

# モニタリング結果

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

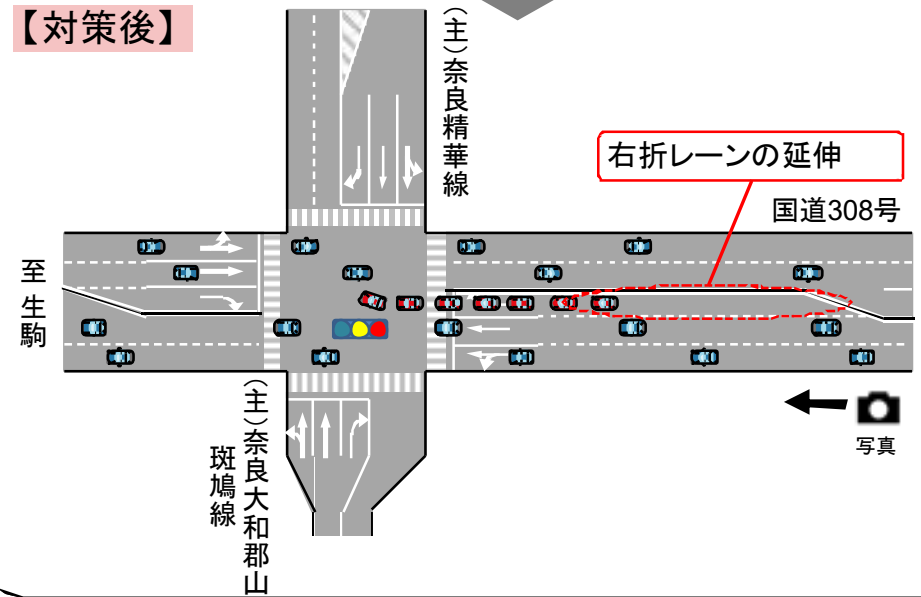
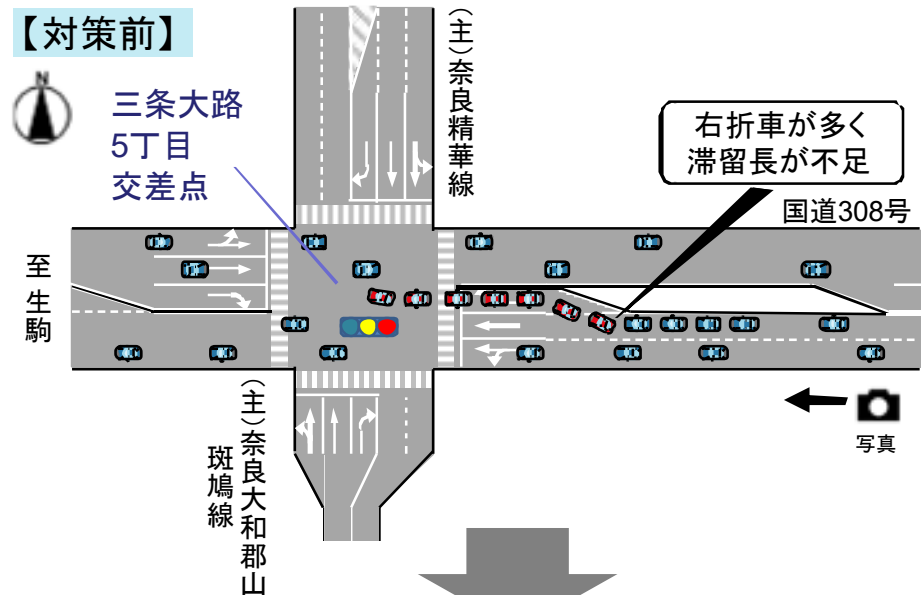
### 《位置図》



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

※主要渋滞箇所の選定基準  
昼間12時間平均旅行速度：20km/h以下

### (西行) 右折レーン延伸 (R1.5)



# モニタリング結果

選定理由:  
3軸(交差点-2)

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

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

### ■ 対策後の渋滞状況(平日)

<平均旅行速度の変化>

	選定時 H24.9-11	最新 R3.10-11	変化 状況
方向①: 北行	23km/h	21km/h	低下
方向②: 南行	16km/h	18km/h	向上
方向③: 東行	11km/h	13km/h	向上
方向④: 西行	13km/h	14km/h	向上

<最大渋滞長の変化>

	対策前 H22.5.19(水)	対策後 R3.12.14(火)	変化 状況
方向①: 北行	370m	300m	減少
方向②: 南行	250m	30m	減少
方向③: 東行	110m	<b>320m</b>	増加
方向④: 西行	280m	200m	減少

※H24: 民間プローブデータ、 R3: ETC2.0データ

### ■ 対策後の渋滞状況(休日)

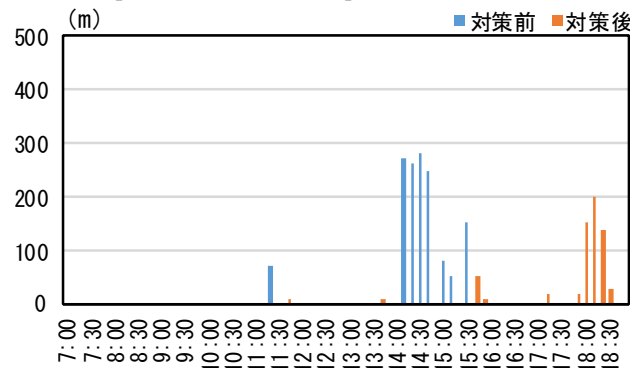
<平均旅行速度の変化>

	選定時 H24.9-11	最新 R3.10-11	変化 状況
方向①: 北行	24km/h	22km/h	低下
方向②: 南行	17km/h	18km/h	向上
方向③: 東行	11km/h	13km/h	向上
方向④: 西行	11km/h	13km/h	向上

※H24: 民間プローブデータ、 R3: ETC2.0データ

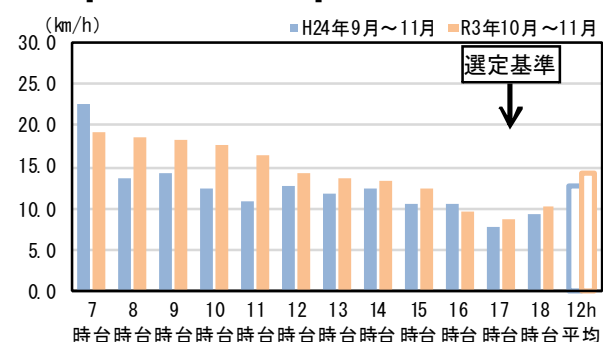
<時間帯別渋滞長の変化>

方向④[国道308号・西行]



<時間帯別旅行速度の変化>

方向④[国道308号・西行]



# モニタリング結果

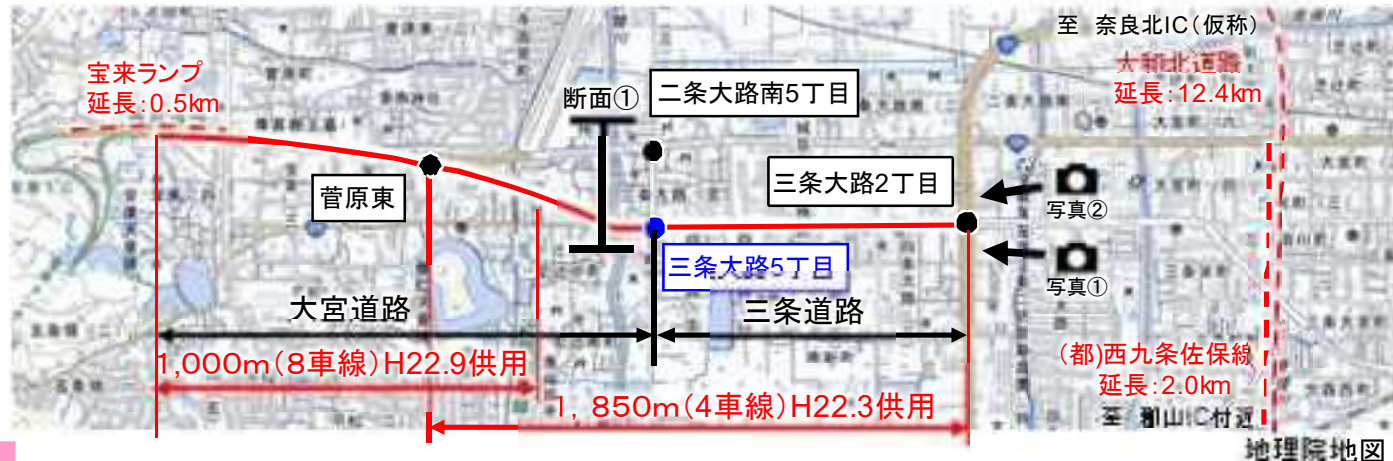
## 6) 三条大路5丁目交差点(奈良市、主: 国道308号、従: 主要地方道奈良精華線、主要地方道奈良大和郡山斑鳩線)

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

### 《交通量の変化》

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

### 《三条大路5丁目交差点の道路改良》



### 《断面①: 東行交通量の比較》

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

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

### 《三条道路 事業前》



### H22.3供用 《三条道路 事業後》



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

※1 3-2軸(平日の交差点各方向別平均旅行速度)

# モニタリング結果

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

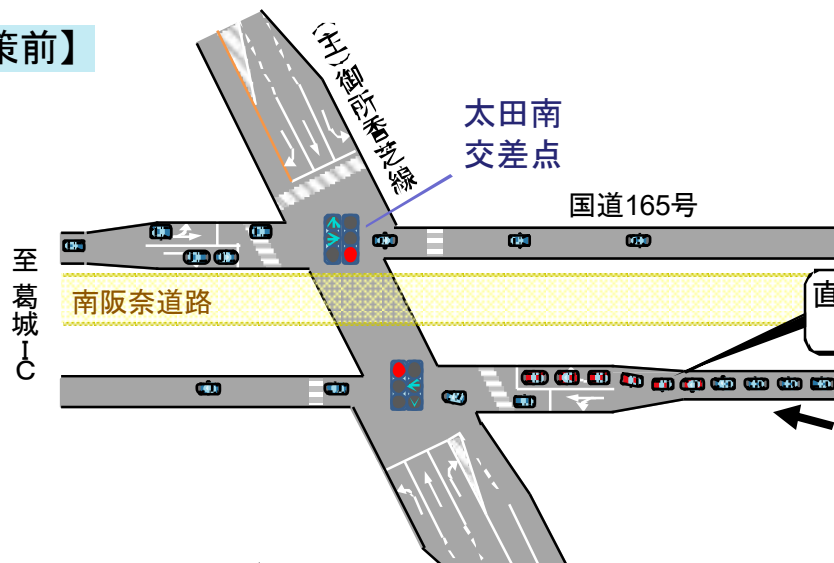
《位置図》



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

(西行)右折複合レーン設置(H31.3)

【対策前】



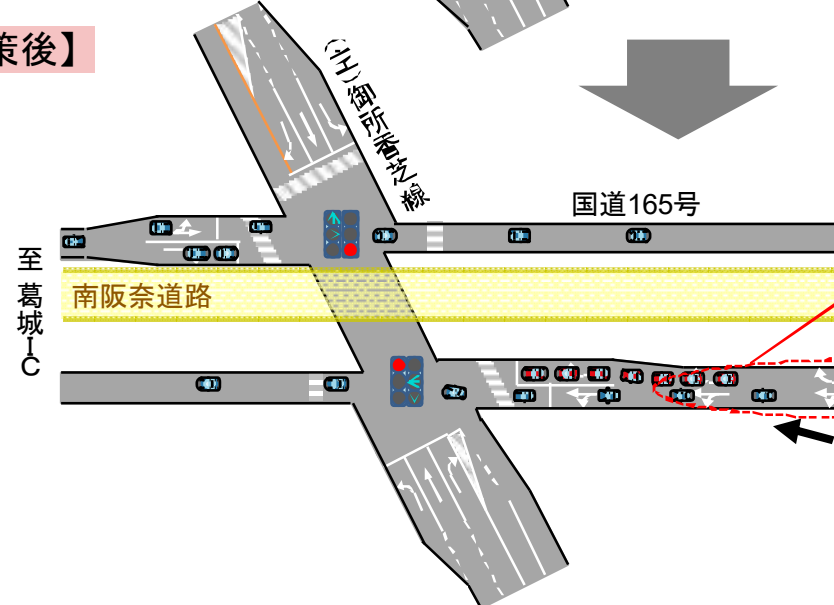
対策前



直左矢と右折矢に信号ステップが分かれているが右折滞留長が不足

写真

【対策後】



対策後



車線を拡幅し右折車の滞留スペースを確保

写真

# モニタリング結果

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

選定理由: 奈良県指標

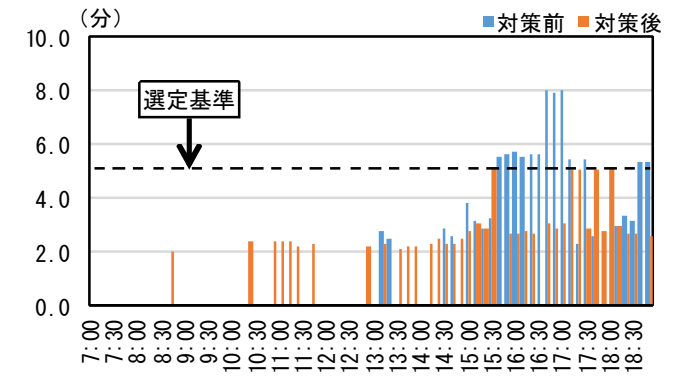
- ・「太田南交差点」では、西行右折複合レーンの設置により平日の北行、西行の交差点通過時間が減少しているが、依然として西行の交差点通過時間が選定基準(5分)を上回っている。
- ・また、平日の旅行速度は向上しているものの、依然として北行、西行の交差点通過時間が選定基準(20km/h)を下回っている。

## ■ 対策後の渋滞状況(休日)

<最大交差点通過時間の変化>

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

## <時間帯別通過時間の変化> 方向④[国道165号・西行]



## ■ 対策後の渋滞状況(平日)

<最大渋滞長の変化>

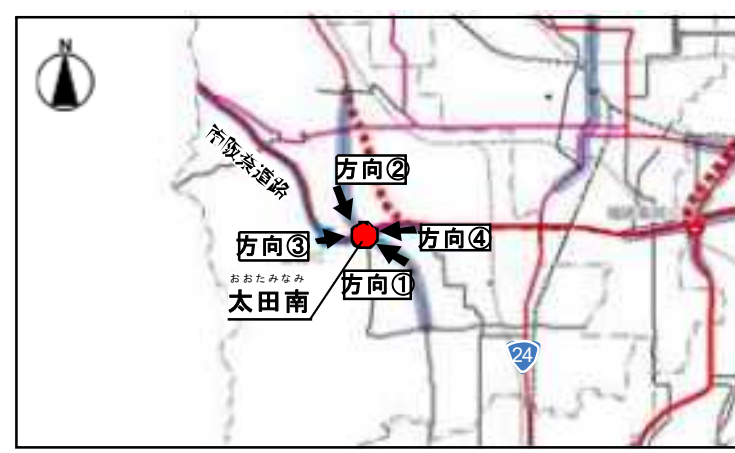
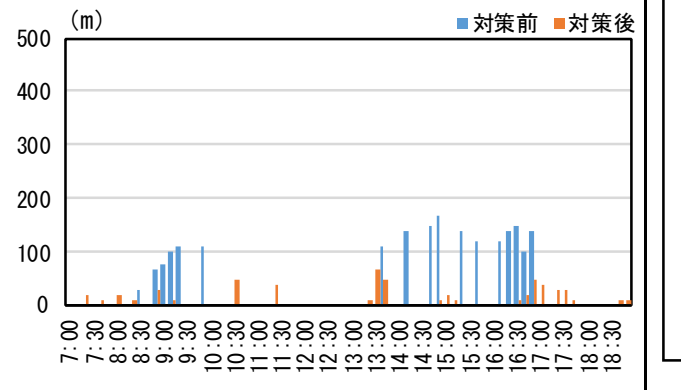
	対策前 H24.10.3(水)	対策後 R3.9.9(木)	変化 状況
方向①: 北行	190m	20m	減少
方向②: 南行	220m	0m	解消
方向③: 東行	0m	0m	—
方向④: 西行	170m	70m	減少

<平均旅行速度の変化>

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

※H24: 民間プローブデータ、R3: ETC2.0データ

## <時間帯別渋滞長の変化> 方向④[国道165号・西行]



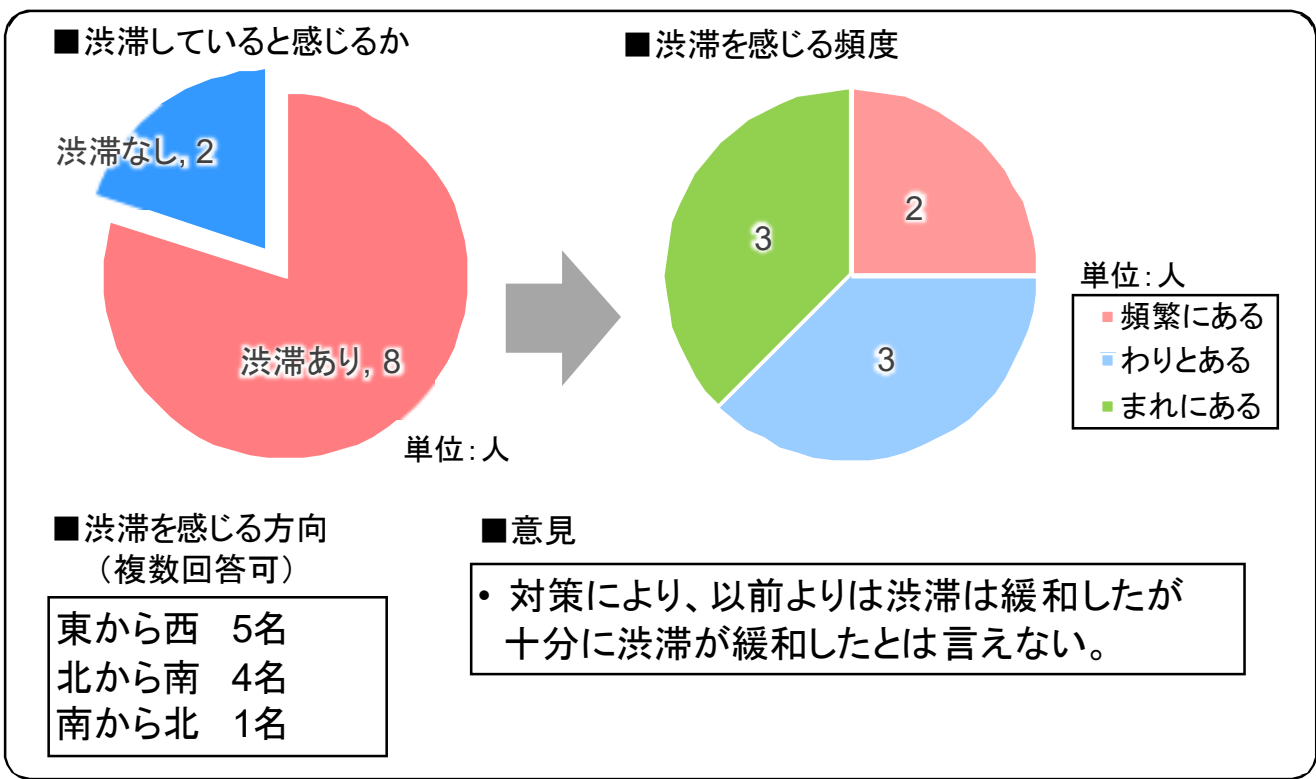
# モニタリング結果

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

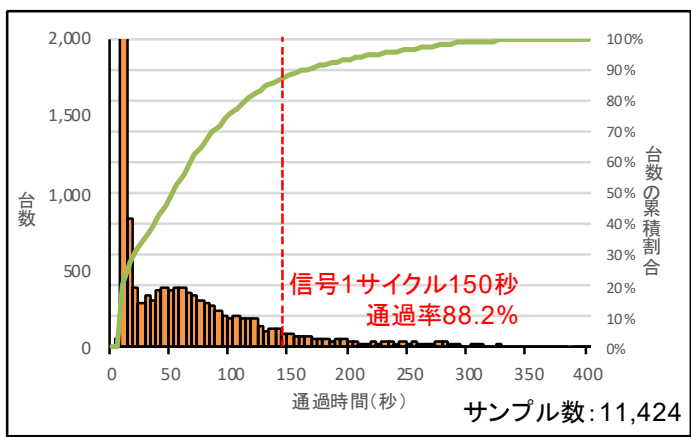
- 「太田南交差点」における渋滞状況について、地元自治体(葛城市)、道路利用者へヒアリング調査を行った結果、回答者の8割が依然渋滞を感じており、複合レーンの設置により**対策前に比べると緩和しているものの、東から北への右折等各方向で**いまだ渋滞**しているという意見**が得られた。
- 信号1サイクル以内の通過率は88%である。

## 《ヒアリング結果》

回答者: 葛城市職員8名、トラック事業者2名 計10名



## 《西行(平日): 信号1サイクル以内通過率》



## 《更なる渋滞対策》



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

# モニタリング結果

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

### 《位置図》



### 《対策履歴》

- ・H31.3南行右折レーン延伸

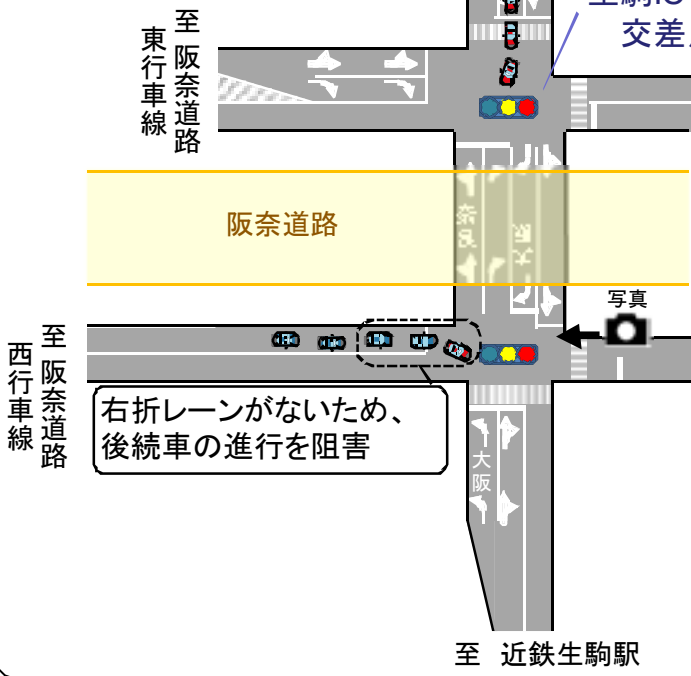
・「生駒IC(北)交差点」は、「奈良県みんなで作る渋滞解消プラン」において選定された箇所である。

・選定時の平日平均旅行速度を見ると、北行、南行、東行(北)、東行(南)で平均旅行速度が20km/hを下回り、主要渋滞箇所の選定基準に該当。

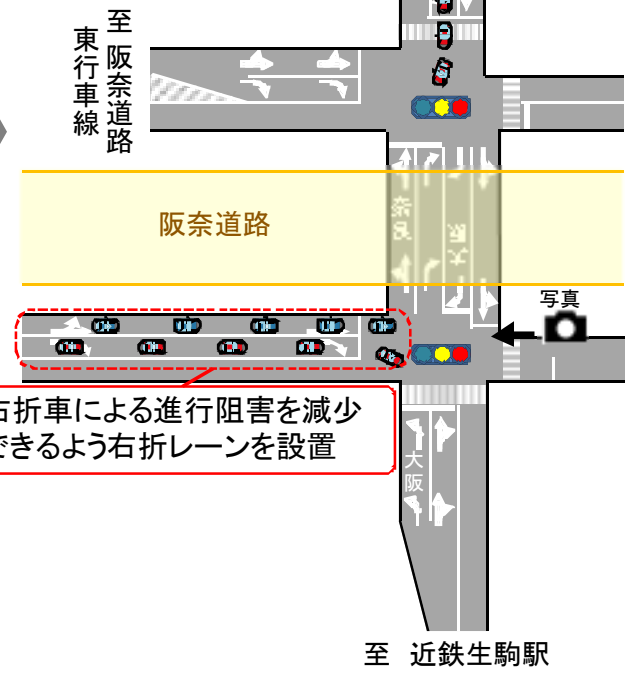
※主要渋滞箇所の選定基準  
昼間12時間平均旅行速度: 20km/h以下

(東行(南)※)右折レーンの設置(R2.3) ※阪奈道路西行オフランプ

### 【対策前】



### 【対策後】



# モニタリング結果

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

選定理由: 奈良県指標

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

### ■ 対策後の渋滞状況(平日)

＜平均旅行速度の変化＞

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

＜最大渋滞長の変化＞

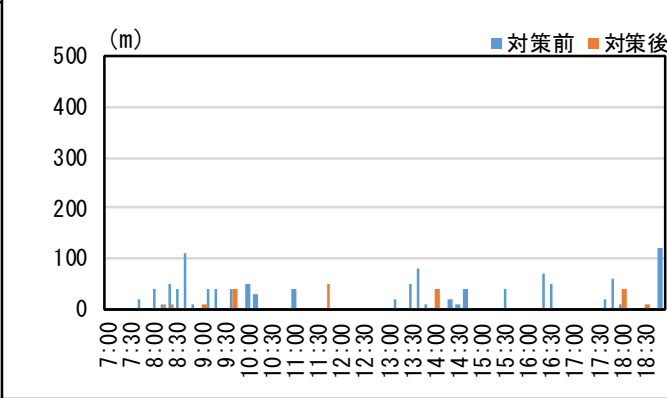
	対策前 H28.10.6(木)	対策後 R3.11.8(月)	変化 状況
方向①: 北行	140m	180m	増加
方向②: 南行	150m	30m	減少
方向③: 東行(北)	50m	30m	減少
方向④: 東行(南)	120m	50m	減少
方向⑤: 西行(北)	50m	160m	増加
方向⑥: 西行(南)	0m	0m	—

＜最大交差点通過時間の変化＞

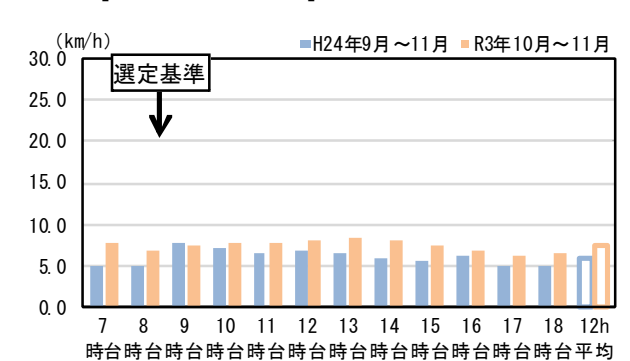
	対策前 H28.10.6(木)	対策後 R3.11.8(月)	変化 状況
方向①: 北行	3分52秒	4分08秒	増加
方向②: 南行	3分20秒	3分28秒	増加
方向③: 東行(北)	3分29秒	4分22秒	増加
方向④: 東行(南)	3分27秒	3分23秒	減少
方向⑤: 西行(北)	3分22秒	7分01秒	増加
方向⑥: 西行(南)	渋滞なし	渋滞なし	—

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

＜時間帯別渋滞長の変化＞  
 方向④[市道・東行(南)]



＜時間帯別旅行速度の変化＞  
 方向④[市道・東行(南)]





# モニタリング結果

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

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

### 《歩行者・自転車交通量の比較》

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

生駒IC交差点横断歩道の利用者の計測データ

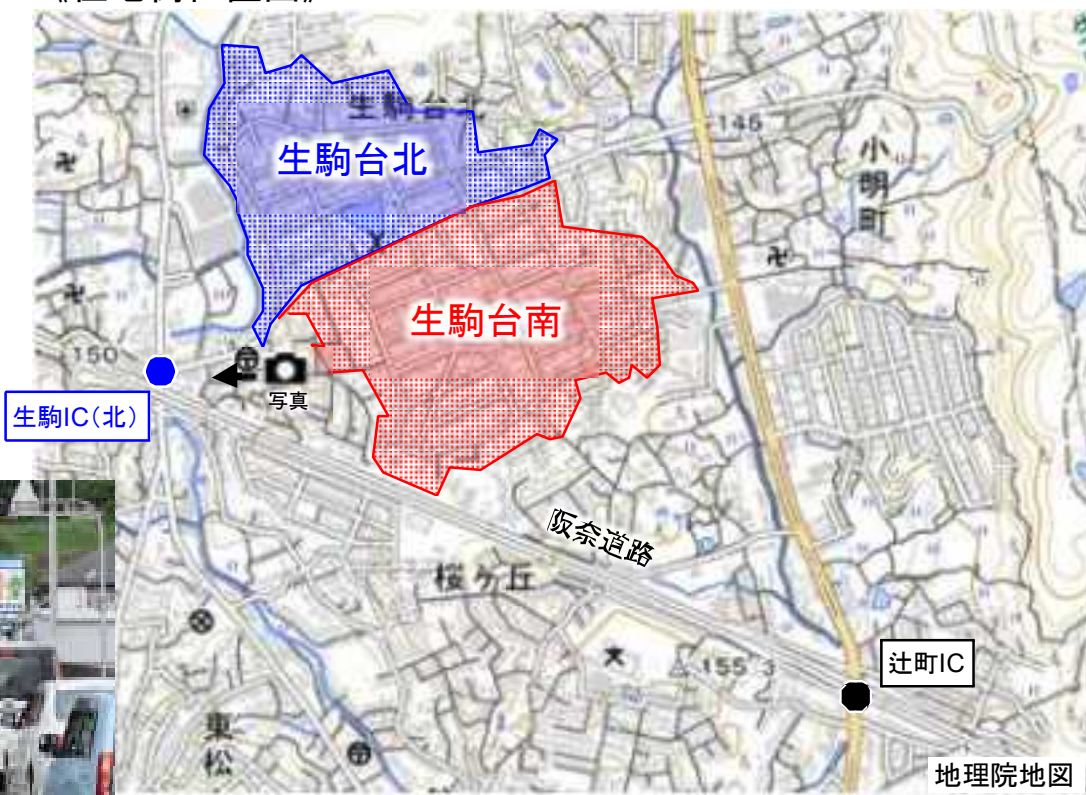
### 《生駒台北・生駒台南の人口の比較》 《歩行者横断状況》

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

生駒市人口統計(生駒市総務課)



### 《住宅街位置図》



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