

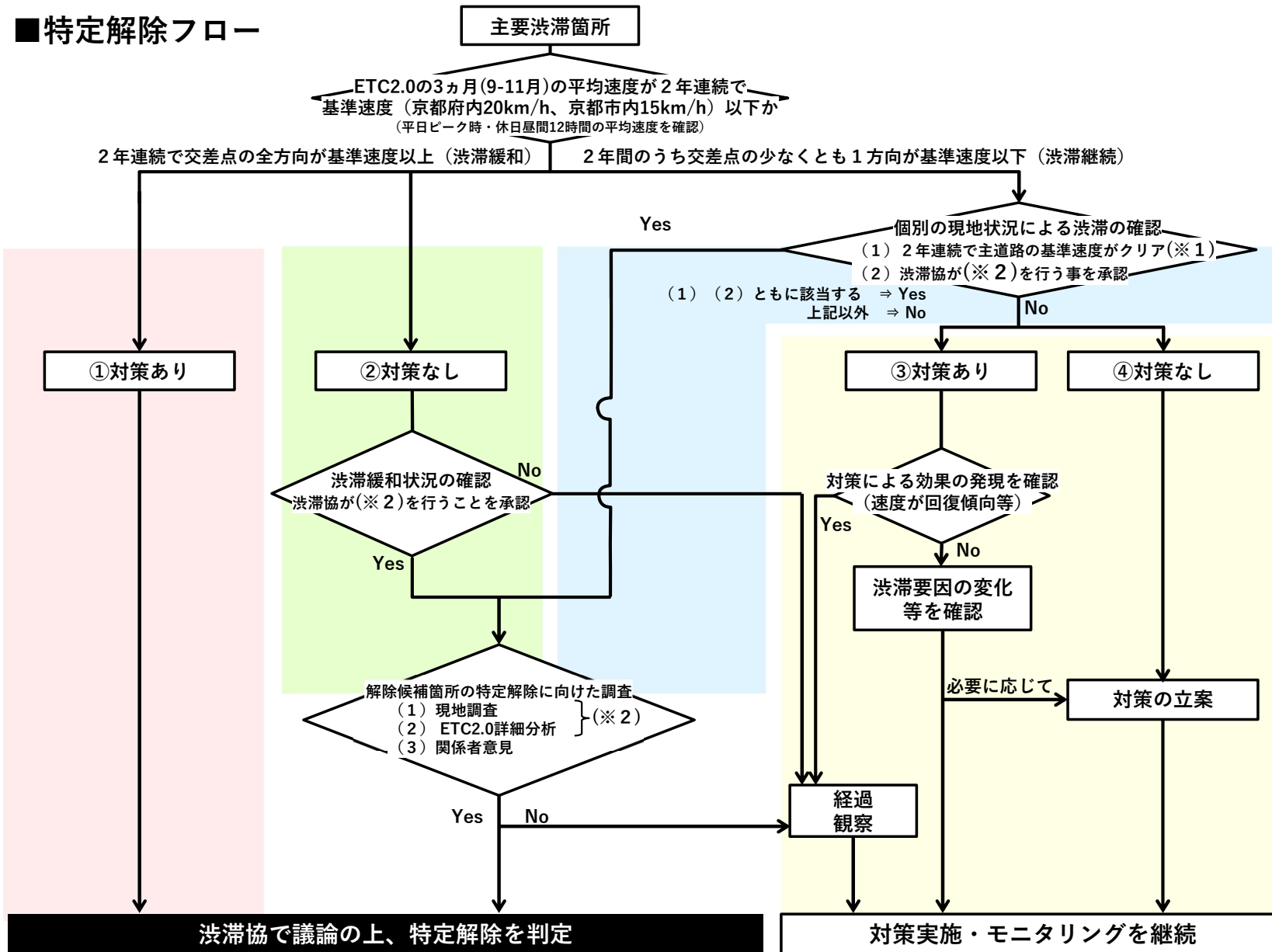
令和 8 年度 京都府域渋滞対策協議会

令和 8 年度特定解除候補箇所の審議

1. 主要渋滞箇所の特定期解除フロー

○本年度の特定期解除は、R7年度第1回渋滞対策協議会で提案した候補箇所9箇所について、ETC2.0詳細分析・現地踏査、関係者意見を踏まえ、特定期解除を審議。

■特定期解除フロー



(※1) 渋滞確認の判断について

(1) 主道路の基準速度がクリア

主道路の判断については下記の通り行う

- ①車線数が異なる場合は、車線数が多い方
- ②道路の規格が異なる場合は、規格が高い方
- ③青時間の配分が大きい方

(※2) 現地調査・ETC2.0詳細分析による判断について

(1) 現地調査：調査日(1日)

渋滞長調査を行い、全方向とも調査日の最大渋滞長が100m以内もしくは1回目信号待ちの車両が次の青信号で100%通過したことを確認。ただし、渋滞要因が当該交差点以外にあること(先詰まり等)が確認された場合は、この限りではない。

(2) ETC2.0詳細分析【別紙】参照

3ヶ月分(9～11月)のETC2.0データより、分析対象とする交差点の評価区間を走行する車が信号待ち1回以下で通過する割合を分析し、その割合が全方向において90%以上である。

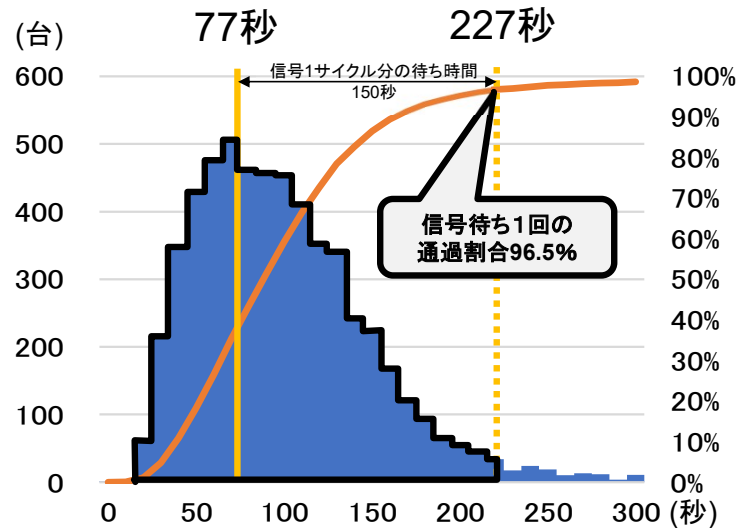
(1)(2)ともに該当する ⇒ Yes
上記以外 ⇒ No

【別紙】ETC2.0詳細分析の考え方

○3ヶ月分(9～11月)のETC2.0データより、分析対象とする交差点の評価区間※を走行する車が信号待ち1回以下で通過する割合を分析し、その割合が全方向において90%以上であるかどうかを評価

※評価区間：DRMで用いているリンク長が、交差点からETC2.0のデータ取得間隔である200m以上となるように設定

●交差点通過サンプルと 信号待ち1回の通過割合の考え方



凡 例



: 通過台数



: 累積比率

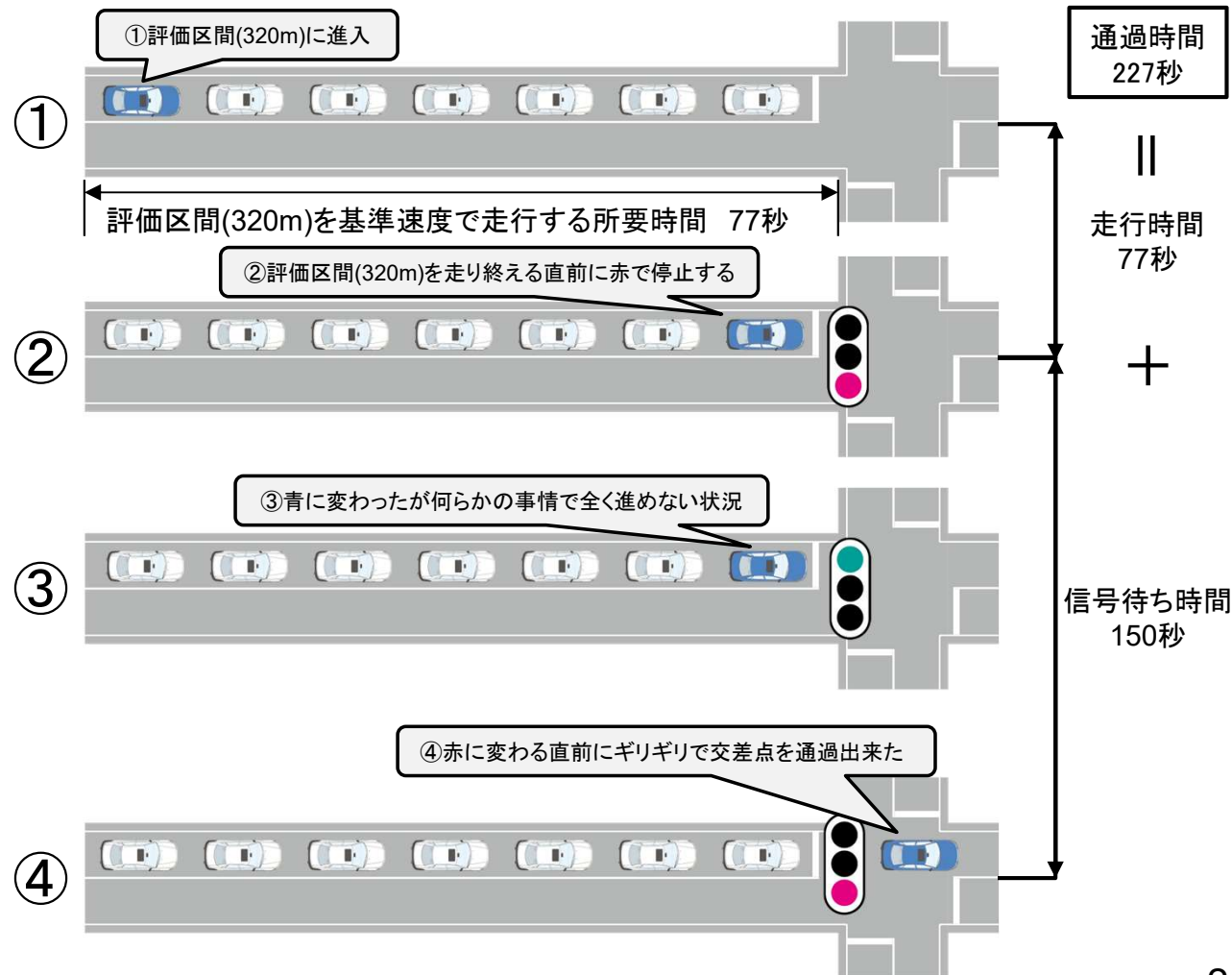


: 評価区間を15km/hで走行した場合の所要時間
(右図①の状況)



: 評価区間を15km/hで走行し、交差点直前で赤信号に
変わり、次の赤信号の直前で交差点を通過する場合の
所要時間 (右図①～④の状況)

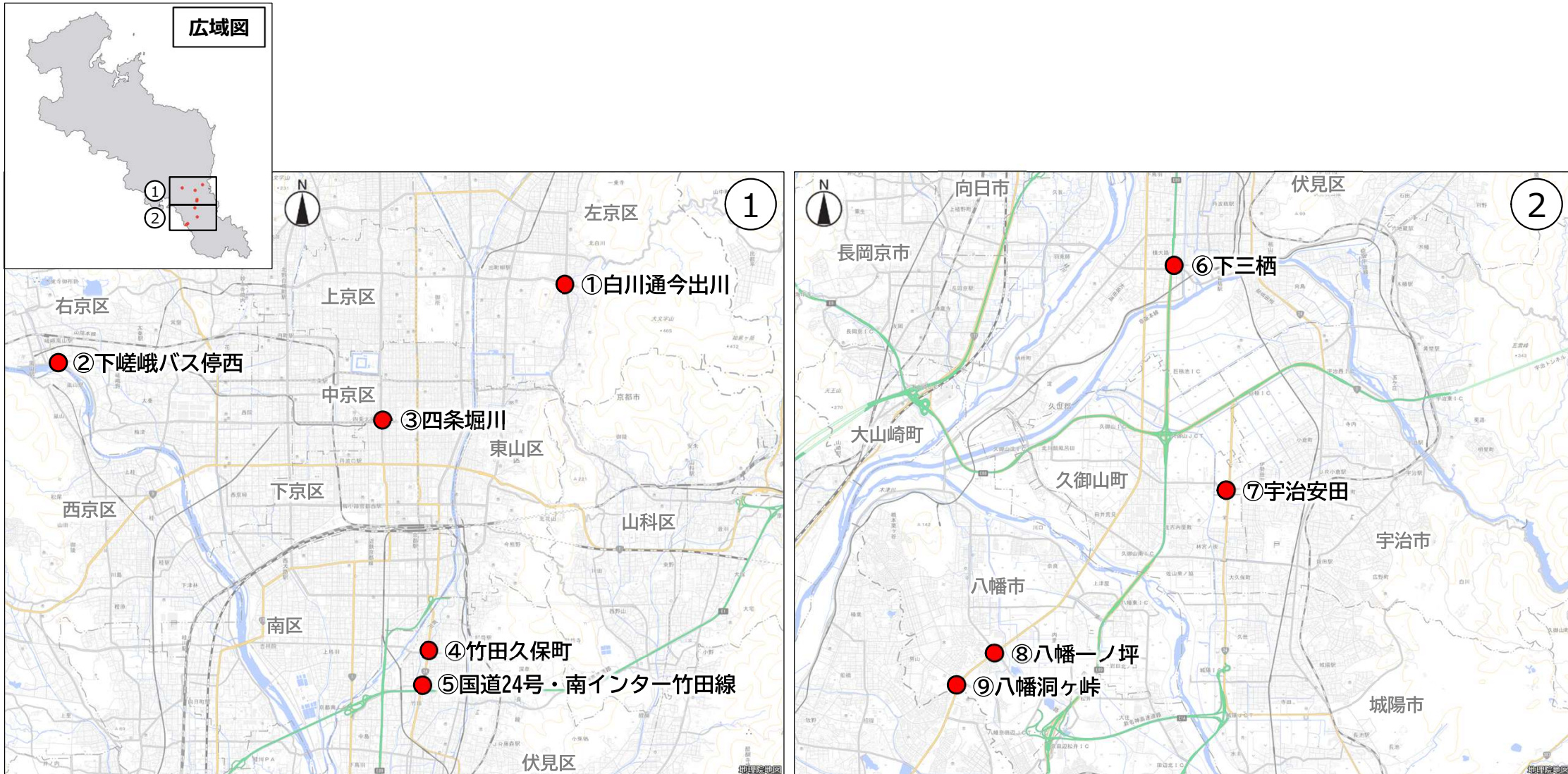
●評価区間に入し、信号待ち1回で交差点を通過する場合に 最も時間を要するパターン(例: 国道24号竹田久保町交差点の場合)



2. 令和8年度特定解除 (1) 調査箇所位置図

○昨年度審議し了承された令和8年度特定解除候補について、特定解除に向け、ETC2.0詳細分析(交差点通過時間分析)及び現地調査(渋滞長調査)を実施。

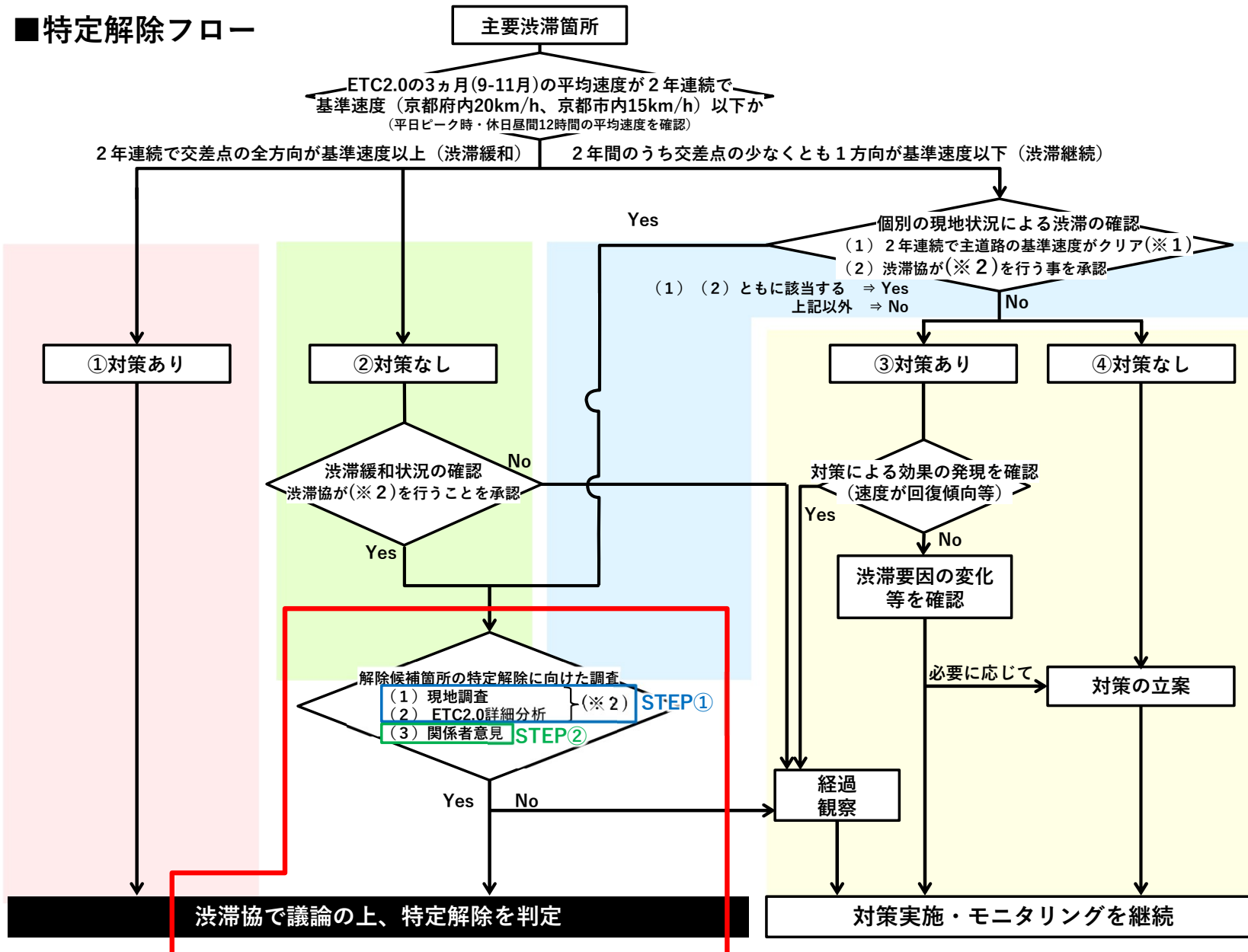
▼特定解除候補箇所(9箇所)



1. 主要渋滞箇所の特定期解除フロー

○本年度の特定期解除は、R7年度第1回渋滞対策協議会で提案した候補箇所9箇所について、ETC2.0詳細分析・現地踏査、関係者意見を踏まえ、特定期解除を審議。

■特定期解除フロー



(※1) 渋滞確認の判断について

(1) 主道路の基準速度がクリア

主道路の判断については下記の通り行う

- ①車線数が異なる場合は、車線数が多い方
- ②道路の規格が異なる場合は、規格が高い方
- ③青時間の配分が大きい方

(※2) 現地調査・ETC2.0詳細分析による判断について

(1) 現地調査：調査日(1日)

渋滞長調査を行い、全方向とも調査日の最大渋滞長が100m以内もしくは1回目信号待ちの車両が次の青信号で100%通過したことを確認。ただし、渋滞要因が当該交差点以外にあること(先詰まり等)が確認された場合は、この限りではない。

(2) ETC2.0詳細分析【別紙】参照

3ヶ月分(9～11月)のETC2.0データより、分析対象とする交差点の評価区間を走行する車が信号待ち1回以下で通過する割合を分析し、その割合が全方向において90%以上である。

(1)(2)ともに該当する ⇒ Yes
上記以外 ⇒ No

2. 令和8年度特定解除（2）調査結果概要

○ETC2.0詳細分析・現地踏査の結果、3箇所で大きな渋滞が発生していないことが確認され、関係者への意見照会を行った。
 ○関係者ヒアリングの結果「渋滞が有る」という意見が無かった3箇所について、特定解除を提案する。

■特定解除候補箇所（9箇所）の調査結果

STEP①

STEP②

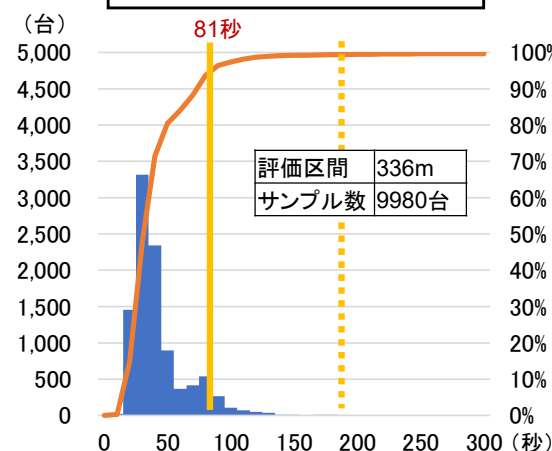
位置図 No	交差点名	特定解除に 向けた調査	現地調査結果	関係者意見 (ヒアリング結果)	
			ETC2.0詳細分析結果		
①	白川通今出川	Yes	○：最大渋滞長100m超かつ信号待ち回数2回以上の方向は無い。 ○：信号待ち1回以下で通過での通過90%以上。	Yes	渋滞しているという意見なし
②	下嵯峨 バス停西	Yes	○：主道路で渋滞が観測されたが、当該交差点が要因の渋滞ではない。 ○：信号待ち1回以下で通過での通過90%以上。	Yes	渋滞しているという意見なし
③	四条堀川	No	×：最大渋滞長300mかつ信号待ち2回の方向あり。 ○：信号待ち1回以下で通過での通過90%以上。	—	
④	竹田久保町	Yes	○：最大渋滞長100m超かつ信号待ち回数2回以上の方向は無い。 ○：信号待ち1回以下で通過での通過90%以上。	Yes	渋滞しているという意見なし
⑤	国道24号・ 南インター竹田 線	No	○：最大渋滞長100m超かつ信号待ち回数2回以上の方向は無い。 ×：信号待ち1回以下での通過割合90%以下の方向あり。	—	
⑥	下三栖	No	×：渋滞長が長い（最大1240m） ○：信号待ち1回以下で通過での通過90%以上。	—	
⑦	宇治安田	No	×：渋滞長が長い（最大160m） ○：信号待ち1回以下で通過での通過90%以上。	—	
⑧	八幡一ノ坪	No	×：渋滞長が長い（最大230m） ○：信号待ち1回以下で通過での通過90%以上。	—	
⑨	八幡洞ヶ峠	No	×：渋滞長が長い（最大280m） ×：信号待ち1回以下での通過割合90%以下の方向あり。	—	

資料4-1

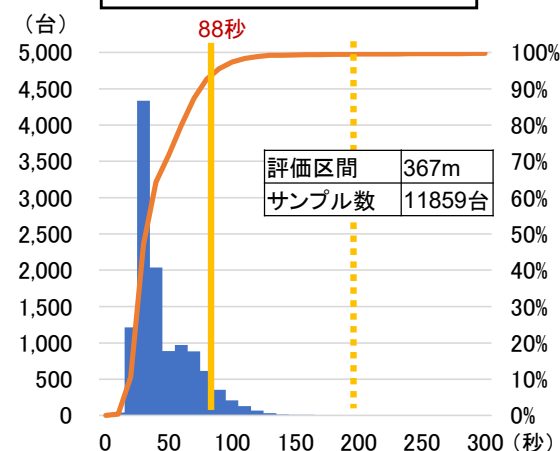
■ 渋滞長調査結果（調査実施日：R8.4.8(水)）



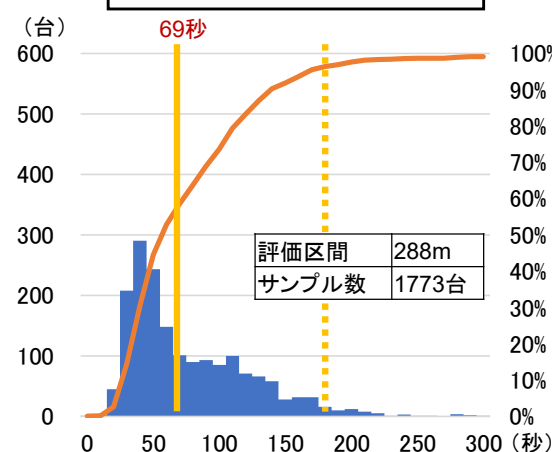
方向①: 信号待ち1回以下で
通過する確率 **99.4%**



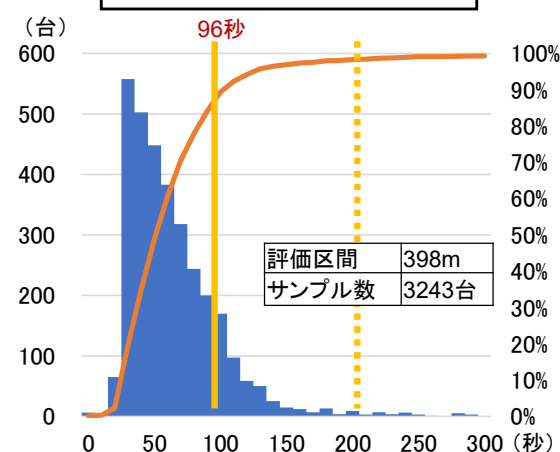
方向②: 信号待ち1回以下で
通過する確率 **99.5%**



方向③: 信号待ち1回以下で
通過する確率 **95.5%**

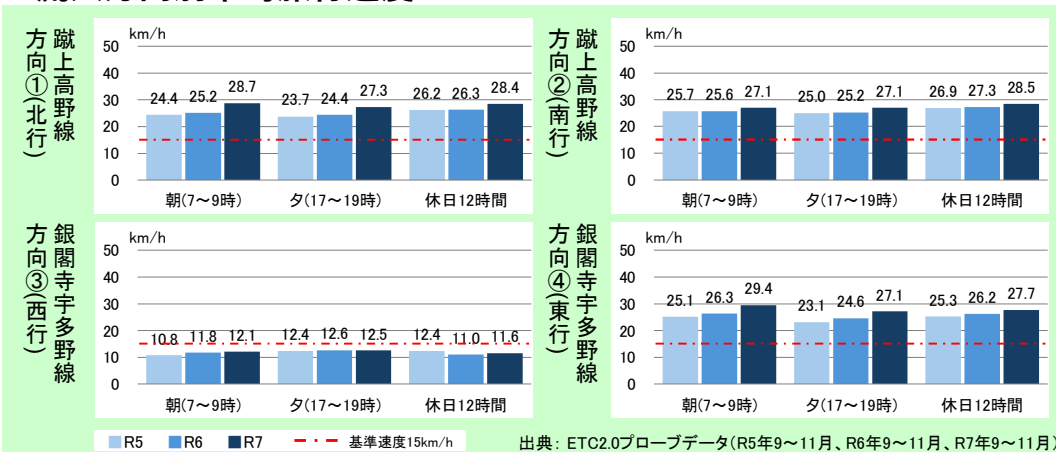


方向④: 信号待ち1回以下で
通過する確率 98.2%



 (実線): 評価区間を15km/hで 走行した所要時間  : 通過台数
 (点線): サイクル長(110秒)+評価区間を15km/hで 走行した所要時間  : 累積比率

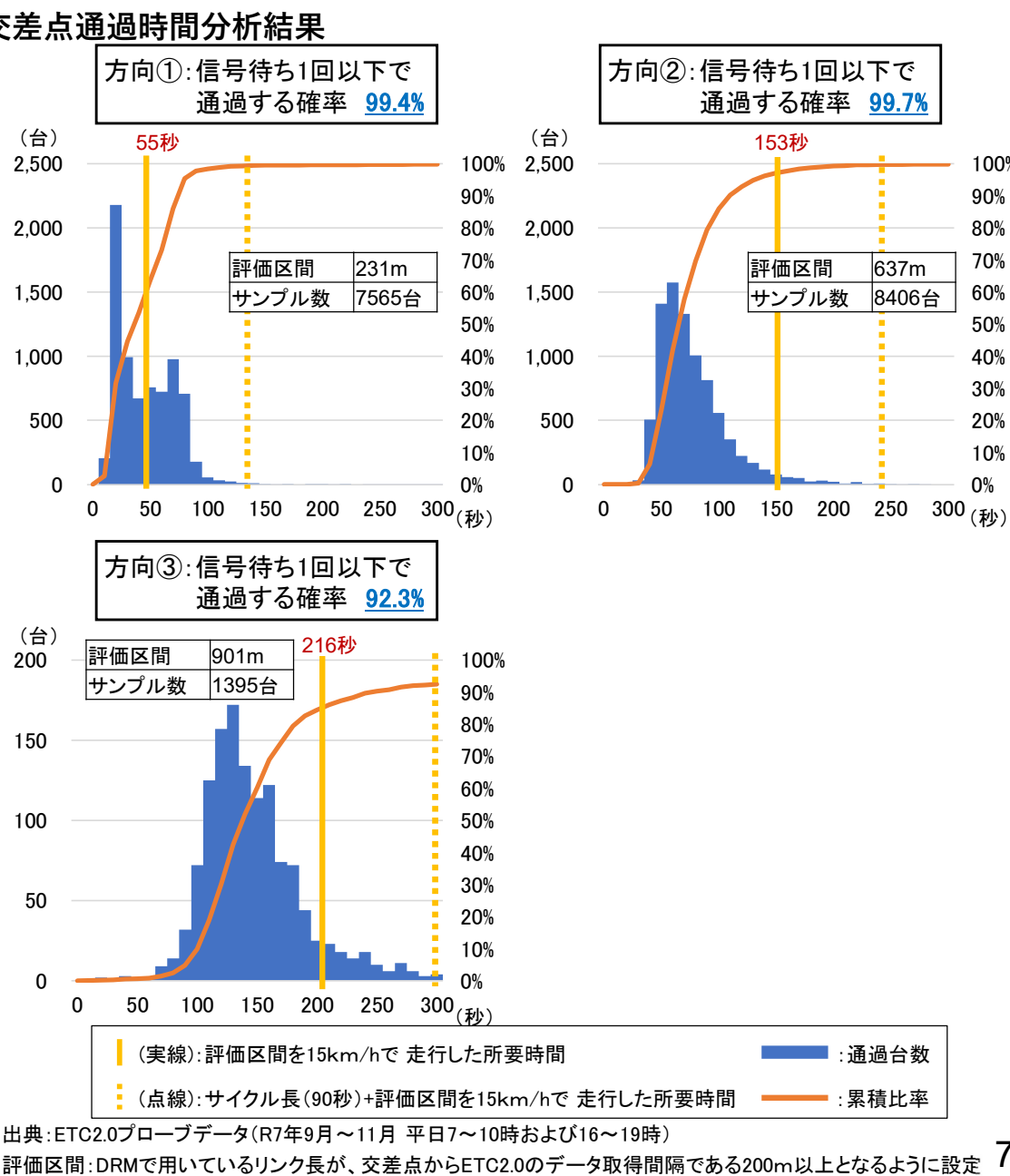
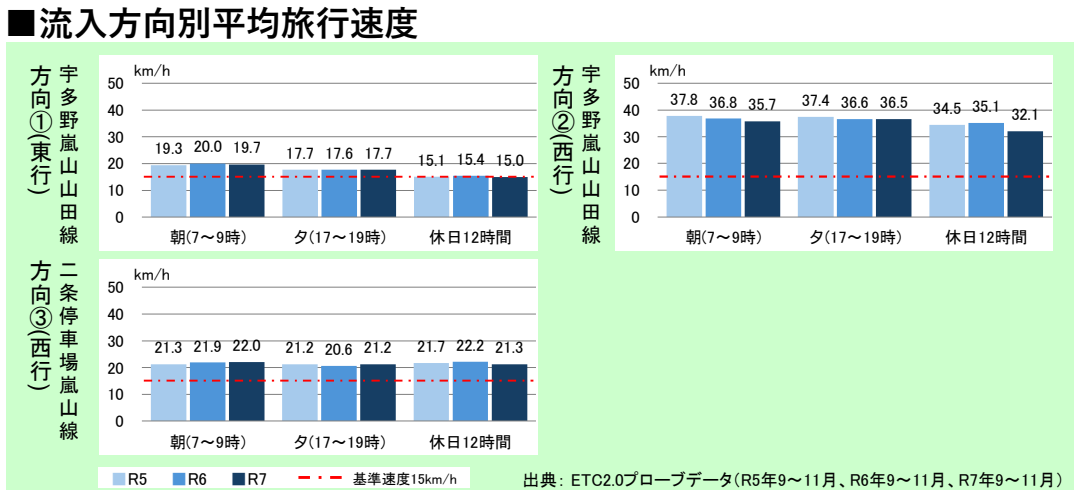
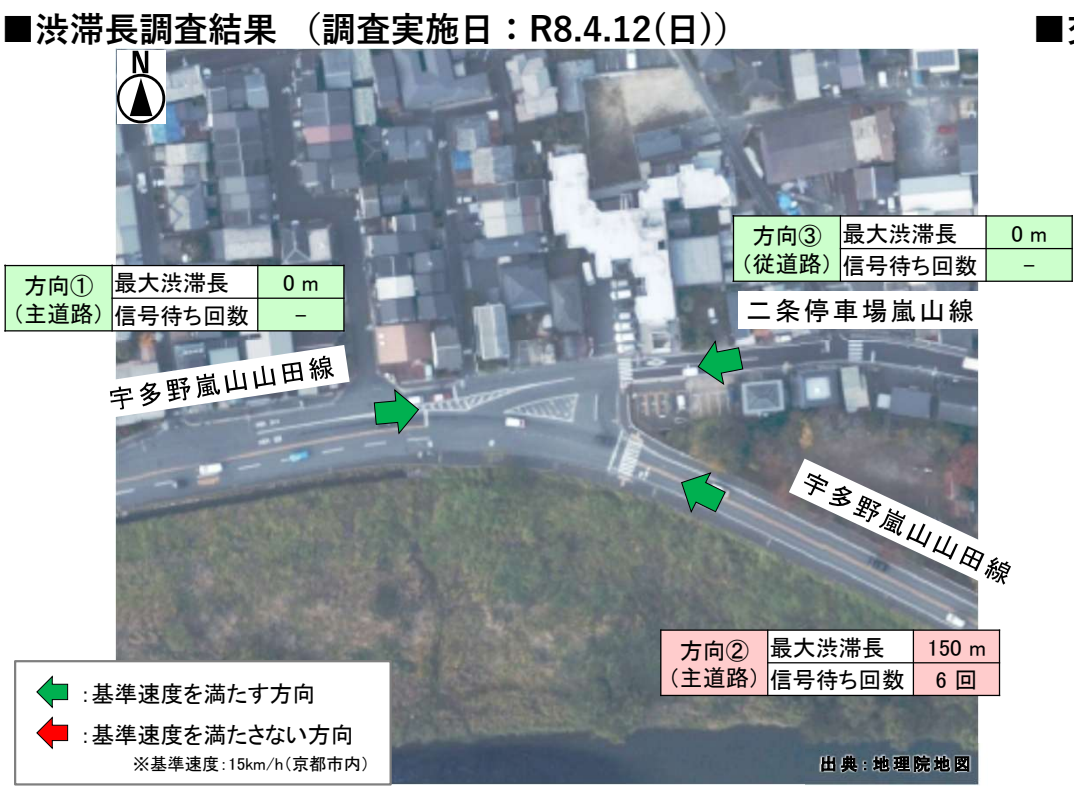
■流入方向別平均旅行速度



出典：ETC2.0プローブデータ(R7年9月～11月 平日7～10時および16～19時)
評価区間：DRMで用いているリンク長が、交差点からETC2.0のデータ取得間隔である200m以上となるように設定

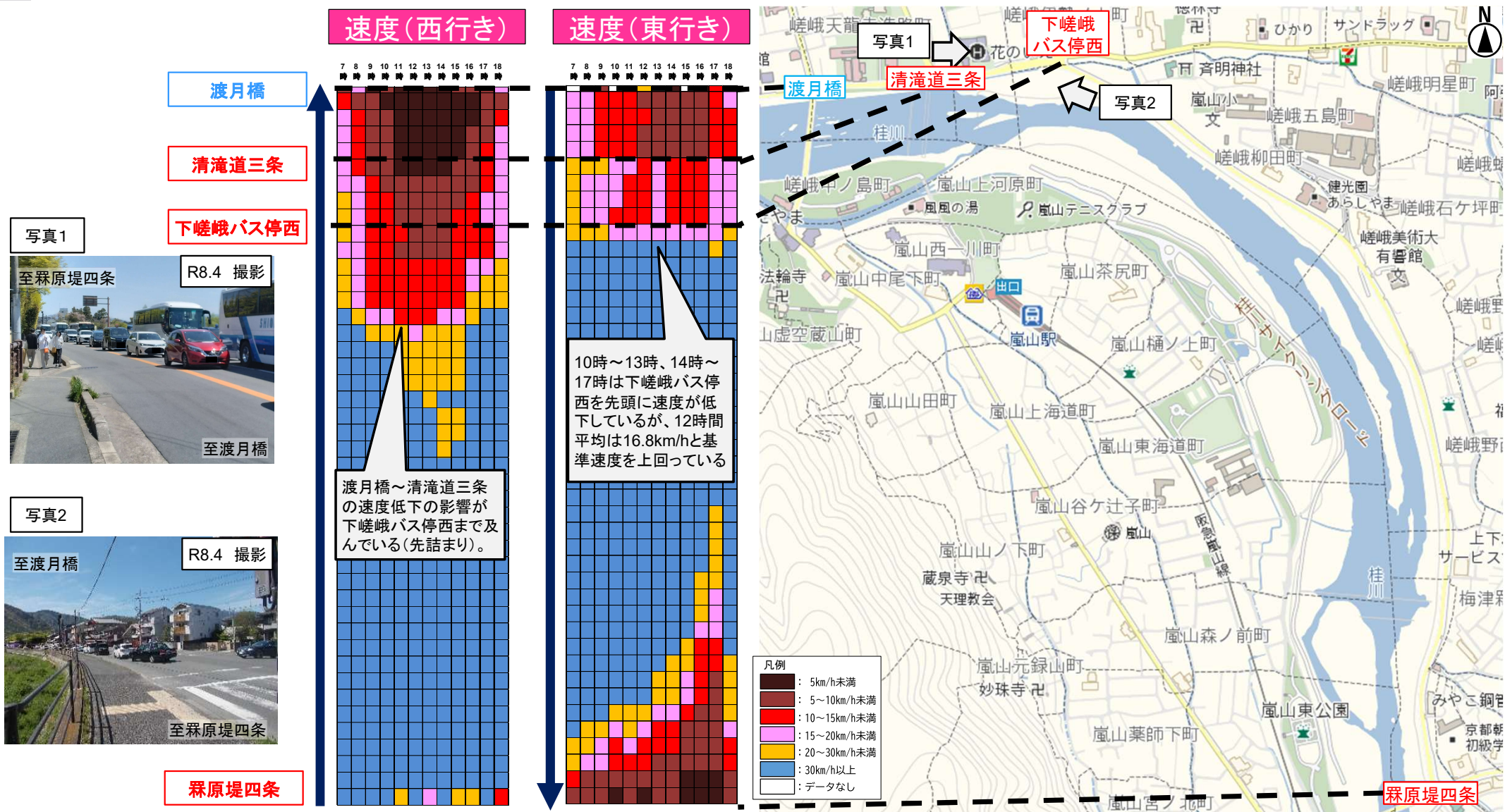
○現地調査結果 : 方向②で渋滞が発生しているが、当該交差点が要因の渋滞ではないことを確認(次頁参照)

○ETC2.0調査結果: 全方向で信号待ち1回以下で通過できる確率が高い(90%以上)。



【参考資料】下嵯峨バス停西交差点について(休日の旅行速度)

○西行は渡月橋～清滝道三条交差点で速度低下が発生しており、その影響が下嵯峨バス停西まで及んでいる。
○東行は、一部時間帯で下嵯峨バス停西を先頭に速度が低下しているが、当初設定した条件(休日の昼間12時間平均速度が15km/h以上)をクリアしている。
➡下嵯峨バス停西交差点をボトルネックとした渋滞ではないと判断。

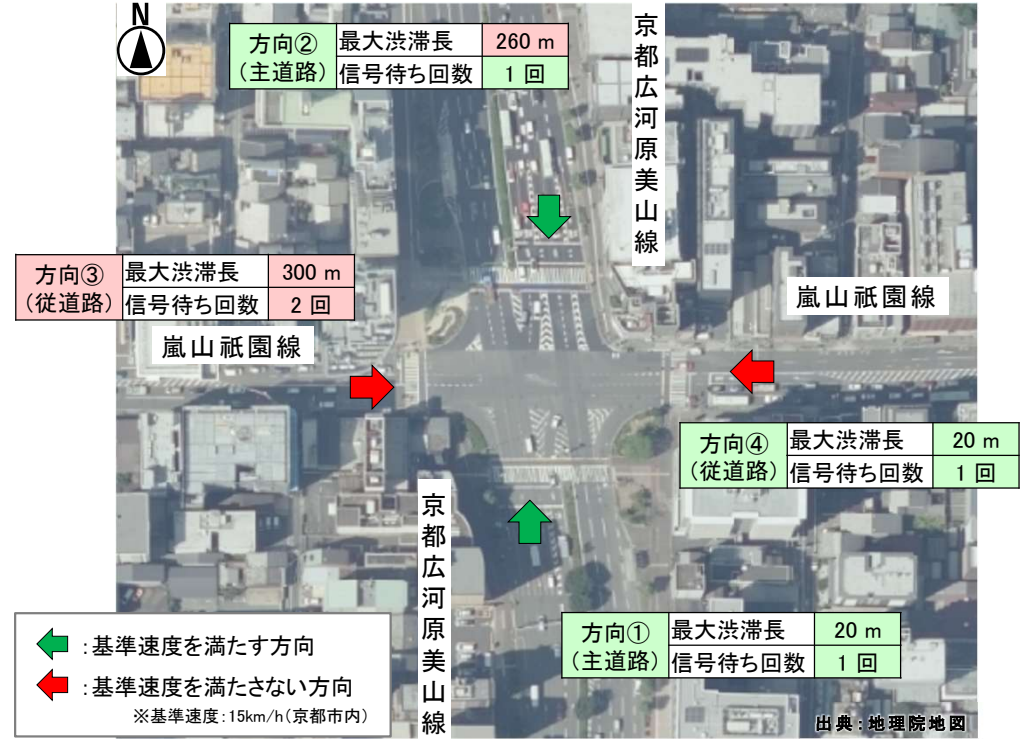


※出典:ETC2.0プローブ(R7年9月～11月 休日)

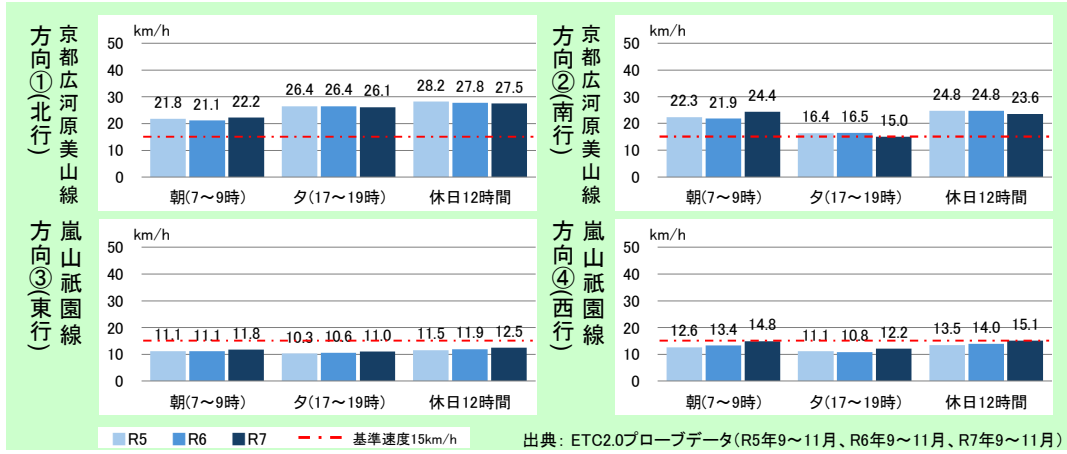
2. 令和8年度特定解除 (3)調査結果 ③四条堀川

○現地調査結果 : 方向③で最大渋滞長300mかつ信号待ち2回の**渋滞**が見られた。
 ○ETC2.0調査結果: 全方向で信号待ち1回以下で通過できる確率が高い(90%以上)。

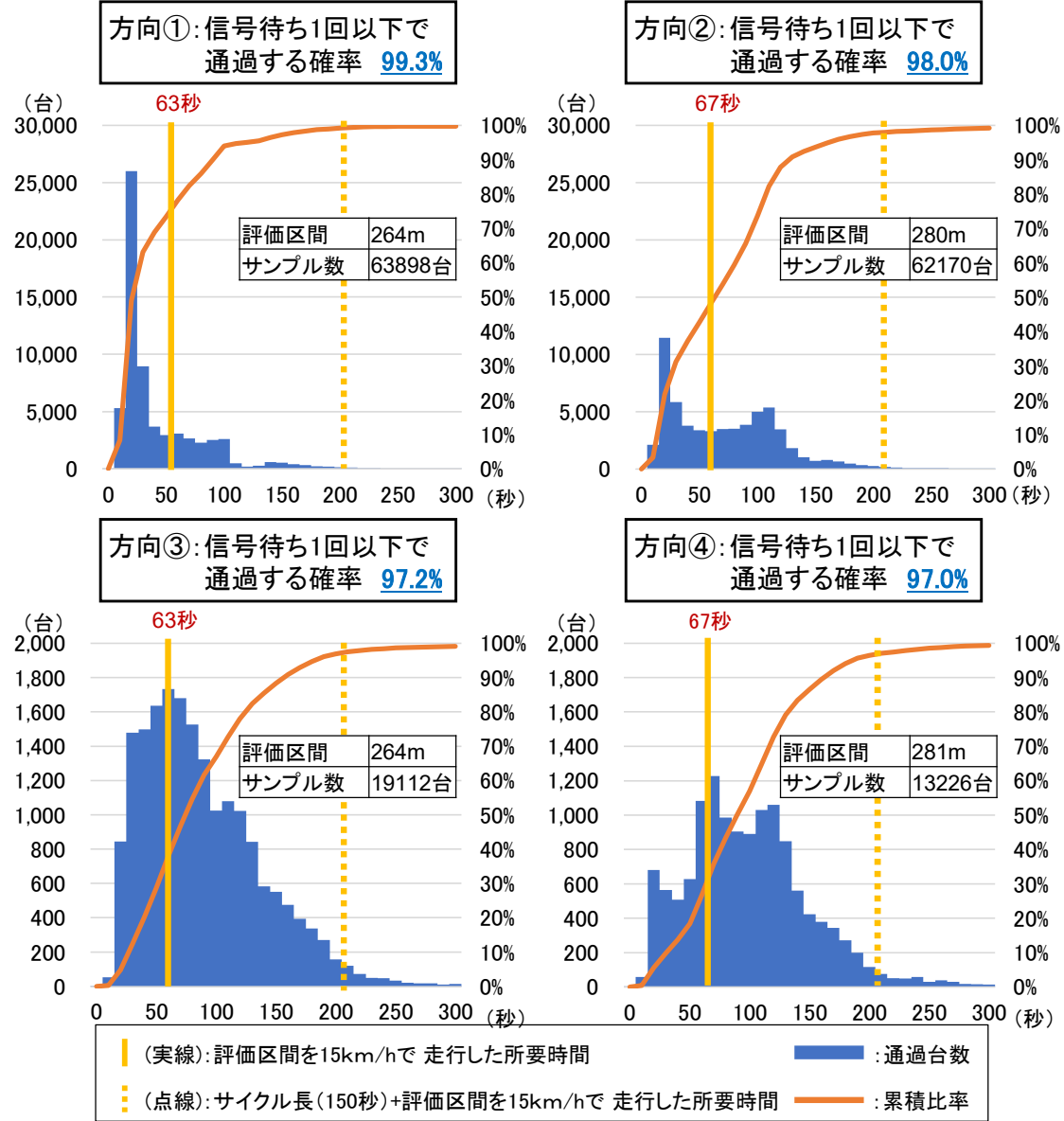
■渋滞長調査結果 (調査実施日: R7.10.7(火))



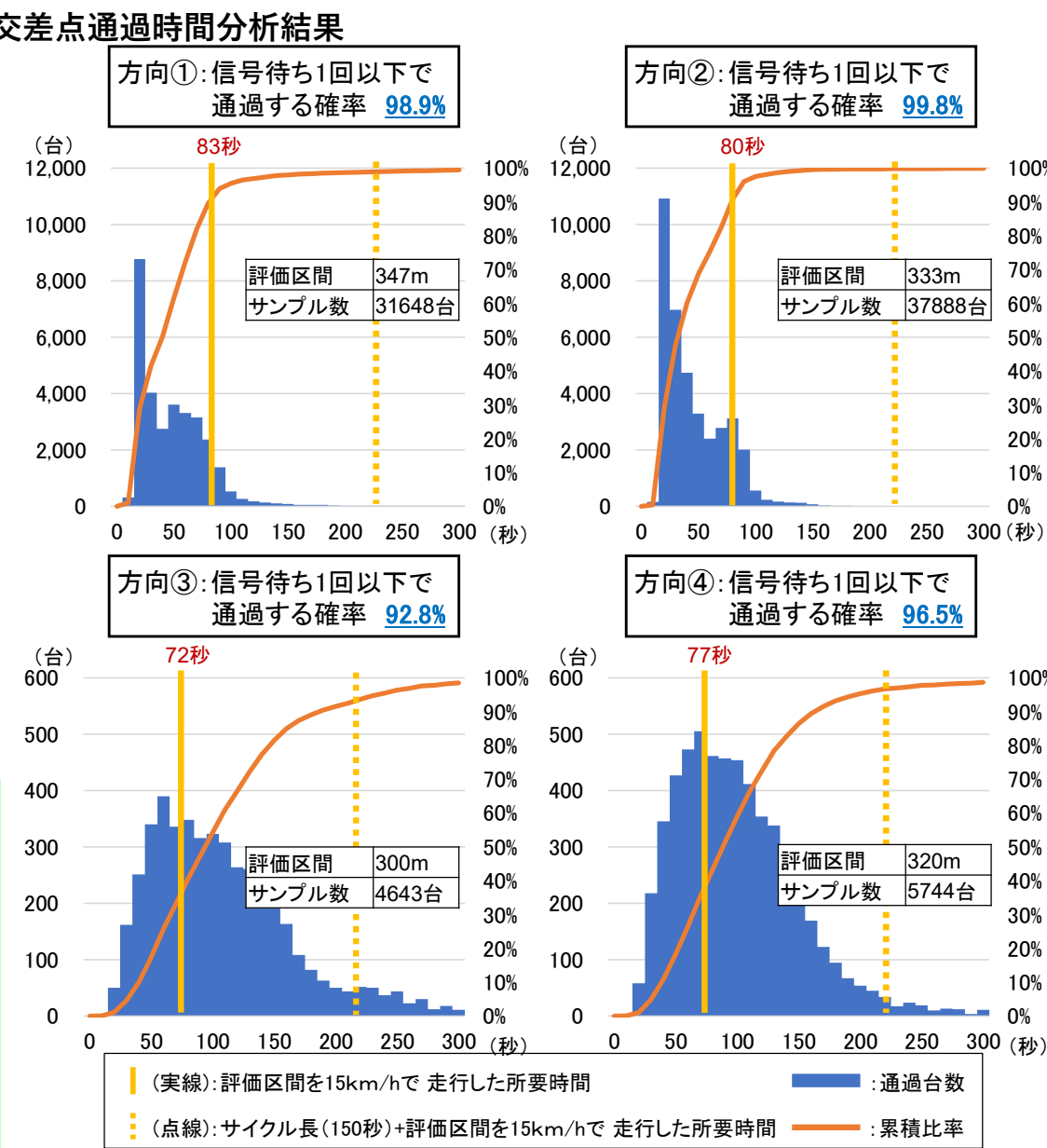
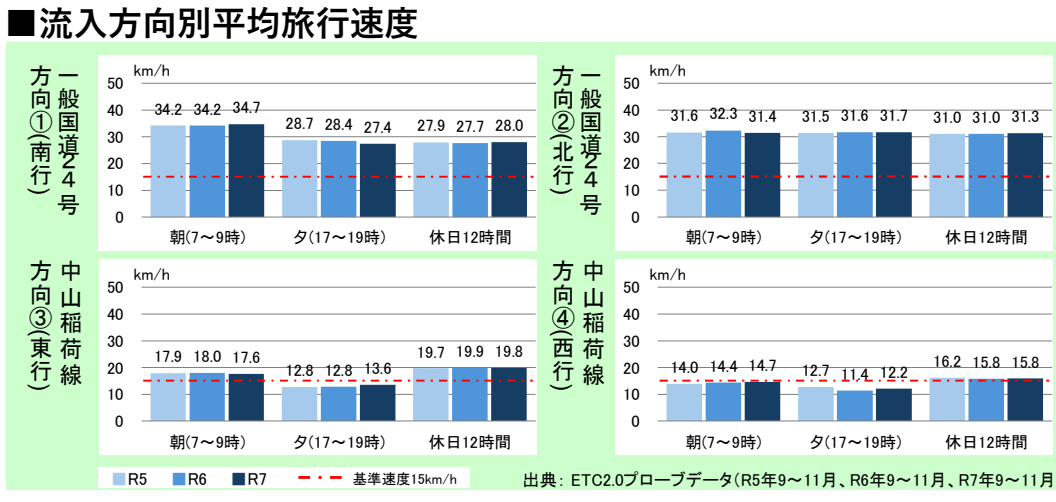
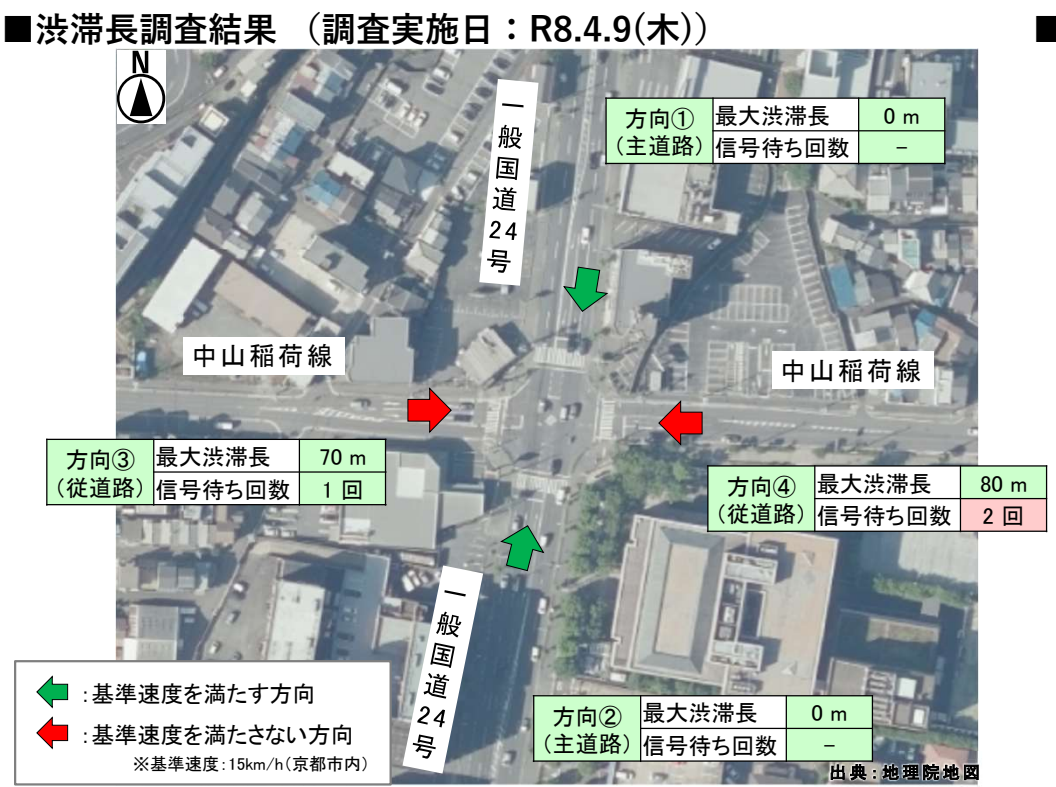
■流入方向別平均旅行速度



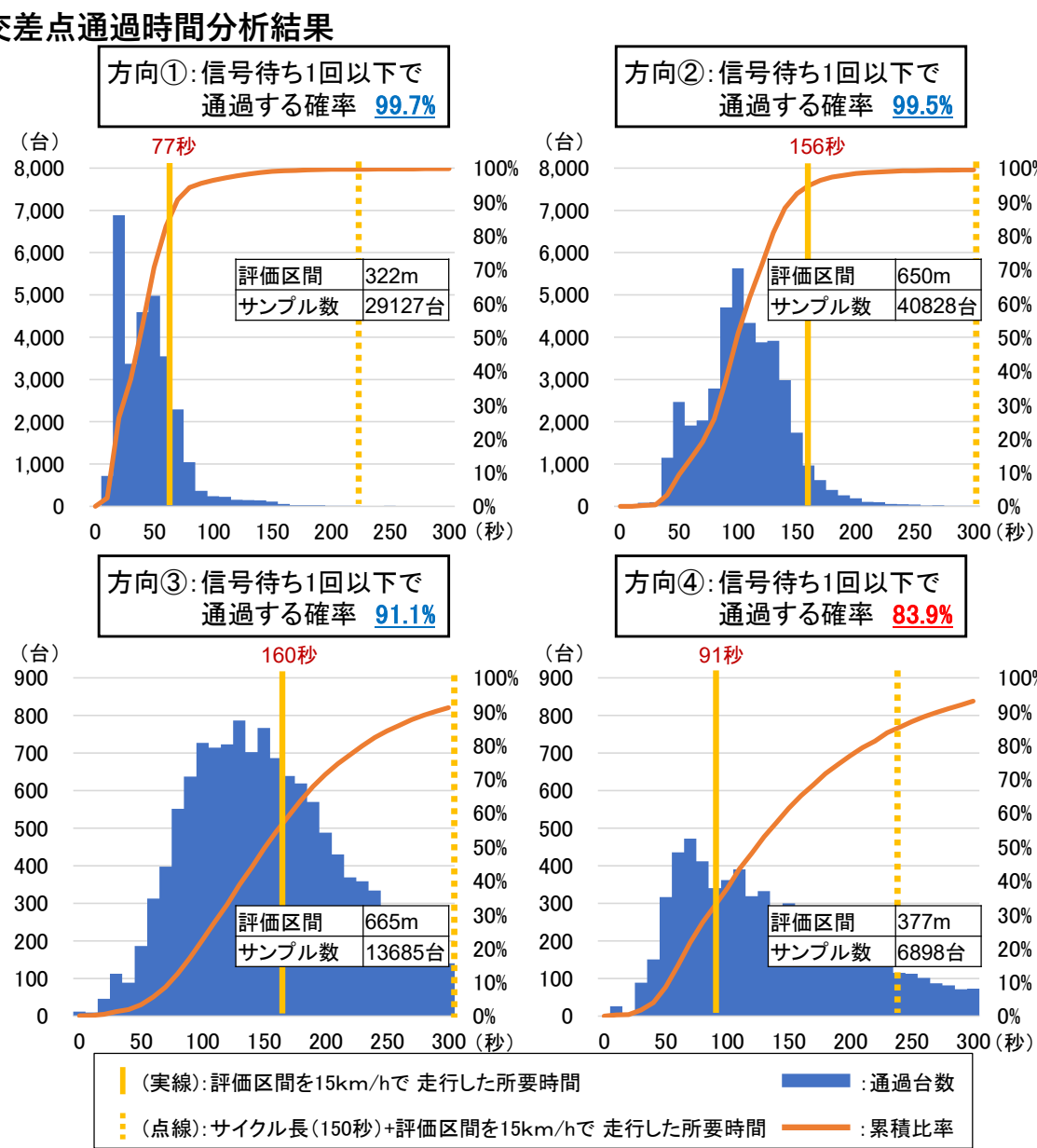
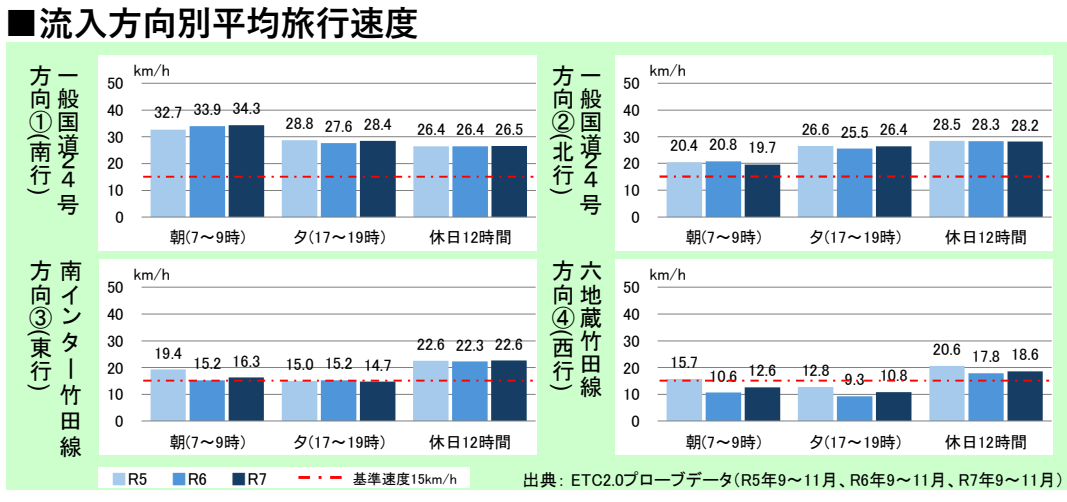
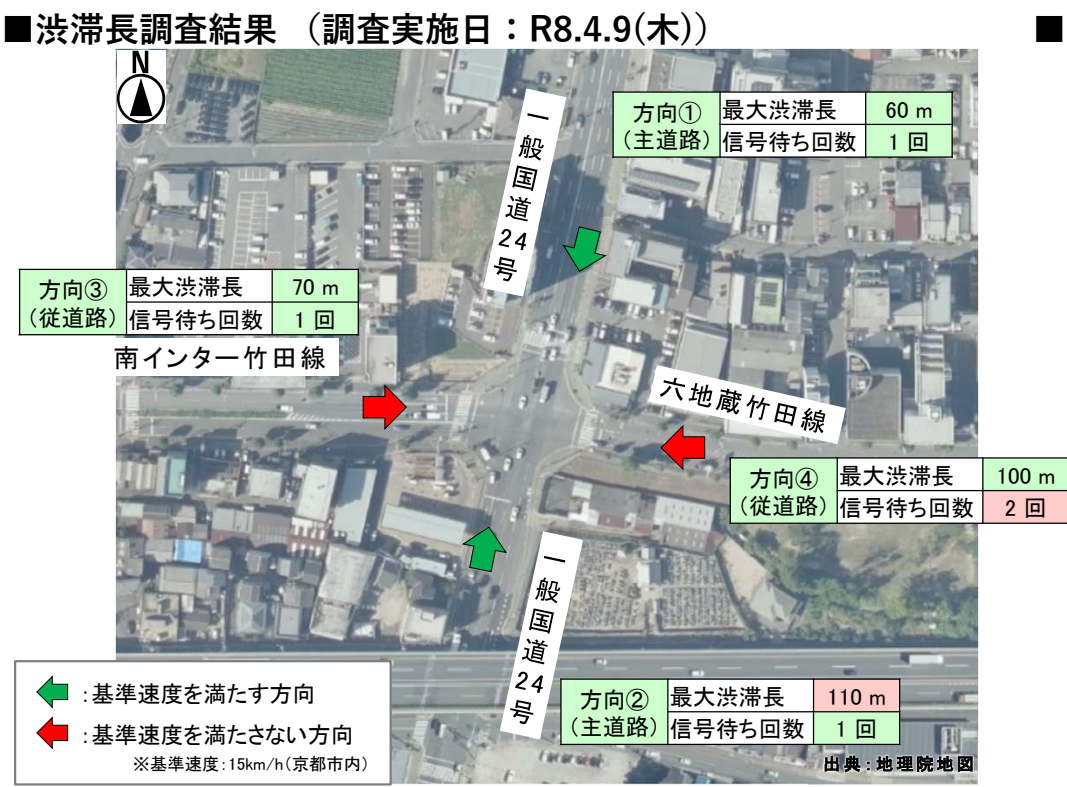
■交差点通過時間分析結果



○現地調査結果 : 最大渋滞長100m超かつ信号待ち回数2回以上の方向は無い。
○ETC2.0調査結果: 全方向で信号待ち1回以下で通過できる確率が高い(90%以上)。



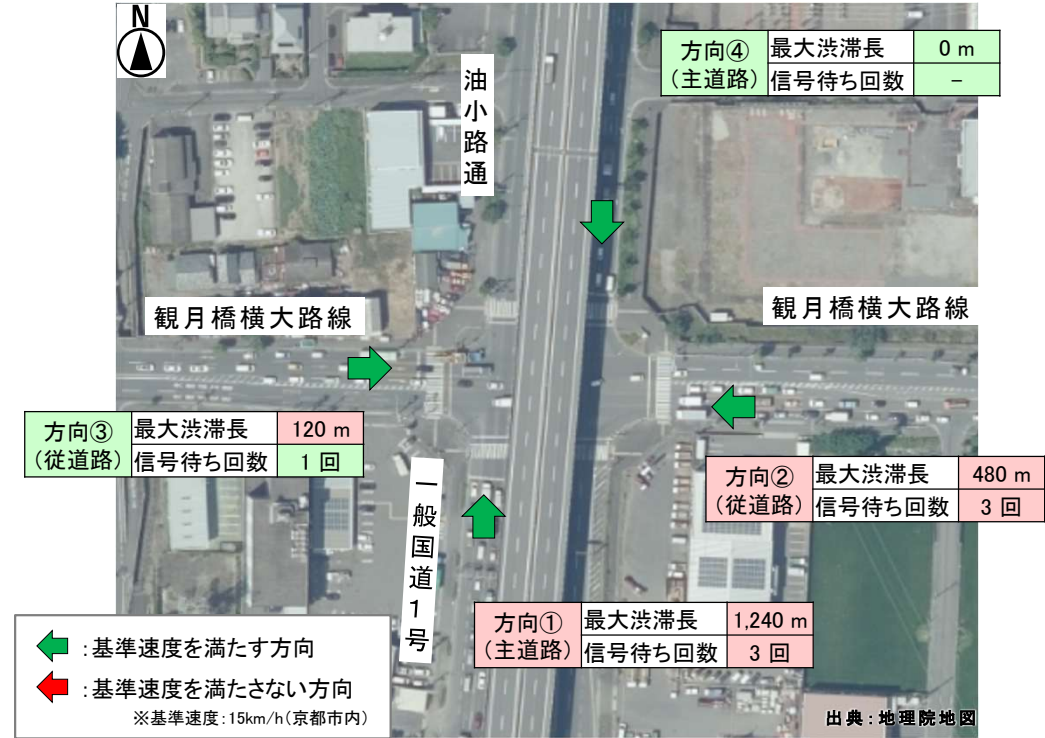
○現地調査結果 : 最大渋滞長100m超かつ信号待ち回数2回以上の方向は無い。
○ETC2.0調査結果: 方向④は信号待ち1回以下で通過できる確率が低い(90%以下)



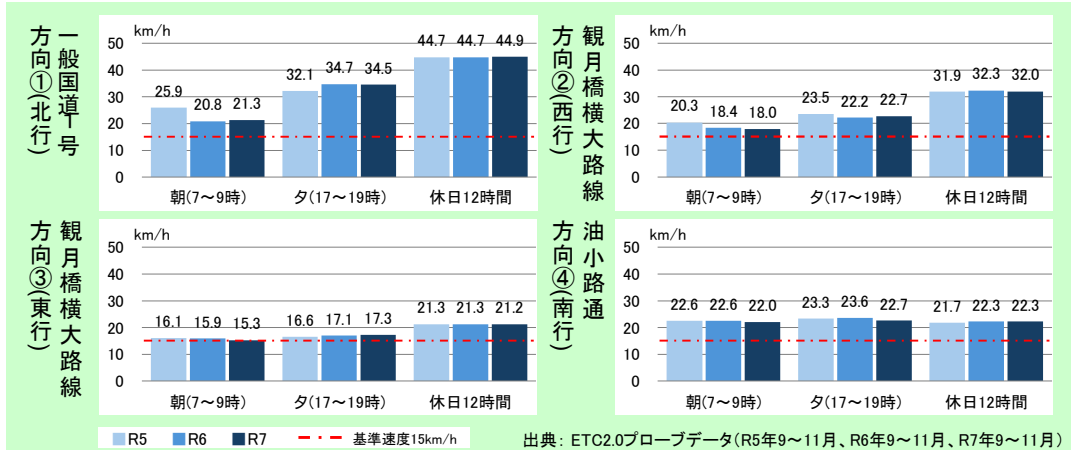
2. 令和8年度特定解除 (3)調査結果 ⑥下三栖

○現地調査結果 : 方向①・②で最大渋滞長100m超かつ信号待ち2回以上の**渋滞**が見られた。
 ○ETC2.0調査結果: 全方向で信号待ち1回以下で通過できる確率が高い(90%以上)。

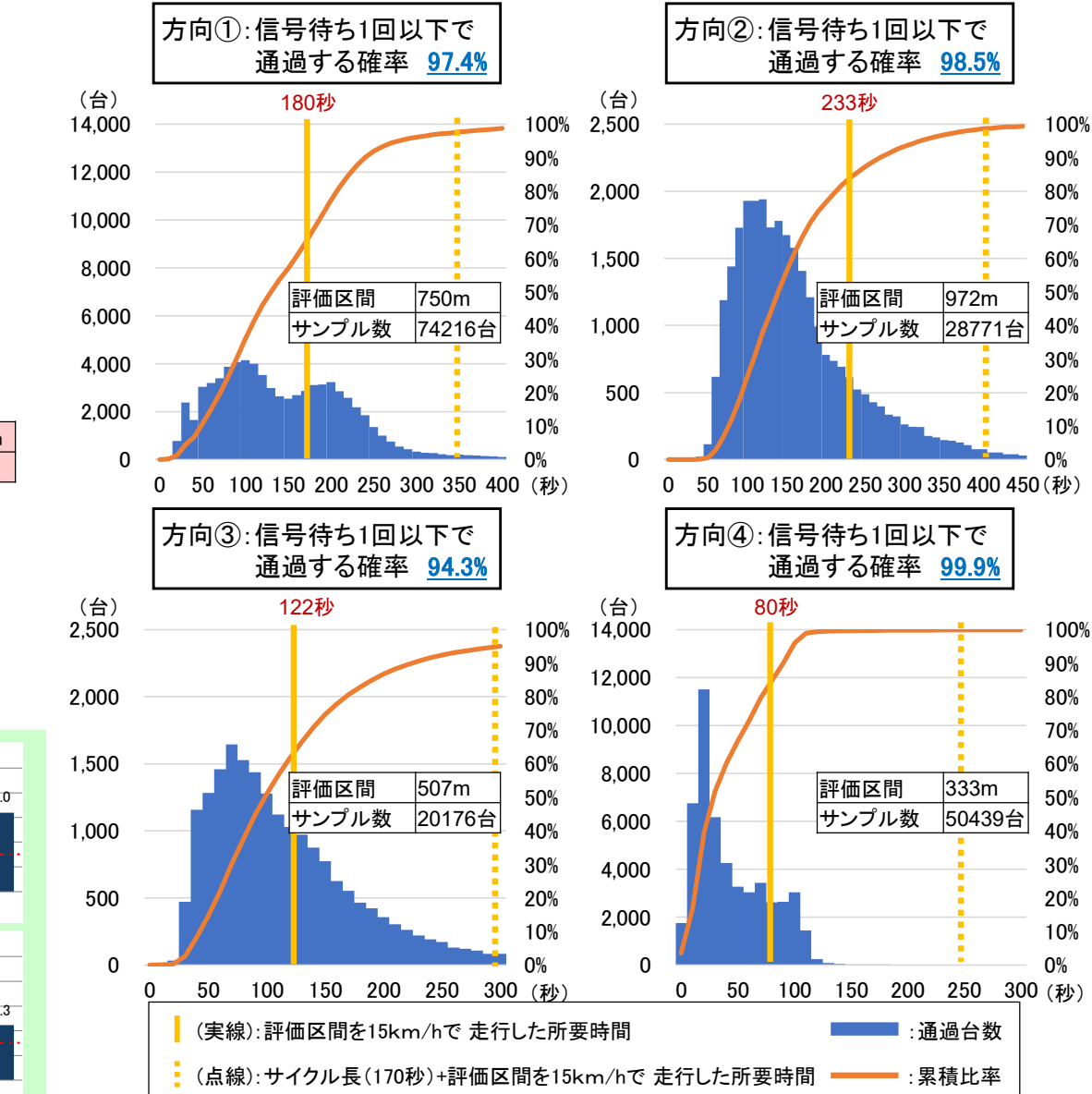
■渋滞長調査結果 (調査実施日: R8.4.9(木))



■流入方向別平均旅行速度



■交差点通過時間分析結果

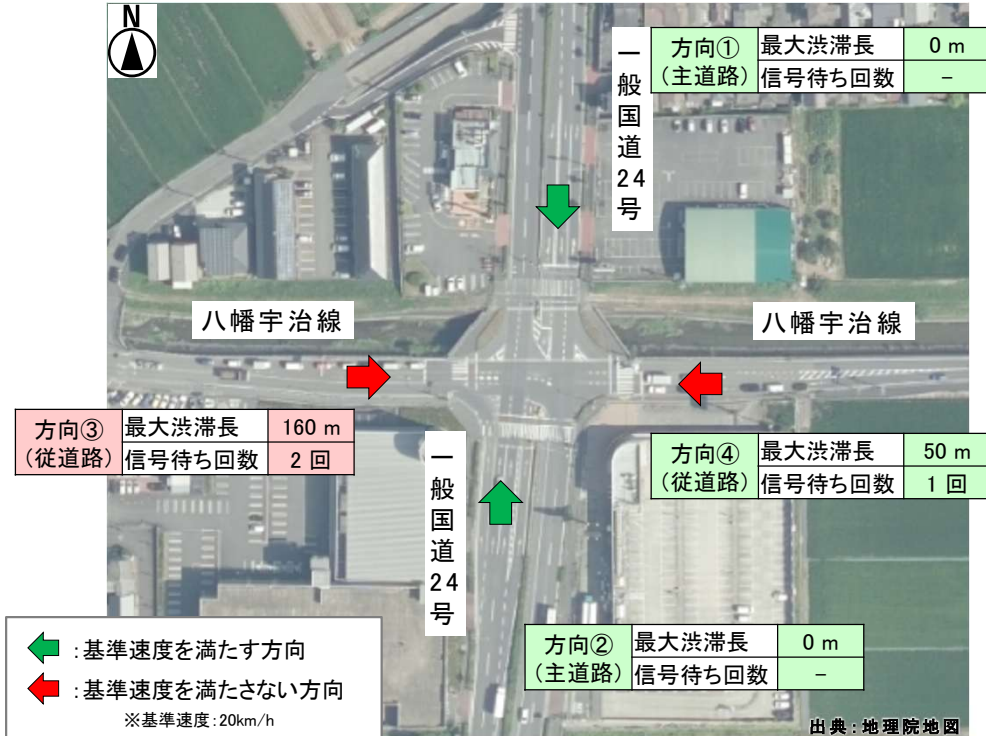


出典: ETC2.0プローブデータ(R7年9月~11月 平日7~10時および16~19時)
 評価区間: DRMで用いているリンク長が、交差点からETC2.0のデータ取得間隔である200m以上となるように設定

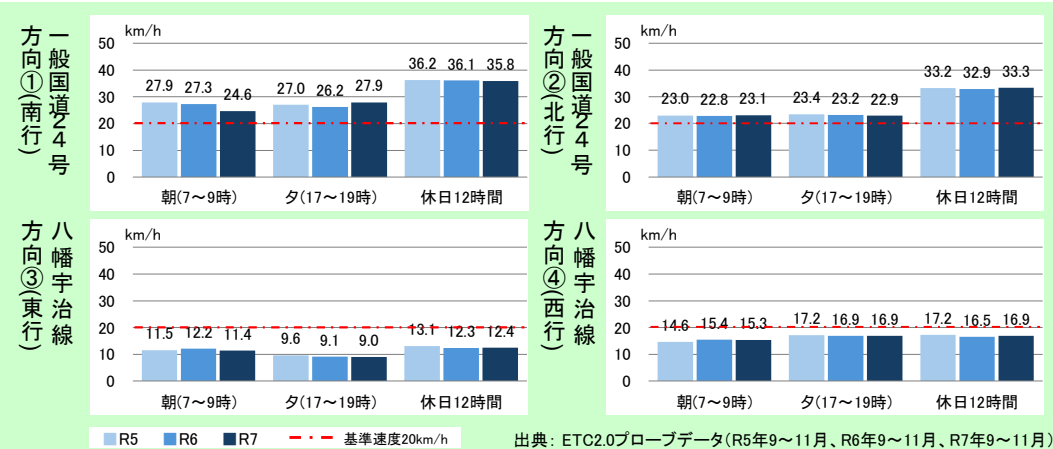
2. 令和8年度特定解除 (3)調査結果 ⑦宇治安田

- 現地調査結果 : 方向③で最大渋滞長100m超かつ信号待ち2回の**渋滞**が見られた。
 ○ETC2.0調査結果: 全方向で信号待ち1回以下で通過できる確率が高い(90%以上)。

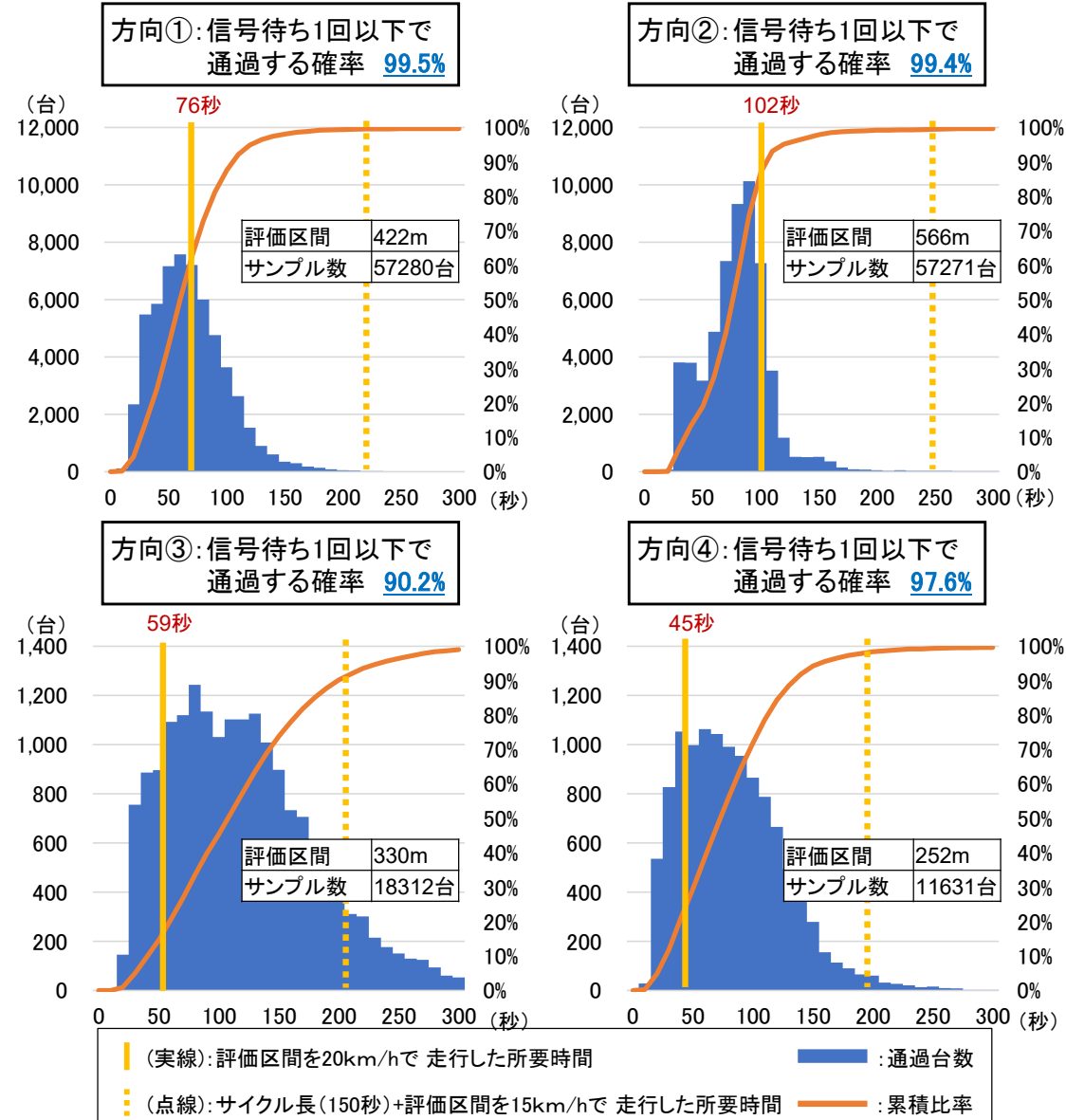
■渋滞長調査結果 (調査実施日: R8.4.8(水))



■流入方向別平均旅行速度



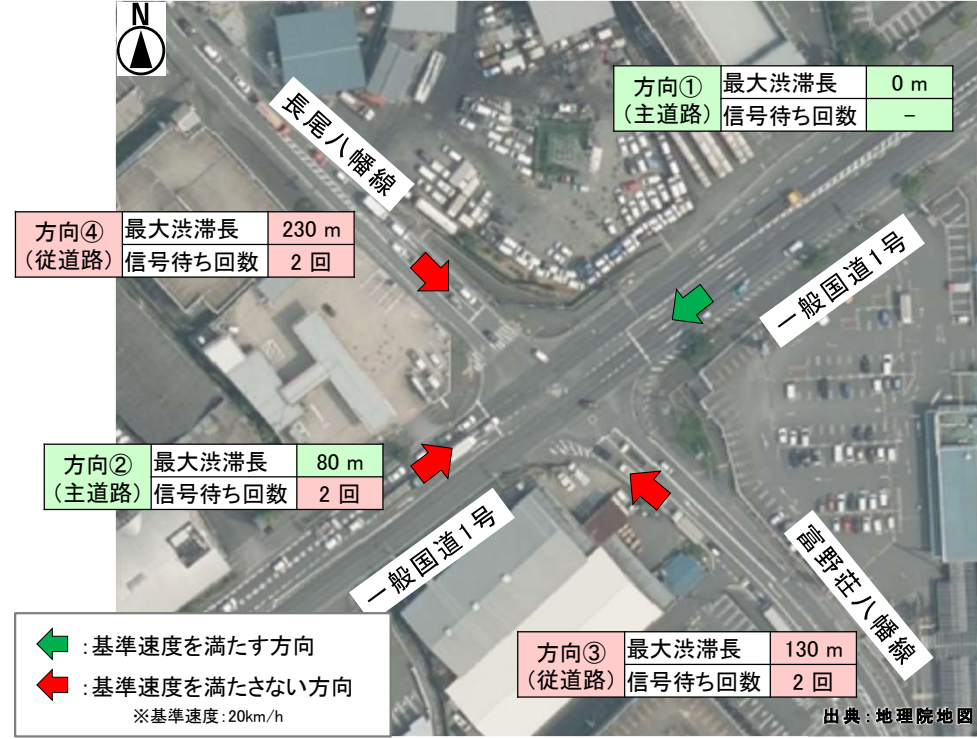
■交差点通過時間分析結果



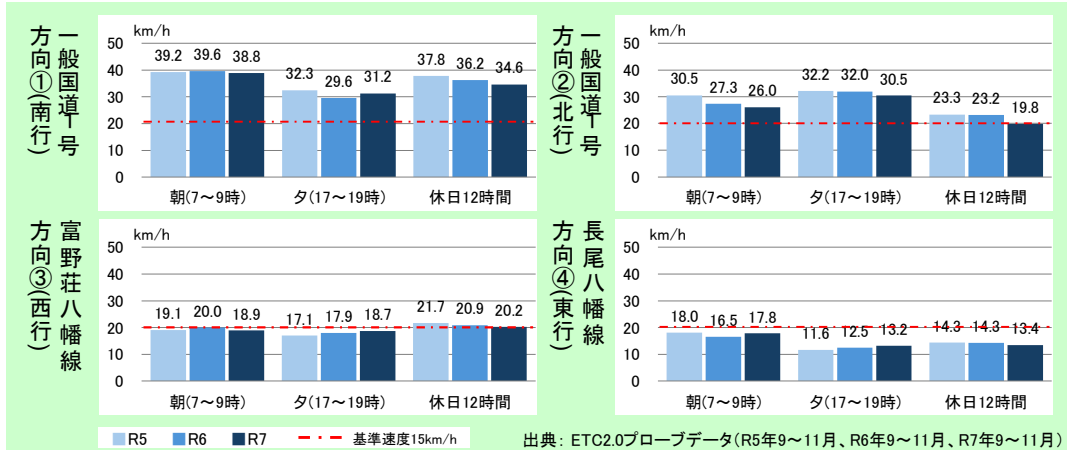
2. 令和8年度特定解除 (3)調査結果 ⑧八幡一ノ坪

○現地調査結果 : 方向③・④で最大渋滞長100m超かつ信号待ち2回の**渋滞**が見られた。
 ○ETC2.0調査結果: 全方向で信号待ち1回以下で通過できる確率が高い(90%以上)。

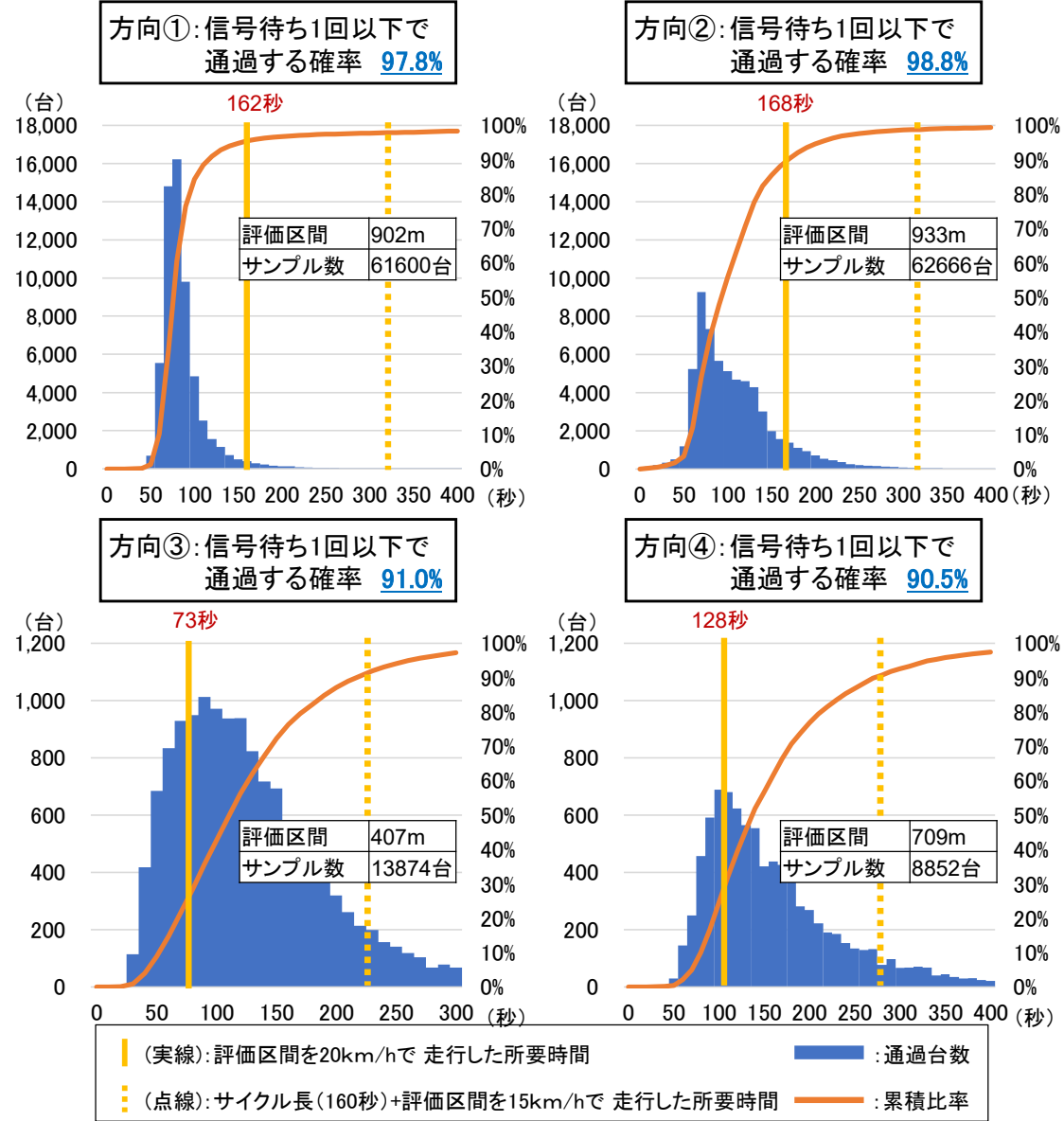
■渋滞長調査結果 (調査実施日: 方向①③④R8.4.14(火)、方向②R8.4.12(日))



■流入方向別平均旅行速度



■交差点通過時間分析結果

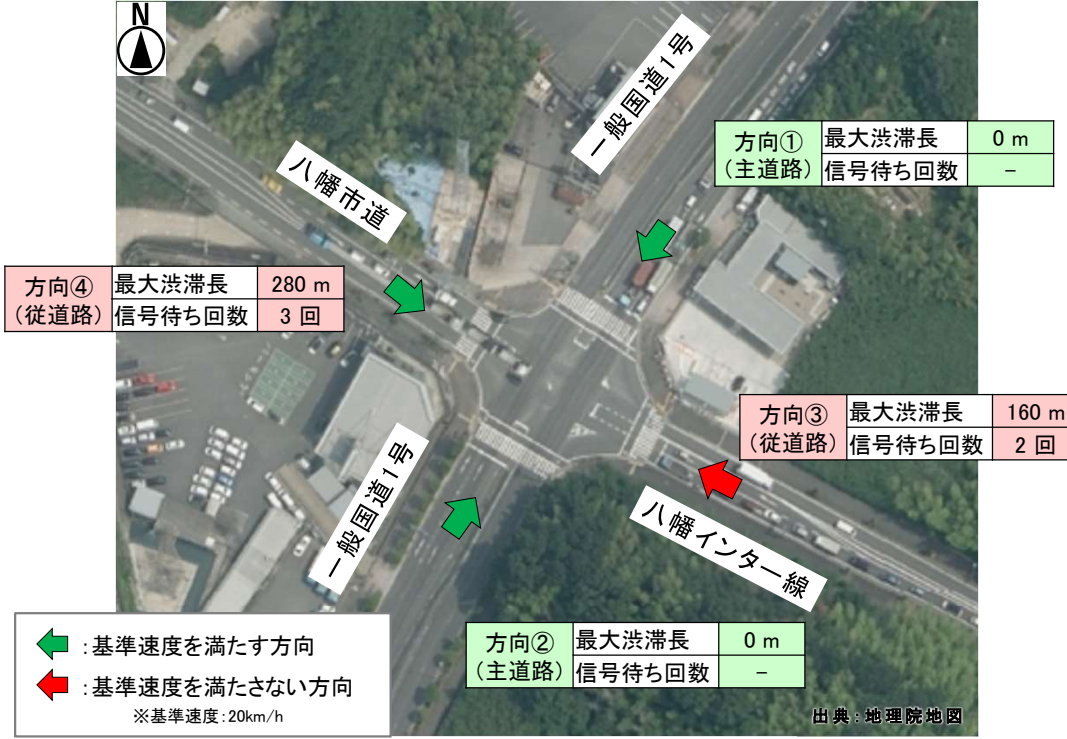


出典: ETC2.0プローブデータ(R7年9月~11月 平日7~10時および16~19時)
 評価区間: DRMで用いているリンク長が、交差点からETC2.0のデータ取得間隔である200m以上となるように設定

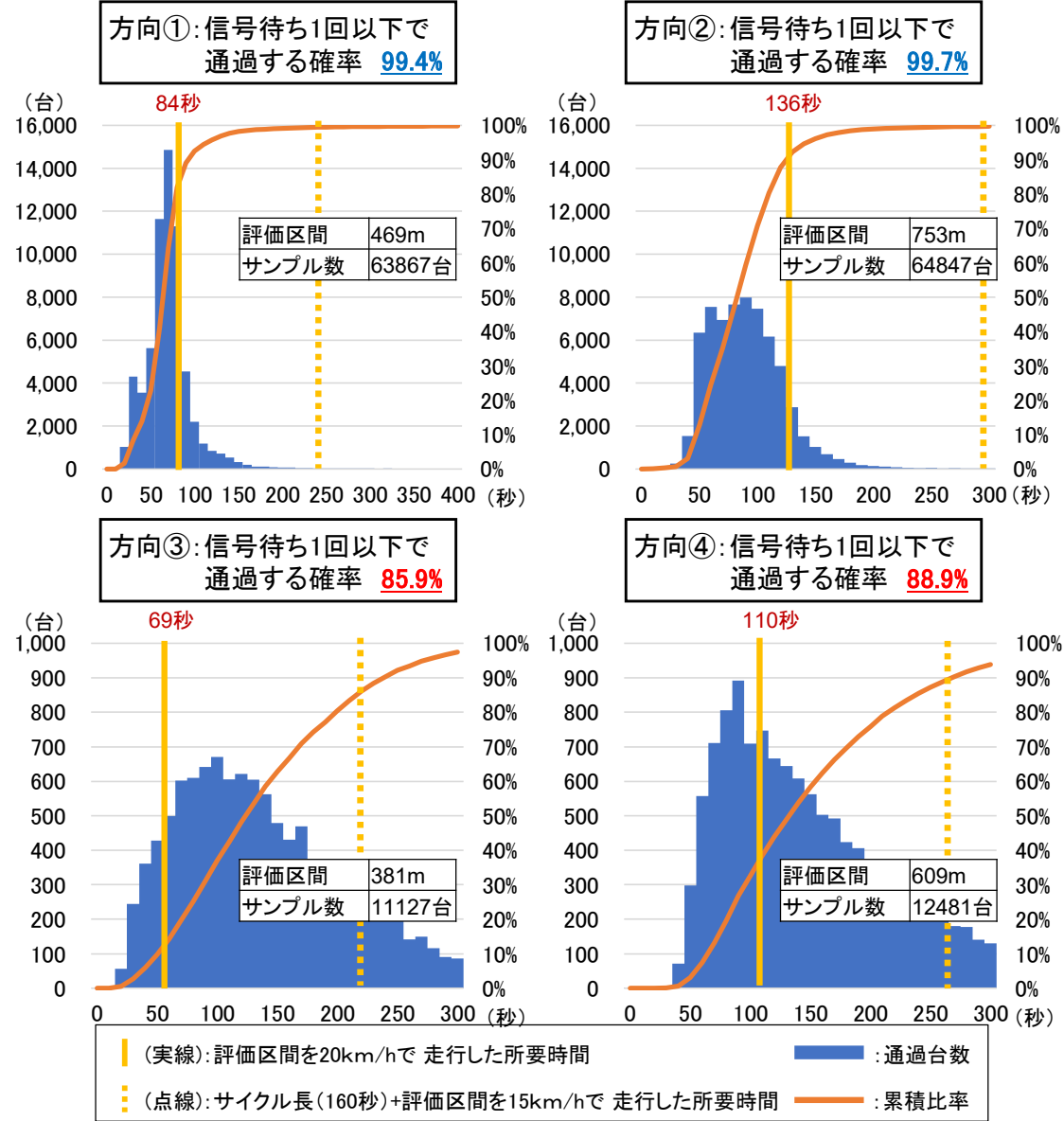
2. 令和8年度特定解除 (3)調査結果 ⑨八幡洞ヶ峠

○現地調査結果 : 方向③・④で最大渋滞長100m超かつ信号待ち2回以上の渋滞が見られた。
 ○ETC2.0調査結果: 方向③・④は信号待ち1回以下で通過できる確率が低い(90%以下)

■渋滞長調査結果 (調査実施日: 方向①②③R8.4.14(火)、方向④R8.4.12(日))



■交差点通過時間分析結果



■流入方向別平均旅行速度

