

平成29年度 第1回 滋賀県渋滞対策協議会

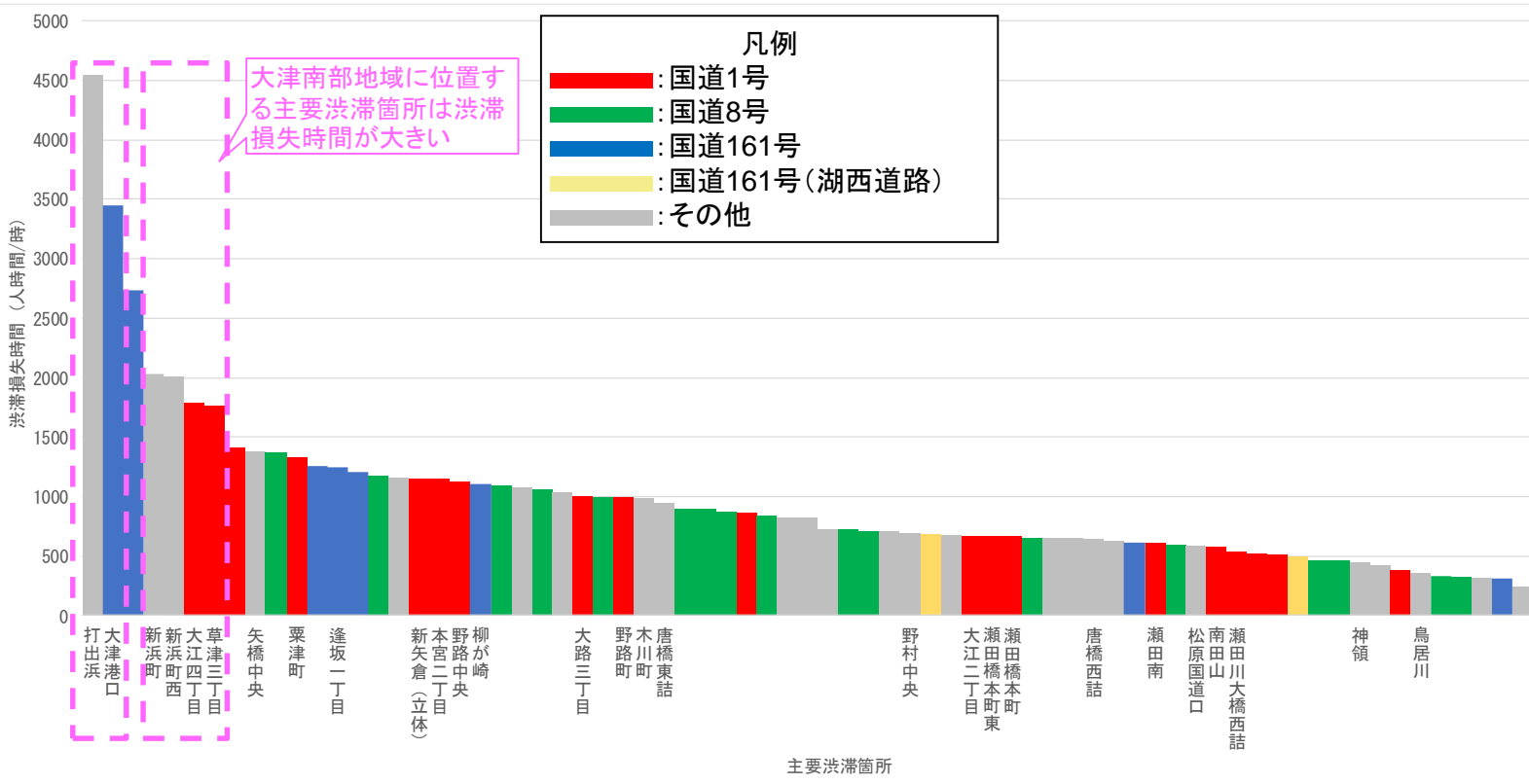
大津南部地域の交通流動状況

平成29年8月4日(金)

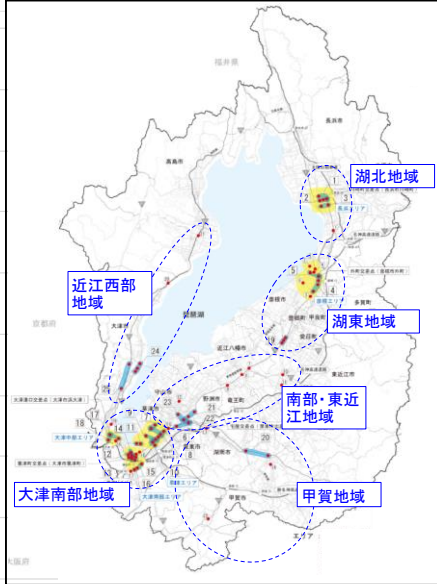
1. 背景 【滋賀県内の地域別の渋滞損失時間】

○大津南部地域は主要渋滞箇所数をもっとも多い地域であり、渋滞損失時間においても滋賀県内でもっとも大きい地域である。
 ○主要渋滞箇所ごとの渋滞損失時間ランキングにおいても、大津南部地域の主要渋滞箇所が上位に位置している。⇒大津南部地域に着目

■主要渋滞箇所ランキング(渋滞損失時間)



■地域区分



出典: 民間プローブデータ(H28.9~11平日)、H22道路交通センサス ※大津南部地域の主要渋滞箇所名称のみを記載

■地域ごとの交差点の現状

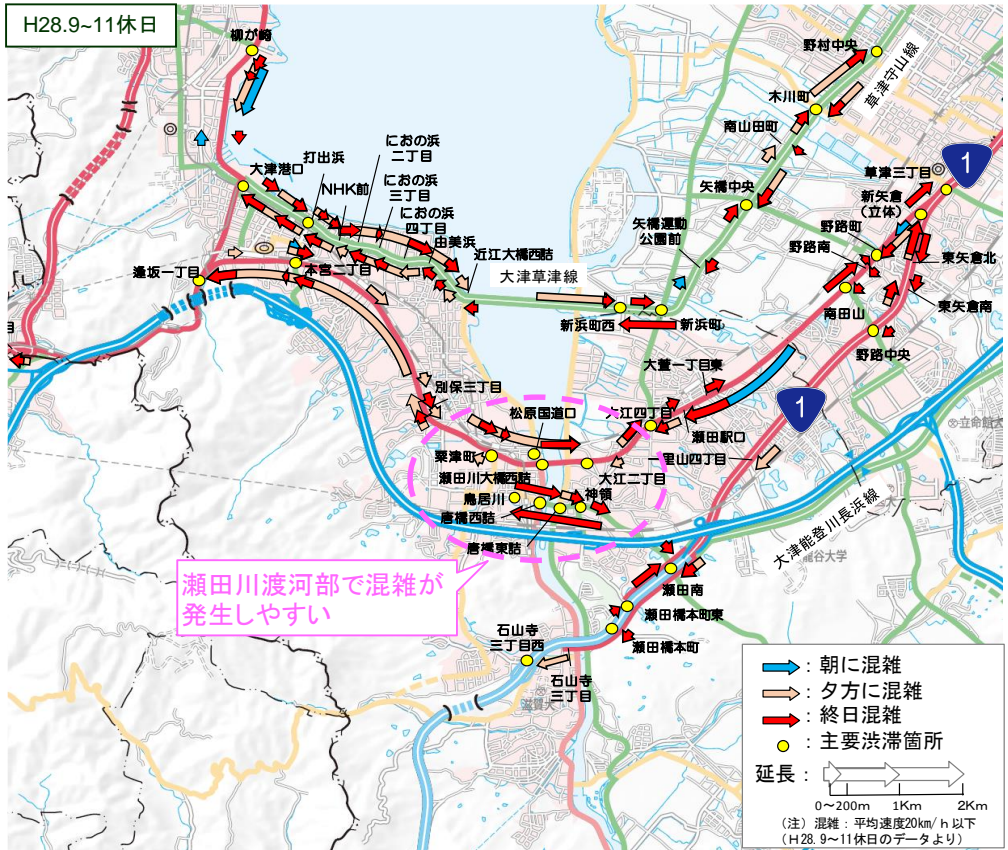
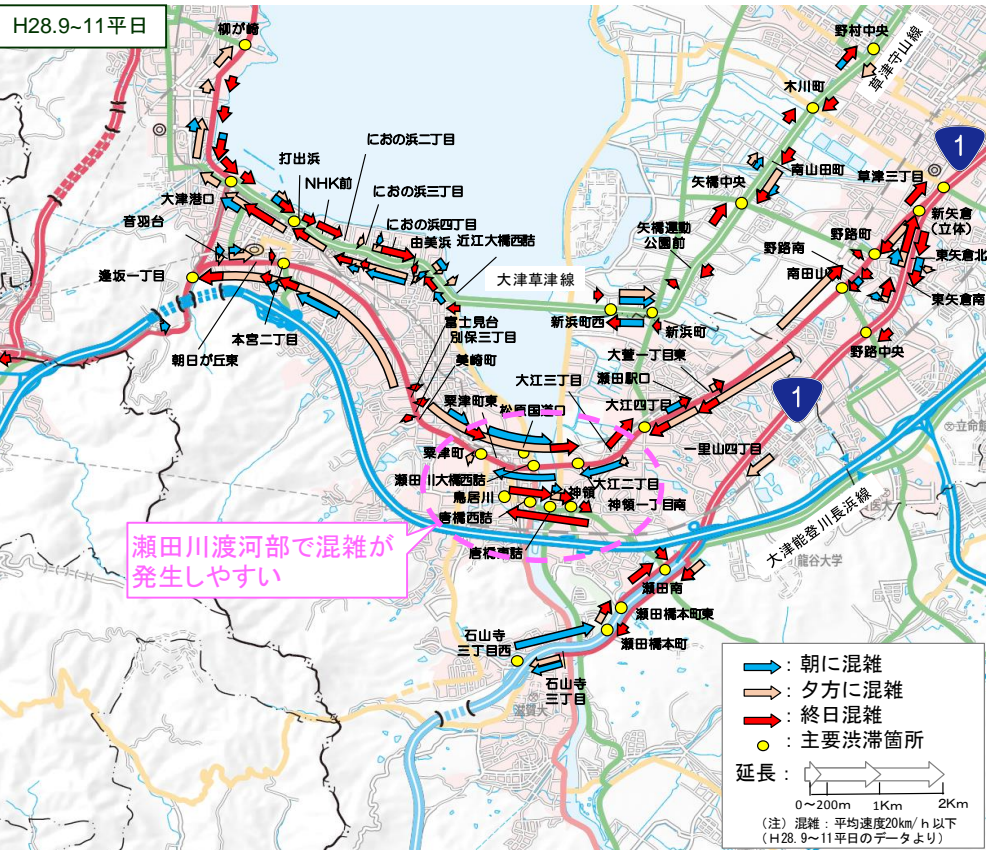
項目	大津南部	南部・東近江	湖東	近江西部	湖北	甲賀
渋滞損失時間順位	1	2	3	4	5	6
渋滞損失時間 (人時間/時)	34,539	12,237	9,069	7,309	4,387	1,699
主要渋滞箇所数	29	14	13	7	7	4

出典: 民間プローブデータ(H28.9~11平日)、H22道路交通センサス

1. 背景【大津南部地域の交通状況】

○大津南部地域の中でも、とりわけ瀬田川渡河部には主要渋滞箇所が密集しており、時間帯に限らず混雑が発生している。
 ○瀬田川渡河部を通過する交通を転換させるための事業を実施することで、多くの主要渋滞箇所の混雑状況緩和が期待できる。
⇒瀬田川渡河部に着目

■大津南部地域の旅行速度

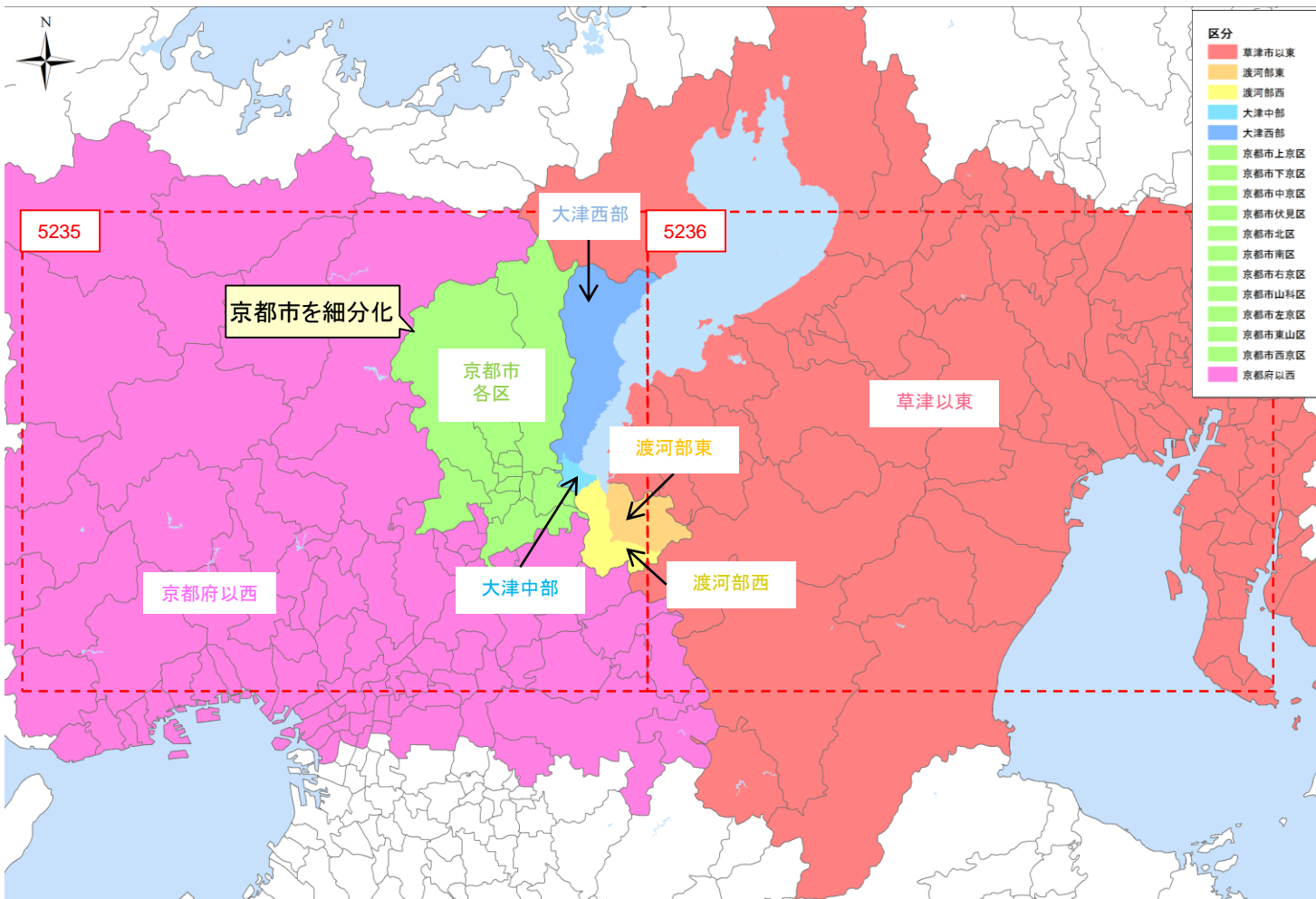


出典: 民間プローブデータ (H28.9~11)

3. ETC2.0データを用いた分析条件

- 近江大橋無料化の影響も含めて、瀬田川渡河部を通過する交通の実態を把握する。
- 瀬田川渡河部を通過する交通において、京都市内のどのエリアに発着地を持つのかを評価するために、京都市内を区単位で細分化する。
- ETC2.0のプローブデータにより、実態に即した走行経路や起終点を把握する。

■地域区分図



■使用データ・分析対象

データ概要

- ETC2.0データ
 - ・種類: 様式1-2(走行履歴データ)
 - ・時期: 平成28年11月平日
 - ・対象メッシュ: 5235, 5236
 - ・サンプル数: 2,892件
- 平成27年道路交通センサス
 - ・国道1号瀬田川渡河部における24時間交通量及び混雑度

分析対象

以下の断面を通過する交通を分析対象とする。

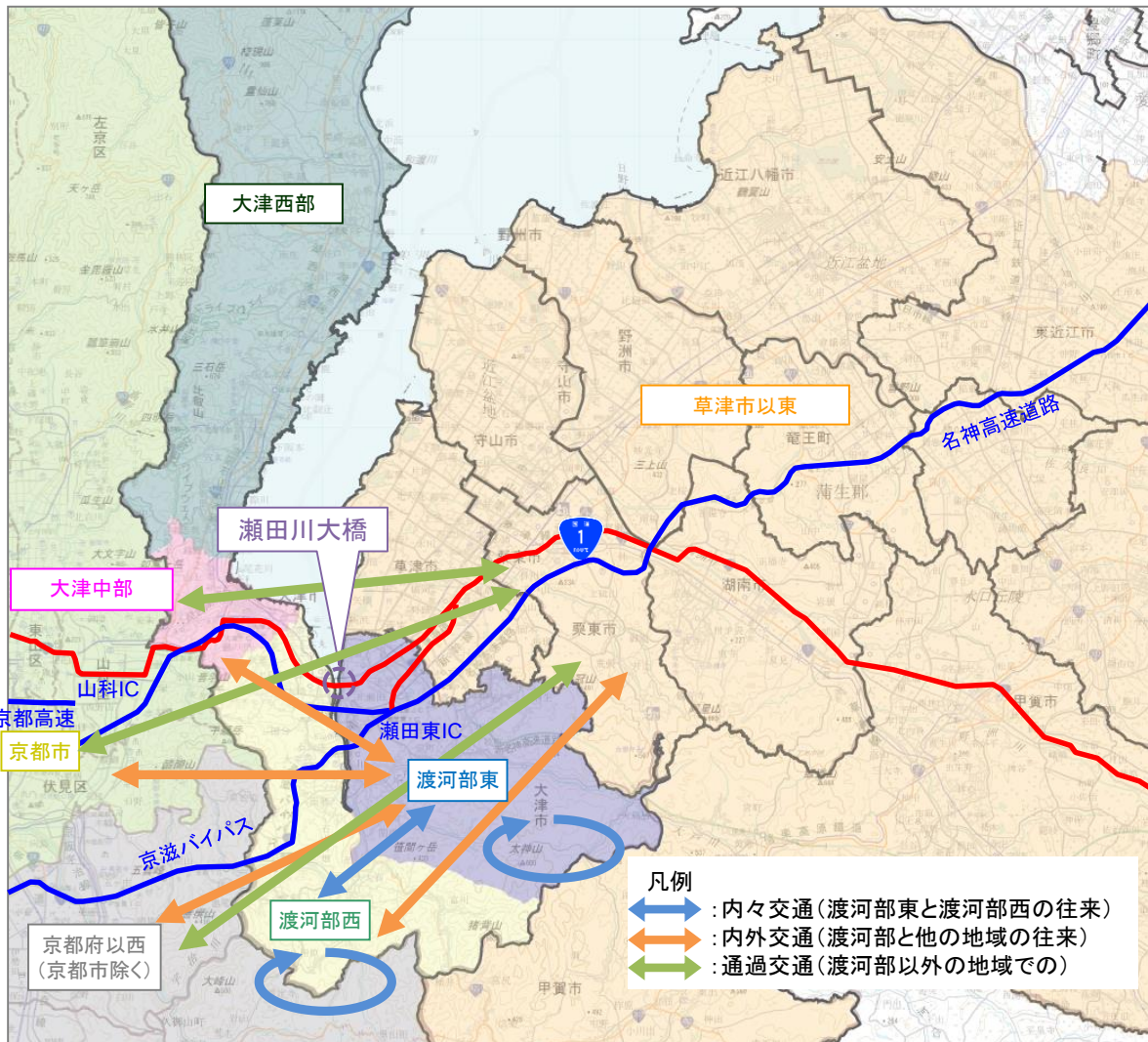


4. ETC2.0データを用いた分析結果

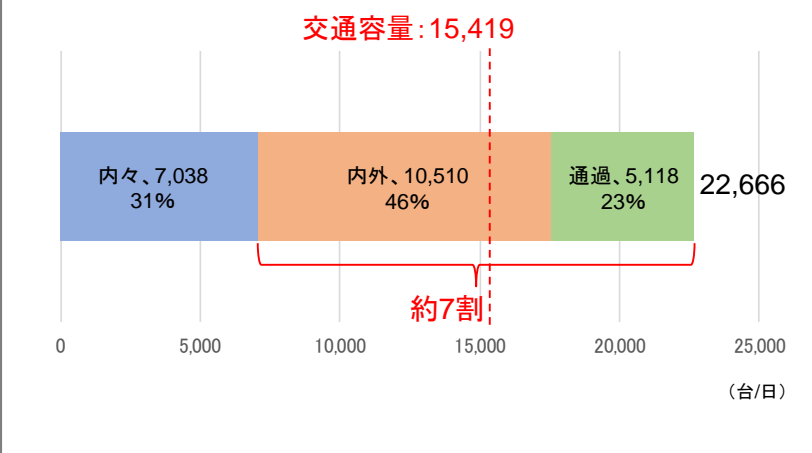
(1) 国道1号の交通流動の内訳

○国道1号瀬田川渡河部は交通量が交通容量を超過しており、内外交通や通過交通が全体交通量の約7割を占めている。
 ○内外交通の約4割、通過交通のうち約6割が京都市及び京都府に関連する交通（府県間を跨ぐ交通）となっており、全体交通量の約3割を占めている

交通流動の地域区分

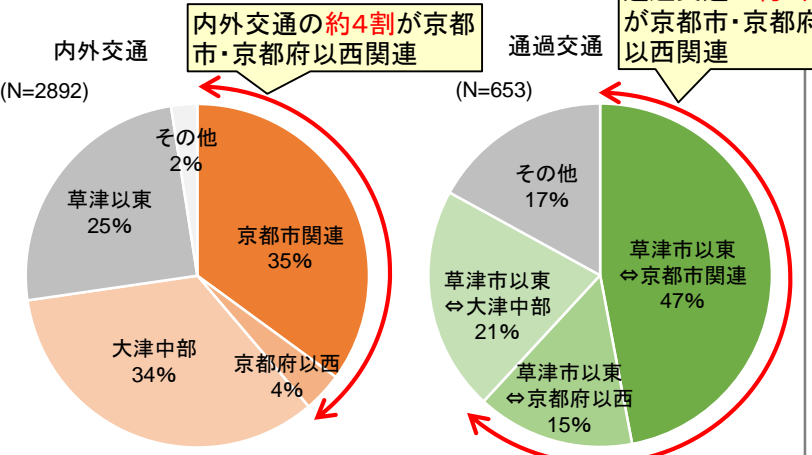


交通の内訳



※交通量: H27道路交通センサスより ※交通容量: H27道路交通センサスの混雑度より算定
 ※交通内訳割合: ETC2.0データH28.11平日

内外交通・通過交通の内訳割合 (京都市関連)



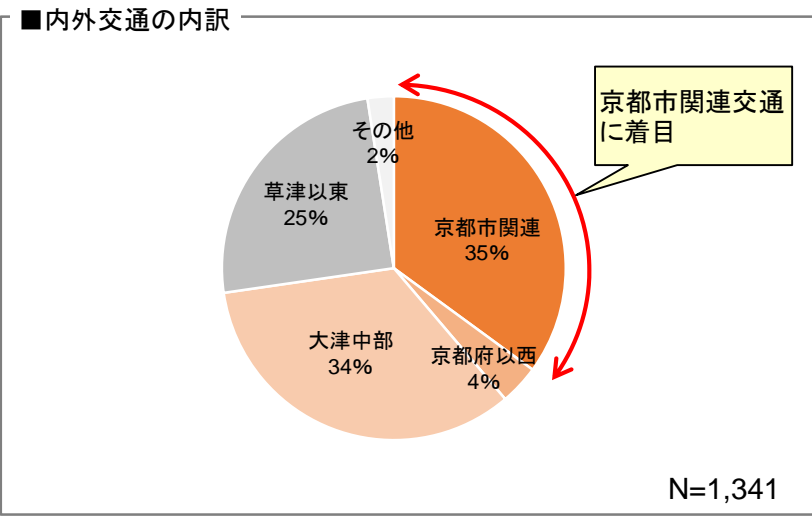
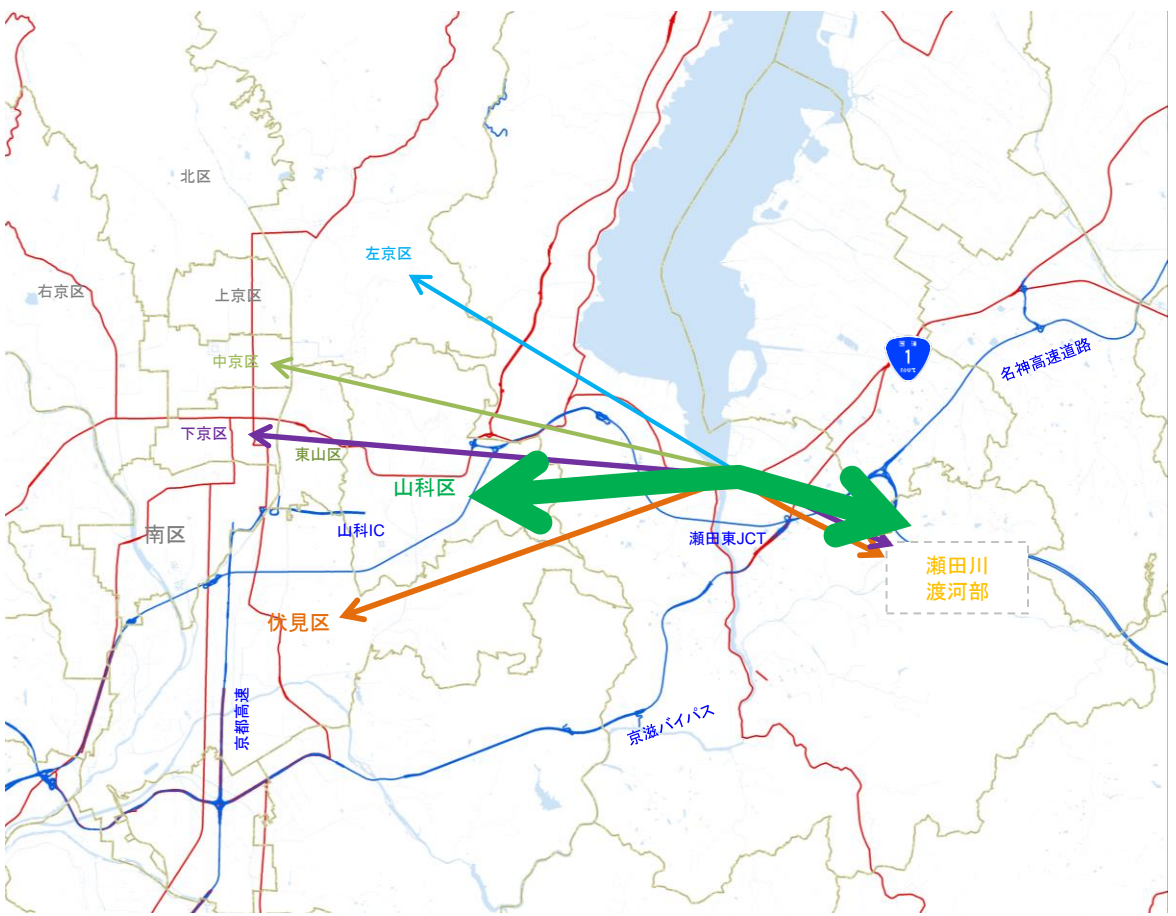
出典: ETC2.0データH28.11平日

4. ETC2.0データを用いた分析結果

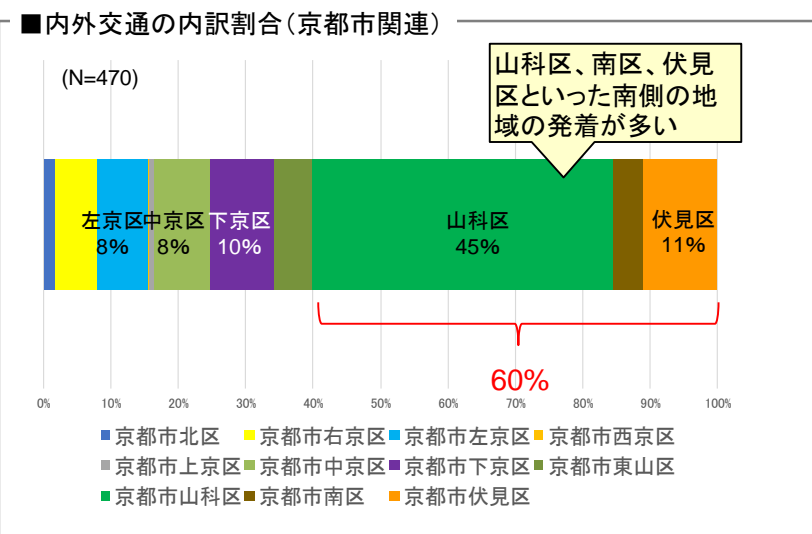
(2) 内外交通の京都市内の発着状況

○国道1号瀬田川渡河部を利用する内外交通のうち、3割超が京都市関連の発着の交通である。
 ○その中でも、山科区や伏見区といった京都市南部に位置する地域を発着地とする交通が京都市を発着地にもつ交通全体の約6割を占める。

■内外交通の交通流動



出典: ETC2.0データH28.11平日



出典: ETC2.0データH28.11平日

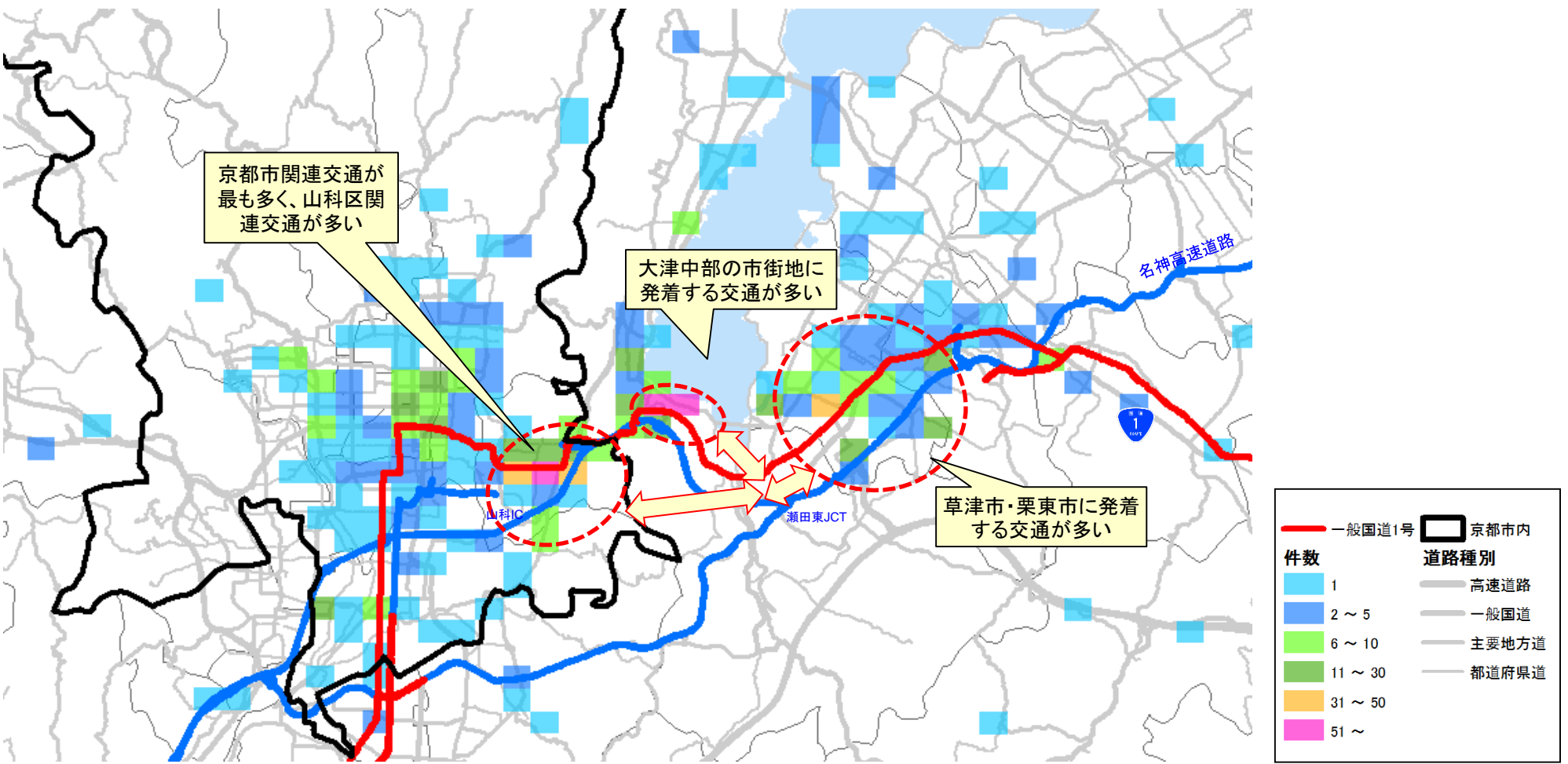
※発着地の割合の上位5位を图示
 ※発着地の割合を線の太さで图示す

4. ETC2.0データを用いた分析結果

(3) 内外交通の発着状況(メッシュ単位)

○瀬田川渡河部と京都市を結ぶ交通、瀬田川渡河部と草津以東地域、瀬田川渡河部と大津中部地域を結ぶ交通が多い
○京都市の中で、山科区等の南部地域に発着を持つ交通が多い

■国道1号瀬田川渡河部を通過する交通の起終点分布(内外交通)



※瀬田川渡河部に関する交通は除外して図示

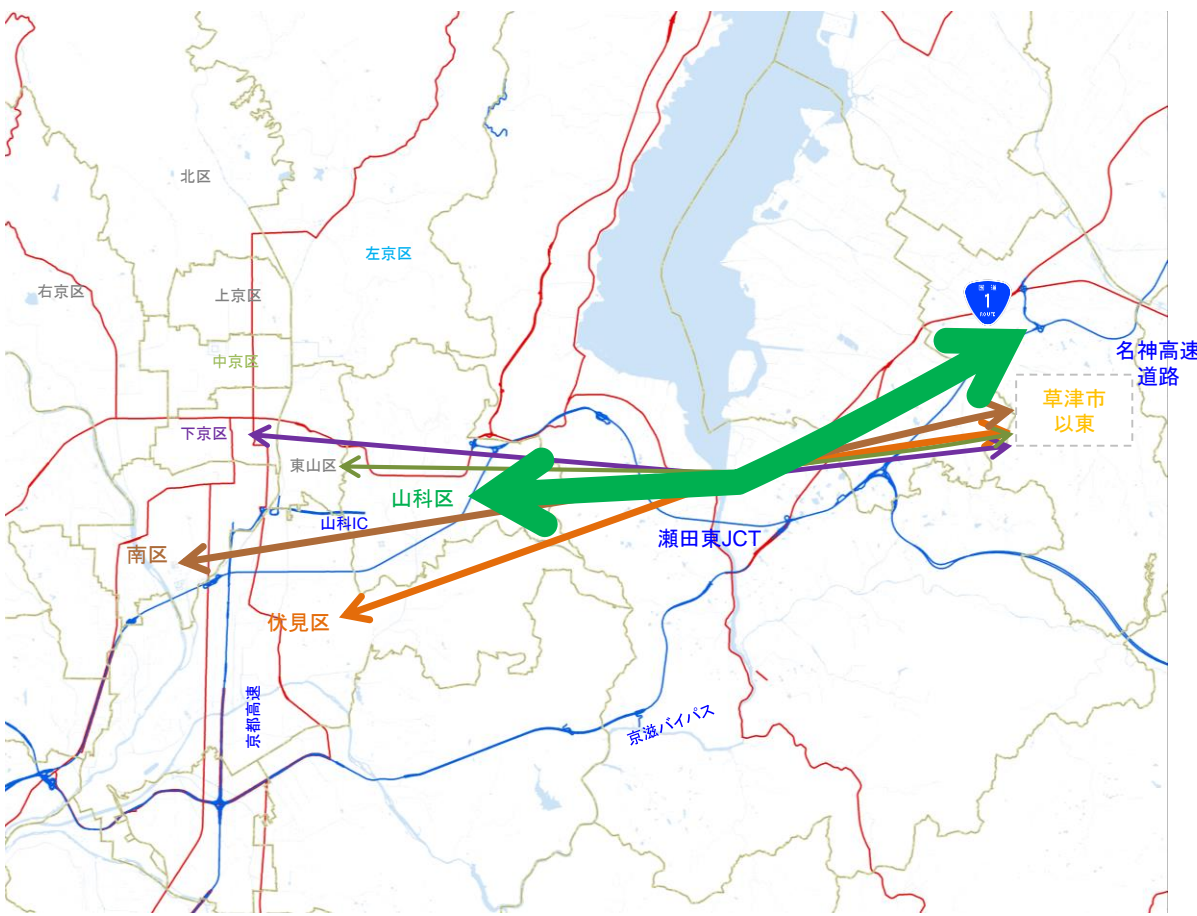
出典:ETC2.0データH28.11平日

4. ETC2.0データを用いた分析結果

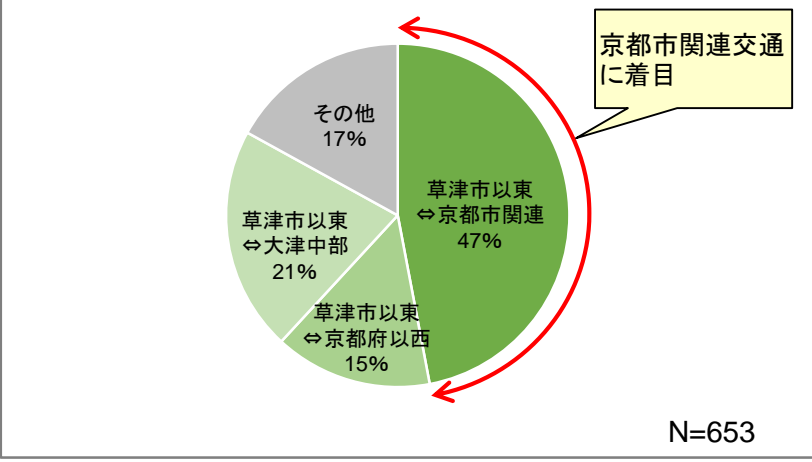
(4) 通過交通の京都市内の発着状況

○国道1号瀬田川渡河部を利用する通過交通のうち、発着地が京都市内にあるものは、全体の約5割を占める。
 ○その中でも、特に山科区や南区、伏見区といった京都市の南部に位置する地域の発着が京都市全体での発着の7割を超える。

■通過交通の交通流動

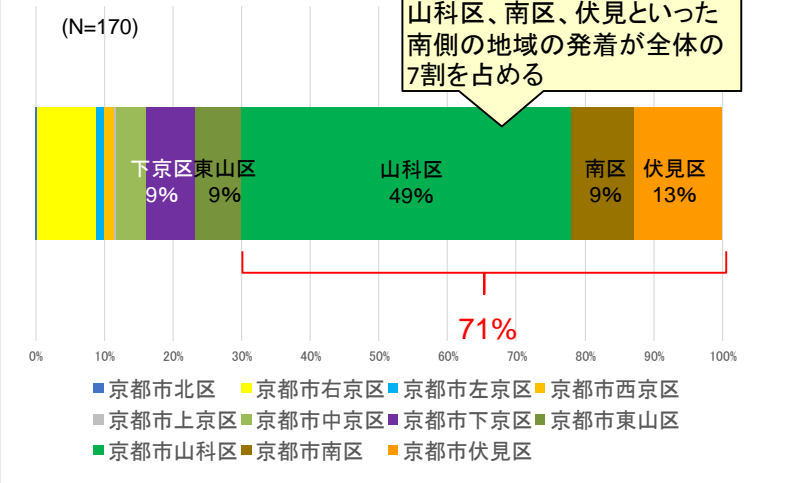


■通過交通の内訳



出典: ETC2.0データH28.11平日

■通過交通の内訳割合(京都市関連)



山科区、南区、伏見といった南側の地域の発着が全体の7割を占める

※発着地の割合の上位5位を图示
 ※発着地の割合を線の太さで图示す

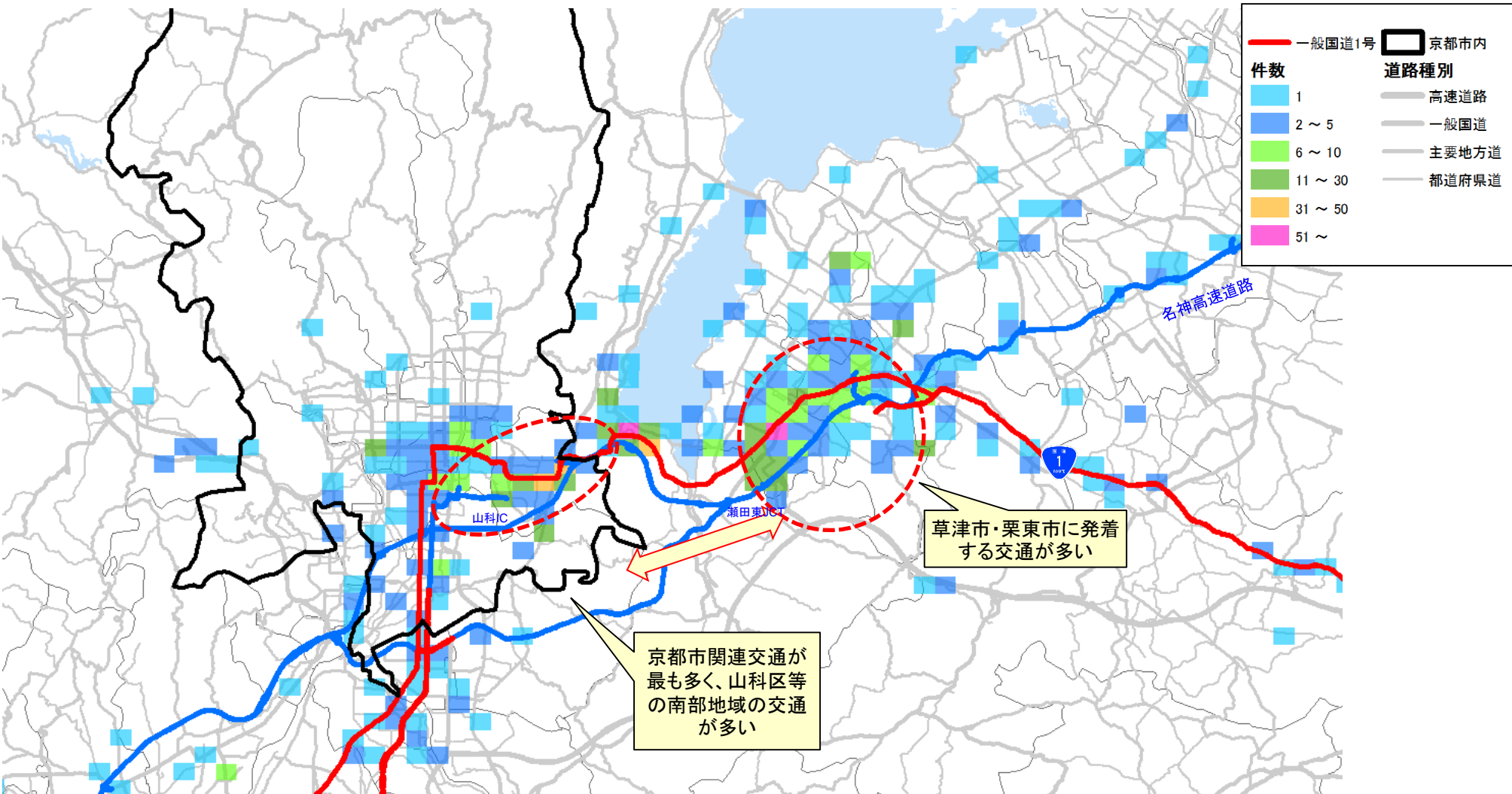
出典: ETC2.0データH28.11平日 7

4. ETC2.0データを用いた分析結果

(5) 通過交通の発着状況(メッシュ単位)

- 京都市南部地域と草津以東地域を結ぶ交通が多い
- 京都市関連の通過交通における発着地も、内外交通と同様に山科区など京都市の南部に集中している

■国道1号瀬田川渡河部を通過する交通の起終点分布(通過交通)



出典: ETC2.0データH28.11平日

5. まとめ

【交通流動分析】

- 瀬田川大橋では交通容量に対し交通量が約50%超過しており、全体の約3割を占める府県間を跨ぐ交通がその要因の1つと考えられる
- 府県間を跨ぐ交通のうち、京都府以西や京都市の南部に足を持つ交通が約7割

【今後の予定】

- 瀬田川渡河部では、国道1号以外の大津能登川長浜線、大津草津線、国道1号BPにおいても混雑し、主要渋滞箇所が点在することから、他路線についてもETC2.0データを用いた分析を実施する
⇒中長期的な幹線道路の機能強化の必要性を検討