

# 令和5年度 第2回和歌山県道路交通渋滞対策協議会

日時：令和6年 3月 18日（月） 13：30～

## 次第

### 1. 議題

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

**令和5年度 第2回和歌山県道路交通渋滞対策協議会  
出席者名簿**

所 属		役 職	氏 名	備 考
	和歌山県警察本部 交通規制課	課長	倉橋 晶	(代理) 交通規制課 係長 那須 寿之
◎	国土交通省 近畿地方整備局 和歌山河川国道事務所	所長	奥野 真章	
	国土交通省 近畿地方整備局 紀南河川国道事務所	所長	渡邊 泰伴	(代理) 専門調査官 八木 崇充 WEB参加
	国土交通省 近畿地方整備局 道路部 道路計画第二課	課長	田中 雄三	WEB参加
	国土交通省 近畿運輸局 和歌山運輸支局	支局長	小森 成人	
	西日本高速道路(株)関西支社 和歌山高速道路事務所	所長	井戸 祥文	
	和歌山市 都市建設局 道路河川部 道 路政策課	課長	森田 敏弘	(代理) 道路政策課 副課長 牧野 和之 (随行) 道路政策課 第二阪和・京奈和班長 上山 真右
	和歌山県道路利用者会議 (公益社団法人和歌山県バス協会)	副会長 (会長)	佐伯 一也	(代理) 専務理事 森下 清司
	公益社団法人和歌山県トラック協会	副会長	榎本 智信	
	公益社団法人和歌山県観光連盟	副会長	藤田 正夫	欠席
	一般社団法人和歌山経済同友会	事務局長	山本 茂雄	
○	和歌山県 県土整備部 道路政策課	課長	市川 泰広	(随行) 道路政策課 技師 堀川 晃平
	和歌山県 県土整備部 道路保全課	課長	上柏 卓弥	(代理) 交通安全・市町村道班長 西谷 佳哲
	一般社団法人和歌山県タクシー協会	会長	豊田 英三	(代理) 事務局長 中村 有紀子
	一般社団法人 和歌山県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	西村 芳通	
	和歌山県個人タクシー協同組合	副理事長	福岡 欣二	

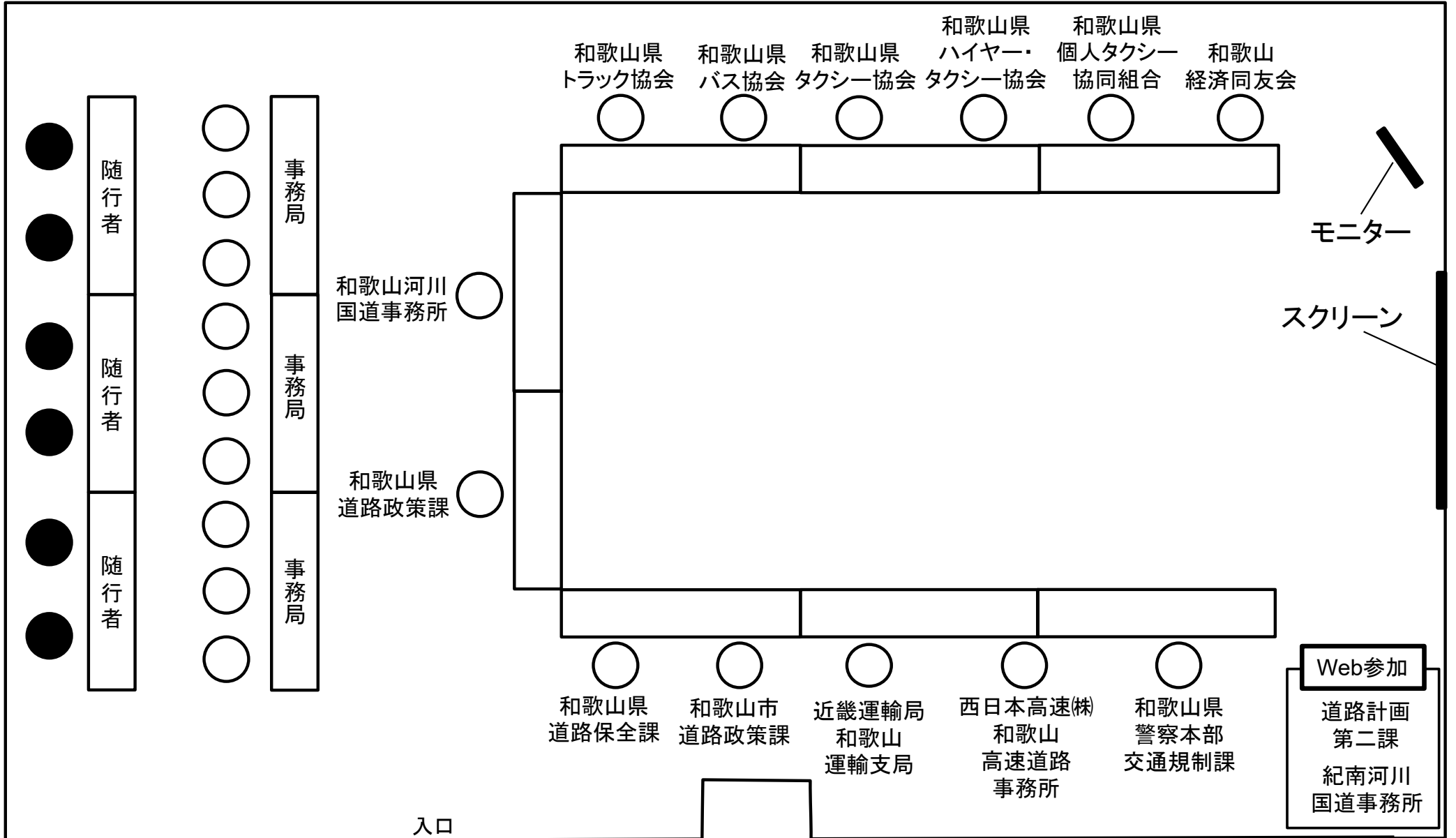
◎会長、○副会長


	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	計画課		
	和歌山県 県土整備部	道路政策課		

# 配席図


日時 : 令和6年3月18日(月) 13:30~

場所 : 和歌山河川国道事務所 5階 会議室





**令和5年度  
第2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





**令和5年度  
第2回 和歌山県道路交通渋滞対策協議会資料**

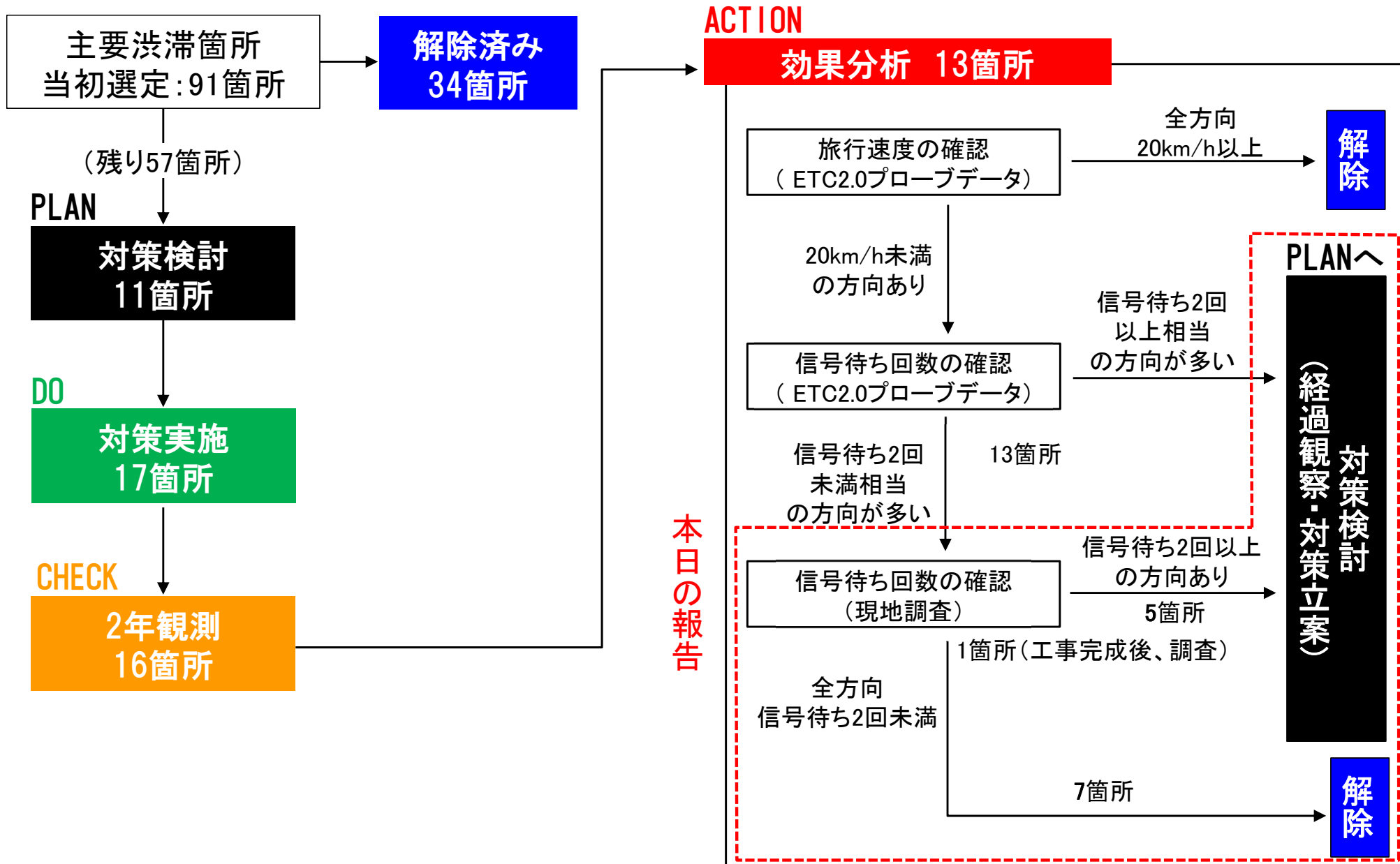


**主要渋滞箇所の渋滞対策実施状況**

**和歌山県道路交通渋滞対策協議会**

# 1. 主要渋滞箇所の渋滞対策実施状況

- 今年度の第1回協議会(8月)において、現地調査による渋滞確認を行うACTION13箇所を提示。
- その13箇所について、今秋に実施した現地調査結果より解除判定(事務局案)を実施。7箇所が解除候補。



主要渋滞箇所の渋滞対策状況一覧 (91箇所)

<参考資料>

P(PLAN): 対策案の立案 11箇所			
番号	交差点名	対策名	対策完了年度
1	下井坂	-	-
2	延時	-	-
3	狐島	-	-
4	御膳松	-	-
5	気象台前	-	-
6	大谷	-	-
7	梶取	-	-
8	千手院前	-	-
9	小松原南	-	-
10	北島	-	-
11	朝来駅南	-	-

⇒ 1箇所  
ACTIONへ(資料-2)

D(DO): 対象対策が工事中・事業化済み 17箇所			
番号	交差点名	対策名	対策完了年度
1	冷水	有田海南道路・冷水拡幅	-
2	塩津第一トンネル入口	有田海南道路・冷水拡幅	-
3	小南	有田海南道路・冷水拡幅	-
4	黒田	有田海南道路・冷水拡幅	-
5	長保寺入口	有田海南道路・冷水拡幅	-
6	有田大橋北	有田海南道路・冷水拡幅	-
7	新宮大橋南詰	新宮紀宝道路	-
8	新宮高校前	新宮紀宝道路	-
9	橋本	新宮紀宝道路	-

番号	交差点名	対策名	対策完了年度
10	川辺	紀伊停車場田井ノ瀬線	-
11	川辺橋北詰	紀伊停車場田井ノ瀬線	-
12	川辺橋南詰	紀伊停車場田井ノ瀬線	-
13	田鶴	文里湾横断道路	-
14	橋谷	文里湾横断道路	-
15	布引	松島本渡線・岡田大野中線	-
16	六堂ノ辻	松島本渡線・岡田大野中線	-
17	天王池	上万呂北新町線拡幅	R5

⇒ 1箇所 CHECKへ

C(CHECK): 対象対策完了後2年の経過観測中 16箇所			
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
2	保田橋南詰	有田サンブリッジ	R4
3	元寺町5丁目	市駅和佐線	R4
4	北新橋西詰	市駅和佐線	R4
5	田中町	市駅和佐線	R4
6	太田	市駅和佐線	R4
7	太田東第一	市駅和佐線	R4
8	花山西	市駅和佐線	R4

番号	交差点名	対策名	対策完了年度
9	花山	市駅和佐線	R4
10	和歌山イタ-南口	市駅和佐線	R4
11	神前	市駅和佐線	R4
12	小雑賀	市駅和佐線	R4
13	昭和通り	南港山東線	R4
14	西浜	南港山東線	R4
15	湯浅	交差点改良	R4
16	北島橋北詰	交差点改良	R5

A(ACTION): 効果検証、解除検討 13箇所			
番号	交差点名	対策名	対策完了年度
1	鳴滝	西脇山口線	R2
2	六十谷	西脇山口線	R2
3	六十谷駅前	西脇山口線	R2
4	直川南	西脇山口線	R2
5	六十谷鉄橋北	西脇山口線	R2
6	六十谷橋北詰	西脇山口線	R2
7	中之島	西脇山口線	R2

番号	交差点名	対策名	対策完了年度
8	地蔵の辻	西脇山口線	R2
9	嘉家作丁	西脇山口線	R2
10	有本	西脇山口線	R2
11	出島	西脇山口線	R2
12	紀の川大堰南詰	西脇山口線	R2
13	田井之瀬※	西脇山口線	R2

⇒ 7箇所 解除へ(資料-2)

⇒ 5箇所 PLANへ(資料-2)

※ 田井之瀬交差点については現在工事中のため、工事完成後に効果検証を行う

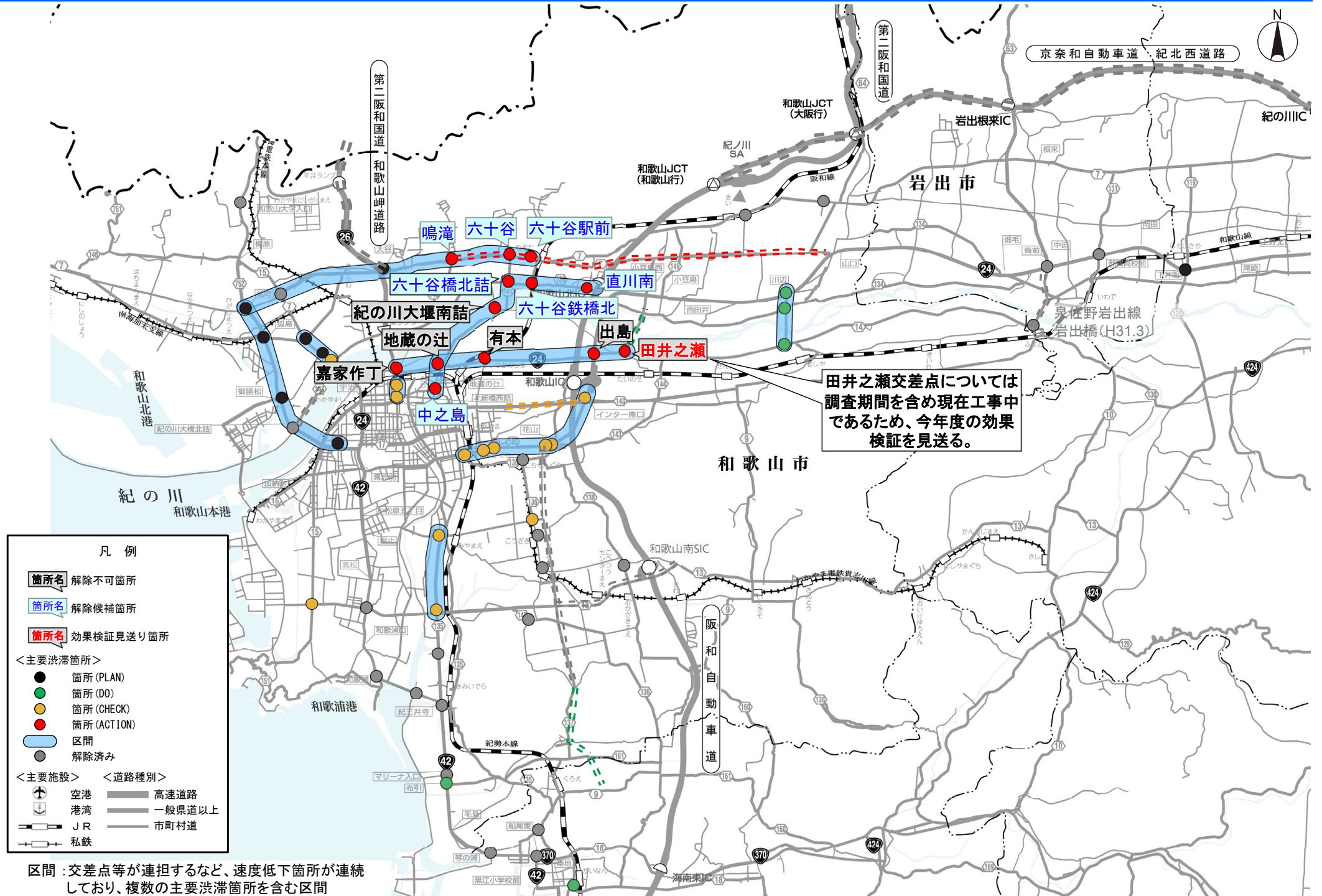
解除済み 34箇所			
番号	交差点名	対策名	対策完了年度
1	明洋	田辺西バイパス	H26
2	御幸辻	国道371号橋本バイパス	H27
3	南門橋西詰	国道371号橋本バイパス	H27
4	東家	国道371号橋本バイパス	H27
5	粉河	交差点改良	H27
6	郵便橋	紀勢自動車道(田辺~すさみ)	H27
7	勝浦臨海	那智勝浦道路	H27
8	和歌山大学入口	第二阪和国道(平井~大谷)	H27
9	備前	京奈和自動車道	H29
10	馬橋西	京奈和自動車道	H29
11	谷	京奈和自動車道	H29
12	那賀高校前	京奈和自動車道	H29
13	市脇	京奈和自動車道	H29
14	笠田駅南	京奈和自動車道	H29
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	フラワーライン	H30
19	神島台南	フラワーライン	H30
20	船戸	泉佐野岩出線	H31
21	日前宮前	和歌山南SIC	H31
22	医大病院前	和歌山南SIC	H31
23	水軒口	和歌山南SIC	H31
24	船尾東	和歌山南SIC	H31
25	藤白	和歌山南SIC	H31

番号	交差点名	対策名	対策完了年度
26	黒江北口バス停	和歌山南SIC	H31
27	岡崎交番前	南港山東線	H31
28	岡崎団地西口	松島本渡線	H31
29	琴の浦	松島本渡線	H31
30	かまやま駅北	松島本渡線	H31
31	三田小学校北西	松島本渡線	H31
32	三葛橋南	松島本渡線	H31
33	和歌浦	松島本渡線	H31
34	マリナー入口	松島本渡線	H31

	R5	R6
P	11	15
D	17	16
C	16	17
A	13	2
解除	34	41
合計	91	91

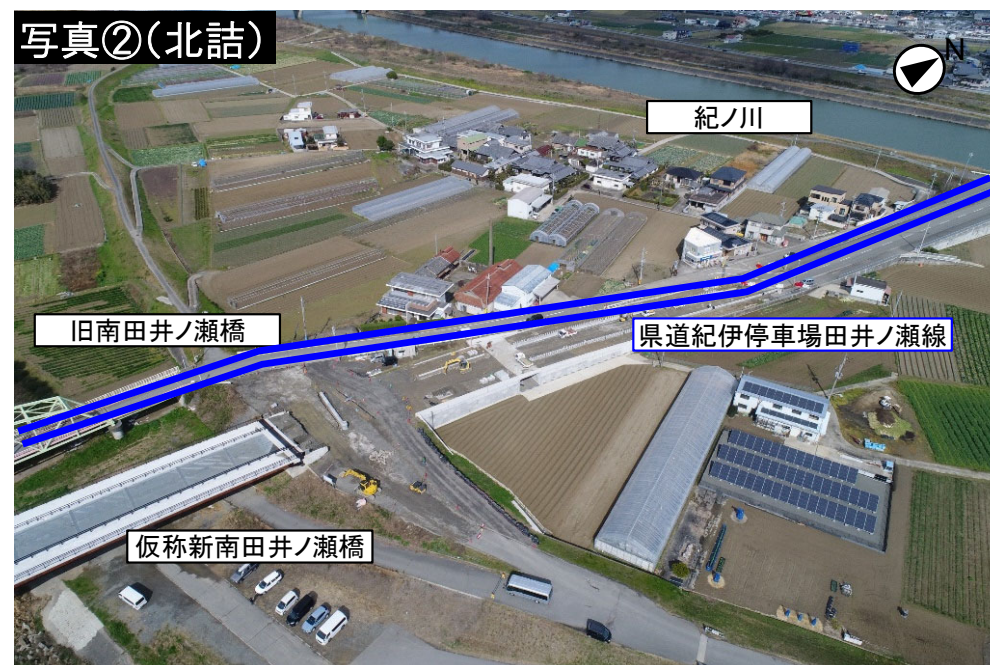
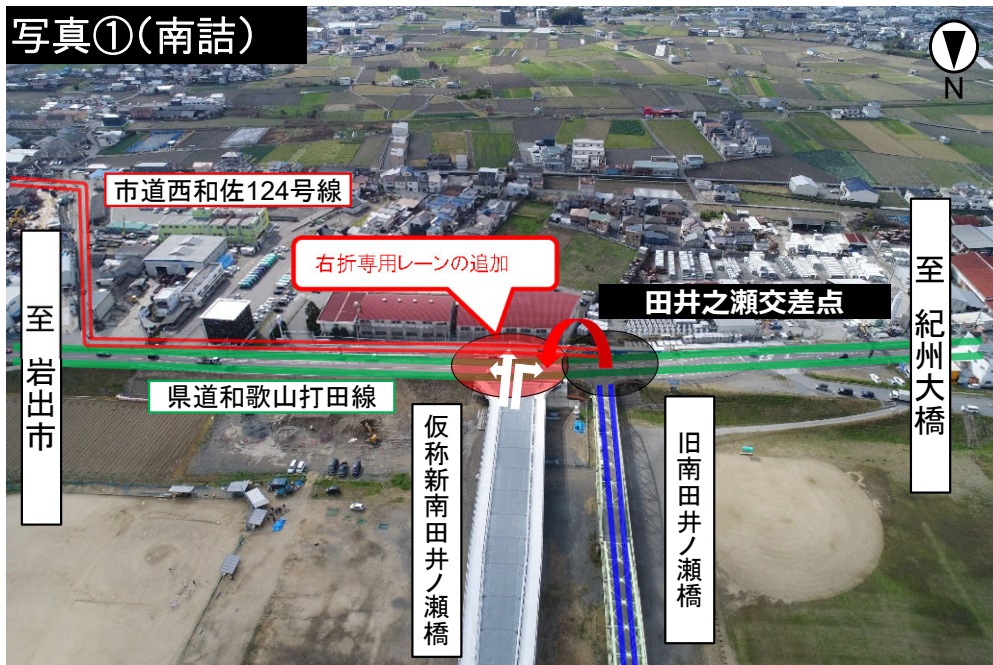
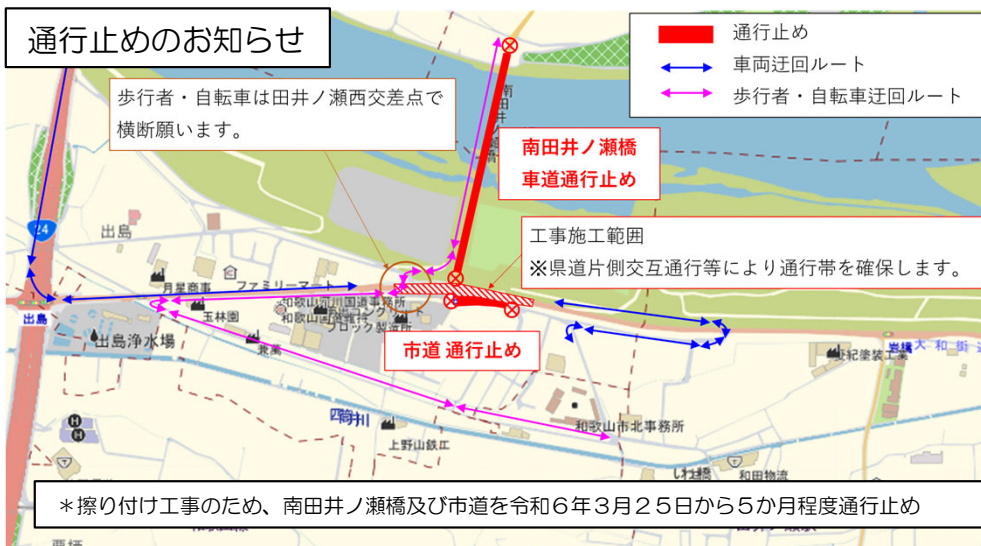


## 2. 主要渋滞箇所(ACTION13箇所)の解除候補位置図



# 仮称新南田井ノ瀬橋における工事状況

現在、仮称新南田井ノ瀬橋では橋梁上部工が完成。北詰と南詰において現道との擦り付け工事を実施中。田井ノ瀬交差点では右折専用レーンが追加されることで、先詰まりが緩和され交通の円滑化が期待される。



### 3. 個別の現地状況による渋滞確認

《渋滞レベル判定表》

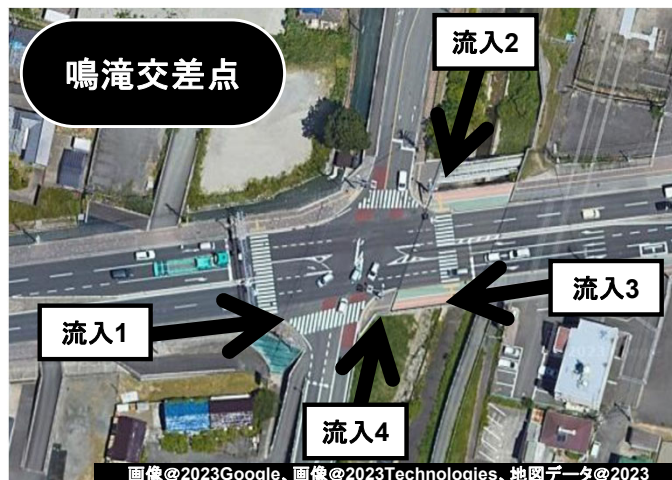
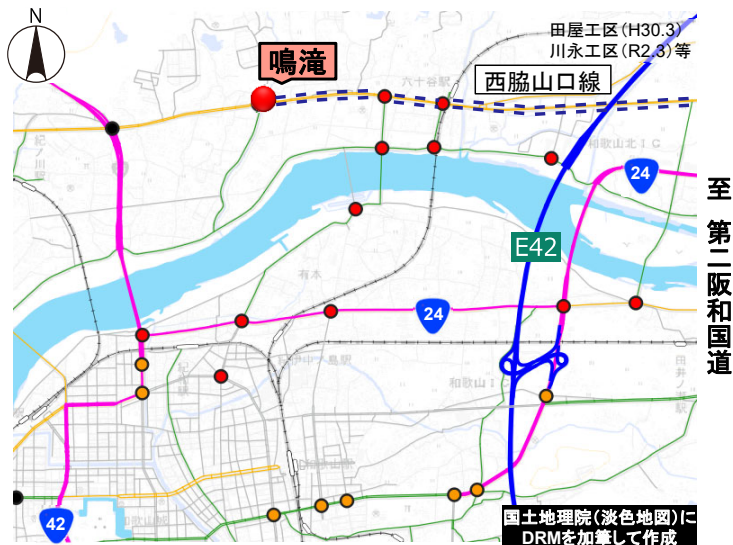
〇〇交差点			流入1	流入2	流入3	流入4			
			1レーン 左直	2レーン 左直+右	2レーン 左直+右	2レーン 左直+右			
信号現示	信号サイクル長	160秒							
	青時間 (矢印信号含む)	青時間 94秒	50秒	104秒	50秒				
	青時間比	58.8%	31.3%	65.0%	31.3%				
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	13.1 km/h	8.5 km/h	22.6 km/h	32.3 km/h			
		昼12時間	13.3 km/h	10.5 km/h	24.5 km/h	34.6 km/h			
	信号待ち回数	0~1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%	△	
実測 【渋滞調査】	信号サイクル長	7,8,16,17,18時台	160秒						
		9時台	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	90分	290分	140分			
		1回	0分	○	120分	×	70分	○	80分
2回以上		0分		150分		0分		140分	
事務局 解除判定			○	×	○	×			

今回実施

・実測による信号待ち回数の判定より、全ての流入方向が「○(信号待ち回数が1回以下のみ)」の場合「解除候補」とする。  
(1方向でも「×(2回以上の信号待ち回数あり)」が存在する場合、「解除不可」とする)

### 3. 個別の現地状況による渋滞確認(現地調査): 鳴滝交差点

《交差点位置》



《実施対策》

- 西脇山口線【R2.3】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R5.6月19,20日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R4.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数: ETC2.0プローブ (R4.9~11)

《渋滞調査》

- 実施日 : R5.10月24日 (7:00~10:00 16:00~19:00)

《渋滞レベル判定表》

ナルタキ 鳴滝交差点 (A-1)		流入1 3レーン 左直+直+右	流入2 2レーン 左直+右	流入3 3レーン 左直+直+右	流入4 2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 86秒	青時間 52秒	青時間 86秒	青時間 52秒
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時 21.6km/h	19.6km/h	評価不可  当該流入に 信号含む ※実測結果のみで評価	27.7km/h
		昼12時間 25.1km/h	19.5km/h		27.2km/h
	信号待ち回数	0~1回 99.8%	99.0%		88.3%
		1~2回 0.1% ○	0.7% ○		10.5% △
2回以上 0.1%	0.3%	1.2%			
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 360分	320分	360分	350分
		1回 0分	40分	0分	10分
2回以上 0分 ○	0分 ○	0分 ○	0分 ○		
事務局 解除判定		○	○	○	○

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

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

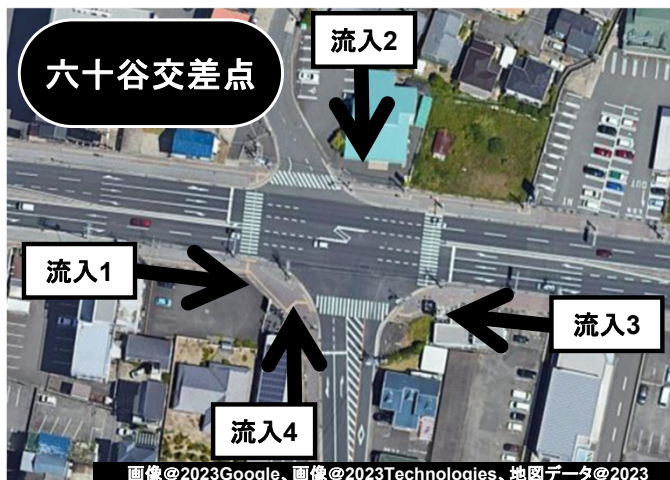
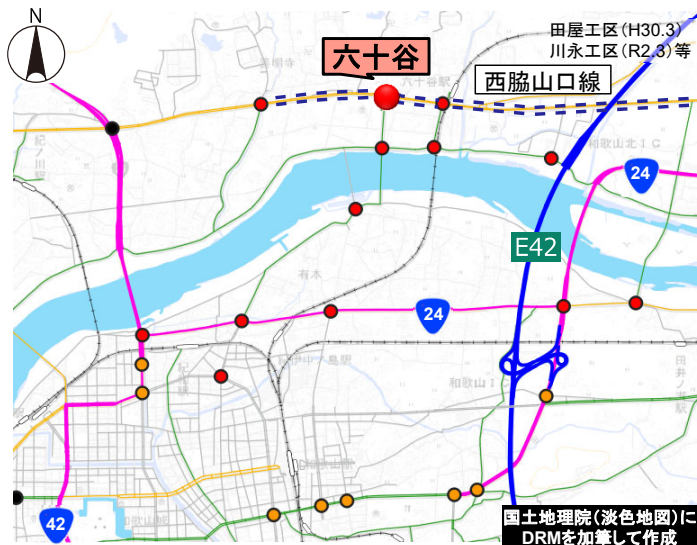
信号待ち時間(渋滞調査)  
1回以下のみ: ○  
2回以上が存在: ×

解除判定  
(事務局案)

**解除**

# 3. 個別の現地状況による渋滞確認(現地調査):六十谷交差点

《交差点位置》



至 和歌山市中心部

《実施対策》

- 西脇山口線【R2.3】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R5.6月19,20日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R4.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数: ETC2.0プローブ (R4.9~11)

《渋滞調査》

- 実施日 : R5.10月24日 (7:00~10:00 16:00~19:00)

《渋滞レベル判定表》

ムソタ 六十谷交差点 (A-2)		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 2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 112秒 75%	青時間 26秒 17%	青時間 112秒 75%	青時間 26秒 17%	
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	評価不可 ※実測結果のみで評価	評価不可 ※実測結果のみで評価	ピーク時 22.9km/h	13.7km/h	
	信号待ち回数			昼12時間 27.6km/h	13.9km/h	
	信号待ち回数	0~1回 99.8%	1~2回 0.1%	2回以上 0.0%	0~1回 72.4%	1~2回 27.0%
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	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: ×

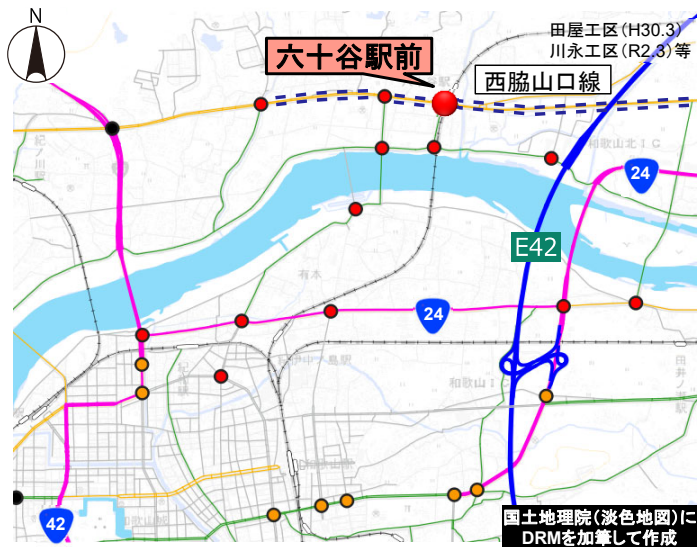
信号待ち時間(渋滞調査)  
1回以下のみ: ○  
2回以上が存在: ×

解除判定  
(事務局案)

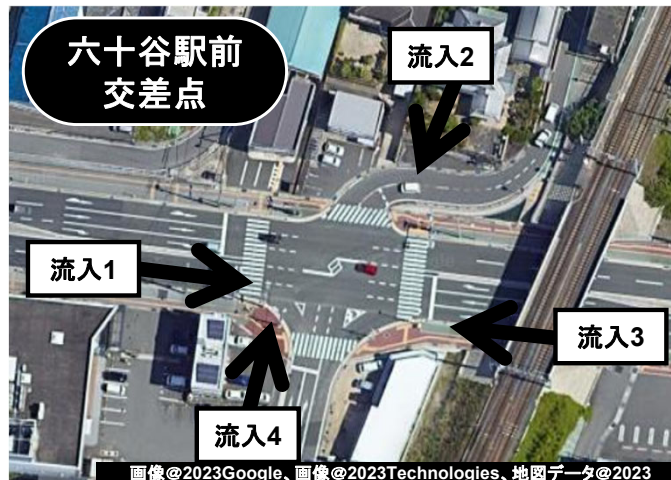
**解除**

### 3. 個別の現地状況による渋滞確認(現地調査):六十谷駅前交差点

《交差点位置》



至 六十谷駅



至 岩出市

《実施対策》

- 西脇山口線【R2.3】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R5.6月19,20日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R4.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数: ETC2.0プローブ (R4.9~11)

《渋滞調査》

- 実施日 : R5.10月24日 (7:00~10:00 16:00~19:00)

《渋滞レベル判定表》

ムソタエキマエ 六十谷駅前交差点(A-3)			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 2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 青時間比	109秒 73%	30秒 20%	109秒 73%	30秒 20%				
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時 昼12時間	評価不可		評価不可		28.6km/h 29.0km/h	14.4km/h 14.1km/h		
	信号待ち回数	0~1回					99.8%	97.0%		
		1~2回 2回以上					0.1% 0.0%	2.3% 0.7%	○	○
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	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: ×

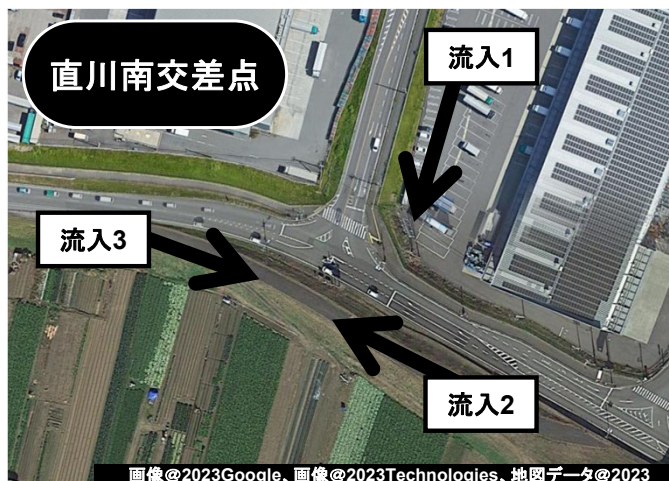
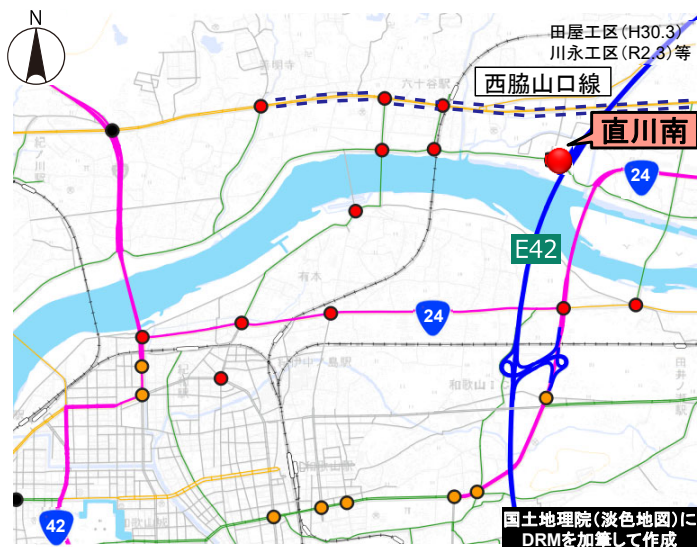
信号待ち時間(渋滞調査)  
1回以下のみ: ○  
2回以上が存在: ×

解除判定  
(事務局案)

**解除**

# 3. 個別の現地状況による渋滞確認(現地調査):直川南交差点

《交差点位置》



至  
岩  
出  
市

《実施対策》

- 西脇山口線【R2.3】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R5.6月19,20日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R4.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数: ETC2.0プローブ (R4.9~11)

《渋滞調査》

- 実施日 : R5.10月24日 (7:00~10:00 16:00~19:00)

《渋滞レベル判定表》

ノウガワミナミ 直川南交差点 (A-4)		流入1	流入2	流入3	
		2レーン 左+右	2レーン 直+右	1レーン 左直	
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 40秒 青時間比 29%	102秒 73%	81秒 58%	
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	評価不可  当該流入に 信号含む ※実測結果のみで評価	30.2km/h	
		昼12時間		33.0km/h	
	信号待ち回数	0~1回		95.8%	99.4%
		1~2回		2.8%	0.5%
	2回以上	1.3%	0.0%		
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
		0回	350分	360分	340分
		1回	10分	0分	20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: ×

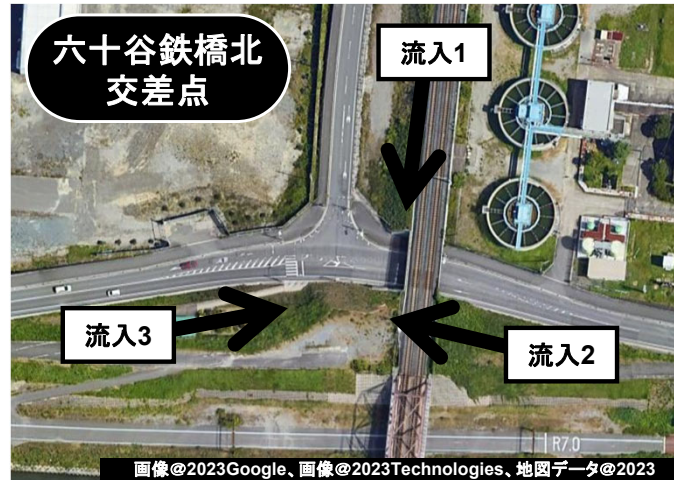
信号待ち時間(渋滞調査)  
 1回以下のみ: ○  
 2回以上が存在: ×

解除判定  
(事務局案)

**解除**

# 3. 個別の現地状況による渋滞確認(現地調査):六十谷鉄橋北交差点

《交差点位置》



至岩出市

《実施対策》

- 西脇山口線【R2.3】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R5.6月19,20日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R4.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数: ETC2.0プローブ (R4.9~11)

《渋滞調査》

- 実施日 : R5.10月24日 (7:00~10:00 16:00~19:00)

《渋滞レベル判定表》

ムソタテッキョウキタ 六十谷鉄橋北交差点 (A-5)		流入1	流入2	流入3	
		1レーン 左右	2レーン 直+右	1レーン 左直	
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 39秒 青時間比 26%	99秒 66%	99秒 66%	
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時 17.2km/h 昼12時間 17.7km/h	25.1km/h 27.5km/h	34.2km/h 31.5km/h	
	信号待ち回数	0~1回	99.2%	99.8%	100.0%
		1~2回	0.7% ○	0.2% ○	0.0%
実測 【渋滞調査】	信号サイクル長	ピーク時	150秒		
		総時間	360分		
	信号待ち回数 (朝夕ピーク6時間)	0回	360分	360分	360分
		1回	0分	0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: ×

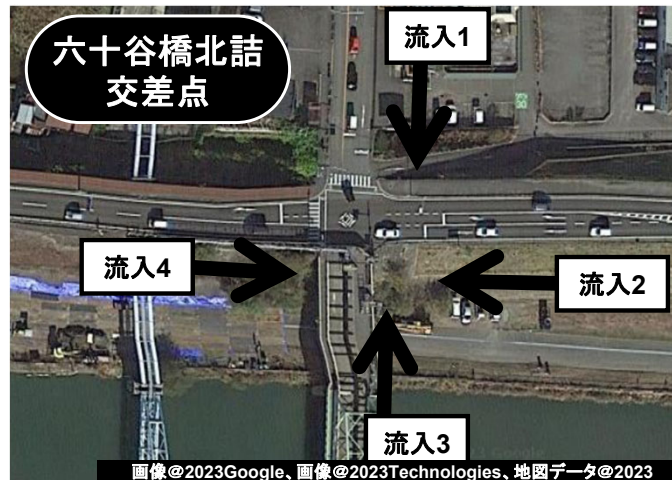
解除判定  
(事務局案)

**解除**



# 3. 個別の現地状況による渋滞確認(現地調査):六十谷橋北詰交差点

《交差点位置》



至 和歌山市中心部

《実施対策》

- 西脇山口線【R2.3】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R5.6月19,20日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R4.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数: ETC2.0プローブ (R4.9~11)

《渋滞調査》

- 実施日 : R5.10月24日 (7:00~10:00 16:00~19:00)

《渋滞レベル判定表》

ムソタハシキタヅメ 六十谷橋北詰交差点 (A-6)		流入1 2レーン 左直+右	流入2 2レーン 左直+右	流入3 2レーン 左直+右	流入4 2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 34秒 23%	青時間 93秒 62%	青時間 45秒 30%	青時間 93秒 62%	
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時 13.7km/h	ピーク時 18.7km/h	ピーク時 16.3km/h	ピーク時 18.2km/h	
	信号待ち回数	昼12時間 17.3km/h	昼12時間 24.4km/h	昼12時間 21.0km/h	昼12時間 18.2km/h	
		0~1回	85.2%	98.3%	70.9%	97.2%
実測 【渋滞調査】	信号待ち回数 (朝夕ピーク6時間)	1~2回	11.2% △	1.5% ○	27.1% △	0.7% ○
		2回以上	3.6%	0.2%	2.0%	2.0%
		信号サイクル長	150秒			
		総時間	360分	360分	360分	360分
		0回	340分	360分	310分	360分
		1回	20分	0分	50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:×

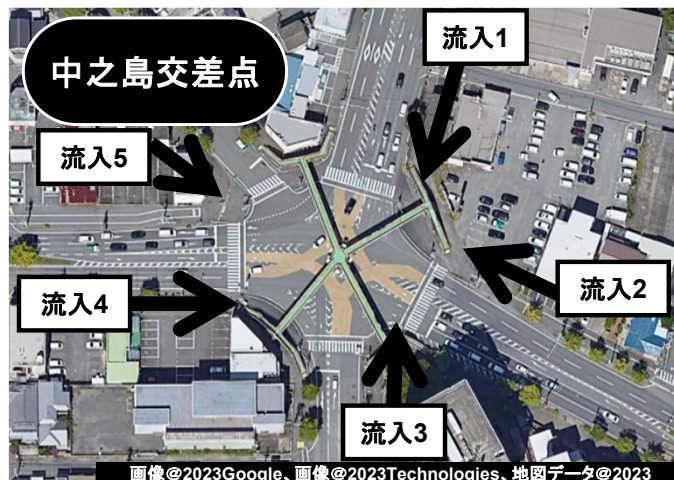
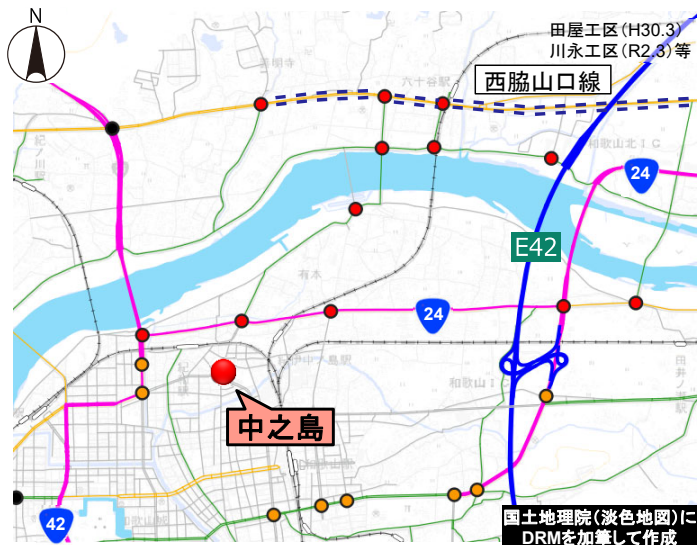
信号待ち時間(渋滞調査)  
1回以下のみ:○  
2回以上が存在:×

解除判定  
(事務局案)

**解除**

# 3. 個別の現地状況による渋滞確認(現地調査): 中之島交差点

《交差点位置》



至  
岩  
出  
市

《実施対策》

- 西脇山口線【R2.3】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R5.6月19,20日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R4.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数: ETC2.0プローブ (R4.9~11)

《渋滞調査》

- 実施日 : R5.11月9日 (7:00~10:00 16:00~19:00)

《渋滞レベル判定表》

ナカノシマ 中之島交差点 (A-7)		流入1	流入2	流入3	流入4	流入5	
		3レーン 左直+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	1レーン 左直右	
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 59秒	青時間 55秒	青時間 59秒	青時間 55秒	青時間 19秒	
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	20.3km/h	21.6km/h	23.5km/h	11.6km/h	
		昼12時間	20.9km/h	21.7km/h	25.5km/h	12.3km/h	
	信号待ち回数	0~1回	99.0%	99.3%	99.2%	97.3%	
		1~2回	0.4%	0.4%	0.4%	1.8%	
	2回以上	0.6%	0.3%	0.4%	0.9%		
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	360分
		0回	360分	350分	300分	340分	360分
		1回	0分	10分	60分	20分	0分
	2回以上	0分	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: ×

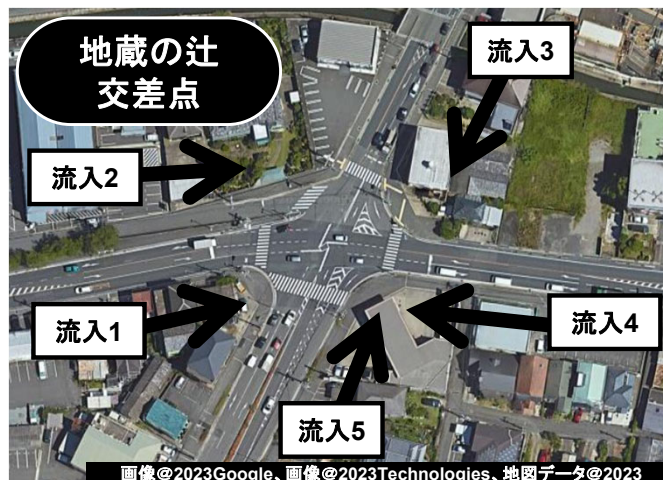
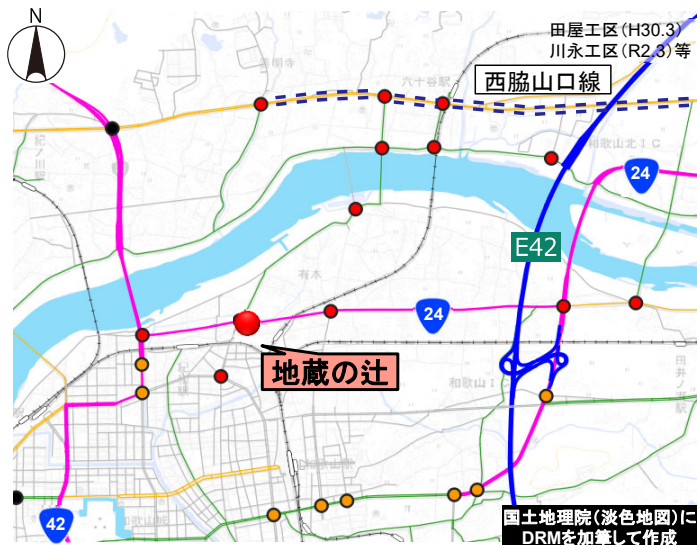
信号待ち時間(渋滞調査)  
 1回以下のみ: ○  
 2回以上が存在: ×

解除判定  
(事務局案)

**解除**

### 3. 個別の現地状況による渋滞確認(現地調査):地蔵の辻交差点

《交差点位置》



至 和歌山市中心部

《実施対策》

- 西脇山口線【R2.3】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R5.6月19,20日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R4.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数: ETC2.0プローブ (R4.9~11)

《渋滞調査》

- 実施日 : R5.11月9日 (7:00~10:00 16:00~19:00)

《渋滞レベル判定表》

ジソウノツジ 地蔵の辻交差点 (A-8)		流入1	流入2	流入3	流入4	流入5	
		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	2レーン 左直+右	
信号現示	信号サイクル長	145秒					
	青時間 (矢印信号含む)	青時間 67秒 青時間比 46%	6秒 4%	54秒 37%	67秒 46%	54秒 37%	
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時 13.7km/h 昼12時間 16.2km/h	評価不可  当該流入に 基本リンク無し ※実測結果のみで評価	12.1km/h 13.3km/h	11.4km/h 15.2km/h	評価不可  当該流入に 信号含む ※実測結果のみで評価	
	信号待ち回数	0~1回		97.9%	59.9%		62.7%
		1~2回		1.8%	31.6%		36.9%
実測 【渋滞調査】	信号待ち回数 (朝夕ピーク6時間)	2回以上	0.2%	8.5%	0.5%		
		信号サイクル長	ピーク時	145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	360分
		0回	280分	350分	210分	210分	260分
	1回	80分	10分	80分	140分	60分	
	2回以上	0分	0分	70分	10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:×

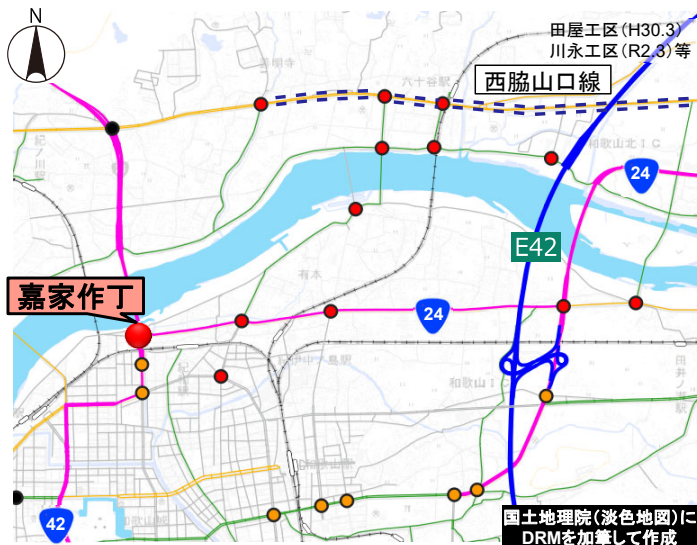
信号待ち時間(渋滞調査)  
1回以下のみ:○  
2回以上が存在:×

解除判定  
(事務局案)

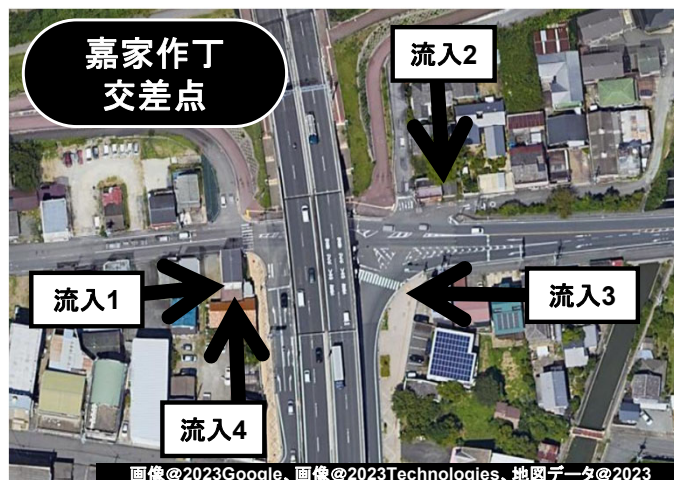
**解除不可**

### 3. 個別の現地状況による渋滞確認(現地調査): 嘉家作丁交差点

《交差点位置》



至 大阪府



至 岩出市

《実施対策》

- 西脇山口線【R2.3】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R5.6月19,20日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R4.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数: ETC2.0プローブ (R4.9~11)

《渋滞調査》

- 実施日 : R5.11月9日 (7:00~10:00 16:00~19:00)

《渋滞レベル判定表》

カケツクリチョウ 嘉家作丁交差点 (A-9)		流入1 1レーン 直右	流入2 1レーン 左右	流入3 2レーン 直+左	流入4 2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 115秒 77%	青時間 136秒 91%	75秒 50%	65秒 43%	
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時 17.5km/h	23.2km/h	16.7km/h	18.3km/h	
		昼12時間 17.0km/h	24.3km/h	21.3km/h	22.2km/h	
	信号待ち回数	0~1回 98.9%	73.6%	99.5%	100.0%	
		1~2回 0.5% ○	22.2% △	0.4% ○	0.0% ○	
		2回以上 0.6%	4.2%	0.0%	0.0%	
実測 【渋滞調査】	信号サイクル長	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		○	×	○	○	

○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: ×

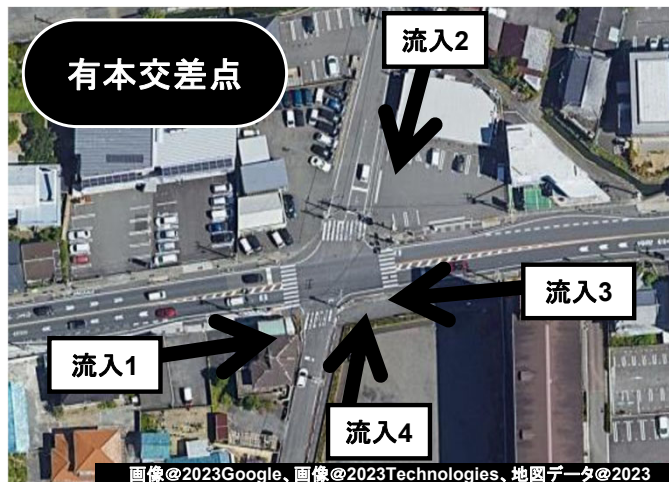
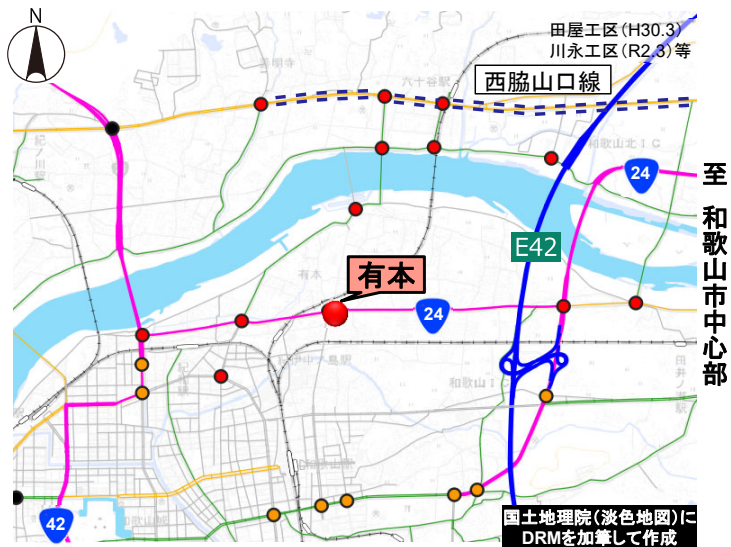
信号待ち時間(渋滞調査)  
1回以下のみ: ○  
2回以上が存在: ×

解除判定  
(事務局案)

**解除不可**

### 3. 個別の現地状況による渋滞確認(現地調査):有本交差点

《交差点位置》



《実施対策》

- 西脇山口線【R2.3】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R5.6月19,20日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R4.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数: ETC2.0プローブ (R4.9~11)

《渋滞調査》

- 実施日 : R5.11月9日 (7:00~10:00 16:00~19:00)

《渋滞レベル判定表》

アリモト 有本交差点 (A-10)		流入1	流入2	流入3	流入4	
		1レーン 左直右	1レーン 左直右	1レーン 左直右	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 76秒 青時間比 51%	24秒 16%	76秒 51%	24秒 16%	
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	評価不可 当該流入に 基本リンク無し ※実測結果のみで評価	19.8km/h	13.9km/h	
		昼12時間		22.9km/h	14.2km/h	
	信号待ち回数	0~1回		95.5%	62.5%	91.6%
		1~2回		4.4% ○	36.2% △	5.7% △
実測 【渋滞調査】	信号サイクル長	ピーク時	150秒			
		総時間	360分	360分	360分	360分
	信号待ち回数 (朝夕ピーク6時間)	0回	320分	240分	340分	260分
		1回	40分	100分	10分	100分
	2回以上	0分 ○	20分 ×	10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: ×

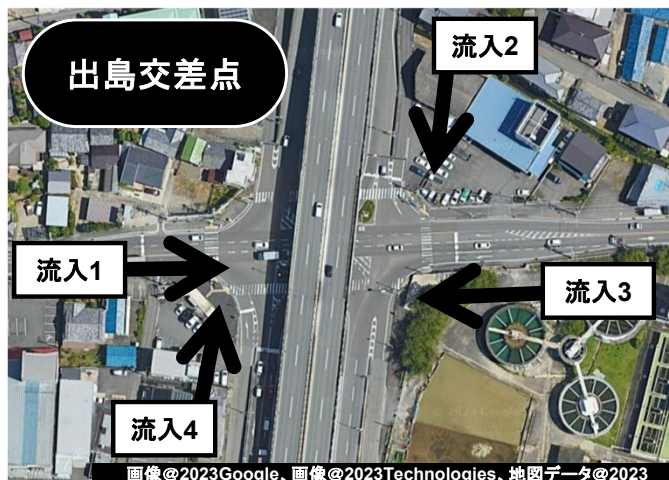
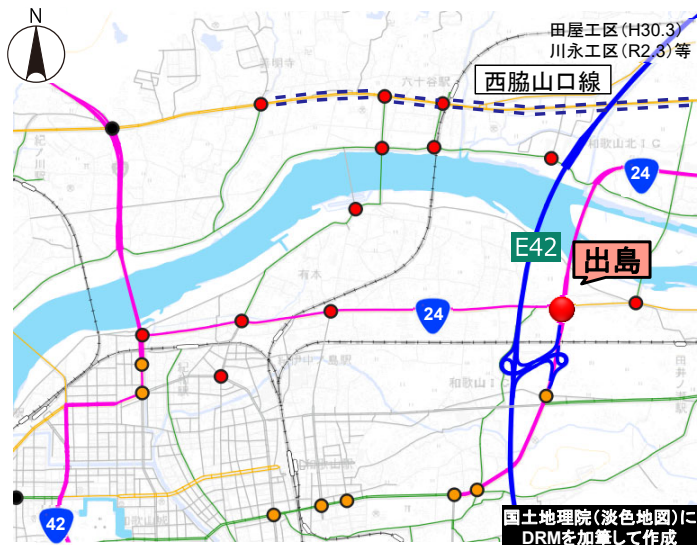
信号待ち時間(渋滞調査)  
1回以下のみ: ○  
2回以上が存在: ×

解除判定  
(事務局案)

**解除不可**

### 3. 個別の現地状況による渋滞確認(現地調査):出島交差点

《交差点位置》



《実施対策》

- 西脇山口線【R2.3】

《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R5.6月19,20日測定)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R4.9~11、平日、昼間12時間)
- 信号待ち回数: ETC2.0プローブ (R4.9~11)

《渋滞調査》

- 実施日 : R5.11月9日 (7:00~10:00 16:00~19:00)

《渋滞レベル判定表》

デジマ 出島交差点 (A-11)		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	3レーン 左+直+右	2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 82秒	青時間 48秒	青時間 82秒	青時間 48秒	
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	8.0km/h	20.1km/h	21.9km/h	
		昼12時間	13.9km/h	23.9km/h	24.1km/h	
	信号待ち回数	0~1回	99.8%	81.1%	97.7%	99.6%
		1~2回	0.1% ○	12.4% ×	2.0% ○	0.4% ○
実測 【渋滞調査】	信号サイクル長	ピーク時	150秒			
		総時間	360分	360分	360分	360分
	信号待ち回数 (朝夕ピーク6時間)	0回	360分	270分	360分	250分
		1回	0分	70分	0分	110分
事務局 解除判定		0分 ○	20分 ×	0分 ○	0分 ○	

○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:×

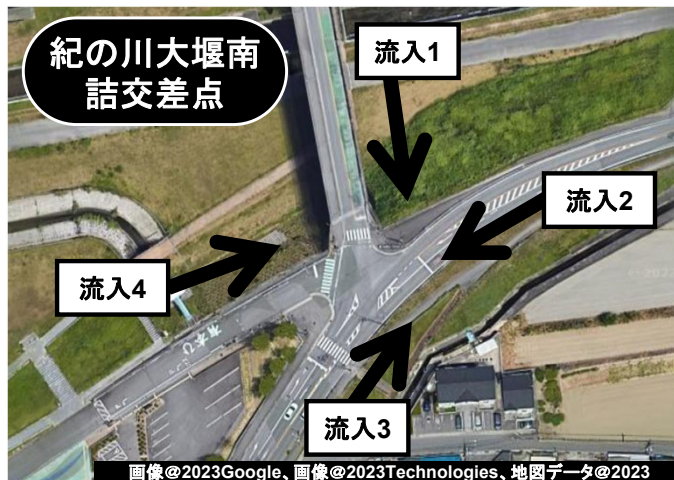
信号待ち時間(渋滞調査)  
1回以下のみ:○  
2回以上が存在:×

解除判定  
(事務局案)

**解除不可**

# 3. 個別の現地状況による渋滞確認(現地調査): 紀の川大堰南詰交差点

《交差点位置》



至 和歌山市中心部

《実施対策》

- 至 岩出市
- ・西脇山口線【R2.3】

《使用データ》

- ・信号現示 : 実測結果 (R5.6月19,20日測定)
- ・旅行速度 : ETC2.0プローブ (R4.9~11、平日、昼間12時間)
- ・信号待ち回数: ETC2.0プローブ (R4.9~11)

《渋滞調査》

- ・実施日 : R5.10月24日 (7:00~10:00 16:00~19:00)

《渋滞レベル判定表》

キノカワオオゼキミナミツメ 紀の川大堰南詰交差点(A-12)		流入1	流入2	流入3	流入4	
		1レーン 左直右	2レーン 直+右	2レーン 直+左	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 27秒	青時間 88秒	青時間 27秒	青時間 88秒	
	青時間比	18%	59%	18%	59%	
プローブ データ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時 26.2km/h	16.7km/h	評価不可	評価不可	
		昼12時間 28.2km/h	21.1km/h			
	信号待ち回数	0~1回	95.6%			99.8%
		1~2回	3.4% ○			0.2% ○
2回以上		1.0%	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	270分	360分	360分	360分
		1回	70分	0分	0分	0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: ×

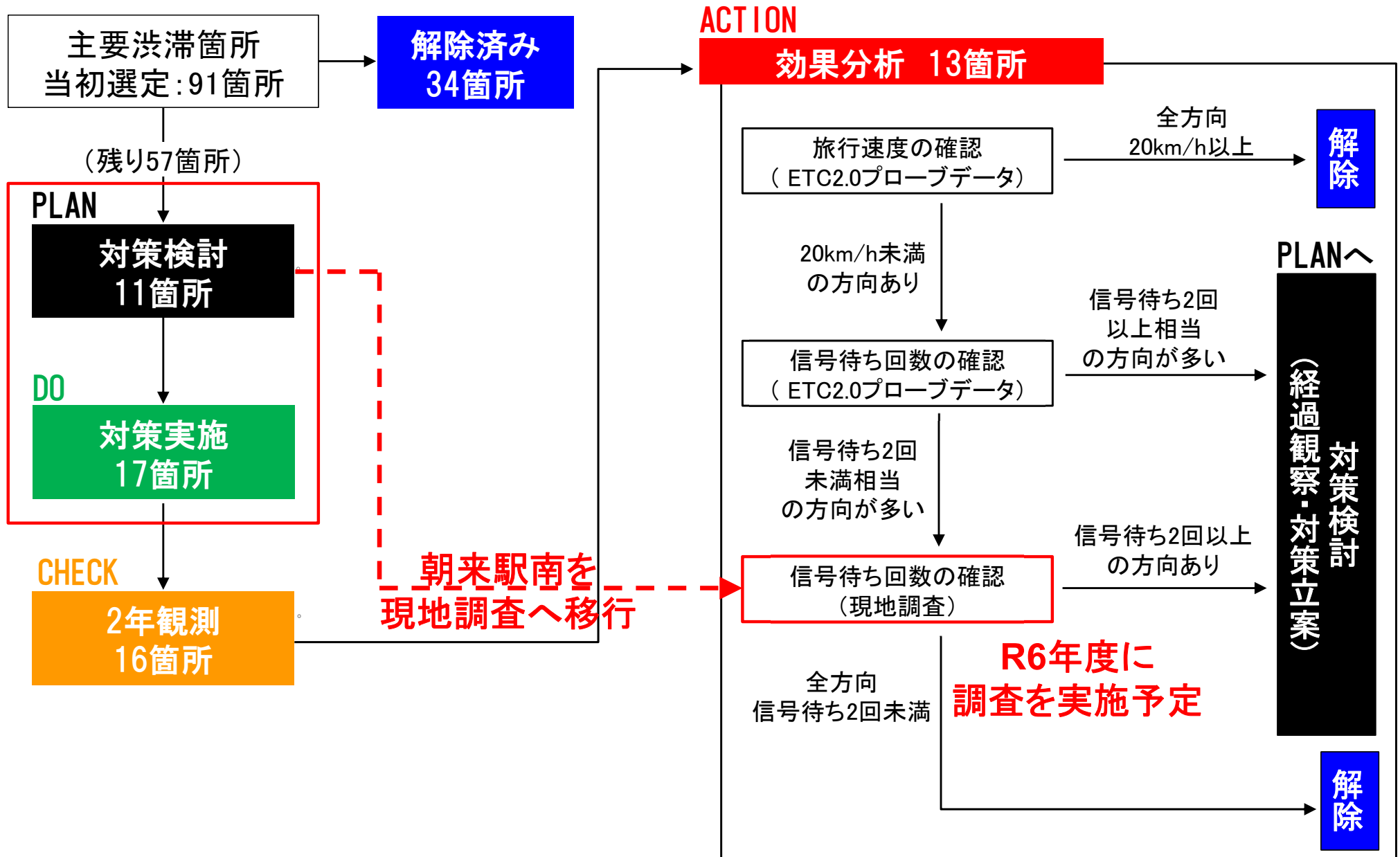
信号待ち時間(渋滞調査)  
1回以下のみ: ○  
2回以上が存在: ×

解除判定  
(事務局案)

**解除不可**

## 4. 主要渋滞箇所のPDCAサイクル(今後の運用について)

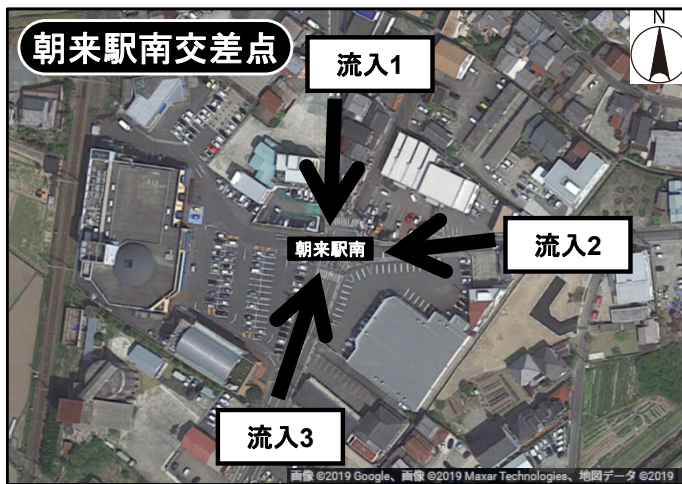
過年度に効果分析から、「PLAN」「DO」へ移行した交差点で、改善傾向が見られ、解除が見込めると判断出来れば、次年度以降に「ACTION(現地調査)」へ移行可能とする。(「CHECK」に移行した交差点については、現行通り2年観測後、「ACTION」へ移行) 朝来駅南交差点について改善傾向が見られるためACTIONに移行。令和6年度に現地調査を実施予定。





# 4. 個別の現地状況による渋滞確認(現地調査): 朝来駅南交差点

# R3実施時の結果



### 《使用データ》

- 信号現示 : 実測結果 (R1.10月24日, 7時台)
- 旅行速度 : ETC2.0プローブ (R1.9~11月)
- 信号待ち回数 : ETC2.0プローブ (R1.9~11月)

### 《渋滞調査》

- 実施日 : R3.10月13日 (7:00~10:00 16:00~19:00)

### 《渋滞レベル判定表》

朝来駅南交差点 (P-11)			流入1	流入2	流入3
			1レーン 左直	1レーン 左直右	2レーン 直+右
信号現示	信号サイクル長	145秒			
	青時間 (矢印信号含む)	青時間	81秒	58秒	81秒
		青時間比	55.9%	40.0%	55.9%
プローブデータ 【ETC2.0】	旅行速度	ピーク時	13.0 km/h	9.5 km/h	33.7 km/h
		昼12時間	13.7 km/h	7.5 km/h	30.3 km/h
	信号待ち回数	0~1回	98.4%	82.8%	97.3%
		1~2回	0.5% ○	13.8% △	1.5% ○
	2回以上	1.1%	3.4%	1.2%	
実測 【渋滞調査】	信号サイクル長	全時間帯	130秒		
	信号待ち回数 (朝夕ピーク6時間)	総時間	360分	360分	360分
		0回	360分	350分	360分
		1回	0分 ○	0分 ×	0分 ○
2回以上		0分	10分 2回以上10分のみ	0分	
事務局 解除判定			○	×	○


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

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

信号待ち回数(渋滞調査)  
 1回以下のみ: ○  
 2回以上が存在: ×

解除判定  
(事務局案)

# 解除不可



**令和5年度  
第2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**

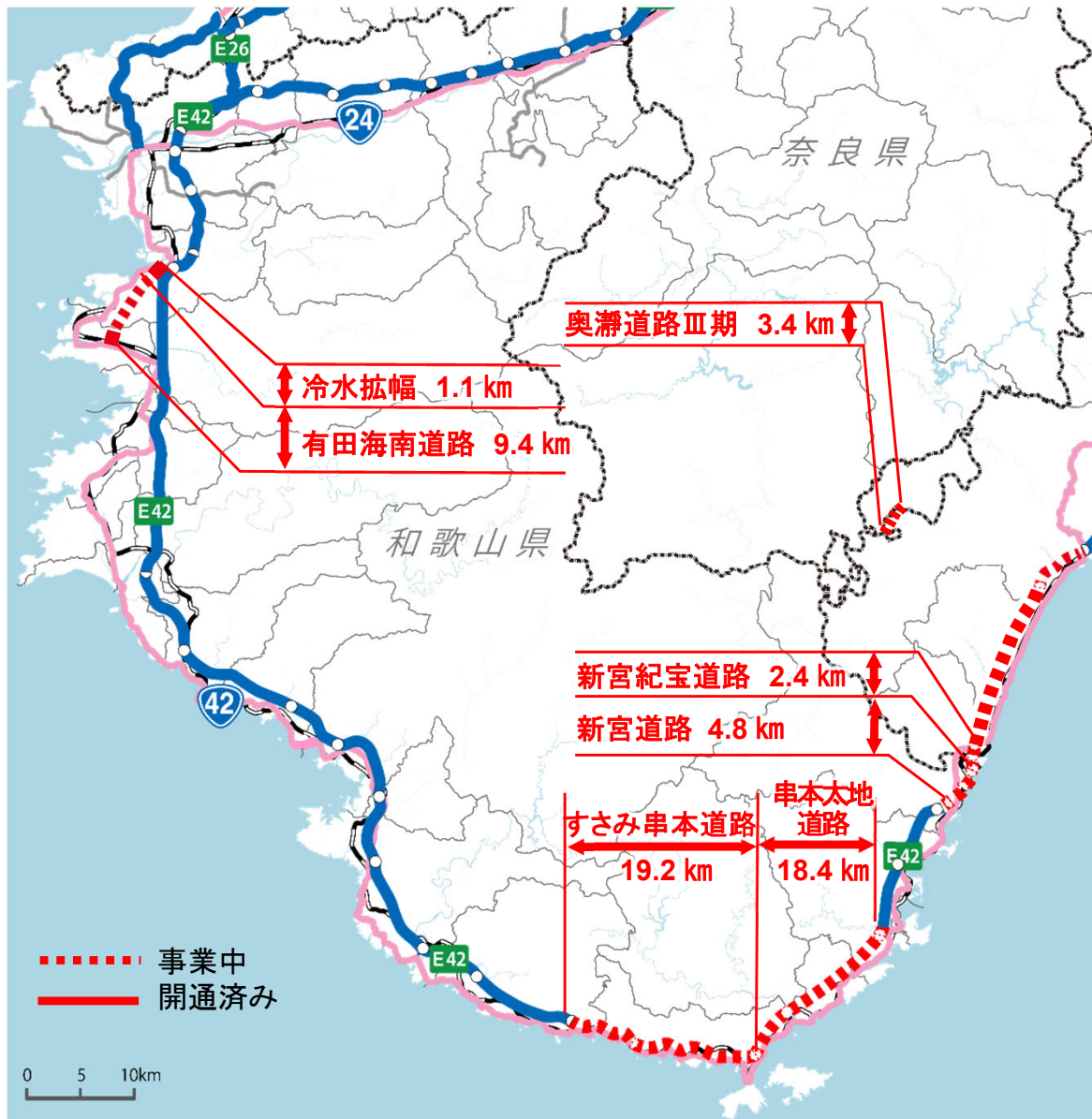
**和歌山県道路交通渋滞対策協議会**

# 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

○県内の直轄事業は、和歌山河川国道事務所管内では2事業、紀南河川国道事務所管内では5事業が事業中。

《直轄事業位置図》



《直轄事業の概要と進捗》

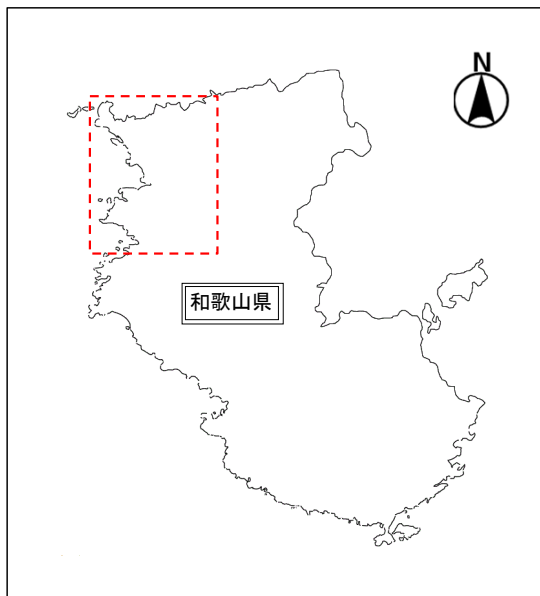
	事業名	事業概要等
和歌山	冷水拡幅	平成19年度事業化 令和3年度一部(0.7km)開通 令和7年春全線開通予定
	有田海南道路	平成20年度事業化 令和4年度一部(0.2km)開通 令和7年春一部(2.9km)開通予定
紀南	新宮紀宝道路	平成25年度事業化 令和6年秋全線開通予定
	すさみ串本道路	平成26年度事業化 令和7年春全線開通予定
	串本太地道路	平成30年度事業化
	新宮道路	平成31年度事業化
	奥瀬道路Ⅲ期	平成28年度事業化

### 3. 主要渋滞箇所における渋滞対策(ピンポイント対策)の紹介

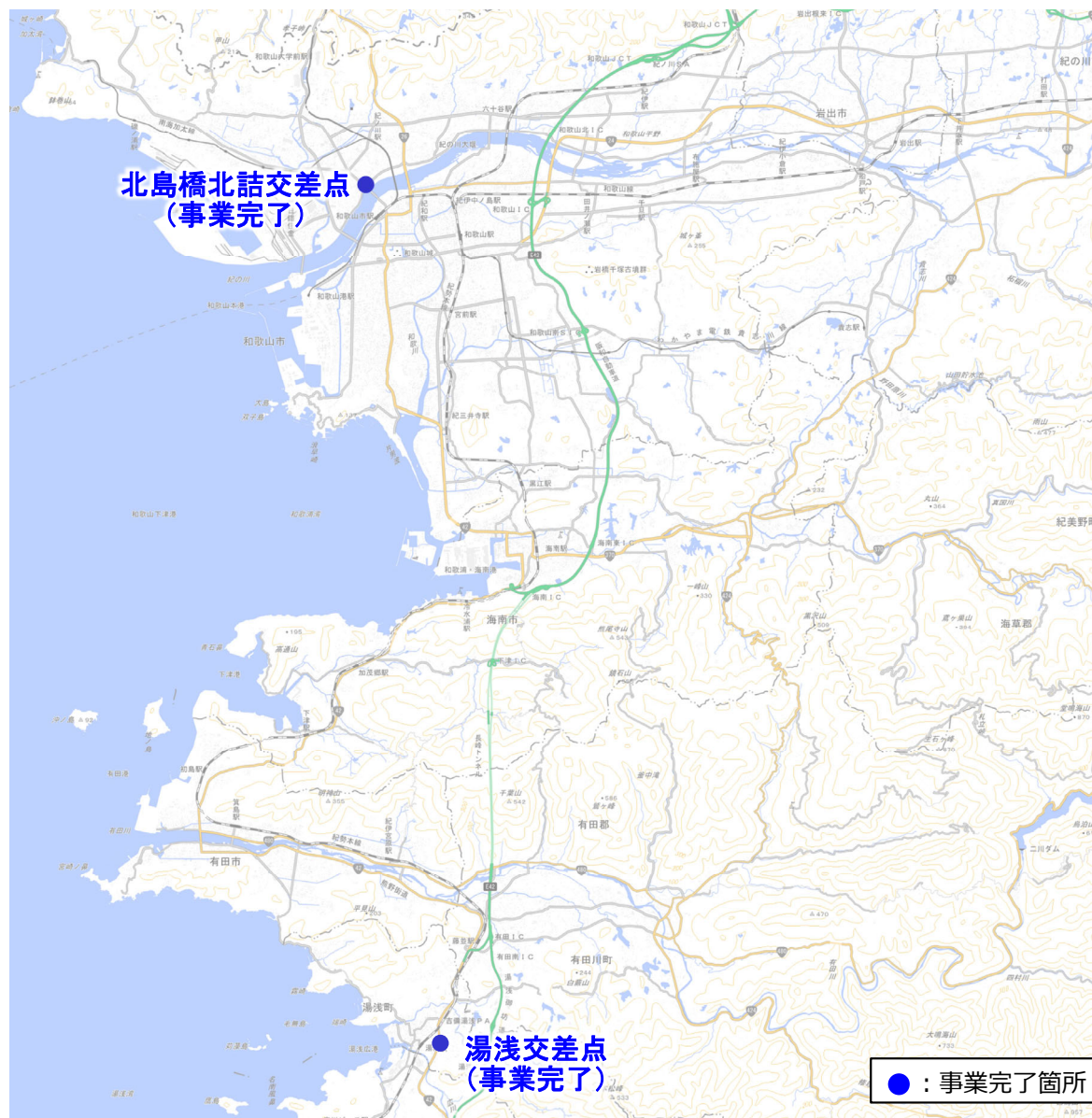
#### ◆ピンポイント対策を実施する主要渋滞箇所

- ピンポイント対策を実施する交差点は以下に示すとおり。
- 次ページ以降にピンポイント対策箇所の対策内容を紹介し、事業完了後の現地状況を報告。

《位置図》



《拡大位置図》



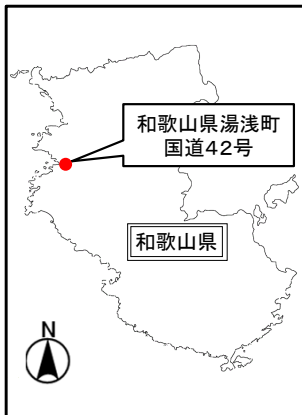
# 3. 主要渋滞箇所におけるピンポイント対策

## 国道42号 湯浅交差点 (C-15)

## 右折レーン設置

- 右折車両の滞留による混雑を解消するため、和歌山市方面からの流入部に右折レーンを設置。
- 和歌山市方面の国道42号に歩道(片側)を整備し、安全性を向上。滞留長が、右折レーン整備により約6割削減。

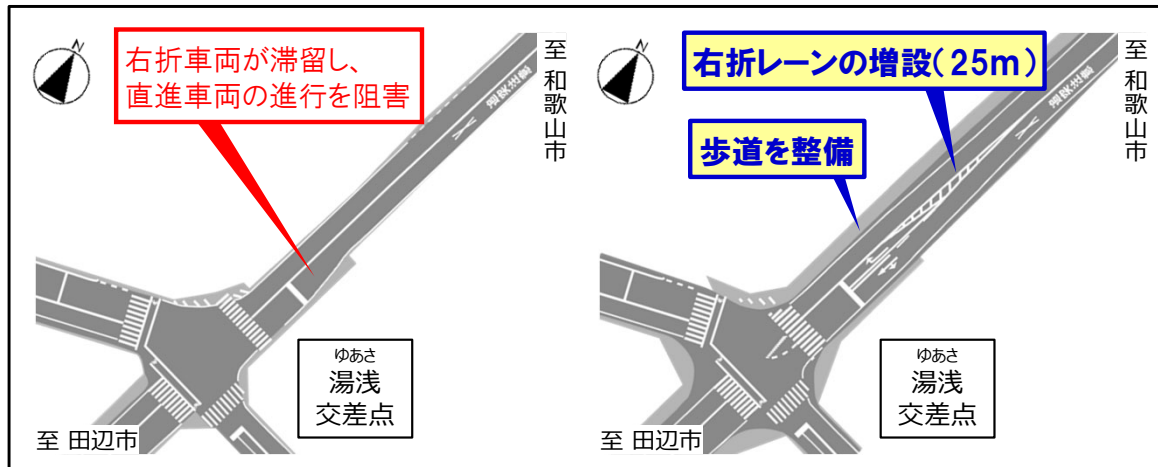
【位置図】



【広域図】



【説明図】



対策前



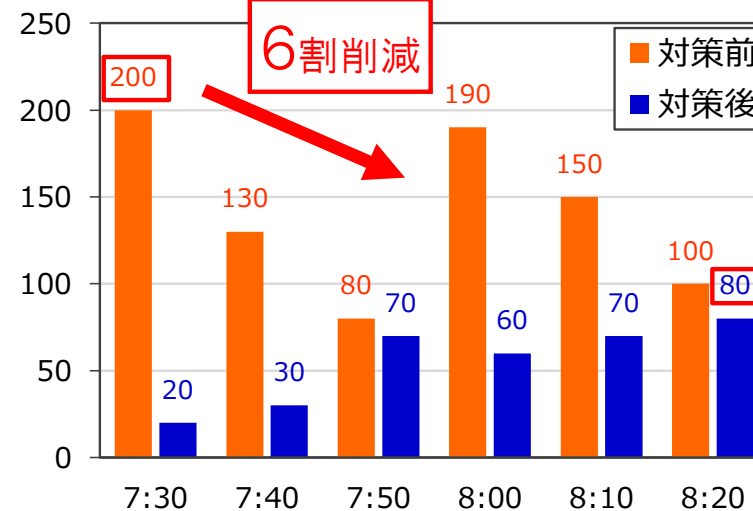
対策後



右折車両の滞留による直進車両の進行阻害を解消

【滞留長の変化(朝ピーク)】

7:30~8:30の最大滞留長  
対策前: 200m 対策後: 80m



(調査日)  
対策前: R3.11.9(火)  
対策後: R5.10.19(木)

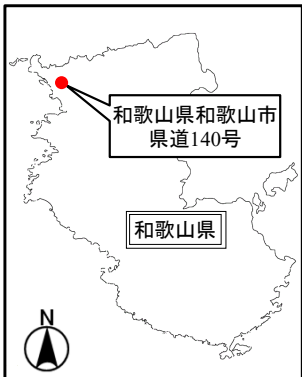
右折車両による  
阻害で生じていた  
滞留が短くなり  
交通が円滑に

# 3. 主要渋滞箇所におけるピンポイント対策

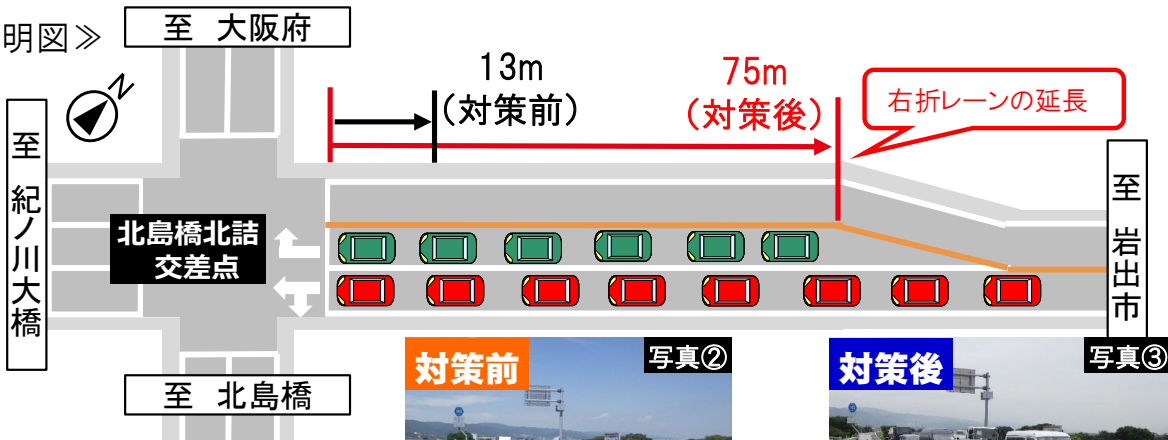
## 県道140号 北島橋北詰交差点 (C-16) 右折レーン延長

○右折車両の滞留による直進・左折車両への障害を解消するため、流入部に右折レーンを延長。  
 ○通勤時間帯に集中して発生していた500mを超える渋滞長が、右折レーン整備により約6割削減。通過時間が約4分短縮。

《位置図》



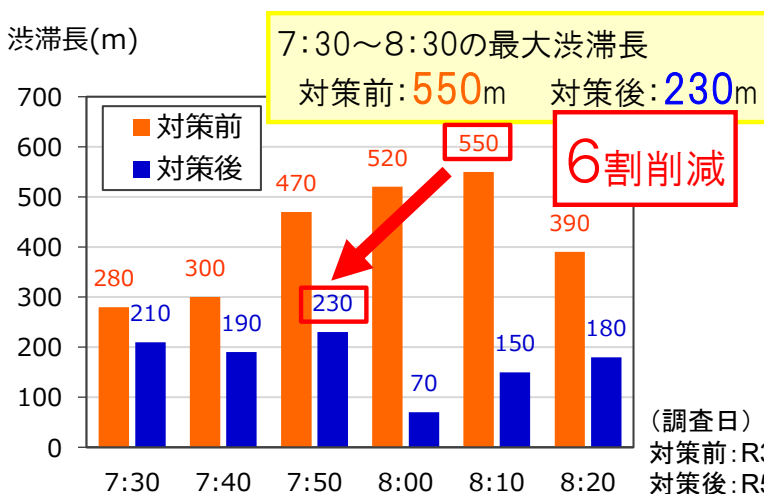
《説明図》



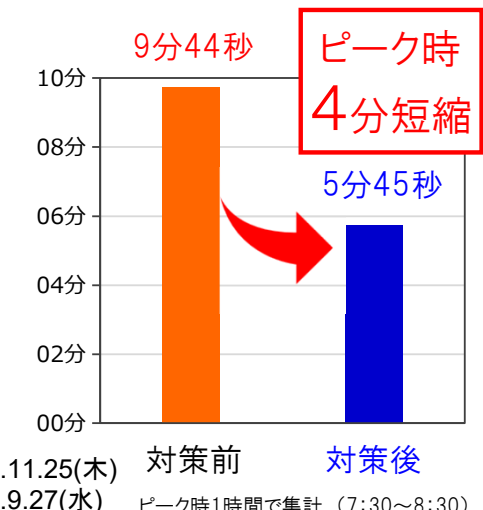
《広域図》




《渋滞長の変化(朝ピーク)》




《平均通過時間の変化》





**令和5年度  
第2回 和歌山県道路交通渋滞対策協議会資料**



**和歌山市内の交通需要マネジメント**

**和歌山県道路交通渋滞対策協議会**

# 1. これまでの取り組み

- 和歌山市では、市中心部の地域活性化を図るため、立地適正化計画等によりコンパクトシティ化を推進。
- コンパクトシティの実現において、各拠点間の連携を促す円滑な交通ネットワークの確保は重要な要素。
- 前回までの渋滞協にて、コンパクトシティ内に流入する交通の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。
- 今回の渋滞協では、TDM施策の絞り込みを行い、実施施策としてのポスター案についての検討結果を報告。

## 〈渋滞協議会〉

### ◆R3年度

#### 第1回渋滞協、第2回渋滞協

主要渋滞箇所におけるソフト施策として、交通需要マネジメント(TDM)の効果を検討。和歌山市が実施するTDM施策(自転車活用推進)によって和歌山市内の交通に与える影響について、効果検証していく。

### ◆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

### 今回の報告

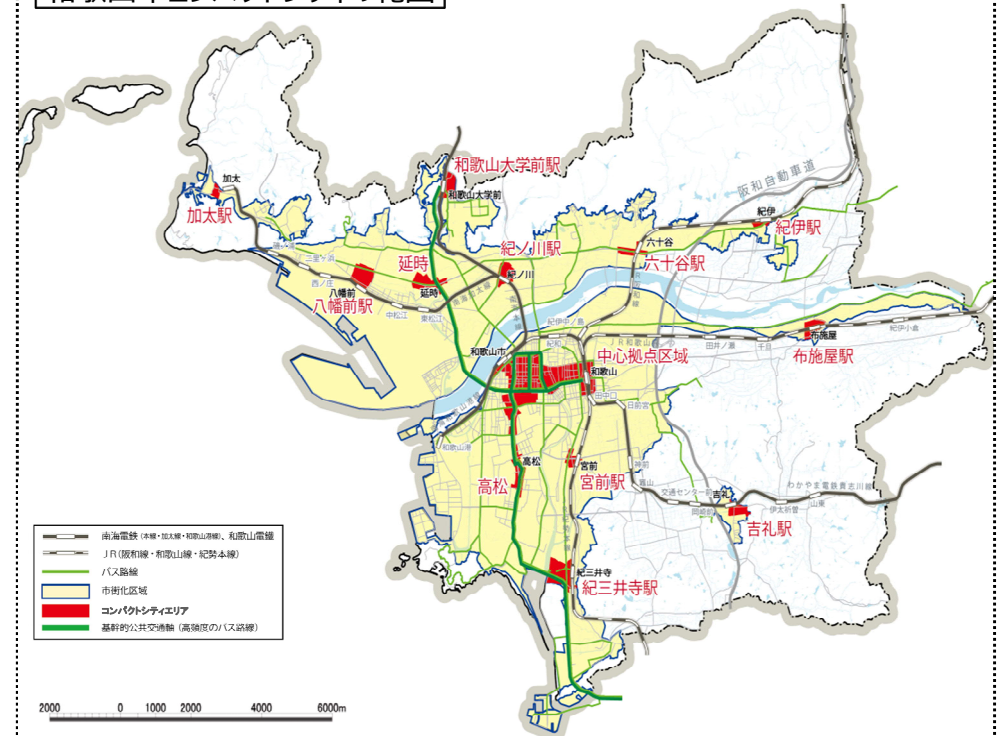
渋滞緩和に効果をもたらすTDM施策の絞り込みを行いポスター案について検討。

## 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)

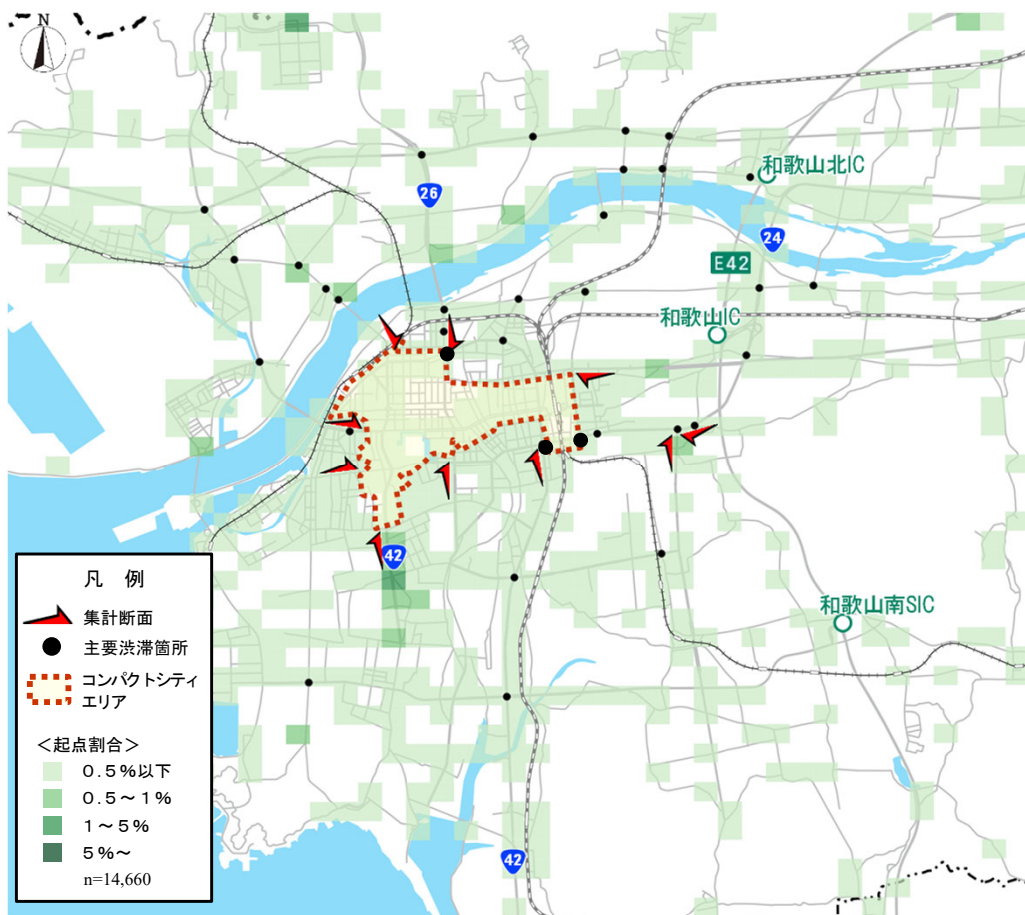


## 2. コンパクトシティエリアへの流入交通の分析

- コンパクトシティエリアに流入する交通の起点は市内全域に分散しており、TDM施策のターゲットを絞り込みは困難。
- コンパクトシティエリアには、全方面から交通が流出入しており、通勤経路の変更も困難。

### コンパクトシティエリアに流入する交通の出発地（朝8時台）

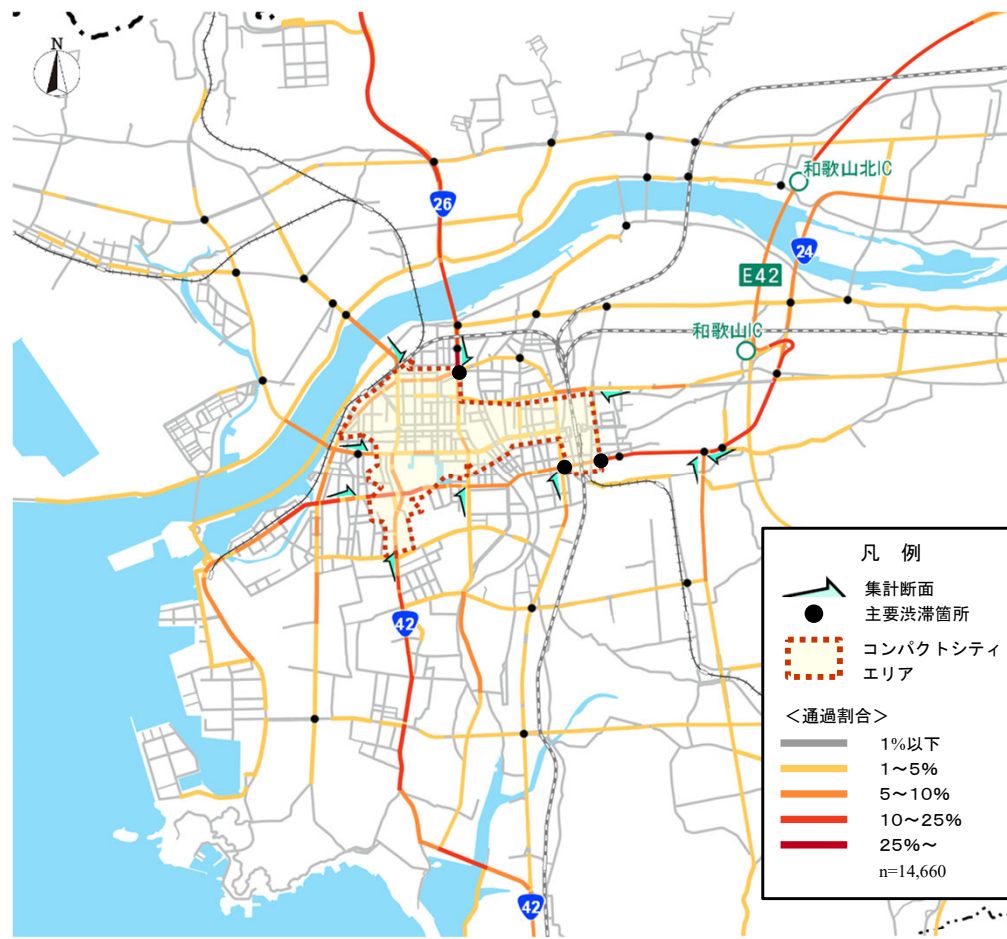
コンパクトシティエリアにアクセスする車は市内の広範囲に分布しており、TDM施策のターゲットとなる**エリアの絞り込みは困難**



出典:ETC2.0プローブデータ(R5.3平日8時台)

### コンパクトシティエリアを通過する交通の経路（朝8時台）

コンパクトシティエリアを通過する車は、全方向の主要道路から流入・流出しており、**経路変更は困難**



出典:ETC2.0プローブデータ(R5.3平日8時台)

### 3. 和歌山都市圏における朝ピーク時間帯の混雑状況

○和歌山都市圏は、ピーク時には市内各所で渋滞が発生しているが、ピーク前後の時間帯では比較的スムーズに交通が流れている。  
 ○渋滞のピークは短時間であり、前後の時間帯との所要時間には大きな差がある。

#### 和歌山都市圏の旅行速度

和歌山都市圏では、**ピーク時の限られた時間帯に顕著な渋滞が発生**しており、前後時間帯は比較的スムーズ

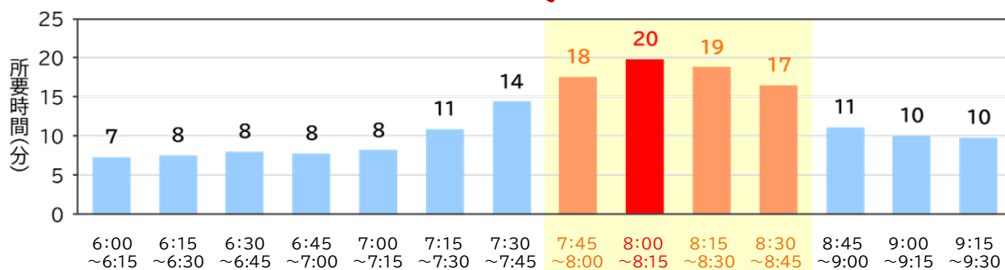


出典:ETC2.0プローブデータ(R5.9-11平日平均)

#### 代表的な区間における通過に要する時間

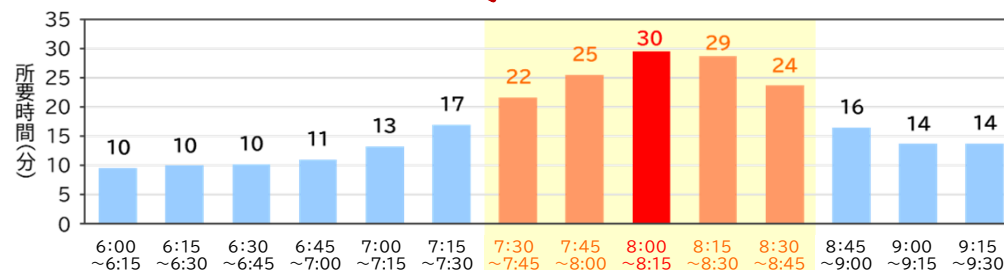
##### 第二阪和国道 平井ランプ⇒市内中心部 (和歌山城周辺) の所要時間

区間平均旅行速度  
20 km/h未満の時間帯



##### 国道24号紀州大橋⇒市内中心部 (和歌山城周辺) の所要時間

区間平均旅行速度  
20 km/h未満の時間帯



出典:ETC2.0プローブデータ(R5.9-11平日平均)

# 4. TDM施策案(ポスター)


- 経路の変更は難しい → 通勤時間の変更を促す
- コンパクトシティエリア付近の混雑状況とピーク時間を示し、渋滞要因を周知するためのポスターを作成。
- 官公庁や道の駅へのポスターの掲示、HP及びSNS等による情報発信を実施予定。
- 次年度以降、継続して、情報発信効果の確認、実施内容の見直しや対応可能な対策の検討を実施予定。

- ①ターゲットが分散しており、エリアの絞り込みが困難
- ②全方向から流入しており、TDM施策として経路変更は実施困難
- ③顕著な渋滞はピーク時の限られた時間のみ




- ◇ 和歌山都市圏全体をターゲットとしたポスター展開
- ◇ 通勤時間の変更を促す





**令和5年度  
第2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

- 対策検討箇所の検討状況報告  
(現在の検討状況の報告及び各管理者と今後の方針を確認)
- 対策実施箇所の状況報告  
(県内の道路事業及びピンポイント対策について)