

名古屋駅東側駅前広場におけるタクシー送り込み方式の社会実験結果について

名古屋市ではリニア中央新幹線の開業を見据えた取り組みの一環として、名古屋駅駅前広場周辺におけるタクシーの路上待機解消や駅前のタクシープールの施設規模を検討しております。

検討を進めるにあたり、名古屋駅東側駅前広場周辺にてタクシー送り込み方式^{※1}の社会実験を実施し、効果について検証を行いました。

社会実験の結果を下記のとおり取りまとめました。

※1 **タクシー送り込み方式**とは、駅前のタクシーのりばの出庫状況に合わせて隔地プールから駅前プールへタクシーを配車する方式のことです。客待ちタクシーの路上待機を解消する等の効果があるとされており、東京都銀座や京都駅南口等において導入されています。

記

1. 実験の概要

(1) 実験主体

名古屋市 住宅都市局 リニア関連都心開発部 リニア関連・名駅周辺開発推進課
実験協力：名古屋タクシー協会、国土交通省 中部運輸局

(2) 実験期間

平成28年11月24日（木）～平成28年11月29日（火）
午前10時～午後9時（11月29日は午後3時まで）

(3) 実験内容

別紙1のとおり

2. 実験の結果（詳細は**別紙2**のとおり）

(1) 実験期間中の隔地プールと駅前プールの利用実態

- ・隔地プールは11月27日（日）を除く5日間運用した。
- ・実験初日の午前10時15分から午後1時30分頃までは隔地プールの運用がスムーズに行えないなど送り込み方式がうまく機能しなかった。そのため、隔地プール運用中に三色規制^{※2}で決められた車両以外であっても、駅前プールに入庫させることで対応した。
- ・実験2日目以降は初日の結果を踏まえ、社会実験に関わる係員の増員や記録方法を簡便な方法に変更したうえで、隔地プールの運用開始の条件を変更した。
- ・実験2日目以降は、概ね午後1時から午後5時までの時間帯で隔地プールを運用した。
- ・実験4日目（11月27日（日））は雨天のためタクシー需要が多く、駅前プール内に十分な台数が待機せず、終日隔地プールを運用することはなかった。

- ・実験期間中の名古屋駅東側駅前広場におけるタクシー利用台数は、前年度11月のタクシー利用台数と比べてほとんど変化がなかった。

※² **三色規制**とは、駅前プールへ入庫できるタクシーに付ける標章を赤、青、緑の三色に分け、入庫可能な色を毎日変更することで、駅前プールへの過剰な入庫を制限するもの。名古屋駅で運用されており、原則として決められた色以外のタクシーは駅前プールへ入庫できない。

(2) 実験の効果

- ・社会実験期間中は駅前プールへの入庫を桜通からに限定し、タクシーの待機台数が多くなる時間帯は隔地プールを運用したため、駅前プールへ入庫待ちをするタクシーが名駅通の路上に待機することはなかった。

(3) 課題

ア. タクシー送り込み方式の運用上の課題

- ・タクシー送り込み方式は、タクシー利用者の需要変動に対応できる台数が駅前プール内に待機した状態で、運用を開始する必要があった。
- ・隔地プールから駅前プールへの移動経路が混雑する時間帯では、駅前のタクシーのりばの出庫状況に合わせた送り込みができなくなることがあった。
- ・タクシー送り込み方式の運用は、利用者が通常時よりもタクシーを待つことがないよう、タクシーの供給量より利用者の需要が少ない時間帯で行う必要があった。
- ・タクシー乗務員へのアンケート結果より、社会実験の運用方法について「改善した方がよい」という意見が約65%であった。

イ. 駅前広場周辺における課題

- ・駅前広場内の降車場は「駐停車禁止（降車を除く）」の規制があり乗車をすることはできないが、規制に反した一般車の長時間駐車などが多く発生していた。
- ・駅前広場内は一般車とタクシーの動線が混在しており、駅前広場からの退出路が混雑した場合に、隔地プールから駅前プールへ移動するタクシーがスムーズに入庫できないことがあった。
- ・タクシー乗務員へのアンケート結果より、駅前広場における一般車とタクシーの利用方法に対して降車場の分離を求める意見が約半数、動線の分離を求める意見が約3割あることが分かった。

3. 今後の取り組みについて

本実験を実施したことで、タクシー送り込み方式に一定の効果があることが検証できた。一方で、送り込み方式の運用を行う上での課題や駅前広場周辺の課題を把握できた。

本実験の結果を参考に、今後も送り込み方式に限定せず、引き続きタクシー滞留車両の適正化のための新たな運行システムの検討に取り組んでいきたい。

住宅都市局リニア関連都心開発部
リニア関連・名駅周辺開発推進課
TEL 972-2745
FAX 972-4171

1. 実験内容

(1) 実験場所

- ・ 駅前プール（名古屋駅東側駅前広場内のタクシープール）
- ・ 隔地プール（三井のリパーク名駅第38）



図1 駅前プール及び隔地プールの場所

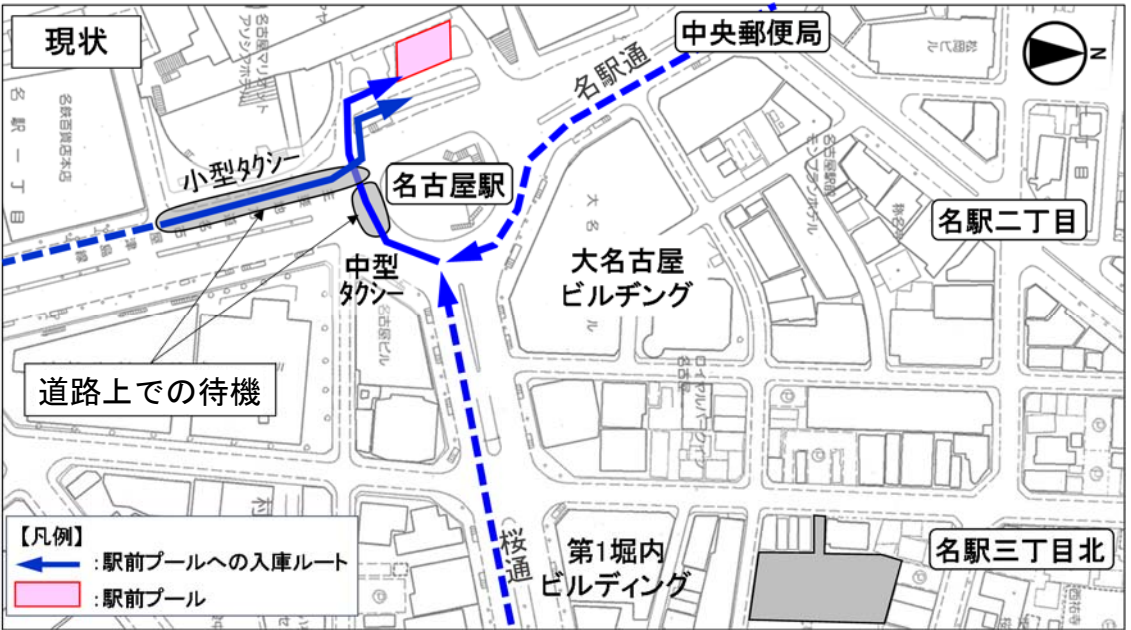


図2 現況の駅前プールへの入庫方法

(2) 実施方法

- ①社会実験実施中（午前 10 時以降）は、駅前プールへ入庫したいタクシーは必ず隔地プールへ向かう。
- ②タクシー乗務員は隔地プール入口で一時停止し係員より整理券を受け取り、ダッシュボードの上など、車外から確認できる位置に置く。
- ③駅前プールからの連絡を受け、係員と交通誘導員が隔地プール内のタクシーを出庫させる。
- ④タクシーが駅前プールへ入庫する際には交通誘導員の誘導で一時停止し、係員が整理券の有無を確認する。
- ⑤整理券を持ったタクシーは、中型・小型に分かれて駅前プール内で待機し、タクシーのりばで係員が整理券を回収する。

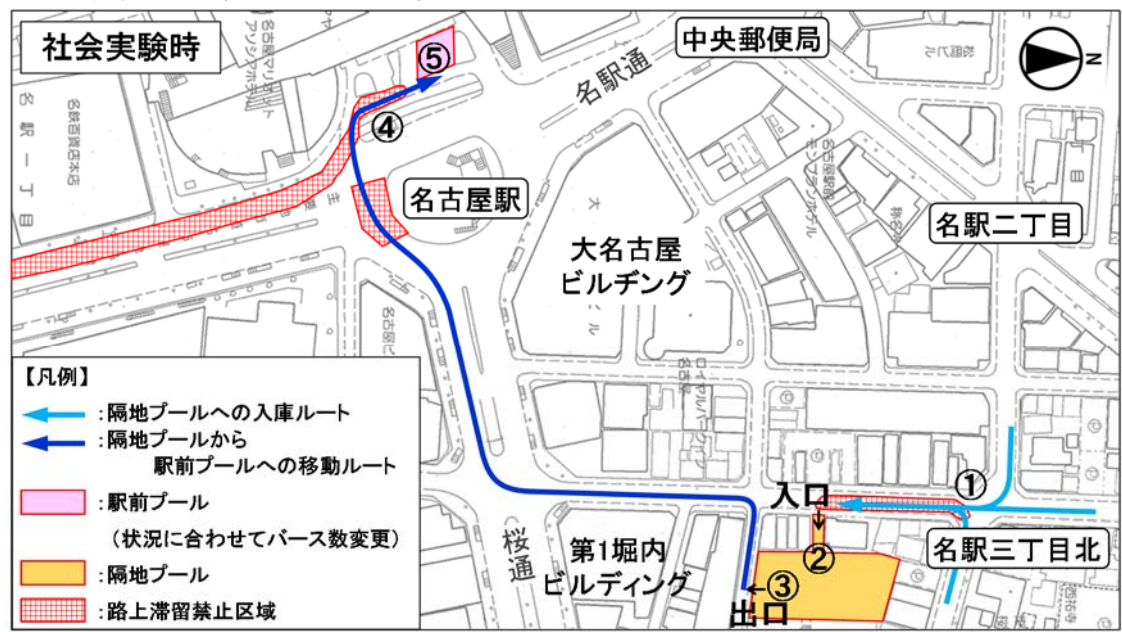


図 3 社会実験時の駅前プールへの入庫方法

2. タクシー乗務員へのアンケート

本実験に参加していただいたタクシー会社に所属するタクシー乗務員に対して、周辺の交通状況や実験に対する評価を確認するためアンケート調査を以下のように行った。

調査票配布日：平成 28 年 12 月 2 日（金）

対象事業者：74 事業者

配布票数：8,470 票、回答票数：1,905 票

日付	隔地プール利用者の アンケート回答数	隔地プール 利用台数	回答率
11/24(木)	101	248	40.7%
11/25(金)	97	117	82.9%
11/26(土)	73	184	39.7%
11/28(月)	72	183	39.3%
11/29(火)	61	114	53.5%
合計	404	846	47.8%

表 隔地プール利用台数に対する隔地プール利用者のアンケートへの回答率

1. 社会実験の結果

(1) 実験期間中の隔地プールと駅前プールの利用実態

隔地プールは下図に示すとおり、11月27日（日）を除く5日間運用した。

実験初日の午前10時15分から午後1時30分頃までは隔地プールの運用がスムーズに行えないなど送り込み方式がうまく機能しなかった。そのため、隔地プール運用中に三色規制^{※1}で決められた車両以外であっても、駅前プールに入庫させることで対応した。

実験2日目以降は初日の結果を踏まえ、社会実験に関わる係員の増員や記録方法を簡便な方法に変更したうえで、隔地プールの運用開始の条件を変更した。具体的には、駅前プール内のタクシーが30台^{※2}以上待機し、タクシーの利用者の待機列がなくなった状態で隔地プールの運用を開始することとした。

そのため、実験2日目以降は、概ね午後1時から午後5時までの時間帯で隔地プールを運用した。実験4日目（11月27日（日））は雨天のためタクシー需要が多く、駅前プール内に十分な台数が待機せず、終日隔地プールを運用することはなかった。

また、実験期間中の名古屋駅東側駅前広場におけるタクシー利用台数は、前年度11月のタクシー利用台数と比べてほとんど変化がなかった。

※1 三色規制とは、駅前プールへ入庫できるタクシーに付ける標章を赤、青、緑の三色に分け、入庫可能な色を毎日変更することで、駅前プールへの過剰な入庫を制限するもの。名古屋駅で運用されており、原則として決められた色以外のタクシーは駅前プールへ入庫できない。

※2 実験期間中における駅前プール内の最大待機台数は、予約車等への対応のため小型12台、中型18台の合計30台としていた。実験期間外は小型12台、中型21台の合計33台が待機可能。

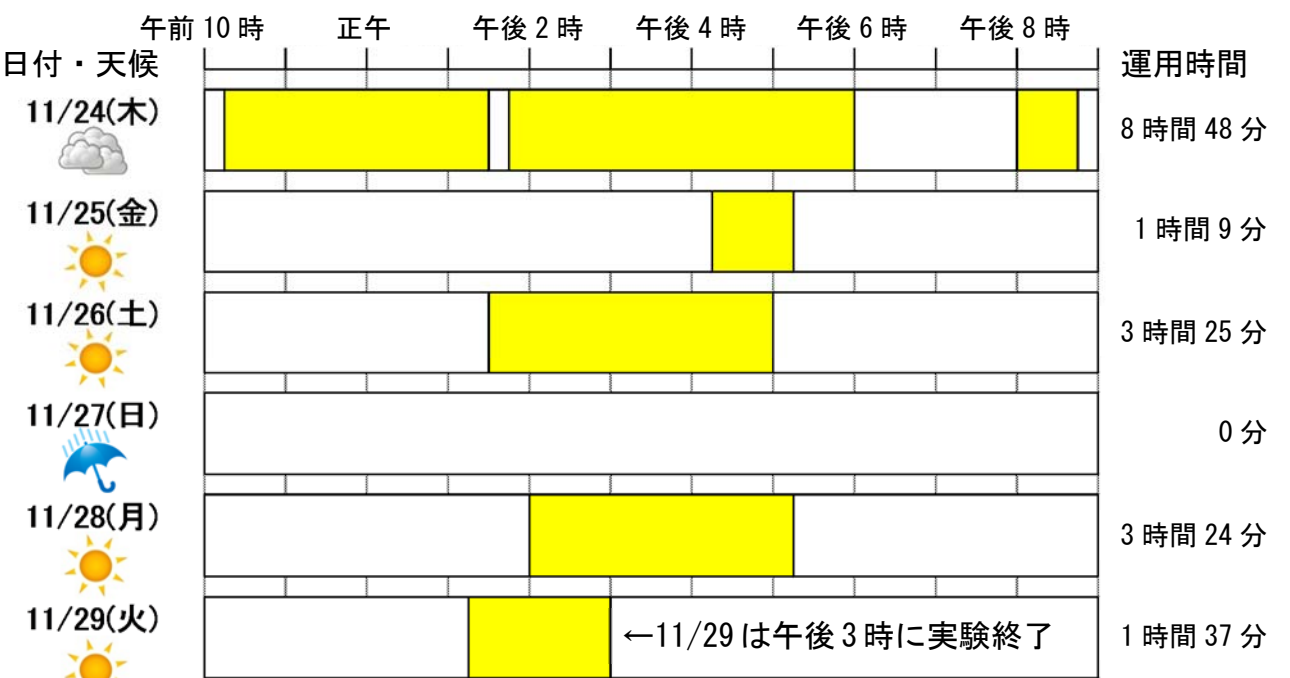


図 隔地プール運用状況 : 運用時間帯

(2) 社会実験の効果

社会実験期間外は、時間帯により名駅通の北行き第1車線（JR タワーズガーデン前付近）は、小型タクシーが駅前プールに入庫するため路上で待機している。

社会実験期間中は駅前プールへの入庫を桜通からに限定し、タクシーの待機台数が多くなる時間帯は隔地プールを運用したため、駅前プールへ入庫を待つタクシーが名駅通の路上に待機することはなかった。



写真 名駅通北行き第1車線（JR タワーズガーデン前付近）の様子

(3) 課題

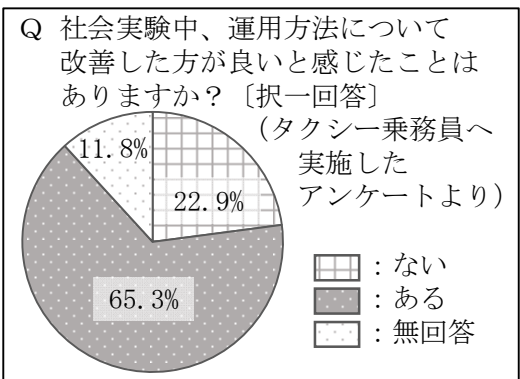
ア. 送り込み方式運用上の課題

○社会実験から明らかになった課題

- ・タクシー送り込み方式は、タクシー利用者の需要変動に対応できる台数が駅前プール内に待機した状態で、運用を開始する必要があった。
- ・隔地プール出口における他の交通との交錯が多い時間帯や、隔地プールから駅前プールへの移動経路が混雑する時間帯では、駅前のタクシーのりばの出庫状況に合わせた送り込みができなくなることがあった。本実験における隔地プールの周辺は、昼頃にかけて交通量が増える傾向がみられた。
- ・タクシー送り込み方式の運用は、タクシー利用者が通常時よりも待つことがないよう、タクシーの供給量より利用者の需要が少ない時間帯で行う必要があった。
- ・タクシー送り込み方式の運用が可能となる時間は、上記の条件を満たせる午後1時から午後5時ごろに限られた。また、雨の日はタクシー需要が多く、駅前プール内に十分な台数が待機せず、隔地プールの運用を開始することができなかった。

○タクシー乗務員へのアンケートから明らかになった課題

- ・隔地プールを利用したタクシー乗務員へのアンケートでは、社会実験の運用方法について「改善した方が良い」という意見が約65%あった。改善点の内容は、「受付方法（プール入出庫のチェック方法）」「隔地プールの場所」「隔地プールの開放時間に関する情報提供」が多くあった。



イ. 駅前広場周辺における課題

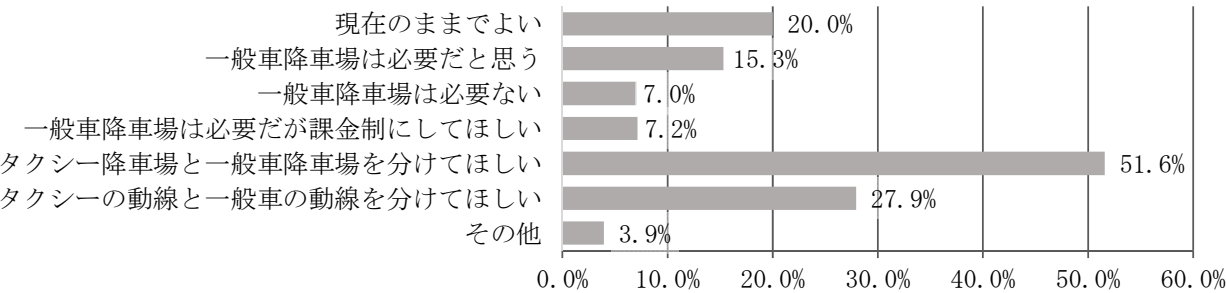
○社会実験中に確認した課題

- ・駅前広場内の降車場は、「駐停車禁止（降車を除く）」の規制があり乗車をする事はできないが、規制に反した一般車の乗車待ちによる長時間駐車や降車場内での2重停車が多く発生していた。
- ・駅前広場内は一般車とタクシーの動線が混在しており、駅前広場からの退出路が混雑した場合に、隔地プールから駅前プールへ移動するタクシーがスムーズに入庫できないことがあった。

○タクシー乗務員へのアンケートから明らかになった課題

- ・「タクシー降車場と一般車降車場を分けてほしい」という意見が約50%あった。
- ・「タクシーの動線と一般車の動線を分けてほしい」という意見が約30%あった。
- ・アンケート結果より、駅前広場における一般車とタクシーの利用に対して分離を求める意見が多くあることが分かった。

Q 名古屋駅東側広場内のタクシー・一般車の降車場や自動車動線などについて、どのように思われますか？
〔複数回答可能〕（タクシー乗務員へ実施したアンケートより）



2. 駅前広場への取り組みに関する意見

- ・タクシー乗務員へのアンケートにおいて、「タクシー待機場の適正化、周辺道路の渋滞解消などについての検討を進めていくことに対して、どのように思われますか？」という問いに対し、「必要だと思う」「交通状況が改善されるのであれば必要だ」との回答が約80%あった。

Q リニア開業に向けた駅前広場の再整備にあたり、タクシー・一般車の降車場、タクシー待機場の適正化、周辺道路の渋滞解消などについての検討を進めていくことに対して、どのように思われますか？〔択一回答〕
（タクシー乗務員へ実施したアンケートより）

