

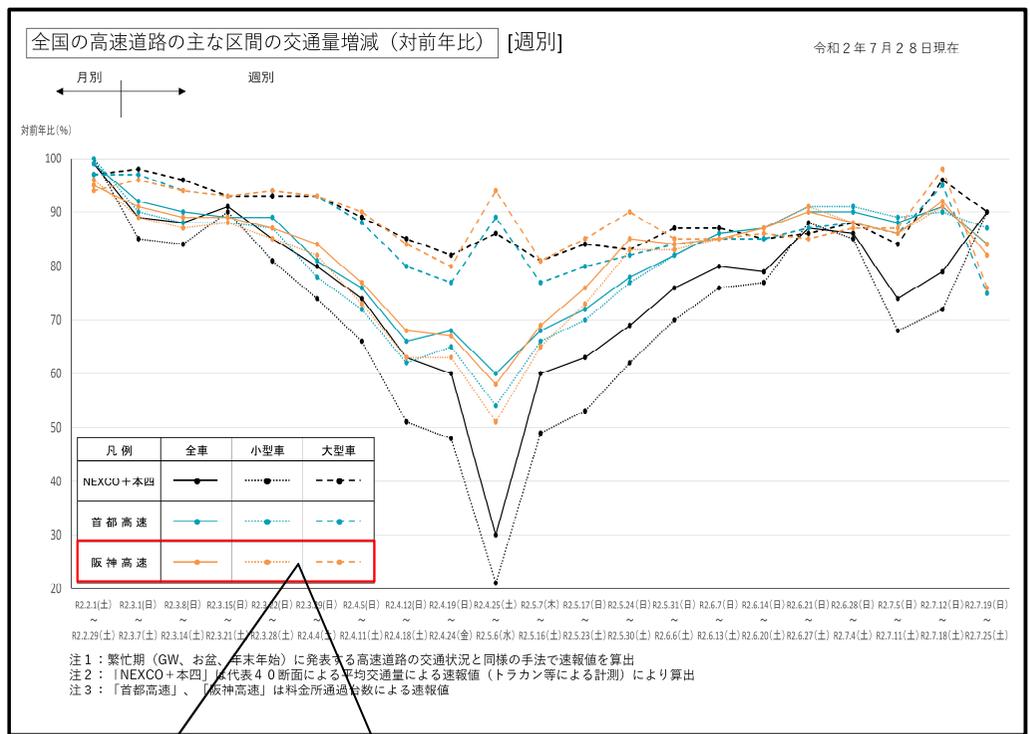
令和2年度 第1回 京都府域渋滞対策協議会

新型コロナウイルス感染拡大による交通状況変化

1. 全国的な交通量の変化

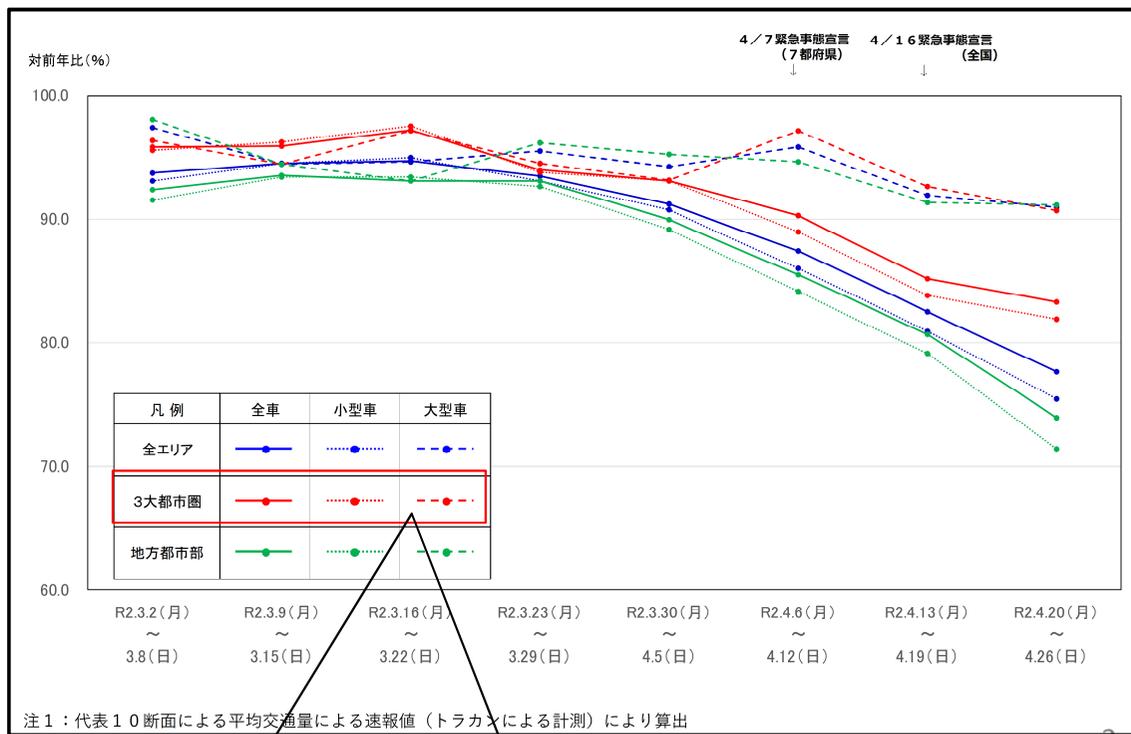
○全国的な高速道路の交通量は、2月以降対前年比で減少傾向、GW期にかけての落ち込みが最も激しい
 ○全国の主要国道の交通量は、3月下旬～4月上旬にかけて減少傾向が顕著となる

■ 全国の高速道路の週別交通量（対前年比）



全国的に大型車に比較し、小型車の減少幅が大きい
 オレンジの線が示す阪神高速の小型車の減少比率はGW期間で最大約50%の減少

■ 全国の主要国道の週別交通量（対前年比）



代表10断面による平均交通量による速報値（トラカンによる計測）でも高速道路と同様の減少傾向
 大型車の対前年比は最小で約90%
 3大都市圏と地方都市部で傾向に大きな差はない

(出典)国土交通省HP
 全国・主要都市圏における高速道路・主要国道の主な区間の交通量増減
 (更新:令和2年7月28日現在)

(出典)国土交通省HP
 第3回 新たな広域道路ネットワークに関する検討会 配付資料より

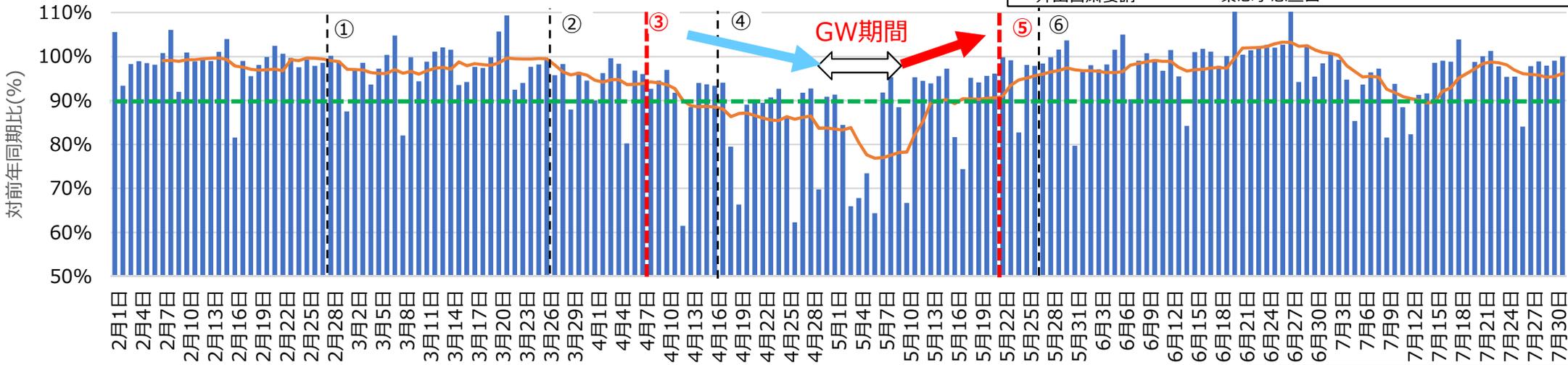
2. 京都府の国道における交通量の変化

○府内の直轄国道の断面交通量は4月初旬に前年対比で90%を下回り、GW期間に最も低下
 ○緊急事態宣言解除後、交通量は回復傾向にあるが、京都市周辺に比較し、北部地域は回復が遅い

■京都市周辺の観測点の平日12h交通量対前年同期比推移(2020/2/1~7/31)

※京都市周辺の5箇所の観測点（音羽、観月橋、上五反田、大山崎、大枝）の交通量の平均値を前年と比較

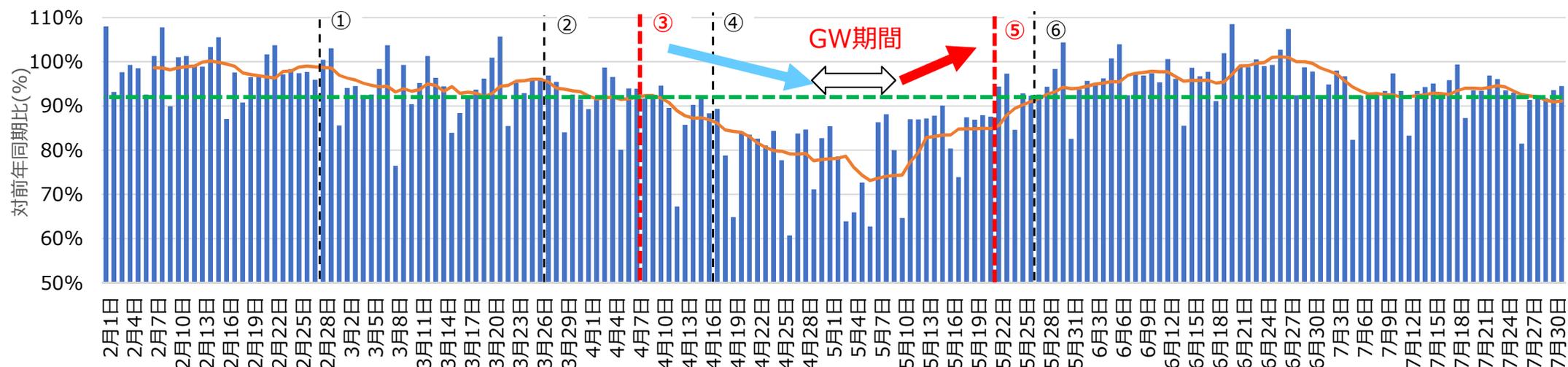
- ① 2/27 全国の小中高校に休校を要請
- ② 3/26 首都圏外出自粛要請
- ③ 4/7 7都府県緊急事態宣言
- ④ 4/16 全国に緊急事態宣言
- ⑤ 5/21 近畿で緊急事態宣言解除
- ⑥ 5/25 全国で緊急事態宣言解除



■京都府北部の観測点の平日12h交通量対前年同期比推移(2020/2/1~7/31)

※京都府北部の3箇所の観測点（福知山、吉坂、味方）の交通量の平均値を前年と比較

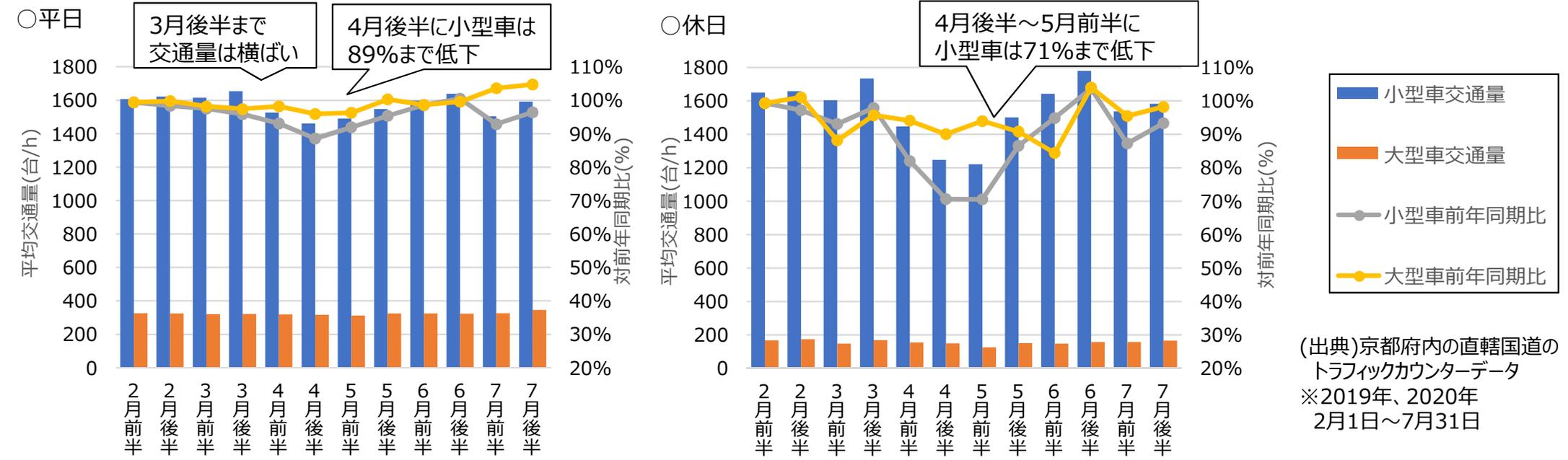
— 対前年同期比（半月毎）
 — 移動平均(7日)



2. 京都府の国道における交通量の変化

○平日休日ともに大型車交通量は変動が少なく、小型車は減少傾向

■ 京都府内の交通量推移（半月毎） ※直轄国道8箇所の観測点の平均値



■ トラフィックカウンターの位置



○トラフィックカウンター概要

No	通称名	路線	観測地点
①	音羽	一般国道1号	京都市山科区
②	上五反田	一般国道1号	京都市伏見区
③	大枝	一般国道9号	京都市西京区
④	福知山	一般国道9号	福知山市
⑤	観月橋	一般国道24号	京都市伏見区
⑥	吉坂	一般国道27号	舞鶴市
⑦	味方	一般国道27号	綾部市
⑧	大山崎	一般国道171号	大山崎町

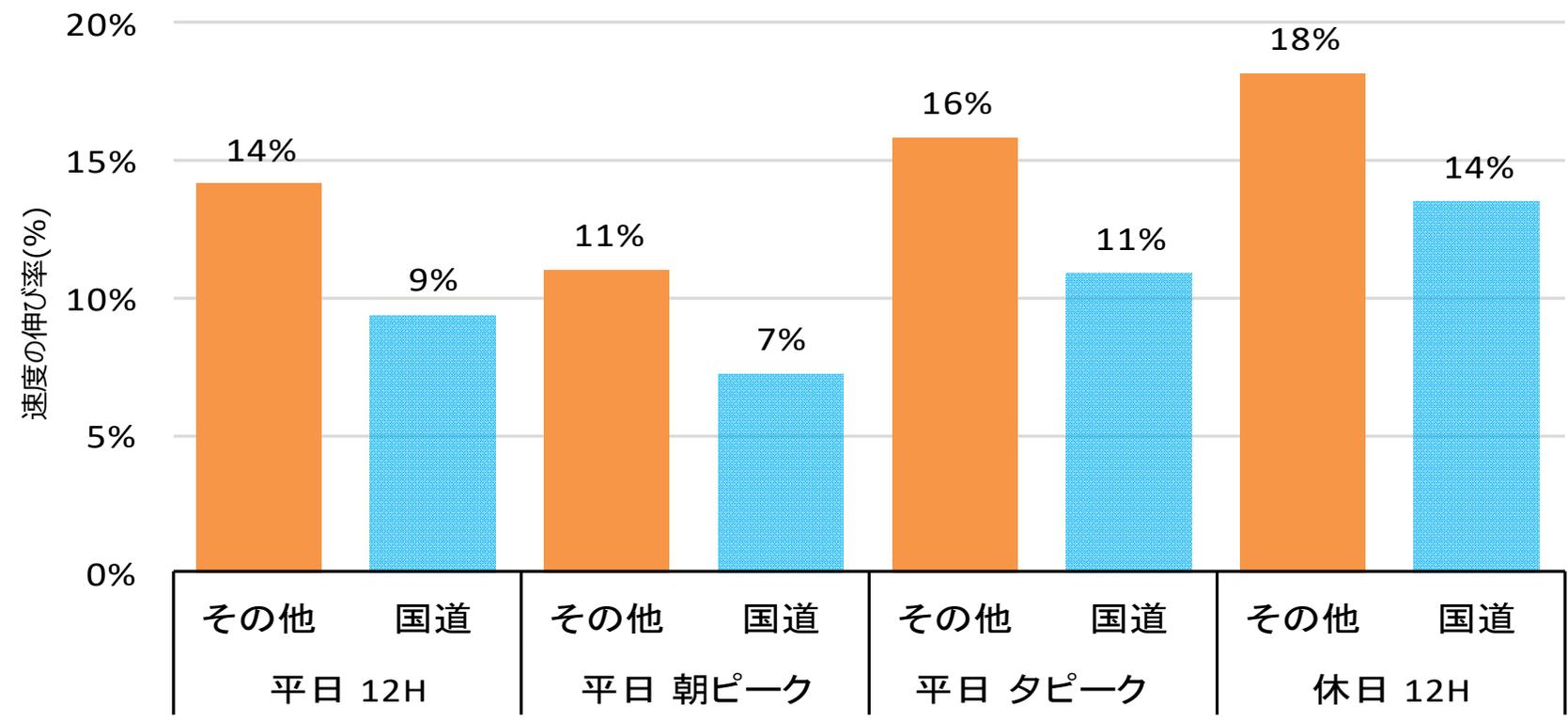
3. 京都府内の主要渋滞箇所における平均速度の変化

○主要渋滞箇所における路線別平均速度の対前年比は、「国道」より「その他の道路(府・市道)」の方が、伸び率が大きい。

■主要渋滞箇所の路線別平均速度(国道及びその他道路)の伸び率 ※主要渋滞箇所の交差道路を国道とその他道路に分類して集計

$$\text{速度の伸び率(\%)} = \{ (R1 (2019) 4\sim5\text{月平均速度} / R2 (2020) 4/17\sim5/21\text{※の平均速度}) - 1 \} \times 100$$

※京都府の緊急事態宣言期間



※出典)ETC2.0プローブデータ (2019年4~5月、2020年4月17日~5月21日京都府の緊急事態宣言期間)

■主要渋滞箇所の路線別 データ件数(国道及びその他道路) 単位：件 ※主要渋滞箇所の交差道路を国道とその他道路に分類して集計

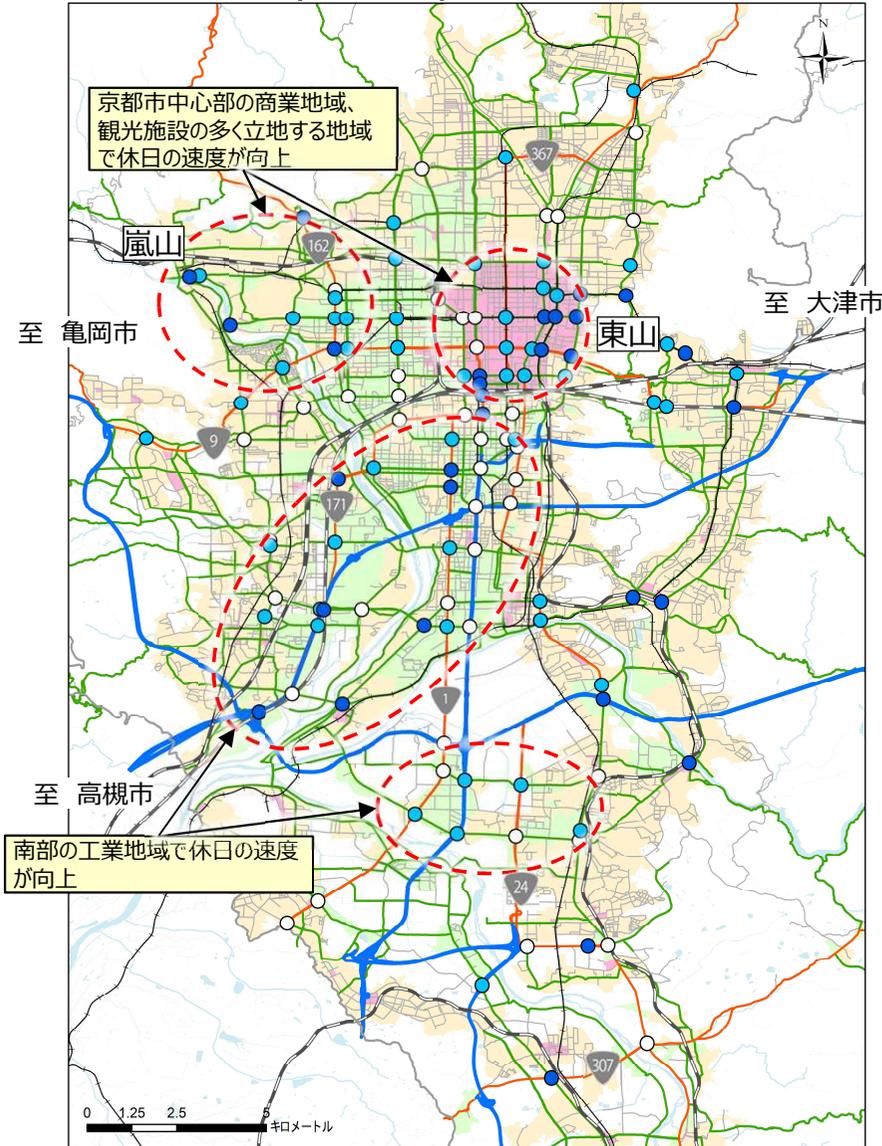
期間	平日 12H		平日 朝ピーク		平日 タピーク		休日 12H	
	その他	国道	その他	国道	その他	国道	その他	国道
2019年4~5月	10,226,692	9,738,975	1,815,092	1,788,480	1,794,265	1,748,691	5,298,291	5,052,861
2020年 4月17日~5月21日	11,465,965	14,564,734	2,082,072	2,648,870	1,652,210	2,080,208	5,191,539	5,753,128

3. 京都府内の主要渋滞箇所の変化

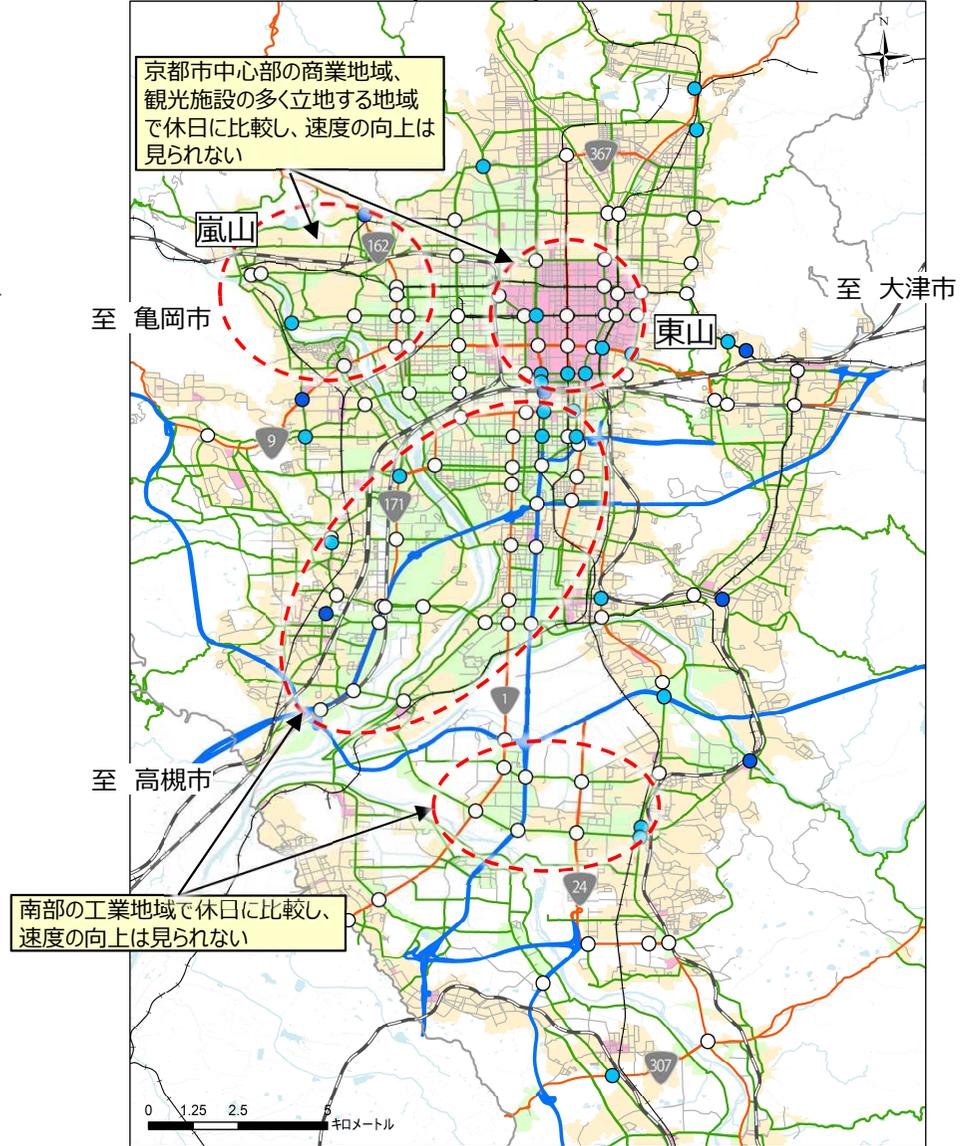
- 京都市中心部(観光・商業地域)及び南部の工業地域は休日の速度が向上
- 平日朝ピーク時の速度の向上箇所は休日に比較して少ない

■ 主要渋滞箇所の平均速度の変化(全流入方向平均)

○ 休日12時間(7~19時)



○ 平日朝ピーク2時間(7~9時)



凡例

主要渋滞箇所の速度(差分)

- ~ 3 km/h
- 3 km/h ~ 5 km/h
- 5 km/h ~

道路

- 高速道路
- 一般国道
- 主要地方道
- その他の道路

用途地域

- 商業地域
- 工業地域
- 住宅地域

※コロナ禍において旅行速度が改善しなかった箇所も含め、状況分析・検討は継続して行う
 速度の差分(km/h) = R2 4/17~5/21の平均速度 - R1 4~5月平均速度 ※京都府の緊急事態宣言期間
 (出典)ETC2.0プローブデータ (2019年4~5月、2020年4月17日~5月21日) : データ数は、P.4に記載。

(出典) 用途地域：国土数値情報

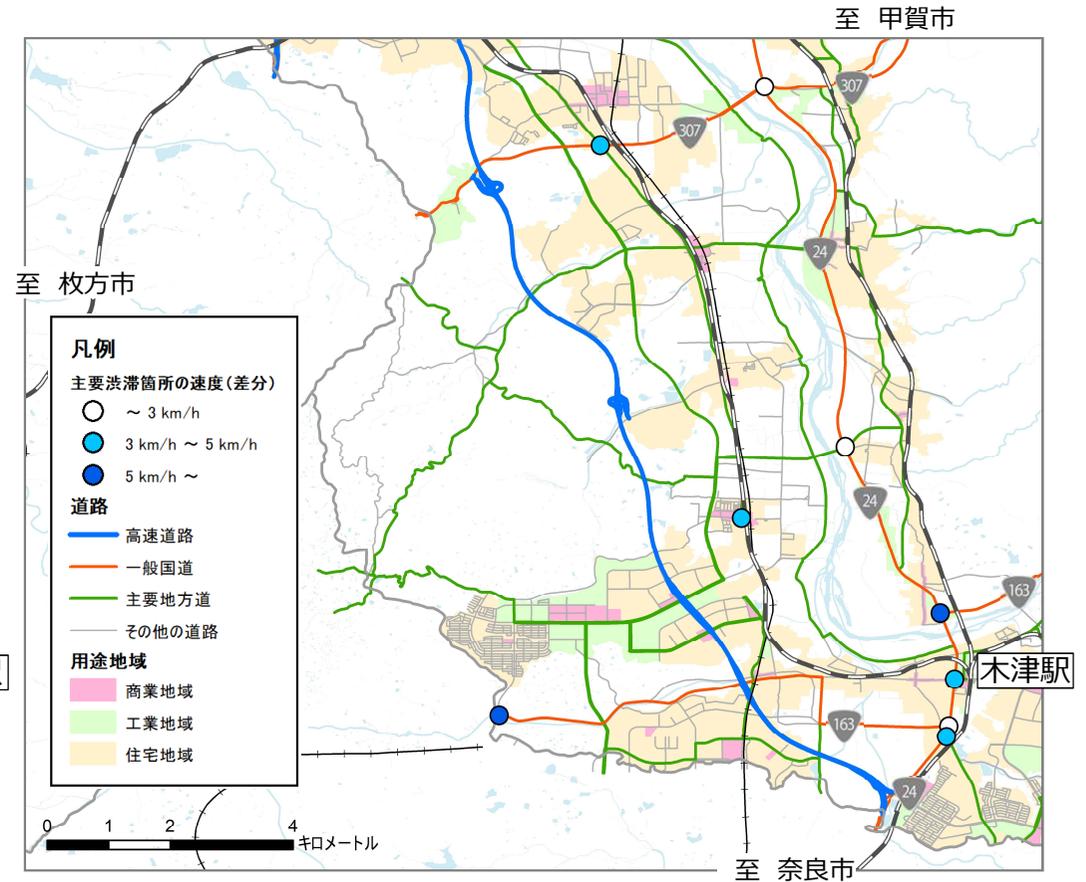
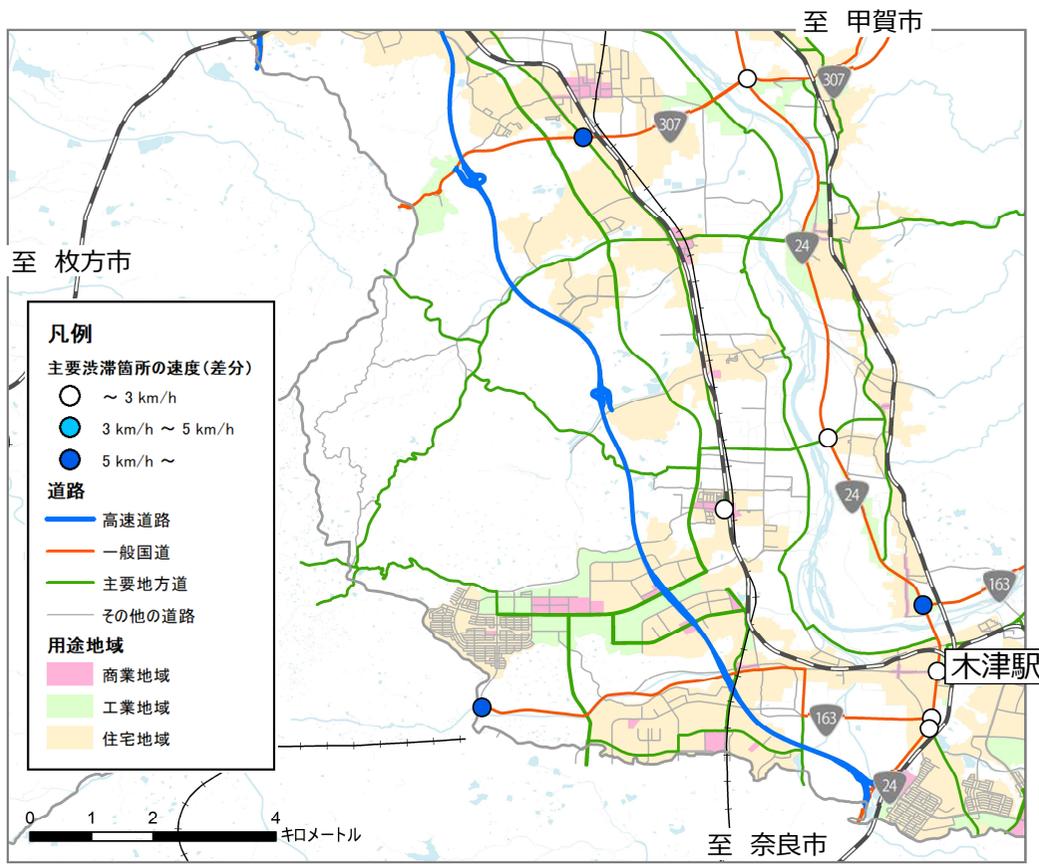
3. 京都府内の主要渋滞箇所のア平均速度の変化

○京都府南部は平日朝ピークの方が休日に比較して速度の向上箇所が多くみられる

■主要渋滞箇所の平均速度の変化(全流入方向平均)

○ 休日12時間(7~19時)

○ 平日朝ピーク2時間(7~9時)



※コロナ渦において旅行速度が改善しなかった箇所も含め、状況分析・検討は継続して行う

速度の差分(km/h) = R2 4/17~5/21の平均速度 - R1 4~5月平均速度 ※京都府の緊急事態宣言期間

(出典)ETC2.0プローブデータ (2019年4~5月、2020年4月17日~5月21日) : データ数は、P.4に記載。

(出典)用途地域：国土数値情報

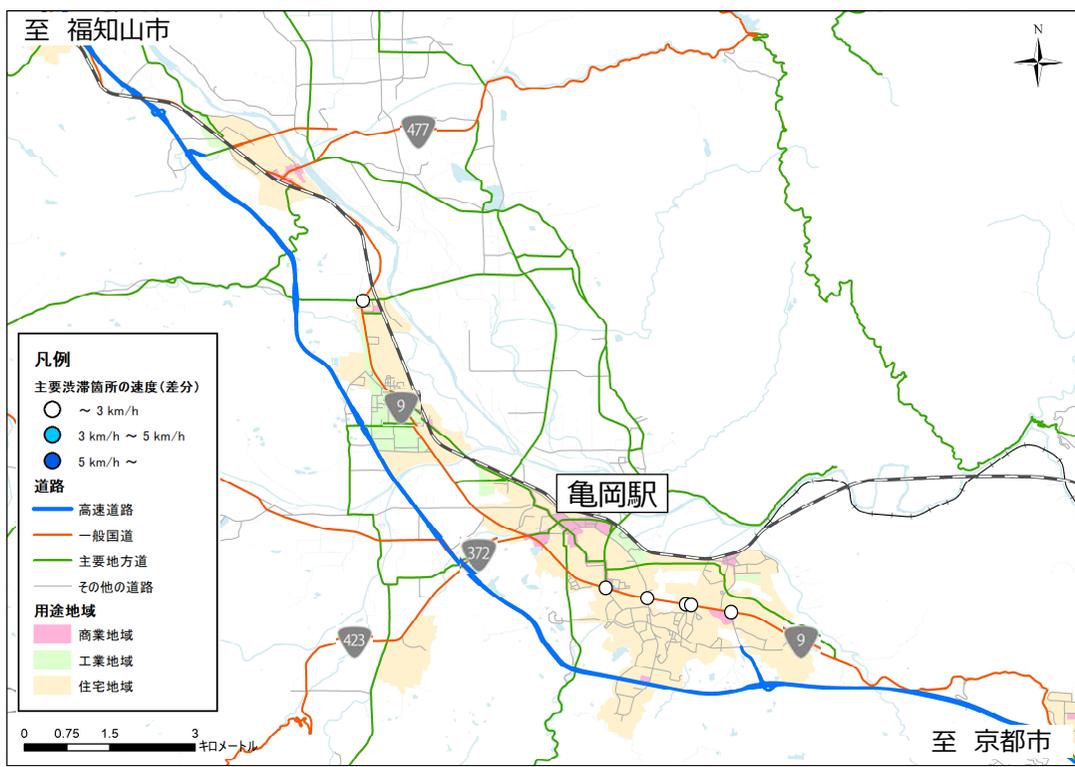
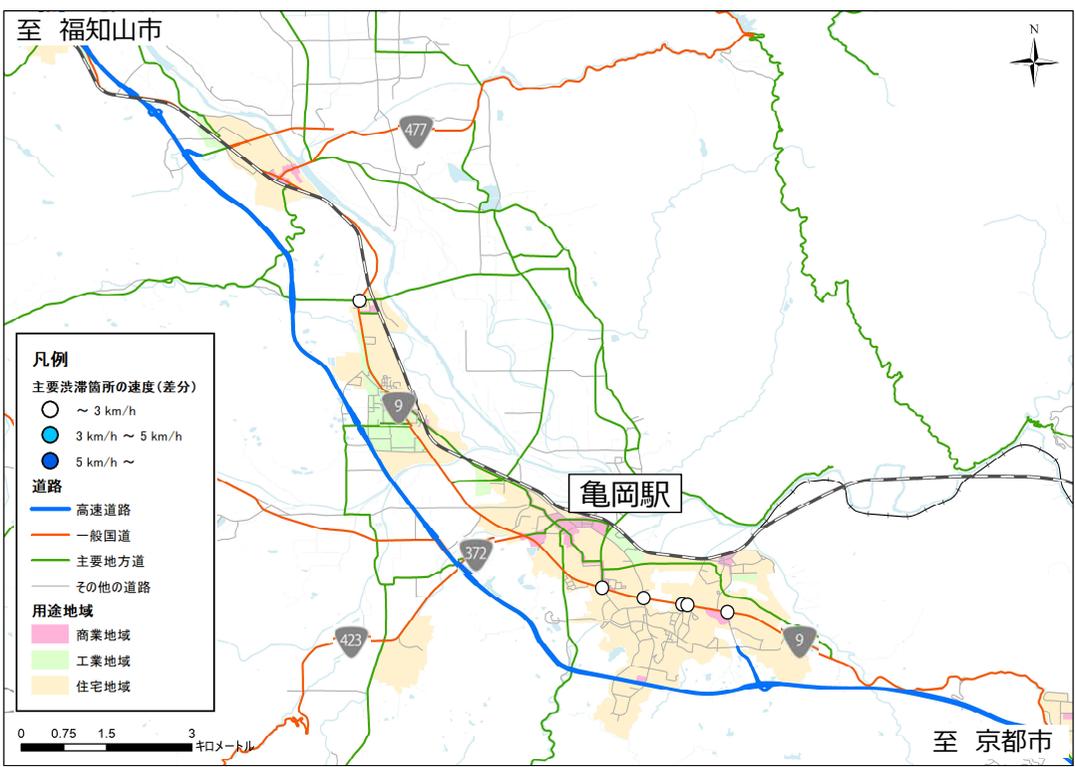
3. 京都府内の主要渋滞箇所のア平均速度の変化

○住宅地が多い亀岡地域は直轄国道に主要渋滞箇所が点在している点、沿道にスーパー等の日用品を取り扱っている商業施設が点在することを影響して、休日・平日共に速度の向上が見られない。

■ 主要渋滞箇所の平均速度の変化(全流入方向平均)

○ 休日12時間(7~19時)

○ 平日朝ピーク2時間(7~9時)



※コロナ渦において旅行速度が改善しなかった箇所も含め、状況分析・検討は継続して行う

速度の差分(km/h) = R2 4/17~5/21の平均速度 - R1 4~5月平均速度 ※京都府の緊急事態宣言期間

(出典)ETC2.0プローブデータ (2019年4~5月、2020年4月17日~5月21日) : データ数は、P.4に記載。

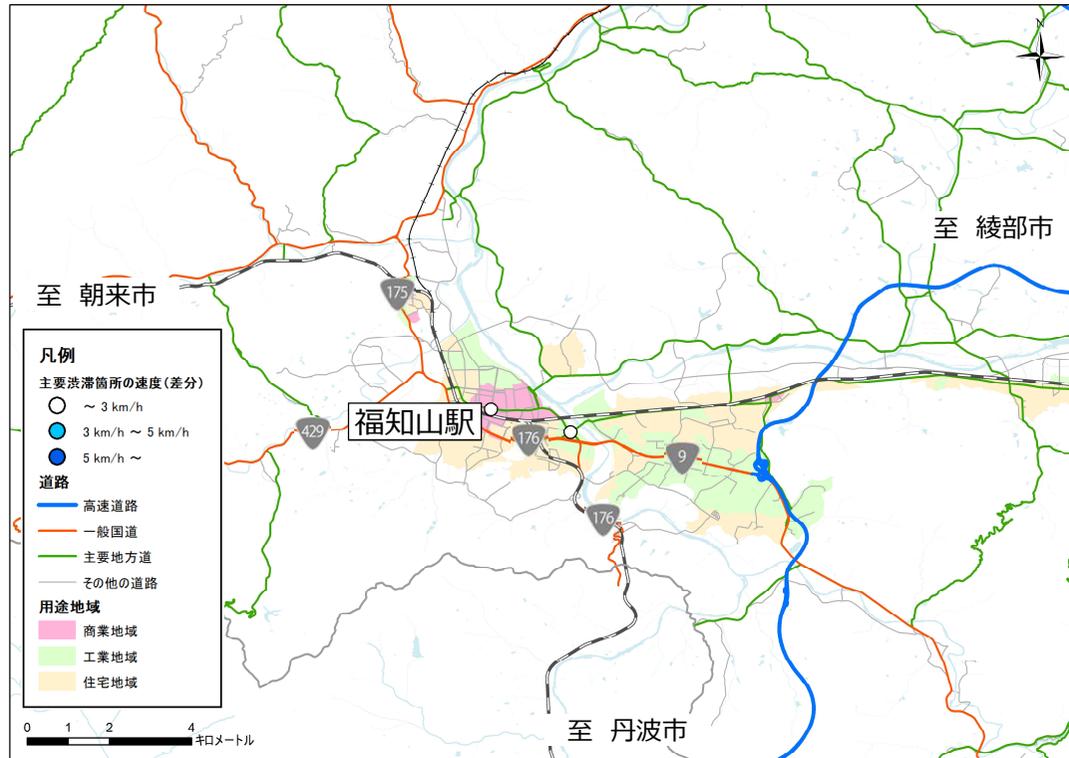
(出典) 用途地域：国土数値情報

3. 京都府内の主要渋滞箇所の変化

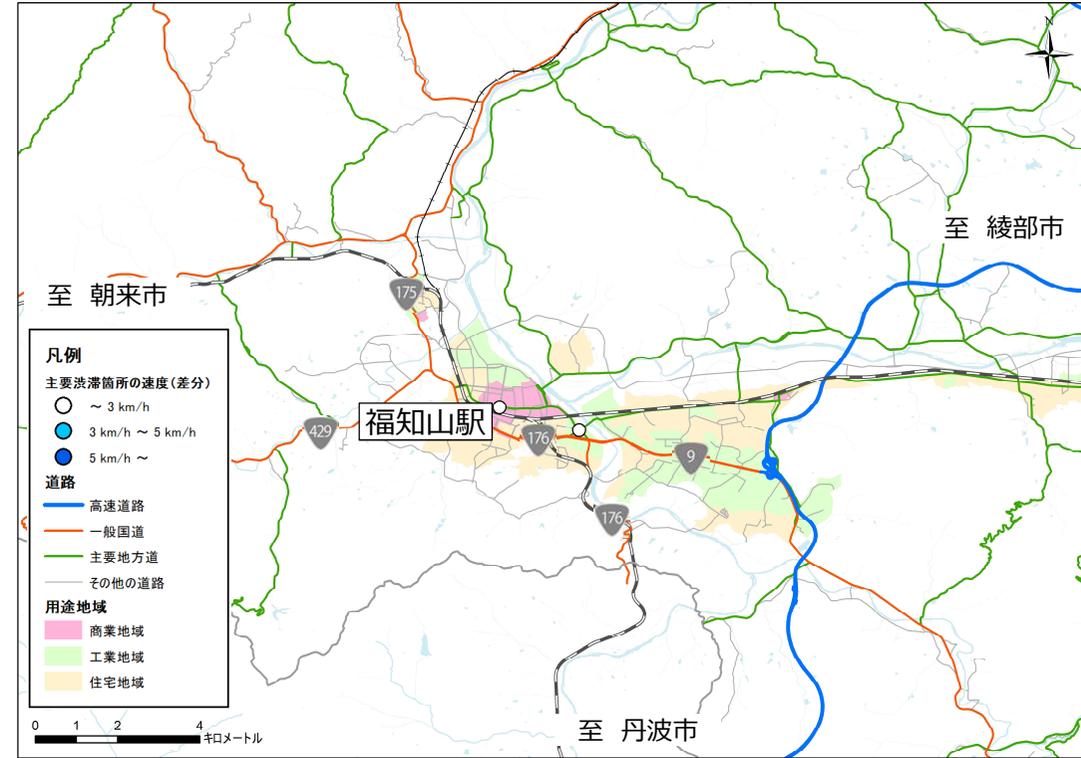
○複数の用途地域が近接する福知山市の主要渋滞箇所では休日・平日共に速度の向上が見られない。

■ 主要渋滞箇所の平均速度の変化(全流入方向平均)

○ 休日12時間(7~19時)



○ 平日朝ピーク2時間(7~9時)



※コロナ渦において旅行速度が改善しなかった箇所も含め、状況分析・検討は継続して行う

速度の差分(km/h) = R2 4/17~5/21の平均速度 - R1 4~5月平均速度 ※京都府の緊急事態宣言期間

(出典)ETC2.0プローブデータ (2019年4~5月、2020年4月17日~5月21日) : データ数は、P.4に記載。

(出典)用途地域：国土数値情報

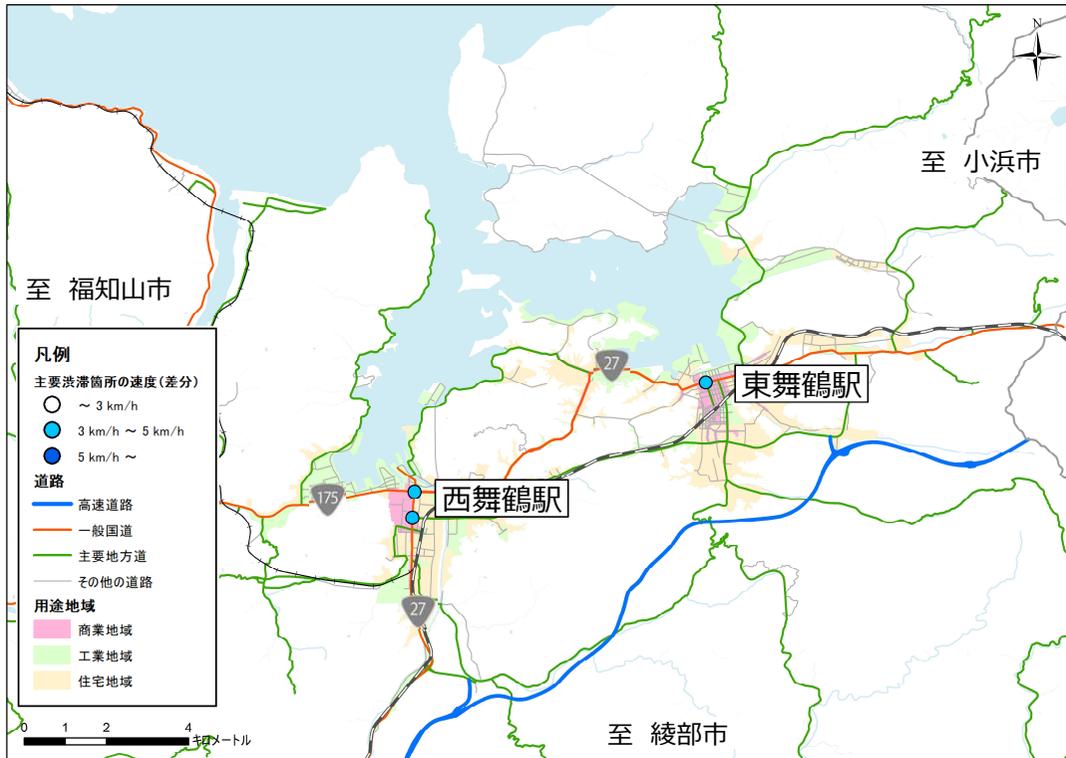
3. 京都府内の主要渋滞箇所の変化

○京都北部の舞鶴市では休日に市中心部の商業地域に位置する主要渋滞箇所の速度が向上

■ 主要渋滞箇所の平均速度の変化(全流入方向平均)

○ 休日12時間(7~19時)

○ 平日朝ピーク2時間(7~9時)



※コロナ渦において旅行速度が改善しなかった箇所も含め、状況分析・検討は継続して行う

速度の差分(km/h) = R2 4/17~5/21の平均速度 - R1 4~5月平均速度 ※京都府の緊急事態宣言期間

(出典)ETC2.0プローブデータ (2019年4~5月、2020年4月17日~5月21日) : データ数は、P.4に記載。

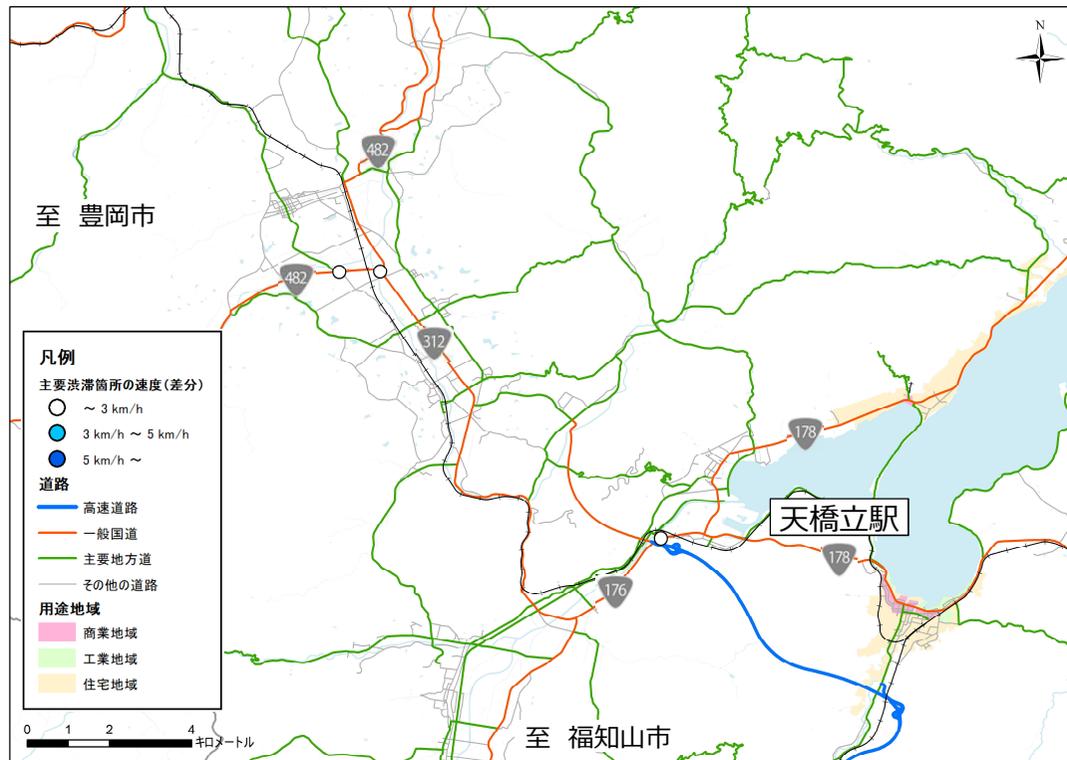
(出典) 用途地域：国土数値情報

3. 京都府内の主要渋滞箇所の変化

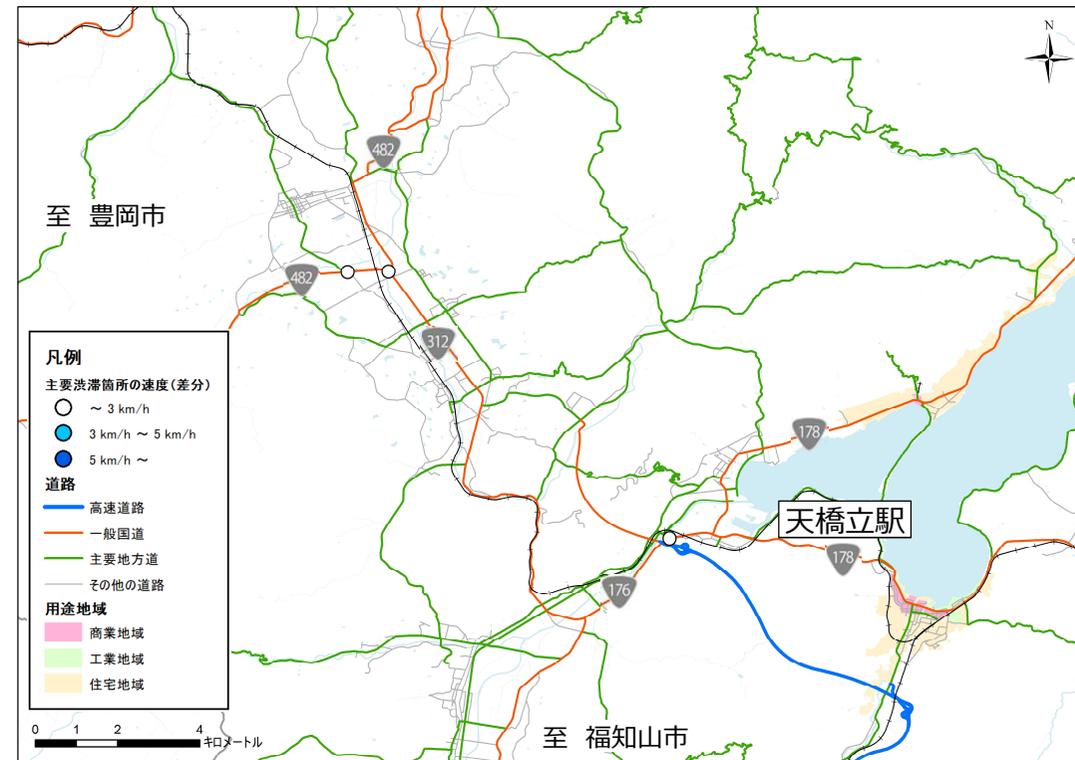
○京都北部の丹後地域では休日・平日共に速度の向上が見られない。

■ 主要渋滞箇所の平均速度の変化(全流入方向平均)

○ 休日12時間(7~19時)



○ 平日朝ピーク2時間(7~9時)



※コロナ渦において旅行速度が改善しなかった箇所も含め、状況分析・検討は継続して行う

速度の差分(km/h) = R2 4/17~5/21の平均速度 - R1 4~5月平均速度 ※京都府の緊急事態宣言期間

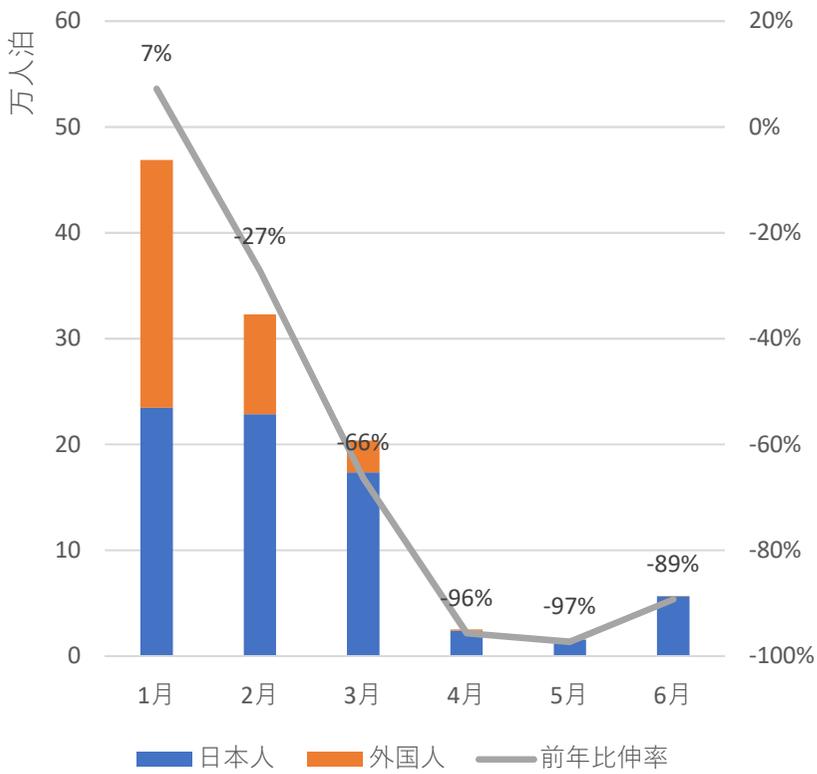
(出典)ETC2.0プローブデータ (2019年4~5月、2020年4月17日~5月21日) : データ数は、P.4に記載。

(出典) 用途地域：国土数値情報

4. 京都府内の観光客数・製造業の変化

○京都府内の宿泊客は激減、日本人観光客の1割程度はマイカー利用であり、交通量にも影響がある
 ○京都府内の鉱業・製造業の生産・出荷指数は対前年同月比で2月以降約1割、5月は約3割程度減少

■観光客数(宿泊者)推移 (1～6月対前年同月比)



(出典)京都市観光協会 京都市観光協会月報本資料(2020年1～6月)を使用して作成 <https://www.kyokanko.or.jp/report/>

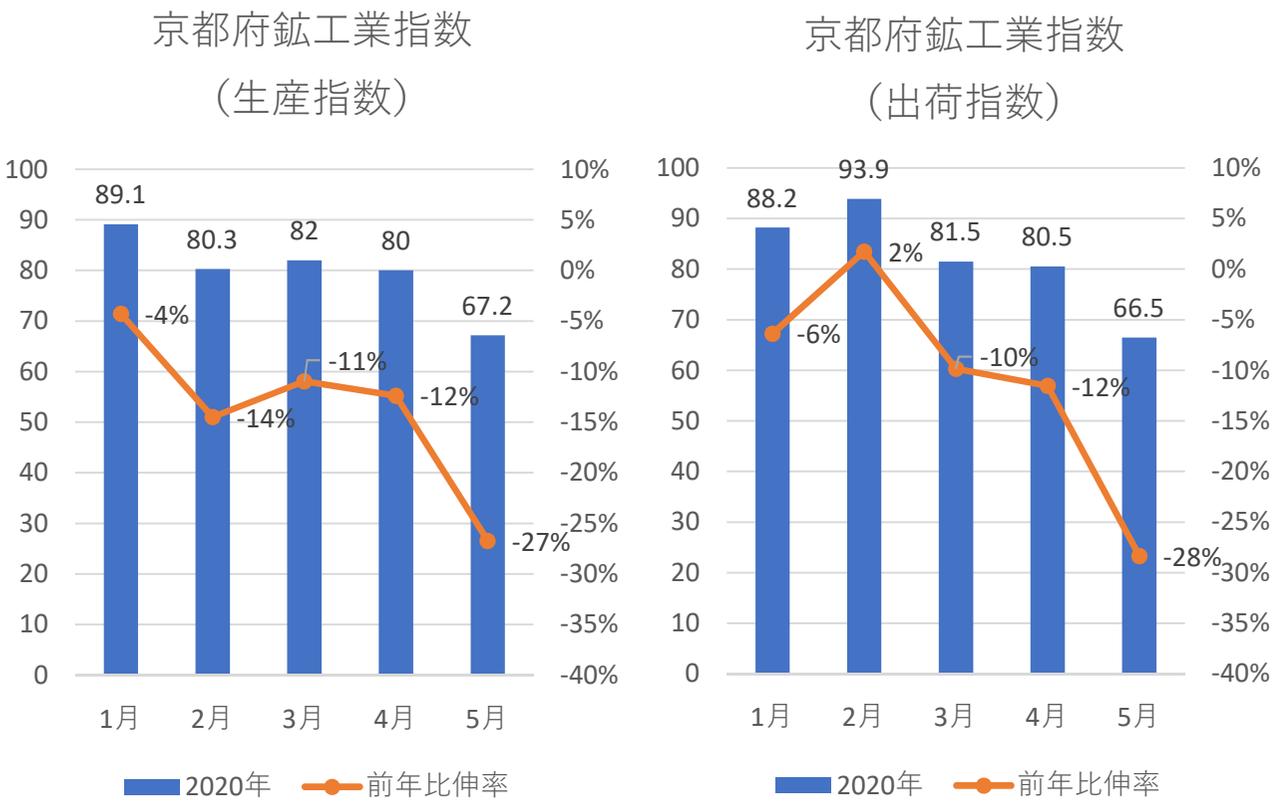
■日本人観光客交通手段(日本人)

区分	全体	公共交通機関		車(マイカー)
		鉄道	バス	
構成比 (%)	100.0	77.6	13.4	9.0

(出典)京都観光総合調査 令和元年 京都市産業観光局

■京都府鉱工業指数推移(1～5月対前年同月比)

○鉱工業指数とは、鉱業・製造業の動向を示す数量指数
 ○生産指数：鉱工業生産活動の全体の水準の動きを示す
 ○出荷指数：鉱工業製品の工場からの出荷の状況を示す

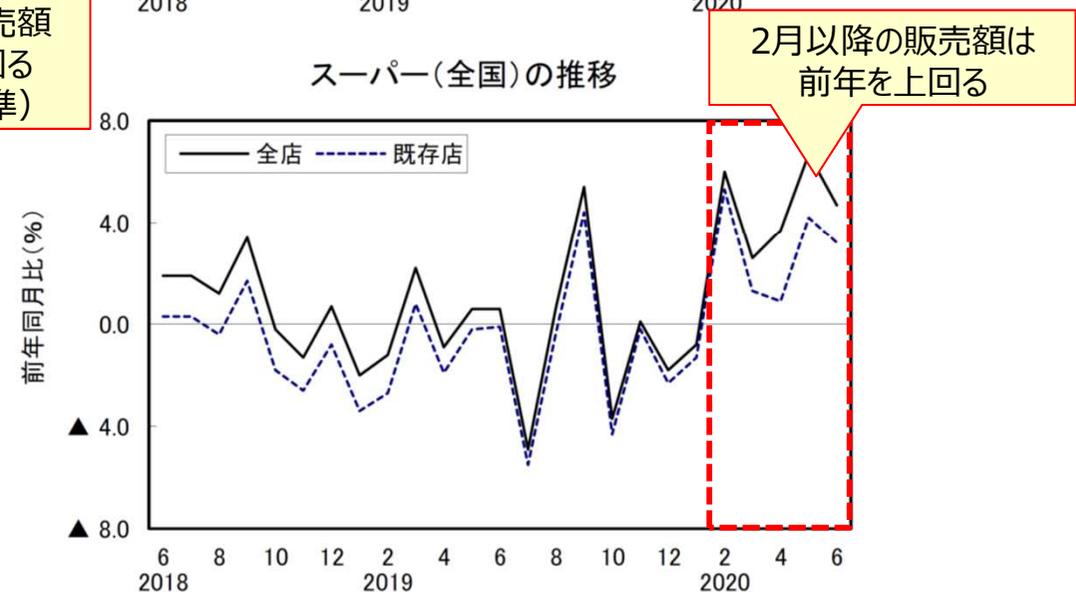
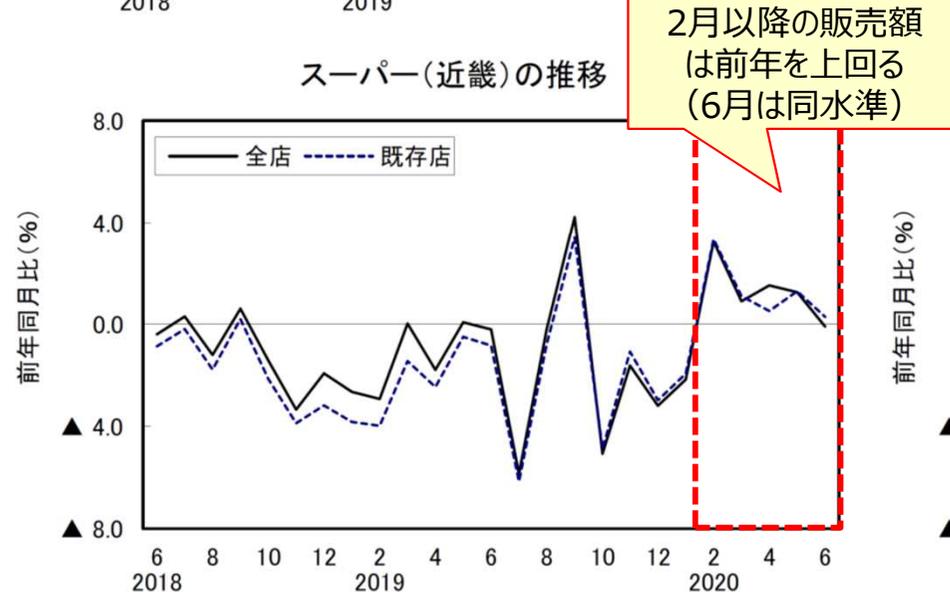
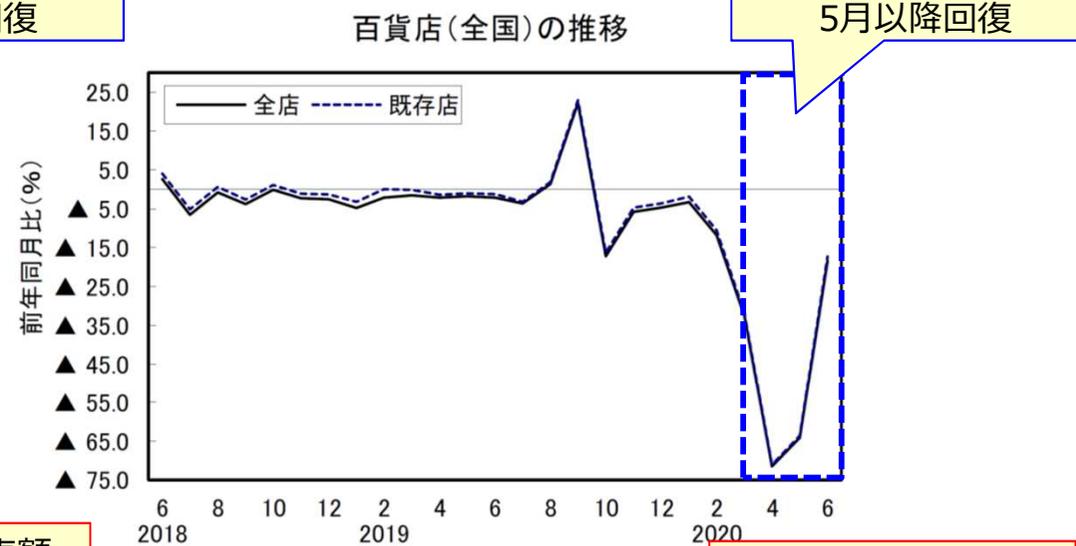
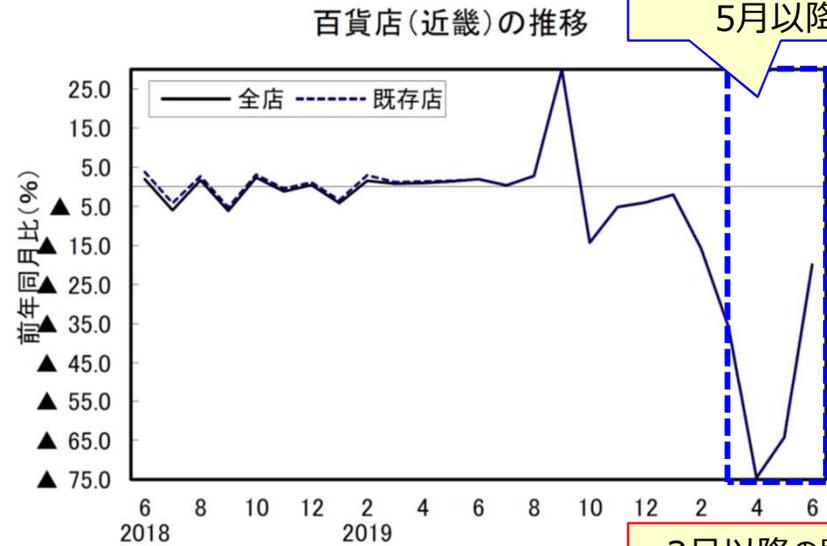


(出典) 京都府鉱工業指数 京都府政策企画部統計課(季節調整済指数、平成27年(=100)基準) 前年度比伸び率は2019年2020年指数より算出

5. 経済活動の変化

- 百貨店の販売額は、2月より減少傾向で緊急事態宣言後(4月)に急落、5月以降は回復傾向
- スーパーの販売額は、2月より増加傾向で前年同月を上回る

■百貨店・スーパー販売額(前年同月比)



全店：新規店舗を含む全店舗の売上
 既存店：出店から一定の期間以上経過した店舗だけの売上

(出典)経済産業省 近畿経済産業局HP
 News Release 百貨店・スーパー販売状況(近畿地域)(令和2年6月速報)より 12

6. 交通変化と社会情勢変化との関連性と今後の見通し

	3月	4月 7都府県緊急事態宣言 4/7 (大阪・兵庫) 4/16 全国緊急事態宣言(京都府)	5月 5/21	6月	今後の見通し
交通の変化					
交通量	月末から対前年比で 減少開始	月上旬に前年比で 90%を下回る その後も月末まで 減少が継続	GW期間に前年比で 減少幅最大 その後は月末まで 回復傾向	月上旬から月末まで、 継続して回復傾向 (京都市周辺 約100%、北部 約95% 【末時点】)	
車種別の傾向 (平日)	大型車:変化無し(前年比) 小型車:変化無し(前年比)	大型車:変化無し(前年比) 小型車: 減少傾向 (前年比) (86%まで低下)	大型車:変化無し(前年比) 小型車: 回復傾向 (前年比) (約90%まで増加)	大型車:変化無し(前年比) 小型車: 回復傾向 (前年比) (100%に近づく)	
社会情勢の変化					
通勤					
観光	京都市内観光客数前年比 -66%	京都市内観光客数前年比 -96%	京都市内観光客数前年比 -97%	京都市内観光客数前年比 -89%	
製造	京都府鉱工業指数(生産)前年比 -11%	京都府鉱工業指数(生産)前年比 -12%	京都府鉱工業指数(生産)前年比 -27% (速報値)		
物流	京都府鉱工業指数(出荷)前年比 -10%	京都府鉱工業指数(出荷)前年比 -12%	京都府鉱工業指数(出荷)前年比 -28% (速報値)		
経済	百貨店販売額前年比約 -36% スーパー販売額前年比約 +1%	近畿圏百貨店販売額前年比約 -75% スーパー販売額前年比約 +2%	近畿圏百貨店販売額前年比約 -64% スーパー販売額前年比約 +1%	近畿圏百貨店販売額前年比約 -20% スーパー販売額前年比約 -0.1% (速報値)	