

令和3年5月13日 14時00分
資料配布 近畿地方整備局 京都国道事務所

新たなネットワークの完成により、まちづくりを支援 ～ 一般国道163号 木津東バイパスの整備効果 ～

令和2年3月15日 一般国道163号 木津東バイパスの開通から、1年が経過しました。
この度、開通後の整備効果をとりとめましたのでお知らせします。

■開通後の交通状況の変化

- 開通区間に並行する国道24号・国道163号重複区間の交通量は約1割減少
- 新たに開通した木津東バイパスの昼間12時間の交通量は約9,300台

■開通による整備効果

- 主要渋滞箇所の交通混雑が大幅に緩和
大谷交差点の最大渋滞長 【開通前】130m ⇒ 【開通後】0m
木津奈良道交差点の最大渋滞長 【開通前】510m ⇒ 【開通後】10m
- 重複区間の交通混雑緩和により物流の効率化に寄与
- 生活道路の交通減少により交通安全性の向上
- 平成24年の『まちびらき』以降、急激に人口が増加する『木津中央地区』などの
周辺地域の利便性・地域生活の安心向上に寄与

<取扱い>

<配布場所>

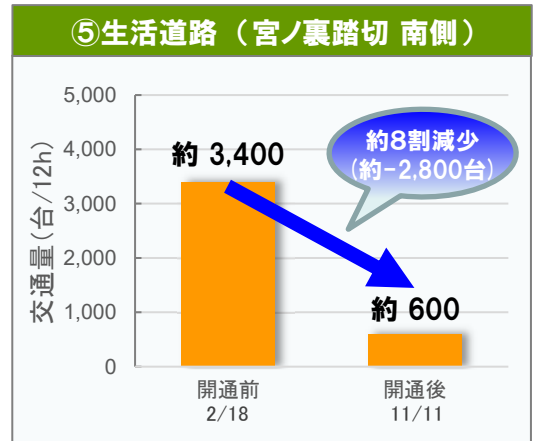
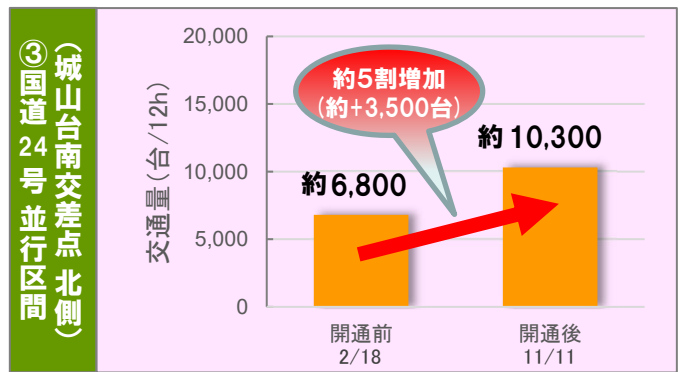
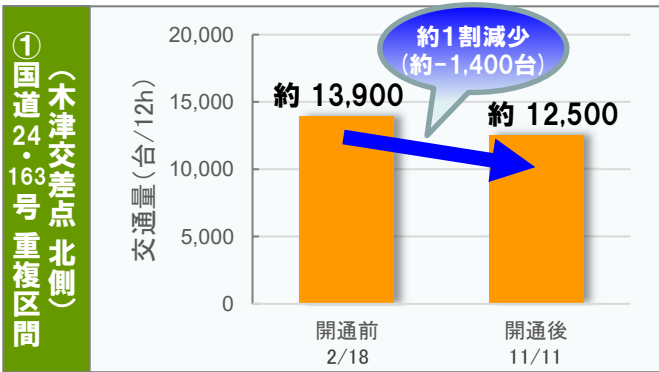
近畿建設記者クラブ、大手前記者クラブ
京都府政記者クラブ、京都府山城広域振興局

<問合せ先>

国土交通省 近畿地方整備局 京都国道事務所
副所長 今井 祐三(いまい ゆうぞう)
計画課長 田中 茂行(たなか しげゆき)
TEL 075-351-3300(代表)

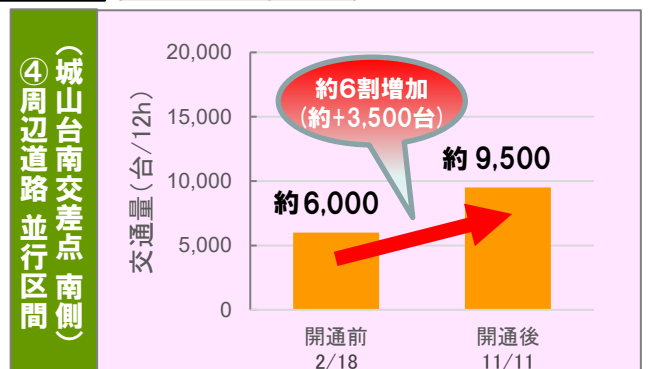
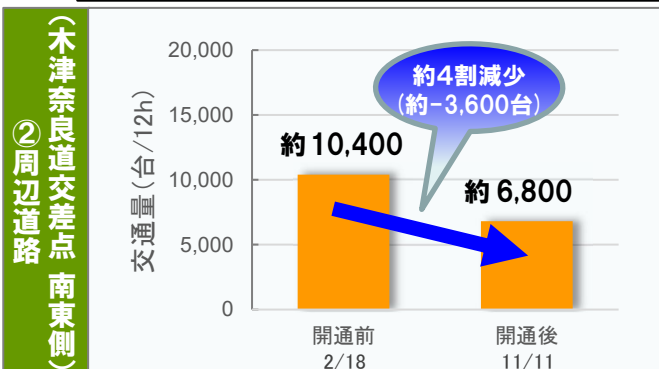
開通後の交通状況の変化(交通量)

- 新たに開通した木津東バイパスの交通量は**約9,300台/12h**
同時に開通した都市計画道路 東中央線の交通量は約5,900台/12h
- 国道24号と国道163号の重複区間(①)の交通量は**約1割減少**
- 周辺道路の木津奈良道交差点南東側(②)では、交通量が約4割減少
- 国道24号及び②の周辺道路に並行する区間(③,④)では、交通量が約5~6割増加
- 木津中央地区周辺へ向かう生活道路(⑤)では、交通量が約8割減少



凡例

| | |
|-----------|---|
| 開通区間 | — |
| 高速道路 | — |
| 一般国道 | — |
| 一般国道(事業中) | — |
| 主要地方道・府道 | — |
| その他の道路 | — |
| 主要渋滞箇所 | ○ |
| 交差点名 | □ |
| 木津中央地区 | ■ |
| JR | — |



※交通量調査日 開通前: 令和2年2月18日(火)7時~18時台 開通後: 令和2年11月11日(水)7時~18時台

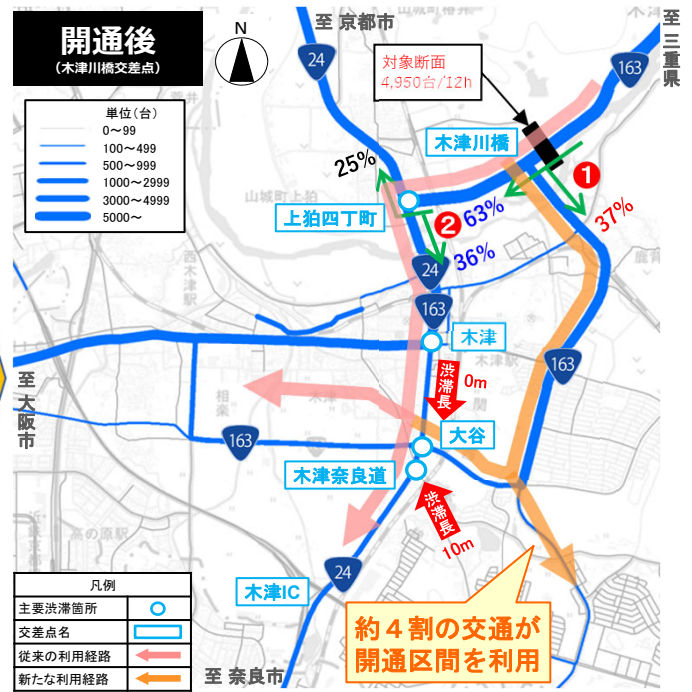
利用経路の変化による交通混雑の緩和 ①

- 三重方面から大阪・奈良方面へ向かうルートが多重化し、三重方面からの交通の約4割が開通区間を利用
- 主要渋滞箇所の**交通混雑が大幅に緩和**（大谷交差点、木津奈良道交差点）

【利用経路の分析手法】

- ◆ ETC2.0プローブデータにより、対象断面を通過した交通の走行経路を分析。
- ◆ ETC2.0プローブデータのサンプル数を車種別の実交通量により拡大した推計交通量を、対象断面の百分率で示した。
※利用台数が100台未満の経路については表示していない。

大阪・奈良方面ルートの多重化（国道163号三重方面からの交通）



- ◆ 実交通量 令和2年2月18日(火) 7時~18時台(京都国道事務所、京都府調べ)
- ◆ ETC2.0プローブデータ 令和2年2月1日~2月29日の平日(1日あたり523件)

- ◆ 実交通量 令和2年11月11日(水) 7時~18時台(京都国道事務所、京都府調べ)
- ◆ ETC2.0プローブデータ 令和2年11月1日~11月30日の平日(1日あたり607件)

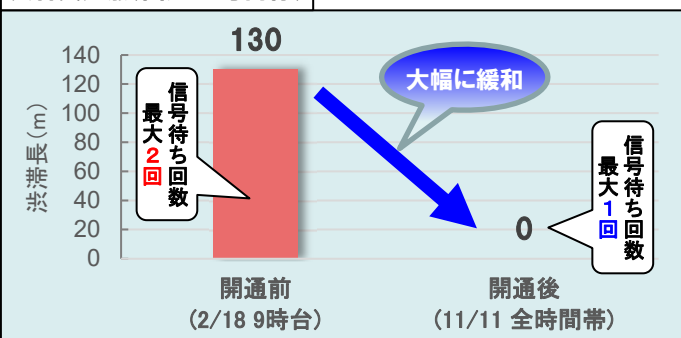
交通流の変化

| 地点・交差点名 | 開通前 | | → | 開通後 | |
|------------|--------|--------|---|--------|--------|
| | 直進(西行) | 左折(南行) | | 直進(西行) | 左折(南行) |
| ① 木津川橋交差点 | 100% | — | → | 63% | 37% |
| ② 上粕四丁町交差点 | 33% | 64% | | 25% | 36% |

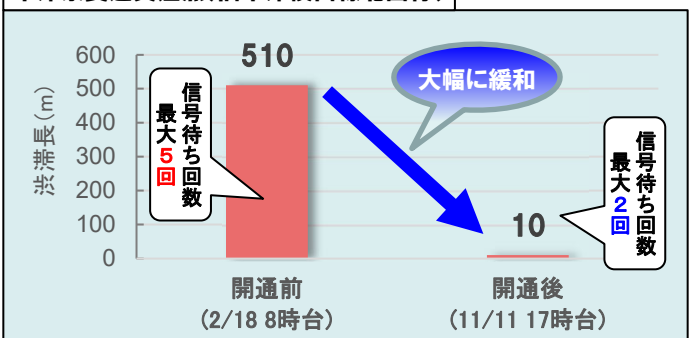
開通前後の混雑状況の変化

渋滞長の緩和

大谷交差点(国道24号南行)



木津奈良道交差点(旧木津横田線北西行)

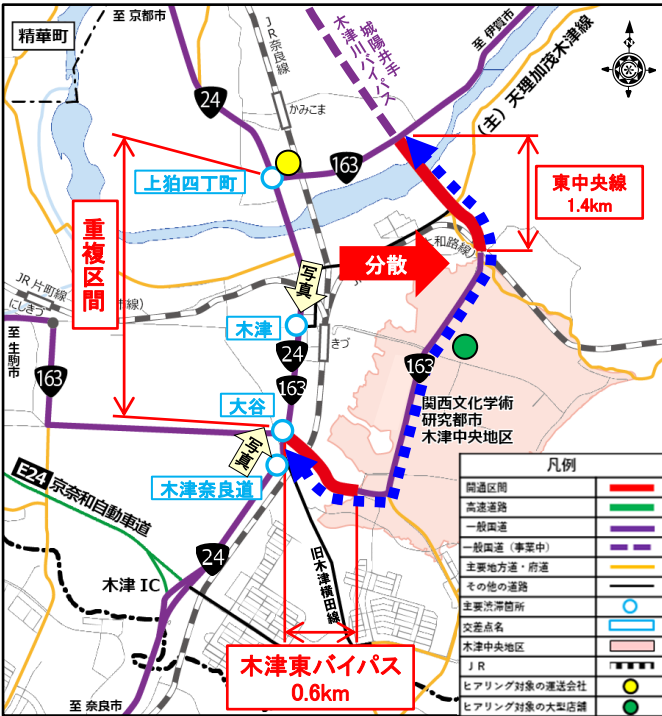


※渋滞長調査日 開通前:令和2年 2月18日(火) 7時~9時台、16時~18時台、開通後:令和2年11月11日(水) 7時~9時台、16時~18時台

利用経路の変化による交通混雑の緩和 ②

■ 新たな道路ネットワークの形成により、重複区間の交通混雑が緩和され定時性も向上、**物流の効率化や地域の利便性向上に寄与**

利用経路の変化による混雑状況の変化



重複区間の混雑状況

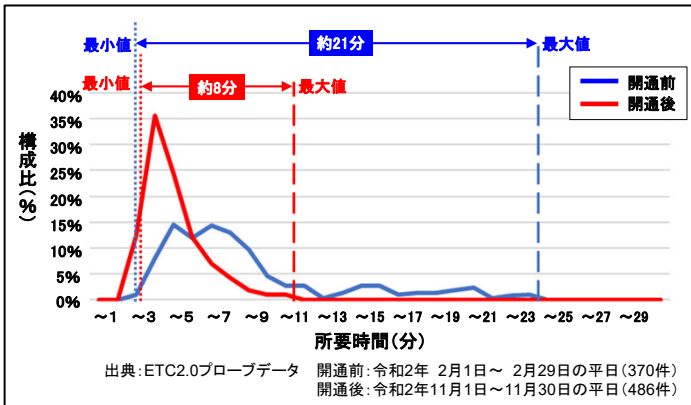
国道24号(南行き) 木津交差点付近の混雑状況



国道24号(南行き) 大谷交差点付近の混雑状況



重複区間(上粕四丁町→大谷交差点)の定時性向上



【時間信頼性の分析手法】

◆ETC2.0プローブデータにより、所要時間のばらつき(時間信頼性)を分析。
◆17時～18時の上粕四丁町交差点から大谷交差点までの所要時間を算定し、所要時間毎の車両台数を集計した上で、全通過車両に対する割合を構成比として示した。

上粕四丁町交差点 から 大谷交差点までの
所要時間のばらつきが減少 (約21分 ⇒ 約8分)
⇒ 定時性の向上

平均所要時間の変化

開通前: **8.4分** ⇒ 開通後: **4.5分**

地元企業の声



地域の運送会社

国道24号・163号重複区間の交通混雑が緩和されたおかげで**配送時間が短縮**されました。

開通後は、一時的に重複区間が混雑した場合でも、東中央線・木津東バイパス経由で大阪方面や奈良方面へ向かうルート選択が可能になり、助かっています。

※地域の運送会社へのヒアリング調査(R3.3実施)



地域の大型店舗
(H31.3開店)

木津東バイパス・東中央線開通に伴い、利便性が向上することから、木津中央地区への出店を決めました。

木津東バイパス・東中央線開通後は大阪方面は木津東バイパス、京都方面は東中央線を経由して、商品搬入ができるようになり、**輸送効率が向上**しました。

また、開通後は城陽方面・伊賀方面等より広範囲のお客様にご利用頂けるようになりました。

※地域の大型店舗へのヒアリング調査(R3.3実施) 3

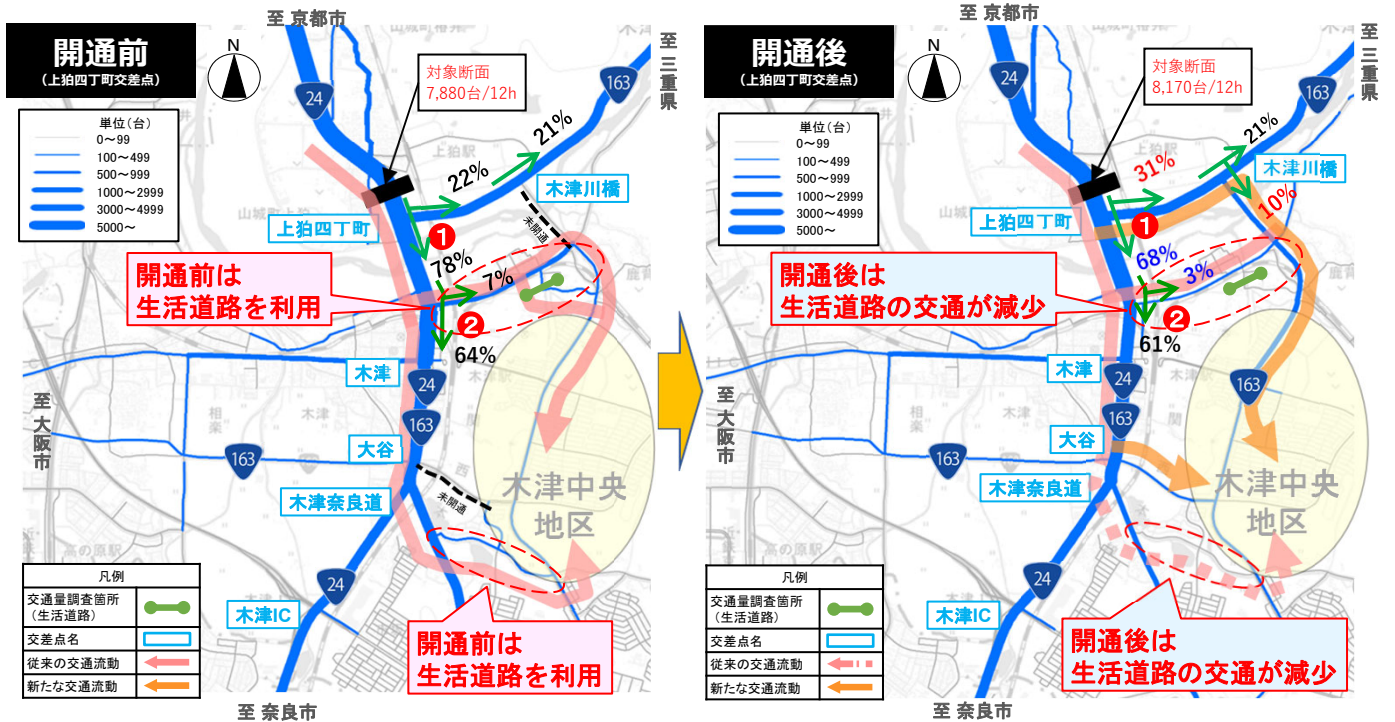
利用経路の変化による交通安全性の向上

- 京都方面から木津中央地区周辺へ向かう交通が生活道路から開通区間へ転換
- 生活道路の通過交通が大幅に減少することで、**交通安全性向上にも寄与**

【利用経路の分析手法】

- ◆ETC2.0プローブデータにより、対象断面を通過した交通の走行経路を分析。
 - ◆ETC2.0プローブデータのサンプル数を車種別の実交通量により拡大した推計交通量を、対象断面の百分率で示した。
- ※利用台数が100台未満の経路については表示していない。

生活道路から開通区間への転換（国道24号京都方面からの交通）

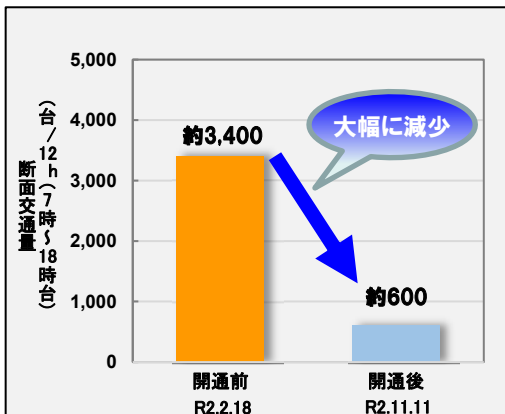


◆実交通量 令和2年2月18日(火) 7時～18時台(京都国道事務所、京都府調べ)
◆ETC2.0プローブデータ 令和2年2月1日～2月29日の平日(1日あたり580件)

◆実交通量 令和2年11月11日(水) 7時～18時台(京都国道事務所、京都府調べ)
◆ETC2.0プローブデータ 令和2年11月1日～11月30日の平日(1日あたり626件)

| 交通流の変化 | | | |
|----------------------|------------|---|------------|
| 地点・交差点名 | 開通前 | | 開通後 |
| ① 上粕四丁町交差点 | 左折(東行) 22% | ⇒ | 左折(東行) 31% |
| | 直進(南行) 78% | | 直進(南行) 68% |
| ② 名称無し (木津交差点 北側) | 左折(東行) 7% | ⇒ | 左折(東行) 3% |
| | 直進(南行) 64% | | 直進(南行) 61% |

生活道路の交通量変化



※交通量調査日

開通前: 令和2年2月18日(火) 7時～18時台
開通後: 令和2年11月11日(水) 7時～18時台

地元役員の声



城山台地域長

開通前は、JRを東西に横断できる箇所が少ないことから、道幅が狭いにも関わらず交通量が多く不安を感じていました。

開通後は、木津東バイパス等を経由してJRを東西に横断できるようになり、利便性が向上しました

それに伴い、地域内における生活道路の交通量が減り、以前より安心して移動できるようになって感謝しています。

城山台地域長(木津中央地区内の地域)へのヒアリング調査(R3.3実施)

まちづくりの支援(地域の利便性・安心の向上)

- 関西文化学術研究都市の一部である「木津中央地区」では、平成24年5月の『まちびらき』以降、急激に人口が約27倍に増加
- 開通により「木津中央地区」から市役所などの公共施設へのアクセスしやすくなったことで、**地域の利便性が向上**
- 二次救急医療施設への救急搬送経路も多重化し、搬送時間に影響する踏切を避けた経路選択が可能となり、**地域生活の安心向上に寄与**

木津中央地区から市役所・病院方面へのアクセス経路の変化

地元役員・消防組合の声



城山台地域長

木津川を挟んだ山城町等の地域から木津中央地区への買い物や行き来が、東中央線の開通により大変便利になったとの声を聞いています。

城山台地域長(木津中央地区内の地域)へのヒアリング調査(R3.3実施)

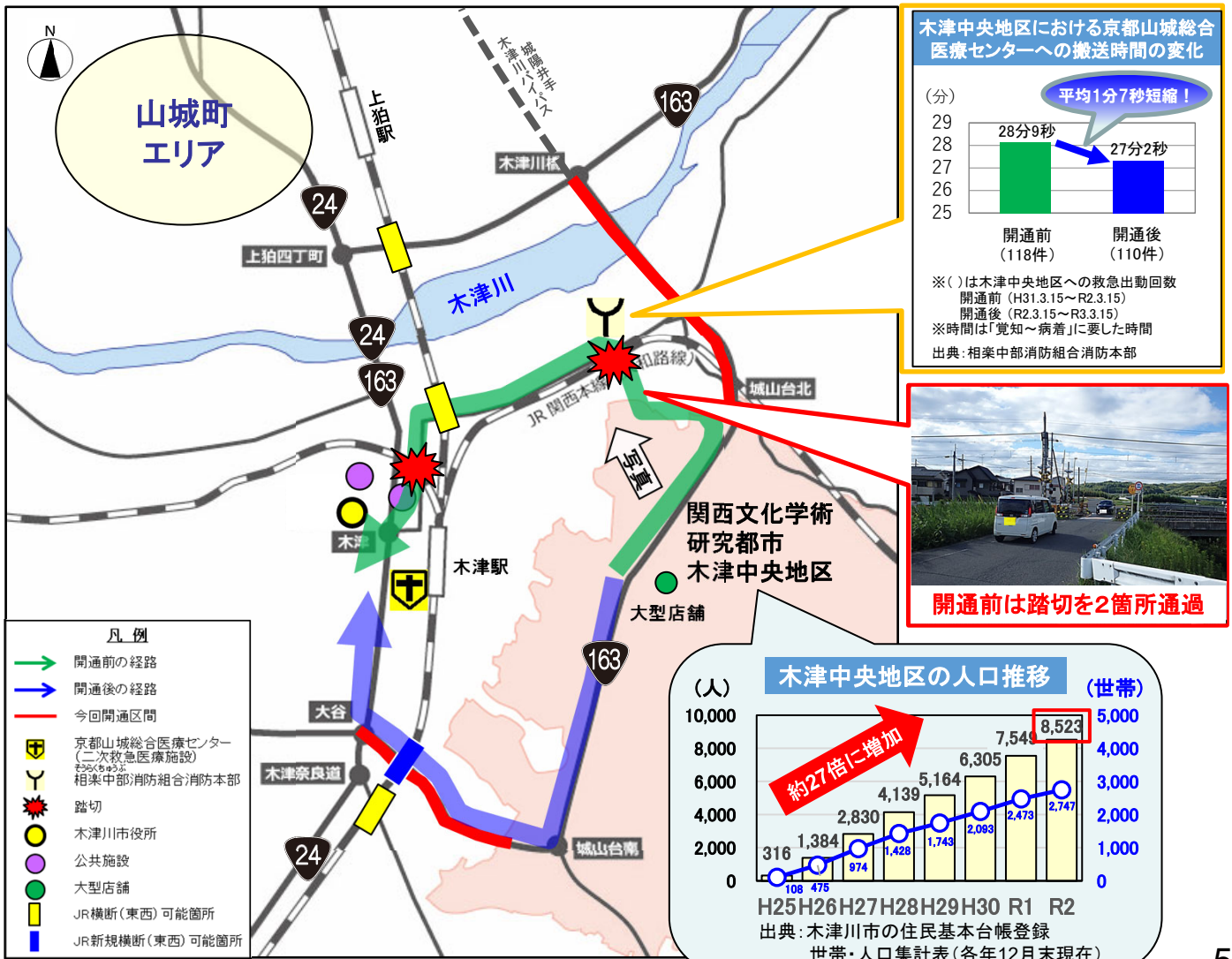


相楽中部消防組合

木津中央地区から京都山城総合医療センターへの搬送時間は、開通区間を経由することで踏切を通過する必要がなくなり、1分7秒短縮しました。

木津東バイパス・東中央線開通後の救急搬送経路は幅員が広くカーブが少なくなり、揺れや急ブレーキが少なくなったことで、患者への負担が軽減し、救急車での応急処置が行いやすくなりました。

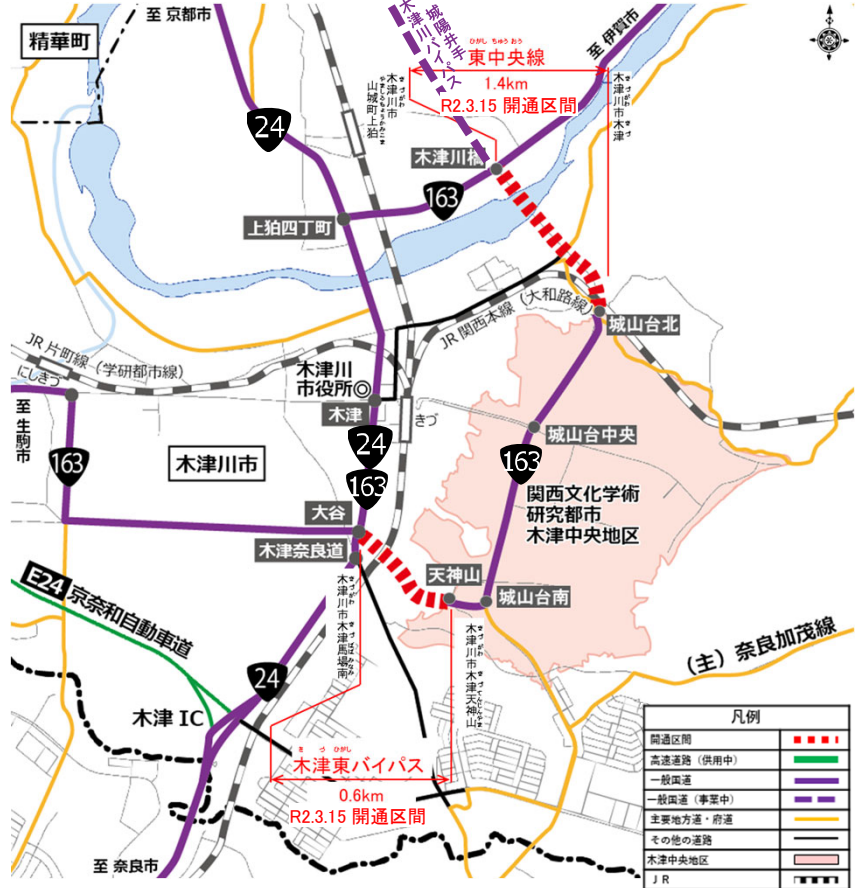
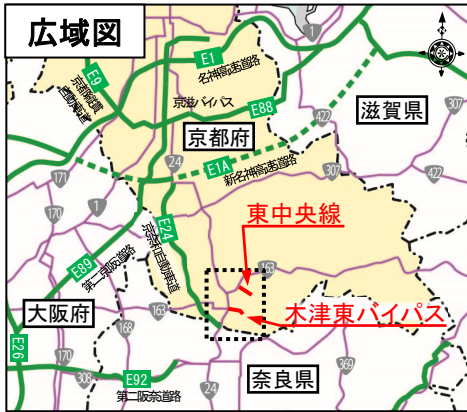
そうらくちゅうぶ 相楽中部消防組合消防本部へのヒアリング調査(R3.3実施)



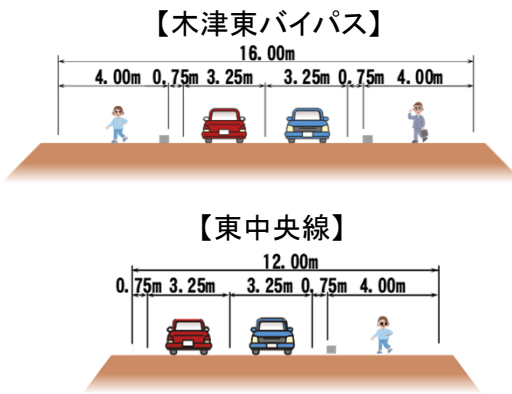
一般国道163号 木津東バイパスの概要

一般国道163号 木津東バイパスは、かんさいぶんかがくじゆつけんきゆうとしきづちゆうおう関西文化学術研究都市「木津中央地区」の開発や地域のまちづくりを支援するほか、国道24号、163号の重複区間における慢性的な交通混雑の緩和を目的とした道路であり、令和2年3月15日(日)に全線開通しました。

なお、京都府が整備した都市計画道路 ひがしちゆうおう東中央線も同時に開通しています。



標準断面図



開通概要

| | |
|------|------------------------------------|
| 区間 | (起)京都府木津川市木津天神山 (至)京都府木津川市木津馬場南 |
| 道路延長 | 0.6km |
| 車線数 | 2車線 |
| 標準幅員 | 16.0m |

主な事業の経緯

| 年度 | 事業実施項目 |
|-----------|--------|
| 平成23年度 | 事業化 |
| 平成24年度 | 用地着手 |
| 平成28年度 | 工事着手 |
| 令和2年3月15日 | 開通 |

【参考】都市計画道路 東中央線の概要(京都府整備)

| | |
|------|---------------------------------|
| 区間 | (起)京都府木津川市木津 (至)京都府木津川市山城町上狛 |
| 道路延長 | 1.4km |
| 車線数 | 2車線 |
| 標準幅員 | 12.0m |

| 年度 | 事業実施項目 |
|-----------|--------|
| 平成21年度 | 事業化 |
| 平成24年度 | 用地着手 |
| 平成25年度 | 工事着手 |
| 令和2年3月15日 | 開通 |