

# 令和元年度 第2回奈良県渋滞対策協議会

日時：令和2年2月4日（火）14：00～

場所：奈良国道事務所 4F会議室

## 議 事 次 第

（1）開会、挨拶

（2）議 題

1. これまでの取り組み状況
2. 主要渋滞箇所のモニタリング
3. その他

（3）閉 会

# 奈良県渋滞対策協議会規約

## 第 1 章 総 則

(名 称)

第 1 条 本会は、奈良県渋滞対策協議会（以下「本協議会」という。）という。

(目 的)

第 2 条 本協議会は、関係機関の連携による検討体制を整え、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な渋滞対策の推進を図ることを目的とする。

(審議事項)

第 3 条 本協議会は、前条の目的を達成するために、次の審査を行う。

- (1) 道路交通渋滞に関する情報収集、データ整理、分析。
- (2) 渋滞対策計画の取りまとめ。
- (3) その他、本協議会の目的達成に必要な事項。

(構 成)

第 4 条 本協議会は、別紙に掲げる委員をもって組織する。

2. 第 3 条の目的を達成するために各号に定める事項について、検討するための地域検討ワーキンググループを設ける。

(役 員)

第 5 条 本協議会に次の役員を置く。

会 長 1 名

副会長 1 名

第 6 条 会長は、本会を代表し、会務を統括する。

会長は、近畿地方整備局奈良国道事務所長をもってあてる。

第 7 条 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代行する。

副会長には、奈良県県土マネジメント部道路建設課長をもってあてる。

(会 議)

第 8 条 本協議会は、必要に応じ会長がこれを招集する。

また、必要に応じて会長は別紙に掲げる委員以外からも本協議会へ参加を求めることができる。

ワーキンググループは、検討内容毎に協議会の構成機関及び基礎自治体等から、関係する機関を招集する。

(専門部会)

第9条 必要に応じて詳細な渋滞対策を検討する専門部会を設置することができる。

(事務局)

第10条 本協議会の事務局は、近畿地方整備局奈良国道事務所計画課及び奈良県県土マネジメント部道路建設課に置く。

(その他)

第11条 本規約によらない場合は、協議することとする。

付 則

この規約は、平成5年6月15日施行  
平成8年10月4日改正  
平成9年9月8日改正  
平成10年9月29日改正  
平成16年3月23日改正  
平成20年5月20日改正  
平成21年3月24日改正  
平成24年7月9日改正  
平成26年6月25日改正  
平成28年8月4日改正  
平成29年8月24日改正  
平成30年8月8日改正

別 紙

奈良県渋滞対策協議会委員

	所 属	役 職	備 考
	奈良県道路利用者会議	会長	
	一般財団法人奈良県ビジターズビューロー	事務局長	
	奈良経済同友会	代表幹事	
	国土交通省 近畿運輸局 奈良運輸支局	支局長	
	奈良県警察本部 交通部 交通企画課	交通部参事官 交通企画課長	
	奈良県警察本部 交通部 交通規制課	交通規制課長	
○	奈良県 県土マネジメント部 道路建設課	道路建設課長	
	奈良県 県土マネジメント部 道路環境課	道路環境課長	
	奈良県 県土マネジメント部 まちづくり推進局 地域デザイン推進課	地域デザイン推進課長	
	西日本高速株式会社 関西支社 保全サービス事業部 交通計画課	交通計画課長	
	国土交通省 近畿地方整備局 道路部 道路計画第二課	道路計画第二課長	
◎	国土交通省 近畿地方整備局 奈良国道事務所	所長	

◎会長、○副会長

【事務局】

国土交通省 近畿地方整備局 奈良国道事務所 計画課  
奈良県 県土マネジメント部 道路建設課



# 令和元年度 第2回 奈良県渋滞対策協議会

【これまでの取組状況】

---

令和2年2月4日

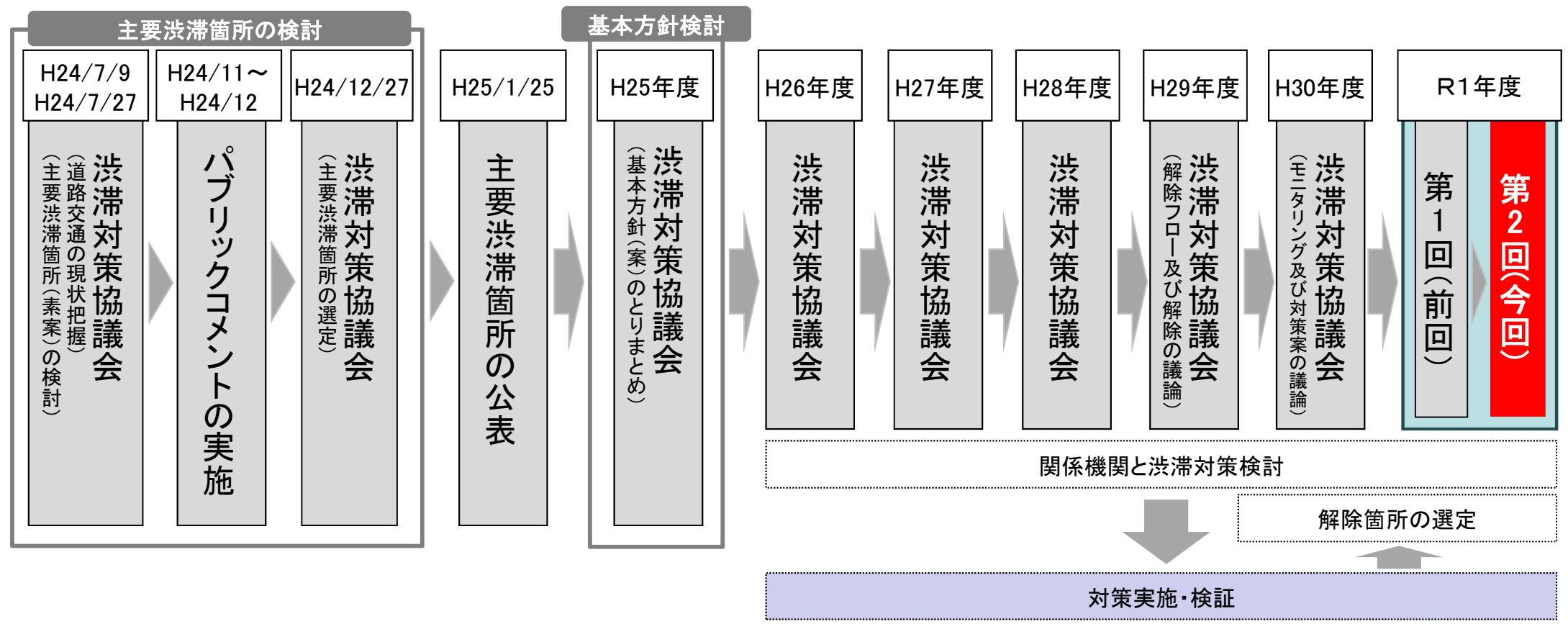
# これまでの経緯 【渋滞対策協議会のこれまでの流れ】

## 渋滞対策の方針

- 「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ(高速道路のあり方検討有識者委員会、平成23年12月)」において、効率性を阻害する渋滞ボトルネック対策の重要性が指摘されたこと
- 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会においても、渋滞対策を含め、道路利用の適正化が議論されていること
- 民間プローブデータが容易に取得可能となるなど、観測環境に大きな改善が見られること

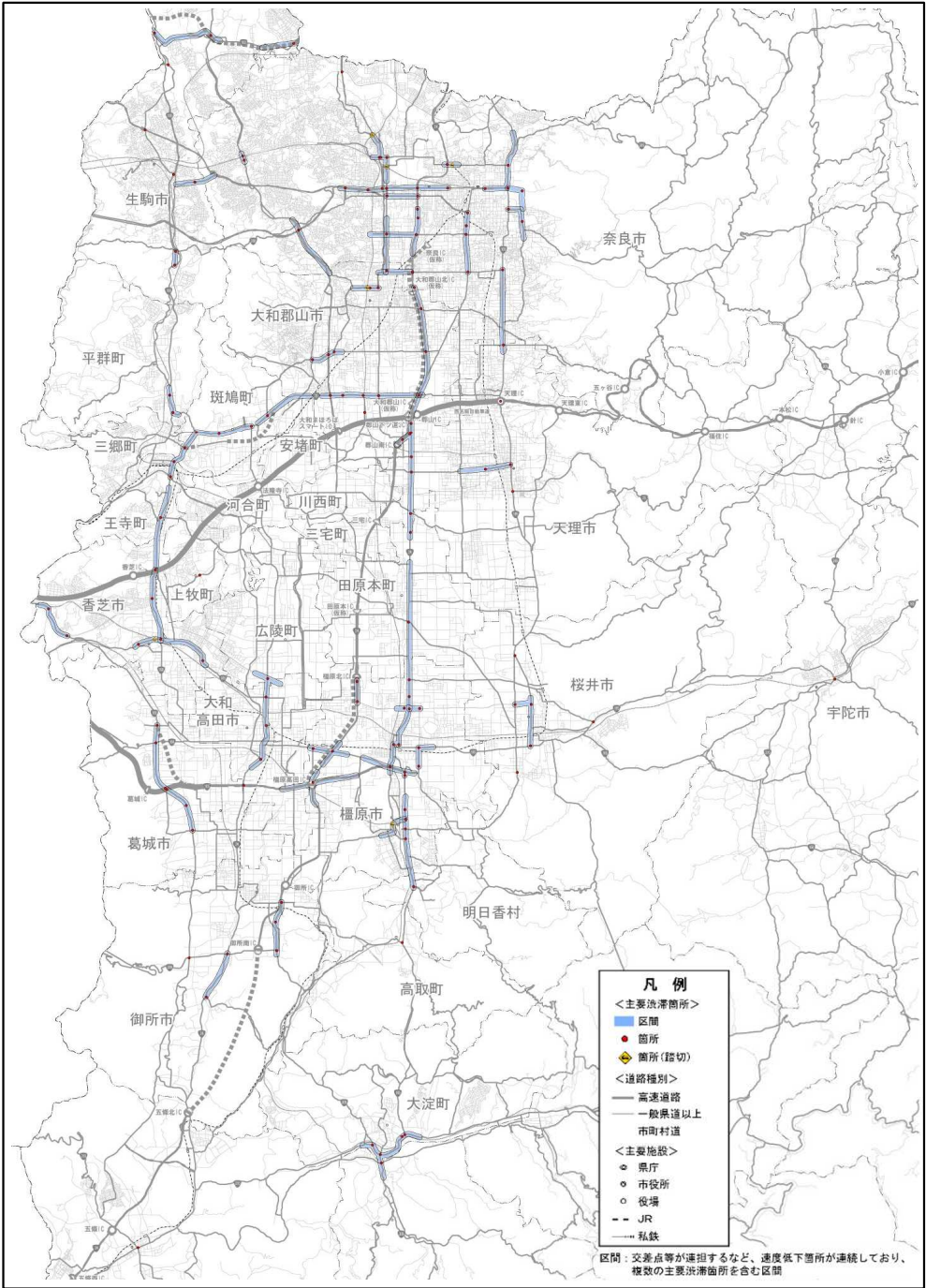
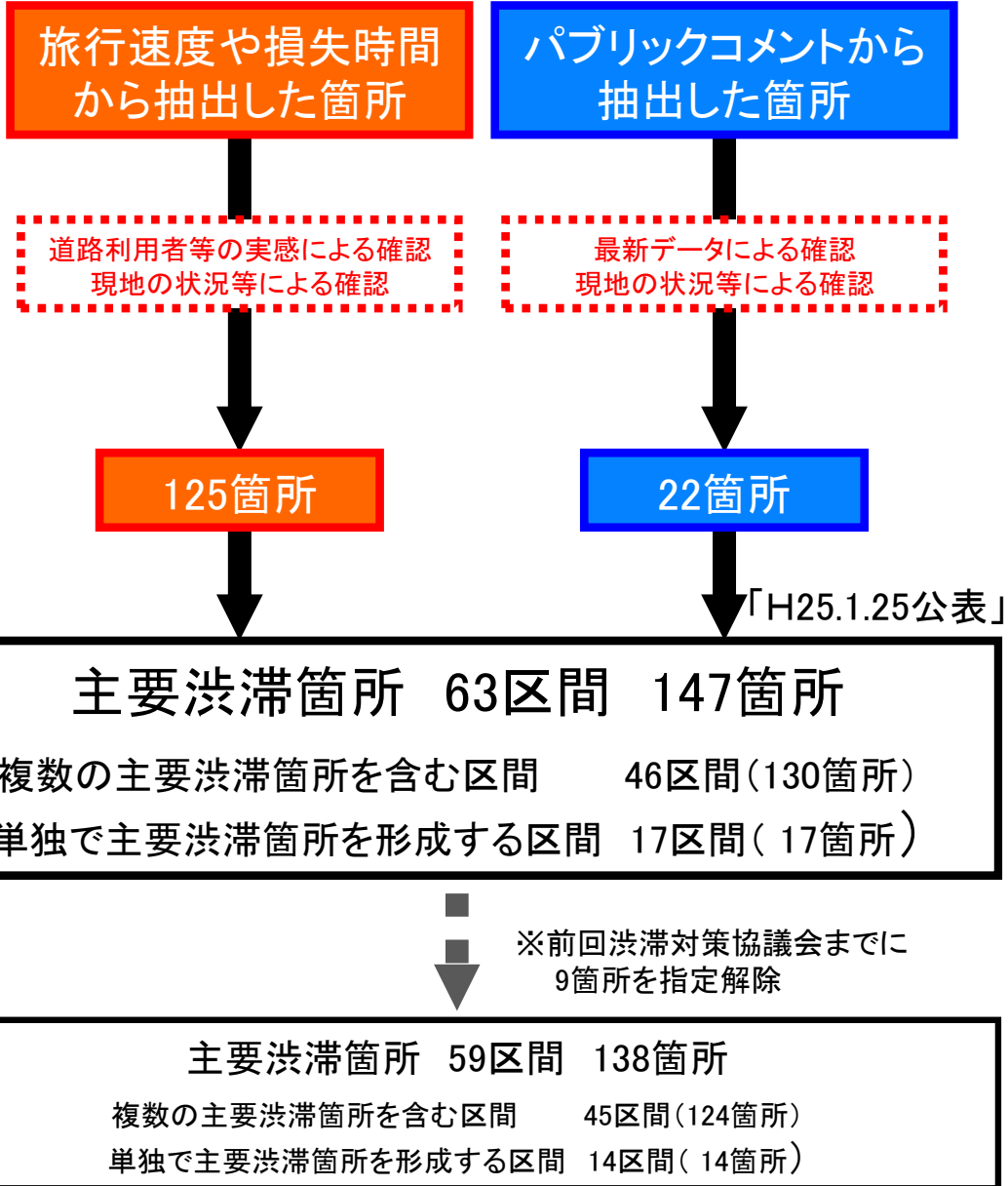
課題の状況を継続的に把握・共有するとともに、  
新たな交通観測データの分析等により効果的な渋滞対策の推進に取り組む

## 渋滞対策の検討経緯



# 平成24年度の検討内容 【主要渋滞箇所を選定】

## 〈主要渋滞箇所を選定フロー〉



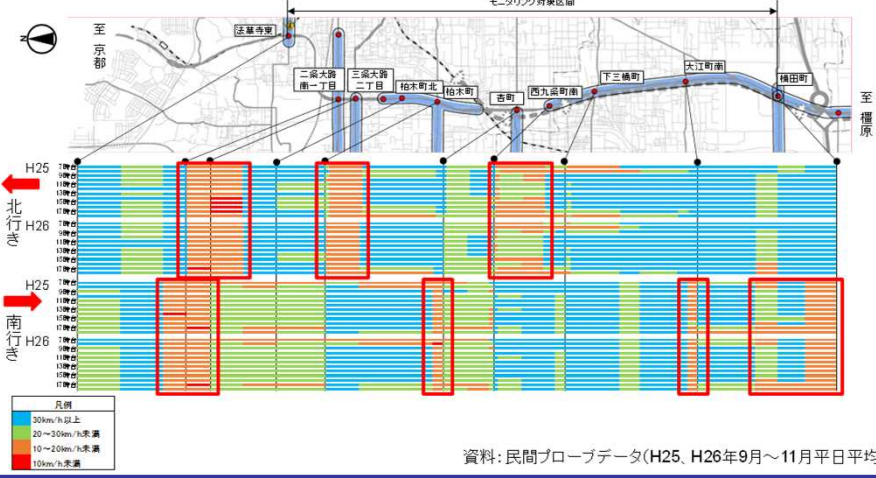


# 平成26～30年度の検討内容【主要渋滞箇所の対策検討】

## 交通ビッグデータを活用した検討

民間プローブデータを活用し、主要渋滞箇所周辺の速度状況を把握・分析した

- 北行き・南行きともに、平成25年と平成26年で速度状況に大きな変化は見られない。
- 北行きでは、二条大路南一丁目、三条大路二丁目、柏木町交差点は慢性的に速度低下が発生、西九条町南交差点では朝夕に速度低下が発生している。
- 南行きでは、横田町、大江町南、杏町、三条大路二丁目、二条大路南一丁目交差点は慢性的に速度低下が発生しており、朝7時台においては杏町～二条大路南一丁目交差点までの連続した区間で速度低下が発生している。



## 交通実態調査を活用した検討

交通実態調査結果や現地状況確認結果をもとに渋滞要因を分析し、主要渋滞箇所の対策案を検討した

### 三条大路2丁目交差点

渋滞要因：左折・右折車両による直進の支障

【状況】  
 ・左折車両により後続する直進車両に影響が生じている。  
 ・右折車両が多い場合は、右折滞留が直進車線まで伸びることにより、直進車線に影響が生じている。

【対策案】  
 ・本線高架下を利用した右折レーンの新設（レーン長の延長）  
 ・左折専用車線の新設

### 柏木町交差点

考えられる速度低下要因：沿道出入りによる支障

【状況】  
 ・パワーシティ等、沿道出入りによる支障が生じている。【パワーシティの入庫台数】  
 ・パワーシティの入庫状況

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

## 地域専門部会の開催

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

### <西和地区専門部会>

#### 西和地区における道路整備状況

今後、圏域/バイパスの整備や奈良県の道路事業進捗により、西和地区における交通流動や渋滞状況の変化が見込まれる。特に、三堂交差点～本町1丁目交差点間については、沿道開発が進んでおり、更に前後の区間で圏域/バイパスや王寺道路等が整備が進むことで、更なる交通集約が懸念される。

■国道25号の新規交通量および混雑度  
 平日12時間交通量 165百台/12h  
 平日24時間交通量 236百台/24h  
 混雑度 1.80

### <奈良市域専門部会>

#### 旅行速度の状況【国道24号(平日)】

北行きでは、三条大路二丁目・柏木町交差点において、日中を通じて20km/h以下まで速度が低下している。  
 南行きでは、柏木町および柏木町北交差点付近で朝夕に速度低下が生じており、奈良高架橋高架部まで影響している。

■特種別平均旅行速度(平成27年度平日)

### <橿原市域専門部会>

#### 奈良県の対策スケジュール(案)

土橋町南交差点(東西)左折レーン設置

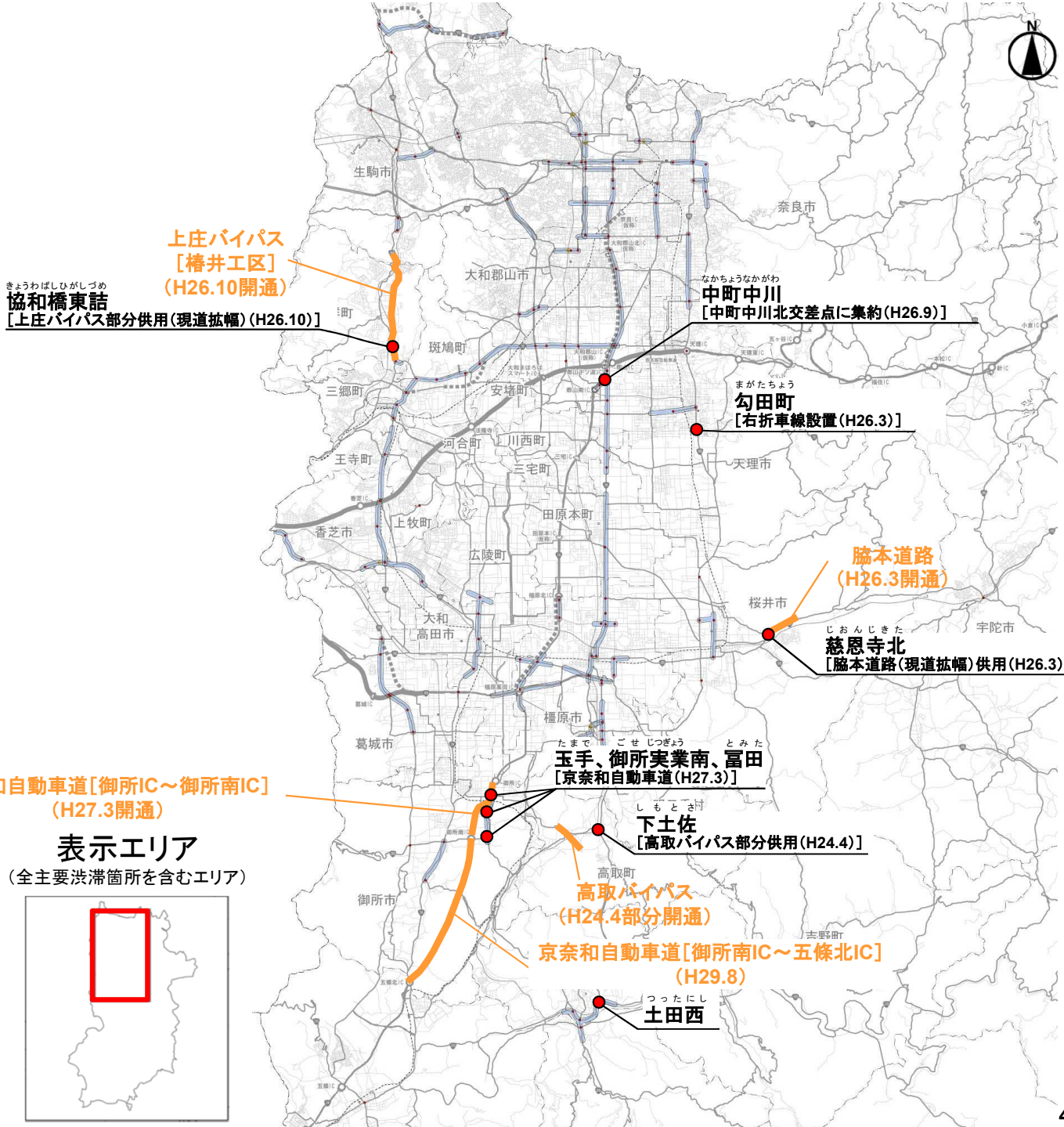
高本町交差点(東西)左折レーン設置

◆H29年度  
 ・現在、来年度新規事業化に向け検討中

◆H30年度(事業化した場合)  
 ・詳細設計、地元設計協議、用地測量等を随時進めていく予定  
 ※東側には、橿原市土地公社の土地があるため、橿原市との調整も実施

# 選定後から現在までの対策実施状況(特定解除に関わる対策)

- ・主要渋滞箇所の選定以降、着実に道路ネットワークの整備を進めながら、速効対策を一体的に実施。
- ・9箇所の主要渋滞箇所を特定解除。



**凡例**

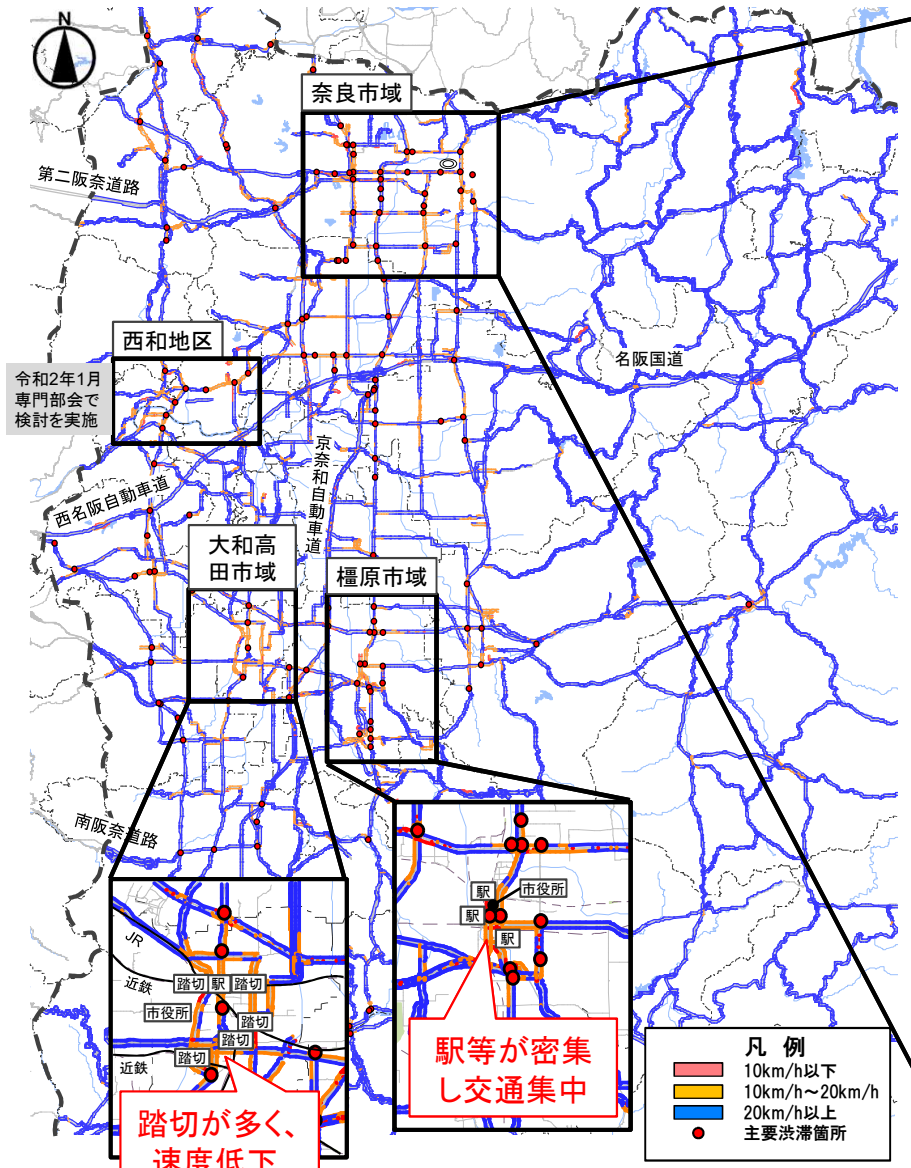
- 現在までに開通した道路
- 対策実施箇所(特定解除済)



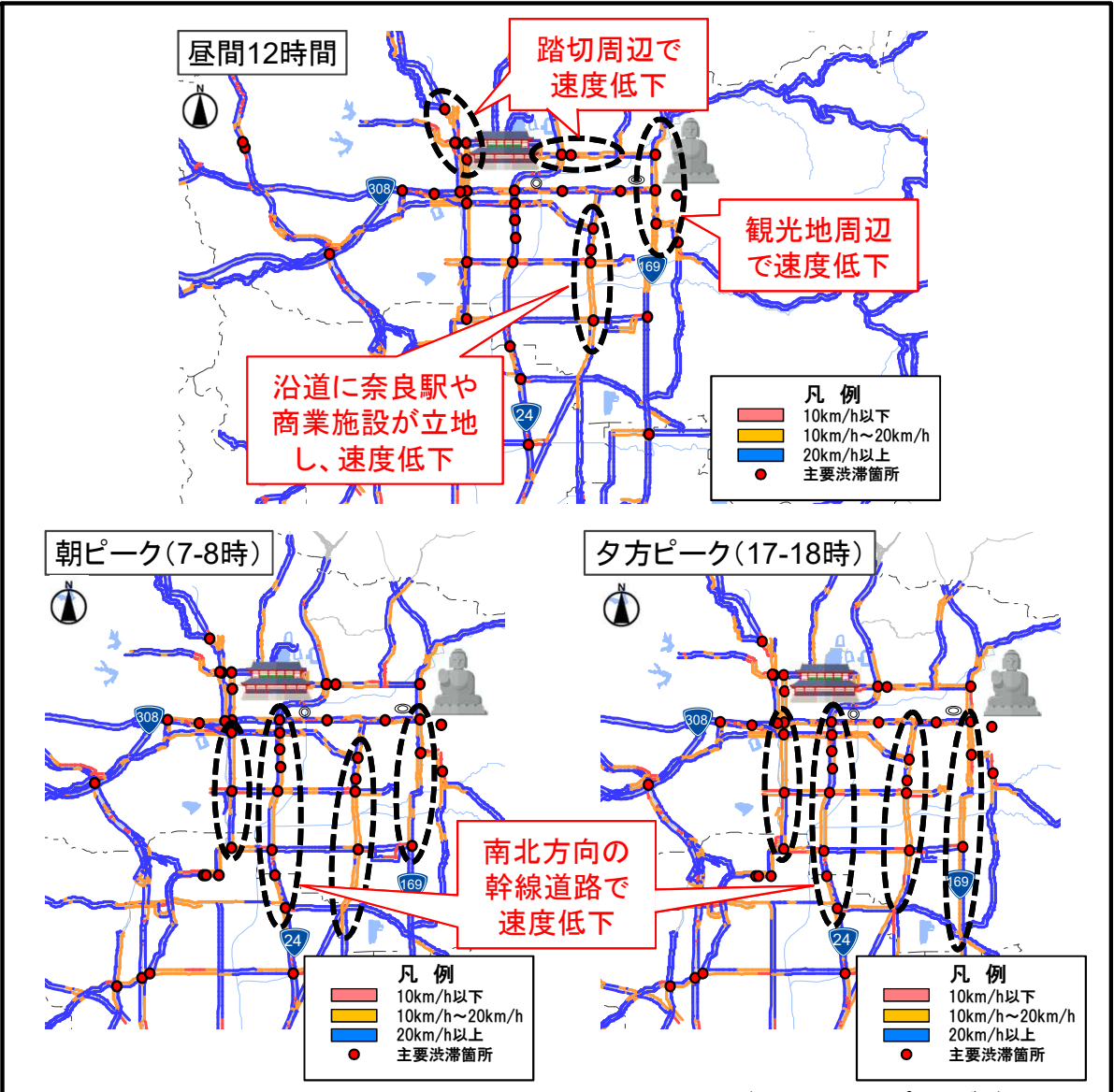
# 最新の渋滞概況

・最新の速度状況をみると、奈良市域、橿原市域、大和高田市域、西和地区等において速度の低い区間が確認出来る。  
 ・奈良市域においては奈良駅や奈良公園周辺で速度低下しており、これらにアクセスする道路においても速度低下している。

<奈良県域の平日昼間12時間平均速度(R1.9-11)>



<奈良市域の平均速度(R1.9-11)>



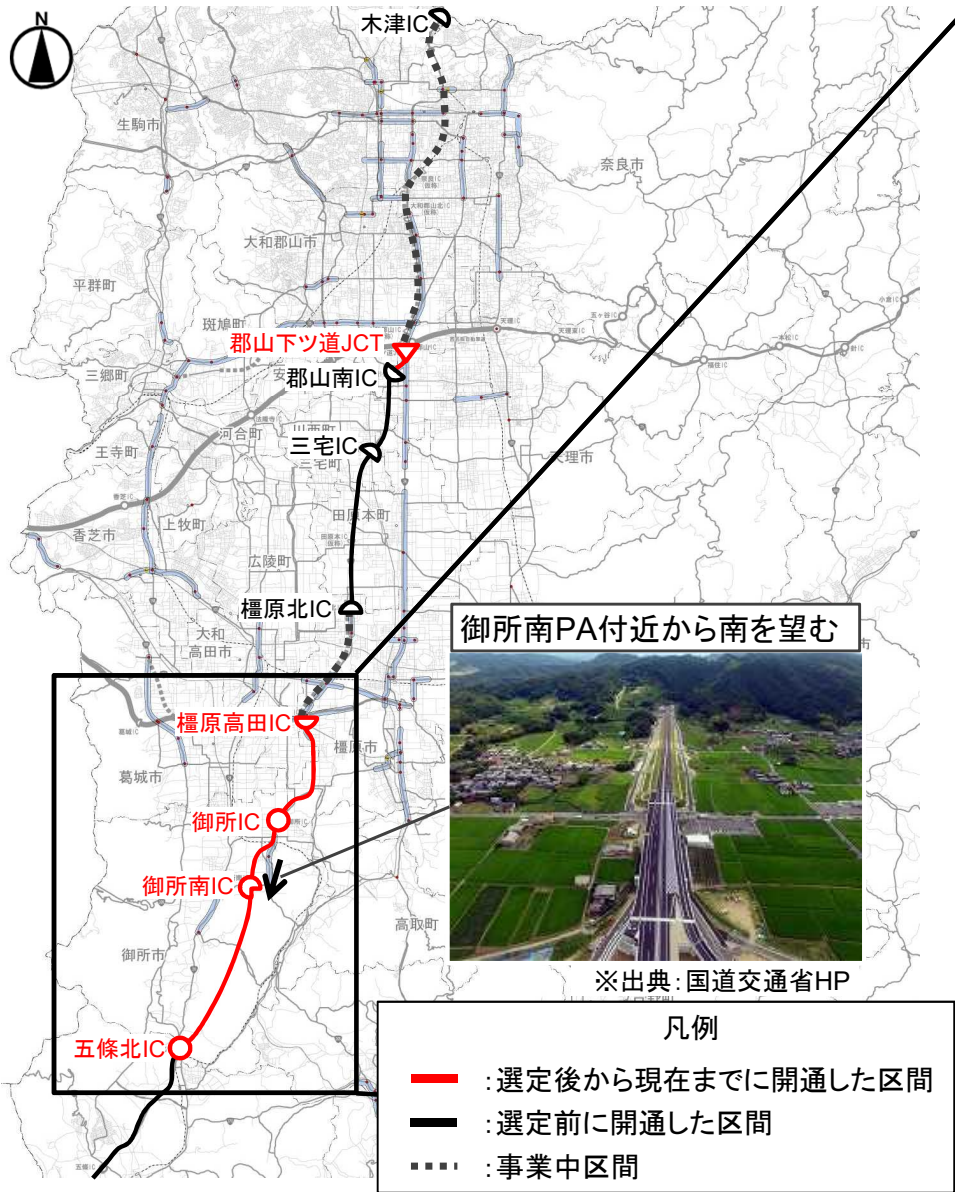
※使用データ:ETC2.0プローブデータ

※使用データ:ETC2.0プローブデータ

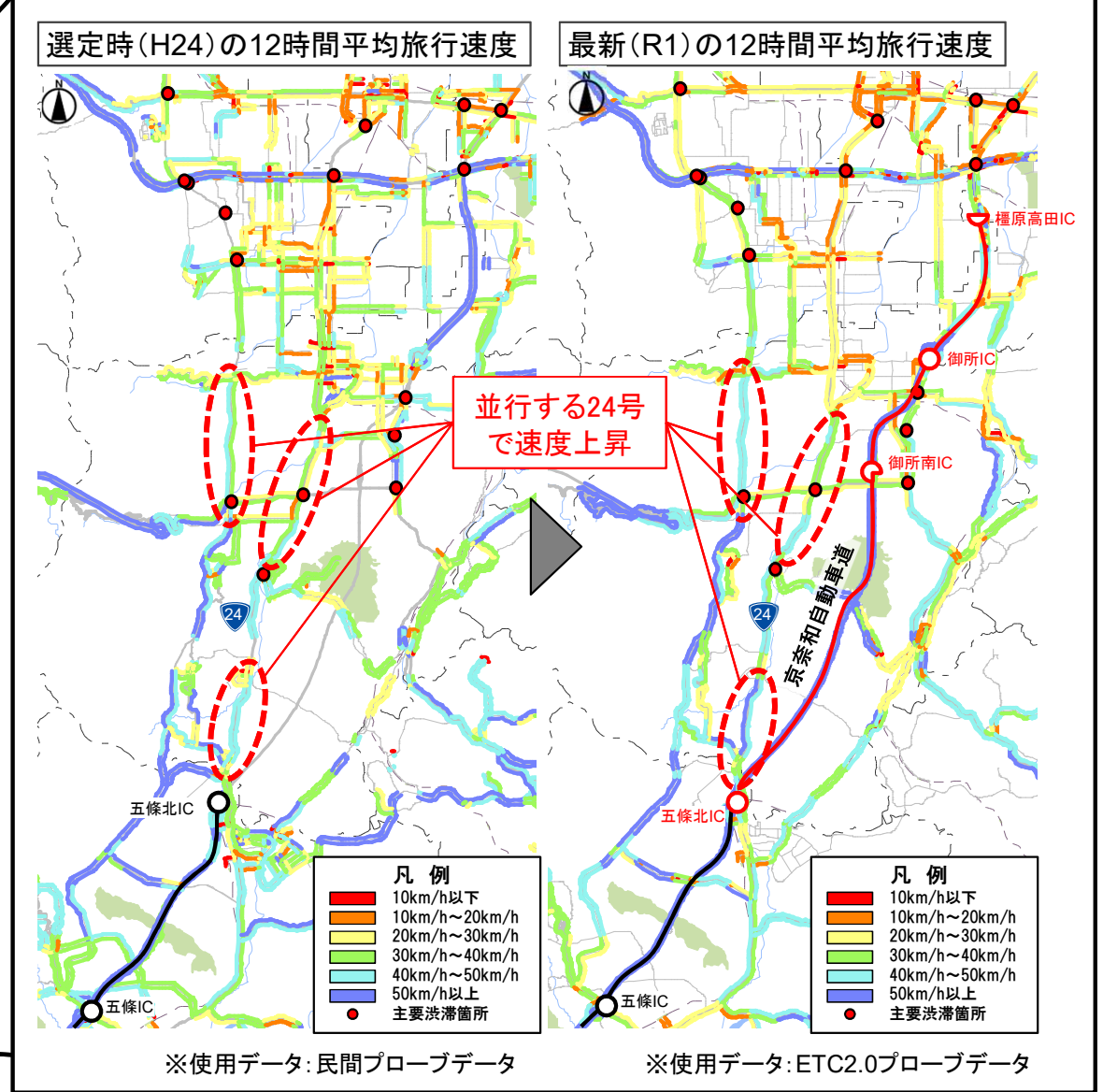
# 道路ネットワーク整備の推進

- ・渋滞対策として京奈和自動車道を中心とした道路ネットワークの整備を推進。
- ・主要渋滞箇所の選定以降に開通した御所IC～五條北ICの並行区間では御所市付近で旅行速度の向上効果がみられる。

<京奈和自動車道の整備状況>



<京奈和自動車道(檀原高田IC～五條北IC)整備前後の速度状況>

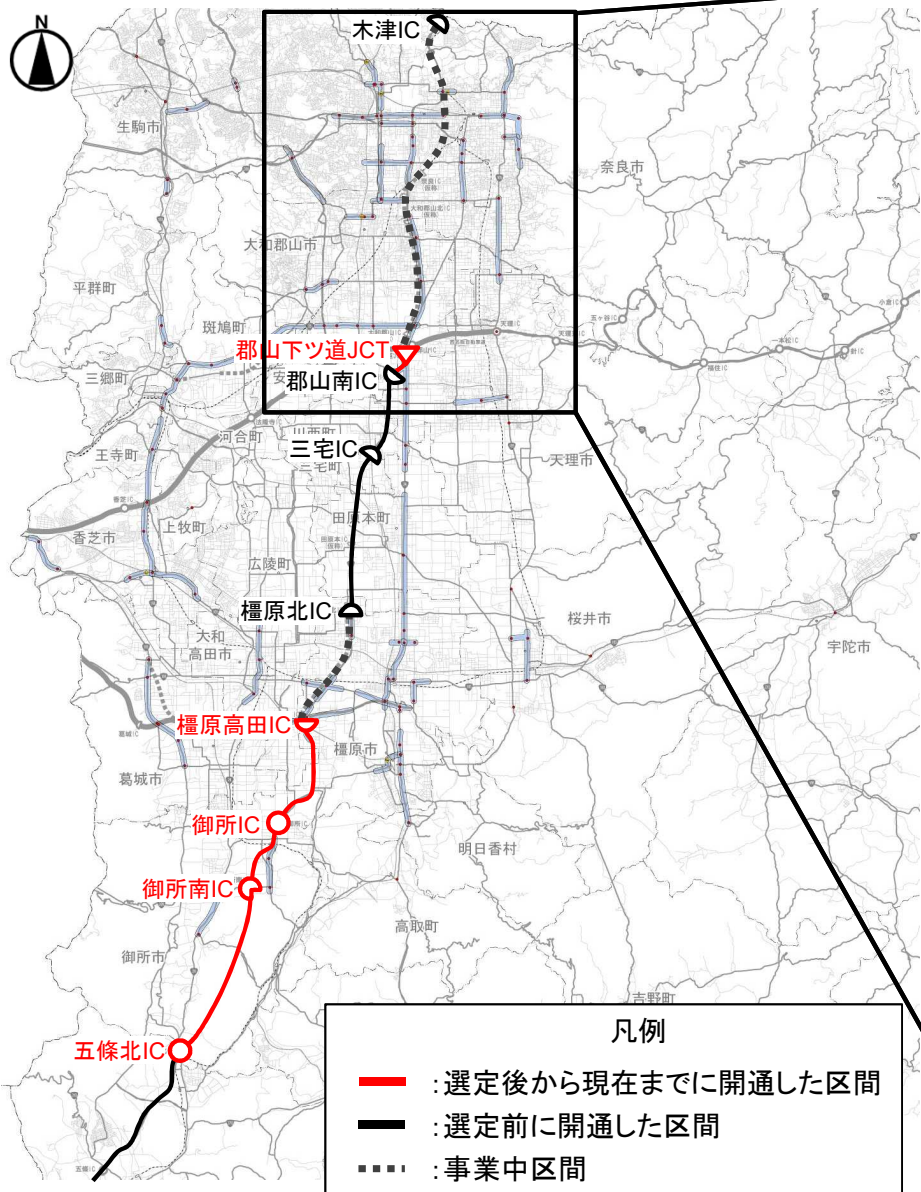




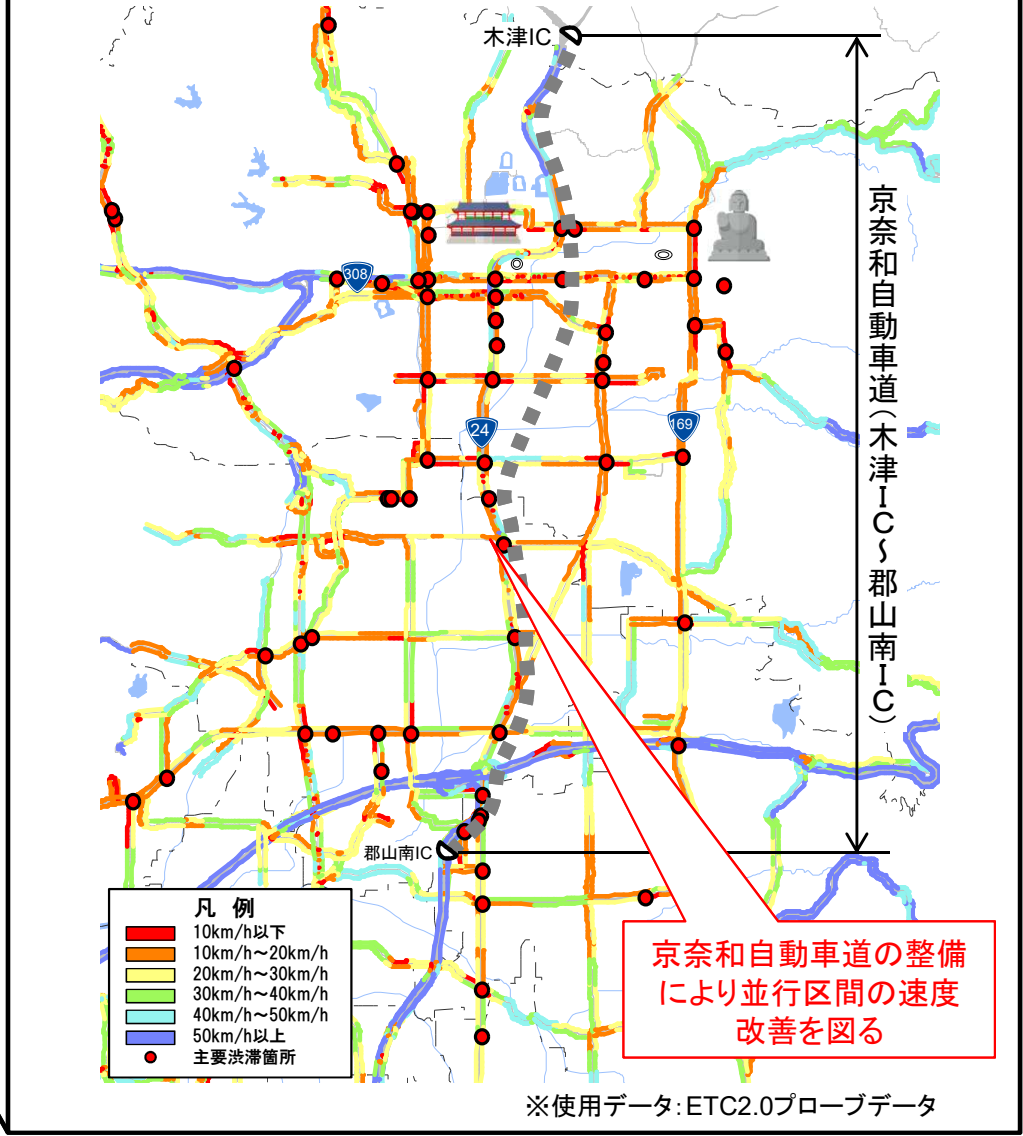
# 更なるネットワーク整備の推進

・慢性的に渋滞している奈良市域等での渋滞解消に向けて、京奈和自動車道の残る区間の整備を継続して推進していく

<京奈和自動車道の整備状況>



<奈良市域の平日タピーク(17-18時帯)の平均旅行速度>





令和元年度  
第2回 奈良県渋滞対策協議会

【主要渋滞箇所のモニタリング】

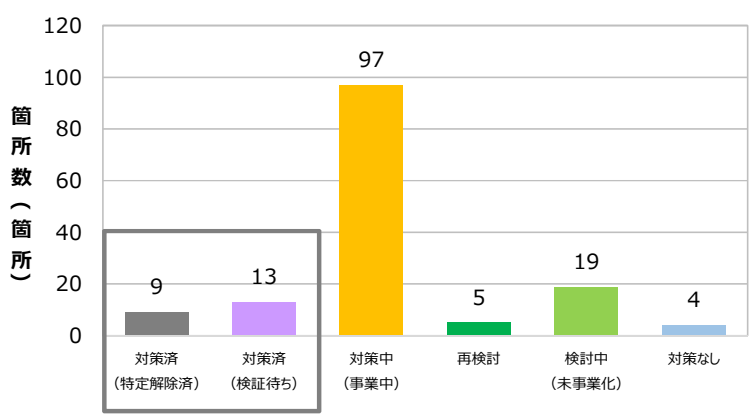
---

令和2年2月4日

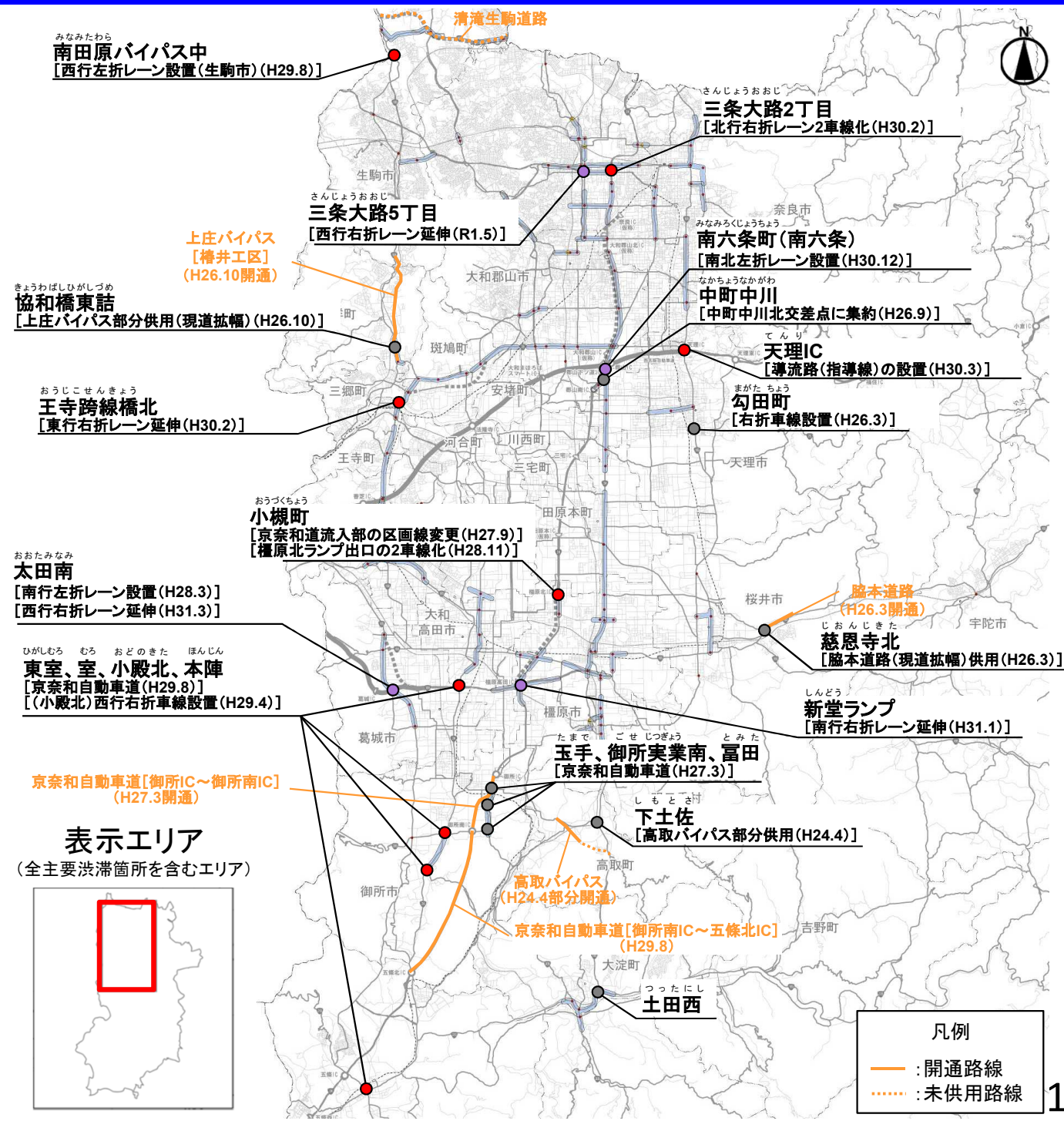
# 主要渋滞箇所への対策進捗状況

- ・主要渋滞箇所選定後から着実に対策を推進。
- ・現在までに9箇所が特定解除。
- ・今回は対策済でデータが蓄積された9箇所についてモニタリングを実施。

＜対策実施状況(前回協議会時点(R1.8))＞

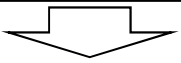


- ### 対策実施箇所
- モニタリング済み(対策済)  
:9箇所  
⇒主要渋滞箇所から除外
  - 今回モニタリング箇所  
:9箇所
  - 検証待ち箇所  
:4箇所  
※対策実施後2年目以降にモニタリング



# 主要渋滞箇所のモニタリング方法・結果

- ・平成29年度渋滞対策協議会において『奈良県内の主要渋滞箇所の特定解除フロー』を決定。
- ・対策実施箇所や選定基準に2年連続非該当箇所についてモニタリングを実施し、渋滞対策協議会において解除候補の評価を行うこととなっている。



- ・今回は9箇所を対象にモニタリングを実施。
- ・結果、対策済(特定解除)が3箇所、モニタリング継続が1箇所、再検討が4箇所、対策中が1箇所となった。

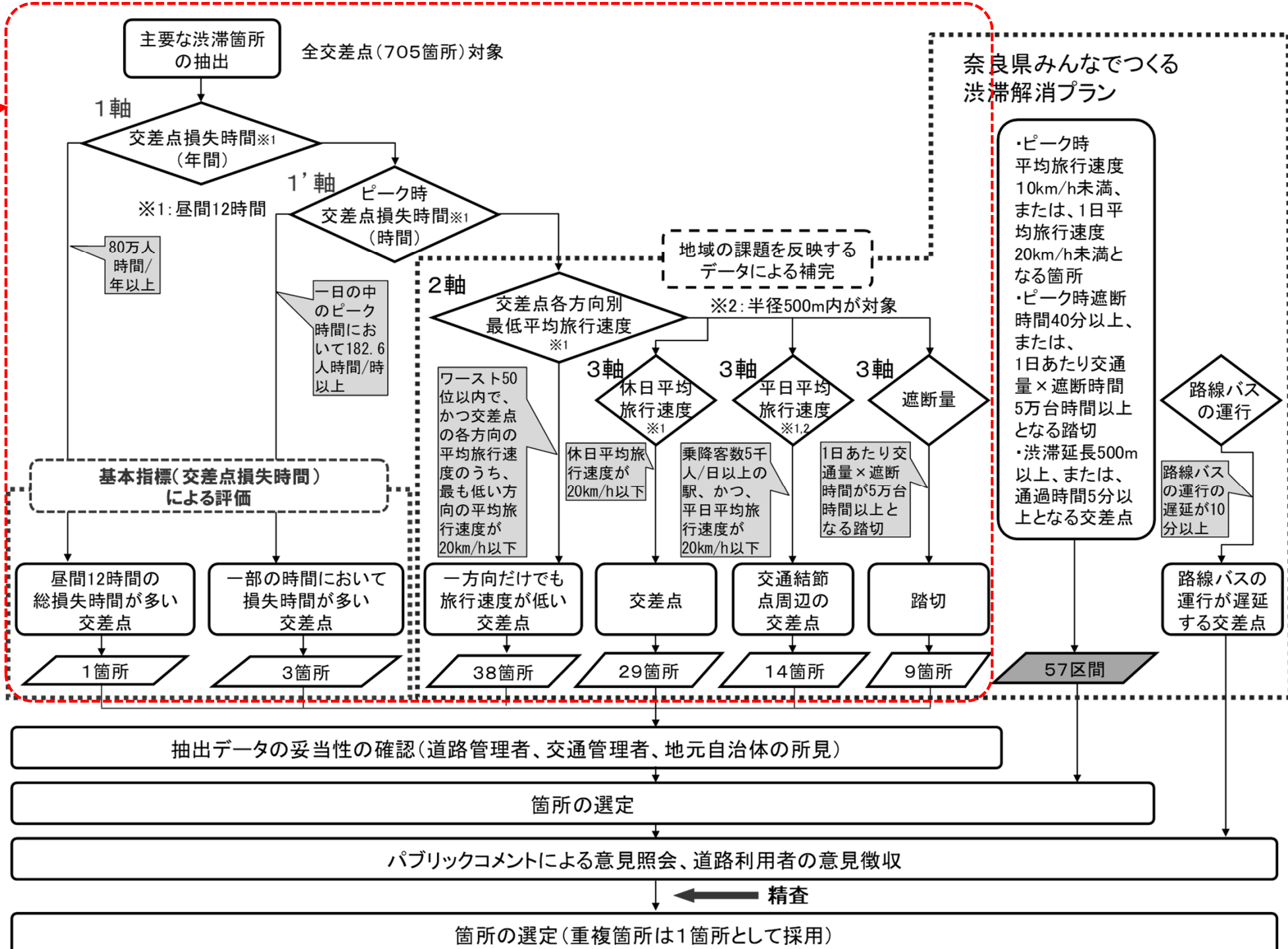
<モニタリング結果一覧表>

No	箇所	抽出基準	主な対策内容(対策日)	区分	対策状況(前回)	対策状況(今回)
—	土田西交差点	奈良県指標	—	2年連続非該当	対策済(特定解除)	—
—	本町1丁目交差点	2軸	左直車線設置等(H30.2)	対策実施箇所	対策中	—
—	三室交差点	3軸(休日速度)	交差点内導流表示の変更(H30.2)	対策実施箇所	対策中	—
1	南田原バイパス中交差点	パブコメ+速度	西行左折レーン設置(生駒市)(H29.8)	対策実施箇所	モニタリング継続	対策済(特定解除)
2	王寺跨線橋北交差点	3軸(休日速度)	東行右折レーン延伸(H30.2)	対策実施箇所	モニタリング継続	モニタリング継続
3	室交差点	奈良県指標	京奈和道御所南IC~五條北IC(H29.8)	対策実施箇所	—	対策済(特定解除)
4	小殿北交差点	パブコメ+速度	京奈和道御所南IC~五條北IC(H29.8) 西行右折車線設置(H29.4)	対策実施箇所	—	再検討
5	本陣交差点	3軸(休日速度)	京奈和道御所南IC~五條北IC(H29.8)	対策実施箇所	—	対策中
6	東室交差点	3軸(休日速度)	京奈和道御所南IC~五條北IC(H29.8)	対策実施箇所	—	再検討
7	小槻町交差点	委員意見	京奈和道流入部の区画線変更(H27.9) 橿原北ランプ出口の2車線化(H28.11)	対策実施箇所	—	対策済(特定解除)
8	天理IC交差点	3軸(休日速度)	導流路(指導線)の設置(H30.3)	対策実施箇所	—	再検討
9	三条大路2丁目交差点	3軸(休日速度)	北行右折レーン2車線化(H30.2)	対策実施箇所	—	再検討

※対策実施箇所4箇所(三条大路5丁目、新堂ランプ、太田南、南六条町(南六条))は、対策後1年のデータが蓄積されていないため検証待ちとする。

# 【参考】主要渋滞箇所選定時(平成25年1月公表)の基準

指標により評価した部分(1軸〜3軸)





# 【参考】主要渋滞箇所選定時(平成25年1月公表)指標

・全国道路・街路交通情勢調査による交通量調査結果や道路プローブデータ※1を用いて各指標を算出。

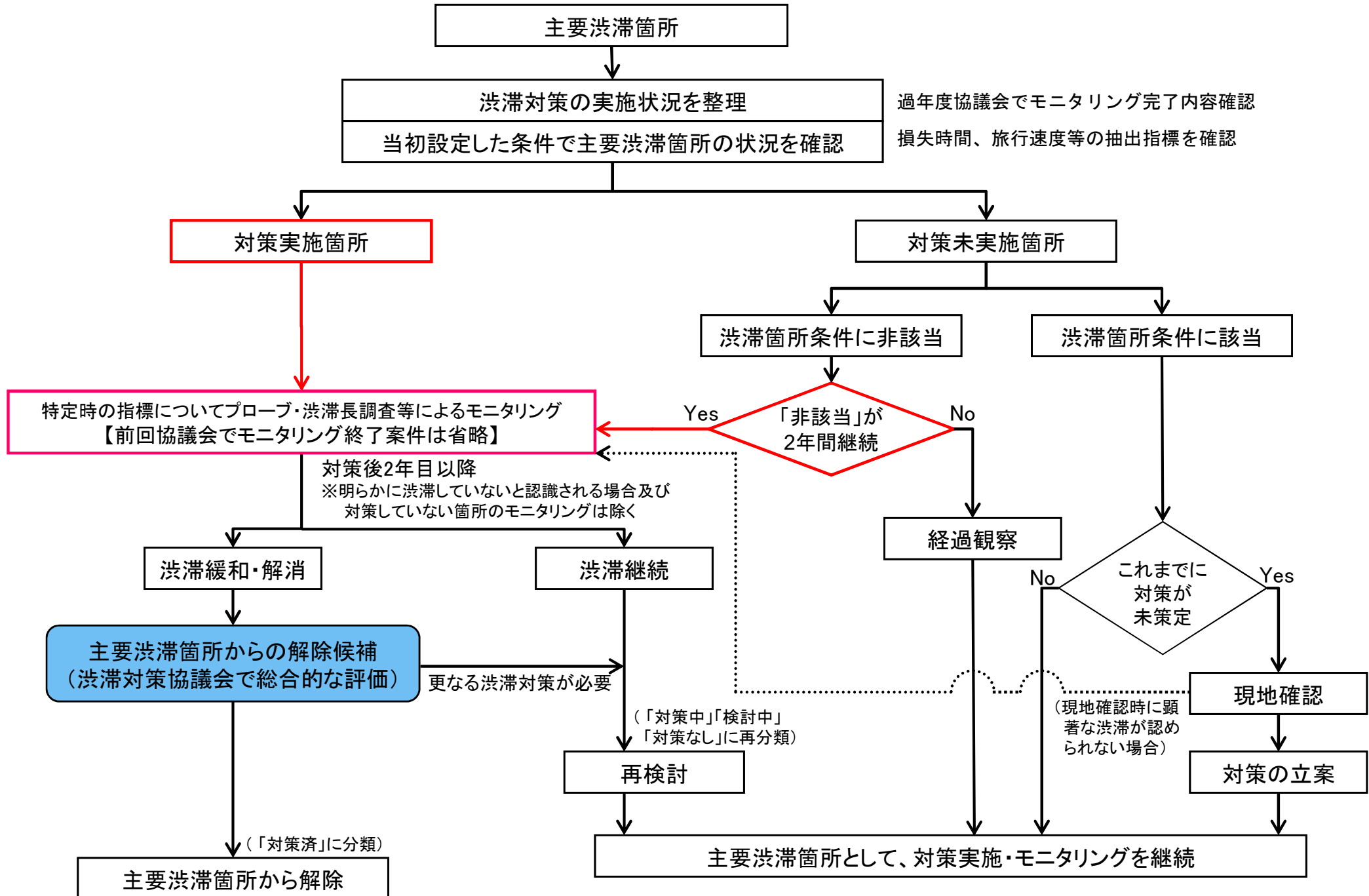
項目	指標	判定基準
1軸	交差点損失時間(年間)※2※3	80万人時間/年以上
1'軸	ピーク時交差点損失時間(時間) ※2※3	182.6人時間/時以上
2軸	交差点方向別最低平均旅行速度 (平日)※2	交差点損失時間がワースト50位以内、かつ、 各方向の平均旅行速度のうち、最も低い方向 の平均旅行速度が20km/h以下
3軸 (交差点-1)	交差点方向別最低平均旅行速度 (休日)※2	最も低い方向の平均旅行速度が20km/h以下
3軸 (交差点-2)	鉄道駅からの距離 交差点方向別最低平均旅行速度 (平日)※2	乗降客数5千人/日以上 の駅から500m以内 最も低い方向の平均旅行速度が20km/h以下
3軸 (踏切)	踏切遮断量 (1日あたり交通量×遮断時間)	5万台時間/日以上

※1:プローブデータとは、特定のカーナビ等の車載器を搭載した車両について時々刻々のGPS位置情報を記録したデータであり、これを分析することで道路区間別の平均旅行速度を把握することができる

※2:昼間12時間の値による

※3:渋滞損失時間は以下の式により時間帯別に算出し、昼間12時間の値を合計(365日に乗じて年換算)  
 $(\text{時間帯別交通量}) \times \{(\text{時間帯別の所要時間}) - (\text{非混雑時の所要時間})\} \times (\text{1台あたりの乗車人員})$

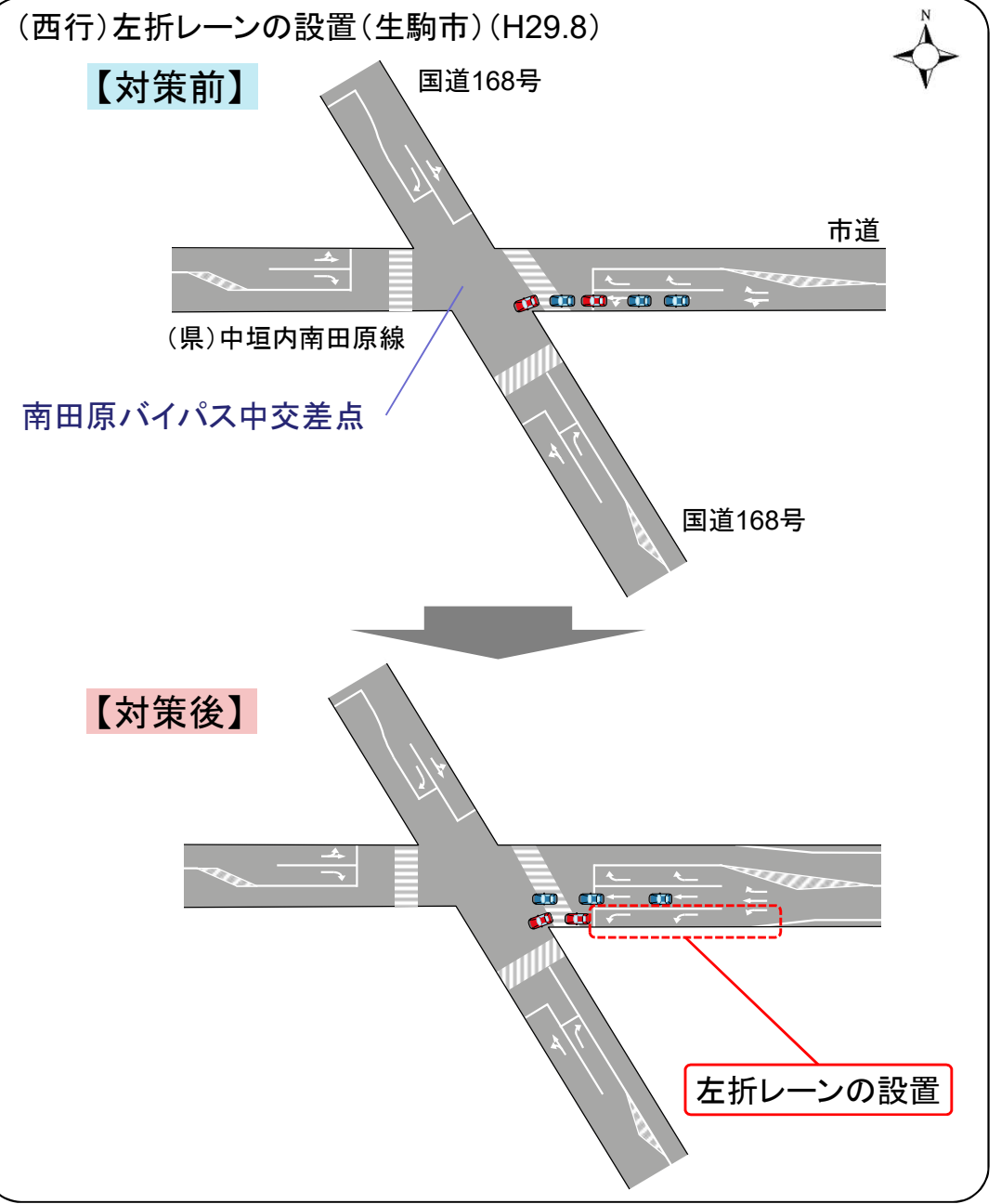
# 【参考】奈良県内の主要渋滞箇所の特定期解除フロー



※対策中: 対策案について事業中、検討中: 対策案について未事業化

# 主要渋滞箇所のモニタリング (1/9 南田原バイパス中交差点)

みなみかわら  
**■南田原バイパス中交差点【モニタリング継続箇所】**



# 主要渋滞箇所のモニタリング (1/9 南田原バイパス中交差点)

## ■南田原バイパス中交差点【モニタリング継続箇所】

選定理由: パブコメ+平日旅行速度20km/h以下

- ・「南田原バイパス中交差点」では、対策により西行で渋滞緩和しているが、東行で旅行速度が選定基準を下回るため、速度低下要因を分析することとなっていた。
  - ・速度算出区間と信号現示を見ると、東行は区間長が短く、信号待ち時間が長いため、信号1回待ちで20km/h未満になりやすいと考えられる。
- ⇒【分類案】東行では20km/h以下であるものの渋滞が全く発生しておらず、北行についても短い渋滞であることを踏まえ、『対策済(特定解除)』に分類する。

### ■最新の渋滞状況

<平日渋滞長の変化>

	対策前 H21.9.2(水)	対策後 H30.10.24(水)	評価
方向①: 北行	0m	80m	発生
方向②: 南行	0m	0m	—
方向③: 東行	0m	0m	—
方向④: 西行	300m	40m	緩和

<平日速度の変化>

※太字は対策方向

	選定時 H24.9-11	対策後 R1.9-11	評価
方向①: 北行	25km/h	21km/h	○
方向②: 南行	27km/h	25km/h	○
方向③: 東行	15km/h	12km/h	×
方向④: 西行	14km/h	20km/h	○

※H24: 民間プローブデータ、R1: ETC2.0データ ※太字は対策方向  
※方向④: 走行履歴データより旅行速度を算出

### ■東行の速度低下要因

<速度算出区間>

東行の区間長が短い

<南田原バイパス中交差点の信号現示>

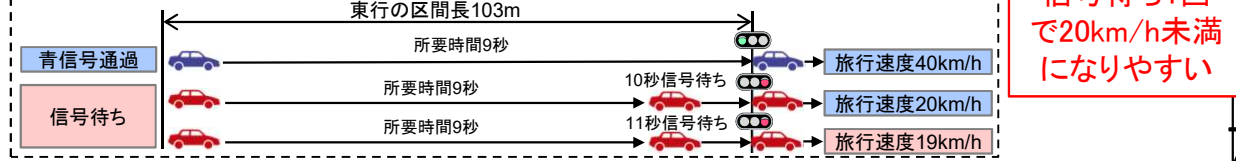
	青時間	右折専用	赤時間
方向①: 北行	50秒	7秒	53秒
方向②: 南行	50秒	7秒	53秒
方向③: 東行	40秒	7秒	63秒
方向④: 西行	40秒	7秒	63秒

東西方向の信号待ち時間が長い

<選定基準(20km/h)以上で通行するための所要時間>

	区間長	選定基準 (旅行速度)	選定基準以上 になる所要時間	(参考)最大 信号待ち時間	(参考) 現状の所要時間
方向①: 北行	479m	20km/h	86秒	53秒	81秒
方向②: 南行	424m	20km/h	76秒	53秒	62秒
方向③: 東行	103m	20km/h	19秒	63秒	31秒

<例: 東行を規制速度40km/hで通行する場合>





# 主要渋滞箇所のモニタリング ( 2/9 王寺跨線橋北交差点 )

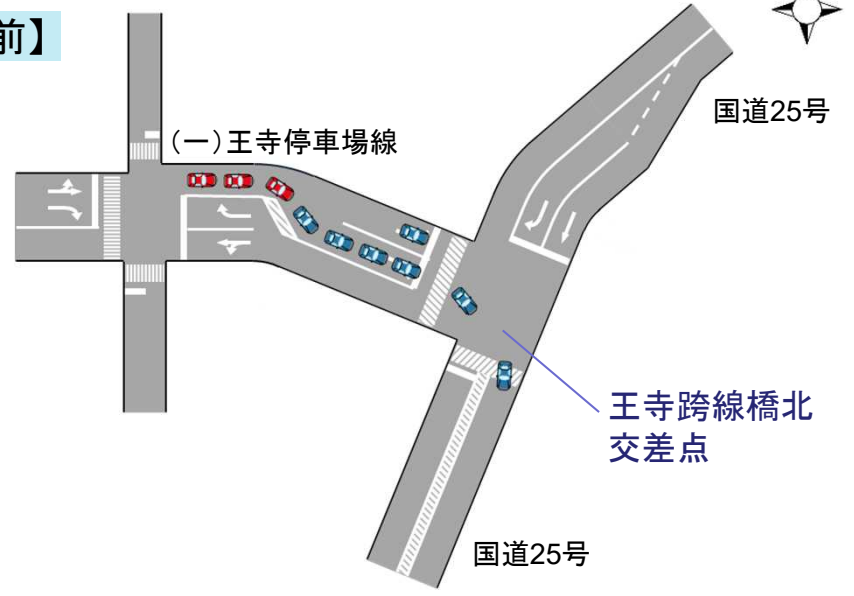
おうじこせんきょう

## ■王寺跨線橋北交差点【モニタリング継続箇所】

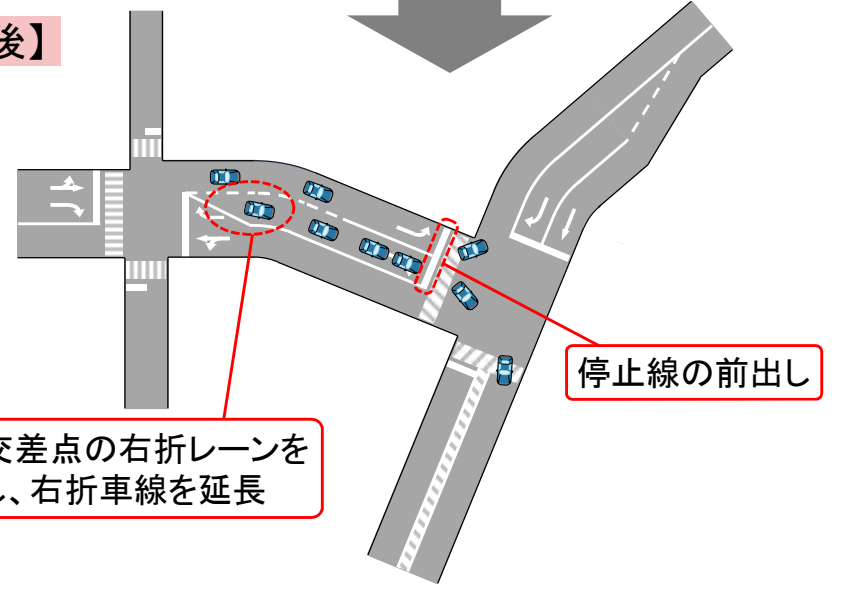


西側流入部右折レーン延伸 (H30.2)

【対策前】



【対策後】



# 主要渋滞箇所のモニタリング (2/9 王寺跨線橋北交差点)

## ■ 王寺跨線橋北交差点【モニタリング継続箇所】

選定理由: 3軸(休日平均旅行速度20km/h以下)

- 「王寺跨線橋北交差点」では、対策により東行で渋滞緩和しているものの、東行で旅行速度が選定基準を下回るため、速度低下要因を分析することとなっていた。
- 速度算出区間と信号現示を見ると、東行は区間長が短く、信号待ち時間も長いため、信号1回待ちで20km/h未満になりやすいと考えられる。

### ■ 最新の渋滞状況

<休日渋滞長の変化>

	対策前 H28.10.2(日)	対策後 H30.8.26(日)	評価
方向①: 南行	90m	0m	解消
方向②: 北行	0m	0m	—
方向③: 東行	180m	70m	緩和

※太字は対策方向

<休日速度の変化>

	選定時 H24.9-11	対策後 R1.9-11	評価
方向①: 南行	16km/h	17km/h	×
方向②: 北行	21km/h	21km/h	○
方向③: 東行	3km/h	4km/h	×

※太字は対策方向

### ■ 東行の速度低下要因

<速度算出区間>



<王寺跨線橋北交差点の信号現示>

	青時間	赤時間
方向①: 南行	133秒	37秒
方向②: 北行	123秒	47秒
方向③: 東行	31秒	139秒

東行の信号待ち時間が長い

<選定基準(20km/h)以上で通行するための所要時間>

	区間長	選定基準 (旅行速度)	選定基準以上 になる所要時間	(参考)最大信号 待ち時間	(参考) 現状の所要時間
方向①: 南行	138m	20km/h	25秒	37秒	29秒
方向②: 北行	357m	20km/h	64秒	47秒	60秒
方向③: 東行	65m	20km/h	12秒	139秒	57秒

<例: 東行を規制速度40km/hで通行する場合>



信号待ち1回で20km/h未満になりやすい



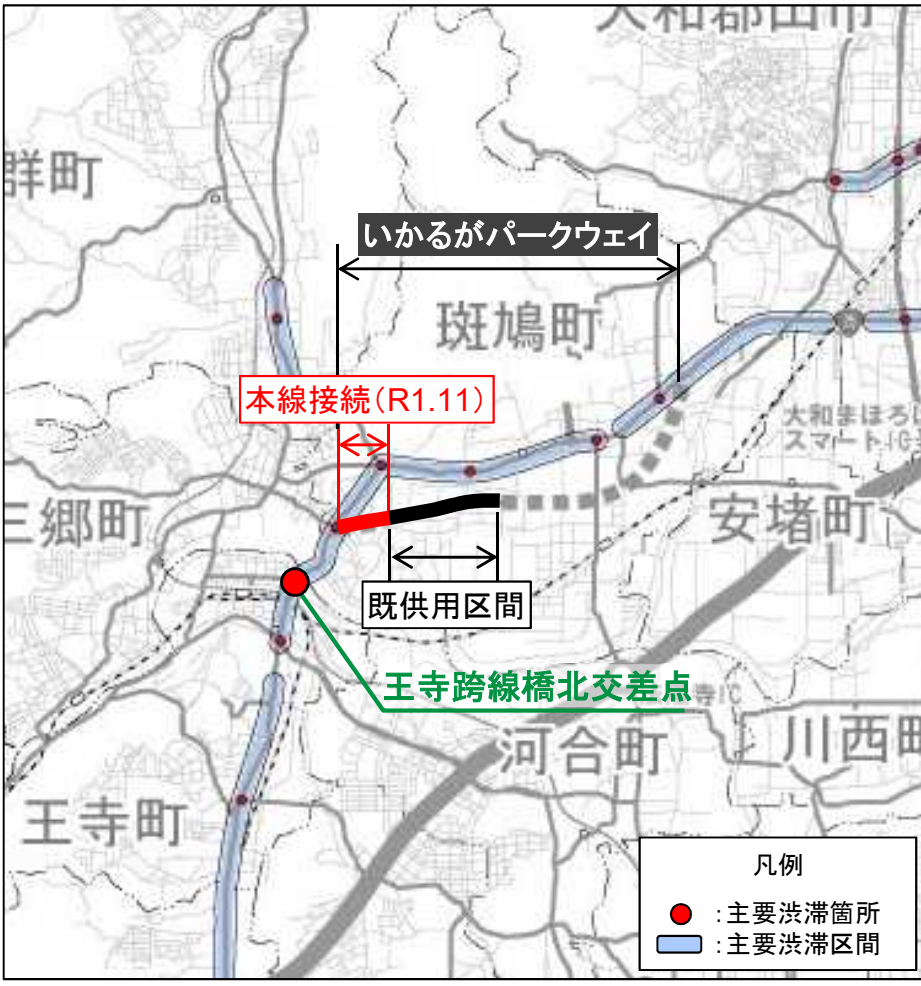
# 主要渋滞箇所のモニタリング (2/9 王寺跨線橋北交差点)

## ■ 王寺跨線橋北交差点【モニタリング継続箇所】

選定理由: 3軸 (休日平均旅行速度20km/h以下)

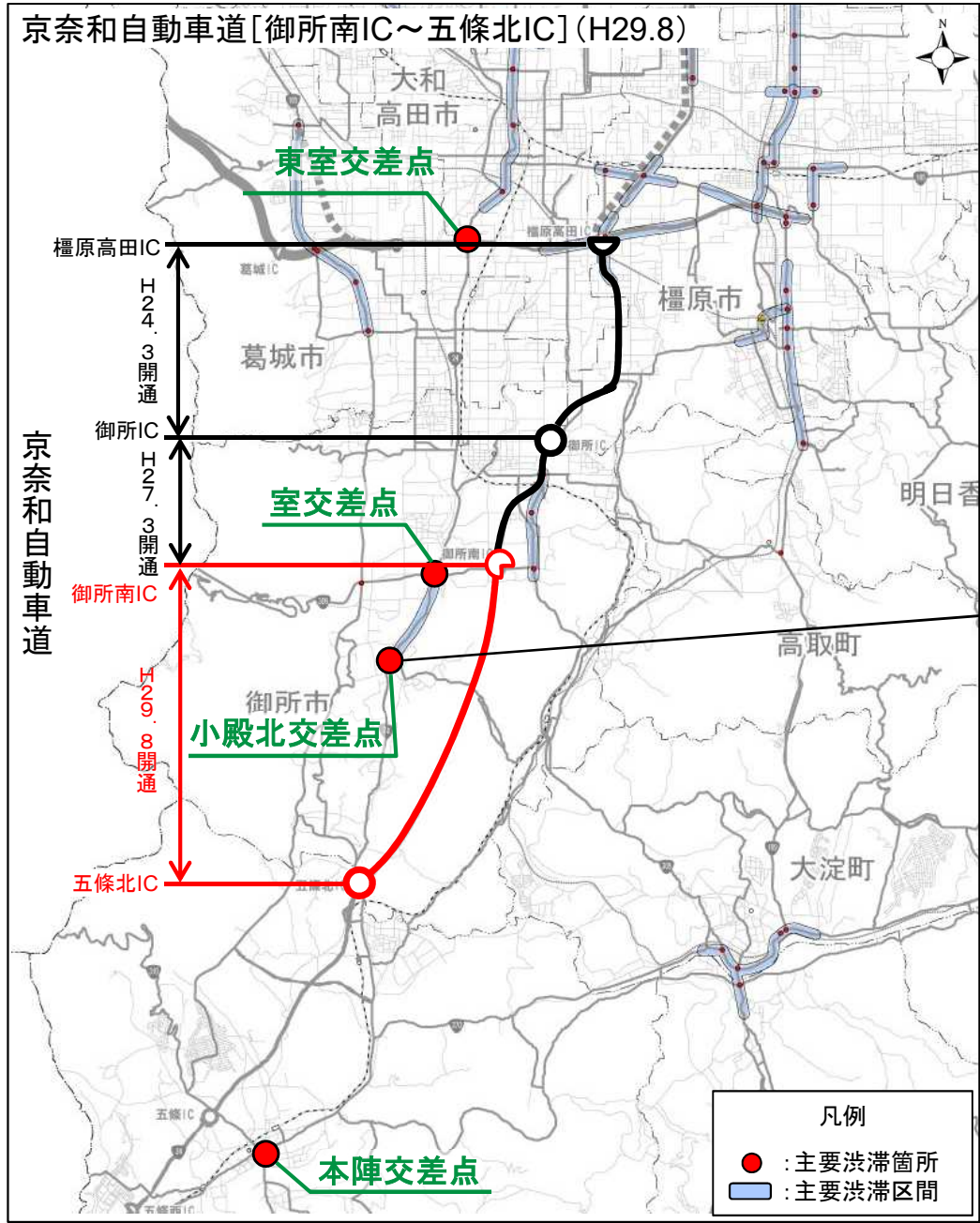
・一方、南行は渋滞していないものの、旅行速度が停滞傾向となっている。  
 ⇒【分類案】南行では渋滞の改善がみられるものの旅行速度が停滞傾向であり、いかるがパークウェイの国道25号への接続により南北方向の交通状況の変化も想定されるため、『モニタリング継続』に分類する。

<いかるがパークウェイの整備状況>



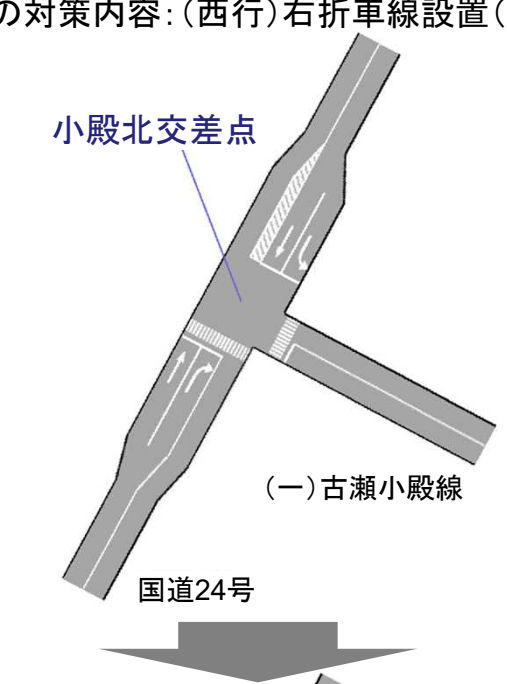
# 主要渋滞箇所のモニタリング (室交差点・小殿北交差点・本陣交差点・東室交差点)

## ■ 室交差点・小殿北交差点・本陣交差点・東室交差点 【対策実施箇所 (対策後2年目以降)】

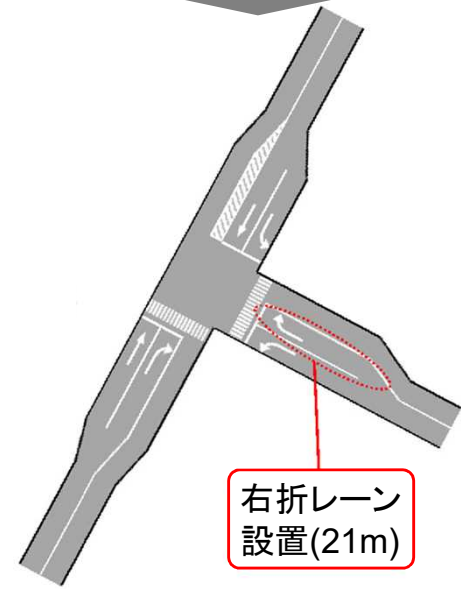


### 小殿北交差点の対策内容: (西行)右折車線設置 (H29.4)

#### 【対策前】



#### 【対策後】





# 主要渋滞箇所のモニタリング (3/9 室交差点)

## ■<sup>むろ</sup>室交差点【対策実施箇所（対策後2年目以降）】

選定理由：渋滞延長500m以上or通過時間5分以上

・「室交差点」では、対策により平日の南北方向での渋滞が解消し、東西方向でも改善している。  
 ・一方、休日の渋滞状況を見ると、西行で通過時間が選定基準(5分以上)を一時的に超過している。  
 ⇒【分類案】休日の西行で通過時間が選定基準を超えているものの、選定基準を超えたのは突発事象による1度だけであり、渋滞の緩和傾向が確認できることから『対策済(特定解除)』に分類する。

### ■対策後の渋滞状況(平日)

<平日渋滞長の変化>

	対策前 H27.6.24 (水)	対策後 R1.11.19 (火)	判定
方向①:北行	60m	0m	解消
方向②:南行	380m	0m	解消
方向③:東行	80m	50m	緩和
方向④:西行	260m	100m	緩和

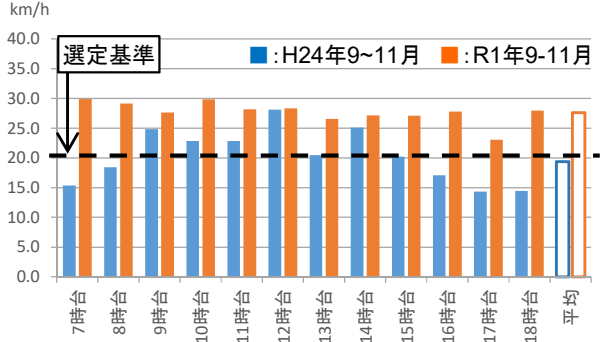
※太字は対策方向

<平日速度の変化>

	選定時 H24.9-11	最新 R1.9-11
方向①:北行	19km/h ×	28km/h ○
方向②:南行	27km/h ○	34km/h ○
方向③:東行	25km/h ○	28km/h ○
方向④:西行	30km/h ○	28km/h ○

※H24:民間プローブデータ、R1:ETC2.0データ  
 ※太字は対策方向

<時間帯別旅行速度>  
 方向①[国道24号・北行]



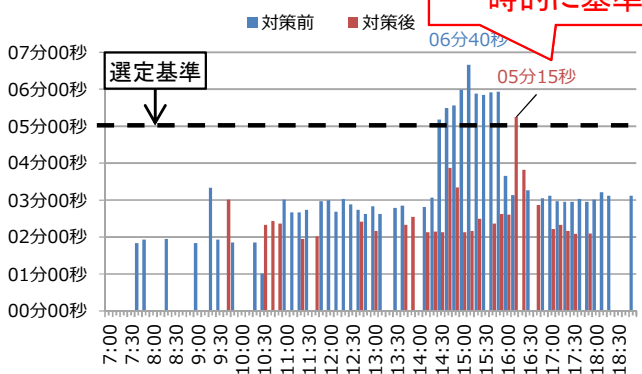
### ■対策後の渋滞状況(休日)

<休日通過時間の変化>

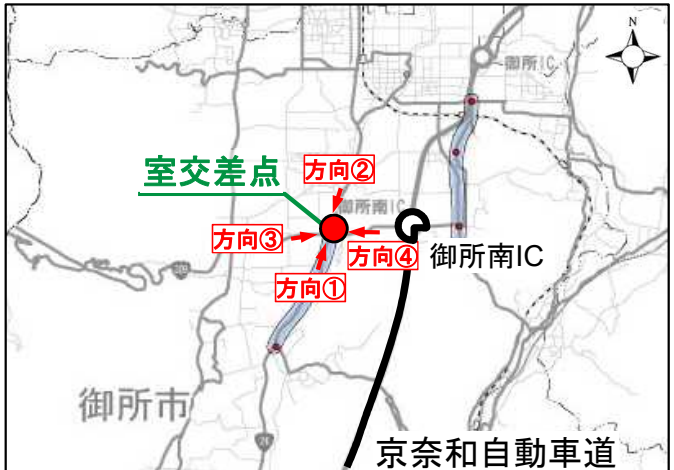
	対策前 H27.6.28(日)	対策後 R1.12.1(日)	評価
方向①:北行	7分22秒	0分00秒	○
方向②:南行	0分00秒	0分00秒	○
方向③:東行	2分38秒	2分45秒	○
方向④:西行	6分40秒	5分15秒	×

※太字は対策方向

<時間帯別通過時間>  
 方向④[国道309号・西行]



大型車が沿道施設(ガソリンスタンド)へ流入したことにより一時的に基準超過



# 主要渋滞箇所のモニタリング (4/9 小殿北交差点)

## 小殿北交差点【対策実施箇所（対策後2年目以降）】

選定理由: パブコメ+平日旅行速度20km/h以下

・「小殿北交差点」では、対策により南行で旅行速度が向上しているものの、西行では旅行速度が20km/h以下となっている。  
 ・対策後の渋滞状況をみると、平日の夕方のみ一時的に渋滞が発生している。  
 ⇒【分類案】西行きでは対策後において20km/h以下となっており、夕方において渋滞も発生しているため、『再検討』に分類する。

### 対策後の旅行速度状況

＜平日速度の変化＞

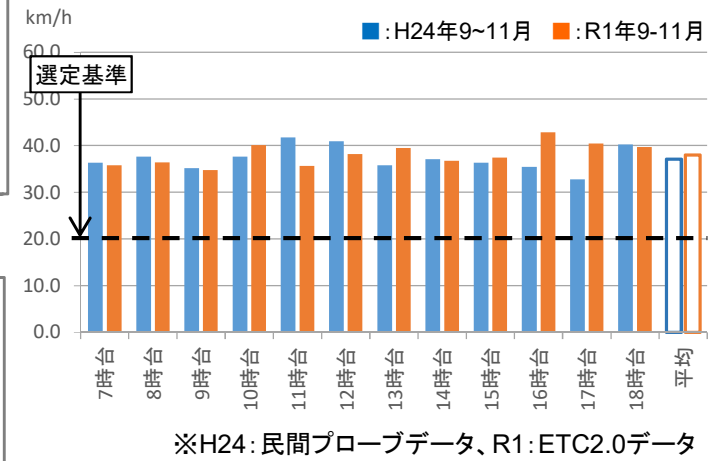
	選定時 H24.9-11		最新 R1.9-11	
方向①:北行	43km/h	○▶	42km/h	○
方向②:南行	37km/h	○▶	38km/h	○
方向③:西行	13km/h	×▶	13km/h	×

※太字は対策方向

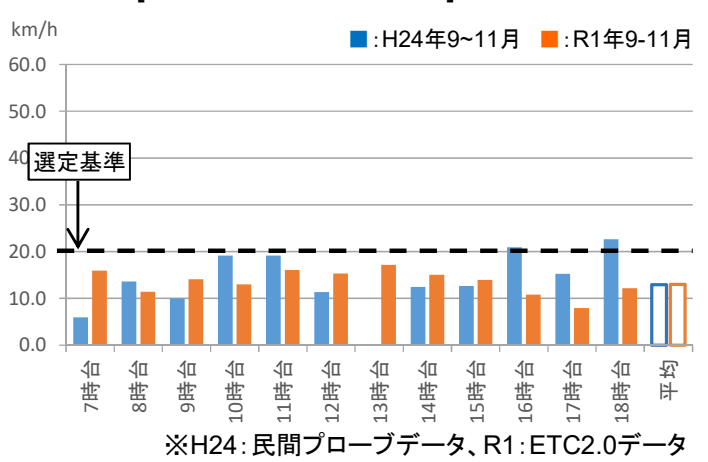
※H24: 民間プローブデータ、R1: ETC2.0データ

＜時間帯別旅行速度の変化＞

➤ 方向②[国道24号・南行]



➤ 方向③[県道古瀬小殿線・西行]



### 対策後の渋滞状況

＜最大渋滞長＞

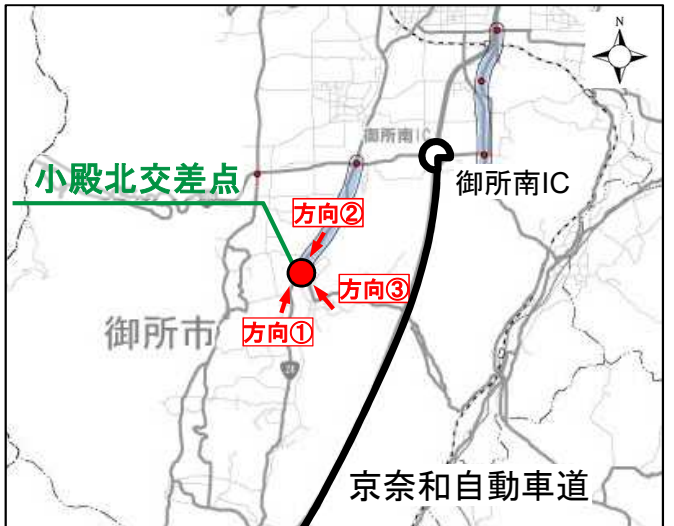
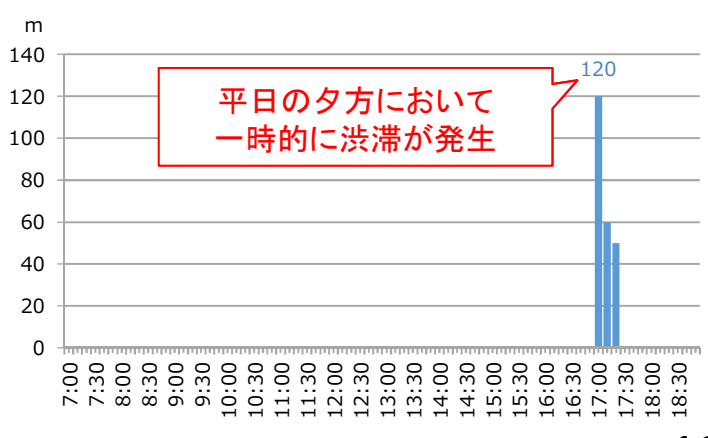
	対策後(平日) R1.11.27(水)	対策後休日 R1.12.1(日)
方向①:北行	0m	0m
方向②:南行	0m	0m
方向③:西行	120m	0m

※太字は対策方向

※対策前のデータがないため、対策後のみ整理

＜時間帯別渋滞長＞

方向③[県道古瀬小殿線・西行]



# 主要渋滞箇所のモニタリング (5/9 本陣交差点)

## ■本陣交差点【対策実施箇所（対策後2年目以降）】

選定理由:3軸(休日平均旅行速度20km/h以下)

・「本陣交差点」では、京奈和自動車道(御所南IC～五條北IC)の開通後、東西方向で交通量が減少し、渋滞も発生していない。  
 ・一方、南北方向では交通量が増加傾向であり、渋滞長に変化がなく、旅行速度も低下している。  
 ⇒【分類案】当該箇所では、奈良県で交差点改良を実施中であるため、「対策中」に分類する。

### ■対策後の交通状況

<休日12時間交通量の変化>

	対策前 H28.10.2 (日)	対策後 R1.12.1 (日)	評価
方向①:東行	4,800台	4,500台	減少
方向②:西行	5,700台	4,900台	減少
方向③:北行	4,100台	4,300台	増加
方向④:南行	3,300台	3,400台	増加

※太字は対策方向

<休日渋滞長の変化>

	対策前 H28.10.2(日)	対策後 R1.12.1(日)
方向①:東行	0m	0m
方向②:西行	0m	0m
方向③:北行	40m	60m
方向④:南行	260m	200m

※太字は対策方向

### ■対策後の速度状況

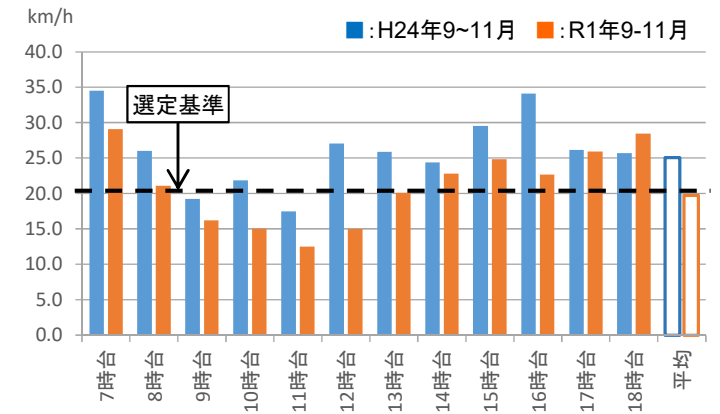
<休日速度の変化>

	選定時 H24.9-11	最新 R1.9-11
方向①:東行	20km/h ○	17km/h ×
方向②:西行	14km/h ×	13km/h ×
方向③:北行	12km/h ×	12km/h ×
方向④:南行	25km/h ○	20km/h ○

※太字は対策方向

※H24:民間プローブデータ、R1:ETC2.0データ

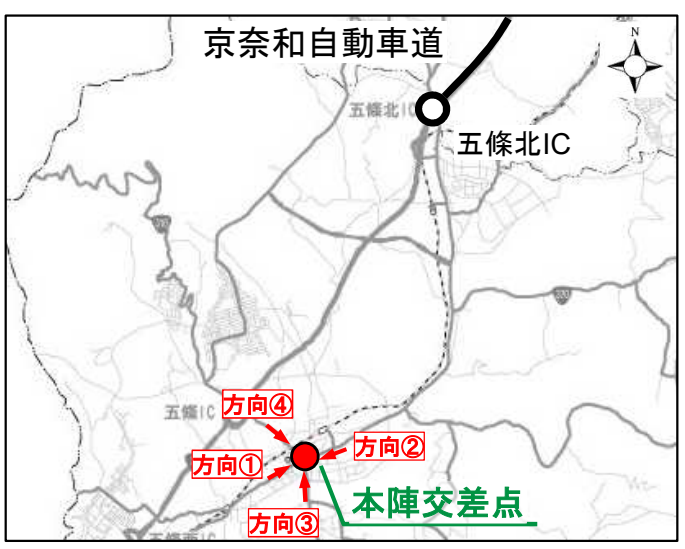
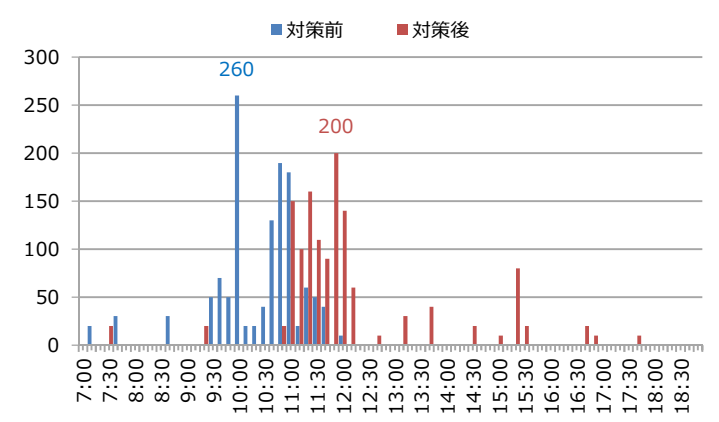
方向④[国道310号・南行]



※H24:民間プローブデータ、R1:ETC2.0データ

<時間帯渋滞長の変化>

方向④[国道310号・南行]



# 主要渋滞箇所のモニタリング (6/9 東室交差点)

## ひがしむろ ■ 東室交差点【対策実施箇所（対策後2年目以降）】

選定理由: 3軸(休日平均旅行速度20km/h以下)

「東室交差点」では、京奈和自動車道(御所南IC～五條北IC)の開通後、西行・北行で交通量が減少しているものの、依然として渋滞が発生している。開通後の旅行速度についても、北行、東行、西行で20km/h以下となっている。  
 ⇒【分類案】京奈和自動車道の開通後、交通量が減少しているものの、依然として旅行速度が低く、選定基準を下回っているため、『再検討』に分類する。

### ■ 対策後の交通状況

<休日12時間交通量の変化>

	対策前 H27.6.28 (日)	対策後 R1.12.1 (日)	評価
方向①: 東行	4,300台	4,300台	—
方向②: 西行	6,200台	5,900台	減少
方向③: 北行	8,100台	7,400台	減少
方向④: 南行	7,000台	7,000台	—

※太字は対策方向

<休日渋滞長の変化>

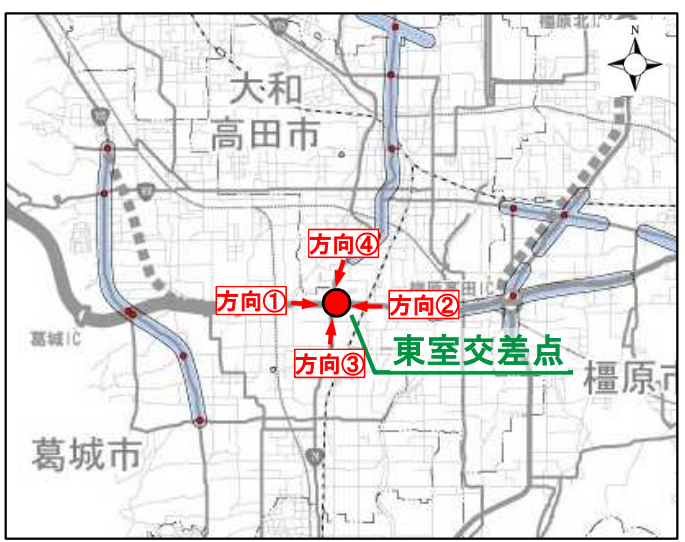
	対策前 H27.6.28(日)	対策後 R1.12.1(日)
方向①: 東行	70m	100m
方向②: 西行	80m	70m
方向③: 北行	40m	260m
方向④: 南行	0m	50m

### ■ 対策後の速度状況

<休日速度の変化>

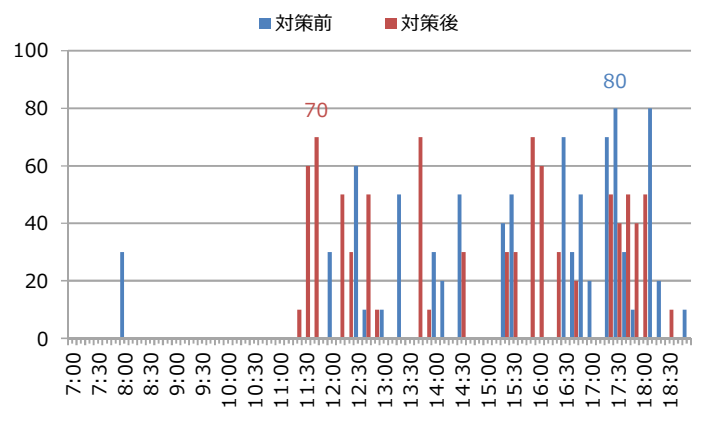
	選定時 H24.9-11		最新 R1.9-11	
方向①: 東行	5km/h	×	10km/h	×
方向②: 西行	6km/h	×	9km/h	×
方向③: 北行	12km/h	×	11km/h	×
方向④: 南行	23km/h	○	22km/h	○

※H24: 民間プローブデータ、R1: ETC2.0データ

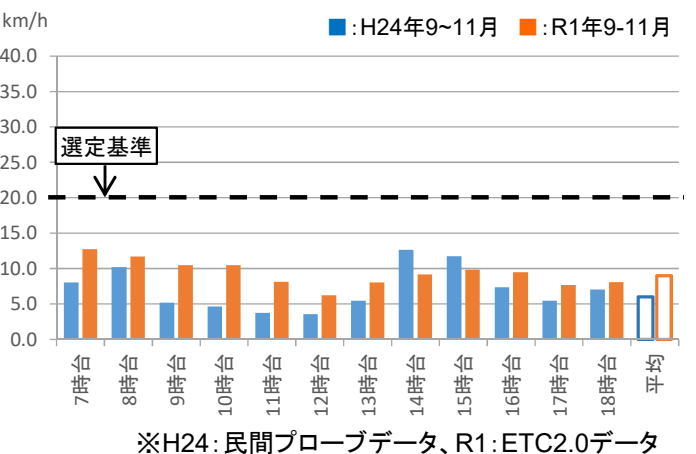


<時間帯渋滞長の変化>

方向②[国道24号・西行]



方向②[国道24号・西行]



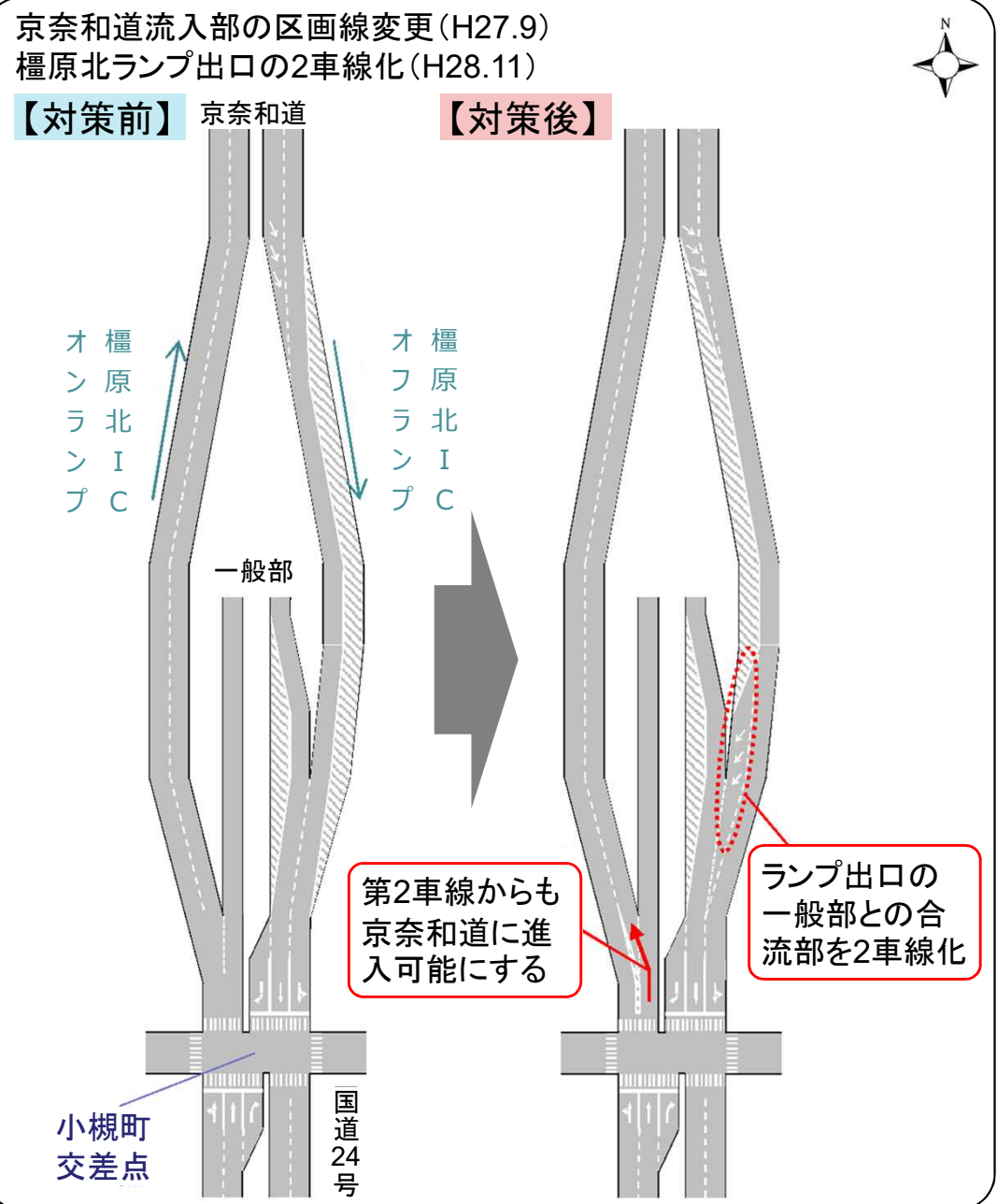
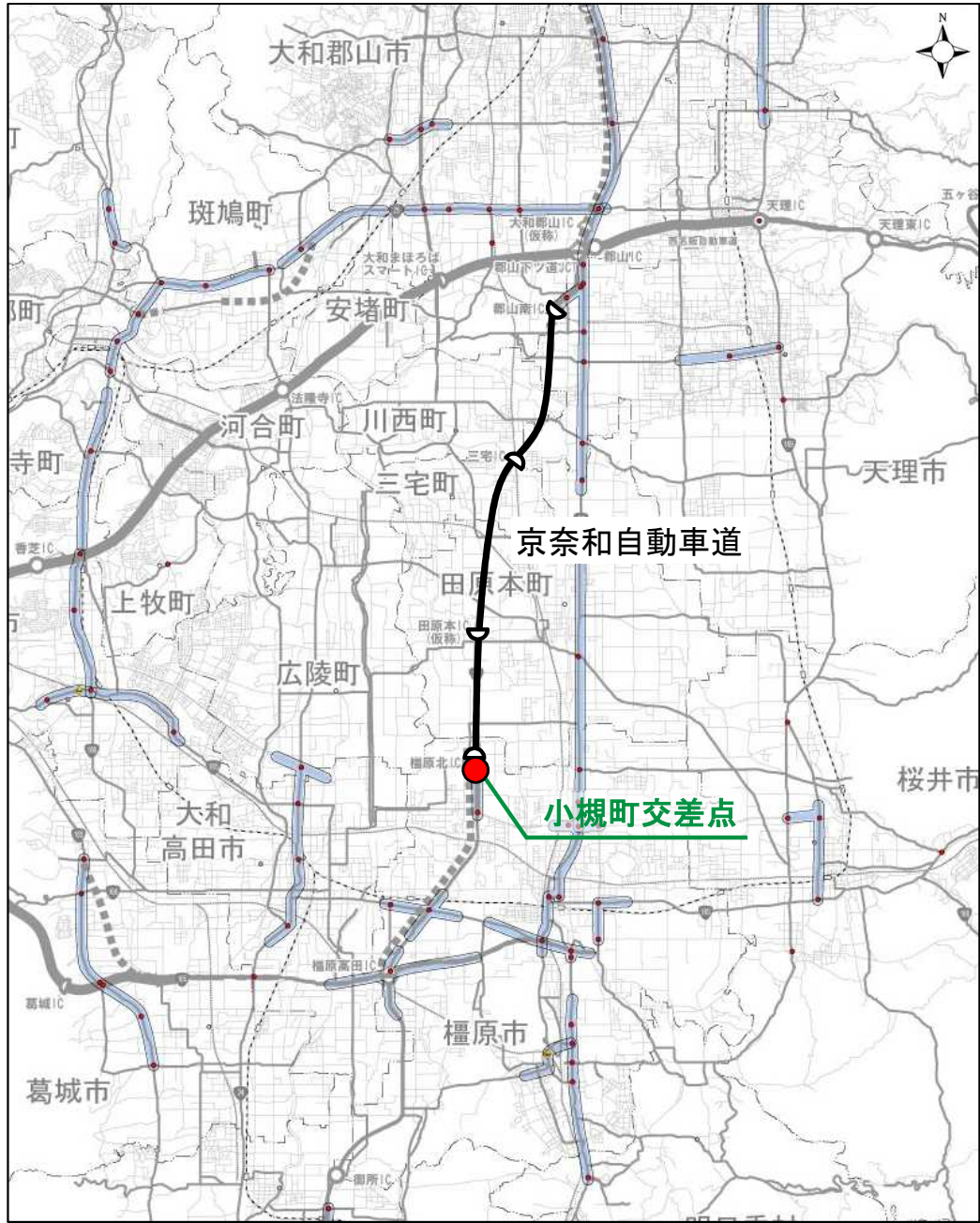
※H24: 民間プローブデータ、R1: ETC2.0データ



# 主要渋滞箇所のモニタリング (7/9 小槻町交差点)

おうづくちょう

## ■小槻町交差点【対策実施箇所（対策後2年目以降）】



# 主要渋滞箇所のモニタリング (7/9 小槻町交差点)

おうづくちょう

## ■小槻町交差点【対策実施箇所（対策後2年目以降）】

選定理由: 委員からの意見

・「小槻町交差点」では、渋滞対策協議会の委員からの指摘により主要渋滞箇所に選定されている。  
 ・対策後は北行で速度向上しており、平日・休日ともに選定基準を超える渋滞が発生していない。  
 ⇒【分類案】当該箇所では、対策により北行きで速度が改善しており、対策後に顕著な渋滞も見られないため、対策済(特定解除)に分類する。

### ■対策後の旅行速度状況

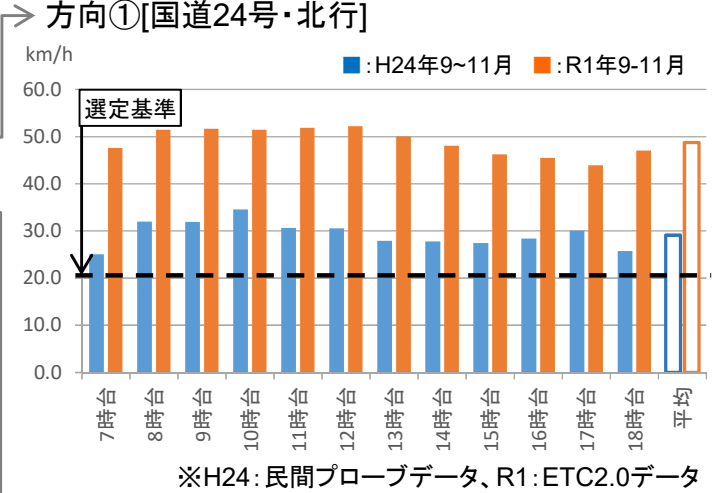
＜平日旅行の変化＞

	選定時 H24.9-11	最新 R1.9-11
方向①: 北行	29km/h	49km/h
方向②: 南行	30km/h	27km/h
方向③: 東行	—	—
方向④: 西行	—	—

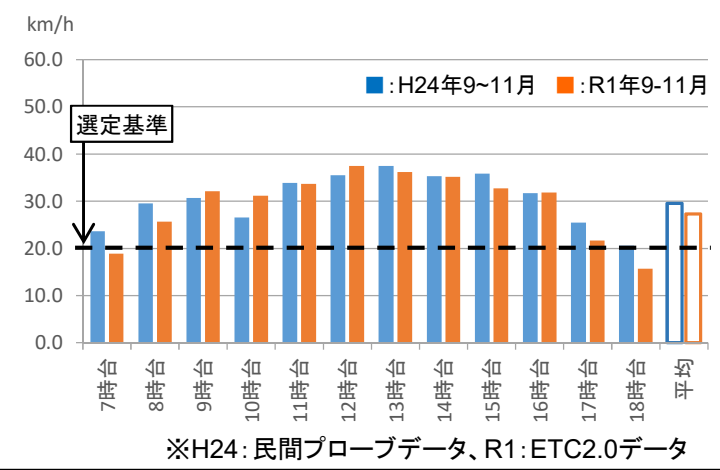
※太字は対策方向

※H24: 民間プローブデータ、H30: ETC2.0データ

＜時間帯別旅行速度の変化＞



→ 方向②[国道24号・南行]



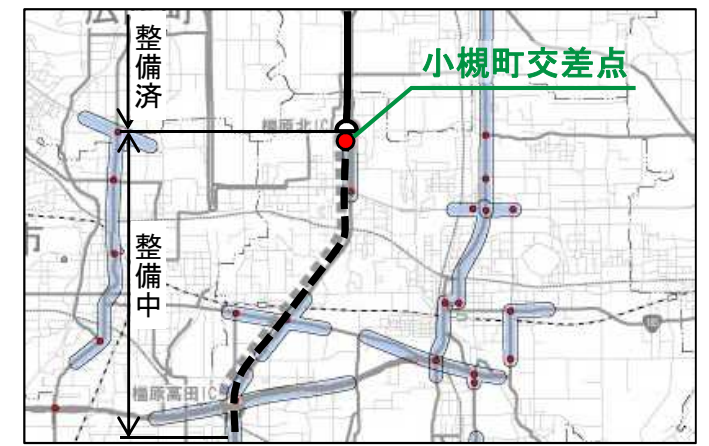
### ■対策後の渋滞状況

＜最大渋滞長＞

	対策後平日 R1.10.3(木)	対策後休日 R1.10.6(日)
方向①: 北行	0m	0m
方向②: 南行	50m	0m
方向③: 東行	40m	0m
方向④: 西行	70m	0m

※太字は対策方向

＜京奈和自動車道の整備状況＞





# 主要渋滞箇所のモニタリング (8/9 天理IC交差点)

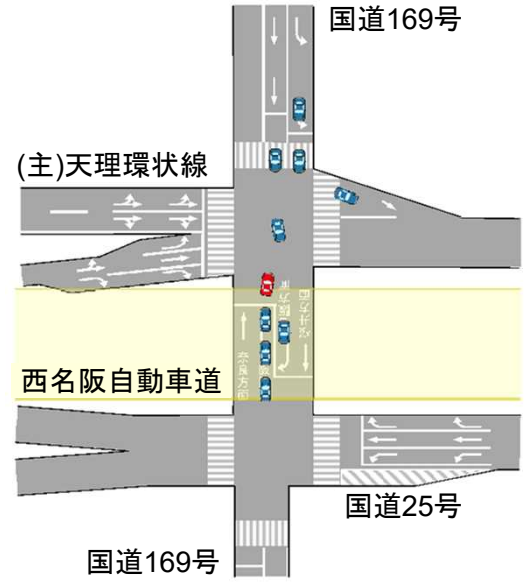
てんり

## ■天理IC交差点【対策実施箇所 (対策後2年目以降)】

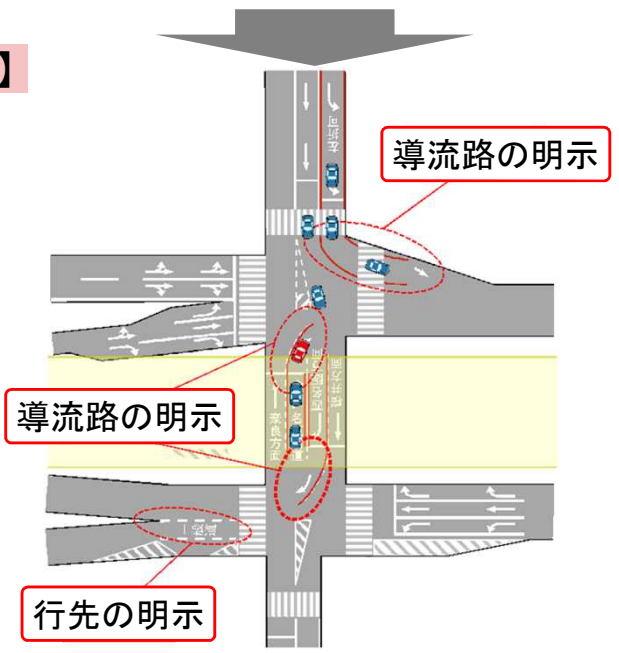


### 導流路(指導線)の設置 (H30.3)

#### 【対策前】



#### 【対策後】



# 主要渋滞箇所のモニタリング (8/9 天理IC交差点)

## ■天理IC交差点【対策実施箇所（対策後2年目以降）】

選定理由:3軸(休日平均旅行速度20km/h以下)

・「天理IC交差点」では、対策により南行で速度向上しているものの、全ての方向で20km/h以下となっている。  
 ・対策後の渋滞状況をも、西行・北行で選定基準を超過している。  
 ⇒【分類案】南行で旅行速度が改善しているものの、全ての方向で選定基準を下回るため、『再検討』に分類とする。

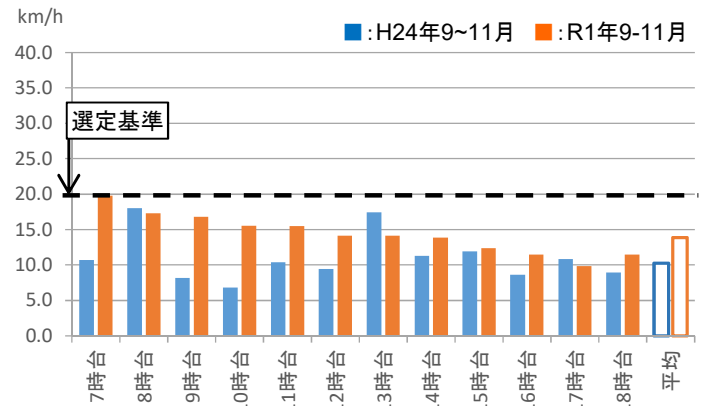
### ■対策後の旅行速度状況

<休日速度の変化>

	選定時 H24.9-11	最新 R1.9-11	評価
方向①:東行	15km/h	10km/h	低下
方向②:西行	13km/h	—	—
方向③:北行	23km/h	17km/h	低下
方向④:南行	10km/h	14km/h	向上

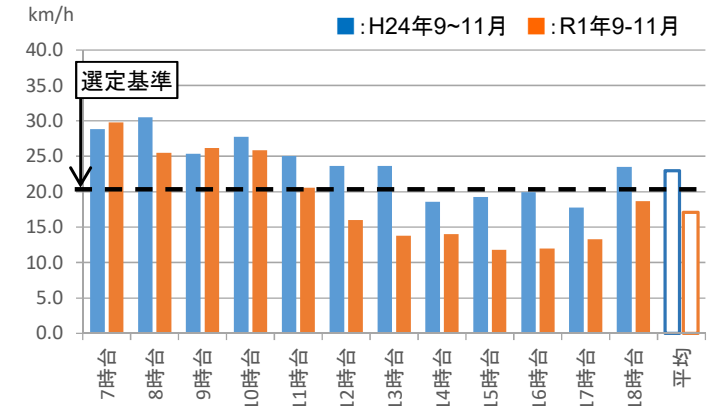
※太字は対策方向  
 ※H24:民間プローブデータ、R1:ETC2.0データ

<時間帯別旅行速度の変化>  
 方向④[国道169号・南行]

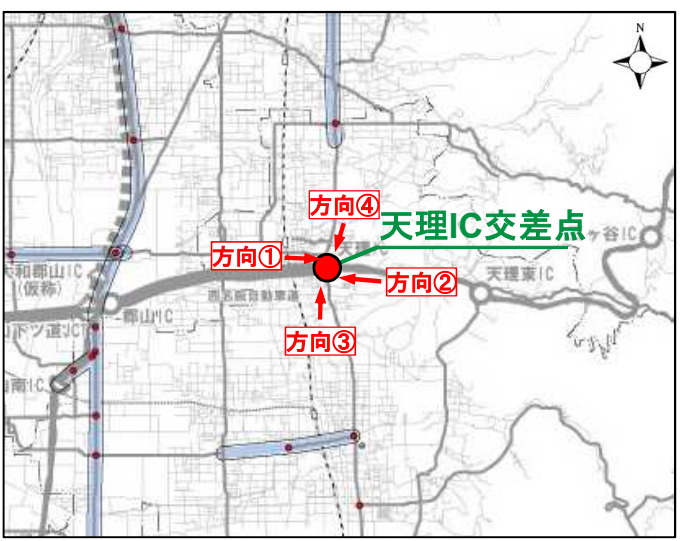


※H24:民間プローブデータ、R1:ETC2.0データ

方向③[国道169号・北行き]



※H24:民間プローブデータ、R1:ETC2.0データ



### ■対策後の渋滞状況

<休日最大渋滞長の変化>

	対策前 H23.11.6(日)	対策後 R1.7.28(日)
方向①:東行	30m	60m
方向②:西行	70m	120m
方向③:北行	10m	900m
方向④:南行	0m	0m

※太字は対策方向

<休日通過時間の変化>

	対策前 H23.11.6(日)	対策後 R1.7.28(日)
方向①:東行	2分47秒	4分45秒
方向②:西行	5分12秒	7分36秒
方向③:北行	2分41秒	8分40秒
方向④:南行	41秒	0分00秒

※太字は対策方向



# 主要渋滞箇所のモニタリング (9/9 三条大路2丁目交差点)

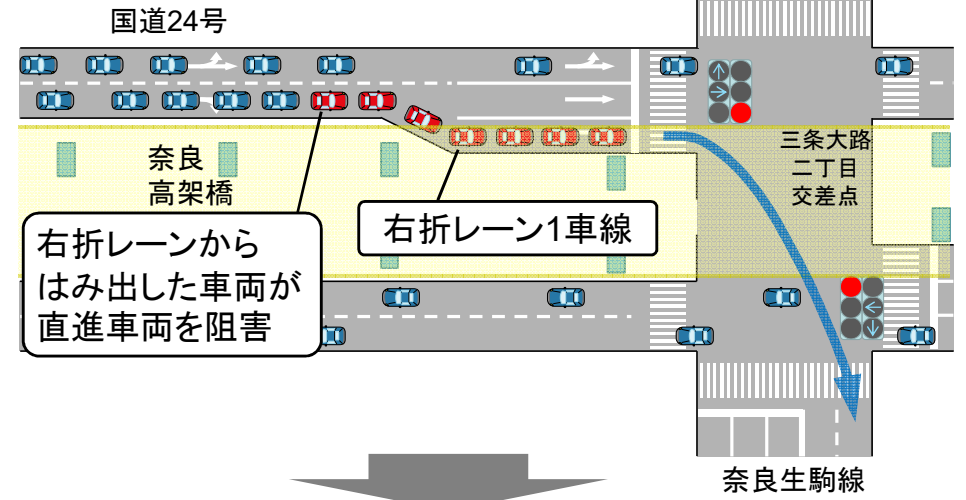
さんじょうおおじにちょうめ

## ■三条大路2丁目交差点【対策実施箇所（対策後2年目以降）】

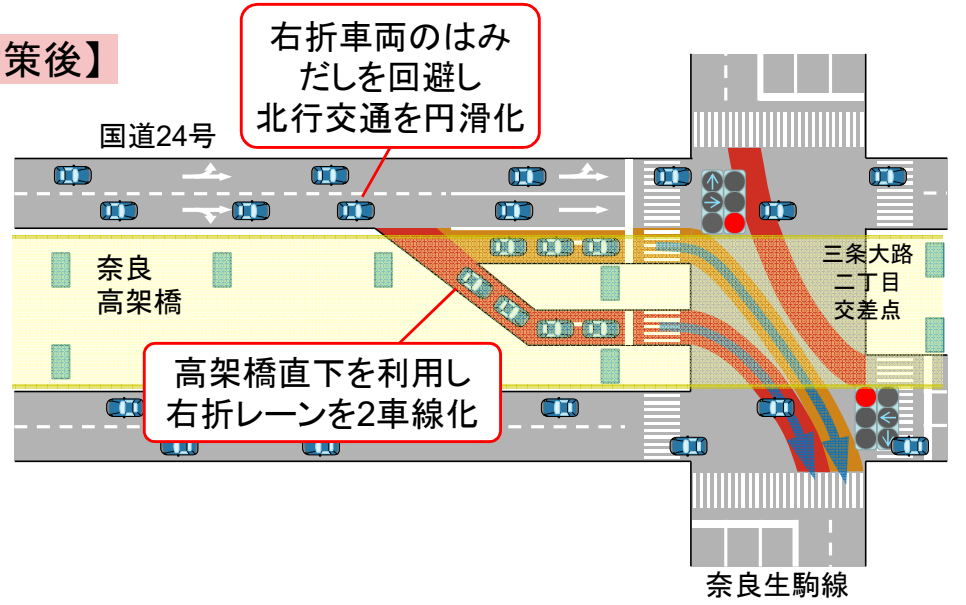


### 北行右折レーン2車線化 (H30.2)

#### 【対策前】



#### 【対策後】



# 主要渋滞箇所のモニタリング (9/9 三条大路2丁目交差点)

さんじょうおおじにちょうめ  
**■三条大路2丁目交差点【対策実施箇所（対策後2年目以降）】** 選定理由:3軸(休日平均旅行速度20km/h以下)

・「三条大路2丁目交差点」では、対策により北行で速度向上がみられるものの、全ての方向で20km/h以下となっている。  
 ・対策後を見ると、交差点の通過時間が選定基準を超えている状況である。  
 ⇒【分類案】北行で速度向上がみられるものの、対策後も選定基準を下回っているため、『再検討』に分類する。

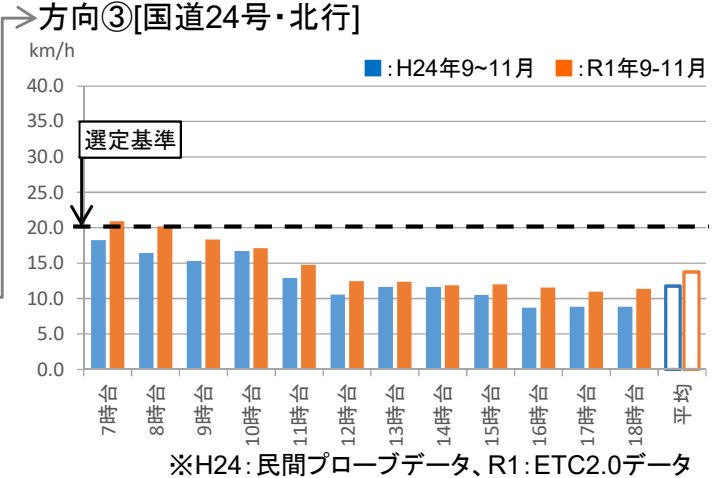
## ■対策後の旅行速度状況

<休日速度の変化>

	選定時 H24.9-11	最新 R1.9-11	評価
方向①:東行	9km/h	9km/h	—
方向②:西行	9km/h	10km/h	向上
方向③:北行	12km/h	14km/h	向上
方向④:南行	11km/h	13km/h	向上

※太字は対策方向  
 ※H24:民間プローブデータ、R1:ETC2.0データ

<時間帯別旅行速度の変化>



## ■対策後の渋滞状況

<休日最大渋滞長の変化>

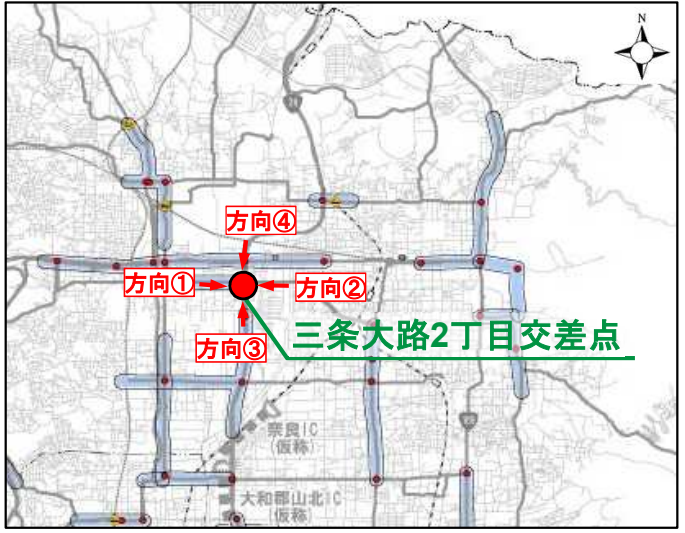
	対策前 H30.3.3(土)	対策後 R1.10.6(日)
方向①:東行	90m	140m
方向②:西行	10m	0m
方向③:北行	130m	190m
方向④:南行	170m	120m

※太字は対策方向

<休日通過時間の変化>

	対策前 H30.3.3(土)	対策後 R1.10.6(日)
方向①:東行	5分17秒	5分42秒
方向②:西行	2分39秒	0分00秒
方向③:北行	5分09秒	5分57秒
方向④:南行	7分07秒	5分27秒

※太字は対策方向

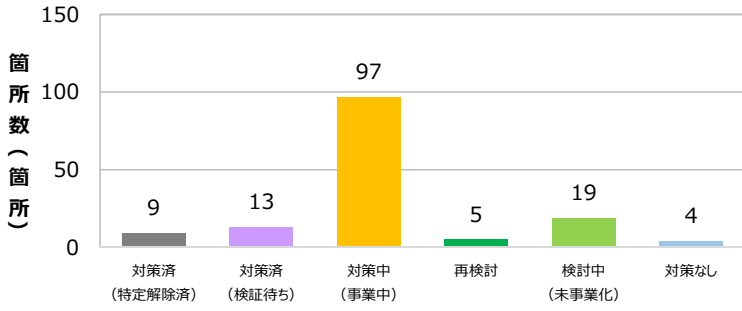




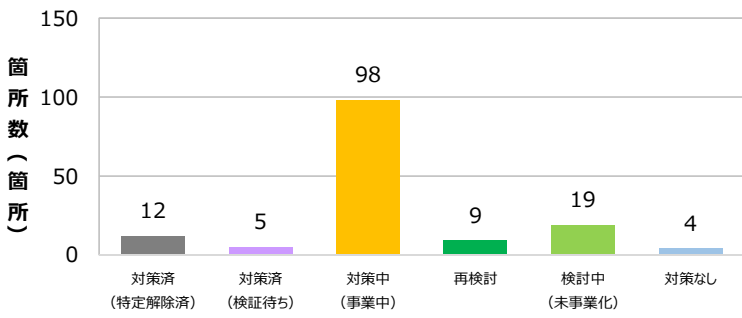
# 今年度までの対策実施状況

## ＜今年度までの対策実施状況＞

### 前回協議会(R1.8)の状況



### 今回協議会(R2.2)の状況



### 対策実施箇所

- モニタリング済み(対策済)  
:9箇所+3箇所  
(南田原バイパス中交差点、室交差点、小槻町交差点)  
⇒主要渋滞箇所から除外
- 検証待ち箇所(モニタリング継続も含む)  
:5箇所
- 再検討  
:4箇所
- 対策中  
:1箇所

### 表示エリア

(全主要渋滞箇所を含むエリア)

