

令和４年度 第１回奈良県渋滞対策協議会

日時：令和４年９月７日（水） 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．主要渋滞箇所のモニタリング
- ４．主要渋滞箇所の対策実施状況

（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4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4年9月

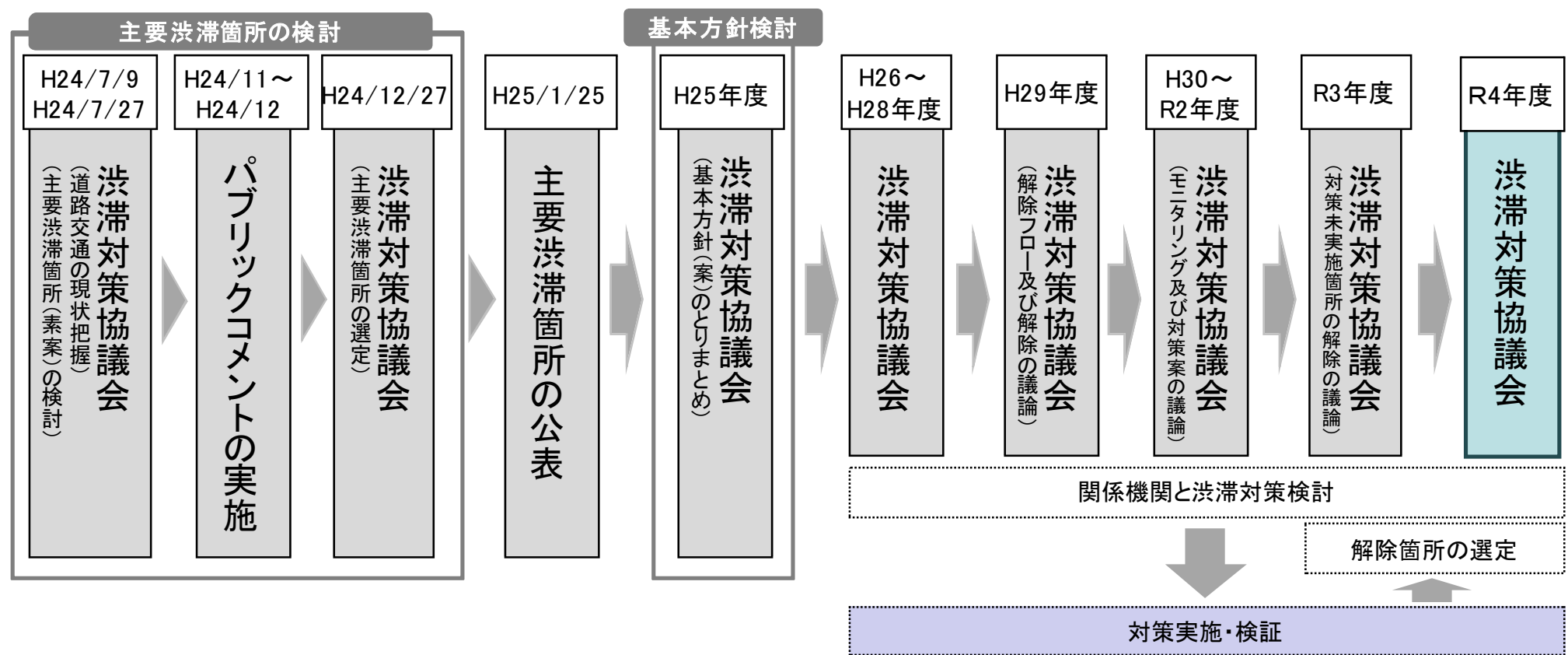
これまでの経緯【渋滞対策協議会のこれまでの流れ】

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

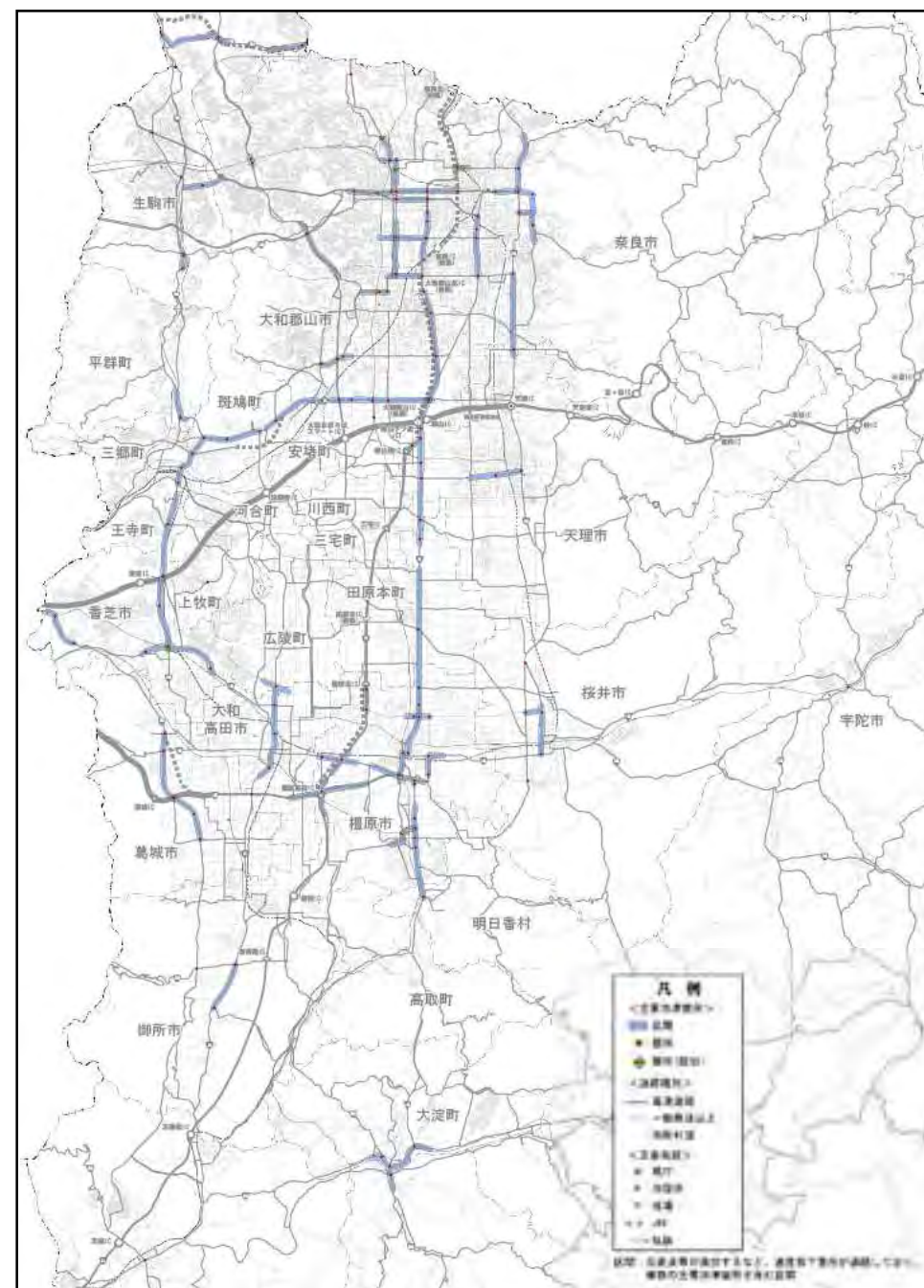
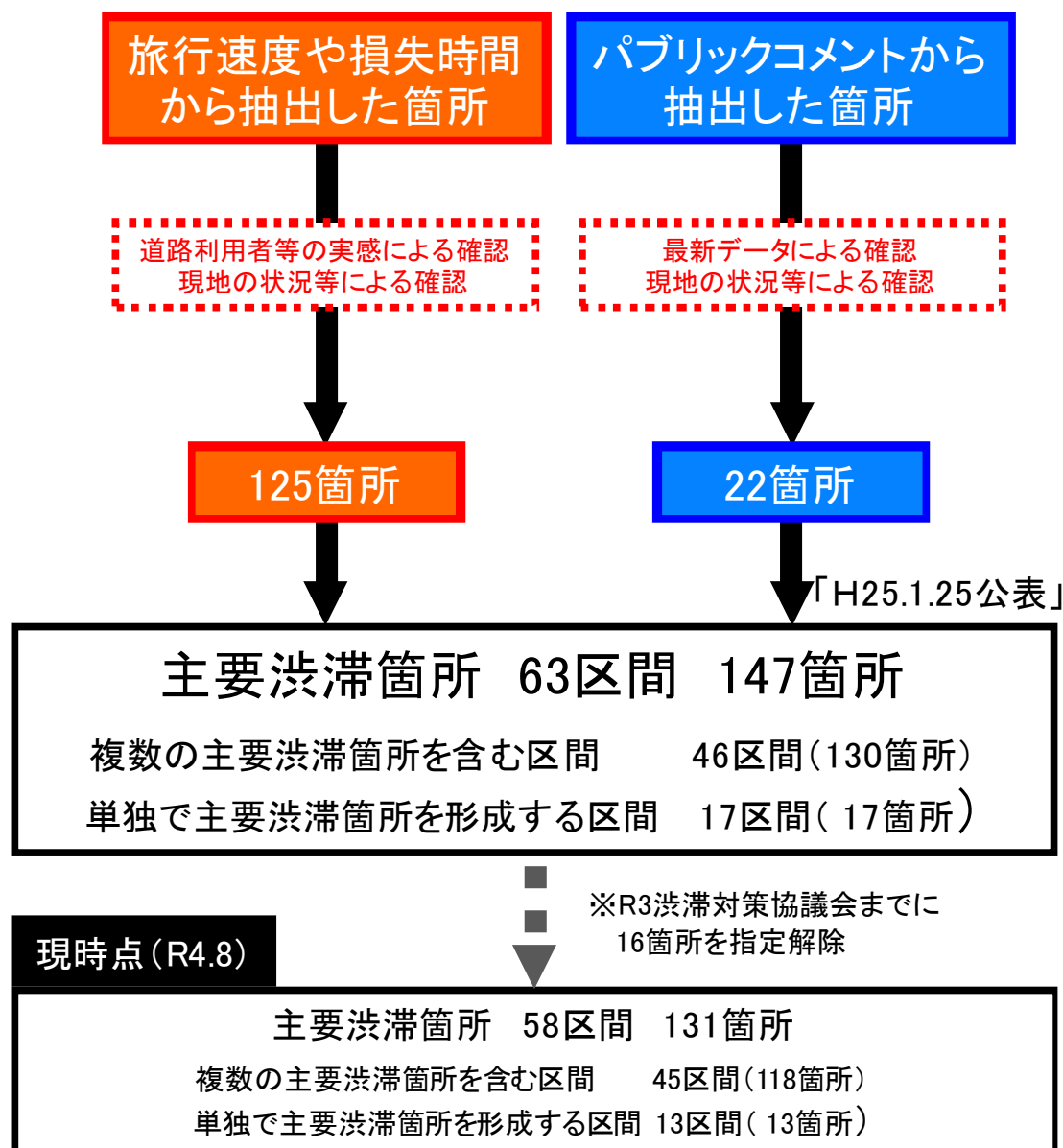
課題の状況を継続的に把握・共有するとともに、
新たな交通観測データの分析等により効果的な渋滞対策の推進に取り組む

渋滞対策の検討経緯



平成24年度の検討内容【主要渋滞箇所の選定】

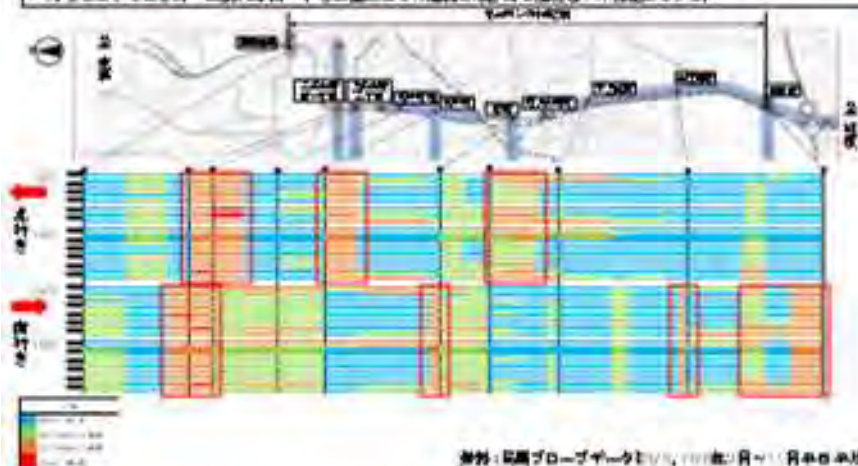
〈主要渋滞箇所の選定フロー〉



平成26～令和3年度の検討内容【主要渋滞箇所の対策検討】

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

[illegible]

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、主要渋滞箇所の対策案を検討した



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、現場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、三堂交差点～本町1丁目交差点間については、沿道開発が進んでおり、更に前後の区間で現場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。



旅行速度の状況【国道24号(平日)】

・北行きでは、三條大路二丁目・柏木町交差点において、目を通じて20km/h以下まで速度が低下している。
・南行きでは、柏木町および柏木町北交差点付近で朝夕に速度低下が生じており、奈良高架橋高架部まで影響している。



奈良県の対策スケジュール(案)

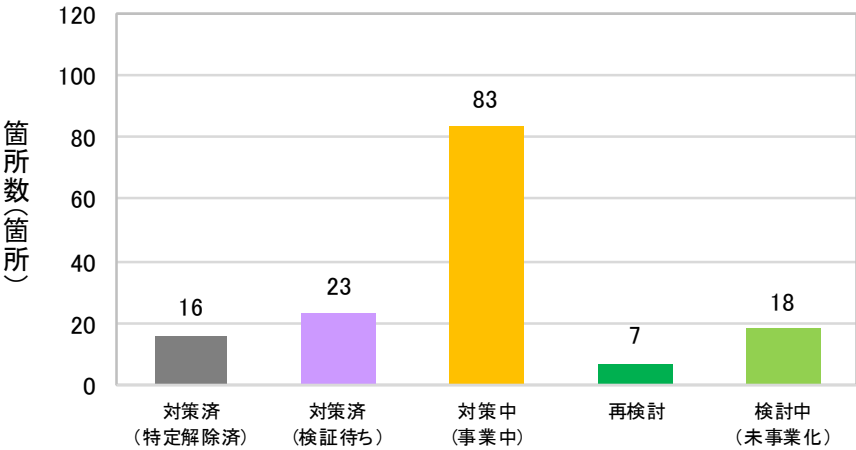
土橋町南交差点：(東西)左折レーン設置



令和3年度末時点の主要渋滞箇所対策進捗状況

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3年度末時点)

奈良県主要渋滞箇所数 : 131箇所

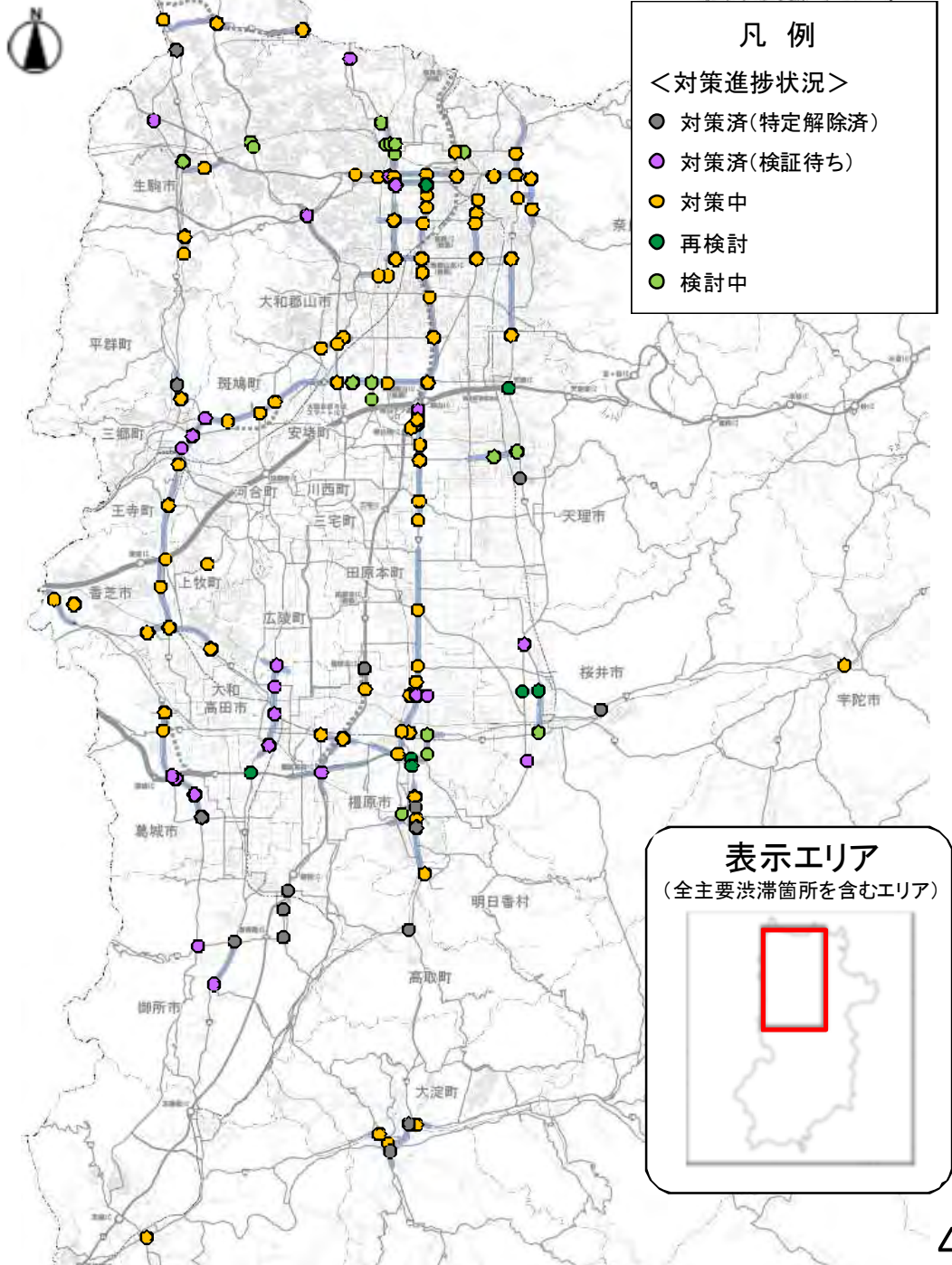


※対策済とした12箇所について主要渋滞箇所から解除
：協和橋東詰、中町中川、玉手、御所実業南、富田、慈恩寺北、下土佐、勾田町、
土田西、南田原バイパス中、室、小槻町、

※未対策であるが顕著な渋滞が見られない4箇所について主要渋滞箇所から解除
：葛城山麓公園入口、栄和町、見瀬北、千石橋南詰
→主要渋滞箇所数が147箇所から131箇所に

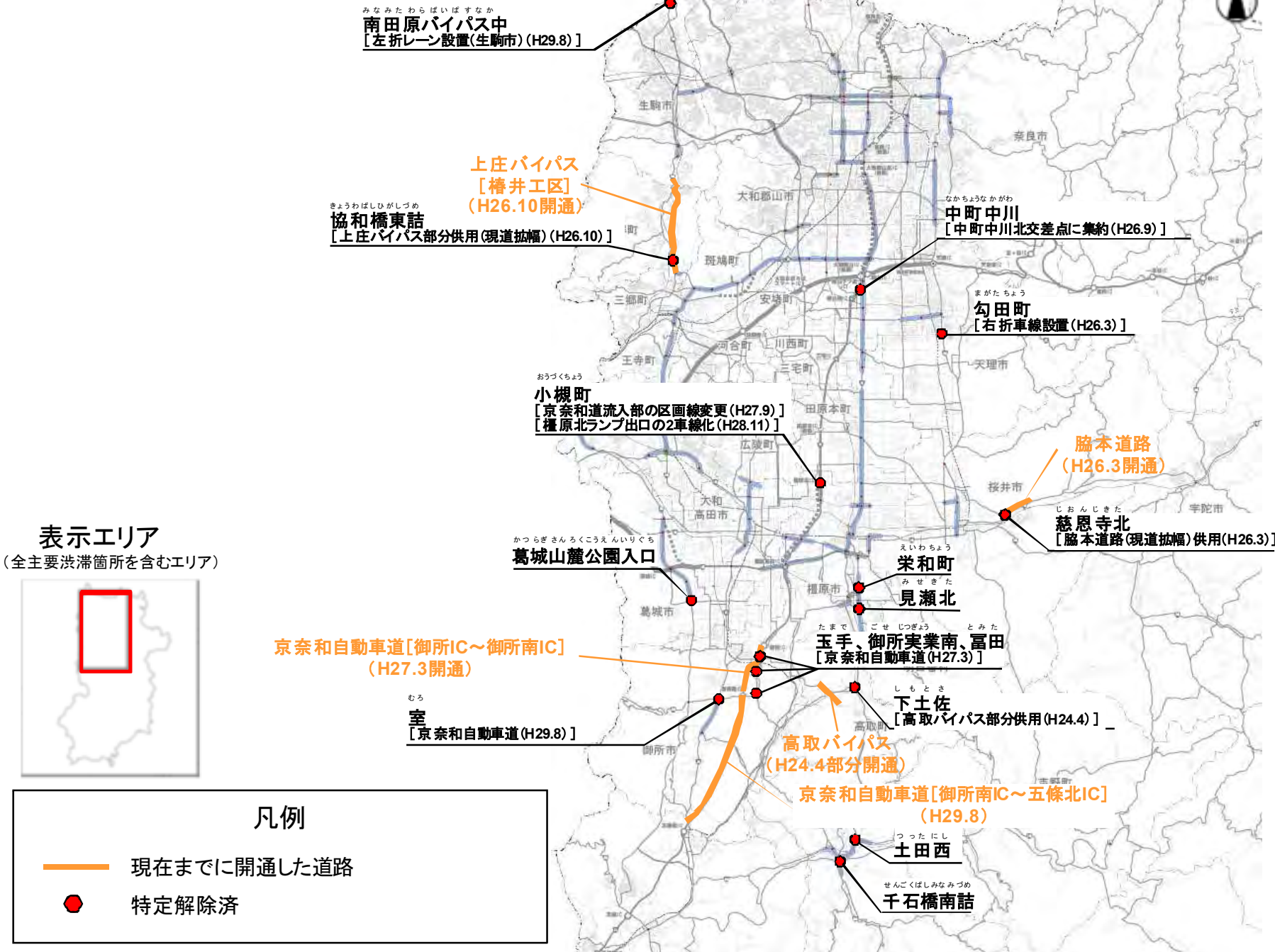
※対策実施後の検証待ち箇所23箇所
(対策後2年目以降の検証待ち箇所: 19箇所)
：南六条、三条大路5丁目、太田南、王寺跨線橋北、
安部木材団地5号、砂茶屋橋東詰、葛本町東、生駒IC(北)、大塚、中戸
尼ヶ辻橋西詰、神楽、内本町、三倉堂南、小殿北、箸中南、名柄、三室、竜田大橋

(対策後1年以内の検証待ち箇所: 4箇所)
：新堂ランプ(R3.9供用)、神功5丁目(R3.11供用)、葛本町(R4.3供用)、中戸鈴原
(R4.3供用)



令和3年度末時点の主要渋滞箇所対策進捗状況

【参考】特定解除済(16箇所)の位置図

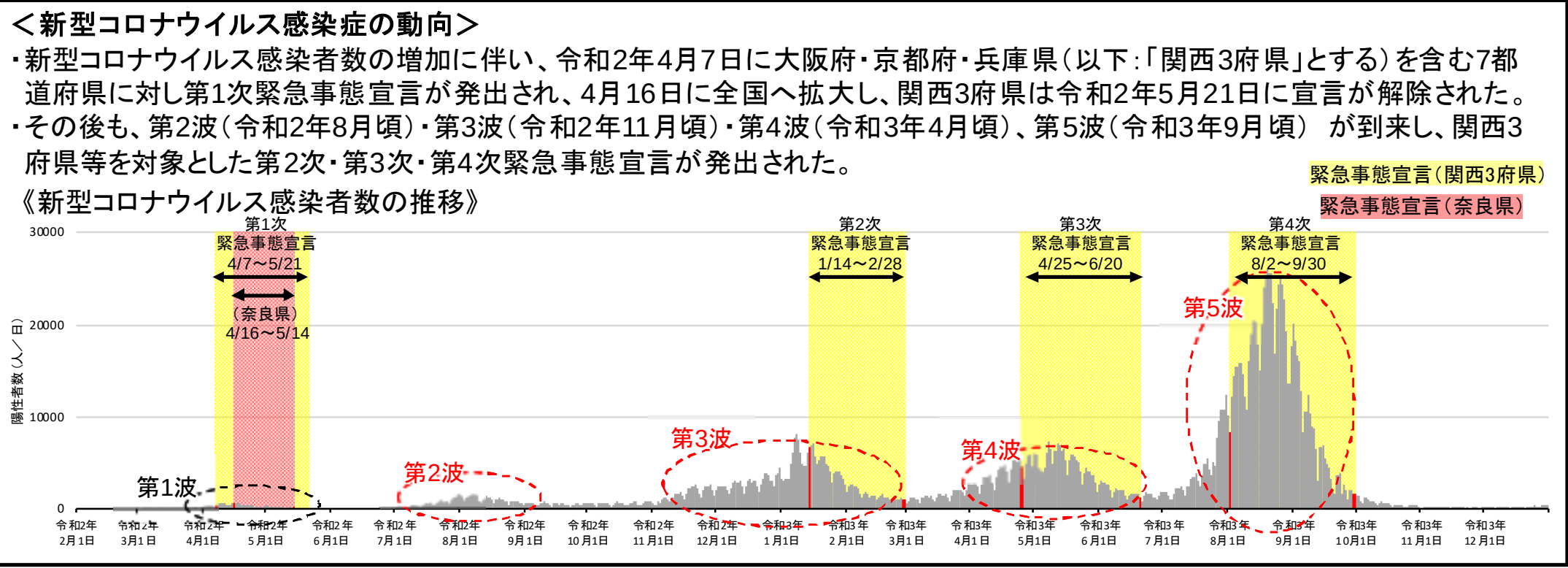


令和4年度 第1回 奈良県渋滞対策協議会

【最新交通状況】

令和4年9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いたが、現在の県下の交通状況について分析。

【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への影響

①主要幹線道路における交通量への影響(平均日交通量※の推移)

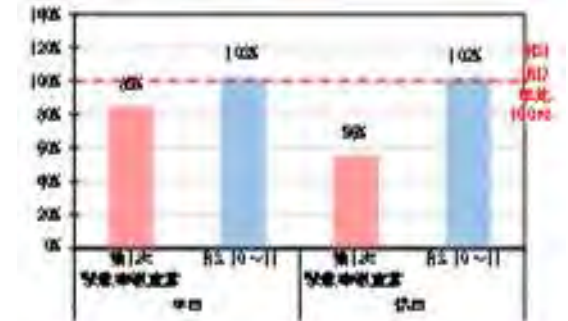
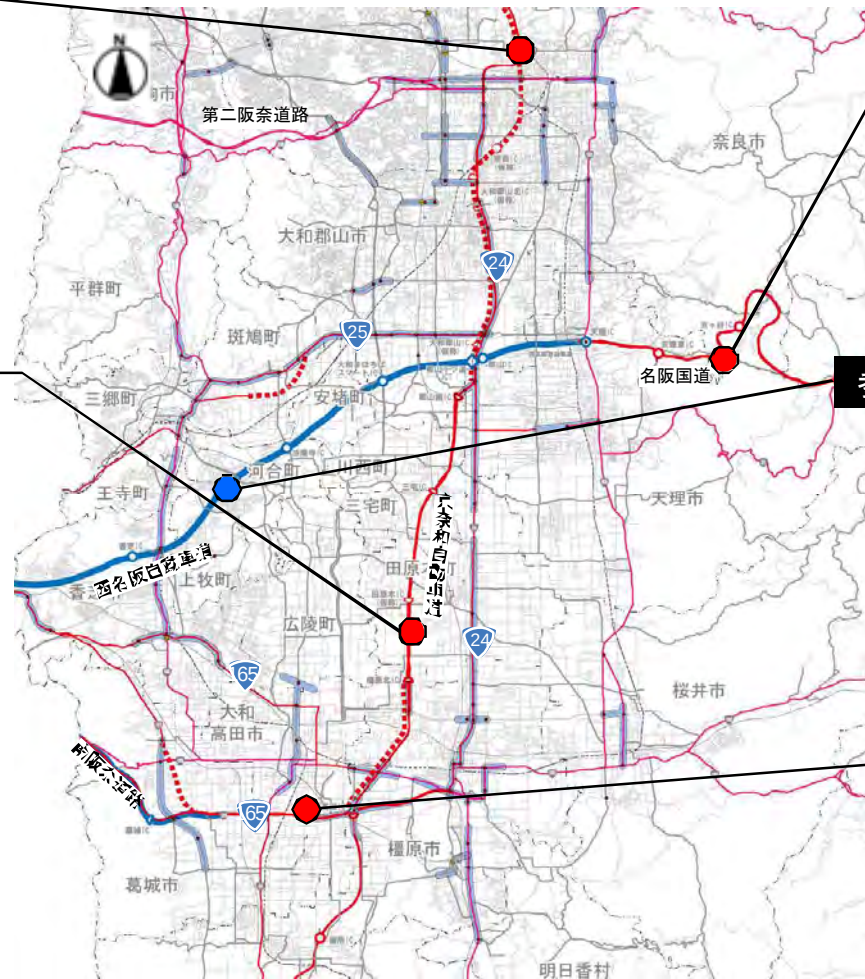
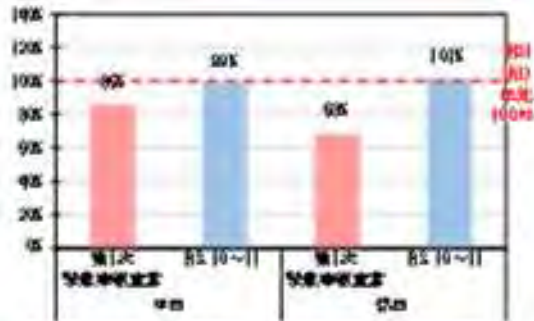
- ・主要幹線道路の交通量について新型コロナウイルス感染症拡大前(以下、コロナ前)の平成31年(令和元年)と比較すると、第1次緊急事態宣言中には、平日では90%前後、休日では70%以下となっている。
- ・令和3年秋期には、西名阪道の休日以外で95%以上となっており、コロナ前と同程度の交通量となっている。

〔H31(R1)年との交通量比較〕

①国道24号(奈良市法華寺)

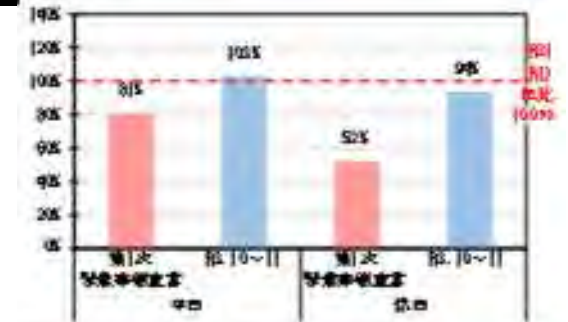
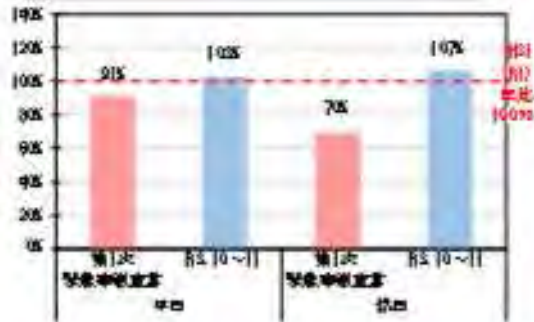
《直轄国道の交通量観測地点》

③名阪国道(五ヶ谷～天理東)

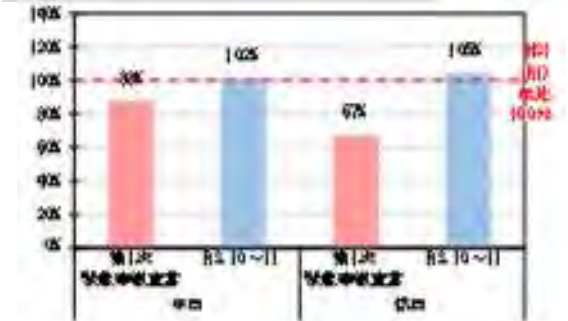


②京奈和道(田原本～橿原北)

参考 《西名阪道(香芝～法隆寺)》



④大和高田BP(東室～勝目)

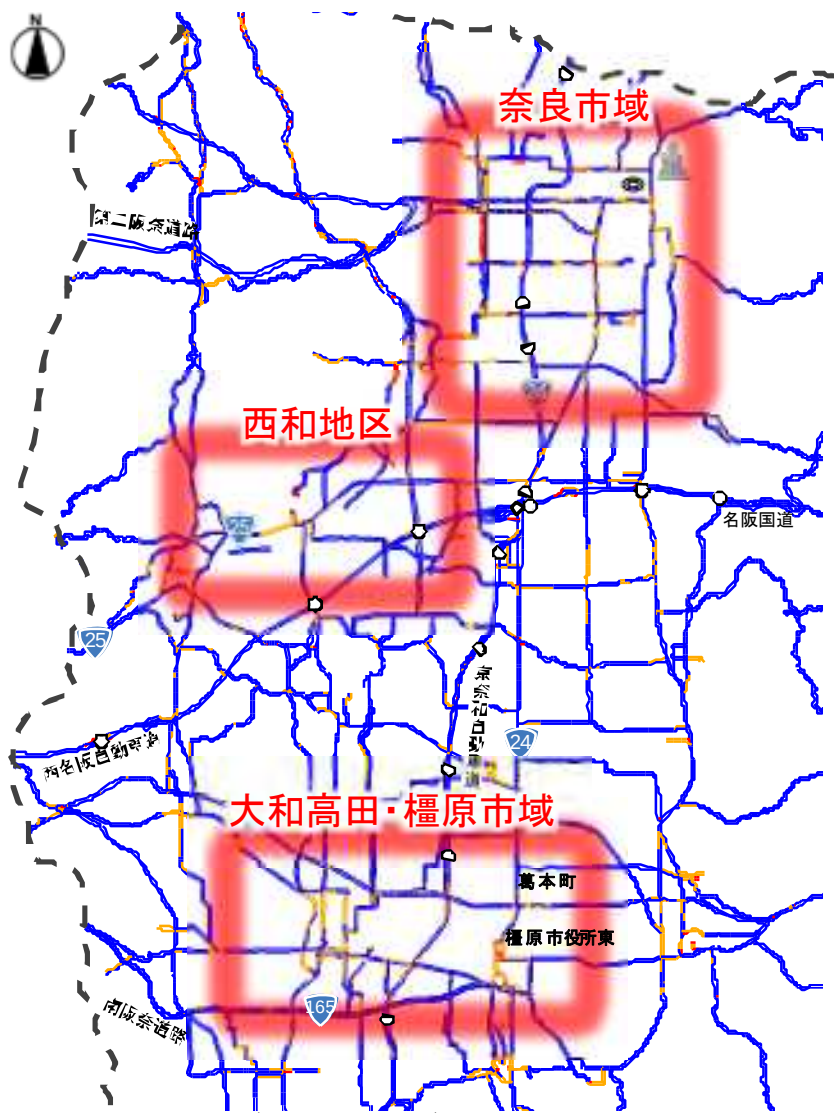


使用データ: 常時観測交通量データ(H31.1～R3.12)
 ※週単位で平均交通量およびH31(R1)年比を算出し、
 「第1次緊急事態宣言」「R3.10～11」の各期間で
 H31(R1)年比の平均値を算出した。

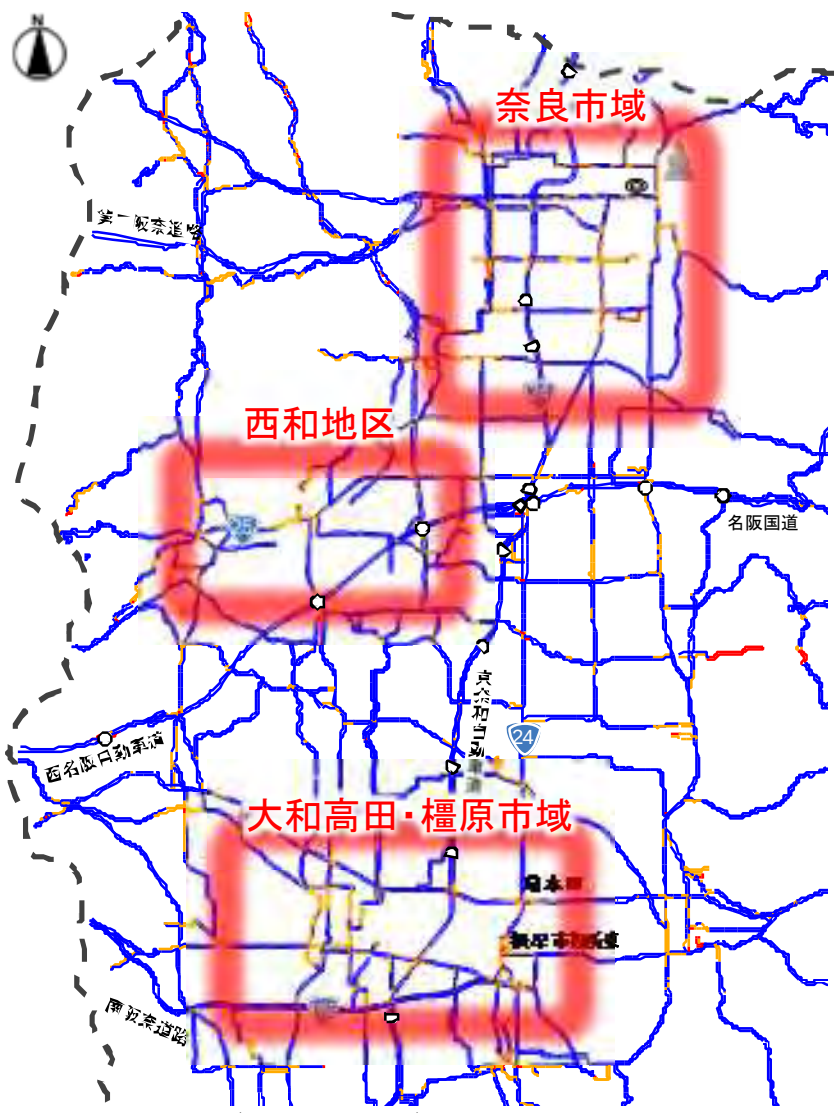
②主要市域における交通への影響(コロナ前後の速度変化状況)

- ・普段交通が集中する「奈良市域」「西和地区」「大和高田・橿原市域」の主要路線について、コロナ前秋期と令和3年秋期の速度を比較すると、令和3年秋期もコロナ前秋期と同様に旅行速度が低下している状況である。
- ・令和3年秋期には新型コロナウイルス感染拡大やそれに伴う外出自粛等の影響が緩和し、各地域の速度低下状況がコロナ前と同程度になったことが想定されることから、それぞれの地域についてコロナ禍前との交通量の比較を行った。

《コロナ前秋期(R1.10～11)の平均速度》



《令和3年秋期(R3.10～11)の平均速度》



凡 例

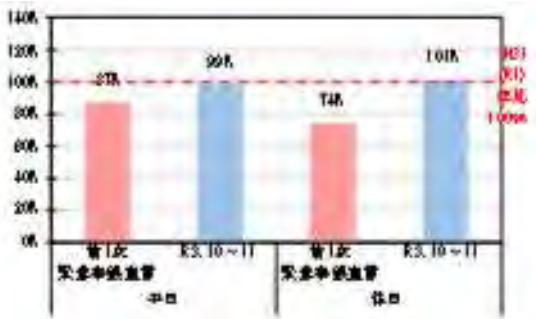
10km/h以下
10km/h～20km/h
20km/h以上

②主要市域における交通への影響(奈良市域の平均交通量※の推移)

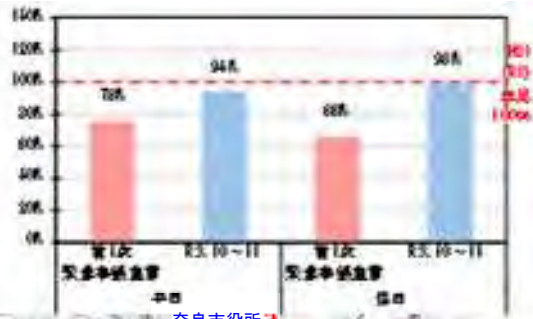
- ・奈良市域の交通量について、コロナ前と比較すると、第一次緊急事態宣言中には平日では80%前後、休日では70%前後に減少している。
- ・令和3年秋期には、国道369号(東西方向)および木津横田線以外で95%以上となっており、コロナ前と同程度の交通量となっている。

〔H31(R1)年との交通量比較〕

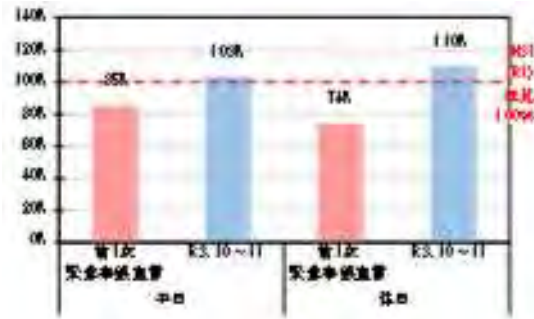
①奈良生駒線【東西方向】



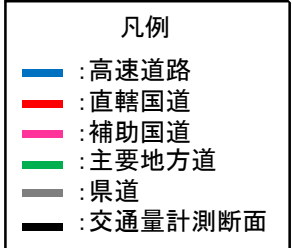
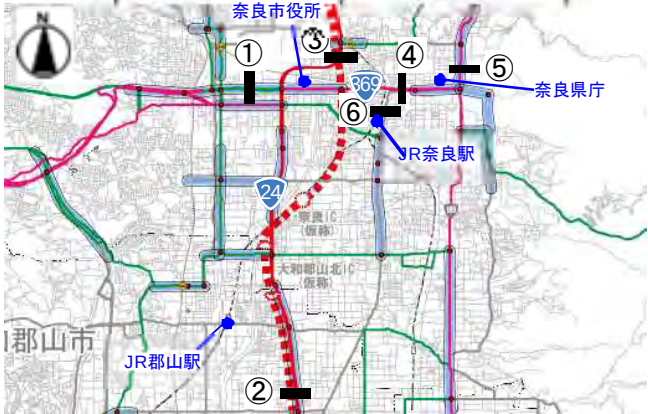
④国道369号【東西方向】



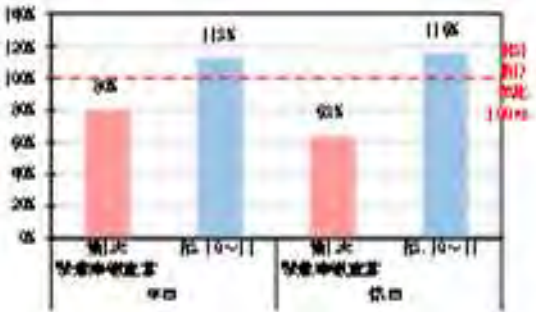
⑤国道369号【南北方向】



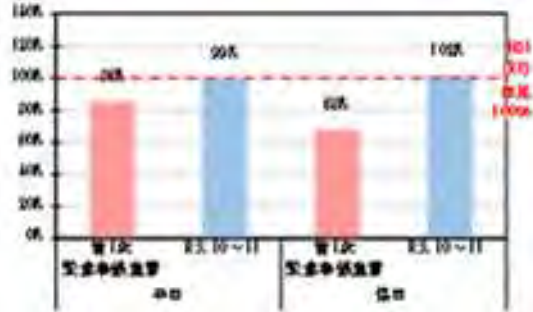
使用データ: 断面交通量情報(H31.1~R3.12)
(公益社団法人日本道路交通情報センター)
※週単位で平均交通量およびH31(R1)年比を算出し、「第1次緊急事態宣言」「R3.10~11」の各期間でH31(R1)年比の平均値を算出した。



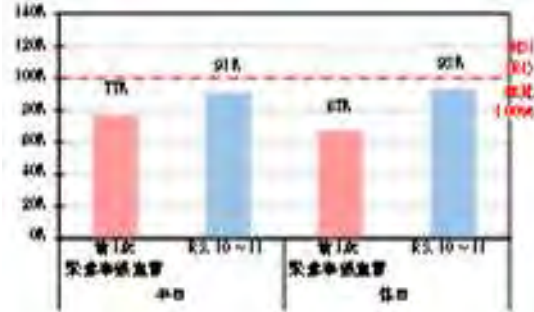
②国道24号(下三橋町付近)【南北方向】



③国道24号(法蓮町付近)【南北方向】



⑥木津横田線【南北方向】

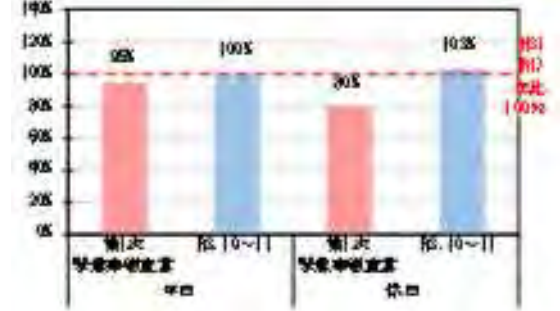


②主要市域における交通への影響(西和地区の平均交通量※の推移)

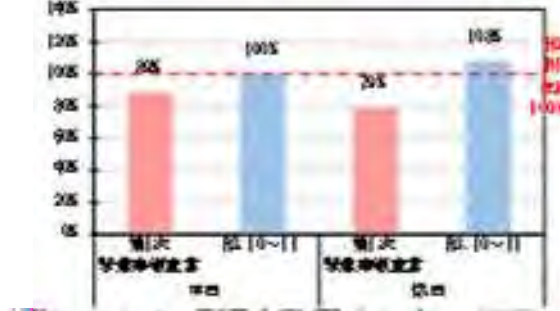
- ・西和地区の交通量について、コロナ前と比較すると、第一次緊急事態宣言中には平日では90%前後、休日では80%前後に減少している。
- ・令和3年秋期には、いずれの地点でも95%以上となっており、にコロナ前と同程度の交通量となっている。

〔H31(R1)年との交通量比較〕

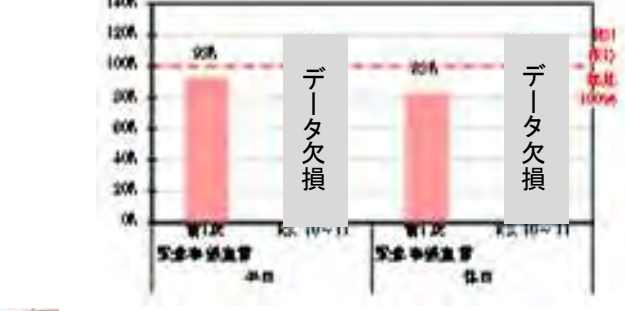
①国道25号(王寺町付近)【東西方向】



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】



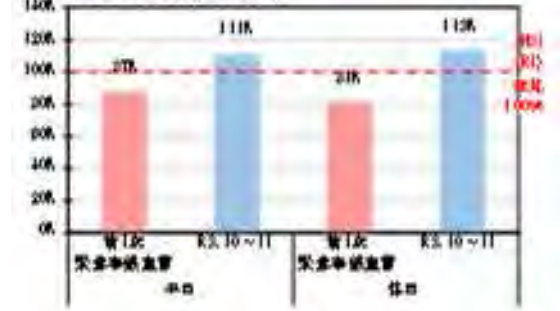
使用データ: 断面交通量情報 (H31.1~R3.12)
(公益社団法人日本道路交通情報センター)
※週単位で平均交通量およびH31(R1)年比を算出し、「第1次緊急事態宣言」「R3.10~11」の各期間でH31(R1)年比の平均値を算出した。

※地点④および地点⑤については2021年2月上旬以降データ欠損が見られたため集計対象外とした。

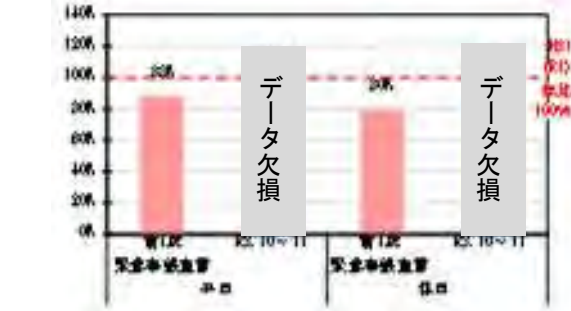


- 凡例
- : 高速道路
 - : 直轄国道
 - : 補助国道
 - : 主要地方道
 - : 県道
 - : 交通量計測断面

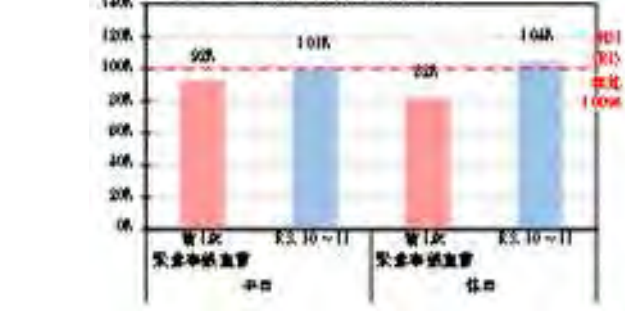
③信貴山線【東西方向】



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】

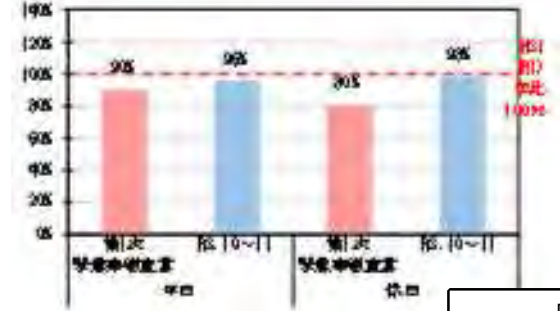


②主要市域における交通への影響(大和高田・橿原市域の平均交通量※の推移)

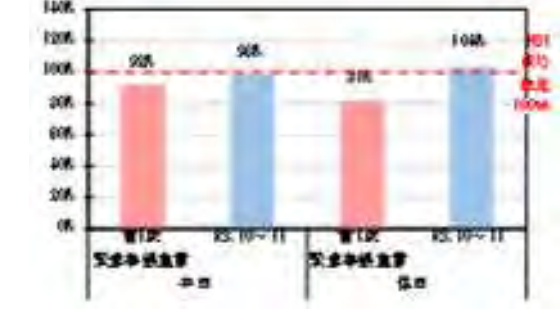
・大和高田・橿原市域の交通量について、コロナ前と比較すると、第一次緊急事態宣言中には平日では90%前後、休日では80%前後に減少している。
・令和3年秋期には、いずれの地点でも95%以上となっており、コロナ前と同程度の交通量となっている。

〔H31(R1)年との交通量比較〕

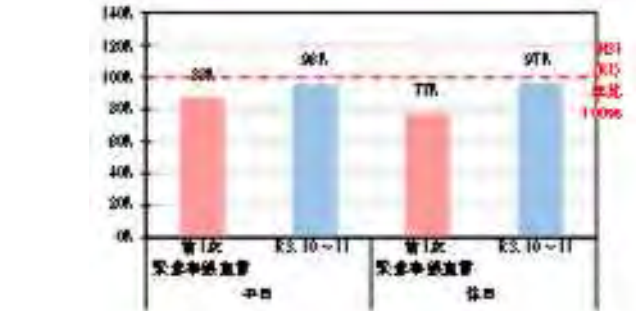
①国道166号【東西方向】



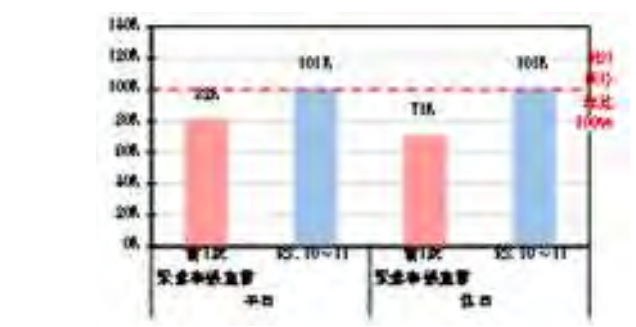
②中和幹線【東西方向】



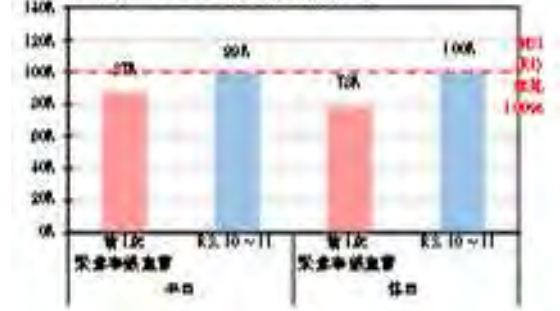
④国道165号【東西方向】



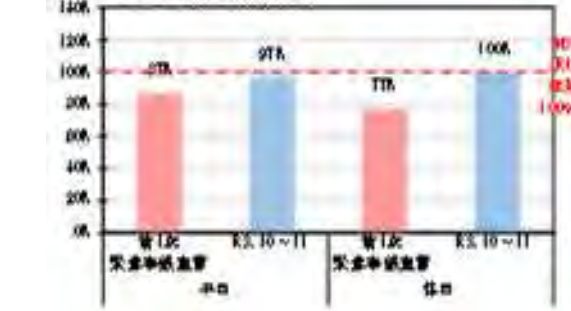
⑤国道24号【南北方向】



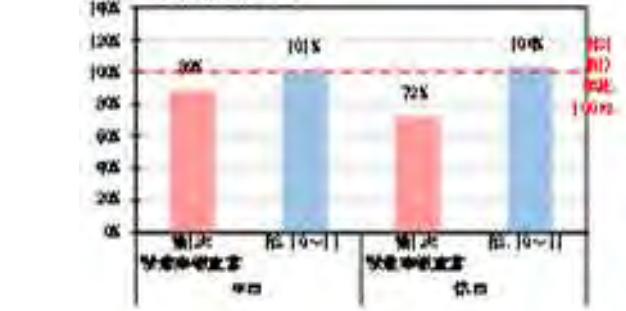
③大和高田斑鳩線【南北方向】



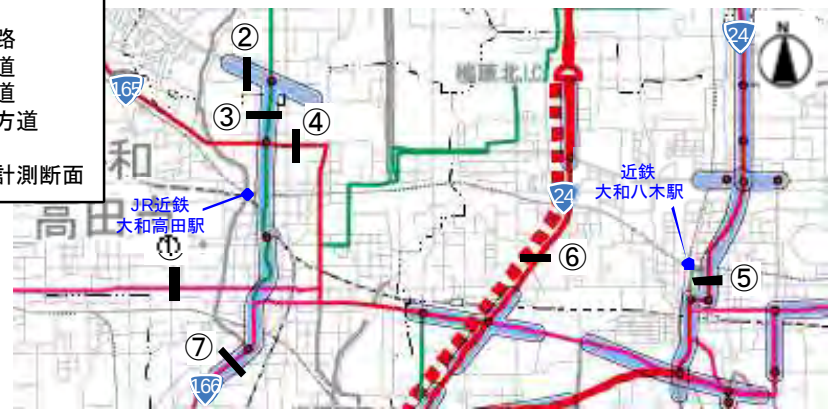
⑦国道166号【南北方向】



⑥国道24号【南北方向】



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



使用データ: 断面交通量情報 (H31.1~R3.12)
(公益社団法人日本道路交通情報センター)
※週単位で平均交通量およびH31(R1)年比を算出し、「第1次緊急事態宣言」「R3.10~11」の各期間でH31(R1)年比の平均値を算出した。

交通量状況とりまとめ概要

- ①令和2年4月～5月の第1次緊急事態宣言中は、新型コロナウイルス感染症拡大前の平成31年（令和元年）の同時点と比較し、軒並み交通量は減少。
- ②県内主要路線における旅行速度に着目すると、令和3年秋期においてコロナ禍前と同様に速度低下が発生。
- ③令和3年秋期については、ほぼすべての地点で交通量が95%以上まで回復。

- 新型コロナウイルス感染症の影響により減少した交通量は、令和3年秋期において概ね回復していることから、令和3年秋期のデータを使用することによりモニタリングを実施。

令和4年度 第1回 奈良県渋滞対策協議会

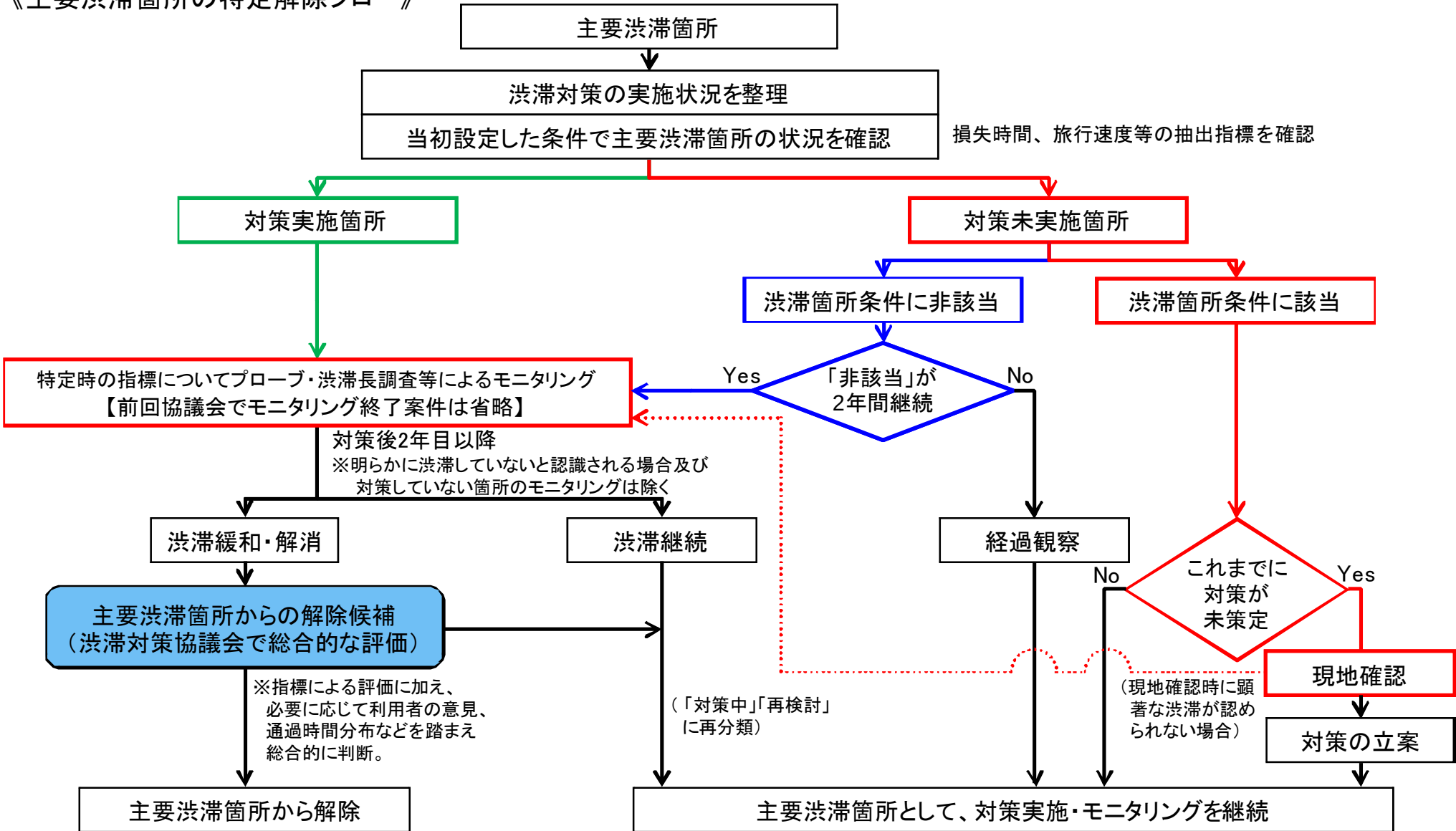
【主要渋滞箇所のモニタリング】

令和4年9月

奈良県内の主要渋滞箇所のモニタリング方法

・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。

《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

今年度のモニタリング対象の抽出

- ・『主要渋滞箇所の特定解除フロー』に基づき、今回のモニタリング対象箇所を抽出した。
- ・対策実施2年目以降の地点のうち令和3年度に交通量調査を実施した箇所の計11地点において渋滞長調査を実施しモニタリングを実施することとした。

「奈良県内の主要渋滞箇所の特定解除フロー」に基づき抽出されたモニタリング対象交差点

《対策実施箇所(対策実施2年目以降)》

- | | | |
|--------------------------|------------------------|-----------------|
| みなみろくじょう
・南六条 | さんじょうおおじ
・三条大路5丁目 | おおたみなみ
・太田南 |
| おうじこせんきょうきた
・王寺跨線橋北 | すなぢやばしひがしづめ
・砂茶屋橋東詰 | いこま
・生駒IC(北) |
| あべもくざいだいだんち
・安部木材団地5号 | くずもとちようひがし
・葛本町東 | おおつか
・大塚 |
| なかと
・中戸 | ながら
・名柄 | |
| あまがつじばしにしづめ
・尼ヶ辻橋西詰 | じんらく
・神楽 | うちほんまち
・内本町 |
| みくらどうみなみ
・三倉堂南 | おどのきた
・小殿北 | はしなみなみ
・箸中南 |
| みむろ
・三室 | たつたおおはし
・竜田大橋 | |

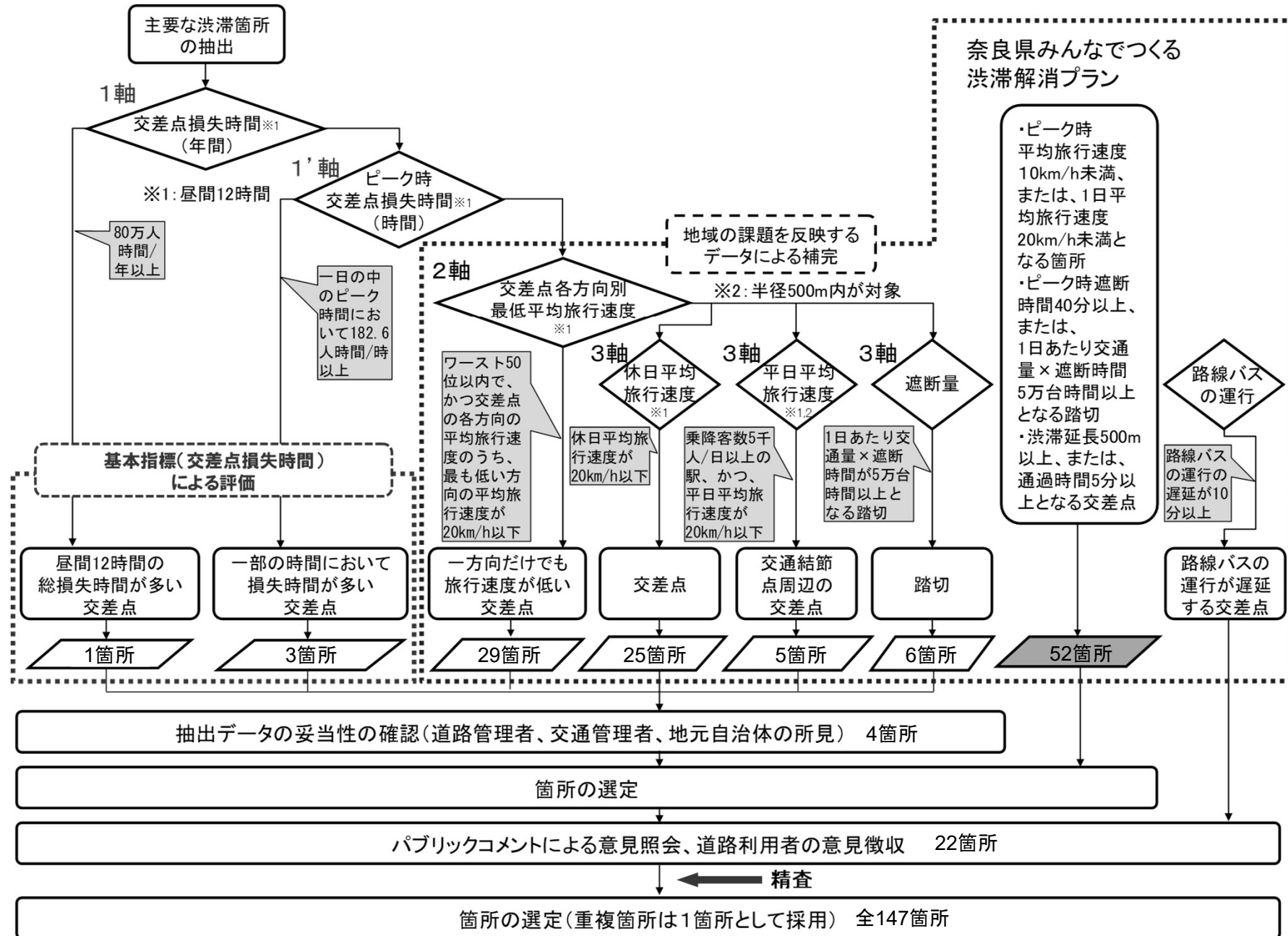
⇒ 令和3年度に交通状況(旅行速度・渋滞長)を確認できた11地点でモニタリング

《非該当が2年連続》

- ならこうかきょうみなみづめ
・奈良高架橋南詰(側道合流部)

⇒ 奈良市域の渋滞対策(柏木町北～柏木町南行き3車線化)完了後、モニタリングを実施

【参考】選定時(平成25年1月)の基準



【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 の駅から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

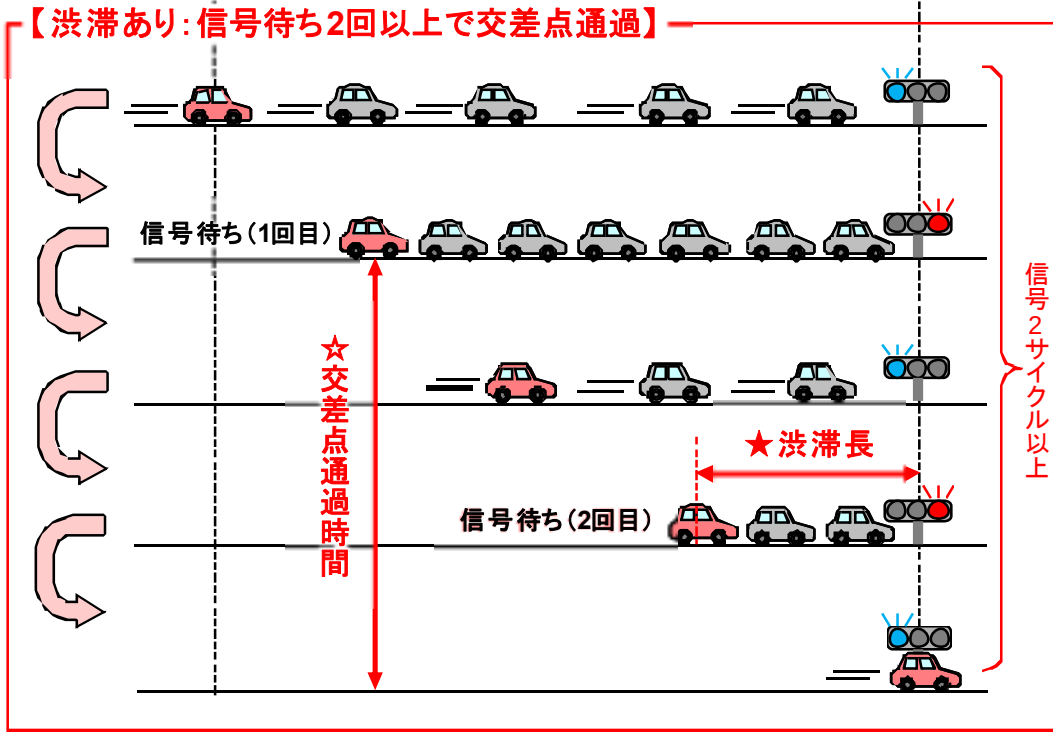
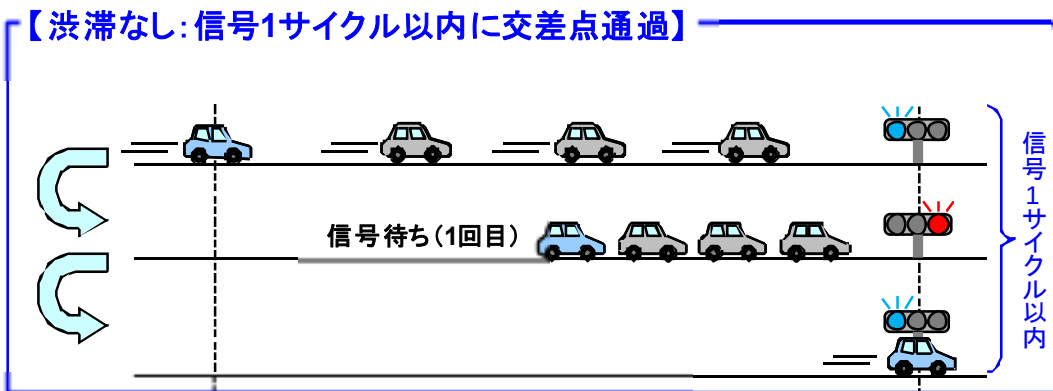
※2: 昼間12時間の値による

※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日を乗じて年換算)
$$(\text{時間帯別交通量}) \times \{(\text{時間帯別の所要時間}) - (\text{非混雑時の所要時間})\} \times (1\text{台あたりの乗車人員})$$

モニタリングに使用する評価指標(1/2)

・各交差点のモニタリングは、渋滞長調査結果から得られる「渋滞長」「交差点通過時間」、ETC2.0プローブデータの集計結果から得られる「平均旅行速度」「信号1サイクル以内通過率」を評価指標として実施し、各指標の分析結果や現地状況(道路利用者や地元自治体から得られた意見)を総合的に勘案し渋滞状況の検証を行う。

《渋滞の定義》



《渋滞長調査結果(人手観測)から得られる評価指標》

■渋滞長調査の概要

- ・信号が赤になり、車列がたまり始めると、調査員がその最後尾を追尾。
- ・信号が赤から青に変わる瞬間の車列の最後尾の車両に着目。(時間計測開始)



▲調査風景

「渋滞長」

- ・次の青信号で交差点を通過できず、2回目の信号待ちが発生した場合、着目した車両の停止位置から交差点までの距離(※左図の★)。

「交差点通過時間」

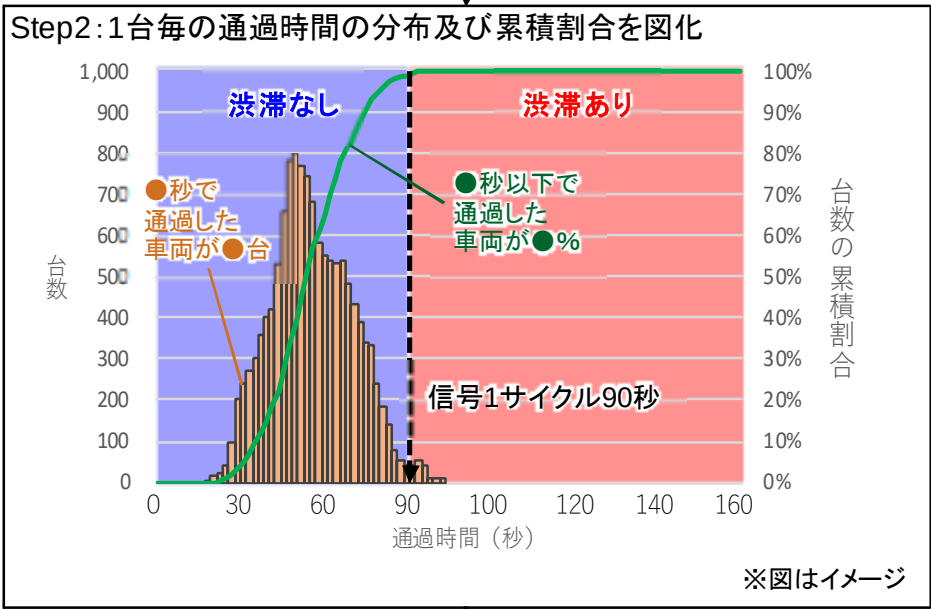
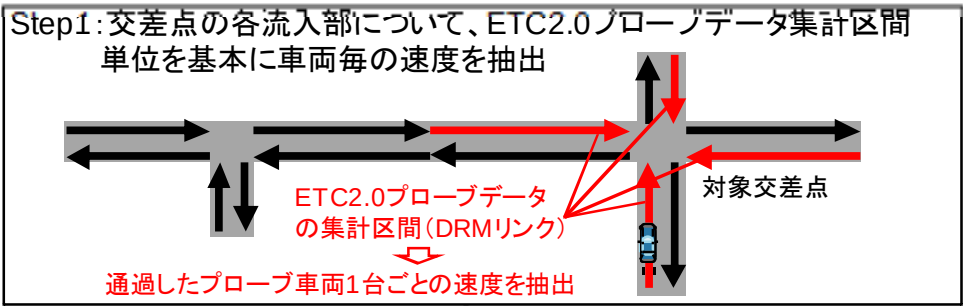
- ・着目した車両が最終的に交差点を通過するに要した時間(※左図の☆)。

※左図青枠のように、渋滞せず次の青信号で交差点を通過した場合は、渋滞長0m、交差点通過時間0秒と記録。

モニタリングに使用する評価指標(2/2)

・各交差点のモニタリングは、渋滞長調査結果から得られる「渋滞長」「交差点通過時間」、ETC2.0プローブデータの集計結果から得られる「平均旅行速度」「信号1サイクル以内通過率」を評価指標として実施し、各指標の分析結果や現地状況(道路利用者や地元自治体から得られた意見)を総合的に勘案し渋滞状況の検証を行う。

《ビッグデータ(ETC2.0プローブデータ)の集計から得られる評価指標》



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2サイクル以上で交差点を通過: 渋滞あり

■ETC2.0プローブデータの概要

- ETC2.0車載器を搭載した車両は、走行位置や速度データ等の履歴が記録されている。
- データは独自の集計区間(DRMリンク)に紐づけられており、DRMリンク単位で集計が可能。

「平均旅行速度」

- 分析の対象となる交差点を走行した車両の速度データを抽出し、その平均速度を集計(左図Step1)。

「信号1サイクル通過率」

- 上記の各車両の速度とDRMリンク延長から1台毎の交差点通過時間を算出する。
- 信号1サイクル以内に通過出来ていれば、渋滞にかからず走行できていると判定。
- 通過時間の分布と信号1サイクルの時間を比較し、信号1サイクル以内に通過できた車両の比率を算出(左図Step2)

今年度のモニタリング結果一覧

《今年度のモニタリング結果》

No	箇所	抽出基準	主な対策内容(対策日)	区分	モニタリング結果
1	あべもくざいだんち 安部木材団地5号	パブコメ	北行南行右折レーンの設置(R1.12)	対策実施箇所	特定解除
2	くずもとちようひがし 葛本町東	パブコメ	東行右折レーン延伸(H29.1) 北行右折レーン延伸(R2.3)	対策実施箇所	特定解除
3	なかと 中戸	奈良県指標	北行右折レーンの延伸(R3.1)	対策実施箇所	特定解除
4	ながら 名柄	パブコメ	全方向右折レーン設置(R3.2)	対策実施箇所	特定解除
5	みなみろくじょう 南六条	奈良県指標	南北左折レーン設置(H30.12)	対策実施箇所	対策中※
6	さんじょうおおじ 三条大路5丁目	3軸(交差点-2)	西行右折レーン延伸(R1.5)	対策実施箇所	対策中※
7	おおたみなみ 太田南	奈良県指標	南行左折レーン設置(H28.3) 西行右折複合レーン設置(H31.3)	対策実施箇所	対策中※
8	いこま 生駒IC(北)	奈良県指標	南行右折レーン延伸(H31.3) 東行(南)※右折レーン設置(R2.3) ※阪奈道路西行オフランプ	対策実施箇所	対策中※
9	すなぢややばしひがしづめ 砂茶屋橋東詰	2軸	北行橋梁架設による 交差点の集約(R2.3)	対策実施箇所	対策中※
10	おうじこせんきょうきた 王寺跨線橋北	3軸(交差点-1)	東行右折レーン延伸(H30.2)	対策実施箇所	再検討
11	おおつか 大塚	委員の意見	全方向右折レーン延伸(R3.2) 南行・西行・東行停止線前出し(R3.2) 西行左折レーンの新設(R3.2)	対策実施箇所	再検討

※渋滞が解消しておらず、更なる渋滞対策が必要と判断した箇所のうち、現在事業中の対策がある箇所は「対策中」に分類

モニタリング結果

あべもくざいだんち さくらい さくらいあすかよしの
1) 安部木材団地5号交差点(桜井市、主:主要地方道桜井明日香吉野線、従:市道)

《位置図》

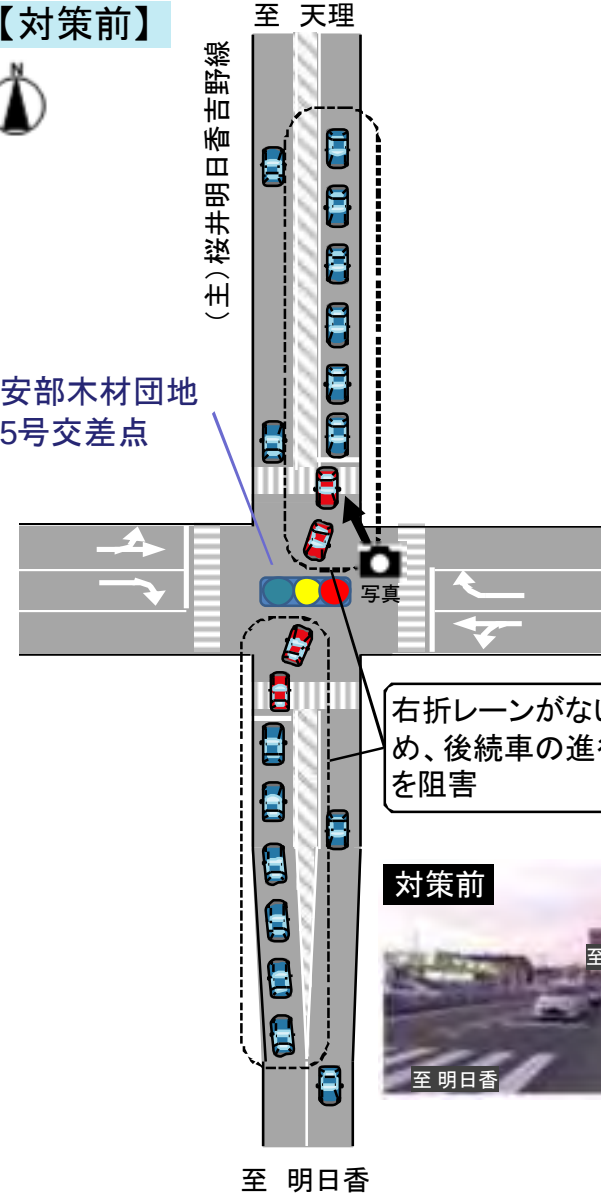


- 「安部木材団地5号交差点」は、「パブコメ」にて選定された箇所である。
【パブコメに寄せられた意見】
 - 一般の方から、右折車待ちによる渋滞について指摘されている。
- 選定時の平日平均旅行速度を見ると、北行・南行で平均旅行速度が20km/hを下回り、主要渋滞箇所の選定基準に該当。

※主要渋滞箇所の選定基準
昼間12時間平均旅行速度:20km/h以下

(北行・南行)右折レーンの設置(R1.12)

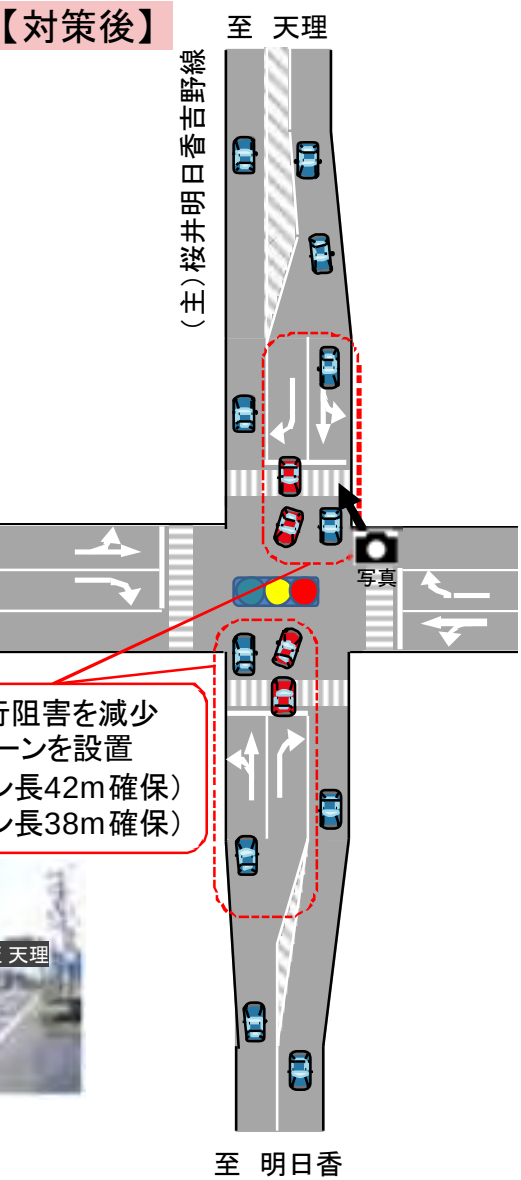
【対策前】



対策前



【対策後】



対策後



右折レーンがないため、後続車の進行を阻害

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設置
(北行:右折レーン長42m確保)
(南行:右折レーン長38m確保)

モニタリング結果

1) 安部木材団地5号交差点(桜井市、主: 主要地方道桜井明日香吉野線、従: 市道)

選定理由: パブコメ

- ・「安部木材団地5号交差点」では、北行・南行の右折レーンの設置により平日の旅行速度が向上している。
- ・渋滞長の減少が見られることに加え、98%以上の車両が信号1サイクル以内に交差点を通過できていること、道路利用者や地元自治体(桜井市)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。

■ 対策後の渋滞状況(平日)

＜平均旅行速度の変化＞

	選定時 H24.9-11	最新 R3.10-11	変化 状況
方向①: 北行	11km/h	14km/h	向上
方向②: 南行	16km/h	17km/h	向上
方向③: 東行	—	—	—
方向④: 西行	—	—	—

＜最大渋滞長の変化＞

	対策前 H28.10.6(木)	対策後 R4.1.18(火)	変化 状況
方向①: 北行	100m	70m	減少
方向②: 南行	10m	0m	解消
方向③: 東行	0m	0m	—
方向④: 西行	60m	40m	減少

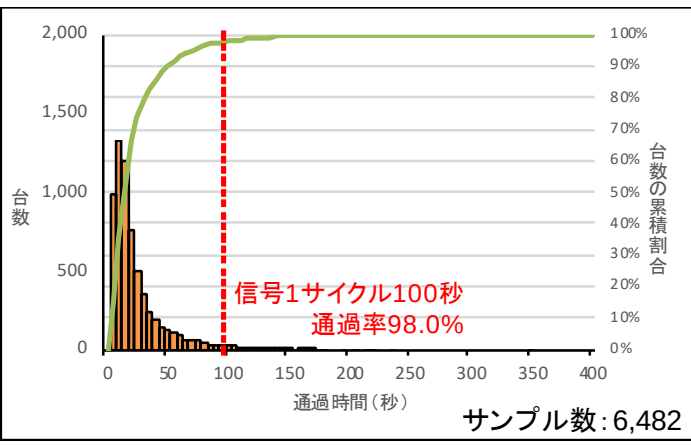
※H24: 民間プローブデータ、R3: ETC2.0データ
※東西方向は市道であり、ETC2.0データの集計対象外のため「—」としている。



＜道路利用者・地元の声＞

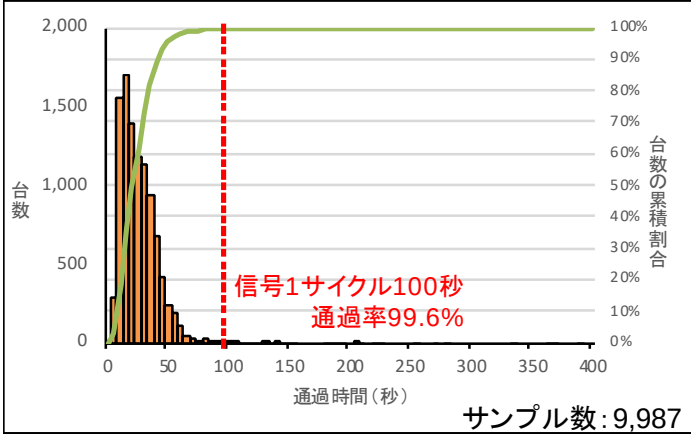
- ・ 北行右折時に対向待ちによる渋滞の発生が稀にあります。【道路利用者】
- ・ 特に渋滞の発生はありません。【地元自治体: 桜井市】

＜信号1サイクル以内の通過率(北行)＞



ETC2.0データR3年9月～11月

＜信号1サイクル以内の通過率(南行)＞



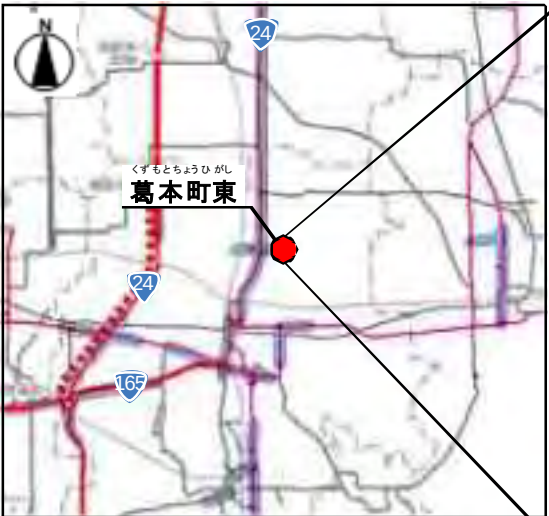
ETC2.0データR3年9月～11月

【分類案】対策により、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。

モニタリング結果

2) 葛本町東交差点くずもとちょうひがし (檀原市、主: 県道中和幹線、従: 市道)かしはら ちゅうわかんせん

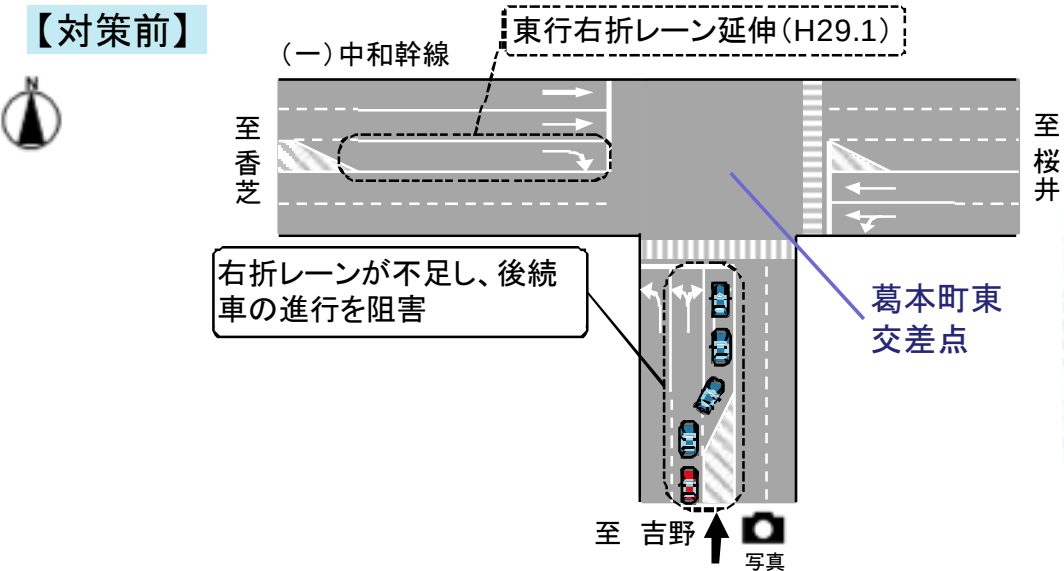
《位置図》



- 「葛本町東交差点」は、「パブコメ」にて選定された箇所である。
- 【パブコメに寄せられた意見】
 - 一般の方から、右折車による渋滞や、平日朝夕・休日夕などに渋滞が発生するとの意見が寄せられている。
- H24年度の調査では北行で交差点通過時間5分19秒と選定基準を超える渋滞を観測。

※主要渋滞箇所の選定基準
交差点通過時間: 5分

(北行) 右折レーンの延伸 (R2.3)



モニタリング結果

くずもとちょうひがし かしはら ちゅうわかんせん

2) 葛本町東交差点(榎原市、主: 県道中和幹線、従: 市道)

選定理由: パブコメ

- ・「葛本町東交差点」では、北行の右折レーンの設置により北行の交差点通過時間が減少している。
- ・道路利用者や地元自治体(榎原市)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。

■ 対策後の渋滞状況(平日)

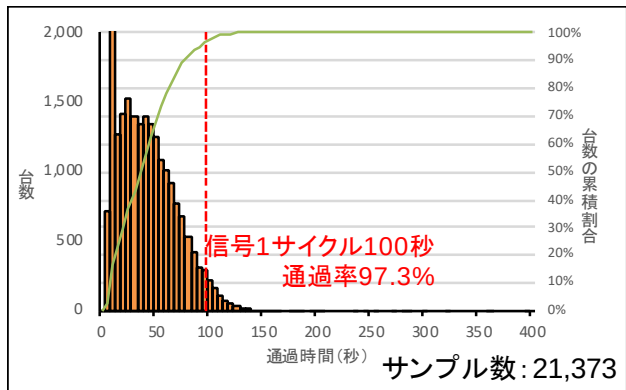
＜最大交差点通過時間の変化＞

	対策前 H24.10.3(水)	対策後 R4.2.10(木)	変化 状況
方向①: 北行	5分19秒	4分13秒	減少
方向②: 東行	3分00秒	2分10秒	減少
方向③: 西行	4分25秒	渋滞なし	解消

＜最大渋滞長の変化＞

	対策前 H24.10.3(水)	対策後 R4.2.10(木)	変化 状況
方向①: 北行	220m	90m	減少
方向②: 東行	90m	10m	減少
方向③: 西行	100m	0m	解消

＜信号1サイクル以内の通過率(平日: 東行)＞



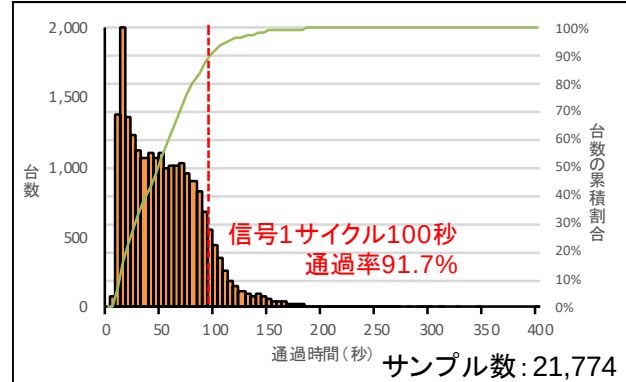
ETC2.0データR3年9月～11月

＜道路利用者・地元の声＞

- ・ 渋滞を感じることはありますが、頻度としてはまれです。【道路利用者】
- ・ 目立った渋滞の発生はありません【道路利用者】
- ・ 対策により、渋滞は減少しているイメージです。西行について、隣接する葛本町交差点を起点として渋滞していることはありますが、渋滞は緩和していると感じます。【地元自治体: 榎原市】



＜信号1サイクル以内の通過率(平日: 西行)＞



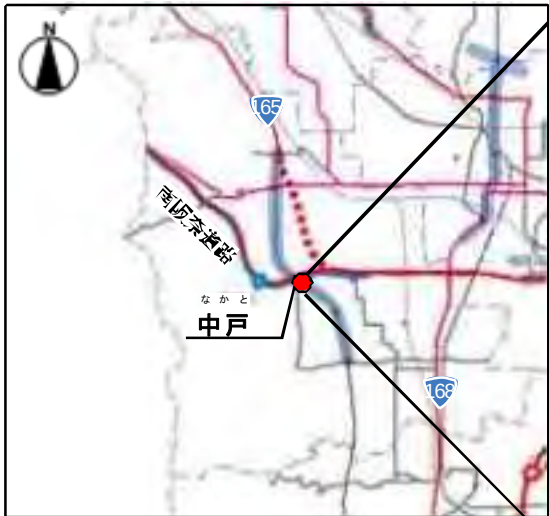
ETC2.0データR3年9月～11月

【分類案】対策により、渋滞は緩和していると判断し、『特定解除』に分類する。

モニタリング結果

3) 中戸交差点 (葛城市、主: 主要地方道御所香芝線、従: 県道寺口北花内線)

《位置図》



- 「中戸交差点」は、「奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン」において選定された箇所である。
- H21年度の調査では北行で渋滞長900m、交差点通過時間5分07秒と主要渋滞箇所の選定基準を超える渋滞を観測

※主要渋滞箇所の選定基準
渋滞長: 500m
交差点通過時間: 5分

(北行) 右折レーンの延伸 (R3.1)

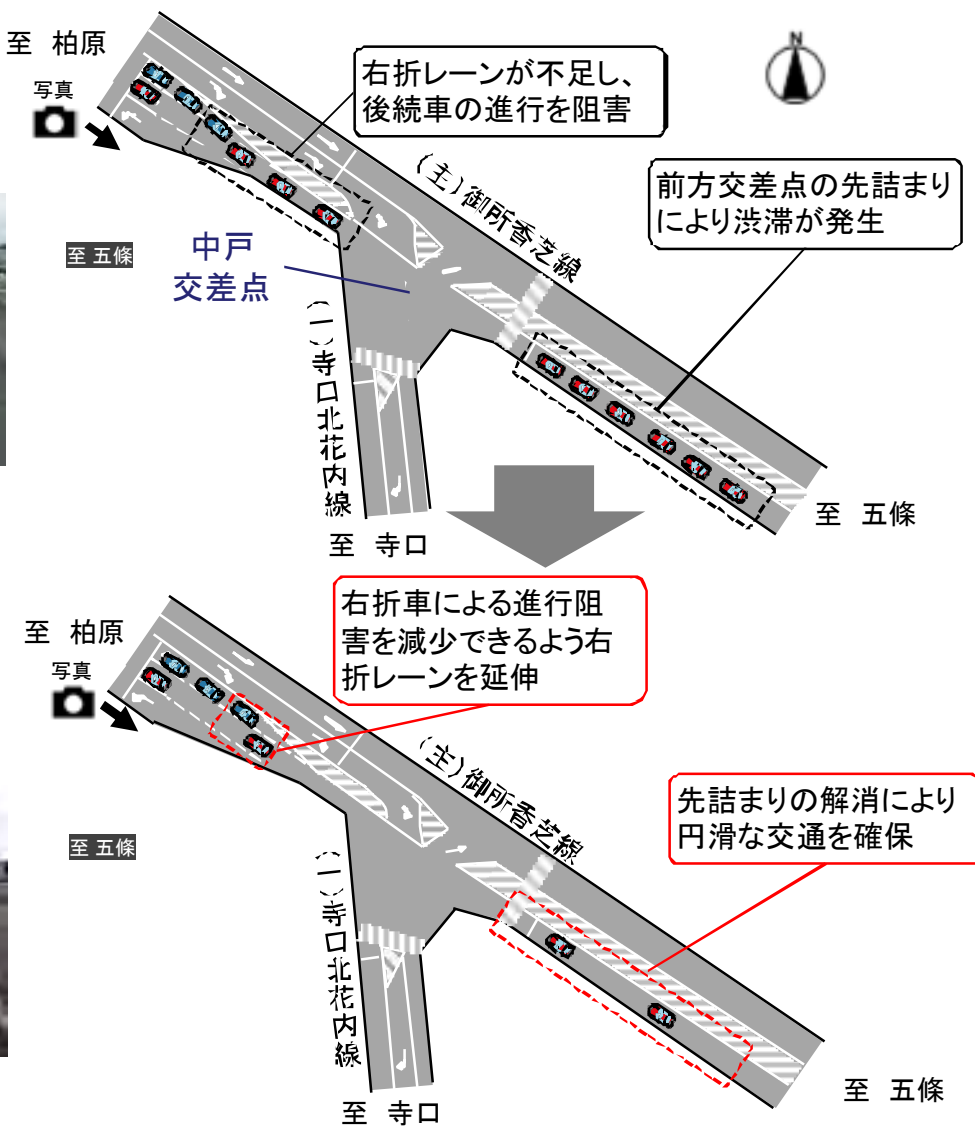
【対策前】

対策前



【対策後】

対策後



モニタリング結果

4) 名柄交差点 (御所市、主: 国道309号、従: 主要地方道御所香芝線)

《位置図》

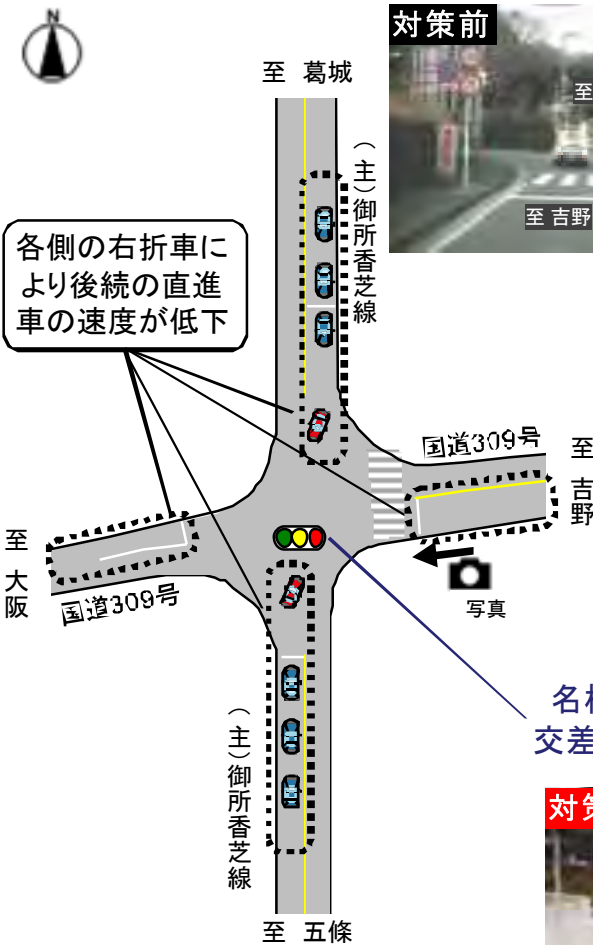


- 「名柄交差点」は「パブコメ」にて選定された箇所である。
- 【パブコメに寄せられた意見】
 - 行政関係者から、右折待ちによる渋滞が平日朝夕・休日夕に発生しているとの意見が寄せられている。
- 選定時の平日平均旅行速度を見ると、北行の平均旅行速度が19km/h主要渋滞箇所の選定基準に該当。

※ 主要渋滞箇所の選定基準
昼間12時間平均旅行速度: 20km/h以下

(全方向) 右折レーン設置 (R3.2)

【対策前】



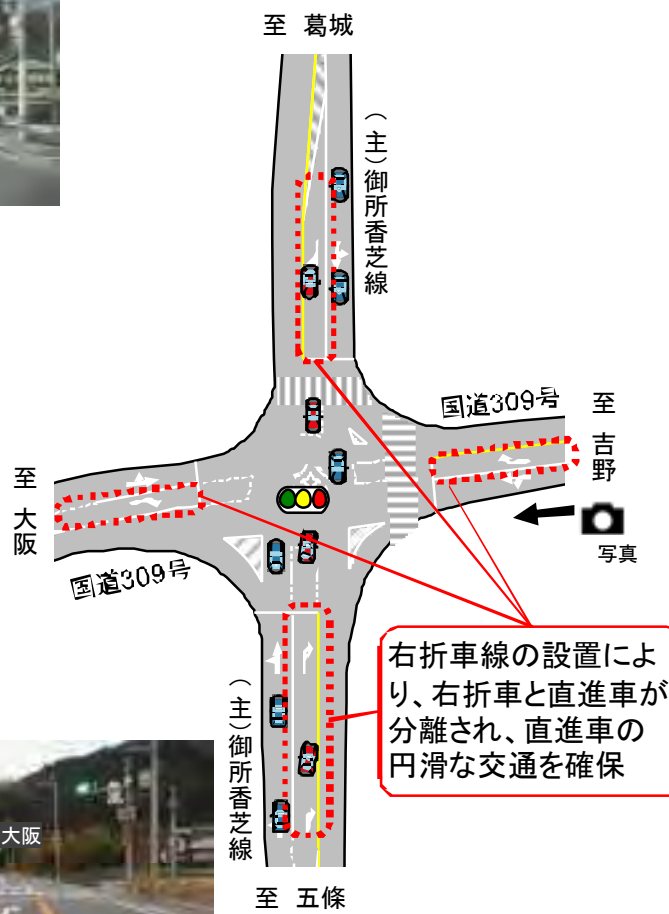
対策前



【対策後】

名柄交差点

対策後



右折車線の設置により、右折車と直進車が分離され、直進車の円滑な交通を確保

モニタリング結果

4) 名柄交差点な が ら (御所市、主: 国道309号、従: 主要地方道ご せ か し ば御所香芝線)

選定理由: パブコメ

- ・「名柄交差点」では、全方向の右折レーンの設置により北行の旅行速度が向上している。
- ・渋滞もほぼ観測されず、全方向で平均旅行速度が選定基準(20km/h)を上回っている。

■ 対策後の渋滞状況(平日)

＜平均旅行速度の変化＞

	選定時 H24.9-11	最新 R3.10-11	変化 状況
方向①: 北行	19km/h	30km/h	向上
方向②: 南行	38km/h	41km/h	向上
方向③: 東行	36km/h	40km/h	向上
方向④: 西行	33km/h	32km/h	低下

＜最大渋滞長の変化＞

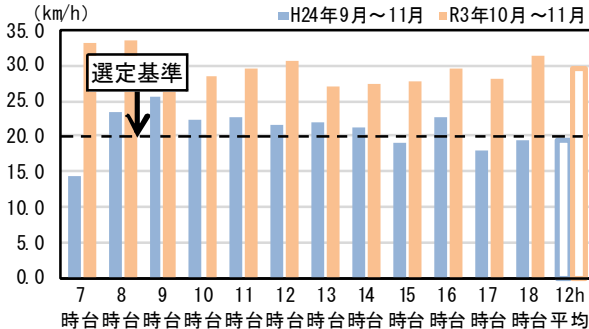
	対策前 H30.2.14(水)	対策後 R4.1.18(火)	変化 状況
方向①: 北行	20m	0m	解消
方向②: 南行	0m	0m	—
方向③: 東行	10m	10m	—
方向④: 西行	10m	0m	解消

※H24: 民間プローブデータ、R3: ETC2.0データ



＜時間帯別旅行速度の変化＞

方向①[主要地方道御所香芝線・北行]



※H24: 民間プローブデータ、R3: ETC2.0データ

■ 対策後の渋滞状況(休日)

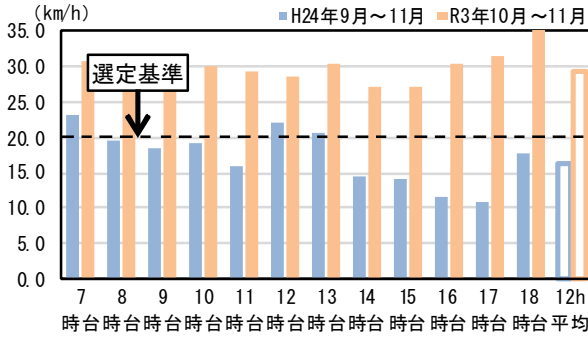
＜平均旅行速度の変化＞

	選定時 H24.9-11	最新 R3.10-11	変化 状況
方向①: 北行	16km/h	29km/h	向上
方向②: 南行	37km/h	42km/h	向上
方向③: 東行	40km/h	40km/h	向上
方向④: 西行	33km/h	31km/h	低下

※H24: 民間プローブデータ、R3: ETC2.0データ

＜時間帯別旅行速度の変化＞

方向①[主要地方道御所香芝線・北行]



※H24: 民間プローブデータ、R3: ETC2.0データ

【分類案】北行・西行で渋滞が解消しており、旅行速度も選定基準を上回っているため、『特定解除』に分類する。

モニタリング結果

5)南六条交差点(天理市、主:国道24号、従:県道筒井二階堂線)

【位置図】

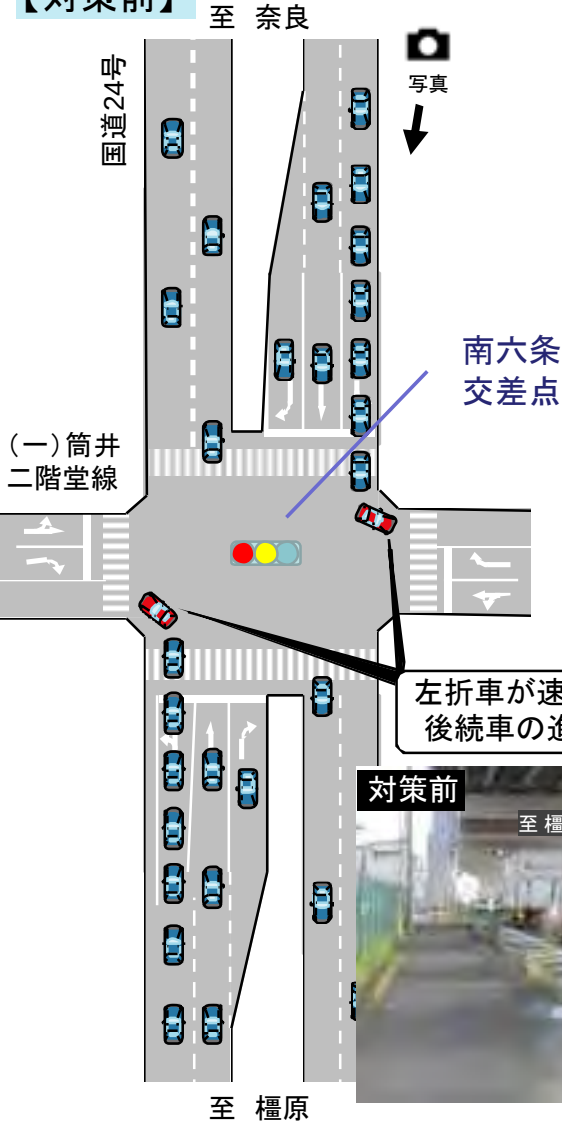


- 「南六条交差点」は、「奈良県みんなで作る渋滞解消プラン」において選定された箇所である。
- H24年度の調査では南行で渋滞長2,330m、交差点通過時間17分31秒と主要渋滞箇所の選定基準を超える渋滞を観測。

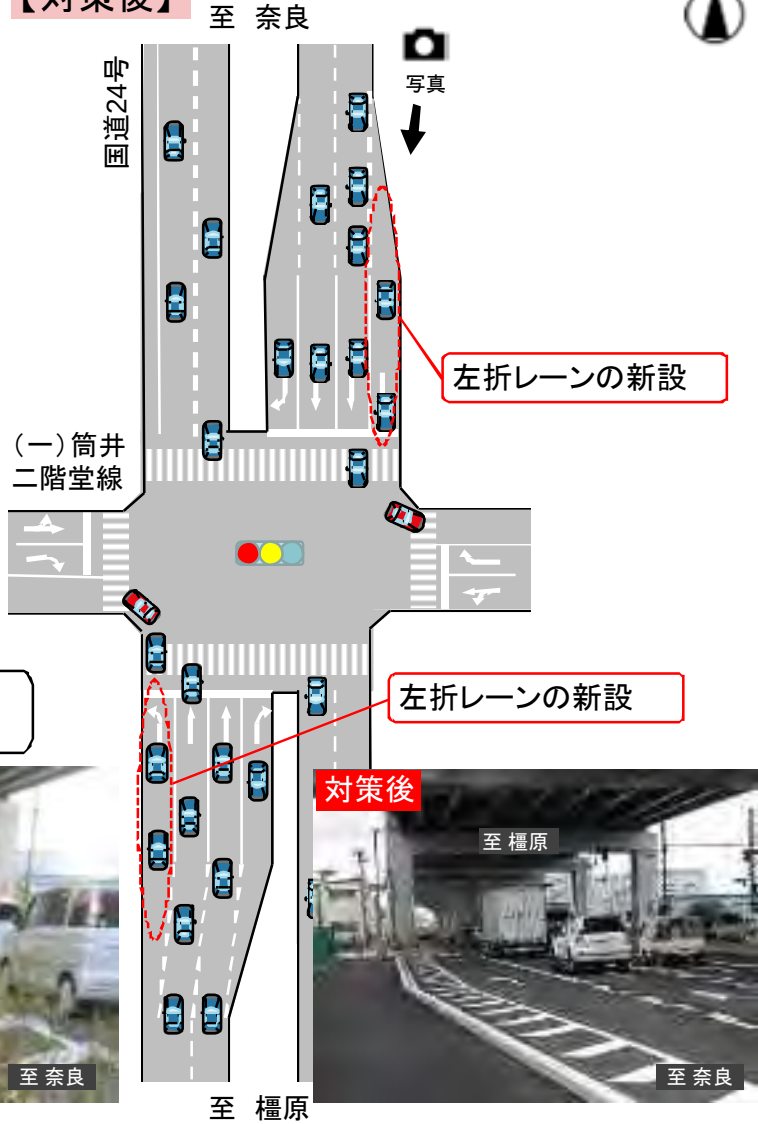
※主要渋滞箇所の選定基準
渋滞長: 500m
交差点通過時間: 5分

(北行・南行)左折レーン新設(H30.12)

【対策前】



【対策後】



モニタリング結果

5)南六条交差点みなみろくじょう(天理市てんり、主:国道24号、従:県道筒井二階堂線つついにかいどう)

選定理由: 奈良県指標

- ・「南六条交差点」では、南北方向の左折レーンの設置等により平日南行の渋滞が大幅に緩和し、旅行速度が向上している。
- ・一方、東西方向の渋滞は悪化しており、交差点通過時間が選定基準(5分)を上回っている。

■対策後の渋滞状況(平日)

＜最大渋滞長の変化＞

	対策前 H24.10.24(水)	対策後 R3.10.7(木)	変化 状況
方向①:北行	0m	0m	—
方向②:南行	2,330m	110m	減少
方向③:東行	60m	120m	増加
方向④:西行	0m	490m	増加

＜最大交差点通過時間の変化＞

	対策前 H24.10.24(水)	対策後 R3.10.7(木)	変化 状況
方向①:北行	渋滞なし	渋滞なし	—
方向②:南行	17分31秒	4分07秒	減少
方向③:東行	4分08秒	8分38秒	増加
方向④:西行	渋滞なし	9分48秒	増加

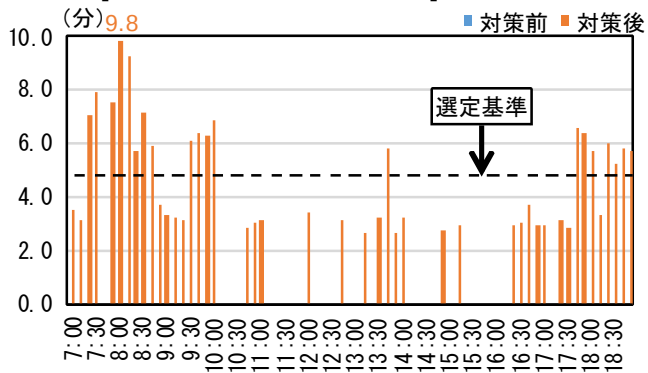
＜平均旅行速度の変化＞

	選定時 H24.9-11	最新 R3.10-11	変化 状況
方向①:北行	22km/h	15km/h	低下
方向②:南行	12km/h	14km/h	向上
方向③:東行	9km/h	6km/h	低下
方向④:西行	—	—	—

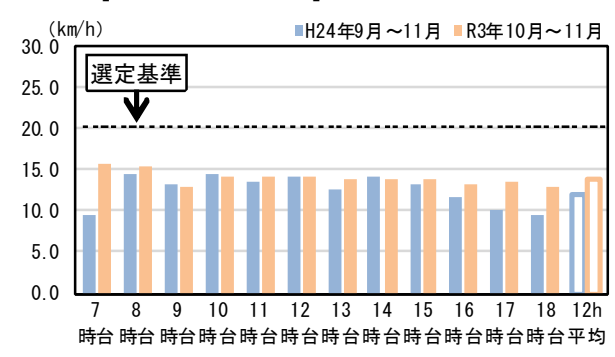
※H24: 民間プローブデータ、R3: ETC2.0データ



＜時間帯別通過時間の変化＞
方向③[県道筒井二階堂線・西行]



＜時間帯別旅行速度の変化＞
方向②[国道24号・南行]



モニタリング結果

5) 南六条交差点(天理市、主:国道24号、従:県道筒井二階堂線)

- 「南六条交差点」では、対策前に比べ東西方向の交差点通過時間が増加している。
- 東西方向の対策前後の交通量調査結果を比較すると東行、西行ともに交通量が大幅に増加している。
- 東側市道(南六条町～上総町間約2.3km)では、**道路拡幅**(H29.6供用)が実施され、並行する東西路線が脆弱なため周辺の細街路を利用していた交通が転換したことにより交通量が増加し、渋滞が増加したと考えられる。

《交通量の変化》

台/12h	対策前 H24.10.24(水)	対策後 R3.10.7(木)
方向①:北行	18,980	18,547
方向②:南行	16,923	17,019
方向③:東行	3,649	4,459(122%)
方向④:西行	2,072	3,869(187%)

《道路拡幅区間》



《市道 拡幅前》



《市道 拡幅後》



【分類案】南行では顕著な渋滞の減少がみられるが、東行・西行では主要渋滞箇所の選定基準(交差点通過5分以上)※1に該当すること、更なる渋滞対策として大和北道路が事業中であることから、『対策中』に分類する。

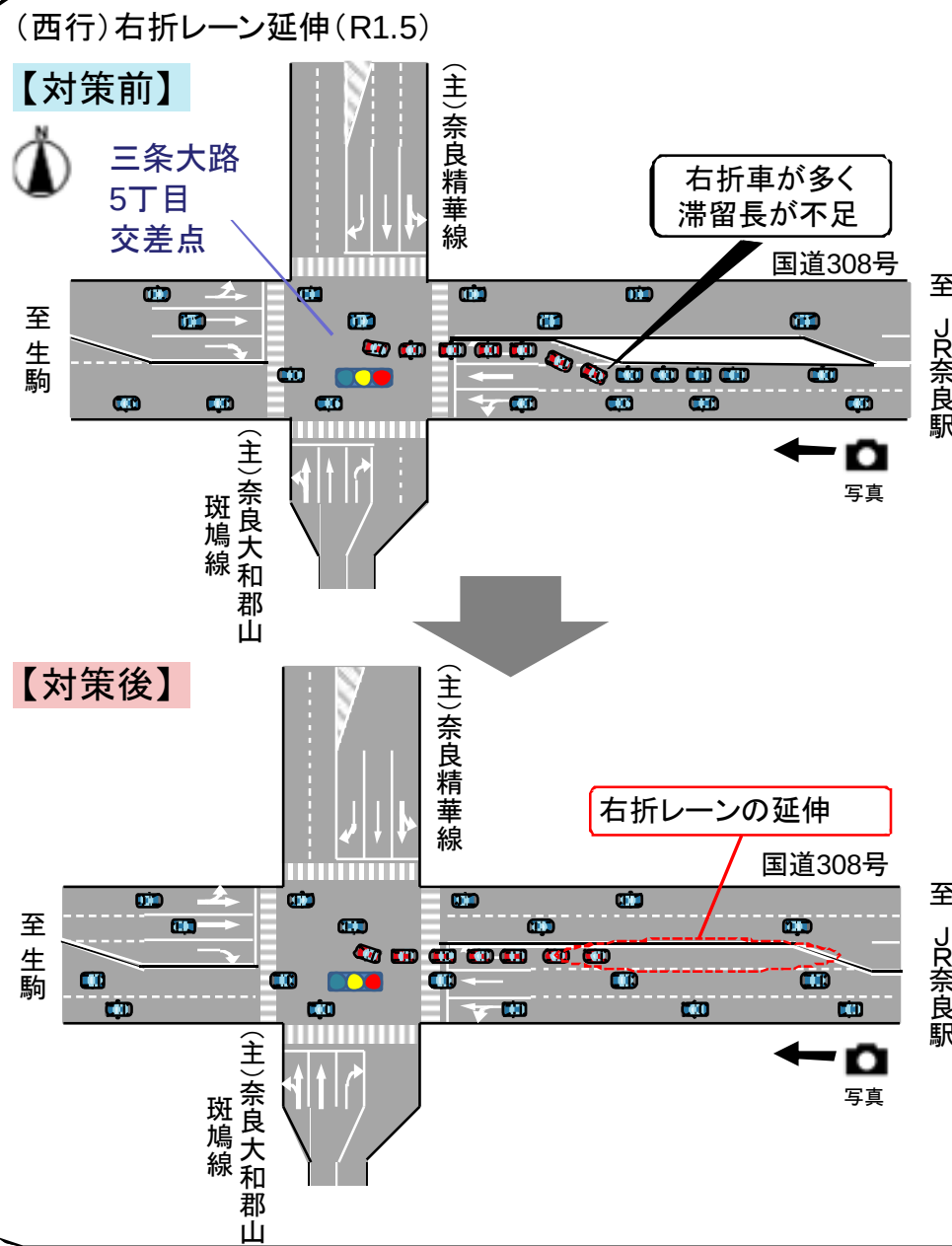
モニタリング結果

6) 三条大路5丁目交差点 (奈良市、主: 国道308号、従: 主要地方道奈良精華線、主要地方道奈良大和郡山斑鳩線)

《位置図》



- ・「三条大路5丁目交差点」は、「3-2軸（平日の交差点各方向別平均旅行速度）」にて選定された箇所である。
 - ・選定時の平日平均旅行速度を見ると、南行、東行、西行で平均旅行速度が20km/hを下回り、主要渋滞箇所の選定基準に該当。
- ※ 主要渋滞箇所の選定基準
昼間12時間平均旅行速度：20km/h以下



モニタリング結果

選定理由:
3軸(交差点-2)

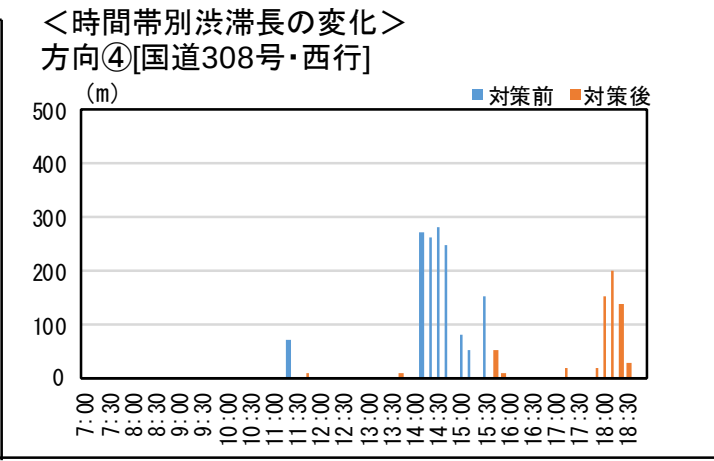
6) 三条大路5丁目交差点(奈良市、主: 国道308号、従: 主要地方道奈良精華線、主要地方道奈良大和郡山斑鳩線)

- ・「三条大路5丁目交差点」では、西行右折レーンの延伸により平日・休日とも西行の旅行速度が向上しているが、依然として旅行速度の選定基準(20km/h)を下回っている。
- ・また、東行について渋滞長が増加している。

■対策後の渋滞状況(平日)

＜平均旅行速度の変化＞				＜最大渋滞長の変化＞			
	選定時 H24.9-11	最新 R3.10-11	変化 状況		対策前 H22.5.19(水)	対策後 R3.12.14(火)	変化 状況
方向①: 北行	23km/h	21km/h	低下	方向①: 北行	370m	300m	減少
方向②: 南行	16km/h	18km/h	向上	方向②: 南行	250m	30m	減少
方向③: 東行	11km/h	13km/h	向上	方向③: 東行	110m	320m	増加
方向④: 西行	13km/h	14km/h	向上	方向④: 西行	280m	200m	減少

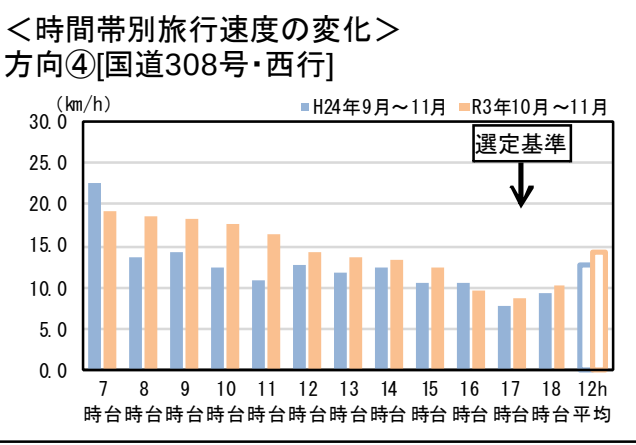
※H24: 民間プローブデータ、R3: ETC2.0データ



■対策後の渋滞状況(休日)

＜平均旅行速度の変化＞			
	選定時 H24.9-11	最新 R3.10-11	変化 状況
方向①: 北行	24km/h	22km/h	低下
方向②: 南行	17km/h	18km/h	向上
方向③: 東行	11km/h	13km/h	向上
方向④: 西行	11km/h	13km/h	向上

※H24: 民間プローブデータ、R3: ETC2.0データ



モニタリング結果

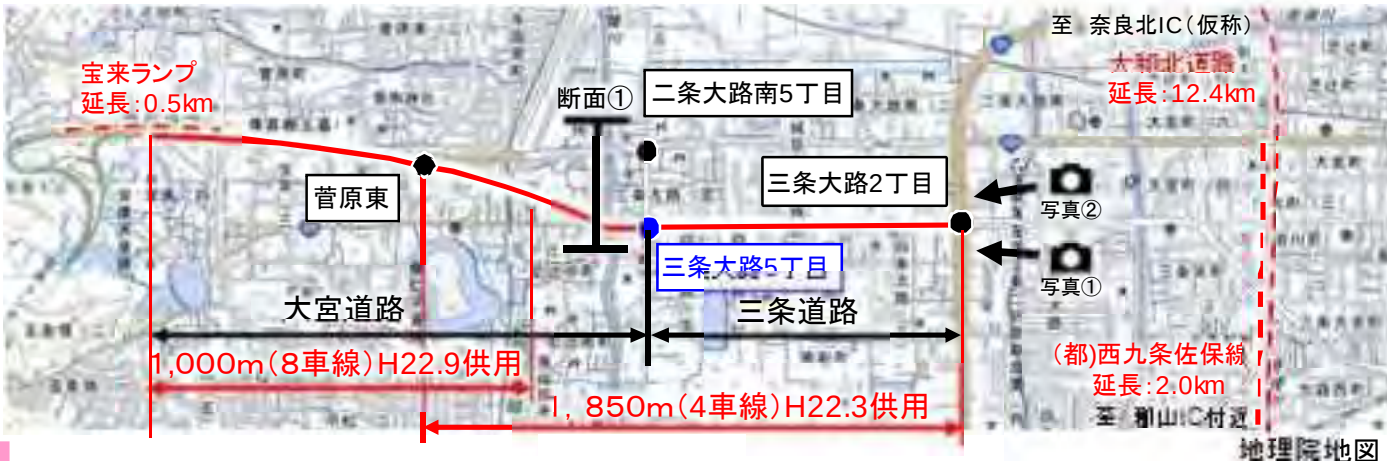
6) 三条大路5丁目交差点（奈良市、主：国道308号、従：主要地方道奈良精華線、主要地方道奈良大和郡山斑鳩線）

- 「三条大路5丁目交差点」では、対策前に比べ東行の交通量が増加していることから渋滞が増加している。
- 東西方向の大宮道路・三条道路（菅原東～三条大路2丁目間）の4車線供用がH22.3、8車線供用がH22.9と対策前後で構造が変化しており徐々に大宮道路・三条道路に交通が転換したことが、渋滞増加の要因と考えられる。

《交通量の変化》

台/12h	対策前 H22.5.19(水)	対策後 R3.12.14(火)
方向①: 北行	7,388	6,285
方向②: 南行	6,391	3,942
方向③: 東行	8,076	13,542 (168%)
方向④: 西行	8,755	11,048

《三条大路5丁目交差点の道路改良》



《断面①: 東行交通量の比較》

台/12h	対策前 H22.3.31(水)	対策後 R2.10.20(火)
二条大路南5丁目	18,085	14,996
三条大路5丁目	6,828 (27%)	13,242 (47%)

※()内数値は三条大路5丁目の分担率
※対策前後とも同日に行われた調査結果で比較

《三条道路 事業前》



H22.3供用《三条道路 事業後》



【分類案】西行では渋滞の減少がみられるが、依然として旅行速度の選定基準(20km/h)^{※1}を下回っている。また、東行について、渋滞が増加していること、更なる渋滞対策として大和北道路、(都)西九条佐保線、宝来ランプが事業中であることから、『対策中』に分類する。

※1 3-2軸(平日の交差点各方向別平均旅行速度)

モニタリング結果

7) 太田南交差点 (葛城市、主: 国道165号、従: 主要地方道御所香芝線)

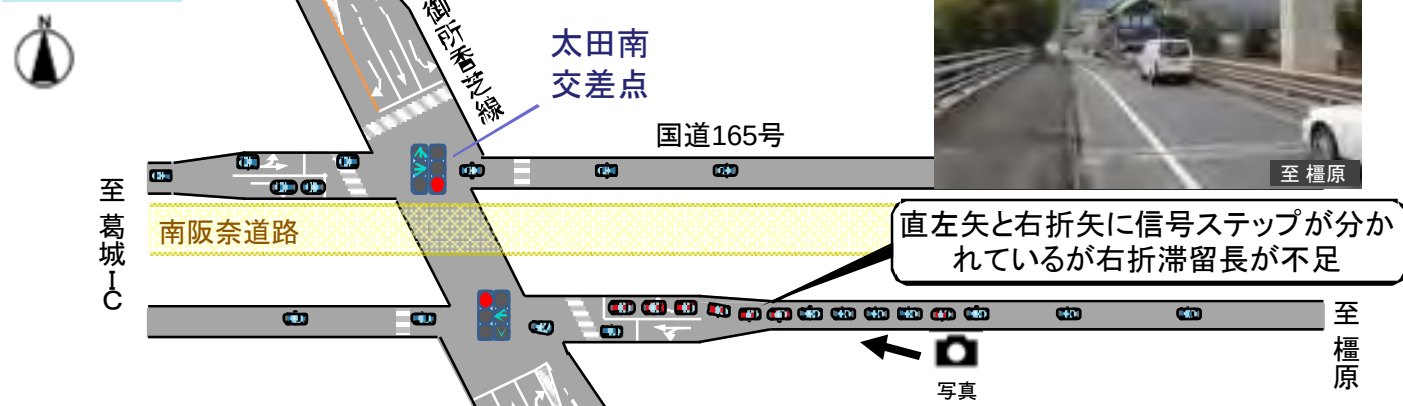
《位置図》



- ・「太田南交差点」は、「奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン」において選定された箇所である。
 - ・H24年度の調査では休日において北行で交差点通過時間5分12秒、西行で交差点通過時間8分4秒と主要渋滞箇所の選定基準を超える渋滞を観測。
- ※ 主要渋滞箇所の選定基準
交差点通過時間: 5分

(西行) 右折複合レーン設置 (H31.3)

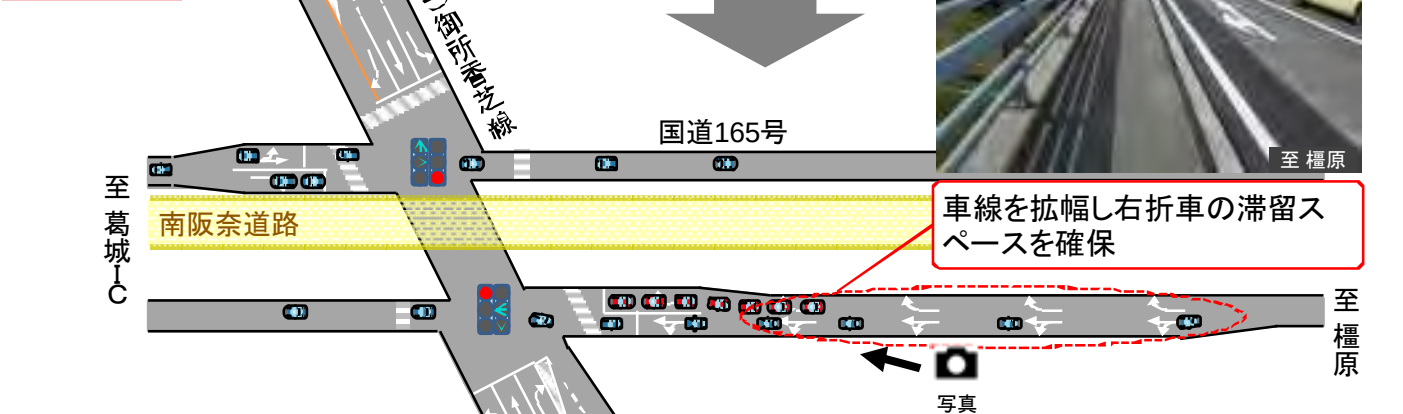
【対策前】



対策前



【対策後】



対策後



モニタリング結果

おおたみなみ かつらぎ ごせかしば

7) 太田南交差点(葛城市、主: 国道165号、従: 主要地方道御所香芝線)

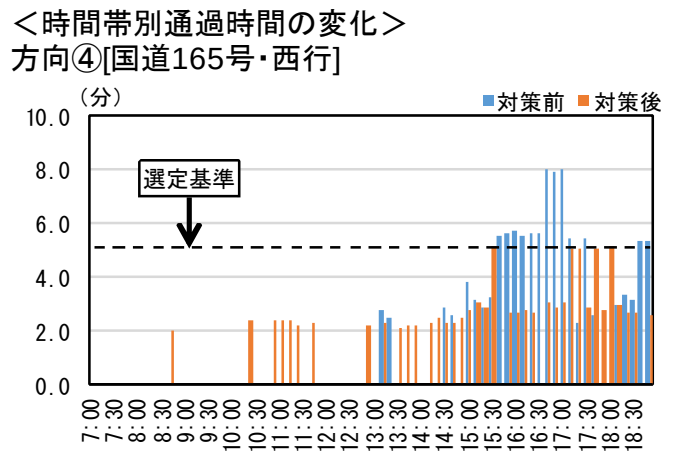
選定理由: 奈良県指標

- ・「太田南交差点」では、西行右折複合レーンの設置により平日の北行、西行の交差点通過時間が減少しているが、依然として西行の交差点通過時間が選定基準(5分)を上回っている。
- ・また、平日の旅行速度は向上しているものの、依然として北行、西行の交差点通過時間が選定基準(20km/h)を下回っている。

■ 対策後の渋滞状況(休日)

<最大交差点通過時間の変化>

	対策前 H24.10.7(日)	対策後 R3.9.5(日)	変化 状況
方向①: 北行	5分12秒	3分34秒	減少
方向②: 南行	2分16秒	2分21秒	増加
方向③: 東行	渋滞なし	2分30秒	増加
方向④: 西行	8分04秒	5分09秒	減少



■ 対策後の渋滞状況(平日)

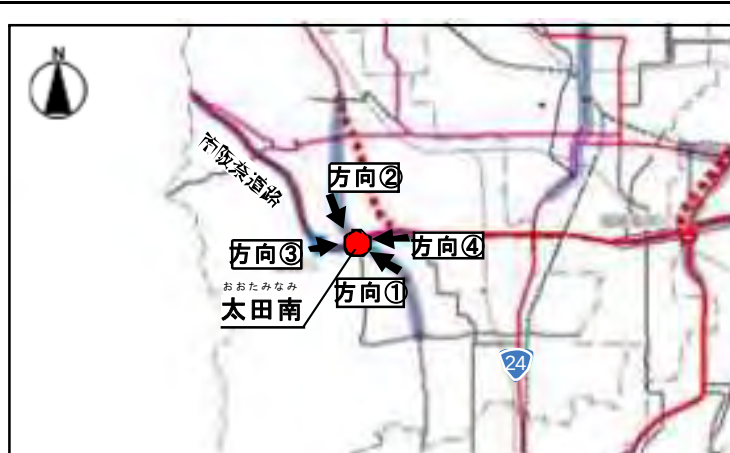
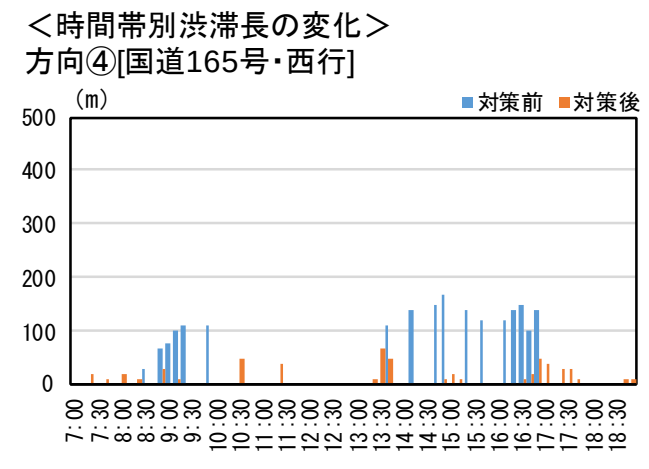
<最大渋滞長の変化>

	対策前 H24.10.3(水)	対策後 R3.9.9(木)	変化 状況
方向①: 北行	190m	20m	減少
方向②: 南行	220m	0m	解消
方向③: 東行	0m	0m	—
方向④: 西行	170m	70m	減少

<平均旅行速度の変化>

	選定時 H24.9-11	最新 R3.10-11	変化 状況
方向①: 北行	15km/h	19km/h	向上
方向②: 南行	20km/h	21km/h	向上
方向③: 東行	33km/h	35km/h	向上
方向④: 西行	10km/h	15km/h	向上

※H24: 民間プローブデータ、R3: ETC2.0データ



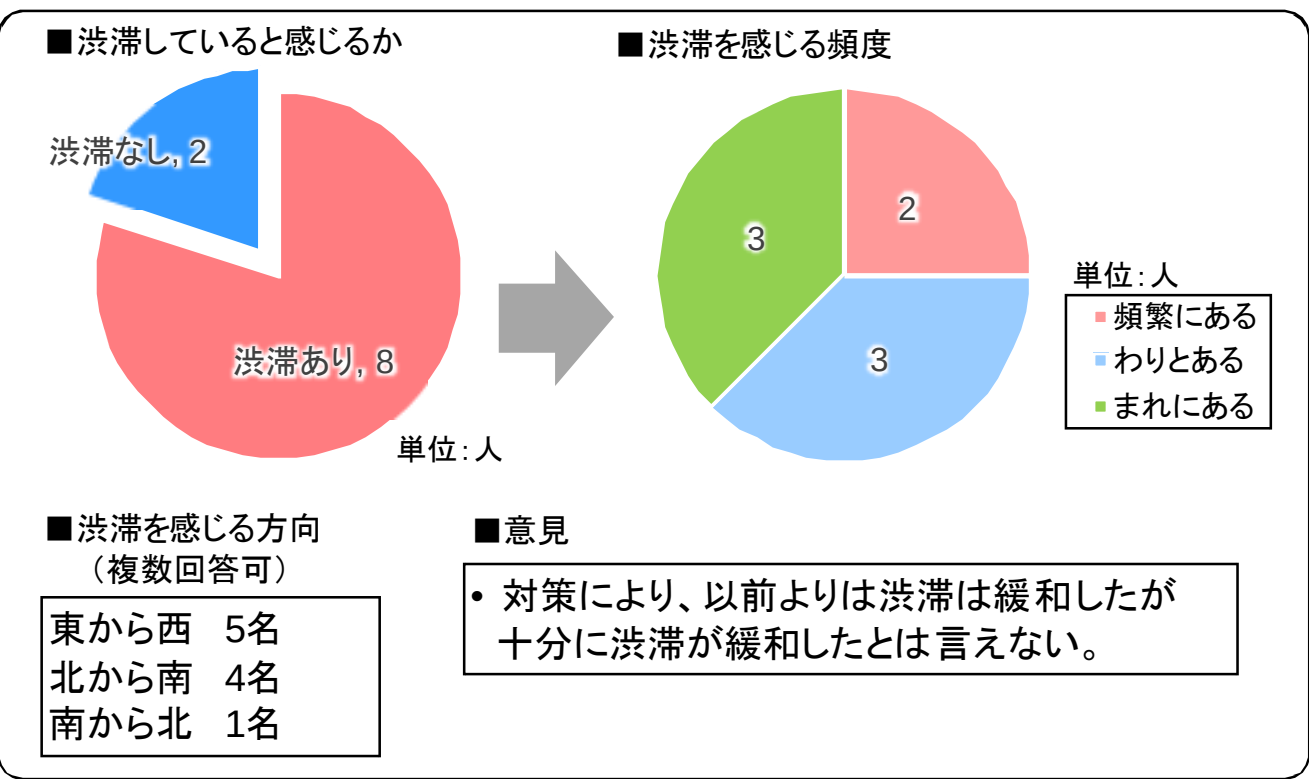
モニタリング結果

7) 太田南交差点おおたみなみ (葛城市かつらぎ、主：国道165号、従：主要地方道御所香芝線ごせかしば)

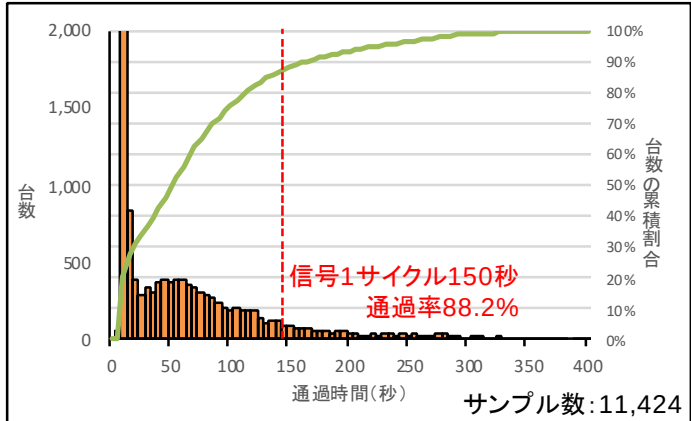
- 「太田南交差点」における渋滞状況について、地元自治体(葛城市)、道路利用者へヒアリング調査を行った結果、回答者の8割が依然渋滞を感じており、複合レーンの設置により対策前に比べると緩和しているものの、東から北への右折等各方向で**いまだ渋滞**しているという意見が得られた。
- 信号1サイクル以内の通過率は88%である。

《ヒアリング結果》

回答者：葛城市職員8名、トラック事業者2名 計10名



《西行(平日): 信号1サイクル以内通過率》



《更なる渋滞対策》



【分類案】西行では渋滞緩和および旅行速度向上がみられる。ただし、西行の休日の交差点通過時間は選定基準(5分)※1を上回っており、地元自治体や道路利用者からは引き続き渋滞が発生しているとの意見があること、更なる渋滞対策として大和高田バイパスが事業中であることから、『対策中』に分類する。

モニタリング結果

8) 生駒IC(北) 交差点 (生駒市、主: 県道生駒停車場宛木線、従: 市道)

《位置図》



《対策履歴》

- ・H31.3南行右折レーン延伸

- ・「生駒IC(北) 交差点」は、「奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン」において選定された箇所である。
 - ・選定時の平日平均旅行速度を見ると、北行、南行、東行(北)、東行(南)で平均旅行速度が20km/hを下回り、主要渋滞箇所の選定基準に該当。
- ※主要渋滞箇所の選定基準
昼間12時間平均旅行速度: 20km/h以下

(東行(南)※)右折レーンの設置(R2.3) ※阪奈道路西行オフランプ

【対策前】



【対策後】



モニタリング結果

8) 生駒IC(北)交差点(生駒市、主: 県道生駒停車場宛木線、従: 市道)

選定理由: 奈良県指標

- ・「生駒IC(北)交差点」の交差点南側の東行では、右折レーンの設置により平日の渋滞が緩和し、旅行速度も向上しているが、依然として旅行速度の選定基準(20km/h)を下回っている。
- ・西行(北)について、渋滞長が増加し交差点通過時間が選定基準(5分以上)を上回っている。

■ 対策後の渋滞状況(平日)

＜平均旅行速度の変化＞

	選定時 H24.9-11	最新 R3.10-11	変化 状況
方向①: 北行	15km/h	16km/h	向上
方向②: 南行	13km/h	12km/h	低下
方向③: 東行(北)	11km/h	6km/h	低下
方向④: 東行(南)	6km/h	7km/h	向上
方向⑤: 西行(北)	—	—	—
方向⑥: 西行(南)	—	—	—

※H24: 民間プローブデータ、R3: ETC2.0データ
※東西方向は市道であり、ETC2.0データの集計対象外のため「—」としている。

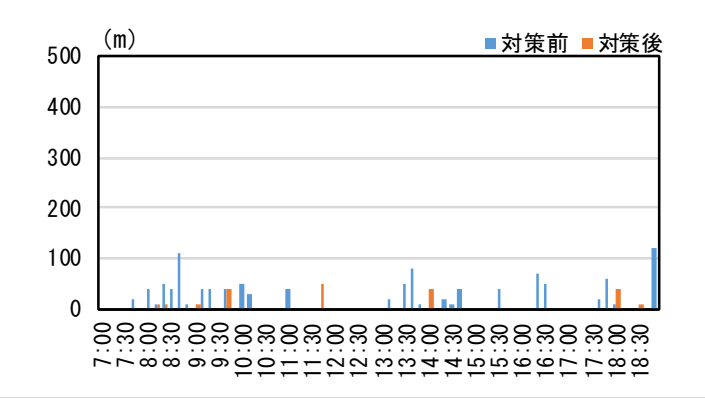
＜最大渋滞長の変化＞

	対策前 H28.10.6(木)	対策後 R3.11.8(月)	変化 状況
方向①: 北行	140m	180m	増加
方向②: 南行	150m	30m	減少
方向③: 東行(北)	50m	30m	減少
方向④: 東行(南)	120m	50m	減少
方向⑤: 西行(北)	50m	160m	増加
方向⑥: 西行(南)	0m	0m	—

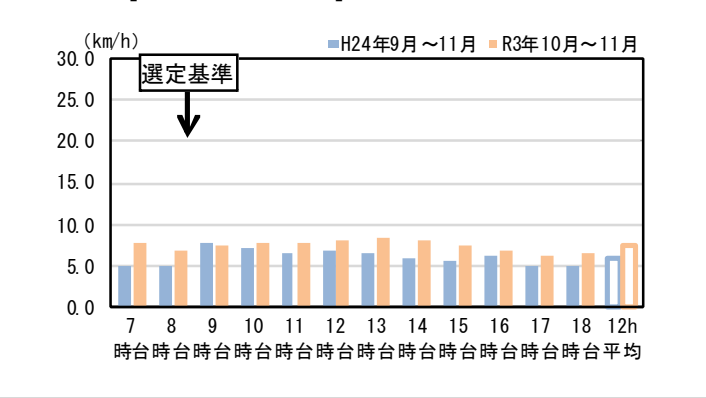
＜最大交差点通過時間の変化＞

	対策前 H28.10.6(木)	対策後 R3.11.8(月)	変化 状況
方向①: 北行	3分52秒	4分08秒	増加
方向②: 南行	3分20秒	3分28秒	増加
方向③: 東行(北)	3分29秒	4分22秒	増加
方向④: 東行(南)	3分27秒	3分23秒	減少
方向⑤: 西行(北)	3分22秒	7分01秒	増加
方向⑥: 西行(南)	渋滞なし	渋滞なし	—

＜時間帯別渋滞長の変化＞
方向④[市道・東行(南)]



＜時間帯別旅行速度の変化＞
方向④[市道・東行(南)]



モニタリング結果

8) 生駒IC(北)交差点(生駒市、主: 県道生駒停車場宛木線、従: 市道)

- 「生駒IC(北)交差点」では、対策前に比べ西行(北)の渋滞が顕著に増加。
 - 西行(北)について、対策後の渋滞調査結果では渋滞要因として、停車している車の間を歩行する歩行者の影響が記録されている(生駒IC(北)交差点から約70mの地点に横断歩道あり、写真参照)。
- ※ 西行(北)断面の歩行者交通量は増加しており、歩行者の横断による発進遅れが渋滞の要因となる可能性が増加している。
- ※ 当該交差点東側には住宅地(生駒台北、生駒台南)があり、その人口は増加している。
(H28.10: 1,516人⇒R3.11: 1,652人(109%)、出典: 生駒市人口統計)

《歩行者・自転車交通量の比較》

	対策前 H28.10.6(木)	対策後 R3.11.8(月)
方向①: 北行断面	596人/12h	294人/12h
方向②: 南行断面	376人/12h	583人/12h
方向③: 西行(北)断面	1,817人/12h	1,945人/12h (107%)
方向④: 西行(南)断面	1,816人/12h	2,059人/12h

生駒IC交差点横断歩道の利用者の計測データ

《生駒台北・生駒台南の人口の比較》 《歩行者横断状況》

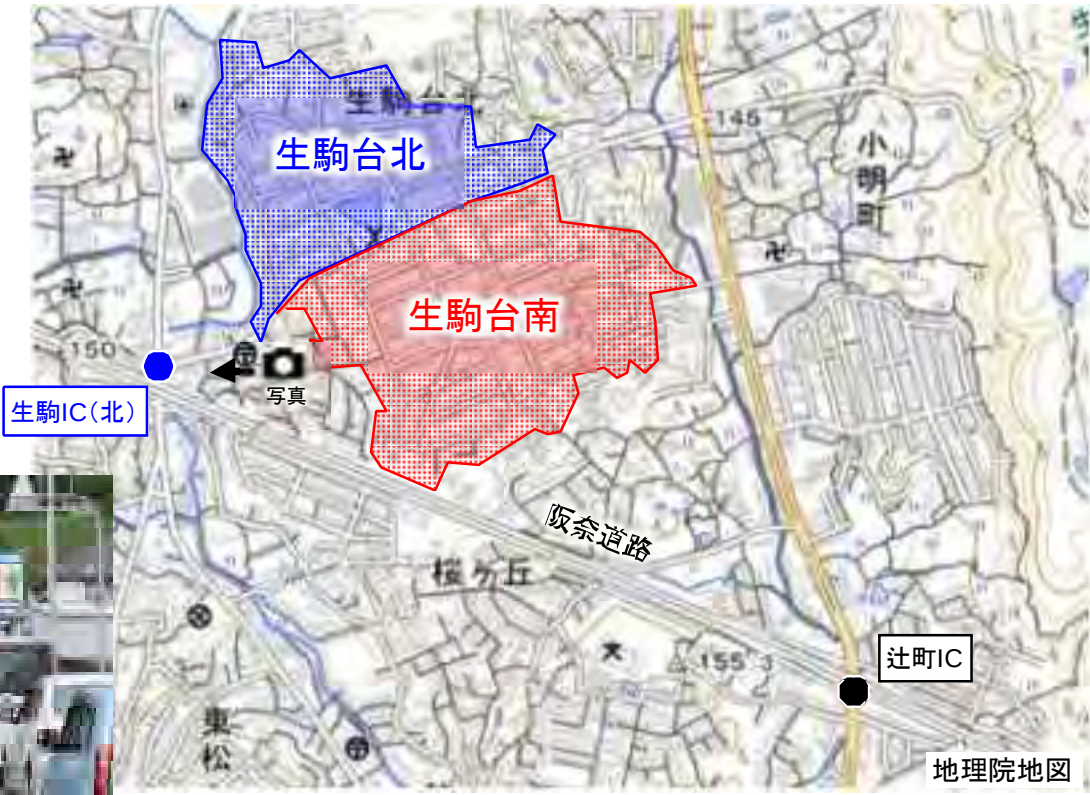
	対策前 H28.10	対策後 R3.11
生駒台北	583人	634人
生駒台南	933人	1018人
合計	1,516人	1,652人

生駒市人口統計(生駒市総務課)



撮影日: R4.8.24(水)

《住宅街位置図》

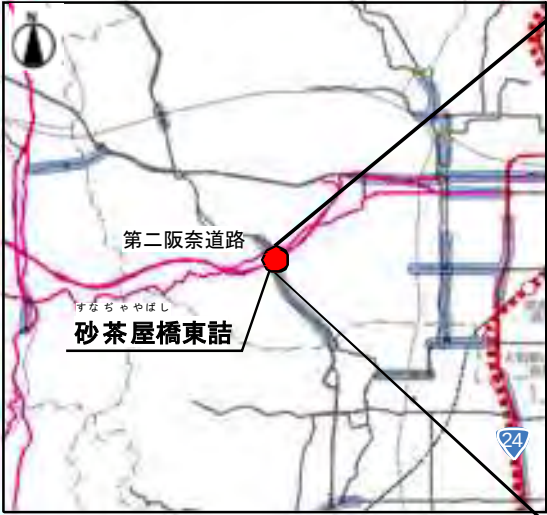


【分類案】対策を実施した東行(南)の渋滞緩和がみられる。ただし、旅行速度は選定基準(20km/h)^{※1}を下回っている状況であること、更なる渋滞対策として辻町ICフルランプ化が事業中であることから、『対策中』に分類する。

モニタリング結果

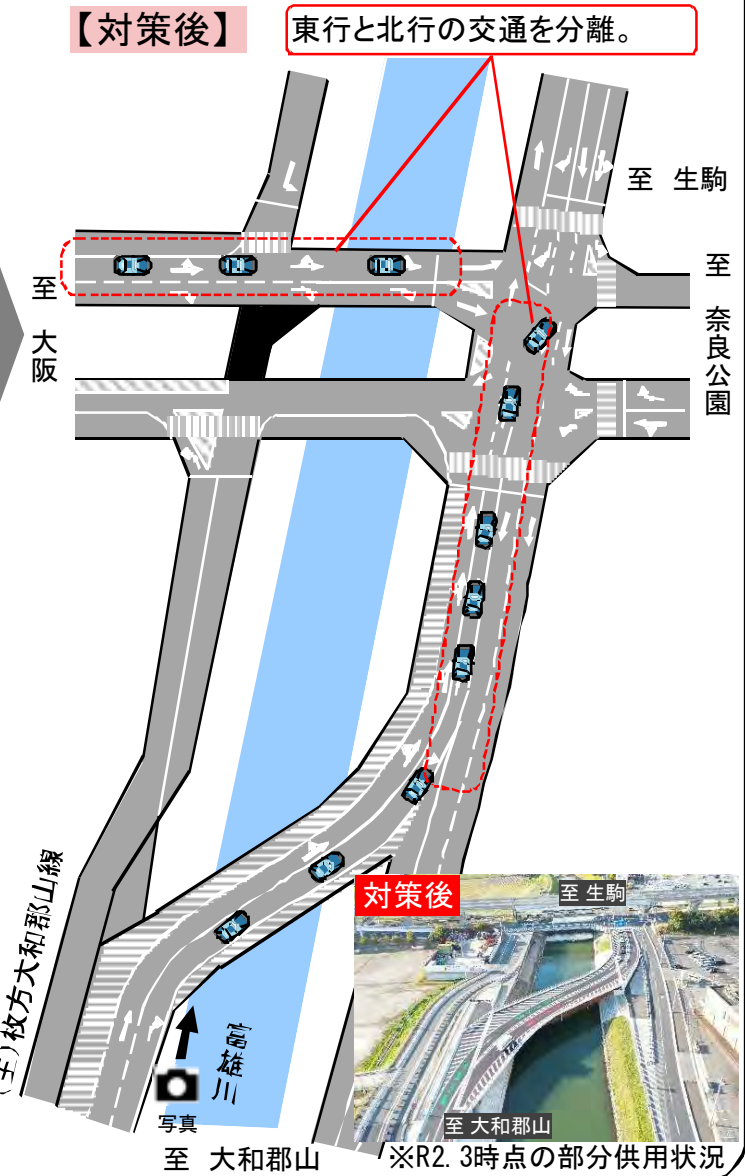
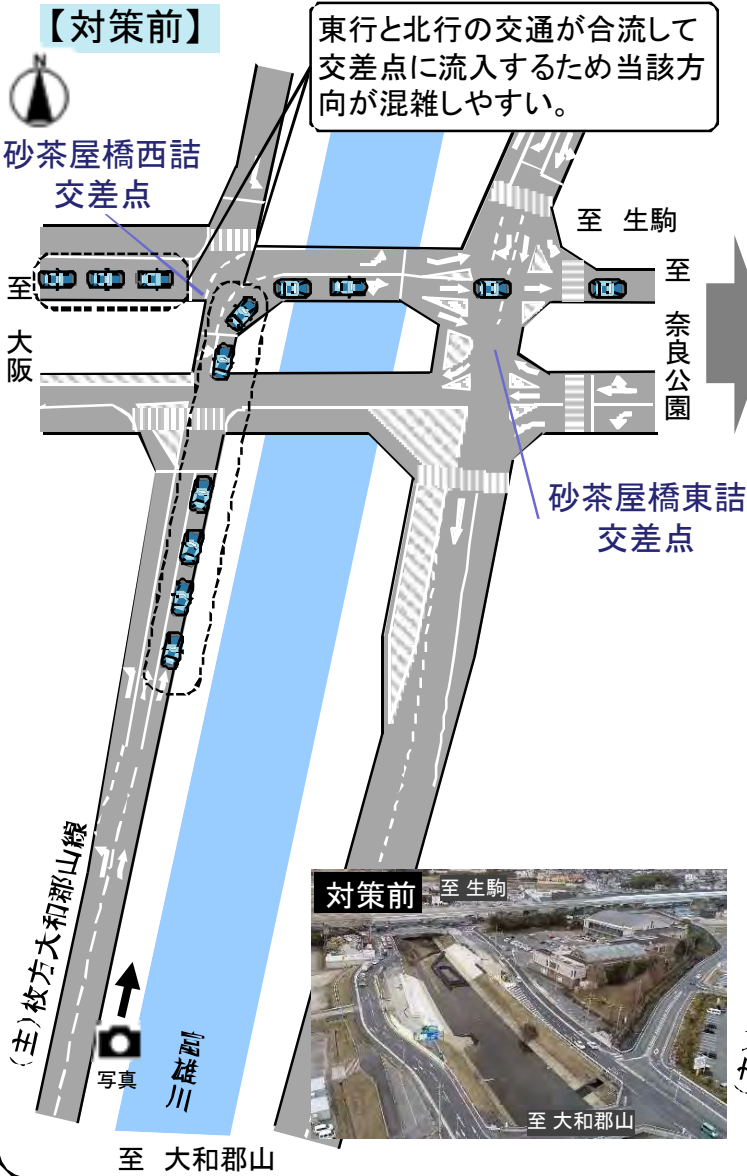
すなぢやばしひがしづめ な ひらかたやまとおりのやま
9) 砂茶屋橋東詰交差点(奈良市、主:主要地方道枚方大和郡山線、従:市道)

《位置図》



- 「砂茶屋橋東詰交差点」は、「2軸(平日の交差点各方向別平均旅行速度)」にて選定された箇所である。
 - 選定時の平日平均旅行速度を見ると、北行、南行で平均旅行速度が20km/hを下回り、主要渋滞箇所の選定基準に該当。
- ※主要渋滞箇所の選定基準
昼間12時間平均旅行速度: 20km/h以下

(北行) 橋梁架設による交差点の集約(R2.3)



モニタリング結果

すなちやばしひがしづめ
9) 砂茶屋橋東詰交差点(奈良市、主:主要地方道枚方大和郡山線、従:市道)

な　　ら
ひらかたやまとおおりやま

選定理由: 2軸

- ・「砂茶屋橋東詰交差点」の北行では、橋梁架設による交差点の集約により平日の旅行速度が向上している。
- ・東行について、対策前は北行の交通と合流して交差点に流入していたが、交差点の集約により北行と東行が分離されたことで渋滞状況は大幅に緩和している。ただし、交差点通過時間については、選定基準(5分)を上回っている。
- ・西行については渋滞長は減少しているものの、交差点通過時間は増加し選定基準(5分)を上回っている。

■対策後の渋滞状況(平日)

＜平均旅行速度の変化＞

	選定時 H24.9-11	最新 R3.10-11	変化 状況
方向①: 北行	8km/h	14km/h	向上
方向②: 南行	18km/h	17km/h	低下
方向③: 東行	—	—	—
方向④: 西行	—	—	—

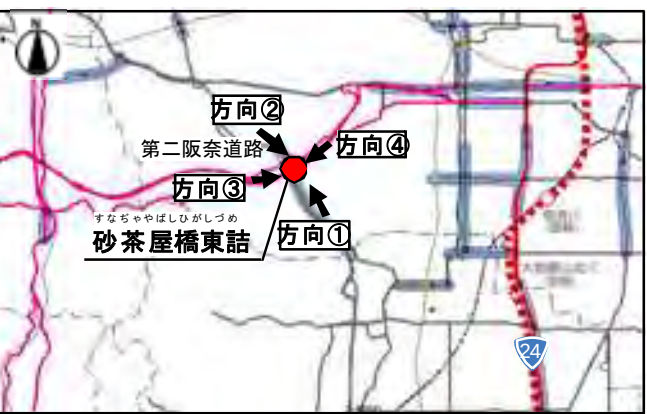
＜最大渋滞長の変化＞

	対策前 H22.3.16(火)	対策後 R3.12.14(火)	変化 状況
方向①: 北行	280m	220m	減少
方向②: 南行	1,050m	0m	解消
方向③: 東行	700m	130m	減少
方向④: 西行	200m	180m	減少

＜最大交差点通過時間の変化＞

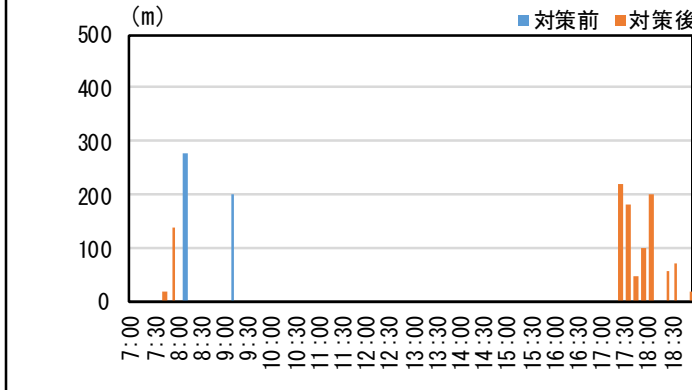
	対策前 H22.3.16(火)	対策後 R3.12.14(火)	変化 状況
方向①: 北行	3分10秒	4分25秒	増加
方向②: 南行	8分55秒	渋滞なし	解消
方向③: 東行	22分00秒	9分04秒	減少
方向④: 西行	3分38秒	6分12秒	増加

※H24: 民間プローブデータ、R3: ETC2.0データ
※東西方向は市道であり、ETC2.0データの集計対象外のため「—」としている。



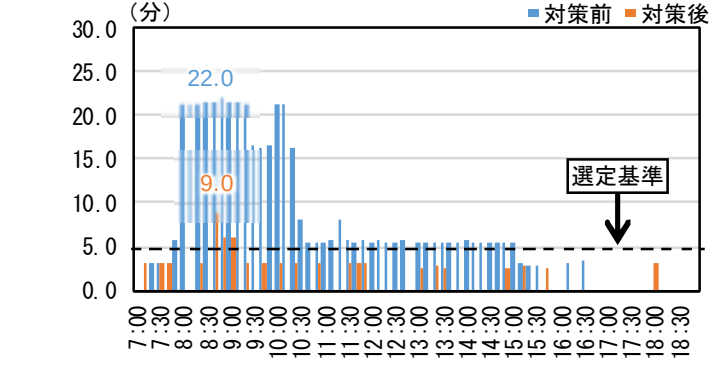
＜時間帯別渋滞長の変化＞

方向①[主要地方道枚方大和郡山線・北行]



＜時間帯別通過時間の変化＞

方向③[市道・東行]



モニタリング結果

すなぢやばしひがしづめ な ひらかたやまとおりのやま

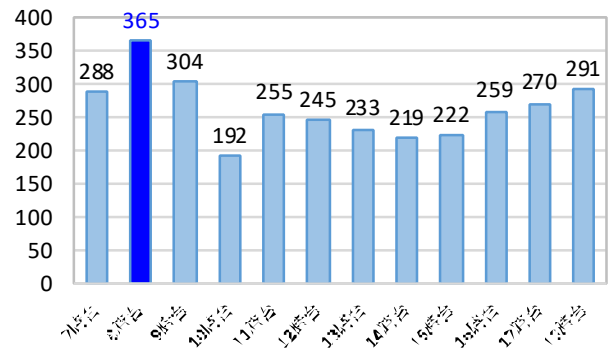
9) 砂茶屋橋東詰交差点(奈良市、主:主要地方道枚方大和郡山線、従:市道)

- 「砂茶屋橋東詰交差点」では、対策前に比べ渋滞は緩和しているが、通過時間が東行、西行で選定基準を上回る状況。
- 東行の渋滞状況は対策により大きく改善しているが、通勤車両等の流入がピークとなる8時台の交通量になると交差点通過時間が選定基準を上回る交通状況となる。
- 西行は、対策後の交差点通過時間が5分以上かかったタイミングは1度のみであり、渋滞要因は左折車の歩行者横断待ちによる後続の発進遅れである。

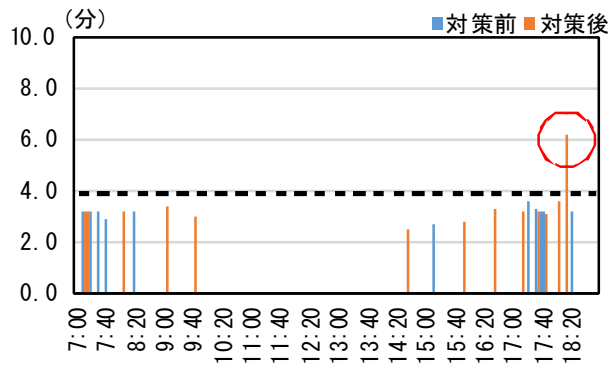
《西行の交差点通過時間の比較》



《東行の時間帯別交通量(対策後)》



《西行の交差点通過時間の比較》



【分類案】北行の旅行速度の向上や各方向の渋滞長の減少など、一定の渋滞緩和効果が発現している。ただし、東西方向の交差点通過時間は選定基準(5分)※1を上回っており、道の駅完成後の交通状況の変化が予想されること、更なる渋滞対策として枚方大和郡山線中町工区(砂茶屋橋東詰交差点以北の区間)が事業中であることから、『対策中』に分類する。

モニタリング結果

10) 王寺跨線橋北交差点(王寺町、主：国道25号、従：県道王寺停車場線)

《位置図》



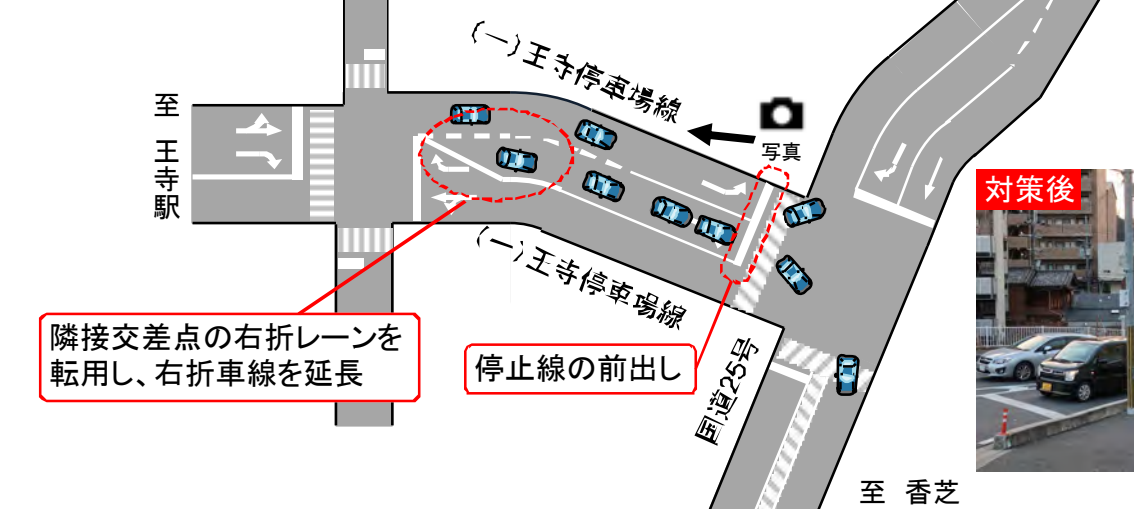
- ・「王寺跨線橋北交差点」は、「3-1軸（休日の交差点各方向別平均旅行速度）」にて選定された箇所である。
 - ・選定時の休日平均旅行速度を見ると、南行、東行で平均旅行速度が20km/hを下回り、主要渋滞箇所の選定基準に該当。
- ※主要渋滞箇所の選定基準
昼間12時間平均旅行速度：20km/h以下

(東行)右折レーンの延伸(H30.2)

【対策前】



【対策後】



モニタリング結果

10) 王寺跨線橋北交差点(王寺町、主：国道25号、従：県道王寺停車場線)

選定理由：3軸(交差点-1)

・「王寺跨線橋北交差点」では、東行右折レーンの延伸により平日・休日ともに旅行速度の向上がみられるが、依然として旅行速度の選定基準(20km/h)を大きく下回っている。
※東行は旅行速度の集計区間(DRM区間、P.6参照)が短く、信号による停止時間の影響が大きくなるため速度が低く算出されやすい。再度モニタリングを行う際は、「信号1サイクル通過率」も併せて評価する必要がある。

■対策後の渋滞状況(休日)

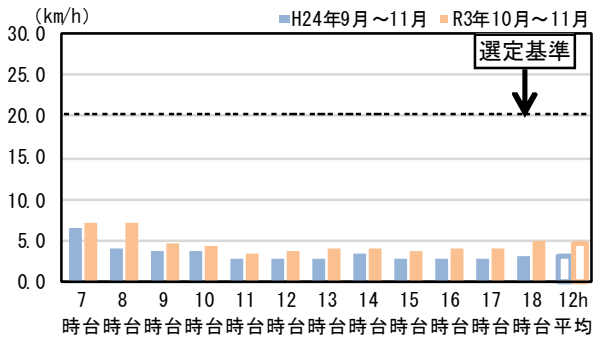
＜平均旅行速度の変化＞

	選定時 H24.9-11	最新 R2.9-11	変化 状況
方向①：北行	26km/h	25km/h	低下
方向②：南行	15km/h	17km/h	向上
方向③：東行	3km/h	4km/h	向上

※H24：民間プローブデータ、R2：ETC2.0データ

＜時間帯別旅行速度＞

方③[県道王寺停車場線・東行]



■対策後の渋滞状況(平日)

＜最大渋滞長の変化＞

	対策前 H28.10.6 (木)	対策後 R3.9.30 (木)	変化 状況
方向①：北行	0m	0m	—
方向②：南行	170m	10m	減少
方向③：東行	120m	180m	増加

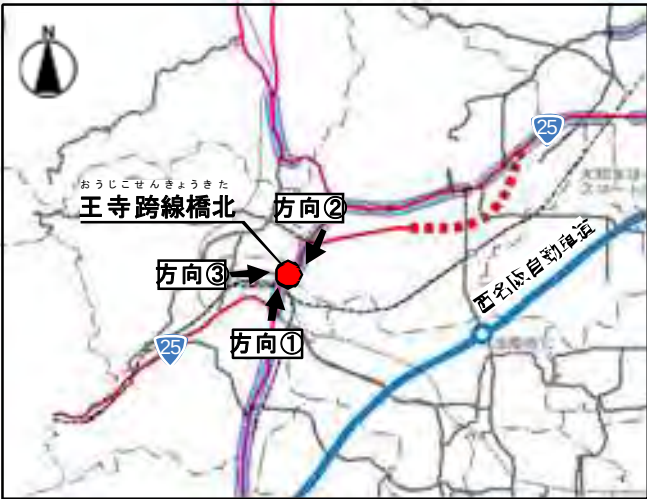
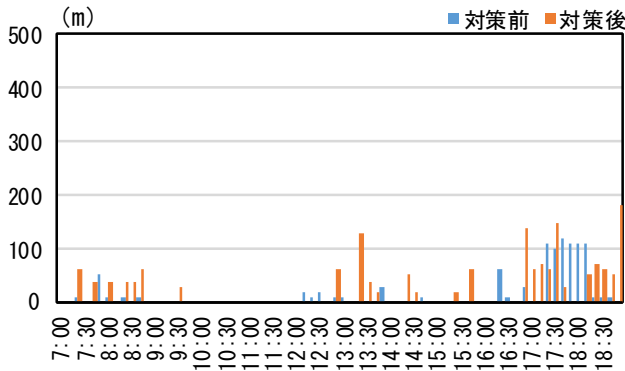
＜平均旅行速度の変化＞

	選定時 H24.9-11	最新 R3.10-11	変化 状況
方向①：北行	25km/h	26km/h	向上
方向②：南行	16km/h	19km/h	向上
方向③：東行	3km/h	5km/h	向上

※H24：民間プローブデータ、R3：ETC2.0データ

＜時間帯別渋滞長＞

方③[県道王寺停車場線・東行]

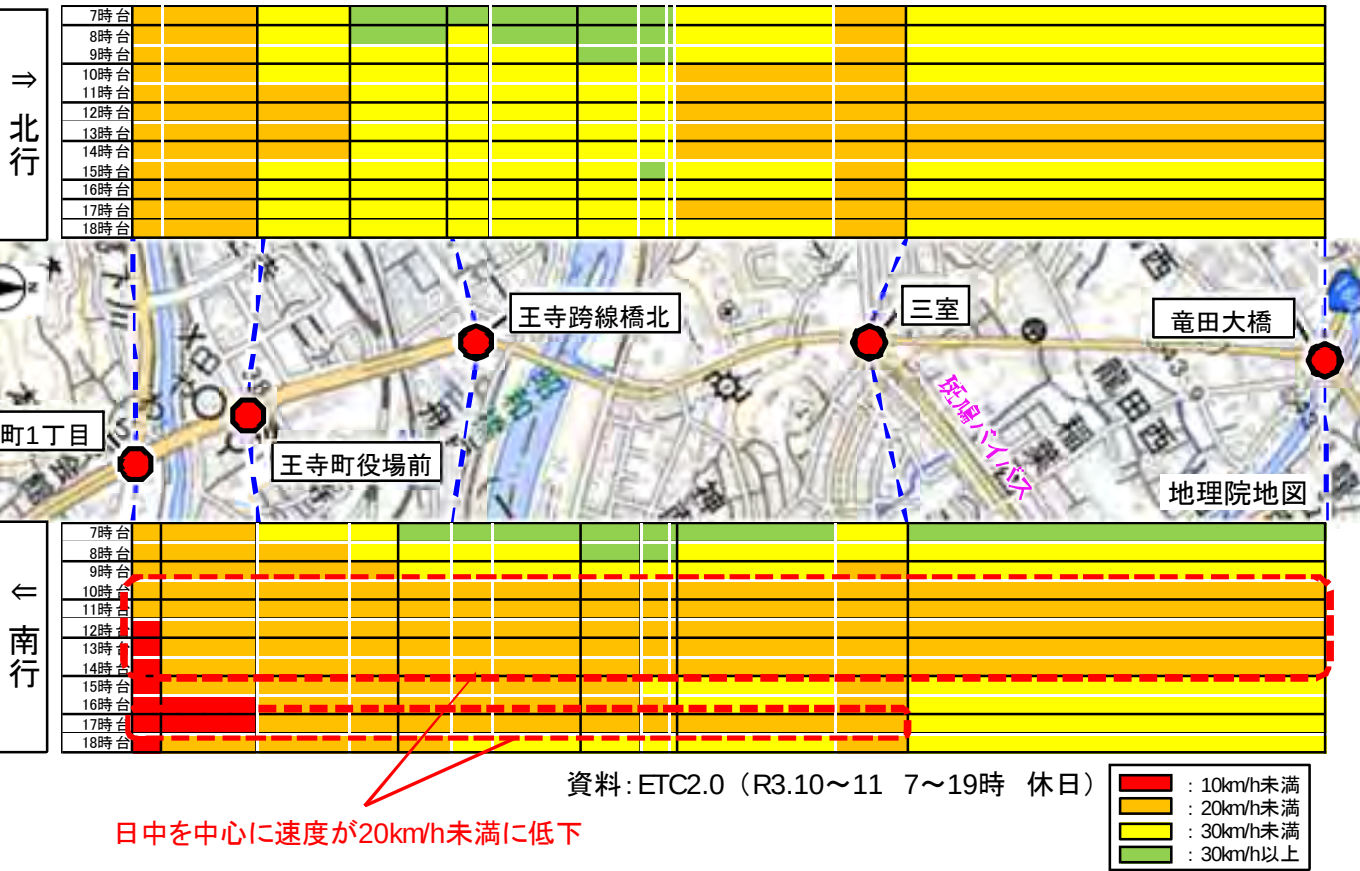


モニタリング結果

10) 王寺跨線橋北交差点(王寺町、主: 国道25号、従: 県道王寺停車場線)

- ・「王寺跨線橋北交差点」を含む国道25号(北行、南行)は、主要渋滞区間に指定され各種の渋滞対策が検討・実施されているところであるが、依然として旅行速度の低い状況が続いている。
- ・東行の渋滞については、国道25号南行の渋滞による先詰まりにより発生している状況である。国道25号南行の渋滞対策について、奈良県渋滞対策協議会の西和地区専門部会において検討する。

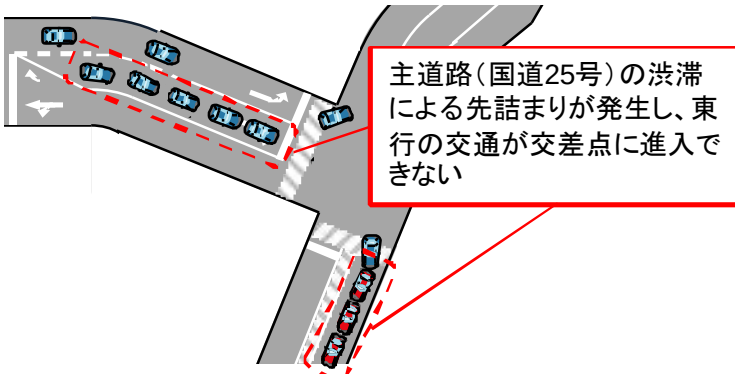
《国道25号の時間地別区間別旅行速度: 休日》



《国道25号の対策状況》

- 本町1丁目の実施済み対策
 - ・(南行)左直レーン設置(H30.2完了)
 - ・(東行)左直レーン設置(H30.2完了)
- 三室の実施済み対策
 - ・交差点内導流表示の変更(H30.2)
 - ・(全方向)右折レーンの設置(R2.8)
- 竜田大橋の実施済み対策
 - ・(南行)アローマークの設置及び案内標識への着色(R2.10)
 - ・(西行)アローマークの設置及び案内標識への着色(R3年度)

《渋滞発生状況》



【分類案】東行の旅行速度の向上がみられるが、依然として選定基準(20km/h)※1を下回っている状況であるため、『再検討』に分類する。ただし、交差点の構造等を踏まえた判断指標の検証や周辺の渋滞対策の進捗を踏まえたモニタリングを再度行うことも視野に入れるものとする。

モニタリング結果

11) 大塚交差点 (広陵町、主: 主要地方道大和高田斑鳩線、従: 県道中和幹線)

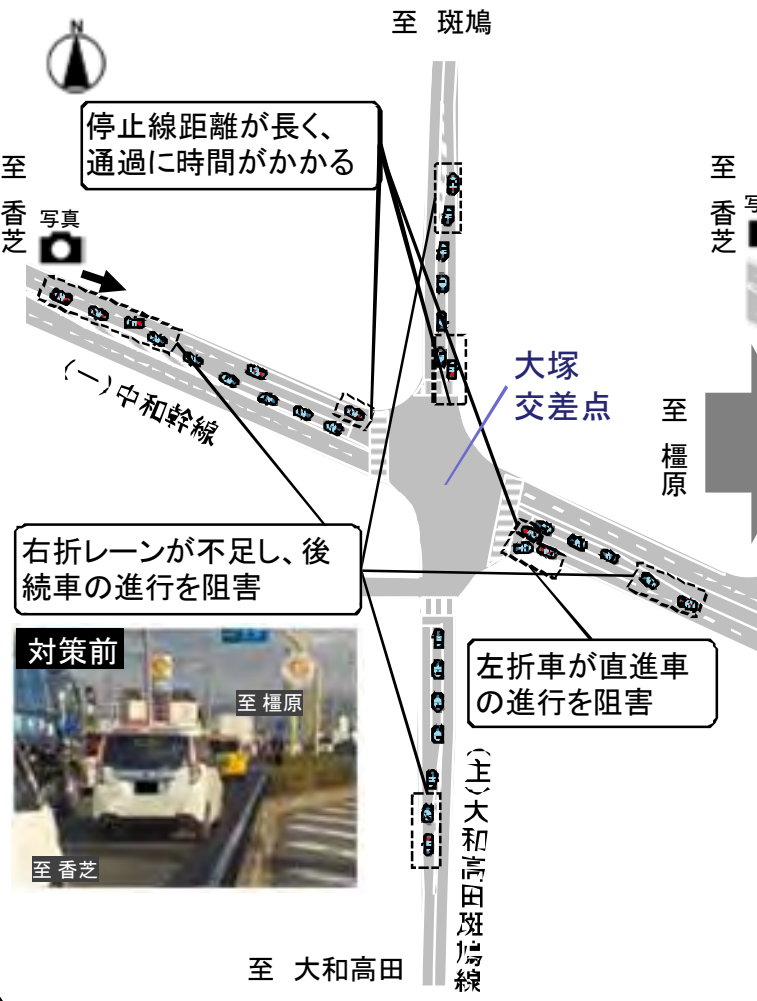
《位置図》



- 「大塚交差点」は、平均旅行速度が20km/h以下の地点として「委員の意見」にて選定された箇所である。
 - 選定時の平日平均旅行速度を見ると、北行、東行、西行で平均旅行速度が20km/hを下回り、主要渋滞箇所の選定基準に該当。
- ※ 主要渋滞箇所の選定基準
昼間12時間平均旅行速度: 20km/h以下

- (北行・南行・西行・東行) 右折レーン延伸 (R3.2)
- (南行・西行・東行) 停止線前出し (R3.2)
- (西行) 左折レーンの新設 (R3.2)

【対策前】



【対策後】



モニタリング結果

11) おおつか大塚交差点こうりょう(やまとたかだいかるが広陵町、主:主要地方道大和高田斑鳩線、ちゅうわかんせん従:県道中和幹線)

選定理由:委員の意見

- ・「大塚交差点」では、右折レーン延伸や停止線の前出し、左折レーンの新設により、北行、東行、西行の旅行速度が向上している。
- ・東行について、交差点通過時間が増加し選定基準(5分以上)をわずかに上回っている。
- ・北行についてピーク時(7時台)の渋滞が増加し、交差点通過時間が選定基準をわずかに上回っているが、その他時間帯は対策により交通状況は改善している。

■対策後の渋滞状況(平日)

＜平均旅行速度の変化＞

	選定時 H24.9-11	最新 R3.10-11	変化 状況
方向①:北行	10km/h	12km/h	向上
方向②:南行	27km/h	26km/h	低下
方向③:東行	7km/h	11km/h	向上
方向④:西行	7km/h	10km/h	向上

＜最大渋滞長の変化＞

	対策前 H25.10.23(水)	対策後 R4.1.18(火)	変化 状況
方向①:北行	250m	410m	増加
方向②:南行	240m	50m	減少
方向③:東行	80m	140m	増加
方向④:西行	180m	70m	減少

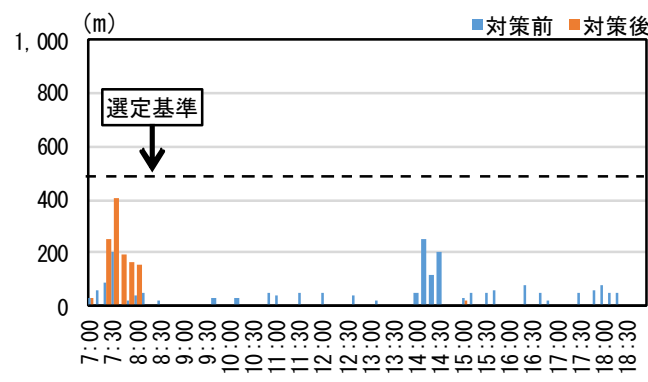
＜最大交差点通過時間の変化＞

	対策前 H25.10.23(水)	対策後 R4.1.18(火)	変化 状況
方向①:北行	5分34秒	5分02秒	減少
方向②:南行	5分26秒	2分51秒	減少
方向③:東行	3分39秒	5分01秒	増加
方向④:西行	4分53秒	2分50秒	減少

※H24:民間プローブデータ、R3:ETC2.0データ

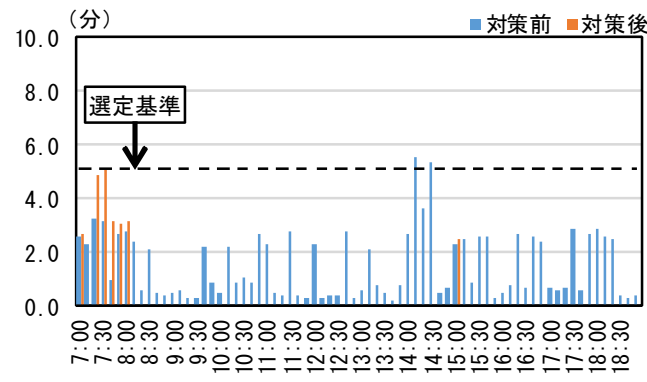
＜時間帯別渋滞長の変化＞

方向①[主要地方道大和高田斑鳩線・北行]



＜時間帯別通過時間の変化＞

方向①[主要地方道大和高田斑鳩線・北行]



モニタリング結果

11) 大塚交差点（広陵町、主：主要地方道大和高田斑鳩線、従：県道中和幹線）

- 「大塚交差点」では、対策前に比べ北行と東行の渋滞が増加（いずれも7時台）。
- 東行は、**交通量が約2割増加**している。対策前は中和幹線の4車線化が進捗中であり、**全線開通（H26.3）**後は中和幹線の利便性向上による交通量の増加が渋滞増加の要因と考えられる。
- 北行については、交通量のピークである朝時間帯に渋滞が残っているが、日中から夕方にかけては渋滞はほぼ解消している。

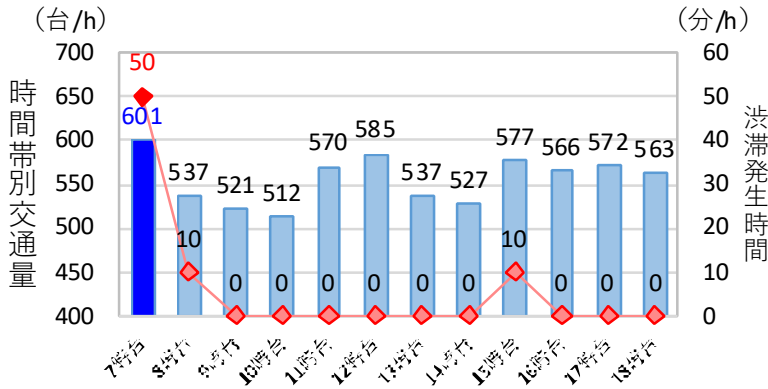
《ピーク時（7時台）交通量の変化》

台/h	対策前 H25.10.23(水)	対策後 R4.1.18(火)
方向①：北行	655	601
方向②：南行	537	513
方向③：東行	657	777(118%)
方向④：西行	733	753

《中和幹線 位置図》



《時間帯別交通量・時間帯別渋滞発生時間》
（北行）対策後



※時間帯別渋滞発生時間：渋滞長調査は10分単位で記録しており、1時間単位で渋滞長が観測された時間を集計したもの

【分類案】北行、東行、西行では旅行速度の向上がみられるが、依然として旅行速度は選定基準(20km/h)※1を下回っている状況であること、北行・東行では交差点通過時間が選定基準(5分)※1を上回っている状況であるため、『再検討』に分類する。

令和4年度 第1回 奈良県渋滞対策協議会

【主要渋滞箇所対策実施状況】

令和4年9月

主要渋滞箇所の対策実施状況

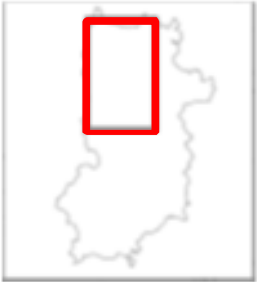
・主要渋滞箇所では、近年、新堂ランプ等4箇所において対策が完了。また、新たに4箇所において渋滞対策を立案。

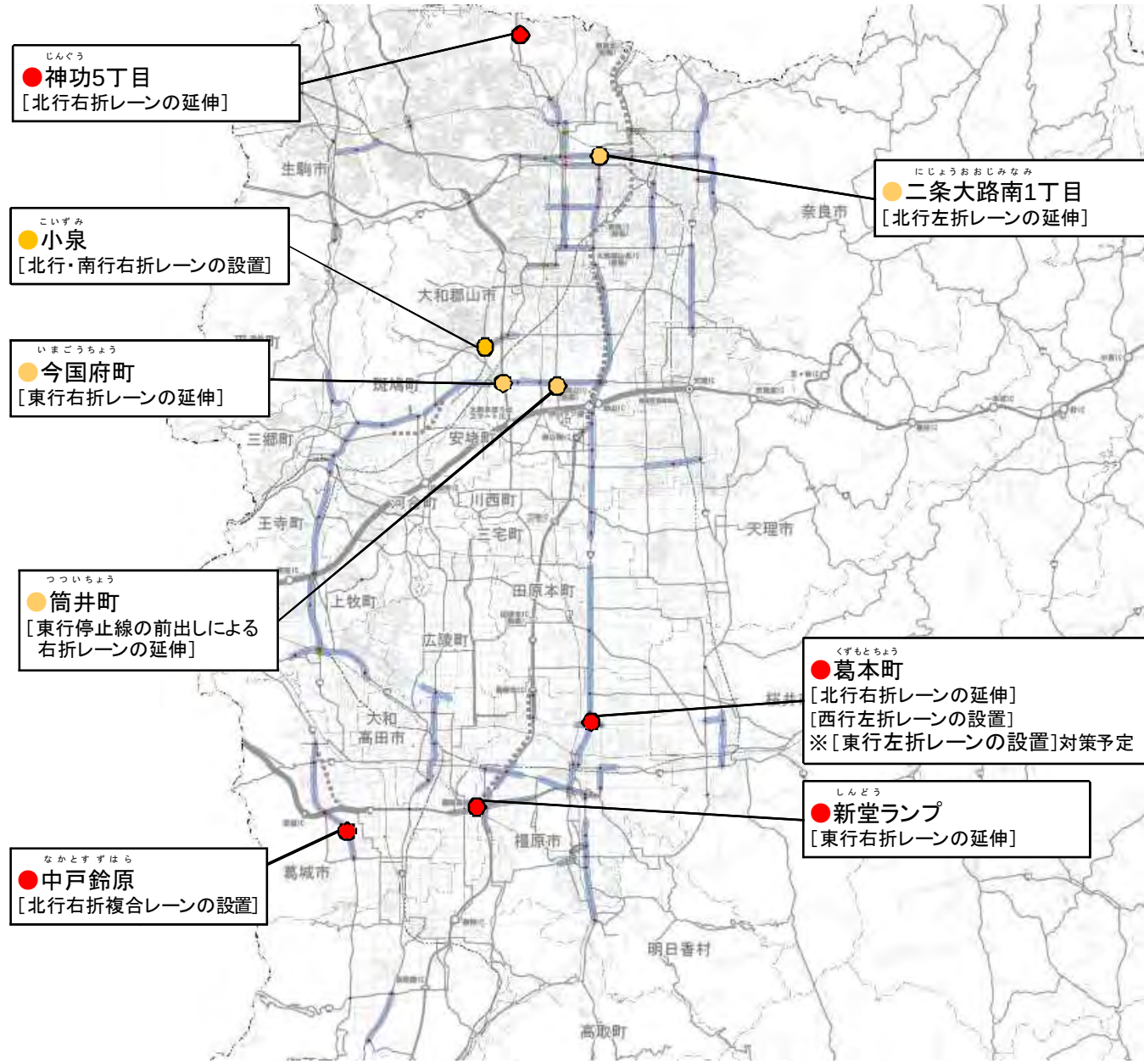
対策実施状況

- 近年、対策が完了した箇所
:4箇所(新堂ランプ、神功5丁目、
中戸鈴原、葛本町)
- 今後の対策予定箇所
:4箇所
(今国府町、小泉、筒井町、
二条大路南1丁目)

表示エリア

(全主要渋滞箇所を含むエリア)





近年の対策完了箇所

直近の対策実施箇所

1) 新堂ランプ交差点 (榎原市、主: 国道24号、従: 国道24号)

《位置図》



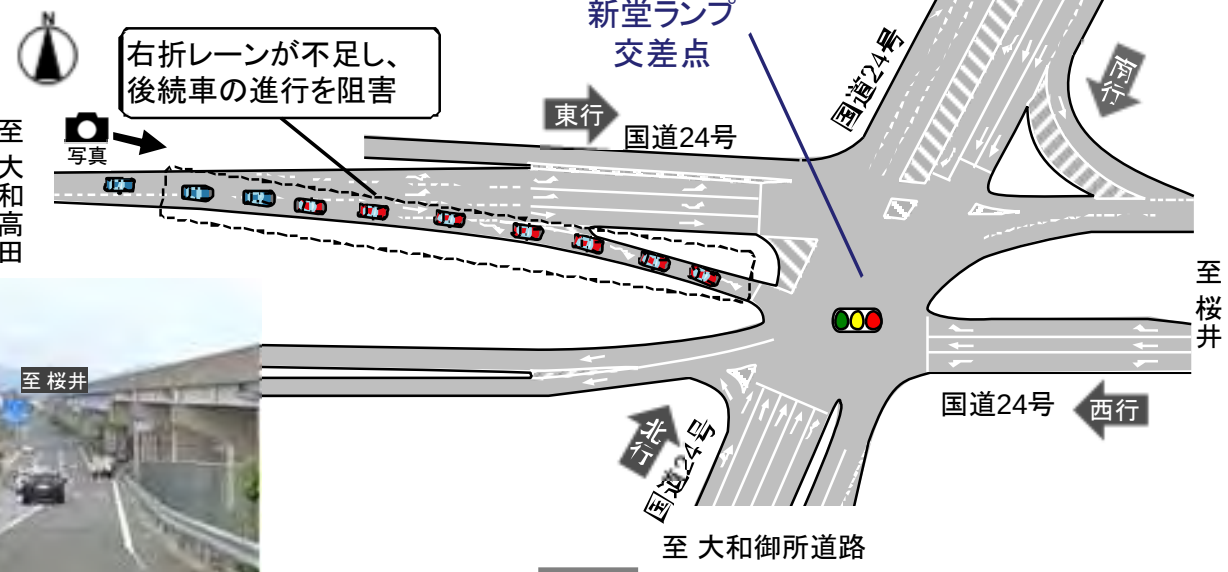
《対策前後の速度状況(平日)》

流入部	平均速度 (R2.9-11)	平均速度 (R3.10-11)
北行	11.1 km/h	10.5km/h
南行	16.4 km/h	15.4km/h
東行	11.7 km/h	12.4km/h
西行	11.1 km/h	11.0km/h

※使用データ : ETC2.0データ R2. 9. 1-11. 30
R3. 10. 1-11. 30

(東行) 右折レーン延伸 (R3.9)

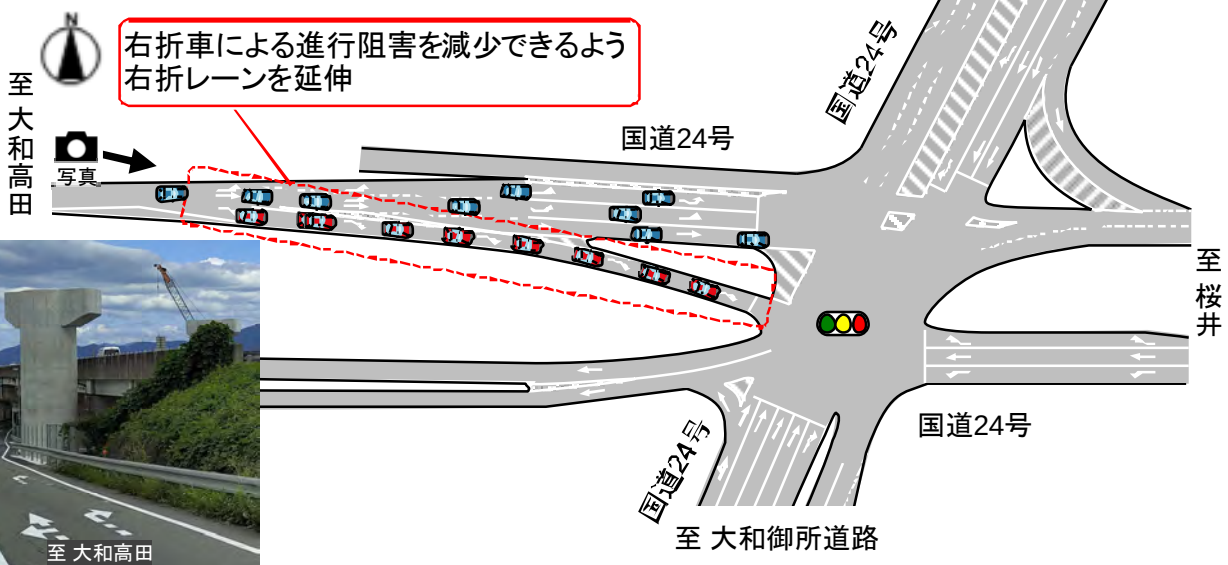
【対策前】



対策前



【対策後】



対策後



直近の対策実施箇所

2) 神功5丁目(奈良市、主:主要地方道奈良精華線、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 (R4.4-5)
北行	18.0km/h	17.1km/h
南行	12.0km/h	10.5km/h

※使用データ：ETC2.0データ R2. 9. 1-11. 30
R4. 4. 1-5. 31

(北行)右折レーン延伸(R3.11)

【対策前】



対策前



【対策後】



対策後



写真

写真

右折車により後続の直進車の速度が低下

右折レーンを延伸により、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

くずもとちょう かしはら ちゅうわかんせん
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》



※今後の対策予定
(東行)左折レーンの設置

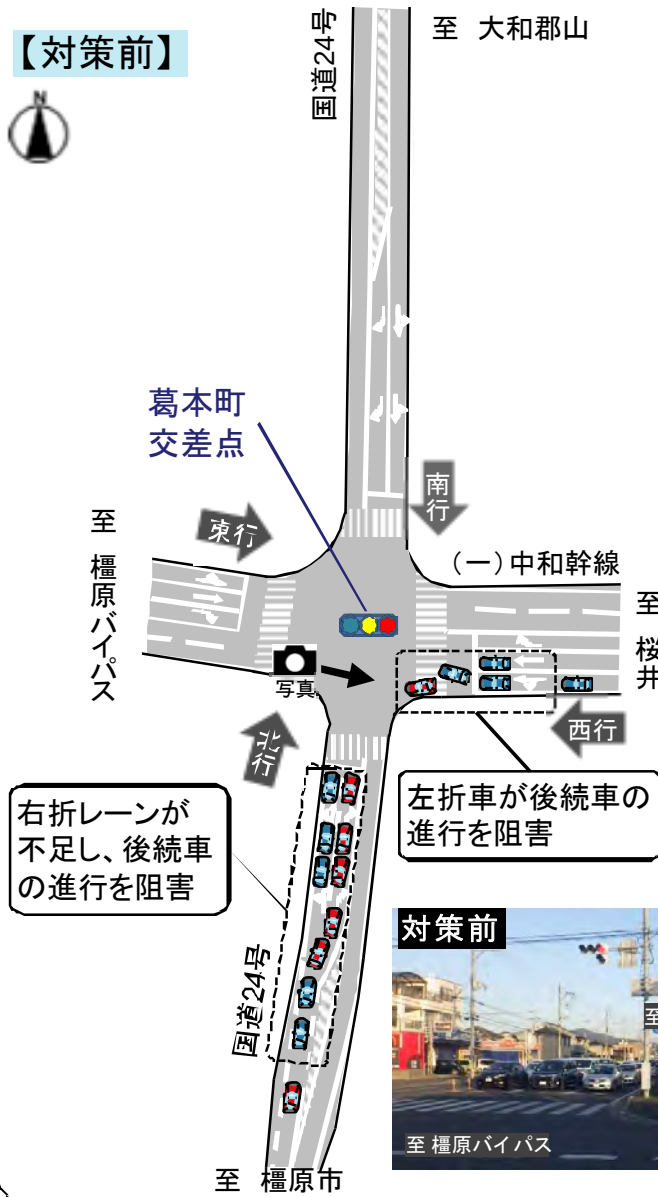
《対策前後の速度状況(平日)》

流入部	平均速度 (R3.10-11)	平均速度 (R4.4-5)
西行	8.6km/h	10.9km/h
東行	8.7km/h	9.3km/h
北行	14.7km/h	15.1km/h
南行	12.4km/h	12.3km/h

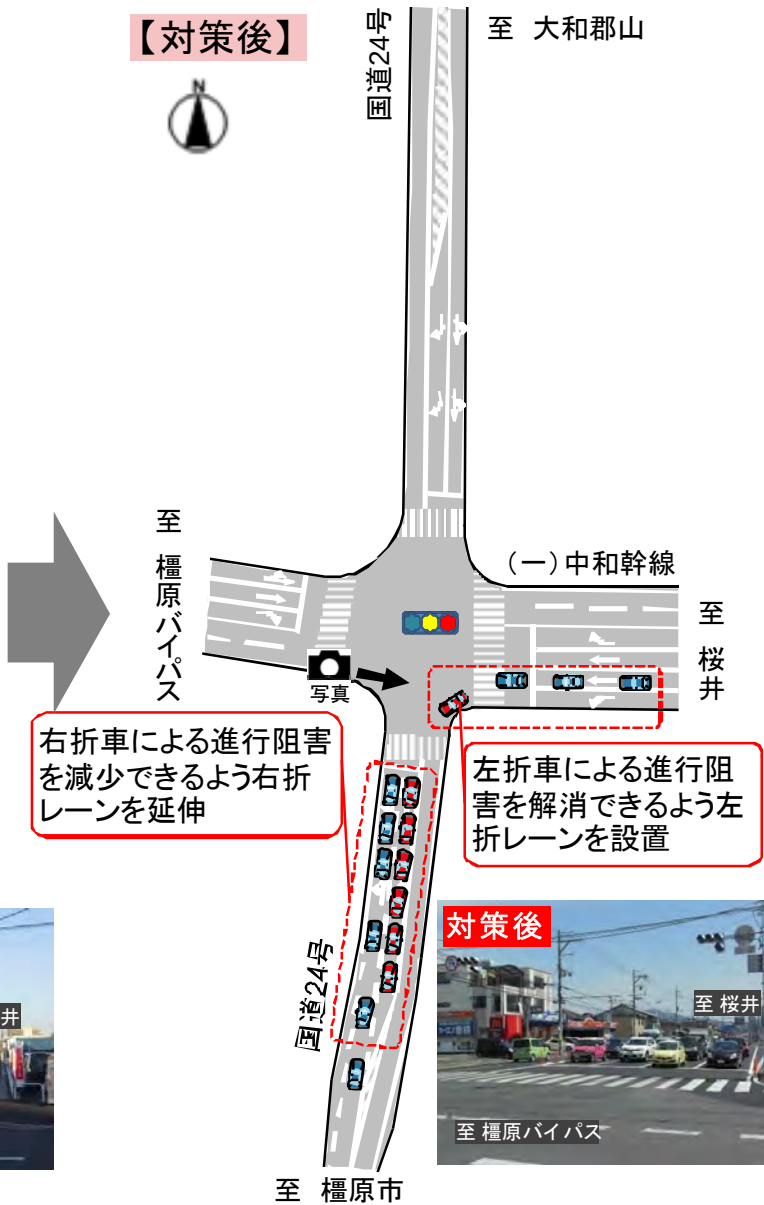
※使用データ : ETC2.0データ R3. 10. 1-11. 30
R4. 4. 1-5. 31

(北行)右折レーンの延伸(R4.3)
(西行)左折レーンの設置(R4.3)

【対策前】



【対策後】



直近の対策実施箇所

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

《位置図》



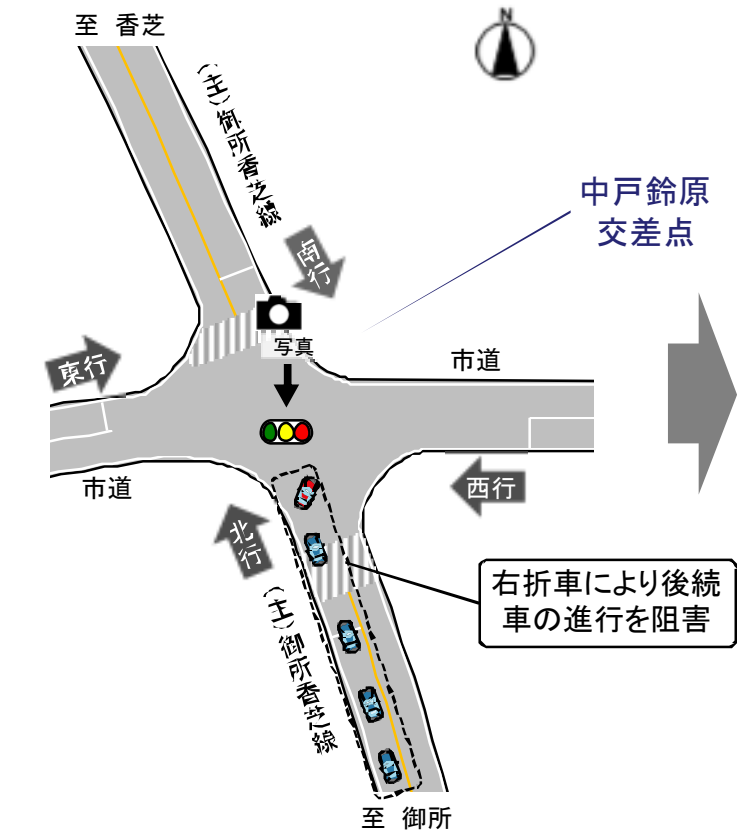
《対策前後の速度状況(平日)》

流入部	平均速度 (R3.10-11)	平均速度 (R4.4-5)
北行	29.3km/h	32.5km/h
南行	38.3km/h	37.8km/h

※使用データ : ETC2.0データR3.10.1-11.30
R4.4.1-5.31

(北行) 右折複合レーンの設置 (R4.3)

【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) 今国府町交差点^{いまごうちょう} (大和郡山市^{やまとこおりやま}、主: 国道25号、従: 県道大和郡山環状線・県道大和郡山広陵線^{やまとこおりやまかんじょう}・^{やまとこおりやまこうりょう})

《位置図》



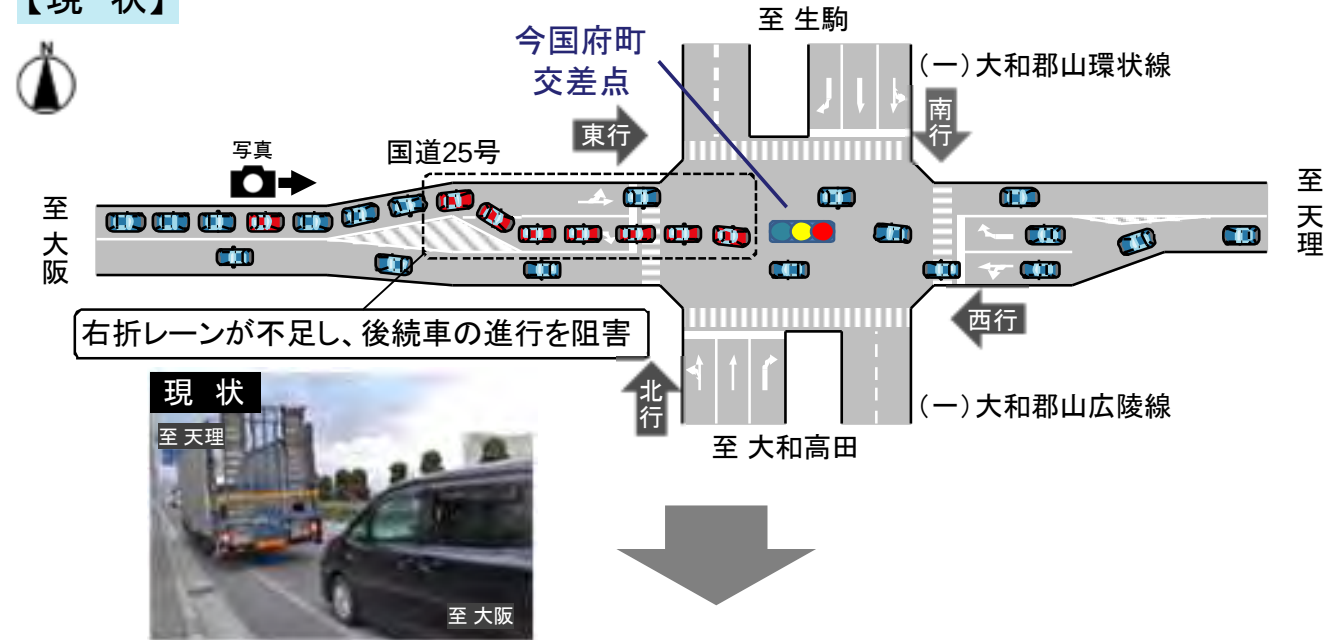
《現状の渋滞状況(平日)》

流入部	平均速度 (R3.10-11)	最大渋滞長 (H25.9.25)
北行	6.5km/h	200 m
南行	7.5km/h	230 m
東行	13.6km/h	610 m
西行	15.3km/h	40 m

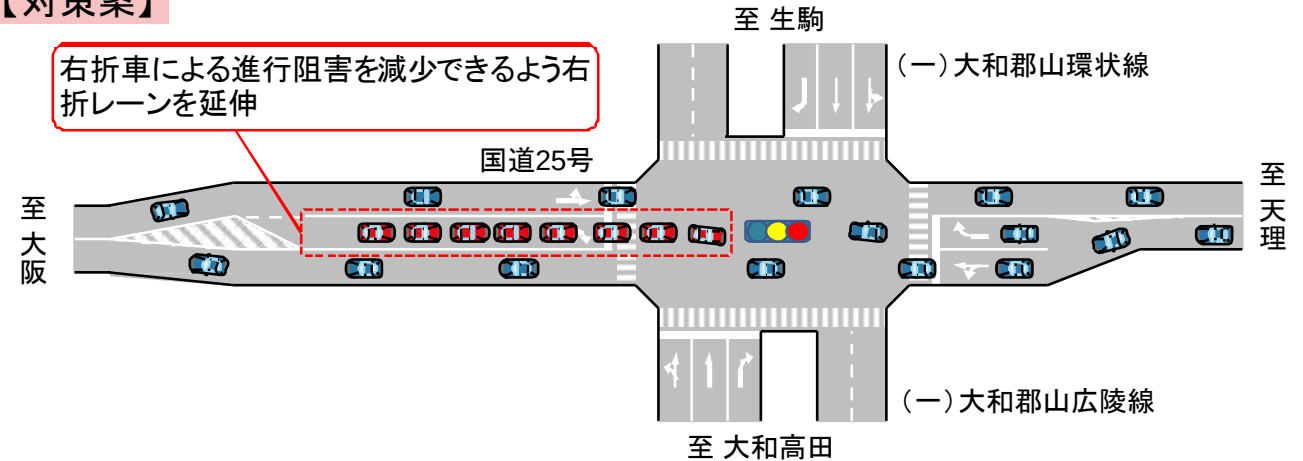
※使用データ：ETC2.0データR3.10.1-11.30
渋滞長調査結果（H25.9.25（水））

(東行) 右折レーンの延伸

【現状】



【対策案】



今後の対策実施予定箇所

こいずみ やまこおりやま ならやまこおりやまいかるが ならやまこおりやまいかるが
2)小泉交差点(大和郡山市、主:主要地方道奈良大和郡山斑鳩線、従:主要地方道奈良大和郡山斑鳩線・市道)

《位置図》



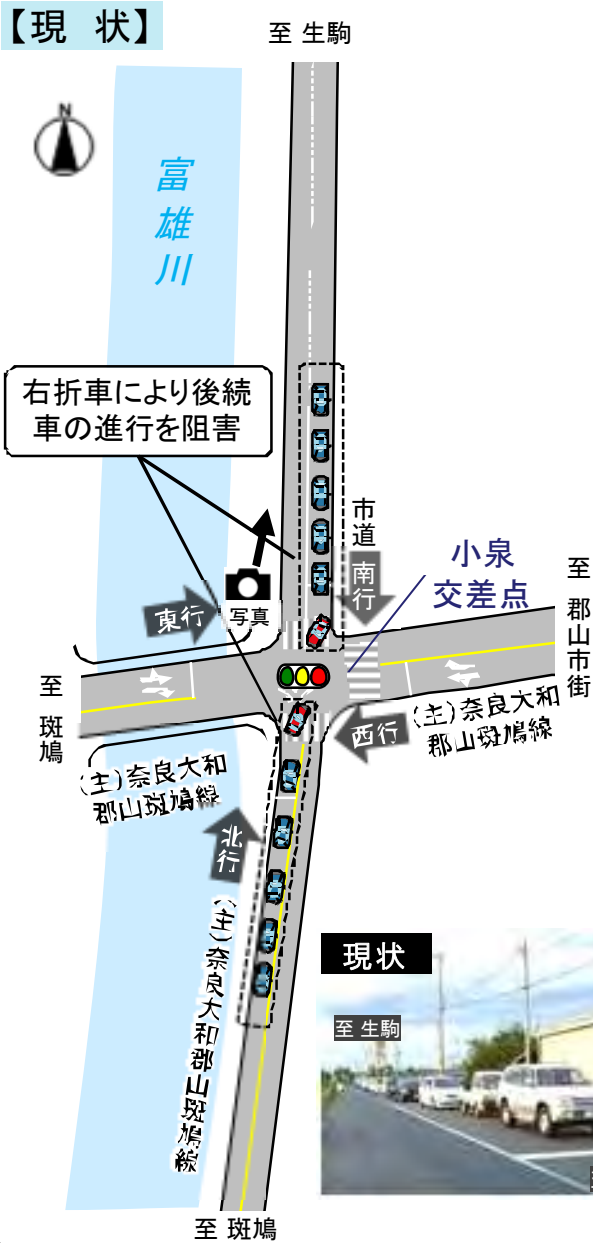
《現状の渋滞状況(平日)》

流入部	平均速度 (R3.10-11)	最大渋滞長 (H21.9.2)
北行	16.4km/h	100 m
南行	データなし	150 m
東行	12.4km/h	0 m
西行	18.3km/h	200 m

※使用データ：ETC2.0データR3.10.1-11.30
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

3) 筒井町交差点(大和郡山市、主: 国道25号、従: 県道大和郡山広陵線・県道筒井二階堂線)

《位置図》



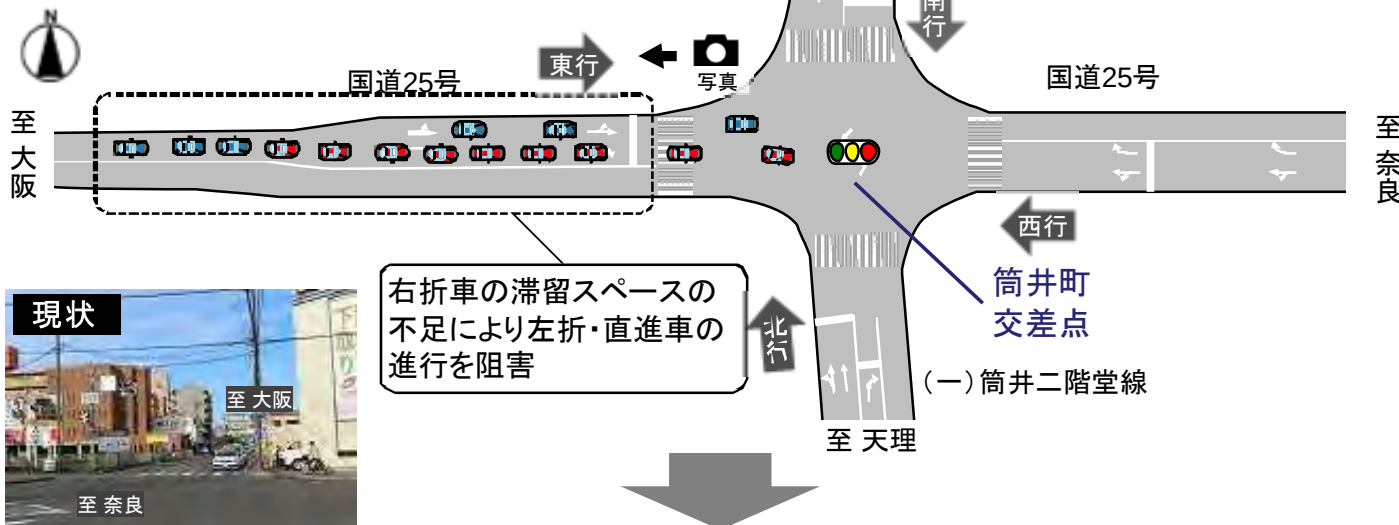
《現状の渋滞状況(平日)》

流入部	平均速度 (R3.10-11)	最大渋滞長 (R3.9.30)
北行	6.9km/h	600 m
南行	8.2km/h	220 m
東行	16.2km/h	450 m
西行	15.7km/h	0 m

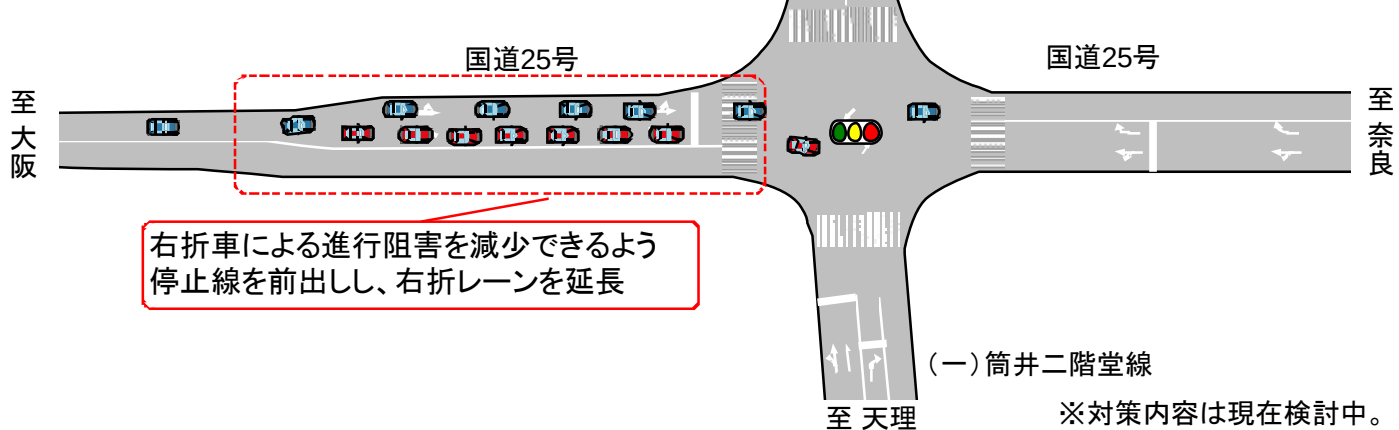
※使用データ: ETC2.0データR3.10.1-11.30
渋滞長調査結果 (R3.9.30(木))

(東行) 停止線の前出しによる右折レーンの延伸

【現状】



【対策案】



※対策内容は現在検討中。

4)二条大路南1丁目交差点(奈良市、主：国道24号、従：国道369号・主要地方道奈良生駒線)

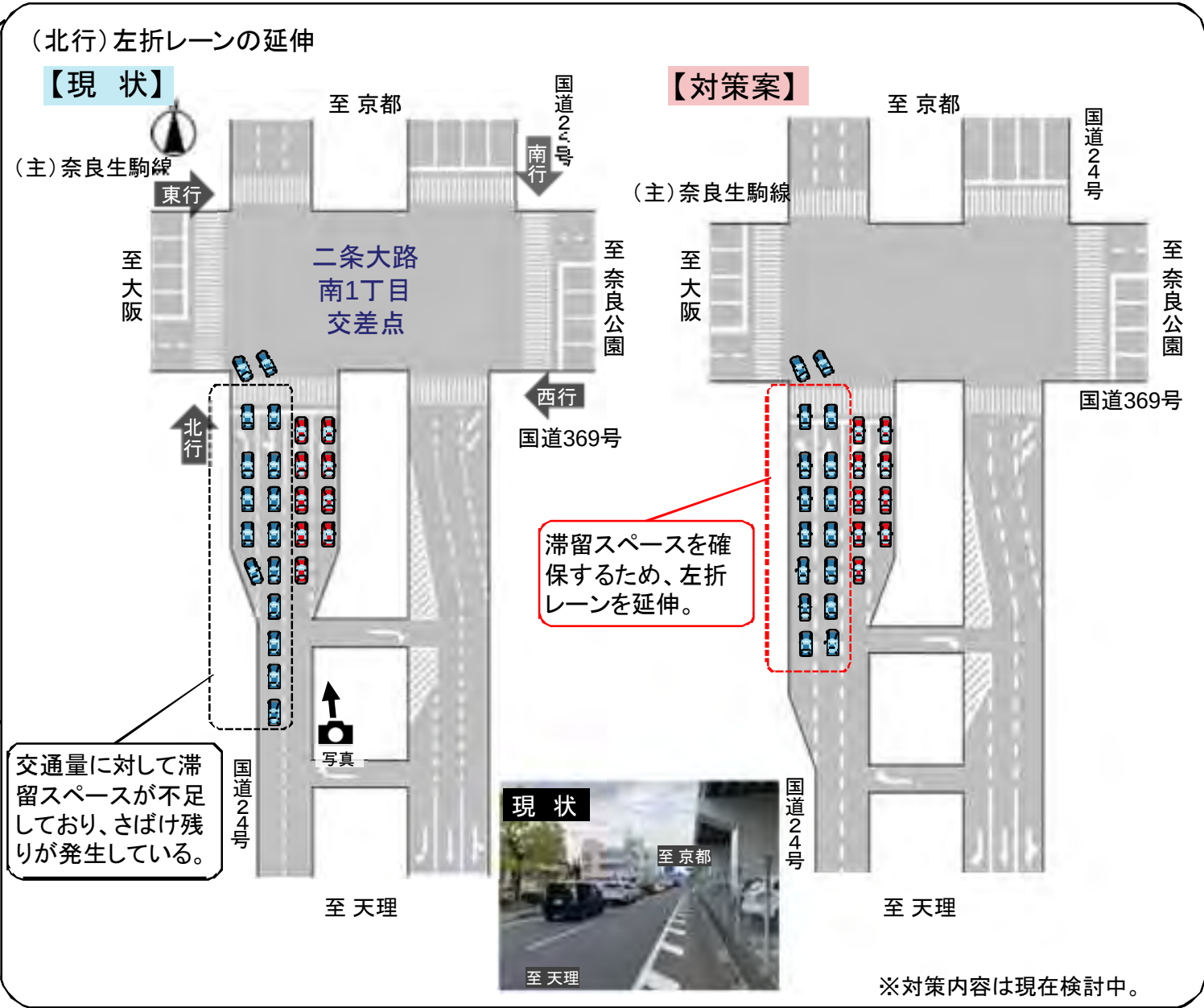
《位置図》



《現状の渋滞状況(平日)》

流入部	平均速度 (R3.10-11)	最大渋滞長 (R3.11.10)
北行	15.4km/h	40m
南行	25.6km/h	30m
東行	19.2km/h	0m
西行	19.1km/h	160m

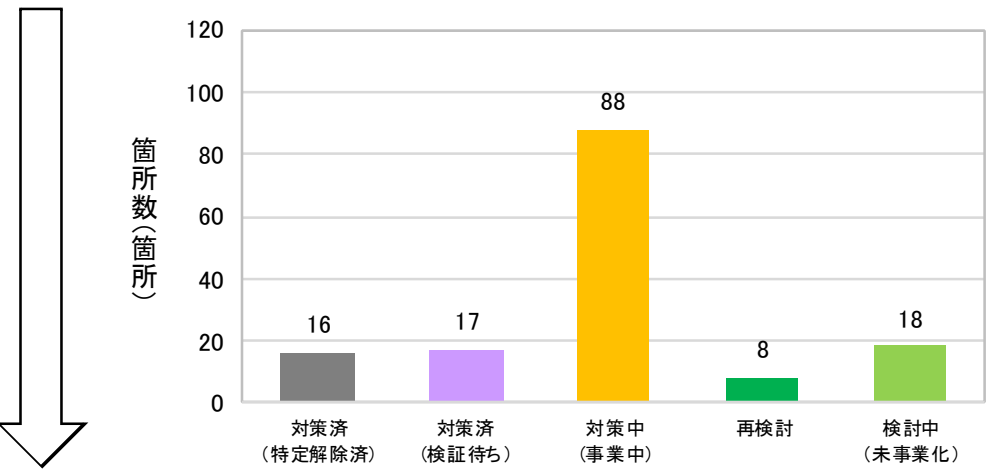
※使用データ：ETC2.0データR3.10.1-11.30
渋滞長調査結果（R3.11.10（水））



最新の対策進捗状況

- ・最新時点で検証待ちが5箇所減り、12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
(R3.7)の状況



現時点
(R4.9)の状況

