

# Kashiba City

## Road Development Plan



香芝市街路整備計画

令和7年3月



香芝市  
Kashiba City



## 香芝市街路整備計画の策定に寄せて

香芝市長

三橋 和史



本市は、奈良県北西部に位置し、自然豊かな住環境と大阪都心部への交通の利便性の良さなどから、主に住宅都市として発展してきました。しかし、令和2年度（2020年度）まで増加していた人口は令和3年度（2021年度）以降、減少傾向を示しており、国立社会保障・人口問題研究所による地域別将来推計人口（令和5年推計）でも今後も減少傾向が続くという見通しが示されるなど、本市は、まちづくりに関して重要な局面に立っているといえます。

本市における道路網は、主要な幹線道路である西名阪自動車道、国道165号及び中和幹線（奈良県道105号）を東西軸、国道168号を南北軸として形成されております。これまで本市では、これらの幹線道路をネットワーク化するため、都市計画道路事業を土地区画整理事業等と併せて施行し、また、平成27年度においては香芝市街路整備プログラムの策定により具体的な事業着手時期を示すなどして都市計画道路の整備に全力で取り組んでまいりましたが、事業の完成には長期間を要することも多く、その計画延長のうち、約45%が未整備のまま残されております。

都市計画道路整備事業により、利便性の向上だけでなく、地域の価値向上や地域産業の活性化、鉄道駅等との交通結節機能の強化、災害対策の強化など、都市の発展と市民の生活に資する様々な効果が期待できます。また、本市としては、未来を見据え、主に周辺地域からの流入による人口の増加を図り、あらゆる世代から選ばれる街として発展していくことを目指しており、都市基盤及び生活基盤を強化する観点からも、同事業に一層取り組んでいく必要があります。

こうした中で、都市計画道路整備事業について、優先すべき区間や事業着手時期の目安を分かりやすく明示し、計画的かつ効率的に施行するため、香芝市街路整備計画を策定いたしました。特に、本計画において、早期着手路線と位置付けた路線については、可能な限り早期に事業を完了できるよう、今後おおむね5年以内での事業着手を目指して取り組んでまいります。引き続き、本市行政の推進に御理解と御協力を賜りますようお願い申し上げます。



# 目 次

<b>1</b>	<b>道路交通の現況と推計</b> .....	<b>1</b>
1.1	地域・道路交通現況の整理.....	1
1.1.1	地域現況の整理.....	1
1.1.2	道路現況の整理.....	13
1.1.3	交通現況の整理.....	21
1.2	地域の将来像.....	30
1.2.1	上位・関連計画の整理.....	30
1.2.2	将来人口.....	38
1.2.3	将来交通需要.....	41
1.3	道路整備に係る問題点・課題.....	48
<b>2</b>	<b>香芝市街路整備計画</b> .....	<b>50</b>
2.1	評価対象路線（区間）.....	50
2.2	計画検討の流れ.....	52
2.3	道路機能による評価.....	53
2.3.1	道路機能による評価項目の設定.....	54
2.3.2	評価対象路線（区間）における道路機能の設定.....	55
2.3.3	道路機能による評価.....	65
2.4	費用便益分析による評価.....	66
2.4.1	費用便益分析の手順・条件.....	67
2.4.2	概算事業費の算出・事業期間の設定.....	69
2.4.3	費用便益分析による評価.....	73
2.5	香芝市街路整備計画.....	74
2.5.1	早期着手路線（区間）の評価手順.....	74
2.5.2	香芝市街路整備計画.....	75



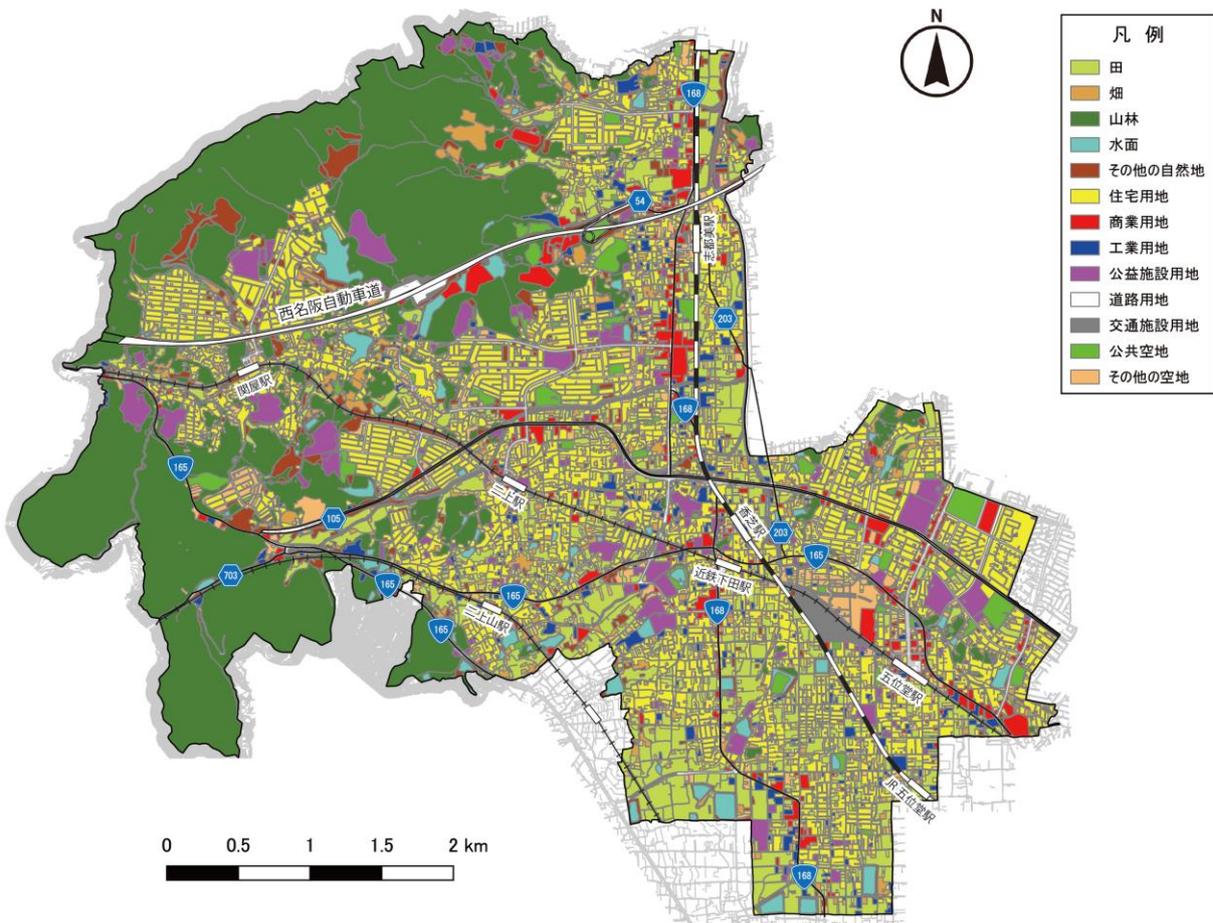
# 1 道路交通の現況と推計

## 1.1 地域・道路交通現況の整理

### 1.1.1 地域現況の整理

#### (1) 土地利用状況

- ・本市の土地利用は住宅用地による利用が多く、幹線道路沿線では、商業用地による利用が多い。
- ・近年は農地、山林が減少し、宅地等に転換されている。



資料：香芝市都市計画基礎調査（平成26年度（2014年度））

図 1.1 土地利用現況

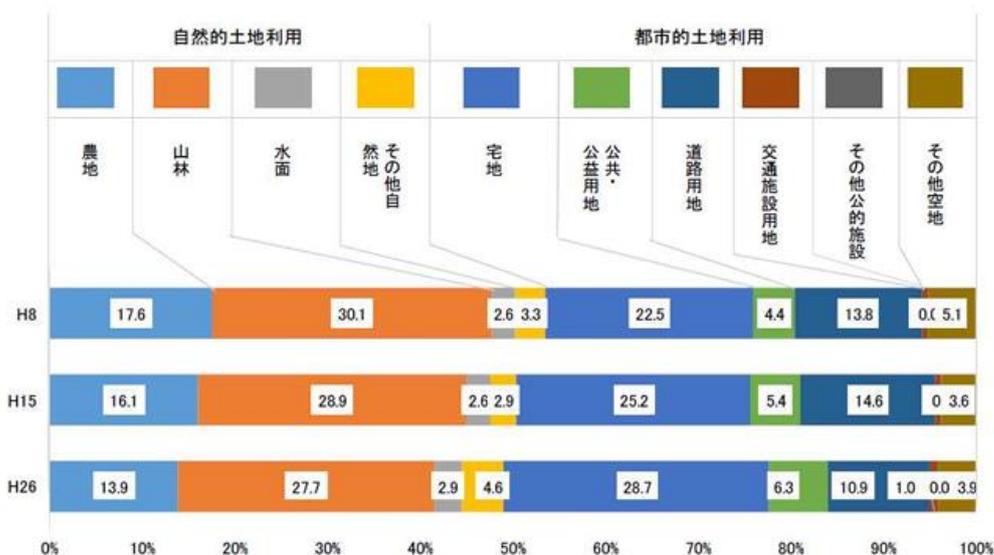
表 1.2 土地利用現況面積

			市街化区域		市街化調整区域		都市計画区域		
			面積 (ha)	割合 (%)	面積 (ha)	割合 (%)	面積 (ha)	割合 (%)	
土地利用	自然的土地利用	農地	田	97.8	7.9	145.2	12.3	243.0	10.0
			畑	50.2	4.0	43.7	3.7	93.9	3.9
			小計	148.0	11.9	188.9	16.0	336.9	13.9
		山林	93.0	7.5	577.1	48.9	670.1	27.7	
		水面	26.3	2.1	45.0	3.8	71.3	2.9	
		その他の自然地	46.4	3.7	65.5	5.6	111.9	4.6	
				313.6	25.2	876.6	74.3	1,190.2	49.1
	都市的土地利用	宅地	住宅用地	479.7	38.6	82.5	7.0	562.2	23.2
			商業	50.5	4.1	9.7	0.8	60.2	2.5
			1ha以上	15.3	1.2	6.4	0.5	21.6	0.9
			工業	33.6	2.7	13.7	1.2	47.3	2.0
			1ha以上	2.6	0.2	1.0	0.1	3.7	0.2
		小計	581.7	46.8	113.3	9.6	695.0	28.7	
		公益施設用地	57.9	4.7	44.8	3.8	102.7	4.2	
		道路用地	155.3	12.5	109.7	9.3	265.0	10.9	
		交通施設用地	19.9	1.6	5.3	0.5	25.2	1.0	
		公共空地	37.6	3.0	12.1	1.0	49.7	2.1	
		その他公的施設用地	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
		その他の空地	77.9	6.3	17.3	1.5	95.2	3.9	
小計		930.3	74.8	302.5	25.7	1,232.8	50.9		
合計	1,243.9	100.0	1,179.1	100.0	2,423.0	100.0			
可住地			882.6	71.0	889.3	75.4	1,771.9	73.1	
非可住地			361.3	29.0	289.8	24.6	651.1	26.9	

非可住地

- ① 水面、その他の自然地、公共、公益、道路、交通、その他の公益施設
- ② 1 ha以上の商業、工業施設

出典：香芝市都市計画基礎調査（平成26年度（2014年度））



土地利用の推移 (市全体) (調査年度：平成8 (1996)、15 (2003)、26 (2014) 年度)

出典：香芝市都市計画マスタープラン（平成29年度（2017年度））

## (2) 市街化区域・人口集中地区

- ・市街化区域は、住宅や商業、工業用地等として利用されている地域がおおむね設定されている。
- ・人口集中地区は、平成22年(2010年)から令和2年(2020年)にかけて上中地区や下田東地区、藤山地区、別所地区の各一部などが含まれるようになり、おおむね拡大傾向にある。

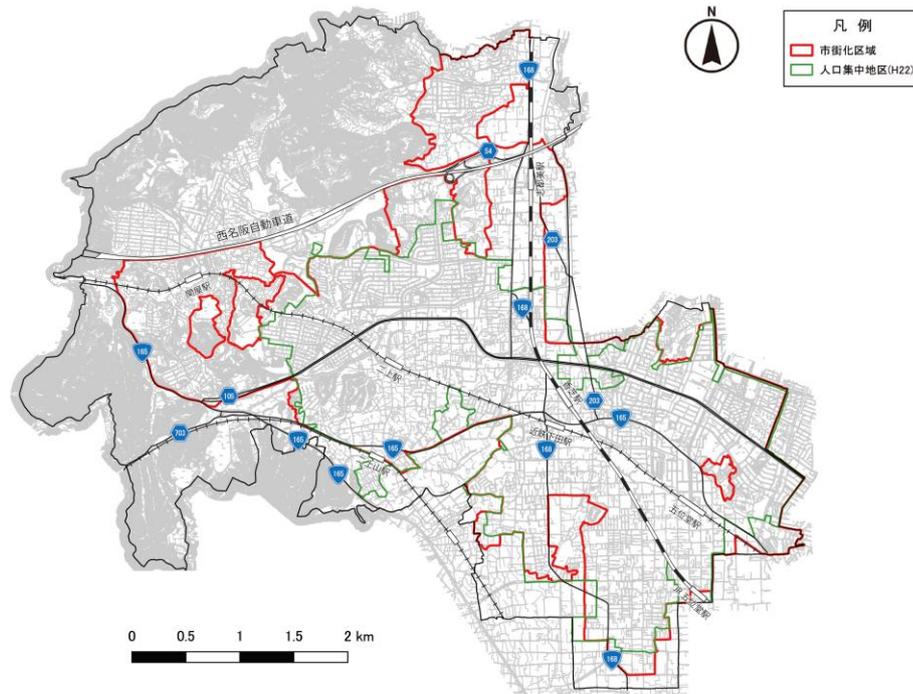


図 1.3 市街化区域・人口集中地区(平成22年(2010年))

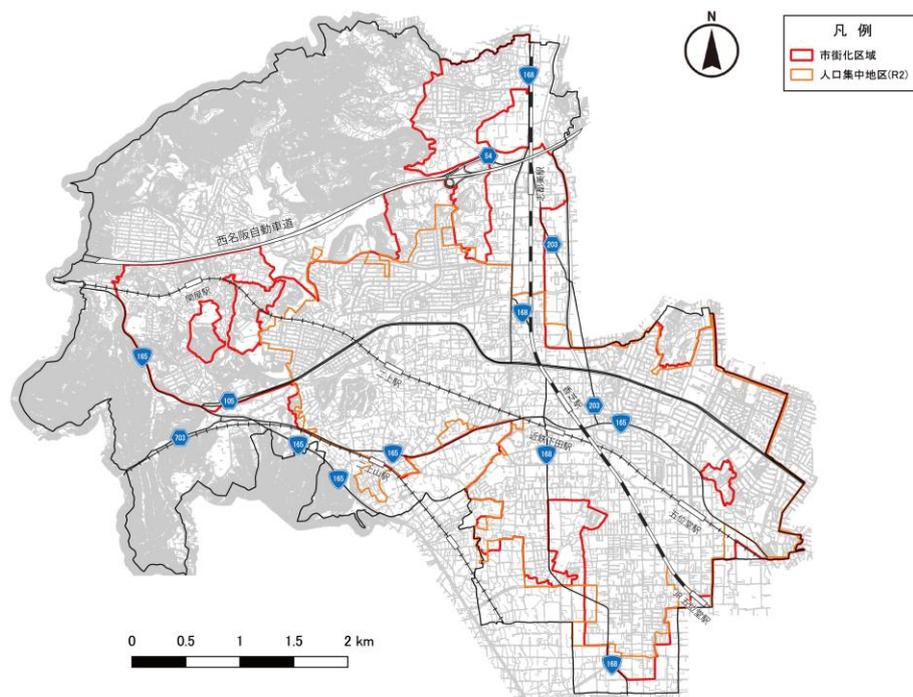


図 1.4 市街化区域・人口集中地区(令和2年(2020年))

(3) 用途地域

・ 多くは住居系地域となっているが、近鉄下田駅、五位堂駅等の鉄道駅及び国道168号沿線は商業・工業系地域となっている。

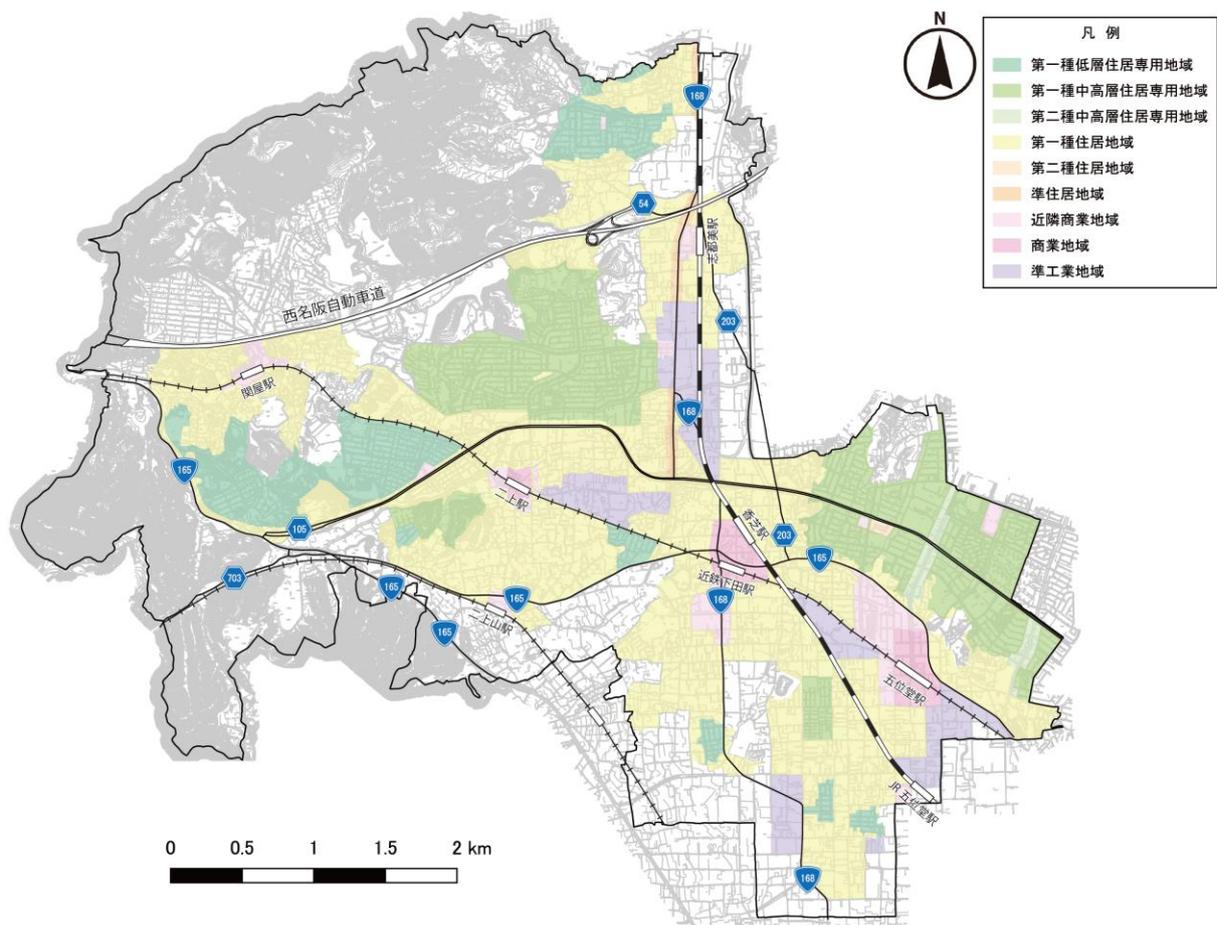


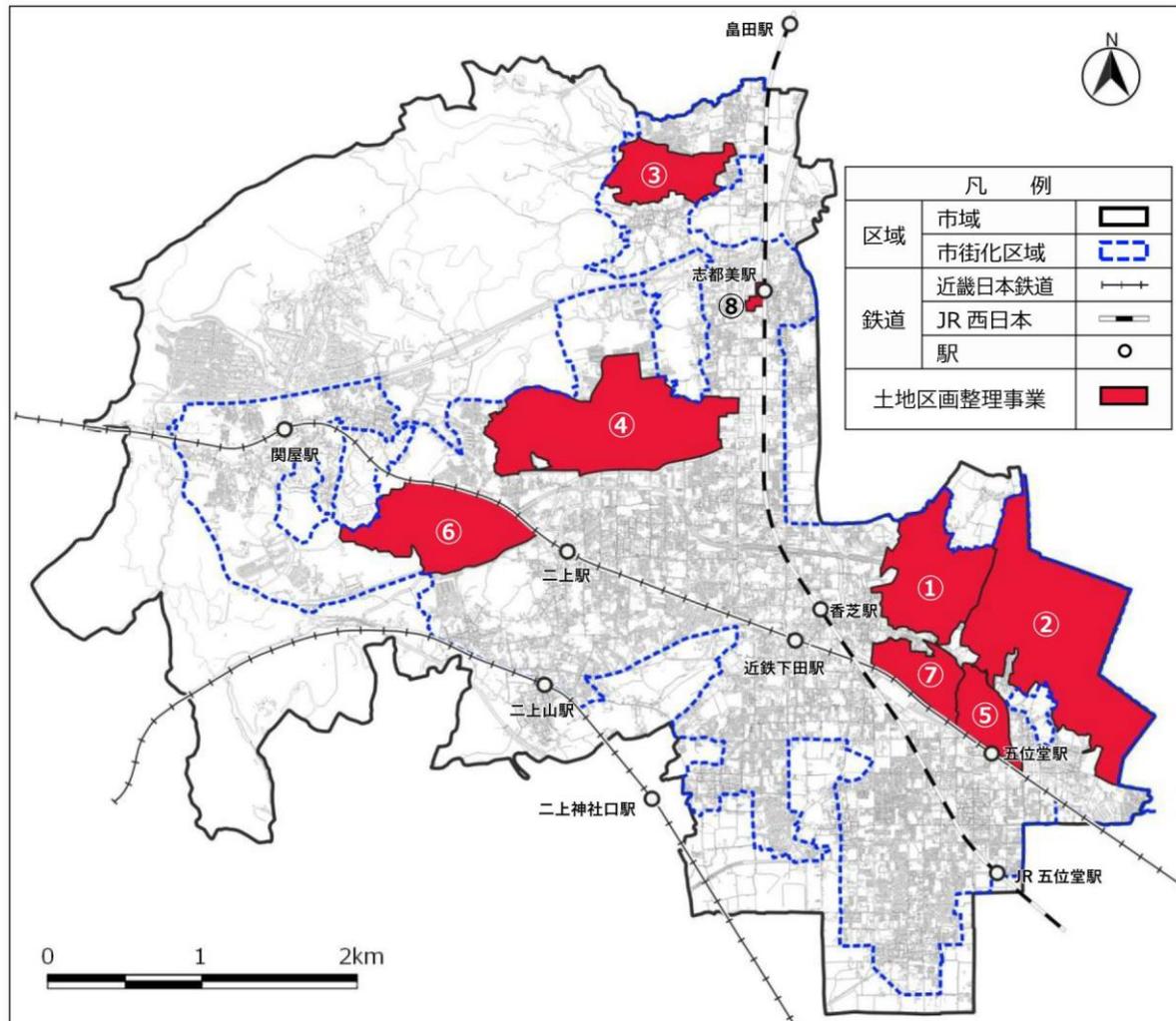
図 1.5 用途地域

表 1.6 用途地域別面積

用途地域	面積 (km <sup>2</sup> )
第一種低層住居専用地域	1.26
第一種中高層住居専用地域	2.75
第二種中高層住居専用地域	0.12
第一種住居地域	6.38
第二種住居地域	0.01
準住居地域	0.13
近隣商業地域	0.50
商業地域	0.32
準工業地域	0.97
全体	12.44

## (4) 市街地開発事業

- ・ 昭和40年(1965年)代後半から大規模な土地区画整理事業や民間開発等の市街地開発事業により、良好な住環境づくりが計画的に進められている。



No.	地区名	施行者	施行面積	施行期間
①	西真美ヶ丘地区	組合	42.3ha	昭和46年度(1971年度)～昭和54年度(1979年度)
②	真美ヶ丘地区	住都公団	297.6ha	昭和47年度(1972年度)～平成3年度(1991年度)
③	白鳳台地区	組合	23.4ha	昭和57年度(1982年度)～平成元年度(1989年度)
④	旭ヶ丘地区	組合	78.7ha	昭和58年度(1983年度)～平成19年度(2007年度)
⑤	五位堂駅前北地区	市	15.1ha	昭和60年度(1985年度)～平成10年度(1998年度)
⑥	高山台地区	組合	43.5ha	平成5年度(1993年度)～平成12年度(2000年度)
⑦	五位堂駅前北第二地区	市	17.6ha	平成12年度(2000年度)～平成27年度(2015年度)
⑧	志都美駅西地区	市	1.2ha	平成18年度(2006年度)～平成23年度(2011年度)

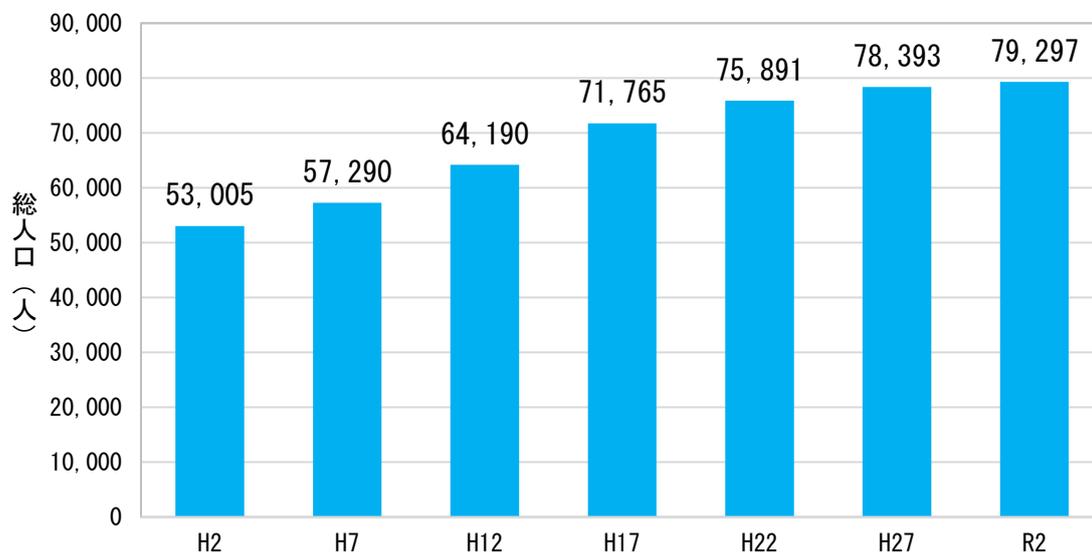
出典：香芝市立地適正化計画（令和6年度（2024年度））

図 1.7 土地区画整理事業の実施内容

(5) 人口

1) 総人口

・本市の総人口（令和2年（2020年））は約79,300人で、平成2年（1990年）の1.5倍となっている。

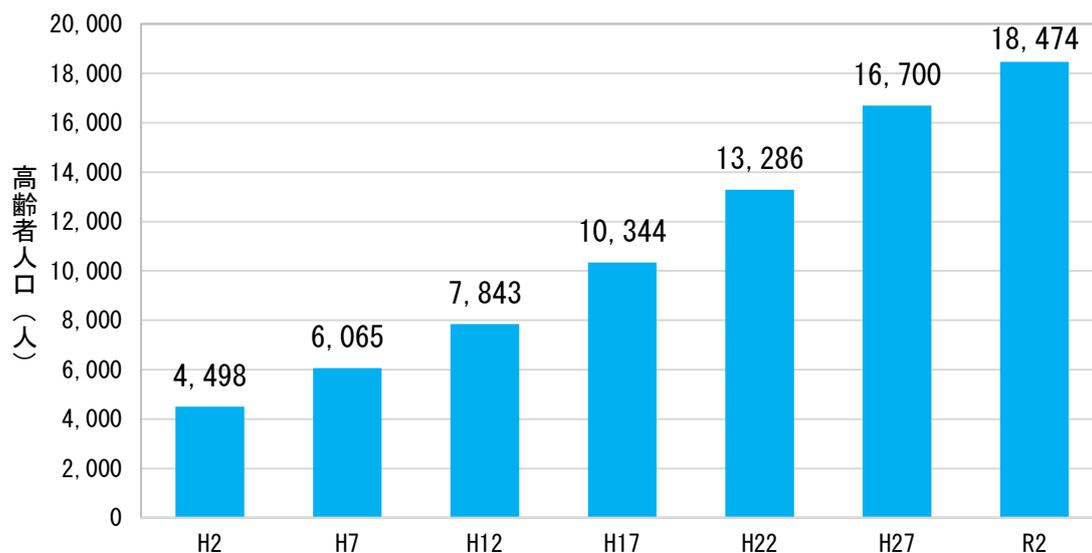


資料：住民基本台帳（各年9月末）

図 1.8 総人口の推移

2) 高齢者人口

・65歳以上の高齢者人口（令和2年（2020年））は約18,500人で、平成2年（1990年）の4.1倍となっている。

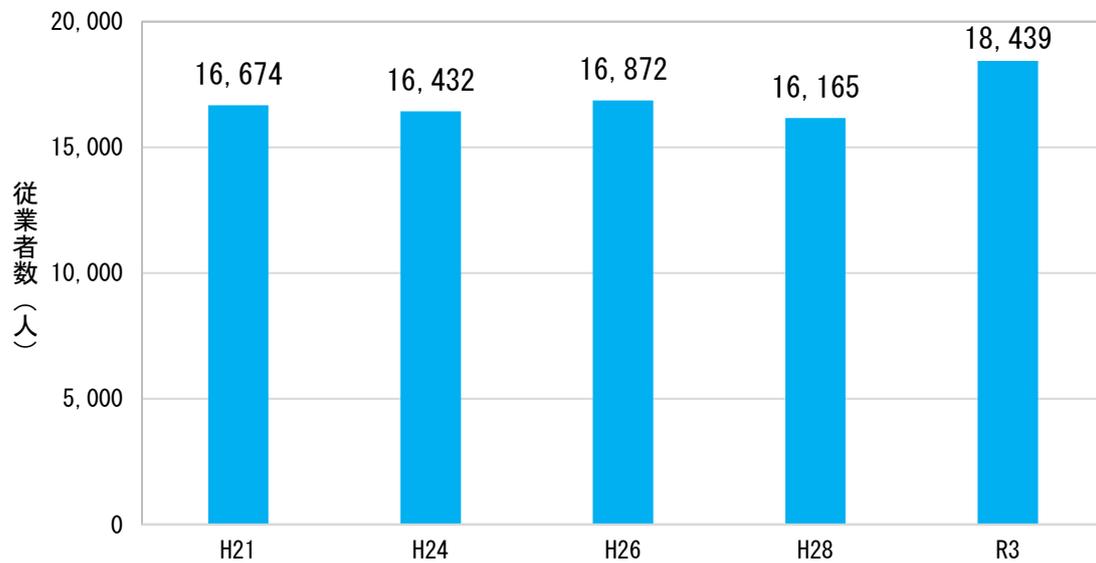


資料：住民基本台帳（各年9月末）

図 1.9 高齢者人口の推移

## 3) 従業者数

- ・本市の従業者数（令和3年（2021年））は約18,400人であり、これまでは横ばいで、平成28年（2016年）から令和3年（2021年）にかけては増加している。



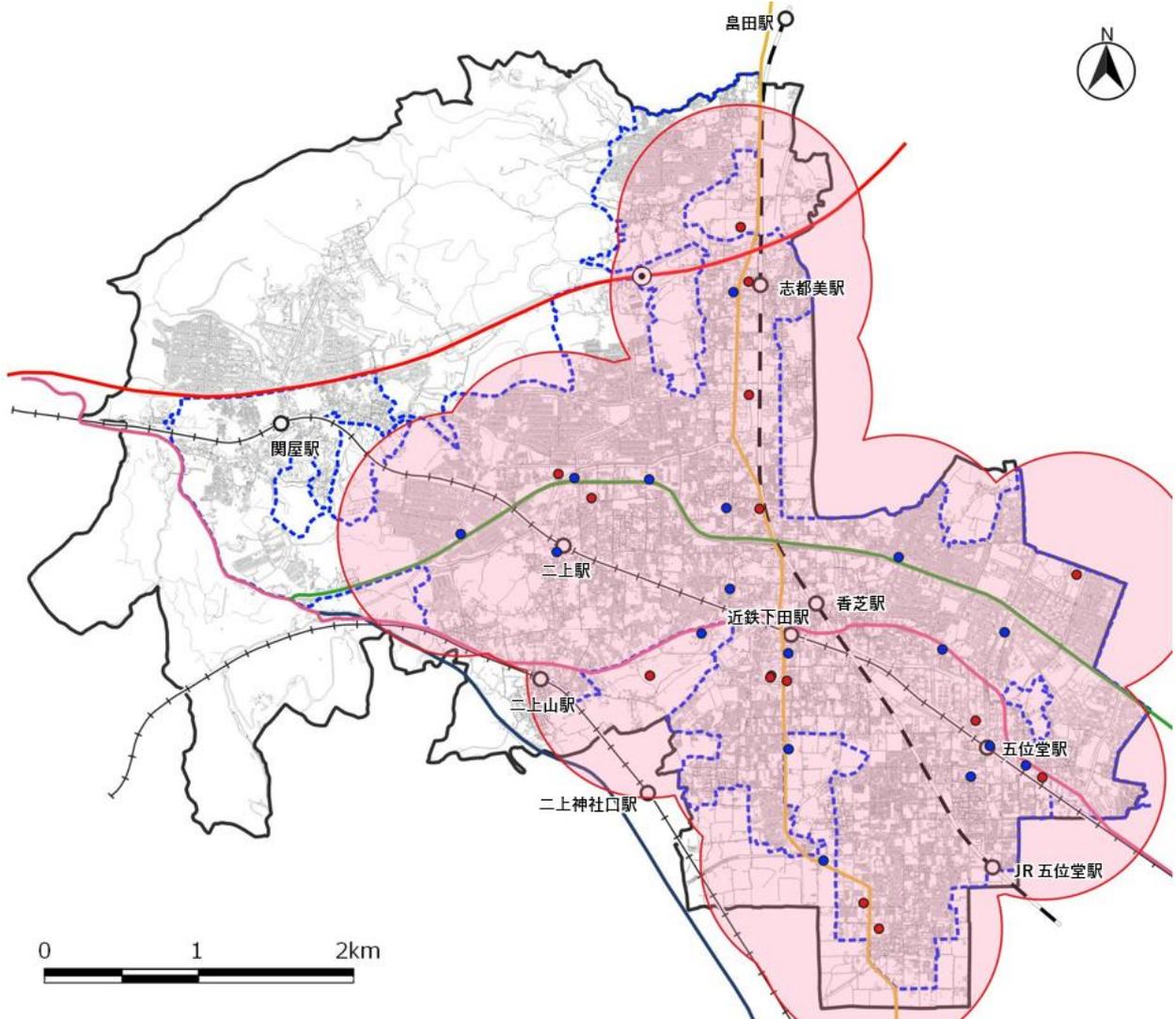
資料：経済センサス（各年）※公務を除く

図 1.10 従業者数の推移

(6) 主要施設の配置状況

1) 商業機能

- ・ 商業機能は、スーパーマーケットが15か所、コンビニエンスストアが17か所立地しており、国道165号や国道168号、県道中和幹線（県道105号）等の幹線道路沿道に多く立地している。
- ・ 商業機能から800m圏域に含まれる人口の割合は、総人口の約89.6%（市街化区域内人口の約94.2%）となっている。



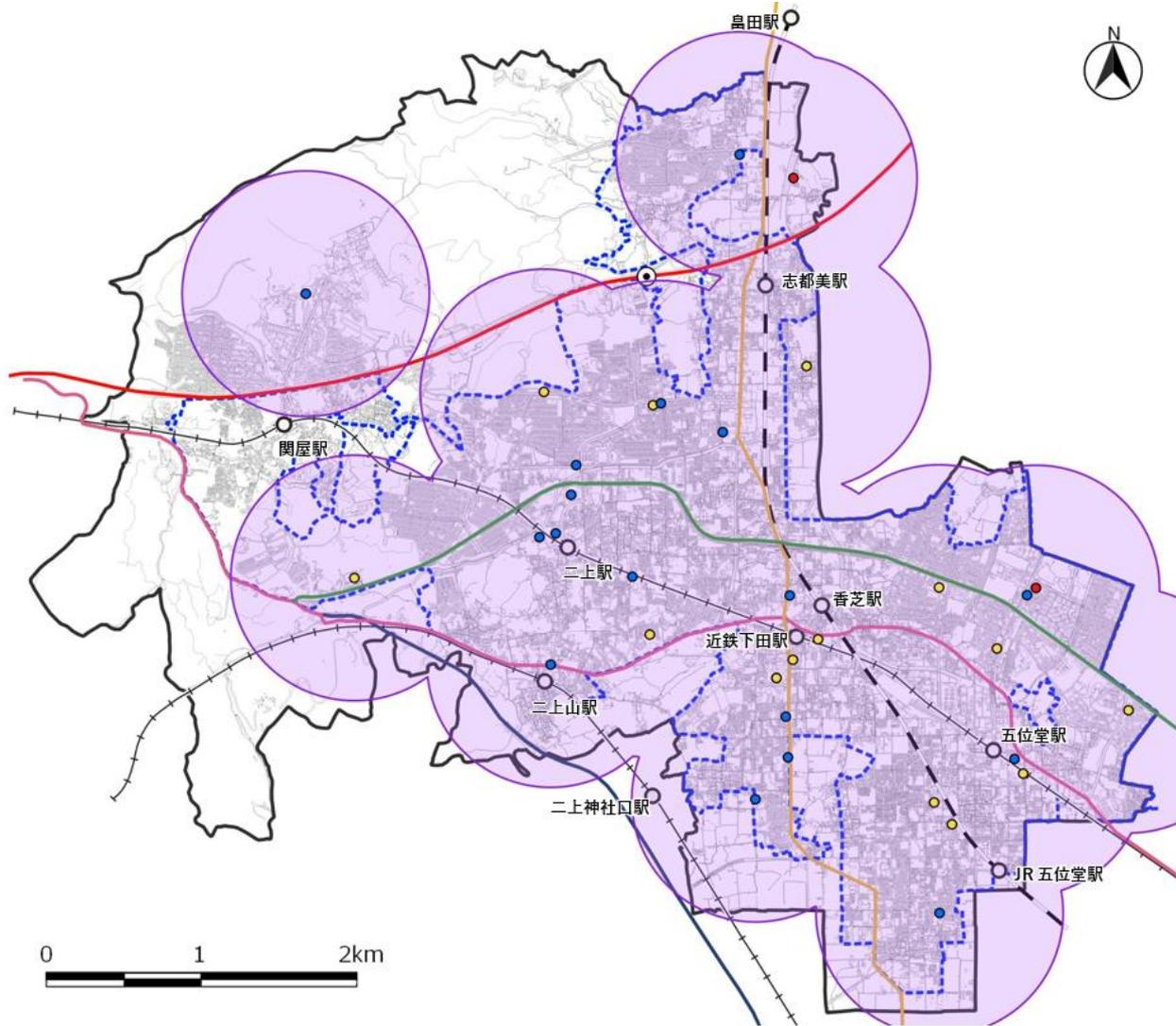
凡 例					
区域	市域		道路	IC	
	市街化区域			西名阪自動車道	
鉄道	近畿日本鉄道			国道165号	
	JR西日本			国道168号	
	駅			県道 中和幹線	
	商業機能	スーパーマーケット			県道 大和高田バイパス
	コンビニエンスストア				
圏域	商業機能800m圏域				

出典：香芝市立地適正化計画（令和6年度（2024年度））

図 1.1.1 商業機能の立地状況

2) 医療機能

- ・ 医療機能は、小児科又は内科を有する施設が33か所立地しており、二上駅北部や香芝駅・近鉄下田駅南部で多く立地している。
- ・ 医療機能から800m圏域に含まれる人口の割合は、総人口の約95.5%（市街化区域内人口の約96.9%）となっている。



		凡 例		
区域	市域			
	市街化区域			
鉄道	近畿日本鉄道			
	JR 西日本			
	駅			
医療機能	小児科			
	内科			
	内科・小児科			
圏域	医療機能800m圏域			
			道路	
			IC	
			西名阪自動車道	
			国道165号	
			国道168号	
			県道 中和幹線	
			県道 大和高田バイパス	

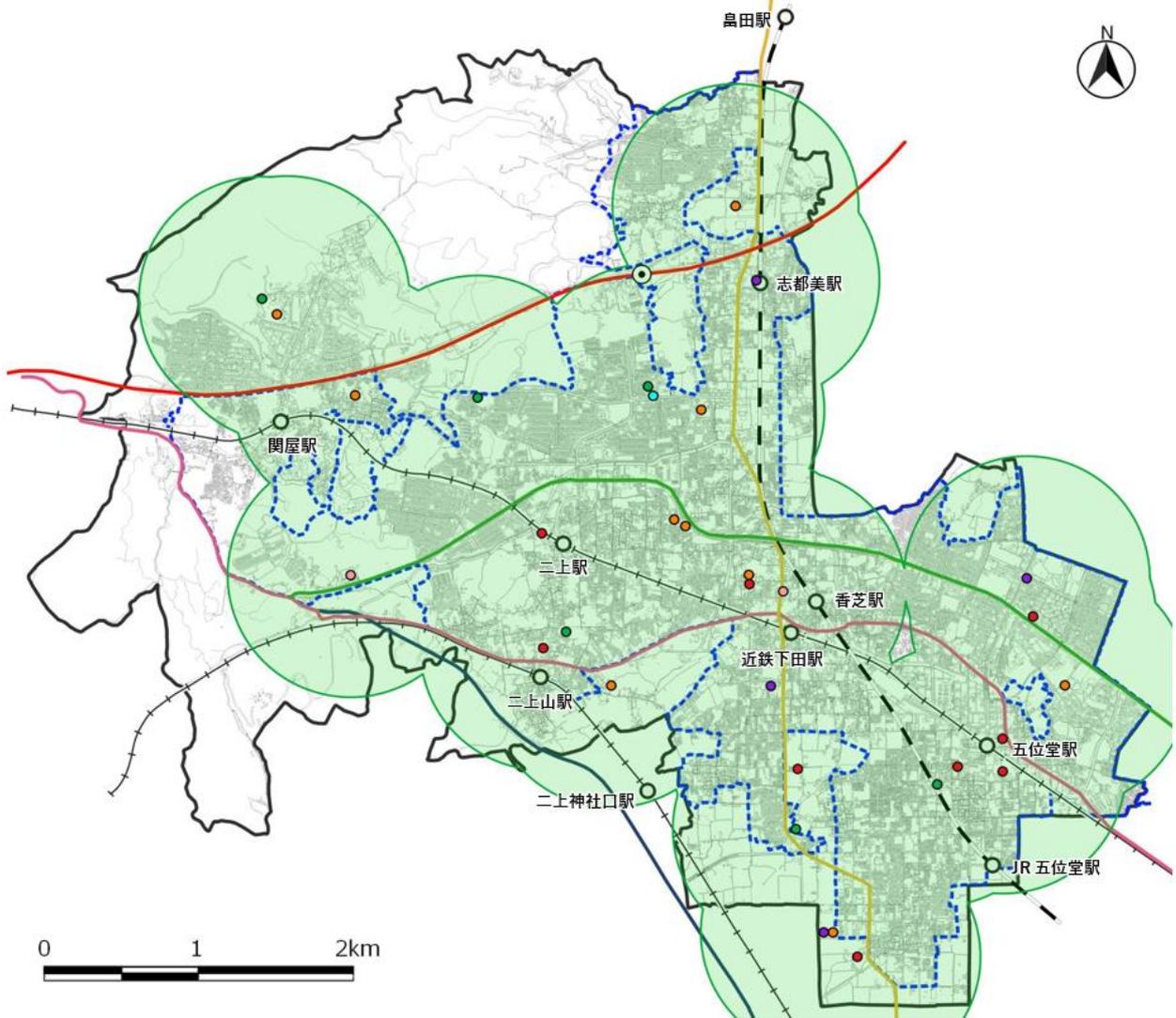
出典：香芝市立地適正化計画（令和6年度（2024年度））

図 1.12 医療機能の立地状況



#### 4) 子育て支援機能

- ・ 子育て支援機能は、保育所、幼稚園、認定こども園、小規模保育施設、病児保育施設、企業内保育所が計32か所立地している。
- ・ 子育て支援機能から800m圏域に含まれる年少人口の割合は、総年少人口の約97.4%（市街化区域内年少人口の約97.8%）となっている。



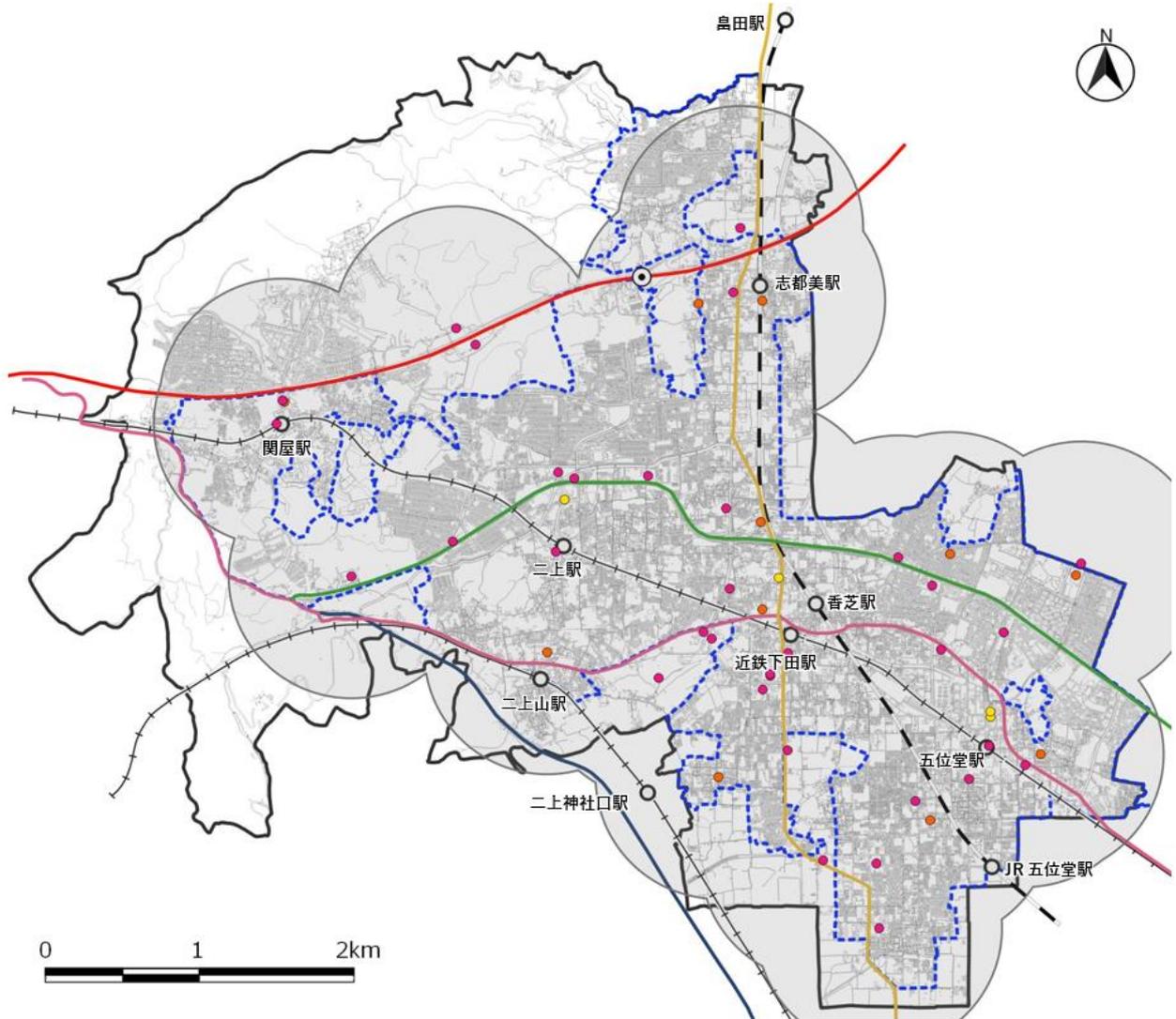
		凡 例			
区域	市域		道路	IC	
	市街化区域			西名阪自動車道	
鉄道	近畿日本鉄道			国道165号	
	JR西日本			国道168号	
	駅			県道中和幹線	
子育て支援機能	保育所			県道大和高田バイパス	
	幼稚園				
	認定こども園				
	小規模保育施設				
	病児保育施設				
企業内保育所					
圏域	子育て支援機能800m圏域				

出典：香芝市立地適正化計画（令和6年度（2024年度））

図 1.14 子育て支援機能の立地状況

5) 金融機能

- ・ 金融機能は、銀行が4か所、郵便局が11か所立地しており、銀行は二上駅周辺や香芝駅・近鉄下田駅周辺、五位堂駅周辺に立地し、郵便局及びATMは全域に立地している。
- ・ 金融機能から800m圏域に含まれる人口の割合は、総人口の約98.3%（市街化区域内人口の約98.7%）となっている。



		凡 例	
区域	市域		
	市街化区域		
鉄道	近畿日本鉄道		
	JR 西日本		
	駅		
金融機能	銀行		
	郵便局		
	ATM		
圏域	金融機能800m圏域		
		道路	IC
			西名阪自動車道
			国道165号
			国道168号
			県道 中和幹線
			県道 大和高田バイパス

出典：香芝市立地適正化計画（令和6年度（2024年度））

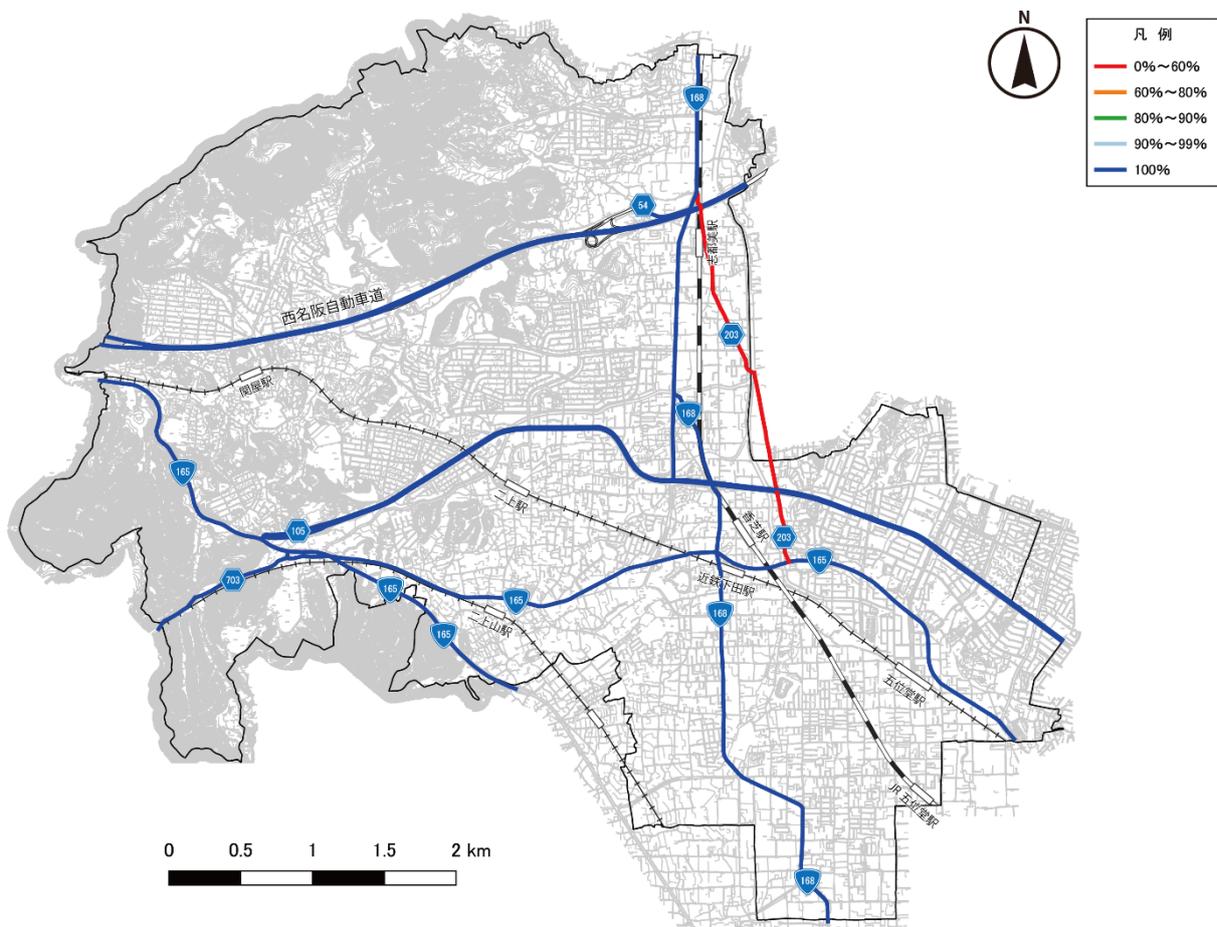
図 1.15 金融機能の立地状況

## 1.1.2 道路現況の整理

## (1) 現況道路網

## 1) 改良状況

- ・本市の道路網は、西名阪自動車道と国道165号、さらには県道中和幹線（県道105号）を東西軸として、国道168号を南北軸として形成されている。
- ・国道及び県道について、改良状況（5.5m以上の有無）をみると、上牧町との市町界に位置する県道上中下田線（県道203号）を除き改良済となっている。



資料：道路交通センサス（令和3年度（2021年度））

図 1.16 道路改良状況（5.5m以上改良済区間率）

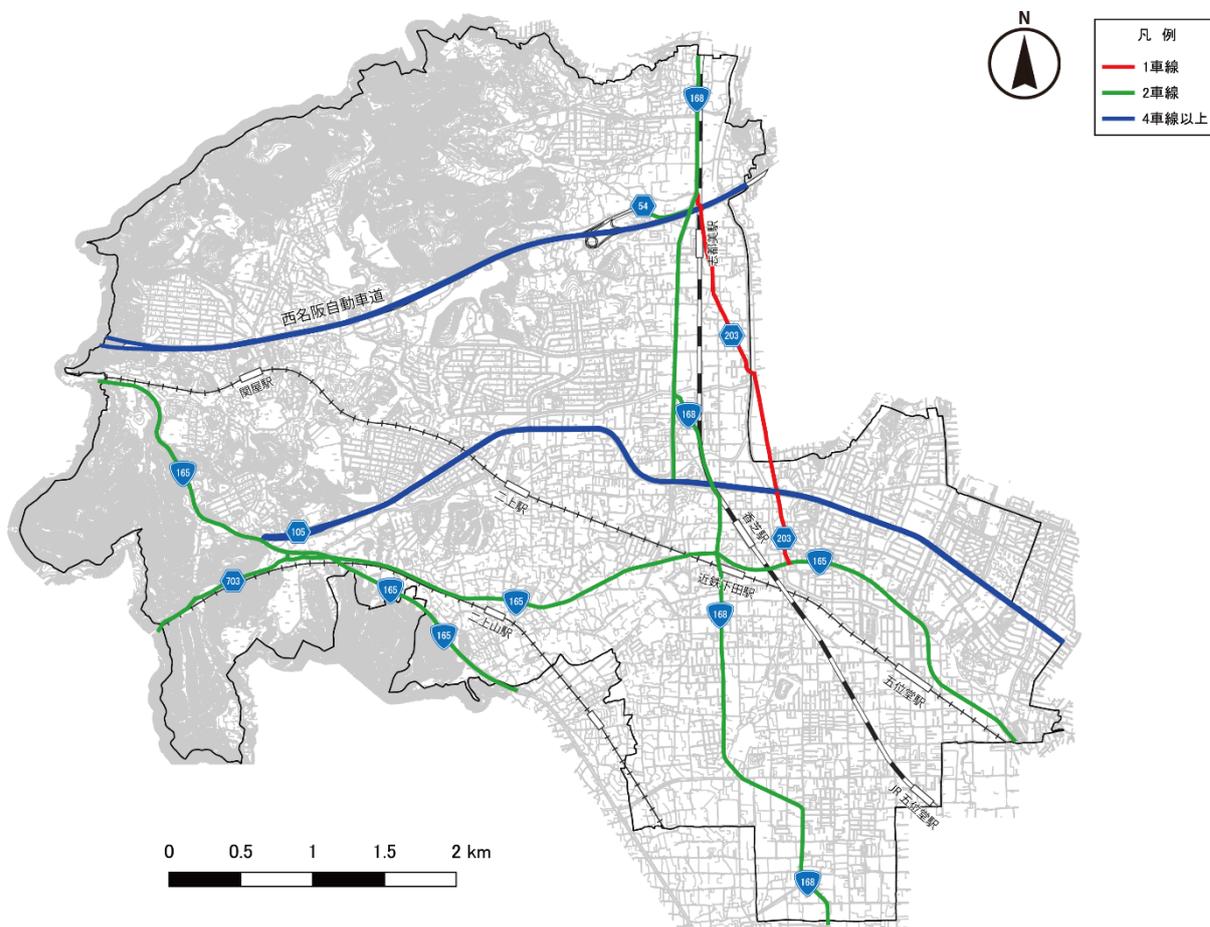
参考：5.5m以上改良済区間率

$$(\text{5.5m以上改良済区間率}(\%)) = \text{5.5m以上改良済区間延長} \div \text{区間延長} \times 100$$

- ・改良済区間とは道路構造令の規格に適合する区間であり、5.5m以上改良済区間とはそのうち車道幅員が5.5m以上の区間のことである。

## 2) 車線数

- ・ 国道及び県道について、車線数をみると、西名阪自動車道と県道中和幹線（県道105号）は4車線、そのほかは2車線又は1車線となっている。

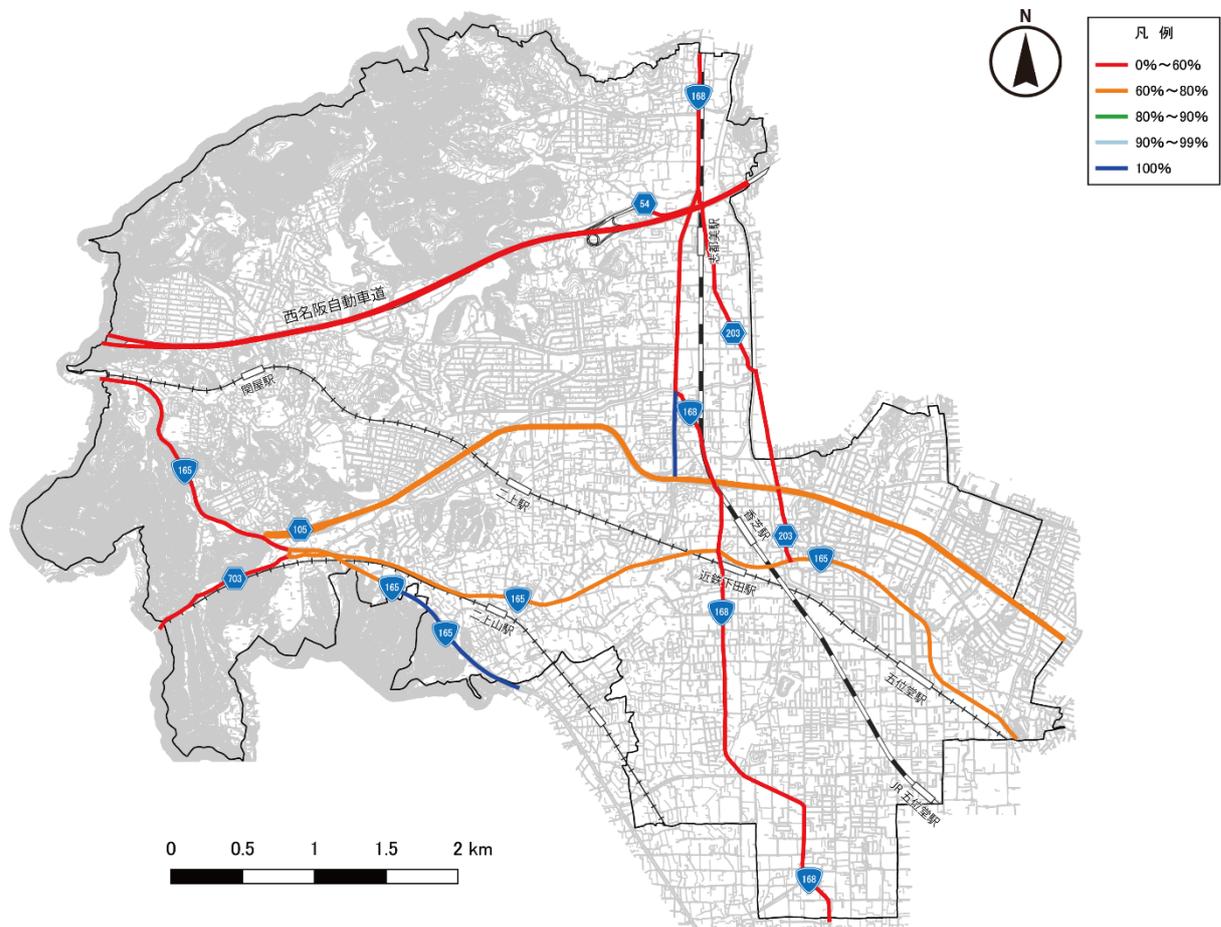


資料：道路交通センサス（令和3年度（2021年度））

図 1.17 車線数

## 3) 歩道設置状況

- ・ 国道及び県道について、歩道設置状況をみると、国道165号（一部区間）や県道中和幹線（県道105号）等を除き、歩道設置率が60%未満となっている。



資料：道路交通センサス（令和3年度（2021年度））

図 1.18 歩道設置率

参考：歩道設置率（歩道設置率（%）＝歩道設置区間延長÷区間延長×100）

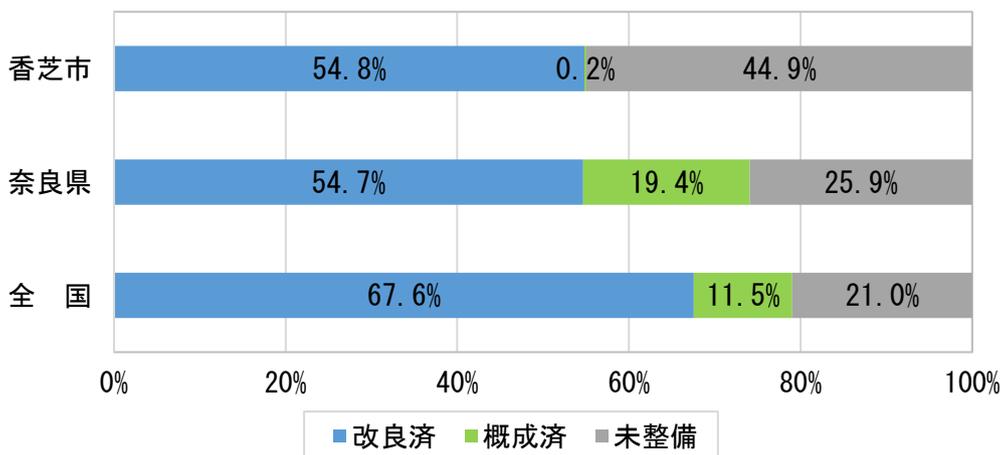
- ・ 道路構造令第2条第1号に定める歩道（道路構造令第2条第3号に定める自転車歩行者道を含む。）が道路の片側又は両側に設置されている区間の延長の割合である。

(2) 都市計画道路網の整備状況（幹線街路）

・都市計画道路（専ら歩行者、自転車のための道路は除く幹線街路）は、計画延長51.47kmに対し、改良済延長は28.23km（54.8%）と、奈良県平均と同程度であるが、全国平均と比較すると低い状況にある。

表 1.19 都市計画道路の整備状況（幹線街路）

	計 画	改 良 済	概 成 済	未 整 備
香芝市	51.47km (100.0%)	28.23km (54.8%)	0.11km (0.2%)	23.13km (44.9%)
奈良県	751.73km (100.0%)	410.97km (54.7%)	146.02km (19.4%)	194.74km (25.9%)
全 国	62,740.46km (100.0%)	42,388.90km (67.6%)	7,197.80km (11.5%)	13,153.76km (21.0%)



資料：都市計画現況調査（令和5年（2023年）3月末時点）

図 1.20 都市計画道路の整備状況（幹線街路）

参考：概成済

- ・改良済以外の区間で、おおむね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を有する区間のことである。

表 1.21 都市計画道路一覧（幹線街路）

番号			路線名	決定権者	計画延長 (km)	改良済延長 (km)		概成済 延長 (km)	未整備 延長 (km)
3	2	4	高田バイパス線	奈良県	1.73	1.45	83.8%	0.00	0.28
3	3	1	中和幹線	奈良県	7.96	7.01	88.0%	0.00	0.95
3	3	2	奈良西幹線	奈良県	3.12	2.14	68.6%	0.00	0.98
3	3	52	磯壁新在家線	香芝市	0.82	0.82	100.0%	0.00	0.00
3	3	740	真美ヶ丘幹線	香芝市	1.30	1.30	100.0%	0.00	0.00
3	4	58	当麻香芝線	奈良県	1.05	0.00	0.0%	0.00	1.05
3	4	740	香芝南廻り線	奈良県	3.79	1.21	31.9%	0.00	2.58
3	4	741	高小森線	香芝市	1.87	1.52	81.3%	0.00	0.35
3	4	742	畑分川線	香芝市	4.90	1.24	25.3%	0.00	3.66
3	4	743	穴虫田尻線	香芝市	2.75	0.68	24.7%	0.00	2.07
3	4	744	尼寺関屋線	香芝市	3.95	2.02	51.1%	0.00	1.93
3	4	745	五ヶ所五位堂線	香芝市	2.77	1.04	37.5%	0.11	1.62
3	4	746	鎌田狐井線	香芝市	1.52	0.00	0.0%	0.00	1.52
3	4	747	下田東線	奈良県	0.20	0.00	0.0%	0.00	0.20
3	4	748	二上駅前線	香芝市	0.20	0.20	100.0%	0.00	0.00
3	4	749	五位堂駅前南線	香芝市	0.06	0.00	0.0%	0.00	0.06
3	4	751	本町北今市線	香芝市	0.74	0.74	100.0%	0.00	0.00
3	4	752	畑高山台線	香芝市	1.69	0.43	25.4%	0.00	1.26
3	5	740	三角分川線	香芝市	1.30	0.00	0.0%	0.00	1.30
3	5	742	山ノ池旗尾線	香芝市	1.65	0.29	17.6%	0.00	1.36
3	5	743	真美ヶ丘西廻り線	香芝市	2.15	1.78	82.8%	0.00	0.37
3	5	744	二上田尻線	香芝市	2.82	1.23	43.6%	0.00	1.59
3	5	745	旭ヶ丘中央線	香芝市	1.41	1.41	100.0%	0.00	0.00
3	5	746	高山台中央線	香芝市	0.59	0.59	100.0%	0.00	0.00
3	5	747	志都美駅前線	香芝市	0.07	0.07	100.0%	0.00	0.00
3	6	740	旭ヶ丘南線	香芝市	1.06	1.06	100.0%	0.00	0.00
合計					51.47	28.23		0.11	23.13
計画に対する割合					100.0%	54.8%		0.2%	44.9%

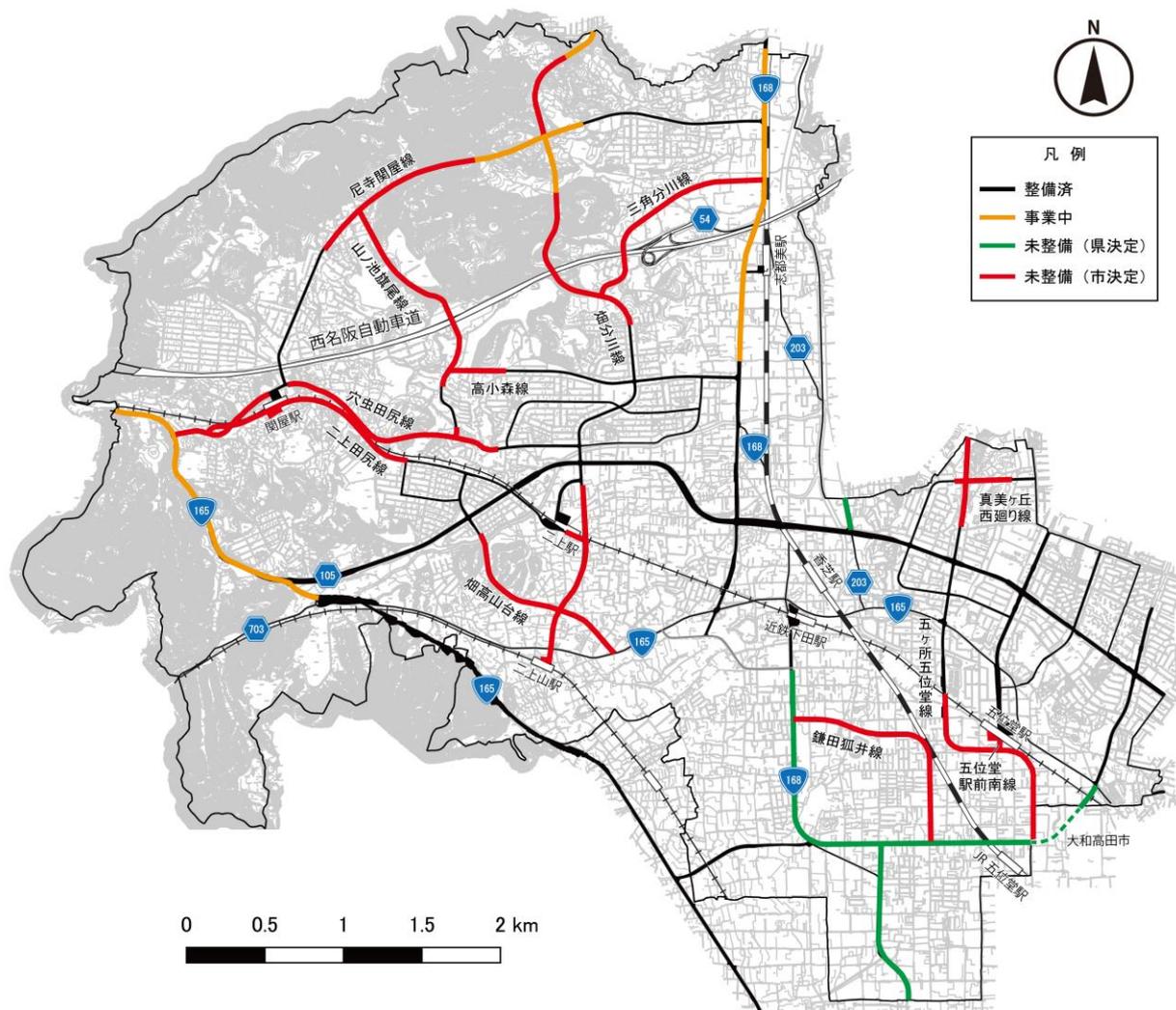
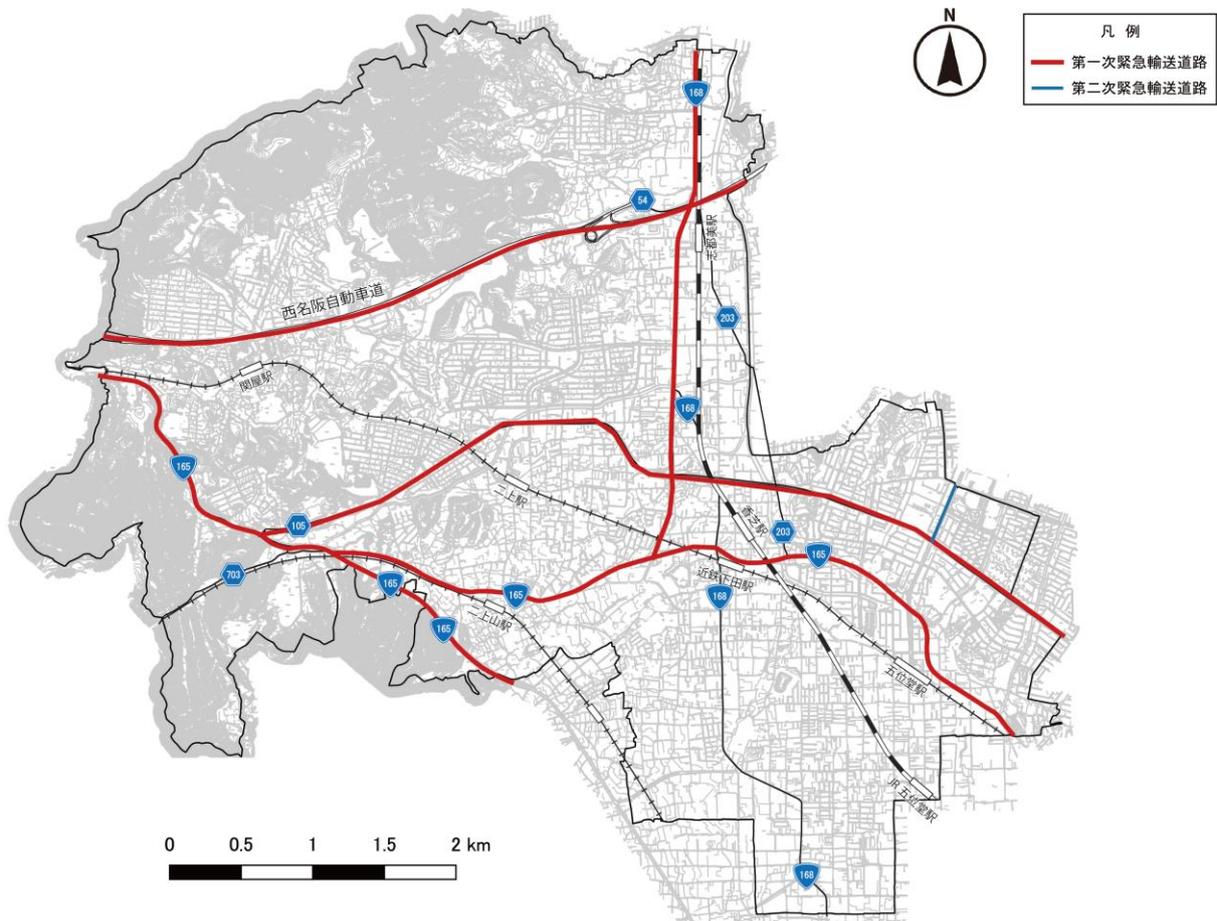


図 1.2.2 道路網（都市計画道路、国道及び県道 令和7年（2025年）3月末時点）

### (3) 緊急輸送道路

#### 1) 緊急輸送道路

- ・ 奈良県が指定する緊急輸送道路のうち、本市では西名阪自動車道や国道165号、国道大和高田バイパス（国道165号）、県道中和幹線（県道105号）、国道168号、真美ヶ丘幹線が対象路線に位置付けられている。

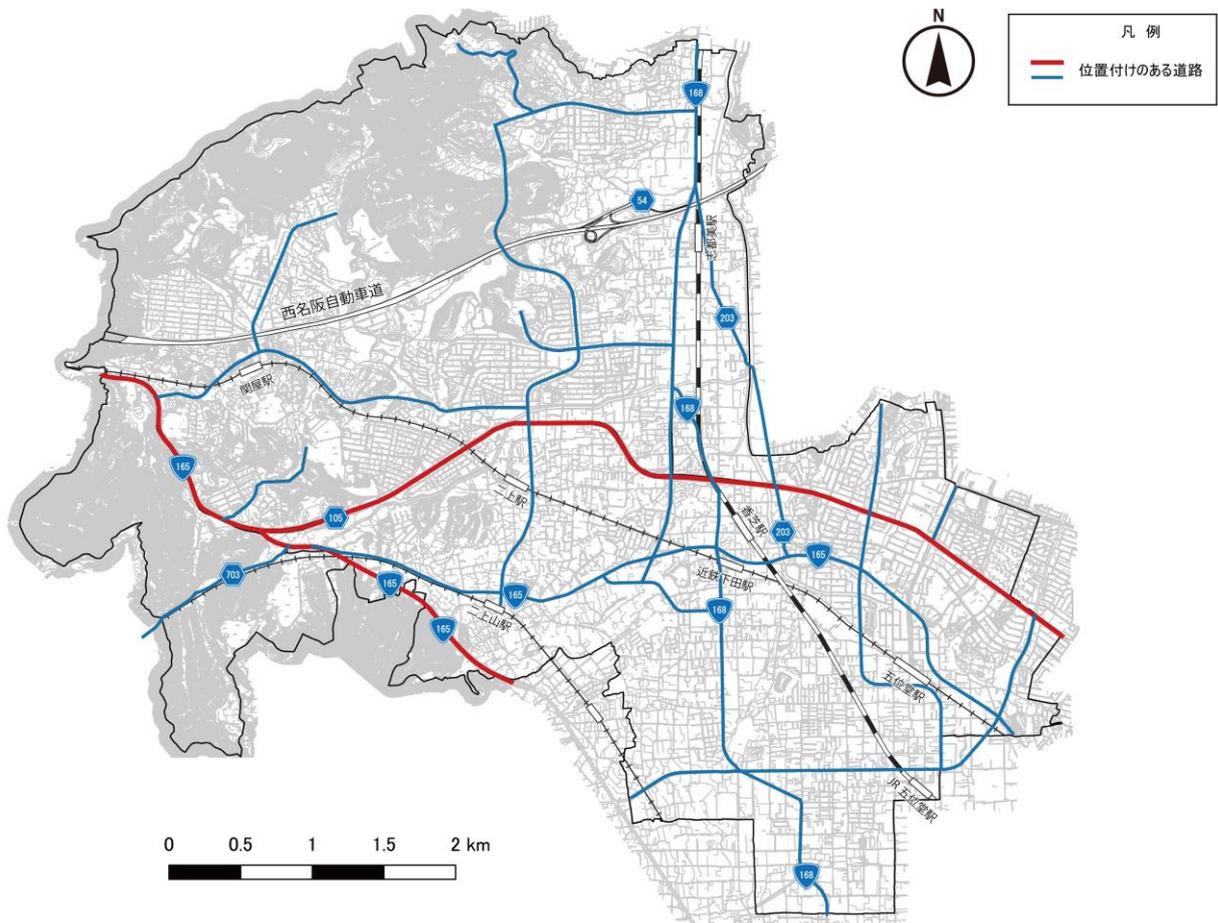


資料：奈良県緊急輸送道路ネットワーク計画（令和5年度（2023年度））

図 1.23 奈良県指定緊急輸送道路

## 2) 香芝市都市計画マスタープランにおける都市防災（道路網）

- ・ 香芝市都市計画マスタープランの都市防災の方針において、国道大和高田バイパス（国道165号）、県道中和幹線（県道105号）、国道168号及び主要な県道・市道を緊急時の多重性、代替性を持った輸送網として位置付けている。



出典：香芝市都市計画マスタープラン（平成29年度（2017年度））

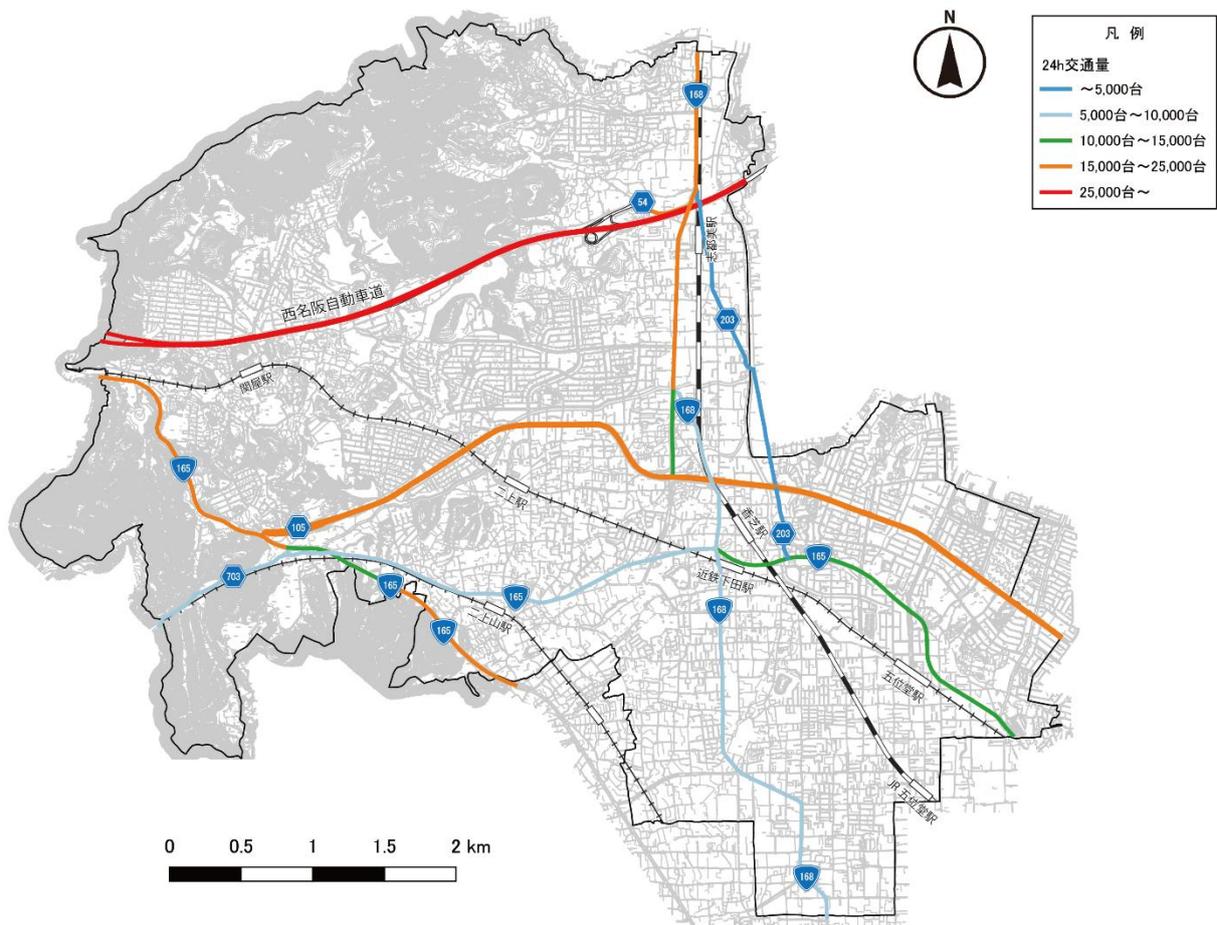
図 1.24 都市防災（道路網）

## 1.1.3 交通現況の整理

## (1) 交通状況

## 1) 交通量

- ・ 国道及び県道の24時間交通量は、国道大和高田バイパス（国道165号）や国道168号、県道中和幹線（県道105号）等で15,000～25,000台/日、国道165号等で10,000/日となっており、幹線道路に交通が集中している。

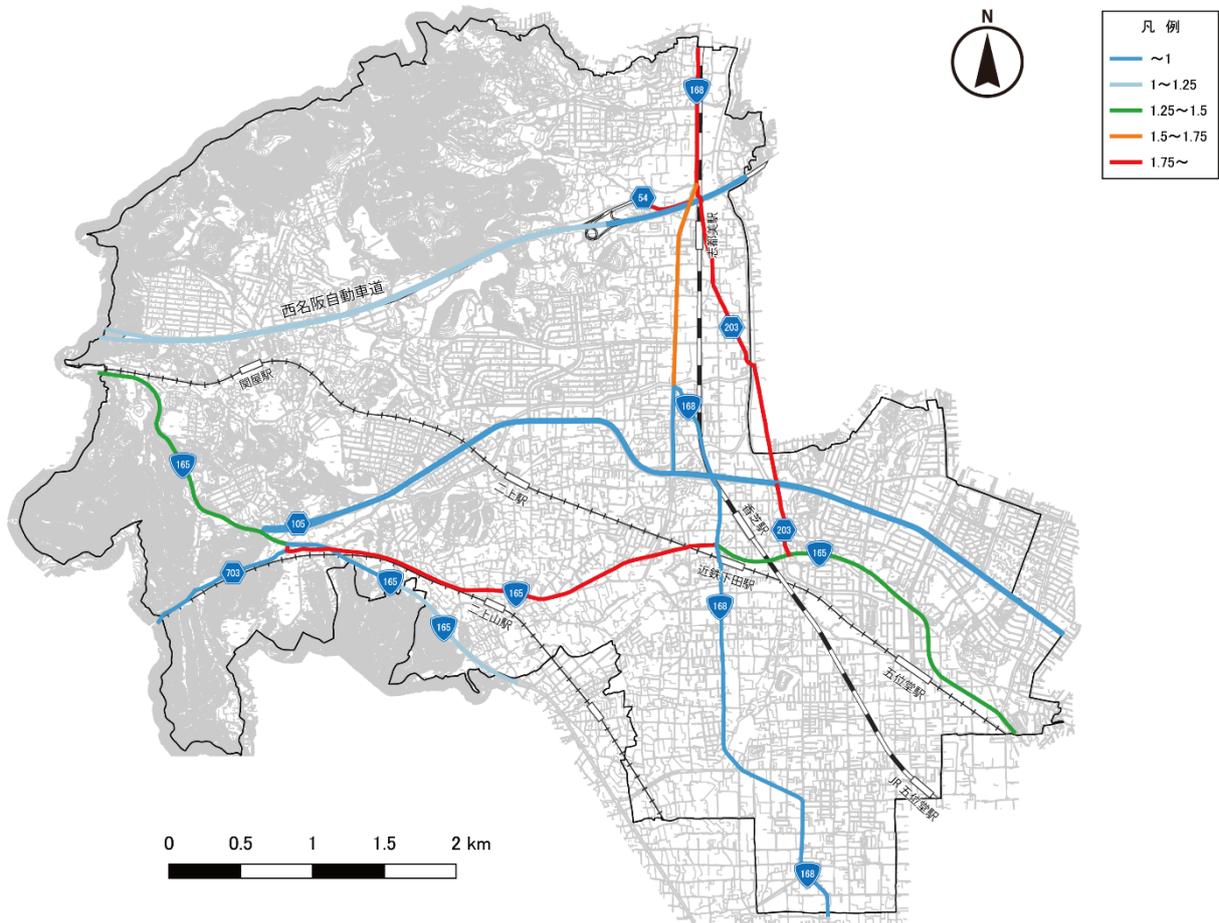


資料：道路交通センサス（令和3年度（2021年度））

図 1.25 24時間交通量

## 2) 混雑度

- ・ 国道及び県道の混雑度は、国道165号や国道168号、県道上中下田線において1.75以上となっており、混雑が激しい区間が発生している。また、国道165号及び国道168号において、1.25～1.75となっている区間もあり、ピーク時間を中心に混雑が発生している。



資料：道路交通センサス（令和3年度（2021年度））

図 1.26 混雑度

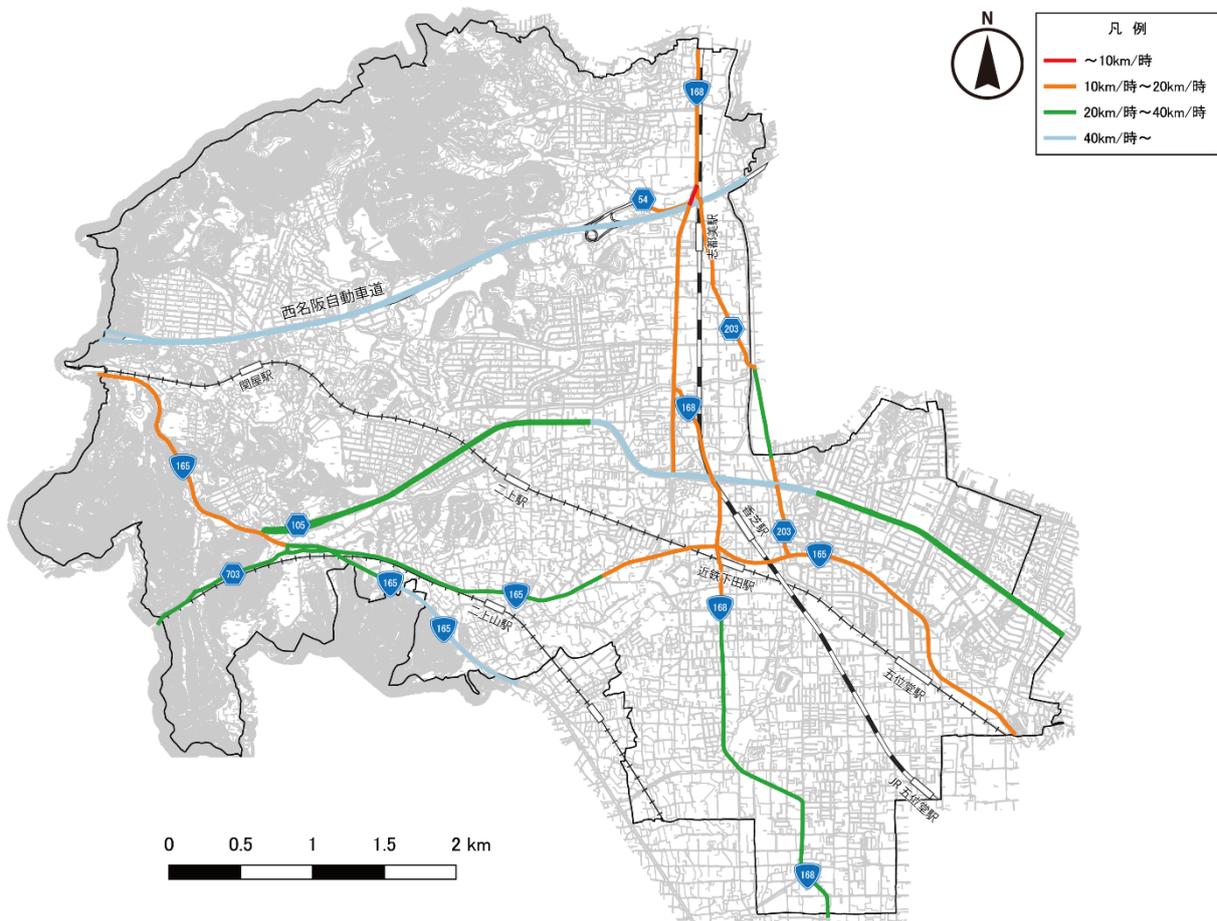
参考：混雑度（混雑度＝交通量÷交通容量）

- ・ 混雑度1.0未満  
道路が混雑することもなく、円滑に走行でき、渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない状態。
- ・ 混雑度1.0～1.25  
道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）あるが、何時間も連続する可能性は非常に小さい状態。
- ・ 混雑度1.25～1.75  
ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度の状態。
- ・ 混雑度1.75以上  
慢性的な混雑状態を呈する。

## 3) 旅行速度

## ① 混雑時旅行速度

- ・ 国道及び県道における混雑時旅行速度は、近鉄下田駅や香芝駅、志都美駅周辺において低下している。
- ・ 特に、国道168号の志都美駅北部の区間では10km/時未満となっており、顕著な旅行速度の低下が認められる。



資料：道路交通センサス（令和3年度（2021年度））

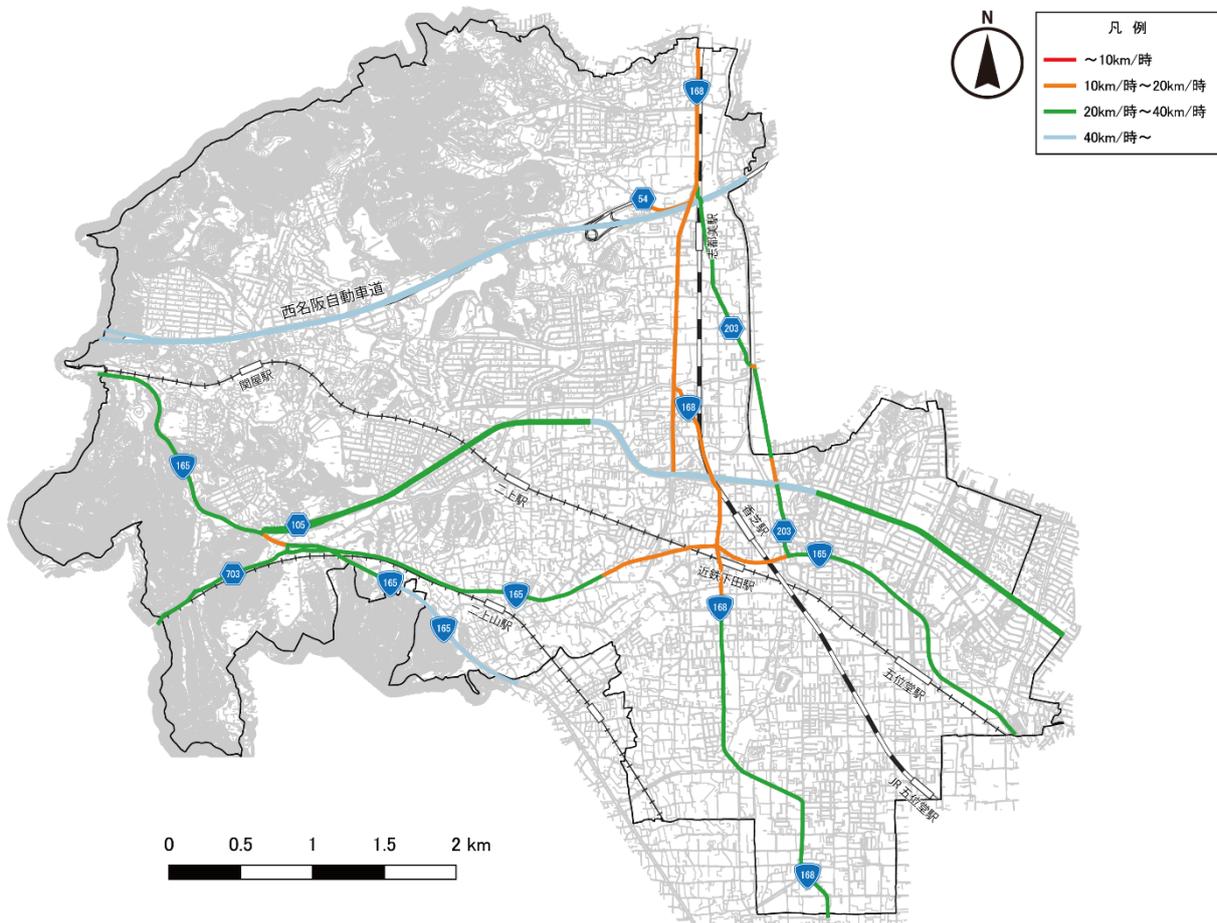
図 1.27 混雑時旅行速度（上下平均）

参考：旅行速度（旅行速度（km/時）＝区間延長÷区間走行所要時間）

- ・ 旅行速度とは、区間延長を走行所要時間（信号や渋滞等による停止時間を含む。）で除して算出した速度のことであり、午前7時台～午前8時台、午後5時台～午後6時台の時間帯の旅行速度を混雑時旅行速度としている。

② 昼間12時間平均旅行速度

- ・ 昼間12時間平均旅行速度をみると、10km/時未満の区間はないものの、香芝駅や志都美駅周辺の国道168号等では20km/時未満となっており、慢性的に旅行速度が低下している。

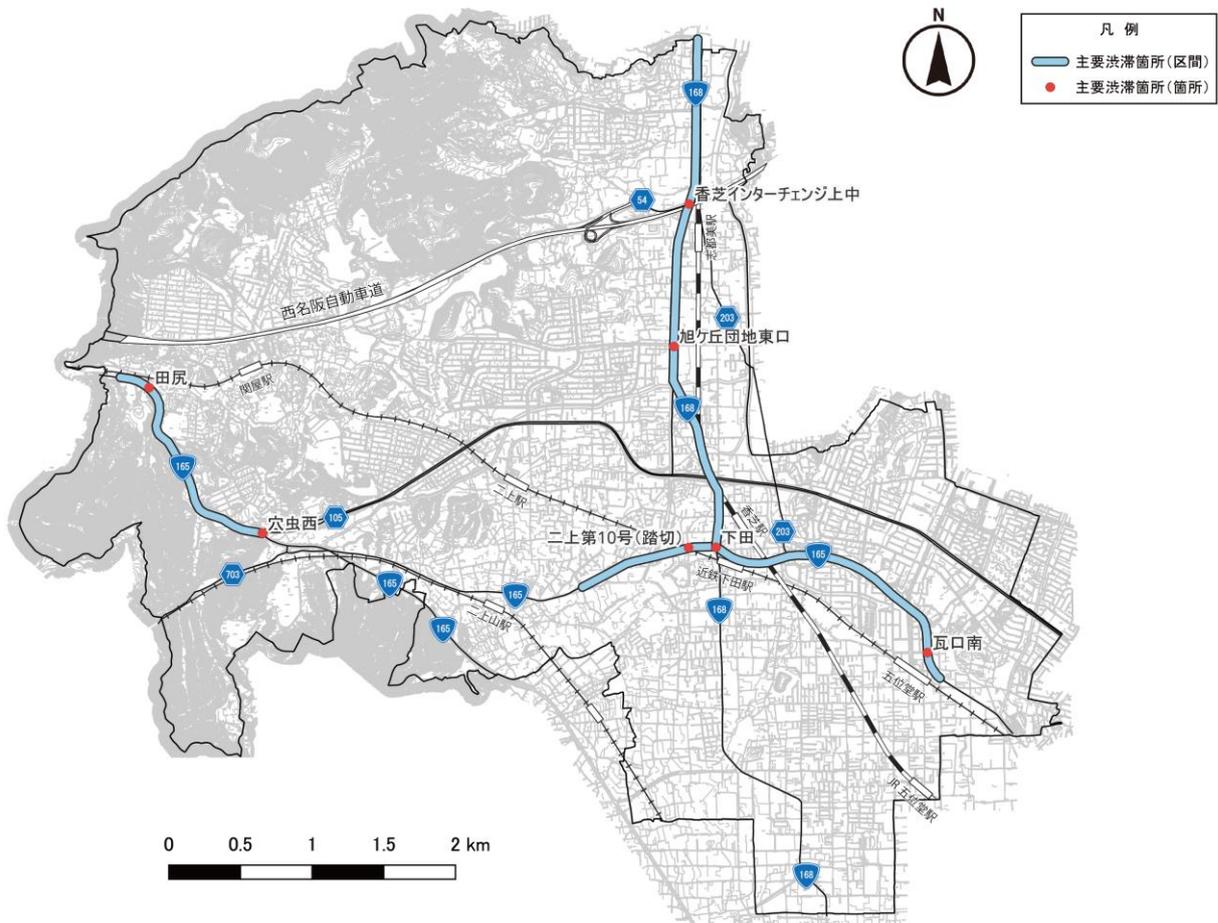


資料：道路交通センサス（令和3年度（2021年度））

図 1.28 昼間12時間平均旅行速度（上下平均）

## 4) 主要渋滞箇所

- ・ 本市では、国道165号（畑交差点～瓦口交差点）や国道168号（下田交差点～王寺町）といった東西・南北軸が交差する下田交差点周辺のほか、国道165号（田尻交差点～穴虫西交差点）が、主要渋滞箇所（区間）として指定されている。
- ・ 上記区間のうち、特に国道165号の田尻交差点、穴虫西交差点、二上第10号（踏切）、瓦口南交差点、国道168号の香芝インターチェンジ上中交差点、旭ヶ丘団地東口交差点、下田交差点については、主要渋滞箇所（箇所）として指定が行われている。

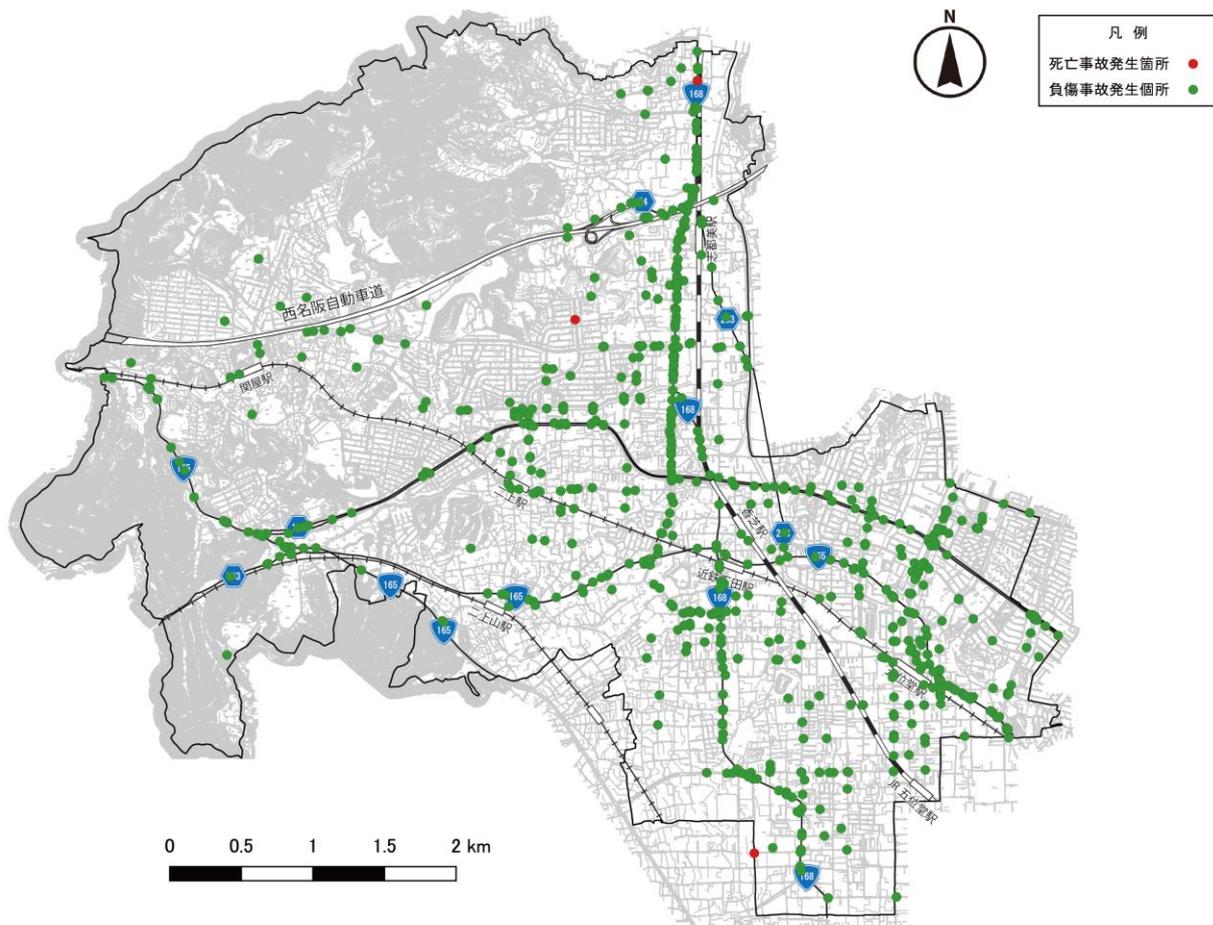


資料：奈良県渋滞対策協議会資料

図 1.29 主要渋滞箇所

### 5) 交通事故の発生状況

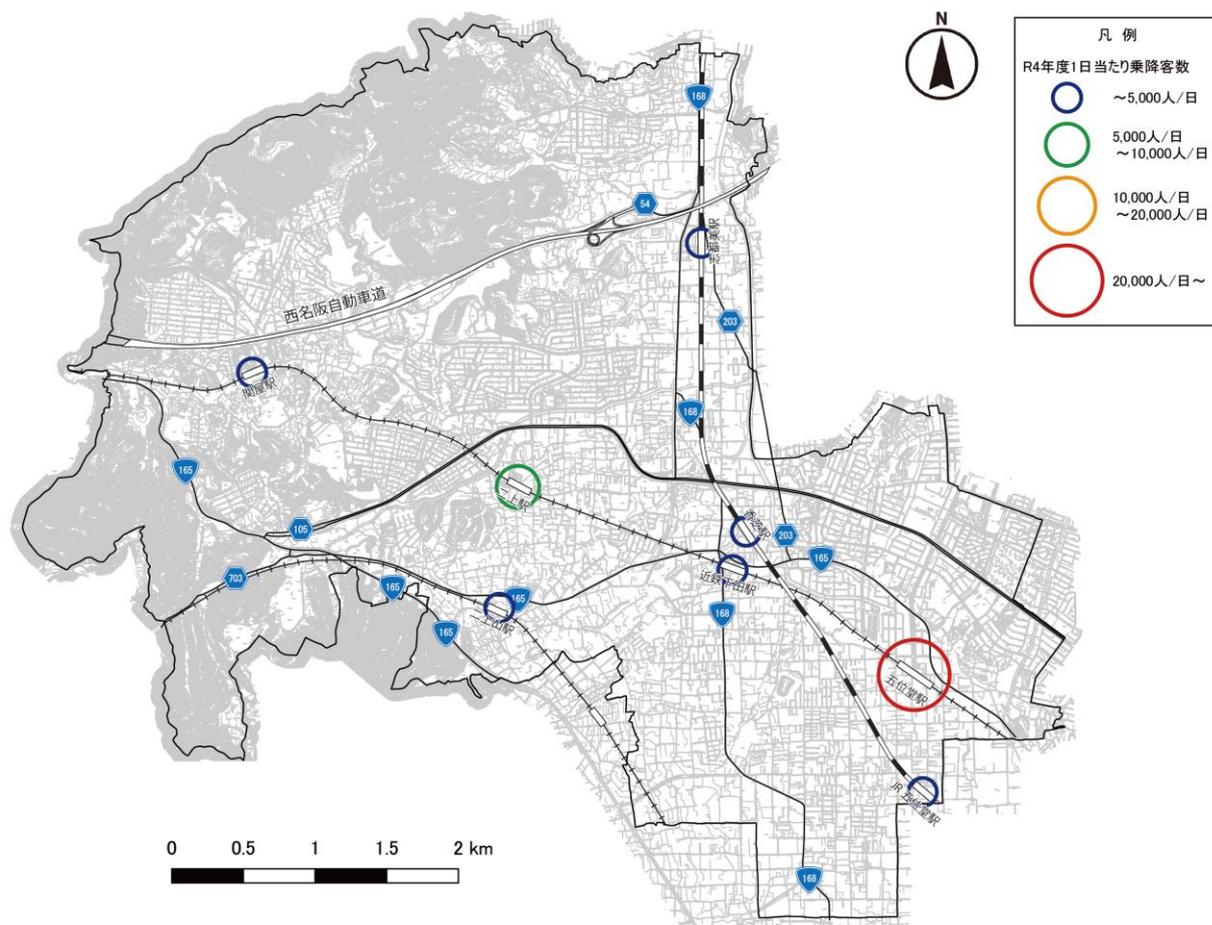
・ 国道165号や国道168号等の幹線道路で交通事故が多く発生している。



資料：警察庁 交通事故統計情報オープンデータ（令和元年（2019年）～令和5年（2023年））

図 1.30 交通事故発生箇所





資料：国土数値情報「駅別乗降客数」（令和4年度（2022年度））

図 1.32 駅別乗降客数

2) バス

- ・ 東部地域は奈良交通路線バスが運行しており、その他の地域を市コミュニティバス及びデマンド交通がカバーしている。

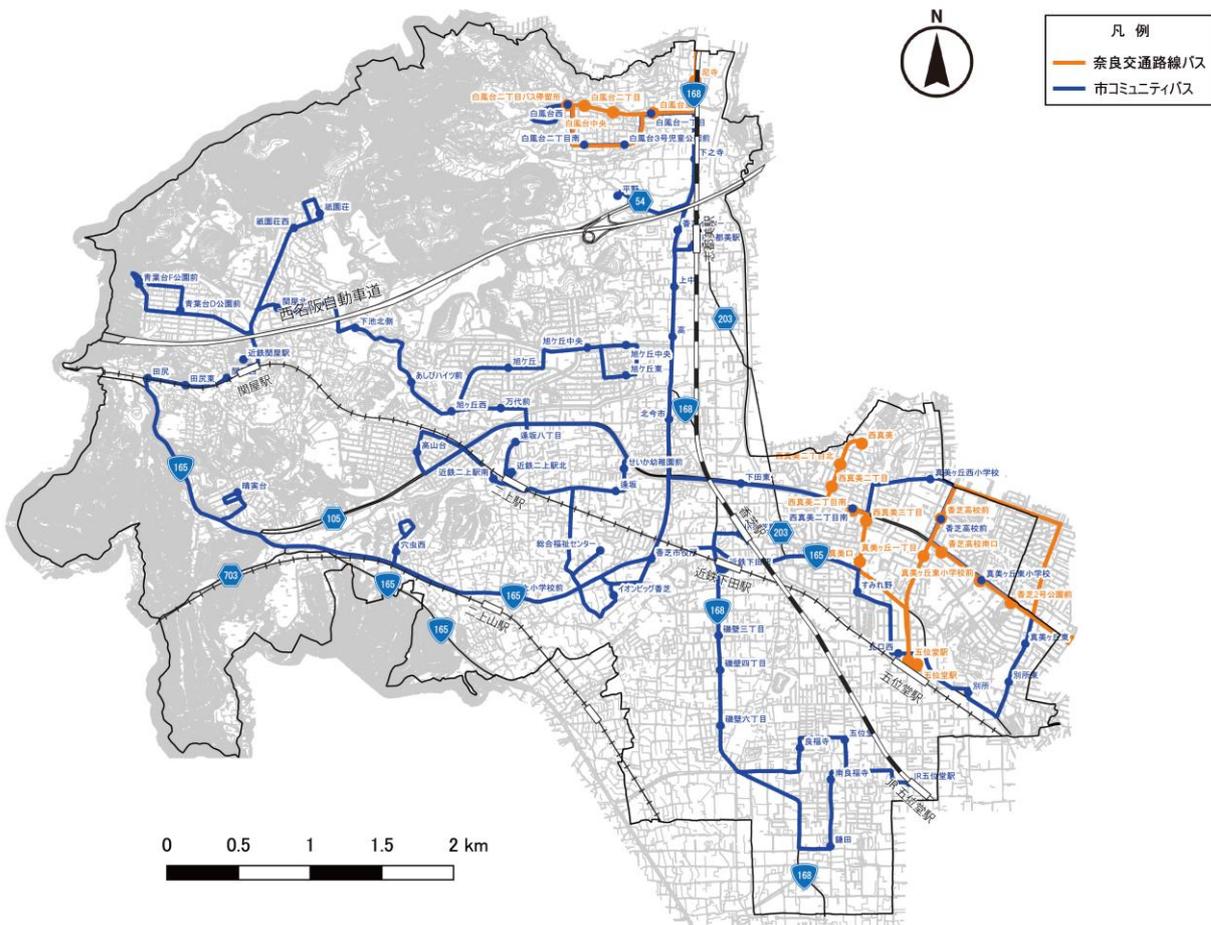


図 1.33 バス網

## 1.2 地域の将来像

### 1.2.1 上位・関連計画の整理

地域の役割・位置付けや果たすべき都市機能等を把握するため、既存資料から各種広域計画や関連計画を整理・把握する。

#### (1) 上位計画

##### 1) 大和都市計画及び吉野三町都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は、都市計画法第6条の2に基づき、都市計画区域についておおむね20年後の都市の姿を展望した上で、今後10年間の都市計画の基本的な方向性を示すものであり、本方針においては、マスタープラン型のまちづくりだけでなく、ボトムアップ型のまちづくりを進め、もって県土の持続的な土地利用を実現することを目的としている。

策定年次	令和4年(2022年)5月
目標年次	20年後の都市の姿を展望しつつ、令和12年(2030年)
都市づくりの方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>①特徴ある魅力を活かし風格と美しさを高める都市づくり</li> <li>②ライフステージごとに元気に暮らすことができる都市づくり</li> <li>③持続的な発展を可能とする環境共生型の都市づくり</li> <li>④地域の活力を想像し育む都市づくり</li> <li>⑤安心・安全な居住環境と強靭さを備えた都市づくり</li> <li>⑥住民と行政の共創による都市づくり</li> </ul>
都市空間の将来像 (大和都市計画区域)	<p style="text-align: center;"><b>【大和都市計画区域の中部地域の将来都市構造のイメージ図】</b></p>
主要な道路の整備目標	<p>おおむね10年以内に優先的に整備することを予定する道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>②広域連携軸へのアクセス             <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道165号 大和高田バイパス・国道165号 香芝柏原改良</li> <li>・国道168号 香芝王寺道路</li> </ul> </li> </ul> <p>※本市に関わる路線のみ表示</p>

## 2) 奈良県道路整備基本計画

「奈良県道路整備基本計画」は、道路整備を総合的かつ計画的に推進するため制定された「奈良県道路の整備に関する条例」(平成25年(2013年)3月制定)第9条に基づき策定されたものであり、今後5か年の道路の方向性が示されている。

本計画の主要部分は「整備すべき道路のあり方」及び「道路整備の進め方」から構成されている。このうち「整備すべき道路のあり方」では、道路政策の最重要課題として「骨格幹線道路ネットワークの形成」が位置付けられるとともに、その他の取組の方向性が示されている。

策定年次	平成26年(2014年)7月【令和6年(2024年)10月改訂】
目標年次	今後5か年
取組の方向性	<p>◆骨格幹線道路ネットワークの形成</p> <p>高規格幹線道路：西名阪自動車道 等</p> <p>ネットワーク形成の骨格となる4車線道路：県道中和幹線 等</p> <p>大和平野を縦横断する2車線道路：国道168号 等</p> <p>南部・東部地域を縦横断する道路：国道165号、国道168号 等</p> <p>ICアクセスを確保する道路：県道御所香芝線 等</p> <p>※本市に関わる路線を抽出、表示</p> <p>①路線の線的整備の推進</p> <p>○骨格幹線道路ネットワークを構成する各路線のうち、未改良区間の整備を推進する。具体的には、国道168号(香芝王寺道路)、県道結崎田原本線、紀伊半島アンカールートなど実施中の県事業を重点的に推進する。</p> <p>②結節点の点的整備の推進</p> <p>③課題箇所の面的検討</p> <p>◆奈良県経済の進展に対応した目的志向の道路整備の推進</p> <p>(1)企業立地を支援する道路整備の推進</p> <p>①企業立地環境の改善</p> <p>②通勤や業務移動の円滑化</p> <p>(2)観光振興に資する道路整備の推進</p> <p>①観光地へのアクセス性の向上</p> <p>②観光地間の周遊促進</p> <p>③観光地内の回遊促進</p> <p>(3)まちづくりに資する道路整備の推進</p> <p>①道・駅・まちの一体的なまちづくり</p> <p>②公共交通利便の増進</p> <p>③生活空間における道路環境整備の推進</p> <p>◆安全・安心を支える道路整備の推進</p> <p>①災害に強い道路の整備</p> <p>②計画的な維持管理の実施</p> <p>③暮らしを支える交通安全対策</p>

### 3) 第五次香芝市総合計画

香芝市総合計画は「基本構想」と「基本計画」の2つから構成されており、「基本構想」は、長期的な視点からのまちづくりの方針を、「基本計画」は、達成すべき個別の目標とその実現のための道筋を明らかにした具体的な方針をそれぞれ示したものである。計画期間は「基本構想」が12年間、「基本計画」が4年ごとの3期（前期・中期・後期）の計画である。

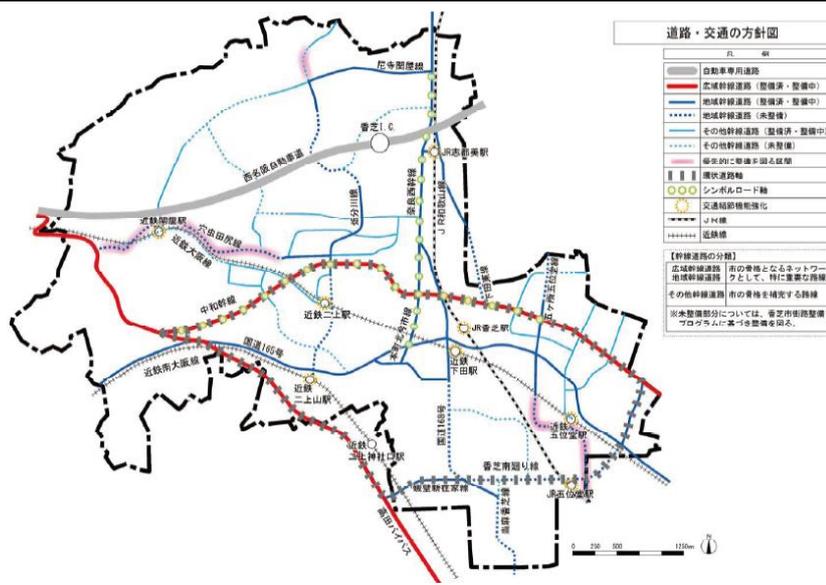
策定期間	令和3年（2021年）3月																																																																
目標年次	令和14年度（2032年度）																																																																
本市が目指す将来像 （12年後のあるべき姿）	「笑顔をもっと 元気をずっと ～誰もが輝く多彩なまち カラフルかしぼ～」																																																																
まちづくりの方針 （基本的政策方針）	政策1 未来を創造する子どもたちのために。（子育て・教育） 政策2 健康で自分らしく過ごせる毎日のために。（健康・福祉） 政策3 誰もが等しく、生涯輝き続けるために。（人権・協働・文化） 政策4 まちの活力と魅力の向上のために。（産業・観光） 政策5 まちと人の安全・安心のために。（安全・安心） 政策6 自然と調和した快適で便利な暮らしのために。（自然・環境・都市基盤） 政策7 スマートでスリムな行政運営の確立のために。（行政経営）																																																																
中期基本計画 （政策6 自然と調和した快適で便利な暮らしのために。）	<p>施策27 道路整備の充実</p> <p>○目指す姿 交通混雑が解消され、誰もが安全に利用できる道路が確保されている。</p> <p>○施策の主な取組</p> <p>（1）幹線道路の整備</p> <p>■実施する主な事業</p> <table border="1"> <tr> <td>① 主要幹線道路整備事業</td> <td>都市計画道路の整備を段階的に進める。また、国道等の道路整備については、早期の整備実現に向け、当該道路管理者に対する要望や働き掛け等を実施する。</td> </tr> </table> <p>◆主な事業の活動指標（抜粋）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">算出方法（指標説明）</th> <th rowspan="2">現状値 (R5)</th> <th colspan="2">目標値</th> </tr> <tr> <th>R10</th> <th>R14</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>都市計画道路供用済み延長</td> <td>km</td> <td>これまでに供用を開始した都市計画道路延長</td> <td>27.3</td> <td>28.6</td> <td>30.1</td> </tr> </tbody> </table> <p>（2）生活道路等の安全性の確保</p> <p>■実施する主な事業</p> <table border="1"> <tr> <td>① 道路維持管理補修事業</td> <td>道路の路面状況等を把握するため、定期的なパトロールを行うとともに、市民から寄せられた情報などを基に補修を行う。</td> </tr> </table> <p>◆主な事業の活動指標（抜粋）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">算出方法（指標説明）</th> <th rowspan="2">現状値 (R5)</th> <th colspan="2">目標値</th> </tr> <tr> <th>R10</th> <th>R14</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路整備に関する地元要望の達成率</td> <td>%</td> <td>対処済みの件数/要望の件数</td> <td>84</td> <td>85</td> <td>90</td> </tr> </tbody> </table> <p>■実施する主な事業</p> <table border="1"> <tr> <td>② 橋りょう点検及び長寿命化修繕事業</td> <td>「香芝市橋梁長寿命化修繕計画」に基づき、橋りょうの安全性や耐用年数の向上を図るため、修繕工事を実施する。</td> </tr> </table> <p>◆主な事業の活動指標（抜粋）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">算出方法（指標説明）</th> <th rowspan="2">現状値 (R5)</th> <th colspan="2">目標値</th> </tr> <tr> <th>R10</th> <th>R14</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>修繕が必要な橋りょうの処置完了率</td> <td>%</td> <td>修繕済みの橋りょう数/修繕が必要な橋りょう数</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table> <p>■実施する主な事業</p> <table border="1"> <tr> <td>③ 道路新設改良事業</td> <td>道路の新設や拡幅整備を推進する。特に拡幅整備においては、部分的な待避所の設置や隣切りなど、状況に応じた整備を図る。</td> </tr> </table> <p>◆主な事業の活動指標（抜粋）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">算出方法（指標説明）</th> <th rowspan="2">現状値 (R5)</th> <th colspan="2">目標値</th> </tr> <tr> <th>R10</th> <th>R14</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市道において、新設や改良工事を実施した箇所数</td> <td>箇所</td> <td>市道において、新設や改良工事を実施した箇所数（令和3年度からの累計）</td> <td>15</td> <td>18</td> <td>22</td> </tr> </tbody> </table>	① 主要幹線道路整備事業	都市計画道路の整備を段階的に進める。また、国道等の道路整備については、早期の整備実現に向け、当該道路管理者に対する要望や働き掛け等を実施する。	指標名	単位	算出方法（指標説明）	現状値 (R5)	目標値		R10	R14	都市計画道路供用済み延長	km	これまでに供用を開始した都市計画道路延長	27.3	28.6	30.1	① 道路維持管理補修事業	道路の路面状況等を把握するため、定期的なパトロールを行うとともに、市民から寄せられた情報などを基に補修を行う。	指標名	単位	算出方法（指標説明）	現状値 (R5)	目標値		R10	R14	道路整備に関する地元要望の達成率	%	対処済みの件数/要望の件数	84	85	90	② 橋りょう点検及び長寿命化修繕事業	「香芝市橋梁長寿命化修繕計画」に基づき、橋りょうの安全性や耐用年数の向上を図るため、修繕工事を実施する。	指標名	単位	算出方法（指標説明）	現状値 (R5)	目標値		R10	R14	修繕が必要な橋りょうの処置完了率	%	修繕済みの橋りょう数/修繕が必要な橋りょう数	100	100	100	③ 道路新設改良事業	道路の新設や拡幅整備を推進する。特に拡幅整備においては、部分的な待避所の設置や隣切りなど、状況に応じた整備を図る。	指標名	単位	算出方法（指標説明）	現状値 (R5)	目標値		R10	R14	市道において、新設や改良工事を実施した箇所数	箇所	市道において、新設や改良工事を実施した箇所数（令和3年度からの累計）	15	18	22
① 主要幹線道路整備事業	都市計画道路の整備を段階的に進める。また、国道等の道路整備については、早期の整備実現に向け、当該道路管理者に対する要望や働き掛け等を実施する。																																																																
指標名	単位	算出方法（指標説明）	現状値 (R5)	目標値																																																													
				R10	R14																																																												
都市計画道路供用済み延長	km	これまでに供用を開始した都市計画道路延長	27.3	28.6	30.1																																																												
① 道路維持管理補修事業	道路の路面状況等を把握するため、定期的なパトロールを行うとともに、市民から寄せられた情報などを基に補修を行う。																																																																
指標名	単位	算出方法（指標説明）	現状値 (R5)	目標値																																																													
				R10	R14																																																												
道路整備に関する地元要望の達成率	%	対処済みの件数/要望の件数	84	85	90																																																												
② 橋りょう点検及び長寿命化修繕事業	「香芝市橋梁長寿命化修繕計画」に基づき、橋りょうの安全性や耐用年数の向上を図るため、修繕工事を実施する。																																																																
指標名	単位	算出方法（指標説明）	現状値 (R5)	目標値																																																													
				R10	R14																																																												
修繕が必要な橋りょうの処置完了率	%	修繕済みの橋りょう数/修繕が必要な橋りょう数	100	100	100																																																												
③ 道路新設改良事業	道路の新設や拡幅整備を推進する。特に拡幅整備においては、部分的な待避所の設置や隣切りなど、状況に応じた整備を図る。																																																																
指標名	単位	算出方法（指標説明）	現状値 (R5)	目標値																																																													
				R10	R14																																																												
市道において、新設や改良工事を実施した箇所数	箇所	市道において、新設や改良工事を実施した箇所数（令和3年度からの累計）	15	18	22																																																												

#### 4) 香芝市都市計画マスタープラン

香芝市都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に基づき策定するもので、大和都市計画及び吉野三町都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針や、香芝市総合計画等に即し、本市の都市計画や市民等との協働によるまちづくりを進めていく際の「基本的な考え方」を示すものである。

策定期期	平成30年(2018年)3月
目標年次	令和9年(2027年)
都市づくりの基本理念	「笑顔と元気!! 住むなら かしば」
都市づくりの目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 地域資源を生かした誇りと魅力ある都市づくり</li> <li>② 活力とにぎわいのある計画的な都市づくり</li> <li>③ 安全で快適な生活基盤の充実した都市づくり</li> <li>④ 市民とともに取り組む協働の都市づくり</li> </ul>
将来都市構造図	<p>将来都市構造図</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市拠点</li> <li>● 地域生活拠点</li> <li>● にぎわい拠点</li> <li>● 産業拠点</li> <li>● 緑の拠点</li> <li>— 広域連絡軸</li> <li>— 地域連絡軸</li> <li>— 環状連絡軸</li> <li>— シンボルロード軸</li> <li>— 自然環境軸</li> <li>— 緑のふれあい軸</li> </ul>
土地利用の方針図	<p>土地利用の方針図</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 商業を主体とするゾーン</li> <li>■ 住宅を主体とするゾーン</li> <li>■ 低層住宅地</li> <li>■ 工業を主体とするゾーン</li> <li>■ 沿道サービスを主体とするゾーン</li> <li>■ 農業・集落ゾーン</li> <li>■ 自然環境ゾーン</li> <li>■ 残存住宅地ゾーン</li> <li>■ 流通業務等誘導ゾーン</li> <li>■ 都市活力創出ゾーン</li> <li>■ 地域振興促進ゾーン</li> <li>— 自動車専用道路</li> <li>— 広域幹線道路</li> <li>— 地域幹線道路</li> <li>— JR線</li> <li>— 近鉄線</li> </ul>

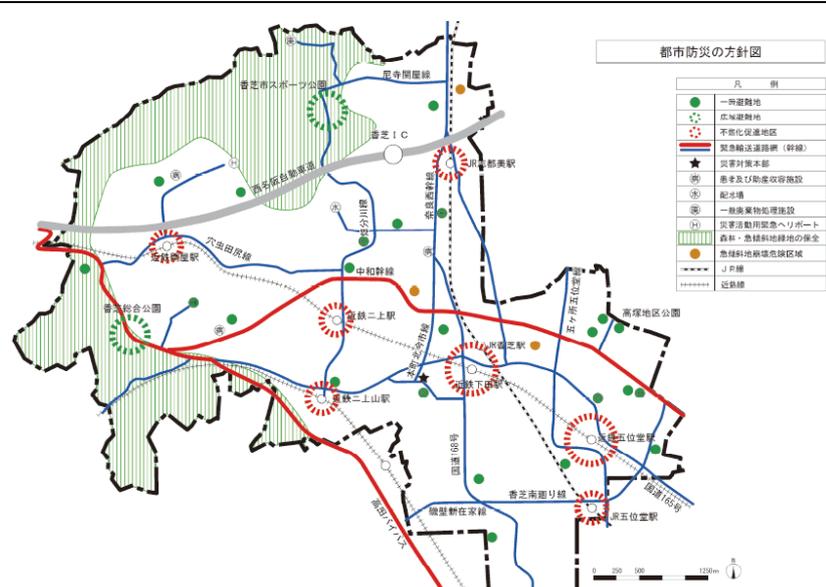
道路・交通の方針図



景観形成の方針図



都市防災の方針図



### 5) 香芝市立地適正化計画

平成26年(2014年)8月、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律が施行され、医療・福祉・商業等の都市機能や居住の誘導、公共交通網の形成等によって、コンパクト・プラス・ネットワークによる都市づくりを目指す立地適正化計画の制度(都市再生特別措置法第81条)が創設された。

本市においても、今後、人口減少及び少子高齢化の進行が予想される中、これからの都市づくりの指針として、コンパクト・プラス・ネットワークによる持続可能なまちづくりを目指した立地適正化計画を策定している。

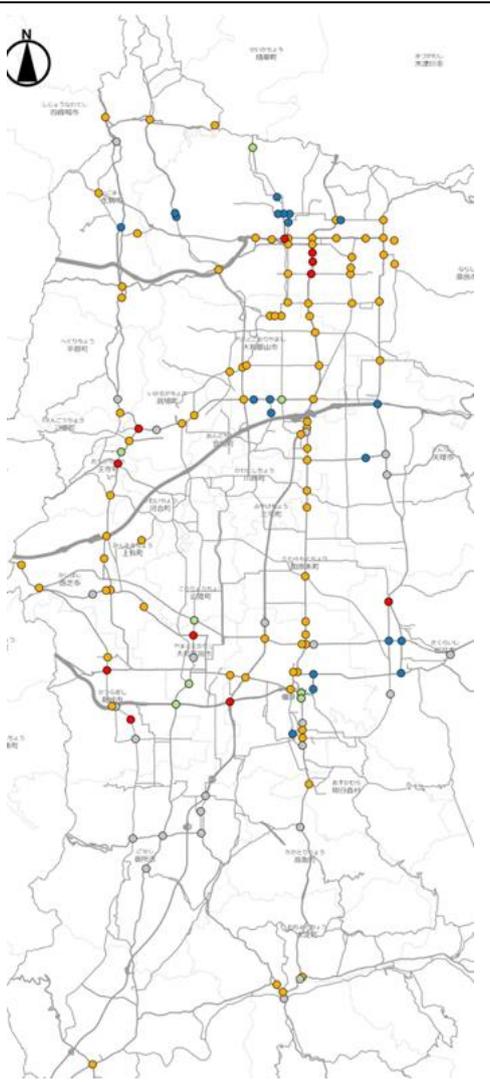
策定時期	令和6年(2024年)12月
目標年次	令和17年(2035年)
まちづくりの基本的考え方	「安全に 快適に 元気に 笑顔あふれるまち かしば」
目指すべき都市の骨格構造	
居住誘導区域及び都市機能誘導区域	

(2) 関連計画等

1) 奈良県みんなで作る渋滞解消プラン、奈良県渋滞対策協議会

奈良県内の国道や県道で発生している渋滞の対策について、国や警察などと連携するとともに、道路利用者など県民意見を反映した「奈良県みんなで作る渋滞解消プラン」を策定しており、平成25年(2013年)1月には、同プランに基づく渋滞対策効果の検証や、新しい渋滞情報に基づく渋滞箇所の抽出等により、「地域の主要渋滞箇所(63区間・147か所)」を特定・公表している。

また、国・奈良県・警察等の関係機関や道路事業者、道路利用者団体等からなる「奈良県渋滞対策協議会」において検討を行いながら、同プランを踏まえた渋滞対策の推進に向けた取組が行われており、令和6年(2024年)3月時点における主要渋滞箇所は55区間・122か所となっている。

<p>プラン 策定時期</p>	<p>平成22年(2010年)2月</p>	
<p>プラン概要</p>	<p>大和平野地域の渋滞の解消に向けて、客観的なデータや道路利用者へのアンケートの実施の結果をふまえ、「渋滞が著しい箇所」を抽出したうえで、コストや早期事業効果発現の観点をより重視した「速攻対策・ソフト対策」により、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とされている。</p>	
<p>主要渋滞 箇所</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成24年度 63区間・147か所</li> <li>・令和4年度 56区間・127か所</li> <li>・令和5年度 55区間・122か所</li> </ul>	 <div data-bbox="651 1697 916 1944" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center; margin: 0;"><b>凡例</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 対策済(特定解除済)</li> <li>● 対策済(検証待ち)</li> <li>● 対策中(事業中)</li> <li>● 再検討(再検討)</li> <li>● 検討中(未事業化)</li> </ul> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">令和5年度 第1回 奈良県渋滞対策協議会 資料</p>

## 2) 奈良県みんなでつくる交通安全対策プラン

本計画では、事故データに基づき以下の条件に該当する箇所や住民アンケートにより得られたヒヤリ箇所を事故危険箇所として抽出し、当該箇所における主な対策例が示されている。

策定年次	平成 22 年（2010 年）2 月																		
抽出条件	事故危険箇所の抽出条件（事故データに基づくもの） ①事故の発生しやすさ：死傷事故率 100 件/億台キロ以上 ②事故の重大性：死亡事故率 1 件/億台キロ以上 重大事故率 10 件/億台キロ以上 ③事故の続発性：死傷事故件数 1 件/年以上																		
事故危険箇所 （要対策箇所） 一覧	<table border="1"> <thead> <tr> <th>No</th> <th>路線名</th> <th>箇所名</th> <th>主な事故発生箇所 〈主なヒヤリ指摘内容〉</th> <th>主な対策分類</th> <th>主な対策例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="6">単路部（事故データより選定）</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>国道 165 号</td> <td>香芝市 田尻～穴虫</td> <td>下り坂のカーブ区間での 追突事故、正面衝突事故</td> <td>交通流の円滑化 速度抑制</td> <td>高輝度区画線の設置 原則路面標示の設置</td> </tr> </tbody> </table>	No	路線名	箇所名	主な事故発生箇所 〈主なヒヤリ指摘内容〉	主な対策分類	主な対策例	単路部（事故データより選定）						7	国道 165 号	香芝市 田尻～穴虫	下り坂のカーブ区間での 追突事故、正面衝突事故	交通流の円滑化 速度抑制	高輝度区画線の設置 原則路面標示の設置
No	路線名	箇所名	主な事故発生箇所 〈主なヒヤリ指摘内容〉	主な対策分類	主な対策例														
単路部（事故データより選定）																			
7	国道 165 号	香芝市 田尻～穴虫	下り坂のカーブ区間での 追突事故、正面衝突事故	交通流の円滑化 速度抑制	高輝度区画線の設置 原則路面標示の設置														

## 3) 香芝市地域公共交通計画

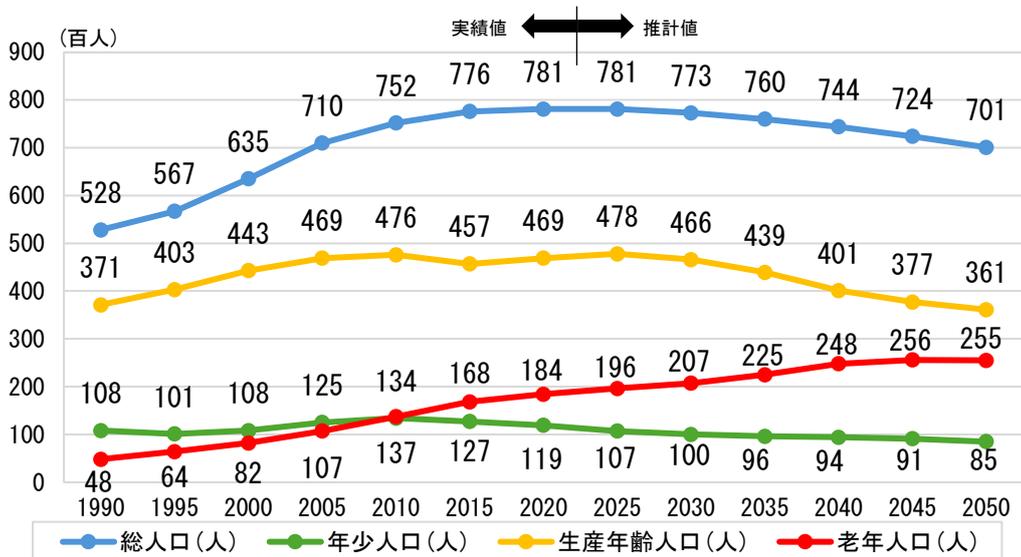
地域公共交通活性化再生法第 5 条に基づき策定するもので、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープランとしての役割を果たすものである。

策定年次	令和 3 年（2021 年）3 月
目標年次	令和 7 年（2025 年）
基本理念	「誰もが快適におでかけでき、 いつまでも健やかに安心して暮らせるまち かしば」
基本方針	①交通事故や新型コロナウイルス感染症の不安を感じず、誰もが安心・安全に生活できるための持続的かつ面的な地域公共交通の提供 ②地域特性に応じた適材適所で多様な地域公共交通サービスの提供 ③地域公共交通への理解と利用を高める地域公共交通に関する認知度向上と利用促進の徹底 ④地域住民・交通事業者・行政が一体となった役割分担の明確化と地域公共交通サービスの育成

### 1.2.2 将来人口

#### (1) 年齢区分別人口の推移

- ・本市の総人口は令和2年(2020年)まで増加傾向であったが、令和7年(2025年)以降は減少傾向に転じると予測されている。
- ・年少人口(5~14歳)及び生産年齢人口(15~64歳)は減少することが予測されている。老年人口(65歳以上)は令和27年(2045年)まで増加し続けることが予測されている。

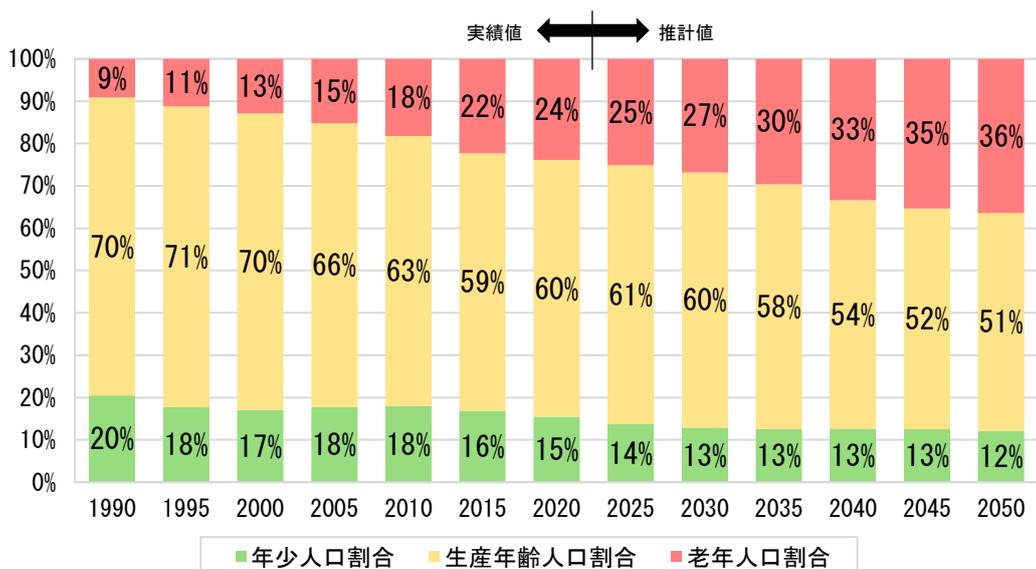


資料- 2020年まで：国勢調査(各年)  
 2025年以降：国立社会保障・人口問題研究所による推計値(令和5年(2023年)推計)

図 1.34 年齢区分別人口推移(実績値・推計値)

#### (2) 年齢区分別人口構成比率

- ・老年人口の割合は今後も増加し続け、令和32年(2050年)には36%に達すると予測されている。



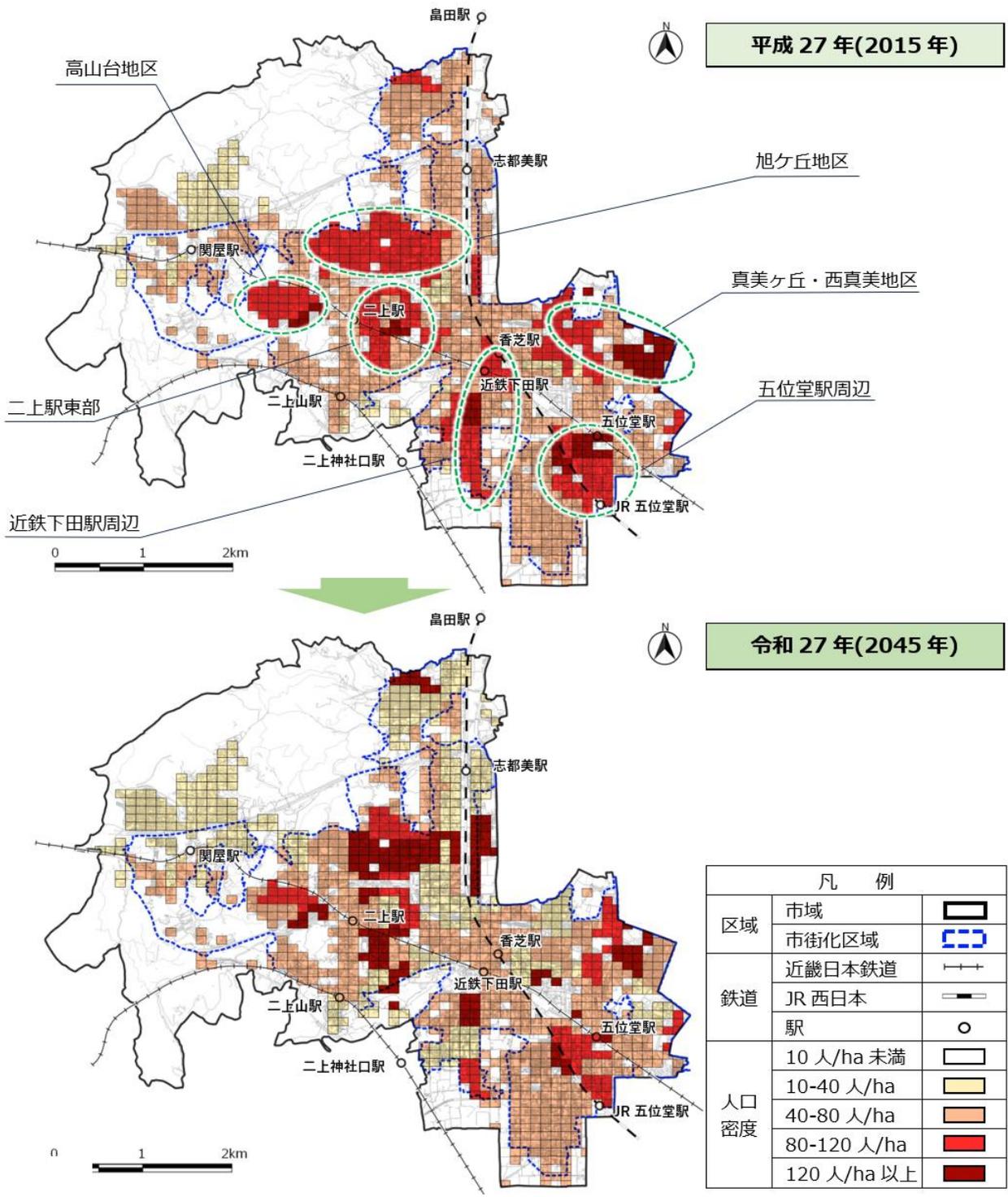
資料- 2020年まで：国勢調査(各年)  
 2025年以降：国立社会保障・人口問題研究所による推計値(令和5年(2023年)推計)

図 1.35 年齢区分別人口構成比率の推移

(3) 人口密度

1) 総人口：平成27年(2015年)→令和27年(2045年)

- ・平成27年(2015年)の人口密度は、市街化区域の大部分のエリアで40人/ha以上となっている。特に、五位堂駅周辺や近鉄下田駅周辺、二上駅東部、真美ヶ丘・西真美地区、旭ヶ丘地区、高山台地区等で80人/ha以上の高密度の地区が見られる。
- ・令和27年(2045年)の推計においては、市街化区域の大半のエリアで人口密度の低下が進み、40人/ha以上のエリアが縮小する。

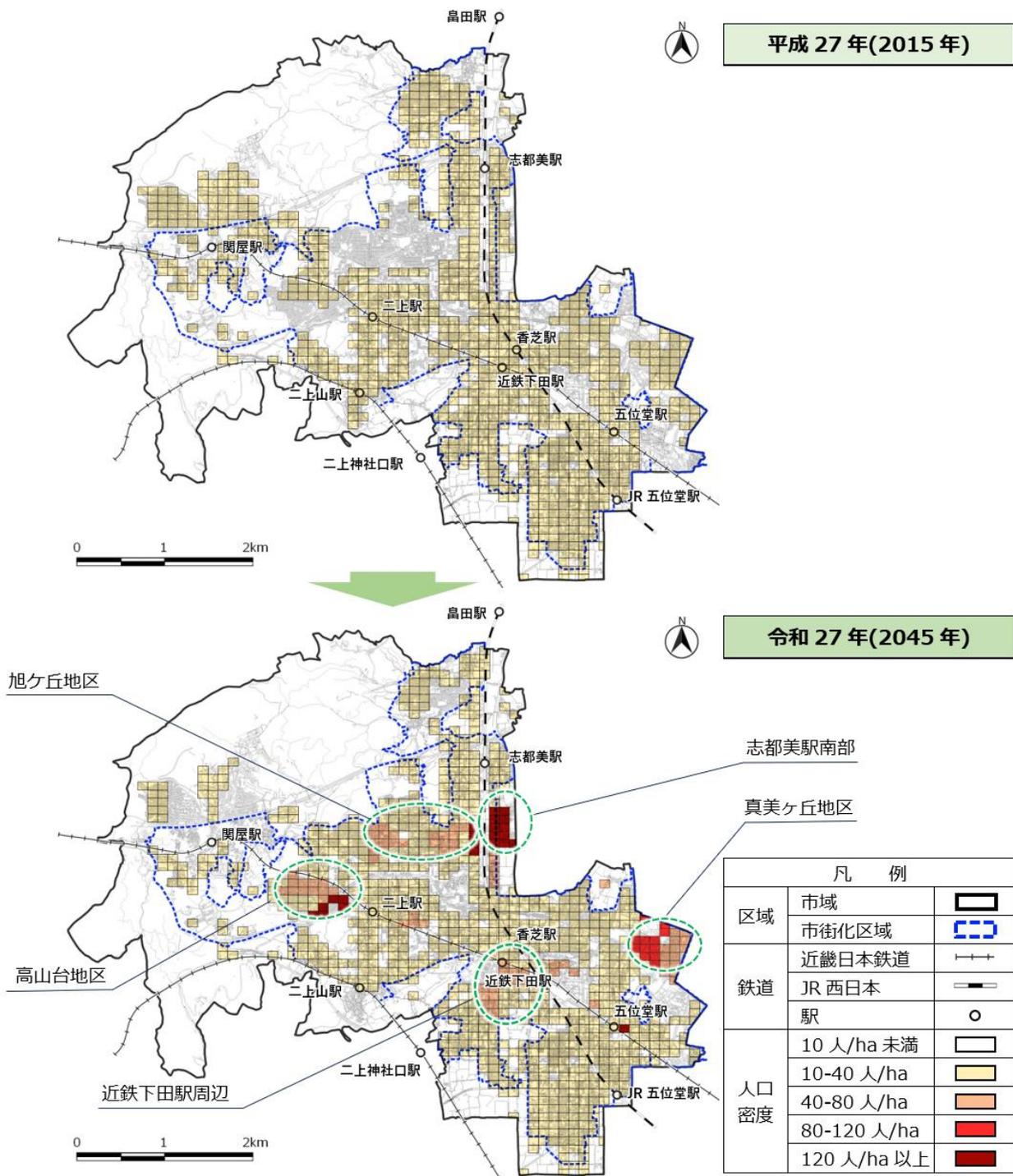


出典：香芝市立地適正化計画（令和6年度（2024年度））

図 1.36 人口密度の変化

2) 高齢者人口：平成27年（2015年）→令和27年（2045年）

- ・平成27年（2015年）の高齢者の人口密度は、市街化区域の全域のエリアで40人/ha未満となっている。
- ・令和27年（2045年）の推計においては、志都美駅南部や真美ヶ丘地区、近鉄下田駅周辺、旭ヶ丘地区、高山台地区等のエリアで人口密度の上昇が進み、40人/haを超えるエリアが見られるようになる。



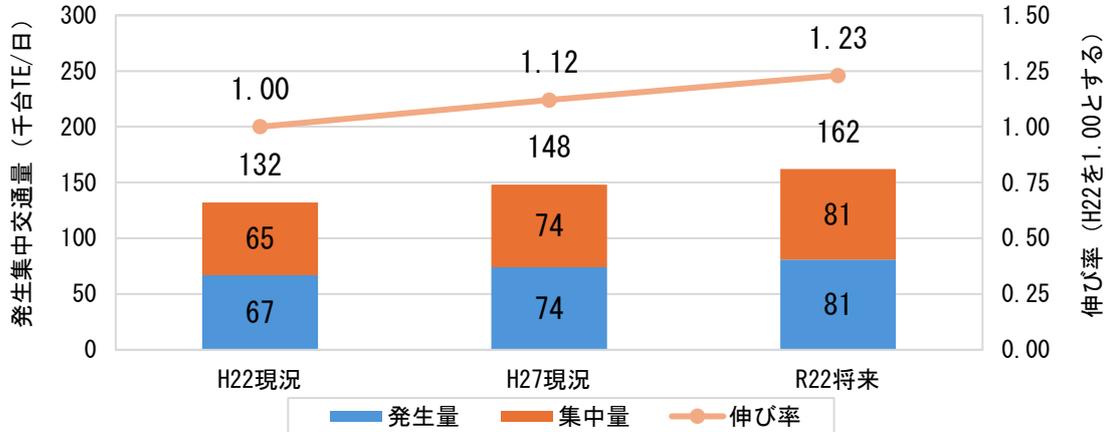
出典：香芝市立地適正化計画（令和6年度（2024年度））

図 1.37 高齢者の人口密度の変化

### 1.2.3 将来交通需要

#### (1) 発生集中交通量

・発生集中交通量は、令和22年（2040年）には162千台TE/日となり、平成22年（2010年）と比較して23%増加するものと予測されている。



資料—道路交通センサスOD（平成22年（2010年）、平成27年（2015年））、  
 道路交通センサス将来OD（令和22年（2040年））

図 1.38 本市の発生集中交通量の推移

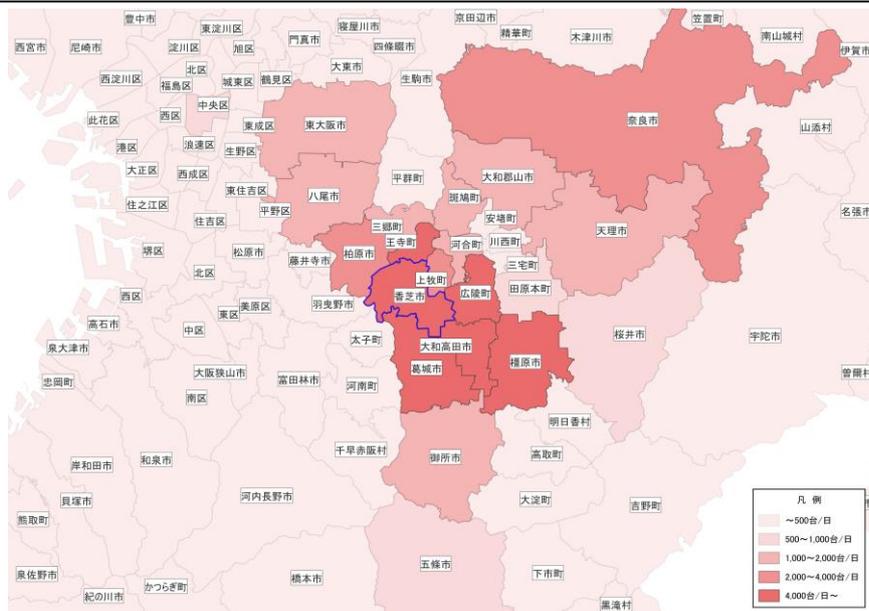
参考：発生集中交通量（発生集中交通量(TE/日)＝発生交通量＋集中交通量）

・発生交通量とは該当エリアから出発していく交通量のことであり、集中交通量とは該当エリアに到着する交通量のことであり、また、TE（トリップエンド）とは、該当エリアの発生交通量と集中交通量の合計を表す単位である。

#### (2) OD量

##### 1) 香芝市発着OD量（令和22年（2040年））

・本市を発着する将来OD量は、大和高田市や広陵町、上牧町等、周辺市町との間での流動が多いと予測されている。



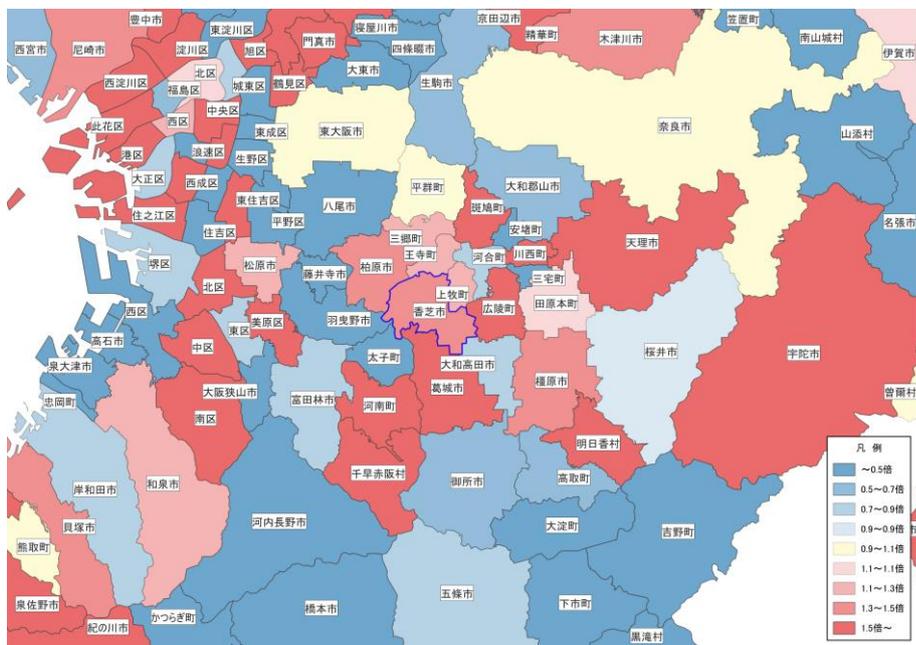
資料：道路交通センサス将来OD（令和22年（2040年））

図 1.39 本市を発着する将来OD量（令和22年（2040年））

参考：OD（オー・ディー）とはOrigin（出発地）、Destination（到着地）の略語であり、OD量とはあるゾーン（出発地）からあるゾーン（到着地）へ移動する交通量のことであり、

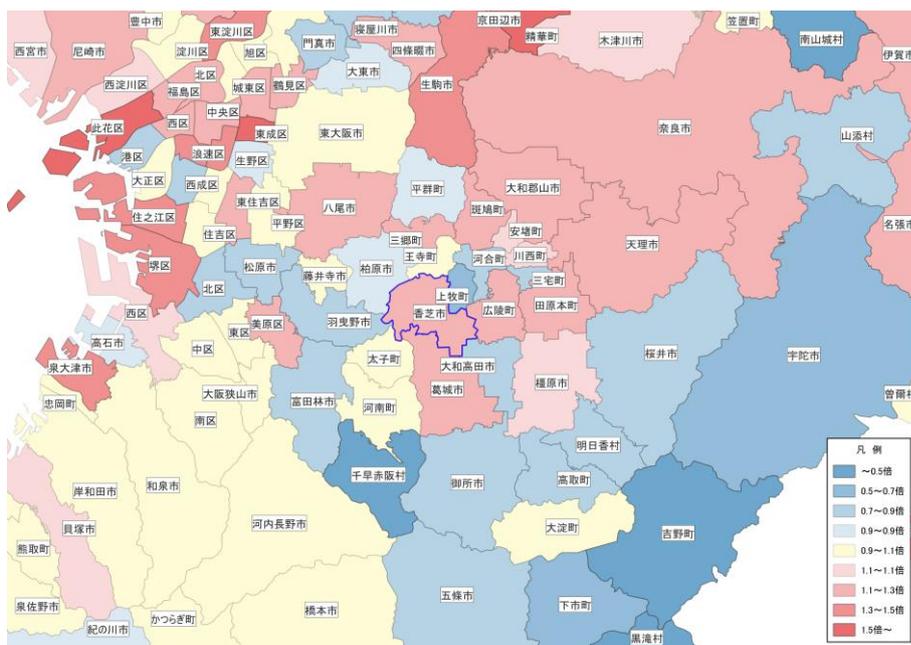
## 2) 香芝市発着OD量の変化割合

- ・ 本市の将来（令和22年（2040年））発着OD量を平成22年（2010年）と比較すると、おおむね本市以北の都市部に発着するOD量が増加する傾向にある一方、本市以南の地方部に発着するOD量は減少傾向にある。
- ・ 本市の将来（令和22年（2040年））発着OD量を平成27年（2015年）と比較すると、おおむね本市以北の都市部に発着するOD量が増加する傾向が、平成22年（2010年）との比較よりも顕著に表れている。



資料：道路交通センサスOD（平成22年（2010年））、  
 道路交通センサス将来OD（令和22年（2040年））

図 1.40 本市を発着するOD量の変化割合  
 （令和22年（2040年）／平成22年（2010年））



資料：道路交通センサスOD（平成27年（2015年））、  
 道路交通センサス将来OD（令和22年（2040年））

図 1.41 本市を発着するOD量の変化割合  
 （令和22年（2040年）／平成27年（2015年））

### (3) 将来交通量推計

平成27年度(2015年度)道路交通センサスペースデータを基に、令和22年(2040年)における将来交通量推計を実施した。

市内全域で都市計画道路を整備することで交通分散が図られるため、多くの路線では混雑度が1.0未満となり、令和3年度(2021年度)道路交通センサスの観測値よりも減少が見込まれるが、国道165号や、国道168号等の一部区間で混雑度が1.25を超えており、依然として混雑度が高い状況が見られる。

参考：混雑度(混雑度=交通量÷交通容量)

- ・混雑度1.0未満

道路が混雑することもなく、円滑に走行でき、渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない状態。

- ・混雑度1.0～1.25

道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間(ピーク時間)あるが、何時間も連続する可能性は非常に小さい状態。

- ・混雑度1.25～1.75

ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度の状態。

- ・混雑度1.75以上

慢性的な混雑状態を呈する。

参考：令和22年(2040年)における将来交通量推計

- ・近畿地方整備局で作成された「平成27年度(2015年度)全国道路・街路交通情勢調査に基づく令和22年(2040年)将来OD表」に基づき、奈良県が実施した「奈良県全体の道路ネットワークにおける令和22年(2040年)将来交通量推計」の結果(平成27年度(2015年度)道路交通センサスペースデータ)を細分化して市内へ適用している。

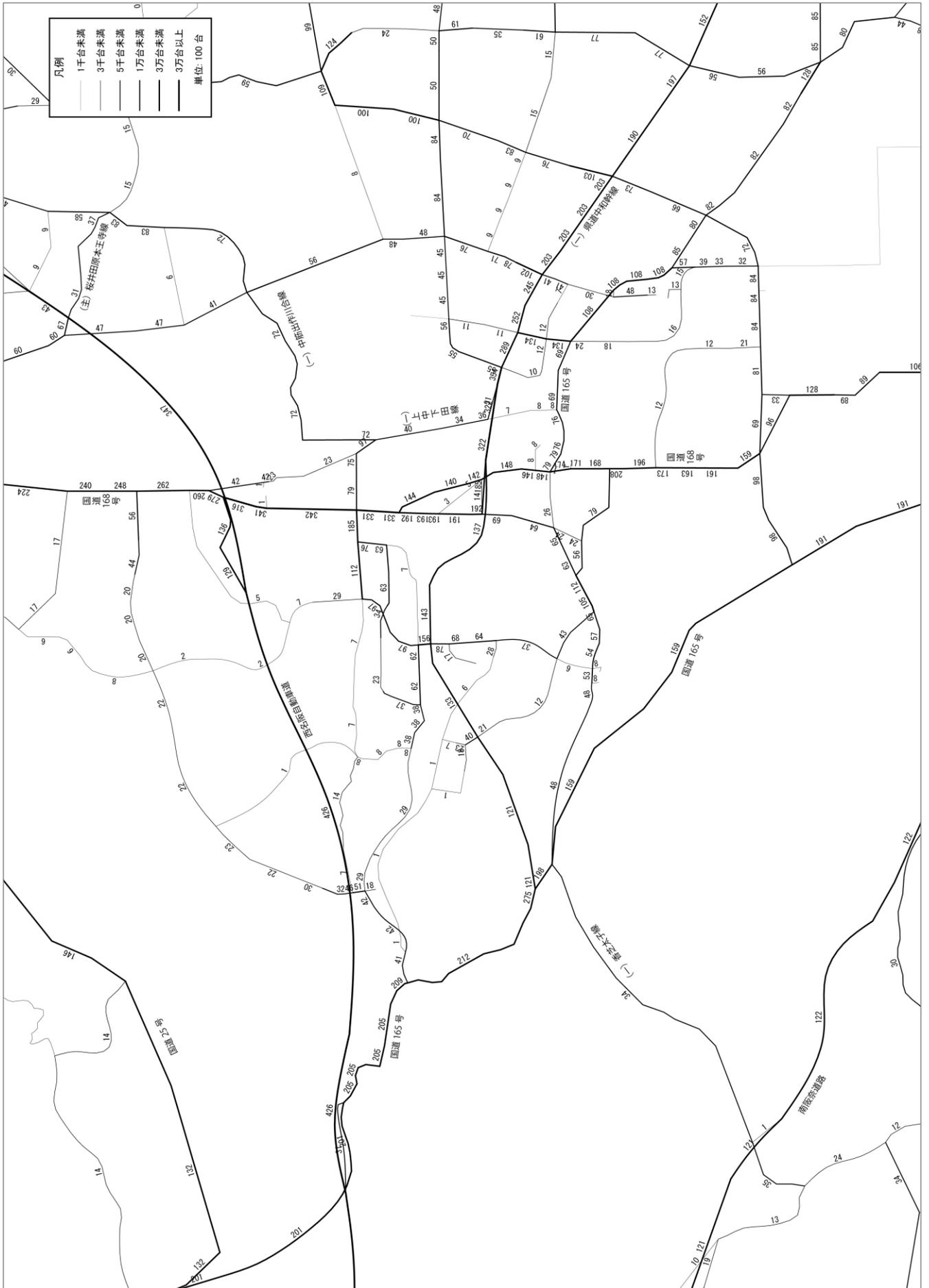


図 1.42 令和22年(2040年)将来交通量推計結果(交通量)



1 道路交通の現況と推計



図1.44 令和22年(2040年)将来交通量推計結果(混雑度)

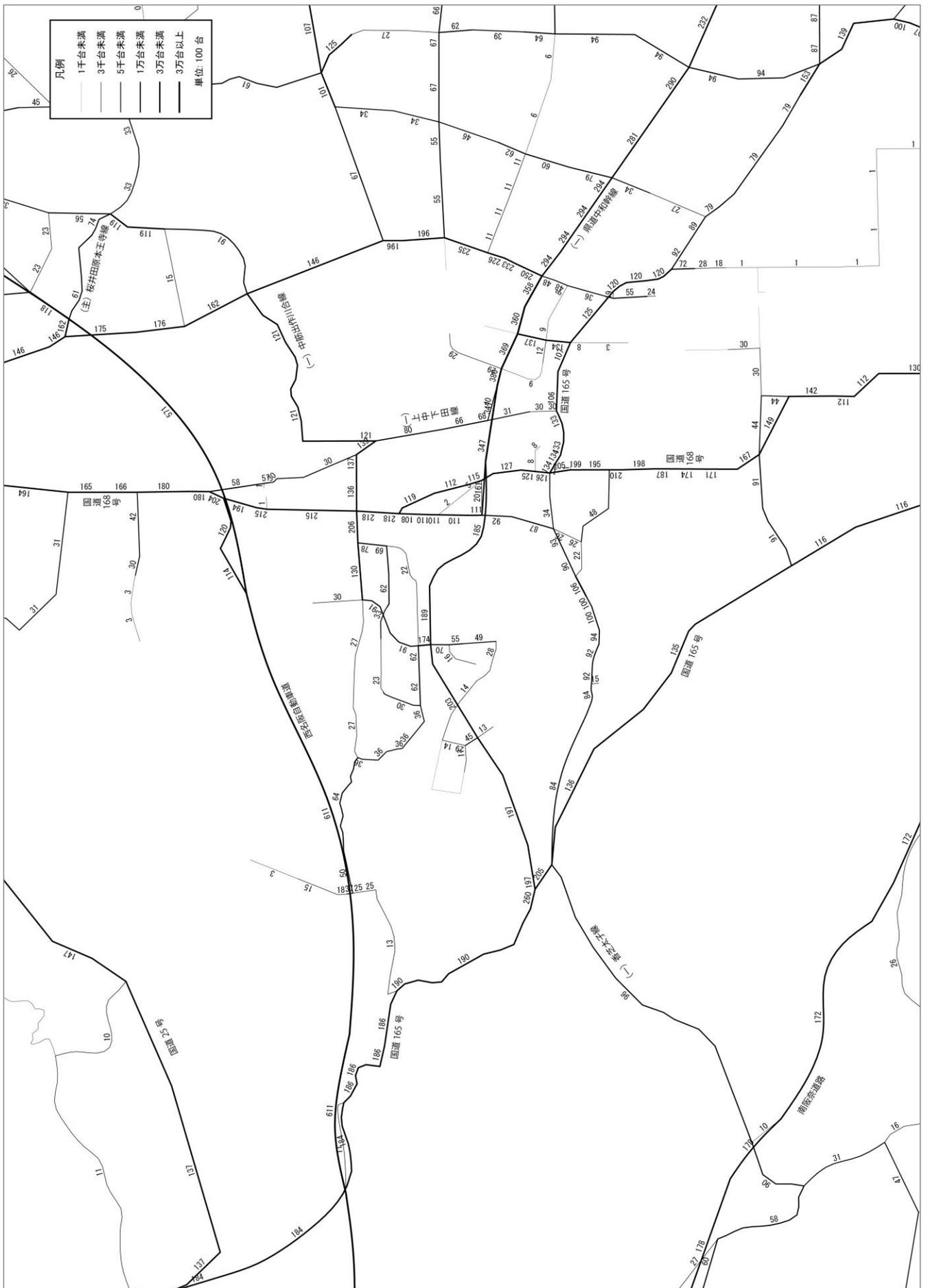


図 1.45 平成27年(2015年)現況交通量推計結果(交通量)

### 1.3 道路整備に係る問題点・課題

ここまでの整理から、本市における道路整備に係る課題を、その問題点と対応させてまとめると、以下のように考えられる。



図 1.46 道路整備に係る問題点・課題



## 2 香芝市街路整備計画

平成26年度（2014年度）の都市計画道路の見直しにより必要性ありとして「存続」とされた、香芝市決定の未着手の都市計画道路について、評価対象路線（区間）の評価を実施し、今後おおむね5年以内での着手を目指す路線（区間）として早期着手路線（区間）を位置付ける。

### 2.1 評価対象路線（区間）

未着手の都市計画道路のうち、香芝市決定の12路線・28区間を評価対象路線（区間）とする。評価対象路線（区間）は、都市計画道路や国道・県道との交差部により区間を分割している。

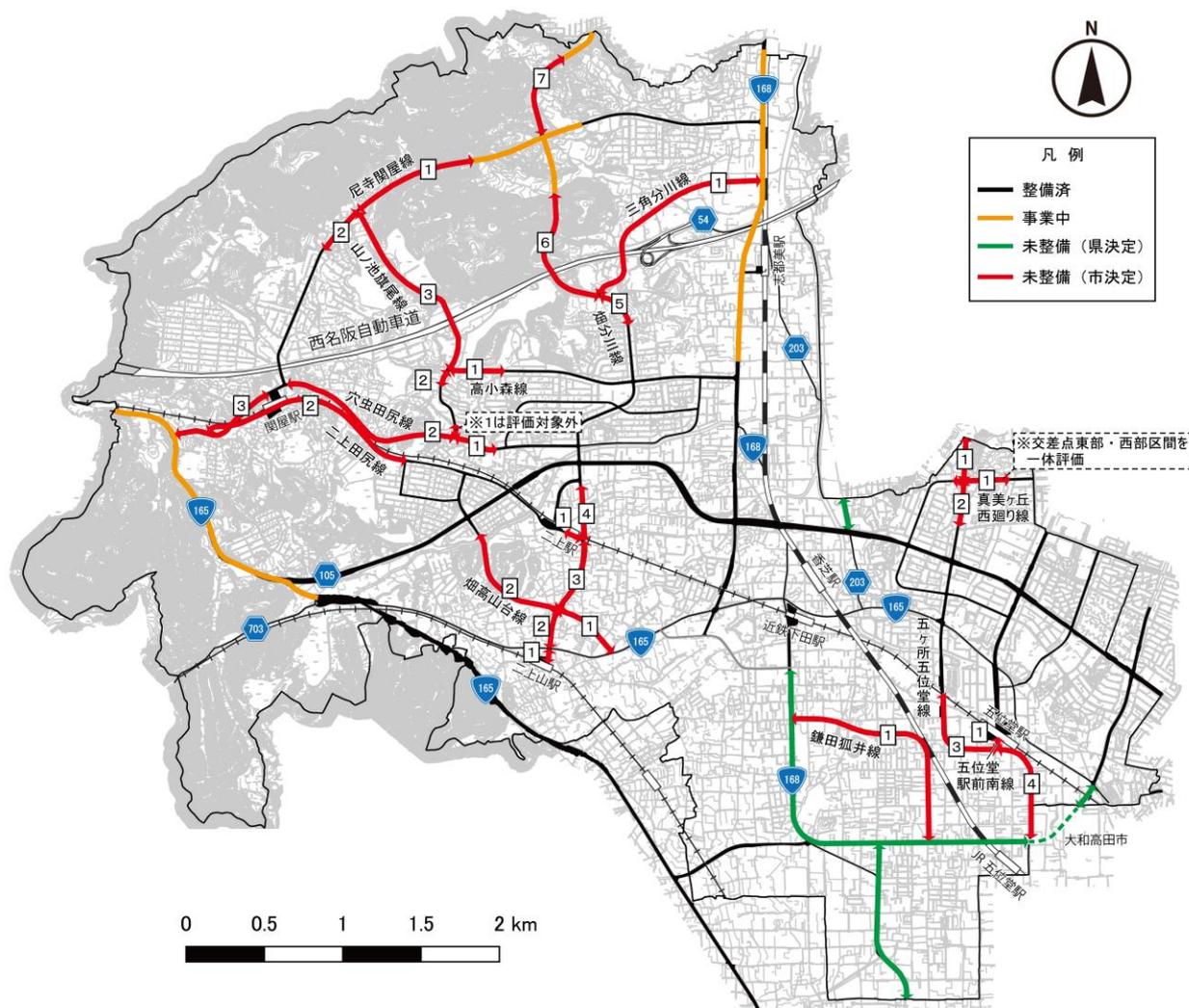


図 2.1 評価対象路線（区間）

表 2.2 評価対象路線（区間）一覧

路線名	区間番号	計画幅員(m)	区間延長(m)
穴虫田尻線	1	16	270
	2	16	1,130
	3	16	670
二上田尻線	1	12	140
	2	12	1,450
尼寺関屋線	1	16	880
	2	16	350
山ノ池旗尾線	1※	12	40
	2	12	120
	3	12	1,200
高小森線	1	16	350
畑分川線	1	16	50
	2	16	270
	3	16	510
	4	16	370
	5	16	310
	6	16	950
	7	16	600
三角分川線	1	12	1,300
鎌田狐井線	1	16	1,520
畑高山台線	1	16	480
	2	16	780
五位堂駅前南線	1	20	60
五ヶ所五位堂線	1	16	280
	2	16	300
	3	16	540
	4	16	610
真美ヶ丘西廻り線	1	12	370
計(12路線)	28区間		15,900

※山ノ池旗尾線1は交差点部であるため、穴虫田尻線1との一体整備を想定

## 2.2 計画検討の流れ

評価対象路線（区間）について、道路機能と費用便益分析による評価を実施し、香芝市街路整備計画として、早期着手路線（区間）を位置付ける。

### 2.3 道路機能による評価

平成28年（2016年）3月に策定された「香芝市街路整備プログラム」を踏襲しつつ、上位・関連計画における位置付け等を参考に、都市計画道路に求められる機能による評価項目を設定し、評価対象路線（区間）について評価する。



### 2.4 費用便益分析による評価

評価対象路線（区間）について費用便益分析により評価する。  
※ここでの費用便益分析は、評価対象路線（区間）を相対的に評価するために実施したものであり、事業認可時等を実施するものとは性質が異なることに留意する必要がある。



### 2.5 香芝市街路整備計画

ここまでの評価結果や区間の連続性等を踏まえ、本市における街路整備計画として早期着手路線（区間）を位置付ける。

図 2.3 計画検討の流れ

## 2.3 道路機能による評価

平成28年（2016年）3月に策定された「香芝市街路整備プログラム」における機能評価項目を踏まえつつ、香芝市都市計画マスタープラン及び香芝市立地適正化計画等の上位・関連計画における位置付け等を参考に、現在の本市において都市計画道路に必要な機能（評価項目）を整理し、評価を実施する。

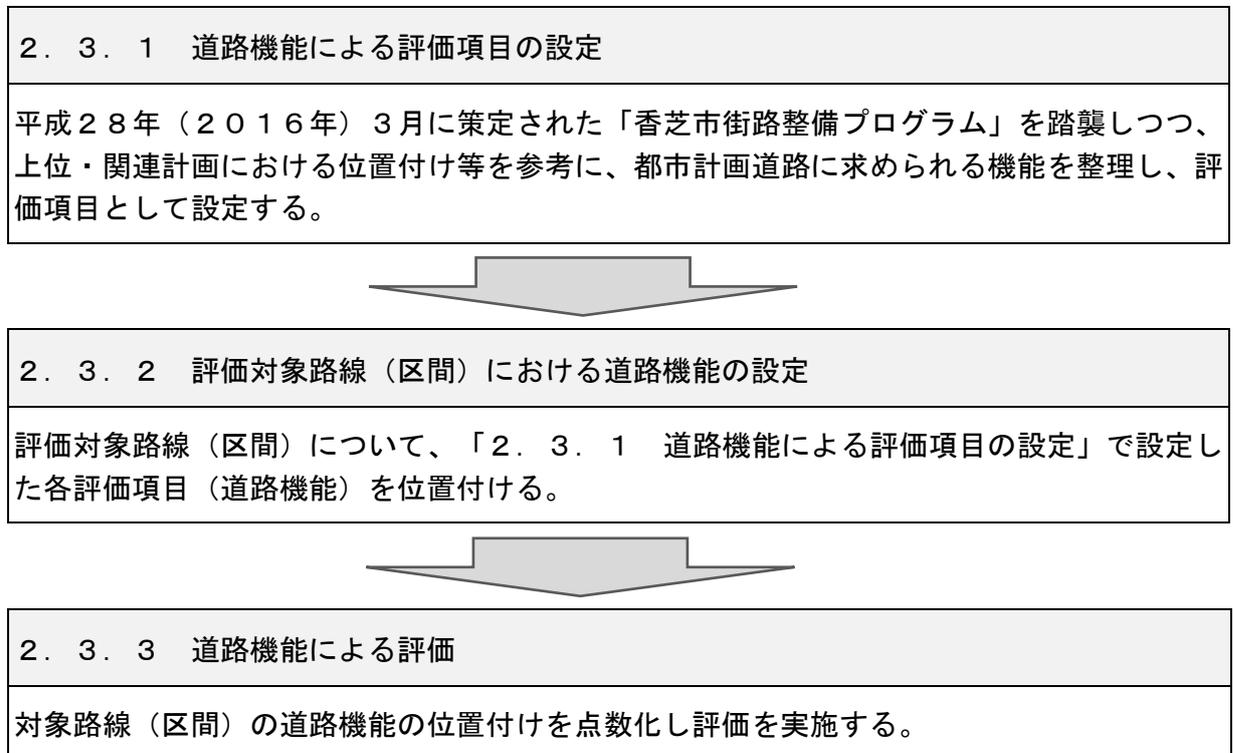


図 2.4 道路機能による評価の流れ

## 2.3.1 道路機能による評価項目の設定

本計画における道路機能による評価項目は、平成28年(2016年)3月に策定された「香芝市街路整備プログラム」を踏襲しつつ、上位・関連計画における位置付けや地域・道路交通現況を踏まえ、都市計画道路に求められる機能を設定する。なお、区域を参照する項目では、当該区間が僅かしか含まれない場合は、評価しないものとする。

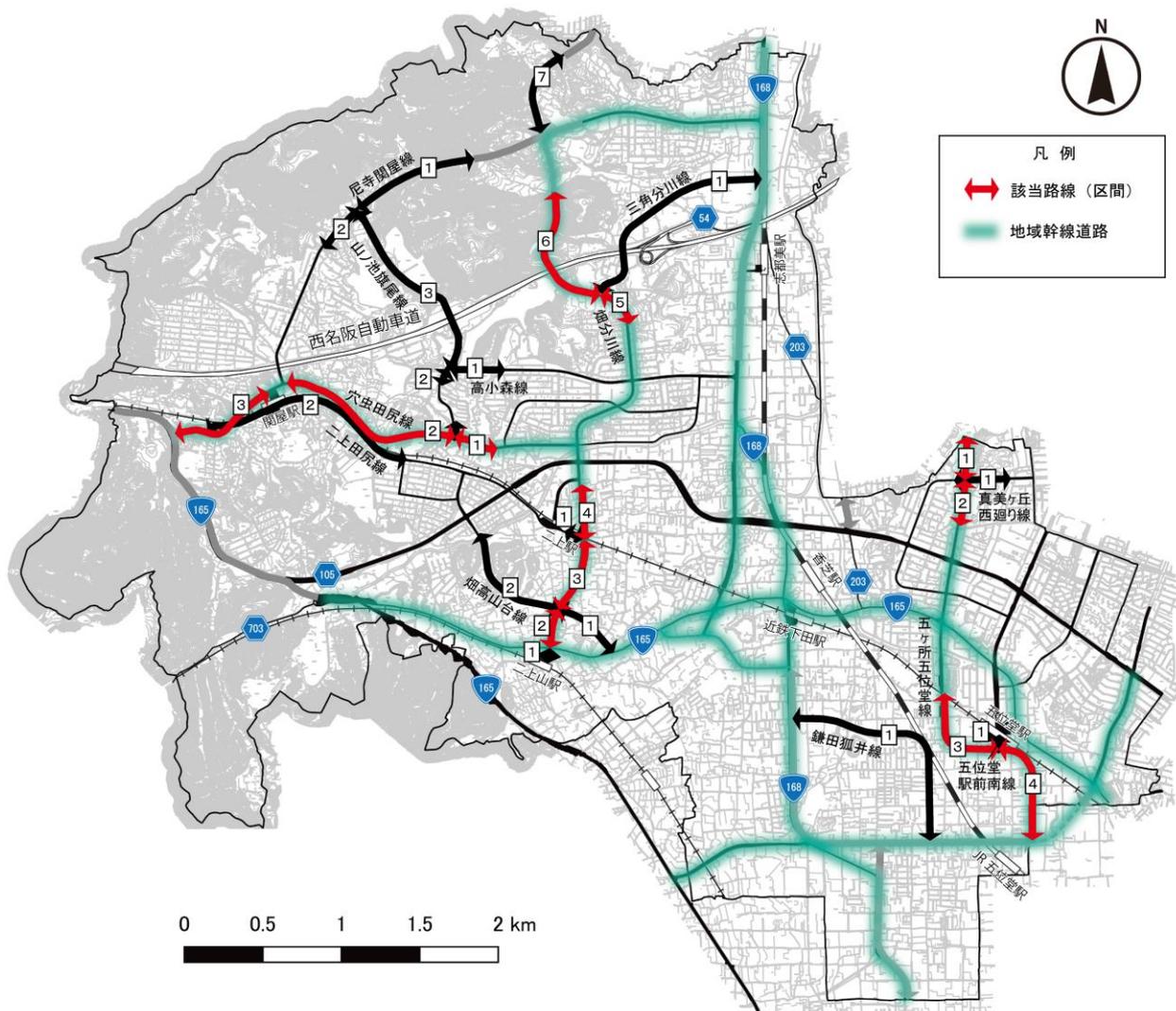
表 2.5 道路機能による評価項目の設定

道路機能		評価方法
活力あるまちづくりを支援	広域連携	(1) 広域連携軸を形成する道路 ▶香芝市都市計画マスタープランにおいて、広域幹線道路と位置付けられる道路。(県道中和幹線(県道105号)、国道大和高田バイパス(国道165号))
	地域産業支援	(2) 地域連携軸を形成する道路 ▶香芝市都市計画マスタープランにおいて、地域幹線道路と位置付けられる道路。
		(3) 地域連携軸を強化する道路 ▶地域連携軸以外の都市計画道路のうち、同一路線(区間)内に整備済/未整備の区間が混在する道路で、未整備区間(ミッシングリンク)の整備により、隣接市町の既存道路や地域連携軸に接続し、地域連携軸の強化が期待できる道路。
		(4) 都市機能の誘導を促進する道路【新規】 ▶香芝市立地適正化計画の都市機能誘導区域に含まれる道路。
	利便性高く住みやすい	日常生活上の (5) 住宅地区の活動中心となる道路【更新】 ▶香芝市立地適正化計画の居住誘導区域に含まれる道路。(4)で既にチェックしているものは除く。
		(6) 交通結節機能の強化や人にやさしい道の形成を支える道路 ▶香芝市都市計画マスタープランにおいて、交通結節機能強化が位置付けられている各鉄道駅や市役所周辺の公共ゾーンにアクセスする道路。
		(7) 関連プロジェクトを支援する道路 ▶本市の活力向上、市民の利便性向上に資するプロジェクトに関連する道路。
安全・安心	日常生活における安全・安心 (8) 通学路 ▶小学校からおおむね500m圏内の市街地を通る区間のうち、整備により歩道が確保され、通学路として利用されると見込まれる道路。	
	災害時における安全・安心 (9) 緊急輸送道路 ▶奈良県による緊急輸送道路及び香芝市都市計画マスタープランにおいて、緊急輸送網を補完するものとして位置付けている道路。 ※県：1.0、市：0.5	
	(10) 広域避難地へのアクセス道路 ▶災害時に広域避難地となる香芝市スポーツ公園、香芝市総合公園に直接的に(右左折することなく)接続する道路。	



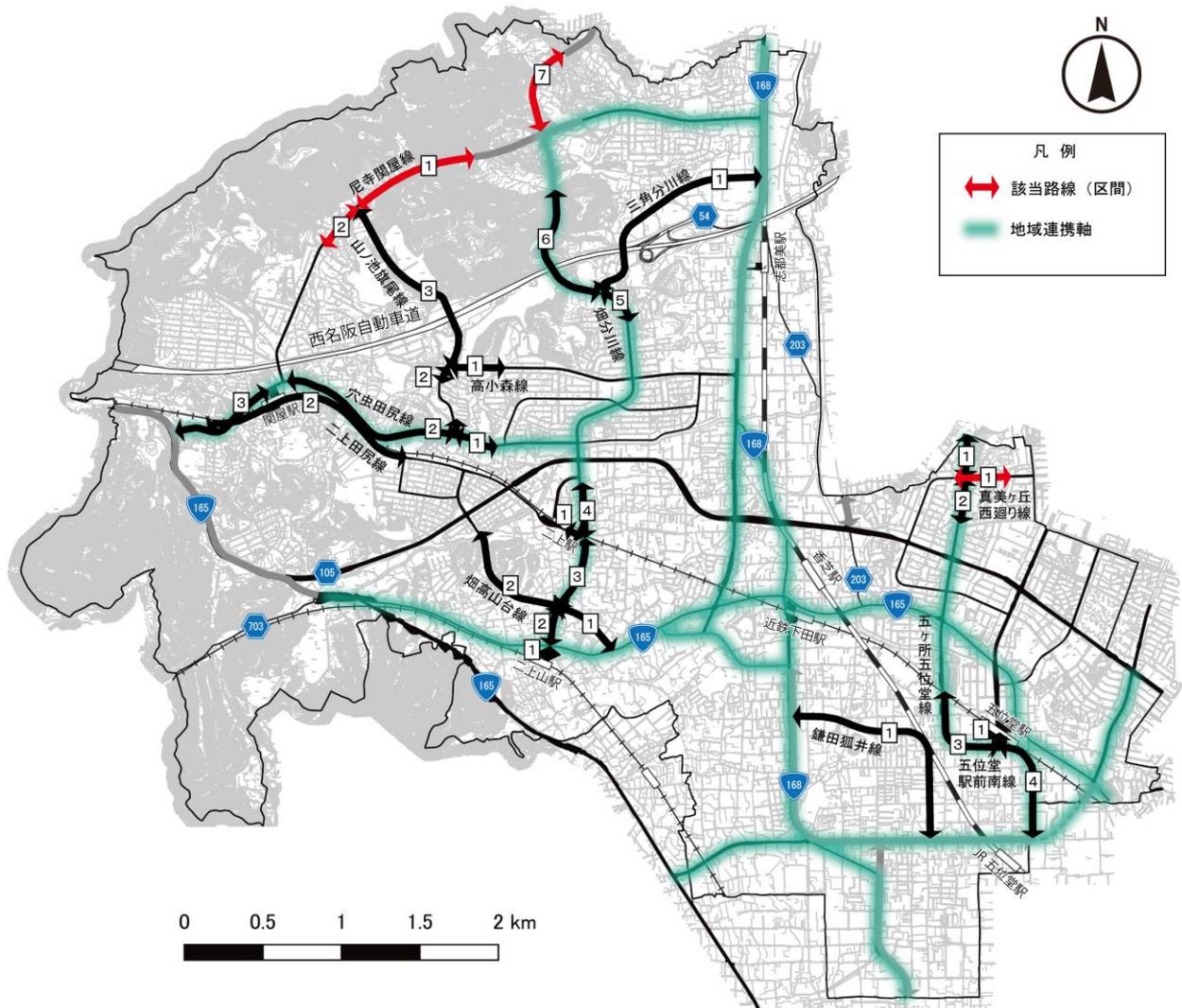
(2) 地域連携軸を形成する道路

評価方法	▶香芝市都市計画マスタープランにおいて、地域幹線道路と位置付けられる道路。
該当区間	穴虫田尻線1・2・3、畑分川線2・3・4・5・6、五ヶ所五位堂線1・2・3・4



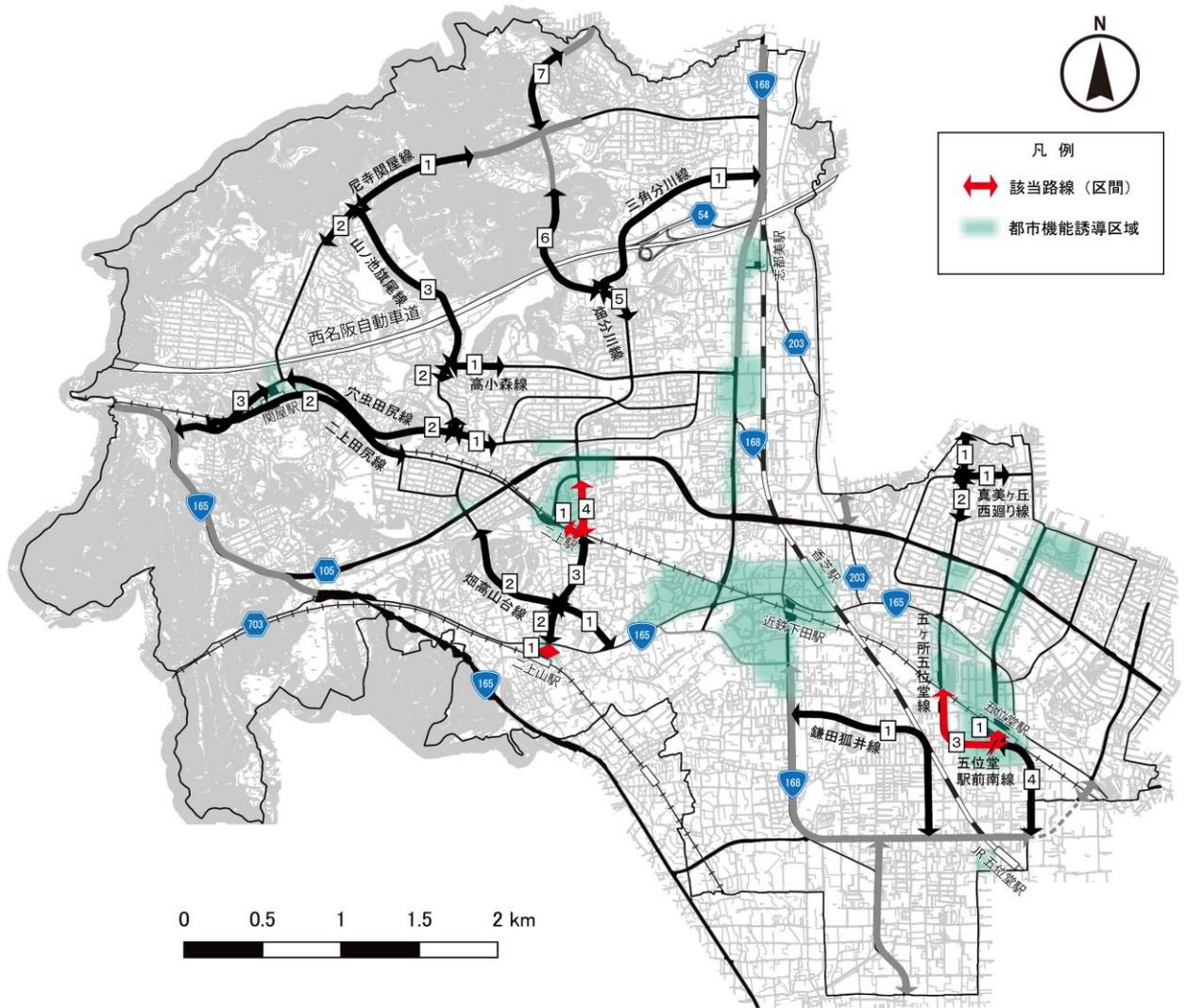
(3) 地域連携軸を強化する道路

<p>評価方法</p>	<p>▶地域連携軸以外の都市計画道路のうち、同一路線(区間)内に整備済/未整備の区間が混在する道路で、未整備区間(ミッシングリンク)の整備により、隣接市町の既存道路や地域連携軸に接続し、地域連携軸の強化が期待できる道路。</p>
<p>該当区間</p>	<p>尼寺関屋線1・2、畑分川線7、真美ヶ丘西廻り線1</p>



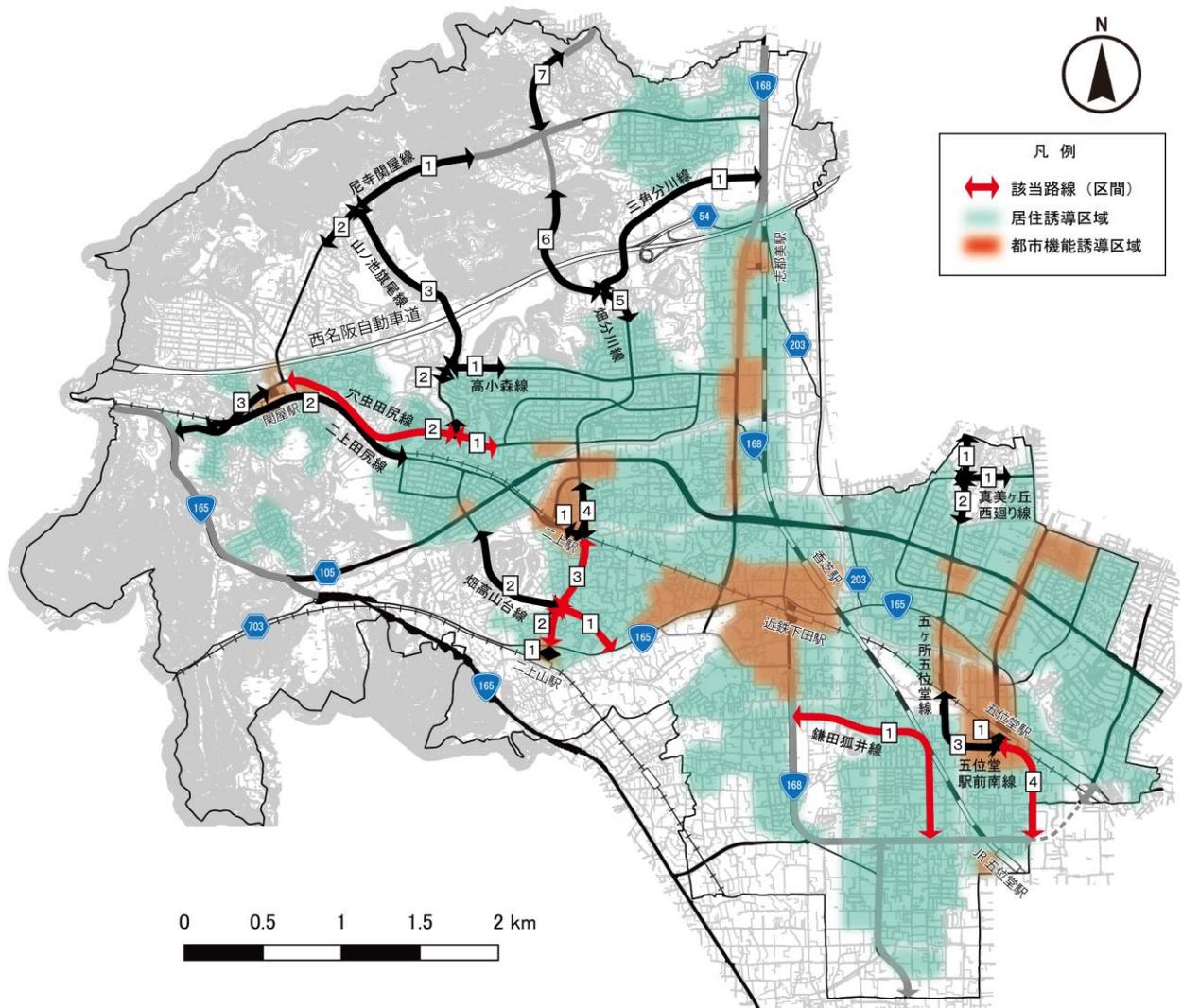
(4) 都市機能の誘導を促進する道路

評価方法	▶香芝市立地適正化計画の都市機能誘導区域に含まれる道路。
該当区間	二上田尻線1、畑分川線1・4、五位堂駅前南線1、五ヶ所五位堂線3



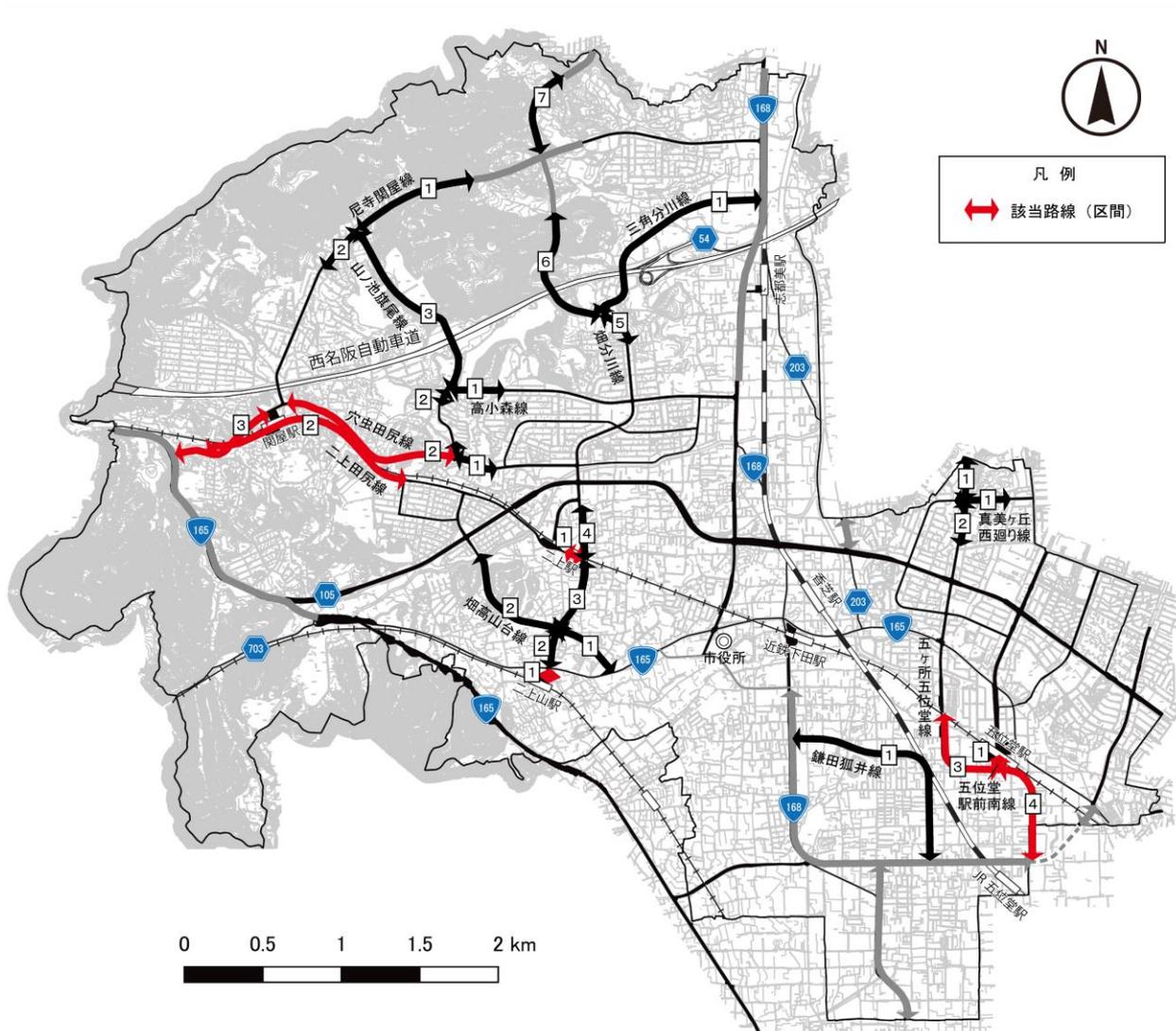
(5) 住宅地区の活動中心となる道路

評価方法	▶香芝市立地適正化計画の居住誘導区域に含まれる道路。(4)で既にチェックしているものは除く。
該当区間	穴虫田尻線1・2、畑分川線2・3、鎌田狐井線1、畑高山台線1、五ヶ所五位堂線4



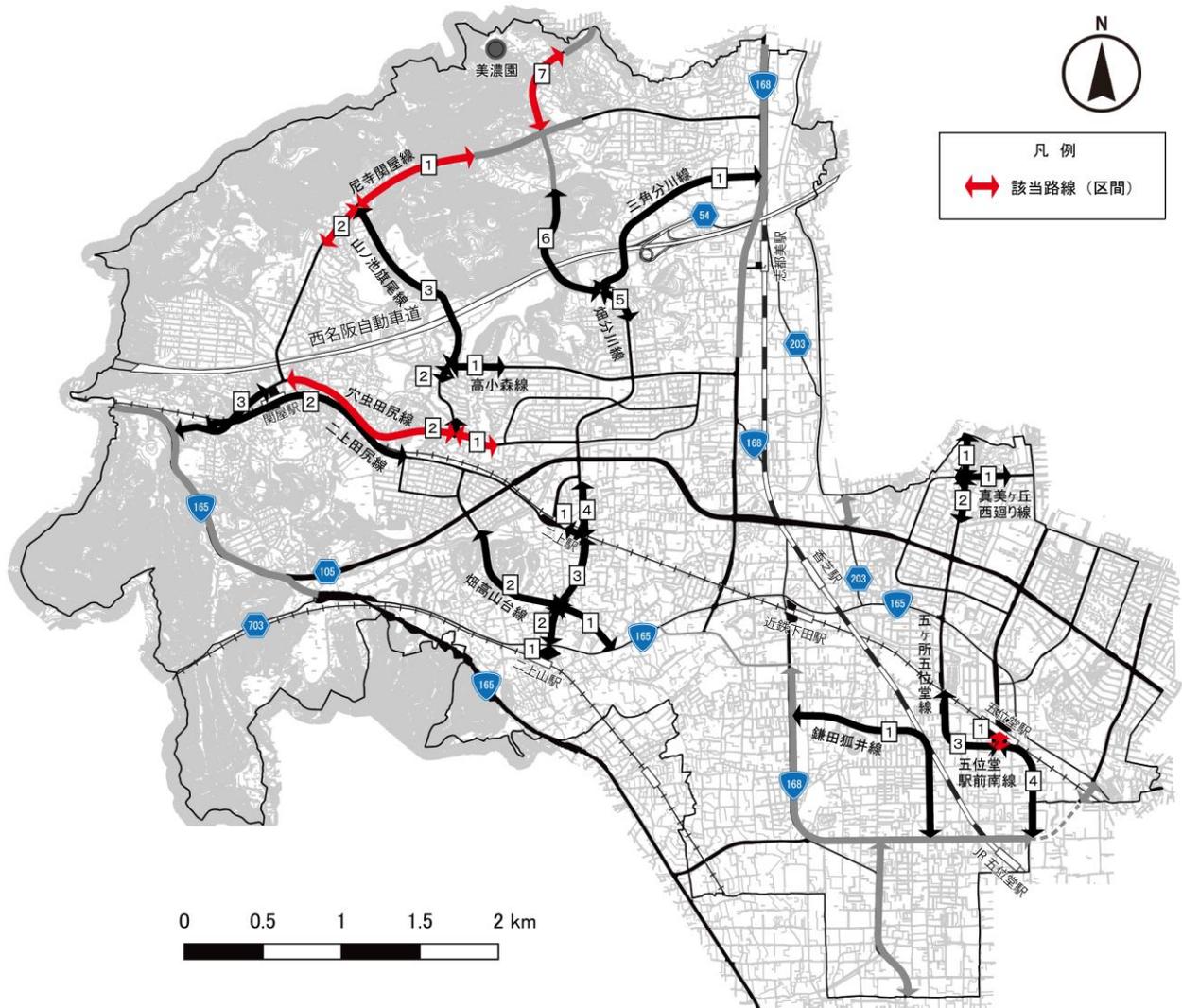
(6) 交通結節機能の強化や人にやさしい道の形成を支える道路

評価方法	▶香芝市都市計画マスタープランにおいて、交通結節機能強化が位置付けられている各鉄道駅や市役所周辺の公共ゾーンにアクセスする道路。
該当区間	穴虫田尻線2・3、二上田尻線1・2、畑分川線1、五位堂駅前南線1、五ヶ所五位堂線3・4



## (7) 関連プロジェクトを支援する道路

評価方法	▶本市の活力向上、市民の利便性向上に資するプロジェクトに関連する道路。
該当区間	穴虫田尻線1・2、尼寺関屋線1・2、畑分川線7、五位堂駅前南線1



## 【関連プロジェクト】

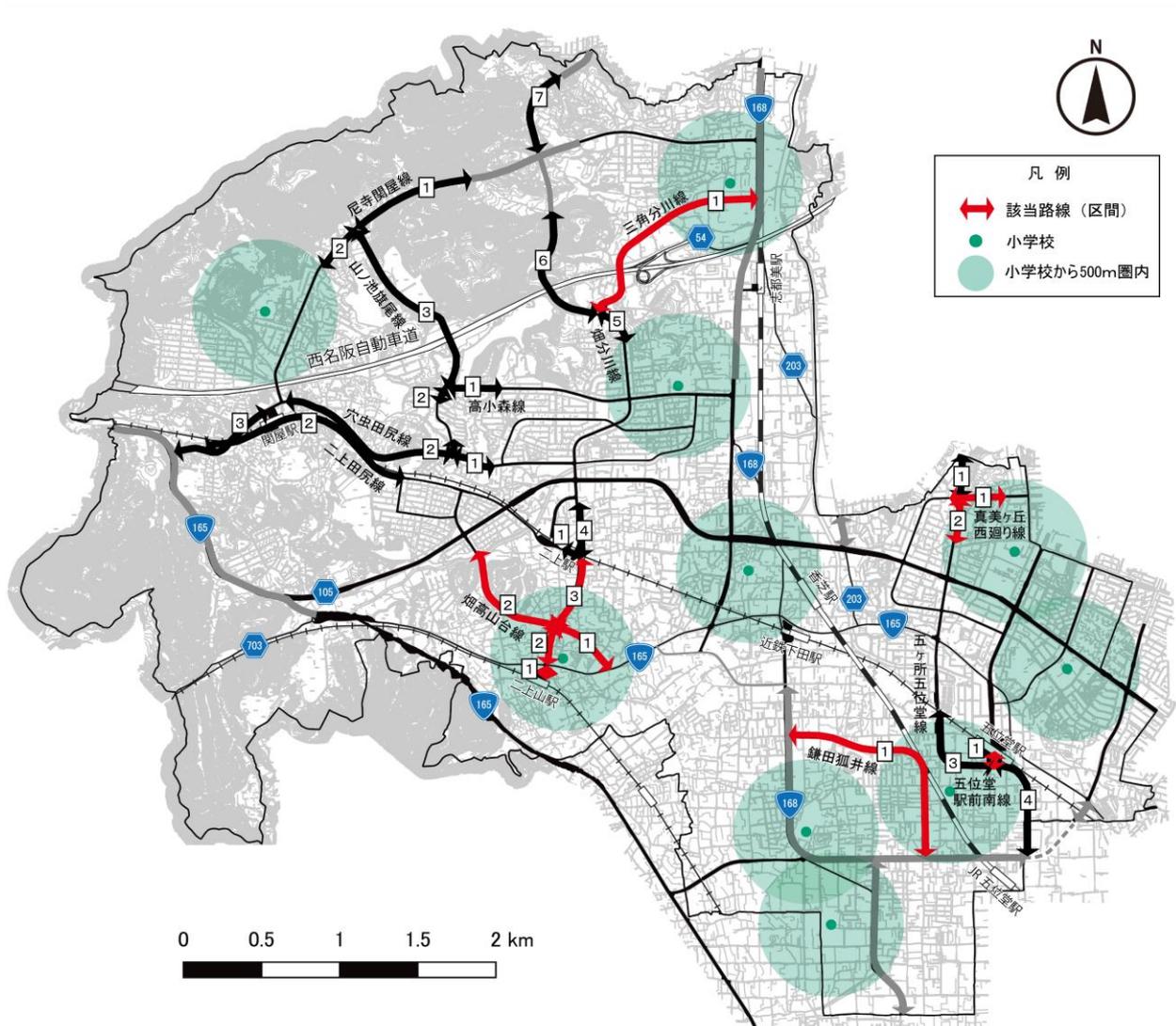
穴虫田尻線：「大和都市計画及び吉野三町都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（令和4年度（2022年度））に、市街化区域の低未利用地活用の観点から位置付けられている土地区画整理事業に係る道路

尼寺関屋線・畑分川線：一般廃棄物処理施設美濃園へのアクセス道路（現在は畑分川線7の北西～王寺町を整備中）

五位堂駅前南線：五位堂駅周辺の交通機能改善、活性化に向けた方針を示した「近鉄大阪線五位堂駅南側駅前広場整備基本構想」（令和6年度（2024年度））に係る道路

(8) 通学路

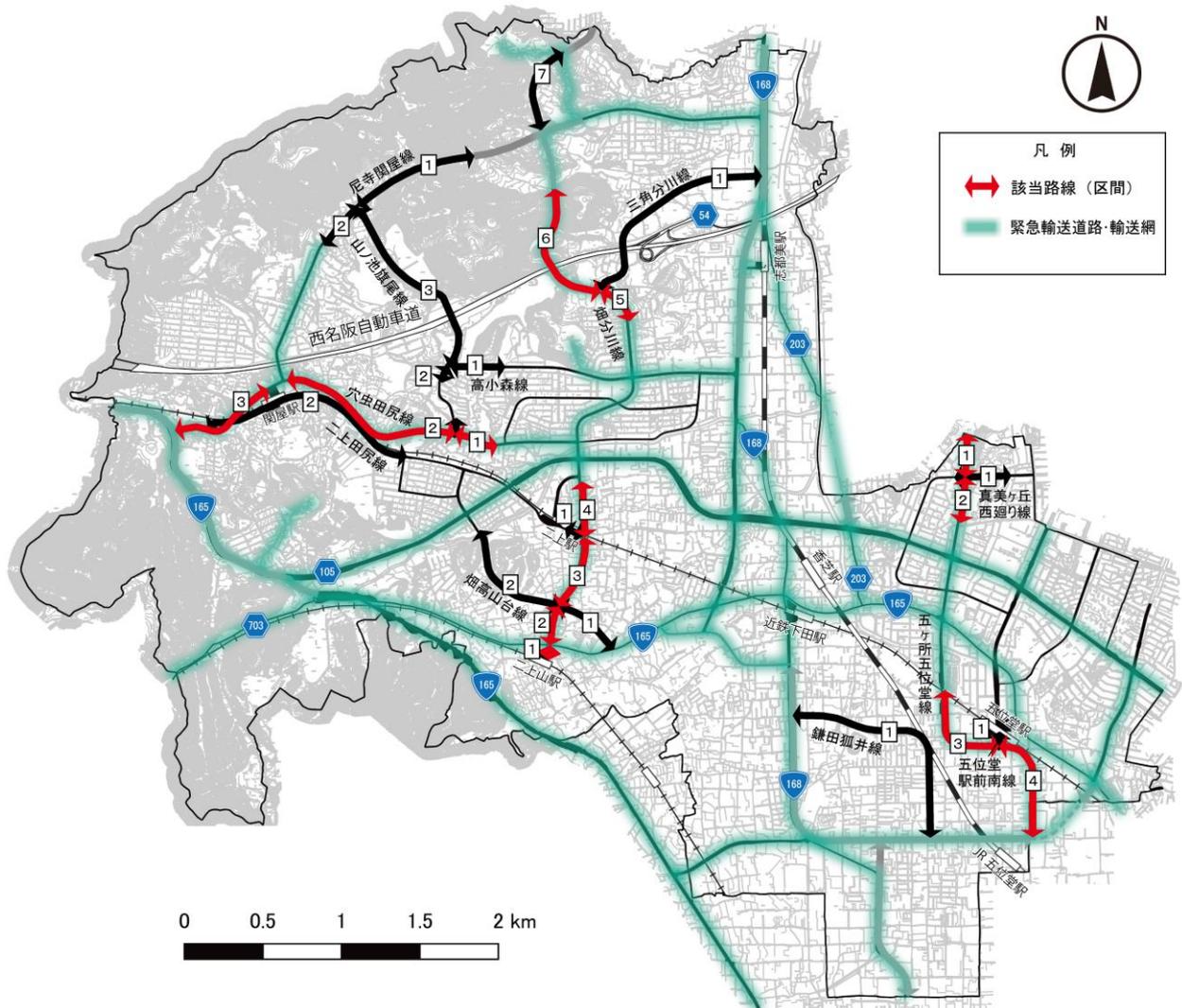
評価方法	▶小学校からおおむね500m圏内の市街地を通る区間のうち、整備により歩道が確保され、通学路として利用されると見込まれる道路。
該当区間	畑分川線1・2・3、三角分川線1、鎌田狐井線1、畑高山台線1・2、五位堂駅前南線1、五ヶ所五位堂線2、真美ヶ丘西廻り線1



※区間が圏内に僅かしか含まれない場合や高架道路である場合は対象外とする。

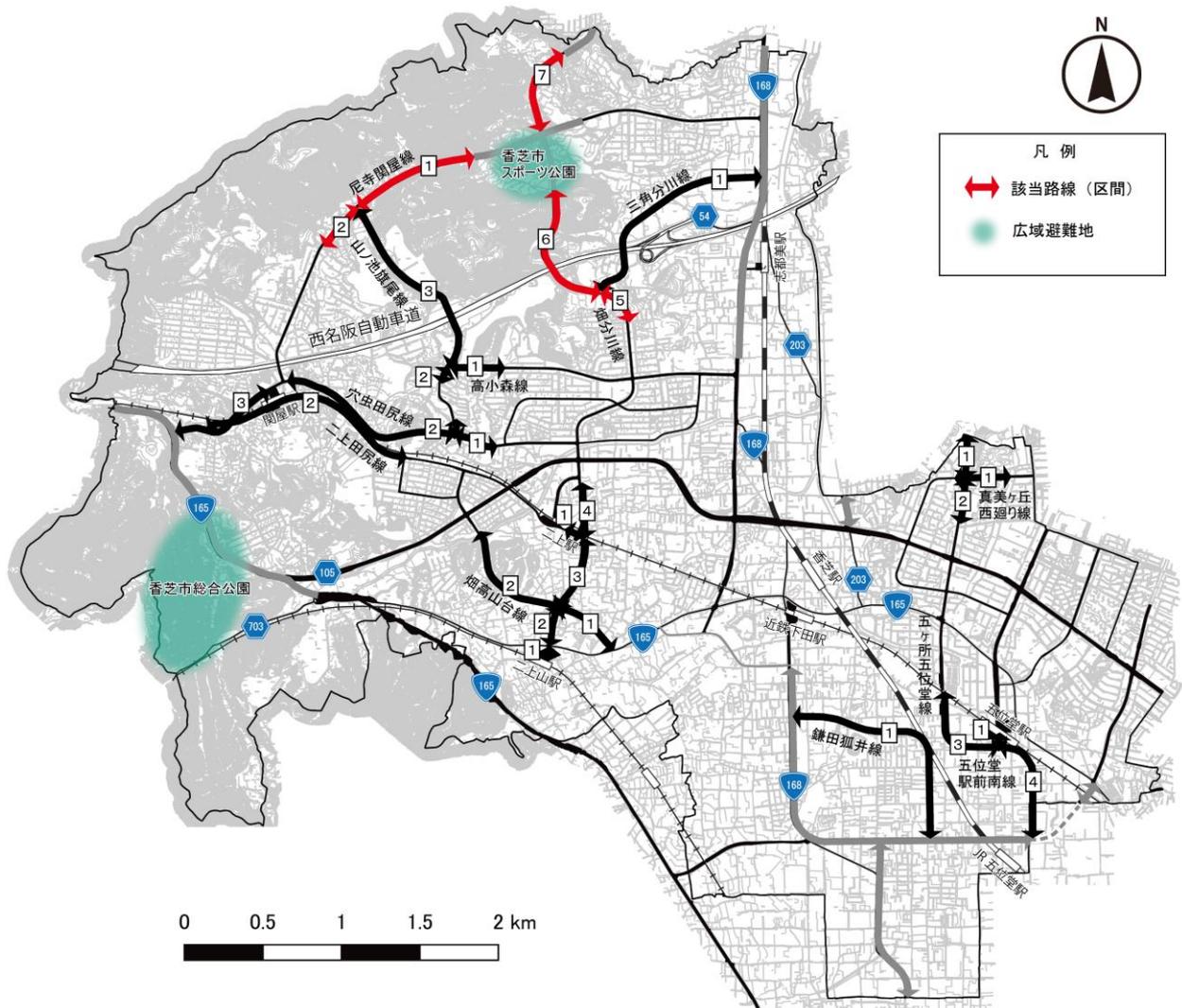
(9) 緊急輸送道路

評価方法	▶奈良県による緊急輸送道路及び香芝市都市計画マスタープランにおいて、緊急輸送網を補完するものとして位置付けている道路。
該当区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県：該当なし</li> <li>・市：穴虫田尻線1・2・3、畑分川線1・2・3・4・5・6、五ヶ所五位堂線1・2・3・4</li> </ul>



(10) 広域避難地へのアクセス道路

評価方法	▶災害時に広域避難地となる香芝市スポーツ公園、香芝市総合公園に直接的に(右左折することなく)接続する道路。
該当区間	尼寺関屋線1・2、畑分川線5・6・7



## 2.3.3 道路機能による評価

ここまでの検討を基に、道路機能の位置付けを点数化することで評価を実施する。

点数は1項目1点とし、「(9) 緊急輸送道路」については、県指定を1点、これを補完する輸送網である市の位置付けを0.5点として計上する。

表 2.6 道路機能による評価結果一覧（表中の着色：4.0以上、3.0以上）

路線名	区間 番号	(1) 広域連携 軸形成	(2) 地域連携 軸形成	(3) 地域連携 軸強化	(4) 都市機能 誘導促進	(5) 住宅地区 活動	(6) 交通結節 機能強化	(7) 関連プロ ジェクト	(8) 通学路	(9) 緊急輸送 道路	(10) 広域 避難地	計
穴虫 田尻線	1		1.0			1.0		1.0		0.5		3.5
	2		1.0			1.0	1.0	1.0		0.5		4.5
	3		1.0				1.0			0.5		2.5
二上 田尻線	1				1.0		1.0					2.0
	2						1.0					1.0
尼寺 関屋線	1			1.0				1.0			1.0	3.0
	2			1.0				1.0			1.0	3.0
山ノ池 旗尾線	1※	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	2											0.0
	3											0.0
高小森線	1											0.0
畑 分川線	1				1.0		1.0		1.0	0.5		3.5
	2		1.0			1.0			1.0	0.5		3.5
	3		1.0			1.0			1.0	0.5		3.5
	4		1.0		1.0					0.5		2.5
	5		1.0							0.5	1.0	2.5
	6		1.0							0.5	1.0	2.5
	7			1.0				1.0			1.0	3.0
三角 分川線	1							1.0				1.0
鎌田 狐井線	1					1.0		1.0				2.0
畑 高山台線	1					1.0		1.0				2.0
	2							1.0				1.0
五位堂駅 前南線	1				1.0		1.0	1.0	1.0			4.0
五ヶ所五 位堂線	1		1.0							0.5		1.5
	2		1.0						1.0	0.5		2.5
	3		1.0		1.0		1.0			0.5		3.5
	4		1.0			1.0	1.0			0.5		3.5
真美ヶ丘 西廻り線	1			1.0				1.0				2.0
											最高点	4.5
											最低点	0.0
											平均値	2.4

※山ノ池旗尾線1は交差点部であるため、穴虫田尻線1との一体整備を想定

## 2.4 費用便益分析による評価

評価対象路線（区間）の費用便益分析（B/C）により評価する。

なお、ここでの費用便益分析は、評価対象路線（区間）を相対的に比較するため、個別事業の特性を加味せず同じ条件の下で実施している。そのため、実際の事業認可等の際に実施される費用便益分析の結果とは異なることに留意する必要がある。

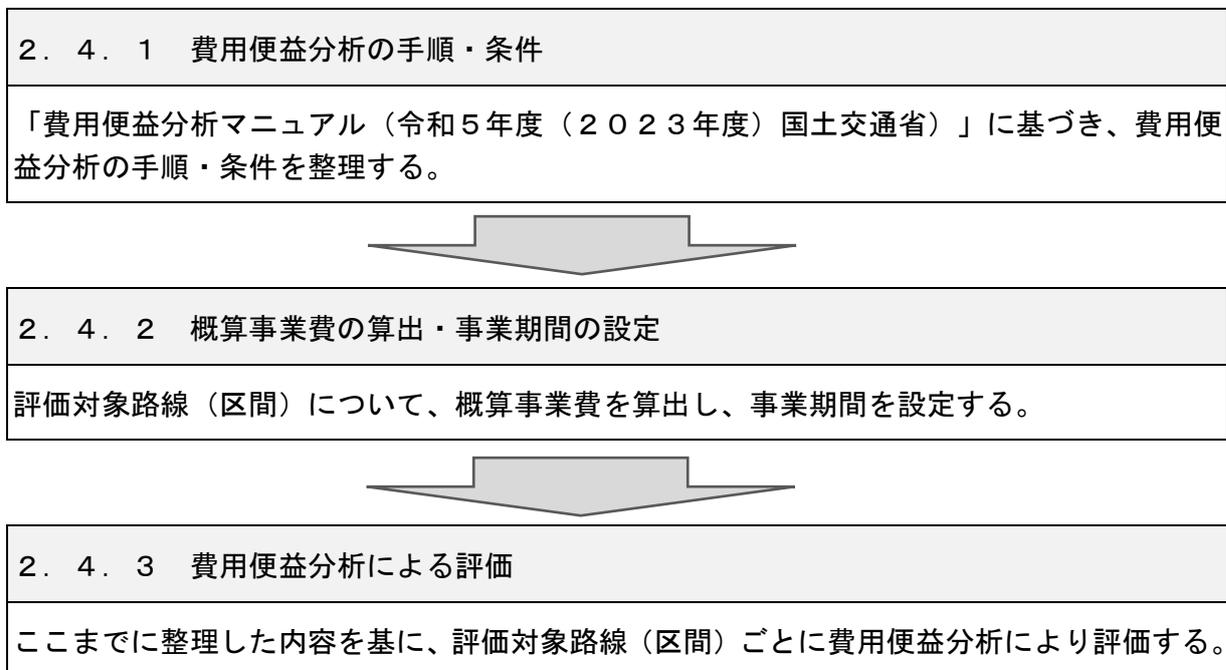


図 2.7 費用便益分析による評価の流れ

## 2.4.1 費用便益分析の手順・条件

## (1) 費用便益分析の手順

費用便益分析は、「費用便益分析マニュアル(令和5年度(2023年度) 国土交通省)」に基づき行う。

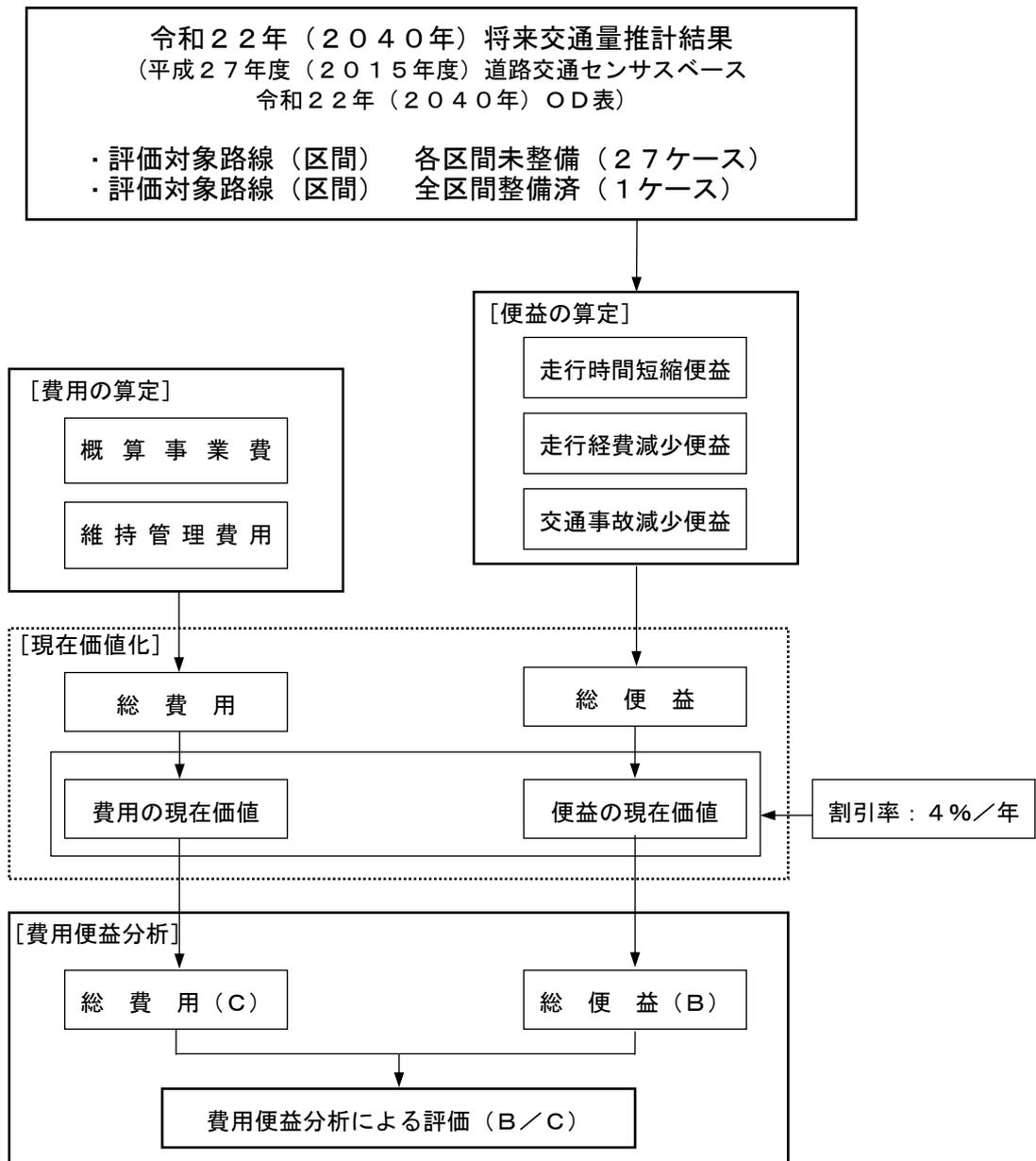
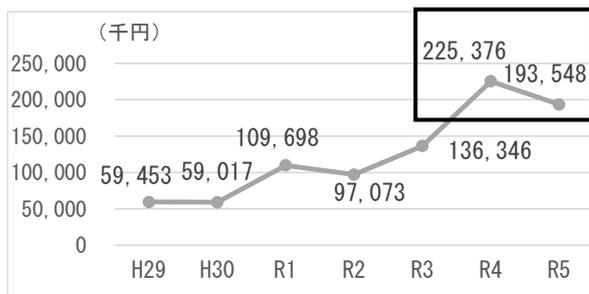


図 2.8 費用便益分析の手順

(2) 費用便益分析の条件

- ① 費用便益分析マニュアル  
令和5年度（2023年度） 国土交通省 道路局 都市局
- ② 便益算定を行う範囲  
便益の算定は、おおむね市内の範囲を対象として行う。
- ③ 検討期間  
マニュアルに準じ供用開始後50年間とする。
- ④ 年間便益額  
供用開始年を起算点として、検討期間（50年間）にわたり各年次ごとの便益を前年度便益額に交通量の伸び率を掛けて算定する。
- ⑤ 評価基準年  
評価基準年は令和6年度（2024年度）とする。
- ⑥ 基準年度価格（現在価値）  
検討期間中の基準年度価格は、割引率（一定値＝4%（マニュアルの値））を用いて基準年次における現在価値を算定する。  
当年度価格 × (1 + 0.04)<sup>-(基準年度-当年度)</sup>
- ⑦ 原単位  
費用便益分析に用いる原単位は、マニュアルの値を採用する。
- ⑧ 維持管理費  
費用便益分析に用いる維持管理費は市の実績値（677.15千円/km・年）を採用する。

参考：市道に係る維持管理費の実績値（資料：歳入歳出決算に関する説明書）



・市道に係る維持管理費の実績値は令和元年度（2019年度）以降増加傾向であり、令和4年度（2022年度）で最も高く、令和5年度（2023年度）も高くなっている。

・これを踏まえ、費用便益分析に用いる維持管理費は、維持管理費が高くなっている令和4・5年度（2022・2023年度）の平均値（209,462千円/km・年）を、市管理道路延長309.33km（令和5年度道路台帳）で除した値を採用する。

## 2.4.2 概算事業費の算出・事業期間の設定

### (1) 分析に用いる概算事業費の算出

費用便益分析に用いる評価対象路線（区間）ごとの概算事業費を、用地費、補償費、工事費に区分し算出する。

なお、ここで算出された概算事業費は、個別事業の特性を加味せず同じ条件の下で設定された概算事業費であることに留意する必要がある。

#### 1) 用地費

$$\text{用地費} = (\text{計画面積} - \text{現道面積}) \times \text{用地単価}$$

$$\text{ここで、計画面積} = \text{計画幅員} \times \text{計画延長}$$

$$\text{現道面積} = \text{現道幅員} \times \text{現道延長}$$

$$\text{用地単価} : \text{令和6年(2024年)地価公示(国土交通省)}$$

#### 2) 補償費

$$\text{補償費} = \text{支障物件数} \times \text{物件当たり平均補償費}$$

$$\text{ここで、支障物件数} : \text{香芝市GISデータに基づき設定する。}$$

$$\text{物件当たり平均補償費} : 40,000 \text{ 千円/件}$$

#### 3) 工事費

$$\text{一般部工事費} = \text{計画幅員} \times (\text{計画延長} - \text{橋梁延長}) \times \text{工事単価}$$

$$\text{橋梁部工事費} = \text{計画幅員} \times \text{橋梁延長} \times \text{工事単価}$$

$$\text{ここで、工事単価} : \text{一般部(平地)} 20 \text{ 千円/m}^2 \quad \text{(山地)} 28 \text{ 千円/m}^2$$

$$\text{橋梁部} 472 \text{ 千円/m}^2$$

#### 4) 概算事業費

評価対象路線（区間）ごとの概算事業費を次項に示す。

表 2.9 評価対象路線（区間）別概算事業費（1）

路線名	区間 番号	計画 幅員 (m)	区間 延長 (m)	立地区分 平地 山地	うち橋梁 延長 (m)	一般部面積		橋梁部面積 ② (㎡)	うち現道		用地面積 ③ (㎡)	支障物件数 ④ (件)
						①平地 (㎡)	①山地 (㎡)		延長 (m)	幅員 (m)		
穴虫田尻線	1	16	270	山地			4,320		40	5.0	4,120	18
	2	16	1,130	山地			18,080				18,080	12
	3	16	670	山地	380		4,640	6,080	100	4.0	10,320	24
二上田尻線	1	12	140	平地		1,680			120	4.0	1,200	6
	2	12	1,450	山地			17,400				17,400	18
尼寺関屋線	1	16	880	山地			14,080				14,080	1
	2	16	350	山地			5,600				5,600	15
山ノ池旗尾線	1※	12	40	山地			480		20	5.0	380	1
	2	12	120	山地			1,440		80	5.0	1,040	1
	3	12	1,200	山地			14,400		350	3.0	13,350	4
高小森線	1	16	350	山地			5,600				5,600	2
畑分川線	1	16	50	平地		800					800	5
	2	16	270	平地		4,320			270	5.0	2,970	12
	3	16	510	平地	240	4,320		3,840			8,160	42
	4	16	370	平地	250	1,920		4,000			5,920	35
	5	16	310	山地			4,960				4,960	4
	6	16	950	山地			15,200				15,200	1
	7	16	600	山地			9,600				9,600	0
三角分川線	1	12	1,300	山地			15,600				15,600	19
鎌田狐井線	1	16	1,520	平地		24,320					24,320	77
畑高山台線	1	16	480	平地		7,680					7,680	20
	2	16	780	平地		12,480					12,480	13
五位堂駅前南線	1	20	60	平地		1,200					1,200	4
五ヶ所五位堂線	1	16	280	山地			4,480				4,480	0
	2	16	300	山地			4,800				4,800	1
	3	16	540	平地	570	4,960		9,120	340	11.0	4,900	45
	4	16	610	平地		9,760			230	5.0	8,610	35
真美ヶ丘西廻り線	1	12	370	山地			4,440				4,440	2
計	28		15,900		1,440	73,440	145,120	23,040	1,550	47	227,290	417

※山ノ池旗尾線1は交差点部であるため、穴虫田尻線1との一体整備を想定し概算事業費を算出

※五ヶ所五位堂線3は線路北側までの跨線橋を含む

※道路の交通機能面での整備効果（走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少）を費用便益分析により評価することを目的としているため、駅前広場整備による効果は評価対象外とし、概算事業費は道路部分のみ算出

表 2.10 評価対象路線（区間）別概算事業費（2）

路線名	区間 番号	一般部工事費		橋梁部工事費 ②×0.00472 (億円)	地価公示価格		用地費 ③×⑤ (億円)	補償費 ④×0.4 (億円)	概算 事業費 (億円)
		①平地×0.0002 (億円)	①山地×0.00028 (億円)		地点 番号	価格⑤ (円/m <sup>2</sup> )			
穴虫田尻線	1		1.21		香芝-16	85,600	3.53	7.20	11.94
	2		5.06		香芝-18	50,600	9.15	4.80	19.01
	3		1.30	28.70	香芝-18	50,600	5.22	9.60	44.82
二上田尻線	1	0.34			香芝5-2	103,000	1.24	2.40	3.97
	2		4.87		香芝-18	50,600	8.80	7.20	20.88
尼寺関屋線	1		3.94		香芝-11	50,800	7.15	0.40	11.50
	2		1.57		香芝-11	50,800	2.84	6.00	10.41
山ノ池旗尾線	1※		0.13		香芝-16	85,600	0.33	0.40	0.86
	2		0.40		香芝-16	85,600	0.89	0.40	1.69
	3		4.03		香芝-11	50,800	6.78	1.60	12.41
高小森線	1		1.57		香芝-16	85,600	4.79	0.80	7.16
畑分川線	1	0.16			香芝-3	56,700	0.45	2.00	2.61
	2	0.86			香芝-3	56,700	1.68	4.80	7.35
	3	0.86		18.12	香芝-2	81,700	6.67	16.80	42.46
	4	0.38		18.88	香芝5-2	103,000	6.10	14.00	39.36
	5		1.39		香芝-17	44,700	2.22	1.60	5.21
	6		4.26		香芝-17	44,700	6.79	0.40	11.45
	7		2.69		香芝-17	44,700	4.29	0.00	6.98
三角分川線	1		4.37		香芝-17	44,700	6.97	7.60	18.94
鎌田狐井線	1	4.86			香芝-1	94,300	22.93	30.80	58.60
畑高山台線	1	1.54			香芝-3	56,700	4.35	8.00	13.89
	2	2.50			香芝-5	58,400	7.29	5.20	14.98
五位堂駅前南線	1	0.24			香芝-5-1	155,000	1.86	1.60	3.70
五ヶ所五位堂線	1		1.25		香芝-8	124,000	5.56	0.00	6.81
	2		1.34		香芝-8	124,000	5.95	0.40	7.70
	3	0.99		43.05	香芝-1	94,300	4.62	18.00	66.66
	4	1.95			香芝-1	94,300	8.12	14.00	24.07
真美ヶ丘西廻り線	1		1.24		香芝-8	124,000	5.51	0.80	7.55
計	28	14.69	40.63	108.75			152.09	166.80	482.96

※山ノ池旗尾線1は交差点部であるため、穴虫田尻線1との一体整備を想定し概算事業費を算出

※道路の交通機能面での整備効果（走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少）を費用便益分析により評価することを目的としているため、駅前広場整備による効果は評価対象外とし、概算事業費は道路部分のみ算出

## (2) 分析に用いる事業期間の設定

国土交通省では、補助事業においては事業採択後5年間を経過した後も未着工の事業や、事業採択後5年間を経過した時点で継続中の事業についても事業の進捗状況、地元情勢等により事業が順調に進展しているかどうかを確認し、再評価の実施の必要性を判断するものとしている。このことを踏まえ、事業期間を5年間に設定する。ただし、本市における橋梁部の多くは跨道橋や跨線橋であり、5年以上の期間が必要と考えられることから、橋梁部を含む場合は10年間に設定する。なお、事業開始年度は全て令和7年度（2025年度）で統一する。

各年事業費は、事業開始からの2年間を用地買収期間、それ以降を工事期間とし、各年均等割りとする。

なお、ここで設定された事業期間や各年事業費は、一律的なルールの下で設定されたものであり、実際に想定されるものとは異なることに留意する必要がある。

## 2.4.3 費用便益分析による評価

ここまでの検討を基に、費用便益分析による評価を実施する。

なお、ここでの費用便益分析は、評価対象路線（区間）を相対的に比較するために同じ条件の下で実施しており、個別事業の特性を加味しておらず、実際の事業認可等の際に実施される費用便益分析の結果とは異なることに留意する必要がある。

表 2.11 費用便益分析による評価結果一覧（表中の着色：最上位、1.0以上）

路線名	区間番号	総便益の基準年における現在価値B (億円)	総費用の基準年における現在価値C (億円)	費用便益分析による評価 (B/C)
穴虫田尻線	1	7.23	11.53	0.63
	2	20.26	16.57	1.22
	3	7.84	36.88	0.21
二上田尻線	1	0.93	3.67	0.25
	2	0.14	18.40	0.01
尼寺関屋線	1	38.34	9.76	3.93
	2	38.26	9.39	4.07
山ノ池旗尾線	1※	—	—	—
	2	0.58	1.47	0.39
	3	0.11	10.70	0.01
高小森線	1	0.30	6.11	0.05
畑分川線	1	1.09	2.41	0.45
	2	1.39	6.71	0.21
	3	31.09	36.32	0.86
	4	20.65	33.40	0.62
	5	2.91	4.57	0.64
	6	1.20	9.75	0.12
	7	6.61	5.92	1.12
三角分川線	1	0.97	16.83	0.06
鎌田狐井線	1	22.59	52.36	0.43
畑高山台線	1	15.01	12.53	1.20
	2	3.90	13.15	0.30
五位堂駅前南線	1	0.58	3.26	0.18
五ヶ所五位堂線	1	0.00	5.70	0.00
	2	1.51	6.49	0.23
	3	3.29	55.21	0.06
	4	5.67	21.66	0.26
真美ヶ丘西廻り線	1	13.19	6.40	2.06

※山ノ池旗尾線1は交差点部であるため、穴虫田尻線1との一体整備を想定

## 2.5 香芝市街路整備計画

### 2.5.1 早期着手路線（区間）の評価手順

道路機能による評価、費用便益分析による評価を踏まえ、下図の手順により評価を実施し、香芝市街路整備計画として、今後おおむね5年以内での着手を目指す路線（区間）を早期着手路線（区間）として位置付ける。また、早期着手路線（区間）の事業実施状況や、財政状況等の事業実施環境を踏まえつつ、できる限り早期の着手について検討する路線（区間）を着手検討路線（区間）として位置付ける。

また、その他の路線（区間）においても、社会情勢の変化や新たな開発計画等の周辺環境の変化を捉え、整備効果を早期に発揮できるようにPDC A（計画・実行・評価・改善）サイクルによる本計画の見直しを実施するなど、整備の実現化を図る。

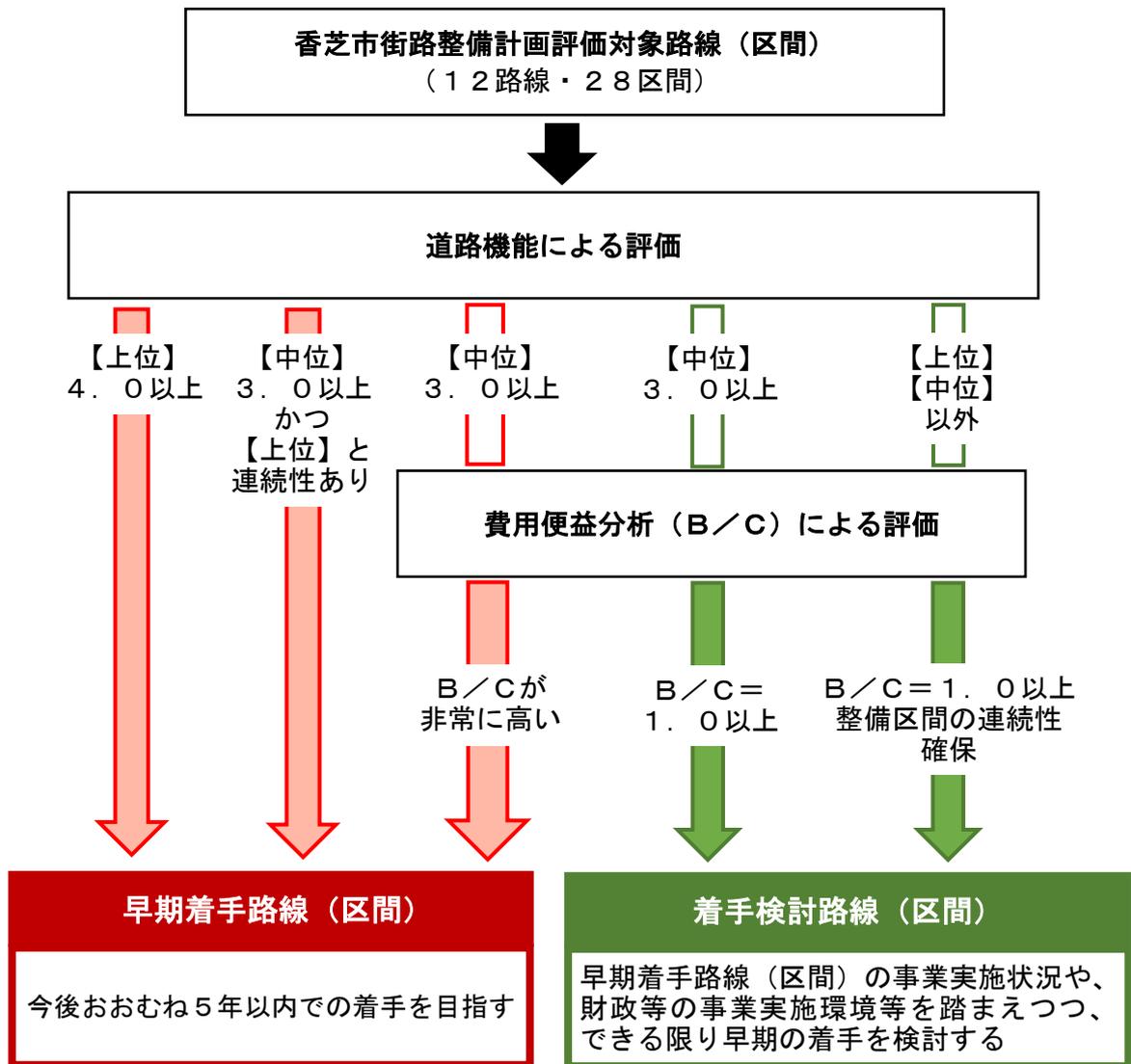


図 2.12 早期着手路線（区間）の評価手順

## 2.5.2 香芝市街路整備計画

早期着手路線（区間）の評価手順に沿って、道路機能による評価、費用便益分析による評価の結果をまとめると下表のとおりである。

表 2.13 早期着手路線（区間）の評価結果一覧

（表中の着色：早期着手路線（区間）、着手検討路線（区間））

路線名	区間 番号	道路機能 による評価	費用便益分析 による評価 (B/C)	評価
穴虫田尻線	1	3.5	0.63	道路機能による評価が【中位】 かつ【上位】との連続性あり
	2	4.5	1.22	道路機能による評価が【上位】
	3	2.5	0.21	
二上田尻線	1	2.0	0.25	
	2	1.0	0.01	
尼寺関屋線	1	3.0	3.93	道路機能による評価が【中位】 B/Cが高い
	2	3.0	4.07	道路機能による評価が【中位】 B/Cが高い
山ノ池旗尾線	1※	—	—	
	2	0.0	0.39	
	3	0.0	0.01	
高小森線	1	0.0	0.05	
畑分川線	1	3.5	0.45	
	2	3.5	0.21	
	3	3.5	0.86	
	4	2.5	0.62	
	5	2.5	0.64	
	6	2.5	0.12	
	7	3.0	1.12	道路機能による評価が【中位】 B/C=1.0以上
三角分川線	1	1.0	0.06	
鎌田狐井線	1	2.0	0.43	
畑高山台線	1	2.0	1.20	
	2	1.0	0.30	
五位堂駅前南線	1	4.0	0.18	道路機能による評価が【上位】
五ヶ所五位堂線	1	1.5	0.00	
	2	2.5	0.23	
	3	3.5	0.06	
	4	3.5	0.26	
真美ヶ丘西廻り線	1	2.0	2.06	B/C=1.0以上 整備区間の連続性確保

※山ノ池旗尾線1は交差点部であるため、穴虫田尻線1との一体整備を想定

**(1) 早期着手路線（区間）**

道路機能による評価が上位（4点以上）である穴虫田尻線2及び五位堂駅前南線1、道路機能による評価が中位（3点以上）であり、費用便益分析による評価が最上位である尼寺関屋線1・2を早期着手路線（区間）として位置付ける。

さらに、道路機能による評価が中位（3点以上）であり、穴虫田尻線2との連続性がある穴虫田尻線1、当該区間の交差点部であり一体整備が想定される山ノ池旗尾線1を早期着手路線（区間）として位置付ける。

**(2) 着手検討路線（区間）**

道路機能による評価が中位であり費用便益分析結果が1.0以上である畑分川線7、費用便益分析結果が1.0以上であり、当該箇所の整備のみで路線の連続性が確保できる真美ヶ丘西廻り線1については、早期着手路線（区間）の事業実施状況や、財政状況等の事業実施環境を踏まえつつ、できる限り早期着手を検討する着手検討路線（区間）として位置付ける。

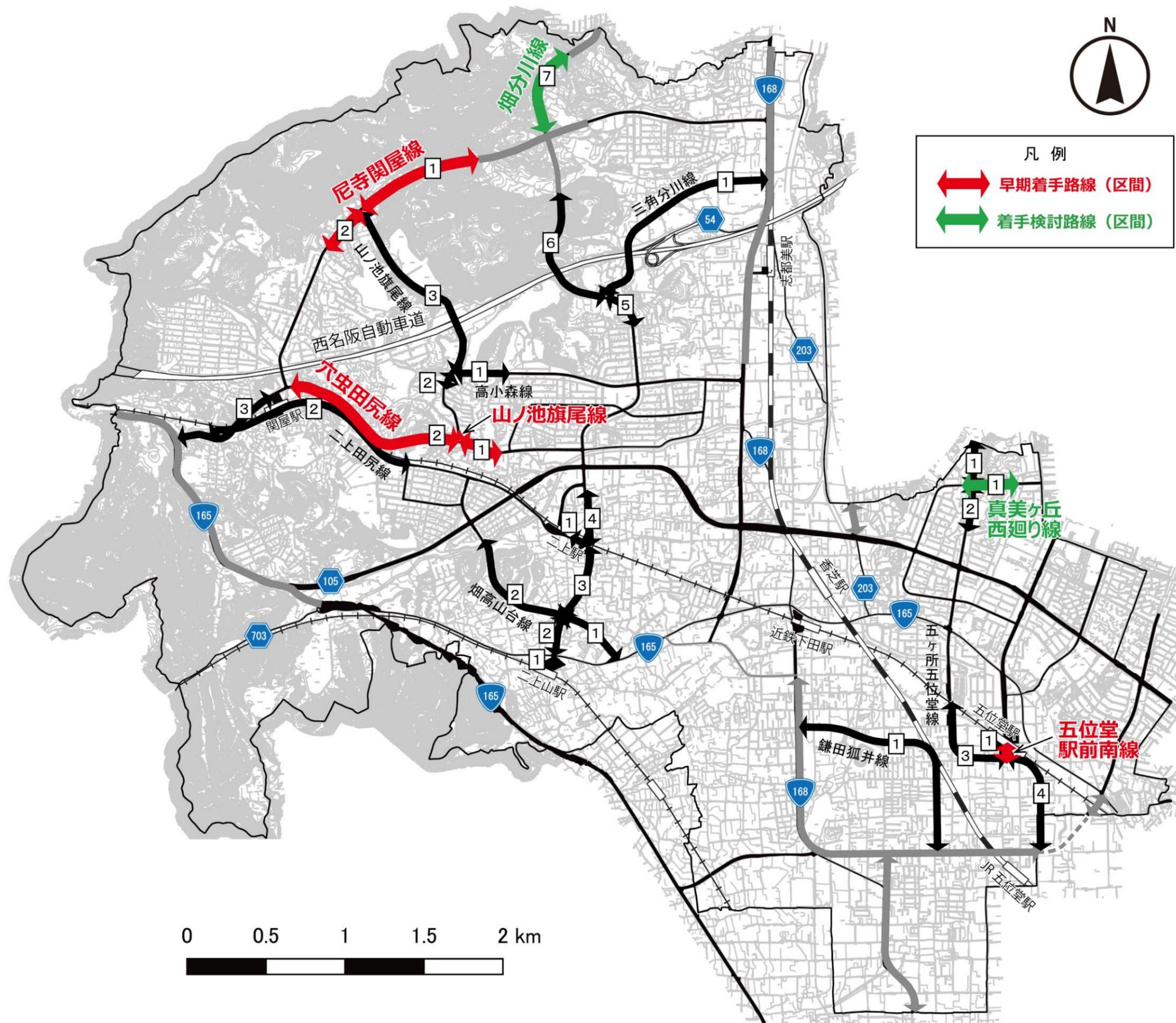


図 2.14 香芝市街路整備計画

