

2. タクシーの駅構内への入構について

平成20年3月31日
国自旅第329号

各地方運輸局自動車交通部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長 殿

自動車交通局旅客課長

タクシーの鉄道駅等への入構に関する事例集について（ガイドライン）

標記については、平成16年3月に閣議決定された規制改革・民間開放推進3カ年計画における指摘（別紙1（最新の改定計画））を踏まえ、これまで地方運輸局等を通じて実態調査を進めてきたところである。

この実態調査は、鉄道駅前の構内等に入構できないタクシー車両による違法駐停車が交通渋滞等の原因となり、他の道路交通に支障を来しているなどの問題が発生していることに鑑み、その改善に向けた方策を検討すべく実施してきたものであるが、駅構内の管理主体及び構内営業運営組織等により対策が行われているものの、必ずしも十分な改善につながっていないケースが多いことが明らかとなった。一方で、各地域の対策については、乗り場の整備状況や入構に係る権利関係などが多種多様な実態となっており、共通の対応策を示すことが必ずしも適当ではない状況であることも明らかとなった。

このため、今般、各地域において改善策を検討するに当たっての参考資料として、別紙2のとおり事例集をとりまとめたところである。

各地方運輸局等においては、平成18年7月にとりまとめられた交通政策審議会「タクシーサービスの将来ビジョン小委員会」報告書において、鉄道駅等におけるタクシーの入構問題の調整に関して、国に一定の役割を果たすことが求められている（別紙3）ことを踏まえ、今般とりまとめた本事例集を参考として、地域のタクシー事業者団体や関係行政機関等の関係者に対し、引き続き、必要に応じて適切な指導・助言等を行うこととされたい。また、指導・助言等に当たっては、輸送の安全及び利用者利便の確保を図る観点に加え、事業者間の公正な競争を阻害することがないように留意することとされたい。

なお、本件については、社団法人全国乗用自動車連合会会長及び社団法人全国個人タクシー協会会長あて別添のとおり通知したので申し添える。

平成20年3月31日
国自旅第329号の2

社団法人 全国乗用自動車連合会会長 殿
社団法人 全国個人タクシー協会会長 殿

国土交通省自動車交通局旅客課長

タクシーの鉄道駅等への入構に関する事例集について（ガイドライン）

標記について、別添のとおり各地方運輸局自動車交通部長及び沖縄総合事務局運輸部長あて通達したので、了知されるとともに、傘下会員に対して周知徹底を図られたい。

規制改革推進のための3か年計画(改定)

平成20年3月25日閣議決定

(抜粋)

17 運輸関係

ア 自動車交通等

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
③タクシーの 駅構内への 入構 (国土交通省)	いわゆる駅構内については、その管理形態や利用形態も様々であり、その運用次第では利用者の円滑な乗り継ぎに支障を与えるおそれがあるほか、交通事業の新規参入に際しての実質的な障壁ともなるおそれがある。また、一方、近年では、特に大都市圏の駅において客待ちタクシーの列が渋滞等を引き起こす例も生じている。このため、公共交通機関相互の乗り継ぎの円滑化という観点や交通事業における新規参入に当たっての実質的な障壁の解消という観点から、駅構内の管理・利用形態について実態調査を行い、上述した諸点を解消するための具体的措置について結論を得る。	計画・運輸ア③	結論		

タクシーの鉄道駅等への入構に関する事例集

今般、全国の鉄道駅におけるタクシーの入構に関する様々な事例を調査したところであるが、ここでは、その中から各地域の主要な鉄道駅をピックアップし、次頁以降に事例集としてとりまとめた。ここで取り上げた鉄道駅における駅構内の管理の実態を要約すると概ね以下のように整理できる。

1. 駅構内の管理主体等

駅構内のタクシープールは、地権者である鉄道事業者単独による管理や、地方公共団体と鉄道事業者との複数主体による管理など様々な管理形態があるが、本事例集においては、そのうち、主に鉄道事業者が管理を行い、タクシー事業者に対して入構の承認が行われている事例を取り上げている。

2. 入構の承認方法

入構の承認は、管理主体である鉄道事業者等がそのまま承認者となる場合や、管理主体と承認者が異なる場合がある。本事例集で主に取り上げたJR各社が承認を行う場合、JR各社において、駅の規模等に応じて、第1種（駐車スペースを設定せずに乗り場に行列する方式）、第2種（複数のタクシー事業者で駐車スペースを共同で使用する方式）、第3種（タクシー事業者ごとに定められた駐車スペースで待機する方式）に分類し、承認が行われている。

3. 運営協議会

本事例集で取り上げた比較的規模が大きな駅においては、駅構内のタクシー乗り場の環境整備等を目的として、入構事業者等で構成される運営協議会が設置されている。運営協議会では、乗り場運営の自主ルールを策定した上で、整理員を配置することにより、利用者サービスの向上及び秩序の維持を図るなどの対策を行っている。

4. 主な問題点

タクシープールから溢れた車両が周辺道路で路上待機することにより、他の交通の妨げになるなど、渋滞・環境問題が発生している事例が見受けられる。また、一時的にタクシープールでの待機車両が不足し、乗り継ぎの円滑さが損なわれているという事例も見受けられる。

5. 問題への対策

運営協議会における自主的な対策としては、色分けしたプレートごとに入構車両を管理するなどの自主ルールを設定している事例がある。また、タクシー事業者団体に

において、各社保有台数の一定割合に入構証を発行して総量抑制を実施している事例もある。さらに、タクシー事業者団体、鉄道事業者、地方公共団体、警察、地方運輸局などの関係者で協議会を設置し、待機レーンの増設、公共交通専用車両通行帯の設置等を行うことにより改善を図っている事例もある。

これらの対策を行うに当たっては、構内に整理員を配置するために人件費等の費用が発生することがあるが、各タクシー事業者に対して受益に応じた負担を求める方法や、ID管理によって入構を制限するシステムを構築するなどITを活用した省力化等により対応を図っている事例がある。

タクシーの鉄道駅等への入構に関する事例

鉄道駅等		札幌駅(南口) [第2種]	
入構(待機)可能台数	60両	乗り場数	1箇所
管理主体		JR北海道、札幌市	
承認者		JR北海道	
被承認者・台数		法人57事業者、個人2組合 1,814両 (参考 札幌交通圏全体の車両数 6,630両)	
入構料		2,400円/年・両	
(構内営業会)等 運営協議会	設置の有無		無
	有の場合その 名称、役割等	名称	/
		役割・ 構成等	
問題点 (渋滞、安全、環境、 苦情、紛争等)		平成16年以前はタクシープールから溢れた車両により渋滞等の 問題が発生していた。	
問題への対策 (実施主体、実施時期、 対策内容、改善効果等)		タクシープール容量対策として、平成16年4月、札幌ハイヤー協 会において、各社保有台数の一定割合に対して入構証を発行する 自主規制ルールを制定し、総量抑制を実施。看板の設置や整理 員の配置により円滑に運営中。人件費等は各事業者が負担して いる。 なお、入構証発行は、自主規制ルールの制定時点の各社保有台 数を基準とし、新規許可事業者は許可時の保有台数を基準として いる。	
その他			

タクシーの鉄道駅等への入構に関する事例

鉄道駅等		仙台駅(西口) [第1種]	
入構(待機)可能台数	79両	乗り場数	6箇所
管理主体		JR東日本	
承認者		JR東日本	
被承認者・台数		法人36事業者、個人3組合 2,489両 (参考 仙台市全体の車両数 3,754両)	
入構料		400円/年・両	
(構内営業会)等 運営協議会	設置の有無		有
	有の場合その 名称、役割等	名称	仙台駅構内営業者組合
		役割・ 構成等	1. タクシー利用者への案内の充実 2. タクシー乗り場環境の整備 3. 正面乗降場での不正乗車行為の阻止 ((社)宮城県タクシー協会のほか構内営業関係者(他業種)により構成)
問題点 (渋滞、安全、環境、 苦情、紛争等)		平成17年3月以前はタクシープールに入構しようとする車両により青葉通りで渋滞等の問題が発生していた。	
問題への対策 (実施主体、実施時期、 対策内容、改善効果等)		青葉通りの混雑解消策として、(社)宮城県タクシー協会の呼びかけにより、平成17年3月から全タクシー車両が青葉通りからの右折による入構禁止の自主規制を実施するとともに、タクシー乗り場に入るための入り口付近に最後部車両を定める看板を設置した。	
その他			

タクシーの鉄道駅等への入構に関する事例

鉄道駅等		横浜駅(西口) [第2種]	
入構(待機)可能台数	84両	乗り場数	1箇所
管理主体		JR東日本	
承認者		JR東日本	
被承認者・台数		法人67事業者、個人4組合 6,343両 (参考 京浜交通圏全体の車両数 10,009両)	
入構料		2,400円/年・両	
(構内営業会等) 運営協議会	設置の有無		有
	有の場合その 名称、役割等	名称	横浜乗り場対策委員会 等
		役割・ 構成等	乗り場運営の自主ルールの設定及び現場指導 ((社)神奈川県タクシー協会内に設置)
問題点 (渋滞、安全、環境、 苦情、紛争等)		曜日・時間帯により以下の問題が発生している。 ①タクシープールから溢れた車両が周辺道路で路上滞留 ②駅前での信号待ちの関係でタクシープールへの入構車両が不足	
問題への対策 (実施主体、実施時期、 対策内容、改善効果等)		乗り場の運営について、警察、区土木事務所、商店街等の関係機関・団体を含めた対策会議等を開催し、以下の対策を実施し、一定の成果を得ている。 ①待機レーンの増設(平成15年3月) ②公共交通専用車両通行帯の新設(平成17年4月) ③バス停留所の移設(平成17年4月) ④駅前交差点の一般車両左折禁止規制の実施(平成17年4月) ⑤入構対象車両制限(ナンバー規制)の強化(平成17年3月) 等	
その他			

タクシーの鉄道駅等への入構に関する事例

鉄道駅等		金沢駅(東口・西口) [第2種]	
入構(待機)可能台数	57両(東口) 35両(西口)	乗り場数	3箇所(東口) 3箇所(西口)
管理主体	JR西日本		
承認者	JR西日本		
被承認者・台数	法人27事業者、個人2組合 1,246両 (参考 金沢交通圏全体の車両数 1,797両)		
入構料	入構料 7,200円/年・両(JRへの支払) 維持費 25円/入構1回(金沢駅構内タクシー会への支払)		
(構内営業会議等)	設置の有無		有
	有の場合その名称、役割等	名称	金沢駅構内タクシー会 (法人27事業者、個人2組合)
役割・構成等		タクシー乗り場に案内人を配置し、荷物の積み込み、観光案内、チケット等によるご希望の車両の案内等のサービス及び構内の秩序維持を図っている。 (入構している法人27事業者、個人2組合により構成)	
問題点 (渋滞、安全、環境、苦情、紛争等)		①タクシープールから溢れた車両が周辺道路に一時的に滞留する時間帯がある。 ②金沢駅西口ではタクシー乗り場と一般車の乗降場が近く、一般車の滞留によりタクシーが発進できない状況が土、日、祝日等には発生する。	
問題への対策 (実施主体、実施時期、対策内容、改善効果等)		周辺道路の混雑解消策として、金沢駅構内タクシー会において、平成17年4月から金沢駅東口についてタクシーID管理システムと連動した満車表示システムを稼働させ、タクシープールが満車時には入構を制限し、構内から道路にタクシーが溢れ出ないようにしている。	
その他			

タクシーの鉄道駅等への入構に関する事例

鉄道駅等		名古屋駅(桜通口) [第1種]	
入構(待機)可能台数	33両	乗り場数	中型:1箇所 小型:1箇所
管理主体		JR東海(一部名古屋市との協定広場あり)	
承認者		JR東海	
被承認者・台数		法人77事業者、個人5組合 4,873両 (参考 名古屋交通圏全体の車両数 7,030両)	
入構料		入構料 4,800円/年・両 管理費 8,640円/年・両	
(構内営業会) 運営協議会 等	設置の有無		有
	有の場合その 名称、役割等	名称	名古屋駅構内タクシー営業会
		役割・ 構成等	乗り場の管理(案内、整理、清掃など) (入構している法人77事業者、個人5組合により構成)
問題点 (渋滞、安全、環境、 苦情、紛争等)		特になし	
問題への対策 (実施主体、実施時期、 対策内容、改善効果等)		<p>構内タクシー営業会において、現在実施中の三色規制(色分けしたステッカーを車体に貼付し、日替わりで入構車両を制限する方法)の徹底を図るためのゲート設置を検討中(実施時期は20年度初頭の予定)。</p> <p>※ゲートは、乗り場の出口に設置するもので、自動化するものではないが、入構料の公平性が保てるほか違反車両(事業者)への注意喚起が可能となる。</p>	
その他			

タクシーの鉄道駅等への入構に関する事例

鉄道駅等		新大阪駅 [第2種]	
入構(待機)可能台数	144両	乗り場数	3箇所
管理主体		JR西日本	
承認者		JR西日本	
被承認者・台数		法人99事業者、個人事業者団体1者 9,164両 (参考 大阪市域交通圏全体の車両数 20,522両)	
入構料		2,400円/年・両	
(構内営業会等) 運営協議会	設置の有無		無((財)大阪タクシーセンターが乗り場の管理を実施)
	有の場合その 名称、役割等	名称	/
		役割・ 構成等	
問題点 (渋滞、安全、環境、 苦情、紛争等)		降車場手前で旅客を降車させる車両が重なることや、未承認車両の入構などにより、一般道路の交通渋滞に影響を及ぼしている。	
問題への対策 (実施主体、実施時期、 対策内容、改善効果等)		周辺道路の混雑解消策として、平成19年11月にタクシー車両流入対策協議会(府警、淀川警察署、市、JR西・東海、タクシーセンター、事業者団体、労組、支局、(運輸局:事務局))を設置し、総量規制や入構管理の方法のほか、駅構内の構造上の問題について検討を実施。	
その他			

タクシーの鉄道駅等への入構に関する事例

鉄道駅等		広島駅(南口) [第2種]	
入構(待機)可能台数	75両	乗り場数	2箇所
管理主体		広島駅構内タクシー協会	
承認者		JR西日本	
被承認者・台数		法人42事業者、個人4組合 3,177両 (参考 広島交通圏全体の車両数 3,456両)	
入構料		8,640円/年・両	
(構内営業会等) 運営協議会	設置の有無		有
	有の場合その名称、役割等	名称	広島駅構内タクシー協会
		役割・構成等	乗り場運営の自主ルールの設定(三色規制(色分けしたステッカーを車体に貼付し、日替わりで入構車両を制限する方法)の実施) (入構している法人42事業者、個人4組合により構成)
問題点 (渋滞、安全、環境、苦情、紛争等)		平成16年9月以前は、タクシープールから溢れた車両が周辺道路で待機することにより、一般車両、バス等の運行の妨げとなっていた。	
問題への対策 (実施主体、実施時期、対策内容、改善効果等)		平成16年9月、広島駅構内タクシー協会において、三色規制の内容を見直し(1日の入構可能台数の抑制)、以前より渋滞は緩和された。	
その他			

タクシーの鉄道駅等への入構に関する事例

鉄道駅等		伊予鉄道松山市駅	
入構(待機)可能台数	30両	乗り場数	2箇所
管理主体		松山市駅前タクシーベイ運営委員会	
承認者		松山市駅前タクシーベイ運営委員会	
被承認者・台数		法人38事業者、個人3組合 170両 (参考 松山交通圏全体の車両数 1,435両)	
入構料		38,400円/年・両	
(構内営業会)等 運営協議会	設置の有無		有
	有の場合その 名称、役割等	名称	松山市駅前タクシーベイ運営委員会
		役割・ 構成等	乗り場運営の自主ルールの策定 (入構している法人38事業者、個人3組合により構成)
問題点 (渋滞、安全、環境、 苦情、紛争等)		平成16年6月以前は入構制限がなかったため、タクシープールから溢れた車両により周辺道路で渋滞等の問題が発生していた。	
問題への対策 (実施主体、実施時期、 対策内容、改善効果等)		周辺道路の混雑解消策として、平成16年6月、タクシー協会、運輸支局、警察、松山市で組織する駐車問題四者協議会において、総量規制と違反車両に対する罰則などのルールを制定し、その運用開始により一定の成果を得ている。	
その他			

タクシーの鉄道駅等への入構に関する事例

鉄道駅等		博多駅 [第2種]	
入構(待機)可能台数	104両	乗り場数	3箇所
管理主体		JR九州	
承認者		JR九州	
被承認者・台数		法人91事業者、個人4組合 5,343両 (参考 福岡交通圏全体の車両数 6,885両)	
入構料		2,400円/年・両	
(構内営業会 運営協議会) 等	設置の有無		有
	有の場合その 名称、役割等	名称	福岡県構内タクシー協会
		役割・ 構成等	入構承認に関する調整及び利用者サービスの向上策の推進 (入構している法人91事業者、個人4組合により構成)
問題点 (渋滞、安全、環境、 苦情、紛争等)		特になし	
問題への対策 (実施主体、実施時期、 対策内容、改善効果等)		利用者サービスの向上及び秩序維持を図るため福岡市タクシー協会が指導員を配置し、構内整理を実施。人件費等は車両割りで各事業者が負担。このほか、駅周辺の違法駐停車対策として、各事業者の管理職が定期的に監視活動を実施。	
その他			

**交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会
タクシーサービスの将来ビジョン小委員会報告書
～総合生活移動産業への転換を目指して～
平成18年7月**

(抜粋)

V 具体的な施策

2. 多様化・高度化するニーズに対応したサービス提供の促進

(2) 事業者による経営努力を後押しするための国による取り組み

[国・産業界による取り組み]

○ 鉄道、バス等との乗継ぎ円滑化

タクシーは鉄道、バス等と同様、重要な公共交通機関として総合的な交通体系の一翼を担うものである。このため、鉄道やバスとの連携により、交通ネットワーク全体に位置づけることがタクシーの本来の機能を活用する上でも重要であり、これがタクシーサービスの付加価値を高め、マイカーに対する優位性を高めることにもなる。このため、各地域に設置されている適正化推進協議会等を活用し、国・地方公共団体、施設管理者、産業界が協力して関係者間でタクシー乗り場の位置や駅入構についての合理的なルールの設定などを検討し、鉄道・バス等との乗継ぎの円滑化に向けて、各種施策を検討する。

3. 渋滞・環境問題への対応

[国・産業界による取り組み]

○ 駅のタクシー乗り場の管理の適正化

駅待ちのタクシー車両による渋滞の緩和を図るため、各地のタクシー協会等が中心となって乗り場の整備を促進するとともに、タクシープールを活用したいわゆるショットガンシステムの導入等を実施する。また、国・地方公共団体、施設管理者、産業界で協力して、駅の入構に関する関係者間の協議の場の設置・ルール作り等を行うなど、駅前のタクシー乗り場のサービス向上のための各種施策を検討する。