

令和7年度 第1回 和歌山県道路交通渋滞対策協議会

日時：令和7年 8月21日（木） 10：00～

次第

1. 議題

- | | |
|----------------------|-----|
| （1）渋滞対策協議会検討経緯 | 資料1 |
| （2）主要渋滞箇所の渋滞対策実施状況 | 資料2 |
| （3）県内の主な道路事業・渋滞対策の紹介 | 資料3 |
| （4）和歌山市内の交通需要マネジメント | 資料4 |
| （5）次回の協議会について | 資料5 |



令和7年度 第1回 和歌山県道路交通渋滞対策協議会資料



渋滞対策協議会検討経緯

和歌山県道路交通渋滞対策協議会

1. 渋滞対策協議会の検討経緯について

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、交通実態の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

渋滞対策検討の経緯

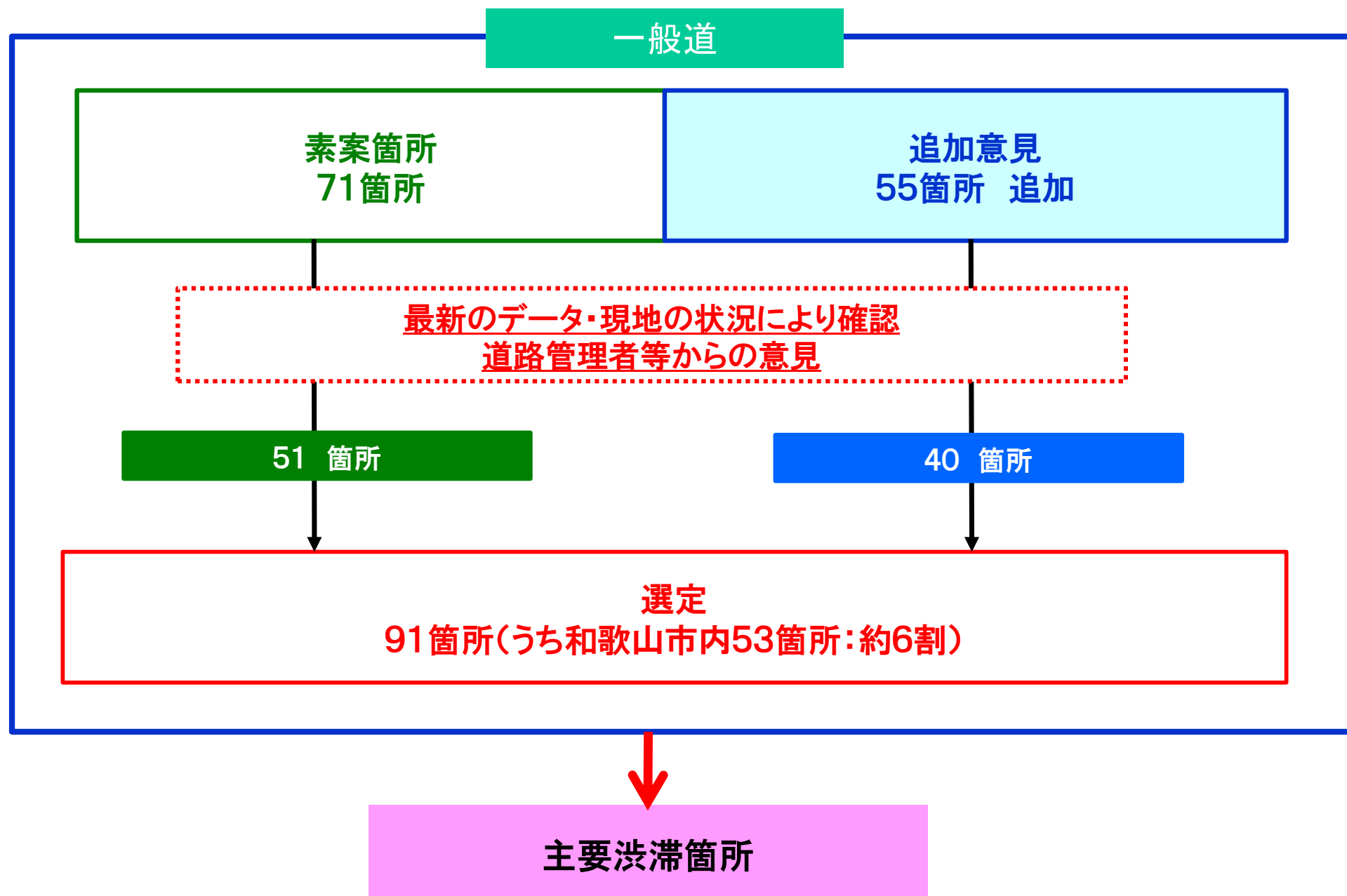
主要渋滞箇所の検討

今回

○ 今後の渋滞対策検討の方針 交通基礎データの共有、意見交換 等 平成24年度 第1回協議会の開催(H24・8・20)	○ 主要渋滞箇所の候補の選定 平成24年度 第2回協議会の開催(H24・11・16)	○ パブリックコメントの実施 (H24・11・22～12・5)	○ パブリックコメント等を含めた箇所の特定 平成24年度 第3回協議会の開催(H24・12・26)	○ 主要渋滞箇所の公表 H25・1・25 和歌山県内 91箇所 (和歌山市内 53箇所)	○ 高速道路の主要渋滞箇所の特定(意見交換) 平成24年度 第4回協議会の開催(H25・2・13)	○ 渋滞対策の基本方針(案)の検討 平成25年度 第1回協議会の開催(H25・6・29)	○ 和歌山県内 道路事業完了箇所 主要渋滞箇所 経年モニタリングの確認・協議 平成27・28年度 第1回協議会の開催(H27・9・15) (H28・7・15)	○ 主要渋滞箇所解除の考え方 等 平成29年度 第1回協議会の開催(H29・8・3)	○ 主要渋滞箇所の解除について 等 平成30年度 第1回協議会の開催(H30・8・2) 平成30年度 第2回協議会の開催(H31・3・22)	○ 主要渋滞箇所の解除検討について 等 令和元年度 第1回協議会の開催(R1・7・31) 令和元年度 第2回協議会の開催(R2・2・18)	○ これからの対策済み交差点の渋滞判定の進め方 令和2年度 第1回協議会の開催(R2・8・) 令和2年度 第2回協議会の開催(R3・2・26)	○ 主要渋滞箇所の解除検討について 令和3年度 第1回協議会の開催(R3・8・5) 令和3年度 第2回協議会の開催(R4・3・23)	○ 主要渋滞箇所の渋滞対策実施状況 等 令和4年度 第1回協議会の開催(R4・8・26) 令和4年度 第2回協議会の開催(R5・3・23)	○ 主要渋滞箇所の渋滞対策実施状況 等 令和5年度 第1回協議会の開催(R5・8・24) 令和5年度 第2回協議会の開催(R6・3・18)	○ 主要渋滞箇所の渋滞対策実施状況 等 令和6年度 第1回協議会の開催(R6・8・29)	○ 主要渋滞箇所の渋滞対策実施状況について 令和7年度 第1回協議会の開催(R7・8・21)
---	--	---	---	--	---	--	---	--	--	---	---	--	---	---	--	--



2.主要渋滞箇所の選定の経緯



2.主要渋滞箇所の選定の経緯

別紙 1

和歌山県 道路交通渋滞対策協議会	配布日時	平成25年1月25日 14時00分
資料配布		

件名	「地域の主要渋滞箇所」の公表について ～官民一体で和歌山県内の主要渋滞箇所を選定～
----	--

概要	平成24年8月～12月の和歌山県道路交通渋滞対策協議会において、検討してきた県内の渋滞箇所について、パブリックコメント（意見収集）の結果及び最新データ等による検証の上、「地域の主要渋滞箇所」を選定しましたのでお知らせします。 ■主要渋滞箇所※ 91箇所（18区間※1（69箇所）・22箇所※2） ※1 渋滞発生状況等を踏まえ、主要渋滞箇所を「区間」「箇所」に分類 ※2 区間 … 交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間 ※3 箇所 … 単独で主要渋滞箇所を形成 選定箇所はホームページ上でご覧いただけます。 URL: http://www.kkr.mlit.go.jp/wakayama/ 資料 別紙1: 「地域の主要渋滞箇所」について 別紙2: 「地域の主要渋滞箇所」の箇所図 なお、和歌山県域を含めた近畿7府県の高速度道路の渋滞箇所については、平成25年1月22日（火）～28日（月）の間で、下記のURLにおいて意見聴取を行っています。 URL: http://www.kkr.mlit.go.jp/road/juutai/juutai.html 
----	--

取扱	
----	--

配布場所	和歌山県政記者クラブ、和歌山県政放送記者クラブ、和歌山県地方新聞協会、田辺記者クラブ、新宮記者クラブ、新宮中央記者クラブ
------	--

問合せ先	(和歌山県道路交通渋滞対策協議会事務局) 国土交通省 近畿地方整備局 和歌山河川国道事務所 TEL 073-424-2471 (代表) 副所長(道路) 杉若 武(内線205) 調査第二課長 玉置 栄(内線451)
------	---

「地域の主要渋滞箇所」について

和歌山県道路交通渋滞対策協議会

あらまし

- 和歌山県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「和歌山県道路交通渋滞対策協議会」※（以下「協議会」）において、渋滞箇所の的確な把握方法について検討しました。
- このたび、検討結果を踏まえ、道路利用者のみなさまが実感している渋滞箇所等を「地域の主要渋滞箇所」として選定しました。

H24.8 第1回協議会

H24.11 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所 選定

※「和歌山県道路交通渋滞対策協議会の構成員」

国土交通省近畿地方整備局、近畿運輸局、和歌山県警察本部、和歌山県、和歌山市、西日本高速道路(株)、和歌山県トラック協会、和歌山県道路利用者会議、和歌山県観光連盟、和歌山県経済同友会

これまでの取組み

- 道路利用者と協議会の双方の意見を踏まえて、地域全体として実感している渋滞箇所を選定しました。

①協議会の意見

- 最新の ITS 技術を活用し、客観的かつ効率的に渋滞箇所を抽出しました。

②道路利用者等の意見

- パブリックコメントにより、一般市民の他、関係自治体、道路利用者会議、トラック協会等から、幅広く意見を頂きました。

【HPによるパブリックコメント実施】



素案の選定（協議会の意見）

- 客観的データに基づき、渋滞発生箇所を抽出
- 地域における交通特性を考慮した抽出方法を検討

パブリックコメントの実施（道路利用者等の意見）

- 道路利用者が実感している渋滞箇所を抽出
- 最新データや現地状況により渋滞状況を確認

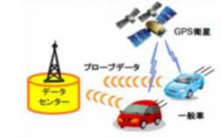
「主要渋滞箇所」の選定

- 集中する渋滞箇所は、効率的に対策を実施できるよう、区間に集約

最新の ITS 技術を有効活用

- 道路利用者の移動情報（プローブデータ）を収集・分析
- 速度低下等の道路交通状況を客観的かつ効率的に把握

【民間プローブのデータ取得イメージ】

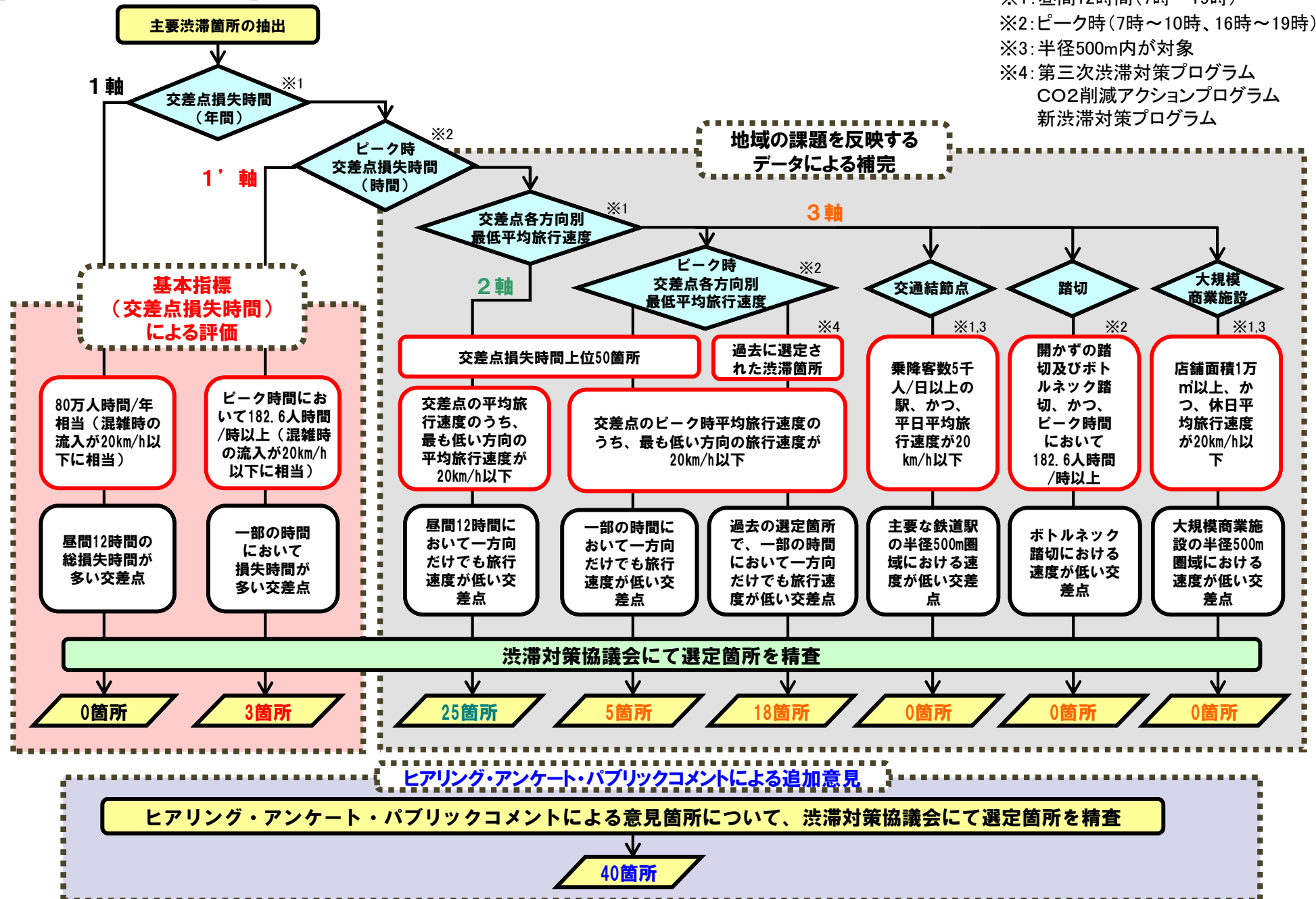


今後の予定

- 対策検討に向けて、和歌山県道路交通渋滞対策協議会等で議論を進めます。
- 今後、主要渋滞箇所については、最新交通データ及び地域の交通状況を踏まえ、随時見直しを図っていきます。

2.主要渋滞箇所の選定の経緯

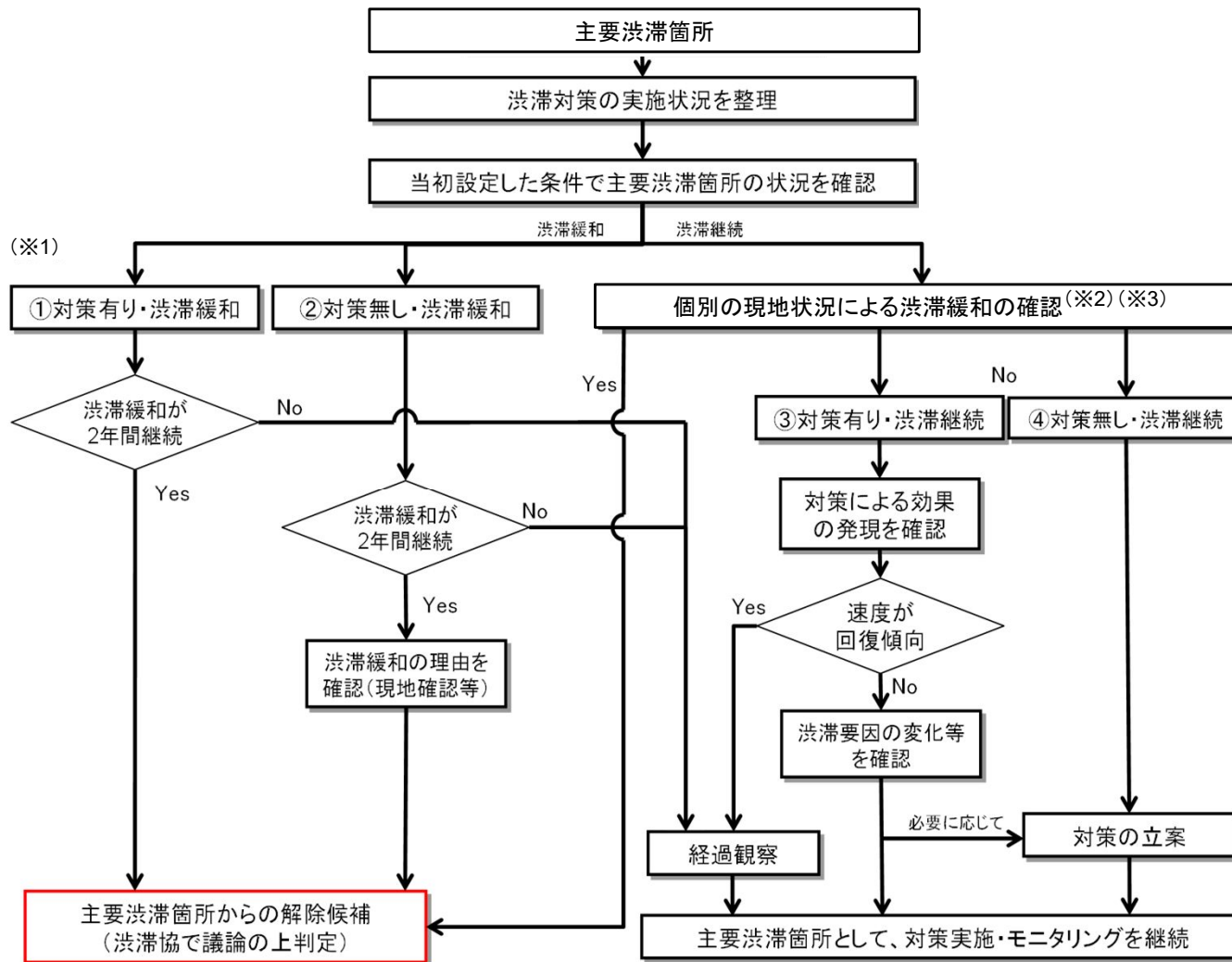
【主要渋滞箇所選定フロー】



3.主要渋滞箇所の解除の経緯

【主要渋滞箇所解除フロー】

◆主要渋滞箇所の解除は、以下のフローに従い検討。



(※2) 信号待ち回数が1回を超えない、渋滞長が短いなど個別確認による。

(※3) 個別の現地状況による渋滞の確認(現地調査)で基準を満たさなかった場合であっても、次年度以降解除が見込めると判断できれば、再び現地調査を行い、解除判定を実施する。

(※1)	渋滞緩和	渋滞継続
対策有り	①	③
対策無し	②	④

【主要渋滞箇所解除の経緯】

◇平成24年度 主要渋滞箇所(91箇所)

◇平成29年度(H29.8.3) 解除箇所
・南門橋西詰(R371)

1箇所解除

◇平成30年度 解除箇所
《第1回協議会》(H30.8.2) 《第2回協議会》(H31.3.22)
・粉河(R24) ・和歌山大学入口(県道752号)
・郵便橋(R42) ・東家(R371)
・明洋(R42) ・御幸辻(R371)
・勝浦臨海(R42)

7箇所解除

◇令和3年度(R4.3.23) 解除箇所
・市脇(R24) ・笠田駅南(R24)
・那賀高校前(R24) ・神島台(県道33号)
・次郎丸(県道7号) ・神島台南(県道33号)
・備前(R24) ・紀三井寺(R42)
・馬橋西(県道7号) ・紀の川大橋北詰(県道752号)
・谷(R24)

11箇所解除

◇令和4年度 解除箇所
《第1回協議会》(R4.8.26)
・岡崎交番前(県道138号)
《第2回協議会》(R5.3.23)
・船戸(県道14号) ・岡崎団地西口(神前吉礼線)
・日前宮前(県道138号) ・琴の浦(R42)
・医大病院前(R42) ・かまやま駅北(神前吉礼線)
・水軒口(R42) ・三田小学校北西(神前冬野線)
・船尾東(R42) ・三葛橋南(県道135号)
・藤白(R42) ・和歌浦(R42)
・黒江北口バス停(県道9号) ・マリーナ入口(R42)

15箇所解除

◇令和5年度(R6.3.18) 解除箇所
・鳴滝(県道7号) ・六十谷鉄橋北(県道139号)
・六十谷(県道7号) ・六十谷橋北詰(県道139号)
・六十谷駅前(県道7号) ・中之島(六十谷手平線)
・直川南(県道139号)

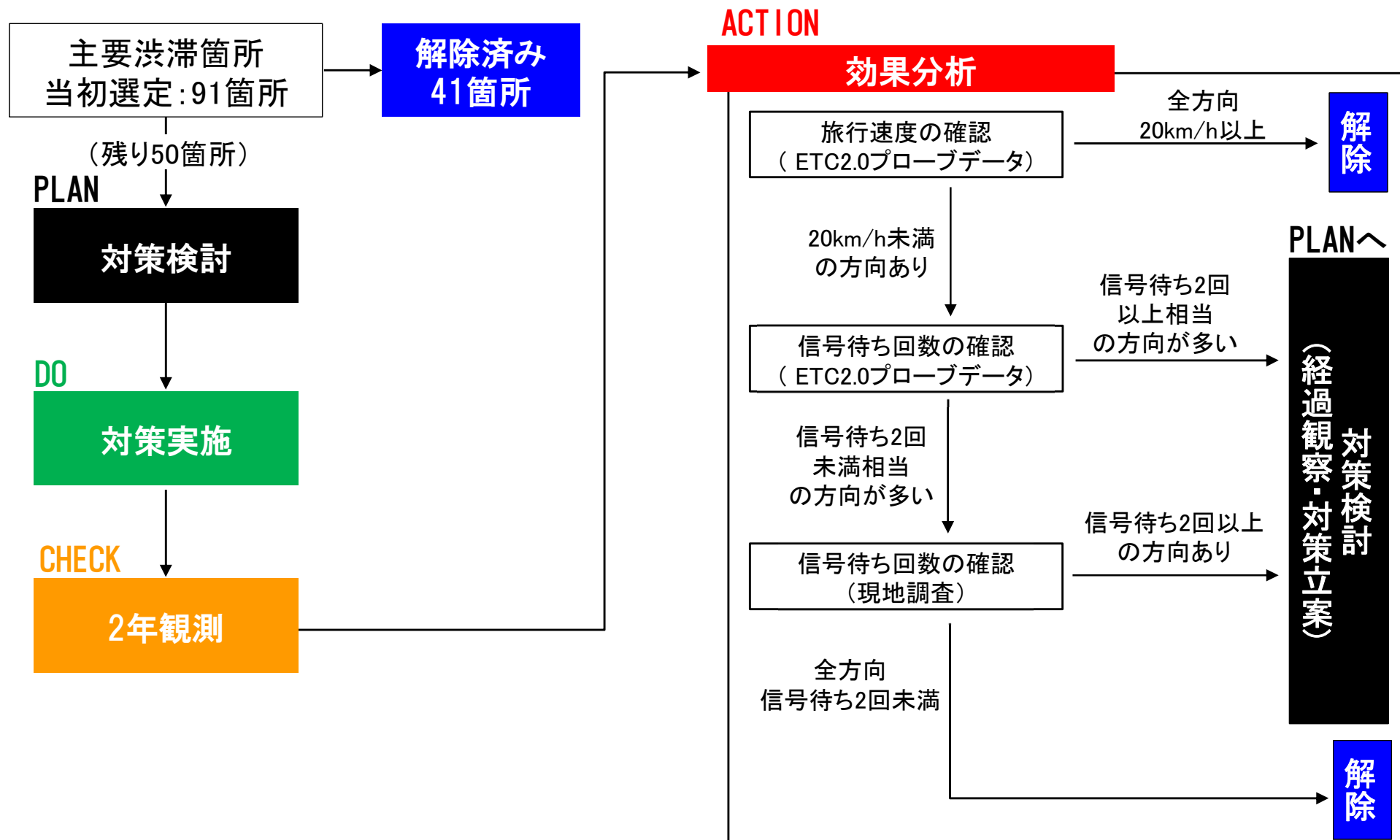
7箇所解除

令和7年4月1日 現在

主要渋滞箇所(50箇所) ※41箇所解除

4. 主要渋滞箇所の解除検討

- 和歌山県における主要渋滞箇所の解除検討にあたっては、下記のPDCAに基づき実施
- 主要渋滞箇所91箇所のうち、これまで41箇所について解除済み



5.和歌山県内の主要渋滞箇所

R7.4.1現在 主要渋滞箇所 50箇所

和歌山県

地域の主要渋滞箇所（一般道）

主要渋滞箇所	集約される区間数	箇所数
50 箇所	12 区間 ※36 箇所が含まれる	14 箇所

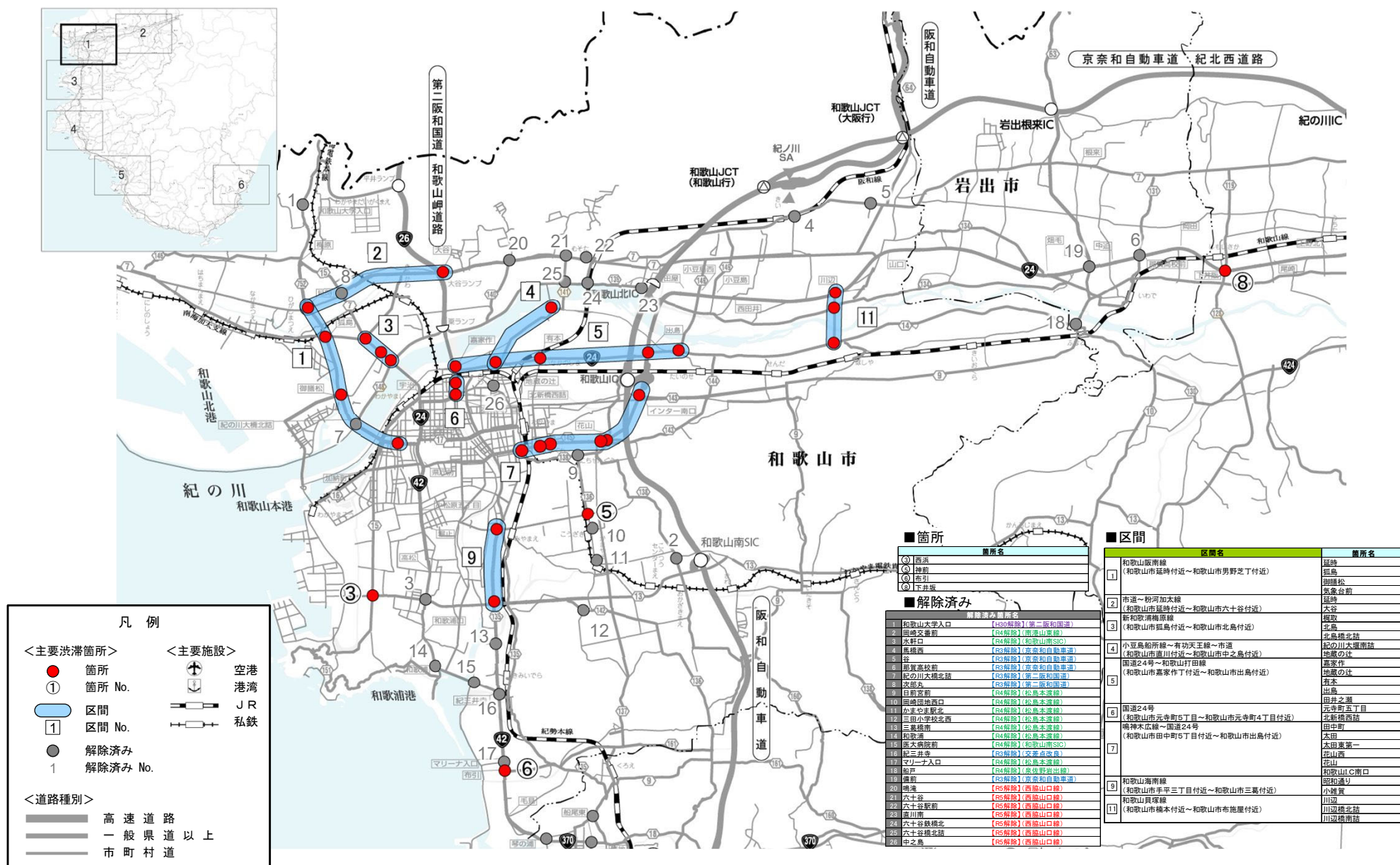
凡 例	
<主要渋滞箇所>	
● 箇所	✈ 空港
① 箇所 No.	⚓ 港湾
① 区間	— JR
① 区間 No.	— 私鉄
● 解除済み	
1 解除済み No.	
<道路種別>	
— 高速道路	
— 一般県道以上	
— 市町村道	

区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間



1 和歌山県 和歌山市 周辺

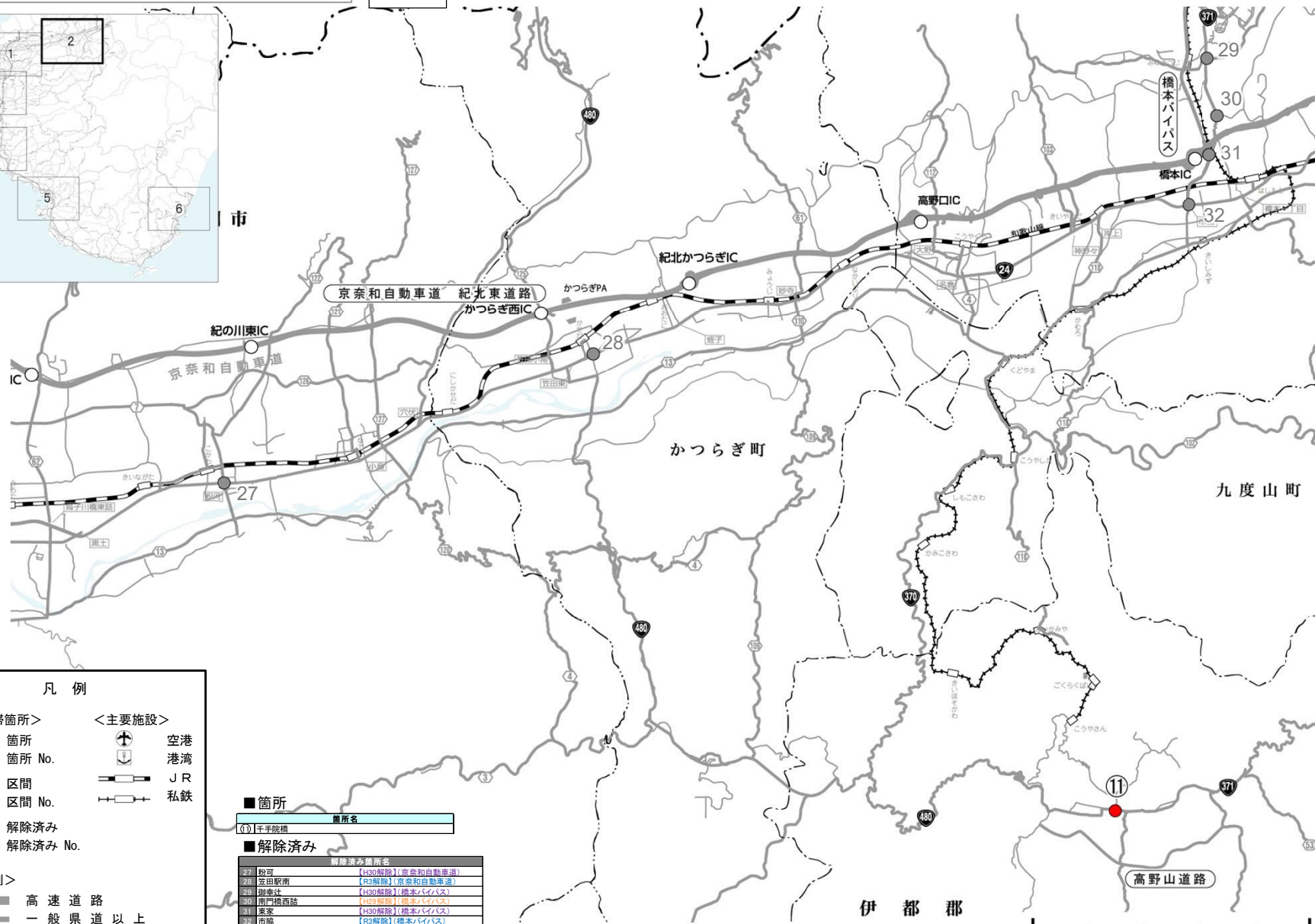
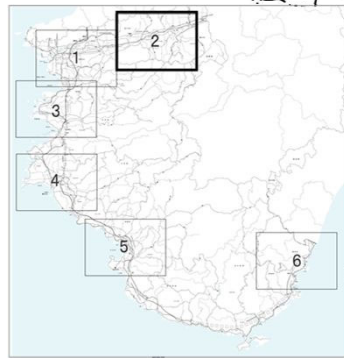
31箇所



区間:交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の
主要渋滞箇所を含む区間

2 和歌山県 紀の川市～橋本市 周辺

1 箇所



凡 例

<主要渋滞箇所>

- 箇所
- ① 箇所 No.
- 区間
- 区間 No.
- 解除済み
- 1 解除済み No.

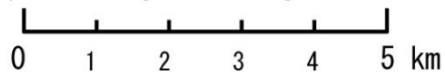
<主要施設>

- ✈ 空港
- ⚓ 港湾
- JR 鉄道
- 私鉄

<道路種別>

- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道

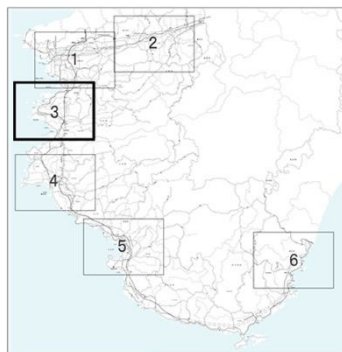
箇所名	解除済み箇所名
① 千手院橋	
■ 箇所	
27 粉河	[H30解除] (京奈和自動車道)
28 笠田駅前	[R3解除] (京奈和自動車道)
29 御幸辻	[H30解除] (橋本バイパス)
30 御門橋西詰	[H29解除] (橋本バイパス)
31 東家	[H30解除] (橋本バイパス)
32 市橋	[R3解除] (橋本バイパス)



区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

3 和歌山県 海南市～有田市 周辺

10箇所



■箇所

箇所名
② 清水
③ 六ヶノ辻
④ 有田大橋北
⑤ 湯浅

■区間

区間名	箇所名
⑬ 国道42号 (海南市下津町塩津付近～海南市下津町上付近)	塩津第一トンネル入口 小南
⑭ 千田築島線 (有田市山田原付近～有田市辻堂付近)	長保寺入口 保田橋北詰 保田橋南詰

■解除済み

解除済み箇所名	解除済み箇所名
③③ 黒江北バス停	[R4解除](和歌山南SIC)
③④ 琴の浦	[R4解除](松島本線)
③⑤ 船屋東	[R4解除](和歌山南SIC)
③⑥ 湯白	[R4解除](和歌山南SIC)

凡 例

<主要渋滞箇所>

- 箇所
- ① 箇所 No.
- ① 区間
- ① 区間 No.
- 解除済み
- 1 解除済み No.

<主要施設>

- ✈ 空港
- ⚓ 港湾
- JR
- 私鉄

<道路種別>

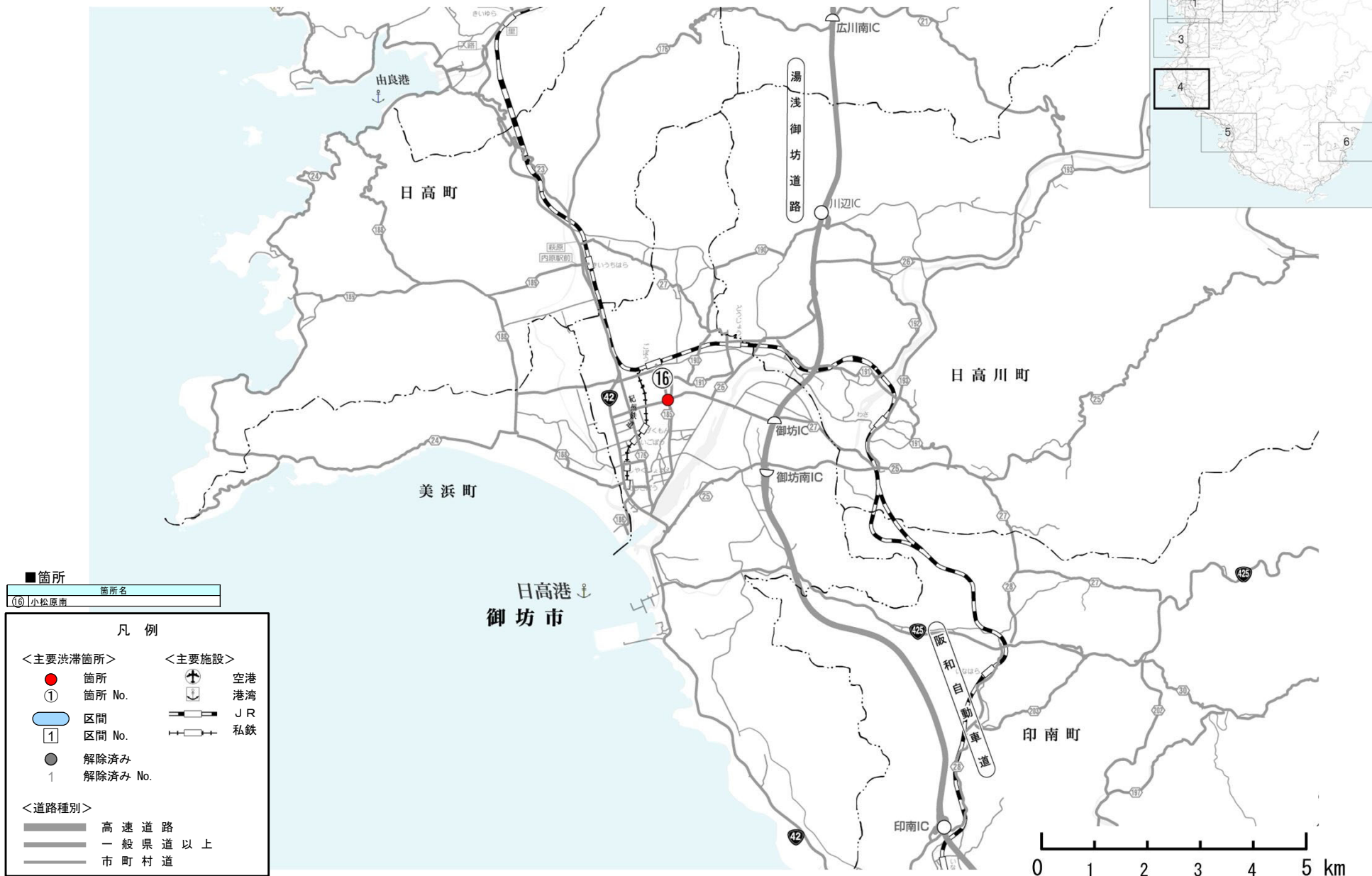
- 高 速 道 路
- 一 般 県 道 以 上
- 市 町 村 道

区間: 交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間



4 和歌山県 御坊市 周辺

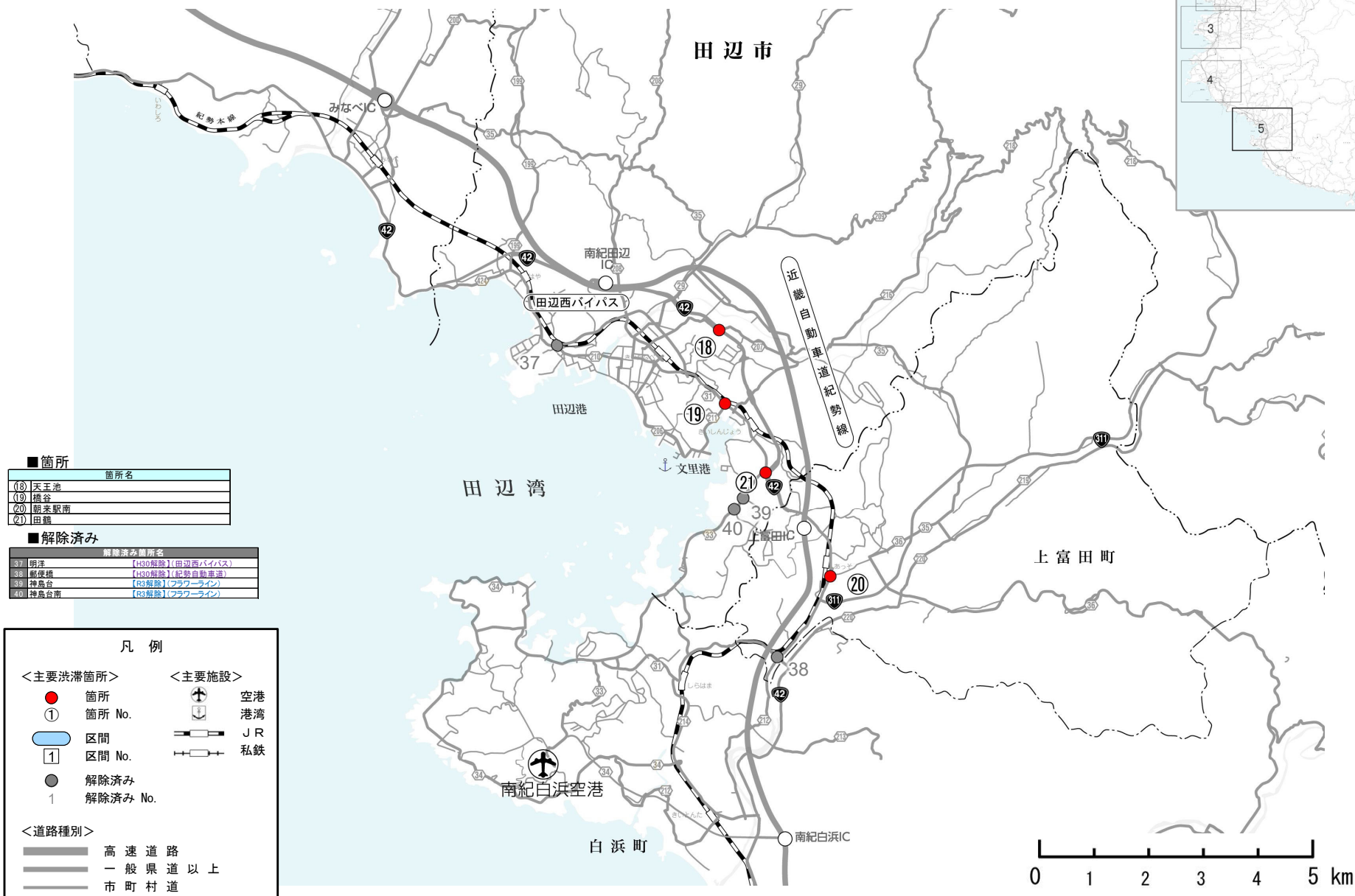
1箇所



区間:交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

5 和歌山県 田辺市 周辺

4箇所



区間: 交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

6 和歌山県 新宮市 周辺

3箇所



区間: 交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間



令和7年度 第1回 和歌山県道路交通渋滞対策協議会資料

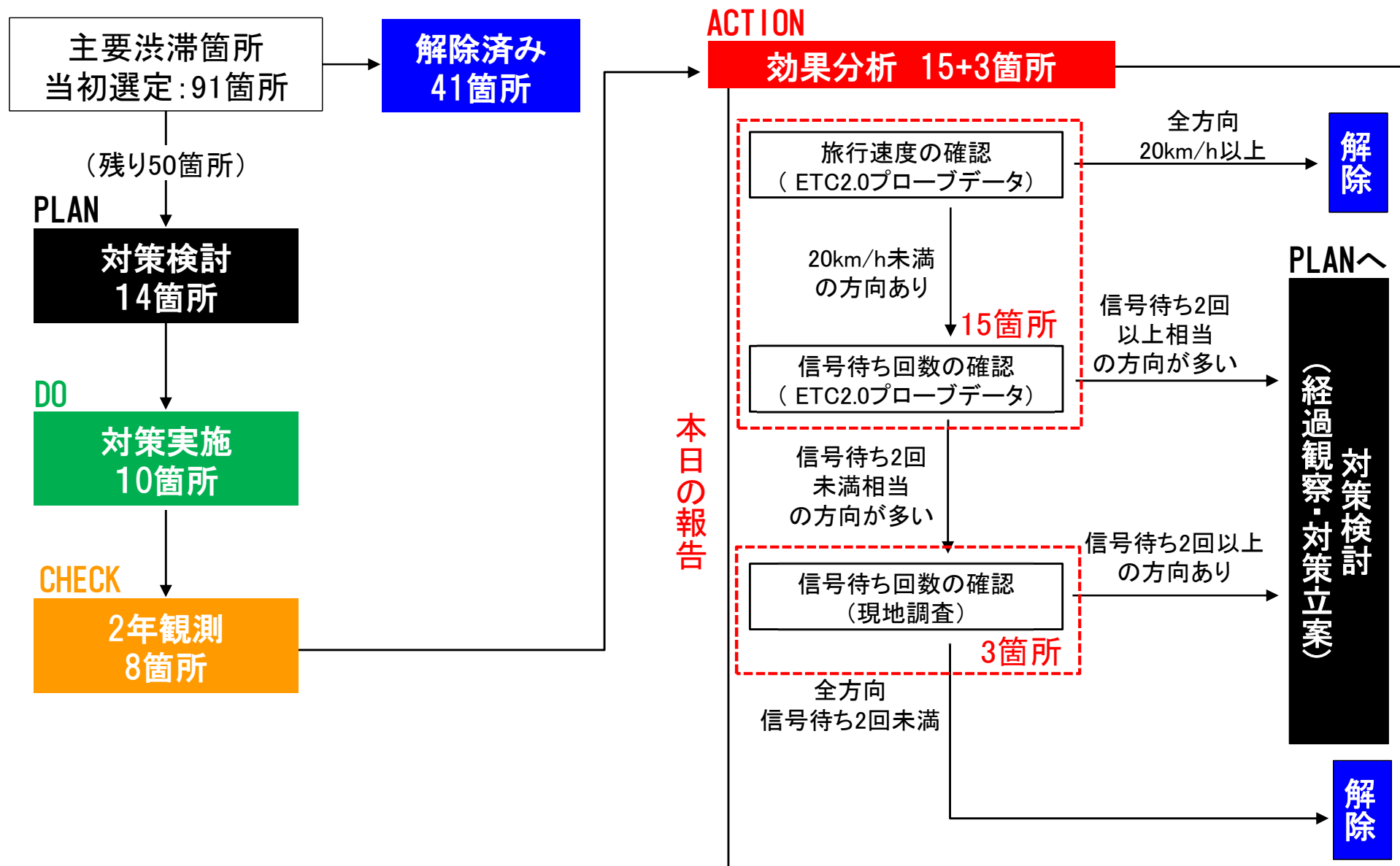


主要渋滞箇所の渋滞対策実施状況

和歌山県道路交通渋滞対策協議会

1. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION)

- 次ページの「主要渋滞箇所の渋滞対策一覧」に示すとおり、和歌山県における主要渋滞箇所91箇所のうち、これまでに41箇所を解除済み
- 残存する箇所は50箇所であり、このうち令和7年4月現在「ACTION」である18箇所について、今年度効果分析を実施



主要渋滞箇所の渋滞対策状況一覧（91箇所）

<参考資料>

P(PLAN)：対策の立案				14箇所			
番号	交差点名	対策名	対策完了年度	番号	交差点名	対策名	対策完了年度
1	延時	－	－	8	紀の川大堰南詰	－	－
2	狐島	－	－	9	地蔵の辻	－	－
3	御膳松	－	－	10	有本	－	－
4	気象台前	－	－	11	出島	－	－
5	大谷	－	－	12	下井坂	－	－
6	梶取	－	－	13	千手院橋	－	－
7	北島	－	－	14	小松原南	－	－

D(DO)：対象対策が工事中・事業化済み				10箇所			
番号	交差点名	対策名	対策完了年度	番号	交差点名	対策名	対策完了年度
1	冷水	有田海南道路・冷水拡幅	－	7	布引	交差点改良	－
2	塩津第一トンネル入口	有田海南道路・冷水拡幅	－	8	六堂ノ辻	松島本渡線・岡田大野中線	－
3	小南	有田海南道路・冷水拡幅	－	9	田鶴	文里湾横断道路	－
4	黒田	有田海南道路・冷水拡幅	－	10	橋谷	文里湾横断道路	－
5	長保寺入口	有田海南道路・冷水拡幅	－				
6	有田大橋北	有田海南道路・冷水拡幅	－				

C(CHECK)：対象対策完了後2年の経過観測中				8箇所			
番号	交差点名	対策名	対策完了年度	番号	交差点名	対策名	対策完了年度
1	北島橋北詰	交差点改良	R5	6	川辺	紀伊停車場田井ノ瀬線	R6
2	天王池	上万呂北新町線拡幅	R5	7	川辺橋北詰	紀伊停車場田井ノ瀬線	R6
3	速玉大社前	新宮紀宝道路	R6	8	川辺橋南詰	紀伊停車場田井ノ瀬線	R6
4	新宮高校前	新宮紀宝道路	R6				
5	橋本	新宮紀宝道路	R6				

A(ACTION)：効果検証・解除検討				15+3箇所			
番号	交差点名	対策名	対策完了年度	番号	交差点名	対策名	対策完了年度
1	保田橋北詰	有田サンブリッジ	R4	11	神前	市駅和佐線	R4
2	保田橋南詰	有田サンブリッジ	R4	12	小雑賀	市駅和佐線	R4
3	元寺町五丁目	市駅和佐線	R4	13	昭和通り	南港山東線	R4
4	北新橋西詰	市駅和佐線	R4	14	西浜	南港山東線	R4
5	田中町	市駅和佐線	R4	15	湯浅	交差点改良	R4
6	太田	市駅和佐線	R4	16	嘉家作	西脇山口線	R1
7	太田東第一	市駅和佐線	R4	17	田井之瀬	西脇山口線	R1
8	花山西	市駅和佐線	R4	18	朝来駅南	－	－
9	花山	市駅和佐線	R4				
10	和歌山I.C南口	市駅和佐線	R4				

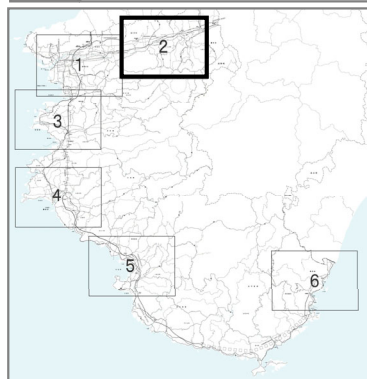
⇒ 番号1～15（15箇所）『現地調査』の実施
⇒ 番号16～18（3箇所）『解除』もしくは『経過観察・対策立案』の判定

解除済み				41箇所			
番号	交差点名	対策名	対策完了年度	番号	交差点名	対策名	対策完了年度
1	明洋	田辺西バイパス	H25	31	三田小学校北西	松島本渡線	H30
2	粉河	京奈和自動車道(紀北東道路)	H25	32	三葛橋南	松島本渡線	H30
3	御幸辻	橋本バイパス(国道371号)	H27	33	和歌浦	松島本渡線	H30
4	南門橋西詰	橋本バイパス(国道371号)	H27	34	マリーナ入口	松島本渡線	H30
5	東家	橋本バイパス（国道371号）	H27	35	鳴滝	西脇山口線	R1
6	市脇	橋本バイパス（国道371号）	H27	36	六十谷	西脇山口線	R1
7	郵便橋	紀勢自動車道(田辺～すさみ)	H27	37	六十谷駅前	西脇山口線	R1
8	勝浦臨海	那智勝浦新宮道路	H27	38	直川南	西脇山口線	R1
9	和歌山大学入口	第二阪和国道(平井～大谷)	H27	39	六十谷鉄橋北	西脇山口線	R1
10	那賀高校前	京奈和自動車道	H28	40	六十谷橋北詰	西脇山口線	R1
11	備前	京奈和自動車道	H28	41	中之島	西脇山口線	R1
12	馬橋西	京奈和自動車道	H28				
13	谷	京奈和自動車道	H28				
14	笠田駅南	京奈和自動車道	H28				
15	紀の川大橋北詰	第二阪和国道	H29				
16	次郎丸	第二阪和国道	H29				
17	紀三井寺	交差点改良	H30				
18	神島台	白浜温泉線(フラワーライン)	H30				
19	神島台南	白浜温泉線(フラワーライン)	H30				
20	船戸	泉佐野岩出線	H30				
21	医大病院前	和歌山南SIC	H30				
22	水軒口	和歌山南SIC	H30				
23	船尾東	和歌山南SIC	H30				
24	藤白	和歌山南SIC	H30				
25	黒江北口バス停	和歌山南SIC	H30				
26	岡崎交番前	南港山東線	H30				
27	岡崎団地西口	松島本渡線	H30				
28	琴の浦	松島本渡線	H30				
29	かまやま駅北	松島本渡線	H30				
30	日前宮前	松島本渡線	H30				

	R6	R7
P	14	14
D	16	10
C	17	8
A	3	18
解除	41	41
合計	91	91

2. 主要渋滞箇所の主な渋滞対策状況位置図

2 和歌山県 紀の川市～橋本市 周辺



紀の川市

京奈和自動車道
高野口IC～紀北かつらぎIC(H24.2)
紀北かつらぎIC～紀の川IC(H26.3)

京奈和自動車道 紀北東道路
かつらぎ西IC

かつらぎPA

紀北かつらぎIC

橋本バイパス
4車線開通(一部暫定2車線)(H26.6)
全線4車線化(H27.9)等

橋本バイパス

橋本IC

京奈和自動車道
橋本東IC～橋本IC(H19.8)
橋本IC～高野口IC(H18.4)

高野口IC

かつらぎ町

九度山町

高野山道路
(H27.3)

高野山道路

伊都郡

凡 例

<対策>

- 対策(DO)
- 対策(CHECK)
- 対策(ACTION)
- その他過去の対策

<主要渋滞箇所>

- 箇所(PLAN)
- 箇所(DO)
- 箇所(CHECK)
- 箇所(ACTION)
- 区間
- 解除済み

<主要施設>

- ✈ 空港
- 🚢 港湾
- 🚆 J R
- 🚋 私鉄

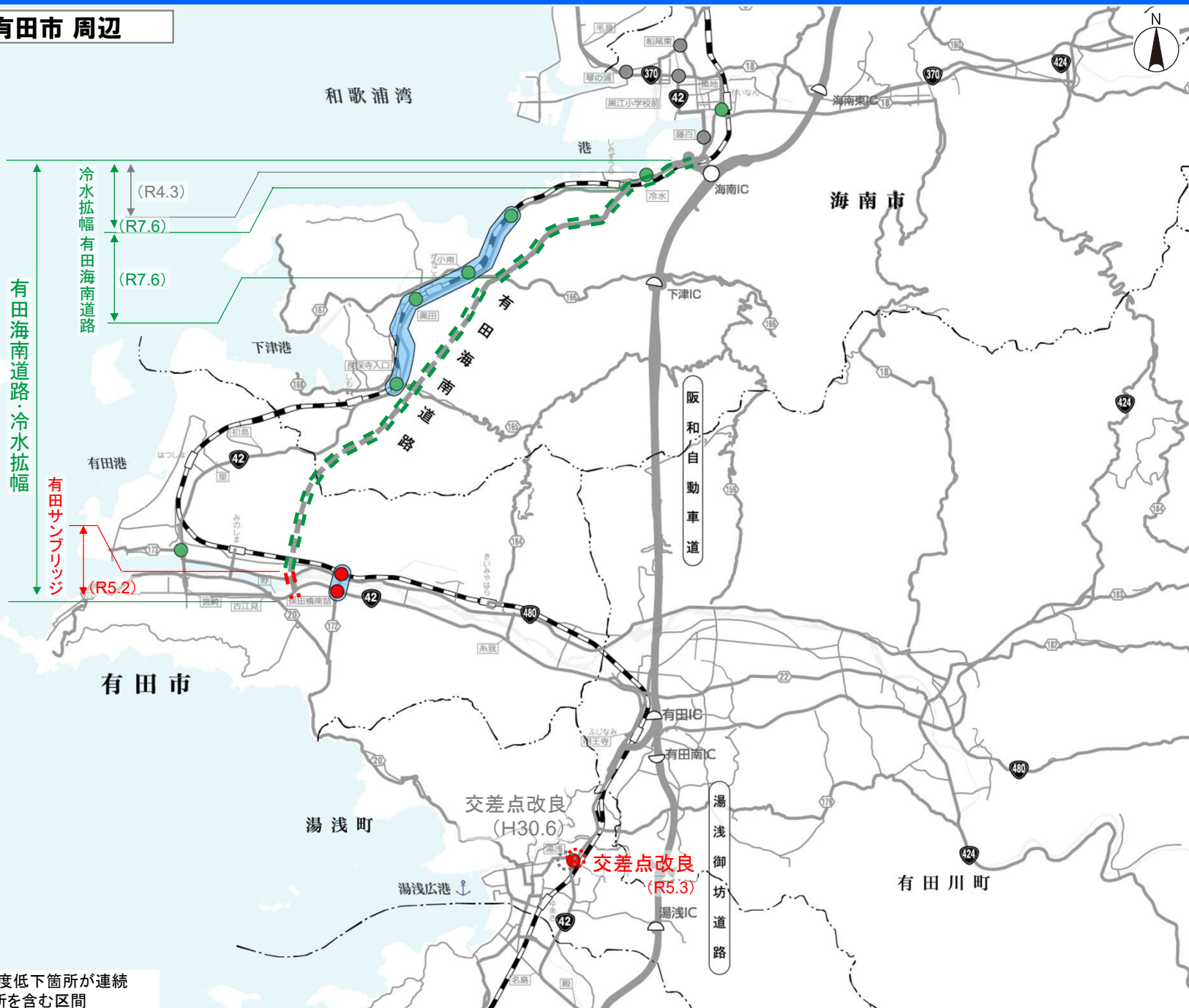
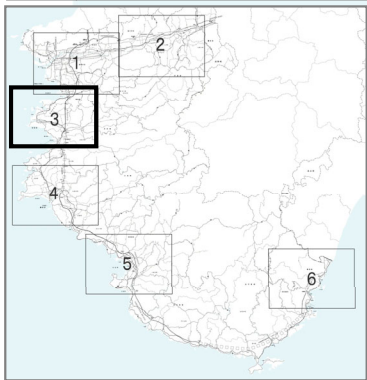
<道路種別>

- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道

区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

2. 主要渋滞箇所の主な渋滞対策状況位置図

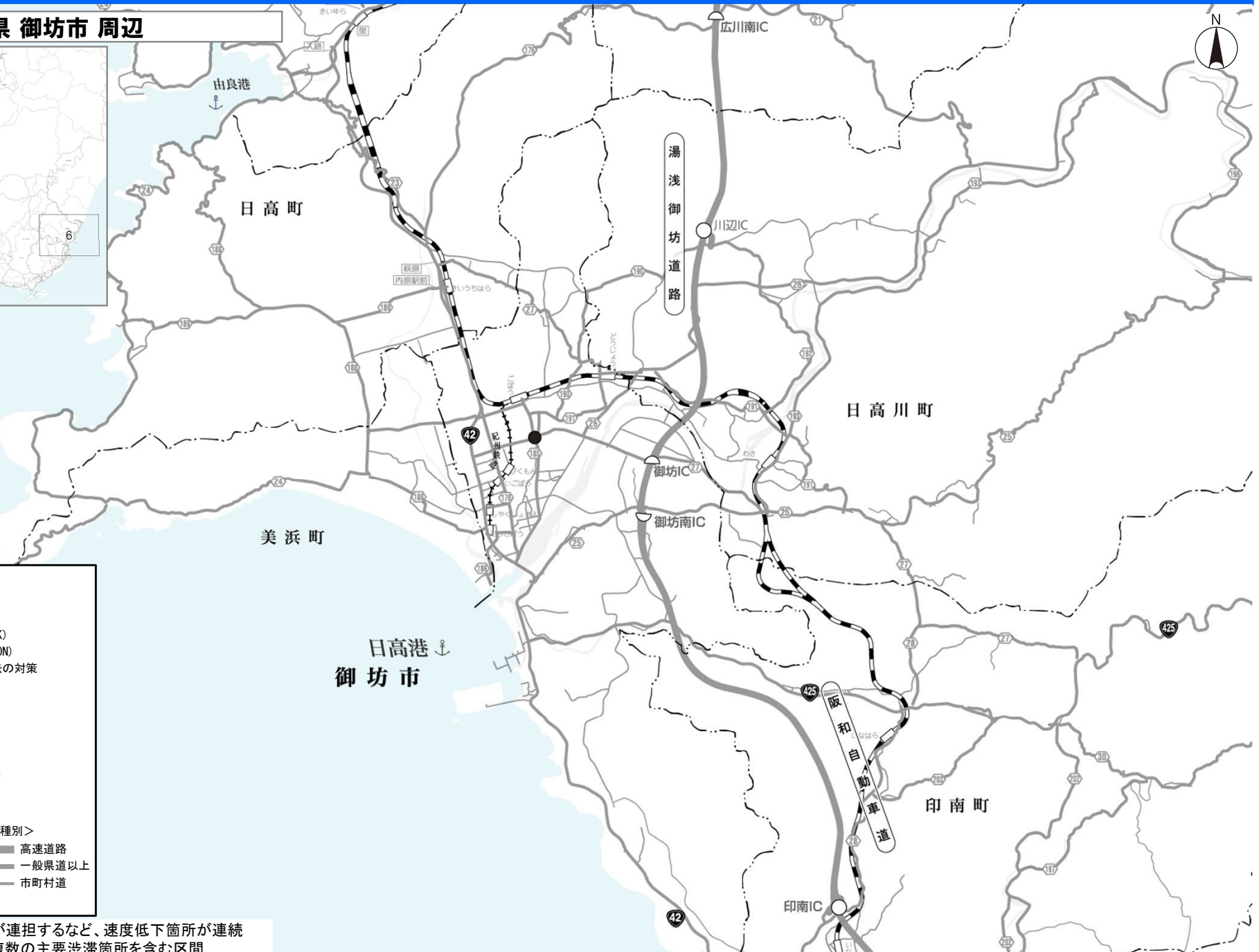
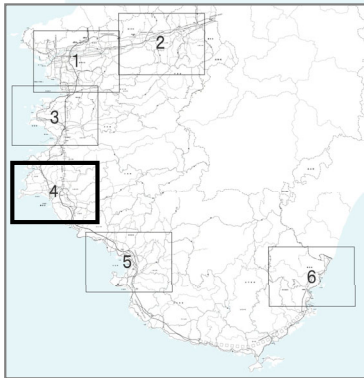
3 和歌山県 海南市～有田市 周辺



区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

2. 主要渋滞箇所の主な渋滞対策状況位置図

4 和歌山県 御坊市 周辺



凡 例	
<対策>	
	対策 (DO)
	対策 (CHECK)
	対策 (ACTION)
	その他過去の対策
	路線
	交差点
<主要渋滞箇所>	
	箇所 (PLAN)
	箇所 (DO)
	箇所 (CHECK)
	箇所 (ACTION)
	区間
	解除済み
<主要施設>	
	空港
	港湾
	J R
	私鉄
<道路種別>	
	高速道路
	一般県道以上
	市町村道

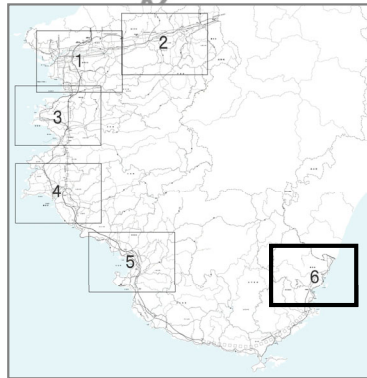
区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

2. 主要渋滞箇所の主な渋滞対策状況位置図



2. 主要渋滞箇所の主な渋滞対策状況位置図

6 和歌山県 新宮市 周辺



3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION): 現地調査実施箇所選定 (旅行速度の確認・信号待ち回数の確認)

《現地調査実施箇所選定の考え方》

- ・信号待ち回数の判定より、「○」「×」が○ $\geq$ ×の場合実施とする。
- ・信号待ち回数の判定が全て「△」の場合実施とする。

《渋滞レベル判定表》

〇〇交差点			流入1	流入2	流入3	流入4
			1レーン 左直	2レーン 左直+右	2レーン 左直+右	2レーン 左直+右
信号現示	信号サイクル長		160秒			
	青時間 (矢印信号含む)	青時間	94秒	50秒	104秒	50秒
		青時間比	58.8%	31.3%	65.0%	31.3%
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	13.1 km/h	8.5 km/h	22.6 km/h	32.3 km/h
		昼12時間	13.3 km/h	10.5 km/h	24.5 km/h	34.6 km/h
	信号待ち回数	0回	99.2%	42.7%	93.6%	81.7%
		1回	0.6%	33.8%	6.2%	15.1%
		2回以上	0.2%	23.5%	0.2%	3.2%

プローブデータから信号待ち回数を整理判定

1回以上の合計が5%未満: ○ 1回以上の合計が5%以上: △ 2回以上が5%以上: ×

3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION): 保田橋北詰交差点

《交差点位置》



至 和歌山市中心部



《実施対策》

- 有田サンブリッジ【R5.2】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果(R5.5月18日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R6.9～11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数: ETC2.0プローブ(R6.9～11)

《渋滞レベル判定表》

ヤ ス ダバシキタヅメ 保田橋北詰交差点（A-1）			流入 1		流入 2		流入 3	
			2レーン		1レーン		1レーン	
			直+右		左直		左右	
信号現示	信号サイクル長		100秒					
	青時間 （矢印信号含む）	青時間	63秒		52秒		25秒	
		青時間比	63%		52%		25%	
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	34.8km/h		39.8km/h		11.7km/h	
		昼12時間	35.5km/h		40.4km/h		12.6km/h	
	信号待ち回数	0回	99.7%		99.5%		81.0%	
		1回	0.2%	○	0.4%	○	18.5%	△
		2回以上	0.1%		0.1%		0.5%	

○凡例○

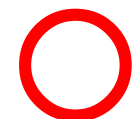
旅行速度(ETC2.0)

20km/h以上: 青で表示
20～10km/h: 橙で表示
10km/h未満: 赤で表示

信号待ち回数(ETC2.0)

1回以上の合計が5%未満: ○
1回以上の合計が5%以上: △
2回以上が5%以上: ×

現地調査の
実施の有無



3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION): 保田橋南詰交差点

《交差点位置》



至 和歌山市中心部



《実施対策》

- 有田サンブリッジ【R5.2】

《使用データ》

- 至 有田郡
- 信号現示 : 実測結果(R5.5月18日測定)
 - 旅行速度 : ETC2.0プローブ
(R6.9~11、平日、昼間12時間)
 - 信号待ち回数: ETC2.0プローブ(R6.9~11)

《渋滞レベル判定表》

ヤスダバシミナミツメ 保田橋南詰交差点（A-2）			流入 1		流入 2		流入3		流入4	
			2レーン		1レーン		2レーン		2レーン	
			左直+右		左直右		左直+右		左直+右	
信号現示	信号サイクル長		140秒							
	青時間 （矢印信号含む）	青時間	67秒		38秒		67秒		48秒	
		青時間比	48%		27%		48%		34%	
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	35.4km/h		14.9km/h		35.3km/h		23.7km/h	
		昼12時間	35.9km/h		16.0km/h		36.0km/h		23.4km/h	
	信号待ち回数	0回	98.1%		98.8%		96.6%		77.1%	
		1回	1.8%	○	1.0%	○	2.1%	○	18.5%	△
		2回以上	0.1%		0.2%		1.3%		4.4%	

○凡例○

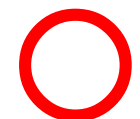
旅行速度(ETC2.0)

20km/h以上: 青で表示
20~10km/h: 橙で表示
10km/h未満: 赤で表示

信号待ち回数(ETC2.0)

1回以上の合計が5%未満: ○
1回以上の合計が5%以上: △
2回以上が5%以上: ×

現地調査の
実施の有無

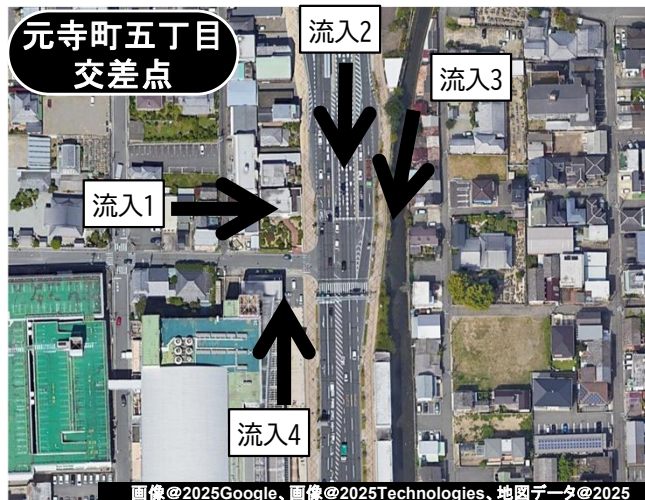


3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION):元寺町五丁目交差点

《交差点位置》



至 大阪府



至 和歌山市中心部

《実施対策》

- 市駅和佐線【R5.2】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R6.9月10日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R6.9～11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数 : ETC2.0プローブ (R6.9～11)

《渋滞レベル判定表》

モトドラマチゴチウメ 元寺町五丁目交差点 (A-3)			流入1	流入2	流入3	流入4
			1レーン	3レーン	2レーン	2レーン
			左右	直+直+右	直+右	左直+直
信号現示	信号サイクル長		175秒			
	青時間 (矢印信号含む)	青時間	28秒	101秒	27秒	95秒
		青時間比	16%	58%	15%	54%
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	10.2km/h	24.8km/h	8.0km/h	16.5km/h
		昼12時間	11.2km/h	30.7km/h	9.8km/h	17.6km/h
	信号待ち回数	0回	99.5%	84.8%	95.3%	100.0%
		1回	0.5%	15.0%	3.9%	0.0%
		2回以上	0.0%	0.2%	0.8%	0.0%

○凡例○

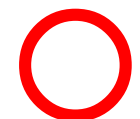
旅行速度 (ETC2.0)

20km/h以上: 青で表示
20～10km/h: 橙で表示
10km/h未満: 赤で表示

信号待ち回数 (ETC2.0)

1回以上の合計が5%未満: ○
1回以上の合計が5%以上: △
2回以上が5%以上: ×

現地調査の
実施の有無

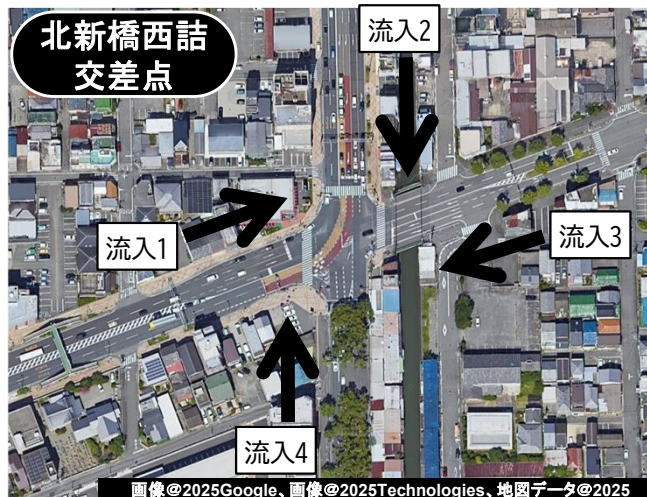


3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION): 北新橋西詰交差点

《交差点位置》



至 大阪府



至 和歌山市中心部

《実施対策》

- 市駅和佐線【R5.2】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R6.9月10日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R6.9～11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数 : ETC2.0プローブ (R6.9～11)

《渋滞レベル判定表》

北新橋西詰交差点 (A-4)			流入1	流入2	流入3	流入4
キタシンバシニシツメ			4レーン	4レーン	3レーン	3レーン
			左+直+直+右	直+直+右+右	左直+直+右	左直+直+右
信号現示	信号サイクル長		170秒			
	青時間	青時間	52秒	106秒	52秒	106秒
	(矢印信号含む)	青時間比	31%	62%	31%	62%
プローブデータ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	12.1km/h	10.8km/h	13.1km/h	11.5km/h
		昼12時間	14.1km/h	10.7km/h	14.7km/h	15.2km/h
	信号待ち回数	0回	99.1%	99.9%	99.7%	89.7%
		1回	0.9%	0.1%	0.3%	7.9%
		2回以上	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%

○凡例○

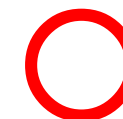
旅行速度(ETC2.0)

20km/h以上: 青で表示
20～10km/h: 橙で表示
10km/h未満: 赤で表示

信号待ち回数(ETC2.0)

1回以上の合計が5%未満: ○
1回以上の合計が5%以上: △
2回以上が5%以上: ×

現地調査の
実施の有無

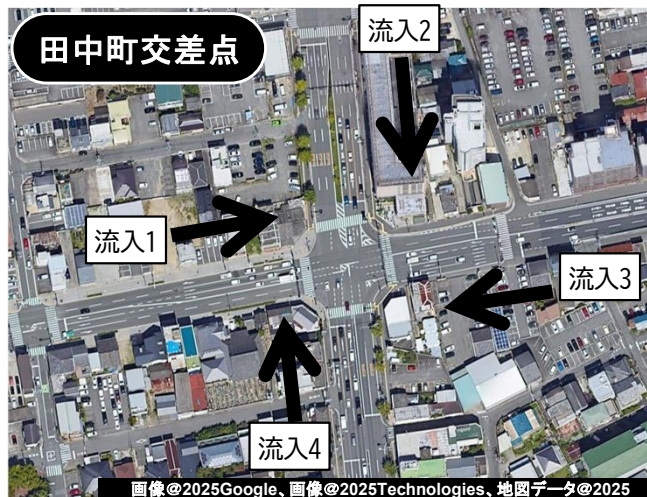


3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION): 田中町交差点

《交差点位置》



至 大阪府



至 和歌山市中心部

《実施対策》

- 市駅和佐線【R5.2】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R4.9月8日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R6.9～11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数 : ETC2.0プローブ (R6.9～11)

《渋滞レベル判定表》

タナカマチ 田中町交差点 (A-5)			流入1	流入2	流入3	流入4
			3レーン	3レーン	4レーン	3レーン
			左直+直+右	左+直+直	左+直+直+右	左直+直+右
信号現示	信号サイクル長		150秒			
	青時間	青時間	64秒	48秒	90秒	48秒
	(矢印信号含む)	青時間比	43%	32%	60%	32%
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	10.8km/h	17.1km/h	12.9km/h	16.4km/h
		昼12時間	11.2km/h	18.2km/h	15.0km/h	17.5km/h
	信号待ち回数	0回	100.0%	99.6%	100.0%	98.9%
		1回	0.0%	0.4%	0.0%	1.0%
		2回以上	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%

○凡例○

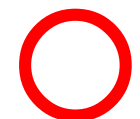
旅行速度(ETC2.0)

20km/h以上: 青で表示
20～10km/h: 橙で表示
10km/h未満: 赤で表示

信号待ち回数(ETC2.0)

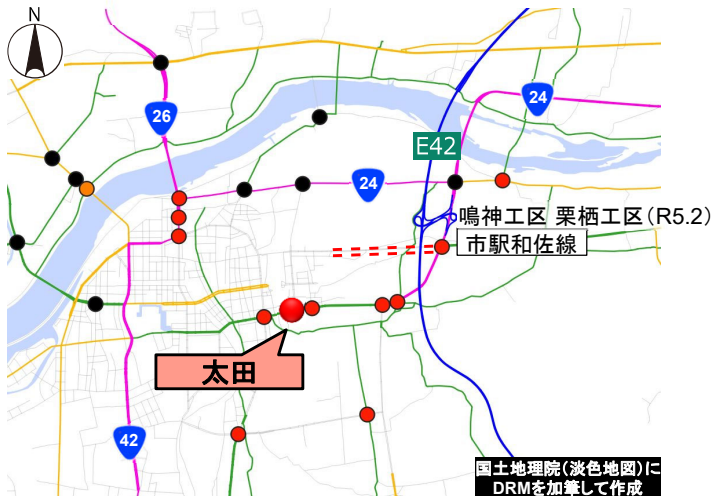
1回以上の合計が5%未満: ○
1回以上の合計が5%以上: △
2回以上が5%以上: ×

現地調査の
実施の有無

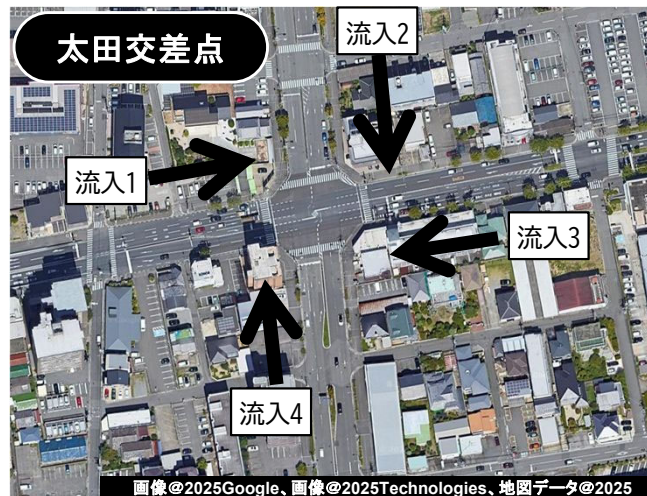


3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION): 太田交差点

《交差点位置》



至 大阪府



至 和歌山市中心部

《実施対策》

- 市駅和佐線【R5.2】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R4.9月8日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R6.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数 : ETC2.0プローブ (R6.9~11)

《渋滞レベル判定表》

オオダ 太田交差点 (A-6)			流入1	流入2	流入3	流入4
			4レーン	3レーン	3レーン	3レーン
			左+直+直+右	直+直+右	左直+直+右	左直+直+右
信号現示	信号サイクル長		150秒			
	青時間	青時間	94秒	43秒	94秒	43秒
	(矢印信号含む)	青時間比	63%	29%	63%	29%
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	21.3km/h	17.5km/h	13.4km/h	8.5km/h
		昼12時間	21.4km/h	19.3km/h	16.2km/h	9.5km/h
	信号待ち回数	0回	100.0%	98.9%	100.0%	99.6%
		1回	0.0%	0.9%	0.0%	0.4%
		2回以上	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%

○凡例○

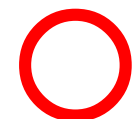
旅行速度(ETC2.0)

20km/h以上: 青で表示
20~10km/h: 橙で表示
10km/h未満: 赤で表示

信号待ち回数(ETC2.0)

1回以上の合計が5%未満: ○
1回以上の合計が5%以上: △
2回以上が5%以上: ×

現地調査の
実施の有無

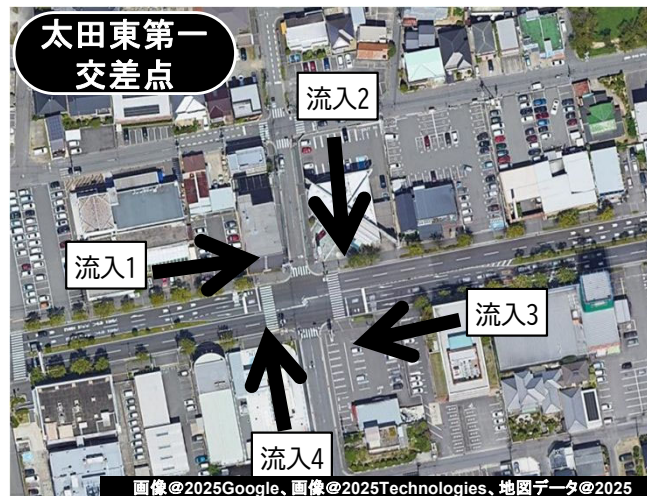


3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION): 太田東第一交差点

《交差点位置》



至 大阪府



《実施対策》

- 市駅和佐線【R5.2】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R4.9月8日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R6.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数 : ETC2.0プローブ (R6.9~11)

至
紀の川
市

至 和歌山市中心部

《渋滞レベル判定表》

オ オ ダヒガシダイイチ 太田東第一交差点 (A-7)			流入 1	流入 2	流入 3	流入 4
			3レーン	1レーン	3レーン	1レーン
			左直+直+右	左直右	左直+直+右	左直右
信号現示	信号サイクル長		150秒			
	青時間	青時間	102秒	36秒	102秒	36秒
	(矢印信号含む)	青時間比	68%	24%	68%	24%
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	27.2km/h	9.5km/h	17.4km/h	ETC2.0 データの 集計不可 当該流入に 基本リンク無し
		昼12時間	27.3km/h	10.0km/h	22.5km/h	
	信号待ち回数	0回	100.0%	99.5%	91.8%	
		1回	0.0%	0.5%	4.7%	
		2回以上	0.0%	0.0%	3.5%	

○凡例○

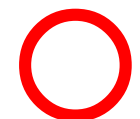
旅行速度(ETC2.0)

20km/h以上: 青で表示
20~10km/h: 橙で表示
10km/h未満: 赤で表示

信号待ち回数(ETC2.0)

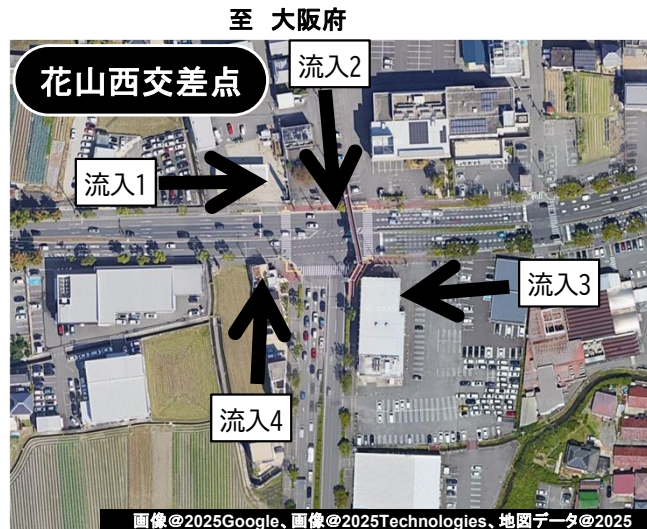
1回以上の合計が5%未満 : ○
1回以上の合計が5%以上 : △
2回以上が5%以上 : ×

現地調査の
実施の有無



3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION):花山西交差点

《交差点位置》



《実施対策》

- 市駅和佐線【R5.2】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R5.11月9日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R6.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数 : ETC2.0プローブ (R6.9~11)

至
紀の川
市

至 和歌山市中心部

《渋滞レベル判定表》

ハナヤマニシ 花山西交差点 (A-8)			流入1	流入2	流入3	流入4
			3レーン	1レーン	3レーン	3レーン
			直+直+右	左直右	左+直+直	左+右+右
信号現示	信号サイクル長		150秒			
	青時間 (矢印信号含む)	青時間比	107秒 71%	ETC2.0 データの 集計不可 当該流入に 基本リンク無し	87秒 58%	29秒 19%
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	19.1km/h		17.2km/h	7.2km/h
		昼12時間	22.6km/h		20.4km/h	7.4km/h
	信号待ち回数	0回	89.8%		99.8%	87.3%
		1回	8.9%		0.1%	12.6%
		2回以上	1.3%		0.1%	0.1%

○凡例○

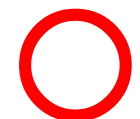
旅行速度(ETC2.0)

20km/h以上: 青で表示
20~10km/h: 橙で表示
10km/h未満: 赤で表示

信号待ち回数(ETC2.0)

1回以上の合計が5%未満 : ○
1回以上の合計が5%以上 : △
2回以上が5%以上 : ×

現地調査の
実施の有無

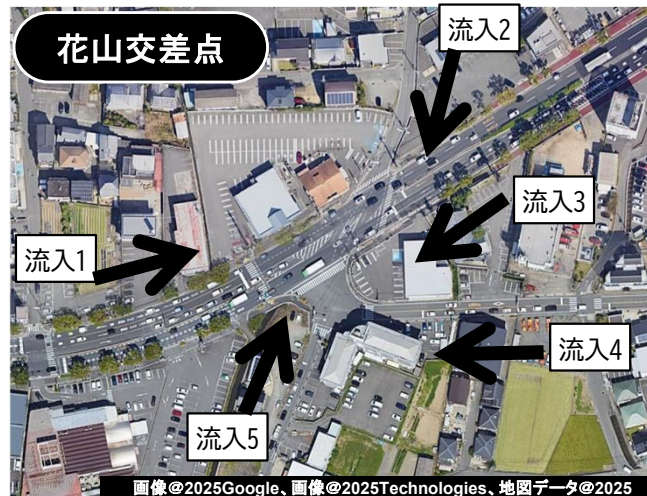


3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION):花山交差点

《交差点位置》



至 大阪府



至 和歌山市中心部

《実施対策》

- 市駅和佐線【R5.2】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R5.11月9日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R6.9～11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数 : ETC2.0プローブ (R6.9～11)

《渋滞レベル判定表》

ハナヤマ 花山交差点 (A-9)			流入 1		流入 2		流入3		流入4		流入5		○凡例○ 旅行速度(ETC2.0) 20km/h以上:青で表示 20～10km/h:橙で表示 10km/h未満:赤で表示 信号待ち回数(ETC2.0) 1回以上の合計が5%未満:○ 1回以上の合計が5%以上:△ 2回以上が5%以上:×
			3レーン		1レーン		3レーン		1レーン		1レーン		
			左直+直+右		左直右		左直+直+右		左右		左直右		
信号現示	信号サイクル長		150秒										
	青時間 (矢印信号含む)	青時間	97秒	37秒	97秒	37秒	97秒	37秒	37秒	37秒			
		青時間比	65%	25%	65%	25%	65%	25%	25%	25%			
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	21.7km/h	12.7km/h	15.6km/h	6.1km/h	16.3km/h						
		昼12時間	21.9km/h	13.3km/h	17.1km/h	7.7km/h	16.6km/h						
	信号待ち回数	0回	99.9%	81.7%	94.7%	62.2%	98.2%						
		1回	0.1%	○	14.6%	△	5.2%	△	30.2%	×	1.6%	○	
		2回以上	0.0%	○	3.7%	△	0.1%	△	7.6%	×	0.2%	○	
現地調査の 実施の有無 ○													

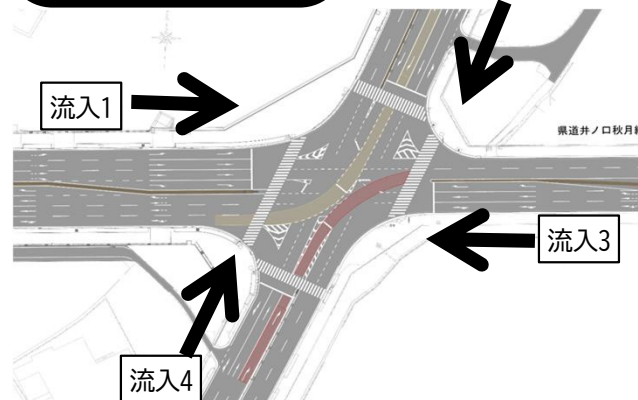
3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION):和歌山I. C南口交差点

《交差点位置》



至 大阪府

和歌山I. C南口
交差点



至 和歌山市中心部

《実施対策》

- 市駅和佐線【R5.2】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果(R5.11月9日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ
(R6.9～11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数: ETC2.0プローブ(R6.9～11)

《渋滞レベル判定表》

ワカヤマインターミナミグチ 和歌山 I.C 南口交差点 (A-10)			流入 1	流入 2	流入 3	流入 4	○凡例○ 旅行速度(ETC2.0) 20km/h以上:青で表示 20～10km/h: 橙で表示 10km/h未満: 赤で表示 信号待ち回数(ETC2.0) 1回以上の合計が5%未満:○ 1回以上の合計が5%以上:△ 2回以上が5%以上:×		
			4レーン	4レーン	3レーン	3レーン			
			左+直+直+右	左直+直+直+右	左直+直+右	左直+直+右			
信号現示	信号サイクル長		150秒						
	青時間 (矢印信号含む)	青時間	31秒	112秒	41秒	100秒			
		青時間比	21%	75%	27%	67%			
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	ETC2.0 データの 集計不可 当該流入に 基本リンク無し	14.6km/h		7.7km/h		22.2km/h	
		昼12時間		18.6km/h		8.9km/h		22.6km/h	
	信号待ち回数	0回		97.2%		67.5%		92.4%	
		1回		2.8%	○	28.9%	△	7.0%	△
		2回以上		0.0%		3.6%		0.6%	

現地調査の
実施の有無

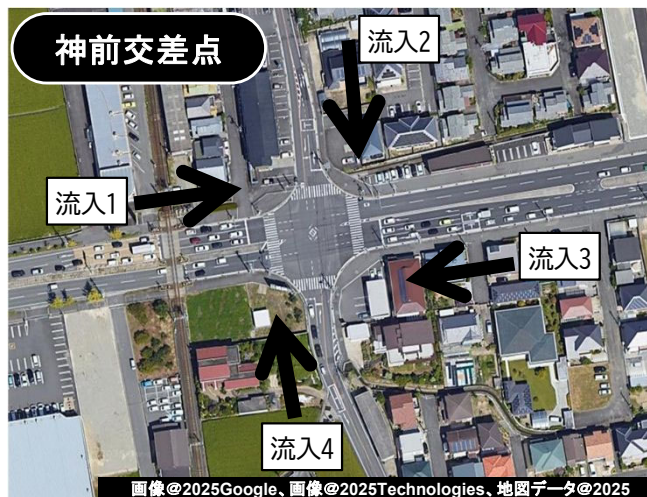


3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION): 神前交差点

《交差点位置》



至 大阪府



至 和歌山市中心部

《実施対策》

- 市駅和佐線【R5.2】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R4.9月8日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R6.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数 : ETC2.0プローブ (R6.9~11)

至
紀の川
市

《渋滞レベル判定表》

コウザキ 神前交差点 (A-11)			流入1	流入2	流入3	流入4
			3レーン 左直+直+右	2レーン 左直+右	3レーン 左直+直+右	2レーン 左直+右
信号現示	信号サイクル長		130秒			
	青時間 (矢印信号含む)	青時間	66秒	52秒	66秒	52秒
		青時間比	51%	40%	51%	40%
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	11.5km/h	23.5km/h	10.9km/h	12.9km/h
		昼12時間	12.0km/h	24.6km/h	10.8km/h	12.3km/h
	信号待ち回数	0回	70.2%	76.9%	95.9%	95.6%
		1回	25.4%	21.6%	3.9%	3.4%
		2回以上	4.4%	1.5%	0.2%	1.0%

○凡例○

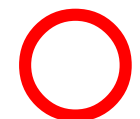
旅行速度(ETC2.0)

20km/h以上: 青で表示
20~10km/h: 橙で表示
10km/h未満: 赤で表示

信号待ち回数(ETC2.0)

1回以上の合計が5%未満 : ○
1回以上の合計が5%以上 : △
2回以上が5%以上 : ×

現地調査の
実施の有無

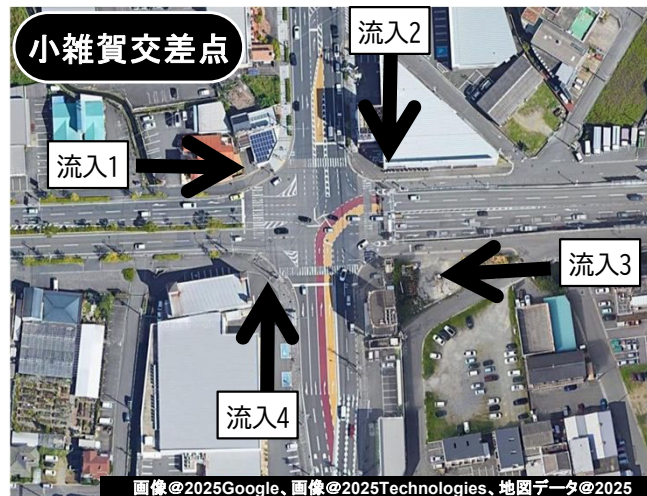


3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION):小雑賀交差点

《交差点位置》



至 大阪府



《実施対策》

- 市駅和佐線【R5.2】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R4.9月28日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R6.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数 : ETC2.0プローブ (R6.9~11)

《渋滞レベル判定表》

コザイカ 小雑賀交差点 (A-12)			流入1	流入2	流入3	流入4
			3レーン	3レーン	3レーン	3レーン
			左直+直+右	左直+直+右	左直+直+右	左直+直+右
信号現示	信号サイクル長		150秒			
	青時間	青時間	71秒	52秒	82秒	52秒
	(矢印信号含む)	青時間比	47%	35%	55%	35%
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	9.0km/h	8.0km/h	7.6km/h	11.6km/h
		昼12時間	9.5km/h	10.3km/h	7.9km/h	13.2km/h
	信号待ち回数	0回	99.4%	91.6%	71.8%	91.9%
		1回	0.6%	8.2%	26.6%	7.7%
		2回以上	0.0%	0.2%	1.6%	0.4%

○凡例○

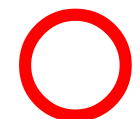
旅行速度(ETC2.0)

20km/h以上: 青で表示
20~10km/h: 橙で表示
10km/h未満: 赤で表示

信号待ち回数(ETC2.0)

1回以上の合計が5%未満: ○
1回以上の合計が5%以上: △
2回以上が5%以上: ×

現地調査の
実施の有無

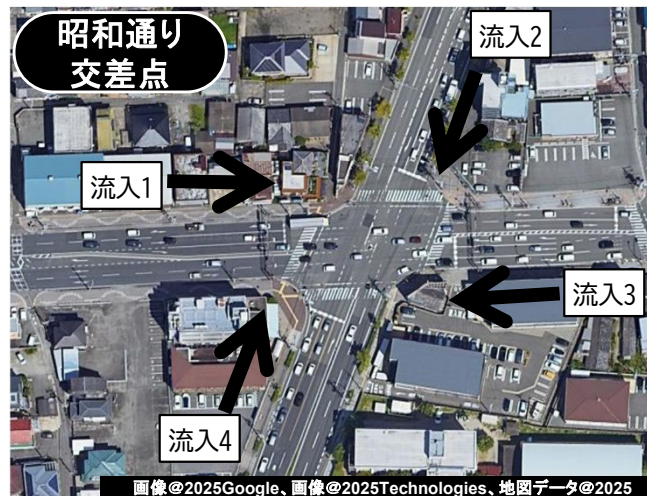


3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION): 昭和通り交差点

《交差点位置》



至 大阪府



《実施対策》

- ・南港山東線【R5.2】

《使用データ》

- ・信号現示 : 実測結果 (R4.9月8日測定)
- ・旅行速度 : ETC2.0プローブ (R6.9~11、平日、昼間12時間)
- ・信号待ち回数 : ETC2.0プローブ (R6.9~11)

至
紀
の
川
市

《渋滞レベル判定表》

ショウワドオリ 昭和通り交差点 (A-13)			流入1	流入2	流入3	流入4
			3レーン 左直+直+右	3レーン 左直+直+右	3レーン 左直+直+右	3レーン 左直+直+右
信号現示	信号サイクル長		150秒			
	青時間 (矢印信号含む)	青時間	57秒	81秒	57秒	81秒
		青時間比	38%	54%	38%	54%
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	20.2km/h	18.5km/h	13.2km/h	18.8km/h
		昼12時間	21.6km/h	17.1km/h	15.9km/h	15.4km/h
	信号待ち回数	0回	96.5%	100.0%	97.1%	99.8%
		1回	2.9%	0.0%	2.3%	0.1%
		2回以上	0.6%	0.0%	0.6%	0.1%

○凡例○

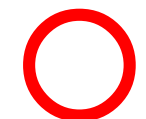
旅行速度(ETC2.0)

20km/h以上: 青で表示
20~10km/h: 橙で表示
10km/h未満: 赤で表示

信号待ち回数(ETC2.0)

1回以上の合計が5%未満: ○
1回以上の合計が5%以上: △
2回以上が5%以上: ×

現地調査の
実施の有無

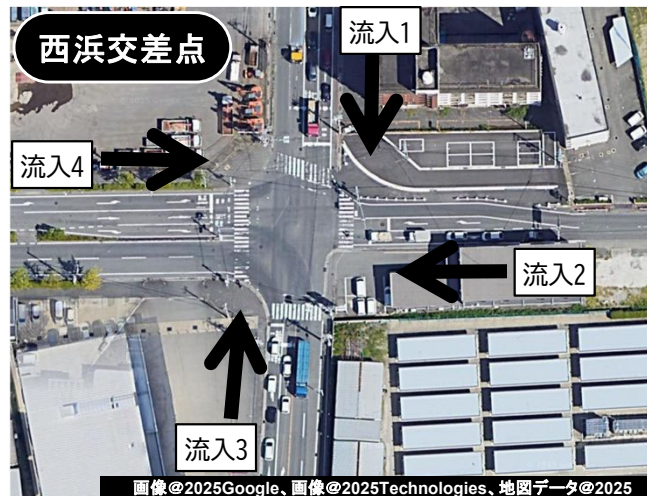


3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION): 西浜交差点

《交差点位置》



至 大阪府



《実施対策》

- ・南港山東線【R5.2】

《使用データ》

- ・信号現示 : 実測結果 (R4.9月8日測定)
- ・旅行速度 : ETC2.0プローブ (R6.9~11、平日、昼間12時間)
- ・信号待ち回数 : ETC2.0プローブ (R6.9~11)

《渋滞レベル判定表》

ニシハマ 西浜交差点 (A-14)			流入 1		流入 2		流入 3		流入 4	
			3レーン		3レーン		2レーン		3レーン	
			左+直+右		左直+直+右		左直+右		左直+直+右	
信号現示	信号サイクル長		140秒							
	青時間 (矢印信号含む)	青時間	64秒		52秒		64秒		52秒	
		青時間比	46%		37%		46%		37%	
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	20.0km/h		8.3km/h		17.4km/h		13.3km/h	
		昼12時間	19.5km/h		9.3km/h		18.0km/h		14.0km/h	
	信号待ち回数	0回	87.9%		83.6%		58.7%		99.5%	
		1回	10.0%	△	12.6%	△	34.1%	×	0.3%	○
		2回以上	2.1%		3.8%		7.2%		0.2%	

○凡例○

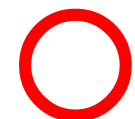
旅行速度(ETC2.0)

20km/h以上: 青で表示
20~10km/h: 橙で表示
10km/h未満: 赤で表示

信号待ち回数(ETC2.0)

1回以上の合計が5%未満: ○
1回以上の合計が5%以上: △
2回以上が5%以上: ×

現地調査の
実施の有無

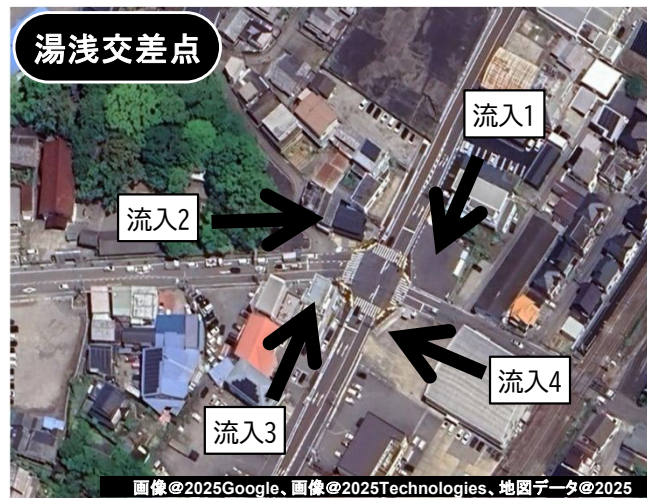


3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION): 湯浅交差点

《交差点位置》



至 和歌山中心部



至 日高郡

《実施対策》

- 交差点改良【R5.3】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R5.10月19日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R6.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数: ETC2.0プローブ (R6.9~11)

《渋滞レベル判定表》

ユアサ 湯浅交差点 (A-15)			流入1	流入2	流入3	流入4
			2レーン 左直+右	2レーン 左+直右	2レーン 左直+右	1レーン 左直右
信号現示	信号サイクル長		140秒			
	青時間 (矢印信号含む)	青時間	76秒	34秒	92秒	34秒
		青時間比	54%	24%	66%	24%
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	23.8km/h	10.7km/h	25.8km/h	10.3km/h
		昼12時間	25.9km/h	10.6km/h	27.3km/h	10.0km/h
	信号待ち回数	0回	93.5%	66.8%	99.2%	82.5%
		1回	4.9%	28.5%	0.6%	13.2%
		2回以上	1.6%	4.7%	0.2%	4.3%

○凡例○

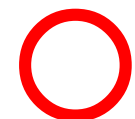
旅行速度(ETC2.0)

20km/h以上: 青で表示
20~10km/h: 橙で表示
10km/h未満: 赤で表示

信号待ち回数(ETC2.0)

1回以上の合計が5%未満: ○
1回以上の合計が5%以上: △
2回以上が5%以上: ×

現地調査の
実施の有無



4. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION):主要渋滞箇所の解除判定 (信号待ち回数の確認(現地調査))

《主要渋滞箇所の解除の考え方》

実測 【渋滞調査】	信号サイクル長	ピーク時	150秒							
	信号待ち回数 (朝夕ピーク6時間)	総時間	360分		360分		360分		360分	
		0回	360分		230分		320分		360分	
		1回	0分		120分		40分		0分	
	2回以上	0分	0分	○	10分	×	0分	○	0分	○
事務局 解除判定			○		×		○		○	

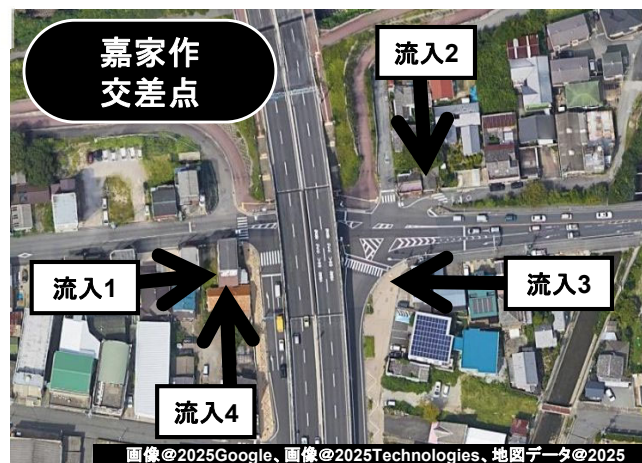
2回以上の信号待ちがある場合、解除不可とする。

4. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION): 嘉家作交差点

《交差点位置》



至 大阪府



至 和歌山市中心部

《実施対策》

- 西脇山口線【R2.3】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R6.11月7日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R4.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数 : ETC2.0プローブ (R4.9~11)

《渋滞調査》

- 実施日 : R6.11月7日 (7:00~10:00 16:00~19:00)

《渋滞レベル判定表》

カケツクリ 嘉家作交差点 (A-16)			流入1		流入2		流入3		流入4		
			1レーン 直右		1レーン 左右		2レーン 直+左		2レーン 左+右		
信号現示	信号サイクル長		170秒								
	青時間 (矢印信号含む)	青時間	72秒		22秒		164秒		53秒		
		青時間比	42%		13%		96%		31%		
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	17.5km/h		23.2km/h		16.7km/h		18.3km/h		
		昼12時間	17.0km/h		24.3km/h		21.3km/h		22.2km/h		
	信号待ち回数	0回	98.9%		73.6%		99.6%		100.0%		
		1回	0.5%	○	22.2%	△	0.4%	○	0.0%	○	
		2回以上	0.6%		4.2%		0.0%		0.0%		
実測 【渋滞調査】	信号サイクル長	ピーク時	170秒								
	信号待ち回数 (朝夕ピーク6時間)	総時間	360分		360分		360分		360分		
		0回	360分		280分		340分		360分		
		1回	0分		40分		20分		0分		
		2回以上	0分	○	30分	×	0分	○	0分	○	
事務局 解除判定			○		×		○		○		

○凡例○

旅行速度(ETC2.0)

20km/h以上: 青で表示
20~10km/h: 橙で表示
10km/h未満: 赤で表示

信号待ち回数(ETC2.0)

1回以上の合計が5%未満: ○
1回以上の合計が5%以上: △
2回以上が5%以上: ×

信号待ち時間(渋滞調査)

1回以下のみ: ○
2回以上が存在: ×

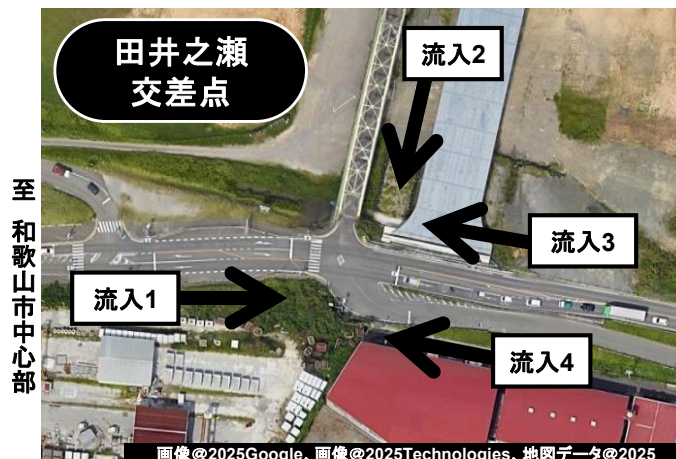
解除判定
(事務局案)

**解除
不可**

⇒他の渋滞箇所との関係性を見つ、対策を再検討

4. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION): 田井ノ瀬交差点

《交差点位置》



《実施対策》

- 西脇山口線【R2.3】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R6.11月7日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R4.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数 : ETC2.0プローブ (R4.9~11)

《渋滞調査》

- 実施日 : R6.11月7日 (7:00~10:00 16:00~19:00)

《渋滞レベル判定表》

タイノセ 田井之瀬交差点 (A-17)			流入 1		流入 2		流入 3		流入 4		
			1レーン 左直		2レーン 左直+右		2レーン 左直+右		1レーン 直右		
信号現示	信号サイクル長		150秒								
	青時間 (矢印信号含む)	青時間	108秒		34秒		108秒		34秒		
		青時間比	72%		23%		72%		23%		
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	12.0km/h		10.8km/h		19.6km/h		17.6km/h		
		昼12時間	13.8km/h		13.5km/h		25.1km/h		16.2km/h		
	信号待ち回数	0回	99.5%		56.1%		93.2%		88.4%		
		1回	0.4%	○	31.6%	×	5.6%	△	9.6%	△	
		2回以上	0.1%		12.3%		1.2%		2.0%		
実測 【渋滞調査】	信号サイクル長	ピーク時	150秒								
	信号待ち回数 (朝夕ピーク6時間)	総時間	360分		360分		360分		360分		
		0回	360分		350分		320分		350分		
		1回	0分		10分		40分		10分		
		2回以上	0分	○	0分	○	0分	○	0分	○	
事務局 解除判定			○		○		○		○		

○凡例○

旅行速度 (ETC2.0)
20km/h以上: 青で表示
20~10km/h: 橙で表示
10km/h未満: 赤で表示

信号待ち回数 (ETC2.0)
1回以上の合計が5%未満: ○
1回以上の合計が5%以上: △
2回以上が5%以上: ×

信号待ち時間 (渋滞調査)
1回以下のみ: ○
2回以上が存在: ×

解除判定
(事務局案)

解除

4. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION):朝来駅南交差点

《交差点位置》



《使用データ》

- ・信号現示 : 実測結果(R6.11月5日)
- ・旅行速度 : ETC2.0プローブ(R1.9~11月)
- ・信号待ち回数 : ETC2.0プローブ(R1.9~11月)

《渋滞調査》

- ・実施日 : R6.11月5日
(7:00~10:00 16:00~19:00)

《渋滞レベル判定表》

ア ッ ソ エ キ ミ ナ ミ 朝来駅南交差点 (A-18)			流入 1		流入 2		流入 3	
			1レーン 左直		1レーン 左直右		2レーン 直+右	
信号現示	信号サイクル長		130秒					
	青時間 (矢印信号含む)	青時間	77秒		41秒		77秒	
		青時間比	59%		32%		59%	
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	13.0km/h		9.5km/h		33.7km/h	
		昼12時間	13.7km/h		7.5km/h		30.3km/h	
	信号待ち回数	0回	98.4%		82.8%		97.3%	
		1回	0.5%	○	13.8%	△	1.5%	○
		2回以上	1.1%		3.4%		1.2%	
実測 【渋滞調査】	信号サイクル長	ピーク時	130秒					
	信号待ち回数 (朝夕ピーク6時間)	総時間	360分		360分		360分	
		0回	310分		340分		360分	
		1回	50分		20分		0分	
		2回以上	0分	○	0分	○	0分	○
事務局 解除判定			○		○		○	

○凡例○

旅行速度(ETC2.0)

20km/h以上: 青で表示
20~10km/h: 橙で表示
10km/h未満: 赤で表示

信号待ち回数(ETC2.0)

1回以上の合計が5%未満: ○
1回以上の合計が5%以上: △
2回以上が5%以上: ×

信号待ち回数(渋滞調査)

1回以下のみ: ○
2回以上が存在: ×

解除判定
(事務局案)

解除



令和7年度 第1回 和歌山県道路交通渋滞対策協議会資料



県内の主な道路事業・渋滞対策の紹介

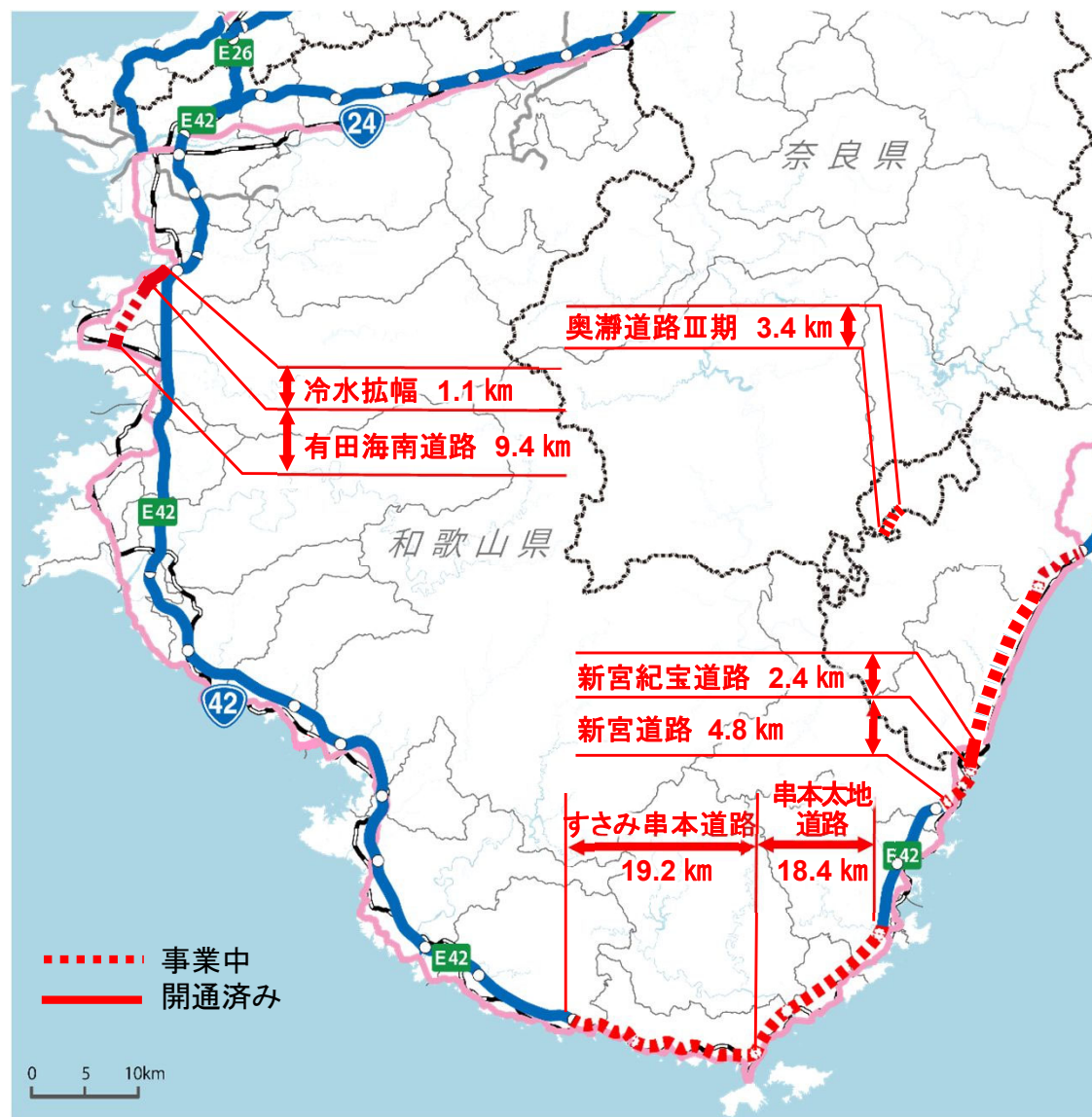
和歌山県道路交通渋滞対策協議会

1. 直轄国道に関する道路事業の紹介

◆直轄国道に関連する道路事業の概要と進捗について

- 和歌山河川国道事務所管内の直轄事業では、冷水拡幅が全線開通、有田海南道路が一部開通
- 紀南河川国道事務所管内の直轄事業では、新宮紀宝道路が開通

《直轄事業位置図》



《直轄事業の概要と進捗》

	事業名	事業概要等
和歌山	冷水拡幅	平成19年度事業化 令和3年度一部(0.7km)開通 令和7年6月7日全線開通
	有田海南道路	平成20年度事業化 令和4年度一部(0.2km)開通 令和7年6月7日一部(2.9km)開通
紀南	新宮紀宝道路	平成25年度事業化 令和6年12月7日開通
	すさみ串本道路	平成26年度事業化 令和9年夏開通予定
	串本太地道路	平成30年度事業化
	新宮道路	平成31年度事業化
	奥瀬道路Ⅲ期	平成28年度事業化

2. 主要渋滞箇所における対策事業の紹介

◆一般国道42号 新宮紀宝道路の概要

- 一般国道 42 号新宮紀宝道路(紀宝～新宮北間)は、三重県南牟婁郡紀宝町神内 から和歌山県新宮市あけぼのに至る延長 2.4km の自動車専用道路
- 輸送時間の短縮、緊急医療活動の支援、渋滞緩和による地域相互の振興と発展に寄与するほか、台風等による土砂災害や南海トラフ地震等の地震災害時におけるネットワークを構築し、救命活動や地域振興支援を主な目的としている

○開通概要

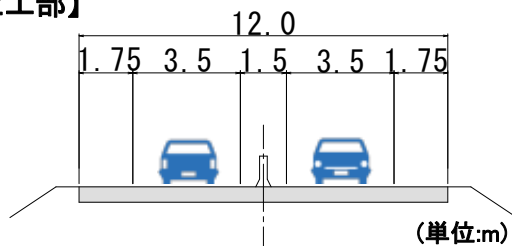
区 間	(起) 三重県南牟婁郡紀宝町神内 (終) 和歌山県新宮市あけぼの
道路延長	2.4km
構造規格	第1種第3級
設計速度	80km/h
車 線 数	2車線
標準幅員	12.0m

○主な事業の経緯

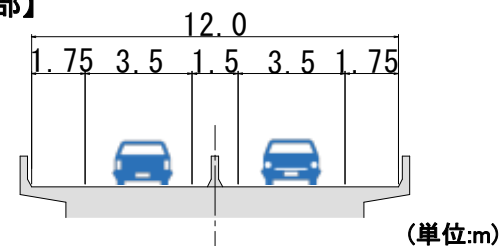
年 度	事業実施項目
平成25年度	事業化
平成29年度	用地着手・工事着手
令和6年度	新宮紀宝道路 開通

○標準断面図（開通区間）

【土工部】



【橋梁部】

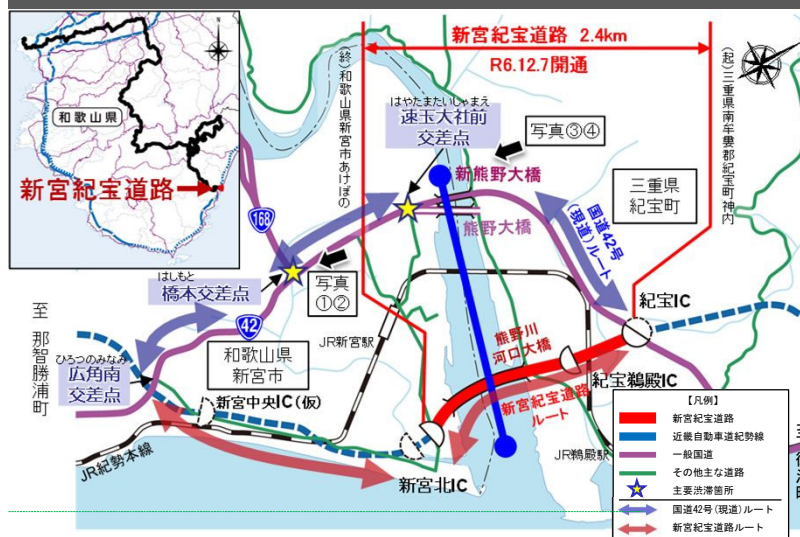


2. 主要渋滞箇所における対策事業の紹介

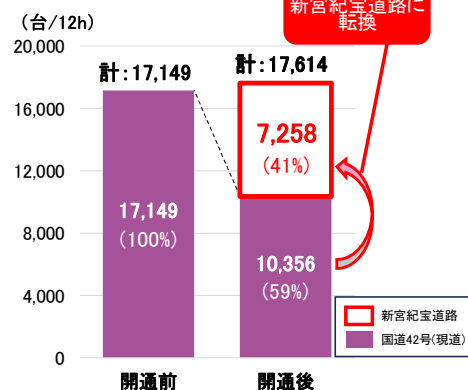
◆新宮道路・新宮紀宝道路の整備効果(交通状況の変化)

- 新宮紀宝道路は、平日約7,300台／12hの車両に利用され、並行する国道42号(現道)の約4割の交通が転換
- 国道42号(現道)では、橋本交差点・速玉大社前交差点の交通渋滞が解消し、平均旅行速度が約1～3割向上
- また、紀宝IC～広角南交差点間の平均所要時間が約2～6分短縮

(1) 新宮紀宝道路開通による交通の転換

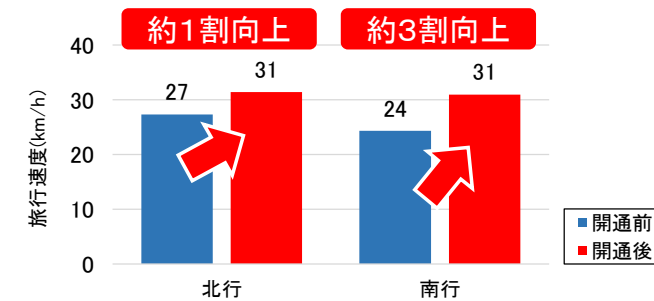


【開通前後の交通量】



(3) 旅行速度の向上

【国道42号(現道) 紀宝IC～広角南交差点】



出典: ETC2.0プローブデータ 平日昼間12時間(7時～19時)
 開通前: 令和6年9月24日(火)～12月6日(金)の平日
 開通後: 令和6年12月9日(月)～2月28日(金)の平日

(2) 渋滞の解消

【橋本交差点(北側流入部)の最大渋滞長の変化】

【開通前】520m

⇒ 【開通後】0m



<開通前>

R6.11.5(火)AM8:30撮影



<開通後>

R7.3.26(水)AM8:30撮影

【最大渋滞長】紀南河川国道事務所 渋滞調査

開通前: 令和6年11月5日(火) 8時台

開通後: 令和7年 3月6日(木) 8時台

【速玉大社前(北側流入部)の最大渋滞長の変化】

【開通前】230m

⇒ 【開通後】0m



<開通前>

R6.11.5(火)AM8:30撮影



<開通後>

R7.3.26(水)AM8:30撮影

(4) 平均所要時間の短縮

【紀宝IC～広角南交差点の平均所要時間の変化】



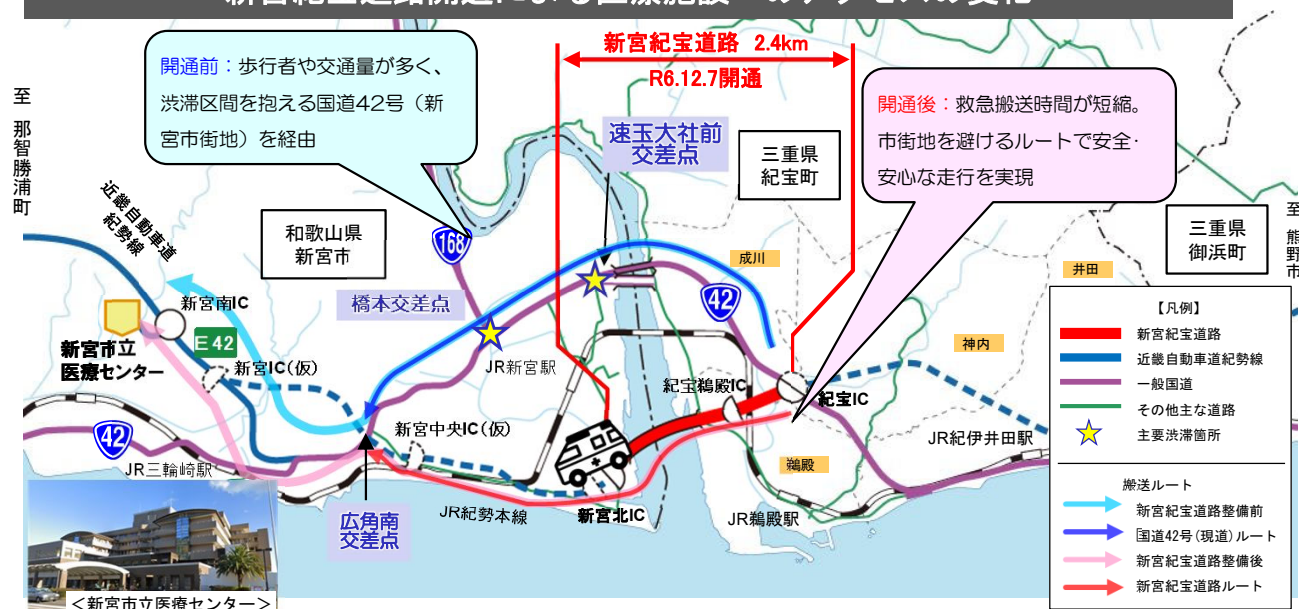
出典: ETC2.0プローブデータ 平日昼間12時間(7時～19時)の平均所要時間
 開通前: 令和6年9月24日(火)～12月6日(金)の平日
 開通後: 令和6年12月9日(月)～2月28日(金)の平日

2. 主要渋滞箇所における対策事業の紹介

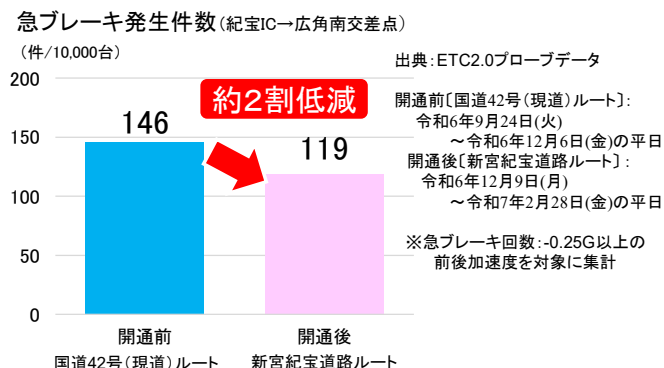
◆新宮道路・新宮紀宝道路の整備効果(医療施設へのアクセス向上)

- 新宮紀宝道路の開通後、紀宝町内・御浜町内から新宮市立医療センターへの平均搬送時間が約3～4分短縮され、医療施設へのアクセスが向上
- また、新宮紀宝道路を経由するルートでは、開通前の国道42号(現道)に比べ急ブレーキ発生件数が約2割低減され、走行時の安定性が向上

新宮紀宝道路開通による医療施設へのアクセスの変化



(2) 走行時の安定性が向上



(3) 消防関係者の声

- ・開通後、新宮市立医療センターへの搬送41件のうち31件(約8割)が新宮紀宝道路を利用しました。
- ・新宮紀宝道路では現道のように速度を落とす必要もなく、所要時間は確実に短縮しています。
- ・傷病者や運転士の負担が軽減され、交通事故の可能性が小さくなり、安全・安心な走行ができるようになりました。



出典:紀南河川国道事務所 ヒアリング調査(R7.1)
※搬送件数の数値は、ヒアリング時点のもの

熊野市消防本部

(2) 紀宝町・御浜町内から新宮市立医療センターへの平均搬送時間

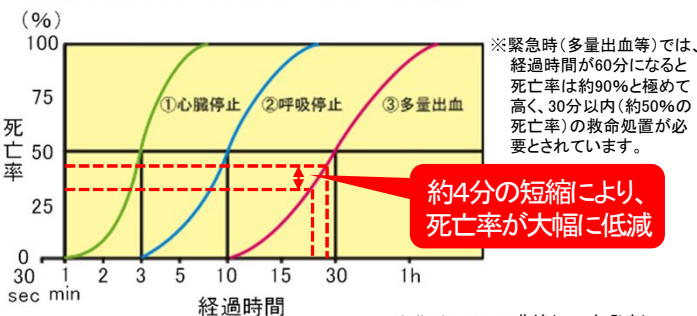


開通前: 令和6年1月1日(月) ～令和6年12月7日(土)15時
開通後: 令和6年12月7日(土)15時 ～令和7年2月28日(金)

※新宮紀宝道路の利用が想定される以下の地区を対象に集計
井田、鵜殿、成川、神内(紀宝町)、御浜町

出典:熊野市消防本部提供データ

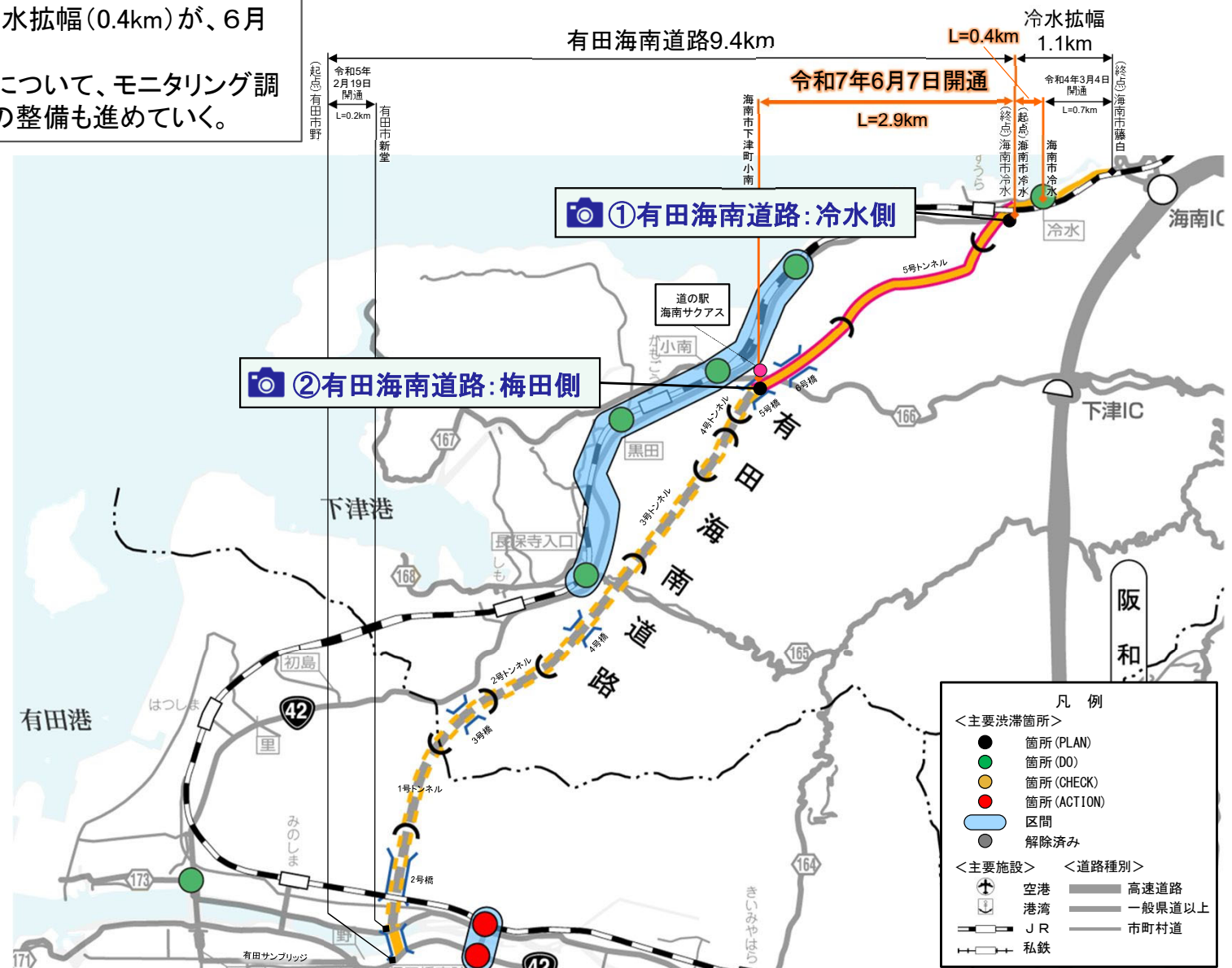
【緊急事態における時間経過と死亡率の関係】

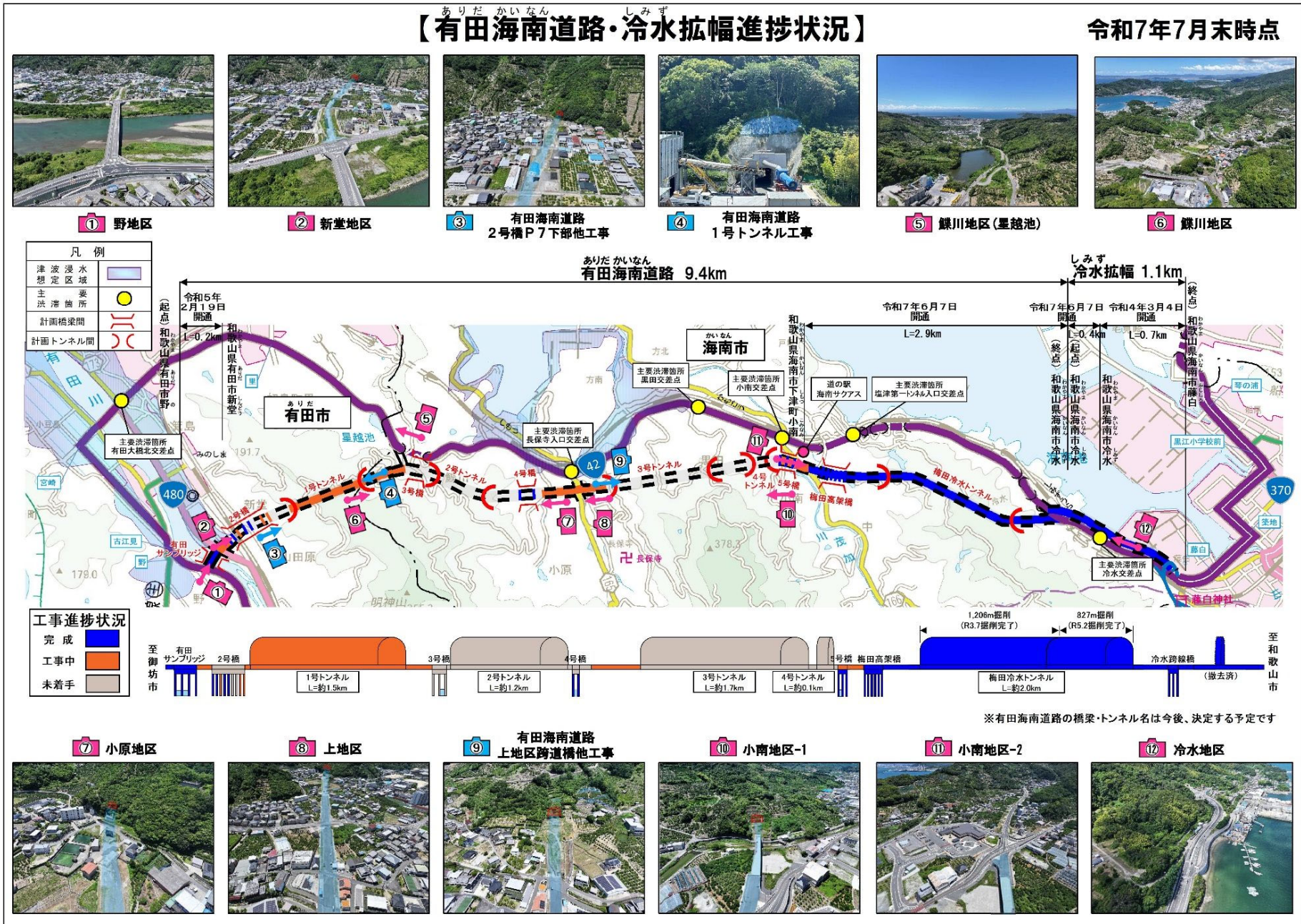


出典:カーラーの曲線(1981年発表)

◆冷水交差点・塩津第一トンネル入口交差点の対策事業

○並行する現道の主要渋滞箇所について、モニタリング調査を行うとともに、未整備区間の整備も進めていく。





2. 主要渋滞箇所における対策事業の紹介

一般県道135号和歌山海南線 布引交差点 右折専用レーン、左折専用レーンの新設(R7年度完了予定)

《位置図》



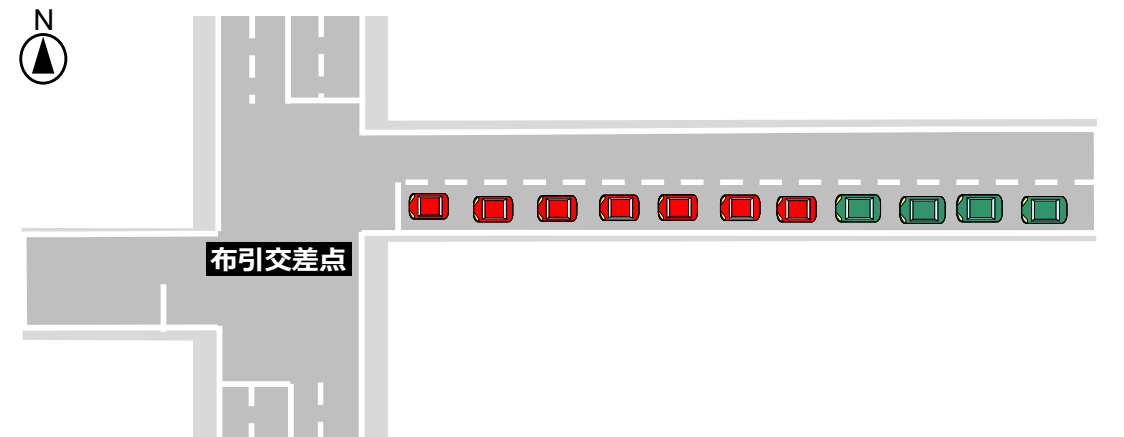
《広域図》



《説明図》

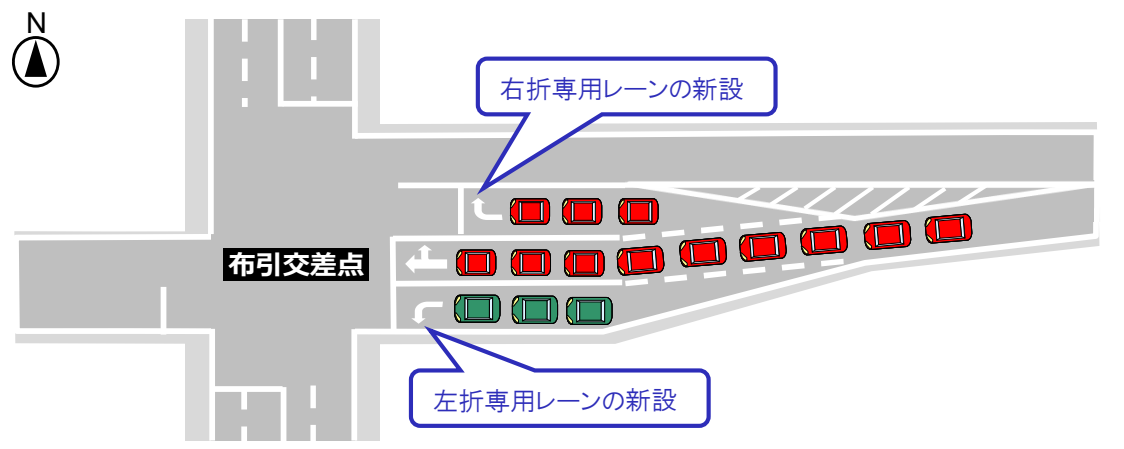
対策前

朝夕の時間帯に交通が集中し、渋滞が発生。



対策後

右折専用レーン、左折専用レーンを新設し、交通の円滑化を図る。





**令和7年度
第1回 和歌山県道路交通渋滞対策協議会資料**



和歌山市内の交通需要マネジメント

和歌山県道路交通渋滞対策協議会

1. これまでの取り組み

- 和歌山市では、市中心部の地域活性化を図るため、立地適正化計画等によりコンパクトシティ化を推進
- コンパクトシティの実現において、各拠点間の連携を促す円滑な交通ネットワークの確保は、重要な要素
- 前回までの渋滞協にて、TDM施策の絞り込みを行い、TDMポスターの掲示状況について報告
- 今回の協議会では、TDMポスター掲示の効果検証及び今年度の実施策案について報告

〈渋滞協議会〉

◆R4年度

第1回渋滞協、第2回渋滞協

コンパクトシティ内に位置する主要渋滞箇所(3箇所)の旅行速度を分析し、今後の施策方向性を提案。コンパクトシティ内に位置する主要渋滞箇所(3箇所)のOD分析等を行い、具体的なTDM施策を検討

◆R5年度

第1回渋滞協

コンパクトシティ内流入交通のOD分析を行い、TDM施策を実施する場合のターゲットについて検討

第2回渋滞協

渋滞緩和に効果をもたらすTDM施策の絞り込みを行いポスター案について検討

◆R6年度

第1回渋滞協

ポスターの掲示状況について報告

◆R7年度

第1回渋滞協

- ・ポスター掲示の効果検証
- ・令和7年度の施策案の検討

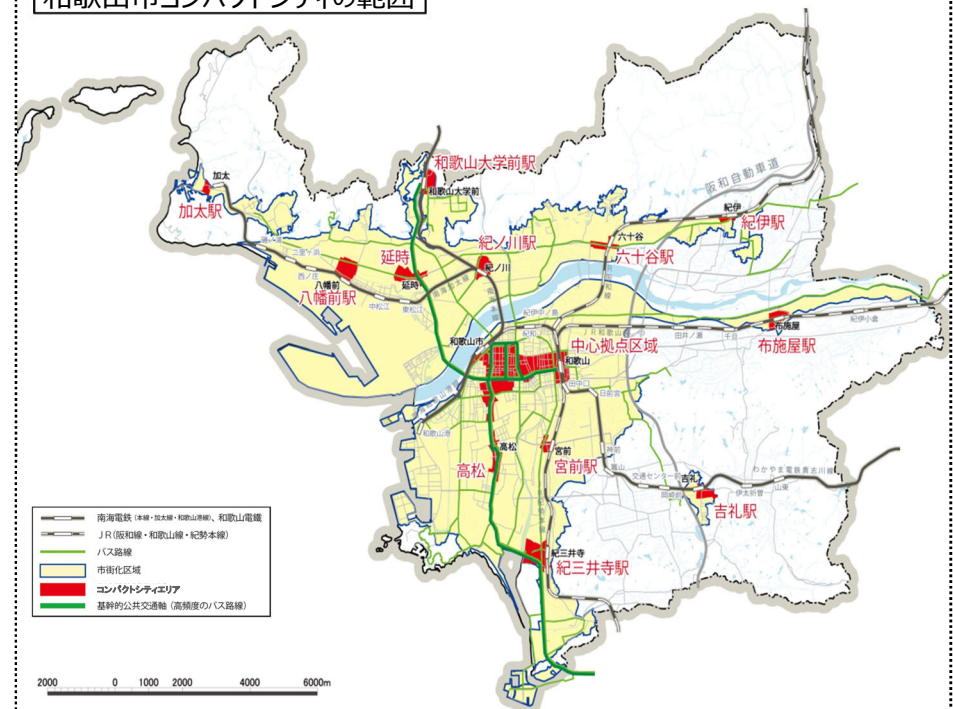
今回の報告

第5次長期総合計画における土地利用の方向性

中心市街地や周辺地域の拠点において、地域の特性や資源に応じ、必要な都市機能が誘導され、拠点間が交通ネットワークで結ばれることで相互に補完しあえる「多極型のコンパクトなまちづくり」を進めます。

出典：和歌山市都市計画マスタープラン(R2.8、P.62)

和歌山市コンパクトシティの範囲



出典：和歌山市立地適正化計画(R3.4、P.66)

2. ポスター掲示の効果検証

○通勤時間の変更を促すためのポスターを作成し、官公庁等へのポスターの掲示による情報発信を実施

ポスター掲示期間

令和6年6月下旬～

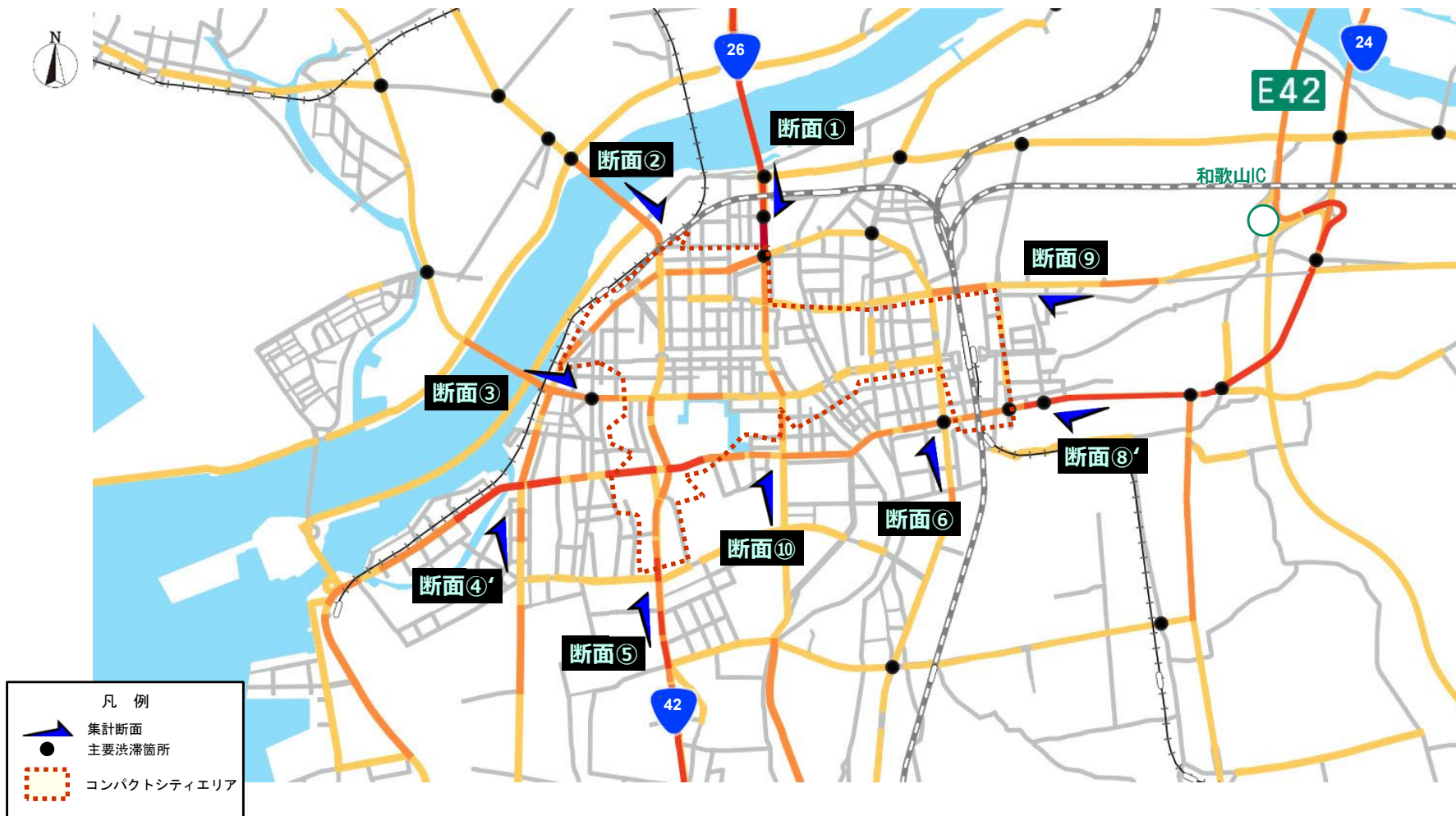
ポスター掲示箇所



所 属	数量	掲 示 箇 所
和歌山県警察本部 交通部 交通規制課	2	警察署内
国土交通省 近畿地方整備局 和歌山河川国道事務所	3	事務所内
道の駅 海南サクアス	1	情報室内
道の駅 かつらぎ西	2	店舗内
国土交通省 近畿地方整備局 紀南河川国道事務所	1	事務所内
道の駅 くちくまの	1	店舗内
道の駅 すさみ	1	店舗内
道の駅 志原海岸（海来館）	1	店舗内
道の駅 椿（はなの湯）	1	店舗内
国土交通省 近畿運輸局 和歌山運輸支局	2	事務所内
西日本高速道路株式会社 関西支社 和歌山高速道路事務所	2	阪和道 紀ノ川SA（下り線）
和歌山市 都市建設局 道路河川部 道路政策課	2	市庁舎内
公益社団法人 和歌山県バス協会	5	事務所内
公益社団法人 和歌山県トラック協会	3	事務所内
公益社団法人 和歌山県観光連盟	1	県庁舎内
一般社団法人 和歌山経済同友会	3	事務所内
和歌山県 県土整備部 道路局	4	県庁舎内
一般社団法人 和歌山県タクシー協会	1	事務所内
一般社団法人 和歌山県ハイヤー・タクシー協会	5	事務所内
和歌山県 個人タクシー協同組合	2	事務所内

2. ポスター掲示の効果検証

○コンパクトシティエリアへの流入経路(9断面)について、交通量を確認。



2. ポスター掲示の効果検証

実施前後の交通量変化

- ・取組前の通行台数実績：「10分当り1700台～1800台」
- ・取組後の通行台数実績：「10分当り1800台以上が頻発」 ⇒TDM実施前より増加

TDM前（R5.9.27調査）

小型交通量	断面1 国道26号	断面2 新和歌浦梅原線	断面3 和歌山阪南線	断面4' 大浦街道	断面5 国道42号	断面6 国体道路	断面8' 宮街道	断面9 市駅和佐線	断面10 屋形通り	合計 (台)
7:00	262	121	240	86	125	115	223	103	88	1,363
7:10	291	138	274	76	135	141	224	137	112	1,528
7:20	315	152	333	103	224	157	238	143	99	1,764
7:30	311	137	300	130	217	180	209	183	125	1,792
7:40	306	144	292	113	272	182	184	190	136	1,819
7:50	300	137	305	104	296	182	163	183	130	1,800
8:00	289	135	329	127	237	164	151	188	142	1,762
8:10	278	147	352	149	262	148	138	183	136	1,793
8:20	297	130	335	134	230	171	135	200	157	1,789
8:30	280	123	320	137	255	180	157	183	153	1,788
8:40	238	114	322	129	222	157	193	190	137	1,702
8:50	207	96	275	120	190	123	180	160	117	1,468
2時間合計	3,374	1,574	3,677	1,408	2,665	1,900	2,195	2,043	1,532	20,368

	1,601～1,700台/10分
	1,701～1,800台/10分
	1,801～1,900台/10分

TDM後（R6.9.3調査）

小型交通量	断面1 国道26号	断面2 新和歌浦梅原線	断面3 和歌山阪南線	断面4' 大浦街道	断面5 国道42号	断面6 国体道路	断面8' 宮街道	断面9 市駅和佐線	断面10 屋形通り	合計 (台)
7:00	281	108	288	85	160	79	207	122	83	1,413
7:10	308	125	277	98	180	100	204	135	98	1,525
7:20	322	146	307	99	200	114	217	158	119	1,682
7:30	344	134	319	102	214	142	215	181	122	1,773
7:40	332	156	300	120	244	145	197	203	126	1,823
7:50	324	146	332	137	263	154	177	214	130	1,877
8:00	299	148	338	145	281	148	158	221	143	1,881
8:10	299	134	323	142	266	157	136	213	149	1,819
8:20	308	143	301	130	277	153	148	217	155	1,832
8:30	311	148	316	136	248	158	148	206	155	1,826
8:40	295	136	301	129	235	154	157	184	149	1,740
8:50	280	120	263	115	206	144	144	171	131	1,574
2時間合計	3,703	1,644	3,665	1,438	2,774	1,648	2,108	2,225	1,560	20,765

⇒交通量の経年変動が大きく、小規模TDMでは効果が数値として発現しない



3. 検討内容

<目的>

- ・通勤時間帯の自家用車をターゲットとして交通実態（各流入部）を深掘り
- ・影響が大きい事業や団体の抽出
- ・路線を絞った対策内容の検討

検討の流れ

（１）企業情報の整理

- ・和歌山市内の企業の立地状況を整理
- ・自動車通勤が多い企業（≒大企業）を把握

（２）交通実態の分析

１）面的な混雑状況整理

- ・通勤時間帯における和歌山都市圏全体での面的な旅行速度の確認

２）着地の整理

- ・市内中心部への各流入部から流入交通について、朝ピーク時の終点を把握

３）主要流入経路の整理

- ・２）で整理した主な着地点へ流入してくる経路を把握



◇TDM施策の主なターゲットとなる路線の抽出

◇ターゲットとなる企業をいくつかピックアップ

（３）PR手法の検討

4. ターゲットとなる路線

	① 和歌山阪南線	② 新和歌浦梅原線	③ 第二阪和	④ 有功天王線	⑤ 宮街道	⑥ 市駅和佐線	⑦ 国道24号	⑧ 国道42号	⑨ 国体道路
小型交通量 (7-9時)	3,665台/2h	1,644台/2h	3,703台/2h	1,024台/2h	2,108台/2h	2,225台/2h	1,124台/2h	2,774台/2h	1,648台/2h
旅行速度 (7-9時でのピーク15分)	16.8 km/h	13.6 km/h	16.3 km/h	13.7 km/h	13.3 km/h	23.1 km/h	13.9 km/h	21.2 km/h	24.1 km/h
着地点 (市内全体への影響)	大	小	大	小	大	小	中	中	中

交通量

- ・市中心部への流入交通量では、①和歌山阪南線、③第二阪和が多い

旅行速度

- ・特に和歌山市北部・東部からの流入経路における速度低下が著しく、ピーク時の平均旅行速度は、②新和歌浦梅原線、④有功天王線、⑤宮街道、⑦国道24号で特に低い

流動分析

(着地点)

- ・「砂山」「吹上」地区や、本町エリアなどを目的地とした移動が多い
- ・ただし、「砂山」はエリア内で着地がばらけていると考えられ、スポット的な企業抽出がしづらい
- ・当該エリアの主な企業としては「花王」「三菱電機冷熱システム製作所」「和歌山港湾事務所」「山本化学工業」「和歌山県ヘルス工業」など

(路線別)

- ・①和歌山阪南線、③第二阪和国道、⑤宮街道は、着地点が広域に分布しており、市内の道路混雑への影響が大きいと考えられる
- ・さらに、「砂山」「吹上」に着地を持つ車両の主な経路としては、①和歌山阪南線、③第二阪和国道、⑤宮街道、⑧国道42号となる

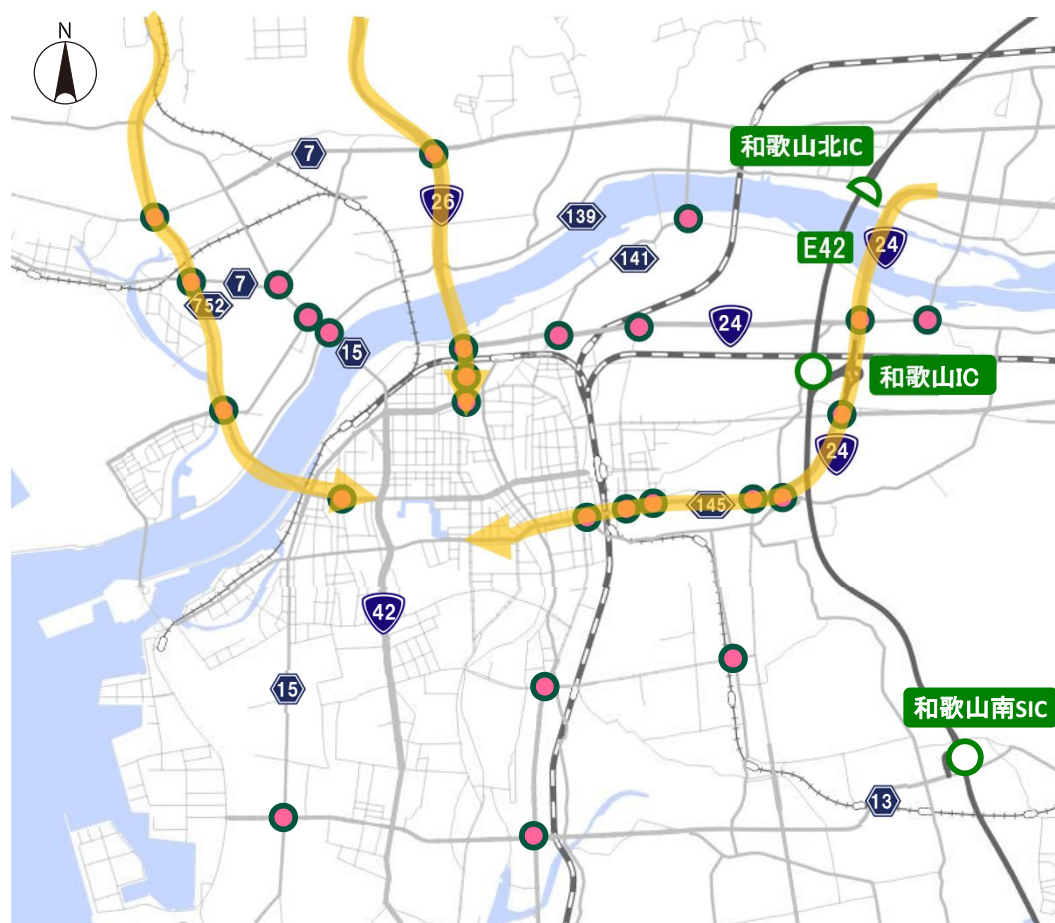
考えられる主なターゲット

＜路線＞ ①和歌山阪南線、③第二阪和国道、⑤宮街道

＜企業＞ 花王、三菱電機のほか、着地数が多いエリアの立地企業

4. ターゲットとなる路線

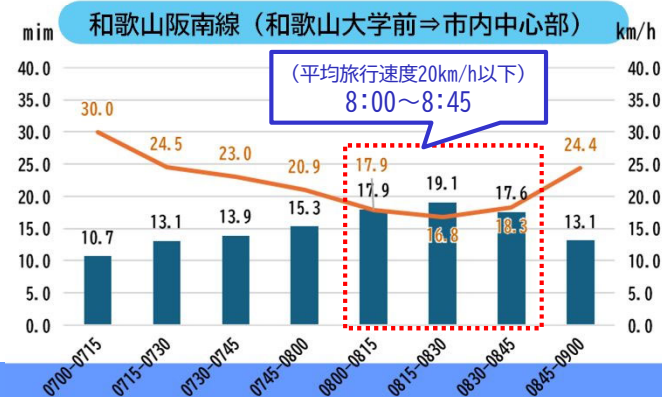
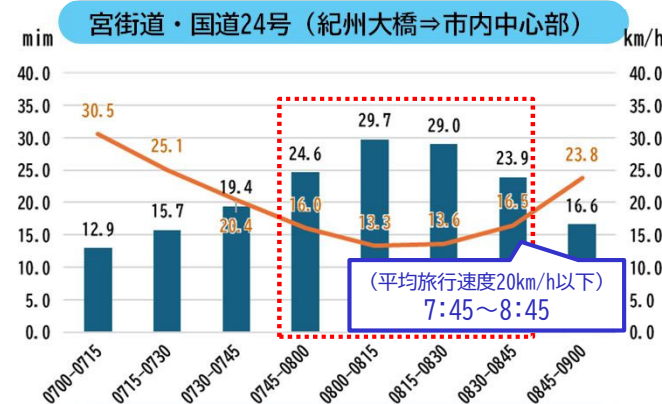
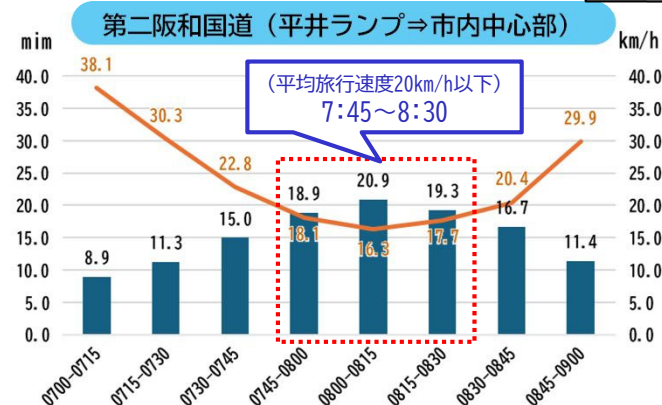
OTDMの主なターゲットとして考えられる路線は、①和歌山阪南線、③第二阪和国道、⑤宮街道となる。



令和7年度以降のTDMのターゲット路線として、
 ○宮街道・国道24号
 ○第二阪和国道
 ○和歌山阪南線
 の3路線を想定

路線別・時間帯別の旅行速度と通過時間

旅行速度
 所要時間



5. PR手法の検討

分類	方法	概要	メリット	デメリット	実施可否
道路上での案内	横断幕	・歩道橋に横断幕を設置	◎利用者の目に入りやすい ○実施が比較的容易	△制作費用	○
	道路情報板	・道路情報板での情報発信	◎利用者の目に入りやすい ○実施が比較的容易	—	○
広報媒体（紙面）での案内	ポスター掲示	・行政機関や店舗などでの掲示	◎実施が容易	△周知効果は限定的 △制作費用	○

横断幕・道路情報板

横断幕の事例



資料：北海道渋滞対策協議会

道路情報板の事例



資料：山口県道路交通渋滞対策部会



資料：岩手県渋滞対策協議会

6. 令和7年度の取組み(案)について

○令和7年度の取組みについて、次の案から具体的な実施施策を検討する。

案1：横断幕

横断幕デザイン案

市内中心部方面
混雑ピークは

7:45~8:30

時差出勤で
スイスイ通勤！



和歌山県道路交通渋滞対策協議会

案2：道路情報板

道路情報板表示内容案

朝の混雑ピーク
7:45~8:30!
時差出勤で
快適な通勤を！

案3：ポスター掲示

配布先の拡大（行政機関のほか、店舗など）

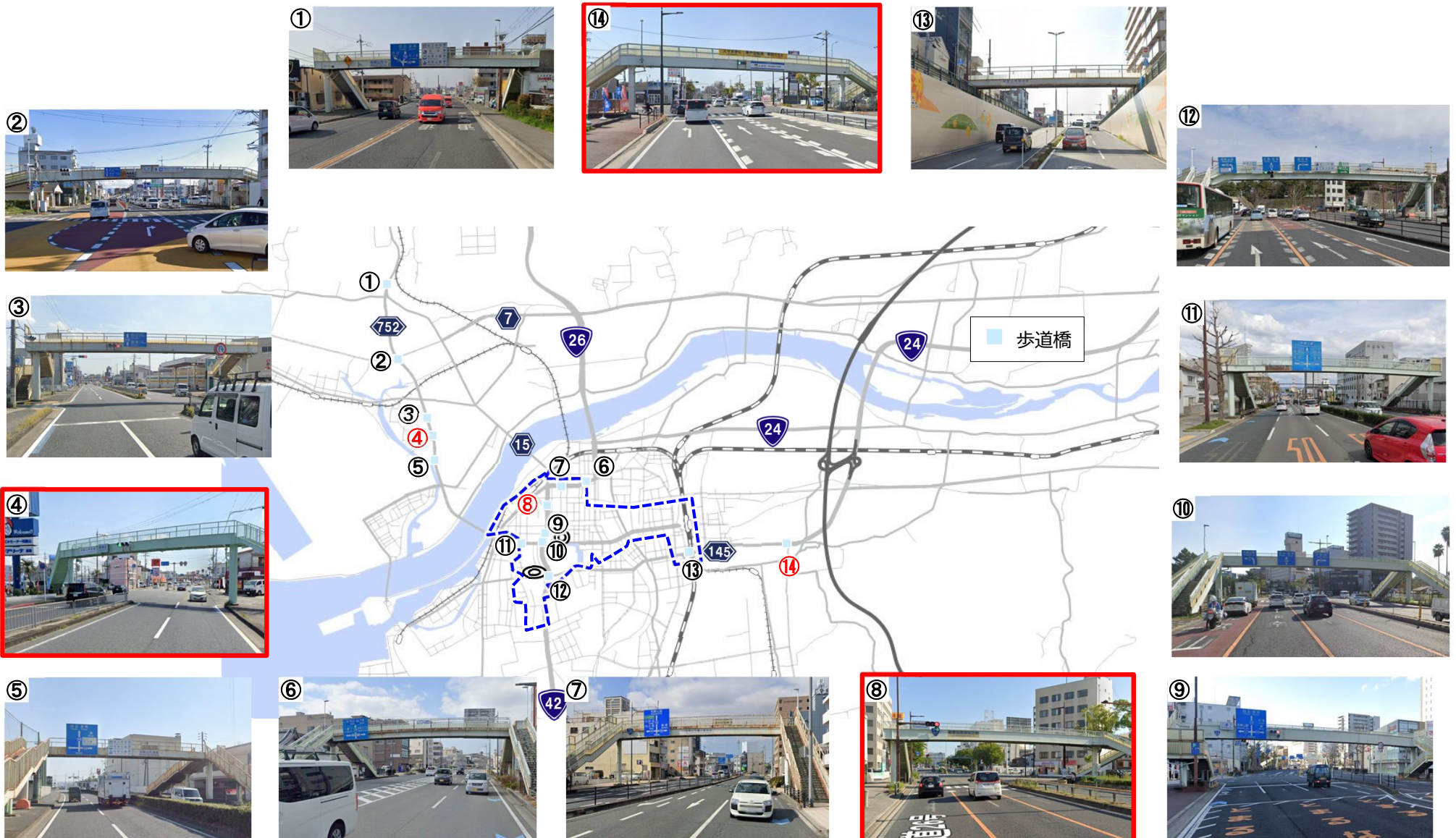
ポスター案



6. 令和7年度の取組み(案)について

案1：横断幕

【候補箇所検討の視点】多くの交通が流入する箇所であり、信号停止で目に留まる、掲示箇所がある など
⇒地点④・⑧・⑭ 3箇所の歩道橋に横断幕を設置する。

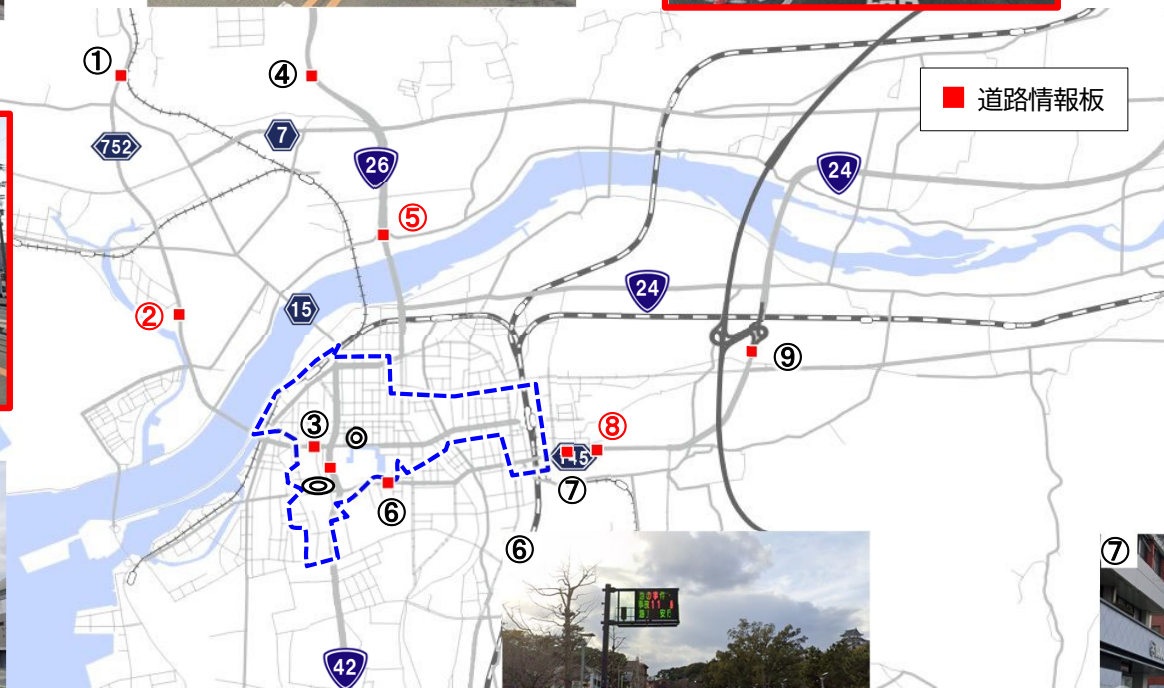


資料：©2025 Google

6. 令和7年度の取組み(案)について

案2：道路情報板

【候補箇所検討の視点】多くの交通が流入する箇所であり、目に留まる など
⇒地点②・⑤・⑧ 3箇所の道路情報板を活用する。



資料：©2025 Google

6. 令和7年度の取組み(案)について

○効果検証に用いるデータの取得時期を秋季とし、令和7年度の取組みスケジュール案を検討する。

スケジュール案

	令和7年 7月	8月	9月	10月	11月	12月	令和8年 1月	2月	3月
案1：横断幕	内容検討（デザイン、 箇所、関係者調整等）	渋滞対策協議会	実施準備 （製作） ※3週間程度	施策開始 ※実施時期は要調整	データ取得時期	施策終了	効果検証 ・ ETC2.0データ分析 ・ WEBアンケート など		
案2：道路情報板	内容検討（デザイン、 箇所、関係者調整等）		実施準備						
案3：ポスター掲示	内容検討（デザイン、 箇所、関係者調整等）		実施準備 （製作） ※2週間程度						



令和7年度 第1回 和歌山県道路交通渋滞対策協議会資料



次回の協議会について

和歌山県道路交通渋滞対策協議会



主要渋滞箇所の渋滞対策実施状況について

○今年度調査予定のACTION15箇所において、個別の現地状況による渋滞の確認（現地調査）の結果から『解除』もしくは『経過観察・対策立案』の判定

○渋滞対策箇所の状況報告