

令和5年度 第1回 京都府域渋滞対策協議会

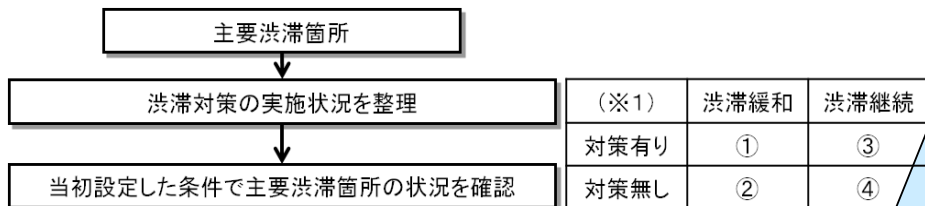
主要渋滞箇所の特定期解除

1. 特定解除フローの追加について (1) 現行フローの課題

- 現在の特定解除フローは、下図の赤枠フロー(対策実施、渋滞緩和)・青枠フロー(対策にかかわらず個別の現地状況による渋滞の確認)及び緑枠フロー(対策未実施、渋滞緩和)によって特定解除の候補箇所を選出することとしている。
- 渋滞状況の判断(緩和・継続)では、旅行速度に基づく判定を行うが、調査結果の旅行速度が現地の実感と合わない箇所も存在。

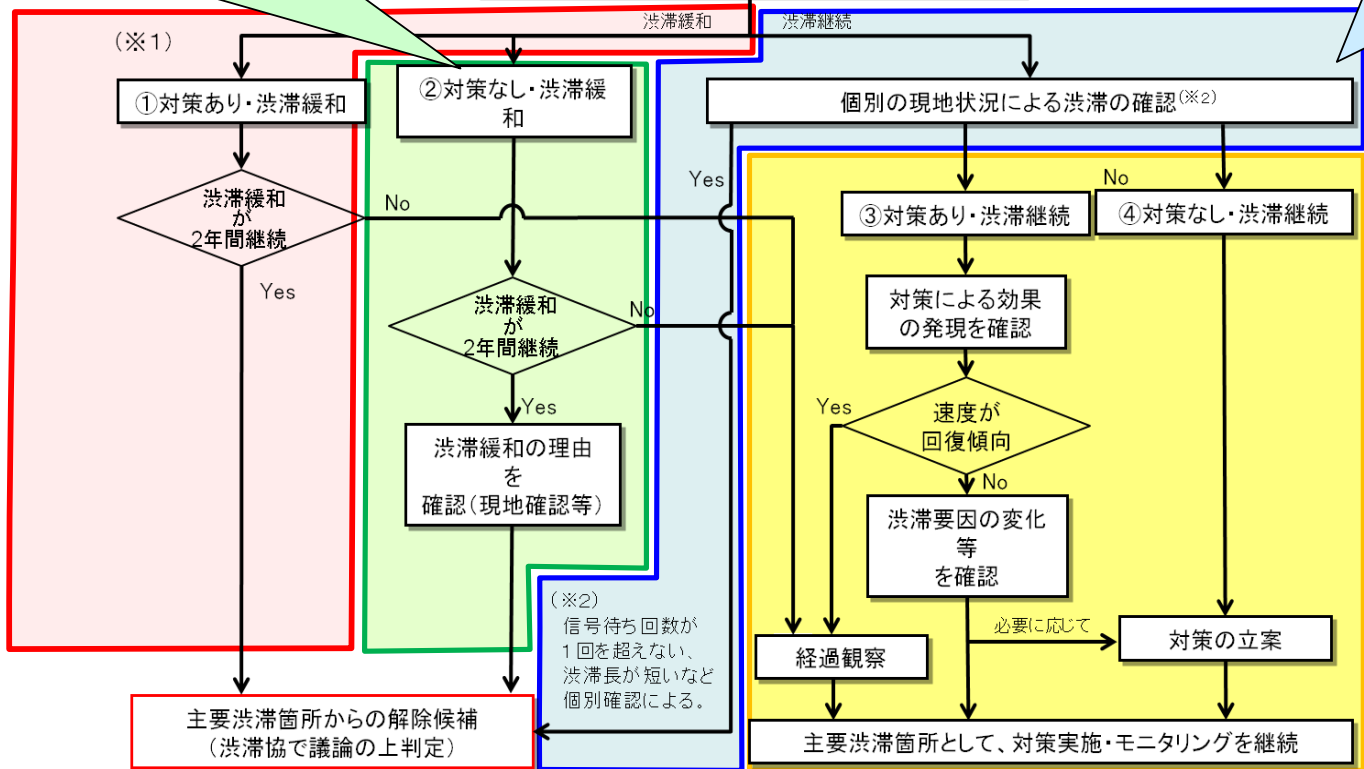
■ 特定解除フロー【現行】

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



【候補箇所選定の考え方】
 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

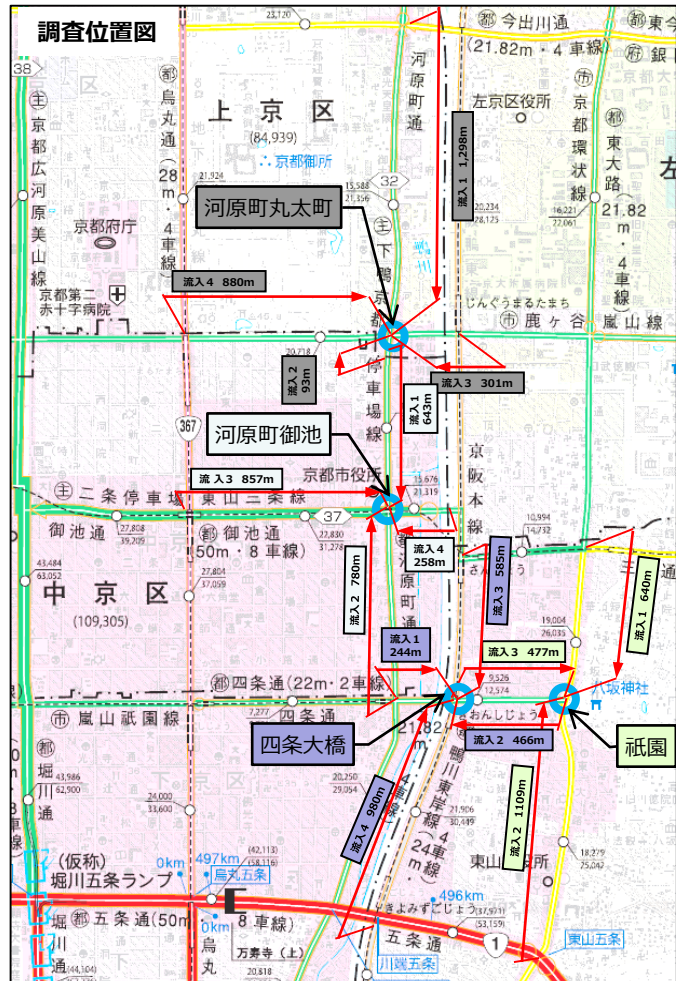
※個別現地調査とあわせて道路管理者や交通管理者、道路利用者等へのヒアリングにより現地状況の確認を行う



2. 旅行速度モニタリングリンク長の見直しについて (1)背景

○令和4年6月に実施した道路管理者による、現地確認した渋滞状況と、調査結果の旅行速度に違いが見られた。
 ○分析した結果、主要渋滞箇所を選定した時のリンク長について、極端に短い延長となっていたものが存在。
 一般的に、リンク長が極端に短い場合、交差点での停止時間等の影響により、旅行速度が実態よりも遅く表現される。
 ⇒上記のような箇所について確認を進め、リンク長の見直しを検討する。

道路管理者が現地で確認した渋滞状況と旅行速度に相違がみられた箇所



※流入方向の延長は、見直し前のリンク長

交差点名	流入方向	現地確認結果	現地確認した時間帯の旅行速度
河原町丸太町	流入2	捌け残りもなく渋滞無し	13.0km/h
	流入3	捌け残りもなく渋滞無し	14.1km/h
	流入4	捌け残りほぼない	13.5km/h
四条大橋	流入1	捌け残りもなく渋滞無し	8.2km/h
	流入2	捌け残りもなく渋滞無し	9.7km/h
祇園	流入3	捌け残りもなく渋滞無し	9.5km/h

※旅行速度出典：ETCプローブデータ R4年6月の現地確認日時間帯の15分単位平均旅行時間

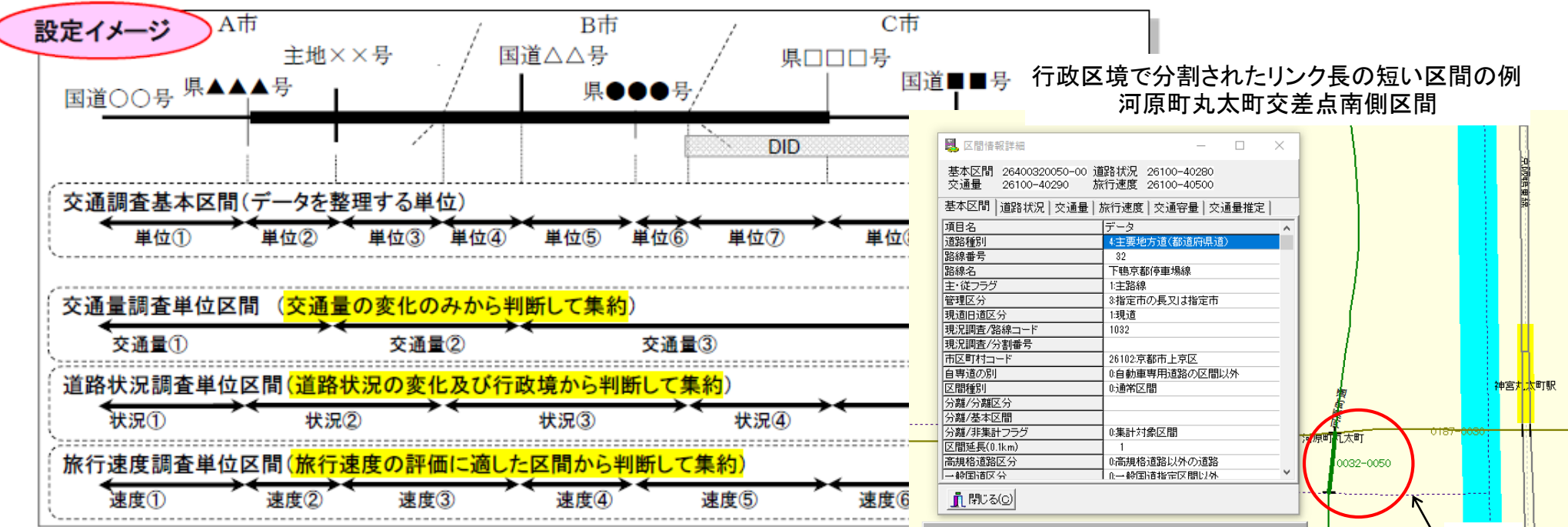
センサス区間長が短い区間一覧(100m以下)

交差点名	流入方向	リンク長	R4.9~11平日混雑時平均旅行速度	備考
東土川	流入③	16	6.5 km/h	
大久保田原	流入③	30	9.9 km/h	
東山三条	流入②	38	10.9 km/h	
菱川上植野	流入③	46	4.5 km/h	
堀川丸太町	流入③	51	9.6 km/h	
川端五条	流入②	56	10.3 km/h	基準速度をクリアしていないが渋滞がない箇所
西大路五条	流入①	58	10.6 km/h	
西大路四条	流入④	76	8.9 km/h	
一文橋	流入③	76	10.4 km/h	
一文橋	流入②	78	12.5 km/h	
下三栖	流入②	81	21.1 km/h	
竹田街道久世橋通	流入②	88	12.1 km/h	基準速度をクリアしていないが渋滞がない箇所
四条大宮	流入①	90	12.2 km/h	
河原町丸太町	流入②	93	12.3 km/h	基準速度をクリアしていないが渋滞がない箇所

※旅行速度出典：ETCプローブデータ R4年9~11月 平日混雑時平均旅行速度

2. 旅行速度モニタリングリンク長の見直しについて (2) 現況

○平成24年度の主要渋滞箇所選定時については、H22道路交通センサスの旅行速度を使用。
 ○リンク長についても、H22道路交通センサスから算出しており、交通調査基本区間としては、交差点のみではなく行政区境でも区間割されているため、極端にリンク長の短い区間も存在。



区間情報詳細

基本区間 26400320050-00 道路状況 26100-40290
 交通量 26100-40290 旅行速度 26100-40500

基本区間 | 道路状況 | 交通量 | 旅行速度 | 交通容量 | 交通量推定 |

項目名	データ
道路種別	4.主要地方道(都道府県道)
路線番号	32
路線名	下鴨京都停車場線
主・従フラグ	1.主路線
管理区分	3指定市の長又は指定市
現道日道区分	1.現道
現況調査/路線コード	1032
現況調査/分割番号	
市区町村コード	26102.京都市上京区
自専道の別	0.自動車専用道路の区間以外
区間種別	0.通常区間
分離/分離区分	
分離/基本区間	
分離/非集計フラグ	0.集計対象区間
区間延長(0.1km)	1
高規格道路区分	0.高規格道路以外の道路
一時閉鎖区分	0.一時閉鎖指定区間以外

基本区間リスト

都道府県 道路種別 路線番号
 26:京都市府 4:主地(県) 32

表示範囲外区間への移動確認

表示項目設定 閉じる(O)

基本区間番号	路線番号	道路種別	路線名	区間延長
26400320010	32	4	下鴨京都停車場線	11
26400320020	32	4	下鴨京都停車場線	3
26400320030	32	4	下鴨京都停車場線	3
26400320040	32	4	下鴨京都停車場線	13
26400320050	32	4	下鴨京都停車場線	1
26400320060	32	4	下鴨京都停車場線	6

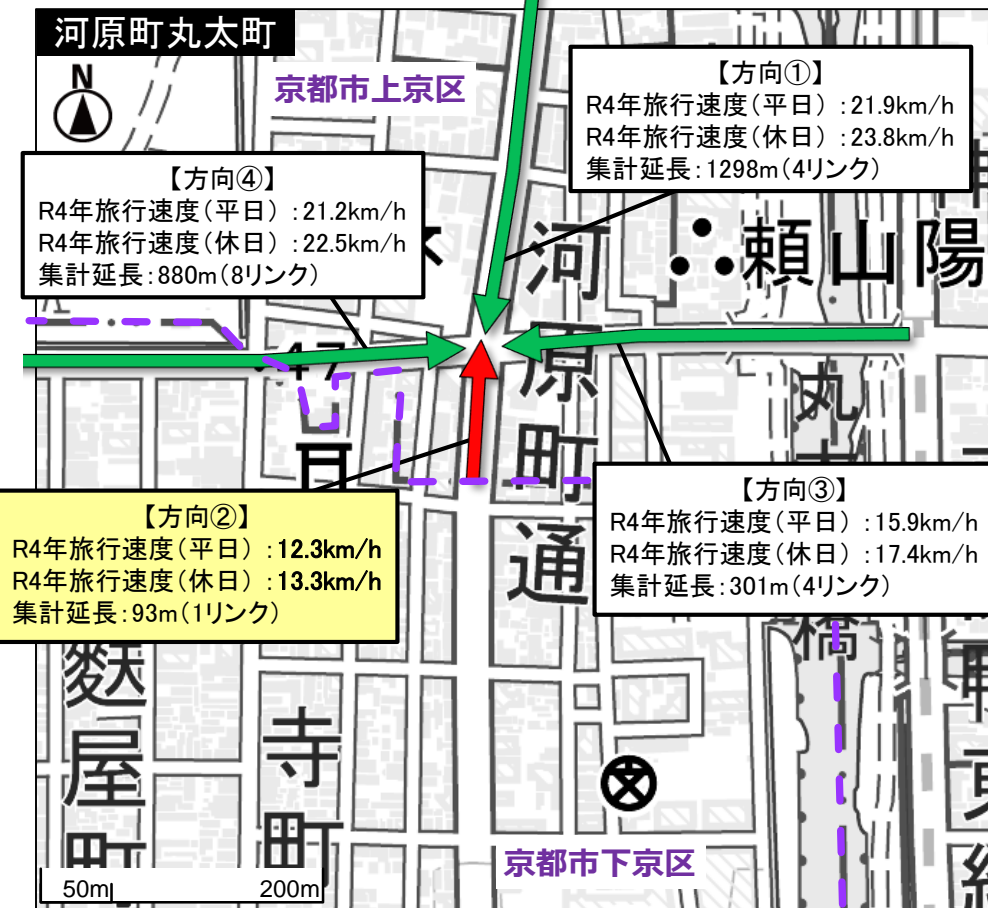


区間延長の表記は百メートル単位、当該区間の表記は、1百メートルであるが、実延長は、93m

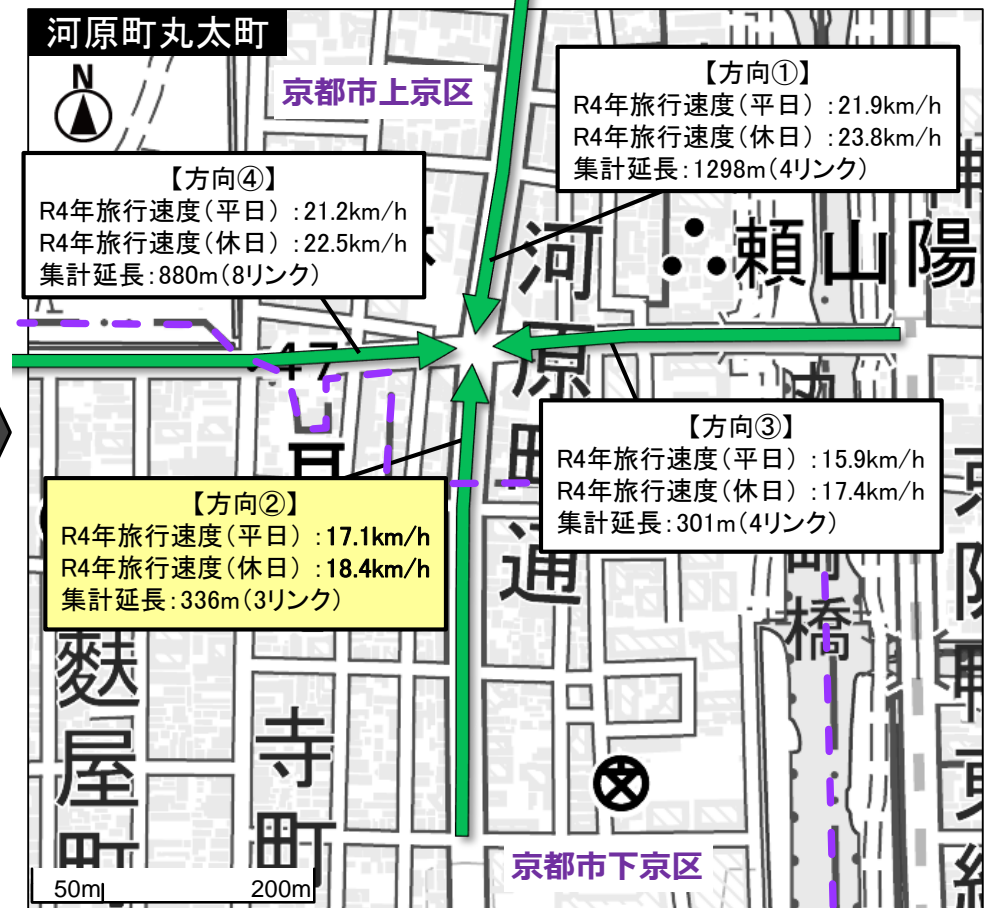
2. 旅行速度モニタリングリンク長の見直しについて (3)見直し結果

○河原町丸太町交差点では、路線が行政界にまたがるため、【方向②】が93mと短いリンク長となっていた。
 ○【方向②】のリンク長について、1つ先の信号交差点までの336mに見直しを実施したところ、【方向②】の旅行速度が向上し、4方向全てで基準速度をクリアーする結果となった。
 ⇒今後、数年のうちに、全ての主要渋滞箇所のリンク長を確認し、必要に応じてリンク長の見直しを行う。

1) センサ対象リンクのみで集計



2) 見直し後リンクで集計



基準速度:
 15km/h(京都市内)
 20km/h(京都市外)

← : 基準速度を概ね満たす方向
 → : 基準速度を満たさない方向

速度の出典: ETC2.0プローブデータ(R4年9-11月)
 ※平日: 混雑時平均速度(朝ピーク(7.8時台平均)、タピーク(17,18時台平均)のうち低い方の速度)
 休日: 昼間12時間(7~19時)の平均速度

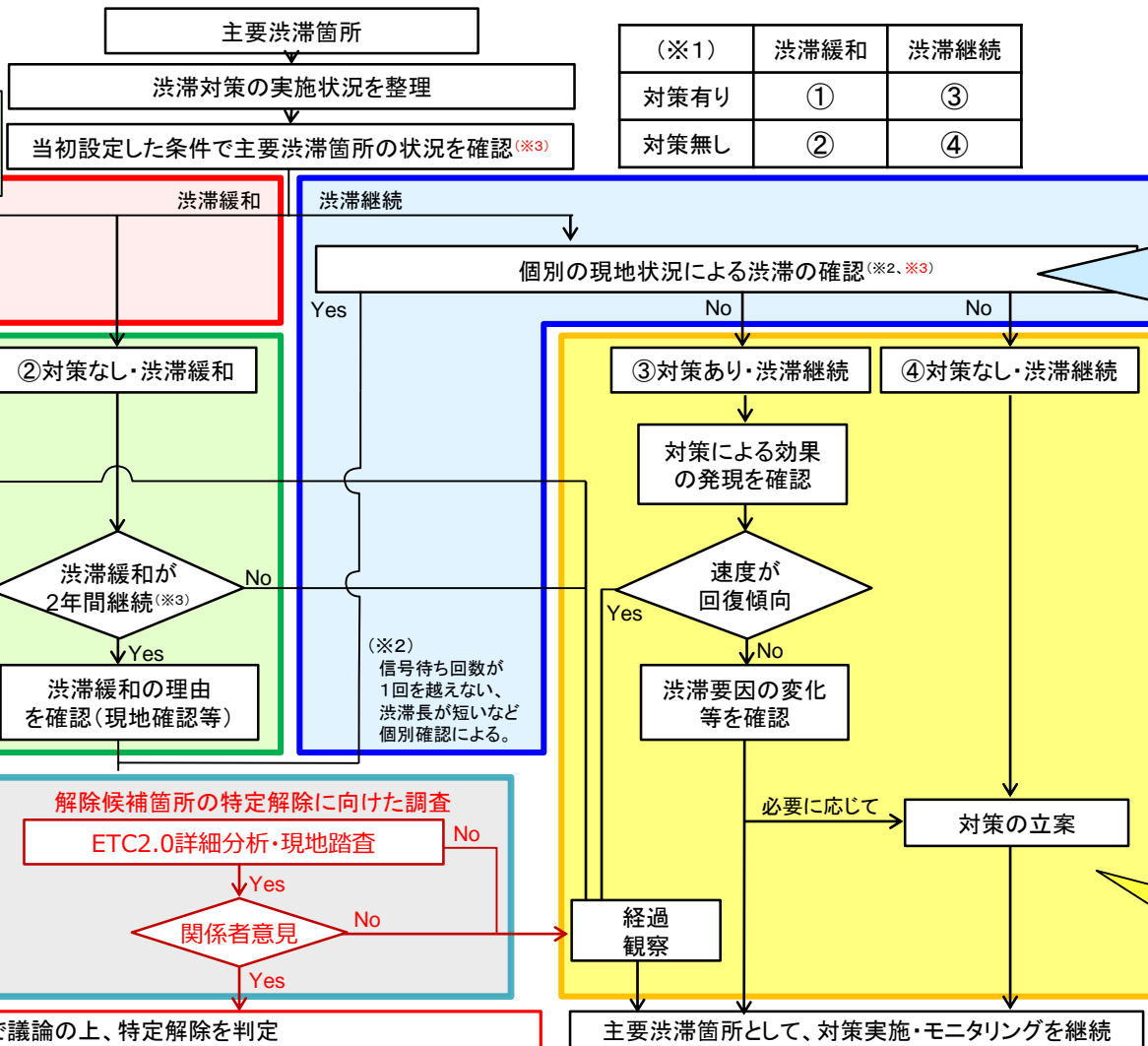
3. 特定解除フローの追加について (2) 変更案

○これまでの内容を踏まえ、「特定解除フロー」について、追加・変更を提案。

- 1) 渋滞状況の確認において、適切なリンク長への見直しを行う(※3の追加)
- 2) 今回の事例のように、道路管理者からの指摘箇所を候補箇所を選定できるよう、個別の現地状況確認について文言を追加する。
(青枠フローの条件Ⅱを追加、あわせて条件Ⅰの文言修正)
- 3) 青枠フロー・緑枠フローで行っている「解除候補箇所の特定解除に向けた調査」について解除フローで明記する(青緑枠の内容の追加)

■ 特定解除フロー【変更案】

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



(※1)	渋滞緩和	渋滞継続
対策有り	①	③
対策無し	②	④

(※3) 渋滞状況の確認において、適切なリンク長への見直しを行う

個別の現地状況による渋滞の確認

Ⅰ. 主道路が基準速度をクリアしている箇所について、解除候補とする。主道路の判断については、下記の通り。
 ① 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)
 ② 道路の規格が異なる (例: 直轄国道と市道の交差点)
 ③ 青時間の配分が大きく異なる

Ⅱ. 道路管理者の現地確認により渋滞が改善傾向であることが確認されている。

青フローに該当し、現地確認によって渋滞が確認された箇所についてはモニタリングを継続

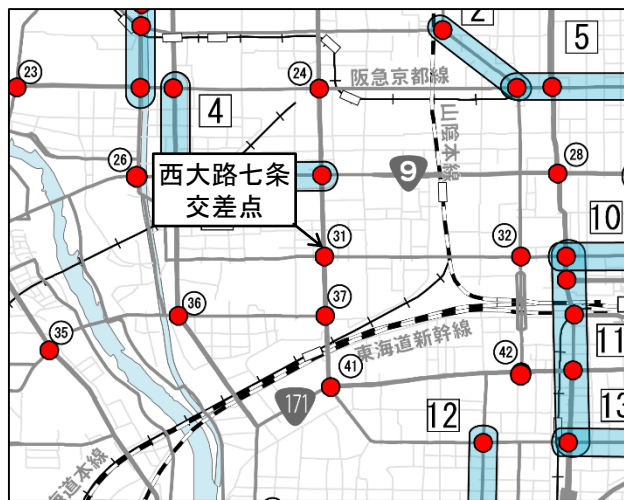
4. 令和5年度の特定解除候補箇所の調査分析 (1)位置図

○昨年度議論いただいた令和5年度特定解除候補である、西大路七条交差点(緑枠フロー)、木津交差点(青枠フロー)について、詳細分析を実施。

広域位置図



西大路七条交差点



木津交差点

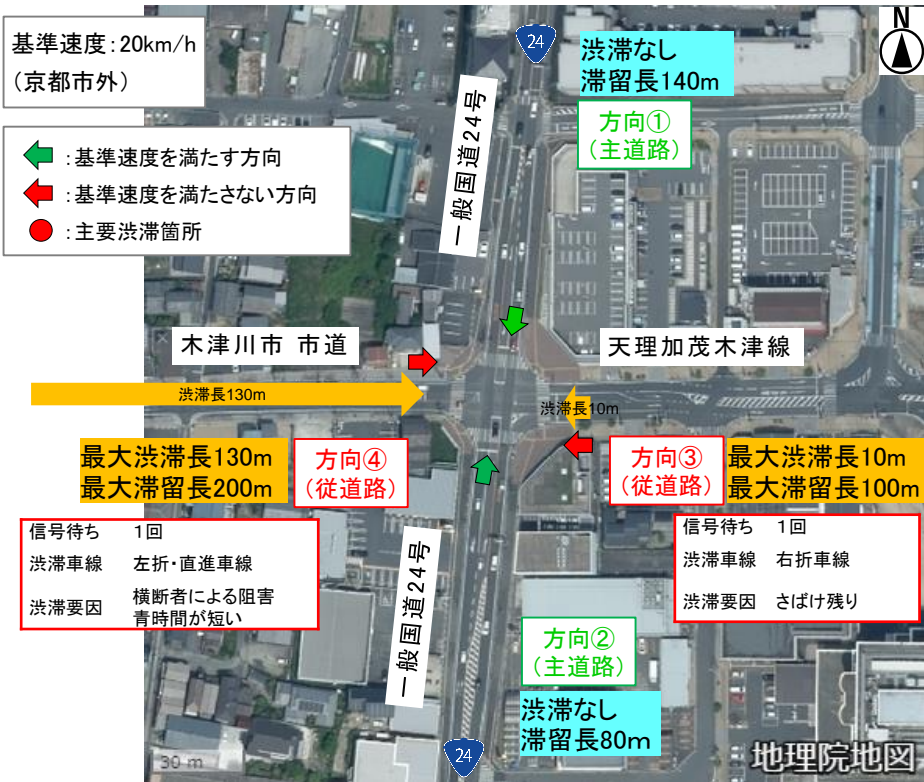


4. 令和5年度特定解除 (2) 調査分析結果～木津～

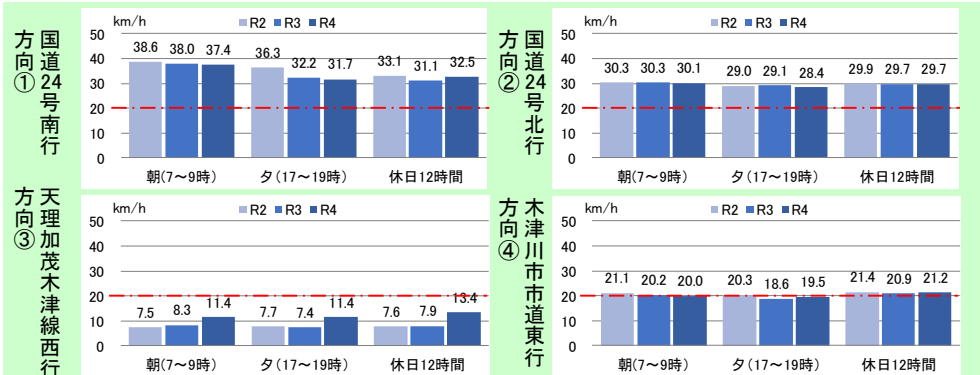
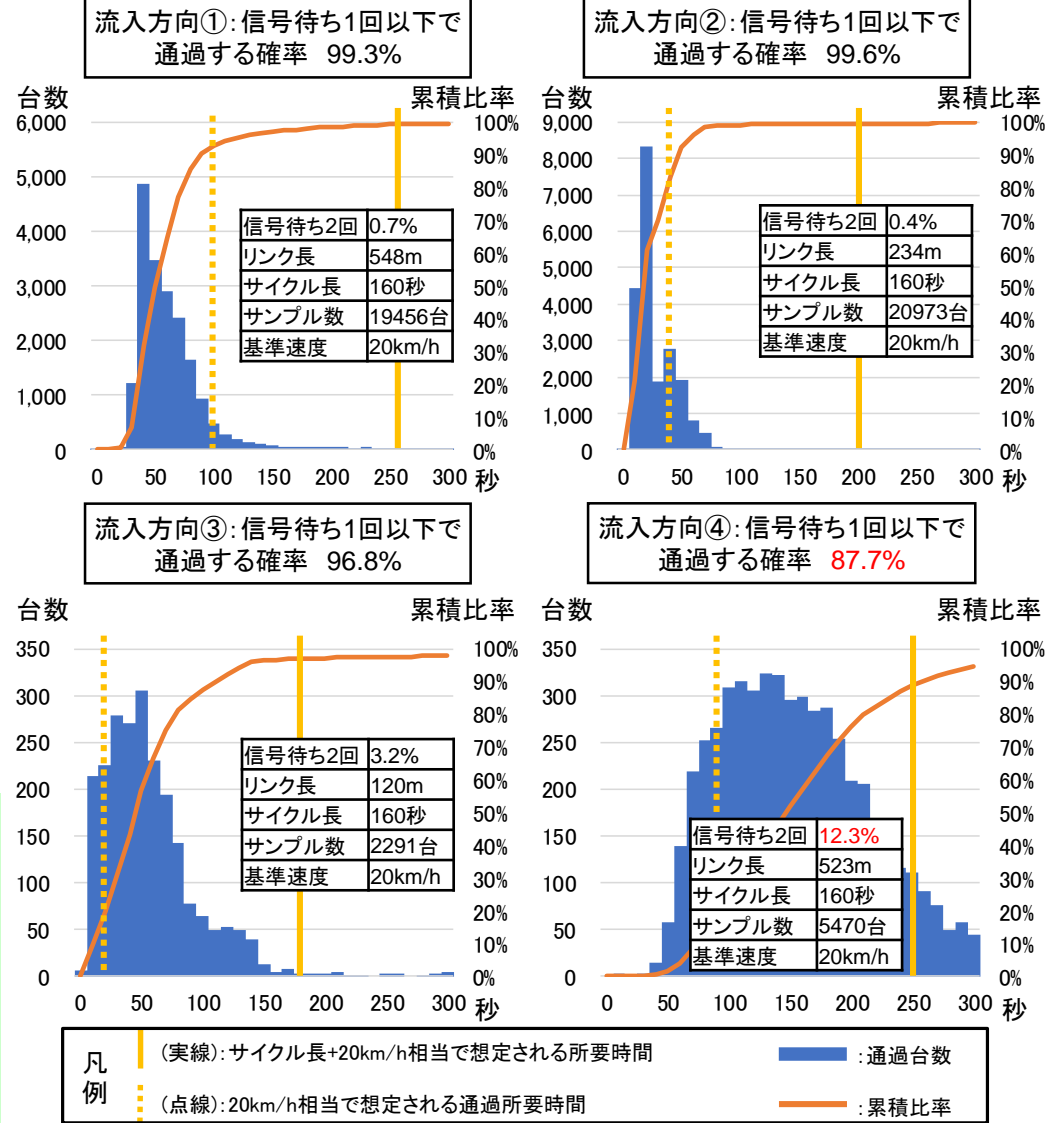
○渋滞長調査 : 方向③④で渋滞発生
 交差点通過時間分析 : 方向④は信号待ち1回以下で通過できる確率が低い(90%以下)

⇒引き続きモニタリングし分析を行う

■渋滞長調査結果 (R4.11.16(水) 7時～10時、16時～19時)



■交差点通過時間分析結果



出典: ETC2.0プローブデータ(R2年9～11月、R3年9～11月及びR4年9～11月)

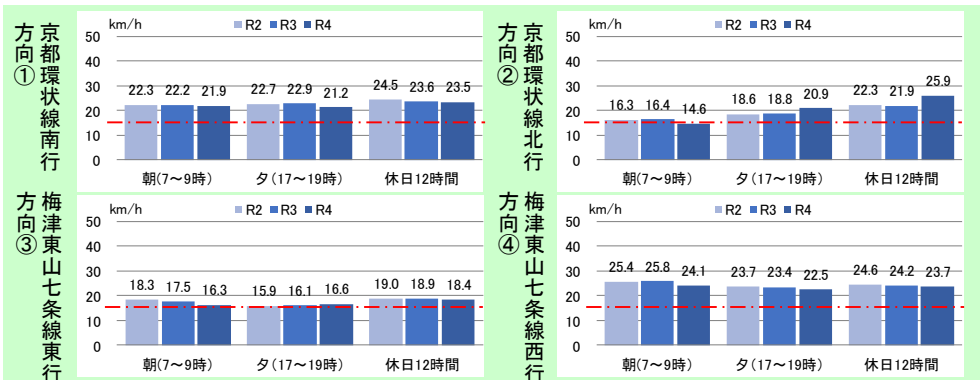
出典: ETC2.0プローブデータ(R4年9月～11月 平日7～10時および16～19時)

4. 令和5年度特定解除 (2) 調査分析結果～西大路七条～

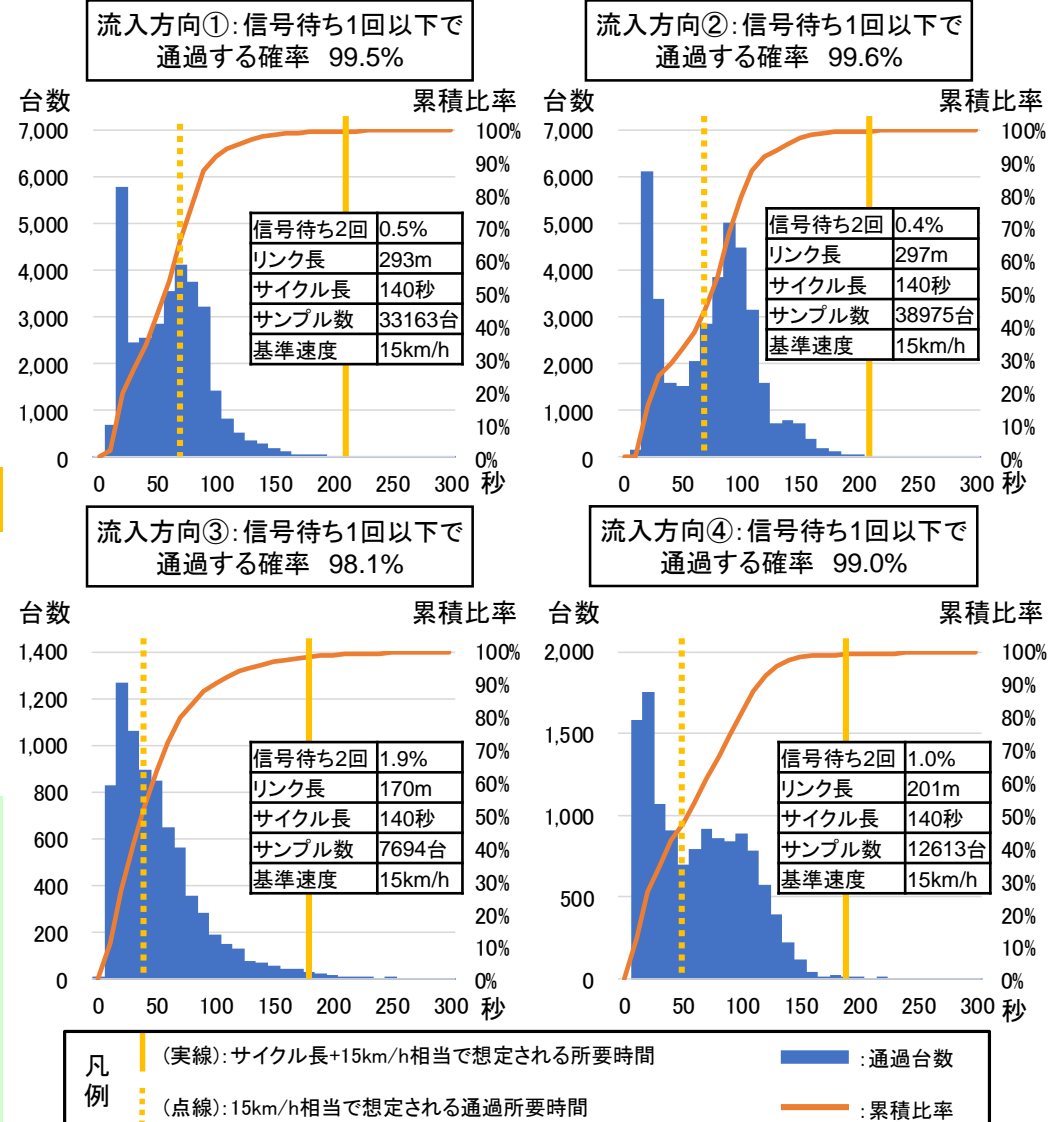
○渋滞長調査 : 方向①④で渋滞発生
 交差点通過時間分析 : 全方向で信号待ち1回以下で通過できる確率が高い

⇒引き続きモニタリングし分析を行う

■渋滞長調査結果 (R4.11.16(水) 7時～10時、16時～19時)



■交差点通過時間分析結果



出典: ETC2.0プローブデータ (R4年9月～11月 平日7～10時および16～19時)

4. 令和5年度特定解除 (3) 解除方針

- 令和5年度解除候補箇所は、2箇所ともに現地で渋滞が確認された。
- 解除要件を満たさないため、引き続き交通状況をモニタリングし、必要な分析等を行う。

■R5候補箇所の主要渋滞箇所解除要件の判定

青枠又は 緑枠フロー	特定解除候補 (R4第1回渋滞協で選定)	対象	特定解除に向けた調査		ヒアリング 対象	道路管理者	自治体
		方向数	渋滞長調査	交差点通過 時間分析			
青枠フロー	木津	4	× 従道路2方向NG	× 1方向NG	×	京都国道・ 木津川市	木津川市
緑枠フロー	西大路七条	4	× 主道路・従道路の それぞれ1方向NG	○ 4方向クリアー	×	京都市	京都市

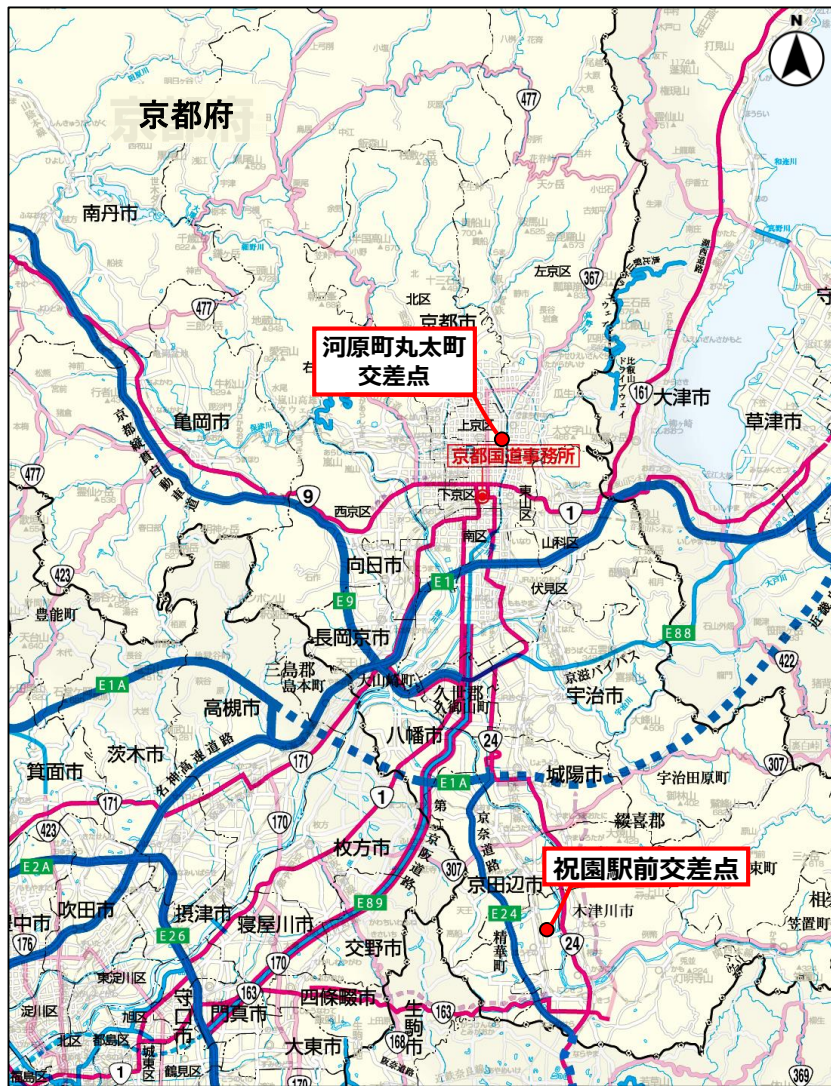
- 渋滞長調査:11月～12月のうち平日1日に調査を実施
- :渋滞長発生なし × 渋滞長発生

- 交差点通過時間分析:R4.9～11の平日7～9時、17～19時のETC2.0データを使用
- :信号待ち1回以下で通過する確率が90%以上

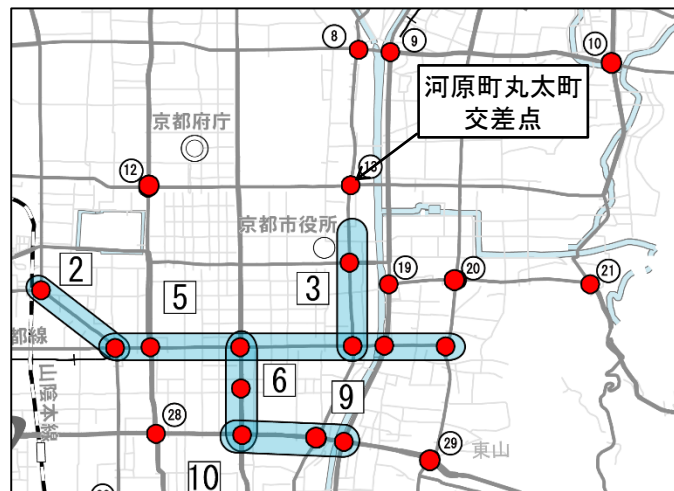
5. 令和6年度の特定解除候補 位置図

○令和6年度特定解除候補として、**河原町丸太町交差点**、**祝園駅前交差点**を提案。

広域位置図



河原町丸太町交差点

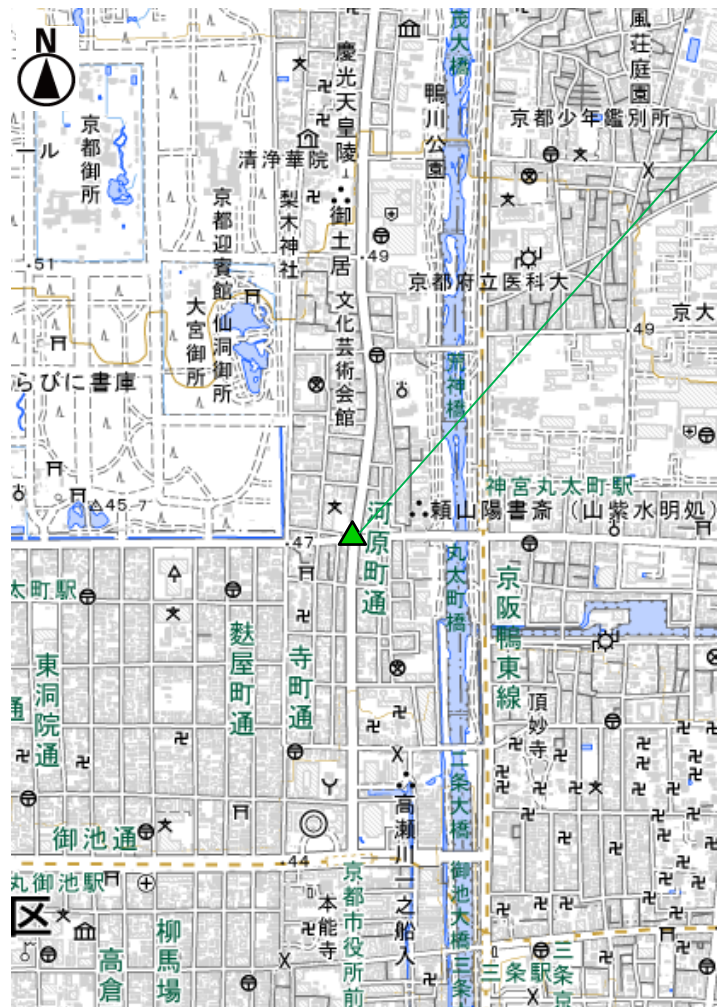


祝園駅前交差点



5. 令和6年度の特定解除候補 (1)河原町丸太町

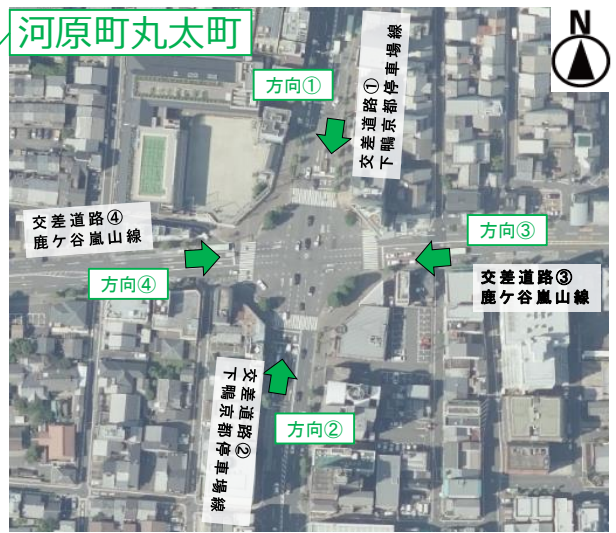
- 河原町丸太町交差点は、リンク長を見直した結果、4方向とも2年連続基準速度をクリアーしているため、解除候補として提案。
- 今後、ETC2.0詳細分析・現地踏査等に着手し、特定解除に向けた検討を行う。



基準速度:
15km/h(京都市内)
20km/h(京都市外)

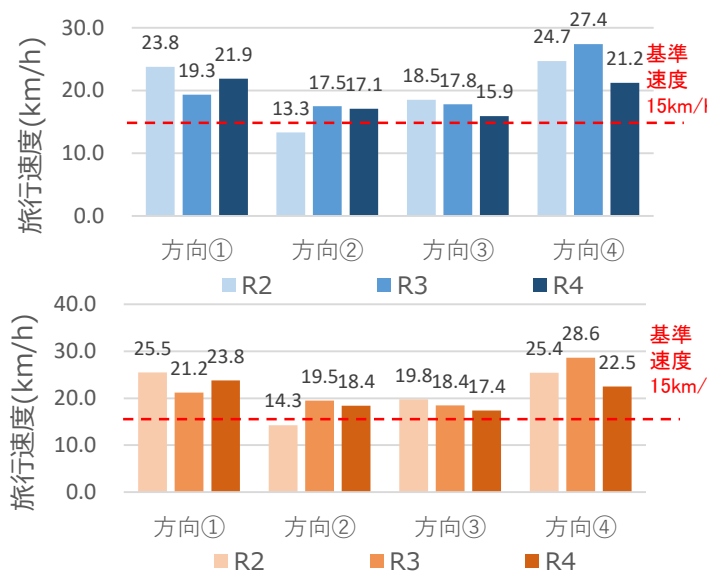
← : 基準速度を満たす方向
← : 基準速度を満たさない方向
▲ : 主要渋滞箇所解除候補箇所

出典: 地理院地図



出典: 地理院地図

○河原町丸太町の旅行速度(上:平日混雑時 下:休日昼間12時間)

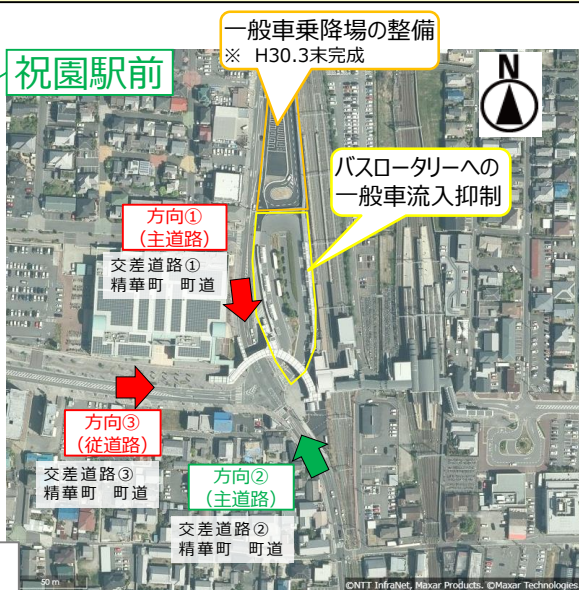


出典: ETC2.0プローブデータ(R2年・R2年・R4年9~11月の速度)

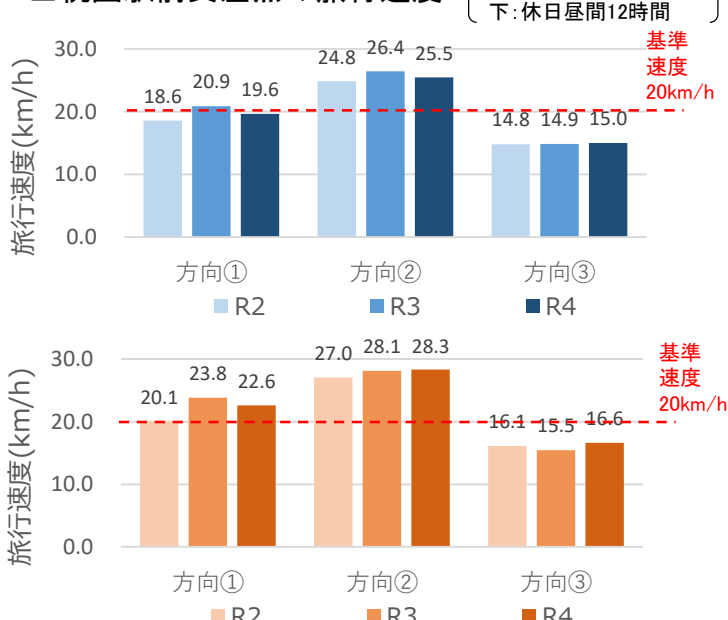
5. 令和6年度の特定解除候補 (2) 祝園駅前

- 祝園駅前交差点では、駅前の一般車乗降場の整備を含めた渋滞対策やTDM施策等が実施されており、旅行速度の改善を確認。
- また京都都市圏WGで実施した企業アンケートにおいても混雑が緩和したと意見あり
- 道路管路者の現地確認でも渋滞は確認されなかった。
- 今後、ETC2.0詳細分析・現地踏査等に着手し、特定解除に向けた検討を行う。

■ 祝園駅前交差点の位置図



■ 祝園駅前交差点の旅行速度 (上: 平日混雑時 下: 休日昼間12時間)



■ 精華町渋滞対策及びTDM施策実施一覧

番号	年月日	年度	内容
1	H17.3	2005 (H17)	精華ぐるりんバス2005.3月より試験運行、7月より正式運行
2	H30.3.16	2017 (H29)	H30.3.16 接続バス運行
3	H30.3.17	2017 (H29)	H30.3.17 八幡木津線【菱田工区】開通
4	H30.3末	2017 (H29)	H30.3末 祝園駅前広場拡張工事完成
5	H31.3.17	2018 (H30)	H31.3.17 接続バスダイヤ改正
6	H31.3.26	2018 (H30)	H31.3 バスの現在地情報提供開始 (バスロケーションシステム)
7	H31.2.22	2018 (H30)	H31.2.22 けいはんな学研都市～京都駅八条口 利用状況公表 (H28.3.22～H30.9.30実証運行、H30.10.1から本格運行開始)
8	R2.8.25	2020 (R2)	けいはんなでの自動運転の実証実験: WILLER株式会社 (R3年2月: 6日間)
9	R3.2.4	2020 (R2)	コミュニティバス (デマンドバス) 実証実験 (R3年3月 約1か月間実施)
10	R3.2.4	2020 (R2)	R3.2.4 ラストワンマイルモビリティ実証実験 (R2.11.24～12.18実施) の結果公表
11	R4.2.8	2021 (R3)	R4.2.8 精華町デマンドバス実証実験結果報告及び今後の進め方について (実証実験概要及び結果公表)

出典: ETC2.0プローブデータ (R2年・R2年・R4年9～11月の速度)