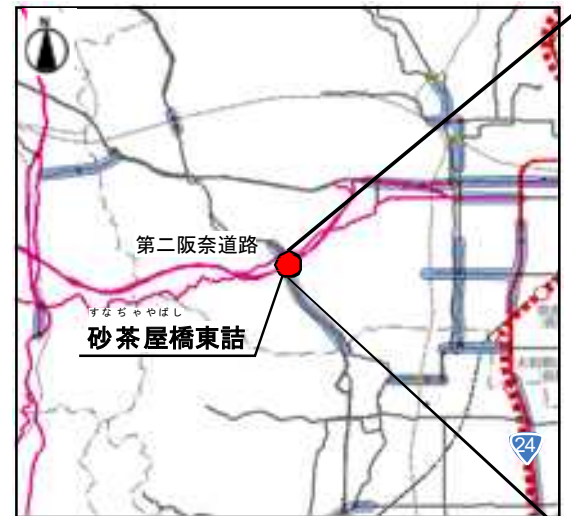


モニタリング結果

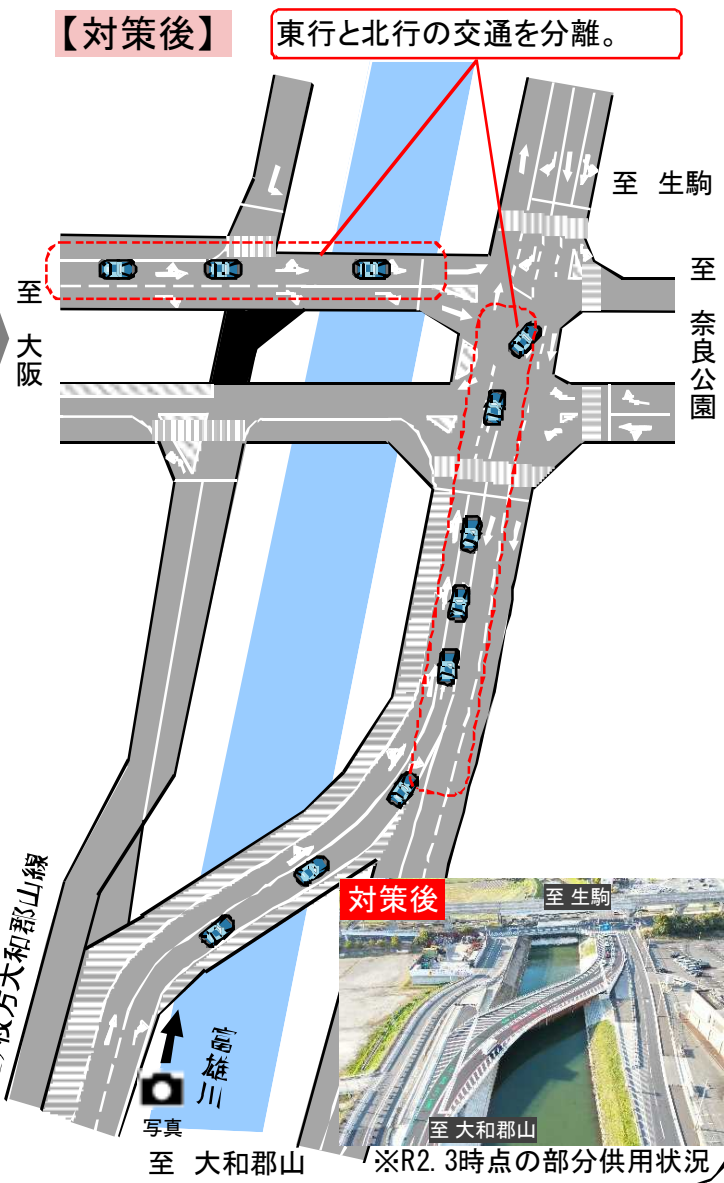
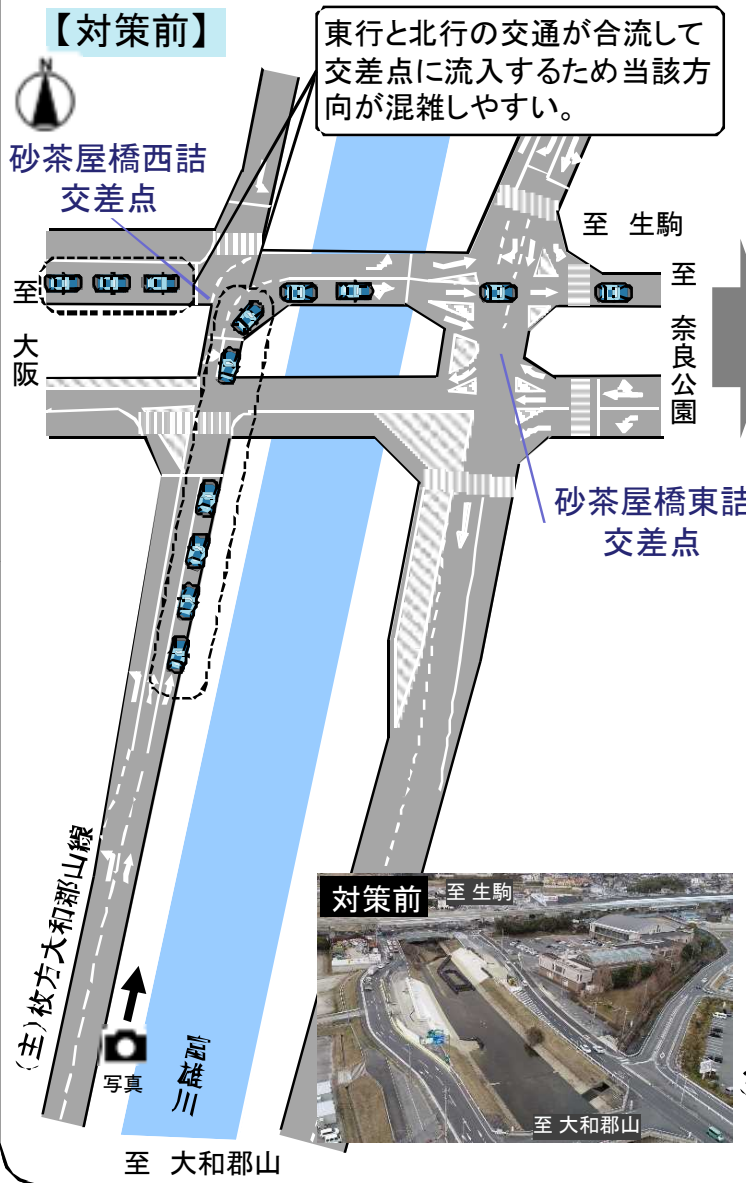
すなぢやばしひがしづめ なら ひらかたやまとおりやま
 9) 砂茶屋橋東詰交差点(奈良市、主:主要地方道枚方大和郡山線、従:市道)

《位置図》



- ・「砂茶屋橋東詰交差点」は、「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、北行、南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

(北行) 橋梁架設による交差点の集約(R2.3)



モニタリング結果

9) 砂茶屋橋東詰交差点(奈良市、主:主要地方道枚方大和郡山線、従:市道)

選定理由: 2軸

- ・「砂茶屋橋東詰交差点」の北行では、橋梁架設による交差点の集約により平日の旅行速度が向上している。
- ・東行について、対策前は北行の交通と合流して交差点に流入していたが、交差点の集約により北行と東行が分離されたことで渋滞状況は大幅に緩和している。ただし、交差点通過時間については、選定基準(5分)を上回っている。
- ・西行については渋滞長は減少しているものの、交差点通過時間は増加し選定基準(5分)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	8km/h	14km/h	向上
方向②: 南行	18km/h	17km/h	低下
方向③: 東行	—	—	—
方向④: 西行	—	—	—

<最大渋滞長の変化>

	対策前 H22.3.16(火)	対策後 R3.12.14(火)	変化 状況
方向①: 北行	280m	220m	減少
方向②: 南行	1,050m	0m	解消
方向③: 東行	700m	130m	減少
方向④: 西行	200m	180m	減少

<最大交差点通過時間の変化>

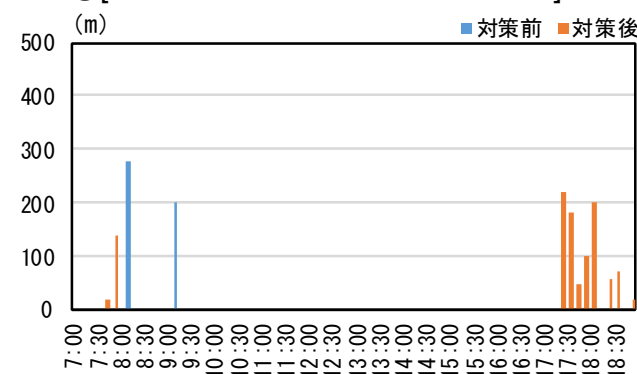
	対策前 H22.3.16(火)	対策後 R3.12.14(火)	変化 状況
方向①: 北行	3分10秒	4分25秒	増加
方向②: 南行	8分55秒	渋滞なし	解消
方向③: 東行	22分00秒	9分04秒	減少
方向④: 西行	3分38秒	6分12秒	増加

※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。



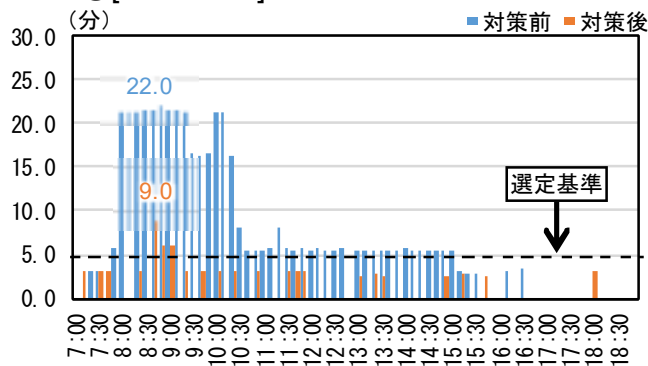
<時間帯別渋滞長の変化>

方向①[主要地方道枚方大和郡山線・北行]



<時間帯別通過時間の変化>

方向③[市道・東行]



モニタリング結果

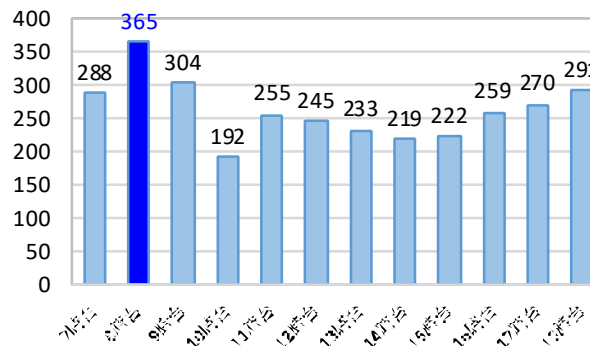
9) 砂茶屋橋東詰交差点(奈良市、主:主要地方道枚方大和郡山線、従:市道)

- 「砂茶屋橋東詰交差点」では、対策前に比べ渋滞は緩和しているが、通過時間が東行、西行で選定基準を上回る状況。
- 東行の渋滞状況は対策により大きく改善しているが、通勤車両等の流入がピークとなる8時台の交通量になると交差点通過時間が選定基準を上回る交通状況となる。
- 西行は、対策後の交差点通過時間が5分以上かかったタイミングは1度のみであり、渋滞要因は左折車の歩行者横断待ちによる後続の発進遅れである。

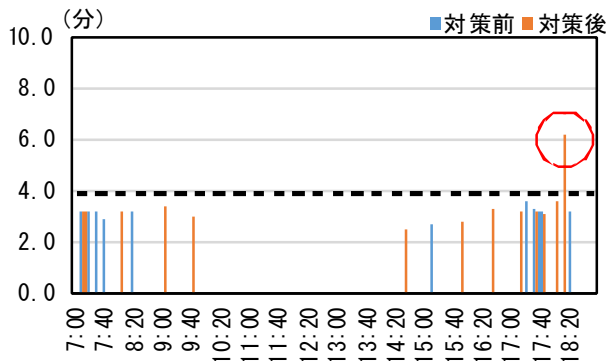
《西行の交差点通過時間の比較》



《東行の時間帯別交通量(対策後)》



《西行の交差点通過時間の比較》



【分類案】北行の旅行速度の向上や各方向の渋滞長の減少など、一定の渋滞緩和効果が発現している。ただし、東西方向の交差点通過時間は選定基準(5分)^{※1}を上回っており、道の駅完成後の交通状況の変化が予想されること、更なる渋滞対策として枚方大和郡山線中町工区(砂茶屋橋東詰交差点以北の区間)が事業中であることから、『対策中』に分類する。

※1 奈良県みんなで作る渋滞解消プラン

モニタリング結果

10) 王寺跨線橋北交差点(王寺町、主: 国道25号、従: 県道王寺停車場線)

《位置図》



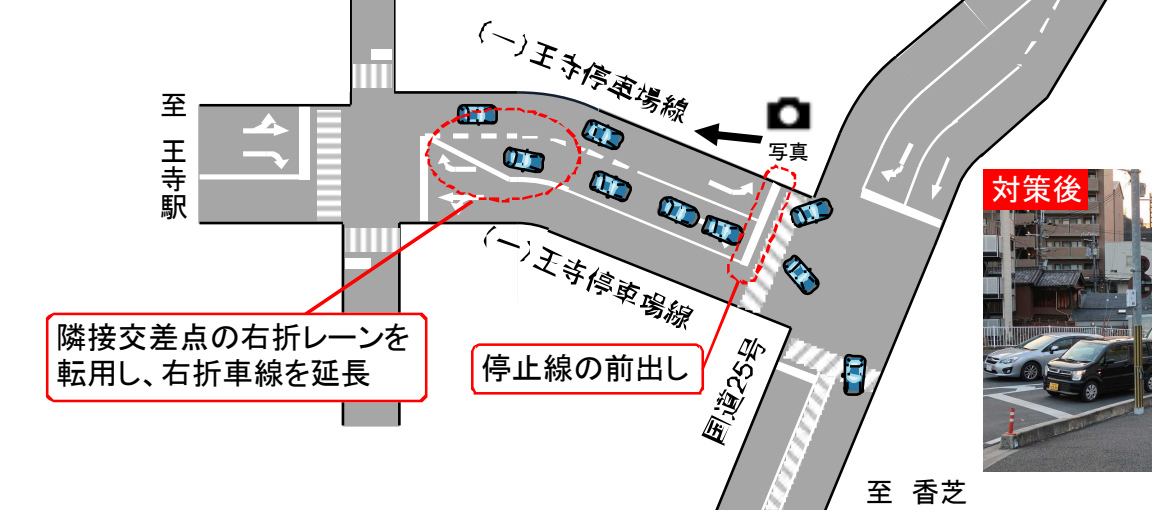
- ・「王寺跨線橋北交差点」は、「3-1軸 (休日の交差点各方向別平均旅行速度)」にて選定された箇所である。
 - ・選定時の休日平均旅行速度を見ると、南行、東行で平均旅行速度が20km/hを下回り、主要渋滞箇所の選定基準に該当。
- ※主要渋滞箇所の選定基準
昼間12時間平均旅行速度: 20km/h以下

(東行)右折レーンの延伸(H30.2)

【対策前】



【対策後】



モニタリング結果

10) 王寺跨線橋北交差点(王寺町、主: 国道25号、従: 県道王寺停車場線)

選定理由: 3軸(交差点-1)

「王寺跨線橋北交差点」では、東行右折レーンの延伸により平日・休日ともに旅行速度の向上がみられるが、依然として旅行速度の選定基準(20km/h)を大きく下回っている。

※東行は旅行速度の集計区間(DRM区間、P.6参照)が短く、信号による停止時間の影響が大きくなるため速度が低く算出されやすい。再度モニタリングを行う際は、「信号1サイクル通過率」も併せて評価する必要がある。

■対策後の渋滞状況(休日)

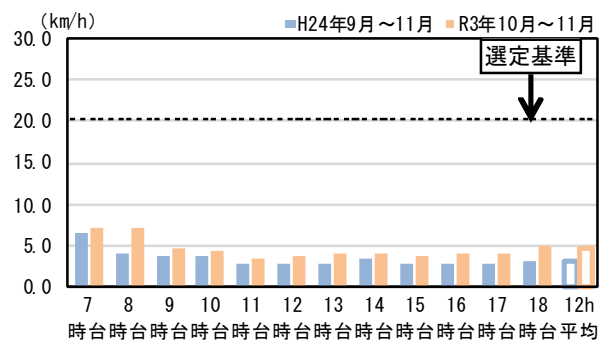
<平均旅行速度の変化>

	選定時 H24.9-11	最新 R2.9-11	変化 状況
方向①: 北行	26km/h	25km/h	低下
方向②: 南行	15km/h	17km/h	向上
方向③: 東行	3km/h	4km/h	向上

※H24: 民間プローブデータ、R2: ETC2.0データ

<時間帯別旅行速度>

方③[県道王寺停車場線・東行]



■対策後の渋滞状況(平日)

<最大渋滞長の変化>

	対策前 H28.10.6 (木)	対策後 R3.9.30 (木)	変化 状況
方向①: 北行	0m	0m	—
方向②: 南行	170m	10m	減少
方向③: 東行	120m	180m	増加

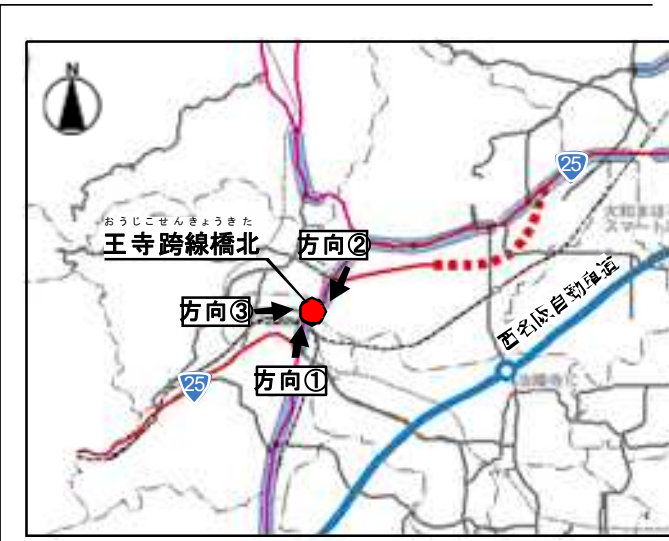
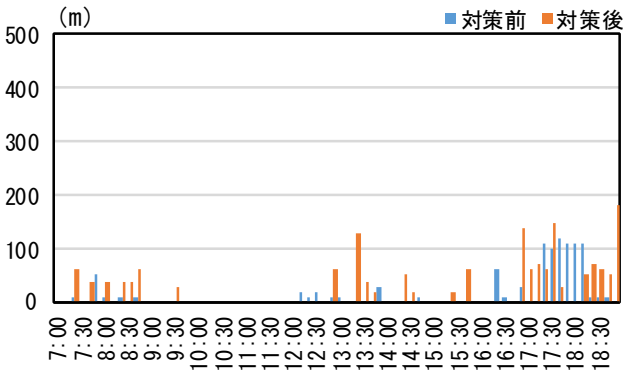
<平均旅行速度の変化>

	選定時 H24.9-11	最新 R3.10-11	変化 状況
方向①: 北行	25km/h	26km/h	向上
方向②: 南行	16km/h	19km/h	向上
方向③: 東行	3km/h	5km/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>

方③[県道王寺停車場線・東行]



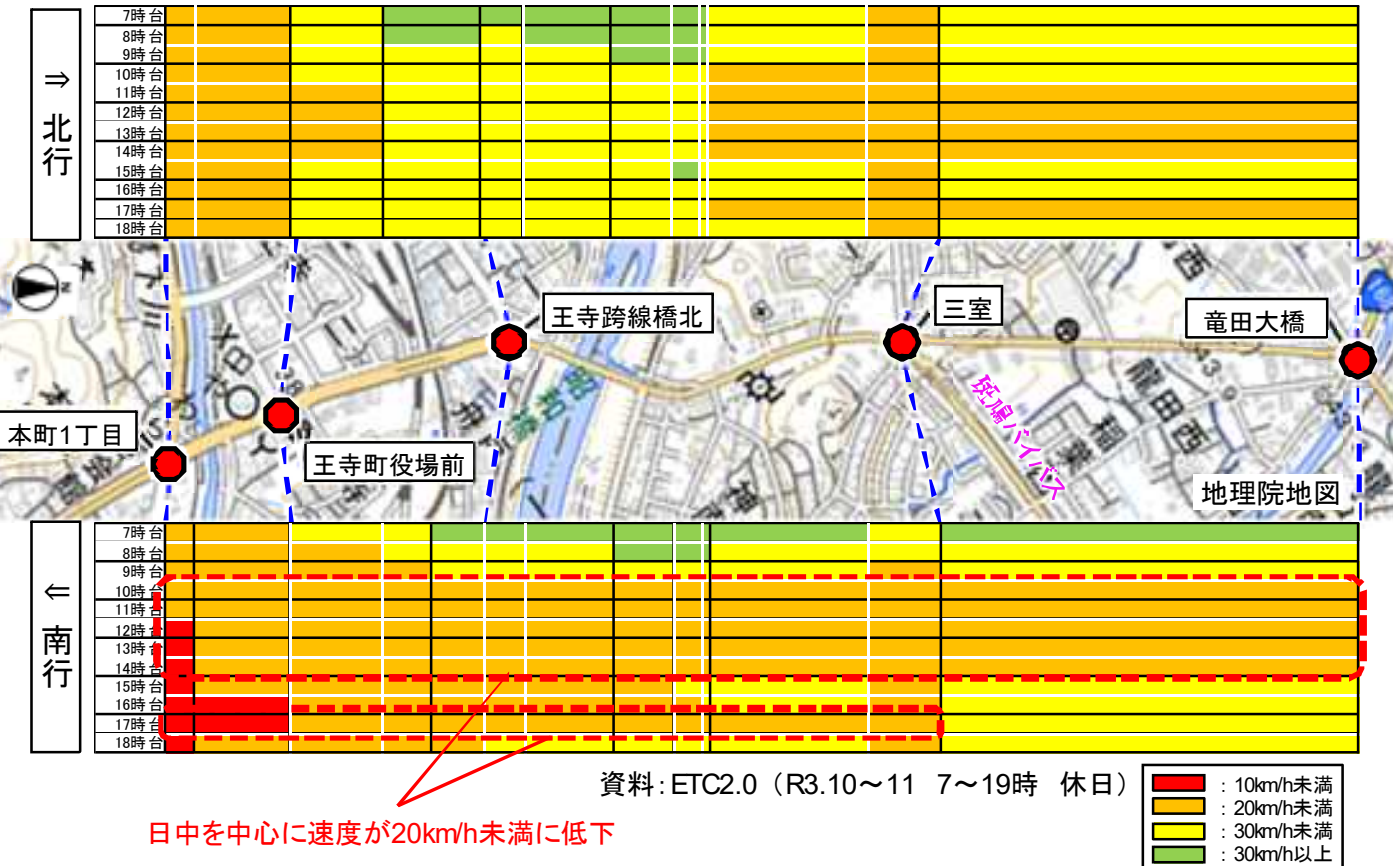
モニタリング結果

10) 王寺跨線橋北交差点(王寺町、主: 国道25号、従: 県道王寺停車場線)

・「王寺跨線橋北交差点」を含む国道25号(北行、南行)は、主要渋滞区間に指定され各種の渋滞対策が検討・実施されているところであるが、依然として旅行速度の低い状況が続いている。

・東行の渋滞については、国道25号南行の渋滞による先詰まりにより発生している状況である。国道25号南行の渋滞対策について、奈良県渋滞対策協議会の西和地区専門部会において検討する。

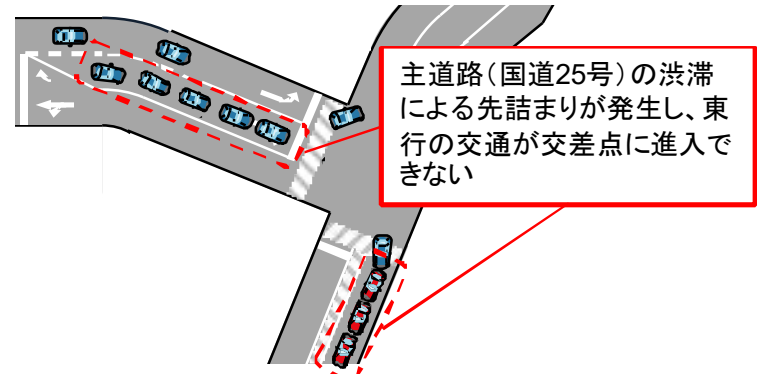
《国道25号の時間地別区間別旅行速度: 休日》



《国道25号の対策状況》

- 本町1丁目の実施済み対策
 - ・(南行)左直レーン設置(H30.2完了)
 - ・(東行)左直レーン設置(H30.2完了)
- 三室の実施済み対策
 - ・交差点内導流表示の変更(H30.2)
 - ・(全方向)右折レーンの設置(R2.8)
- 竜田大橋の実施済み対策
 - ・(南行)アローマークの設置及び案内標識への着色(R2.10)
 - ・(西行)アローマークの設置及び案内標識への着色(R3年度)

《渋滞発生状況》



【分類案】東行の旅行速度の向上がみられるが、依然として選定基準(20km/h)^{※1}を下回っている状況であるため、『再検討』に分類する。ただし、交差点の構造等を踏まえた判断指標の検証や周辺の渋滞対策の進捗を踏まえたモニタリングを再度行うことも視野に入れるものとする。

※1 3-1軸(休日の交差点各方向別平均旅行速度) 33

モニタリング結果

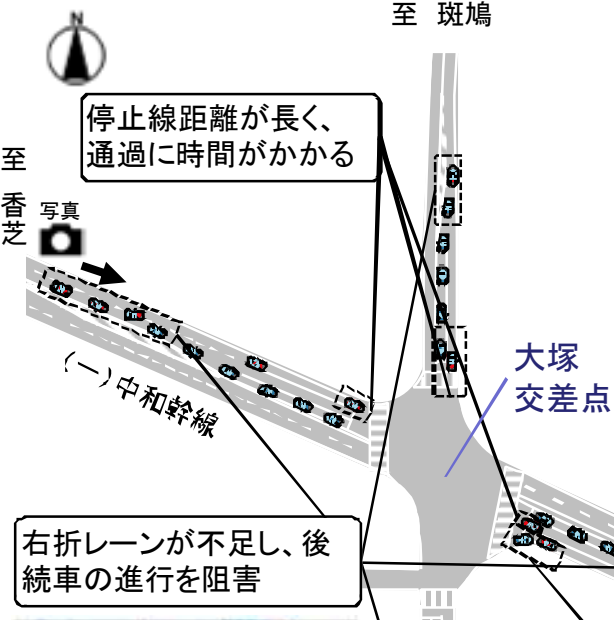
11) 大塚交差点 (広陵町、主: 主要地方道大和高田斑鳩線、従: 県道中和幹線)

《位置図》

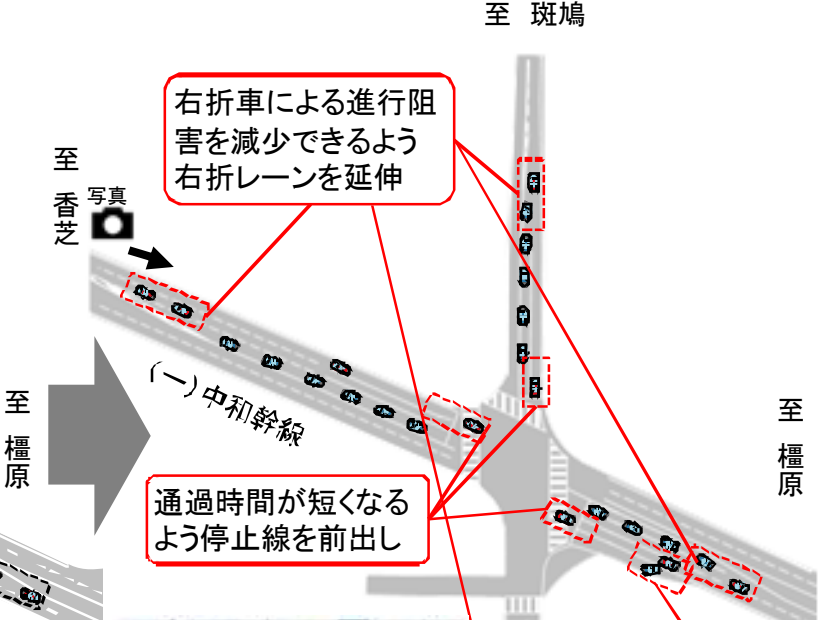


- (北行・南行・西行・東行) 右折レーン延伸 (R3.2)
- (南行・西行・東行) 停止線前出し (R3.2)
- (西行) 左折レーンの新設 (R3.2)

【対策前】



【対策後】



- 「大塚交差点」は、平均旅行速度が20km/h以下の地点として「委員の意見」にて選定された箇所である。
- 選定時の平日平均旅行速度を見ると、北行、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

モニタリング結果

11) 大塚交差点おおつか (広陵町こうりょう、主: 主要地方道大和高田斑鳩線、従: 県道中和幹線)
やまとたかだいかるが ちゅうわかんせん

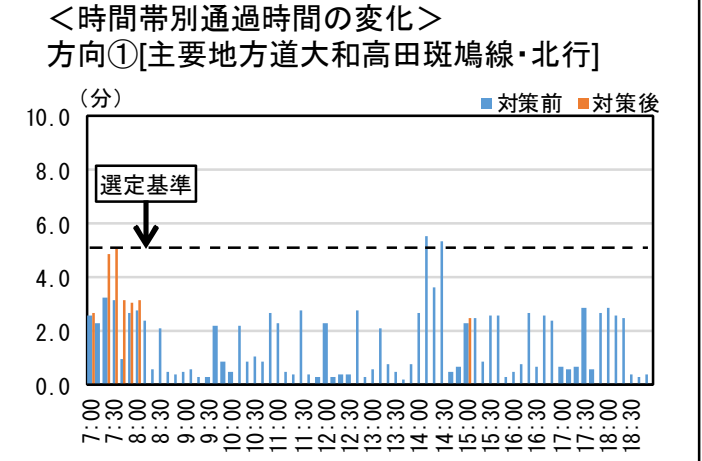
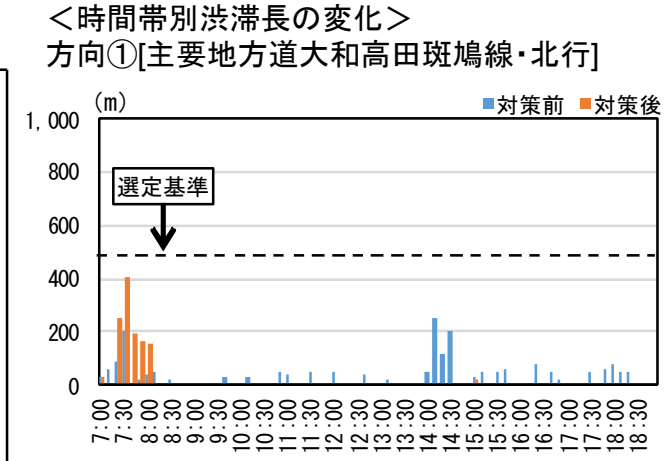
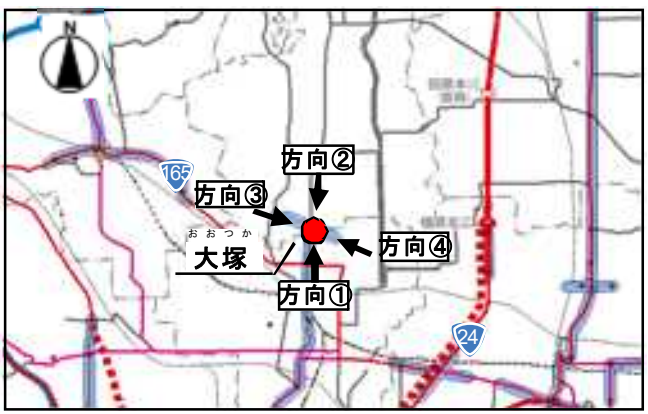
選定理由: 委員の意見

- ・「大塚交差点」では、右折レーン延伸や停止線の前出し、左折レーンの新設により、北行、東行、西行の旅行速度が向上している。
- ・東行について、交差点通過時間が増加し選定基準(5分以上)をわずかに上回っている。
- ・北行についてピーク時(7時台)の渋滞が増加し、交差点通過時間が選定基準をわずかに上回っているが、その他時間帯は対策により交通状況は改善している。

■ 対策後の渋滞状況(平日)

<平均旅行速度の変化>				<最大渋滞長の変化>				<最大交差点通過時間の変化>			
	選定時 H24.9-11	最新 R3.10-11	変化 状況		対策前 H25.10.23(水)	対策後 R4.1.18(火)	変化 状況		対策前 H25.10.23(水)	対策後 R4.1.18(火)	変化 状況
方向①: 北行	10km/h	12km/h	向上	方向①: 北行	250m	410m	増加	方向①: 北行	5分34秒	5分02秒	減少
方向②: 南行	27km/h	26km/h	低下	方向②: 南行	240m	50m	減少	方向②: 南行	5分26秒	2分51秒	減少
方向③: 東行	7km/h	11km/h	向上	方向③: 東行	80m	140m	増加	方向③: 東行	3分39秒	5分01秒	増加
方向④: 西行	7km/h	10km/h	向上	方向④: 西行	180m	70m	減少	方向④: 西行	4分53秒	2分50秒	減少

※H24: 民間プローブデータ、R3: ETC2.0データ



モニタリング結果

11) 大塚交差点(おおつか こうりょう) (広陵町、主: 主要地方道大和高田斑鳩線、従: 県道中和幹線)
やまとたか だい かる が ちゅうわかんせん

- 「大塚交差点」では、対策前に比べ北行と東行の渋滞が増加(いずれも7時台)。
- 東行は、**交通量が約2割増加**している。対策前は中和幹線の4車線化が進捗中であり、**全線開通(H26.3)**後は中和幹線の利便性向上による交通量の増加が渋滞増加の要因と考えられる。
- 北行については、交通量のピークである朝時間帯に渋滞が残っているが、日中から夕方にかけては渋滞はほぼ解消している。

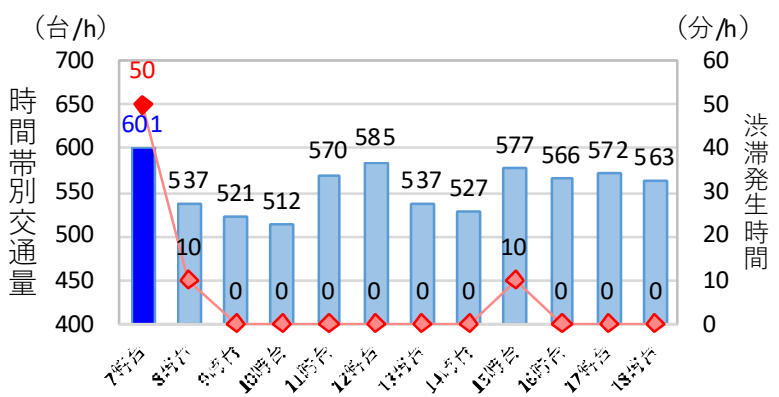
《ピーク時(7時台)交通量の変化》

台/h	対策前 H25.10.23(水)	対策後 R4.1.18(火)
方向①: 北行	655	601
方向②: 南行	537	513
方向③: 東行	657	777(118%)
方向④: 西行	733	753

《中和幹線 位置図》



《時間帯別交通量・時間帯別渋滞発生時間》
(北行) 対策後



※時間帯別渋滞発生時間: 渋滞長調査は10分単位で記録しており、1時間単位で渋滞長が観測された時間を集計したもの

【分類案】北行、東行、西行では旅行速度の向上がみられるが、依然として旅行速度は選定基準(20km/h)^{※1}を下回っている状況であること、北行・東行では交差点通過時間が選定基準(5分)^{※1}を上回っている状況であるため、『再検討』に分類する。