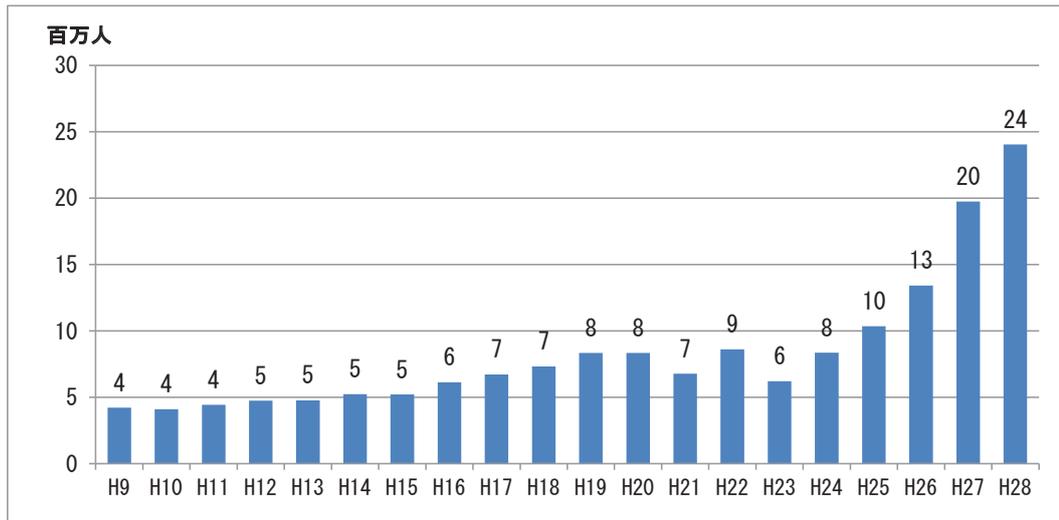
図 2-1 (参考) 総ピーク時とバスピーク時の時間帯占有率

2. 外国人の観光動向および観光交通に関わる駐車環境の状況

2.1 訪日外国人に関わる動向

1) 訪日外国人の推移

近年、日本を訪れる外国人は大幅に増加を続けており、平成28年には約24百万人に達すると予測されている。

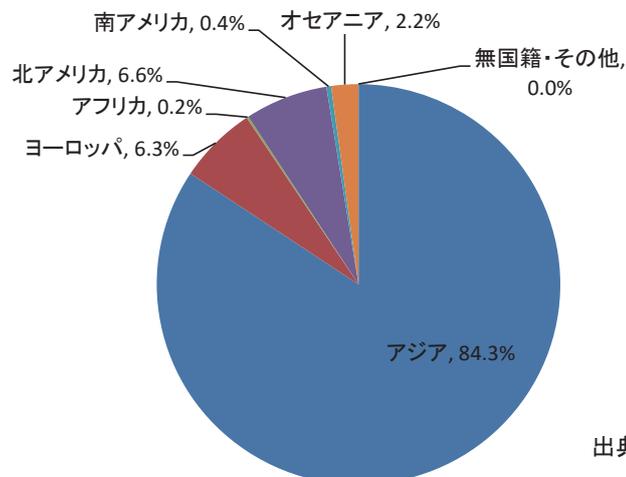


出典：日本政府観光局（JINTO）

図 2-2 訪日外国人総数の推移

2) 訪日外国人の地域別の構成

訪日外国人の地域別構成をみると、アジア地域が80%以上を占めており、次いで北アメリカが6.6%、ヨーロッパが6.3%となっている。



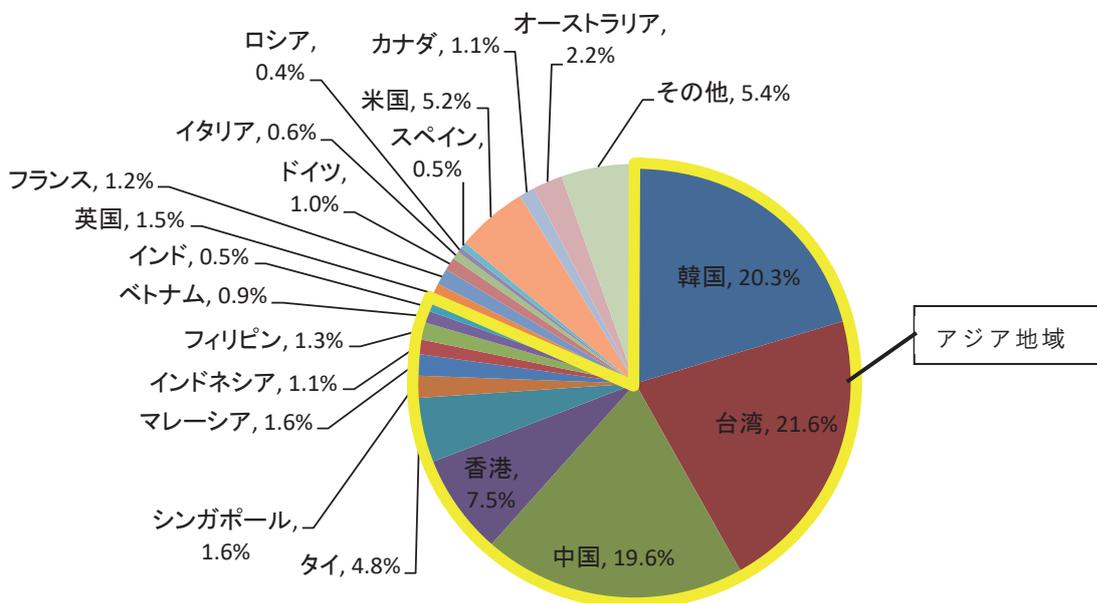
出典：日本政府観光局（JINTO）

図 2-3 平成27年の訪日外国人の地域別構成

2.2 訪都外国人の観光に関わる動向

1) 訪都外国人の地域別の構成

訪都外国人についても、最も多いのはアジア地域からの来訪者であり、約8割を占めている。



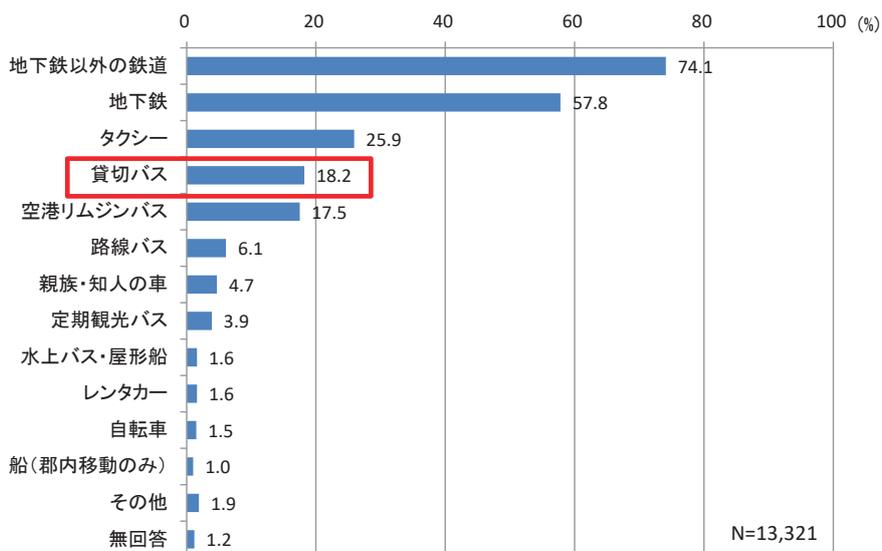
※サンプリングによる調査 (N=13,321)

出典：「平成26年度 国別外国人旅行者行動特性調査報告書 平成27年3月 東京都」

図 2-4 平成26年の訪都外国人の国別構成

2) 訪都外国人の移動手段

訪都外国人の利用した交通機関のうち、貸切バスの利用割合は18.2%である。

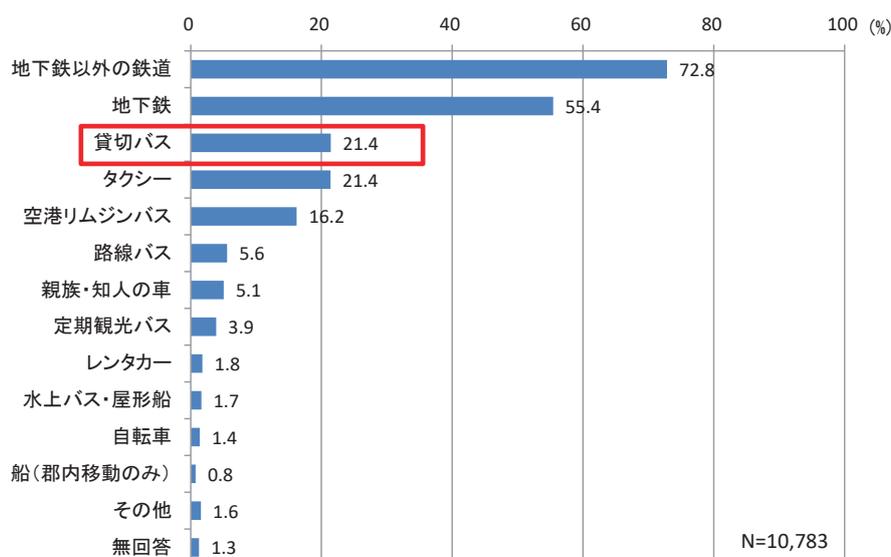


※複数回答を含むため合計は100%を超える

出典：「平成26年度 国別外国人旅行者行動特性調査報告書 平成27年3月 東京都」

図 2-5 平成26年の訪都外国人の移動手段 (全体)

このうち、アジア地域からの来訪者に限定した場合は、貸切バスが21.4%と貸切バスの比率が増加する。



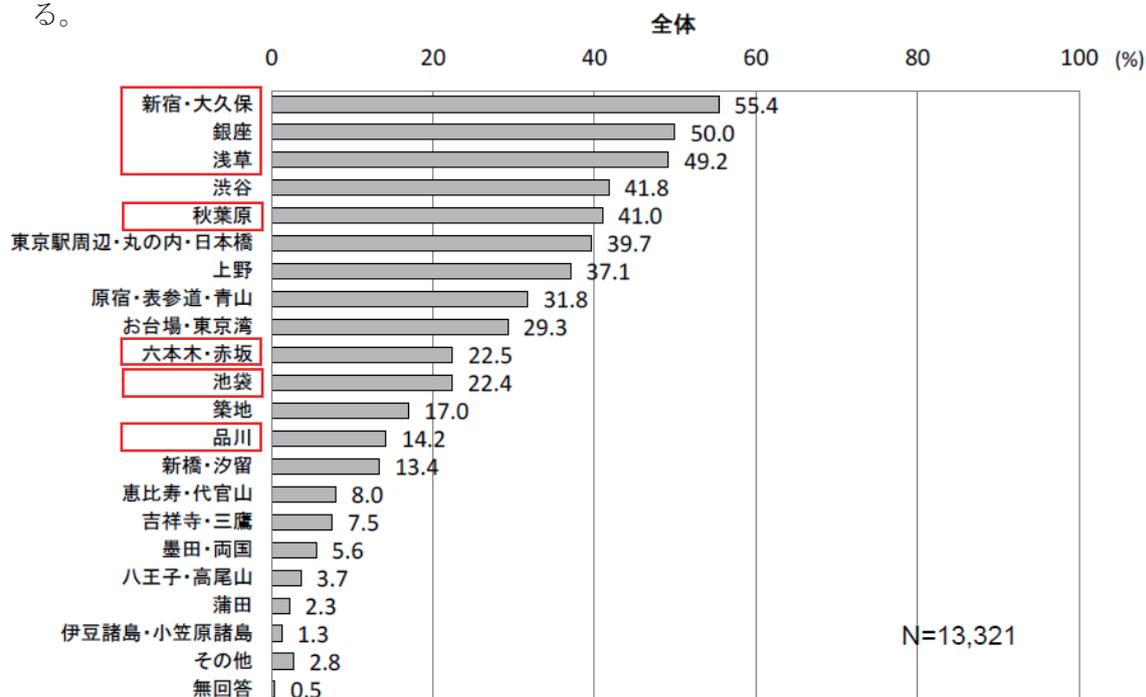
※複数回答を含むため合計は100%を超える

出典：「平成26年度 国別外国人旅行者行動特性調査報告書 平成27年3月 東京都」

図 2-6 平成26年の訪都外国人の移動手段（アジア地域）

3) 訪都外国人の訪問場所

訪都外国人の訪問場所としては、新宿・大久保、銀座、浅草、渋谷、秋葉原等が多くなっている。



※赤枠は過年度調査におけるバスへの駐車施策が必要と考えられる地区

出典：「平成26年度 国別外国人旅行者行動特性調査報告書 平成27年3月 東京都」

図 2-7 平成26年の訪都外国人の訪問場所

4) 訪問して一番満足した場所で行った活動

訪都外国人が、訪問して一番満足した場所で行った活動は下記のとおりである。

過年度の路上駐車調査において、バスへの対策が必要と考えられる地区では、秋葉原、銀座、新宿・大久保、池袋が「ショッピング」、六本木・赤坂、品川が「街歩き」、浅草では「歴史的・伝統的な景観、寺・神社、日本庭園」がそれぞれ最も高くなっている。

表 2-5 訪問して一番満足した場所で行った活動

		行った活動																		合計			
		日本食を楽しむ	楽しむ	日本食以外の料理を楽しむ	街歩き	歴史的・伝統的な景観、寺・神社、日本庭園	自然・景勝地観光	ショッピング	美術館・博物館	テーマパーク	アミューズメント	ナイトライフ	日本の伝統文化	日本の現代文化	日本の産業、産業遺産	スポーツをする	スポーツ観戦	イベント・祭り	ホテル・旅館での滞在を楽しむ		スパ・エステ	親族・知人訪問	その他
一番満足した場所	東京駅周辺・丸の内・日本橋 (N=504)	22.5	0.8	19.1	15.0	5.6	12.3	0.6	0.0	0.0	0.4	1.1	0.9	3.7	1.2	0.5	0.4	1.8	0.5	1.4	9.4	2.8	100
	秋葉原 (N=917)	3.2	0.1	14.0	0.6	0.4	58.1	0.1	0.0	1.9	0.2	0.4	17.0	1.1	0.1	0.3	0.0	0.1	0.0	0.4	1.1	0.8	100
	銀座 (N=1,419)	11.8	0.4	19.1	0.7	0.4	62.7	0.2	0.1	0.3	0.3	0.2	0.8	0.1	0.0	0.0	0.0	0.5	0.2	0.1	1.7	0.4	100
	築地 (N=338)	86.2	0.3	4.4	0.4	0.0	1.2	0.2	0.0	0.0	0.0	2.1	0.5	1.2	0.0	0.0	0.3	0.1	0.0	0.2	1.2	1.5	100
	原宿・表参道・青山 (N=675)	5.0	0.0	27.8	7.4	2.8	46.5	0.2	0.0	0.1	0.1	0.4	5.2	0.4	0.2	0.2	0.5	0.0	0.1	0.5	1.5	1.2	100
	渋谷 (N=861)	10.3	0.2	31.0	0.4	0.5	42.4	0.1	0.0	0.9	2.9	0.2	3.1	0.2	0.0	0.0	0.3	0.7	0.1	0.6	5.0	1.1	100
	六本木・赤坂 (N=395)	19.4	2.9	20.3	1.3	2.0	14.1	4.8	0.3	2.0	9.2	3.2	2.0	0.7	0.0	0.0	0.7	3.9	0.0	2.8	7.1	3.4	100
	新宿・大久保 (N=1,204)	11.3	0.4	21.0	1.4	0.7	44.1	0.1	0.6	1.0	2.1	0.4	1.8	1.0	2.0	0.0	0.1	3.3	0.2	1.5	6.1	1.0	100
	恵比寿・代官山 (N=108)	13.1	1.0	35.2	1.3	3.8	19.2	0.7	0.0	0.0	2.5	0.4	2.5	0.0	0.0	0.0	1.5	3.3	1.2	3.9	9.0	1.5	100
	池袋 (N=269)	11.2	1.0	19.6	0.0	0.1	44.1	0.5	1.4	1.0	0.8	0.3	8.6	0.4	0.1	0.0	0.0	2.6	0.0	3.3	4.1	0.9	100
	上野 (N=561)	7.5	0.7	22.4	7.0	6.4	23.3	16.2	1.0	0.7	0.1	0.7	1.0	1.9	0.2	0.0	0.1	3.0	0.1	2.2	4.1	1.4	100
	浅草 (N=1,247)	4.3	0.2	9.3	66.2	2.5	7.2	0.0	0.2	0.2	0.0	5.2	0.8	0.3	0.0	0.0	0.3	0.4	0.0	0.4	1.6	0.9	100
	墨田・両国 (N=94)	3.9	0.0	12.2	12.6	23.8	1.9	4.5	4.7	2.4	0.0	19.9	0.0	0.0	0.0	1.1	2.1	0.0	0.0	1.2	8.2	1.4	100
	新橋・汐留 (N=106)	21.3	2.1	11.9	5.0	5.9	11.7	0.0	1.1	0.6	0.9	0.9	0.0	6.8	0.0	0.0	1.0	7.2	0.0	0.0	21.0	2.5	100
	品川 (N=199)	17.9	0.2	25.7	1.2	0.3	11.0	0.0	0.0	0.3	0.6	0.0	1.8	9.2	0.0	0.0	0.6	8.4	0.0	1.7	20.3	1.0	100
	蒲田 (N=11)	38.0	0.0	0.0	0.0	11.1	0.0	0.0	13.4	0.0	0.0	0.0	0.0	10.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.3	12.5	100
	お台場・東京湾 (N=862)	4.2	0.4	21.7	0.6	24.5	21.9	0.2	7.5	0.7	0.2	0.5	2.4	2.0	0.4	0.0	0.8	2.2	5.0	0.1	3.4	1.3	100
	吉祥寺・三鷹 (N=195)	3.8	0.0	18.2	1.5	3.7	8.7	47.8	3.0	0.0	1.2	0.0	1.5	0.8	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	4.0	2.7	2.7	100
	八王子・高尾山 (N=88)	1.1	0.0	2.5	1.1	71.4	0.0	1.7	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	2.0	2.0	0.0	1.4	0.0	1.7	4.5	8.0	2.1	100
	伊豆諸島・小笠原諸島 (N=53)	0.7	0.0	1.4	3.6	70.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.2	6.8	0.0	3.2	2.8	100
その他 (N=155)	18.7	0.0	17.0	7.9	7.3	6.4	0.3	3.3	0.0	0.0	0.0	0.0	8.5	1.0	0.0	0.0	1.2	0.0	8.9	19.2	0.3	100	

(単位：%) ※赤枠は過年度調査におけるバスへの駐車施策が必要と考えられる地区

出典：「平成 26 年度 国別外国人旅行者行動特性調査報告書 平成 27 年 3 月 東京都」

2.3 観光交通に関わる駐車環境の状況

1) バスが駐車可能な駐車場の整備状況（s-park 提供情報）

過年度調査の結果から一次抽出されたバスへの対策が必要と考えられる地区について、東京都道路整備保全公社が運営する駐車場案内サイト「s-park」で提供されている大型バス駐車場の情報より、観光バスの一般利用が可能な駐車場の整備状況を整理した。

表 2-6 バスへの対策が必要と考えられる地区周辺のバス駐車場整備状況

地区名	位置	駐車場名（H28年10月調査時点）
		○：地区内および直近に位置する駐車場 ●：地区外に位置する駐車場
秋葉原駅	（千代田区）	●靖国神社駐車場 ●北の丸公園駐車場第3 ●丸ノ内鍛冶橋駐車場
銀座駅	（中央区）	●市場橋駐車場 ●築地本願寺駐車場 ●タイムズ晴海4丁目バスプール ●晴海客船ターミナル駐車場
六本木駅	（港区）	○六本木ヒルズバス駐車場 ●東京タワー駐車場 ●東京プリンスホテル駐車場（C・D）
品川駅	（品川区）※	●船の科学館大駐車場 ●大井ふ頭中央海浜公園スポーツの森第一駐車場 ●大井競馬場 第1駐車場
新宿駅西口	（新宿区）	○都庁大型駐車場 ●絵画館駐車場
浅草駅	（台東区）	●浅草文化観光センター清川駐車場 ●浅草文化観光センター今戸駐車場 ○雷 5656 会館駐車場 ●上野恩賜公園駐車場（第二） ○サンライズパーキング国際通り ○サンライズパーキング観音裏 ○台東区民会館駐車場 ●台東区蔵前臨時観光バス待機場
池袋駅	（豊島区）	○サンシャインシティバスターミナル

※品川駅は港区内に位置するが、品川区内の駐車場を表記する

各地区のバス駐車場の位置については次頁以降に示す。

(1) 千代田区エリア



(2) 中央区エリア



※国土地理院の電子地形図（タイル）にバス駐車場を追記して掲載

図 2-8 バスへの対策が必要と考えられる地区周辺のバス駐車場位置①

(3) 港区エリア



(4) 品川区エリア



※国土地理院の電子地形図（タイル）にバス駐車場を追記して掲載

図 2-9 バスへの対策が必要と考えられる地区周辺のバス駐車場位置②

(5) 新宿区エリア



(6) 台東区エリア



※国土地理院の電子地形図（タイル）にバス駐車場を追記して掲載

図 2-10 バスへの対策が必要と考えられる地区周辺のバス駐車場位置③

(7) 豊島区エリア



※国土地理院の電子地形図（タイル）にバス駐車場を追記して掲載

図 2-11 バスへの対策が必要と考えられる地区周辺のバス駐車場位置④

2) 駐車場に関わる施策および計画の状況

過年度調査の結果から一次抽出された「バスへの対策が必要と考えられる地区」について、当該地区が位置する自治体で実施・計画されている施策を以下に示す。

表 2-7 観光バスの駐車に関わる施策・計画の状況

	施策・計画	実施時期	実施主体	内容
東京都	駐車対策事業-駐車場情報の提供	H27年11月	東京都道路整備保全公社	s-parkによる大型バス駐車場情報の提供
	貸切(観光)バスのマナーアップキャンペーン	H28年2月、9月~10月	国土交通省関東運輸局・関東地方整備局・東京都・警視庁…等	中央区銀座エリア、千代田区秋葉原エリア、台東区浅草エリア、新宿区新宿エリアについてマナーアップキャンペーンパンフレットを活用して、貸切(観光)バスの路上混雑緩和に資するマナーを啓発
千代田区	該当なし			
中央区	銀座近くにバス専用駐車場の設置(民間)	H28年8月	タイムズ24(株)	東京都中央区の銀座や月島等に近い晴海に、24時間利用可能な予約不要の11台がとめられるバス専用駐車場(タイムズ晴海4丁目バスプール)を設置
	銀座6丁目(GINZA SIX)に観光バス専用乗降場の整備(H29.4予定)	H29年4月	銀座六丁目10地区市街地再開発組合	三原通りに面して、観光バス乗降場を設置。“銀座の玄関口”として機能を整備することで、銀座エリア全体に貢献する、国際的な商業・観光拠点を形成。
港区	該当なし			
品川区	該当なし			
新宿区	新宿区駐車場整備計画	H23年	新宿区	新宿駅付近等について観光バス・タクシー等への対策の推進を記載
台東区	台東区蔵前臨時観光バス待機場の設置	H26年9月	台東区	下水道局蔵前ポンプ所内に観光バスの臨時待機場所を設置。事前の利用登録、予約が必要
	観光バス乗降場の分離	H28年12月	台東区	台東区民会館前、浅草EKIMISE(浅草松屋)前は観光バス乗降場所を設置し、降車場は新たに3箇所を設置する
	浅草で観光バス路駐対策のための観光バス駐車予約システムの導入	H29年2月	台東区	インターネット経由で駐車場と乗降場の利用を予約した旅行会社やバス会社に、予約証を発行する観光バス駐車予約システムを導入
	浅草近くにバス専用駐車場の設置(民間)	H28年10月	タイムズ24(株)	東京都台東区の浅草に7:00-22:00利用可能な予約不要の9台がとめられるバス専用駐車場(タイムズ白鬚橋バスプール駐車場)を設置
豊島区	該当なし			

3. 観光バスの路上駐車に対する重点検討エリアの抽出

3.1 重点検討エリアの抽出の考え方

1) エリア抽出の考え方

重点検討エリアの抽出にあたっては、1.2)で一次抽出した7地区に対して、これまでに整理した『「路上駐車実態調査」における観光バス等の路上駐車の実況』、「観光行動に関わる動向」、「観光交通の駐車環境に関わる動向」の3つの視点から、観光バスの路上駐車に対する対策の必要性を総合的に評価した。

2) 評価方法

各視点の評価方法を以下に示す。

各視点の評価は、評価対象とする指標を基に、観光バスの路上駐車対策の必要性を、重要度に応じてランク付けを行った。

表 2-8 重点検討エリア抽出のための評価の視点と考え方

評価の視点	評価の指標	評価の考え方
「路上駐車実態調査」における観光バス等の路上駐車の実況	「路上駐車実態調査」のバスピーク時間帯におけるバスの路上駐車台数（台/時）	現状でバスの路上駐車台数が多い地区については、早急に対策を検討する必要性が高いと考えられるため、路上駐車台数によりランク付けを行う
観光行動に関わる動向	「国別外国人旅行者行動特性調査報告書 東京都（H26）」における観光客の訪問先としての選択率	観光客に訪問先として多く選択される地区は、観光需要が高い地区であり、観光バスが集中する可能性の高い地区であると考えられるため、観光需要量によるランク付けを行う
観光交通の駐車環境に関わる状況	バス駐車場の整備状況およびバス駐車場に関わる施策・計画の実施状況	地区に関わるバス駐車場の供給量および施策の実施・計画状況から、駐車場活用可能性と対策の先進性の高さにより、ランク付けを行う

3.2 重点検討エリアの抽出結果

(1) 「路上駐車実態調査」における観光バス等の路上駐車の状態からみた評価

観光バス等の路上駐車の状態からみた場合、「秋葉原駅」、「新宿駅西口」、「浅草駅」の重要性が高くなっている。

表 2-9 観光バス等の路上駐車の状態からみた重要性の評価

地区名	位置	駐車対策の必要性 ※過年度調査による	「路上駐車実態調査」における 観光バス等の路上駐車の状態からみた評価	
		バス	ピーク時間における バス最大路上駐車台数 (台/時)	評価
秋葉原駅	(千代田区)	高	11	◎
銀座駅	(中央区)	高	7	○
六本木駅	(港区)	高	5	▲
品川駅	(港区)	高	5	▲
新宿駅西口	(新宿区)	高	47	◎
浅草駅	(台東区)	高	11	◎
池袋駅	(豊島区)	高	10	○

(2) 観光行動に関わる動向からみた評価

観光行動に関わる動向からみた場合、「秋葉原駅」、「銀座駅」、「新宿駅西口」、「浅草駅」の重要性が高くなっている。

表 2-10 観光行動に関わる動向からみた重要性の評価

評価のランク		◎重要性が非常に高い：観光訪問先順位：1～5 位 ○重要性が高い：観光訪問先順位：6～10 位 ▲重要性がやや低い：観光訪問先順位：11 位以降			
地区名	位置	駐車対策の必要性 ※過年度調査による	観光行動に関わる動向からみた重要性の評価		
		バス	訪問先としての比率	訪問先での主な行動 (目的)	評価
秋葉原駅	(千代田区)	高	41.0% (5位)	ショッピング	◎
銀座駅	(中央区)	高	50.0% (2位)	ショッピング	◎
六本木駅	(港区)	高	22.5% (10位)	街歩き、食事	○
品川駅	(港区)	高	14.2% (13位)	街歩き、その他	▲
新宿駅西口	(新宿区)	高	55.4% (1位)	ショッピング	◎
浅草駅	(台東区)	高	49.2% (3位)	歴史的景観、神社・仏閣等	◎
池袋駅	(豊島区)	高	22.0% (11位)	ショッピング	▲

(3) 観光交通の駐車環境に関わる状況からみた評価

観光交通の駐車環境に関わる状況からみた場合、「新宿駅西口」、「浅草駅」の重要性が高くなっている。

表 2-11 駐車環境に関わる状況からみた重要性の評価

地区名	位置	駐車対策の必要性 ※過年度調査による	観光交通の駐車環境に関わる状況の評価		
		バス	周辺の観光バス用駐車場 (s-park)	観光バスに関わる施策・計画	評価
秋葉原駅	(千代田区)	高	駐車場名 ●靖国神社駐車場 ●北の丸公園駐車場第3 ●丸ノ内鍛冶橋駐車場	●マナーアップキャンペーン	○
銀座駅	(中央区)	高	●市場橋駐車場 ●築地本願寺駐車場 ●タイムズ晴海4丁目バスプール ●晴海客船ターミナル駐車場	●マナーアップキャンペーン ●銀座近くにバス専用駐車場の設置(民間) ●GINZASIXの観光バス用乗降場整備(H29.4予定)	○
六本木駅	(港区)	高	○六本木ヒルズバス駐車場 ●東京タワー駐車場 ●東京プリンスホテル駐車場(C・D)	-	○
品川駅	(港区)	高	●船の科学館大駐車場 ●大井ふ頭中央海浜公園スポーツの森第一駐車場 ●大井競馬場 第1駐車場	-	▲
新宿駅西口	(新宿区)	高	○都庁大型駐車場 ●絵画館駐車場	●マナーアップキャンペーン ●新宿区駐車場整備計画	◎
浅草駅	(台東区)	高	●浅草文化観光センター清川駐車場 ●浅草文化観光センター今戸駐車場 ○雷5656会馆駐車場 ●上野恩賜公園駐車場(第二) ○サンライズパーキング国際通り ○サンライズパーキング観音裏 ○台東区民会館駐車場 ●台東区蔵前臨時観光バス待機場	●マナーアップキャンペーン ●観光バス乗降可能場所の設置 ●台東区蔵前臨時観光バス待機場の設置 ●浅草で観光バス路駐対策のための観光バス駐車予約システムの導入 ●浅草近くにバス専用駐車場の設置(民間)	◎
池袋駅	(豊島区)	高	○サンシャインシティバスターミナル	-	○

2) 各視点からの総合的な評価結果

各視点の評価結果を基に、総合的な重要性の高さを評価した。

評価にあたっては、評価結果を下表に示すポイントに換算して、総ポイント数を算定した上で、上位3位までのランクの地区を、観光バスの路上駐車への対策の必要性が高い「重点検討エリア」として抽出した。

この結果、本研究においては、「新宿駅西口」、「浅草駅」、「秋葉原駅」、「銀座駅」の4地区を「重点検討エリア」とした。

表 2-12 重点検討エリアの抽出結果

各評価のポイント換算		◎重要性が非常に高い：3ポイントに換算 ○重要性が高い：2ポイントに換算 ▲重要性がやや低い：1ポイントに換算				重要検討エリアの判定	
地区名	位置	駐車対策の必要性 ※過年度調査による	「路上駐車実態調査」 における観光バス等の 路上駐車状況 からみた評価	観光行動に関わる 動向からみた 重要性の評価	観光交通の駐車環境に 関わる状況の評価	評価ポイント (合計)	ランク
		バス	評価	評価	評価		
秋葉原駅	(千代田区)	高	◎	◎	○	8	2
銀座駅	(中央区)	高	○	◎	○	7	3
六本木駅	(港区)	高	▲	○	○	5	4
品川駅	(港区)	高	▲	▲	▲	3	5
新宿駅西口	(新宿区)	高	◎	◎	◎	9	1
浅草駅	(台東区)	高	◎	◎	◎	9	1
池袋駅	(豊島区)	高	○	▲	○	5	4

表 2-13 重点検討エリアの評価結果のまとめ

地区名	位置	駐車対策の必要性 ※過年度調査による	「路上駐車実態調査」 における観光バス等の 路上駐車状況 からみた評価		観光行動に関わる 動向からみた 重要性の評価			観光バスに関わる 状況の評価			重要検討エリアの判定	
			ピーク時間における バス最大路上駐車台数 (台/時)	評価	訪問先としての比率	訪問先での主な行動 (目的)	評価	周辺の観光バス用駐車場 (s-park)	観光バスに関わる施策・計画	評価	評価ポイント (合計)	ランク
秋葉原駅	(千代田区)	高	11	◎	41.0% (5位)	ショッピング	◎	●マナーアアップキャンペーン	○	8	2	
銀座駅	(中央区)	高	7	○	50.0% (2位)	ショッピング	◎	●マナーアアップキャンペーン ●タイムズ増設4丁目バスプール ●GINZAXの観光バス用乗降場整 備 (H29.4予定)	○	7	3	
六本木駅	(港区)	高	5	▲	22.5% (10位)	街歩き、食事	○	○六本木ヒルズバス駐車場 ●東京タワー駐車場 ●東京プリンスホテル駐車場 (O・D)	○	5	4	
品川駅	(港区)	高	5	▲	14.2% (13位)	街歩き、その他	▲	●船の科学館大駐車場 ●大井町頭中央海浜公園スポーツ の森第一駐車場 ●大井町馬場 第1駐車場	▲	3	5	
新宿駅西口	(新宿区)	高	47	◎	55.4% (1位)	ショッピング	◎	○都庁大駐車場 ●絵画館駐車場	◎	9	1	
浅草駅	(台東区)	高	11	◎	49.2% (3位)	歴史的景観、神社・ 仏閣等	◎	●浅草文化観光センター清川駐車 場 ●浅草文化観光センター今戸駐車 場 ○浅草566会館駐車場 ●上野恩賜公園駐車場 (第二) ○サンフェイスハーキング国際通り ○サンフェイスハーキング観音裏 ○台東区民会館駐車場 ●台東区蔵前臨時観光バス待機場	◎	9	1	
海袋駅	(豊島区)	高	10	○	22.0% (11位)	ショッピング	▲	○サンシャインシティバスターミ ナル	○	5	4	

4. 路上駐車の実況分析のまとめ

過年度の「路上駐車実態調査」を分析した結果、都内の 51 箇所の調査地区のうち、観光バスの駐車に対する対策の必要性が高いと考えられる地区として、「秋葉原駅」、「銀座駅」、「六本木駅」、「品川駅」、「新宿駅西口」、「浅草駅」、「池袋駅」の 7 地区を一次抽出した。

これらの地区について、バスの路上駐車台数と、訪問先としての観光地の重要性、駐車場の整備状況および路上駐車対策の実施状況等を踏まえて総合的に評価した結果、観光バスの路上駐車対策の必要性が高い「重点検討エリア」として、「秋葉原駅」、「銀座駅」、「新宿駅西口」、「浅草駅」の 4 地区を抽出した。

第3章 観光交通に関わる路上駐車の実態調査

本章では、前章で抽出した4地区の「重点検討エリア」について、観光バスの路上駐車傾向を分析するために実態調査を実施した。

なお、本調査は、東京都道路整備保全公社が実施する「路上駐車実態調査」の内容を踏まえた上で、次回調査にむけて新たな視点での提案を行うという側面もあることから「プレ調査（次回調査の前段階調査）」と呼称するものとした。

1. 路上駐車のプロ調査（現地調査）の実施

1.1 調査実施箇所

調査実施箇所である各「重点検討エリア」の留意点と調査の視点を下表に示す。

表 3-1 路上駐車のプロ調査実施地区

平／休	プレ調査実施地区	各地区の留意点と調査の視点
平日	新宿駅西口	<ul style="list-style-type: none"> 平日はホテルや都庁等が目的と思われる乗降のほか、客待ち、運転手の休憩と思われる駐車がみられる。 現時点では具体的な施策は行われておらず、施策検討の余地が広い。 直近に大型バス専用駐車場があり、駐車場の活用施策の検討が必要。 対象路線は片側3車線（停車帯なし）で、交通量も比較的少ないため、バスの路上駐車による影響の程度は不明確。
	銀座	<ul style="list-style-type: none"> 平日は買い物目的と思われる乗降が多い。 該当箇所の交通量は比較的多い。 (休日は歩行者天国により自動車の通行自体ができない) 対象路線は片側2車線（停車帯なし）で、バスが路上駐車することへの影響が大きいと考えられる。 地区直近には大型バス専用駐車場がないため、エリア外の駐車場の活用施策等の検討が必要。 再開発地区（GINZASIX）でバス乗降場整備が予定されている。
休日	浅草	<ul style="list-style-type: none"> 休日は買い物、寺社、仏閣の見学が目的と思われる乗降が多い。 観光バス専用の乗降場が導入されているが、乗降場の前後区間に順番待ちのバスが集中するなど、改善、検討の余地が残されている。 直近に大型バス専用駐車場があり、駐車場の活用施策の検討が必要。 対象路線は片側1車線（停車帯なし）で、バスが集中することへの影響は大きいと考えられる。
	秋葉原	<ul style="list-style-type: none"> 休日は買い物、見学等が目的と思われる乗降が多い。 現時点では具体的な施策は行われておらず、施策検討の余地が広い。 自動車の交通量は比較的多い。 地区直近には大型バス専用駐車場がないため、エリア外の駐車場の活用施策等の検討が必要。

1.2 調査内容

1) 調査対象車種

調査対象とする車種は、「路上駐車している観光バス」とし、バス停、パーキングスペース等に停車している車両は、対象外とした。

なお、道路交通法上は「乗客の乗降」については停車として扱われるが、比較的短時間であっても客待ちの時間が発生しているケースがあり、厳密に駐車と停車を区分することは困難である。

また、乗降のための停車であっても観光バスの集中による影響を考慮するため、「路上に短時間停止し、乗客の乗降を行っているバス」についても計測するものとした。

【参考】道路交通法（抜粋）

第二条

十八 駐車 車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること（貨物の積卸しのための停止で五分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く。）、又は車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をする者（以下「運転者」という。）がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう。

十九 停車 車両等が停止することで駐車以外のものをいう。

2) 調査項目・方法

東京都道路整備保全公社が実施する次回の「路上駐車実態調査」に向けて、調査内容の向上に資すると考えられる下表に挙げる調査項目を実施した。

表 3-2 調査項目

既存調査	調査項目	主な調査内容
	バスの種類、大きさ	車名、乗車可能人数
	バス事業者名	会社名、ツアー名
○	車籍地	ナンバープレートを確認
	乗客種別	日本、アジア、欧米
	乗客の目的（行き先、来し方）	買い物、食事、観光、宿泊施設、施設名
	駐車目的	乗車、降車、休憩、客待ち、入庫待ち
○	駐車時間	常時観測（既存調査は10分）
	後続車両、周辺交通への影響	相互交通、渋滞、自転車通行帯上
	その他	

3) 調査方法

調査員が、調査対象範囲内を巡回し、路上駐車しているバスについて前項に挙げた項目に関する情報を調査票に記録した。

調査は、調査員の目視で判断できる範囲で行い、運転士や乗客に対するヒヤリング等は実施していない。

なお、本調査では道路を占有することがないため、道路管理者や管轄警察署へ道路使用許可等の申請は行わなかった。

4) 調査日時

調査は、以下の日程で実施した。

平日（新宿駅西口、銀座）：平成 28 年 10 月 11 日（火）

休日（浅草駅、秋葉原駅）：平成 28 年 10 月 10 日（祝・月）

時間：11、13、15、17、19 時台の 5 時点（1 時点当たり、1 時間以内に調査）

※過年度調査とは異なり各時点内に入出入りするすべての調査対象車両を観測。

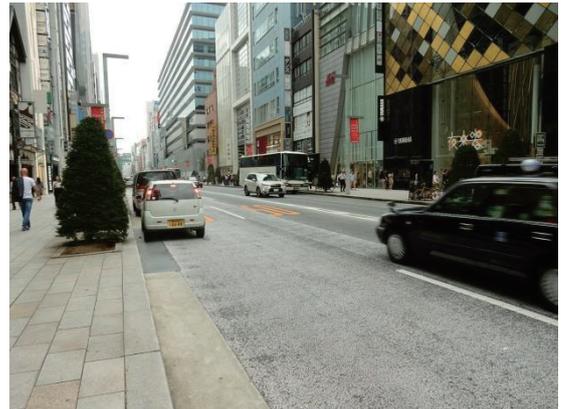
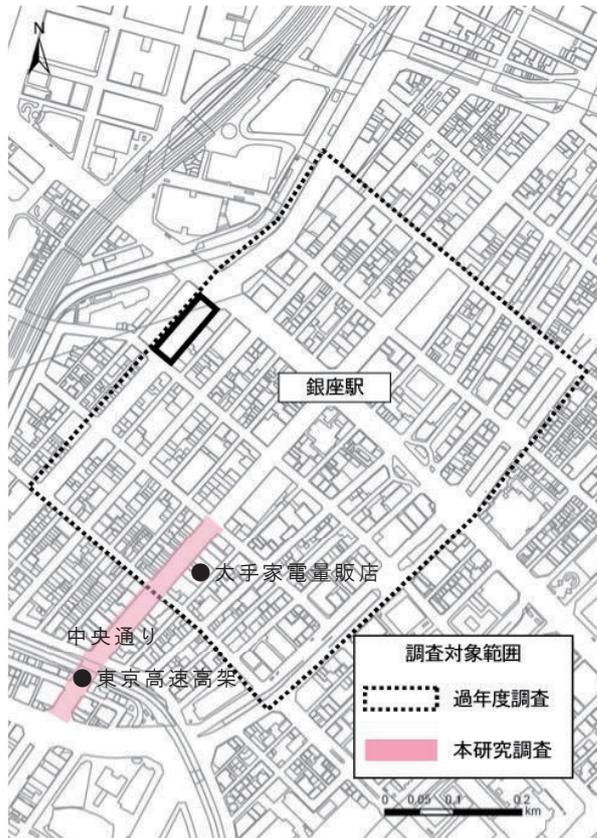
5) 調査対象地区・範囲

調査は、過年度調査の調査結果とプレ調査前に実施した事前視察の結果を踏まえて、地区内でバスの路上駐車が確認された路線に対して実施した。

次項より、各調査地区の調査対象範囲（図中の赤で着色した部分）を示す。

(1) 銀座（平日調査）

銀座地区の調査対象範囲は、中央通り（4車線：片側2車線）である。



中央通り

(2) 新宿駅西口（平日調査）

新宿駅西口地区の調査対象範囲は、議事堂通り（4車線：片側2車線）およびふれあい通り（4車線：片側2車線）である。



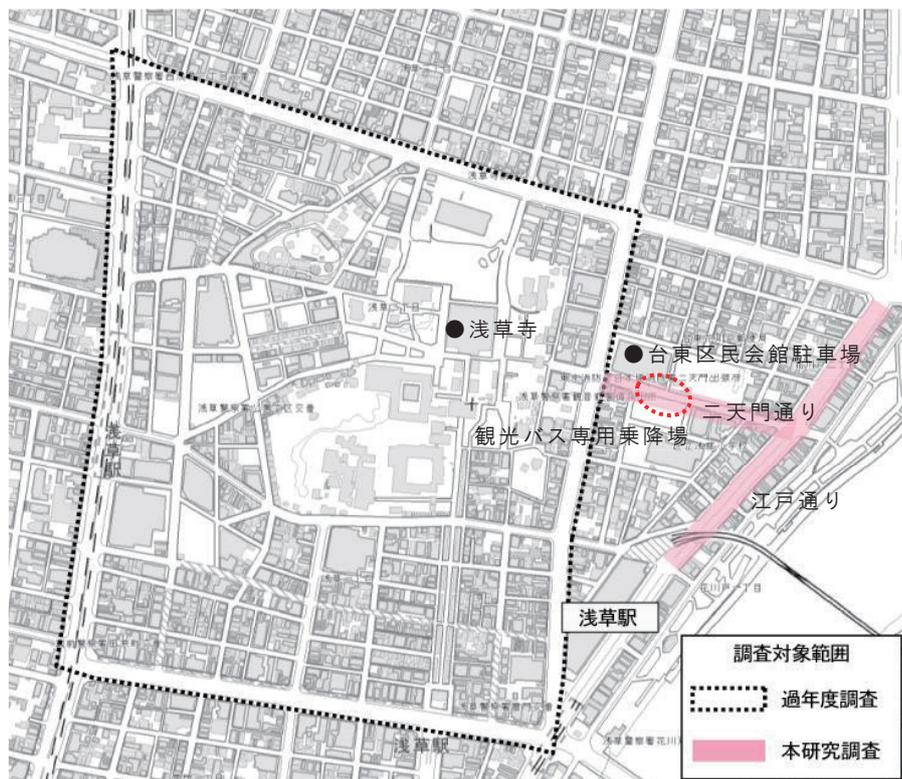
議事堂通り



ふれあい通り

(3) 浅草（休日調査）

浅草地区の調査対象範囲は、二天門通り（2車線：片側1車線）および江戸通り（4車線：片側2車線）である。



二天門通り



江戸通り

(4) 秋葉原（休日調査）

秋葉原地区の調査対象範囲は、中央通り（6車線：片側3車線）および昭和通り（4車線：片側2車線）周辺である。



中央通り



昭和通り

1.3 観光バスの路上駐車のプレ調査の結果

観光バスの路上駐車の前調査の結果は以下の通りである。

1) 時間帯別路上駐車台数

【銀座】

銀座地区の路上駐車総台数は 72 台で、調査時間ごとの平均路上駐車台数は 14.4 台/時、ピーク時間帯は 15 時であり、午前中と夜間の時間帯は少ない。

【新宿駅西口】

新宿駅西口地区の路上駐車総台数は 84 台で、調査時間ごとの平均路上駐車台数は 16.8 台/時、ピーク時間帯は 17 時であり、午前中と夕方の時間帯が多くなっている。

【浅草】

浅草地区の路上駐車総台数は 101 台で、調査時間ごとの平均路上駐車台数は 20.2 台/時、ピーク時間帯は 11 時であり、午前中をピークに時間帯が遅くなるほど台数は減少する。

【秋葉原】

秋葉原地区の路上駐車総台数は 68 台で、調査時間ごとの平均路上駐車台数は 13.6 台/時、ピーク時間帯は 15 時であり、夕方以降は台数が大きく減少する。

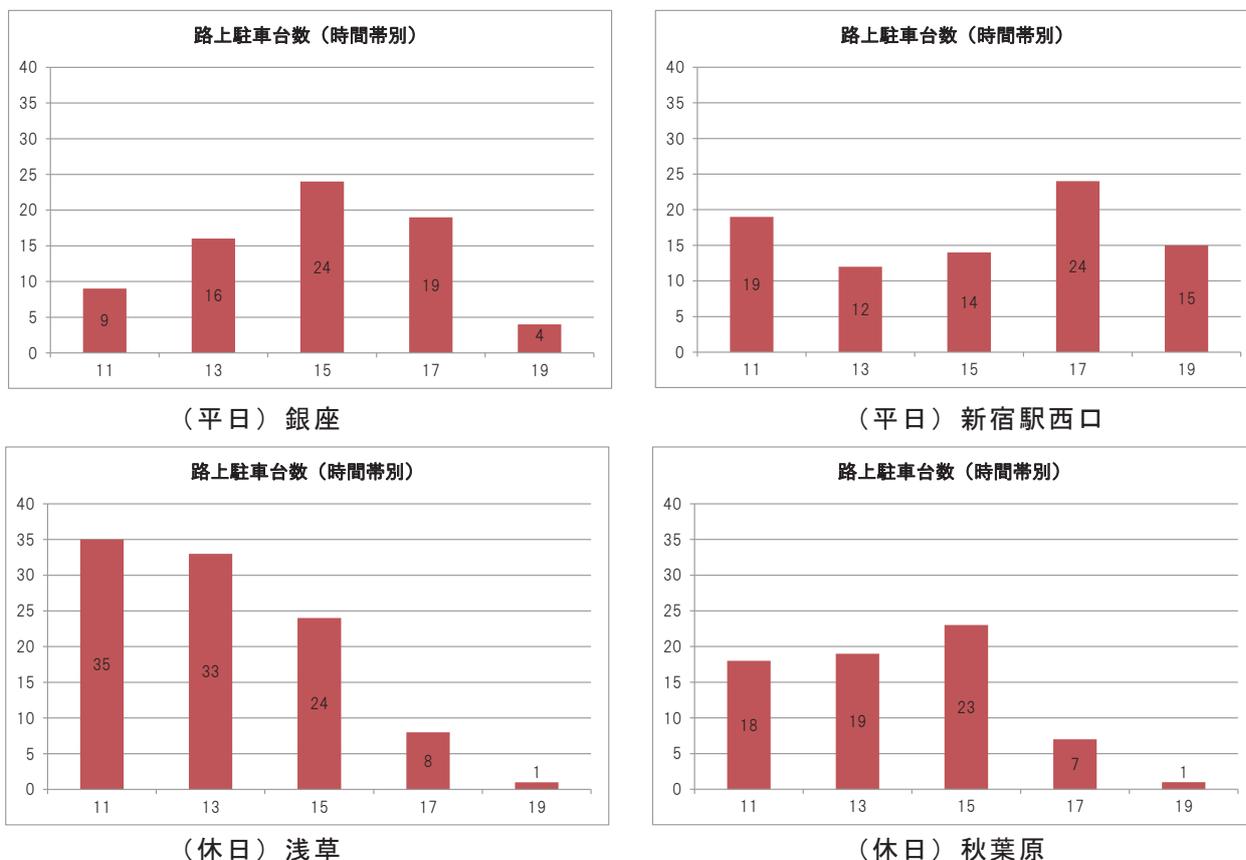


図 3-1 時間帯別路上駐車台数

2) 駐車時間

(1) 平均駐車時間

【銀座】

銀座地区の路上駐車平均時間は6分で、4地区の中で最も短く、時間帯による差はあまりみられない。

【新宿駅西口】

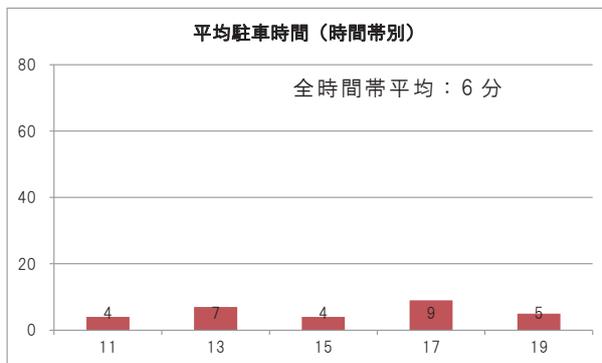
新宿駅西口地区の路上駐車平均時間は46分で、4地区の中で最も長く、ピーク時間帯では1時間を超えており、時間帯による変動がやや大きい。

【浅草】

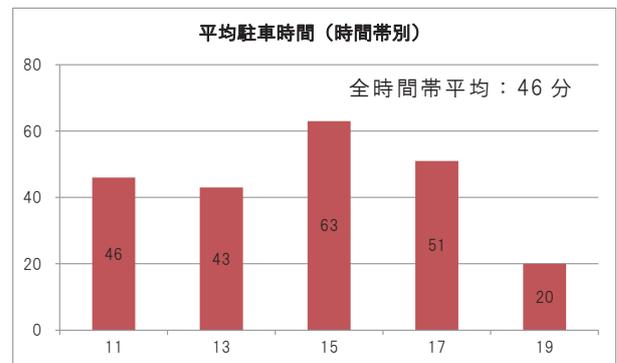
浅草地区の路上駐車平均時間は7分で、銀座地区に次いで短い。

【秋葉原】

秋葉原地区の路上駐車平均時間は21分で、時間帯によりやや変動がみられる。



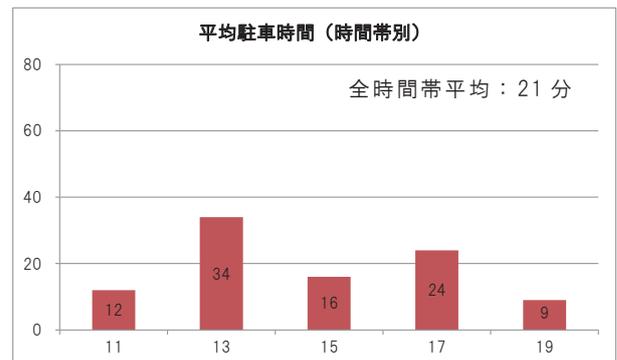
(平日) 銀座



(平日) 新宿駅西口



(休日) 浅草



(休日) 秋葉原

図 3-2 時間帯別平均駐車時間

(2) 駐車時間の分布

【銀座】

銀座地区の路上駐車時間の分布は、大部分が「10分以内」であり、11～15時までは「3分以内」が約6割を占めている。夕方以降は「3分以内」の割合が低下するが、ほぼ同様の傾向となっている。

【新宿駅西口】

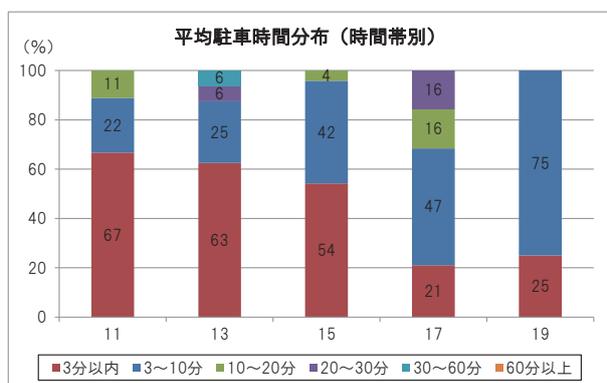
新宿駅西口地区の路上駐車時間の分布は、夜間を除き「30～60分」「60分以上」が約5～7割を占め長時間の駐車が多くなっている。夜間は長時間駐車は減少する。

【浅草】

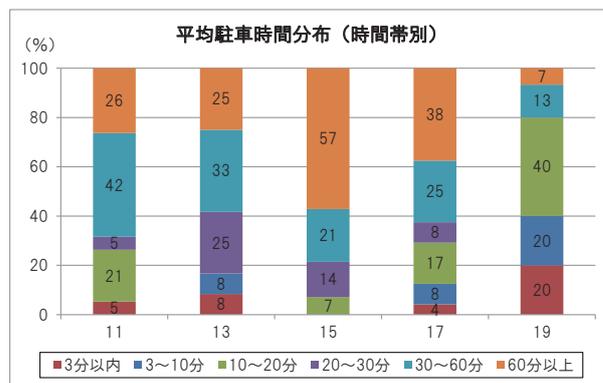
浅草地区の路上駐車時間の分布は、大部分が「10分以内」であり、11～15時までは「3分以内」が約6～7割を占めている。夕方以降は「3分以内」の割合が低下する。

【秋葉原】

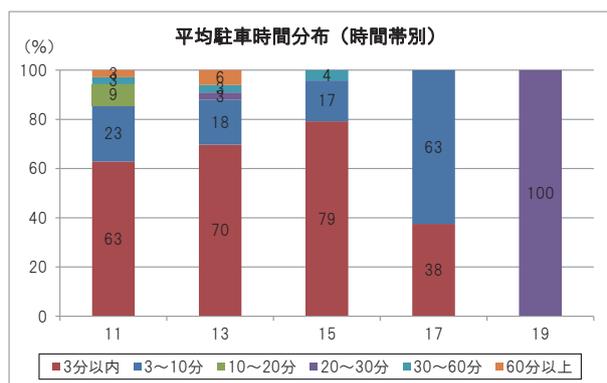
秋葉原地区の路上駐車時間の分布は、時間帯よりばらつきがあり、13～17時までは「30～60分」「60分以上」の長時間駐車は比較的高くなっている。



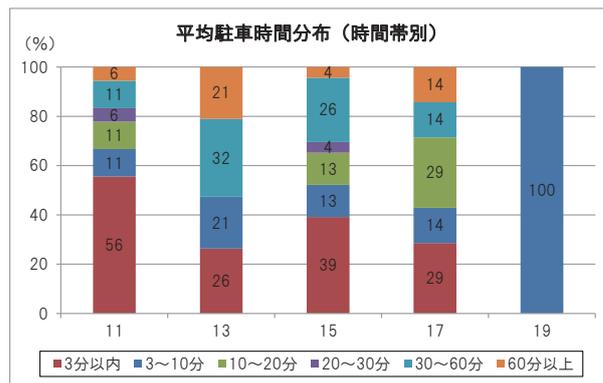
（平日）銀座



（平日）新宿駅西口



（休日）浅草



（休日）秋葉原

図 3-3 時間帯別駐車時間分布（比率）

3) 各地区の観光バス路上駐車の上占有状況

【銀座】

銀座地区では、大手家電量販店前および銀座八丁目交差点付近でバスの路上駐車が発生しており、1時間当たりの占有状況は概ね20～30%程度の箇所が多く、最大で80%の占有が発生している箇所も見られる。

【新宿駅西口】

新宿駅西口地区では、主にふれあい通りの都議会議事堂付近と、議事堂通りの京王プラザホテル～NSビル周辺でバスの路上駐車が発生している。

ふれあい通りの1時間当たりの占有状況は、概ね40～80%程度の箇所が多く、最大で100%の占有が発生している箇所も見られる。

議事堂通りの1時間当たりの占有状況は、概ね40～60%程度の箇所が多く、最大で100%の占有が発生している箇所も見られる。

【浅草】

浅草地区では、主に観光バス乗降場から手前の区間（二天門通り）と、江戸通りの東武線高架下付近でバスの路上駐車が発生している。

観光バス乗降場から手前の区間（二天門通り）の1時間当たりの占有状況は、概ね20～30%程度である。

江戸通りの東武線高架下付近の1時間当たりの占有状況は、概ね20～60%程度の箇所が多く、最大で80%の占有が発生している箇所も見られる。

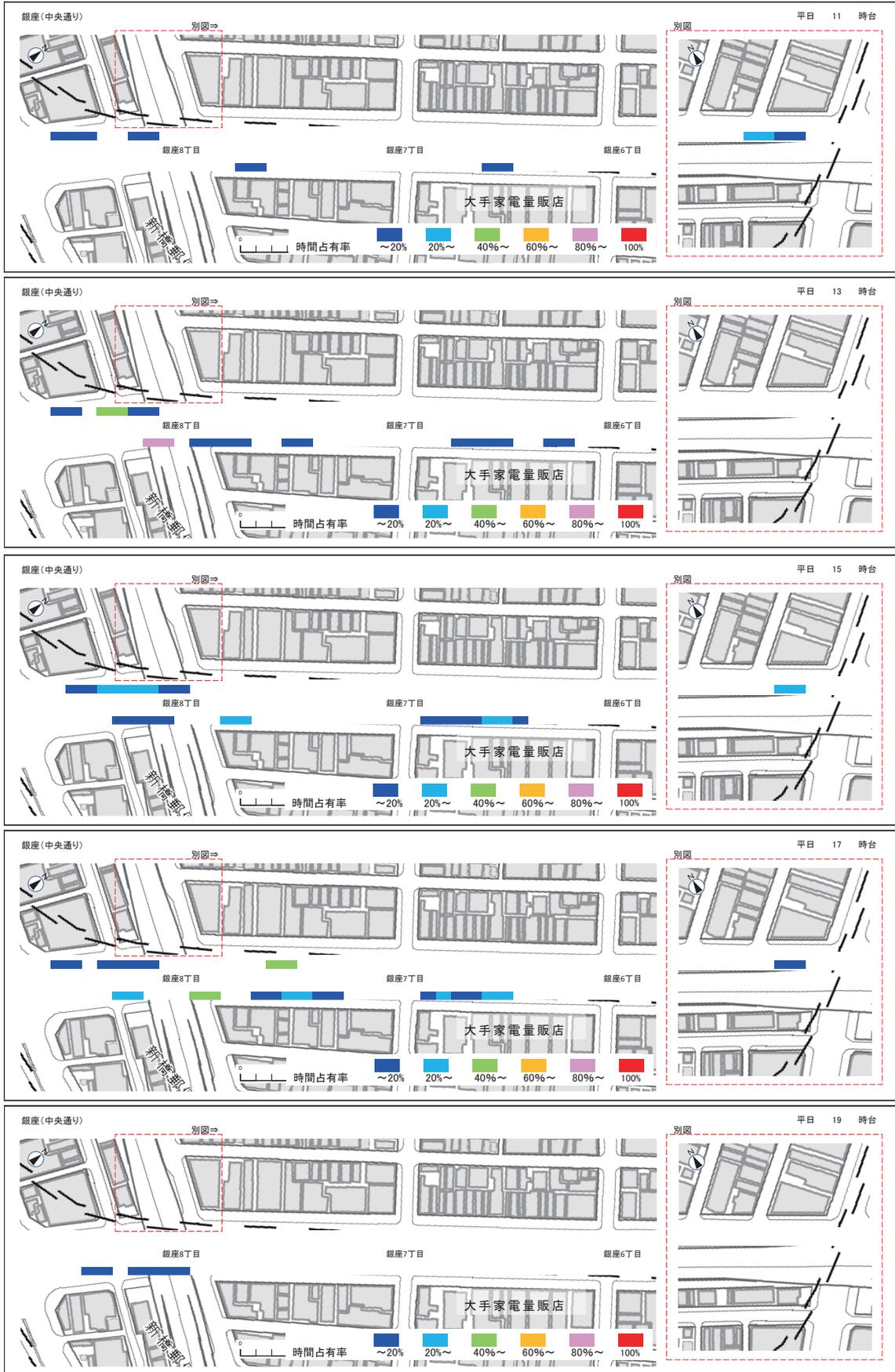
【秋葉原】

秋葉原地区では、主に中央通りの大手家電量販店周辺と、万世橋付近、神田明神通り、昭和通りの住吉八丁目交差点付近でバスの路上駐車が発生している。

中央通り、万世橋付近、神田明神通りの1時間当たりの占有状況は、概ね20～40%程度の箇所が多く、最大で100%の占有が発生している箇所も見られる。

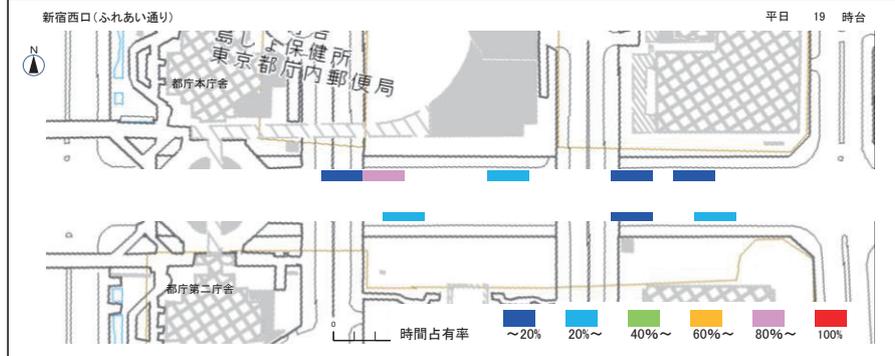
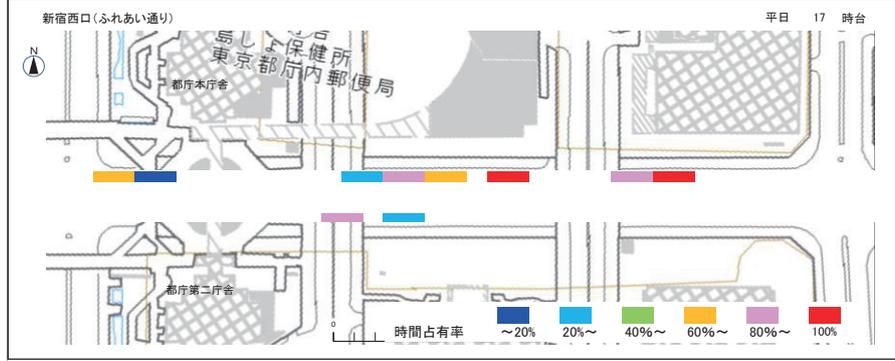
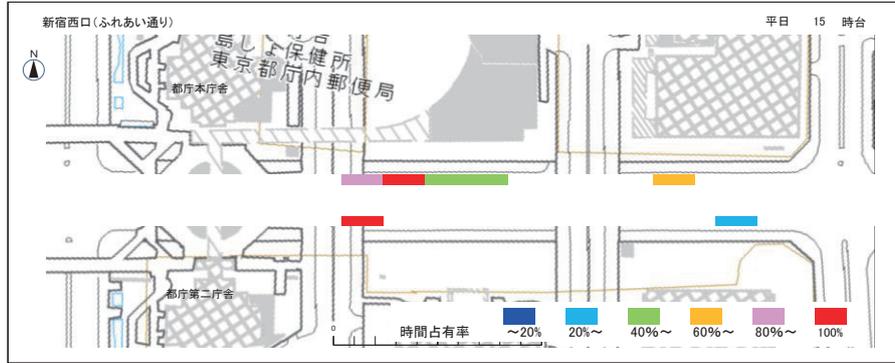
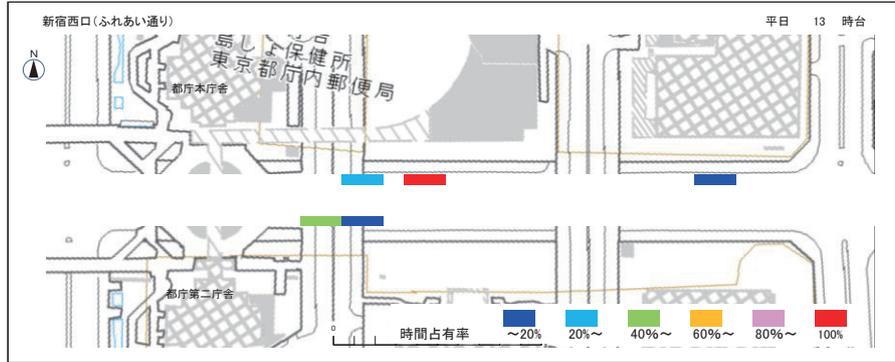
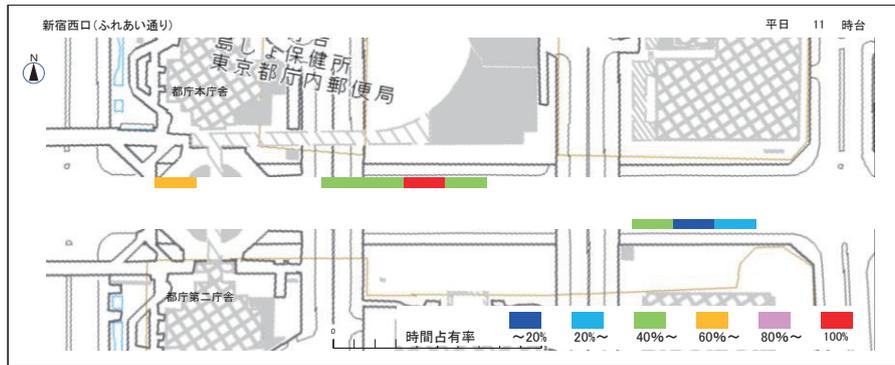
昭和通りの1時間当たりの占有状況は、概ね20～40%程度の箇所が多いが、最大で60%の占有が発生している箇所も見られる。

各地区の観光バスの路上占有状況については、次頁以降に示す。

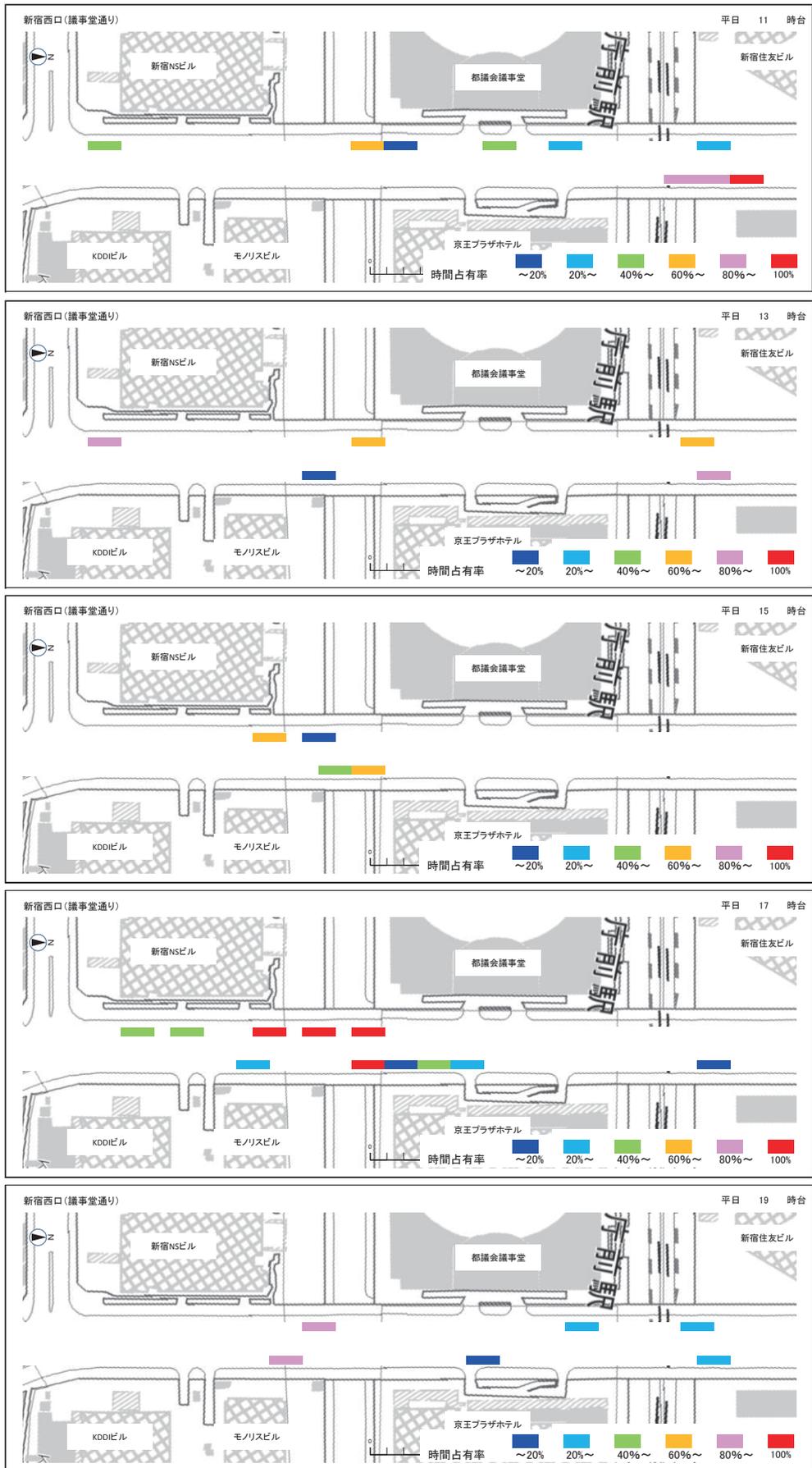


※国土院の電子地形図(タイル)にバスの路上駐車箇所を追記して掲載

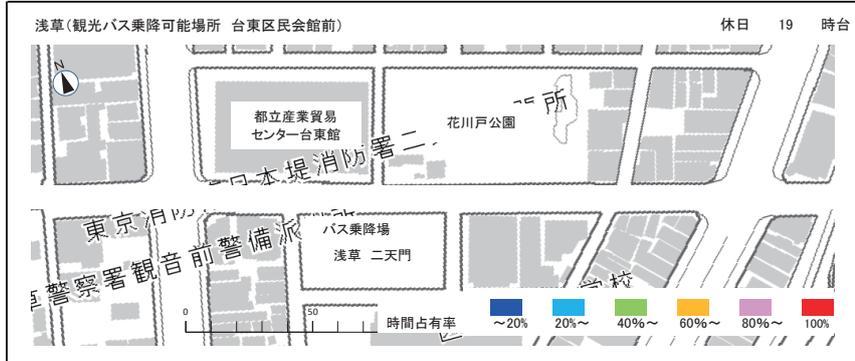
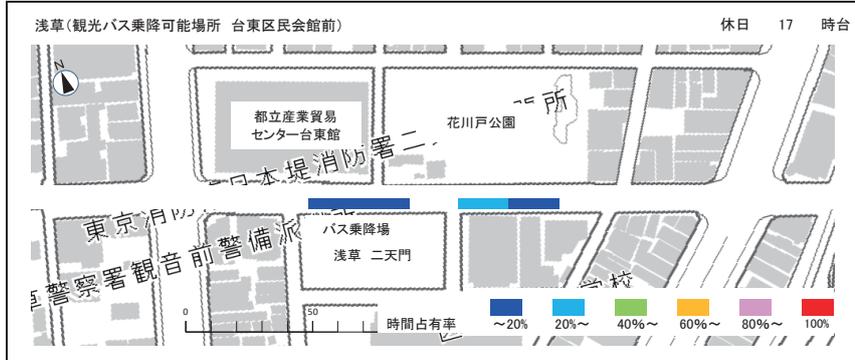
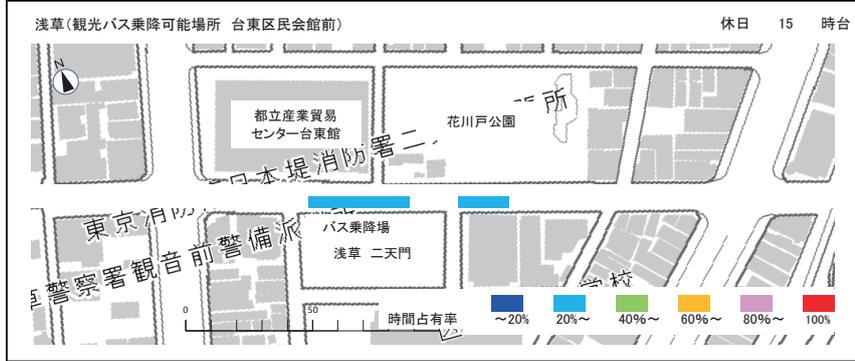
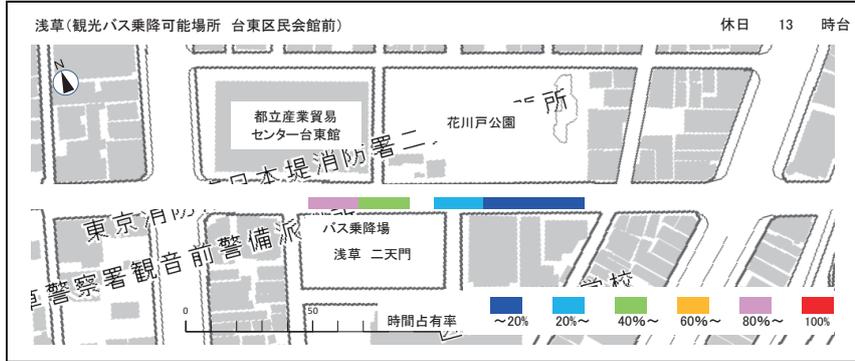
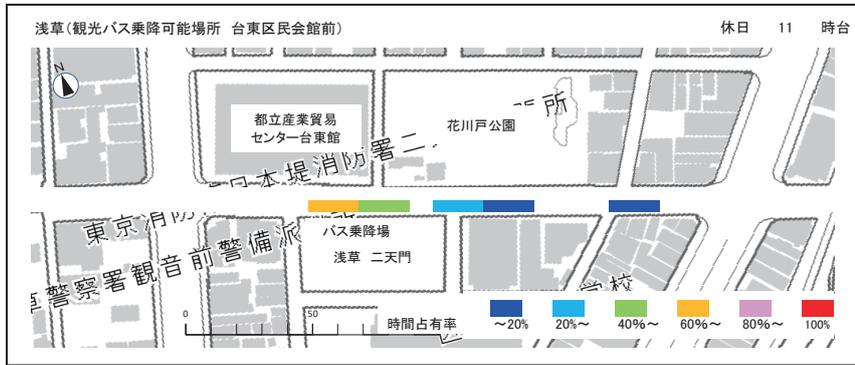
図 3-4 銀座中央通りの路上占有状況(プレ調査結果より)



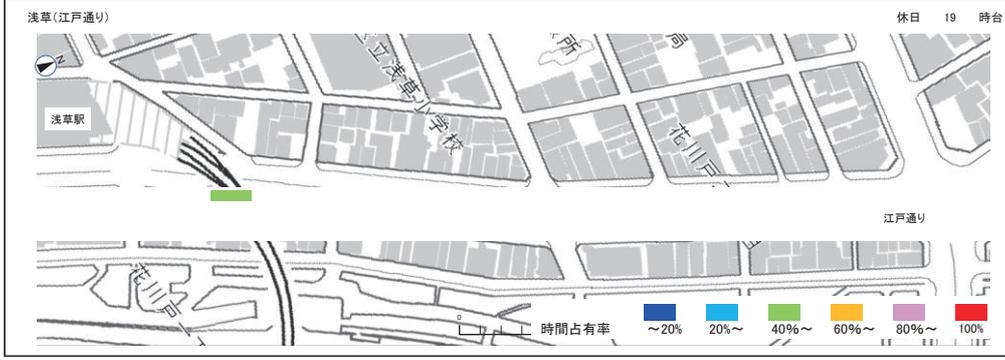
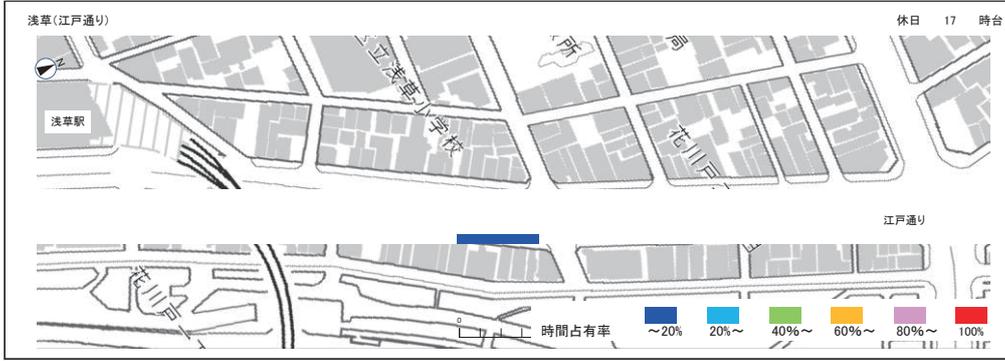
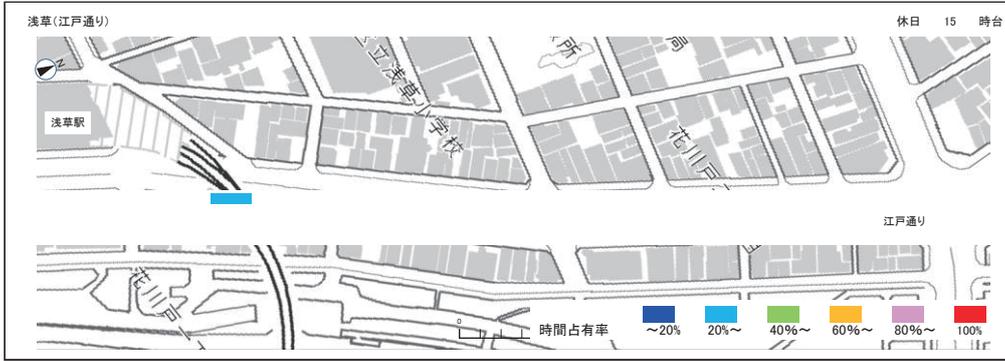
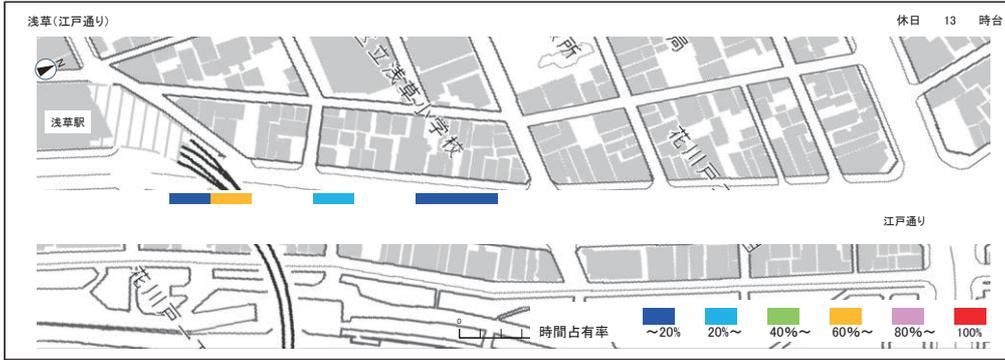
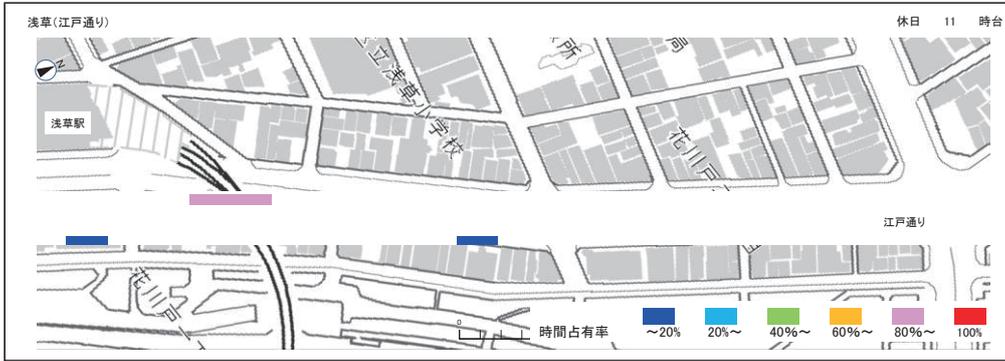
※国土地理院の電子地形図（タイル）にバスの路上駐車箇所を追記して掲載
 図 3-5 新宿駅西口ふれあい通りの路上占有状況（プレ調査結果より）



※国土地理院の電子地形図（タイル）にバスの路上駐車箇所を追記して掲載
 図 3-6 新宿駅西口議事堂通りの路上占有状況（プレ調査結果より）

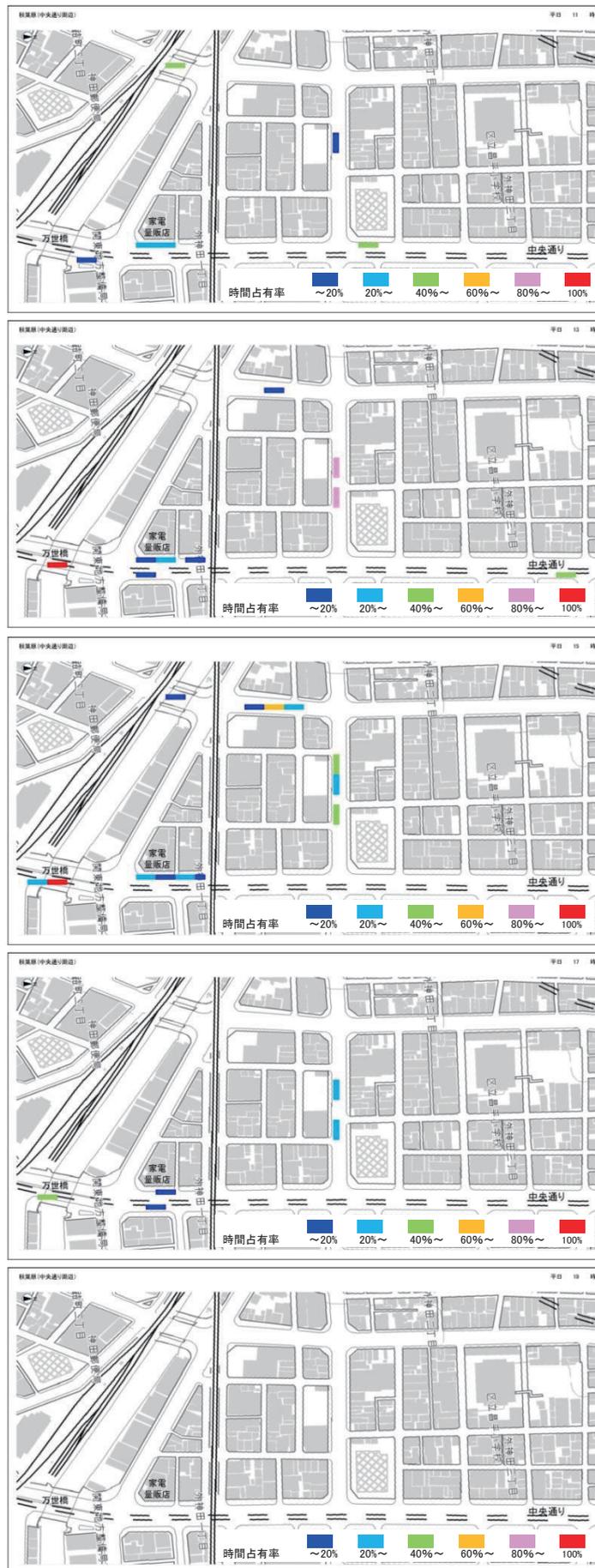


※国土地理院の電子地形図(タイル)にバスの路上駐車箇所を追記して掲載
 図 3-7 浅草台東区民会館前の路上占有状況(プレ調査結果より)

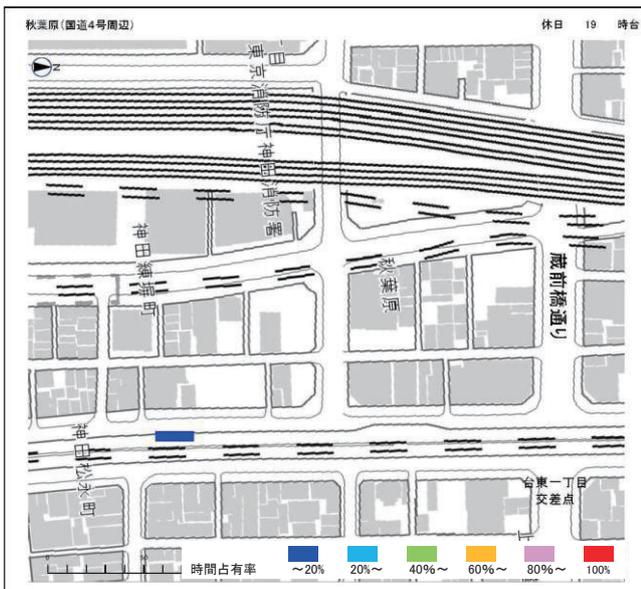
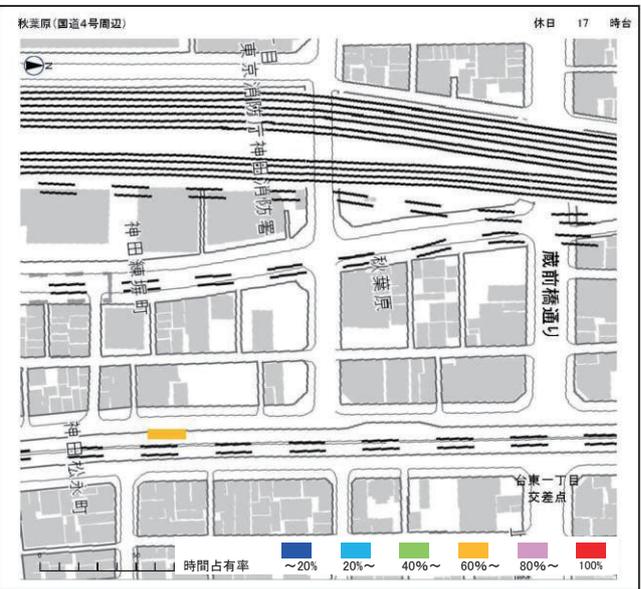
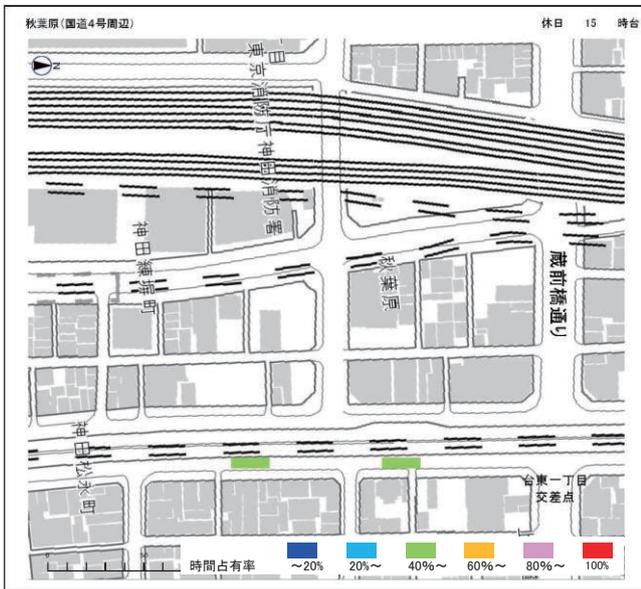
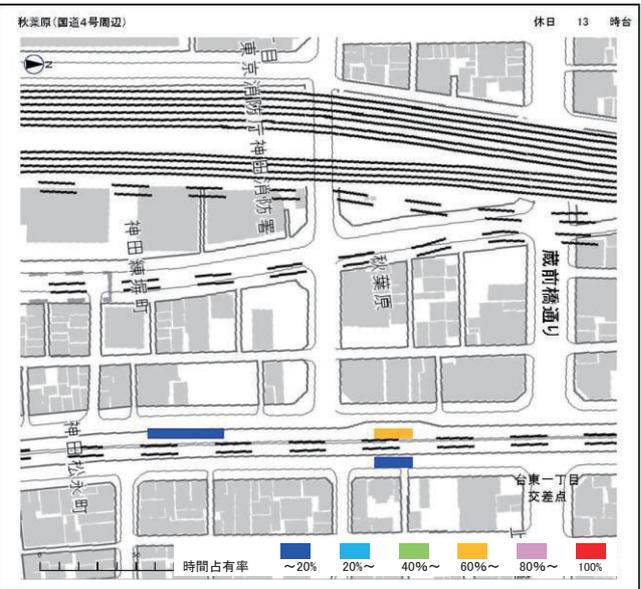
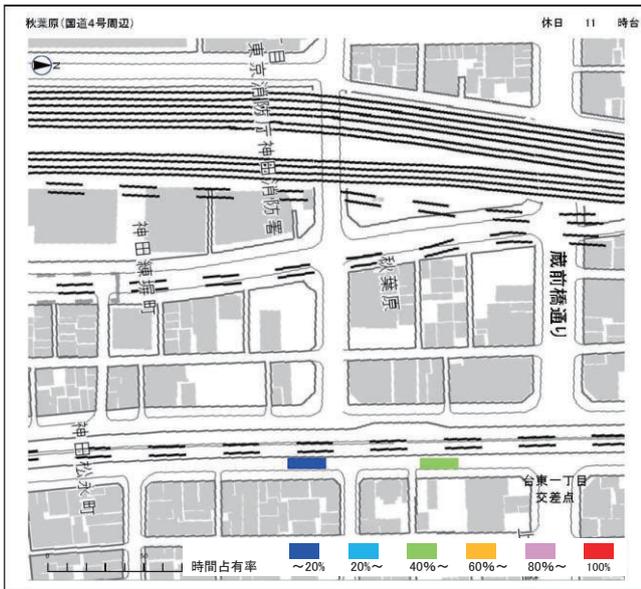


※国土地理院の電子地形図（タイル）にバスの路上駐車箇所を追記して掲載

図 3-8 浅草江戸通りの路上占有状況（プレ調査結果より）



※国土地理院の電子地形図（タイル）にバスの路上駐車箇所を追記して掲載
 図 3-9 秋葉原中央通りの路上占有状況（プレ調査結果より）



※国土地理院の電子地形図(タイル)にバスの路上駐車箇所を追記して掲載
 図 3-10 秋葉原の路上占有状況(プレ調査結果より)

4) 車籍地の構成

【銀座】

銀座地区の車籍地の構成は、全時間帯で「関東南部」の割合が約 5～7 割を占め、これ以外では「近畿」「東京」が多くなっている。

【新宿駅西口】

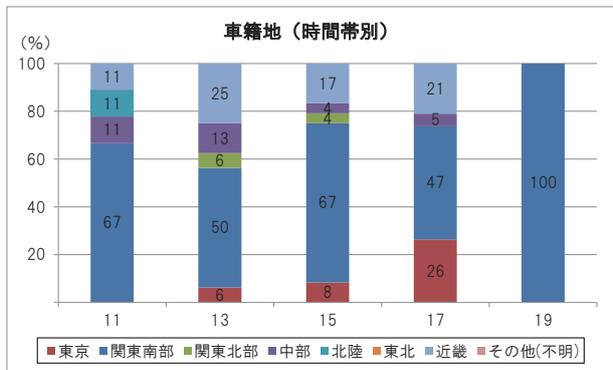
新宿駅西口地区の車籍地の構成は、全時間帯で「東京」「関東南部」の割合が約 6～8 割を占め、他地域に比べて「東京」の割合が高い傾向にある。

【浅草】

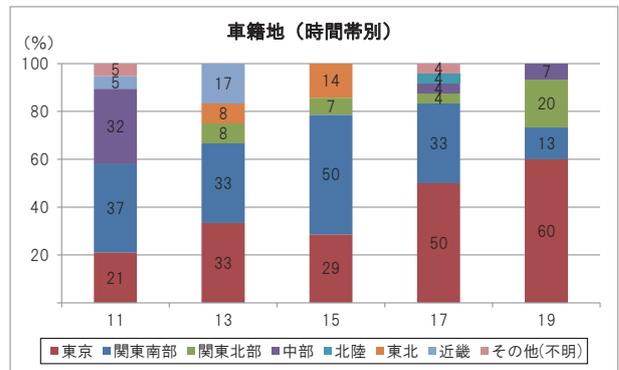
浅草地区の車籍地の構成は、全時間帯で「関東南部」の割合が最も高く、次いで「東京」や「近畿」等の割合が高くなっている。

【秋葉原】

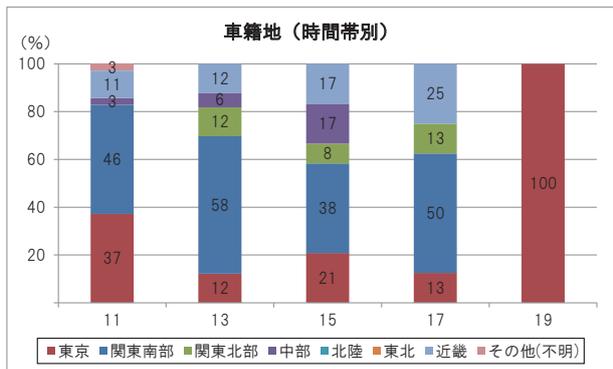
秋葉原地区の車籍地の構成は、時間帯により傾向にばらつきがあるが、他地区に比べて「近畿」「中部」の割合が高くなっている。



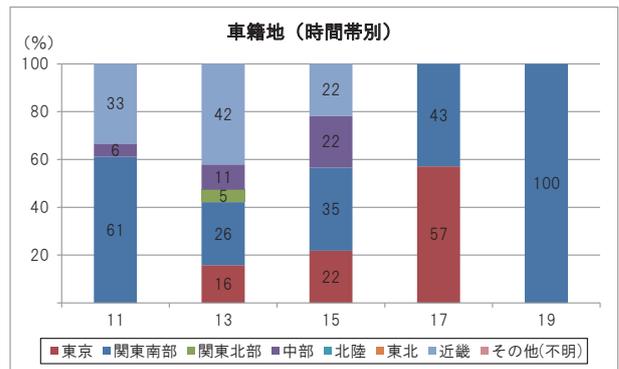
（平日）銀座



（平日）新宿駅西口



（休日）浅草



（休日）秋葉原

図 3-11 時間帯別車籍地（比率）

※車籍地の区分はナンバープレートより以下の地域に分類した

東京：東京特別区+市部

関東南部：神奈川、千葉、埼玉、山梨

関東北部：茨城、群馬、栃木

中部：静岡、長野、愛知、岐阜

北陸：新潟、富山、石川、福井

東北：東北地方+北海道

近畿：三重、和歌山、滋賀、京都、大阪、兵庫

その他：上記以外（未確認を含む）

5) 乗客種別の構成

【銀座】

銀座地区の乗客種別の構成は、ほぼ9割が「アジア系」で最も多く、日本人は確認できなかった。

【新宿駅西口】

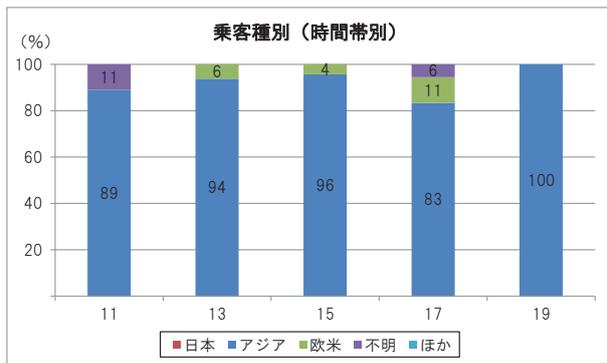
新宿駅西口地区の乗客種別の構成で「不明」が最も多いのは、乗客を乗せずに休憩、客待ち等しているバスが多く、確認できなかったことが原因である。これらを除くと「アジア系」が最も多く、次いで「日本」である。

【浅草】

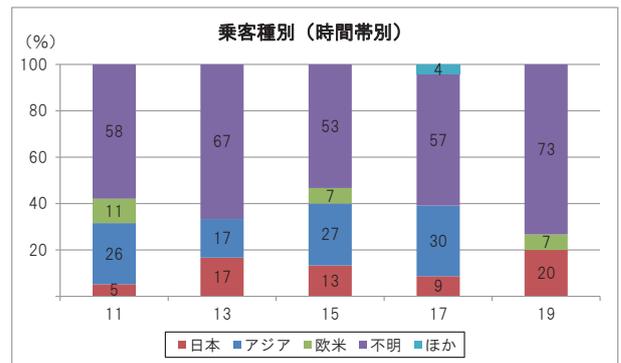
浅草地区の乗客種別の構成は、「アジア系」が7~9割で最も多く、次いで「日本」である。また、他地区に比べて、わずかながら「欧米系」の割合が高くなっている。

【秋葉原】

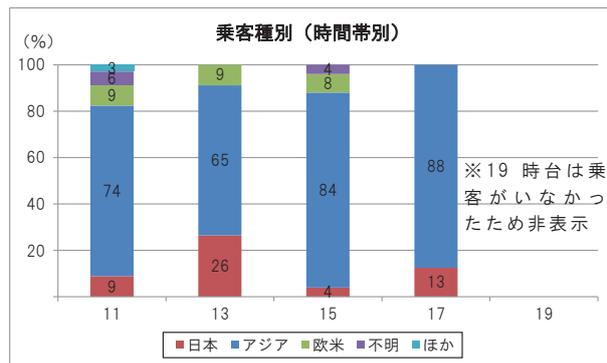
秋葉原地区の乗客種別の構成は、「アジア系」が6~7割で最も多く、次いで「日本」である。ただし、夕方の時間帯は「アジア系」の割合が大きく低下し、「欧米系」が増加する。



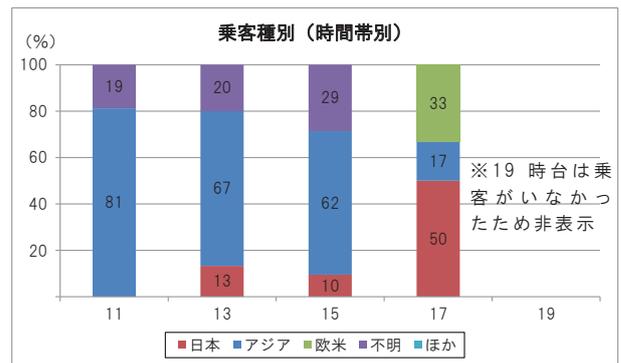
(平日) 銀座



(平日) 新宿駅西口



(休日) 浅草



(休日) 秋葉原

図 3-12 時間帯別乗客種別

※乗客種別は、乗客の言語、ツアー表記等を基に区分した

6) 乗客目的の構成

【銀座】

銀座地区の乗客目的は、13～15 時は「買い物」と「観光」がほぼ半々となっている。午前中と夕方以降は「買い物」の割合が低下し「観光」の割合が増加する。

【新宿駅西口】

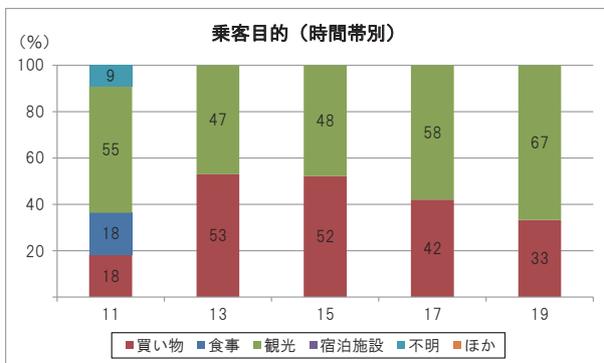
新宿駅西口地区の乗客目的で「不明」が最も多いのは、乗客を乗せずに休憩、客待ち等しているバスが多く、確認できなかったことが原因である。これらを除くと午前中から夕方までは「観光」で占められており、夜間のみ「食事」が増加する。

【浅草】

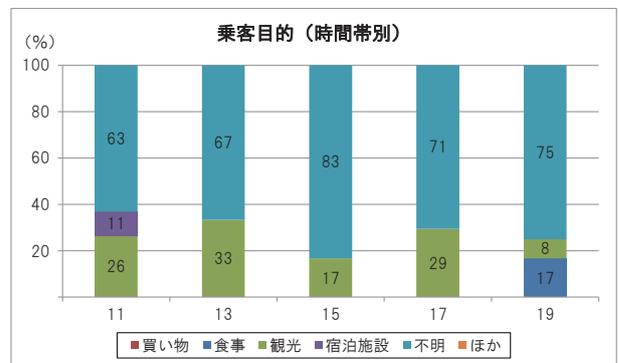
浅草地区の乗客目的は、ほぼ全時間帯が「観光」で占められている。

【秋葉原】

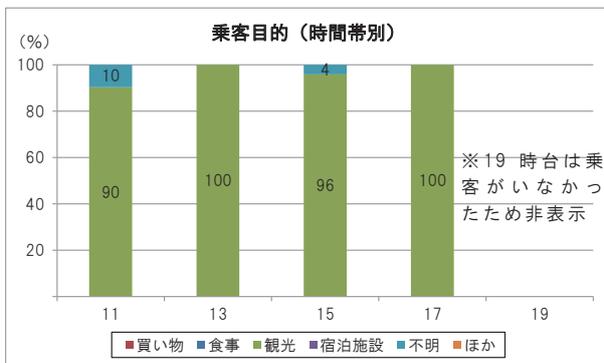
秋葉原地区の乗客目的は、ほぼ全時間帯で「買い物」が主体であるが、夕方以降は低下する。



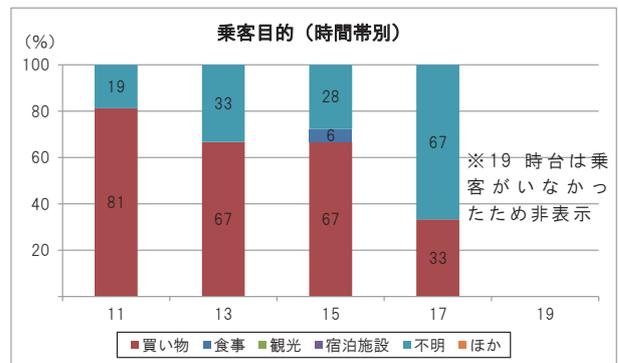
（平日）銀座



（平日）新宿駅西口



（休日）浅草



（休日）秋葉原

図 3-13 時間帯別乗客目的

※乗客目的は、観測員の目視により以下の区分を行った
 買い物：店舗等に直接移動した場合
 食事：飲食店等に直接移動した場合
 観光：散策や観光施設への移動を確認した場合
 ほか：上記以外の観光行動を確認した場合
 不明：散開するなどして、行動が確認できなかった場合

7) 駐車目的の構成

【銀座】

銀座地区の駐車目的は、午前中から夕方にかけては「乗車」「降車」が主体となっている。ただし、時間帯が遅くなるにつれて「乗車」「降車」の割合は低下し、「客待ち」が増加する。

【新宿駅西口】

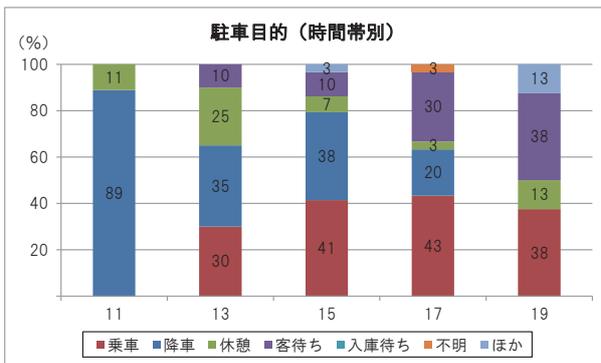
新宿駅西口地区の駐車目的は、「休憩」が主体となっており、他地区に比べて突出して高くなっている。

【浅草】

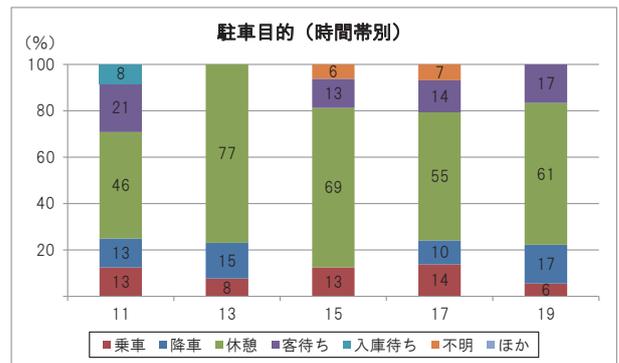
浅草地区の駐車目的は、午前中から夕方にかけては「乗車」「降車」が主体となっている。ただし、時間帯が遅くなるにつれて「乗車」「降車」の割合は低下し、逆に「客待ち」が増加する。また、夜間は「休憩」のみとなる。

【秋葉原】

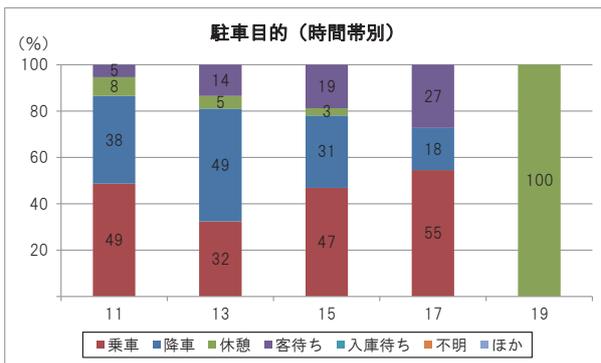
秋葉原地区の駐車目的は、午前中から夕方にかけては「乗車」「降車」「休憩」が主体となっている。ただし夜間は「休憩」のみとなる。



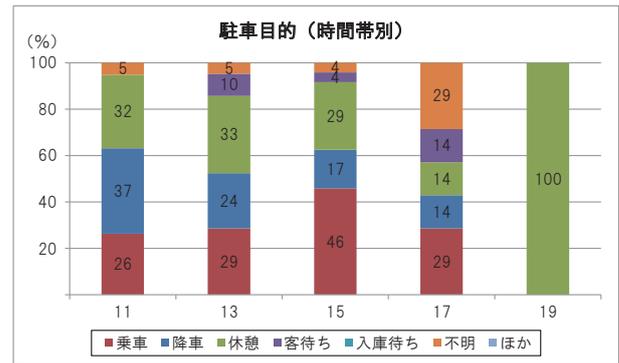
(平日) 銀座



(平日) 新宿駅西口



(休日) 浅草



(休日) 秋葉原

図 3-14 時間帯別駐車目的 (比率)

※駐車目的は、観測員の目視により以下の区分を行った
 乗車：乗客の乗車を行った場合
 降車：乗客の降車を行った場合
 休憩：車内に乗客がいない状態で、ドアを閉じる・エンジンをかけていない等の状態の場合
 客待ち：車内に乗客がいない、あるいは少数の状態、ドアを開けている場合
 入庫待ち：駐車場や乗降場所などの順番待ち等の場合
 不明：上記以外で特定できない状態（運転手がない…等）

8) 周辺交通への影響

【銀座】

銀座地区では、商業施設前への乗降を目的とした路上駐車が頻繁に発生することにより、進行方向の車線の速度低下や、観光バスと他の交通の輻輳による危険な状態が発生している状況がみられた。

また、銀座八丁目交差点付近は乗客の乗降のために両方向の車線にバスが駐車し、車線減少が発生している状況がみられた。



【画像】
商業施設前に駐車する観光バスによる車線減少により、進行方向の交通に速度低下が発生



【画像】
商業施設前に駐車する観光バスに追い越しを行ったタクシーと対向車が接近する危険な状態が発生



【画像】
銀座八丁目交差点付近（東京高速道路高架下）は、観光バスが乗客の乗降のために駐車するため、双方向で車線減少が発生

【新宿駅西口】

新宿駅西口地区では、運転手の休憩や送迎の時間調整と思われる路上駐車が多く、比較的長時間駐車している状況が多くみられた。

ただし、議事堂通り、ふれあい通りともに自動車交通量が少ないため、混雑や速度低下などは発生していなかった。



【画像】

議事堂通り（左）、ふれあい通り（右）は両方向の車道に比較的長時間の路上駐車がみられ、車線減少が発生している。

ただし、交通量が少ないため、混雑や速度低下等は発生していない。

【浅草】

浅草地区の調査箇所は、台東区が指定した観光バスの乗降場を含んでおり、当該箇所における乗降自体は問題とはならないが、乗降場へ観光バスが集中することにより、乗降場までの区間に観光バスが滞留する状況がみられた。

このため、乗降場手前で乗客の乗降を行うバスや、一般車両の相互交通などが発生し、交通の輻輳が発生している。



【画像】

観光バスが乗降場に集中することにより、乗降場までの区間に観光バスが滞留する事象が発生している



【画像】

観光バス乗降場の手前で滞留しているバスがその場所で乗客の乗降を行う場合があり、そのため、更に後方へバスの滞留が発生するケースもみられる

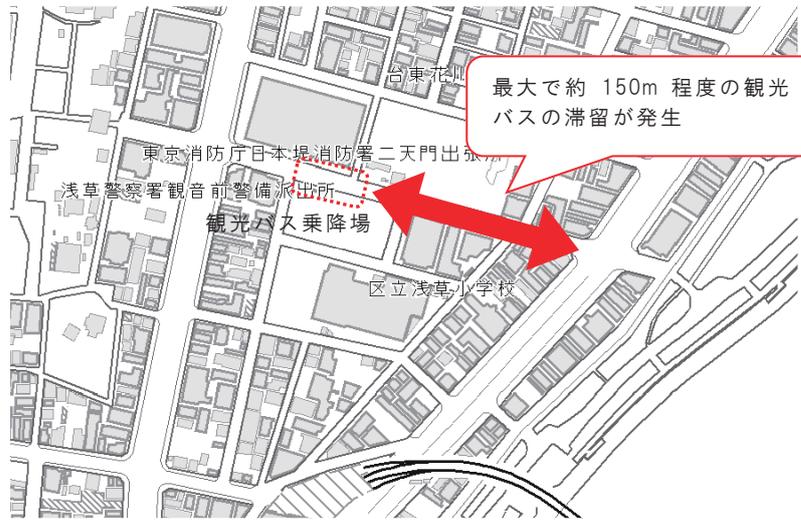


【画像】

乗降場付近の片側車線が観光バスで通行できないため、一般車両の相互交通などが発生し、交通の輻輳が発生している

※参考：浅草（二天門通り）の滞留台数と滞留長

浅草の二天門通りの観光バス乗降場は、観光バスが集中することにより乗降場手前の観光バスの滞留が最大で約 150m におよび、二天門通りの大部分が相互交通となる事象が発生している。



※国土地理院の電子地形図（タイル）に図形を追記して掲載

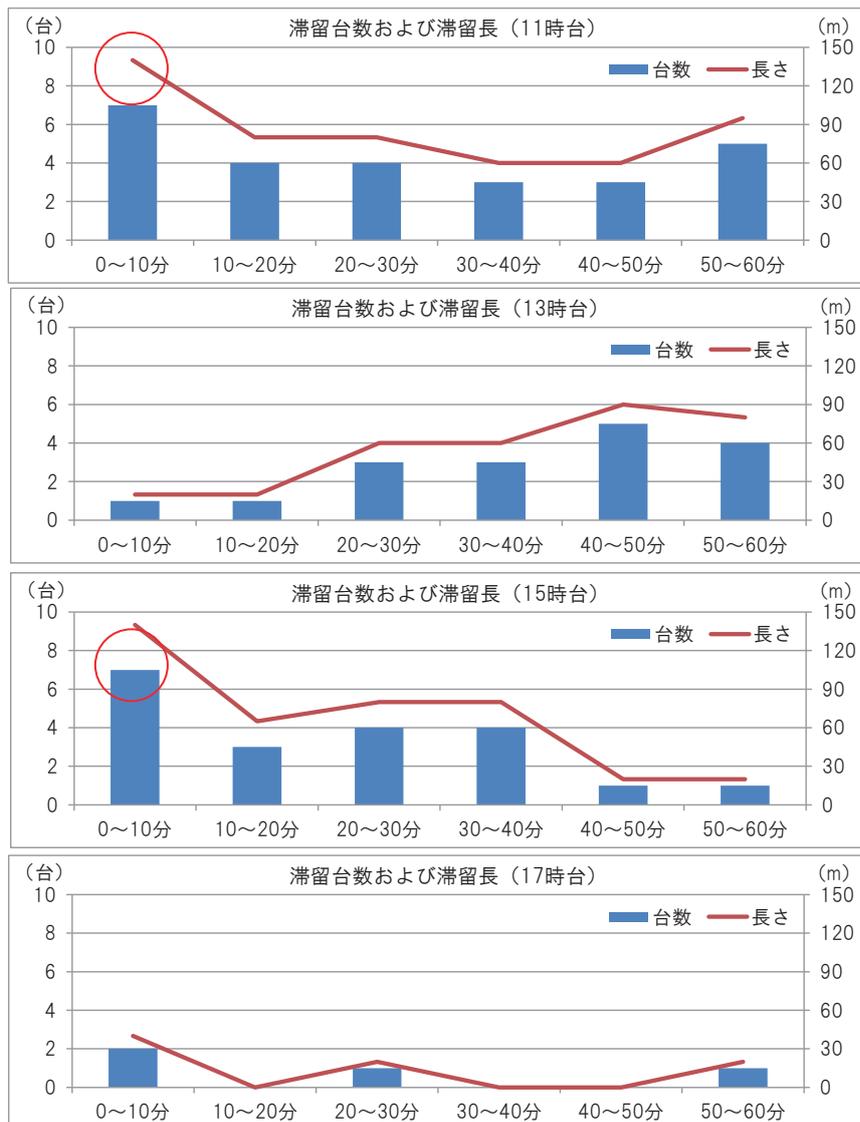


図 3-15 観光バス乗降場手前の滞留台数と滞留長（プレ調査結果より）

【※浅草に関する補足①】

浅草地区は、プレ調査後の平成 28 年 12 月 1 日から、これまでの 2 箇所の乗降場を乗車専用とし、降車について別途 3 箇所の降車場を設定し、交通の分散を図る施策を開始した。

また、二天門通りの乗車場については、道路の拡幅を行いバスの停車スペースを確保し、走行車線を塞がないよう改善を図っている。



【画像】

乗降場付近の片側車線が観光バスで通行できないため、一般車両の相互交通などが発生し、交通の輻輳が発生している



【画像】

東武浅草駅、二天門通りの乗降場は乗車専用に変更し、二天門通りについては道路の拡幅を行いバスの停車スペースを確保し、走行車線を塞がないよう改善を図っている。



言問通り降車場



国際通り降車場



雷門通り降車場



【画像】

平成 28 年 12 月 1 日から、降車については言問通り、国際通り、雷門通りに 3 箇所の降車場を設定している。

【※浅草に関する補足②】

浅草地区では平成 28 年 12 月 1 日からの乗降場の分離に加え、平成 29 年 2 月 1 日からは観光バス駐車場の予約システムが稼働し、乗車場の利用には駐車場と合わせて事前の予約が必要となった。また、乗車場の利用は 10 分間以内に制限されている。

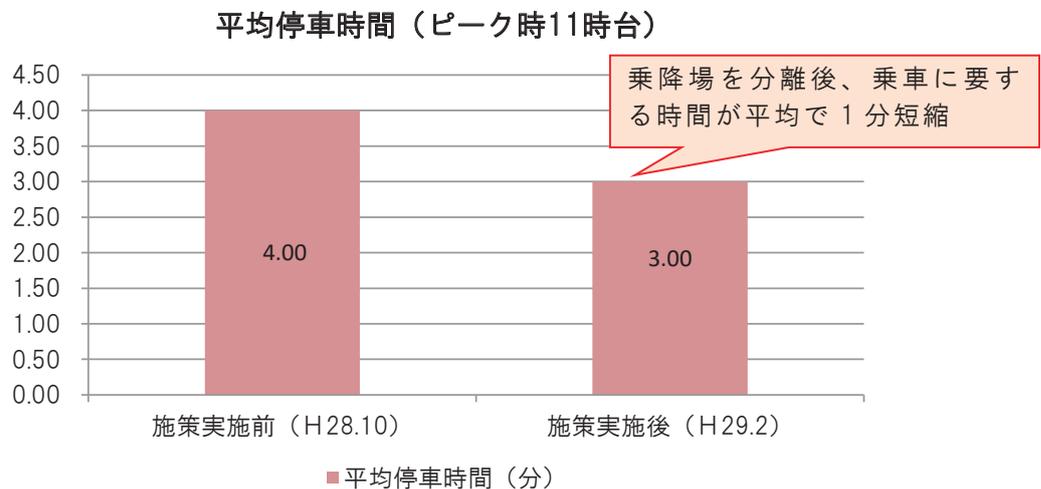


【画像】
乗降場付近の片側車線が観光バスで通行できないため、一般車両の相互交通などが発生し、交通の輻輳が発生している



【画像】
東武浅草駅、二天門通りの乗降場は乗車専用に変更し、乗車場の利用は 10 分以内に制限されている。

二天門通りの乗車場（乗降場）の停車時間を比較すると、乗降場の分離・予約システムの実施前後では、乗車に関わる 1 台当たりの平均利用時間は 1 分短縮している。



※(株)サンビーム調べ
※ピーク時間帯の 11 時台について、二天門の乗降場における乗客の乗車にかかる停車時間を比較した。なお、施策実施前は乗車・降車が混在していたため、乗車についてのみ集計した。

【秋葉原】

秋葉原地区では、商業施設前への乗降や休憩・時間調整等を目的とした路上駐車が発生している。

中央通りは自動車交通量が比較的少なく、大きな混雑や速度低下などは発生していない。

しかし、一部に車線減少による交通の輻輳や、交差点付近へ駐車することにより左折車線の占有等がみられる。

また、特定の時期には観光バスが集中する現象がみられた



【画像】※H28.10 調査

中央通りは大きな混雑や速度低下などは発生していないが、一部に車線減少による交通の輻輳や、交差点付近へ駐車することにより左折車線の占有等がみられる。



【画像】※H29.2 調査

中央通りの家電量販店前等では、時期や時間帯によっては乗客の乗降のために観光バスの2重駐車が発生している。

9) 近隣のバス駐車場の利用状況（参考）

プレ調査と併せて、調査対象地区付近にあるバス専用の駐車場の利用状況の参考調査を行った。

表 3-3 調査対象地区近傍のバス専用駐車場

平/休	地区	駐車場名	駐車可能台数（台）	備考
平日	銀座	市場橋駐車場	9	バス利用は15時まで
		築地本願寺駐車場	4	
	新宿駅西口	都庁大型車駐車場	7	調査時点に使用可能な駐車マスは7台分
休日	浅草	台東区区民会館駐車場	12	
	秋葉原	該当なし	-	-

【銀座】

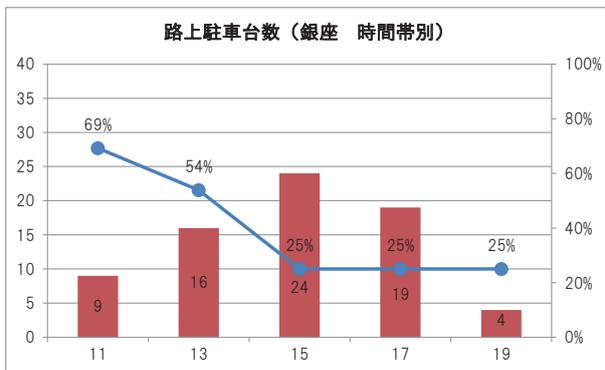
銀座地区では、観光バスの少ない11～13時台の駐車場利用率が高く、観光バスの路上駐車のピーク時間帯の15時～17時台では利用率が減少する。

【新宿駅西口】

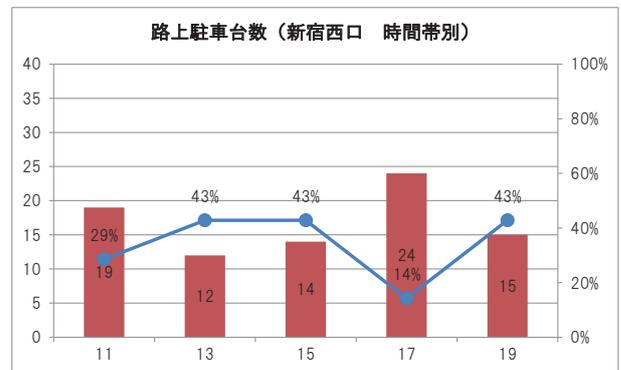
新宿駅西口地区では、観光バスの路上駐車のピーク時間帯の17時と11時の駐車場利用率が低く、他の時間帯では40%程度の利用率となっている。

【浅草】

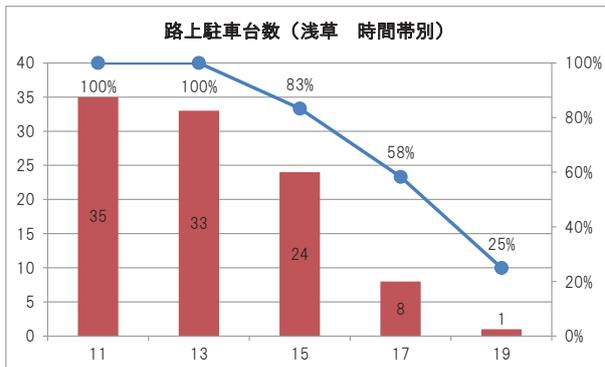
浅草地区では、観光バスの多い11～13時台では駐車場利用率が100%である。15時以降、駐車台数の減少とともに利用率も低下する。



（平日）銀座



（平日）新宿駅西口



（休日）浅草

※棒グラフ：路上駐車台数

※折れ線グラフ：周辺駐車場の利用率

図 3-16 路上駐車台数と周辺駐車場の利用率

1.4 地区別の路上駐車傾向の考察

1) プレ調査の結果からみた観光バスの路上駐車の特性

プレ調査の結果を基に、各地区の観光バスの路上駐車の特性を以下に整理した。

路上駐車傾向としては、駐車目的および利用状況から大きく、**Ⓐ**『商業施設等での乗降を行う「短時間、多頻度」の駐車』と、**Ⓑ**『運転手の休憩、送迎の時間調整等の「長時間、低頻度」』の駐車に分類できることがわかった。

また、浅草地区については既に乗降場が設置されており、他地区とは状況が異なるため、**Ⓒ**（乗降場を利用するバスの集中）として区分した。

表 3-4 プレ調査実施地区別の路上調査の特性

地区	地区の状況	観光バスの路上駐車の特性	分類
銀座	【観光行動】 ショッピング、街歩き 【交通量】 比較的多い 【道路状況】 片側 2 車線（停車帯無） 【近隣駐車場】 無	・商業施設前等では主に乗降を目的とした 短時間、多頻度の路上駐車が発生 。また、一部の場所では乗車待ちと思われる比較的長時間の路上駐車が発生。 ・路上駐車の本籍地は、主に都外の関東南部の本両が 5～7 割程度。 ・周辺の本バス駐車場の利用状況は 6 割～3 割程度。	Ⓐ
新宿駅西口	【観光行動】 ショッピング、街歩き 【交通量】 少ない 【道路状況】 片側 2 車線（停車帯無） 【近隣駐車場】 有	・新宿駅西口地区では、 運転手の休憩や送迎の時間調整と思われる長時間、低頻度の路上駐車が発生 。 ・路上駐車の本籍地は、主に東京と関東南部の本両が 6～8 割程度。 ・周辺の本バス駐車場の利用状況は 4 割程度。	Ⓑ
浅草	【観光行動】 歴史的、伝統的な景観、寺、等 【交通量】 比較的多い 【道路状況】 片側 1 車線（停車帯無） 【近隣駐車場】 有	・当該箇所は、台東区が指定した観光バスの乗降場を含んでおり、乗降場へ観光バスが集中することにより、 乗降場までの区間に観光バスが滞留する事象が発生 。 ・路上駐車の本籍地は、関東南部の本両が 4～5 割で、そのほかでは、東京、近畿等。 ・周辺の本バス駐車場の利用状況はピーク時間帯が 10 割で、夜間を除いて利用率は比較的高い。	Ⓒ
秋葉原	【観光行動】 ショッピング、日本の現代文化、街歩き 【交通量】 比較的多い 【道路状況】 片側 3 車線（停車帯無） 【近隣駐車場】 無	・秋葉原地区では、商業施設前への乗降や休憩を目的とした路上駐車が発生。 ・駐車時間は時間帯によりばらつきがあり、 13～17 時までは「30～60 分」「60 分以上」の長時間駐車の本割合が比較的高い 。 ・路上駐車の本籍地は、時間帯によりばらつきがあり、他地区に比べて近畿・中部等の割合が高い傾向。 ・地区周辺にはバス専用駐車場はない。	Ⓐ、Ⓑ

2) プレ調査による路上駐車車の特性からみた地区の課題

各地区の観光バスの上駐車の特性に基づき、各地区で対応をすべき路上駐車車の課題を下表に抽出した。

表 3-5 各地区の路上駐車車の特性と課題

地区	地区の状況				観光バスの上駐車の特性	分類
	観光行動	交通量	道路状況	近隣駐車場		
銀座	ショッピング、街歩き	比較的多い	片側2車線 (停車帯無)	無	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設前等では主に乗降を目的とした短時間、多頻度の路上駐車が発生。また、一部の場所では乗車待ちと思われる比較的長時間の上駐車が発生。 路上駐車車の車籍地は、主に都外の関東南部の車両が5～7割程度。 周辺の上駐車の利用状況は6割～3割程度。 	Ⓐ
新宿駅西口	ショッピング、街歩き	少ない	片側2車線 (停車帯無)	有	<ul style="list-style-type: none"> 新宿駅西口地区では、運転手の休憩や送迎の時間調整と思われる長時間、低頻度の路上駐車が発生。 路上駐車車の車籍地は、主に東京と関東南部の車両が6～8割程度。 周辺の上駐車の利用状況は4割程度。 	Ⓑ
浅草	歴史的、伝統的な景観、寺、等	比較的多い	片側1車線 (停車帯無)	有	<ul style="list-style-type: none"> 当該箇所は、台東区が指定した観光バスの乗降場を含んでおり、乗降場へ観光バスが集中することにより、乗降場までの区間に観光バスが滞留する事象が発生。 路上駐車車の車籍地は、関東南部の車両が4～5割で、そのほかでは、東京、近畿等。 周辺の上駐車の利用状況はピーク時間帯が10割で、夜間を除いて利用率は比較的高い。 	Ⓒ
秋葉原	ショッピング、日本の現代文化、街歩き	比較的少ない	片側3車線 (停車帯無)	無	<ul style="list-style-type: none"> 秋葉原地区では、商業施設前への乗降や休憩を目的とした路上駐車が発生。 駐車時間は時間帯によりばらつきがあり、13～17時までは「30～60分」「60分以上」の長時間駐車割合が比較的高い。 路上駐車車の車籍地は、時間帯によりばらつきがあり、他地区に比べて近畿・中部等の割合が高い傾向。 地区周辺にはバス専用駐車場はない。 	Ⓐ、Ⓑ

路上駐車車の特性からみた主な課題	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 特定の箇所に多頻度の路上駐車集中することによる速度低下や、交通の輻輳による危険な状態への対応。
	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 休憩、客待ち等、長時間の駐車による車線の占有等への対応。
	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> バス乗降場への集中による周辺道路の混雑や交通輻輳への対応。 <p>※ただし平成28年12月より乗車場と降車場の分離を実施中。また、二天門前の乗車場は拡張され、バスの停車スペースが確保された。</p>
	<p>【課題①】</p> <ul style="list-style-type: none"> 特定の箇所に多頻度の路上駐車集中することによる、交通の輻輳や交差点付近の左折車線の占有等への対応。 <p>【課題②】</p> <ul style="list-style-type: none"> 休憩、客待ち等、長時間の駐車による車線の占有等への対応。

1.5 次回「路上駐車実態調査」にむけた調査方法の提案

「路上駐車実態調査」は、平成 17 年度から平成 26 年度まで 3 年おきに実施されており、今回は平成 29 年度実施予定である（なお、平成 27 年度に「路上駐車実態追加調査」として、調査範囲、調査時間帯の見直し、路上駐車を行った運転者へのアンケート調査や追跡調査などの追加調査を実施している）。

ここでは、本研究で行った路上駐車の前調査の結果を踏まえ、バスの実態をより詳細に把握できるよう、今後の「路上駐車実態調査」にむけた調査方法の提案をする。

1) 路上駐車実態調査概要

以下に路上駐車実態調査（平成 26 年度、四輪）の調査概要を整理した。

本来、路上駐車実態調査は、全車種を対象とした調査であるため、本業務で実施した観光バスを対象とした路上駐車の前調査に比べてバスに関する情報が少ない。

表 3-6 「平成 26 年度路上駐車実態調査（四輪）」調査概要

	調査項目		
	駐車場利用実態調査	路上駐車調査	ナンバープレート調査
対象地域	東京都 23 区内		
調査日時	<ul style="list-style-type: none"> ・平日、休日各 1 日 ・5 時点（13 時・15 時・17 時・19 時・21 時） ※1 時点 1 時間以内 		<ul style="list-style-type: none"> ・平日、休日各 1 日 ・13 時～21 時までの連続 8 時間（10 分ごと）
対象範囲 区間	<ul style="list-style-type: none"> ・51 地区の各地区内の時間貸し駐車場（代表 5 駐車場） 	<ul style="list-style-type: none"> ・51 地区の駐車可能な道路 ※範囲は 500m×500m 程度 	<ul style="list-style-type: none"> ・9 地区（秋葉原、銀座、六本木、新宿駅東口、上野、蒲田、渋谷、池袋、赤羽） ※範囲は各地区 1 路線（50m～100m 程度）
調査内容 ・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場利用台数 ・入庫待ち台数（路上にはみ出した車両） 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車区間 ・駐車形態別（合法、違法） ・9 車種分類（タクシー、バス、乗用車、普通貨物車、小型貨物車、軽貨物車のうち貨物車類を「大手宅配車両」、「その他車両」に区分） ・駐車台数 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車開始・終了時刻 ・駐車区間（位置） ・ナンバープレート ・9 車種分類（タクシー、バス、乗用車、普通貨物車、小型貨物車、軽貨物車のうち貨物車類を「大手宅配車両」、「その他車両」に区分） ※違法路上駐車を調査対象

2) 調査方法の提案

(1) 調査日時についての提案

路上駐車実態調査は、調査項目のうち駐車場利用実態調査、路上駐車調査が5時点（13時・15時・17時・19時・21時）、ナンバープレート調査が13時～21時までの連続調査となっている。

路上駐車の実態調査では、5時点（11、13、15、17、19時台）で調査を行っており、路上駐車実態調査では調査対象外である11時台にも多くの路上駐車がみられた。

一方19時台は、日中の時間に比べて路上駐車が大幅に減少していることが、路上駐車の実態調査や路上駐車実態調査の双方で確認ができる。一般的に19時以降は、通過交通も減るため、周囲交通へ与える影響も少なくなると考えられる。

以上のことから調査時間は、午前中の調査を厚くし、午後は早めに終了することを提案する。

(2) 対象範囲についての提案

ア. 駐車場利用実態調査

路外駐車場を調査する駐車場利用実態調査は、各地区5駐車場を選定し調査している。バスが駐車可能な駐車場（第2章2.1.8参照）が調査近隣にある地区は、調査対象に加える。

イ. 路上駐車調査・ナンバープレート調査

事前に、自治体や警察から情報を収集したり、現場踏査等で駐車状況を把握したりするなどして、その年の駐車状況に合った調査範囲を検討する。

また、前年の調査結果から明らかに駐車がない箇所や路線については、範囲の縮小を検討する。

(3) 車種分類についての提案

バスの駐車実態をより詳細に把握するために、従来の「バス」と一括りであった区分を車体の大きさや用途の違いによる区分に変更する。

路線バスやリムジンバスなどの決まった路線を運行するバスを「路線・高速バス」、マイクロバス等による「送迎バス」、観光目的の「観光バス」に細分化することを提案する。

(4) 駐車理由について（調査項目の新規提案）

駐車を知ることで効果的な駐車対策が見えてくる可能性がある。そこで、路上駐車をしているバスを対象に駐車目的を把握することを提案する。

運転手が乗っている＝休憩・客待ち、乗客が乗降している＝買い物・観光（乗客の動きや荷物等で判断）などあらかじめリスト化しておき、調査時に選択することで大きな負担なく実施できる。

(5) 周辺交通への影響について（調査項目の新規提案）

路上駐車がいて周辺地域に及ぼす影響を把握する。

影響としては、「車線を塞いでしまい、後続車が車線変更を余儀なくされる」、「自転車通行帯上に駐車し、自転車が通行できない」、「乗客が歩道上にあふれ歩道通行者の通行の妨げになる」などが挙げられる。

これらも駐車目的と同様あらかじめリスト化しておき、調査時に選択することで大きな負担なく実施できる。

3) 次回「路上駐車実態調査」にむけた調査方法の提案

次回の「路上駐車実態調査」にむけて、調査方法の提案と新規の提案内容による費用の増減の目安を下表に示す。

表 3-7 「路上駐車実調査（四輪）」調査提案

		調査項目		
		駐車場利用実態調査	路上駐車調査	ナンバープレート調査
調査日時	従来調査	・平日、休日各1日 ・5時点（13時・15時・17時・19時・21時） ※1時点1時間以内		・平日、休日各1日 ・13時～21時までの連続8時間（10分ごと）
	新規提案	調査方法	・5時点（11時・13時・15時・17時・19時）	・11時～19時までの連続8時間（10分ごと）
		費用増減	調査時間は変わらないため、増減なし	
対象範囲、区間	従来調査	・51地区の各地区内の時間貸し駐車場（代表5駐車場）	・51地区の駐車可能な道路 ※範囲は500m×500m程度	・9地区（秋葉原、銀座、六本木、新宿駅東口、上野、蒲田、渋谷、池袋、赤羽） ※範囲は各地区1路線（50m～100m程度）
	新規提案	調査方法	・バス駐車可能駐車場を含める ・調査範囲・路線を拡大または縮小する。	
		費用増減	1.調査対象駐車場数を増やす→やや増加 2.従来の駐車場と入れ替える→増減なし 3.調査範囲の縮小→やや減少（縮小範囲による）	
調査内容・方法	従来調査	・駐車場利用台数 ・入庫待ち台数（路上にはみ出した車両）	・駐車区間 ・駐車形態別（合法、違法） ・9車種分類（タクシー、バス、乗用車、普通貨物車、小型貨物車、軽貨物車のうち貨物車類を「大手宅配車両」、「その他車両」に区分） ・駐車台数	・駐車開始・終了時刻 ・駐車区間（位置） ・ナンバープレート ・9車種分類（タクシー、バス、乗用車、普通貨物車、小型貨物車、軽貨物車のうち貨物車類を「大手宅配車両」、「その他車両」に区分） ※違法路上駐車を調査対象
	新規提案	調査方法	・車種分類のうちバスを「路線・高速バス」「送迎バス」「観光バス」に区分し11車種分類とする。 （新規）駐車理由調査 バスの駐車理由（休憩、客待ち等）及び乗客の目的（買い物、観光等）を調査。 （新規）周辺交通への影響調査 例：車線が塞がり渋滞や片側交互通行が発生、自転車通行帯上の駐車、歩道に上り乗客があふれ歩道通行阻害等。	
		費用増減	・車種分類の変更→増減なし ・駐車理由調査→やや増加 ・周辺交通への影響調査→やや増加	

黒字：従来の調査方法

黒字：従来の調査方法（新規提案あり）

赤字：新規提案の調査方法、費用

2. 観光バスの路上駐車に関わる定性調査の実施

2.1 ヒヤリング調査の実施

1) ヒヤリング調査の内容

2章 1.4 では、プレ調査の結果から各地区における観光バスの路上駐車の特徴を分析した。

ただし、これは観測結果に基づいた定量的な視点によるものであり、その背景となる要因等についてはプレ調査の結果のみでは把握することができない。

このため、プレ調査の内容の補完し、施策検討に向けてより詳細な分析を行うため、交通事業者や、観光交通の路上駐車対策について先行的な取り組みを行っている自治体、駐車場事業者等を対象として、ヒヤリングによる定性調査を実施した。

調査内容は、下表に示す内容について、各事業者に対面による聞き取りを行った。

表 3-8 ヒヤリング調査の内容

調査対象候補	調査内容	アウトプット
①交通事業者	○観光バス等の利用動向 ○観光バス等の駐車に関わる問題 ○駐車空間の確保の自社取り組み・行政への要望	○観光交通を運行する側の路上駐車問題に対する見解および要望
②先行的な取り組みを行っている自治体	○地域の交通課題 ○導入した対策の運用状況・体制 ○導入による効果・導入後の課題	○路上駐車対策の運用・体制づくりのノウハウ、導入の効果・課題
③駐車場事業者	○バス駐車場等の整備状況 ○観光交通の路上駐車対策に関する見解 ○路上駐車対策に資する新たな技術・設備等	○駐車場事業者としての路上駐車対策への取り組み状況

2) ヒヤリングの調査対象

ヒヤリング調査は、下表に示す団体、企業を対象として実施した。

表 3-9 ヒヤリング調査対象

調査対象	ヒヤリング先	補足
交通事業者	一般社団法人 東京バス協会	東京バス協会ではバス駐車場の情報提供等を行っているほか、会員バス事業者とともに駐車対策委員会を立ち上げ、検討等を行っている。
	バス事業者(東京バス協会会員のうちの7社：帝産観光バス、ケイエム観光バス、ニッコー観光バス、東京バス、東都観光バス、東京ヤサカ観光バス)	
自治体	東京都台東区 都市づくり部交通対策課	他区に先がけて観光バスの駐車対策に取り組んでおり、浅草地区において観光バス専用のバス乗降場整備や、バス駐車場の予約システムの導入に加え、観光バス条例の制定を予定。
駐車場事業者	公益財団法人 東京都道路整備保全公社	公共のバス駐車場を運営、また s-park によるバス駐車場の情報を提供。
	民間駐車場事業者 A 社	民間事業者の立場から観光バスの駐車環境に関わる見解を聞き取り。

2.2 ヒヤリング調査の結果によるプレ調査の補完

プレ調査による各調査地区のバスの路上駐車の特性と課題に対し、各事業者に行ったヒヤリング調査の結果から各調査地区の課題について補完を行った。

また、調査地区に限定されないバスの駐車環境全般に関して得られた知見については、「その他」に分類し、別途現状と課題を整理した。

表 3-10 各地区の路上駐車車の特性と課題（一部再掲）

地区	観光バスの路上駐車車の特性 (ブレ調査結果)	路上駐車車の特性に対する定性調査による補完	分類	路上駐車車の特性からみられた主な課題	路上駐車車の課題に対する定性調査による補完
銀座	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設前等では主に乗降を目的とした短時間、多頻度の路上駐車が発生。また、一部の場所では乗車待ちと思われ比較的長時間の路上駐車が発生。 路上駐車車の車籍地は、主に都外の関東南部の車両が5~7割程度 周辺のバス駐車場の利用状況は6割~3割程度。 	<p>路上駐車車の特性に対する定性調査による補完</p> <ul style="list-style-type: none"> ●現況の銀座周辺における駐車行動 銀座(中央通り)等では取り締まりの強化などもあり、中央通りでの路上駐車は減少し、周辺の道路に分散していると感じる。(交) ●直近のバス駐車場の不足 現在、銀座で乗客を降ろした場合は、バスは晴海ふ頭、お台場で待機している場合が多く、晴海ふ頭が満車の場合は、お台場等まで移動している。(交) バス協会の事業者であれば、銀座ならば築地、銀座橋、晴海の駐車場をイメージして、旅行者と打ち合わせを行う。(交) 	①	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 特定の箇所に多頻度の路上駐車が集中することによる速度低下や、交通の輻輳による危険な状態への対応。 	<p>路上駐車車の課題に対する定性調査による補完</p> <ul style="list-style-type: none"> ●バスを安全に乗降する場所の確保 GINZASIXバス乗降場については、まだ稼働前であるが、利用しづらい印象を受けた。縦列での駐車になるため、列の間の車が着てきかないのではないかと。(交) また、出入口口となる三原通りは幅員が狭いため、バスの出入りがしづらいと思われる。乗降場までのルートとなる街路は(一般車)の路上駐車も多い。(交) ●周辺地域のバス駐車場の容量増加 民間駐車場である晴海4丁目バスプールについては利用している。銀座というよりは築地・月島等に行く場合の待機に利用することが多い。(交)
新宿駅西口	<ul style="list-style-type: none"> 新宿駅西口地区では、運転手の休憩や送迎の時間調整と見られる長時間、低頻度の路上駐車が発生。 路上駐車車の車籍地は、主に東京と関東南部の車両が6~8割程度 周辺のバス駐車場の利用状況は4割程度 	<p>路上駐車車の特性に対する定性調査による補完</p> <ul style="list-style-type: none"> ●長時間駐車をを行うバス事業者像 基本的に路上で待機するよう指示する事業者はいない。都内の事業者であれば営業所がバス駐車場へ移動すると思われる。(交) 路上駐車しているバスについては、最初からそのような意思がないと思われる。(交) ●直近のバス駐車場の不足 都庁駐車場については、都庁展望室利用やスキーム利用等のバスが多く、高速バスの利用はない。都庁の耐震工事の影響で車室が小さくなり、需要に対して厳しい面もあるが、全般的には利用は増加している状況である。(駐) ●周辺交通への影響の低さ・取り締まりの有無 新宿の議事堂通り等に路上駐車が多数いるのは、そこが「止めやすい場所」として認識されている可能性があると考えられる。(駐) 	②	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 休憩、客待ち等、長時間の駐車による車線の占有等への対応。 	<p>路上駐車車の課題に対する定性調査による補完</p> <ul style="list-style-type: none"> ●周辺地域のバス駐車場の容量増加 駐車場が満車時の対応としては、公社が運営している駐車場であれば案内等ができるが他の駐車場との連携は難しい。(駐) ●道路空間活用の必要性 仮にバス用のパーキング・メーター等を設置した場合、(これまでも路上駐車をやってきたような事業者は)料金を支払うのを嫌ってまた別の場所に移動するのではないかと。協会会員の事業者などは、東京以外の協会とも情報共有するので利用されると思う。(交)
浅草	<ul style="list-style-type: none"> 当該箇所は、台東区が指定した観光バスの乗降場を含んでおり、乗降場へ観光バスが集中することにより、乗降場までの区間に観光バスが滞留する事象が発生。 路上駐車車の車籍地は、関東南部の車両が4~5割で、そのほかでは、東京、近畿等 周辺のバス駐車場の利用状況はピーク時間帯が10割で、夜間を除いて利用率は比較的高い。 	<p>路上駐車車の特性に対する定性調査による補完</p> <ul style="list-style-type: none"> ●増加する需要に対する供給の遅れ 平成26年に来訪台数、施設需要予測を行っているが、今後の需要増に供給が追いつかないことが懸念される。ただし、それらの需要を満たすためには区単独での対応は難しい状況である。(自) バス駐車場は57台分を確保していたが、ピーク時間帯に需要が上回ることがあり、また、清川駐車場はFAXによる予約をおこなっていたが、それ以外の駐車場は予約を行っていないため、事前の調整ができていない状況であった。(自) ●乗降場の利便性の差による利用の不均衡 江戸通りの乗車場は現時点でも利用は少なく、イベント時等で二天門通りに自動車が入れない場合は、江戸通りが混雑する等、パラランスが取れない状況もあるが、予約システム稼働後は、乗車場を指定することで利用が分散すると期待している。(自) 江戸通りの乗車場は二天門に比べて、利便性の面で利用しづらいと感じる。(交) 	③	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> バス乗降場への集中による周辺道路の混雑や交通輻輳への対応。 ※ただし平成28年12月より乗車場と陸軍軍場の分離を実施中。また、二天門前の乗車場は拡張され、バスの停車スペースが確保された。さらに、平成29年2月からは駐車場予約システムが稼働。 	<p>路上駐車車の課題に対する定性調査による補完</p> <ul style="list-style-type: none"> ●乗降場の機能分散と拡充 区民会館前の乗車場は道路を拡張の上、3台分のバスベレイを確保した。駐車場と乗車場には誘導員を配置して相互の連携を図る予定である。陸軍場については予約システム稼働後も予約なしで利用できる。(自) 陸軍場には誘導員がおり、そこで客待ち等をした場合は、移動を促す。(自) ただし、誘導員には現在権限がないため、駐車に対しては警察に取り締りを行うつもりももっている。これに関しては、「観光バス対策条例」(H29.3予定)として条例を制定する予定である。(自) ●乗降場の効果的な利用 (1) 月下旬時点(冬) 春前が近づいていることもあり、バスの交通はかなり増加しているが、(H28.12の社会実験以降)乗降場を分離したこともあり著しい渋滞等の発生は減少している。(自) 観光バス対策が喫緊の問題となっているため、その対策として、乗車場と陸軍場を分離し、合わせて駐車場予約システムの導入を行った。(自) 他区との連携については現時点では予定はないが、国や都が主導しての連携の必要性は感じる。(自)
秋葉原	<ul style="list-style-type: none"> 秋葉原地区では、商業施設前への乗降や休憩を目的とした路上駐車が発生。 駐車時間は時間帯によりばらつきがあり、13~17時までは「30~60分」「60分以上」の長時間駐車車の割合が比較的高い。 路上駐車車の車籍地は、時間帯によりばらつきがあり、他地区に比べて近畿・中部等の割合が高い傾向 地区周辺にはバス専用駐車場はない 	<p>路上駐車車の特性に対する定性調査による補完</p> <ul style="list-style-type: none"> ●直近のバス駐車場の不足 協会の事業者であれば、秋葉原なら上野公園等の駐車場の利用を想定して、旅行者と駐車場の打ち合わせを行う。(交) ●特定の時期への需要の偏り 秋葉原の混雑は、インバウンド消費の鈍化もあり、常態化しているのではなく、春節(1月下旬~2月初旬)など、特定の時期と思われる。(交) 	④	<p>【課題①】</p> <ul style="list-style-type: none"> 特定の箇所に多頻度の路上駐車が集中することによる、交通の輻輳や交差点付近の左折車線の占有等への対応。 <p>【課題②】</p> <ul style="list-style-type: none"> 休憩、客待ち等、長時間の駐車による車線の占有等への対応。 	<p>路上駐車車の課題に対する定性調査による補完</p> <ul style="list-style-type: none"> ●バスを安全に乗降する場所の確保 警察サイドから駐車需要へ対応した駐車場整備の必要性について意見があったが、同時にルール・マナーの遵守も重要であるという認識である。(駐) ●周辺地域のバス駐車場の容量増加 バス協会としては、将来的に観光バスの需要増加が考えられる中で、東京都には駐車場の確保を毎年お願いしている状況である。(交)

(交)：交通事業者 (自)：自治体 (駐)：駐車場事業者

ヒヤリング調査から得られた、地区に限定されないバスの駐車環境全般に関する知見については、別途下表に整理した。
これらの「バスの駐車環境全般に関する現状」については、路上駐車の特性「その他」として分類した。

表 3-11 定性調査によるバスの駐車環境全般に関する現状と課題

地区	定性調査による観光バスの路上駐車や駐車環境の現状（共通）	定性調査による観光バスの路上駐車の特性から見た主な課題
<p>共通</p> <p>その他</p>	<p>定性調査による観光バスの路上駐車や駐車環境の現状（共通）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● バス駐車施設の需要と供給の乖離 <ul style="list-style-type: none"> 都内のバス駐車場の台数は、時期にもよるが現状では足りていないと思われる。(交) 現状では、都内のバス駐車場の場所に偏りがあり、駐車需要に対応していない部分がある。(駐) 貸切バスは目的地、時間を事前に計画して運行するため、リアルタイムでの満空情報等への需要はそれほど高くはないのではないかと考えられる。(駐) 都庁駐車場については、都庁展望室利用やスキー利用等のバスが多く、高速バスの利用はない。都庁の耐震工事の影響で車室が少なくなり、需要に対して厳しい面もあるが、全般的には利用は増加している状況である。(駐) バス協会としては、将来的に品川駅のリニア開業等、観光バスの需要増加が考えられる中で、東京都には駐車場の確保を毎年お願いしている状況である。(交) ● 路上駐車に対する意識の問題 <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車をするバスは、(バス事業者と旅行者間の)最初から駐車場を利用する意向がない可能性がある。(交) バス事業者の中でも、路上駐車をする事業者と路上駐車をしない事業者では、マナーアップの意識に温度差があるように思える。(交)(駐) 企画旅行等の場合、駐車場の確保は、基本的に旅行者が手配する。(交) 都内には約415のバス事業者があるが、そのうちの約1割程度が事業休止中、東京バス協会に加入している事業者は87、残りの約300社は非会員である。関東運輸局管内では約1500の事業者がいる。このうち協会加入は約500社程度である(交) ● バス駐車場の情報と駐車場確保手段の不足 <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は主に都外(関東近県や地方)のバスが多い。都内が多いのは、事業所もバスの運転手も駐車場については概ね把握しているため、駐車場に移動するようになっている。(前述の都外のバスについては)来ればなんとかなるという意識があるのではないかと。(交) バス駐車場は公共の駐車場を中心に情報提供している。民間駐車場は会員向けのサイトで情報提供を行っている。公共の駐車場については、事業者より個別に情報提供を受ける場合もある。(交) 事前予約のシステムの需要は高いのではないかと。(駐) 	<p>定性調査による観光バスの路上駐車の特性から見た主な課題</p> <p>【課題①】バスの駐車需要に対応した駐車場の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ● バス駐車場の整備コストに関わる阻害要因 <ul style="list-style-type: none"> バス駐車場は収益性が低いこともあり、公社として取り組んでいく必要があると思うが、バス駐車場として利用可能な場所が限られており、銀治橋、都庁以降は設置が進んでいない状況である。(駐) バス駐車場は乗用車用の駐車場に比べアスファルトを厚くしなければならぬため、投資コストが高くなる。仮に既存の駐車場があっても、簡単にバス用に転用できないため、普及の面で障壁となっている。(駐) バス駐車場はマーケットサイズが小さく、普通車の駐車場に比べて高コストである。(駐) ● バス駐車場整備に対する環境面の阻害要因 <ul style="list-style-type: none"> 駐車場の整備の面で苦勞しているのは、(観光バス駐車場が)社会に貢献するチャレンジであるにもかかわらず、自治体(駐車場整備とは別の部署)から、排ガスの発生等の面からクレームが入る等、バス駐車場整備に対して自治体の対応に一貫性がない。(駐) ● 公共団体による支障の不足 <ul style="list-style-type: none"> 駐車場の増加という面においては、自治体等の補助や民間を活用する仕組みが必要であると考えている。(駐) 本来は公共団体等がもっと積極的に整備すべきものであるにも関わらず、収益性が低いという理由でなかなか整備が進まなかったため、民間会社も取り組みが必要がでてきた。(駐) ● 路上空間の活用 <ul style="list-style-type: none"> 路上の活用については、今後可能性はあると考えている。ただし、交通規制する側からは必ずしも理解が得られない状況である。(駐) 観光バスのパーキング・メーターについては、道路管理者や交通管理者が(パーキング・メーター自体に)積極的ではないため、道路を占有する形ではなく道路の付属施設として分けるなどのアプローチが必要になると思われる。(駐) <p>【課題②】交通事業者や観光事業者の全体的なマナー意識の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 路上駐車に対するマナー意識の向上 <ul style="list-style-type: none"> 観光バスの路上駐車については、警察としてはなくしたいが、近隣にバス用駐車場がないために、取り締まりがしづらい側面があると聞いている。(駐) <p>【課題③】バス駐車場の情報や予約等の連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 駐車場間の連携の不足 <ul style="list-style-type: none"> 駐車場が満車時の対応としては、会社が運営している駐車場であれば案内等ができるが他の駐車場との連携は難しい。(駐)

(交)：交通事業者 (自)：自治体 (駐)：駐車場事業者

3. 観光交通に関わる路上駐車の実態調査のまとめ

3.1 観光交通の路上駐車の実態調査の結果

実態調査の結果、観光バスの駐車特性としては、大きく「商業施設等の前等の路上における買い物客等の乗降を目的とした短時間・多頻度の駐車」と、「運転手の休憩や送迎の時間調整と思われる長時間・低頻度の駐車」の二つの特性があることが明らかになった。

また、既に観光バスの乗降場を設置している浅草地区では、乗降場に交通が集中することにより、周辺道路に交通混雑が発生する状況も確認された。

観光バスの路上駐車が発生する背景としては、観光バスの駐車場需要に対する供給バランスの不均衡の他、情報提供や予約方法等の手段の不足のほか、路上駐車に対する交通事業者や観光事業者のマナー意識が浸透していないこと等が考えられ、これらの問題点に対応する施策の検討が必要となっている。

3.2 次回の「路上駐車実態調査」にむけた調査内容の提案

本研究で実施したプレ調査の結果を踏まえて、次回の「路上駐車実態調査」にむけて、バスの駐車実態をより詳細に把握するために以下の5つの項目を実施することを提案した。

- ・調査時間は、追加調査やプレ調査でも駐車需要が多かった午前を含め19時台まで実施
- ・バスの種類を大きさや用途の違いにより分類
- ・駐車理由（運転手の動き、乗客の目的など）の把握
- ・路上駐車を与える周辺交通への影響
- ・バス駐車場可能駐車場の利用実態調査

年々変化する交通状況を把握するため、調査は、その年に合う調査内容で実施することが必要である。

ただし、限られた予算の中で調査範囲（路線、調査内容）を拡大し続けることは現実的ではなく、駐車需要の多い路線や調査時間帯に絞るなどして、無駄が少なく多くの情報を得られるような効率の良い調査を目指す必要がある。

そのためには、過年度調査の詳細な分析や、場合によっては事前調査や自治体・警察等の交通関係者へのヒヤリングも検討する。

第4章 観光交通に対応した路上駐車対策の検討

本章では、観光バスの路上駐車対策に関わる施策の分類を行うとともに、重点検討エリアにおける施策の実施可能性の検討を行った上で、路上駐車対策を実施した場合の効果について試算を行った。

1. 観光バスの路上駐車に対応施策メニューの検討

1.1 バス路上駐車の特性格別の課題と対応の視点

前章では、観光交通に関わる路上駐車の実態調査（プレ調査）の結果から、各重点検討エリアの路上駐車の特性格について、駐車目的および利用状況から大きく、**①**『商業施設等での乗降を行う「短時間、多頻度」の駐車』と、**②**『運転手の休憩、送迎の時間調整等の「長時間、低頻度」の駐車、さらに、浅草地区については**③**『乗降場を利用するバスの集中』として3タイプに分類した。

また、ヒヤリング調査より得られた、バスの駐車環境全般に関わる特性格については「その他」として整理した。

これらの路上駐車特性格別に抽出した課題に対して、対応施策を検討するための視点を以下に示す。

1) **①** 短時間・多頻度の駐車による交通輻輳等に対する対応の視点

課題：特定の箇所に多頻度の路上駐車が集中することによる速度低下や、交通の輻輳による危険な状態への対応

● 対応の視点①：乗降場所のルール化

特定の店舗の前等、道路状況や交通状況へ配慮せずに路上駐車が行われている場合は、乗降場の場所をルール化することで、他の交通への影響を軽減する必要がある。

● 対応の視点②：短時間の駐車が可能なスペースの確保

ツアーの場合、買い物の時間は比較的短い時間の場合が多いため、バスが乗客を降ろした後、待機するための駐車施設が離れている場合、往復する時間の面から運転手が路上駐車を選択する可能性が高まると考えられることから、近距離に短時間駐車可能なスペースを確保する必要がある。

2) ② 長時間・低頻度の駐車による車線占有等に対する対応の視点

課題：休憩、客待ち等、長時間の駐車による車線の占有等への対応

● 対応の視点①：バス駐車場の利用促進のための情報提供

長時間の路上駐車は、運転手の休憩や送迎時間の調整等が原因と考えられるため、直近ではない駐車場でも利用の可能性はあると考えられる。そのため、リアルタイムの満／空情報等を含めた駐車場情報の提供による駐車場の利用促進が必要となる。

● 対応の視点②：路上の駐車スペースの活用可能性

長時間の路上駐車が行われる背景として、取り締まりの可能性が低い（道路の交通量や沿道施設への出入り交通が少なく、他の交通や沿道の施設等にあまり影響がない）場所であることが考えられる。このため、交通量や道路環境への影響が少ない場合には、路上駐車スペースとしての利用可能性（路上駐車に適法化）を検討する必要がある。

3) ③ 既存のバス乗降場への集中による周辺道路の混雑や交通輻輳への対応の視点

課題：バス乗降場への集中による周辺道路の混雑や交通輻輳への対応

● 対応の視点：乗降場の分散による交通集中の緩和

バス乗降場へのバスの集中により、周辺道路に影響を及ぼしている場合は、周辺のバス駐車場等と乗降場所への動線を踏まえたうえで、バスの乗車・降車場所の分離等を行う必要がある。

4) 「その他」バスの駐車環境全般に関わる課題への対応の視点

課題①：バスの駐車需要に対応した駐車場の確保

課題②：交通事業者や観光事業者の全体的なマナー意識の向上

課題③：バス駐車場の情報や予約等の連携強化

● 対応の視点①：バスの駐車需要に対応した供給の確保

地域のバスの駐車需要に対応した供給を行うためには、バス駐車場の整備とともに、既存の駐車施設のバス駐車場への一部転用等も含めて駐車スペース確保を図る必要がある。

● 対応の視点②：交通事業者等の全般的なマナー意識の向上

各都道府県のバス協会では、会員に対しての啓発や情報提供等を積極的に行っているが、交通事業者の多くを占める非会員については、十分に働きかけができない状況であることから、事業認可者等と連携した周知活動等が必要となってくる。

● 対応の視点③：駐車場間相互の連携による効率的な運用

リアルタイムで対応可能な駐車場情報や予約方法を提供することで、利用可能な駐車場へ円滑に誘導することが必要である。

表 4-1 バス路上駐車の特性格別の課題と対応の視点

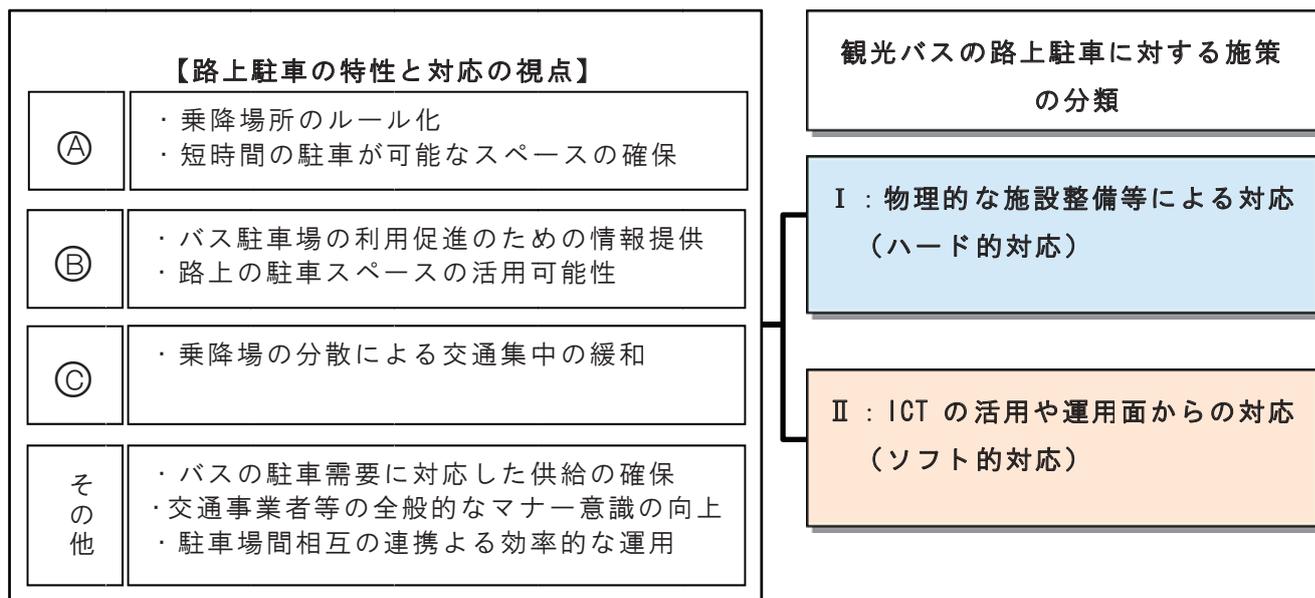
地区	観光バスの路上駐車 の特性	路上駐車の特性格からみた 主な課題	課題への対応の視点
銀座	㉠	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特定の箇所に多頻度の路上駐車 が集中することによる速度低下や、 交通の輻輳による危険な状態への 対応。 	<p>対応の視点①： 乗降場所のルール化。 視点②： 短時間の駐車可能なスペースの確保。</p>
新宿駅 西口	㉡	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・休憩、客待ち等、長時間の駐車に よる車線の占有等への対応。 	<p>対応の視点①： バス駐車場の利用促進のための情報提 供。 対応の視点②： 路上の駐車スペースの活用可能性。</p>
浅草	㉢	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス乗降場への集中による周辺道 路の混雑や交通輻輳への対応。 <p>※ただし平成28年12月より乗車場 と降車場の分離を実施中。また、 二天門前の乗車場は拡幅され、バ スの停車スペースが確保された。 さらに、平成29年2月からは駐 車場予約システムが稼働</p>	<p>対応の視点： 乗降場の分散による交通集中の緩和。</p>
秋葉原	㉠、㉡	<p>【課題①】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特定の箇所に多頻度の路上駐車 が集中することによる、交通の輻輳 や交差点付近の左折車線の占有等 への対応。 <p>【課題②】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・休憩、客待ち等、長時間の駐車に よる車線の占有等への対応 	<p>対応の視点①： 乗降場所のルール化。 視点②： 短時間の駐車可能なスペースの確保。 対応の視点③： バス駐車場の利用促進のための情報提 供。 対応の視点④： 路上の駐車スペースの活用可能性。</p>
その他	-	<p>【課題①】 バスの駐車需要に対応し た駐車場の確保。 【課題②】 交通事業者や観光事業者 の全体的なマナー意識の向上 【課題③】 バス駐車場の情報や予約 等の連携強化。</p>	<p>対応の視点①： バスの駐車需要に対応した供給の確保。 対応の視点②： 交通事業者等の全般的なマナー意識の 向上。 対応の視点③： 駐車場間相互の連携による効率的な運用。</p>

1.2 対応施策の分類

路上駐車特性別の課題への対応の視点を基に、具体的な施策について検討した。

観光バスの路上駐車に対する施策の分類としては、大きく分けて、駐車施設や乗降施設等の整備による「Ⅰ：物理的な施設整備等による対応（ハード的対応）」と、駐車施設の予約・情報の提供や運用の効率化を図る「Ⅱ：ICT※の活用や運用面からの対応（ソフト的対応）」の2つが考えられる。

※ICT：Information and Communication Technology（情報通信技術）



※①【短時間・多頻度の駐車による交通輻輳等に対する対応】

②【長時間・低頻度の駐車による車線占有等に対する対応】

③【既存のバス乗降場への集中による周辺道路の混雑や交通輻輳への対応】

図 4-1 観光バスの路上駐車への対応の視点と施策の分類

1.3 対応施策案の検討

前項で示した「Ⅰ：物理的な施設整備等による対応（ハード的対応）」および「Ⅱ：ICT の活用や運用面からの対応（ソフト的対応）」の分類について、施策の方向性と具体的な施策案を検討した。

1) 物理的な施設整備等による対応（ハード的対応）の施策案

物理的対応の施策は、「a バスの駐車・乗降施設の確保」、「b バス交通の整序化・誘導」、「c 複数の交通モードとの連携」の3つの方向性を想定し、それぞれの施策案を以下に示す。

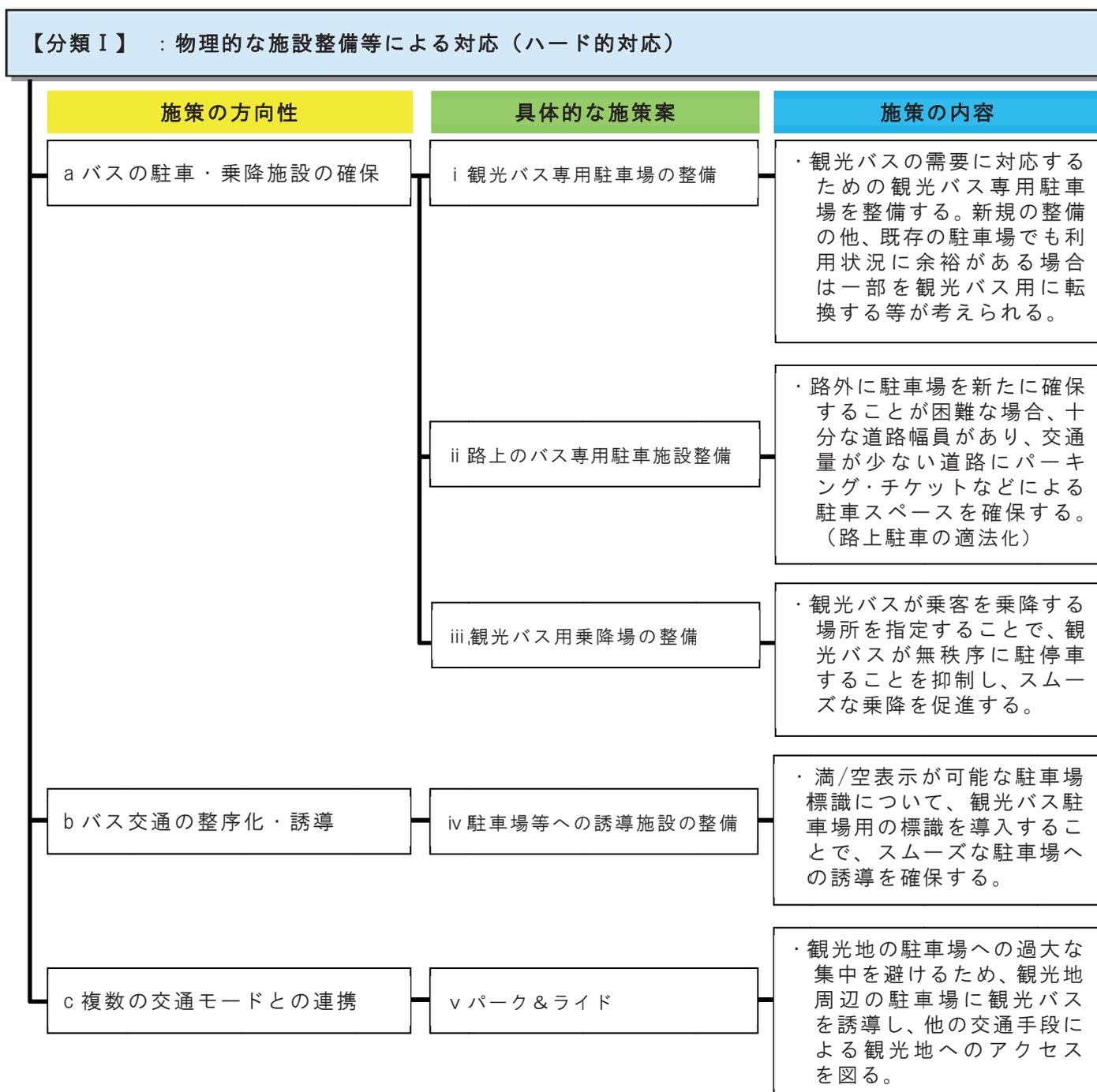


図 4-2 物理的な施設整備等による対応（ハード的対応）の施策案

2) ICTの活用や運用面からの対応（ソフト的対応）の施策案

ソフト的対応の施策は、「a 駐車施設・乗降施設へのスムーズなアクセスの確保」、「b 事業者・利用者の意識変化への働きかけ」、「c バス交通のコントロール」、「d 駐車施設・乗降施設の利用促進」の4つの施策の方向性を想定し、それぞれ施策案を以下に示す。

【分類Ⅱ】 : ICTの活用や運用面からの対応（ソフト的対応）		
施策の方向性	具体的な施策案	施策の内容
a 駐車施設・乗降施設へのスムーズなアクセスの確保	i 駐車・乗降施設の予約システムの構築	・観光バス専用駐車場や乗降施設の利用について、予約・決済等を簡易にできるシステムを導入することで、バス事業者は運行計画を円滑に実施することが可能となり、また駐車場事業者は施設の効率的な運用が可能となる。
	ii 駐車・乗降施設の情報提供	・駐車・乗降施設の情報、満/空情報等と合わせて提供することで、駐車・乗降施設の利用の偏りを改善し、スムーズなアクセスを図る。
b 事業者・利用者の意識変化への働きかけ	iii 観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等	・バス事業者、利用者等に対し、マナーアップキャンペーン等の活動により、自発的な路上駐車抑制を図る。
c バス交通のコントロール	iv バス交通に関わる交通マネジメント	・観光地への観光バスの過大な集中を抑制するため、走行エリアや走行ルート等の規制・誘導を行うことで混雑の抑制を図る。
d 駐車施設・乗降施設の利用促進	v 駐車料金の割引やタイアップ等による利用の喚起	・駐車施設の料金を割引等や、観光施設とのタイアップ等による料金や駐車料金の優遇等により利用の喚起を図る。

図 4-3 ICTの活用や運用面からの対応（ソフト的対応）の施策案

1.4 観光バスの路上駐車への対応施策メニューの作成

前項で示した施策の方向性と対応施策案を基に、観光バスの路上駐車への対応施策メニューを作成した。

対応施策メニューは、各対応施策案について、路上駐車特性への対応視点との関連や、関連法規、施策の事例と合わせて整理を行った。

1) 物理的な施設整備等による対応（ハード的対応）の施策メニュー

(1) 観光バス専用駐車場の整備

施策の方向性	I：物理的な施設整備等による対応（ハード的対応）	
施策の形態	a バスの駐車・乗降施設の確保	i 観光バス専用駐車場の整備
施策の内容	観光バスの需要に対応するための観光バス専用駐車場を整備する。新規の整備の他、既存の駐車場でも利用状況に余裕がある場合は一部を観光バス用に転換する等が考えられる。	
路上駐車特性の対応視点との関連	<ul style="list-style-type: none"> ・短時間の駐車が可能スペースの確保（㊤） ・バスの駐車需要に対応した供給の確保（その他） 	
施策に関連する事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場事業者（公共・民間） 	
関連法規等	<p>【駐車場法】 第十条～十九条 ⇒路外駐車場</p> <p>【駐車場設計・施工指針（国土交通省）】 指針は道路附属物としての駐車場を整備するにあたっての通知であるが、自動車駐車場の整備に関する一般的技術指針を定めている。</p>	
実施事例	<ul style="list-style-type: none"> ・観光バス乗降場および観光バス駐車場の整備（台東区） ・歌舞伎町に観光バス駐車場の整備（新宿区） ・民間の「タイムズ晴海4丁目バスプール」（中央区） ・観光バス都心部待機場の設置（北海道札幌市）  <p>図 タイムズ晴海4丁目バスプール</p>	
施策実施上の効果・課題等	<p>【施策実施により期待される効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス駐車場の供給が増加することにより、これまで観光地周辺で駐車ができなかった観光バスの利用機会の増加が期待される。 ・既存駐車場（乗用車）の利用状況を踏まえ、転用可能な場合はバス用駐車場へ転用することで、効率的な運用が可能となる。 ・駐車場が確保しやすくなることにより、交通事業者は運行計画を立てやすくなり、また、立ち寄り先として新たな観光地の開拓が期待される。 	<p>【施策実施上の課題や問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス用駐車場は通常の駐車場よりも高コストになるため、事業性の確保が課題となる。 ・バス用駐車場は車室や車路等が乗用車に比べて広いスペースが必要となるため、乗用車用の駐車場から転用可能な場所が限られてくる。 ・騒音や排気ガス等、周辺環境への配慮が必要。

(2) 路上のバス専用駐車施設整備

施策の方向性	I：物理的な施設整備等による対応（ハード的対応）	
施策の形態	a バスの駐車・乗降施設の確保	ii 路上のバス専用駐車施設整備
施策の内容	具体的な施策案	
施策の内容	路外に駐車場を新たに確保することが困難な場合、十分な道路幅員があり、交通量が少ない道路にパーキング・チケットなどによる駐車スペースを確保する。（路上駐車の適法化）	
路上駐車特性の対応視点との関連	・ 路上の駐車スペースの活用可能性（㊸）	
施策に関連する事業者	・ 道路管理者 ・ 交通管理者（警察）	
関連法規等	【駐車場法】 第五条 ⇒路上駐車場 【道路法】 第二条 六 ⇒道路付属物として設ける路上駐車施設 【道路交通法】 第四十九条 ⇒パーキング・メーター、パーキング・チケット	
実施事例	<p>・ バス用のパーキング・チケット設置（大阪府大阪市） 平成 15 年度より「バス専用の駐車枠（2 枠）」として、バス専用のパーキング・チケットが設置されたが、一部の観光バスの長時間駐車が原因で、二重三重駐車が発生する等の問題が発生したため、平成 27 年 2 月 16 日よりパーキング・チケットを休止。</p>  <p>図（左右） 観光バス乗降スペースのパーキング・チケット（2 枠） 大阪府大阪市</p>	
施策実施上の効果・課題等	<p>【施策実施により期待される効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路外駐車場を新たに確保するのが困難な地域では、路上に駐車スペースを設置することで観光バスの駐車需要へ対応することが可能となる。 ・ 路上空間を活用するため、十分な幅員が確保できる箇所であれば、整備コストを抑制できる。 	<p>【施策実施上の課題や問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路上駐車場としての整備には、駐車場整備計画への位置づけが必要。 ・ また、路上駐車場は暫定的措置であるため路外駐車場が不足している地区での対応となる。 ・ 交通量が多い場所ではかえって道路の混雑や交通の輻輳が発生する可能性があるため、交通量が少ない道路に限定される。 ・ 道路管理者、交通管理者との協議・調整が必要。 ・ 東京都内では路上駐車場の実施事例がなく、実施可能性は不透明である。

(3) 観光バス用乗降場の整備

施策の方向性	I：物理的な施設整備等による対応（ハード的対応）	
施策の形態	a バスの駐車・乗降施設の確保	iii 観光バス用乗降場の整備
施策の内容	観光バスが乗客を乗降する場所を指定することで、観光バスが無秩序に駐停車することを抑制し、スムーズな乗降を促進する	
路上駐車特性の対応視点との関連	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降場所のルール化（㊤） ・乗降場の分散による交通集中の緩和（㊦） 	
施策に関連する事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者 ・交通管理者（警察） ・施設管理者（公共・民間の路外施設の一部を利用する場合） 	
関連法規等	<p>【道路法】 第九十五条の二（都道府県公安委員会との調整）</p> <p>【道路交通法】 第四十五条（駐車を禁止する場所）</p> <p>【その他条例等】 例）東京都台東区観光バスに関する条例</p>	
実施事例	<ul style="list-style-type: none"> ・観光バス乗降場整備（台東区 浅草） ・ユメリアバスパーク（長野県長野市） ・観光バス乗降エリア（大阪府大阪市） ・ショットガン方式による乗降のスムーズ化（京都府京都市） ・GINZASIXの観光バス乗降場の整備（中央区） <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>図 浅草二天門通りの観光バス乗降場 図 GINZASIXの観光バス乗降場</p>	
施策実施上の効果・課題等	<p>【施策実施により期待される効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗降スペースが指定されることで、路上での無秩序な乗降が抑制される。 ・さらに乗車と降車スペースを分離することで、特定の箇所への過度なバスの集中が緩和される。 	<p>【施策実施上の課題や問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運用に際して、安全性確保のための人員の配置等が必要となる ・また、ショットガン方式等を導入する場合には、誘導するための人員も必要となる。 ・乗降場へバスが集中することにより、周辺道路等に与える影響への対策が必要となる

(4) 駐車場等への誘導施設の整備

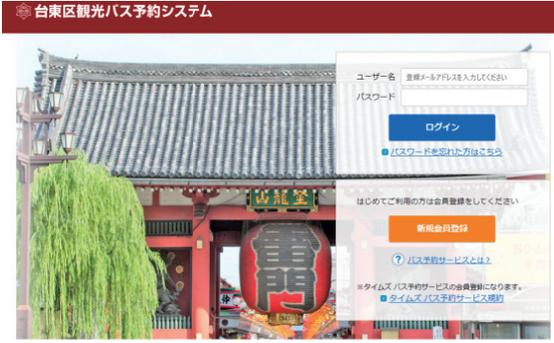
施策の方向性	I：物理的な施設整備等による対応（ハード的対応）		
施策の形態	b バス交通の整序化・誘導	具体的な 施策案	iv 駐車場等への誘導施設の整備
施策の内容	満/空表示が可能な駐車場標識について、観光バス駐車場用の標識を導入することで、スムーズな駐車場への誘導を確保する。		
路上駐車特性の対応視点との関連	<ul style="list-style-type: none"> ・バス駐車場の利用促進のための情報提供（㊸） ・駐車場間相互の連携による効率的な運用（その他） 		
施策に関連する事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者 ・交通管理者（警察） ・施設管理者 		
関連法規等	<p>【道路法】</p> <p>【東京都屋外広告物条例】</p> <p>【東京都道路占用規則】</p> <p>○道路占用許可基準及び道路占用物件配置標準</p>		
実施事例	-※具体事例なし		
施策実施上の効果・課題等	<p>【施策実施により期待される効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場の満空情報が事前に確認できることで、特定の駐車場への利用の集中の抑制や、空き駐車場への円滑な誘導が可能になる。 	<p>【施策実施上の課題や問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リアルタイムの満空情報など精度の高い情報の提供が必要となる。 	

(5) パーク&ライド

施策の方向性	I：物理的な施設整備等による対応（ハード的対応）	
施策の形態	c 複数の交通モードとの連携	v パーク&ライド
施策の内容	観光地の駐車場への過大な集中を避けるため、観光地周辺の駐車場に観光バスを誘導し、他の交通手段による観光地へのアクセスを図る。	
路上駐車特性の対応視点との関連	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降場所のルール化（㊤） ・駐車場間相互の連携による効率的な運用（その他） 	
施策に関連する事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場事業者（公共・民間） ・交通事業者 	
関連法規等	【都市の低炭素化の促進に関する法律】 ⇒集約駐車場、コンパクトシティ等	
実施事例	<p>・「シャトルバスを活用した秋葉原路上混雑緩和」実証実験（千代田区） 秋葉原と靖国神社駐車場を結ぶシャトルバスを運行することにより、秋葉原地区の貸切バスによる路上混雑緩和を目指す実証実験を実施。</p> <div style="text-align: center;"> <p>【実験方法】</p> <p>資料 国土交通省関東運輸局 HP</p> </div>	
施策実施上の効果・課題等	<p>【施策実施により期待される効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・季節性の高いイベント等、特定の時期に集中したバスの駐車需要に対しては、常設の駐車場を確保することは難しいため、既存の駐車施設を活用し、他の交通手段と組み合わせることで、効率的な駐車場運用と特定の箇所への過度な交通の集中の抑制が可能となる。 	<p>【施策実施上の課題や問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光客のスムーズな移動、乗り継ぎのためには交通事業者間の連携が必要となる。（観光地へのアクセス性が低下することは避ける必要がある） ・ある程度の規模（数十台程度）で実施しなければ、バスの集中抑制の効果が現れづらい。

2) ICTの活用や運用面からの対応（ソフト的対応）の施策メニュー

(1) 駐車・乗降施設の予約システムの構築

施策の方向性	Ⅱ：ICTの活用や運用面からの対応（ソフト的対応）	
施策の形態	a 駐車施設・乗降施設へのスムーズなアクセスの確保	i 駐車・乗降施設の予約システムの構築
施策の内容	観光バス専用駐車場や乗降施設の利用について、予約・決済等を簡易にできるシステムを導入することで、バス事業者は運行計画を円滑に実施することが可能となり、また駐車場事業者は施設の効率的な運用が可能となる。	
路上駐車特性の対応視点との関連	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降場所のルール化（㊤） ・短時間の駐車が可能なスペースの確保（㊤） ・バス駐車場の利用促進のための情報提供（㊤） ・駐車場間相互の連携による効率的な運用（その他） 	
施策に関連する事業者	・駐車場事業者（公共・民間）	
関連法規等	特になし	
実施事例	<ul style="list-style-type: none"> ・観光バス駐車場予約システム（台東区、京都市） ・民間によるバス駐車場予約・決算システムの開発（関西） <div style="text-align: center;">  </div>	
施策実施上の効果・課題等	<p>【施策実施により期待される効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前に予約・決済等を行うことで、バス事業者は運行計画を円滑に実施することが可能となる。 ・また、駐車場事業者はバスの利用予定が明確になることで、計画的な駐車場の運用が可能となる。 	<p>【施策実施上の課題や問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貸切バスの場合、駐車場を確保する時期がツアー直前になることもあるため、予約・決済を円滑に行うことが可能なシステムが求められる。

(2) 駐車・乗降施設の情報提供

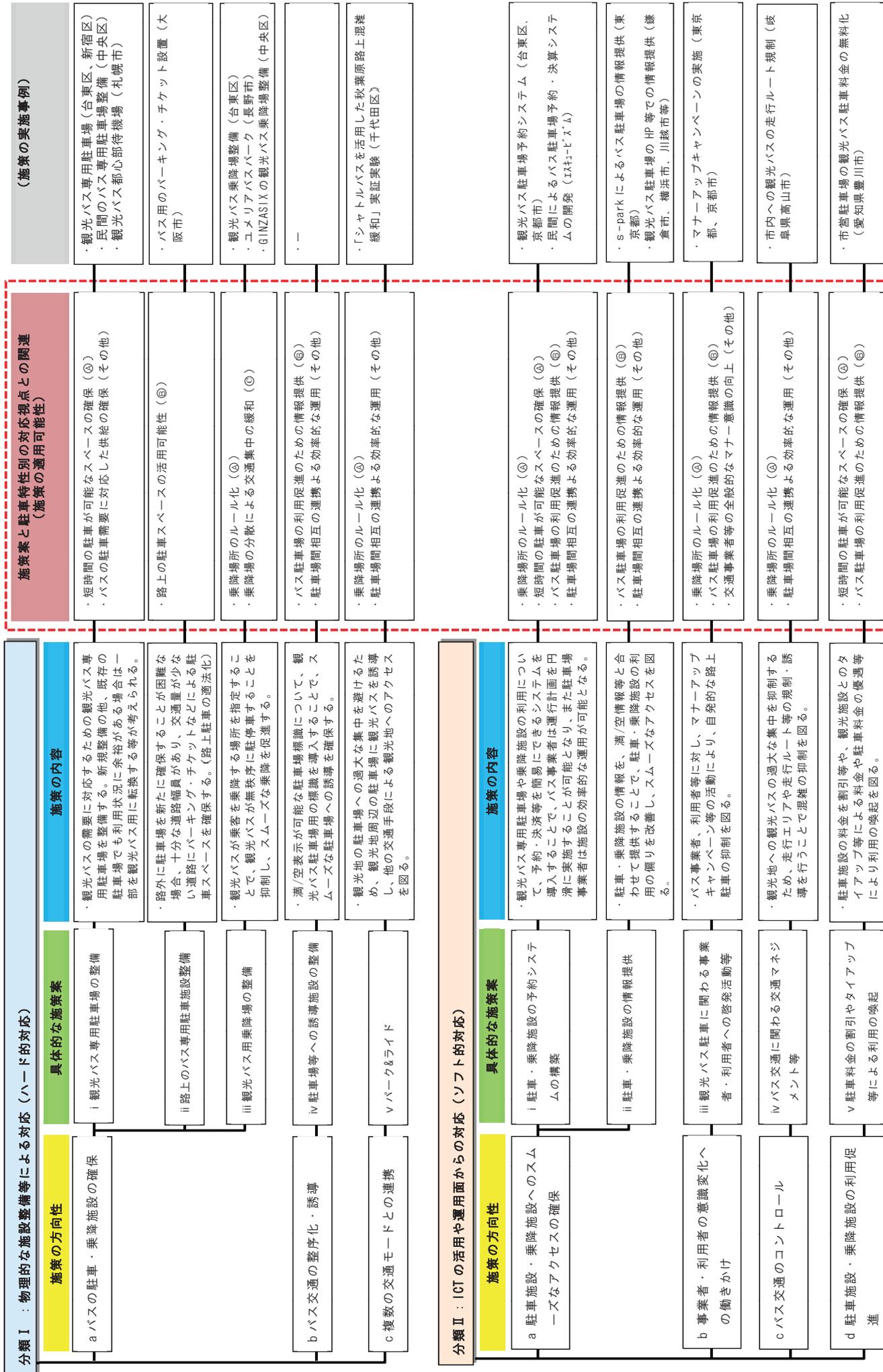
<p>施策の方向性</p>	<p>Ⅱ：ICTの活用や運用面からの対応（ソフト的対応）</p>	
<p>施策の形態</p>	<p>a 駐車施設・乗降施設へのスムーズなアクセスの確保</p>	<p>ii 駐車・乗降施設の情報提供 具体的な施策案</p>
<p>施策の内容</p>	<p>・ 駐車・乗降施設の情報を、満/空情報等と合わせて提供することで、駐車・乗降施設の利用の偏りを改善し、スムーズなアクセスを図る。</p>	
<p>路上駐車特性の対応視点との関連</p>	<p>・ バス駐車場の利用促進のための情報提供（◎） ・ 駐車場間相互の連携による効率的な運用（その他）</p>	
<p>施策に関連する事業者</p>	<p>・ 駐車場事業者（公共・民間）</p>	
<p>関連法規等</p>	<p>特になし</p>	
<p>実施事例</p>	<p>・ s-park によるバス駐車場の情報提供（東京都） ・ 観光バス駐車場の HP 等での情報提供（鎌倉市、横浜市、川崎市等）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">  </div> <p style="text-align: right;">図 s-park によるバス駐車場情報の提供イメージ（スマートフォンの場合）</p>	
<p>施策実施上の効果・課題等</p>	<p>【施策実施により期待される効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バス駐車場等の情報をインターネット等で公開することで、東京以外の遠隔地の交通事業者に対しても、最新の情報提供が可能となる。 	<p>【施策実施上の課題や問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ リアルタイムでの満空情報の提供のほか、目的の観光地や地名による検索機能等、利用しやすい環境を提供する必要がある。

(4) バス交通に関わる交通マネジメント等

施策の方向性	Ⅱ：ICTの活用や運用面からの対応（ソフト的対応）	
施策の形態	c バス交通のコントロール	iv バス交通に関わる交通マネジメント等
施策の内容	観光地への観光バスの過大な集中を抑制するため、走行エリアや走行ルート等の規制・誘導を行うことで混雑の抑制を図る。	
路上駐車特性の対応視点との関連	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降場所のルール化（㊤） ・駐車場間相互の連携による効率的な運用（その他） 	
施策に関連する事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者 ・駐車場事業者（公共・民間） ・交通管理者（警察） ・施設管理者（公共・民間の施設の一部を利用する場合） ・交通事業者 	
関連法規等	<p>【道路交通法】 第七十七条</p> <p>次の各号のいずれかに該当する者は、それぞれ当該各号に掲げる行為について当該行為に係る場所を管轄する警察署長（以下この節において「所轄警察署長」という。）の許可（当該行為に係る場所が同一の公安委員会の管理に属する二以上の警察署長の管轄にわたるときは、そのいずれかの所轄警察署長の許可。以下この節において同じ。）を受けなければならない。</p> <p>（※一～三省略）</p> <p>四 前各号に掲げるもののほか、道路において祭礼行事をし、又はロケーションをする等一般交通に著しい影響を及ぼすような通行の形態若しくは方法により道路を使用する行為又は道路に人が集まり一般交通に著しい影響を及ぼすような行為で、公安委員会が、<u>その土地の道路又は交通の状況により、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要と認めて定めたものをしようとする者</u></p>	
実施事例	<ul style="list-style-type: none"> ・市内への観光バスの走行ルート規制（岐阜県高山市） ・岐阜県高山市では、高山祭などの観光期に、多くの観光客が集まり、街が賑わいに溢れる一方、国道158号、及び祭会場や観光施設周辺の道路では、観光交通の集中により交通渋滞が発生するなど課題が発生しており、飛騨地域渋滞対策検討部会では、平成26年10月9日（木）、10日（金）に開催される「秋の高山祭」において、各種案内・情報提供等により交通容量に余裕のある中部縦貫自動車道に観光交通の分散を図るなど、観光交通への働きかけにより、行動変化を促し、道路の渋滞緩和を図る取組み（ネットワーク（道路）を賢く使う取組み）を実施した。 【祭り会場周辺の交通規制】 ・祭り会場や観光施設周辺の交通渋滞を緩和し、観光客の快適性や安全性を確保するために、高山祭り当日は、会場周辺エリアにおいて観光バスの走行ルートについて交通規制を実施した。 	
施策実施上の効果・課題等	<p>【施策実施により期待される効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの交通をコントロールすることで、無秩序な路上駐車や特定の場所への交通の集中を抑制することが可能になる。 	<p>【施策実施上の課題や問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・期間を限定した一時的な規制は比較的可能であると思われるが、継続的な規制には関係者間の調整や法令上の位置づけが必要となる。 ・東京都内のように、都市内に観光地が数多くあり、かつ分散して位置しているような場所では特定のエリアでルートの規制等をするのは難しい。

(5) 駐車料金の割引やタイアップ等による利用の喚起

<p>施策の方向性</p>	<p>Ⅱ：ICTの活用や運用面からの対応（ソフト的対応）</p>		
<p>施策の形態</p>	<p>d 駐車施設・乗降施設の利用促進</p>	<p>具体的な施策案</p>	<p>v 駐車料金の割引やタイアップ等による利用の喚起</p>
<p>施策の内容</p>	<p>駐車施設の料金を割引等や、観光施設とのタイアップ等による料金や駐車料金の優遇等により利用の喚起を図る</p>		
<p>路上駐車特性の対応視点との関連</p>	<p>・短時間の駐車が可能スペースの確保（㊶） ・バス駐車場の利用促進のための情報提供（㊸）</p>		
<p>施策に関連する事業者</p>	<p>・駐車場事業者（公共・民間） ・交通事業者 ・自治体・観光事業者</p>		
<p>関連法規等</p>	<p>【自治体の駐車場条例等】</p>		
<p>実施事例</p>	<p>・市営駐車場の観光バス駐車料金の無料化（愛知県豊川市）</p> <div data-bbox="411 1039 730 1458" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  </div> <p>・市営豊川駅東駐車場について、平成28年4月1日～平成29年3月31日の期間で観光バスの駐車料金の無料化を実施。1年間の期間限定であるが、来年度以降も継続予定。駐車料金は豊川市観光協会が負担する。</p> <p>資料：豊川市 HP</p>		
<p>施策実施上の効果・課題等</p>	<p>【施策実施により期待される効果】</p> <p>・路上駐車の原因の一つと考えられる料金抵抗が軽減されることにより、駐車場の利用促進が期待される。</p>	<p>【施策実施上の課題や問題点】</p> <p>・駐車場料金の割引や無料化するための負担が必要となるため、費用対効果や財源確保の面で継続的な取り組みとして実施することに課題が残る。</p> <p>・民間の事業を圧迫しないように、割引額や割引内容については注意が必要となる。</p>	



㊤：短時間・多頻度の駐車による交通混雑等に対する対応
 ㊤：長時間・低頻度の駐車による車線占有等に対する対応
 ㊤：既存のバス乗降場への集中による周辺道路の混雑や交通混雑への対応
 その他：バスの駐車環境全般に関わる課題への対応

図 4-4 観光バスの路上駐車への対応施策メニュー体系

1.5 バスの駐車および施策に対する道路法、駐車場法、道路交通法等の関連法規の整理

本項では、バスの路上駐車に対する施策に関わる法規について整理を行った。

1) 観光バス等の駐車

(1) 観光バスの種類

観光を主目的としたバスは、団体での貸切運行を行う貸切バスや、ほとバスで知られているような浅草、東京タワーなどの名所を乗合バスで決められた日時に巡る定期観光バスがある。

これらの観光バスは、道路運送法では「一般貸切旅客自動車運送事業」の形態が貸切バスで、「特定旅客自動車運送事業」の形態として運行されるバスが定期バスにあたる。

後者の定期バスは、施設内駐車場やバス停を含む決められた乗降場所に駐停車をすることから交通問題は起こさないと考えられる為、本調査の対象は前者の貸切バスが該当する。



図 4-5 観光バスの種類

○一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス）

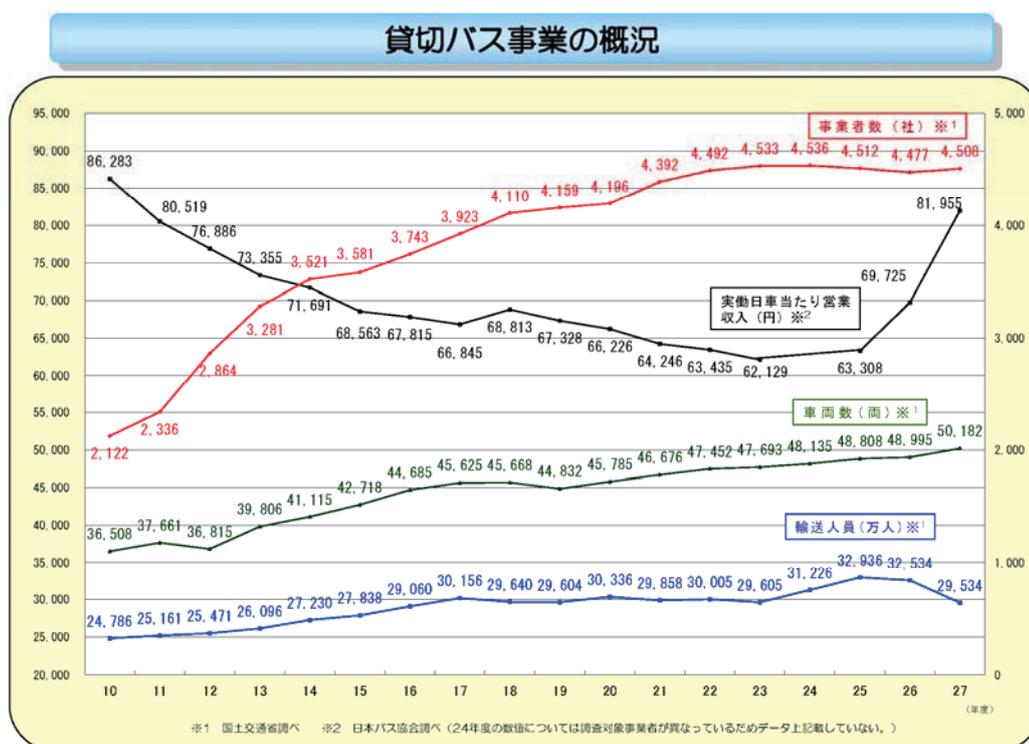
貸切バスは、他人の需要に応じ、有償で自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切って、旅客を運送するバスのことで、正式には「一般貸切旅客自動車運送事業」という。

乗合バスやタクシー以外の旅客自動車運送事業で、一般的には観光や冠婚葬祭などの際に利用されている。

(2) 貸切バスに係わる制度等の経緯

一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス）は、道路運送法で定められており、この道路運送法は昭和 26 年（法律第 183 号）に道路運送事業の適正な運営と公正な競争を確保し、道路運送に関する秩序を確立することにより、道路運送の総合的な発達をはかつて、公共の福祉を増進することを目的とした法律である。

一般貸切旅客自動車運送事業は、観光バスとしてのサービスのほか、団体輸送、イベント輸送等の様々なニーズに対応しており、近年では、貸切バスを利用した格安の募集型企画旅行やいわゆるツアーバスが急速に進展するなど、身近な輸送手段として広く利用されている。



出典：国土交通白書

○2000年に道路運送法が改正され、バス事業自体が免許制から許可制に変わり、貸切バスを中心に異業種や新規事業者の参入が多くなる。

貸切バス事業を含めた運輸事業全般に係る事業参入については、運輸事業の公共性、地域独占が起りやすいという特殊性、輸送における安全の重要性等の観点から、従来、需給調整規制が行われてきた。

しかし、需給調整規制は国民生活の変化を反映し、利用者の多様なニーズに対応して創意工夫を凝らした適時適切なサービスの供給及び効率的な事業運営努力などが阻害され、結果的に利用者の利便の確保・増進が困難になるおそれが生じてきた。

このため、運輸省（現国土交通省）は、平成 11 年 5 月に道路運送法を改正（平成 12 年 2 月施行）し、貸切バス事業は、免許制から、輸送の安全や事業の適切性等を確保する観点から定めた一定の基準に適合していれば事業への参入を認める許可制に移行された。

改正 10 年後の平成 22 年には、参入する事業者が急増して、改正前の倍にあたる約 4,500 事業者となり、その結果として競争が激化している。

○貸切バス事業者安全性評価認定制度の設立

貸切バス事業者安全性評価認定制度は、貸切バス事業者からの申請に基づき安全性や安全の確保に向けた取組状況について評価認定を行い、これを公表するもので、日本バス協会において、平成 23 年度から運用を開始した。

貸切バス事業者安全性評価認定制度は、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況の評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくするとともに、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的としている。

【制度設立の背景】

平成 19 年 2 月に大阪府吹田市で発生した貸切バスの重大事故を契機として、19 年 6 月に国土交通省、貸切バス事業者、旅行会社、両業界の団体、労働組合をメンバーとする「貸切バスに関する安全等対策検討会」が設置され、19 年 10 月にとりまとめられた報告書において、「安全等に対する取り組みを、どの貸切バス事業者が適切に行っているか利用者から見た場合に不明」、「旅行会社との取引においては、貸切バス事業者の安全性等の質よりも運賃の高低が優先される場合もある」といった問題点が指摘され、その対応として、貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築（事業者評価の実施）について提言された。

これを受けて、平成 20 年 9 月に国土交通省、学識経験者、消費者代表、貸切バス事業者、旅行会社、両業界団体、労働組合をメンバーとする「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会」を設置し、利用者が貸切バス事業者を選択できるよう、貸切バス事業者の安全性や安全に対する取組状況等について評価・公表する制度として、評価・認定基準、実施主体の要件、実施方法等について検討が行われ、平成 21 年 3 月に報告書がとりまとめられた。

出典：国土交通省 自動車事故報告規則の一部を改正する省令（案）より抜粋

○安全対策の強化

ア) 高速ツアーバス事故(平成 26 年 3 月)で浮き彫りになった貸切バス市場の構造的な問題の改善の一環として、平成 26 年 4 月 1 日より新たな貸切バスの運賃・料金制度を実施。

イ) 旅客自動車運送事業運輸規則の一部を改正

軽井沢町で発生したスキーバスの転落事故(平成 28 年)を受けて、貸切バスを中心とした事故防止対策を国土交通省が進めてきており、その一環として、旅客自動車運送事業運輸規則の一部を改正した。(平成 28 年 12 月に施行)

- ・ 貸切バスの許可申請手続きの変更（通達の改正）
貸切バス事業の新規許可申請時には、使用予定のバス全車両に対して、点検・整備実施計画があることが審査項目に追加
- ・ 貸切バス事業者に対する行政処分の強化（通達等の改正）
- ・ 貸切バスはすべての新規採用運転者に「適性診断」と「初任者指導」を実施
- ・ 貸切バス安全対策で道路運送法を改正——罰則強化等

○訪日外国人旅行者向け貸切バスの臨時営業区域の設定

訪日外国人旅行者は、近年増加しており、このため、安全を適切に確保しつつ、訪日外国人旅行者の需要に適切に対応することを目的として、訪日外国人旅行者向け臨時営業区域について、平成29年度3月末まで設定できることとした。

なお、臨時営業区域を設定している貸切バス事業者は420社(6,894両)で、当該措置による輸送人員は累計で約150万人を予定している(数値はいずれも平成28年8月末現在)。

【制度概要】

① 対象事業者

日本バス協会が実施する「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の認定を受け、かつ、法令遵守の点で問題のない事業者

② 臨時営業区域として設定できる範囲

[1] 営業所が所在する県を管轄する運輸局の管轄区域(地方ブロック)

[2] 運輸局の管轄区域に関わらず、営業所が所在する県に隣接する県

③ 対象旅客

訪日外国人旅行者

④ 設定期間

平成29年3月末まで

○旅客自動車運送適正化事業実施機関の指定等

平成28年12月2日に、旅客自動車運送業の監査機能の強化と自主的改善の促進に向けて、適正化事業実施機関が巡回指導を行うための負担金制度の創設等の措置を講ずる「道路運送法の一部を改正する法律」が成立した。

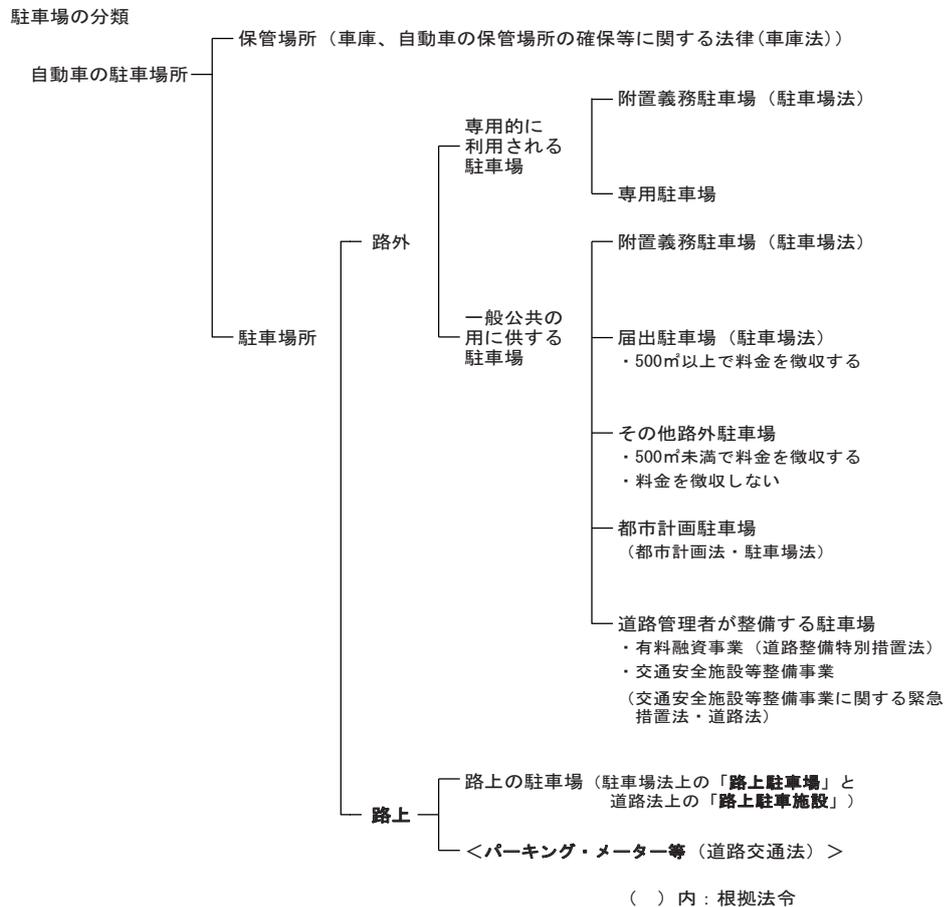
適正化事業実施機関は、「違法行為を行う事業者に対して指導等を民間団体が自主的に行うことで、事業者の遵法意識を高めるとともに、事業者により関係法令が遵守されやすい環境を創出し、バス事業に関する秩序を確立すること※」を目的としており、バス運転者に対する指導監督も行うものとされている。

※出典：国土交通省資料 <http://www.mlit.go.jp/common/001156329.pdf>

2) 駐車場・路上駐車スペースの体系

(1) 路上駐車場

駐車場法第五条で定義されており、都市計画上の位置付けで設置するもので道路上に設ける暫定的な駐車場である。



駐車場法における路上駐車場の定義

【路上駐車場】【用語の定義】

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 **路上駐車場** 駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って設置される自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供されるものをいう。

【路上駐車場】

第五条 第四条第一項の規定により駐車場整備計画(同条第二項第四号に掲げる事項が定められているものに限る。)が定められた場合においては、地方公共団体は、その駐車場整備計画に基づいて**路上駐車場**を設置するものとする。

- 2 前項の規定により地方公共団体が**路上駐車場**を設置しようとする場合においては、当該地方公共団体の長は、あらかじめ、都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。

【駐車場整備地区】

第三条 都市計画法第八条第一項第一号の商業地域(以下「商業地域」という。)、同号の近隣商業地域(以下「近隣商業地域」という。)、同号の第一種住居地域、同号の第二種住居地域、同号の準住居地域若しくは同号の準工業地域(同号の第一種住居地域、同号の第二種住居地域、同号の準住居地域又は同号の準工業地域にあつては、同項第二号の特別用途地区で政令で定めるものの区域内に限る。)内において自動車交通が著しくふくそうする地区又は当該地区の周辺の地域内において自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域については、都市計画に駐車場整備地区を定めることができる。

【第四条第二項】

駐車場整備計画においては、次に掲げる事項のうち必要な事項を定めるものとする。

- 第四号 地方公共団体の設置する**路上駐車場**で駐車場整備地区内にある路外駐車場によつて満たされない自動車の駐車需要に資するため必要なものの配置及び規模並びに設置主体

【駐車場整備計画】

第四条 駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合においては、市町村は、その駐車場整備地区における**路上駐車場**及び路外駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案して、その地区における**路上駐車場**及び路外駐車場の整備に関する計画(以下「駐車場整備計画」という。)を定めなければならない。

【施行令第二条】

法第四条第二項第四号に掲げる**路上駐車場**の配置及び規模は、次に掲げる基準によるものとする。

- 第一号 **路上駐車場**は、駐車場整備地区内及びその周辺にある路外駐車場その他の自動車の駐車用に供される施設又は場所との関連を考慮してその配置及び規模を定めるとともに、駐車場整備地区内におけるその適正な分布を図ること。

出典：国土交通省 全国駐車場政策担当者会議資料より転用

(2) パーキング・メーター

パーキング・メーターは道路交通法の第四十九条に「時間制限駐車区間」として定義されている。

【参考】道路交通法（抜粋）

（時間制限駐車区間）

第四十九条

公安委員会は、時間を限つて同一の車両が引き続き駐車することができる道路の区間であることが道路標識等により指定されている道路の区間（以下「時間制限駐車区間」という）について、当該時間制限駐車区間における駐車 of 適正を確保するため、パーキング・メーター（総理府令で定める機能を有するものに限る。以下同じ）又はパーキング・チケット（総理府令で定める様式の標章であつて、発給を受けた時刻その他総理府令で定める事項を表示するものをいう。以下同じ）を発給するための設備で総理府令で定める機能を有するもの（以下「パーキング・チケット発給設備」という）を設置し、及び管理するものとする。

- 2 前項に定めるもののほか、公安委員会は、時間制限駐車区間において駐車しようとする車両の運転者に対する情報の提供、時間制限駐車区間において駐車する車両の整理その他時間制限駐車区間における駐車 of 適正を確保するために必要な措置を講じなければならない。
- 3 公安委員会は、第一項のパーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備の管理に関する事務並びに前項に規定する措置に関する事務の全部又は一部を総理府令で定める者に委託することができる。

(1) 路上駐車施設

路上駐車施設は、道路法第二条の道路附属物として設けるものとして、歩道と接続して、かつ車道とは工作物により分離して設けられると定義されている。

平成 28 年 12 月に「道路空間を活用したカーシェアリング社会実験」を国道 1 号の道路上で実施しており、この駐車スペースが路上駐車施設に該当すると考えられる。

カーシェアステーション



※円筒型のボラード(車止め)が機械式で昇降するもの



出典：国土交通省 記者発表資料

3) 各施策の法的整理

施策名	路上駐車場	時間制限駐車区画	路上駐車施設
法規	(駐車場法)	(道路交通法)	(道路法)
事業者	地方公共団体	公安委員会	道路管理者
概要	都市計画上の位置付けで設置するもので道路上に設ける暫定的な駐車場 駐車場法 第五条(路上駐車場の設置) 第四条第一項の規定により駐車場整備計画が定められた場合においては、地方公共団体は、その駐車場整備計画に基づいて路上駐車場を設置するものとする。	路外駐車施設の整備が十分でなく、路上における短時間の駐車需要が高いと認められる道路の部分について、当該部分における駐車秩序を確保する必要があるときは、時間制限駐車区画規制の実施。 道路交通法 第四十九条(時間制限駐車区画) 公安委員会は、時間を限って同一の車両が引き続き駐車することができる道路の区画であることが道路標識等により指定されている道路の区画について、当該時間制限駐車区画における駐車 の適正を確保するため、パーキング・メーターを設置し、及び管理するものとする。	道路法第二条の道路附属物として設けるものとして、歩道と接続して、かつ車道とは工作物により分離して設けられると定義されている。 道路法 第二条(用語の定義) 第二条(用語の定義) 2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の 六 自動車駐車場又は自転車駐車場が道路上に、又は道路に接して第十八条第一項に規定する道路管理者が設けるもの。
利点	周辺駐車場と同等の料金の設定が可能であり、一般の駐車場と運用的な長時間駐車抑制が可能。	道路上の停車帯や路上駐車可能な区画を定めただけであるため、整備が比較的容易。	料金の設定が可能であるため、長時間駐車抑制が可能。 ゲートの設置等が可能であるため、荷捌き以外の駐車抑制できる。
事例	広島市等で国土交通省「自動車駐車場年報」によると平成26年時点では606台(マス数)設置されている。	平成27年度末現在、全国で時間制限駐車区画規制は1,649区画(約344km)であり、パーキング・メーター16,064基、パーキング・チケット発給設備1,143基(駐車可能枠数7,209台分)が設置されている。平成15年度に大阪市で「バス専用の駐車枠(2枠)」としてパーキング・チケットが設置された。現在休止。	平成28年度に「道路空間を活用したカーシェアリング社会実験」として国道1号の道路上に歩道を切り裂いた駐車スペースを設置。駐車車両は小型モビリティで、車道とはライジングボラードで分離。 ※路上駐車施設の扱いであるかは不明であるが形状は、路上駐車施設。
留意点	本来暫定駐車場であるため、周辺の駐車場整備とともに削減される。 車止め装置の設置ができない。	手数料であるため、料金政策は不可能。 バスや荷捌専用であっても乗用車が駐車してしまう。 車止め装置の設置ができない。	制度としてあるが、実績として整備された事例が無い(少ない?確認できず)警察庁との覚書が必要であったり、整備手順が複雑か?道路附属物であるため、不特定多数に対応する必要がある。
バス駐車 の 適 応 性	・バスの路外駐車場を整備するまでの暫定として整備可能 ・長時間(1時間以上を超える)駐車にも対応	・バスの路外駐車場を整備するまでの暫定として整備可能 ・適応可能と考えるが、大阪市では観光バスの長時間駐車が原因で、二重三重駐車が発生する等の問題が発生し平成27年休止。	・制度上では、バス等の大型車にも対応可能であるが、歩道部あるいは停車帯等を使用するため、相当の道路空間が必要。
備考	—	—	—

2. 観光バスの路上駐車対策における駐車場活用可能性の検討

2.1 重点検討エリアにおける施策の適用可能性の検討

1) 重点検討エリアにおけるバス路上駐車施策の実施状況

重点検討エリアの駐車場活用可能性の検討に先立ち、各エリアにおいて実施されているバス路上駐車対策（予定含む）を以下に整理した。

これらの施策については、既定の施策として、施策検討の際に優先的に検討するものとした。

表 4-2 重点検討エリアのバス路上駐車対策の実施状況

地区	観光バスの路上駐車特性	対応の視点	現時点での施策の実施状況 (予定・社会実験含む) ※H29年3月時点
銀座	㉠	視点①： 乗降場所のルール化。 視点②： 短時間の駐車が可能スペースの確保。	<ul style="list-style-type: none"> 観光バスの路上混雑緩和に向けたマナーアップキャンペーン GINZASIXの観光バス専用乗降場(H29.4月～予定) GINZASIXの観光バス専用乗降場を使用したショットガン方式の実験(H29.3月) 「京橋エドグラン」の構内に貸切観光バスの乗降場を4月に開設
新宿駅西口	㉡	視点①： バス駐車場の利用促進のための情報提供。 視点②： 路上の駐車スペースの活用可能性。	<ul style="list-style-type: none"> 観光バスの路上混雑緩和に向けたマナーアップキャンペーン
浅草	㉢	視点①： 乗降場の分散による交通集中の緩和。	<ul style="list-style-type: none"> 観光バス乗降場および観光バス駐車場の整備(H28.12月より乗降場の分離を実施) 観光バス駐車場予約システムの導入 観光バスの路上混雑緩和に向けたマナーアップキャンペーン
秋葉原	㉠、㉡	視点①： 乗降場所のルール化。 視点②： 短時間の駐車が可能スペースの確保。 視点③： バス駐車場の利用促進のための情報提供。 視点④： 路上の駐車スペースの活用可能性。	<ul style="list-style-type: none"> 観光バスの路上混雑緩和に向けたマナーアップキャンペーン 秋葉原と靖国神社を結ぶシャトルバス運行の実証実験(H29.2月)

※㉠【短時間・多頻度の駐車による交通輻輳等に対する対応】

㉡【長時間・低頻度の駐車による車線占有等に対する対応】

㉢【既存のバス乗降場への集中による周辺道路の混雑や交通輻輳への対応】

2) 路上駐車特性に対する施策（案）の適用可能性

各重点検討エリアのバスの路上駐車特性と、本章 1.4 で作成した施策メニューを基に、各エリアで適用が想定される施策（案）を次頁以降に整理した。

このうち、既の実施（予定含む）されている施策については赤字で示した。また、対応の視点について、地区に限定されないバスの駐車環境全般に関わる「その他」に区分した施策については、すべての地区について表記した。

表 4-3 重点検討エリアの路上駐車の特に対して適用可能性のある施策案

地区	観光バスの路上駐車特性	対応の視点	適用可能性のある施策（案）（施策メニューより） ※赤字は既の実施済の施策 （社会実験・実施予定を含む）
銀座	㉠	視点①： 乗降場所のルール化。 視点②： 短時間の駐車が可能 なスペースの確保。	【ハード的対応】 ・観光バス専用駐車場の整備 ・ 観光バス用乗降場の整備 ・駐車場等への誘導施設の整備（その他） ・パーク&ライド 【ソフト的対応】 ・駐車・乗降施設の予約システムの構築 ・駐車・乗降施設の情報提供（その他） ・ 観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等 ・バス交通に関わる交通マネジメントの実施 ・駐車料金の割引やタイアップ等による利用の喚起
新宿駅西口	㉡	視点①： バス駐車場の利用促進 のための情報提供。 視点②： 路上の駐車スペースの 活用可能性。	【ハード的対応】 ・観光バス専用駐車場の整備（その他） ・路上のバス専用駐車施設整備 ・駐車場等への誘導施設の整備 ・パーク&ライド（その他） 【ソフト的対応】 ・駐車・乗降施設の予約システムの構築 ・駐車・乗降施設の情報提供 ・ 観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等
浅草	㉢	視点①： 乗降場の分散による交 通集中の緩和。	【ハード的対応】 ・ 観光バス専用駐車場の整備（その他） ・ 観光バス用乗降場の整備 ・パーク&ライド（その他） 【ソフト的対応】 ・ 駐車・乗降施設の予約システムの構築 ・ 観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等 ・バス交通に関わる交通マネジメントの実施（その他） ・駐車料金の割引やタイアップ等による利用の喚起
秋葉原	㉠、㉡	対応の視点①： 乗降場所のルール化。 視点②： 短時間の駐車が可能 なスペースの確保。 対応の視点③： バス駐車場の利用促進 のための情報提供。 対応の視点④： 路上の駐車スペースの 活用可能性。	【ハード的対応】 ※㉠、㉡と同様 ・ パーク&ライド（既の実施済の施策） 【ソフト的対応】 ※㉠、㉡と同様 ・ 観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等（既の実施済の施策）

※㉠【短時間・多頻度の駐車による交通輻輳等に対する対応】

㉡【長時間・低頻度の駐車による車線占有等に対する対応】

㉢【既存のバス乗降場への集中による周辺道路の混雑や交通輻輳への対応】

2.2 地区別の対応施策の検討

1) 銀座地区

(1) 地区の状況

銀座地区における主な観光行動は「ショッピング、街歩き」であり、道路状況は、片側2車線（停車帯無）で交通量は比較的多い。

バスの路上駐車の特徴は、主に中央通りにおける④『商業施設等での乗降を行う「短時間・多頻度」の駐車』であり、これに対して「乗降場所のルール化」と「短時間の駐車可能なスペースの確保」が必要となっている。

これらの地区状況を踏まえて、前項で抽出した施策（案）から、施策の実施優先度を検討した。

表 4-4 銀座地区の状況と路上駐車の問題

地区名	銀座地区	
	【地区の状況】	
	観光行動	ショッピング、街歩き
	交通量	比較的多い
	道路状況	片側2車線（停車帯無）
	近隣駐車場	無
	観光バスの路上駐車の特徴 【④】	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設前等では主に乗降を目的とした短時間、多頻度の路上駐車が発生。また、一部の場所では乗車待ちと思われる比較的長時間の路上駐車が発生。 ・路上駐車は、主に都外の関東南部の車両が5～7割程度。 ・周辺のバス駐車場の利用状況は6割～3割程度。
【路上駐車の問題】		
課題：特定の箇所に多頻度の路上駐車が集中することによる速度低下や、交通の輻輳による危険な状態への対応		
【対応の視点】		
視点①：乗降場所のルール化		
視点②：短時間の駐車可能なスペースの確保		

(2) 施策（案）の実施優先度の検討

銀座地区では、GINZASIX の観光バス用乗降場が平成 29 年 4 月より稼働予定であることから、これを中心とした施策展開が考えられる。

ただし、地区内に新たなバス駐車場を確保するのは難しいことから、周辺の駐車場（丸ノ内鍛冶橋駐車場や晴海地区の駐車場）を活用し、「乗降場所のルール化」と「短時間の駐車が可能なスペースの確保」に対応するものとする。

表 4-5 銀座地区のバス路上駐車への施策実施優先度

【ハード的対応】 施策（案）	実施施策 の優先度	選定理由
観光バス専用駐車場の整備	—	地区内にはバス用の駐車場はないが、新規に駐車場を確保するのが難しいことから、周辺の駐車場（丸ノ内鍛冶橋駐車場や晴海地区の駐車場）の活用を図る
観光バス用乗降場の整備	○	GINZASIX の観光バス用乗降場が整備され、H29. 4 月より稼働が予定されており、当該施設を核とした施策展開を図る
駐車場等への誘導施設の整備（その他）	○	現在はバス用駐車場の誘導はなされていないため、設置すること望ましい
パーク&ライド（その他）	—	地区内に観光バス用乗降場が稼働することにより、路上での無秩序な乗降は減少すると考えられることから、現時点での優先度は低い
【ソフト的対応】 施策（案）	実施施策 の優先度	選定理由
駐車・乗降施設の予約システムの構築	—	周辺の駐車場（丸ノ内鍛冶橋駐車場や晴海地区の駐車場）は公共・民間が混在しており、予約の可否や方法は駐車場毎に異なっているため、短期的にシステム化することは困難であり、長期的な課題となる
駐車・乗降施設の情報提供（その他）	○	提供する駐車場情報の共有化に加え、満／空情報等、利用者の利便性がより向上するよう提供情報の充実を図ることが望ましい
観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等	○	道路運送法の改正に伴い、今夏以降、一般貸切旅客自動車運送適正化機関によるバス事業者への指導監督が実施される予定であり、バス事業者（運転者）の遵法意識の向上が図られる
バス交通に関わる交通マネジメントの実施	—	地区周辺には、訪問先として上位に入る観光地が多くあり、東京駅等、観光の起点となるターミナル駅もあることから、バス交通を規制・誘導することは難しい
駐車料金の割引やタイアップ等による利用の喚起	—	周辺の駐車場（丸ノ内鍛冶橋駐車場や晴海地区の駐車場）は公共・民間が混在しており、民間の事業を圧迫しないよう留意する必要がある

※赤文字は実施済（予定も含む）の施策

2) 新宿駅西口地区

(1) 地区の状況

新宿駅西口地区における主な観光行動は「ショッピング、街歩き」であり、道路状況は、片側2車線（停車帯無）で交通量は少ない。

バスの路上駐車の主な特性は、主に議事堂通りとふれあい通りにおける⑧『運転手の休憩、送迎の時間調整等の「長時間・低頻度」』であり、これに対して「バス駐車場の利用促進のための情報提供」と「路上の駐車スペースの活用可能性」が必要となっている。

これらの地区状況を踏まえて、前項で抽出した施策（案）から、施策の実施優先度を検討した。

表 4-6 新宿駅西口地区の状況と路上駐車の問題

地区名	新宿駅西口地区	
	【地区の状況】	
	観光行動	ショッピング、街歩き
	交通量	少ない
	道路状況	片側2車線（停車帯無）
	近隣駐車場	有
	観光バスの路上駐車の問題 【⑧】	
<ul style="list-style-type: none"> ・新宿駅西口地区では、運転手の休憩や送迎の時間調整と思われる長時間、低頻度の路上駐車が発生。 ・路上駐車の手籍地は、主に東京と関東南部の車両が6～8割程度。 ・周辺のバス駐車場の利用状況は4割程度。 		
【路上駐車の問題】 課題：休憩、客待ち等、長時間の駐車による車線の占有等への対応		
【対応の視点】 視点①：バス駐車場の利用促進のための情報提供 視点②：路上の駐車スペースの活用可能性		

(2) 施策（案）の実施優先度の検討

新宿駅西口地区では、都庁大型車駐車場があるが、地区内の駐車需要に対応するには収容台数が少ない状況である。

周辺の新宿駅東口には歌舞伎町観光バス駐車場が新設されたことから、当該駐車場との連携が必要となるが、駐車需要にすべて対応するのは難しいと考えられる。

このため、比較的交通量の少ない議事堂通りやふれあい通りについては、暫定的な対応として、路上空間を利用した駐車スペースの確保を図る。

また、公社が管理する駐車場（都庁・歌舞伎町）について、予約や情報提供の面で相互の連携強化を図ることで、「バス駐車場の利用促進のための情報提供」と「路上の駐車スペースの活用可能性」に対応するものとする。

表 4-7 新宿駅西口地区のバス路上駐車への施策実施優先度

【ハード的対応】 施策（案）	実施施策 の優先度	選定理由
観光バス専用駐車場の整備	—	地区内には都庁大型車駐車場があるが、収容台数が7台であり、現状の路上駐車台数と比べた場合に当該駐車場のみでの対応は難しい状況であり、周辺の駐車場（歌舞伎町観光バス駐車場等）の活用を図る
路上のバス専用駐車施設整備	○	議事堂通りをはじめ、本地区内の道路は広幅員でありながら交通量の少ない道路があるため、これらの路上空間を活用した駐車スペースの確保を図る
駐車場等への誘導施設の整備（その他）	○	現在はバス用駐車場への誘導はなされていないため、設置が望ましいと考えられる
パーク&ライド（その他）	—	本地区内のバス路上駐車は、乗客の乗降を目的とするものは少ないため、現時点での優先度は低い
【ソフト的対応】 施策（案）	実施施策 の優先度	選定理由
駐車・乗降施設の予約システムの構築	○	地区内および周辺の公社が管理する駐車場（歌舞伎町観光バス駐車場）については、予約方法等をシステム化し、相互に連携することが望ましいと考えられる
駐車・乗降施設の情報提供（その他）	○	満／空情報等、利用者の利便性がより向上するように提供情報の充実を図ることが望ましいと考えられる
観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等	○	道路運送法の改正に伴い、今夏以降、一般貸切旅客自動車運送適正化機関によるバス事業者への指導監督が実施される予定であり、バス事業者（運転者）の遵法意識の向上が図られる

※赤文字は実施済（予定も含む）の施策

3) 浅草地区

(1) 地区の状況

浅草地区における主な観光行動は「歴史的、伝統的な景観、寺、等」であり、道路状況は、片側1車線（停車帯無）で交通量は比較的多い。

バスの路上駐車主な特性は、主に二天門通りにおける◎「乗降場を利用するバスの集中」であり、これに対して「乗降場の分散による交通集中の緩和」が必要となっている。

これらの地区状況を踏まえて、前項で抽出した施策（案）から、施策の実施優先度を検討した。

ただし、浅草地区では既に複数のバスの路上駐車対策が先行して実施されていることから、本項ではこれらの施策を優先度が高いものとして表記した。

表 4-8 浅草地区の状況と路上駐車の問題

地区名	浅草地区	
 <p>調査対象地図 過年度調査 本研究調査</p>	【地区の状況】	
	観光行動	歴史的、伝統的な景観、寺、等
	交通量	比較的多い
	道路状況	片側1車線（停車帯無）
	近隣駐車場	有
	観光バスの路上駐車特性 【◎】 <ul style="list-style-type: none"> ・当該箇所は、台東区が指定した観光バスの乗降場を含んでおり、乗降場へ観光バスが集中することにより、乗降場までの区間に観光バスが滞留する事象が発生。 ・路上駐車の実績地は、関東南部の車両が4～5割で、そのほかでは、東京、近畿等。 ・周辺のバス駐車場の利用状況はピーク時間帯が10割で、夜間を除いて利用率は比較的高い。 	
【路上駐車の問題】 <p>課題：バス乗降場への集中による周辺道路の混雑や交通輻輳への対応 ※ただし平成28年12月より乗車場と降車場の分離を実施中。また、二天門前の乗車場は拡幅され、バスの停車スペースが確保された。</p>		
【対応の視点】 <p>視点：乗降場の分散による交通集中の緩和</p>		

(2) 施策（案）の実施優先度の検討

浅草地区では、以前から観光バス専用駐車場の整備および観光バス用乗降場の設置を行っていたが、観光バス用乗降場にバスが集中することにより、乗降場周辺の道路の交通に影響を及ぼしていた。

このような問題に対して、平成 28 年 12 月より乗車場と降車場の分離を実施し、平成 29 年 2 月からはバス駐車場と乗車場の予約システムが稼働したことにより、バス交通の分散と、誘導を行い「乗降場の分散による交通集中の緩和」に対応している。

表 4-9 浅草地区のバス路上駐車への施策実施優先度

【ハード的対応】 施策（案）	実施施策 の優先度	選定理由
観光バス専用駐車場の整備	○	地区内にはバス用の駐車場が複数整備されており、約 60 台近い収容台数を確保している。また、新規に民間事業者が駐車場を整備している
観光バス用乗降場の整備	○	バスの乗降場への集中を分散するため、平成 28 年 12 月より乗車場と降車場の分離を実施中。また、二天門前の乗車場は拡幅されている
パーク&ライド（その他）	—	地区内の観光バス用乗降場は浅草寺等の観光資源に近接する位置にあるため、現時点での優先度は低い
【ソフト的対応】 施策（案）	実施施策 の優先度	選定理由
駐車・乗降施設の予約システムの構築	○	平成 29 年 2 月よりバス乗車場の利用と合わせたバス駐車場の予約システムが稼働しており、乗降場と駐車場は基本的に事前予約が必要となっている
観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等	○	道路運送法の改正に伴い、今夏以降、一般貸切旅客自動車運送適正化機関によるバス事業者への指導監督が実施される予定であり、バス事業者（運転者）の遵法意識の向上が図られる
バス交通に関わる交通マネジメントの実施	—	地区周辺には、訪問先として上位に入る観光地が多くあり、バス交通を規制・誘導することは難しい
駐車料金の割引やタイアップ等による利用の喚起	—	周辺の駐車場は公共・民間が混在しており、民間の事業を圧迫しないよう留意する必要がある

※赤文字は実施済（予定も含む）の施策

4) 秋葉原地区

(1) 地区の状況

秋葉原地区における主な観光行動は「ショッピング、日本の現代文化、街歩き」であり、道路状況は、片側3車線（停車帯無）で交通量は比較的少ない。

バスの路上駐車の主な特性は、主に中央通りの家電量販店付近における④『商業施設等での乗降を行う「短時間・多頻度」の駐車』と、中央通りの万世橋周辺における⑤『運転手の休憩、送迎の時間調整等の「長時間・低頻度」』である。

これに対して、④については「乗降場所のルール化」と「短時間の駐車可能なスペースの確保」が、⑤については「バス駐車場の利用促進のための情報提供」と「路上の駐車スペースの活用可能性」が必要となっている。

これらの地区状況を踏まえて、前項で抽出した施策（案）から、施策の実施優先度を検討した。

表 4-10 秋葉原地区の状況と路上駐車の問題

地区名	秋葉原地区	
	【地区の状況】	
	観光行動	ショッピング、日本の現代文化、街歩き
	交通量	比較的少ない
	道路状況	片側3車線（停車帯無）
	近隣駐車場	無
	観光バスの路上駐車の特長 【④、⑤】	
<ul style="list-style-type: none"> ・秋葉原地区では、商業施設前への乗降や休憩を目的とした路上駐車が発生。 ・駐車時間は時間帯によりばらつきがあり、13～17時までは「30～60分」「60分以上」の長時間駐車との割合が比較的高い。 ・路上駐車は、時間帯によりばらつきがあり、他地区に比べて近畿・中部等の割合が高い傾向。 ・地区周辺にはバス専用駐車場はない。 		
【路上駐車の問題】		
課題①：特定の箇所に多頻度の路上駐車が集中することによる、交通の輻輳や交差点付近の左折車線の占有等への対応		
課題②：休憩、客待ち等、長時間の駐車による車線の占有等への対応		
【対応の視点】		
視点①：乗降場所のルール化		
視点②：短時間の駐車可能なスペースの確保		
視点③：バス駐車場の利用促進のための情報提供		
視点④：路上の駐車スペースの活用可能性		

(2) 施策（案）の実施優先度の検討（路上駐車特性④）

秋葉原地区は、地区内にはバス用駐車場がなく、新たなバス駐車場を確保するのも難しいことから、周辺の駐車場（上野、北の丸、靖国神社等）を活用した対応が必要となる。

家電量販店付近への過度な交通の集中を対しては、観光バスの乗降場を設置し、無秩序な乗降を抑制する必要がある。

また、乗降場の設置が困難な場合には、周辺駐車場とのパーク＆ライドによる交通抑制が考えられる。

さらに、情報提供の面で相互の連携強化を図ることで「乗降場所のルール化」と「短時間の駐車可能なスペースの確保」に対応するものとする。

表 4-11 秋葉原地区のバス路上駐車への施策実施優先度（路上駐車特性④）

【ハード的対応】 施策（案）	実施施策 の優先度	選定理由
観光バス専用駐車場の整備	—	地区内にはバス用の駐車場はないが、新規に駐車場を確保するのが難しいことから、周辺の駐車場（上野、北の丸、靖国等）の活用を図る
観光バス用乗降場の整備	○	家電量販店付近では乗客の乗降のための交通集中が発生しており、乗降場所の設置により、無秩序な乗降を抑制することが望ましい
駐車場等への誘導施設の整備（その他）	○	現在はバス用駐車場への誘導はなされていないため、設置すること望ましい
パーク＆ライド（その他）	○	平成 29 年 2 月に靖国神社～秋葉原間をシャトルバスで連絡する実証実験が実施されており、地区内への過度な観光バスの集中を抑制する必要がある
【ソフト的対応】 施策（案）	実施施策 の優先度	選定理由
駐車・乗降施設の予約システムの構築	—	周辺の駐車場は主に公共の駐車場であるが、予約の可否や方法は駐車場毎に異なっているため、短期的にシステム化することは困難であり、長期的な課題となる
駐車・乗降施設の情報提供（その他）	○	提供する駐車場情報の共有化に加え、満／空情報等、利用者の利便性がより向上するよう提供情報の充実を図ることが望ましい
観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等	○	道道路運送法の改正に伴い、今夏以降、一般貸切旅客自動車運送適正化機関によるバス事業者への指導監督が実施される予定であり、バス事業者（運転者）の遵法意識の向上が図られる
バス交通に関わる交通マネジメントの実施	—	地区周辺には、訪問先として上位に入る観光地が多くあり、秋葉原や上野駅等、観光の起点となるターミナル駅もあることから、バス交通を規制・誘導することは難しい
駐車料金の割引やタイアップ等による利用の喚起	—	周辺の駐車場は公共駐車場が多いため、特定の駐車場の割引等は難しい

(3) 施策（案）の実施優先度の検討（路上駐車特性㊟）

秋葉原地区は、地区内にはバス用駐車場がなく、新たなバス駐車場を確保するのも難しいことから、周辺の駐車場（上野公園、北の丸公園、靖国神社等）を活用した対応が必要となる。

このため、バスの駐車需要を地区内で対応することが難しいため、暫定的な対応として、比較的交通量の少ない中央通りおよびその周辺の道路については、路上空間を利用した駐車スペースの確保を図る。

また、情報提供の面で相互の連携強化を図ることで「バス駐車場の利用促進のための情報提供」と「路上の駐車スペースの活用可能性」に対応するものとする。

表 4-12 秋葉原地区のバス路上駐車への施策実施優先度（路上駐車特性㊟）

【ハード的対応】 施策（案）	実施施策 の優先度	選定理由
観光バス専用駐車場の整備	—	地区内にはバス用の駐車場はないが、新規に駐車場を確保するのが難しいことから、周辺の駐車場（上野公園、北の丸公園、靖国神社等）の活用を図る
路上のバス専用駐車施設整備	○	中央通りや周辺の道路では、比較的広幅員でありながら交通量が少ない道路があるため、これらの路上空間を活用した駐車スペースの確保を図る
駐車場等への誘導施設の整備（その他）	○	現在はバス用駐車場の誘導はなされていないため、設置することが望ましいと考えられる
パーク&ライド（その他）	—	乗客の乗降を目的とするものは少ないため、長時間の駐車への対応としては優先度が低い
【ソフト的対応】 施策（案）	実施施策 の優先度	選定理由
駐車・乗降施設の予約システムの構築	—	周辺の駐車場は主に公共の駐車場であるが、予約の可否や方法は駐車場毎に異なっているため、短期的にシステム化することは困難であり、長期的な課題となる
駐車・乗降施設の情報提供（その他）	○	提供する駐車場情報の共有化に加え、満／空情報等、利用者の利便性がより向上するよう提供情報の充実を図ることが望ましい
観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等	○	道路運送法の改正に伴い、今夏以降、一般貸切旅客自動車運送適正化機関によるバス事業者への指導監督が実施される予定であり、バス事業者（運転者）の遵法意識の向上が図られる

※赤文字は実施済（予定も含む）の施策

5) 地区別の対応施策のまとめ

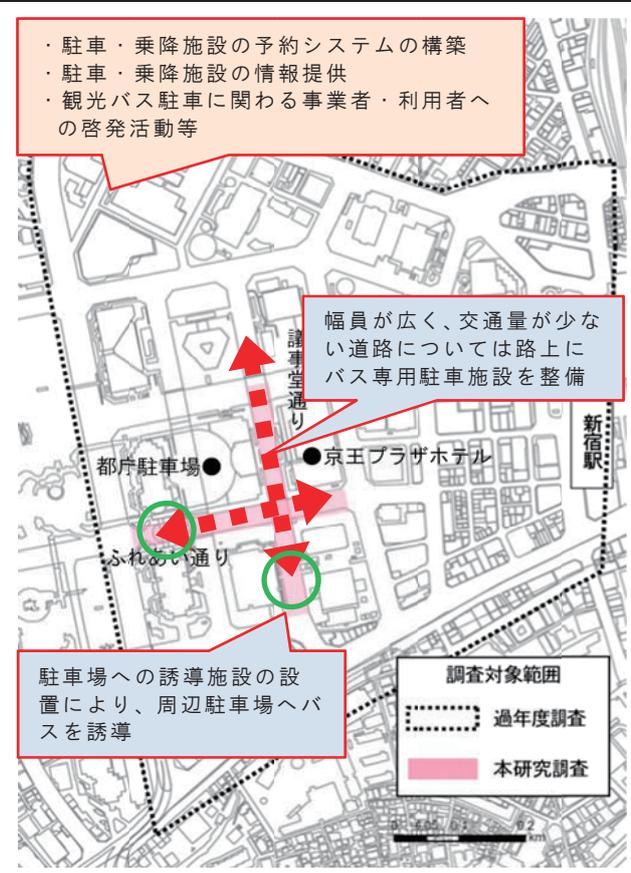
重点検討エリアの地区別の対応施策を以下に整理した。

地区名	銀座地区
【地区の状況】	
観光行動	ショッピング、街歩き
交通量	比較的多い
道路状況	片側2車線（停車帯無）
近隣駐車場	無
観光バスの路上駐車の特性	<p>【路上駐車特性①】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商業施設前等では主に乗降を目的とした短時間、多頻度の路上駐車が発生。また、一部の場所では乗車待ちと思われる比較的長時間の路上駐車が発生。 ・路上駐車は、主に都外の関東南部の車両が5～7割程度。 ・周辺のバス駐車場の利用状況は6割～3割程度。
路上駐車の課題	課題：特定の箇所に多頻度の路上駐車が集中することによる速度低下や、交通の輻輳による危険な状態への対応
対応の視点	<p>視点①：乗降場所のルール化</p> <p>視点②：短時間の駐車が可能なスペースの確保</p>
【想定する実施施策】※赤文字は実施済（予定含む）の施策	
<p>○ハード的対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光バス用乗降場の整備 ⇒GINZASIX 観光バス用乗降場（H29.4月予定） ・駐車場等への誘導施設の整備 <p>○ソフト的対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車・乗降施設の情報提供 ・観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等 ⇒マナーアップキャンペーン 	
<p>【銀座地区における施策実施のイメージ】</p> <p>【ハード的対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光バスの乗降はGINZASIXの観光バス乗降場で乗客の降車を行う。 ・降車を終えたバスは周辺の丸ノ内鍛冶橋や晴海地区などのバス駐車場で待機したのち、再度GINZASIXで乗客の乗車を行う。 ・バス乗降場からの流出ルート上には、周辺駐車場への誘導施設を設置する。 <p>【ソフト的対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺の駐車・乗降施設のリアルタイムでの情報提供を行う。 ・合わせて観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等を継続的に実施。 	

地区名	新宿駅西口地区
【地区の状況】	
観光行動	ショッピング、街歩き
交通量	少ない
道路状況	片側2車線（停車帯無）
近隣駐車場	有
観光バスの路上駐車の特性	【路上駐車特性⑩】 ・新宿駅西口地区では、運転手の休憩や送迎の時間調整と思われる長時間、低頻度の路上駐車が発生。 ・路上駐車車の車籍地は、主に東京と関東南部の車両が6～8割程度。 ・周辺のバス駐車場の利用状況は4割程度。
路上駐車の課題	課題：休憩、客待ち等、長時間の駐車による車線の占有等への対応
対応の視点	視点①：バス駐車場の利用促進のための情報提供 視点②：路上の駐車スペースの活用可能性

【想定する実施施策】※赤文字は実施済（予定含む）の施策

- ハード的対応
 - ・路上のバス専用駐車施設整備
 - ・近隣の駐車場等への誘導施設の整備
- ソフト的対応
 - ・駐車・乗降施設の予約システムの構築
 - ・駐車・乗降施設の情報提供
 - ・観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等 ⇒マナーアップキャンペーン



- 【新宿駅西口地区における施策実施のイメージ】
- 【ハード的対応】
- ・議事堂通りやふれあい通り等の幅員が広く、交通量が少ない道路については路上にバス専用駐車施設を整備する。
 - ・また、合わせてバス駐車場への誘導施設を設置し、周辺のバス駐車場へ誘導を図る。
- 【ソフト的対応】
- ・駐車・乗降施設の予約システムの構築により、事前に駐車場を確保できるようにして利用の促進を図る。
 - ・駐車・乗降施設のリアルタイムの情報提供を行う。
 - ・合わせて観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等を継続的に実施。

地区名	浅草地区
【地区の状況】	
観光行動	歴史的、伝統的な景観、寺、等
交通量	比較的多い
道路状況	片側1車線（停車帯無）
近隣駐車場	有
観光バスの路上駐車の特性	<p>【路上駐車特性◎】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該箇所は、台東区が指定した観光バスの乗降場を含んでおり、乗降場へ観光バスが集中することにより、乗降場までの区間に観光バスが滞留する事象が発生。 ・路上駐車の車籍地は、関東南部の車両が4～5割で、そのほかでは、東京、近畿等。 ・周辺のバス駐車場の利用状況はピーク時間帯が10割で、夜間を除いて利用率は比較的高い。
路上駐車の課題	<p>課題：バス乗降場への集中による周辺道路の混雑や交通輻輳への対応</p> <p>※ただし平成28年12月より乗車場と降車場の分離を実施中。また、二天門前の乗車場は拡幅され、バスの停車スペースが確保された。</p>
対応の視点	視点：乗降場の分散による交通集中の緩和
【想定する実施施策】※赤文字は実施済（予定含む）の施策	
<p>○ハード的対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光バス専用駐車場の整備 ⇒今戸駐車場等、観光バス専用駐車場の整備 ・観光バス用乗降場の整備 ⇒二天門通り、江戸通りへの観光バス乗降場の設置（乗車・降車の分離） <p>○ソフト的対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車・乗降施設の予約システムの構築 ⇒観光バス駐車場および乗車場の予約システム ・観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等 ⇒マナーアップキャンペーン 	
<p>・観光バス専用駐車場（今戸駐車場等）を整備</p> <p>観光バス専用駐車場</p> <p>観光バスは各降車場で降車後、観光バス駐車場で待機後、二か所の乗車場で乗車を行う</p> <p>言問通り降車場</p> <p>台東区民会館駐車場</p> <p>観音バス専用乗降場</p> <p>江戸通り</p> <p>国際通り降車場</p> <p>雷門通り降車場</p> <p>調査対象範囲</p> <p>過年度調査</p> <p>本研究調査</p> <p>・駐車・乗降施設の予約システムの構築</p> <p>・観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等</p> <p>【浅草地区における施策実施のイメージ】 ※浅草地区においては既に実施済</p> <p>【ハード的対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光バス専用駐車場（今戸駐車場等）を整備し、観光バス乗降場と連携して、バス交通に対応する。 ・観光バスの乗降は、降車場と乗車場を分離し、バス交通の分散化を図る。 <p>【ソフト的対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車・乗降施設の予約システムの構築により、事前に駐車場を確保できるようにするとともに、利用に際しては乗車場と合わせて完全予約制にすることにより、効率的な運用を図る。 ・合わせて観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等を継続的に実施。 	

地区名	秋葉原地区
【地区の状況】	
観光行動	ショッピング、日本の現代文化、街歩き
交通量	比較的少ない
道路状況	片側3車線（停車帯無）
近隣駐車場	無
観光バスの路上駐車の特徴	<p>【路上駐車特性④、⑤】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・秋葉原地区では、商業施設前への乗降や休憩を目的とした路上駐車が発生。 ・駐車時間は時間帯によりばらつきがあり、13～17時までは「30～60分」「60分以上」の長時間駐車割合が比較的高い。 ・路上駐車は車籍地は、時間帯によりばらつきがあり、他地区に比べて近畿・中部等の割合が高い傾向。 ・地区周辺にはバス専用駐車場はない。
路上駐車課題	<p>課題①：特定の箇所に多頻度の路上駐車が集中することによる、交通の輻輳や交差点付近の左折車線の占有等への対応</p> <p>課題②：休憩、客待ち等、長時間の駐車による車線の占有等への対応</p>
対応の視点	<p>視点①：乗降場所のルール化</p> <p>視点②：短時間の駐車可能なスペースの確保</p> <p>視点③：バス駐車場の利用促進のための情報提供</p> <p>視点④：路上の駐車スペースの活用可能性</p>
【想定する実施施策】※赤文字は実施済（予定含む）の施策	
<p>○ハード的対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光バス用乗降場の整備（㊤） ・駐車場等への誘導施設の整備（㊤） ・路上のバス専用駐車施設整備（㊤） ・パーク＆ライド（㊤） ⇒秋葉原～靖国神社パーク＆ライド実証実験 <p>○ソフト的対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車・乗降施設の情報提供（㊤）（㊤） ・観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等（㊤）（㊤） ⇒マナーアップキャンペーン 	
<p>観光バス用乗降場の整備により、中央通りへのバスの集中を緩和</p> <p>幅員が広く、交通量が少ない道路については路上にバス専用駐車施設を整備</p> <p>駐車場への誘導施設の設置により、周辺駐車場へバスを誘導</p> <p>周辺駐車場とのパーク＆ライドによりバス交通の集中を抑制</p> <p>・駐車・乗降施設の情報提供、 ・観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等</p> <p>調査対象範囲 過年度調査 本研究調査</p>	<p>【秋葉原地区における施策実施のイメージ】</p> <p>【ハード的対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光バス用の乗降場を整備することにより、中央通りへのバス交通の集中を抑制する。 ・幅員が広く、交通量が少ない道路については路上にバス専用駐車施設を整備する。 ・合わせてバス駐車場への誘導施設を設置し、周辺のバス駐車場へ誘導を図る。 ・周辺駐車場とのパーク＆ライドによりバス交通の集中の抑制を図る。 <p>【ソフト的対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車・乗降施設のリアルタイムの情報提供を行う。 ・合わせて観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等を継続的に実施。

2.3 観光バスの路上駐車対策としての駐車場活用可能性の検討

本項では、これまでに検討した観光バスの路上駐車に対応施策について、駐車場の活用可能性を検討した。

1) 既存駐車場の転用による活用可能性

観光バスの駐車需要が今後も増加が予想される中で、都内では用地確保等の面で新規に大量の観光バス駐車場を整備することは困難な状況であり、観光バスの駐車需要に対応するためには、既存の駐車場ストックを活用した対応が必要となってくる。

このため、観光バスの路上駐車対策における駐車場の活用可能性として、現況で駐車場の利用状況に余裕がある場合には、その一部あるいは全部をバスの駐車スペースとして転用することが考えられる。

(1) 既存駐車場を転用するための課題

ア. 設計条件等による制約

既存の駐車場をバス駐車場へ転用を図る場合に、設計条件等による制約が発生する。

観光バスは、車両の大きさゆえに乗用車や小型貨物車に比べて、出入り口や車路、駐車ます等で必要となるスペースが大きいため、駐車場の利用状況に余裕がある場合でも、対応可能かを十分に検討する必要がある。

大型貨物車等に対応している駐車場であれば、活用の可能性は高いと考えられるが、東京都心部では一般利用が可能な大型車に対応した駐車場は現状では限られている。

【参考 駐車場の構造一般】

・ 駐車ます

[単位：m]

設計対象車両	長さ	幅員
軽自動車	3.6	2.0
小型乗用車	5.0	2.3
普通乗用車	6.0	2.5
小型貨物車	7.7	3.0
大型貨物車およびバス	13.0	3.3

・ 天井の有効高さ

[単位：m]

設計対象車両	車路	車室
軽自動車	2.3	2.1
小型乗用車	2.3	2.1
普通乗用車	2.4	2.2
小型貨物車	3.7	3.5
大型貨物車およびバス	4.1	3.9

・ 車路の幅員（車室に面した車路の幅員）

[単位：m]

設計対象車両	幅員		幅員	
	歩行者用通路 なし	歩行者用通路 あり	歩行者用通路 なし	歩行者用通路 あり
軽自動車	7.0	6.5	5.5	5.5 (対面通行)
小型乗用車				5.0 (一方通行)
普通乗用車				6.0
小型貨物車	7.5	7.0	6.5	6.0
大型貨物車およびバス	13.0	12.5	11.5	11.0

・ 車路の幅員（車室に面していない車路の幅員）

[単位：m]

設計対象車両	幅員	
	対面通行	一方通行
軽自動車	5.5	3.5
小型乗用車		
普通乗用車		
小型貨物車	5.9	3.7
大型貨物車およびバス	6.5	4.0

・ 車路の内法半径

[単位：m]

設計対象車両	内法半径
軽自動車	5.0
小型乗用車	
普通乗用車	
小型貨物車	5.0
大型貨物車およびバス	8.2

資料：駐車場設計・施工指針

イ. 観光バスの駐車需要の把握

既存駐車場の転用にあたっては、地域の観光バスの交通需要を把握する必要がある。

観光バスの路上駐車の問題が顕著化した要因は、近年の急激な訪日観光客増加の影響が大きいと考えられるが、これまでの観光バスの駐車需要に関わる調査は、限定的な地域を対象としたものが多かった。

これに対して、東京都道路整備保全公社が実施している「路上駐車実態調査」は、東京都内 51 箇所の広範囲の地区で調査を行っており、経年的なデータの蓄積もあることから、当該調査を活用した観光バスの駐車需要の把握が考えられる。

当該調査において対象とする「バス」については、これまでは企業の送迎用バス等の観光バス以外のものも含まれていたが、本研究第 3 章において、次回の「路上駐車実態調査」にむけて「バスの種類を大きさや用途の違いにより分類」することを提案しており、提案が取り入れられた場合は、観光バスの路上駐車の方がより詳細に把握できると考えられる。

ウ. 整備コスト・事業性

観光バスの駐車需要に対応するためには、公共駐車場だけではなく、民間駐車場のストックの活用も図る必要があると考えられる。

しかし、バス駐車場は乗用車用の駐車場よりも舗装厚が必要になる等、転用にあたっては改修が必要となる場合があり、整備コストが高くなることによる事業性の低下が懸念される。

このため、民間の駐車場事業者の駐車場ストックを活用するためには、改修費用の補助等、公的な支援による転換の促進が必要になると考えられる。

2) バス専用駐車場の運用効率化による活用可能性

もう一つの駐車場の活用可能性としては、既存のバス専用駐車場について、運用の効率化を図ることが考えられる。

具体的には、利用者が「必要とする情報をリアルタイムに獲得」し、「予約・決済が容易に可能」とすることで、「見つけやすく、使いやすい」駐車場サービスを提供し、駐車場利用の均衡化を図ることで、限られた既存駐車場のストックをより効率的に運用することが必要となる。

(1) バス専用駐車場の運用効率化のための課題

ア. 駐車場情報

現状では、観光バス駐車場の満／空状況や利用方法に関する情報は、提供元の事業者により情報の水準に差があり、必ずしも利用者にとって利便性が高いとはいえない状況である。

このため、情報提供側の情報の共有化および高度化が必要となってくるが、当然のことながら、様々な事業者の情報やシステムを統一するのは非常に困難であるため、実現は長期的な課題となる。

したがって、当面の取り組みとしては、①「異なる事業者間での駐車場情報の共有化」と、同一事業者の提供する駐車場情報については、②「リアルタイムの駐車場の満／空情報の提供や駐車場間での連携（駐車場が満車の場合、近隣駐車場を案内等）の強化」等、提供する情報の高度化により利用しやすい環境を構築することが必要となると考えられる。

イ. 予約・決済等のシームレス化

台東区の浅草地区のように、インターネットを利用した駐車場の予約システムを導入している事例もあるが、現状では、駐車場の予約に電話や FAX 等による手段を利用している事業者も多い。

本研究のヒヤリング調査の結果では、旅行事業者が観光バスの駐車場を確保する時期はツアー1～2週間前の場合が多いことから、予約と決済をスムーズに行える手段が必要となる。

2.4 路上駐車対策の実施による効果の検討

本項では、本章 2.2 の重点検討エリアにおける実施施策の検討結果について、バスの路上駐車対策を実施した場合の効果を検討した。

1) 検討の視点

本研究では、観光バスの路上駐車による問題として「主に観光客の乗降待ちのために路上駐車する観光バスによって引き起こされる交通渋滞」、「交通輻輳による安全性の低下」、「アイドリングによる環境悪化や騒音等」が研究を行う上での出発点としている。

このため、効果の検討にあたっては、これらの問題に対応した以下の 3 つの視点を設定した。

- ①道路の交通容量変化による速度低下等改善の効果
- ②路上駐車による交通事故の発生リスクの軽減
- ③路上駐車、道路の混雑等の緩和による環境の改善

2) 検討方法

検討にあたっては、観光バスの路上駐車が発生時（現況）と、施策の実施により路上駐車が解消した状態を想定した 2 種類の交通状況を定量的に把握する必要がある。

このために、本研究では交通量推計の手法を参考として、検証の対象とするエリアの道路について限定的な検証モデルを作成し、路上駐車の有無による当該道路の交通状況の変化についてシミュレーションを行った。

(1) 検討用モデルの作成①（ネットワークデータ）

検討用のモデルとして、道路を線（リンク）で再現した「ネットワークデータ」を作成した。

「ネットワークデータ」は下図に示すように、実際の道路を線（リンク）の組み合わせにより表現したものであり、一本のリンクは「初期速度」、「交通容量」、「距離」のデータを有している。

また、車線変更等の車線間の移動を再現するために、車線間を接続するダミーのリンクを設定した。

(2) 検討用モデルの作成②（OD表）

検討用のモデルとして、自動車の交通量および発地・着地を設定した「OD表」を作成した。

OD表は、発地～着地間で発生する交通量を想定するものであり、通常は市区町村等、一定のエリア単位で設定するが、本研究では広範囲の交通をシミュレートすることを目的としていないため、対象道路の現況交通量を再現するための2点間のOD表を作成した。

具体的には、下図の交通の発着点A、B間について、道路交通センサス等の実測交通量等を基に断面交通量を設定し、これを上下方向別に交通量を振り分けて、当該道路の交通量の交通量の再現を図った。

※O：Origin（起点）、D：Destination（終点）、自動車の起終点間の移動量を示した表

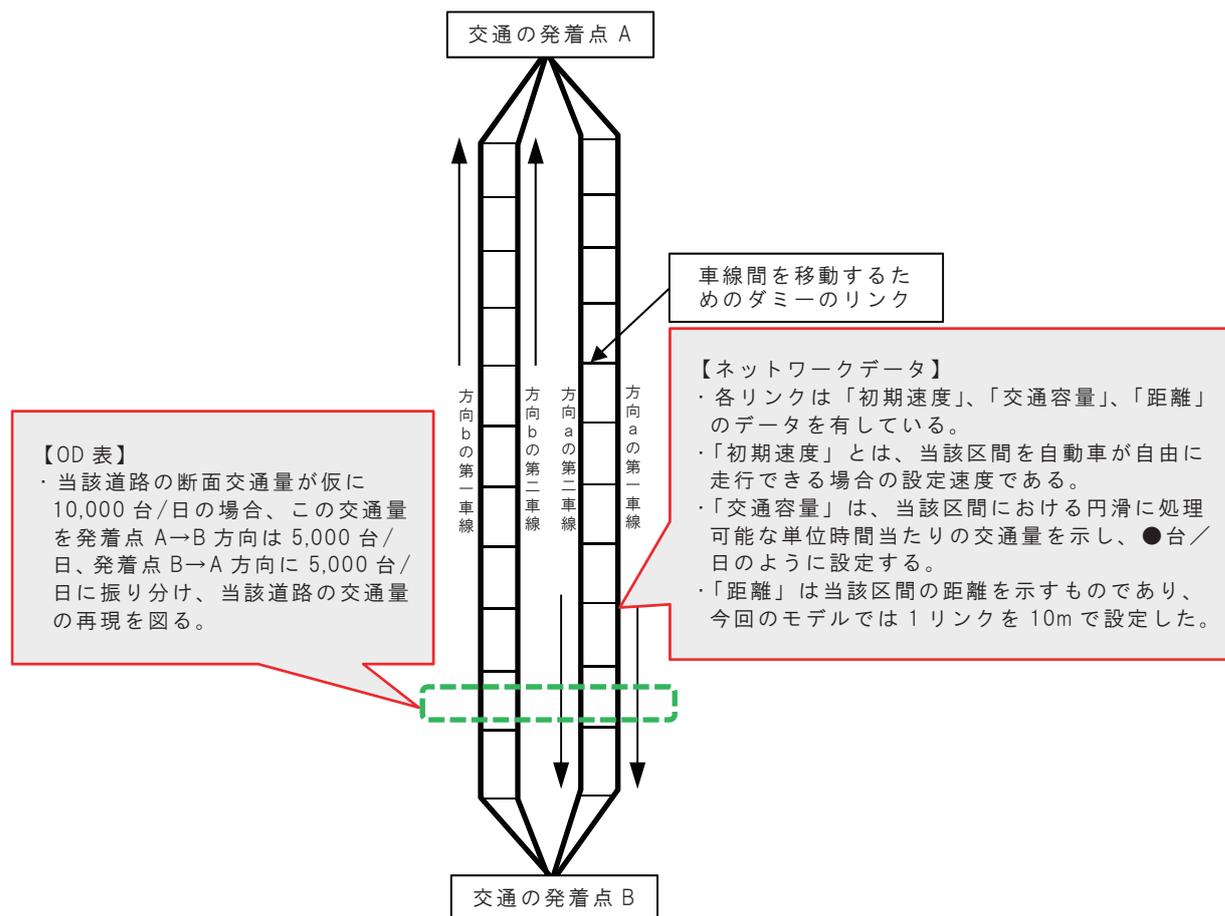


図 4-6 検証用モデルのイメージ（4車線道路の場合）

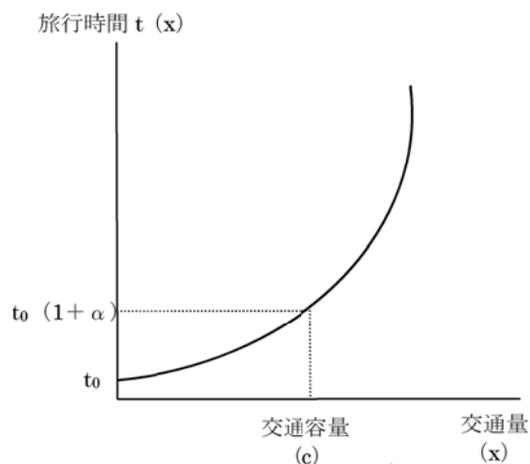
(3) 交通状況のシミュレーションの考え方

検証用モデルを基に、交通量推計の手法を参考として交通状況のシミュレーションを行った。

交通量推計とは、ある発地から着地までの時間距離が最短となる経路を探索し、発地～着地間のルートに交通を配分し、ネットワーク（道路網）の交通量を推計するものである。

ただし、ネットワークには交通容量が決められているため、当初最短のルートでも、交通量が増加するに従い走行速度が低下することで、他のルートが選択されるようになる。

この交通量と速度の関係性を示したモデルの一つとしては下図に示す **BPR** 関数があり、本検討ではこのモデル式を基に交通状況のシミュレーションを行うものとした。



- ・ BPR 関数は、米国道路局 (US Bureau of Public Road) で開発されたモデルである。
- ・ t_0 は当該リンクの自由旅行時間（ゼロフロー時の旅行時間）であり、交通量が増加するに伴い旅行時間も増加する（速度が低下する）。
- ・ 交通量が交通容量を超過すると、旅行時間は著しく増加する（渋滞が発生するような速度低下の状態となる）

図 4-7 BPR 関数モデル式

3) 施策実施の効果の検討（ケーススタディの実施）

(1) 検証の対象とする地区

前項で示した交通状況のシミュレーションの考え方を基に、重点検討エリアの代表地区に対してケーススタディによる検討を行った。

検討を行う地区は、本研究における重点検討エリアのうち、既に各種の施策が実施されている「浅草駅」と、交通量が少ないため交通への影響が殆どみられない「新宿駅西口」を除いた「秋葉原駅」と「銀座駅」のうち、片側2車線道路（停車帯なし）のため、路上駐車による車線減少の影響が大きく、かつ平日の交通量が比較的多い「銀座地区」について実施した。

表 4-13 ケーススタディ対象地区の概要（銀座地区：再掲）

地区名	銀座地区
【地区の状況】	
観光行動	ショッピング、街歩き
交通量	比較的多い
道路状況	片側2車線（停車帯無）
近隣駐車場	無
観光バスの路上駐車の特性	【路上駐車特性④】 ・商業施設前等では主に乗降を目的とした短時間、多頻度の路上駐車が発生。また、一部の場所では乗車待ちと思われる比較的長時間の路上駐車が発生。 ・路上駐車の手籍地は、主に都外の関東南部の車両が5～7割程度 ・周辺のバス駐車場の利用状況は6割～3割程度。
路上駐車の課題	課題：特定の箇所に多頻度の路上駐車が集中することによる速度低下や、交通の輻輳による危険な状態への対応
対応の視点	視点①：乗降場所のルール化 視点②：短時間の駐車が可能なスペースの確保
【想定する実施施策】※赤文字は実施済（予定含む）の施策	
○ハード的対応 ・観光バス用乗降場の整備 ⇒GINZASIX 観光バス用乗降場（H29.4月予定） ・駐車場等への誘導施設の整備 ○ソフト的対応 ・駐車・乗降施設の情報提供 ・観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等 ⇒マナーアップキャンペーン	

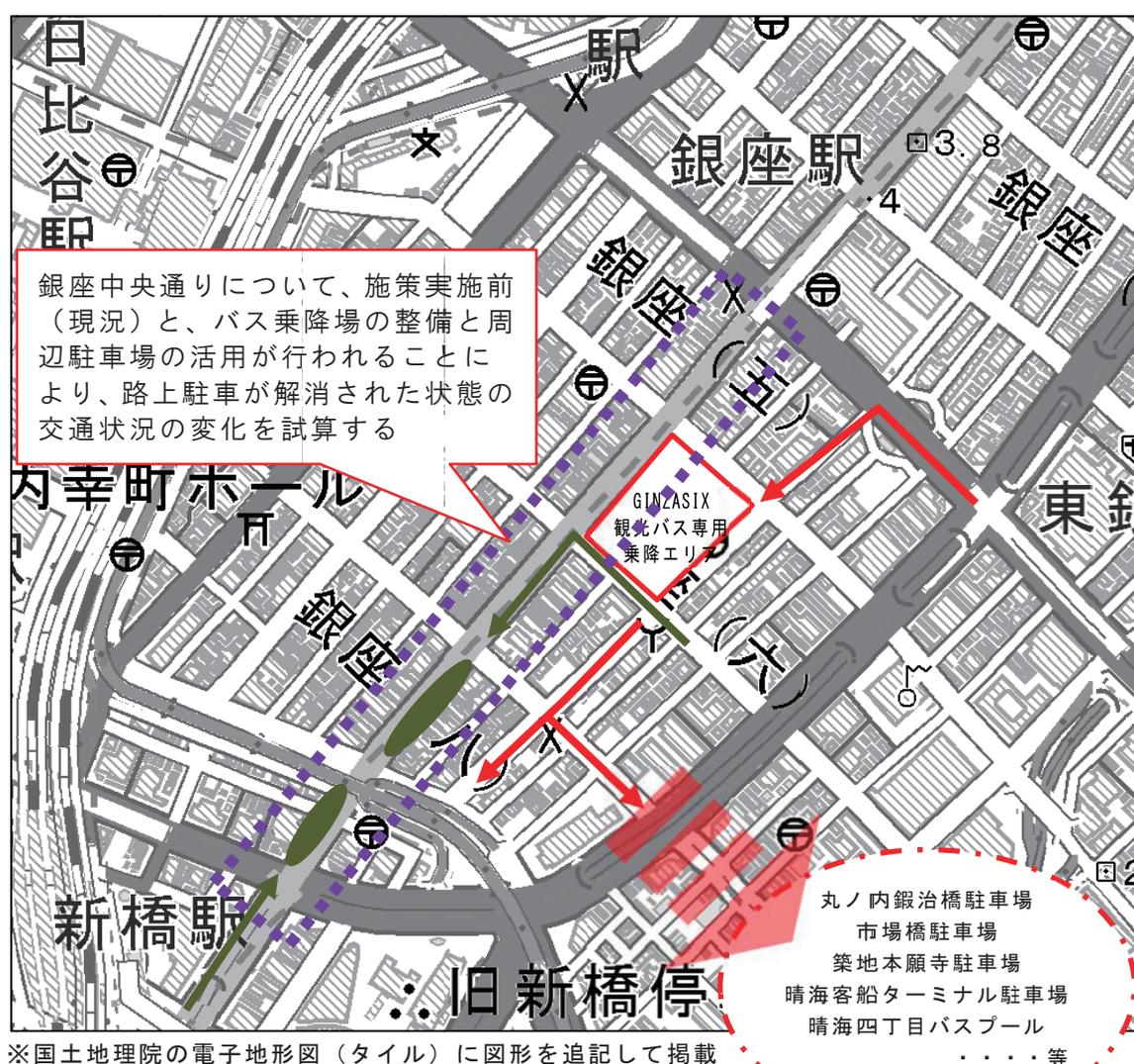
(2) シミュレーションの条件設定

ア. シミュレーションのケース設定

交通状況のシミュレーションのケースは、観光バスの路上駐車が発生していた銀座中央通り（銀座四丁目～八丁目交差点間）について、「路上駐車対策なし（現況）」の場合と、「路上駐車対策実施後の中央通りの路上駐車が解消された状態を想定した。

表 4-14 シミュレーションのケース設定

ケース名	ケース設定
路上駐車対策なし（現況）	銀座中央通りに観光バスの路上駐車がある状態を想定
路上駐車対策実施後	施策実施により中央通りの路上駐車が解消された状態を想定



-  路上駐車対策前のバスの流れ（現況）
-  現況の路上駐車発生個所
-  路上駐車対策後のバスの流れ（想定）

イ. 対象道路の交通容量の考え方

シミュレーションで使用する対象道路の交通容量は、銀座中央通りの実測交通量（平成 22 年道路交通センサス）から、1 車線あたりの基本的な交通容量を算出した。

銀座中央通りの昼間 12 時間の交通量は 11,191 台/12h であり、これを道路混雑度 0.71 から交通容量を算出すると 15,800 台/12h となる。

ここから、1 車線あたりの交通量を 3,900 台/12h と想定し、さらに本研究の調査時間（11~19 時：9 時間）に換算すると、調査時間の交通容量は 2,900 台/11~19 時となった。

この交通容量を、路上駐車がない場合の基本交通容量と想定した。

なお、速度の設定については、対象道路の規制速度が 50km/h であるが、平成 22 年道路交通センサスにおける走行速度を参考として、35 km/h を基準として設定した。

表 4-15 銀座中央通りの交通容量の想定

交通量の実測データ (H22 道路交通センサス)	②交通容量 (12 時間) ※H22 センサスの混雑度 0.71 より想定 ②=①/0.71	③1 車線あたりの交通容量 (4 車線) ③=②/4 (車線数)	④調査時間 (11~19 時) に換算した 1 車線あたりの基本交通容量 ④=③* (9h/12h)
①交通量 (昼間 12 時間)			
11,191 台/12h	15,800 台/12h	3,900 台/12h	2,900 台/11~19 時

※道路混雑度：昼間 12 時間交通量/昼間 12 時間交通容量

路上駐車がある場合（現況）については、本研究のプレ調査の結果から、路上駐車車両の路上占有率を基に、当該区間の基本交通容量に逓減を加えて、路上駐車による交通容量減少を再現した。

【バスの路上駐車がある区間の交通容量の考え方】

路上駐車発生区間の交通容量：基本交通容量 2,900 台/11~19 時 × (1-路上駐車による区間の路上占有率)

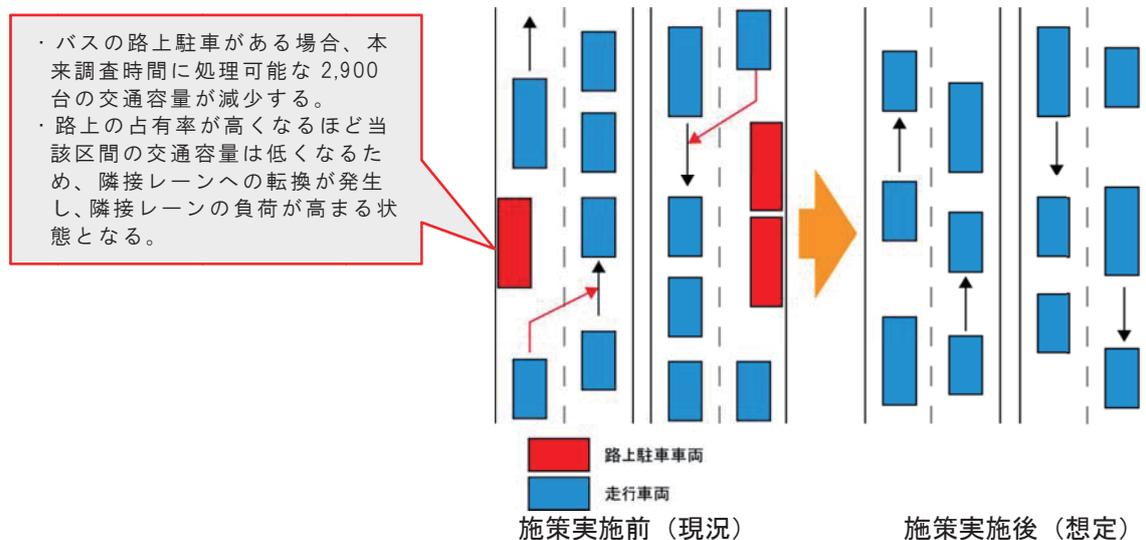


図 4-8 バスの路上駐車施策実施前後の車両の動きのイメージ

前述の交通容量設定の考え方にに基づき、検討用ネットワークに適用する交通容量を下図のとおり設定した。

対象道路の交通容量は、施策実施前はバスの路上駐車による車線の占有があるため、部分的に交通容量が低下しているが、施策実施後については、バスの路上駐車が解消された状態を想定しているため、全区間を基本交通容量で設定した。

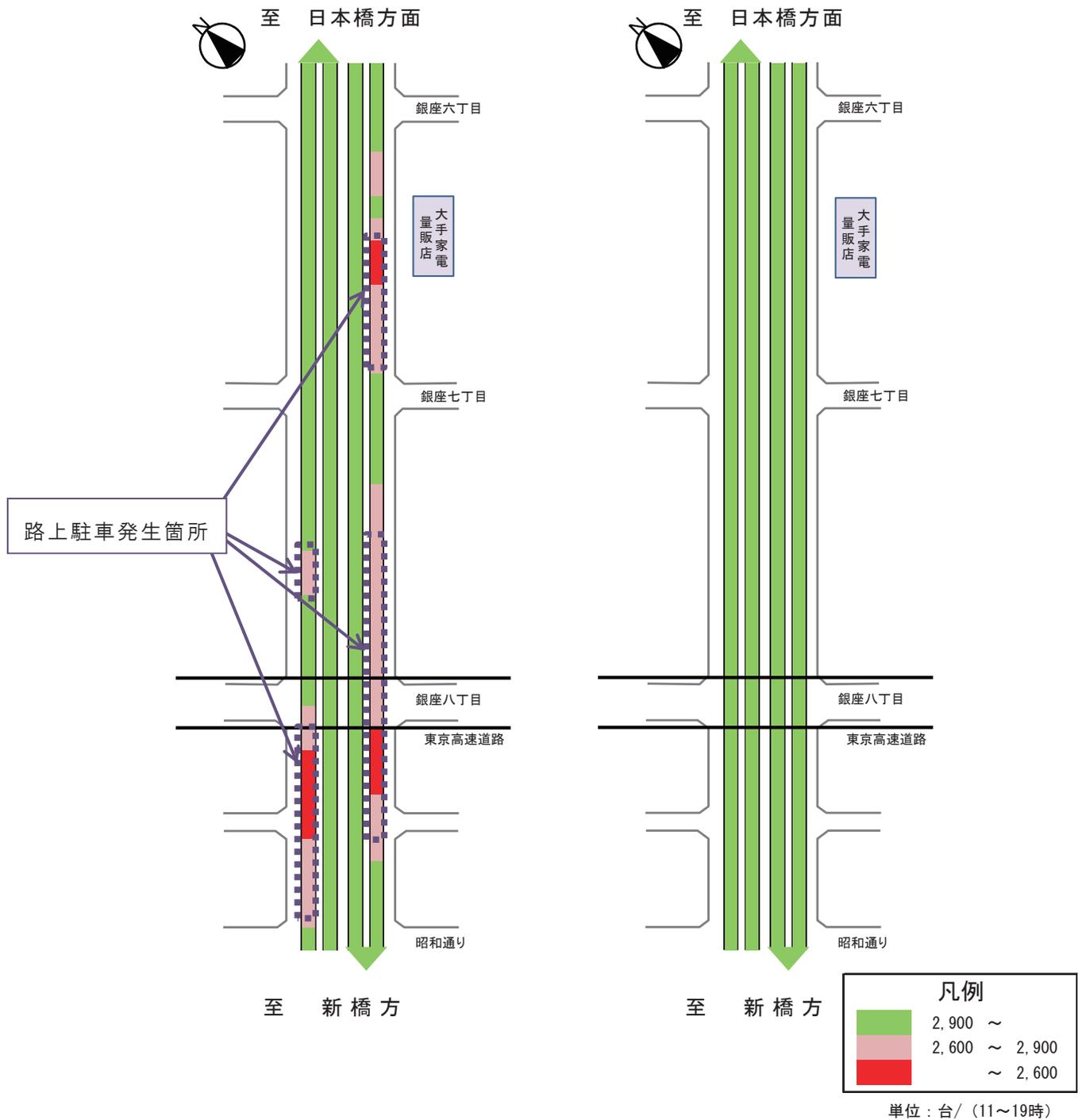
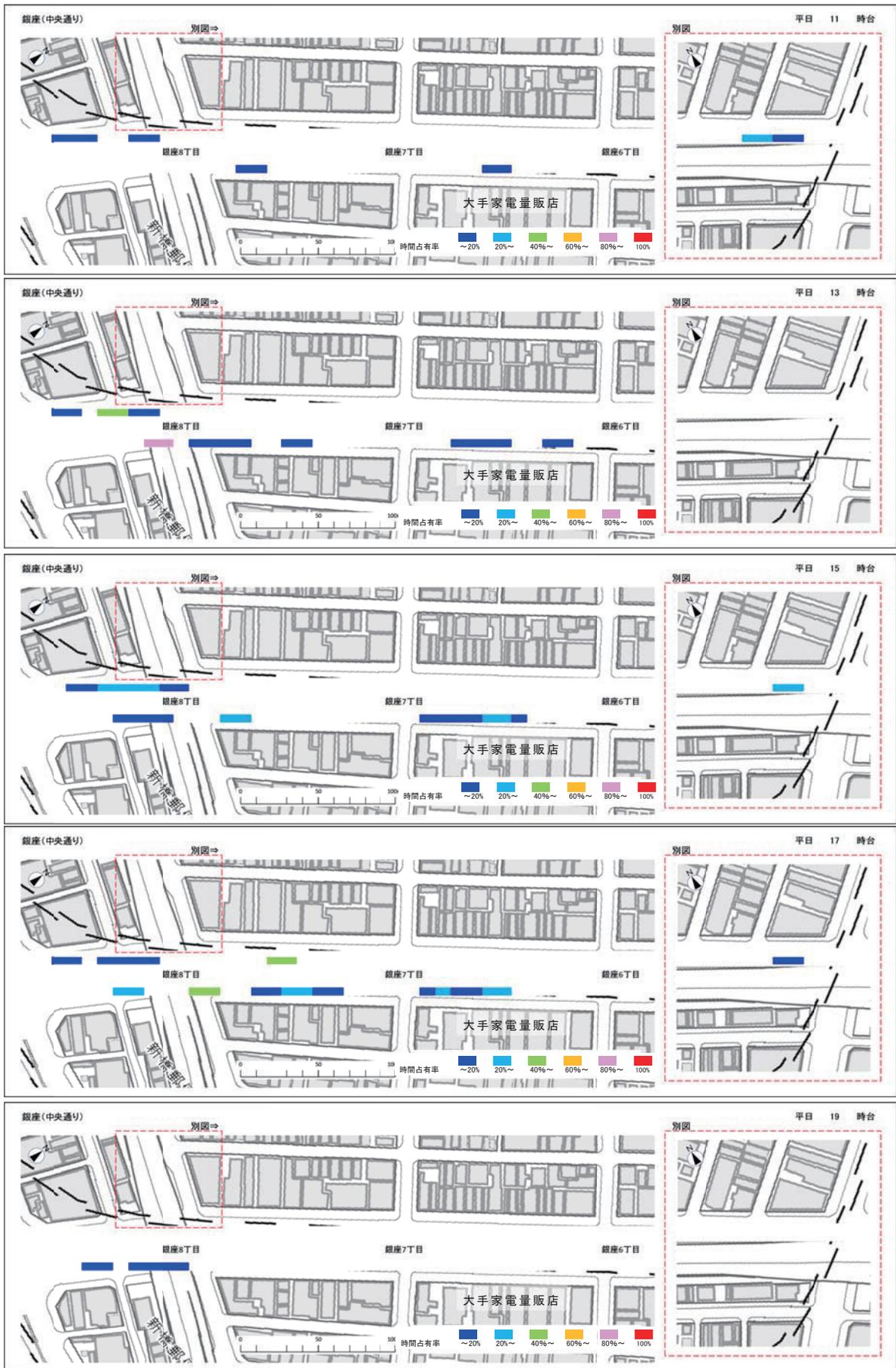


図 4-9 シミュレーションに用いる銀座中央通りの交通容量の設定



※国土地理院の電子地形図（タイル）にバスの路上駐車箇所を追記して掲載

図 4-10 銀座中央通りの観光バスの車道占有状況（プレ調査結果より再掲）

ウ. OD 表の作成

シミュレーションで使用する OD 表は、銀座中央通りの実測交通量（平成 22 年道路交通センサス）11,191 台/12h を基に、調査時間（11~19 時：9 時間）による換算を行い、当該道路の OD 量を 8,400T.E/11~19 時と想定した。

この OD 量を 2 分し、下図に示す発着点 A、B から各方向に発着する OD を作成した。

なお、本試算においては、施策実施前後で銀座中央通りの交通量は変化しないものとした。

表 4-16 銀座中央通りの OD 量の想定

交通量の実測データ (H22 道路交通センサス)	②調査時間（11~19 時）に換算した OD 量
①交通量 (昼間 12 時間)	②=①* (9h/12h)
11,191 台/12h	8,400T.E/11~19 時

※T.E: トリップエンド

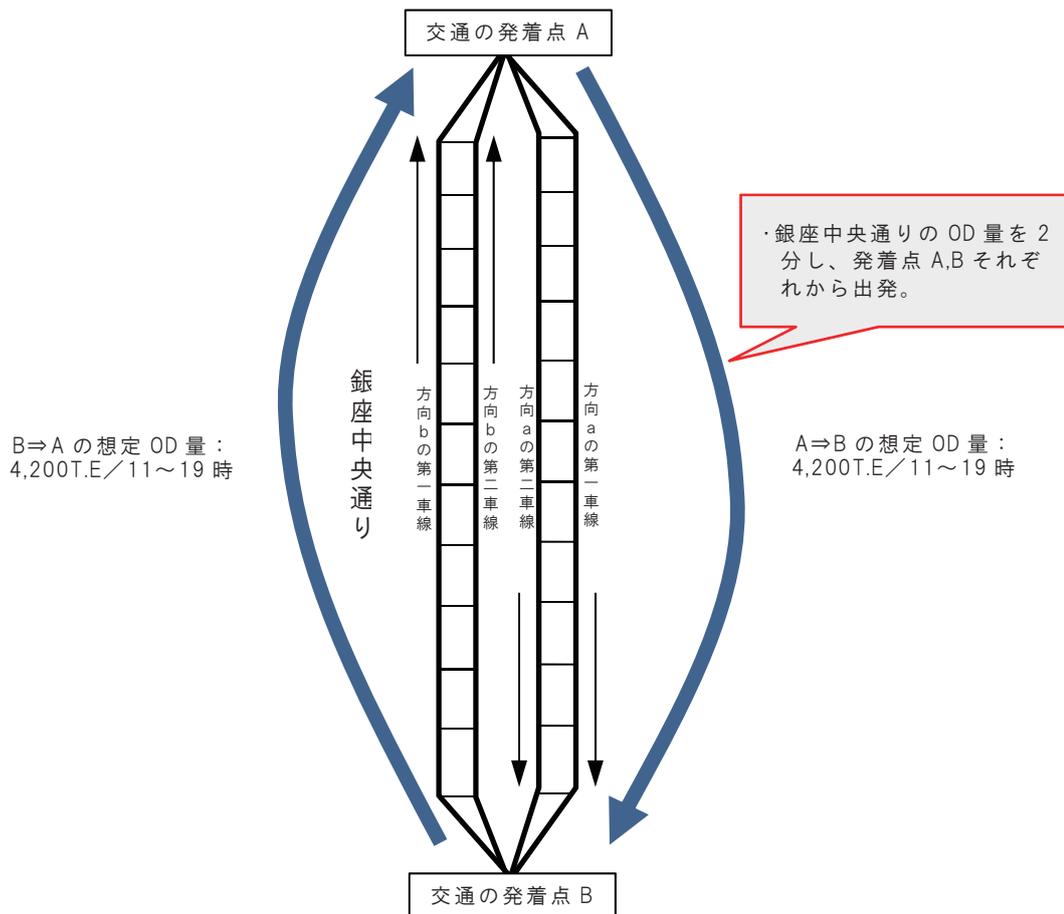


図 4-11 銀座中央通りの OD の考え方

(3) 交通状況のシミュレーションの結果

作成した検討用のモデル（ネットワークデータ、OD 表）を用いて、施策実施前後の交通状況のシミュレーションを行った結果を以下に示す。

交通量の変化としては、施策実施前（現況）では、バス路上駐車による車線の交通容量低下の影響により、第一車線から第二車線への車線変更の動きが発生し、第二車線への交通負荷が高まる状況が発生している。

施策実施後（想定）は、バスの路上駐車が解消し各車線に均等に交通が流れるため、特定の区間への交通負荷は発生しない。

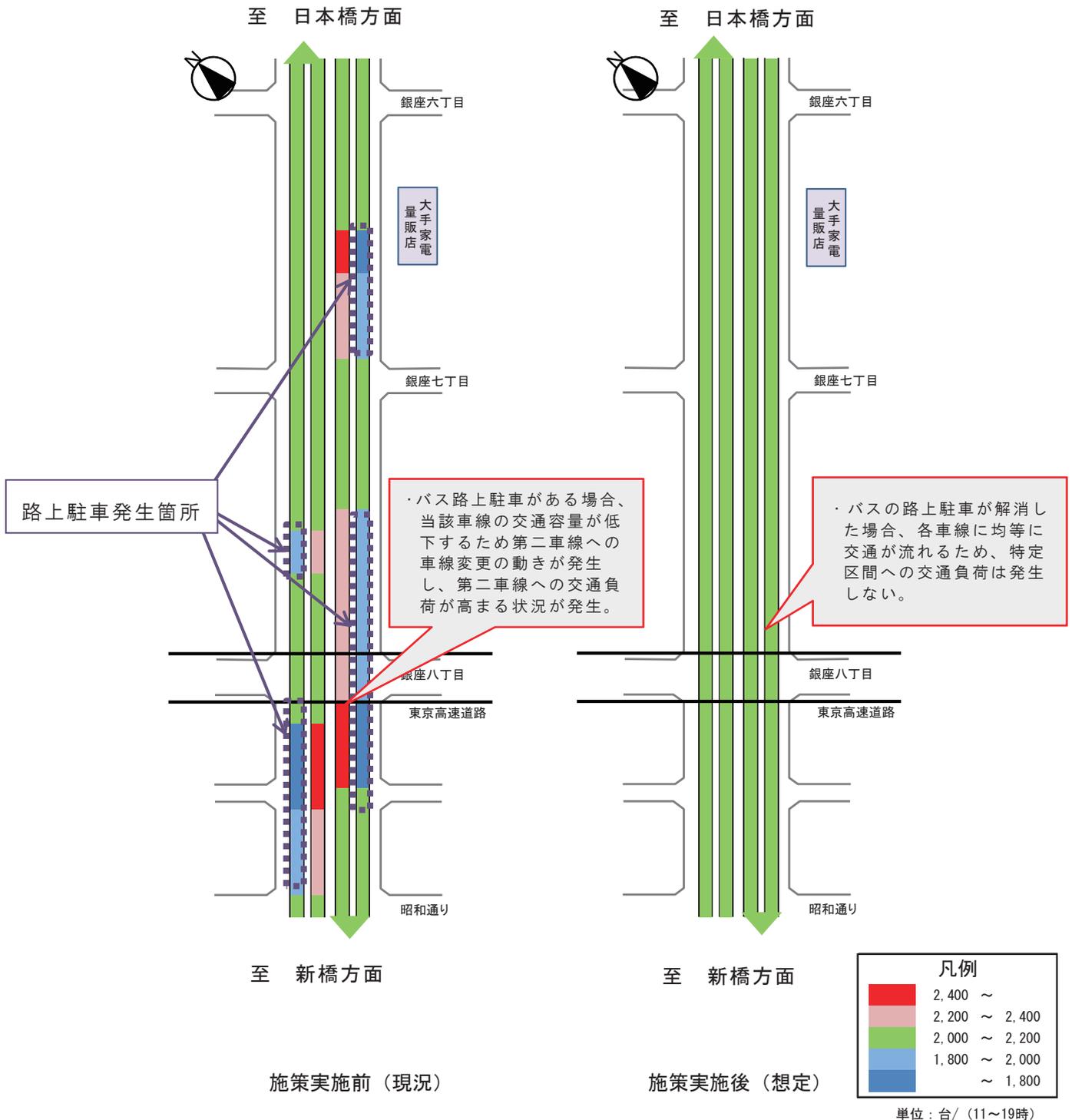


図 4-12 銀座中央通りの施策実施前後の交通量の変化

自動車交通の変化による走行速度への影響としては、施策実施前（現況）では、バス路上駐車の影響により、第二車線への交通負荷が高まるのに伴って第一車線、第二車線ともに3km/h以上速度が低下する区間が発生している。

施策実施後（想定）は、バスの路上駐車が解消し各車線に均等に交通が流れるため、特定の区間での速度低下は発生しない。

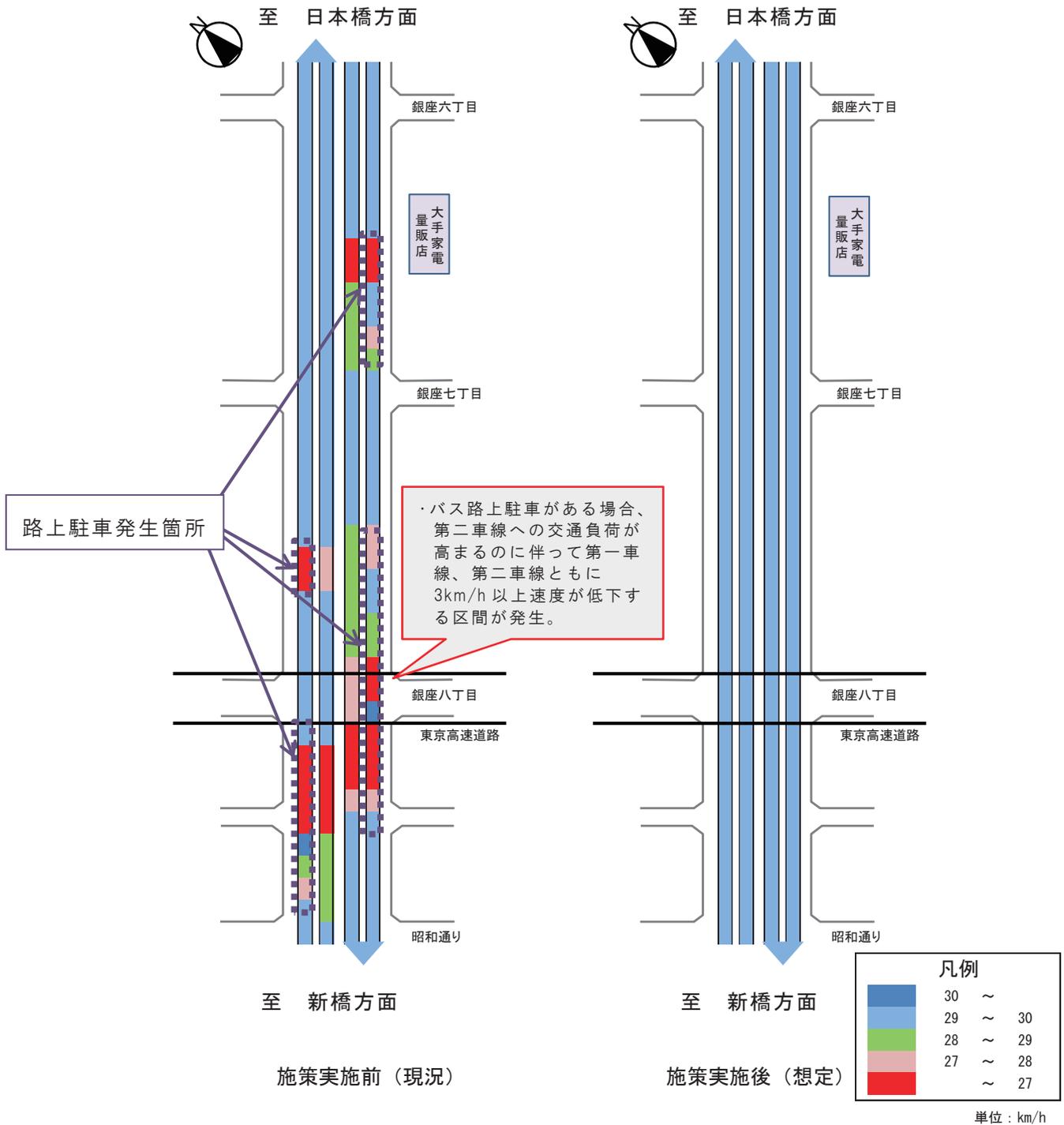


図 4-13 銀座中央通りの施策実施前後の走行速度の変化

4) 施策実施による効果の試算

交通状況のシミュレーションの結果を基に、施策実施によるバス路上駐車解消の効果を試算した。

効果の指標としては、国土交通省が実施している「費用便益分析」および「客観的評価指標」の手法を参考に、定量的な効果を試算した。

表 4-17 効果の試算に用いる指標

視点	指標	根拠
①道路の交通容量変化による混雑等改善の効果	渋滞損失時間	主要指標現況値算出マニュアル（案） （国土交通省）
②路上駐車による交通事故の発生リスクの軽減	交通事故件数	費用便益分析マニュアル（国土交通省）
③路上駐車、道路の混雑等の緩和による環境の改善	環境評価指数※（CO ₂ 、NO _x 、SPM）	主要指標現況値算出マニュアル（案） （国土交通省）

※二酸化炭素（CO₂）、窒素酸化物（NO_x）、粒子状物質（SPM）

(1) 道路の交通容量変化による混雑等改善の効果

【渋滞損失時間】

路上駐車対策あり・なしそれぞれの交通量推計結果から、渋滞損失時間を算出し、その削減効果を算出する。

$$\text{損失時間} = \sum \{ (\text{区間の距離} / \text{日平均旅行速度}) - (\text{区間の距離} / \text{基準旅行速度}) \} \\ \times \text{日平均交通量} \times \text{平均乗車人数}$$

日平均旅行速度：交通量推計平均速度

基準旅行速度：「主要指標現況値算出マニュアル（案）」より設定

区間交通量：配分交通量

平均乗車人員：「主要指標現況値算出マニュアル（案）」より設定

基準旅行速度の定義

道路種別	沿道状況		道路種別	沿道状況	
	DID内	DID外		DID内	DID外
国幹道	80	60	主要地方道	30	45
都市高速	60	60	一般県道	30	45
一般国道	35	50			

単位：km/h

※DID (Densely Inhabited District: 人口集中地区)

原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接し、隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域

平均乗車人員

	平均乗車人員 (人/台)
乗用	1.30
バス	11.80
小型貨物	1.20
普通貨物	1.20

※H11 道路交通センサスの結果より

出典：「主要指標現況値算出マニュアル（案）」

※マニュアルでは日交通量を基に年間値を算出するが、本研究では調査対象時間（11時～19時）についてシミュレーションを行っているため、算出結果は調査対象時間（11時～19時）の交通量に基づく年間値となる

(2) 路上駐車による交通事故の発生リスクの軽減

【交通事故件数】

交通事故件数は、施策実施による各リンクの交通量の変化について、それぞれ区間毎に発生事故件数を基準として算定し、リンク別の交通事故の社会的損失を集計する。

表 4-18 交通事故件数算定式

道路区分	沿道区分	算定式
一般道 2車線	D I D	$Z=0.38*X1+0.09*X2$
	その他市街地	$Z=0.22*X1+0.083*X2$
	非市街地	$Z=0.13*X1+0.088*X2$
一般道 4車線	D I D	$Z=0.29*X1+0.09*X2$
		$Z=0.34*X1+0.09*X2$
	その他市街地	$Z=0.18*X1+0.079*X2$
		$Z=0.25*X1+0.079*X2$
	非市街地	$Z=0.13*X1+0.078*X2$
$Z=0.15*X1+0.078*X2$		
高速道		$Z=0.032*X1$

延長=L

交通量=Q

主要交差点数=N

走行台キロ (X 1) = X 1 = Q * L

走行台箇所 (X 2) = X 2 = Q * 1

出典：「費用便益分析マニュアル」

※マニュアルでは日交通量を基に年間値を算出するが、本研究では調査対象時間（11時～19時）についてシミュレーションを行っているため、算出結果は調査対象時間（11時～19時）の交通量に基づく年間値となる

(3) 路上駐車、道路の混雑等の緩和による環境の改善

対象道路の路上駐車対策あり／なしにより削減される自動車からの排出量別の排出原単位を用い、以下の手法により算定する。

【CO2 削減量】

・算定式

$$\text{CO2 排出削減量} : BR = BR_O - BR_W$$

$$\text{総排出量} : BR_i = \sum_j \sum_l (Q_{ijl} \times L_l \times \beta_j) \times 365 \div 1,000,000$$

ここで、
: 排出削減量 (t-CO2/年)
: 整備 の場合の総排出量 (t-CO2/年)
: 整備 の場合のリンク における車種 の交通量 (台/日)
: リンク の延長 (km)
: 車種 の排出原単位 (g-CO2/台・km)
: 整備ありの場合、無しの場合
: 車種
: リンク

算定結果⇒ CO2 排出削減量 : ○○t-CO2/年

【NO_x、SPM 削減量】

・算定式

$$\text{NOx (SPM) 排出削減量} : BR = BR_O - BR_W$$

$$\text{総排出量} : BR_i = \sum_j \sum_l (Q_{ijl} \times L_l \times \beta_j) \times 365 \div 1,000,000$$

ここで、
: 排出削減量 (t- NOx (SPM)/年)
: 整備 の場合の総排出量 (t- NOx (SPM)/年)
: 整備 の場合のリンク における車種 の交通量 (台/日)
: リンク の延長 (km)
: 車種 の排出原単位 (g- NOx (SPM)/台・km)
: 整備ありの場合、無しの場合
: 車種
: リンク

算定結果⇒ NOx (SPM) 排出削減量 : ○○t- NOx (SPM)/年

出典 : 「主要指標現況値算出マニュアル (案)」

※マニュアルでは日交通量を基に年間値を算出するが、本研究では調査対象時間 (11時~19時) についてシミュレーションを行っているため、算出結果は調査対象時間 (11時~19時) の交通量に基づく年間値となる

5) 各指標の試算結果

交通状況のシミュレーションの結果と、各指標の算定方法に基づき、バス路上駐車に対応施策実施の効果について試算を行った。

いずれの指標についても、施策実施により路上駐車が解消された場合には、実施前よりも改善する結果となった。

今回の試算は銀座中央通りの一部区間に限定したものであるため、量的には大きなものではないが、仮に他のバス路上駐車が発生している箇所についても対応施策が実施された場合、地域全体としての効果は大きなものとなると考えられる。

(1) 道路の交通容量変化による速度低下等の改善

表 4-19 渋滞損失時間の変化

	対策前	対策後	削減量
渋滞損失時間 (人・時/年)	16,676	14,995	1,682

(2) 路上駐車による交通事故の発生リスクの軽減

表 4-20 交通事故発生件数の変化

	対策前	対策後	減少件数
事故件数 (件/年)	64	50	14

※シミュレーション結果に基づく試算であり、実際の事故件数とは異なる

(3) 路上駐車や道路の混雑等の緩和による環境の改善

表 4-21 CO₂等の排出量の変化

	対策前	対策後	削減量
CO ₂ 削減効果 (t-co ₂ /年)	467.690	463.428	4.262
No _x 削減効果 (t /年)	0.823	0.813	0.011
SPM削減効果 (t /年)	0.046	0.046	0.001

※端数の関係で施策前後の排出量と削減量は一致しない場合がある

※マニュアルでは日交通量を基に年間値を算出するが、本研究では調査対象時間（11時～19時）についてシミュレーションを行っているため、算出結果は調査対象時間（11時～19時）の交通量に基づく年間値となる

3. 観光交通に対応した路上駐車対策の検討のまとめ

3.1 路上駐車対策

前章において、観光バスの路上駐車の特性としては、大きく「商業施設等の前等の路上における買い物客等の乗降を目的とした短時間・多頻度の駐車」と、「運転手の休憩や送迎の時間調整と思われる長時間・低頻度の駐車」の二つの特性があることがあきらかとなった。

「短時間・多頻度の駐車」への対策としては、需要に対応した駐車場の供給が第一義的には必要となるが、観光地近隣に駐車場の確保が容易ではない場合もあることから、その場合は、駐車場所と乗降場所とを分離し、観光バスの乗降・駐車行動をルール化することで、一定の効果が期待できる。

ただし、乗降場所を設置することで、逆に乗降場所に交通の集中が発生する場合もあることから、設置にあたっては、設置場所周辺の道路状況を考慮し、乗り場、降り場をさらに分離して交通の分散を図るなどの対応も行う必要がある。

また、合わせて周辺のバス駐車場へ誘導する案内設備の設置等も必要となる。

「長時間・低頻度の駐車」への対策としては、**s-park**等の駐車場情報サイトを活用したりリアルタイムで対応可能な駐車場情報の提供や、予約システムを提供することにより、利用可能な駐車場へ円滑に誘導することが必要となる。

近隣に新たな駐車場を確保することが困難で、かつ交通状況や沿道環境への影響が軽微な場合には、路上空間の活用も考えられる。

路上空間を観光バスの駐車スペースとして活用するためには、都市計画上の位置づけや道路管理者・交通管理者との調整が必要である。

東京都内では実施された事例もないため、導入にはより詳細な検討と実証実験等による検証も必要となるが、路外のバス駐車場の適地が限られていることに加えて、今後も予想される観光客の増加を踏まえると、今後検討する価値はあるものと考えられる。

さらに、交通事業者等のマナー意識を全般的に高めることも必要である。

各都道府県のバス協会では、会員に対しての啓発や情報提供等を積極的に行っているが、交通事業者の多くを占める非会員については、十分に働きかけができない状況であった。

しかし、今夏より、適正化事業実施機関による一般貸切旅客自動車運送事業者への指導・監督が開始される予定となっており、今後はバス事業者全体にむけた取り組みが実施されるものと考えられる。

3.2 駐車場の活用可能性

観光バスの駐車需要は今後も増加が予想される中で、都内では新規に大量の観光バス駐車場を整備することは困難な状況である。

このため、観光バスの路上駐車対策としての駐車場の活用可能性の一つとして、既存の乗用車用駐車場について、利用状況に余裕がある場合には、その余剰分をバスの駐車スペースとして転用することが考えられる。

ただし、観光バスは車両の大きさゆえに出入り口や車路についても対応可能かを十分に検討する必要がある、現状で大型貨物車等に対応している駐車場等でなければ難しいと考えられる。

また、バス用駐車場は乗用車用の駐車場よりも舗装厚が必要になる等、改修が必要となる場合があり、高コストによる事業性の低下が課題となる。

このため、民間事業者の駐車場ストックを活用するためには、公的な支援が必要となる。

もう一つの駐車場の活用可能性としては、既存のバス専用駐車場について、運用の効率化を図ることが考えられる。

具体的には、利用者が「必要とする情報をリアルタイムに獲得」し、「予約・決済が容易に可能」とすることで、「見つけやすく、使いやすい」駐車場サービスを提供し、駐車場利用の均衡化を図ることで、限られた既存駐車場のストックをより効率的に運用することが必要となる。

現状では、観光バス駐車場の満／空状況や利用方法に関する情報は、提供元の事業者により情報の水準に差があり、必ずしも利用者にとって利便性が高いとはいえない状況であり、情報提供側の情報の共有化および高度化が必要となってくるが、当然のことながら、様々な事業者の情報やシステムを統一するのは非常に困難であるため、実現は長期的な課題となる。

したがって、当面の取り組みとしては、①「異なる事業者間での駐車場情報の共有化」と、同一事業者の提供する駐車場情報については、②「リアルタイムの駐車場の満／空情報の提供や駐車場間での連携（駐車場が満車の場合、近隣駐車場を案内等）の強化」等、提供する情報の高度化により利用しやすい環境を構築することが必要となると考えられる。

また、予約・決済についても、駐車場の予約に電話や FAX 等による手段を利用している事業者も多いことから、予約と決済をスムーズに行える手段が必要となる。

第5章 研究を終えて

本研究は、主に海外からの観光客の増加に伴う観光バスの路上駐車が増加が社会的な問題となっていたことを出発点として開始したものである。

近年急激に顕著化した問題であるため、研究開始時点では、都内では対策事例も少ない状況であったが、観光バスの駐車環境については、最近になって商業施設への観光バス専用乗降場の整備や、民間事業者のバス駐車場の整備が進められる等、徐々に対応する動きが見えはじめている。

また、研究過程において、いわゆる「爆買い」とよばれる購買行動の鈍化や、アジア系旅行者の FIT (Foreign Independent Tour : 個人旅行) の増加等、観光交通に関わる動向は刻々と変化している状況であり、今後、観光バスの駐車に関わる問題に対しては、これらの動向を踏まえながら対応していくことが必要となってくると考えられる。

国では、「東京 2020 オリンピック・パラリンピック」が開催される 2020 年の訪日観光客について 4,000 万人を目標としており、今後も訪日観光客の増加が見込まれる中で観光バスの駐車環境の整備は喫緊の課題であり、迅速な対応が望まれるところである。

そのためには、今後は民間・公共の垣根を超えた相互の連携や、行政の枠にとらわれない広域的な視点を持って、対応に取り組んでいくことが必要となる。

第6章 卷末資料

1. 観光バスの路上駐車に対応施策の実施事例

1. 観光バスの路上駐車対応施策の実施事例

観光バスの路上駐車対応施策の検討にあたって、「施設整備等による対応（ハード的対応）」と「ICTの活用や運用面からの対応（ソフト的対応）」の各施策について収集した実施事例の調査結果を示す。

表 6-1 施策事例の一覧

ハード/ ソフト	施策の方向性	具体的な施策	都市	施策	
I ハード 的対応	a バスの駐車・乗降施設の確保	i 観光バス専用駐車場の整備	東京都台東区	観光バス乗降場および観光バス駐車場の整備	
			東京都新宿区	歌舞伎町に観光バス駐車場の整備	
			東京都中央区	バス専用のタイムズ駐車場「タイムズ晴海4丁目バスプール」を開設（民間）	
			札幌市中央区	観光バス都心部待機場の設置	
			富山市	富山駅南口暫定観光バス駐車場	
		ii 路上のバス専用駐車施設整備	大阪市	路上の観光バス駐車スペース（パーキングチケット）の設置	
			iii 観光バス用乗降場の整備	東京都中央区	GINZASIXの観光バス専用乗降場
				大阪市	観光バス乗降スペースの設置（日本橋観光バス乗降スペース）
		京都市	京都駅南口駅前広場におけるショットガン方式の導入及び運用実験		
		長野市	ユメリアバスパーク 観光バス等の乗降・待機施設		
b バス交通の整序化・誘導	iv 駐車場等への誘導施設の整備	-	-		
c 複数の交通モードとの連携	v パーク&ライド	東京都千代田区	「シャトルバスを活用した秋葉原路上混雑緩和」実証実験		
		岐阜県高山市	秋の高山祭会場周辺の観光バスの交通規制に合わせたシャトルバスの運行		
II ソフト 的対応	a 駐車施設・乗降施設へのスムーズなアクセスの確保	i 駐車・乗降施設の予約システムの構築	東京都台東区	観光バス駐車場予約システムの導入	
			京都市	京都市観光バス駐車場予約システム	
			関西	eCoPA（駐車場の予約・決済システム）	
		ii 駐車・乗降施設の情報提供	東京都内	s-Parkによる大型バス対応駐車場の情報提供	
			大阪市	バス事業者への「大阪市内観光バス駐車場・乗降場案内」の冊子配布	
			鎌倉市	観光バスの駐車場情報の提供	
	川越市		観光バスの駐車場情報の提供		
	横浜市	観光バスの駐車場情報の提供			
	b 事業者・利用者の意識変化への働きかけ	iii 観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等	東京都内	観光バスの路上混雑緩和に向けたマナーアップキャンペーン	
			京都市	御池通における観光バスの駐車対策	
c バス交通の抑制	iv バス交通に関わる交通マネジメント等	岐阜県高山市	秋の高山祭会場周辺の観光バスの交通規制		
d 駐車施設・乗降施設の利用促進	v 駐車料金の割引やタイヤアップ等による利用の喚起	愛知県豊川市	市営駐車場の観光バス駐車料金の無料化（愛知県豊川市）		

東京都 台東区の施策に関する「補足」

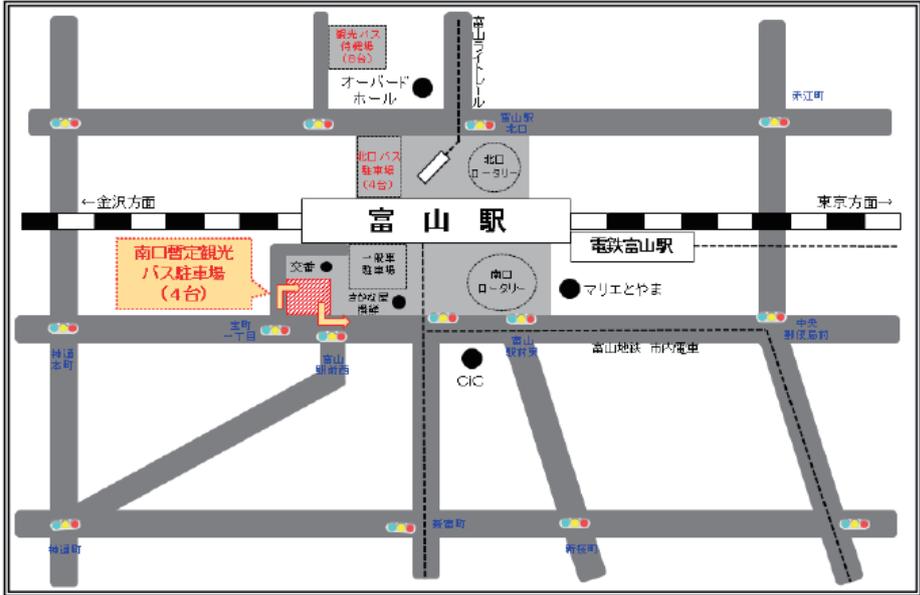
分類	I-a-i / iii
名称	観光バス乗降場および観光バス駐車場の整備
実施箇所	東京都台東区 浅草地区
事業者	台東区・東京都・警視庁・東京国道事務所
事業時期	平成 24 年度～
実施状況	実施中
効果、取組み内容等	<p>ヒヤリング調査の結果を基に、当該施策の効果等を以下に示す。</p> <p>【乗降場の分離】</p> <p>○導入の効果等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ H28. 12 月に乗降場を分離以降、二天門通りへの集中は緩和した。比較的ルールは守られている状況である。ただし、降車場については言問い通りが一番多く、次いで雷門通りで、国際通りの利用は少ない状況。 ・ 乗降場の分離後、警察や道路管理者で頻繁に見回りを行っており、観光バスの路上駐車については、大きく減少。 ・ 清川に民間のバス駐車場も整備される等、民間の活力に期待する部分もあるため、これらの駐車場を利用する場合に、乗降場を利用したい場合は、国際通り等での対応も検討。 <p>○導入に関わる課題等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 乗車場の利用時間を 10 分としていることにはバス事業者などから意見もあるが、浅草ルールとして遵守を呼びかけ、運用上の問題があれば改善を検討予定。 ・ 誘導員には現在権限がないため、現在は駐車に対しては警察が取り締まりを実施。これに対しては、「観光バス対策条例」(H29. 3 を予定)として条例を制定する予定。 ・ 江戸通りの乗車場は現時点でも利用は少ない。ただし、イベント時等で二天門通りに自動車が入れない場合は、江戸通りが混雑する等、バランスが取れていない状況もあるが、予約システム稼働後(1/2以降)は、乗車場を指定することで利用が分散することを期待。
出典	※ヒヤリング調査による

東京都 新宿区

分類	I-a-i
名称	観光バス駐車場の整備（歌舞伎町観光バス駐車場）
実施箇所	東京都新宿区 歌舞伎町
事業者	新新宿区、東京都道路整備保全公社、株式会社ロッテ
事業時期	平成 29 年 3 月 17 日～
実施状況	実施中
概要	<p>【概要】</p> <p>歌舞伎町周辺等での観光バス滞留対策として、新宿区、東京都道路整備保全公社、株式会社ロッテが連携し、「歌舞伎町観光バス駐車場」を設置する</p> <p>営業時間：9：00～17：00 まで（365 日営業）※17：00～翌 9：00 間は入出庫不可</p> <p>料金：9：00 から 17：00 分まで最初の 1 時間 2,000 円 以降、30 分ごと 1,000 円</p> <p>16：30～翌 9：30 まで 1 泊 6,000 円</p> <p>収容台数：大型バス 9 台（平面自走式）</p> <p>予約：可（予約優先）</p>
	 <p>図 観光バス乗降場および駐車場位置 資料：道路整備保全公社 HP</p>
効果、取組み内容等	-
出典	http://www.tmpc.or.jp/01_news/press_20170223.html

分類	I-a-i
名称	観光バス都心部待機場の設置
実施箇所	札幌市中央区
事業者	(社)北海道バス協会
事業時期	平成25年10月1日～(平成16年には社会実験を実施)
実施状況	平成25年10月1日より実施中
概要	<p>【背景】</p> <ul style="list-style-type: none"> 札幌市において、大通公園周辺で観光客が下車した後も移動せず、乗車予定時刻まで路上待機している観光バスが多く見受けられ、こうした観光バスの客待ち路上駐車が観光シーズンや冬季における都心の交通渋滞に拍車をかける1つの要因となっている。 <p>【施設の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> 札幌市中央区南8条2丁目に30台分のバス待機場を確保。予約不要で無料で利用可能であるが、当該箇所での乗客の乗降は禁止。 <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  <p style="text-align: center;">観光バス都心部待機場 札幌市中央区南8条西2丁目</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>観光バス都心部待機場の利用について</p> <ol style="list-style-type: none"> 施設概要 場 所 札幌市中央区南8条西2丁目 収容台数 大型30台 利用料金 無料 利用期間および時間 ※8月より利用時間が3時間延長となりました！ 期 間 通年(12月29日～翌年1月3日は閉鎖) 時 間 午前8時30分～午後9時00分 利用に当たっての注意事項 【基本事項】 施設の保全・管理のため、整理員が常駐します。施設利用に当たっては、次の事項のほか、整理員の指示に従っていただきます。なお、指示に従わない場合は、待機場から直ちに退去していただくとともに、今後の利用についてもお断りすることがあります。 【具体的事項】 ○施設内における乗客の乗降は禁止です。 ○利用は先着順とし、駐車場所は整理員が個別に指定しますので、指定場所に整然と駐車してください。 ○駐車中は、必ずサイドブレーキをかけたとともに、周辺環境保全のためアイドリング・ストップを励行してください。 ○待機場では、火気の管理に十分注意するとともに、降車しての喫煙は絶対にしていただきません。 ○施設利用中は各種事故防止のため車上待機を原則とします。やむを得ず車両を離れる場合は短時間とし、かつ、整理員に申し出てください。 ○トイレは、『公文書館』、『豊水まちづくりセンター(豊水会館)』、『市民活動プラザ星園』の利用となります。利用可能の日が異なりますので、整理員に確認をしてください。 また、一般市民も利用しますので清潔な利用に努めてください。 ○環境美化に努めるとともに、バス車両内のごみはお持ち帰りください。 ○施設内での事故、盗難等の発生防止には各乗務員の責任において万全を期してください。 なお、万が一、事件・事故等が発生した場合には、それぞれ関係者で処理願います。 ○限られたスペースですので、お互いに譲り合うなど、適正な利用にご協力ください。 <p>お問い合わせ 一般社団法人北海道バス協会 札幌市中央区北1条西19丁目2番地 TEL (011) 621-4161 / FAX (011) 621-1566</p>  </div> </div> <p style="text-align: right;">資料：北海道バス協会 HP</p>
効果、取り組み内容等	(※社会実験時の効果) 札幌市内の主な観光地点テレビ塔前及び大通での路上駐車台数及び駐車時間は、実験前と平成14、15年度を比較すると減少。
出典	http://www.hokkaido-bus-kyokai.jp/taiki.html http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/tadm/14-1.pdf

富山県 富山市

分類	I-a-i
名称	富山駅南口暫定観光バス駐車場
実施箇所	富山市明輪町地内富山駅南西街区
事業者	富山県、(公社)富山県バス協会、(一社)日本旅行業協会中部支部富山地区委員会[JATA]
事業時期	平成28年11月4日～
実施状況	「富山駅南北自由通路の整備完了」または「南西街区の本格的な開発着手」までの間、暫定的に設置
概要	<p>○面積=652.70㎡(富山市有地の一部を使用許可)</p> <p>○工事費=2,840千円(周辺関連工事費含む)※富山市と折半</p> <p>○駐車台数=大型観光バス4台</p> <p>○利用時間=午前6時～午後10時</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1回あたりの駐車時間は原則15分以内 ・利用料金は無料 <p>○交通渋滞の回避など安全面等を考慮し、当面、観光バスの降車専用として供用を開始し、今後の利用状況なども踏まえ、観光客のさらなる利便性の向上のために乗車時にも利用可能となるよう諸条件を整えていく予定</p> <p>○管理・運営については、富山県、(公社)富山県バス協会、(一社)日本旅行業協会中部支部富山地区委員会[JATA]が協力して実施</p>
	 <p style="text-align: right;">資料：富山市 HP</p>
効果、取り組み内容等	-
出典	http://www.pref.toyama.jp/cms_press/2016/20161101/00021139.pdf

東京都 中央区

分類	I-a-i
名称	バス専用のタイムズ駐車場「タイムズ晴海4丁目バスプール」を開設（民間）
実施箇所	東京都中央区晴海4-6-7
事業者	タイムズ24株式会社
事業時期	2016年8月16日～
実施状況	実施中
概要	<p>【概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・銀座などを訪れる外国人観光客の増加に伴い、移動手段としての観光バス利用が増えてきている。また、オープンする晴海の近くにはもんじゃ焼きなどで人気の観光スポットである月島があり、多くの修学旅行生がバスで訪れるため、このエリア周辺ではバス駐車場のニーズが高まっている。 ・一方、観光地周辺ではバス駐車場が十分に確保されていないため、観光バスの路上駐車に起因する交通渋滞が発生するといった問題も生じており、都内でタイムズ初となるバス駐車場の開発により、観光バスによる路上駐車が減少し、交通渋滞などの問題解決の一助になることを目的としている。 <p>【駐車場概要】</p> <p>駐車場名： タイムズ晴海4丁目バスプール</p> <p>住所： 東京都中央区晴海4-6-7</p> <p>台数： 11台</p> <p>料金体系： 60分/2,000円 夜間最大料金7,500円（夜間 20:00～8:00）</p> <p>予約： 不可（夜間時間帯(20:00～8:00)のご利用分のみ電話予約受付が可能）</p> <p>オープン： 2016年8月16日（火）</p> <p>その他：アプリ・ホームページ上で満車・空車情報を確認可能</p>
効果、取組み内容等	-
出典	http://www.times24.co.jp/news/2016/08/20160815-1.html



上図 タイムズ晴海4丁目バスプール
 左図 タイムズ晴海4丁目バスプールの位置
 資料：タイムズ24株式会社 HP

大阪府 大阪市

分類	I-a-ii
名称	路上の観光バス駐車スペース（パーキングチケット）の設置（日本橋観光バス乗降スペース）
実施箇所	大阪市
事業者	都市計画局 計画部 交通政策課
事業時期	平成15年度～平成27年2月
実施状況	休止中
概要	<p>【概要】</p> <p>・当該箇所は、平成15年度より「バス専用の駐車枠（2枠）」として、バス専用のパーキング・チケットが設置された。しかし、一部の観光バスの長時間駐車が原因で、二重三重駐車が発生する等の問題が発生したため、平成27年2月16日よりパーキング・チケットを休止し、「バス専用停車枠」内におけるバス利用者の乗降のための停車」以外が禁止となった。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>図（左） 観光バス乗降スペースのパーキング・チケット（2枠） 図（右） パーキング・チケット</p>
効果、取組み内容等	-
出典	http://www.bus-kyo.or.jp/cms/wp-content/uploads/2015/02/ab69929d6cce3295dc79debec7272aa6.pdf

分類	I-a-iii
名称	観光バス乗降スペースの設置（日本橋観光バス乗降スペース）
実施箇所	大阪市
事業者	都市計画局 計画部 交通政策課
事業時期	平成 27 年 2 月～
実施状況	実施中

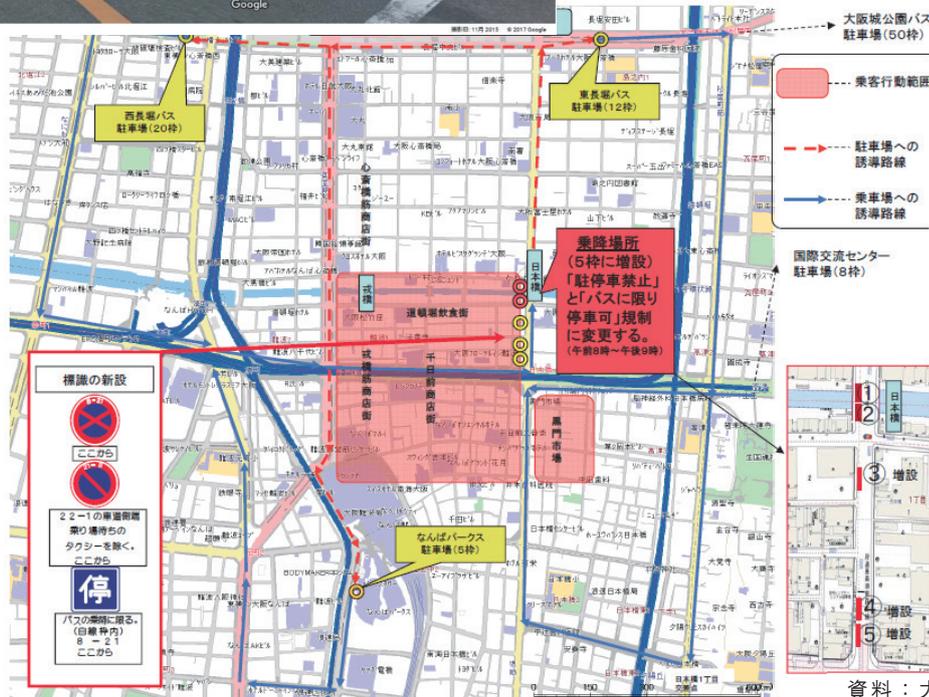
概要

【概要】

・当該箇所は、以前は「バス専用の駐車枠（2枠）」として、バス専用のパーキング・チケットが設置されていたが、一部の観光バスの長時間駐車が原因で、二重三重駐車が発生する等の問題が発生した。このため、平成 27 年 2 月 16 日よりパーキング・チケットを休止し、日本橋付近から日本橋 1 丁目交差点までの区間の西側道路の一部を駐停車禁止規則に変更するとともに、新たに 3 枠の「バス専用停車枠」を増設したうえで、「バス専用停車枠」内におけるバス利用者の乗降のための停車」以外を禁止とした。



図（左） 日本橋観光バス乗降スペース
図（下） 当該箇所の位置

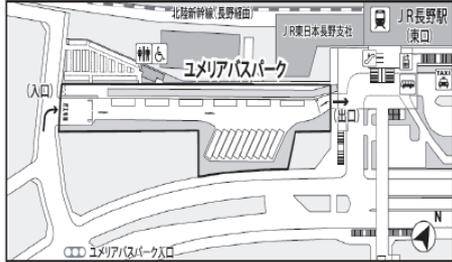


資料：大阪市 HP

効果、取り組み内容等	-
出典	http://www.bus-kyo.or.jp/cms/wp-content/uploads/2015/02/ab69929d6cce3295dc79debec7272aa6.pdf

東京都 中央区

分類	I-a-i / iii
名称	GINZASIXの観光バス乗降場の整備
実施箇所	東京都中央区 銀座地区
事業者	銀座六丁目10地区市街地再開発組合
事業時期	平成29年4月開業予定
実施状況	実施前
概要	<p>【概要】</p> <p>●バス乗降場の整備</p> <p>三原通りに面して、観光バス乗降場を設置。“銀座の玄関口”として機能を整備することで、銀座エリア全体に貢献する、国際的な商業・観光拠点を形成。4台分の台数を確保し、GINZA SIXを利用しなくても乗降場は利用可能。管理はパーク24（株）が行う予定。</p>  <p>観光バス乗降所(イメージパース)</p> <p style="text-align: center;">図 観光バス乗降場のイメージパース 資料：GINZASIX HP</p>   <p style="text-align: center;">図 本格運用前に実施された、ショットガン方式の社会実験の様子 (H29/3/1)</p>
効果、取組み内容等	-
出典	http://ginza6.tokyo/pressroom/pdf/pressrelease_ja_170201_fact_sheet.pdf

分類	I -a- iii
名称	ユメリアバスパーク 観光バス等の乗降・待機施設
実施箇所	長野市大字栗田（JR長野駅東口）
事業者	長野市交通政策課
事業時期	平成26年3月30日（日）より供用開始
実施状況	実施中
概要	<p>・ユメリアバスパークは、観光客等のバス利用環境を改善して「おもてなし」の向上を図るとともに、長野駅周辺の円滑な交通を促すため、観光バス・貸切バス・送迎バス等の乗降・待機を行う施設として整備された。</p> <p>ユメリアバスパークは、JR長野駅東口に直結したバス（観光バス・貸切バス・送迎バス等）専用の送迎場所です。観光客等のバス利用環境を改善し、「おもてなし」の向上を図るとともに、長野駅周辺の円滑な交通を促すため、バス等の乗降・待機を行う施設です。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>1 施設概要</p> <p>所在地 長野市大字栗田（JR長野駅東口） バス乗降場 6台（シェルター付） バス待機場 10台（併設施設：駐輪場 532台） 公衆トイレ 男性（小4・大1） 女性（洋3・和1） おもいやり（洋1・オストメイト対応） 車両ゲート 入口：車高感知式（自動開閉） 出口：感知式（自動開閉） ※ゲートの前で一時停止してください。</p> <p>2 利用可能時間</p> <p>午前0時～午後12時（24時間利用可能） ※特別な理由があるときは、これを変更する場合があります。</p> <p>3 利用可能な車両</p> <p>○乗車定員が11人以上の自動車 ○市が特に利用を認めた自動車 ※道路旅客運送業の車両（タクシー）や宿泊業・飲食店等の送迎車両で、乗車定員が10人以下、車高2.10mを超え、自動車登録番号が3の自動車は、事前に許可を得ることで迎車に限り、利用いただけることがあります。（車高2.10m以下の車両は、利用できません。）</p> <p>4 1回あたりの利用可能時間</p> <p>○バス乗降場 おおむね15分以内 ○バス待機場 おおむね30分以内 ※混雑状況や特別な理由があるときは、これを変更する場合があります。 ※1回あたりの利用可能時間を超過しているときは、退去又は移動を命じる場合があります。 ※送迎専用の施設であり、駐車場としての利用はできません。</p> <p>5 利用料金</p> <p>原則として無料 ※催事等で専用バス（シャトルバス）を臨時的に発着させる場合は独占的利用として有料となります。</p> <p>➤ユメリアバスパークの独占的利用</p> <p>1) 利用の申込 利用する日の1か月前までに申込書を提出してください。市は内容を審査し、可否を決定の上、申込者に通知します。 ※貸付最大区画 乗降場3区画/日、待機場5区画/日 ※同一日に一人の申請者が利用可能な最大区画数は、それぞれ2区画までです。ただし、他に申込者がいない場合は、貸付最大区画の範囲内となります。</p> <p>2) 利用料金 ○乗降場 1区画につき 1日あたり 7,000円 ○待機場 1区画につき 1日あたり 3,500円</p> <p>3) 誘導員の配置 乗客の誘導等は、利用者の責任で実施していただきますので、必要により、誘導員等を配置してください。</p> </div> <div style="width: 45%;">  <p>6 禁止事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ○公の秩序又は善良な風俗を乱す行為 ○施設を汚損し、又は損傷すること。 ○球蹴、ローラースケート、スケートボードその他、これらに類する行為 ○指定した場所以外に車両を乗り入れ、又は駐車すること。 ○危険な行為、通行を妨害する行為その他迷惑を及ぼす行為 ○貼り紙又は貼り札等 ○集会、演説、展示会、音楽会その他これらに類する行為 ○募金、署名活動、事業の周知活動等で人が集まり一般交通に著しい影響を及ぼすおそれのある行為 ○営利を目的とした物品の販売その他これに類する行為 ○他の自動車の乗降を妨げること。 ○施設の利用及び管理に支障を来す行為又は支障を来すおそれのある行為 <p>7 周辺環境に配慮すべき事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ○アイドリングストップ ○不必要な灯火の消灯 ○騒音の発生及び漏出の抑制 <p>8 損害賠償</p> <ul style="list-style-type: none"> ○施設を汚損、損傷、滅失した者には、その損害を賠償していただきます。 ○市は、施設内において盗難、自動車の接触、天災その他市の責に負わない事由により発生した損害については、その賠償の責を負いません。 <p>9 その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ○付近には、住宅や商店街などのほか、生徒や児童の通学路もありますので、交通法規の遵守はもとより、ルールに基づいた適正な利用をお願いします。 ○利用の際は、現地係員の指示に従ってください。 <p>ご不明な点は、下記までお問い合わせください</p> <p>〒380-8512 長野市大字鶴賀緑町1613番地 長野市役所企画政策部交通政策課 電話：026-224-5011 FAX：026-224-5103 ホームページ：http://www.city.nagano.nagano.jp</p> <p style="text-align: right;">ながのご縁を  信都・長野市 <small>H28.9.1作成</small> 資料：長野市HP</p> </div> </div>
効果、取組み内容等	-
出典	https://www.city.nagano.nagano.jp/soshiki/kotuseisaku/86304.html

分類	I - b - iv
名称	駐車場等への誘導施設の整備
実施箇所	-
事業者	-
事業時期	-
実施状況	-
概要	<p>・ 一般の駐車場については、満／空情報等を表示可能な案内標識が導入されており、観光地においてはバス専用駐車場の案内標識の導入が有効であると考えられる。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>資料：星和電機株式会社 HP</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>図（上） 駐車場案内標識のイメージ 図（下） 台東区の浅草区民会館前の乗降場では、離れた場所にあるバス駐車場の満／空情報を表示</p> </div> </div>
効果、取組み内容等	-
出典	-

東京都 千代田区

分類	I-c-v
名称	「シャトルバスを活用した秋葉原路上混雑緩和」実証実験
実施箇所	東京都 千代田区
事業者	国土交通省関東運輸局観光地域振興課
事業時期	平成 29 年 2 月 23～25 日、27 日
実施状況	終了

概要

【実験概要】

・靖国神社駐車場モータープールに観光バスを駐車し、秋葉原を巡回するシャトルバスを運行することにより、直接秋葉原に乗り入れる観光バスを減少させ、路上混雑緩和をはかる実証実験を実施。利用は無料で予約も不要。

【実験方法】

効果

路上混雑の緩和
 ・貸切バスは入らない
 ・シャトルバスの乗降時間は2～3分程度

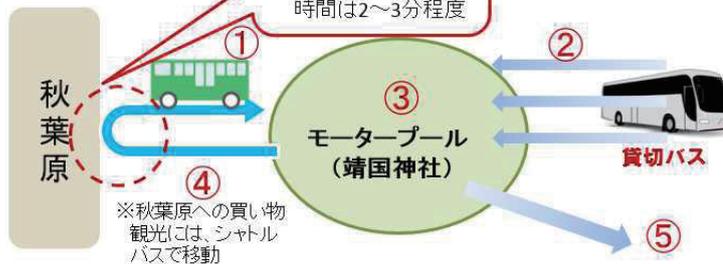


図 実証実験の概要



図 シャトルバスの乗降場所

資料：国土交通省 HP

効果、取り組み内容等	-
出典	https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/press/date/1702/0216/ts_p170216.pdf

岐阜県 高山市

分類	I-c-v
名称	秋の高山祭会場周辺の観光バスの交通規制に合わせたシャトルバスの運行
実施箇所	岐阜県高山市
事業者	高山国道事務所・高山市
事業時期	平成26年10月9日～10日
実施状況	終了

概要

【概要】

・岐阜県高山市では、高山祭などの観光期に、多くの観光客が集まり、街が賑わいに溢れる一方、国道158号、及び祭会場や観光施設周辺の道路では、観光交通の集中により交通渋滞が発生するなど課題が発生しており、飛騨地域渋滞対策検討部会では、平成26年10月9日(木)、10日(金)に開催される「秋の高山祭」において、各種案内・情報提供等により交通容量に余裕のある中部縦貫自動車道に観光交通の分散を図るなど、観光交通への働きかけにより、行動変化を促し、道路の渋滞緩和を図る取組み(ネットワーク(道路)を賢く使う取組み)を実施した。

【祭り会場周辺の交通規制】

・祭り会場や観光施設周辺について、観光バスの走行ルート of 交通規制を実施したのに合わせて、帰宅時の混雑緩和のために、市役所前から市営臨時駐車場(観光バス待機所)区間の無料シャトルバスを運行した。

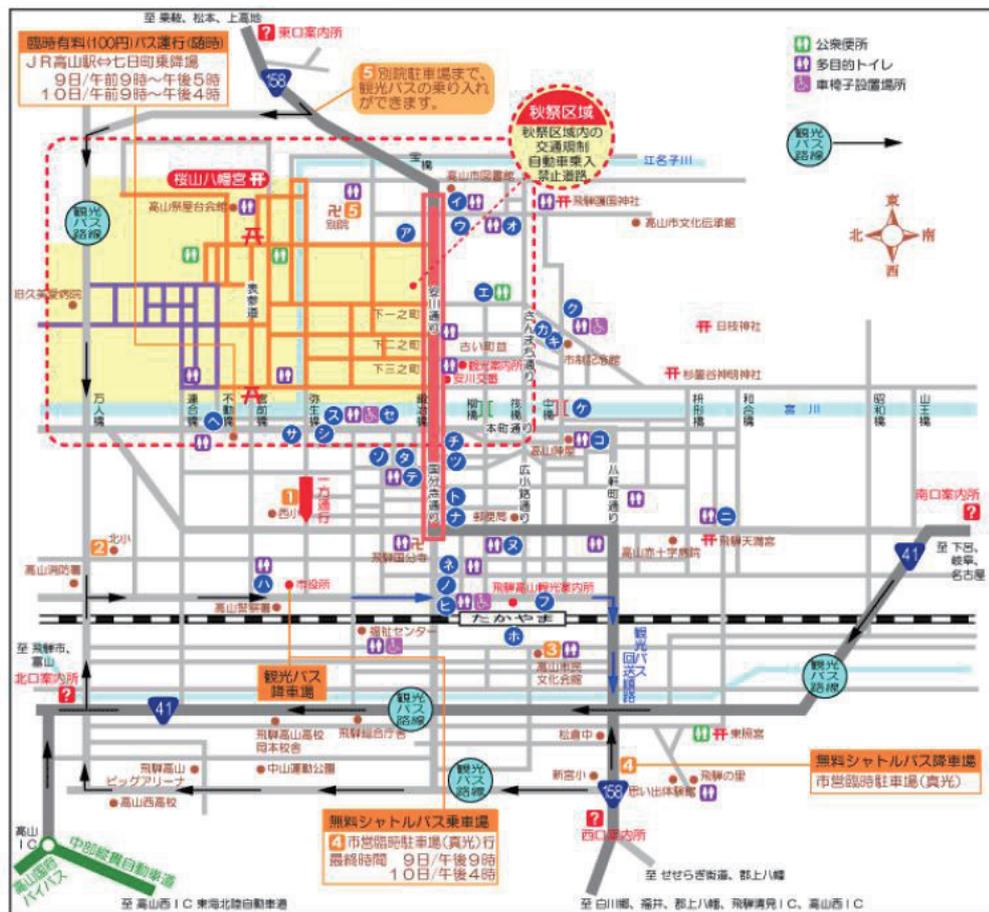


図 秋の高山祭時の高山市内の交通案内図

資料：高山国道事務所 HP

効果、取り組み内容等	-
出典	http://www.cbr.mlit.go.jp/takayama/syoukai/pdf/h26/h26_1007.pdf

分類	Ⅱ-a-i
名称	観光バス駐車場予約システムの導入
実施箇所	東京都台東区 浅草地区
事業者	台東区 交通対策課交通対策担当
事業時期	平成28年度～（平成29年2月1日以降の予約受付開始）
実施状況	実施中
概要	<p>【概要】</p> <p>●平成28年12月9日発表</p> <p>観光バス予約システムの導入（開始日：平成29年2月1日より）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、台東区に多くの観光客が観光バスで訪れ、特に浅草地域では観光バスの一極集中による、交通渋滞などの交通安全上の問題が発生している。 ・そこで台東区では観光バス予約システムを導入し、安全かつ快適な交通環境の構築を目指すとともに観光バスの駐車場の空き状況を把握しやすくすることで、スムーズな駐車・乗車を可能にする。 <p>■台東区観光バス予約システムについて</p> <p>予約～来場までのフロー</p> <p>予約画面推移イメージ</p> <p>【台東区観光バス予約システム】 https://times-info.net/reservation/taito/（2018年11月30日予約受付スタート）</p> <p>図 観光バス駐車場予約システムの概要</p> <p>資料：台東区 HP</p>
効果、取組み内容等	詳細については次頁の「補足」に示す
出典	http://www.city.taito.lg.jp/index/bunka_kanko/oyakudachi/kankobuschushajo/yoyaku.html

東京都 台東区の施策に関する「補足」

分類	Ⅱ-a-i
名称	観光バス駐車場予約システムの導入
実施箇所	東京都台東区 浅草地区
事業者	台東区 交通対策課交通対策担当
事業時期	平成 28 年度～（平成 29 年 2 月 1 日以降の予約受付開始）
実施状況	実施中
効果、取組み内容等	<p>ヒヤリング調査の結果を基に、当該施策の効果等を以下に示す。</p> <p>※調査時点は予約システムの稼働前のため取組み内容の詳細についてのみ記載</p> <p>【予約システムの導入】</p> <p>○導入の背景</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス駐車場は 57 台分を確保していたが、ピーク時間帯に需要が上回ることがあり、また、清川駐車場は FAX による予約をおこなっていたが、それ以外の駐車場は予約を行っていなかったため、事前の調整ができない状況だった。 ・また、満空情報等は提供していたものの、浅草に到着して駐車場が満車で入庫できないことを知ったバスが路上に駐車するケースが多かったため、それを解消するために予約システムの導入を行った。 <p>○利用方法等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予約は、駐車場と乗車場を同時に行う。乗車場の利用希望時間と合わせて、駐車場は最大 2 時間まで予約を可能としている。予約は駐車場と乗車場をセットで申し込み、乗車場のみの予約はできない。 ・事前に予約と入金を確認できた利用者に対して観光バス施設利用証を発行し、当日利用証を誘導員に提示して駐車・乗車を行う。 ・予約システム稼働後も駐車場の予約枠には多少の余裕を持たせて運用を行う予定であるが、（当日申し込み等については）乗車場の利用希望時間がはっきりしているもののみ受け入れ予定である。 ・予約システムの周知にあたっては、東京都バス協会やアジアインバウンド協会等を通じて周知を図っている。協会に加入していないバス事業者についても拾い出しを行い、ダイレクトメールによる周知を図った。 ・予約については 2 週間前に一度リセット（予約があったものの入金がないもの等の予約枠を開放）している。 ・悪質な利用者（予約の無断キャンセル等を繰り返す等）については、利用停止等の措置も考えている。 ・システム導入後も、浅草以外の場所への観光目的のバス駐車場利用もあると思われるが、それを理由に断るということは現状考えていない。
出典	※ヒヤリング調査による

分類	Ⅱ-a-i
名称	京都市観光バス駐車場予約システム
実施箇所	嵐山・東福寺・銀閣寺周辺
事業者	都市計画局歩くまち京都推進室
事業時期	平成28年11月19日(土曜)、20日(日曜)、23日(水曜・祝日)、26日(土曜)、27日(日曜)
実施状況	毎年期間限定で実施
概要	<p>・京都市では、これまでから秋の紅葉シーズンである11月に、京都を代表する観光地である嵐山地区、東山地区において、交通の円滑化と安全快適な歩行空間を創出するため、交通対策を実施している。</p> <p>・平成28年度においても、下記のとおり、観光バス予約制を実施している。今年度においては、「市営銀閣寺観光駐車場」を追加している。</p> <p>1 実施期間</p> <p>平成28年11月19日(土曜)、20日(日曜)、23日(水曜・祝日)、26日(土曜)、27日(日曜)</p> <p>2 実施駐車場</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 市営嵐山観光駐車場 ○ 嵐山・高雄パークウェイ駐車場 ○ 東福寺周辺観光バス臨時待機場 ○ 市営銀閣寺観光駐車場 <p>平成28年10月20日(木曜)午前10時より予約の受付を開始。</p> <div style="text-align: center;"> <p>資料：京都市 HP</p> </div>
効果、取組み内容等	-
出典	http://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/page/0000188722.html

関西地方

分類	Ⅱ-a-i
名称	eCoPA（駐車場の予約・決済システム）
実施箇所	関西
事業者	株式会社エスキュービズム
事業時期	-
実施状況	-
概要	<p>【概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・eCoPAは、株式会社エスキュービズムが開発した、カメラ付きセンサーポールを活用した駐車場の検索・予約・決済・管理がポールとスマートフォンアプリによって可能となるシステムであり、大規模なシステム投資を行うことなく駐車場の設置と運営が行える。 ・当該システムは、空き状況を視覚化するサービス「eCoPA Finder」と駐車場予約・決済を行うサービス「eCoPA Check in」により構成される。 <p>※以下は要確認</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス専用駐車場については、関西において導入事例がある（エスキュービズム HP より） <p>【A社バス駐車場（関西）】</p> <p>【コメント】</p> <p>「入出庫を検知するセンサーを設置し、満空情報を遠隔監視しています。空車の場合は予約を受け付け、バス会社は駐車場を探すという無駄なコストを削減できます。事前予約により利用率が向上し、「探す駐車場」から「選ばれる駐車場」に変わることができました。」</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: right;">資料：株式会社エスキュービズム</p>
効果、取組み内容等	-
出典	http://ecopa.in/

東京都

分類	Ⅱ-a-ii
名称	s-Park による大型バス対応駐車場の情報提供
実施箇所	東京都
事業者	東京都道路整備保全公社
事業時期	平成 27 年 11 月 16 日～
実施状況	実施中
概要	<p>【概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京都道路整備保全公社が運営する都内駐車場案内サイト「s-park」において、平成 27 年 11 月 16 日より、大型バス対応駐車場の情報提供を開始した。 ・パソコンおよびスマートフォンでは現在地または一覧からバス対応の駐車場情報を検索することが可能。  <p>図 s-Park によるバス駐車場情報の提供イメージ（スマートフォンの場合）</p> <p>資料：東京都道路整備保全公社 HP</p>
効果、取り組み内容等	-
出典	http://www.tmpc.or.jp/01_news/news_20151116-2.html

分類	Ⅱ-a-ii
名称	バス事業者への「大阪市内観光バス駐車場・乗降場案内」の冊子配布
実施箇所	大阪市
事業者	都市計画局 計画部 交通政策課
事業時期	平成28年8月
実施状況	順次送付

概要

【概要】

・大阪市では、大阪市内の観光バス駐車場・乗降場の情報をまとめた冊子を作成し、全国（北海道、東北、九州、沖縄除く）のバス協会やバス事業者等に送付し、駐車場利用の促進を図っている。冊子にはミナミエリア周辺の駐車場への詳しいルートなども掲載している。

【内容】

大阪市内観光バス駐車場・乗降場のご案内
表紙（1ページ）

大阪市内都心部及び大阪城周辺の観光バス駐車場・乗降場（2,3ページ）

日本橋観光バス乗降スペースと各駐車場のルート（4,5ページ）

大阪市内の観光バス駐車場・乗降場一覧（6,7ページ）

裏表紙（8ページ）

【冊子内容（抜粋）】

大阪市内の観光バス駐車場・乗降場

大阪府警察からドライバーの皆さんへ

**乗客のシートベルト着用の徹底！
交通ルールの遵守と安全確認の徹底！
体調管理と休息の徹底！**

～運転中に眠気や体調の異変を感じたら、
車両を直ちに安全な場所へ停止させ、
速やかに休息するが運転交代等の措置を！～

乗客の安全確保を第一に！

観光バス駐車場・乗降場一覧

(平成28年7月現在)

名称	料金額(大阪バス)	台数	営業時間	問い合わせ先
① 長堀バス駐車場	30分まで無料 20分を超えて1,000円 20分を超えて1,000円 40分を超えて1,800円(午後1時以降) 100円を超えて1,800円(午後1時以降) 180円を超えて2,400円(午後1時以降) 240円を超えて3,000円(午後1時以降)	22台 (予約可)	24時間 無料	長堀バス駐車場管理事務所 06-4631-9430
② 東長堀バス駐車場	30分まで無料 20分を超えて1,000円 40分を超えて1,800円(午後1時以降) 100円を超えて1,800円(午後1時以降) 180円を超えて2,400円(午後1時以降) 240円を超えて3,000円(午後1時以降)	12台 (予約可)	24時間 無料	長堀バス駐車場管理事務所 06-4631-9430
③ 京セラドーム大阪駐車場	20分まで無料 20分を超えて1,000円 40分を超えて1,800円(午後1時以降) 100円を超えて1,800円(午後1時以降) 180円を超えて2,400円(午後1時以降) 240円を超えて3,000円(午後1時以降)	100台 (予約可)	午前11時～午後9時	㈱京セラドーム 06-6568-1100
④ 大阪城公園城南バス駐車場	20分まで無料 20分を超えて1,000円 40分を超えて1,800円(午後1時以降) 100円を超えて1,800円(午後1時以降) 180円を超えて2,400円(午後1時以降) 240円を超えて3,000円(午後1時以降)	94台 (予約可)	24時間 無料	大阪城・レゾナンス 06-6753-1100
⑤ 筒井公園駐車場	100円(税込) (※)	10台 (予約可)	午前10時～午後3時 (月曜休)	キズナアザナ 06-431-1607
⑥ 大阪国際交流センター駐車場	30分まで無料 30分を超えて1,000円 60分を超えて1,800円(午後1時以降) 120分を超えて2,400円(午後1時以降)	6台 (予約可)	24時間(11月4日～12月31日) (年末年始 要予約)	大阪国際交流センター 06-6710-0111
花博記念公園 難波緑地中央第1・2駐車場	30分まで無料 30分を超えて1,000円 60分を超えて1,800円(午後1時以降) 120分を超えて2,400円(午後1時以降)	16台(第1) 8台(第2) (予約可)	24時間 無料	花博記念公園 06-491-0039
花博記念公園 難波緑地中央第1駐車場	30分まで無料 30分を超えて1,000円 60分を超えて1,800円(午後1時以降) 120分を超えて2,400円(午後1時以降)	24台 (予約可)	24時間 無料	花博記念公園 06-491-0039
⑧ 大阪市立科学館 バス専用駐車場	60分まで無料(駐車料金は3,500円/1,000円) 最大料金4,000円(午後7時～翌日午前8時)	25台 (予約可)	24時間 無料	㈱TBS日本テレビジョン ATC 豊田支店 06-2500-1100
⑨ 長府公園長府中央駐車場	100円(税込) (※)	31台(予約可)	24時間 無料	長府公園地下駐車場 06-451-0077
⑩ 天保山駐車場	30分まで無料 30分を超えて1,000円 60分を超えて1,800円(午後1時以降) 120分を超えて2,400円(午後1時以降)	18台(予約可) 博覧会時 増大(約20台) (予約可)	午前10時～午後9時 年末年始要予約	㈱ 阪神 06-448-8888
⑪ 南港中央公園駐車場	100円(税込) (※)	3台 (予約可)	24時間 無料	ATC 豊田支店 ATC 豊田支店 06-451-0077
⑫ ATC駐車場(ピロティ広場)	100円(税込) (※)	6台 (予約可)	午前10時～午後9時	ATC 豊田支店 ATC 豊田支店 06-451-0077
⑬ 三井アウトレットパーク 大阪鶴見駐車場	無料(※)	3台 (予約可)	午前11時～午後8時(平日) 午前11時～午後8時(土日祝) 年末年始要予約	三井アウトレットパーク大阪鶴見 06-491-0111
⑭ 天保山大型駐車場	60分まで無料 60分を超えて1,000円 120分を超えて1,800円(午後1時以降) 240分を超えて2,400円(午後1時以降)	34台 (予約可)	午前10時～午後9時 年末年始要予約	天保山地下駐車場 06-451-0077
⑮ 梅田スカイビルバス駐車場	100円(税込) (※)	5台 (予約可)	午前10時～午後3時	阪神電車 06-464-0000
⑯ なんばパークス駐車場	30分まで無料 30分を超えて1,000円 60分を超えて1,800円(午後1時以降) 120分を超えて2,400円(午後1時以降)	4台 (予約可)	24時間 無料	なんばパークス 06-464-0111
⑰ スパワールド駐車場	30分まで無料 30分を超えて1,000円 60分を超えて1,800円(午後1時以降) 120分を超えて2,400円(午後1時以降)	10台 (予約可)	24時間 無料	スパワールド 世界の湯 06-477-0100
⑱ 天王寺公園バス駐車場	30分まで無料 30分を超えて1,000円 60分を超えて1,800円(午後1時以降) 120分を超えて2,400円(午後1時以降)	13台(予約可) 天王寺公園 増大(約14台) (予約可)	午前10時～午後10時30分	天王寺公園地下駐車場 06-477-0300
⑲ 天王寺SO開発株式会社 観光バス駐車場	20分まで無料 20分を超えて1,000円 40分を超えて1,800円(午後1時以降) 100円を超えて1,800円(午後1時以降) 180円を超えて2,400円(午後1時以降) 240円を超えて3,000円(午後1時以降)	1台 (予約可)	午前10時～午後9時 無料	天王寺SO開発株式会社 06-777-0100
⑳ カルネーション採用バス駐車場	60分まで無料 60分を超えて1,000円 120分を超えて1,800円(午後1時以降) 240分を超えて2,400円(午後1時以降)	10台 (予約可)	24時間 無料	カルネーション株式会社 06-476-6888
㉑ タイムズ	無料 最大料金2,000円(駐車料金は400円)	6台 (予約可)	24時間 無料	タイムズ株式会社 06-430-8888
㉒ タイムズ BOAT RACE住之荘第1駐車場	無料 最大料金2,000円(駐車料金は400円)	6台 (予約可)	24時間 無料	タイムズ株式会社 06-430-8888

観光バス乗降場一覧

(平成28年7月現在)

名称	料金	台数	営業時間	問い合わせ先
① OCATツアーバス乗降場	100円(税込) (※)	5台	午前10時～午後10時 無料	OCATツアーバス管理事務所 06-4631-1100
② 日本橋観光バス乗降スペース	無料	5台	午前10時～午後9時	

資料：大阪市 HP

効果、取組み内容等
出典

http://www.city.osaka.lg.jp/keizaisenryaku/page/0000374011.html

分類	Ⅱ-a-ii
名称	観光バスの駐車場情報の提供
実施箇所	鎌倉市
事業者	各駐車場事業者（市では市のホームページに掲載のみ）
事業時期	各駐車場により異なる
実施状況	各駐車場により異なる
概要	<p>【背景】</p> <p>・鎌倉市内の観光地付近では、観光バスの乗降や客待ち駐停車が多数発生し、渋滞の発生要因の一つとなっており、大きな課題となっている。このため、観光バスを駐停車させる場合は、観光バス駐車場の利用を促す。</p> <p>【概要】</p> <p>・鎌倉市のホームページにおいて市内のバス駐車場を案内。ただし、市が把握している予約可能な駐車場のみを掲載しているため、市内すべての観光バス駐車場を網羅しているものではなく、予約については、各駐車場に直接申し込む。</p> <p>【事前の駐車予約が可能な駐車場】（平成28年12月時点）</p> <p>(1) 鶴岡八幡宮参拝者駐車場</p> <p>(2) 鎌倉有料駐車場</p> <p>(3) そうびえん駐車場（薔薇園）</p> <p>(4) 由比ガ浜地下駐車場</p> <p>(5) 大仏有料駐車場</p> <p>(6) 鎌倉宮横駐車場</p> <p>(7) 鎌倉プリンスホテル七里ガ浜海岸駐車場</p>
	 
	<p>図 鎌倉有料駐車場</p> <p>図 そうびえん駐車場</p>
効果、取り組み内容等	-
出典	https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/bus-yoyaku.html

分類	I-a-i / II-a-ii
名称	観光用駐車場の案内および観光バス乗降場の設置
実施箇所	川越市
事業者	産業観光部 観光課 観光施設担当
事業時期	各駐車場により異なる
実施状況	各駐車場により異なる

概要

【概要】

・川越市内の観光バスが利用できる駐車場を市のホームページ上で案内するとともに、市役所北側に観光バス乗降場を設置し、観光客の乗降のみで使用可（無料、予約不要）。

川越市観光バス駐車場マップ

番号	名称	運営	問い合わせ・予約先	料金
P1	初雁球場バックネット裏駐車場	公営	公園管理事務所 TEL:049-222-1301 受付時間 8:30～17:00(月曜休) ※野球試合開催等により使用不可の場合があります。	無料
P2	公園管理事務所北側駐車場	公営		有料 料金は車種 お問い合わせ ください。
P3	神明町車庫バス駐車場	民営	東武バスエスト川越営業事務所 TEL:049-222-0671	
P4	エムエス観光バス駐車場	民営	エムエス観光バス株式会社 TEL:049-226-3483	
P5	喜多院明皇駐車場	民営	喜多院拝観事務所 TEL:049-222-0859	
P6	本丸御殿駐車場	公営	公園管理事務所 TEL:049-222-1301	無料
P7	小江戸蔵里観光バス駐車場	民営	小江戸蔵里 TEL:049-228-0855	有料

観光バス乗降場 (無料・予約不要)

※P2は不正駐車防止のため施設してあります。予約された観光バスの方は到着したら下記までお電話ください。公園管理事務所 049-222-1301

川越まつり会館に入室する場合は、入館の受付を併せて付けています。
川越まつり会館 049-225-2221

図（左） 観光バス駐車場マップ
資料：川越市 HP

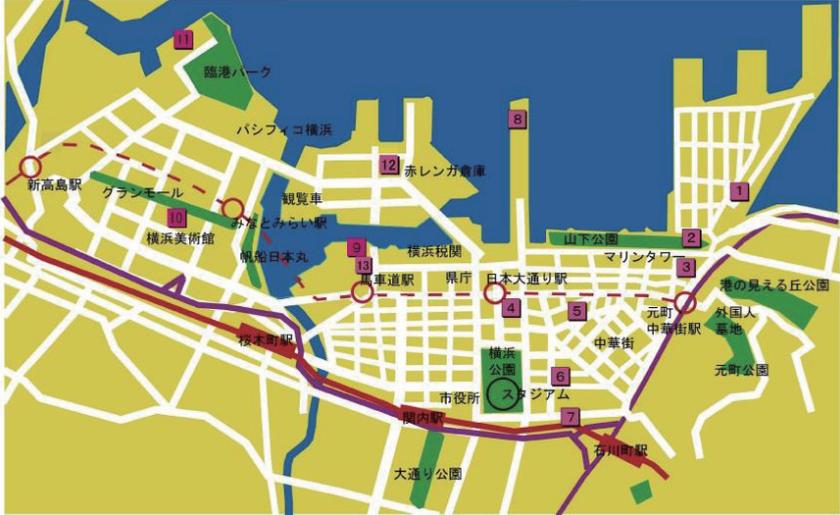
図（右） 観光バス乗降場

効果、取組み内容等

-

出典

http://www.city.kawagoe.saitama.jp/welcome/kotsu_shukuhakujoho/chushajo_kan_kobus.html

分類	Ⅱ-a-ii
名称	観光バス駐車場の案内
実施箇所	横浜市中心部（主に中華街・山下町・みなとみらい21地区）
事業者	横浜市都市整備局
事業時期	各駐車場により異なる
実施状況	各駐車場により異なる
概要	<p>【概要】</p> <p>・中華街・山下町・みなとみらい21地区の路上では、観光バスの乗降や客待ち駐車が多数発生しており、交通安全上、地域の大きな課題となっていることから、観光バスの駐車可能な駐車場を市のホームページ上で案内している（モバイル用サイトも用意されている）。ただし、掲載している駐車場は事業者により掲載依頼のあった観光バス駐車場のみ掲載している</p> <p>【中華街・山下町・みなとみらい21地区観光バス駐車場マップ】</p>  <p>1 山下ふ頭休日臨時駐車場 2 山下公園駐車場 3 横浜人形の家駐車場【乗降利用可（有料）】 4 横浜情報文化センター駐車場 5 横浜中華街パーキング 6 横浜貿易ビル駐車場 7 花園橋観光バス駐車場 8 大さん橋国際客船ターミナル駐車場 9 日新万国橋駐車場 10 横浜美術館駐車場 11 パシフィコ横浜バス・大型車駐車場 12 新港地区7街区臨時駐車場 13 タイムズポート北仲通駐車場</p> <p style="text-align: right;">資料：横浜市 HP</p>
効果、取り組み内容等	-
出典	http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/toshiko/parking/kannkou/

分類	Ⅱ-b-iii
名称	御池通における観光バスの駐車対策
実施箇所	京都市御池通
事業者	京都市都市計画局歩くまち京都推進室
事業時期	平成26年10月17日
実施状況	終了
概要	<p>【概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> 御池木屋町付近において、主に外国人観光客を乗せた観光バスによる客待ち行為が常態化しており、渋滞を引き起こす事態に発展しており、観光バス事業者向けに広報による円滑化を図る。 <p>【告知内容】</p> <p>1 内容</p> <p>御池通（河原町通～御池大橋）における観光バスの駐車禁止</p> <p>2 渋滞発生エリア（赤網掛箇所）</p>  <p>3 御池通の駐車状況</p>   <p>御池通西行車線（木屋町通以東）</p> <p>御池通東行車線（木屋町通以東）</p> <p>資料：日本バス協会 HP</p>
効果、取り組み内容等	-
出典	http://www.bus.or.jp/oshirase/post-57.html

岐阜県 高山市

分類	Ⅱ-c-iv
名称	秋の高山祭会場周辺の観光バスの交通規制（TDM）
実施箇所	岐阜県高山市
事業者	高山国道事務所・高山市
事業時期	平成 26 年 10 月 9 日～10 日
実施状況	終了

概要

【概要】

・岐阜県高山市では、高山祭などの観光期に、多くの観光客が集まり、街が賑わいに溢れる一方、国道 158 号、及び祭会場や観光施設周辺の道路では、観光交通の集中により交通渋滞が発生するなど課題が発生しており、飛騨地域渋滞対策検討部会では、平成 26 年 10 月 9 日（木）、10 日（金）に開催される「秋の高山祭」において、各種案内・情報提供等により交通容量に余裕のある中部縦貫自動車道に観光交通の分散を図るなど、観光交通への働きかけにより、行動変化を促し、道路の渋滞緩和を図る取組み（ネットワーク（道路）を賢く使う取組み）を実施した。

【祭り会場周辺の交通規制】

祭り会場や観光施設周辺の交通渋滞を緩和し、観光客の快適性や安全性を確保するために、高山祭り当日は、会場周辺エリアにおいて観光バスの走行ルートについて交通規制を実施した。

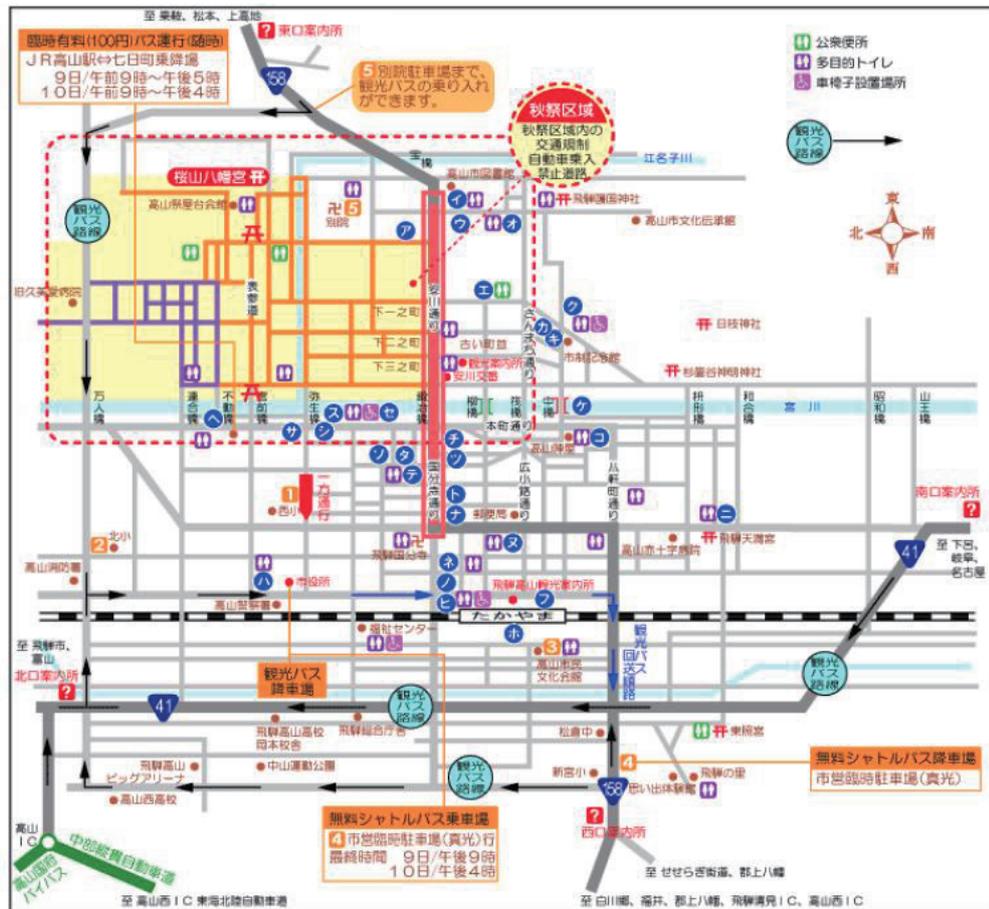


図 秋の高山祭時の高山市内の交通案内図

資料：高山国道事務所 HP

効果、取り組み内容等	-
出典	http://www.cbr.mlit.go.jp/takayama/syukai/pdf/h26/h26_1007.pdf

分類	Ⅱ-d-v
名称	市営駐車場の観光バスの駐車料金の無料化
実施箇所	愛知県豊川市
事業者	豊川市・豊川市観光協会
事業時期	平成28年4月1日～平成29年3月31日
実施状況	実施中
概要	<p>【概要】</p> <p>・市営豊川駅東駐車場について、平成28年4月1日～平成29年3月31日の期間で観光バスの駐車料金の無料化を実施。1年間の期間限定であるが、来年度以降も継続予定。駐車料金は豊川市観光協会が負担する。</p> <p>通常料金：大型バス⇒1,200円/日、マイクロバス 800円/日</p> <p>営業時間：8：15～17：00</p> <p>駐車可能台数：バス 19台</p> <p>その他：観光事業者には、観光案内所の隣にある「いっづく亭」のコーヒー無料券を駐車場および観光案内所で配布</p> <div data-bbox="352 931 1043 1856" data-label="Complex-Block"> <p>観光事業者の皆様へお得な情報です。</p> <p>観光バス 駐車料金が 無料 になります！</p> <p>日本三大稲荷で有名な豊川稲荷へ約500mに位置する市営豊川駅東駐車場の大型バスの大型バス・マイクロバスの駐車料金の無料化が平成28年4月1日～平成29年3月31日まで継続する事になりました。</p> <p>参拝に、まちを散策するのに大変便利です。この機会に是非ご利用ください。</p> <p>【対象】バス駐車場を利用する大型バス・マイクロバス 【駐車料金】大型バス 1,200円/日 → 無料! マイクロバス 800円/日 → 無料! 【利用時間】バス(19台) 8:15～17:00 【期間】2016年4月1日から</p> <p>豊川稲荷観光ボランティアガイドもご利用ください。豊川稲荷の境内をご案内します。 【案内時間】10:00～15:00 【料金】無料 《ご予約は豊川市観光協会HPから》 http://www.toyokawa-map.net/</p> <p>【期間】平成28年4月1日から平成29年3月31日 【アクセス】東名豊川インターから約10分</p> <p>駐車場にて散策マップ「おきつねガイド」をご用意しております。 レトロな街並みをたっぷり堪能してください。 さっちゃん</p> <p>さらに! 観光事業者様には豊川市観光案内所の隣にある「いっづく亭」のコーヒー無料券を駐車場または、豊川市観光案内所にてお配りしております。</p> <p>※駐車料金は豊川市観光協会が負担します。 ※期間限定ですが、その後継続する予定です。(1年更新) ※普通車は500円/24hです。 ※ご予約なしでご利用いただけますが、予約される場合は下記までご連絡ください。 ◆豊川駅東駐車場管理事務所 TEL (0533) 86-4047</p> <p>【お問合せ先】 ■豊川市商工観光課 TEL:(0533)89-2140 FAX:(0533)89-2125 ■豊川市観光協会 TEL:(0533)89-2206 HP:http://www.toyokawa-map.net</p> <p>豊川市観光協会</p> </div> <p>資料：豊川市 HP</p>
効果、取組み内容等	-
出典	https://www.city.toyokawa.lg.jp/shisetsu/sonota/shieichushajo.files/H28_ekihigashi_muryo.pdf

平成28年度提案公募型研究

観光交通の増加に対応した路上駐車対策における
駐車場活用可能性に関する研究

平成29年3月

発行 公益財団法人東京都道路整備保全公社
〒163-0720
東京都新宿区西新宿2丁目7番1号 小田急第一生命ビル20階
電話 03-5381-3365

調査編集 株式会社サンビーム
〒101-0061
東京都千代田区三崎町3丁目2番8号 グランバレー三崎町2階
電話 03-3239-7070