

令和7年度 第1回奈良県渋滞対策協議会

日時：令和7年8月4日（月）10：00～

場所：奈良国道事務所 会議室

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. 主要渋滞箇所のモニタリング
3. 主要渋滞箇所の対策実施状況
4. 渋滞対策の加速に向けた取り組み
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7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7年8月

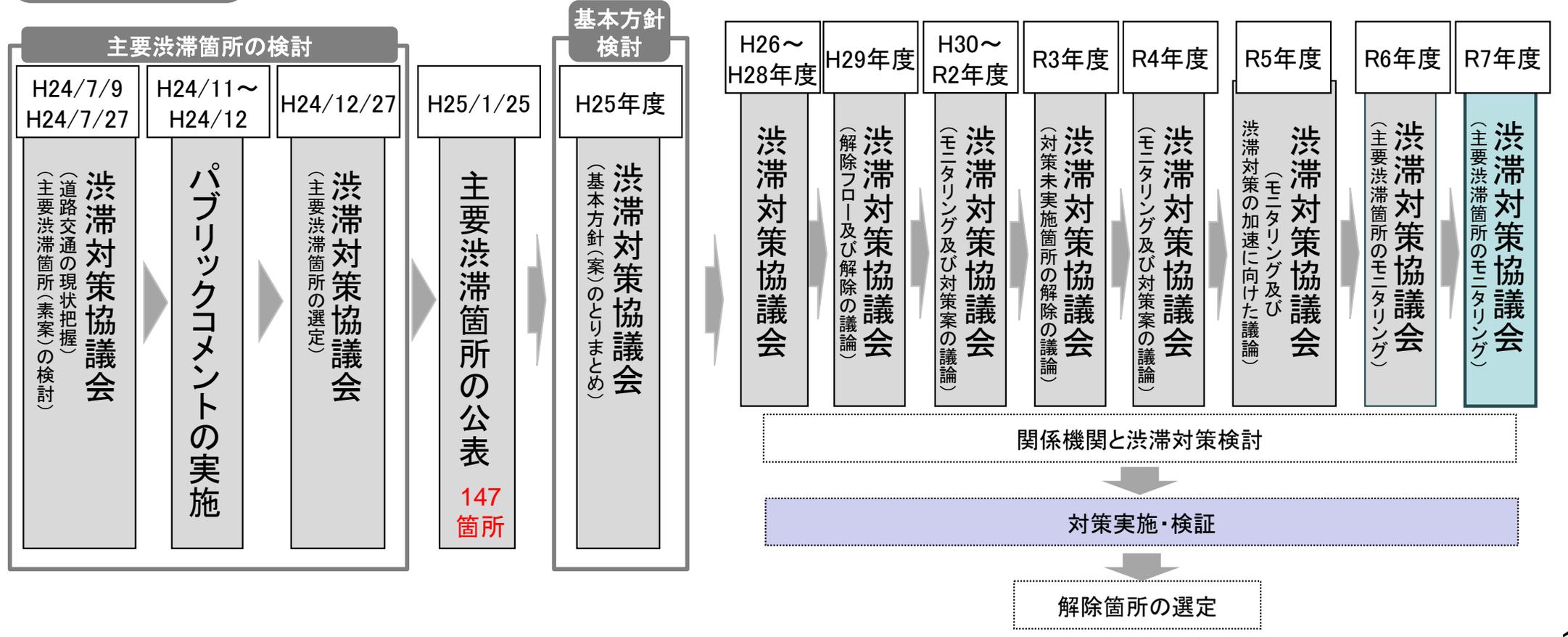
これまでの経緯 【渋滞対策協議会のこれまでの流れ】

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

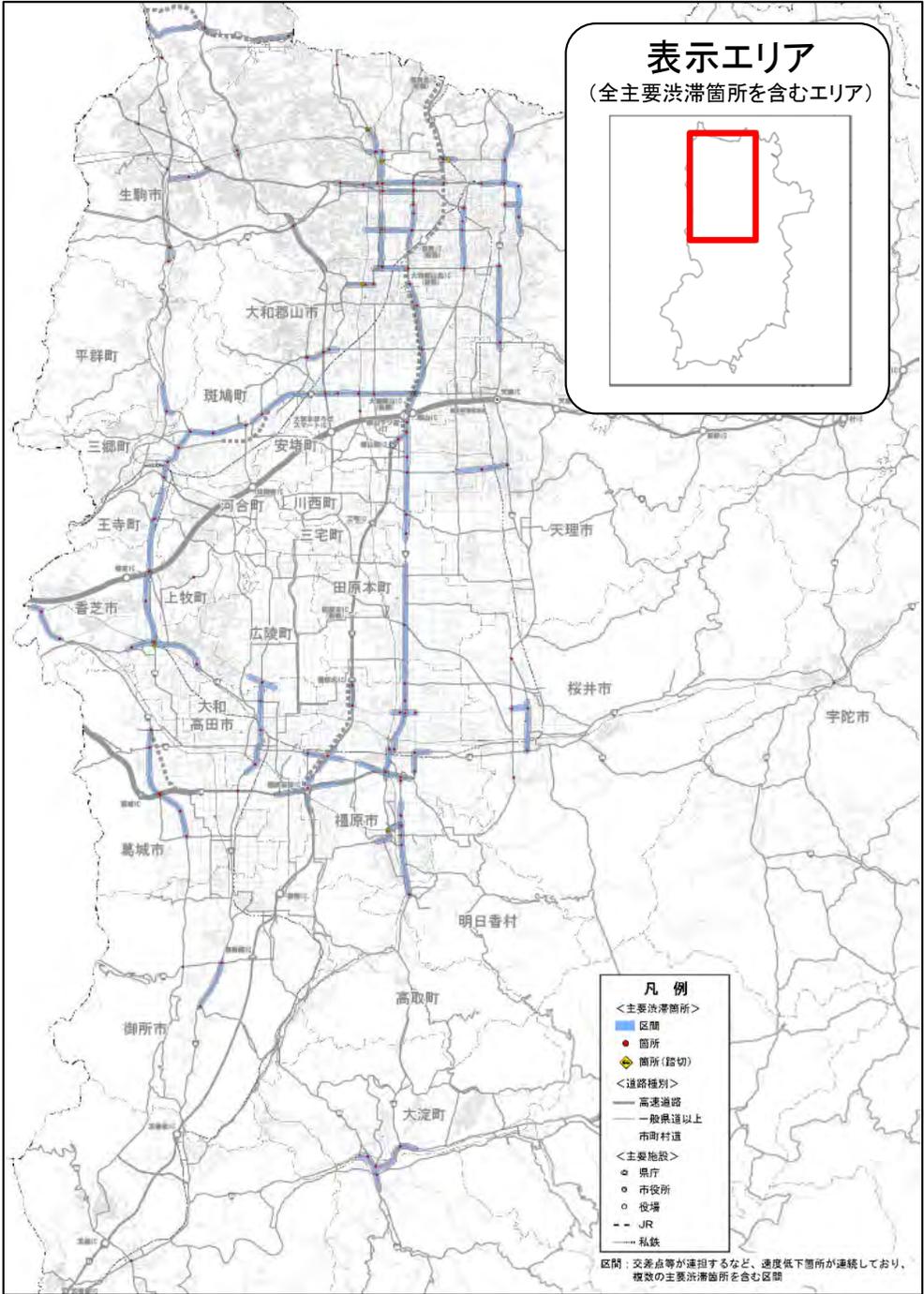
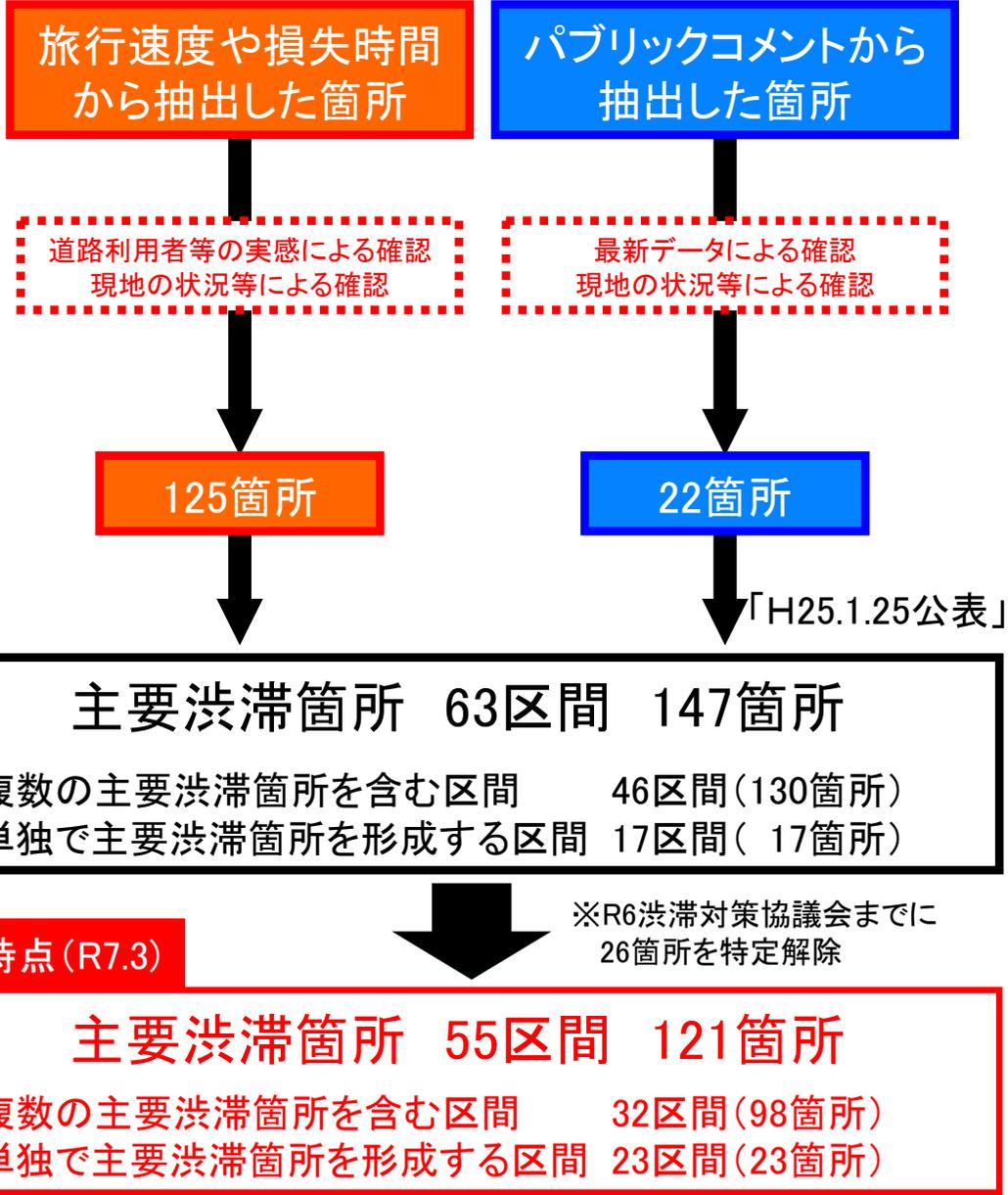
課題の状況を継続的に把握・共有するとともに、
新たな交通観測データの分析等により効果的な渋滞対策の推進に取り組む

渋滞対策の検討経緯



平成24年度 主要渋滞箇所を選定

〈主要渋滞箇所を選定フロー〉



検討体制(奈良県渋滞対策協議会)

○奈良県渋滞対策協議会の検討体制

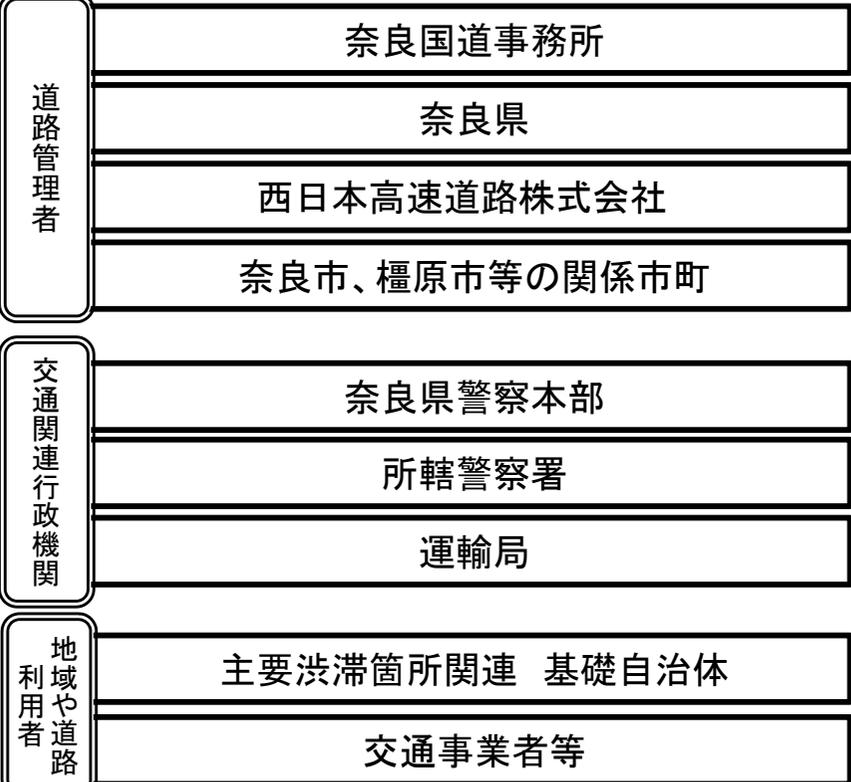
奈良県渋滞対策協議会

※構成員

国土交通省近畿地方整備局、近畿運輸局、奈良県警察本部、奈良県、西日本高速道路株式会社、奈良県道路利用者会議、一般財団法人奈良県ビジターズビューロー、奈良経済同友会

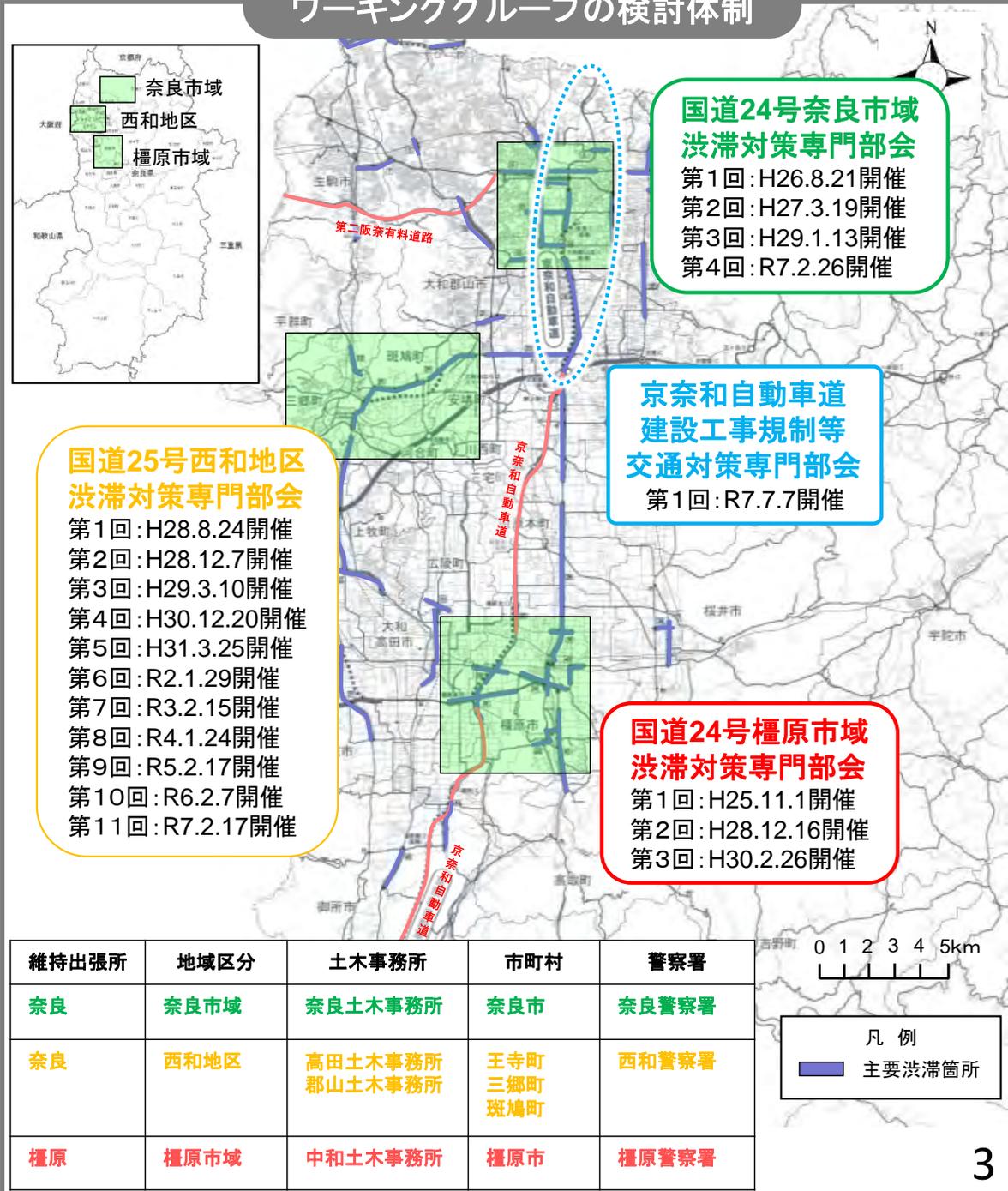
ワーキンググループを設置し、具体的に検討する体制を構築

ワーキンググループ



※議論する内容により、必要なメンバーが参加

ワーキンググループの検討体制

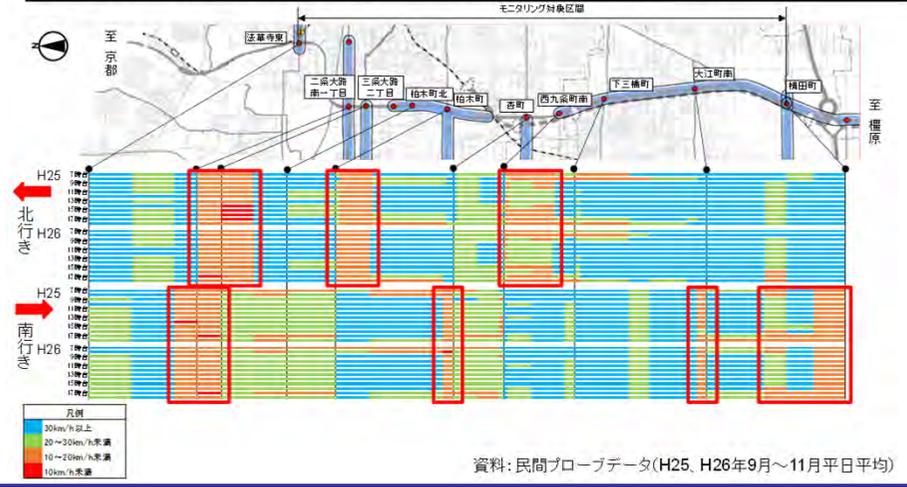


平成26～令和6年度 主要渋滞箇所への対策検討

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。

【原因への対策(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

【対策後】

柏木町交差点

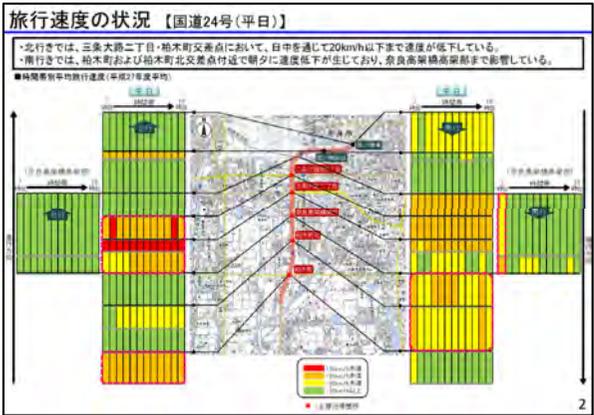
考えられる速度低下要因：沿道出入りによる支障

【状況】
 ・パワーシティ等、沿道出入りによる支障が生じている。【パワーシティの入庫状況】(パワーシティの入庫状況)

【原因への対策(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



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

- ◆H29年度
 - ・4月 東西方向左折レーン設置の新規事業化
 - ・8月 土橋町総代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
- ◆H30年度
 - ・詳細設計、地元設計協議、用地測量、補償調査等を随時進めていく予定

葛本町交差点(東西)左折レーン設置

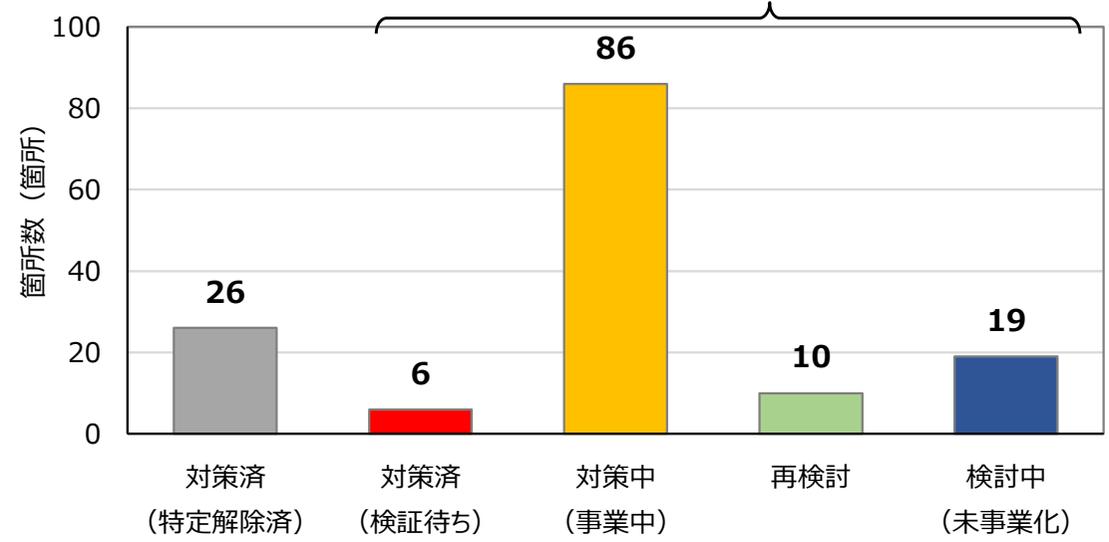
- ◆H29年度
 - ・現在、本年度新規事業化に向け検討中
- ◆H30年度(事業化した場合)
 - ・詳細設計、地元設計協議、用地測量等を随時進めていく予定
 - ・事業地には、橿原市土地公社の土地があるため、橿原市との協議も実施



令和6年度末時点の主要渋滞箇所への対策進捗状況

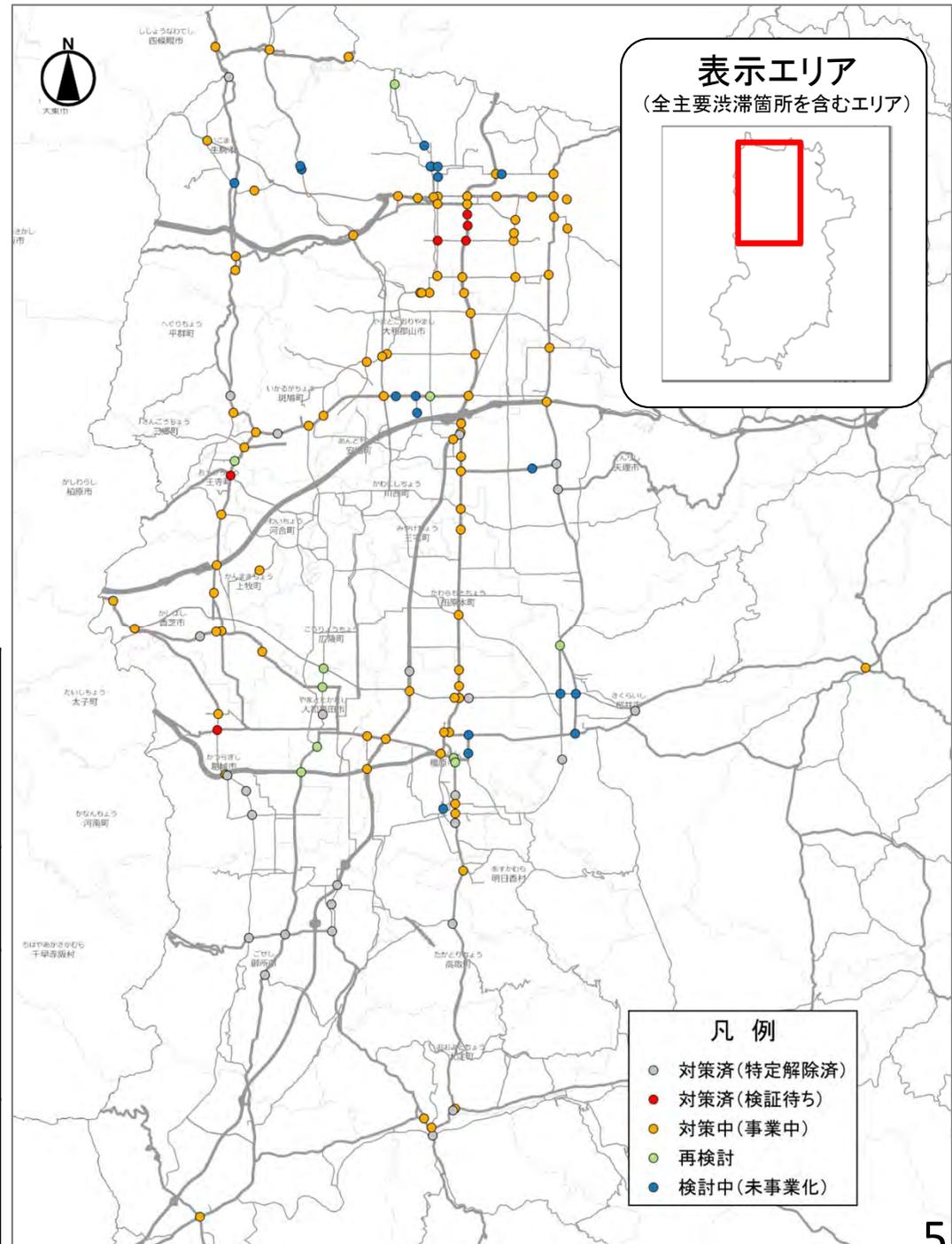
主要渋滞箇所の渋滞を解消・緩和する対策の実施状況
(令和7年3月時点)

奈良県主要渋滞箇所数 : 121箇所



対策済箇所の状況

対策済 (特定解除済) 計26箇所	対策を行い、指標を満たしたため特定解除とした箇所 (19箇所) なかと しもとさ ながら なかちよなかがわ おうづちよう むろ まがたちよう きょうわはしひがしづめ たまで くずもとちようひがし 中戸、下土佐、名柄、中町中川、小槻町、室、勾田町、協和橋東詰、玉手、葛本町東、 ごせじつぎょうみなみ とみた つちだし みなみたはらばいばすなか じおんじきた あへもくざいだんち5ごう 御所実業南、富田、土田西、南田原バイパス中、慈恩寺北、安倍木材団地5号、 おどのきた うちほんまち なかとすずはら 小殿北、内本町、中戸鈴原
	未対策だが顕著な渋滞が見られないため特定解除とした箇所 (7箇所) かつらぎさんろくこうえんいりぐち えいわちよう みせきた せんごくばしみなみづめ たつたじんじやみなみ はた かわはらじようまち 葛城山麓公園入口、栄和町、見瀬北、千石橋南詰、龍田神社南、畑、川原城町
対策済 (検証待ち) 計6箇所	対策後2年以上経過の検証待ち箇所 (5箇所) かしわぎちよう かしわぎちようきた ならこうかきようみなみづめ (そくどうごうりゅうぶ) 柏木町、柏木町北、奈良高架橋南詰 (側道合流部) (R5.2供用) ほんまち1ちようめ たけのうち 本町1丁目 (R5.2供用)、竹内 (R5.1供用)
	対策後1年経過及び1年以内の検証待ち箇所 (1年経過1箇所) やくしじひがしぐち 薬師寺東口 (R6.3供用)



主要渋滞箇所における交通需要マネジメント

- ・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「奈良中心市街地公共交通活性化協議会」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。
- ・連携計画の中では、「公共交通利用促進による観光渋滞の緩和」を計画目標としており、公共交通の利用向上(自動車から公共交通へ転換)に向けた取組等を実施し、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(奈良中心市街地における旅行速度:20km/h以上)の達成を目指している。
- ・渋滞協議会としては、連携計画を元に行っている”交通需要マネジメント”対策について、国道369号「大宮通り」の渋滞対策の一環として、引き続き対策効果の検証を実施していく。

交通需要マネジメント取組概要



奈良公園ぐるっとバス

○近鉄奈良駅から奈良公園、若草山麓、ならまちなどの観光地を結ぶ交通手段
 ※土日祝を中心に運行

P&R (パーク&ライド)

○交通渋滞の緩和のため、無料P&R駐車場を開設
 ※国道24号高架下駐車場・奈良市役所駐車場(無料、春期・秋期)
 ⇒P&Rシャトルバス、路線バス(阪奈道路線)で利用できる往復券を乗車人数配布
 ○有料P&R駐車場の利用促進のため、バス1日乗車券を無料配布
 ※奈良県コンベンションセンター駐車場、市営JR奈良駅駐車場(有料、春期・秋期)
 ⇒バス1日乗車券「奈良公園・西ノ京世界遺産1-Day Pass」を乗車人数分無料進呈
 ○「P&Rシャトルバス」「レンタサイクル」と合わせ、中心市街地での観光周遊を促進

P&R シャトルバス

○P&R駐車場の利用平準化と利用促進によるマイカー流入抑制を図るためキャンペーンを実施
 ※無料P&R駐車場の開設期間に運行

※奈良中心市街地公共交通活性化協議会資料(R7.1.21)より一部抜粋

実施内容

奈良中心市街地公共交通活性化協議会

・「公共交通利用促進による観光渋滞の緩和」を目的に設定している、計画目標 目標値: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、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。

令和7年度
第1回 奈良県渋滞対策協議会

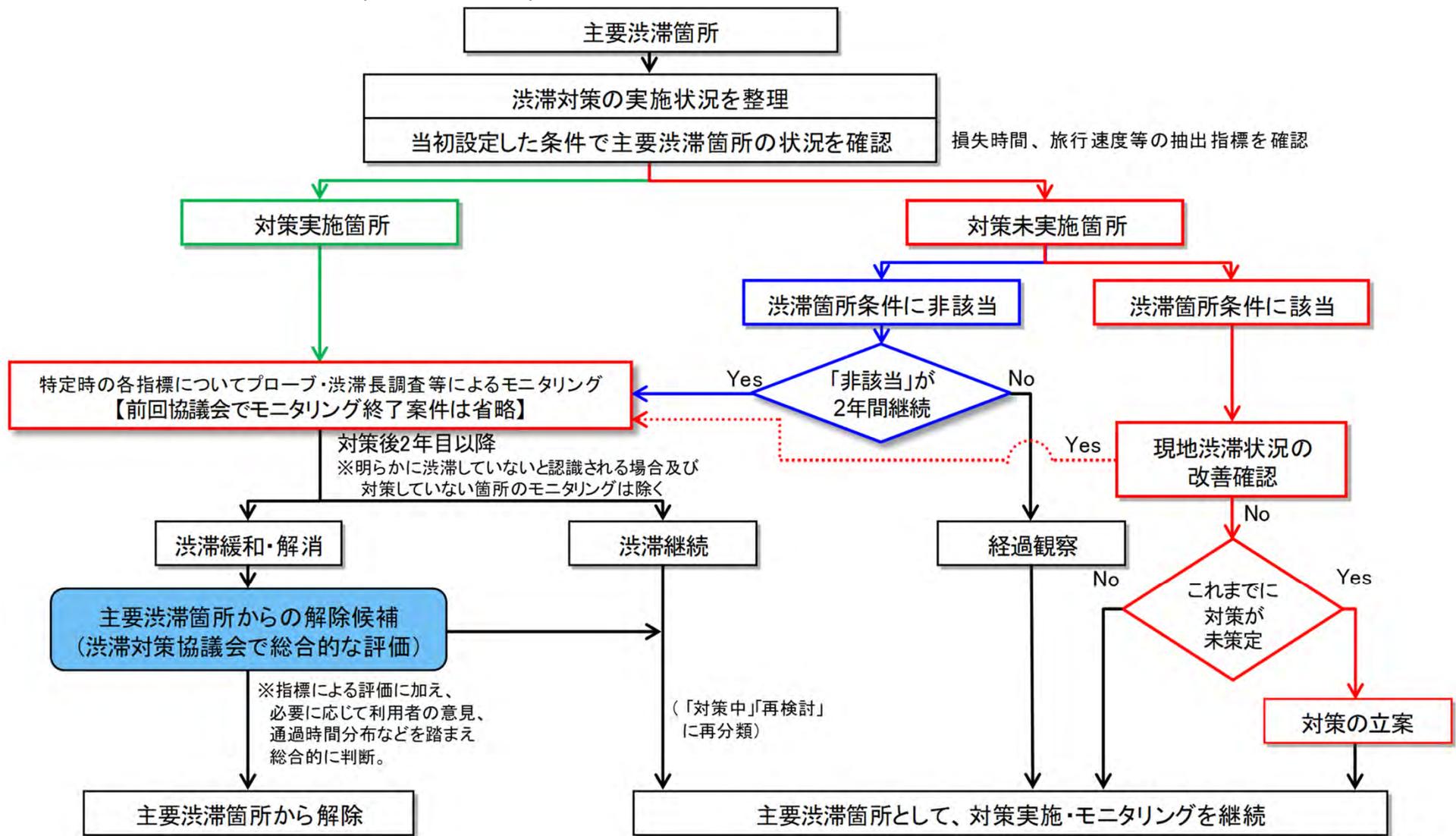
【主要渋滞箇所のモニタリング】

令和7年8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、対策未実施箇所で見られない箇所についてモニタリングを実施してきた。
 ・R6年度には、渋滞箇所条件に該当する場合、対策案の有無を確認する前に「現地渋滞状況の改善」を確認するフローに修正した。

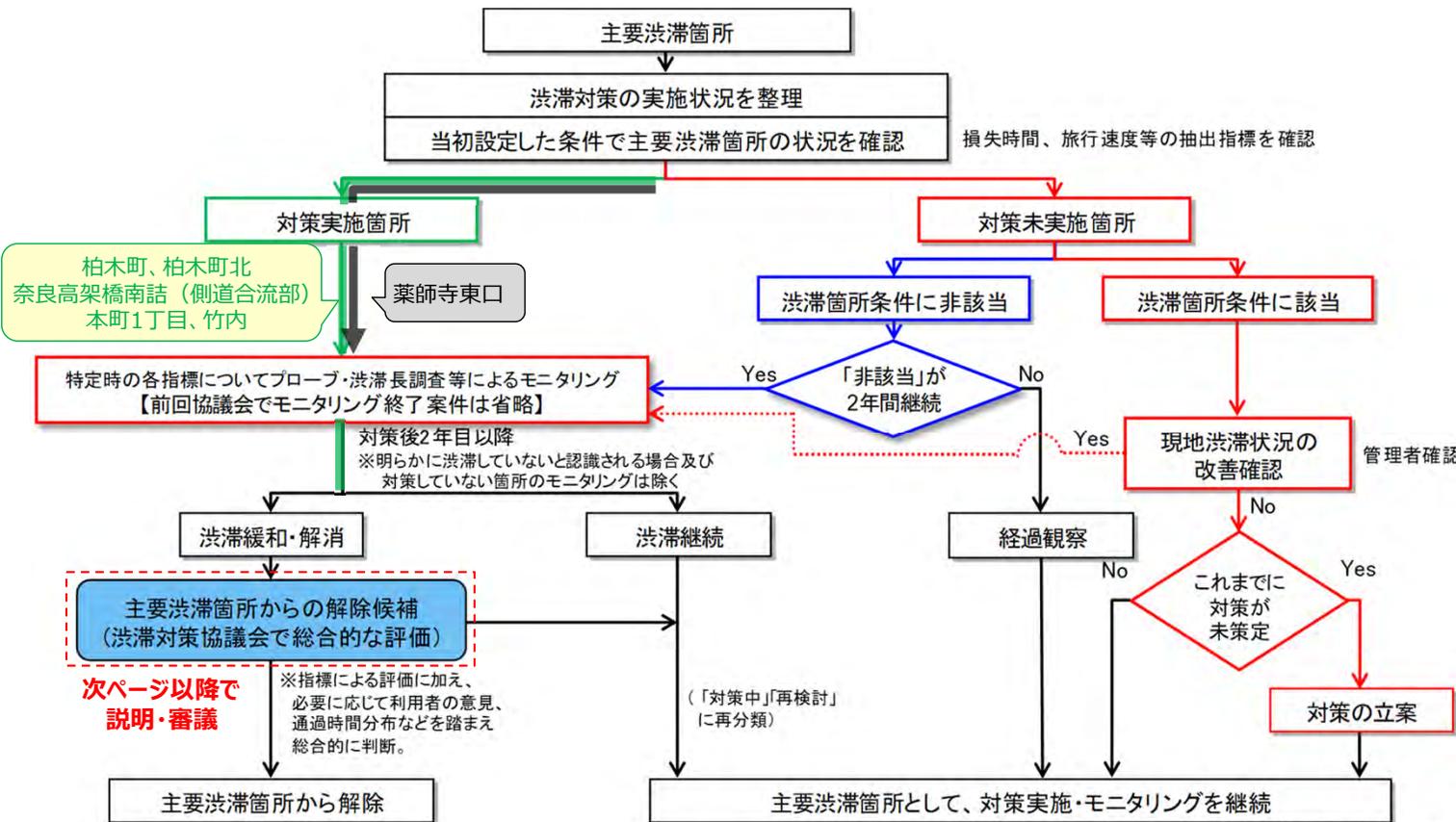
《主要渋滞箇所の特定解除フロー(R6年度修正)》



令和7年度のモニタリング対象の抽出・モニタリング結果

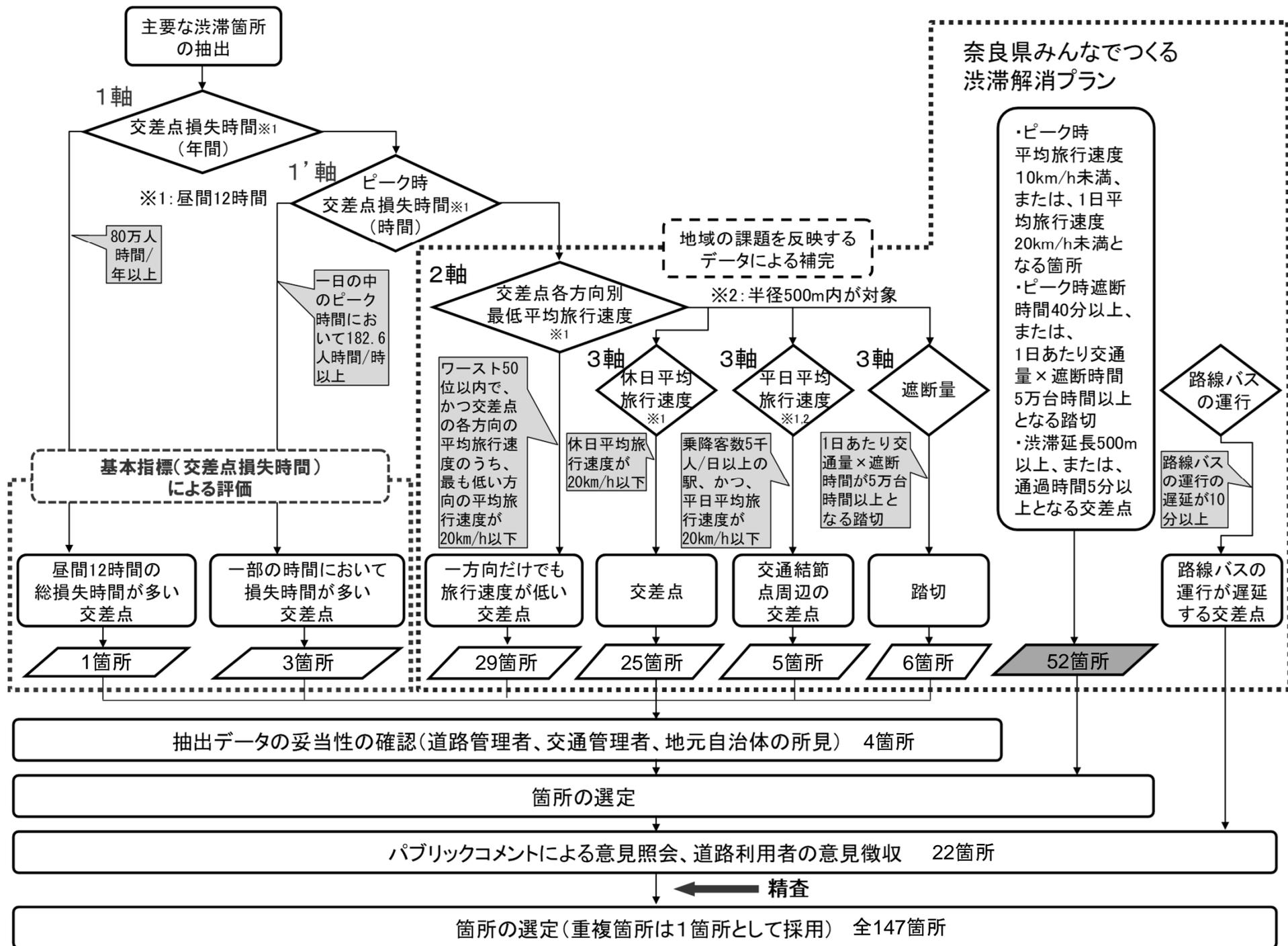
- 『主要渋滞箇所の特定解除フロー』に基づき、今回のモニタリング対象箇所を抽出した。
- 対策実施2年目以降の地点のうち令和6年度に交通状況(旅行速度・渋滞長)を確認できた5箇所がモニタリング対象となっている。
- なお、対策実施1年目の1箇所については、令和7年度以降にモニタリングを実施する予定となっている。

箇所	
対策実施箇所	対策実施2年目以降 柏木町、柏木町北 奈良高架橋南詰(側道合流部) 本町1丁目、竹内 ⇒令和6年の交通状況(旅行速度・渋滞長等)を確認し、5箇所モニタリングを実施
	対策実施1年目 薬師寺東口 ⇒令和7年度以降に交通状況(旅行速度・渋滞長等)を確認し、モニタリングを実施



※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

【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 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

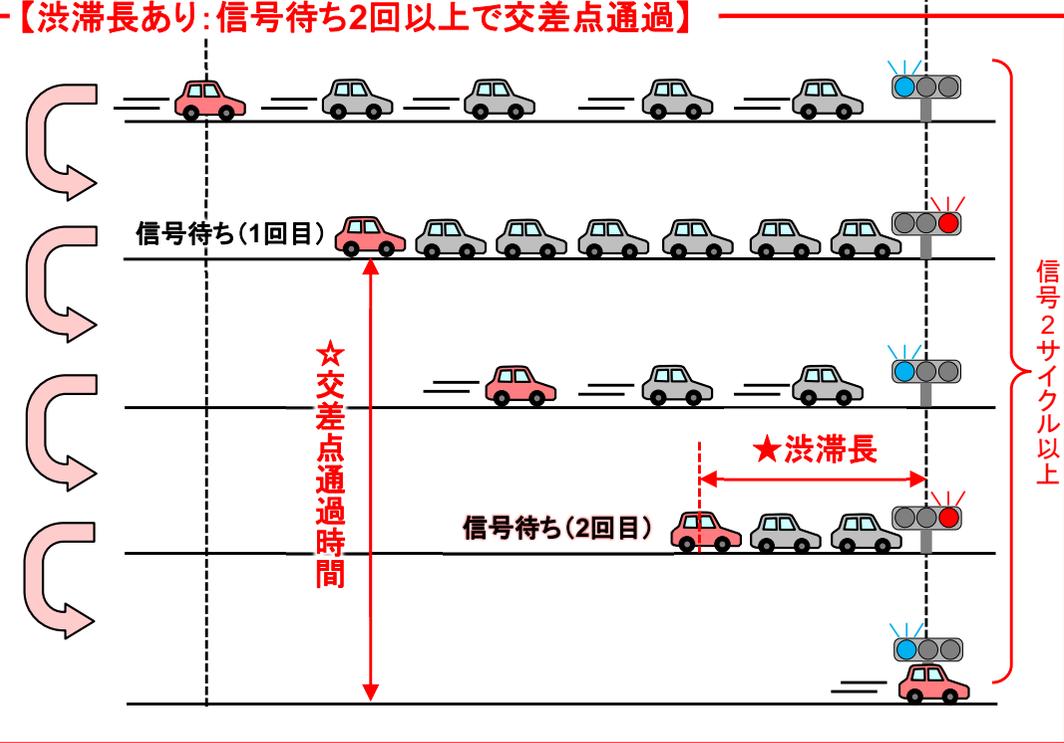
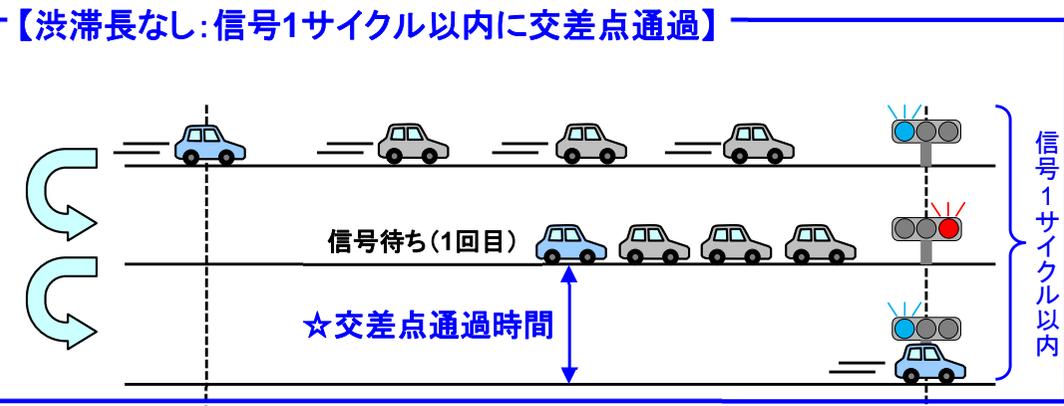
※3: 渋滞損失時間は以下の式により時間帯別に算出し、昼間12時間の値を合計(365日をかけて年換算)

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

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。

《渋滞長の定義》



《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のに要した時間(※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。

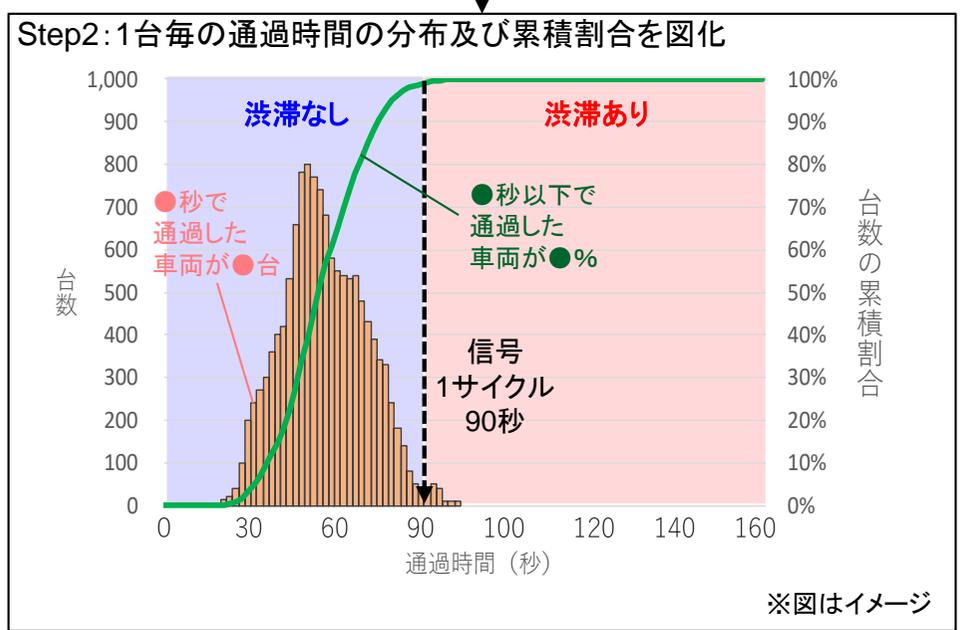
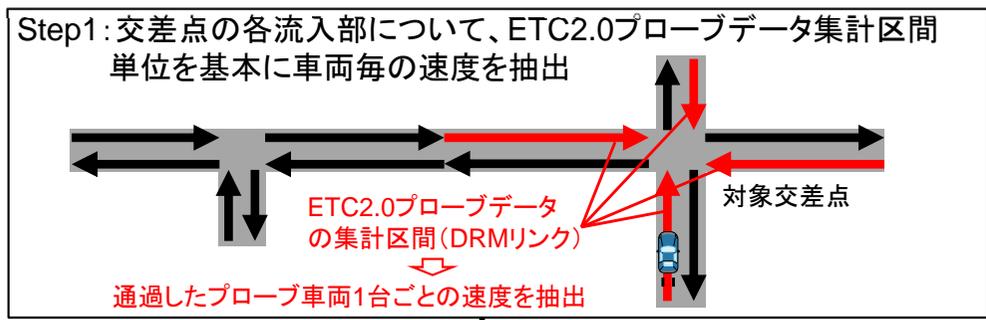
■ 解除基準

評価指標	解除基準
渋滞長	500m 未満
交差点通過時間	5分 未満

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: 渋滞長なし
信号2サイクル以上で交差点を通過: 渋滞長あり

- 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)

■ 解除基準

評価指標	解除基準
平均旅行速度	21km/h以上

今年度のモニタリング結果一覧

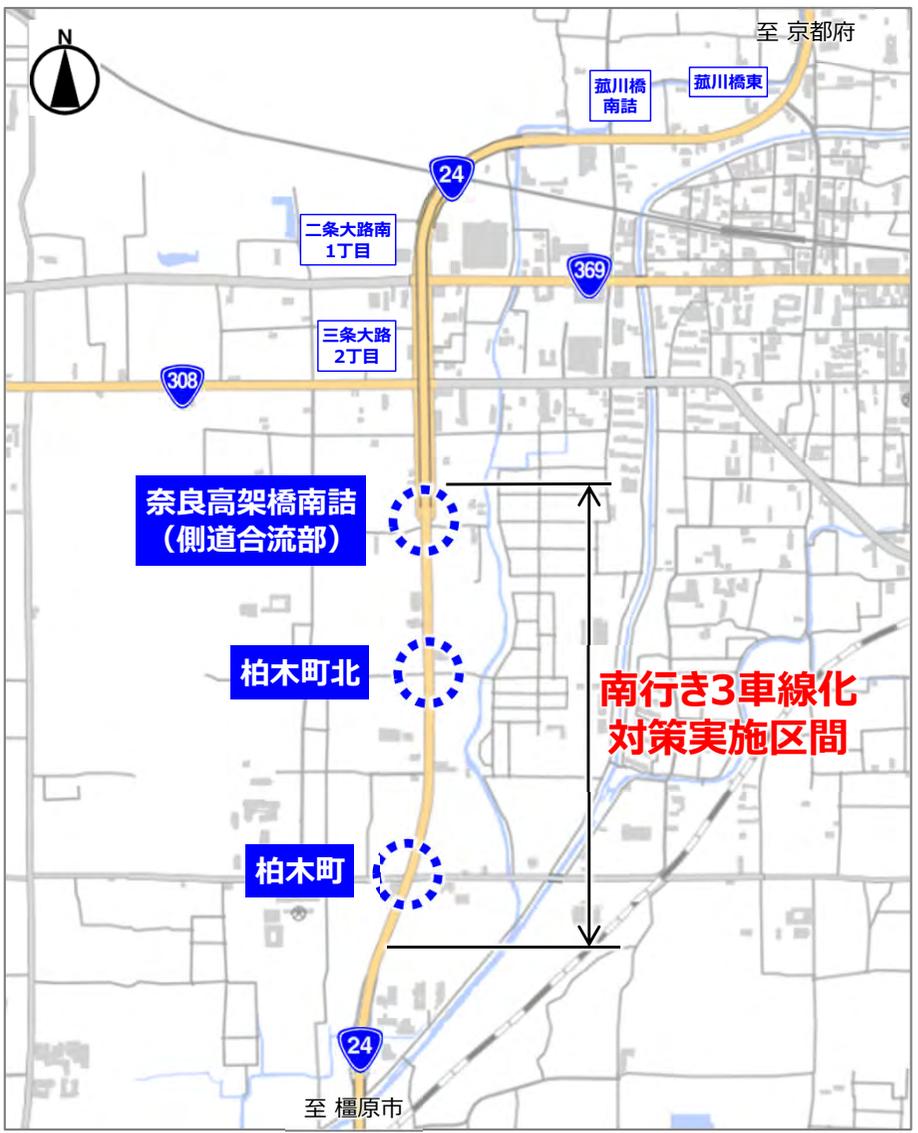
《モニタリング結果一覧》

No.	箇所	抽出基準		主な対策内容 (対策完了時期)	区分	モニタリング 結果(案)
1	奈良高架橋南詰 (側道合流部)	パブコメ (車線減少部で渋滞)		【南行】 奈良高架橋～柏木町交差点間 部分3車線化 (R5.2)	対策 実施箇所	検証待ち (継続)
2	柏木町	1軸	交差点損失時間 (年間) 80万人時間/年以上	【南行】 奈良高架橋～柏木町交差点間 部分3車線化 (R5.2)	対策 実施箇所	対策中※
3	柏木町北	3軸 (交差点-1)	休日平均旅行速度 20km/h以下	【南行】 奈良高架橋～柏木町交差点間 部分3車線化 (R5.2)	対策 実施箇所	対策中※
4	本町1丁目	2軸	平日平均旅行速度 20km/h以下	【南行】 直進2車線の主道路化 (R5.2)	対策 実施箇所	再検討
5	竹内	奈良県指標		【全方向】 右折レーンの延伸 (R5.1) 【南行き】 左折複合レーンの設置 (R5.1)	対策 実施箇所	対策中※

※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(対策実施箇所)

- 1) 奈良高架橋南詰(側道合流部)(奈良市、(主:国道24号)
ならこうかきょうみなみづめ(そくどうごうりゅうぶ) ならし
- 2) 柏木町北交差点(奈良市、(主:国道24号、従:市道)
かしわぎちょうきた ならし
- 3) 柏木町交差点(奈良市、(主:国道24号、従:県道京終停車場薬師寺線)
かしわぎちょう ならし きょうばてていしやじょうやくしじせん



箇所名	選定基準	選定時の状況
奈良高架橋南詰 (側道合流部)	パブリック コメント	<ul style="list-style-type: none"> ・一般の道路利用者から車線減少による渋滞について指摘されている ・選定時の休日の平均旅行速度を見ると、奈良高架橋南行が20km/hを下回り、選定基準に該当
柏木町北 交差点	3-1軸 休日12時間 平均旅行速度 20km/h以下	<ul style="list-style-type: none"> ・選定時の休日の平均旅行速度を見ると、南行、西行きが20km/hを下回り、選定基準に該当
柏木町 交差点	1軸 交差点損失時間 80万人時間/年以上	<ul style="list-style-type: none"> ・選定時の交差点損失時間が80万人時間/年以上で、選定基準に該当

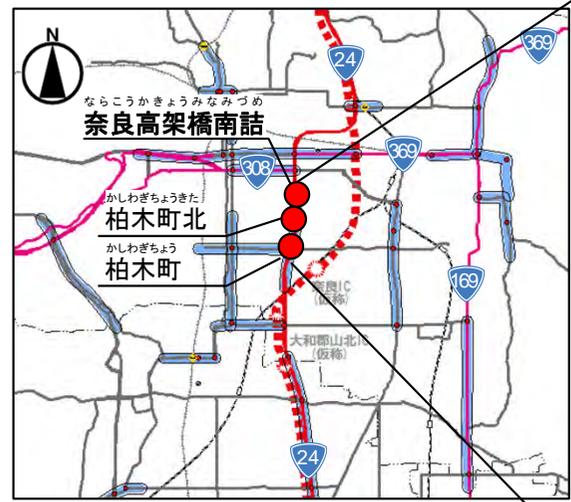
モニタリング結果(対策実施箇所)

1) 奈良高架橋南詰(側道合流部)(奈良市、(主:国道24号)

2) 柏木町北交差点(奈良市、(主:国道24号、従:市道)

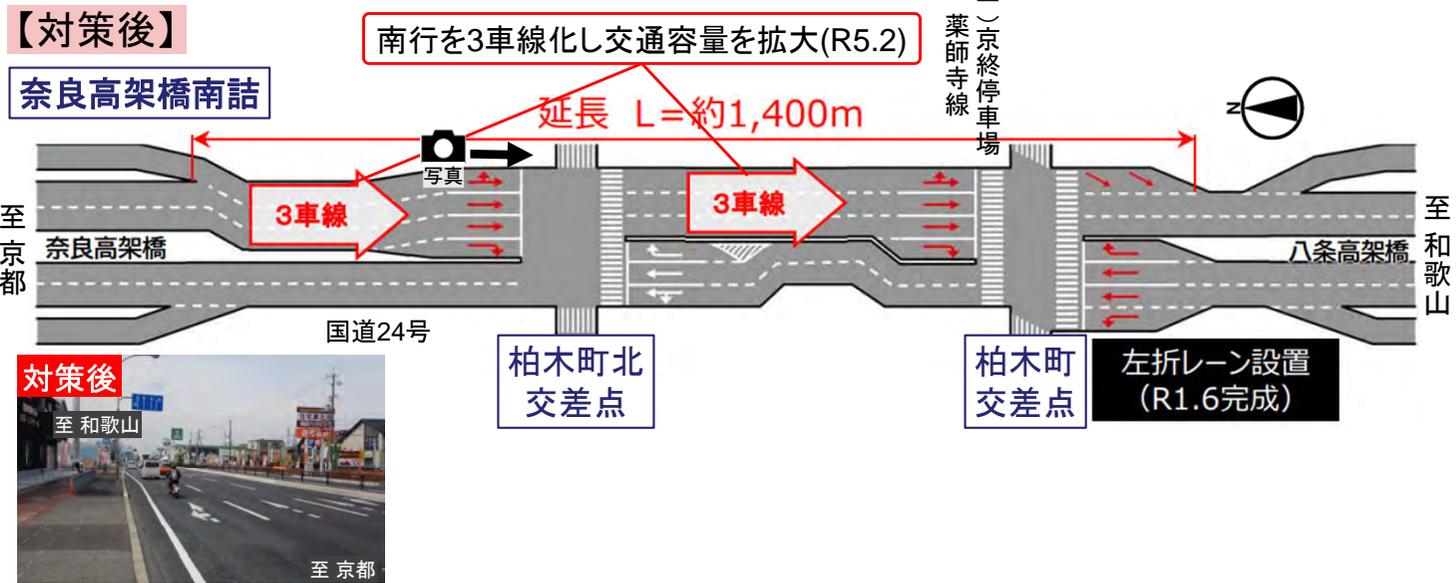
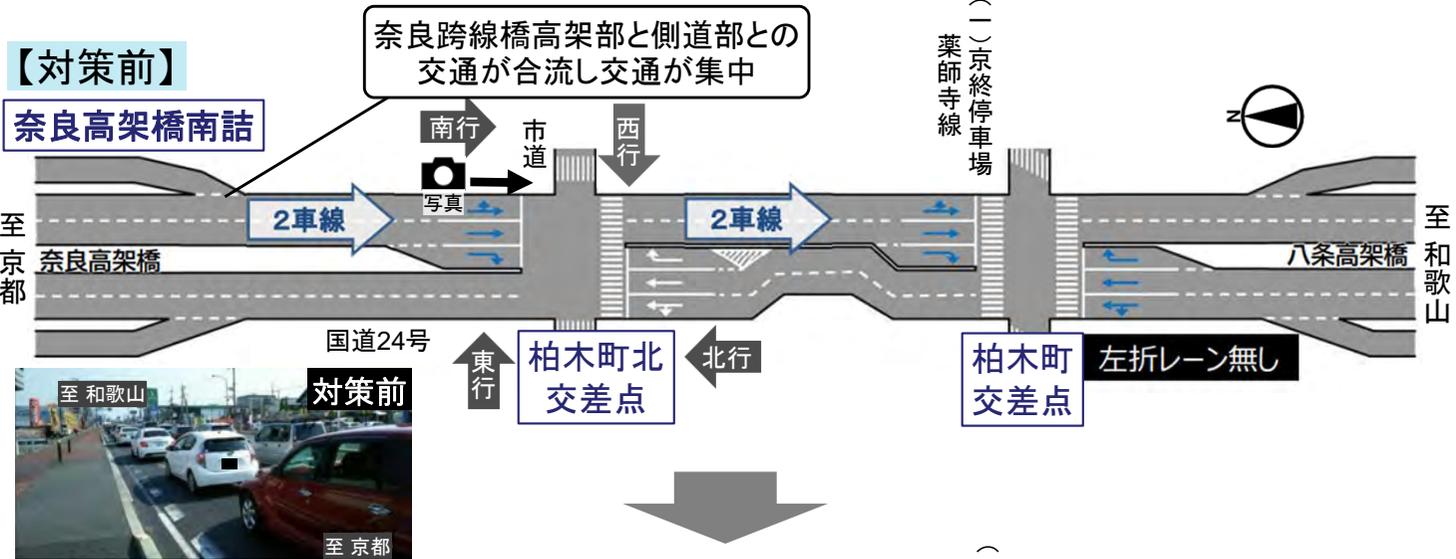
3) 柏木町交差点(奈良市、(主:国道24号、従:県道京終停車場薬師寺線)

《位置図》



《対策履歴》

- 【共通】
- ・R5.2 南行き3車線化
- 【柏木町交差点】
- ・R1.6 北行き左折レーン設置



モニタリング結果(対策実施箇所)

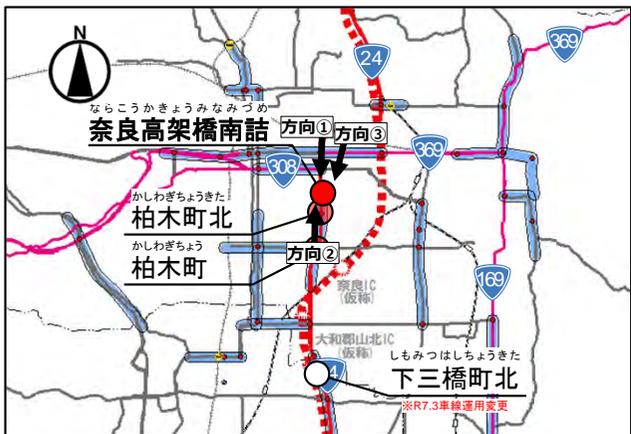
1) 奈良高架橋南詰(側道合流部)(奈良市、(主:国道24号))

選定理由: パブコメ

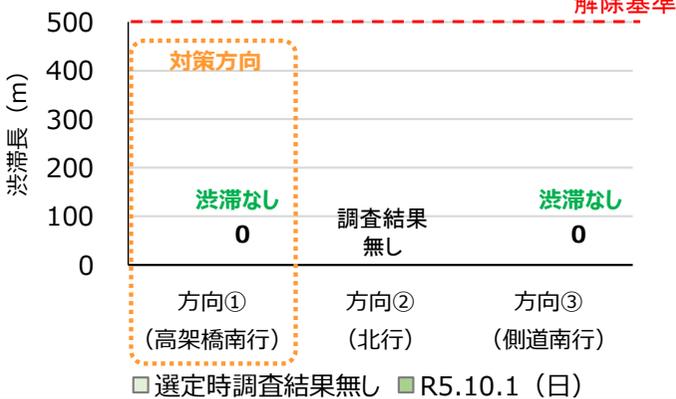
・南行きの部分3車線化により、高架橋南行きの平均旅行速度が上昇しており、調査結果で渋滞が観測されていないため、主要渋滞箇所の解除基準を満たし、顕著な渋滞は発生していないと考えられる。
 ・解除基準を満たしていることを確認しているものの、約3km南側に位置する下三橋町北交差点で、令和7年3月に車線運用見直した影響で南行きで速度低下が生じており、渋滞が再発している可能性が考えられる。

■ 対策後の渋滞状況(休日)

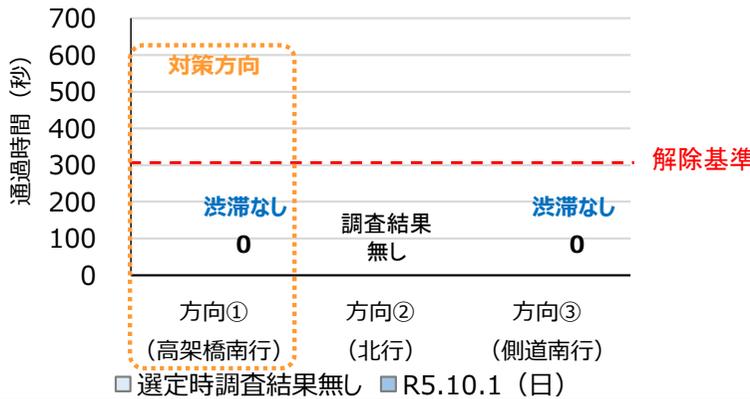
<位置図>



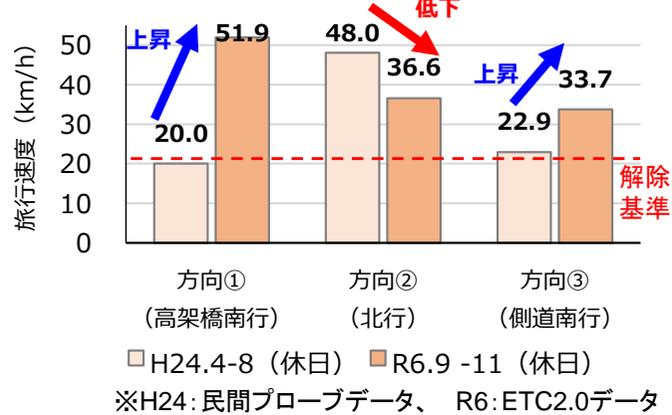
<最大渋滞長の変化>



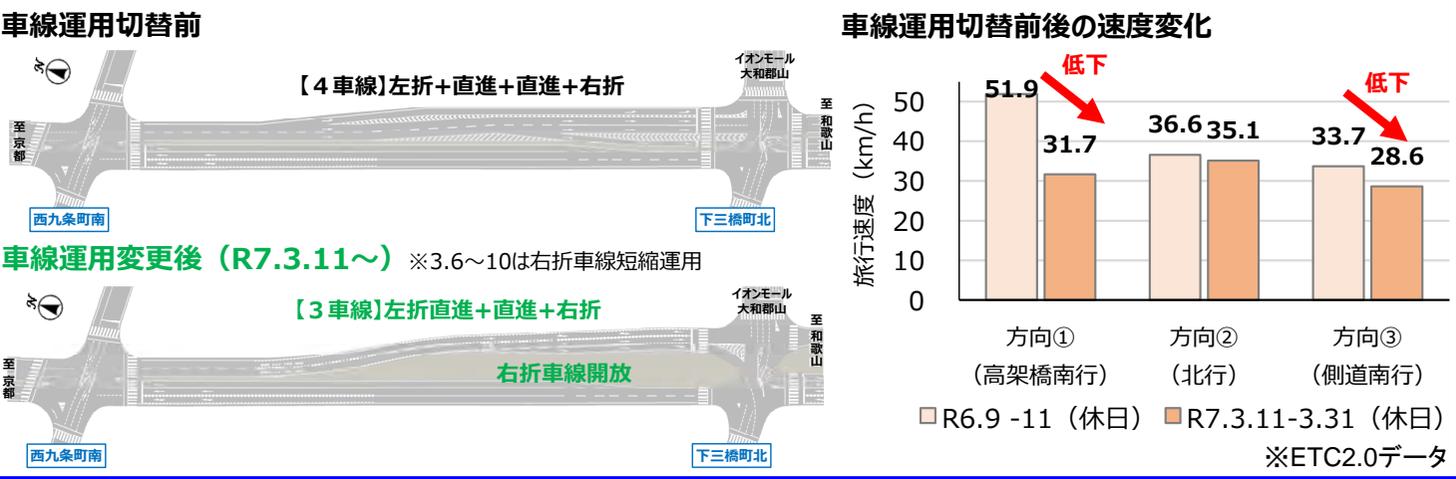
<最大交差点通過時間の変化>



<平均旅行速度の変化>



<下三橋町北交差点における車線運用見直し後の奈良高架橋南詰(側道合流部)の速度変化>



【分類案】対策により、特定解除基準を満たしているものの、下三橋町北交差点の車線運用変更により渋滞が再発している可能性があることから、『検証待ち』のまま位置づけ、再度調査を行った上で特定解除を審議する。

モニタリング結果(対策実施箇所)

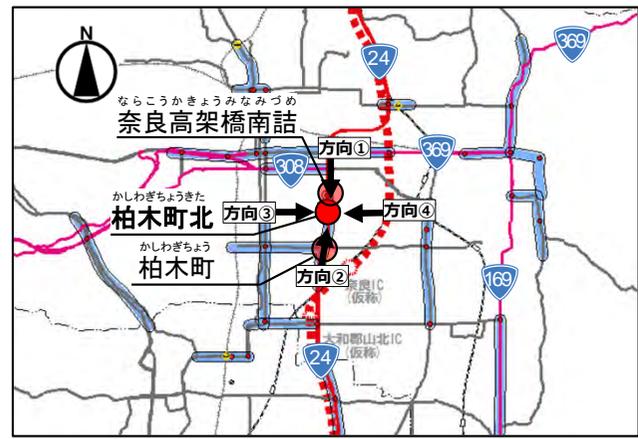
2) 柏木町北交差点(奈良市、(主:国道24号、従:市道))

選定理由: 3軸(交差点-1)

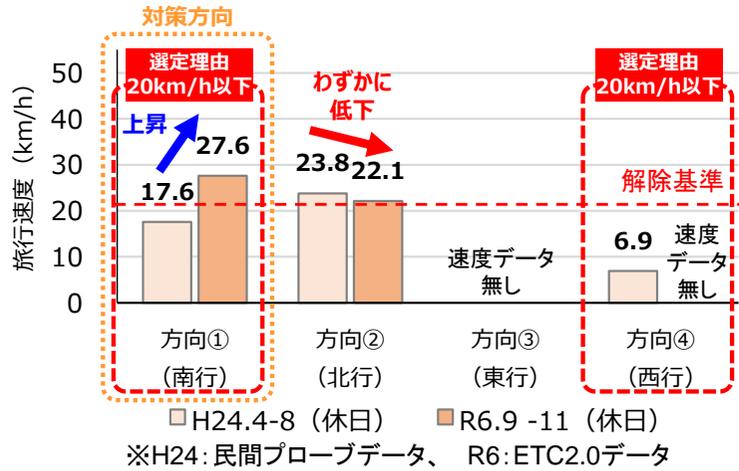
- ・南行きの平均旅行速度は上昇し、最大渋滞長は短縮したものの、最大交差点通過時間では解除基準を満たしていないことから、渋滞が残存していると考えられる。
- ・国道24号の速度状況では、杏町交差点からの速度低下が柏木町北交差点まで続いている状況である。

■ 対策後の渋滞状況(休日)

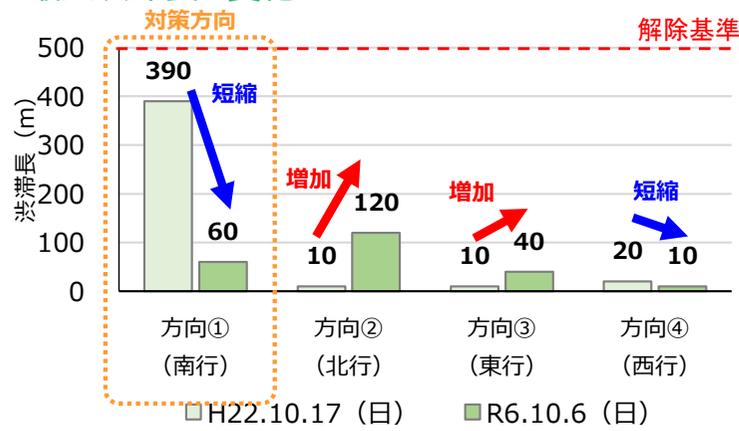
<位置図>



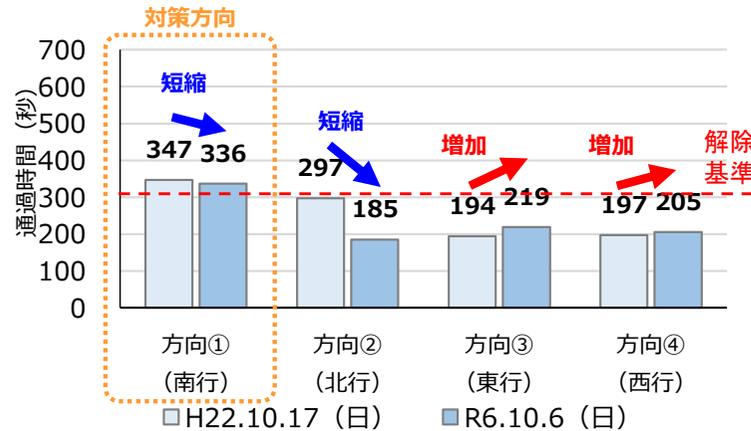
<平均旅行速度の変化>



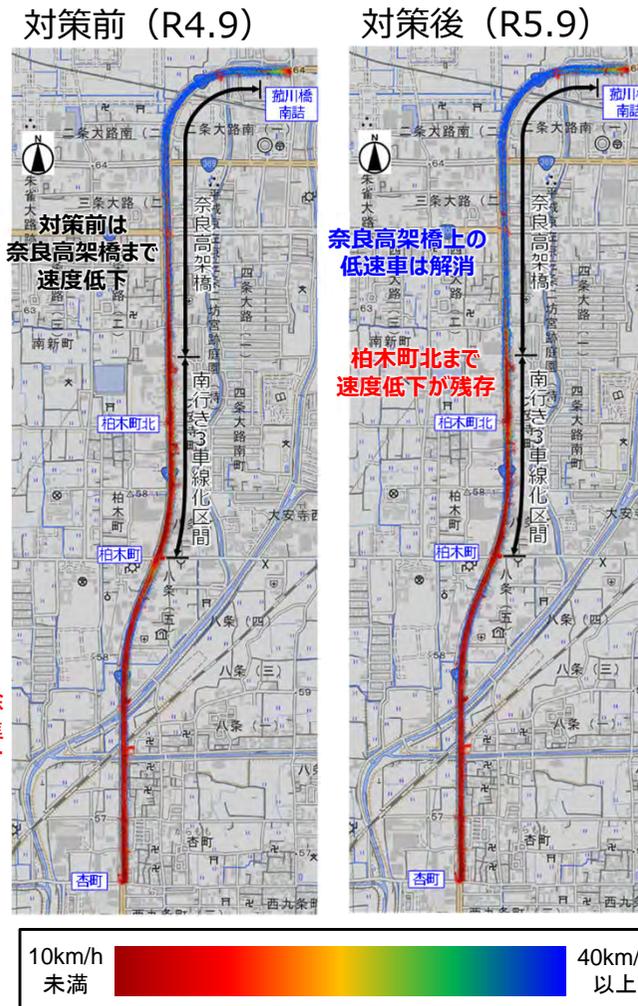
<最大渋滞長の変化>



<最大交差点通過時間の変化>



<国道24号南行の速度状況>



【分類案】南行で引き続き渋滞が発生しているが、(都)西九条佐保線、大和北道路が事業中のため『対策中』に分類する。

モニタリング結果(対策実施箇所)

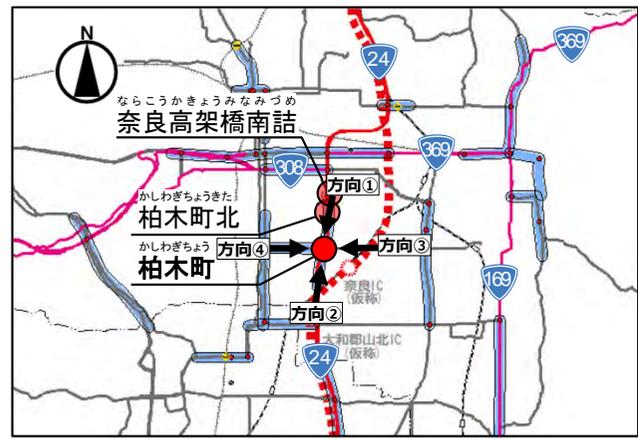
3) 柏木町交差点(奈良市、(主:国道24号、従:県道京終停車場薬師寺線)

選定理由:1軸(交差点損失時間)

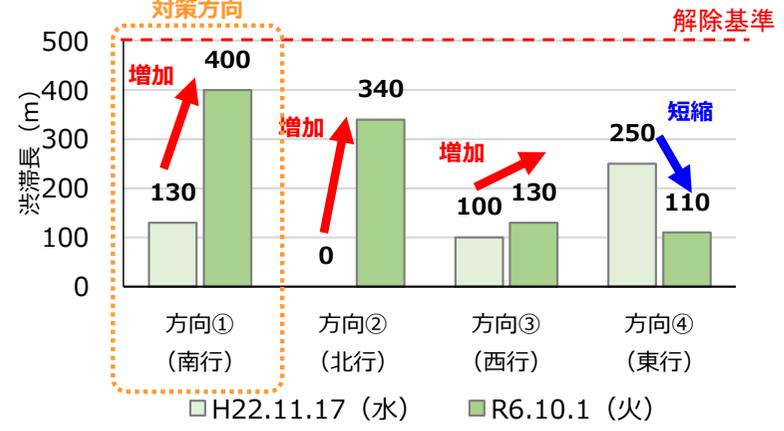
- ・旅行速度は北行きでも解除基準を下回り、交差点通過時間は全方向で増加し解除基準を上回っているため、渋滞が残存していると考えられる。
- ・南側の柏木町交差点→杏町交差点間の速度が低下しており、ボトルネック箇所が南側に移動した可能性が考えられる。

■対策後の渋滞状況(平日)

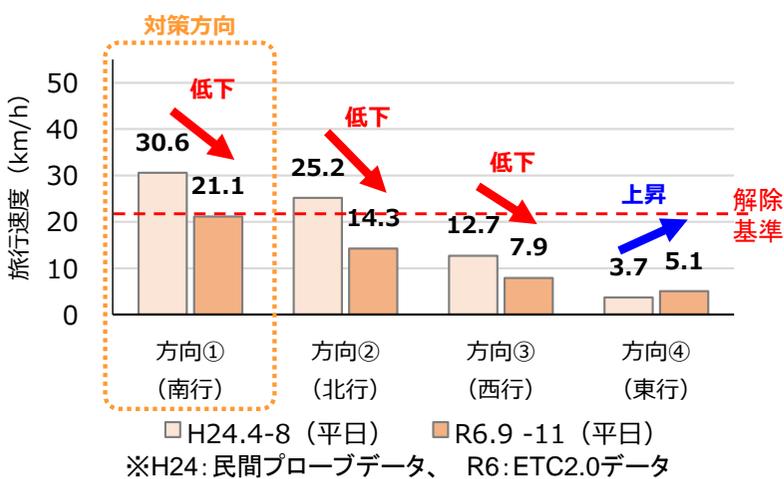
<位置図>



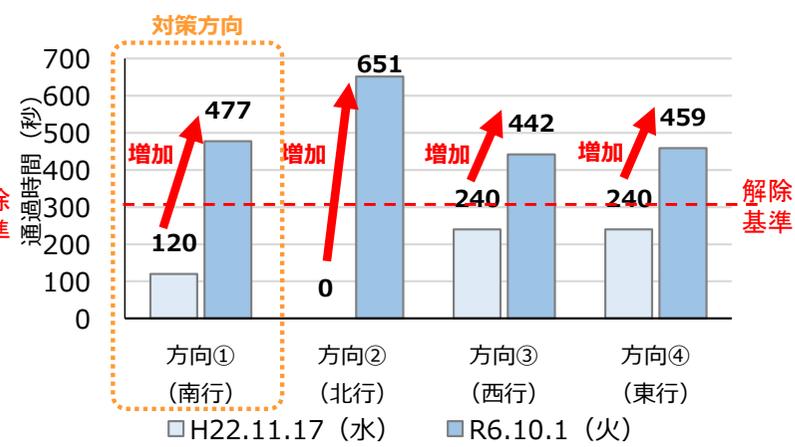
<最大渋滞長の変化>



<平均旅行速度の変化>



<最大交差点通過時間の変化>



<周辺の色度変化>



出典: ETC2.0プローブデータ様式2-1 (R4.9-11,R5.9-11)

【分類案】引き続き渋滞が発生しているが、東・西行右折レーン2車線化、大和北道路が事業中のため『対策中』に分類する。

モニタリング結果(対策実施箇所)

4) 本町1丁目交差点(北葛城郡、(主:国道25号、従:国道168号、県道天理王寺線))



《対策履歴》

- ・H30.2 北側流入部左直レーン設置
- ・R5.2 南行き車線運用の見直し

・「本町1丁目交差点」は、「**2軸(平日の交差点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
平日12時間平均旅行速度:20km/h以下

(南行)車線運用の見直し(直進2車線化)(R5.2)

【対策前】



【対策後】



モニタリング結果(対策実施箇所)

選定理由:2軸
(平日平均旅行速度)

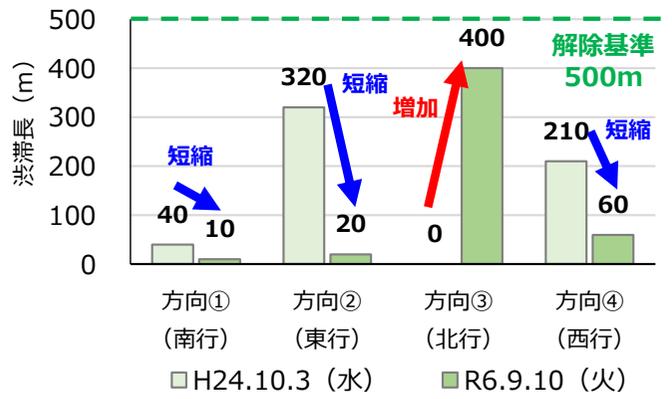
4)本町1丁目交差点(北葛城郡、(主:国道25号、従:国道168号、県道天理王寺線))

- ・今回対策を実施した南行き流入部においては、最大渋滞長、最大交差点通過時間は短縮している。
- ・最新の調査結果(令和6年9月10日(火))では、南北方向の青時間を7秒短縮して東西方向に再配分していることと、左折車の割合が5%増加したことで、選定時に渋滞が発生していなかった北行きで最大400mの渋滞が発生している。
- ・北行きの交差点通過時間が解除基準の5分(300秒)以上であるため、特定解除を見送り、引き続き対策検討を進めていく。

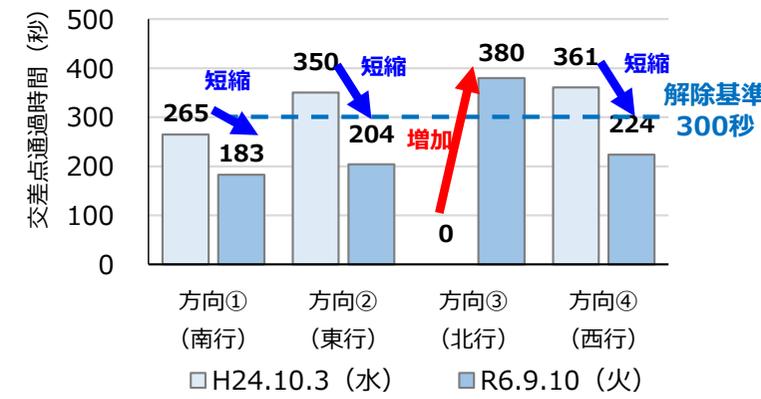
<位置図>



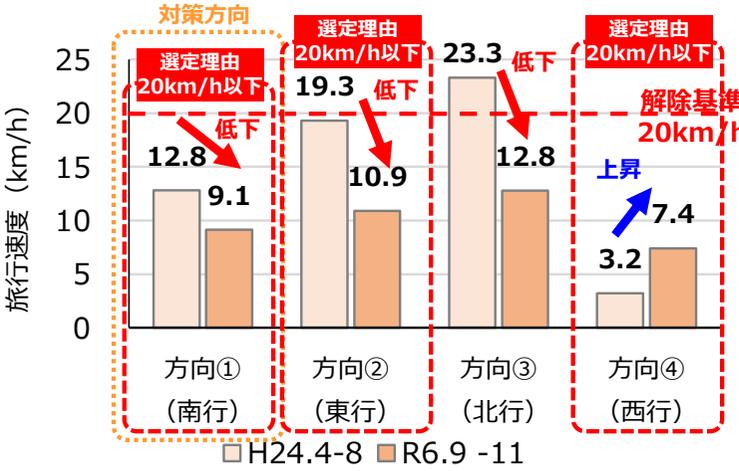
<最大渋滞長の変化>



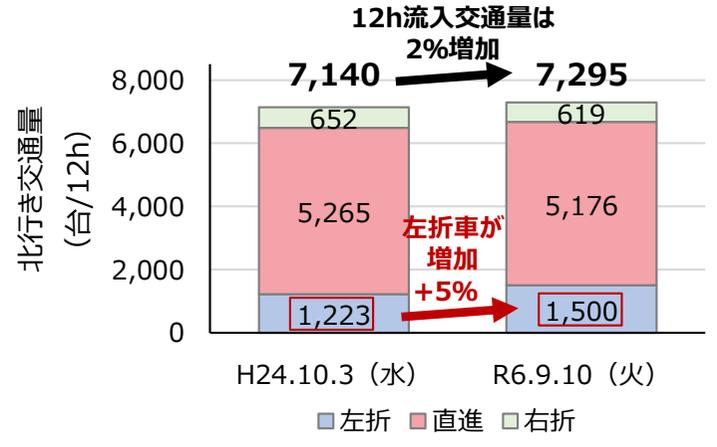
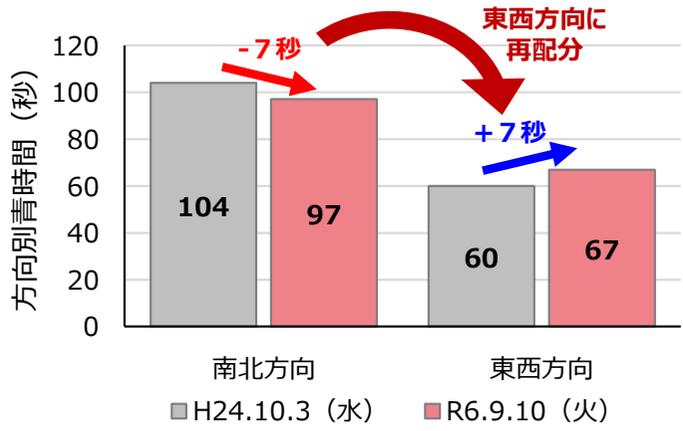
<最大交差点通過時間の変化>



<平均旅行速度の変化>



<北行きの渋滞長、交差点通過時間の増加要因>

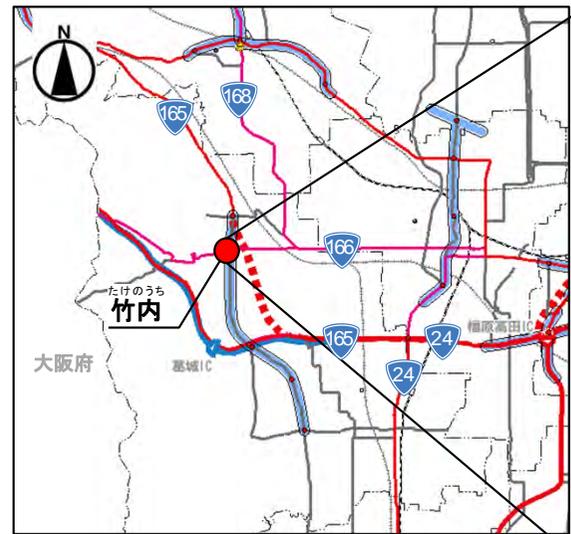


【分類案】依然として渋滞が残っている状況と考えられることから、『再検討』に分類する。

モニタリング結果(対策実施箇所)

5) 竹内(葛城市、(主:国道166号、従:御所香芝線))

《位置図》



《対策履歴》

- ・ R5.1 全方向右折レーンの延伸
- ・ R5.1 南行き左折複合レーンの設置

- 「竹内交差点」は、「奈良県みんなで作る渋滞解消プラン」にて選定された箇所である。
- H24年の調査結果では西行き平均旅行速度が20km/hを下回り、選定基準を超過

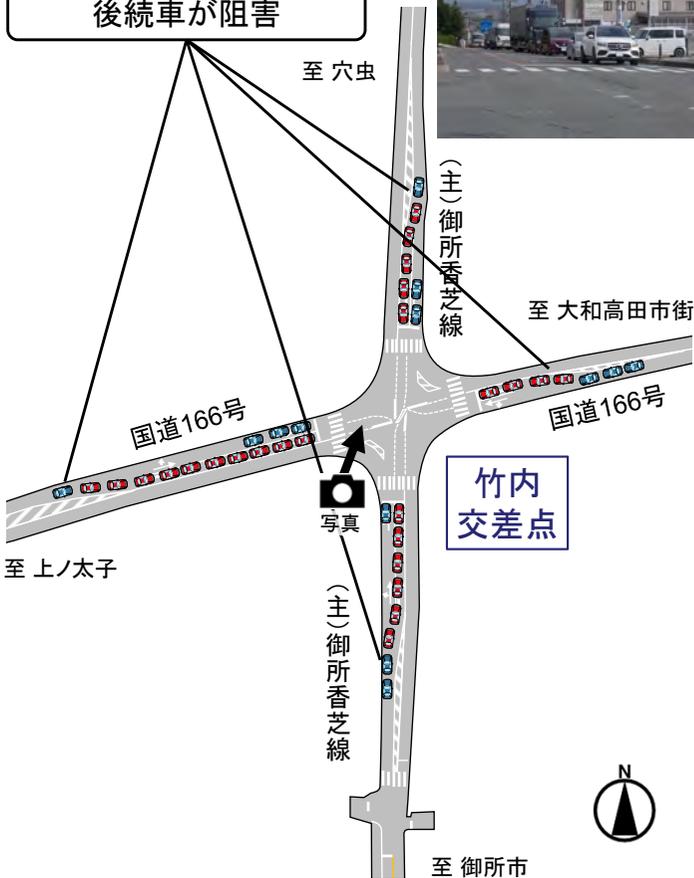
※主要渋滞箇所の選定基準
昼間12時間平均旅行速度:20km/h以下

【全方向】右折レーンの延伸(R5.1) 【南行き】左折複合レーンの設置(R5.1)

【対策前】

右折レーンからの溢流で後続車が阻害

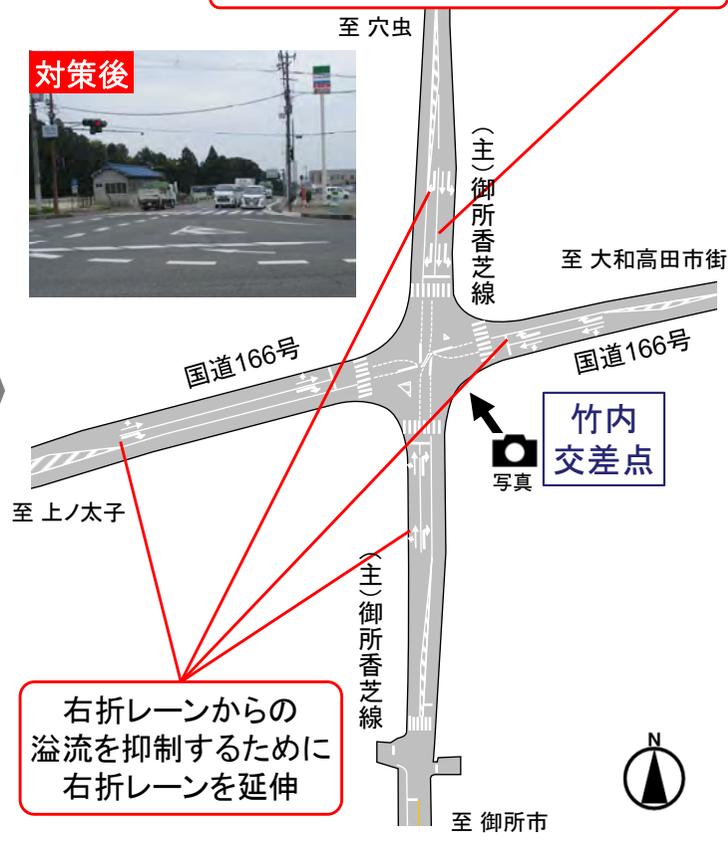
対策前



【対策後】

左折車の進行阻害を低減するために左折複合レーンを設置

対策後



モニタリング結果(対策実施箇所)

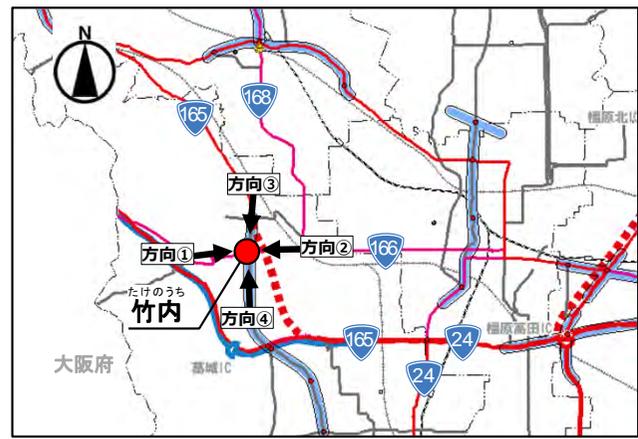
5) 竹内(葛城市、(主:国道166号、従:御所香芝線))

選定理由: 奈良県指標

・全方向右折レーンの延伸、南行き左折複合レーンの設置はしたものの、旅行速度は東行きでは低下により、西行きでは選定時から変化なく20km/hを下回っており、東・南行きでの渋滞長・交差点通過時間が増加も見受けられる。

■ 対策後の渋滞状況(平日)

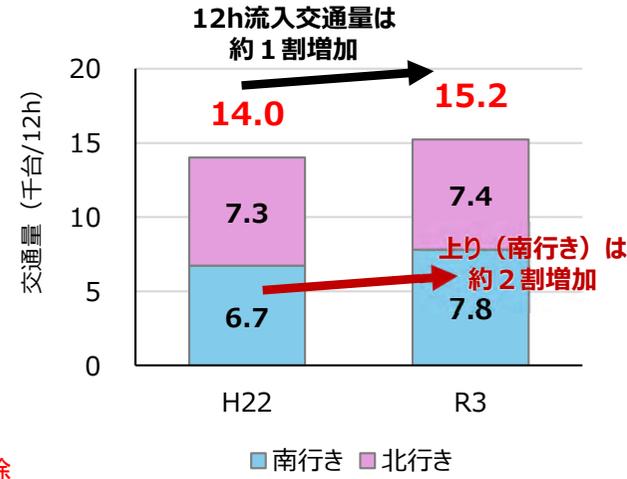
<位置図>



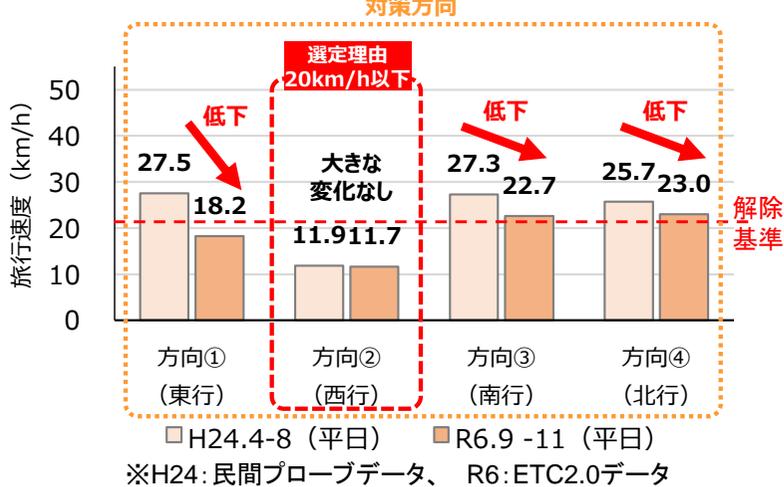
<最大渋滞長の変化>



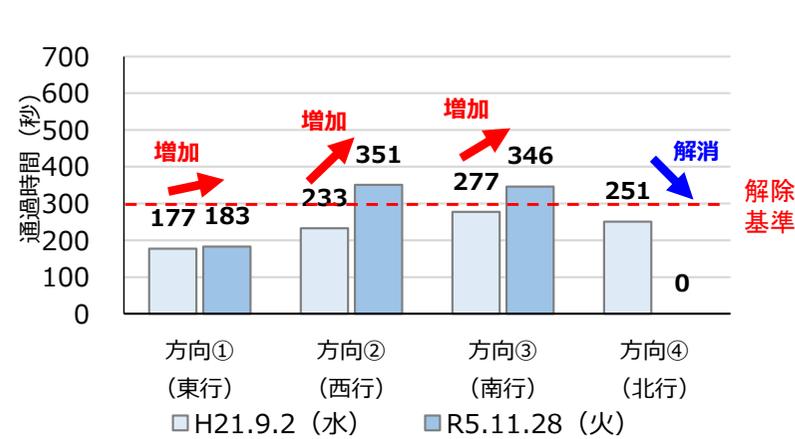
<南行きの渋滞長、交差点通過時間の増加要因>



<平均旅行速度の変化>



<最大交差点通過時間の変化>

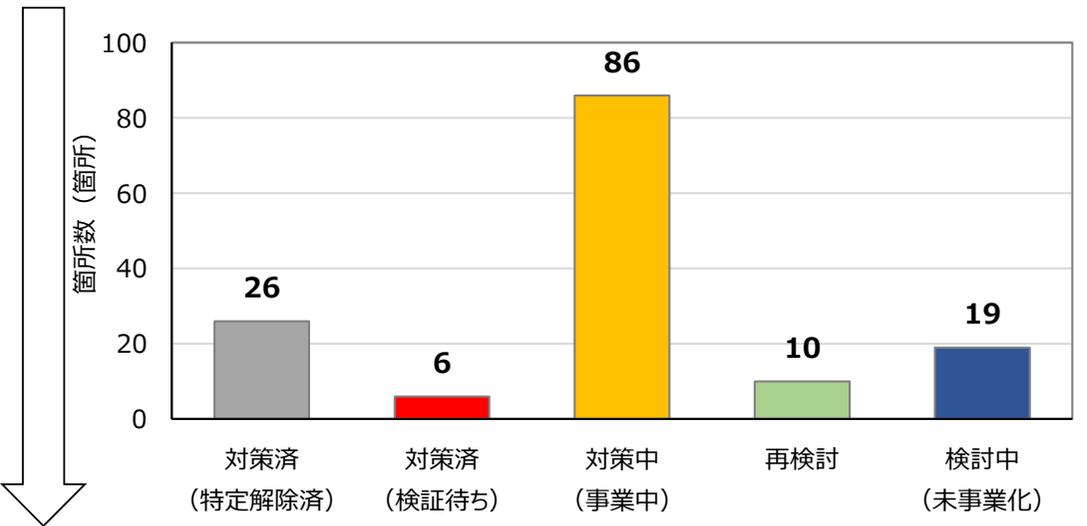


【分類案】西行・南行で引き続き渋滞が発生しており、国道165号大和高田バイパスが事業中であることから『対策中』に分類する。

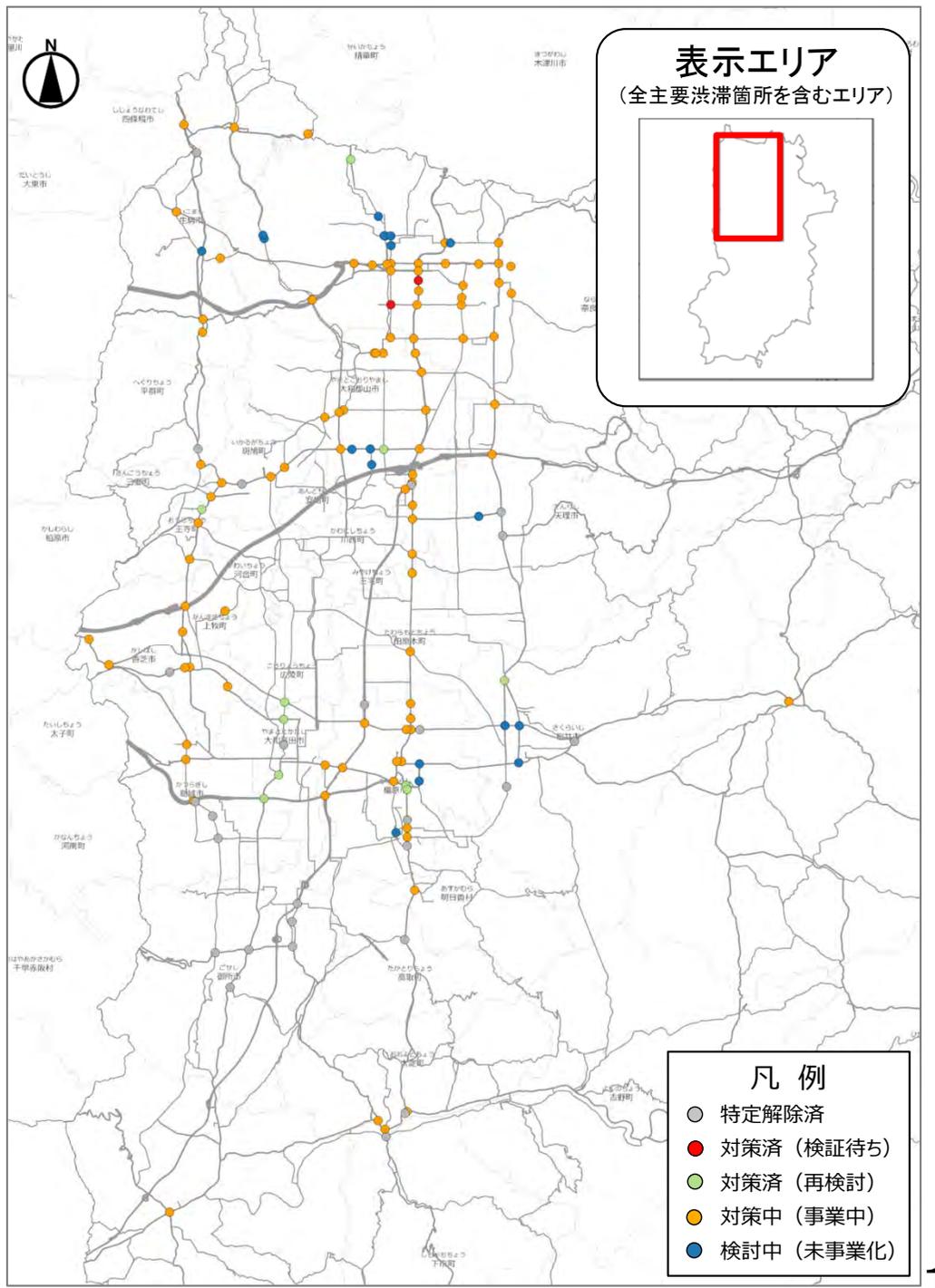
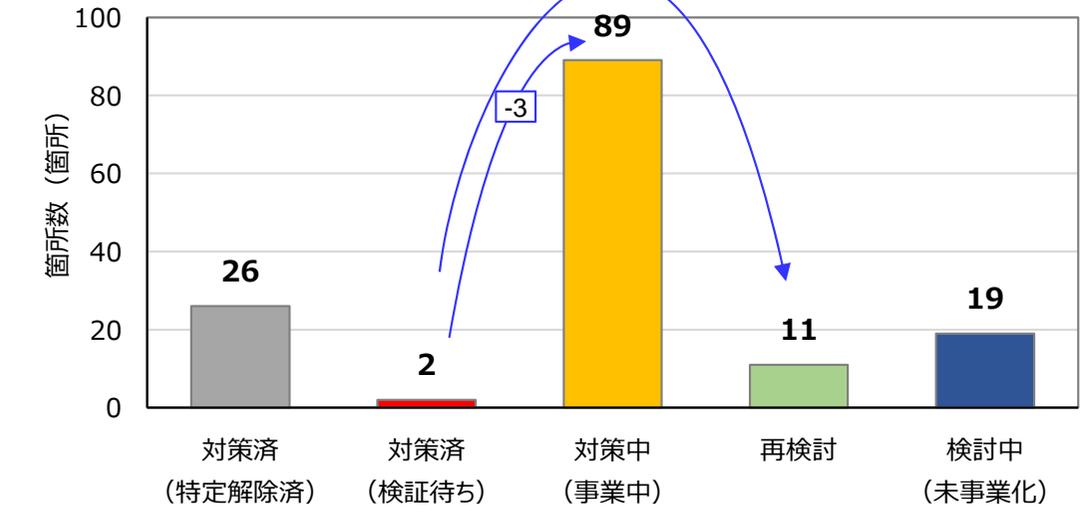
最新の対策進捗状況

- ・最新時点で検証待ちが2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。

令和6年度末(R7.3)の状況



現時点(R7.8)の状況



令和7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】

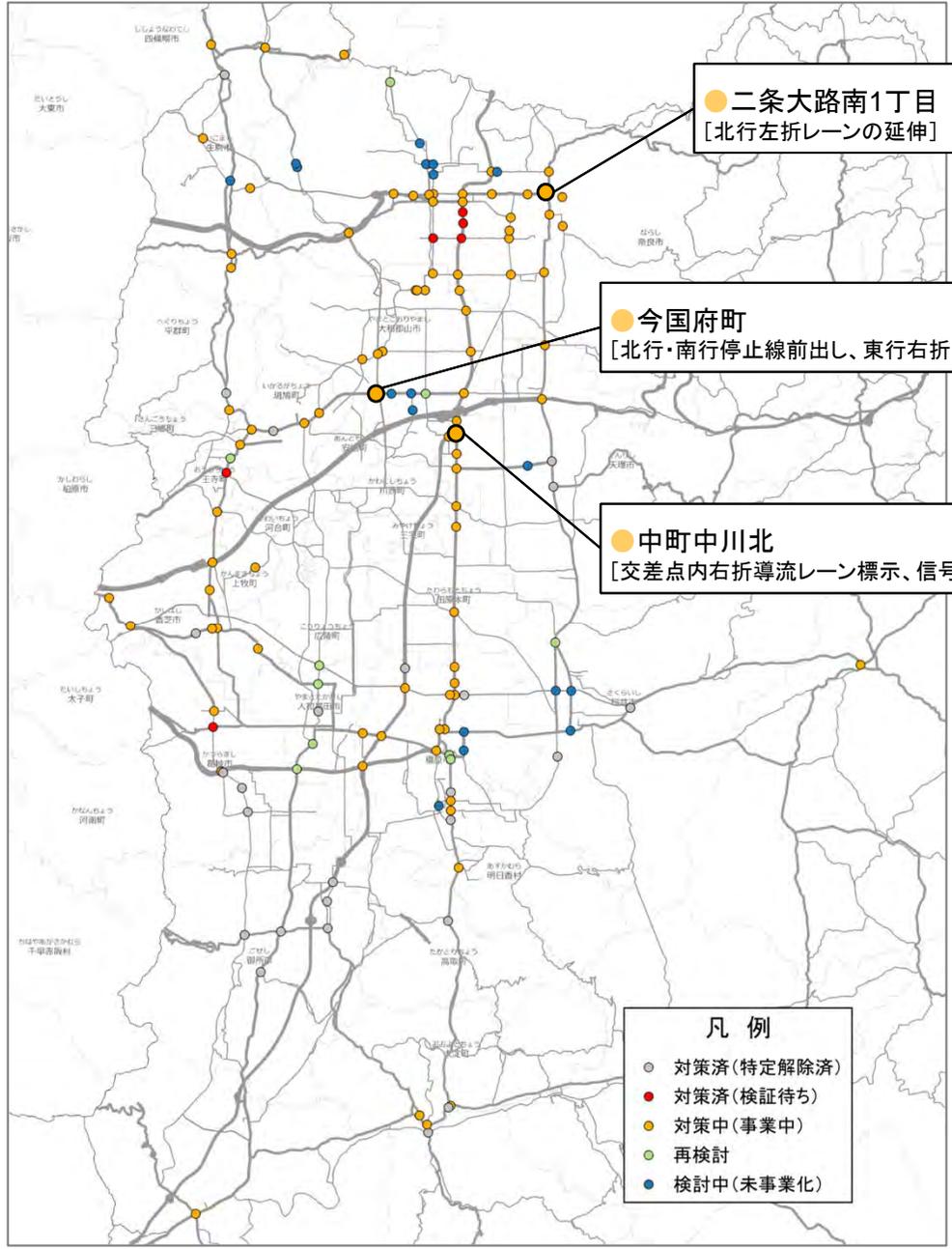
令和7年8月

主要渋滞箇所の対策実施状況

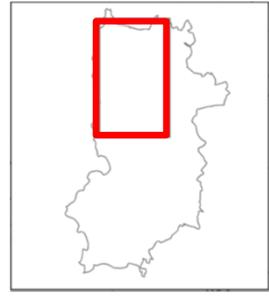
・主要渋滞箇所では、中町中川北、二条大路南1丁目及び今国府町が令和7年度に対策を実施中。

対策実施状況

● 令和7年度の対策実施中箇所
:3箇所(中町中川北、二条大路南1丁目、今国府町)



表示エリア
(全主要渋滞箇所を含むエリア)



- 凡例
- 対策済(特定解除済)
 - 対策済(検証待ち)
 - 対策中(事業中)
 - 再検討
 - 検討中(未事業化)

令和7年度の対策予定箇所

今後の対策実施予定箇所

な ち ち ょ う な か が わ き た

て ん り

中町中川北交差点(天理市、主:国道24号、従:市道)

《位置図》



【選定基準】

2軸(平日の交差点方向別平均旅行速度)

※主要渋滞箇所の選定基準

交差点損失時間がワースト50位以内、かつ、
昼間12時間平均旅行速度:20km/h以下

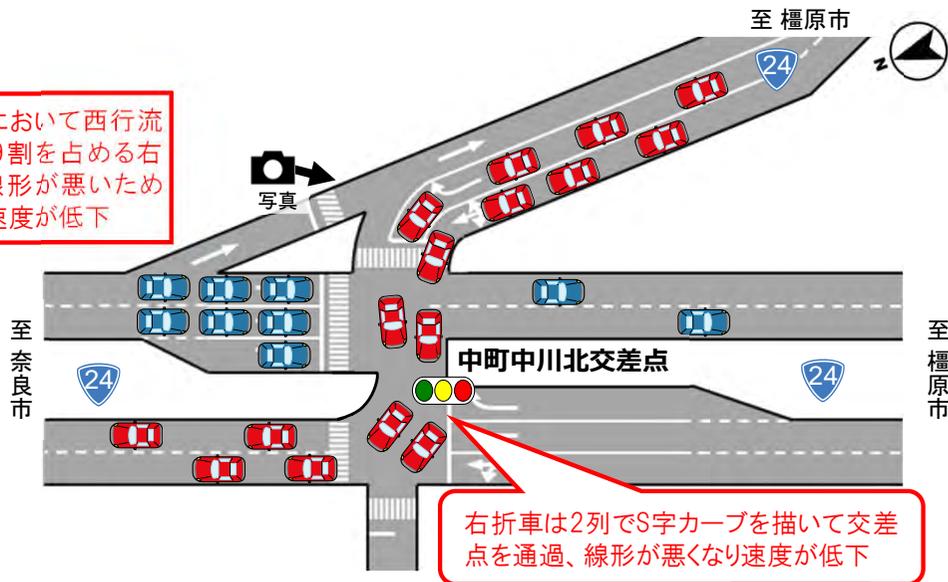
《現状の渋滞状況(平日)》

流入部	平均速度 (R6.9-11)	最大渋滞長 (R2.10.6)
南行	22.5km/h	100m
北行(現道)	7.6km/h	370m
北行 (バイパス)	9.6km/h	—
西行	—	930m
東行	—	30m

(西行)交差点内右折導流レーン標示、信号現示の調整

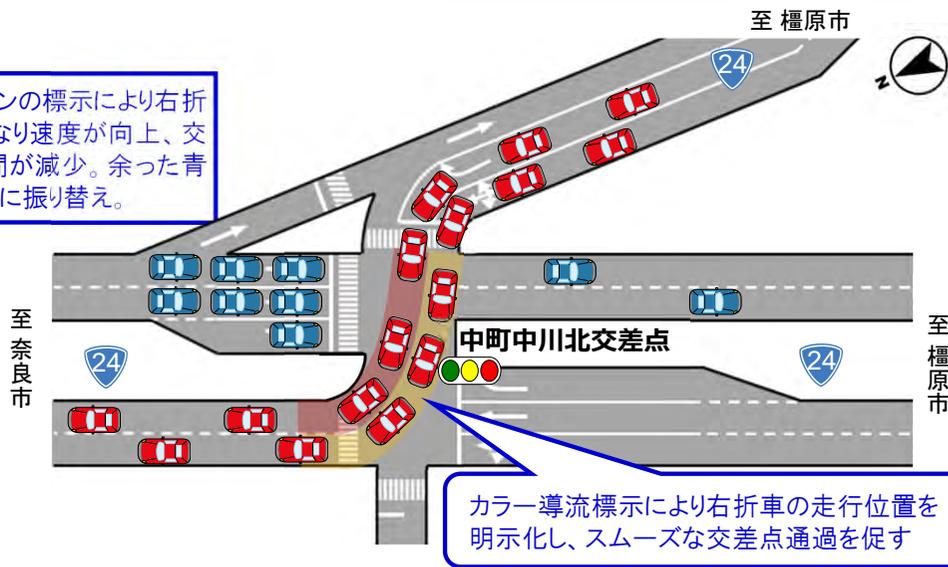
【現状】

変形交差点において西行流入交通量の9割を占める右折車2列の線形が悪い
ため交差点通過速度が低下



【対策案】

右折導流レーンの標示により右折がスムーズとなり速度が向上、
交差点通過時間が減少。余った青時間を本線側に振り替え。



※使用データ: ETC2.0データR6.9.1-11.30、渋滞長調査結果(R2.10.6(火))

R5年度からの継続実施箇所

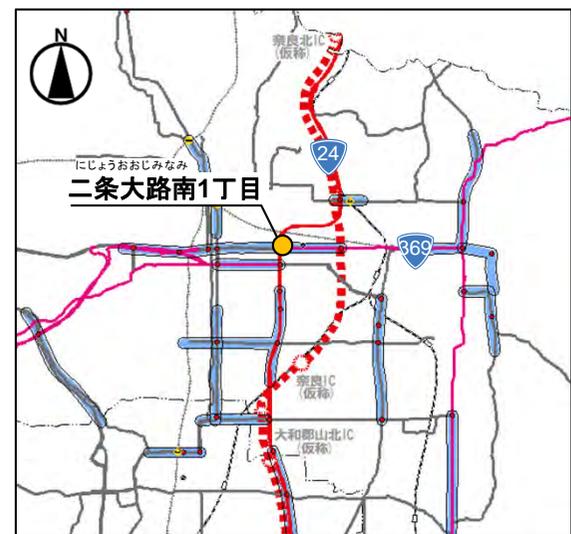
にじょうおおじみなみ

なら

ならいこま

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)奈良生駒線)

《位置図》



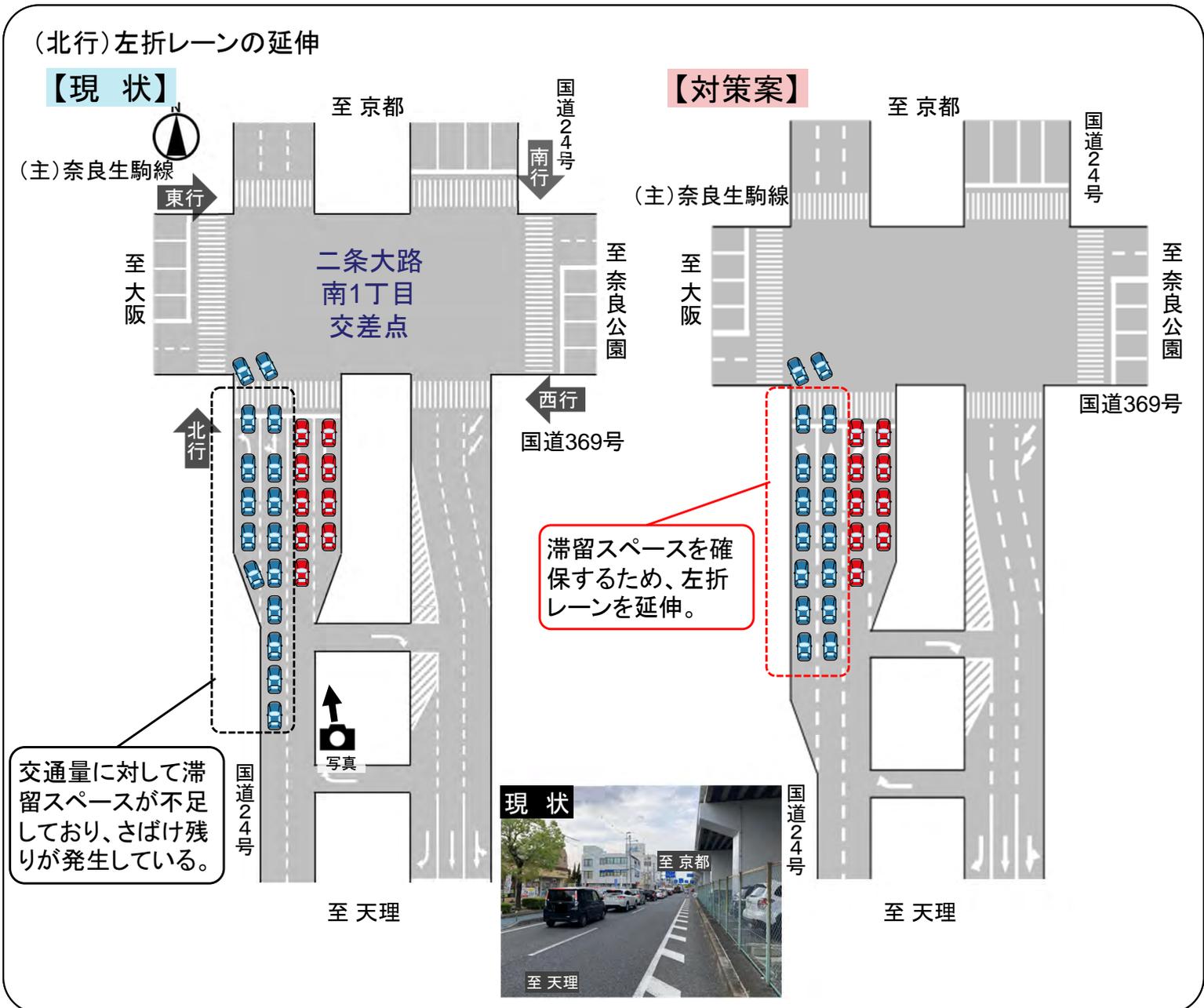
【選定基準】

1'軸(ピーク時交差点損失時間)
 ※主要渋滞箇所の選定基準
 ピーク時交差点損失時間: 182.6人時間/年

《現状の渋滞状況(平日)》

流入部	平均速度 (R6.9-11)	最大渋滞長 (R3.11.10)
南行	23.3km/h	40m
北行	14.2km/h	30m
東行	17.9km/h	0m
西行	16.8km/h	160m

※使用データ: ETC2.0データR6.9.1-11.30
 渋滞長調査結果(R3.11.10(水))



R6年度からの継続実施箇所

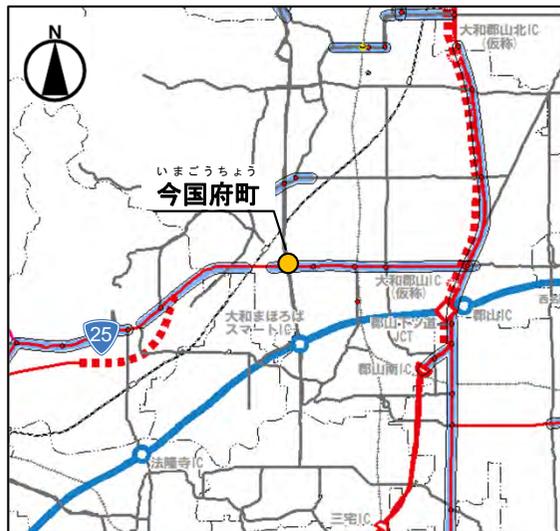
いまごうちょう

やまとおおりやま

やまとおおりやまこうりょう

今国府町交差点(大和郡山市、主:国道25号、従:(一)大和郡山広陵線)

《位置図》



【選定基準】

2軸
(交差点方向別最低平均旅行速度(平日))

※主要渋滞箇所の選定基準
ピーク時交差点損失時間:182.6人時間/年

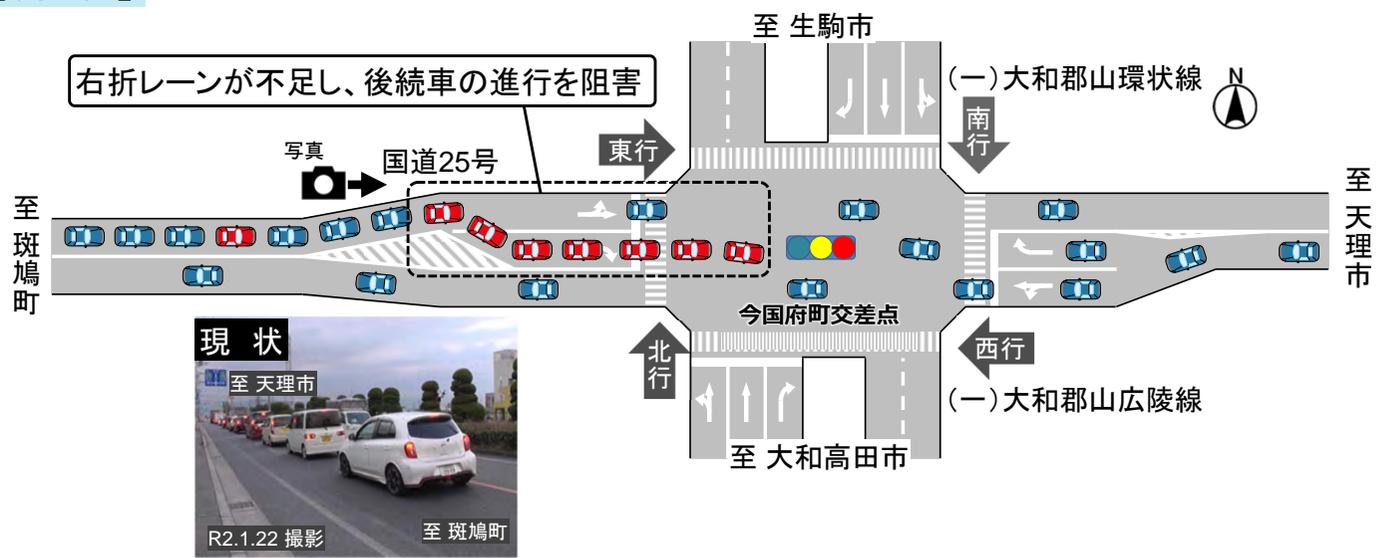
《現状の渋滞状況(平日)》

流入部	平均速度 (R6.9-11)	最大渋滞長 (R5.3.1)
西行	17.6km/h	0m
東行	13.4km/h	20m
北行	6.0km/h	230m
南行	6.1km/h	450m

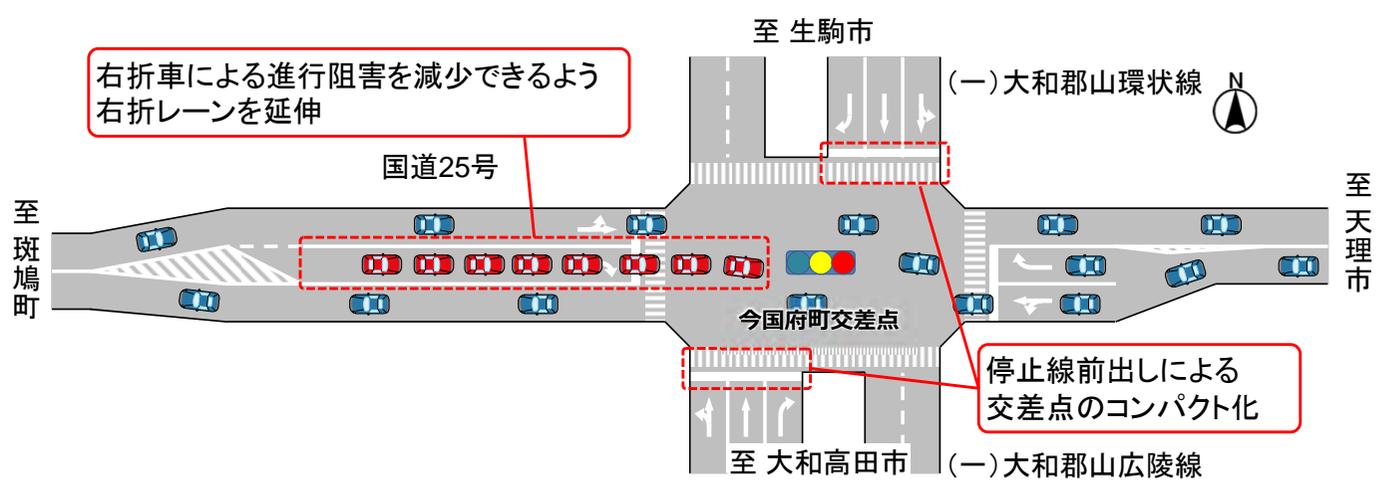
※使用データ:ETC2.0データR6.9.1-11.30
渋滞長調査結果(R5.3.1(水))

(北行・南行)停止線前出し、(東行)右折レーン延伸

【現状】



【対策案】



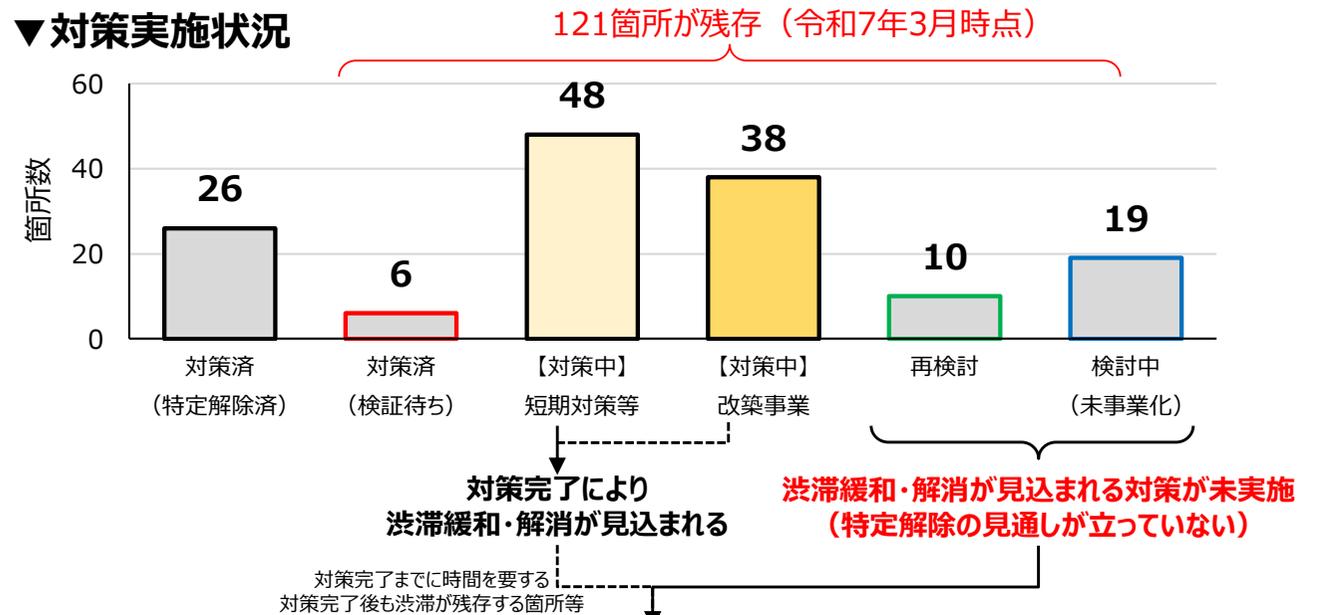
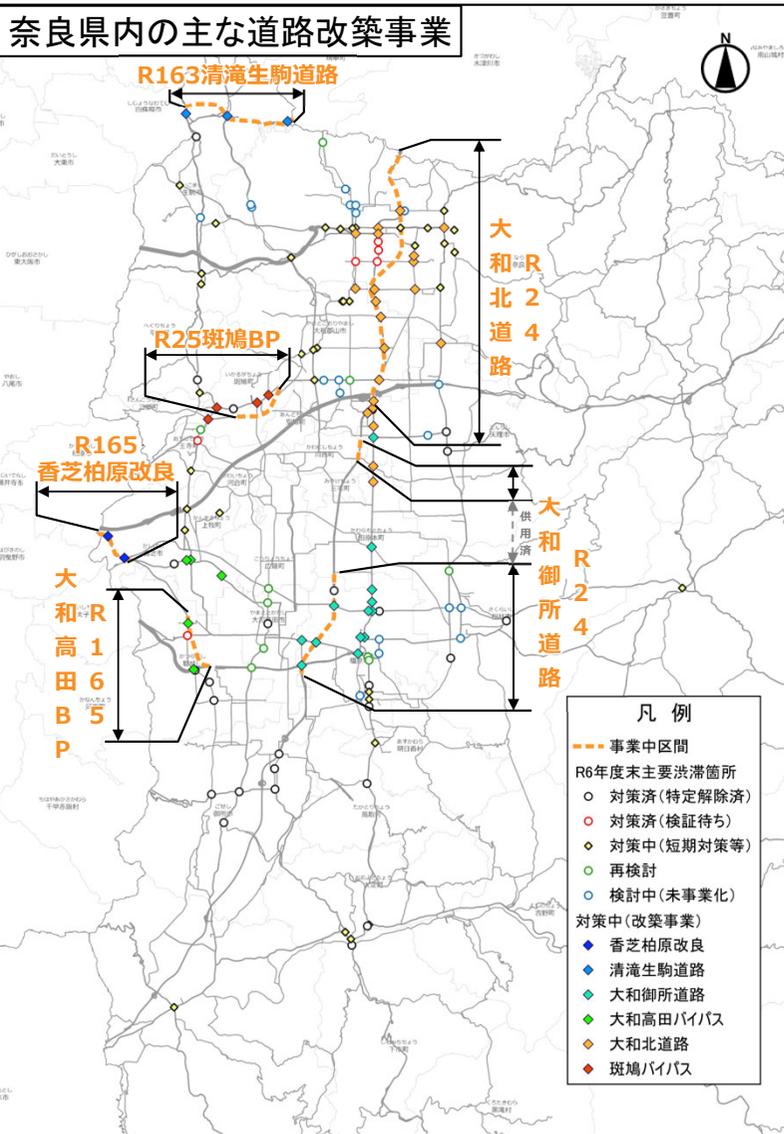
令和7年度
第1回 奈良県渋滞対策協議会

【渋滞対策の加速に向けた取り組み】

令和7年8月

主要渋滞箇所の特定期除に寄与する短期対策の推進

- 奈良県内の主要渋滞箇所は、平成24年度に147箇所を選定して以来、渋滞対策協議会を中心に、特定期除に向けた取り組みを進めてきたが、現時点でも依然として121箇所が残存している状況である。
- 現在進めている京奈和自動車道をはじめとする改築事業により、48箇所で渋滞緩和・解消が見込まれているものの、供用開始までに時間を要する箇所や、「再検討」、「検討中(未事業化)」箇所については、短期対策などを実施することにより、主要渋滞箇所の早期解除を図っていく必要がある。



短期対策 (ピンポイント・ソフト対策) の検討・実施により、早期解除を図る

ピンポイント対策

信号現示の見直し
道路用地内での付加車線の延伸など

道路用地内での右折レーン延伸

右折車による進行阻害を減少できるような右折レーンを延伸

ソフト対策

迂回誘導の検討・時差通勤の促進
公共交通機関との連携等のTDM施策

奈良交通が実施しているサイクル&バスライド

ご利用イメージ 《バス利用者の方は、無料で駐輪できます！》

要申込

ご自宅 → 自転車 → バス停隣接の駐輪場 → バス停 → バス → 目的地 (学校・会社など)

出典: 奈良交通HP

現地渋滞状況を確認する際の簡易調査手法

- 現在の特定解除判定では、机上で検証を行うETC2.0プローブデータの分析結果と、現地で検証を行う交通実態調査の結果による評価指標が設定されているが、いずれの手法でも課題が存在している状況である。
- 渋滞対策により、旅行速度が選定時よりも改善した(対策効果が確認された)箇所や、渋滞している実感が無い(従来の解除基準を満たさないが渋滞は発生していない)箇所の特定解除に向けた調査を加速させるために、現地渋滞状況を確認する際の簡易調査手法を令和5年度から導入した。

▼ 現行の解除判定における課題

<ETC2.0プローブデータに基づく評価指標> **机上検証**

評価指標	解除基準	使用データ
旅行速度	21km/h以上	ETC2.0 プローブデータ (秋期：9月～11月)

実際には渋滞していないが、信号待ちの影響などにより速度が20km/h以下となり、解除に至らない(実感とあっていない)



<交通実態調査結果に基づく評価指標> **現地検証**

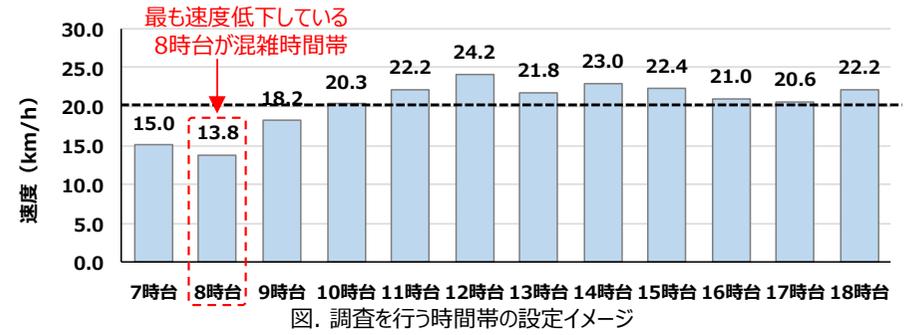
評価指標	解除基準	使用データ
渋滞長	500m未満	交通渋滞調査 (ピーク6時間or12時間)
通過時間	5分未満	

調査費用がかかるため、管理者負担が大きく、予算の都合で調査を行えないなど、解除のタイミングを逃してしまう

▼ 簡易調査手法の導入

- [STEP1 事務局対応]**
- ETC2.0プローブデータに基づく評価指標が**解除基準を満たす箇所を各道路管理者に情報提供**
- [STEP2 道路管理者対応]**
- 実際には渋滞していないが、旅行速度が解除基準を満たしていないため解除に至らない等、**実感と乖離している箇所を事務局に報告**

- [STEP3 事務局対応]**
- 平日・休日等、選定時の条件と合わせた調査曜日を設定
 - ETC2.0プローブデータによる**旅行速度情報から調査を行う時間帯(混雑時間帯)を絞り込み、各道路管理者に情報提供**



- [STEP4 道路管理者対応]**
- 調査の内容及び方法を記載した簡易調査マニュアル(別途配布)に則り、**混雑時間帯1時間+前後30分の計2時間を対象に、渋滞長、通過時間等を計測し、結果を事務局に報告**

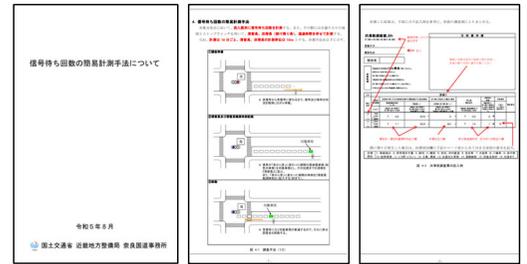
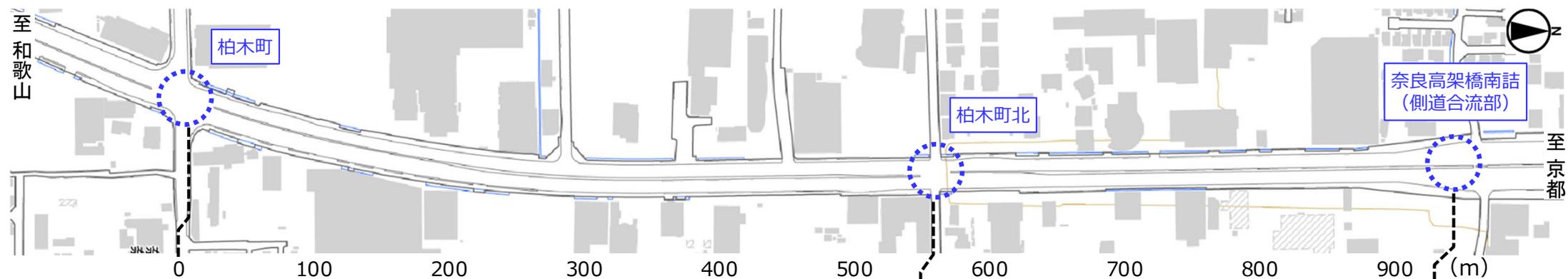


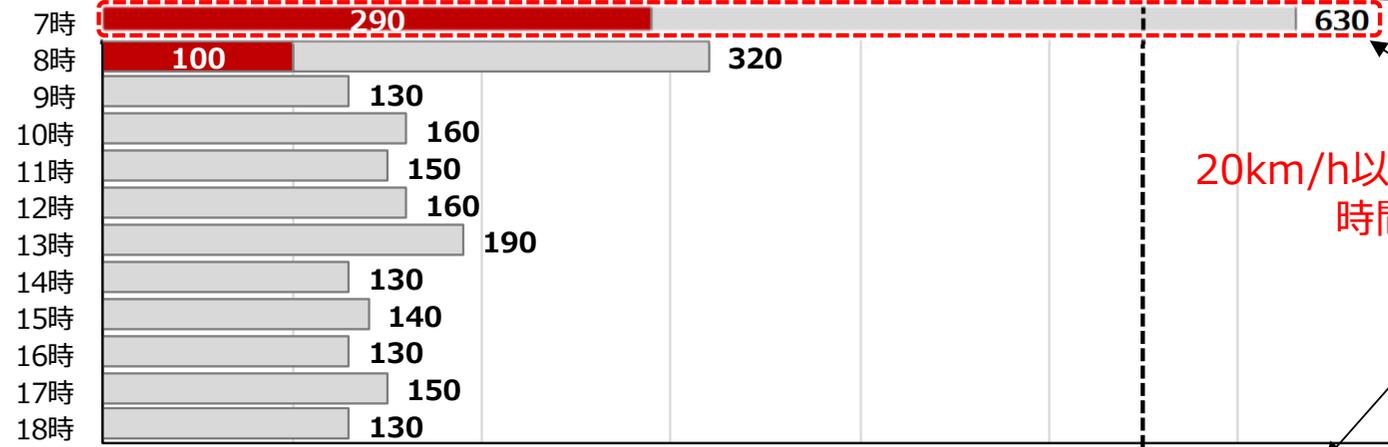
図. 簡易調査マニュアル

現地渋滞状況を確認する際の簡易調査手法

ETC2.0プローブデータを活用した調査時間設定の有効性(国道24号柏木町交差点南行きの例)



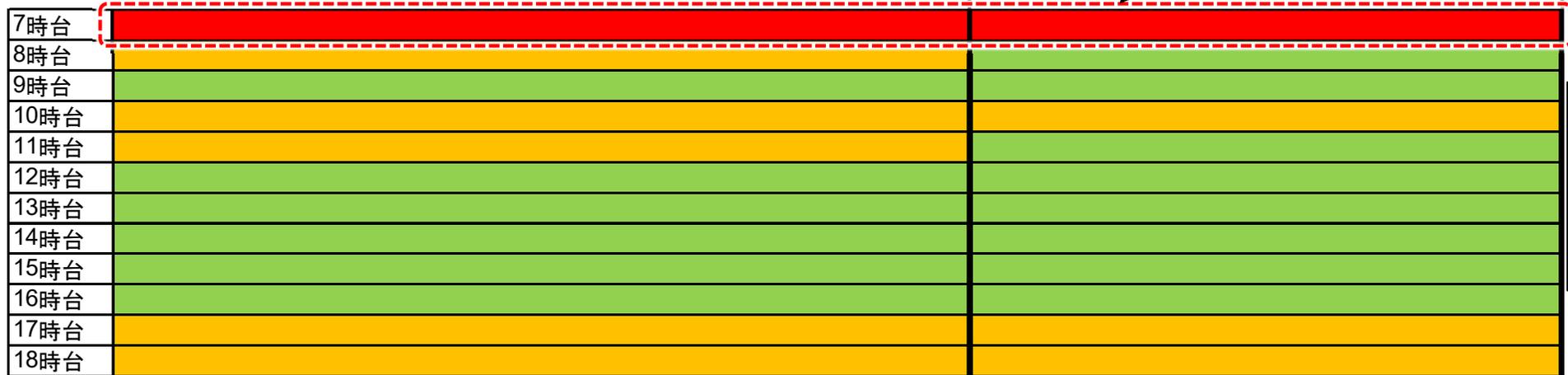
渋滞長・滞留長の状況



20km/h以下の速度低下が生じている時間帯に渋滞が発生



速度状況



現地渋滞状況を確認する際の簡易調査手法

【参考】現地渋滞状況の簡易計測手法

■ 現地渋滞状況の確認

【調査対象箇所】

- 渋滞対策により、旅行速度が選定時よりも改善した箇所
※) 現地の渋滞状況を確認し、問題が無ければ解除できる箇所
- 渋滞している実感が無い箇所 等

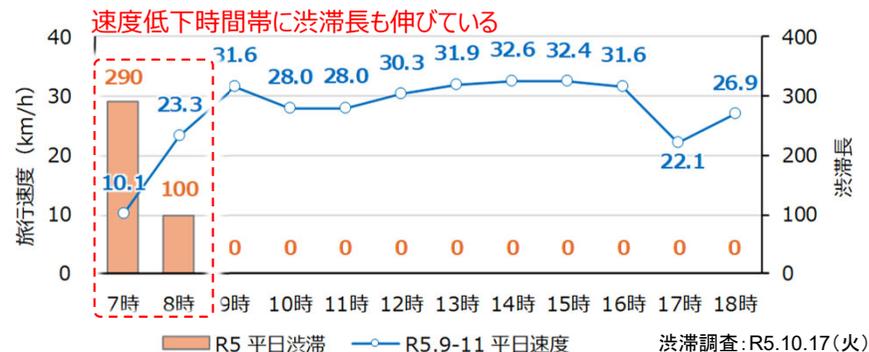
【調査日の選定】

- 平均的（日常的）な交通渋滞の状況を観測するために、普段と交通状況が異なる日を避けて設定

【調査時間の設定】

- 1日のうちで最も混雑する時間帯を含む2時間程度を設定
- 混雑時間帯は「旅行速度の低下時間帯」または「過年度調査結果で渋滞長が伸びている時間帯」を使用して設定する
※) 混雑時間帯1時間+前後30分など

国道24号柏木町交差点（南行き）の旅行速度と渋滞長の状況



【評価指標】

- 渋滞長、通過時間（交通実態調査結果に基づく評価指標）
※) 滞留長、信号待ち回数も併せて計測

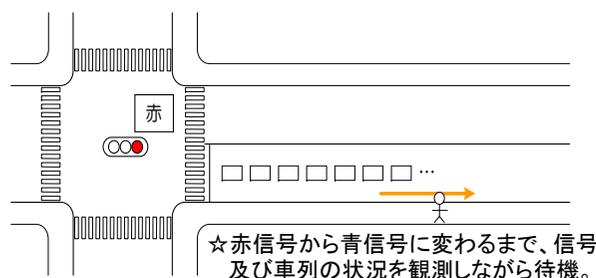
【現地での計測】

- 流入路別に、滞留長、渋滞長、通過時間、信号待ち回数を計測

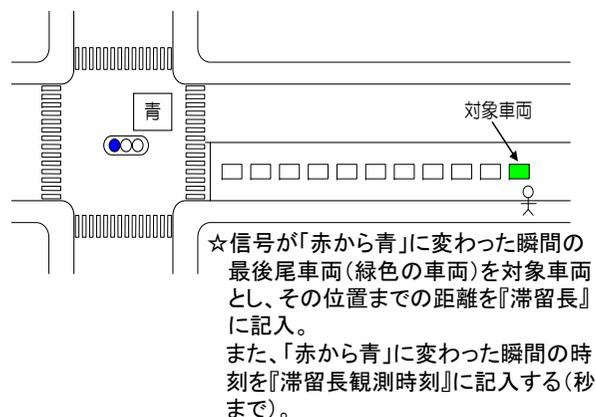
※) 計測間隔は10分、距離は10m単位で丸める

○ 渋滞長、通過時間等の計測方法

① 調査準備



② 滞留長及び滞留長観測時刻記録



③ 移動



④ 渋滞長（捌け残り長）記録



⑤ 計測終了

