

第77回コロキウム

駅前広場における管理の
現状と今後の方向性

2005 . 10 . 26

運輸政策研究所 前研究員
(株)復建エンジニアリング

石坂 久志

Mr. Hisashi ISHIZAKA, Institute for Transport Policy Studies, 2005

内 容

1. 駅前広場の一般的課題
2. 目的
3. 管理の現状
4. 今後の管理の方向性

1. 駅前広場の一般的課題

1. 1. タクシーの過剰集中

- 駅前の混雑，駅へのアクセス性低下
- 排気ガスによる大気汚染
- 新規事業者の入構問題（規制緩和の影響）



駅まで続くタクシー2重行列

■ 駅前広場の現状(タクシー問題乗場)

対象地区	乗り場 総数	問題あり 乗り場数	問題あり 乗り場(駅)数	問題あり乗り場 (駅以外)数	対策実施済み 乗り場数
東京都特別区・ 武三	392	24	24	0	0
東京三多摩	102	15	15	0	0
神奈川県	211	22	16	6	5
埼玉県	119	4	3	1	0
千葉県	123	16	13	3	6
合 計	947	81	71	10	11

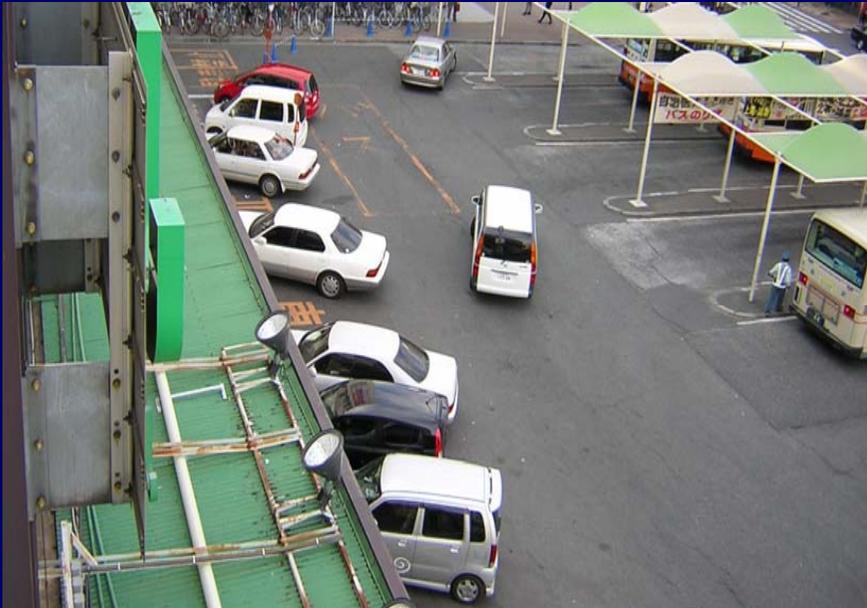
資料:国土交通省関東運輸局

1. 2. 路線バス

- ・企業別バース運用
- ・案内所、チケット売り場
- ・高速バスの新規入構問題
- ・コミュニティーバスの乗り入れ

1. 3. 長時間駐車(送迎バス, 自家用車等)

- ・ 駅前の容量低下
- ・ 最も制御不能な交通モード



自家用車の違法駐車



特定施設バスの2重駐車

1. 4. 放置自転車, 清掃, 防犯など

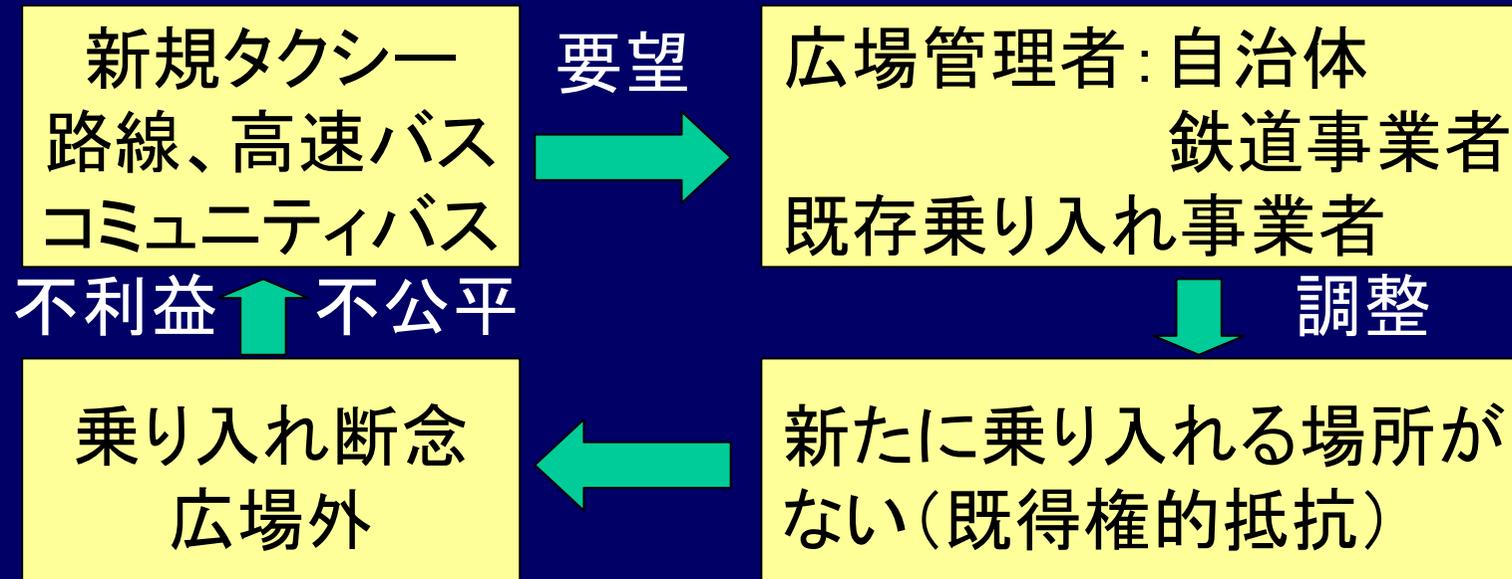
- ・街のイメージダウン
- ・オープンスペースは単なるデットスペースへ



歩道での不法駐輪

1. 5. 新規入構問題(新規高速バス, タクシー等)

- ・ 交通事業の停滞要因
- ・ 廉価な, 新たな交通サービスを楽しむ出来ない



バス、タクシー事業者の選定方法

鉄道事業者の系列会社，過去の経緯

ヒヤリングによる意向調査

一部自治体では協議会による調整

・バス

- ・現在，乗入れている事業者

- ・付近を通過している路線を有する事業者

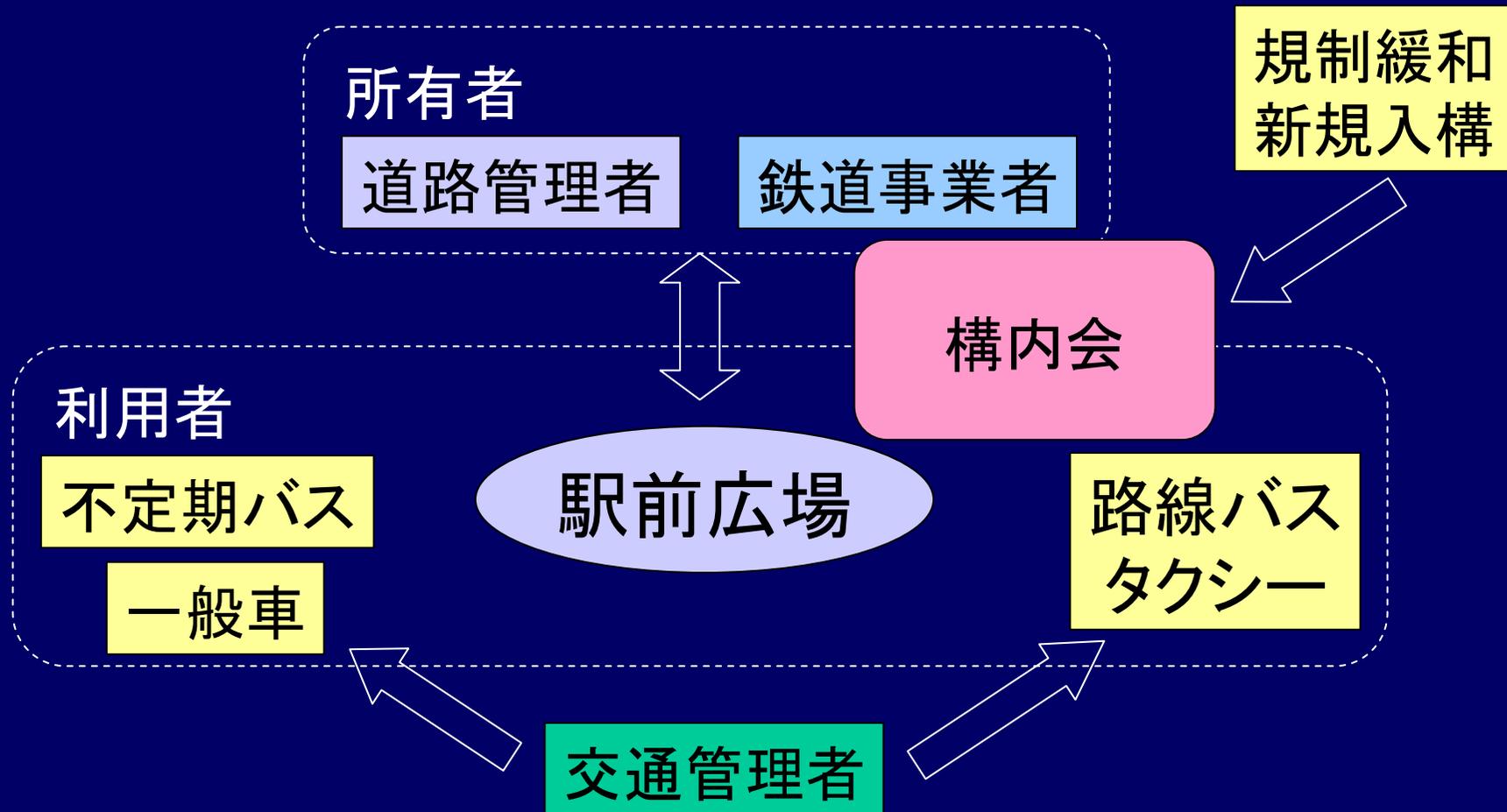
・タクシー

- ・市内に営業所が存在している事業者

2. 目的

2. 1. 駅前広場の登場人物

- ・それぞれに問題が存在
- ・相乗的に駅前広場問題を増幅



2. 2. 交通結節点としての重要性

➤ シームレス

→異なる交通モードの乗り継ぎを快適, 円滑に

➤ ユニバーサル

→全ての人が利用出来る

➤ 公共交通利用活性

→街の活性に繋がる

→駅前広場は単なる通過点

→道路空間の有効活用+中心市街地と連携した街づくり



交通結節点である駅前広場の
問題を解決することは重要

2. 3. 他の交通結節点との比較

- ・駅前広場＝交通結節点→鉄道駅に隣接
- ・空港（スロット）、港湾（バース）との比較
 - ・自家用、民間企業が分離 → 一部実施
 - ・利用者の特定が可能 → 不可能
 - ・運用を含め法体系が確立 → 道路法、道路運送法
 - ・鉄道事業者の存在
- ・大店法
 - ・出店者は店舗による発生集中交通量を円滑に処理する義務

2. 3. 問題解決の方向性

- **ハード施策** ・駅前広場の新設, 拡張, 改良
- **ソフト施策** ・広場利用の運用方法改善
・一元的な駅前広場の管理 等



ハードとソフトの連携

既存ストックの有効活用を視野に,
広場全体を**管理**し有効に活用する



空港(スロット)、港湾(バース)
の様な広場運用

管理主体の一元化

3. 管理の現状

3. 1. 管理の定義

- ・日常清掃
- ・構造物の維持 舗装, 植栽, 照明
その他道路付属物
- ・占有物管理 看板類, 広告類
バス, タクシー上屋
- ・土地の管理

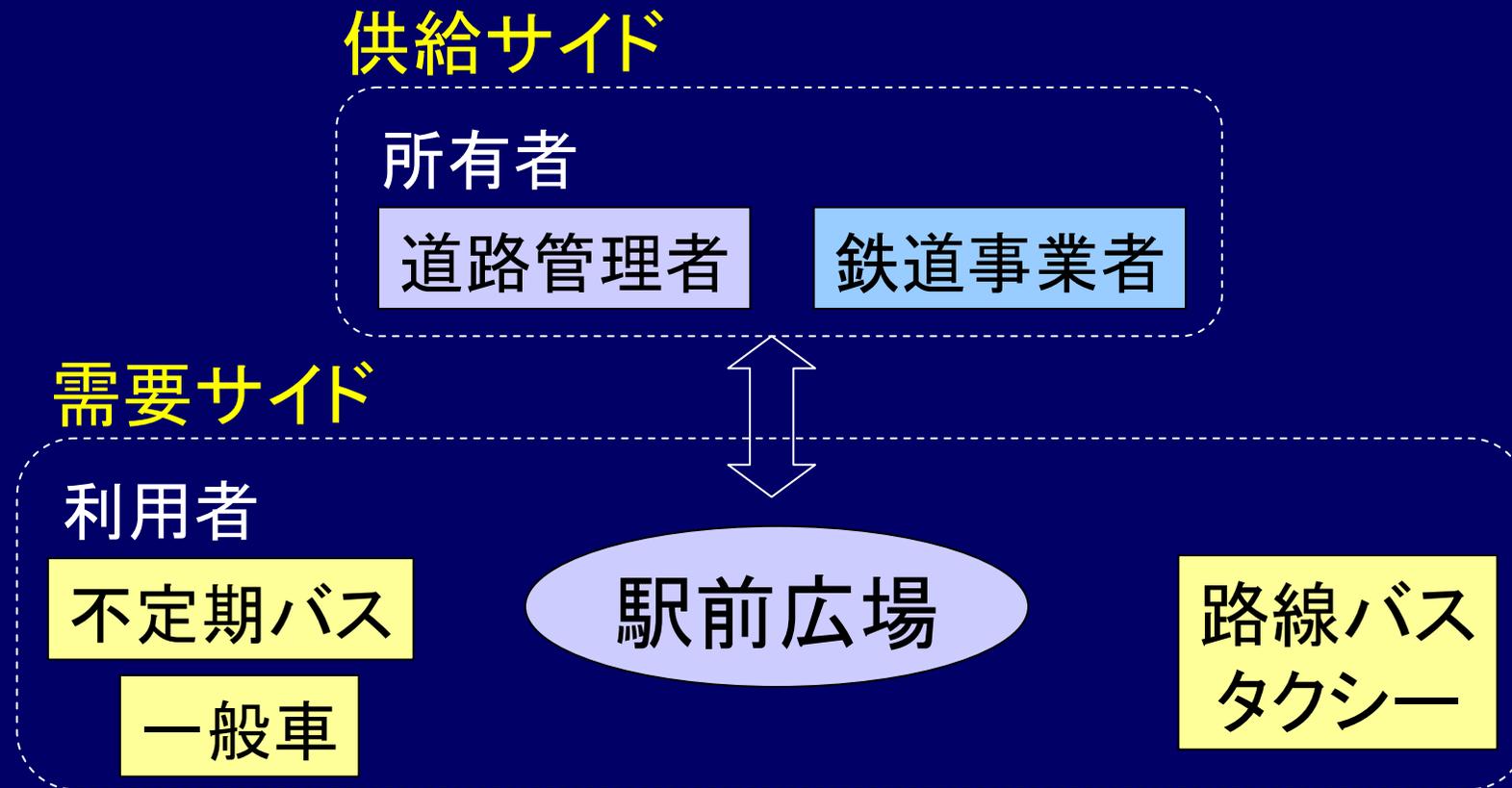
維持

管理

- ・広場利用承認(バス, タクシー)

- ・交通規制

- ・広場の多目的な活用の承認



3. 2. 既往研究のレビュー

- ・供給サイド
 - ・複数駅での機能分担による効率向上
- ・需要サイド
 - ・タクシープールを隔地に配置
 - ・バスバース計画手法(余裕度の導入)
 - ・バースシェア(バス間, バス-タクシー間)
 - ・モビリティーマネジメント
- ・ITS技術導入

3. 3. 供給サイドの現状

3. 3. 1. アンケート、ヒアリング調査の概要

(1) 調査の目的

駅前広場の所有形態と維持、管理を行っている主体の関係、及び管理の実態を把握し、現状の課題を抽出する。

(2) 対象とした駅前広場

- ・対象圏域 首都圏
- ・対象とした駅前広場
1日当り乗降客数5,000人以上の駅

※地下鉄、新交通単独の駅は除く

※2,000m²以下の小規模広場や、道路端に看板を設置し駐停車しているだけの駅前を対象外とした。

(3) 対象事業者

<鉄道事業者> 9/10社

JR東日本, 東武, 西武, 京成, 京王,
東京急行, 小田急, 京浜急行, 相鉄, 新京成

<自治体> 9自治体

埼玉県: 3自治体

千葉県: 4自治体

東京都: 2自治体

鉄道事業者へのアンケート結果
では, 鉄道事業者が整備, 所有し
ている広場のみの回答

自治体へのヒヤリングで補完

(4) 調査項目

① 所有、管理主体

② 利用承認の内容

- ・承認の単位(広場毎, 駅毎, 路線毎, 会社全体など)
- ・承認対象(路線, 高速, 観光, 企業送迎バスなど)
- ・承認事項(位置, 車両数, その両者など)
- ・バース位置決めルール
- ・使用料徴収の有無

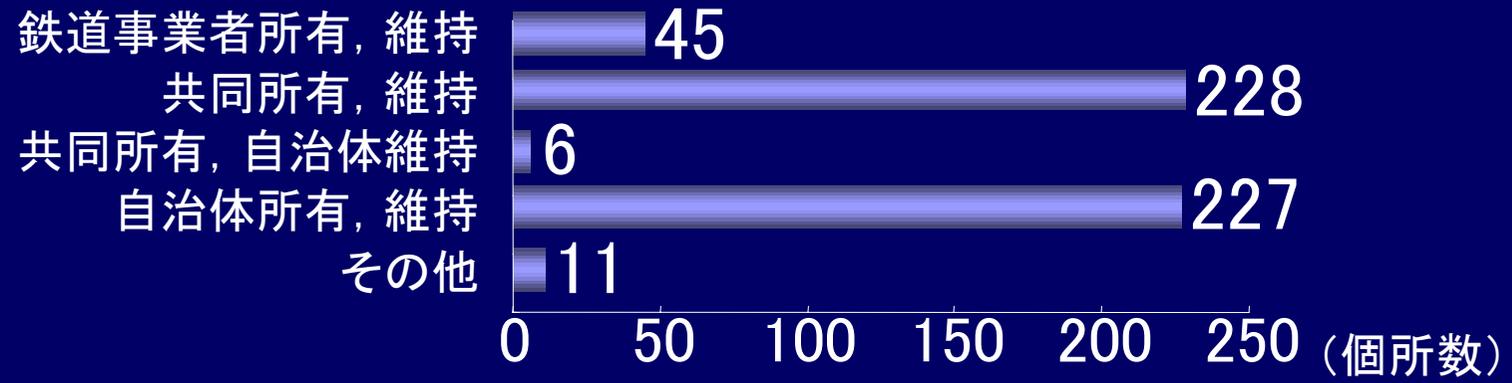
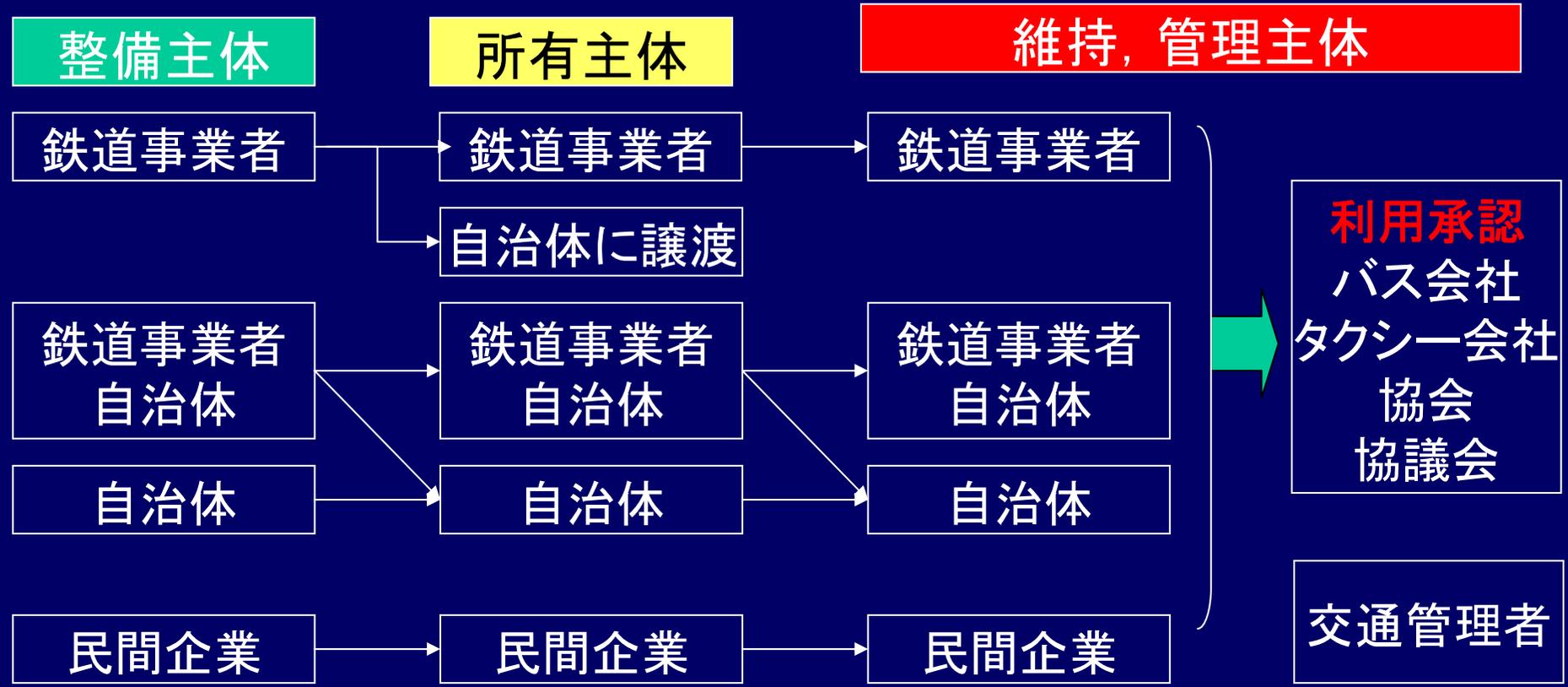
3. 3. 2. 鉄道事業者が管理する広場の現状

(1) 得られたサンプル数

・鉄道事業者アンケート	517箇所
（自治体アンケート	20箇所）
	↓
・自治体が関与している	461箇所
	↑
・供用中の都市計画広場数	518箇所※

※都市計画年報(H15)

(2) 管理主体の類型化

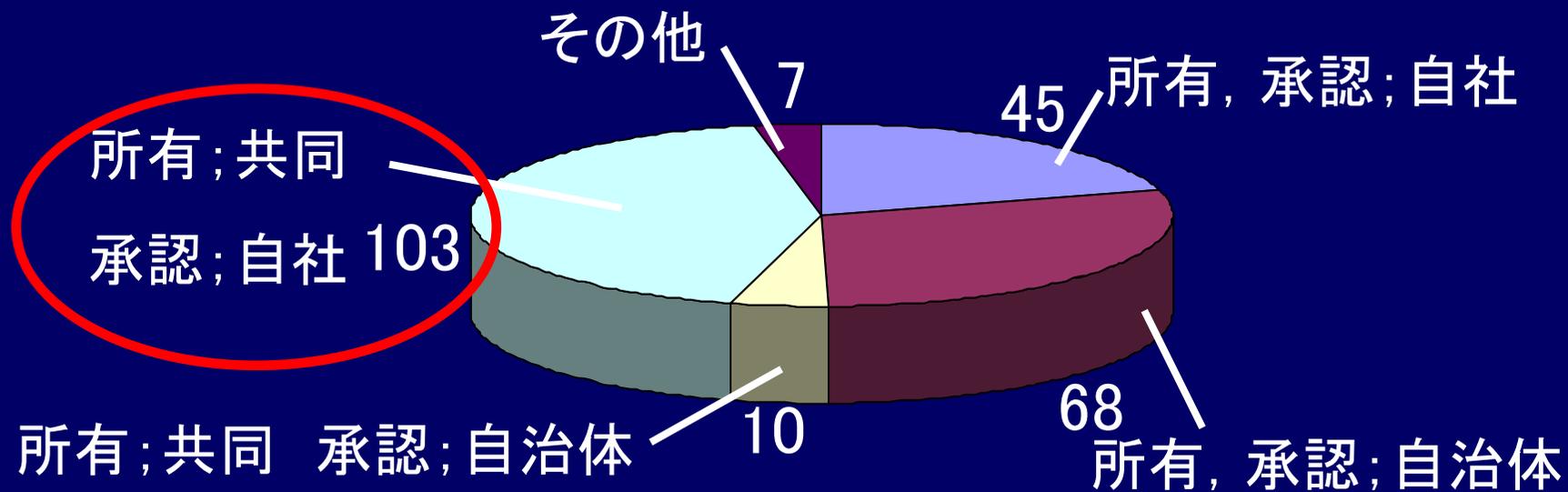


(3) 所有主体と利用承認主体

①バス

- ・承認の権限は土地の所有に起因

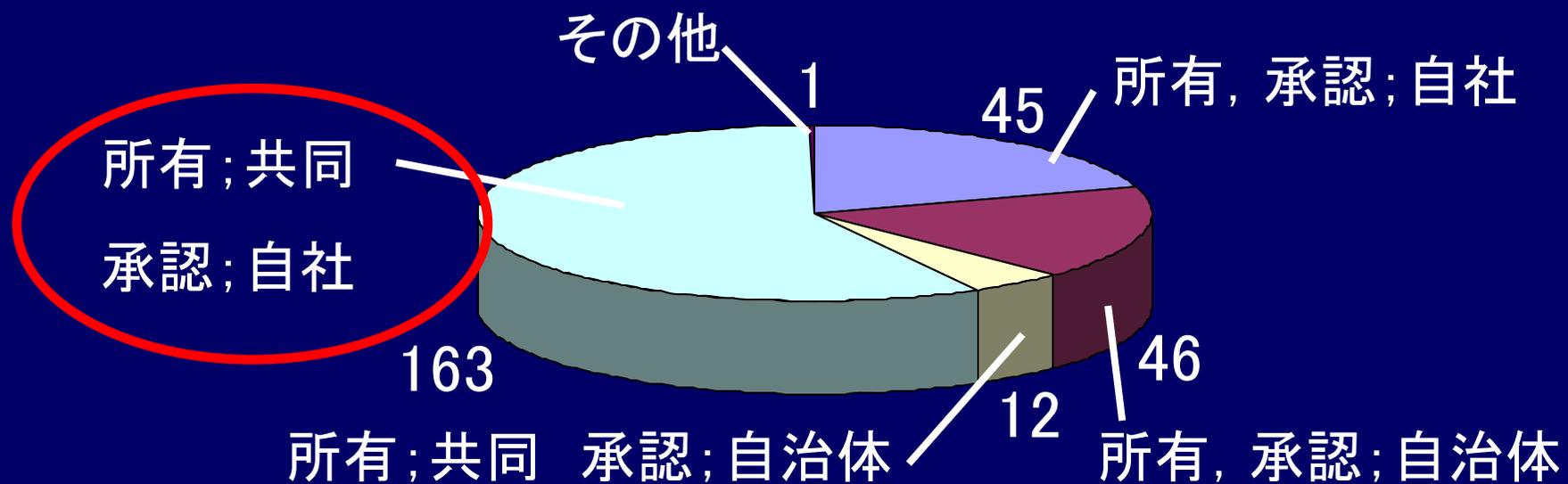
単位：箇所



②タクシー

- ・共同所有、自社承認はバスより顕著
- ・補助事業により整備された広場における権利の妥当性

単位：箇所



(4) 利用承認の形態

① 直接承認型

② 間接承認型

③ 第3者機関への依頼型

- ・鉄道事業者のみでは限界があるので第三者機関による調整を依頼(23区内。東京タクシーセンター、一部自治体)

④ 不干涉型

- ・事業者間の調整のみで鉄道事業者は関与せず
- ・他社の乗入れ希望がない為、意識していない

(5) 利用承認の内容

- ・多岐に渡るバリエーションの存在
- ・不動産取引(土地の賃貸)に近似

■鉄道事業者が承認する場合の内容

	バス	タクシー
単位	会社毎 4社 広場毎 3社 駅毎 1社	路線毎 4社 広場毎 3社 駅毎 1社
対象	路線、高速、送迎	—
事項	車両数、バース、会社	同左
位置 決め	系列事業者優先 2社 事業者間調整 3社 無回答 3社	—

3.3.3. 自治体が管理する駅前広場の現状

(1) 利用承認の実態

- ・民事不介入 → 仲裁ノウハウ、ルールの欠如
- ・適当な部署の不在 → 整備と管理部署の分離
→ 経緯の不伝達

<直接承認型>

自治体 承認 事業者

<事業者間調整型>

自治体 追認 事業者間調整

<協議会設置型>

自治体 報告 協議会 追認 事業者間調整

国
都道府県
市町村
公官庁、組合

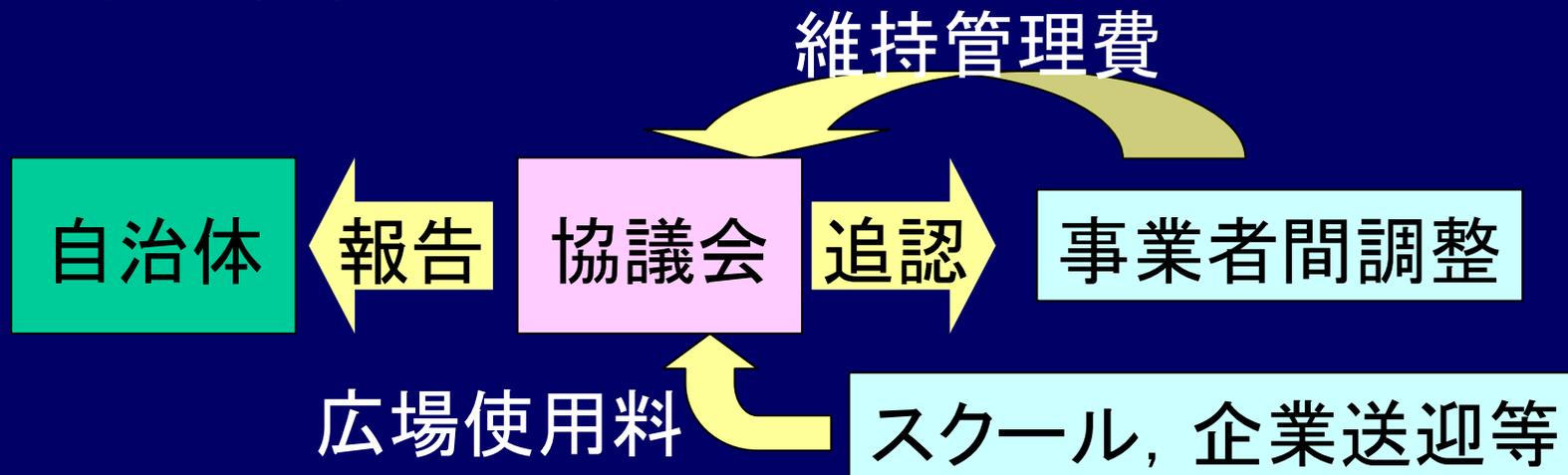
(2) 協議会

- ・基本的組織構成
 - ・自治体
 - ・警察
 - ・バス事業者
 - ・タクシー事業者
- ・単独駅前広場に対する協議会設置
一部では複数駅を一括した協議会も存在

<協議会設置型(その1)>



<協議会設置型(その2)>



・使用料徴収

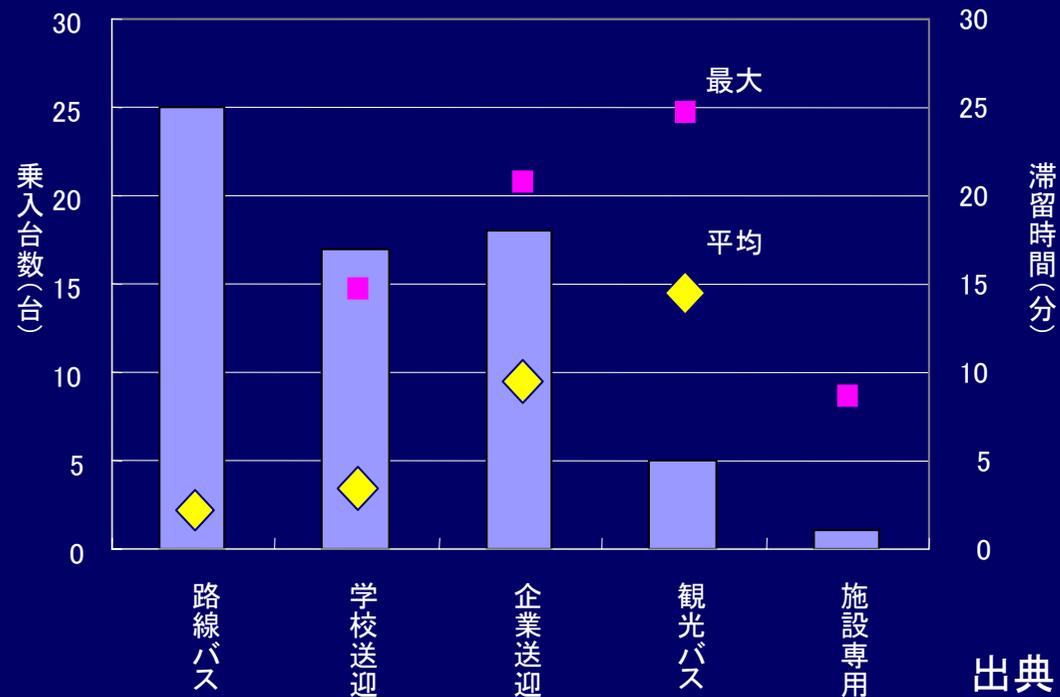
- ・駅前広場条例
- ・公共財産の使用に関する条例
 - ・自治体により解釈が複数存在

3. 4. 需要サイドの現状

(1) バス

ex) 東京から40km圏、地方中核都市のターミナル
朝ピーク時の利用状況

- ・企業別、方面別バース運用
- ・路線バスに匹敵する企業、学校送迎バス
- ・企業、学校送迎バスの長時間駐車(場所取り)



出典: 石坂による観測 05.4

(2) タクシー

- 立地による駅前広場への依存度の相違

都心部  郊外部

ex) 県庁所在地のターミナルの慢性的渋滞(30km圏)

駅から500mのタクシー待ち行列

■ 法人タクシー登録台数と駅前広場の相関



出典: 関東運輸局HP、都市計画年報(H15)

3. 5. 交通管理者から見た駅前広場

- ・道路交通法と道路区域は無関係
- ・道路交通法の適用は交通管理者の判断
- ・取り締まりの限界 → 道路交通法の改正

駅名	申告者	内容
目白駅	警察	待ち行列が横断歩道上におよび歩行者の障害
鶯谷駅	警察	待ち行列が前面道路に滞留
亀戸駅	警察	待ち行列が明治通りにおよび二重駐車の原因
綾瀬駅	市民	待ち行列が前面道路に滞留
赤羽駅	バス会社	交差点内に客待ちタクシーが駐停車し、バスの走行に支障
		H16.4～H17.1 9ヶ月 38件の苦情

出典：東京タクシーセンターHP

3. 6. 管理の課題

3. 6. 1. 供給サイドにおける現況の課題

(1) 鉄道事業者単独所有広場(広場総数の1割)

①位置づけ

- ・広場の性質: 私有地
- ・管理主体 : 鉄道事業者

②管理の課題

- ・構内使用権は不動産管理
 - ・利用調整はコスト面で事業者間調整を望む
 - ・利用承認は会社間で温度差が存在
- 広場容量が限界な為、新規入構は受け入れられない
- ⇒ 広場容量の拡充

(2) 自治体単独所有広場(広場総数の4割)

①位置づけ

- ・広場の性質: 公共空間(道路, 公共財産)
- ・管理主体 : 自治体

②管理の課題

- ・維持に力点, 管理の概念が希薄
- ・構内使用権は法的に明確ではない
- ・民間事業への介入に躊躇

→広場利用に関する調整は事業者調整に一任

⇒拠り所となるルール of 確立

⇒公平性の確保

(3) 共同所有広場(広場総数の4割)

①位置づけ

- ・広場の性質: 公的、私的 → 公的資金の投入状況
- ・管理主体 : 多岐

②管理の課題

- ・構内使用権は乗降所の位置に起因
- ・維持に関する取り決めは存在

→ 構内使用権の取り扱い、権原に疑問

→ 自治体と鉄道事業者の協働が機能しない

⇒ 公的資金の投入状況と構内使用権の整理

⇒ 管理体制の構築

3. 6. 2. 利用サイドにおける現状の課題

(1) 路線バス

- ・企業別、方面別バース運用
→ダイヤ編成、遅延発生時の対応
- ・高速バスの台頭
→日中の時間帯進出

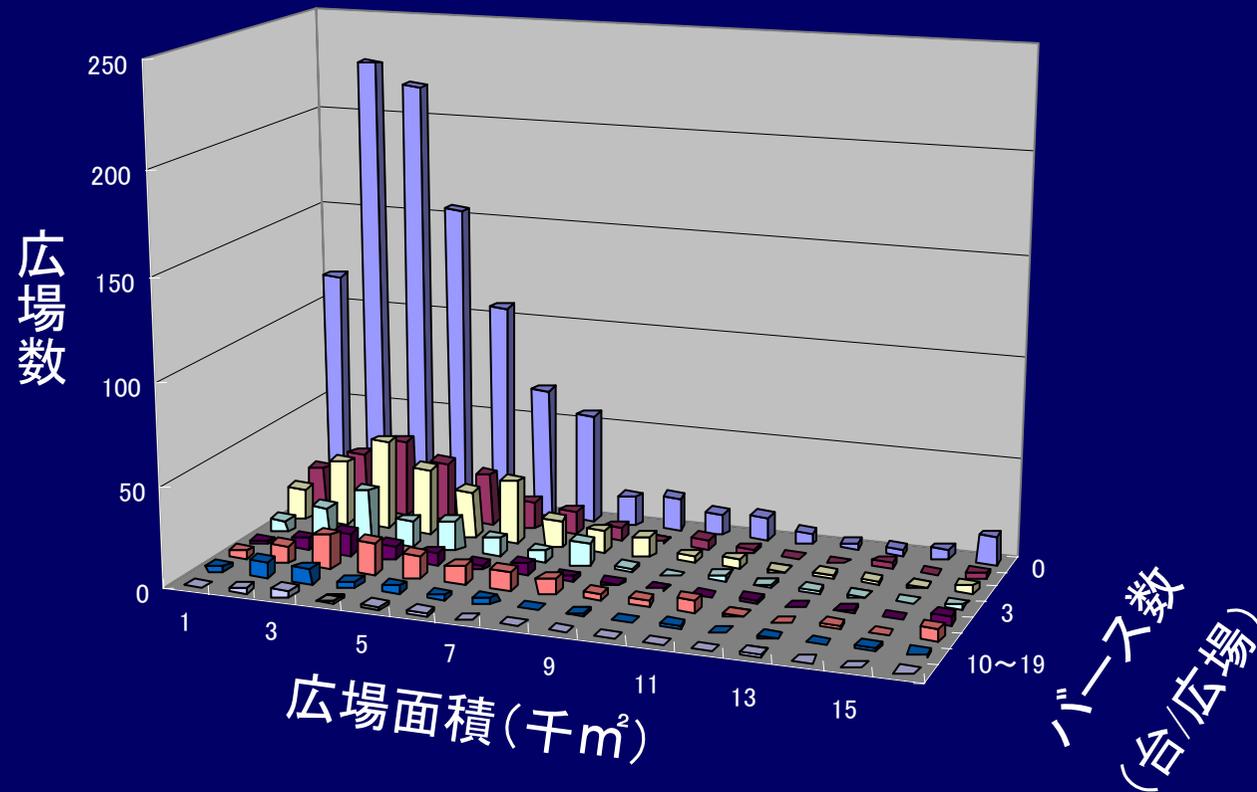
(2) タクシー

- ・重要な営業基盤
→ライバル会社の排除
- ・ドライバー意識、配車方法
→長距離狙い、「流す」ことの回避
- ・構内使用料の2重払い
ex) プール(自治体)、乗降所(鉄道事業者)

(3) 企業、学校送迎バス

(4) 自家用車

- 駅前広場の管理対象外
- 適正な駐停車空間が存在しない



4. 今後の管理の方向性

4. 1. 取り組み事例

・供給サイド

- ・自治体主導の協議会

・需要サイド

- ・巡回, サインカーによる誘導
- ・ナンバーによる乗入れ総量規制
- ・協会, 業界団体による事業者調整

(第三者による仲裁)

・共通

- ・ショットガン方式などによる隔地駐車場整備



http://www.tokyo-tc.or.jp/user/u_frame.html

4. 2. 今後の管理の方向性

4. 2. 1. 課題に対する対応策

供給サイド	広場の課題	需要サイド
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 運用ルールの確立 ▪ 構内使用権の再設定 ▪ 適切なバース設定 <ul style="list-style-type: none"> ▪ TDM、MM 	タクシー過剰集中	配車方法の見直し
	バスバースシェア	高度な運行管理
	送迎バス長時間駐車	マナー遵守
	自家用車の無秩序な広場利用	
	新規乗り入れ拒否	第三者機関調整

4. 2. 2. 問題解決に向けた視点の整理

○立地条件と広場土地所有形態により解決方法は異なる
タクシーを例にとると...

○都心部

広場整備率が低い
乗り場数が多い
流し営業が成立する

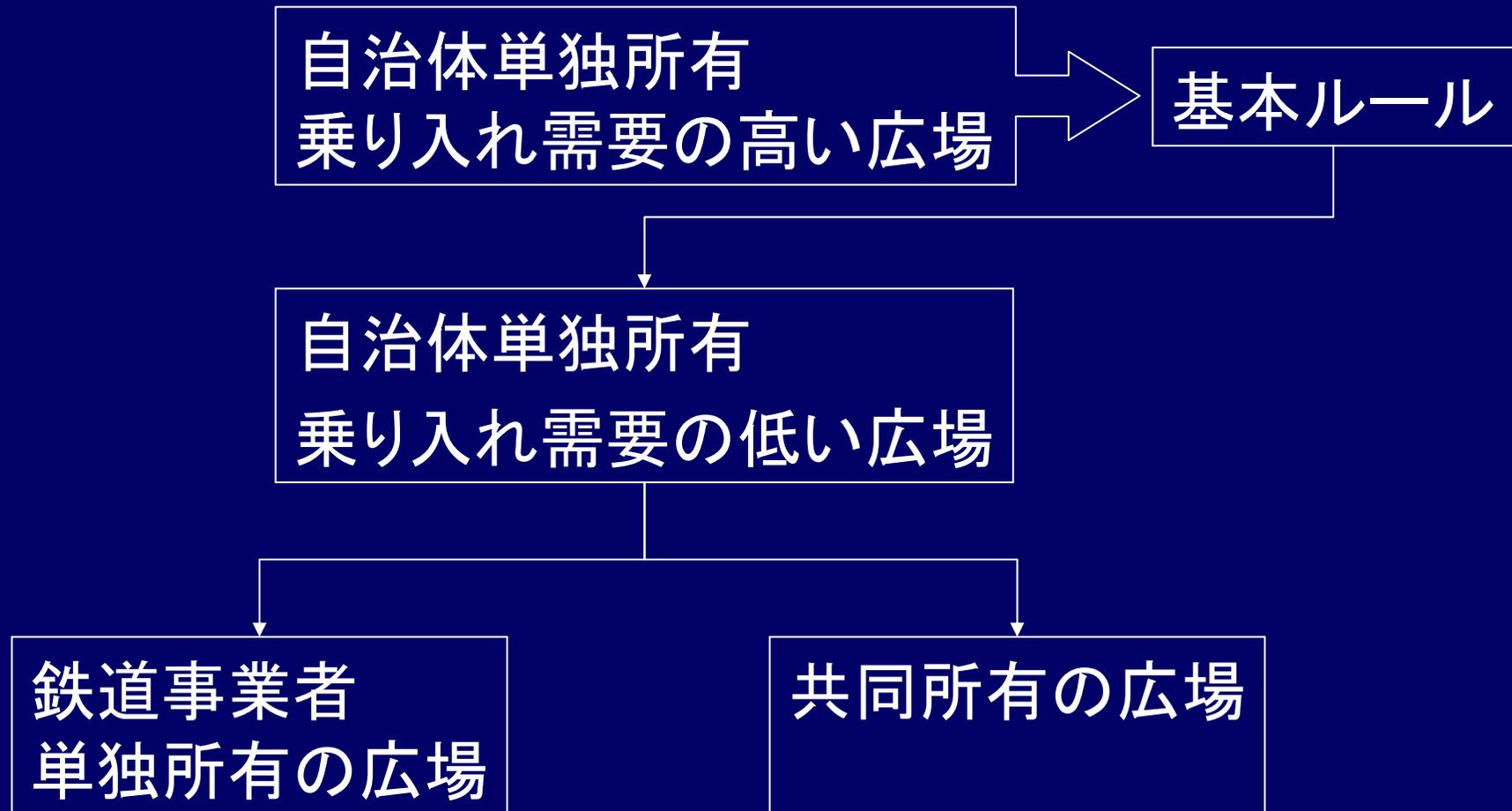
広範囲な視点が必要
・ハード整備の促進
・総量規制

○都心部から郊外に向けて

広場整備率は向上 ⇨ 乗り場数
流し営業は成立しにくい

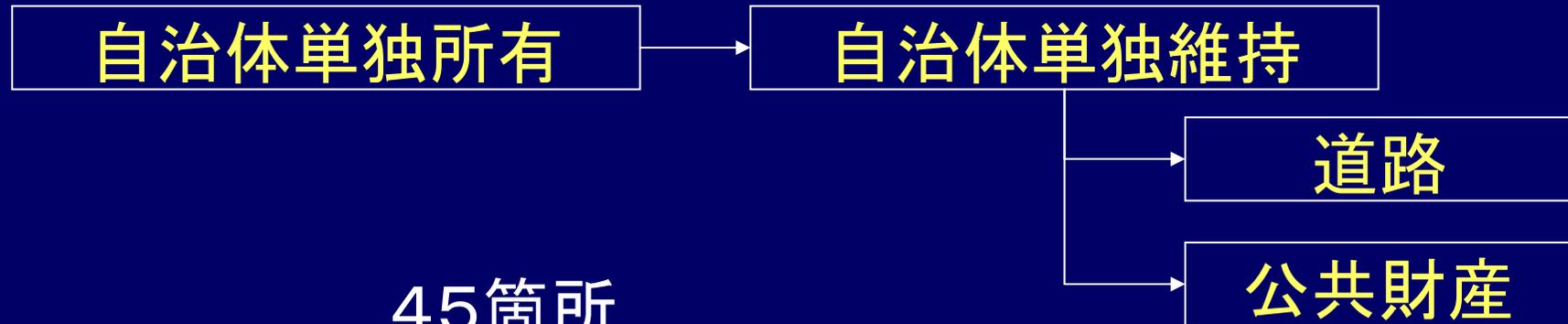
広場への依存度は
都心部より高い

○土地所有形態に着目

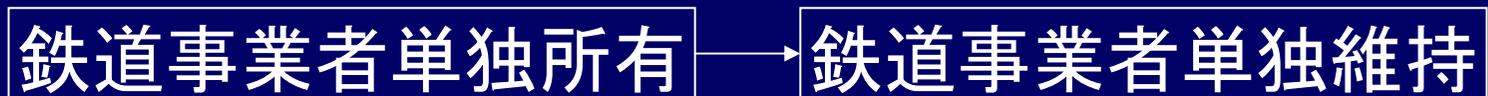


4. 2. 3. 自治体単独所有広場の管理手法

227箇所



45箇所



234箇所



228箇所

6箇所



自治体による道路区域の指定

(1) 基本ルール

① 定める項目

○ 駅前広場の混雑解消

- ・ タクシーが溢れる
- ・ 送迎バスの長時間駐車
- ・ 自家用車の無秩序な利用

○ 広場利用の既得権解消

- ・ 新規乗り入れ拒否

- ・ 運用ルール
 - ・ プール以外の縦列禁止
 - ・ バースシェア
 - ・ バスダイヤ編成

構内使用权

- ・ 参入ルール

(2) 運用ルールの内容

① プール以外での縦列禁止

○ 県庁所在地駅での取り組み

- ・ 従来：県庁まで縦列 500m → 180m
- ・ 改良：広場内レイアウトの変更(12→29バース)
広場入口に万空表示板
満車時は空車で回送

②バースシェアとダイヤ編成

○バースシェア

バス事業者間でのバースシェア

路線バスと送迎バスのバースシェア

○ダイヤ編成

企業送迎, スクールバスなどに対するダイヤ設定と乗降位置の割り振り

地方中核都市の事例

現行 : 16バース 最大滞留台数 12台



施策実施: 10バース 最大滞留台数 8台

(3) 参入ルール

構内使用权の取得による乗り入れ承認

○選定方法 → 競合する事業者の状態により選択

- **入札制度** → 事業者の規模が均衡
→ 沖縄米軍基地入域料の事例※
無料 → 3,000円/月・台 → 2倍～26倍に高騰
- **評価基準による選定** → 事業者の規模に格差
 - 事業者ランキング, 福祉タクシー配備率, 事故率,
苦情件数 etc.
- **第三者機関による選定**

※ 琉球新聞 04.10.9

(4) 構内使用権の再設定

① 根拠, 対象

道路: 一般交通の用に供す以外で, 継続的に道路を使用することを道路の**特別使用**といい, 道路の占有と定義

公共財産: 不特定多数の者の自由使用を妨げるものは公衆の利便に供する場合に限り**一時使用**を認める



「継続的」: 反復性と固定性 → 1回の時間の長さは無関係



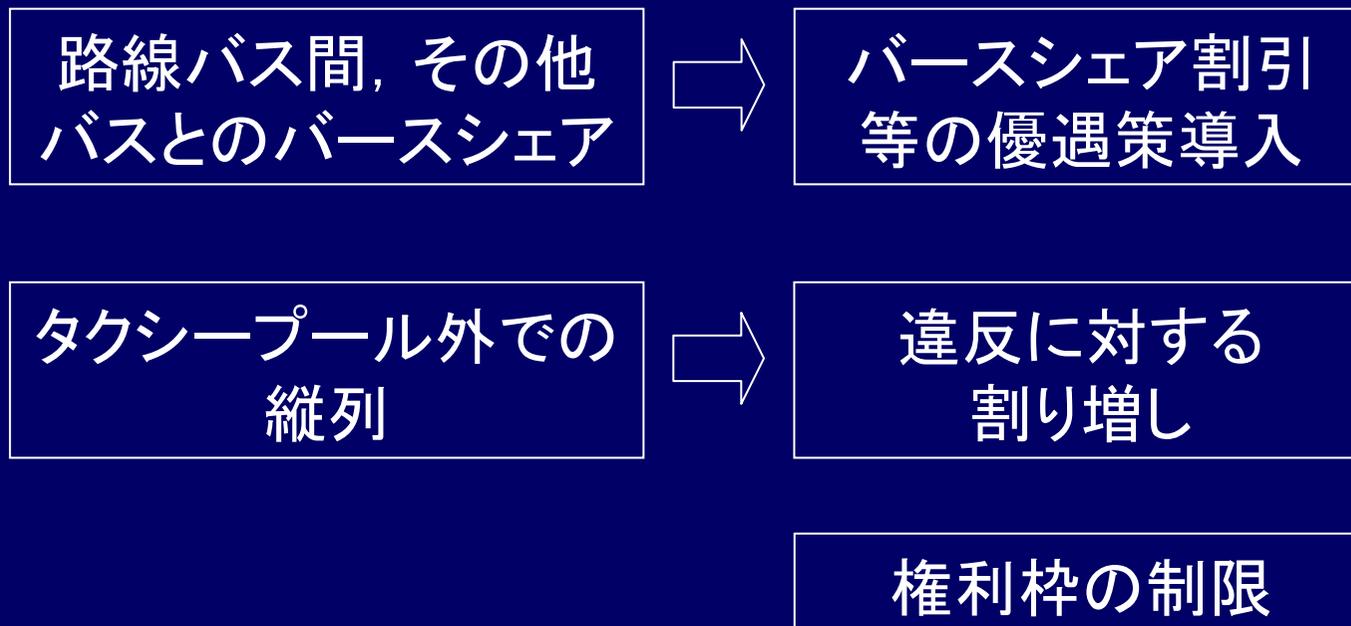
送迎の自家用車を除く全ての車両が対象となり得る

②再設定の意義

- ・公平性
- ・広範囲、利用者の負担軽減
- ・管理の原資

③構内使用权の機能

- ・ルール遵守のインセンティブ



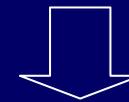
モニタリング

- ・利用状態の監視, 計測 (高精度, 低コスト)

→ITS技術の導入

- ・バス運行管理
- ・プール満空情報
- ・広場利用履歴

- ・満足度調査



ピークロードプライシング

(6) 制度改良, 制度の新設

○管理制度

- ・国, 県: ルール作成の為のガイドラインの作成
- ・市町村: 駅前広場条例をベースとしたルール作り

○既存制度の改善点

- ・手続きの簡素化, シェアに向けた環境整備
上屋整備費: 事業者負担の見直し
道路占有許可 → 構内使用权への内包
- ・道路運送法
道路管理者への照会 構造面→広場への乗り入れ承認
- ・補助制度

(7) 新たな管理手法を導入した場合の影響

① 構内使用権の有効時間の設定

構内使用権によりタクシー乗り場が固定される



終電以降に増加するタクシー需要への対応

ex) 週末の大宮駅では終電後のタクシー待ち時間が1時間以上となる。

大宮駅で空車となった構内権を持たない車両が繁華街や駅周辺で客待ち



構内使用権の有効時間を終電まで

ただし、一般交通の阻害にならない広場に限定

②自家用車の取り扱い
構内使用権の対象外



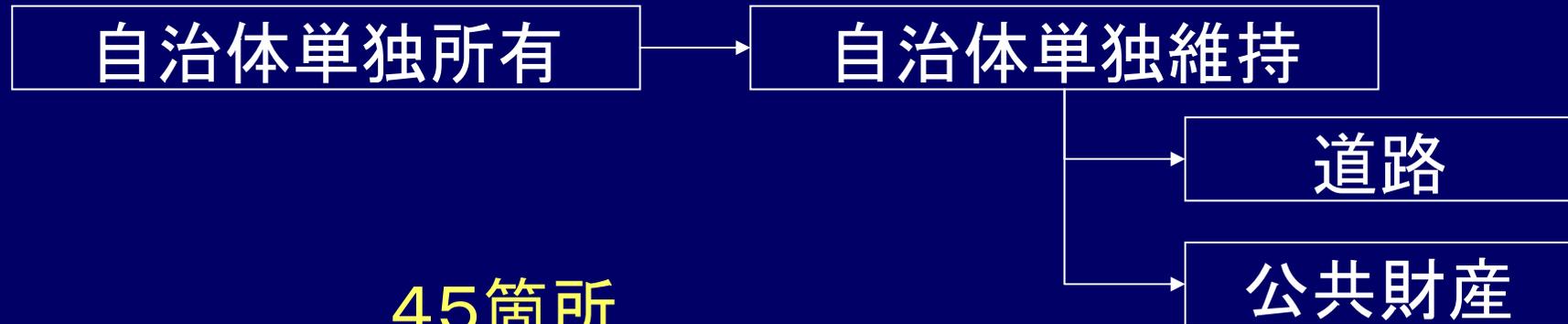
「継続的」: 反復性と固定性の立証
→1回の時間の長さは無関係



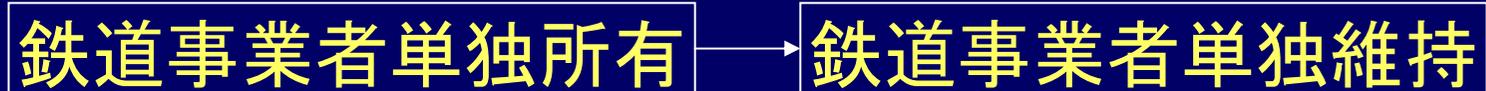
ITS技術導入(スマートプレート, ナンバー読み取り等)による広場利用履歴のデータベース化

4. 2. 3. 鉄道事業者単独所有広場の管理手法

227箇所



45箇所



234箇所



228箇所

6箇所



自治体による道路区域の指定

(1) 課題に対する解決法

① 利用承認の概念に混雑緩和を盛り込む

大店法同様、周辺交通へ影響を与えない義務

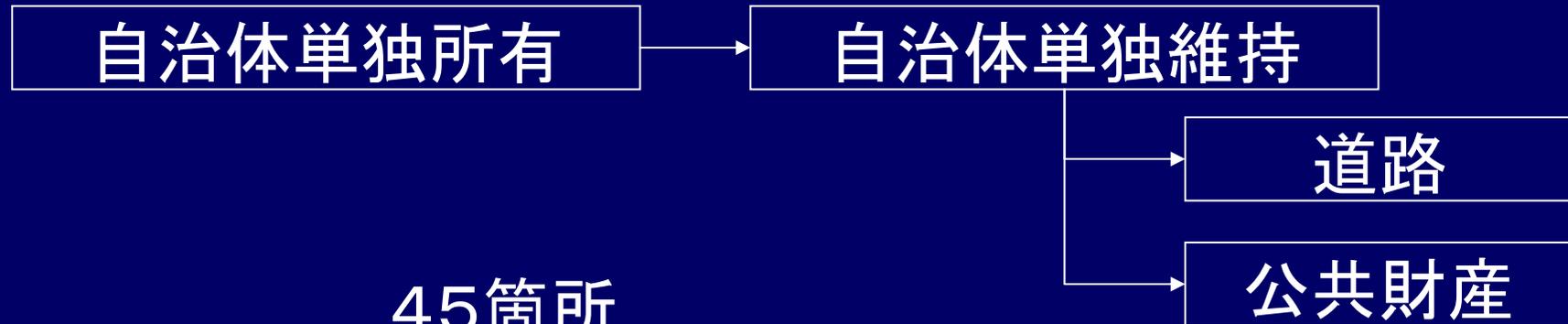
② 基本ルールへの運用

管理コストの上昇：管理支援（補助）制度の提供

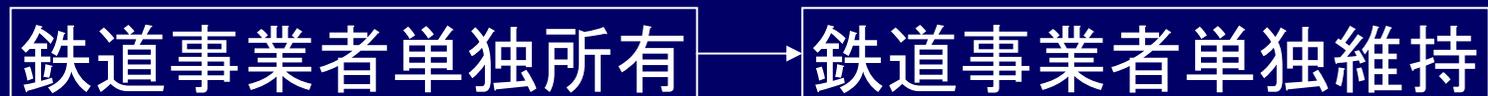
③ 今後整備する広場に対する環境アセスの義務化

4. 2. 4. 共同所有広場の管理手法

227箇所



45箇所



234箇所



228箇所

6箇所



自治体による道路区域の指定

(1) 管理の課題

・構内使用権は乗降所の位置に起因

→構内使用権の取り扱いが曖昧

→構内使用権の権原に疑問

→自治体と鉄道事業者の協働が機能しない

⇒公的資金の投入状況と構内使用権の関係整理

⇒管理体制の構築

(2) 基本ルール of 適用可能性

適用パターン モード	土地所有者毎に 承認	バス : 自治体 タクシー: 鉄道事業者
バス	両者に跨る	左記の課題は解消
タクシー	乗降所とプールの 所有が異なる	
適用可能性	承認結果が一致 しない可能性	スペースの配分調 整方法の確立



共同所有の状態では基本ルールの適用は不可能

(3) 管理主体の一元化に向けたアプローチ

・過去の経緯, 現状, 今後 →どの部分を見るか?

・過去の経緯

・整備部署, 管理部署が異なる

・時間の経過で経緯が不明瞭

・補助事業など公的資金の投入に対する解釈



過去の経緯を紐解くことは困難



現状を判断することが解決策の第一段階

①公的資金の投入状況による判断

○維持管理を自治体が実施

→道路区域指定＝私権制限

○所有部分に対する課税状態による判断

→租税減免措置あり＝公的空間



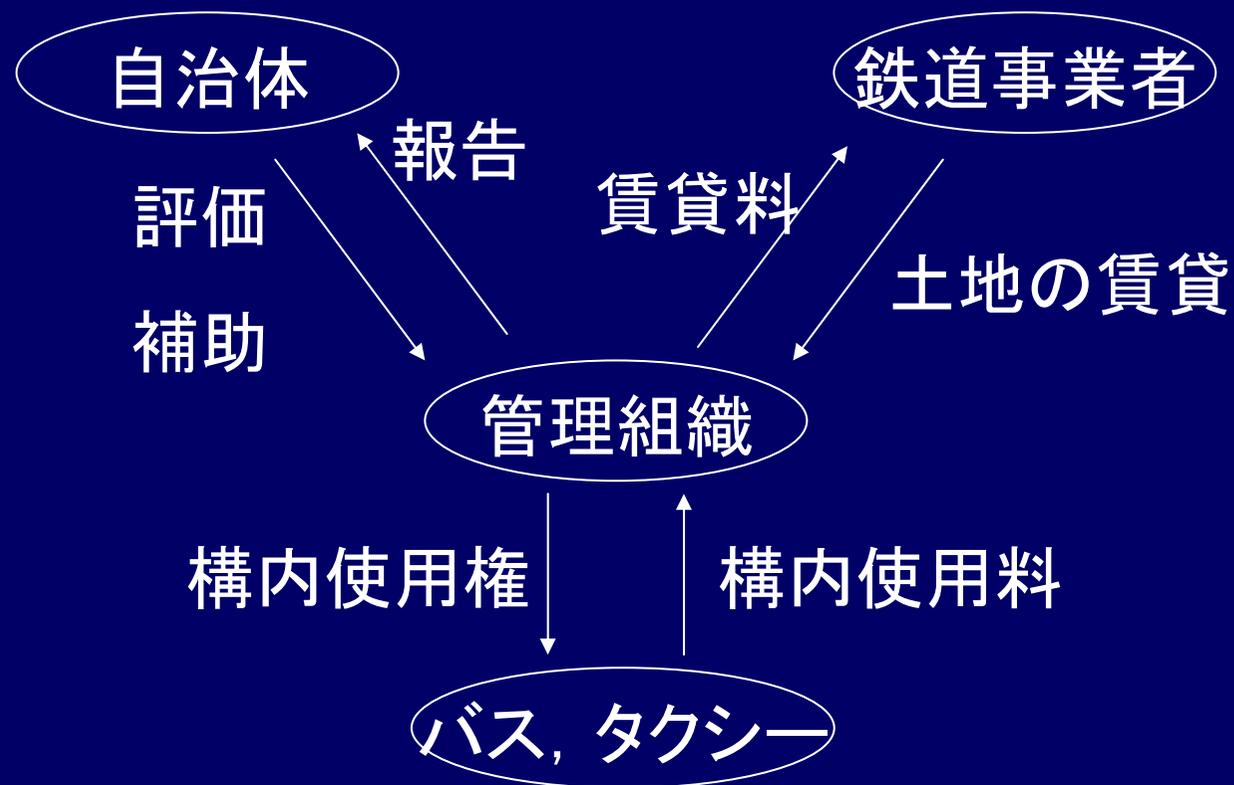
鉄道事業者用地が事業用地と見なされている広場
・商業的価値が高い

③鉄道事業者用地が事業用地の広場管理主体の一元化

■鉄道事業者管理:「指定管理者制度」の活用

■土地所有と独立した管理組織の設立

各組織における収支が課題



構内使用権による収入の試算

○地方中核都市の事例をベースにした場合

・現状：タクシー16バース

2,200円/月・バース→年間収入：40万円

・対象にバスを加えた場合（観光バスを除く）

31団体（路線バスは1系統を1団体とカウント）

10,000円/月・団体→年間収入：370万円

合計年間収入→410万円

+

その他占有物件からの収入

4. 3. まとめ

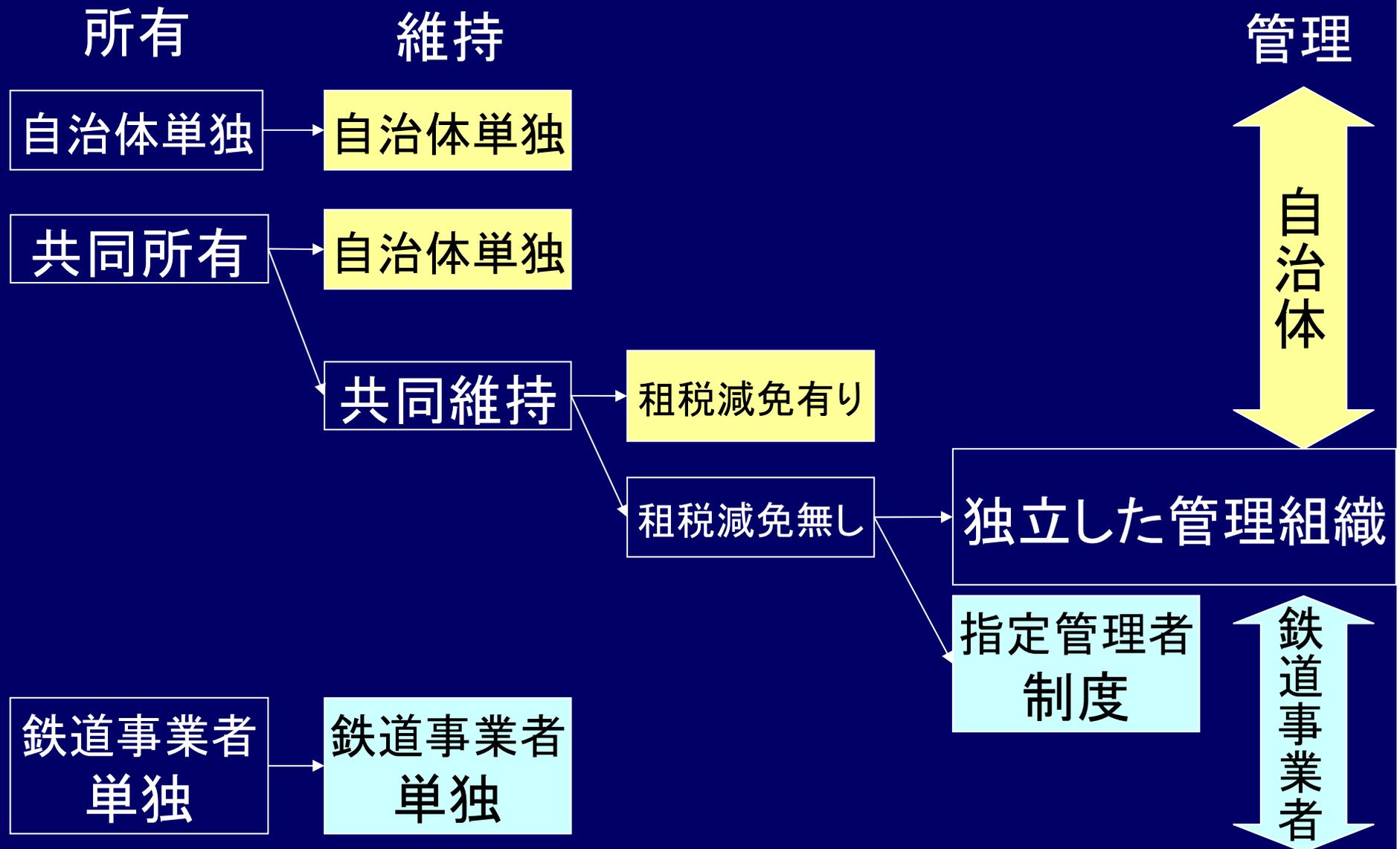
(1) 自治体の積極的関与

- ・短期施策の展開
- ・駅前広場の管理主体としての自覚
- ・広場運用への積極的姿勢

(2) 広場利用のルール作り

- ・運用ルール
 - ・プール以外の縦列禁止
 - ・バースシェア, バス類のダイヤ編成
- ・参入ルール
- ・構内使用权

(3) 管理主体の一元化



(4) 必要な制度

- ・国, 県: ガイドラインの作成
- ・市町村: 駅前広場条例
- ・環境整備(手続きの簡素化, 事業者負担)
- ・道路法と道路運送法の管理面でのリンク
- ・補助制度

(5) その他

- ・ガイドライン作成に向けた技術的検討
 - ・調査手法, 調査内容
 - ・必要施設規模計算式の見直し
- ・社会実験
- ・ITS技術の開発と導入

以上で発表を終わります。

ご清聴ありがとうございました。