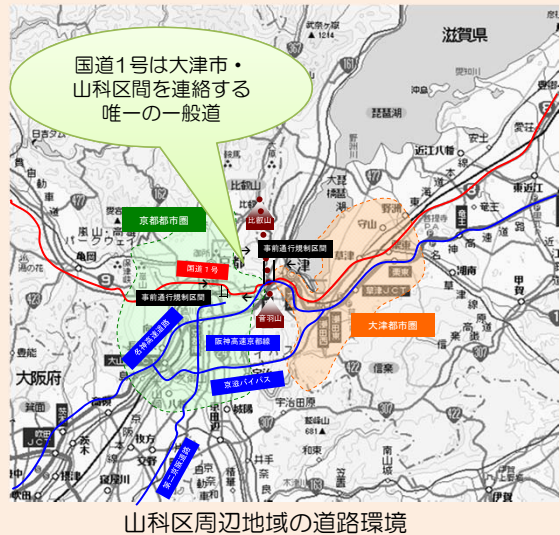


山科東野交差点の渋滞緩和を目的とした4年間のモビリティ・マネジメントの取組

国土交通省近畿地方整備局 石橋博孝 中央復建コンサルタント 立川太一
 国土交通省近畿地方整備局 玉木秀幸 中央復建コンサルタント 山室良徳
 国土交通省近畿地方整備局 中山大輔 中央復建コンサルタント 西堀泰英
 国土交通省近畿地方整備局 南城和幸 京都大学大学院工学研究科 藤井聡

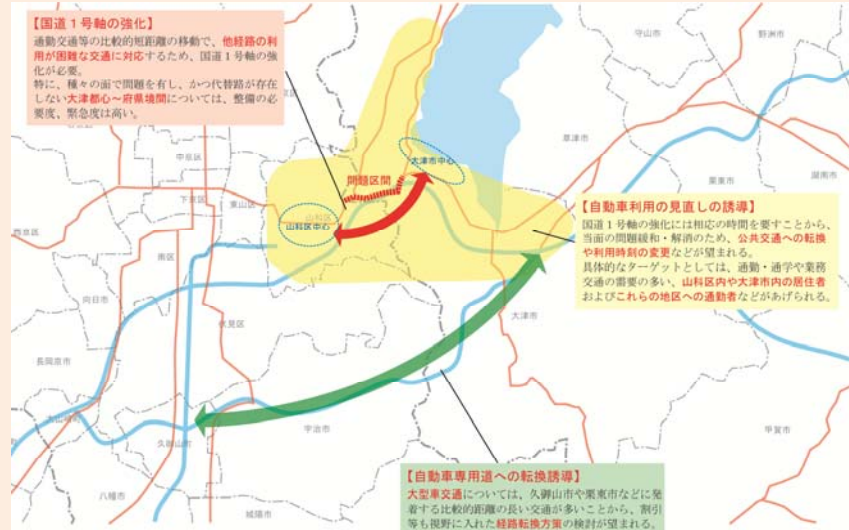
1. 背景と目的

・大津市・山科区間では、慢性的な渋滞が発生している



・大津市・京都市間の問題を解決するために必要なこととして、以下の3点を抽出

- ・**国道1号軸の強化**
絶対的な容量不足の状況にあるにもかかわらず、多様な交通が集中しているため、ハード対策による交通容量の拡張が望まれる。(ハード対策)
- ・**自動車利用の見直しの誘導**
道路整備には相当の期間が必要であるため、可能な交通については公共交通への転換誘導や利用時間の変更を求める。(ソフト対策)
- ・**広域交通の自動車専用道への転換誘導**
広域交通は府県境付近で国道1号を利用する必然性は低く、名神高速道路や京滋BPを利用することが望まれる(ソフト対策)

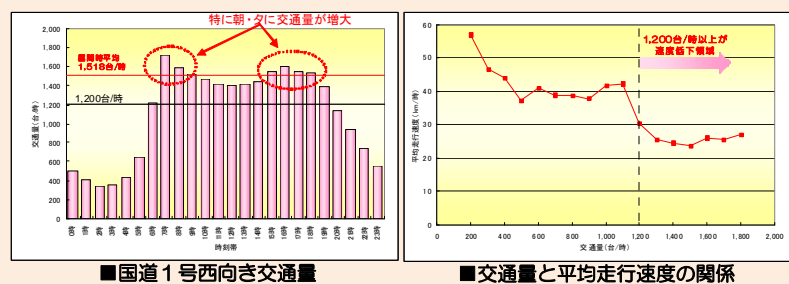


・「モビリティマネジメント等によるソフト対策を実施し、渋滞を解消させること」を、取組目標に設定

2. プロジェクトの内容

渋滞解消に向けた目標設定

- ・取組の目標⇒朝ピークの7時台の交通量500台/時の削減
- ・特に交通量が多い朝7時の交通量は約1,700台/時
- ・交通量が1,200台/時を超えると急激に速度が低下しているため、朝7時台で500台/時削減することで、速度低下を解消できる



4年間の取組の全体構成

＜対象地域・対象者の設定（平成23年度）＞
 ・渋滞を引き起こしている多様な交通に対処するため、“複数年に掛けて”“効果が高い地域から順に”MMを実施する計画（ 内）を作成

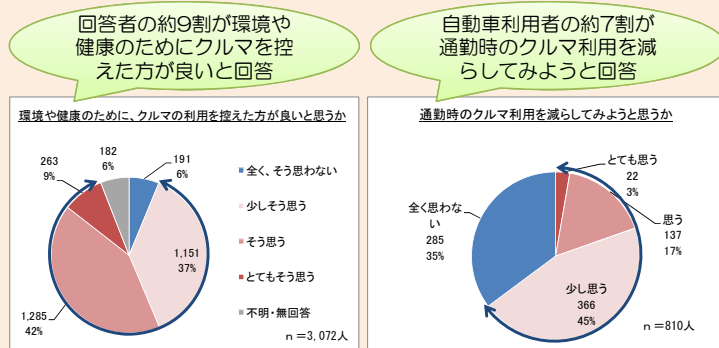
＜新たな取組対象の設定（平成25年度）＞
 ・3年間かけて行った取組を踏まえて、「対象地域を山科東野交差点から遠ざけると山科東野交差点利用者を抽出できない」「地域に絞った取組だけでは山科東野交差点利用者を十分に抽出できていない」という課題を抽出。
 ⇒「山科東野交差点に近い地域でのフォローアップ（FP）調査」「WEBアンケート等を活用した山科東野交差点を利用する個人を対象とした調査」を実施する計画（ 内）を作成

対象地域・対象者		H23	H24	H25	H26
公共交通	山科区 事業所・従業員	実施			実施 (FP)
	山科区 住民		実施		実施 (FP)
	京都市(伏見) 事業所・従業員			実施	実施 (FP)
	京都市(伏見) 住民				実施 (FP)
大津市	事業所・従業員			実施	実施 (FP)
	住民				実施
WEBによる個人への働きかけ					実施
大型車	京都府他 トラック協会 事業所				実施

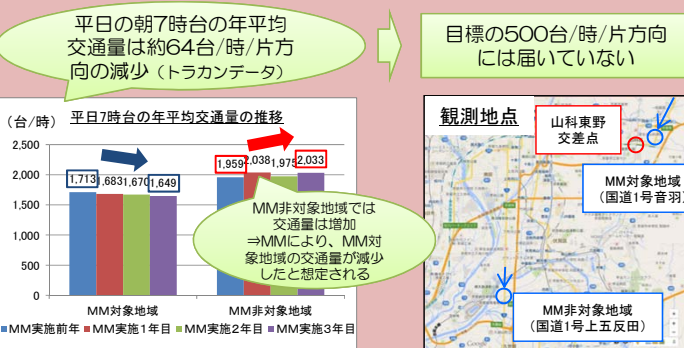
■4年間の取組対象の設定および取組内容

3. 取組効果

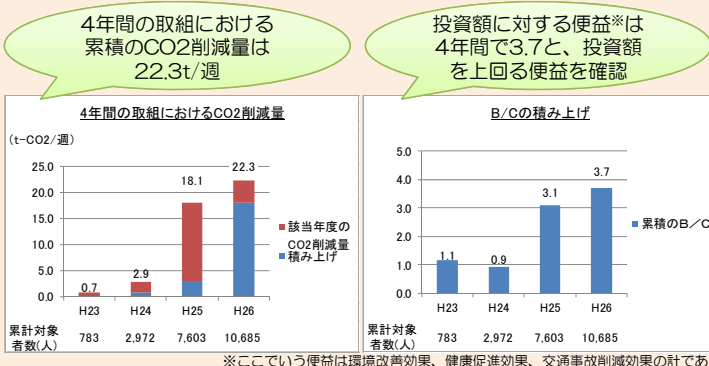
クルマを控えた方が良いという意識の向上



クルマの利用削減量は目標値に達していない



クルマの転換による環境改善等の効果はみられる



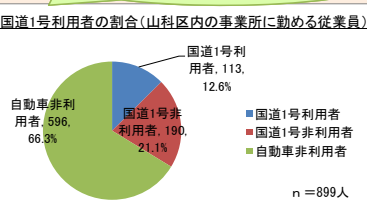
4. 取組から得られた知見と今後の対応について

なぜ渋滞解消に至らなかったのか？

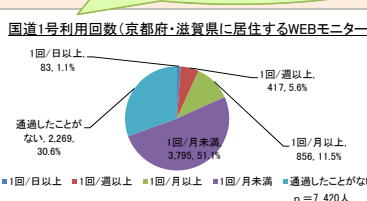
問題点①
 ・必要十分の対象者の抽出ができなかった
 ⇒山科東野交差点は、**広域交通が多く存在し、交差点利用者を抽出することが困難**であった

問題点②
 ・そもそも転換できない理由がある人が多かった
 ⇒山科東野交差点の利用者は、**どうしても車を使わないといけない理由があり、たとえ渋滞であってもクルマを利用する傾向**にあった

山科東野交差点がある山科区であっても、山科東野交差点の利用者は回答者の約13%程度



WEBモニターであっても、週に1回以上山科東野交差点を利用する人は約7%程度



「工作上必要」等、自動車以外の手段に転換できない理由で自動車を利用している人が多い

項目	件数	構成比	自動車利用からの転換可能性	働きかけの手段
工作上必要	96	27.1%	転換できない	公共交通利便地域での公共交通機関の便利情報の周知の継続
他に手段がない/不便	43	12.1%	転換できない	クルマのコスト周知の継続
公共交通のない時間帯に出勤/荷物がある	36	10.2%	転換できない	
時間がかかるから	31	8.8%	転換できない	
職場が遠いため	27	7.6%	転換できない	
車が便利	16	4.5%	転換可能性はある	
お金がかかる	14	4.0%	転換可能性はある	
送迎に利用	11	3.1%	転換できない	
身体の問題	8	2.3%	転換できない	
乗り換えが難しい/不便	7	2.0%	転換できない	
通勤場所に交通機関がないため	5	1.4%	転換できない	
その他	73	20.6%		
回答者数(複数回答)	354			

まとめ

今回MMを実施した山科東野交差点では、MM単体での渋滞解消は現実的ではない
 ⇒必要十分の対象者を抽出するには、**膨大なコスト・時間がかかり非現実的**である
 ex) 多くの人に調査票を配布するコスト・時間
 対象地域毎のマップを作成するコスト・時間 等

今後必要と考えられること

対応策①：ハード対策の実施検討

・大津市・京都市間は、冒頭の背景でも整理した2つのソフト対策を確実に実施してきたものの、渋滞解消には至らなかった。
 ⇒そのため、現状で渋滞を解消させるためには、**ハード対策による交通容量の拡張をすることが必要であることが明らか**になった。

対応策②：地域主体・企業主体での情報提供の継続的な実施

・ソフト対策だけで渋滞を解消するには膨大な費用がかかるものの、ハード対策も膨大な費用が掛かり、すぐに着手できるものではない。
 ・地元住民や、企業においては、**安全面や環境面から自動車の利用を減らしたい意向をもつ団体**もみられた。
 ⇒そのような団体に対し、**容易に情報提供ができるツールを配布し、活用を依頼**することで、**継続的な情報提供の仕組みを作ることも重要**である。

破線部内を複数パターン作成
 ⇒状況に応じた情報提供が可能

