資料３

第3回　奈良県道路ネットワーク委員会資料

１．委員会の設置目的
２．全国の交通量推計結果
３．道づくり重点戦略の概要
４．近畿圏における発生集中交通量の傾向
５．奈良県における発生集中交通量の傾向
６．奈良県の将来交通の流動
７．将来交通量の減少の要因
８．検討方針
９．現況再現
１０．将来交通量推計
１１．将来交通量推計を受けての今後の取り組み

奈良県将来道路ネットワーク検討委員会

1.委員会の設置目的

検討委員会の目的・検討内容

■ 委員会の設置目的

○国土交通省が、平成17年度センサスに基づく全国交通量（走行台キロ）の将来推計値を公表した（平成20年11月）ことを受け、奈良県内の将来道路ネットワークの交通量を推計し、その結果を「事業中箇所の費用対効果（B／C）の見直し」や「道路計画におけるネットワーク・構造規格の見直し」などに反映するための、必要な検討や助言を得ることを目的とする。

■ 委員会での検討内容

上記の目的を達するため、主に以下の点について検討を行う。

○ 将来交通量推計手法の妥当性に関する検討を行う。

1.委員会の設置目的

将来交通量の見直しの目的

「事業中箇所の費用対効果（B／C）の見直し」や「道路計画におけるネットワーク・構造規格の見直し」などの評価や分析に反映するため、奈良県内の将来道路ネットワークの交通量推計を行った。

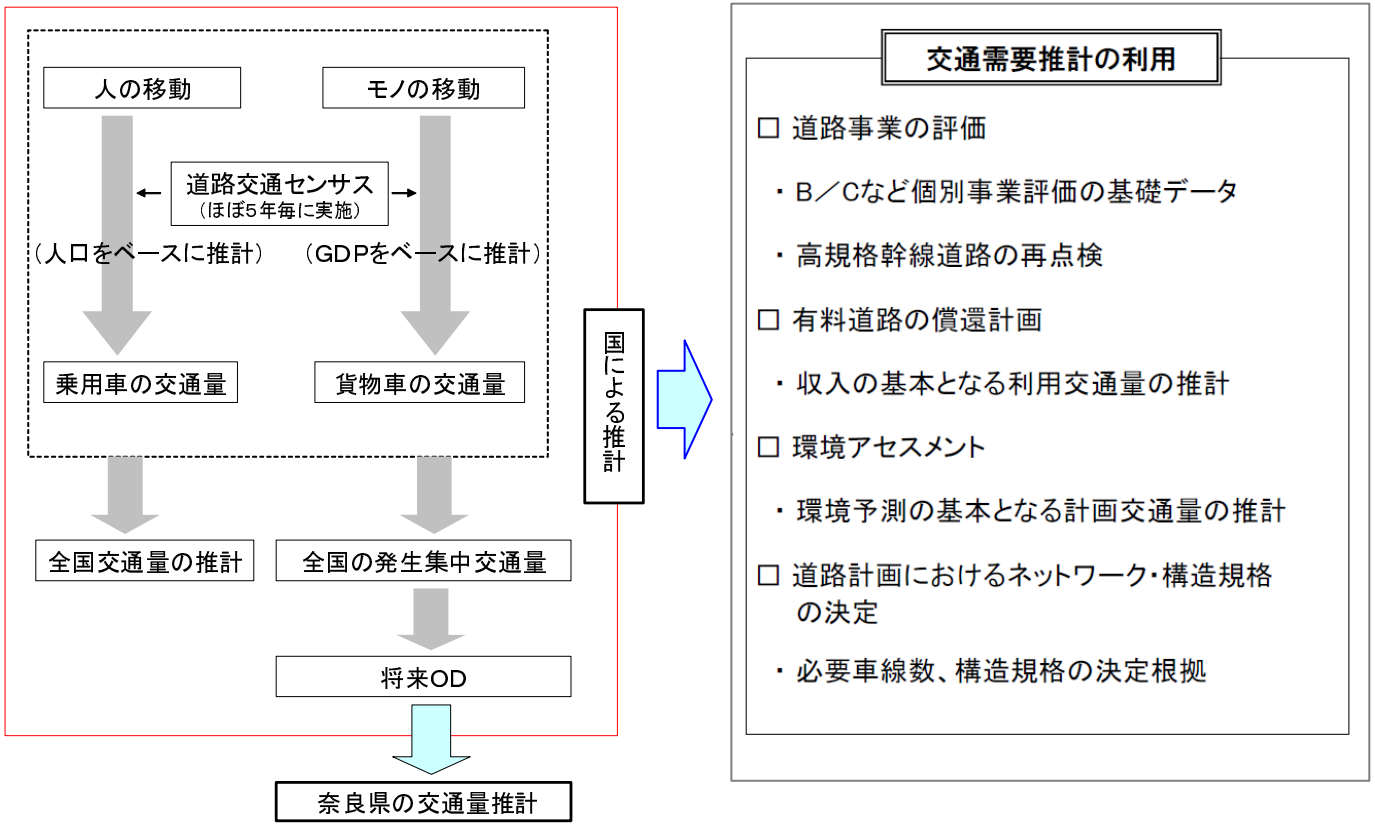


図　交通需要推計の流れとその利用

資料）道路の将来交通需要推計に関する検討会公表資料（国土交通省）より作成

2.全国の交通量推計結果

国の取り組み経緯（あらたな将来交通需要推計）

H20．5．13 『道路特定財源等に関する基本方針』〔閣議決定〕

「道路の中期計画は5年とし、最新の需要推計などを基礎に、新たな整備計画を策定する。」

H20．11 『あらたな将来交通需要推計』とりまとめ・公表 〔道路の将来交通需要推計に関する検討会（国）〕

H20．12 『新たな中期計画』とりまとめ・公表 〔社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会〕

H21．1 国土交通省より全国都道府県に『将来OD表』のデータ送付

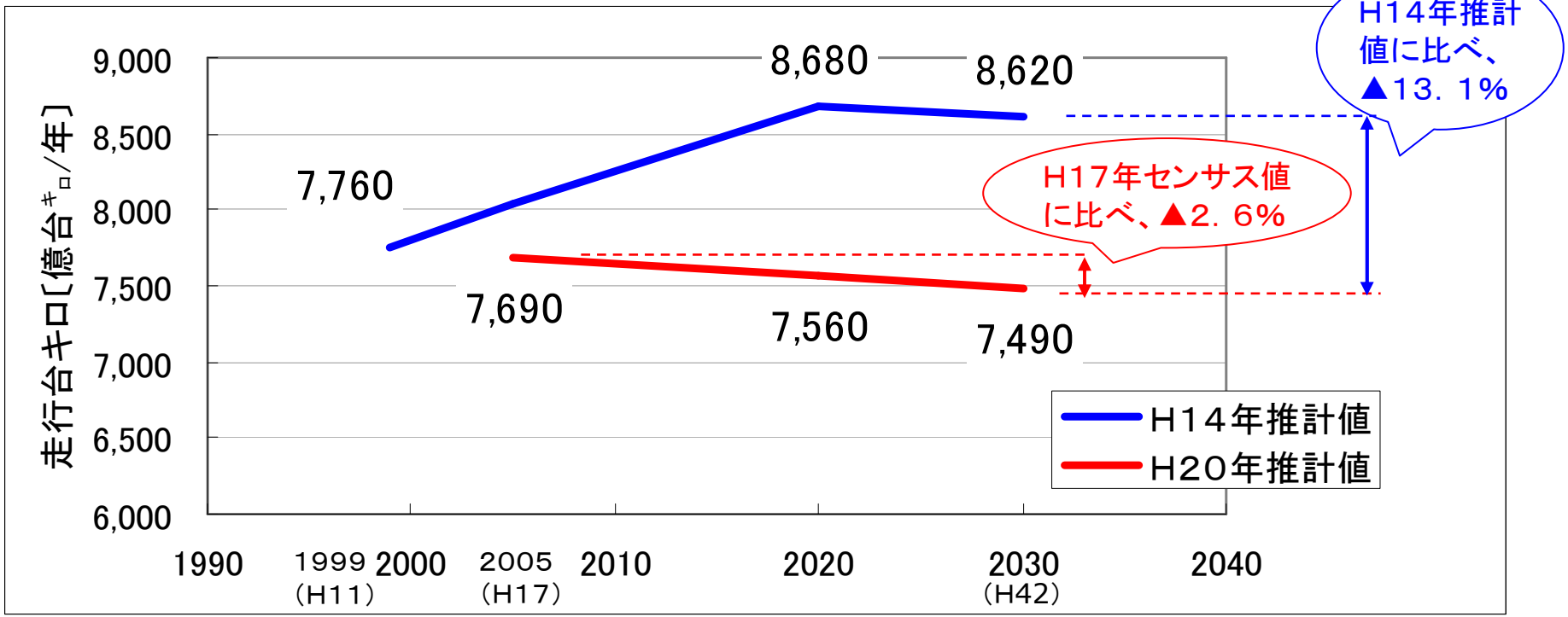
2.全国の交通量推計結果

国土交通省による将来交通量(走行台キロ)の推計結果〔全国推計値の傾向〕

・国土交通省は全国の交通量推計値を平成20年11月に公表。

・公表資料によれば、交通量(走行台キロ)は平成17年(2005年)と比較して、平成42年(2030年)は2．6%減少すると推計されている。

・ また、前回推計値(H14年推計)と比較して、平成42年(2030年)は13．1%低い推計結果になっている。



資料)道路の将来交通需要推計に関する検討会公表資料(国土交通省)より作成

2.全国の交通量推計結果

国土交通省による将来発生集中交通量の推計結果〔全国ブロック別の傾向〕

○ 平成20年11月の将来交通量推計値の公表に続き、平成21年1月に、将来BゾーンOD表の推計結果が奈良県に示された。（県の将来交通量推計作業はこのデータを使用する。）

○ 提供されたデータによれば、全国の将来発生集中交通量は、H17年に比べ、H42年は4．5%減少すると推計されている。

○ 奈良県を含む近畿内陸は3．6%減少すると推計されており、減少幅は全国より小さい。

ブロック別発生集中交通量

（単位：万TE）

	H17			H42			H42／H17		全国シェア（H17）	全国シェア（H42）
	発生	集中	合計	発生	集中	合計				
全国	15,876	15,876	31,753	15,166	15,166	30,332	95.5	▲ 4.5	－	－
関東内陸	1,635	1,635	3,270	1,523	1,524	3,047	93.2	▲ 6.8	10.3%	10.0%
関東臨海	2,896	2,896	5,792	3,029	3,028	6,057	104.6	4.6	18.2%	20.0%
東海	2,237	2,238	4,475	2,245	2,245	4,490	100.3	0.3	14.1%	14.8%
近畿内陸	765	764	1,529	737	737	1,474	96.4	▲ 3.6	4.8%	4.9%
近畿臨海	1,285	1,285	2,570	1,203	1,203	2,406	93.6	▲ 6.4	8.1%	7.9%

資料）新たな将来OD表（国土交通省提供資料）より作成

関東内陸：茨城、栃木、群馬、長野、山梨　／　関東臨海：東京、神奈川、千葉、埼玉
東海：愛知、静岡、岐阜、三重
近畿内陸：福井、滋賀、京都、奈良　／　近畿臨海：大阪、兵庫、和歌山

３.道づくり重点戦略の概要

○ 厳しい財政状況の中で、県民ニーズの多様化などにも的確に対応しつつ、観光振興や企業立地促進による県の活性化に資する道路づくりを効率的、効果的に進めるため、『選択と集中』などの観点から『道づくり重点戦略』をとりまとめ、平成20年12月に策定・公表した。（平成20年12月奈良県議会で議決）

『道づくり重点戦略』における【選択と集中】の考え方

○ 効率的・効果的な幹線道路ネットワークの形成

→京奈和自動車道のアクセス道路の供用目標や重点的に整備する箇所を宣言
（県内の幹線道路で新規事業予定箇所を含む29箇所を公表）

○ 道路自身が有する課題が大きい箇所の効率的な解消

→交通安全・渋滞対策などについて、客観的なデータに基づいて、効果の高い箇所への選択と集中を宣言
（今年度、個別の計画を策定予定）

○ まちづくりや観光振興施策を支える真に必要な道路の重点的整備

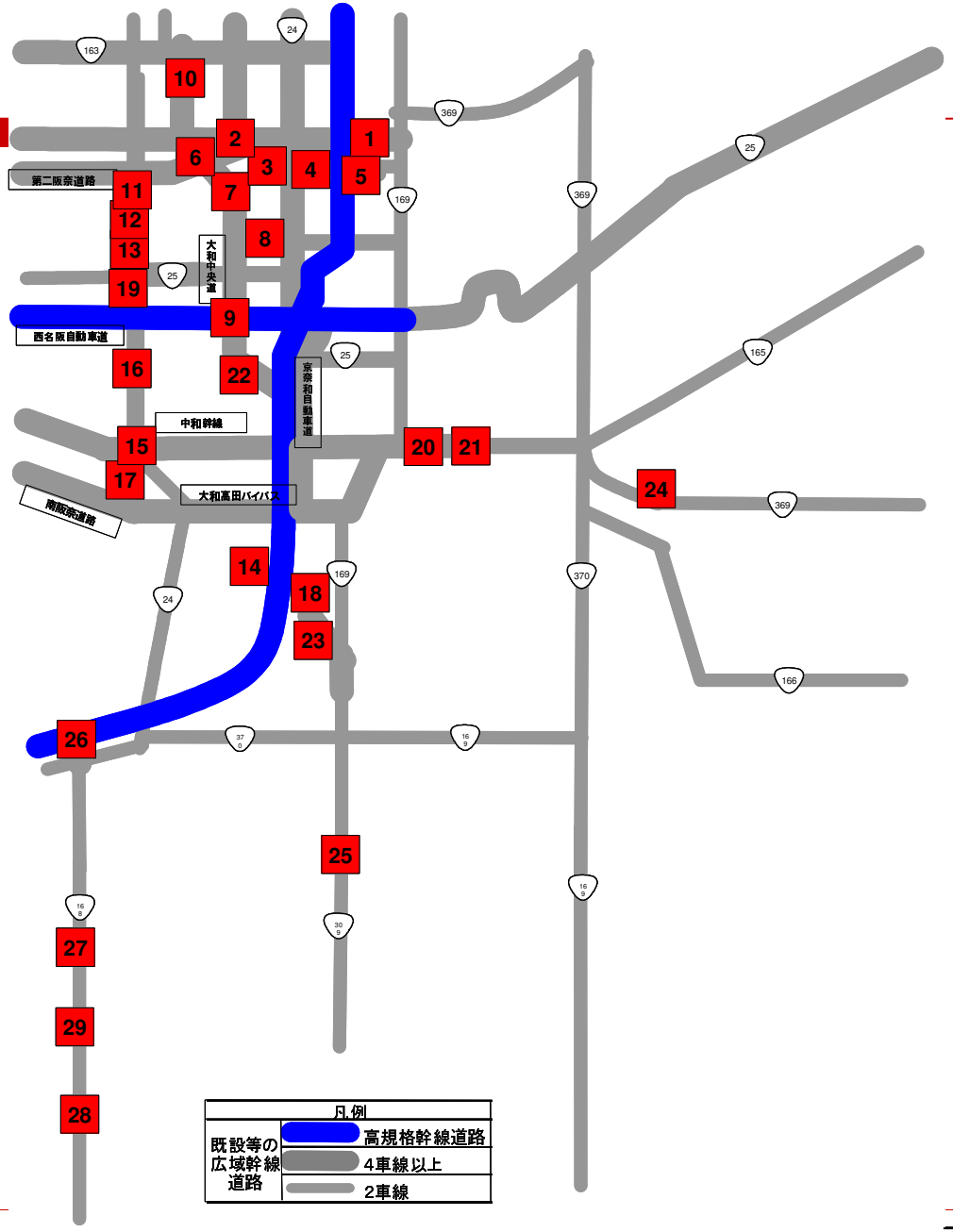
→広く公開する各種の計画において、道路の必要性や活用の方法が明確になっている箇所への選択と集中を宣言

3.道づくり重点戦略の概要

重点的に整備すると宣言した箇所（29箇所）

NO.	路線名	市町村名	箇所・区間	延長（km）
①	JR関西線・桜井線	奈良市	法蓮町～大安寺７丁目、西木辻町 ＪＲ奈良駅付近連続立体交差	3.5
②	一般国道308号	奈良市	宝来町～三条大路５丁目 大宮道路	1.9
③	一般国道308号	奈良市	三条大路5丁目～三条大路2丁目 三条道路	1.0
④	（都）三条菅原線	奈良市	四条大路1丁目	0.4
⑤	（都）大森高畑線外1線	奈良市	四条大路１丁目～三条大宮町	1.0
⑥	枚方大和郡山線	奈良市		
⑦	枚方大和郡山線	奈良市	中町～石木町 石木工区	1.8
⑧	（都）城廻り線	大和郡山市	北郡山町～天理町	0.8
⑨	西名阪スマートインターチェンジ	大和郡山市		
⑩	枚方大和郡山線	生駒市	高山町～上町 上芝工区	1.1
⑪	一般国道168号	生駒市	小平尾町～小瀬町 小平尾バイパス	1.5
⑫	一般国道168号	生駒市 平群町	椿井～小平尾町 上庄バイパス	4.2
⑬	椿井王寺線	平群町 三郷町	北信貴ヶ丘１丁目～三室１丁目	1.0
⑭	橿原新庄線	大和高田市 御所市	奥田～柳原	1.1
⑮	（都）中和幹線	香芝市	西真美１丁目～北今市５丁目 下田工区	1.1
⑯	一般国道168号	香芝市 王寺町	北今市～畠田４丁目 香芝王寺道路	3.2
⑰	（都）奈良西幹線	香芝市	高～北今市５丁目	0.7
⑱	橿原高取線外	御所市		
⑲	一般国道168号	王寺町	畠田４丁目～本町１丁目 王寺道路	1.5
⑳	（都）中和幹線	桜井市	金屋～三輪 桜井東工区	1.5
㉑	一般国道165号	桜井市	慈恩寺～黒崎 脇本道路	0.7
㉒	（都）大和郡山川西三宅線	川西町 三宅町		
㉓	一般国道169号	高取町	兵庫～清水谷 高取バイパス	3.4
㉔	一般国道369号	宇陀市榛原区	自明～高井 高井拡幅	0.6
㉕	一般国道309号	下市町	丹生 丹生バイパス	2.4
㉖	一般国道310号外	五條市		
㉗	一般国道168号	五條市	大塔町宇井～大塔町小代 辻堂バイパス	4.1
㉘	一般国道168号	十津川村	川津～上野地 川津道路	3.2
㉙	一般国道168号	十津川村	旭口 旭口道路	0.5

※箇所・区間、延長欄が空欄になっている路線については今後新規に事業化を図る予定であり、関係機関等との協議により事業計画が決定次第発表していきます。



4. 近畿圏における発生集中交通量の傾向

国土交通省による将来発生集中交通量の推計結果〔近畿の都道府県別推計値の傾向〕

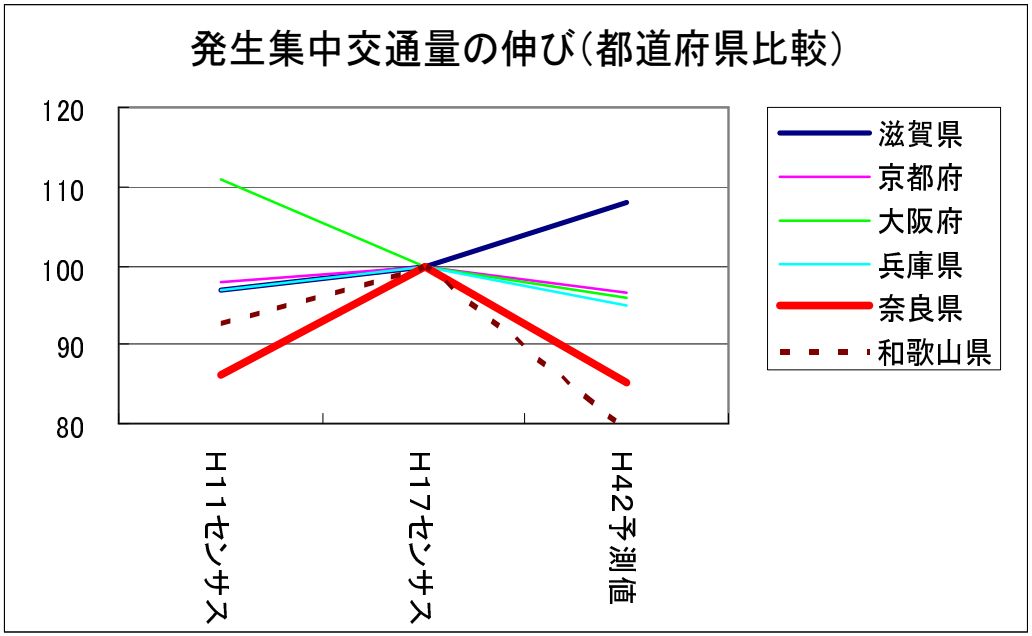
- ○ 近畿の発生集中交通量は平成17年と比較して、平成42年は5．2%減少すると推計されている。
- ○ 奈良県の発生集中交通量は、平成17年と比較して、平成42年は14．7%減少すると推計されている。
- ○ 近畿では、滋賀のみ発生集中交通量が増加すると推計されており、和歌山県の減少幅（20．9%）が最も大きい。

都道府県別の発生集中交通量　（単位：TE）

	H11センサス	H17センサス	H42予測
滋賀県	3,629,440	3,741,736	4,041,929
京都府	5,443,898	5,560,056	5,365,868
大阪府	12,890,770	11,632,120	11,162,797
兵庫県	10,815,130	11,169,779	10,607,266
奈良県	2,570,828	2,981,383	2,542,762
和歌山県	2,699,553	2,908,267	2,299,902
近畿	38,049,619	37,993,341	36,020,524
全国		317,530,246	303,320,616

H17センサス値を100とした割合

	H11センサス	H17センサス	H42予測値	
滋賀県	97.0	100.0	108.0	8.0
京都府	97.9	100.0	96.5	▲ 3.5
大阪府	110.8	100.0	96.0	▲ 4.0
兵庫県	96.8	100.0	95.0	▲ 5.0
奈良県	86.2	100.0	85.3	▲ 14.7
和歌山県	92.8	100.0	79.1	▲ 20.9
近畿	100.1	100.0	94.8	▲ 5.2
全国		100.0	95.5	▲ 4.5



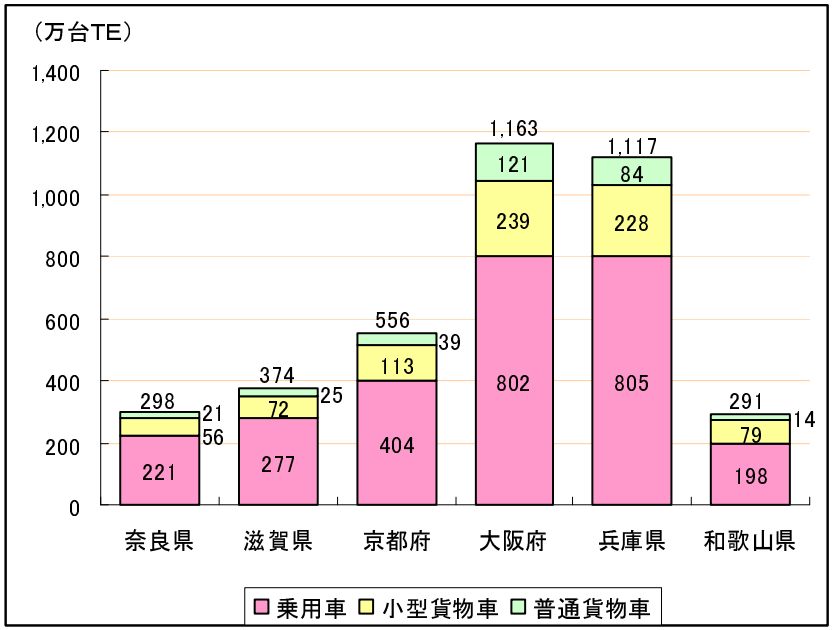
資料）新たな将来OD表（国土交通省提供資料）より作成

4. 近畿圏における発生集中交通量の傾向

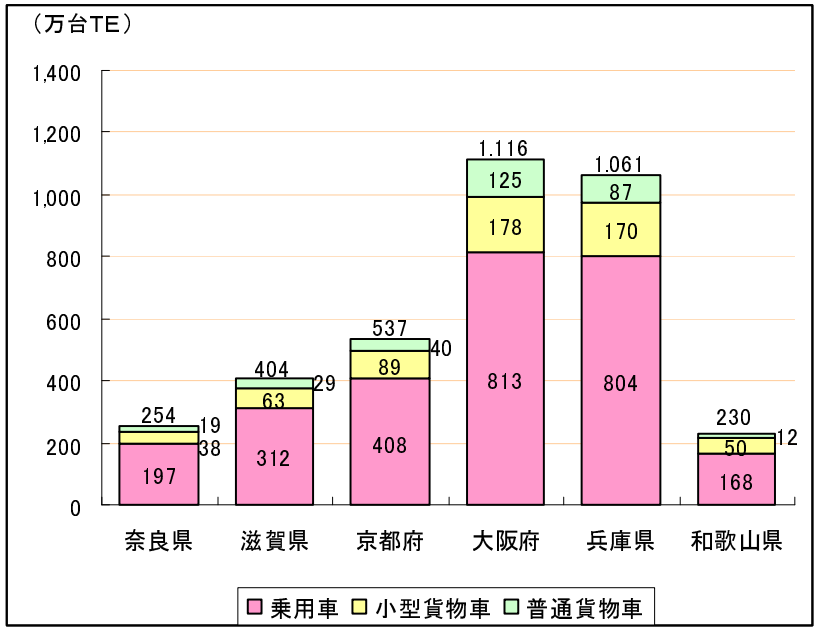
将来発生集中交通量の推計結果〔近畿圏における推計値の傾向〕

○車種別の発生集中交通量の内訳を見ると、H17センサス時点では、いずれの府県においても、全発生集中交通量の約7割が乗用車類、約2割が小型貨物、残りが普通貨物となっている。
○総発生集中交通量は滋賀県を除き減少している。

〔現況（H17）〕



〔将来（H42）〕



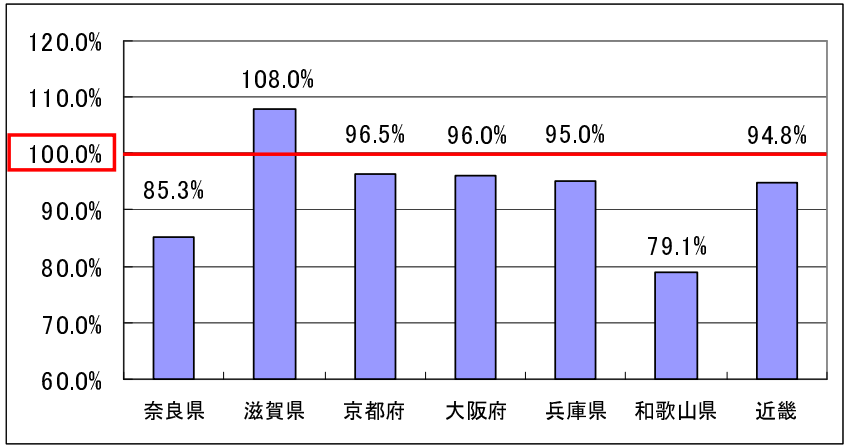
資料）新たな将来OD表（国土交通省提供資料）より作成

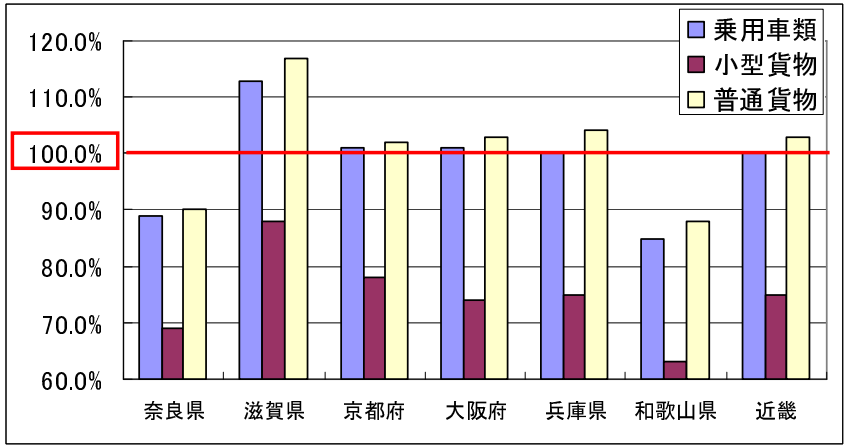
図　発生集中交通量の車種別の割合（都道府県別）

4. 近畿圏における発生集中交通量の傾向

将来発生集中交通量の推計結果〔近畿圏における車種別推計値の傾向〕

○車種別の変化率(H42/H17)をみると、いずれの府県においても、乗用車類や普通貨物車と比較して、小型貨物車の減少率が大きくなっている。
○奈良県においては、乗用車類、普通貨物車が将来は約9割に、小型貨物車は約7割に減少すると推計されている。





資料)新たな将来OD表(国土交通省提供資料)より作成

図　近畿の都道府県別の発生集中交通量の変化率(H17→H42)

4. 近畿圏における発生集中交通量の傾向

将来発生集中交通量の推計結果〔推計値に係る影響分析〕

○将来発生集中交通量の変化率と将来人口推計の変化率、自動車保有台数の変化率をそれぞれ確認した結果を掲載する。
○将来発生集中交通量の推計結果は、ほぼ将来人口推計結果に依存していることが確認できる。

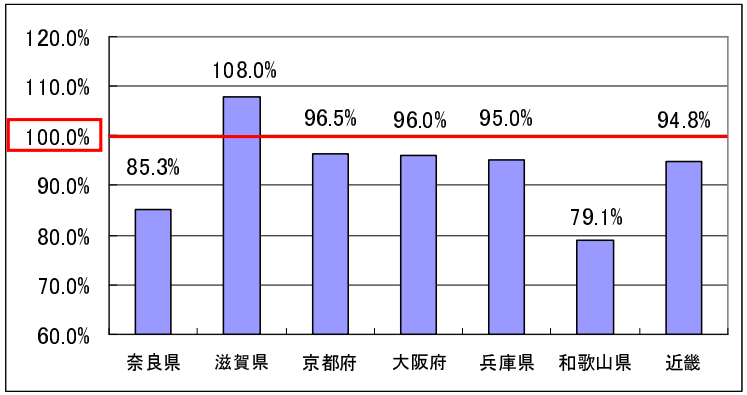


図　近畿の将来発生集中交通量の変化率　（H42／H17）

資料）新たな将来OD表（国土交通省提供資料）より作成

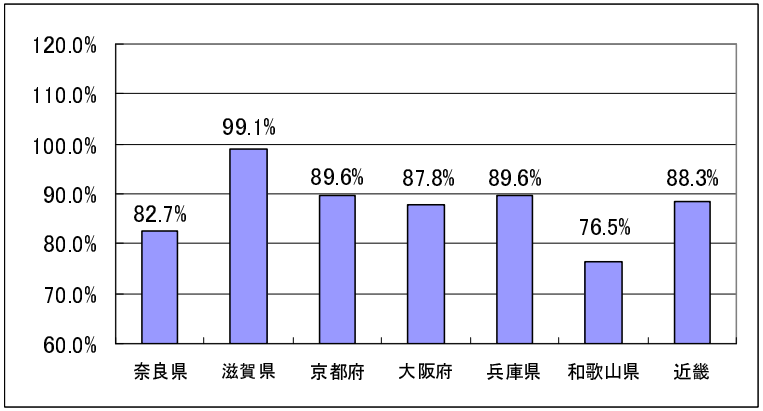


図　近畿圏における将来人口の推計値変化率　（H42／H17）
資料）国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口データベース」

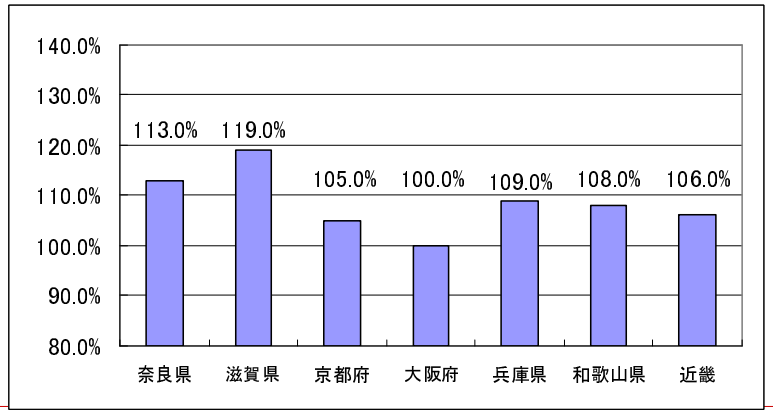


図　近畿圏における自動車保有台数の変化　（H20／H10）
資料）自動車保有台数統計データ　財団法人自動車検査登録情報協会

5.奈良県における発生集中交通量の傾向

奈良県地域別の将来発生集中交通量の傾向　〔市町村別の将来交通量の傾向〕

○県内の発生集中交通量を市町村別の内訳で見ると、およそ8割が市、残りの2割が町村となっている。
○市町村毎に集計したH17からH42の発生集中交通量の変化をみると、市・町に比べ、村の減少率が大きいことが分かるが、県内の発生集中交通量の市町村別の内訳が変わるほどの差は見られない。

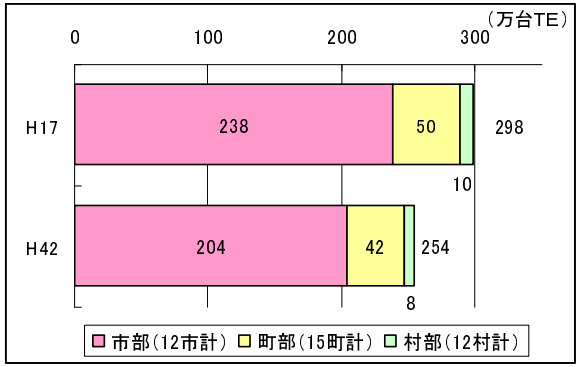


図　市町村部別の発生集中交通量内訳

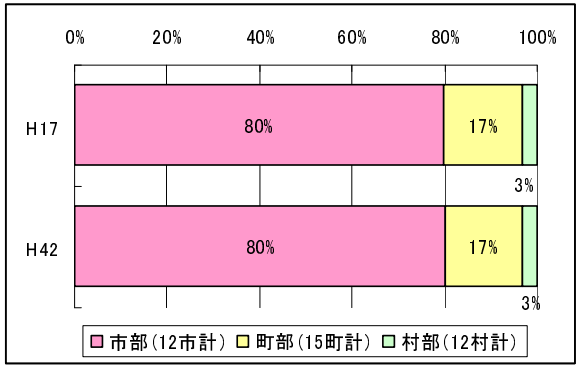


図　市町村部別の発生集中交通量割合

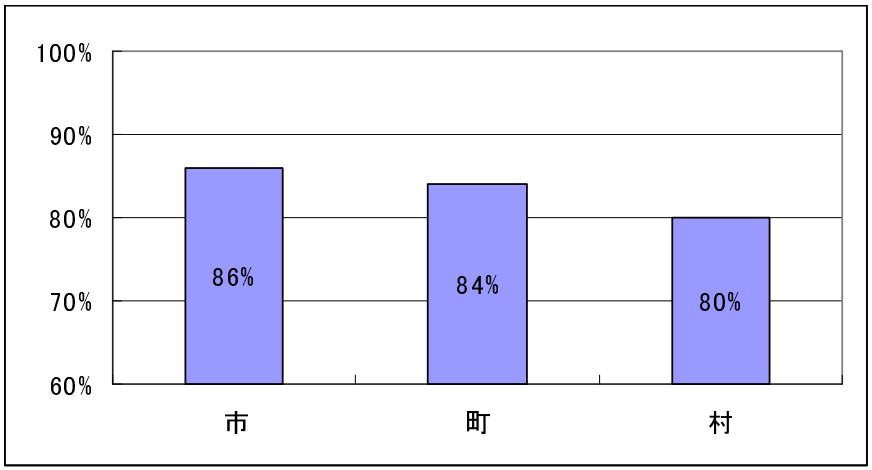


図　市町村別の発生集中交通量の増減率（H17→H42）

資料）新たな将来OD表（国土交通省提供資料）より作成

5.奈良県における発生集中交通量の傾向

奈良県地域別の将来発生集中交通量の傾向　〔市町村別の将来交通量の傾向〕

○大阪と地理的に近い、一部の市町において、減少幅が小さい。

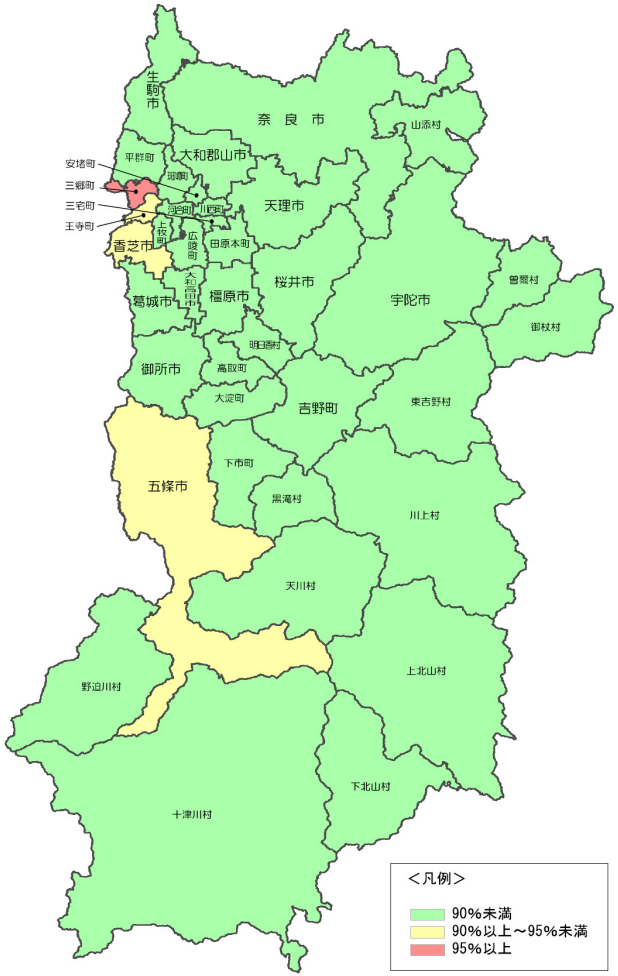


図　市町村別の将来発生集中交通量の増減率（H17→H42）

資料）新たな将来OD表（国土交通省提供資料）より作成

5.奈良県における発生集中交通量の傾向

奈良県の車種別の将来発生集中交通量の傾向　〔車種別発生集交通量〕

○車種ごとの内訳を見ると、乗用車は約9割、貨物車は約8割弱に減少すると推計されている。

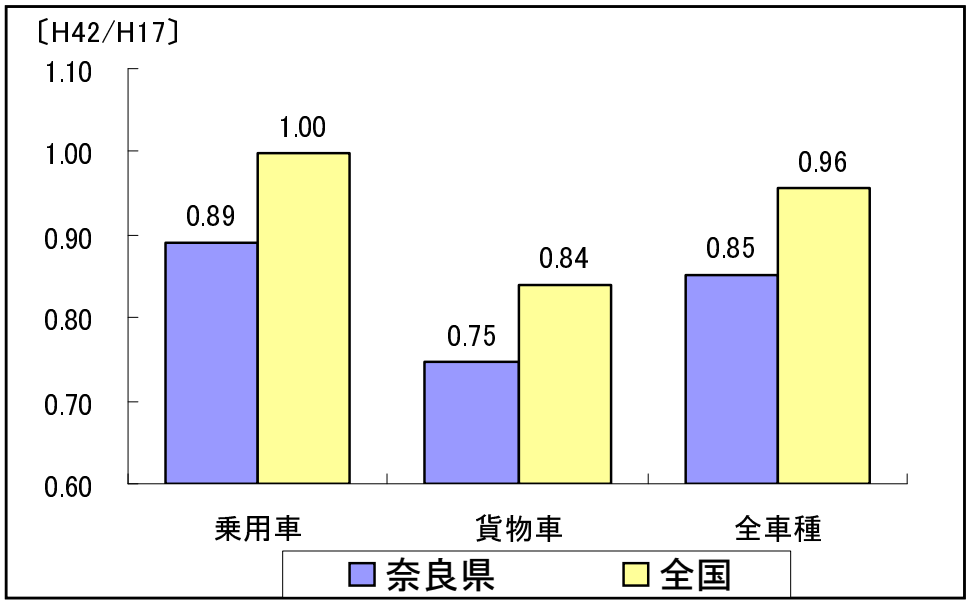


図　県内車種別の発生集中交通量の変化　（H17→H42）

資料）新たな将来OD表（国土交通省提供資料）より作成

6.奈良県の将来交通の流動

奈良県の将来交通の流動

○ 隣接府県間の発生集中交通量は、奈良－京都、奈良－和歌山間で約1割増加すると推計されているが、奈良－大阪間、奈良－三重間では1割以上減少すると推計されている。

○ 奈良県内内の発生集中交通量も、15．8%減少すると推計されている。

（単位：TE）

京都府

奈良－京都	発生集中量
H17センサス	64，811
H42推計値	72，963
H42－H17	＋8，152 ＋12．6%

奈良県

奈良県内	発生集中量
H17センサス	2，699，296
H42推計値	2，273，484
H42－H17	▲425，812 ▲15．8%

奈良－その他	発生集中量
H17センサス	29，743
H42推計値	28，874
H42－H17	▲869 ▲2．9%

大阪府

奈良－大阪	発生集中量
H17センサス	139，847
H42推計値	123，796
H42－H17	▲16，051 ▲11．5%

三重県

奈良－三重	発生集中量
H17センサス	32，750
H42推計値	27，466
H42－H17	▲5，284 ▲16．1%

和歌山県

奈良－和歌山	発生集中量
H17センサス	14，936
H42推計値	16，179
H42－H17	＋1，243 ＋8．3%

資料）新たな将来OD表（国土交通省提供資料）より作成

6.奈良県の将来交通の流動

主な都市間の流動

○H42の奈良県の主な都市間の流動の変化をみると、H17と比較しておよそ8割から9割に減少している。
○H42の交通量（走行台キロ）は、H17と比較して、約2割弱減少すると推計される。

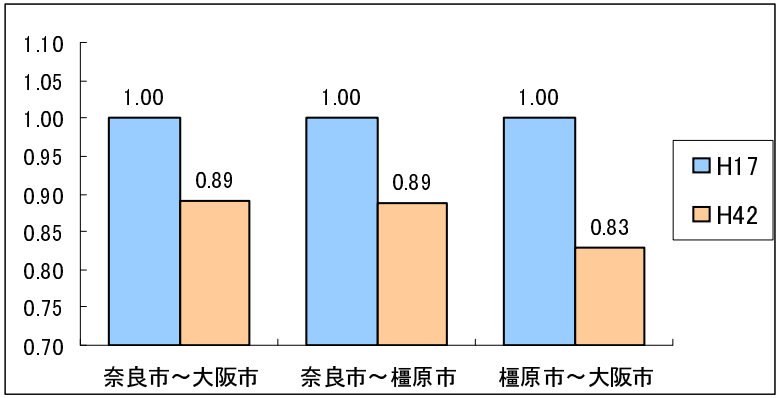


図　主な都市間の流動の変化（H17→H42）

資料）新たな将来OD表
（国土交通省提供資料）より作成

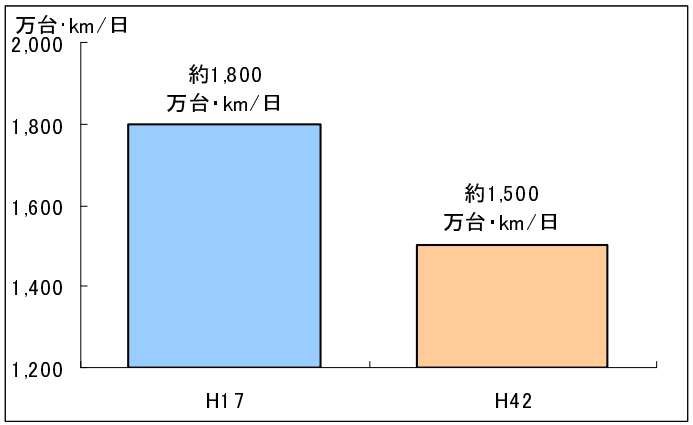


図　奈良県における将来交通量（万台・km/日）

資料）県の将来交通量推計結果より

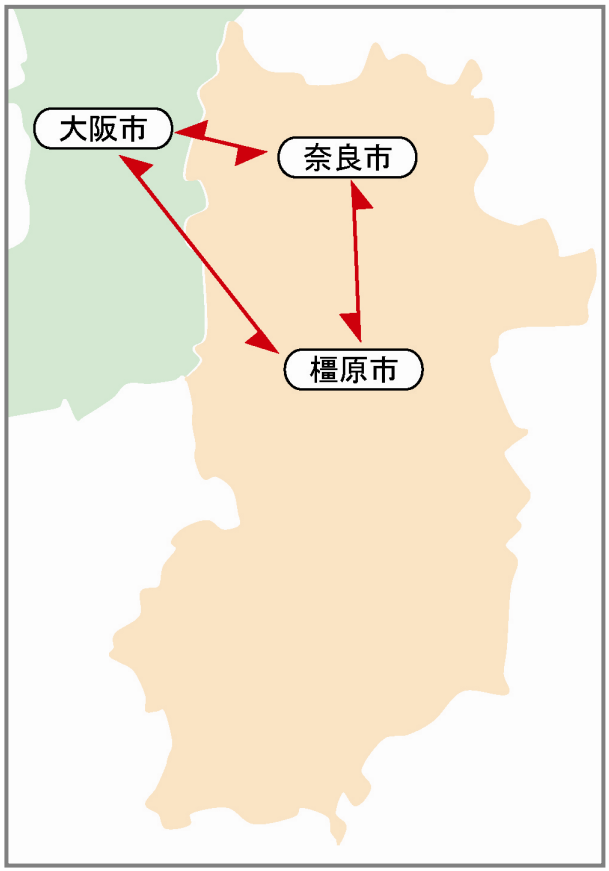


図　主な都市間概略図

7.将来交通量の減少の要因

奈良県の発生集中交通量の減少の要因

○ 奈良県のH42発生集中交通量は、全国平均と比較して、大幅に減少するものとなっているが、これは、高齢化率が高く、さらに、出生率が低いこと等により、奈良県の常住人口が全国平均を大幅に上回って減少すると推計されているためと捉えることができる。

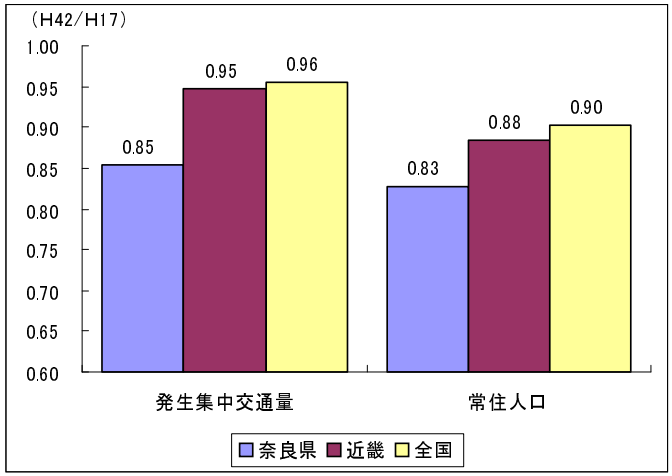


図　奈良県と近畿における将来的な発生集中交通量・常住人口の変化(H17→H42)

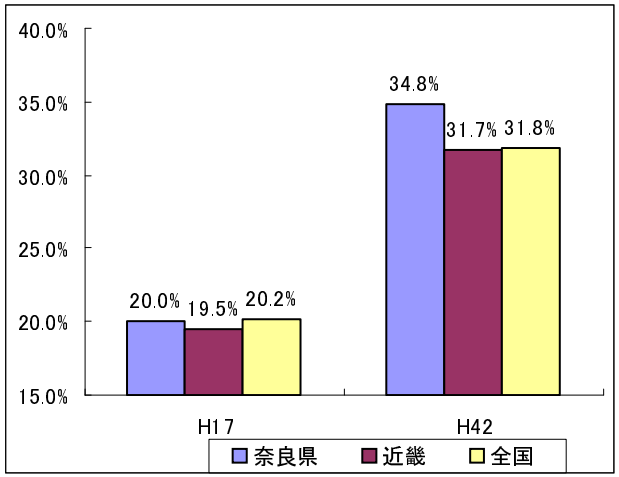


図　奈良県と近畿における高齢化率の変化(H17→H42)

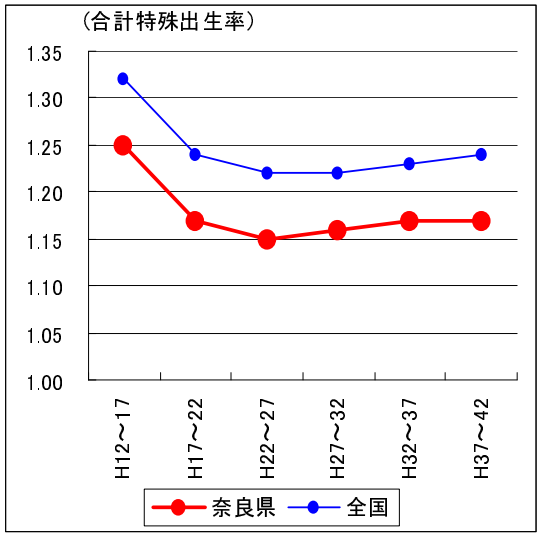


図　奈良県と全国における出生率の変化(H17→H42)

資料)国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口データベース」

7.将来交通量の減少の要因

奈良県の発生集中交通量の減少の要因

○ 奈良県のH42における貨物車類の発生集中交通量は、近畿平均と比較して、大幅に減少するものとなっているが、これは、経済活動の中心を担う生産年齢人口が近畿平均を大幅に上回って減少するなど、将来的な経済活動の低下が反映されているためと捉えることができる。

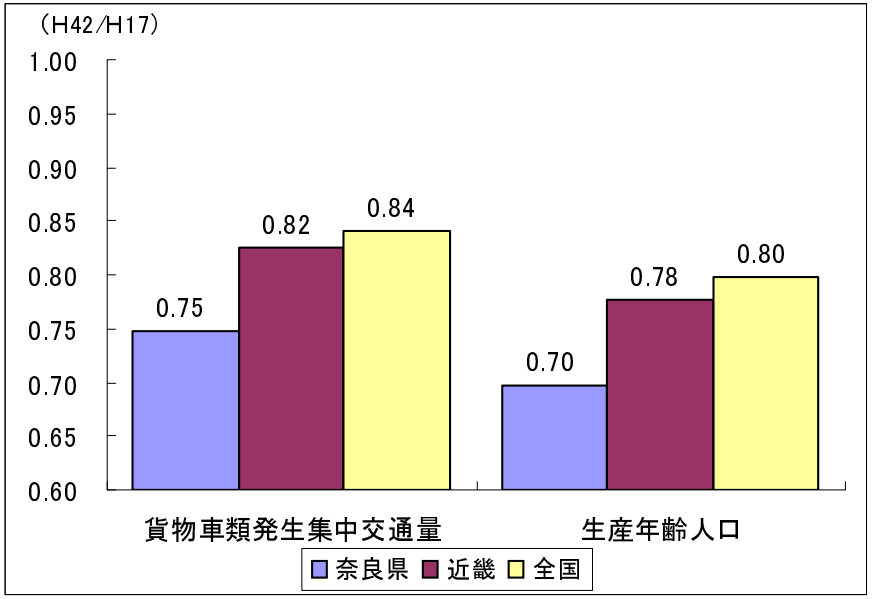


図　奈良県と近畿における将来的な貨物車類発生集中交通量及び生産年齢人口の変化（H17→H42）

資料）国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口データベース」

※貨物車類の発生集中交通量減少の主な要因
- ・生産年齢人口の減少
- ・GDP伸び率の鈍化
- ・人口の減少（軽貨物車）
- ・開発プロジェクトが相対的に少ない　等

8.検討方針

交通量推計の流れ

○ 将来ODを確定

平成17年度と平成42年度のOD表をベースとする。OD表はBゾーン※1で作成されているが、小学校の学区レベルであるCゾーン※1の程度にまで分割する。
Cゾーンに分割後の発生集中ODの算出に当たっては簡便法を使用する。

↓

○ 配分モデルを確定

配分モデルについては、これまでの実績が多く、一般的に用いられている分割配分を使用する。
分割配分を行うに当たって、分割回数、割合については2割ずつの配分で、5回分割を行う。

↓

○ 配分に係る諸条件を設定

有料道路の料金設定、速度設定、車線数、有料道路から一般道路への転換率式をそれぞれ設定する。
一般道のQ-V条件※2を設定する。

↓

○ 現況配分を実施

平成17年度に供用されている道路のうち、一般県道以上の道路及び主要な市町村道、広域農道を対象に道路ネットワークを作成する。
配分結果の妥当性については、相関係数を算出すると共に、主な路線におけるセンサス交通量との乖離を確認することにより検証する。

↓

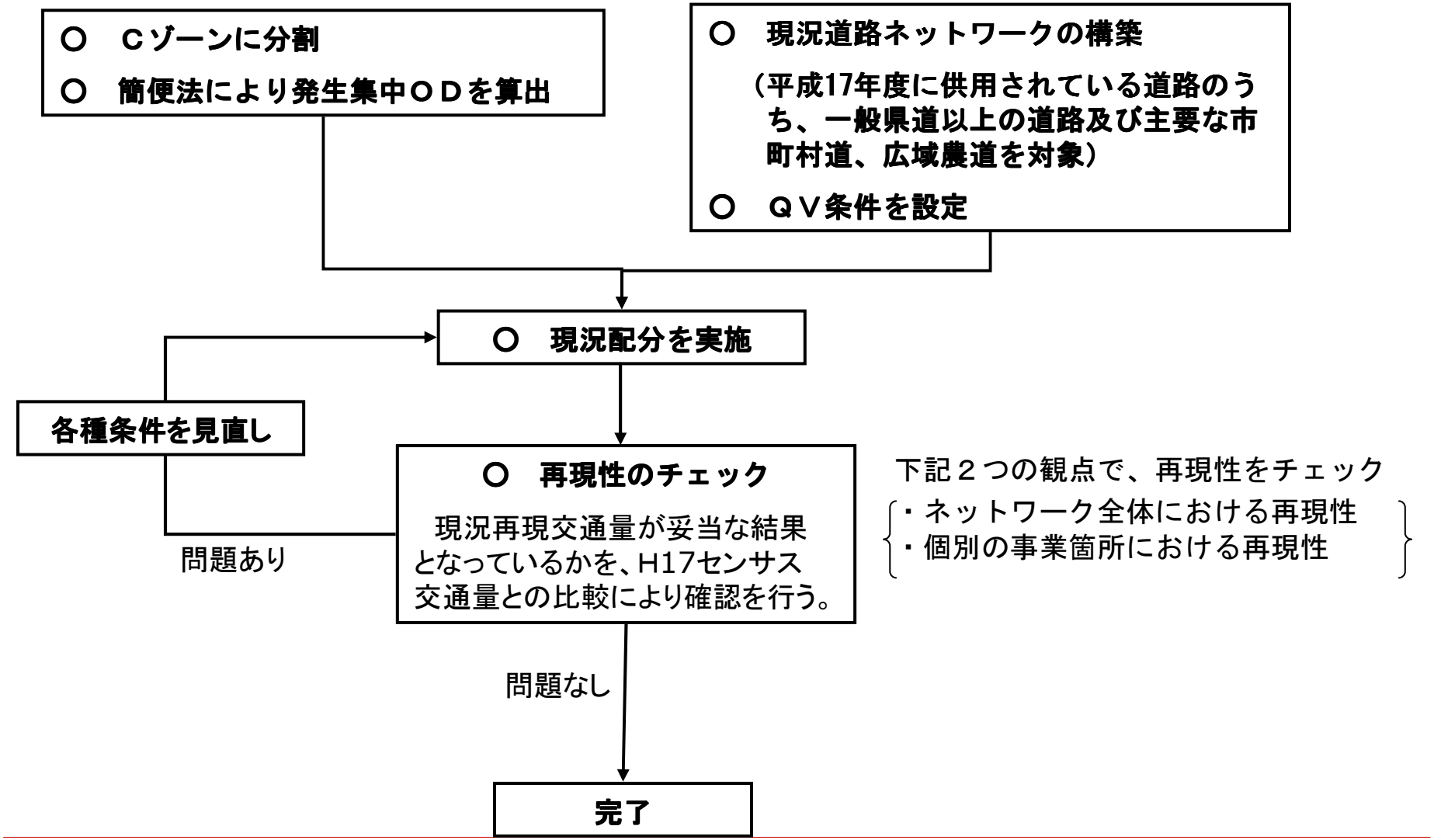
○ 将来の配分を実施

ステップ1のネットワークでの配分の結果、交通量が交通容量を超えている区間を補完する都市計画道路を加えたステップ2のネットワークで再度配分作業を行う。

※1：道路交通センサスの自動車OD調査（起終点調査）における起終点のゾーンを示す。Bゾーンは、市町村程度の大きさに相当し、Cゾーンは小学校区程度の大きさに相当する。
※2：交通量を変数とした速度の関数で表したものである。交通量配分を実施するときに、分割配分毎に交通量による速度の低下を計算し、最短所要時間となるルートを探索するが、この交通量と速度の関係をルート探索に反映させるため、各道路（区間）に対しそれぞれ道路規格、車線数、沿道条件等に応じ、QV式を設定している。

９.現況再現

現況配分の確認フローについて



9.現況再現

現況再現の結果

○ネットワーク全体（県内全体）の再現性の確認を、相関係数と府県間断面交通量により評価する。

○奈良県内における交通量配分による交通量とセンサス交通量の相関係数は、0.94以上を確保できており、ネットワーク全体として高い再現性を確保できていると考えられる。

○府県間の断面交通量は、概ね1割以内、県全体で＋2.5%となっており、再現性は確保されていると考えられる。

＜表＞　府県間における断面レベルの交通量の差異の確認

	①配分結果（台/日）	②センサス交通量（台/日）	③＝①＋②（台/日）	③／②
和歌山県境断面	33,850	31,874	1,976	＋6.2%
三重県境断面	94,600	83,914	10,686	＋12.7%
京都府境断面	88,436	93,848	-5,412	▲5.8%
大阪府境断面	294,438	287,213	7,225	＋2.5%
断面合計	511,324	496,849	14,475	＋2.9%

9.現況再現

現況再現の結果

国管理道路

対象路線		整備区間	並行路線	H17センサス 100台/日	再現値 100台/日	再現値 /センサス	再現値-センサス (100台日)
①	一般国道24号	大和北道路		454	452	100%	-2
②	一般国道24号	大和御所道路　大和区間		153	155	101%	2
③	一般国道25号	名阪国道　奈良市小倉町		582	592	102%	10

県管理道路

対象路線		整備区間	並行路線	①H17センサス 100台/日	②再現値 100台/日	再現値 /センサス	再現値-センサス (100台日)
①	一般国道308号	宝来町～三条大路5丁目　大宮道路		665	652	98%	-13
②	一般国道308号	三条大路5丁目～三条大路2丁目　三条道路		183	189	103%	6
③	枚方大和郡山線	中町～石木町　石木工区		54	71	131%	17
④	(都)城廻り線	北郡山町～天理町		151	182	121%	31
⑤	一般国道168号	小平尾町～小瀬町　小平尾バイパス		151	156	103%	5
⑥	椿井王寺線	北信貴ヶ丘1丁目～三室1丁目		140	133	95%	-7
⑦	(都)中和幹線	西真美1丁目～北今市5丁目　下田工区	国道165号	162	166	102%	4
⑧	一般国道168号	北今市～畠田4丁目　香芝王寺道路		209	195	93%	-14
⑨	(都)奈良西幹線	高～北今市5丁目		168	193	115%	25
⑩	(都)中和幹線	金屋～三輪　桜井東区工	国道165号	178	180	101%	2
⑪	一般国道165号	慈恩寺～黒崎　脇本道路		178	180	101%	2
⑫	一般国道169号	兵庫～清水谷　高取バイパス		228	224	98%	-4
⑬	一般国道369号	自明～高井　高井拡幅		20	21	105%	1
⑭	一般国道168号	大塔町宇井～大塔町小代　辻堂バイパス		28	27	96%	-1

10.将来交通量推計

1）将来予測の方法

○将来交通量は、「奈良の今後5ヵ年の道づくり重点戦略」等を踏まえ、将来道路ネットワークを設定したうえで、国による将来交通量データ（OD交通量；地域間の交通量）に基づき路線別の交通量の推計を行った。
○そのうえで、将来的に交通量の観点から課題のある箇所を把握し、その対応を図ったネットワークで再推計を行った。

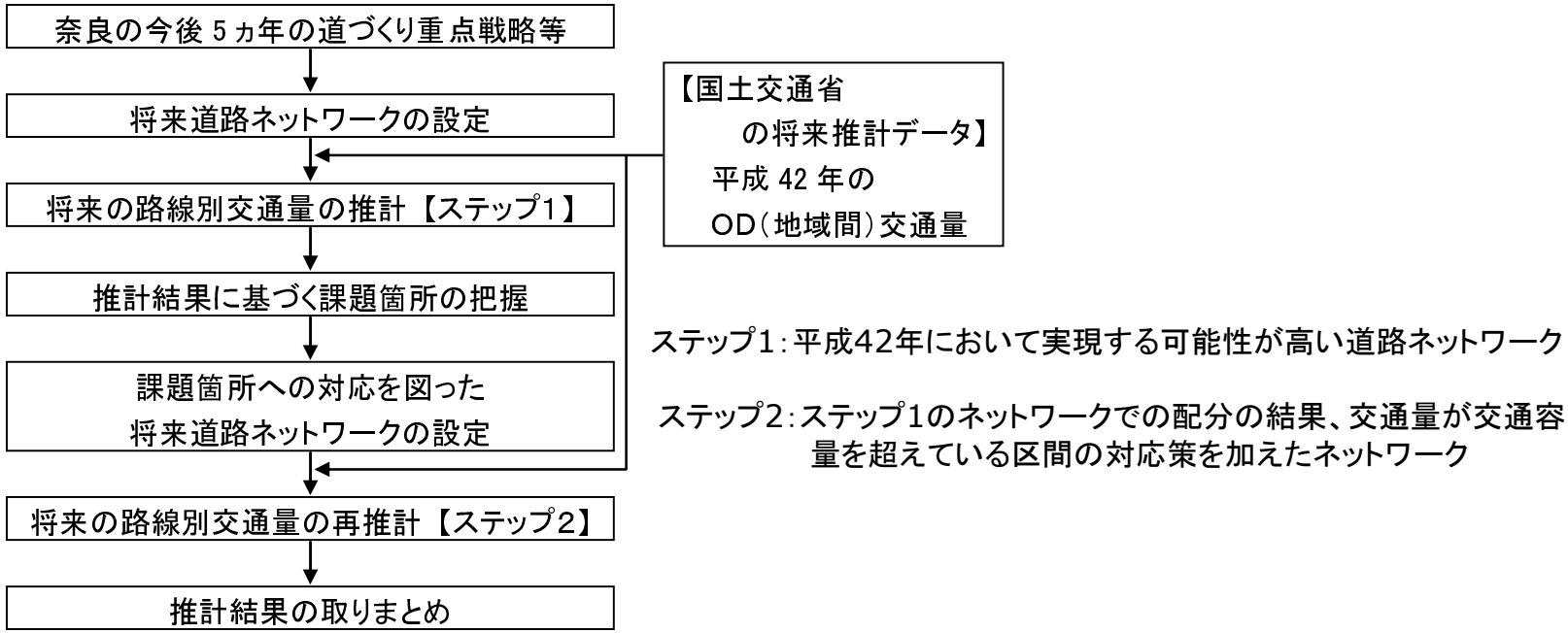


図　奈良県における将来交通量推計の方法

10.将来交通量推計

２)将来道路ネットワークの考え方

将来配分ステップ１　：　平成42年において実現する可能性が高い道路ネットワーク

〔現況道路網（自動車専用道路、国道、県道、主要な市町村道、広域農道）〕

＋〔直轄国道の事業中箇所等〕

＋〔道づくり重点戦略で重点的に取り組むと宣言した幹線道路の事業中箇所〕

＋〔道づくり重点戦略で重点的に取り組むと宣言した幹線道路の新規事業化予定箇所〕

将来配分ステップ２　：　未着手の都市計画道路を加えた道路ネットワーク

〔ステップ１のネットワーク〕

＋〔　ステップ1のネットワークでの配分の結果、交通量が交通容量を超えている区間の対応策を加えたネットワーク〕

10.将来交通量推計

3)主要な幹線道路

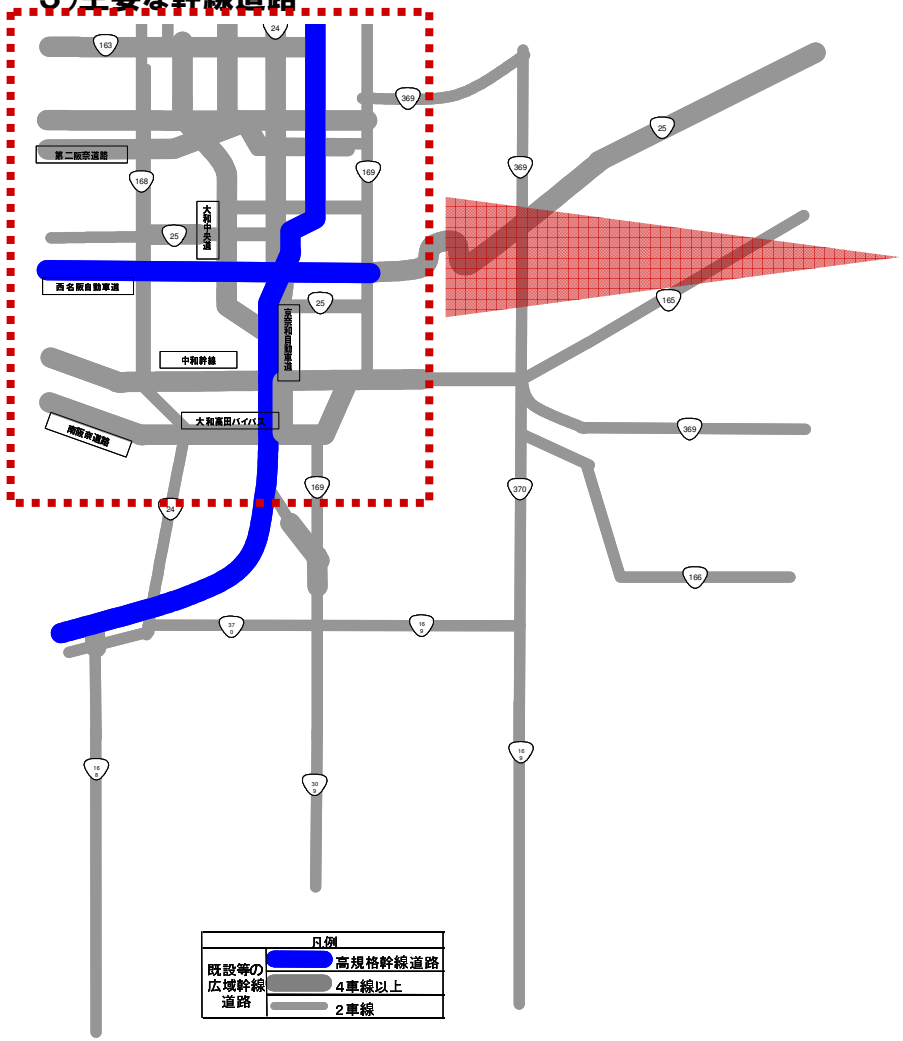


図　県全域図

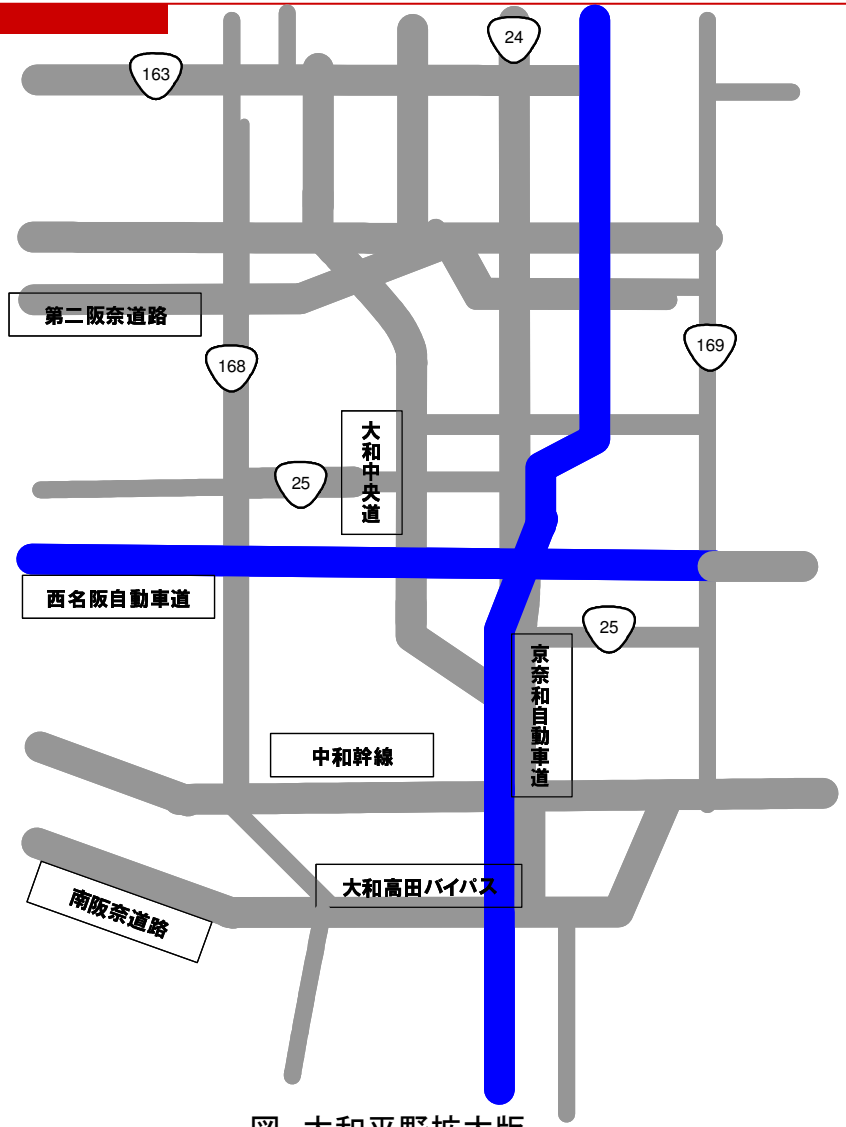


図　大和平野拡大版

10.将来交通量推計

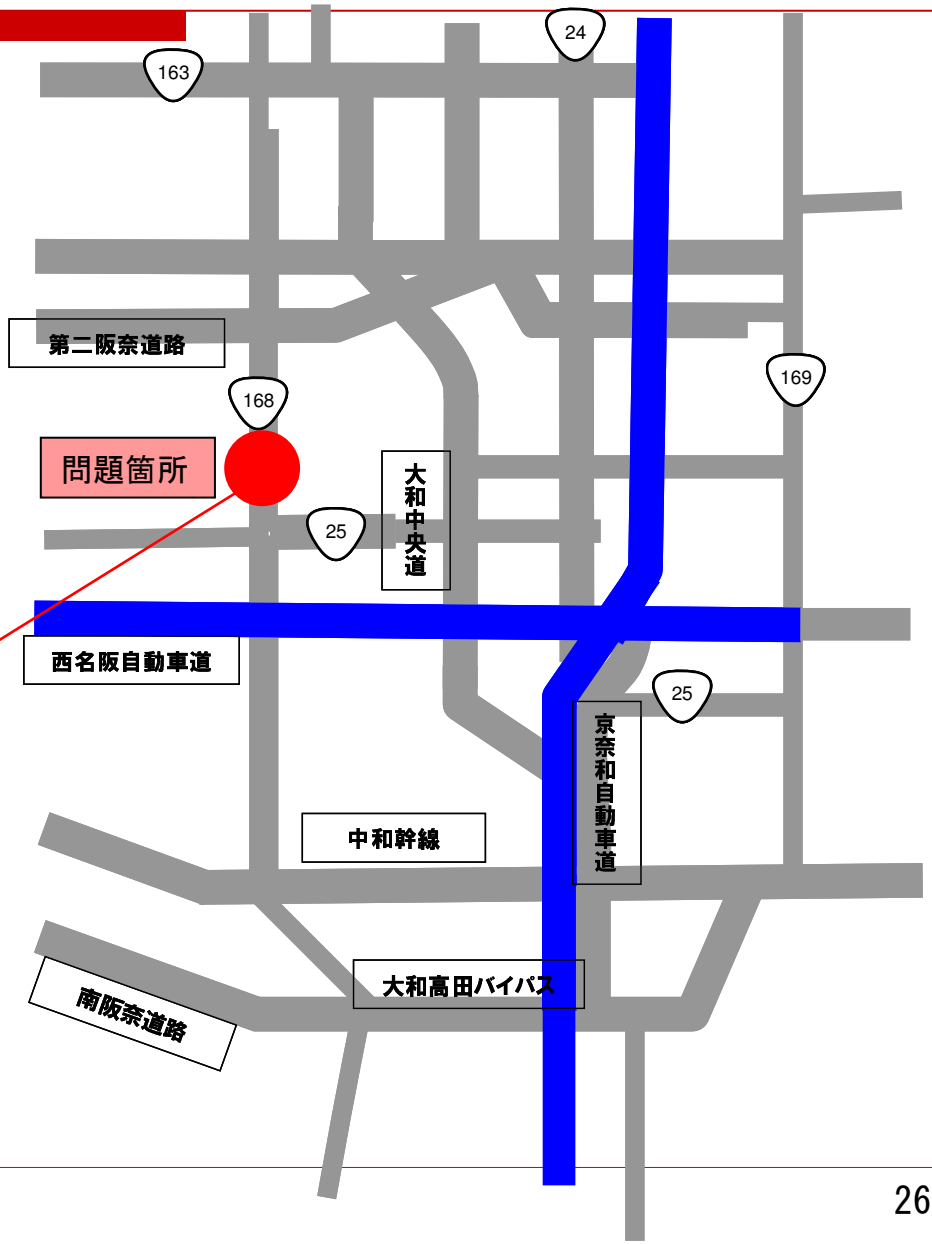
4)ステップ1の課題

○交通処理における問題・課題

・国道168号(平群町周辺)において、交通容量確保の観点から道路整備が必要である。

→交通容量の確保を行うため、国道168号の椿井～平等寺交差点間において4車線化を図るネットワークをステップ2とする。

交通量:20,500台/日
混雑度:1.27



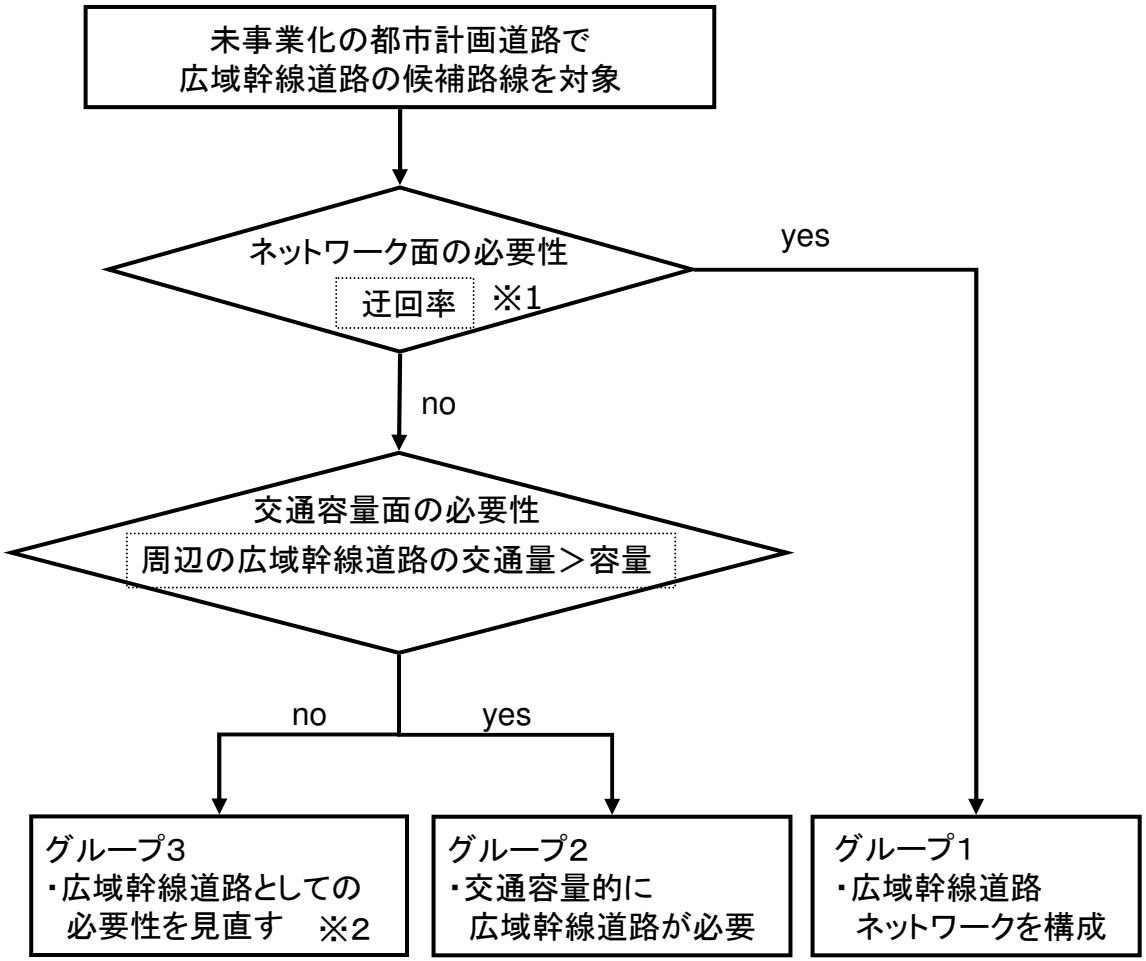
10.将来交通量推計

5)ステップ2の結果(主な事業箇所)

番号	路線名	整備区間	並行路線	現況値 : ① (H17センサス値) 〔100台/日〕	将来推計値 : ② (ステップ2) 〔100台/日〕	交通量の変化 率(②/①) (%)	交通量の変化 台数(②－①) 〔100台/日〕
①	一般国道308号	宝来町～三条大路5丁目 大宮道路		665	692	104%	27
②	一般国道308号	三条大路5丁目～三条大路2丁目 三条道路		188	281	149%	93
③	(都)三条菅原線	四条大路1丁目		183	209	114%	26
④	(都)大森高畑線外1線	四条大路1丁目～三条大宮町		183	204	111%	21
⑤	枚方大和郡山線	中町～石木町 石木工区		54	227	420%	173
⑥	枚方大和郡山線	高山町～上町 上芝工区		121	259	214%	138
⑦	一般国道168号	小平尾町～小瀬町 小平尾バイパス	国道168号(旧道)	151	198(+127)	215%	174
⑧	一般国道168号	椿井～小平尾町 上庄バイパス	国道168号(旧道)	151	198(+6)	135%	53
⑨	椿井王寺線	北信貴ヶ丘1丁目～三室1丁目		140	105	75%	-35
⑩	(都)中和幹線	西真美1丁目～北今市5丁目 下田工区	国道165号	162	229(+36)	164%	103
⑪	一般国道168号	北今市～畠田4丁目 香芝王寺道路		209	244	117%	35
⑫	(都)奈良西幹線	高～北今市5丁目	国道168号	168	133(+148)	167%	113
⑬	一般国道168号	畠田4丁目～本町1丁目 王寺道路		140	200	143%	60
⑭	(都)中和幹線	金屋～三輪 桜井東区工	国道165号	178	221(+35)	144%	78
⑮	一般国道165号	慈恩寺～黒崎 脇本道路		178	210	118%	32
⑯	一般国道169号	兵庫～清水谷 高取バイパス	国道169号(旧道)	228	149(+68)	95%	-11
⑰	一般国道369号	自明～高井 高井拡幅		20	26	130%	6
⑱	一般国道309号	丹生 丹生バイパス		22	43	195%	21
⑲	一般国道168号	大塔町宇井～大塔町小代 辻堂バイパス		28	27	96%	-1

注:( )はバイパスの現況部の将来交通量

11. 将来交通量推計を受けての今後の取り組み



※1：迂回率とは、候補路線をネットワークに組み込まない場合に、道路利用者に迂回を強いる距離と候補路線の延長との比率。

※2：候補路線周辺の広域幹線道路の将来交通量が、当該路線の交通容量を下回っており、広域幹線道路としての必要性を見直す都市計画道路。なお、見直しに際しては、沿線自治体のまちづくり計画との調整などを行い、防災上のリダンダンシーや歩行者の安全確保などの観点から2車線以下の生活幹線道路としての必要性の有無を整理することになる。