

奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン

平成 22年 2月

奈良県土木部・奈良県警察本部

目 次

1. 策定の趣旨	2
2. 現状と課題	3
1) 渋滞の状況	3
2) これまでの渋滞対策と課題	4
3. 対策の基本的な考え方	6
4. 具体的な取り組み	6
1) 客観的データを用いた渋滞箇所の「見える化」	6
2) 県民とのコミュニケーションによる計画策定の「見える化」	7
3) 「選択と集中」による対策の実施	8
4) 最先端技術の活用	10
5) 渋滞状況把握・対策検討のための 体制強化及びノウハウの蓄積	11
6) フォローアップによるPDCAの実施	11

1. 策定の趣旨

奈良県は大阪のベッドタウンとして開発が進み、大和平野地域を中心とした平野部に人口が集中している。同時に、全国でも有数の観光地であることから、春・秋の観光シーズンを中心に多数の観光客が訪れている。このようなことから、平日の朝夕の通勤ラッシュによる交通渋滞や、休日の観光地での交通渋滞などが発生している。

本県においては、これまでも渋滞の深刻な箇所を抽出し、重点的にその対策を実施してきたところであるが、依然として平野部を中心に渋滞が多数観測されており、また、道路利用者は、県内の多くの箇所を渋滞と感じていることがアンケートにおいても判明した。

現下の経済情勢による今後の税収動向の不透明さや高齢化の進展による社会保障費の増加により、今後より一層の厳しい財政運営を余儀なくされる中、道路特定財源が一般財源化されたことから、道路整備予算についても安定的な確保が困難になることが見込まれる。

一方、大和平野地域の渋滞の解消には、京奈和自動車道を骨格とする幹線道路ネットワークの形成など本格的な対策が必要であるものの、実現には多くの時間を要するため、これらと併せて、県民のニーズや本県の現状を踏まえた道路の使い方をさらに高める工夫が求められている。また、ETCやVICSなど道路の高度利用を可能とする情報技術が急速に普及しており、これらを活用した新たな対策についても期待されている。

このため、客観的なデータに基づいて抽出した「渋滞が著しい箇所」の公表や、道路利用者へのアンケートの実施など計画の策定過程を「見える化」する。併せて、幹線道路ネットワークの整備・改善が間近な区間では、その効果を調査の上対策を検討するが、それ以外の箇所は、コストや早期事業効果発現の観点をより重視した「速効対策・ソフト対策」に「選択と集中」で取り組むことなどを「奈良県みんなで作る渋滞解消プラン」として取りまとめ、円滑な道路サービスのより一層の向上を早期に図るものである。なお、このプランについては、今後の道路供用による交通の変化及び財政状況や社会状況の変化等により適宜見直しを行っていく予定である。

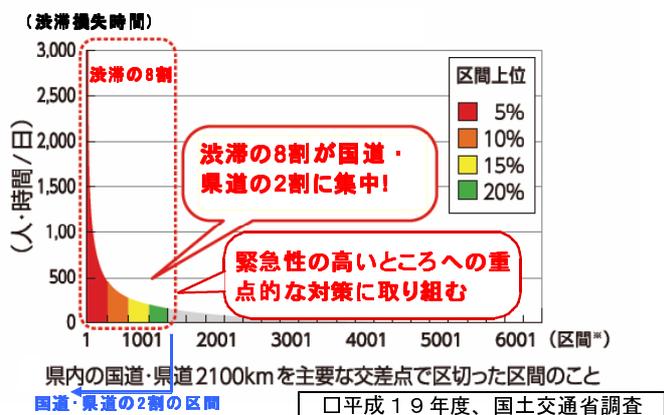
2. 現状と課題

1) 渋滞の状況

道路は県民の日常生活や経済活動を支える根幹的社会資本であり、交通の円滑化と定時性の確保が重要である。交通の円滑化により、生活道路への通過交通の流入抑制が期待され、また、定時性の確保により、県民サービスの向上や、物流の利便性向上による企業立地の促進、さらには観光の振興など、様々な効果が期待できる。

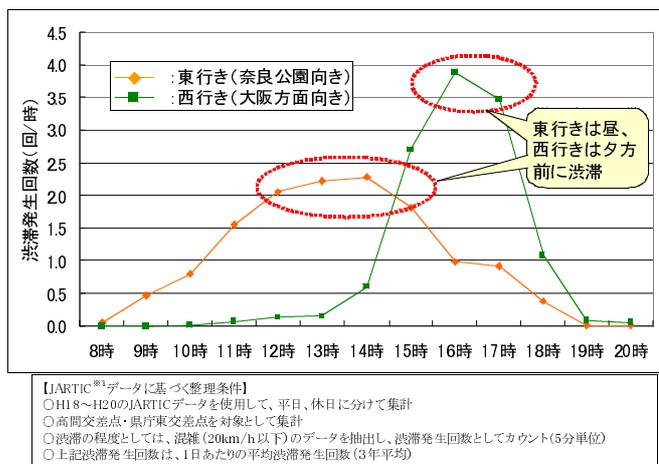
本県では昭和30年代後半から住宅を中心とした開発が進み、過去40年間（昭和40年から平成17年）での人口増加率は、全国の都道府県の中で4位（首都圏を除くと1位）となっている。人口の増加は大和平野地域で特に顕著であり、現在では県土面積の約2割を占めるに過ぎない大和平野地域に人口の約9割が集中している。このような人口の増加・集中に道路整備が追いついていないことから、平日の朝夕ラッシュ時には大和平野地域を中心に渋滞が発生している。

また国道・県道のうち2割の区間で、県全体の渋滞による損失時間の8割が集中して発生している。



【図1. 渋滞による損失時間を程度の高い区間より並べた図】

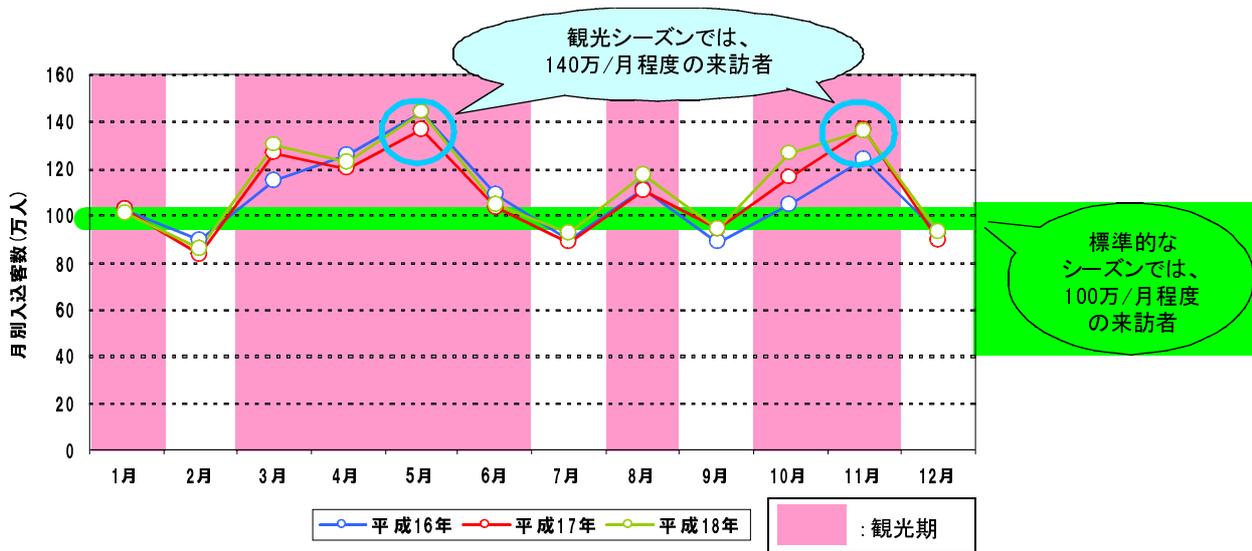
本県は、国宝・重要文化財の指定件数が全国で3位、史跡・名勝・天然記念物の指定件数が全国で1位であるなど、歴史文化遺産が多数あり、全国でも有数の観光地である。このため、特に春、秋の観光シーズンを中心に全国から年間約3,500万人の観光客が訪れている。観光シーズンには観光客が特定の時間帯に集中することもあり、観光地とその周辺を中心に交通渋滞が発生している。例えば、奈良市においては、観光シーズンの来訪者が通常時期に比べて約4割程度増加し、これらの来訪者が昼前後に奈良を訪れ、夕方に奈良を出発するという特徴が見られるため、これらの期間・時間帯での観光渋滞が著しい状況にある。



【図2. 大宮通り^{※2}における時間帯別渋滞発生状況】

※1 日本道路交通情報センター

※2 大阪方面と奈良公園を結ぶ奈良市内の幹線道路



「第3回 奈良中心市街地交通処理対策検討委員会」資料より作成

【 図3. 奈良市の月別来訪者数 】

一方、平成21年10月に実施した渋滞に関する道路利用者へのアンケート結果（延べ5,500件の回答）によると、193箇所で渋滞しているとの指摘を受けるなど、道路利用者が渋滞と感じている箇所が県内に多数残されていることが判った。

このため、本格的な対策として、「奈良の今後5カ年（平成21年度～平成25年度）の道づくり重点戦略^{*3}」（以下「道づくり重点戦略」という）に基づいた幹線道路ネットワークの早期形成に努めるとともに、客観的データを用いた渋滞箇所の抽出、県民とのコミュニケーションによる計画策定過程の「見える化」を行った上で、コストや早期事業効果発現の観点をより重視した「速効対策・ソフト対策」に「選択と集中」で取り組む必要がある。

2) これまでの渋滞対策と課題

① 渋滞箇所の選定

本県においては、これまで渋滞対策を進めるにあたって、交差点の渋滞長や通過時間など、交差点の渋滞状況により渋滞が深刻な箇所を抽出し、重点的にその対策を実施してきた。しかしながら、道路利用者が渋滞と感じている箇所には、路線全体が渋滞し、渋滞の原因となる交差点が特定できないような箇所も多いこと、また、踏切の遮断により地域の円滑な交通に支障の生じている箇所が22箇所存在すること等から、交差点以外の場所における渋滞も加味した箇所の選定が必要である。

また、これまでは、渋滞長や通過時間といった一律のデータを収集していたが、箇所毎に、渋滞の状況やその要因が多様であることを踏まえ、渋滞状況等に応じたきめ細やかなデータの把握が重要となっている。

※3 平成20年12月に、本県にとって真に必要な道づくりを効率的・効果的に進めるため、平成21年度から平成25年度までの5カ年に重点的に取り組む施策と、道路投資の『選択と集中』などその進め方の改革を重点戦略として取りまとめた

② 渋滞対策の取組内容

前回（平成15年度）に策定した「奈良県渋滞解消推進計画」では、137件の渋滞対策を位置づけている。そのうち道路の新設・改築など幹線道路ネットワークの形成による交通容量の拡大などハード対策が121件を占める状況であった。特に平野部での主なハード対策である道路改築事業では、1事業あたりの事業費がおよそ130億円に上り、事業期間も10年を超えるなど、効果発現までに多額の投資と相当の期間を要する結果となっている。このため、効果発現までの期間やコスト意識を重視した「速効対策」の強化が必要である。

また、観光地やその周辺で発生している観光渋滞に対しては、春、秋の観光シーズンに奈良公園周辺においてパークアンドバスライド施策を実施し、マイカーの流入抑制に取り組んできたが、依然として観光渋滞が頻発しており、さらに、平城遷都1300年祭を契機とした観光振興を図るため、既存ストックの有効活用の観点から「利用者の協力を求めるソフト対策」の充実が必要である。

③ I T 技術の普及

インターネットや携帯電話などのI T（情報通信技術）は、国民生活の身近な道具として普及・定着し、それら情報機器の高度化に伴い人々の行動形態は急激に変化している。

I T S^{*4}（高度道路交通システム）の分野においても、カーナビゲーションシステムの出荷累計台数が3,700万台（国土交通省発表資料、2009年11月時点）に達し、一般的な装備として普及するだけでなく、V I C S^{*5}（道路交通情報通信システム）により渋滞の少ない経路が案内されるなどのサービスも普及している。

中でも、E T C^{*6}（ノンストップ自動料金収受システム）の利用率が8割を超える（国土交通省発表資料、2010年1月時点）までに高まり、料金所での渋滞がほぼ解消したほか、バスロケーションシステムによる公共交通機関の利用促進や駐車場案内の高度化による迷走車両の削減など、I T Sによる多様な渋滞緩和方策が実現してきている。

※4 道路の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称。

※5 ドライバーの利便性の向上、渋滞の解消・緩和等を図るため、渋滞状況、所要時間、工事・交通規制等に関する道路交通情報を、道路上に設置したビーコンやFM多重放送により、ナビゲーションシステム等の車載機へリアルタイムに提供するシステム。

※6 有料道路における自動料金支払いシステム

3. 対策の基本的な考え方

客観的なデータに基づいて抽出した「渋滞が著しい箇所」の公表や、道路利用者へのアンケートの実施など計画の策定過程を「見える化」する。併せて、幹線道路ネットワークの整備・改善が間近な区間では、その効果を調査の上対策を検討するが、それ以外の箇所は、コストや早期事業効果発現の観点をより重視した「速効対策・ソフト対策」に「選択と集中」で取り組む。

「渋滞が著しい箇所」について、速度や通過時間などの客観的なデータに基づいて抽出し、公表する。その上で、バスやタクシーなど車を運転する機会の多いドライバーを中心とした道路利用者へのアンケートの実施などにより、道路利用者の実感との乖離がないよう課題箇所の共有化を図る。対策の検討過程についても渋滞の状況から対策までの一連を整理した「カルテ」を作成・公表するなど「見える化」に取り組む。

また、これまでの渋滞対策はバイパス整備など幹線道路ネットワークの形成による交通容量の拡大などハード対策を中心に進めてきたが、これには多額の投資と長い期間を要することから、ソフト対策を積極的に導入することとする。このため、幹線道路ネットワークの整備・改善が間近な区間では、その効果を調査の上対策を検討するが、それ以外の箇所は、コストや早期事業効果発現の観点をより重視した「速効対策・ソフト対策」に「選択と集中」で取り組むものとする。

併せて、インターネット・携帯端末など最新の情報技術を活用し、道路の高度利用化を図る方策についても積極的に取り組む。

一方で、よりきめ細やかに検討を行うために、渋滞状況や要因分析を行うための体制を強化し、他府県で実施した有効な事例の収集や、職員の技術力向上に向けた取り組みを実施する。

なお、渋滞対策実施後には速やかに効果検証を行い、必要に応じて対策案の改良や追加の検討を行うなど、PDCAサイクルの取り組みによるフォローアップを実施する。（4.6）参照）

4. 具体的な取り組み

1) 客観的データを用いた「渋滞が著しい箇所」の「見える化」

渋滞対策を効率的・効果的に実施するため、緊急性の高い箇所への重点的な対策に取り組む。そのため、客観的データに基づき国道及び県道の全路線について、「渋滞が発生している箇所^{※7}」のうち「特に問題となる踏切^{※8}や交差点^{※9}が含まれ

※7 平日もしくは休日における、ピーク時の平均旅行速度が10km/h未満又は1日の平均旅行速度が20km/h未満となる箇所

※8 ピーク時遮断時間が1時間あたり40分以上、又は1日あたりの交通量×遮断時間が5万台以上となる踏切

※9 渋滞延長が500m以上、又は通過するのに5分以上かかる交差点

る箇所」について重点的に取り組むものとして、「渋滞が著しい箇所（原案）」を54箇所抽出し、公表することによる「見える化」を行った。

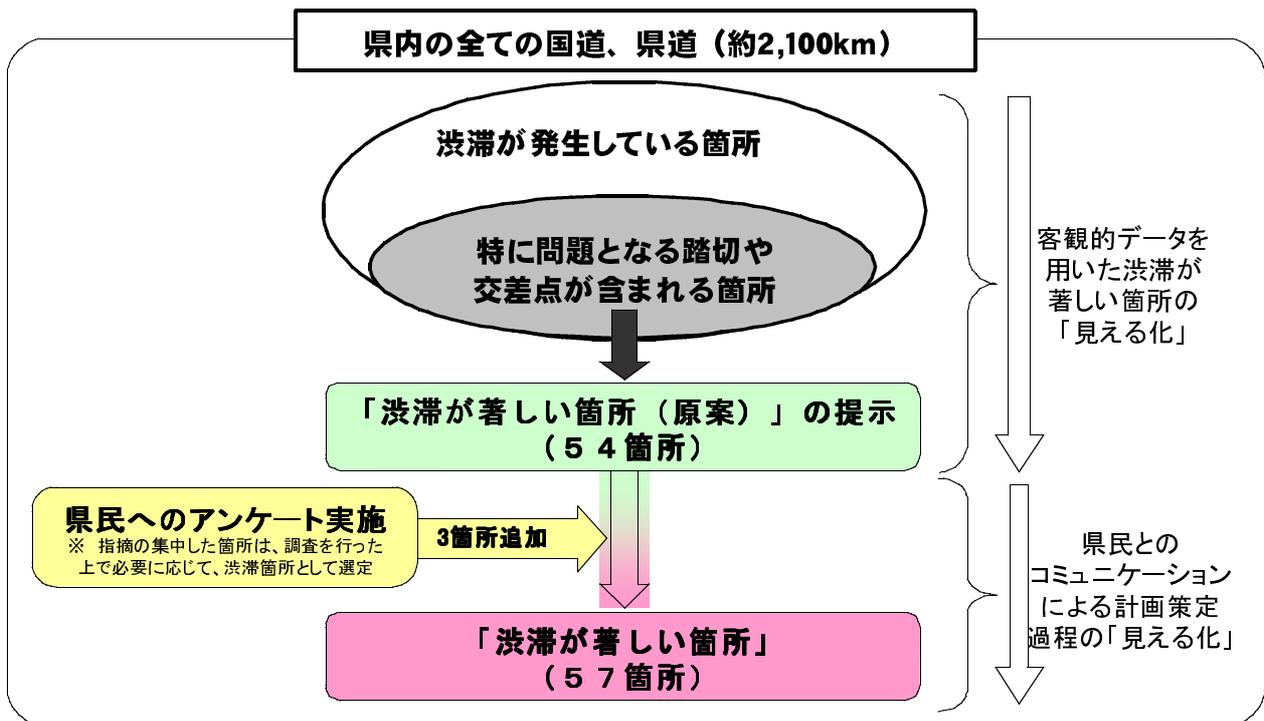
2) 県民とのコミュニケーションによる計画策定過程の「見える化」

① 道路利用者など県民へのアンケートの実施

客観的なデータにより抽出した「渋滞が著しい箇所（原案）」について、バスやタクシーなど車を運転する機会が多いドライバーを中心とした道路利用者へのアンケートを実施（平成21年10月）し、県民の意見を反映するプロセスを導入した。

アンケートでは、約900人から回答があり、延べ5,500件の意見があった。

その内訳は、「渋滞が著しい箇所（原案）」については全ての箇所ですべて「渋滞を感じる」との指摘を受けた。また、その他箇所でも、多くの指摘を受けた22箇所について調査した結果、「渋滞が著しい箇所（原案）」と同等の渋滞状況が観測された3箇所を原案54箇所に加え、合計57箇所を「渋滞が著しい箇所」とした。



【 図4. 「渋滞が著しい箇所」の抽出 】

② 対策の検討過程の公表

対策の検討過程については、渋滞状況から対策までの一連を整理したを「カルテ」を作成し、公表することにより県民と課題を共有するなど、計画策定過程の「見える化」を行う。

3) 「選択と集中」による対策の実施

① 「渋滞が著しい箇所」への重点的な取り組み

渋滞対策については、4. 1) 2) で抽出した「渋滞が著しい箇所」について、渋滞要因に着目したソフト対策の導入などにより、重点的に取り組む。

具体的には、以下のように、幹線道路ネットワークの整備・改善が間近な区間では、関係機関との連絡調整会議を設けてその効果を調査の上対策を検討するが（5）①参照）、それ以外の箇所は、コストや早期事業効果発現の観点をより重視した「速効対策・ソフト対策」に「選択と集中」で取り組むものとする。

I 速効対策・ソフト対策を重視した取り組み

幹線道路ネットワークの整備・改善が間近な区間では、その効果を調査の上対策を検討するが、それ以外の箇所は、短期にかつ低コストで実施可能な「速効対策」やパークアンドバスライド施策など「利用者に協力を求めるソフト対策」を重点的に実施する。

II 本格的な対策を実施する箇所

上記の短期対策と併せて、以下のような本格的な対策も進める。

- i 「道づくり重点戦略」に基づく幹線道路ネットワークの形成
- ii 幹線道路ネットワーク形成の計画の無い箇所については、地元協力が得られたところから交差点改良など本格的な対策を実施

② 「速効対策」の強化

朝夕の渋滞や沿道施設への出入りなど特定の要因による渋滞については、車線区分の見直しや右折スポットの確保など用地買収を伴わない対策や案内誘導の見直しなど道路の使い方の工夫による対策を強化する。これと併せて、時間帯により変動する交通の流れに対応する信号機の導入など信号機の高度化を図る。

また、沿道の集客施設が要因となる渋滞については、それぞれの施設と連携し、渋滞や駐車場情報の提供による、交通状況の改善を図る。

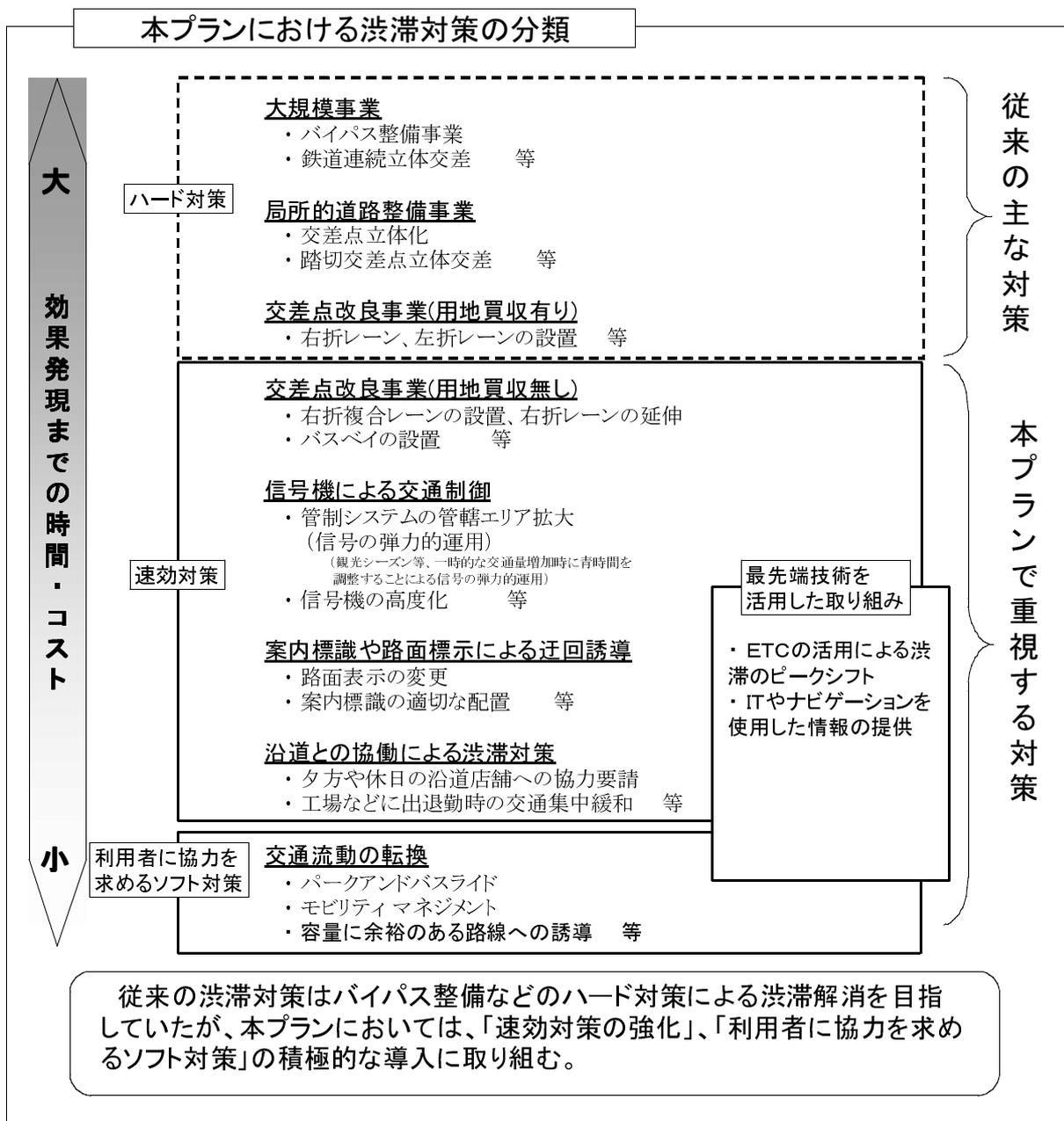
③ 「利用者に協力を求めるソフト対策」の充実

観光シーズンにおいて一時的に発生する渋滞については、平城遷都1300年祭時に「利用者に協力を求めるソフト対策」をモデル的に実施し、この結果を評価改善するなど充実を図り、観光時期における市街地や観光地等への流入抑制対策として、県内の他の箇所に応用する。

1300年祭での取り組みとしては、平城宮跡会場周辺でのマイカーの乗り入れを抑制するためにパークアンドバスライドを実施し、同時に、利用者に有効な情報

を提供してより望ましい交通行動を促すモビリティマネジメント^{*10}を実施する。具体的には、鉄道やバス事業者などと連携した公共交通機関の利用の呼びかけやホームページ（交通アクセスナビ）、警察本部及び日本道路交通情報センターとの連携による広域でのラジオ放送などの事前の情報提供等に取り組む。

なお、「利用者に協力を求めるソフト対策」では、新たに考案する渋滞対策や、高速道路料金の見直しなどの他地域で効果のあった対策を適用する場合、その導入の社会実験を行い、効果を評価分析して実施する。



【 図5. 本プランにおける渋滞対策の分類 】

※10 1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策

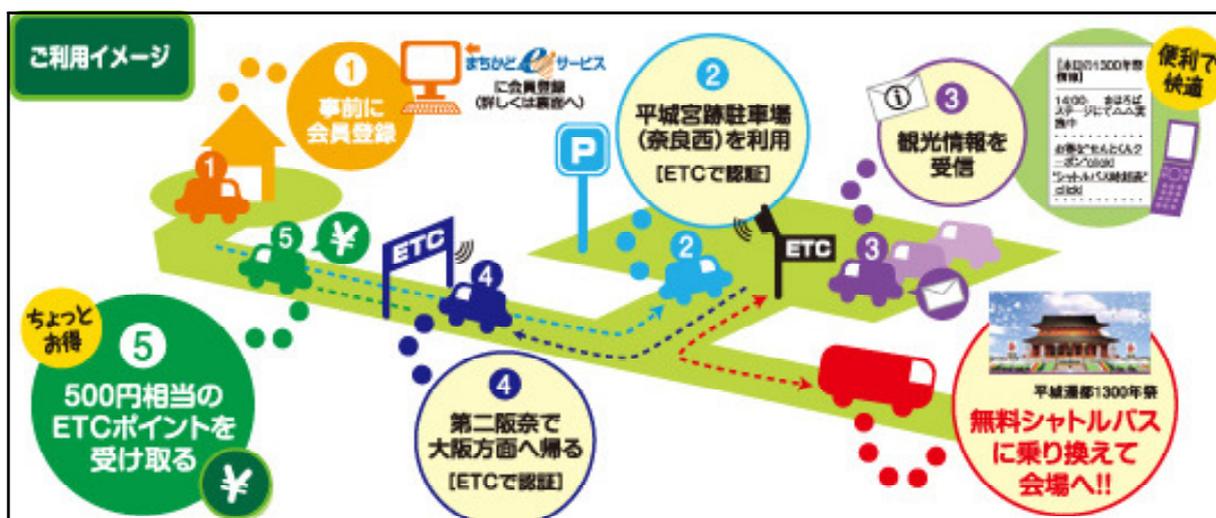
④ 「交通安全対策プラン」との連携

「道づくり重点戦略」において、渋滞対策と同様に重点施策として位置づけられている「奈良県みんなで作る交通安全対策プラン」の中で、「事故危険箇所」に選定されている箇所が「渋滞が著しい箇所」と重複する場合は、両者の課題が同時に解消されるように交通事故対策と十分な連携を図り、協調して対策を実施する。

4) 最先端技術の活用

① ETC技術を活用した取り組みを推進

平城遷都1300年祭においてパークアンドバスライド施策を実施するにあたり、駐車場にETC路側器を設置し、ETCの車両認証機能の応用により、駐車場到着時の観光情報の提供やETCポイント進呈を行う。これにより、パークアンドバスライド駐車場へ観光客を誘導するなど、よりきめ細かな情報や優遇策を提供する。これをモデルとして、県内の他の箇所に応用し、観光地周辺道路での交通需要のピークシフトを行う。



【 図6. ETC技術を活用した取り組みの利用イメージ 】

② IT技術などを活用した情報提供による渋滞対策

IT技術（情報通信技術）の飛躍的な進歩を踏まえ、渋滞対策に関しても、リアルタイムな渋滞情報の提供による道路利用の平準化の促進や、公共交通の利便性向上策などを内容としたホームページ（交通アクセスナビ）の開設による自動車利用の抑制など、IT技術の積極的な活用に努める。

5) 渋滞状況把握・対策検討のための体制強化及びノウハウの蓄積

① 渋滞状況の把握・対策検討に向けた体制強化

渋滞対策をさらに効率的・効果的に進めるため、これまで実施してきた「奈良県渋滞対策協議会」の他に、バスやタクシー協会など、道路利用者とも課題箇所を共有するための組織の設置に努める。

また、多様な渋滞要因を分析する観点から、民間店舗や企業とも課題箇所を共有するための組織の設置などを積極的に検討していく。

さらに、幹線道路ネットワークの整備・改善が間近な区間では、その効果や課題を把握するために関係機関（国・県・市町村・警察）による連絡調整会議を設けて、連携して取り組んでいく。

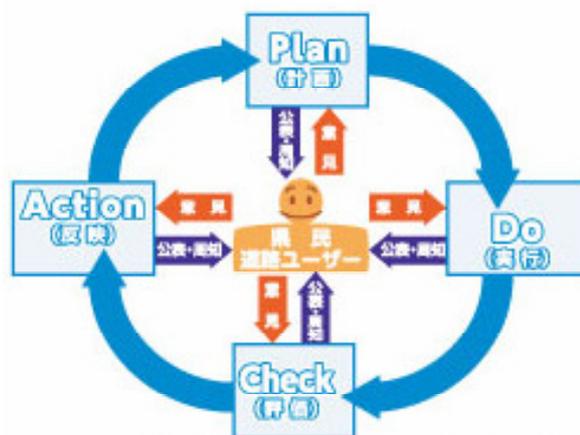
② ノウハウ蓄積のための検討会の実施

国内外の各地で行われている渋滞対策事例を県内で応用していくために、渋滞対策や実施手法についての情報収集に努めるとともに、渋滞発生箇所での詳細な現地調査を行い、渋滞現象を定量的に把握することにより、渋滞の要因分析と対策を検討する。

なお、渋滞対策について、県外での先進事例や県内での実施事例とその効果等を題材とした検討会を行い、職員相互のスキルアップを図る。

6) フォローアップによるPDCAの実施

速効対策・ソフト対策では交通容量の抜本的な改善が図れないことから、対策後も渋滞が解消しない可能性がある。そのため、計画策定（P）の後も、対策実施（D）、効果検証（C）、改善（A）の状況を継続的にフォローアップし、PDCAサイクルを活用した取り組みにより、継続的なマネジメントを実施する。対策を実施した箇所については、速やかに効果検証を行い、目標とした結果が発現されているかを確認するとともに、渋滞対策の妥当性についても検証する。検証結果をふまえて、必要に応じて対策案の改良や追加の検討を行うなど、継続的な改善に努める。



【 図7. PDCAサイクル】

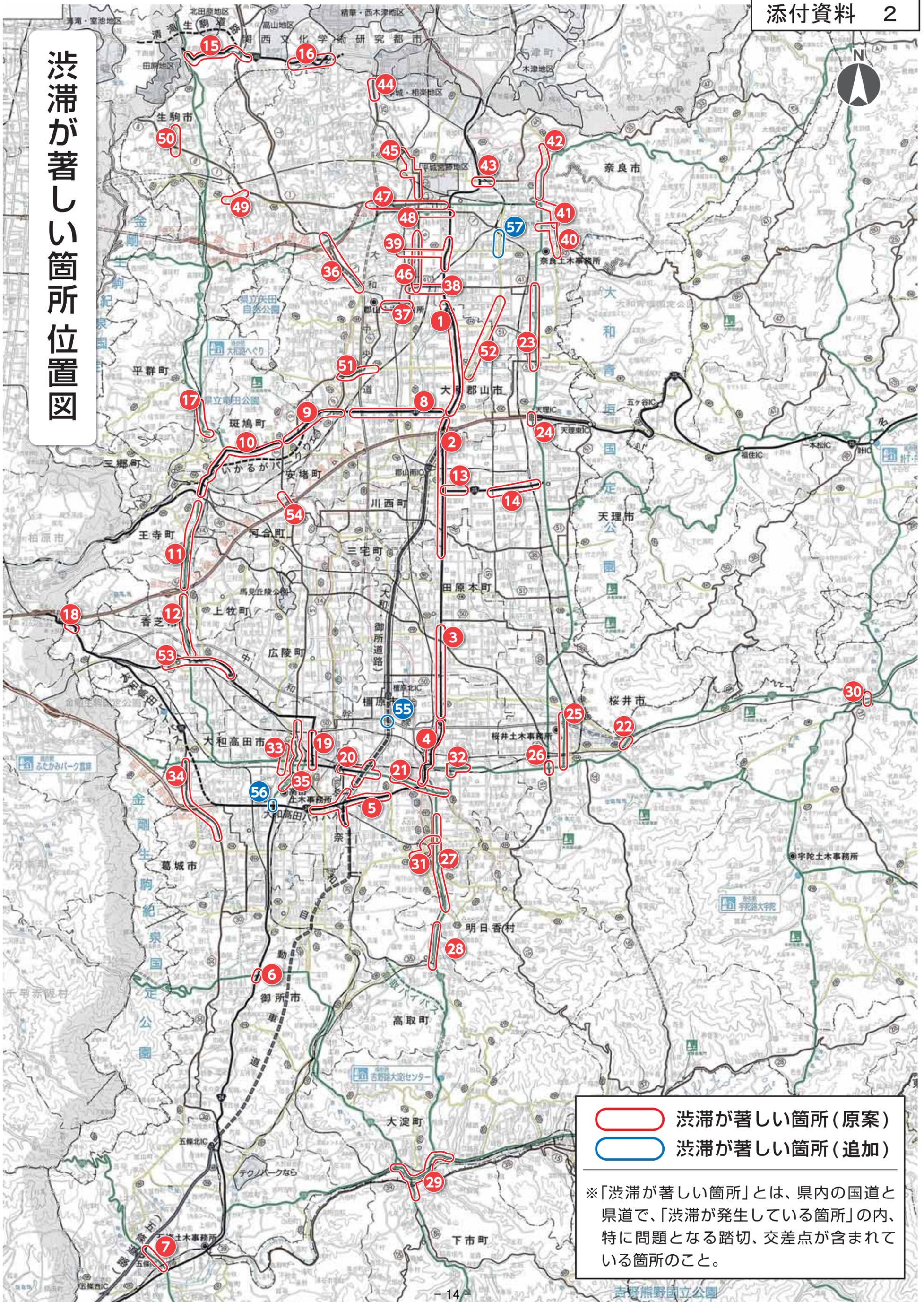
＜添付資料＞

- 渋滞が著しい箇所一覧表
- 渋滞が著しい箇所位置図
- 速効・ソフト対策箇所一覧
- 速効・ソフト対策箇所 渋滞カルテ

渋滞が著しい箇所一覧表

番号	路線名	対象区間	番号	路線名	対象区間
1	国道24号	西九条南交差点～横田町交差点	30	国道165号	萩原交差点付近
2	国道24号	横田町交差点～唐古交差点	31	(一)戸毛久米線	久米南口交差点～榎原東部農協前交差点
3	国道24号	千代北交差点～葛本町交差点	32	国道165号	醍醐辻交差点～縄手町交差点
4	国道24号	葛本町交差点～四条町交差点	33	(一)河合大和高田線	有井橋交差点～大中橋交差点
5	国道24号	寺田町交差点～出交差点	34	(主)御所香芝線	当麻寺交差点～葛城山麓公園入口交差点
6	国道24号	室交差点周辺	35	(主)大和高田斑鳩線・国道166号	神楽交差点～高田土木事務所前交差点
7	国道310号	本陣交差点付近	36	(主)枚方大和郡山線	砂茶屋橋交差点～大和田橋東詰交差点
8	国道25号	横田町交差点～今国府町交差点	37	(主)奈良大和郡山斑鳩線	天理町交差点～郡山北小学校前交差点
9	国道25号	小泉口交差点～法隆寺東交差点	38	(主)奈良大和郡山線	奈良口交差点～杏町交差点
10	国道25号	法隆寺東交差点～王寺本町交差点	39	(一)京終停車場薬師寺線・国道24号	薬師寺東口交差点～柏木町交差点
11	国道168号	畠田4丁目交差点～上中北交差点	40	(一)高畑山線・(主)奈良名張線	東紀寺3丁目交差点～福智院町交差点
12	国道168号	上中交差点～下田交差点	41	奈良公園内道路	県庁東交差点～高畑交差点
13	国道25号	嘉幡交差点付近	42	国道369号	県庁東交差点～般若寺町交差点
14	国道25号	富堂交差点～川原城町交差点	43	(主)奈良加茂線	法華寺東交差点付近
15	国道163号	北田原大橋交差点～高山町交差点	44	(主)奈良精華線	神功5丁目交差点付近
16	国道163号	鹿畑西交差点～鹿畑交差点	45	(主)奈良精華線	平城駅前～大宮通り間の踏切連続区間
17	国道168号	平等寺交差点～平群橋井交差点	46	(主)奈良大和郡山斑鳩線	唐招提寺入口交差点～奈良口交差点
18	国道165号	田尻交差点付近	47	国道308号・(主)奈良生駒線	菅原西交差点～二条大路南1丁目交差点
19	国道165号	日之出町中交差点～今里交差点	48	国道308号	三条大路5丁目交差点～三条大路2丁目交差点
20	国道165号	曲川西交差点～忌部交差点	49	(一)大阪枚岡奈良線	東生駒2丁目交差点～富雄IC東交差点
21	国道166号	五井交差点～縄手町南交差点	50	(一)生駒停車場宛木線	阪奈道路生駒インター交差点付近
22	国道165号	慈恩寺北交差点付近	51	(主)奈良大和郡山斑鳩線	富雄橋交差点～池之内町交差点
23	国道169号	古市町南交差点～窪之庄南交差点	52	(一)木津横田線	上三橋交差点～横田町北交差点
24	国道169号	天理IC交差点付近	53	国道165号	畑交差点～瓦口交差点
25	国道169号	奈良県総合庁舎前交差点～谷交差点	54	(主)大和高田斑鳩線	御幸橋南詰交差点～西穴闇交差点
26	国道169号	阿部交差点付近	55	国道24号	土橋町南交差点付近
27	国道169号	城殿町交差点～飛鳥交差点	56	国道24号	東室交差点付近
28	国道169号	下土佐交差点付近	57	(一)木津横田線	J R 桜井線踏切～大安寺交差点
29	国道169号	土田交差点～大淀病院西交差点			

渋滞が著しい箇所位置図



- 渋滞が著しい箇所(原案)
- 渋滞が著しい箇所(追加)

※「渋滞が著しい箇所」とは、県内の国道と県道で、「渋滞が発生している箇所」の内、特に問題となる踏切、交差点が含まれている箇所のこと。

奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン 速効・ソフト対策箇所一覧

No.	No.	路線名	箇所名	主な渋滞発生状況	主な対策例	速効・ソフト対策による改善点
速効対策 (11箇所)	1	国道24号	奈良市 西九条南交差点～ 大和郡山市 横田町交差点	平日の夕方、下三橋町交差点を先頭に西へ向かう車両の渋滞が発生	交差道路の停止線位置の変更	交差点を通過するのに時間がかかる
	4	国道24号	橿原市 葛本交差点～ " 四糸町交差点	平日の夕方、葛本町交差点を先頭に東へ向かう車両と西へ向かう車両の渋滞が発生	交差道路の右折レーンの延長	右折車両が直進車両の通行に支障
	7	国道310号	五條市 本陣交差点付近	休日の午前中、本陣交差点を先頭に南へ向かう車両の渋滞が発生	ホームページによる渋滞情報の提供	交差点への交通の集中
	12	国道168号	香芝市 上中交差点～ " 下田交差点	休日の夕方、香芝IC上中交差点を先頭に北へ向かう車両の渋滞が発生	左折レーンの延長	左折車両が直進車両の通行に支障
	24	国道169号	天理市 天理IC付近	平日の朝方、天理IC交差点を先頭に東へ向かう車両と西へ向かう車両の渋滞が発生	案内看板の改善、補助案内板の設置 ホームページによる渋滞情報の提供	交差点への交通の集中
	29	国道169号	吉野郡大淀町 土田交差点～ " 大淀病院西交差点	休日の夕方、土田交差点を先頭に西へ向かう車両の渋滞が発生	案内看板の改善、補助案内板の設置 ホームページによる渋滞情報の提供	交差点への交通の集中
	30	国道165号	宇陀市 萩原交差点付近	平日の夕方、萩原交差点を先頭に東へ向かう車両の渋滞が発生	補助案内板の設置 チラシ、ホームページによる渋滞情報の提供	ピーク時間に交通が集中
	49	(一)大阪枚岡奈良線	生駒市 東生駒2交差点～ 奈良市 富雄IC東交差点	平日の朝方、富雄IC東側交差点を先頭に東へ向かう車両の渋滞が発生	補助案内板の設置 チラシ、ホームページによる渋滞情報の提供	ピーク時間に交通が集中
	50	(一)生駒停車場宛木線	生駒市 阪奈道路生駒インター交差点付近	休日の夕方、生駒インター交差点を先頭に南へ向かう車両の渋滞が発生	チラシ、ホームページによる渋滞情報の提供	ピーク時間に交通が集中
	52	(一)木津横田線	大和郡山市 上三橋交差点～ " 横田町北交差点	平日の夕方、発志院町交差点を先頭に南へ向かう車両の渋滞が発生	交差点の角を拡幅	左折車両が直進車両の通行に支障
	54	(主)大和高田斑鳩線	北葛城郡河合町 御幸橋南詰交差点～ " 西穴間交差点	平日の朝方、法隆寺IC交差点を先頭に北へ向かう車両の渋滞が発生	レーン運用の変更による右折レーン設置	右折車両が直進車両の通行に支障
利用者に協力を求めるソフト対策 (10箇所)	23	国道169号	奈良市 古市町南交差点～ " 窪之庄南交差点	観光シーズンを中心に休日の午前中と夕方に渋滞が発生	公共交通機関の利点をPRするホームページを作成 パークアンドバスライド施策の実施 ピーク時間以降の帰宅者にETCポイントを推奨(社会実験)	観光時期の昼前後に来訪車両が集中 観光時期の夕方に帰宅車両が集中
	37	(主)奈良大和郡山斑鳩線	大和郡山市 天理教会前～ " 北郡山交差点			
	38	(主)奈良大和郡山線	大和郡山市 奈良口交差点～ 奈良市 杏町交差点			
	39	(一)京終停車場薬師寺線	奈良市 東口交差点～ " 柏木町交差点			
	41	(奈良公園内道路)	奈良市 県庁東交差点～ " 高畑交差点			
	42	国道369号	奈良市 県庁東交差点～ " 般若寺町交差点			
	43	(主)奈良加茂線	奈良市 法華寺東交差点付近			
	44	(主)奈良精華線	奈良市 じんぐう 神功5丁目交差点付近			
	45	(主)奈良精華線	奈良市 平城駅前～ " 大宮通り間の踏切連続区間			
46	(主)奈良大和郡山斑鳩線	奈良市 唐招提寺入口交差点～ 大和郡山市 奈良口交差点				