

3. 調査結果の整理

調査地点および調査日は以下の通り

・調査日

平日調査：令和 8 年 6 月 22 日（月）7:00-19:00（12 時間）

休日調査：令和 8 年 7 月 11 日（土）7:00-19:00（12 時間）



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）

図 3-1 調査地点位置図

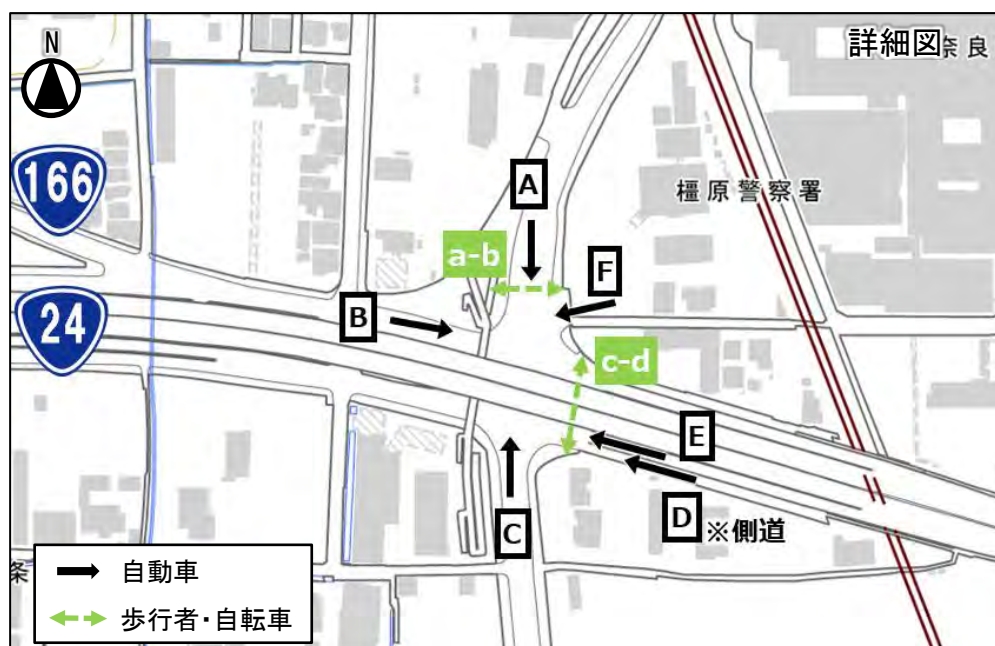
3.1. 平日調査

3.1.1. 四条町交差点

四条町交差点の位置図、詳細図および各流入部の調査項目を以下に示す。



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）

図 3-2 四条町交差点位置図と詳細図

表 3-1 実施した調査項目（流入部別）

流入部	交通量	渋滞長・滞留長
A	○	○
B	○	○
C	○	○
D	○	×
E	○	○
F	○	×

(1) 流入部別交通量、最大渋滞長・最大通過時間および横断部別交通量（12 時間合計）

- ・ 12 時間の流入部別交通量としては流入部 B からの交通量が 6,840 台と最も多い。
- ・ 最大渋滞長についても流入部 B が最も長く、8:10 分に 460m の渋滞長が確認された。
- ・ 最大通過時間は流入部 B で 8:40 に確認された 11 分 15 秒が最大となっている。
- ・ 歩行者・自転車交通量としては横断部 a-b の交通量が 535（人・台）と最も多い。

■ 流入部別交通量（12 時間合計）

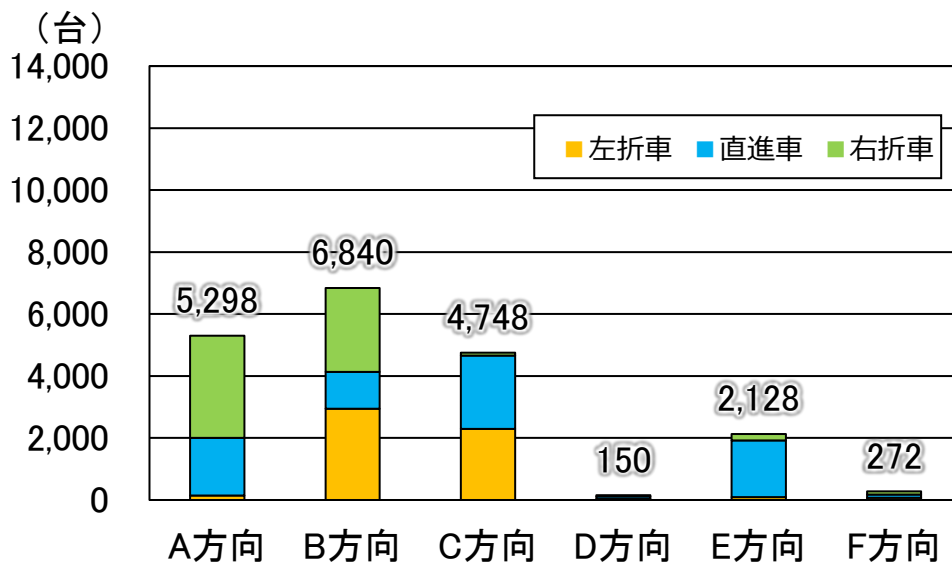
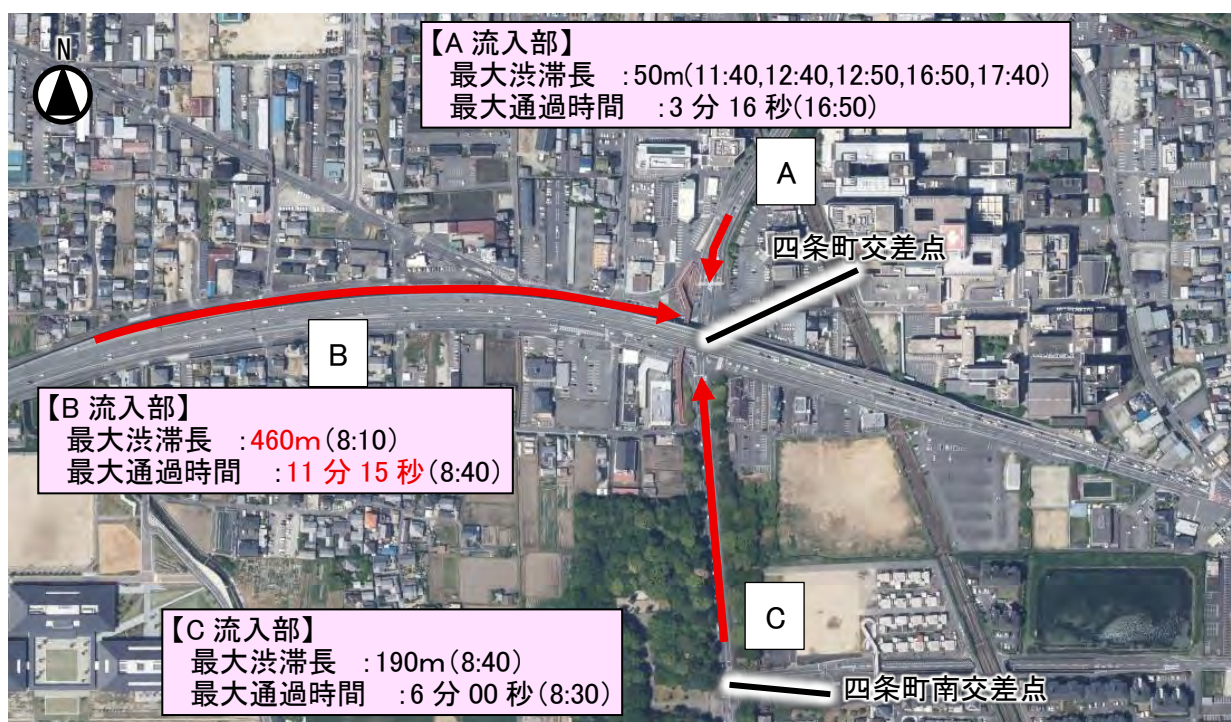


図 3-3 四条町交差点流入部別交通量（12 時間合計）

■ 最大渋滞長・最大通過時間



地図出典: GEOSPACE CDS プラス (NTT インフラネット)

図 3-4 四条町交差点最大渋滞長・最大通過時間

■ 横断部別歩行者・自転車交通量（12 時間合計）

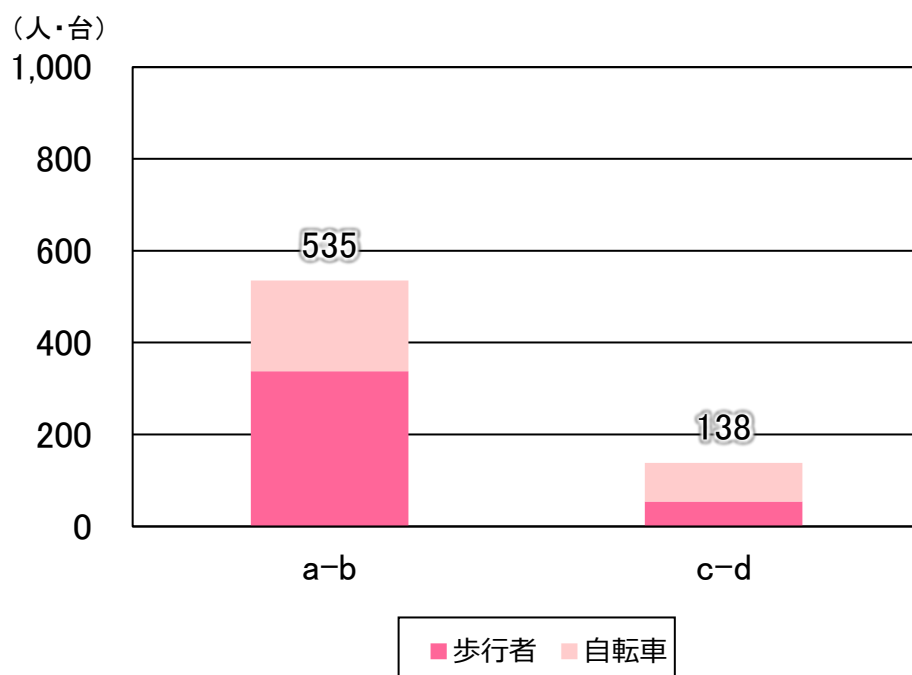


図 3-5 四条町交差点横断部別歩行者・自転車交通量

(2) 各流入部 1 時間ごとの交通量・渋滞発生状況

■ 流入部 A

〈交通 量〉 昼、夕の時間帯に交通量が増加する傾向にある。

〈渋 滞 長〉 日中を通して断続的に渋滞が発生している。

〈最大通過時間〉 16 時台に最大 3 分 16 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉 直進車線および右折車線にて交通集中によって進行速度が低下し、捌き残りが発生した。

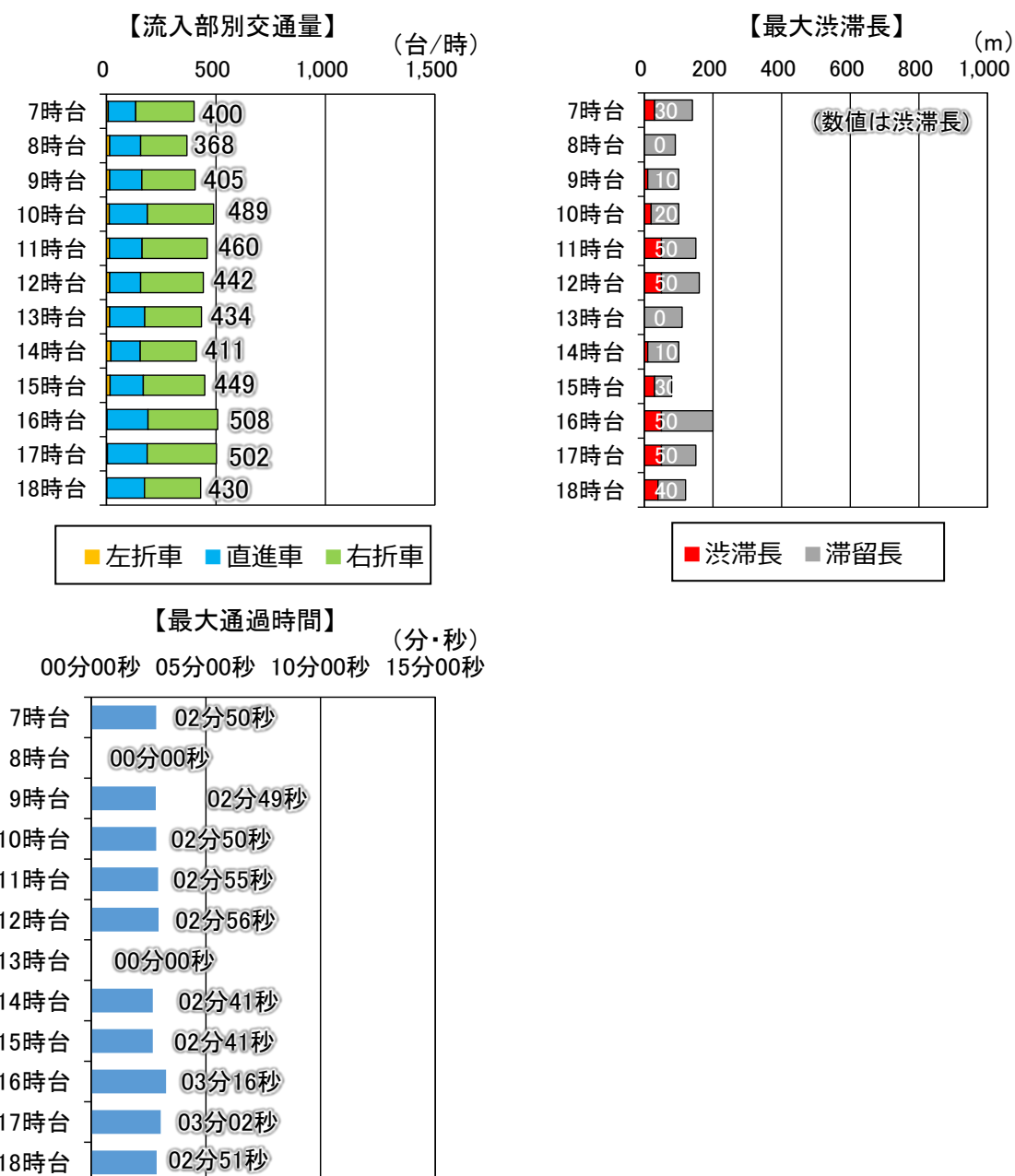


図 3-6 流入部 A の交通状況 (令和 8 年 6 月 22 日 (月) 調査結果)

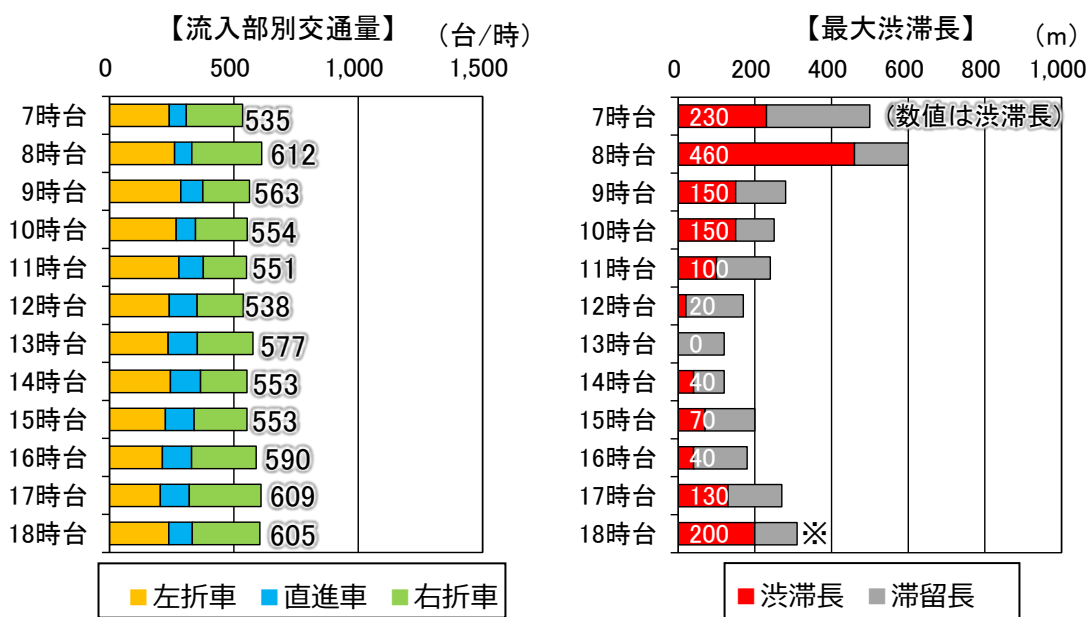
■ 流入部 B

〈交通 量〉朝、夕の時間帯に交通量が増加する傾向にある。

〈渋 滞 長〉日中を通して断続的に渋滞が発生している。特に朝、夕の時間帯は渋滞長が伸びている。

〈最大通過時間〉8 時台に最大 11 分 15 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉左折車線にて交通集中によって進行速度が低下し、捌き残りが発生した。



※国道 166 側に延伸

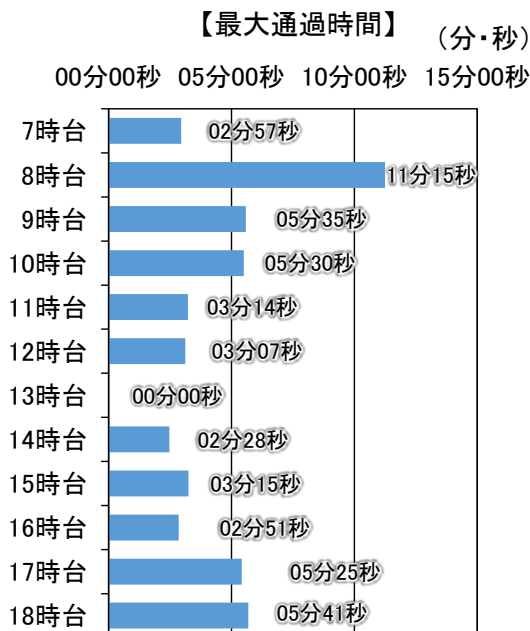


図 3-7 流入部 B の交通状況（令和 8 年 6 月 22 日（月）調査結果）

■ 流入部 C

〈交通 量〉朝、夕の時間帯に交通量が増加する傾向にある。

〈渋 滞 長〉朝、夕の時間帯に渋滞が発生している。

〈最大通過時間〉8 時台に最大 6 分 00 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉直進車線および左折車線にて交通集中の影響で進行速度が低下し、捌き残りが発生した。

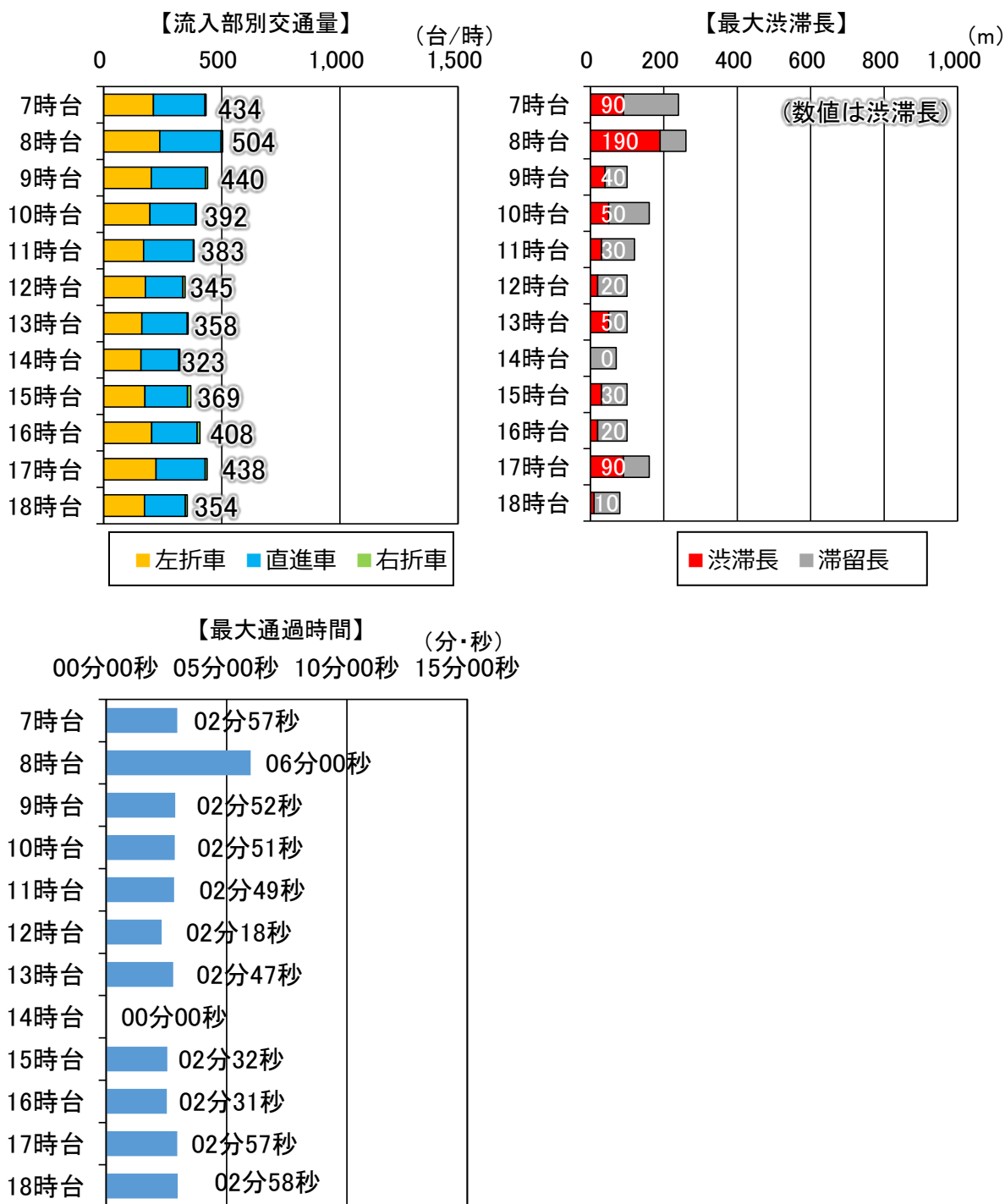


図 3-8 流入部 C の交通状況（令和 8 年 6 月 22 日（月）調査結果）

■ 流入部 D

〈交 通 量〉 10（台/時）程度でほぼ横ばいに推移している。

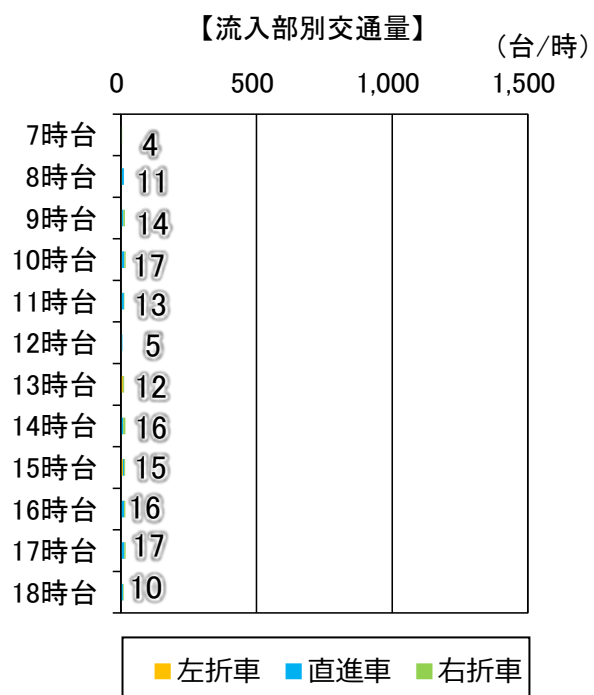


図 3-9 流入部 D の交通状況（令和 8 年 6 月 22 日（月）調査結果）

■ 流入部 E

〈交通 量〉朝、夕の時間帯に交通量が増加する傾向にある。

〈渋 滞 長〉調査時間中、渋滞は発生していなかった。

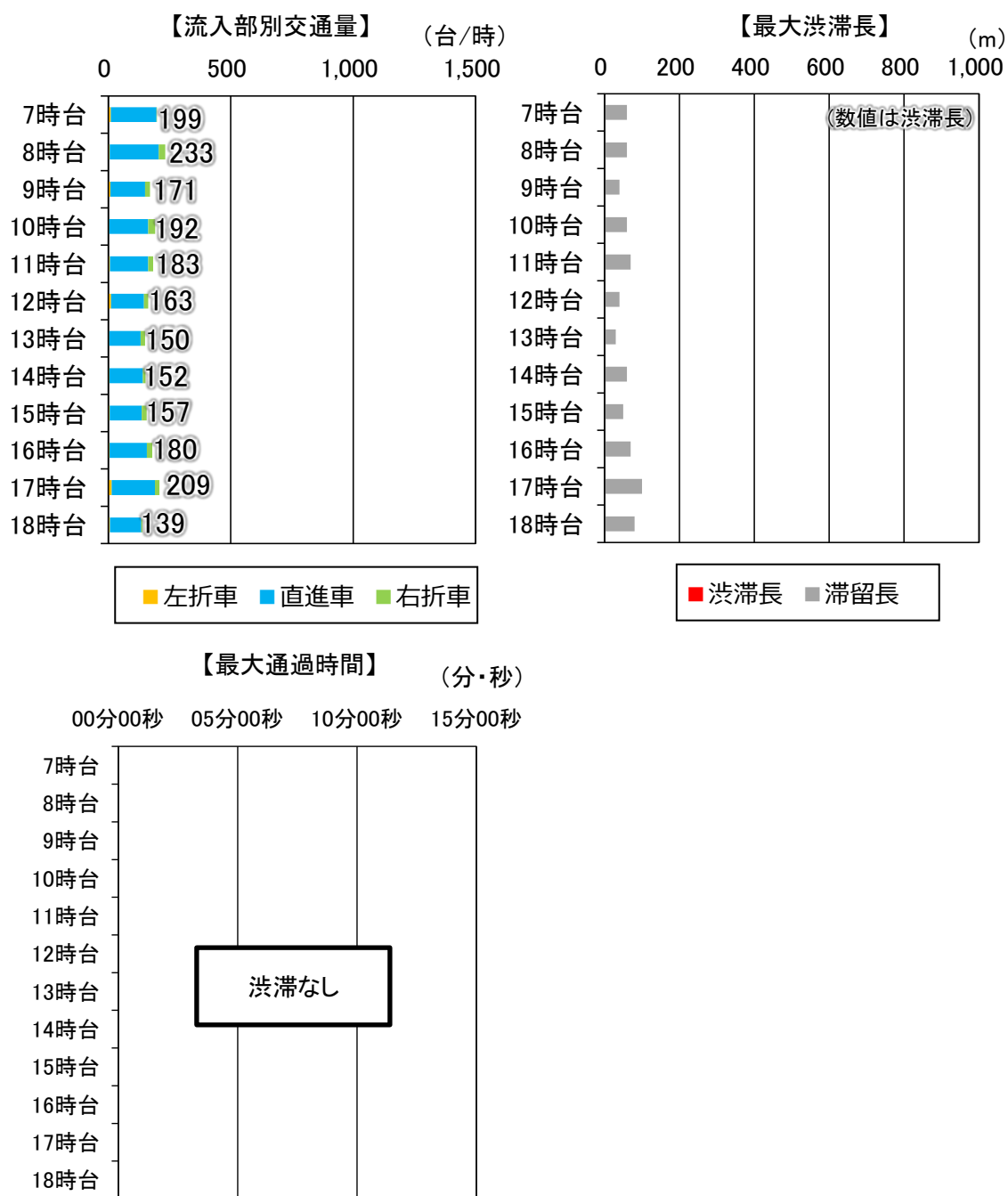


図 3-10 流入部 E の交通状況（令和 8 年 6 月 22 日（月）調査結果）

■ 流入部 F

〈交 通 量〉 20（台/時）程度でほぼ横ばいに推移している。

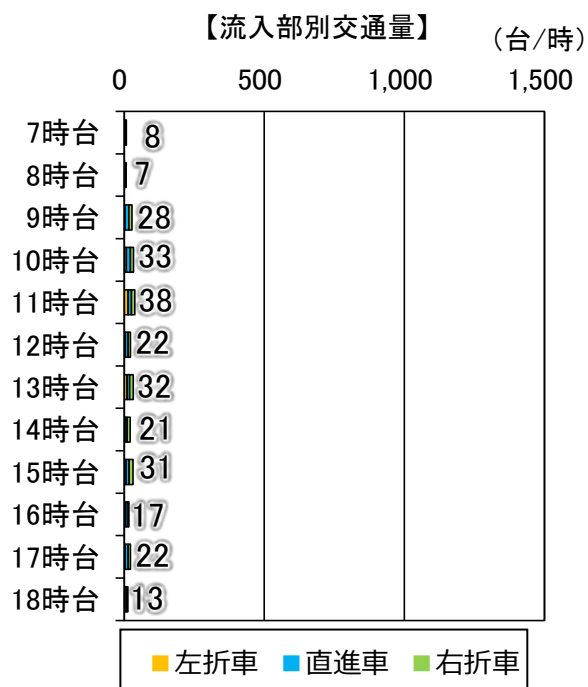
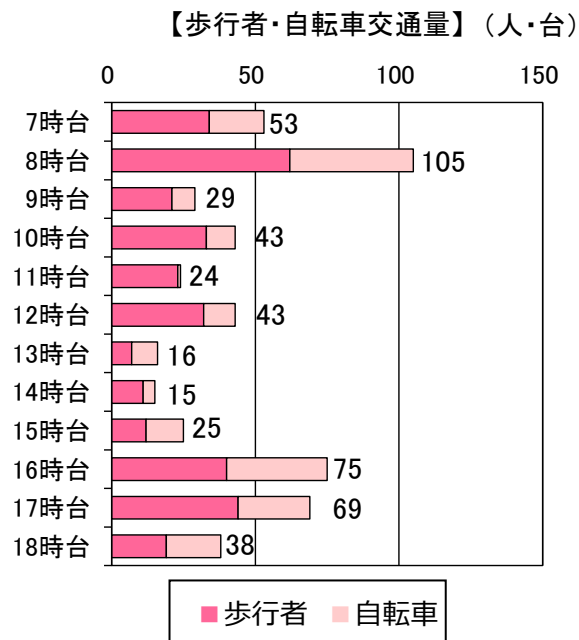


図 3-11 流入部 F の交通状況（令和 8 年 6 月 22 日（月）調査結果）

(3) 横断部別歩行者・自転車の交通量

・どちらも朝ピーク・夕ピークに交通量が増加する傾向にある。

■ 横断部 a-b



■ 横断部 c-d

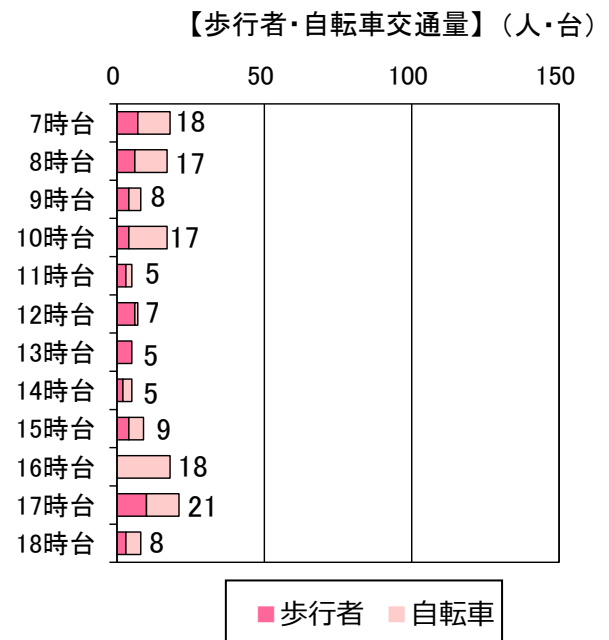


図 3-12 歩行者・自転車交通状況（令和8年6月22日（月）調査結果）

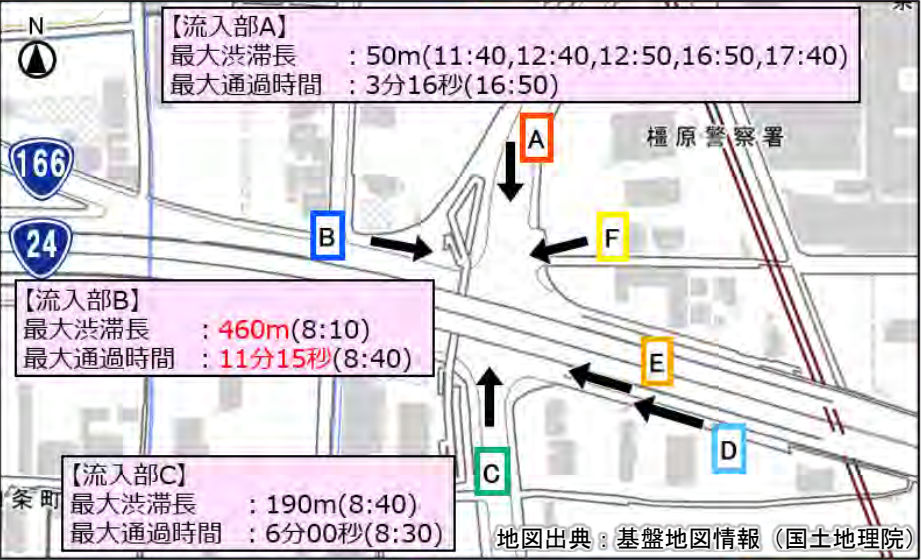
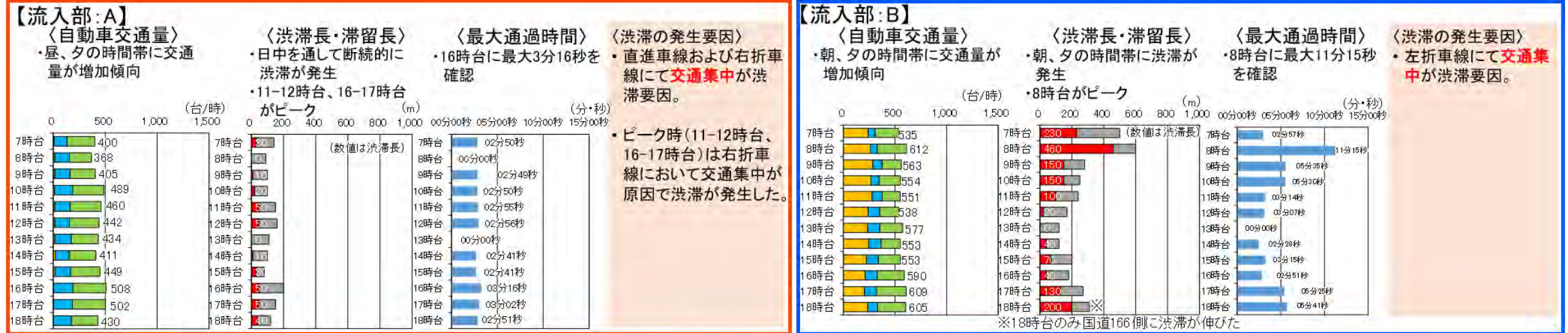
(4) 四条町交差点の交通量・渋滞長・渋滞発生要因まとめ[平日]

〈交通量〉流入部B・C・Eでは朝、夕の時間帯に交通量が増加する傾向が見られる一方、流入部Aは昼・夕の時間帯に、流入部D・Fはほぼ横ばいで推移している。

〈渋滞長〉流入部Aは11時、12時、16時、17時台に最大渋滞長50m、流入部Bでは8時台に最大渋滞長460m、流入部Cでは8時台に最大渋滞長190mが確認された。

〈最大通過時間〉流入部Aは16時台に最大3分16秒、流入部Bは8時台に最大11分15秒、流入部Cは8時台に最大6分00秒が確認された。

〈渋滞要因〉渋滞の発生した各流入部は共通して交通集中が渋滞要因となっている。

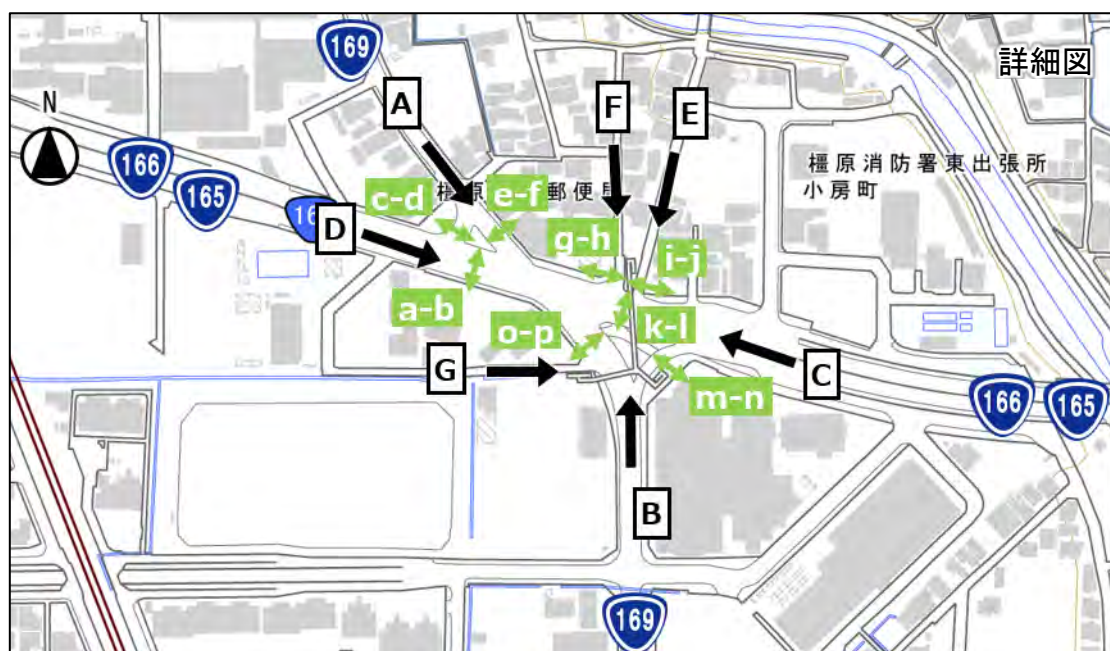


3.1.2. 小房交差点

四条町交差点の位置図、詳細図および各流入部の調査項目を以下に示す。



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）

図 3-13 小房交差点位置図と詳細図

表 3-2 実施した調査項目（流入部別）

流入部	交通量	渋滞長・滞留長
A	○	○
B	○	○
C	○	○
D	○	○
E	○	○
F	○	○
G	○	×

(1) 流入部別交通量、最大渋滞長・最大通過時間および横断部別交通量（12 時間合計）

- ・ 12 時間合計の流入部別交通量としては流入部 D からの交通量 12,080 台と最も多い。
- ・ 最大渋滞長は流入部 C が最も長く、8:10 に 820m の渋滞長が確認された。
- ・ 最大通過時間は流入部 C で 8:10 に確認された 12 分 29 秒が最大となっている。
- ・ 歩行者・自転車交通量としては横断部 a-b、c-d、k-l、m-n の交通量が他の横断部と比較して多い。

■ 流入部別交通量（12 時間合計）

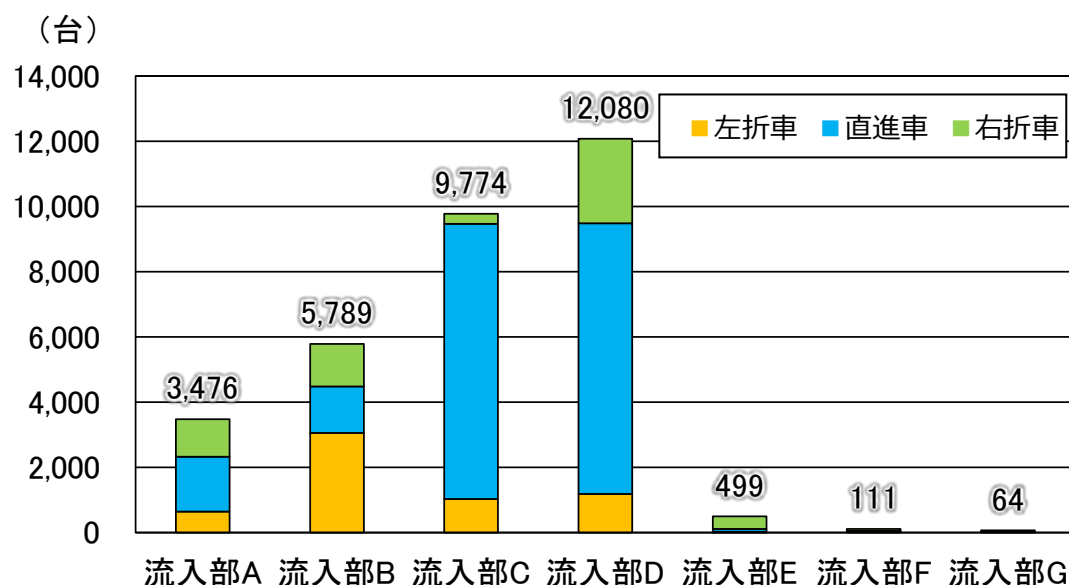
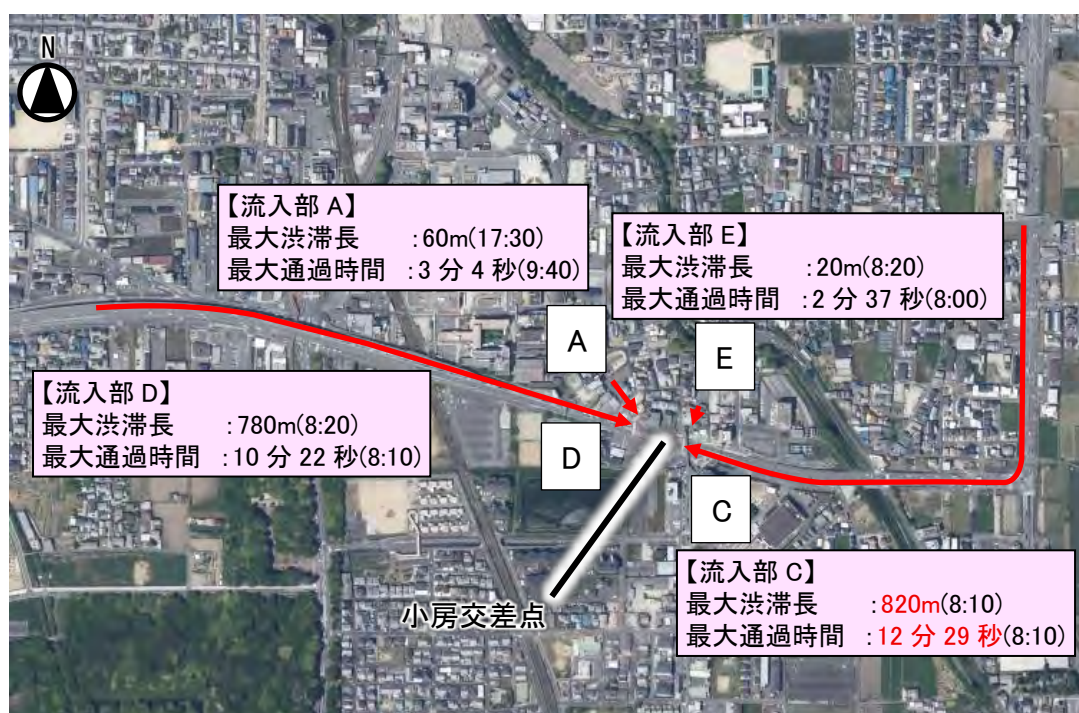


図 3-14 小房交差点流入部別交通量（12 時間合計）

■ 最大渋滞長・最大通過時間



地図出典: GEOSPACE CDS プラス (NTT インフラネット)

図 3-15 小房交差点最大渋滞長・最大通過時間

■ 横断部別歩行者・自転車交通量（12 時間合計）

（人・台）

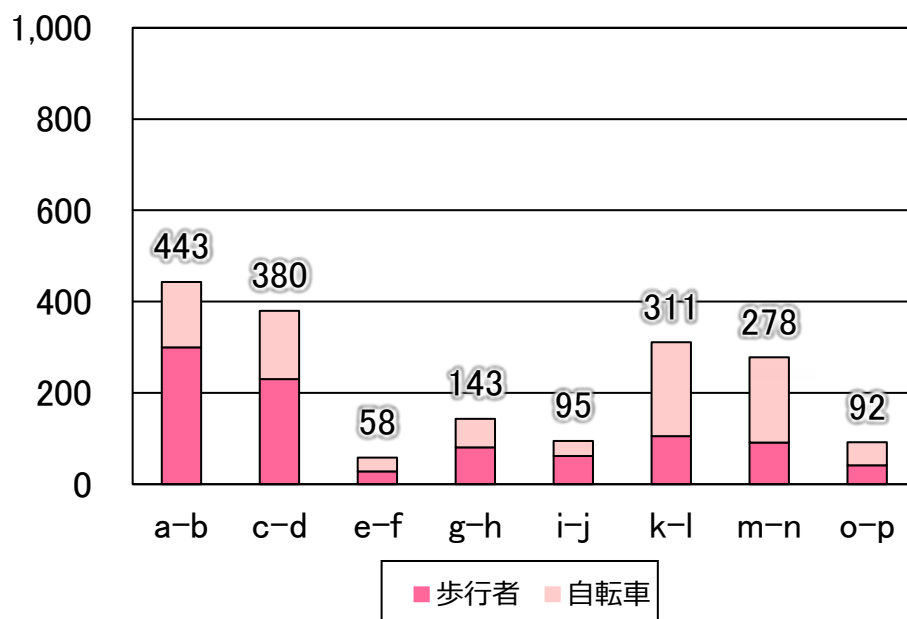


図 3-16 小房交差点横断部別歩行者・自転車交通量

(2) 各流入部 1 時間ごとの交通量・渋滞発生状況

■ 流入部 A

〈交通 量〉 夕方の時間帯に交通量が増加する傾向にある。

〈渋 滞 長〉 夕方の時間帯に渋滞が発生。

〈最大通過時間〉 17 時台に最大 2 分 58 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉 直進車線において、右折車線が短く右折車が直進車の進行を阻害、右折車線において対向左折車が多く右折車の進行を阻害したことで、捌き残りが発生した。

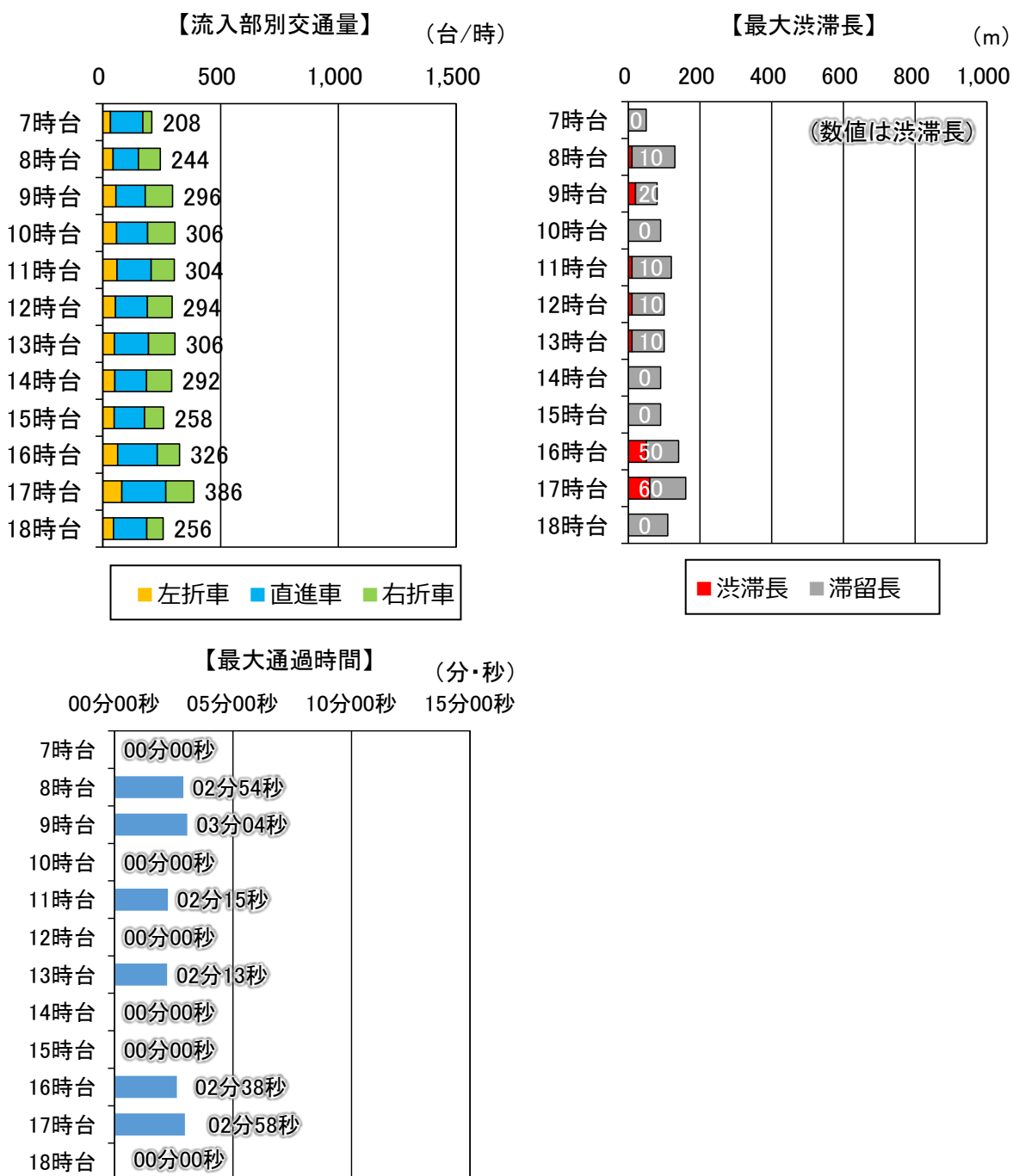


図 3-17 流入部 A の交通状況 (令和 8 年 6 月 22 日 (月) 調査結果)

■ 流入部 B

〈交 通 量〉 18 時台を除き、約 500 台/時でほぼ横ばいに推移している。

〈渋 滞 長〉 調査時間中、渋滞は発生していなかった。

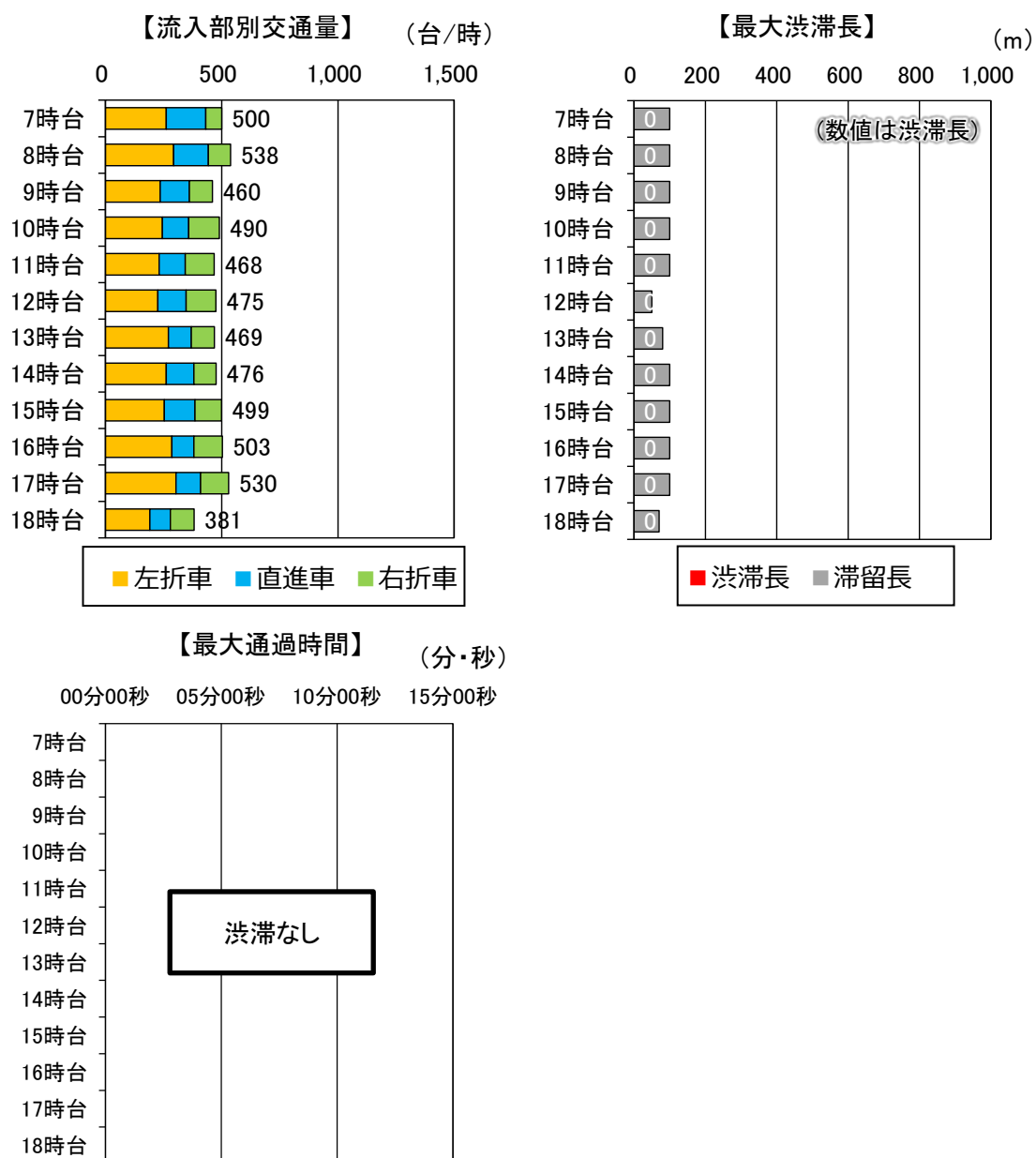


図 3-18 流入部 B の交通状況 (令和 8 年 6 月 22 日 (月) 調査結果)

■ 流入部 C

〈交通 量〉朝、夕の時間帯に交通量が増加する傾向にある。

〈渋 滞 長〉日中を通じて断続的に渋滞が発生している。特に朝、夕の時間帯は渋滞長が伸びている。

〈最大通過時間〉8 時台に最大 12 分 29 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉直進車線において交通集中、側道からの合流車、先詰まりの影響で進行速度が低下し、捌き残りが発生した。

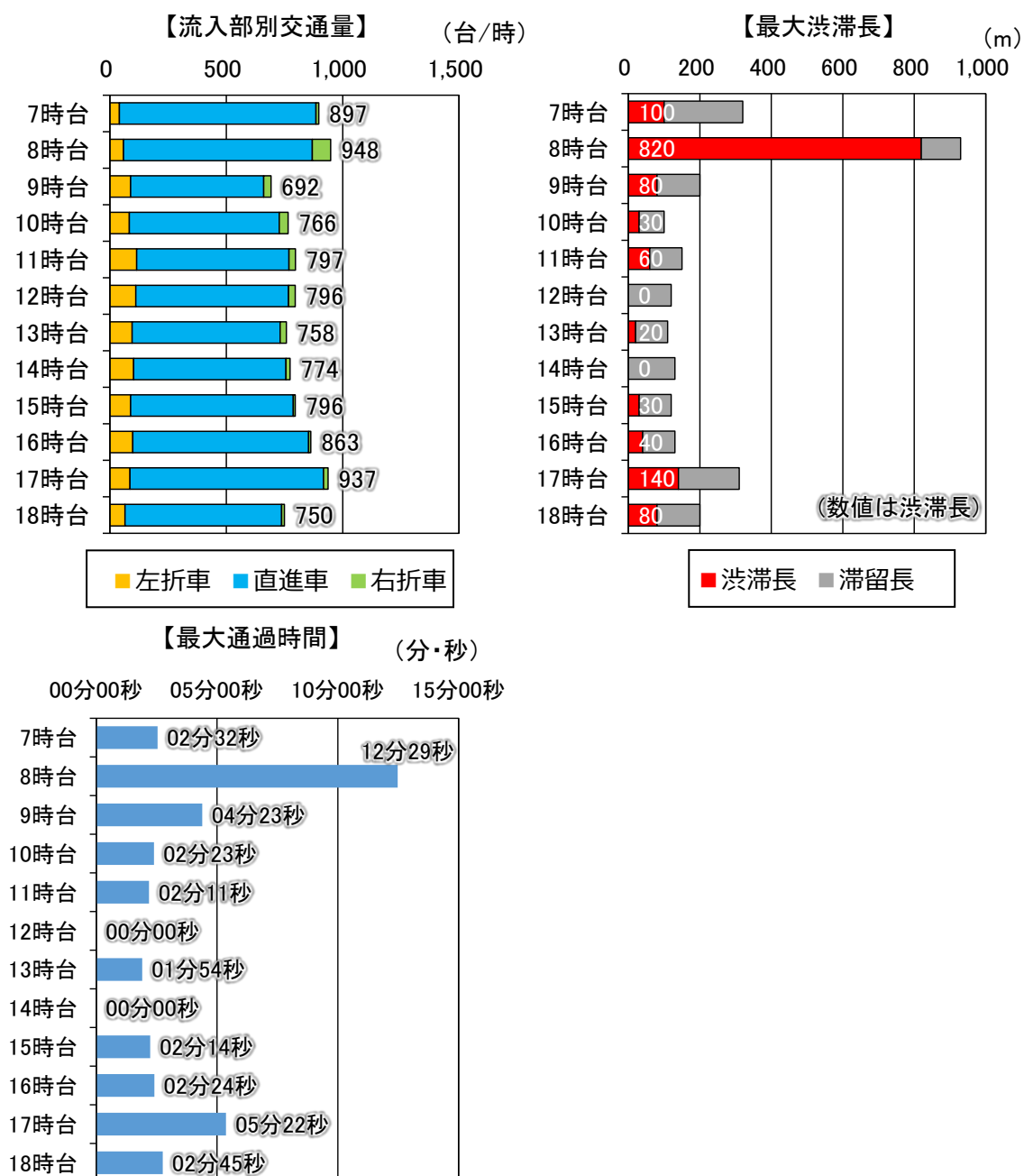


図 3-19 流入部 C の交通状況 (令和 8 年 6 月 22 日 (月) 調査結果)

■ 流入部 D

〈交通 量〉 1,000（台/時）程度でほぼ横ばいに推移している。

〈渋 滞 長〉 日中を通して慢性的に渋滞が発生している。特に、朝、夕の時間帯は渋滞長が延伸する傾向にある。

〈最大通過時間〉 8 時台に最大 10 分 22 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉 直進車線にて交通集中の影響で進行速度が低下し、捌き残りが発生した。

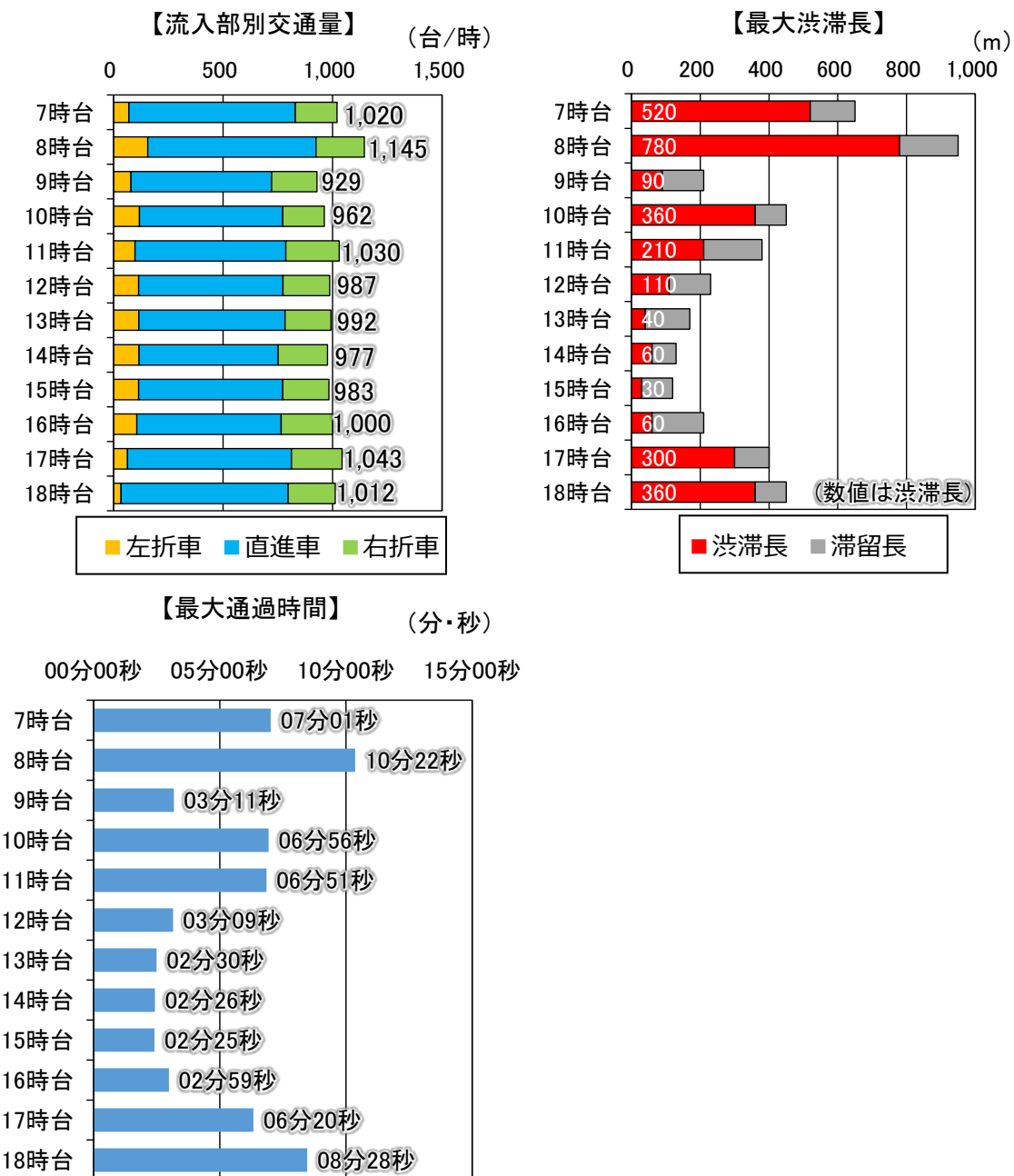


図 3-20 流入部 D の交通状況（令和 8 年 6 月 22 日（月）調査結果）

■ 流入部 E

〈交通 量〉朝ピークに増加する傾向にある。

〈渋 滞 長〉朝ピークに渋滞長が伸びている。

〈最大通過時間〉8 時台に最大 2 分 37 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉全車線において交通集中の影響で進行速度が低下し、捌き残りが発生した。

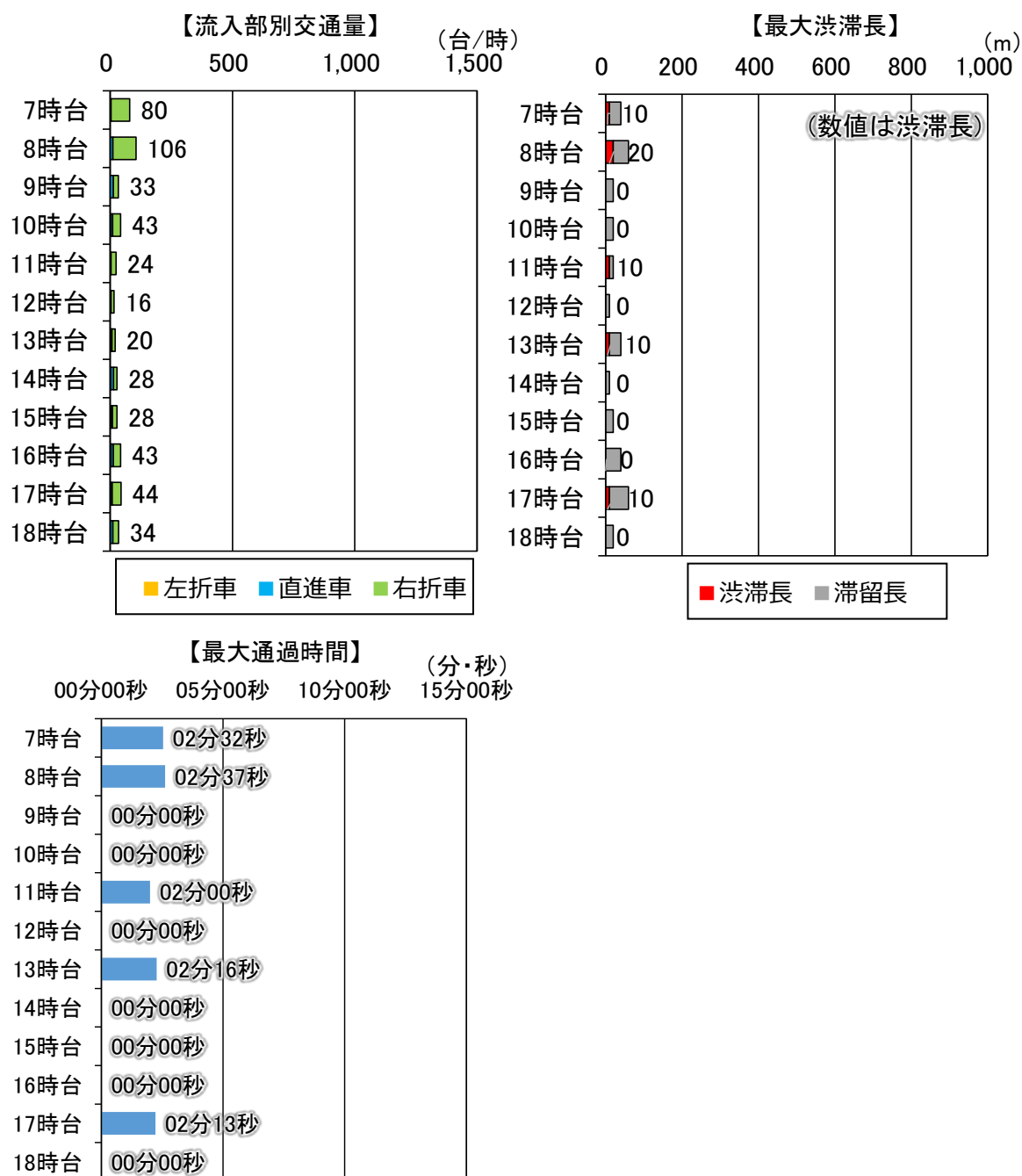


図 3-21 流入部 E の交通状況 (令和 8 年 6 月 22 日 (月) 調査結果)

■ 流入部 F

〈交 通 量〉 10 (台/時) 程度でほぼ横ばいに推移している。

〈渋 滞 長〉 調査時間中、渋滞は発生していなかった。

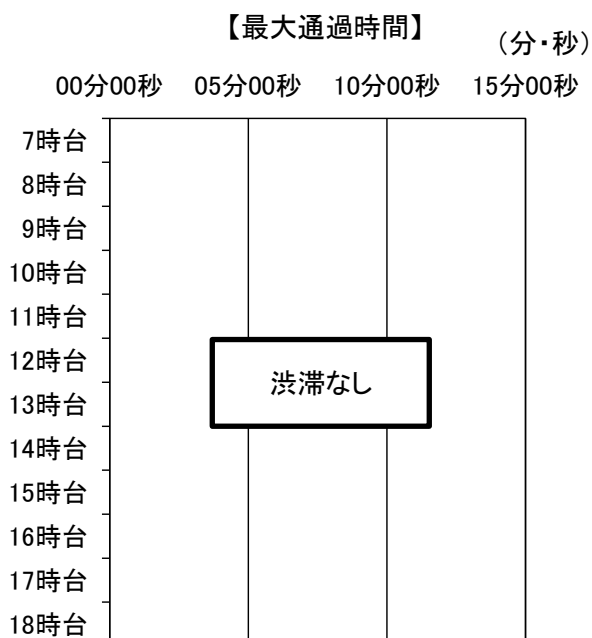
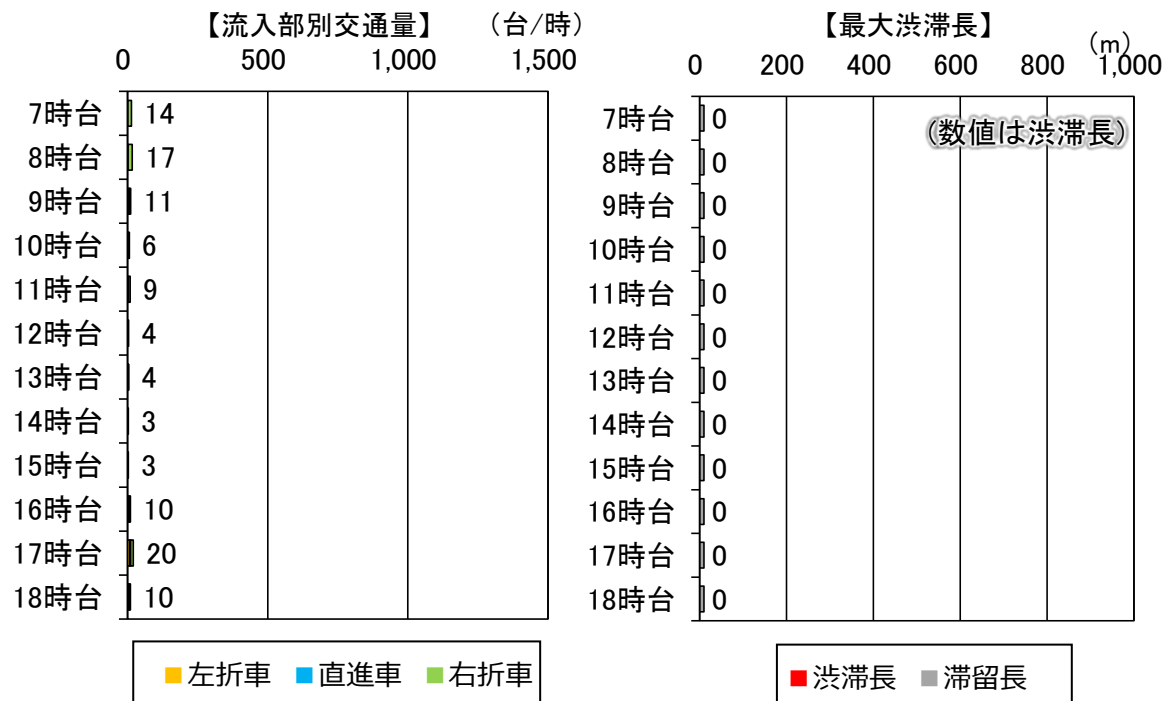


図 3-22 流入部 F の交通状況 (令和 8 年 6 月 22 日 (月) 調査結果)

■ 流入部 G

〈交 通 量〉5（台/時）程度でほぼ横ばいに推移している。

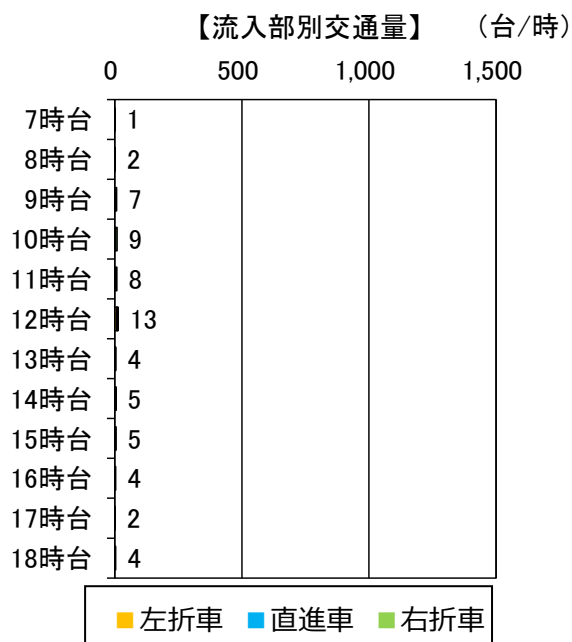
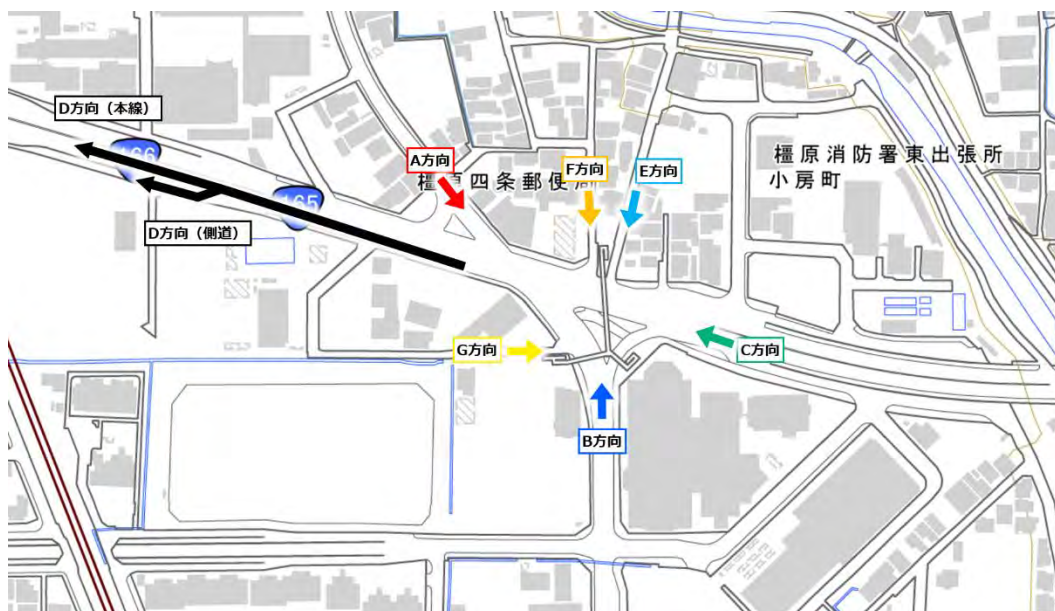


図 3-23 流入部 G の交通状況（令和 8 年 6 月 22 日（月）調査結果）

(3) 流出部 D の交通量と側道滞留の発生要因および交差点への影響について（平日）

■ 流出部 D 交通量について

- ・ 1 時間あたりの流出部 D の交通量は本線側が大半を占めている。
- ・ 側道へ流出する交通量は 8 時台が最も多く、それ以降は減少傾向である。
- ・ 本線へ流出する交通量は朝、夕の時間帯に増加する傾向にある。また、流入部 C から
の流出した車両が大半を占めている。



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）

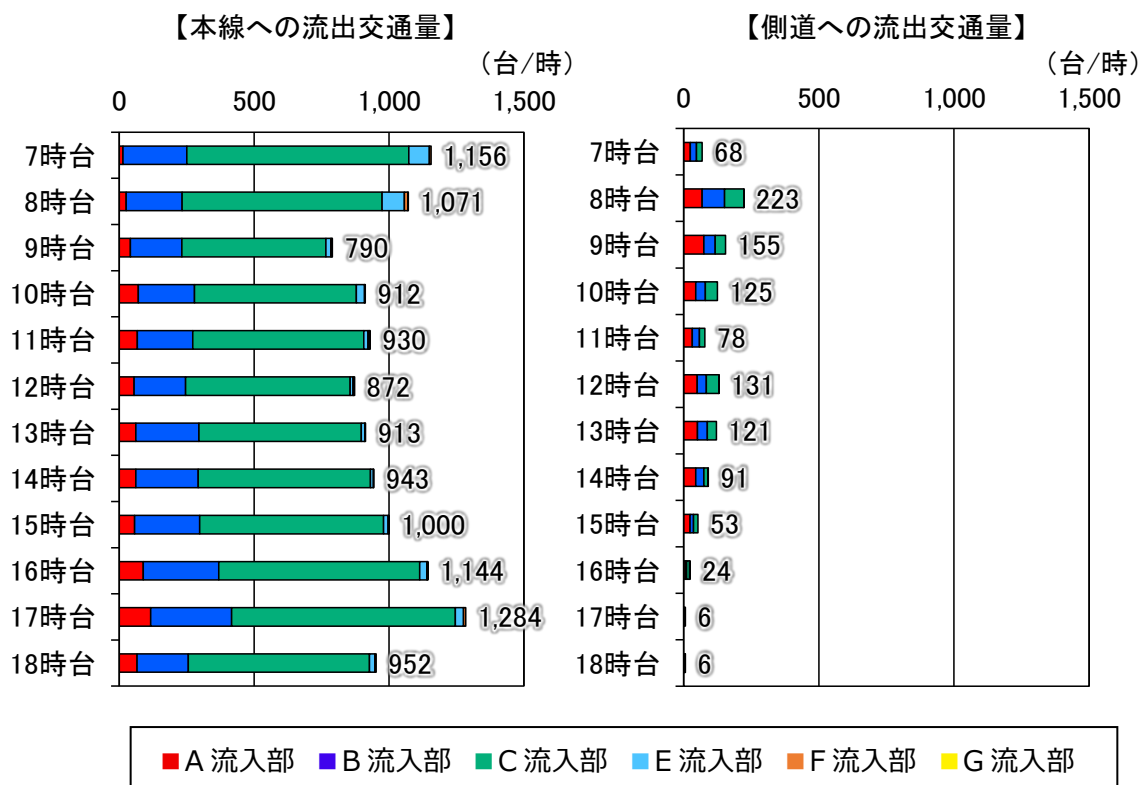


図 3-24 1 時間あたりの流出部 D 交通量（令和 8 年 6 月 22 日（月）調査結果）

[左：本線への流出交通量、右：側道への流出交通量]

■ 流出部 D の側道で滞留が発生する要因について

- ・小房交差点 D 流入部（側道）の流出先にある奈良県立医科大学付属病院の第 1 駐車場の容量不足により入庫待ちが発生した際に小房交差点まで到達する滞留が発生している。



地図出典: GEOSPACE CDS プラス (NTT インフラネット)

図 3-25 奈良県立医科大学付属病院の第 1 駐車場と臨時駐車場位置図

表 3-3 病院駐車場における入庫待ち車両の様子

時刻	現地の様子	状況写真
8:20 頃	入場ゲート前にて警備員による臨時駐車場への誘導が開始。 (軽自動車・コンパクトカーが誘導対象)	
9:24	第 1 駐車場が満車	
9:40 頃	第 1 駐車場入場ゲートを先頭とした滞留が小房交差点内まで到達	

■ 側道側の滞留発生状況と小房交差点への影響について

- ・病院駐車場入場ゲートを起点とした滞留は9:40に最大210m確認された。
- ・流入部Cは9:40頃から側道滞留が原因で先詰まりが発生し、最大80mの渋滞長が発生した。
- ・北側から流入する流入部Aでは側道滞留が原因で右折車の先詰まりにより渋滞している様子は確認されなかった。
- ・流入部Aで発生した渋滞については対向車により右折車の進行が阻害(9:40-9:50)、右折レーンが短く右折車が直進車の進行を阻害(9:50-10:00)したために発生した。

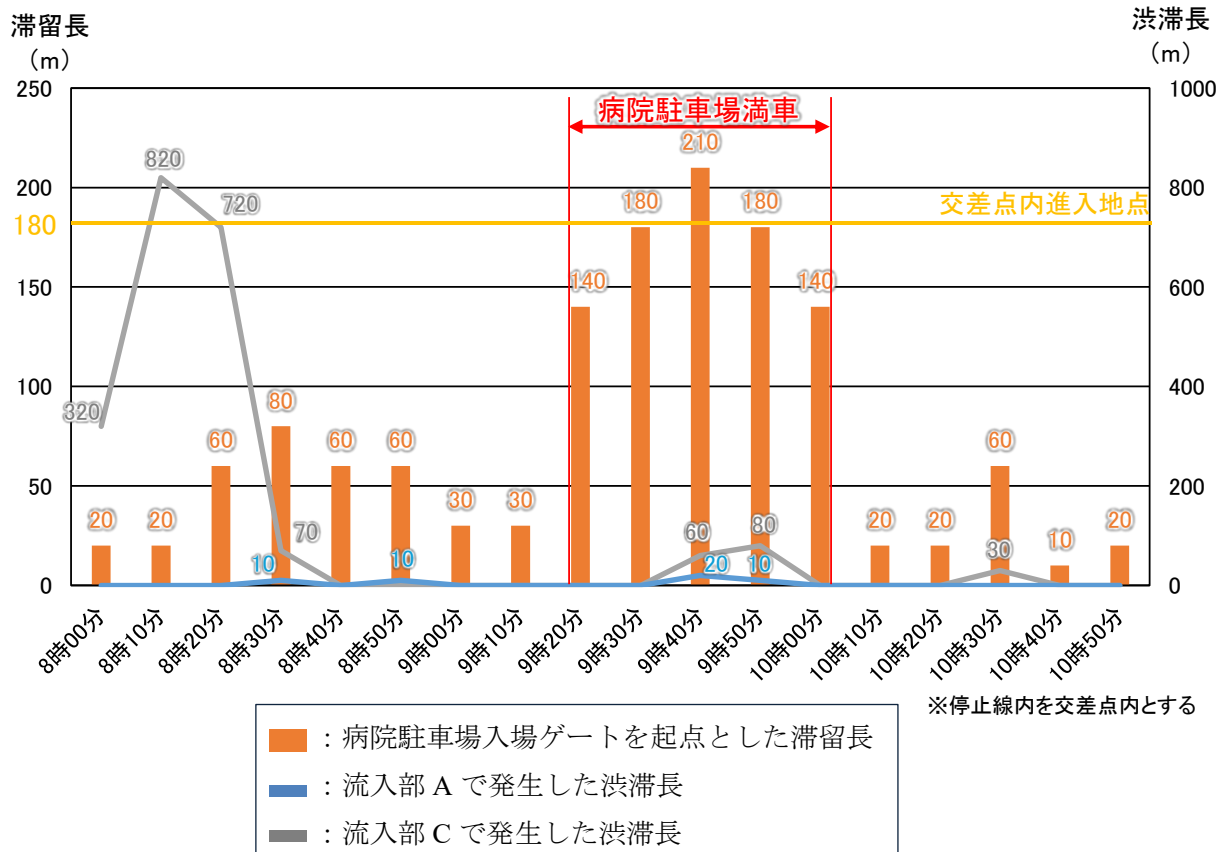


図 3-26 側道からの滞留長と小房交差点の渋滞長の推移



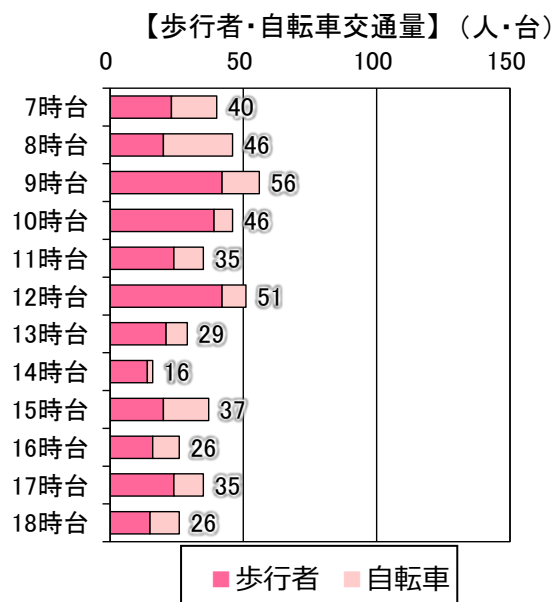
地図出典: GEOSPACE CDS プラス (NTT インフラネット)

図 3-27 側道から発生した滞留による交差点への影響図

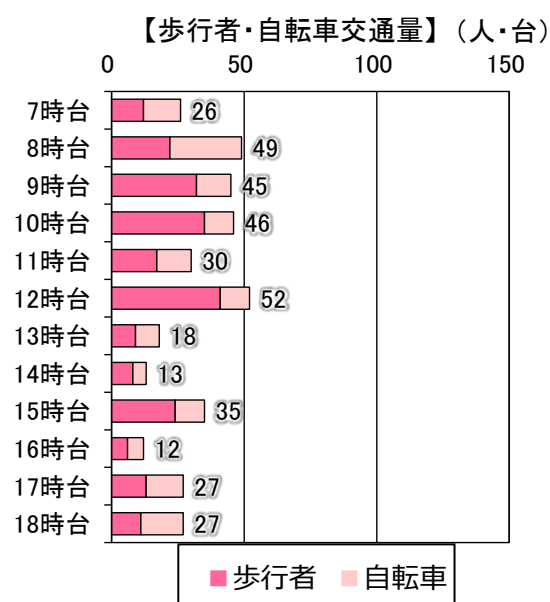
(4) 歩行者・自転車の交通量

・朝、夕の時間帯に交通量が増加する傾向にある。加えて、横断部 a-b、c-d、k-l、m-n では 12 時台にも交通量が増加している。

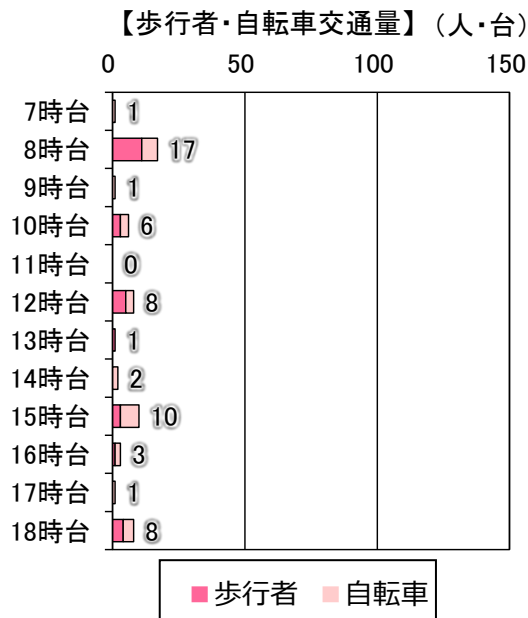
■ 横断部 a-b



■ 横断部 c-d



■ 横断部 e-f



■ 横断部 g-h

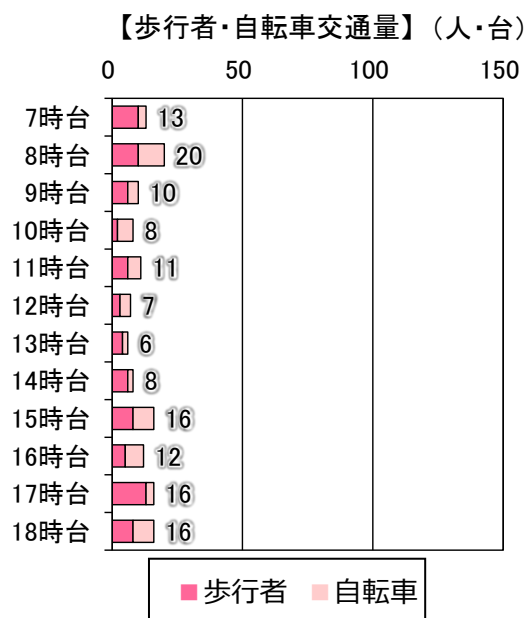
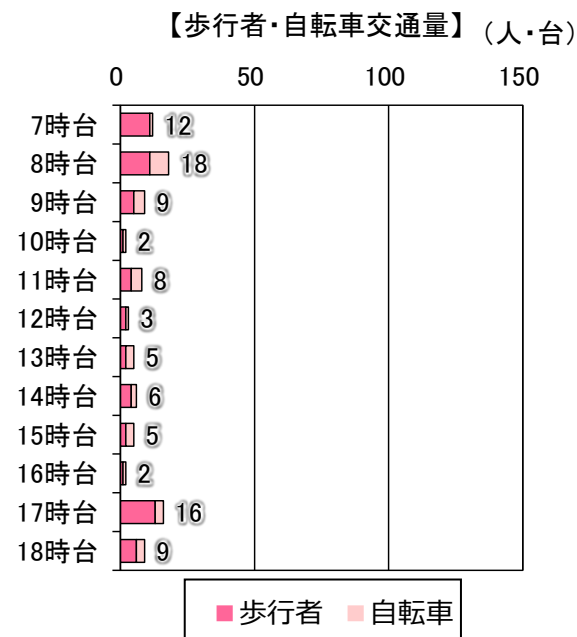
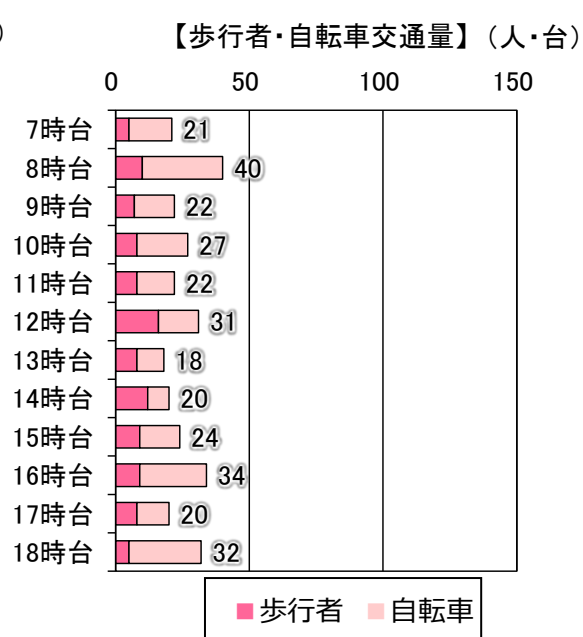


図 3-28 歩行者・自転車交通状況（令和 8 年 6 月 22 日（月）調査結果）

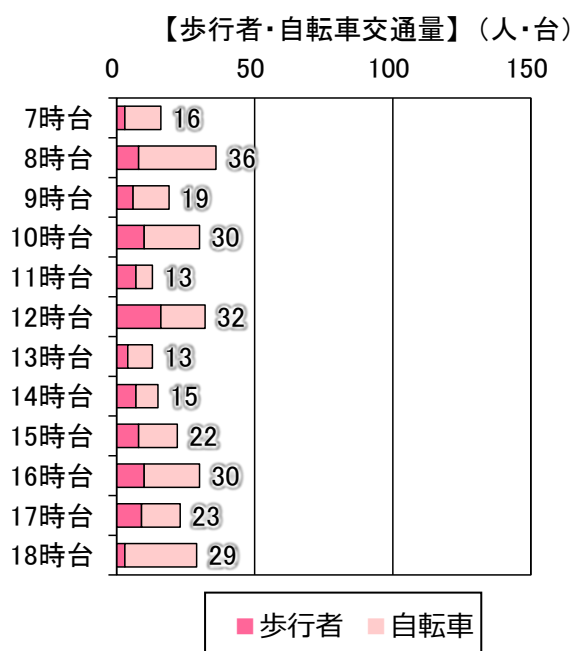
■ 横断部 i-j



■ 横断部 k-l



■ 横断部 m-n



■ 横断部 o-p

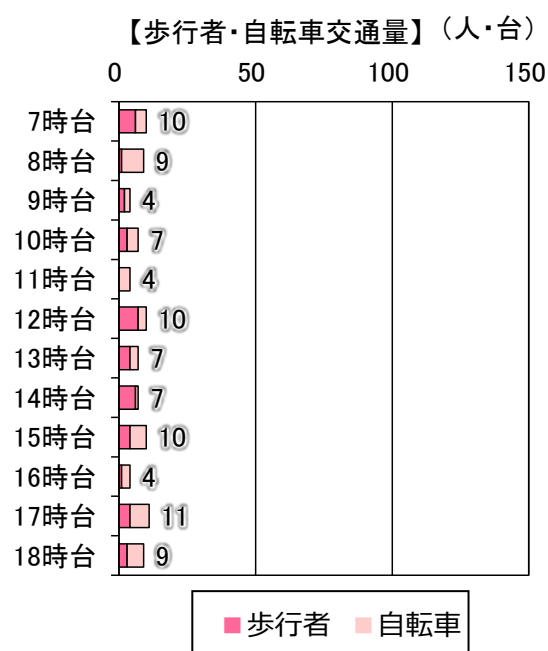
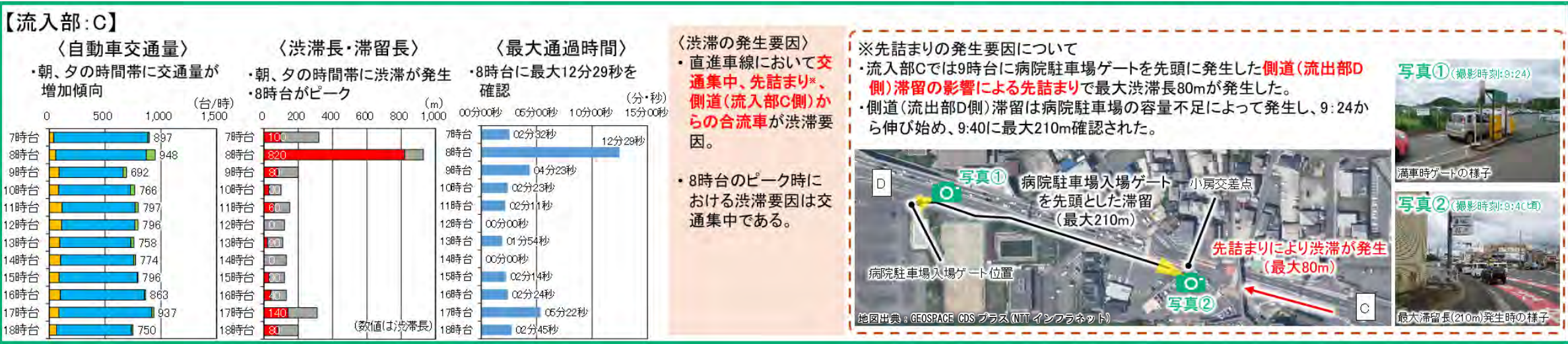
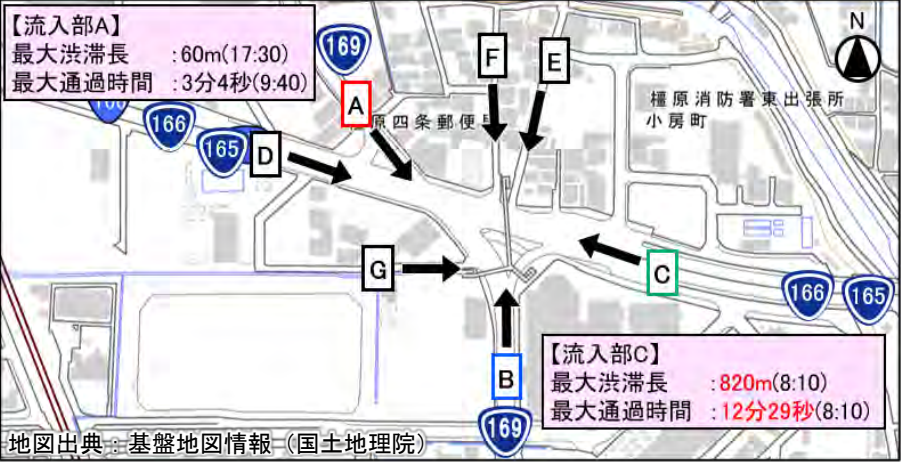
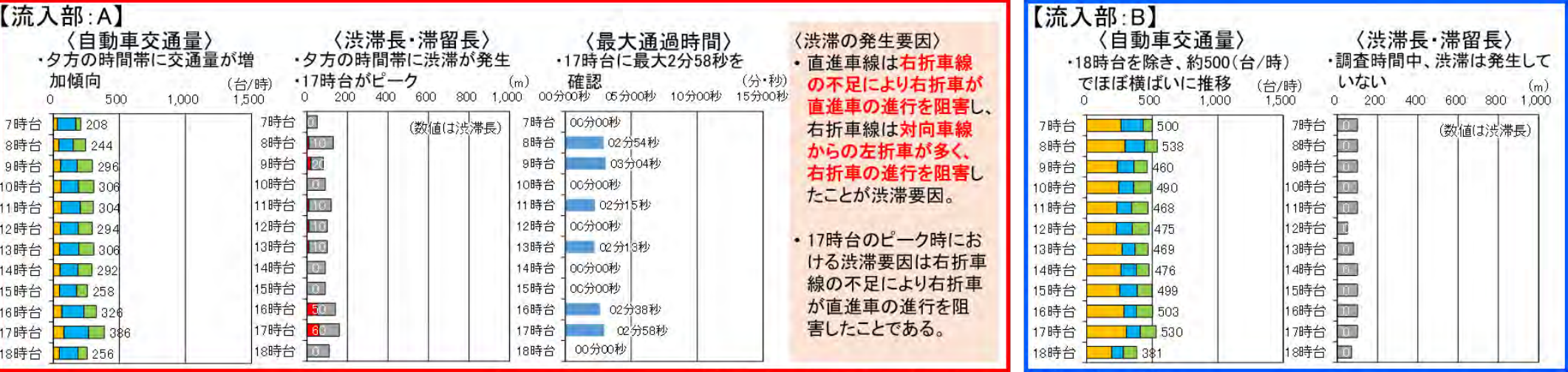


図 3-29 歩行者・自転車交通状況（令和 8 年 6 月 22 日（月）調査結果）

(5) 小房交差点の交通量・渋滞長・渋滞発生要因まとめ[平日]

• その1

〈交通 量〉朝・夕の時間帯に交通量が増加する傾向にある。
〈渋 滞 長〉流入部Aでは17時台に最大渋滞長60mの渋滞が生じ、流入部Cでは8時台に最大渋滞長820mが確認された。
〈最大通過時間〉流入部Aで17時台に最大2分58秒、流入部Cで8時台に最大12分29秒が確認された。
〈渋 滞 要 因〉流入部Aは右折車線の不足による直進車の阻害および対向車線からの左折車が多く右折車の進行阻害、流入部Cは交通集中および側道からの合流車による進行速度低下によって渋滞が発生している。加えて流入部Cでは、病院駐車場の容量不足に起因する滞留により先詰まりという、他の流入部にはみられない渋滞要因も確認された。



●その2

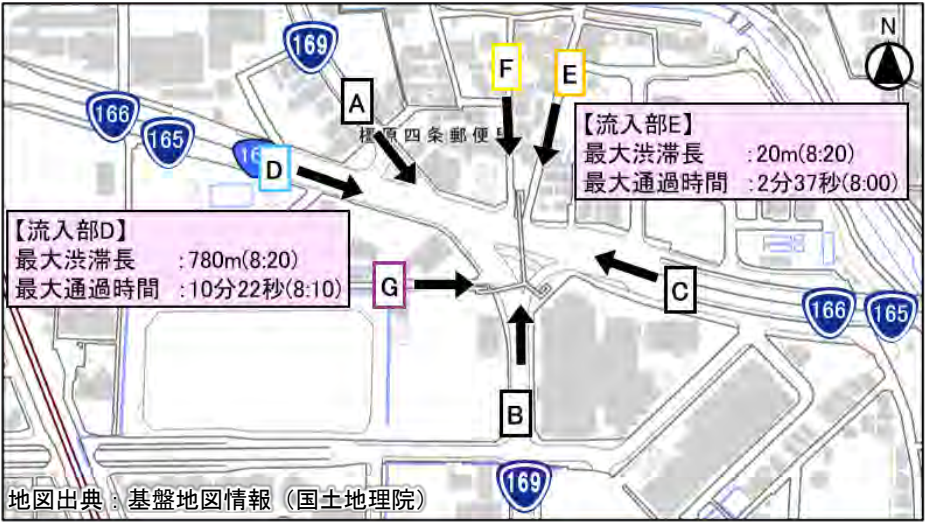
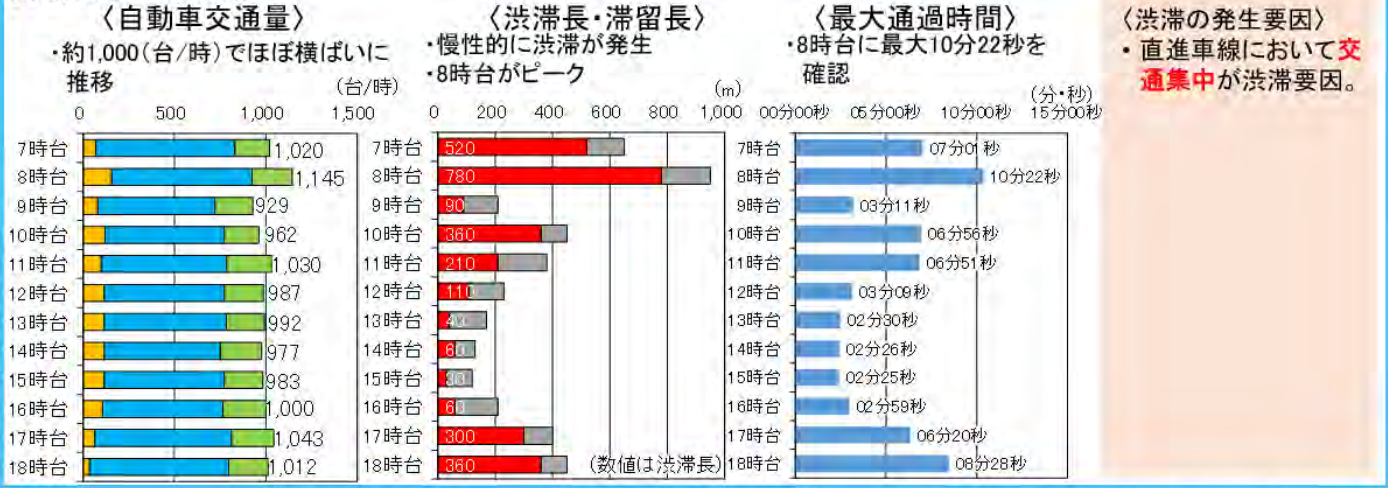
〈交通 量〉流入部Dは終日約1,000台/時とほぼ横ばいで、他の流入部(E・F・G)と比較して突出して高い交通量で推移している。

〈渋 滞 長〉流入部Dでは8時台に最大渋滞長780m、流入部Eでは8時台に最大渋滞長20mが確認された。

〈最大通過時間〉流入部Dで8時台に最大10分22秒、流入部Eで最大2分37秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉渋滞が発生した流入部では、交通集中が渋滞発生 of 要因となっている。

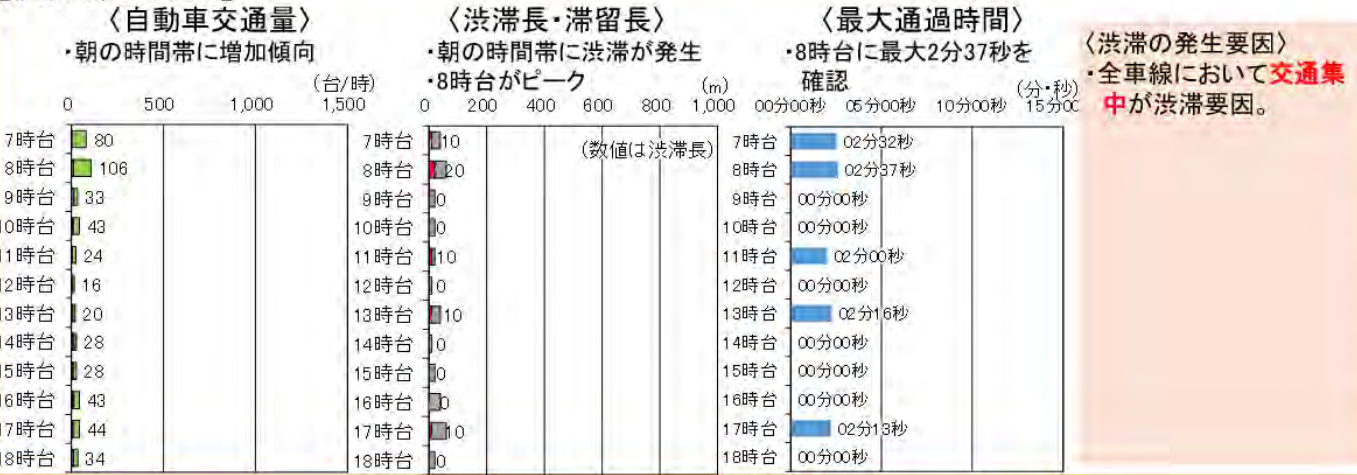
【流入部:D方向】



【グラフの凡例】



【流入部:E方向】



【流入部:F方向】



【流入部:G方向】

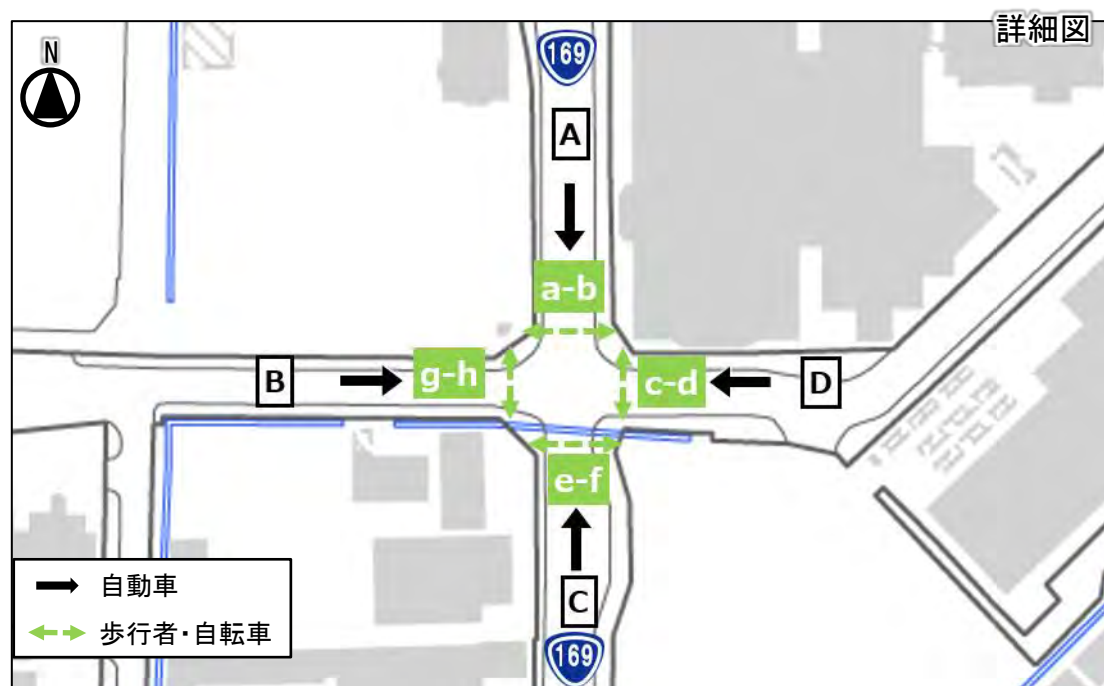


3.1.3. 市立体育館前交差点

市立体育館前交差点の位置図、詳細図および各流入部の調査項目を以下に示す。



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）

図 3-30 市立体育館前交差点位置図と詳細図

表 3-4 実施した調査項目（流入部別）

流入部	交通量	渋滞長・滞留長
A	○	○
B	○	○
C	○	○
D	○	○

(1) 流入部別交通量、最大渋滞長・最大通過時間および横断部別交通量（12 時間合計）

- ・ 12 時間合計の流入部別交通量としては流入部 C からの交通量 5,584 台が最も多い。
- ・ 最大渋滞長は流入部 C が最も長く、8:40 に 70m の渋滞長が確認された。
- ・ 最大通過時間は流入部 C で 8:00 に確認された 2 分 47 秒が最大となっている。
- ・ 歩行者・自転車交通量としては横断部 g-h の交通量 233(人・台)と最も多い。

■ 流入部交通量（12 時間合計）

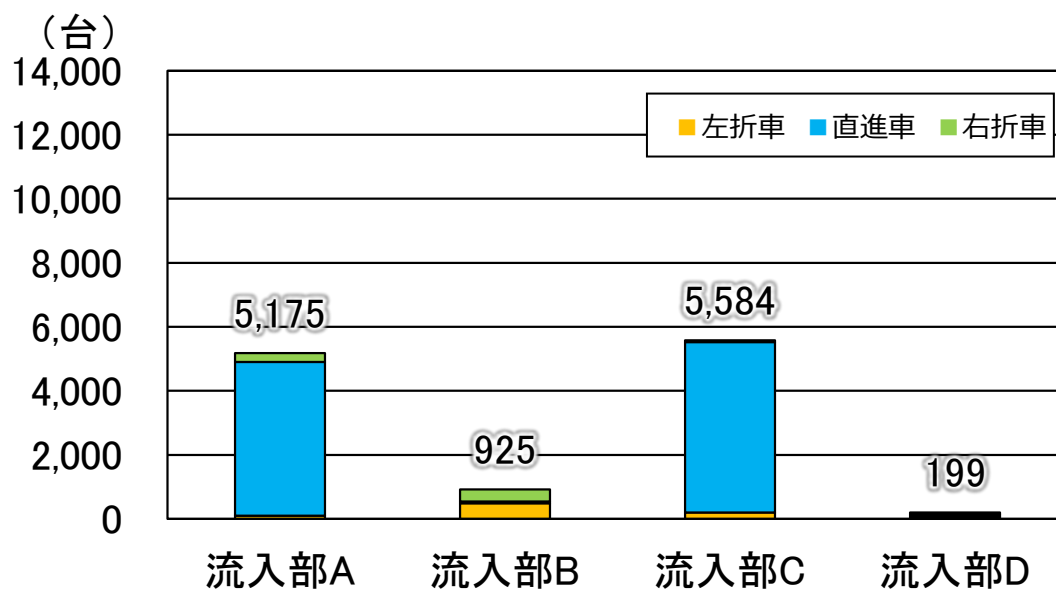
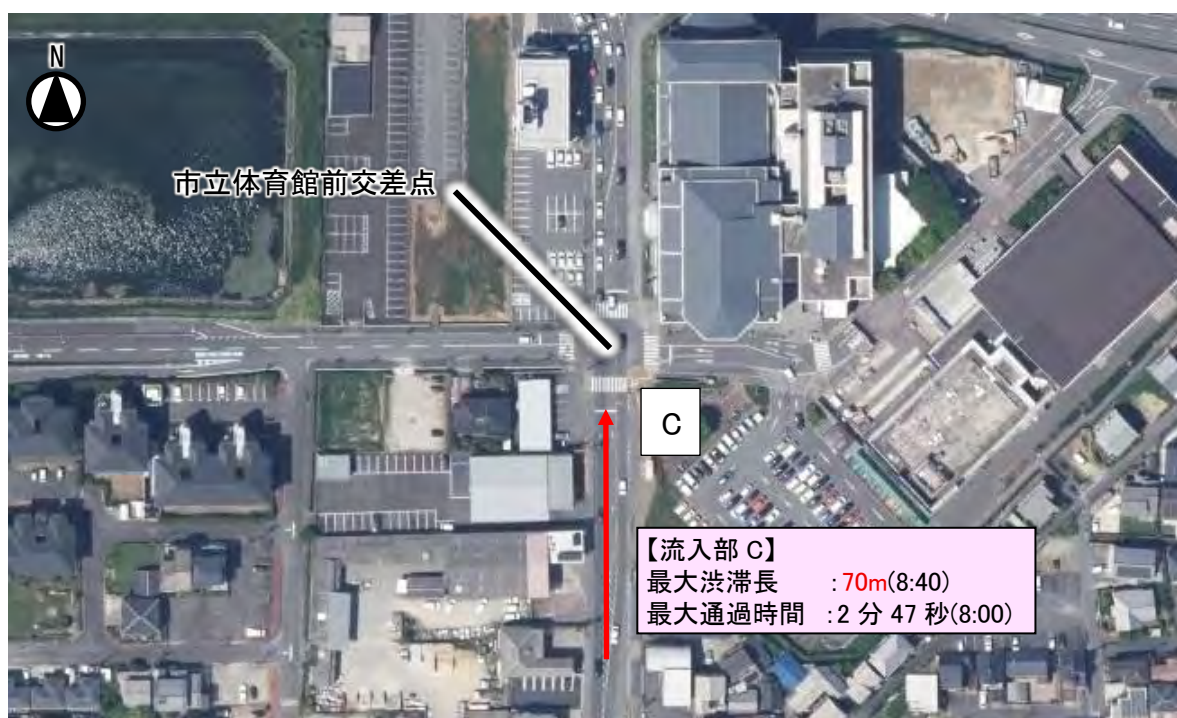


図 3-31 市立体育館前交差点流入部別交通量（12 時間合計）

■ 最大渋滞長・最大通過時間



地図出典: GEOSPACE CDS プラス (NTT インフラネット)

図 3-32 市立体育館前交差点最大渋滞長・最大通過時間

■ 横断部別歩行者・自転車交通量（12 時間合計）

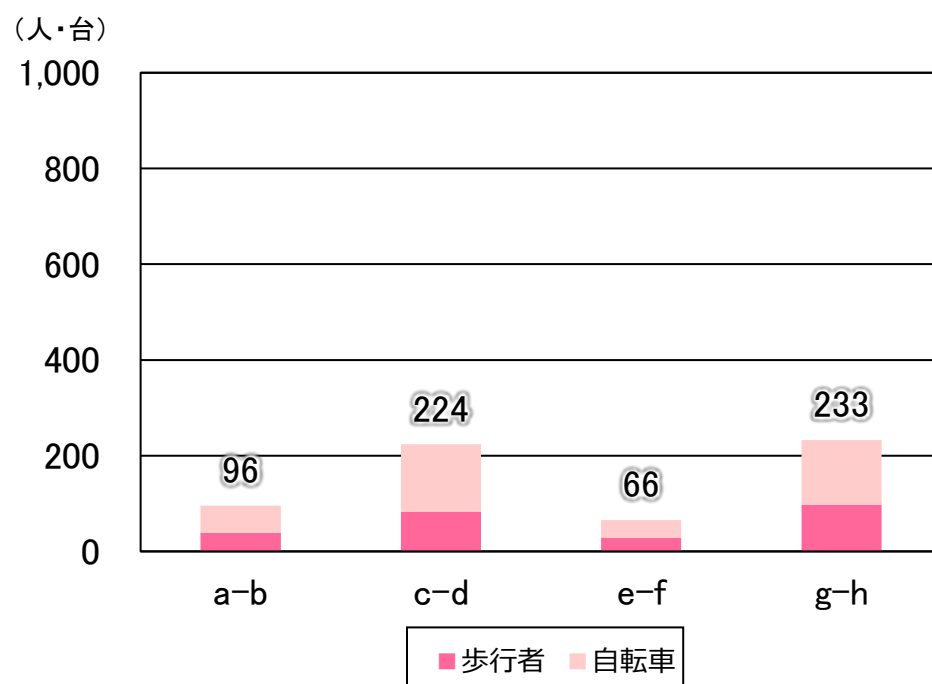


図 3-33 市立体育館前交差点横断部別歩行者・自転車交通量

(2) 各流入部 1 時間ごとの交通量・渋滞発生状況

■ 流入部 A

〈交通 量〉 昼・夕の時間帯に交通量が増加する傾向にある。

〈渋 滞 長〉 調査時間中、渋滞は発生していなかった。

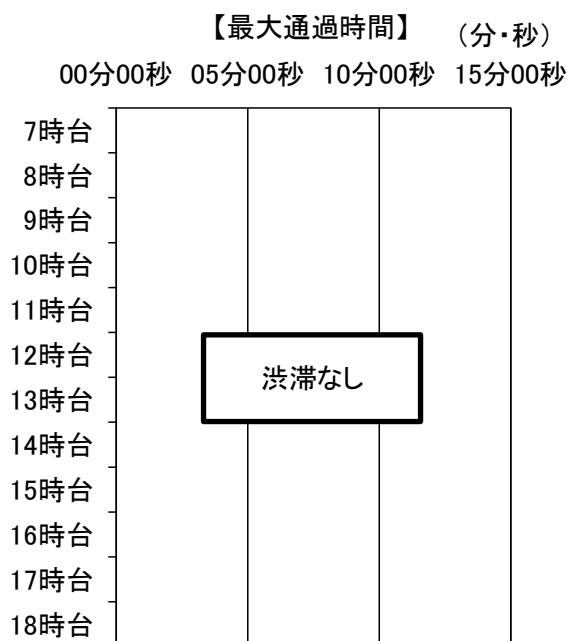
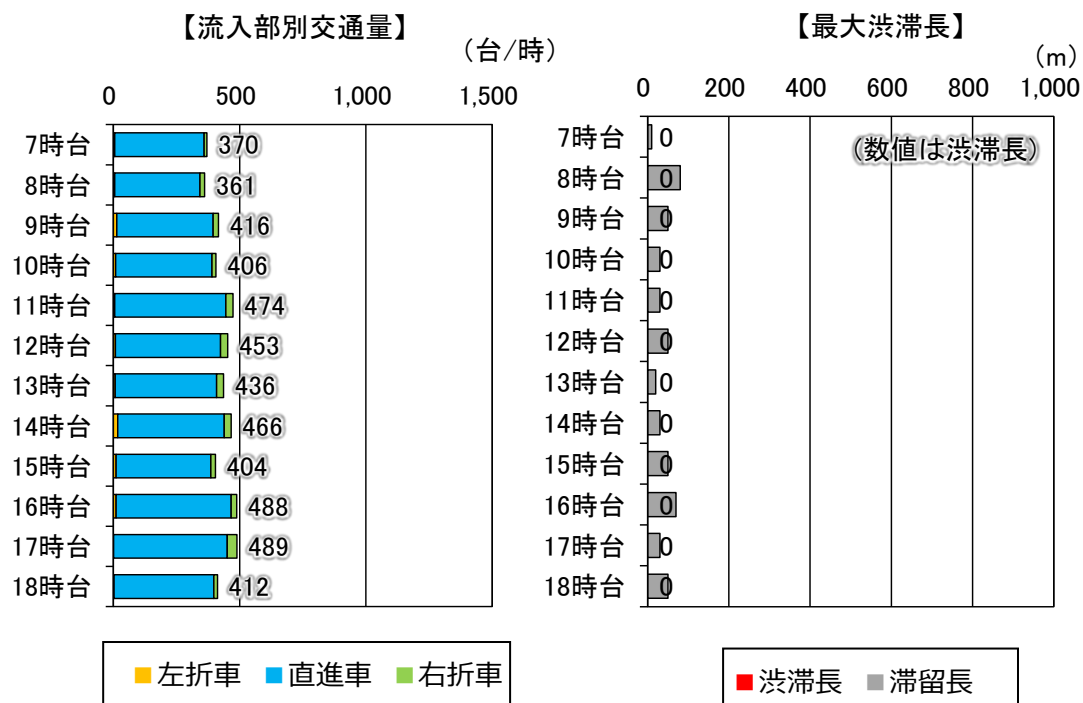


図 3-34 流入部 A の交通状況 (令和 8 年 6 月 22 日 (月) 調査結果)

■ 流入部 B

〈交 通 量〉朝の時間帯に交通量が増加する傾向にある。

〈渋 滞 長〉調査時間中、渋滞は発生していなかった。

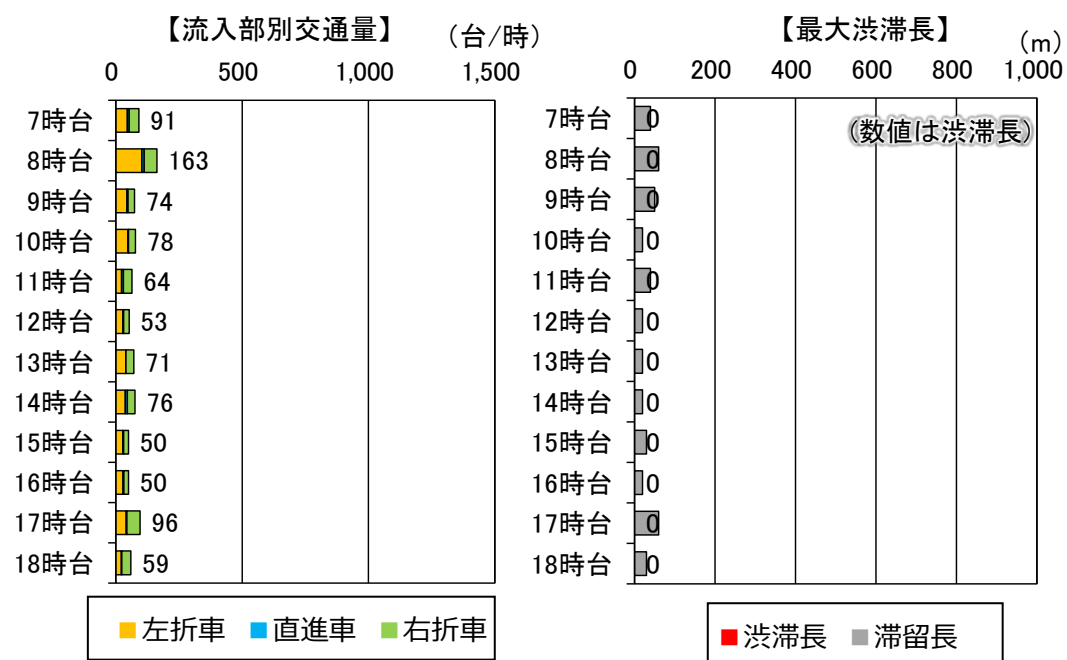


図 3-35 流入部 B の交通状況 (令和 8 年 6 月 22 日 (月) 調査結果)

■ 流入部 C

〈交通 量〉 18 時を除き、約 500（台/時）でほぼ横ばいに推移している。

〈渋 滞 長〉 8 時台に渋滞が発生した。

〈最大通過時間〉 8 時台に最大 2 分 47 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉 直進車線にて小房交差点からの先詰まりによって、捌き残りが発生した。

なお、この先詰まりは小房交差点への交通集中が原因で発生している。

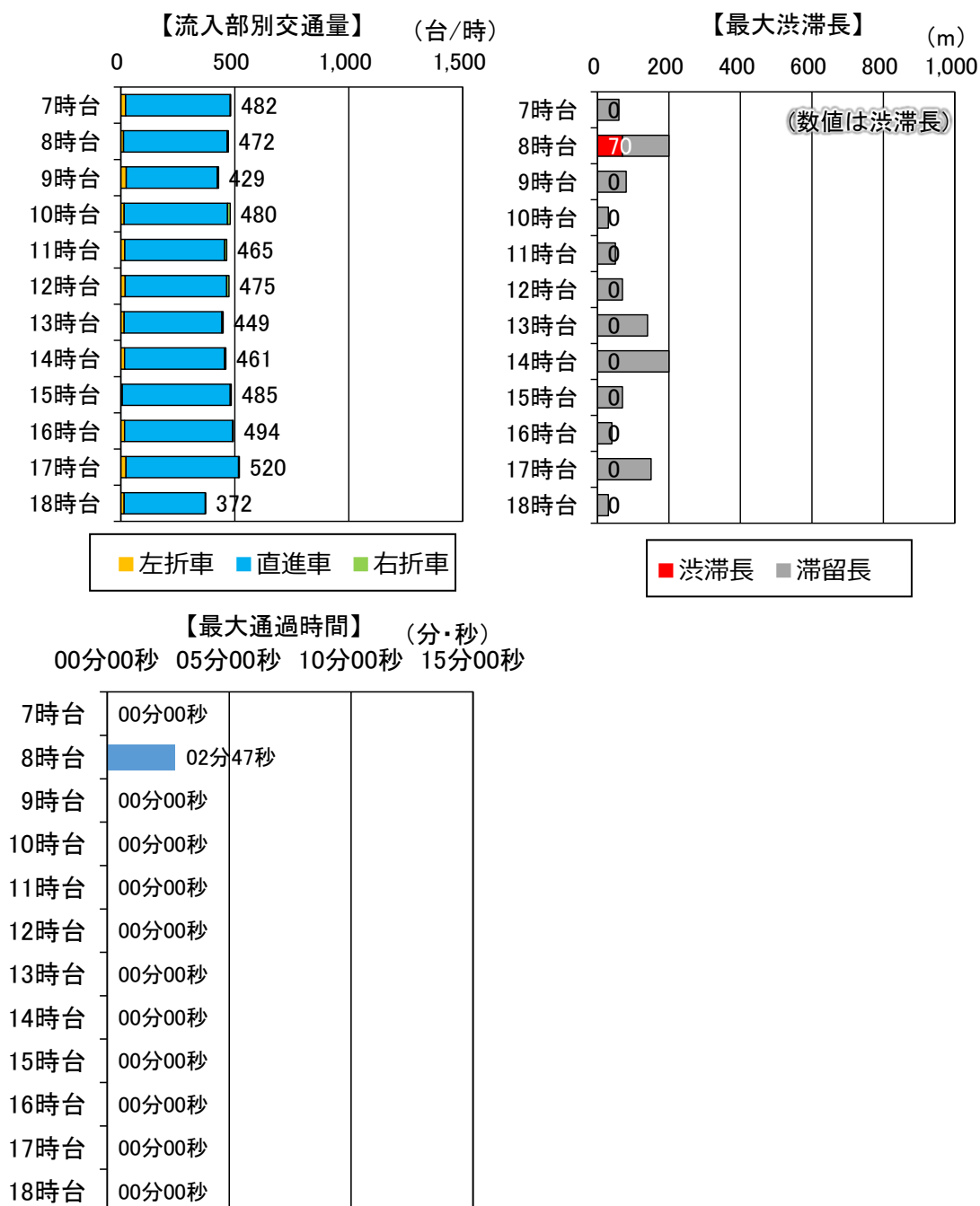


図 3-36 流入部 C の交通状況（令和 8 年 6 月 22 日（月）調査結果）

■ 流入部 D

〈交通 量〉 20（台/時）程度でほぼ横ばいに推移している。

〈渋 滞 長〉 調査時間中、渋滞は発生していなかった。

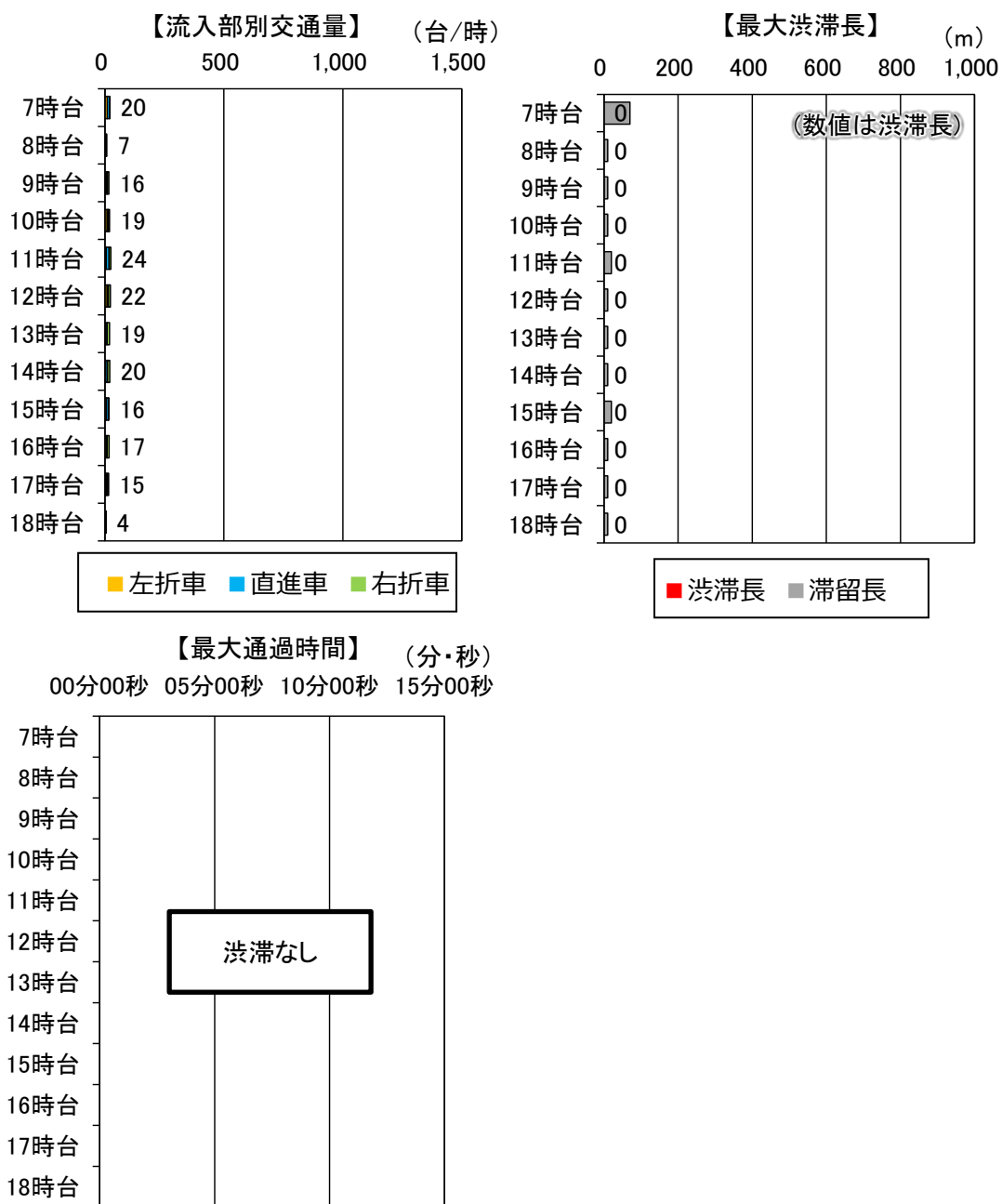
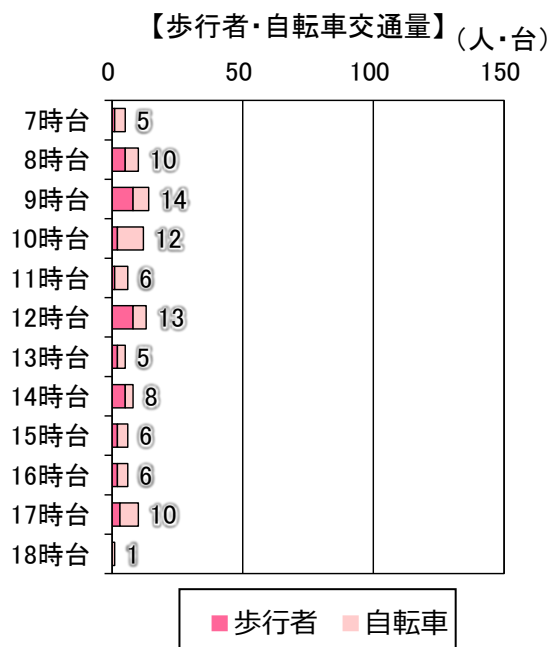


図 3-37 流入部 D の交通状況（令和 8 年 6 月 22 日（月）調査結果）

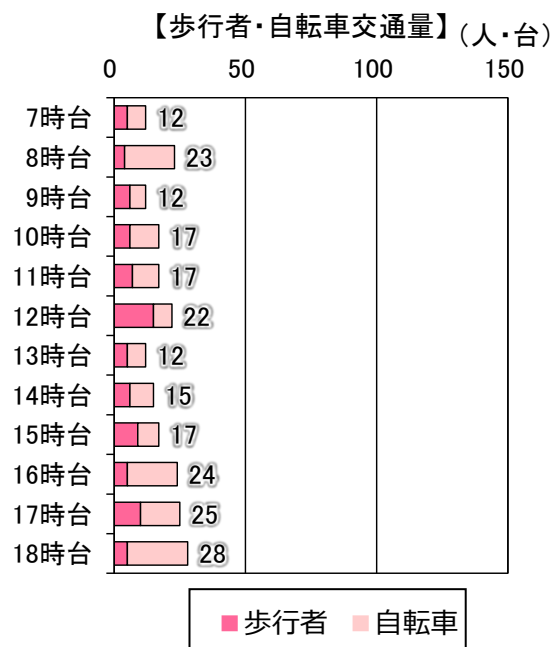
(3) 横断部別歩行者・自転車の交通量

・朝、夕の時間帯に交通量が増加する傾向にある。

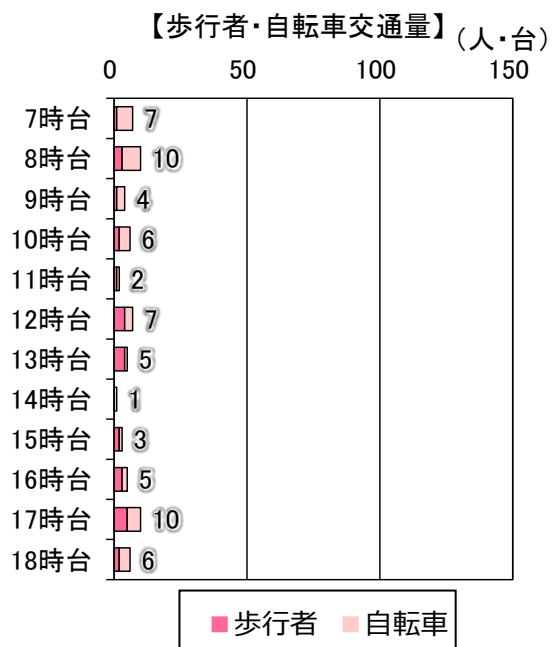
■ 横断部 a-b



■ 横断部 c-d



■ 横断部 e-f



■ 横断部 g-h

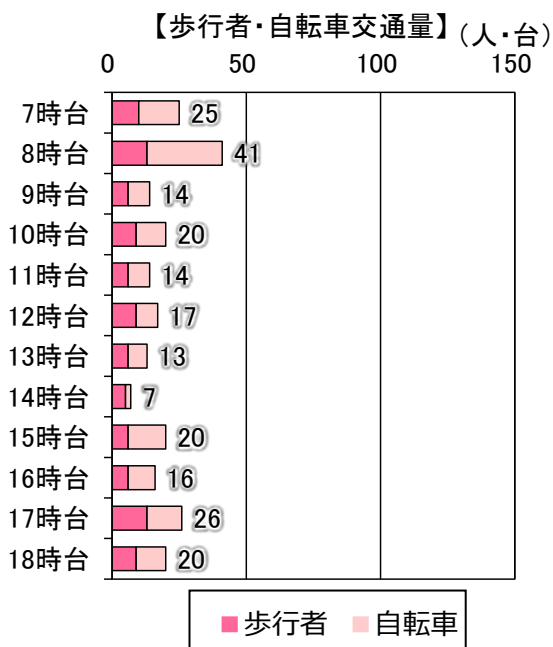


図 3-38 歩行者・自転車交通状況（令和 8 年 6 月 22 日（月）調査結果）

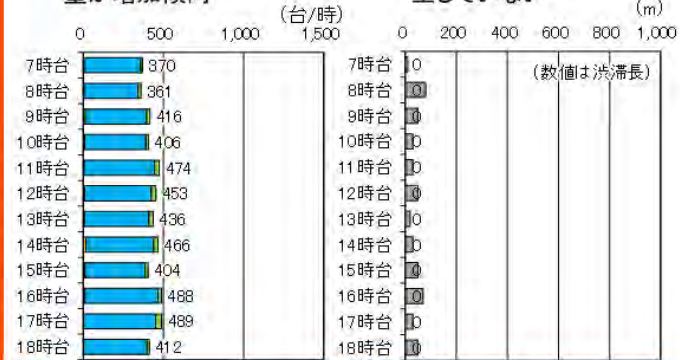
(4) 市立体育館前交差点の交通量・渋滞長・渋滞発生要因まとめ[平日]

〈交通量〉流入部Aは昼・夕の時間帯、流入部Bは朝の時間帯に交通量が増加する傾向がみられる一方、流入部Cは時間帯による変動が小さく終日ほぼ横ばいで推移している。
〈渋滞長〉流入部Cの8時台のみで発生し、最大渋滞長70mが確認された。
〈最大通過時間〉流入部Cで8時台に最大2分47秒が確認された。
〈渋滞要因〉流入部Cにおいて隣接する小房交差点への交通集中によって発生した滞留が当該交差点に到達、その影響による先詰まりが渋滞発生要因となっている。

【流入部:A】

〈自動車交通量〉

・昼、夕の時間帯に交通量が増加傾向



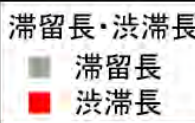
【流入部:B】

〈自動車交通量〉

・朝の時間帯に交通量が増加傾向



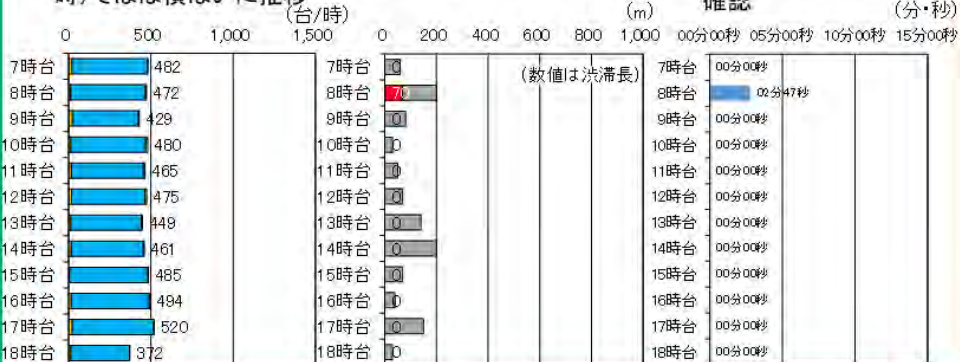
【グラフの凡例】



【流入部:C】

〈自動車交通量〉

・18時を除き、約500(台/時)でほぼ横ばいに推移



〈渋滞長・滞留長〉

・8時台のみ渋滞が発生

〈最大通過時間〉

・8時台に最大2分47秒を確認

〈渋滞の発生要因〉

・直進車線において先詰まり*が渋滞要因。

※先詰りについて

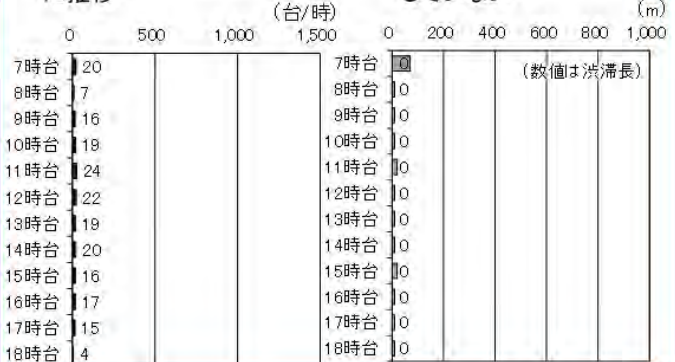
・北側に隣接する小房交差点への交通集中により、小房交差点(流入部B)を起点とした滞留が発生した影響である。



【流入部:D】

〈自動車交通量〉

・約20(台/時)でほぼ横ばいに推移



〈渋滞長・滞留長〉

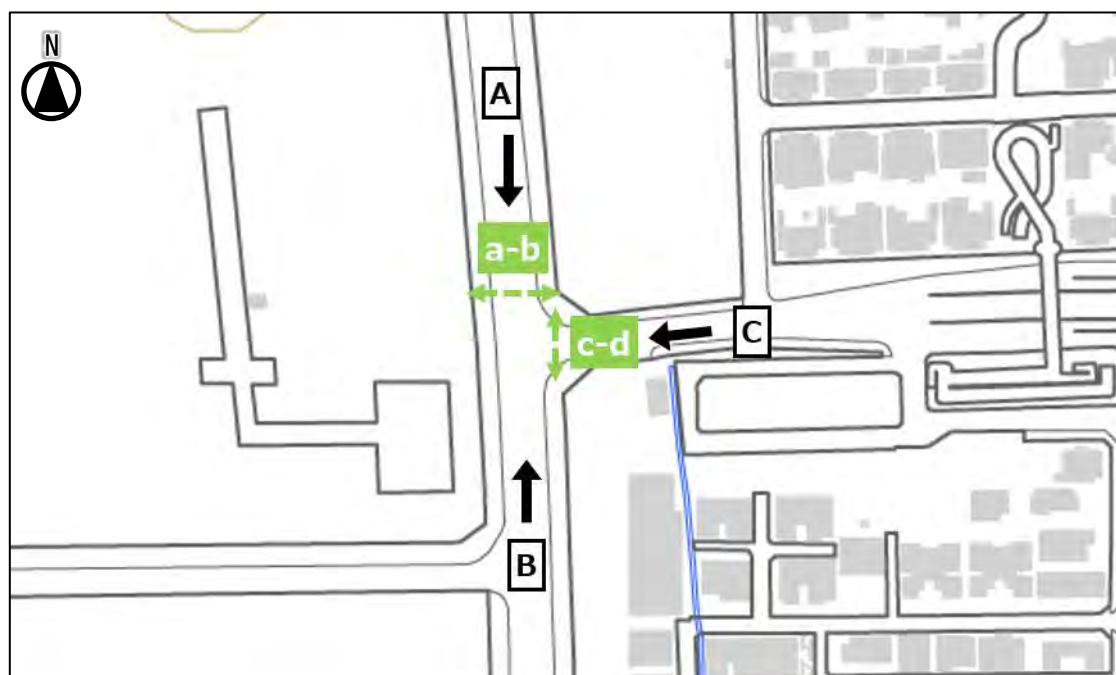
・調査時間中、渋滞は発生していない

3.1.4. 四条町南交差点

四条町南交差点の位置図、詳細図および各流入部の調査項目を以下に示す。



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）

図 3-39 四条町南交差点位置図と詳細図

表 3-5 実施した調査項目（流入部別）

流入部	交通量	渋滞長・滞留長
A	○	○
B	○	○
C	○	○

(1) 流入部別交通量、最大渋滞長・最大通過時間および横断部別交通量（12 時間合計）

- ・ 12 時間の流入部別交通量としては流入部 B からの交通量 5,518 台が最も多い。
- ・ 最大渋滞長は流入部 B で 8:10 に 130m の渋滞長が確認された。
- ・ 最大通過時間は流入部 B で 8:10 に確認された 2 分 7 秒が最大となっている。
- ・ 歩行者・自転車交通量としては横断部 c-d の交通量が 178（人・台）と最も多い。

■ 流入部別交通量（12 時間合計）

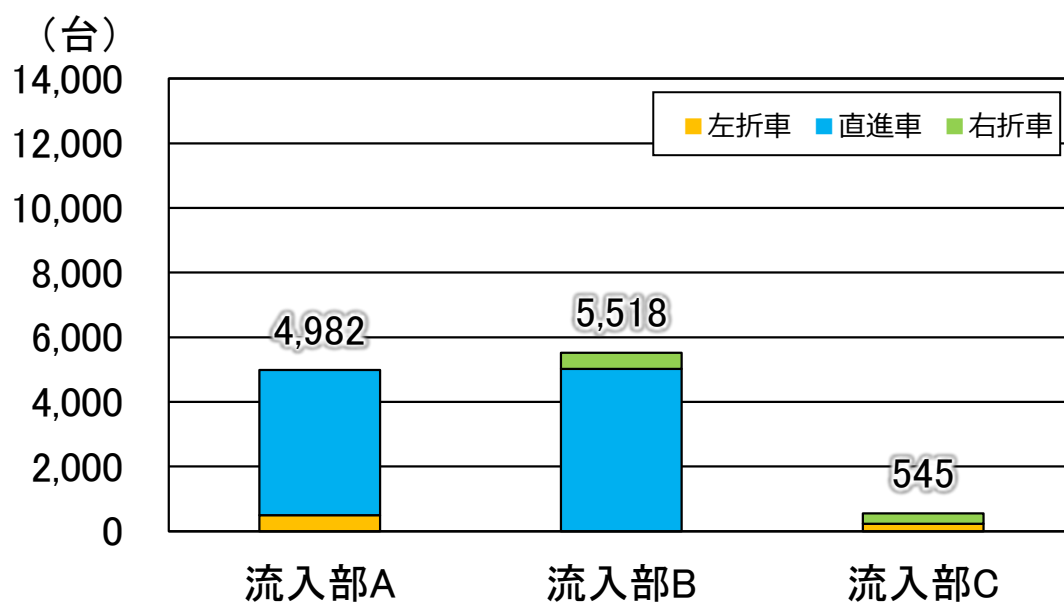
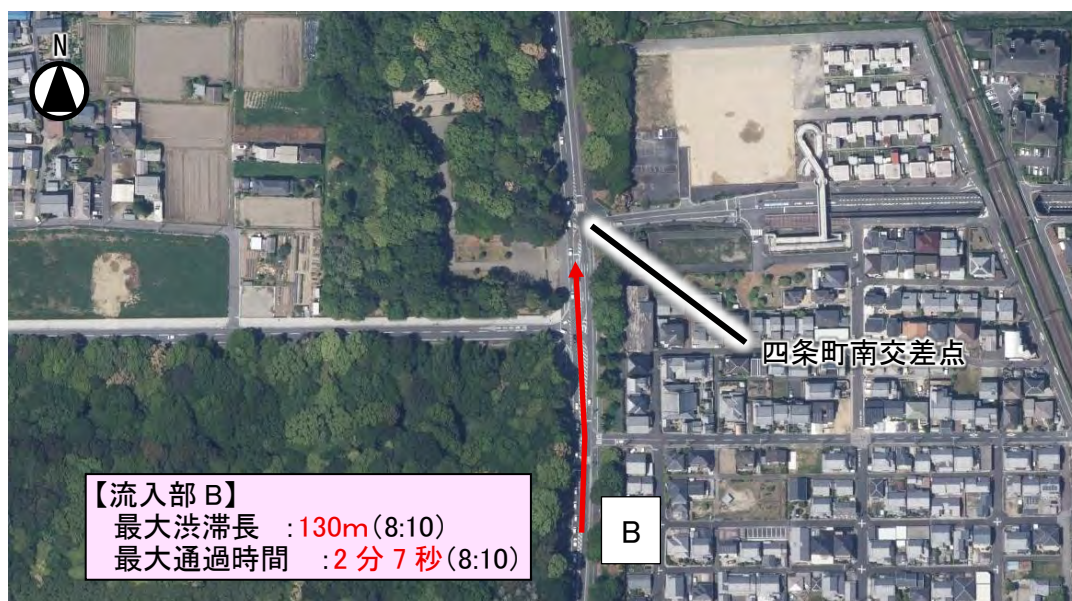


図 3-40 四条町南交差点流入部別交通量（12 時間合計）

■ 最大渋滞長・最大通過時間



地図出典: GEOSPACE CDS プラス (NTT インフラネット)

図 3-41 四条町南交差点最大渋滞長・最大通過時間

■ 横断部別歩行者・自転車交通量（12 時間合計）

（人・台）

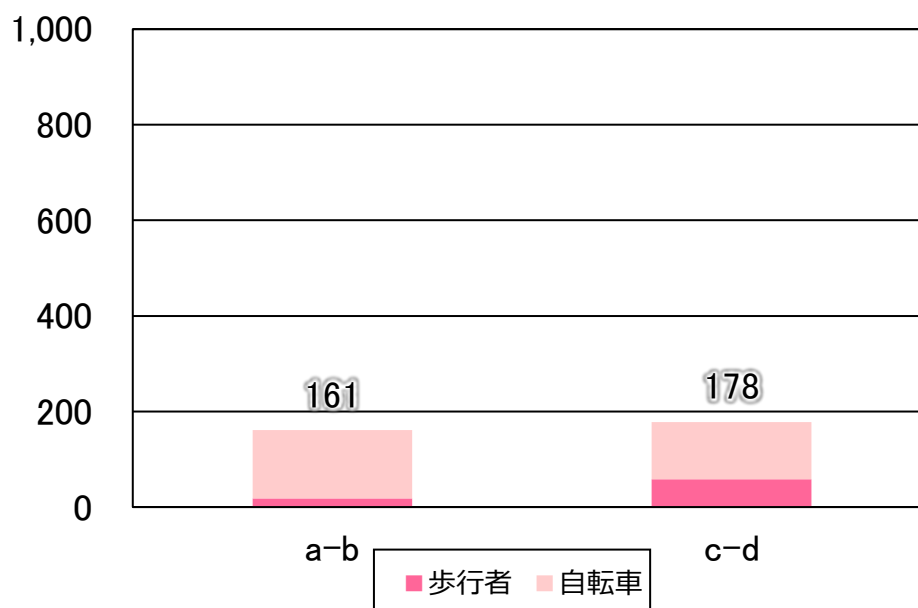


図 3-42 四条町南交差点横断部別歩行者・自転車交通量

(2) 各流入部 1 時間ごとの交通量・渋滞発生状況

■ 流入部 A

〈交通 量〉朝・夕の時間帯に増加する傾向にある。

〈渋 滞 長〉調査時間中、渋滞は発生していなかった。

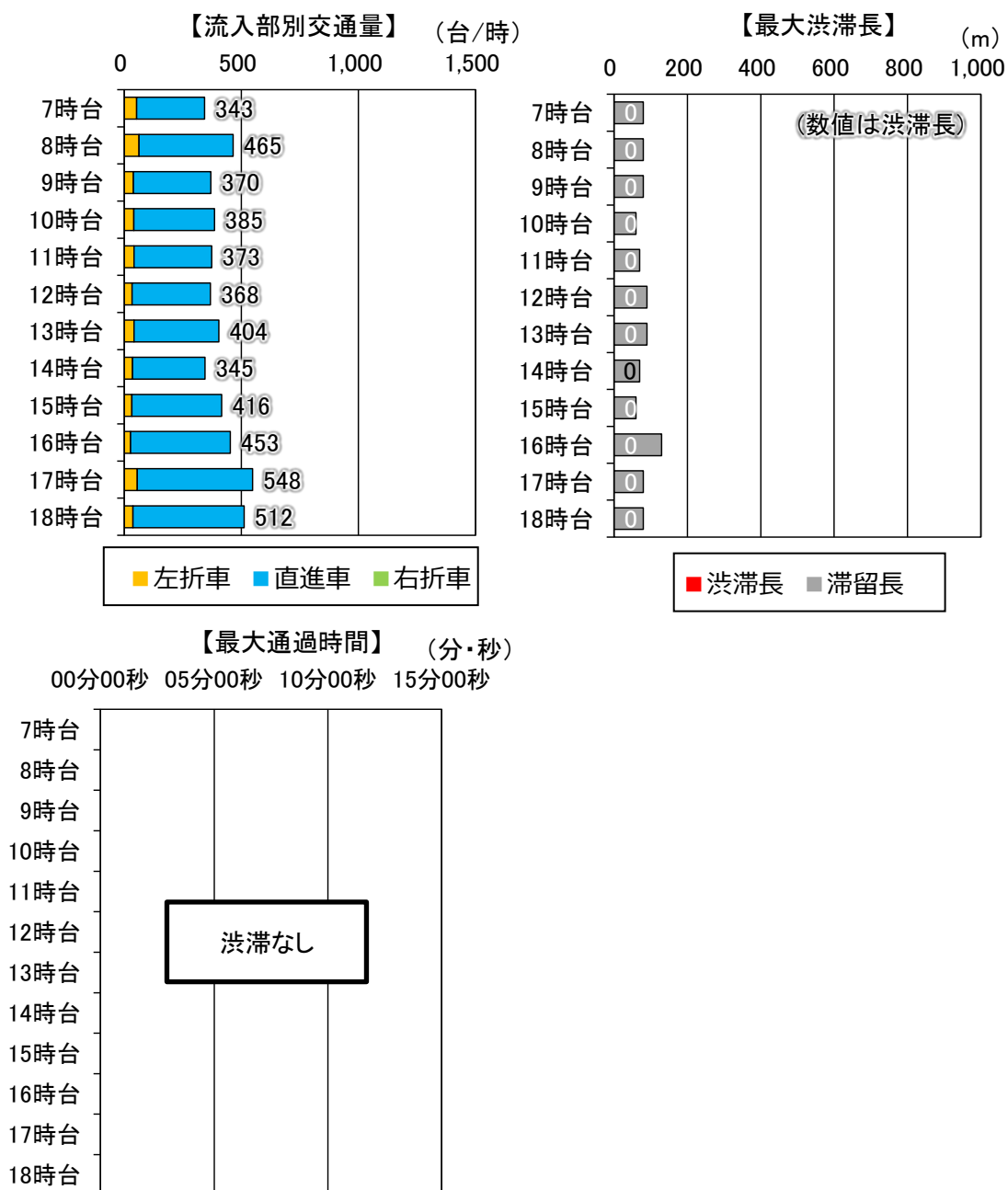


図 3-43 流入部 A の交通状況（令和 8 年 6 月 22 日（月）調査結果）

■ 流入部 B

〈交通 量〉朝・夕の時間帯に増加する傾向にある。

〈渋 滞 長〉8 時台に渋滞が発生した。

〈最大通過時間〉8 時台に最大 2 分 7 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉四条交差点からの先詰まりによって、捌き残りが発生した。なお、この先詰まりは四条町交差点への交通集中が要因で発生している。

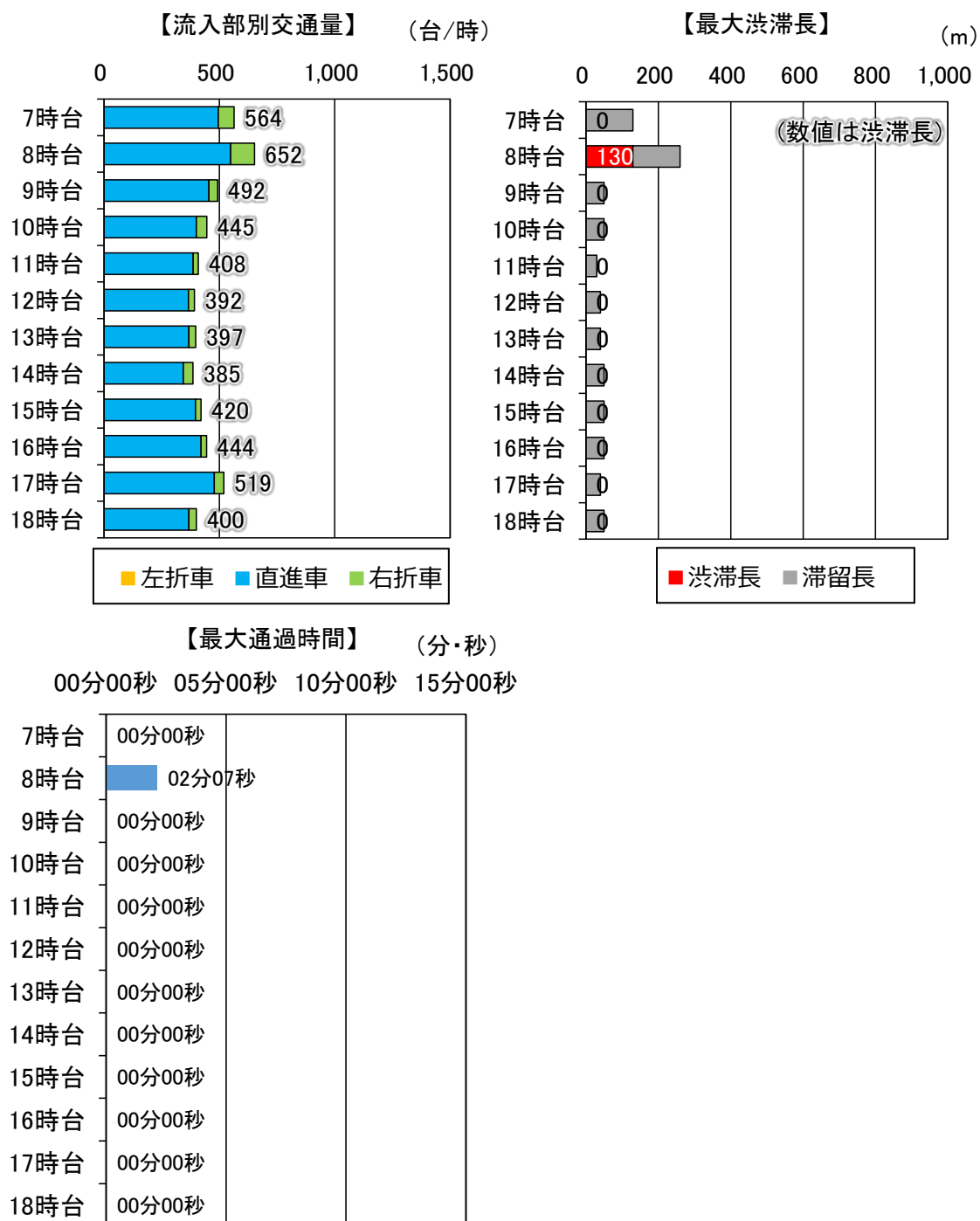


図 3-44 流入部 B の交通状況（令和 8 年 6 月 22 日（月）調査結果）

■ 流入部 C

〈交 通 量〉 45（台/時）程度でほぼ横ばいに推移している。

〈渋 滞 長〉 調査時間中、渋滞は発生していなかった。

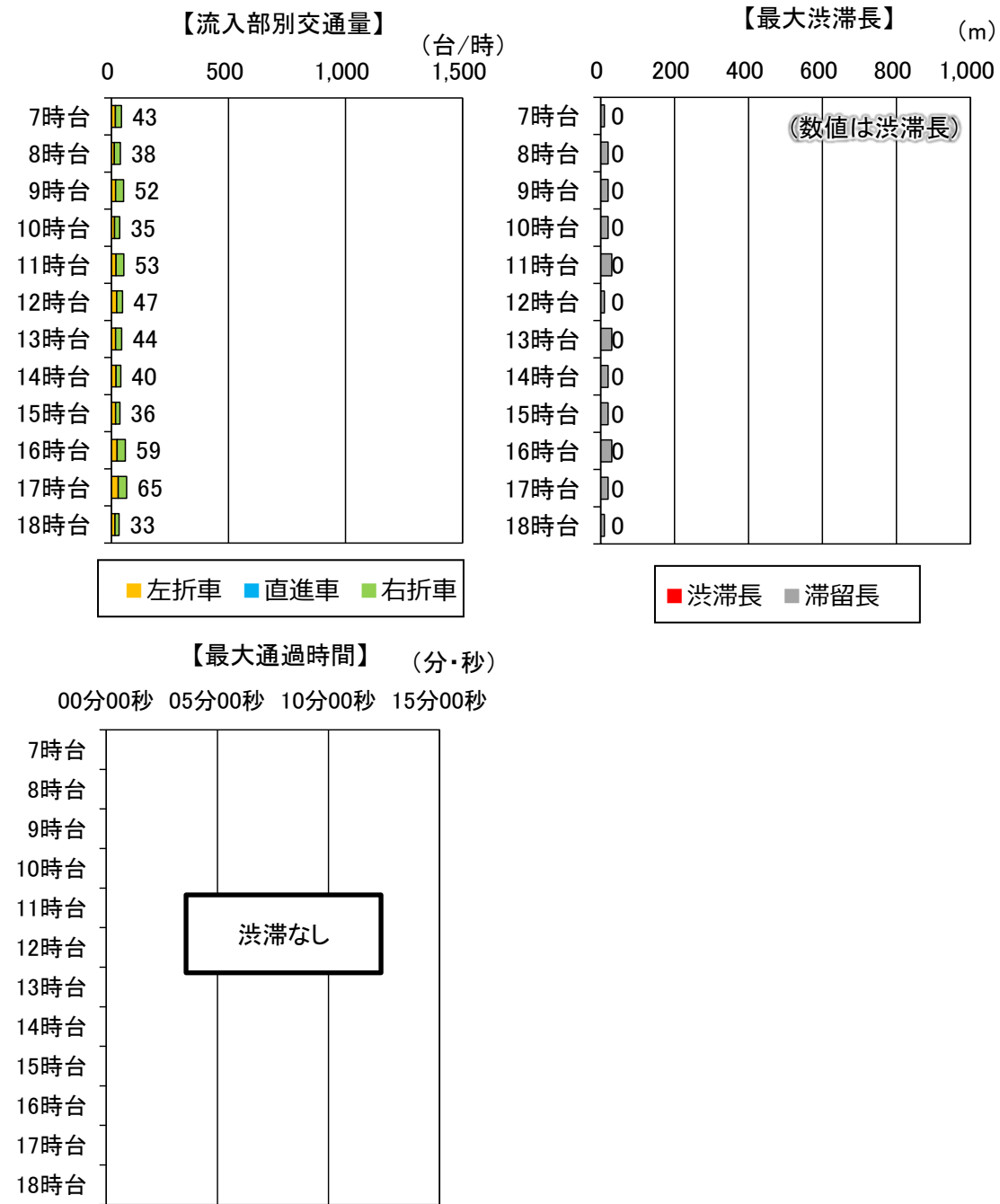
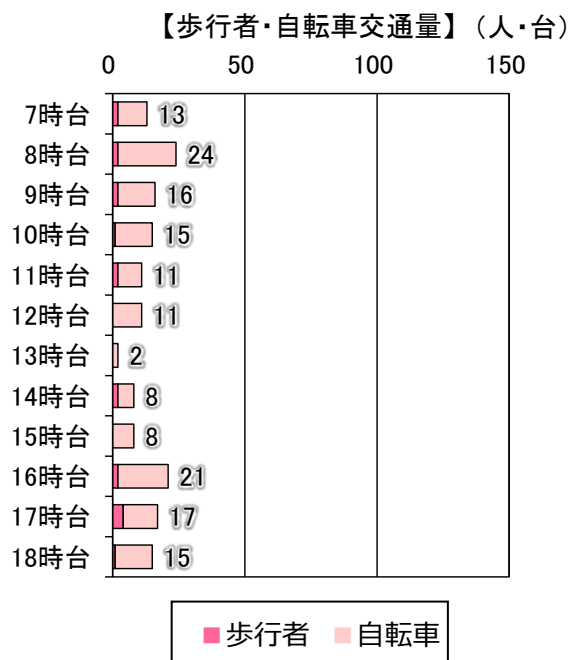


図 3-45 流入部 C の交通状況（令和 8 年 6 月 22 日（月）調査結果）

(3) 横断部別歩行者・自転車の交通量

・朝・夕の時間帯に交通量が増加する傾向にある。

■ 横断部 a-b



■ 横断部 c-d

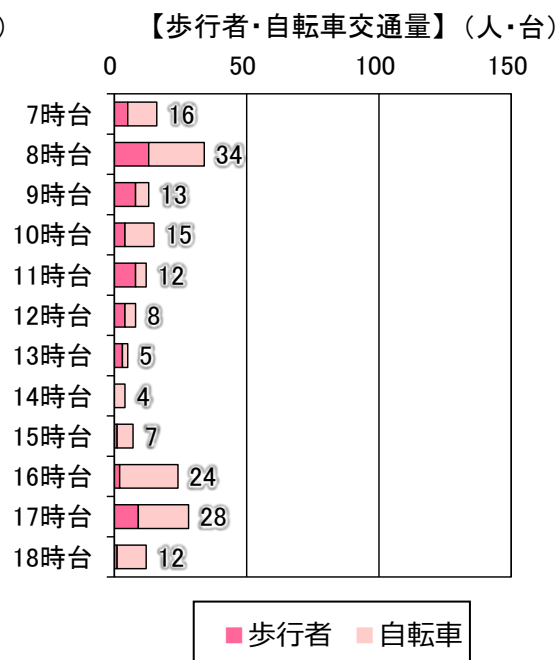
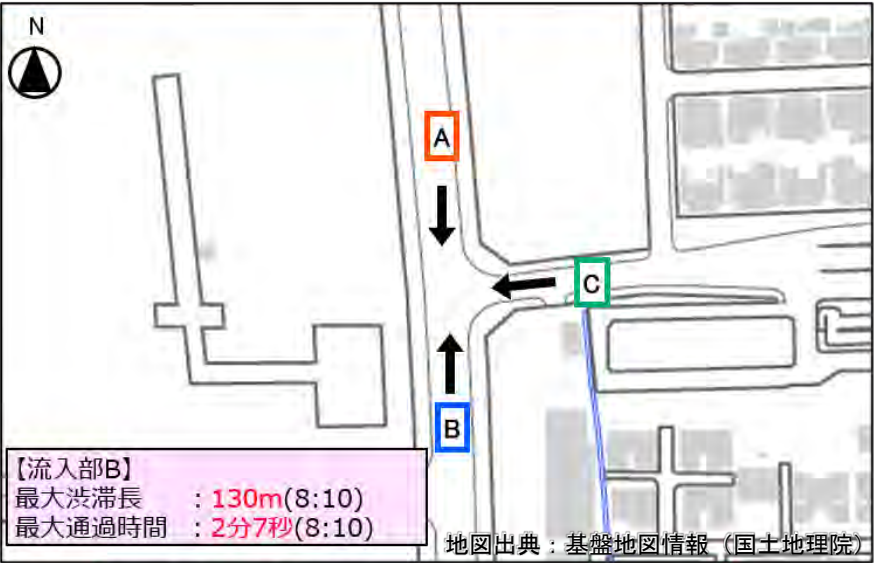
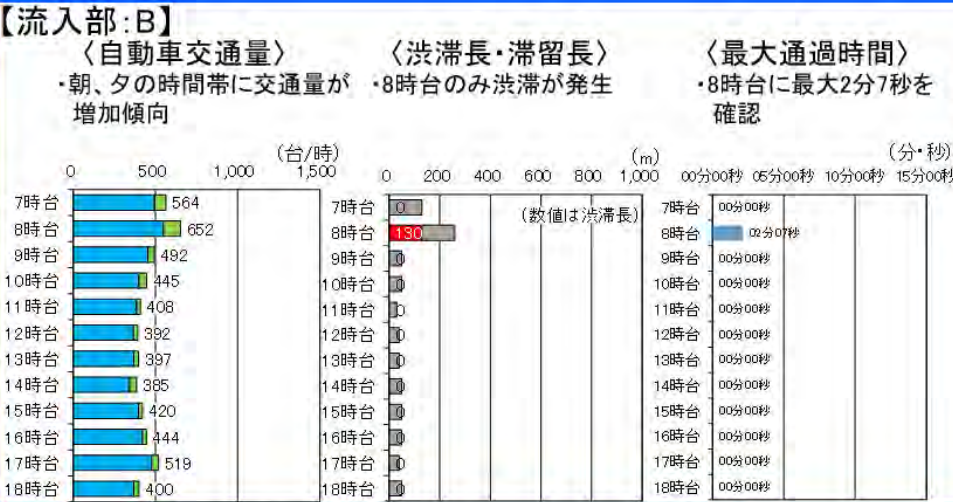
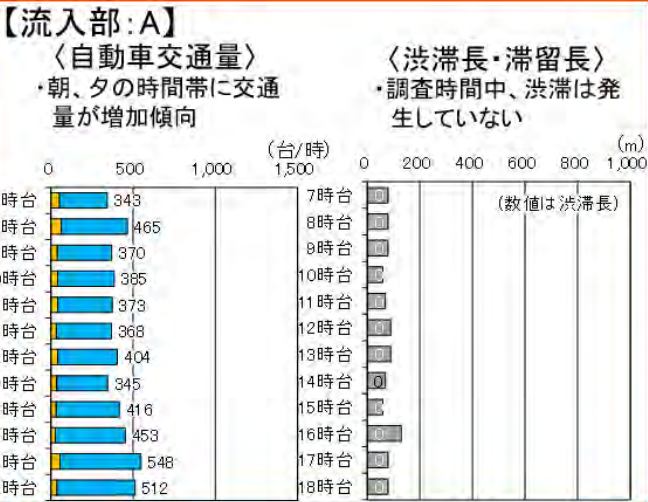


図 3-46 歩行者・自転車交通状況（令和8年6月22日（月）調査結果）

(4) 四条町南交差点の交通量・渋滞長・渋滞発生要因まとめ[平日]

〈交通 量〉朝、夕の時間帯に交通量が増加する傾向にある。
〈渋 滞 長〉流入部Bにおいて8時台に最大渋滞長130mが確認された。
〈最大通過時間〉流入部Bで8時台に最大2分7秒が確認された。
〈渋 滞 要 因〉流入部Bにおいて隣接する四条町交差点への交通集中によって発生した滞留が当該交差点へ到達、その影響による先詰まりが渋滞発生の要因となっている。



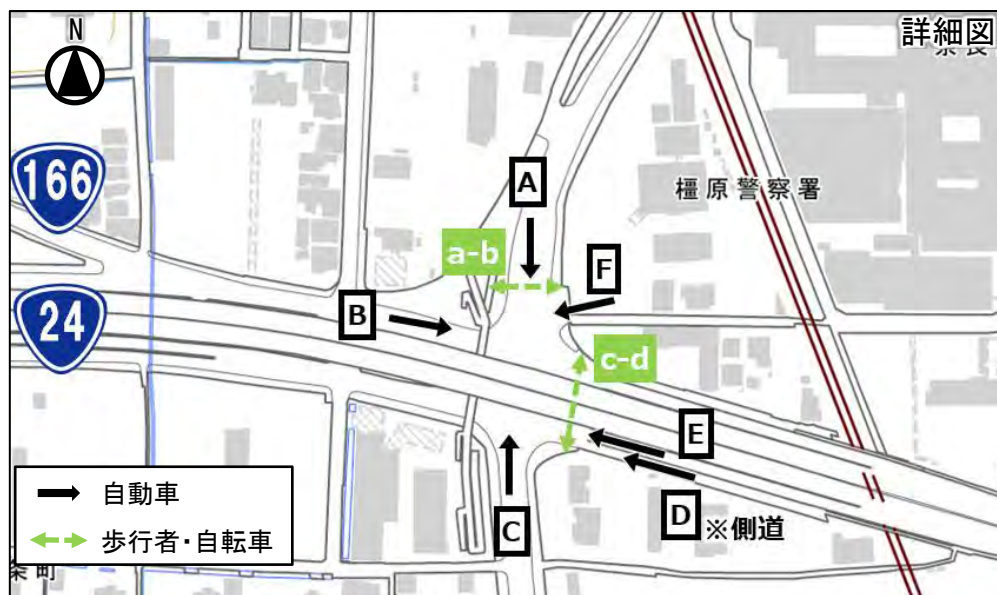
3.2. 休日調査

3.2.1. 四条町交差点

四条町交差点の位置図、詳細図および各流入部の調査項目を以下に示す。



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）

図 3-47 四条町交差点位置図と詳細図

表 3-6 実施した調査項目（流入部別）

流入部	交通量	渋滞長・滞留長
A	○	○
B	○	○
C	○	○
D	○	×
E	○	○
F	○	×

(1) 流入部別交通量、最大渋滞長・最大通過時間および横断部別交通量（12 時間合計）

- ・ 12 時間の流入部交通量としては流入部 B からの交通量が 7,142 台と最も多い。
- ・ 最大渋滞長は流入部 C が最も長く、16:40 に 160m の渋滞長が確認された。
- ・ 最大通過時間は流入部 C で 16:40 に確認された 7 分 48 秒が最大となっている。
- ・ 歩行者・自転車交通量としては横断部 a-b が 187（人・台）と最も多い。

■ 流入部別交通量（12 時間合計）

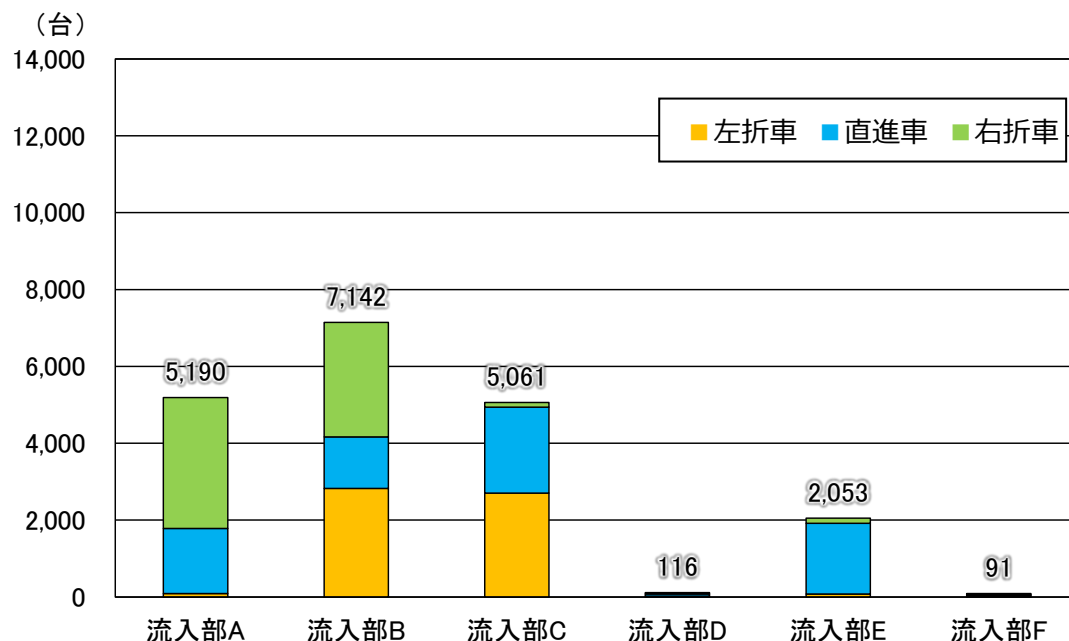
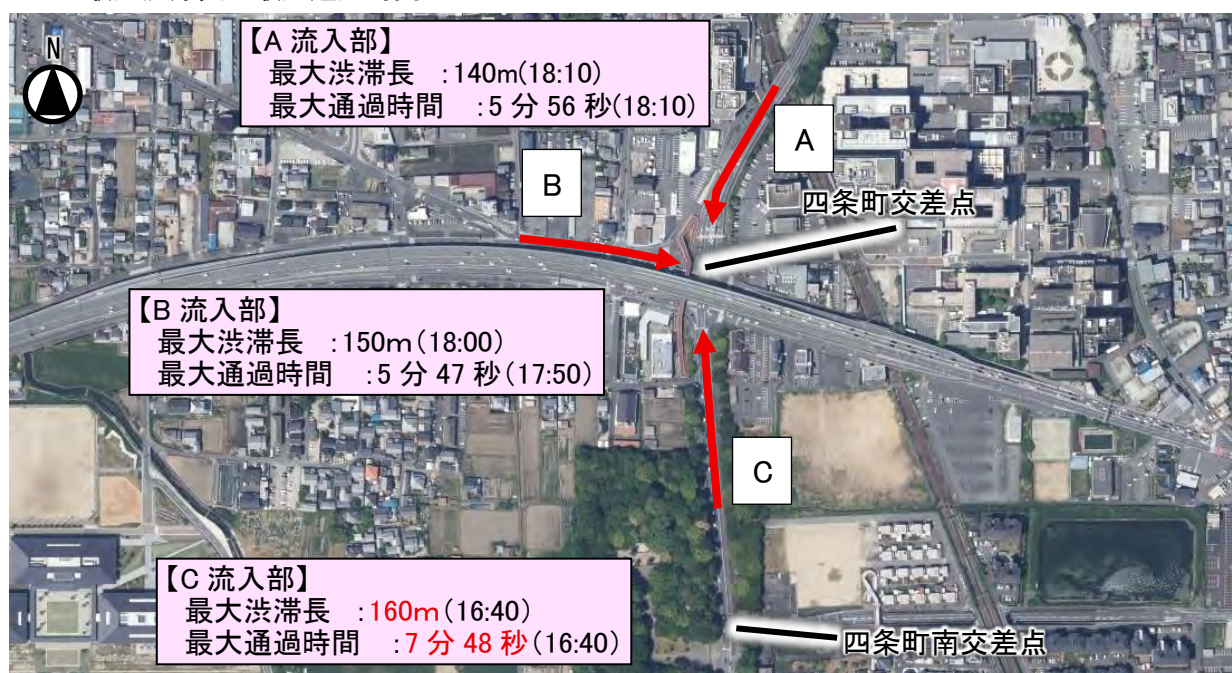


図 3-48 四条町交差点流入部別交通量（12 時間合計）

■ 最大渋滞長・最大通過時間



地図出典: GEOSPACE CDS プラス (NTT インフラネット)

図 3-49 四条町交差点最大渋滞長・最大通過時間

■ 横断部別歩行者・自転車交通量（12 時間合計）

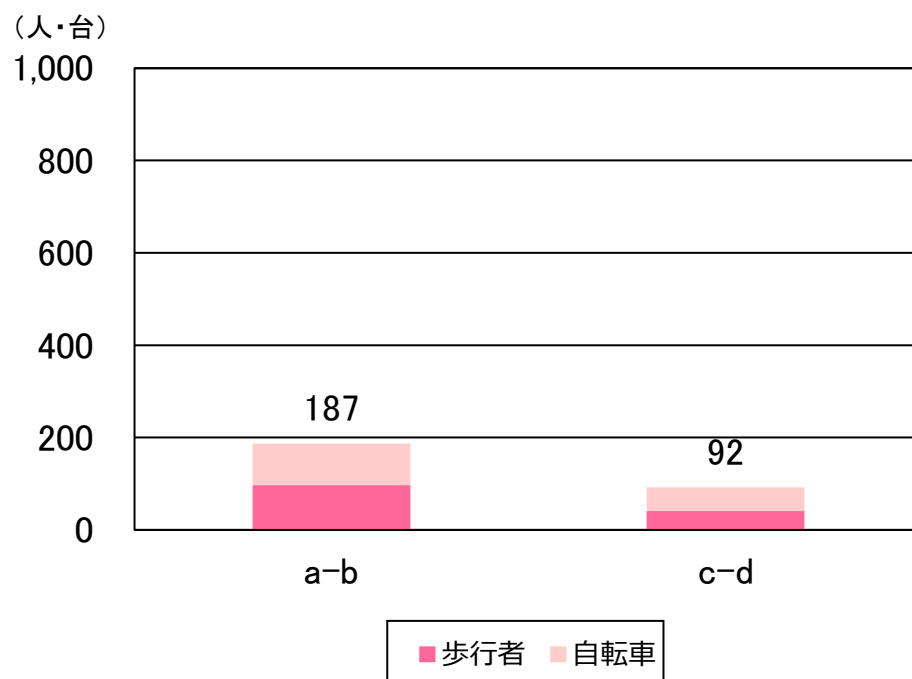


図 3-50 四条町交差点横断部別歩行者・自転車交通量

(2) 各流入部 1 時間ごとの交通量・渋滞発生状況

■ 流入部 A

〈交通 量〉 9 時台にかけて交通量が増加し、以降は 450（台/時）程度でほぼ横ばいに推移している。

〈渋 滞 長〉 夕方の時間帯に渋滞が発生している。

〈最大通過時間〉 18 時台に最大 5 分 56 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉 直進車線および右折車線にて交通集中によって進行速度が低下し、捌き残りが発生した。

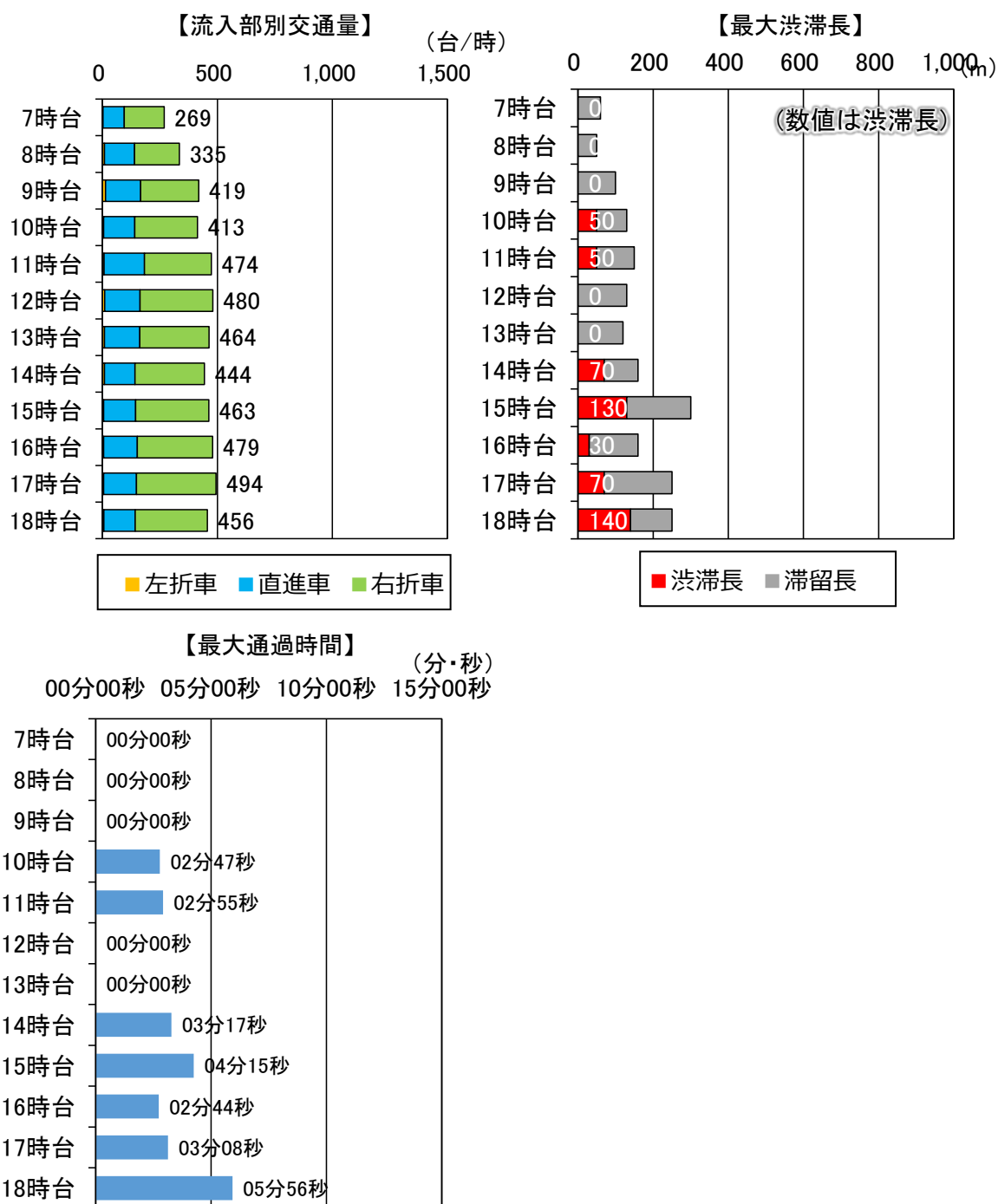


図 3-51 流入部 A の交通状況（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

■ 流入部 B

〈交通 量〉 600（台/時）程度で交通量はほぼ横ばいに推移している。

〈渋 滞 長〉 8 時台以降、継続的に渋滞が発生している。特に朝、夕の時間帯は渋滞長が伸びている。

〈最大通過時間〉 17 時台に最大 5 分 47 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉 左折車線にて交通集中によって進行速度が低下し、捌き残りが発生した。

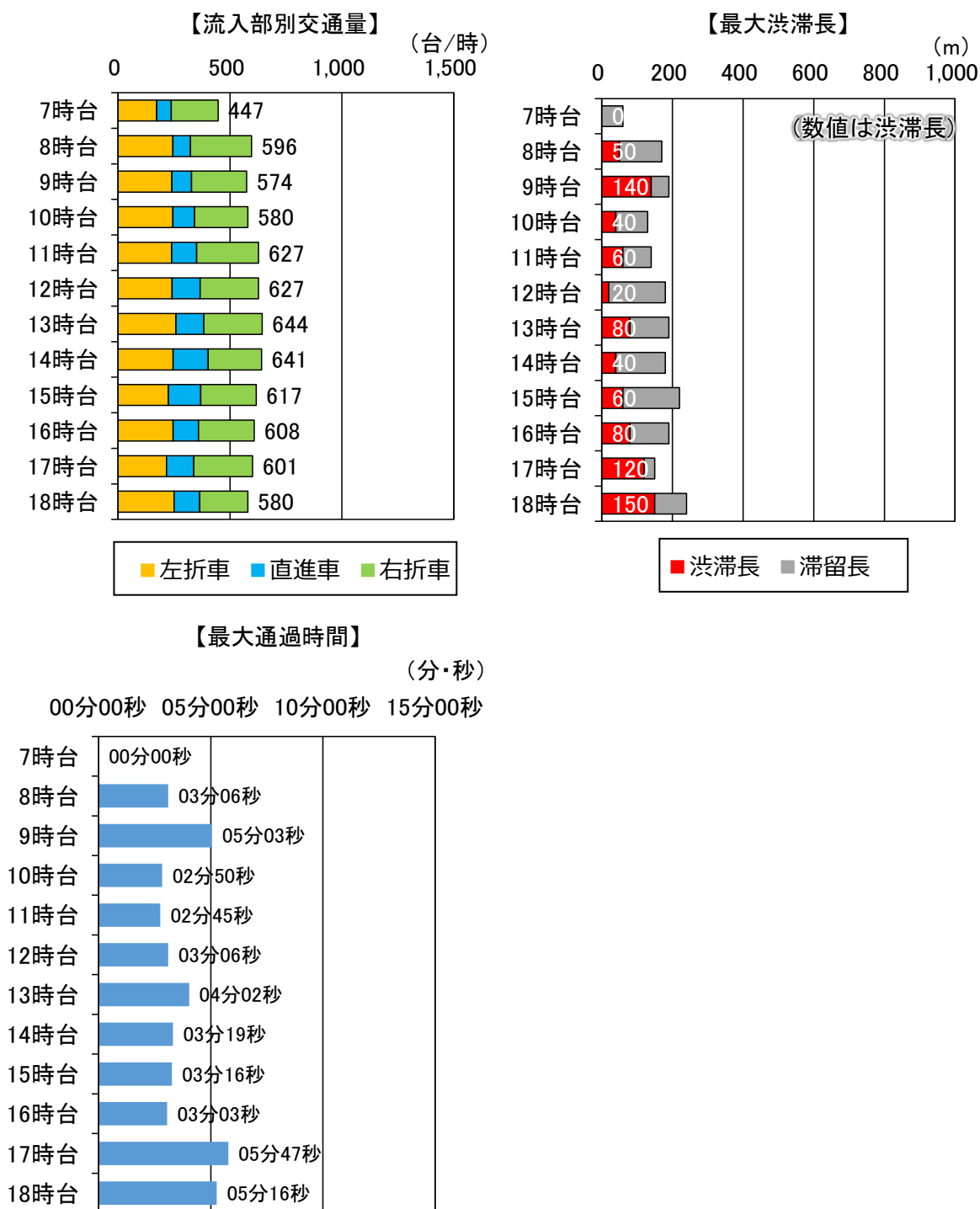


図 3-52 流入部 B の交通状況（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

■ 流入部 C

〈交通 量〉 昼、夕の時間帯に交通量が増加する傾向にある。

〈渋 滞 長〉 昼、夕の時間帯に渋滞が発生している。

〈最大通過時間〉 16 時台に最大 7 分 48 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉 直進車線および左折車線において交通集中の影響で進行速度が低下し、捌き残りが発生した。

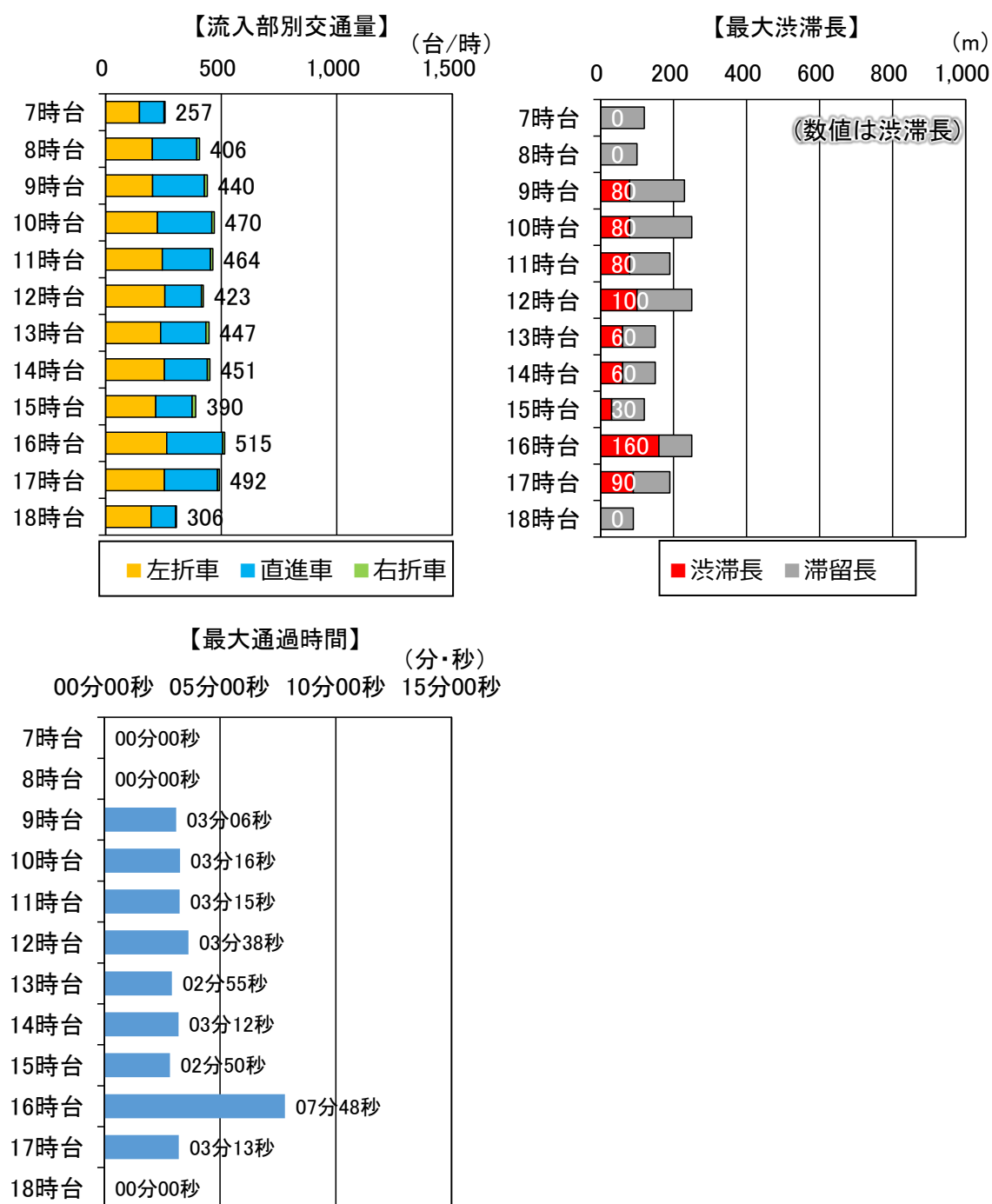


図 3-53 流入部 C の交通状況 (令和 8 年 7 月 11 日 (土) 調査結果)

■ 流入部 D

〈交 通 量〉 10（台/時）程度でほぼ横ばいに推移している。

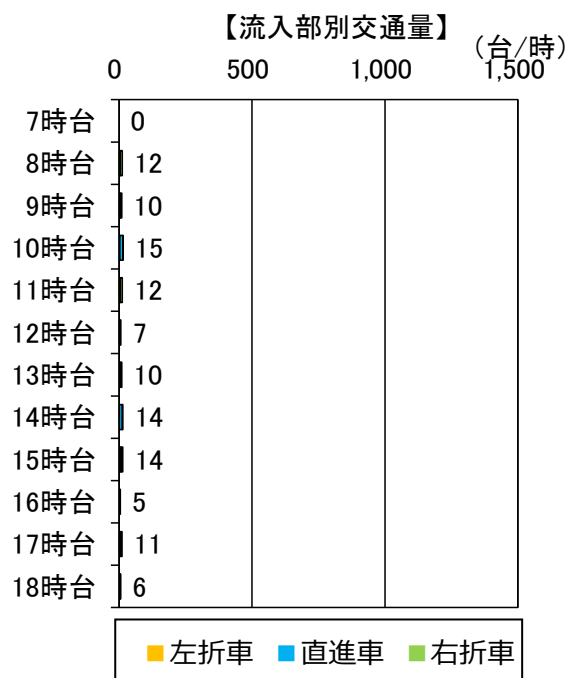


図 3-54 流入部 D の交通状況（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

■ 流入部 E

〈交通 量〉 170 (台/時) 程度でほぼ横ばいに推移している。

〈渋 滞 長〉 調査期間中、渋滞は発生していなかった。

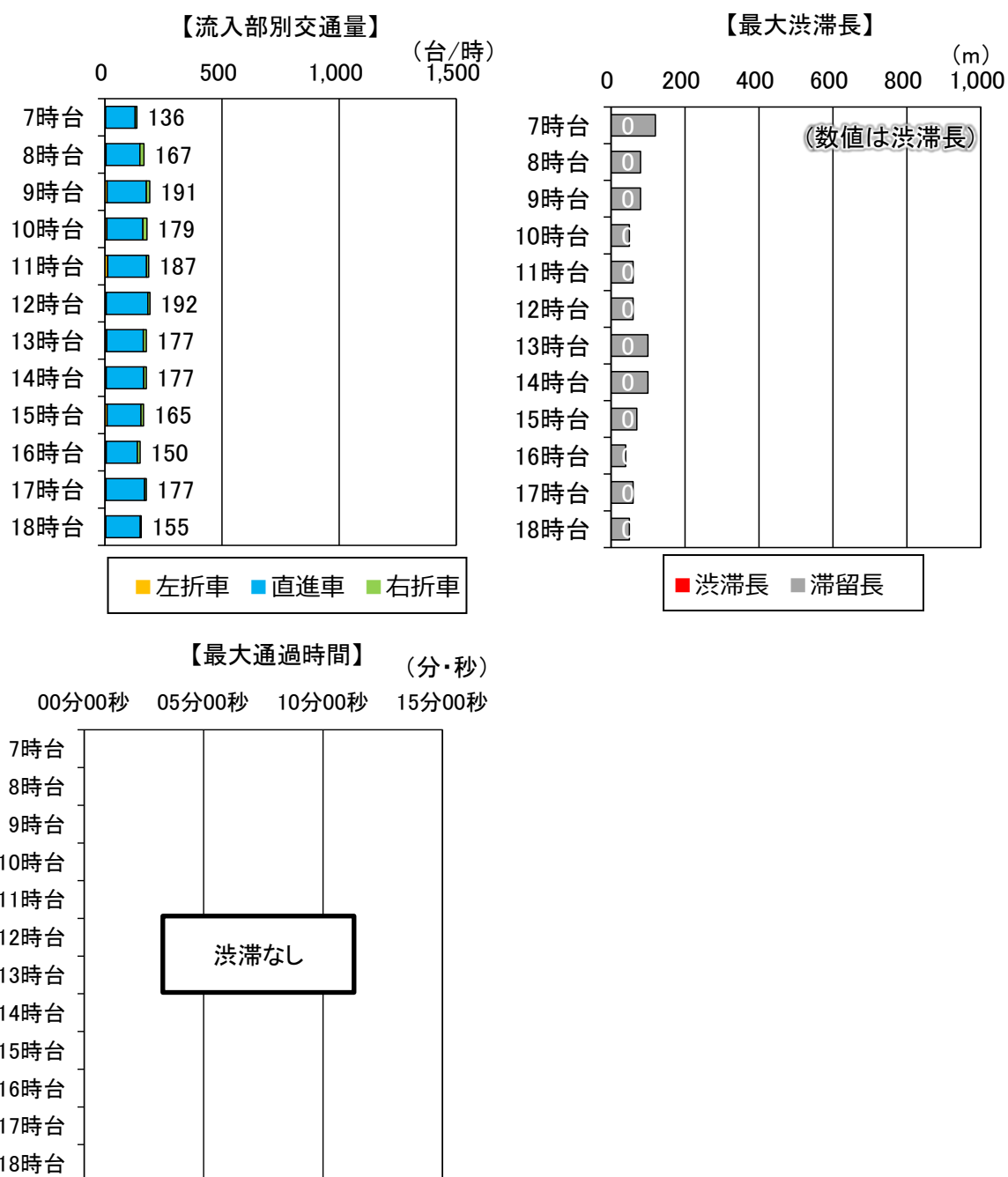


図 3-55 流入部 E の交通状況 (令和 8 年 7 月 11 日 (土) 調査結果)

■ 流入部 F

〈交 通 量〉 7（台/時）程度でほぼ横ばいに推移している。

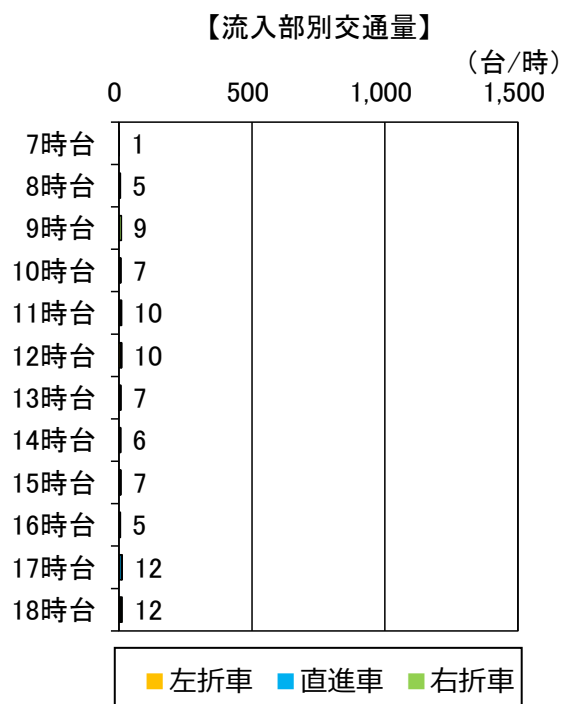


図 3-56 流入部 F の交通状況（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

(3) 横断部別歩行者・自転車の交通量

・横断部 a-b は朝、夕の時間帯に交通量が増加する傾向にある。一方で、横断部 c-d は 10（人・台/時）程度でほぼ横ばいに推移している。

■ 横断部 a-b

■ 横断部 c-d

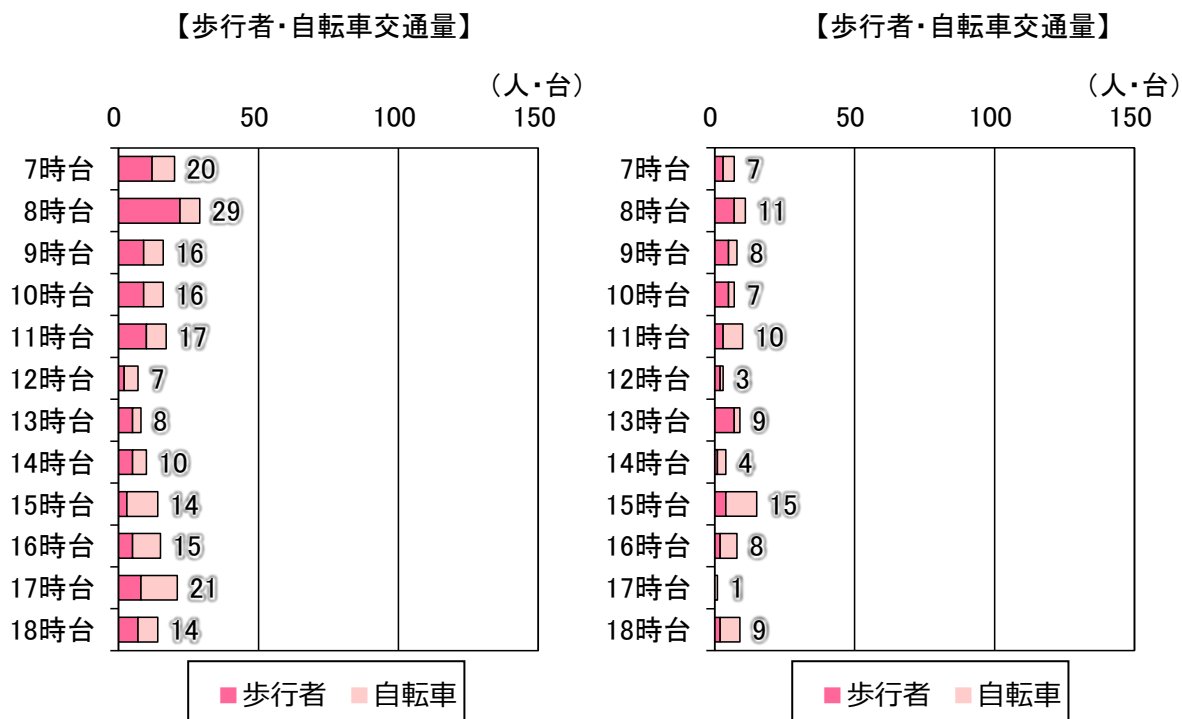
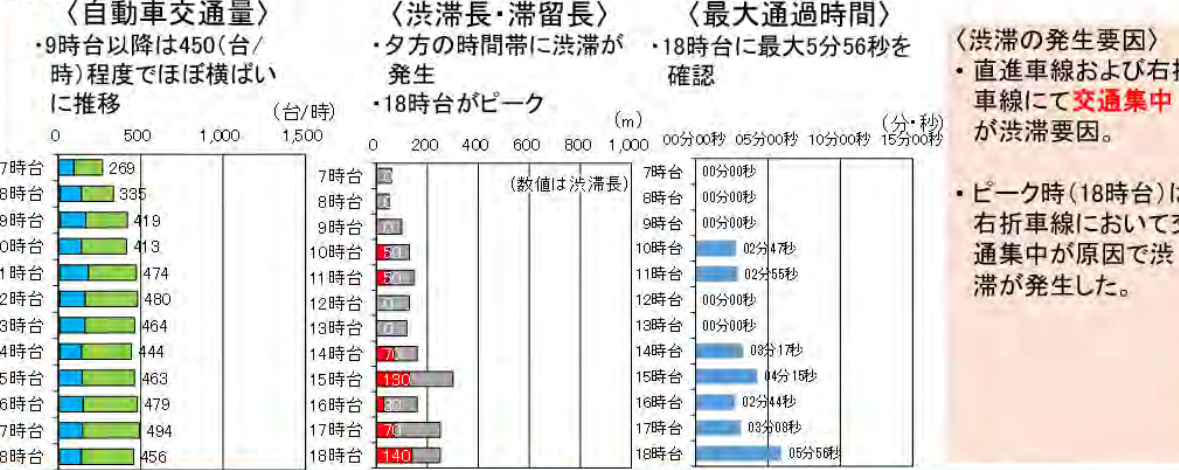


図 3-57 歩行者・自転車交通状況（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

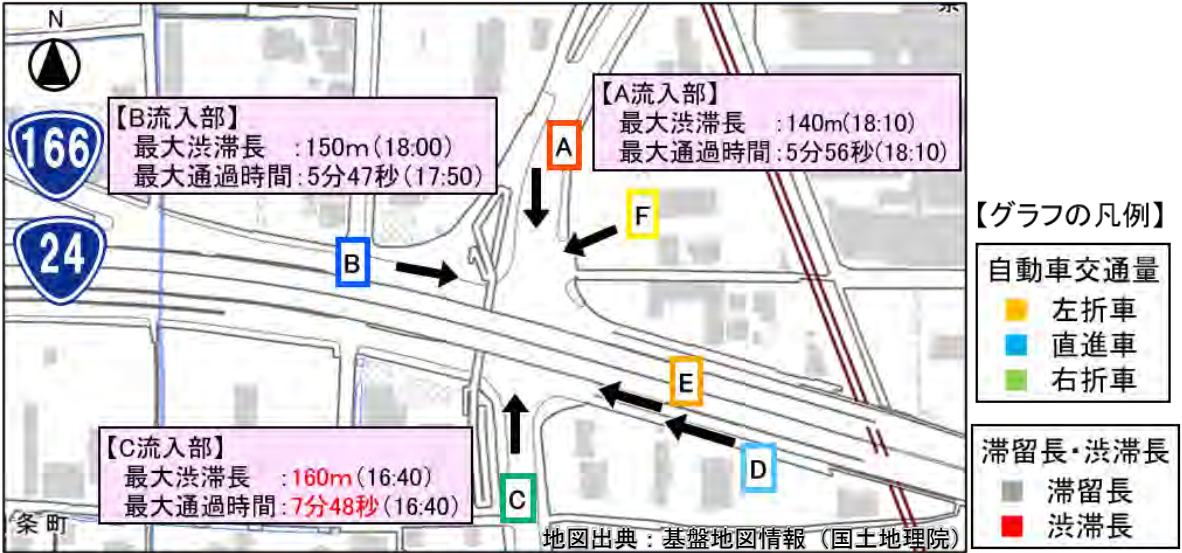
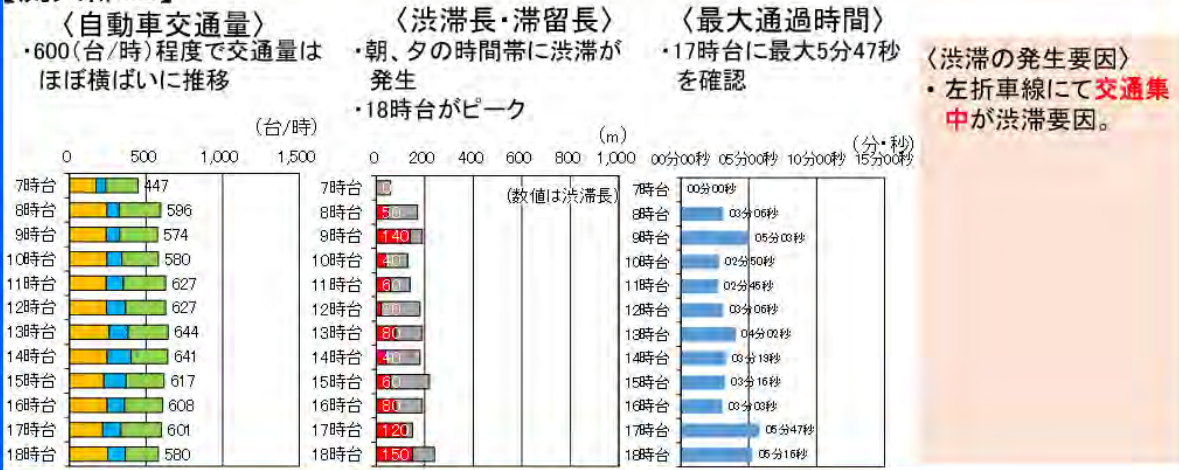
(4) 四条町交差点の交通量・渋滞長・渋滞発生要因まとめ[休日]

〈交通 量〉流入部Cでは昼・夕に交通量が増加する傾向が見られる一方、A・B・D・E・Fはほぼ横ばいに推移している。
〈渋 滞 長〉流入部Aは15時台に最大渋滞長140m、流入部Bは18時台に最大渋滞長150m、流入部Cは16時台に最大渋滞長160mが確認された。
〈最大通過時間〉流入部Aは18時台に最大5分56秒、流入部Bは17時台に最大5分47秒、流入部Cでは16時台に最大7分48秒が確認された。
〈渋 滞 要 因〉渋滞が発生した各流入部は共通して交通集中が渋滞要因となっている。

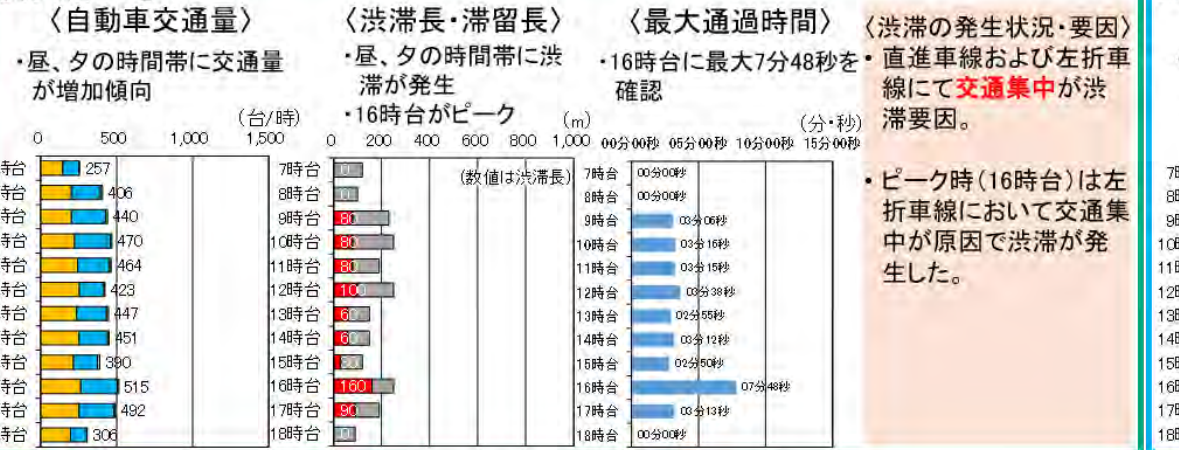
【流入部:A】



【流入部:B】



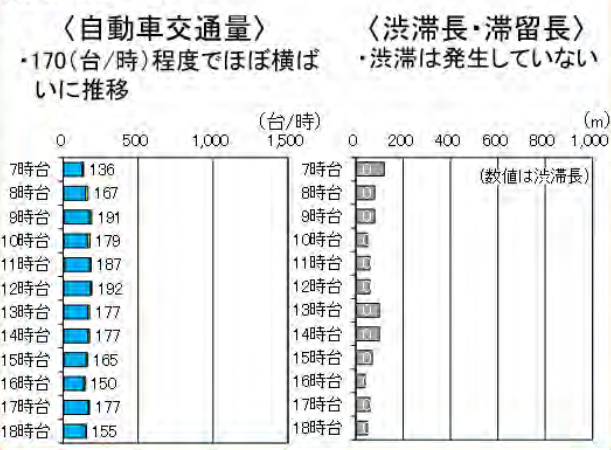
【流入部:C】



【流入部:D】



【流入部:E】



【流入部:F】

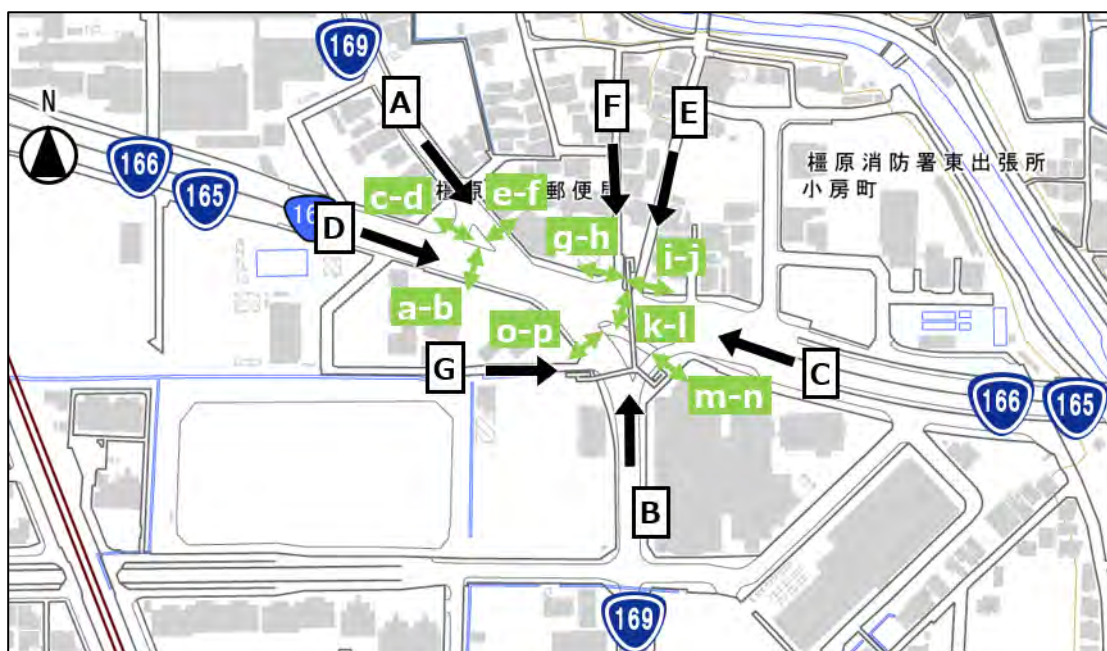


3.2.2. 小房交差点

小房交差点の位置図、詳細図および各流入部の調査項目を以下に示す。



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）

図 3-58 小房交差点位置図と詳細図

表 3-7 実施した調査項目（流入部別）

流入部	交通量	渋滞長・滞留長
A	○	○
B	○	○
C	○	○
D	○	○
E	○	○
F	○	○
G	○	×

(1) 流入部別交通量、最大渋滞長・最大通過時間および横断部別交通量（12 時間合計）

- ・ 12 時間合計の流入部別交通量としては流入部 D からの交通量 11,776 台と最も多い。
- ・ 最大渋滞長は流入部 C が最も長く、17:00 に 300m の渋滞長が確認された。
- ・ 最大通過時間は流入部 C で 16:30 に確認された 8 分 17 秒が最大となっている。
- ・ 歩行者・自転車交通量としては横断部 k-l、m-n の交通量が他の横断部と比較して多い。

■ 流入部別交通量（12 時間合計）

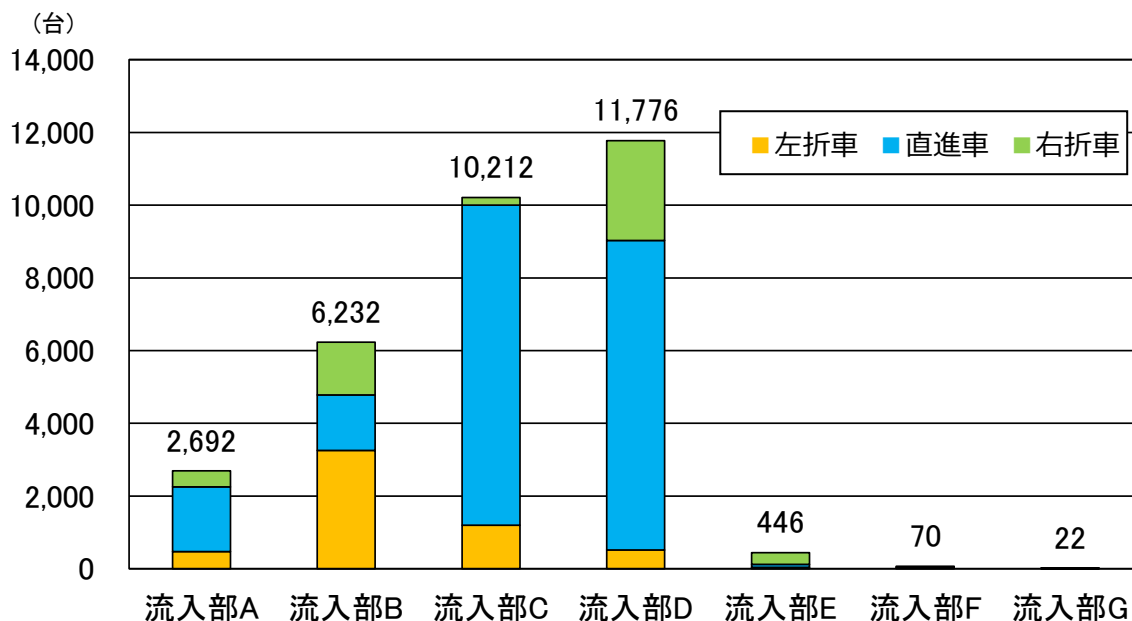
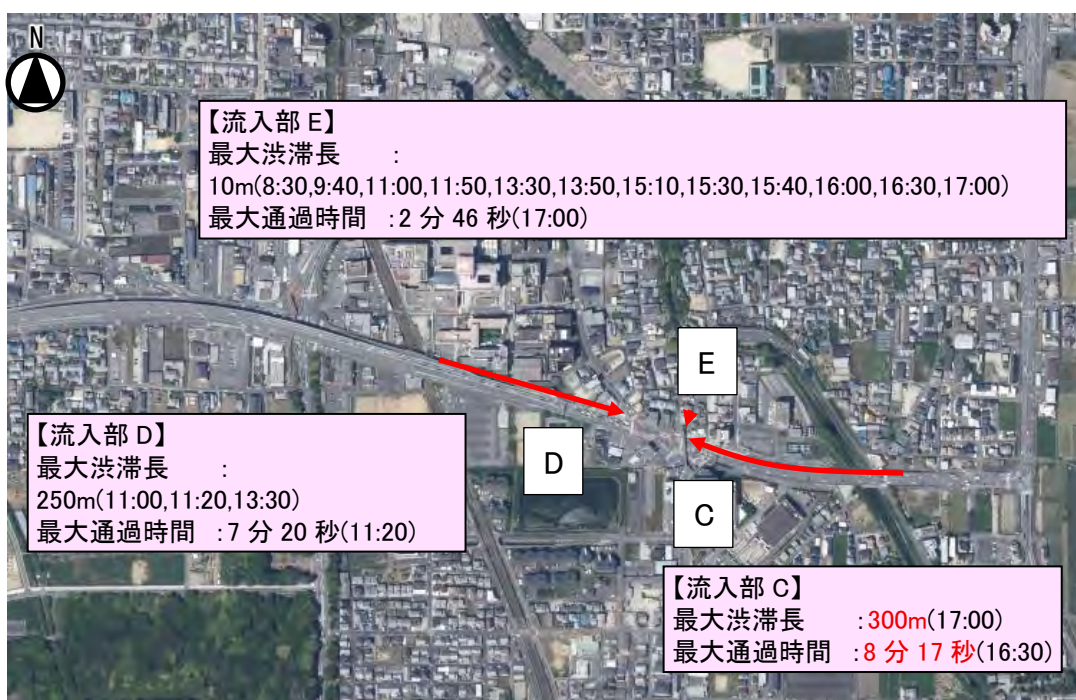


図 3-59 小房交差点流入部別交通量（12 時間合計）

■ 最大渋滞長・最大通過時間



地図出典: GEOSPACE CDS プラス (NTT インフラネット)

図 3-60 小房交差点最大渋滞長・最大通過時間

■ 横断部別歩行者・自転車交通量（12 時間合計）

（人・台）

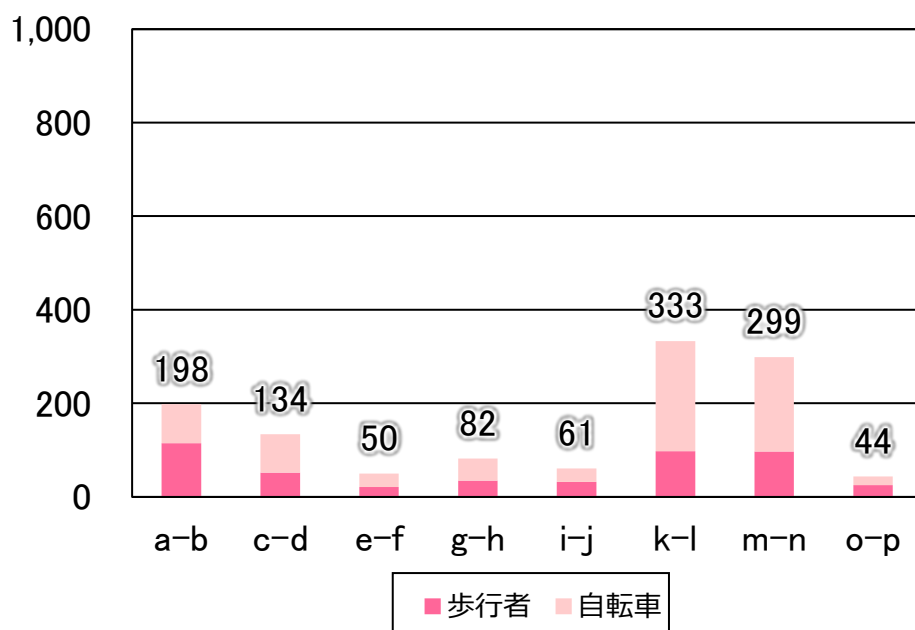


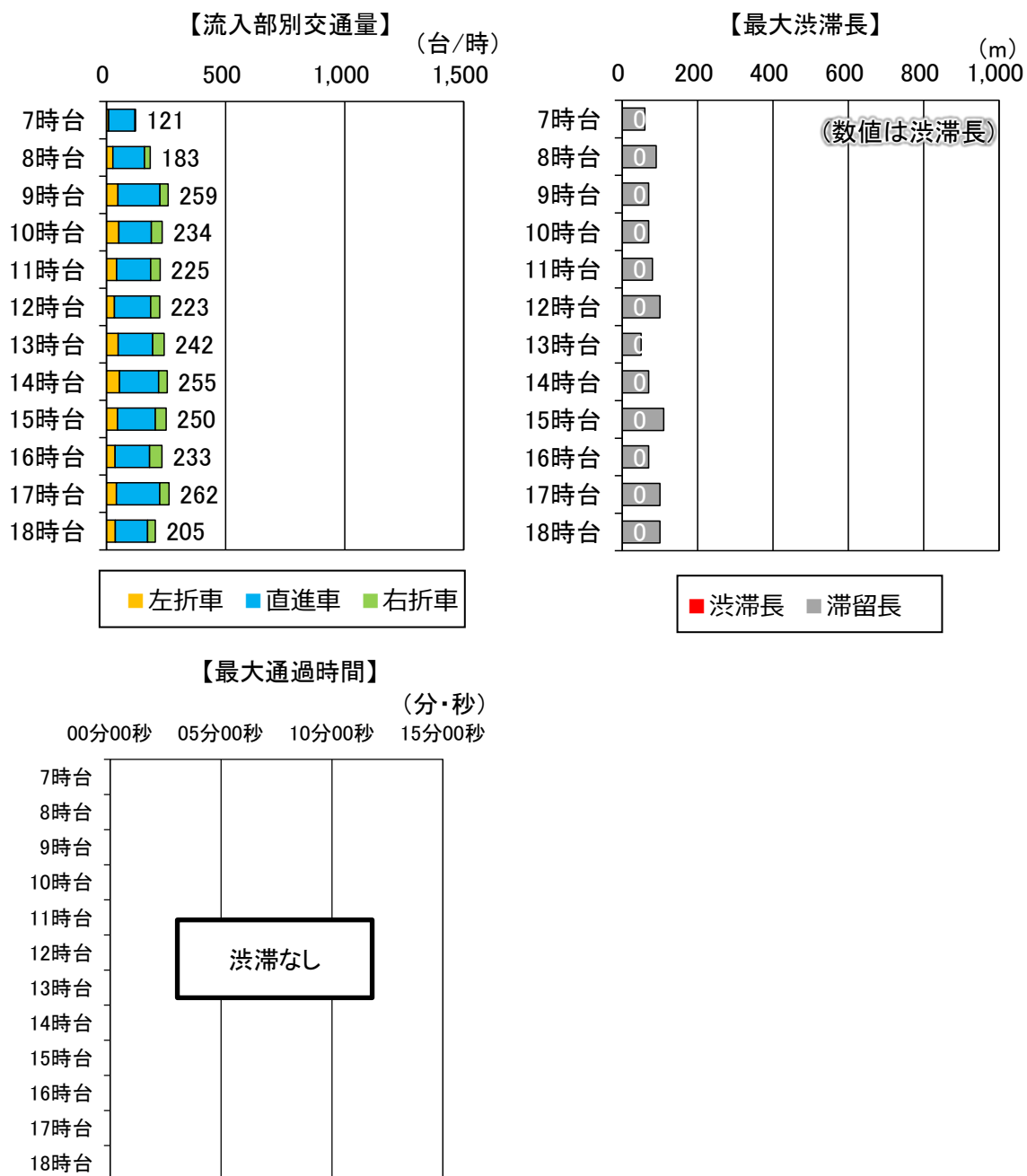
図 3-61 小房交差点横断部別歩行者・自転車交通量

(2) 各流入部 1 時間ごとの交通量・渋滞発生状況

■ 流入部 A

〈交通 量〉9 時台にかけて交通量が増加するが、それ以降 230（台/時）程度で推移している。

〈渋 滞 長〉調査期間中、渋滞は発生していなかった。



■ 流入部 B

〈交通 量〉朝、夕の時間帯に交通量が増加する傾向にある。

〈渋 滞 長〉調査の期間中、渋滞は発生していなかった。

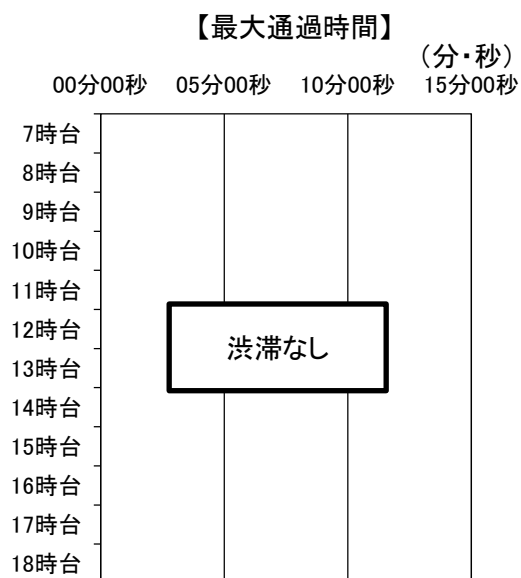
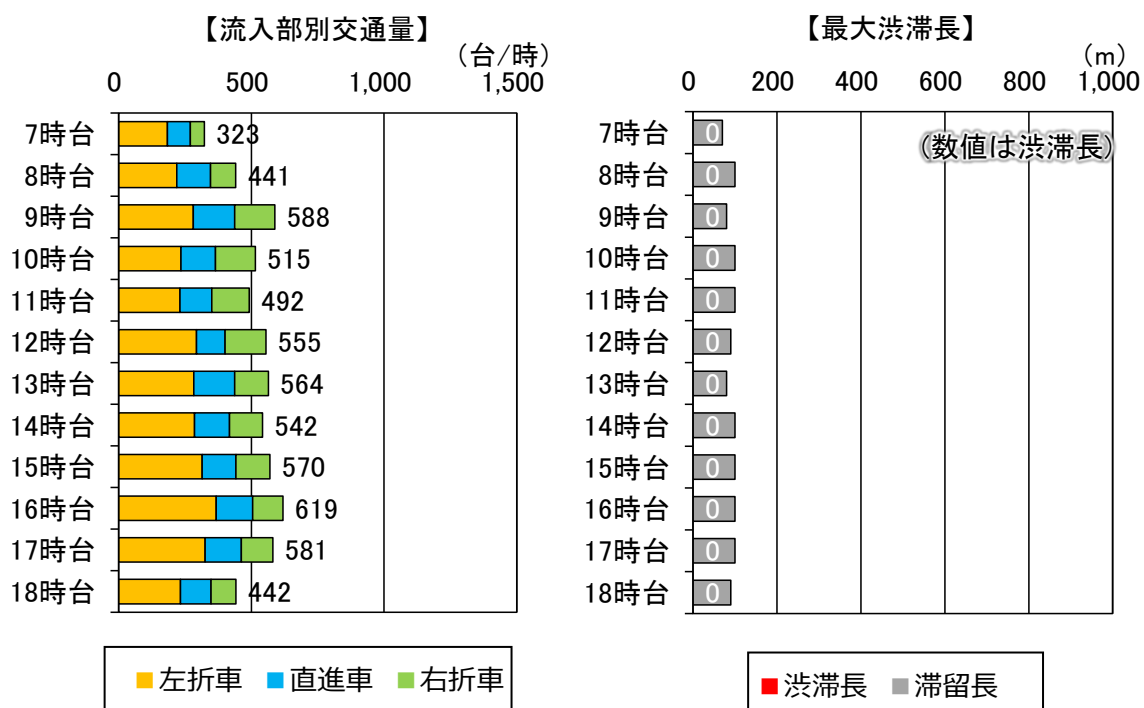


図 3-63 流入部 B の交通状況（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

■ 流入部 C

〈交通 量〉 8 時台以降、900（台/時）程度でほぼ横ばいに推移している。

〈渋 滞 長〉 夕方の時間帯に渋滞が発生している。

〈最大通過時間〉 16 時台に 8 分 17 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉 直進車線において交通集中、側道からの合流車の影響で進行速度が低下し、捌き残りが発生した。

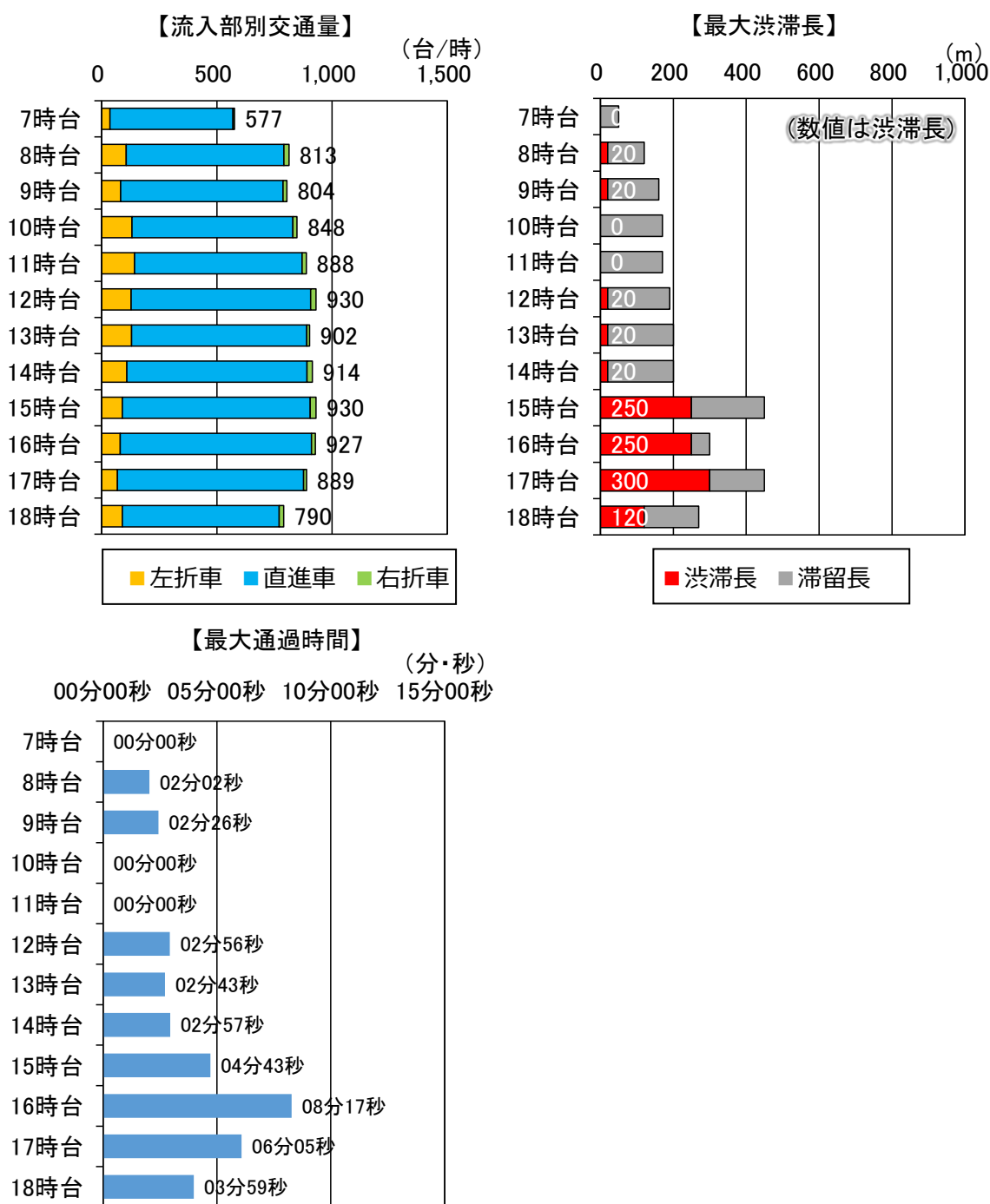


図 3-64 流入部 C の交通状況（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

■ 流入部 D

〈交通 量〉 1000（台/時）程度でほぼ横ばいに推移している。

〈渋 滞 長〉 日中を通して慢性的に渋滞が発生している。

〈最大通過時間〉 11 時台に最大 7 分 20 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉 全車線において交通集中、右折車線からあふれた右折車が直進車の進行を阻害した影響で進行速度が低下し、捌き残りが発生した。

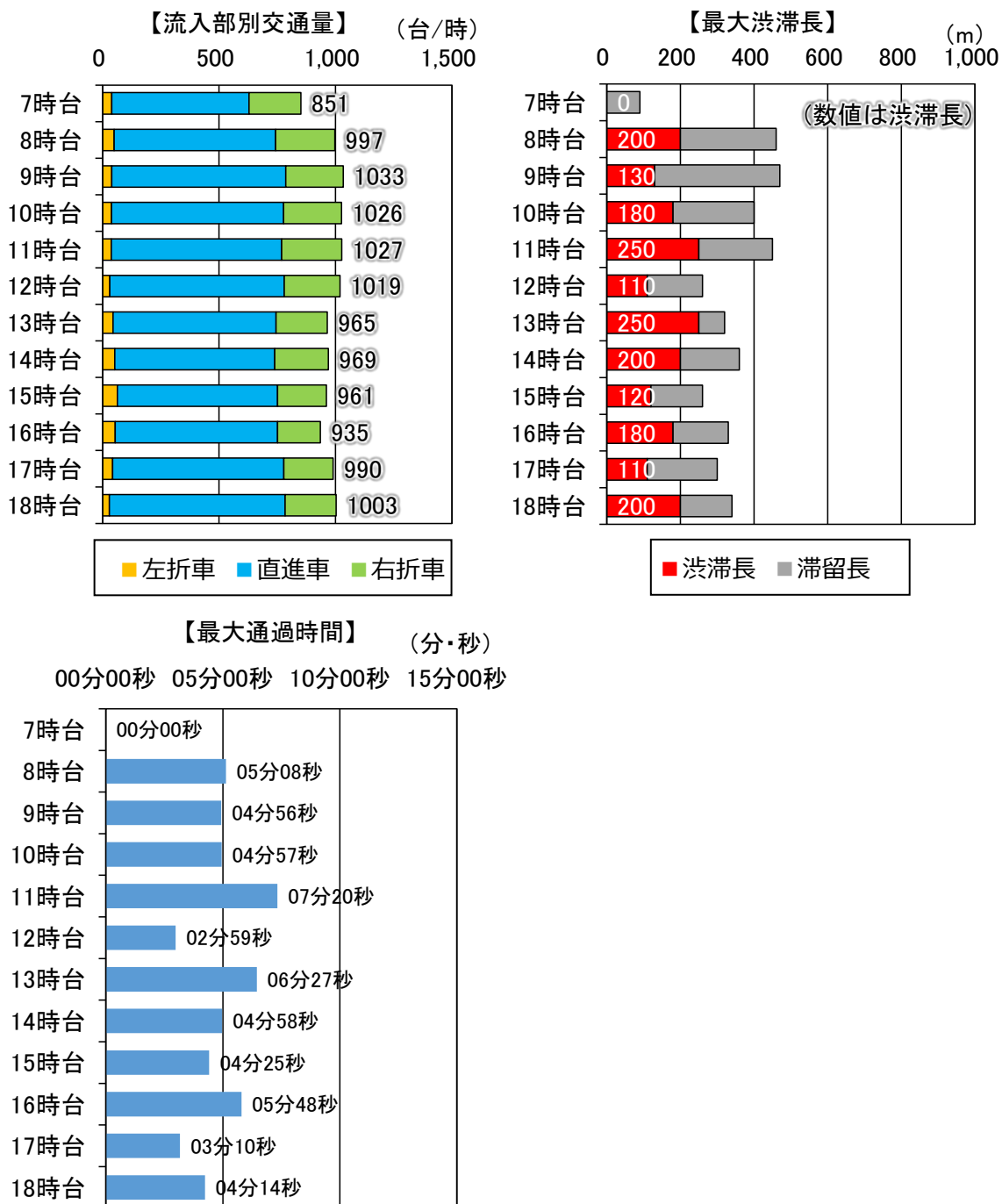


図 3-65 流入部 D の交通状況（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

■ 流入部 E

〈交通 量〉 40（台/時）程度でほぼ横ばいに推移している。

〈渋 滞 長〉 日中を通して軽微な渋滞が断続的に発生している。

〈最大通過時間〉 17 時台に最大 2 分 46 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉 全車線において交通集中の影響で進行速度が低下し、捌き残りが発生した。



図 3-66 流入部 E の交通状況（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

■ 流入部 F

〈交 通 量〉 5 (台/時) 程度でほぼ横ばいに推移している。

〈渋 滞 長〉 調査時間中、渋滞は発生していなかった。

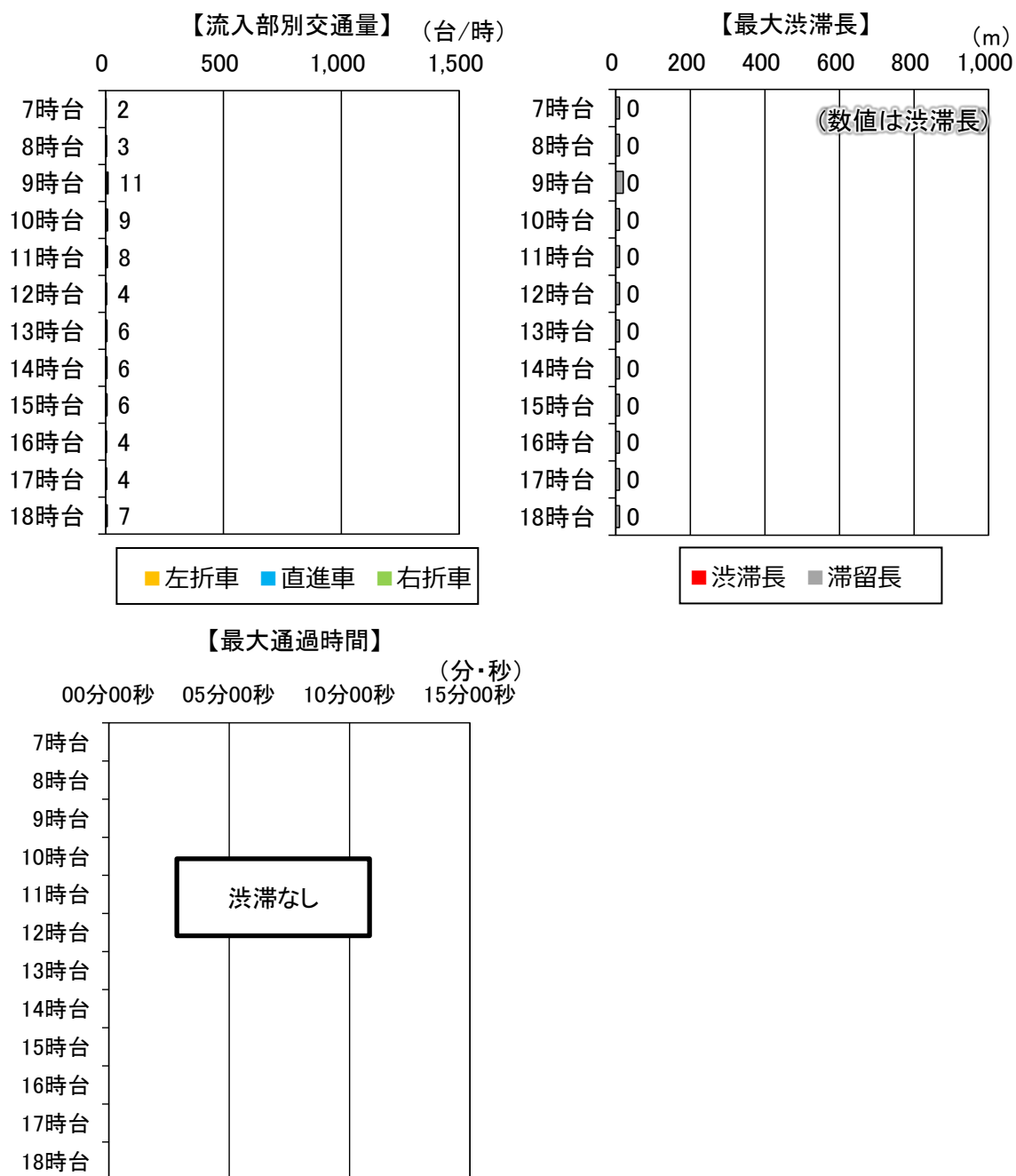


図 3-67 流入部 F の交通状況 (令和 8 年 7 月 11 日 (土) 調査結果)

■ 流入部 G

〈交 通 量〉2（台/時）程度でほぼ横ばいに推移している。

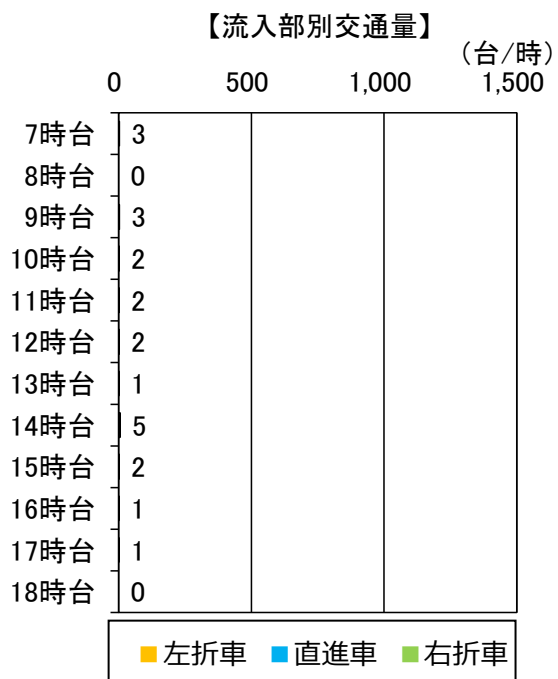
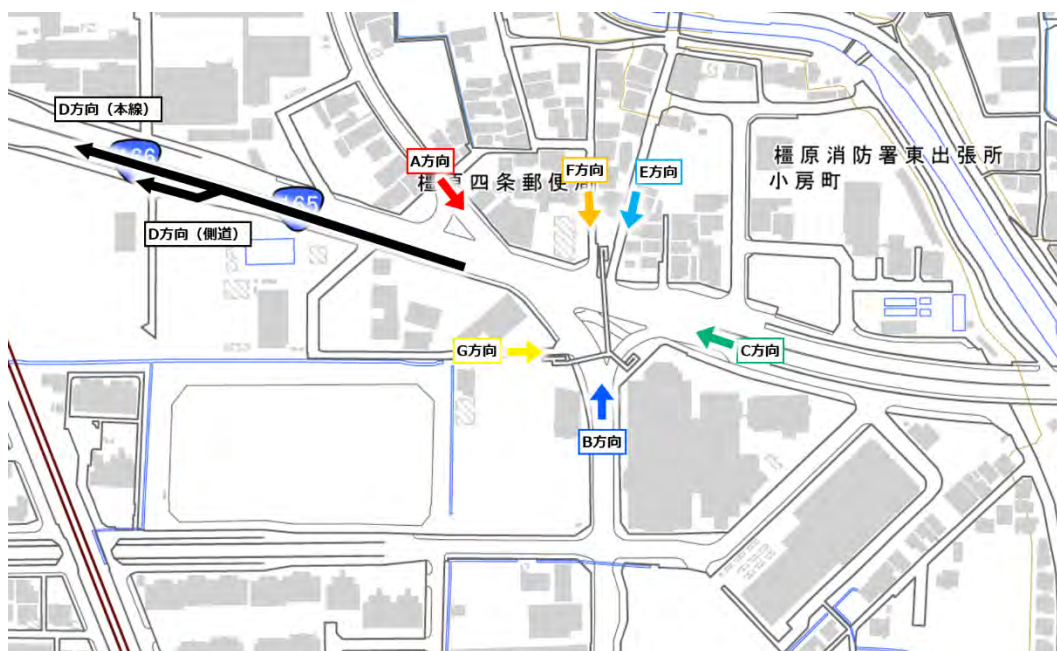


図 3-68 流入部 G の交通状況（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

(3) 流出部 D の交通量と側道滞留の発生要因および交差点への影響について（休日）

■ 流出部 D 交通量について

- ・ 1 時間あたりの流出部 D の交通量は本線側が大半を占めている。
- ・ 側道へ流出する交通量は日中を通して 20（台/時）程度で推移しており、13 時台以降に増加する傾向にある。
- ・ 本線へ流出する交通量は夕方時間帯に増加する傾向にある。また、流入部 C から流出した車両が大半を占めている。



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）

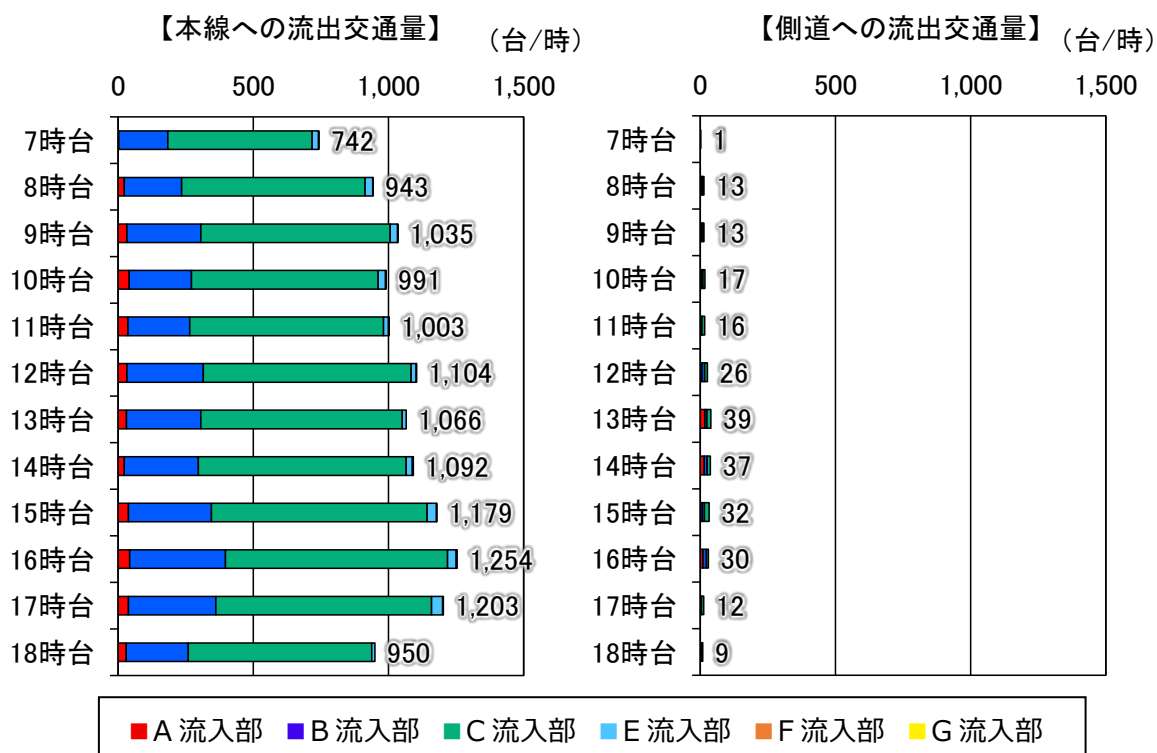
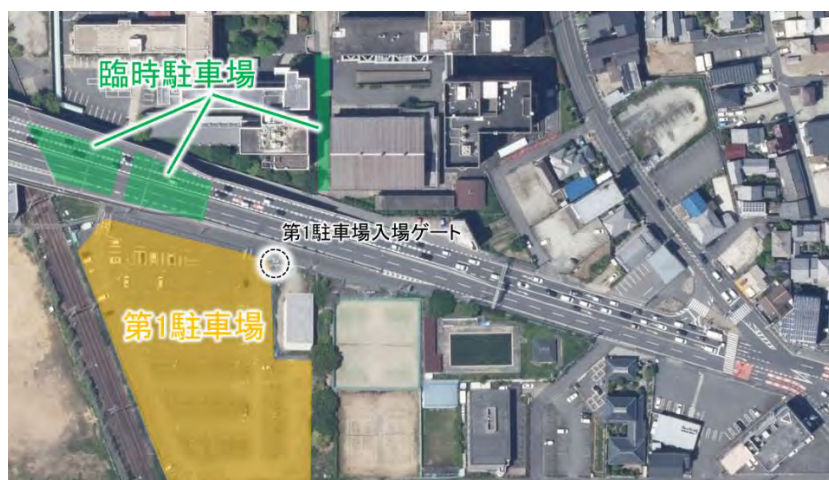


図 3-69 1 時間あたりの流出部 D 交通量（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

[左：本線への流出交通量、右：側道への流出交通量]

■ 流出部 D の側道で滞留が発生する要因について

・ゲートが開くのを待つため、第1駐車場入場ゲートを先頭に 10-20m 程度のわずかな滞留が発生した。この滞留によって小房交差点の交通状況への影響は確認されなかった。



地図出典: GEOSPACE CDS プラス (NTT インフラネット)

図 3-70 奈良県立医科大学付属病院の第1駐車場と臨時駐車場位置図

表 3-8 病院駐車場における入庫待ち車両の様子

時間帯	最大滞留長	現地の様子	状況写真
8 時台	10m	入庫する車両がゲートが開くまで 数秒待機 (8:30 頃)	
9 時台	20m	前方車両の入場ゲート通過待ち (9:20 頃)	
10 時台	20m	前方車両の入場ゲート通過待ち (10:50 頃)	

(4) 歩行者・自転車の交通量

- ・横断部 k-l、m-n は昼、夕に交通量が増加する傾向にある。一方そのほかの横断部は日中ほぼ横ばいで推移している。

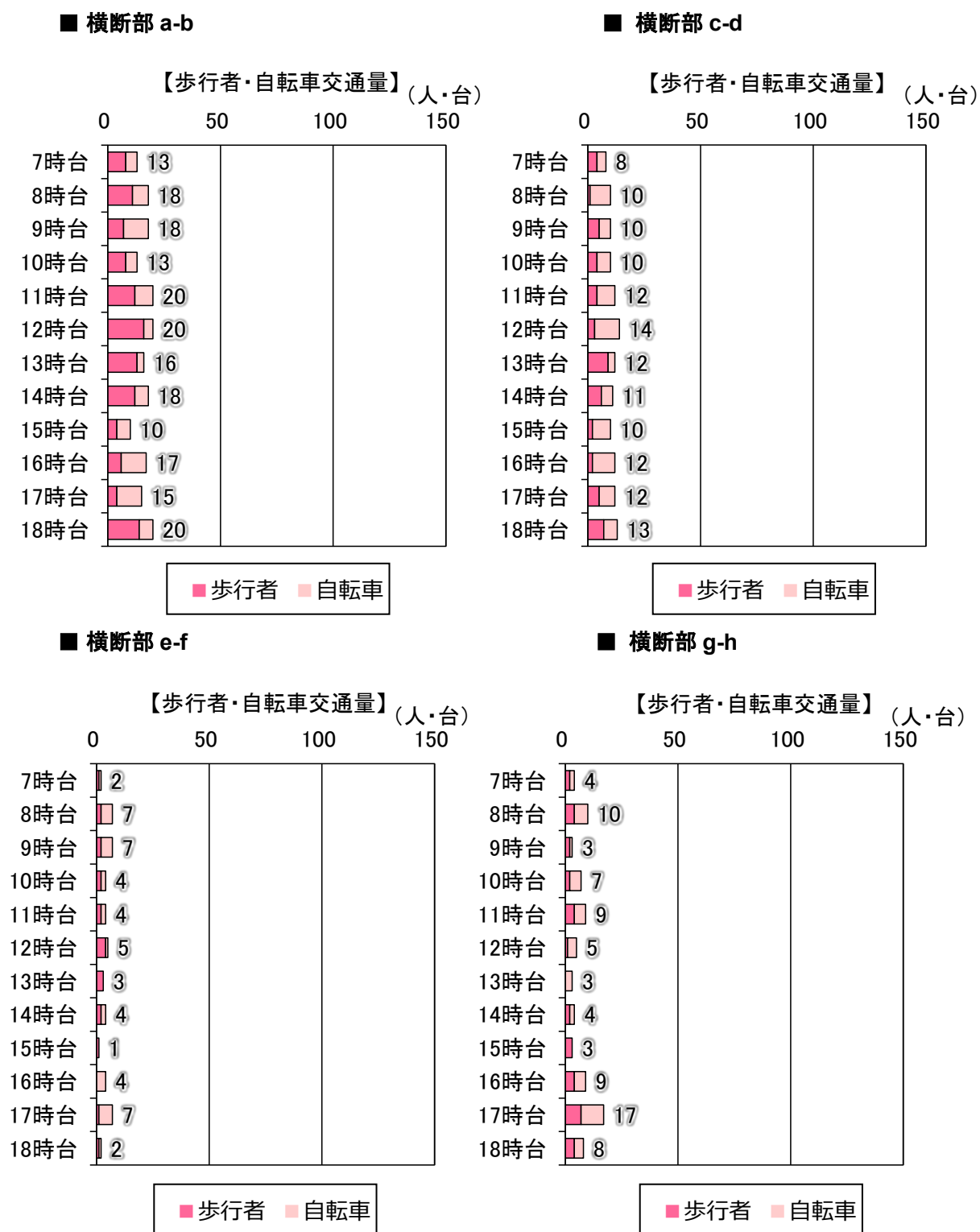
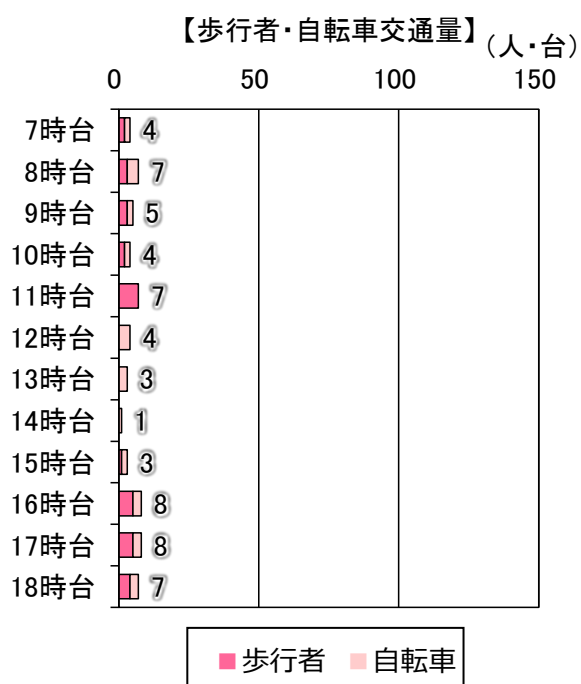
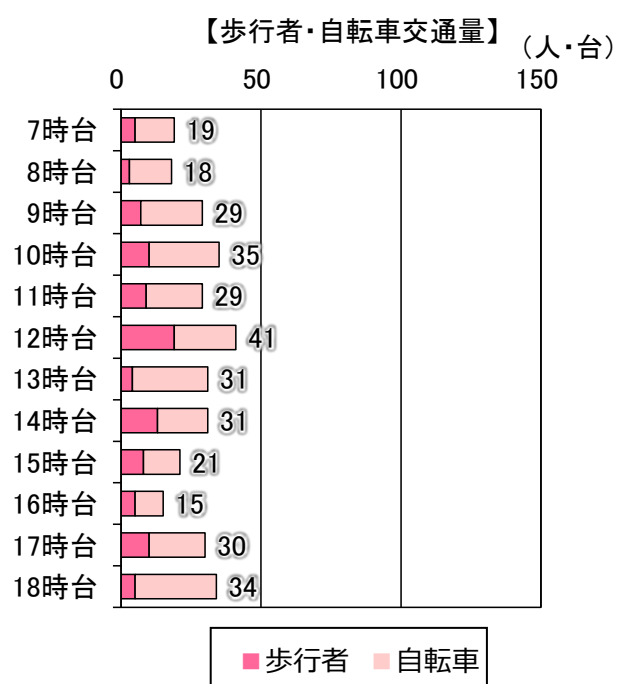


図 3-71 歩行者・自転車交通状況（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

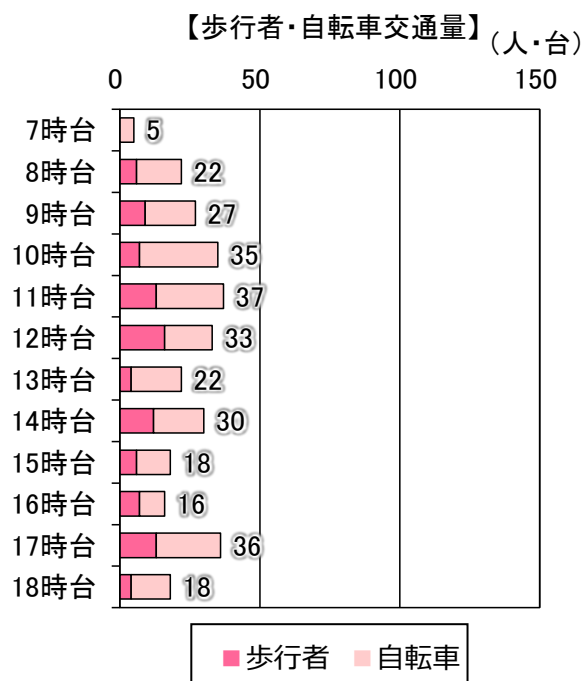
■ 横断部 i-j



■ 横断部 k-l



■ 横断部 m-n



■ 横断部 o-p

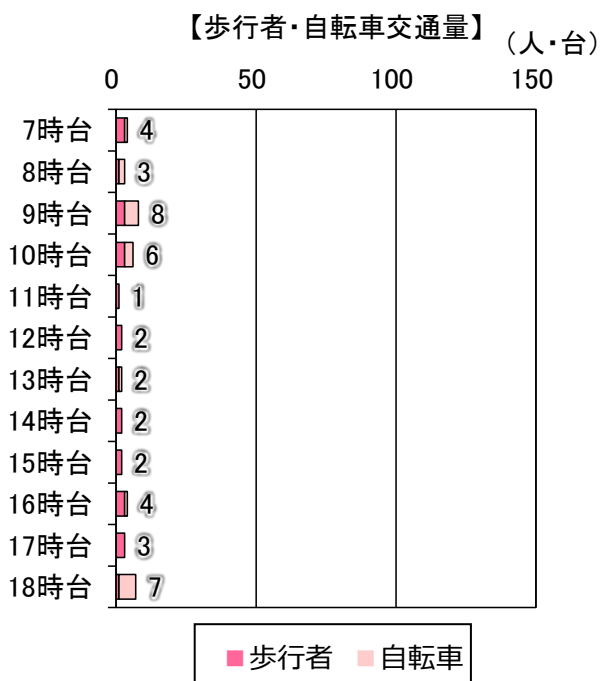
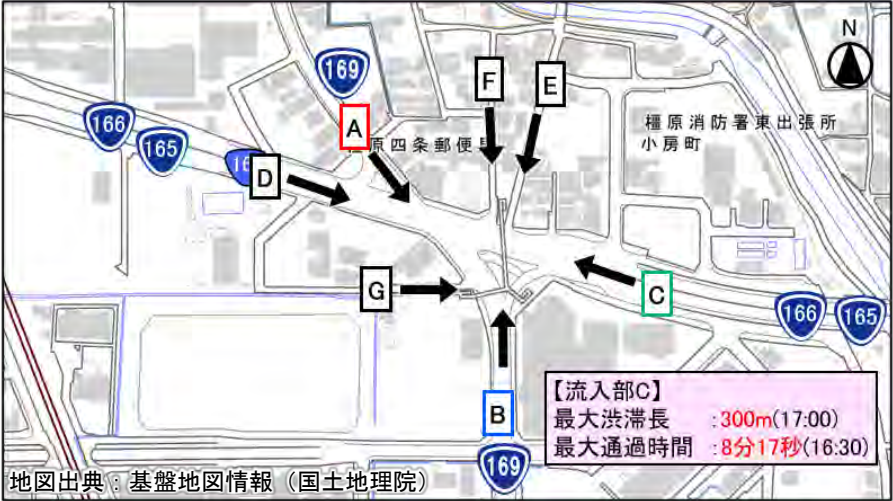
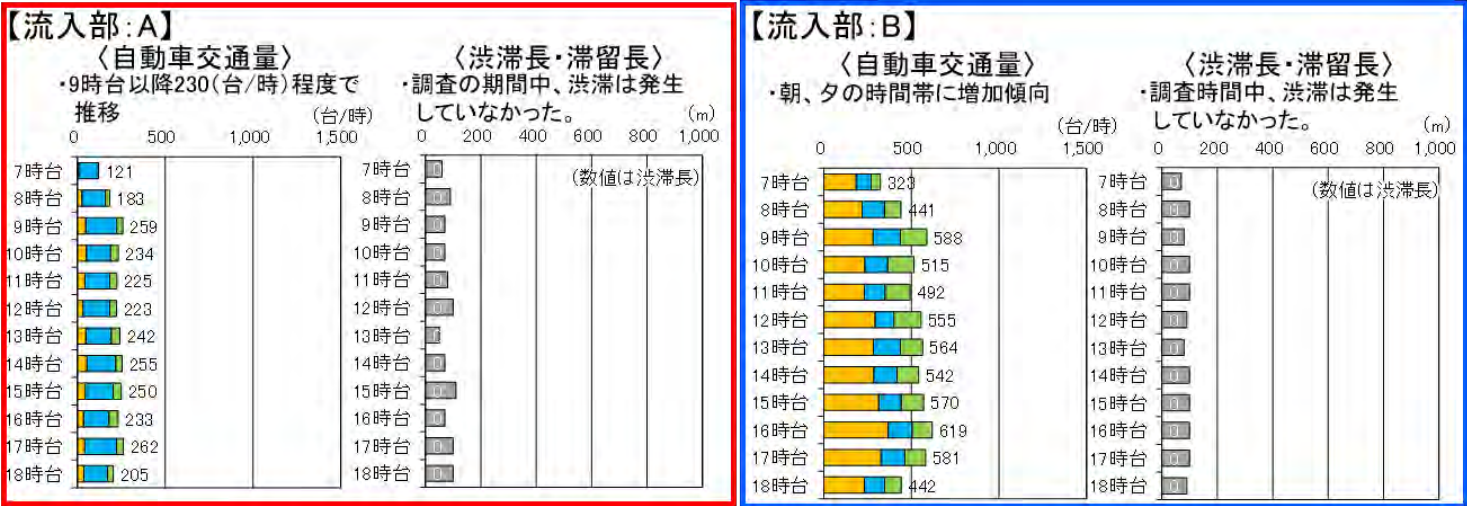


図 3-72 歩行者・自転車交通状況（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

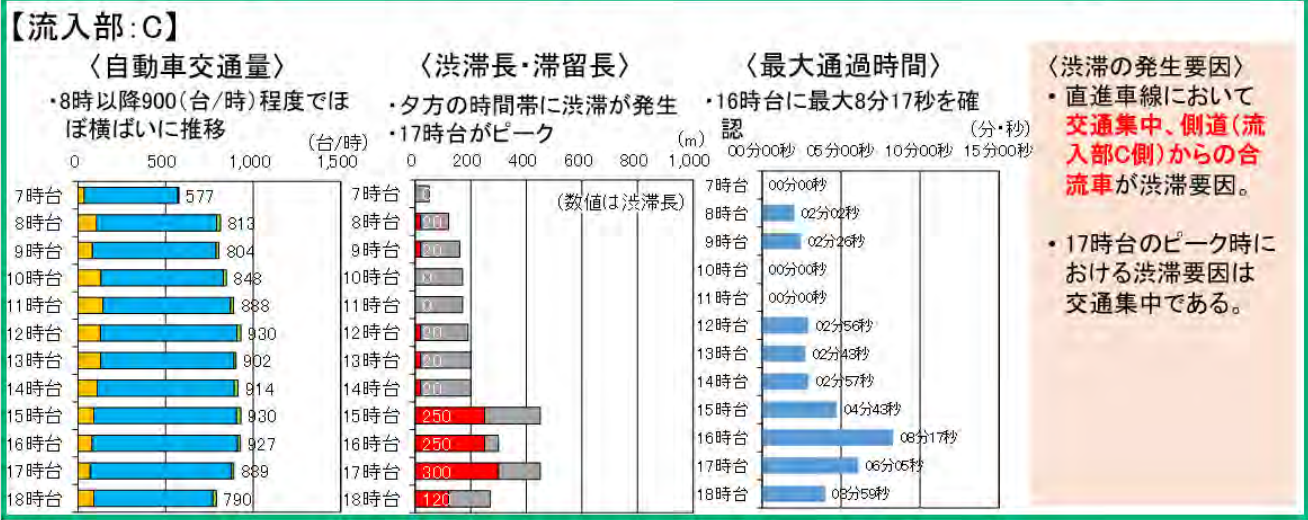
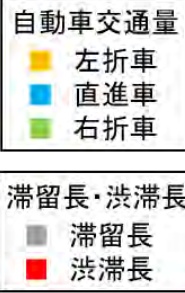
(5) 小房交差点の交通量・渋滞長・渋滞発生要因まとめ[休日]

- その1

〈交通量〉流入部Bは朝、夕に交通量が増加する一方、流入部A・Cはほぼ横ばいで推移している。
〈渋滞長〉流入部Cで17時台に最大渋滞長300mが確認された。
〈最大通過時間〉流入部Cで16時台に最大8分17秒が確認された。
〈渋滞要因〉流入部Cで交通集中および側道からの合流車による進行速度低下によって渋滞が発生している。

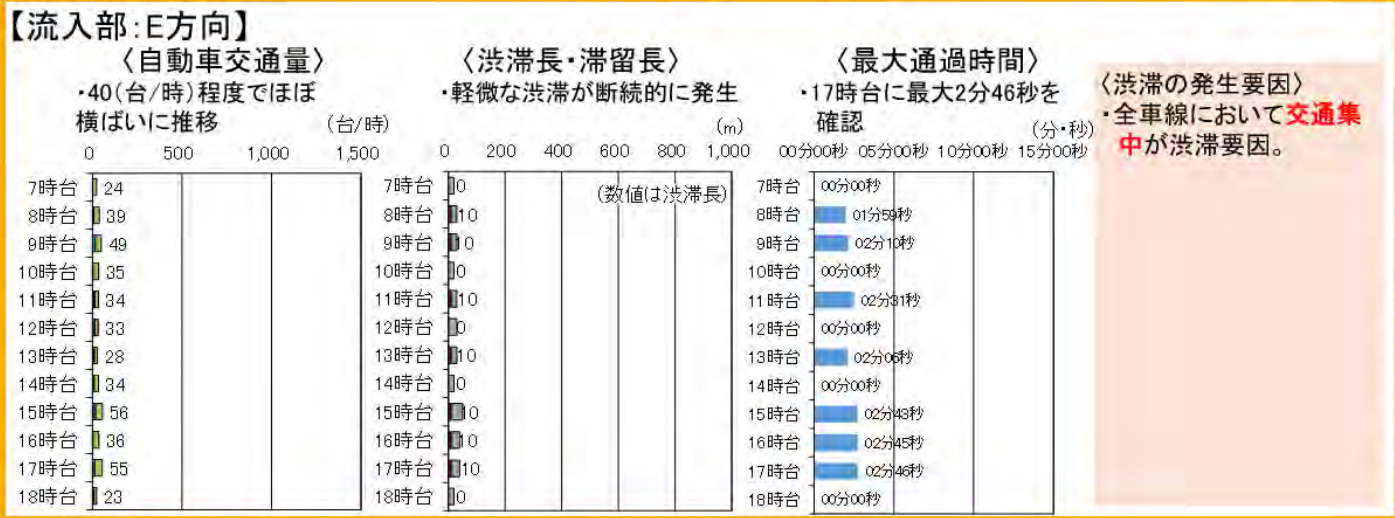
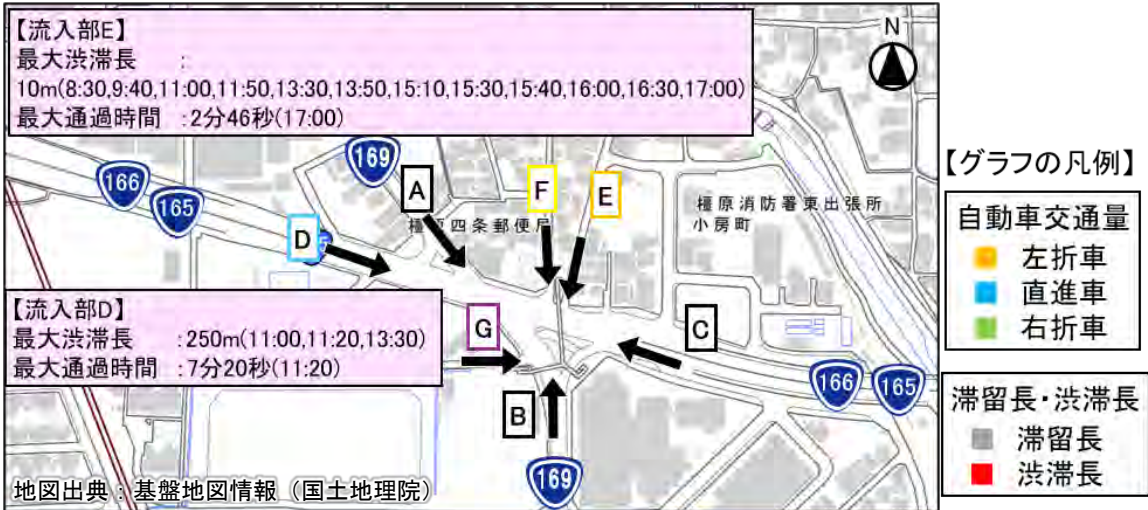
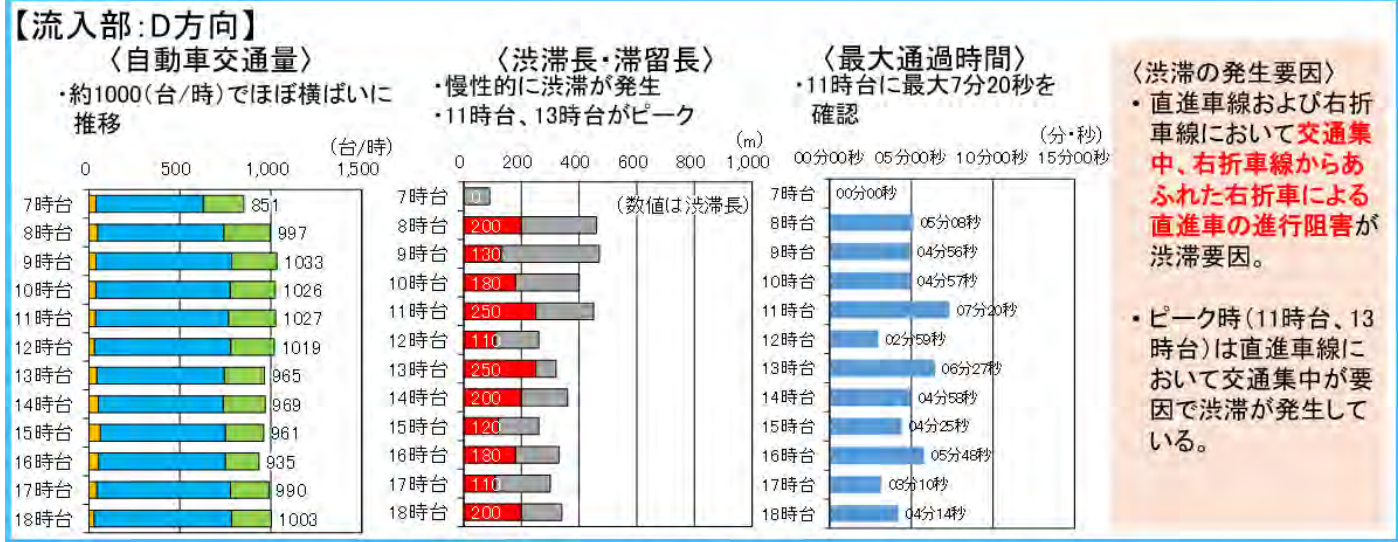


【グラフの凡例】



● その2

〈交通 量〉流入部Dは終日約1,000台/時とほぼ横ばいだが、他の流入部(E・F・G)と比較して突出して高い交通量で推移している。
〈渋 滞 長〉流入部Dでは11時台、13時台に最大渋滞長250m、流入部Eでは8-9時台、11時台、13時台、15-17時台に最大渋滞長10mが確認された。
〈最大通過時間〉流入部Dで11時台に最大7分20秒、流入部Eで17時台に最大2分46秒が確認された。
〈渋 滞 要 因〉流入部Dは交通集中および右折車線からあふれた右折車によって直進車の進行を阻害、流入部Eは交通集中によって渋滞が発生している。

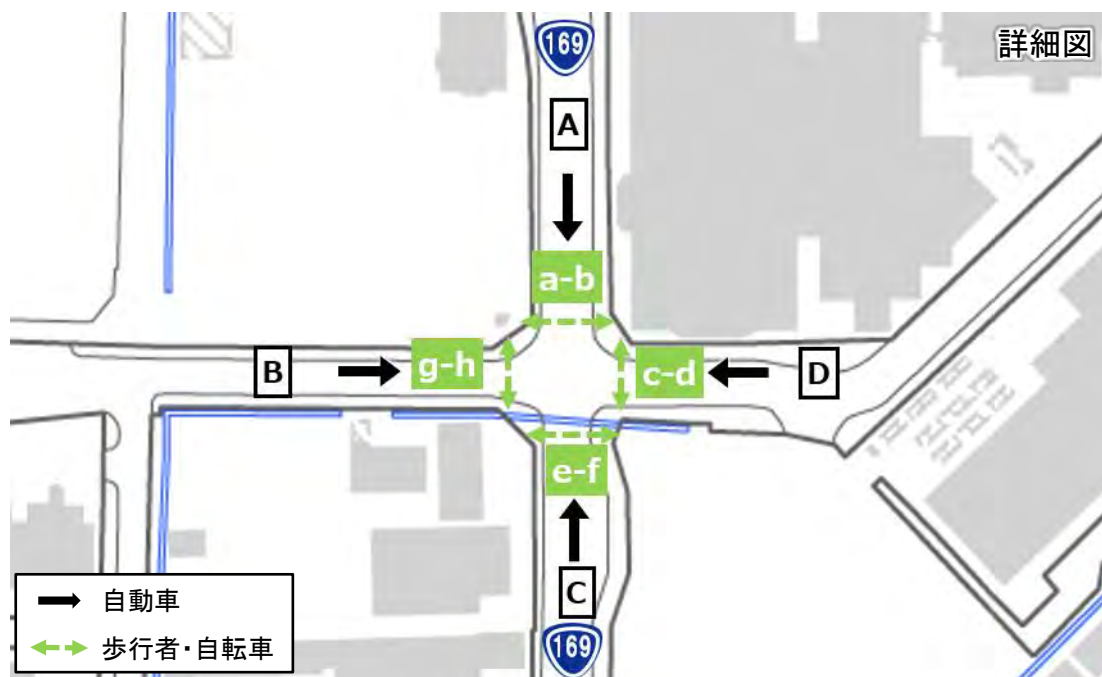


3.2.3. 市立体育館前交差点

市立体育館前交差点の位置図、詳細図および各流入部の調査項目を以下に示す。



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）

図 3-73 市立体育館前交差点位置図と詳細図

表 3-9 実施した調査項目（流入部別）

流入部	交通量	渋滞長・滞留長
A	○	○
B	○	○
C	○	○
D	○	○

(1) 流入部別交通量、最大渋滞長・最大通過時間および横断部別交通量（12 時間合計）

- ・ 12 時間合計の流入部別交通量としては流入部 C からの交通量 6,017 台が最も多い。
- ・ 最大渋滞長は流入部 C が最も長く 17:30 に 560m の渋滞長が確認された。
- ・ 最大通過時間は流入部 C で 17:00 に確認された 6 分 17 秒が最大となっている。
- ・ 歩行者・自転車交通量としては横断部 c-d の交通量が 211（人・台）と最も多い。

■ 流入部交通量（12 時間合計）

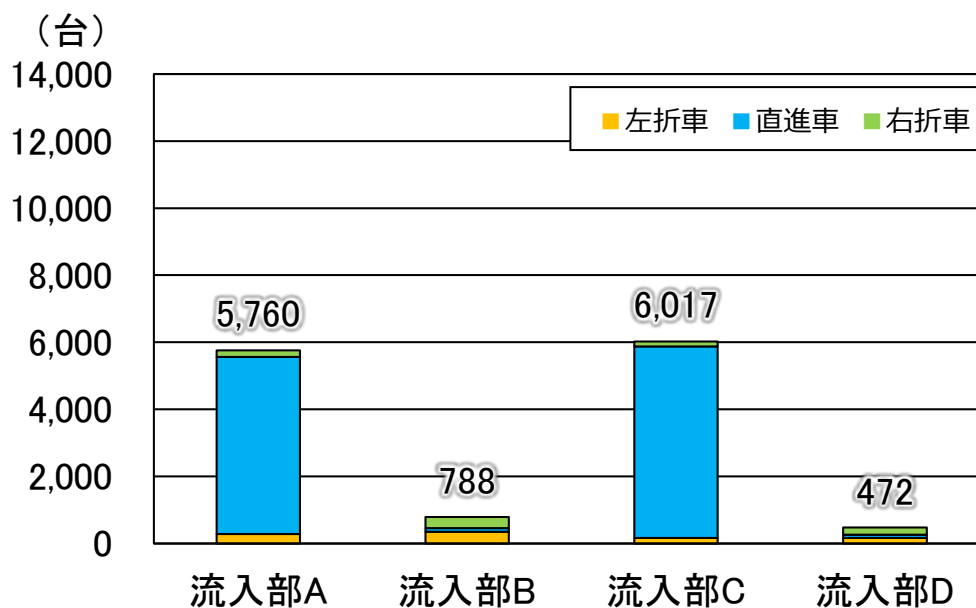
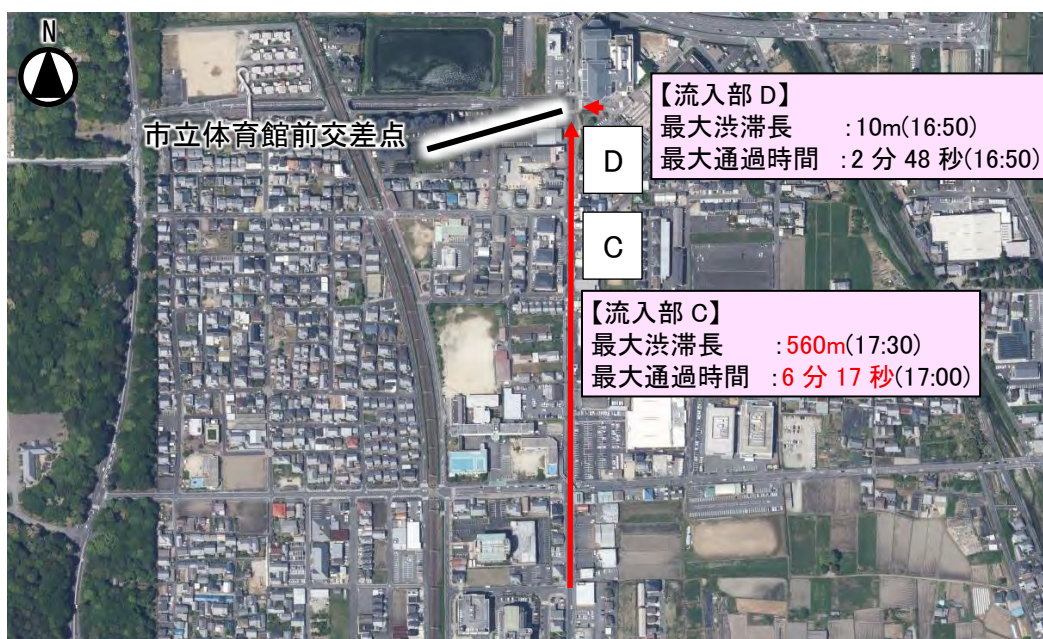


図 3-74 市立体育館前交差点流入部別交通量（12 時間合計）

■ 最大渋滞長・最大通過時間



地図出典: GEOSPACE CDS プラス (NTT インフラネット)

図 3-75 市立体育館前交差点最大渋滞長・最大通過時間

■ 横断部別歩行者・自転車交通量（12 時間合計）

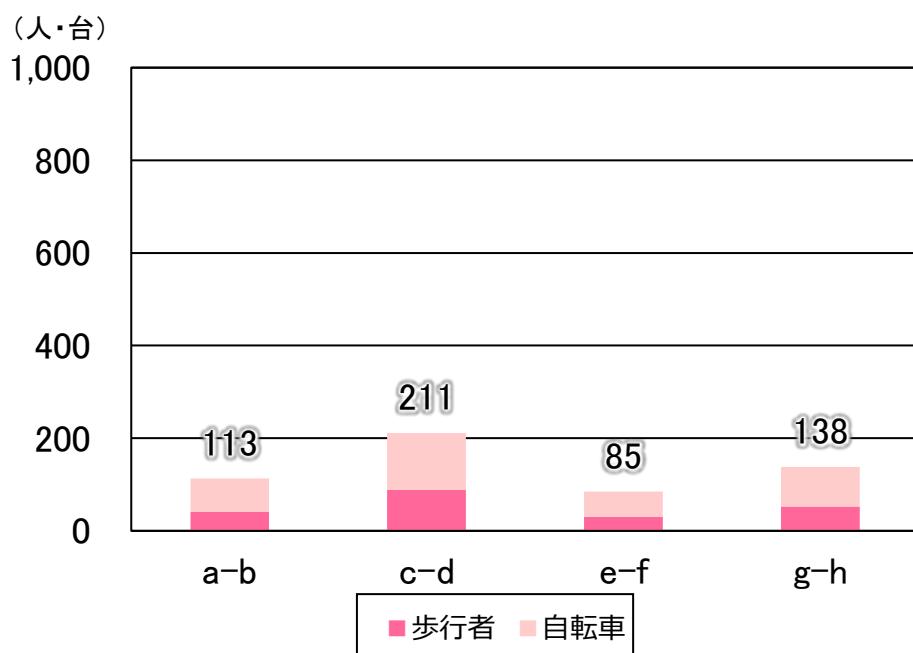


図 3-76 市立体育館前交差点横断部別歩行者・自転車交通量

(2) 各流入部 1 時間ごとの交通量・渋滞発生状況

■ 流入部 A

〈交通量〉 昼の時間帯に交通量が増加する傾向にある。

〈渋滞長〉 調査時間中、渋滞は発生していなかった。

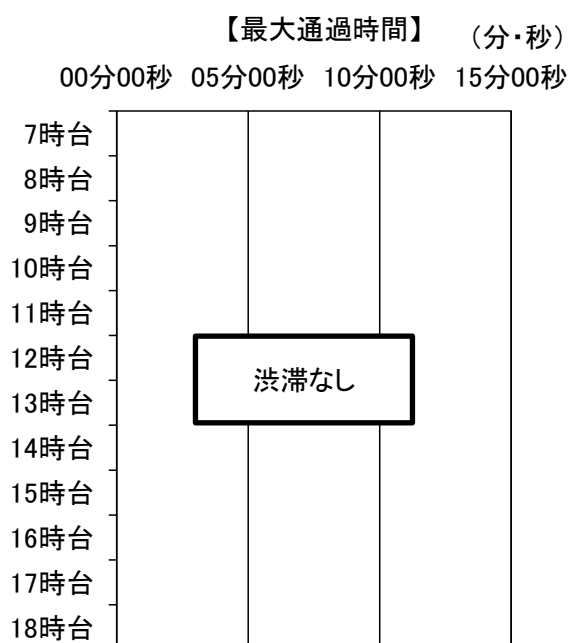
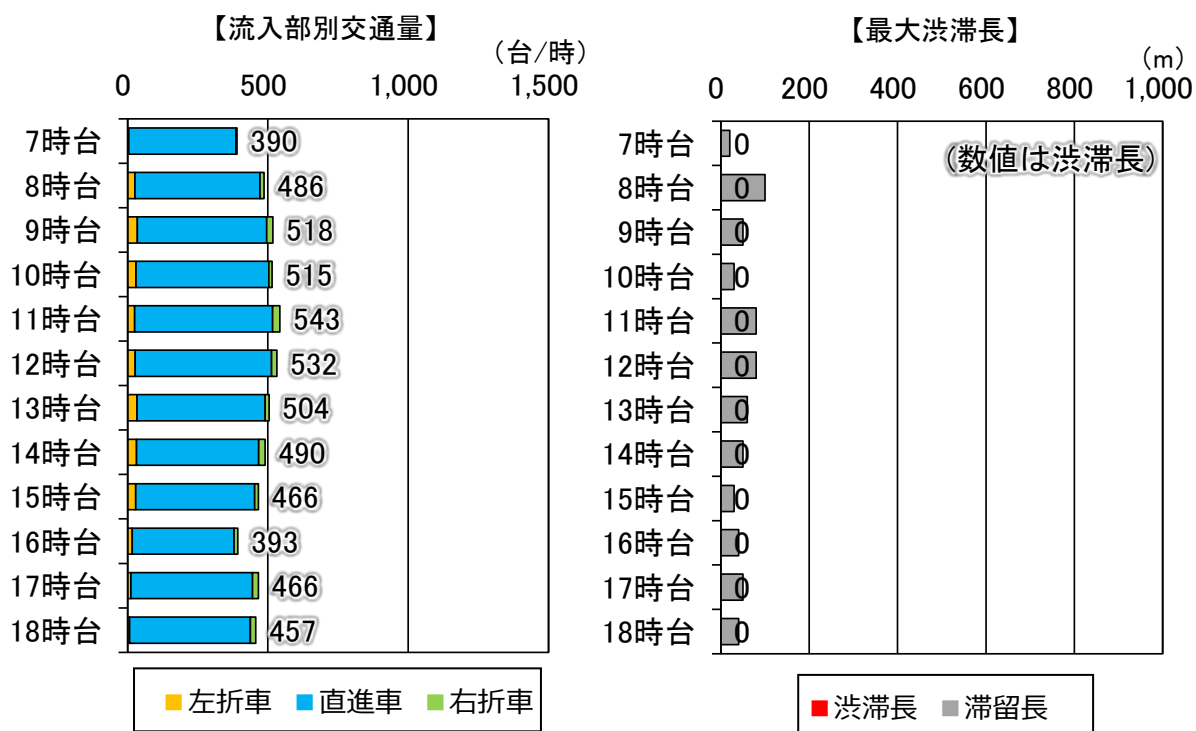


図 3-77 流入部 A の交通状況 (令和 8 年 7 月 11 日 (土) 調査結果)

■ 流入部 B

〈交通 量〉 65 (台/時) 程度でほぼ横ばいに推移している。

〈渋 滞 長〉 調査時間中、渋滞は発生していなかった。

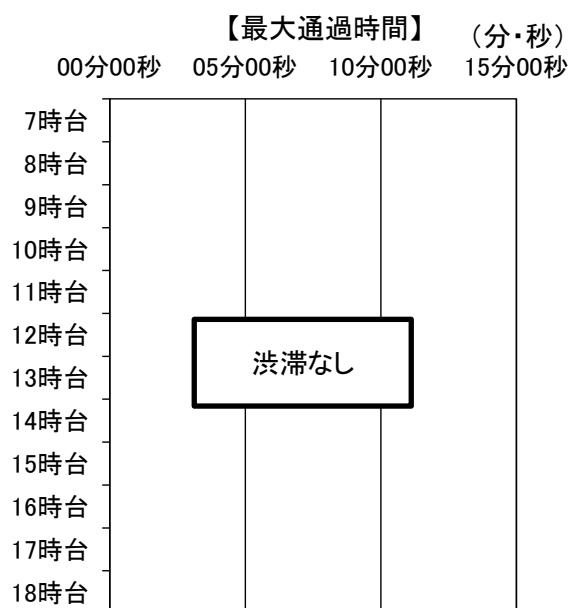
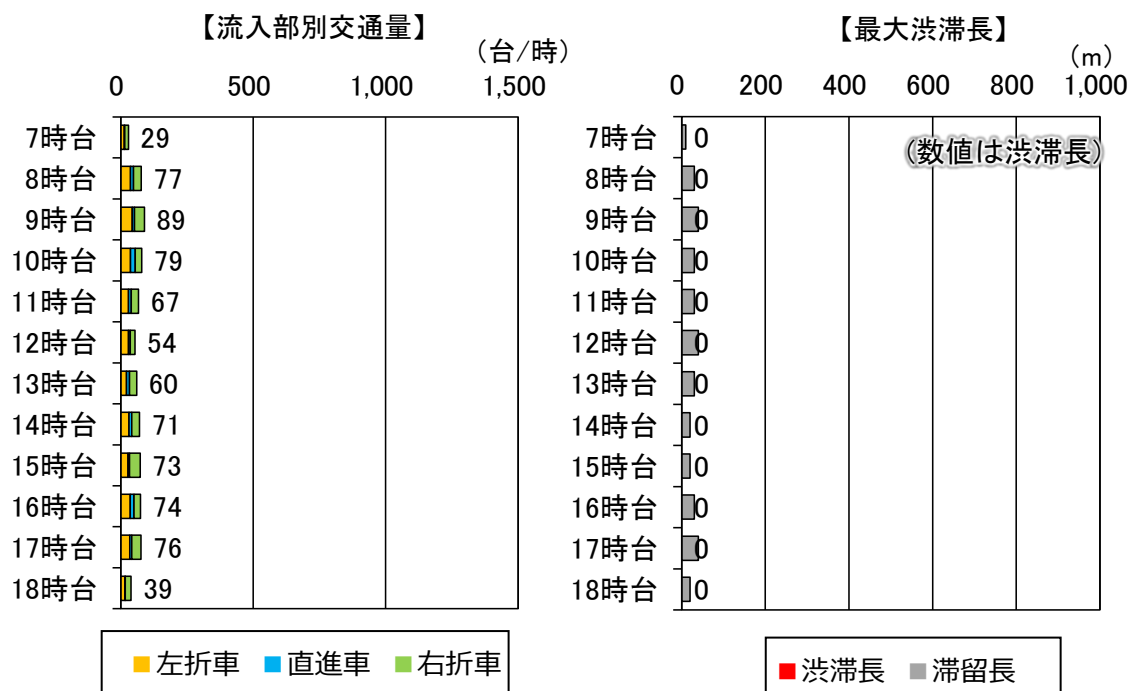


図 3-78 流入部 B の交通状況 (令和 8 年 7 月 11 日 (土) 調査結果)

■ 流入部 C

〈交通 量〉 8 時台以降、500（台/時）程度でほぼ横ばいに推移している。

〈渋 滞 長〉 夕方の時間帯に渋滞が発生した。

〈最大通過時間〉 17 時台に 6 分 17 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉 直進車線にて小房交差点からの先詰まりによって、渋滞が発生した。

なお、この先詰まりは小房交差点への交通集中が原因で発生している。

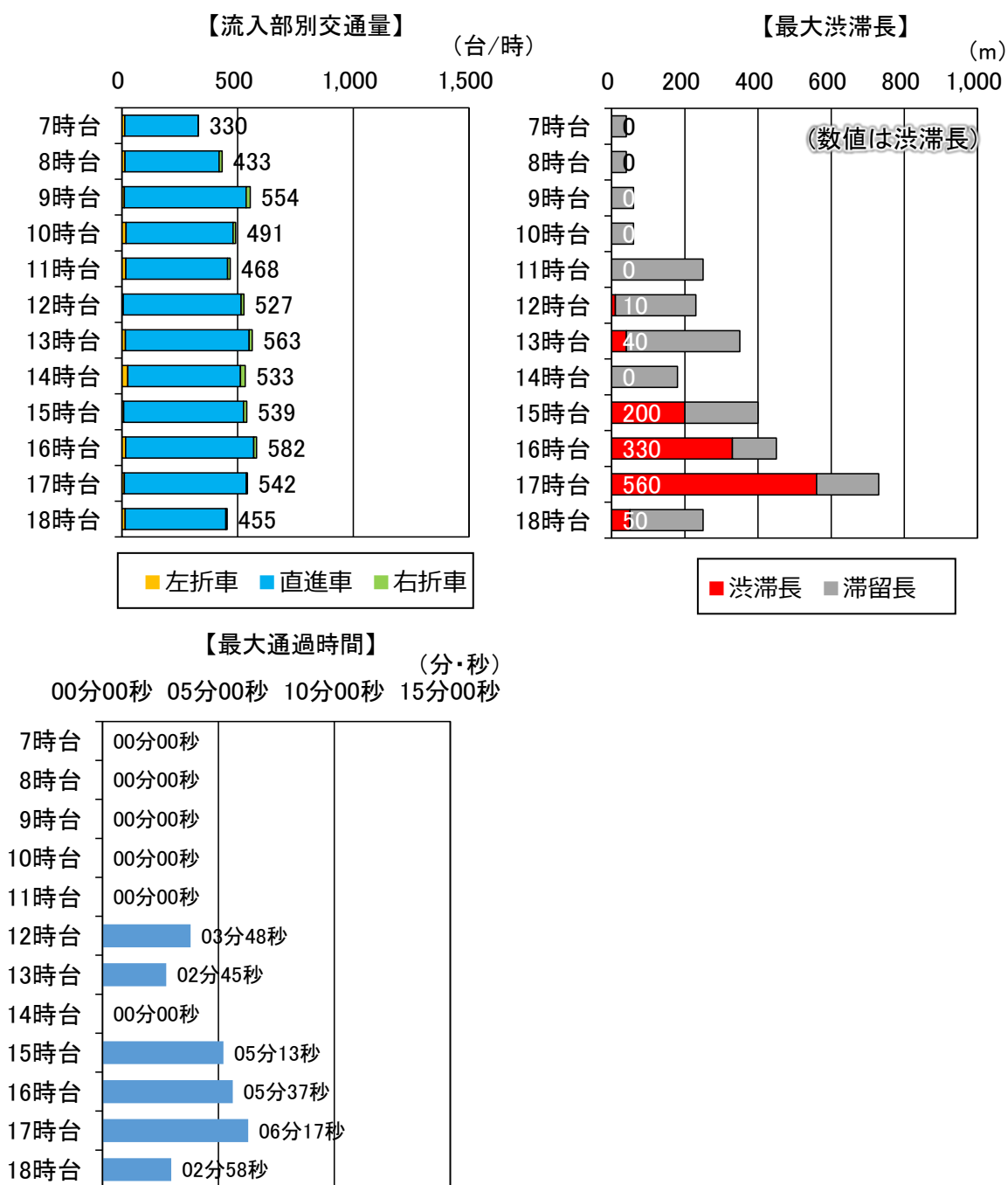


図 3-79 流入部 C の交通状況（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

■ 流入部 D

〈交通 量〉 昼、夕の時間帯に交通量が増加する傾向にある。

〈渋 滞 長〉 16 時台に渋滞が発生した。

〈最大通過時間〉 16 時台に最大 2 分 48 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉 右折車線にて小房交差点からの先詰まりによって、渋滞が発生した。

なお、この先詰まりは小房交差点への交通集中が原因で発生している。

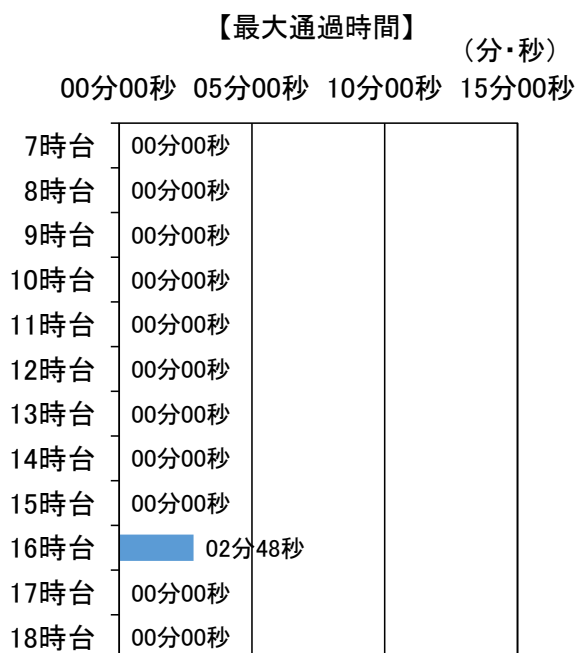
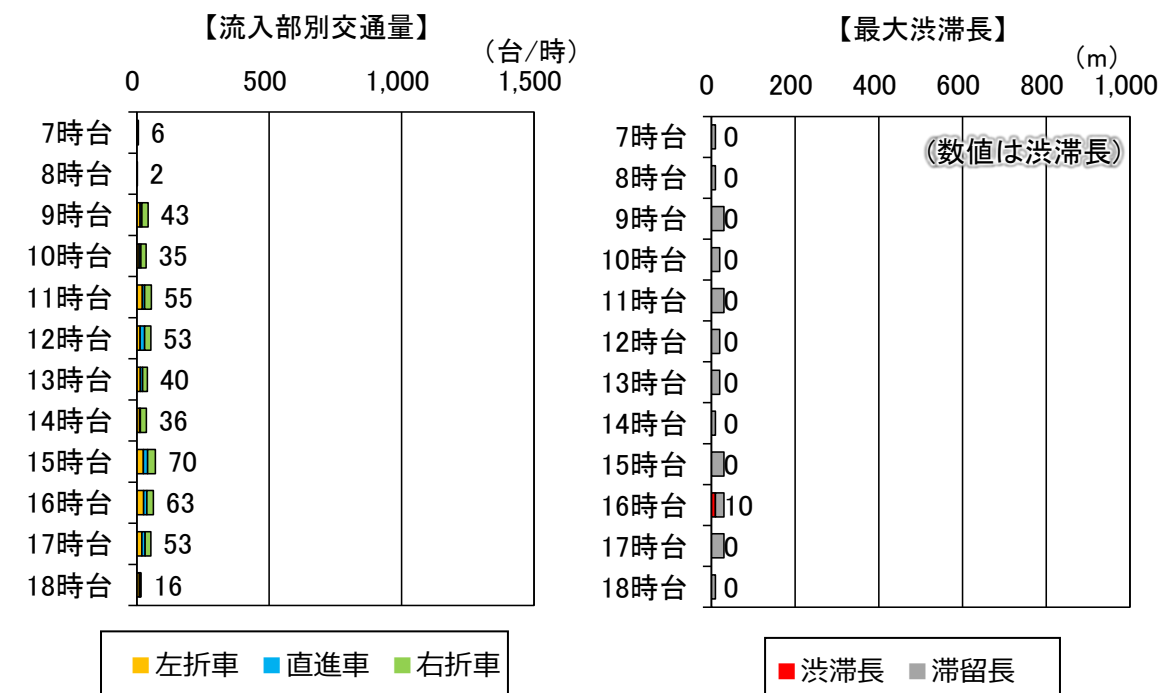


図 3-80 流入部 D の交通状況（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

(3) 横断部別歩行者・自転車の交通量

・ 昼、夕の時間帯に交通量が増加する傾向にある。

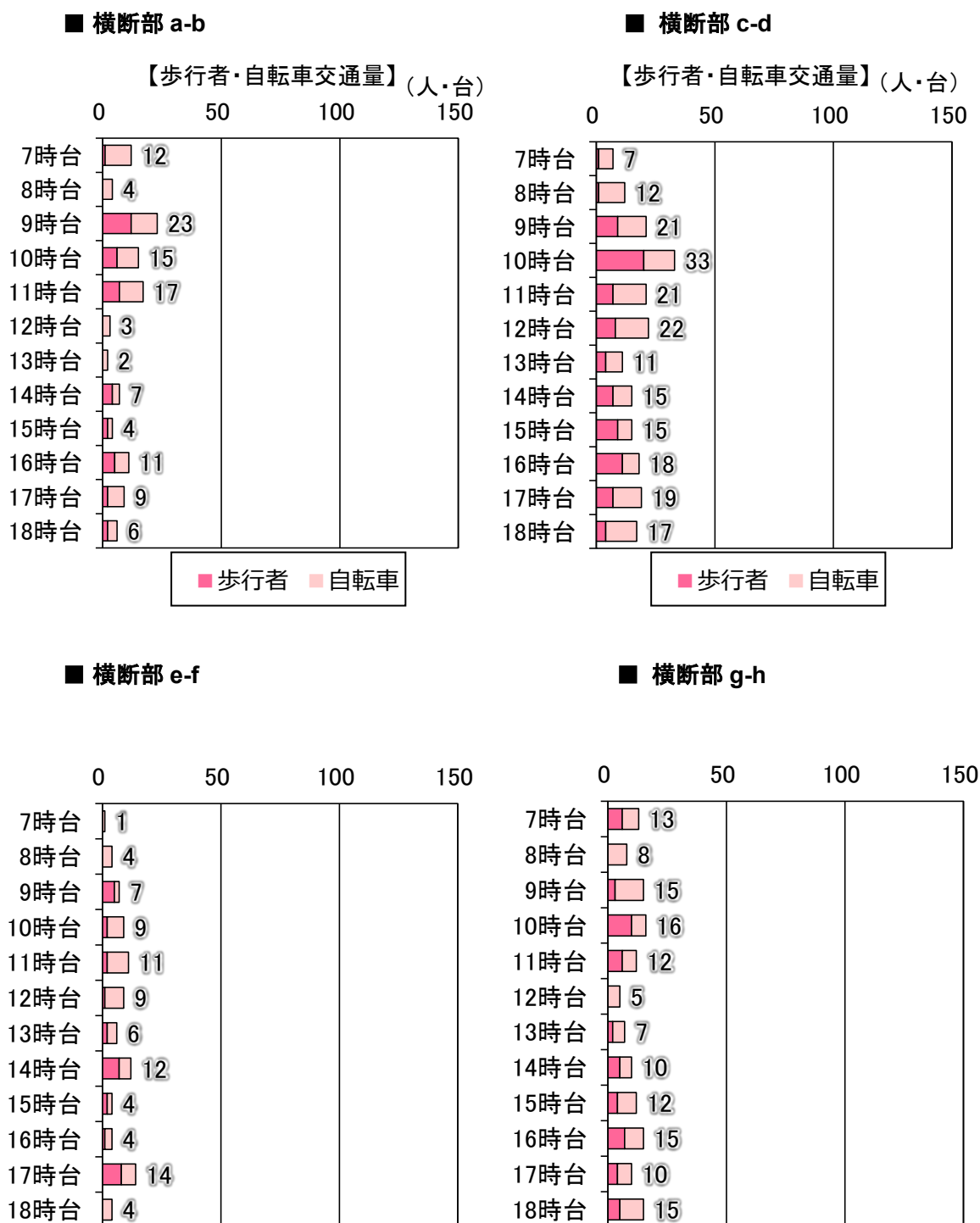
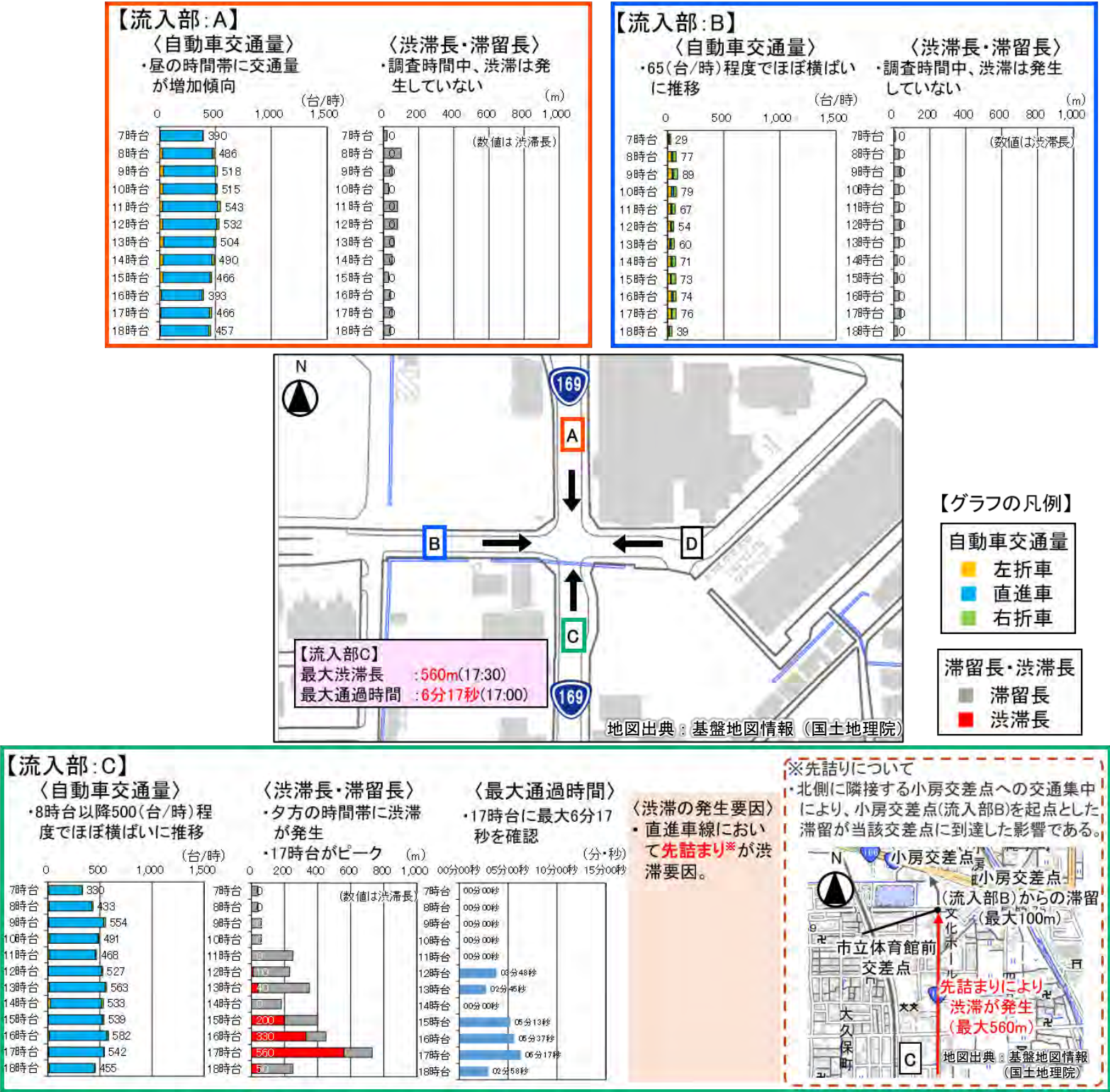


図 3-81 歩行者・自転車交通状況（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

(4) 市立体育館前交差点の交通量・渋滞長・渋滞発生要因まとめ[休日]

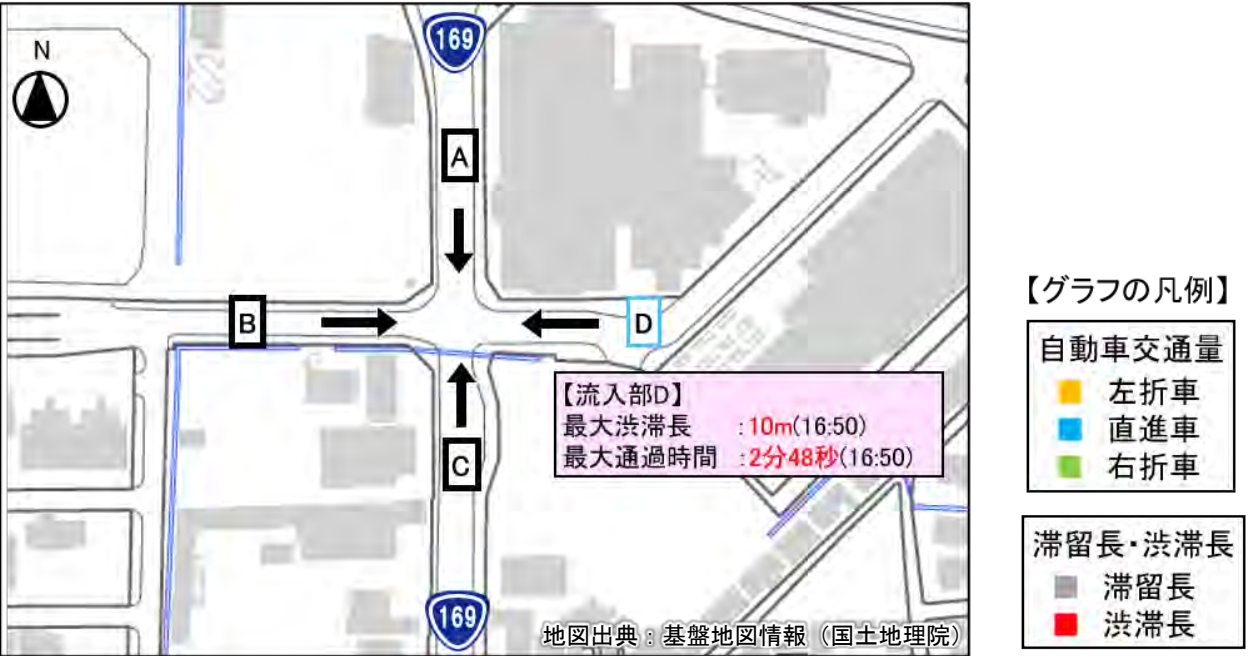
●その1

〈交通 量〉流入部Aは昼の時間帯に交通量が増加する一方、流入部B・Cは交通量がほぼ横ばいに推移している。
〈渋 滞 長〉流入部Cで17時台に最大渋滞長560mが確認された。
〈最大通過時間〉流入部Cで最大6分17秒が確認された。
〈渋 滞 要 因〉流入部Cにおいて隣接する小房交差点への交通集中によって発生した滞留が当該交差点へ到達、その影響による先詰まりが渋滞発生 の要因となっている。



● その2

〈交通 量〉流入部Dは昼、夕の時間帯に交通量が増加傾向にある。
〈渋 滞 長〉16時台に最大渋滞長10mが確認された。
〈最大通過時間〉16時台に最大2分48秒が確認された。
〈渋 滞 要 因〉流入部Dにおいて隣接する小房交差点への交通集中によって発生した滞留が発生した滞留が当該交差点へ到達、その影響による先詰まりが渋滞発生の一因となっている。

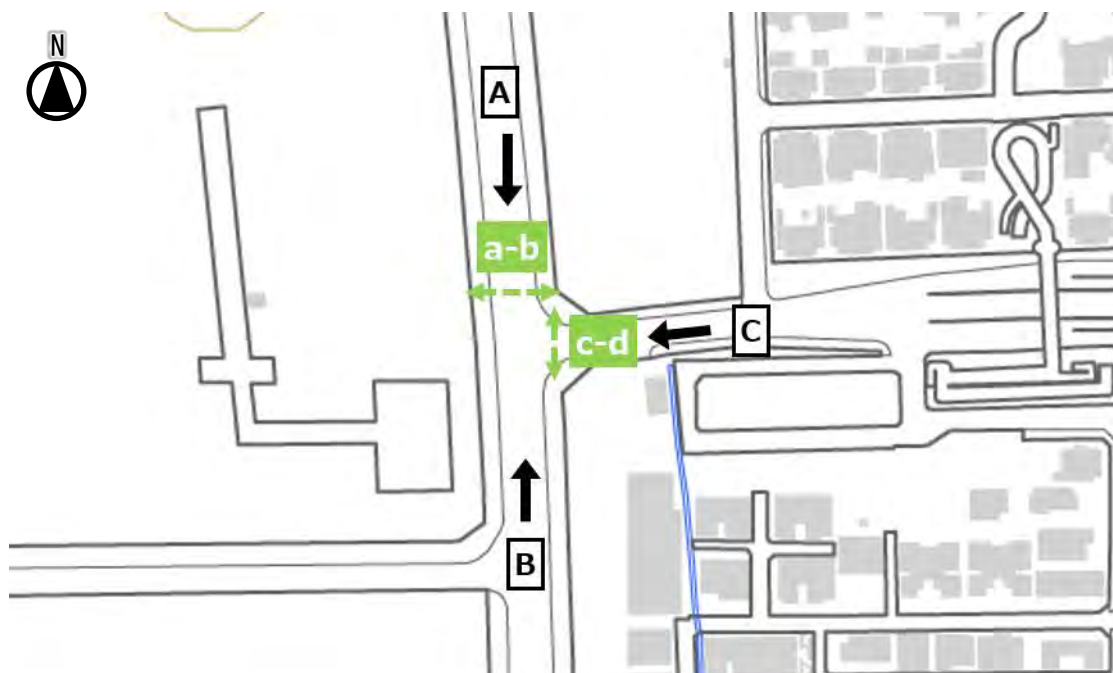


3.2.4. 四条町南交差点

四条町南交差点の位置図、詳細図および各流入部の調査項目を以下に示す。



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）



地図出典：基盤地図情報（国土地理院）

図 3-82 四条町南交差点位置図と詳細図

表 3-10 実施した調査項目（流入部別）

流入部	交通量	渋滞長・滞留長
A	○	○
B	○	○
C	○	○

(1) 流入部別交通量、最大渋滞長・最大通過時間および横断部別交通量（12 時間合計）

- ・ 12 時間の流入部交通量としては流入部 B からの交通量 5,827 台が最も多い。
- ・ 最大渋滞長は流入部 B で 17:00 に 100m の渋滞長が確認された。
- ・ 最大通過時間は流入部 B で 16:40 に確認された 2 分 17 秒が最大となっている。
- ・ 歩行者・自転車交通量としては横断部 c-d の交通量が 141（人・台）と最も多い。

■ 流入部別交通量（12 時間合計）

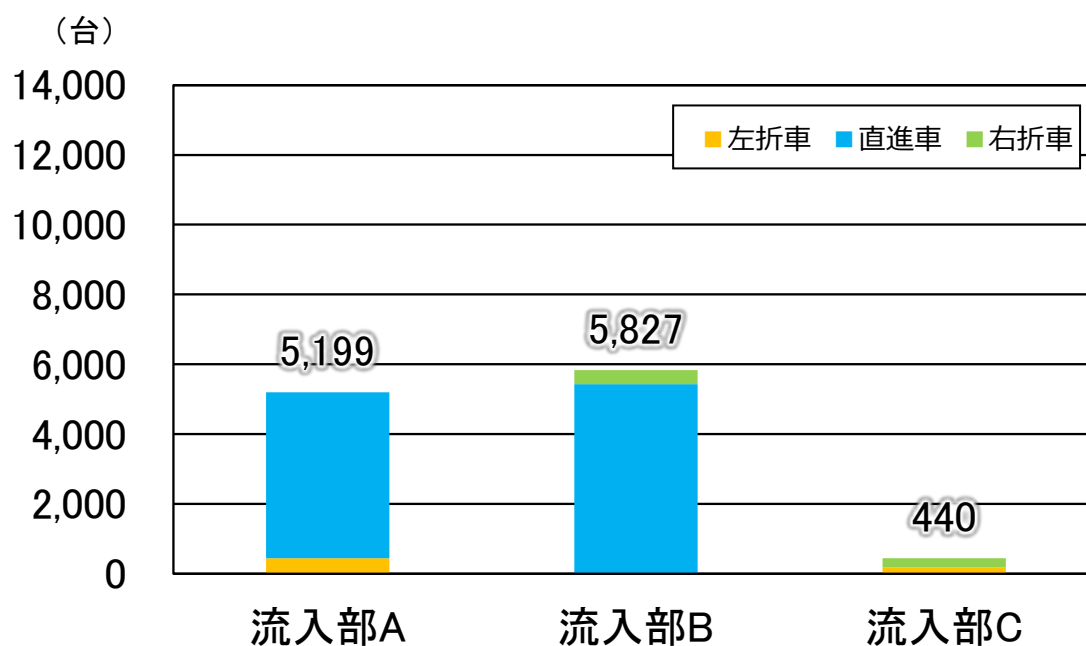
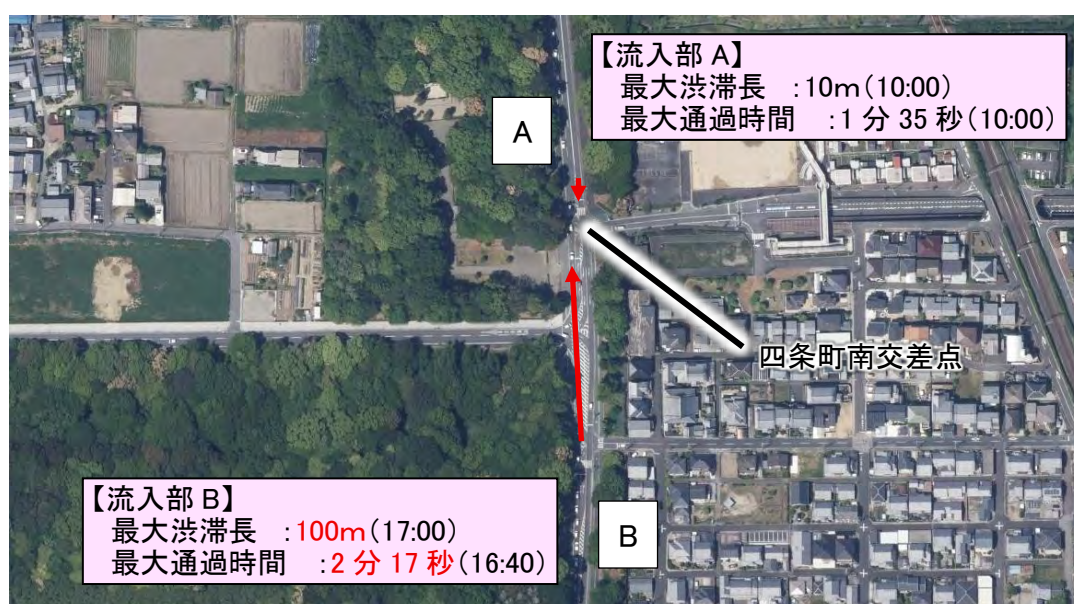


図 3-83 四条町南交差点流入部別交通量（12 時間合計）

■ 最大渋滞長・最大通過時間



地図出典: GEOSPACE CDS プラス (NTT インフラネット)

図 3-84 四条町南交差点最大渋滞長・最大通過時間

■ 横断部別歩行者・自転車交通量（12 時間合計）

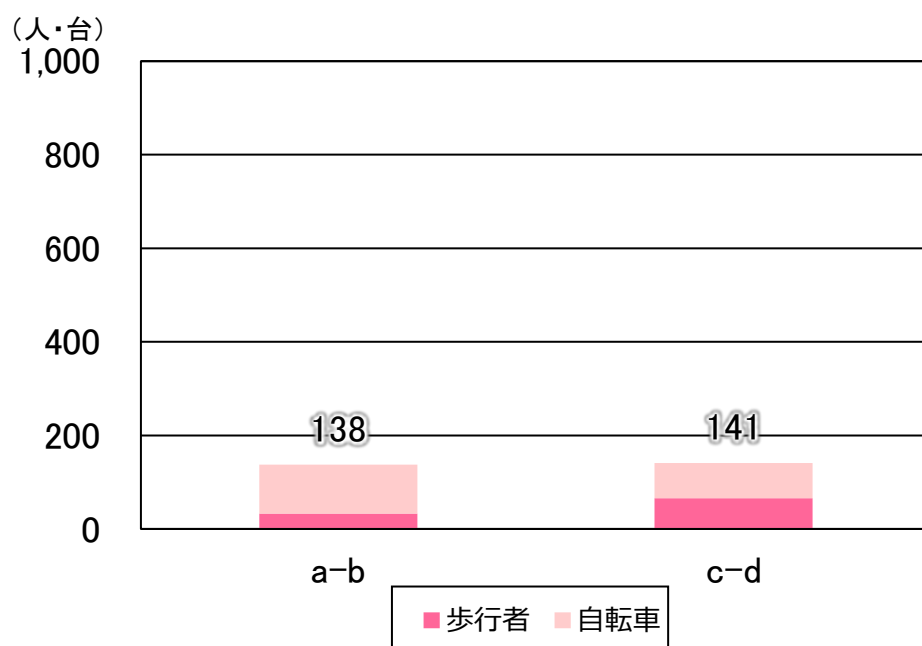


図 3-85 四条町南交差点横断部別歩行者・自転車交通量

(2) 各流入部 1 時間ごとの交通量・渋滞発生状況

■ 流入部 A

〈交通 量〉 8 時台以降は 450（台/時）程度でほぼ横ばいに推移している。

〈渋 滞 長〉 10 時台に渋滞が発生した。

〈最大通過時間〉 10 時台に最大 1 分 35 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉 全車線にて交通集中によって進行速度が低下し、捌き残りが発生した。

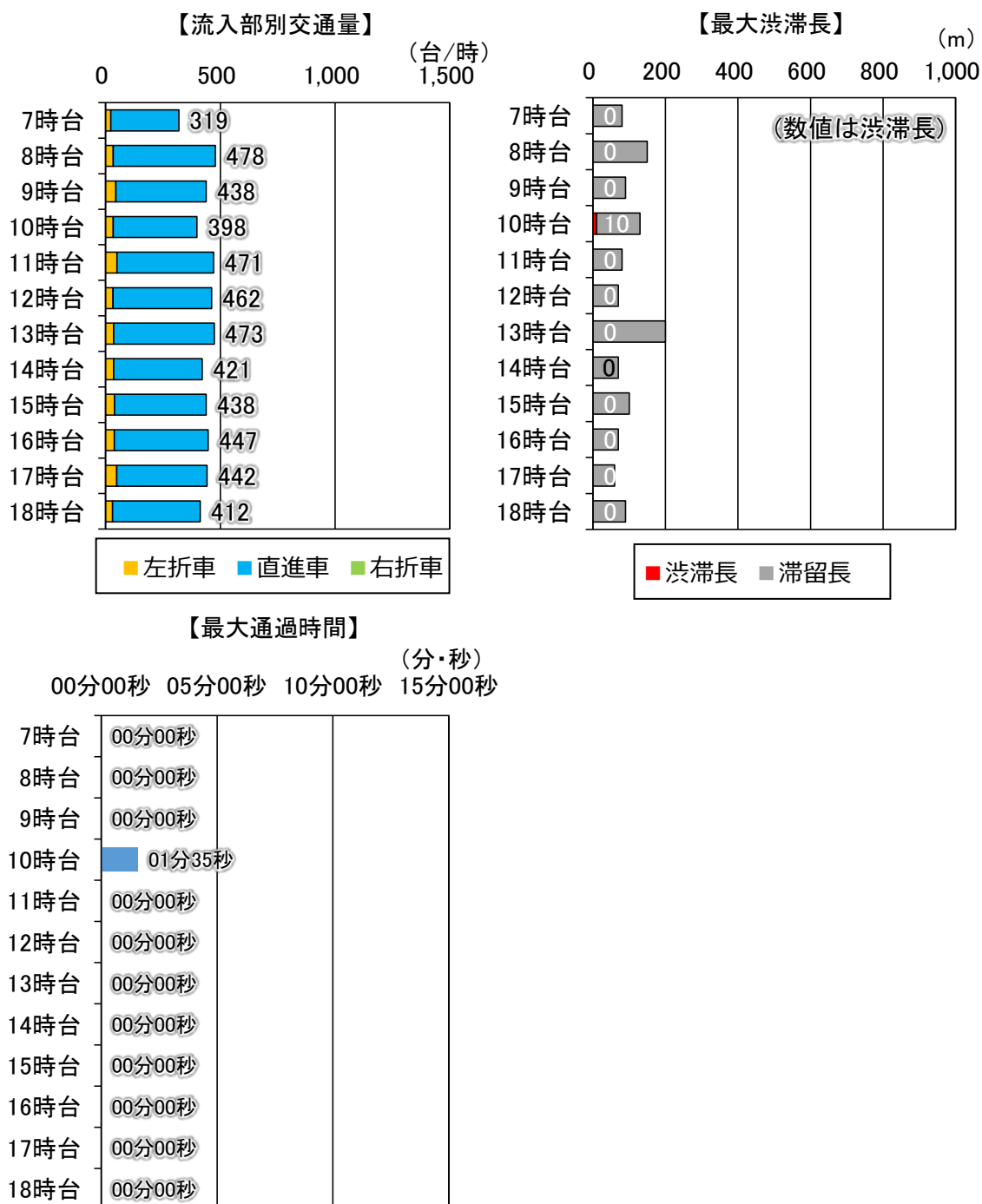


図 3-86 流入部 A の交通状況（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

■ 流入部 B

〈交通 量〉 8 時台から 17 時台にかけて 500（台/時）程度で推移している。

〈渋 滞 長〉 夕方の時間帯に渋滞が発生した。

〈最大通過時間〉 16 時台に最大 2 分 17 秒が確認された。

〈渋 滞 要 因〉 四条交差点からの先詰まりによって、捌き残りが発生した。なお、この先詰まりは四条町交差点への交通集中が要因で発生している。

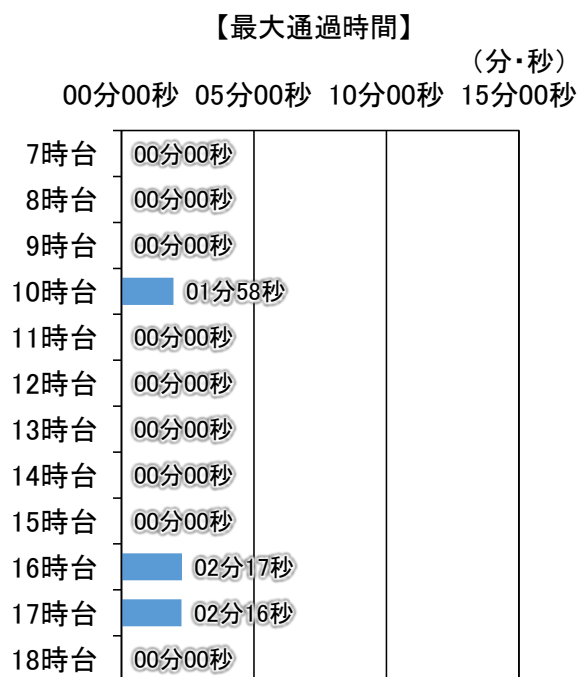
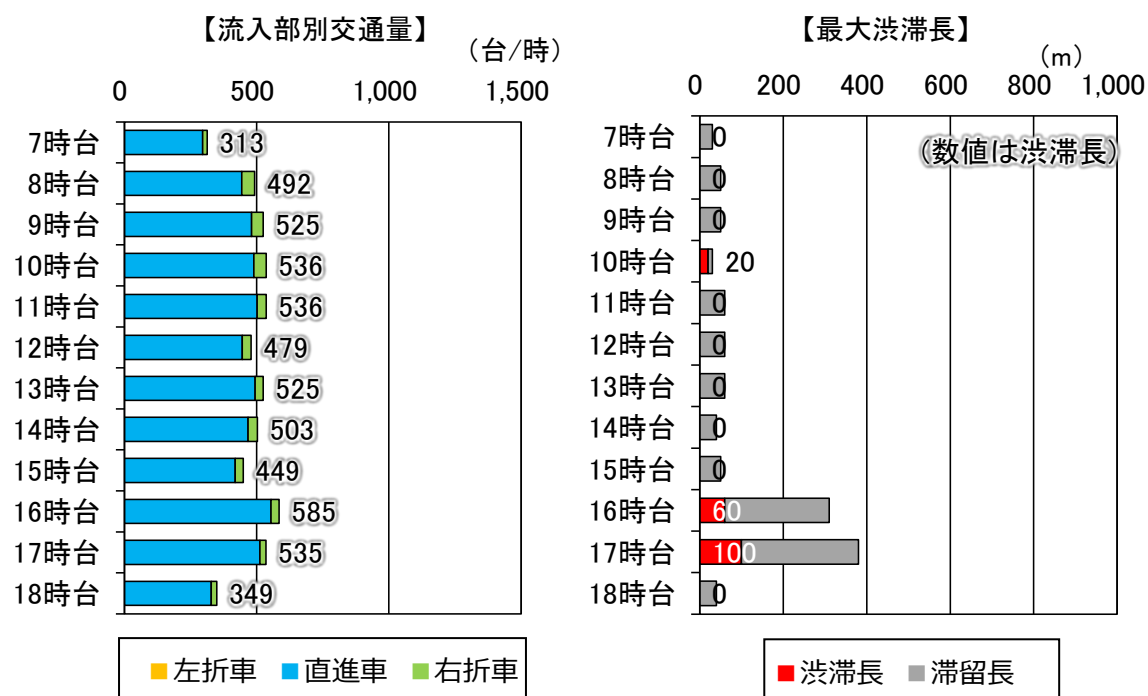


図 3-87 流入部 B の交通状況（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

■ 流入部 C

〈交通 量〉 35 (台/時) 程度でほぼ横ばいに推移している。

〈渋 滞 長〉 調査期間中、渋滞は発生していなかった。

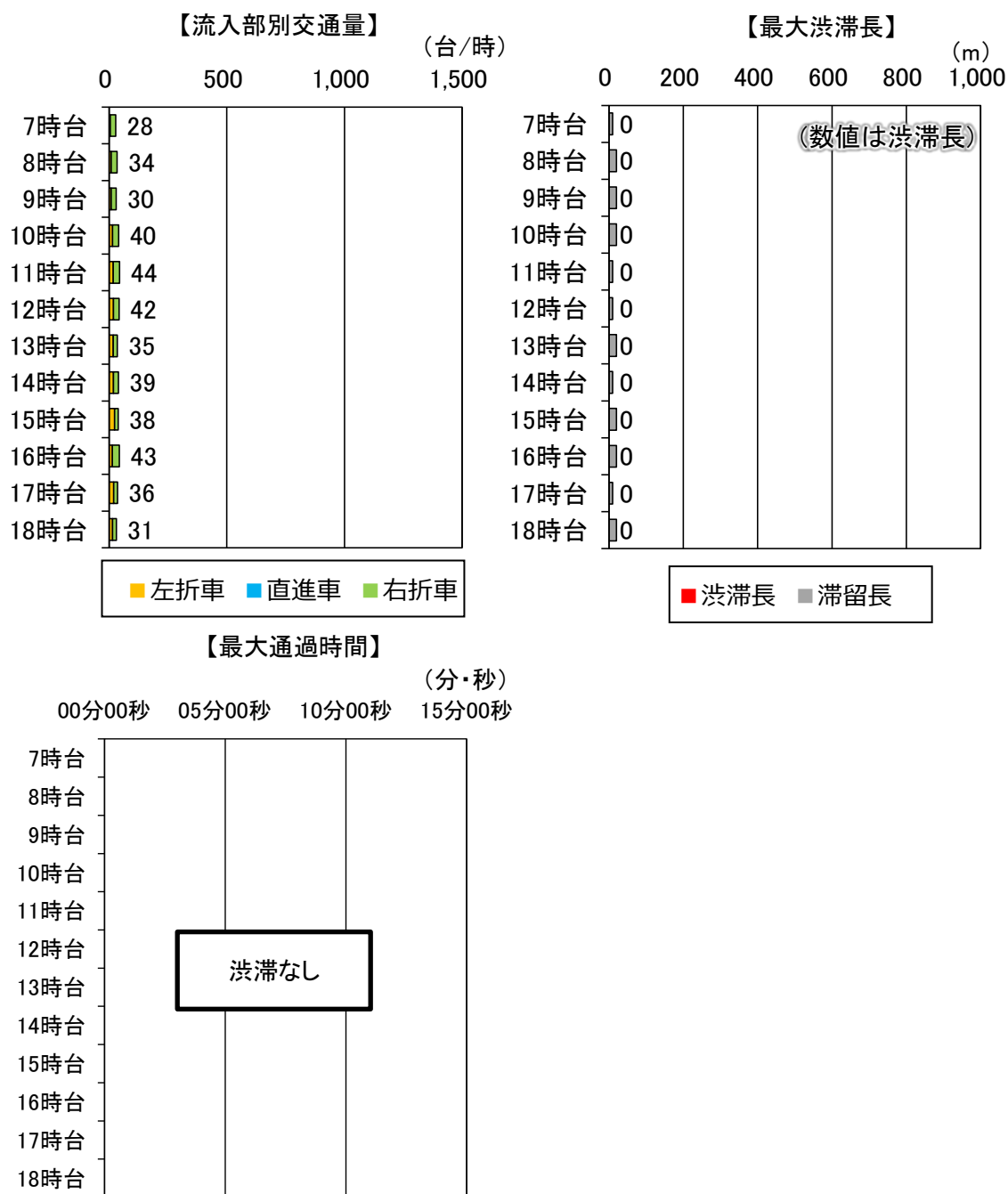


図 3-88 流入部 C の交通状況 (令和 8 年 7 月 11 日 (土) 調査結果)

(3) 横断部別歩行者・自転車の交通量

・横断部 a-b は 10（人・台/時）程度でほぼ横ばいに推移している。一方で、横断部 c-d は朝の時間帯に交通量が増加する傾向にある。

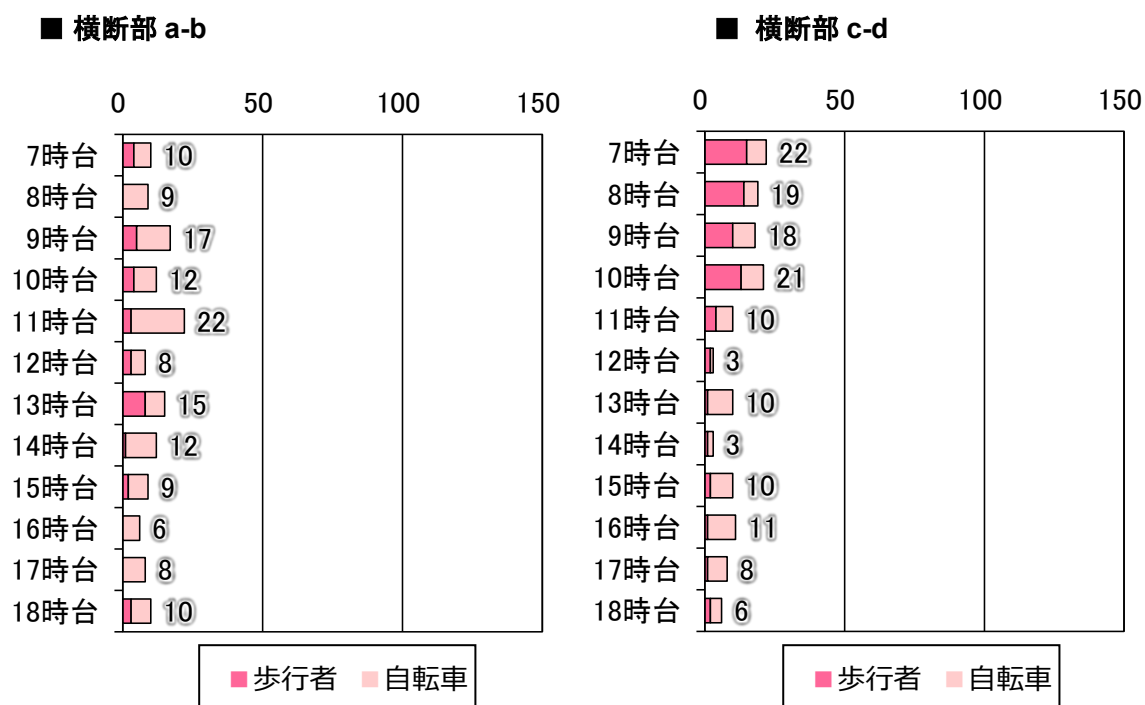


図 3-89 歩行者・自転車交通状況（令和 8 年 7 月 11 日（土）調査結果）

(4) 四条町南交差点の交通量・渋滞長・渋滞発生要因まとめ[休日]

〈交通 量〉各流入部の交通量はほぼ横ばいに推移している。
〈渋 滞 長〉流入部Aは10時台に最大渋滞長10m、流入部Bは17時台に最大渋滞長100mが確認された。
〈最大通過時間〉流入部Aは10時台に最大1分35秒、流入部Bは16時台に2分17秒が確認された。
〈渋 滞 要 因〉流入部Aは交通集中、流入部Bは隣接する四条町交差点への交通集中によって発生した滞留が発生した滞留が当該交差点へ到達、その影響による先詰まりが渋滞発生要因となっている。

