

# 令和元年度 第2回 滋賀県渋滞対策協議会

ワーキンググループにおける協議結果の共有

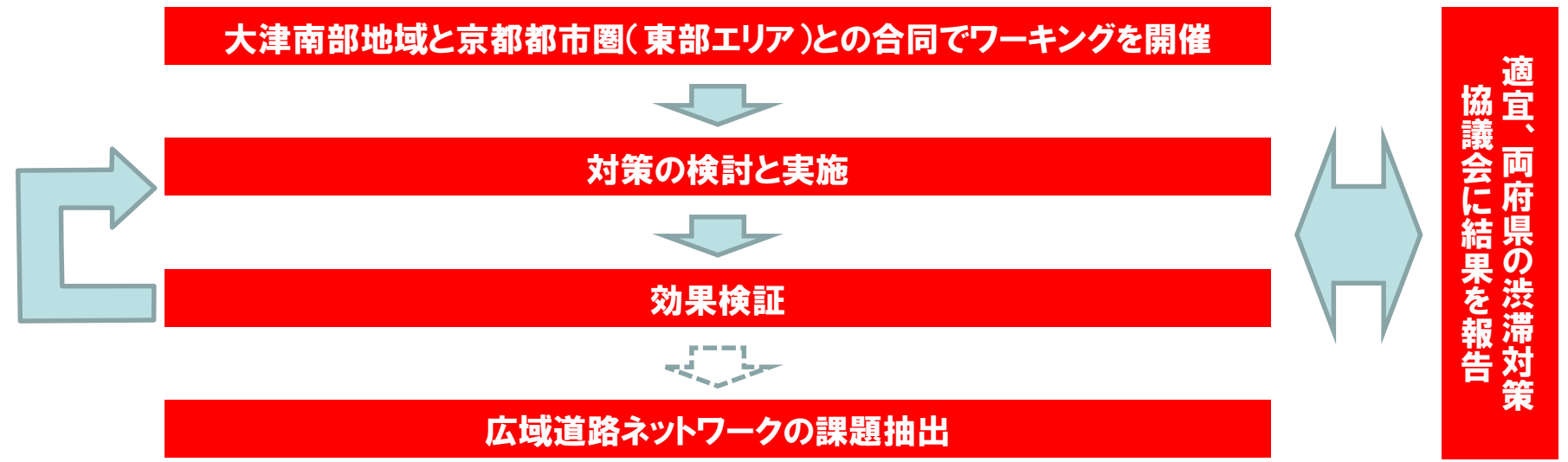
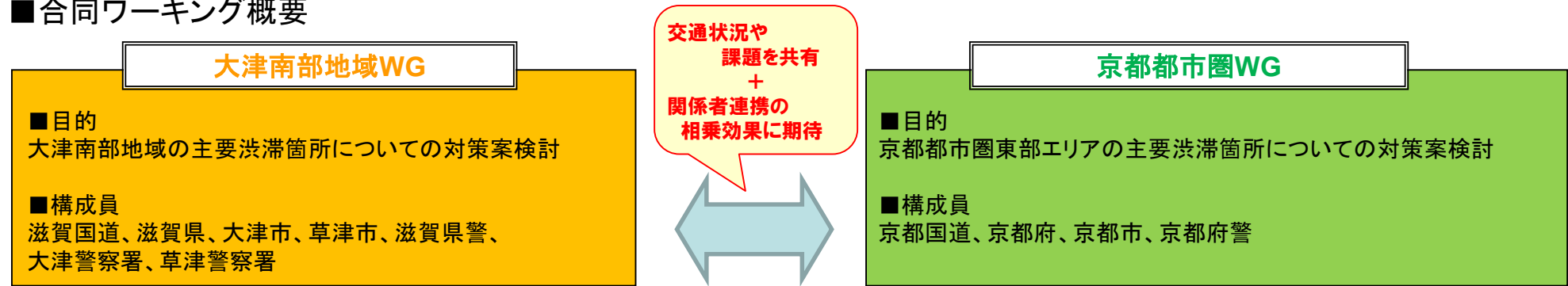
---

令和2年2月26日(水)

# 1. 合同ワーキングについて

- 大津南部地域と京都都市圏東部エリアにおいては、府県を跨ぐ山科区～大津市間で旅行速度が低下している状況
- また、H31. 4の阪神高速道路新十条通の無料化など、道路ネットワークの変化に伴う交通の変化の把握や、効果的な対策の検討が必要な状況
- 以上を踏まえ、滋賀県と京都府の両者で交通状況や課題を共有・議論することで効率的に渋滞対策を進めることを目的として合同ワーキングを開催

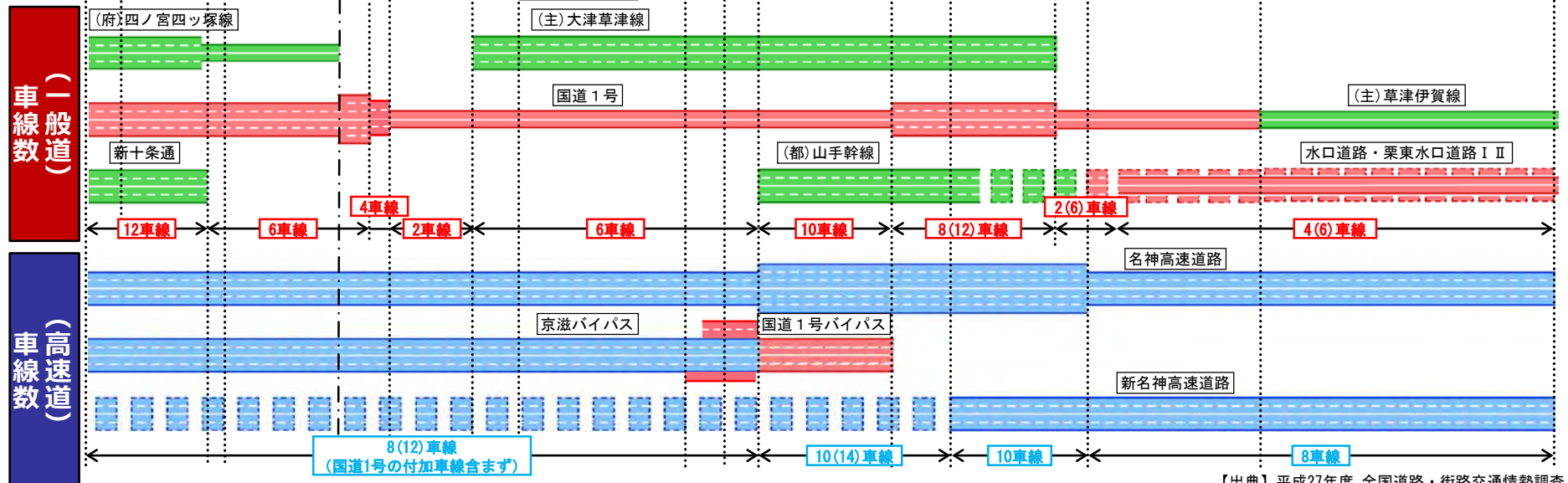
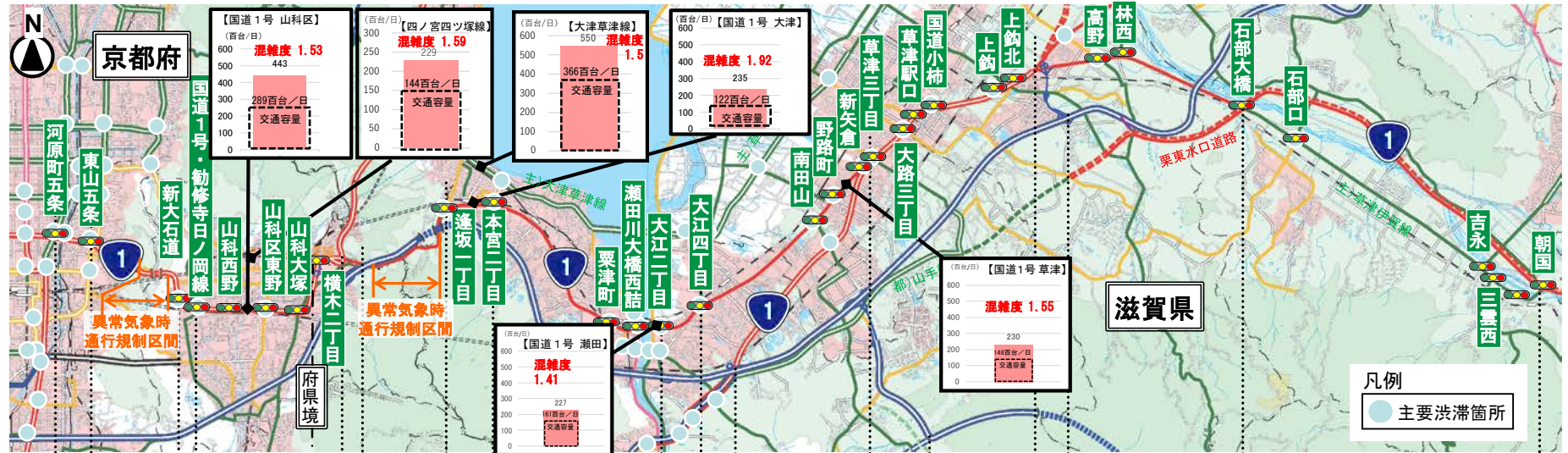
## ■ 合同ワーキング概要



# 2. 滋賀ー京都間におけるネットワークの現状

## 【現況】広域ネットワーク

- ・ 国道1号の大津市側は多くが2車線区間
- ・ 国道1号京都市山科区及び大津市では、交通量が交通容量を大幅に超過



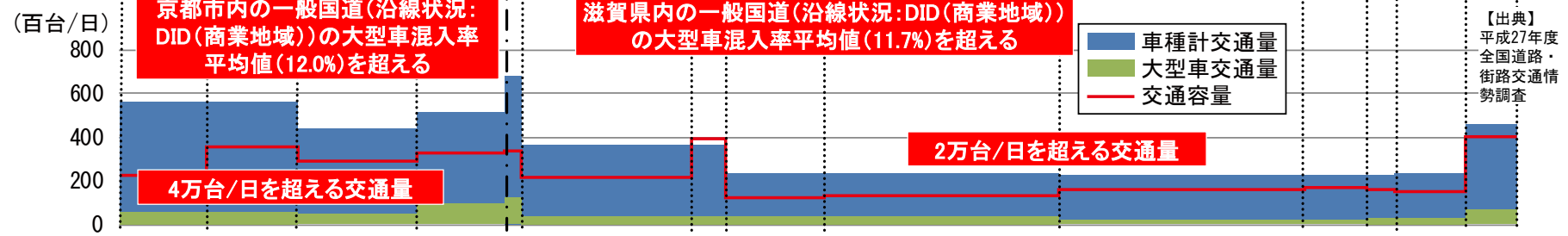


# 3. 国道1号の交通量と混雑状況

- ・ 国道1号の交通量は4車線区間では4万台／日以上、2車線区間は2万台／日以上交通が利用
- ・ 混雑度（＝交通量／容量）は逢坂山の付加車線区間を除き、全区間で1.0を超える状況。混雑度2.0を超える区間も存在
- ・ 大型車の割合は瀬田地区や東山断面付近を除きいずれの区間でも10%以上と多く、山科区では18%に達する区間も存在
- ・ 大型車の割合は平均値を超えているものの、並行する名神高速道路が役割を分担しており、府県間を流動する生活交通の影響により多くの区間で混雑していると考えられる



国道1号 車線数	4車線		4車線		4車線		4車線		4車線		2車線		2車線		2車線		2車線		2車線		2車線		4車線	
	6車線										付加車線		ほとんどの区間で混雑度1.0以上						2車線					
混雑度	2.52	1.58	1.53	1.56	2.00	1.72	0.93	1.92	1.78	1.41	1.36	1.40	1.55	1.14										
大型車混入率(%)	9.6	9.6	11.8	18.4	18.4	11.6	11.6	17.0	16.4	8.9	8.9	14.0	13.4	14.6										



京都市内の一般国道(沿線状況: DID(商業地域))の大型車混入率平均値(12.0%)を超える

滋賀県内の一般国道(沿線状況: DID(商業地域))の大型車混入率平均値(11.7%)を超える

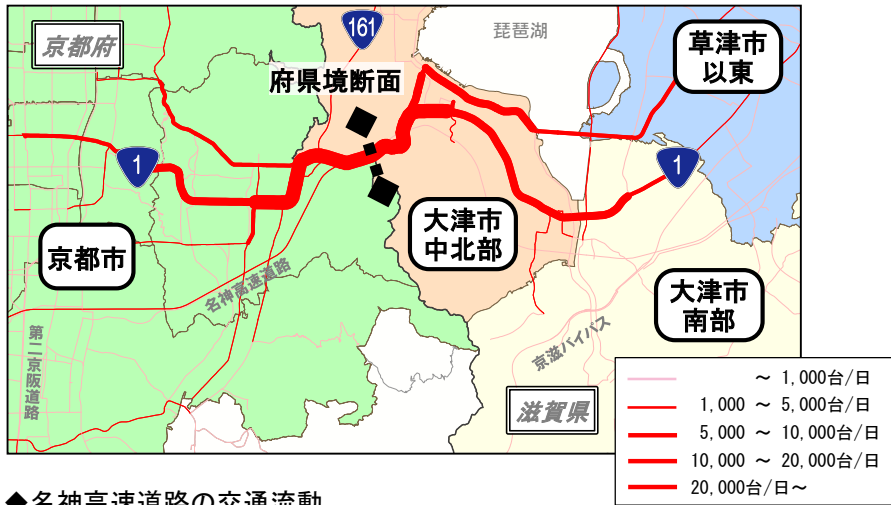
2万台/日を超える交通量

4万台/日を超える交通量

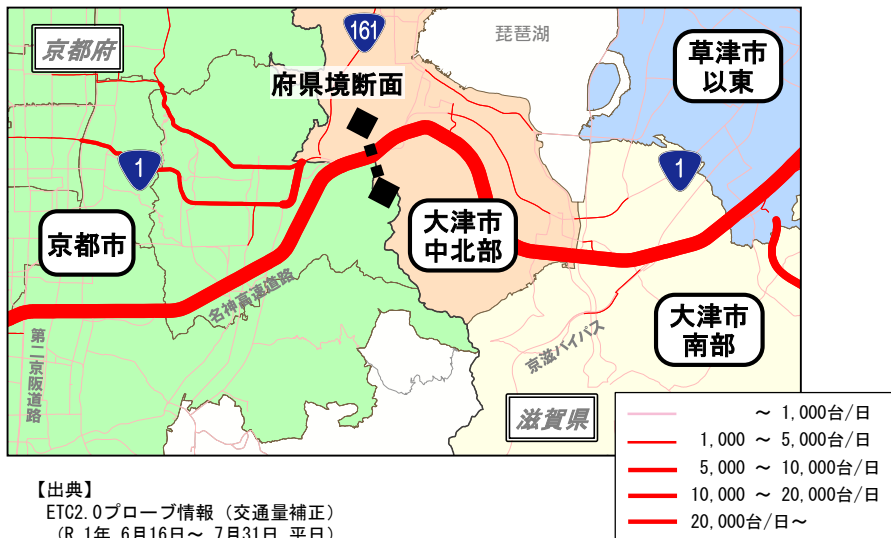
# 4. 滋賀～京都間の現況路線の利用状況(滋賀京都断面の流動)

- ・ 国道1号の滋賀県・京都府境の交通は、大津市・京都市を発着する車両が9割
- ・ 名神高速道路の同区間は通過交通が5割

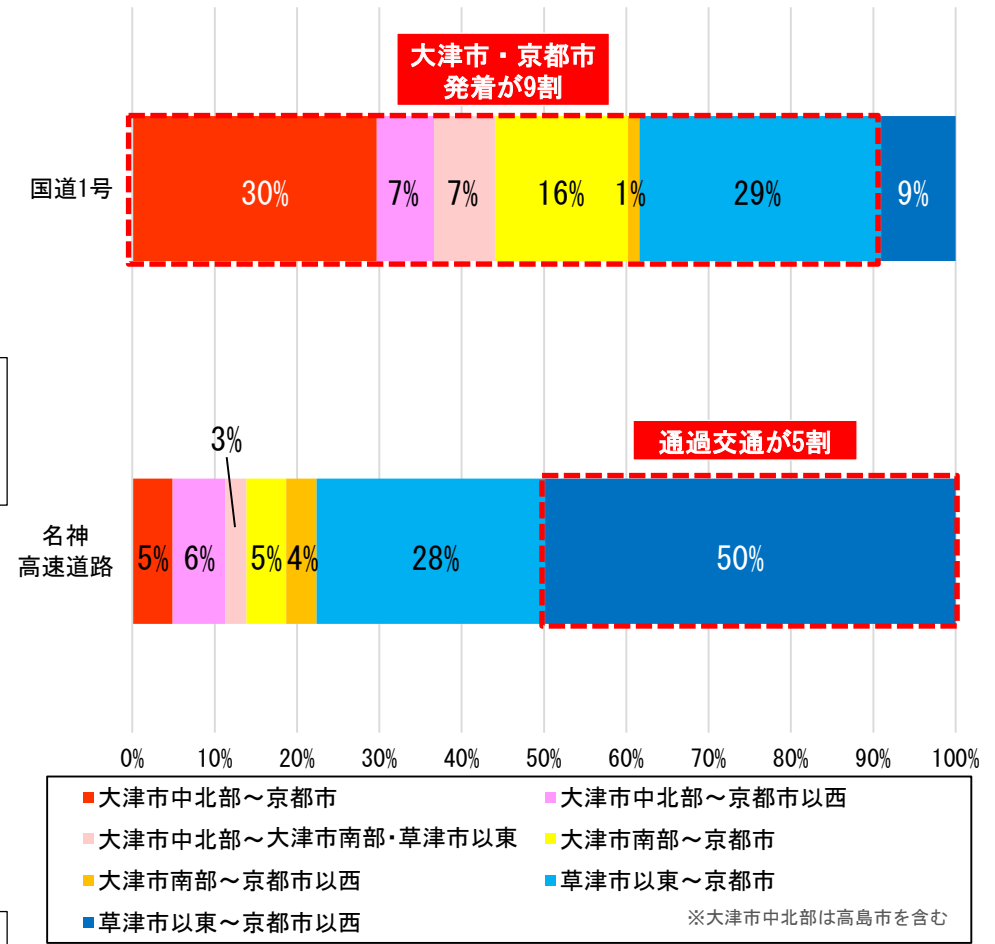
◆ 国道1号の交通流動



◆ 名神高速道路の交通流動



◆ 路線別のOD特性



【出典】  
ETC2.0プローブ情報(交通量補正)  
(R 1年 6月16日～ 7月31日 平日)



# 5. 大津南部地域・京都都市圏東部エリアの現状(地域の旅行速度)

- ・旅行速度で見ると、国道161号や他路線と比べて国道1号で旅行速度低下が顕著
- ・特に大津南部地域の瀬田川渡河部や京都都市圏東部エリアの山科区では連続的に旅行速度が低下



凡例

○	: 主要渋滞箇所
— (Red)	: ~20km/h
— (Yellow)	: 20~40km/h
— (Blue)	: 40km/h~

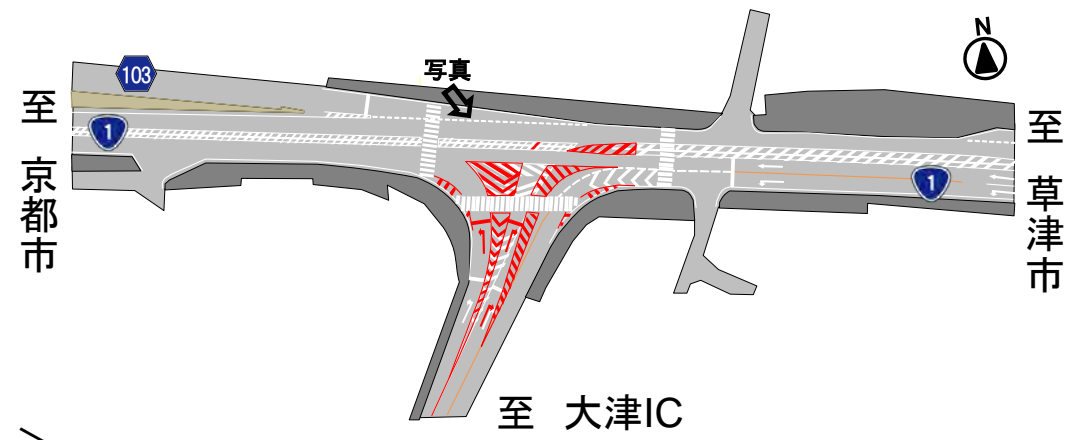
データ出典 : ETC2.0データ (2019年. 4~6月平日朝夕ピーク時間旅行速度)  
※DRMリンクで速度集計

# 6. 滋賀～京都間の渋滞対策状況(実施済:本宮二丁目交差点)

- ・本宮二丁目交差点では、南側流入方向の停止線を前出し交差点コンパクト化。
- ・国道1号側の大きな改善はみられないが、南側流入方向については、一定の速度改善がみられる。

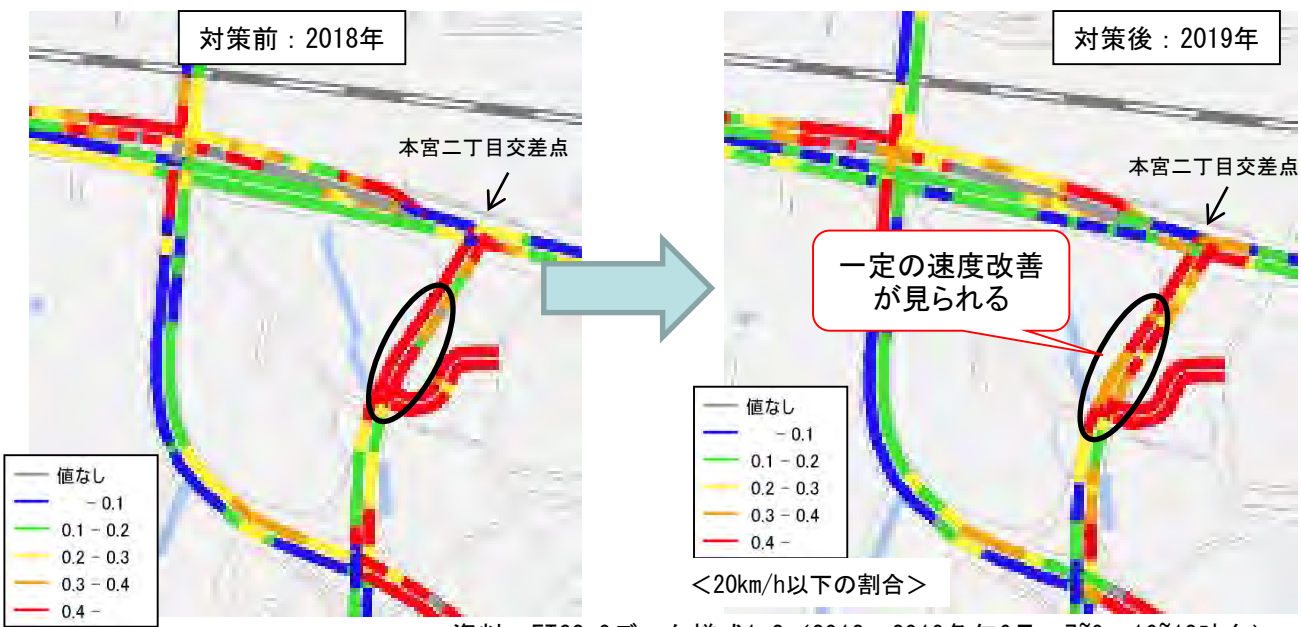
## ■対策概要

時期：令和元年（2019）年5月  
 内容：南側流入方向の停止線を前出し  
 南側流入方向右折車線の導流帯見直し  
 東側流入方向左折車線の導流帯見直し



## ■対策効果

<南側流入方向の速度変化（20km/h以下の割合）>



資料：ETC2.0データ様式1-2（2018、2019各年6月 7~9、16~18時台）  
 ※10mピッチで20km/h以下の車両データの割合を算出

<20km/h以下の割合>

# 8. 渋滞対策検討の進め方

- 交通状況・課題の共有を踏まえ、府・県・市でも詳細な渋滞状況の把握、分析を行い、府・県・市管理交差点を含め、早期に効果が期待できるピンポイント対策等具体的な対策の検討・議論を進める。
- 合同ワーキンググループ会議で継続的に対策の進捗状況について情報を共有し、大津～山科間の渋滞対策の促進を図る。

## ■ 現況把握・渋滞状況確認

	滋賀国道	京都国道	滋賀県	京都府	大津市	草津市	京都市
○交差点の渋滞状況の整理(主要渋滞箇所台帳等)	○	○					
○交差点の詳細な交通流動の把握(交通量調査・渋滞調査等)	○	○	○	○	○	○	○

## ■ 交差点単位での詳細な分析

	滋賀国道	京都国道	滋賀県	京都府	大津市	草津市	京都市
○交差点前後の速度や急制動等の車両挙動(ETC2.0分析等)	○	○					
○交差点の構造(交差点の需要率、滞留長等の検討他)等	○	○	○	○	○	○	○

## ■ 渋滞対策の検討

	滋賀国道	京都国道	滋賀県	京都府	大津市	草津市	京都市
○早期の実施、効果が期待できるピンポイント対策	○	○	○	○	○	○	○
○交差点全体の抜本的な対策(関係道路管理者間の協力)	○	○	○	○	○	○	○
○渋滞緩和・解消が期待できる関連事業の推進 等	○	○	○	○	○	○	○



## 9. 合同ワーキングの議事概要

- 滋賀～京都間における広域道路ネットワークの現状、国道1号の混雑状況、利用特性、物流に着目した利用状況、旅行速度等を確認した。
- 新十条通の無料化による旅行速度・交通量の変化(速報値)を確認した。  
今後は、周辺道路を含め交通状況の変化を詳細に分析していくことで了承を得た。
- 渋滞短期対策の取組内容について共有を行った。
  - ・国道1号本宮二丁目交差点の短期対策の効果確認
  - ・国道1号山科区東野交差点の短期対策
- 大津南部地域と京都都市圏東部エリアについて、渋滞対策を検討する上での課題を両者で共有していくために、今後も継続的に合同WGを開催していくことで了承を得た。