

第17回 京都駅八条口駅前広場 エリアマネジメント会議

会議資料

令和6年3月6日

京都市都市計画局歩くまち京都推進室

目 次

第 1 章 タクシーのりば等の運用について	1
・ 1-1 施設配置及び概要	1
・ 1-2 運用状況	1
・ 1-3 タクシー配車システムにおける需給バランスの調整について	2
・ 1-4 タクシーのりば等の維持管理	5
・ 1-5 まとめ	6
第 2 章 貸切バス乗降場の運用について	7
・ 2-1 施設配置	7
・ 2-2 運用状況	7
・ 2-3 修学旅行シーズン（5 月・6 月）の運用について	9
・ 2-4 高速乗合バスの利用	10
・ 2-5 まとめ	11
第 3 章 一般車乗降場の運用について	12
・ 3-1 施設配置	12
・ 3-2 運用ルール	12
・ 3-3 運用実績	13
・ 3-4 まとめ	17
第 4 章 送迎バス乗降場の運用について	18
・ 4-1 施設配置	18
・ 4-2 運用ルール	18
・ 4-3 使用事業者	18
・ 4-4 運用状況	18
・ 4-5 まとめ	19
第 5 章 市荷さばき場の運用について	20
・ 5-1 施設配置	20
・ 5-2 運用ルール	20
・ 5-3 運用状況	20
・ 5-4 まとめ	21

第6章 路線バスのりばの運用について	22
・ 6-1 施設配置	22
・ 6-2 運用方法	22
・ 6-3 運行状況	22
・ 6-4 まとめ	22

第1章 タクシーのりば等の運用について

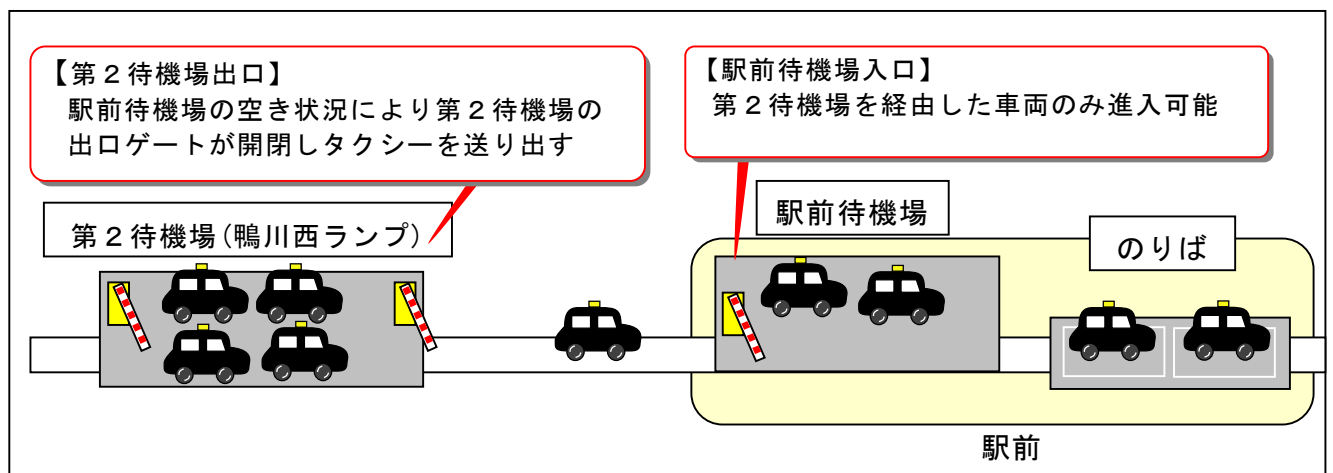
1-1 施設配置及び概要

施設	配置場所
タクシーおりば	駅正面東側：八条通（室町通～烏丸通間）
タクシーのりば	駅正面西側：八条通（室町通付近）
駅前待機場	駅正面西側：八条通（西洞院通～室町通間）
第2待機場	河原町十条の鴨川西ランプ *タクシー配車システムを導入



* タクシー配車システム

タクシーのりばから離れた場所に第2待機場を設け、駅前待機場の空き状況に応じて、タクシーを送り出し、八条通へのタクシーの溢れ出しを防止する。



1-2 運用状況

タクシーのりば等は指定管理により管理運用している。

(1) 指定管理期間

第1期指定管理期間：平成29年11月15日から令和3年3月31日まで

第2期指定管理期間：令和3年4月1日から令和7年3月31日まで

(2) 指定管理者

京都タクシー業務センター（第1期指定管理者も同事業者）

(3) タクシー待機場利用料金

駅前待機場に入場ゲートを設置しており、入場する度に料金が発生。利用回数をICタグで管理し、利用回数に応じた料金を月末に徴収。

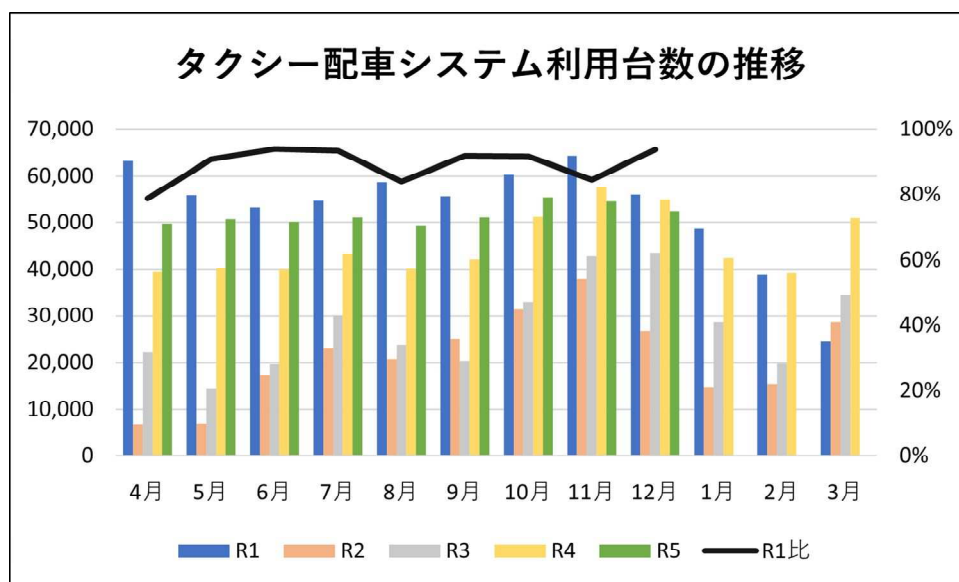
【利用料金】1台1回20円　ただし、23時から翌6時は無料

(4) タクシー配車システムの利用登録台数

2,103台（令和5年12月時点）　（参考）1,872台（平成30年2月時点）

(5) タクシー利用台数の推移

昨年度と今年度の同時期（4～12月）の平均利用台数を比較すると、14%増加している。コロナ禍前の令和元年度と今年度の同時期（4～12月）の平均利用台数を比較すると、89%とコロナ禍前に近い利用台数となった。



1-3 タクシー配車システムにおける需給バランスの調整について

(1) タクシー配車システムの運用時間（通常）

曜日	時間	運用
月～木	7時～23時	第2待機場を經由して駅前待機場へ入場（経由モード）
	23時～7時	第2待機場を經由せず駅前待機場へ直接入場（直入モード）
金～日	7時～17時	第2待機場を經由して駅前待機場へ入場（経由モード）
	17時～7時	第2待機場を經由せず駅前待機場へ直接入場（直入モード）

(2) システムモードの切り替え

令和4年度までは、原則、定時（上記(1)運用時間参照）で配車システムの切り替えを実施し、タクシーと利用者の状況によって適宜モード（経由モードと直入モード）の切り替えを行っていた。

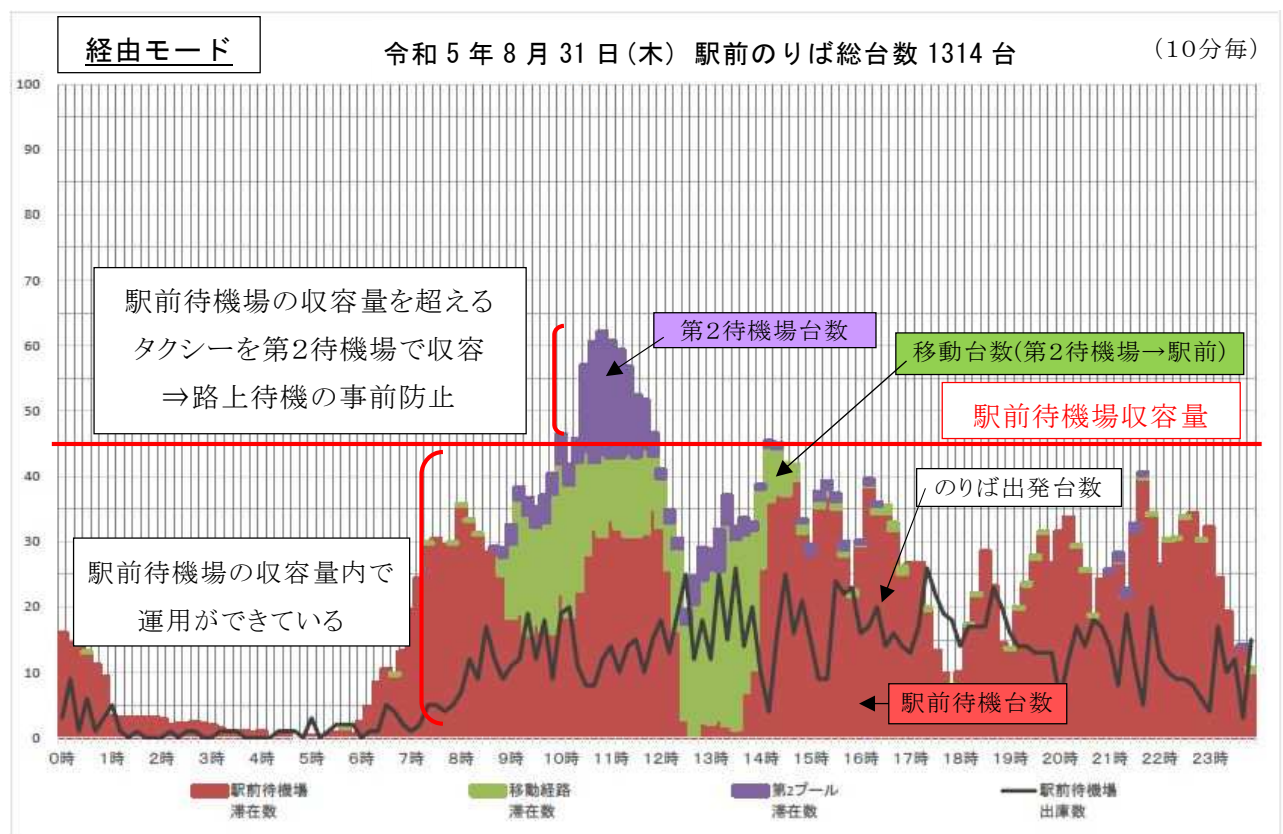
新型コロナが5類移行した令和5年度においては、タクシー需要は増加したものの、市内において運転手が減少していることから、のりばへのタクシーの供給が不足しないよう「直入モード」を基本にしつつ、駅前待機場のタクシーが八条通へ溢れそうになった際に「経由モード」へ切り替えるなど、タクシーの需給バランスの調整を行いながらシステムを運用した。

臨時の切り替えは、利用者の利便性向上を図るために実施するとともに、急な切り替えによりタクシー運転手に混乱が生じないように、運用の安定とのバランスも踏まえながら実施している。

(3) 経由モード【供給＞需要の場合】

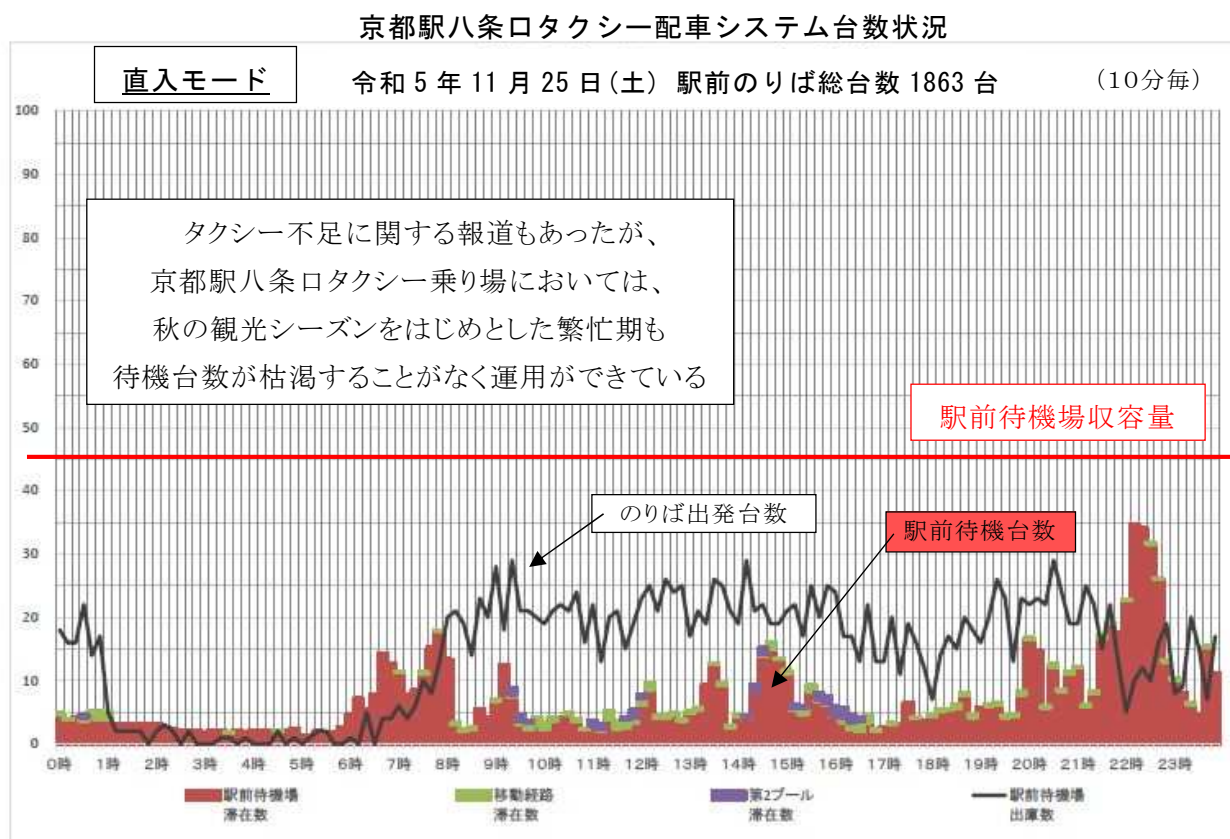
タクシーの供給量が需要を上回っている場合、駅前待機場の収容量を超えるタクシーを第2待機場に收容することで、駅前待機場から八条通へのタクシーの溢れ出しを防止している。

京都駅八条口タクシー配車システム台数状況



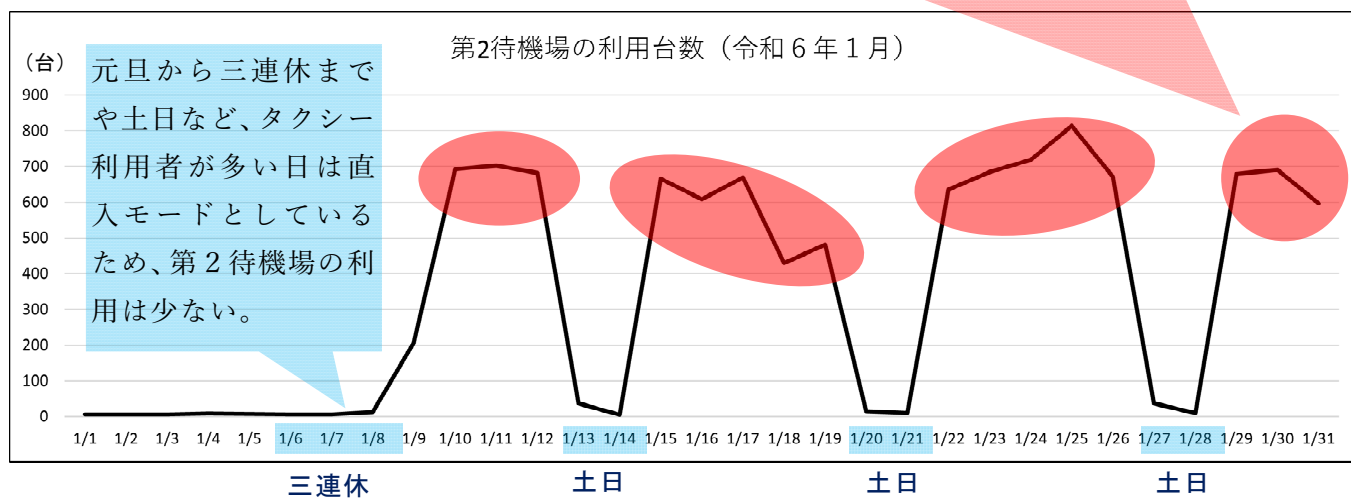
(4) 直入モード【需要＞供給の場合】

観光シーズンや荒天時など、タクシー需要が供給量を上回る場合、駅前のタクシー供給不足を防ぐために、第2待機場を経由せず、直接、駅前待機場に入場させることで、タクシーの供給速度を上げ、利用者の利便性向上を図っている。



(参考) 第2待機場の利用状況【閑散期】

お正月、お盆、観光シーズン（繁忙期）以外の平日など、タクシー利用者が少ない時期（閑散期）は、経由モードとし、第2待機場をこれまでとおり活用することで、駅前待機場から八条通へのタクシーの溢れ出しを防止している。



観光を含む人の移動の回復に伴い、タクシーの需要が供給を超える日時も増えているが、上記のとおり、閑散期においては、供給が需要を上回る場合があるため、八条通へのタクシーの溢れ出しを防ぐ調整弁として、第2待機場を活用した配車システムの運用の継続が必要である。

1-4 タクシーのりば等の維持管理

(1) 利便性の向上の取組

新型コロナの5類移行に伴い、観光客の一層の増加を見込み、令和5年10月からタクシーのりばの滞留対策のための誘導員を増員配置（1名→2名）している。

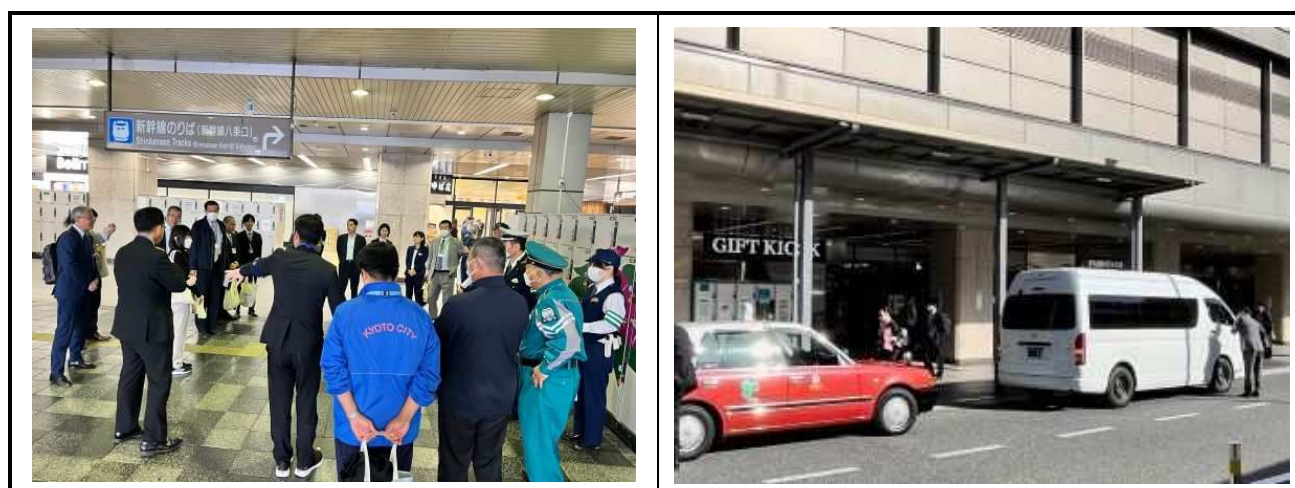
また、観光シーズンにはフォーリンフレンドリー（Foreign Friendly）タクシーの需要が高く、フォーリンフレンドリーのりばになかなかタクシーが来ないことがあるため、お急ぎの場合は一般のりばの利用を推奨する音声案内等を令和5年度から多言語で実施している。

のりばにおいて、徒列の乱れや点字ブロック上に列ができていたことに対しては、利便性向上のため、平成30年度から路面表示・誘導ボールの設置を実施している。また、令和元年度には、ピクトグラムを活用した案内板の設置を行い、引き続き維持管理を行っている



(2) 啓発活動の実施（令和5年11月8日実施）

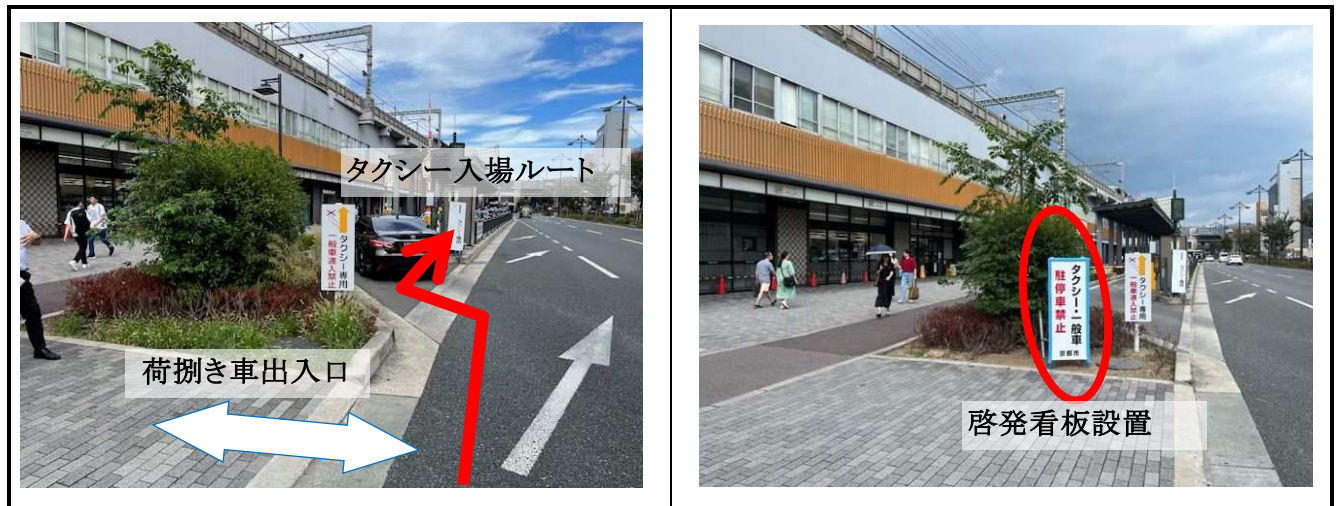
京都タクシー業務センター、南警察署、下京警察署、京都市と合同で、八条通での路上待機車両への指導やタクシーおりばの運用ルール（横断歩道上で停車しない、タクシーおりばでお客の乗車を行わない）の周知を行う啓発活動を実施。



(3) 駅前タクシー待機場の入口付近の安全対策

駅前タクシー待機場の入口付近には、荷捌き場への出入口があり、入庫のタクシーが待機場を超えて並んでいる場合や、一般車が出入口付近で違法に駐停車をしていると、荷捌き出入り車両と交錯することとなる。

令和5年度に、そのようなことがたびたび発生していると荷捌き場を利用している近鉄名店街より連絡があった。そこで、駐停車禁止啓発の看板を設置するとともに、タクシー運転手には、入庫待ちの際に入口を塞がないようにする旨の周知を行った。本取組の実施後、同様の事象が発生しているという連絡はなく、一定改善が図られているものと思われる。



1-5 まとめ

- ・ タクシー配車システムについては、八条通の交通の流れに大きな支障を及ぼすことなく、円滑に運用できている。
- ・ 配車システムについては、これまでからの経験・実績を踏まえ、タクシーの需給バランスに応じて、柔軟に対応することで、より円滑なタクシーの供給に努めている。
- ・ 引き続き、観光客の状況や市内タクシーの需給バランスを注視し、柔軟に対応していく。

第 2 章 貸切バス乗降場の運用について

2-1 施設配置



2-2 運用状況

貸切バス乗降場等は、指定管理により管理運用している。

(1) 指定管理期間

第 1 期指定管理期間：平成 29 年 1 月 15 日から令和 3 年 3 月 31 日まで

第 2 期指定管理期間：令和 3 年 4 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで

(2) 指定管理者

タイムズグループ（代表団体：タイムズ 24 株式会社）※第 1 期指定管理者も同事業者

(3) 予約申込（利用日の 3 カ月前から予約受付）

Web 予約システム（タイムズの予約サービス）で予約受付を実施

利用区分	利用時間	予約要否
乗車利用	6 時～18 時	予約必要
	18 時～翌 6 時	予約不要
降車利用	終日予約不要	

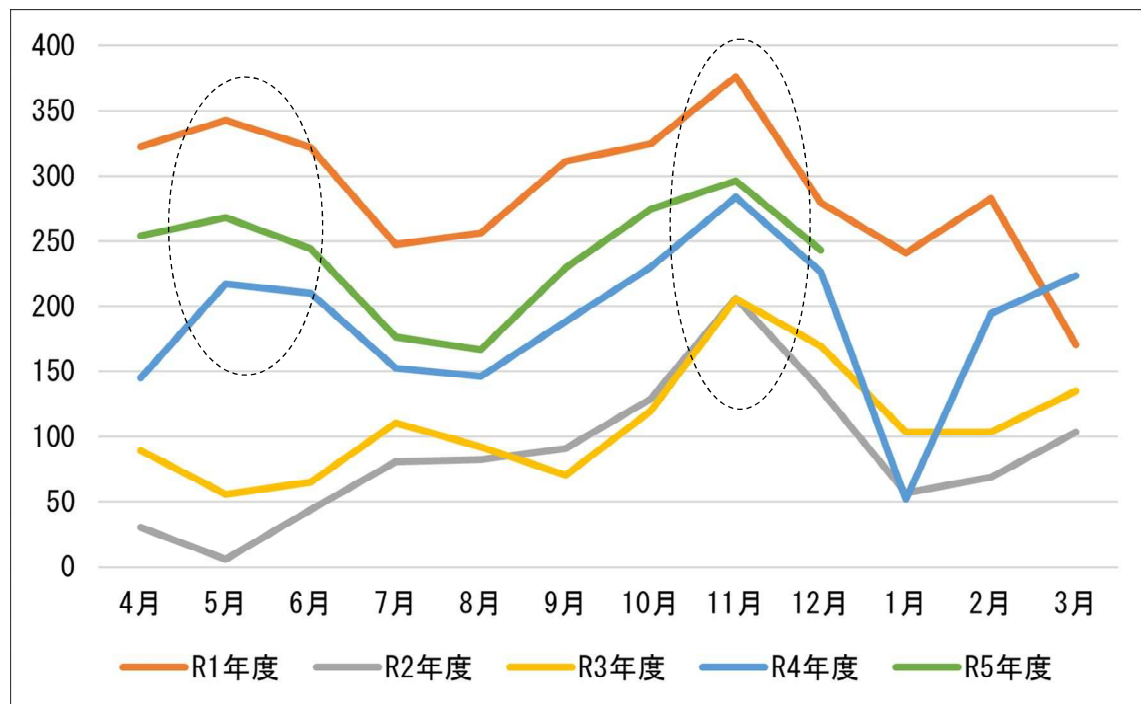
(4) 利用料金

利用時間	利用料金	
6 時～18 時	20 分までごとに	2,000 円
	10 分以内の <u>降車利用</u> は無料	
18 時～6 時	20 分までごとに	1,000 円
	10 分以内は乗降ともに無料	
【料金徴収施設】貸切バス乗降場、貸切バス臨時降車場		

(5)貸切バス乗降場運用実績（貸切バス臨時降車場の実績は除く。）

① 平均利用台数（日当たり）の推移

春の修学旅行シーズン及び秋の観光シーズンに利用が集中しており、その他の月についても安定した利用が伺える。令和2年度以降については、新型コロナウイルス感染症の影響により、観光バス利用が大幅に減少したが、令和5年度は一定利用が回復しており、コロナ禍前の令和元年度比で77%となっている。



【日平均利用台数】（単位：台）

	R元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	元年度比
4月～3月	290	86	110	189	—	—
4月～12月	309	90	109	200	239	77%

② 利用時間の割合

【乗車利用】

利用時間	20分以内	20分超	備考
5年度乗車実績	93.0%	7.0%	4月～12月
(参考) 4年度乗車実績	94.7%	5.3%	4月～12月

93%が20分以内の利用であり、昨年度に引き続き、円滑な運用が維持できている。

【降車利用】

利用時間	10分以内	10分超～20分以内	20分超	備考
5年度乗車実績	96.5%	3.1%	0.4%	4月～12月
(参考) 4年度乗車実績	95.9%	3.8%	0.3%	4月～12月

96.5%が10分以内の利用であり、昨年度に引き続き、円滑な運用ができている。

(6)啓発活動（令和5年11月8日実施）

京都府バス協会、南警察署、下京警察署、京都市と合同で、周辺道路（八条竹田街道～八条河原町～九条河原町～九条烏丸～八条烏丸）を周回し、路上で駐停車している車両等への声掛けやチラシ配布等の啓発活動を実施。

観光客の回復に伴い、市内を走行する貸切バスが増加することが予想されるため、今後も啓発活動を継続するとともに、関係機関の取組等と連携を図っていく。



2-3 修学旅行シーズン（5・6月）の運用について

(1) 先行予約の受付

5月・6月の修学旅行シーズンでは、同時期・同時間帯の新幹線に乗車して多数の修学旅行生が入浴し、貸切バスの利用が集中するため、約6箇月前から先行予約を実施し、早期に予約を確定させている。

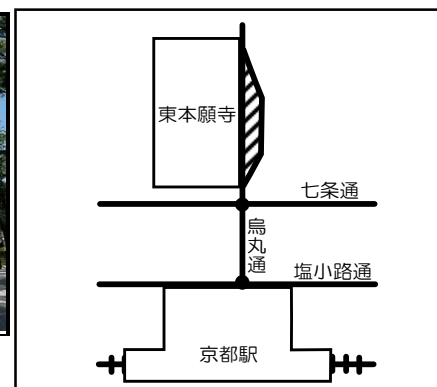
また、先着順での受付ではなく、期間内に申し込みがあった全ての方が利用できるよう、臨時乗車場を確保し、乗車場所・時間の調整を行っている。

区分	予約開始時期	受付方法
通常	利用日の3カ月前	先着順
修学旅行シーズン（5・6月）	約6箇月前に先行予約の受付（例年10月に予約受付）	期間内に申込を受け付けた後、本市で利用時間・乗降場所の割り振りを実施

(2) 臨時乗車場所の確保

5月～6月の修学旅行シーズンは、同時間帯に利用が集中し、貸切バス乗降場のみでは容量が不足することから、少しでも待ち時間が少なく利用できるよう、「貸切バス臨時降車場」や「東本願寺前市民緑地」を臨時の乗車場所として活用している。

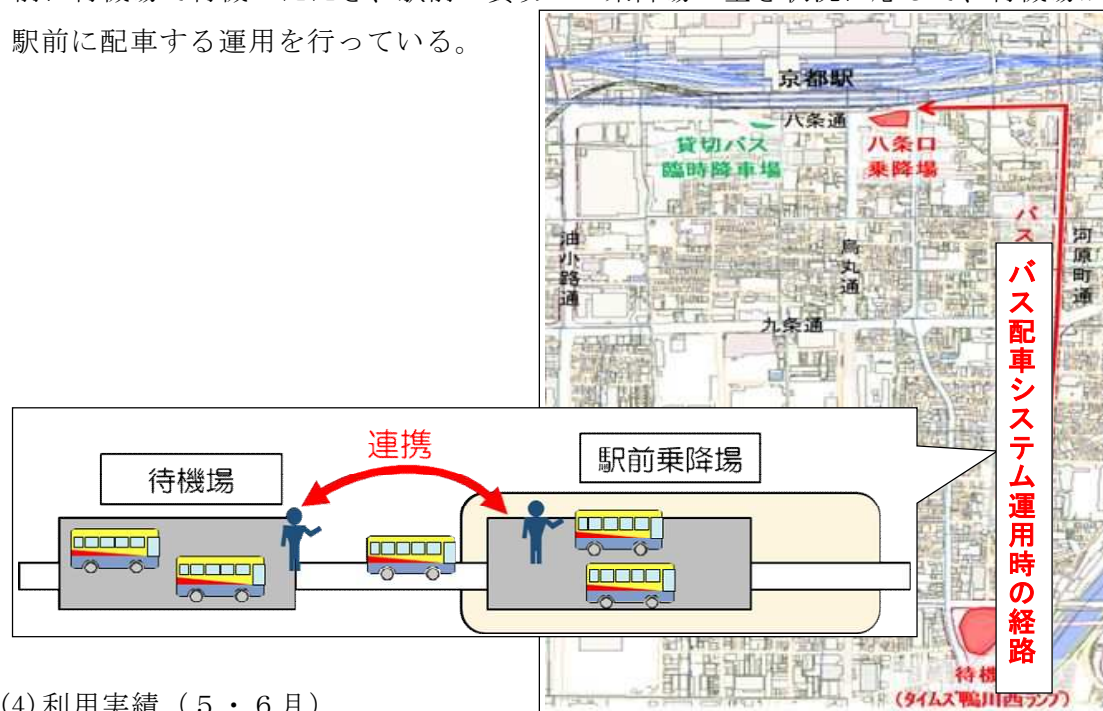
東本願寺前市民緑地は、令和5年3月24日より供用開始した。5月6月の修学旅行シーズンは、京都府バス協会、旅行会社、バス会社をメンバーとした「市民緑地修学旅行貸切バス運用実行委員会（令和3年4月発足）」が修学旅行の貸切バスの受け入れを行っている。



東本願寺前市民緑地 箇所図

(3) バス配車システムの運用

修学旅行シーズンは特定の同時時間帯に利用が集中するため、バスが一斉に乗降場へ入場すると、乗降場内及び周辺道路の交通の流れに支障を及ぼす恐れがある。そのため、利用時間前に待機場で待機いただき、駅前の貸切バス乗降場の空き状況に応じて、待機場からバスを駅前に配車する運用を行っている。



(4) 利用実績（５・６月）

新型コロナウイルス感染症の影響のあった年度を除き、毎年度１，０００校を超える利用があり、安定的に修学旅行目的の貸切バスを受け入れている。

【利用学校数】

令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
１，１２４校	０校	２２校	１，０４５校	１，０７３校

※令和２年度は、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、５・６月の修学旅行利用はすべてキャンセルとなった。

※令和３年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、５・６月の修学旅行が延期やキャンセルとなった。（２２校は緊急事態措置解除後（６/２１以降）に利用

2-4 高速乗合バスの利用

高速乗合バス（高速ツアーバス（※））は、八条口駅前広場整備以前に当時の貸切バスプールを利用していたことから、整備後（平成２９年２月～）、関西地区停留所管理事務所が、貸切バス乗降場を高速乗合バスのバス停として、夜間時間帯（１９時～翌朝７時）に５０台／日程度利用している。

※ 高速ツアーバスは、平成２５年８月に高速乗合バスに一本化され、路線バスに位置付けられた。

【運行状況】

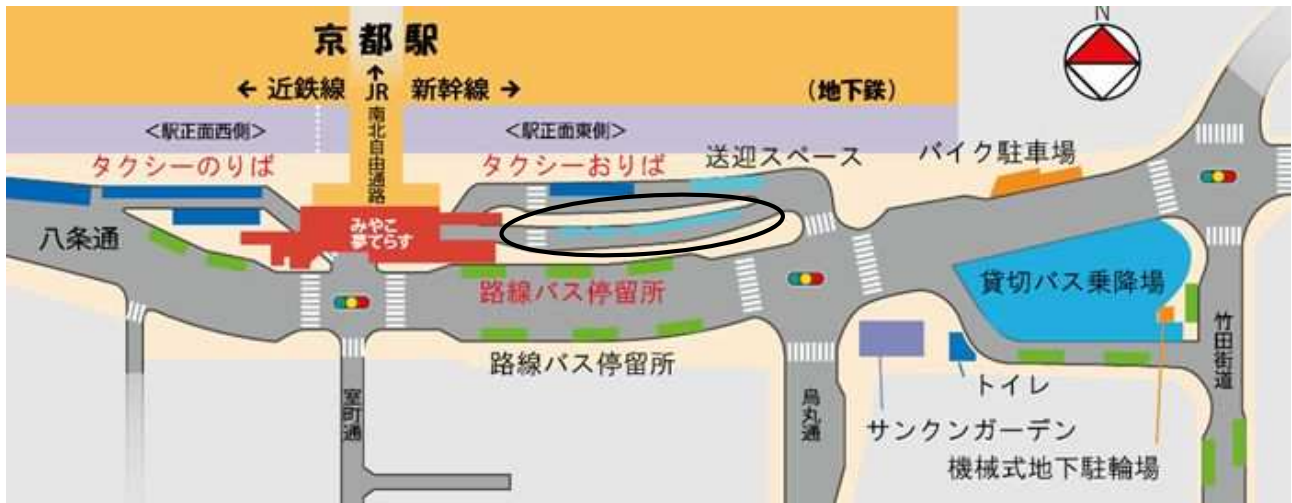
利用時間	利用枠
１９時～翌朝７時	５台

2-5 まとめ

- ・ 貸切バス乗降場については、大きな混乱なく、円滑に運用できている。
- ・ 今年度（R5.4～12）の月平均利用台数は、観光客の回復もあり、令和4年度同時期と比較すると20%増加したが、コロナ禍前の令和元年度同時期と比較すると77%に留まっている。
- ・ 引き続き、観光客の動向を注視し、貸切バス乗降場が京都の玄関口として快適に利用できるよう、旅行業界やバス事業者等と連携していく。

第 3 章 一般車乗降場の運用について

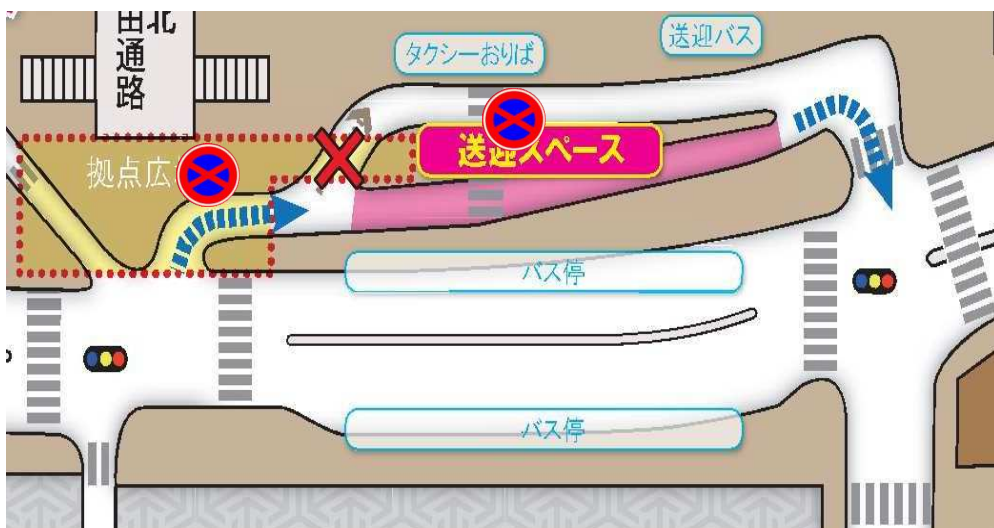
3-1 施設配置



3-2 運用ルール

一般車乗降場は、人の乗降のための停車を除き駐停車禁止である。この運用ルール（交通規制）を周知徹底するため、8時～23時30分（※）の間に誘導員を配置し、利用者への運用ルールの周知徹底を図っている。これにより、タクシーや送迎バスの進入の妨げ防止や八条通への車両の溢れ出し防止に努めている。

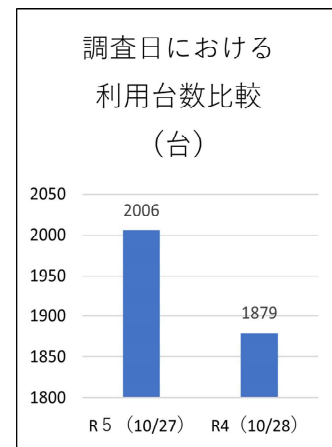
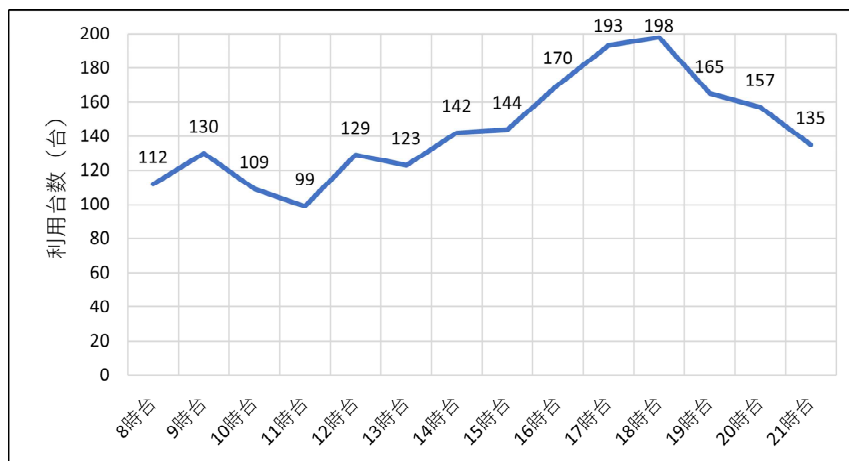
※ 誘導員の配置時間は8時～23時としていたが、23時以降も利用者が多い状態が続いていたため、令和5年11月2日から終了時刻を23時30分までとし、30分延長している。



3-3 運用実績

(1) 利用台数

【時間帯別利用台数（令和 5 年 10 月 27 日（金）調査）】



(2) 利用時間

調査の結果、5 分を超える利用が昨年度と比べて 4 % 増加した。この要因としては、昨年 5 月に新型コロナが 5 類移行となるとともに人の流れが増加し、一般車乗降場の利用者数も昨年度の調査日より 7 % 増えたことや、観光客を含め、初めて利用する人が増えている可能性が考えられる。平成 28 年から継続して行っている現地での啓発により、運用ルールは一定浸透してきているが、引き続き、初めての利用者や長時間の駐停車車両に対し、運用ルールの周知・啓発を行っていく。

【利用時間の割合（令和 5 年 10 月 27 日（金）調査）】

利用時間	5 分以内	5 分超～ 10 分以内	10 分超	調査日
5 年度	81 %	10 %	9 %	10 月 27 日（金）
（参考）4 年度	86 %	8 %	7 %	10 月 28 日（金）

注) 端数処理により 100%にならない場合があります。

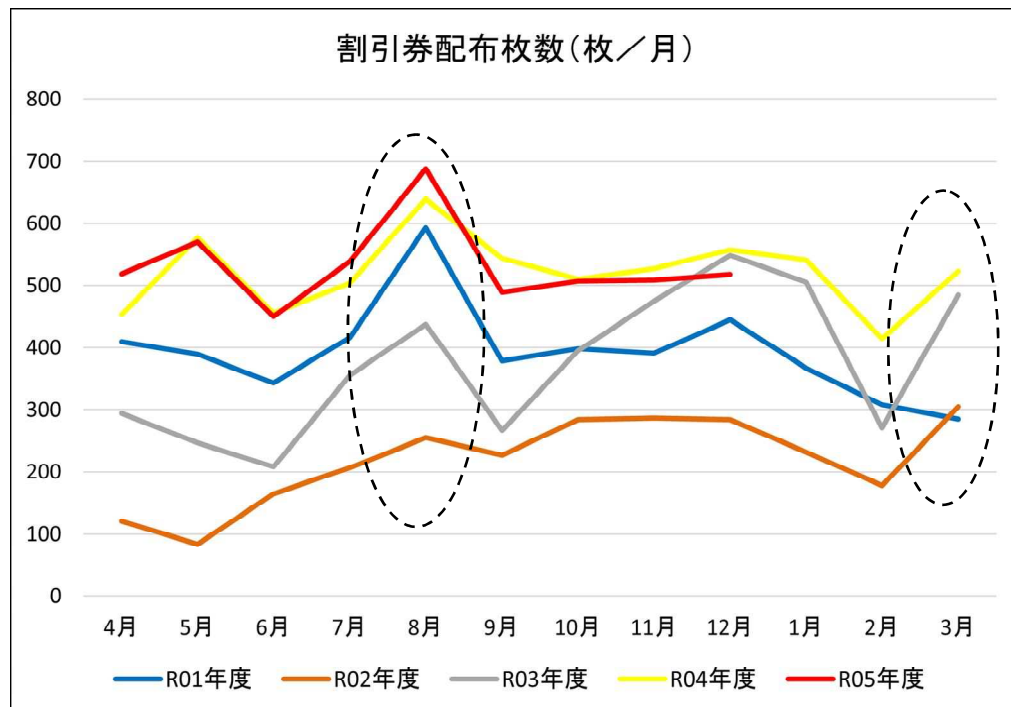
(3) 京都駅八条口駐車場（アバンティ地下駐車場）の活用

京都駅八条口駐車場が 30 分無料となるサービスを実施しており、停車や長時間の駐車を希望される方に対して、京都駅八条口駐車場への案内を行っている。

【割引券配布枚数推移】

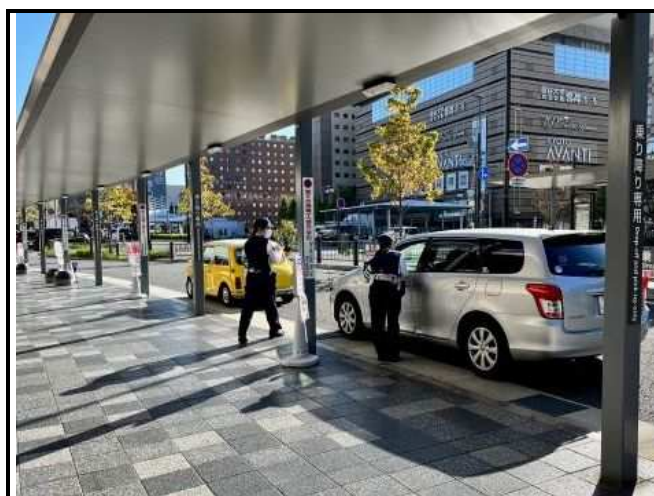
令和元年度末から令和3年度については、新型コロナウイルス感染症の影響により駐車場の利用台数が減少したが、令和4年度には利用が回復している。

令和5年度の割引券の配布枚数は、運用開始以降、最も多くなっており、現地での啓発の効果と考えられる。利用数の傾向としては、過年度と同様に、8月、3月が突出して多くなっている。



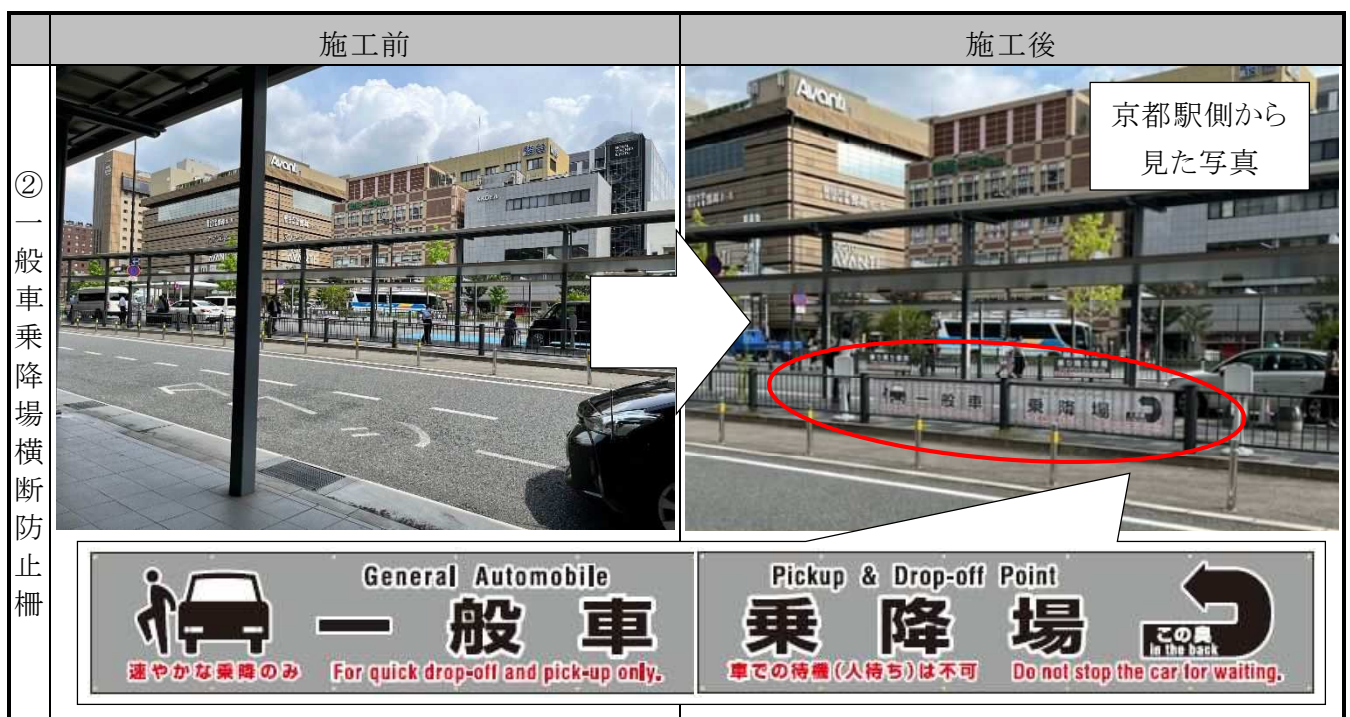
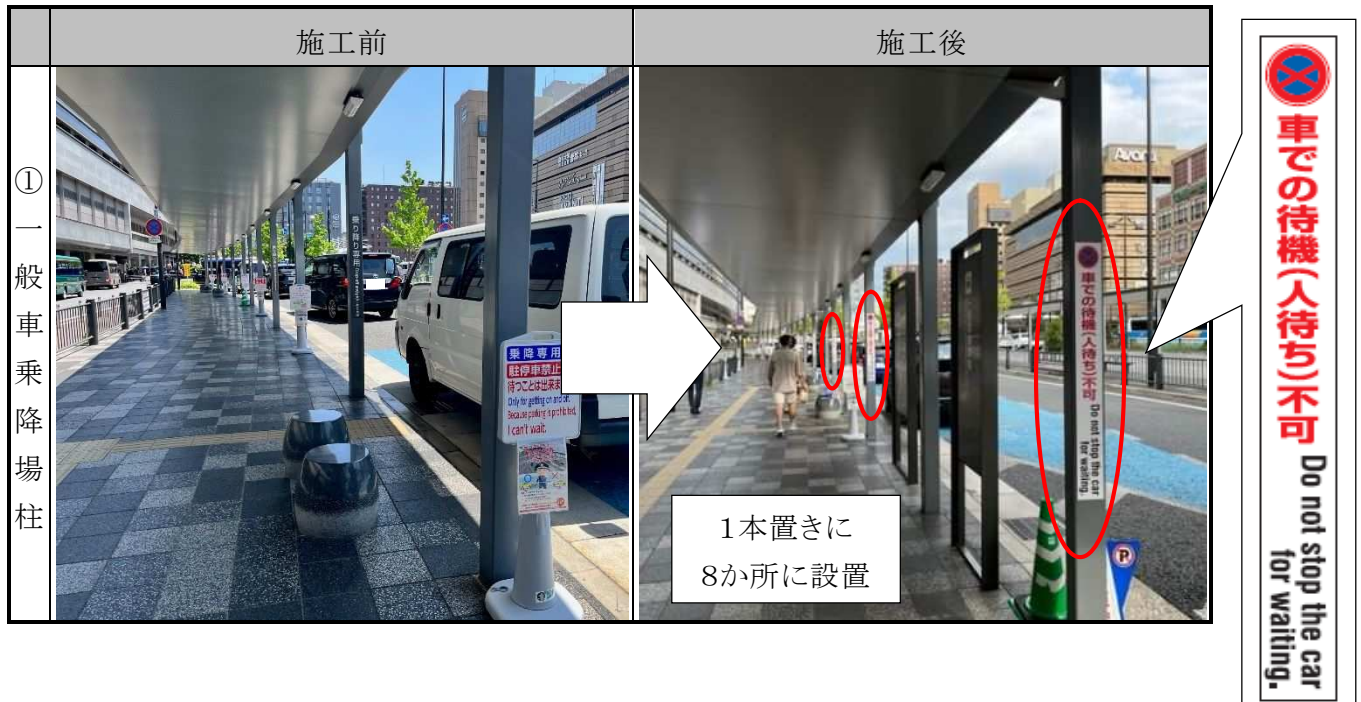
(4)啓発活動（令和5年11月8日実施）

南警察署、下京警察署、本市（サービス事業推進室、歩くまち京都推進室、委託事業者（株）コトナ）が合同で、一般車乗降場における運用ルール（乗降を除く駐停車禁止）の周知等の啓発活動を実施した。



(5) 利便性向上の取組（啓発・案内看板の新設等：令和5年9月）

①一般車乗降場の柱に「車での待機（人待ち）不可」の看板を新設し、乗降場に長時間停車し、人を待つ車両に対する啓発を強化した。また、②乗車しようとする人が乗降場の場所を見つけられず、その結果、車両が先に到着してしまい長時間停車につながっているケースが散見されたため、京都駅側から乗降場の場所を見つけやすくなるよう案内横断幕を新設した。さらに、③一般車乗降場の入口の案内看板の表記を一部修正し、一般車とタクシー及びマイクロバスの車両の進入ルートを明確に示すことで車列整理の向上に努めるとともに、一般車に「乗降のみ可・待機不可」の記載を追記することで、乗降場における滞留防止に努めた。





乗降場へ進入する前から、
送迎バス・タクシーは「左」、
一般車は「右」に寄るよう
矢印を根本から2列に分離

追記

(6) 啓発活動の充実

運用開始以降、現地には誘導員を配置し、駐停車車両に対する声掛け等の啓発を実施している。令和3年度からは、音声案内機も活用し、より効果的な啓発に努めている。



【広報内容】

- ・ この場所は、乗り降り専用です。
- ・ この場所は、乗降を除く駐停車禁止です。
- ・ 車を駐車することはできません。 など

3-4 まとめ

- ・ 平成28年のリニューアルオープン以降、現地に誘導員を配置し誘導・啓発を実施していることから、利用者に運用ルールが浸透し、一定ルールに基づく利用がなされている。しかし、非常に多くの方に利用いただいているため、一般車乗降場に車が滞留し、入場しにくい状況が生じる時期、時間帯もある。
- ・ 利用が集中する時間帯の混雑や、駐停車を行う車両に対して、引き続き、誘導員による運用ルールの周知・指導や合同啓発を継続していく。
- ・ 停車や長時間の駐車を希望される方に配布している割引券の配布枚数が、運用開始以降、最も多くなっており、これまでの啓発の効果と考えている。

第4章 送迎バス乗降場の運用について

4-1 施設配置



4-2 運用ルール

運用ルール	利用時間 5 分以内
	乗降が終わり次第、速やかに退出
	時間調整、待機を行わないこと
(参考) 道路交通法	タクシー、マイクロバスを除く車両通行止

4-3 使用事業者（定期利用）

1	A N A クラウンプラザホテル京都	8	ホテル平安の森京都
2	リーガロイヤルホテル京都	9	国家公務員共済組合連合会 くに荘
3	京都東急ホテル	10	ホテル ザ セレスティン京都祇園
4	ウェスティン都ホテル京都	11	K I Y O M I Z U 京都東山
5	ラウンドワン京都伏見店	12	京都ユウベルホテル
6	東急ハーヴェストクラブ京都鷹峯	13	右源太 ※5月～9月の運行
7	ロテルド比叡	14	THE HOTEL HIGASHIYAMA

4-4 運用状況

(1) 会議の開催（令和6年1月19日 書面開催）

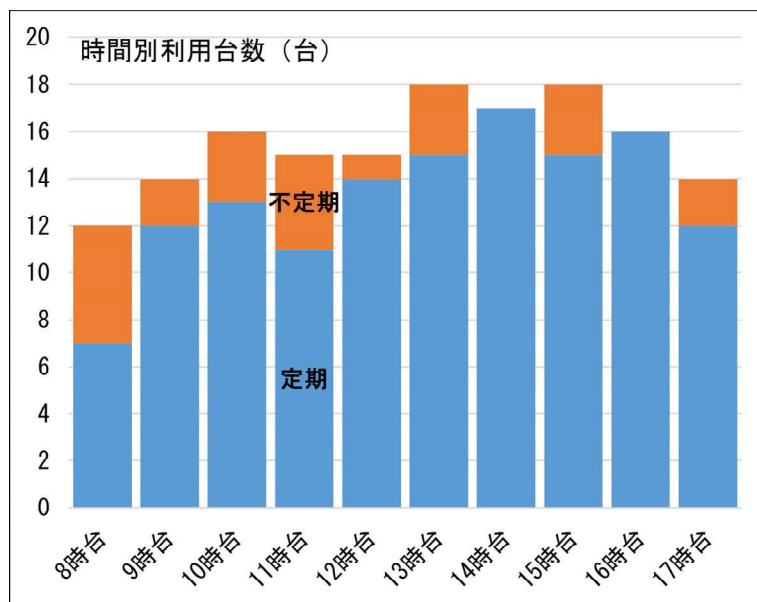
定期利用者向けに年に1度、送迎バス乗降場の運用に関する会議を開催し、運用ルールの周知徹底、運用に関する意見交換等を実施している。

(2) 運用実績

① 利用台数

運行ダイヤの調整を行っているため、各時間帯に適度に分散して利用がされている。

【時間帯別利用台数（令和5年12月8日（金）調査）】



② 停車時間

調査の結果、5分以内の利用が59%であり、昨年度と比較し、5分以内の利用割合が11%も減少している。10分を超える利用も14%とかなり多く見受けられるため、改めて、しっかりと運用ルールの周知・啓発を行っていく。

【停車時間（令和5年12月8日（金）調査）の割合】

利用時間	5分以内	5分超～ 10分以内	10分超	調査日
5年度	59%	26%	14%	12月8日（金）
（参考）4年度	70%	22%	8%	11月25日（金）

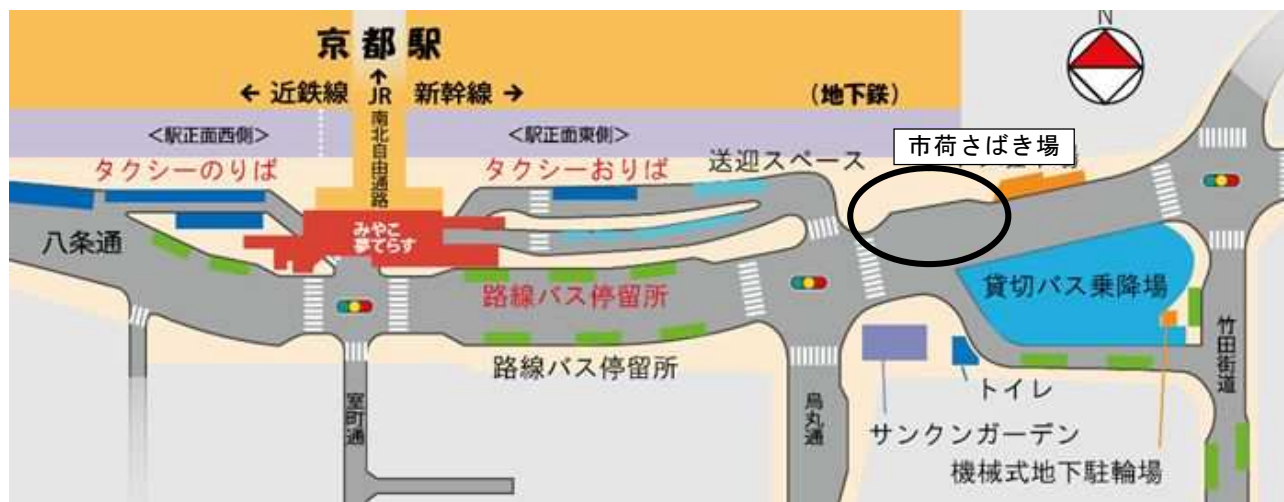
注) 端数処理により100%にならない場合があります。

4-5 まとめ

- ・ 運行ダイヤに基づき、一定円滑に運用できているが、令和5年5月に新型コロナが5類に移行し、人の流れが回復しているためか、5分を超える停車をしている割合が昨年度よりもかなり増加している。
- ・ 円滑な運用ができるよう、定期的に運行ダイヤの確認を行うとともに、利用者数が増加しても、5分以内というルールを守った運行としていただけるよう改めて周知を徹底していく。また、新規参入については、空きのある時間帯でのダイヤ調整を行い、利用の集中を避ける。

第 5 章 市荷さばき場の運用について

5-1 施設配置



5-2 運用ルール

荷さばきについては、原則、荷受け側の駐車スペースを確保することとしているが、大型の車両で荷捌きスペース等を確保できない場合に限り、市荷さばき場を利用している。

【市荷さばき場の運用ルール】

- ① 登録した利用者のみ利用可能
- ② 利用者間で運用スケジュールを調整すること
- ③ 利用時間は60分以内とすること
- ④ 利用時には、事前にポールの上げ下げを行う人員を配置すること

5-3 運用状況

(1) 利用者

J R 東海 (Asty 京都)、京都市交通局 (コトチカ)

(2) 利用時間

8割を超える利用者が、運用ルールに基づく60分以内の利用であった。一部60分を超過する利用も見られたため、改めて運行ルールの周知徹底を行うとともに、定期的な啓発を行っていく。

【市荷さばき場利用時間 (令和5年10月20日(金)調査)】

利用時間	20分以内	20分超～ 40分以内	40分超～ 60分以内	60分超	調査日
5年度	33%	33%	17%	17%	10月20日(金)
(参考) 4年度	33%	33%	17%	17%	10月21日(金)

(3) 啓発活動

① 合同啓発（令和 5 年 11 月 8 日実施）

J R 東海、南警察署、下京警察署、京都市と合同で、路上での荷さばきや路上での駐停車車両への声掛けやチラシ配布等の啓発活動を実施。



② 啓発看板（駐停車禁止）（令和 3 年 1 月設置）

市荷さばき場の東側のバイク置き場に 2 箇所設置している。

5-4 まとめ

- ・ 市荷さばき場については、利用者間（J R 東海、京都市交通局）で調整のうえ、概ね交通への支障がないよう運用できている。
- ・ 利用が集中する時間帯において、路上での荷さばきや駐停車車両が散見されることから、自社荷さばき場の増設（J R 東海）や合同啓発の実施、啓発看板の設置等の対策を行っている。
- ・ 引き続き、現地運用状況を注視するとともに、利用者間と調整を図り、円滑な運用に努めていく。

第 6 章 路線バスのりばの運用について

6-1 施設配置



6-2 運用方法

- ・ 各バス事業者が利用できる停留所を指定したうえで、各停留所において、事業者間で運行ダイヤを調整している。
- ・ 運行ダイヤの調整結果については、本市に報告することとしている。

6-3 運行状況

E1～H7 のりばの路線数は整備当初よりも増加しているものの、運行本数は微増（＋3％）に留まっている。

	平成 2 8 年供用開始時	令和 5 年 5 月時点
路線数	8 4 路線	9 4 路線
運行本数	1, 0 8 9 便	1, 1 2 4 便

6-4 まとめ

- ・ 事業者間が運行ダイヤを調整のうえ、交通への支障なく運用できている。
- ・ 引き続き、バス事業者と連携を図りながら、円滑な運用に努めていく。