観光バスの路上駐車行動に関する調査研究

北海学園大学　正員　堂柿栄輔，NPO タウンコンパス　非会員　井上信昭

1．研究の動機

人口減少社会の中で，観光は今や国や地域の重要な産業と位置づけられ，国内外を問わず，客の誘致活動を官民共に行っている．このための施策は，観光資源の創出･宣伝や接客等主にソフト面が中心であるが，社会資本整備についても求められることは多い．例えば，市内観光での団体客の移動手段であるバスの駐車場所確保もその一つである．これには，バス協会や地方自治体の費用負担により，暫定的な路外駐車場が設けられる例もあるが，多くは路上での待機駐車（写真－1）となり，街路の通行機能の阻害要因となっている．これに対し，駐車場所の集約化のため道路条件や交通条件を考慮し，バスを対象として補助標識による駐車禁止の緩和をいくつかの都市で行っている（写真－2）．しかしこれには時間規制が無く，客待ちのための長時間駐車が一部では発生している．

本研究は札幌市での調査結果から，観光バスの駐車行動の特性を把握し，駐車管理のための課題を示すことを目的とした．

写真－1　観光バスの駐車

写真－2　規制標識（上段札幌市，下段仙台市）

2．調査の概要

調査の概要を表－1に示す．調査の方法は連続時間（ナンバープレート）調査である．

表－1　調査の概要

項　目	内　容
日時	平成 21 年 9 月 9 日(水)，16 日(水)
	調査時間帯　8:00 ～ 19:00
場所	一方通行 3 車線，延長約 100m
調査台数	1 日目 42 台，2 日目 51 台，計 93 台

対象地区は，補助標識により観光バスの駐車禁止が除外されている一方通行路の約 100m の区間で行った．観測の対象は全ての自動車であるが，ここでは観光バスについての分析を示す．補助標識では「客待ちのバスを除く」なる表現で駐車禁止が除外されているが，旅行業者による団体旅行の他，小中学生や高校生の学内行事，地域主催による行事団体，ホテルや温泉事業者による送迎交通等いくつかの種類がある．また道路運送法による車種分類でも自家用及び事業用両方のバスが混在する．調査台数は 2 日間で 93 台であった．

3．分析結果

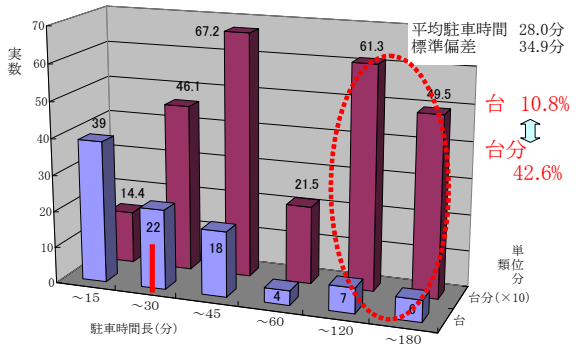
3．1　駐車時間長分布

図－1に駐車時間長分布を台及び台分単位で示す．

台分単位の数値は(× 10)である．例えば「～ 15 」の台単位の数値は 39 台であり，その総駐車時間(台分)は 14.4 × 10=144 分である．駐車時間の平均値は 28.0 分，標準偏差は 34.9 分であった．都心部での全車種の駐車時間の平均値は 10 分～ 15 分程度であり，観光バスの駐車時間はおよそ 2 倍である．図－1より，

①駐車時間の増加に伴い駐車台数は減少する． 30 分以下の駐車時間が全体の 65.6 %， 85 %が 45 分以下の駐車であるが， 60 分～ 120 分の時間帯で駐車台数は増加する．

② 15 以下の駐車は台単位では全体の 41.9 %であるが，台分単位では 5.5 %である．一方台単位で 10.8 %を占める 60 分以上の駐車は，台分単位では 42.6 %であり，少数の長時間駐車による路側の占有割合が大きいことが分かる．



図－1 観光バスの駐車時間長分布

3．2 目的別の駐車時間長分布

駐車の目的を，「降車」(送り)，「乗車」(迎え)，「乗降車」(送り迎え)の 3 分類とした駐車時間の統計値を表－2に示す．一部の不明データを除いた結果，図－2との統計値は若干異なる．

表－2 駐車別駐車時間長

分 類	台数 /構成比	台分/ 構成比	m	σ
乗 車	30/35.3	880/33.8	29.3	21.0
降 車	40/47.1	560/21.5	14.0	31.8
乗降車	15/17.6	654/25.2	43.6	25.0
計	85/100	2600/100	28.0	34.9

駐車目的は，乗車が 35.3 %，降車が 47.1 %，乗降車が 17.6 %であった．駐車時間の平均値 m は，「降車」が 14.0 分，「乗車」は 29.3 分，「乗降車」は 43.6 分であり，「降車」が最も短い．「乗車」は「降車」のほぼ 2 倍の時間となったが，客が集合場所に戻る時刻のバラツキが大きく，最も早く集合場所に戻る客の時刻に対応した結果であろう．また「降車」と「乗車」の平均値の和は 43.3 (=14+29.3)分であり，「乗降車」の平均値とほぼ等しい．「降車」では平均値は小さいが，標準偏差 σ は「乗車」の 1.5 倍であり，バラツキは大きい．

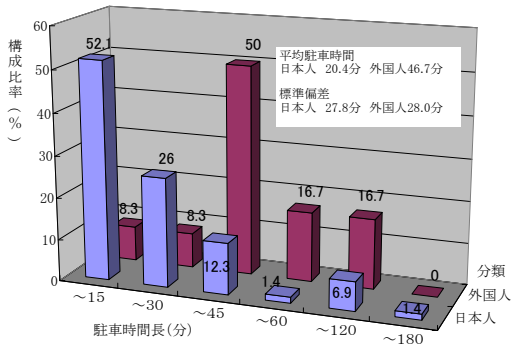
3．3 客の分類による駐車時間の違い

特に駐車時間の長い「乗降車」目的に注目し，日本人客と外国人客の行動の違いを表－3及び図－2に示す．表－3では，日本人客の「乗降車」の割合が 8.6 %であるのに対し，外国人客では 66.7 %と大きいことがわかる．この理由は地理不案内な外国人の旅行では，バスに行動の拠点としての機能が求められ，待機時間が長くなると考えられる．

表－3 日本人と外国人の目的の違い(実数/%)

分 類	乗車	降車	乗降車	計
日本人	27/38.6	37/52.9	6/8.6	70/100
外国人	1/8.3	3/25.0	8/66.7	12/100

図－2は日本人客と外国人客別の駐車時間長分布である．日本人では「～ 15 」の駐車が 52.1 %以上であるのに対し，外国人では「乗降車」目的の割合が多いため，「～ 45 」の割合が 50 %となった．この様な駐車特性の違いは，今後の観光の国際化の中で考慮しなければならない課題である．



図－2 日本人と外国人の駐車時間長比較

4．まとめ

ここでは観光バスの駐車行動について，駐車時間を駐車の目的及び客の種類等の関係から分析した．この分析は対象データ数の制約もあり，基礎的統計分析にとどまったが，路上駐車に関する調査の継続と，別途観光バス路外駐車場の調査も加え調査分析を続けたい．