大都市観光地域とターミナル周辺における観光バス駐車問題に関する一考察*

Consideration of Parking Problems of a Sightseeing Bus in a Large City*

吉田　樹**・秋山哲男***・竹内龍介****

By Itsuki YOSHIDA**・Tetsuo AKIYAMA***・Ryusuke TAKEUCHI****

1．はじめに

今日の大都市部における駐車問題は実に多様化している．例えば，東京都都市整備局が平成19年に取りまとめた「総合駐車対策マニュアル」では，多様化した駐車問題の例として，荷捌き車両や観光バスの路上駐停車や客待ちタクシーの増加など，事業用自動車に起因した駐車問題が顕在化していることを挙げている[1)]．

このうち，本稿で対象とした観光バスは，宿泊を伴う観光者の約２割が利用する交通手段であるが，近年の観光需要の拡大に伴って，輸送人員は緩やかに増加する傾向にある．しかし，とりわけ大都市では，浅草や秋葉原のように「まち」そのものが観光対象になる場合があることから，観光バスの乗降スペースや駐車スペースが量的に不足している一方で，施設整備のみでは駐車問題の緩和を図ることが難しいと考えられる．

そこで．本稿では，これまでの研究のなかでほとんど明らかにされてこなかった，大都市における観光地域やターミナル周辺における観光バスの駐停車問題を対象に，その実態と発生構造を明らかにすることで，大都市における観光バスの駐車施策に求められる視点を示すことを目的とする．

2．観光バスの事業制度と駐車問題との関連

(1) 観光バスの輸送形態と道路運送法

本稿では，はじめに，観光バスの事業制度について道路運送法を中心に整理することで，駐車問題に関わる制度上の課題を明確にする．

道路運送法では，一般旅客自動車運送事業の形態として，①一般貸切旅客自動車運送（貸切バス）事業，②一般乗合旅客自動車運送（乗合バス）事業のほか，③一般乗用旅客自動車運送（タクシー）事業－の３種類が位置づけられている，このうち，（広義の）観光バスに関する輸送形態を含んでいると考えられるのは，貸切バス事業と，乗合バス事業であると考えられる．

図１は，上記の事業形態に基づき，観光バスの輸送形態を類型化したものである．まず．貸切バス事業に含まれる観光バスの輸送形態には，観光目的の旅客を一個の契約により車両を貸し切って輸送する形態であり，日常反復的に運行されない（狭義の）観光バスのほか，都市間ツアーバス[(1)]がある．都市間ツアーバスは，旅行会社が企画募集した旅行（募集型企画旅行）として位置づけられるものであるが，貸切バスを使用して都市間の輸送（例えば，東京と名古屋を結ぶ）を行う形態である．一方，乗合バス事業に位置づけられる（広義の）観光バスの輸送形態としては，定期観光バス（はとバスなど）がある．

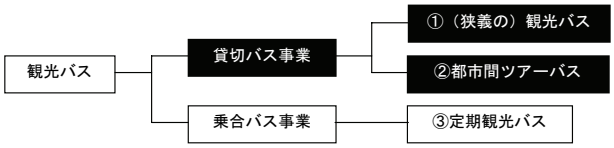

図１　観光バスの多様な形態

(2) 観光バス駐車問題における制度上の課題

（狭義の）観光バスや都市間ツアーバスなど，貸切バス事業の許可に関する審査基準は，各運輸局の公示により定められている（内容はほとんど同一である）．貸切バス事業の審査基準「一般貸切旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可等に関する審査基準」[2)]では，新規事業許可に関する基準として，営業区域や車両数のほか，自動車車庫や休憩仮眠施設などの審査項目が設定されている．一方で，乗合バス事業の審査基準「一般乗合旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可等に関する審査基準」[3)]でも，貸切バス事業と同様の審査項目が示されているが，着地側で長時間停留する高速バス路線については，自動車車庫や休憩仮眠施設を着地側にも確保することが求められている（図１；斜字体部）．また，貸切バスの審査基準には含まれていない停留所施設の整備についても審査基準の項目に含まれている．したがって，貸切バス事業として運行される（狭義の）観光バスや，都市間ツアーバスの場合は，乗合バス事業として運行される，定期観光バスや高速バスと比べて，事業許可に要する基準が低くなっており，本稿で対象とする駐車問題が顕在化しやすいと考えられる．

*キーワード：駐車場計画・大都市・観光バス・都市間ツアーバス・駐車問題

**正員，博士（都市科学），首都大学東京大学院 都市環境科学研究科 観光科学専修 助教（東京都八王子市南大沢2-2 パオレビル10階，TEL：042-670-4319，E-mail:itsuki-y@mue.biglobe.ne.jp）

***正員，工博，首都大学東京大学院 都市環境科学研究科

****正員，博士（工学），八千代エンジニアリング㈱

表１　貸切バス・乗合バスの審査基準[2) 3)]

貸切バス事業	乗合バス事業
営業区域	
原則として運輸支局の営業区域（離島を除く）を単位とする.	（規定なし） ＊路線ごとの許可制が原則 ＊区域運行のみ，運行区域　内に営業所の所在が要求
自動車車庫	
原則として営業所に併設するものであること.	原則として営業所に併設するものであること. *着地において長時間停留する高速バス路線については，着地においても自動車車庫又は駐車場が確保されていること.*
休憩仮眠施設	
原則として営業所または自動車車庫に併設するものであること.	原則として営業所又は自動車車庫に併設されているものであること. *着地において長時間停留する高速バス路線については，着地においても休憩仮眠施設が確保されていること.*
停留所	
（規定なし）	規定あり（区域運行は除く）

３．大都市観光地域における観光バスの駐車実態

(1) 調査方法

大都市観光地域における観光バスの駐車実態を明らかにすることを目的として，本稿では東京都台東区浅草地区を対象に，観光バスの駐停車に関する観測調査を実施した．具体的には，多くの観光客が訪れる浅草寺周辺と，二天門近くの台東区民会館１階に整備された，区立台東区民会館駐車場とその対面にある観光バス乗降場が含まれる図２の破線で囲まれた区域を対象に，表２に示した調査を実施した.

なお，観光バスを利用した団体旅行が昼食をはさむことを考慮し，午後の時間帯で観光バスの乗降が集中すると考えられる，13 時 10 分から 16 時 10 分の３時間を調査時間帯に設定した．また，観光需要が高まる土・日・祝日であり，初詣による来訪者の集中が比較的落ち着いてきたと考えられる，平成 20 年 1 月 12 日（土）を調査日として設定した.

図２　調査対象地区（図中の破線で囲まれた区域）

表２　調査実施概要

調査日時	平成 20 年 1 月 12 日（土） 13 時 10 分～16 時 10 分
調査内容	①区立台東区民会館駐車場（観光バス駐車場）および観光バス乗降場の駐停車実態調査 ②調査対象区域（図２の破線で囲まれた区域）における観光バスの駐停車実態調査
調査方法	①調査員が観光バス駐車場において，乗降や入出庫のために停車した車両のナンバープレートと時刻を記録 ②調査員が調査対象区域を 20 分おきに歩行巡回し，その際に駐停車していた観光バス車両のナンバープレートを記録

(2) 観光バス乗降場における停車実態

はじめに，区立台東区民会館駐車場（観光バス駐車場）の対面に設置されている，観光バス乗降場での停車実態について分析する.

a) 時系列分布

図３は，観光バス乗降場における乗降車による停車の時系列分布を示したものである．概ね 14 時 40 分ころまでは，降車による停車が多かったが，15 時 20 分を過ぎると，大半は乗車による停車となった．また，乗降車による停車がピークを迎えたのは，14 時 40 分から 15 時 19 分までの間で，いずれも 20 分間につき 11 台が停車したことが分かった．したがって，観光バス駐車場の収容可能台数は 12～15 台（車種によって異なる）であることから，明らかな容量不足である．また，車高 3.3 m以上の車両が入庫できないことから，大型バス車両の一部や，ハイデッカー車両には対応できない.

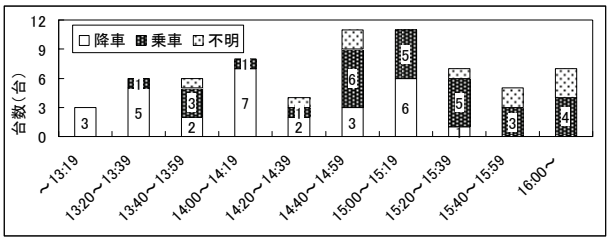

図３　観光バス乗降場における停車の時系列分布

b) 観光バス乗降場における停車時間

次に，観光バス乗降場における乗降車による停車時間について示したものが図４である．その結果，乗車の方が降車に比べて停車時間が短い傾向にあり，それぞれの中央値は，降車では約３分，乗車では約９分となった.

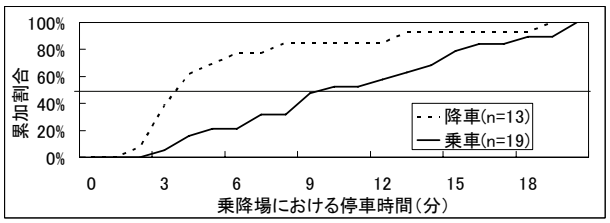

図４　観光バス乗降場における停車時間

(3) 観光バス駐停車の空間的・空間的分布

表２に示した方法で調査した結果をもとに，調査対象区域における観光バスの駐停車実態の空間的分布を整理する．図５は，調査対象地区で観光バスの駐停車が多く見られた区間を図示したものである．

その結果，観光バス乗降場に近い江戸通りで待機する観光バスが多いことが明らかになった．また，江戸通りから観光バス乗降場までの街路には，観光バスの待ち行列ができる時間帯もあった．さらに，浅草通りや吾妻橋近くの江戸通りで待機する観光バス車両も数台見られた．

いずれも，観光バス乗降場で利用客を降車させた観光バスである場合が多く，利用客を乗車させるまで下図の区間で待機していた観光バスは７台であった．

また，図５の区間で駐停車していた観光バス車両の待機駐停車時間の分布を集計したものが図６である．その結果，20 分に満たない短時間の駐停車もあったが，その多くは，観光バス乗降場に向けた待ち行列であり，利用客を乗降場で降車させた後に待機している観光バスは，１時間前後の駐停車であることが明らかになった．

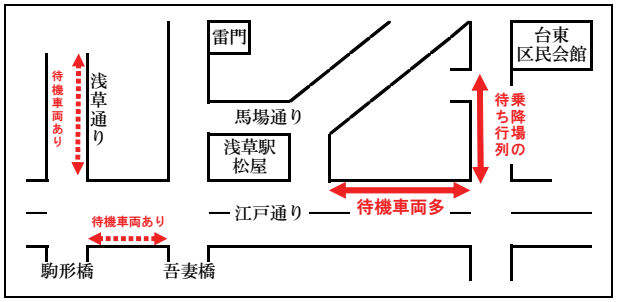

図５　浅草地域における観光バス駐停車の空間的分布

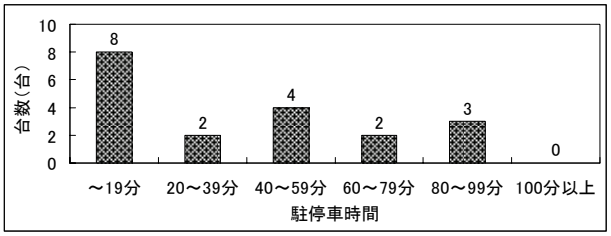

図６　観光バス駐停車の時間分布

４．都市間ツアーバスの駐車実態

(1) 調査方法

都市間ツアーバスの発着地（集合場所）は，ターミナル駅の周辺であることが一般的であるが，本稿では，新宿駅西口周辺地域を対象に，都市間ツアーバスの駐停車実態を調査した結果を分析する．調査方法は，表３に示したとおりであるが，都市間ツアーバスの需要が比較的多く，最少催行人員に達しやすくなる金曜日の夜間に実施するものとし，年末の多客時の影響が強く影響しない平成 19 年 12 月 14 日（金）に実施した．なお．同日の夜間（21 時以降）に予定された運行予本数は，合計で 169 便であった[(2)]．また，新宿駅西口周辺では，センタービル前のほか，スバルビル前，明治安田生命ビル前，都庁地下駐車場，工学院大学など，都市間ツアーバスの集合場所が分散して配置されているため，調査対象区域は図７の破線で示した範囲に設定した．

図７　調査対象地区（図中の破線で囲まれた区域）

表３　調査実施概要

調査日	平成 19 年 12 月 14 日（金）
調査時間帯	21 時 35 分～23 時 35 分
調査方法	調査員が対象区域（図７の破線で囲まれた区域）を 20 分おきに歩行巡回し，その際に駐停車していた都市間ツアーバス車両のナンバープレートを記録した（計８回の観測）．

(2) 都市間ツアーバスの駐停車実態

表３に示した調査結果から明らかになった，都市間ツアーバスの駐停車実態にについて，①調査区域内における駐停車時間および，②調査区域内における駐停車台数の時系列分布の２点に着目して分析する．

まず，調査区域内における駐停車時間について，観測時間の間隔にあわせて 20 分ごとに整理したものが図８である．調査時間内における駐停車車台数 39 台（実数ベース）のうち，約半数の 20 台は 20 分以内の駐停車時間（乗車に要する時間を含む）であった．しかし，１時間以上の駐停車を行った観光バスも５台あったことから，利用客の乗車に限らず，車両待機の目的でも路上駐停車が行われていたと考えられる．

次に，調査区域内における都市間ツアーバスの駐停車台数に関して，観測時間ごとに集計したものが図９である．出発（集合）時刻が集中する 23 時前後に調査地区内の駐停車台数が多くなり，前回観測時から継続して駐停車している台数も，ほぼ同じ時間帯に多くなっていることが分かった．

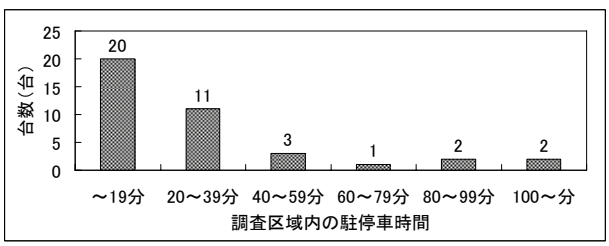

図８　調査区域内における都市間ツアーバスの駐停車時間

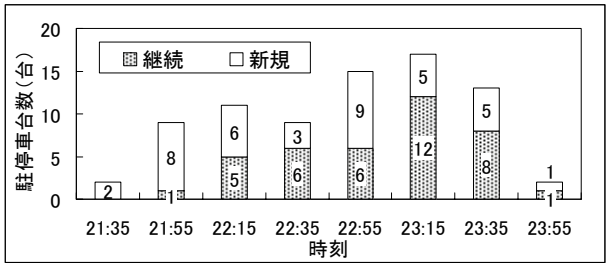

図９　都市間ツアーバスの観測時間ごとの駐停車台数

(3) 都庁大型駐車場の利用実態

新宿駅西口地域には，観光バス専用の駐車場「都庁大型車駐車場」が整備されている．同駐車場は，東京都庁前の議事堂通り高架下（図７）に整備された自走式駐車場であり，最大で 12 台を収容することができる．

表３の調査当日は，21時30分以降に，旅行会社が企画募集したスキーバスが入庫を開始し，22時00分頃には同駐車場の南側入口付近（図７）に，貸切バス車両10台の待ち行列が形成され，約30分後の22時35分頃に入庫するまでの間，路上での一時待機が見られた．

調査当日にスキーバスを運行した貸切バス事業者は，乗合バス事業も運営している企業が見られた一方，先の都市間ツアーバスの場合は小規模事業者や，規制緩和以後に新規参入した事業者が多かった．また，新宿駅西口周辺を出発（集合）地点とする都市間ツアーバスは，有料である同駐車場 (3) には入庫せず，図７の待ち行列付近で待機した後，スバルビル等へ回送して利用客を乗車させるケース（３例）があった．さらに，同駐車場を集合場所としていた都市間ツアーバス（８台）は，駐車場上の路上（議事堂通り）で利用客の乗車を行っていた．

５．大都市における観光バス駐車問題の発生構造と求められる視点

本稿の最後に，これまでの調査および分析結果をもとにして，大都市における観光バスの駐車問題の発生構造について考察するとともに，駐車施策に求められる視点を整理する．

第一に，観光バスの駐車施設や乗降施設の整備量が不足していることが挙げられる．この点は，東京都「総合駐車対策マニュアル」のなかでも示されているところであるが「観光バスの駐車施設は，観光の目的である施設側で確保し，整備することが原則」と述べている[4]．一方で，大阪市「観光バス駐車基本計画」（平成14年10月）では，「目的地側の各種施設が整備すべき部分と，行政が民間と連携しながら整備する部分」との切り分けの必要性を指摘している[5]．大都市部では，まち自体が観光対象になることも多く，特定の観光施設だけに依存した駐車場整備では不十分であると考えられる．また，観光バスが時間帯による需要の多寡が大きいうえに，車両自体も一般車に比べて大型であることから，民間駐車場による自律的な供給は困難である．そのため，地方公共団体が自市の交通政策の一環として，観光バスの駐車・乗降施設の整備を実施していく必要があると考える．

第二に，法制度上の不備が観光バスの駐車問題を助長している可能性を指摘することができる．一般貸切旅客自動車運送（貸切バス）事業の審査基準では，営業区域外（着地側）における待機施設や乗務員の休息施設の確保が定められておらず，（狭義の）観光バスや都市間ツアーバスの乗降場所や車両の待機場所として，路上を使用している実態を制限することは，道路運送に係る法制度上，難しい状況にある．そのため，今後は，道路運送に関する法制度の仕組みと観光バスの駐車施策を一体的に取り組んでいくことが求められる．

第三に，特に都市間ツアーバスの場合，募集企画を行う旅行会社と貸切バス会社との関係が駐車問題にも影響していると考えられる．都市間ツアーバスを運行する貸切バス会社は，募集企画を行った旅行会社からの委託に基づいている．そのため，運賃の許可が必要になる通常の高速バスと比べて旅行代金を抑えるためには，より低廉な運賃で受託する貸切バス会社を選定する傾向にある．しかし，貸切バス事業の費用構造は，人件費が過半を占めることが一般的であるため，目的地側の駐停車に掛ける費用を抑える必要がある．都庁大型車駐車場でみられた，スキーバスと都市間ツアーバスの駐停車形態の違いは，この課題を端的に表したものであるということができる．したがって，新規に観光バス駐車場を整備したとしても，都市間ツアーバスの受託事業者（貸切バス会社）が利用する可能性は低いと考えることができる．そのため，観光地域等における観光バスの入域規制のほか，貸切バス会社に対する質的な規制（目的地での待機場所や乗務員の休息場所等の確保が適切にできる貸切バス会社に対して，入域許可を付与する）などの方法を検討する意義は大きいと考えられる．

謝辞

本稿は，財団法人東京都道路整備保全公社における提案公募研究に基づいている．研究機会を与えていただいた同公社に感謝を申し上げる．

補注

(1)定まった名称ではないが，本稿ではこの名称を用いることにする．
(2)都市間ツアーバスは，旅行会社の最少催行人員に満たないと運行されないうえ，複数の旅行会社で一つの便を募集するケースもある．そこで，本稿では，多くの旅行会社が主催する都市間ツアーバスの予約を一元的に扱う「楽天トラベル（http://travel.rakuten.co.jp/bus/）」からの予約が可能であり，かつ同日の運行が予定されていた便数を単純に数え上げている．
(3)最初の1時間800円，以後30分ごと600円

参考文献

1)東京都都市整備局：総合駐車対策マニュアル，p.6，2007.1.
2)北海道運輸局：一般貸切旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可等に関する審査基準（同局公示第31号）
3)北海道運輸局：一般乗合旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可等に関する審査基準（同局公示第44号）
4)東京都都市整備局：前掲著，p.17，2007.1.
5)大阪市計画調整局：観光バス駐車基本計画（2008年2月15日時点）
http://www.city.osaka.jp/keikakuchousei/news/parking/03_00.html