

観光バス駐車対策の考え方

平成31年3月



東京都都市整備局

目次

1 本考え方の作成の狙い.....	1
1.1 本考え方の作成の背景と目的.....	1
1.2 本考え方の位置付け.....	3
1.3 本考え方で対象とする観光バス.....	4
2 観光バス駐車対策の基本的考え方と基本方針.....	5
2.1 観光バス駐車対策の基本的考え方.....	5
2.2 観光バス駐車対策の基本方針.....	7
3 観光バスの駐車実態の把握.....	11
3.1 観光バスを取り巻く状況.....	11
3.2 観光バスで訪れる主な観光場所、観光コース.....	14
3.3 観光バス駐車場の利用意向の把握.....	17
3.4 観光バスの駐車実態.....	21
4 観光バス駐車問題の分類及び発生要因の分析.....	32
4.1 駐車供給量の不足.....	33
4.2 駐車需要量の偏り.....	36
4.3 関係者のマナー・モラルの不足.....	38
4.4 駐車場情報の不足.....	39
5 観光バス駐車対策.....	40
5.1 駐車場の整備・確保.....	41
5.2 乗降場の整備・確保.....	46
5.3 ピーク時の平準化.....	50
5.4 案内・誘導.....	53
5.5 規制・指導.....	58
5.6 啓発活動.....	59
5.7 情報提供.....	60
6 観光バス駐車対策に関する補助制度.....	64
6.1 「社会資本整備総合交付金」等の活用.....	64
6.2 「東京都観光バス駐車場整備事業補助金」の活用.....	66

参考資料

(参考1) 観光バス駐車対策事例

(参考2) 観光バス駐車場（都内主要エリア）

1 本考え方の作成の狙い

1.1 本考え方の作成の背景と目的

近年、わが国は政府が掲げる観光立国の実現に向け、戦略的なビザ緩和、免税制度の拡充、出入国管理体制の充実、航空ネットワークの拡大等の改革を進めた結果、訪日外国人旅行者は2017年時点で3年前の約2.1倍となる約2,869万人を達成した。また、政府は東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される2020年には訪日外国人旅行者数4,000万人を目標とし、「観光先進国」への新たな国づくりに向けた「明日の日本を支える観光ビジョン」を策定し、様々な取組を進めている。

訪日外国人旅行者数の増加に伴い、観光客の移動交通手段として観光バス利用台数も急増している。観光バスは、観光客をまとめて輸送できるといった「集団移動の容易性」に加え、複数の目的地を効率的に輸送できるという「機動性」等の観点で、都内観光の足として重要な役割を担っている。

一方、都内の主要観光地においては、団体旅行客を輸送する観光バスの多くが、旅行客の乗降や待機を目的として道路上に駐停車しており、交通環境の悪化を招いている。観光バスの路上駐車は、交通渋滞や交通事故を招くのみならず、アイドリングによる騒音や排気ガス等により、周辺地域に暮らす住民へ悪影響を及ぼすため、観光バス受入れ環境整備が早急に必要である。

これに対し、一部地域では既に観光バスの路上駐車対策を実施しているが、更なる対策を効果的に進めていくためには、行政と警察、バス事業者やその手配等に関わる民間事業者、観光事業者等が連携・協力し、対策を実施することが不可欠である。

そのため、本考え方は、安全で快適な交通環境確保に向けて、区市町村が関係団体等と連携し、観光バス駐車対策に積極的に取り組んでいくために、都内における観光バス駐車問題の主な発生要因の分析や総合的な駐車対策をもって、都内の魅力ある観光地づくりを促進することを目的とするものである。

加えて、都内に来訪する観光バスに対して、関係団体が連携し、路上駐停車に対するマナーやルールを徹底するためのマナーアップキャンペーン等の啓発活動にも積極的に取り組むとともに、定期的な実態調査、モニタリング等により、観光バスの駐車対策における効果検証を行っていく。

<観光バス駐停車によって引き起こされる課題>

近年の訪日外国人旅行者の増加により、都内の主要観光地において、観光バスの路上での駐停車が多く見られ、以下に示す課題が発生している。

<観光バスの路上駐停車によって引き起こされる主な課題>

交通安全の妨げ	<p>○ 目的施設前での乗降による路上駐停車が発生 ⇒交通事故等の発生要因</p> 
道路交通の妨げ	<p>○ 目的施設周辺での待機等による路上駐車が発生 ⇒道路混雑の発生要因</p> 
街の魅力低下	<p>○ 乗降場所における歩道占領やマナー無視等が発生 ⇒来訪者減少の要因</p> 

1.2 本考え方の位置付け

本考え方は、区市町村が行政機関や事業者等の関係者と連携した観光バス駐車対策の計画策定や施策実施に当たっての指針である。

観光バスの駐車対策の取組主体は、基本的に区市町村であるが、必ずしも観光バス需要に応じた観光バス駐車場整備ができるわけではない。このため、観光バスに関わる様々な関係者の協力の下、ハード・ソフト両面からの対策が必要である。

よって、本考え方では、観光バス駐車問題の分類及び発生要因の分析や今後の対策メニューについてできるだけ多くの対策事例や関連データに基づいて掲載している。

また、本考え方は、飽くまで標準的な考え方を示したものであるため、具体的取組・検討に当たっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要がある。

なお、本考え方は、今後得られる技術的知見や法制度の改正等を踏まえ、必要に応じて適時改訂していくものである。

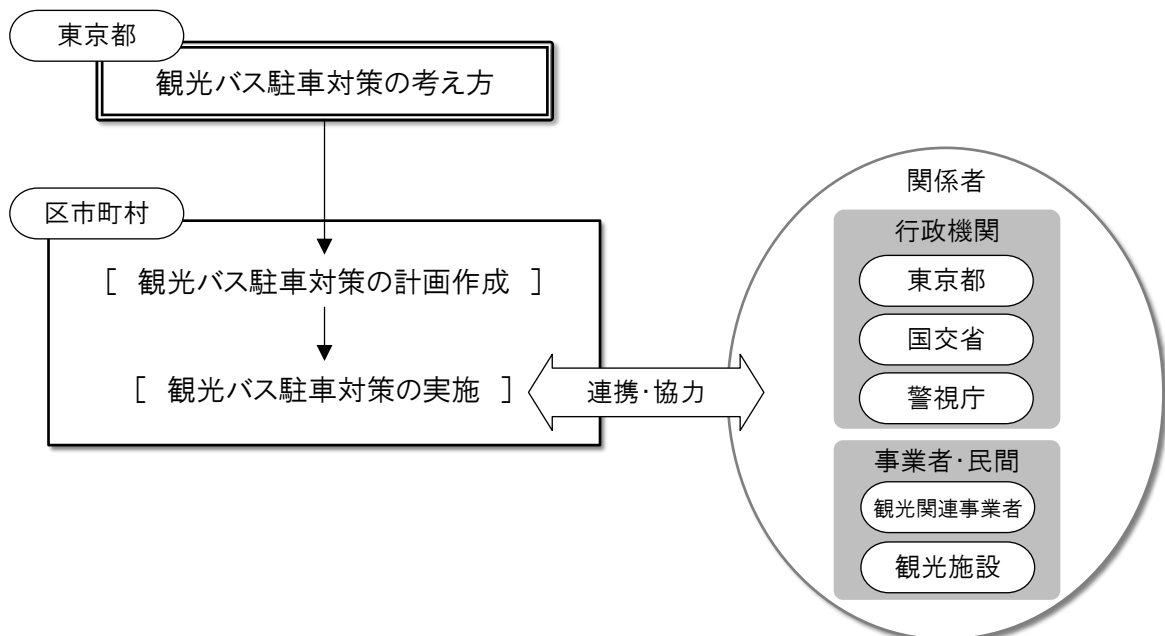


図 1-1 本考え方の位置付け

1.3 本考え方で対象とする観光バス

道路上で旅客輸送をする行為は「道路運送法」により規定されており、有償で旅客を乗せて運行することは、道路運送法第三条の「旅客自動車運送事業」に当たり、国土交通大臣の許可が必要となる。

本考え方で対象とする観光バスは、道路運送法第三条に定められる「一般貸切旅客自動車運送事業」に位置付けられているものとする。

表 1-1 旅客自動車運送事業の種類

事業の種類	概要	バスの種類
一般乗合旅客自動車運送事業 (乗合バス(路線バス))	主に路線を定めて定期的に運行する自動車により不特定多数の旅客が乗り合わせて運送する事業のことで、道路運送法による事業の経営許可、運賃・料金の認可・届出が必要である。乗合バスには、一般の路線バス、定期観光バス、高速バス等がある。	・通常路線バスといわれる「路線定期運行」(高速バス含む。) ・深夜型シャトルバス等の「路線不定期運行」(首都圏等で運行) ・予約等により自宅から目的地まで運行するデマンド交通の「区域運行」
一般貸切旅客自動車運送事業 (貸切バス)	1個の契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する事業のことで、道路運送法の事業の許可、運賃・料金の届出が必要である。	・観光バス ・スクールバス等の契約輸送等
一般乗用旅客自動車運送事業 (タクシー)	1個の契約により「乗車定員10人以下の自動車」を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業で、いわゆる個人タクシーと法人タクシーがある。	

表 1-2 観光バスの代表的な車種区分

車種区分	イメージ	寸法・定員	備考
大型ハイデッカー		全長：約11.0~12.0m 全高：約3.3~3.8m 全幅：約2.5m 定員：40~60名	
大型車・中型車		全長：約9.0~12.0m 全高：約3.0~3.3m 全幅：約2.3~2.5m 定員：20~60名	定員30人以上はナンバープレートが「大板」
小型車・マクロバス		全長：約6.3~7.0m 全高：約2.4~3.0m 全幅：約2.0~2.5m 定員：14~29名	小型車の判定は全長7m以下かつ定員29人以下 (ナンバープレートは「中板」)
ワゴンタイプ		全長：約5.2~5.4m 全高：約2.3m 全幅：約1.9m 定員：14名	

2 観光バス駐車対策の基本的考え方と基本方針

2.1 観光バス駐車対策の基本的考え方

(1) 安全で快適な交通環境の確保

都内の主要観光地周辺では、多くの観光バスが旅行客の乗降や待機のために道路上に駐停車している。このような路上駐車は、車両の円滑な走行を阻害するばかりでなく、都市活動を低下させ、大気汚染やCO₂の増加、歩行空間の減少、交通事故の増加等、都市における交通環境を悪化させる原因となっている。

現在の社会において、道路は重要な都市基盤であり、その改善は都市活動をより活性化させると考えられる。そのため、都市における駐車施設を充実させることにより、円滑な都市活動を保全し、安全で快適な交通環境を確保することが重要である。

(2) 新たな駐車場の整備

観光バスの駐車施設についても、その他の一般の駐車場と同様に、駐車需要を発生させる目的施設側で駐車場を確保し、整備することが望ましい。そのため、目的施設である大規模開発等において、施設計画の段階で観光バス駐車施設について検討し、整備を行うことが重要である。

なお、駐車場整備の検討に当たっては、観光地の特性、大規模開発における集客性等を十分に考慮する必要がある。

一方、地域全体が観光地となっている地区において、観光バスの駐車需要に対し供給量が不足している場合は、駐車需要に応じた駐車場整備が必要である。

(3) 既存駐車場等の活用

都内の観光バス駐車場の整備は、設置スペースの不足や地価の高騰等から容易ではなく、また、バス車体が大きいことからアクセス道路や用地の確保に制限がある。

採算面では、利用される時間帯の集中や曜日、季節、流行等による需要の変化があることから、採算が取れる事業とはなりにくく、観光バス駐車場の整備は容易ではない。

一方、観光地における地区ごとの観光バスの駐車需給バランスを見ると、供給量が足りているエリアもある。

今後は、地区の特性を把握し、既存駐車場等を最大限活用するための有効策を実施することが重要である。

(4) 駐車モラル向上のための環境づくり

駐車モラル向上のためには、観光バス運転手が違法駐車を生じさせている立場と、違法駐車によって被害を受ける立場の両面を持ち合わせていることを自覚することが不可欠である。

そのために、交通指導員等による啓発活動や定期的なマナーアップキャンペーン等による観光バス運転手への情報伝達、ホームページやSNS等によるバス事業者への情報発信等、駐車モラル向上のための環境づくりを進めていくことが重要である。

(5) 推進体制の構築

観光バスの駐車問題は、地域の実情や特性に合わせた対策が必要であるため、取組主体は、基本的に区市町村である。

しかし、必ずしも観光バス需要に即した観光バス駐車場整備ができるわけではないため、観光バスに関わる様々な関係者の協力の下、ハード・ソフト両面からの対策が必要であり、対策効果を継続的に発現していくためには、関係者が連携し、一体となって対策を実施していく必要がある。

そのため、各関係者の役割分担を適切に整理し、観光バス駐車対策を推進するための体制を構築することが重要である。

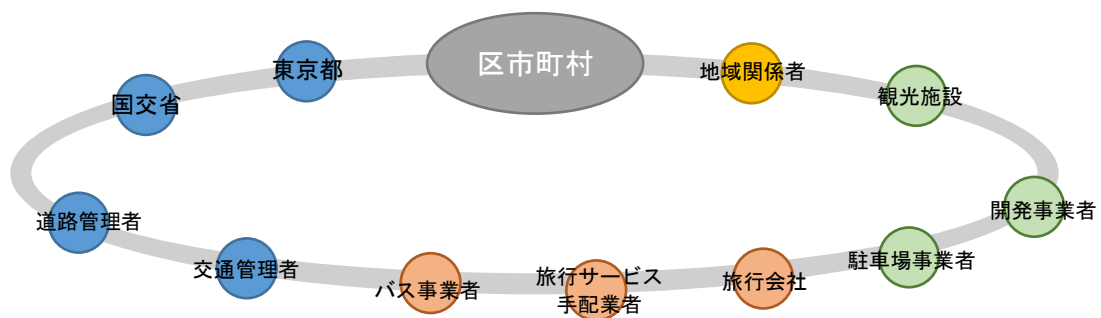


図 2-1 関係者の連携イメージ

2.2 観光バス駐車対策の基本方針

(1) 区市町村による「観光バス駐車対策計画」の策定

区市町村における観光バス駐車対策の計画において、検討される基本的な項目は、「地区の設定」、「現況の把握と将来の予測」、「問題の把握と要因の分析」、「対策の立案」、「推進体制の構築」、「PDCAの実施」等である。

なお、以下は標準的な考え方等を示したものであり、具体的取組・検討に当たっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要がある。

< 標準的な観光バス駐車対策計画の内容 >

○ 地区の設定

- 駐車対策の計画を策定する上で、観光バスが駐車可能な範囲において、観光施設や商業施設等が集積し、自動車交通が集中し混雑している地区を考慮し、観光バスの駐車対策地区を設定
- 観光バスが駐車可能な範囲は、過年度調査(東京都)等から、観光施設や商業施設等から駐車場までの時間を10分程度(距離にして約2km圏)と想定

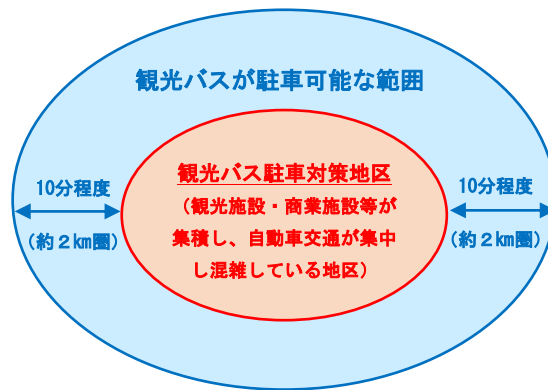


図 2-2 観光バス駐車対策の地区の設定

○ 現況の把握と将来の予測

- 実態調査等を基に、観光バスの路上駐停車が発生している地区や路線、駐停車台数や時間、周辺交通への影響等を把握
- 実態調査の結果や既存の交通データ等を活用し、地区の駐車需給バランスや将来需要を予測・分析

○ 問題の把握と要因の分析

- 駐車場不足、需要の偏り、意識・モラル不足等、地域で発生している観光バス駐車問題を把握
- 現況調査の結果等を基に、観光バス駐車問題の発生要因の分析

○ 対策の立案

- 観光バスの駐車問題や発生要因、地域の特性等を踏まえ、本考え方における観光バス駐車対策メニューや対策事例等を参考に、地域の観光バス駐車問題に対する対策を立案
- 地域のまちづくり方針や将来計画等を踏まえ、観光バス駐車対策を実現する目標年次を設定

- 立案した対策を実施するため、達成目標、実施内容、実施スケジュール等の項目から成る事業計画を作成
- 推進体制の構築
 - 対策効果を継続的に発現していくために、国・東京都・交通管理者・道路管理者・バス事業者・地元地域等の組織と連携し、一体となって観光バス駐車対策を実施していくことが必要
 - 各関係者の役割を適切に整理し、観光バス駐車対策計画を推進するための体制を構築
- PDCAの実施
 - 対策の展開に当たっては、計画(P)を作成し、計画に基づいて、対策の実行(D)、評価(C)、改善(A)を定期的実施していくことが必要
 - PDCAを実施していく中で、必要に応じて、実施内容や実施スケジュール等の見直しを行うことも必要

(2) 区市町村による「観光バス駐車場整備事業」の促進

区市町村による駐車場整備を進める上で、東京都の補助金等を活用することが有効である。

1) 「観光バス受入計画」等に基づく計画的な支援

- 観光バスの路上駐停車により、周辺の交通に著しく支障が生じている地域において、安全かつ円滑な都市交通の確保の観点から、区市町村が観光バスを受け入れるための交通施策や施設整備等を戦略的に進めるため、「観光バス受入計画」等を作成し、当該計画に基づく観光バス駐車場整備を計画的に進めていく。
- なお、「観光バス受入計画」とは、地方自治体が観光バスの路上駐停車により生じている交通渋滞の状況等を把握した上で、これに対する対策方針のほか、整備する駐車場の位置、規模、予算、計画期間等を戦略的に進めるために策定した計画である。

2) 「東京都観光バス駐車場整備事業補助金」等の活用

- 区市町村が作成する「観光バス受入計画」等に基づき、観光バス駐車場を整備することにより、利用者の利便性及び快適性の向上に寄与するため、東京都は、補助制度を設立し、支援する。
- 補助対象は、観光バス駐車場整備に関する現地調査や計画の策定、駐車場有効利用促進計画等の策定及び整備計画の策定等に要する費用である。また、区市町村が作成する「観光バス受入計画」等に基づき観光バス駐車場を整備する場合における当該整備に要する費用のうち、設計費、施設整備費等である。

(3) 駐車需要に応じた駐車場の整備

駐車場が不足している地区については、引き続き効率的に駐車場の整備を進める必要がある。整備に当たっては、目的や地区の特性によって異なる観光バスの駐車行動を実態調査や関係者への聞き取り等により調査し、地区の駐車需要や特性を的確に捉え、整備場所や駐車場のサービス等に反映させることで利用しやすい駐車場を効率的に整備することが重要である。

1) 公共駐車場の整備

- 地域全体が観光地となっている地区において、観光バスの駐車需要に対し供給量が不足している場合は、駐車行動に応じた駐車場整備が必要である。
- 道路・公園下等の公共空間を活用するとともに、大規模な面整備事業、都市の再生等の都市機能の更新に合わせ、効率的・効果的な駐車場整備を推進する。
- 駐車場の整備に当たっては、駐車場のバリアフリー化等の運転手の利便性を考慮するとともに、法令(東京都安全安心まちづくり条例等)にも留意して進める。
- 効果的に駐車場を整備するためには、行政と民間が協力して行うことが重要である。

2) 目的施設での駐車場等の整備

- 駐車施設は、基本的に駐車需要を発生させる施設側で整備すべきものであり、観光バスの駐車施設においても観光目的である施設側で確保し、整備することが望ましい。そのため、目的施設である大規模開発等では、施設計画の段階で観光地の特性、大規模開発における観光集客性を十分に考慮し、整備を行う必要がある。
- 今後も施設利用者が観光バスで来訪することが想定される場合は、観光バスの駐車施設の附置義務化を検討する必要がある。
- そのほか、観光バスの乗降場について、民間開発に合わせた整備や路上での整備・スペース確保等を行う必要がある。

(4) 既存駐車場等の有効活用

エリアごとの観光バスの駐車需給バランスでは、供給量が足りている地区もあり、既存の観光バス駐車場等を最大限活用するための有効活用策を実施する。

1) 既存駐車場の利用促進

- 観光バス駐車場の情報提供(駐車場案内マップ・チラシの配布、案内サインの設置等)や予約システムの構築、受入れ時間の調整等の利用促進策を実施する。

2) 既存駐車場等の活用

- 観光バスが駐車可能な既存駐車場(公共施設・公園施設駐車場、施設利用者専用駐車場等)や物流施設等のスペース、バス営業所車庫、遊休地等を活用した駐車スペースの拡大を図る。

(5) 役割分担

観光バス駐車場の整備や有効活用、路上駐車対策等を効果的に進めるために、行政、地元警察、地域の商店街や居住者、バス事業者等が一体となって取り組んでいく必要がある。

行政は、主体的に総合的な駐車対策を立案するとともに、地域の協力体制を確立し、それぞれの役割分担の下で駐車対策を実施する。

1) 行政と民間の役割分担

行政と民間が適切な役割を果たし、相互に連携協力しながら駐車対策を進める。

a) 行政の役割

行政は、違法駐車を排除し良好な交通環境を確保するため、公共性の高い駐車場の整備、既存駐車場の有効活用等、総合的な駐車対策を計画・立案し、駐車問題を解決するための施策を実施する。

b) 民間の役割

駐車需要を発生させる施設側で自ら駐車場を整備することが原則であり、民間が担うべき役割と考えられる。

旅行会社、旅行サービス手配業者、バス事業者等も、自らが駐車問題の原因者となっていることを自覚し、積極的に駐車場を利用する等の取組を行う必要がある。

2) 東京都と区市町村の役割分担

a) 東京都の役割

東京都は、広域的な立場から計画立案のための方向性を示し、区市町村による総合的な駐車対策の実施を支援していくとともに、関係団体等と密接に連携し、必要な駐車場整備や駐車対策を促進する。

また、駐車対策を実施する上での必要な支援等について、国に積極的に働きかけを行う。

b) 区市町村の役割

多様化した駐車問題は、それぞれの地域の実情に合わせた対策が必要であり、区市町村が駐車対策の主体となり、対策を進める。

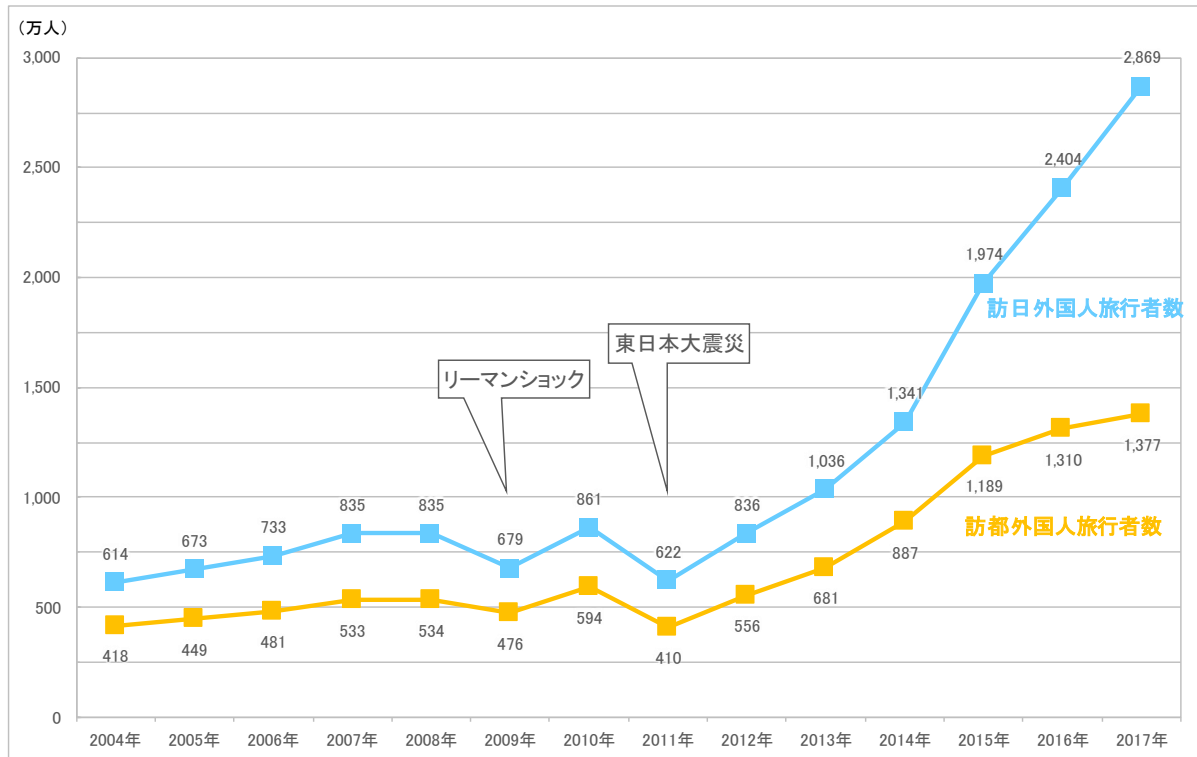
区市町村は、各地区の実情を十分に把握し、地元警察、地元商店街や居住者、交通事業者等と連携・協力しながら、駐車対策を実施する。

3 観光バスの駐車実態の把握

3.1 観光バスを取り巻く状況

(1) 訪日・訪都外国人旅行者(インバウンド)の動向

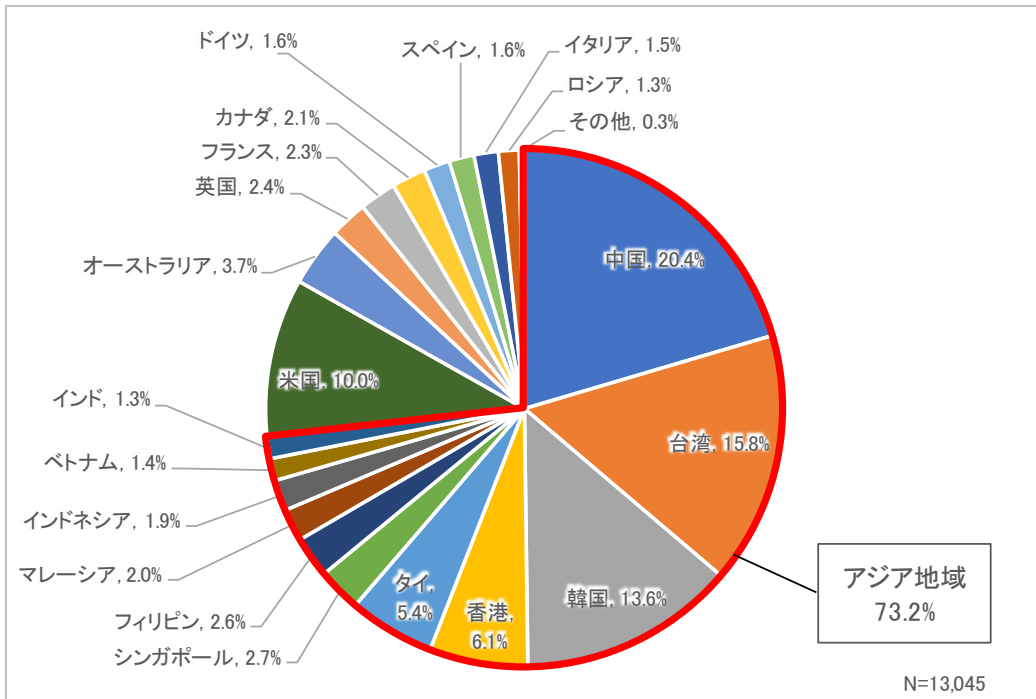
- 訪日外国人旅行者は2017年時点で2,869万人を達成し、3年前の約2.1倍となっている。
- 訪都外国人旅行者数も増加し続け、2017年時点で1,377万人に到達し、3年前の約1.6倍となっている。
- さらに、政府は、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される2020年には訪日外国人旅行者数4,000万人、2030年には6,000万人を目標として「明日の日本を支える観光ビジョン」を策定し、様々な取組が進められている。



出典：訪日外国人旅行者数：訪日外客数 JNTO(日本政府観光局)
訪都外国人旅行者数：訪都旅行者数等実態調査(東京都産業労働局)

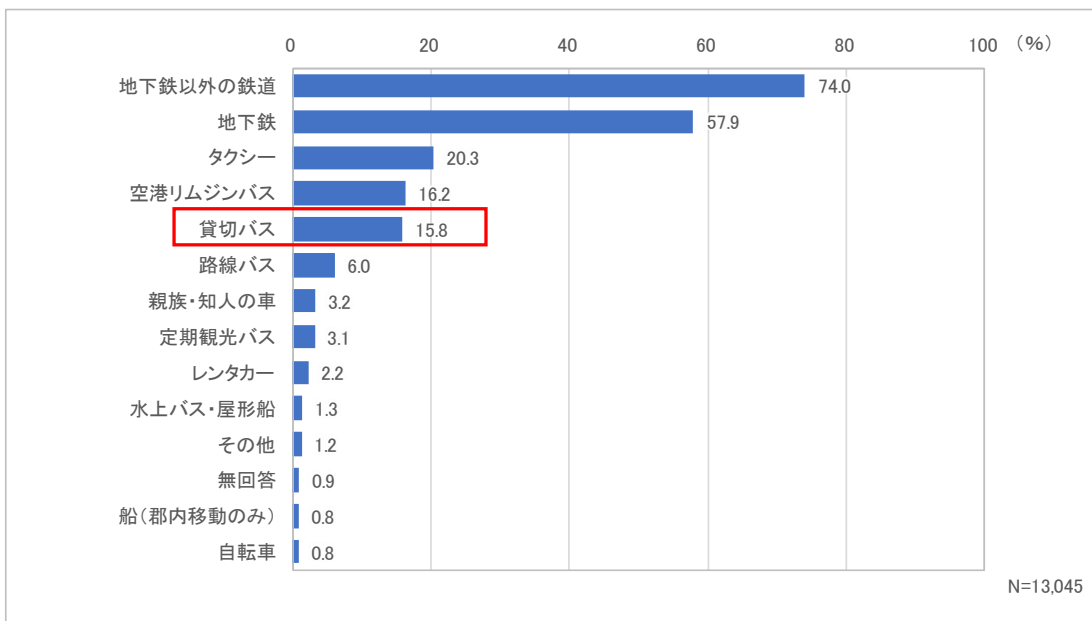
図 3-1 訪日・訪都外国人旅行者数の推移

- 訪都外国人旅行者のうち、7割以上がアジア地域からの来訪となっている。特に「中国」(約20%)、「台湾」(約16%)及び「韓国」(約14%)からの来訪が多い。
- アジア地域以外では、「米国」(10%)の割合が高くなっている。
- 訪都外国人旅行者が利用した交通機関のうち、「貸切バス」は約16%となっている。



※サンプリングによる調査
出典：国別外国人旅行者行動特性調査報告書(平成29年度 東京都)

図 3-2 訪都外国人旅行者の国別構成(平成29年)



※複数回答を含むため合計は100%を超える
出典：国別外国人旅行者行動特性調査報告書(平成29年度 東京都)

図 3-3 訪都外国人旅行者の移動手段(平成29年)

(2) 訪日旅行に関わる事業者の関係

- 外国人旅行者が日本へ旅行する場合の一般的な流れは以下のとおりである。
 - 海外の旅行会社(又は日本の旅行会社の海外拠点)が旅行者の募集を行う。
 - 日本国内の旅行サービス手配業者(ランドオペレーター)(※)が旅行会社からの依頼を受けて、ホテルやレストラン、ツアーガイドやバス・鉄道等の手配・予約を行う。

※平成30年1月に施行された「通訳案内士法及び旅行業法の一部を改正する法律」において、従来、旅行業法の規制を受けなかったランドオペレーターを「旅行サービス手配業者」とし、観光庁長官の登録を受けなければならないとすることとなった。その中で、旅行サービス手配業は、旅行者のために運送又は宿泊、通訳案内士や免税店等の旅行に関連するサービスの提供について、代理契約や媒介、取次を行うものと定義されている。

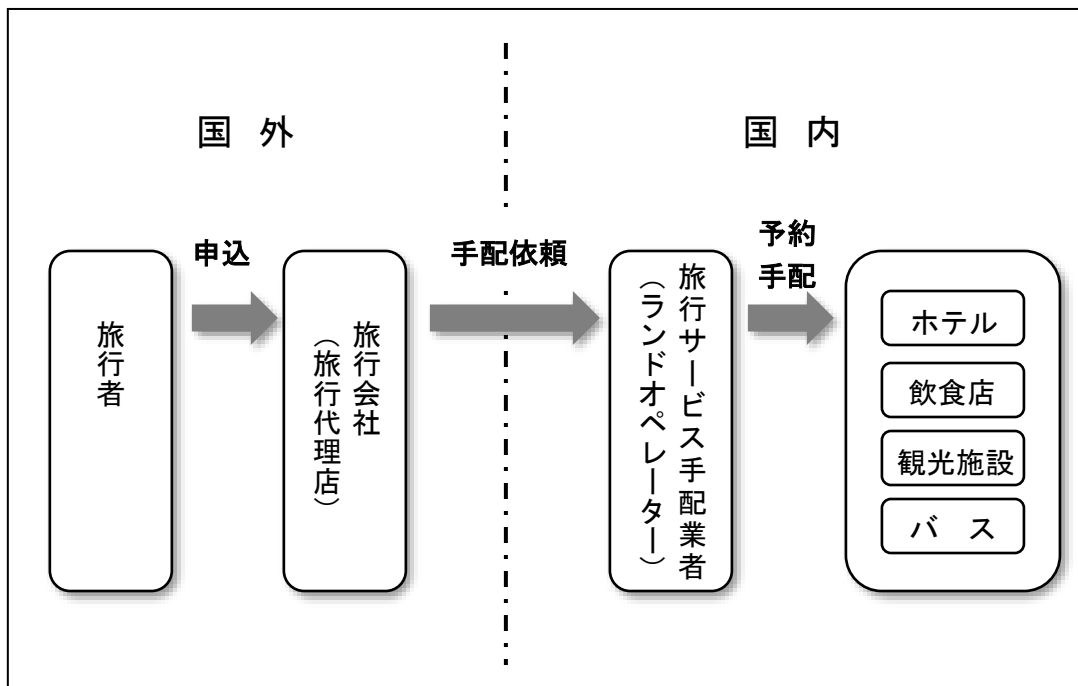
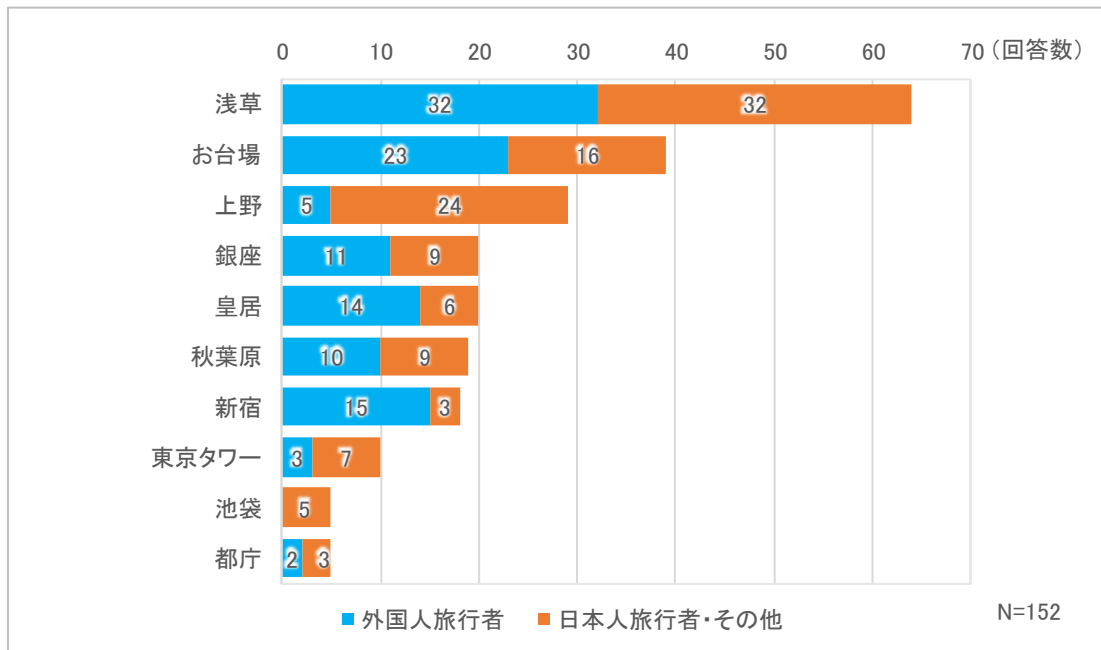


図 3-4 旅行会社や旅行サービス手配業者(ランドオペレーター)等の関係

3.2 観光バスで訪れる主な観光場所、観光コース

(1) 観光バスで訪れる主な観光場所

- 駐車場利用意識調査(平成30年)によると、周遊ルートに組み込まれる都内の主な観光場所は、「浅草」、「お台場」、「上野」、「銀座」、「皇居」、「秋葉原」及び「新宿」等が多くなっている。
- 最も多い「浅草」は、仲見世や浅草寺等の見どころが多く、国内外の観光客が集まっている。
- また、「銀座」及び「秋葉原」は、買物場所として、「お台場」は、近年の多様なアミューズメント施設の集積により、国内外の観光客が集まっている。
- 一方、「新宿」は、都庁や歌舞伎町等の新宿駅の東西に見どころが多く、駅東口の免税店周辺は、多くの外国人観光客が集まっている。



※回答のツアー行程に観光地が含まれている回数を集計
 出典：駐車場利用意識調査(平成30年度 東京都)

図 3-5 周遊ルートに組み込まれる観光場所

(2) 観光バスで訪れる主な観光コース

1) 観光バスの訪問地の訪問順

- 観光バスの訪問順を見ると、「浅草」、「お台場」、「秋葉原」及び「銀座」は、どの訪問順でもおおむね上位に位置しており、人気の高いエリアとなっている。
- 「新宿」及び「浅草」は、訪問の前半に順位が高く、「銀座」及び「秋葉原」は、訪問の後半に順位が高い傾向が見られる。
- 出発地、帰着地は、「都外」、「東京駅周辺」等の順位が高い。

表 3-1 観光バスの訪問地の訪問順(上位10位まで)

順位	出発地	順位	第1訪問地	順位	第2訪問地
1	都外	1	浅草	1	浅草
2	東京駅周辺	2	上野	2	お台場
3	上野	3	新宿	3	秋葉原
4	東京タワー	4	東京タワー	4	銀座
5	浅草	5	渋谷・原宿周辺	5	皇居
6	新宿	6	皇居	6	新宿
7	池袋	7	お台場	7	渋谷・原宿周辺
8	丸ノ内	8	秋葉原	8	上野
9	渋谷・原宿周辺	9	銀座	9	スカイツリー
10	豊洲	10	池袋	10	丸ノ内

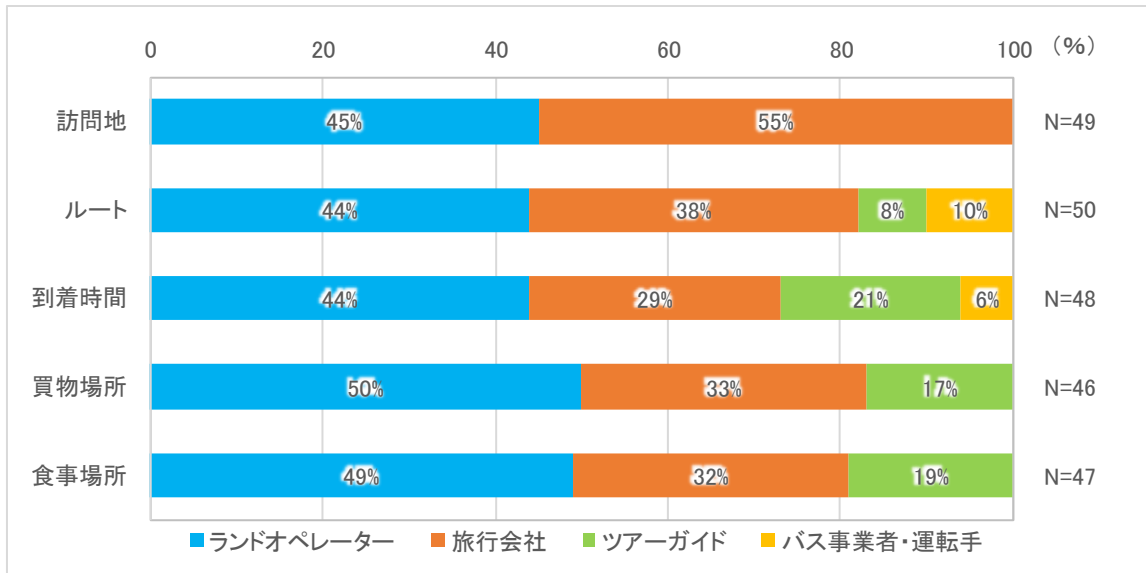
順位	第3訪問地	順位	第4訪問地	順位	帰着地
1	お台場	1	お台場	1	都外
2	浅草	2	銀座	2	丸ノ内
3	皇居	3	浅草	3	上野
4	銀座	4	秋葉原	4	東京タワー
5	秋葉原	5	池袋	5	東京駅周辺
6	スカイツリー	6	両国	6	お台場
7	新宿	7	スカイツリー	7	池袋
8	汐留	8	歌舞伎町	8	新宿
9	上野	9	皇居	9	浅草
10	都庁	10		10	銀座

 …東京・銀座エリア
 …浅草・スカイツリーエリア
 …お台場・豊洲エリア
 …秋葉原・上野エリア
 …新宿エリア

出典：駐車場利用意識調査(平成30年度 東京都)

2) 観光コースの設定

- 観光コースの設定は、おおむね「ランドオペレーター」や「旅行会社」が行っている。

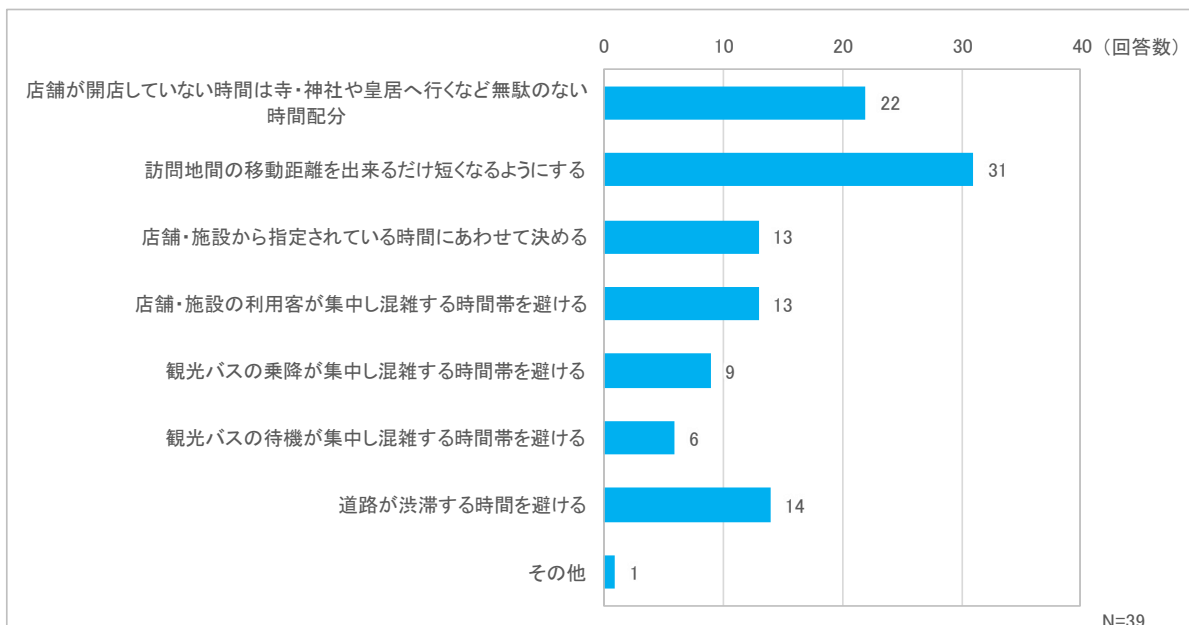


出典：ランドオペレーター調査(平成28年度 東京都)

図 3-6 観光コースの設定者

3) 観光コースの設定時に重視すること

- 観光コースの設定で重視することは、「訪問地間の移動距離を出来るだけ短くなるようにする」や「無駄のない時間配分」が多く、コース設定に当たっては効率性が重視されている。



出典：ランドオペレーター調査(平成28年度 東京都)

図 3-7 観光コース設定で重視すること

3.3 観光バス駐車場の利用意向の把握

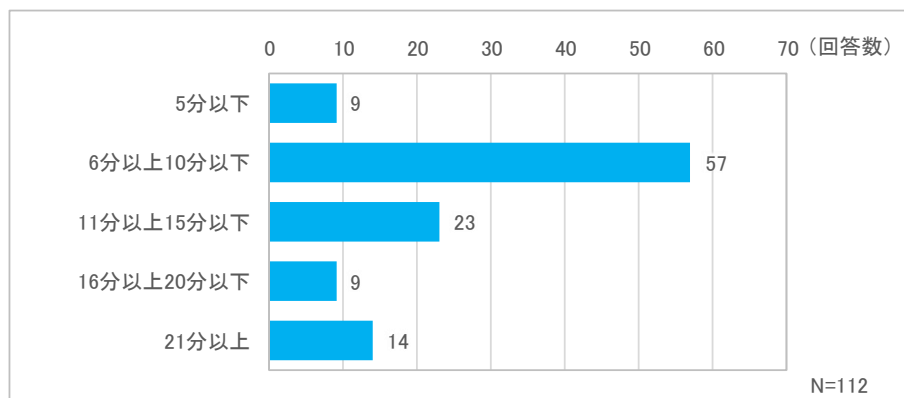
(1) 利用しやすい観光バス駐車場

観光バス運転手が考える利用しやすい駐車場は以下のとおりである。

- 利用しやすい駐車場は、観光施設(乗降場所)から「10分以下」の移動時間で行ける。
- 利用しやすい距離は、「2km以下」である。
- 利用しやすい駐車場料金は、「2,000円以下」である。
- 利用しやすい料金体系は、「60分単位」及び「30分単位」である。
- 観光バス駐停車場所を探す際に必要と考える情報は、「乗降場所から駐車場までの距離」、「駐車しやすいさ(駐車場の規格)」、「駐車料金」及び「営業時間」である。

1) 乗降場所から観光バス駐車場までの利用しやすい移動時間

乗降場所から観光バス駐車場までの利用しやすい移動時間は、「6分以上10分以下」が最も多い。

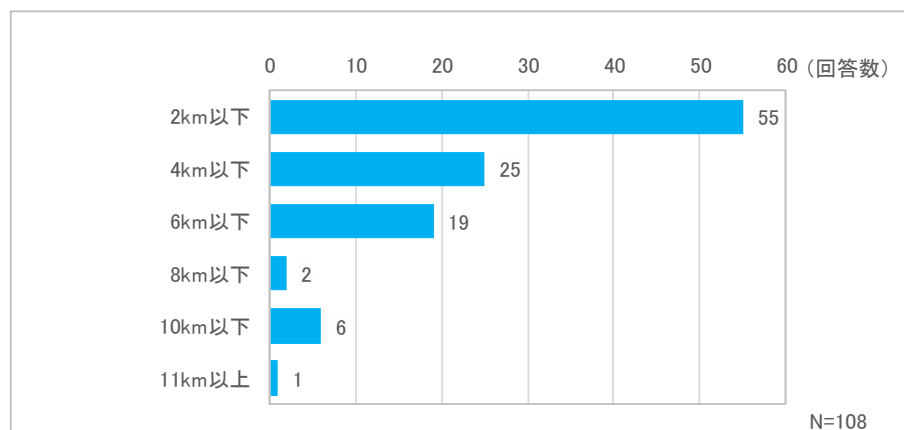


出典: 駐車場利用意識調査(平成30年度 東京都)

図 3-8 乗降場所から観光バス駐車場までの利用しやすい移動時間

2) 乗降場所から観光バス駐車場までの利用しやすい距離

乗降場所から観光バス駐車場までの利用しやすい距離は、「2km以下」が最も多い。

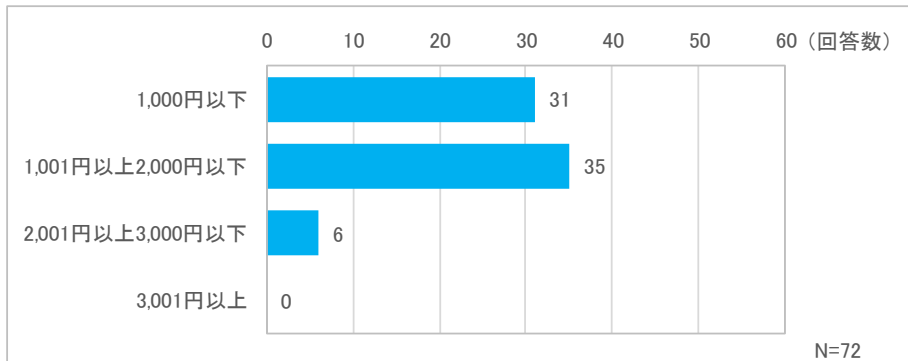


出典: 駐車場利用意識調査(平成30年度 東京都)

図 3-9 乗降場所から観光バス駐車場までの利用しやすい距離

3) 観光バス駐車場を利用しやすい料金

観光バス駐車場を利用しやすい料金は、「2,000円以下」となっている。



出典：駐車場利用意識調査(平成30年度 東京都)

図 3-10 観光バス駐車場(待機場所)を利用しやすい料金

4) 観光バス駐車場を利用しやすい料金体系

観光バス駐車場を利用しやすい料金体系は、「60分単位」及び「30分単位」が多い。

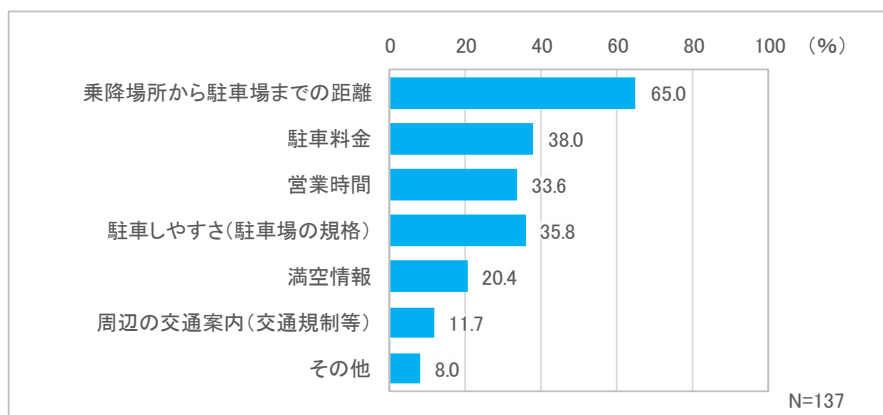
表 3-2 観光バス駐車場(待機場所)を利用しやすい料金体系【平日】

【平日】	(単位: 回答数)					
	今戸駐車場	清川駐車場	青海駐車場	北の丸駐車場	楠公駐車場	全駐車場
30分未満	0	0	0	0	1	1
30分単位	4	0	2	0	8	14
60分単位	4	0	1	0	11	16
90分単位	0	0	0	0	0	0
120分単位	0	0	1	0	2	3
180分単位	0	0	0	0	1	1
一日単位	0	0	2	0	0	2
その他	1	0	3	0	0	4
無回答	12	22	13	9	12	68
計	21	22	22	9	35	109

出典：観光バス運転手等への聞き取り調査(平成28年度 東京都)

5) 観光バス駐停車場所を探す際に必要と考える情報

観光バス駐停車場所を探す際に必要と考える情報は、「乗降場所から駐車場までの距離」、「駐車料金」、「駐車場のしやすさ(駐車場の規格)」及び「営業時間」が多い。



出典：駐車場利用意識調査(平成30年度 東京都)

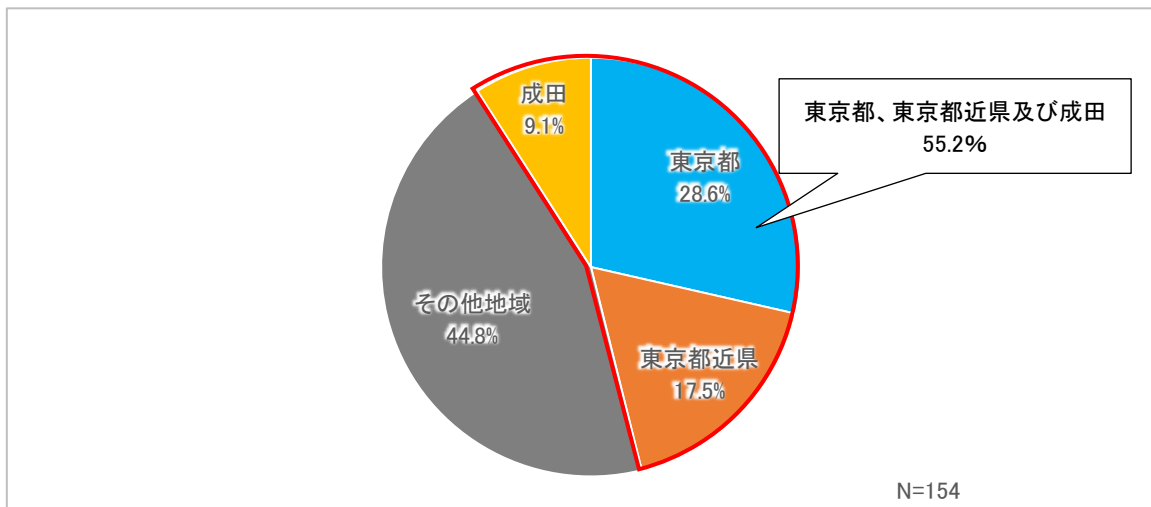
図 3-11 観光バス駐停車場所を探す際に必要と考える情報

(2) 観光バスの車籍地と道路事情の把握状況、駐車場所の指定者

- 地方から来訪する観光バス運転手等に対し、観光バスの駐停車場所や観光地周辺の道路状況についての情報提供が必要である。
- 駐車場を指定している旅行代理店やバス会社等への周知も必要である。

1) 観光バスの車籍地

観光バスの車籍地は、「東京都」や「東京都近県」及び「成田」が合わせて5割強、「その他地域」が4割強である。

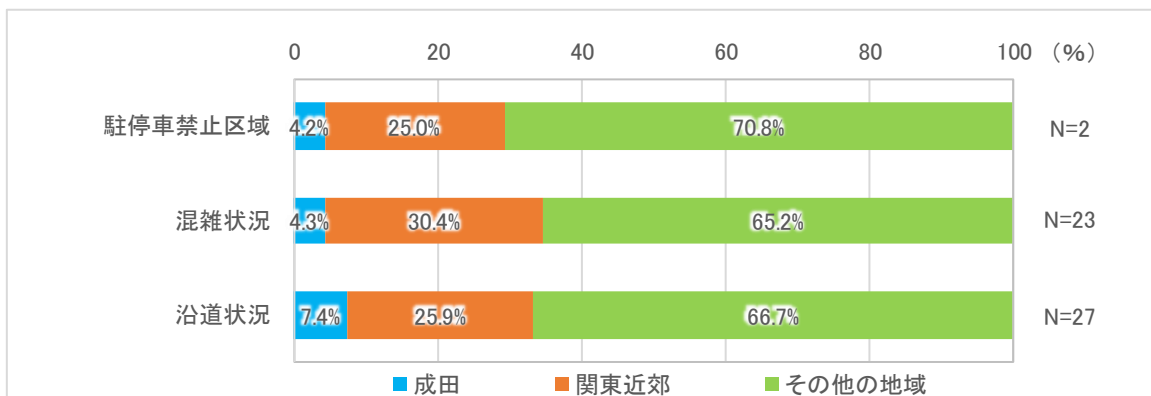


※東京都近県：神奈川県、千葉県（成田除く。）、埼玉県
出典：駐車場利用意識調査（平成30年度 東京都）

図 3-12 観光バスの車籍地

2) 都内の主要観光地周辺における道路事情の把握状況

都内の主要観光地周辺における道路事情の把握状況について、「熟知していない」と回答した方の車籍地は、「成田」及び「関東近郊」以外の「その他の地域」が7割程度見られる。



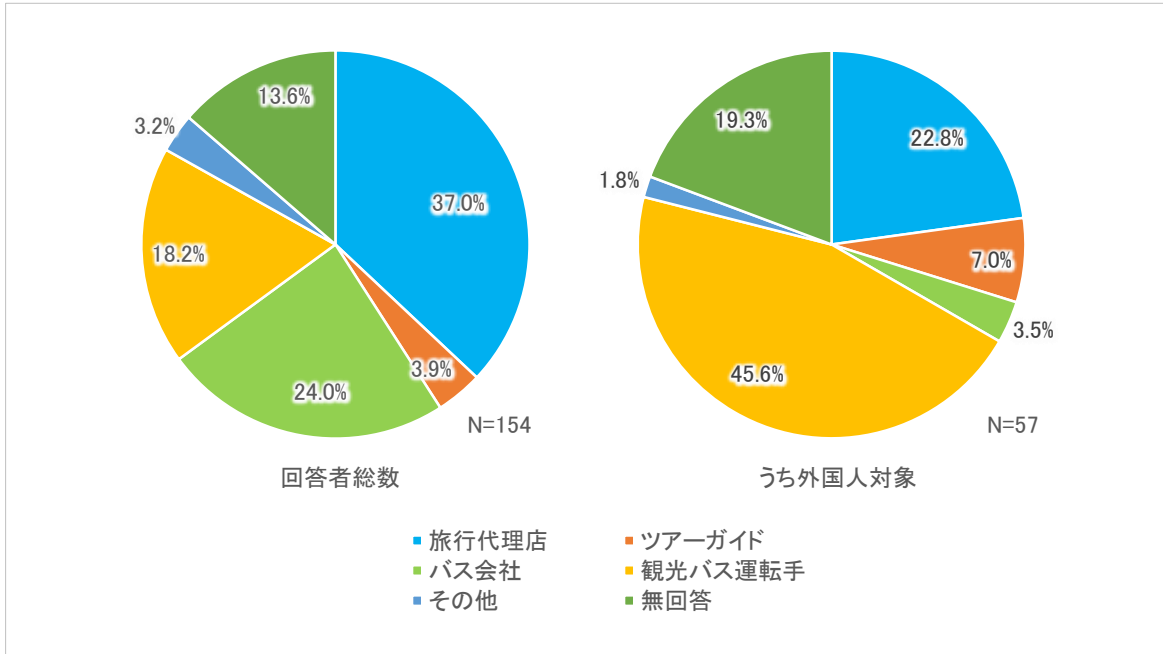
出典：観光バス運転手等への聞き取り調査（平成28年度 東京都）

図 3-13 都内の主要観光地周辺における道路事情の把握状況

3) 駐車場所の指定者

駐車場所の指定者は、「旅行代理店」が約4割、「バス会社」が2割以上、「観光バス運転手」が約2割となっている。

このうち、外国人対象の場合は、「観光バス運転手」が約5割と最も高く、次いで「旅行代理店」が約2割となっている。



出典：駐車場利用意識調査(平成30年度 東京都)

図 3-14 駐車場所の指定者

3.4 観光バスの駐車実態

- 観光バスの駐停車には、「降車」、「待機」及び「乗車」の3種類がある。
それぞれの特徴は以下のとおりである。
 - 降車：目的施設付近で行われることが多い。比較的駐車時間が短い。
 - 待機：観光客が観光・買物・食事等の間に待っている状態であるため、駐車時間が長い。
目的施設に長時間駐車ができる場所がない場合、別の場所で待つことが多い。
 - 乗車：観光・買物等が終わった観光客を乗せる。乗り込み時間は短い、集合遅れ等により、駐車時間が長くなることもある。

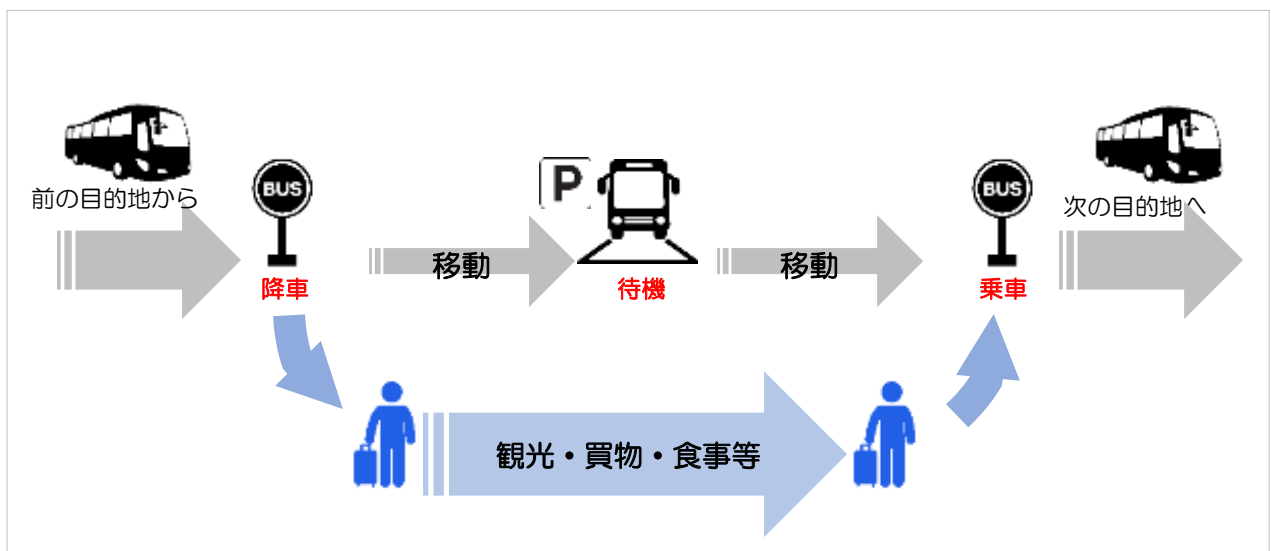
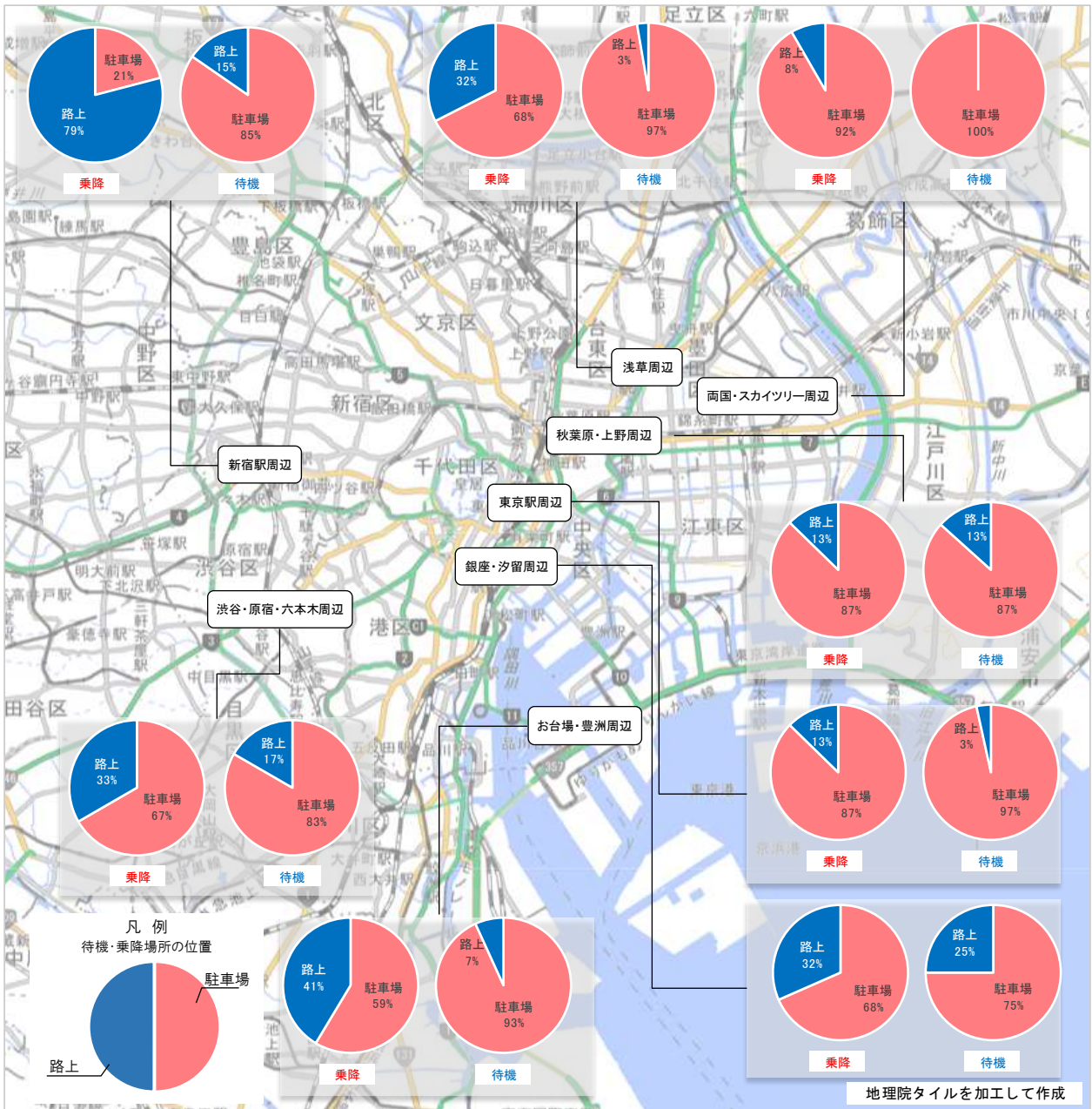


図 3-15 観光バスの駐停車の種類

(1) 都内の主要観光地における観光バスの駐停車場所

都内の主要観光地における観光バスの乗降・待機場所を見ると、乗降時は、全てのエリアにおいて路上での乗降が行われており、特に「新宿駅周辺」は、約8割と非常に高い割合となっている。また、「お台場・豊洲周辺」、「銀座・汐留周辺」等でも3~4割程度見られる。

一方、待機時は乗降時と比べて駐車場の利用割合が高くなるが、「銀座・汐留周辺」、「新宿周辺」等では、他エリアよりも路上で待機する割合が高くなっている。

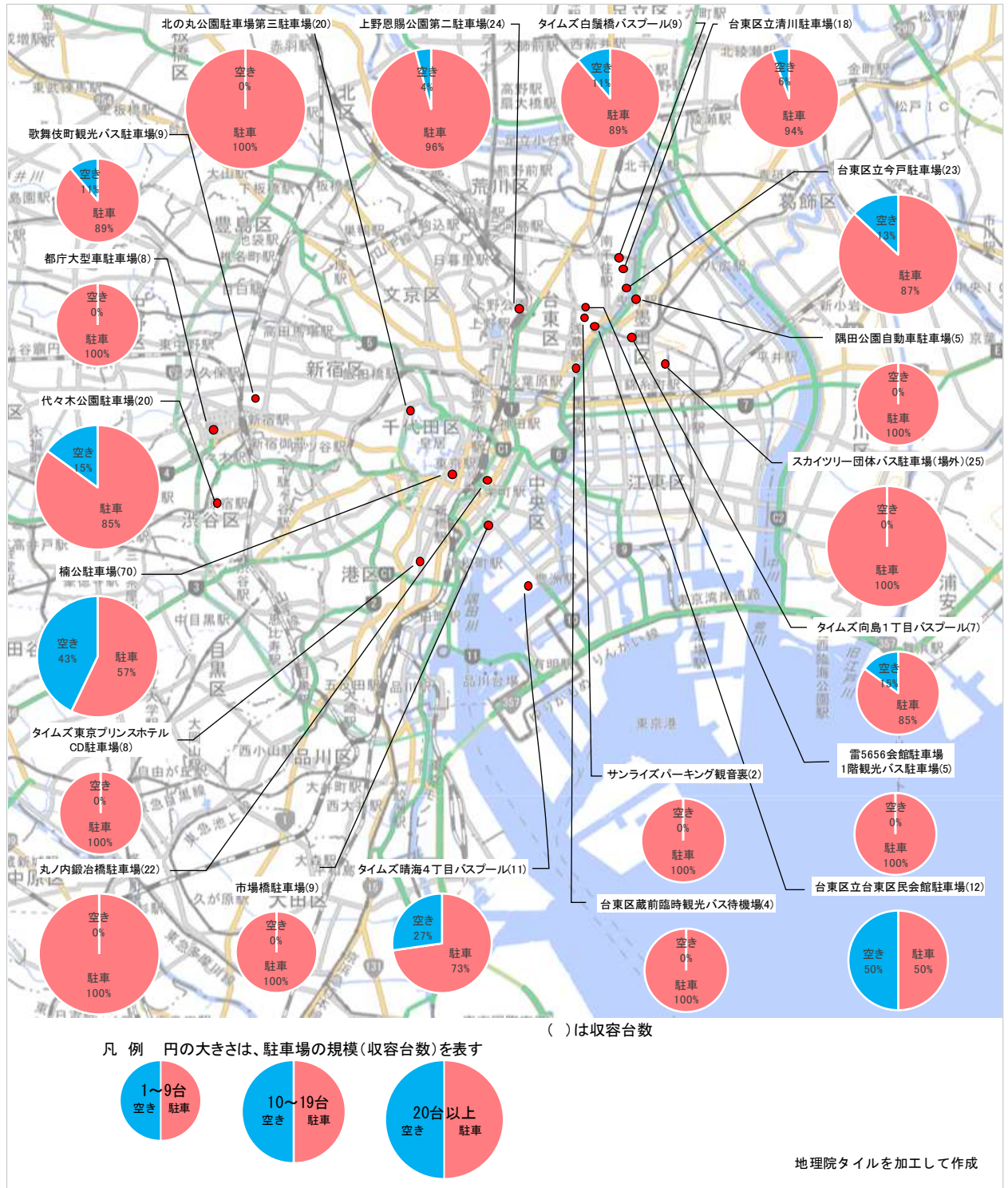


※本値は、駐車場利用意識調査における観光バス運転手へのヒアリング結果の集計
 (「浅草周辺」等の乗降可能な駐車場を含む)
 出典: 駐車場利用意識調査(平成30年度 東京都)

図 3-16 都内の主要観光地における乗降・待機場所

(2) 都内の観光バス駐車場の利用状況

都内の主要な観光バス駐車場の利用状況(平日ピーク時)を見ると、浅草地エリアはほとんどの駐車場が満車となっている。そのほか、「北の丸公園駐車場第三駐車場」、「都庁大型車駐車場」、「タイムズ東京プリンスホテルCD駐車場」、「丸ノ内鍛冶橋駐車場」、「市場橋駐車場」等が満車となっている。



出典: 駐車場利用状況調査(平成30年度 東京都)

図 3-17 都内の観光バス駐車場の利用割合(平日ピーク時)

(3) 都内の主要エリアにおける観光バスの駐停車状況

観光バスの路上駐停車が発生している都内の主な四つのエリア(「新宿」、「浅草」、「秋葉原」及び「銀座」)を対象として、平成30年10月(平日1日)に観光バス駐車実態調査を行った。

各エリアにおける観光特性、観光バスの駐停車状況及び観光バスによる交通問題の発生状況とその原因を示す。

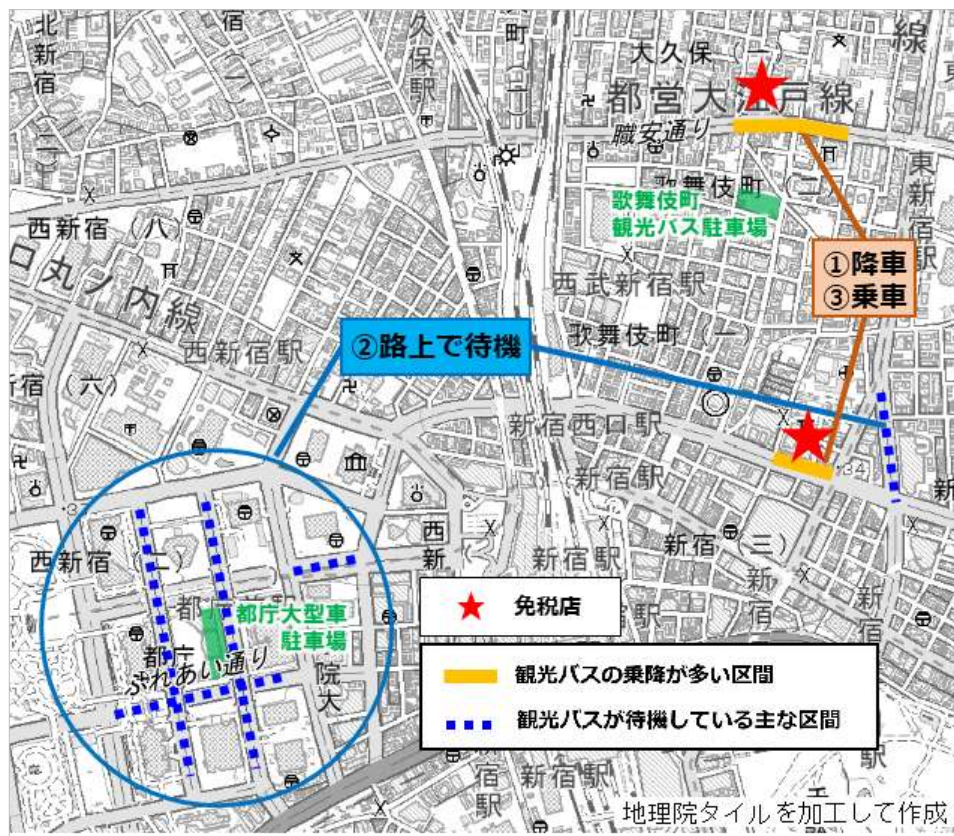
1) 新宿エリア

【観光特性】

- ・ピーク時は10:00～12:00である。
- ・平均滞在時間は、60分である。
- ・都庁や複数立地している免税店への買物目的の来訪が多い。

【観光バスの駐停車状況】

- ・路上で乗降、待機している。
 - 特定の免税店への観光バスが集中している。
 - 免税店の前の路上で乗降が行われており、その後免税店周辺や新宿西口の路上で待機している。
- ・日中の駐車需要(路外+路上)は駐車場収容台数を大きく上回っている。
- ・しかし、駐車場の利用率(占有率)は高くはない。



出典：駐車場利用状況調査、路上駐車調査(平成30年度 東京都)

図 3-18 新宿エリアにおける観光バスの駐停車状況

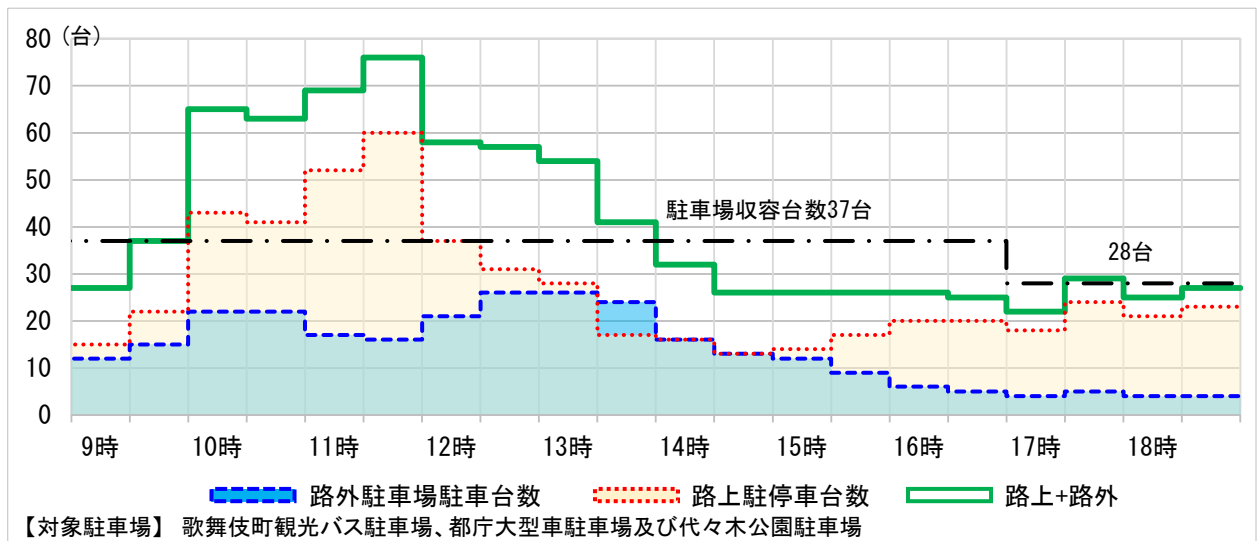


図 3-19 観光バス駐車場の需給バランス(新宿エリア)

【観光バスによる交通問題の発生状況と原因】 ※平成30年度調査時点

- 複数の免税店前で多くの乗降が行われており(172台/10h)、10～12時に集中する傾向がある(117台/2h)。職安通りの免税店付近の前面区間では、最大16台/時の駐停車が発生している(路上駐車調査による。)
- これらの地点で乗客が降車した後、迎えに来て乗車するまでの時間は、平均60分である(路上駐車調査による。)。その間は、他の場所で待機していることとなる。
- 新宿駅東側では、免税店周辺ブロックを除くと、区間によって時々1、2台が駐停車している状況である。
- 新宿駅西側では、都庁周辺を中心に複数の駐停車が多くの時間に発生しており、特にふれあい通りでは4、5台の観光バスが常に駐停車している状況である。
- 新宿エリアでの観光バスは、主に「免税店前で降車→都庁周辺で待機→再び免税店前で乗車」の動きとなっている。
- 新宿エリアには、観光バス駐車場が3箇所あり、都庁大型駐車場(収容台数8台)と歌舞伎町観光バス駐車場(収容台数9台)は、10時頃のピーク以降は満車になることはなく、4、5台駐車している時間帯が多い。代々木公園駐車場(収容台数20台)は、13時をピークに満車になることはない。

<その他>

- 新宿東口の職安通りは、現時点では、通過する交通への影響は少ないが、第一車線にパーキングメーターが設置されており、その前後に駐停車している。
- 新宿西口は、現時点では、交通渋滞を発生するまでには至らないが、路上駐車が多く見られ、多車線区間で交通量が少ない箇所に駐停車している。

2) 浅草エリア

【観光特性】

- ・ピーク時は10:00～14:30である。
- ・平均滞在時間は、50～80分程度である。
- ・浅草寺周辺を目的とした観光客が多い。

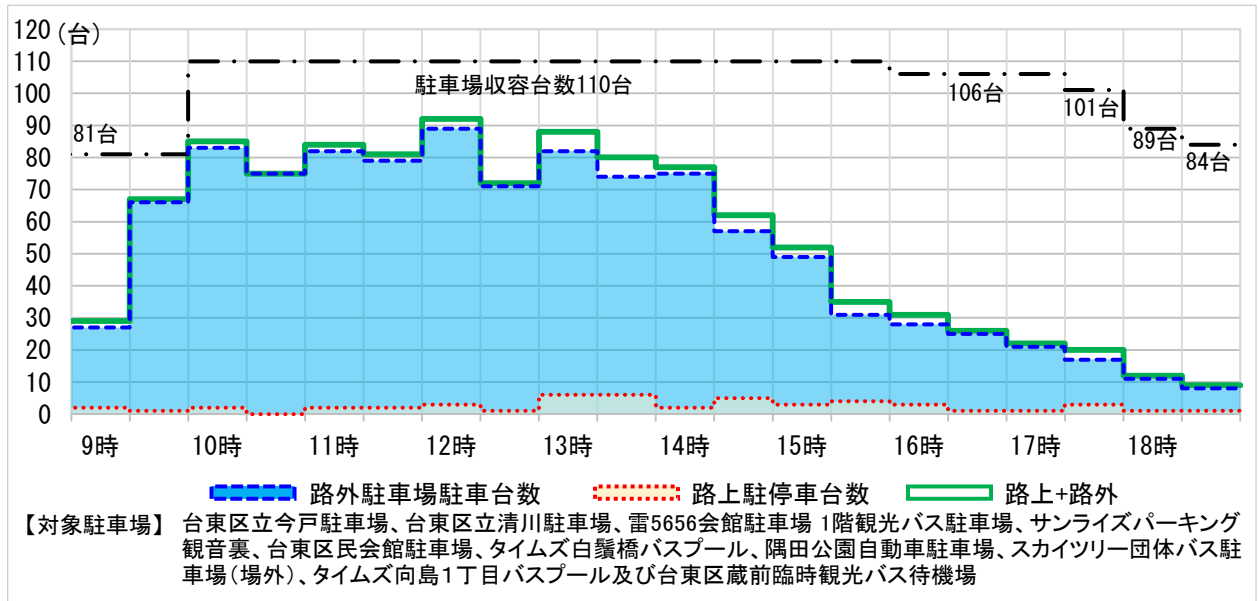
【観光バスの駐停車状況】

- ・観光バス駐車対策に関する条例の施行効果が見られる。
 - 平成29年3月「東京都台東区観光バスに関する条例」の施行以降、二天門通りの混雑や乗降のための路上駐車は解消された。
 - インターネットで事前予約した区営の観光バス駐車場や乗車場を利用するため、予約時間の少し前に乗車場近くの路上で駐車し、待機する状況が見られる。



出典：観光バス乗車場・降車場一覧(台東区HP)

図 3-20 浅草エリアにおける駐車場・乗降場



※駐車場収容台数は、営業中の収容台数の合計
出典：駐車場利用状況調査、路上駐車調査(平成30年度 東京都)

図 3-21 観光バス駐車場の需給バランス(浅草エリア)

【観光バスによる交通問題の発生状況と原因】 ※平成30年度調査時点

- 平成29年3月に「東京都台東区観光バスに関する条例」が施行され、浅草周辺地区における観光バスの乗降場の指定や利用方法、迷惑駐停車防止の重点区域の指定等が定められた。
- 乗車場と降車場が分離された効果もあって、以前は問題であった二天門通りの混雑は解消している。
- しかし、時間調整等の待機と思われる観光バスが、江戸通りの言問橋西交差点北側付近で常に数台あり、依然として路上駐車が見られる。
- 浅草エリアにある3箇所の公共駐車場(今戸、清川及び区民会館)の利用台数は、合計で200台/10h以上であり、満車になる時間帯も見られる。
- ピーク時間帯である昼前後には、満車になる民間駐車場も見られる。

<その他>

- 台東区の観光バス駐車対策の取組により、路上駐車は大幅に減少している。現時点で周辺交通量への影響は少ないが、多車線や広幅員の区間に路上駐車が見られる。

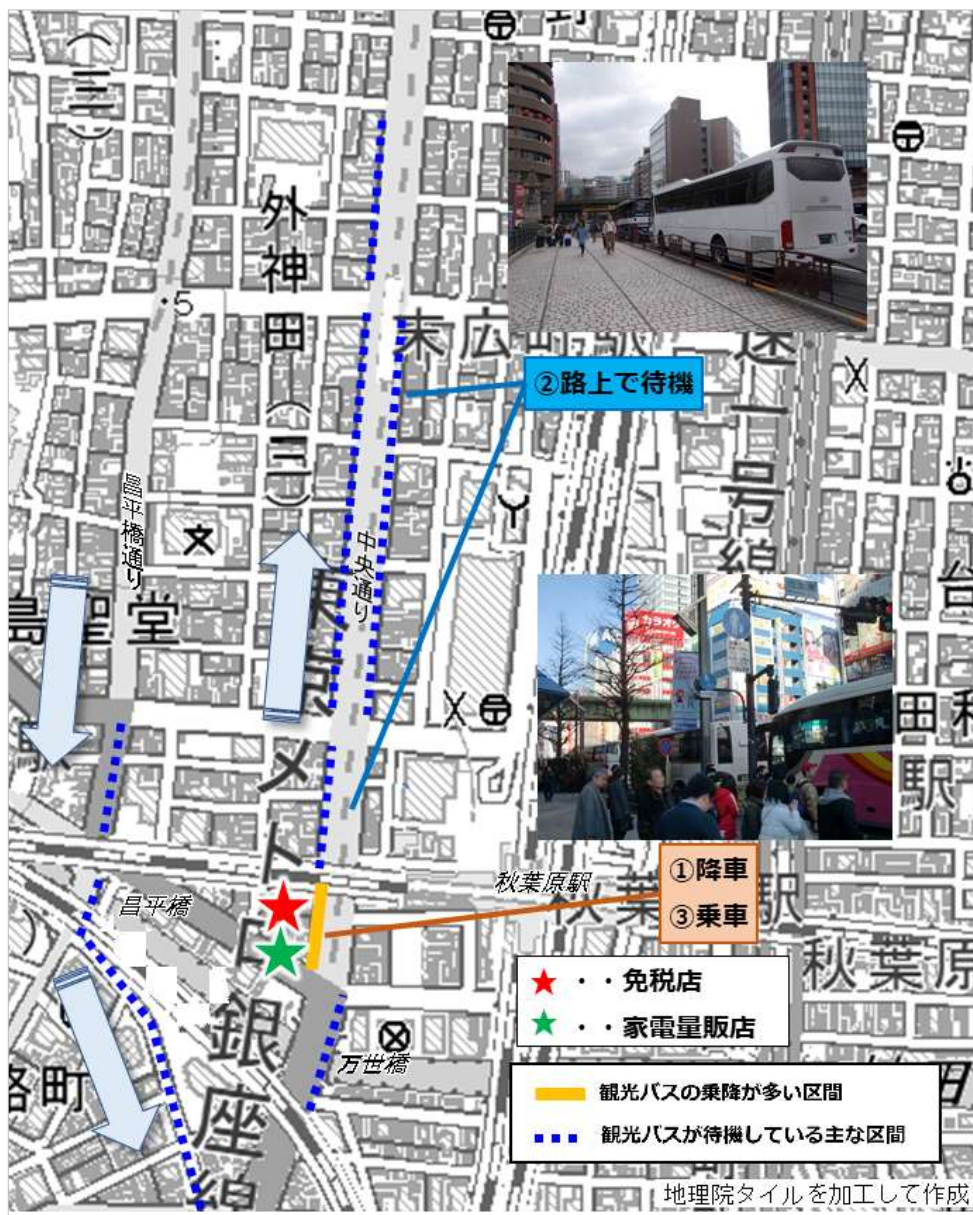
3) 秋葉原エリア

【観光特性】

- ・ピーク時は、9:30～15:00である。
- ・平均滞在時間は、60分である。
- ・中央通り沿いの免税店や家電量販店への来訪者が多い。

【観光バスの駐停車状況】

- ・免税店前の路上で観光バスへの乗降が行われている。
- ・中央通り、昌平橋通りの路上で観光バスが待機している。



出典:路上駐車調査(平成30年度 東京都)

図 3-22 秋葉原エリアにおける観光バスの駐停車状況

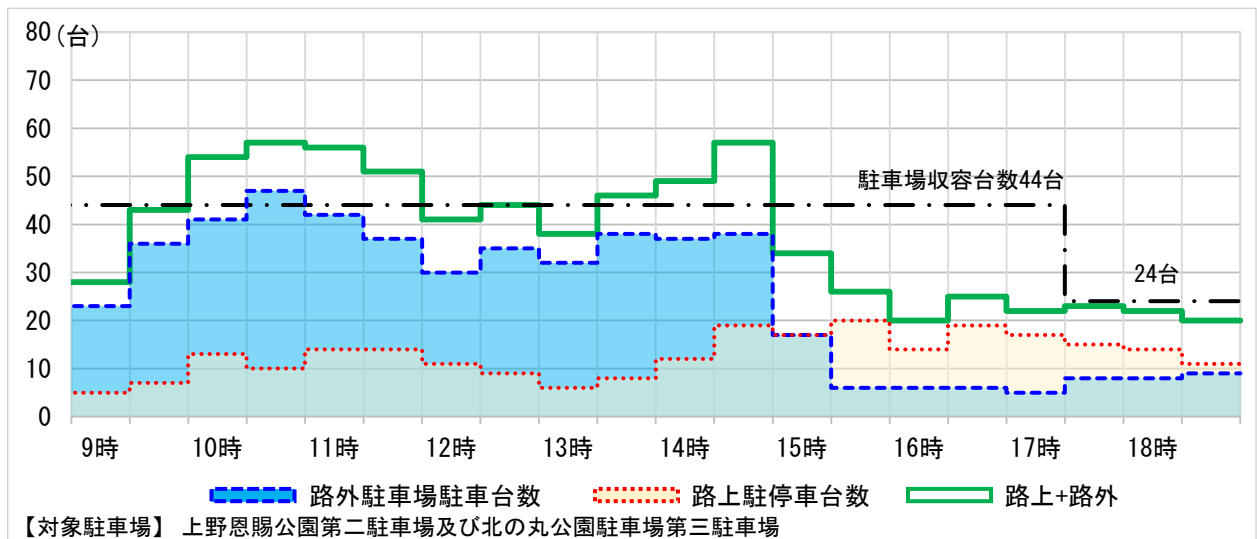


図 3-23 観光バス駐車場の需給バランス(秋葉原エリア)

【観光バスによる交通問題の発生状況と原因】 ※平成30年度調査時点

- 万世橋近くの免税店前で多くの乗降が行われている。
- 乗客を降車した後、迎えに来て乗車するまでの時間は、平均60分である(路上駐車調査による。)。その間は、周辺の場所で待機していることとなる。
- 秋葉原周辺の道路では、中央通り及び昌平橋通りで常に数台の観光バスが駐停車しており、主な待機場所になっている。
- 秋葉原駅近くには、観光バス駐車場がない。そのため、秋葉原周辺にある上野恩賜公園の駐車場では、秋葉原駅近くを目的地とした又は秋葉原で乗降した観光バスは少ない(駐車場利用意識調査による。)
- 上野恩賜公園及び北の丸公園の駐車場ともに、終日ほぼ満車状態となっている。

<その他>

- 現時点では、交通渋滞を発生するまでには至らないが、免税店、家電量販店前は、狭い区間に路上駐車が集中している。
- 観光バスから降車した客が一直線に免税店に入る、乗車待ちの客が歩道を埋め尽くす等により歩道の通行が妨げられることがある。

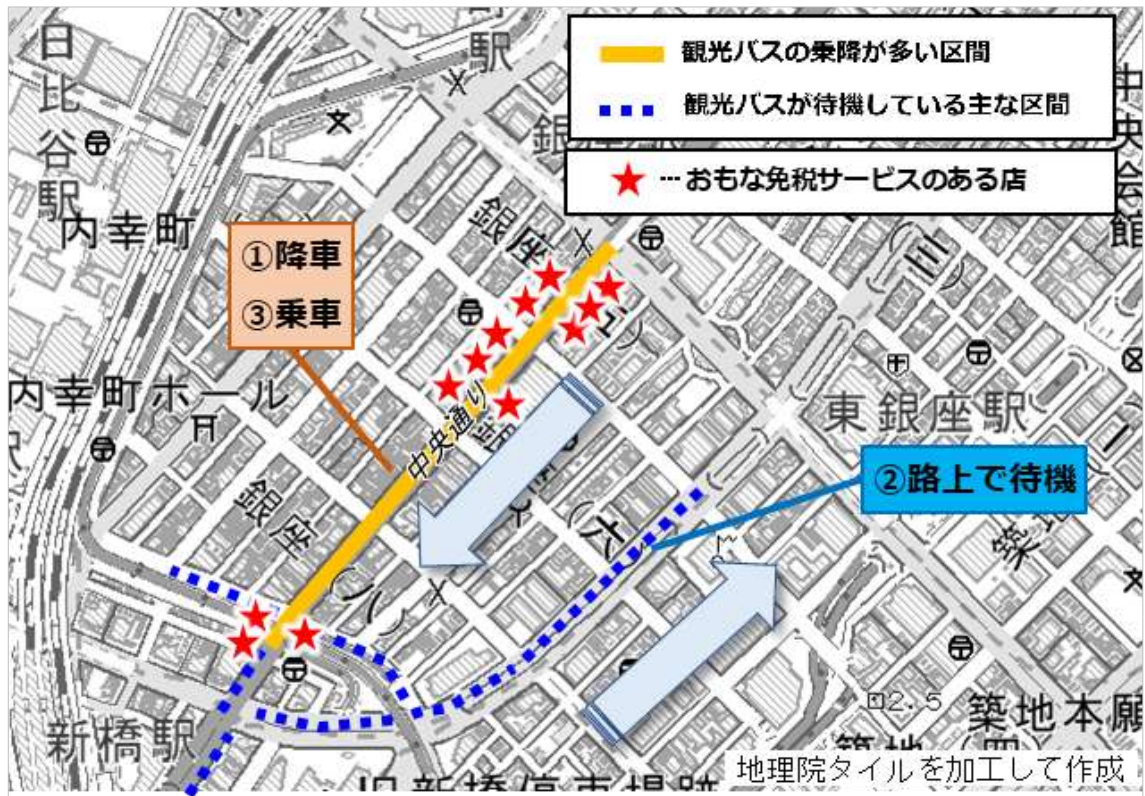
4) 銀座エリア

【観光特性】

- ・ピーク時は、12:00～16:00である。
- ・平均滞在時間は、140分と他のエリアと比較して長い。
- ・中央通りの免税店へ買物目的の来訪者が多い。

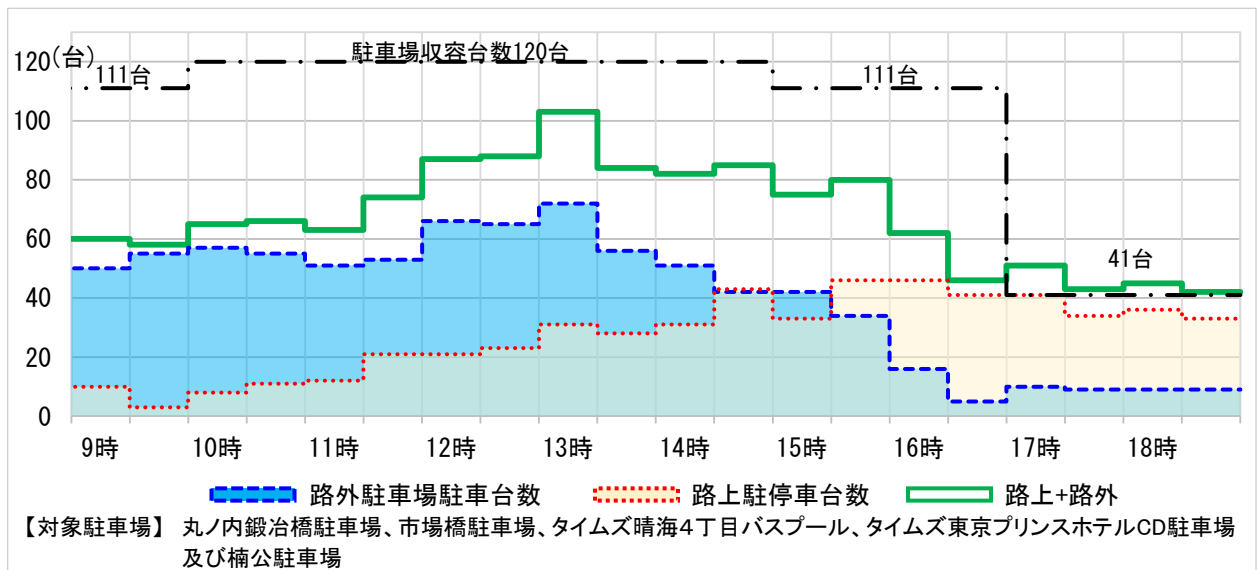
【観光バスの駐停車の状況】

- ・中央通り周辺には、免税サービスのある店舗が複数立ち並んでおり、ほぼ全域で路上駐停車が見られる。
- 多くは、中央通りで乗降が行われ、その周辺地域で待機している。
- 午後から夕方までは、常に複数台の駐停車が発生している。



出典：路上駐車調査(平成30年度 東京都)

図 3-24 銀座エリアにおける観光バスの駐停車状況



※駐車場収容台数は、営業中の収容台数の合計
出典：駐車場利用状況調査、路上駐車調査(平成30年度 東京都)

図 3-25 観光バス駐車場の需給バランス(銀座エリア)

【観光バスによる交通問題の発生状況と原因】 ※平成30年度調査時点

- 中央通りで多くの乗降が行われている。平日の午後から夕方までは、その前後のブロックでも常に複数台の駐停車が発生している。このため、中央通りの交通が阻害されている状況である。
- 路上で乗客を降車した後、迎えに来て乗車するまでの時間は、平均で140分と新宿(60分)や秋葉原(60分)に比べて長い。
- 市場橋駐車場(15時終了)や楠公駐車場(17時終了)が営業終了し、駐車場収容台数が減少する一方、路上駐停車台数は増加していく傾向にある。
- 銀座エリアからやや距離があるお台場エリアには、青海臨時駐車場等、収容台数が100台を超える大規模な駐車場があり、銀座周辺を目的地とする観光バスの待機場所としての利用も見られる(駐車場利用意識調査による。)

<その他>

- 中央通りは、片側2車線であり、路上駐車により車線が減少し、交通混雑を引き起こす原因となっている。
- 路上駐車している観光バスを避けようとした車両に、後続車両が急接近する、対向車線にはみ出して避ける等の危険な状況が見られる。