

令和8年度 第1回 和歌山県道路交通渋滞対策協議会

日時：令和8年 8月25日（火） 10：00～

次第

1. 議題

- | | |
|----------------------|-----|
| （1）規約の一部改訂について | 資料1 |
| （2）渋滞対策協議会検討経緯 | 資料2 |
| （3）主要渋滞箇所の渋滞対策実施状況 | 資料3 |
| （4）県内の主な道路事業・渋滞対策の紹介 | 資料4 |
| （5）和歌山市内の交通需要マネジメント | 資料5 |
| （6）次回の協議会について | 資料6 |

和歌山県道路交通渋滞対策協議会規約

(名称)

第1条 本会は、「和歌山県道路交通渋滞対策協議会」（以下「本協議会」という。）と称する。

(目的)

第2条 本協議会は、和歌山県内の道路交通渋滞について、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。

(組織)

第3条 本協議会は、別表1の「和歌山県道路交通渋滞対策協議会委員」によって組織する。

2. 本協議会は、必要があると認めるときは、他の機関の関係者等の出席を求めることができる。

(所掌事務)

第4条 本協議会は、第2条の目的を達成するため、次の事務を所掌する。

- (1) 道路交通渋滞に関する情報収集、データ整理、分析。
- (2) 主要な渋滞箇所の特定制及び、その対策の検討。
- (3) その他、本協議会の目的達成に必要な事項。

(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

2. 会長は、本協議会を代表し、会務を統括する。

会長は、国土交通省近畿地方整備局和歌山河川国道事務所長をもってあてる。

3. 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。

副会長は、和歌山県県土整備部道路局道路政策課長をもってあてる。

(協議会の開催)

第6条 本協議会は、必要に応じ会長がこれを招集する。

(事務局)

第7条 本協議会の事務局は、国土交通省近畿地方整備局和歌山河川国道事務所計画課及び、和歌山県県土整備部道路局道路政策課に置く。

(その他)

第8条 以上のほか、本協議会の運営に必要なことは委員が協議して定める。

(付則) この規約は、平成 6年 9月 7日から施行する。

この規約は、平成18年 7月13日一部改訂

この規約は、平成24年 8月20日一部改訂

この規約は、平成25年 6月26日一部改訂

この規約は、平成28年 7月15日一部改訂

この規約は、平成29年 8月 3日一部改訂

この規約は、平成30年 8月 2日一部改訂

この規約は、令和 8年 8月25日一部改訂

別表 1

和歌山県道路交通渋滞対策協議会委員

所 属 機 関 名	役 職
和歌山県警察本部 交通部 交通規制課	課 長
国土交通省 近畿地方整備局 和歌山河川国道事務所	所 長
国土交通省 近畿地方整備局 紀南河川国道事務所	所 長
国土交通省 近畿地方整備局 道路部 道路計画第二課	課 長
国土交通省 近畿運輸局 和歌山運輸支局	支 局 長
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	所 長
和歌山市 都市建設局 道路河川部 道路政策課	課 長
和歌山県道路利用者会議 (一般社団法人和歌山県バス協会)	副 会 長 (会 長)
公益社団法人和歌山県トラック協会	副 会 長
公益社団法人和歌山県観光連盟	副 会 長
一般社団法人和歌山経済同友会	事 務 局 長
和歌山県 県土整備部 道路局 道路政策課	課 長
和歌山県 県土整備部 道路局 道路保全課	課 長
一般社団法人和歌山県タクシー協会	会 長
一般社団法人和歌山県ハイヤー・タクシー協会	専 務 理 事
和歌山県個人タクシー協同組合	副 理 事 長



令和 8 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

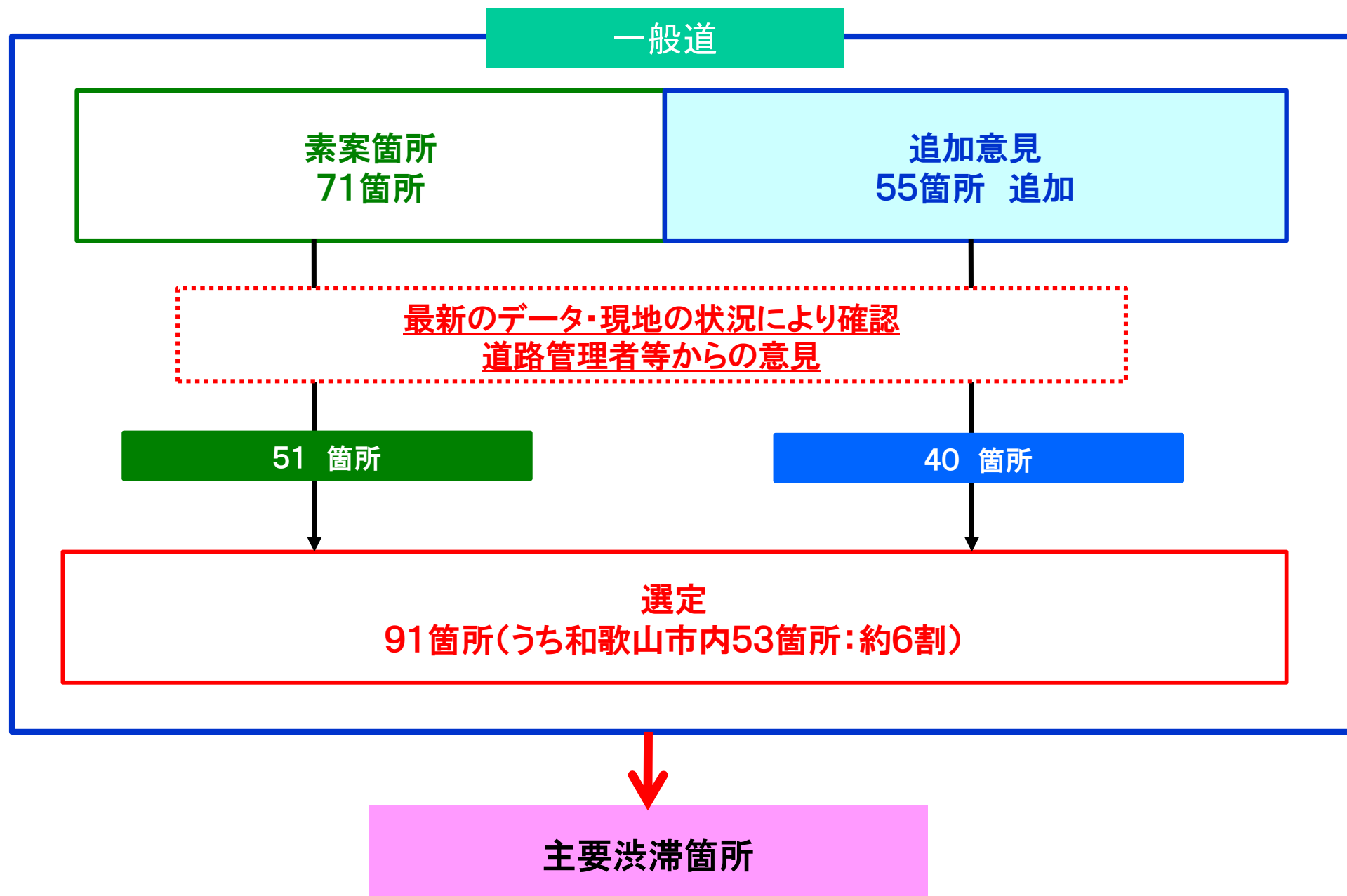
主要渋滞箇所の検討

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 和歌山県内 91箇所 (和歌山市内 53箇所) (H25・1・25)	○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 等 令和7年度 第1回協議会の開催(R7・8・21)	○主要渋滞箇所の渋滞対策実施状況について 令和8年度 第1回協議会の開催(R8・8・25)
--	---	--	--	--	--	---	--	---	--	---	---	--	---	---	---	---	---



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 
----	---

取扱い	
-----	--

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

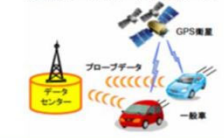
「主要渋滞箇所」の選定

- 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】

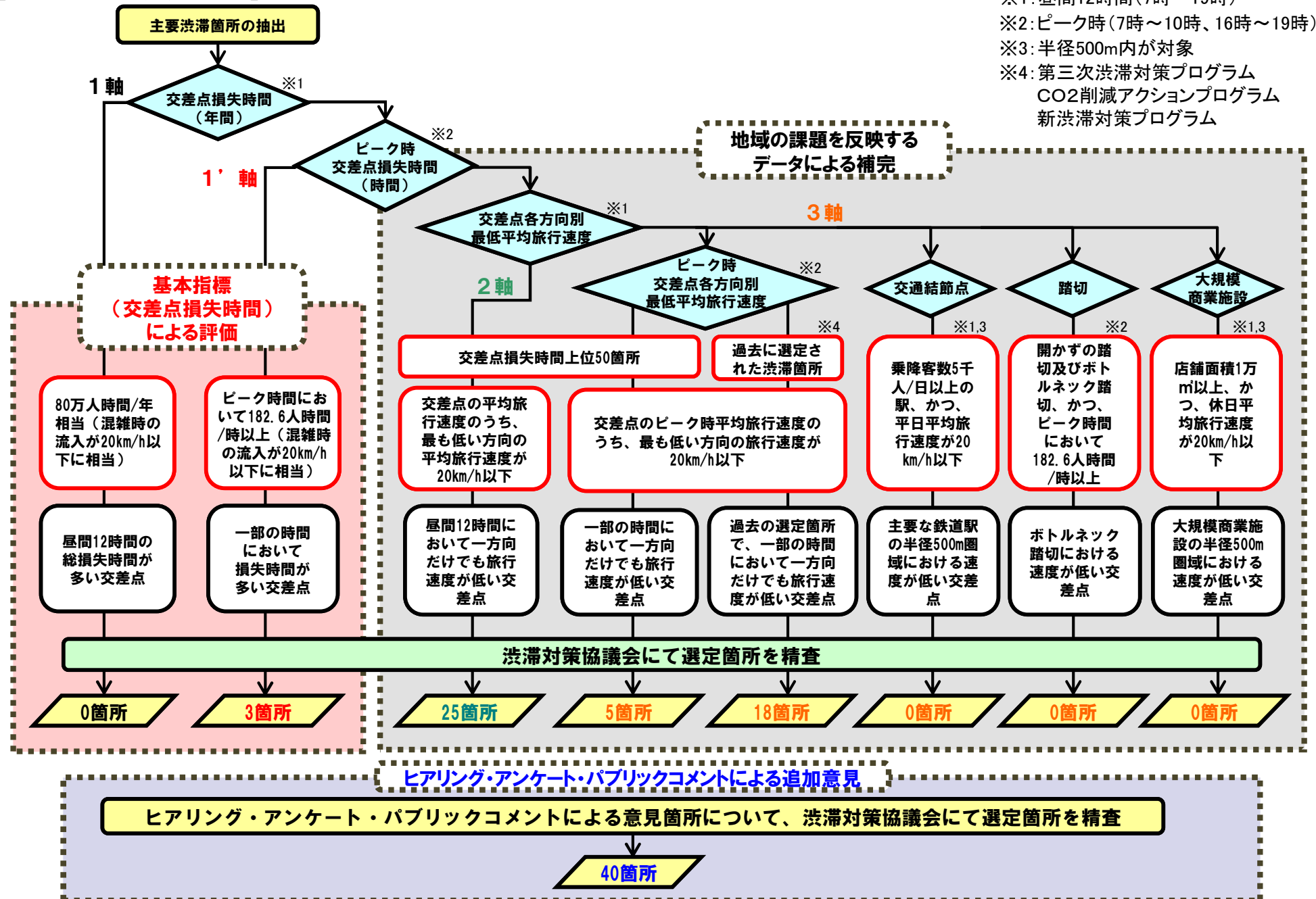


今後の予定

- 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

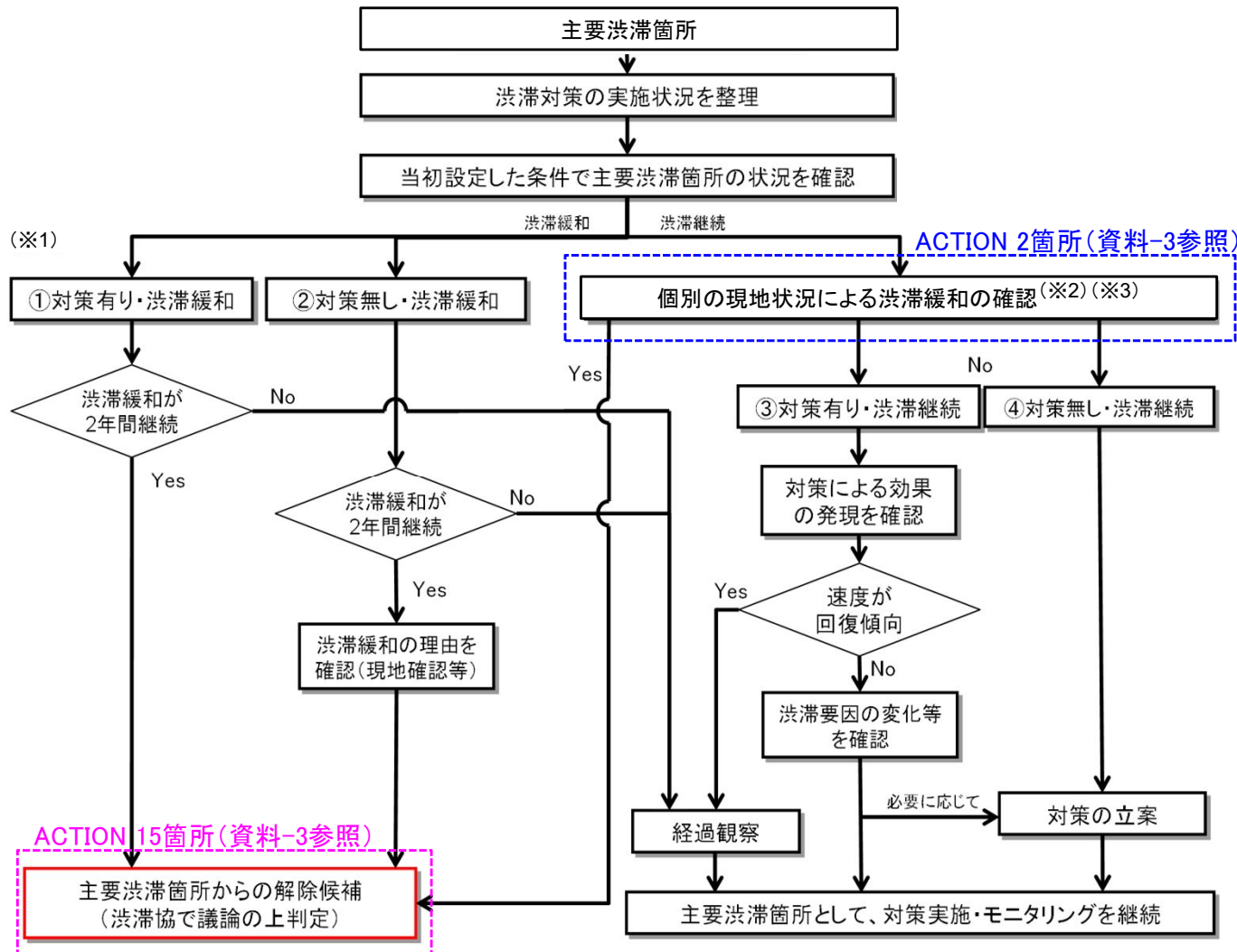
【主要渋滞箇所選定フロー】



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年度(R7.8.21) 解除箇所
・田井之瀬(県道14号) ・朝来駅南(R42)

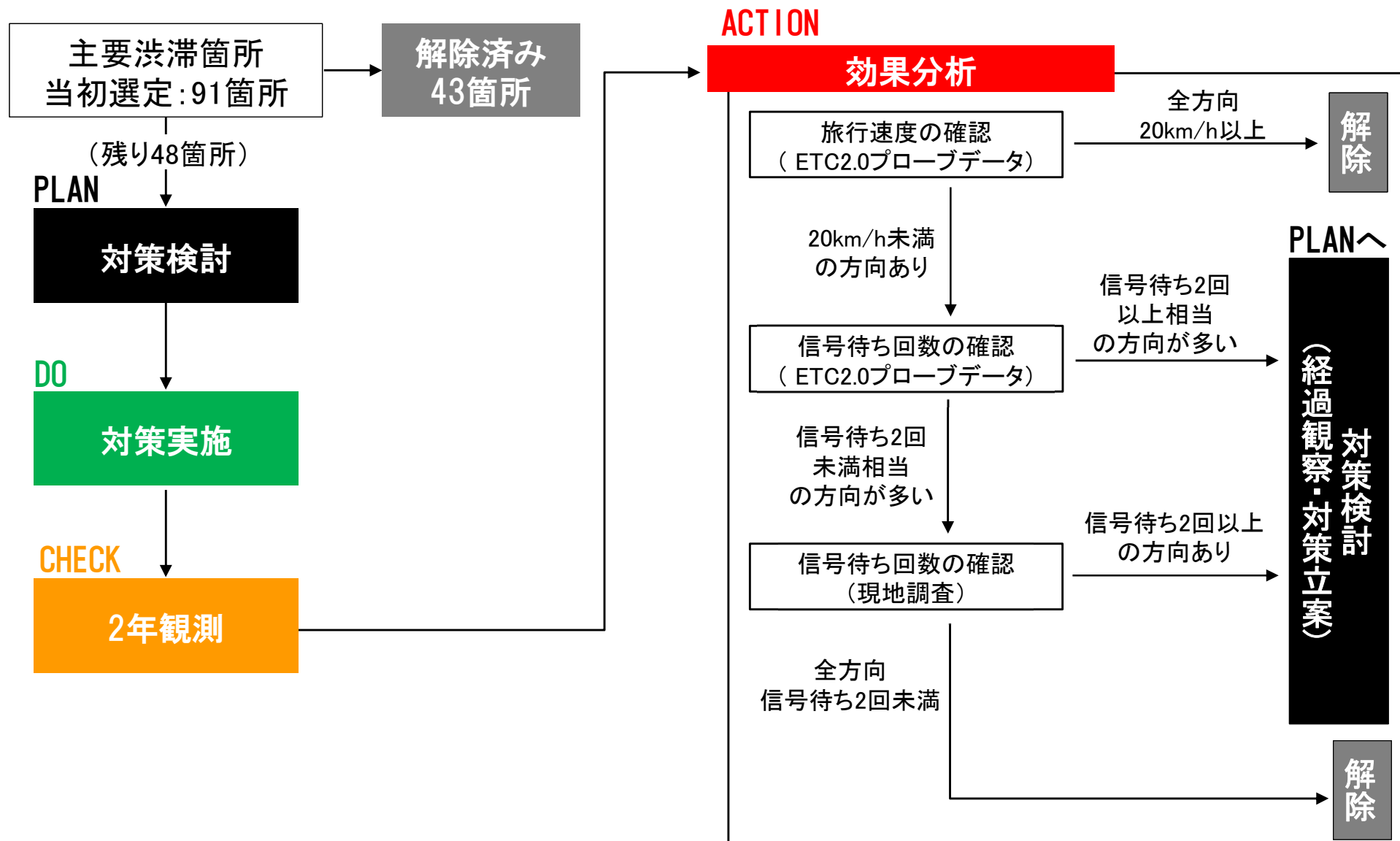
2箇所解除

令和8年4月1日 現在

主要渋滞箇所(48箇所) ※43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43箇所について解除済み



5.和歌山県内の主要渋滞箇所

R8.4.1現在 主要渋滞箇所 48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
48箇所	12 区間 ※35箇所が含まれる	13箇所

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.
<道路種別>	
—	高 速 道 路
—	一 般 県 道 以 上
—	市 町 村 道
<主要施設>	
✈	空港
⚓	港湾
—	J R
—	私鉄

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

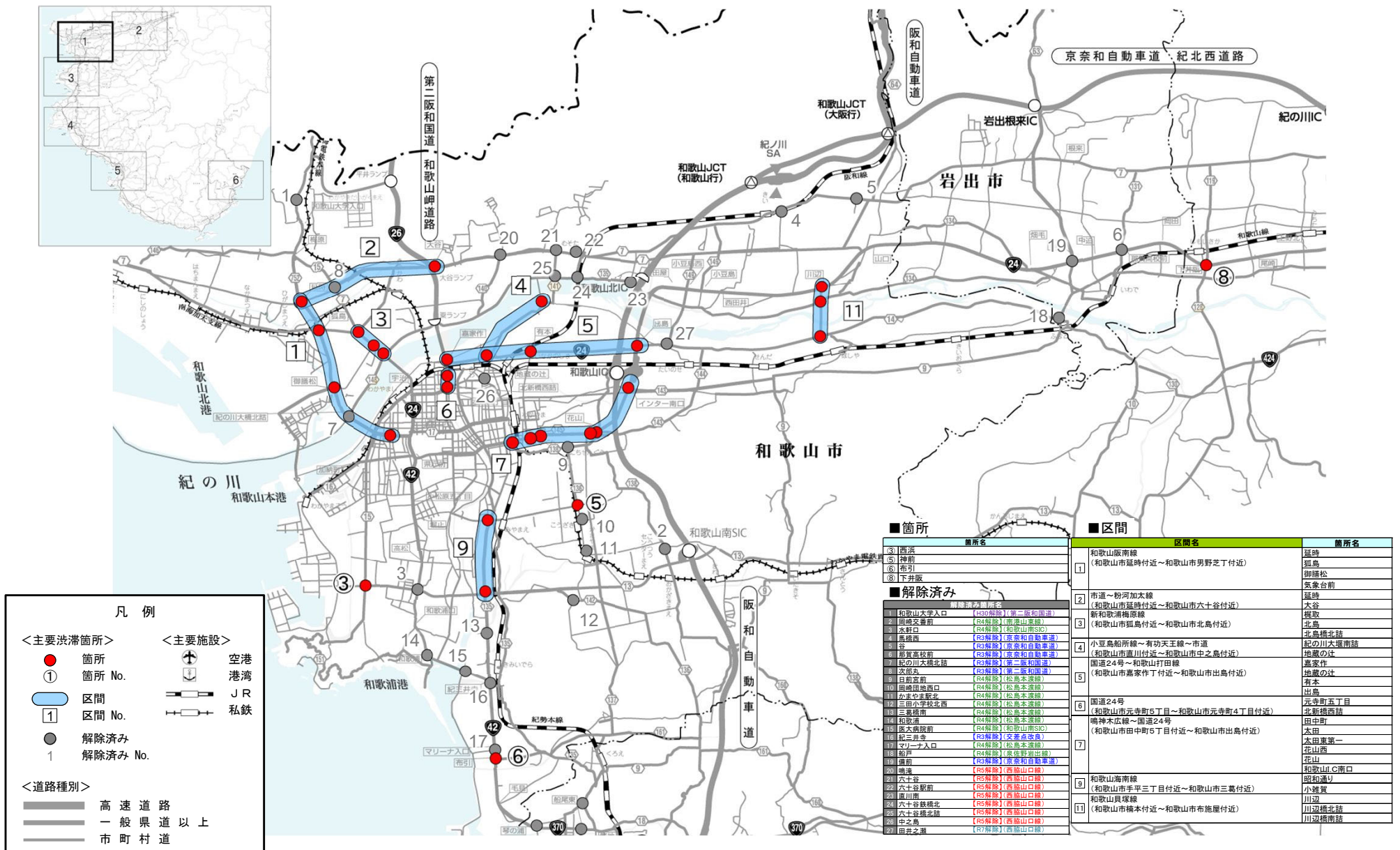


5.和歌山県内の主要渋滞箇所

R8.4.1現在 主要渋滞箇所 48箇所

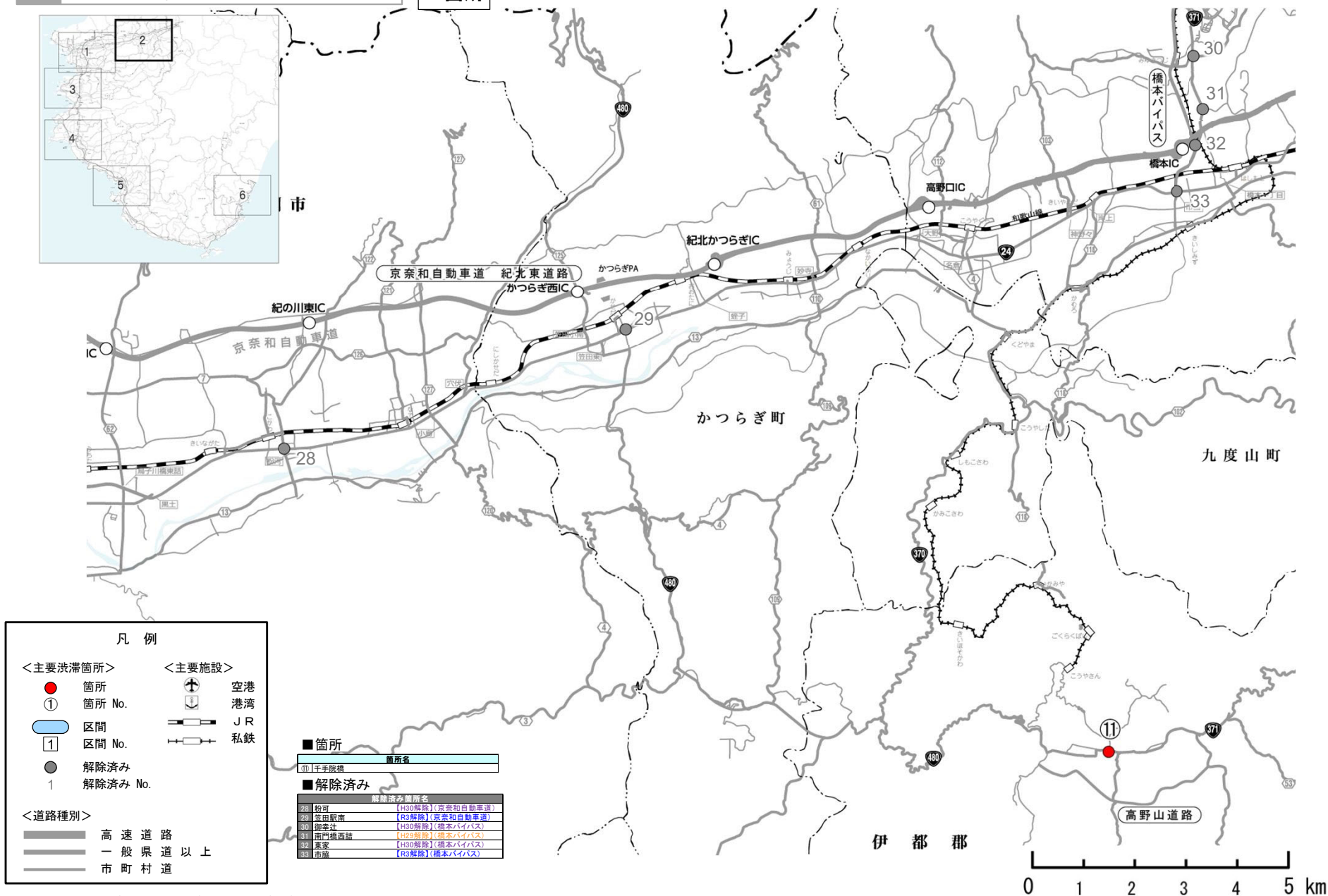
1 和歌山県 和歌山市 周辺

30箇所



2 和歌山県 紀の川市～橋本市 周辺

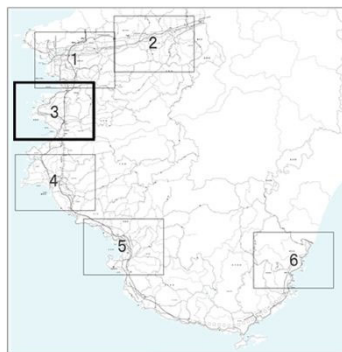
1 箇所



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

3 和歌山県 海南市～有田市 周辺

10箇所



■箇所

箇所名
⑫ 冷水
⑬ 六条ノ辻
⑭ 有田大橋北
⑮ 湯浅

■区間

区間名	箇所名
⑮ 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 黒田 長保寺入口 保田橋北詰 保田橋南詰
⑯ 千田築島線 (有田市山田原付近～有田市辻堂付近)	

■解除済み

解除済み箇所名
⑭ 黒江北口バス停 (R4解除) (和歌山南SIC)
⑮ 釜の浦 (R4解除) (松島本港線)
⑯ 船屋東 (R4解除) (和歌山南SIC)
⑰ 藤白 (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.

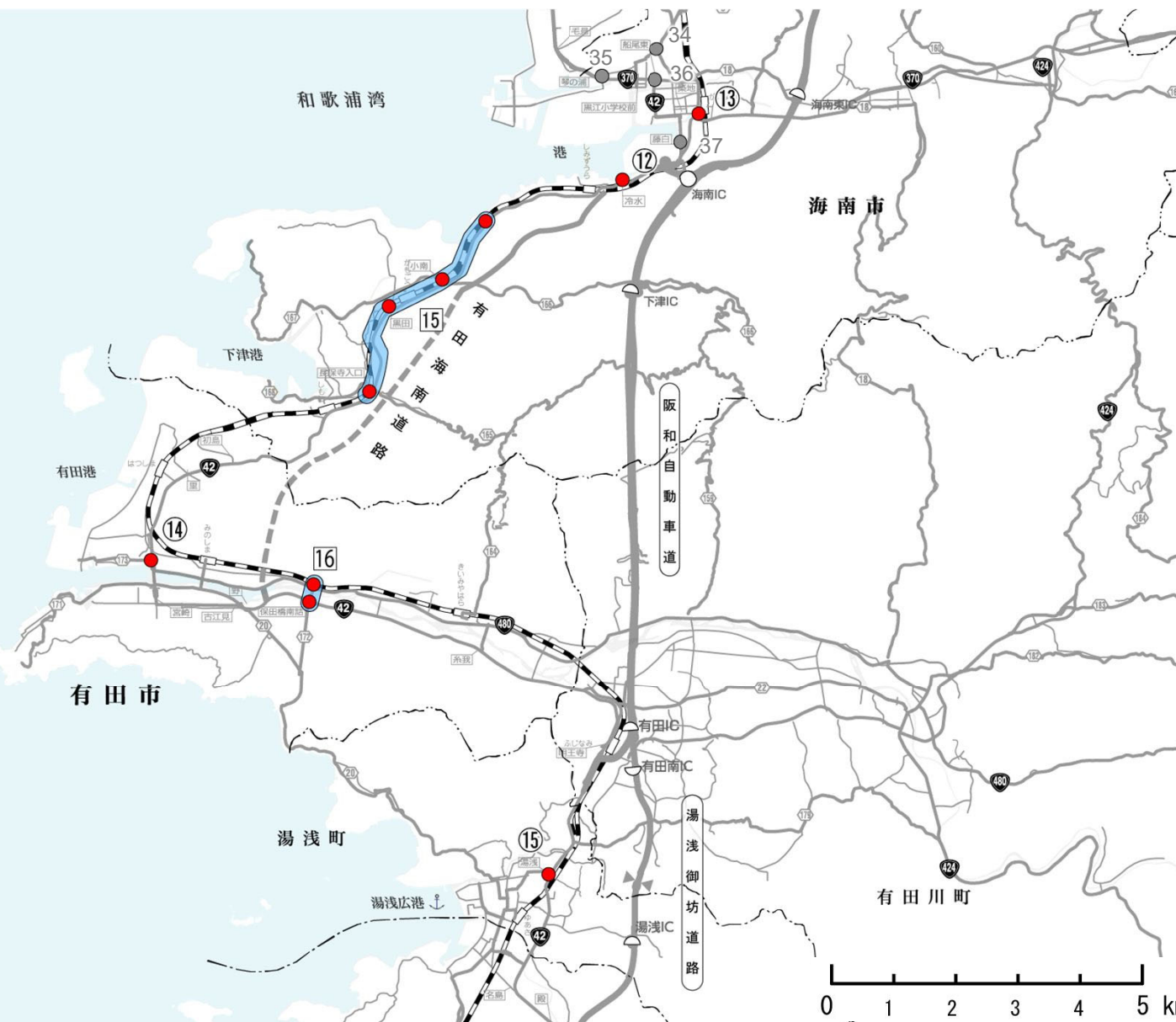
<主要施設>

- ✈ 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

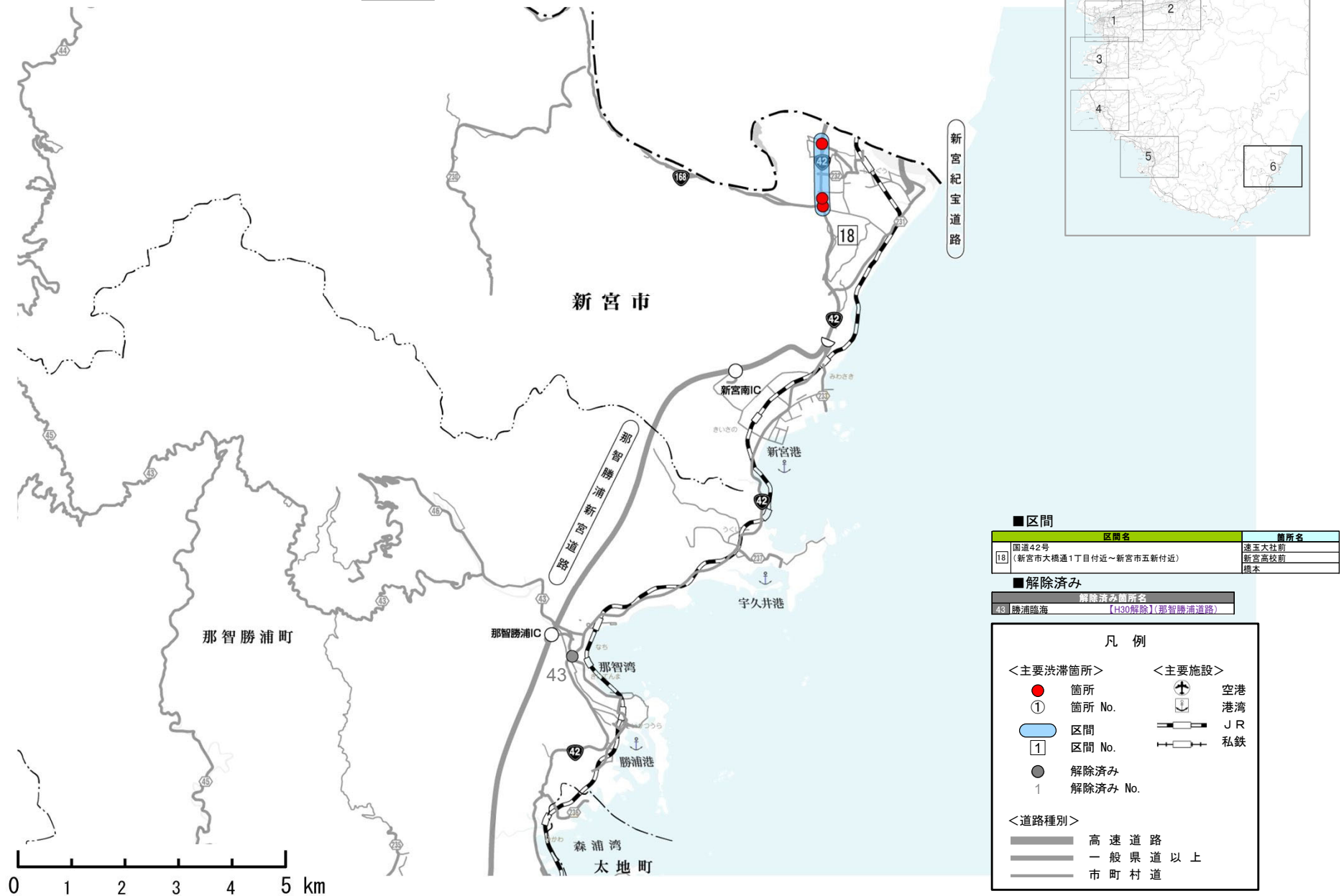
3箇所



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

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 8 年度 第 1 回 和歌山県道路交通渋滞対策協議会資料



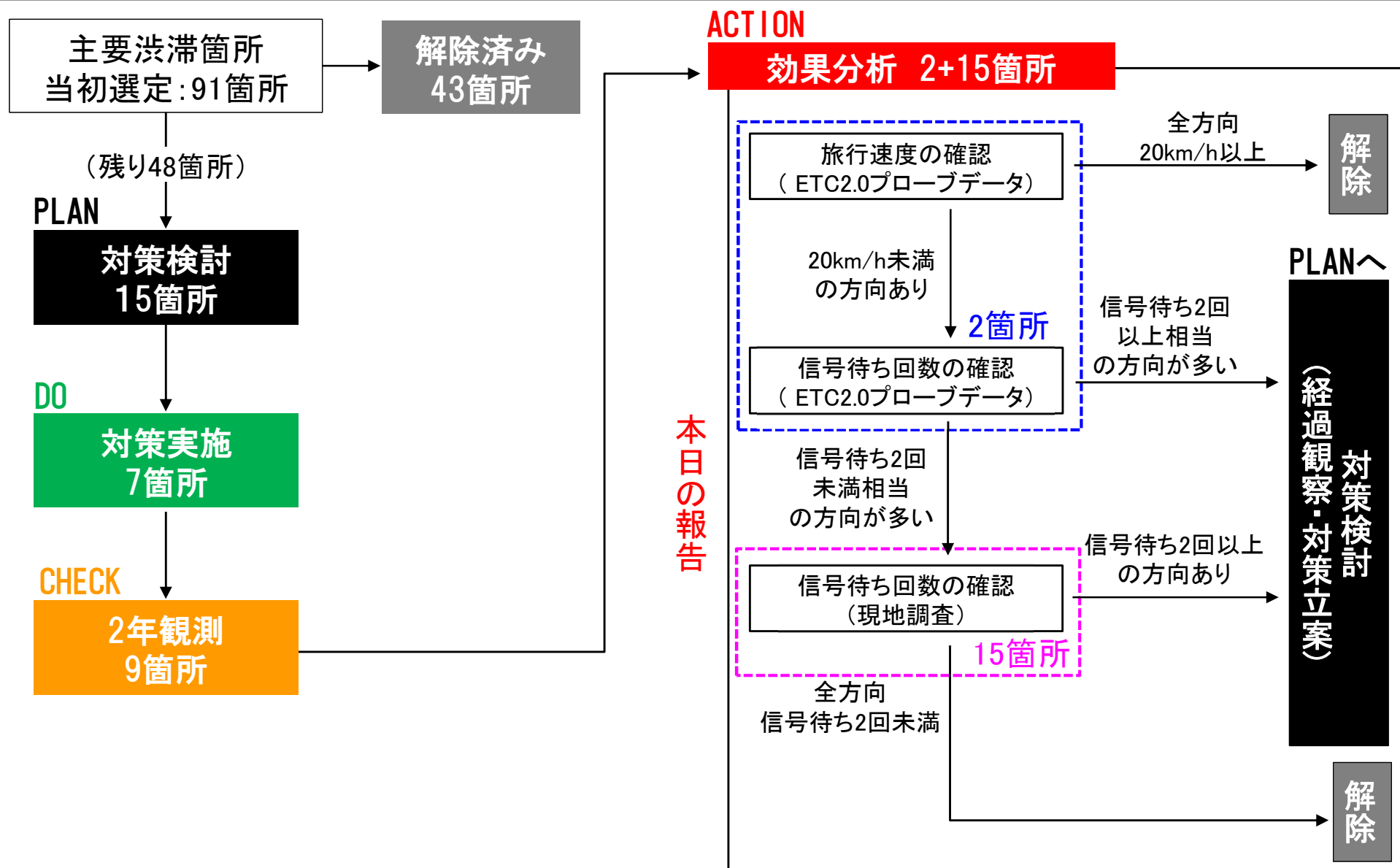
主要渋滞箇所の渋滞対策実施状況

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43箇所を解除済み

○残存する箇所は48箇所であり、このうち令和8年4月現在「ACTION」である17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）

P(PLAN): 対策の立案				15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	—	—	9	嘉家作	—	—
2	狐島	—	—	10	地蔵の辻	—	—
3	御膳松	—	—	11	有本	—	—
4	気象台前	—	—	12	出島	—	—
5	大谷	—	—	13	下井阪	—	—
6	梶取	—	—	14	千手院橋	—	—
7	北島	—	—	15	小松原南	—	—
8	紀の川大堰南詰	—	—				

D(DO): 対象対策が工事中・事業化済み				7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	小南	有田海南道路・冷水拡幅	—	5	六堂ノ辻	松島本渡線・岡田大野中線	—
2	黒田	有田海南道路・冷水拡幅	—	6	田鶴	文里湾横断道路	—
3	長保寺入口	有田海南道路・冷水拡幅	—	7	橋谷	文里湾横断道路	—
4	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				9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	速玉大社前	新宮紀宝道路	R6	6	川辺橋南詰	紀伊停車場田井ノ瀬線	R6
2	新宮高校前	新宮紀宝道路	R6	7	冷水	有田海南道路・冷水拡幅	R7
3	橋本	新宮紀宝道路	R6	8	塩津第一トンネル入口	有田海南道路・冷水拡幅	R7
4	川辺	紀伊停車場田井ノ瀬線	R6	9	布引	交差点改良	R7
5	川辺橋北詰	紀伊停車場田井ノ瀬線	R6				

A(ACTION): 効果検証・解除検討				15+2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	10	和歌山1.C南口	市駅和佐線	R4
2	保田橋南詰	有田サンブリッジ	R4	11	神前	市駅和佐線	R4
3	元寺町五丁目	市駅和佐線	R4	12	小雑賀	市駅和佐線・南港山東線	R4
4	北新橋西詰	市駅和佐線	R4	13	昭和通り	市駅和佐線・南港山東線	R4
5	田中町	市駅和佐線	R4	14	西浜	南港山東線	R4
6	太田	市駅和佐線	R4	15	湯浅	交差点改良	R4
7	太田東第一	市駅和佐線	R4	16	北島橋北詰	交差点改良	R5
8	花山西	市駅和佐線	R4	17	天王池	上万呂北新町線拡幅	R5
9	花山	市駅和佐線	R4				

⇒ 昨年度『現地調査』を実施した結果、番号1～15（15箇所）の『解除』もしくは『経過観察・対策立案』の判定
⇒ 番号16・17（2箇所） 今年度『現地調査』の実施

解除済み				43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	マリナー入口	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	42	田井之瀬	西脇山口線	R1
13	谷	京奈和自動車道	H28	43	朝来駅南	交通の転換	—
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				

	R7. 4. 1 箇所数	R8. 4. 1 箇所数
P	14	15
D	10	7
C	8	9
A	18	17
解除	41	43
合計	91	91

A map of the Iberian Peninsula with six numbered regions highlighted by boxes. Region 1 is in the northwest, Region 2 is in the north, Region 3 is on the west coast, Region 4 is in the southwest, Region 5 is in the south, and Region 6 is in the southeast. Major cities like Madrid, Barcelona, and Lisbon are marked.

第二阪和国道
和歌山岬道路

田屋工区
(H30.3)



和歌山市

11279

月、神前

—

松

島本渡

平

大野市



(R5.2)
和歌浦港

参考文献

10

对策(DO)

● 箇所 (PLAN)

- 箇所(P)
- 箇所(D)
- 箇所(C)

 区間
 解除済み
 <主要施設> <道路>

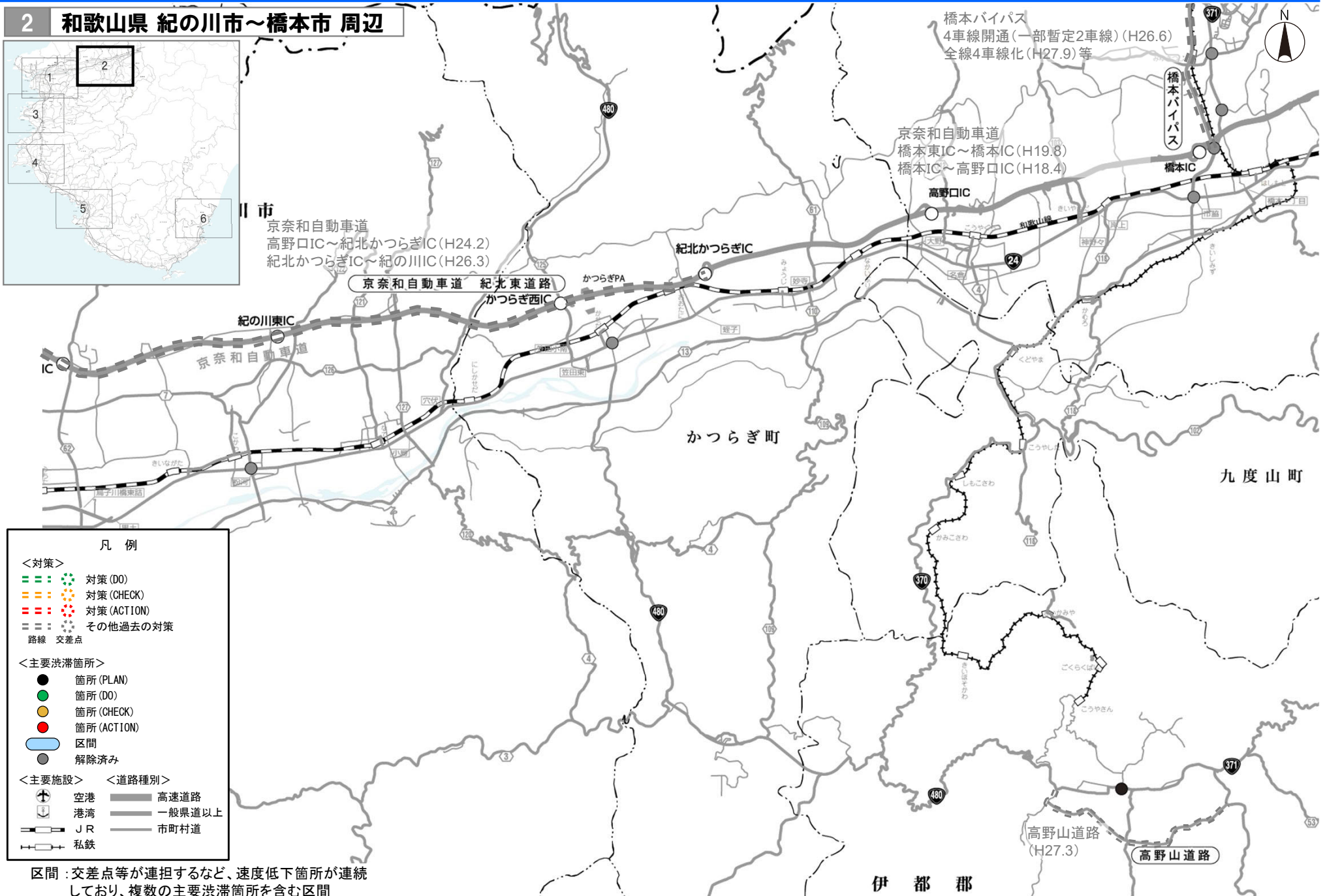
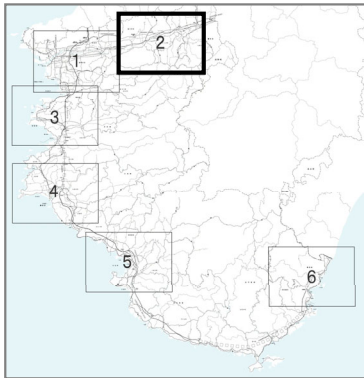
 空港
  港湾
  J R
  高速道路
  一般道
  市町村界

区間：交差点等が連担するなど
しており、複数の主要渋滞

和歌山県道路交通渋滞対策協議会

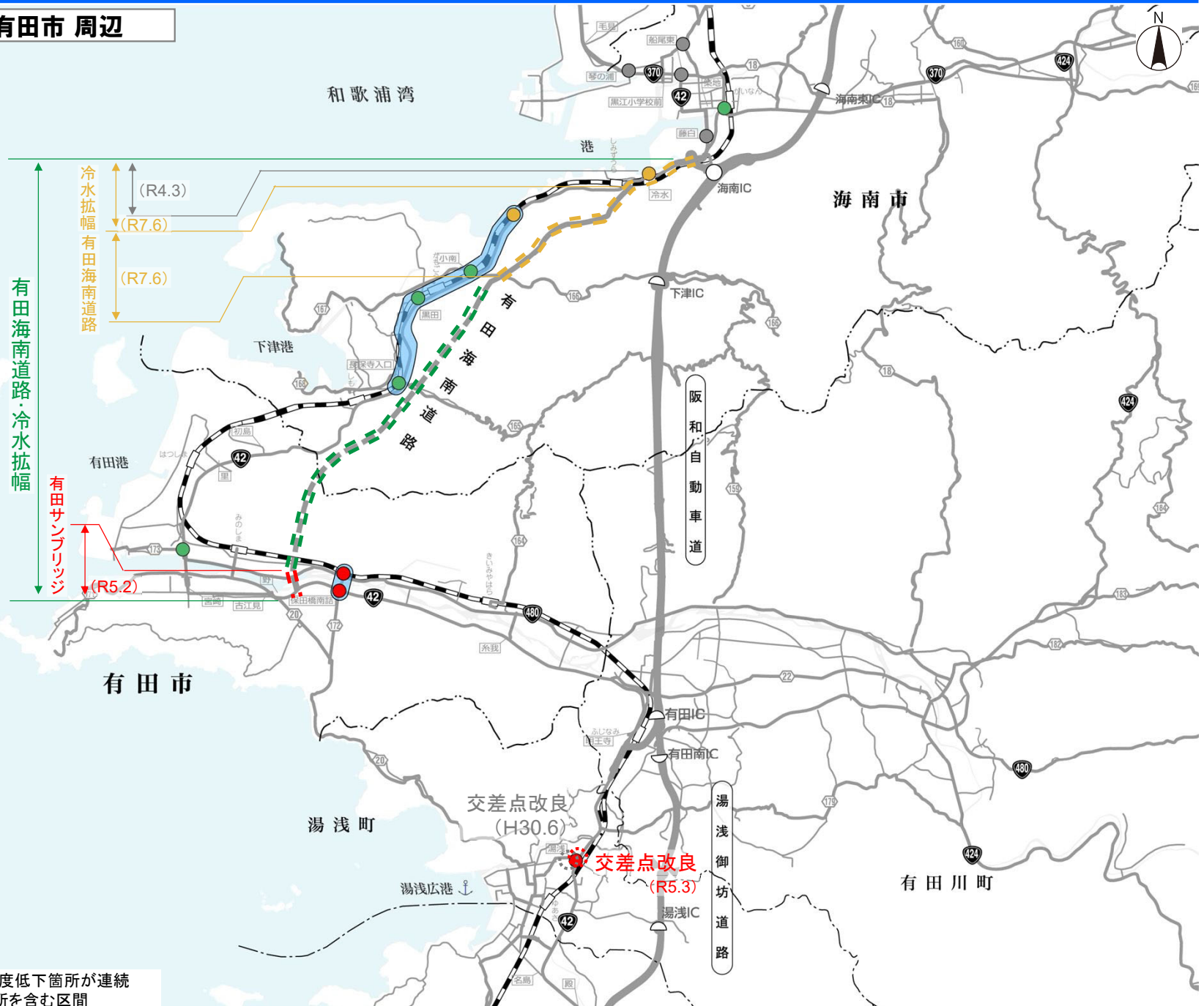
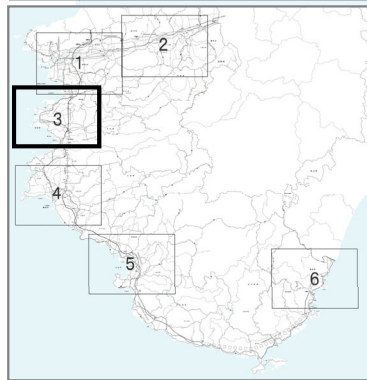
2. 主要渋滞箇所の主な渋滞対策状況位置図

2 和歌山県 紀の川市～橋本市 周辺



2. 主要渋滞箇所での主な渋滞対策状況位置図

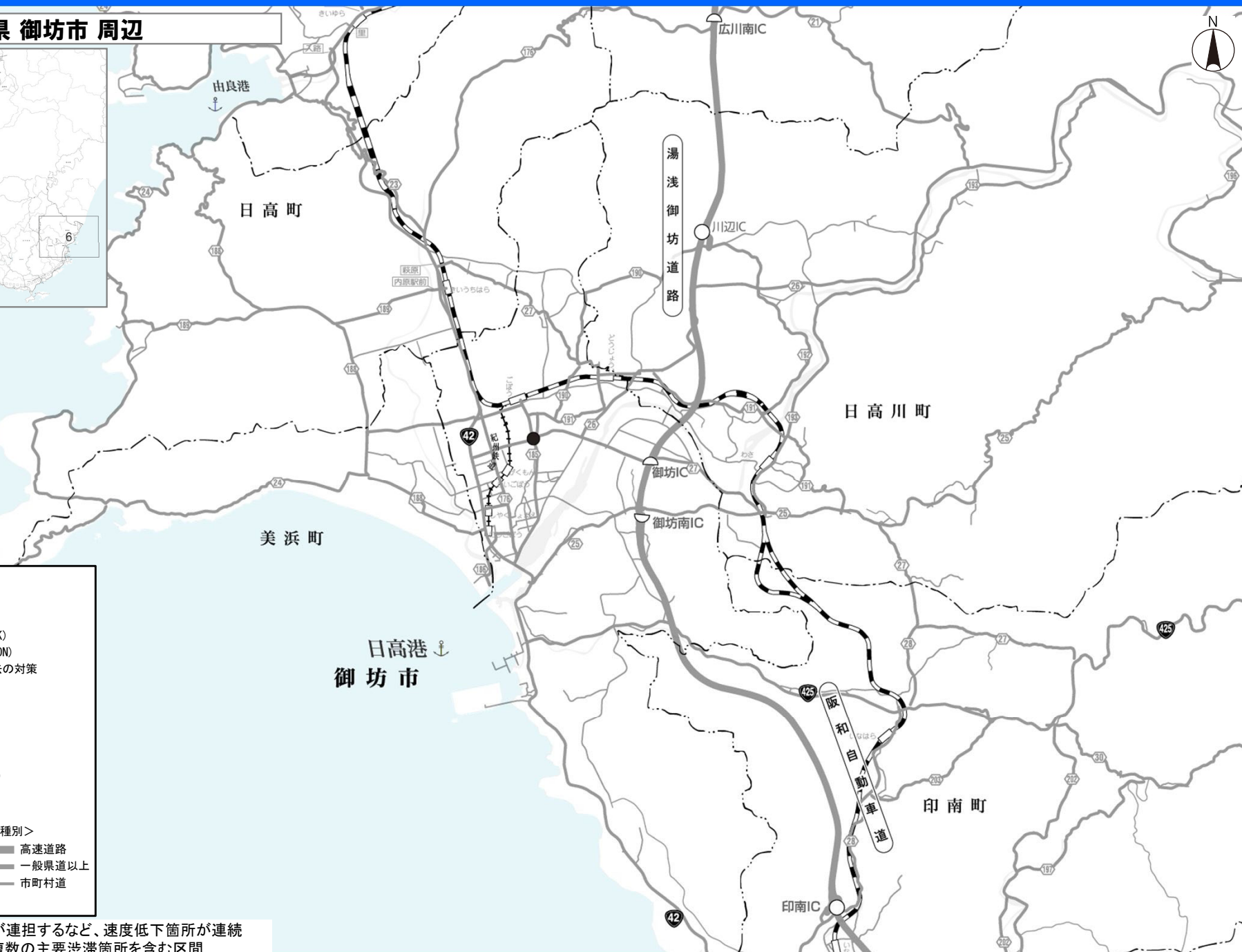
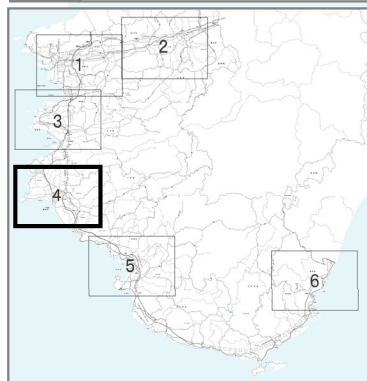
3 和歌山県 海南市～有田市 周辺



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

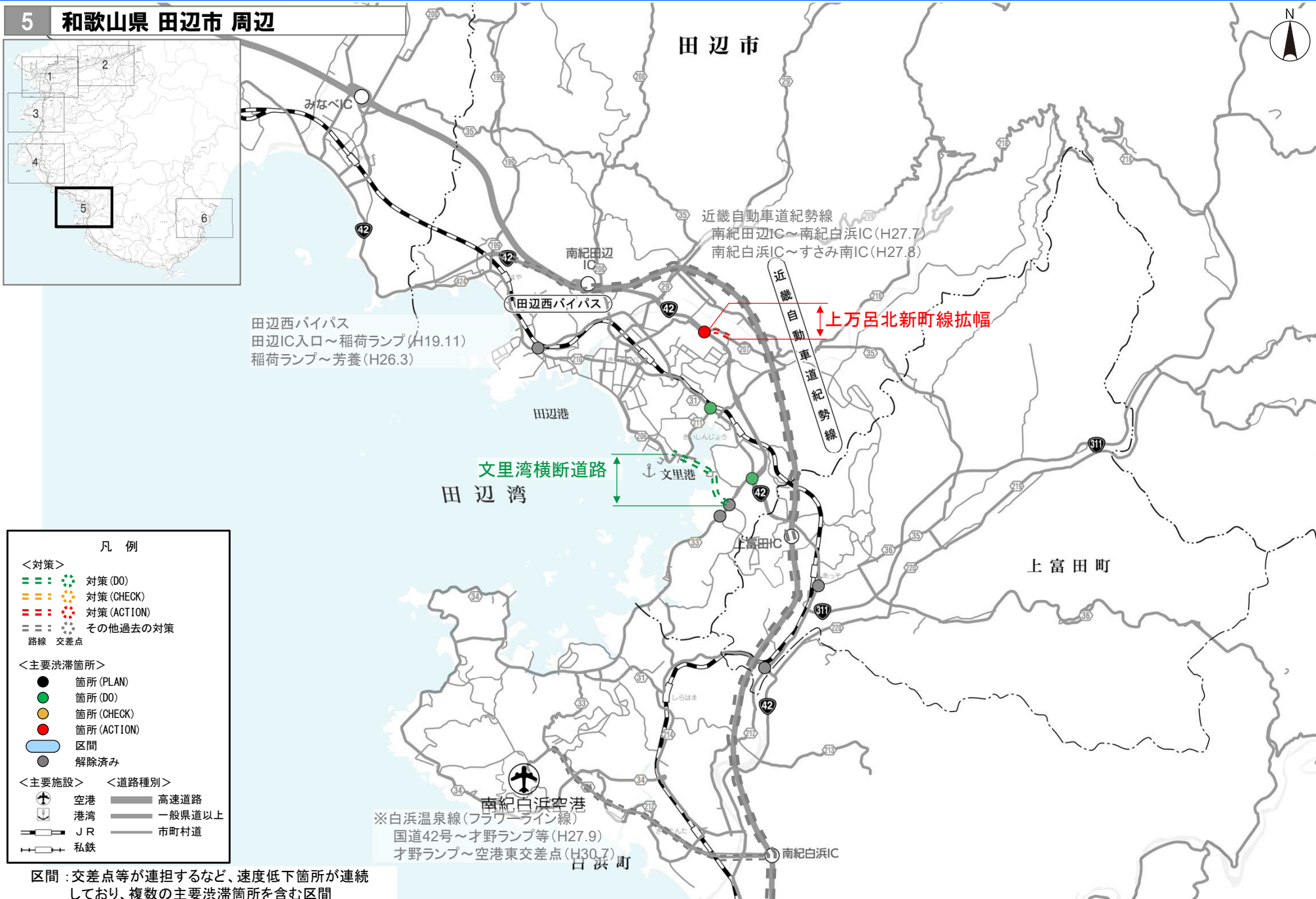
4 和歌山県 御坊市 周辺



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

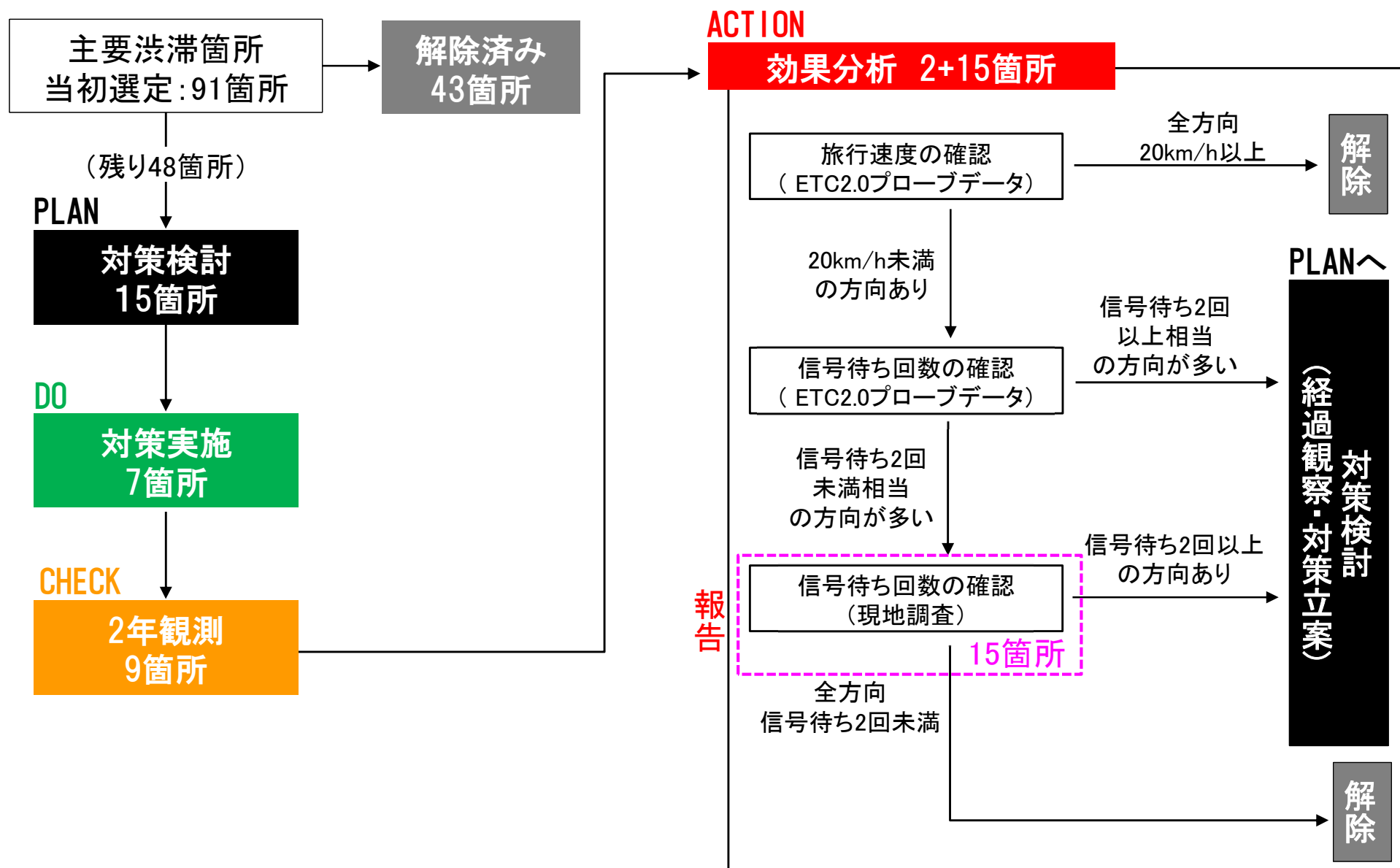
6 和歌山県 新宮市 周辺





3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION)

- 残存する主要渋滞箇所は48箇所であり、このうち令和8年4月現在「ACTION」は17箇所(うち15箇所は昨年度にACTION)
- 昨年度ACTIONとなった15箇所については、現地調査による効果分析を実施



3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION)

主要渋滞箇所解除の条件

《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	0~1回	99.2%	42.7%	93.6%	81.7%
		1~2回	0.6%	33.8%	6.2%	15.1%
		2回以上	0.2%	23.5%	0.2%	3.2%
			○	×	△	△

《現地調査実施選定の考え方》

ETC2.0プローブデータの旅行速度が全方向20km/h以上の場合、主要渋滞箇所の解除となる。

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:×

信号待ち回数の判定により、「○」「×」が○≥×の場合、現地調査を実施とする。すべて「△」の場合についても現地調査を実施とする。

《現地調査による主要渋滞箇所解除の考え方》

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	○	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、主要渋滞箇所の解除不可とする。

15箇所

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)

《渋滞調査》

- 実施日 : R7.9月30日 (7:00～10:00 16:00～19:00)

《渋滞レベル判定表》

ヤ ス ダバシキタツメ 保田橋北詰交差点 (A-1)			流入 1		流入 2		流入 3	
			2レーン 直+右		1レーン 左直		1レーン 左右	
信号現示	信号サイクル長		100秒					
	青時間	青時間	63秒		52秒		25秒	
	(矢印信号含む)	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%	
	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	
		0回	360分		350分		360分	
		1回	0分		10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)

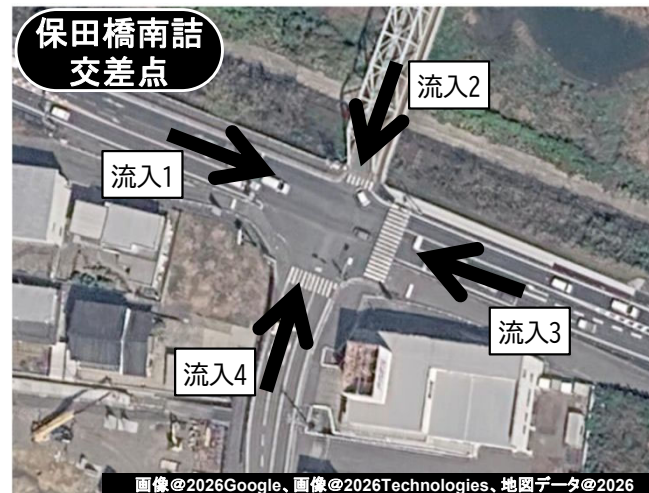
解除

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》

- 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)

《渋滞調査》

- 実施日 : R7.9月30日 (7:00～10:00 16:00～19:00)

《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 左直+右		1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		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%	
		信号サイクル長		ピーク時	170秒					
実測 【渋滞調査】	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		360分		360分		360分	
		1回	0分		0分		0分		0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: ×

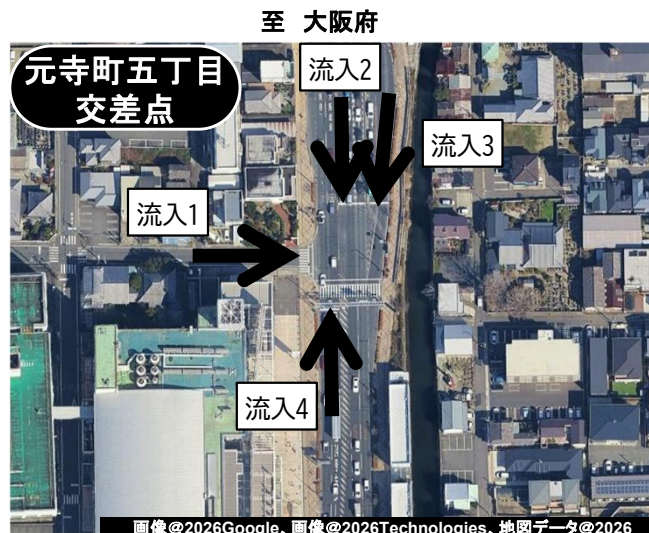
信号待ち時間(渋滞調査)
1回以下のみ: ○
2回以上が存在: ×

解除判定
(事務局案)

解除

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》



《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)

《渋滞調査》

- 実施日 : R7.9月30日 (7:00～10:00 16:00～19:00)

《渋滞レベル判定表》

モトデラマチゴチョウメ 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%	
実測 【渋滞調査】	信号サイクル長	ピーク時	175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	320分		270分		120分		290分	
		1回	30分		20分		220分		30分	
		2回以上	10分	×	70分	×	20分	×	40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

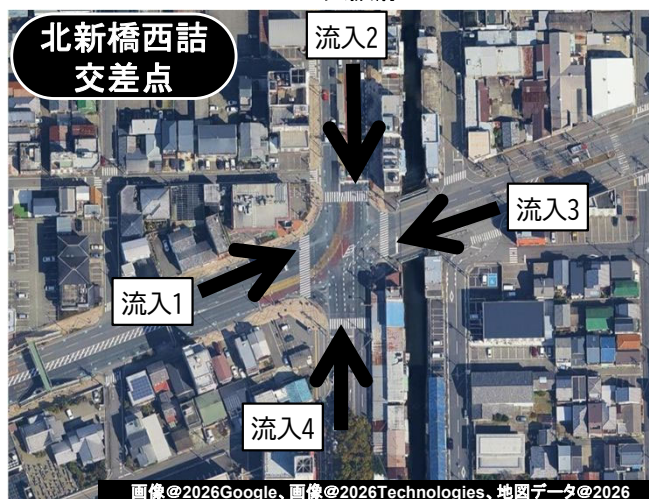
⇒他の渋滞箇所との関係性を見つ、対策を再検討

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)

《渋滞調査》

- 実施日 : R7.9月30日 (7:00～10:00 16:00～19:00)

《渋滞レベル判定表》

キタシンバシニシツメ 北新橋西詰交差点 (A-4)			流入1		流入2		流入3		流入4		
			4レーン 左+直+直+右		4レーン 直+直+右+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		170秒								
	青時間 (矢印信号含む)	青時間	52秒		106秒		52秒		106秒		
		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%		
実測 【渋滞調査】	信号サイクル長		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	320分		270分		220分		290分		
		1回	40分		10分		100分		50分		
		2回以上	0分	○	80分	×	40分	×	20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

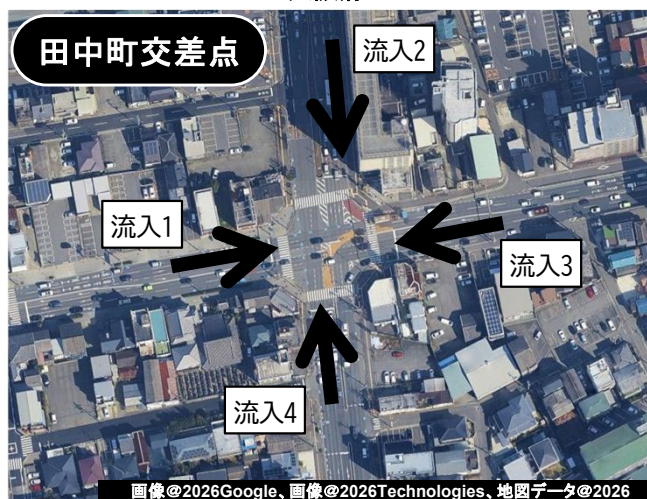
⇒他の渋滞箇所との関係性を見つ、対策を再検討

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)

《渋滞調査》

- 実施日 : R7.9月30日 (7:00～10:00 16:00～19:00)

《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 左直+直+右		3レーン 左+直+直		4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	64秒		48秒		90秒		48秒		
		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%		
実測 【渋滞調査】	信号サイクル長		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	340分		330分		260分		170分		
		1回	10分		30分		100分		170分		
		2回以上	10分	×	0分	○	0分	○	20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

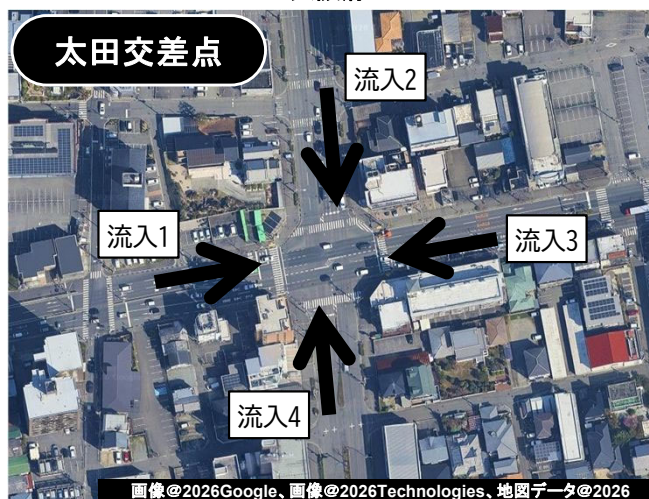
⇒他の渋滞箇所との関係性を見つ、対策を再検討

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)

《渋滞調査》

- 実施日 : R7.9月30日 (7:00～10:00 16:00～19:00)

《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 左+直+直+右		3レーン 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	94秒		43秒		94秒		43秒	
		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%	
実測 【渋滞調査】	信号サイクル長		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	330分		240分		360分		340分	
		1回	0分		80分		0分		20分	
		2回以上	30分	×	40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

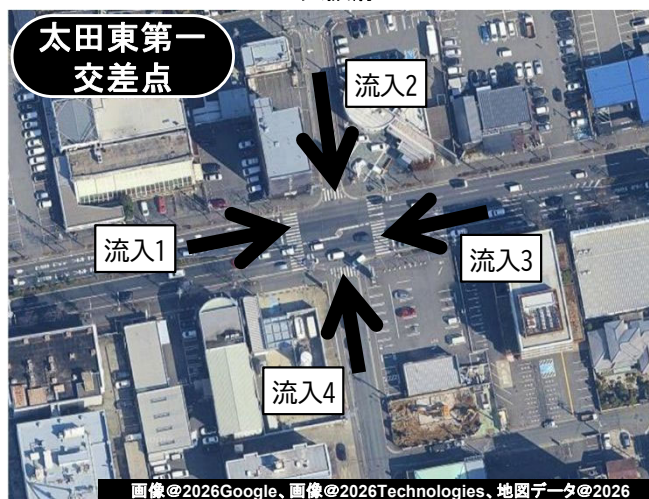
⇒他の渋滞箇所との関係性を見つ、対策を再検討

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



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)

《渋滞調査》

- 実施日 : R7.9月30日 (7:00～10:00 16:00～19:00)

《渋滞レベル判定表》

オ オ ダ ヒ ガ ン ダ 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 左直+直+右		1レーン 左直右		3レーン 左直+直+右		1レーン 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	102秒		36秒		102秒		36秒		
		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%				
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		310分		300分		290分		
		1回	0分		50分		10分		70分		
		2回以上	0分	○	0分	○	50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

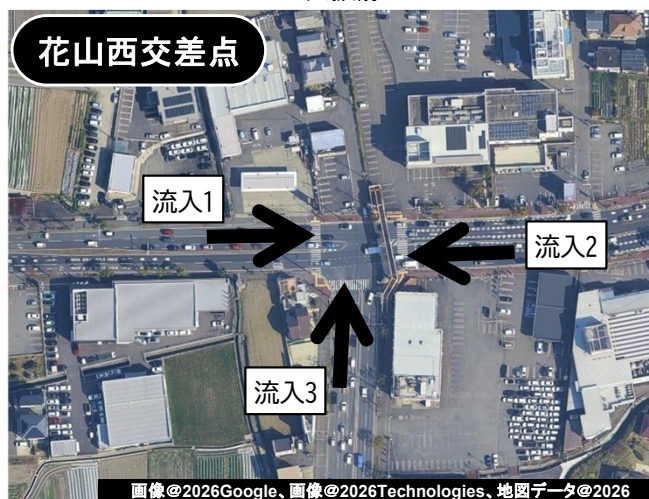
⇒他の渋滞箇所との関係性を見つ、対策を再検討

3. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION):花山西交差点

《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 (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)

《渋滞調査》

- 実施日 : R7.9月30日 (7:00~10:00 16:00~19:00)

《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 3レーン 直+直+右		流入2 3レーン 左+直+直		流入3 3レーン 左+右+右	
信号現示	信号サイクル長		150秒					
	青時間	青時間	107秒		87秒		29秒	
	(矢印信号含む)	青時間比	71%		58%		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%	
実測 【渋滞調査】	信号サイクル長	ピーク時	148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	290分		210分		180分	
		1回	60分		80分		160分	
		2回以上	10分	×	70分	×	20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

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 紀の川市

《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)

《渋滞調査》

- 実施日 : R7.9月30日 (7:00～10:00 16:00～19:00)

《渋滞レベル判定表》

ハナヤマ 花山交差点 (A-9)			流入1 3レーン 左直+直+右		流入2 1レーン 左直右		流入3 3レーン 左直+直+右		流入4 1レーン 左右		
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		
		青時間比	65%		25%		65%		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		
		昼12時間	21.9km/h		13.3km/h		17.1km/h		7.7km/h		
	信号待ち回数	0回	99.9%		81.7%		94.7%		62.2%		
		1回	0.1%	○	14.6%	△	5.2%	△	30.2%	×	
		2回以上	0.0%		3.7%		0.1%		7.6%		
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		330分		290分		180分		
		1回	0分		30分		70分		140分		
		2回以上	0分	○	0分	○	0分	○	40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**

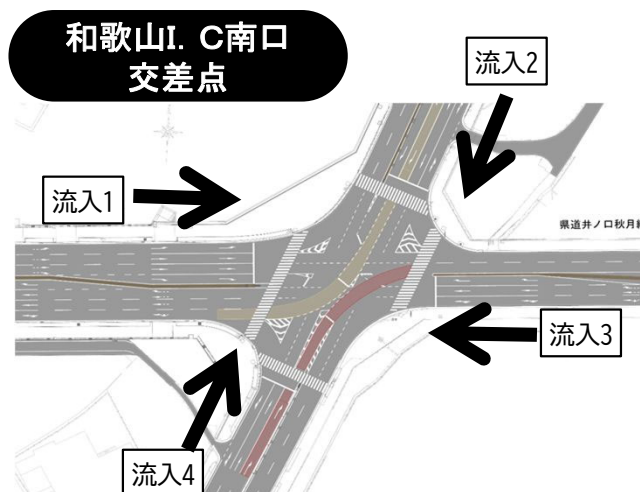
⇒他の渋滞箇所との関係性を
見つつ、対策を再検討

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



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)

《渋滞調査》

- 実施日 : R7.9月30日 (7:00~10:00 16:00~19:00)

《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	
					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	青時間	31秒		112秒		41秒		100秒			
	(矢印信号含む)	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%			
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	240分		260分		170分		310分			
		1回	70分		100分		140分		50分			
		2回以上	50分	×	0分	○	50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

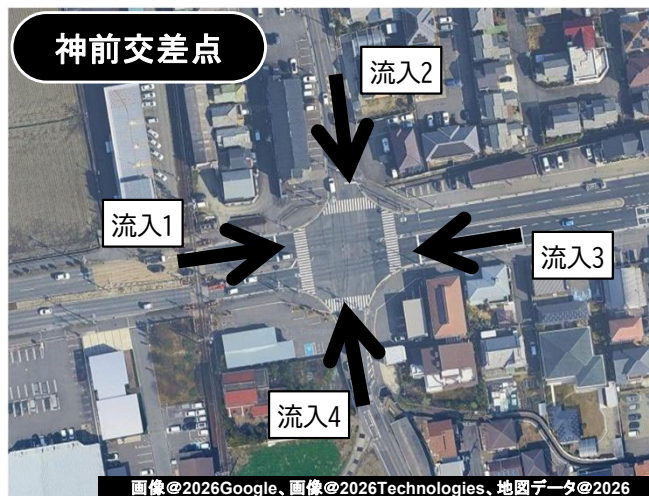
⇒他の渋滞箇所との関係性を見つ、対策を再検討

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 紀の川市

《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)

《渋滞調査》

- 実施日 : R7.9月30日 (7:00~10:00 16:00~19:00)

《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	青時間	66秒		52秒		66秒		52秒		
	(矢印信号含む)	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%		
	実測 【渋滞調査】	信号サイクル長		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		360分		
		0回	240分		340分		300分		330分		
		1回	100分		20分		60分		30分		
		2回以上	20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
不可

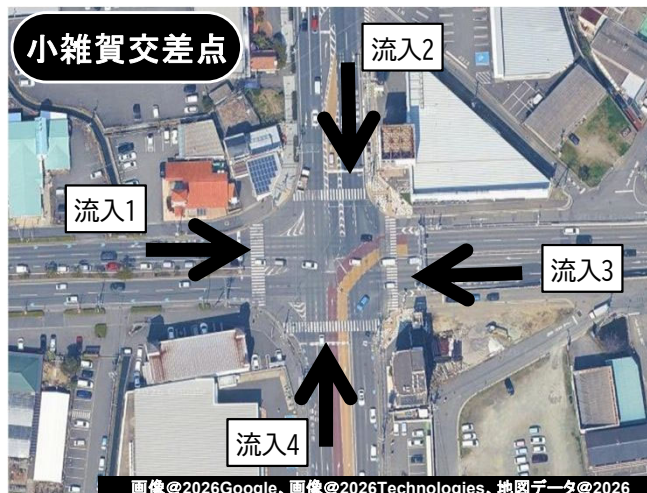
⇒他の渋滞箇所との関係性を見つ、対策を再検討

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】・南港山東線【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)

《渋滞調査》

- 実施日 : R7.9月30日 (7:00～10:00 16:00～19:00)

《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 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	71秒		52秒		82秒		52秒				
		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%				
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	200分		160分		160分		300分				
		1回	140分		100分		160分		60分				
		2回以上	20分	×	100分	×	40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

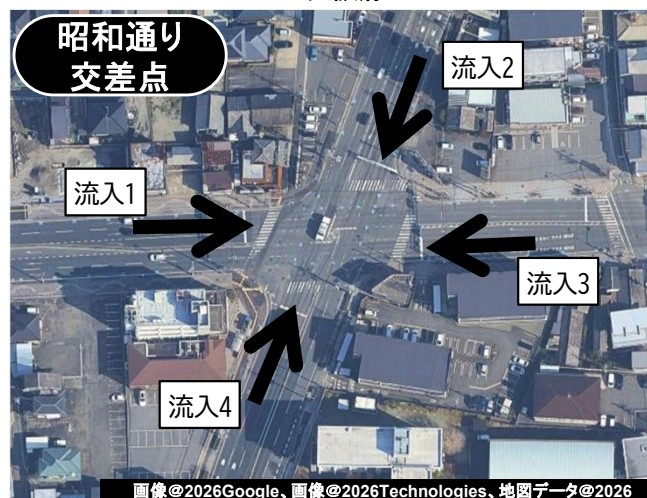
⇒他の渋滞箇所との関係性を見つ、対策を再検討

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》

- 市駅和佐線【R5.2】・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)

《渋滞調査》

- 実施日 : R7.9月30日 (7:00～10:00 16:00～19:00)

《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		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 (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%	
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	330分		360分		230分		330分	
		1回	10分		0分		100分		30分	
		2回以上	20分	×	0分	○	30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

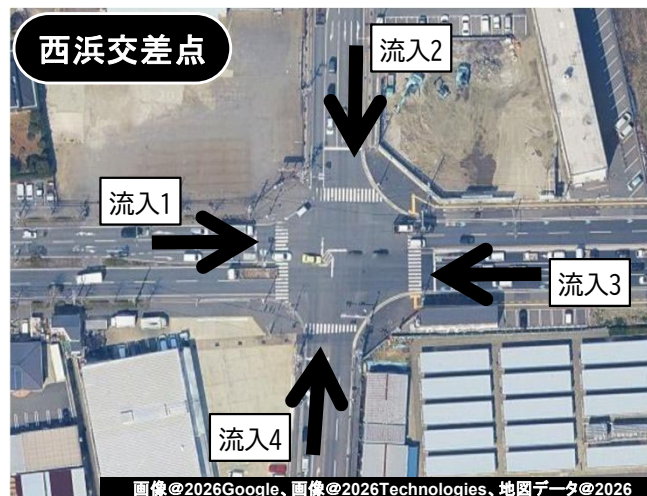
⇒他の渋滞箇所との関係性を見つ、対策を再検討

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)

《渋滞調査》

- ・実施日 : R7.9月30日 (7:00～10:00 16:00～19:00)

《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 左+直+右		3レーン 左直+直+右		2レーン 左直+右		3レーン 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%		
	実測 【渋滞調査】	信号サイクル長	ピーク時	140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	320分		360分		180分		340分		
		1回	40分		0分		150分		10分		
		2回以上	0分	○	0分	○	30分	×	10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

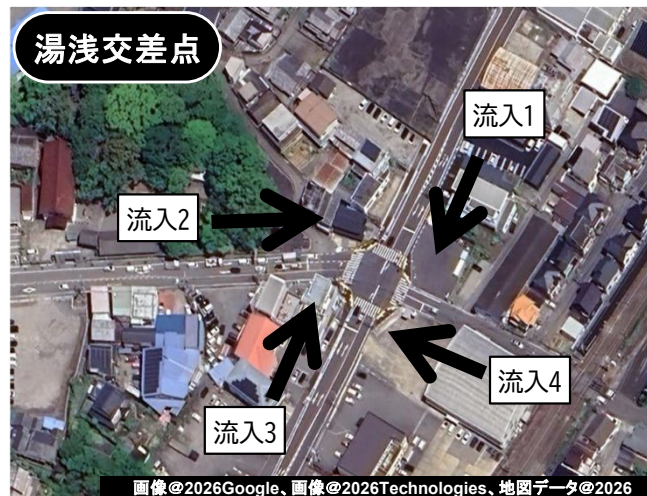
⇒他の渋滞箇所との関係性を見つ、対策を再検討

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)

《渋滞調査》

- ・ 実施日 : R7.9月30日
(7:00~10:00 16:00~19:00)

《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%		
実測 【渋滞調査】	信号サイクル長		140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		200分		360分		330分		
		1回	0分		100分		0分		30分		
		2回以上	0分	○	60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)

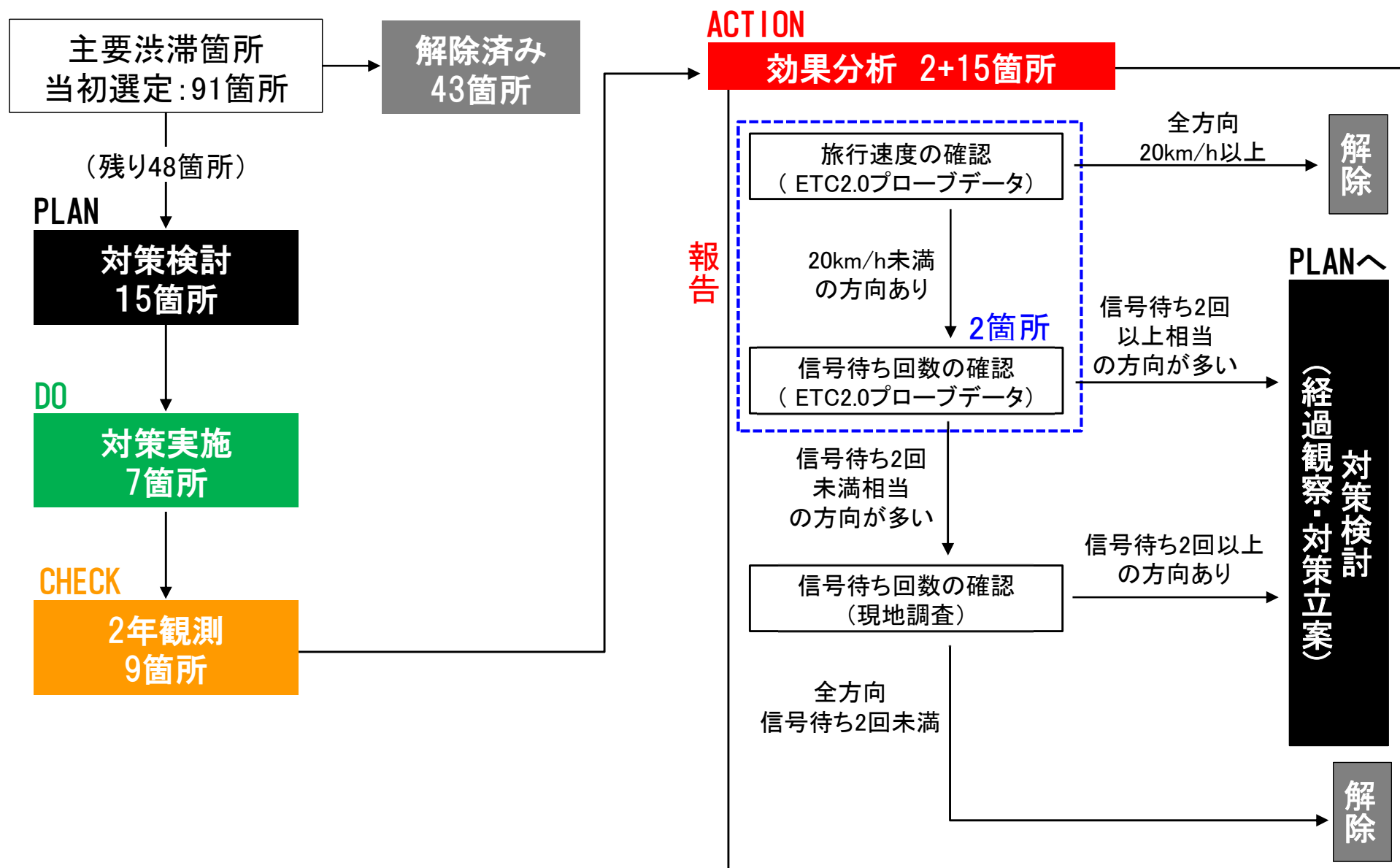
解除
不可

⇒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):ETC2.0プローブデータ

- 残存する主要渋滞箇所は48箇所であり、このうち令和8年4月現在「ACTION」は17箇所(うち15箇所は昨年度にACTION)
- 今年度ACTIONとなった2箇所については、ETC2.0プローブデータによる効果分析を実施



4. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION):ETC2.0プローブデータ

主要渋滞箇所解除の条件

《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	0~1回	99.2%	42.7%	93.6%	81.7%
		1~2回	0.6%	33.8%	6.2%	15.1%
		2回以上	0.2%	23.5%	0.2%	3.2%
			○	×	△	△

《現地調査実施選定の考え方》

ETC2.0プローブデータの旅行速度が全方向20km/h以上の場合、主要渋滞箇所の解除となる。

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:×

信号待ち回数の判定により、「○」「×」が○≥×の場合、現地調査を実施とする。すべて「△」の場合についても現地調査を実施とする。

《現地調査による主要渋滞箇所解除の考え方》

2箇所

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	○	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、主要渋滞箇所の解除不可とする。

県道140号 北島橋北詰交差点

右折レーン延長

- 右折車両の滞留による直進・左折車両への阻害を解消するため、流入部の右折レーンを延長。
- 通勤時間帯に集中発生していた500mを超える渋滞長が右折レーン延長により、約6割削減するとともに通過時間が約4分短縮。

《位置図》



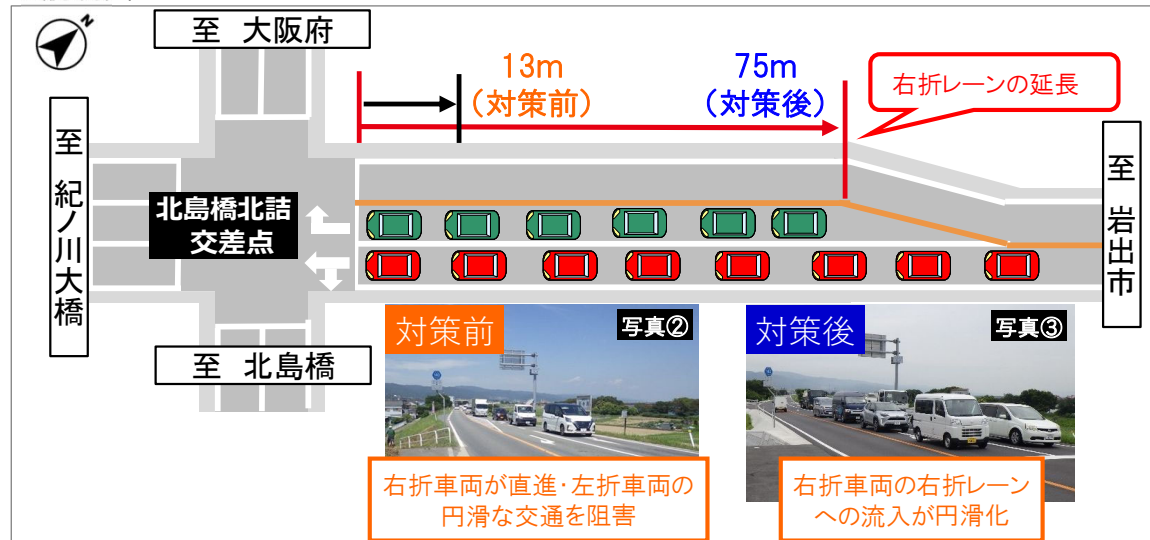
《交通状況》



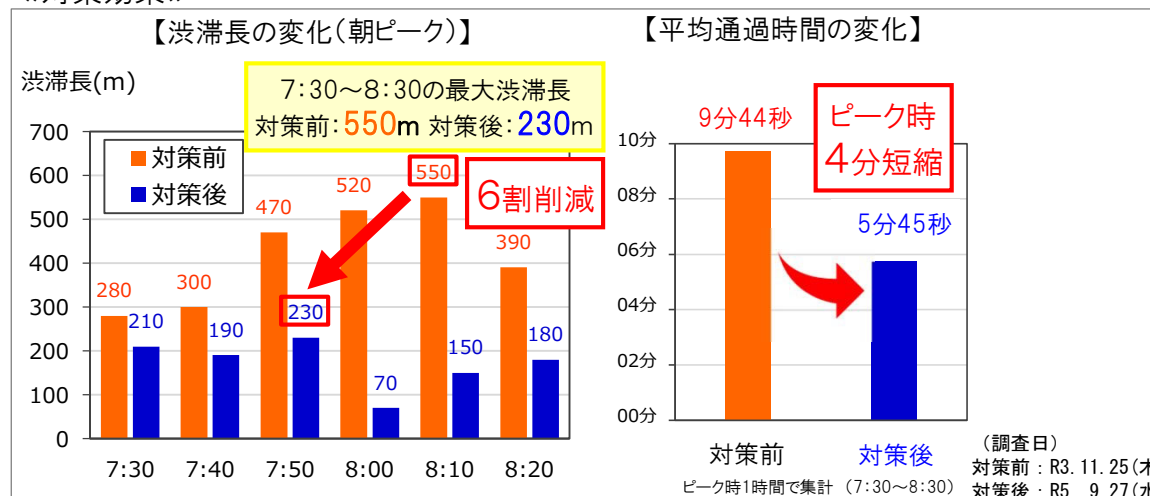
《広域図》



《説明図》



《対策効果》



4. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION):北島橋北詰交差点

《交差点位置》



至 大阪府

至 岩出市



《実施対策》

- 交差点改良【R5.6】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R7.9月30日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R7.9～11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数: ETC2.0プローブ (R7.9～11)

至 和歌山市中心部

《渋滞レベル判定表》

キタジマバシキタツメ 北島橋北詰交差点（A-16）			流入1		流入2		流入3		流入4	
			1レーン		2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		123秒							
	青時間 （矢印信号含む）	青時間	61秒		39秒		67秒		39秒	
		青時間比	50%		32%		54%		32%	
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	12.5km/h		10.0km/h		22.2km/h		19.2km/h	
		昼12時間	13.1km/h		13.2km/h		24.7km/h		22.9km/h	
	信号待ち回数	0回	99.8%		44.7%		98.9%		61.9%	
		1回	0.1%	○	26.1%	×	1.0%	○	20.5%	×
		2回以上	0.1%		29.2%		0.1%		17.6%	

○凡例○

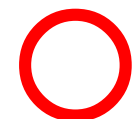
旅行速度(ETC2.0)

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



県道上万呂北新町線 天王池交差点

東側：西進右折レーンの延伸（R5整備完了）

《位置図》

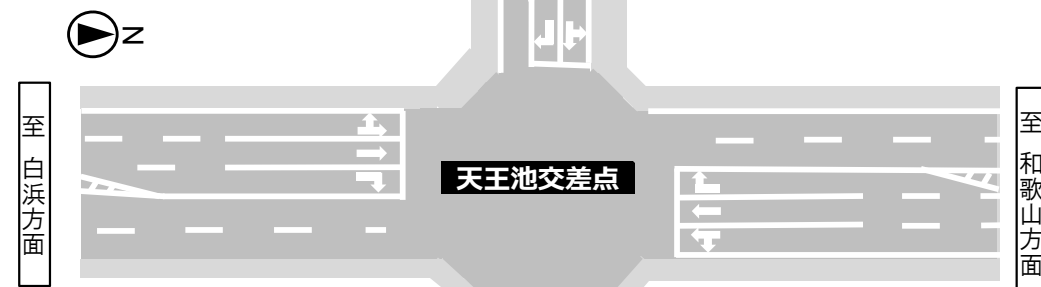


《広域図》

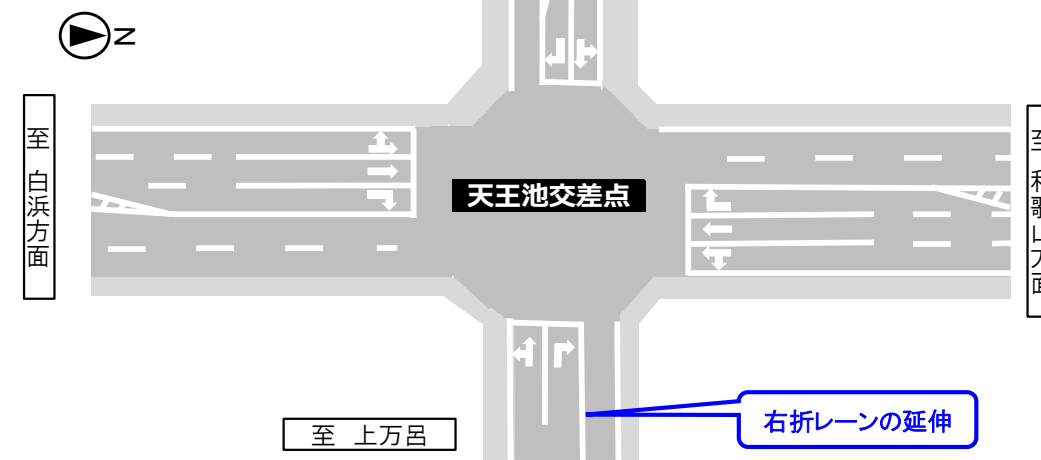


《説明図》

対策前



対策後



写真① 着手前



右折レーンが短く、右折車両が直進・左折車両の円滑な交通を阻害

写真② 完成後



右折レーンの延伸
滞留長10m→125m

4. 主要渋滞箇所の効果分析(ACTION):天王池交差点

《交差点位置》



至 和歌山方面



《実施対策》

- ・上万呂北新町線拡幅【R6.3】

《使用データ》

- ・信号現示 : 実測結果 (H25.10月22日測定)
- ・旅行速度 : ETC2.0プローブ (R7.9～11、平日、昼間12時間)
- ・信号待ち回数: ETC2.0プローブ (R7.9～11)

至 白浜方面

《渋滞レベル判定表》

テンノウイケ 天王池交差点 (A-17)			流入1	流入2	流入3	流入4
			3レーン	2レーン	3レーン	2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 (矢印信号含む)	青時間	90秒	44秒	90秒	44秒
		青時間比	60%	29%	60%	29%
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	25.8km/h	12.1km/h	29.3km/h	18.4km/h
		昼12時間	28.9km/h	13.1km/h	32.2km/h	18.5km/h
	信号待ち回数	0回	99.5%	99.2%	99.8%	98.7%
		1回	0.1%	0.7%	0.2%	1.3%
		2回以上	0.4%	0.1%	0.0%	0.0%

○凡例○

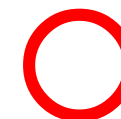
旅行速度(ETC2.0)

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





令和8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

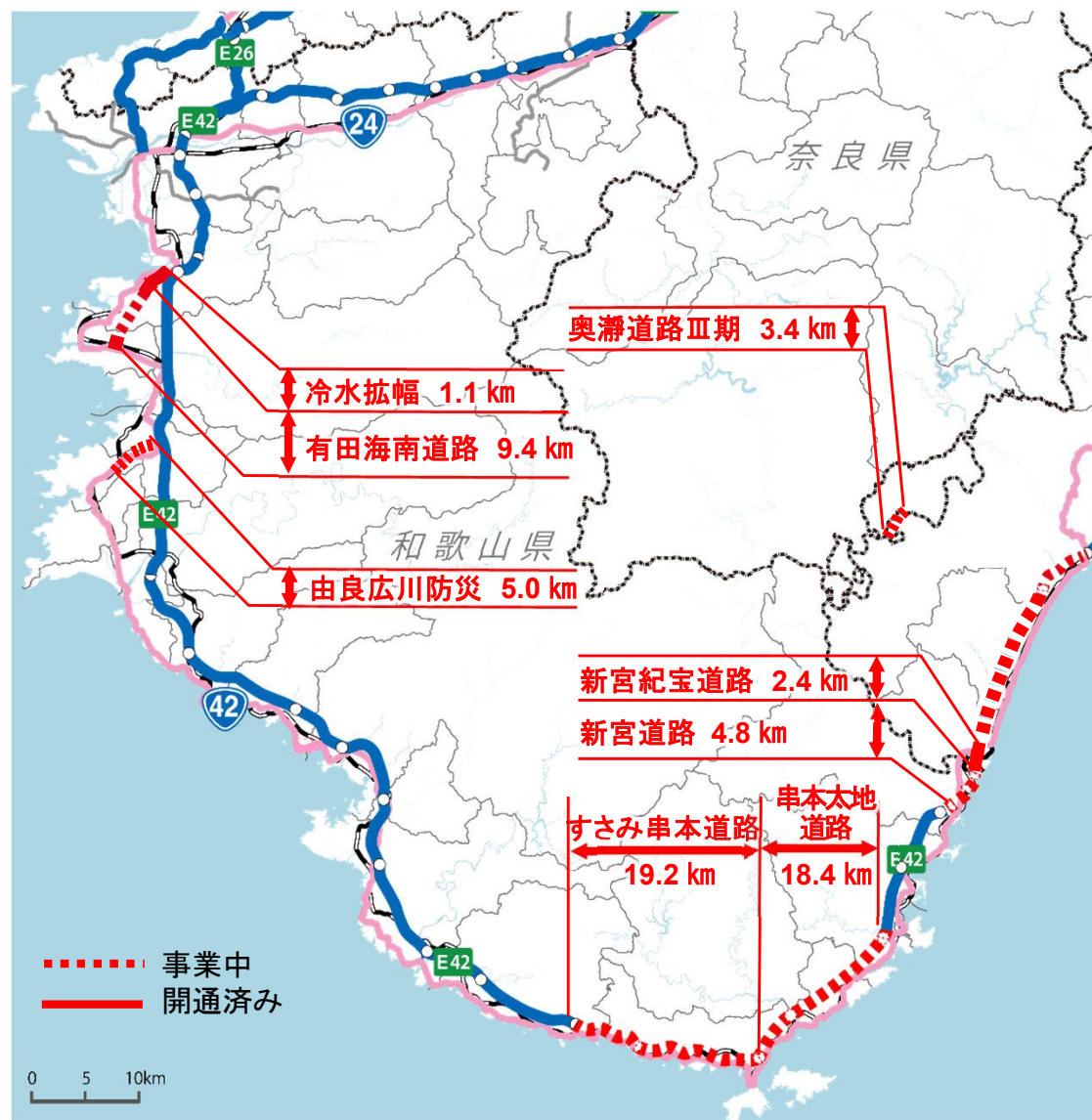
和歌山県道路交通渋滞対策協議会

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
	由良広川防災	令和8年度事業化
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

国土交通省
近畿地方整備局

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism. Kinki Regional Development Bureau

Press release

令和8年3月25日14時00分
近畿地方整備局
和歌山河川国道事務所

国道42号 冷水拡幅・有田海南道路の整備効果 ～交通の円滑化・救急アクセスの向上・観光の活性化～

国道42号 冷水拡幅(延長1.1km)のうち、海南市冷水～冷水間(延長0.4km)および、
国道42号 有田海南道路(延長9.4km)のうち、海南市下津町小南～海南市冷水間(延長
2.9km)が、令和7年6月7日に開通しました。

この度、開通後における交通状況の変化に加え、交通の円滑化、救急搬送のアクセス・
安定性の向上、さらに観光の活性化の観点から整備効果を取りまとめました。

■開通による主な整備効果

【1. 交通の円滑化】

- ・国道42号(現道)の **約3割の交通が冷水拡幅・有田海南道路に転換**
- ・国道42号(現道)小南交差点の **渋滞が緩和**
小南交差点有田市行の最大渋滞長 開通前670m ⇒ **開通後160m**
- ・国道42号(現道)小南交差点～冷水交差点の **平均旅行速度が向上**
有田市行 開通前26km/h ⇒ 開通後34km/h **約3割向上**
海南市行 開通前42km/h ⇒ 開通後46km/h **約1割向上**
- ・藤白交差点～有田サンブリッジ南詰交差点間の **時間信頼性が向上**
所要時間のばらつき 開通前約10分 ⇒ 開通後約6分 **約4分短縮**

【2. 救急搬送のアクセス・安定性の向上】

- ・藤白交差点～有田サンブリッジ南詰交差点までの **所要時間が約2分短縮**
- ・小南交差点～冷水交差点走行時の **横揺れ発生件数が約7割低減**

【3. 観光の活性化】

- ・道の駅「海南サカス」への **月平均来場者数が、約3,000人増加**
- ・観光時期となる8月・11月の売上額が**約4割増加**するなど、地域の観光活性化に貢献

<取 扱 い>

<配 布 場 所> 近畿建設記者クラブ、大手前記者クラブ、和歌山県政記者クラブ
和歌山県政放送記者クラブ、和歌山県地方新聞記者クラブ

<問 合 せ 先> 国土交通省 近畿地方整備局 和歌山河川国道事務所
副所長 鴻野 宏志 (内線 206)
計画課長 村上 智哉 (内線 261)
TEL 073-424-2471(代表)

1. 交通の円滑化

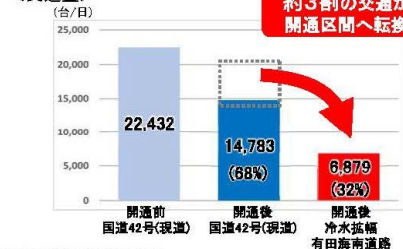
- 冷水拡幅・有田海南道路は、**平日約6,900台/24h**の車両に利用され、並行する
国道42号(現道)の**約3割の交通が転換**。
- 国道42号(現道)では小南交差点の**交通渋滞が緩和し、旅行速度が向上**。
- 交通渋滞の緩和により、藤白交差点～有田サンブリッジ南詰交差点間の**時間信頼性が向上**。



(1) 交通量の変化

【断面交通量の変化】

<交通量>



【交通量】和歌山河川国道事務所調べ
開通前: 令和7年2月19日(水)～2月20日(木) (7時～7時)・テレホンバーキング前
開通後: 令和8年1月21日(水)～1月22日(木) (7時～7時)・テレホンバーキング前、海南市小南

(2) 渋滞の緩和

【最大渋滞長の変化】

<小南交差点 有田市行>

小南交差点 有田市
行きの渋滞が緩和



【渋滞調査、撮影】和歌山河川国道事務所調べ
開通前: 令和7年2月19日(水)～2月20日(木) (7時～7時)・テレホンバーキング前
開通後: 令和8年1月21日(水)～1月22日(木) (7時～7時)・テレホンバーキング前、海南市小南

(3) 旅行速度の向上

【旅行速度の変化】

<国道42号(現道) 小南交差点～冷水交差点>



出典: E102 Qプロブデータ
開通前: 令和8年6月～令和7年1月の平日 開通後: 令和7年6月～令和8年1月の平日

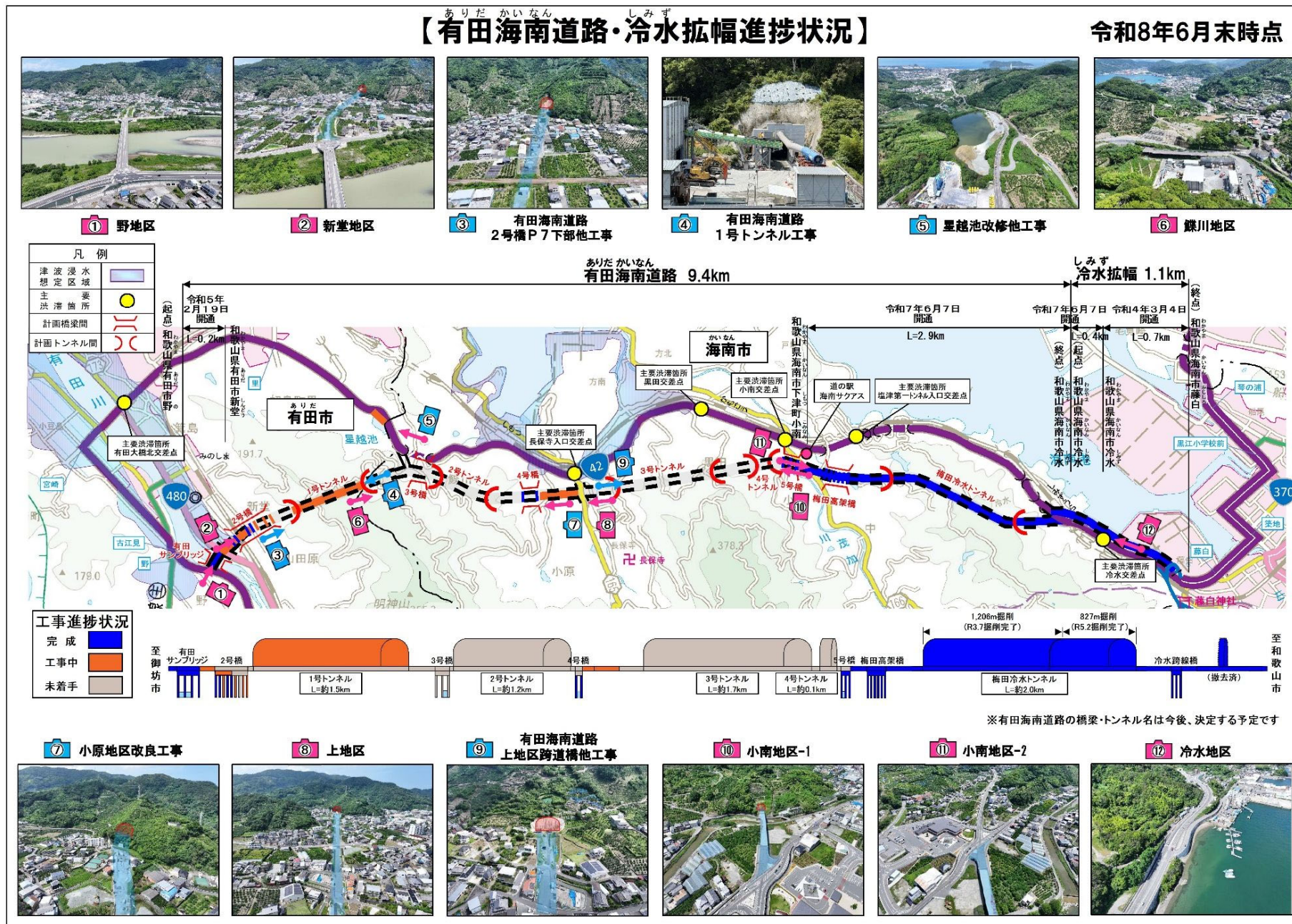
(4) 時間信頼性の向上

【所要時間の分布】

<藤白交差点⇒有田サンブリッジ南詰交差点>



出典: E102 Qプロブデータ 調査時期
開通前: 令和8年6月～令和7年1月の平日 (7時台) 開通後: 令和7年6月～令和8年1月の平日 (7時台)

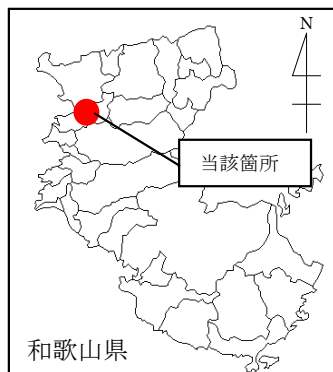


2. 主要渋滞箇所における対策事業の紹介

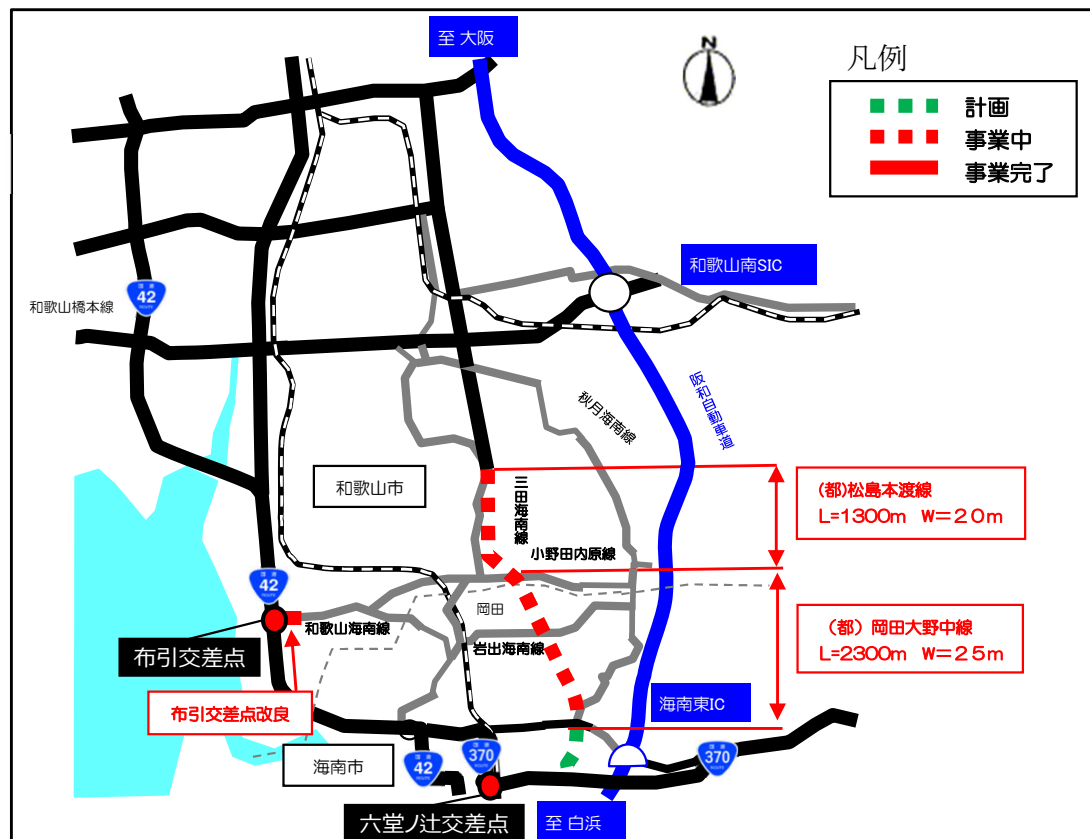
◆ 布引交差点・六堂ノ辻交差点の対策事業

都市計画道路(松島本渡線 岡田大野中線) 和歌山海南線(布引交差点改良)

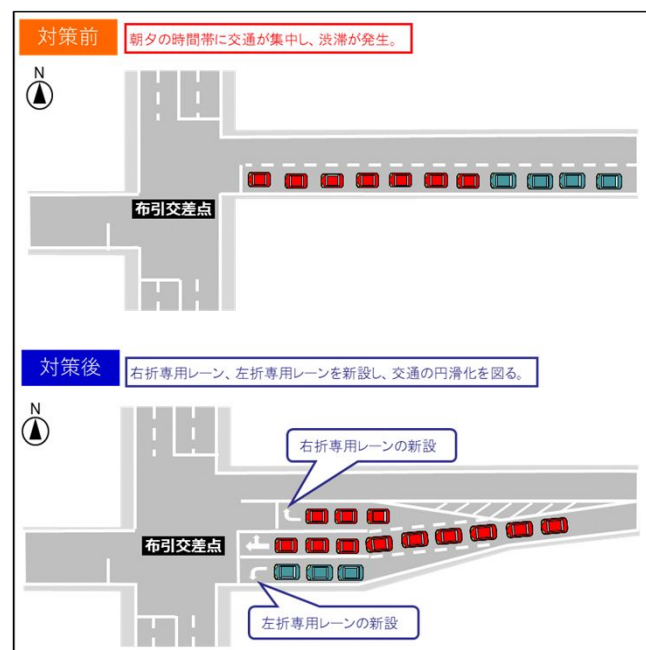
【位置図】



【説明図】



【布引交差点の改良対策】 ※R7完了



松島本渡線 岡田大野中線

- ・令和元年度に事業化
- ・現在は路側工及び用地取得を推進中(取得率約4割)

和歌山海南線(布引交差点改良)

- ・令和6年度に事業化
- ・令和7年度に完了

2. 主要渋滞箇所における対策事業の紹介

◆ 田鶴交差点・橋谷交差点の対策事業 都市計画道路 文里湾横断道路

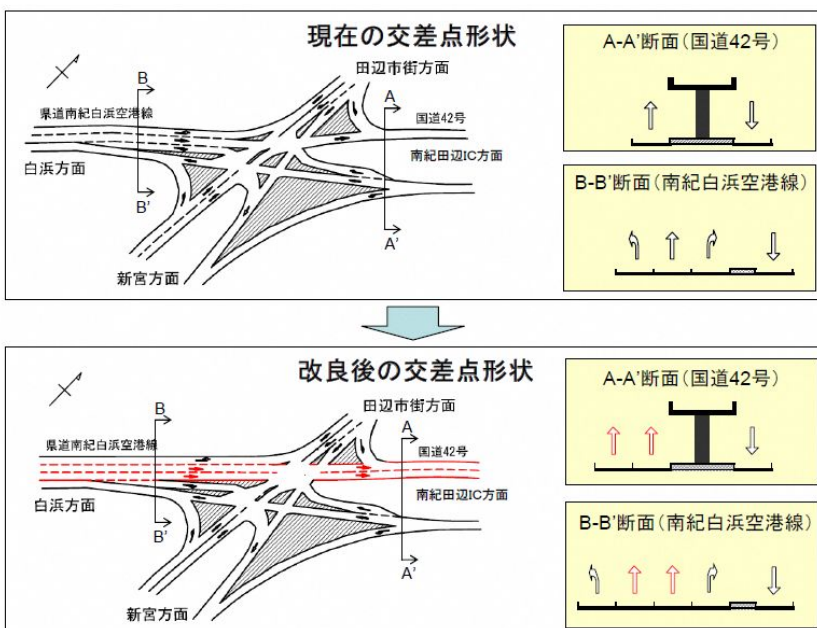
【位置図】



【説明図】



【田鶴交差点の過去の対策】※H26完了



3. 県内の主な道路事業の紹介

【すさみ串本道路工事進捗状況】

令和8年7月31日時点



①すさみ町江住(江住川橋)



②すさみ町里野(道路改良)



③すさみ町里野(小河瀬谷川橋)



④和深IC仮称(道路改良)



⑤串本町和深(道路改良)



⑥串本町和深(安指川橋)



⑦串本町サンゴ台(道路改良)



⑧串本IC仮称(道路改良)

紀南河川国道事務所

3. 県内の主な道路事業の紹介

【1. 国民の安全・安心の確保】災害に屈しない強靱な国土づくりのための防災・減災、国土強靱化の強力な推進

【直轄】

【新規】一般国道42号 由良広川防災

事業費：0.5億円

○ 異常気象時通行規制区間・予防的通行規制区間や線形不良箇所・急勾配箇所を回避した信頼性の高い道路ネットワークの確保を目的に、国道42号由良広川防災事業を令和8年度より推進します。

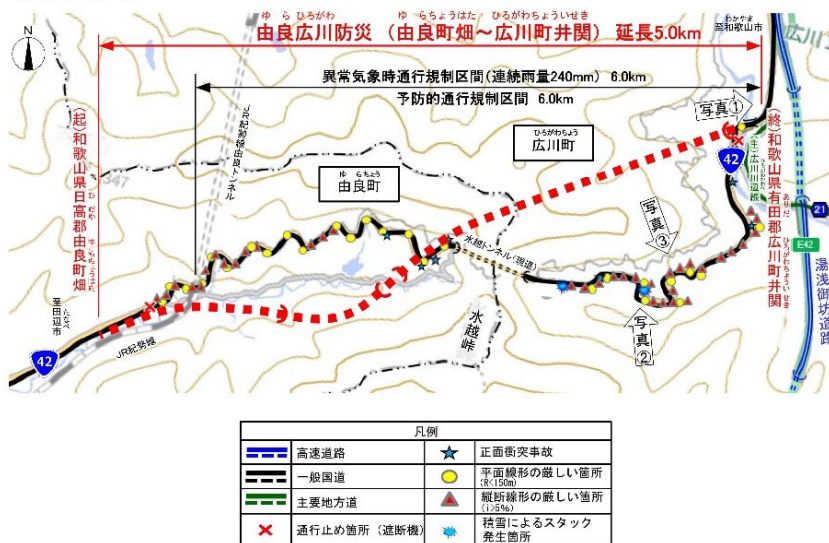
《位置図》



《諸元等》

事業区間：和歌山県日高郡由良町
畑～有田郡広川町井関
延 長：5.0km
全体事業費：410億円
R 8 当初：0.5億円(事業費)

《平面図》



《整備効果》

◆効果 災害に強い道路の確保

- ・大雨時では、当該区間と湯浅御坊道路が同時通行止めとなっており、平成29年1月23日の降雪では、車両スタックが発生した。
- ・国道42号(由良広川防災)の整備により、災害に強い道路が確保される。



写真① 大雨時の通行規制状況(R1.8.16)



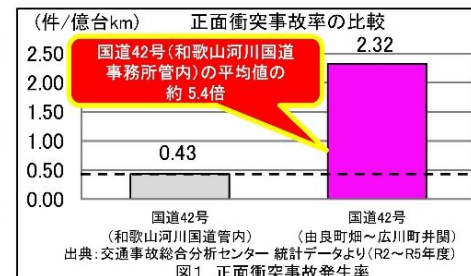
写真② 降雪時の車両スタック発生状況(H29.1.23)

◆効果 走行環境改善による安全な交通環境を確保

- ・対象区間では、線形不良箇所が全体にわたり存在し、縦断勾配が5%以上(最大値9.9%)の区間は約5割(約3km)以上と長く、その影響で正面衝突による交通事故発生率が他の区間と比較して高い。(図1)
- ・国道42号(由良広川防災)の整備により、走行環境改善による安全な交通環境が確保される。



写真③ 平面線形不良箇所





**令和8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

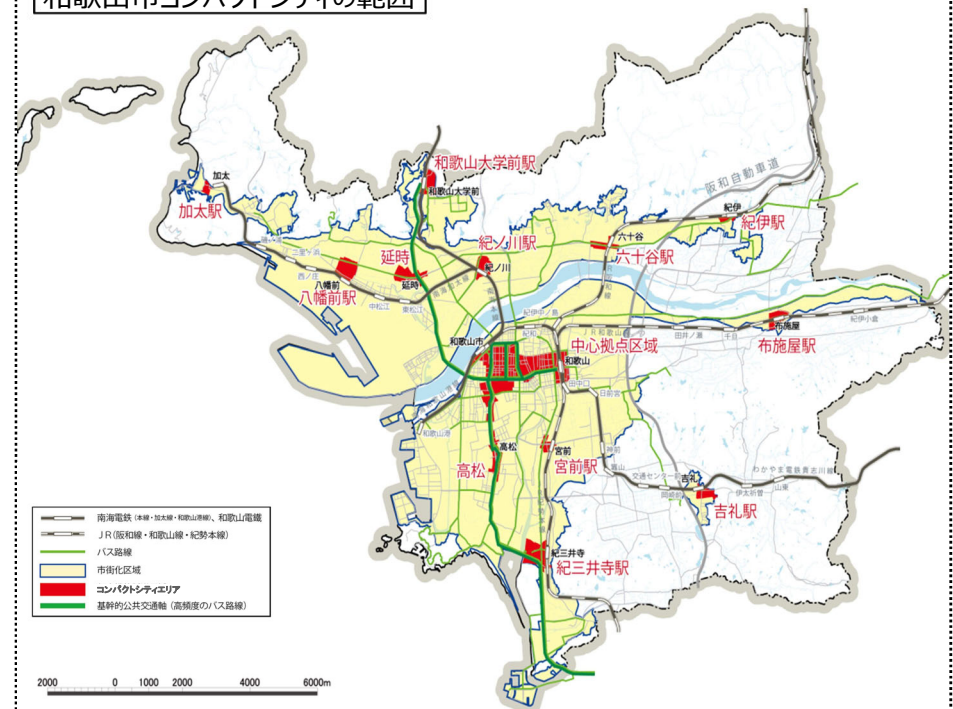
前回報告

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. 令和7年度の取り組み

○通勤時間の変更を促すための横断幕を作成し、市中心部へ流入する路線の歩道橋側面への掲示による情報発信を実施

①横断幕の掲示

掲示期間：令和7年10月23日（木）～12月19日（金）

横断幕サイズ：縦650mm×横8,000mm

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！



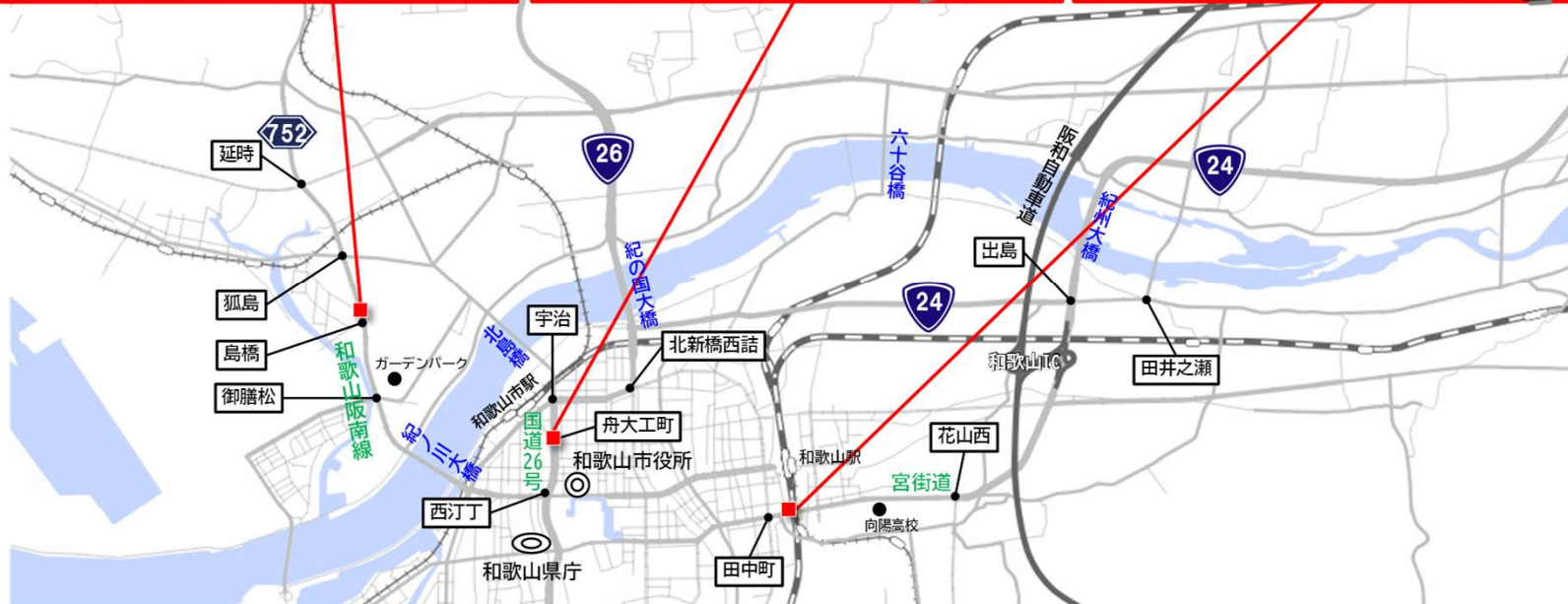
和歌山阪南線（島橋北交差点）



国道26号（舟大工町交差点）



宮街道（田中町アンダーパス）



2. 令和7年度の取り組み

○市中心部へ流入する路線の道路情報板への、通勤時間の変更を促すためのメッセージ掲示による情報発信を実施

②道路情報板での掲示

表示期間：令和7年10月23日（木）～12月22日（月）

和歌山阪南線（河北中学校前）



宮街道（太田付近）



和歌山打田線（出島付近）



表示内容イメージ

朝混雑ピーク
7:45～8:30
少しずらして
快適な通勤を

○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

③ポスター掲示

揭示期間：令和7年10月初旬～



■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		3	警察署内・交通センター
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(A1サイズ1箇所含)
	道の駅 海南サクアス	1	情報室内(サインージ 対応)
	道の駅 かつらぎ西	2	店舗内(サインージ 対応)
国土交通省 近畿地方整備局 紀南河川国道事務所		2	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		3	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		3	阪和道 紀ノ川SA(下り)
和歌山市 都市建設局 道路河川部 道路政策課		3	市庁舎内
公益社団法人 和歌山県バス協会		6	事務所内
公益社団法人 和歌山県トラック協会		4	事務所内
公益社団法人 和歌山県観光連盟		2	県庁舎内
一般社団法人 和歌山経済同友会		4	事務所内
和歌山県 県土整備部 道路局		5	県庁舎内
一般社団法人 和歌山県タクシー協会		2	事務所内
和歌山県 個人タクシー協同組合		3	事務所内

2. 令和7年度の取り組み

○令和7年度は以下のスケジュールで施策実施から効果検証までを行った。

令和7年度のTDM施策実施スケジュール

	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
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 (8/21)	実施準備 (製作)	施策開始 (10/23)	施策実施期間 (2ヶ月間)		施策終了 (12/19)	効果検証 ・ ETC2.0データ分析 ・ WEBアンケート など	
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		データ取得時期				
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)	施策開始 (10月上旬)	施策実施期間 (継続)				

3. 令和7年度TDM施策の効果検証

効果検証項目

視点		使用データ	指標	内容	整理データ
TDMの効果 (定量的)	通過時間	ETC2.0	①路線別の所要時間	紀州大橋、平井ランプ、和歌山大学前⇒市内中心部の所要時間	実施前・実施中
	旅行速度		②路線別の旅行速度	上記区間を分割した各区間の旅行速度	
	行動変容		③出発時刻	当該3路線を通過する車両の出発時間帯	
	交通量	断面交通量情報(JARTIC)	④路線別の通過交通量	路線別の通過交通量	実施前・実施中
TDMの効果 (定性的)	参加状況、満足度、今後の意向等	利用者アンケート	⑤利用者意見	当該道路を利用した人を対象に参加実態や変容の結果、効果、今後の意向等を調査	実施中・実施後

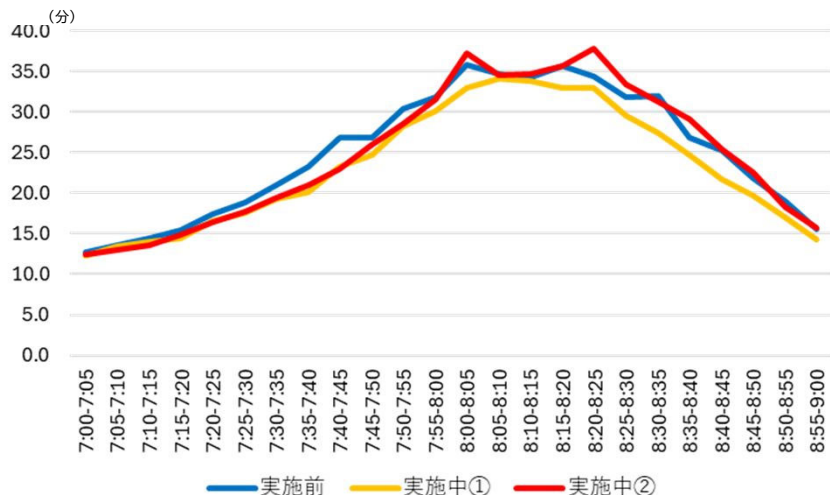
3. 令和7年度TDM施策の効果検証

○第二阪和国道では、実施中においてピーク時間帯の所要時間短縮がみられる

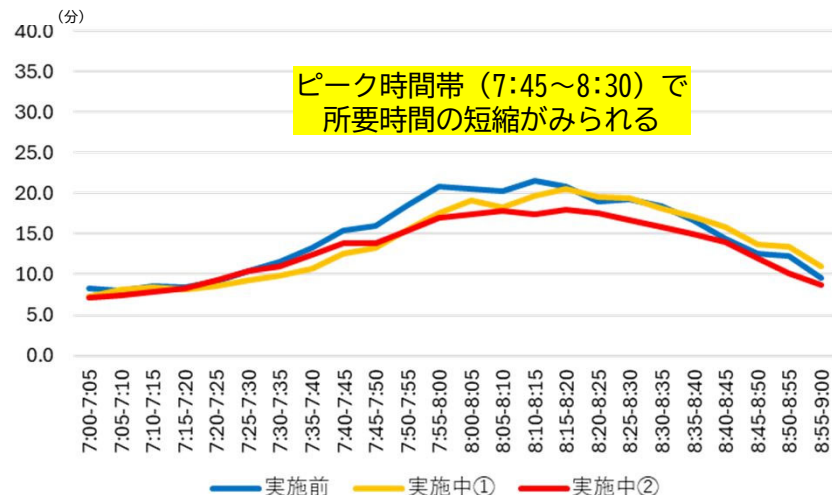
○宮街道・国道24号、和歌山間阪南線では、11月は所要時間短縮がみられた。和歌山阪南線は12月では所要時間が長くなっている

① 路線別の所要時間

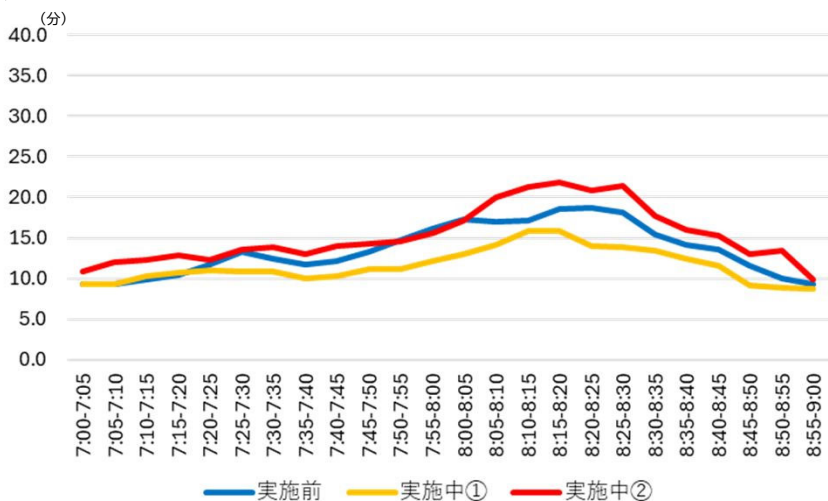
■ 宮街道・国道24号



■ 第二阪和国道



■ 和歌山阪南線



出典：ETC2.0プローブデータ

実施前：R7.10.14~17平均（施策開始前）

実施中1：R7.11.17~21平均（施策開始1ヶ月後）

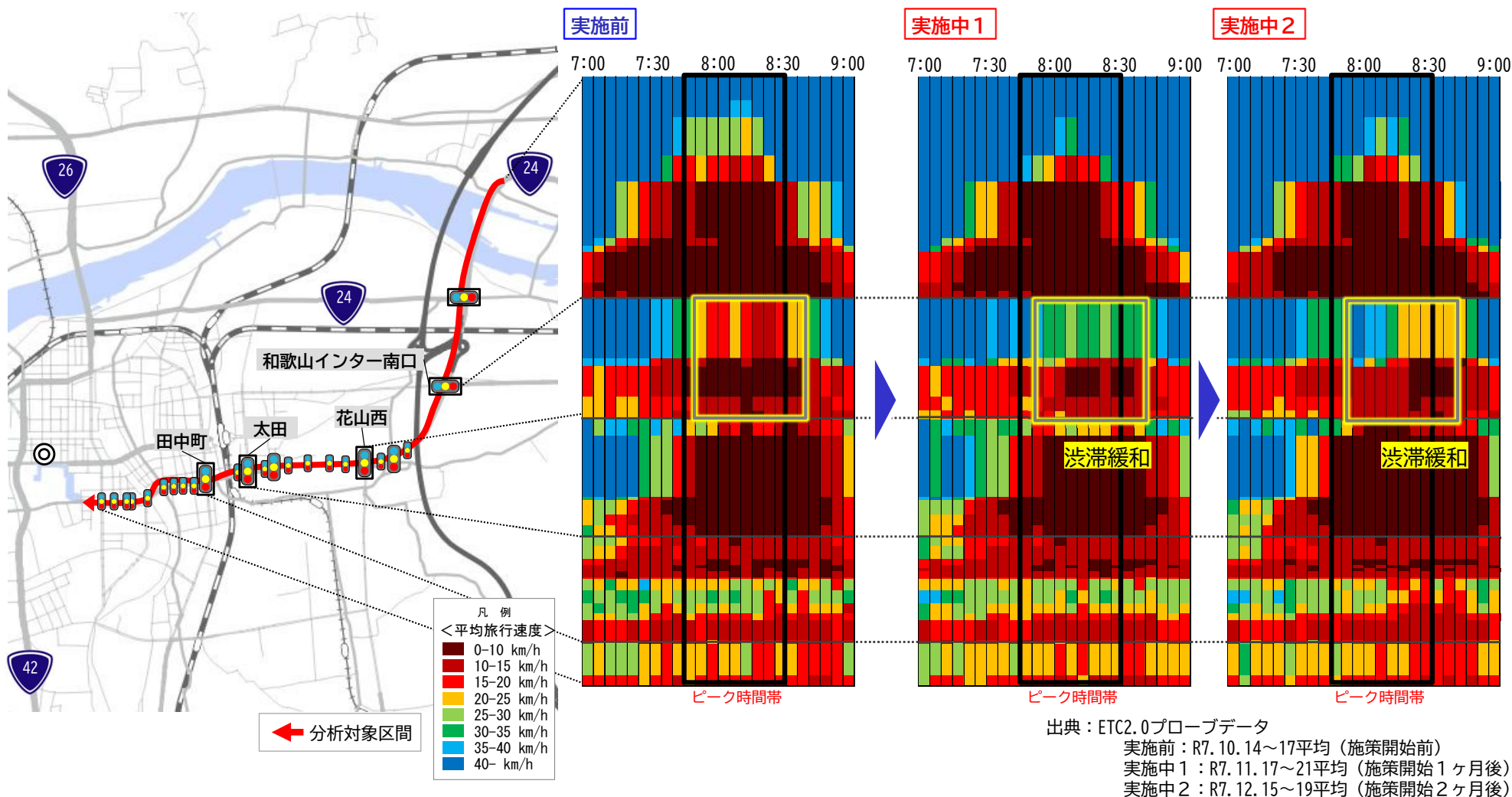
実施中2：R7.12.15~19平均（施策開始2ヶ月後）

3. 令和7年度TDM施策の効果検証

○宮街道・国道24号の花山西交差点から和歌山インター南口交差点にかけての速度低下が、実施中は緩和されている

② 路線別の旅行速度

■ 宮街道・国道24号

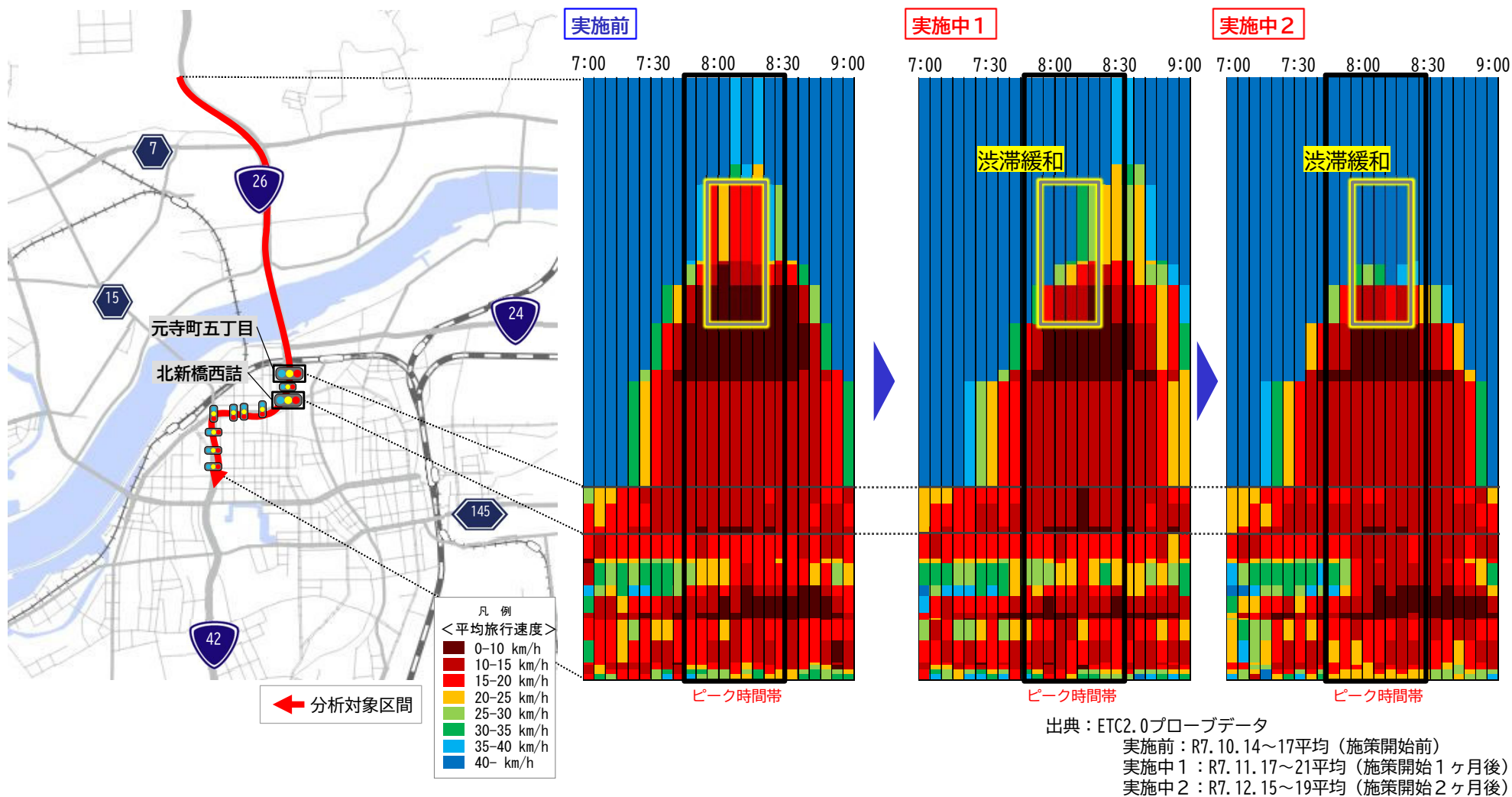


3. 令和7年度TDM施策の効果検証

○第二阪和国道に発生している速度低下が、実施中は緩和されている

②路線別の旅行速度

■第二阪和国道

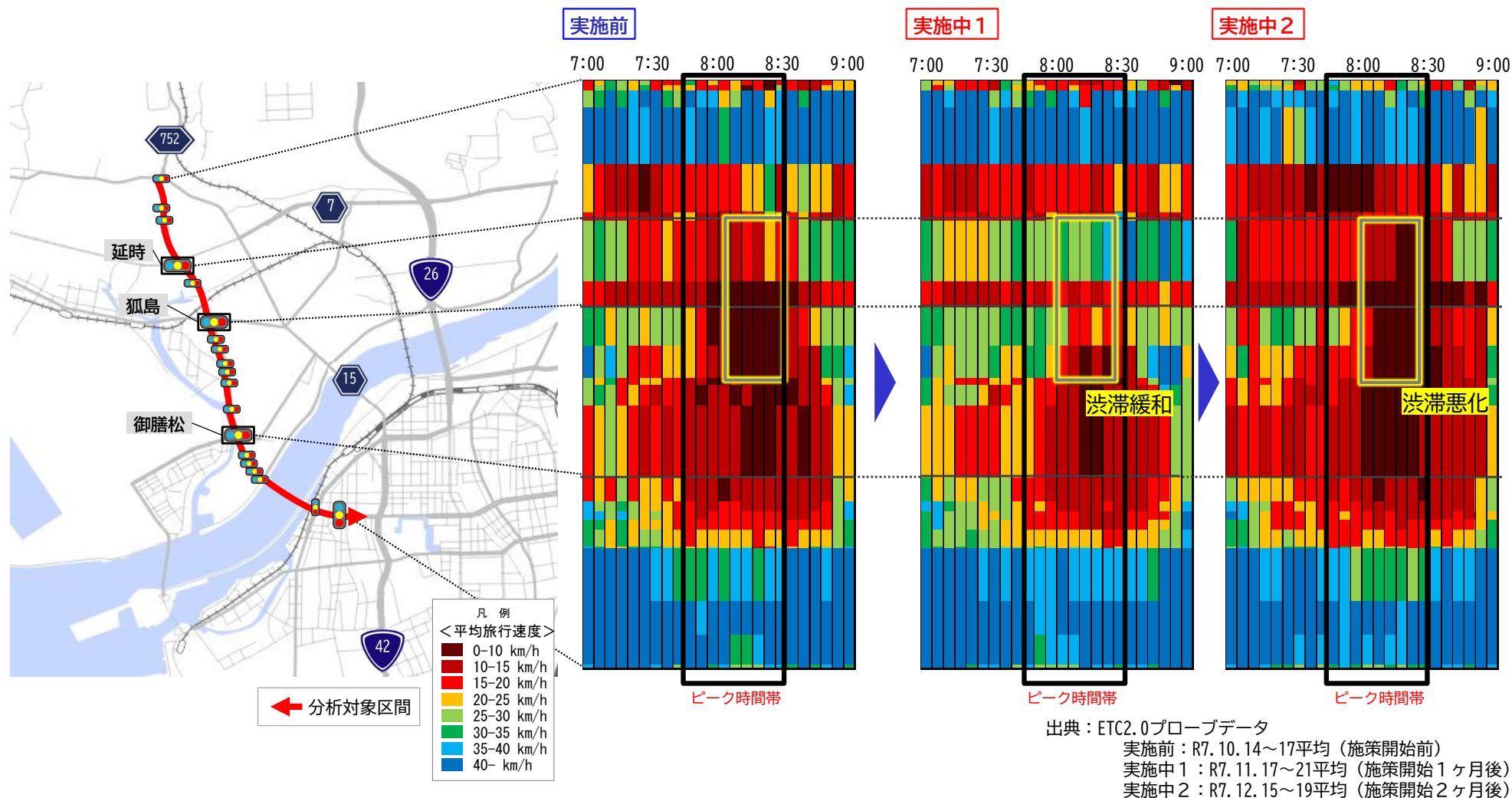


3. 令和7年度TDM施策の効果検証

○和歌山阪南線に発生している速度低下は、11月の実施中は緩和がみられたものの、12月は悪化している

②路線別の旅行速度

■和歌山阪南線



3. 令和7年度TDM施策の効果検証

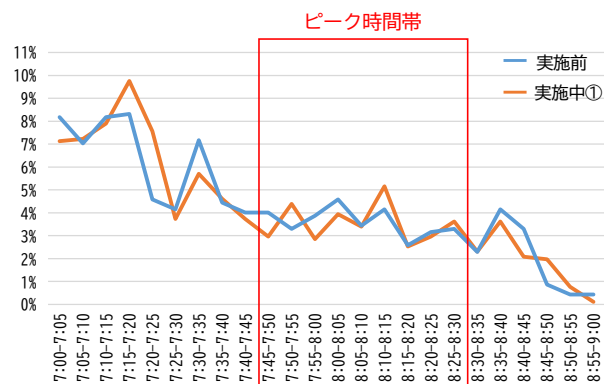
○5分単位の割合では、明確な減少は確認できない。ただし、宮街道通過交通の1ヶ月後はやや増加傾向がみられる
○ピーク時間帯が占める割合は宮街道では横ばい、その他路線はやや増加

③出発時刻

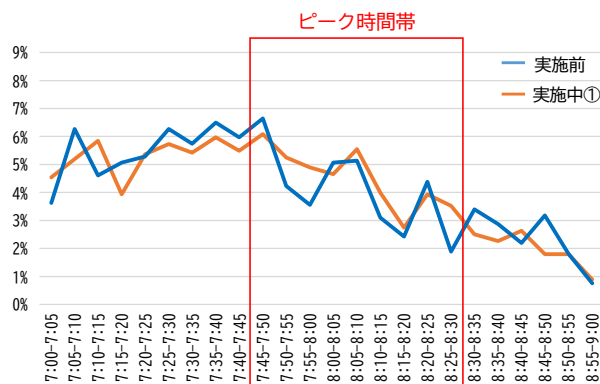
■5分単位割合（6:30～9:00の合計を100%とした場合の5分単位の割合）

実施前/施策開始1ヶ月後

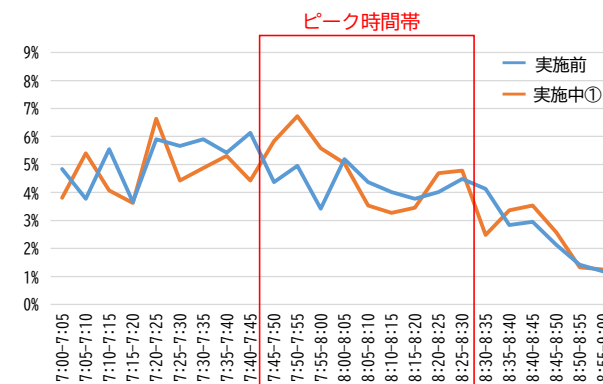
宮街道・国道24号



第二阪和国道・国道26号

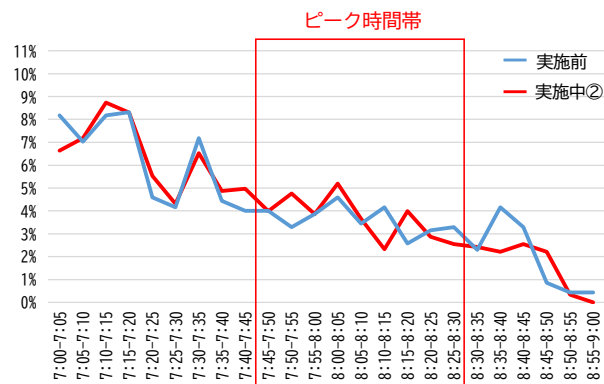


和歌山阪南線

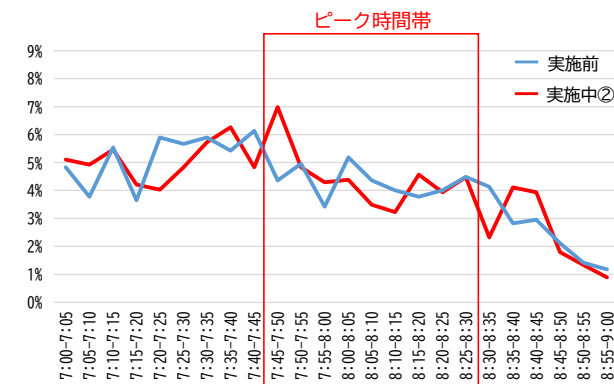
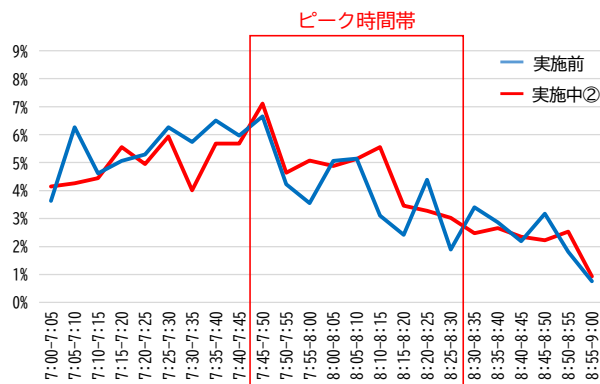


実施前/施策開始2ヶ月後

宮街道・国道24号



第二阪和国道・国道26号

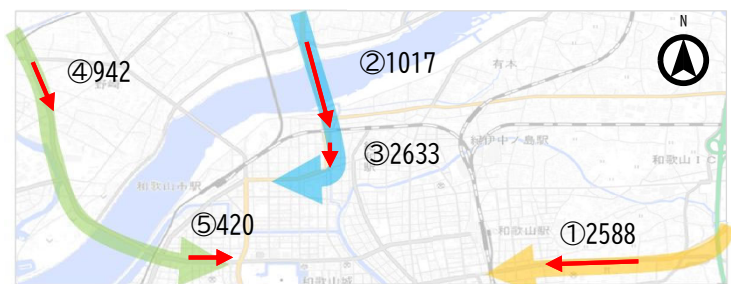


3. 令和7年度TDM施策の効果検証

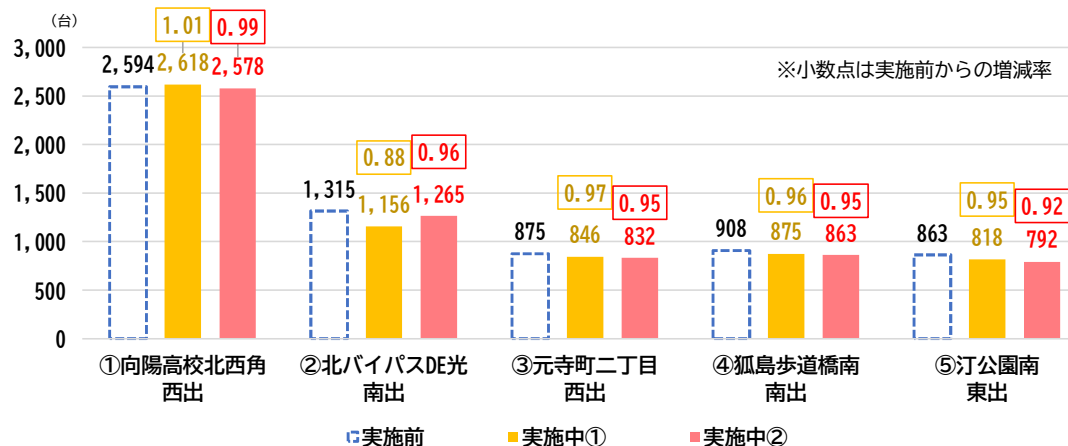
- 「宮街道・国道24号」「第二阪和国道・国道26号」「和歌山阪南線」における指定断面の市街地方向通過交通量の変化を確認
- 通勤時間帯の交通量は宮街道で横ばい、その他路線では減少。ピーク時間帯は1ヶ月後に第二阪和国道で減少しているが、その他路線はほぼ横ばい

④ 路線別の通過交通量

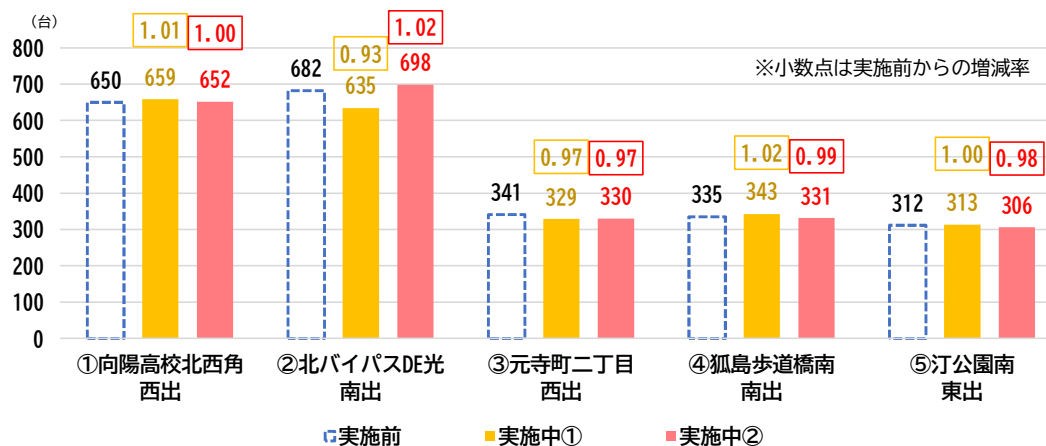
■ 調査断面位置



■ 通過交通量：通勤時間帯（6:30-9:00合計）



■ 通過交通量：ピーク時間帯（7:45-8:30合計）



出典： JARTIC（一般道路の「断面交通量情報」）
 実施前：R7.10.14～17平均（施策開始前）
 実施中①：R7.11.17～21平均（施策開始1ヶ月後）
 実施中②：R7.12.15～19平均（施策開始2ヶ月後）

3. 令和7年度TDM施策の効果検証

- 5分単位交通量は、宮街道ではピーク時間帯でやや減少し、より早い時間帯で増加傾向がみられた
- 第二阪和国道ではピーク時間帯で大きな減少がみられるが、データ欠損で早い時間帯への転換が確認できない

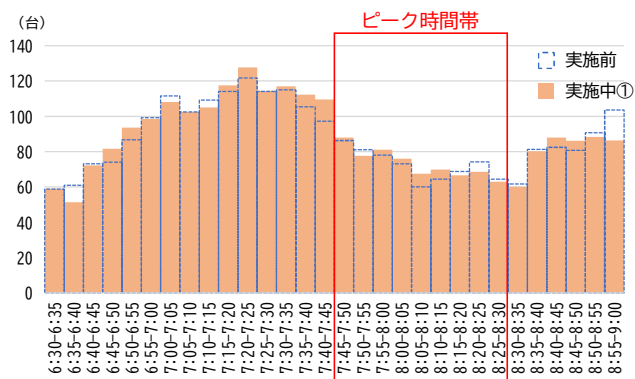
④ 路線別の通過交通量

■5分単位交通量

実施前/施策開始1ヶ月後

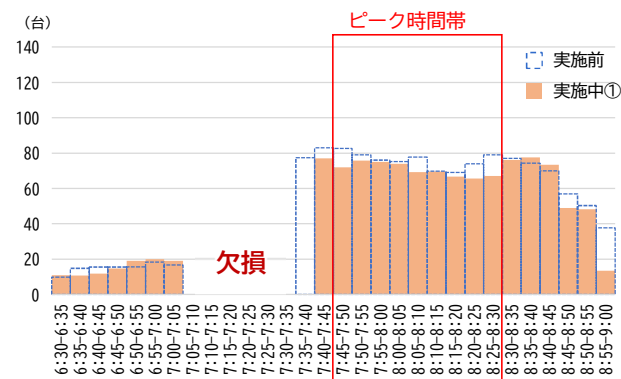
宮街道・国道24号

①向陽高校北西角 西出

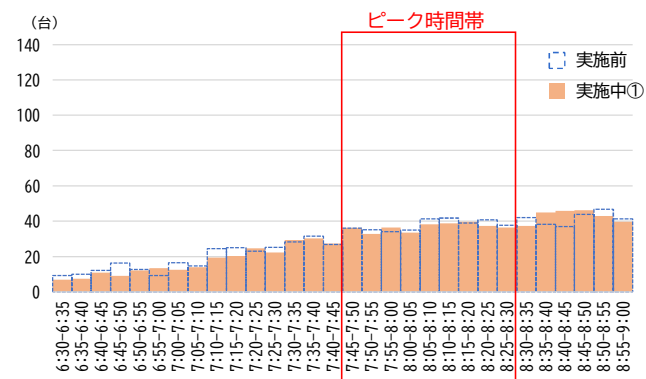


第二阪和国道・国道26号

②北バイパスDE光 南出



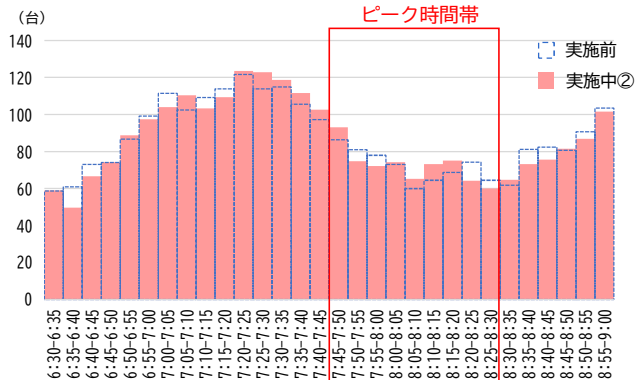
③元寺町二丁目 西出



実施前/施策開始2ヶ月後

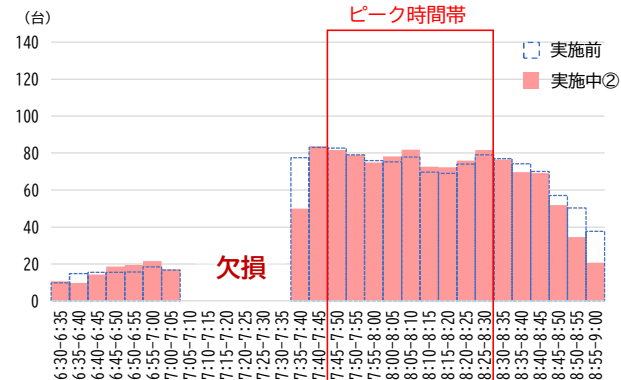
宮街道・国道24号

①向陽高校北西角 西出

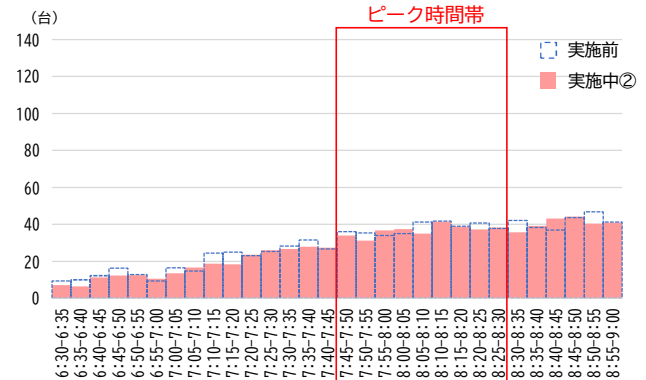


第二阪和国道・国道26号

②北バイパスDE光 南出



③元寺町二丁目 西出



3. 令和7年度TDM施策の効果検証

○和歌山阪南線では明確な交通の転換はみられない

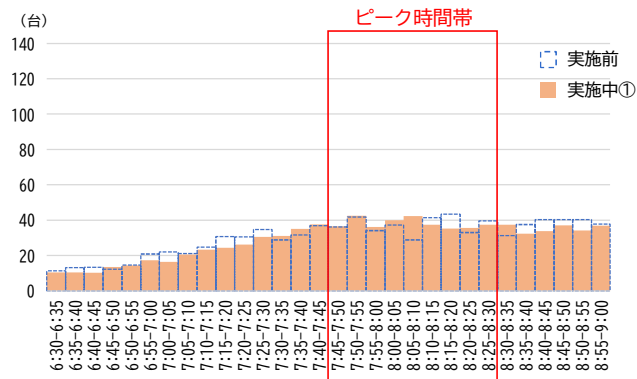
④ 路線別の通過交通量

■5分単位交通量

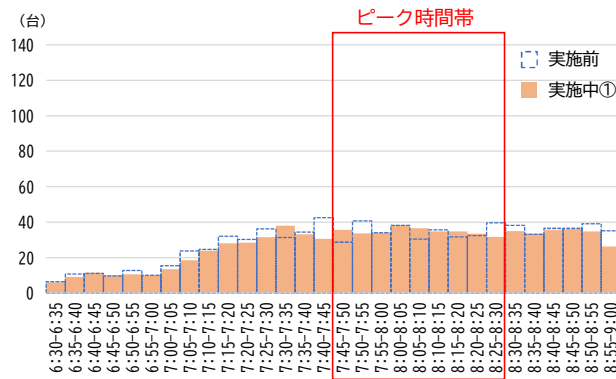
実施前/施策開始1ヶ月後

■和歌山阪南線

④ 狐島歩道橋南 南出



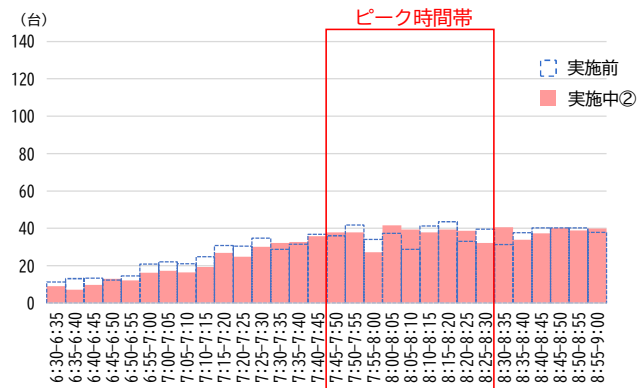
⑤ 汀公園南 東出



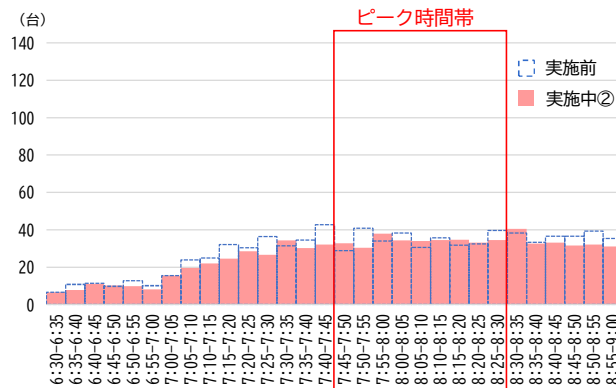
実施前/施策開始2ヶ月後

■和歌山阪南線

④ 狐島歩道橋南 南出



⑤ 汀公園南 東出



出典： JARTIC（一般道路の「断面交通量情報」）
 実施前：R7.10.14～17平均（施策開始前）
 実施中①：R7.11.17～21平均（施策開始1ヶ月後）
 実施中②：R7.12.15～19平均（施策開始2ヶ月後）

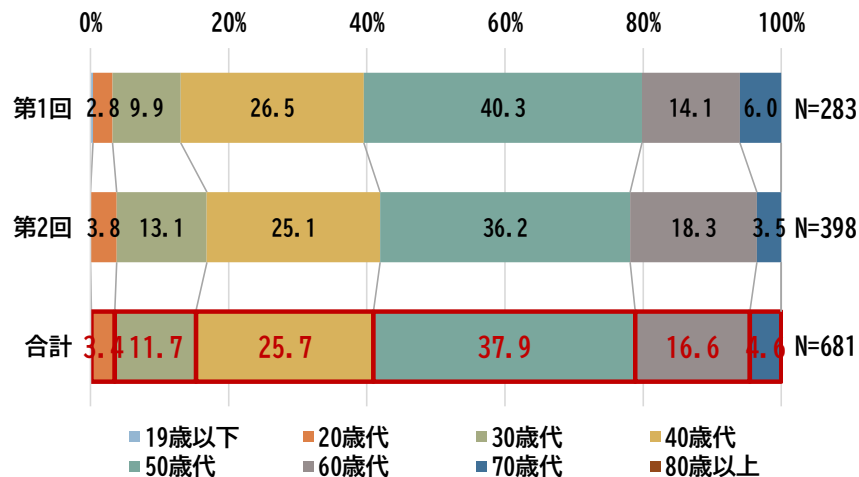
3. 令和7年度TDM施策の効果検証

○TDM施策実施中・実施後に対象路線を通過している一般の方(リサーチ会社モニター)を対象としたWEBアンケートを実施した
○TDM施策の認知度や行動変容への影響、今後の意向等について確認した

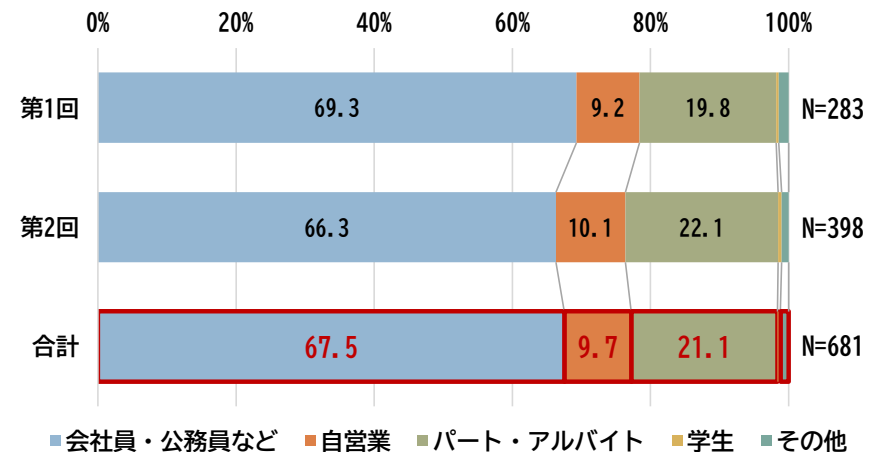
⑤ アンケート結果

第1回 調査	目的	TDM施策実施後1ヶ月後調査
	調査日	令和7年11月25日(火)～令和7年11月27日(木)
	調査対象	WEB調査会社モニター
	有効サンプル数	283サンプル
第2回 調査	目的	TDM施策実施後2ヶ月後調査
	調査日	令和7年12月22日(月)～令和8年1月5日(月)
	調査対象	WEB調査会社モニター
	有効サンプル数	398サンプル

年代



職業

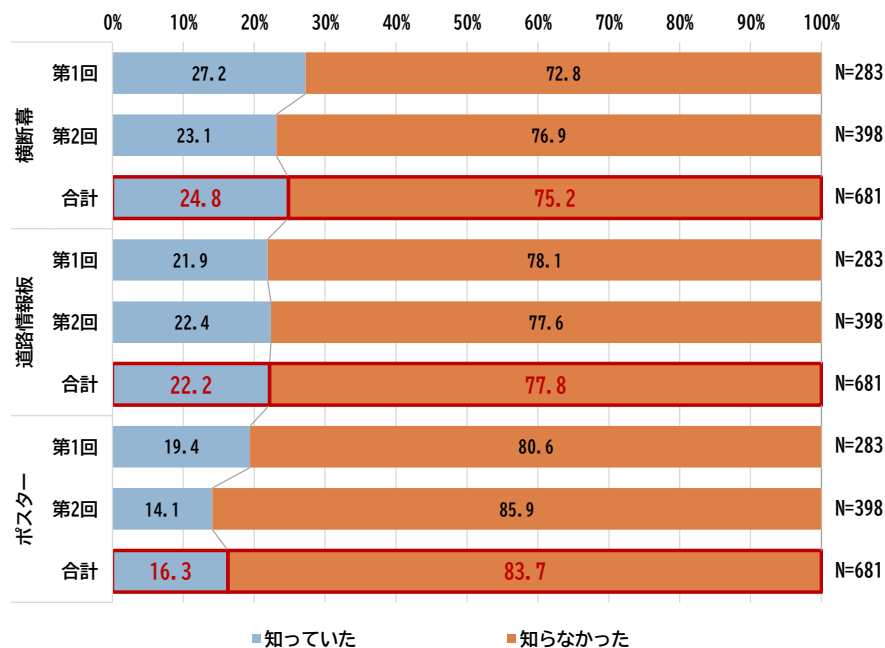


3. 令和7年度TDM施策の効果検証

⑤ アンケート結果

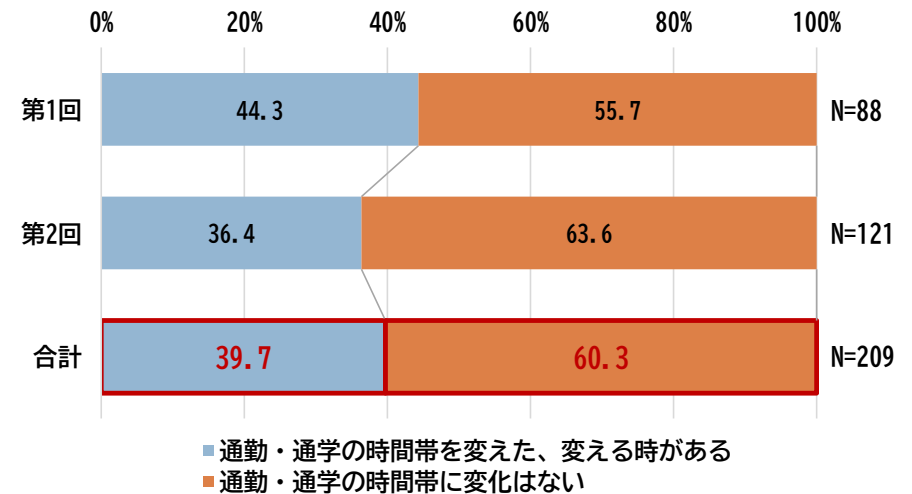
TDM施策の認知度

- ・横断幕の掲示が25%と最も認知度が高かった。
- ・ポスター掲示を知っている人は2割未満であり、認知度が低かった。
- ・実験期間終了後の2回目でも認知度の向上はみられなかった。



(施策実施を知っていた人) 通勤・通学時間帯の変化はあったか

- ・横断幕、道路情報板、ポスターを見たことがある人のうち、約4割の方が通勤・通学の時間帯を変えたという回答。

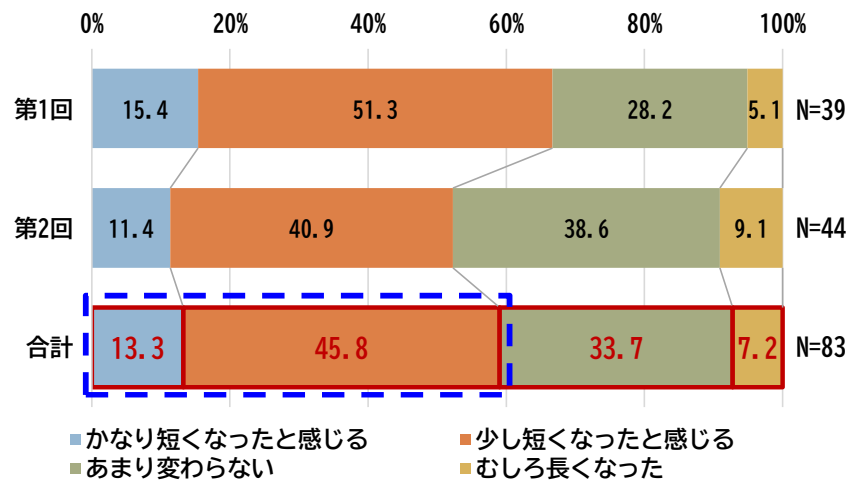


3. 令和7年度TDM施策の効果検証

⑤ アンケート結果

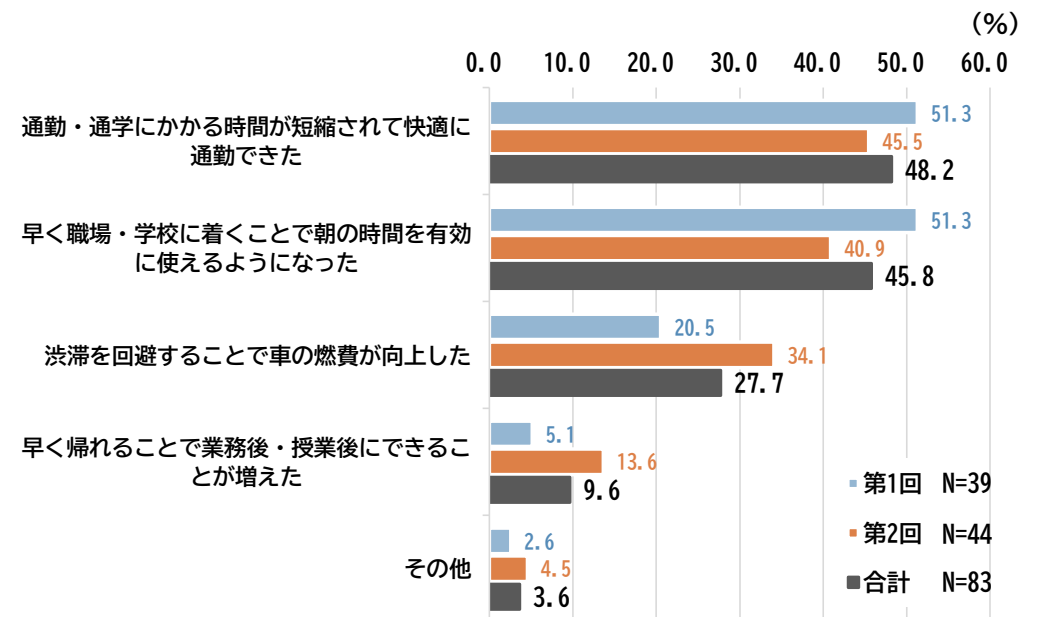
(通勤・通学時間帯を変えた人)
通勤・通学時間帯を変えることによる所要時間の変化

- ・通勤・通学時間帯を変えることで約6割の方が、所要時間が短くなったと回答。



(通勤・通学時間帯を変えた人)
通勤・通学時間帯を変えて良かった点

- ・それぞれ半数近くの方が「通勤・通学にかかる時間が短縮されて快適に通勤できた」「早く職場・学校に着くことで朝の時間を有効に使えるようになった」と回答。

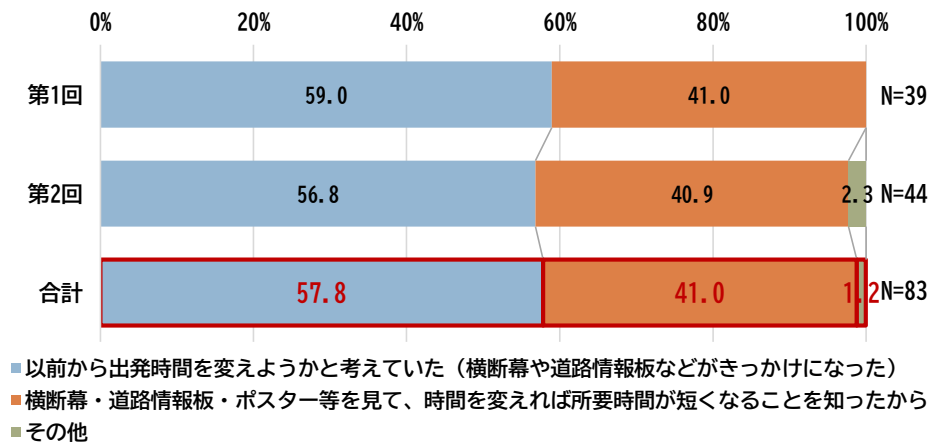


3. 令和7年度TDM施策の効果検証

⑤ アンケート結果

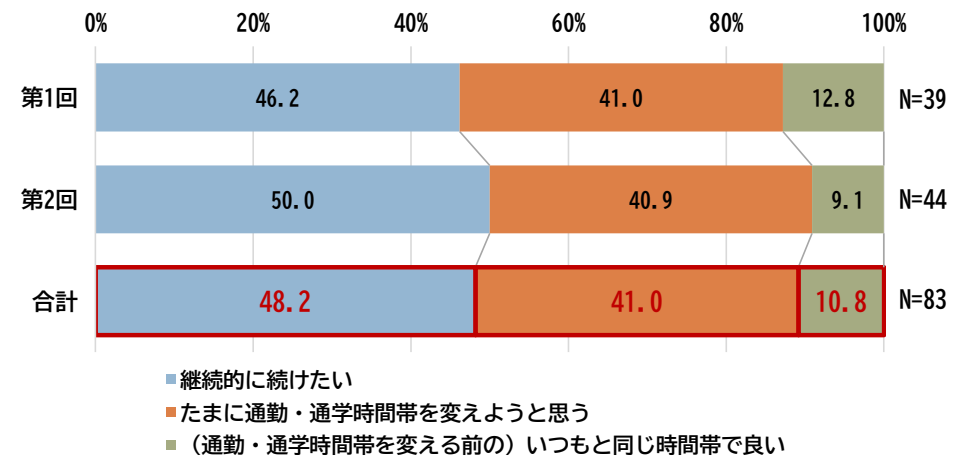
(通勤・通学時間帯を変えた人)
なぜ通勤・通学時間帯を変えようと思ったか

- ・6割近くの方が、「以前から出発時間を変えようかと考えていた（横断幕や道路情報板などがきっかけになった）」と回答。



(通勤・通学時間帯を変えた人)
変更した時間帯での通勤・通学を続けたいか

- ・通勤・通学時間帯を変えた人のうち、48%の方が、「継続的に続けたい」と回答。「たまに通勤・通学時間帯を変えようと思う」と回答した人と合わせて約9割の方が継続意思を示している。

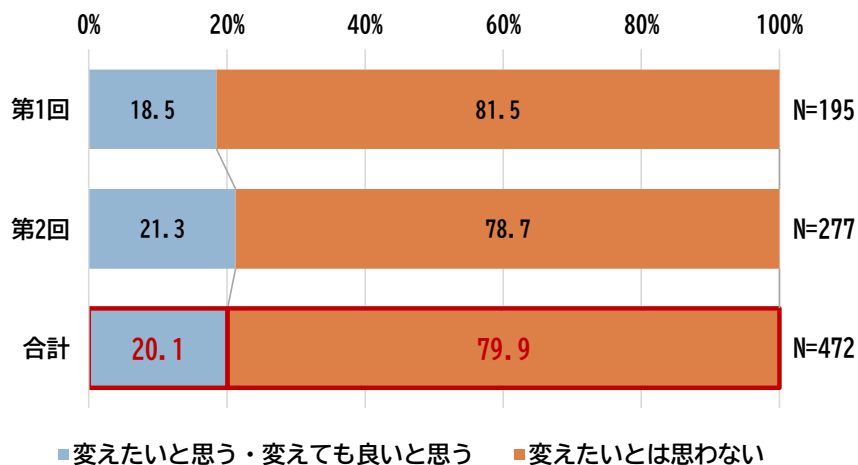


3. 令和7年度TDM施策の効果検証

⑤ アンケート結果

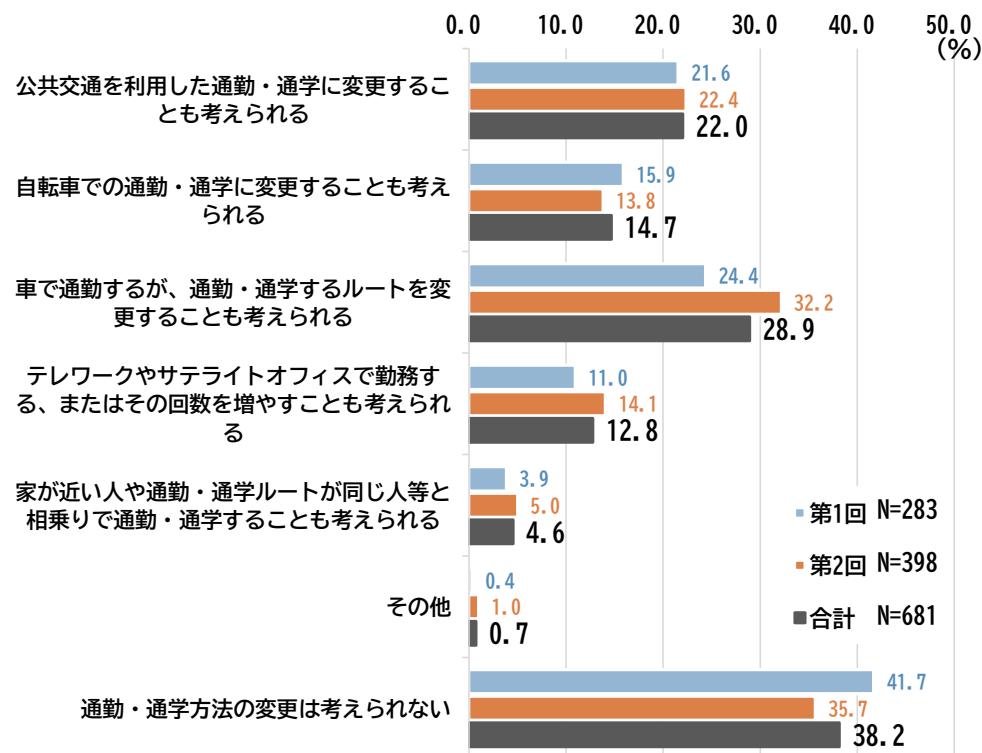
(TDM施策を知らなかった人)
施策を知ったことで通勤・通学時間帯を変えたいと思うか

- ・ 今回の施策を知らなかった人のうち、20%の方が、「変えたいと思う・変えても良いと思う」と回答。



通勤・通学時間帯の変更以外で、
通勤・通学方法を変更することは考えられるか

- ・ 29%の方が、「車で通勤するが、通勤・通学するルートを変更すること考えられる」と回答し、最も多い。「公共交通を利用した通勤・通学に変更すること考えられる」と回答した方も多い。
- ・ 一方で、38%の方は、「通勤・通学方法の変更は考えられない」と回答。





3. 令和7年度TDM施策の効果検証

まとめと今後の方向性

- 顕著な効果までは確認できなかったが、認知した人には一定の効果を発揮するものと期待される
- 本施策には交通行動の変容に対して影響があると考えられることから、同路線さらには対象路線を広げた継続的な施策実施が必要
- 和歌山阪南線の効果が確認できなかったため、当該道路利用者への周知をさらに強化する必要がある



- ✓令和7年度に実施した施策をベースとして、さらに認知度向上を図る
- ✓実施期間を定めず、継続的に実施する
- ✓既存の資源を最大限活用し、実施可能な施策に取り組む

4. 令和8年度の取り組み

○令和8年度の取組みについて、令和7年度実施施策をベースとして、以下の内容を実施する

令和8年度実施施策

昨年度の施策をベースに取り組みを拡大

- ①歩道橋等への横断幕の設置
- ②道路情報板での掲示
- ③ポスター掲示



実施期間を長く設定（可能な限り継続的に実施）

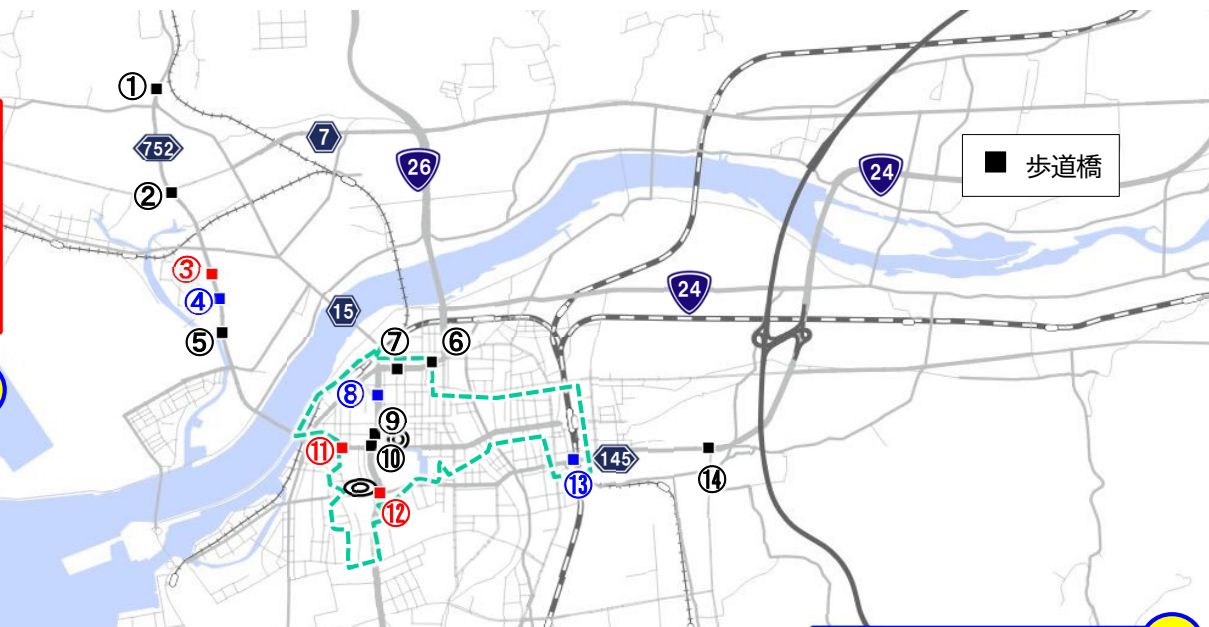
スケジュール案

	令和8年 7月	8月	9月	10月	11月	12月	令和9年 1月	2月	3月
1：横断幕	内容検討 (箇所、関係者調整等)	渋滞対策協議会	実施準備 (必要に応じて製作)	施策開始	施策実施期間 (継続実施)	データ取得	効果検証 (中間検証) ・ ETC2.0データ分析 ・ WEBアンケート など		
2：道路情報板	内容検討 (箇所、関係者調整等)		実施準備						
3：ポスター掲示	内容検討 (箇所、関係者調整等)		実施準備 (必要に応じて製作)						

4. 令和8年度の取り組み

【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
⇒昨年度実施した地点④・⑧・⑬に加え、地点③・⑪・⑫の歩道橋に横断幕を設置する

①横断幕の掲示



4. 令和8年度の取り組み

【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
 ⇒昨年度実施した地点③・⑨・⑫に加え、地点④・⑤・⑥・⑦・⑧・⑩・⑪の道路情報板を活用する

②道路情報板



資料：©2025 Google

4. 令和8年度の取り組み

○官公庁のほか、民間施設などへの掲示を実施する

③ポスター掲示（配布先）

※青字は昨年度配布した施設



種別		具体的な施設
行政機関等	国	和歌山河川国道事務所、紀南河川国道事務所、和歌山運輸支局
	和歌山県	県庁（県土整備部 道路局）、海草振興局、那賀振興局
	和歌山市	市役所 道路河川部 道路政策課
		コミュニティセンター 東部コミセン、河南コミセン、河西コミセン、河北コミセン、中央コミセン、北コミセン、南コミセン、男女共生推進センター、福祉交流館、ふれ愛センター、勤労者総合センター
	周辺市町	市役所等 岩出市、海南市
	警察	和歌山県警察本部 交通部 交通規制課 交通センター運転免許試験場（デジタルサイネージ対応）、和歌山東警察署、和歌山西警察署、和歌山北警察署、海南警察署、岩出警察署
	道路会社	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
	商工会議所	和歌山商工会議所
交通施設	道の駅	海南サクアス（デジタルサイネージ対応）、かつらぎ西（デジタルサイネージ対応）、くちくまの、すさみ、志原海岸（海来館）、椿（はなの湯）
公共施設	施設	ビッグホール、ビッグ愛、ビッグウェーブ、和歌山市民図書館（デジタルサイネージ対応）
	駐車場	中央駐車場・北駐車場、本町地下駐車場、城北公園地下駐車場、大新地下駐車場、けやき大通り地下駐車場
その他	大学	和歌山信愛大学、和歌山県立医科大学伏虎キャンパス、東京医療保健大学雄湊キャンパス
	社団法人等	和歌山県バス協会、和歌山県トラック協会、和歌山県タクシー協会、和歌山県ハイヤー・タクシー協会、個人タクシー協同組合、和歌山県観光連盟、和歌山経済同友会
商業施設		近鉄百貨店和歌山店、和歌山MIO、イオン和歌山、イズミヤ和歌山店、シティワカヤマ、ガーデンパーク和歌山、和歌山マリーナシティ

4. 令和8年度の取り組み

○既存の資源を最大限活用し、効率的に情報発信を行う

その他の周知について

分類	方法	媒体
広報媒体（紙面）での案内	市報への掲載	・市報わかやまへの掲載
広報媒体（SNS）での案内	行政の公式SNSへの投稿	・和歌山河川国道事務所（X、Youtube） ・和歌山県（LINE、X、Facebook、Instagram、ブログ） ・和歌山市（LINE、X、Facebook）

市報への掲載事例

通勤方法を見直して渋滞のストレスを解消しませんか

岩手県渋滞対策推進協議会は、一関市中心部における通勤時間帯の渋滞緩和を目的に、一関市中心部へ勤めている人、中心部を通過する人に時差通勤（いつもより5〜10分早く家を出る）や自動車通勤の手段変更などをお勧めしています。詳しくは2次元コードから確認してください。

◆実施期間：10月11日（火）～21日（金）

岩手河川国道事務所 ☎ 019-6243196



出典：岩手県渋滞対策協議会

【和歌山市報掲載（案）】

通勤時間帯をちょっとずらしてスイスイ通勤しませんか？

和歌山県道路交通渋滞対策協議会では、和歌山市内の通勤時間帯の渋滞緩和を目的に、時差出勤をお勧めしています。出発時間を少しずらすことで、通勤にかかる時間を大幅に短縮できます。みなさん、通勤時間帯をちょっとずらして快適に通勤しませんか？詳しくは2次元コードからご確認ください。

和歌山県道路交通渋滞対策協議会

問合せ：事務局 和歌山河川国道事務所計画課 Tel.073-402-0278

SNSでの投稿事例

10:50 5G

← ポスト

国土交通省 鳥取県 @mlit.tottori

【渋滞緩和を目指します!!!】
鳥取河川国道事務所では通勤時間帯の渋滞緩和を目指し「TDM」に取り組んでいます。TDM施策内容は、「渋滞ピークからの分散」と「公共交通機関への利用転換」です。TDM施策に参加していただき、スムーズに通勤してみませんか？
#TDM #交通需要マネジメント #渋滞



2022年10月06日 17:07

3 リポスト 6 いいね

返信をポスト

出典：鳥取河川国道事務所公式X

10:46 5G

← 投稿 フォロー

gifukokudou

岐阜県TDMプロジェクト
時差出勤で暮らしをアップデート！

2023.11.1 スタート！

16 16 16 16 16

gifukokudou 11月1日より、岐阜県TDMプロジェクトが始まりました！
岐阜県内の通勤時間帯における慢性的な渋滞の緩和や、企業の時差出勤や在宅勤務等の制度整備を推進することを目的としています。
賛同して頂ける企業等を募集しています！また、本プロジェクトが親しみのあるものとなるよう、名称も大募集中です！
詳しくは下記URLをご覧ください！

<https://www.cbr.mlit.go.jp/gifu/cooperation/tdm/index.html>

#岐阜県TDMプロジェクト #TDM
#渋滞 #時差出勤 #在宅勤務
#名称募集 閉じる

2023年11月2日

gifukokudou

出典：岐阜国道事務所公式Instagram

4. 令和8年度の取り組み

○昨年度実施した検証項目について分析し、比較検証するとともに、新たなデータを用いた分析も行う

効果検証について

視点		使用データ	指標	内容	分析のタイミング
TDMの効果 (定量的)	通過時間	ETC2.0	①路線別の所要時間	紀州大橋、平井ランプ、和歌山大学前⇒市内中心部の所要時間	実施前・実施中
	旅行速度		②路線別の旅行速度	上記区間を分割した各区間の旅行速度	
	行動変容		③出発時刻	当該3路線を通過する車両の出発時間帯	
		人流データ	④出発時刻、利用経路の変化	スマートフォンの位置情報データによる出発時間や利用経路	
	交通量	断面交通量情報(JARTIC)	⑤路線別の通過交通量	路線別の通過交通量	
	通過時間	CCTV映像(AI解析)	⑥交差点の通過時間	代表交差点（箇所は検討中）の通過時間	
	滞留長		⑦交差点の滞留長	代表交差点（箇所は検討中）の滞留長	
	TDMの効果 (定性的)	参加状況、満足度、今後の意向等	利用者アンケート	⑧利用者意見	



令和8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ACTION2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