

第18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7年3月5日

京都市都市計画局歩くまち京都推進室

目次

序章 京都駅八条口駅前広場の現状について	1
第 1 章 タクシーのりば等の運用について	2
1-1 利用状況	2
1-2 課題と対策	2
1-3 その他の取組	5
1-4 まとめ	6
1-① 施設配置及び概要	6
1-② 運用状況	7
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	7
第 2 章 一般車乗降場の運用について	10
2-1 利用状況	10
2-2 課題と対策	10
2-3 その他の取組	12
2-4 まとめ	13
2-① 施設配置	14
2-② 運用ルール	14
第 3 章 貸切バス乗降場の運用について	15
3-1 利用状況	15
3-2 課題と対策	16
3-3 その他の取組	16
3-4 まとめ	16
3-① 施設配置	17
3-② 運用状況	17
3-③ 修学旅行シーズン(5・6 月)の運用について	17
3-④ 高速乗合バスの利用	18
第 4 章 送迎バス乗降場の運用について	19
4-1 利用状況	19
4-2 課題と対策	19
4-3 その他の取組	19
4-4 まとめ	20
4-① 施設配置	20
4-② 運用ルール	20
4-③ 使用事業者(定期利用)	20

第 5 章	市荷さばき場の運用について	21
5-1	利用状況	21
5-2	課題と対策	21
5-3	その他の取組	21
5-4	まとめ	21
5-①	施設配置	22
5-②	運用ルール	22
第 6 章	路線バスのりばの運用について	23
6-1	利用状況	23
6-2	課題と対策	23
6-3	その他の取組	23
6-4	まとめ	23
6-①	施設配置	23
6-②	運用方法	23

序章 京都駅八条口駅前広場の現状について

平成28年12月の京都駅八条口駅前広場の整備完了後も、当エリアマネジメント会議において、各乗降場等の利用方法や管理方法を検討し、課題等の調整・共有を図ることにより、駅前広場全体の管理・円滑な運営に取り組んでいるところである。

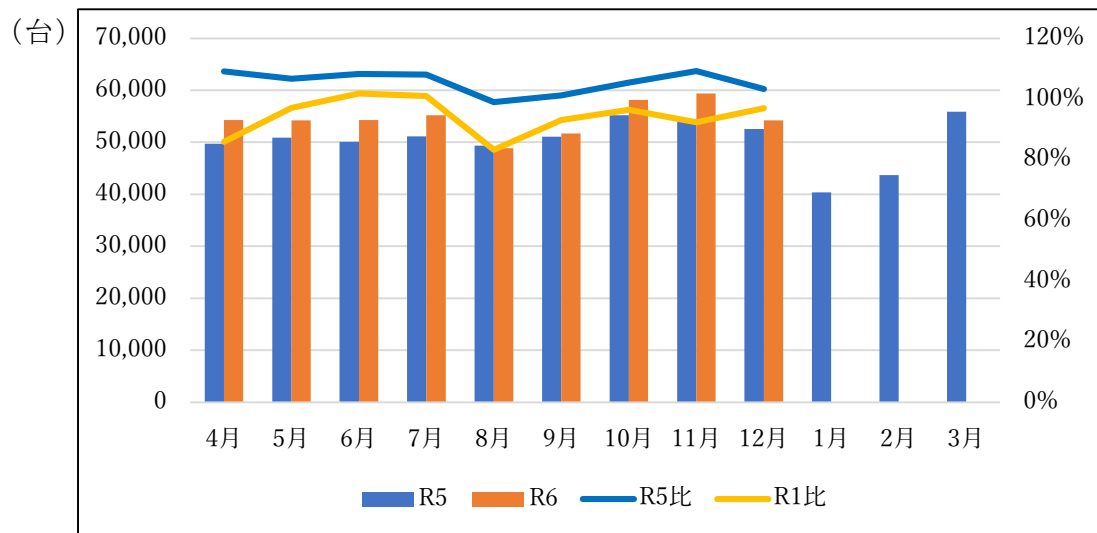
一方で、今般の観光回復に伴い、各乗降場等に混雑が発生するなどの課題が生じていることもあり、当エリアマネジメント会議の委員（京都府警、交通事業者、行政機関、周辺施設事業者）の皆様と連携及び調整を図ることで対応している。以下の章において、各乗降場等における現状、課題及び対策等について報告する。

第1章 タクシーのりば等の運用について

1-1 利用状況

タクシー配車システムの利用台数の推移

令和6年度のタクシー利用台数について、昨年度の同時期（4～12月）と比較すると、平均6%増加している。コロナ禍前の令和元年度との比較では、94%とコロナ禍前に近い利用台数となっている。



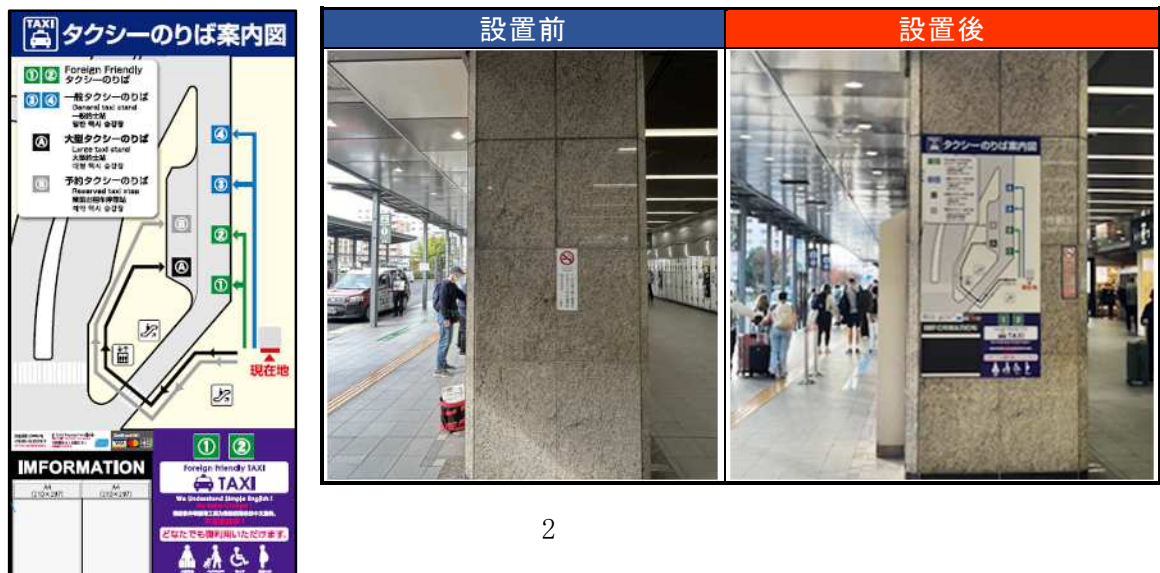
1-2 課題と対策

(1) タクシー乗り場に関する案内誘導の不足

観光の回復に伴い、当タクシー乗り場を初めて利用される方が多い中、乗り場の場所、並び方、利用方法等が分からず、お困りになられている方が多く見受けられたため、以下の対策を講じた。

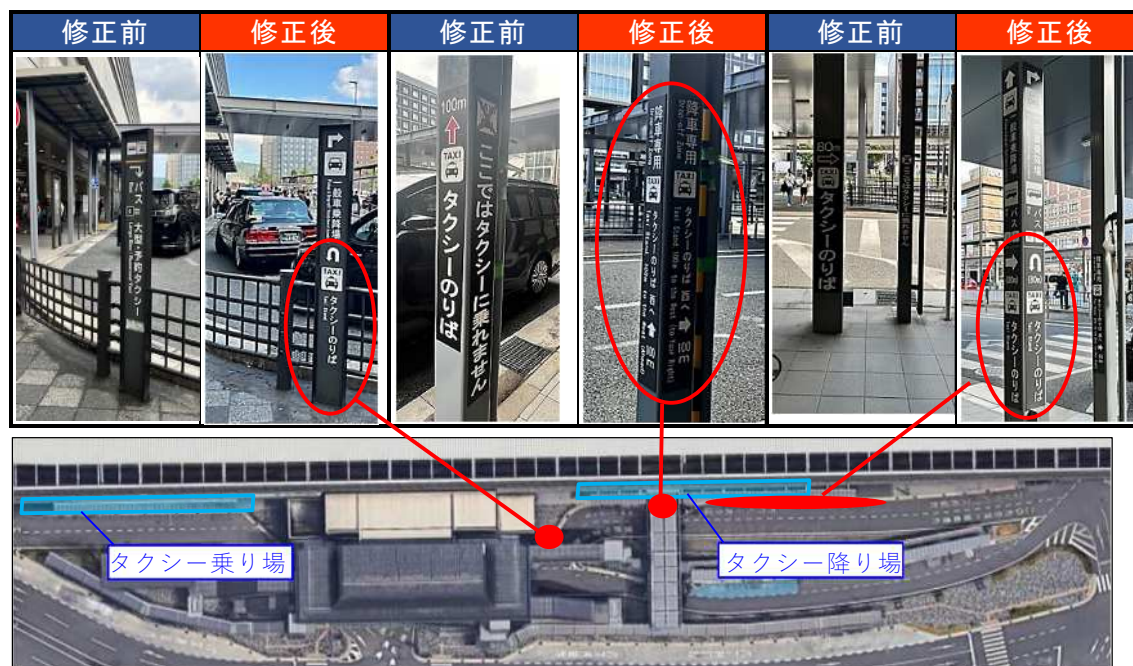
ア 案内板の新設（新規）

一般・予約・大型・フォーリンフレンドリータクシーと複数の乗り場があるため、それぞれの乗り場への動線が分かりやすいよう京都タクシー業務センターが、乗り場に案内板を設置した。当案内板には、A4のチラシが入るポケットを2つ設けており、観光シーズン等の繁忙期など、状況に応じて発信すべき注意事項や案内を臨機応変に表示できるようにした。



イ 乗り場への誘導表示の追加（充実）

タクシー乗り場と降り場とが異なる場所にあり、誤ってタクシー降り場で乗車しようとするケースが散見されたため、タクシー降り場に、降車専用であることと、乗り場を案内する看板（多言語対応）を設置した。



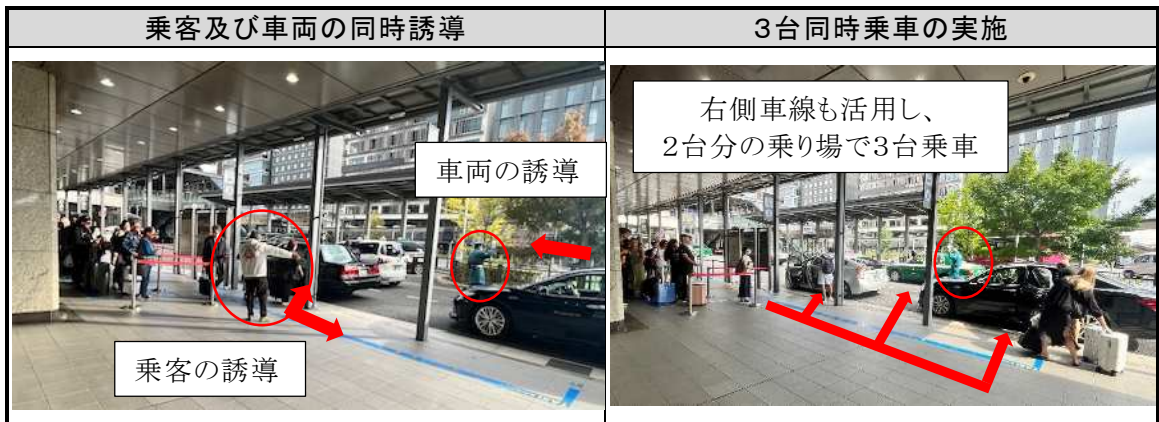
ウ 路面表示の改善（充実）

観光シーズン等の繁忙期や新幹線の到着時間等に、タクシーを利用される方の待機列が長くなることから、京都タクシー業務センターにおいて路面表示の延長を実施したことで、整列を促すとともに、他の駅利用者の通行を妨げないように改善を行った。



エ 乗り場への滞留対策係員の配置（継続）

令和5年10月からタクシー乗り場の滞留対策のための誘導員を増員配置（1名→2名）しており、タクシー車両と旅客の誘導を併せて行うことで、スムーズな乗車をサポートし、乗り場の回転率を向上させている。

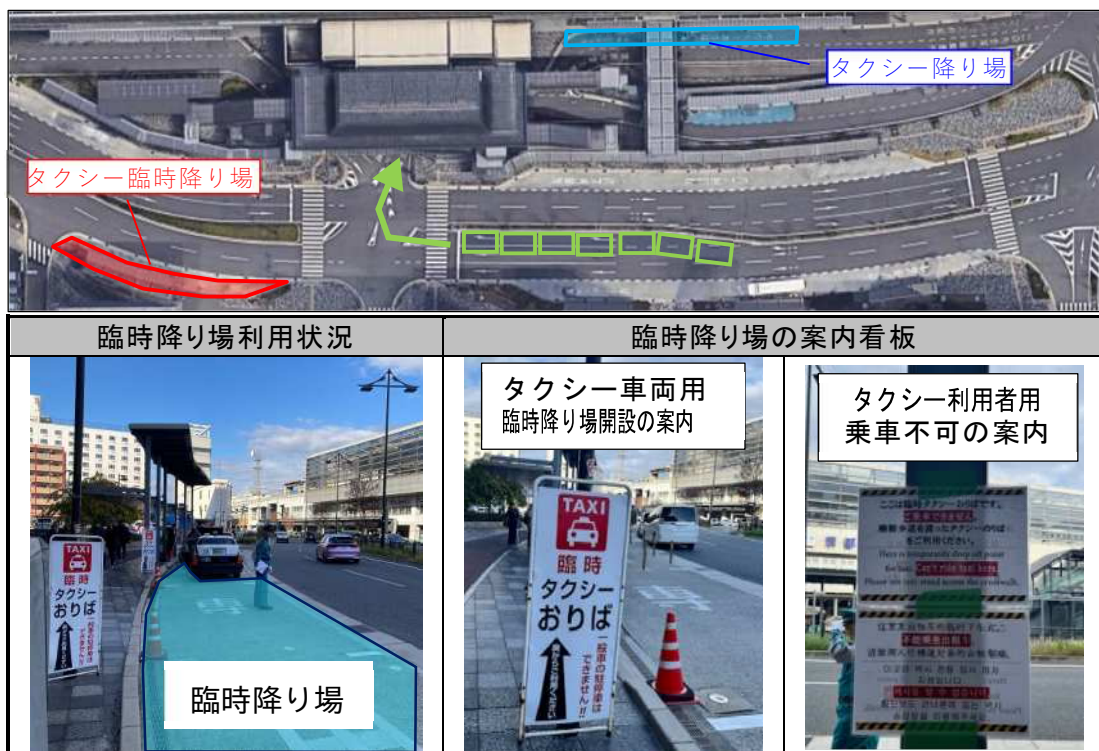


(2) 降り場へのアクセスが混雑（主に観光シーズン）

秋の観光シーズンに、タクシー降り場の混雑等により、京都駅八条口交差点の西行右折車線において、右折待ちの車両が追越車線に溢れ出し、八条通の交通に影響を及ぼすことを防ぐため、以下の対策を講じた。

ア タクシー臨時降り場の設置（新規）

貸切バス臨時降車場をタクシー臨時降り場として運用することにより、降車タクシーの分散化を図った。



< 対策日時 >

令和6年11月23日（土）、24日（日）、30日（土）、12月1日（日）
各日午前9時00分から午後5時00分まで

イ 降り場への滞留対策係員の配置（新規）

タクシー降り場に交通誘導員を配置し、車両を誘導することで、降り場の混雑緩和を図った。



<対策日時>

令和6年11月23日（土）、24日（日）、30日（土）、12月1日（日）

各日午前9時00分から午後5時00分まで

1-3 その他の取組

(1) タクシー駅前待機場入口の看板の修繕（充実）

タクシー駅前待機場への一般車の誤進入を防止するため、看板の表記を分かりやすく改善し、併せて多言語対応とした。



(2) 啓発活動の実施（継続）

令和6年11月7日に、京都タクシー業務センター、京都府警、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降り場の運用ルール（横断歩道上で停車しない、タクシー降り場でお客の乗車を行わない）の周知を行う啓発活動を実施。



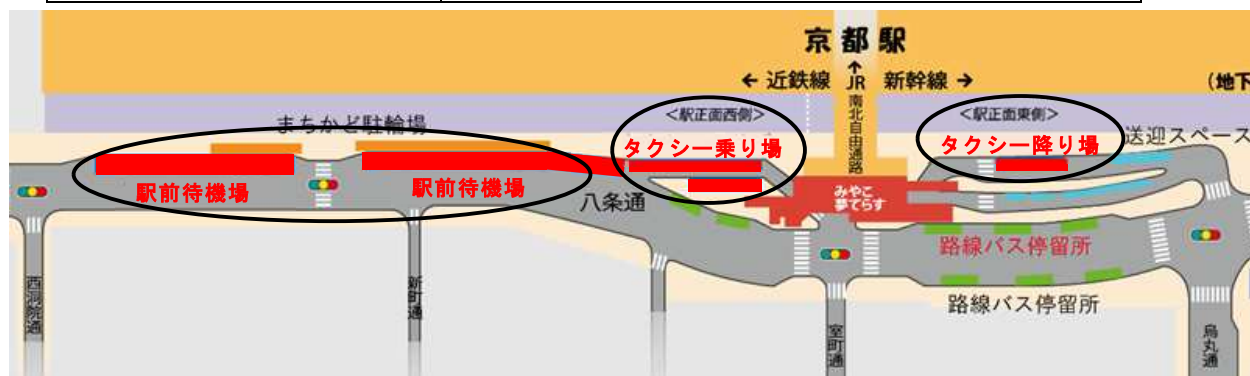
1-4 まとめ

現状	- タクシー配車システムの利用台数は昨年度比 6 % 増 - タクシー配車システムにより、タクシーの需要に応じた柔軟な対応 →八条通の交通の流れに支障を及ぼすことなく、円滑に運用できている。
主な課題と対策	- タクシー乗り場に関する案内誘導の不足 →①案内板の新設、②乗り場への誘導表示の追加、③路面表示の改善等により、利便性の向上を図った。 - 降り場へのアクセスが混雑（主に観光シーズン） →①タクシー臨時降り場の設置、②降り場への滞留対策係員の配置等により、タクシー降車の円滑化を図った。
令和 7 年度の取組予定	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。

< 参考 >

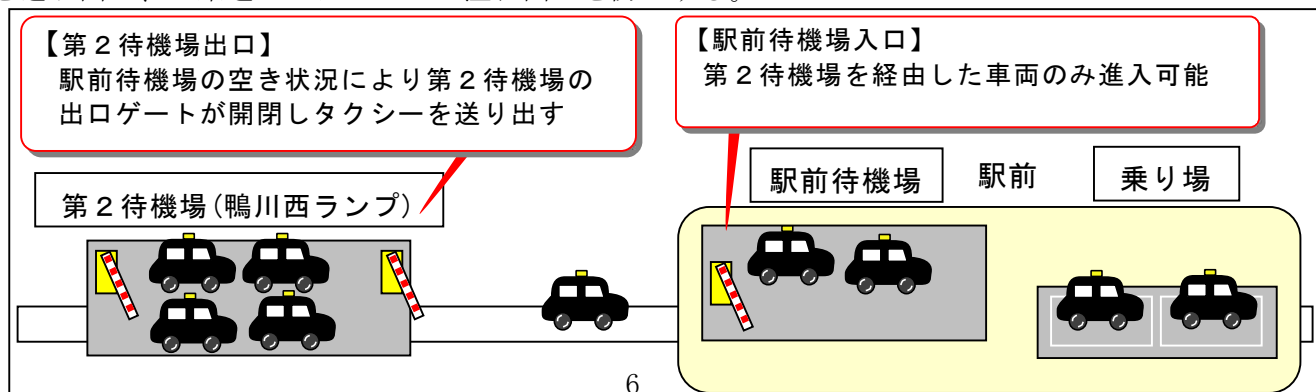
1-① 施設配置及び概要

施設	配置場所
タクシー降り場	駅正面東側：八条通（室町通～烏丸通間）
タクシー乗り場	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

タクシー乗り場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

タクシー待機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

第3期指定管理期間：令和7年4月1日から令和11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期から第3期まで同事業者）

(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

2,152台（令和6年12月時点） （参考）1,872台（平成30年2月時点）

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

観光の回復により、タクシー需要が増加している近年は、駅前待機場へ直接入場させる「直入モード」を基本としながらも、タクシー供給が需要を上回り、駅前待機場内のタクシーが多い時間帯については、八条通への溢し防止のため、鴨川西ランプ付近の第2待機場経由で駅前待機場へ入場させる「経由モード」に切り替えている。

また、需要と供給のバランスがとれ、駅前待機場内のタクシーの数が減少した場合は、速やかに「直入モード」に切り替えるなど、状況に応じたこまめな入場方法の切替を行っている。

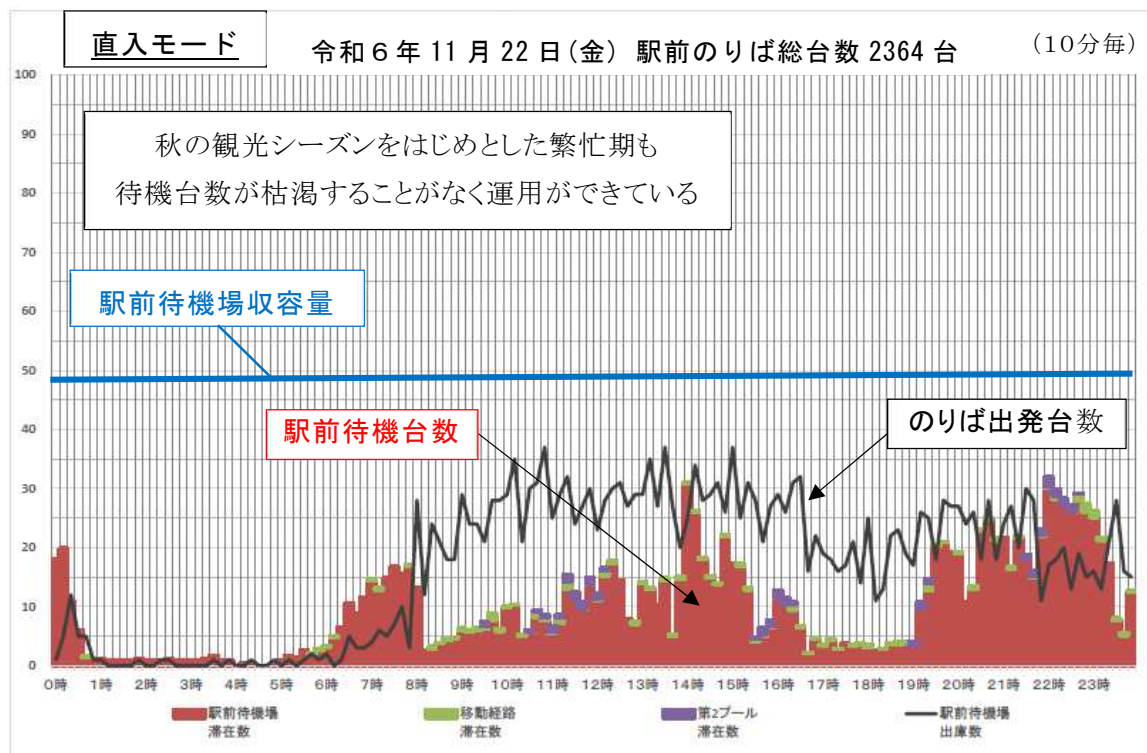
<イメージ>

タクシー需給のバランス	入場モード
需要 ≥ 供給	直入モード ※下記(1)参照
需要 < 供給	経由モード ※下記(2)参照

(1) 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においては、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。

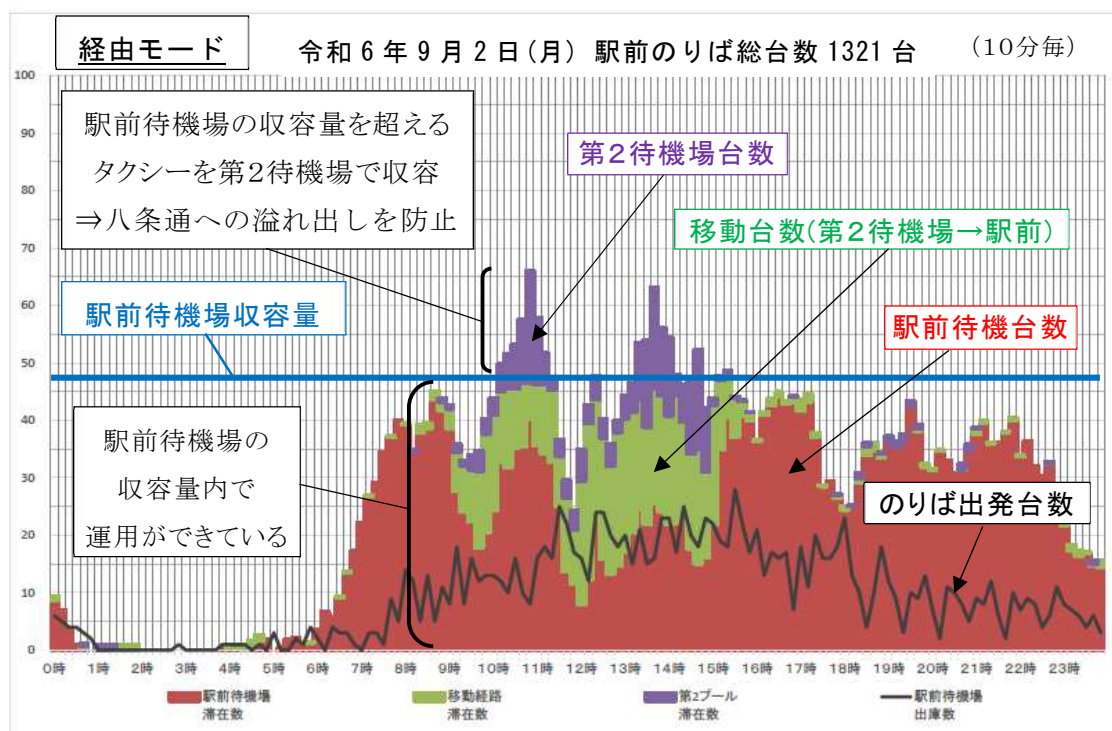
京都駅八条口タクシー配車システム台数状況



(2) 経由モード【供給＞需要の場合】

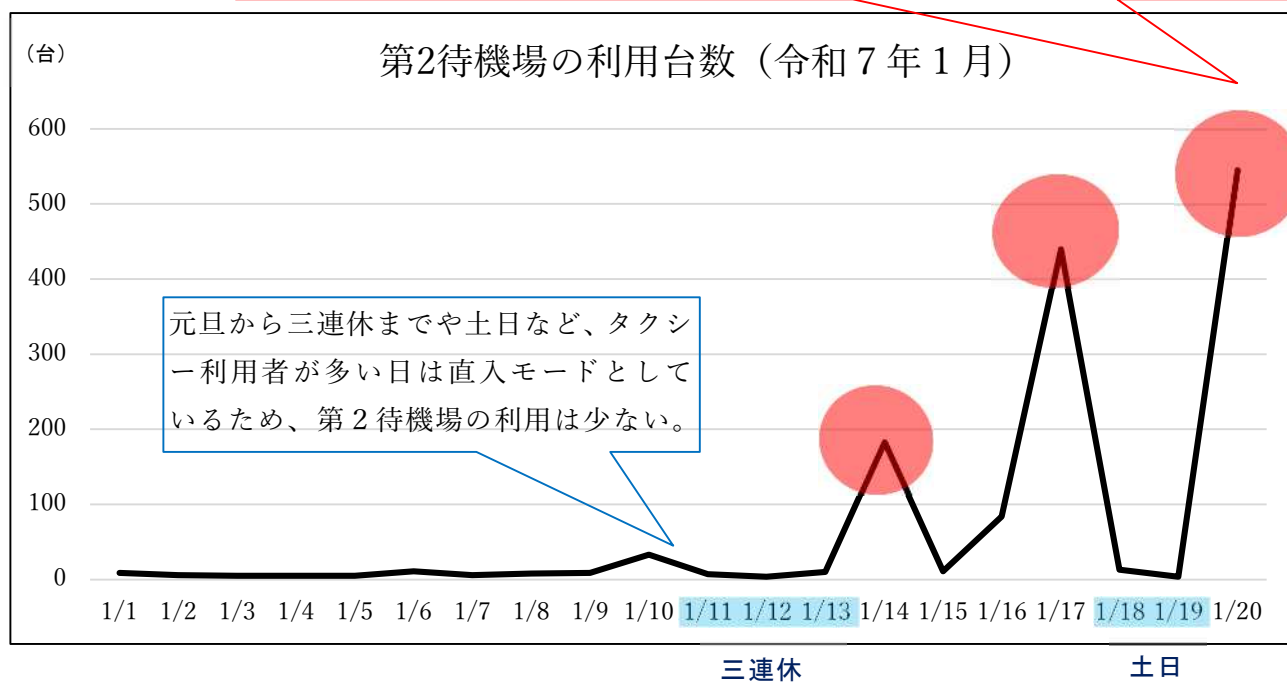
タクシーの供給量が需要を上回っている場合、駅前待機場の収容量を超えるタクシーを第2待機場に收容することで、駅前待機場から八条通へのタクシーの溢れ出しを防止している。

京都駅八条口タクシー配車システム台数状況



(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。



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ことを目的として、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。

第2章 一般車乗降場の運用について

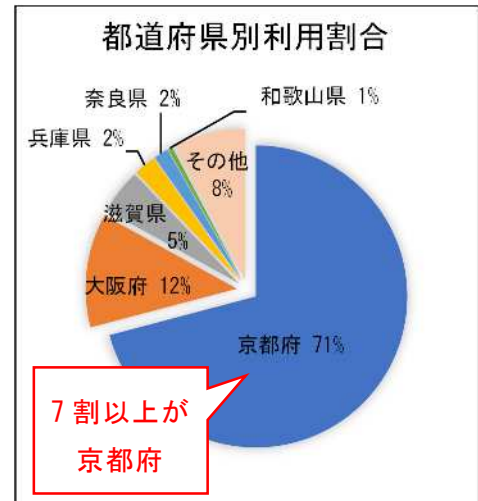
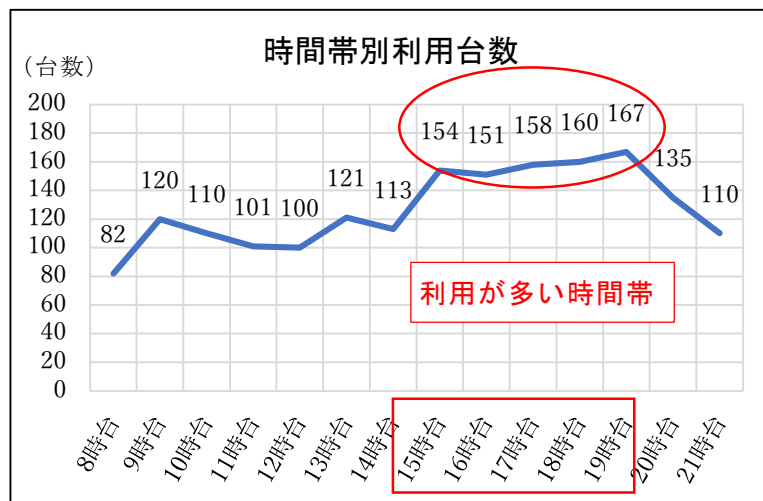
2-1 利用状況

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。その運用ルールを踏まえ、利用車両の停車時間等について、毎年度調査を行っており、今年度は11月15日(金)に実施したため、以下のとおり調査結果を報告する。

(1) 利用台数

総利用台数（8時～22時）：1782台

※ナンバープレートから判断



(2) 停車時間

	5分以内	5分超～ 10分以内	10分超	調査日
令和6年度	82%	9%	9%	11月15日(金)
(参考) 令和5年度	81%	10%	9%	10月27日(金)

調査の結果、利用台数の多い時間帯は15～20時であり、閑散時間帯の約1.5倍の利用があった。地域別で見ると、京都府のナンバープレートを付けた車両が全体の7割以上を占めていることから、多くの市民の方々に利用いただいていることが伺える。

また、停車時間については、5分を超える利用が昨年度と比べて1%減少した。平成28年度から継続して行っている現地での丁寧な啓発により、少しずつではあるが、運用ルールが浸透しつつあることと、京都駅八条口駐車場（アバンティ地下駐車場）の利用数の増加（詳細は2-3(1)参照）等による効果が出たものと考えられる。

今後も引き続き、初めての利用者に運用ルールの周知を行うとともに、長時間停車される方に対しては、しっかりと啓発活動を行い、利用状況の改善を図る必要がある。

2-2 課題と対策

(1) 乗降場内における5分を超える長時間停車

一部の利用車両の人待ちのための長時間停車が、乗降場の混雑の原因となっているため、以下の対策を講じた。

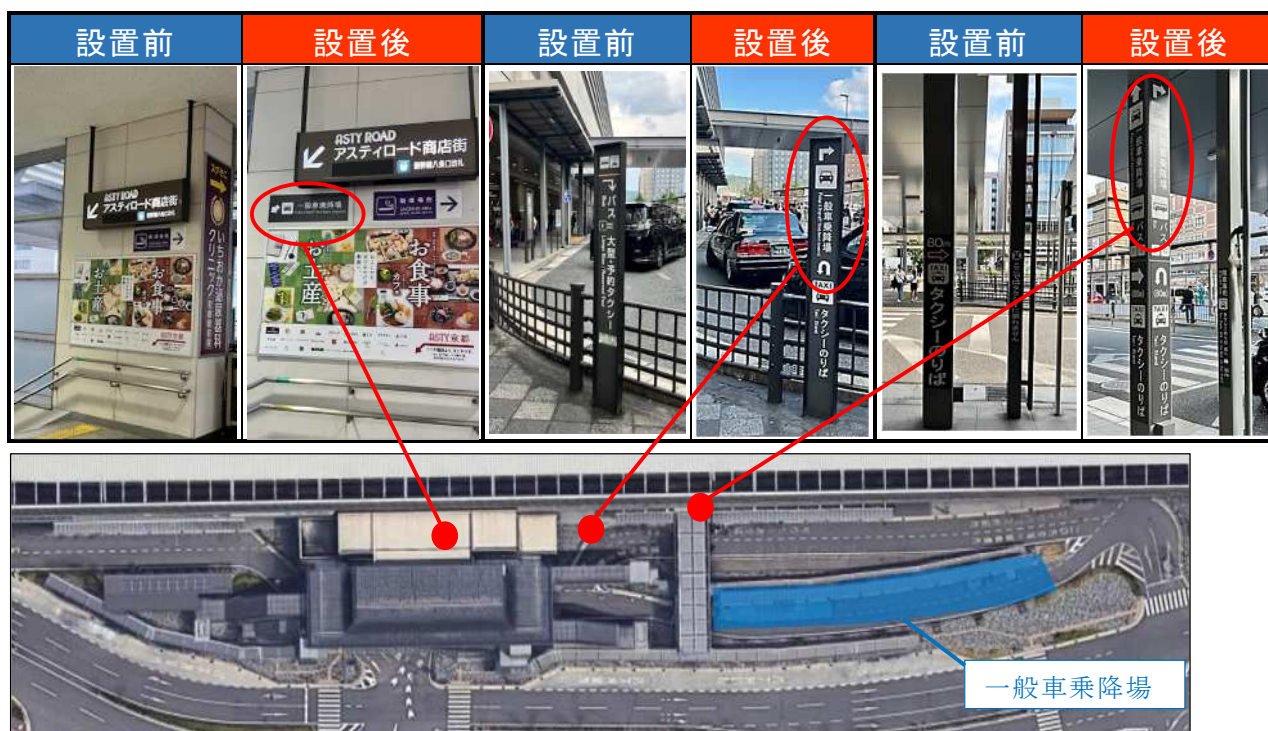
ア 啓発横断幕の新設（充実）（令和6年10月設置）

一般車乗降場内の横断防止柵に乗降場の利用ルールを啓発する横断幕（多言語対応）を新設し、人待ちによる長時間停車車両に対する啓発を強化した。



イ 案内看板の新設（充実）（令和6年10月設置）

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見受けられたため、案内看板の増設を行った。



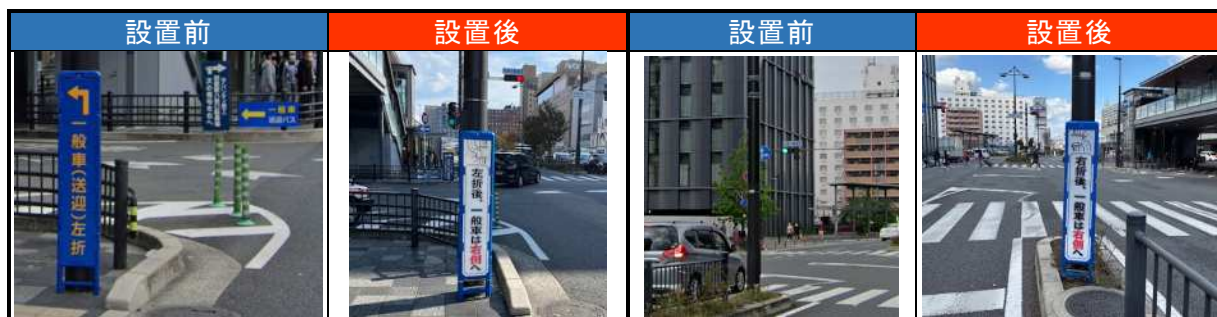
(2) 乗降場への進入路における車両滞留

京都駅八条口交差点から各乗降場（一般車乗降場・タクシー降り場及び送迎バス乗降場）に進入する際、一般車は車道の右側、タクシー及び送迎バスは車道の左側を走行することとしているが、一般車が車道の中央に停止すること等により、タクシー及び送迎バスが各乗降場所へ進入できない等の支障が生じていたことから、円滑性を確保するため、以下の対策を講じた。

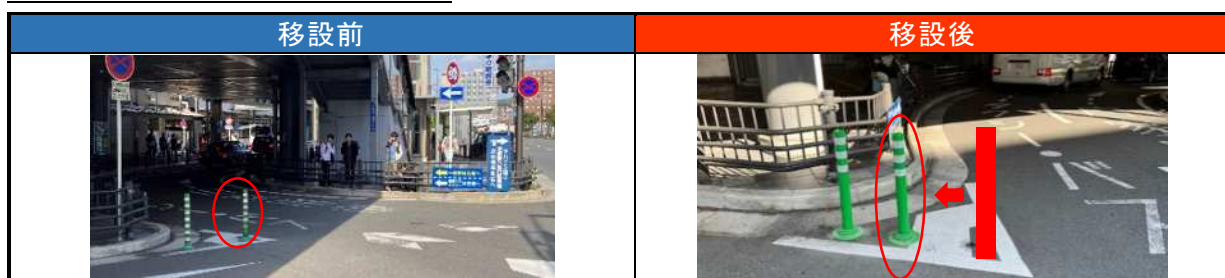
ア 路面表示（中央ライン）の設置（新規）



イ 啓発看板の新設（新規）



ウ ポストコーンの移設（新規）

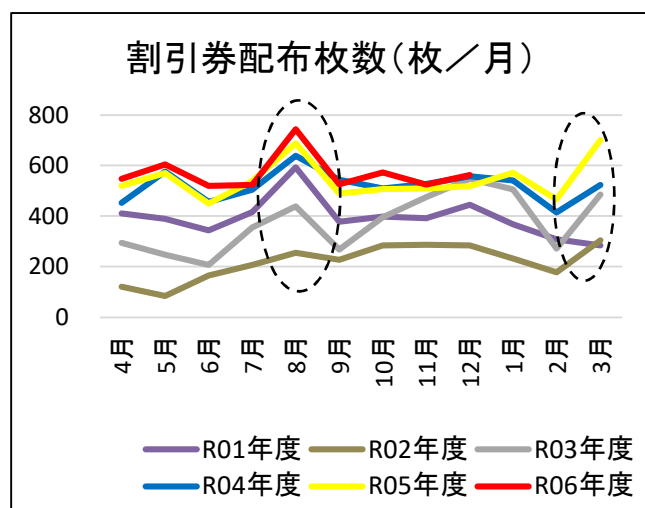
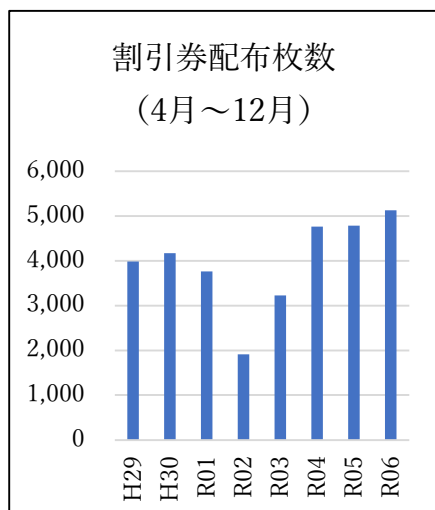


2-3 その他の取組

(1) 京都駅八条口駐車場（アバンティ地下駐車場）の利用促進（継続）

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、送迎等に長時間を要される方に対して、同駐車場を利用いただくよう本市ホームページや現地での啓発によって御案内している。

利用数は運用開始以降、最も多くなっており、現地での啓発等による周知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、8月と3月が突出して多くなっている。



(2) 啓発活動（充実）

令和6年11月7日に、京都府警、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。

また、運用開始以降、現地には通年で誘導員を配置し、駐停車車両に対する声掛け等の啓発を実施しており、音声案内機の活用や、定期的に本市職員（サービス事業推進室、歩くまち京都推進室）も啓発活動を行うことで、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

2-4 まとめ

現状	・ 現地に誘導員を配置し、誘導・啓発を継続的に実施 →利用者に運用ルールが浸透しつつあり、一定ルールに基づく利用がなされている。 ・ 5分を超える停車は昨年度と比べて1%減少した。 →時間帯によっては、長時間停車車両が多くなることにより乗降場内の混雑が発生している。
主な課題と対策	・ 乗降場内における5分を超える長時間停車 →①啓発横断幕の新設、②案内看板の新設等の対策を実施し、ルールに基づく利用の促進に努めた。 ・ 乗降場への進入路における車両滞留 →①路面表示（中央ライン）の設置、②啓発看板の新設、③ポストコーンの移設等の対策を講じたことにより、一定改善が図られた。
令和7年度の取組予定	引き続き、利用者に運用ルールの周知徹底を図るとともに、長時間停車される利用者に対しては、しっかりと啓発活動を行い、利用状況の改善を図っていく。

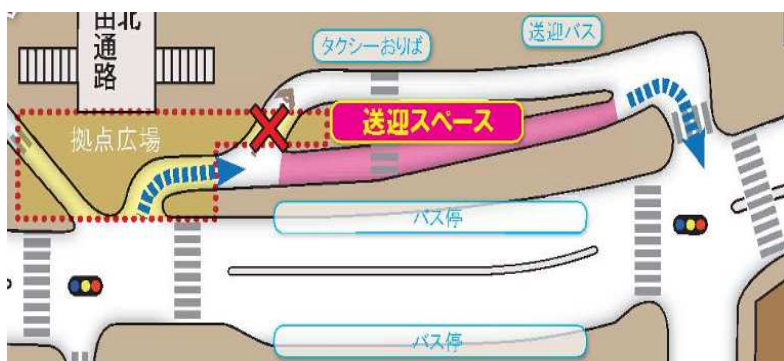
<参考>

2-① 施設配置



2-② 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00分～23時30分の間に誘導員を配置している。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。



第3章 貸切バス乗降場の運用について

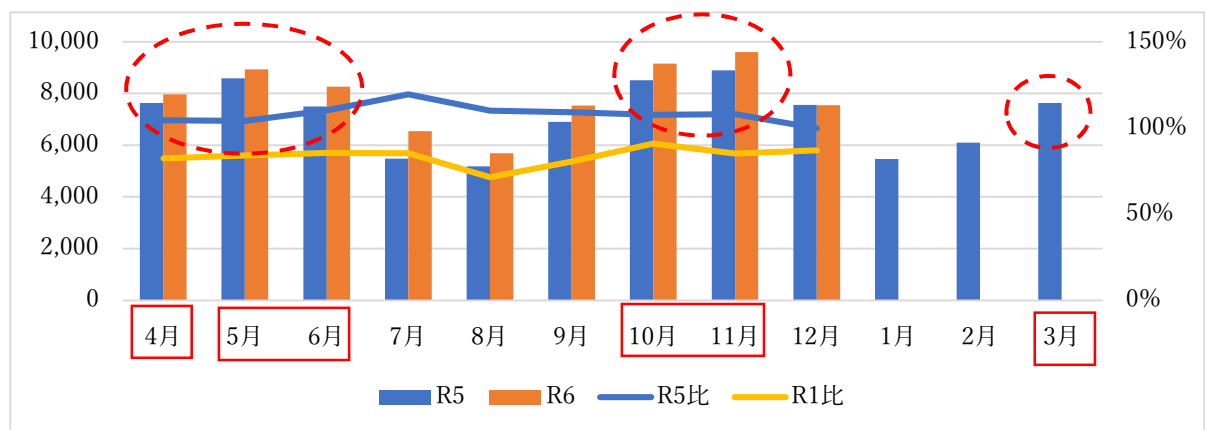
3-1 利用状況

(1) 貸切バス乗降場運用実績

ア 利用台数の推移

令和6年度の貸切バス乗降場利用台数について、昨年度の同時期（4～12月）と比較すると、平均8%増加している。コロナ禍前の令和元年度との比較では、84%であるが、令和元年度は京都駅八条口旅客自動車待機場等条例の改正前であり、短時間（10分以内）の乗車利用を無料としていたため、単純に比較することはできない。

月別の傾向としては、例年同様、修学旅行シーズン（5・6月）及び春秋の観光シーズンの利用が多く、その他の月についても安定した利用が伺える。



【令和6年度（4～12月）日平均利用台数】 259台

イ 利用時間の割合

【乗車利用】

利用時間	20分以内	20分超	備考
6年度乗車実績	94.3%	5.7%	4月～12月
(参考) 5年度乗車実績	93.0%	7.0%	4月～12月

94%以上が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
6年度乗車実績	96.2%	3.5%	0.3%	4月～12月
(参考) 5年度乗車実績	96.5%	3.1%	0.4%	4月～12月

96%以上が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ます。

(2) 修学旅行に関する利用実績（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、毎年度約1,000校の利用があり、安定的に修学旅行目的の貸切バスを受け入れている。修学旅行列車（新幹線）の到着時間に利用が集中するが、臨時降車場及び東本願寺前市民緑地の活用や、バス配車システムの運用により大きな混乱なく、円滑に運用できている。（詳細は参考3-③参照。）

【令和6年度利用学校数】 963校

3-2 課題と対策

概ね円滑に運営できており、大きな課題なし。

3-3 その他の取組

(1) 啓発活動（充実）

令和6年11月7日に、京都府バス協会、京都府警、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。



また、全市的な観光バス路上滞留対策の取組として、同啓発エリアや東本願寺周辺など、観光バスの路上滞留が見られたエリアにおいて、秋の観光シーズンの土日（計8日間）に継続的な現地啓発活動を行ったほか、昨年度は、東本願寺周辺に啓発看板を設置するなど、様々な対策を講じている。

(2) 乗降場利用者への利用方法の周知（充実）

乗降場利用者の一部が、近隣の商業施設の出入口付近を集合・待機場所とし、出入口を塞いだり、ゴミを放置するなどして、施設運営に影響を及ぼすという案件が発生したため、全国旅行業協会及び日本旅行業協会を通じて、各旅行会社に以下の2点を周知した。

ア 集合及び待機場所にはサンクンガーデンを利用すること

イ トイレは貸切バス乗降場西側の公衆便所を利用すること

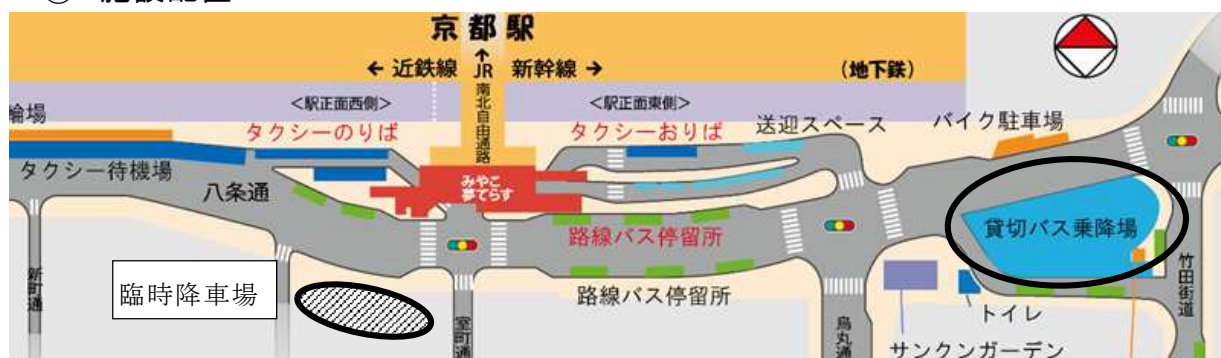


3-4 まとめ

現状	- 貸切バス乗降場の利用台数は昨年度比8%増である。 5・6月の修学旅行シーズンにおいては、乗降場の利用が特定の時間帯に集中→臨時降車場及び東本願寺前市民緑地の活用や、バス配車システムの運用により大きな混乱なく、円滑に運用できている。
主な課題と対策	概ね円滑に運営できており、大きな課題なし。
令和7年度の取組予定	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。

<参考>

3-① 施設配置



3-② 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

第3期指定管理期間：令和7年4月1日から令和11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期から第3期まで同事業者

(3) 予約申込（利用日の3カ月前から予約受付）

午前6時から午後6時までの「乗車利用」のみ予約受付（※）を実施

※ Web 予約システム（タイムズの予約サービス）により受付

(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分以内の降車利用は無料	
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	

3-③ 修学旅行シーズン(5・6月)の運用について

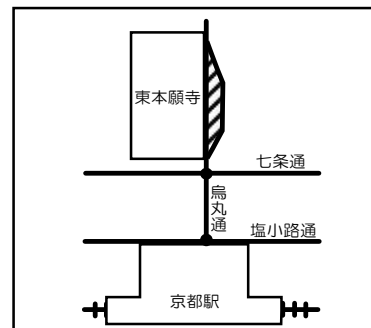
(1) 先行予約の受付

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か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、期間内に申し込みがあった全ての方が利用できるよう、臨時の乗車場を確保し、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か月前	先着順
修学旅行シーズン (5・6月)	約6か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、「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。なお、東本願寺前市民緑地は、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貸切バス乗降場の利用が集中するため、乗降場の収容台数を超えるバスが周辺道路に滞留するおそれがある。そのため、利用時間前に待機場で待機いただき、乗降場の空き状況に応じて、待機場からバスを配車する運用を行っている。



3-④ 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停留所として、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。

【運用状況】

利用時間	利用枠
19時～翌朝7時	5台

第4章 送迎バス乗降場の運用について

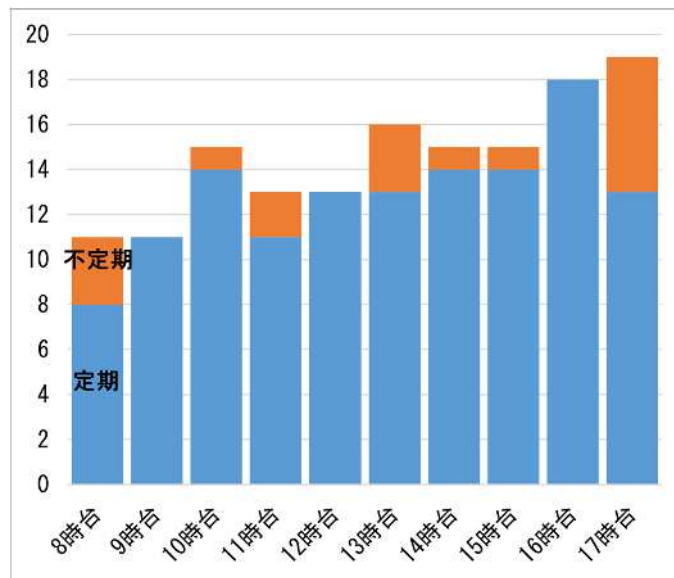
4-1 利用状況

送迎バス乗降場は『人の乗降のための停車を除き、駐停車禁止』である。その運用ルールを踏まえ、利用車両の停車時間等について、毎年度調査を行っており、今年度は11月29日(金)に実施したため、以下のとおり調査結果を報告する。

(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】(台)



(2) 停車時間

調査の結果、5分以内の利用が68%と 昨年度より9%増加し、10分を超える利用も10%減少するなど、改善が図られている。しかしながら、ルールである「5分以内」を超過した利用が約3割を占めているため、引き続き、運用ルールの周知・啓発を行っていく。

【停車時間（令和6年11月29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
6年度	68%	27%	4%	11月29日(金)
(参考) 5年度	59%	26%	14%	12月8日(金)

注) 端数処理により100%にならない場合がある。

4-2 課題と対策

概ね円滑に運営できており、大きな課題なし。

4-3 その他の取組

運用に関する会議の開催(継続) (令和6年12月5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、運用ルールを周知徹底した。併せて、停車時間が長い事業者には、個別連絡による指導を行った。

4-4 まとめ

現状	- 概ね運行ダイヤに基づき円滑に運用できている。 5分を超える停車は昨年度と比べて9%減少した。
主な課題と対策	概ね円滑に運営できている、大きな課題なし。
令和7年度の取組予定	- 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。 - 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。

<参考>

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

4-③ 使用事業者(定期利用)

1	ANAクラウンプラザホテル京都	9	国家公務員共済組合連合会 くに荘
2	リーガロイヤルホテル京都	10	ホテル ザ セレスティン京都祇園
3	京都東急ホテル	11	K I Y O M I Z U 京都東山
4	ウェスティン都ホテル京都	12	京都ユウベルホテル
5	ラウンドワン京都伏見店	13	右源太 ※5月～9月の運行
6	東急ハーヴェストクラブ京都鷹峯	14	THE HOTEL HIGASHIYAMA
7	ロテルド比叡	15	京都おぶぶ茶苑
8	ホテル平安の森京都		

第5章 市荷さばき場の運用について

5-1 利用状況

市荷さばき場は事前に作成した時間割に基づいて利用いただいております、1回の利用時間は60分以内としている。その運用ルールを踏まえ、利用車両の停車時間等について、毎年度調査を行っており、今年度は12月6日(金)に実施したため、以下のとおり調査結果を報告する。

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
6年度	60%	40%	0%	0%	12月6日(金)
(参考) 5年度	33%	33%	17%	17%	10月20日(金)

調査時間帯においては、全ての利用者が運用ルールに基づく60分以内の利用であった。

しかし、事前に調整した時間帯以外の利用やポールの上忘れ等も見られたため、個別連絡による指導を行うとともに、利用実態に即するよう時間割の再調整を行った。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。

5-2 課題と対策

概ね円滑に運営できており、大きな課題なし。

5-3 その他の取組

合同啓発（継続）

令和6年11月15日に、JR東海、京都府警、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。

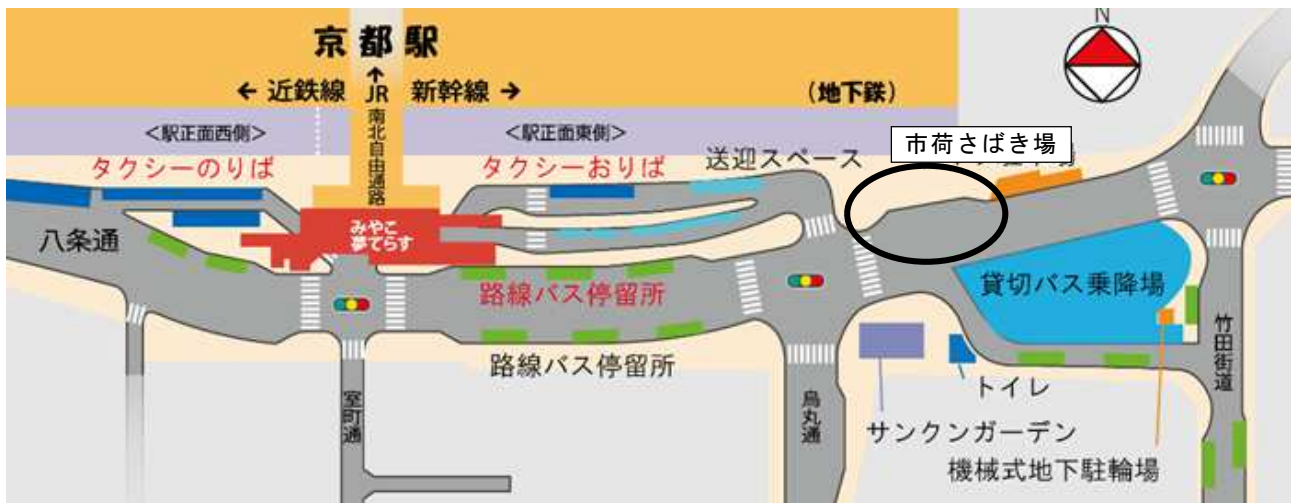


5-4 まとめ

現状	市荷さばき場については、利用者間（JR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。
主な課題と対策	概ね円滑に運営できており、大きな課題なし。
令和7年度 の取組予定	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。

<参考>

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、大型の車両で荷さばきスペースを確保できない場合等に関り、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

【利用者】 J R 東海 (Asty 京都)、京都市交通局 (コトチカ)

第6章 路線バスのりばの運用について

6-1 利用状況

運行本数

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、運行本数は微減している。

	平成28年供用開始時	令和6年5月時点
路線数	84路線	87路線
運行本数	1,089便	1,081便

6-2 課題と対策

概ね円滑に運営できており、大きな課題なし。

6-3 その他の取組

案内表示の新設（新規）

朝の通学時間帯において、一部の乗り場でバス乗車待ちの徒列が非常に長くなり、歩行者の通行に影響が出ていたことから、現地において徒列整理の案内表示を行うとともに、バス事業者及び学校にも協力をいただいている。

6-4 まとめ

現状	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。
主な課題と対策	概ね円滑に運営できており、大きな課題なし。
令和7年度の取組予定	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。

<参考>

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。