

今後の取組みについて

1. 新たなデータ取得について
2. 今後のスケジュール(案)

1. 新たなデータ取得について

1.1 五条坂へのAIカメラ設置

- 東山エリアの交通流動を把握するため、平成30年度よりAIカメラおよびETC2.0可搬型路側機等を設置して、モニタリング調査を実施。
- 令和元年10月に開催された第2回協議会において、五条坂で発生する観光バスの離合困難による混雑が、東大路通の交通にも影響を与えることが確認された。
- しかしながら、五条坂の調査は既存資料や現地調査によるもので、詳細な交通実態の把握には至っていない。

○五条坂における定量的なデータを取得するため、五条坂にAIカメラを設置。



写真①：離合困難箇所の状況



写真②：五条坂の渋滞が東大路通に影響

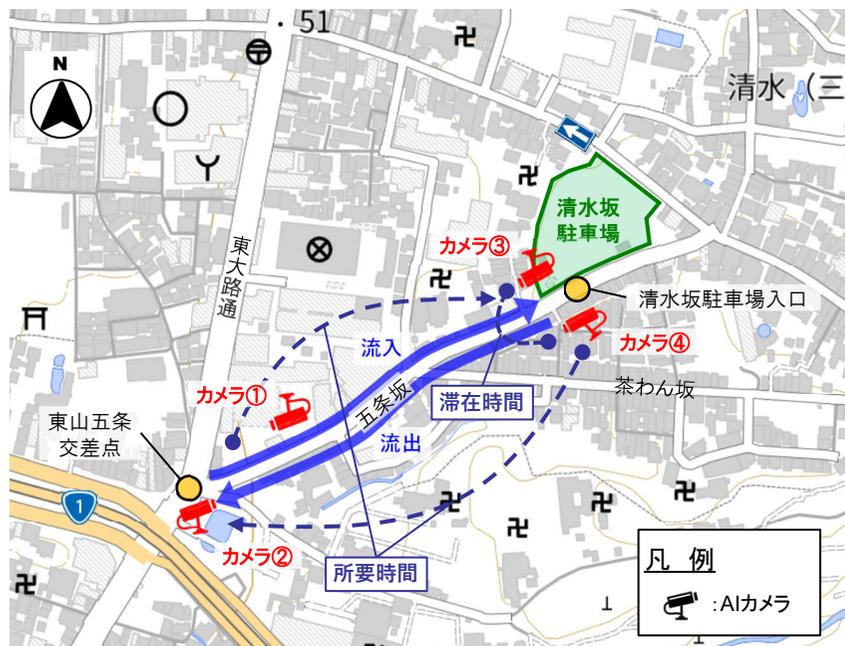


現状把握・課題の見える化
既存対策の評価(効果検証)

五条坂での観光バスの離合等による渋滞を解消するための新たな対策を検討

1.1 五条坂へのAIカメラ設置

- 五条坂へ流入・流出する交通を把握するため、東山五条交差点付近と清水坂観光駐車場付近に設置する。
- 流入・流出の各方向を把握できるように、設置台数は4台とする。



No.	設置箇所	取得方向	分析内容
①	東山五条交差点	東行き	東山五条交差点～清水坂駐車場間における
②	東山五条交差点	西行き	・流入出車両の台数及び 車種、車籍地など
③	清水坂駐車場 入り口	東行き	・地点間の所要時間
④	清水坂駐車場 入り口	西行き	・五条坂周辺での滞在時間

- ◆ AIカメラの設置に加えて、東山五条交差点～清水坂駐車場間の離合困難箇所の渋滞状況などの現地調査を実施。
- ◆ AIカメラの分析結果と現地調査結果を組み合わせ、離合困難な状況の発生頻度や、その状況が五条坂の通過所用時間や渋滞にどのように影響しているかなどを分析する。

◆カメラ画角イメージ



1.2 ETC2.0特定プローブデータの取得

- 一般プローブデータは、処理されたデータを取得できるまでに1ヶ月程度時間を要する。また、東山エリアではETC2.0可搬型路側機の設置によりサンプル数が一定増加したものの、引き続きサンプル数の拡充が求められる。
- 上記の課題に対して、ETC2.0車載器を搭載した特定車両の「プローブデータ」を収集することで、安定的かつ即時的にデータ取得することが可能である。
- 現在、実験的に東山エリアを走行する可能性が高い路線バス30台に設置し、取得したデータを集計するシステムを構築するとともに、データの有効性や活用方法を検討中。

<設置目的>

1) 渋滞要因などの道路の交通状況分析への活用

⇒路線バスは京都市内の主要路線を定期的に運行することから、プローブデータのサンプル数の拡充により、速度状況分析や渋滞要因分析の精度向上を図る。

2) 混雑予測や所要時間提供などの渋滞対策への活用

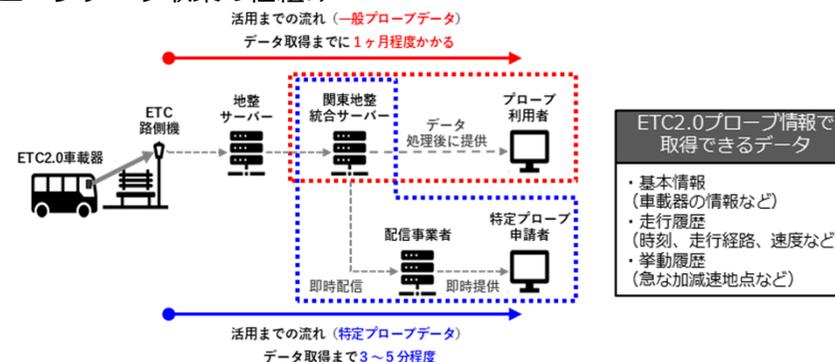
⇒リアルタイムに近い道路交通状況のデータが取得できることから、道路の混雑予測モデルやリアルタイム所要時間集計システムなどを構築するためのインプットデータとして活用を検討。

■特定プローブデータのデータ取得状況 (R2年11月)



※特定プローブデータ (R2.11の1ヶ月(24h)合計値)

■プローブデータ収集の仕組み



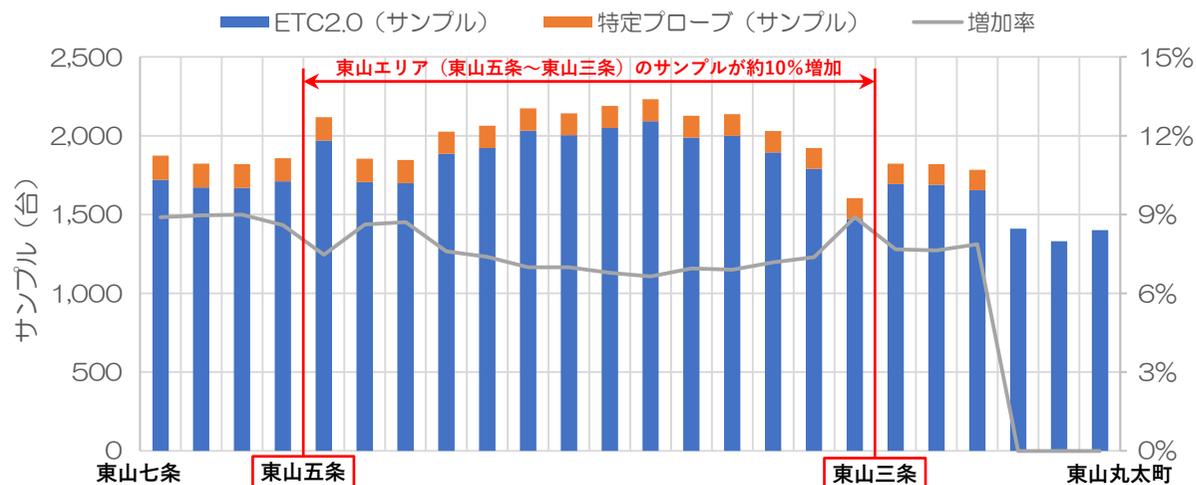
1.2 ETC2.0特定プローブデータの取得

○東大路通に着目すると東山五条～東山三条間においてサンプル数が10%程度増加。

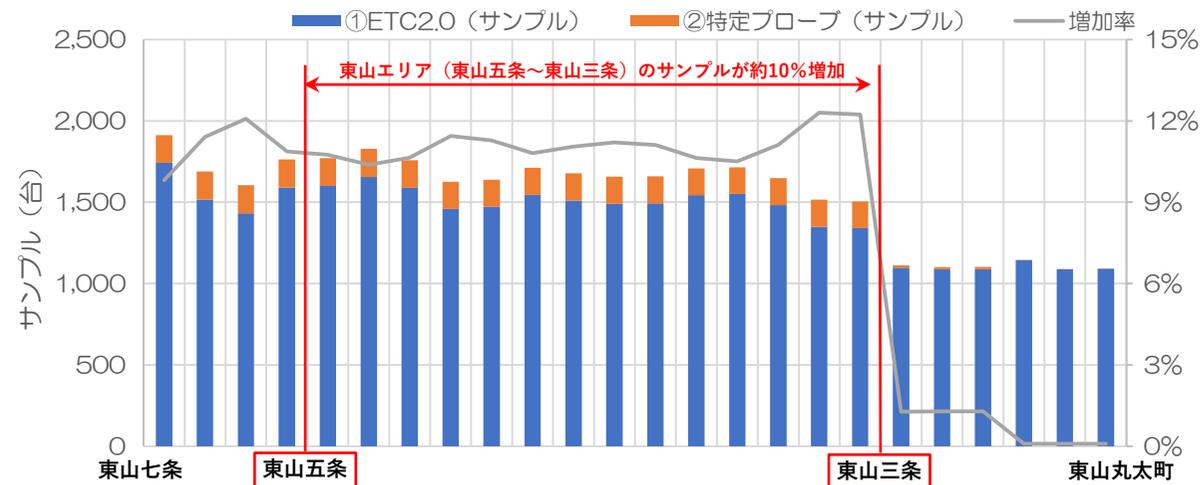
■ 特定プローブ設置による東大路通のサンプル拡充状況



■ 北行き (13時台)



■ 南行き (12時台)



※ETC2.0データ, 特定プローブデータ (DRM区間別のデータ数, R2.11 1 ヶ月合計)

2. 今後のスケジュール(案)

2. 今後のスケジュール(案)

- 秋の観光期のデータ取得及び分析を行い、既存対策の効果を検証。
- コロナ状況を踏まえつつ、継続的にデータ取得及び分析を行い、東山エリアにおけるコロナ影響を検証。
⇒**R4年2月頃に協議会を実施し、調査分析結果について報告。**
- 中長期的な継続した取組みとして、ICT・AI技術を活用した分析・予測技術、交通マネジメント手法等の検討を進める。

