

# 令和3年度 第1回奈良県渋滞対策協議会

日時：令和3年7月30日（金）13：30～

場所：奈良国道事務所 4F会議室（Web開催）

## 議 事 次 第

（1）開会、挨拶

（2）議 題

- 1．奈良県渋滞対策協議会の経緯
- 2．最新交通状況
- 3．対策未実施箇所のモニタリング
- 4．主要渋滞箇所の対策実施状況
- 5．その他

（3）閉 会

# 奈良県渋滞対策協議会規約

## 第 1 章 総 則

(名 称)

第 1 条 本会は、奈良県渋滞対策協議会（以下「本協議会」という。）という。

(目 的)

第 2 条 本協議会は、関係機関の連携による検討体制を整え、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な渋滞対策の推進を図ることを目的とする。

(審議事項)

第 3 条 本協議会は、前条の目的を達成するために、次の審査を行う。

- ( 1 ) 道路交通渋滞に関する情報収集、データ整理、分析。
- ( 2 ) 渋滞対策計画の取りまとめ。
- ( 3 ) その他、本協議会の目的達成に必要な事項。

(構 成)

第 4 条 本協議会は、別紙に掲げる委員をもって組織する。

2 . 第 3 条の目的を達成するために各号に定める事項について、検討するための地域検討ワーキンググループを設ける。

(役 員)

第 5 条 本協議会に次の役員を置く。

会 長 1 名  
副会長 1 名

第 6 条 会長は、本会を代表し、会務を統括する。

会長は、近畿地方整備局奈良国道事務所長をもってあてる。

第 7 条 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代行する。

副会長には、奈良県県土マネジメント部道路建設課長をもってあてる。

(会 議)

第 8 条 本協議会は、必要に応じ会長がこれを招集する。

また、必要に応じて会長は別紙に掲げる委員以外からも本協議会へ参加を求めることができる。

ワーキンググループは、検討内容毎に協議会の構成機関及び基礎自治体等から、関係する機関を招集する。

( 専門部会 )

第 9 条 必要に応じて詳細な渋滞対策を検討する専門部会を設置することができる。

( 事務局 )

第 10 条 本協議会の事務局は、近畿地方整備局奈良国道事務所計画課及び奈良県県土マネジメント部道路建設課に置く。

( その他 )

第 11 条 本規約によらない場合は、協議することとする。

付 則

この規約は、平成 5 年 6 月 15 日施行  
平成 8 年 10 月 4 日改正  
平成 9 年 9 月 8 日改正  
平成 10 年 9 月 29 日改正  
平成 16 年 3 月 23 日改正  
平成 20 年 5 月 20 日改正  
平成 21 年 3 月 24 日改正  
平成 24 年 7 月 9 日改正  
平成 26 年 6 月 25 日改正  
平成 28 年 8 月 4 日改正  
平成 29 年 8 月 24 日改正  
平成 30 年 8 月 8 日改正  
令和 2 年 8 月 24 日改正

別 紙

奈良県渋滞対策協議会委員

所 属	役 職	備 考
奈良県道路利用者会議	会長	
一般財団法人奈良県ビジターズビューロー	事務局長	
奈良経済同友会	代表幹事	
国土交通省 近畿運輸局 奈良運輸支局	支局長	
奈良県警察本部 交通部 交通企画課	交通部参事官 交通企画課長	
奈良県警察本部 交通部 交通規制課	交通規制課長	
奈良県 県土マネジメント部 道路建設課	道路建設課長	
西日本高速株式会社 関西支社 保全サービス事業部 交通計画課	交通計画課長	
国土交通省 近畿地方整備局 道路部 道路計画第二課	道路計画第二課長	
国土交通省 近畿地方整備局 奈良国道事務所	所長	

会長、 副会長

【事務局】

国土交通省 近畿地方整備局 奈良国道事務所 計画課  
奈良県 県土マネジメント部 道路建設課

# 令和3年度 第1回 奈良県渋滞対策協議会

## 【奈良県渋滞対策協議会の経緯】

---

令和3年7月

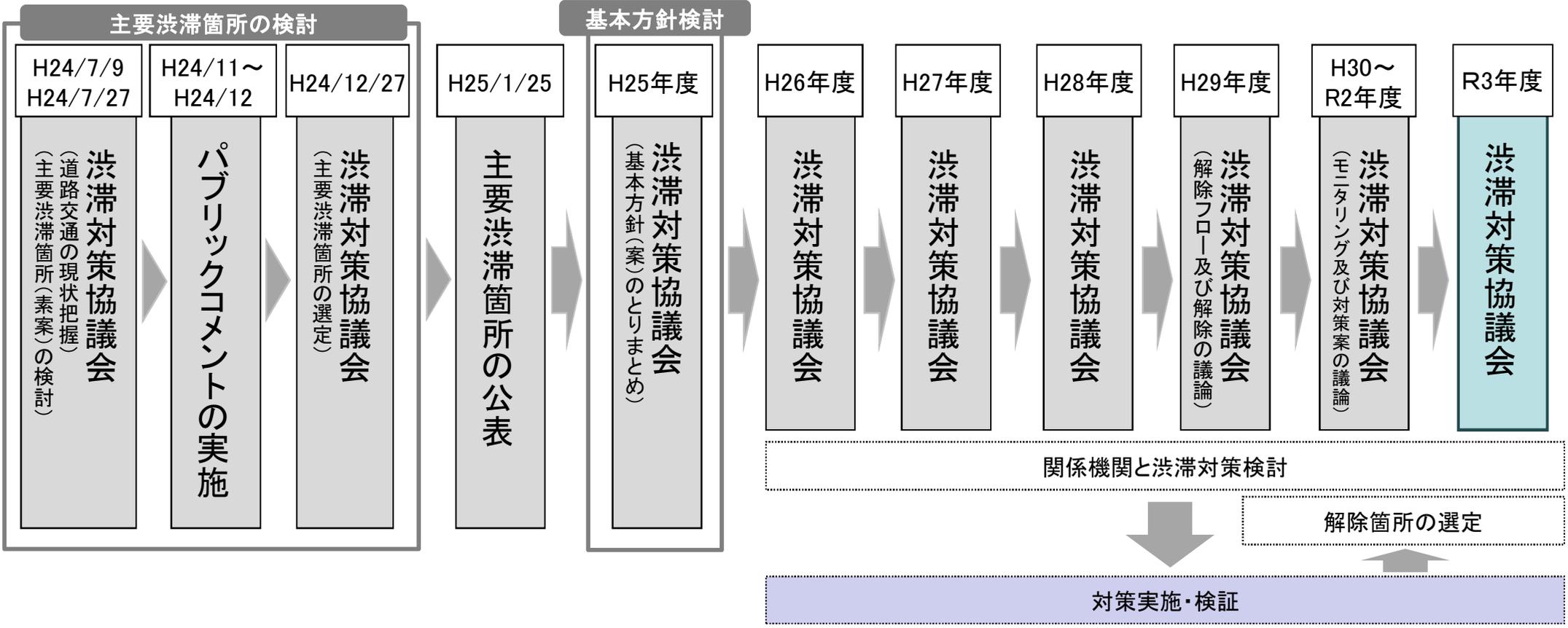
# これまでの経緯 【渋滞対策協議会のこれまでの流れ】

## 渋滞対策の方針

- 「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ(高速道路のあり方検討有識者委員会、平成23年12月)」において、効率性を阻害する渋滞ボトルネック対策の重要性が指摘されたこと
- 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会においても、渋滞対策を含め、道路利用の適正化が議論されていること
- 民間プローブデータが容易に取得可能となるなど、観測環境に大きな改善が見られること

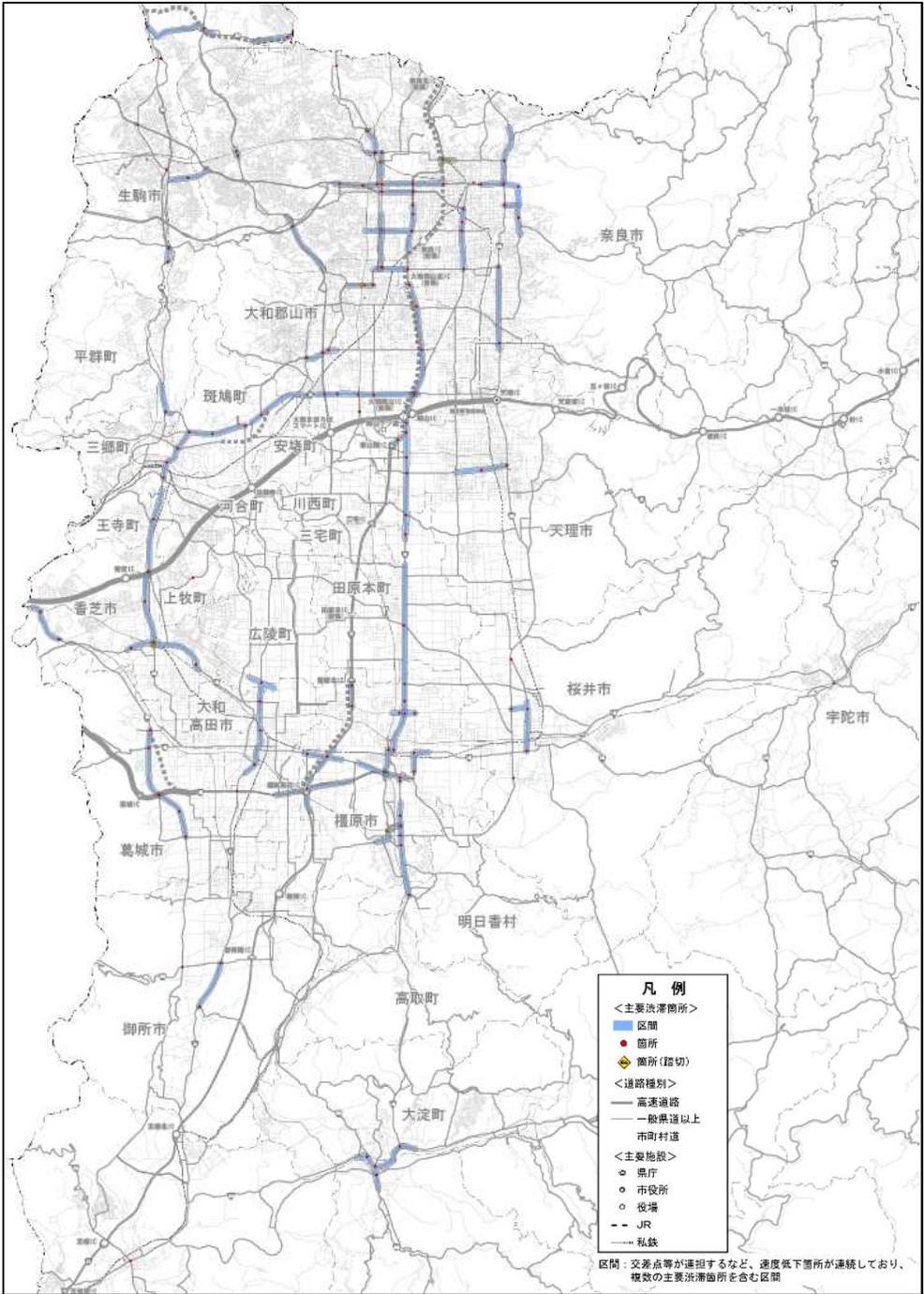
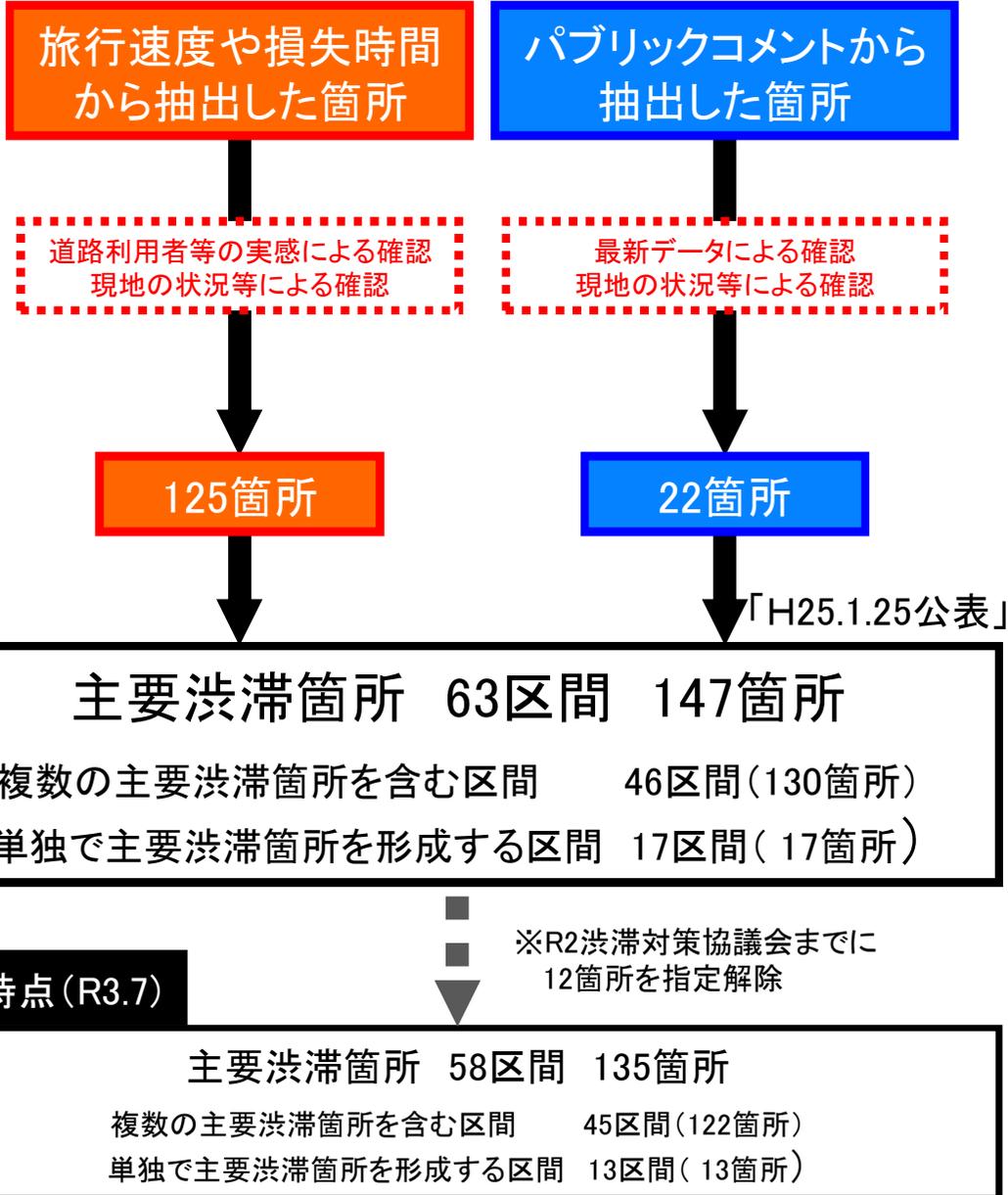
課題の状況を継続的に把握・共有するとともに、  
新たな交通観測データの分析等により効果的な渋滞対策の推進に取り組む

## 渋滞対策の検討経緯



# 平成24年度の検討内容 【主要渋滞箇所を選定】

## 〈主要渋滞箇所を選定フロー〉



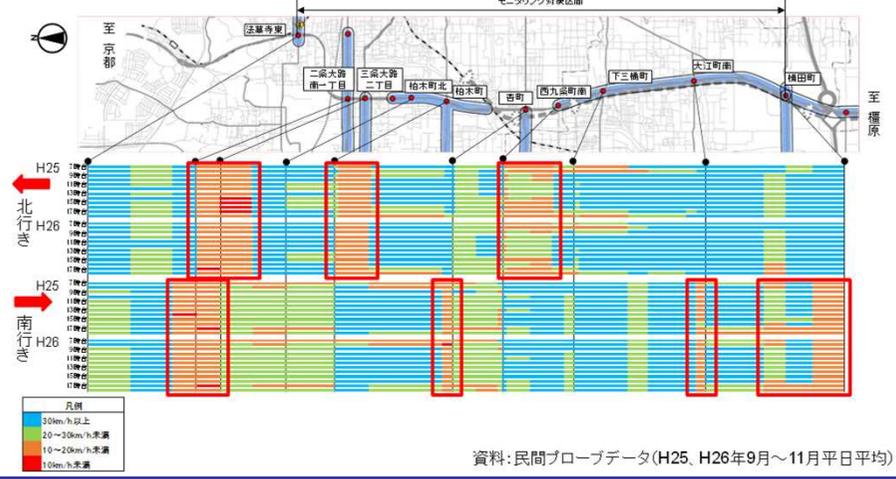
# 平成26～令和2年度の検討内容

## 【主要渋滞箇所への対策検討】

### 交通ビッグデータを活用した検討

民間プローブデータを活用し、主要渋滞箇所周辺の速度状況を把握・分析した

- ・北行き・南行きともに、平成25年と平成26年で速度状況に大きな変化は見られない。
- ・北行きでは、二条大路南一丁目、三条大路二丁目、柏木町交差点は慢性的に速度低下が発生。西九条町南交差点では朝夕に速度低下が発生している。
- ・南行きでは、横田町、大江町南、杏町、三条大路二丁目、二条大路南一丁目交差点は慢性的に速度低下が発生しており、朝7時台においては杏町～二条大路南一丁目交差点までの連続した区間で速度低下が発生している。



### 交通実態調査を活用した検討

交通実態調査結果や現地状況確認結果をもとに渋滞要因を分析し、主要渋滞箇所への対策案を検討した

#### 三条大路2丁目交差点

**渋滞要因：左折・右折車両による直進の支障**

【状況】  
 ・左折車両により後続する直進車両に影響が生じている。  
 ・右折車両が多い場合は、右折滞留が直進車線まで伸びることにより、直進車線に影響が生じている。

【対策(案)】  
 ・本線高架下を利用した右折レーンの新設(レーン長の延長)  
 ・左折専用車線の新設

【現状】  
 高架下

【対策案】  
 右折レーン

#### 柏木町交差点

**考えられる速度低下要因：沿道出入りによる支障**

【状況】  
 ・パーキング等、沿道出入りによる支障が生じている。【パーキングの入庫状況】(パーキングの入庫状況)

【対策(案)】  
 ・沿道施設出入りに対する導入路の確保(北進交通に関する容量拡大)

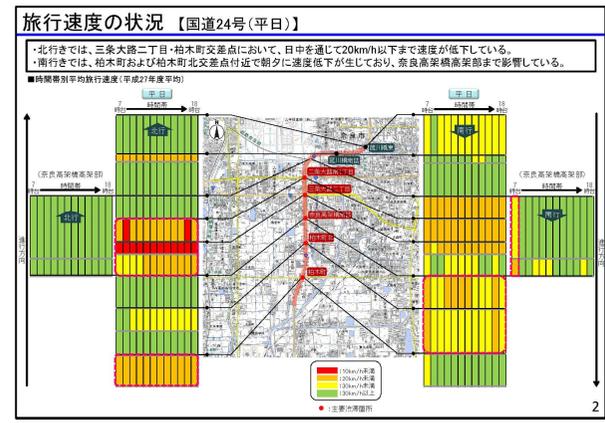
## 地域専門部会の開催

担当者による地域専門部会を開催し、奈良市域・橿原市域・西和地区における主要渋滞箇所等の対策案の検討等を実施した

#### 西和地区における道路整備状況

今後、斑鳩バイパスの整備や奈良県の道路事業進捗により、西和地区における交通流動や渋滞状況の変化が見込まれる。  
 特に、三条交差点～赤羽1丁目交差点間については、沿道開発が進んでおり、更に前後の区間で斑鳩バイパスや王寺道路等が整備が進むことで、更なる交通集中が懸念される。

■国道24号の断面交通量および混雑度  
 平日12時間交通量 165万台/12h  
 平日24時間交通量 236万台/24h  
 混雑度 1.80



#### 奈良県の対策スケジュール(案)

##### 土橋町南交差点(東西)左折レーン設置

【対策案】  
 ・H29年度  
 ・4月 東西方向左折レーン設置の新規事業化  
 ・8月 土橋町設計に事業内容について説明  
 ・9月～関係地権者等に個別に説明を実施

【現状】  
 左折専用車線の新設

##### 葛本町交差点(東西)左折レーン設置

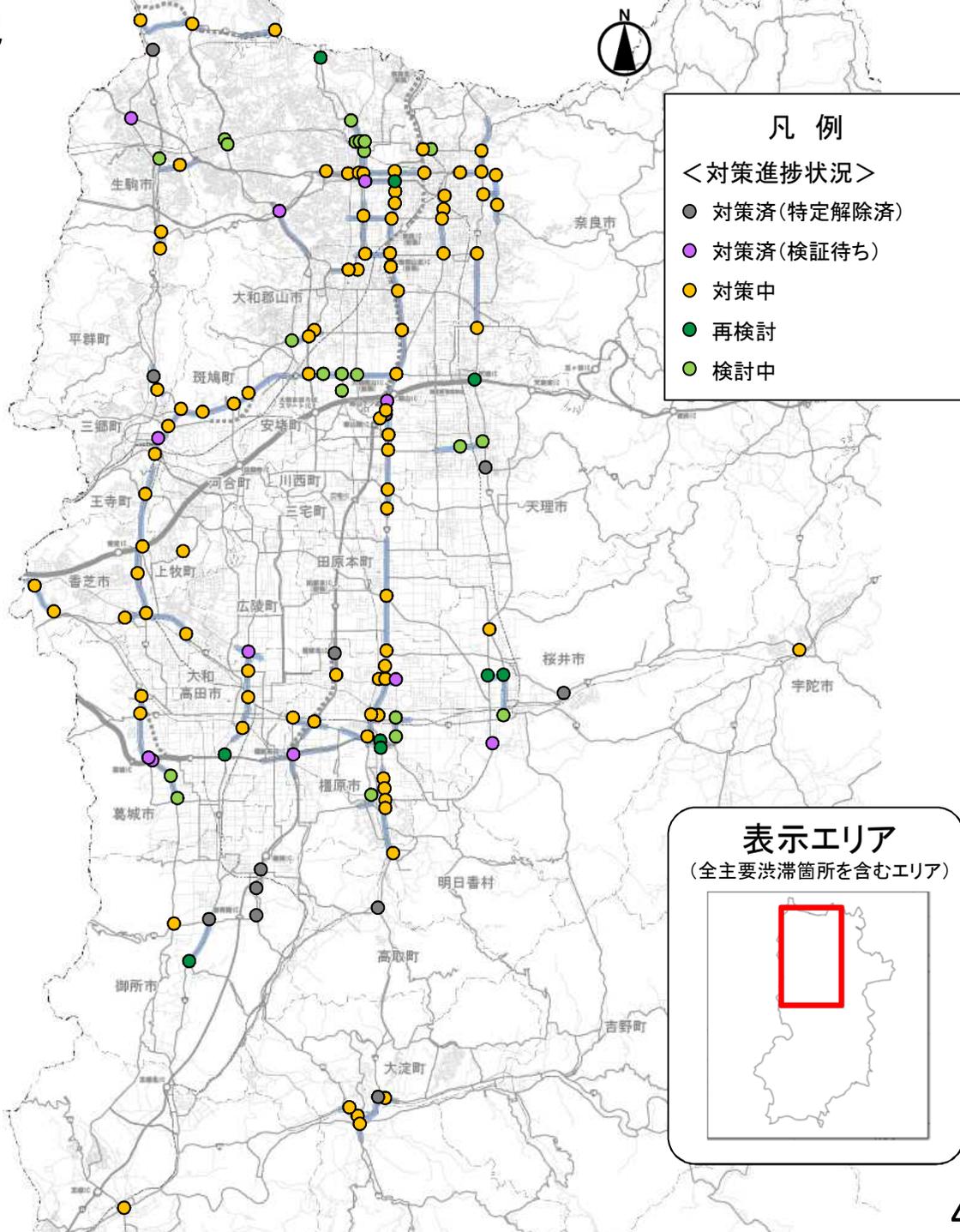
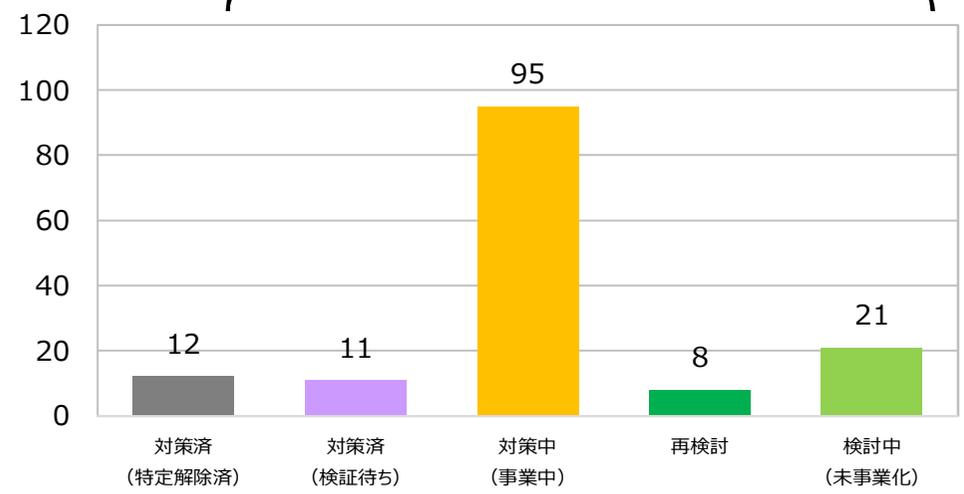
【対策案】  
 ・H29年度  
 ・現在、来年度新規事業化に向け検討中

【現状】  
 左折専用車線の新設

# 令和2年度末時点の主要渋滞箇所の対策進捗状況

主要渋滞箇所の渋滞を解消・緩和する対策の実施状況  
(令和2年度第2回協議会時)

奈良県主要渋滞箇所数 : 135箇所

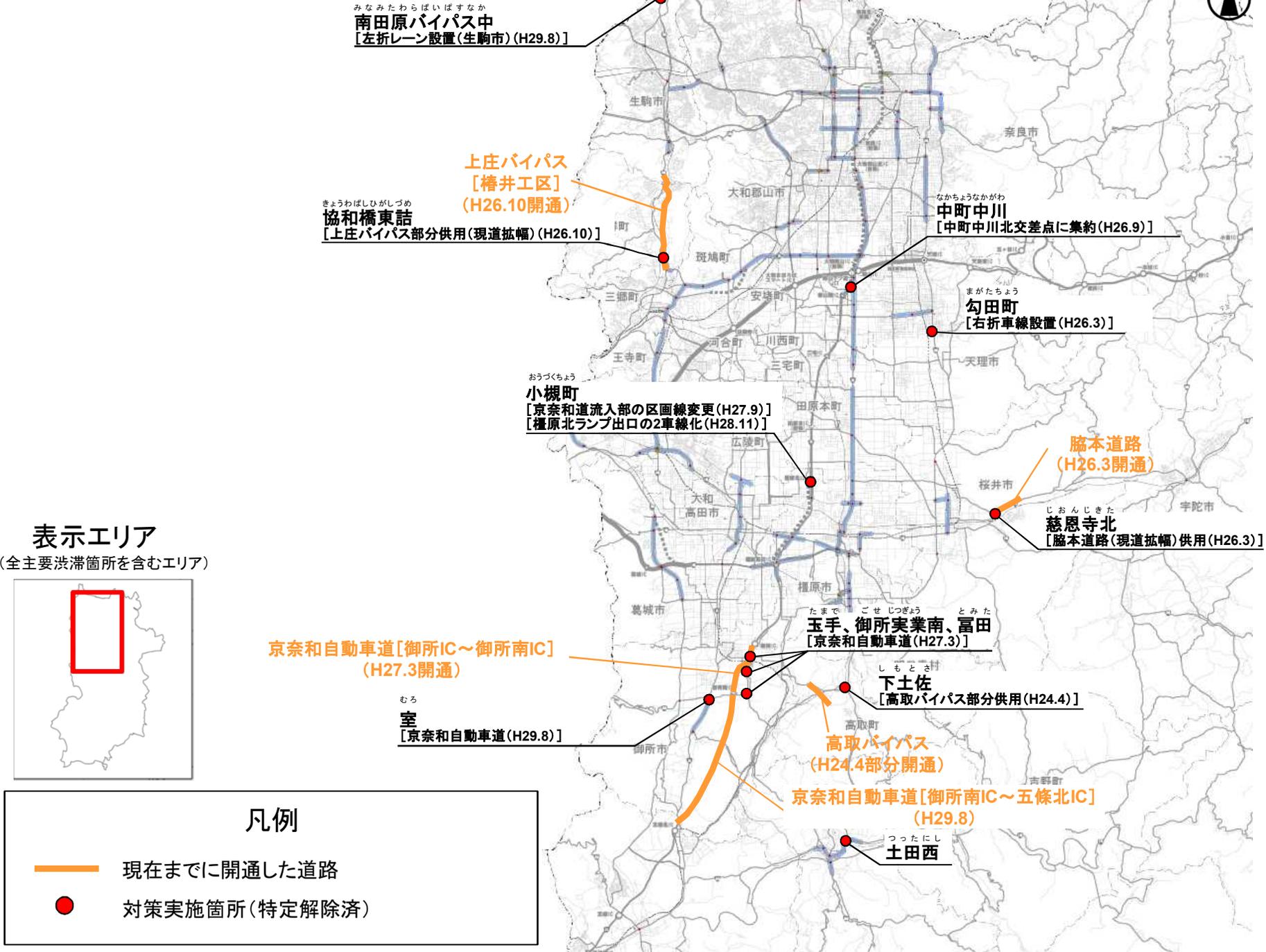


※対策済とした12箇所について主要渋滞箇所から解除  
 協和橋東詰、中町中川、玉手、御所実業南、富田、慈恩寺北、下土佐、勾田町、  
 土田西、南田原バイパス中、室、小槻町  
 →主要渋滞箇所数が147箇所から135箇所に

※対策実施後の検証待ち箇所11箇所  
 (対策後2年目以降の検証待ち箇所:9箇所)  
 南六条町、新堂ランプ、三条大路5丁目、太田南、王寺跨線橋北、  
 安部木材団地5号、砂茶屋橋東詰、葛本町東、生駒IC(北)  
 (対策後1年以内の検証待ち箇所(2箇所))  
 大塚、中戸

# 令和2年度末時点の主要渋滞箇所への対策進捗状況

## 【参考】特定解除済(12箇所)の位置図



令和3年度  
第1回 奈良県渋滞対策協議会

【最新交通状況】

---

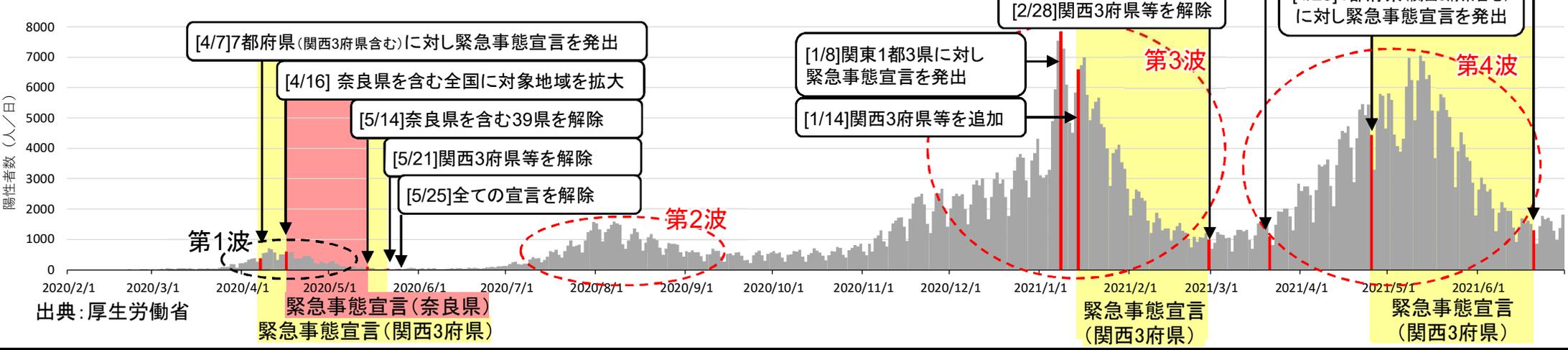
令和3年7月

# 新型コロナウイルス感染症による交通影響分析の観点

## <新型コロナウイルス感染症の動向>

- ・新型コロナウイルス感染者数の増加に伴い、令和2年4月7日に大阪府・京都府・兵庫県（以下：「関西3府県」とする）を含む7都道府県に対し第1次緊急事態宣言が発出され、4月16日に全国へ拡大。令和2年5月25日に全ての宣言を解除。
- ・その後も、第2波（令和2年8月頃）・第3波（令和2年11月頃）・第4波（令和3年4月頃）が到来し、関西3府県等を対象とした第2次・第3次緊急事態宣言が発出された。

## 《新型コロナウイルス感染者数の推移》



## <新型コロナウイルスによる交通影響分析の観点>

- ・昨年に引き続き、新型コロナウイルス感染症による影響が、主に観光や通勤等の交通に出ており、結果、県下の交通にも波及しているものと想定。
- ・依然として感染者数が増加する中で、1年を通じた県下の道路交通の変化状況や、関西3府県を対象とした緊急事態宣言に伴う道路交通への影響を分析

### 【分析の観点】

- ①主要幹線道路における交通量への影響
- ②主要市域における交通量への影響

今後に向けて

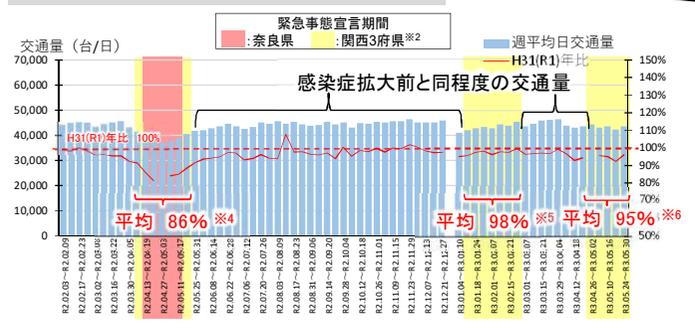
- ・コロナ感染症による交通への影響は、依然として残っていると推測。
- ・引き続き、新型コロナウイルスによる交通への影響についてモニタリングを実施。

# ① 主要幹線道路における交通量への影響 (平日の週平均日交通量※1の推移)

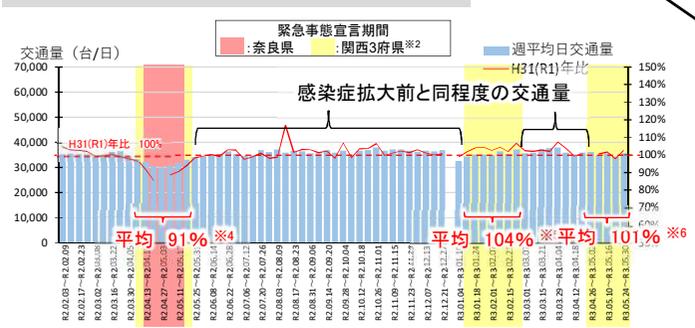
- ・平日の交通量は、奈良県を含む第1次緊急事態宣言期間中と、第2次(R3.1.14~2.28)・第3次(R3.4.25~6.20)緊急事態宣言期間中を比較すると、第2次・第3次の方が減少幅が小さくなっている。
- ・コロナウイルス感染者が比較的落ち着いている期間では感染症拡大前と同程度の交通量となっている。

## 〔交通量(平日)H31(R1)年との比較〕

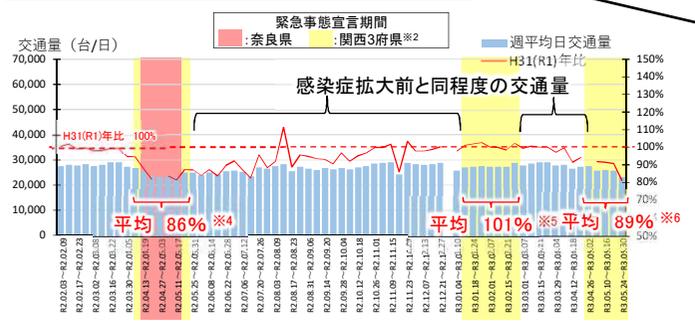
### ① 国道24号(奈良市法華寺)



### ② 京奈和道(田原本~榎原北)



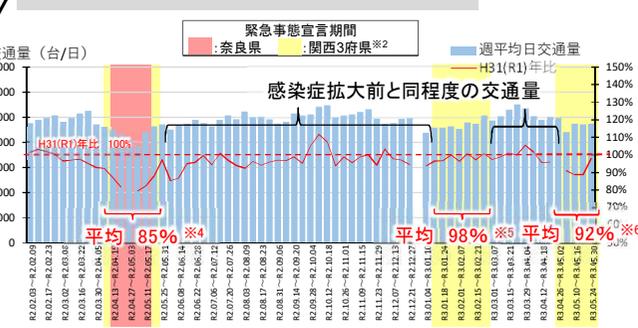
### ③ 京奈和道(榎原高田~御所)



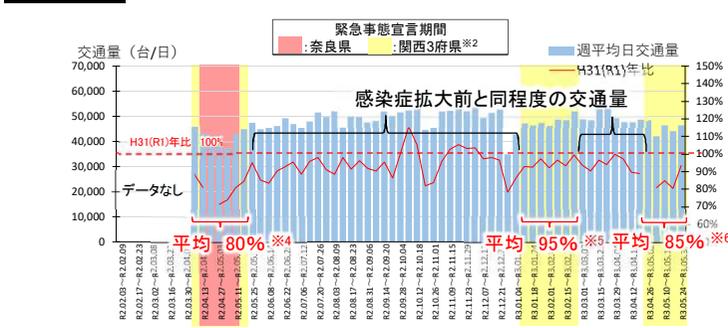
## 《直轄国道の交通量観測地点》



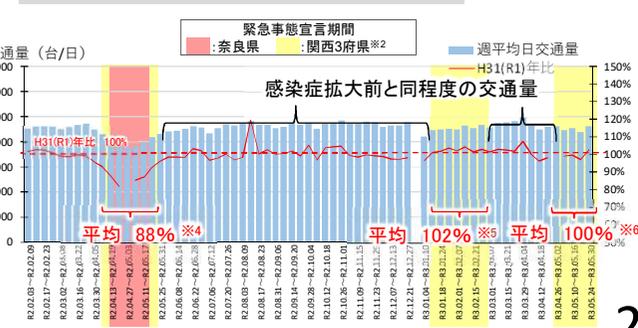
### ④ 名阪国道(五ヶ谷~天理東)



### 参考 《西名阪道(香芝~法隆寺)》



### ⑤ 大和高田BP(東室~勝目)



※1: 各週における平日の平均日交通量  
使用データ…常時観測交通量データ(H31.1~R3.5)

※2: 大阪府・京都府・兵庫県

※3: R1.4.27~R1.5.3は全て休日のためH31(R1)年比データなし

※4~6: 緊急事態宣言期間中(第1次: R2.4.6~5.24, 第2次 R3.1.11~2.28, 第3次: R3.4.26~6.20)におけるH31(R1)年比の平均値

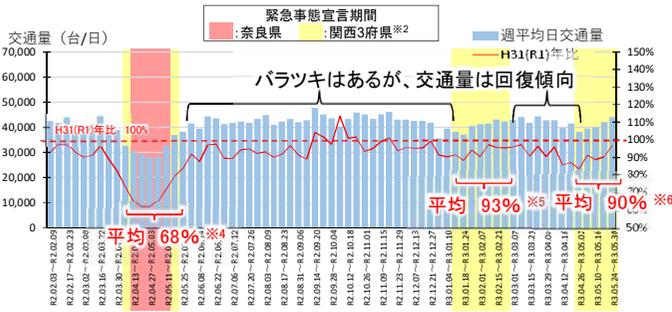
※7: 年末年始は2019年度、2020年度いずれも12/28~1/3で比較しており、全て休日として集計しているため平日のデータなし

# ① 主要幹線道路における交通量への影響 (休日の週平均日交通量※1の推移)

- ・休日の交通量は、第1次緊急事態宣言期間中と第2次・第3次緊急事態宣言期間中を比較すると減少幅が小さくなっている。
- ・県外移動に使用される名阪国道や西名阪道では依然として交通量が少なく、不要不急の外出が減少していると想定される。
- ・名阪国道や西名阪道以外の地点においては、コロナウイルス感染者が比較的落ち着いている期間では、H31(R1)年比にバラツキはあるものの、交通量は回復傾向が見られる。

## 〔交通量(休日)H31(R1)との比較〕

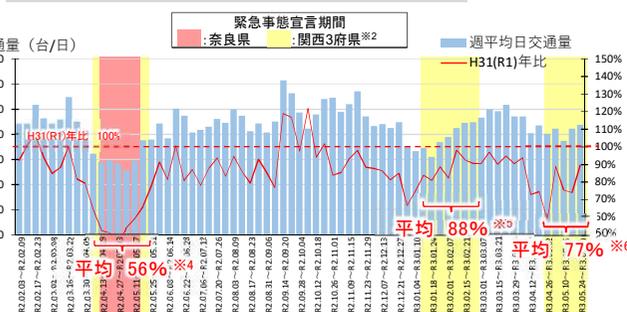
### ① 国道24号(奈良市法華寺)



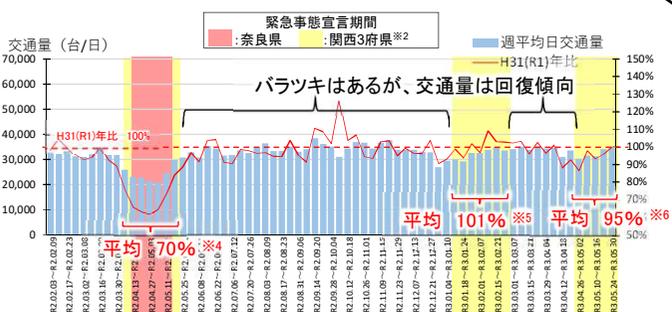
### 《直轄国道の交通量観測地点》



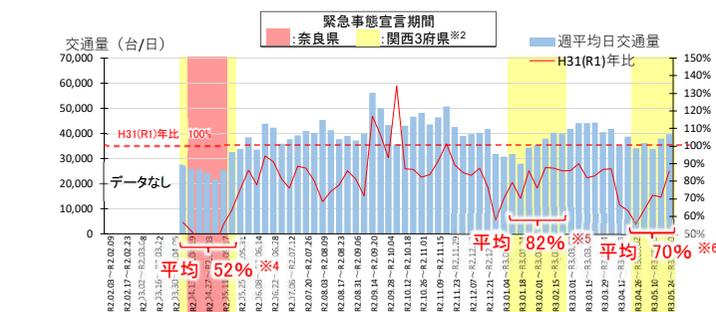
### ④ 名阪国道(五ヶ谷～天理東)



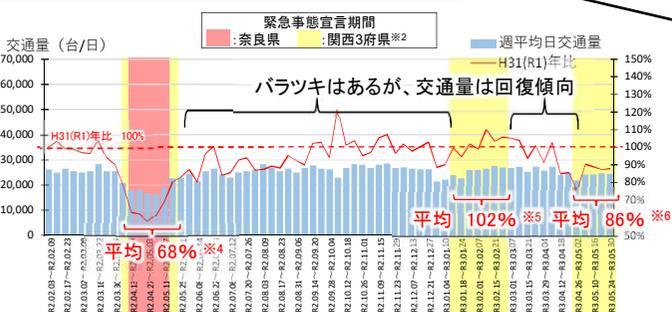
### ② 京奈和道(田原本～橿原北)



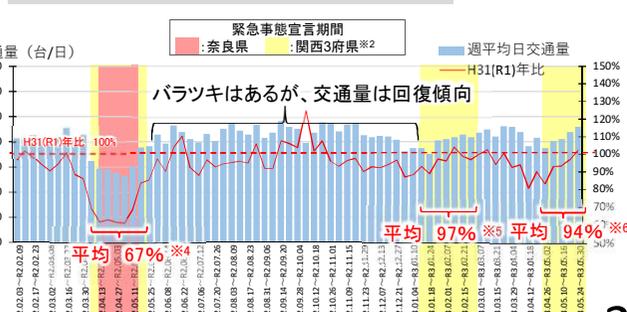
### 参考 《西名阪道(香芝～法隆寺)》



### ③ 京奈和道(橿原高田～御所)



### ⑤ 大和高田BP(東室～勝目)



※1: 各週における休日の平均日交通量  
使用データ…常時観測交通量データ(H31.1～R3.5)

※2: 大阪府・京都府・兵庫県

※3: R2.10.12～R2.10.18は、R1.10.12(土)の交通量が台風接近により大幅に減少しているため  
H31(R1)年比が比較的高くなっている

※4～6: 緊急事態宣言期間中(第1次:R2.4.6～5.24、第2次R3.1.11～2.28、第3次:R3.4.26～6.20)  
におけるH31(R1)年比の平均値

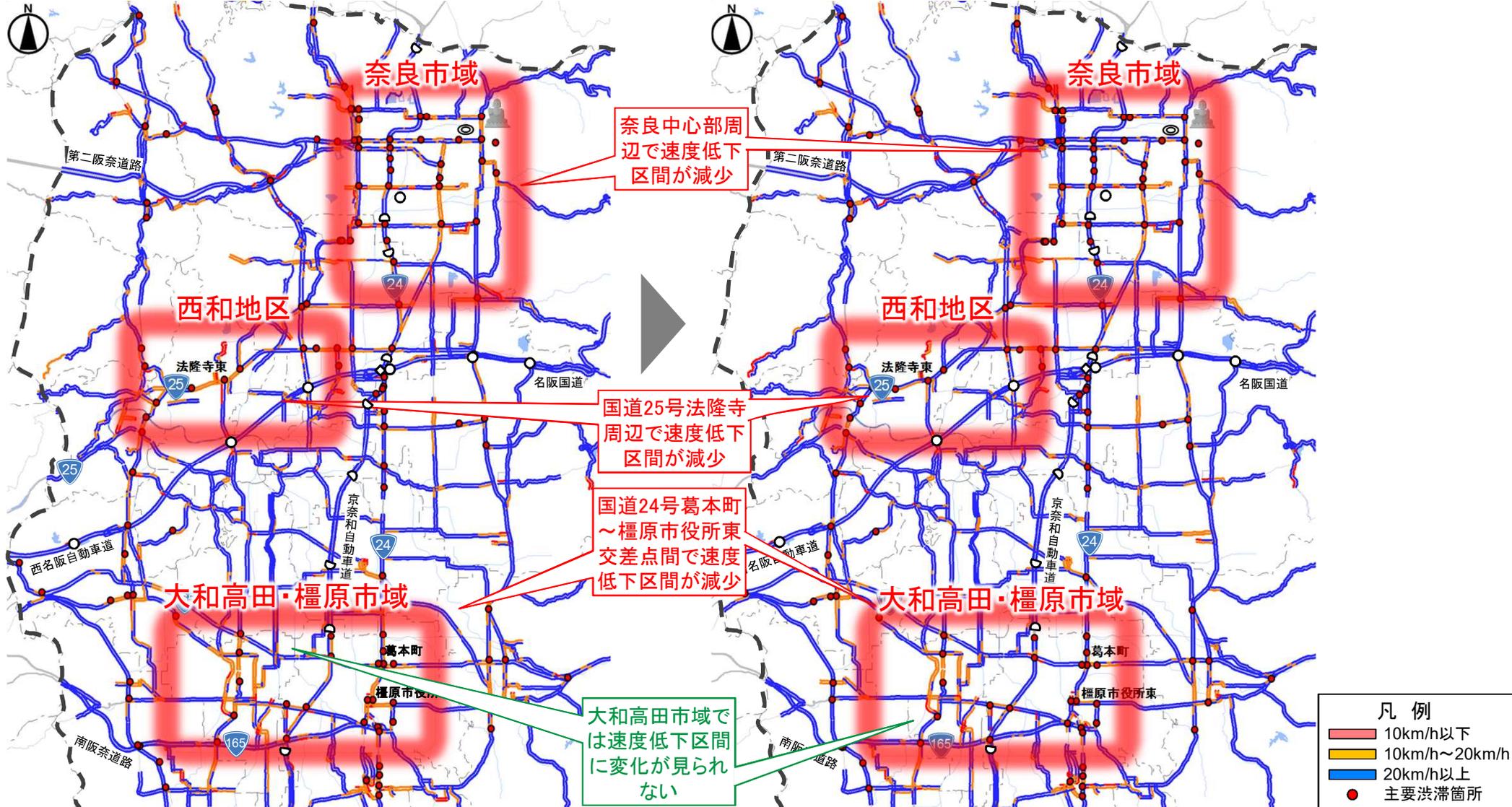
※7: 年末年始は2019年度、2020年度いずれも12/28～1/3で比較しており、全て休日として集計している

# ② 主要市域における交通量への影響 (緊急事態宣言中の速度変化状況)

- ・第1次緊急事態宣言前後において、旅行速度の変化状況を確認したところ、比較的に鉄道・バスの駅や企業や商店等が集積する「奈良市域」や「西和地区」、「橿原市域」の地区で速度向上。
- ・要因として、緊急事態宣言にともなう交通量の減少により、普段交通が集中する各地区の主要路線において走行しやすくなったものと考えられることから、それぞれの地区において、交通状況について確認を行った。

《宣言前(R2.2.6-R2.3.24)のタピーク時の平均速度》

《宣言中(R2.4.7-R2.5.24)のタピーク時の平均速度》

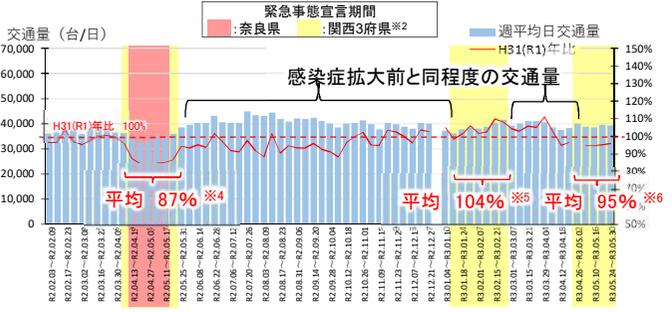


使用データ: 宣言前ETC2.0データ(R2.2.6-R2.3.24)の平日 宣言中ETC2.0データ(R2.4.7-R2.5.24)の平日

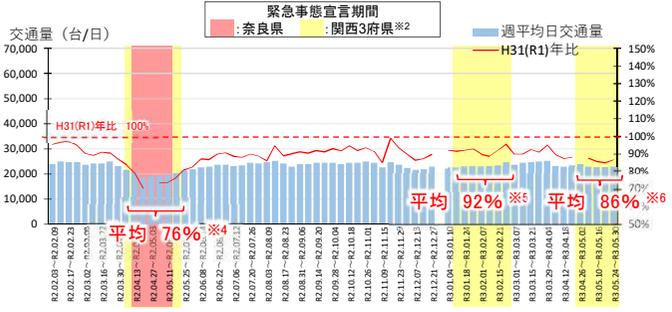
# ② 主要市域における交通量への影響 (奈良市域の平日週平均交通量の推移)

- ・奈良市域における平日の交通量は、奈良県を含む第1次緊急事態宣言期間中と、第2次(R3.1.14~2.28)・第3次(R3.4.25~6.20)緊急事態宣言期間中を比較すると、第2次・第3次の方が減少幅が小さくなっている。
- ・JR奈良駅周辺の国道369号や木津横田線では交通量の減少割合が比較的高くなっている。
- ・JR奈良駅周辺の国道369号や木津横田線以外の地点においては、コロナウイルス感染者が比較的落ち着いている期間では感染症拡大前と同程度の交通量となっている。

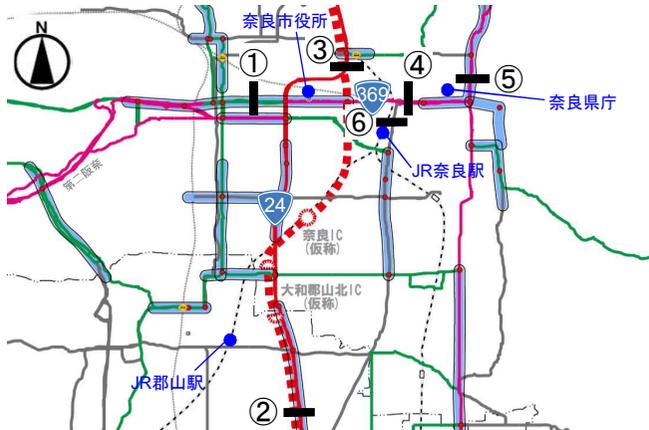
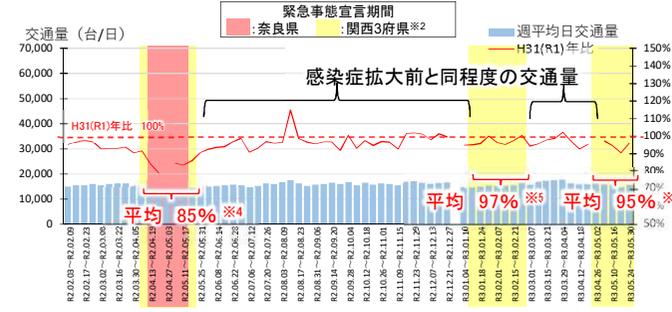
① 奈良生駒線【東西方向】



④ 国道369号【東西方向】



⑤ 国道369号【南北方向】

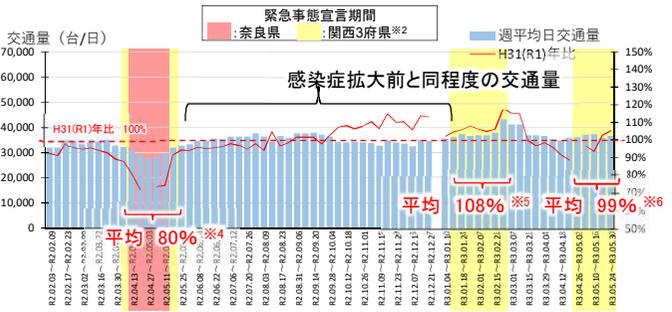


凡例

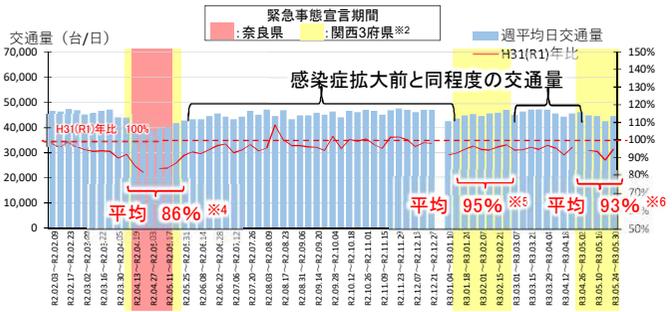
- : 高速道路
- : 直轄国道
- : 補助国道
- : 主要地方道
- : 県道
- : 交通量計測断面

- ※1: 各週における平日の平均日交通量 (使用データ…断面交通量情報(H31.1~R3.5)) (公益社団法人日本道路交通情報センター)
- ※2: 大阪府・京都府・兵庫県
- ※3: R1.4.27~R1.5.3は全て休日のためH31(R1)年比データなし
- ※4~6: 緊急事態宣言期間中(第1次:R2.4.6~5.24, 第2次R3.1.11~2.28, 第3次:R3.4.26~6.20)におけるH31(R1)年比の平均値
- ※7: 年末年始は2019年度、2020年度いずれも12/28~1/3で比較しており、全て休日として集計しているため平日のデータなし

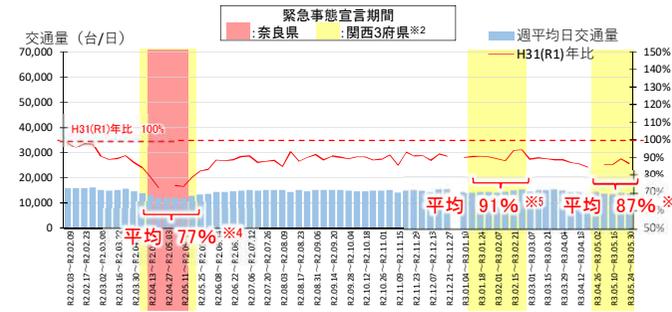
② 国道24号(下三橋町付近)【南北方向】



③ 国道24号(法蓮町付近)【南北方向】



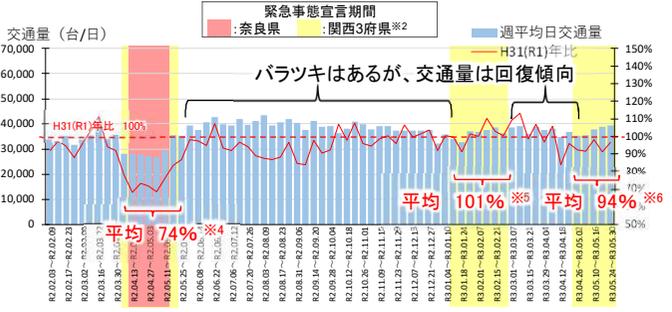
⑥ 木津横田線【南北方向】



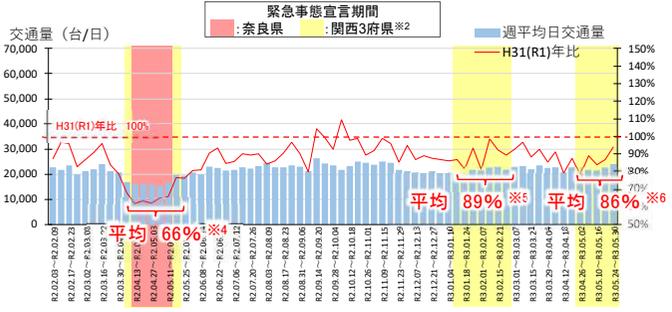
# ②主要市域における交通量への影響(奈良市域の休日週平均交通量の推移)

- ・奈良市域における休日の交通量は、平日と同じく、第1次緊急事態宣言期間中と第2次・第3次緊急事態宣言期間中を比較すると、第2次・第3次の方が減少幅が小さくなっている。
- ・JR奈良駅周辺の国道369号や木津横田線では交通量の減少割合が比較的高くなっている。
- ・JR奈良駅周辺の国道369号や木津横田線以外の地点においては、コロナウイルス感染者が比較的落ち着いている期間では、H31(R1)年比にバラツキはあるものの、交通量は回復傾向が見られる。

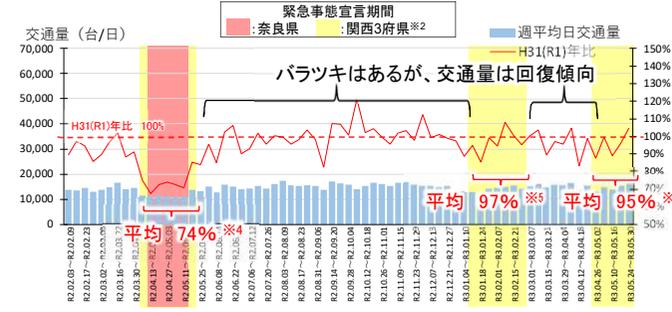
①奈良生駒線【東西方向】



④国道369号【東西方向】



⑤国道369号【南北方向】

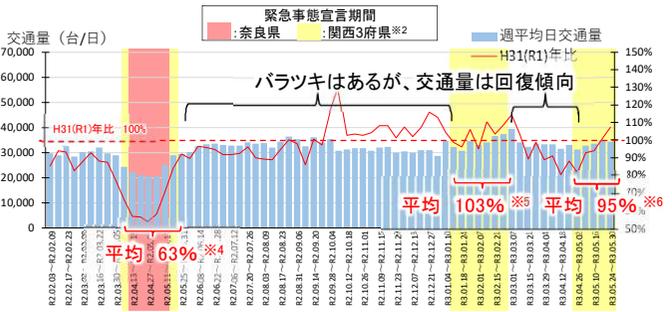


凡例

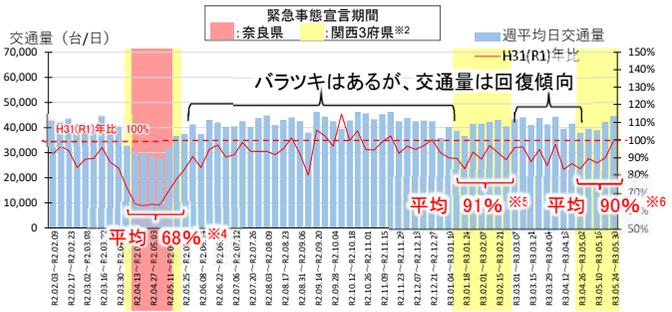
- : 高速道路
- : 直轄国道
- : 補助国道
- : 主要地方道
- : 県道
- : 交通量計測断面

- ※1: 各週における休日の平均日交通量 (使用データ…断面交通量情報(H31.1~R3.5)(公益社団法人日本道路交通情報センター))
- ※2: 大阪府・京都府・兵庫県
- ※3: R2.10.12~R2.10.18は、R1.10.12(土)の交通量が台風接近により大幅に減少しているためH31(R1)年比が比較的高くなっている
- ※4~6: 緊急事態宣言期間中(第1次: R2.4.6~5.24、第2次R3.1.11~2.28、第3次: R3.4.26~6.20)におけるH31(R1)年比の平均値
- ※7: 年末年始は2019年度、2020年度いずれも12/28~1/3で比較しており、全て休日として集計している

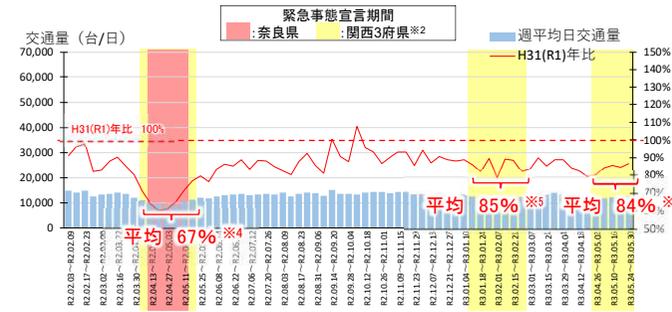
②国道24号(下三橋町付近)【南北方向】



③国道24号(法蓮町付近)【南北方向】



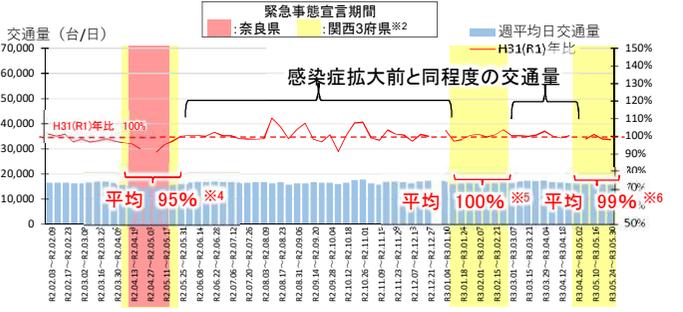
⑥木津横田線【南北方向】



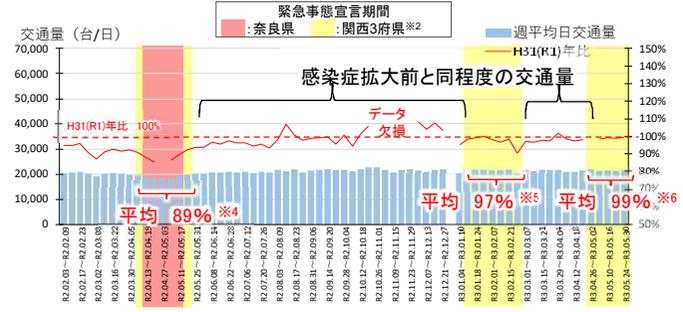
# ② 主要市域における交通量への影響 (西和地区の平日週平均交通量の推移)

・西和地区における平日の交通量は、第1次緊急事態宣言期間中と第2次・第3次緊急事態宣言期間中を比較すると、第2次・第3次の方が減少幅が小さくなっている。  
 ・コロナウイルス感染者が比較的落ち着いている期間では、感染症拡大前と同程度の交通量となっている。

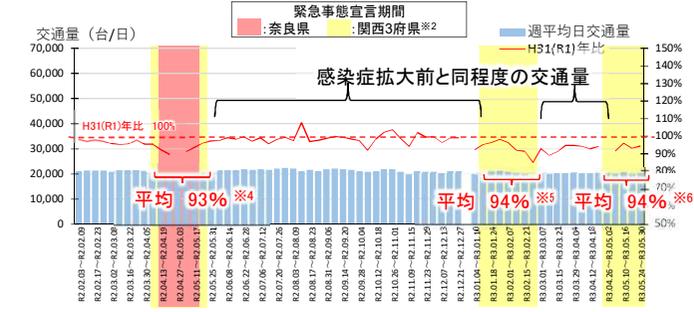
① 国道25号(王寺町付近)【東西方向】



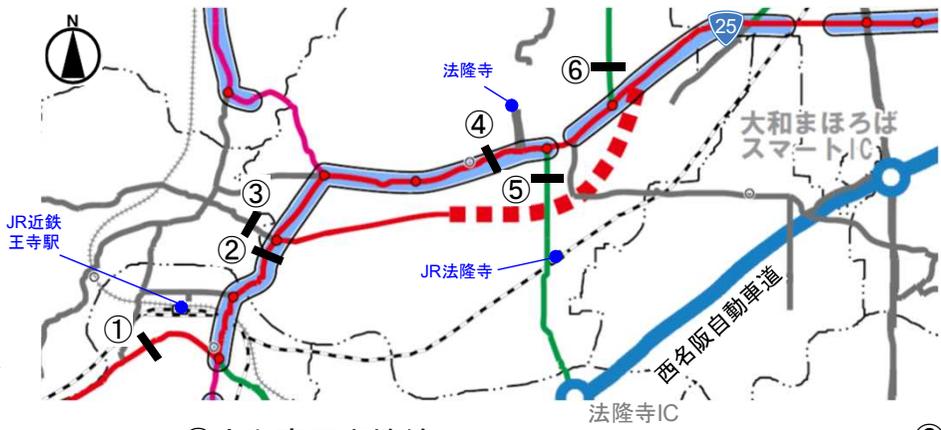
② 国道25号(斑鳩町龍田西付近)【南北方向】



④ 国道25号(斑鳩町法隆寺西付近)【東西方向】



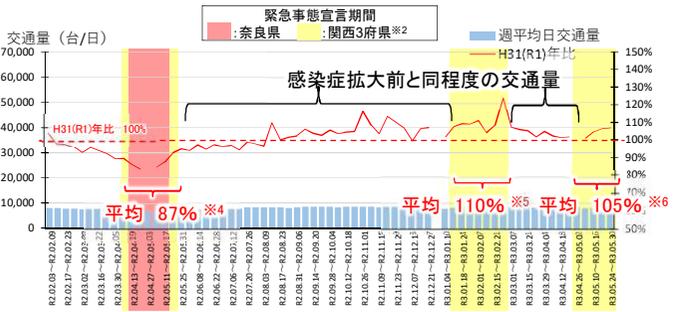
※1: 各週における平日の平均日交通量  
 使用データ…断面交通量情報(H31.1~R3.5)  
 (公益社団法人日本道路交通情報センター)  
 ※2: 大阪府・京都府・兵庫県  
 ※3: R1.4.27~R1.5.3は全て休日のためH31(R1)年比データなし  
 ※4~6: 緊急事態宣言期間中(第1次: R2.4.6~5.24、第2次R3.1.11~2.28、  
 第3次: R3.4.26~6.20)におけるH31(R1)年比の平均値  
 ※7: 年末年始は2019年度、2020年度いずれも12/28~1/3と比較しており、全て休日として集計しているため平日のデータなし



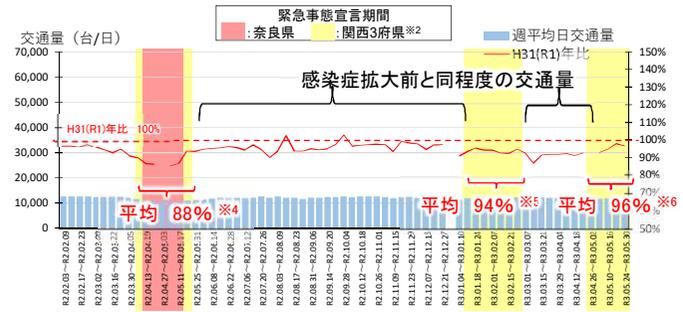
凡例

- : 高速道路
- : 直轄国道
- : 補助国道
- : 主要地方道
- : 県道
- : 交通量計測断面

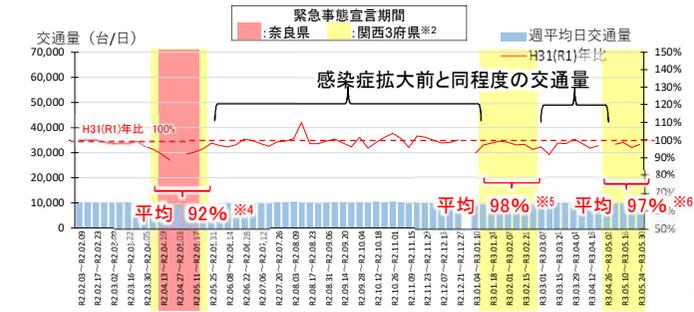
③ 信貴山線【東西方向】



⑤ 大和高田斑鳩線【南北方向】



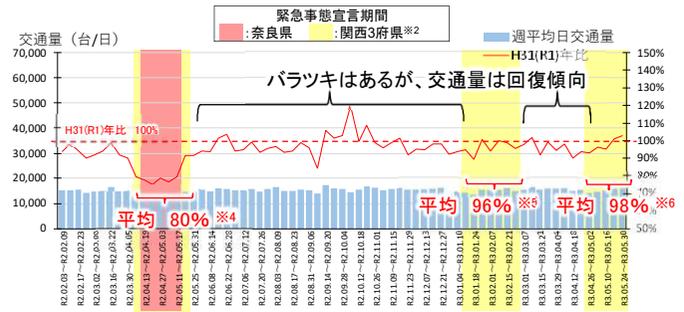
⑥ 奈良大和郡山斑鳩線【南北方向】



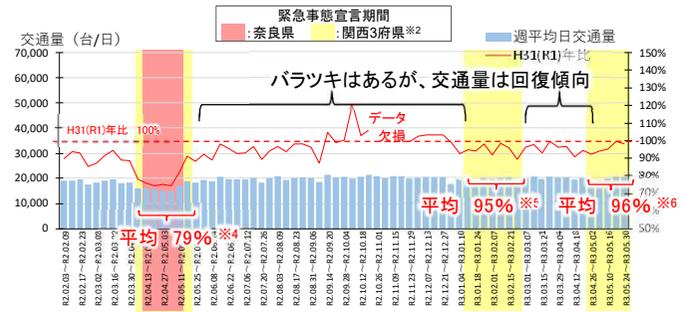
# ② 主要市域における交通量への影響 (西和地区の休日週平均交通量の推移)

- ・西和地区における休日の交通量は、平日と同じく、第1次緊急事態宣言期間中と第2次・第3次緊急事態宣言期間中を比較すると、第2次・第3次の方が減少幅が小さくなっている。
- ・法隆寺周辺の国道25号や大和高田斑鳩線では第2次・第3次緊急事態宣言時の交通量がH31 (R1)年比90%程度とその他路線と比較し、低くなっている。
- ・コロナウイルス感染者が比較的落ち着いている期間では、H31 (R1)年比にバラツキはあるものの、交通量は回復傾向が見られる。

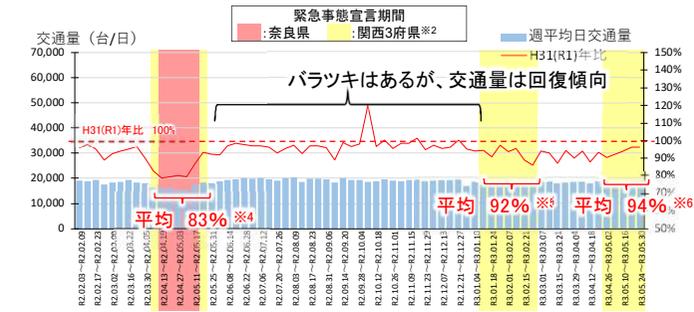
① 国道25号(王寺町付近)【東西方向】



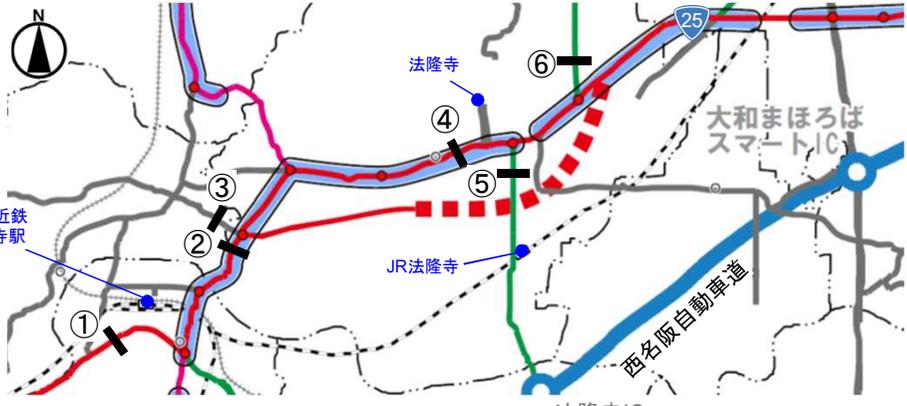
② 国道25号(斑鳩町龍田西付近)【南北方向】



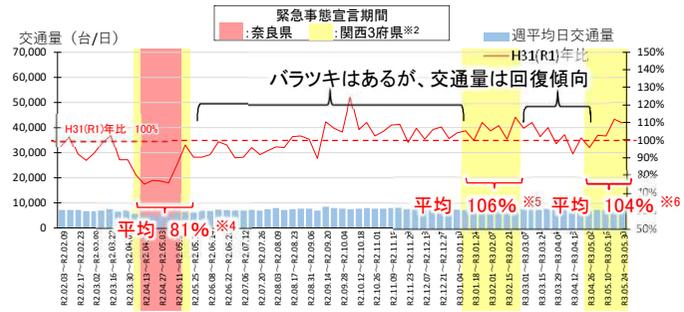
④ 国道25号(斑鳩町法隆寺西付近)【東西方向】



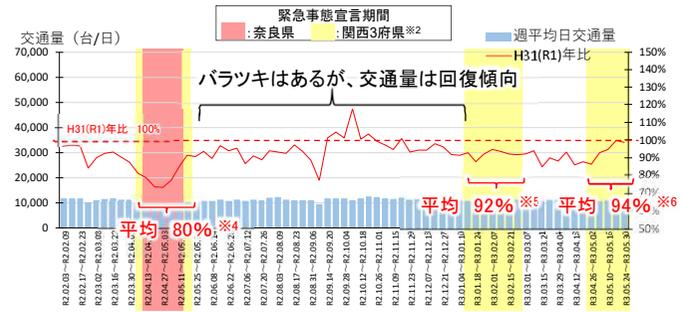
※1: 各週における休日の平均日交通量  
使用データ…断面交通量情報(H31.1~R3.5)  
(公益社団法人日本道路交通情報センター)  
※2: 大阪府・京都府・兵庫県  
※3: R2.10.12~R2.10.18は、R1.10.12(土)の交通量が台風接近により大幅に減少しているためH31(R1)年比が比較的高くなっている  
※4~6: 緊急事態宣言期間中(第1次: R2.4.6~5.24、第2次R3.1.11~2.28、第3次: R3.4.26~6.20)におけるH31(R1)年比の平均値  
※7: 年末年始は2019年度、2020年度いずれも12/28~1/3で比較しており、全て休日として集計している



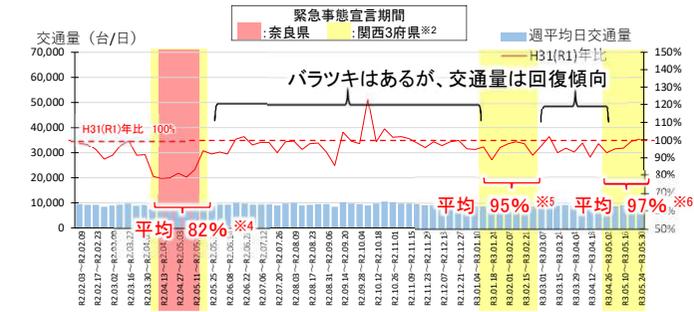
③ 信貴山線【東西方向】



⑤ 大和高田斑鳩線【南北方向】



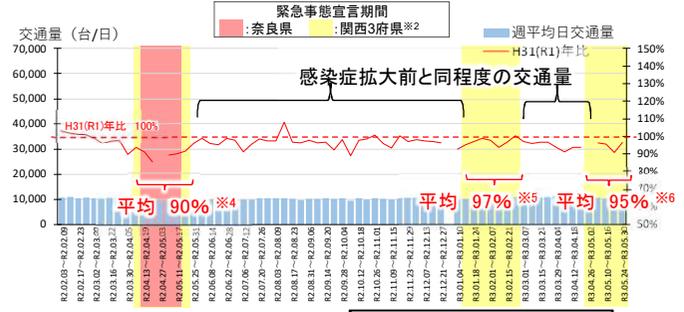
⑥ 奈良大和郡山斑鳩線【南北方向】



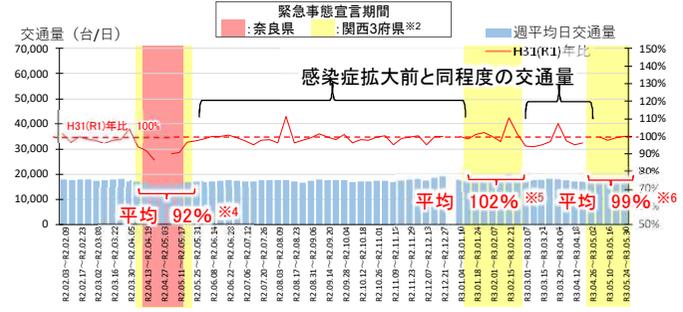
# ② 主要市域における交通量への影響 (大和高田・橿原市域の平日週平均交通量の推移)

・大和高田・橿原市域における平日の交通量は、第1次緊急事態宣言期間中と第2次・第3次緊急事態宣言期間中を比較すると、第2次・第3次の方が減少幅が小さくなっている。  
 ・コロナウイルス感染者が比較的落ち着いている期間では、感染症拡大前と同程度の交通量となっている。

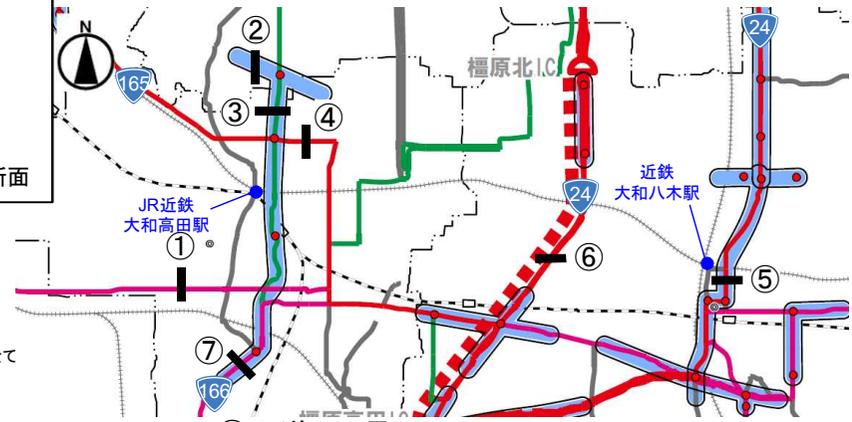
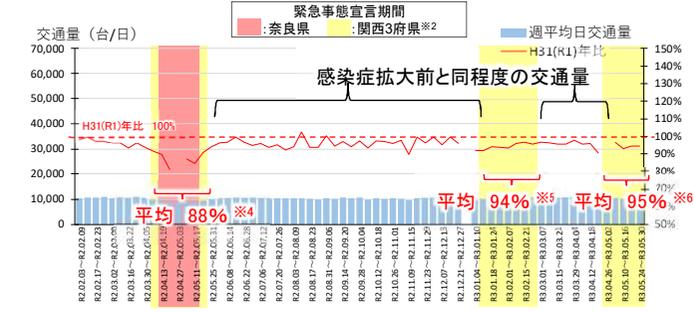
① 国道166号【東西方向】



② 中和幹線【東西方向】

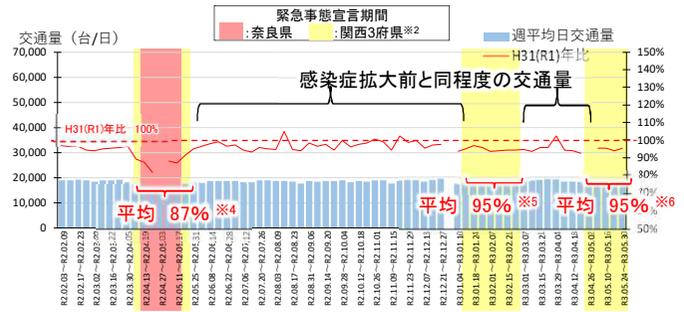


④ 国道165号【東西方向】

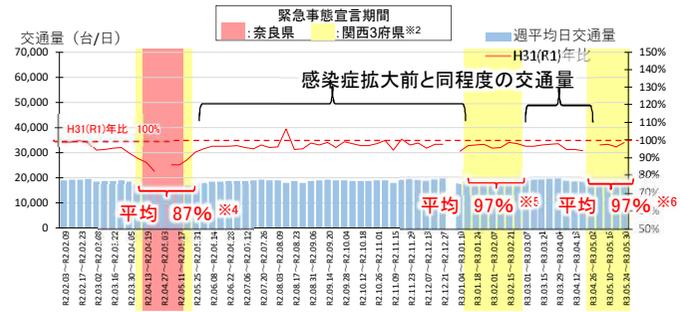


※1: 各週における平日の平均日交通量  
 使用データ…断面交通量情報 (H31.1～R3.5)  
 (公益社団法人日本道路交通情報センター)  
 ※2: 大阪府・京都府・兵庫県  
 ※3: R1.4.27～R1.5.3は全て休日のためH31(R1)年比データなし  
 ※4～6: 緊急事態宣言期間中 (第1次: R2.4.6～5.24, 第2次R3.1.11～2.28, 第3次: R3.4.26～6.20)におけるH31(R1)年比の平均値  
 ※7: 年末年始は2019年度、2020年度いずれも12/28～1/3で比較しており、全日として集計しているため平日のデータなし

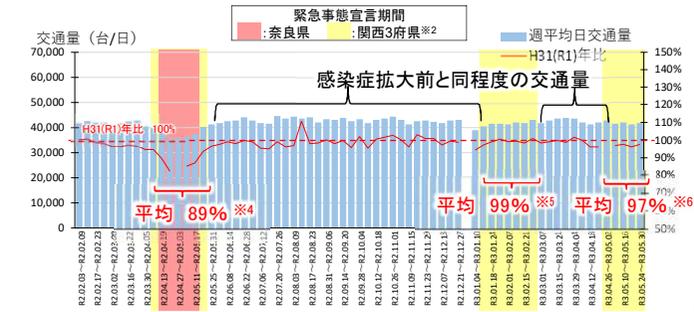
③ 大和高田斑鳩線【南北方向】



⑦ 国道166号【南北方向】



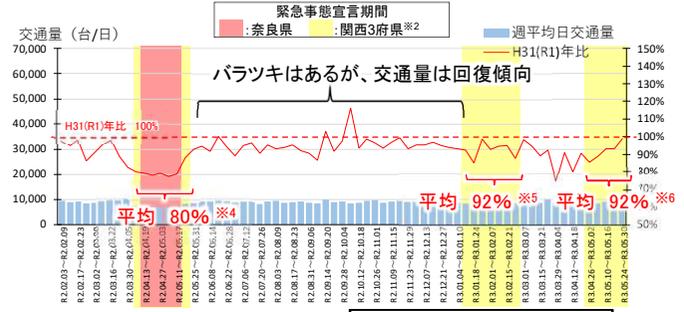
⑥ 国道24号【南北方向】



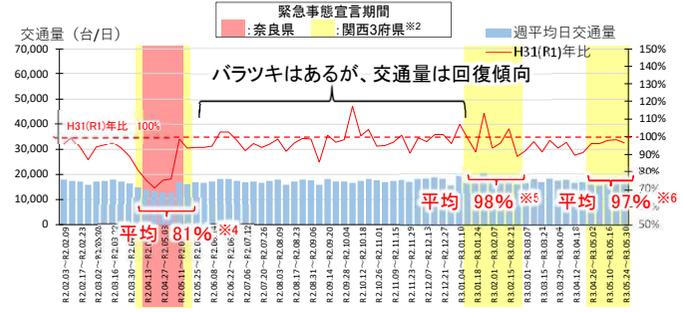
# ②主要市域における交通量への影響 (大和高田・橿原市域の休日週平均交通量の推移)

- ・大和高田・橿原市域における休日の交通量は、平日と同じく、第1次緊急事態宣言期間中と第2次・第3次緊急事態宣言期間中と比較すると、第2次・第3次の方が減少幅が小さくなっている。
- ・国道166号、大和高田斑鳩線、国道165号では第2次緊急事態宣言以降はH31(R1)年比90%程度で推移しつつも、H31(R1)年を常に下回っている。
- ・コロナウイルス感染者が比較的落ち着いている期間では、H31(R1)年比にバラツキはあるものの、交通量は回復傾向が見られる。

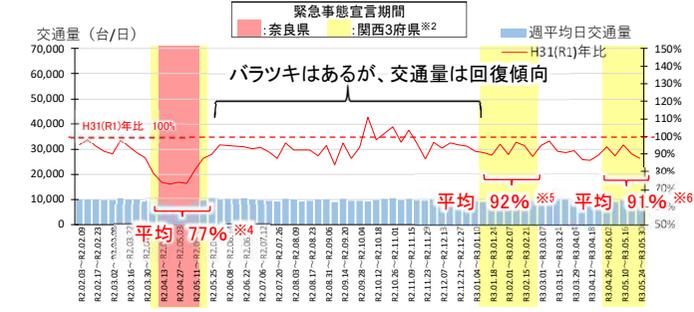
① 国道166号【東西方向】



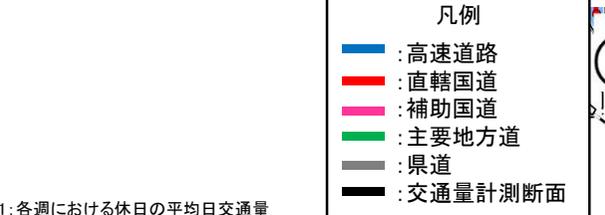
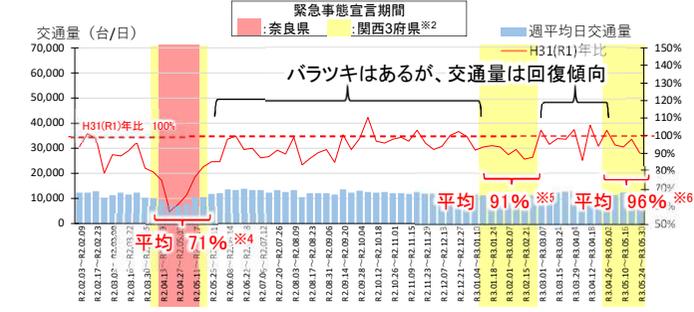
② 中和幹線【東西方向】



④ 国道165号【東西方向】

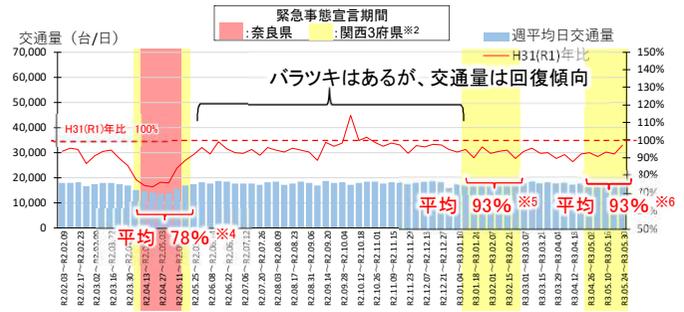


⑤ 国道24号【南北方向】

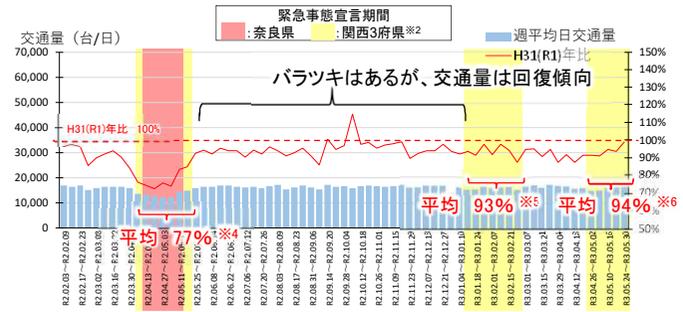


- ※1: 各週における休日の平均日交通量  
使用データ…断面交通量情報 (H31.1~R3.5)  
(公益社団法人日本道路交通情報センター)
- ※2: 大阪府・京都府・兵庫県
- ※3: R2.10.12~R2.10.18は、R1.10.12(土)の交通量が台風接近により大幅に減少しているためH31(R1)年比が比較的高くなっている
- ※4~6: 緊急事態宣言期間中(第1次: R2.4.6~5.24, 第2次R3.1.11~2.28, 第3次: R3.4.26~6.20)におけるH31(R1)年比の平均値
- ※7: 年末年始は2019年度、2020年度いずれも12/28~1/3で比較しており、全て休日として集計している

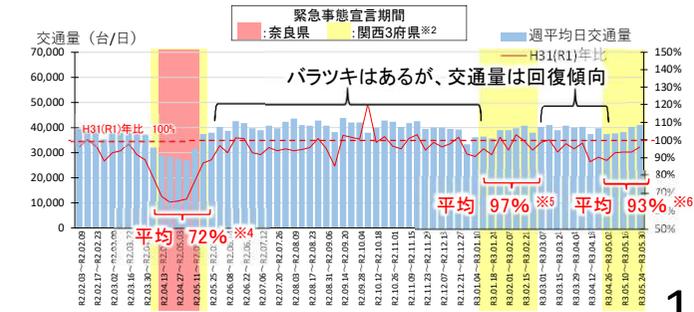
③ 大和高田斑鳩線【南北方向】



⑦ 国道166号【南北方向】



⑥ 国道24号【南北方向】



令和3年度  
第1回 奈良県渋滞対策協議会

【対策未実施箇所へのモニタリング】

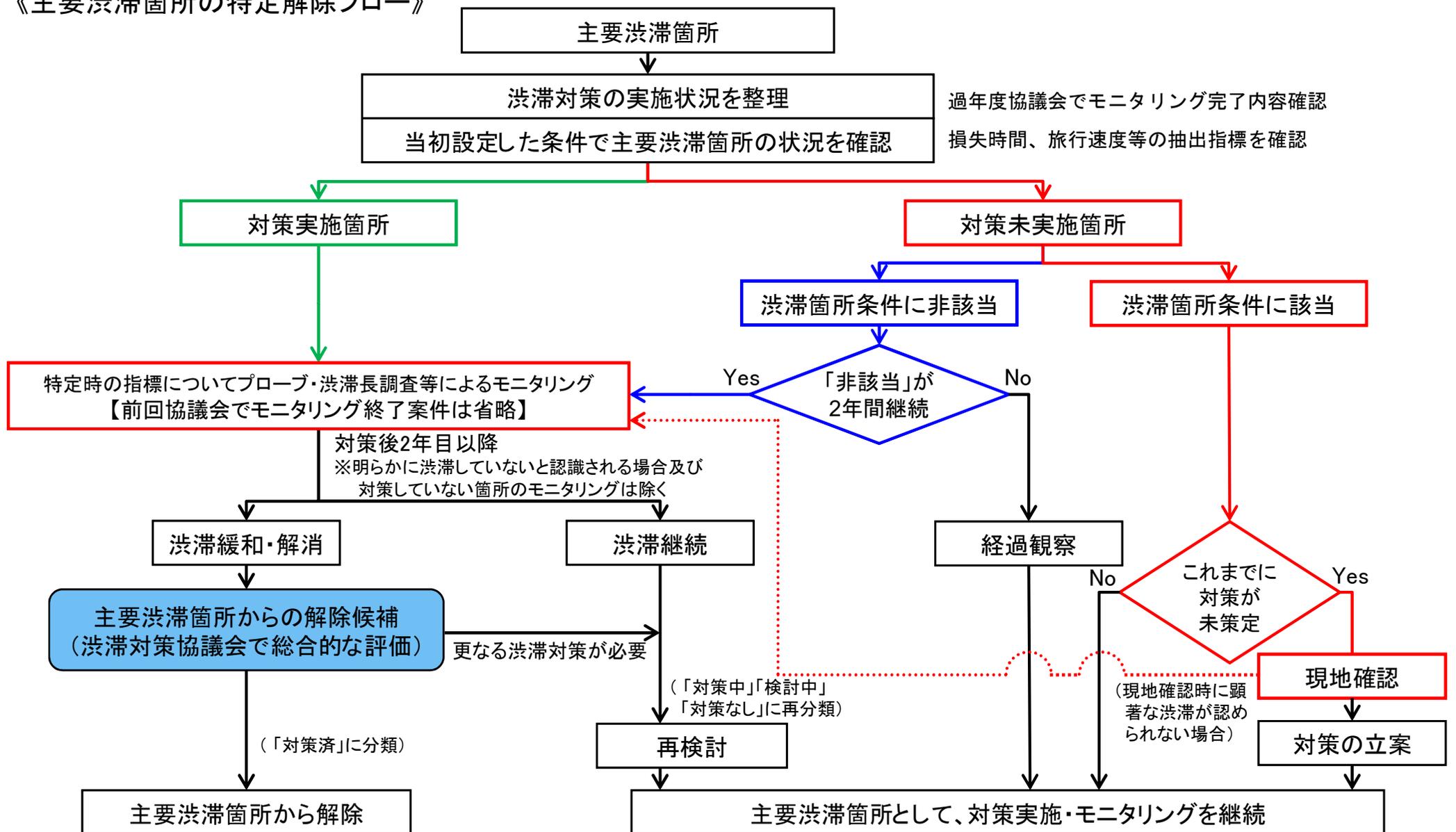
---

令和3年7月

# 現状のモニタリング方法

・現状では、平成29年度渋滞対策協議会において決定した『主要渋滞箇所の特定解除フロー』に基づき対策実施箇所や2年連続基準非該当箇所、対策未実施箇所で渋滞がみられない箇所について、モニタリングを実施することとなっている。  
 ・今回の協議会においては、対策未実施箇所で渋滞がみられない箇所を対象にモニタリングを行う。

《主要渋滞箇所の特定解除フロー》



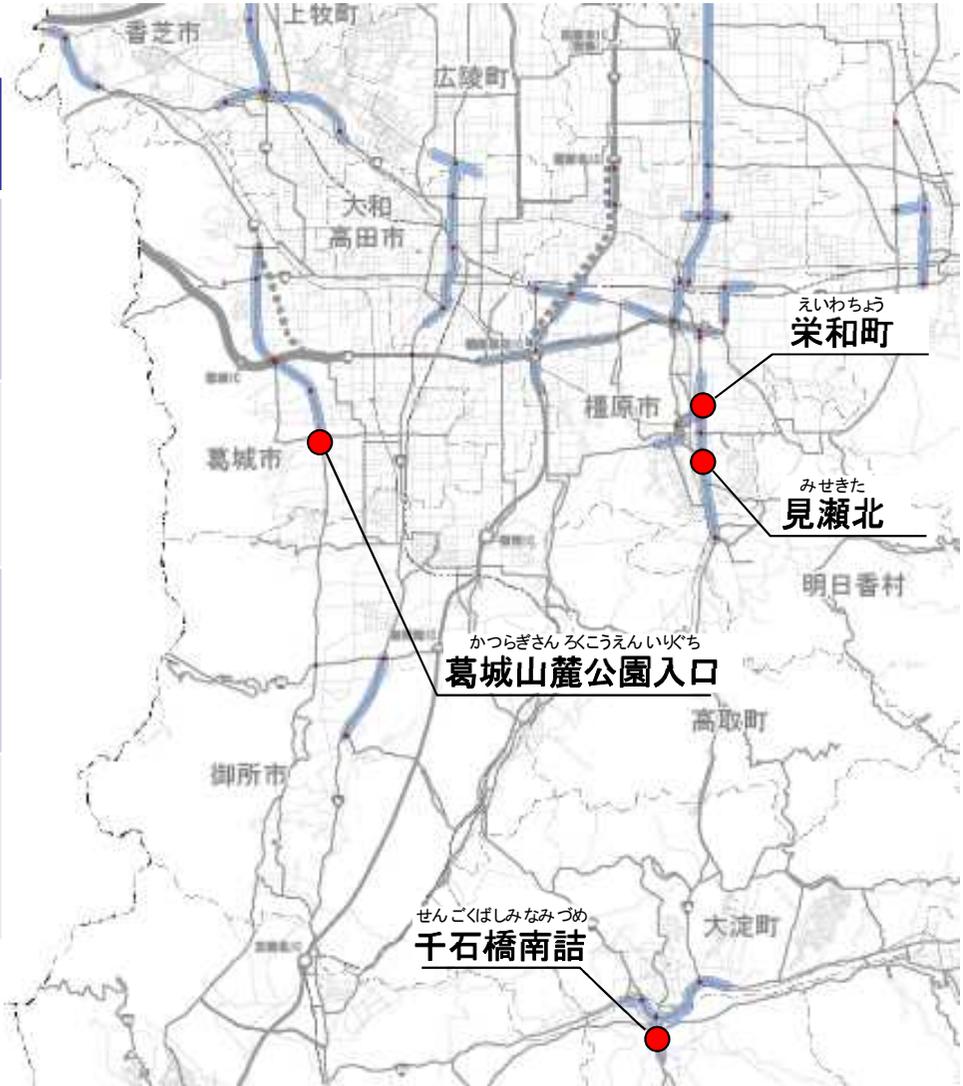
※対策中: 対策案について事業中、検討中: 対策案について未事業化

# モニタリング方法の課題

- ・主要渋滞箇所のモニタリングは、選定時の基準を踏まえ、主にETC2.0プローブデータによる平均速度・渋滞長調査結果により実施。
- ・その中で、顕著な渋滞がみられないが、信号待ち時間や沿道施設の立地状況等により旅行速度20km/h以下となっている箇所も存在しており、今回、このような箇所において、ETC2.0プローブデータを用いた渋滞検証方法や現地状況等により、モニタリングを実施。

## 《対策未実施区間の非渋滞箇所》

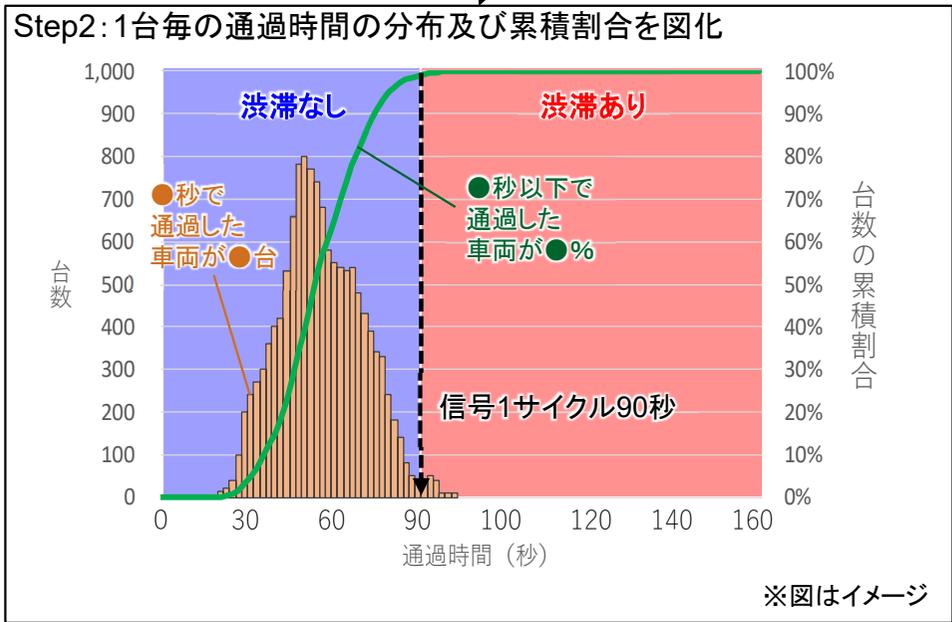
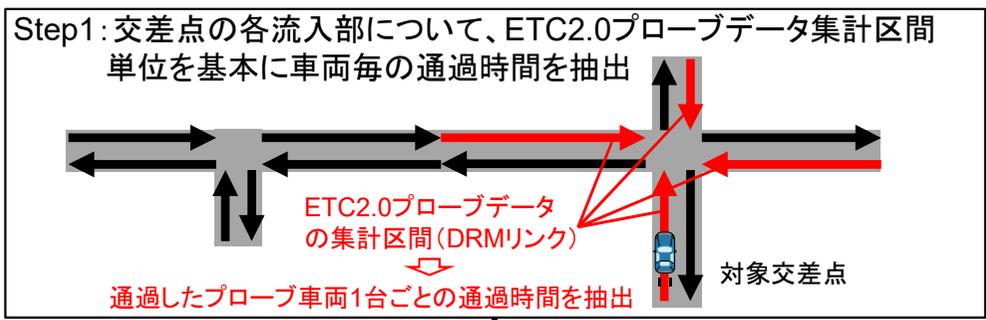
No	箇所	選定指標	選定時の該当基準	モニタリング結果
1	かつらぎさんろくこうえんいりぐち 葛城山麓公園入口	奈良県みんな でつくる渋滞 解消プラン	渋滞延長 500m以上	特定解除
2	えいわちょう 栄和町	奈良県みんな でつくる渋滞 解消プラン	平均速度 20km以下	特定解除
3	みせきた 見瀬北	奈良県みんな でつくる渋滞 解消プラン	平均速度 20km以下	特定解除
4	せんごくばしみなみづめ 千石橋南詰	奈良県みんな でつくる渋滞 解消プラン	平均速度 20km以下	特定解除



# ETC2.0プローブデータを用いた渋滞検証方法

- ・渋滞が発生せず、旅行速度が20km/h以下になっている箇所については、日常的な渋滞の発生有無について確認が必要。
- ・一つの方法として、ETC2.0プローブデータに基づく車両毎の通過時間から渋滞(信号2回待ち)しているかを判断する。具体的には交差点通過にかかる所要時間が信号1サイクル以内であれば渋滞せず交差点を通過していると想定する。
- ・上記の結果や、選定基準の該当状況(渋滞調査結果・旅行速度)、現地状況を踏まえ、総合的に渋滞状況の検証を行う。

## 《分析手順》

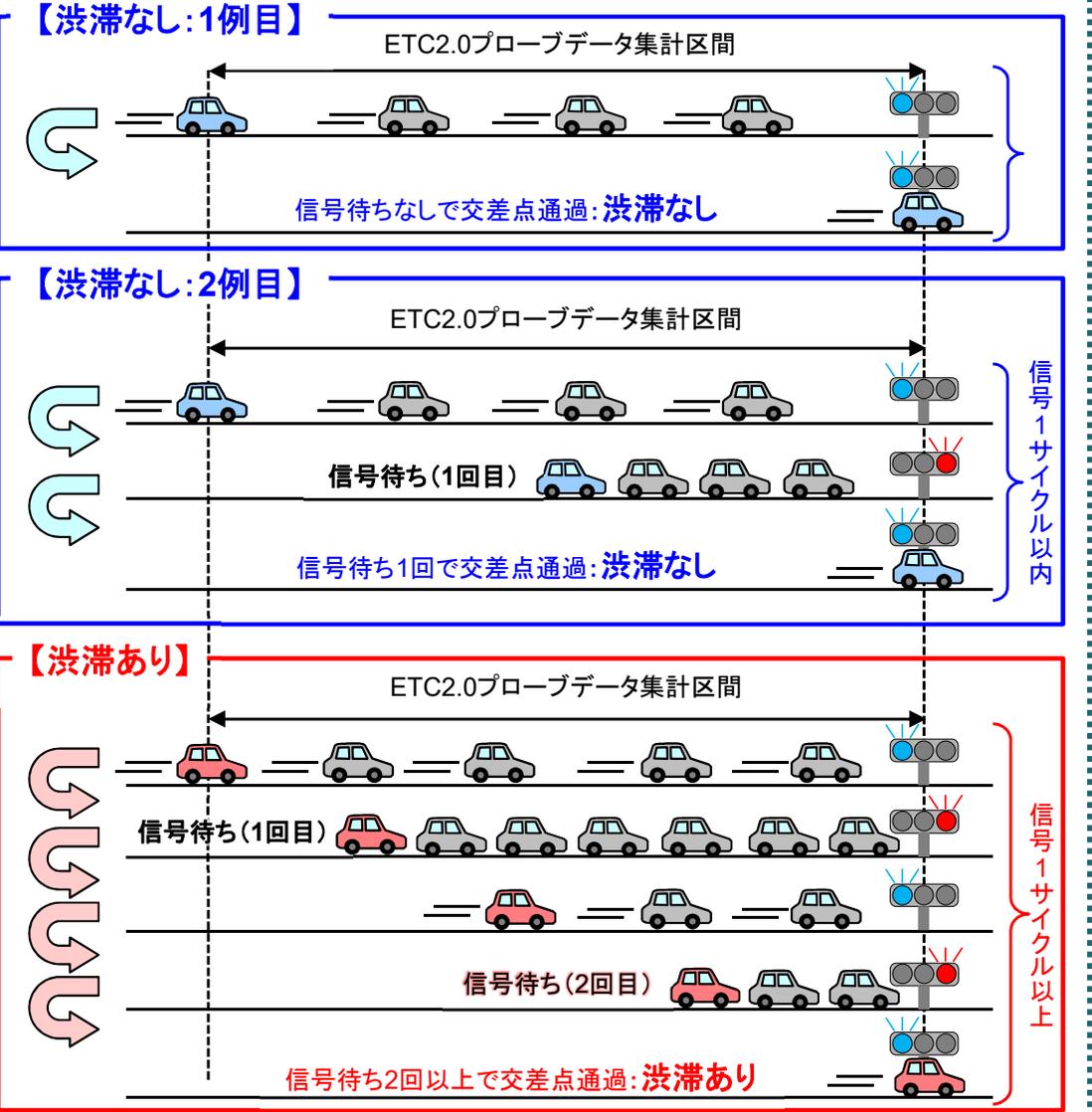


Step3: 【判定】

信号1サイクル以内に交差点を通過: 渋滞なし

信号1サイクル以上で交差点を通過: 渋滞あり

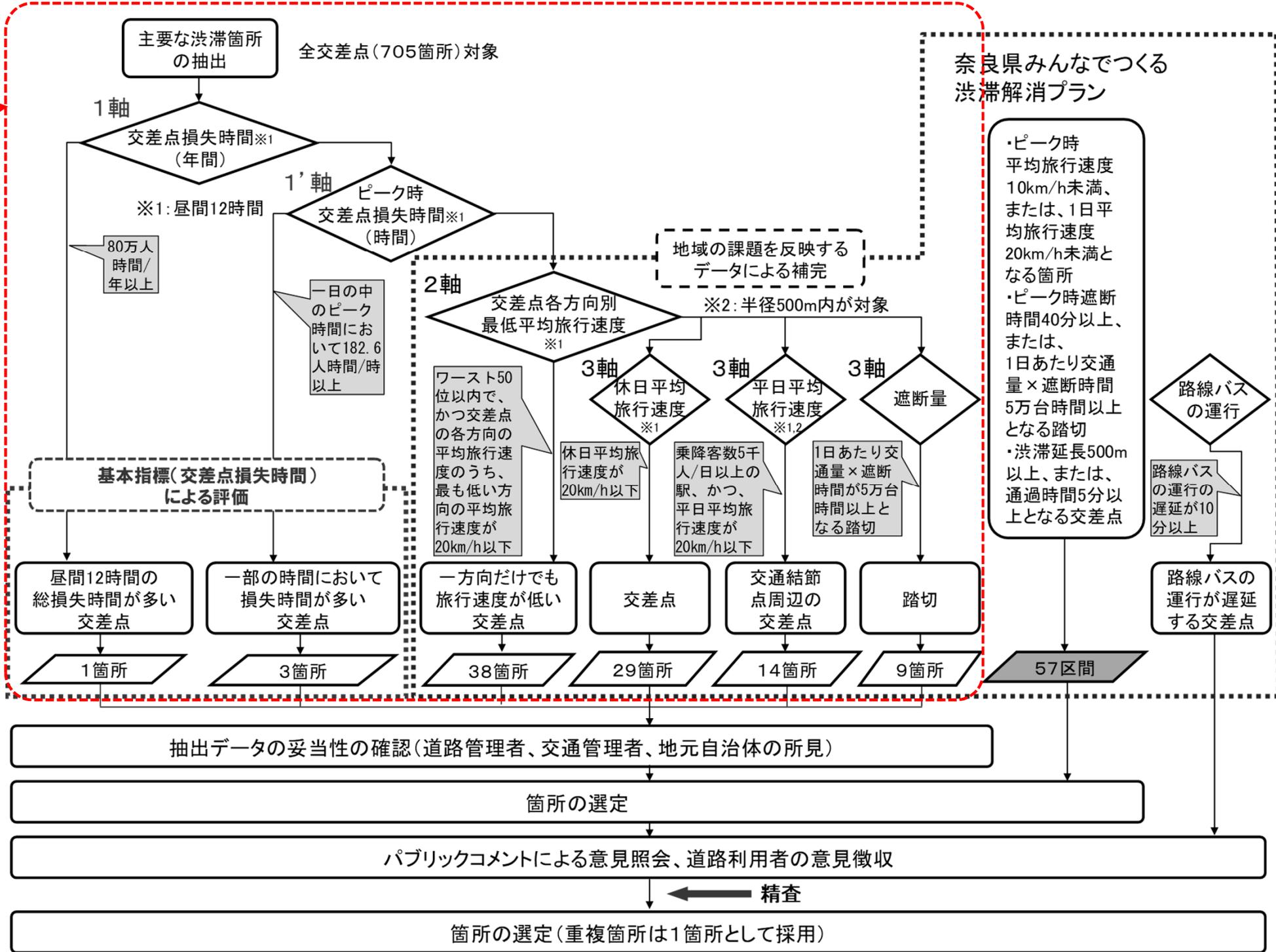
## 《所要時間による渋滞判定のイメージ》



# 【参考】選定時(平成25年1月)の基準

指標により評価した部分(1軸〜3軸)

奈良県みんなでつくる  
渋滞解消プラン



# 【参考】選定時(平成25年1月)の指標

・全国道路・街路交通情勢調査による交通量調査結果や道路プローブデータ※1を用いて各指標を算出。

項目	指標	判定基準
1軸	交差点損失時間(年間)※2※3	80万人時間/年以上
1'軸	ピーク時交差点損失時間(時間) ※2※3	182.6人時間/時以上
2軸	交差点方向別最低平均旅行速度 (平日)※2	交差点損失時間がワースト50位以内、かつ、各方向の平均旅行速度のうち、最も低い方向の平均旅行速度が20km/h以下
3軸 (交差点-1)	交差点方向別最低平均旅行速度 (休日)※2	最も低い方向の平均旅行速度が20km/h以下
3軸 (交差点-2)	鉄道駅からの距離 交差点方向別最低平均旅行速度 (平日)※2	乗降客数5千人/日以上 of 駅から500m以内 最も低い方向の平均旅行速度が20km/h以下
3軸 (踏切)	踏切遮断量 (1日あたり交通量 × 遮断時間)	5万台時間/日以上

※1: プローブデータとは、特定のカーナビ等の車載器を搭載した車両について時々刻々のGPS位置情報を記録したデータであり、これを分析することで道路区間別の平均旅行速度を把握することができる

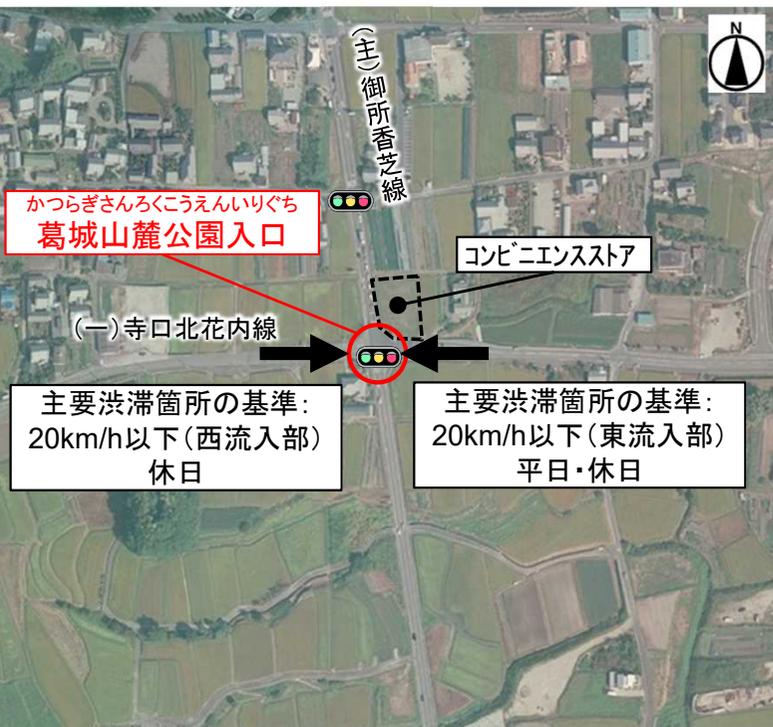
※2: 昼間12時間の値による

※3: 渋滞損失時間は以下の式により時間帯別に算出し、昼間12時間の値を合計(365日をかけて年換算)  
 $(\text{時間帯別交通量}) \times \{(\text{時間帯別の所要時間}) - (\text{非混雑時の所要時間})\} \times (\text{1台あたりの乗車人員})$

# 対策未実施箇所でのモニタリング《葛城山麓公園入口交差点》

- 葛城山麓公園入口交差点は、選定時の基準において「渋滞延長500m以上」に該当し、主要渋滞箇所を選定。
- 渋滞調査を行ったところ、顕著な渋滞は発生していないが、西流入部・東流入部において平均速度が20km/h以下となっており、今回モニタリングを実施。

## 《位置図》

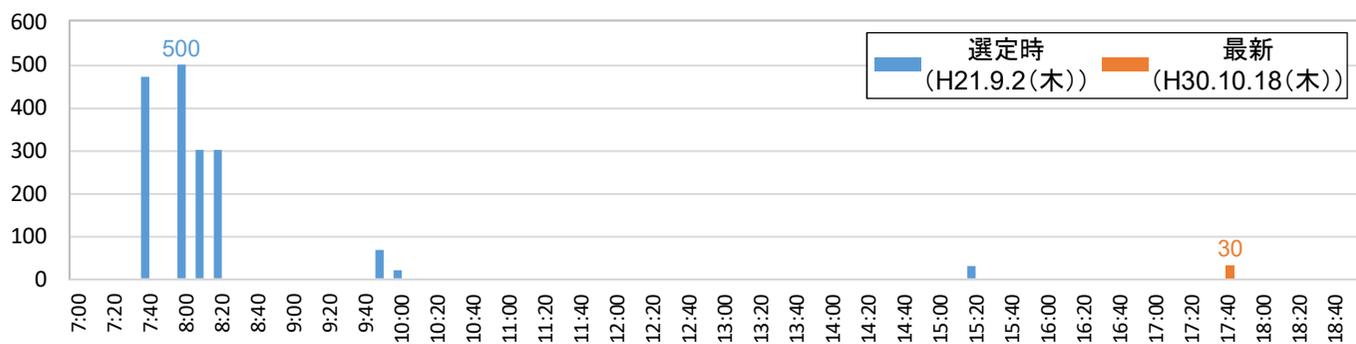


## 《解除基準と葛城山麓公園入口交差点の評価結果》

解除項目	基準	かつらぎさんろくこうえんいりぐち 葛城山麓公園入口交差点		備考
		評価	判定	
交差点 損失時間	80万人時間/年	18万人時間/年	○	
ピーク時交差点 損失時間	182.6人時間/時	70人時間/時	○	
平均速度	20km/h	17.9km/h(平日:東流入部) 19.1km/h(休日:東流入部) 19.3km/h(休日:西流入部)	×	
最大渋滞長	500m	30m(平日:北流入部)	○	コンビニエンスストアへの出入りにより一時的に渋滞
最大交差点 通過時間	5分	1分37秒(平日:北流入部)	○	

※使用データ  
 ・平均速度:ETC2.0データR1年9月～11月の平日12時間(7-19時)  
 ・最大渋滞長、最大交差点通過時間:平日H30年10月18日(木)、休日H30年10月21日(日) 調査結果

## 《北流入部の渋滞長(選定時との比較)》

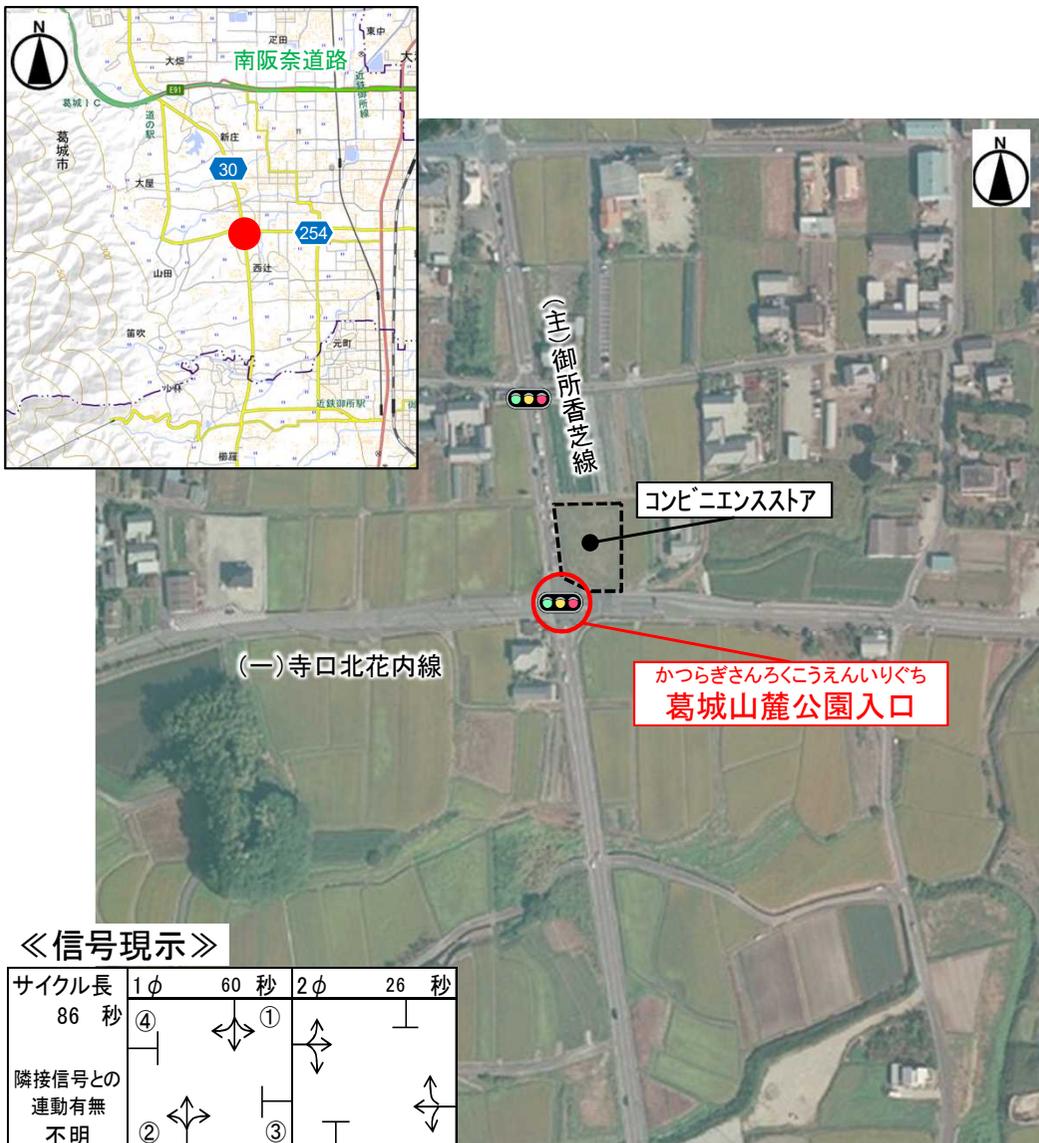


# 対策未実施箇所のモニタリング《葛城山麓公園入口交差点》

かつらぎさんろくこうえんいりぐち

- 葛城山麓公園入口交差点周辺は田畑が広がる地域で、北東角にコンビニエンスストアはあるが、交通状況への影響は限定的。
- 東流入部から南・北流入部への右左折交通が多いことが、平均速度を低下させている要因と考えられる。

## 《位置図》



## 《現地状況写真》



## 《現地状況所見》

- 田畑が広がる。
- 北東角にあるコンビニエンスストアの出入りによる本線への影響は限定的。
- 東側流入部は交差点に向かって上り勾配。
- 東流入部から南・北流入部への右左折交通が多い。
- 東、西流入部には右折レーンあり、南、北流入部は右折レーンなし。

## 《信号現示》

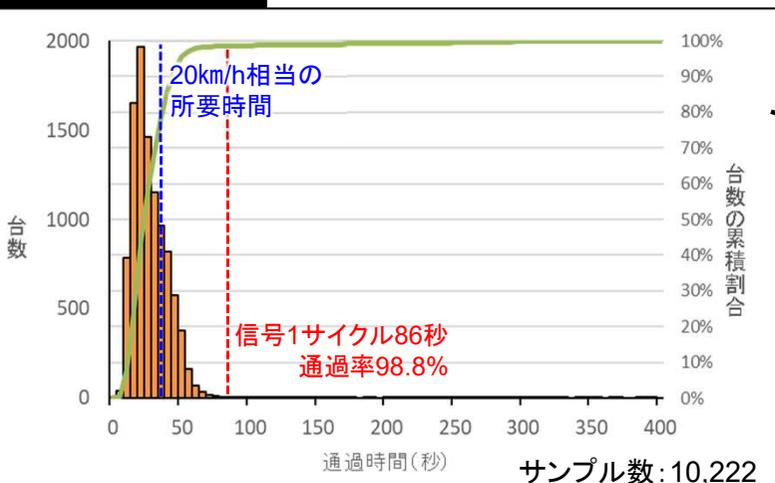
サイクル長 86 秒	1φ 60 秒	2φ 26 秒
隣接信号との 連動有無 不明	④ ②	① ③

# 対策未実施箇所のモニタリング《葛城山麓公園入口交差点》

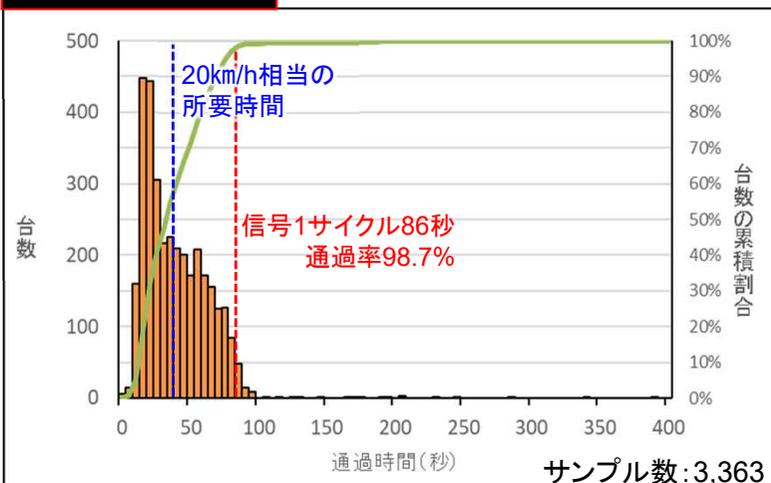
- ETC2.0プローブデータを用いた渋滞検証方法について、平均速度20km/h以下及び最新調査で渋滞が発生している方向の交差点通過時間を計測した結果、いずれの方向も97%以上の車両が信号1サイクル以内を通過している。
- 道路利用者や地元自治体からは、当該交差点が目立って混雑しているという認識はないとの意見がある。
- 以上により、日常的な渋滞が発生していないと判断し、『特定解除』に分類する。

## 《各流入部の所要時間》

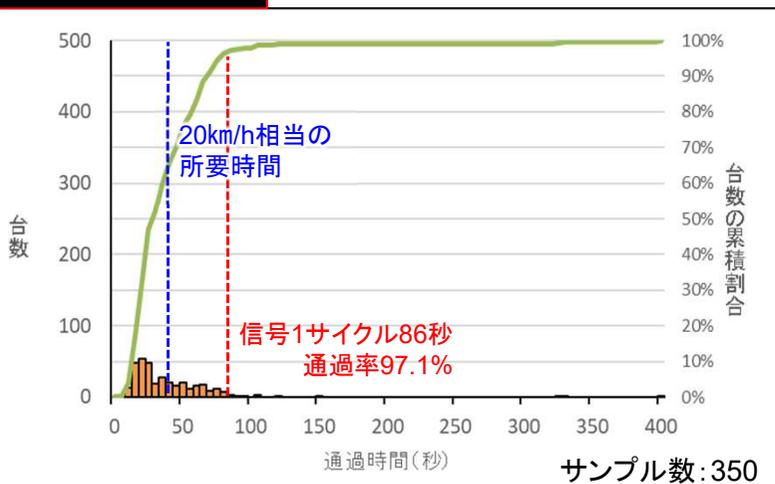
### 北流入部(平日) ※最大渋滞長30m



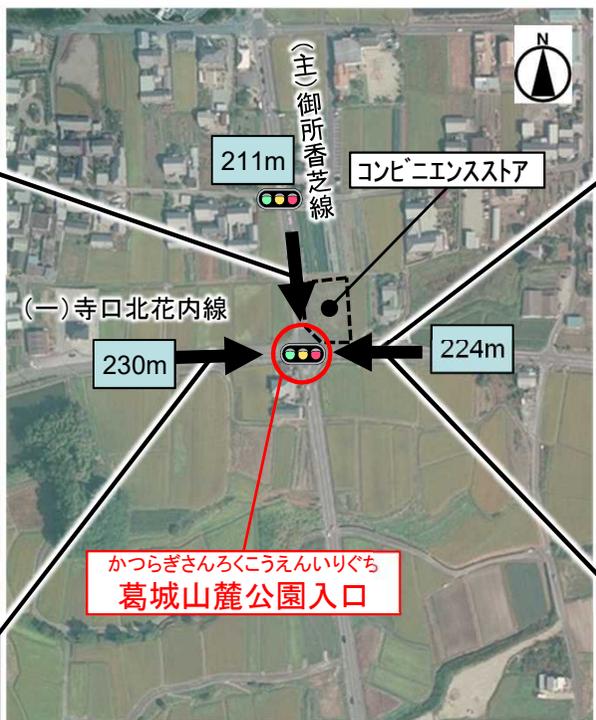
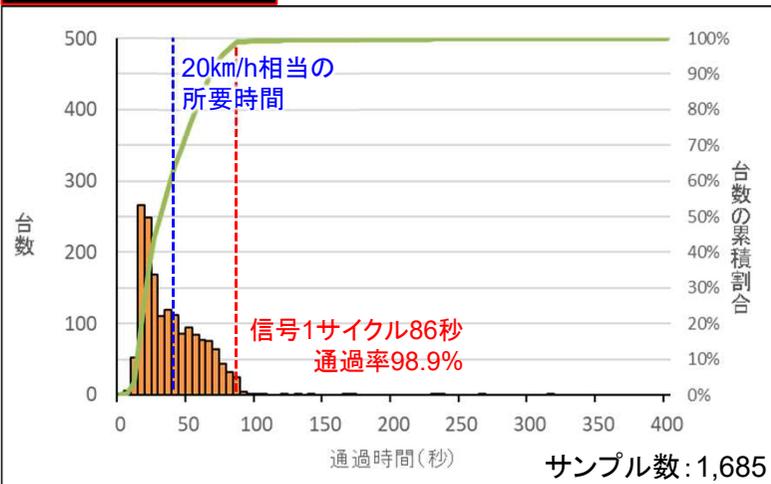
### 東流入部(平日) ※平均速度20km/h以下



### 西流入部(休日) ※平均速度20km/h以下



### 東流入部(休日) ※平均速度20km/h以下



※ 内数値はETC2.0プローブデータ集計区間の延長  
 ※使用データ:ETC2.0データR1年9月~11月

### 《道路利用者・地元の声》

- 当該交差点を通過する際に、特に混雑しているという認識はありません。  
【道路利用者】
- 当該交差点について、どの方向も特に混雑しているという認識はありません。  
【地元自治体:葛城市】

# 対策未実施箇所でのモニタリング《栄和町交差点》

えいわちよう

- 栄和町交差点は、選定時の基準において「平均速度20km/h以下」に該当し、主要渋滞箇所を選定。
- 渋滞調査を行ったところ、顕著な渋滞は発生していないが、北流入部・南流入部において平均速度が20km/h以下となっており、今回モニタリングを実施。

## 《位置図》



えいわちよう

## 《解除基準と栄和町交差点の評価結果》

解除項目	基準	えいわちよう 栄和町交差点		備考
		評価	判定	
交差点 損失時間	80万人時間/年	20万人時間/年	○	
ピーク時交差点 損失時間	182.6人時間/時	69人時間/時	○	
平均速度	20km/h	15.5km/h(平日:南流入部) 18.9km/h(休日:北流入部) 12.8km/h(休日:南流入部)	×	
最大渋滞長	500m	0m	○	
最大交差点 通過時間	5分	0秒	○	

※使用データ

・平均速度:ETC2.0データR1年9月～11月の平日12時間(7-19時)

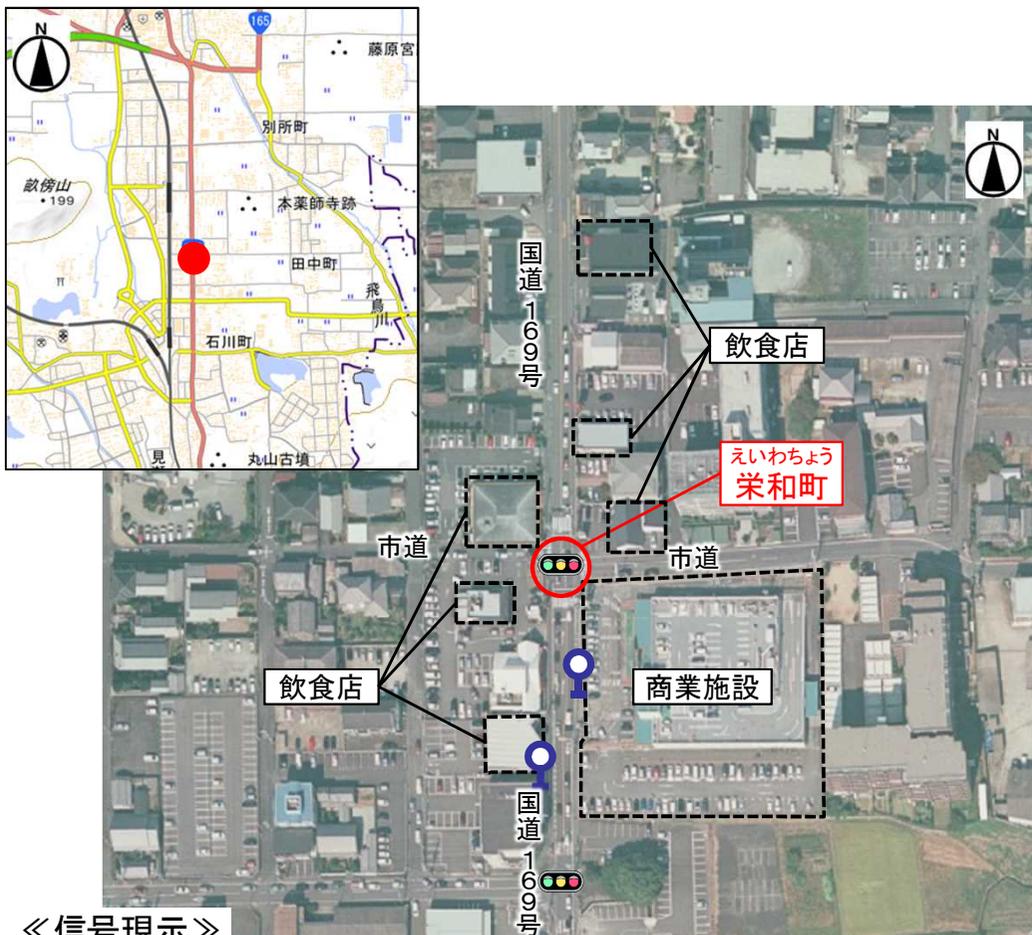
・最大渋滞長、最大通過時間: 平日H31年2月14日(木)、休日H31年2月17日(日) 調査結果

# 対策未実施箇所のモニタリング《栄和町交差点》

えいわちよう

- 栄和町交差点の沿道には商業施設や飲食店が多く、各店舗への出入り車両も多いことから、後続車両の一時的な速度低下が、平均速度を低下させている要因と考えられる。
- 南北直進の交通量が多く、東西方向への右左折による交通への影響は軽微。

## 《位置図》



## 《現地状況写真》



## 《現地状況所見》

- 商業施設や飲食店が多く、各店舗への出入り車両も多いことから、後続車両が阻害されている可能性がある。  
※商業施設は右折入庫不可の看板あり(物理的には右折入庫可能)。
- 南北直進の交通量が多く、東西方向への右左折による交通への影響は軽微。
- バス停が近接しているが、1便/時程度であるため交通阻害への影響は軽微。
- 南、東流入部には右折レーンあり、北、西流入部は右折レーンなし。

## 《信号現示》

サイクル長	1φ	119 秒	2φ	3 秒	3φ	35 秒	4φ	3 秒
160 秒	④	①						
隣接信号との連動有無不明	②	③						

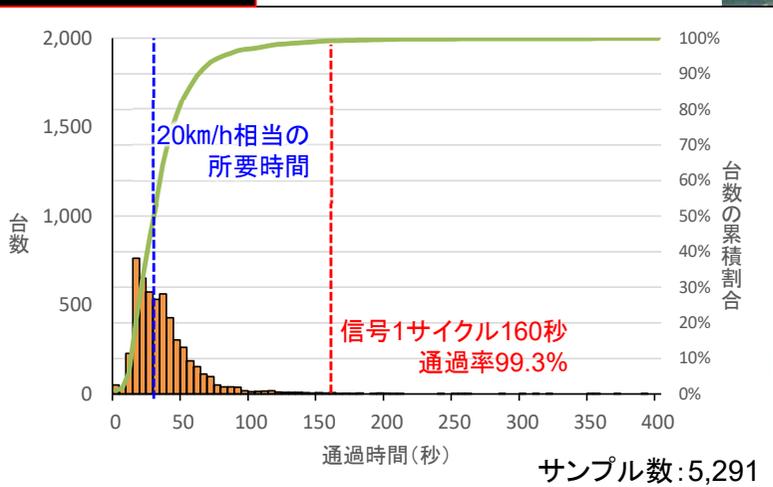
♀:バス停

# 対策未実施箇所のモニタリング《栄和町交差点》

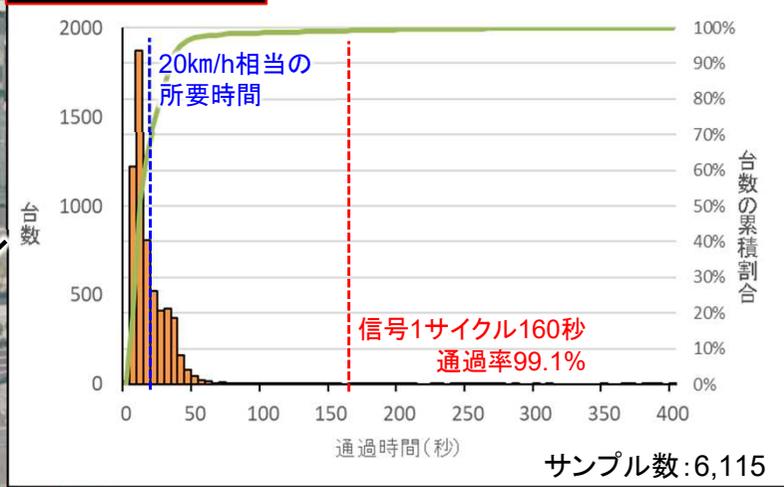
- ETC2.0プローブデータを用いた渋滞検証方法について、平均速度20km/h以下の方向の交差点通過時間を計測した結果、いずれの方向も約99%の車両が信号1サイクル以内を通過している。
- 道路利用者や地元自治体からは、当該交差点が目立って混雑しているという認識はないとの意見がある。
- 以上により、日常的な渋滞が発生していないと判断し、『特定解除』に分類する。

## 《各流入部の所要時間》

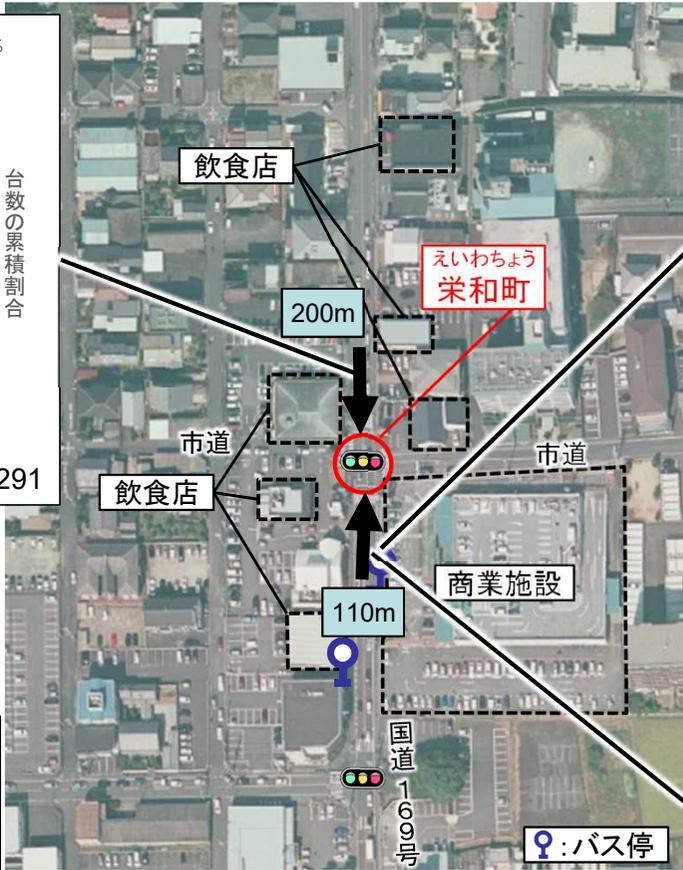
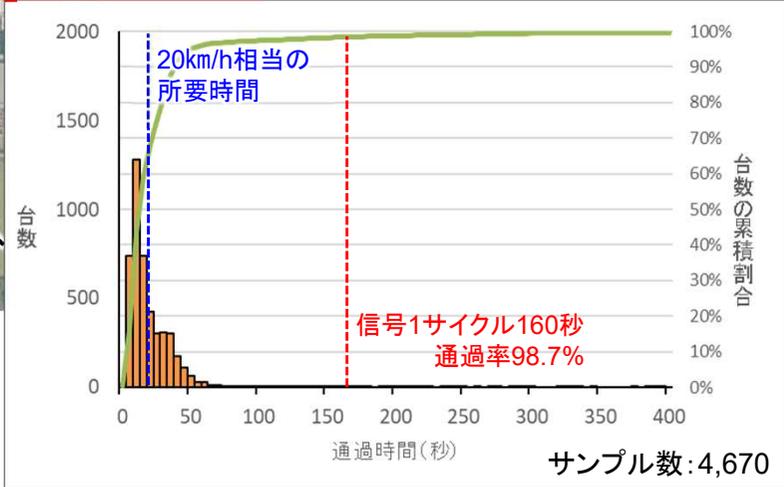
**北流入部(休日) ※旅行速度20km/h以下**



**南流入部(平日) ※平均速度20km/h以下**



**南流入部(休日) ※平均速度20km/h以下**



## 《道路利用者・地元の声》

- 稀に沿道飲食店への出入りで後続に影響がある場合はあるものの、大きな問題との認識はありません。【道路利用者】
- 沿道店舗への出入りにより後続に影響が出ることはありますが、頻度としては稀です。【地元自治体: 檀原市】

※ [ ] 内数値はETC2.0プローブデータ集計区間単位の延長  
 ※北流入のDRM区間は650mであるが、区間内に信号交差点があるため、区間を分割して設定  
 ※使用データ: ETC2.0データR1年9月～11月

# 対策未実施箇所でのモニタリング《見瀬北交差点》

みせきた

- 見瀬北交差点は、選定時の基準において「平均速度20km/h以下」に該当し、主要渋滞箇所を選定。
- 渋滞調査を行ったところ、顕著な渋滞は発生していないが、西流入部において平均速度が20km/h以下となっており、今回モニタリングを実施。

## 《位置図》



みせきた

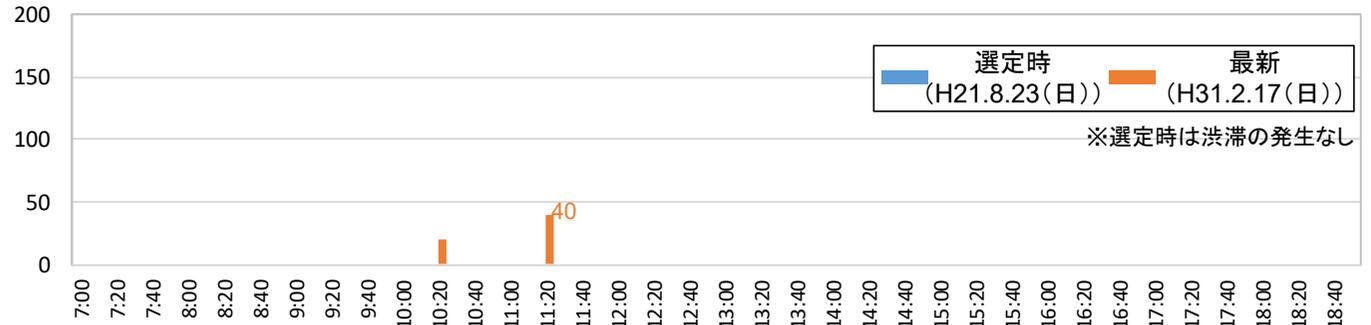
## 《解除基準と見瀬北交差点の評価結果》

解除項目	基準	みせきた 見瀬北交差点		備考
		評価	判定	
交差点 損失時間	80万人時間/年	4万人時間/年	○	
ピーク時交差点 損失時間	182.6人時間/時	19人時間/時	○	
平均速度	20km/h	10.9km/h(休日:西流入部) 10.6km/h(平日:西流入部)	×	
最大渋滞長	500m	40m(休日:西流入部)	○	対向直進車の阻害による 一時的な渋滞
最大交差点 通過時間	5分	2分45秒(休日:西流入部)	○	

※使用データ

- 平均速度: ETC2.0データR1.9月~11月の平日12時間(7-19時)
- 最大渋滞長、最大通過時間: 平日H31年2月14日(木)、休日H31年2月17日(日) 調査結果

## 《西流入部の渋滞長(選定時との比較)》



# 対策未実施箇所のモニタリング《見瀬北交差点》

みせきた

- 見瀬北交差点の沿道は、住宅や個人店舗が並ぶが、その出入りによる交通への影響は軽微。
- 西側には近鉄吉野線の踏切があり、踏切により遮断された交通がまとまって交差点に進入するため、先頭車両の右左折による後続車両の速度の一時的な低下が、平均速度を低下させている要因と考えられる。

## 《位置図》



## 《現地状況写真》



## 《現地状況所見》

- 沿道は住宅や個人店舗等が並ぶが、その出入りによる影響は軽微。
- 西側には近鉄吉野線の踏切があり、踏切により遮断された交通がまとまって交差点に進入するため、先頭車両の右左折により後続車両の速度が一時的に低下する。
- 西側流入部は交差点に向かって上り勾配。
- バス停が近接しているが、1便/時程度であるため交通阻害への影響は軽微。
- 全方向で右折レーンなし。

## 《信号現示》

サイクル長 162 秒	1φ 125 秒	2φ 3 秒	3φ 31 秒	4φ 3 秒
隣接信号との 連動有無 不明	④ ↑ ↓	① ↑ ↓	② ↑ ↓	③ ↑ ↓

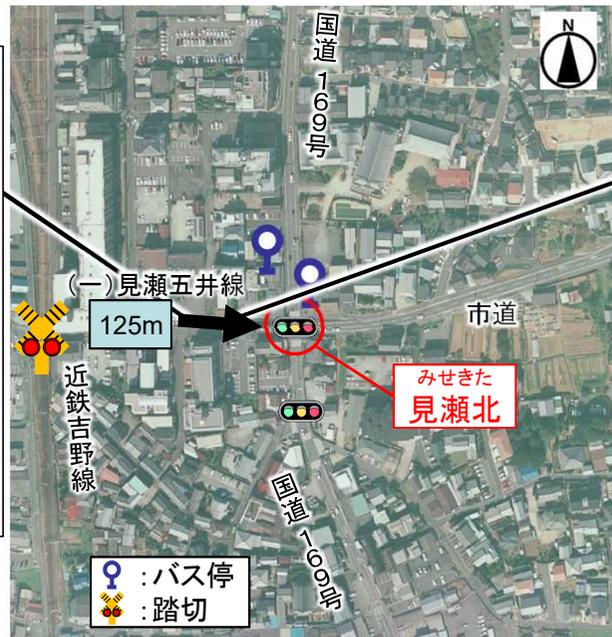
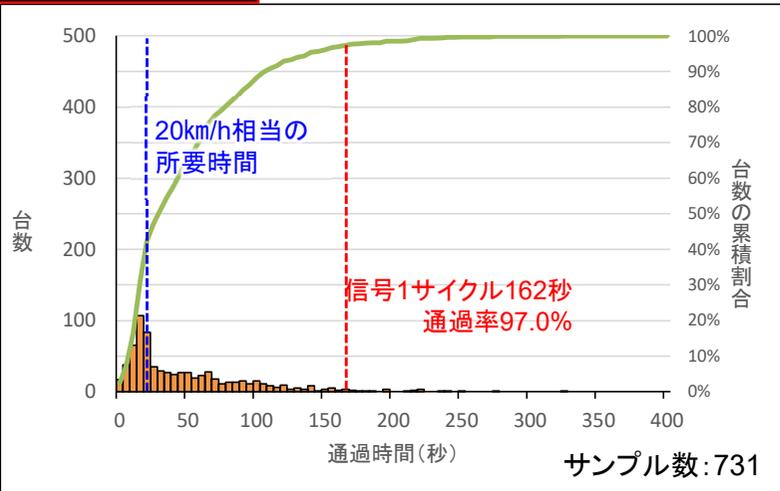
♀ : バス停  
⚡ : 踏切

# 対策未実施箇所でのモニタリング《見瀬北交差点》

- ETC2.0プローブデータを用いた渋滞検証方法について、平均速度20km/h以下の方向の交差点通過時間を計測した結果、約97~98%が信号1サイクル以内を通過している。
- 道路利用者や地元自治体からは当該交差点が目立って混雑しているという認識はないとの意見がある。
- 以上により、日常的な渋滞が発生していないと判断し、『特定解除』に分類する。

## 《各流入部の所要時間》

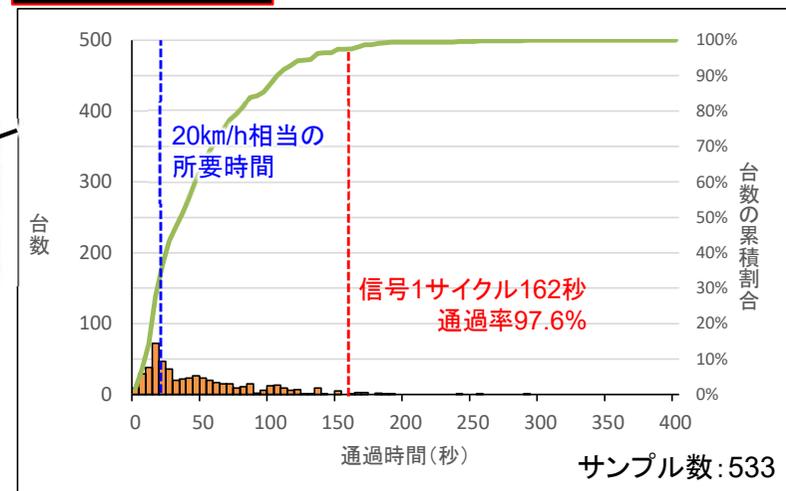
西流入部(平日) ※平均速度20km/h以下



※ 125m 内数値はETC2.0プローブデータ集計区間単位の延長  
 ※西流入のDRM1区間は288mであるが、区間内に踏切があるため、区間を分割して設定

※使用データ:ETC2.0データR1年9月~11月

西流入部(休日) ※平均速度20km/h以下



## 《道路利用者・地元の声》

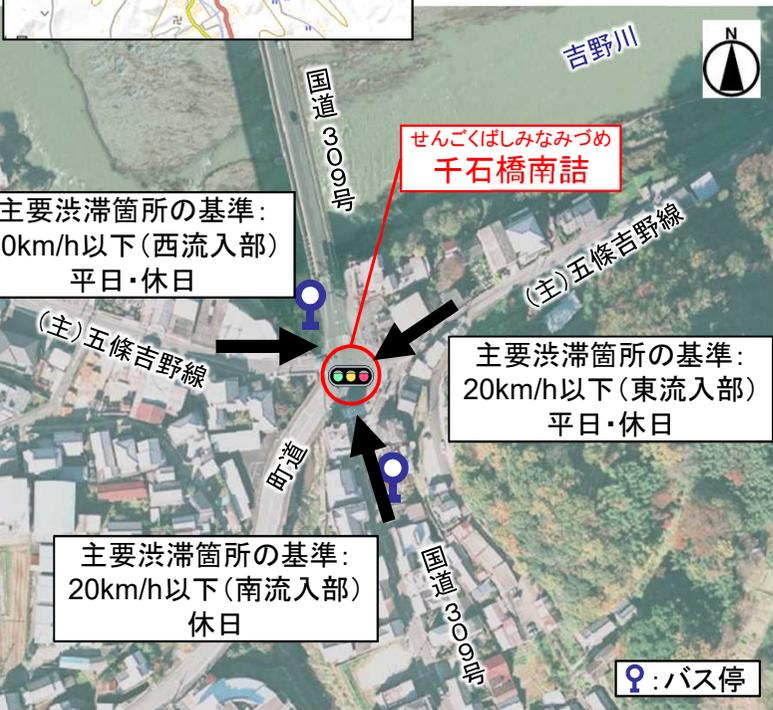
- 西流入部では、稀に混雑することもあるが、大きな問題との認識はありません。【道路利用者】
- 東西方向の青時間が短く、混雑することもあります。【地元自治体:榎原市】

# 対策未実施箇所でのモニタリング《千石橋南詰交差点》

せんごくばしみなみづめ

- 千石橋南詰交差点は、選定時の基準において「平均速度20km/h以下」に該当し、主要渋滞箇所を選定。
- 渋滞調査を行ったところ、顕著な渋滞は発生していないが、西流入部・東流入部・南流入部において平均速度が20km/h以下となっており、今回モニタリングを実施。

## 《位置図》



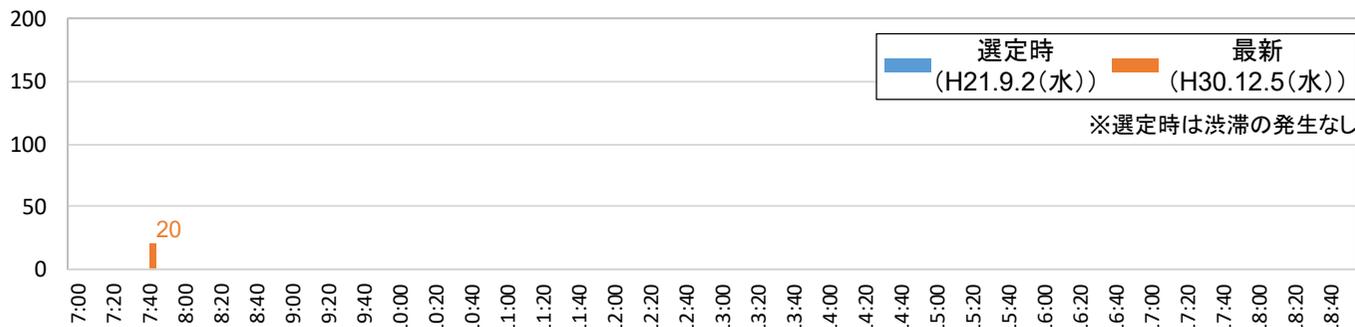
せんごくばしみなみづめ

## 《解除基準と千石橋南詰交差点の評価結果》

解除項目	基準	せんごくばしみなみづめ 千石橋南詰交差点		備考
		評価	判定	
交差点 損失時間	80万人時間/年	10万人時間/年	○	
ピーク時交差点 損失時間	182.6人時間/時	27人時間/時	○	
平均速度	20km/h	9.8km/h(平日:西流入部) 11.6km/h(平日:東流入部) 12.5km/h(休日:西流入部) 12.6km/h(休日:東流入部) 19.6km/h(休日:南流入部)	×	
最大渋滞長	500m	20m(平日:東流入部)	○	対向直進車の阻害による 一時的な渋滞
最大交差点 通過時間	5分	2分28秒 (平日:東流入部)	○	

※使用データ ・平均速度:ETC2.0データR1年9月~11月の平日12時間(7-19時)  
 ・最大渋滞長、最大通過時間:平日H30年12月5日(水)、休日H30年7月1日(日) 調査結果

## 《東流入部の渋滞長(選定時との比較)》



# 対策未実施箇所のモニタリング《千石橋南詰交差点》

せんごくばしみなみづめ

- 千石橋南詰交差点の周辺は民家や個人店舗が並ぶが、その出入りによる交通への影響は軽微。
- 五差路の交差点で、東西各流入部はカーブしており、南流入部を含め幅員が狭く歩道がないため、歩行者に注意して走行する必要があり、平均速度を低下させている要因と考えられる。

《位置図》



《現地状況写真》



《現地状況所見》

- 沿道は民家や個人店舗が並ぶが、その出入りによる影響は軽微
- 五差路の交差点で、東西各流入部はカーブしている。
- 東西南側流入部は幅員が狭く歩道がないため、歩行者を注意して走行する必要がある。
- バス停が近接しているが、1便/時程度であるため交通阻害への影響は軽微。
- 北流入部以外は右折レーンなし。

《信号現示》

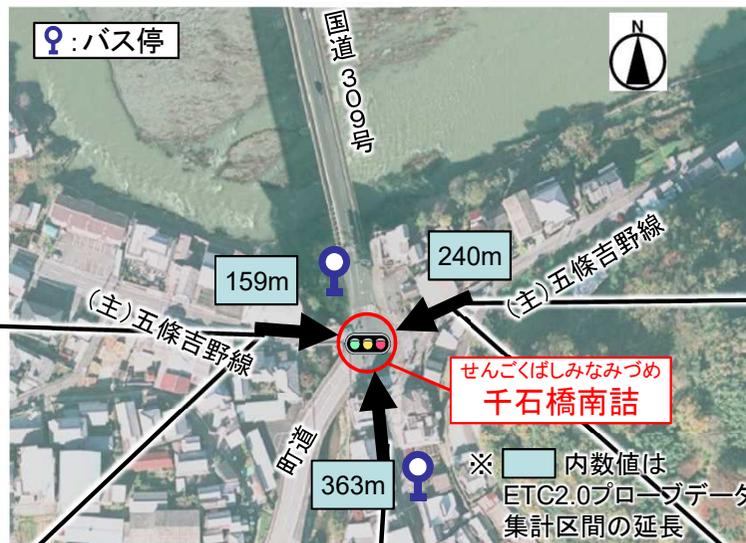
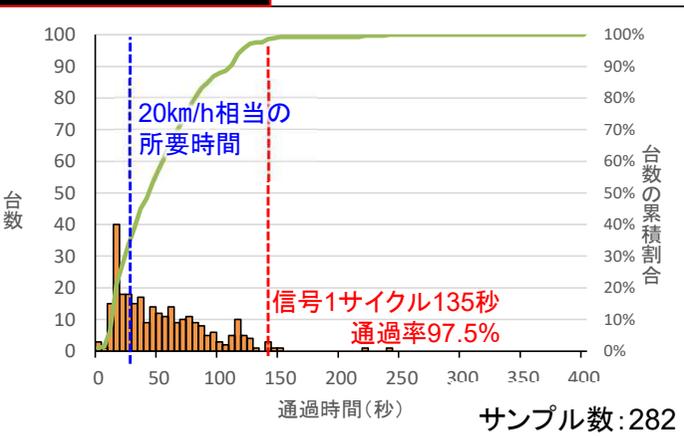
サイクル長	1φ	75 秒	2φ	3 秒	3φ	36	4φ	3 秒	5φ	15 秒	6φ	3 秒
135 秒	④	②	①	⑤	③	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫
隣接信号との連動有無	不明	不明	不明	不明	不明	不明	不明	不明	不明	不明	不明	不明

# 対策未実施箇所のモニタリング《千石橋南詰交差点》

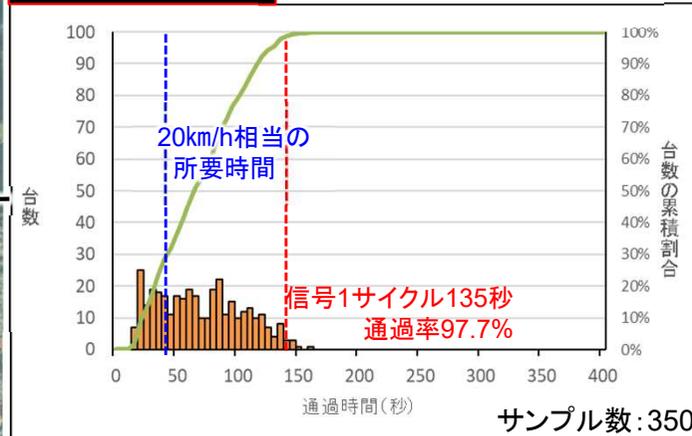
- ETC2.0プローブデータを用いた渋滞検証方法について、平均速度20km/h以下及び最新調査で渋滞が発生している方向の交差点通過時間を計測した結果、いずれの方向も約98%の車両が信号1サイクル以内を通過している。
- 道路利用者や地元自治体からは当該交差点が目立って混雑しているという認識はないとの意見がある。
- 以上により、日常的な渋滞が発生していないと判断し、『特定解除』に分類する。

## 《各流入部の所要時間》

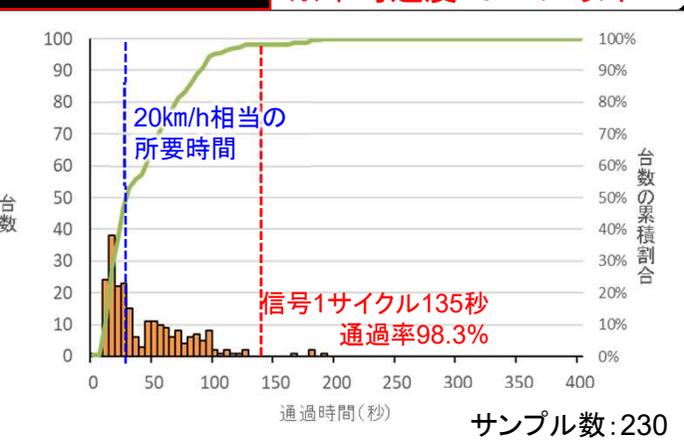
### 西流入部(平日) ※平均速度20km/h以下



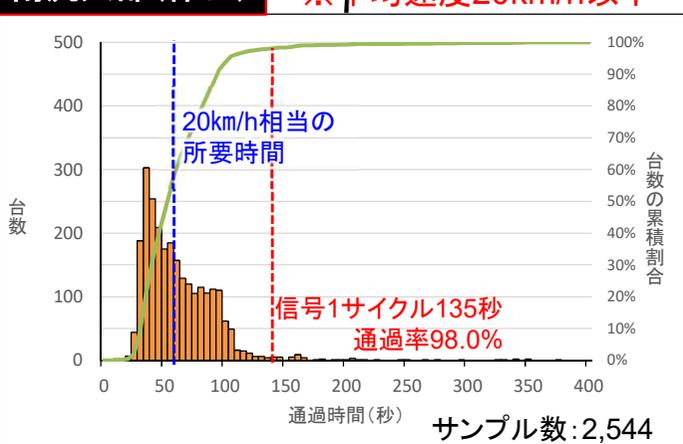
### 東流入部(平日) ※平均速度20km/h以下



### 西流入部(休日) ※平均速度20km/h以下



### 南流入部(休日) ※平均速度20km/h以下



### 東流入部(休日) ※平均速度20km/h以下



## 《道路利用者・地元の声》

- 南流入部でたまに混雑することはあるが、大きな問題との認識はありません。【道路利用者】
- お盆やゴールデンウィーク等の観光シーズンでは混雑が発生することがあります。【地元自治体: 下市町】

※使用データ: ETC2.0データR1年9月~11月

# 令和3年度 第1回 奈良県渋滞対策協議会

## 【主要渋滞箇所への対策実施状況】

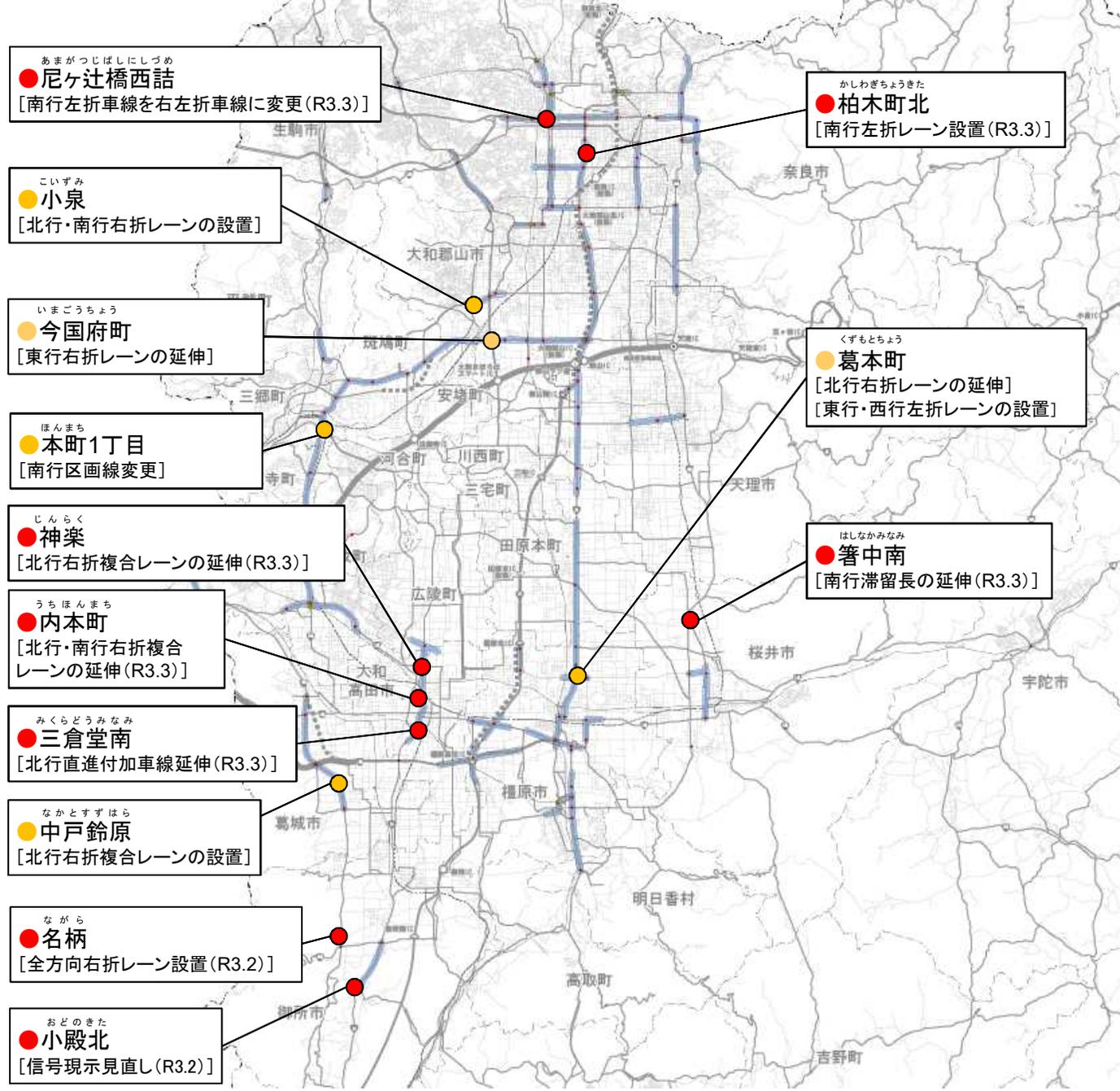
---

令和3年7月

# 主要渋滞箇所の対策実施状況

・主要渋滞箇所では、近年、柏木町北等8箇所において対策が完了。また、新たに5箇所において渋滞対策を立案。

- ### 対策実施状況
- 近年、対策が完了した箇所  
:8箇所(柏木町北、小殿北、  
尼ヶ辻橋西詰、箸中南、名柄、  
三倉堂南、神楽、内本町)
  - 今後の対策予定箇所  
:5箇所  
(本町1丁目、今国府町、葛本町、  
中戸鈴原、小泉)



# 近年の対策完了箇所

---

# 【参考】《奈良市域の渋滞の速効対策実施状況》

かしわぎちようきた なら

## 1) 柏木町北(奈良市、主:国道24号、従:市道)

■三條大路二丁目交差点  
①(北行)右折レーン2車線化(完) H30.2

対策前  
三條大路二丁目交差点  
右折レーン1車線  
右折レーンからはみ出した車両が、直進車両を阻害  
奈良高架橋

対策後  
三條大路二丁目交差点  
右折レーン2車線化  
高架橋直下に右折レーンを増設  
右折車両のはみ出しを回避し北行交通を円滑化  
奈良高架橋

三條大路二丁目交差点北行(右折レーン2車線化)

対策後(写真①)

■柏木町北交差点  
②(南行)奈良高架橋の車線運用変更(側道部の合流用付加車線設置) (完) R2.3  
③(南行)左折レーン設置 (完) R3.3  
④(南行)3車線化

至 京都  
近鉄奈良線  
R369  
二条大路南1  
三條大路2  
R308  
奈良高架橋  
四條大路1  
柏木町北  
柏木町  
八条高架橋  
JR大和路線  
至 橿原  
(主)奈良大和郡山線

■柏木町交差点  
④(南行)3車線化  
⑤(南北方向)左折レーン設置 (完) R1.6  
⑥(東西方向)右折レーン2車線化

対策前  
柏木町交差点  
国道24号  
左折車の減速により直進車も速度が低下  
(-)京終停車場 美師寺線  
柏木町交差点  
柏木町交差点  
左折レーンの新設  
左折レーンの新設

柏木町交差点南行(左折レーン)

対策後(写真②)

柏木町交差点北行(左折レーン)

対策後(写真③)

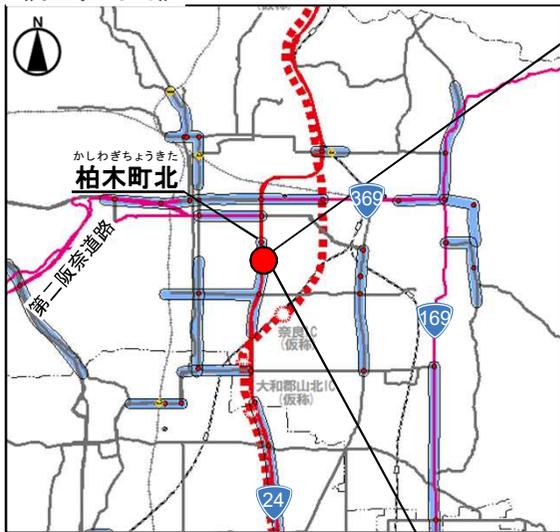
凡例

- ← 対策完了済み
- ← 今回対策完了
- ← 今後対策予定

# 直近の対策実施箇所

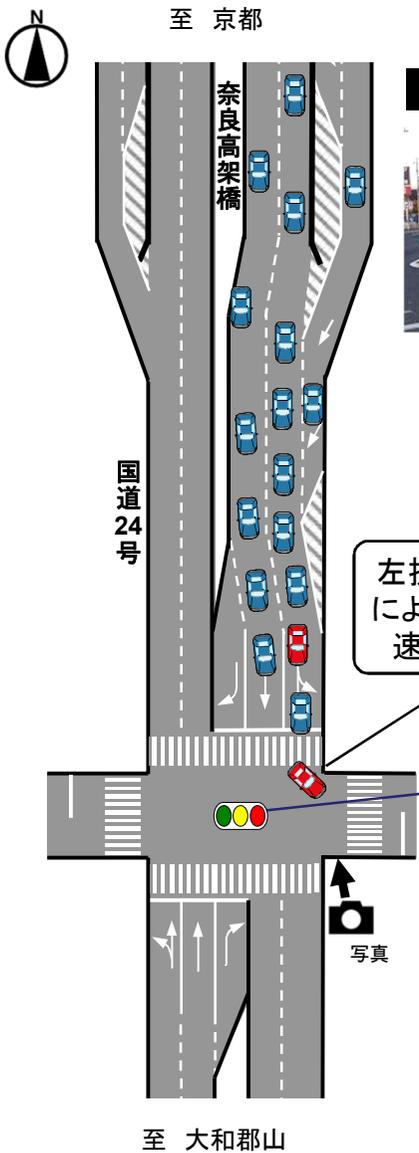
かしわぎちょうきた なら  
**1) 柏木町北(奈良市、主:国道24号、従:市道)**

《位置図》



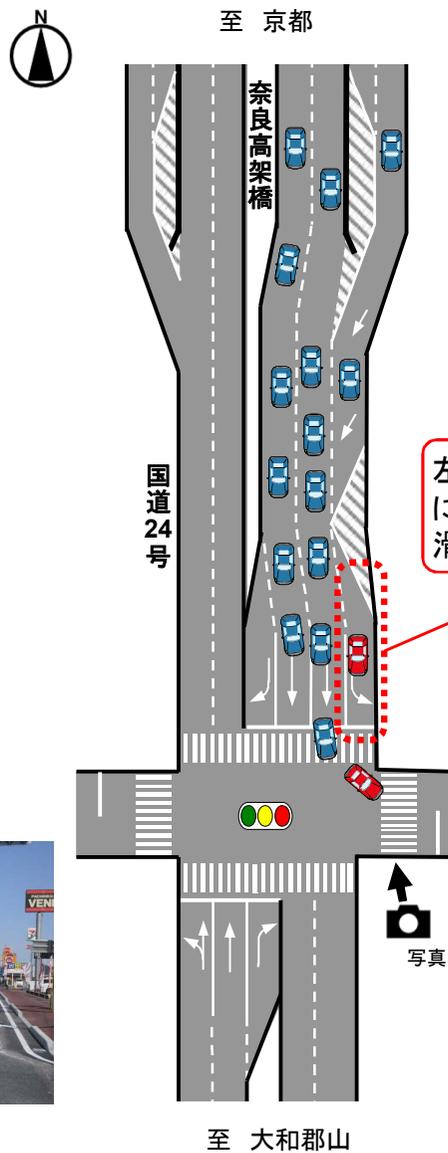
(南行)左折レーン設置(R3.3)

【対策前】



左折車の減速により直進車も速度が低下

【対策後】



左折レーンの新設により、直進車の円滑な交通を確保



《これまでの経緯》

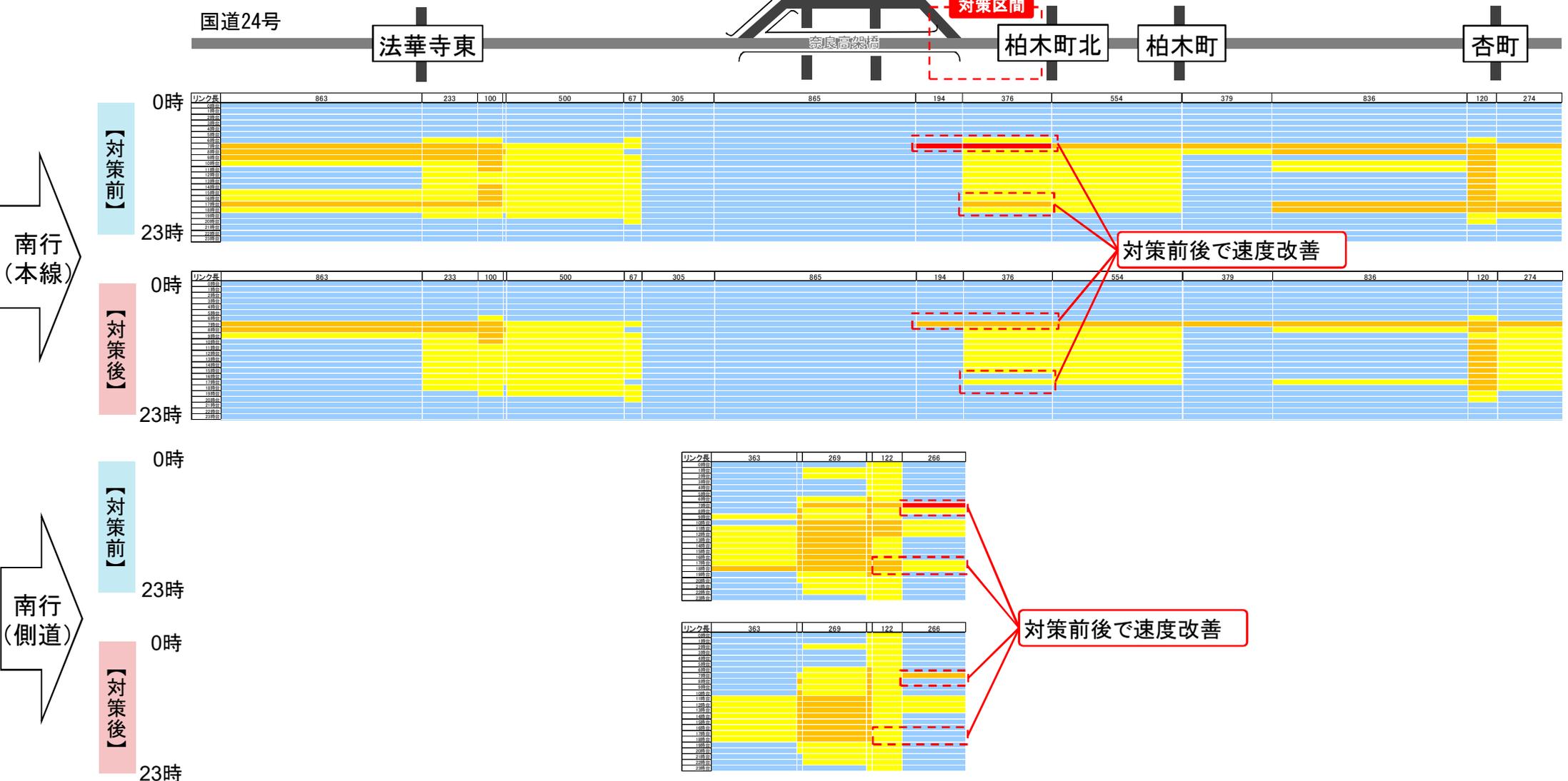
- ・H29.2: 奈良市域での渋滞速効対策方針の立案
- ・H30.2: 三条大路2丁目で北行右折レーン2車線化
- ・R1.6 : 柏木町で南北行左折レーンの設置
- ・R2.3 : 奈良高架橋南詰で車線運用変更+合流用付加車線の設置
- ・R3.3 : **左折レーン設置(今回)**

# 直近の対策実施箇所

かしわぎちょうきた なら  
**1) 柏木町北(奈良市、主:国道24号、従:市道)**

- ・国道24号の左折レーン設置により、交差点の通過が円滑になり、速度が改善傾向。
- ・一方、新型コロナウイルス感染拡大による道路交通への影響が残っている可能性あり

《対策効果(国道24号:北行・南行)》 (今後も継続してデータ検証を行う予定)



■ : 10km/h未満   ■ : 20km/h未満   ■ : 30km/h未満   ■ : 30km/h以上   ■ データなし

※使用データ : 対策前 ETC2.0データR2.9.1-11.30  
 対策後 ETC2.0データR3.4.1-5.31

# 直近の対策実施箇所

## 2) 小殿北(御所市、主:国道24号、従:県道古瀬小殿線)

### 《位置図》



### 《対策履歴》

- ・H29.4西行右折車線設置

### 《対策前後の速度状況(平日)》

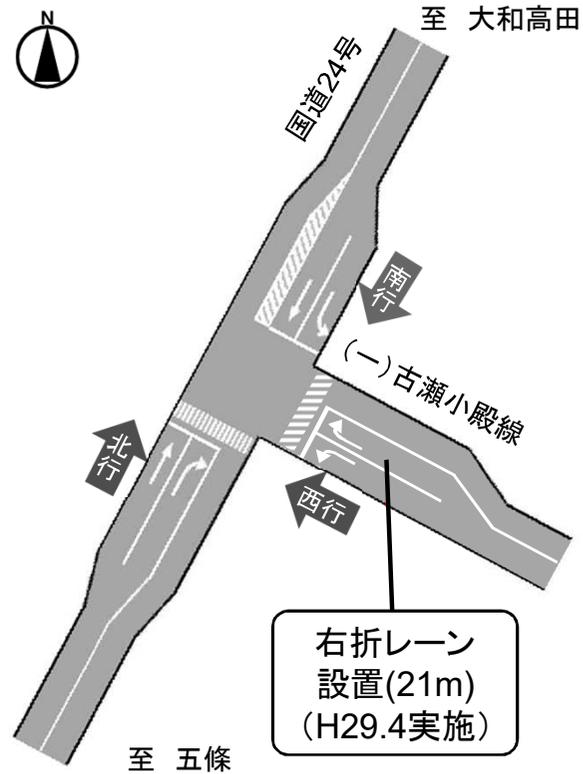
流入部	平均速度 (R2.9-11)	平均速度 (R3.4-5)
北行	46.5km/h	46.8km/h
南行	41.0km/h	40.4km/h
西行	12.1km/h	12.2km/h

※使用データ：ETC2.0データR2.9.1-11.30  
R3.4.1-5.31

※新型コロナウイルス感染拡大による道路交通への影響が残っている可能性あり

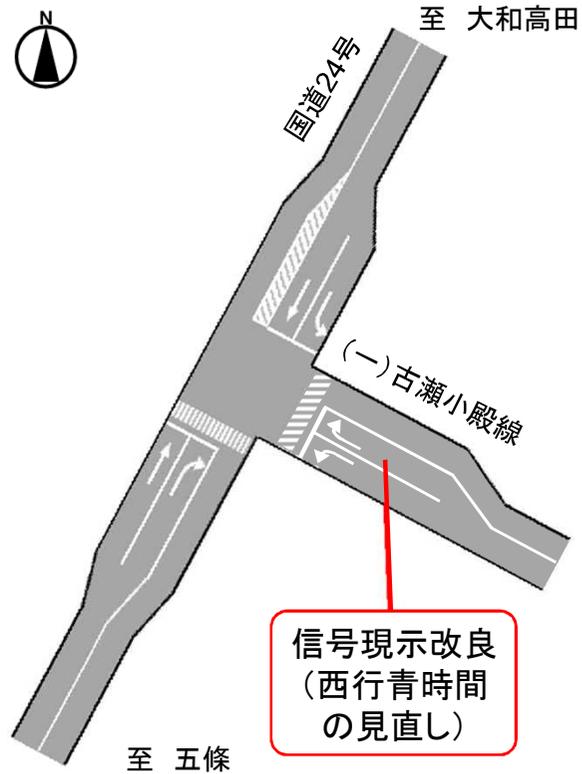
信号現示見直し(R3.2)

### 【対策前】



右折レーン  
設置(21m)  
(H29.4実施)

### 【対策後】



信号現示改良  
(西行青時間の  
見直し)

# 直近の対策実施箇所

## 3) 尼ヶ辻橋西詰 (奈良市、主: 県道奈良生駒線、従: 県道奈良精華線)

### 《位置図》



(南行) 左折車線を右左折車線に変更 (R3.3)

### 【対策前】



### 【対策後】



右折車のはみ出しにより左折車の走行を阻害

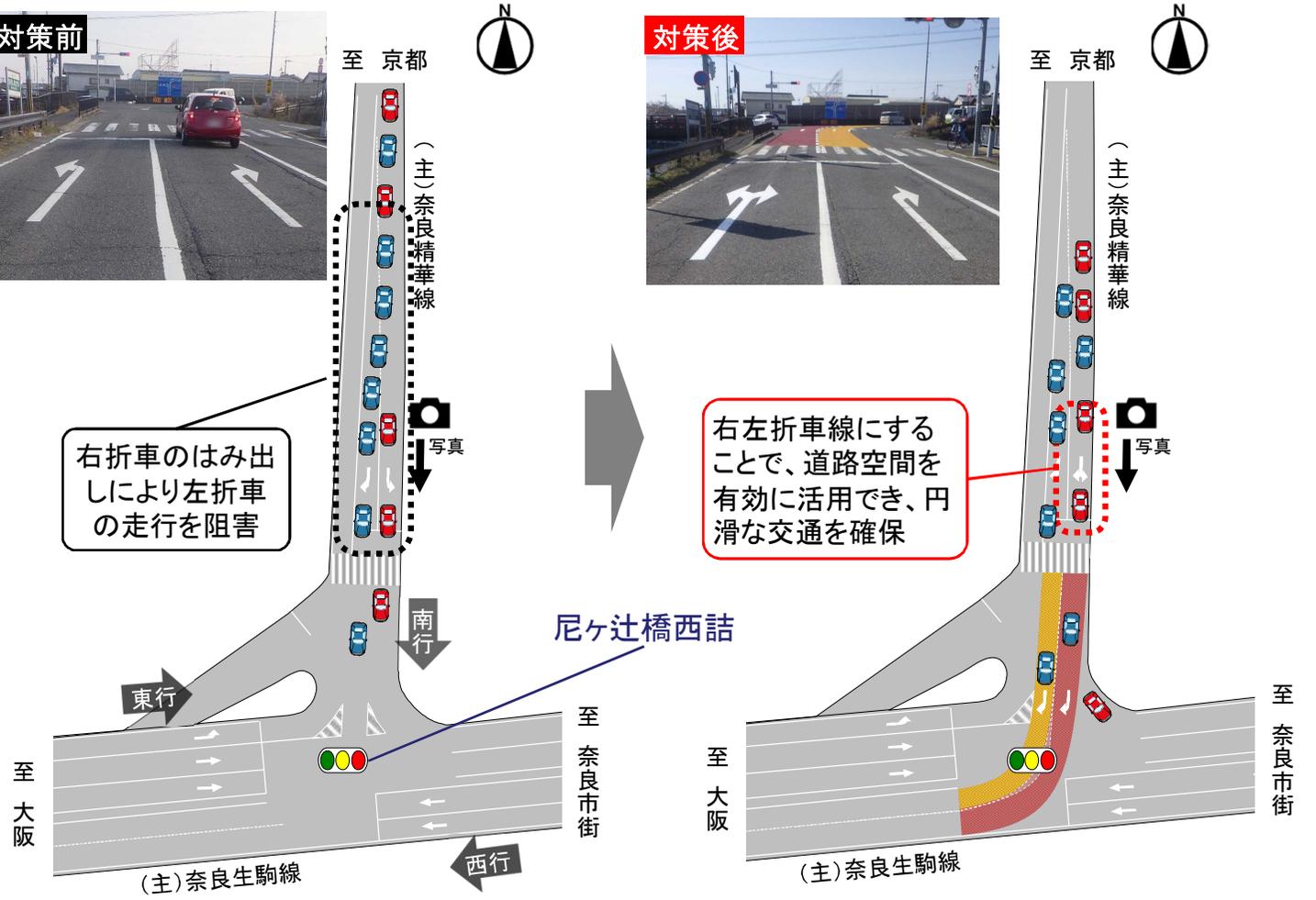
右左折車線にすることで、道路空間を有効に活用でき、円滑な交通を確保

### 《対策前後の速度状況(平日)》

流入部	平均速度 (R2.9-11)	平均速度 (R3.4-5)
東行	21.0km/h	20.3 km/h
西行	28.4km/h	28.3 km/h
南行	21.2km/h	24.5km/h

※使用データ : ETC2.0データR2.9.1-11.30  
R3.4.1-5.31

※新型コロナウイルス感染拡大による道路交通への影響が残っている可能性あり



# 直近の対策実施箇所

## 4) 箸中南(桜井市、主:国道169号、従:市道)

### 《位置図》



(南行) 滞留長の延伸 (R3.3)

### 【対策前】



#### 対策前



南行車両のはみ出しにより、南東行車両の走行を阻害

### 【対策後】



#### 対策後



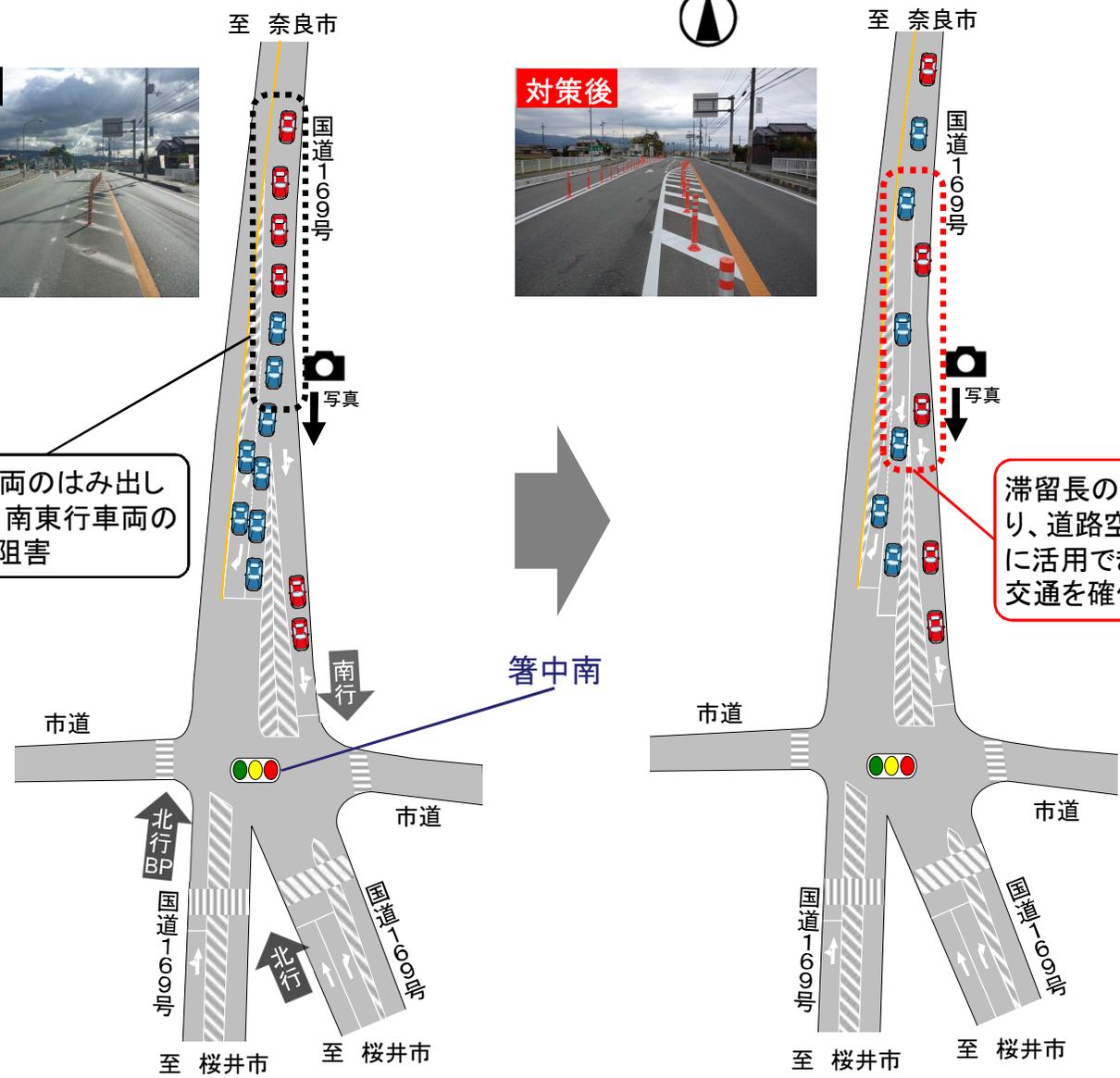
滞留長の延伸により、道路空間を有効に活用でき、円滑な交通を確保

### 《対策前後の速度状況(平日)》

流入部	平均速度 (R2.9-11)	平均速度 (R3.4-5)
南行	22.0km/h	24.5km/h
北行	16.9km/h	18.3km/h
北行(BP)	17.5km/h	18.5km/h

※使用データ：ETC2.0データR2.9.1-11.30  
R3.4.1-5.31

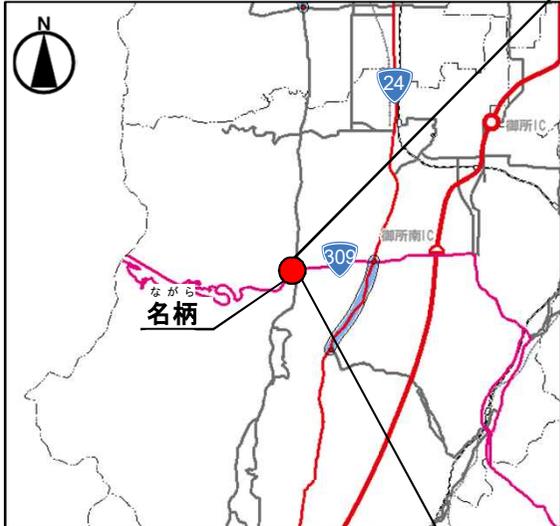
※新型コロナウイルス感染拡大による道路交通への影響が残っている可能性あり



# 直近の対策実施箇所

## 5) 名柄(御所市、主:国道309号、従:県道御所香芝線)

### 《位置図》



### 《対策前後の速度状況(平日)》

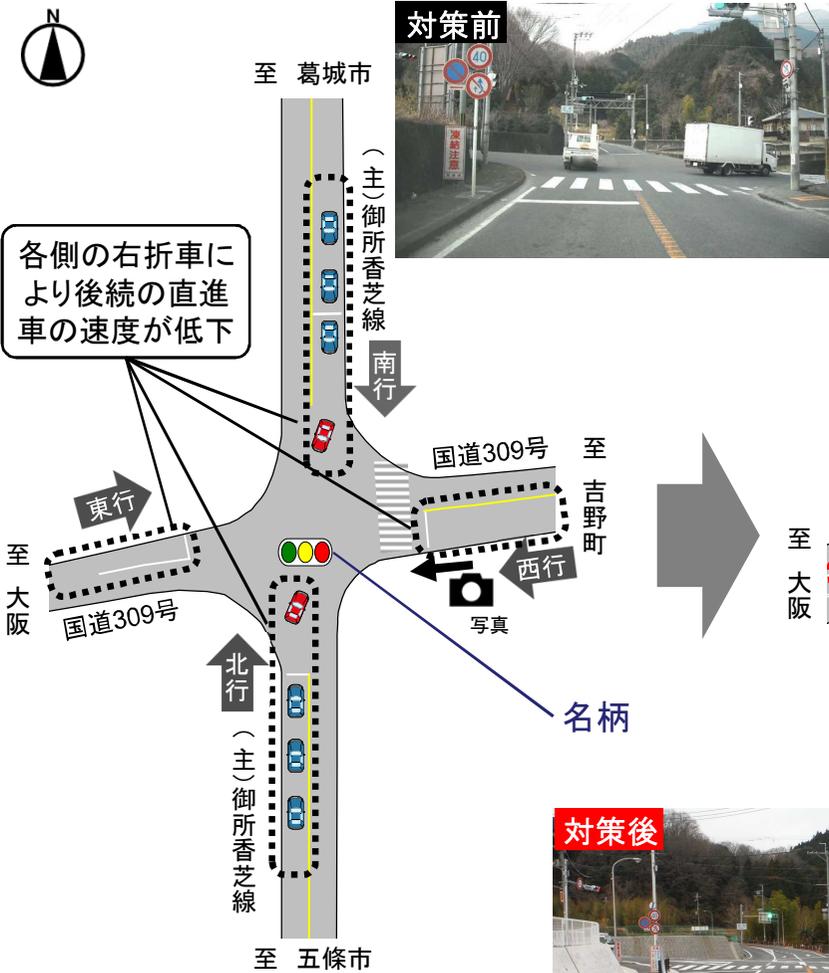
流入部	平均速度 (R2.9-11)	平均速度 (R3.4-5)
西行	31.0km/h	32.1km/h
東行	39.1km/h	41.1km/h
北行	27.1km/h	29.7km/h
南行	41.2km/h	40.7km/h

※使用データ：ETC2.0データR2.9.1-11.30  
R3.4.1-5.31

※新型コロナウイルス感染拡大による道路交通への影響が残っている可能性あり

### (全方向)右折レーン設置(R3.2)

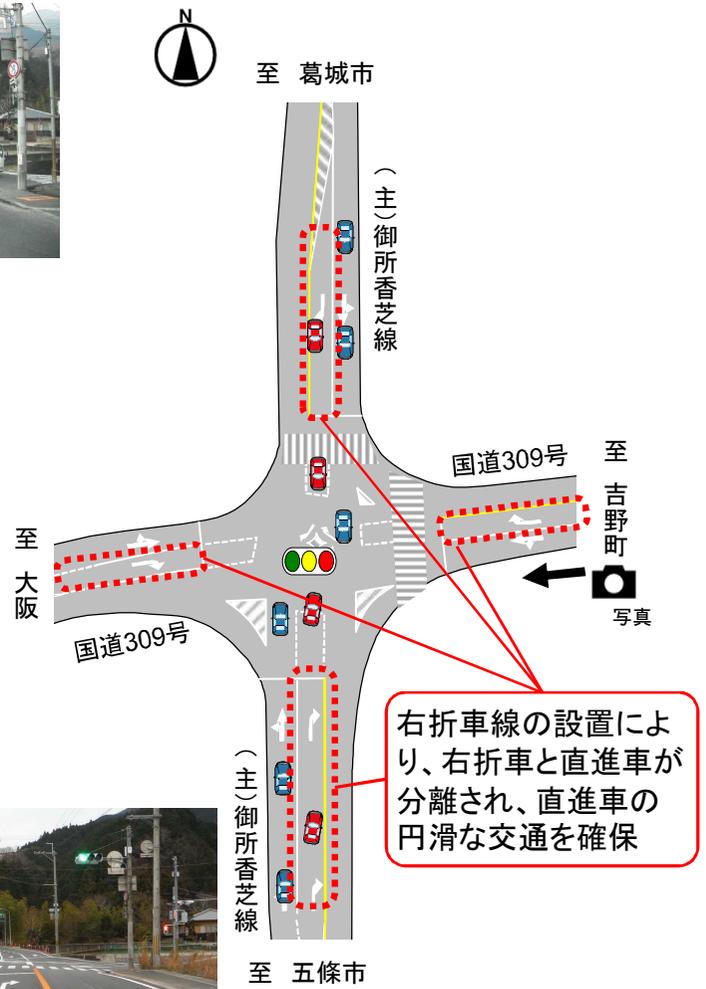
#### 【対策前】



#### 対策後



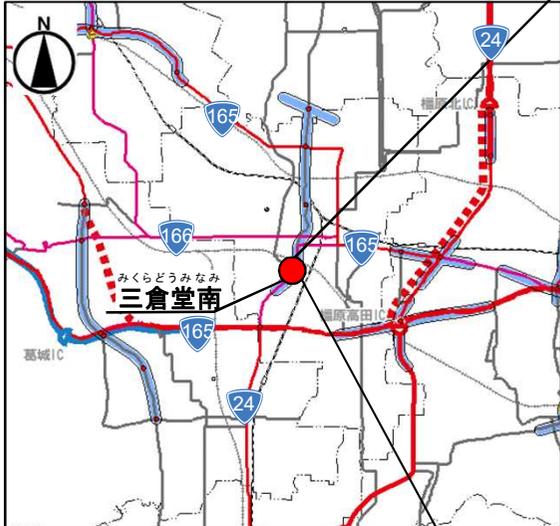
#### 【対策後】



# 直近の対策実施箇所

みくらどうみなみ やまとたかだし      かわいやまとたかだ  
**6) 三倉堂南(大和高田市、主: 国道166号、従: 県道河合大和高田線)**

《位置図》



(北行)直進付加車線延伸(R3.3)

【対策前】



【対策後】



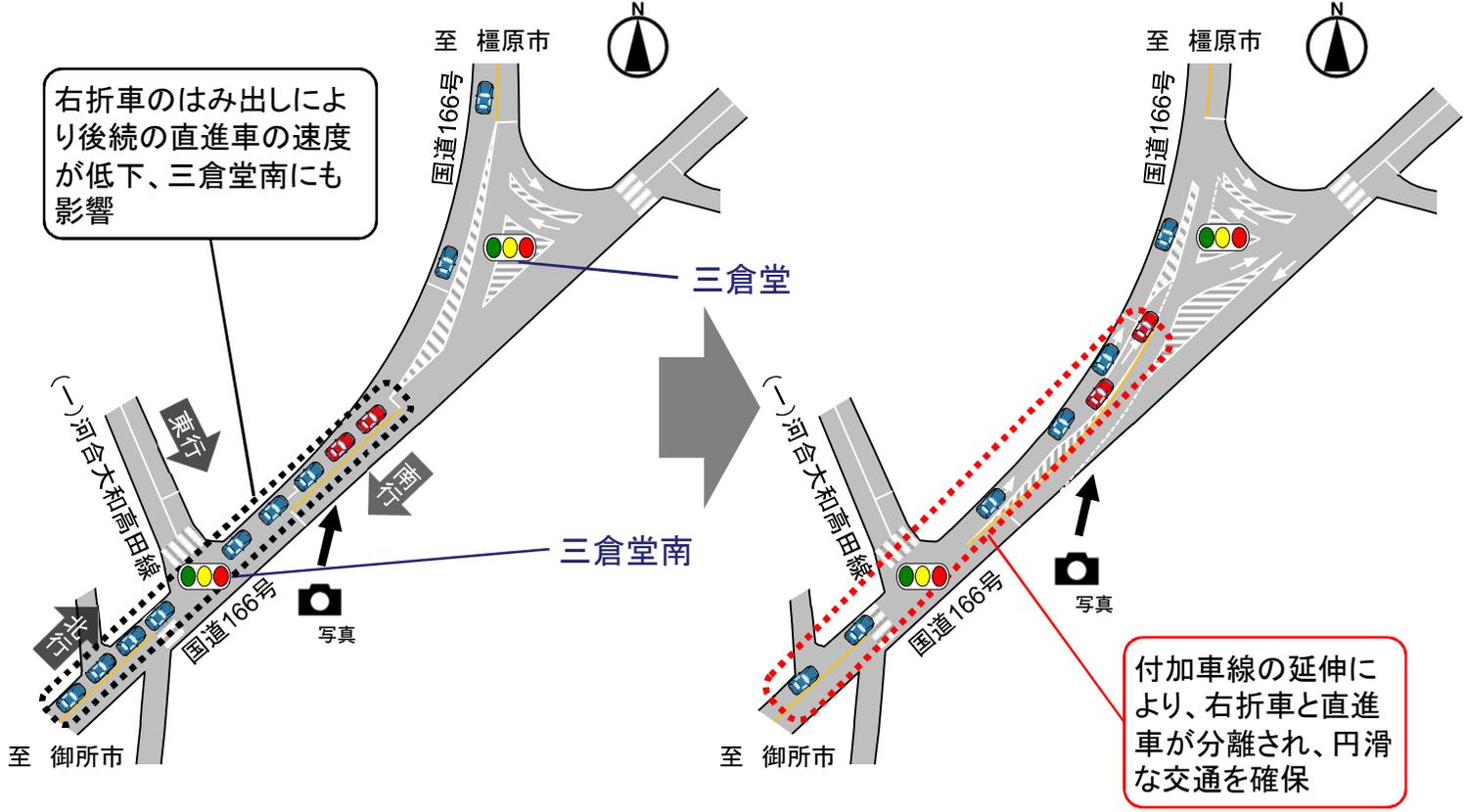
《対策前後の速度状況(平日)》

流入部	平均速度 (R2.9-11)	平均速度 (R3.4-5)
北行	18.4km/h	20.8km/h
南行	28.4km/h	29.0km/h
東行	7.5km/h	7.5km/h

※使用データ：ETC2.0データR2.9.1-11.30  
R3.4.1-5.31

※新型コロナウイルス感染拡大による道路交通への影響が残っている可能性あり

右折車のはみ出しにより後続の直進車の速度が低下、三倉堂南にも影響



付加車線の延伸により、右折車と直進車が分離され、円滑な交通を確保

# 直近の対策実施箇所

## 7) 神楽(大和高田市、主:国道165号、従:県道大和高田斑鳩線)

### 《位置図》



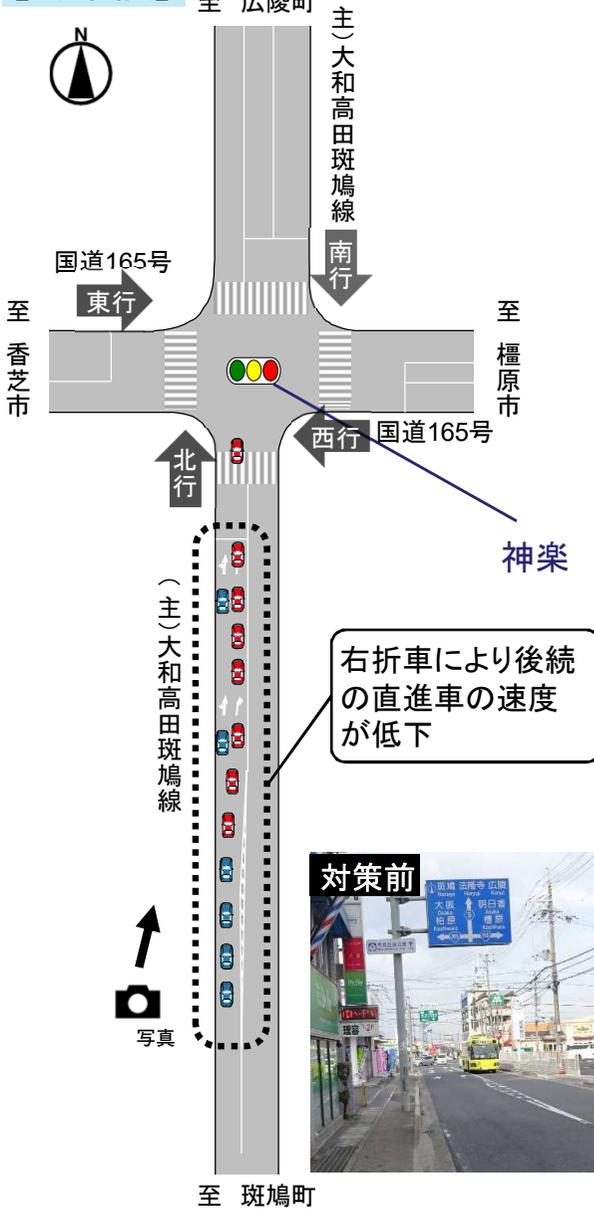
### 《対策前後の速度状況(平日)》

流入部	平均速度 (R2.9-11)	平均速度 (R3.4-5)
東行	13.1km/h	14.8km/h
西行	14.3km/h	14.3km/h
南行	22.4km/h	24.3km/h
北行	13.5km/h	14.0km/h

※使用データ：ETC2.0データR2.9.1-11.30  
R3.4.1-5.31  
※新型コロナウイルス感染拡大による道路交通への影響が残っている可能性あり

### (北行)右折複合レーンの延伸(R3.3)

#### 【対策前】



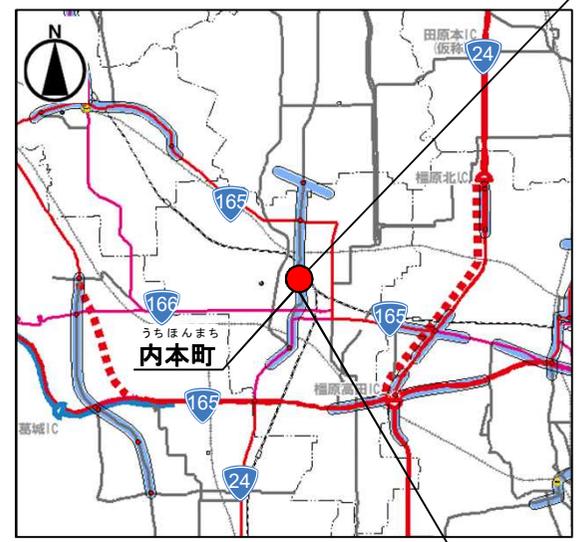
#### 【対策後】



# 直近の対策実施箇所

うちほんまち やまとたかだし やまとたかだいかるが  
**8)内本町(大和高田市、主:県道大和高田斑鳩線、従:市道)**

《位置図》



《対策前後の速度状況(平日)》

流入部	平均速度 (R2.9-11)	平均速度 (R3.4-5)
北行	19.7km/h	22.2km/h
南行	19.6km/h	20.6km/h

※使用データ：ETC2.0データR2.9.1-11.30  
 R3.4.1-5.31  
 ※新型コロナウイルス感染拡大による道路交通への影響が残っている可能性あり

(北行・南行)右折複合レーンの延伸(R3.3)

【対策前】



【対策後】



# 今後の対策予定箇所

---

# 今後の対策実施予定箇所

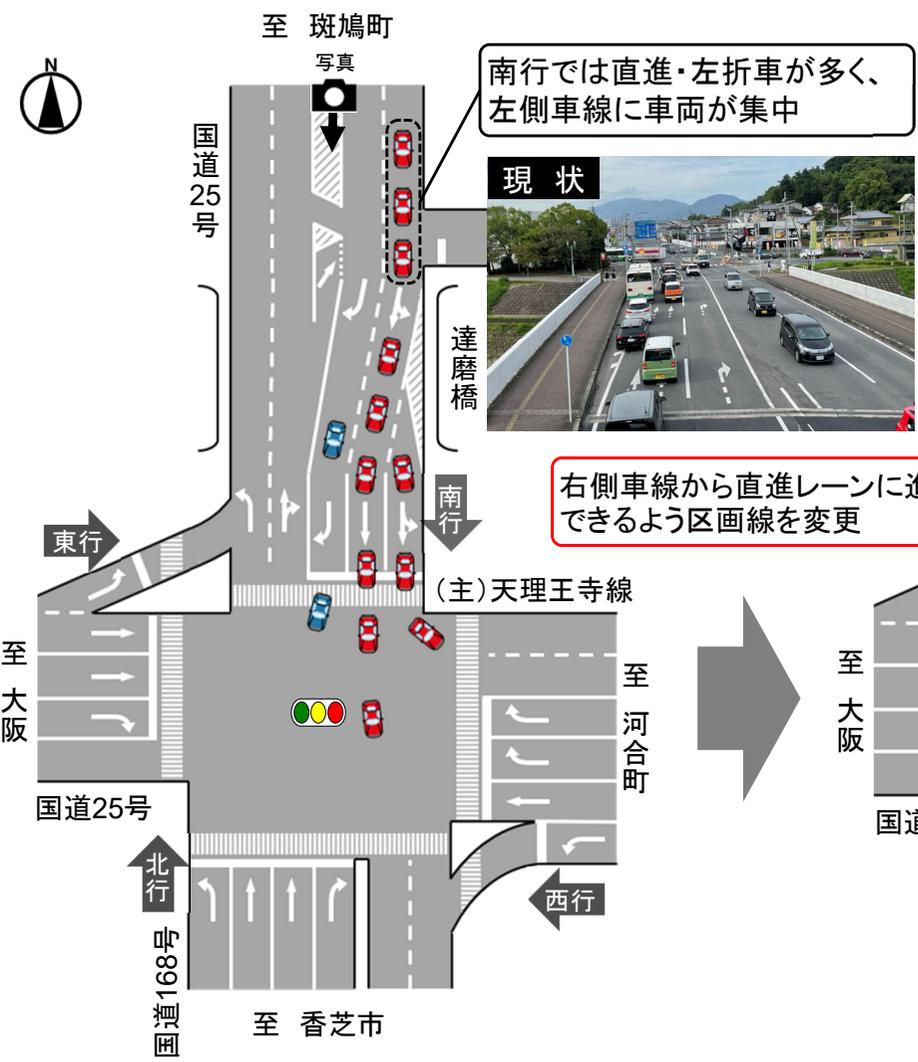
1) 本町1丁目交差点(王寺町、主:国道25号、従:国道168号・主要地方道天理王寺線)

## 《位置図》



(南行)区画線変更

### 【現状】



### 【対策案】



## 《現状の渋滞状況》

流入部	平均速度 (R2.9.11)	最大渋滞長 (R2.9.16)
北行	13.6 km/h	170 m
南行	10.5 km/h	540 m
東行	14.9 km/h	0 m
西行	15.5 km/h	90 m

※使用データ：ETC2.0データR2.9.1-11.30  
渋滞長調査結果 (R2.9.16 (水))

# 今後の対策実施予定箇所

## 2) 今国府町交差点 (大和郡山市、主: 国道25号、従: 県道大和郡山環状線・県道大和郡山広陵線)

### 《位置図》



### (東行) 右折レーンの延伸

#### 【現状】



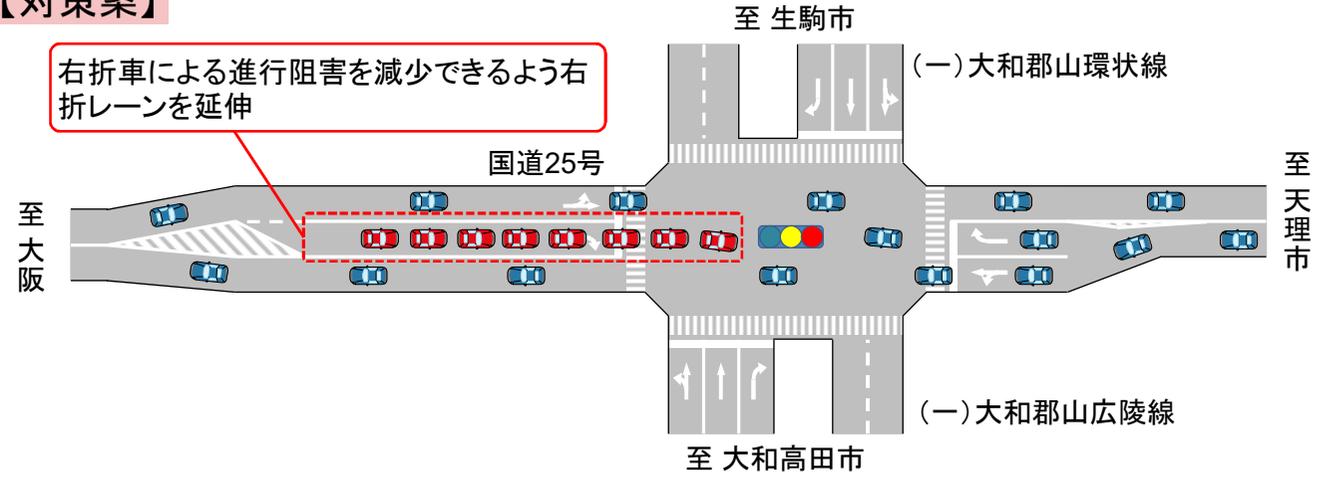
右折レーンが不足し、後続車の進行を阻害



現状

#### 【対策案】

右折車による進行阻害を減少できるように右折レーンを延伸



### 《現状の渋滞状況(平日)》

流入部	平均速度 (R2.9-11)	最大渋滞長 (H27.2.25)
北行	7.1 km/h	330 m
南行	8.0 km/h	210 m
東行	15.1 km/h	250 m
西行	15.9 km/h	200 m

※使用データ: ETC2.0データR2.9.1-11.30  
渋滞長調査結果 (H27.2.25 (水))

# 今後の対策実施予定箇所

## 3) 葛本町交差点(檀原市、主: 国道24号、従: 県道中和幹線)

### 《位置図》



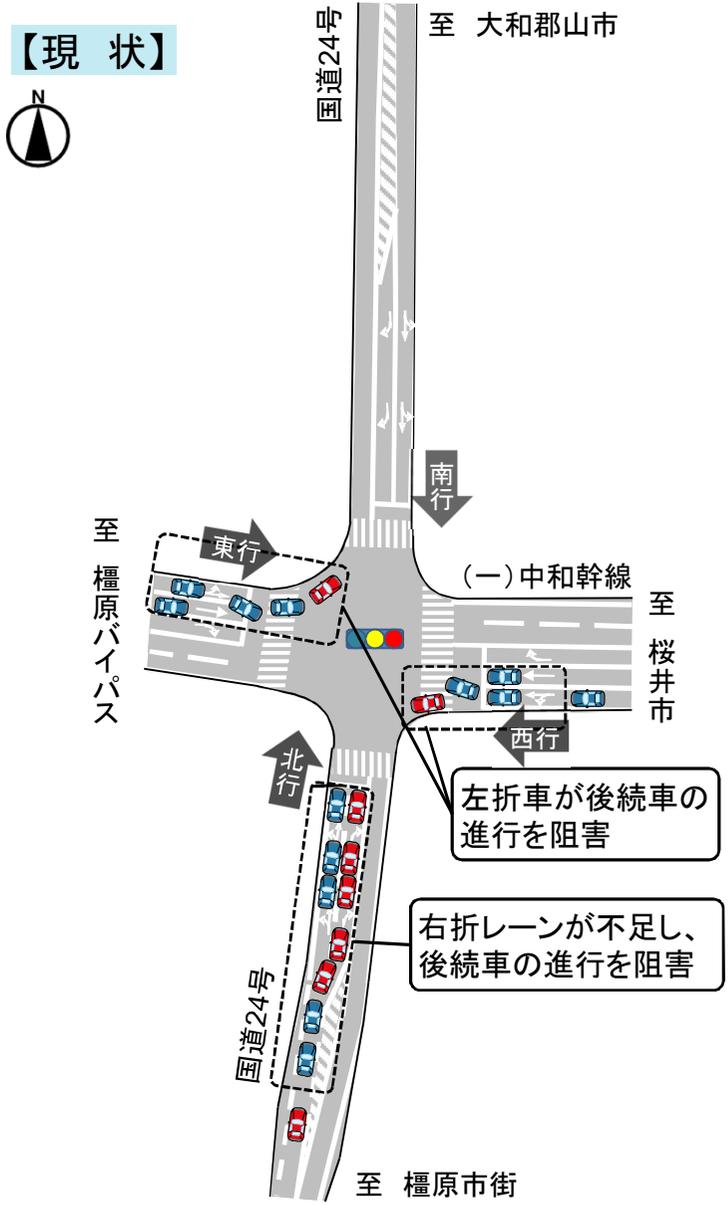
### 《現状の渋滞状況(平日)》

流入部	平均速度 (R2.9-11)	最大渋滞長 (H29.11.16)
北行	14.8 km/h	50 m
南行	11.9 km/h	500 m
東行	8.2 km/h	180 m
西行	9.1 km/h	80 m

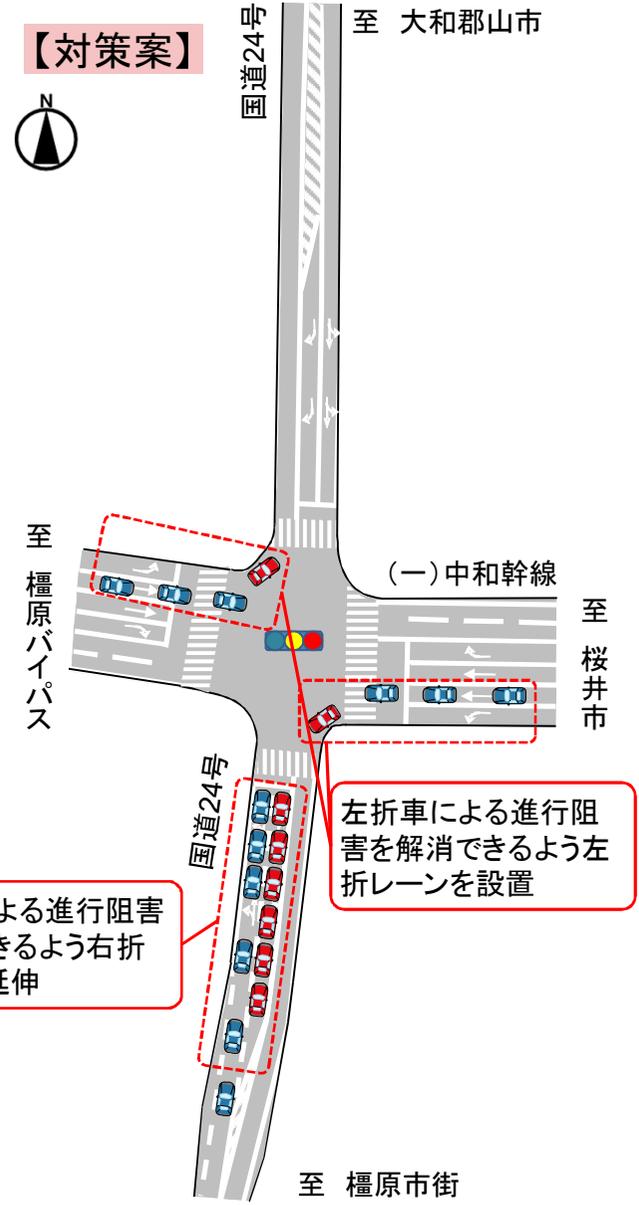
※使用データ: ETC2.0データR2.9.1-11.30  
渋滞長調査結果 (H29.11.16 (木))

(北行)右折レーンの延伸  
(東行・西行)左折レーンの設置

### 【現状】



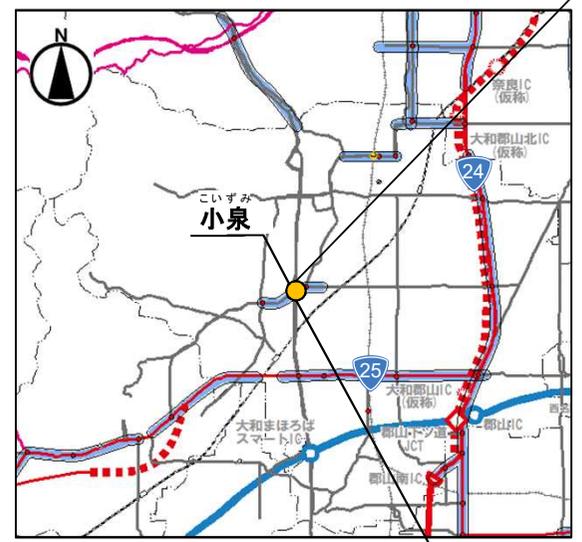
### 【対策案】



# 今後の対策実施予定箇所

## 4) 小泉交差点(大和郡山市、主: 県道奈良大和郡山斑鳩線、従: 県道奈良大和郡山斑鳩線)

### 《位置図》



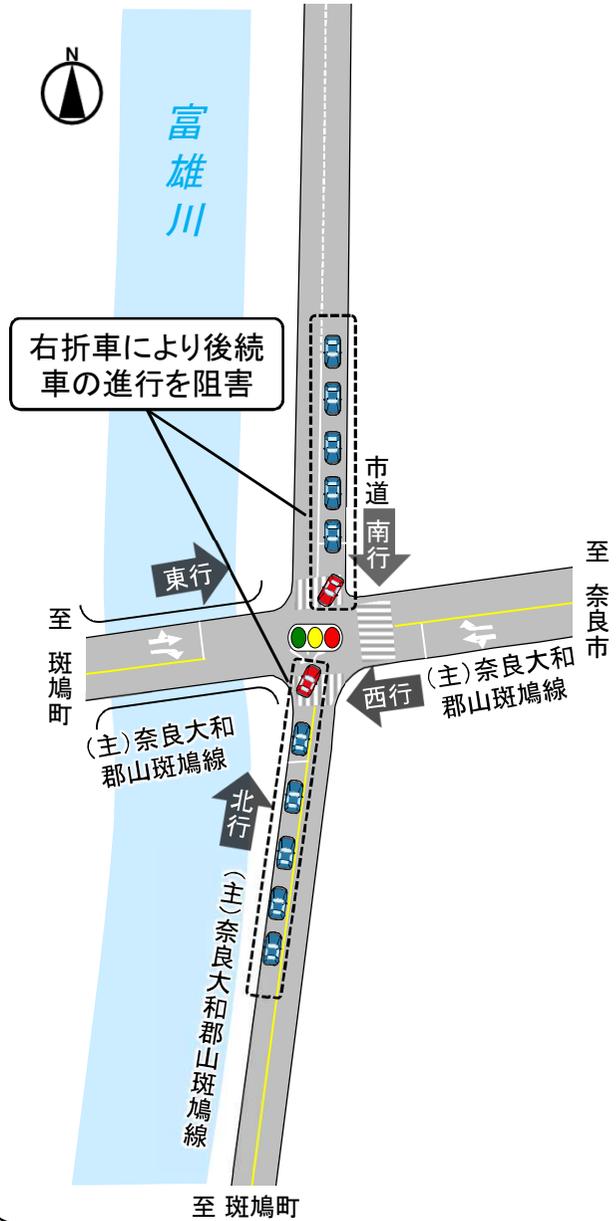
### 《現状の渋滞状況(平日)》

流入部	平均速度 (R2.9-11)	最大渋滞長 (H21.9.2)
北行	16.6 km/h	100 m
南行	データなし	150 m
東行	12.5km/h	0 m
西行	19.6 km/h	200 m

※使用データ：ETC2.0データR2.9.1-11.30  
渋滞長調査結果 (H21.9.2 (水))

### (北・南行)右折レーンの設置

#### 【現状】



#### 【対策案】



# 今後の対策実施予定箇所

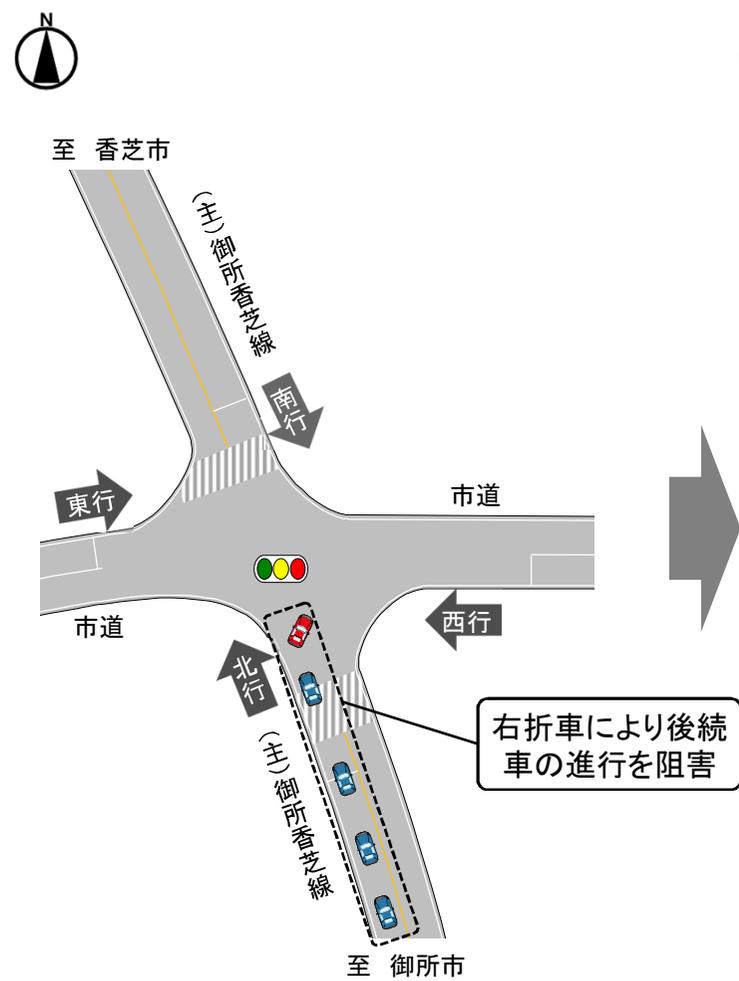
なかとすずはら      かつらぎ      ごせかしば  
**5) 中戸鈴原交差点(葛城市、主: 県道御所香芝線、従: 市道)**

《位置図》

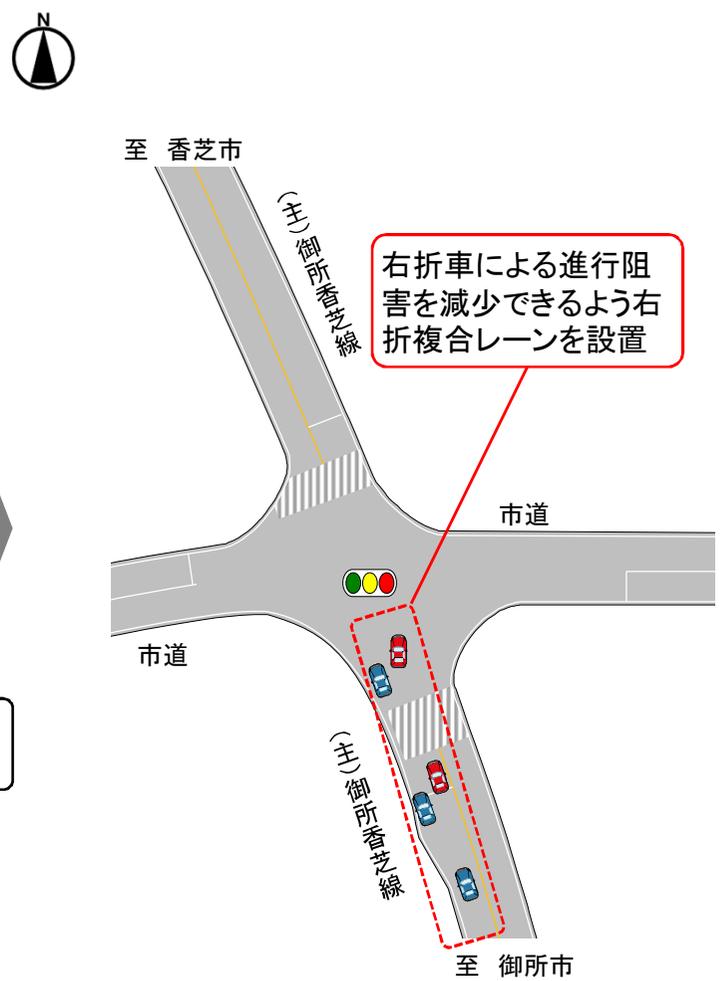


(北行) 右折複合レーンの設置

【現状】



【対策案】



《現状の渋滞状況(平日)》

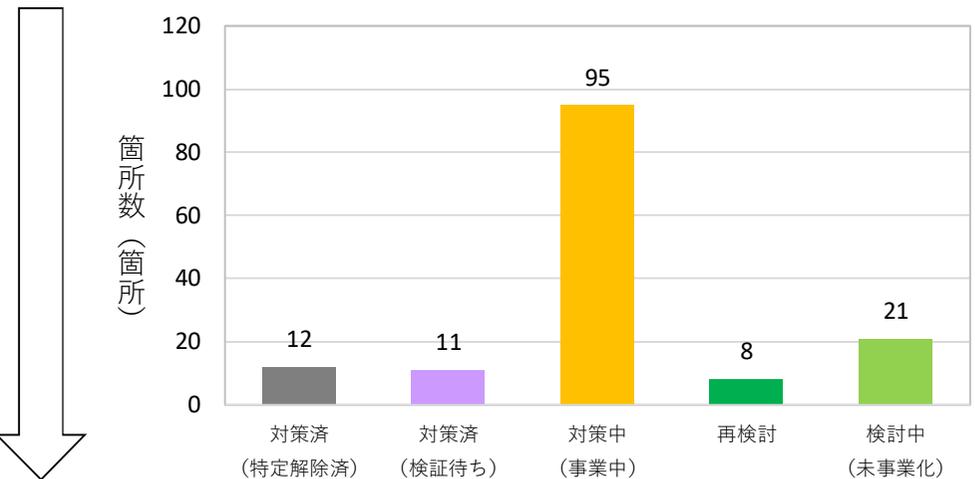
流入部	平均速度 (R2.9-11)	最大渋滞長 (H21.9.2)
北行	27.2 km/h	650 m
南行	37.5 km/h	0 m
東行	データなし	0 m
西行	データなし	110 m

※使用データ: ETC2.0データR2.9.1-11.30  
 渋滞長調査結果 (H21.9.2 (水))

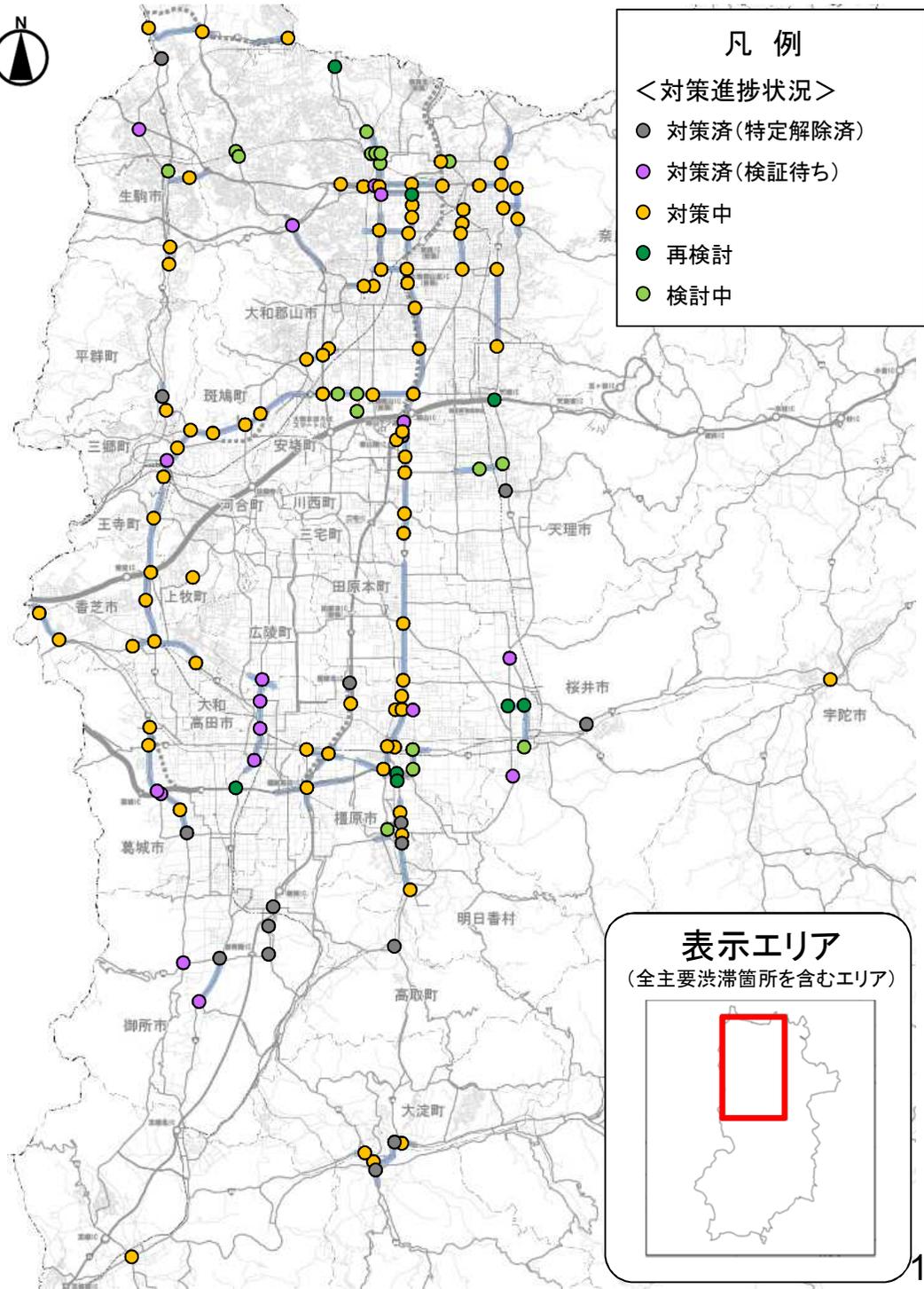
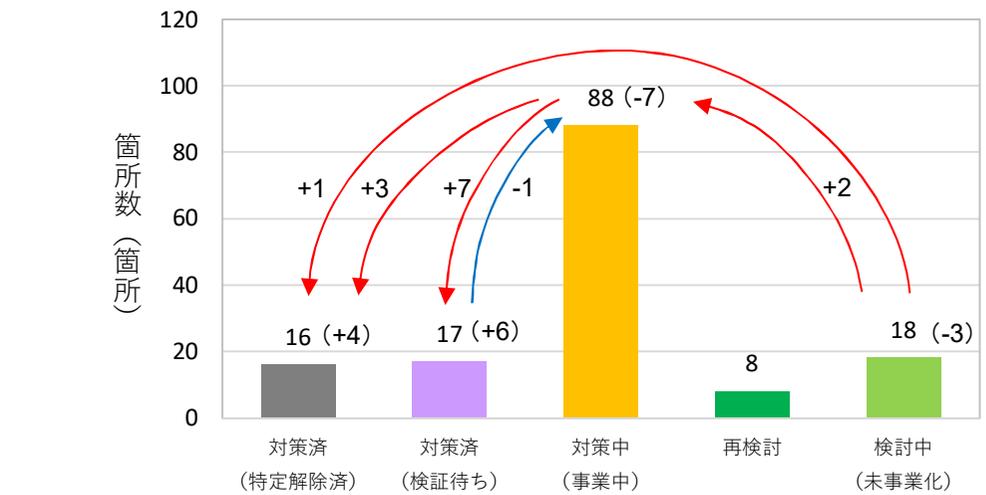
# 最新の対策進捗状況

・最新時点で検証待ちが6箇所増え、17箇所となっている。  
 ・今後、調査やデータの蓄積を実施し、モニタリングを行う。

## 前回協議会時 (R3.2) の状況



## 現時点 (R3.7) の状況



# 令和3年度 第1回 奈良県渋滞対策協議会

【主要渋滞箇所における交通需要マネジメント】

---

令和3年7月

# 主要渋滞箇所における交通需要マネジメント

令和2年度第2回渋滞協資料より

- ・奈良中心市街地の交通渋滞や環境悪化などへの対応に向け、奈良県及び市が主催の協議会※の中で「奈良中心市街地公共交通総合連携計画(以下「連携計画」という)」を策定。(※奈良中心市街地公共交通活性化協議会)
- ・連携計画の中では、市街地の観光渋滞の緩和を行うべく「旅行速度の向上」を計画目標としており、対策として観光交通の減少を目的に、公共交通の利用向上(自動車から公共交通へ転換)に向けた取組を実施し、渋滞協議会でも渋滞対策を推進している
- ・国道369号「大宮通り」において、旅行速度の向上による計画目標の達成を目指している。
- ・渋滞協議会では、「ハード面」での対策により発現する効果検証等を実施してきたが、今後、「連携計画を元に行っている」交通需要マネジメント”対策を、国道369号「大宮通り」の渋滞対策の一環とし対策効果の検証を実施。

## 《交通需要マネジメント取組概要》



### ぐるっとバス

- ・土日祝を中心に毎日運行
- ・※「氷室神社・国立博物館」停留所のスキップ運行を1年間試行(大宮通り、奈良公園ルート)
- ・※「大和西大寺駅南口」停留所を新設(大宮通りルート)

### 木簡型一日乗車券

- ・公共交通による奈良中心市街地の観光周遊促進策として、奈良市街地内のバスが一日乗り放題となる「木簡型一日乗車券」を販売

### P&R (パーク&ライド)

- ・交通渋滞の緩和のため、P&R駐車場を開設
- ・※奈良市役所駐車場(無料、春期・秋期)
- ・※国道24号高架下駐車場(無料、春期・秋期)
- ・※奈良市営JR奈良駅駐車場(有料、期間指定なし)
- ・※奈良県コンベンションセンター駐車場(有料、期間指定なし)

※奈良中心市街地公共交通活性化協議会資料(R3.1.18)より一部抜粋

## 《今後の取組(案)》

### 奈良中心市街地公共交通活性化協議会

- ・「旅行速度の向上」を目的に設定している、計画目標 平均旅行速度20km/h以上の検証
- ・※7~19時の12時間平均旅行速度
- ・※対象区間は奈良公園と平城宮跡などの主要な観光施設へのアクセス道である「大宮通り(R24号東側)」



### 奈良県渋滞対策協議会

- ・国道369号「大宮通り」における主要渋滞箇所の渋滞などの状況変化を確認、検証。
- ・状況変化の結果を踏まえ、必要であれば新たな対策の検討等を実施