

第3回京都駅南口駅前広場 エリアマネジメント会議

会議資料

目次

1 貸切バス部会における検討状況	1
2 タクシー部会における検討状況	3
3 路線バス部会における検討状況	5
4 送迎部会における検討状況	7
5 荷捌き部会における検討状況	9



平成 26 年 3 月 25 日
京都市都市計画局歩くまち京都推進室

1 貸切バス部会における検討状況

1.1 検討課題

- 観光シーズン等におけるバスプール（乗降場）からの溢れ出し防止

1.2 問題点

- バスプールの容量を超えるバスが集中する。
- 修学旅行のバスは、「バスガイドの出迎え」、「客の乗車後の旅行会社とバス乗務員の打合せ」により到着から出発まで20～30分の時間を要している。

1.3 管理運用方針案

- 溢れ出し防止対策として、鴨川西ランプ駐車場(容量40台)を第2プールとして活用したショットガンシステムを導入する。
- 駅前広場のバスプール(乗降場)は、基本的には予約制、課金制とする。
- 第2プールから駅前広場のバスプールへの移動経路は、河原町通を北進し、八条通を西進するルートの基本とする。

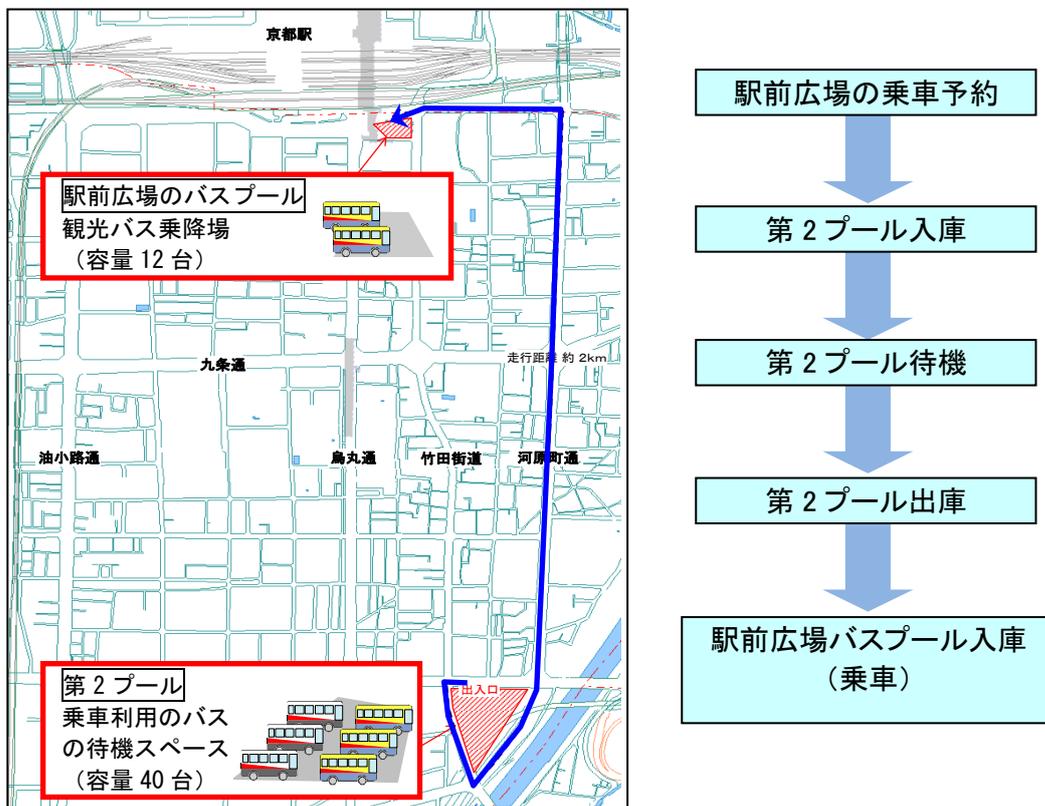


図1 鴨川西ランプ高架下駐車場を活用した第2プールの運用案

- ピーク時の降車場所については、団体の利用を考慮し、北口駅前広場2台と八条室町交差点南西側2台の合計4台での運用が望ましいが、北口駅前広場の利用については関係機関との調整を要することから、暫定的に八条室町交差点南西側2台により、予約制によって時間調整を図り運用する。
- 降車場所は、観光バスプールと同じ管理者により一体的に運用する。

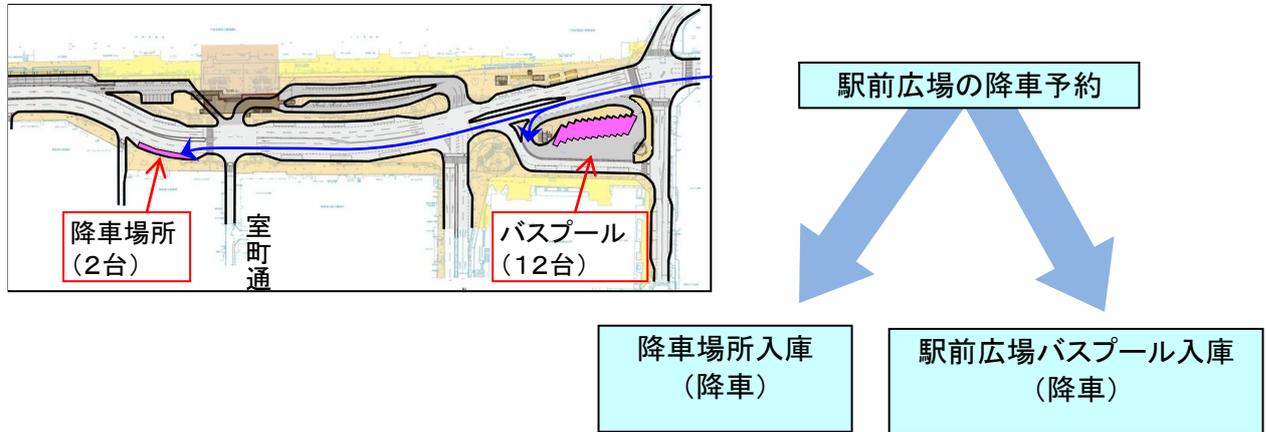


図2 降車時の運用案

- ショットガンシステム等については、閑散期(7月)と繁忙期(11月)に試行し、システムや運用方法を決定する。その際には、混雑時にも河原町通を北進するルートで支障がないか確認を行う。試行は、土日、平日2日の4日間を基本とする。
- バスプール内の滞留時間を短縮するため、「バスプール内で旅行会社とバス乗務員の打合せを行わない」、「15分以内に出発しなければならない」という運用ルールの周知徹底を行う。
- 沿道の環境に配慮し、なるべく騒音を発生させないことをバス乗務員、旅行事業者等に周知徹底する。
- 運用ルール等については、広報や業界団体を通じ、他府県のバス事業者、旅行事業者等にも広く周知を行う。
- 観光バスの利用頻度が少ない時間帯は、新高速路線バスと共用する。

{	新高速バスの割り当て	21時～翌朝7時：5バース
		7時～9時，19時～21時：1バース

1.4 参考

【部会開催日】

- 第1回：平成25年12月5日（木）
- 第2回：平成25年12月11日（水）
- 第3回：平成26年1月22日（水）
- 第4回：平成26年3月10日（月）

【委員構成】

貸切バス事業者，国土交通省，京都府警察，京都市

2 タクシー部会における検討状況

2.1 検討課題

- タクシープールからの客待ちタクシーの溢れ出し防止
- タクシーのマナー向上

2.2 問題点

- タクシープールの容量を超えるタクシーが集まる。
- 現状は自由使用の空間であり、全てのタクシーにまで指導が及ばない。

2.3 管理運用方針案

- タクシープールの溢れ出し対策として、隔地の第2プールを活用したショットガンシステムの導入を行う。
- 第2プールについては、遠隔地（土地の使用コストが低い）と近傍地（土地の使用コストが高い）の運用を確認するため、遠隔地と近傍地のそれぞれにおいて、閑散期（7月）と繁忙期（11月）に、ショットガンを試行する。試行は、土日、平日2日の4日間を基本とする。
- 第2プールの選定においては、距離やコストのほか、周辺の住環境への影響についても考慮する。

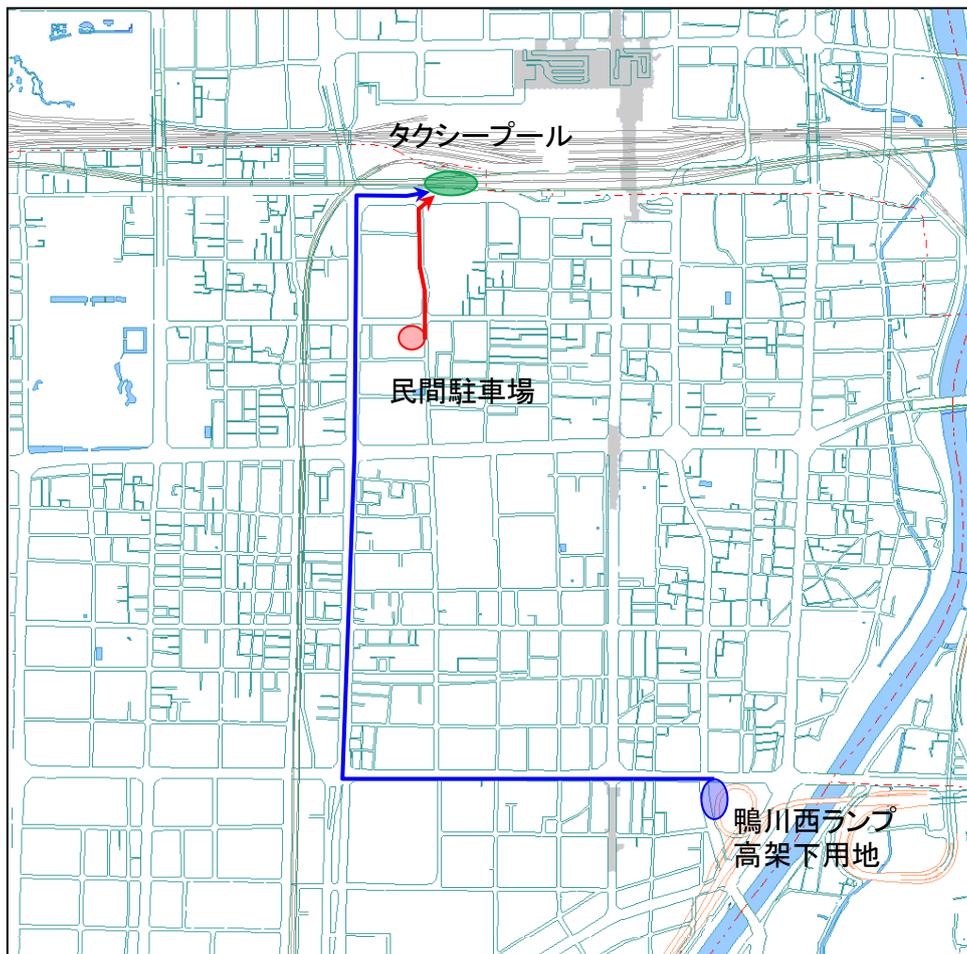


図3 試行を行う第2プールの候補地案

- 乗務員のマナー向上策として、違反があった場合は、一定期間タクシープールの利用を停止するなどの罰則を盛り込んだタクシープールや広場の利用規則を定める。また、業界独自の自主規程についても並行して検討を進める。
- 予約タクシー乗り場については、予約制により運用する。

2.4 参考

【部会開催日】

第1回：平成25年12月9日（月）

第2回：平成26年1月16日（木）

第3回：平成26年3月12日（水）

【委員構成】

タクシー事業者， 駅施設管理者， 国土交通省， 京都府警察， 京都市

3 路線バス部会における検討状況

3.1 検討課題

- 路線バスの到着の重複によるバス停への入り待ち防止
- バス停の適正管理

3.2 問題点

- 現状、バス停によってはバスの到着の重複が見られる。
- 新しいバス停の配置に移行することによって、新たにバス停を共用する事業者間でダイヤ調整を行う必要がある。

3.3 管理運用方針案

- 整備後のバス停は、便数に応じた路線配分を行う。
- 供用開始に向け、バス停を共用する事業者間でダイヤの調整を行う。
- 整備後のバス運行ルールを定める。

〈運行ルール〉

- ・運行ダイヤは、バス停への入り待ちを生じさせないために、バス停毎に、市内路線バスは3分間隔、中・長距離路線バスは5分間隔を最短とする。ただし、路線の特性や利用実態（運行距離、積雪地域、乗客の荷物等）に応じ、十分な間隔を確保する。
- ・整備後の運行ダイヤの変更及び追加については、バス停毎に、バス停を利用する事業者間で調整を行う。
- ・事業者間の調整方法について、運行ダイヤの変更及び追加をしようとする事業者が各事業者と協議し、運行ダイヤの変更及び追加を行うものとする。
- ・運行ダイヤの変更及び追加の管理については、バス停毎に、代表事業者を選定し、代表事業者がとりまとめ、情報共有を行うものとする。
- ・代表事業者は各バス停において、便数が最大の事業者が務める。
- ・大規模な路線・ダイヤの改変等の際には部会で議論を行う。
- バス事業者が協同してバス停の日常管理を行う仕組みを作る。
- バス乗り場総合案内板等により利用者に分かりやすい案内情報の提供を行う。案内については、駅構内からの誘導やバスロケーションシステム等についても今後検討を行う。

3.4 参考

【部会開催日】

- 第1回：平成25年12月10日（火）
- 第2回：平成26年1月24日（金）
- 第3回：平成26年3月13日（木）

【委員構成】

路線バス事業者、国土交通省、京都府警察、京都市

【京都駅北口駅前広場のバス乗り場総合案内板の事例】

京都駅前バスのりば総合案内板（表示イメージ）

リニューアルするのりば案内図（案内板左側）と連携した形で整備し、分かりやすさの向上を図ります。

画面イメージ

■ 西大路通 / 梅小路公園(水族館)・白梅町・金閣寺方面

水族館・西大路四条 金閣寺 Kyoto Aquarium / Fushimi Inari Temple	205	到着	B3
水族館・西大路四条 立命館大学 Kyoto Aquarium / Ritsumeikan University	205	11:20	B3

■ 河原町通 / 四条河原町・出町柳駅・上賀茂神社・銀閣寺方面

四条河原町・出町柳駅 上賀茂神社 Shijo Kawaramachi / Kamigamo-jinja Shrine	4	10:57	A2
四条河原町・出町柳駅 銀閣寺 Shijo Kawaramachi / Ginkakuji Temple	17	11:11	A2
四条河原町 下鴨神社・北大路バスターミナル Shijo Kawaramachi / Kitashi Road Bus Terminal	205	10:49	A2
出町柳 四条河原町・三条京阪 Demachiyoji / Shijo Kawaramachi / Kamigamo-jinja Shrine	205	11:04	A2

■ 嵐山・大覚寺・苔寺・清滝・映画村方面

松屋大社 嵐山・大覚寺 Arashiyama / Daikokuji	28	到着	D3
映画村 嵐山・すず虫寺・苔寺 Arashiyama / Fukei-dera Temple & Suzumushi-dera Temple	73	11:20	C6
五条通・西京極・映画村 大覚寺・清滝 Dokutsuji Temple / Arashiyama	84	10:39	C6

のりば案内図（リニューアル後）



見やすい書体や配色により、分かりやすさを向上

主要観光地へのバスのりば案内を新設

主な観光地へのバスのりば
Bus Platform Guidance According to the Main Sightseeing Spot

観光目的地	観光地	のりば	系統
嵐山・嵯峨野	Arashiyama / Sagano	D3 C6	28, 77, 73
上賀茂神社	Kamigamo-jinja Shrine	A2 B1	4, 9
清水寺	Kiyomizu-dera Temple	D1 D2	100, 206
京都市美術館	Kyoto Municipal Museum of Art	A1 D1	5, 100
金閣寺	Kinkakuji Temple	B2 B3	101, 205

市バスにおいて導入する「ラインカラー」案内を表示



4 送迎部会における検討状況

4.1 検討課題

- 送迎用停車スペースからの自家用車や送迎バス（マイクロバス）の溢れ出し防止

4.2 問題点

- 時間制限駐車区間（パーキングチケット駐車場）を利用しての送迎や駐車からの転換
- ホテル等の送迎バスの運行時間が調整されておらず、同時刻のダイヤが設定されている。

4.3 管理運用方針案

【自家用車】

- 広場利用者に対し駐車スペースがないことの周知と路外の駐車場への案内誘導を行う。
- 周知については、事前の段階（平成26年度当初）から広報媒体（市民しんぶん、ホームページ、駅貼りポスター等）によるほか、現地においてパーキングチケット駐車場が廃止されることの予告看板の設置やチラシの配布を行う。
- 案内・誘導については、八条通及び周辺道路に、広場内に駐車スペースがないことの周知看板を設置するとともに八条通に駐車場への誘導看板を設置する。
（次項参照）

【送迎バス】

- 送迎バス運行事業者間のダイヤ調整を実施する。
- 送迎バス停車スペースの利用ルールの周知徹底を行う。ホテル・旅館業界だけでなくスポーツ団体、撮影会社など利用が想定されるところに広く周知を図っていく。

〈利用ルール〉

- ・乗降が終わり次第速やかに退出する。出発時間までの時間調整も含め待機は禁止。
- ・駐車スペースが満車の場合は、一旦退出し再進入を行う。

【自家用車・送迎バス】

- 広場の利用ルールが周知されるまでの一定期間人員を配置して誘導・指導にあたる。
- 現地に分かりやすい内容で利用ルールを表示する。

4.4 参考

【部会開催日】

- 第1回：平成25年12月20日（金）
- 第2回：平成26年1月20日（月）
- 第3回：平成26年3月12日（水）

【委員構成】

ホテル事業者、送迎バス運行事業者、京都府警察、京都市

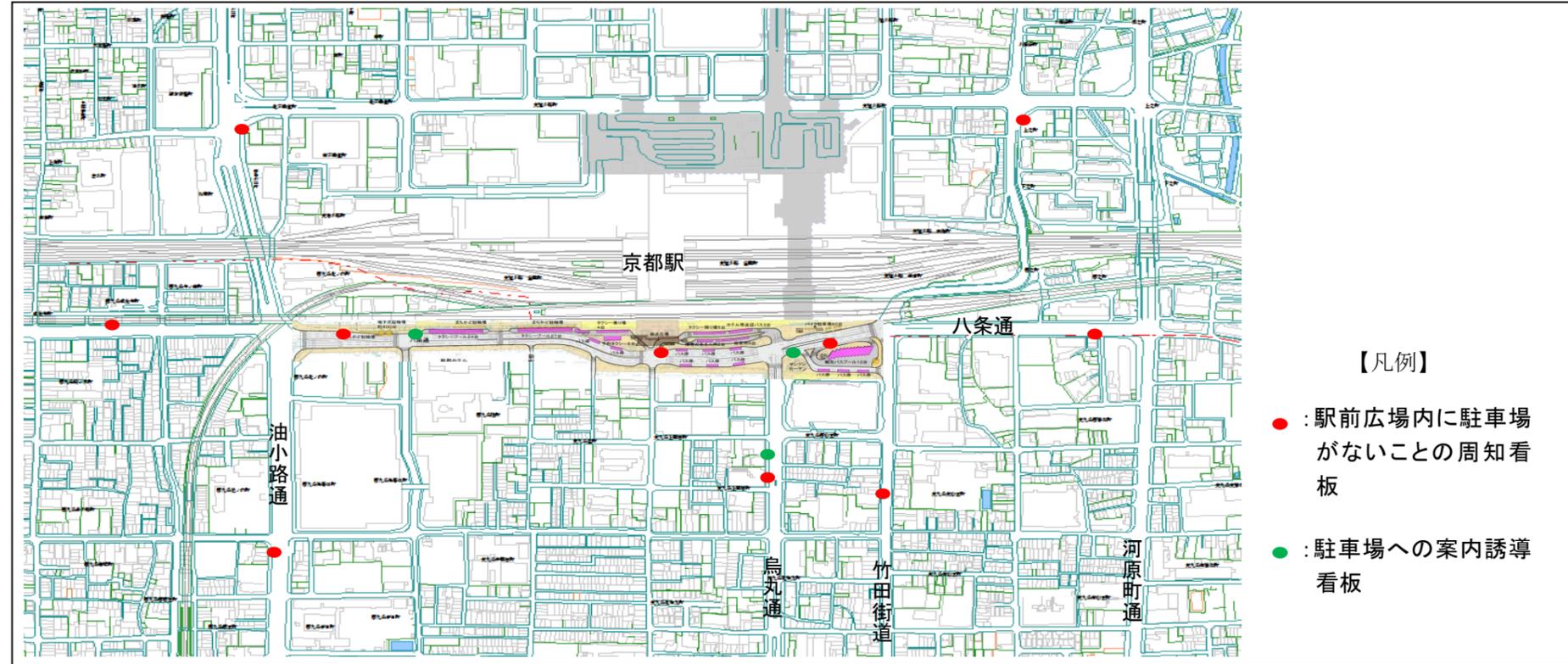


図4 周辺道路における案内看板等の配置

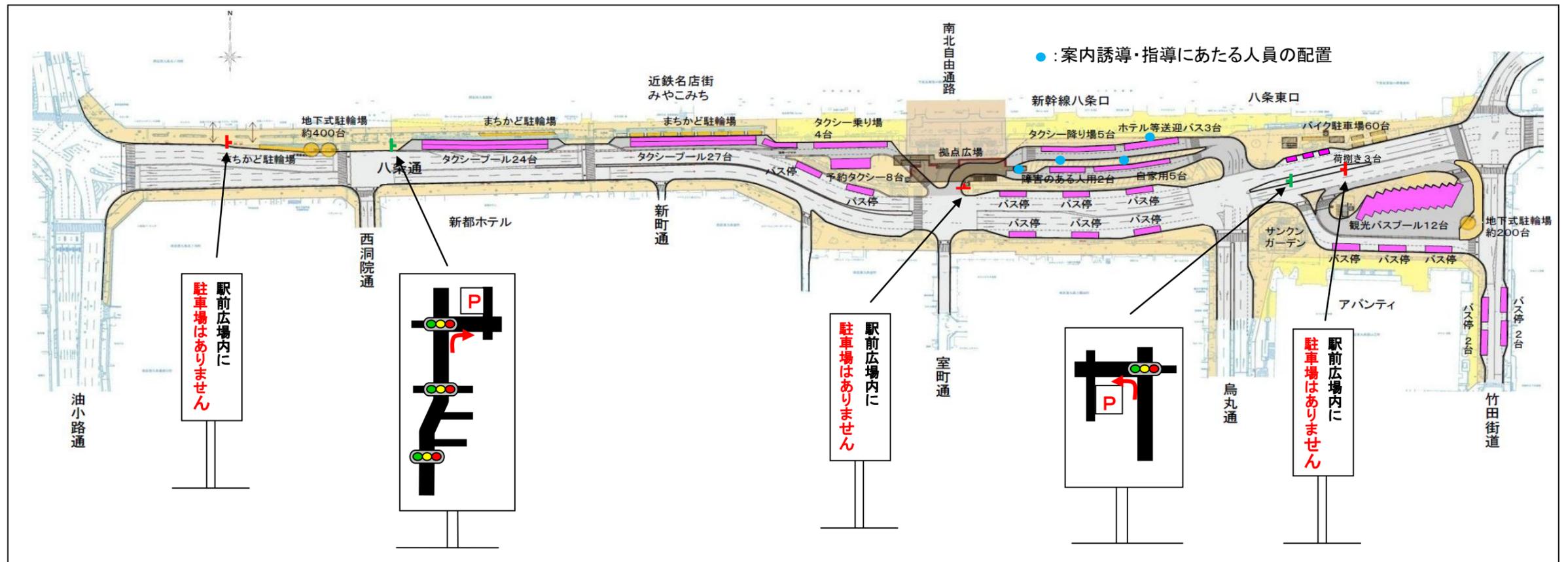


図5 駅前広場における案内看板等及び人員の配置

5 荷捌き部会における検討状況

5.1 検討課題

- 荷捌きスペースからの車両の溢れ出し防止

5.2 問題点

- 時間制限駐車区間（パーキングチケット駐車場）を利用して、長時間駐車し荷捌きが可能な状況からの転換

5.3 管理運用方針案

- 路外における荷捌きスペースの確保を原則とする。（ただし、付近の駐車場等の路外のスペースでは最大でも小型の2 t車程度（長さ5.0 m未満×幅2.0 m未満）の車両しか入庫できない。）（※1）
- 駅前広場の荷捌きスペースは、JR東海施設の複数店舗を受け持ち小型化が困難な車両や外部の宅配等の路外のスペースでの取り扱いが困難な車両（※2）による荷捌きの利用とし、事前に空き状況を確認のうえ利用することをルールとする。
- 荷捌きの利用がない時に一般車が駐車することがないように、上下式の車止めを設置するなどの物理的な対策をとるとともに、荷捌き専用のスペースであることを表示する。

〈 参 考 〉

※1 【路外の駐車スペースの状況】

- JR東海に荷捌きスペース（3台分）は、駅舎下に設けられた施設であるため、空間の高さは最大で2.5 mしかなく、車両の回転軌跡上駐車できる車両の長さは5 mまでであり、ワンボックス程度しか入庫できない。
- 付近の民間駐車場は、荷捌き車両の受け入れが可能な駐車場であっても、長さ5 mの駐車枠からはみ出す車両は、一般車の進入・退出や入庫時の安全上問題があるとして受け入れを拒否されており、最大でも小型の2 t車程度（長さ5.0 m未満×幅2.0 m未満）の車両しか入庫できない。（2台分のスペースを借り上げての中型車の受け入れについても交渉したが、駐車枠を跨いだ駐車は管理上問題がある、また、車両が大きくなると荷物が増え、一般車と輻輳し安全上問題があるとして駐車場側から断られている。）

表1 付近駐車場の荷捌き受入れの可否

駐車場名	容 量	受入れの可否
①	100台	○（小型のみ）
②	10台	×
③	208台	×
④	37台	○（小型のみ）
⑤	46台	×
⑥	70台	×
⑦	29台	○（小型のみ）
⑧	30台	○（小型のみ）
⑨	22台	×
⑩	50台	○（小型のみ）

※2 【中型車による荷捌きの状況】

- 外部の宅配等の荷捌きにおいては、事業者からの聞き取りによると4 t車（長さ8.0 m～8.6 m×幅2.3 m）による荷捌きが1日当り最大15台程度行われている。1回の荷捌き時間は最大30分（全体の約7割）である。
- 4 t車による配送は、都心部を回る便であることから、荷物の取扱量も多く小型化は困難で、4 t車での配送が必須となる。従って、付近の路外のスペースを利用した荷捌きは困難である。
- 駅施設の店舗の荷捌きにおいて、複数店舗を受け持つ車両は小型化が困難であり、このような車両が1日最大5台程度ある。これらの車両は、荷物の取扱量が多く4 t車で配送しており、付近の路外スペースを利用した荷捌きは困難である。

【検討結果】

- 上記のとおり、小型化できず4 t車のよって荷捌きを実施せざるを得ない実態があるものの、付近の路外スペースでは、最大でも小型の2 t車程度の車両しか入庫できない。そのため、路上駐車による荷捌きやそれに誘発された一般車の路上駐車等を防止するため、駅前広場に長さ5 mを超える大きな車両により荷捌きを行うためのスペースを設ける。

5.4 参考**【部会開催日】**

第1回：平成25年12月16日（月）

第2回：平成26年1月20日（月）

第3回：平成26年3月10日（月）

第4回：平成26年3月19日（水）

【委員構成】

駅施設管理者、運送事業者、国土交通省、京都府警察、京都市