

令和８年度 第１回奈良県渋滞対策協議会

日時：令和８年８月５日（水）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．GW期間中に特に混雑が見られたエリアについて
- ５．渋滞対策の加速に向けた取り組み
- ６．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8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8年8月

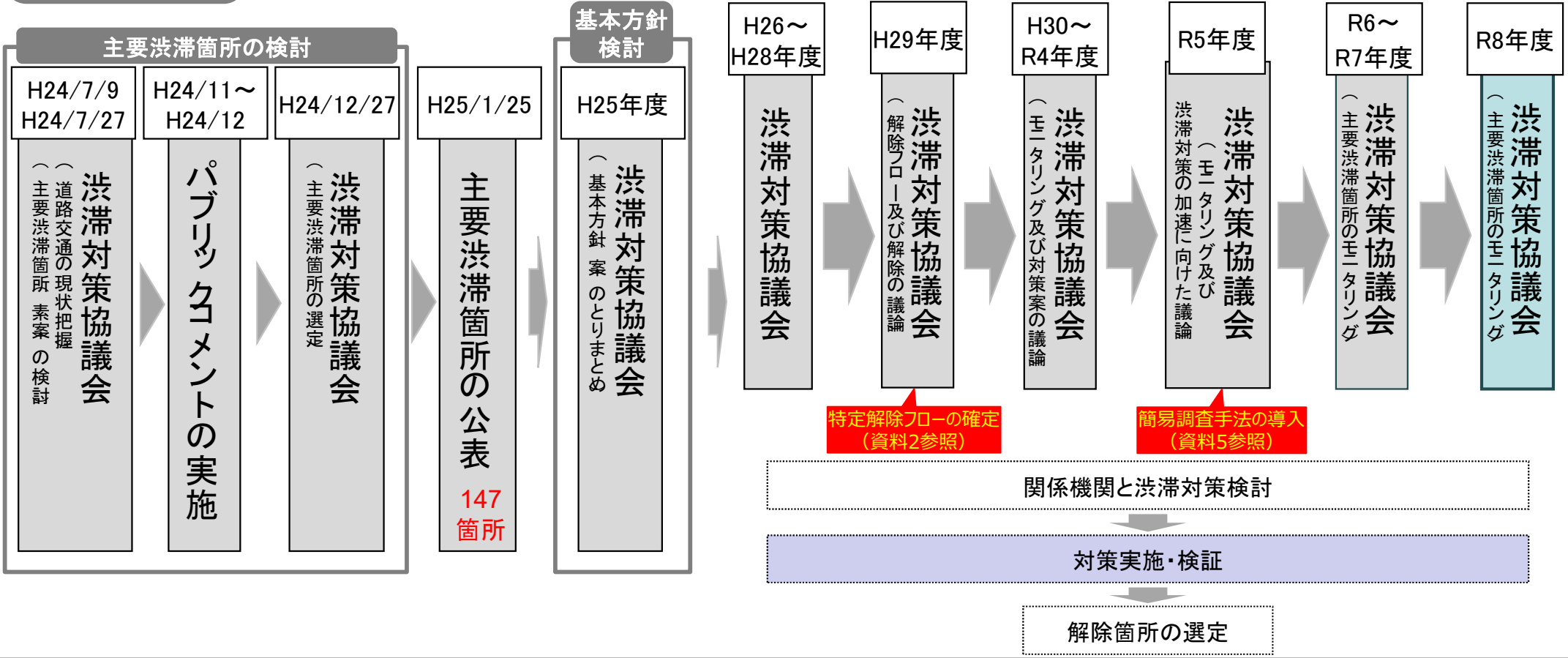
これまでの経緯 【渋滞対策協議会のこれまでの流れ】

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

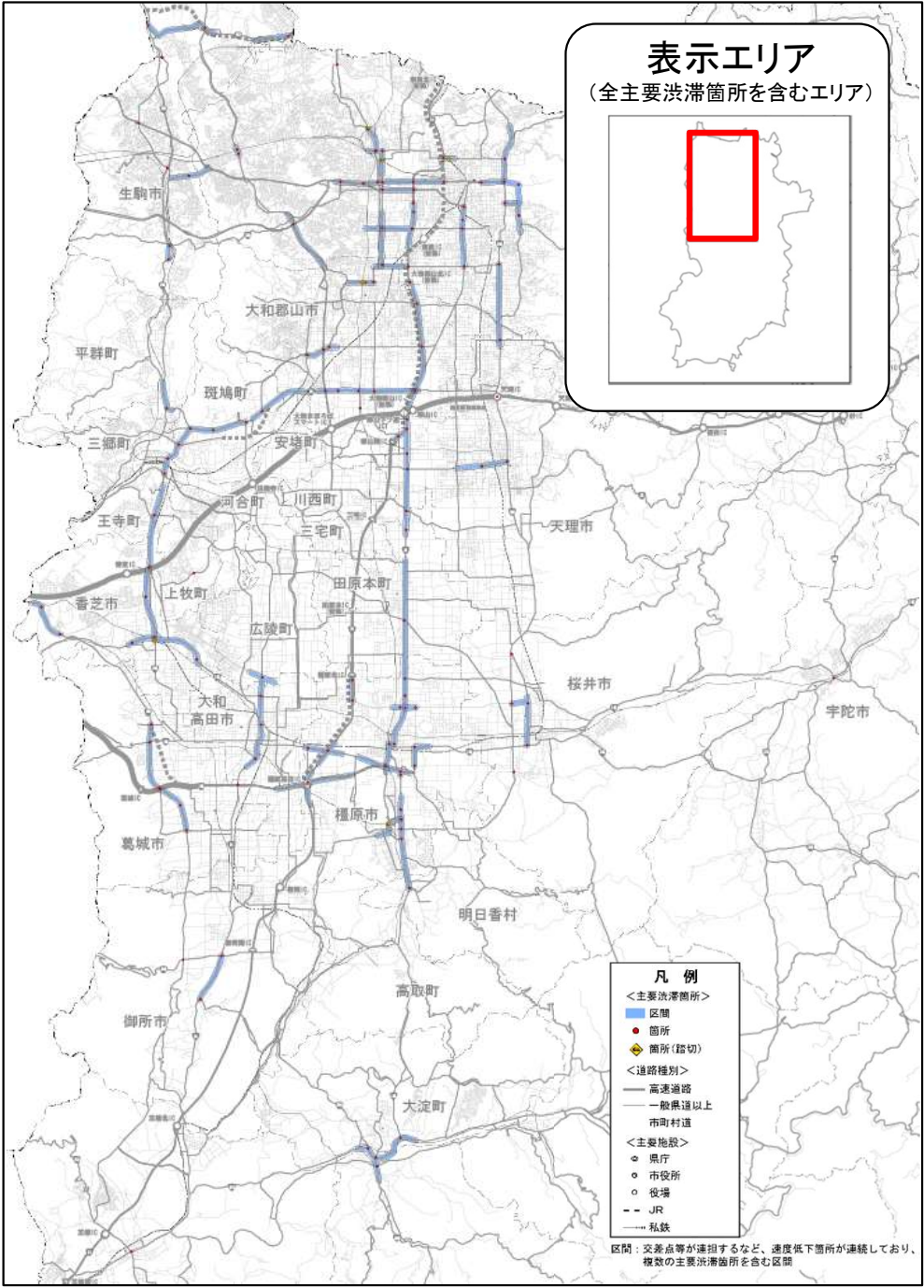
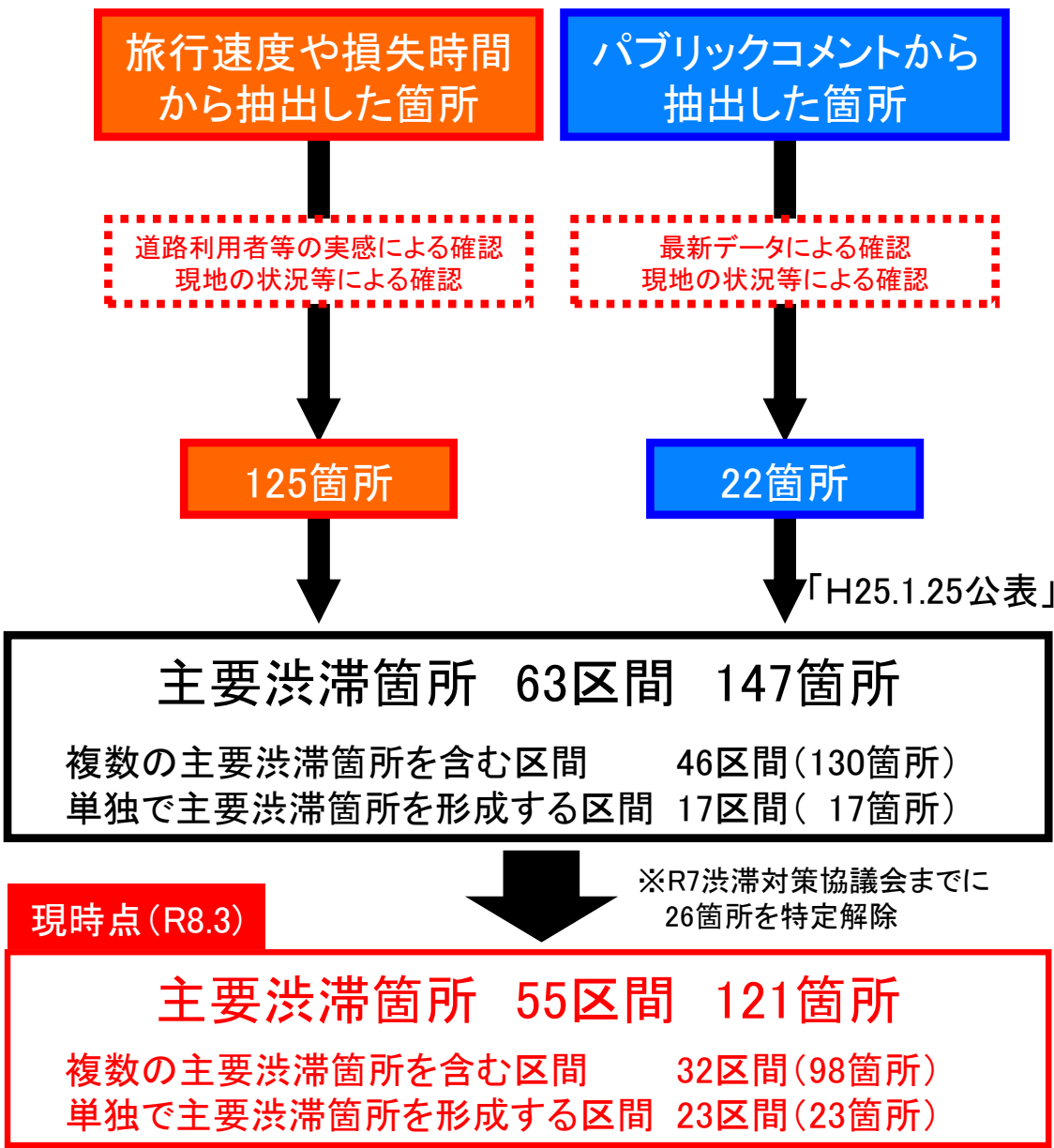
課題の状況を継続的に把握・共有するとともに、
新たな交通観測データの分析等により効果的な渋滞対策の推進に取り組む

渋滞対策の検討経緯



平成24年度 主要渋滞箇所を選定

〈主要渋滞箇所の選定フロー〉



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クターズビューロー、奈良経済同友会

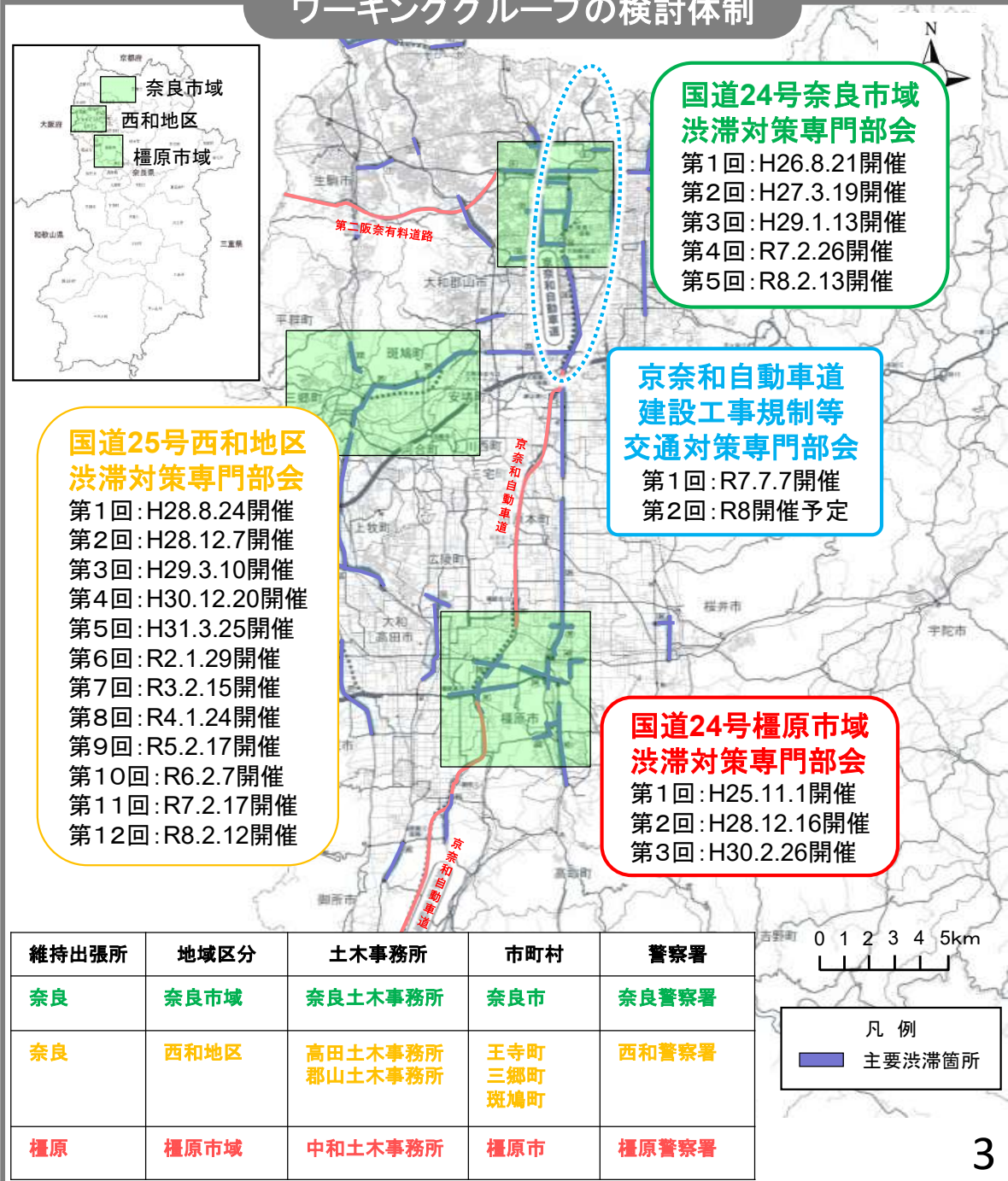
ワーキンググループを設置し、具体的に検討する体制を構築

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

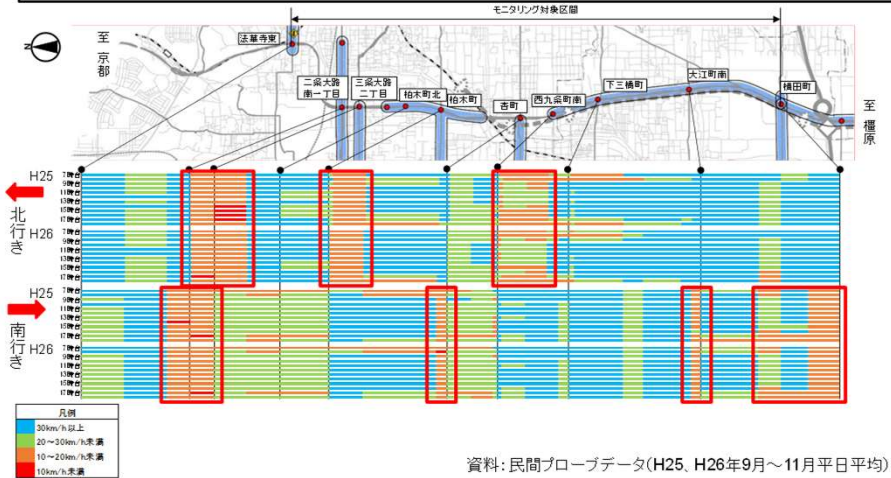


平成26～令和7年度 主要渋滞箇所への対策検討

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

柏木町交差点

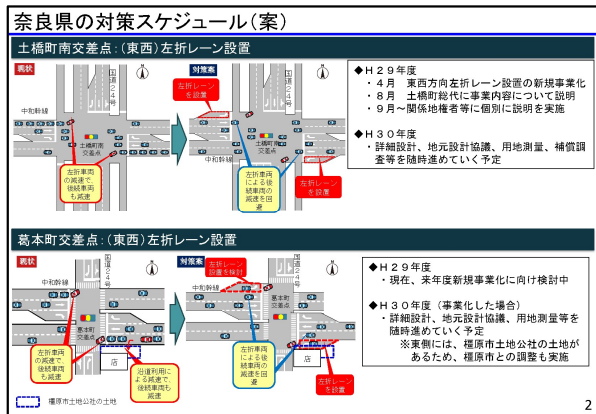
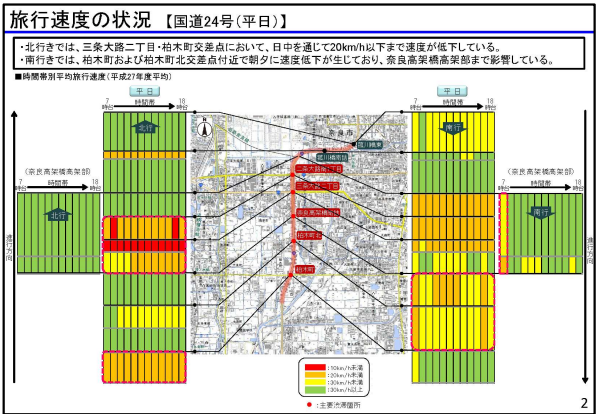
考えられる速度低下要因: 沿道出入りによる支障

【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台数】
(パワーシティの入庫状況)

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

地域専門部会の開催

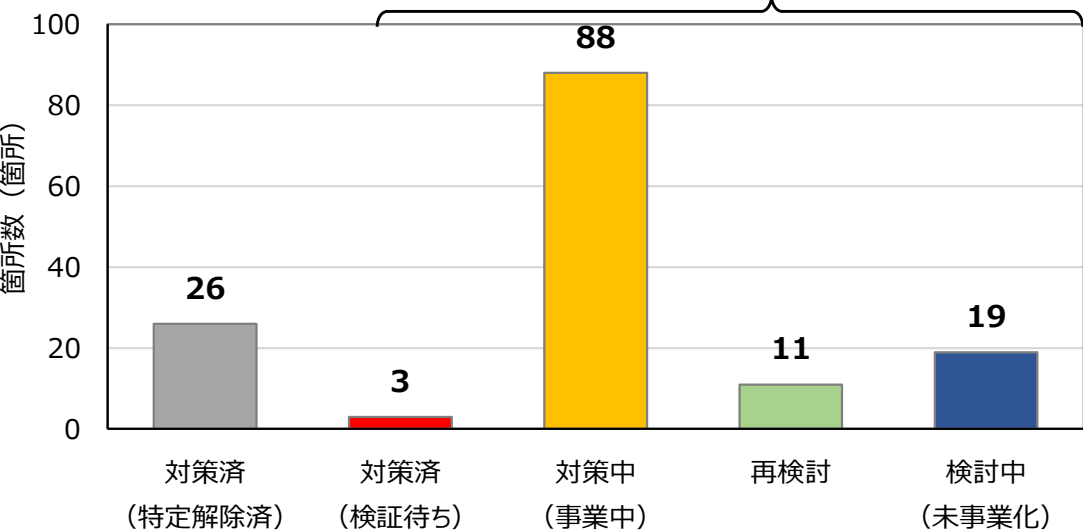
担当者による地域専門部会を開催し、奈良市域・橿原市域・西和地区における主要渋滞箇所等の対策案の検討等を実施した



令和7年度末時点の主要渋滞箇所対策進捗状況

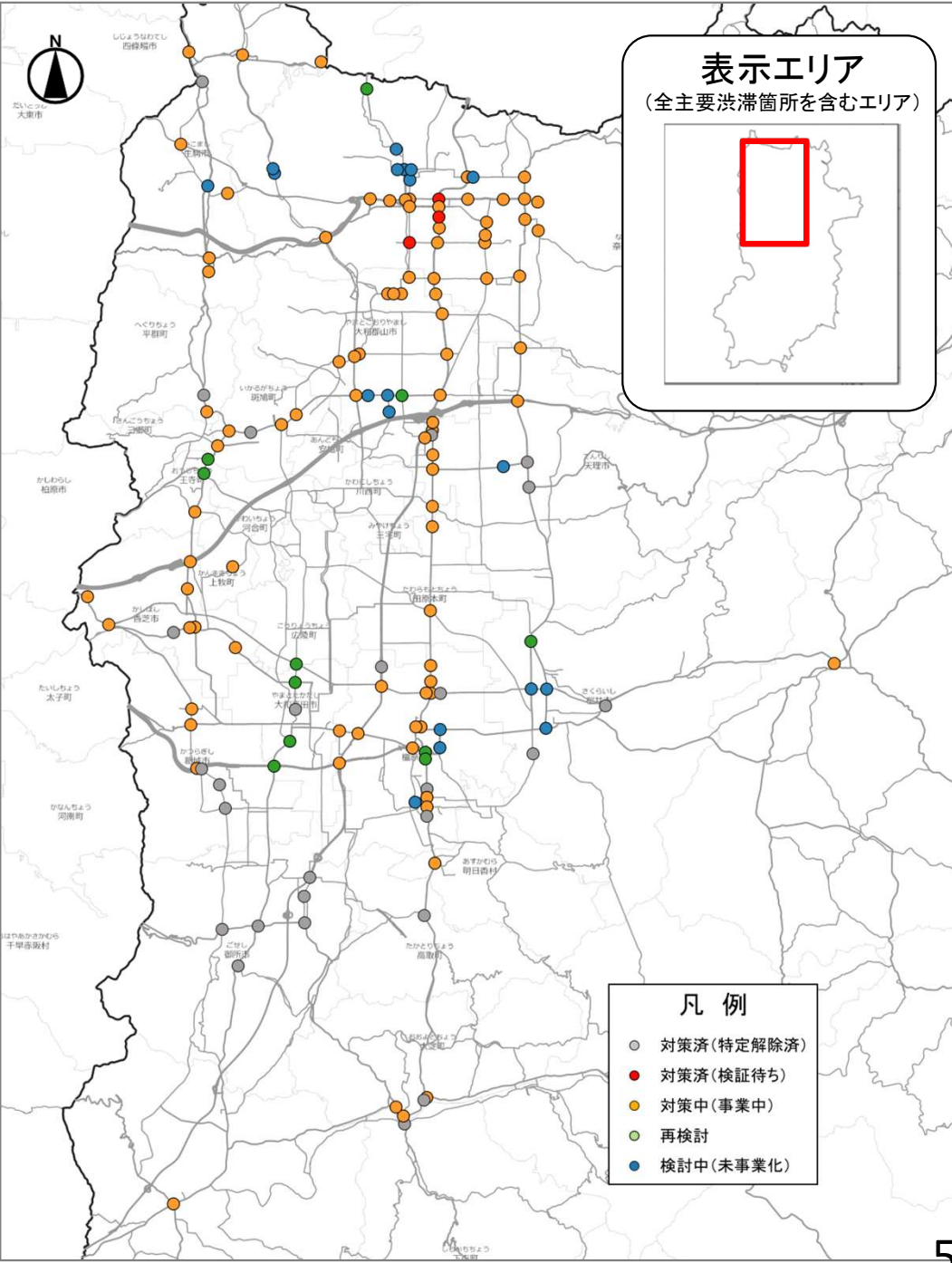
主要渋滞箇所の渋滞を解消・緩和する対策の実施状況
(令和8年3月時点)

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 なかちょうなかがわ おうづくちよう むろ まがたちよう きょうわばしひがしづめ 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、 ごせじつぎようみなみ 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 あべもくぎいだんち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 たつたじんじゃみなみ 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3箇所	対策後2年以上経過の検証待ち箇所 (2箇所) ならこうかきようみなみづめ (そくどうごうりゅうぶ) やくしじひがしぐち 奈良高架橋南詰 (側道合流部) (R5.2供用)、薬師寺東口 (R6.3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) にじようおおじみなみ 1ちようめ 二条大路南 1 丁目 (R8.3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
→通年の土日祝日に加え、GW期間は毎日運行

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
→今年度は全ての駐車場が無料
○P&R駐車場の利用促進のため、P&Rシャトルバス、路線バス（163・164・28・29系統）で利用できる往復券（250円×2枚）を乗車人数分配布
○奈良市役所駐車場ではパーク＆サイクルライドを実施

P&R シャトルバス

○P&R駐車場と奈良公園を結ぶ交通手段
→P&R駐車場の開設期間に運行

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8年度 第1回 奈良県渋滞対策協議会

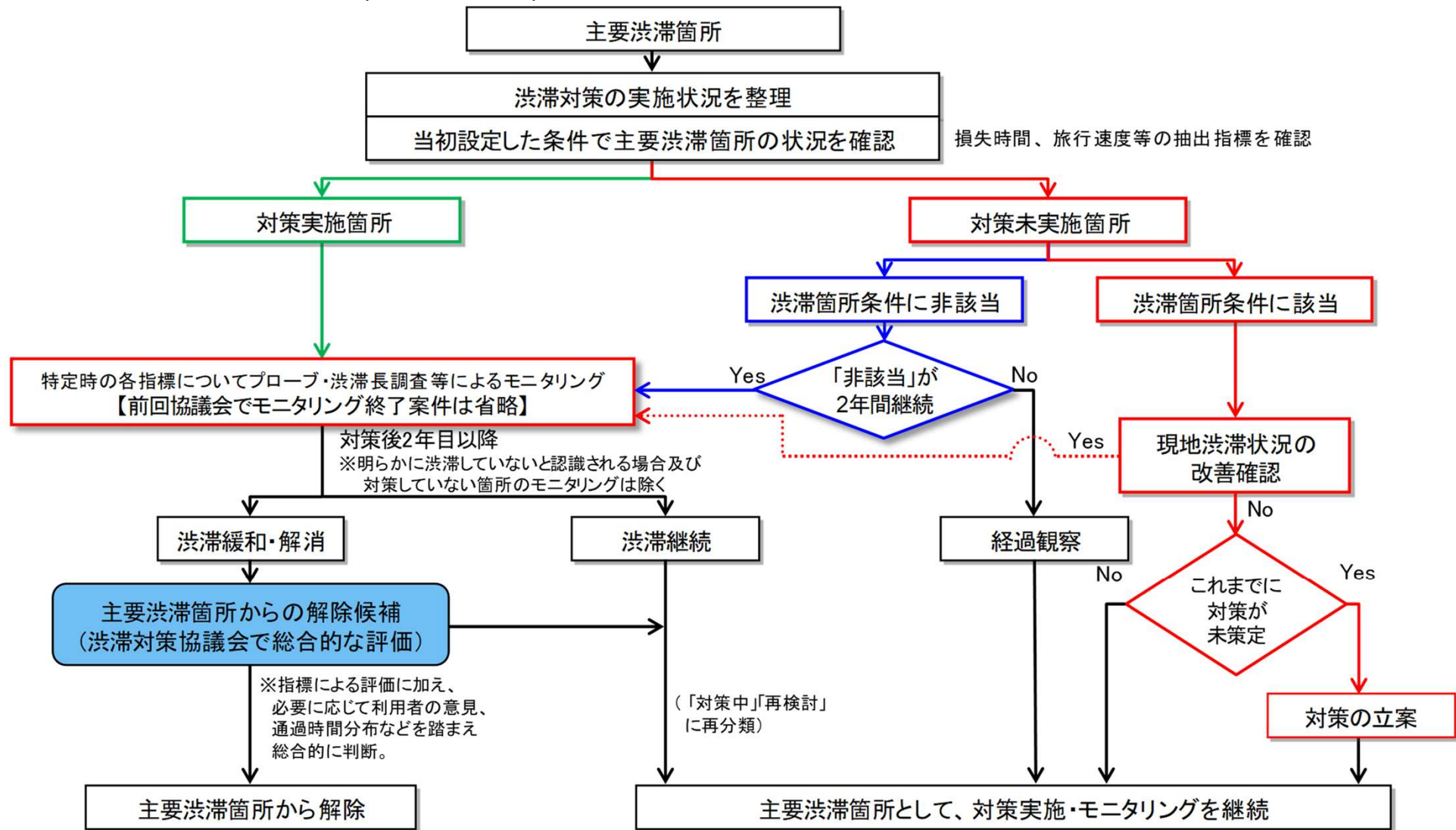
【主要渋滞箇所のモニタリング】

令和8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、対策未実施箇所では渋滞が見られない箇所についてモニタリングを実施してきた。
- ・令和6年度に、渋滞箇所条件に該当する場合は、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)》

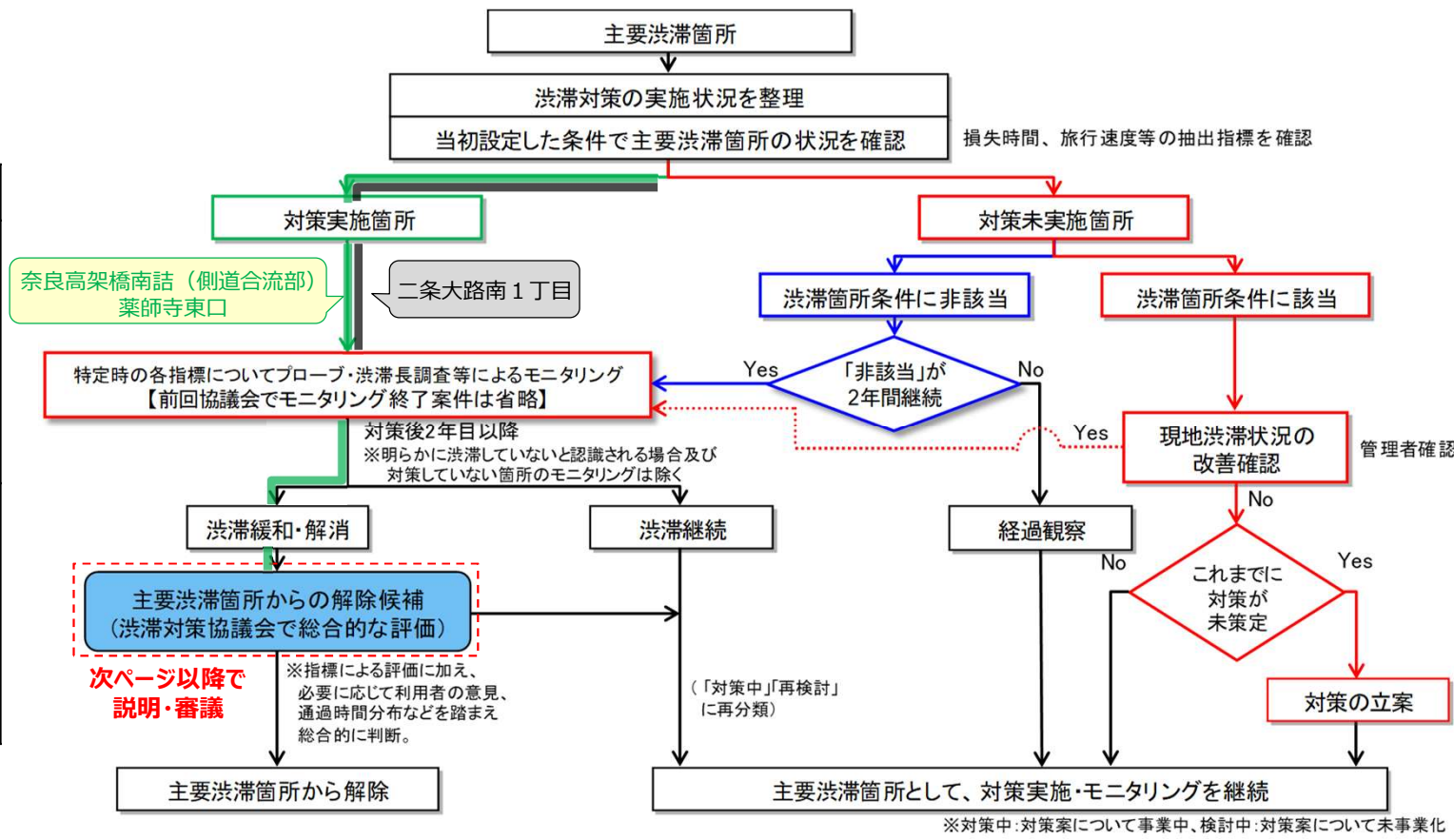


※対策中:対策案について事業中、検討中:対策案について未事業化

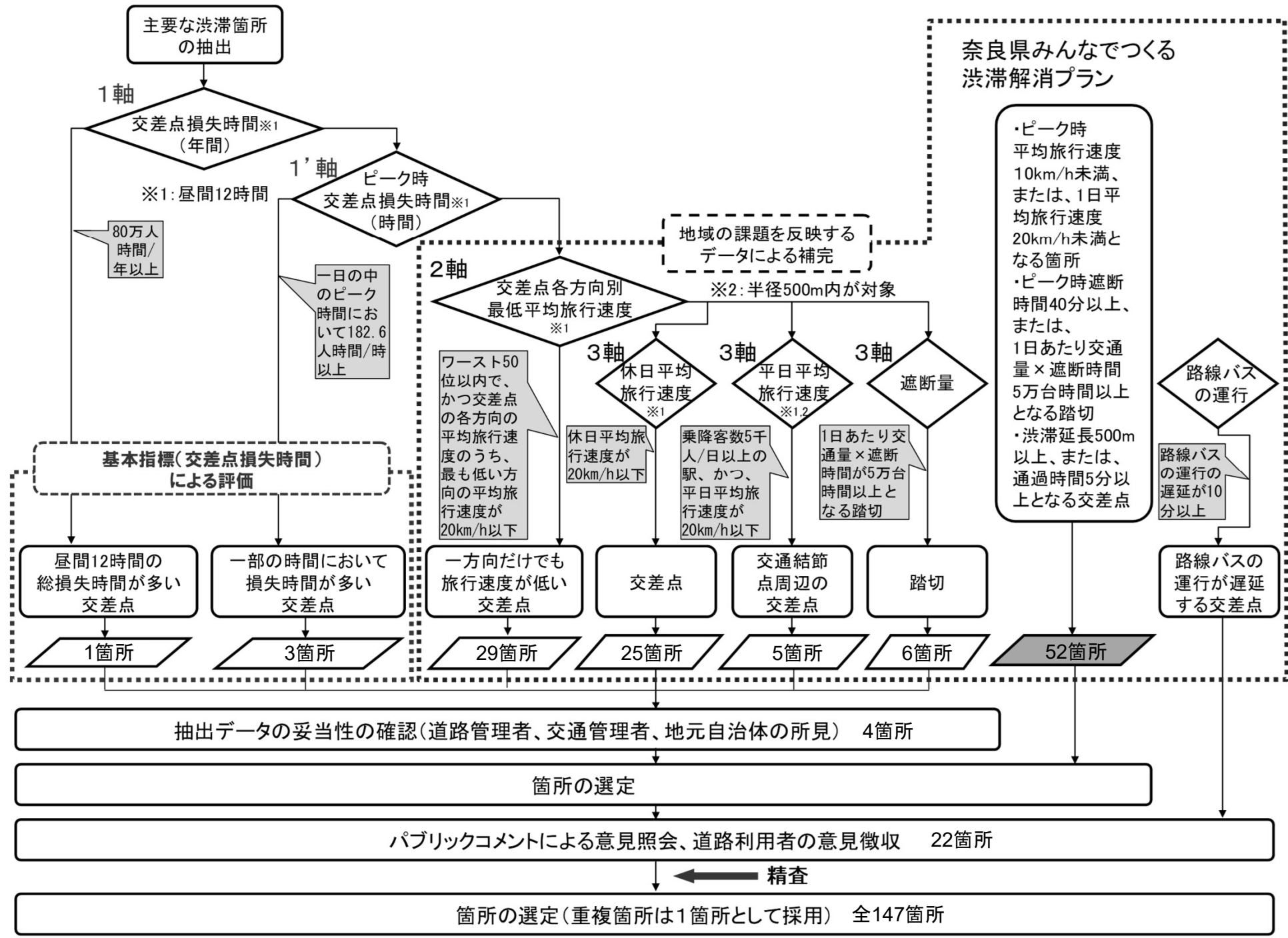
令和8年度のモニタリング対象の抽出・モニタリング結果

- 『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年目以降の箇所のうち令和7年度に交通状況（旅行速度・渋滞長）を確認できた2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8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	奈良高架橋南詰（側道合流部） ⇒令和7年度に交通状況が悪化している懸念があることから再調査となっており、再調査結果と用いてモニタリングを実施 薬師寺東口 ⇒令和7年の交通状況（旅行速度・渋滞長等）を確認し、モニタリングを実施
	対策実施1年目	二条大路南1丁目 ⇒令和8年以降に交通状況（旅行速度・渋滞長等）を確認し、モニタリングを実施



【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

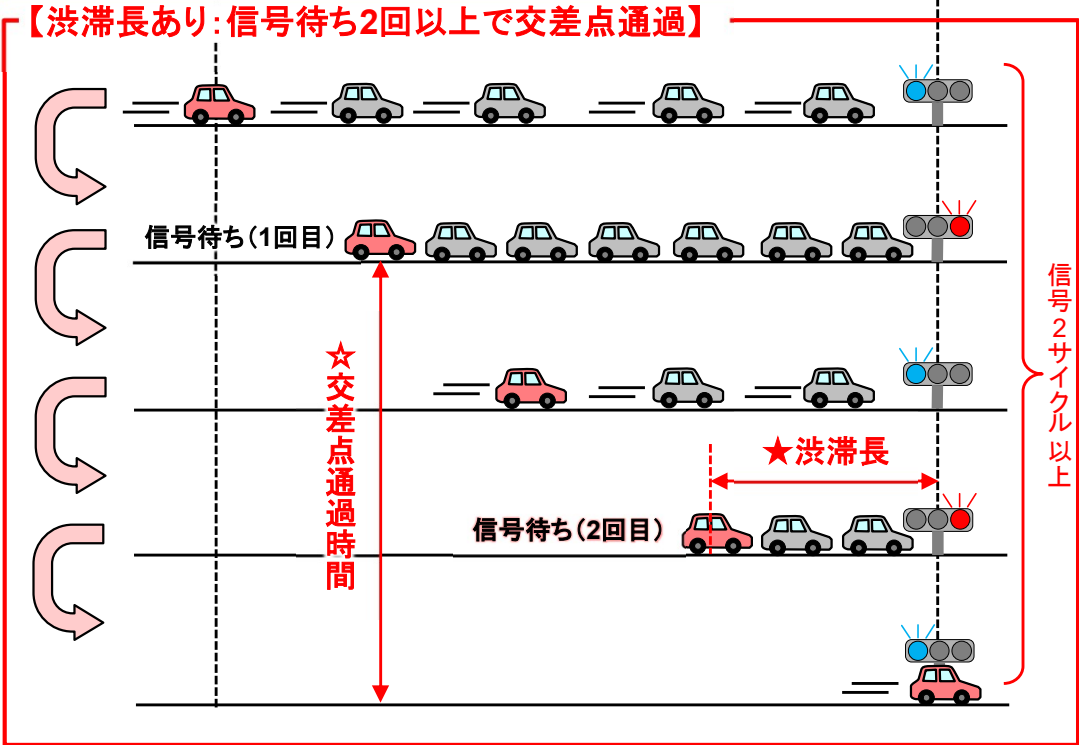
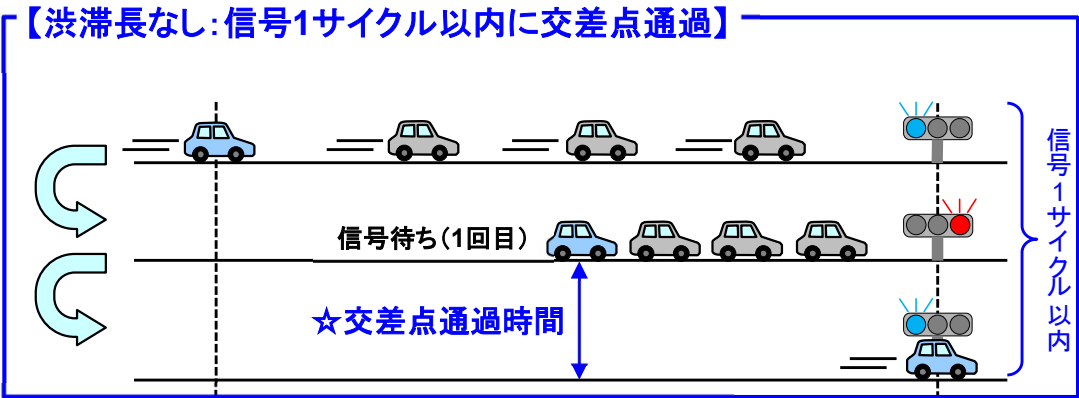
※²: 昼間12時間の値による

※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日をかけて年換算)
(時間帯別交通量) × {(時間帯別の所要時間) - (非混雑時の所要時間)} × (1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。

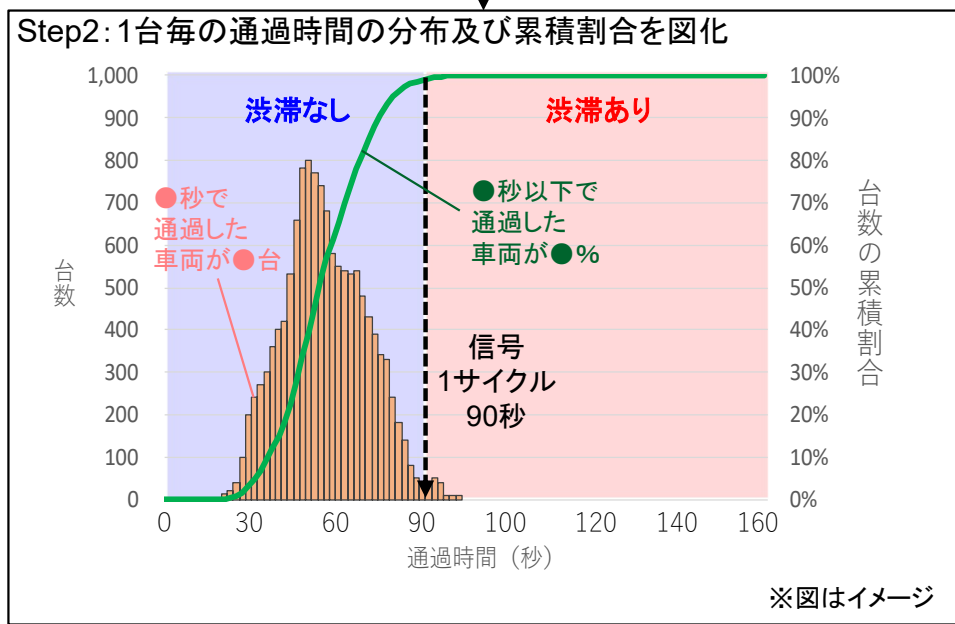
■解除基準

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

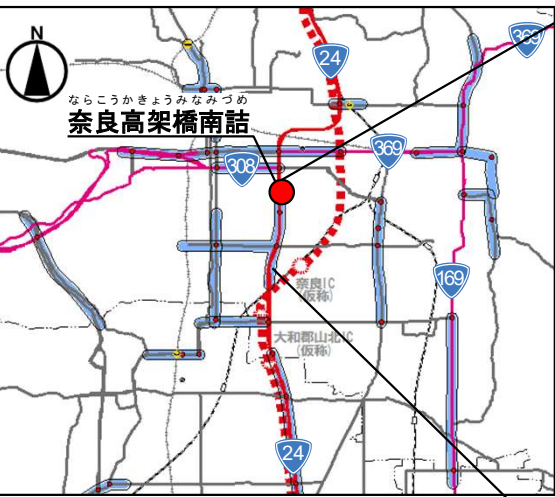
《モニタリング結果一覧》

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)	パブリックコメント（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	対策済 (特定解除)
2	薬師寺東口	2軸	交差点方向別 最低平均旅行速度 (平日)	【北行 西行】 薬師寺東口交差点改良 右折レーンの設置（R6.3）	対策 実施箇所	再検討

モニタリング結果(対策実施箇所)

ならこうきょうみなみづめ (そくどうごうりゅうぶ) ならし
1) 奈良高架橋南詰(側道合流部)(奈良市、(主:国道24号))

《位置図》



《対策履歴》

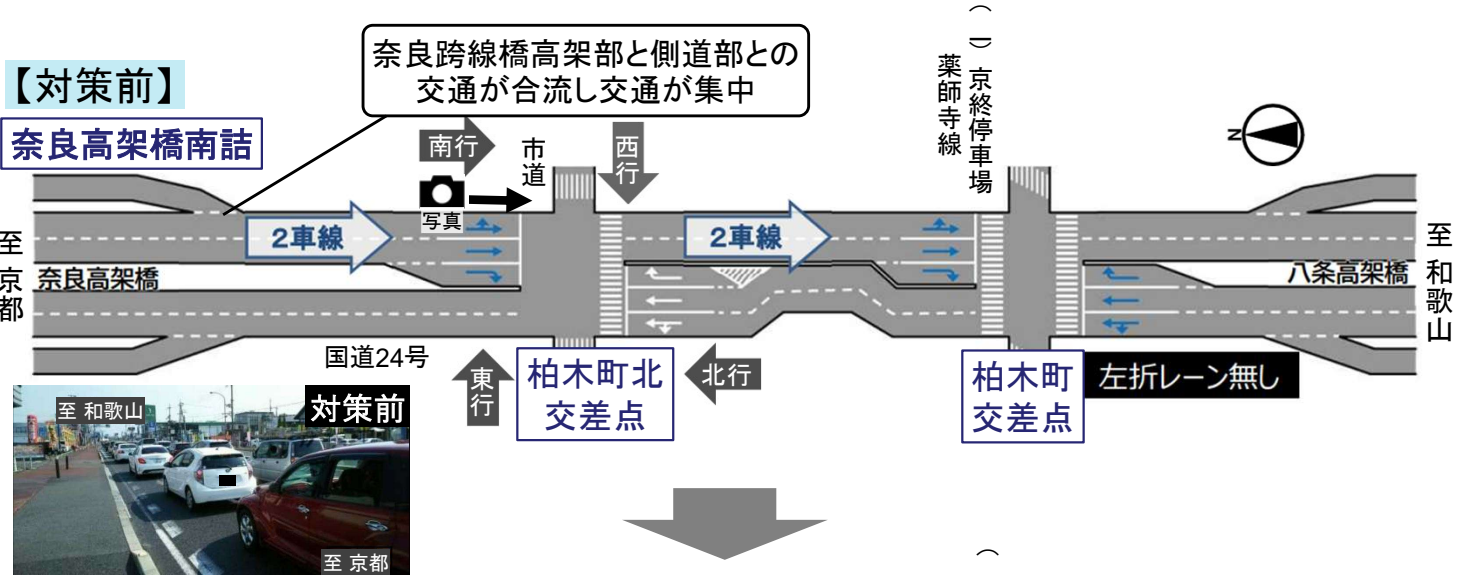
・R5.2 南行 3車線化

- 「奈良高架橋南詰(側道合流部)」は、「パブリックコメント」にて選定された箇所である。
- 【パブリックコメントに寄せられた意見】
- 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。
- H24年の調査結果では、奈良高架橋南行きの休日平均旅行速度20km/hを下回り、選定基準を超過
- R7年に南側の下三橋町北交差点の左折レーンが閉鎖され、渋滞悪化が懸念されたことからモニタリング継続に位置付け

※主要渋滞箇所の選定時の状況
休日12時間平均旅行速度:20km/h以下

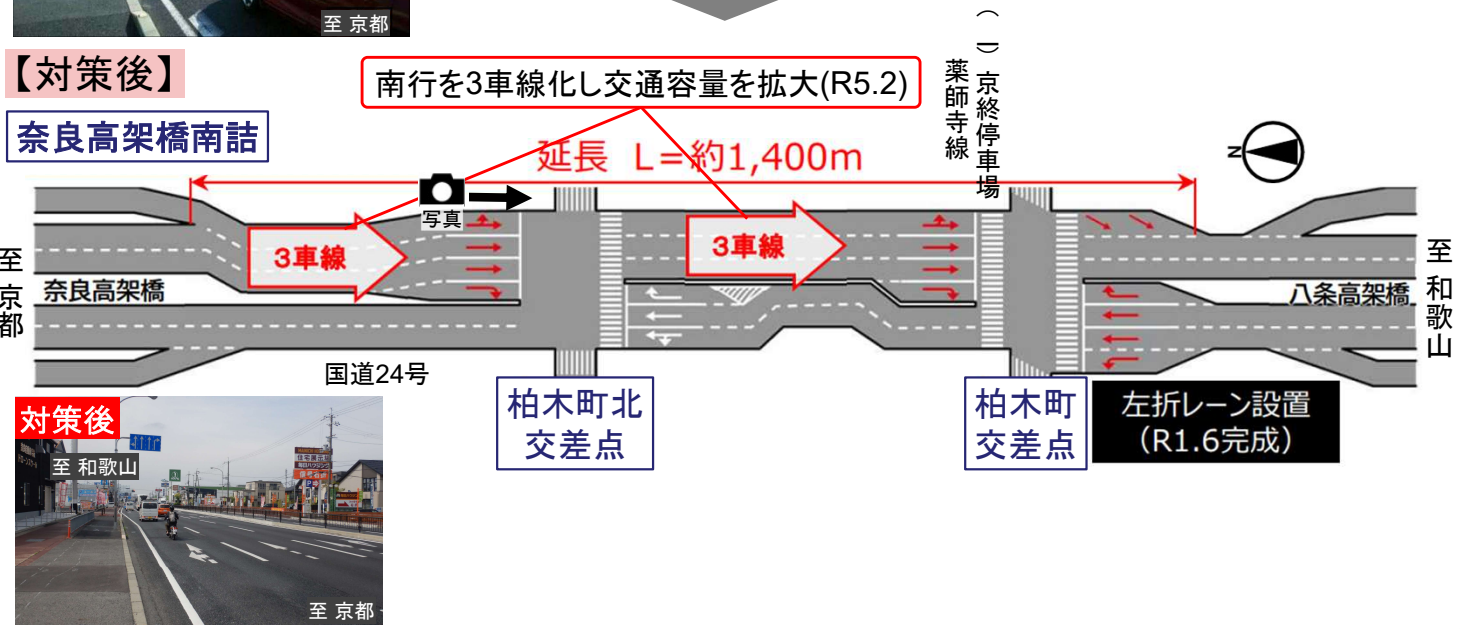
【対策前】

奈良高架橋南詰



【対策後】

奈良高架橋南詰



モニタリング結果(対策実施箇所)

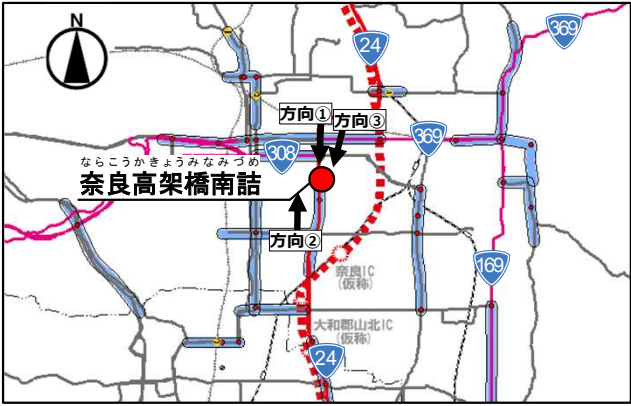
1) 奈良高架橋南詰(側道合流部)(奈良市、(主:国道24号))

選定理由: パブリックコメント

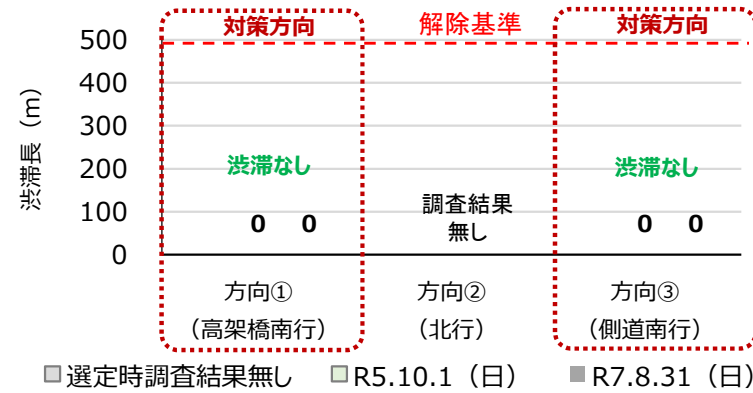
- ・南行きの部分3車線化により、高架橋南行きの平均旅行速度が上昇しており、調査結果で渋滞が観測されていないため、主要渋滞箇所の解除基準を満たし、顕著な渋滞は発生していないと考えられる。
- ・解除基準を満たしていることを確認しているものの、南側に位置する下三橋町北交差点で、令和7年3月に車線運用を見直した影響で南行きで速度低下が生じており、渋滞が再発している可能性が考えられたことから、モニタリングを継続している。
- ・令和7年8月に再度調査を行ったところ、引き続き渋滞は観測されていないことから、対策済(特定解除)に位置付ける。

■ 対策後の渋滞状況(休日)

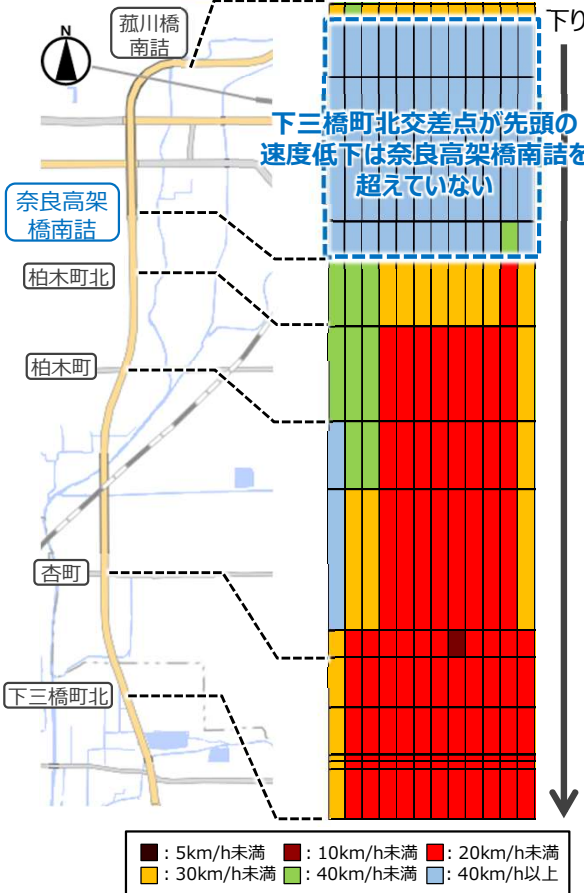
＜位置図＞



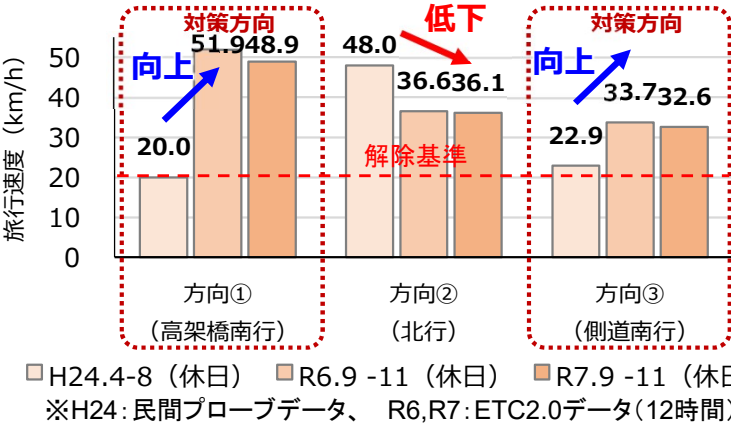
＜最大渋滞長の変化＞



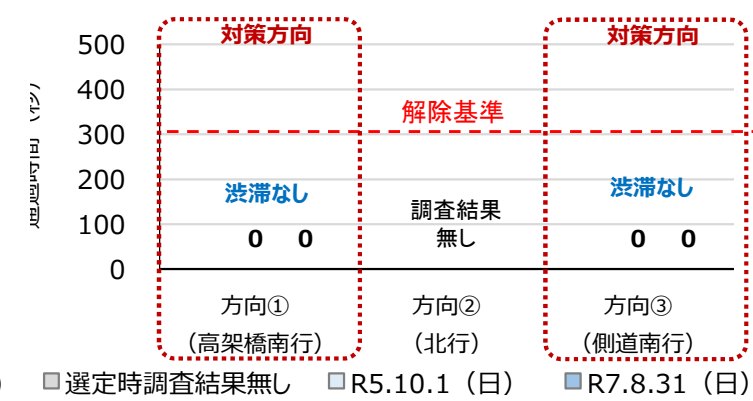
＜速度コンター図＞



＜平均旅行速度の変化＞



＜最大交差点通過時間の変化＞



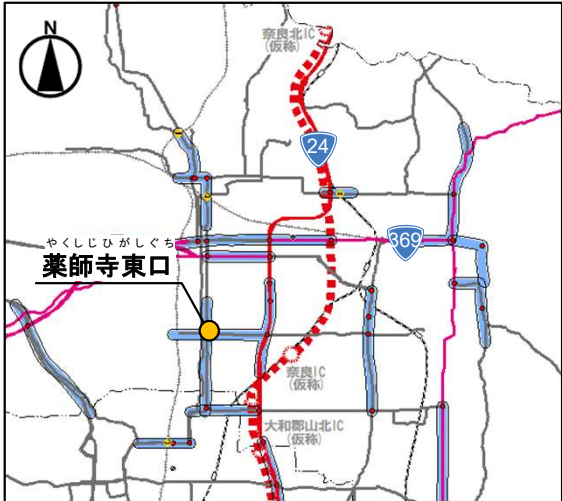
※ETC2.0データ: R7.9-11 (12時間)【休日】

【分類案】再度調査を行った結果、渋滞が観測されなかったことから「対策済(特定解除)」に位置付ける。

モニタリング結果(対策実施箇所)

2) 薬師寺東口交差点(奈良市、主:(主)奈良大和郡山斑鳩線、従:(一)京終停車場薬師寺線)

《位置図》



《対策履歴》

- ・H25.3 北行 右折複合レーンの設置
- ・R6.3 北行・西行 右折レーン設置

・「薬師寺東口交差点」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、**北行、西行、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時の状況
平日12時間平均旅行速度:20km/h以下

(北行・西行)右折レーンの設置(R6.3完了)

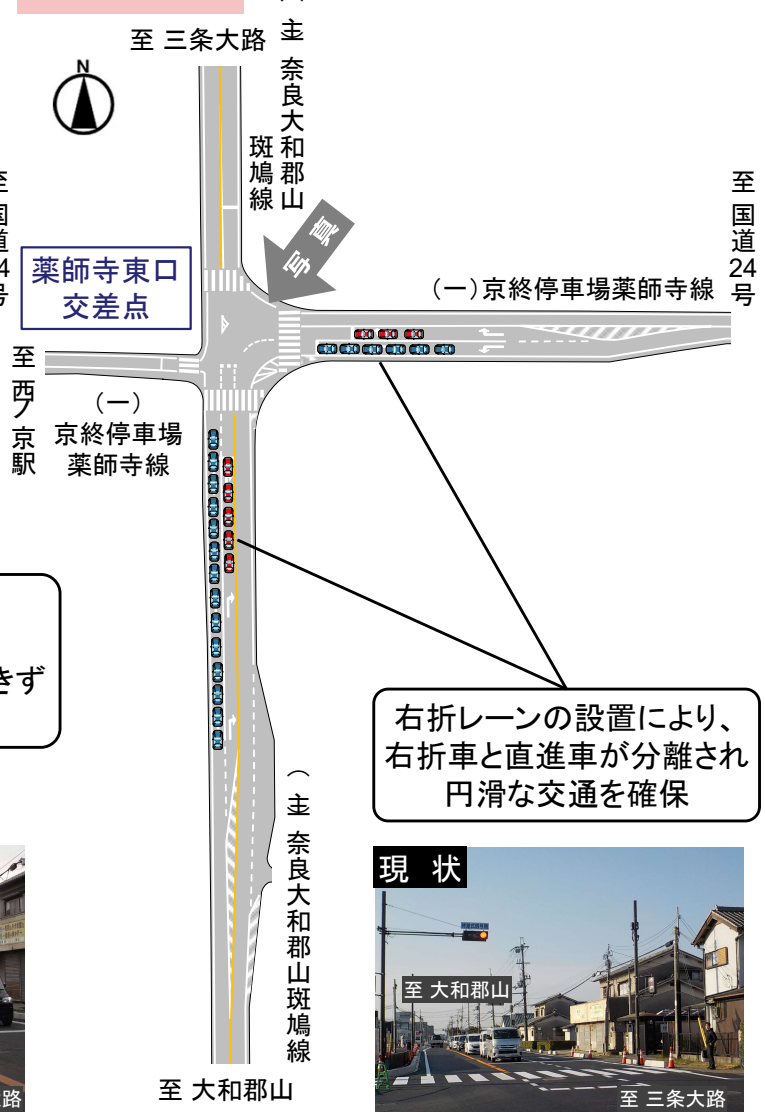
【対策前】



対策前



【対策後】



現状



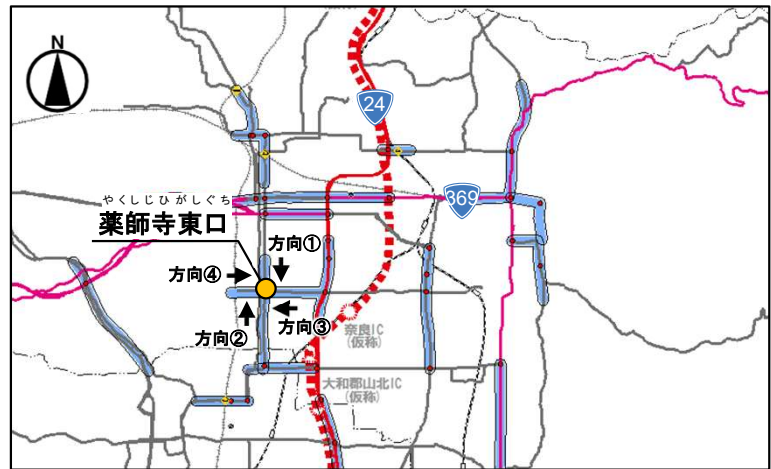
モニタリング結果(対策実施箇所)

2) 薬師寺東口交差点(奈良市、主:(主)奈良大和郡山斑鳩線、従:(一)京終停車場薬師寺線)

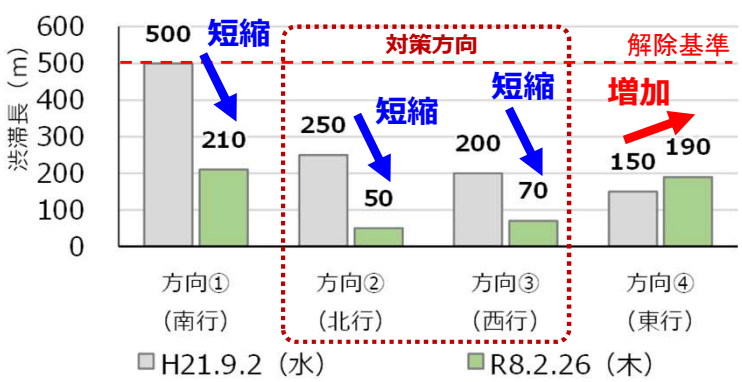
- ・令和6年3月に右折車線が設置された北行、西行では、渋滞長・通過時間ともに短縮し、解除基準を下回っている。
- ・対策実施に際して、信号現示の見直しも実施され、車線構成が変わっていない東行では、青時間比が1割減少したことで、交差点通過時間が191秒から391秒に増加し、解除基準を超過している。
- ・南行・東行の交差点通過時間が解除基準の5分(300秒)以上であるため、特定解除を見送り、引き続き対策検討を進めていく。

■対策後の渋滞状況(平日)

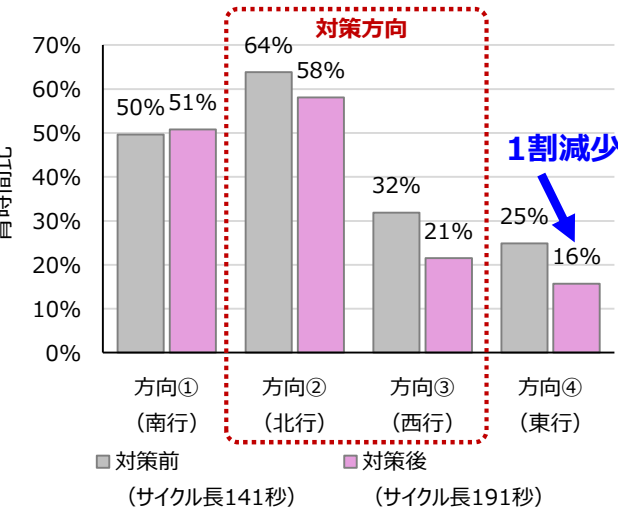
<位置図>



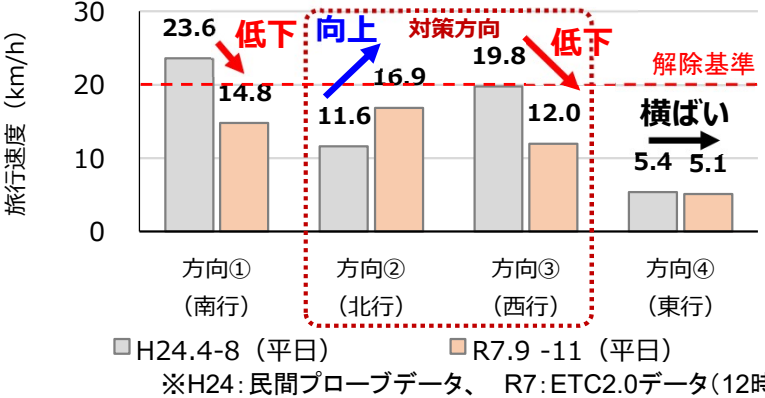
<最大渋滞長の変化>



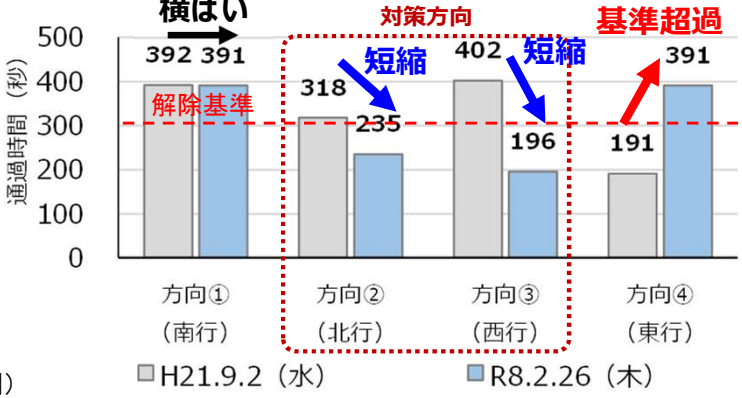
<青時間比の変化>



<平均旅行速度の変化>



<通過時間の変化>

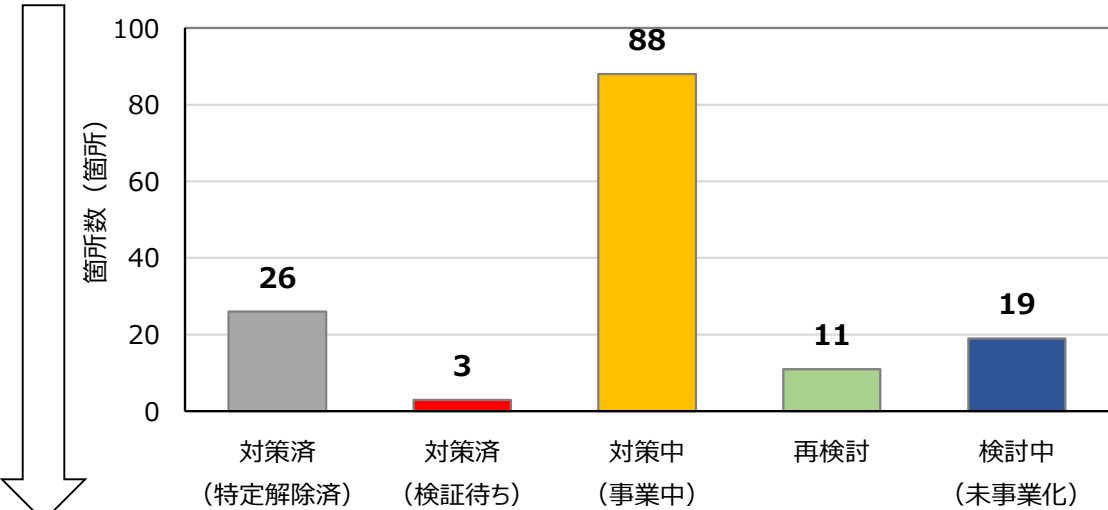


【分類案】依然として渋滞が残っている状況と考えられることから、『再検討』に分類する。

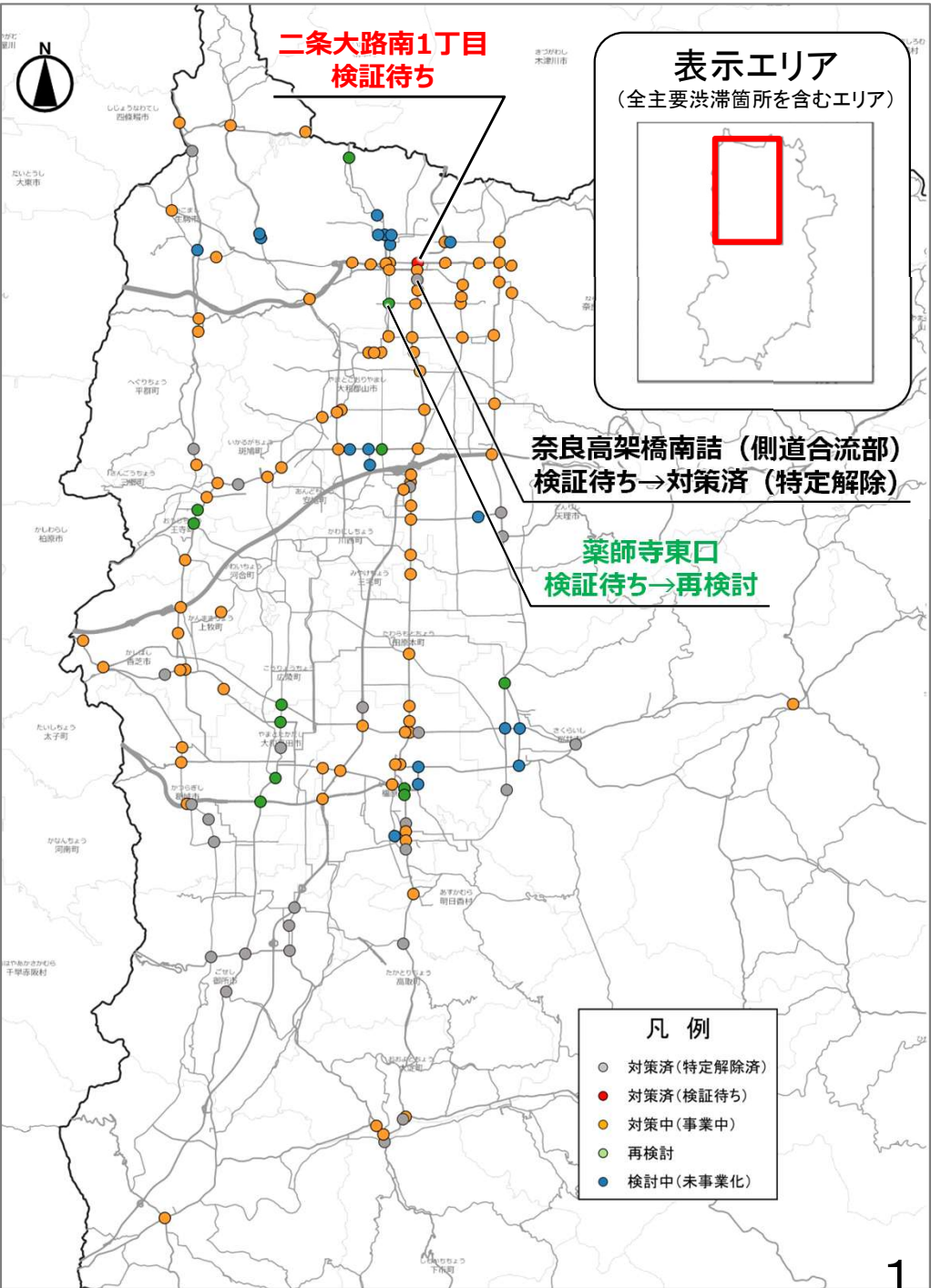
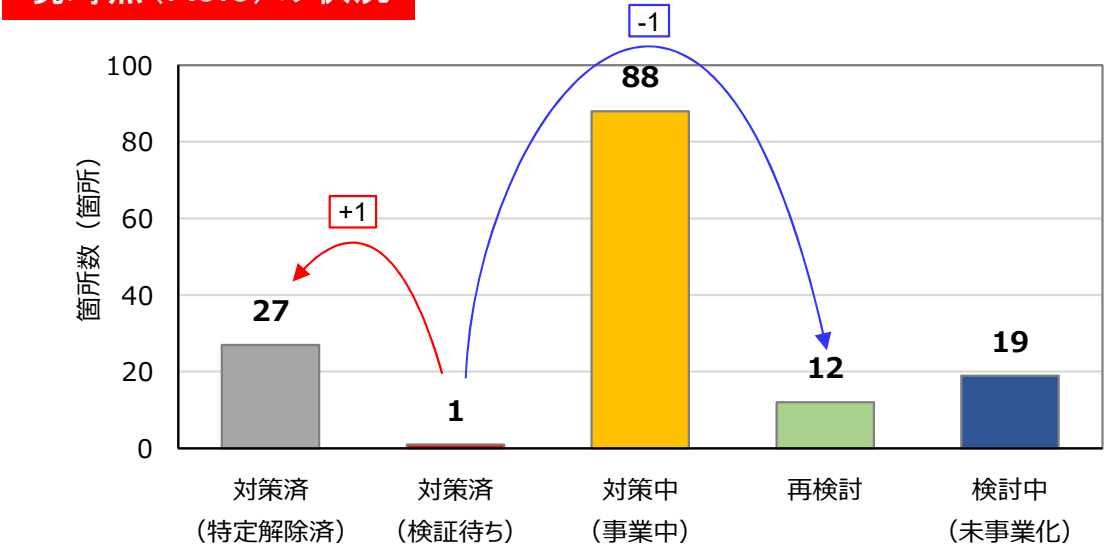
最新の対策進捗状況

- ・今回渋滞協時点で検証待ちが1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7年度末(R8.3)の状況



現時点(R8.8)の状況



令和8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8年8月

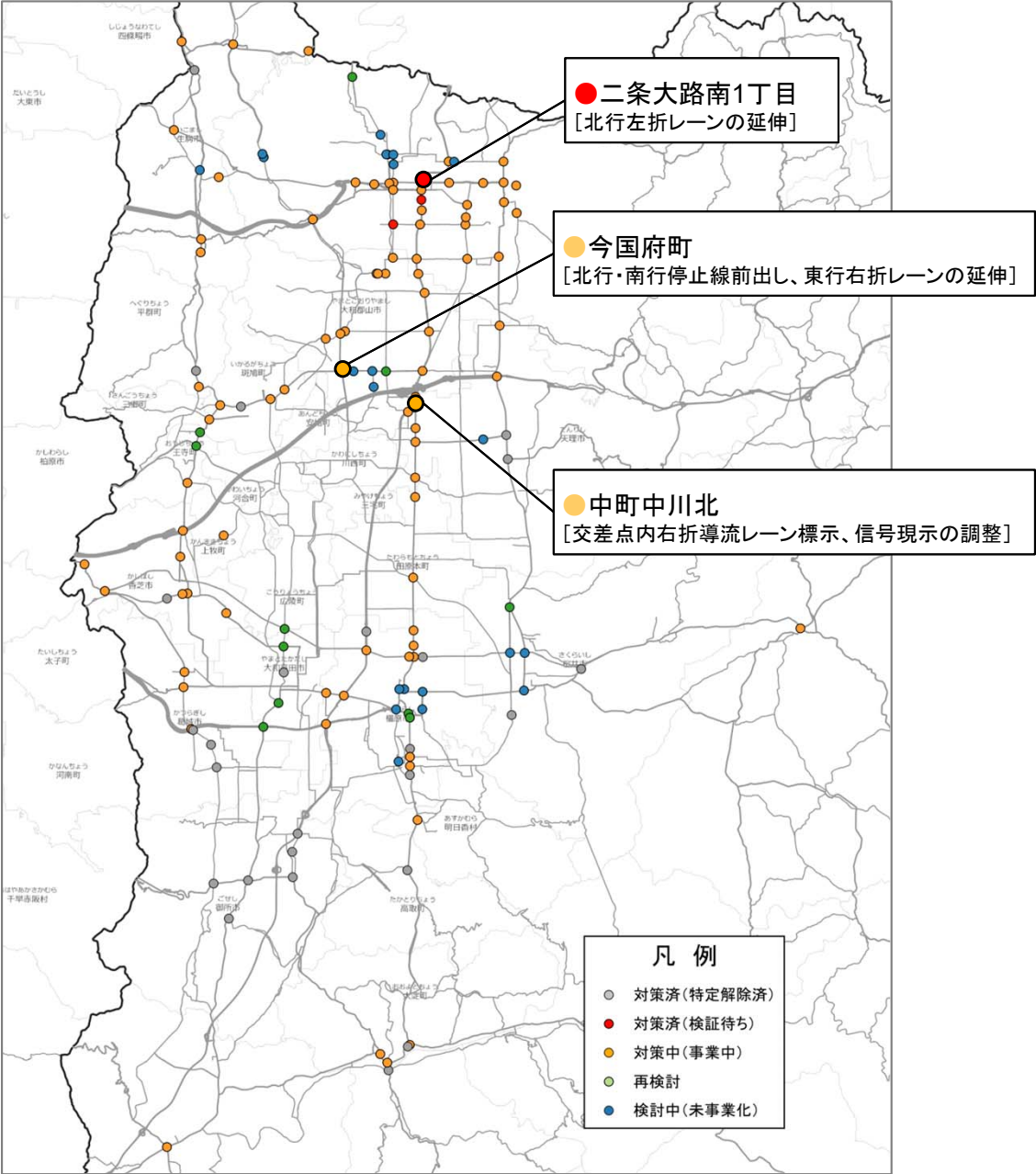
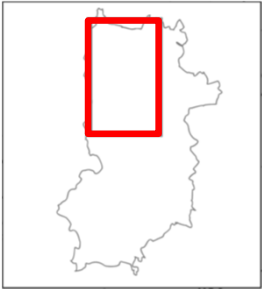
主要渋滞箇所の対策実施状況

- ・主要渋滞箇所では、令和7年度に二条大路南1丁目交差点の渋滞対策が完了。
- ・令和8年度は中町中川北交差点、今国府町交差点の渋滞対策を引き続き実施。

対策実施状況

- 令和7年度の対策完了箇所
: 1箇所(二条大路南1丁目)
- 令和8年度の対策実施中箇所
: 2箇所(中町中川北、今国府町)

表示エリア
(全主要渋滞箇所を含むエリア)

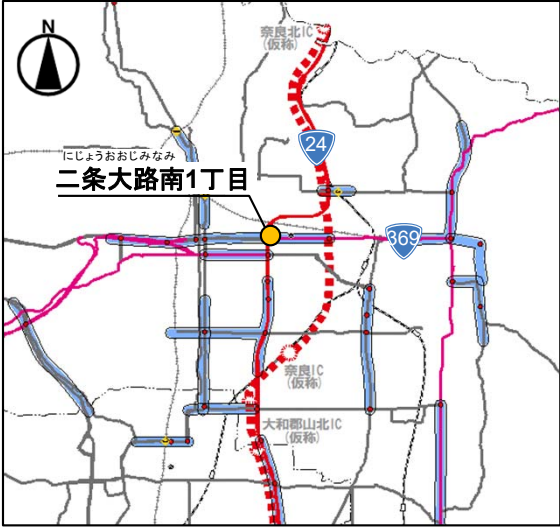


令和7年度の対策完了箇所

R5年度からの継続実施箇所

にじょうおおじみなみ 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

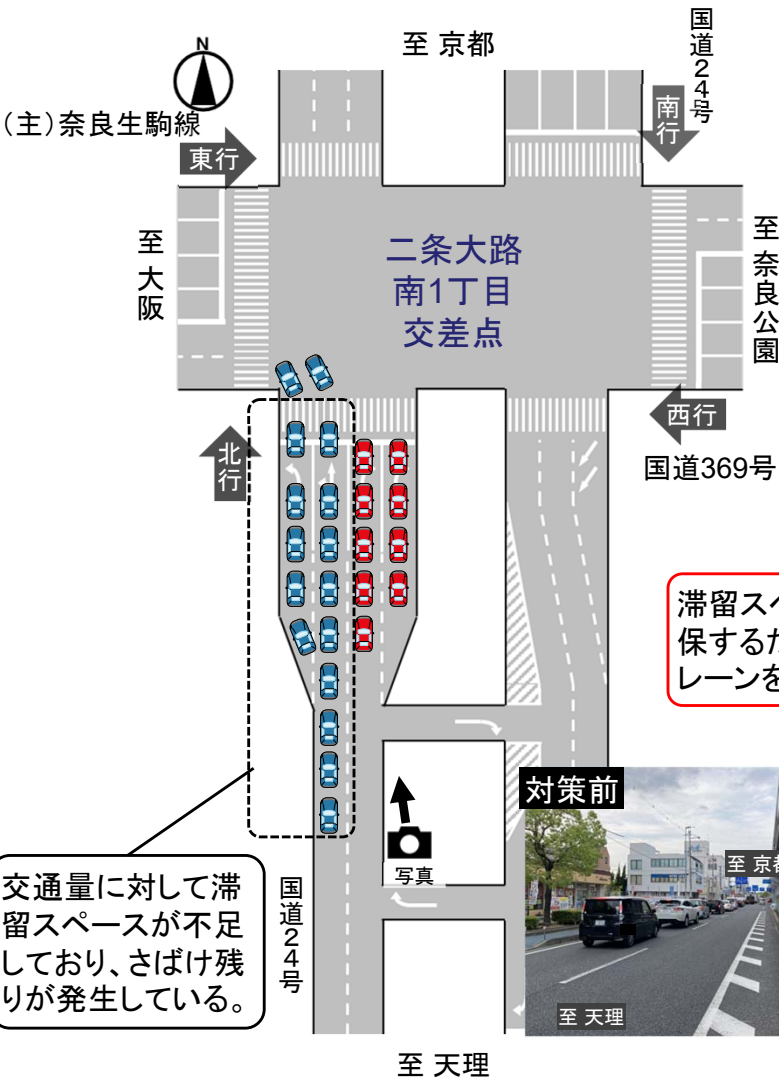
《現状の渋滞状況(平日)》

流入部	平均速度 (R7.9-11)	最大渋滞長 (R3.11.10)
南行	23.4km/h	30m
北行	14.5km/h	40m
東行	17.7km/h	0m
西行	17.3km/h	160m

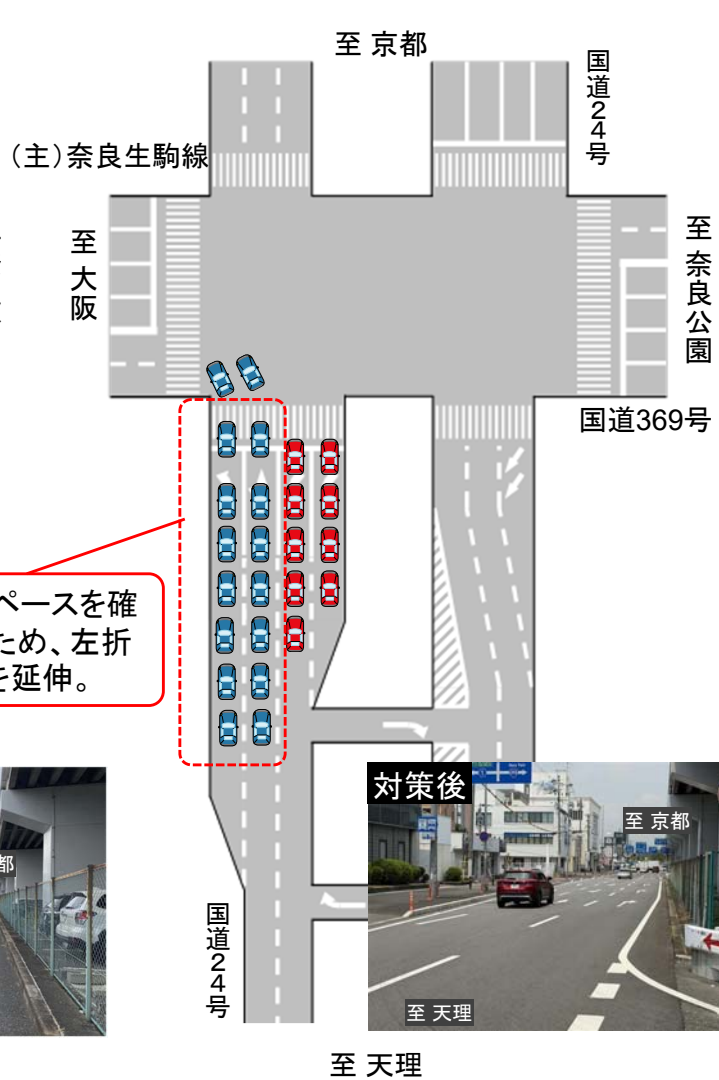
※使用データ: ETC2.0データR7.9.1-11.30
渋滞長調査結果(R3.11.10(水))

(北行)左折レーンの延伸(令和8年3月完了)

【対策前】



【対策後】



滞留スペースを確保するため、左折レーンを延伸。

対策前



対策後

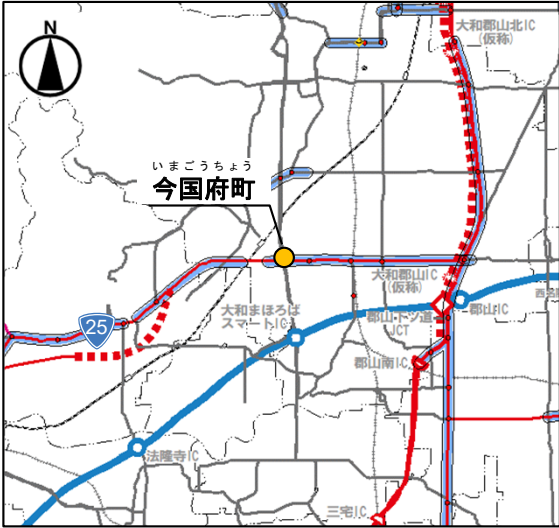


令和8年度の対策予定箇所

R6年度からの継続実施箇所

いまごうちょう やまとこおりやま やまとこ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

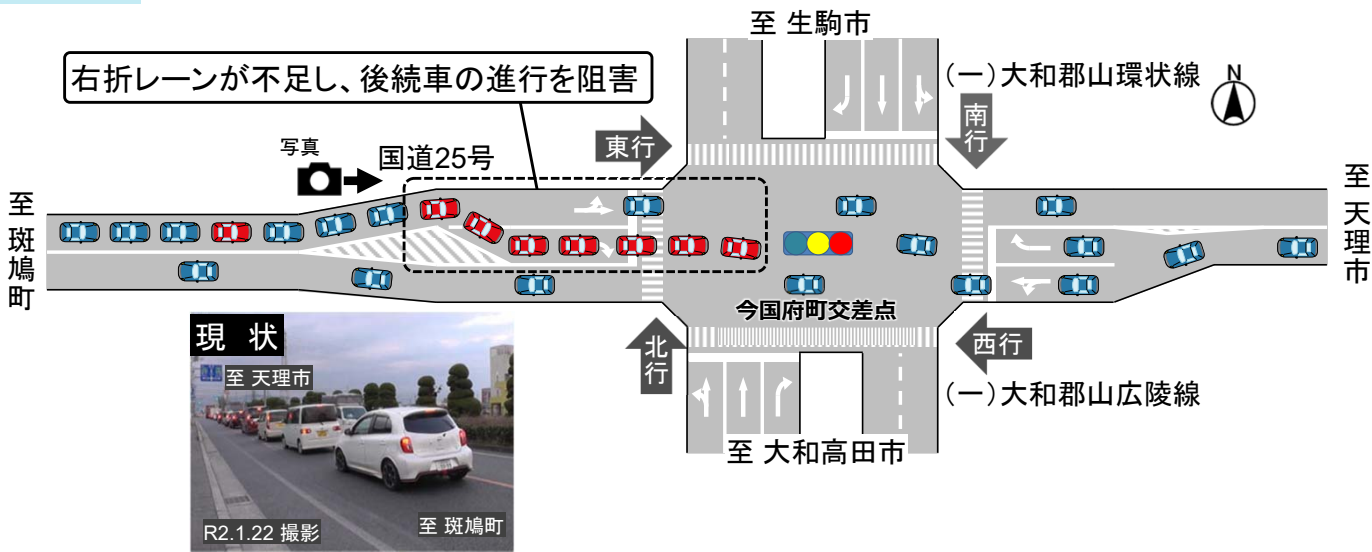
《現状の渋滞状況(平日)》

流入部	平均速度 (R7.9-11)	最大渋滞長 (R5.3.1)
西行	16.8km/h	0m
東行	13.5km/h	20m
北行	6.3km/h	230m
南行	6.3km/h	450m

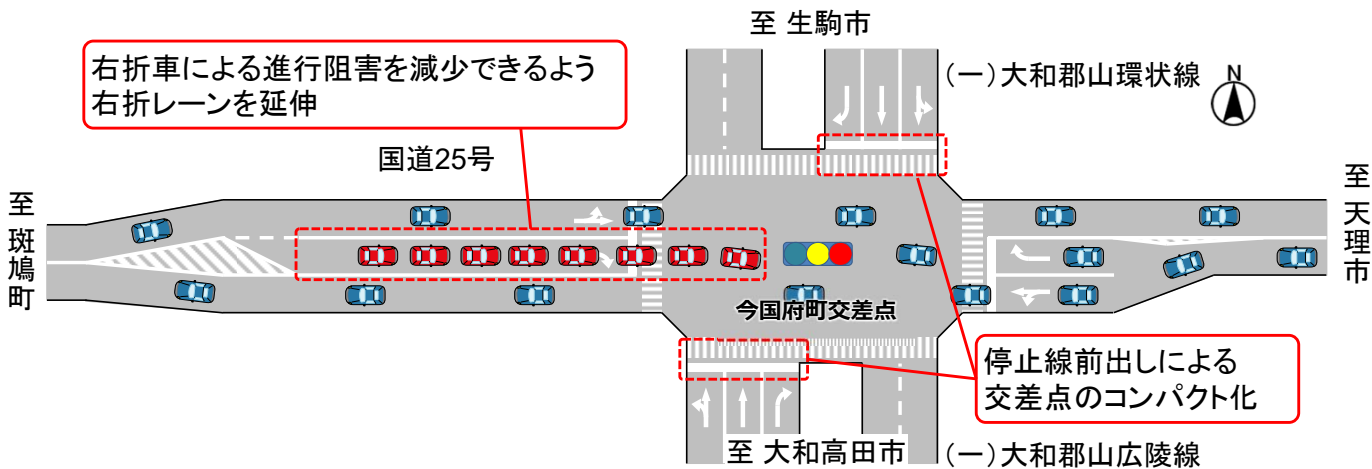
※使用データ:ETC2.0データR7.9.1-11.30
渋滞長調査結果(R5.3.1(水))

(北行・南行)停止線前出し、(東行)右折レーン延伸

【現状】



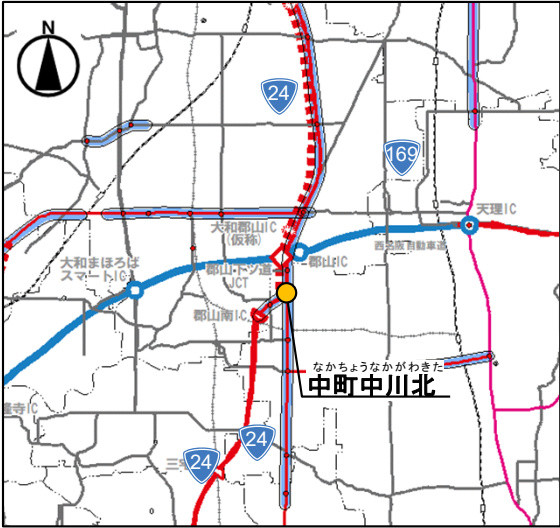
【対策案】



R7年度からの継続実施箇所

なかちょうなかかわきた 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

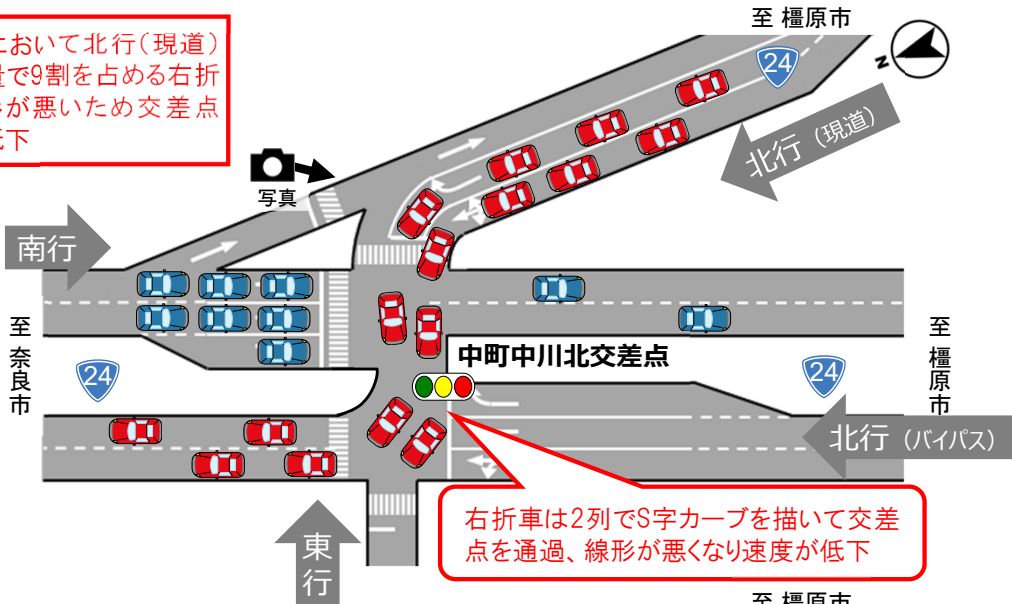
《現状の渋滞状況(平日)》

流入部	平均速度 (R7.9-11)	最大渋滞長 (R2.10.6)
南行	22.4km/h	100m
北行 (現道)	8.6km/h	930m
北行 (バイパス)	9.5km/h	370m
東行	—	30m

(北行(現道))交差点内右折導流レーン標示(完了)、信号現示の調整(対策中)

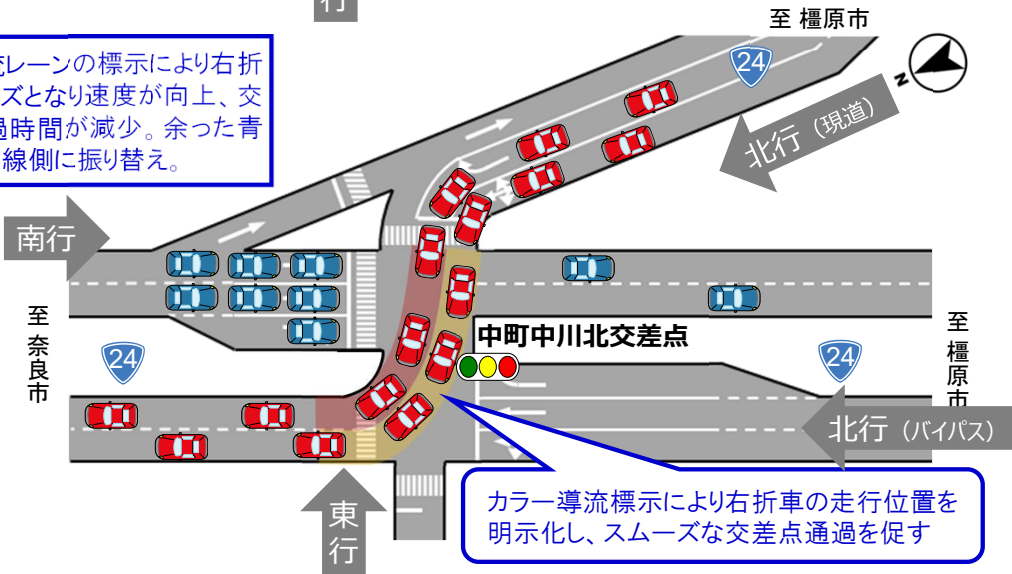
【現 状】

変形交差点において北行(現道)の流入交通量で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R7.9.1-11.30、渋滞長調査結果(R2.10.6(火))

令和8年度 第1回 奈良県渋滞対策協議会

【GW期間中に特に混雑が見られたエリアについて】

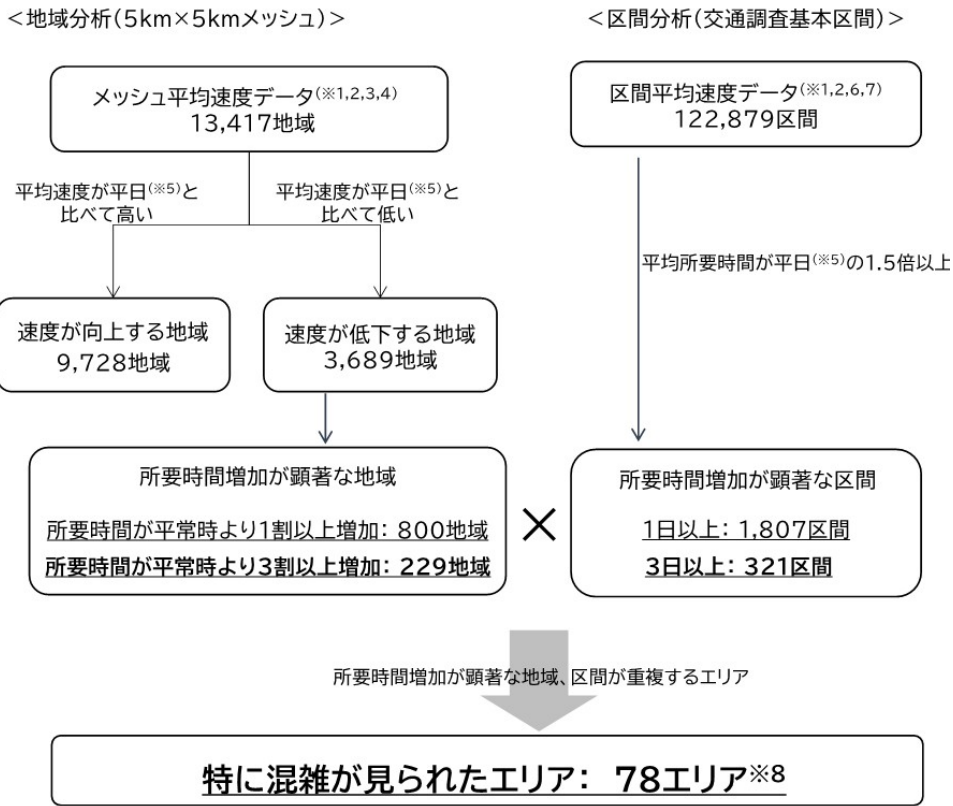
令和8年8月

GW期間中に特に混雑が見られたエリアについて

- 令和6年、7年GWの一般道路の交通状況について、全国一律で集計を行い、令和6年は桜井市（長谷寺周辺）、令和7年は橿原市（イオンモール橿原および大和八木駅周辺）が抽出された。
- GWの平均速度が平日と比較して低いメッシュと、平均所要時間が1.5倍となる区間が重複したエリアが選定されている。

▼GWの混雑エリアの抽出方法

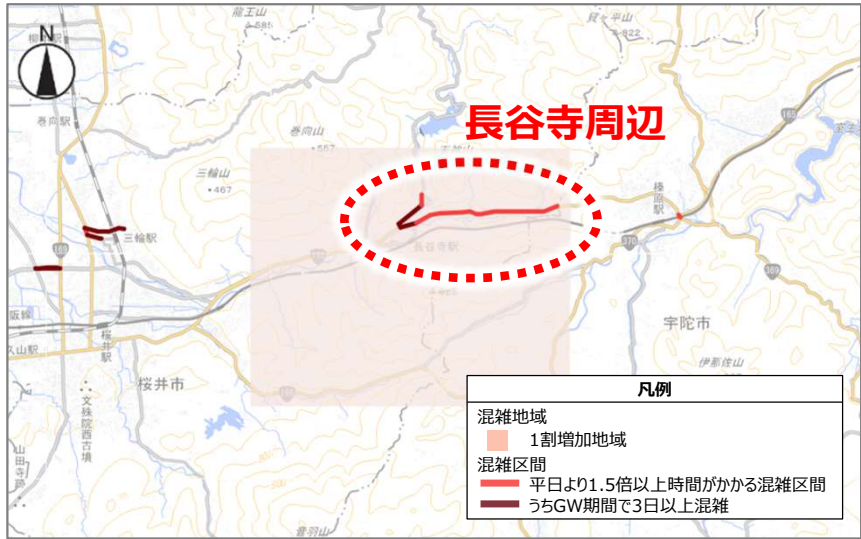
GW期間(4/26～5/6)中、特に混雑が見られたエリアの具体的な抽出方法



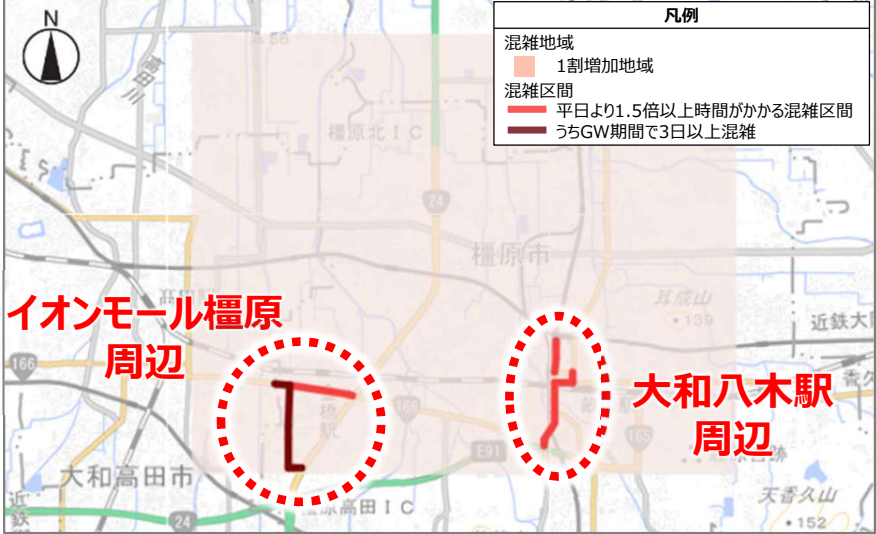
※1:ETC2.0プローブデータを使用
※2:対象道路は、一般国道、主要地方道、一般都道府県道、指定市の市道の一部のうち、高規格幹線道路及び高速会社管理道路を除いた道路
※3:対象メッシュは、令和7年4月23・24日、令和7年GW各日の全ての日程で旅行速度が計測されているメッシュ(離島を除く)
※4:メッシュ内の全区間の昼間12時間平均旅行速度(「平均速度」)
※5:令和7年4月23・24日
※6:対象区間は、令和7年4月23・24日、令和7年GW各日の全ての日程で旅行速度が計測されている区間(欠測が多い区間を除く)
※7:各区間の昼間12時間平均旅行速度(「平均速度」)
※8:本分析は平日比が顕著となるエリアのみ抽出しています。そのため、例えば平日も旅行速度が低下している地域は抽出対象外となる場合があります。

(出典) 令和7年GWの一般道路の混雑状況(国土交通省) ※令和6年も同様の選定

▼令和6年度の混雑箇所



▼令和7年度の混雑箇所



(出典) GWの一般道路の混雑状況(国土交通省)

GW期間中の混雑発生箇所に対する対策状況

選定年	選定箇所	対策実施状況
令和6年	国道165号長谷寺周辺	令和8年GWに、奈良国道事務所Xで広報を実施
令和7年	国道24号大和八木駅周辺	
	国道165号イオンモール橿原周辺	

▼令和8年度の広報実施状況



国土交通省 奈良国道事務所

@mlit_narakoku

X.com

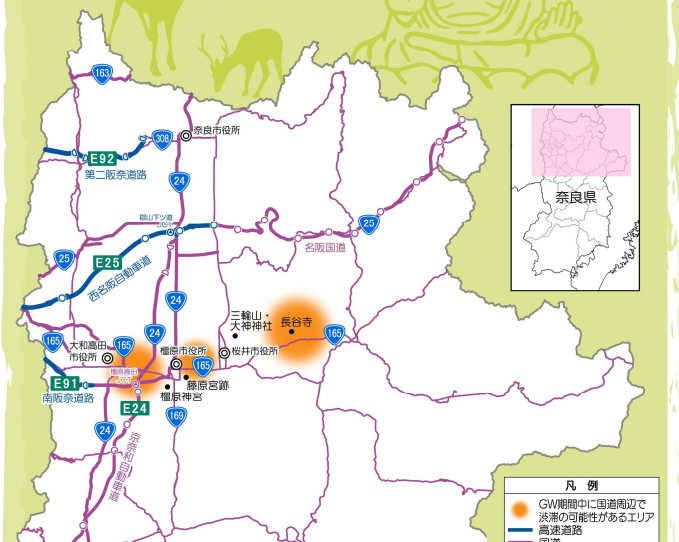
【GWの渋滞回避にご協力ください】

4月下旬から5月上旬にかけてのGW期間中 渋滞可能性エリアをお知らせします。

渋滞エリアを避けたルートを利用し、スムーズな移動で楽しいGWをお過ごしください！

#GW奈良渋滞 #GW満喫 #渋滞回避マスターへの道

ゴールデンウィークの 渋滞回避にご協力ください



GW期間中に国道周辺で渋滞の可能性があるエリアをお知らせします。時間に余裕をもった行動、渋滞エリアを回避したルートの利用をお願いします。

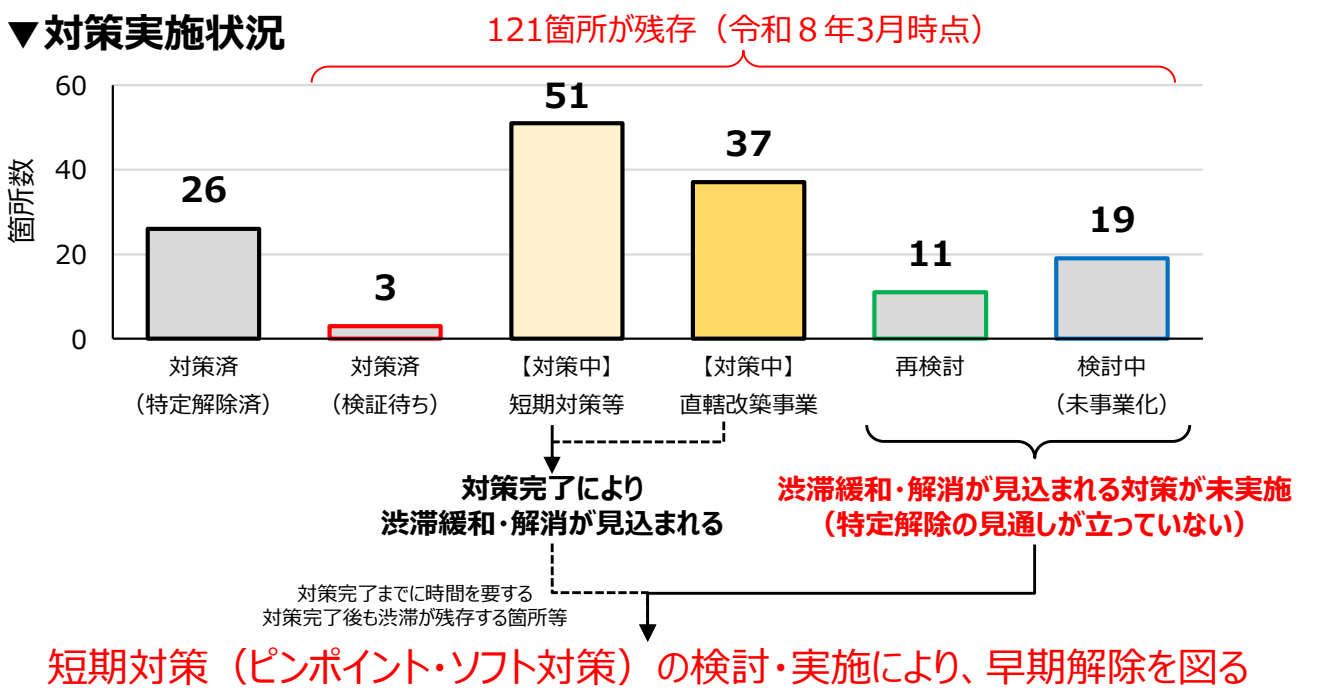
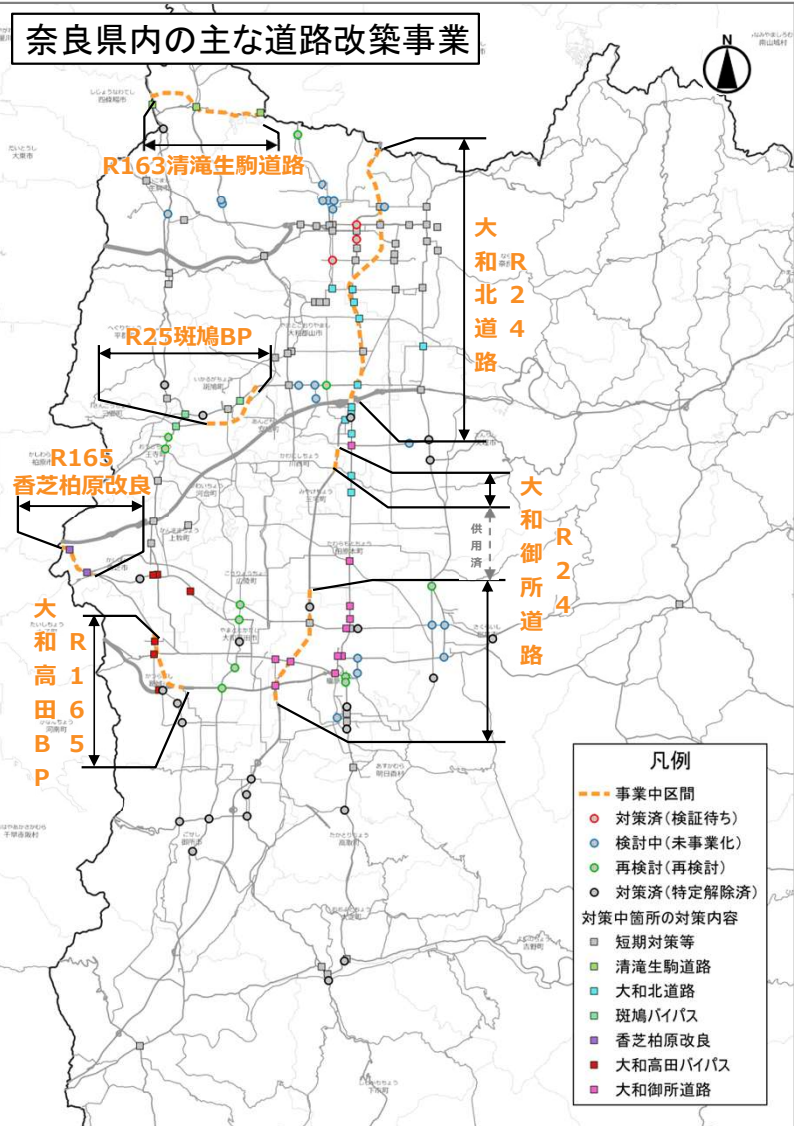
令和8年度 第1回 奈良県渋滞対策協議会

【渋滞対策の加速に向けた取り組み】

令和8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直轄国道の改築事業により、37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。



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】

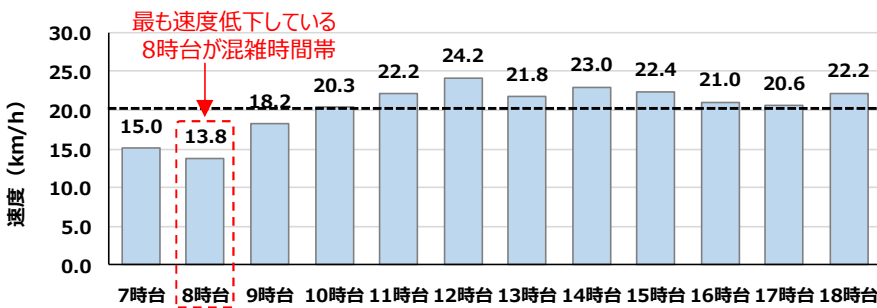
- ETC2.0プローブデータに基づく評価指標が解除基準を満たす箇所を各道路管理者に情報提供

【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

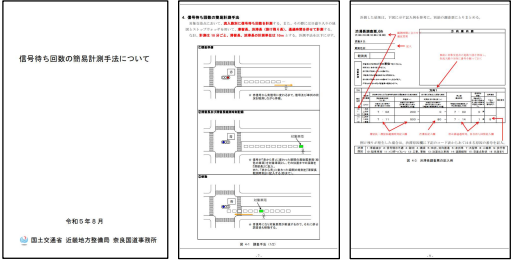
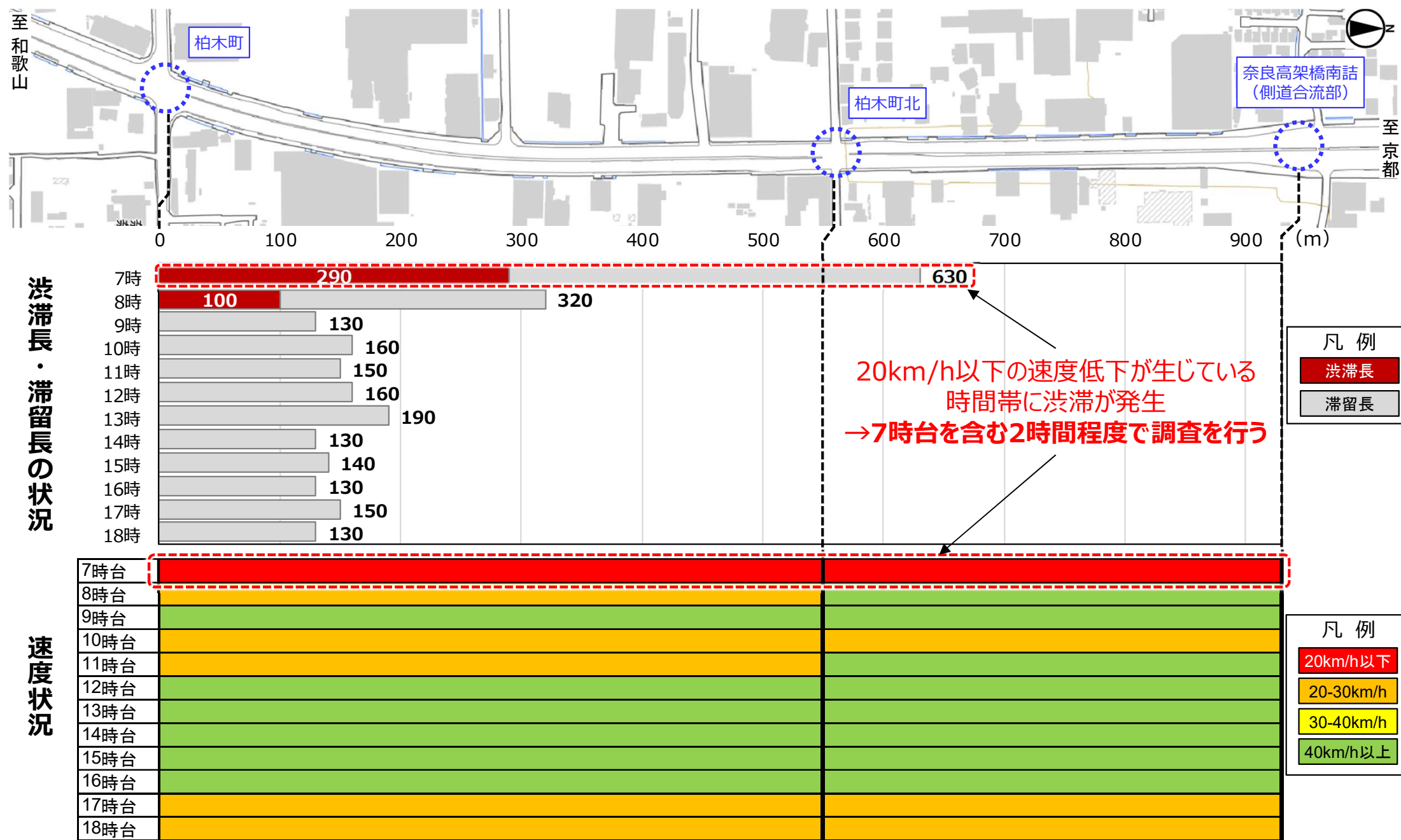


図. 簡易調査マニュアル

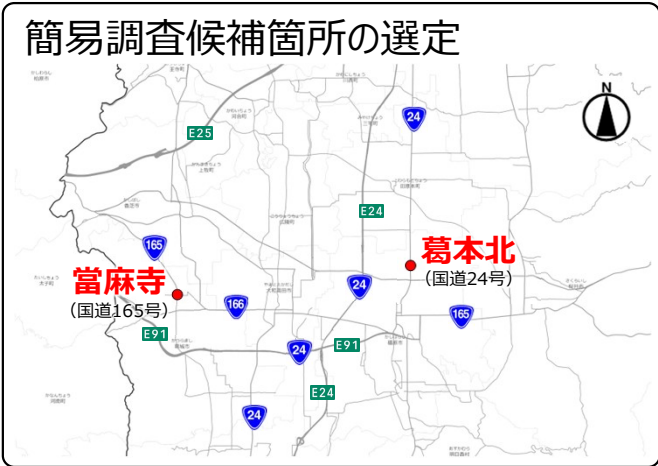
現地渋滞状況を確認する際の簡易調査手法

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)



令和8年度の簡易調査予定箇所

- 令和8年度は、現時点で特定解除基準を満たしている葛本北交差点、當麻寺交差点の2箇所で簡易調査を実施予定。
- 今年度、簡易調査により渋滞状況を確認し、特定解除条件を満たしている場合、令和9年度渋滞対策協議会にモニタリング箇所として発議し、特定解除を審議する。



過年度調査・速度データ等で解除条件を満たしていることを確認

簡易調査の時間帯設定

簡易調査実施

解除基準を満たす
モニタリング対象に位置付け

令和9年度渋滞対策協議会で
特定解除を審議

箇所名	平日				休日			
	直近調査日	速度 (ETC2.0)	渋滞長	通過時間	直近調査日	速度 (ETC2.0)	渋滞長	通過時間
葛本北	R4.10.18	17.0km/h	320m	273秒	R4.10.30	13.6km/h	310m	319秒
當麻寺	R3.9.9	12.3km/h	150m	182秒	R3.9.5	12.1km/h	20m	115秒

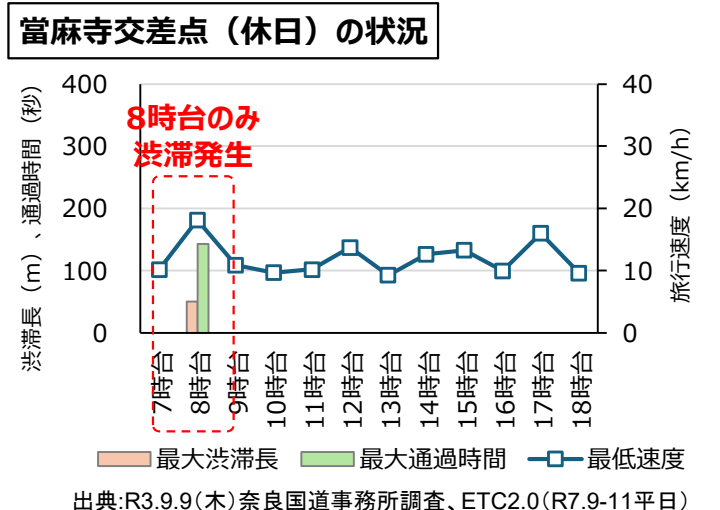
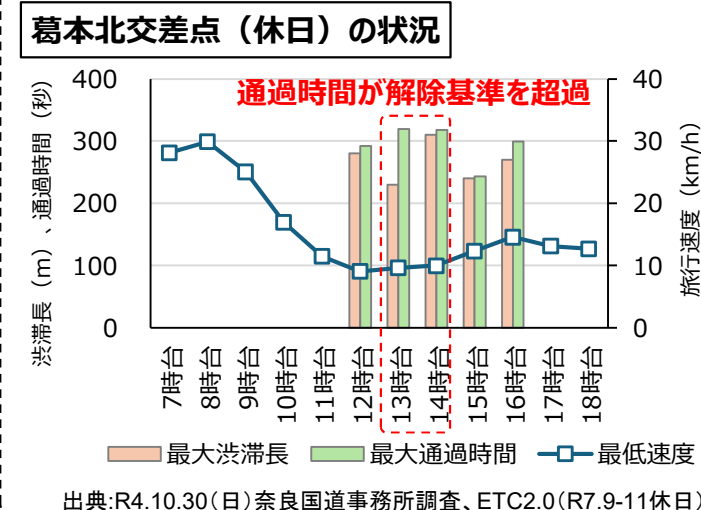
葛本北: 平日の調査結果で解除基準を満たしているが、休日は僅かに解除基準を上回っているものの、**特定解除できる可能性が高い**

當麻寺: 平日休日ともに調査結果で解除基準を満たしており、**特定解除できる可能性が高い**

葛本北: 3-1軸（休日昼間12時間平均旅行速度）で選定されており、休日の**12時台～14時台の速度低下が顕著**である。加えて、最新の調査結果では**13時台、14時台の交差点通過時間が特定解除条件を上回っている**ことから、**休日の13時～15時に簡易調査**を行う。

當麻寺: 奈良県みんなで作る渋滞解消プランで選定されており、平日の旅行速度は終日**20km/hを下回っている**。最新の調査結果では、**8時台に渋滞が観測されている**ことから、**平日の7時～9時に簡易調査**を行う。

※) 上記、調査時間帯は現時点案であり、調査実施前に再度ETC2.0プローブデータの分析を行い、調査時間帯を再設定する。
また、混雑時間帯の特定が困難な場合は、通常の渋滞調査（ピーク時または昼間12時間）を実施する。



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

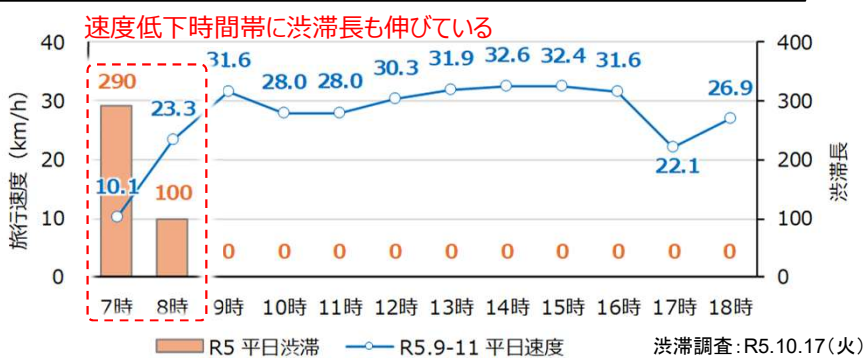
【調査日の選定】

- ・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

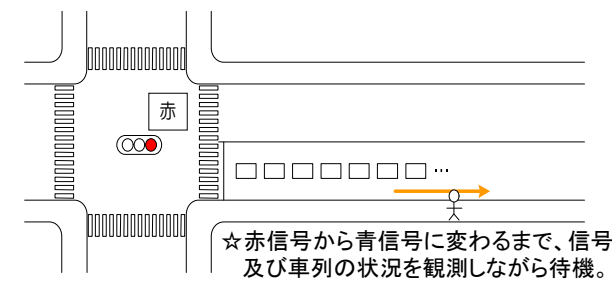
【現地での計測】

- ・流入路別に、滞留長、渋滞長、通過時間、信号待ち回数を計測

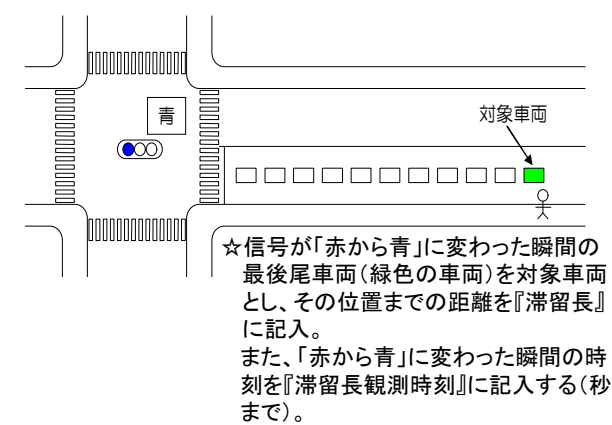
※) 計測間隔は10分、距離は10m単位で丸める

○ 渋滞長、通過時間等の計測方法

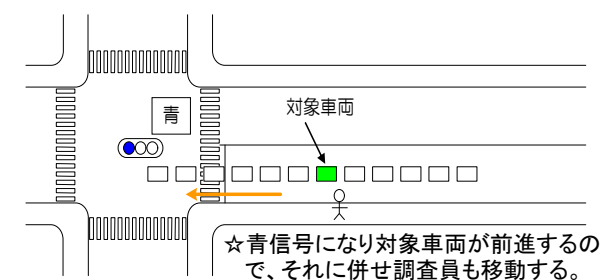
① 調査準備



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

