

# 1. 実験の背景

- 観光貸切バスの乗降環境が整備されていない
- 観光貸切バスの乗降時の駐停車に、明確なルールがない
- 観光貸切バスの利用者のバス待ち環境が整備されていない
- 近隣の公共駐輪場や民間施設が設置している駐輪場があるものの、歩道上に自転車が止められている

# 2. 実験の目的

- 観光貸切バスの乗降所設置と観光貸切バスの乗降所利用のルール化による適正利用を促すことによって、交通の円滑化を図る。
- 民間商業施設と連携したバス待ち空間の創出と歩道上の駐輪車を駐輪場へ誘導することによって、観光客の快適なバス待ち環境の実現と良好な歩行空間の創出を図る。

# 3. 実験内容

- ①観光貸切バスの乗降所設置
  - 札幌都心部の様々な地点で駐停車する観光貸切バスを集約することで、交通円滑化を図る。
  - 札幌都心部における交通円滑化に対する効果を旅行速度調査並びにETC2.0プローブデータより確認する。
  - 観光貸切バスの駐停車台数、周辺の効果検証箇所における同台数を把握し、観光貸切バス乗降所の利用状況を確認する。
- ②観光貸切バスの乗降所利用のルール化
  - 誘導員を配置し、観光貸切バスの長時間の駐停車、二重駐車を是正し、交通の円滑化を図る。
  - 5分以内の乗降と既存観光貸切バス待機場の利用を促し、交通の円滑化を図る。
- ③民間商業施設と連携したバス待ち空間の創出
  - 民間商業施設内を観光客のバス待ち空間とすることで、歩道占有の解消を図ると共に、交通結節点機能の強化を図る。
  - 観光客アンケート調査より、売上への影響やバス待ち空間設置の満足度を確認する。
  - 歩行者、自転車利用者にアンケート調査を行い、歩道の通行環境の満足度を把握する。
- ④歩道上の駐輪車を周辺の駐輪場へ誘導
  - 誘導員を配置し、周辺の無料駐輪場を案内し、観光客や道路利用者が通行するための歩道空間を確保する。
  - 実験実施箇所における駐輪状況を把握する。



図 実験のイメージ

### 4. 実験結果

- ノルベサ前の実験実施箇所では、観光貸切バスの駐停車台数が実験前の42台/日に対し、実験中は62台/日と増加し、路上駐停車していた観光貸切バスが、乗降所の利用に転換したと推察される。
- 交通円滑化に関しては、旅行速度向上が確認されなかった区間も多数存在していることから、観光貸切バス乗降所の設置効果は限定的であった。
- 観光貸切バスと一般車両等による二重駐車が解消された。
- 5分以上の駐車をを行った観光貸切バスは、実験前の6.1台/日に対し、実験中は8.6台/日と増加したが、実験中はバス台数が増加しており、バス全体に占める5分以上の駐車をを行った割合は、実験前の15.2%に対し、実験中は14.7%と大きな差は見られなかった。
- 観光貸切バス待機場を利用した車両は、実験前の8.0台/日に対し、実験中は18.5台/日と増加し、週を重ねるに連れ増加する傾向であった。
- 観光貸切バスを待つ観光客のバス待ち空間に対する満足度は、「満足」、「やや満足」と回答した割合が100%であった。
- 実験実施箇所の歩行者、自転車利用者からは、約7割から満足との評価を得た。
- バス待ち空間を設置した民間商業施設は、日平均の売上高で約1.1倍、客数で約1.2倍となった。
- 誘導員を配置し、周辺の無料駐輪場を案内したことにより、実験実施箇所の歩道上の駐輪は解消された。



図 実験実施箇所（ノルベサ前）における駐停車台数の推移

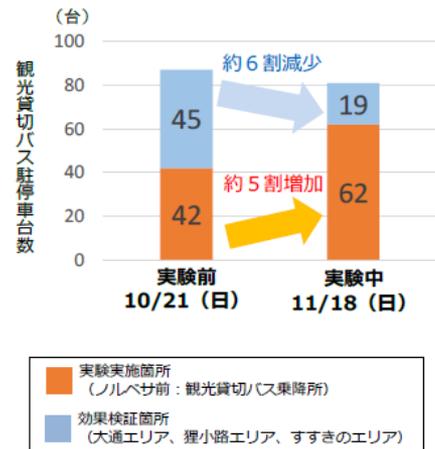


図 観光貸切バス駐停車台数の比較

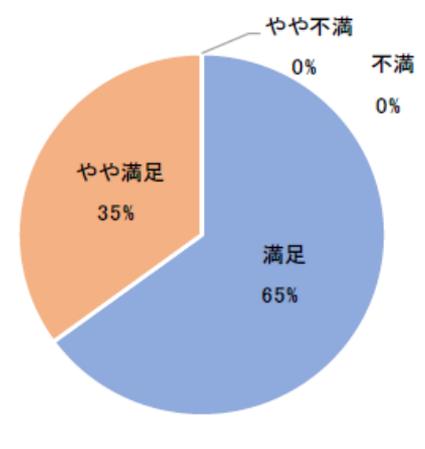


図 バス待ち空間の満足度

### 5. 本格実施に向けた課題

- 有資格者の警備員や誘導員を配置するための費用の調達方法、採算性
- 観光貸切バス乗降所の案内看板を設置するための道路占用許可基準の見直し