

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

【 概要報告書 】

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
第 2 章	路上駐車の実況分析	2
第 3 章	観光交通に関わる路上駐車の実態調査	4
第 4 章	観光交通に対応した路上駐車対策の検討	8
第 5 章	研究を終えて	29

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。

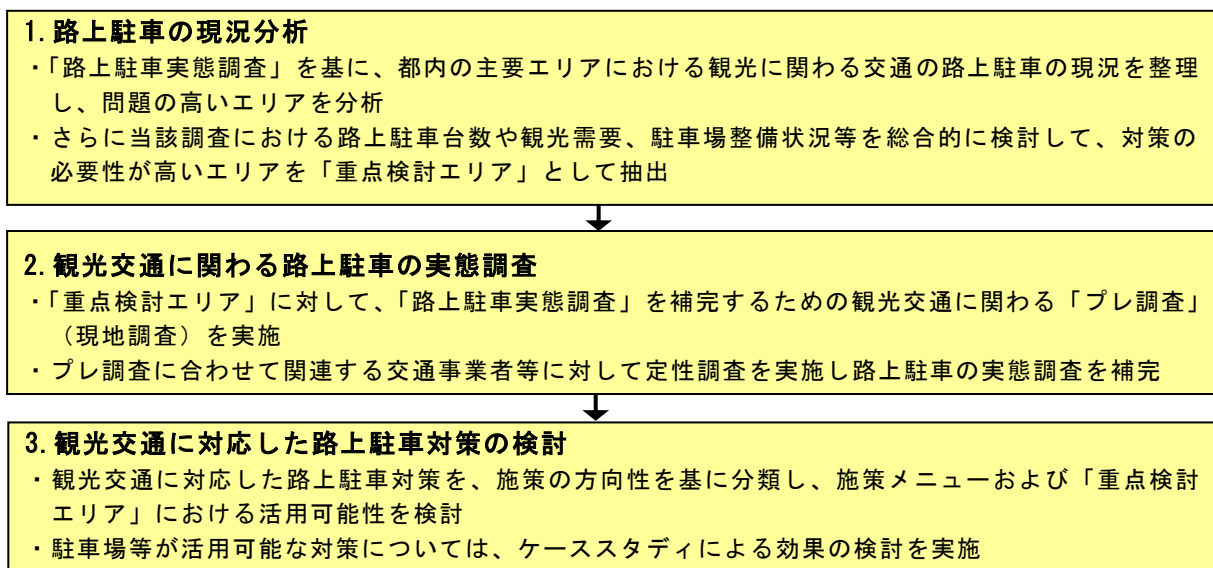


図 1-1 本研究の流れ

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

1.1 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。

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」

1.2 重点検討エリアの抽出

一次抽出した地区について、各地区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。

表 2-2 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 バス	「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 評価	観光行動に関わる 動向からみた 重要性の評価 評価	観光交通の駐車環境に 関わる状況の評価 評価	評価ポイント (合計)	ランク
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

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の実施

1.1 観光交通の路上駐車の実態調査（プレ調査）の結果

プレ調査の結果、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。

表 3-1 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 <u>短時間、多頻度の路上駐車が発生</u> 。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。 ・路上駐車の実績地は、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。	①
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、 <u>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</u> 。 ・路上駐車の実績地は、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。	②
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、 <u>乗降場までの区間に観光バスが滞留する事象が発生</u> 。 ・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。	③
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、 <u>13～17時までは「30～60分」「60分以上」の長時間駐車の実績が比較的高い</u> 。 ・路上駐車の実績地は、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。	①、②

【銀座】



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



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】



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】



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



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

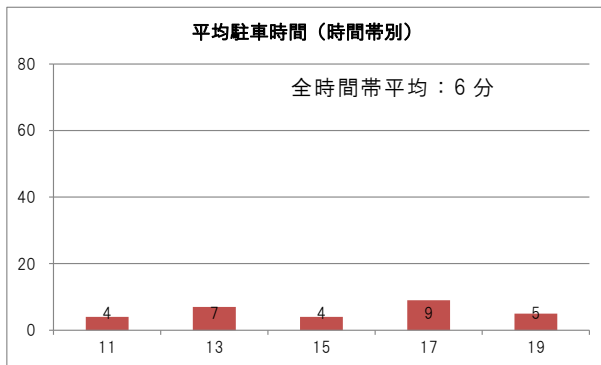
【秋葉原】



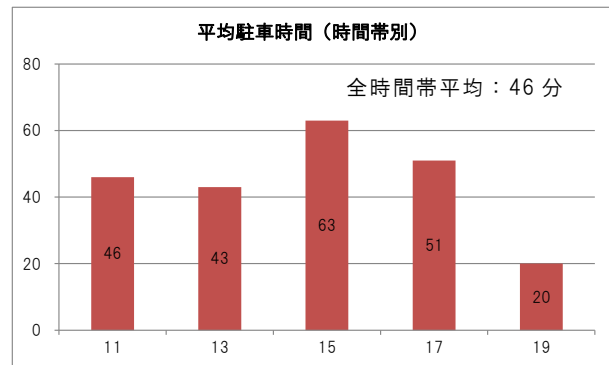
中央通りは大きな混雑や速度低下などは発生していないが、一部に車線減少による交通の輻輳や、交差点付近へ駐車することにより左折車線の占有等がみられる。



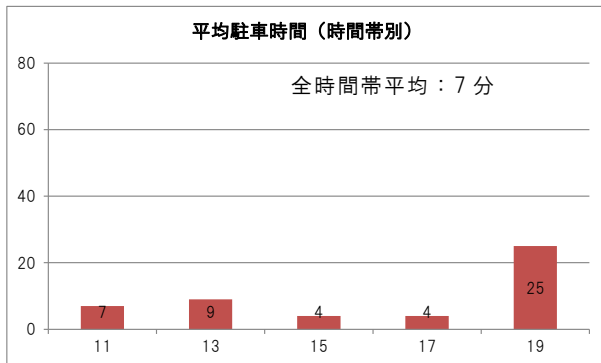
図 3-1 各地区のバス路上駐車の状況（プレ調査結果より）



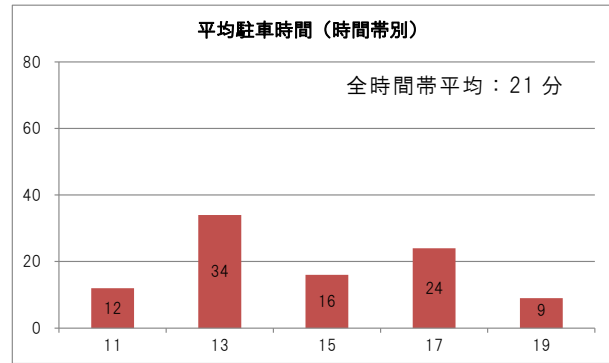
（平日）銀座



（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

1.2 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
- ・路上駐車が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

1.3 観光バスの路上駐車に関わる定性調査の実施

プレ調査の結果から得られた各地区の観光バスの路上駐車について、定性的な視点で補完を行うため、交通事業者や、観光交通の路上駐車対策で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。

その結果、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観光バスの路上駐車が発生する背景としてあげられた。

表 3-2 各地区の路上駐車の特性と課題

地区	分類	路上駐車の特性別に見た発生要因等（定性調査結果より）	路上駐車の特性からみた主な課題	課題に対する定性調査による補完
銀座	①	●現況の銀座周辺における駐車行動 ●直近のバス駐車場の不足	【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。	●バスを安全に乗降する場所の確保 ●周辺地域のバス駐車場の容量増加
新宿駅西口	②	●長時間駐車を行うバス事業者像 ●直近のバス駐車場の不足 ●周辺交通への影響の低さ・取り締まりの有無	【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。	●周辺地域のバス駐車場の容量増加 ●道路空間活用の必要性
浅草	③	●増加する需要に対する供給の遅れ ●乗降場の利便性の差による利用の不均衡	【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。	●乗降場の機能分散と拡充 ●乗降場の効率的な利用
秋葉原	① ②	●直近のバス駐車場の不足 ●特定の時期への需要の偏り	【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。	●バスを安全に乗降する場所の確保 ●周辺地域のバス駐車場の容量増加
駐車環境一般	その他	●バス駐車施設の需要と供給の乖離 ●路上駐車に対する意識の問題 ●バス駐車場の情報と駐車場確保手段の不足	【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	●バス駐車場の整備コストに関わる阻害要因 ●バス駐車場整備に対する環境面の阻害要因 ●公共団体による支援の不足 ●路上空間の活用

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。

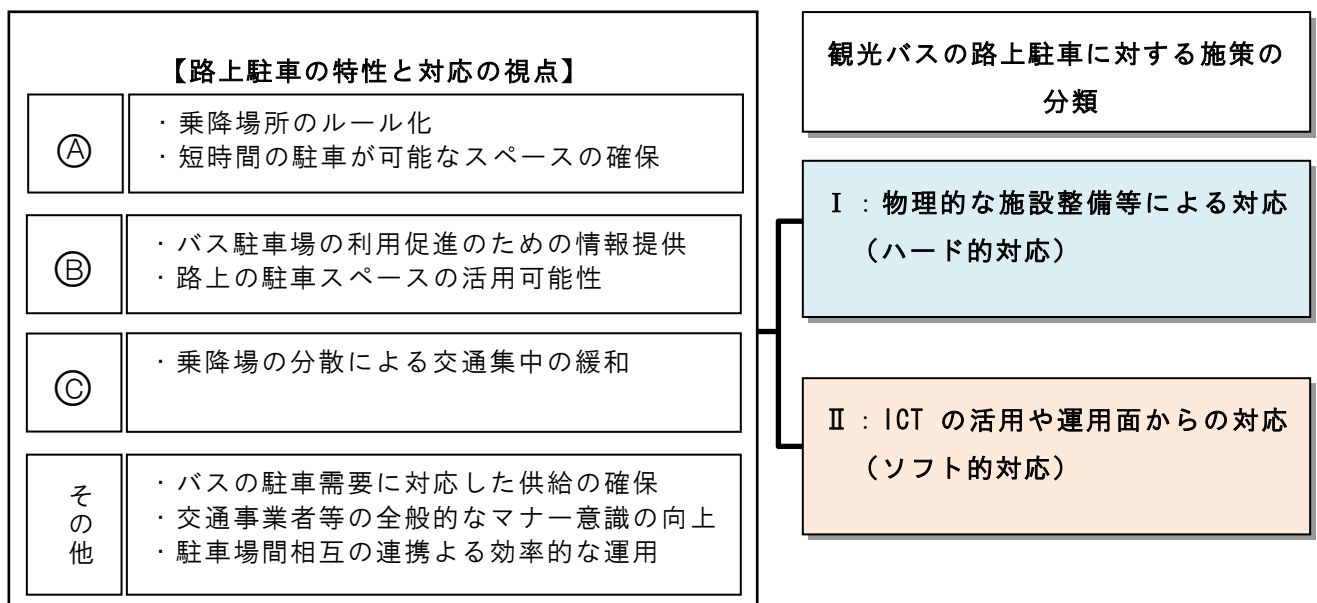
1. 観光バスの路上駐車に対応施策メニューの検討

1.1 バス路上駐車への対応の視点と施策の分類

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。

これらの特性に対して、特性別の対応の視点を検討したうえで、観光バスの路上駐車に対する施策を、大きく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つに分類し、施策の方向性と施策案を検討した。

※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】

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。

【分類Ⅰ】：物理的な施設整備等による対応（ハード的対応）		
施策の方向性	具体的な施策案	施策の内容
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	・ 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。
	ii 路上のバス専用駐車施設整備	・ 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。（路上駐車適法化）
	iii 観光バス用乗降場の整備	・ 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。
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	・ 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。
c 複数の交通モードとの連携	v パーク＆ライド	・ 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。

図 4-1 物理的な施設整備等による対応（ハード的対応）の施策案

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。
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、自発的な路上駐車の抑制を図る。
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 4-2 ICT の活用や運用面からの対応（ソフト的対応）の施策案

1.2 観光バスの路上駐車への対応施策メニューの作成

前項で検討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	具体的な 施策案	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	・ 短時間の駐車可能なスペースの確保（㊤） ・ 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	・ 駐車場事業者（公共・民間）		
関連法規等	【駐車場法】 第十条～十九条 ⇒路外駐車場 【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。		
実施事例	・ 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） 図 タイムズ晴海4丁目バスプール		
施策実施上の効果・課題等	【施策実施により期待される効果】 ・ 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。		【施策実施上の課題や問題点】 ・ 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	具体的な 施策案	ii 路上のバス専用駐車施設整備
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 of 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	・ 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。		
	 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		
施策実施上の 効果・課題等	【施策実施により期待される効果】 ・ 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。 【施策実施上の課題や問題点】 ・ 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。		

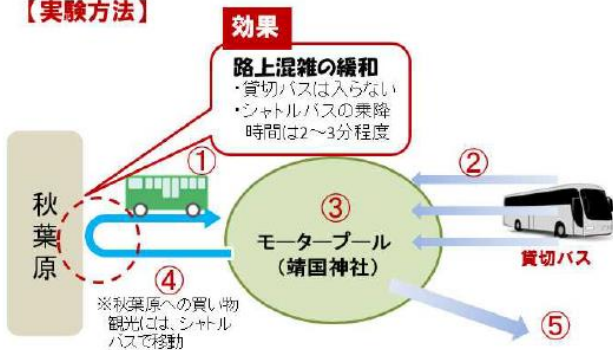
(3) 観光バス用乗降場の整備

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	具体的な 施策案	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	・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	・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	【道路法】 第九十五条の二（都道府県公安委員会との調整） 【道路交通法】 第四十五条（駐車を禁止する場所） 【その他条例等】 例）東京都台東区観光バスに関する条例		
実施事例	・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）  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		
施策実施上の効果・課題等	【施策実施により期待される効果】 ・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。 【施策実施上の課題や問題点】 ・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	・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	・道路管理者 ・交通管理者（警察） ・施設管理者		
関連法規等	【道路法】 【東京都屋外広告物条例】 【東京都道路占用規則】 ○道路占用許可基準及び道路占用物件配置標準		
実施事例	-※具体事例なし		
施策実施上の 効果・課題等	【施策実施により期待される効果】 ・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。	【施策実施上の課題や問題点】 ・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	具体的な 施策案	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	・乗降場所のルール化（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	・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	・「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。 【実験方法】  資料 国土交通省関東運輸局 HP		
施策実施上の効果・課題等	【施策実施により期待される効果】 ・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。	【施策実施上の課題や問題点】 ・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	具体的な施策案	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	・乗降場所のルール化（㊸） ・短時間の駐車可能なスペースの確保（㊸） ・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	・駐車場事業者（公共・民間）		
関連法規等	特になし		
実施事例	・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） 台東区観光バス予約システム  お知らせ 図 観光バス駐車場予約システム（台東区）		
施策実施上の効果・課題等	【施策実施により期待される効果】 ・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。	【施策実施上の課題や問題点】 ・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

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	具体的な施策案	ii 駐車・乗降施設の情報提供
施策の内容	・ 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。		
路上駐車特性の対応視点との関連	・ 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	・ 駐車場事業者（公共・民間）		
関連法規等	特になし		
実施事例	・ 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、川越市等）  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）		
施策実施上の効果・課題等	【施策実施により期待される効果】 ・ 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。		【施策実施上の課題や問題点】 ・ 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等による検索機能等、利用しやすい環境を提供する必要がある。

(3) 観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等

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	b 事業者・利用者の意識変化への働きかけ	具体的な施策案	iii 観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等
施策の内容	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、自発的な路上駐車の抑制を図る。		
路上駐車特性の対応視点との関連	- 乗降場所のルール化（㊸） - バス駐車場の利用促進のための情報提供（㊹） - 交通事業者等の全般的なマナー意識の向上（その他）		
施策に関連する事業者	- 道路管理者 - 駐車場事業者（公共・民間） - 交通管理者（警察） - 交通事業者		
関連法規等	【道路運送法】 第四十三条 ⇒旅客自動車運送適正化事業実施機関の指定等 ※関東では、一般貸切旅客自動車運送事業者への適正化事業実施機関となることを目指し、平成 29 年 4 月 3 日に「一般財団法人 関東貸切バス適正化センター」が設立		
実施事例	・ マナーアップキャンペーンの実施（東京都、京都市）  図 配布パンフレット（東京都）		
施策実施上の効果・課題等	【施策実施により期待される効果】 - 個々のバス事業者のマナーアップの意識が向上することで、路上駐車に対する行動抑制が期待できる。 - これまで各地のバス協会への加入は任意であったが、適正化事業実施機関に対しては全てのバス事業者が負担金を負担する義務を負うため、これまでのバス協会非会員に対しても指導の範囲が拡大することが期待される 【施策実施上の課題や問題点】 - 一時的ではなく、継続的な取り組みとして浸透を図ることが必要となる。		

(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	具体的な 施策案	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	・乗降場所のルール化（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	・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	【道路交通法】 第七十七条 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。 （※一～三省略） 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、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、<u>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>。		
実施事例	・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、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	【施策実施により期待される効果】 ・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。	【施策実施上の課題や問題点】 ・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ことは難しい。	

(5) 駐車料金の割引やタイアップ等による利用の喚起

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	d 駐車施設・乗降施設の利用促進	具体的な 施策案	v 駐車料金の割引やタイアップ等による利用の喚起
施策の内容	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		
路上駐車特性の対応視点との関連	・ 短時間の駐車が可能なスペースの確保（㊸） ・ バス駐車場の利用促進のための情報提供（㊹）		
施策に関連する事業者	・ 駐車場事業者（公共・民間） ・ 交通事業者 ・ 自治体・観光事業者		
関連法規等	【自治体の駐車場条例等】		
実施事例	・ 市営駐車場の観光バス駐車料金の無料化（愛知県豊川市） 観光事業者の皆様へお得な情報です。 観光バス 駐車料金が 無料 になります！ 日本三大桜前線有名な豊川駅前へ約 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。 同時に、まちを観光するのに大変便利です。この機会に是非ご利用ください。 【対象】 1. 観光バスを利用する大型バス・マイクロバス 【駐車料】 大型バス：1 台 2,000 円/日（無料） マイクロバス：1 台 1,000 円/日（無料） 【利用時間】 平日（9 時～17 時）土・日・祝（10 時～17 時） 【問い合わせ】 豊川市観光協会 053-233-1111 【期間】 平成 28 年 4 月 1 日から平成 29 年 3 月 31 日 【アクセス】 東豊川インターから約 10 分 駐車場にて案内マップ「おきつねガイド」をご用意しております。 レトロな雰囲気とゆったりとゆっくりと過ごしてください。 観光バス専用駐車場には豊川市観光協会の協賛による「いっぴく亭」のコーナー無料開放。駐車場または、豊川市観光協会の協賛による「いっぴく亭」のコーナー無料開放。 ※駐車料金は観光バス専用駐車場に限り、他の駐車場の駐車料金は無料ではありません。また、他の駐車場の駐車料金は無料ではありません。また、他の駐車場の駐車料金は無料ではありません。 【お問い合わせ先】 ● 豊川市観光協会 TEL: 053-233-1111 FAX: 053-233-1112 ● 豊川市観光協会 TEL: 053-233-1111 FAX: 053-233-1112 ● 豊川市観光協会 TEL: 053-233-1111 FAX: 053-233-1112 ・ 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。 資料：豊川市 HP		
施策実施上の効果・課題等	【施策実施により期待される効果】 ・ 路上駐車が発生要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。		【施策実施上の課題や問題点】 ・ 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。 ・ 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。

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 地区別の対応施策の検討

重点検討エリアの地区別の駐車特性と、施策メニューを基に地区別の対応施策を検討した。

「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。

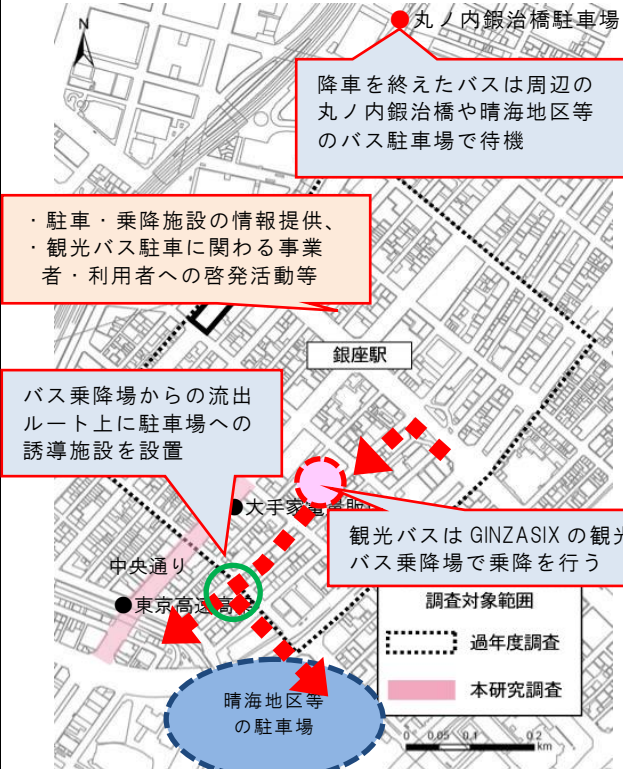
路上空間を観光バスの駐車スペースとして活用するためには、都市計画上の位置づけや道路管理者・交通管理者との調整が必要である。

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。

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①】 ・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
【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	
 丸ノ内銀座橋駐車場 降車を終えたバスは周辺の丸ノ内銀座橋や晴海地区等のバス駐車場で待機 銀座駅 中央通り 東京高速道路 晴海地区等の駐車場 調査対象範囲 過年度調査 本研究調査 0 0.05 0.1 0.2 km	
【銀座地区における施策実施のイメージ】 【ハード的対応】 ・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銀座橋や晴海地区などのバス駐車場に待機したのち、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。 【ソフト的対応】 ・周辺の駐車・乗降施設の実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⑥】 ・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	
・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 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 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 調査対象範囲 ● 過年度調査 ■ 本研究調査 0 0.2 km 【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	【路上駐車特性◎】 ・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	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。
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】※赤字は実施済（予定含む）の施策	
○ハード的対応 ・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） ○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	
・観光バス専用駐車場（今戸駐車場等）を整備 観光バス専用駐車場 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 言問通り降車場 台東区民会館駐車場 国際通り降車場 観光バス専用乗降場 江戸通り 雷門通り降車場 調査対象範囲 過年度調査 本研究調査 ・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 【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 【ハード的対応】 ・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。 【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 の特性	【路上駐車特性④、⑤】 ・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」の長時間駐車の割合が比較的高い。 ・路上駐車の実績地は、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。
路上駐車の課題	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：短時間の駐車が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
【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（㊶） ・駐車場等への誘導施設の整備（㊶） ・路上のバス専用駐車施設整備（㊷） ・パーク＆ライド（㊶） ⇒秋葉原～靖国神社パーク＆ライド実証実験 ○ソフト的対応 ・駐車・乗降施設の情報提供（㊶）（㊷） ・観光バス駐車に関わる事業者・利用者への啓発活動等（㊶）（㊷） ⇒マナーアップキャンペーン	
【秋葉原地区における施策実施のイメージ】 【ハード的対応】 ・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。 【ソフト的対応】 ・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。	

2.2 駐車場の活用可能性

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り、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。

1) 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、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。

2.3 路上駐車対策の実施による効果の検討（ケーススタディの実施）

1) 効果指標検討の視点

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、これらの問題について以下の3つの視点から施策を実施した場合の効果を試算した。

表 4-1 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）

2) ケーススタディの実施

効果指標の試算にあたっては、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ため、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た。

ケーススタディは、銀座地区の中央通りを対象として、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。

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、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た。

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。（次頁の図 参照）

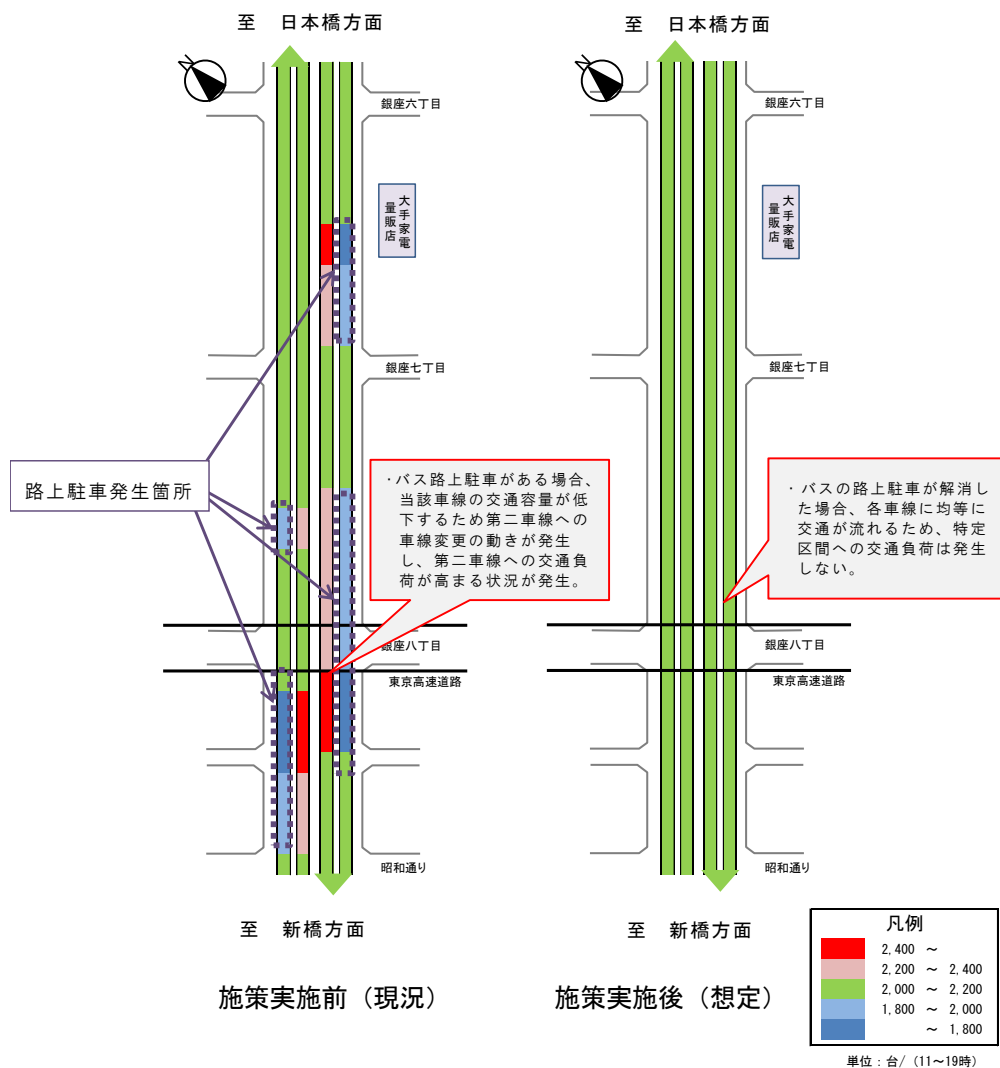


図 4-3 シミュレーションによる銀座中央通りの施策実施前後の交通量の変化

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結果、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。

表 4-2 各効果指標の試算結果

視点	指標	対策前	対策後	減少量
道路の交通容量変化による速度低下等の改善	渋滞損失時間 (人・時/年)	16,676	14,995	1,682
路上駐車による交通事故の発生リスクの軽減	事故件数 (件/年)	64	50	14
路上駐車や道路の混雑等の緩和による環境の改善	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

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。

近年急激に問題化した事象であるため、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。