

# 令和4年度 第1回 京都府域渋滞対策協議会

対策実施箇所の効果検証

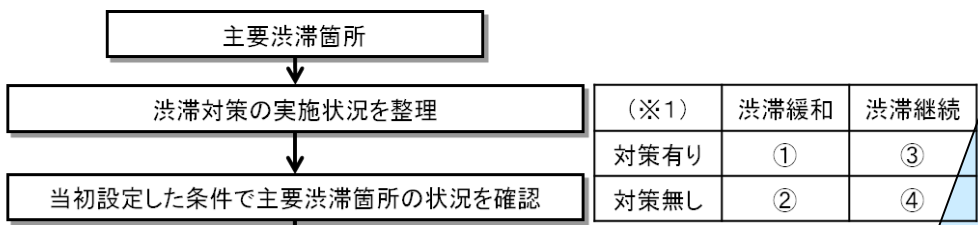
---

# 1. 対策実施箇所の効果検証概要

- 主要渋滞箇所の特定解除フローでは、事業完了から渋滞緩和が2年間継続すれば特定解除の候補となる。
- 事業完了から2年経過した木津東バイパスの効果検証を行う。(令和2年3月15日供用)
- 事業中ではあるが一般国道9号葛野地区の短期対策(令和3年3月)についても紹介する。

## ■主要渋滞箇所の特定解除フロー

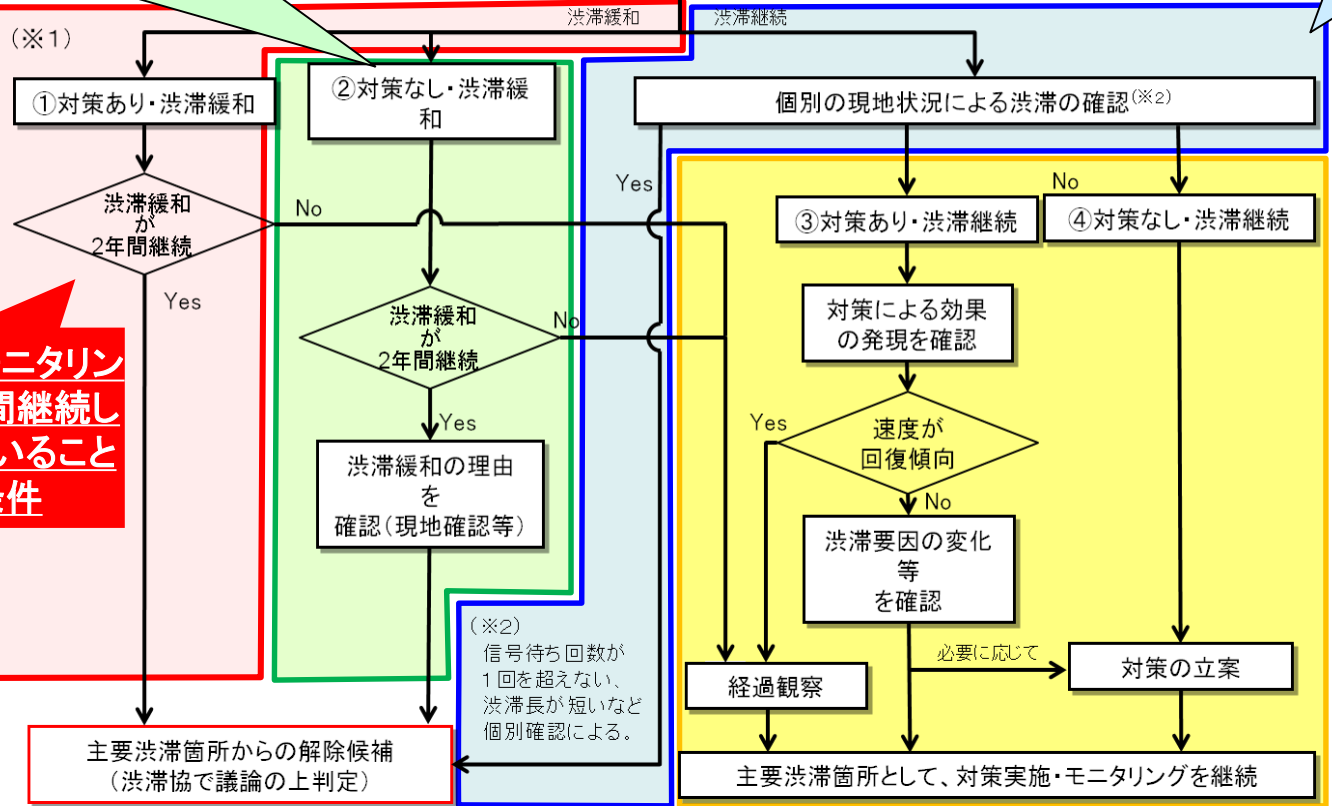
緑枠のフロー②について、渋滞が緩和している交差点について、渋滞緩和の理由を確認し解除候補とすることを審議  
 ※上記の理由確認と合わせて道路管理者や業界団体等へのヒアリング、現地調査により現地状況の確認を行う



(※1)	渋滞緩和	渋滞継続
対策有り	①	③
対策無し	②	④

個別の現地状況による渋滞の確認が必要な例としては  
 I : 交差方向で車線数が異なる  
 (例: 4車線道路と2車線道路の交差点)  
 II : 道路の規格が異なる  
 (例: 直轄国道と市道の交差点)  
 III : 青時間の配分が大きく異なるなどによって主道路と従道路が明確な交差点が想定される  
 ※個別現地調査とあわせて道路管理者や交通管理者、道路利用者等へのヒアリングにより現地状況の確認を行う

**対策完了後のモニタリングの結果、2年間継続して渋滞緩和していることが特定解除の条件**



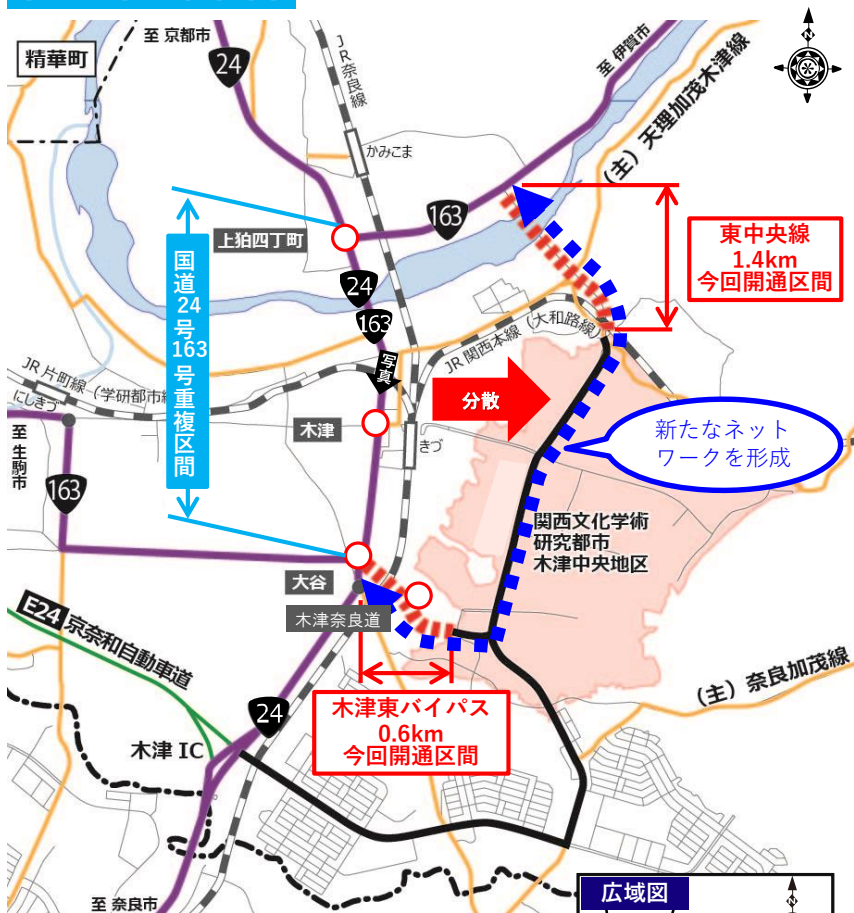
(※2) 信号待ち回数が1回を超えない、渋滞長が短いなど個別確認による。

- 一般国道163号木津東バイパス事業

# 2. 木津東BP等の効果検証 (1) 事業概要

○令和2年3月15日(日)、一般国道163号木津東バイパス及び都市計画道路東中央線(京都府事業)が開通。  
 ○木津東バイパスと東中央線を一体的に整備し、並行する新たな道路ネットワークの構築により、国道24号、163号の重複区間における慢性的な交通混雑を緩和。

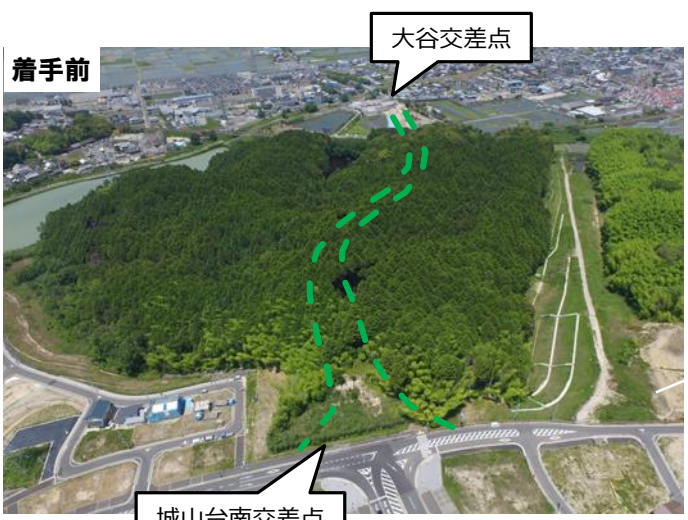
## 開通区間の位置図



凡例	
事業区間	■■■■
高速道路	■■■■■
一般国道	■■■■■
主要地方道・府道	■■■■■
その他の道路	■■■■■
主要渋滞箇所	○
木津中央地区	■
JR	■



## 木津東バイパスの開通



## 国道24号163号重複区間の混雑状況



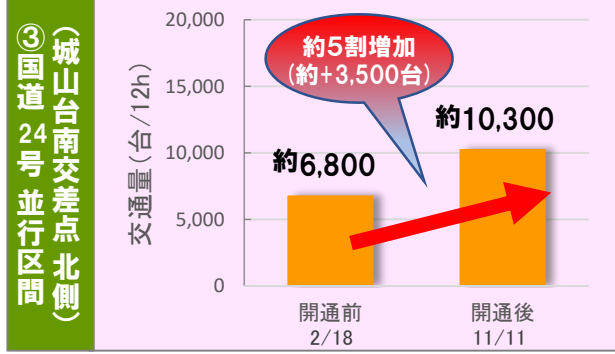
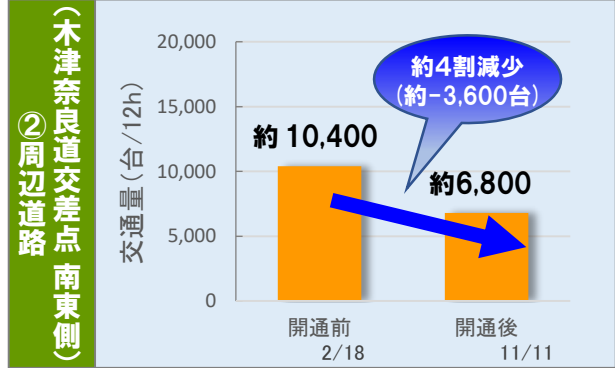
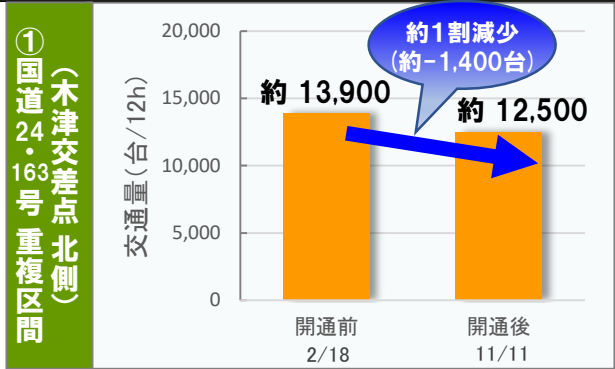
# 2. 木津東BP等の効果検証 (2) 検証結果～交通量変化～

- 新たに開通した木津東バイパスの交通量は約9,300台/12hであり、計画交通量と同程度の利用がみられる※。
- 開通後は国道24号と国道163号の重複区間(①)と周辺道路の木津奈良道交差点南東側(②)では、交通量が減少。
- 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

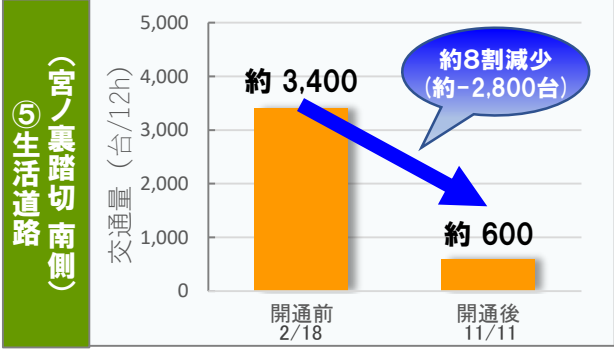
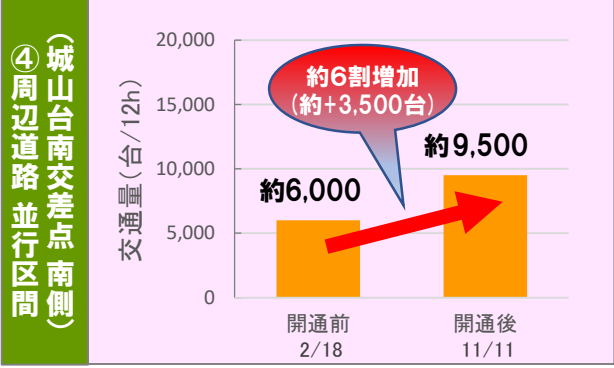


凡例	
開通区間	<span style="color: red;">—</span>
高速道路	<span style="color: green;">—</span>
一般国道	<span style="color: purple;">—</span>
一般国道(事業中)	<span style="color: purple;">- - -</span>
主要地方道・府道	<span style="color: orange;">—</span>
その他の道路	<span style="color: grey;">—</span>

凡例	
主要渋滞箇所	<span style="color: blue;">○</span>
交差点名	<span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;"> </span>
木津中央地区	<span style="background-color: #f8d7da; border: 1px solid #f5c6cb; padding: 2px;"> </span>
J R	<span style="border-bottom: 1px dashed black; width: 20px;"> </span>



※木津東バイパスの計画交通量について:  
 昼間12時間交通量の9,300台に昼夜率1.26倍(H27道路交通センサス)を掛け、24時間交通量に換算すると約11,700台/日。木津東バイパスの計画交通量11,700台/日と同水準の交通量となっている。



# 2. 木津東BP等の効果検証 (2) 検証結果～走行経路変化～

- 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)

## ■木津東BP等の供用に伴う走行経路の変化



◆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)

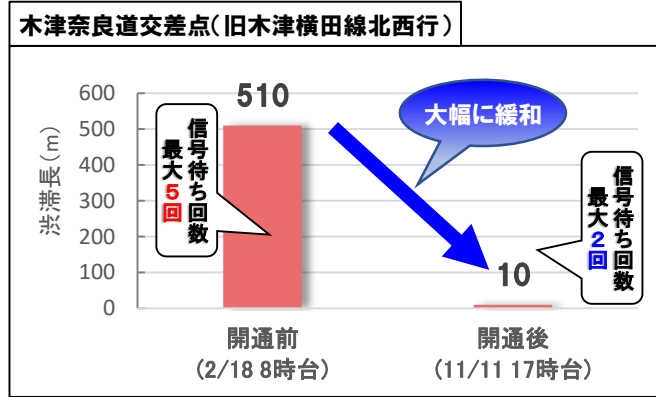
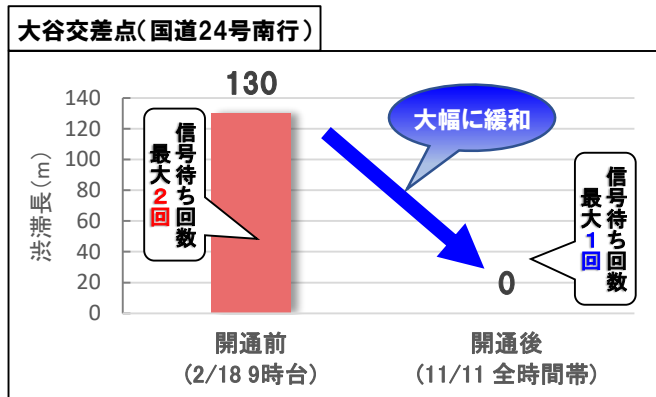
◆実交通量 令和2年11月11日(水)7時～18時台(京都国道事務所、京都府調べ)  
 ◆ETC2.0プローブデータ 令和2年11月1日～11月30日の平日(1日あたり607件)

交通流の変化		
地点・交差点名	開通前	開通後
① 木津川橋交差点	直進(西行) 100%	直進(西行) 63%
	左折(南行) -	左折(南行) 37%
② 上粕四丁町交差点	右折(北行) 33%	右折(北行) 25%
	左折(南行) 64%	左折(南行) 36%

### 【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。

## ■交通混雑緩和効果



※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

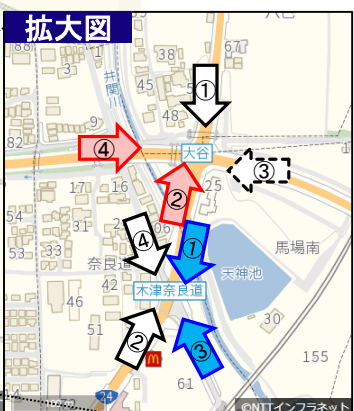
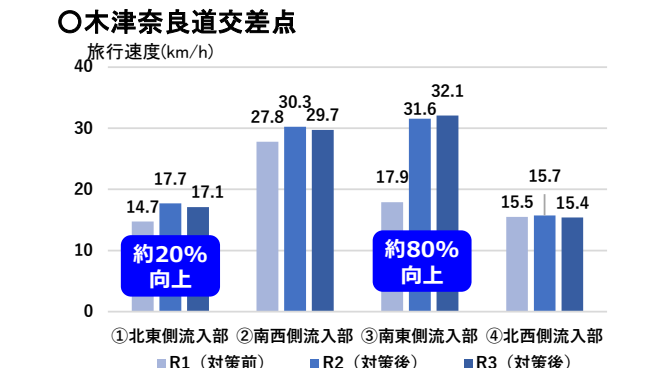
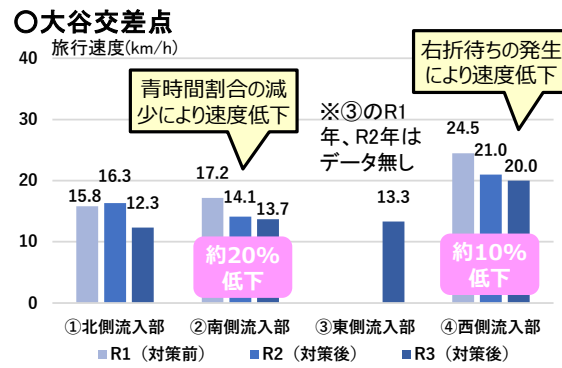
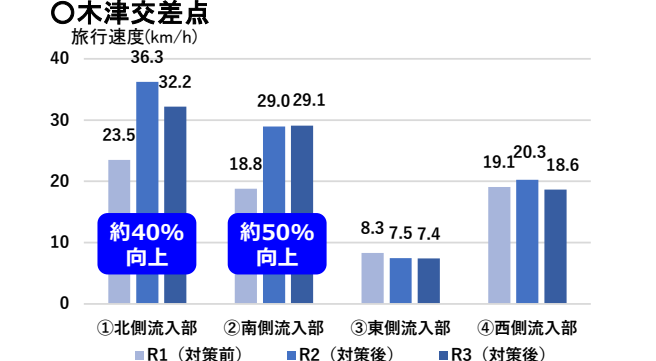
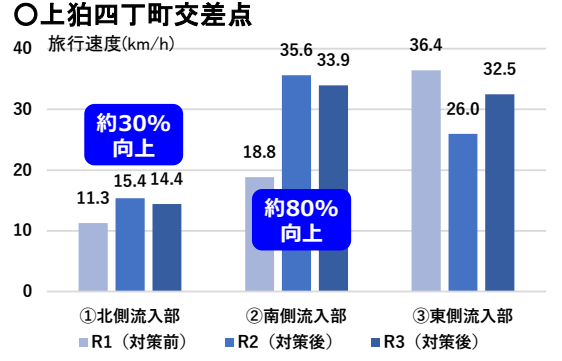
# 2. 木津東BP等の効果検証 (2) 主要渋滞箇所モニタリング

○大谷交差点以外の主要渋滞箇所の主道路方向で大幅な速度向上が見られる。  
 ○開通後のR2.11.11(平日)の調査では、大谷・木津奈良道交差点の国道24号方向の渋滞は発生していない。

## 位置図



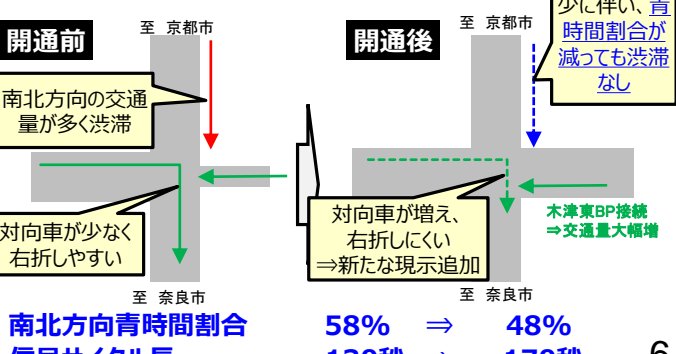
## モニタリング結果(平日混雑時 旅行速度)



- 【凡例】
- ➡ (青) : 2年連続で速度10%以上向上
  - ➡ (赤) : 2年連続で速度10%以上低下
  - ➡ (白) : 上記以外の方向 (速度変化が少ない方向)
  - ➡ (点線) : 整備後のみの方向

出典: ETC2.0プローブデータ  
 R1年9月~11月(対策前)  
 R2年9月~11月(対策後)  
 R3年9月~11月(対策後)  
 【平日混雑時】  
 ※平日混雑時: 朝ピーク(7.8時台平均)、夕ピーク(17.18時台平均)のうち低い方の速度

## 大谷交差点の状況



- 一般国道9号 葛野地区短期対策



# 3. 葛野地区における短期対策 (1) 事業概要

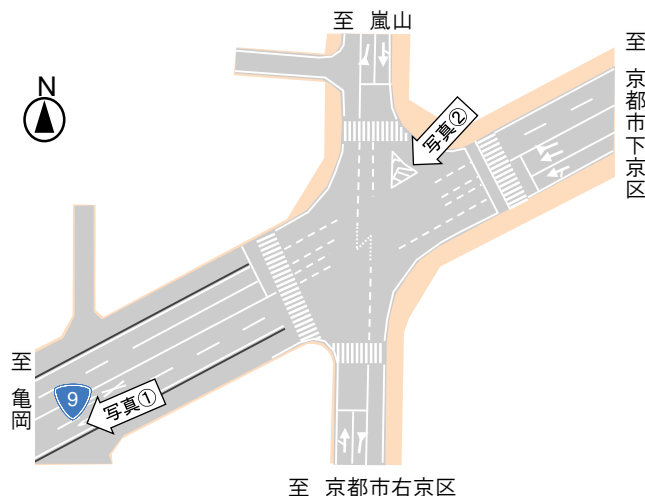
○葛野地区では京都西立体交差事業を推進中であるが、工事中の規制に伴う交通混雑を緩和するため、渋滞が著しい葛野西通交差点で、令和3年3月に短期対策を実施。

## 位置図

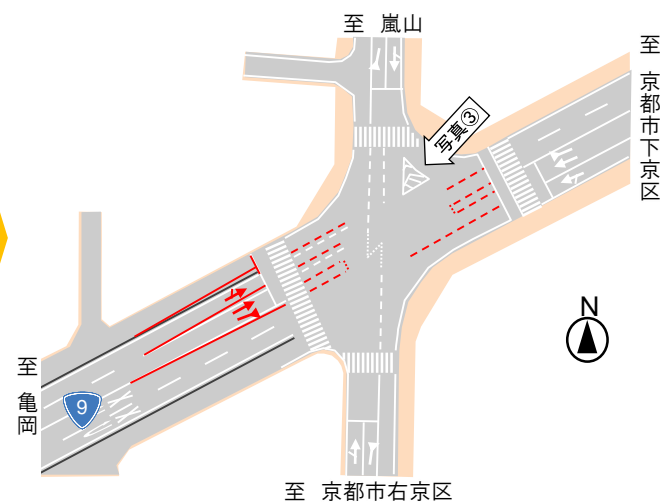


## 短期対策内容(葛野西通交差点)

### 対策前



### 対策後



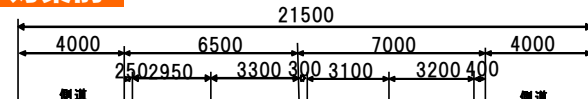
## 渋滞状況(葛野西通交差点)

写真①



▲R2.12 葛野西通交差点 西側の渋滞延伸状況

### 対策前

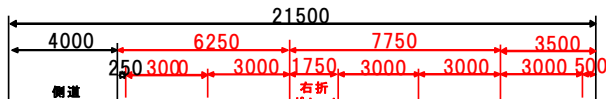


写真②



右折待ち車両による直進阻害が発生

### 対策後



写真③



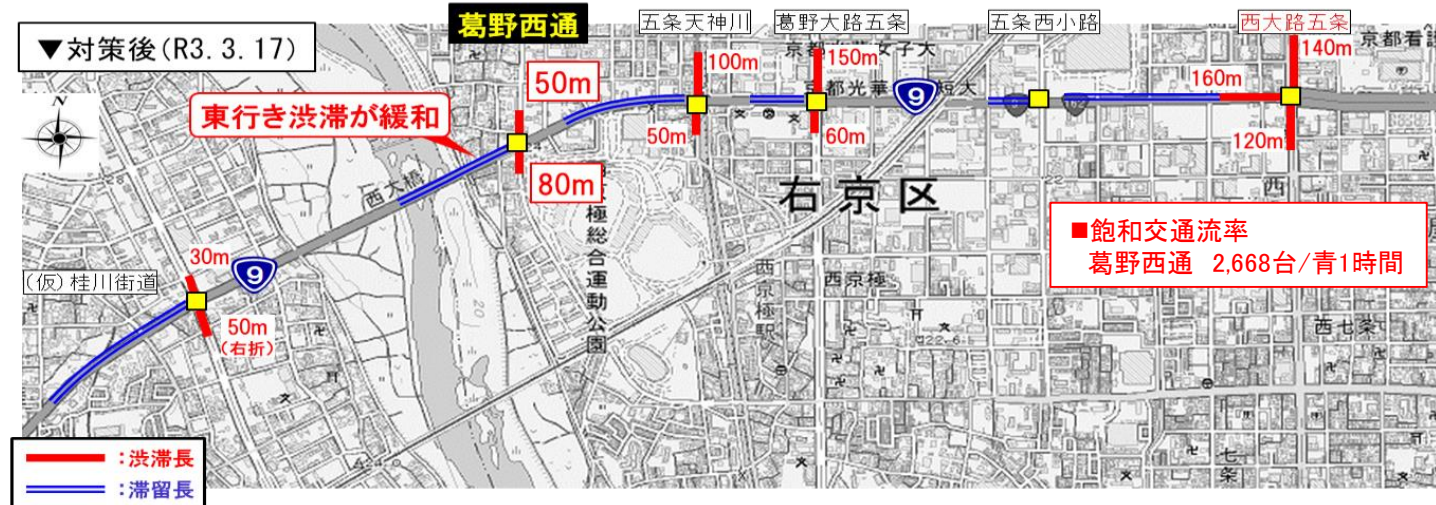
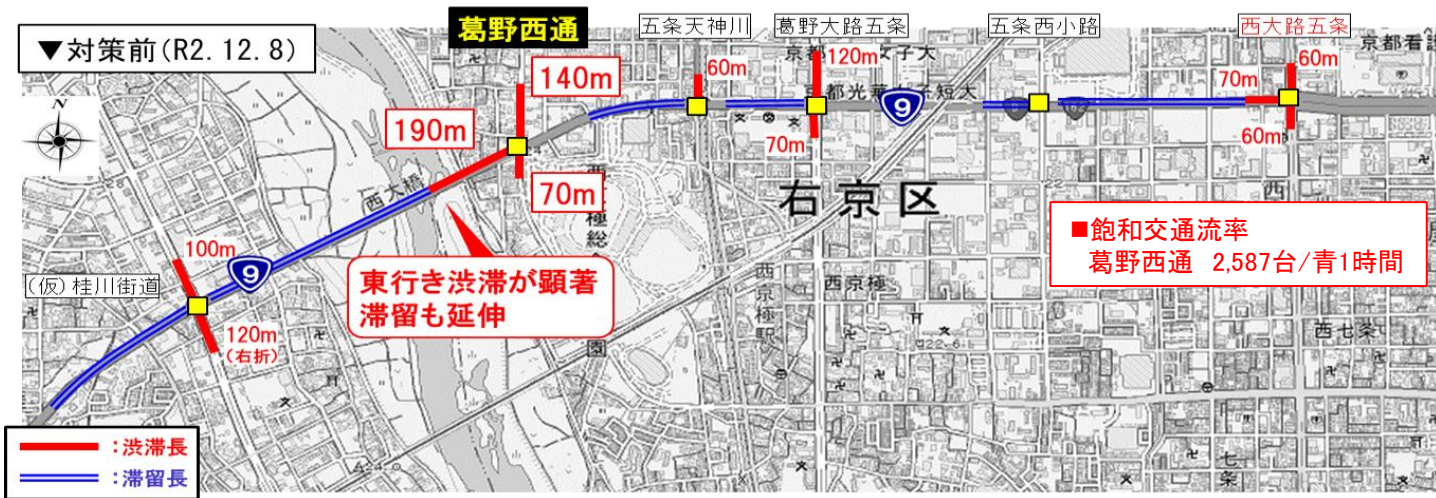
右折待ちスペースの設置により右折待ち車両による直進阻害を回避

側道の盤上げにより本線との合流位置を変更

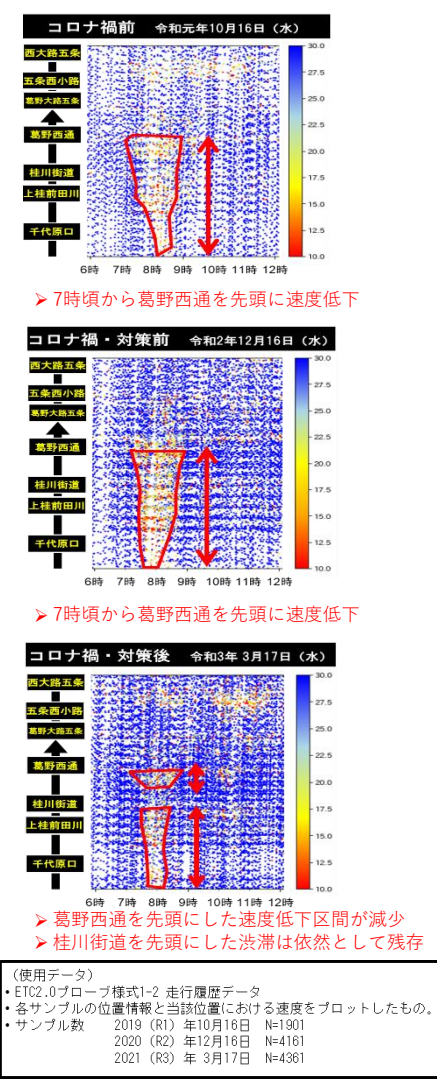
# 3. 葛野地区における短期対策 (2) 検証結果①

○令和3年3月17日の事後調査では、葛野西通交差点の渋滞が緩和。  
 ○ETC2.0プローブによる分析では、葛野西通交差点を先頭にした速度低下区間も減少したことを確認。

【葛野西通交差点】対策前後の東行き渋滞状況(朝ピーク時)



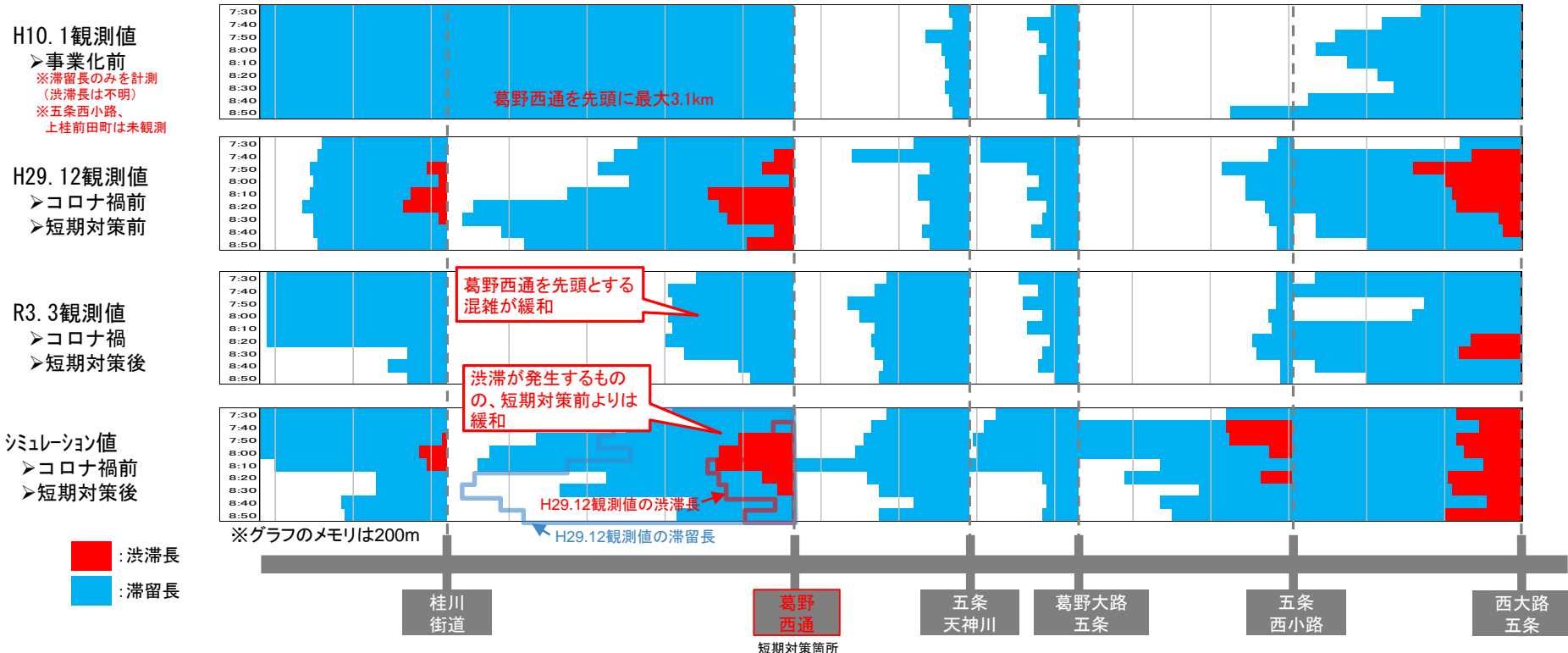
タイムスペース(6時~12時)



# 3. 葛野地区における短期対策 (3) 検証結果②

○短期対策の実施後、コロナ禍においては葛野西通交差点を先頭とした渋滞、滞留が減少し、国道9号の渋滞はほぼ解消。  
 ○今後は、コロナ禍の交通の動向を踏まえ、事業区間全体の渋滞状況についてモニタリングを継続していく。  
 ○また、国道9号だけではなく従道路の混雑状況を踏まえ、主要渋滞箇所である五条天神川交差点、葛野大路五条交差点の短期対策についても踏まえ検討していく。

## ■事業化当時の渋滞長・滞留長の変化



## ■所要時間の推移 (桂川街道 ⇒ 五条西小路、区間長約2.2km)



**シミュレーションの条件**

- 交通量: H29.12実施の交通量調査結果
- 時間: AM7:00~AM9:00
- 車種: 小型車・大型車別

※センサス:各年次の混雑時旅行速度とH27センサスにおける区間延長より算出  
 ※整備完了後:交通シミュレーションによる

