

駅前広場における管理の
現状と今後の方向性

2005 . 5 . 31

運輸政策研究所 研究員

石坂 久志

内 容

- 1 . 問題意識
- 2 . 目的
- 3 . 管理の現状
- 4 . 今後の管理の方向性

1. 問題意識

駅前広場の諸問題

➤ タクシーがプールから溢れ周辺道路に滞留

→ 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



駅まで続くタクシー2重行列

➤ 長時間駐車(送迎バス, 自家用車等)

→ 駅前広場の容量低下



自家用車の違法駐車



特定施設バスの2重駐車

➤ 放置自転車, 清掃, 防犯など
→ 街のイメージダウン

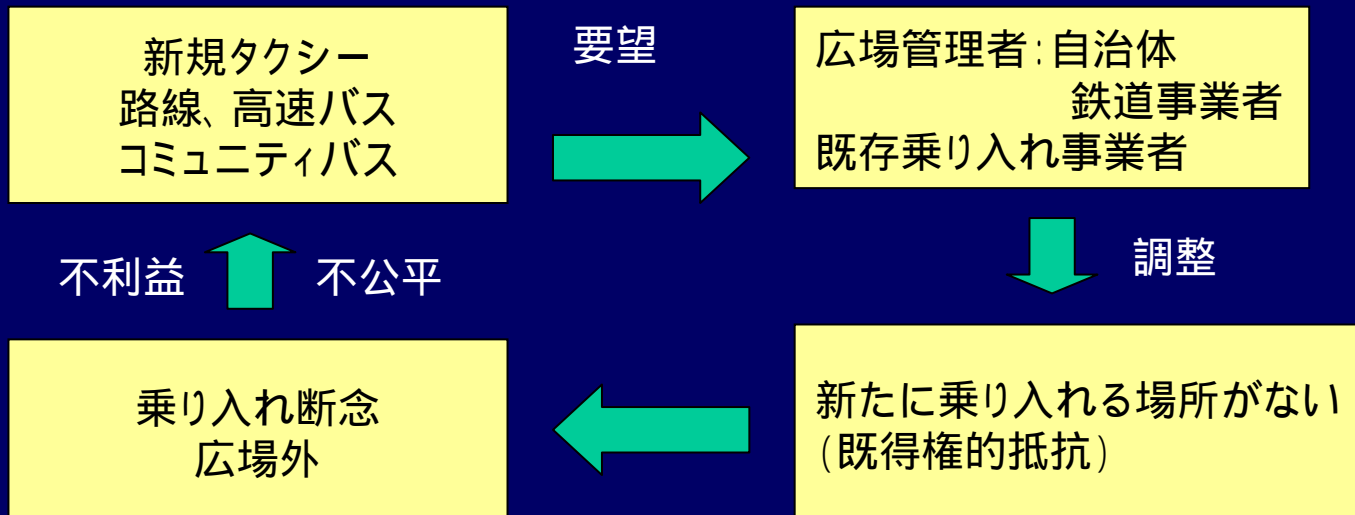


歩道での不法駐輪

➤ 新規入構が出来ない(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



2. 目的

2. 目的

➤ 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**

問題解決に向けて...

- **ハード施策**
 - ・駅前広場の新設
 - ・既存駅前広場の拡張, 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**し有効に活用するための方策を検討

駅前広場の管理とは

管理

- ・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

・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 . 管理の現状

3 . 管理の現状

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

所有、管理主体

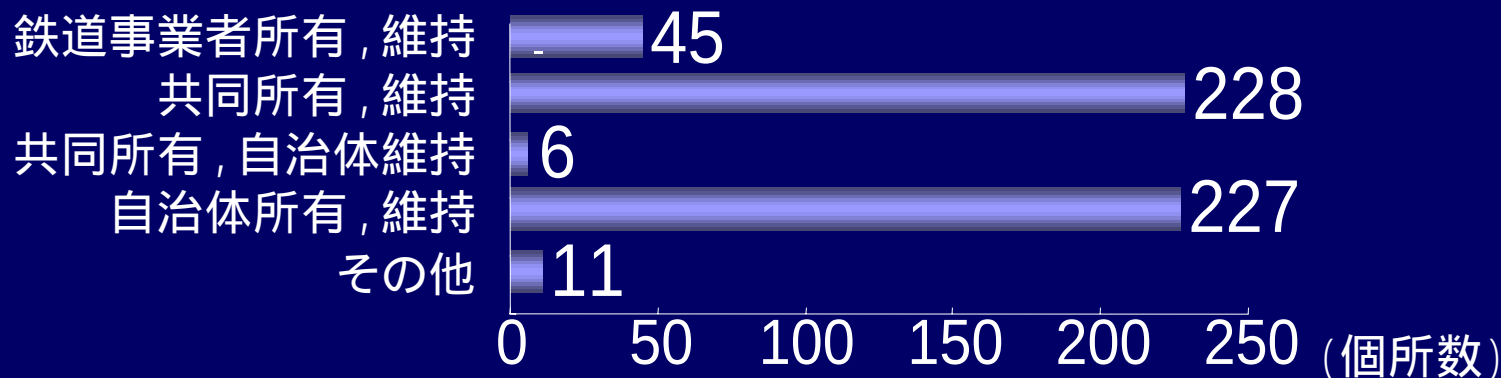
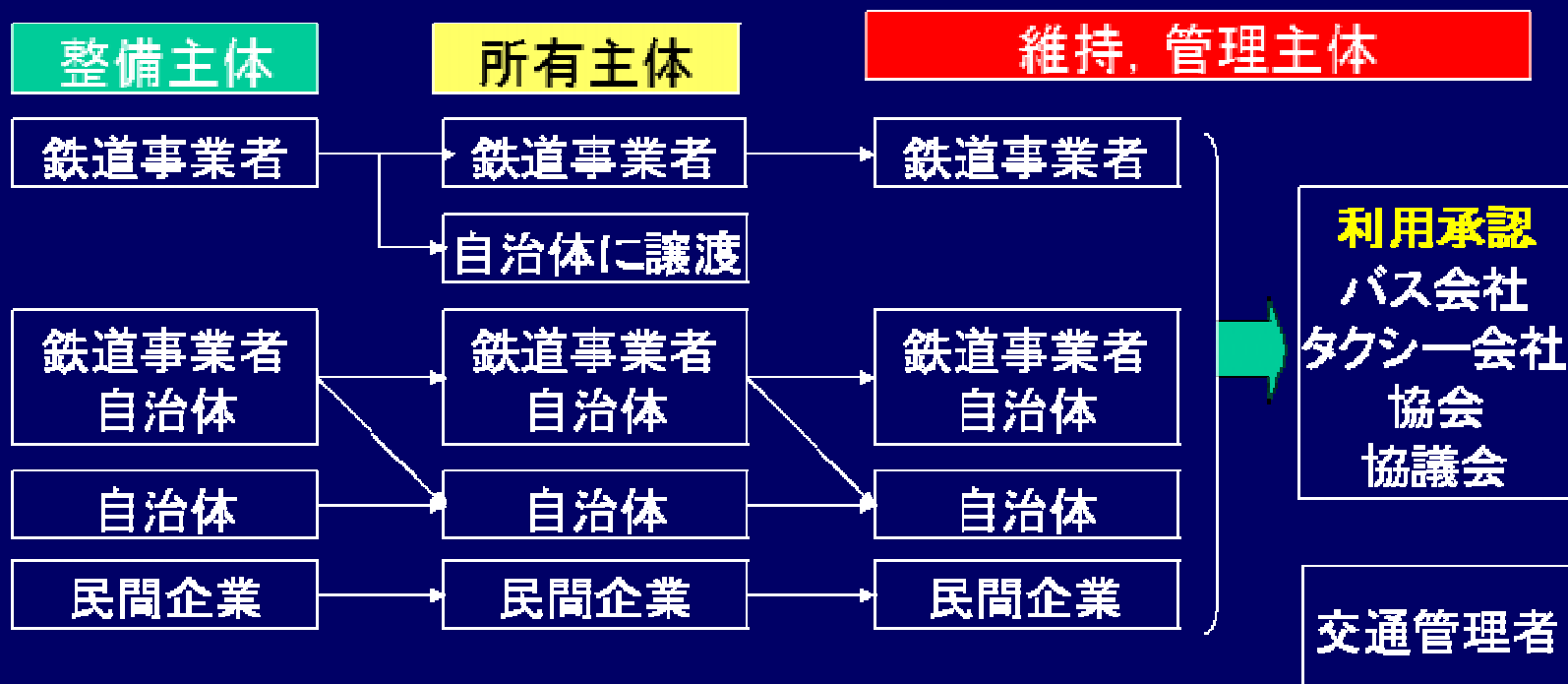
利用承認の内容

- ・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

(5) 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

3.2. 管理主体の類型化



3.3. 維持主体と費用負担

費用抛出

- ・鉄道事業者は自治体に維持管理費を抛出
- ・自治体が一括維持

自治体負担

- ・鉄道事業者所有範囲まで道路区域に編入
- ・自治体が一括維持(鉄道事業者負担は発生しない)

個別維持

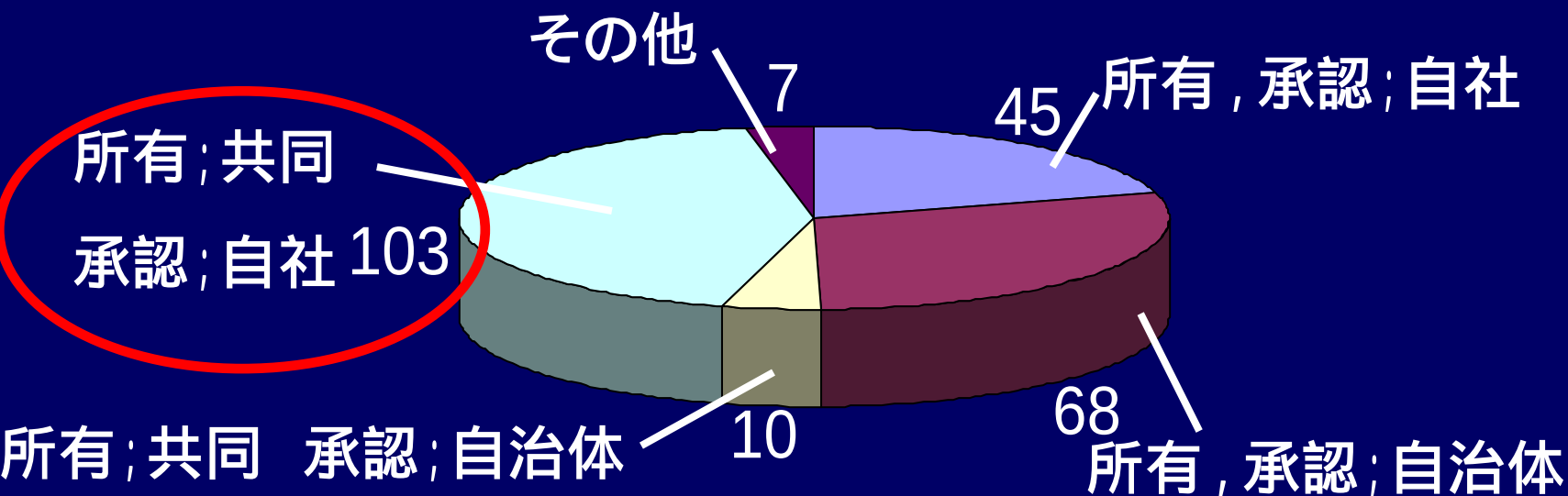
- ・所有範囲をそれぞれが維持

3.4. 鉄道事業者が管理する広場の利用承認 ¹⁷

(1) 所有主体と利用承認主体

バス

単位:箇所

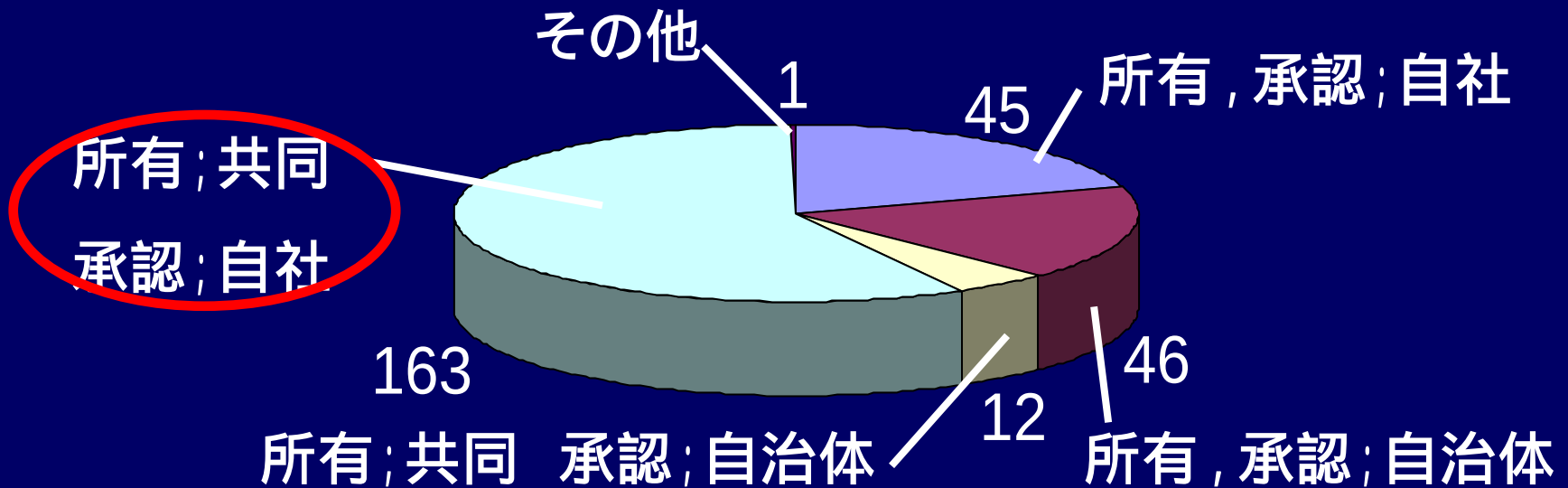


➤承認の権限は土地の所有に起因



単位：箇所

タクシー



➤ 共同所有、自社承認はバスより顕著

(2) 利用承認の形態

直接承認型(バス, タクシー)

- ・鉄道事業者が事業者に対し直接承認
- ・系列事業者を所有しない鉄道事業者に多い形態

間接承認型(バス, タクシー)

- ・鉄道事業者と系列事業者間での承認
- ・系列事業者が他事業者の乗入れ承認

第3者機関への依頼型(タクシー)

- ・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)

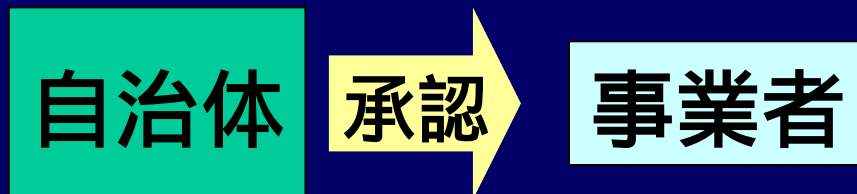
不干涉型(バス)

- ・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

3.5. 自治体が所有している広場の利用承認

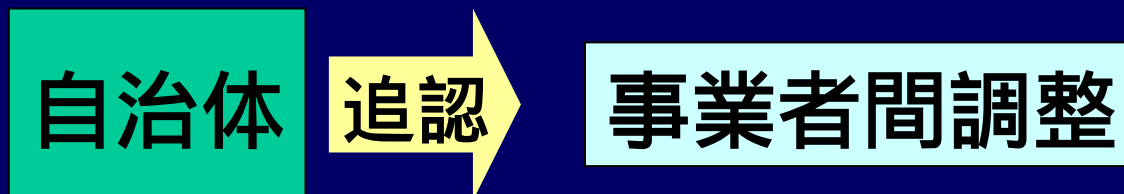
(1) タイプ分類

< 直接承認型 >

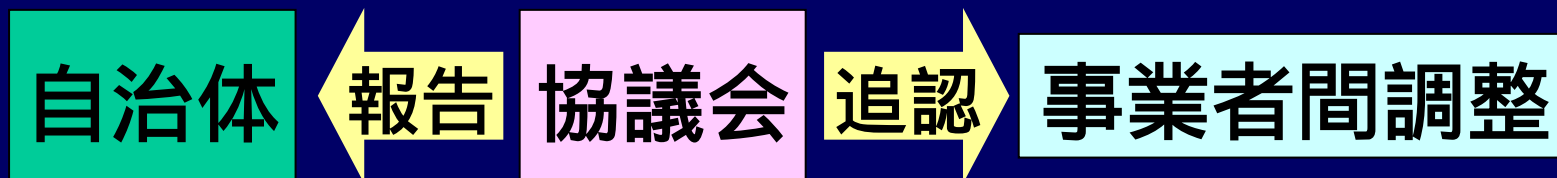


国
都道府県
市町村
公官庁、組合

< 事業者間調整型 >

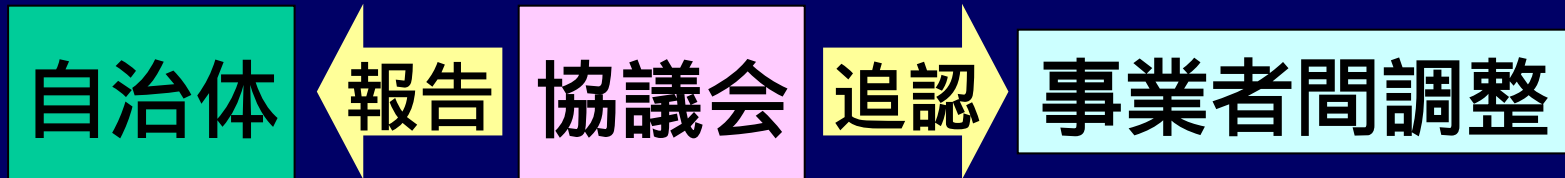


< 協議会設置型 >



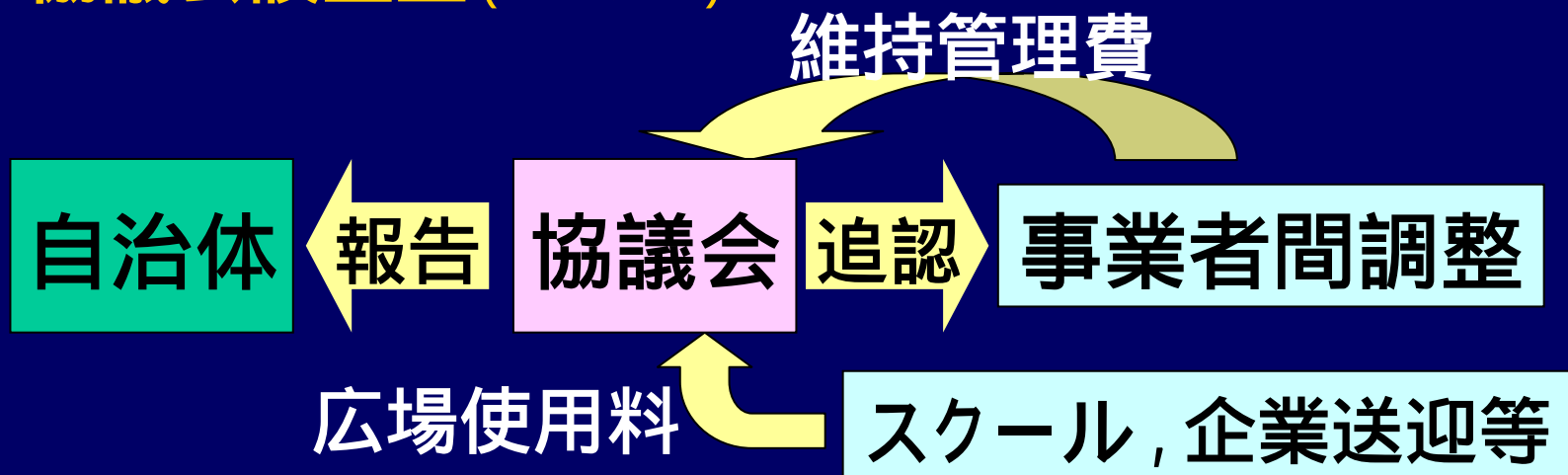
(2) 協議会タイプ分類

< 協議会設置型(その1) >



- 基本的組織構成
 - ・自治体
 - ・警察
 - ・バス事業者
 - ・タクシー事業者
- 事務局: 自治体
- 規約

< 協議会設置型(その2) >



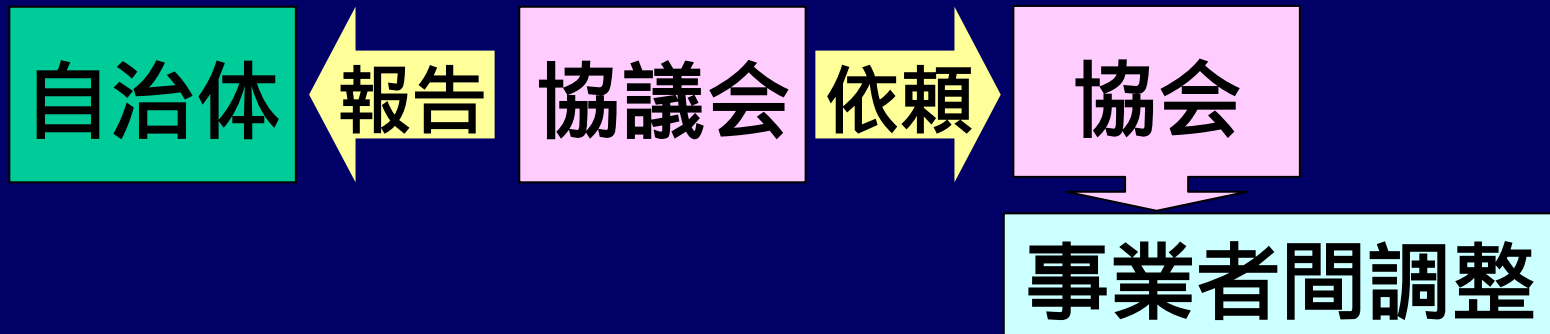
協議会	組織構成	内容	料金徴収
A 駅南口 駅前広場 管理委員 会	市, 警察 鉄道事業者(1社) JR 駅長 タクシー運営委員会 民間企業(2社)	街灯, 安全施設 の維持 日常清掃 タクシー乗入れ許可 自家用車の誘導	警察, 鉄道事業者 を除く4者で維持管 理費を均等負担 12団体(企業送迎 等)から利用料徴収

➤ 使用料徴収

- ・ 路線バスから徴収している事例は確認出来ず
- ・ 駅前広場条例
- ・ 公共財産の使用に関する条例
 - ・ タクシーのみ → 公共性が認められない

駅	所有	料金徴収	徴収根拠
B 駅 東口	B 市	タクシーのみ 使用料を徴収。	公共財産の使用に関する条例
西口			駅前広場条例は形骸化 東口同様、公共財産の使用に 関する条例を適用

< 協議会+協会要請型 >



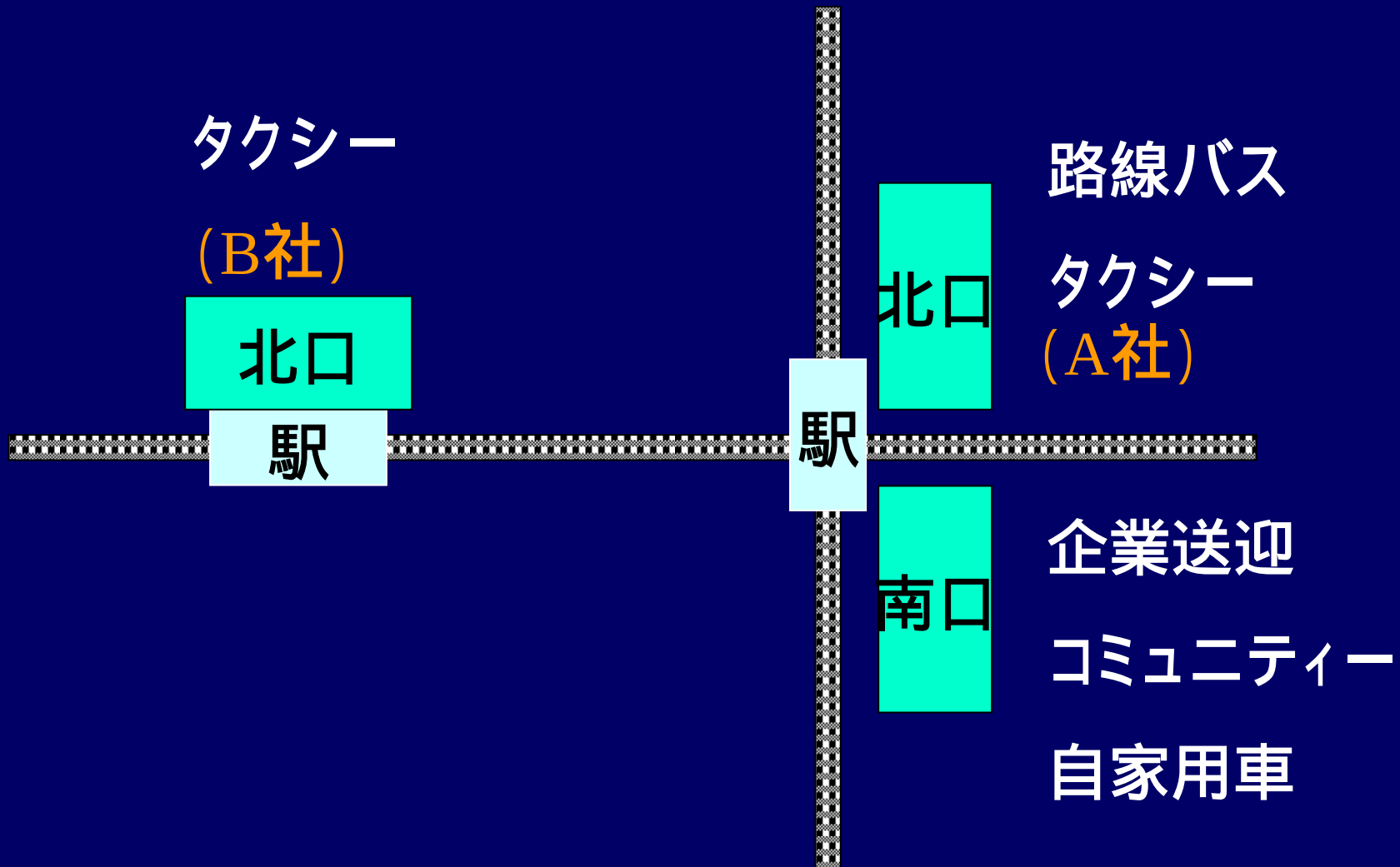
協議会	組織構成	内容	料金徴収
C 駅駅前広場 利用旅客輸送 者連絡協議会	市 警察 鉄道事業者(3社) バス事業者 県タクシー協議会	日常清掃 タクシー乗入れ許可 (県タクシー協会 に調整依頼) 自家用車の誘導	なし

(3) 協議会その他事例

➤ 複数駅一括管理

協議会	組織構成	内容	料金徴収
D市道路 旅客輸送 体系整備 連絡協議 会	市, 警察 各駅長 (3 駅) バス (3 社) タクシー (5 社)	タクシー乗入れ許可 自家用車の誘導	タクシープール使 用料 (特定駅のみ)

➤ 公共, 自家用交通別広場利用, 1広場1事業者例



3.6. 管理のまとめ

土地の所有が管理の基本的権限

- ・多岐に渡る現状
- ・複雑な権利関係

事業者間調整の限界

- ・スペースの配分が目的
- ・事業者間調整に依存

協定の限界

ex) 利用者から広場内の縁石が危ないので改修して欲しいと自治体に要望があったが、鉄道事業者の所有範囲であった為、要望を伝達する以外の対応策は打てなかった。

なぜ、問題が発生し、放置されてきたのか？

責任の所在

- ・管理の基本：土地所有者 ~~≠~~ 利用承認主体
- ・利用承認主体内部でも多岐に渡る関係部署
- ・問題の直接的な原因者は事業者、利用者
- ・自家用車は利用承認に網羅不可能
- ・交通規制の限界



問題の混在

- ・広場内の利用に関する問題：土地所有者
- ・駅周辺の交通混雑問題：道路、交通管理者

仮に土地所有者に責任があるとする...

- ・自治体：広場全体を道路区域に指定し管理
- ・鉄道事業者：顧客サービスとして駅構内同様に管理



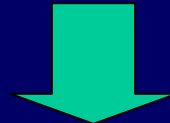
鉄道事業者は広場内の管理は可能、ただし...



駅周辺の交通管理を行えるツールは存在しない

+

歴史的変遷、多数の関係主体と複雑な権利



問題の放置

4 . 今後の管理の方向性

4. 今後の管理の方向性

4.1. 好事例の紹介

- ・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)
- ・自治体主導の協議会
- ・ショットガン方式などによる隔地駐車場整備

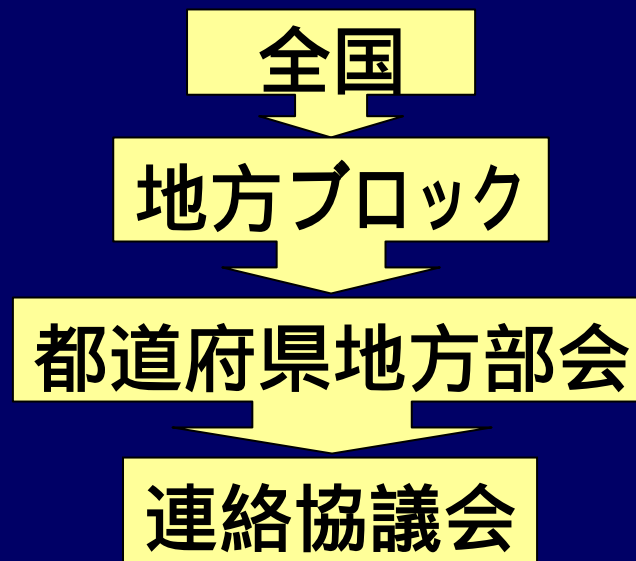


http://www.tokyo-tc.or.jp/user/u_frame.html

4.2. 参考となる制度

(1) 電線共同溝整備事業

- ・道路地下空間の民間事業者による占有
- ・事業者を網羅した多層化された協議会制度
- ・途中参入の仕組みを構築(負担金制度)
- ・権利の継承, 譲渡の仕組みを構築



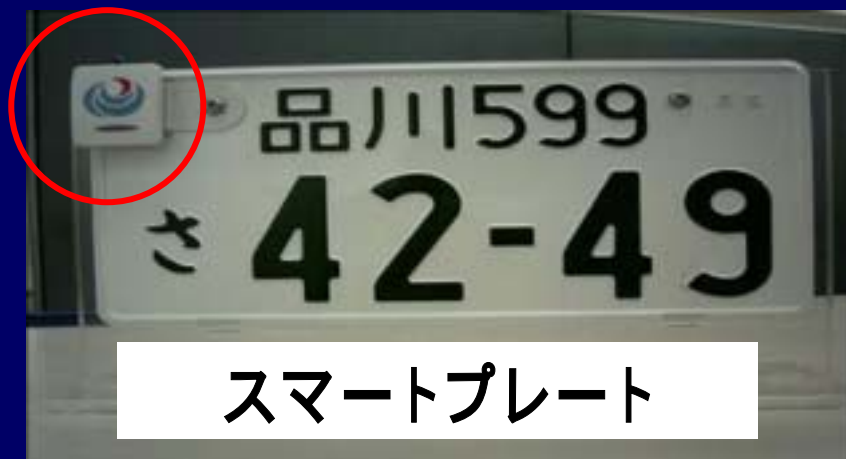
(2) 指定管理者制度

公共以外の団体が公共物を管理する新たな制度

	管理委託制度	指定管理者制度
管理主体	・第三セクター ・公共団体(区整組合等) ・公共的団体(農協, 自治会等)	自治体から指定を受けた法人等(営利企業, NPOを含む)
施設の管理権限	自治体が留保	指定管理者へ移転
管理者の選定	委託	原則, 公募
管理者の収入	自治体からの委託料	利用料金を決定, 収受可能
運営権限	使用許可権はなし	使用許可権あり

4.3. ITS技術の導入

- ・利用状況、管理を自動的に把握
 - ・タクシー最適配車システム (GPS・AVM)
 - ・ショットガン方式 (隔地駐車場)
 - ・駅前混雑状況の情報提供
- ・スマートプレートによる交通違反取締り
広場利用の指導など



4.4. 今後の管理の方向性

(1) 自治体の積極的関与

- ・巡回, 誘導, 規制
- ・第三者機関による調整, 仲裁, 協議会
- ・広域的視点: 都市間交通 高速バス

(2) 自立した管理主体の組織

- ・土地の所有に起因しない第三者的な管理主体
- ・街づくり協議会, 商店街等とリンク

(3) 技術開発

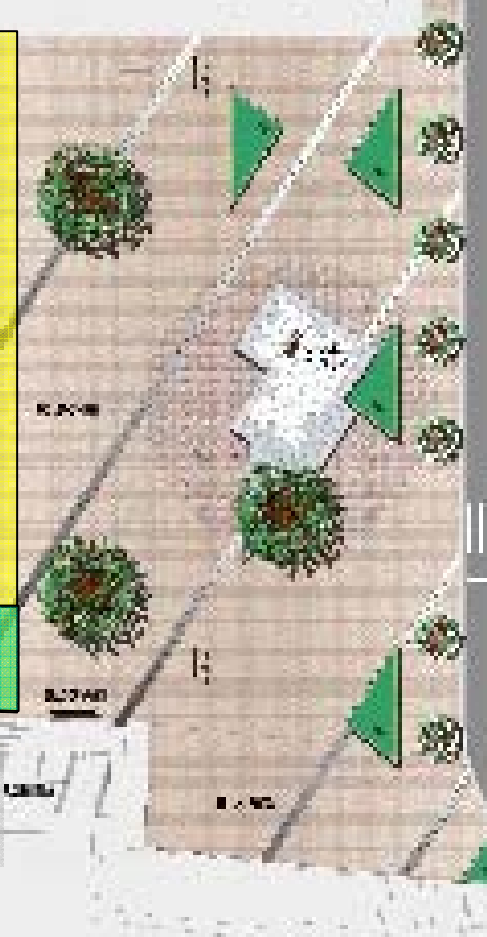
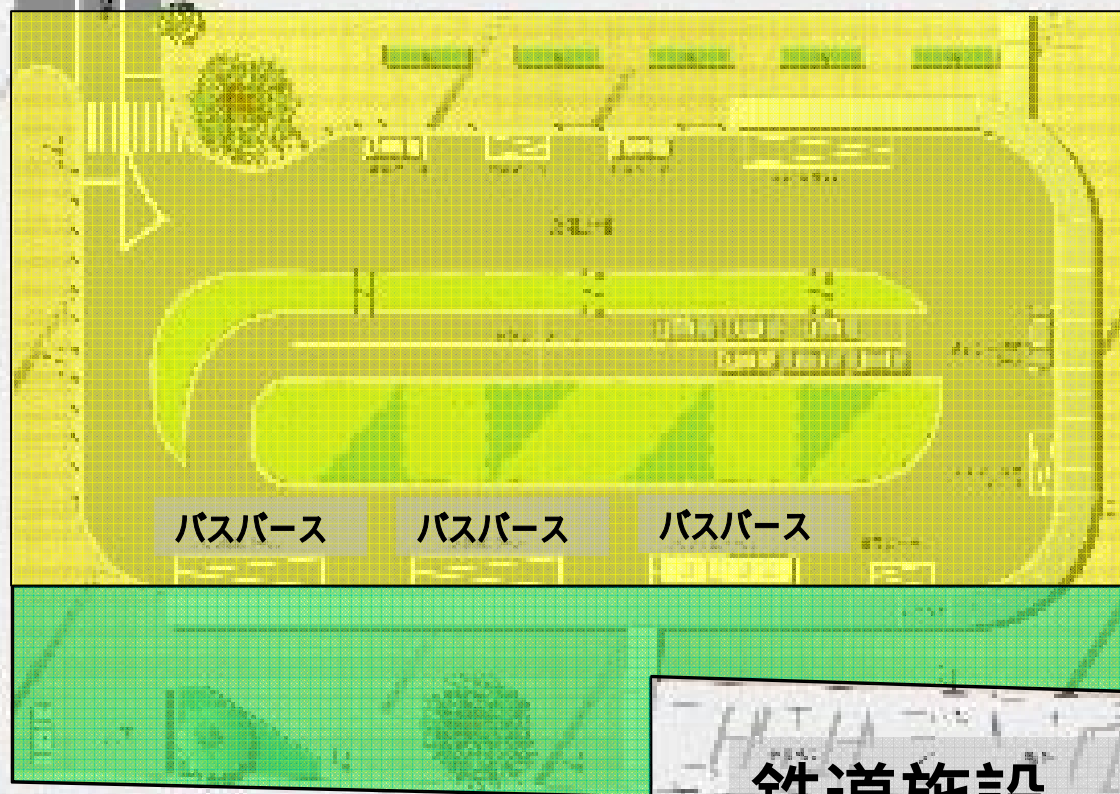
- ・管理手法を勘案した計画、設計手法の確立
- ・ITS技術の導入、導入に対するインセンティブ

(4) 制度設計の抜本的改革に向けて

- ・整備, 管理に関する分担方法の再構築
- ・新規参入, 途中参入, 退出を公平に行える仕組
- ・情報公開
 - ・好事例
 - ・調整過程、結果

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。



土地所有者が調整・承認
所有範囲に乗降所が位置しているので調整・承認



年次	経過 年数	内容
1978	-	再開発勉強会発足
1984	6	南口地区街づくり発起人会設立
1986	8	南口再開発促進協議会設立
1987	9	区画整理、関連街路都市計画決定
1998	20	再開発事業の中止決定
2001	23	駅前広場の都市計画決定
2008	30	駅前広場供用開始予定

出典：首都圏自治体HPに加筆





客待ちタクシーが問題となっている広場

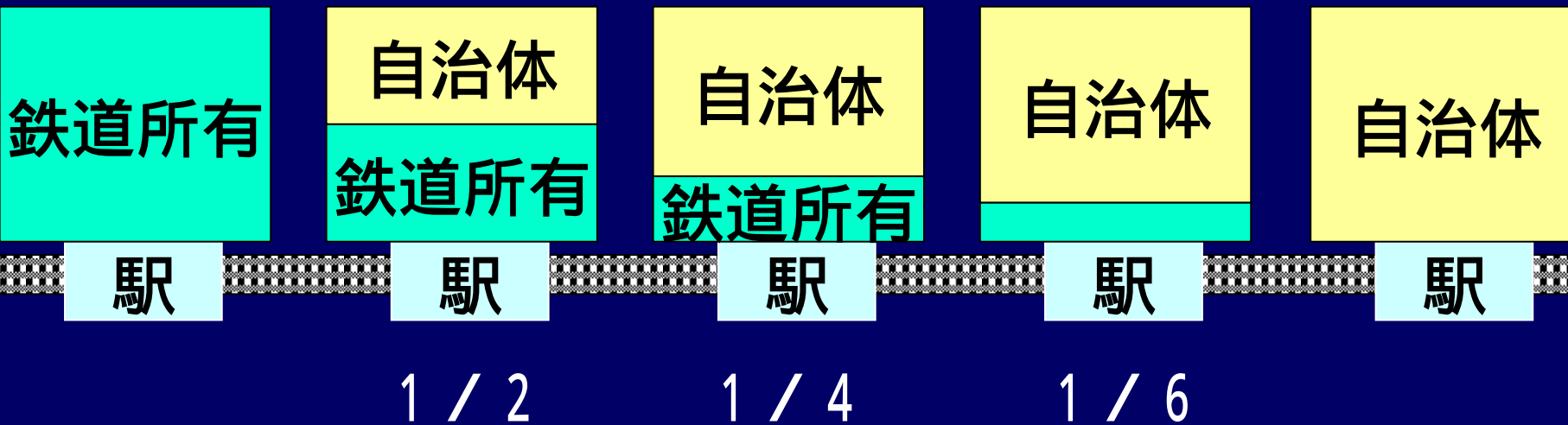
駅名	申告者	内容
目白駅	警察	待ち行列が横断歩道上におよび歩行者の障害
鶯谷駅	警察	待ち行列が前面道路に滞留
亀戸駅	警察	待ち行列が明治通りに及び二重駐車の原因
綾瀬駅	市民	待ち行列が前面道路に滞留
大泉学園駅	区役所	待ち行列が横断歩道上に及び歩行者の妨げとなっていて市民から苦情
赤羽駅	バス会社	交差点内に客待ちタクシーが駐停車し、バスの走行に支障
		H16.4～H17.1 9ヶ月 38件の苦情

出典：東京タクシーセンターHP

駅前広場の歴史的変遷

～ S 3 0

S 6 2 ～



土地所有、維持は明確な取り決め

利用承認権の移行は不完全

