

大都市における観光バス駐車対策の多面的評価 報告書

【概要版】

平成 30 年 3 月

公益財団法人 東京都道路整備保全公社

国立大学法人 福島大学

I. はじめに

- ◆ わが国の駐車場整備は、大都市では附置義務駐車場を中心として、また地方都市ではコインパーキングの拡大により、量的な充実が図られてきた。しかし、荷捌き車両や観光バスの路上駐停車や客待ちタクシーなど、事業用自動車に起因した駐車問題は、依然として顕在化しており、大都市の観光地域では、観光バスの駐車や乗降可能なスペースが量的に不足し、円滑な道路交通を阻害する一因となっている。
- ◆ 近年では、インバウンド（訪日外国人観光客）の増加により、観光バス需要も増えている。しかし、インバウンドは、為替レートや国際情勢などで需要の不確実性が大きく、運用面の対策を確立することが喫緊の課題である。
- ◆ こうしたなか、東京都台東区では「観光バス対策協議会」が設置され、全国初となる観光バスの駐車対策条例「東京都台東区観光バスに関する条例」の施行（2017年3月27日）や、浅草地域における観光バスの乗降地分離、観光バス駐車場と乗車場の予約システム導入など、相次いで取り組んでいる。また、中央区でも、2017年4月から「銀座六丁目バス乗降所」（以下、GINZA SIX）を開設し、道路交通の円滑化を図ろうとしている。しかし、大都市部では、道路混雑による到着時刻の遅れなど、スケジュールの不確実性が生じやすく、量的な制約がある観光バス駐車場と乗車場をどう効率的に運用するかが課題になる。また、観光バスの駐車問題に運用面からアプローチするためには、旅行会社や貸切バス事業者といったサービス提供主体に加え、警察や道路管理者、地域住民や観光事業者など、多岐にわたる関係者の合意形成が不可欠であり、道路交通の円滑化のみならず、多面的な評価を実施することが重要である。
- ◆ そこで、本研究では、浅草地域や銀座周辺で実施されている観光バス駐車対策をケーススタディとして、①観光バス駐車場や乗降場における不確実性（事前予約や当日のスケジュールなど）の実態を明らかにする。そのうえで、②観光バス駐車対策が歩行者や道路交通の円滑化をもたらした効果を定量的に分析する。また、③運用面の駐車対策を実施したことによる多主体へのインパクトをヒアリングや統計分析を用いて明らかにすることで、④大都市観光地域において観光バスの駐車対策が成立する要件を示し、そのインベントリ（目録）を提案することを目的とする。

Ⅱ．対象地区における観光バス対策と現地調査概要

(1) 浅草地域の観光バス対策

- ◆ 台東区は、2017年3月に「台東区観光バス対策基本計画」（計画期間 2017～26年度）を策定し、観光バスの乗降場分離と予約システムを導入している。

【乗降場の分離】

- 浅草地域では、上記の条例や協議会が設置される以前から、観光バスの乗降場を区が指定していた（区民会館前、浅草松屋前）。しかし、浅草寺二天門に近い区民会館前乗降場の周辺には、観光バスの待ち行列が生じやすく、道路交通容量の低下に加え、区立浅草小学校が隣接している立地であり、児童の交通安全も懸念された¹。
- そこで、東参道・二天門通りに集中する観光バスを分散させるため、既設の乗降場を「乗車場」としたうえで、新たに「降車場」を言問通り、雷門通り、国際通りに整備した（表 2-1、図 2-1）。また、「乗車場」については、後述の駐車場とともに、予約システムによる事前予約が必須となり、10分以内の停車とした。

【予約システムの導入】

- 区立の観光バス駐車場3箇所（区民会館、今戸、清川の各駐車場：図 2-1、表 2-2）を9時から18時までの時間帯に利用する場合、インターネット上（タイムズ24が運営受託）の予約システムに登録することが必須となった。予約受付は、利用日の3ヵ月前から7日前までであり、利用日の7日前までの入金で予約が成立する²（図 2-4）。そのため、7日前までの予約ができなかった観光バスは「降車場」（予約不要）の係員に申し出ることによって、駐車場や乗車場に空きがある場合は「当日予約」の形で利用することになる。また、「乗車場」の予約（駐車場の出庫20分後からの10分間）も同時に成立する。

表 2-1 観光バス乗車場・降車場の概要（2018年3月現在）

	名称	停車区画	摘要
降車場	A 雷門通り 降車場	1 バース	予約不要
	B 国際通り 降車場	2 バース	予約不要
	C 言問通り 降車場	1 バース	予約不要
乗車場	1 二天門 乗車場	3 バース	予約必要（9～18時）、10分以内
	2 東武浅草駅 乗車場	2 バース	予約必要（9～18時）、10分以内

¹ 最近でも、2017年1月26日には、東参道・二天門通りで小学生と観光バスの交通事故が発生し、児童が重傷を負った。

² 利用日の2週間前までにキャンセルした場合は、振り込んだ駐車料金は払い戻されるが、それ以降の払い戻しはない。

降車場(A~C)

予約不要。雷門通りなど3箇所。上記以外の降車は規制時間帯以外不可。

駐車場(P1~P7)

区立3駐車場(P1~P3;53台)は7日前まで予約必要。民間駐車場(P5~P7)は予約不要。

乗車場(1~2)

二天門と東武浅草駅。7日前まで予約必須。上記以外の乗車は規制時間帯以外不可。



図 2-1 浅草地域における観光バス乗降場・駐車場

表 2-2 観光バス駐車場の概要 (2018年3月現在)

名称		台数	予約	摘要	
区立	P1	台東区民会館駐車場	12	必要	予約システム対象駐車場 利用料金：400円/30分(予約なしの場合は800円/30分) 利用者登録が必要、500円/回
	P2	今戸駐車場	23		
	P3	清川駐車場	18		
	P4	蔵前臨時観光バス待機場	4		
民間	P5	雷 5656 会館	5	可能※	最初の1時間1,620円、食事利用は2時間まで無料 時間制料金(小型・平日)1,200円/30分など 500円/30分
	P6	サンライズパーキング浅草 観音裏店	3		
	P7	タイムズ白鬚橋バスプール	9		

※ P6 以外は、夜間のみ予約が可能。

◆ また、台東区では、2017年3月には、全国で初となる観光バスに関する条例(東京都台東区観光バスに関する条例)を施行した。区長は「迷惑な駐停車等が著しく多いため区民の日常生活又は一般交通に重大な支障が生じていると認める区域を、迷惑駐停車等防止重点区域(以下「重点区域」という)として指定することができる」(第6条第1項)としたうえで、重点区域では、区長が「迷惑な駐停車等をし、又はしようとする観光バス事業者等に対し、迷惑な駐停車等をしないよう指導する」措置を講じることができる(第8条第2号)。さらに、乗降場に配置する誘導員や重点区域を巡回する監視員の責務や権限も定めており、観光バスの乗降分離や予約システムなどのルールが形骸化しないよう担保している。

(2) 銀座地区の観光バス対策

- ◆ 中央区銀座地区では、2017年4月に、新たな複合型商業施設「GINZA SIX」が開業したのを契機に、同所に「銀座六丁目バス乗降所」が整備された。浅草地域と同様に、タイムズ24が運営する予約システムを介して、毎日午前9時から午後9時まで、15分単位で利用できる。利用料金は無料（事前登録は必要）であり、15分おきに最大3台まで利用することができる。
- ◆ 路上における観光バスの乗降を抑制し、歩行者の安全性や走行車両の円滑性を確保することが目的であるが、浅草地域とは異なり、駐車場を含めた予約の導入や条例の制定といった施策は取り組まれていない。

(3) 現地調査計画

- ◆ 本研究では、浅草地域、銀座地区を対象に、観光バスの駐停車実態を把握することを目的としたナンバープレート調査を平休日一日ずつ実施した。

【調査日】

- ・ 平日調査：9月26日（火） 午前9時～午後6時（天候：晴）
- ・ 休日調査：12月2日（土） 午前9時～午後6時（天候：晴）
- ＊ 両日とも、銀座地区は、午前11時～午後6時30分に実施。

【現地調査内容】

- 観光バス乗降場、観光バス駐車場でのナンバープレート調査

浅草地域 乗車場2箇所（二天門、江戸通り）、降車場3箇所（言問通り、国際通り、浅草通り）、区立駐車場3箇所（区民会館、今戸、清川）（調査地点は、図2-1を参照されたい）

銀座地区 GINZA SIX 観光バス乗降所（銀座六丁目バス乗降所）

(4) 浅草地域における観光バス駐車場、乗降場の利用状況

- ◆ 平日のナンバープレート調査（2017年9月26日）の結果、調査時間帯に222台の観光バスが乗降場や駐車場を利用しており、降車場には159台、駐車場は177台、乗車場には153台であった。また、休日調査（同年12月2日）では、調査時間帯に243台の観光バスが乗降場や駐車場を利用し、降車場には151台、駐車場には190台、乗車場には136台であった。
- ◆ 図2-2は、平日調査における駐車場の滞留台数を5分ごとに集計したものである。最大で36台（12:20、12:40）となり、昼食時間帯がピークであった。図2-3は、休日調査の結果であるが、最大で46台（12:00）であり、平日と同様のピークになっ

ていることが分かる。なお、調査対象とした区立駐車場の収容数は 53 台であり、駐車容量をオーバーした時間帯はなかった。

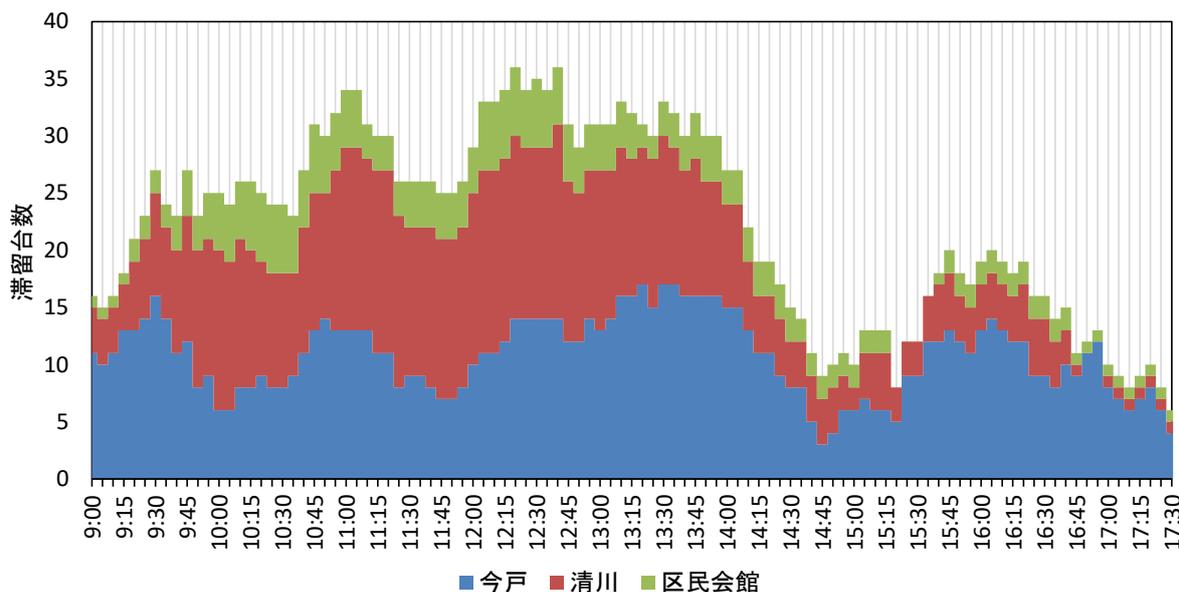


図 2-2 時刻別駐車場滞留台数（平日）

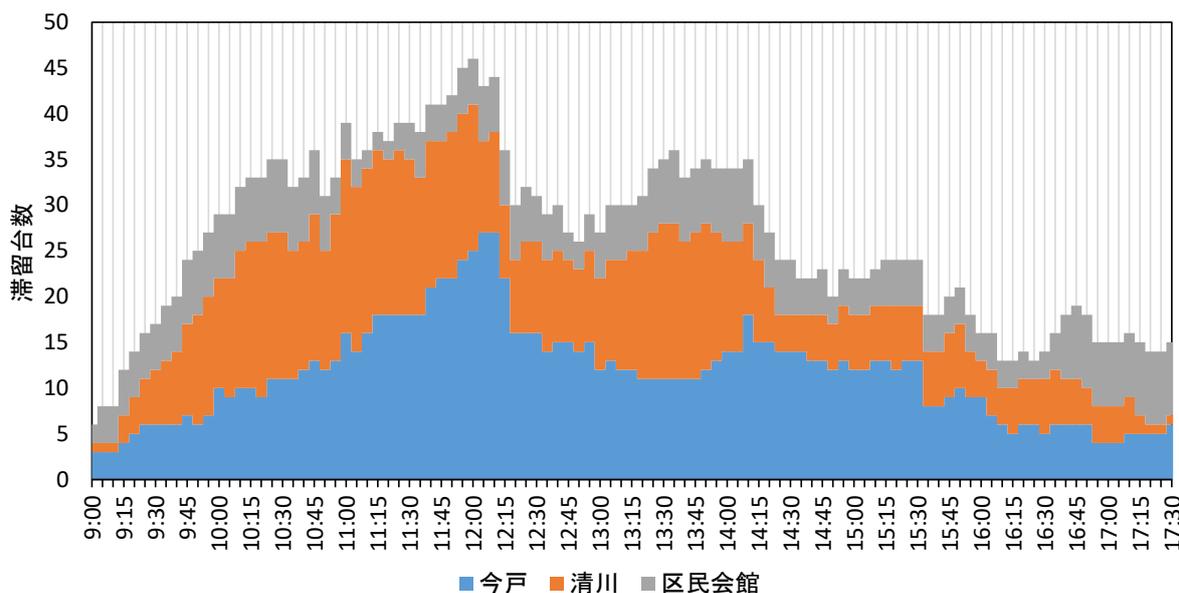


図 2-3 時刻別駐車場滞留台数（休日）

- ◆ 調査時間内に入出庫した観光バスが駐車場に滞留した時間（＝出庫時刻と入庫時刻の差分）を集計した結果が図 2-4 である。平均滞留時間は、平日が 65 分、休日が 73 分であり、約半数の車両が 1 時間以内に出庫している。

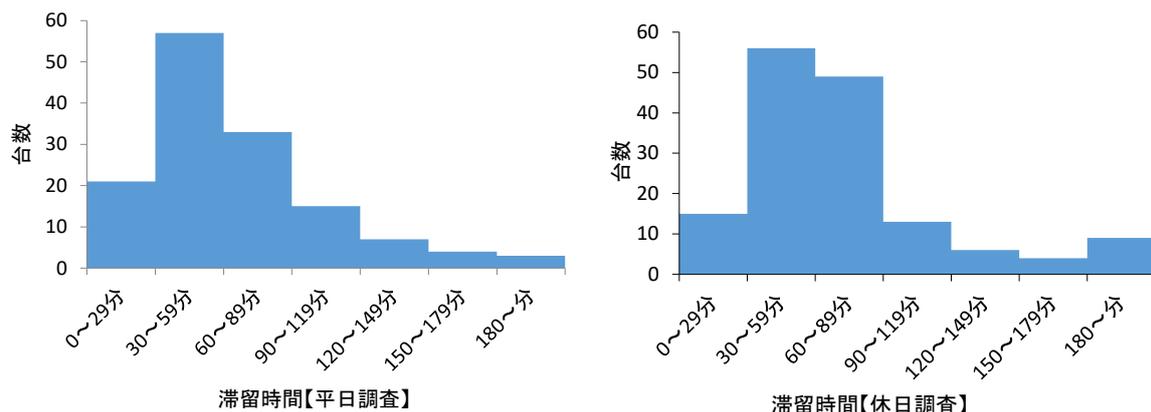


図 2-4 観光バス駐車場の滞在時間分布

- ◆ 観光バス降車場の平均停車時間は、平日が 2 分 14 秒、休日が 2 分 15 秒とほぼ同じであり、大半の観光バスが 4 分以内に降車させ、降車場を出発している。
- ◆ 観光バス乗車場の平均停車時間は、平日が 5 分 28 秒、休日は 6 分 21 秒と降車場のケースと比較して差が見られるが、平休日ともに、過半の車両が 5 分以内に乗車場を出発しており、過年度の調査³と比較して短縮された。

(5) 銀座六丁目（GINZA SIX）バス乗降所の利用状況

- ◆ GINZA SIX バス乗降所の利用状況は、平日調査時（9 月 26 日）は 37 回、休日調査時（12 月 2 日）は 14 回であった。両日とも概ね 15 時から 17 時までの間に利用が集中しており、同時利用のキャパシティである 3 台を越えて（乗降所の構造では 4 台まで停車可能）受け入れていた時間帯があった。他方で、休日調査時は、14 時 44 分まで利用がなく、ピーク時との差が大きいことも特徴である。

³ 東京都道路整備保全公社「大都市における観光バス駐車問題の発生構造とその対策に関する研究調査報告書」p.40、2008 年。

Ⅲ. 事前予約による観光バス対策に生じうる不確実性

(1) 問題の所在

- ◆ 本研究が対象とした浅草地域や銀座地区のように、事前予約に基づき、観光バスの駐車や乗降をマネジメントする場合には「不確実性」への対応が求められる。表 3-1 は「不確実性」の所在を整理したものである。いずれも、駐車場や乗降場の容量が限られていることで、これらの施設が有効に活用できなくなる可能性がある問題であり、問題が顕著になることで、運用面による観光バス駐車対策が成り立ちにくくなるリスクも伴う。
- ◆ そこで、本研究では、前章に述べた現地調査（ナンバープレート調査）結果を提供を受けた予約データと組み合わせて分析することで、対象地域においてこれらの不確実性がどの程度存在しているかを明らかにする。

表 3-1 事前予約による観光バス駐車対策に生じうる不確実性

	類型	内容
事前に生じる不確実性	キャンセル	大量のキャンセル（いわゆる「カラ予約」）が特に問題になり、希望する時間帯に利用できない状況が生じやすくなる。
当日に生じる不確実性	No Show（ノーショー）	予約したものの、当日利用しない状況。施設が有効に活用できない可能性が生じる。
	スケジュールの不確実性（遅延・早着、延発・早発）	道路混雑や行程管理上の問題により、到着や出発に遅れが生じる場合。反対に、予約時刻よりも早く出発することでも、施設が有効に活用されないことが考えられる。
	未予約利用	事前予約がなく、施設を利用しようとする状況。この割合が大きくなると、運用面の対策が形骸化する可能性がある。

(2) 事前に生じる不確実性

- ◆ 図 3-1 は、浅草地域で事前予約が必要な区立駐車場（区民会館、今戸、清川）におけるナンバープレート調査実施日のキャンセル事由を整理したものである。キャンセル事由としては、来訪自体の取り消し（事前の駐車料金の振込が行われなかったことによる「強制キャンセル」も含む）に加え、台数の減少が多くを占めていることが分かる。また、時間変更も同等の割合を占めている。
- ◆ 一方、銀座地区（GINZA SIX）の場合は、平日調査日のみ 3 件のキャンセルが発生しており、同日の最終的な予約件数（37 件）に占める割合は 1 割程度と浅草よりも低い。キャンセル事由も、すべてが「時間変更」であった。GINZA SIX は前日締切であり、車両台数や行程の確度が高い段階で予約が行われている可能性がある。

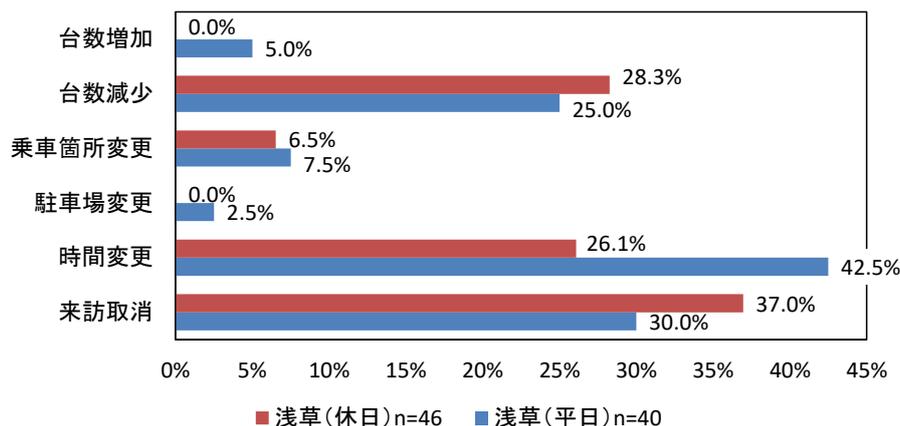


図 3-1 観光バス駐車場のキャンセル事由

(3) 当日に生じる不確実性－浅草地域のケーススタディー

- ◆ 昼間時の事前予約が必要な台東区立の3駐車場（区民会館、今戸、清川）の No Show 率（予約・支払は完了したが、実際には利用しなかった割合）は、平均 19.6%（最大 35.2%、最小 6.5%/2017 年 9 月 1～30 日）であり、平休日による違いはさほど見られない。
- ◆ 平日調査日（9 月 26 日）に今戸駐車場を利用した観光バスのうち、予約情報と実際の入出庫情報を組み合わせて分析することができた 57 件について、予約時に登録した入庫時刻と実際の入庫時刻との差異を示したものが図 3-2 である。登録された入庫時刻との差異が 10 分以内である割合は 54.4% であり、30 分以上遅れて入庫する割合は 19.3% であった。一方、インバウンドに限定して集計すると、登録された入庫時刻との差異が 10 分以内である割合は 40.0%、30 分以上遅れて入庫する割合は 33.3% と相対的に延着しやすい（図 3-3）。また、日本人旅行者の場合、登録された入庫時刻との差異が 10 分以内である割合は 70.4% と高いが、早着するバスが相対的に多いことも読みとれる（図 3-4）。

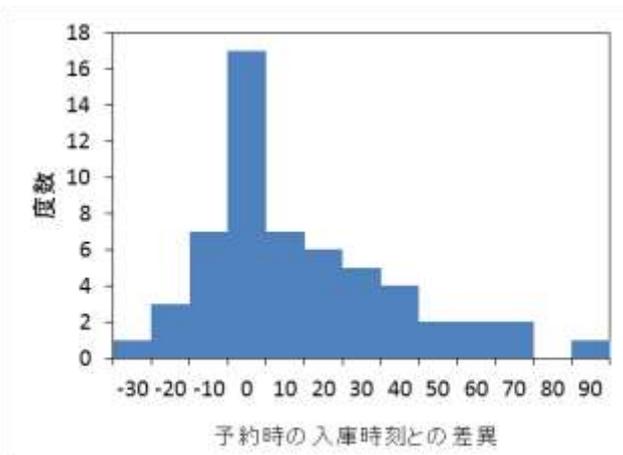


図 3-2 予約時の入庫時刻との差異（全体：今戸駐車場、9 月 26 日）

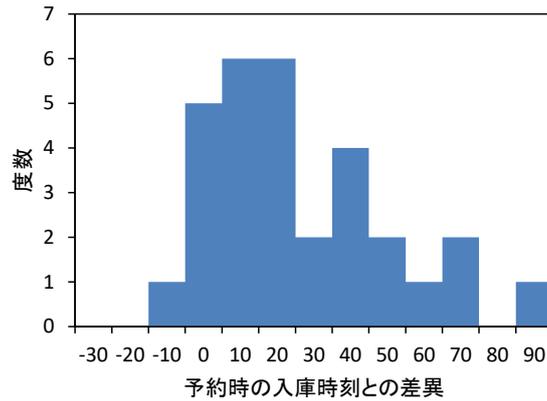


図 3-3 予約時の入庫時刻との差異（インバウンド：今戸駐車場、9月26日）

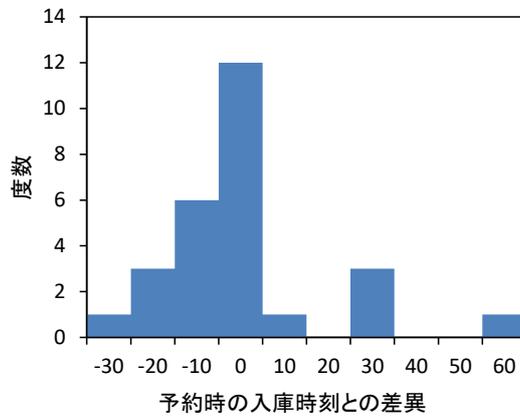


図 3-4 予約時の入庫時刻との差異（日本人：今戸駐車場、9月26日）

- ◆ 予約時に登録された出庫時刻と実際の出庫時刻との差異を示したものが図 3-5 である。登録された出庫時刻との差異が 20 分以内である割合は 73.7%であり、出発時刻を調整している様子が窺われ、**出発時刻を繰り上げるバスの方が繰り下げるバスよりも多いことが特徴**である。

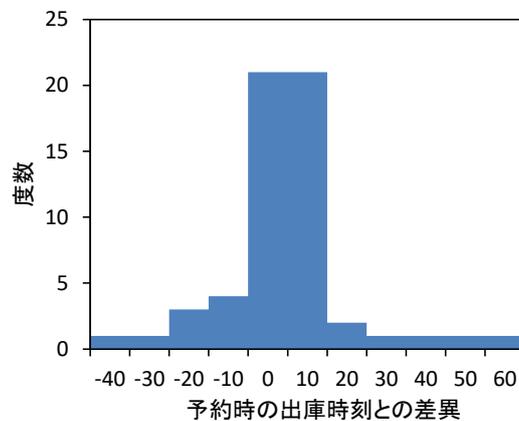


図 3-5 予約時の出庫時刻との差異（全体：今戸駐車場、9月26日）

- ◆ 表 3-2 は、ナンバープレート調査日を対象に、予約システム対象時間内（18 時以降の入庫、9 時以前の出庫は除く）に出庫した観光バスが事前予約を行った割合を示したものであるが、休日の午後から夕方にかけては、15 時台を除き、事前予約率が平日よりも低くなっている。今戸駐車場と区民会館は、大半が事前予約で利用されている一方、清川駐車場は事前予約の無い（当日に降車場で割り当てられた）観光バスが大半を占めるが、休日調査日（12 月 2 日）の 14 時以降に清川駐車場を出庫した観光バス 25 台のうち 19 台がインバウンドであることに加え、14 時以降の出庫で事前予約したインバウンドの観光バスは 3 件に止まっている（日本人は 19 件）。これらのことから、インバウンドの観光バスは、遅延が発生しやすい休日の午後の予約を行わない傾向が見出された。

表 3-2 観光バス駐車場の事前予約率

(平日)			(休日)		
出庫時刻	事前予約率	台数	出庫時刻	事前予約率	台数
9:00～9:59	60.0%	15	9:00～9:59	62.5%	8
10:00～10:59	40.0%	10	10:00～10:59	42.9%	21
11:00～11:59	42.9%	21	11:00～11:59	44.8%	29
12:00～12:59	46.7%	15	12:00～12:59	44.4%	27
13:00～13:59	52.0%	25	13:00～13:59	45.0%	20
14:00～14:59	50.0%	28	14:00～14:59	30.8%	26
15:00～15:59	38.9%	18	15:00～15:59	56.0%	25
16:00～16:59	54.5%	22	16:00～16:59	15.4%	13
17:00～	26.7%	15	17:00～	24.1%	29
計	46.7%	169	計	39.9%	198

(4) 当日に生じる不確実性－GINZA SIX のケーススタディー

- ◆ GINZA SIX 乗降所を利用した観光バスを対象に、事前予約時に登録された「進入」および「出発」時刻との差異を集計した結果を示す。
- ◆ 平日調査（9 月 26 日）時に、GINZA SIX 乗降場を利用した観光バスのうち、予約情報と実際の利用情報を組み合わせて分析することができた 32 件（降車 15 件、乗車 17 件）について、予約時に登録した利用開始（進入）時刻と実際の進入時刻との差異を集計した。図 3-6 は、降車時の結果であるが、登録された開始時刻との差異が 15 分以内である割合は 40.0%であり、30 分以上遅れて進入する割合は 20.0%であった（最大 145 分の遅れ）。一方、15 分を越えて早着する割合も 20.0%あり、少なからず早着する実態も見られる。GINZA SIX を利用する観光バスの大半が日本人ツアーであり、浅草地域における日本人の結果（図 3-4）と同様の結果であると言える。また、図 3-7 は、出庫時の結果であるが、登録された開始時刻との差異が 15 分以内である割合は 64.7%に上昇した一方、30 分以上遅れて進入する割合は

11.8% (最大 103 分の遅れ) に減少し、行程を調整している様子が読み取れる点も、浅草地域と同様である。

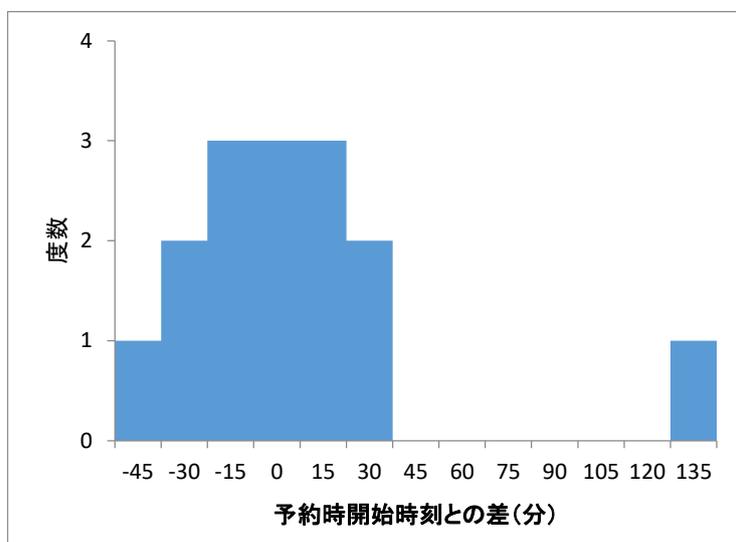


図 3-6 予約時の利用開始時刻との差異 (降車、9 月 26 日)

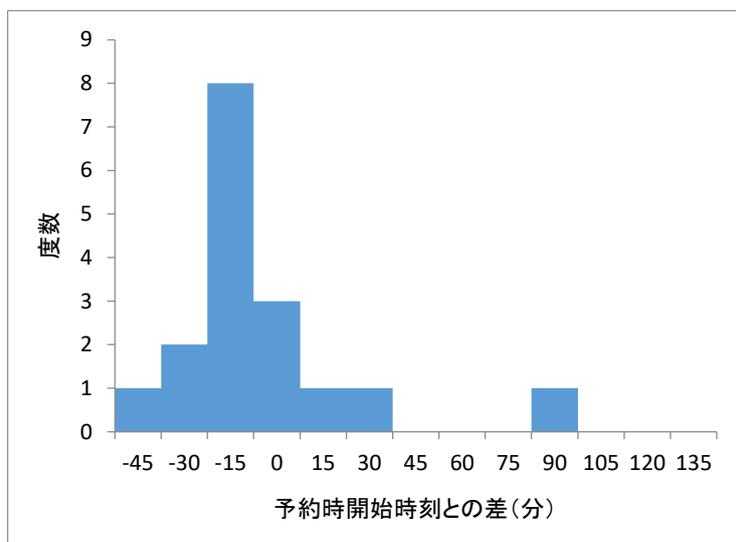


図 3-7 予約時の利用開始時刻との差異 (乗車、9 月 26 日)

IV. 観光バス対策の多面的評価

(1) 観光バス対策の多主体による評価

- ◆ 観光バスの駐車対策は、多主体による合意形成が重要である。表 4-1 は、浅草地域における観光バス対策について「地域の評価」と「旅行業の評価」の両面からヒアリングした内容を以下に示した。
- ◆ 浅草地域の駐車対策による効果は共通した認識が見られるが、旅行業からは運用面の改善を求める意見が多くある一方、地域住民は、観光バスを待つ旅行者が歩行空間を占有する状況への懸念があった。

表 4-1 浅草地域の観光バス駐車対策に関するヒアリング概要

地域の評価
<p>《観光バス対策の認知度》</p> <ul style="list-style-type: none">● 二天門乗降場付近で地域住民に質問した結果、5人中4人が分からないと回答。● 1人は「駐車場所を増やす、交通整理・安全確保の人員を増やす」などを知っていた。
<p>《観光バス対策によって改善された点》</p> <ul style="list-style-type: none">● 観光バス駐車対策により、周辺住民が利用する歩道や施設の前に観光客がたまることは少なくなり、以前の“無法状態”が少しは改善された。● 待合室の設置によって、歩道の混雑が緩和された。● 観光バス予約システムを充実させ、路上駐車をより減らしてほしい。
<p>《観光バス対策後の課題》</p> <ul style="list-style-type: none">● 観光バスによる渋滞が緩和された分、車の速度が上がっている。→ 新たな危険● 予約システム運用時間外の観光バス往来・駐停車が見られる。● 歩道が混んでいて歩きづらく、言語の異なる外国人に注意をすることが出来ない。● 高齢者向けの集会所を撤去し待合室にしたことで、コミュニケーションの場所が失われてしまった（あまり利用されていないようなので、有効に活用してもらいたい）。● 観光客のマナー意識（ゴミのポイ捨てなど）や交通ルールを徹底してほしい。● 二天門以外にも、様々なところで観光バスによる渋滞や混雑を感じる。● 観光バス対策により、店舗の売上の減少が当初懸念されたが、いわゆる「爆買い」ブームの終焉（中国の関税などの影響もある）による影響の方が卓越している。● 観光バスの滞留時間が伸びておらず、回遊性向上や消費機会の増進にはつがなっていない。

旅行業による評価

《乗降場分離及び観光バス予約システムによって改善された点》

- 現場で動いている運転手やガイドの負担は減った。
- パフォーマンスを目印に浅草寺内で再集合させるなど工夫しているため、観光客が道に迷うという事例も少ない。
- 確実に駐車場が確保できる。
- 異常な混雑や渋滞は見えなくなった気がする。

《乗降場分離及び観光バス予約システムに対する問題点や課題》

- ランチタイム以降（13:00～15:00）に観光バスが集中している。
- インバウンドは、直前まで行程や日程が決まらない場合があり、当日予約なしでバスが向かうことも多い（それにより、ルールが形骸化しないようにしてほしい）。
- 支払いの確認作業がネックになるため、自動引き落としシステムやデポジットの導入などを検討してほしい。
- 利用日の一週間前までキャンセル可能あるが、それ以降も行程や時間、バスの台数が変更になることがある。また、一週間前に予約を取ろうとすると、既に埋まっている場合が多く、少なくとも、3日前までに延ばしてもらおうと楽になる。
- 乗降場分離によって降りた場所に再集合が出来ないため、迷子が出やすい（移動距離が長いと増加する傾向）。
- 直前予約や当日の遅れが発生する場合など、国際通りをもう少し活用してほしい。
- 乗降の時間が決め打ちになると、行程の変更に対応が出来ず、時間が読める「朝一」または「浅草ランチ前後」にしか入れられない。
- 国によっては、待ち合わせ場所への遅刻による行程のズレがよく発生する。
- 観光が早く終わってしまい、時間が余る場合もある。
- 契約をした旅行会社に対しては後日払いや月締めなど、まとめたの支払いを認めるなど支払い体制を工夫してほしい（800 円のために 300 円の振込手数料は...という声も）。
 - 悪徳業者を排除するため、品質評価など客観的な指標があるとよい。
 - 現地払いはノーショーの危険性がある。
- 乗降場分離について、観光客に説明し理解してもらおうという会社の負担が増える
- ガイドがつかないツアーも増えているため、運転士が説明しなければならない（バス会社に任せているというケースも多い）。
- オンラインでの予約を苦手になっているバス会社も多い。

- ◆ 一方、銀座地区における観光バスの実態についてヒアリングした結果を表 4-2 に示す。GINZA SIX の整備後も、依然として高速道路のガード下や家電量販店前で観光バスの乗降が行われている一方、デパート等の購買層が FIT に移行しており、荷捌き車両の駐車問題とあわせて、新たな課題が生じる可能性も指摘された。

表 4-2 銀座地区の観光バスの実態に関するヒアリング概要

- 銀座 8 丁目交差点付近の東京高速道路ガード下に観光バスが集中しているが、インバウンド御用達の飲食店が付近に位置しており、分かりやすい場所であることが背景にある。
- GINZA SIX 乗降所が整備されたが、進入路が中央通りから入った一方通行路にあるため使いづらい。
- GINZA SIX に入る観光バスは、ある時間帯に複数の車両が集中することがあり、旅行者が待てるスペースの確保が有効ではないか。
- 中国などアジア系インバウンドは、銀座や秋葉原で買物の時間を長めに取る傾向があり、「皇居前広場 → 浅草 → 秋葉原・銀座 → お台場 → 新宿」といったルートは、インバウンドに喜ばれる。
- インバウンドの個人旅行 (FIT) が増加しており、観光バスからワゴン車など小回りがきくものの需要が高まっており、デパートの購買層も FIT 中心にシフトしている。
- 観光バスの路上駐停車問題だけでなく、荷捌き車両の問題も存在する。
- 中央通りの家電量販店が実質的な観光バスのりばになっている。

(2) 観光バス対策による自動車交通へのインパクト

- ◆ 次に、観光バス対策の実施による自動車交通のインパクトについて、観光バスの路上駐停車が依然として行われているかに着目して検討する。このことを明らかにするため、以下の現地調査を実施した。

【調査日】

- ・ 平日調査：9 月 26 日 (火) 午前 9 時～午後 6 時 (天候：晴)
- ・ 休日調査：12 月 2 日 (土) 午前 9 時～午後 6 時 (天候：晴)
- ＊ 両日とも、銀座地区は、午前 11 時～午後 6 時 30 分に実施。概要版では平日調査のみ記載。

【現地調査内容】

(浅草地域) 調査員目視による観光バス滞留状況の調査

実施方法 15～20 分おきの巡回 (リンクごとに停車する観光バスのナンバープレートと事業者名、ツアー区分 (可能な範囲で) を調査票に記載)

(銀座地区) 観光バス乗降所 (GINZA SIX) 周辺におけるナンバープレート調査、調査員目視による観光バス滞留状況の調査

実施方法 銀座四丁目交差点～八丁目交差点の間 (下図の囲み部の歩道を調査員が巡回し、停車した観光バスの「到着時刻」「出発時刻」「観光客乗降の別」「貸切バス事業者名」「ツアー区分 (外国人、修学旅行、その他日本人団体)」を記録)

- ◇ 45 調査区：銀座 4 丁目交差点～同 5 丁目交差点までの間
- ◇ 56 調査区：銀座 5 丁目交差点～同 6 丁目交差点までの間
- ◇ 67 調査区：銀座 6 丁目交差点～同 7 丁目交差点までの間
- ◇ 78 調査区：銀座 7 丁目交差点～同 8 丁目交差点までの間



図 4-1 銀座地区における調査対象範囲

- ◆ まず、浅草地域の巡回調査では、平休日ともものべ 33 台の観光バスが本来の乗降場や駐車場ではない地点に停車していることが明らかになった。この約半数の観光バスは、駐車場を出庫してから、二天門乗車場に入る時間までの数分間の調整を路上で行っていたものであり、比較的遵守されていることが分かる。
- ◆ 銀座地区では、荷捌き車両による路上駐停車が相当数見られた。図 4-2 は、平日 (9 月 26 日) の調査時間帯における観光バスと荷捌き車両の路上停車台数を 1 分刻みに表わしたものである。観光バス車両の流入が多く見られるようになるのは概ね 14 時以降であるが、リンク内に最大 8 台の観光バスが停車する時間帯があり、GINZA SIX 内の観光バス乗降所を上回る台数が流入している。

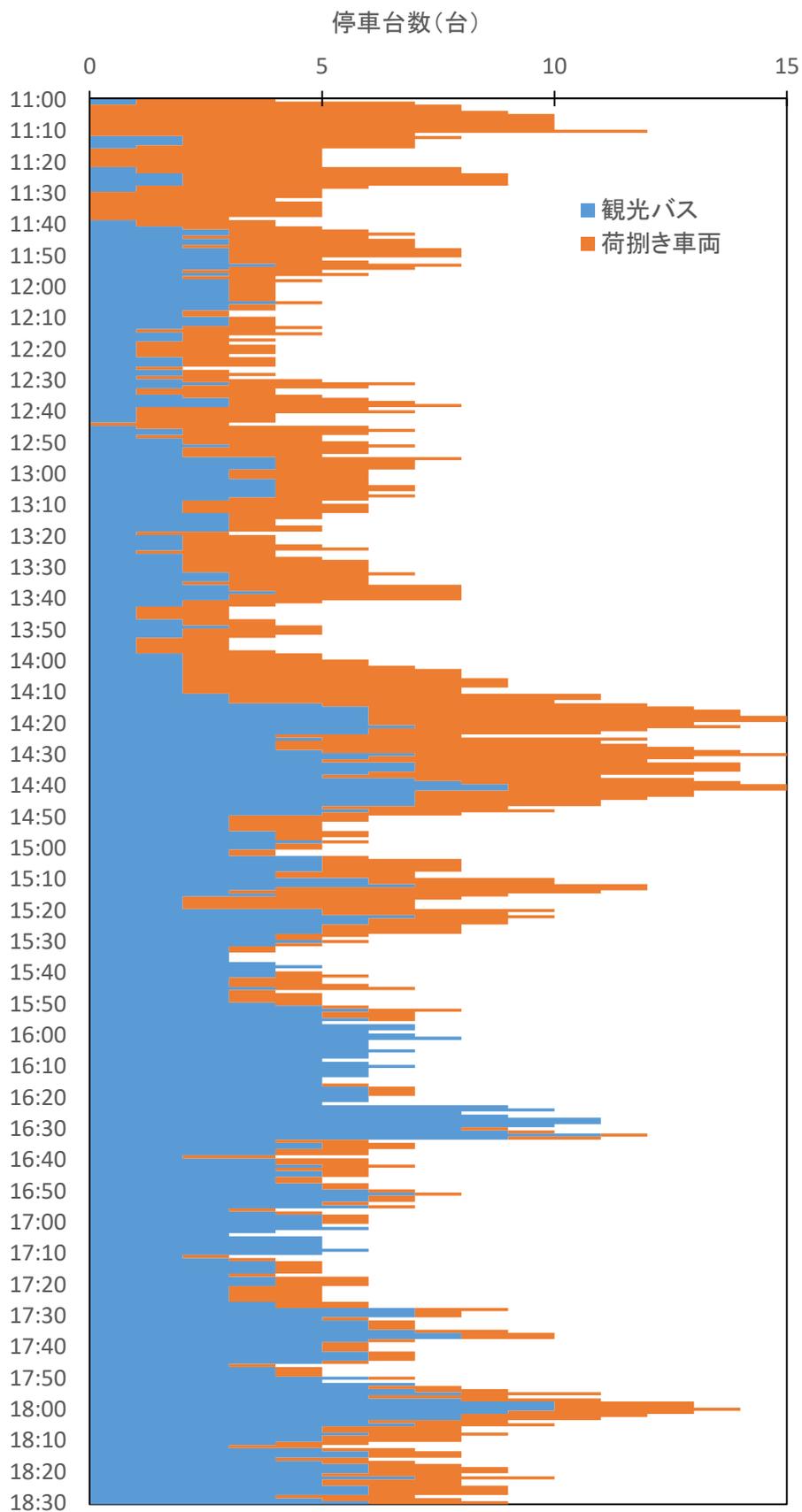


図 4-2 路上停車台数 全区間 (平日調査)

(3) 利用者による観光バス対策の評価

- ◆ 観光バス利用者による駐停車対策の評価について、浅草地域を対象に実施したアンケート調査に基づき検討する。

【調査日】

- ・ 平日調査：9月26日（火） 午前9時～午後6時（天候：晴）
- ・ 休日調査：12月2日（土） 午前9時～午後6時（天候：晴）
- ＊ II章のナンバープレート調査と同日、同時間帯に実施

【調査方法】

二天門通り乗車場付近において、調査員が観光バスの到着を待つ方に対して直接聞き取りを行った。調査票は、日本語・英語・中国語（繁体・簡体）を用意し、日本人52人、外国人68人から有効回答を得た（平日・休日の合計）。

- ◆ 観光バス乗車場、降車場それぞれの利便性について、観光客にヒアリング調査した結果を集計したものが図4-3である。インバウンドの方が相対的に便利と評価しているが、乗降場とも「便利」「やや便利」とする回答が過半を占めており、乗降地点の分離は、一定程度受け入れられていることが分かる。

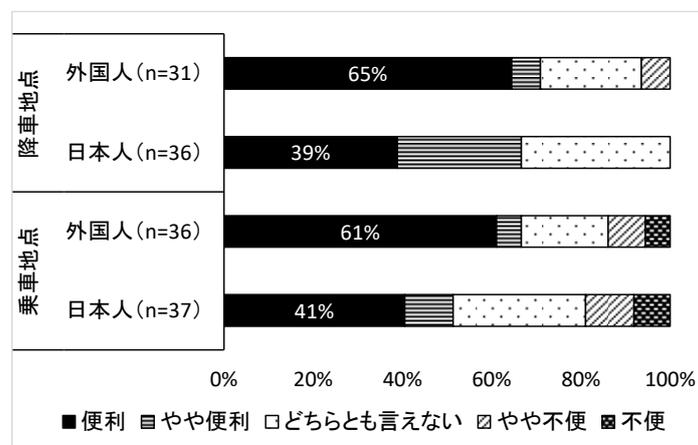


図 4-3 観光バス乗降場の評価

- ◆ 次に、観光バス利用者の回遊行動の可視化を試みる。平日調査（9月26日）の観光バス利用者が降車時から乗車場に到着するまでの間に、どのような地点に立ち寄ったかを計測した。調査協力が得られたツアーから、それぞれ1～2名程度にヒアリングを行い、回答を得た立寄り先のリストから「観光ポテンシャルマップ」（図4-4）をGIS（地理情報システム）で作成することで、観光バス利用客が空間的に集中する地点が可視化され、回遊行動の特徴が整理できる。
- ◆ 乗降場の組み合わせの違いにより、旅行者の回遊性が異なると考えられ、観光バス駐停車対策が旅行者の行動を変化させ、観光地域づくりにも貢献し得ると考えられる一方、ポテンシャルの高い観光地点に近接して集合場所や乗車場が存在することで、

観光バス駐車対策が円滑に運用できる可能性が高いことが読み取れる。



図 4-4 旅行者の観光ポテンシャルマップ (全数/n=54)

V. 大都市観光地域における観光バス対策の要件

(1) 歌舞伎町観光バス駐車場に関するヒアリング

- ◆ 本研究は、東京都台東区浅草地域と中央区銀座地区で実施されている観光バス対策を事例として、大都市観光地域における観光バス対策の要件を明らかにすることが目的であるが、より移転性の高い考察とするため、本研究では（公財）東京都道路整備保全公社（以下、公社）が管理する「歌舞伎町観光バス駐車場」（新宿区）の運用状況についてヒアリングを行った（表 5-1）。

表 5-1 歌舞伎町観光バス駐車場に関するヒアリング概要

《駐車場の利用状況》

- 民間所有の土地を公社が整備して観光バス駐車場として運用。
- 9 台の観光バスが入庫でき、利用目的の 7 割が新宿区役所周辺の免税店の利用者である。最近では、地方からの結婚式用の送迎バス（土日）や、乗合バスの駐車需要も高まりつつある。
- 滞留時間は、1 時間以内が 58% を占めている。駐車場の利用は、10～11 時がピークであり、14 時 30 分以降は一気に滞留台数が減少する。免税店の来訪時間帯は、ガイドが、「あえて」ピークをつくる（購買促進のため）傾向にあり、午前中に集中。

《観光バスの乗降および周辺の交通対策》

- 観光バスの乗降は、駐車場では行われず（駐車場側でも原則は乗降不可）、免税店の前で行われている。免税店の経営に観光バス事業者が関わっていることに加え、中国人観光客は歩かない傾向がある。
- 但し、歌舞伎町周辺では、もともと、交通対策（だけでなく治安対策）のため、警察が道路を巡回し、取り締まるケースも少なくなかったことから、交通流が長時間にわたり著しく阻害されている状況は起こりにくい。また、ガイドが集合場所に誘導した後、観光バスに乗車させるため、停車時間も短くなっている。

《観光バスの予約状況》

- 観光バス駐車場の利用は「予約優先」であるが、FAX で 1 週間前までに予約する割合が全体の 3 割。前日や当日予約が 6 割、未予約利用が 1 割である。前日・当日予約が多い理由として、免税店に立ち寄る時間が直前に決定することが挙げられる。
- 区役所通りに警備員を配置し、当日の観光バス駐車場の満空情報を知らせることで、駐車場周辺における観光バスの走行台数を抑えている。
- No Show は、全体の 3% 程度であり、主に、中央道の渋滞（宿泊先が八王子方面の場合が多いため）により、免税店の立寄りをしないケースなどである。

(2) インベントリの提案と浅草・銀座における観光バス対策の評価

- ◆ 以上の分析結果を用いて、大都市における観光バス対策の要件を目録化した「インベントリ」を表 5-2～表 5-9 に示した。また、IV章までの分析結果と「インベントリ」を踏まえ、浅草地域と銀座地区における観光バス対策の成果や課題、今後における施策の可能性を整理すると、以下のようになる。

【浅草地域】

- 観光バス駐車場の事前予約制をベースとした乗降対策を実施しており、相対的に停車時間が長い「乗車場」を駐車場とのセット予約を必須としたことが特徴である。
- ①従来から多くの観光バスが利用していた二天門通りを「乗車場」の一つに設定したこと、②駐車場の位置が乗降場から離れておらず、予約により確実に利用できること、③区で観光バス駐車場を整備し、民間駐車場よりも低廉に設定されているため、短時間の駐車であっても乗務員の休憩が可能になること一などが背景となり、旅行会社や観光バス事業者が観光バス対策を遵守するインセンティブになっていることが示された。
- また、観光バス条例の制定により、現地の誘導員や監視員に区長から権限を付与したことも、逸脱車両の減少につながっている。
- 一方で、事前予約の締切が 1 週間前に設定されているため、キャンセルや No Show などの「不確実性」が、他地域（銀座、新宿）よりも高頻度で発生しているほか、スケジュールの不確実性が発生しやすい午後から夕方の時間帯で、相対的に事前予約率が低い課題が見られる。特に、インバウンドは、スケジュールが直前に決まることが多いため、予約変更に対する柔軟な対応（例：予約締切日、変更可能日の短縮化／駐車場の事前予約により、料金の債権を発生させつつも、支払済の利用者に対して当日の利用状況が確認できる仕組みなど）の検討が望ましい。
- 二天門乗車場付近の観光バス利用者の滞留は、歩行者交通流を阻害するほどまでの状況にはなっていないが（改善されたが）、本来、目論まれた歩道上の「滞留スペース」とは異なる地点に観光客が待ち行列を形成しており、歩行者の動線上の課題が見られた。

【銀座地区】

- GINZA SIX 内の「銀座六丁目バス乗降所」による観光バス対策である。日本人旅行者の観光バスは、相当程度の割合で同所が利用されている一方、圧倒的な台数があるインバウンドの観光バスには、ほとんど利用されておらず、中央通

り上の乗降が大半を占めている。

- インバウンドの乗降は、目的地付近の「目立つ地点」（家電量販店、東京高速道路のガード下）で行われる傾向があり、GINZA SIX の位置とは離れていることが上記の背景として挙げられるほか、観光バス駐車場と結びつけた施策や、条例などの担保がないため、旅行会社や観光バス事業者が乗降所を使用するインセンティブが薄いことも理由と考えられる。
- 一方、銀座地区における観光バスの流入は、午後から夕方にかけての数時間に集中する傾向があり、昼間時に卓越する「荷捌き」の駐車問題とは区別して対策を考えることも可能である。また、土日に実施される「歩行者天国」の時間帯は、中央通りに観光バスの流入はできないが、高速道路のガード下で降車させた観光バスが「歩行者天国」終了後に、中央通りから乗車させたケースが相当数見られたことから、乗降地が異なる場所であっても、インバウンドには抵抗が小さい（ガイドが集合地点を設定した後、観光バスへ乗車させることが背景にある）と考えられる。さらに、中央通りに流入する全ての観光バスが GINZA SIX で乗降させることは物理的に不可能（溢れ出す）であることも示された。そのため、銀座地区においては、時間帯を絞った観光バスの面的な対策に発展させることが、ひとまず鍵になると考えられる。
- 観光バスの流入がピークになる時間帯において、中央通り周辺の監視や整理を強化するほか、GINZA SIX の予約車両が周辺の観光バス駐車場へ優先的に入庫できる仕組み（駐車料金が廉価になることでインセンティブが高まる）も検討に値すると考えられる。また、GINZA SIX の容量がピーク時に対応できないことから、短時間で可能な降車のみ中央通りで「暫定的に」許容し、時間のかかる乗車を GINZA SIX に誘導する（その際、「分かりやすい」観光客の集合場所の設定などのインセンティブが必要である）など、乗降分離を行い、中央通りの負荷軽減を優先させることも一考である。
- 一方、浅草地域とは異なり、銀座地区は生活者の数が少ないため、商業者との連携が鍵を握る。観光バス対策による売上減を懸念する状況が強いことも想定されるため、都内の広域で観光バス対策を行うことも必要である。都内の観光バスは、一日に数箇所の地点を訪問しており、その訪問パターンを明らかにすることは、銀座地区のみならず、他地域における観光バス対策を検討するうえで有効になると考えられる。

表 5-2 観光バス対策インベントリ (1)

要件	内容
1. 事前予約制の導入と「不確実性」への対応	事前予約制の導入で、観光バスの駐停車台数を時間的にマネジメントすることができ、限られた駐停車施設の有効活用が期待されるが、①事前の「不確実性」(キャンセルや「カラ予約」)の軽減や、②当日の「不確実性」(到着の遅延や No Show など)を考慮した予約枠の設定が必要である。
浅草／銀座の状況	多主体の評価
<ul style="list-style-type: none"> キャンセル、No Show の割合が一定の水準にある (浅草) インバウンドの観光バスは延着の一方、早発する傾向が強い。日本人旅行者の観光バスは早着の傾向がある (浅草、銀座 (日本人のみ)) 	<ul style="list-style-type: none"> インバウンドの行程は、直前まで決定しないことが多く、浅草のような一週間前締切では不確実性が大きくなりやすい (旅行業)
新宿 (歌舞伎町駐車場) との比較	施策の可能性
<ul style="list-style-type: none"> 午前中の入込が多く、当日の不確実性は少ない。 周辺免税店での買物がインバウンドの主な旅行目的であり、添乗員間で訪問時刻を直前に決定する。そのため、前日予約が大半であり、キャンセル率は低い。 	<ul style="list-style-type: none"> インバウンドの観光バス利用は、行程の不確実性が高いため、締切後の行程変更を柔軟に認めることが有効である。 No Show 対策のため、料金の債権を事前に発生させつつ、料金支払者に対して、予約当日の予約状況を可視化できるシステムの構築が有効。 インバウンドの観光バスは、駐車場に延着する傾向があるが、予約時間を長めにとり早発することも多い。このような状況下にある駐車場では、事前予約枠以外の「バッファ」が少なくとも運用可能である。

表 5-3 観光バス対策インベントリ (2)

要件	内容
2. 未予約車両を減らす (事前予約制の場合)	未予約車両は「いつ入庫するか分からない」ため、事前予約枠を減らすことにもなり、限られた駐停車施設の有効活用ができなくなる。そのため、 未予約車両を減らす対応が必要 である。
浅草／銀座の状況	多主体の評価
<ul style="list-style-type: none"> ・ 休日の午後以降は、インバウンドが事前のスケジュールを立てにくく、事前予約率が極端に下がっていた (浅草) ・ 浅草地域の観光バス乗車場は、無料で利用できる (但し、駐車場とのセット予約のため、駐車料金は発生) が、予約は必須 (浅草) ・ 歩行者天国時に、GINZA SIX が駐停車の受け皿になっていなかった (銀座) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在の予約システムは、直前の行程変更ができないため、未予約のまま浅草に来訪する (旅行業) ・ システムが形骸化しないようにという意見も多い (旅行業、地域)
新宿 (歌舞伎町駐車場) との比較	施策の可能性
<ul style="list-style-type: none"> ・ 空車があれば入庫させているが、特段の対策は行っていない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ インバウンドの観光バス利用は、行程の不確実性が高く、締切後の行程変更を柔軟に認めることが有効である。 ・ 事前予約によるインセンティブを明確にすることが有効。 例：二天門乗車場 (浅草) は、以前から多くの観光バスが乗降させていた地点であり、「確実に利用できる」ようになったことや、セット予約をする区立駐車場の料金が事前予約の場合は廉価であることなどがインセンティブとして捉えられた。

表 5-4 観光バス対策インベントリ (3)

要件	内容
3. ルールを逸脱する観光バスへの対応を明確化	観光バスの乗降場や駐車場整備の一方で、指定箇所以外での乗降や路上の駐停車を抑制するための方策を併用することが必要。観光バスの路上乗降は、道路交通法における「駐車」(第2条 18号)とは見做されないうえ、観光バスの待機は、乗務員が常時発進できる状態であることが多く、同法の運用のみでは対策が曖昧になる懸念がある。
浅草／銀座の状況	多主体の評価
<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光バス条例を制定し、誘導員、監視員に権限を付与したことで、指定外の駐停車は顕著に減少 (浅草) ・ 中央通りでの観光バス乗降は依然として行われている (銀座) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 浅草地域の観光バス乗降分離、予約システム対象時間帯以外は、依然として路上の乗降や待機が行われている (地域) ・ システムが形骸化しないようにという意見も多い (旅行業、地域)
新宿 (歌舞伎町駐車場) との比較	施策の可能性
<ul style="list-style-type: none"> ・ 警察による巡回や取り締まりは、観光バス対策の実施前から行われている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 台東区の観光バス条例のように、ルールを逸脱する観光バスに対する対応を明確にすることも効果がある。

表 5-5 観光バス対策インベントリ (4)

要件	内容
4. 駐車場をベースとした乗降対策の実施	大都市では観光バスの駐車施設が限られるため、短時間であっても確実に駐車できる施設は重宝される。また、観光バスの降車から乗車までの「時間差」(つまり、駐車場での滞留時間)を、停車時間を要しやすい乗車のマネジメントに活用することができるため、乗降対策は駐車場をベースとした対策に発展させることが有効である。
浅草／銀座の状況	多主体の評価
<ul style="list-style-type: none"> 乗車に要する停車時間の方が降車よりも長くかかる(浅草、銀座) 観光バス乗車場は、駐車場とセット予約であり、駐車場を利用しないと乗車場が利用できないしくみ(浅草) 観光バス降車場は予約不要であるが、乗車までの「時間差」があることで、未予約車両の乗車場を割り当てることができる(浅草) 晴海地区の民間駐車場とGINZA SIXにおける「ショットガン方式」の社会実験(銀座) 	<ul style="list-style-type: none"> 短時間であっても、駐車場を確実に利用できることは好ましい(旅行業)
新宿(歌舞伎町駐車場)との比較	施策の可能性
<ul style="list-style-type: none"> 乗降の停車対策は特段に実施していないが付近の道路幅員が狭いため、接続する幹線道路に誘導員を配置し、駐車場の利用を促すとともに、進入経路を誘導している 	<ul style="list-style-type: none"> 観光バス駐車場と乗車場の一体的な予約制度の導入が有効。 駐車場のスタッフが付近の乗車場や乗車時刻のマネジメントを行うことも有効。

表 5-6 観光バス対策インベントリ (5)

要件	内容
5. 観光バス駐車場と目的地の近接性を確保する	アジアインバウンドを中心に、観光バス利用者は、一観光地の滞在時間は短い傾向にあり、目的地と駐車場の近接性を担保することで、旅行者とバス乗務員の双方が利用しやすくなる。
浅草／銀座の状況	多主体の評価
<ul style="list-style-type: none"> 30分以内の短時間駐車が少なくない(浅草) GINZA SIXを利用した観光バスも駐車場には入庫しないケースが少なくない(銀座) 銀座における百貨店等の旺盛な購買層は、観光バス利用者からFITに移行(銀座) 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場が最寄りであることで、短時間でも休息できる安心感がある(旅行業)
新宿(歌舞伎町駐車場)との比較	施策の可能性
<ul style="list-style-type: none"> 主な旅行目的である免税店と近い距離に駐車場が位置している 	<ul style="list-style-type: none"> 観光バス駐車場が直ちに整備できない場合は、駐車場と乗降場を「セット」で捉え、短時間であっても駐車場が確実に担保できる仕組みを構築する必要がある 本研究では直接の対象としなかったが、宿泊施設の近隣に観光バス駐車場がないケースもあり、その対応も求められる FITによる小型車の駐停車は、新たな課題となり得る。高級店の多い銀座では顕著になる可能性があり、GINZA SIXに求められる新たな役割となる可能性がある

表 5-7 観光バス対策インベントリ (6)

要件	内容
6. 分かりやすく、乗車地に近い箇所に再集合場所を確保する	乗車場と降車場が離れる場合はもとより、同一地点の場合でも場所の分かりやすさや目的地との近接性は必要である
浅草／銀座の状況	多主体の評価
<ul style="list-style-type: none"> 旅行者の動線上に再集合可能な地点（二天門）が存在し、二天門の最寄りに乗車地がある（浅草） 家電量販店や高速道路のガードがランドマークとなり、再集合場所や観光バスの乗降地として事実上活用されている（銀座） 	<ul style="list-style-type: none"> 添乗員は、再集合場所を設定し、そこからバス乗車地に案内している（旅行業） 再集合場所から離れた地点に乗車場があると「迷子」が発生しやすい（旅行業）
新宿（歌舞伎町駐車場）との比較	施策の可能性
<ul style="list-style-type: none"> 駐車場内では原則乗降できないため、添乗員がバス乗務員と連絡をとり、誘導している 	<ul style="list-style-type: none"> 観光バス駐車場の近くに再集合可能な地点を設けるとともに、分かりやすいランドマークを設定することが望ましい

表 5-8 観光バス対策インベントリ (7)

要件	内容
7. 地域との「折り合い」を重視する	観光地域であっても、生活者の観光や地域の生業との「折り合い」が必要である
浅草／銀座の状況	多主体の評価
<ul style="list-style-type: none"> 浅草小学校 PTA をはじめ、区が地域との協議を重視（浅草） 街づくり協議会による観光バス対策の啓発活動を実施（銀座） 	<ul style="list-style-type: none"> 生活者が多い地域だったからこそ、旅行業側も合意することができた（旅行業） 観光バス利用者により、歩行空間がふさがれるケースも散見（地域）
新宿（歌舞伎町駐車場）との比較	施策の可能性
<ul style="list-style-type: none"> 生活者は少ない地域 主に入庫する観光バス事業者が地元の免税店と深い関連を持っている 	<ul style="list-style-type: none"> 観光バス乗車場付近での滞留が少なくなるよう、台数の調整を図る 乗降場が複数存在している場合は、降車地から乗車地までの動線を工夫し、回遊性を高めることができる

表 5-9 観光バス対策インベントリ (8)

要件	内容
8. 複数の観光地域における横断的な対策が必要	それぞれの地域で独自に観光バス対策に取り組むだけでなく、観光バス対策の必要性が高い地域において、横断的な対策が必要である。
浅草／銀座の状況	多主体の評価
<ul style="list-style-type: none"> 台東区は、観光バス対策について、浅草地域に限定しない条例や計画を策定（浅草） 歩行者天国時間帯に、規制区域の縁辺部で観光バスの乗降や待機が行われている（銀座） 	<ul style="list-style-type: none"> 浅草は、生活者も多いことが旅行業としても観光バス対策を受け入れる要素の一つになった（旅行業） 観光バス対策により来訪者の減少を懸念する声があった（地域）
新宿（歌舞伎町駐車場）との比較	施策の可能性
<ul style="list-style-type: none"> 生活者は少ない地域 	<ul style="list-style-type: none"> 観光バス対策の必要性が高い都内の観光地域を包含した対策が求められる

謝辞：本研究は、公益財団法人東京都道路整備保全公社の受託研究に基づき実施することができた。研究費の支援はもとより、歌舞伎町観光バス駐車場に関するヒアリングも受けていただいたことに、深く感謝申し上げたい。また、現地調査の実施やデータの提供に関して、台東区交通対策課、中央区環境政策課土木計画調整係、パーク 24 株式会社、JFR サービス、八千代エンジニアリング株式会社の協力を得た。さらに、台東区観光バス対策協議会の委員各位のほか、株式会社ジャパングレーライン、株式会社阪急交通社、銀座街づくり会議などの皆さまには、本報告書の「観光バス対策の多主体による評価」に記載した貴重なご意見を頂戴した。この場を借りて御礼申し上げる。