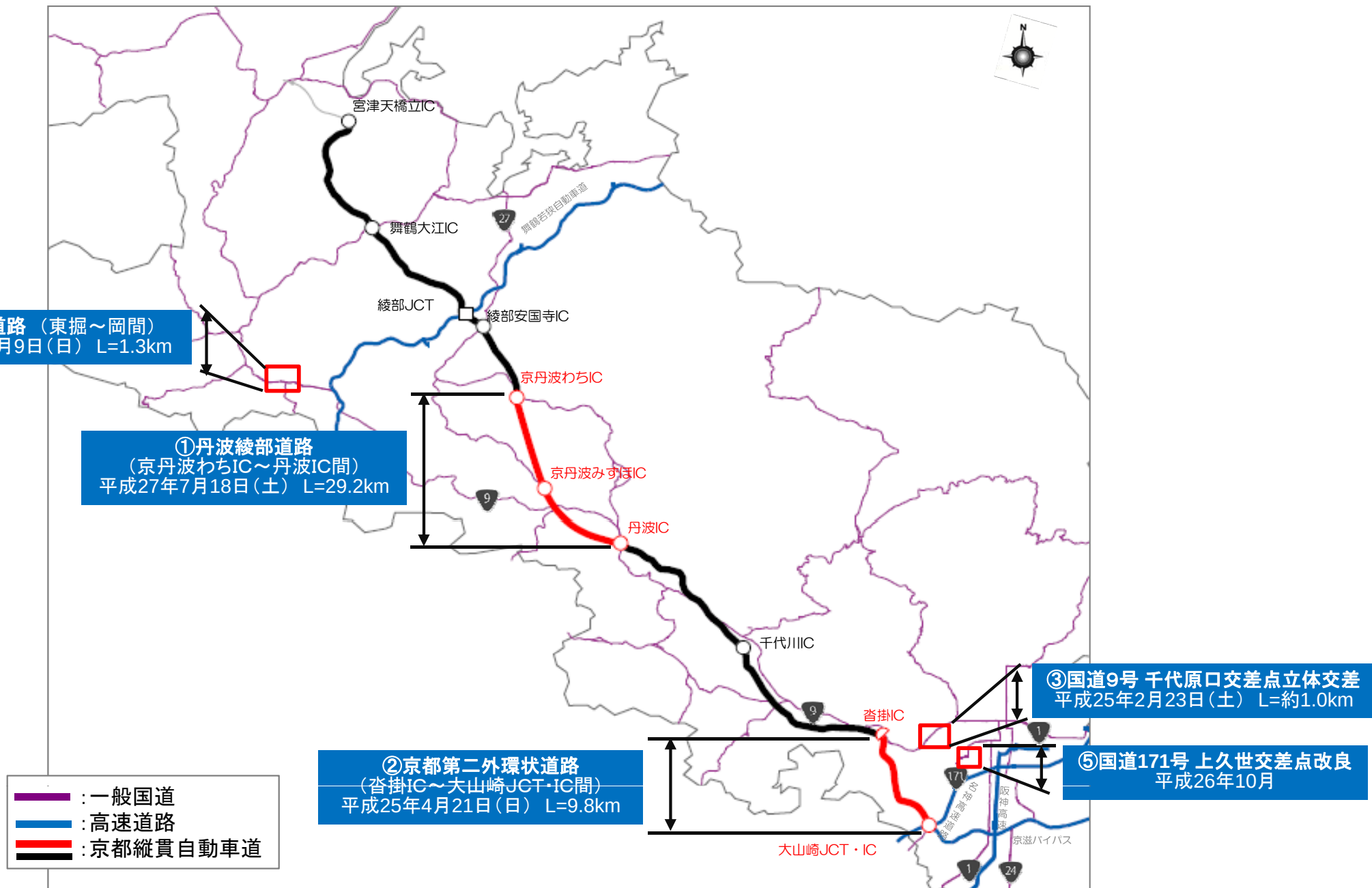


平成27年度 第1回 京都府域渋滞対策協議会

各道路管理者の取り組み紹介

○各道路管理者の取り組み紹介

(1)事業位置図

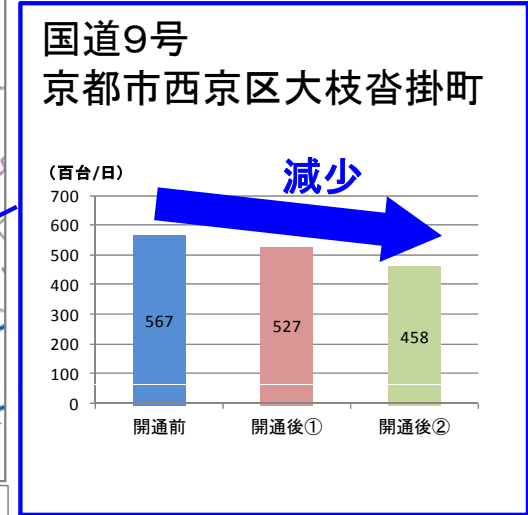
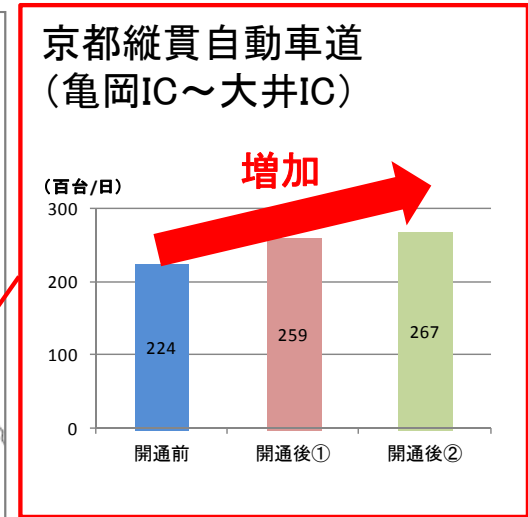
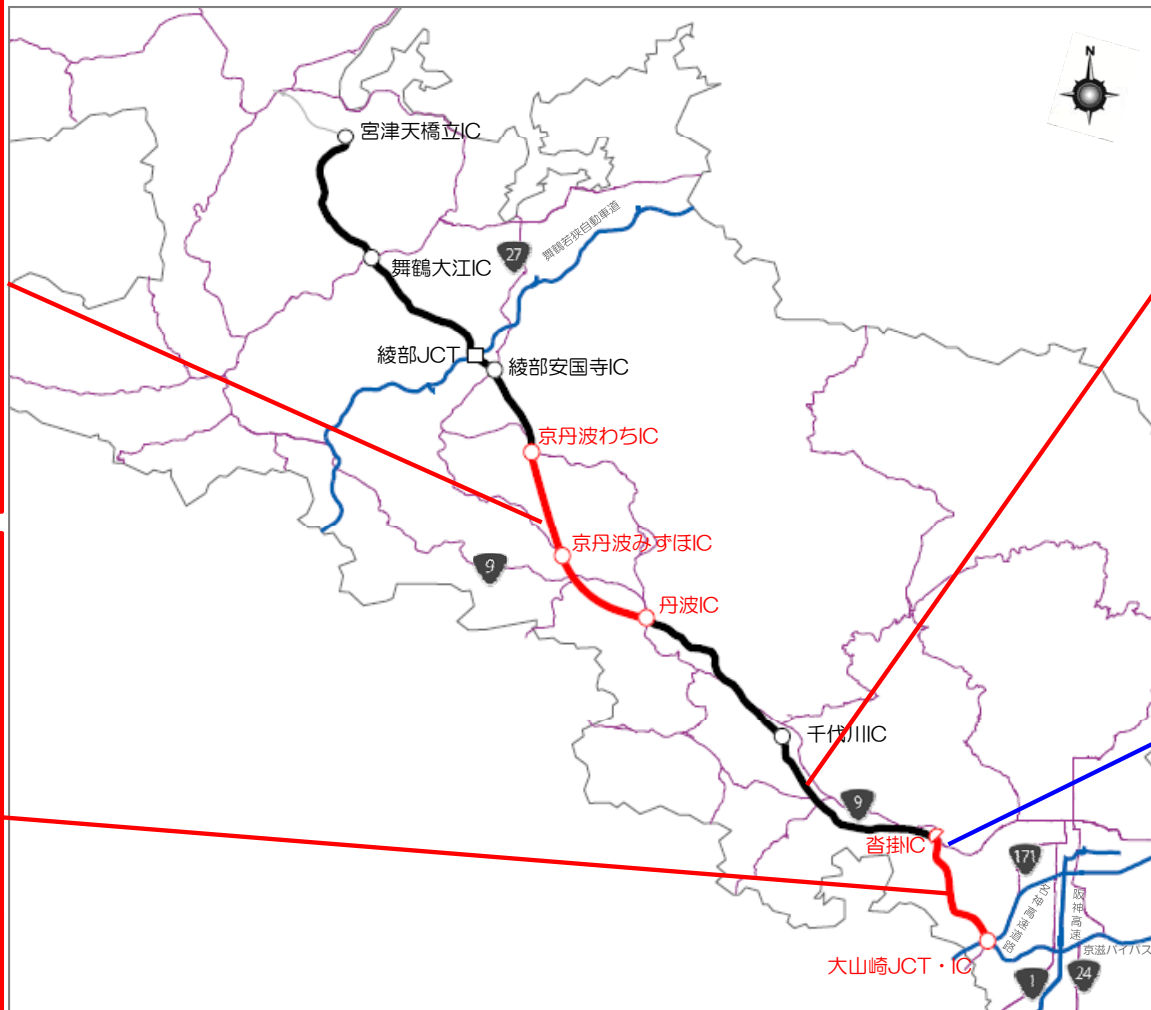
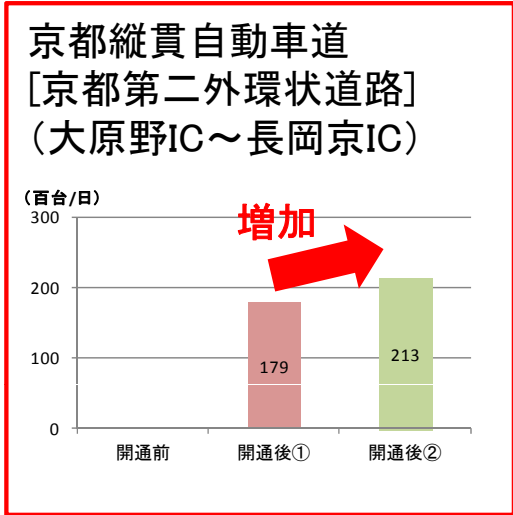
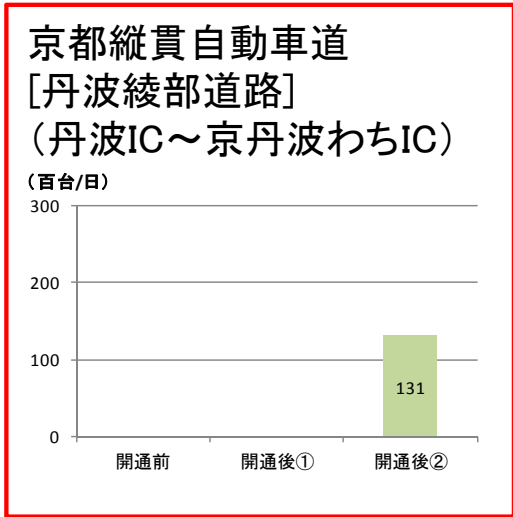


○高規格道路の取り組み 京都縦貫自動車道

(1) 京都縦貫自動車道の整備効果[交通量]

○京都縦貫自動車道では、京都第二外環状道路、丹波綾部道路の整備に伴い、段階的に交通量が増加
○京都縦貫自動車道の交通量の増加に伴い国道9号では交通量が減少しており、京都縦貫自動車道に交通が転換していると考えられる

■京都縦貫自動車道の交通量の変化



※開通前 : 平成24年8月【日平均(平日)】
開通後①(京都第二外環状道路開通後) : 平成26年8月【日平均(平日)】
開通後②(丹波綾部道路開通後) : 平成27年8月【日平均(平日)】

■ 一般国道
■ 高速道路
■ 京都縦貫自動車道

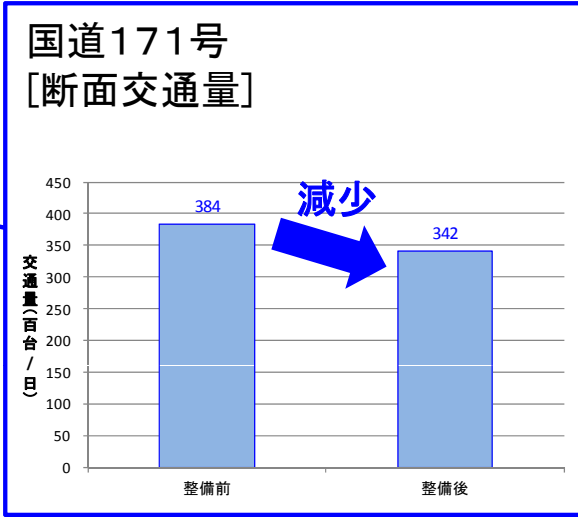
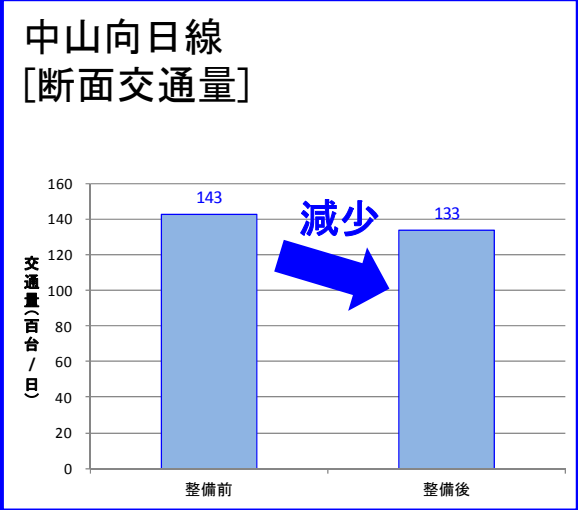
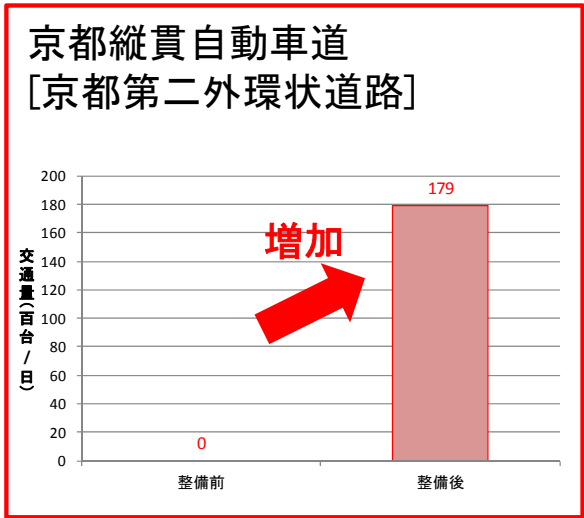
※交通量出典: 京都府道路公社、NEXCO西日本、京都国道事務所

○高規格道路の取り組み 京都縦貫自動車道(京都第二外環状道路)

(1) 京都縦貫自動車道(京都第二外環状道路)の整備効果[交通量]

○京都第二外環状道路に交通が転換したことにより交通量が増加し、周辺の国道171号や中山向日線では、交通量が減少している。

■京都第二外環状道路整備前後の周辺交通の変化[交通量]



※整備前: H24.10.10 交通量調査結果(平日)
(なお、京都第二外環状道路はH26.8【日平均(平日)】)
整備後: H25.10.29 交通量調査結果(平日)

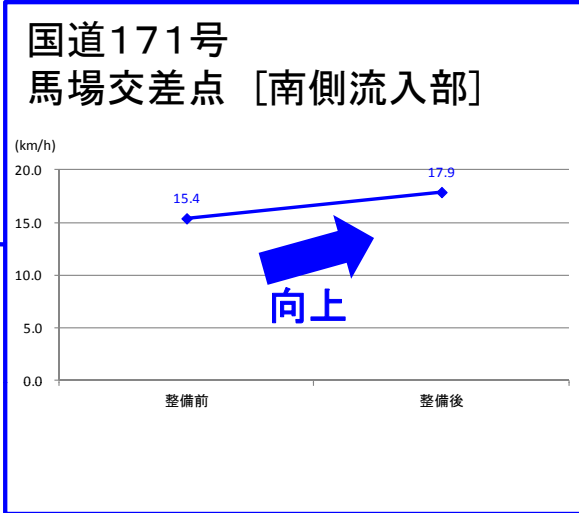
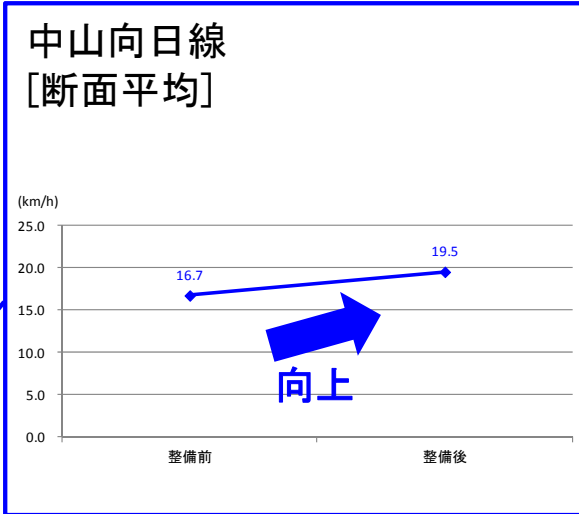
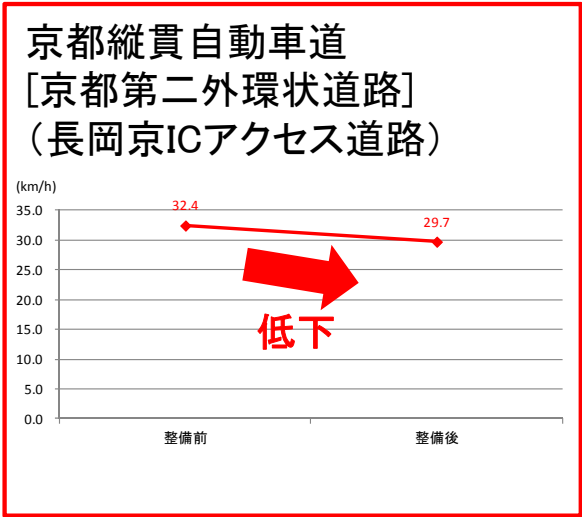
○高規格道路の取り組み 京都縦貫自動車道(京都第二外環状道路)

(2) 京都縦貫自動車道(京都第二外環状道路)の整備効果[旅行速度]

○京都第二外環状道路の周辺の国道171号や中山向日線では、交通量の減少に伴い、旅行速度が向上(改善傾向)。⇒交通転換を確認。全線開通(H27.7)以降によるさらなる交通転換、一般道路の混雑緩和に期待。

○一方、アクセス道路では、旅行速度が低下しており、IC付近の交通状況は継続的なモニタリングが必要

■ 京都第二外環状道路整備前後の周辺交通の変化[旅行速度]



※整備前: H24.9~11 民間プローブデータ(昼間12時間) H22センサス区間単位で旅行速度を算出
※整備後: H25.9~11 民間プローブデータ(昼間12時間) H22センサス区間単位で旅行速度を算出

○高規格道路の取り組み 京都縦貫自動車道(京都第二外環状道路)

(3) 京都縦貫自動車道(京都第二外環状道路)の整備効果[旅行速度]

○乙訓・洛西地域の主要渋滞箇所(15箇所)の中で、大幅に旅行速度が低下(悪化)した主要渋滞箇所はなく、4箇所は、大幅な旅行速度の向上(改善)がみられる。

■乙訓・洛西地域の主要渋滞箇所



■交差点流入速度の変化(主要渋滞箇所)

主要渋滞箇所	交差点流入速度(平日混雑時)		
	整備前 (H24.9~11)	整備後 (H26.9~11)	増減量 (km/h)
1 競輪場前	12.8	11.0	-1.7
2 福社会館前	12.4	10.7	-1.7
3 上植野菱川	11.7	12.8	1.1
4 菱川・上植野	5.7	8.6	2.9
5 国道9号・水垂上桂線	11.8	11.2	-0.6
6 千代原口	11.3	14.0	2.6
7 国道沓掛口	20.2	24.0	3.8
8 檜原山陰街道	14.3	15.6	1.2
9 東土川	11.6	11.4	-0.2
10 一文橋	11.7	10.5	-1.2
11 馬場一丁目	13.3	18.9	5.6
12 馬場	10.4	11.7	1.3
13 勝竜寺	14.2	13.1	-1.1
14 国道五条本	9.2	8.5	-0.7
15 下桂	14.1	13.9	-0.3

■ : 旅行速度改善
■ : 変化なし

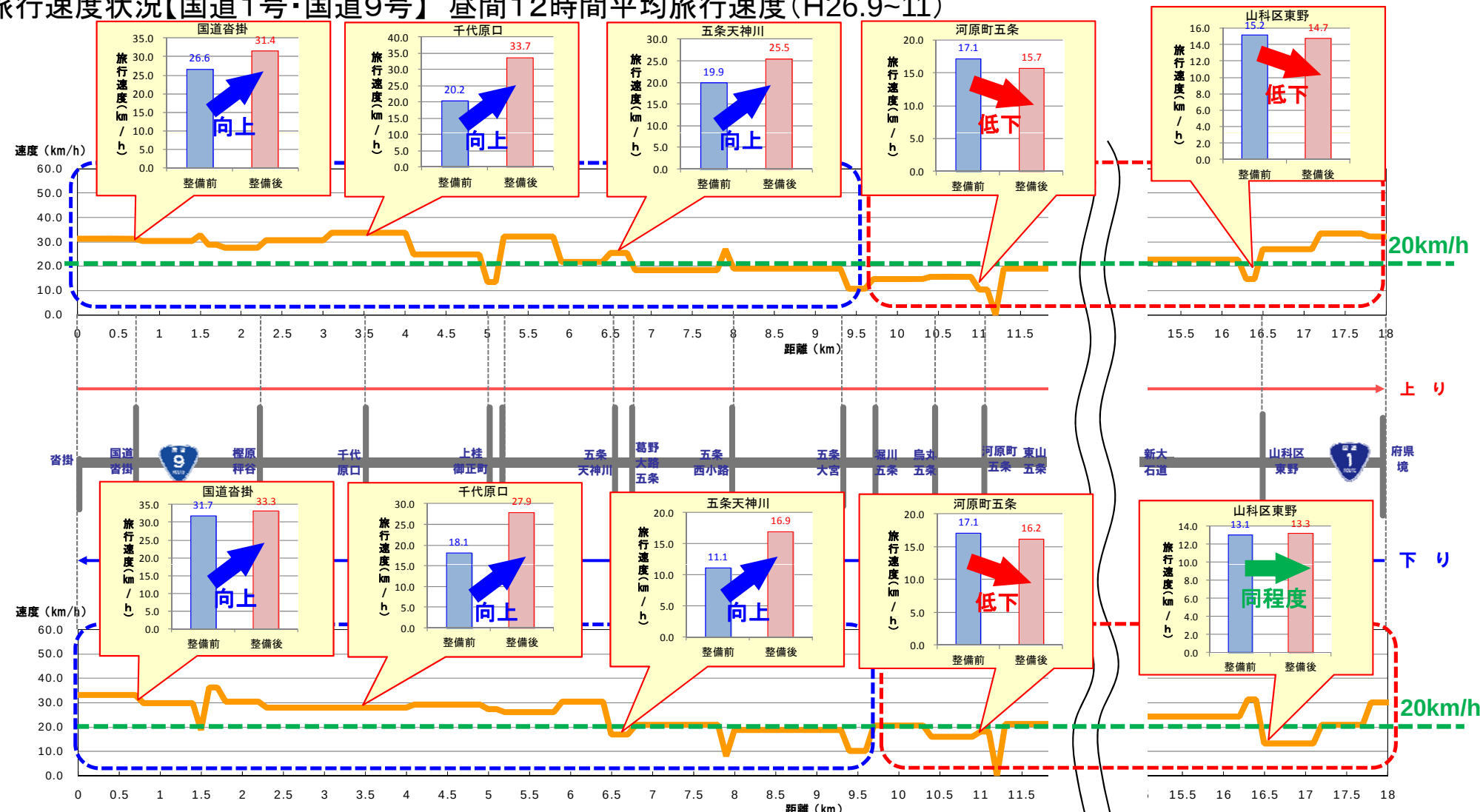
※整備前: H24. 9~11 平日混雑時平均 民間プローブデータ
※整備後: H26. 9~11 平日混雑時平均 民間プローブデータ
※平日混雑時: 7~9時、17時~19時

○国道9号の取り組み

(1) 京都縦貫自動車道(京都第二外環状道路)・京都西立体事業による国道9号への影響[旅行速度]

- 国道9号(西側)では比較的旅行速度が高く、京都第二外環状道路、京都西立体交差整備後、千代原口交差点、五条天神川交差点、国道沓掛口交差点では旅行速度が向上
- 国道1号及び国道9号(東側)では比較的旅行速度が低い

■旅行速度状況【国道1号・国道9号】 昼間12時間平均旅行速度(H26.9~11)

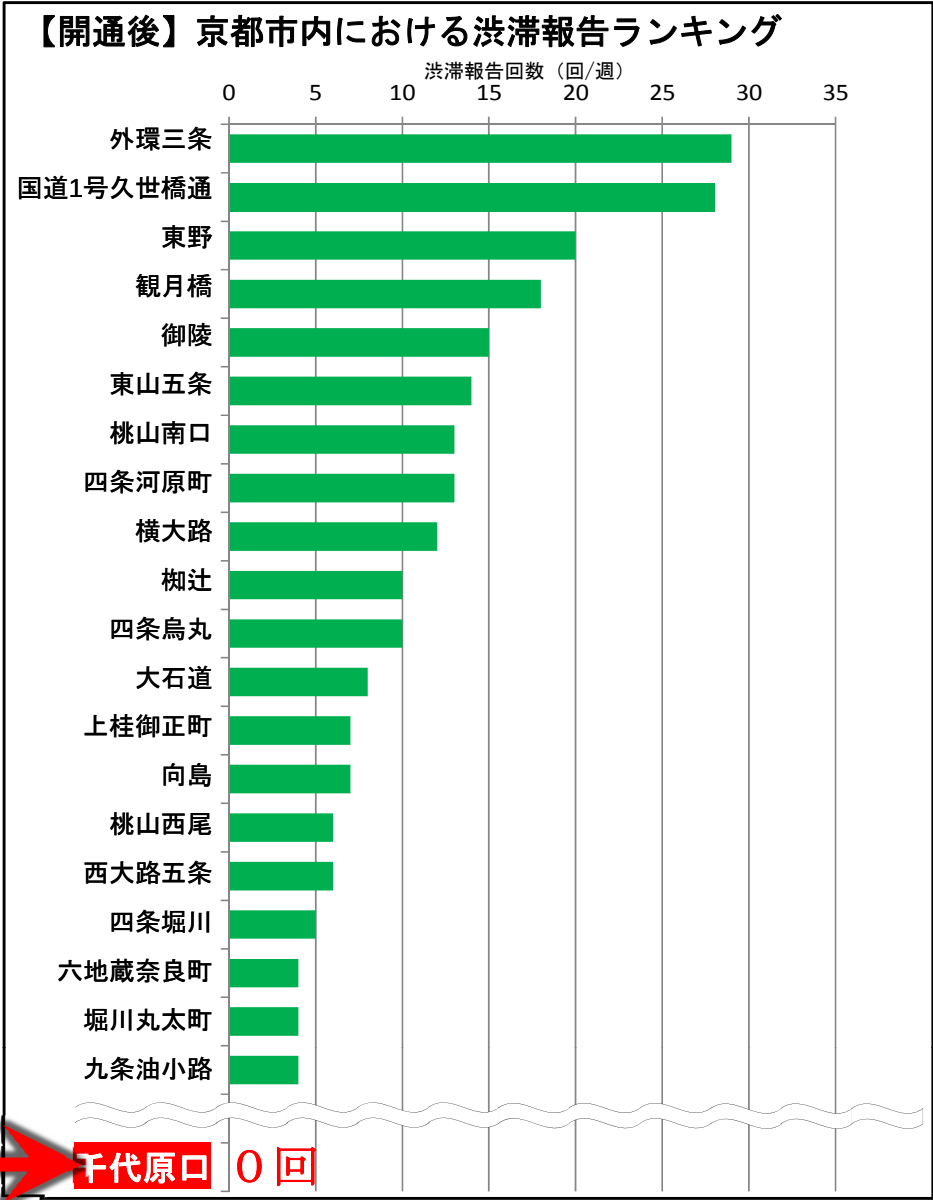
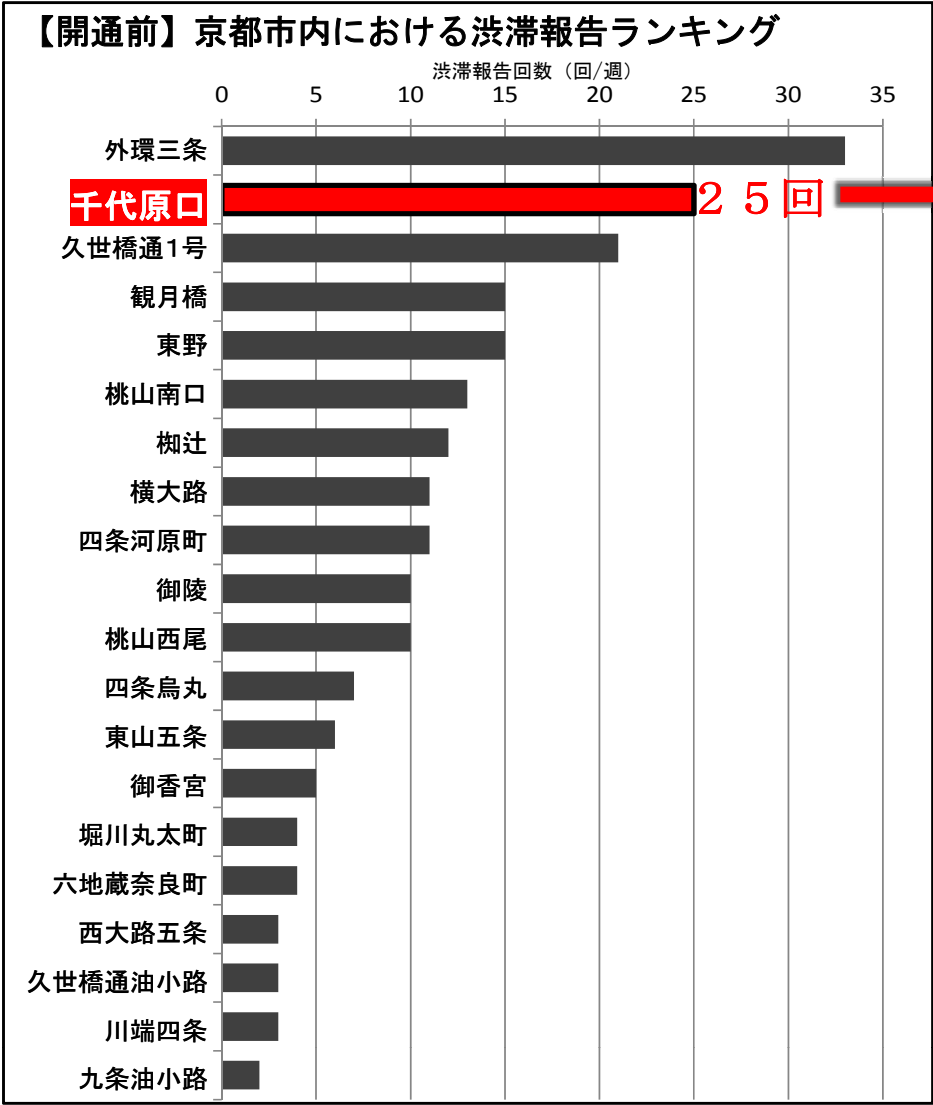


整備前: H24.9~11 民間プローブデータ(昼間12時間) H22センサス区間単位で旅行速度を算出
整備後: H26.9~11 民間プローブデータ(昼間12時間) H22センサス区間単位で旅行速度を算出

○国道9号の取り組み

(2) 京都西立体事業(千代原口交差点)による国道9号千代原口交差点への影響[渋滞報告]

○千代原口トンネル開通により、千代原口交差点の渋滞報告回数はゼロである

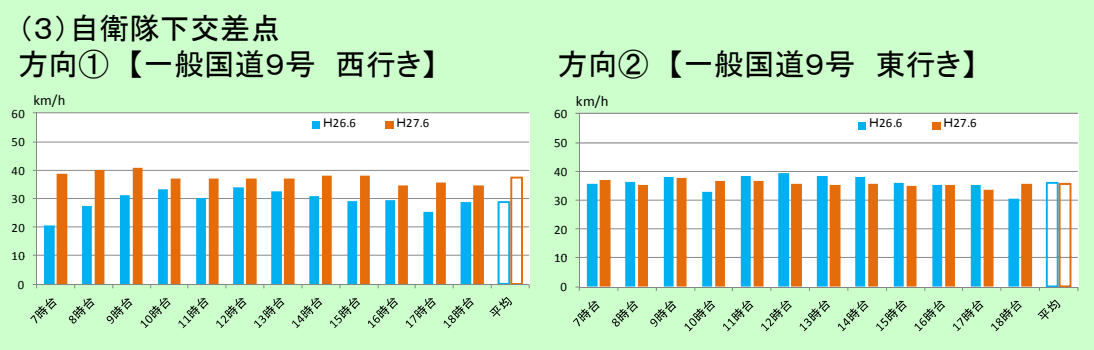
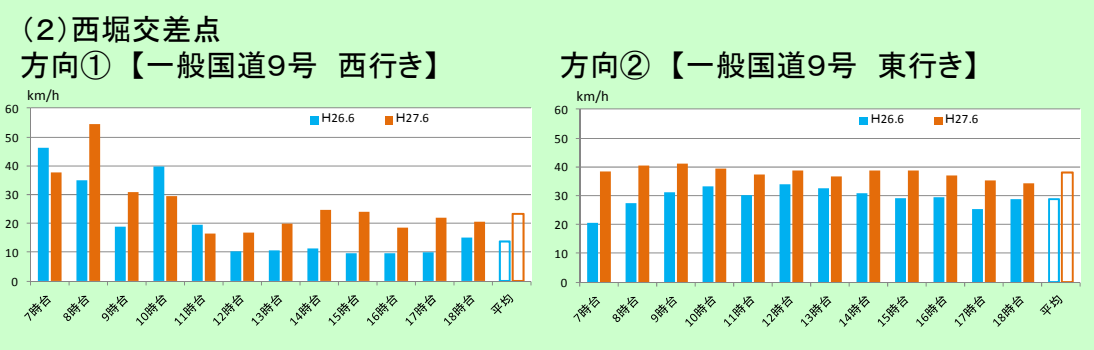
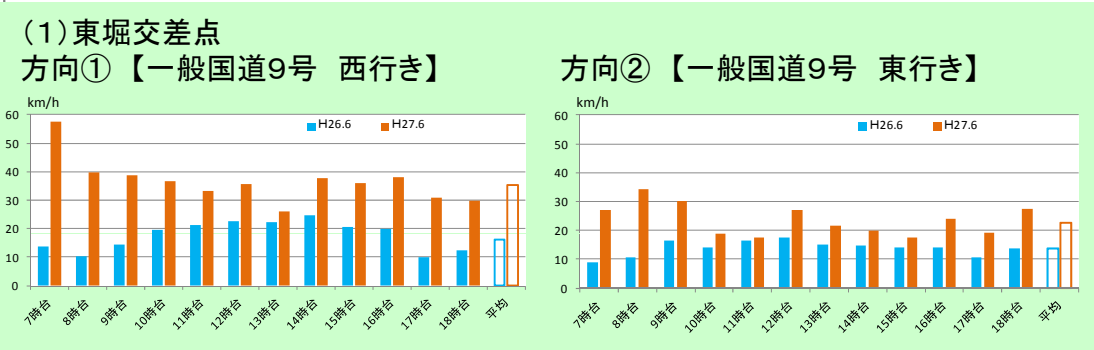


資料：FMラジオの道路交通情報の放送内容をもとに作成
※開通前 (H25. 1. 16~2. 15(31日間) の1週間平均)
開通後 (H25. 2. 24~3. 26(31日間) の1週間平均)

○国道9号の取り組み 福知山道路事業

(1) 福知山道路による整備効果[旅行速度]

- 福知山道路(東堀～岡間)の本線(高架部)が平成26年11月に開通
- 福知山道路開通後、「東堀交差点」、「西堀交差点」、「自衛隊下交差点」では対策後に平均旅行速度が向上



※開通前: H26. 6 平日混雑時平均 民間プローブデータ
※開通後: H27. 6 平日混雑時平均 民間プローブデータ

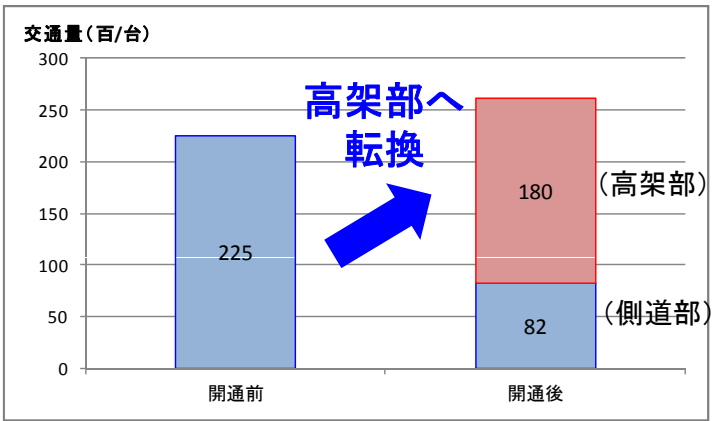
○国道9号の取り組み 福知山道路事業

(2) 福知山道路による整備効果[交通量・渋滞長]

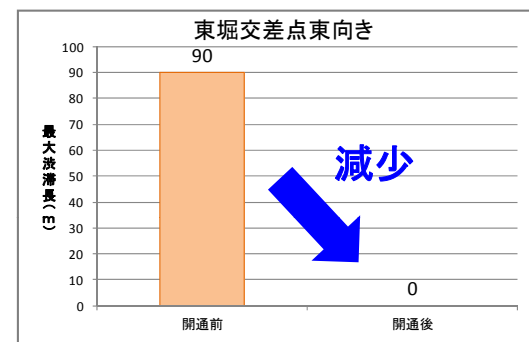
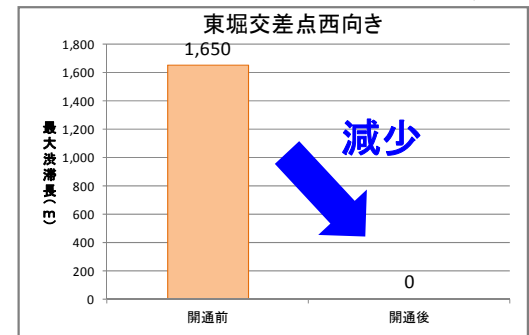
○福知山道路開通後、「東堀交差点」で直進する車両が本線（高架部）へ転換しており、渋滞は発生していない



■開通の効果（東堀交差点交通量）



■開通の効果（東堀交差点渋滞長）



開通前

- 直進する車両が多く、渋滞が発生

撮影日: H26年10月2日(木) 8時台

開通後

- 直進する車両が本線(高架部)へ転換し、渋滞が解消

撮影日: H26年11月13日(木) 8時台

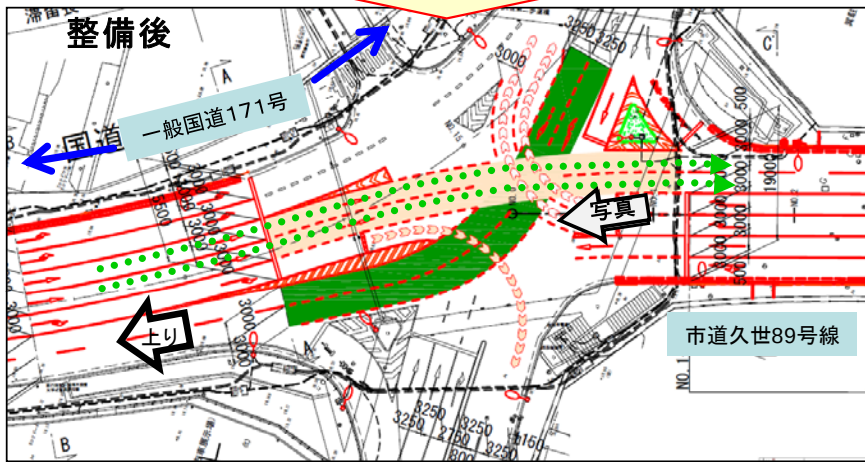
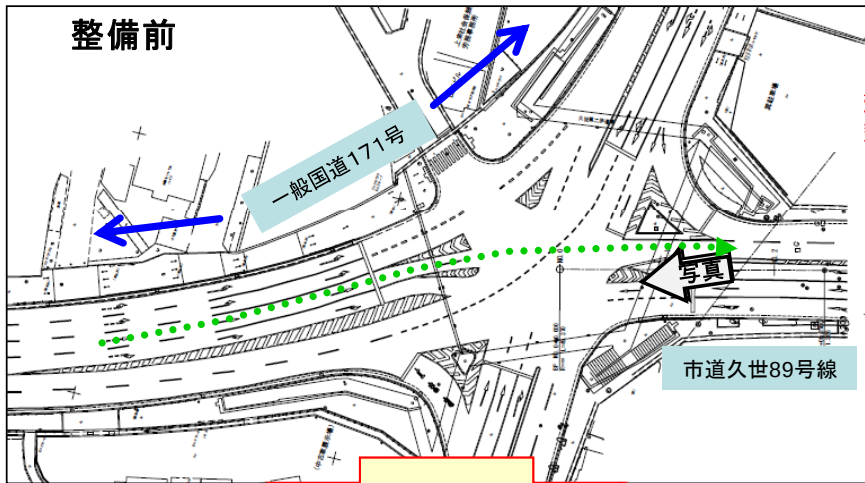
○国道171号の取り組み 上久世交差点

(1)上久世交差点改良による整備効果[対策概要]

○上久世交差点では、各関係機関と調整し平成26年10月に交差点改良を実施

■交差点改良の対策内容

- 一般国道171号→市道久世89号線方向を1車線から2車線に変更
- 市道久世89号線の受け入れ車線を2車線に変更。
- 一般国道171号(上り)方向を緑色、市道久世89号線(下り)方向を黄色に着色



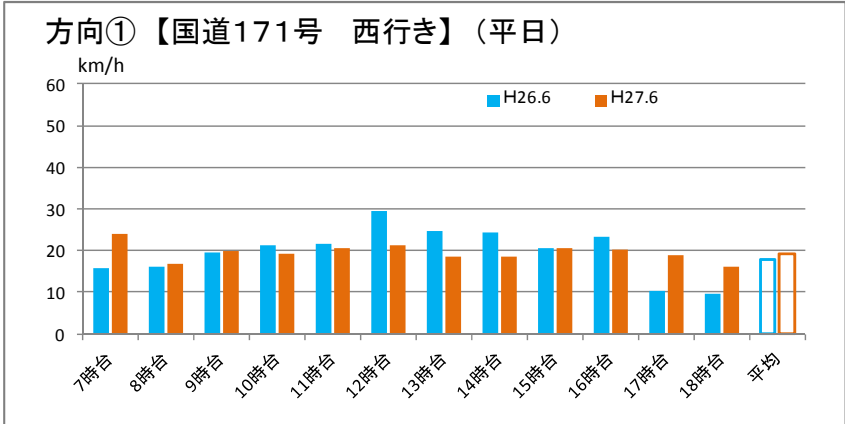
○国道171号の取り組み 上久世交差点

(2) 上久世交差点改良による整備効果[旅行速度]

○交差点改良完了後、交通量は大幅に増加しているものの、渋滞は緩和している
○「上久世交差点」では、対策後に平均旅行速度が向上している

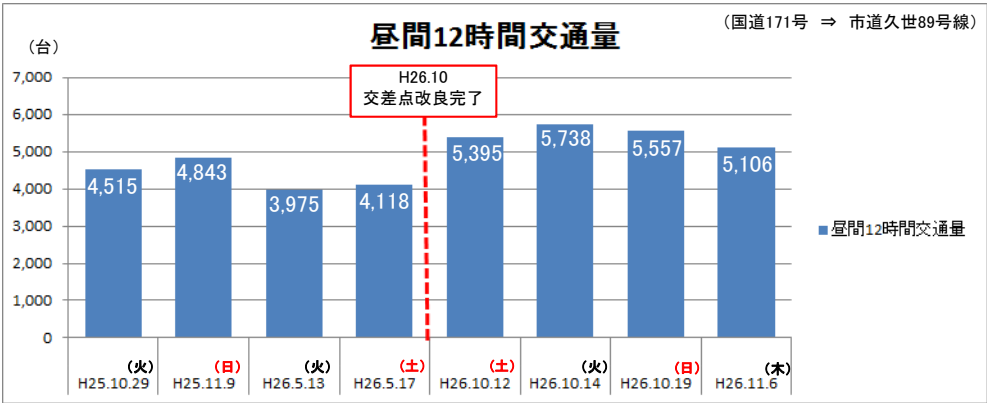


■ 交差点改良の対策効果(旅行速度)



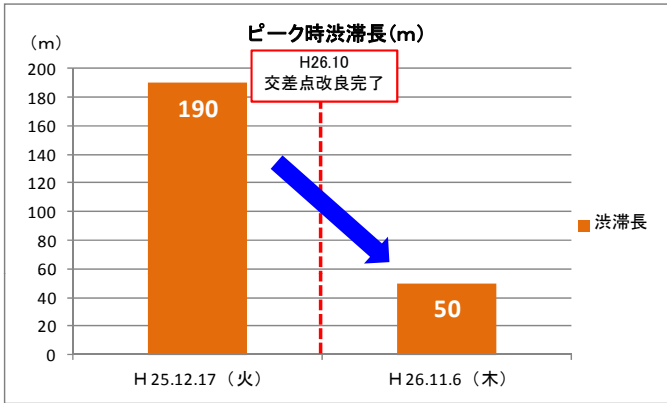
※整備前: H26. 6 民間プローブデータ
※整備後: H27. 6 民間プローブデータ

■ 交差点改良の対策効果(交通量)



※交通量は、直進車線(国道171号→市道久世89号線)の昼間12時間交通量(7:00~19:00)

■ 交差点改良の対策効果(渋滞長)



※渋滞長は、直進車線(国道171号→市道久世89号線)の最大渋滞長