

橿原市都市計画道路の見直し

令和3年4月

橿原市



目 次

	頁
1. 都市計画道路とは	1
2. 榎原市における都市計画道路の状況.....	3
3. 都市計画道路見直しの必要性.....	4
4. 見直し対象路線	6
5. 見直し検討手法	9
6. 都市計画道路の見直し結果.....	12

1. 都市計画道路とは

1) 都市計画道路の定義と役割

都市計画道路とは、都市の健全な発展と秩序ある整備をはかるため、都市計画法に基づいて建設計画が決定された道路です。

その機能としては、人や物資の円滑な移動を確保するための「交通機能」だけでなく、防災空地や各種公共施設の収容空間としての「空間機能」、都市構造を形成し街区を構成する「市街地形成機能」といった多様な役割を有しています。

<都市計画道路の機能>

交通機能	空間機能			市街地形成機能
	都市環境機能	都市防災機能	収容機能	
 <ul style="list-style-type: none"> ・人や物資の移動の通行空間としての機能 ・沿道土地利用のための自動車の駐停車、荷捌等の沿道サービス機能 	 <ul style="list-style-type: none"> ・景観、日照、緑化等の都市環境保全のための機能 	 <ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時の避難や救援活動のための通路としての機能 ・火災等の拡大を遅延、防止するための機能 	 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通※1、供給処理施設※2、道路付属物※3などの導入空間としての機能 <p>※1: バス、路面電車等 ※2: 下水道、上水道等 ※3: 電灯、信号等</p>	 <ul style="list-style-type: none"> ・都市の骨格として、発展方向や土地利用の方向を規定する機能 ・人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間としての機能

2) 都市計画道路の種類

都市計画道路は交通機能から、「自動車専用道路」「幹線街路」「区画街路」「特殊街路」の4種類に区分されています。

現在、橿原市で都市計画決定されている都市計画道路52路線のうち、大半の35路線が「幹線街路」であり、残りは「自動車専用道路(京奈和自動車道)」が2路線、区画街路が5路線、特殊街路が10路線となっています。

<都市計画道路の分類と機能>

道路の区分	道路の機能等	橿原市における都市計画決定状況
自動車専用道路	・専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量でかつ高速に処理する道路	2路線 (8.00km)
幹線街路	・交通施設や供給処理施設の収容スペースとして都市活動を支えていると同時に、都市の貴重な公共空間の確保や市街地の発展など、都市の骨格となる道路	35路線 (62.42km)
区画街路	・街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入り交通を処理する道路	5路線 (1.77km)
特殊街路	・主に歩行者や自転車など、自動車以外の交通の用に供する道路(歩行者専用道、路面電車など)	10路線 (2.16km)
合 計		52路線 (74.35km)

2. 橿原市における都市計画道路の状況

橿原市の都市計画道路(幹線街路)の総延長は62.42kmです。

このうち、改良済延長が37.94km(60.8%)、概成済*延長が10.97km(17.6%)、未改良延長が13.51km(21.6%)となっています。

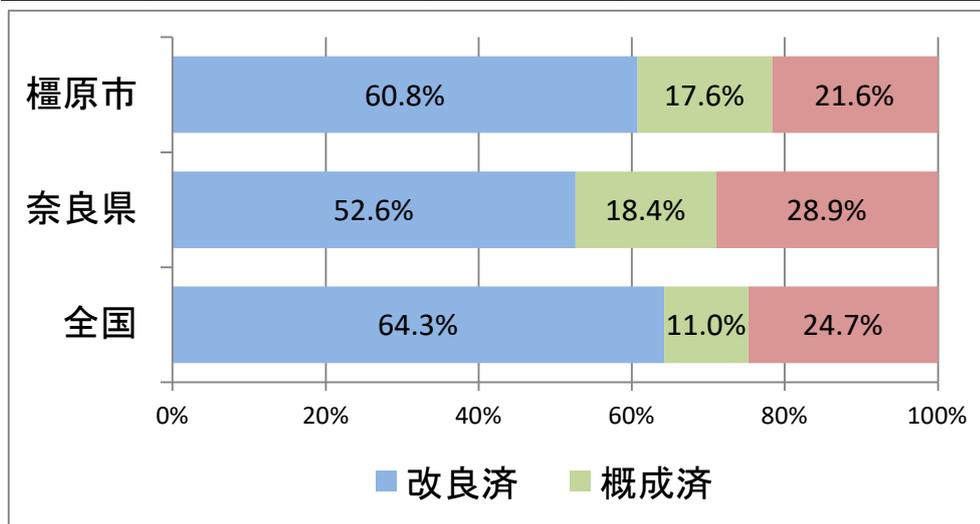
改良済延長割合は奈良県(52.6%)を8ポイント程度上回るものとなっていますが、全国(64.3%)でみると3ポイント程度下回ります。

※概成済とは、

改良済以外の区間のうち、都市計画道路の計画幅員の2/3以上の幅員、又は4車線以上の供用道路で、整備済の都市計画道路と同程度の機能を果たし得る現道を有する区間

< 橿原市の都市計画道路(幹線街路)の整備状況 >

		改良済	概成済	未改良	合計
橿原市	延長	37.94km	10.97km	13.51km	62.42km
	割合	60.8%	17.6%	21.6%	100.0%
奈良県	延長	407.93km	142.94km	223.99km	774.86km
	割合	52.6%	18.4%	28.9%	100.0%
全国	延長	40,973.95km	7,027.86km	15,763.87km	63,765.68km
	割合	64.3%	11.0%	24.7%	100.0%



※出典：橿原市：橿原市資料(平成31年10月末時点)

奈良県、全国：都市計画現況調査(国土交通省：平成30年3月末時点)

3. 都市計画道路見直しの必要性

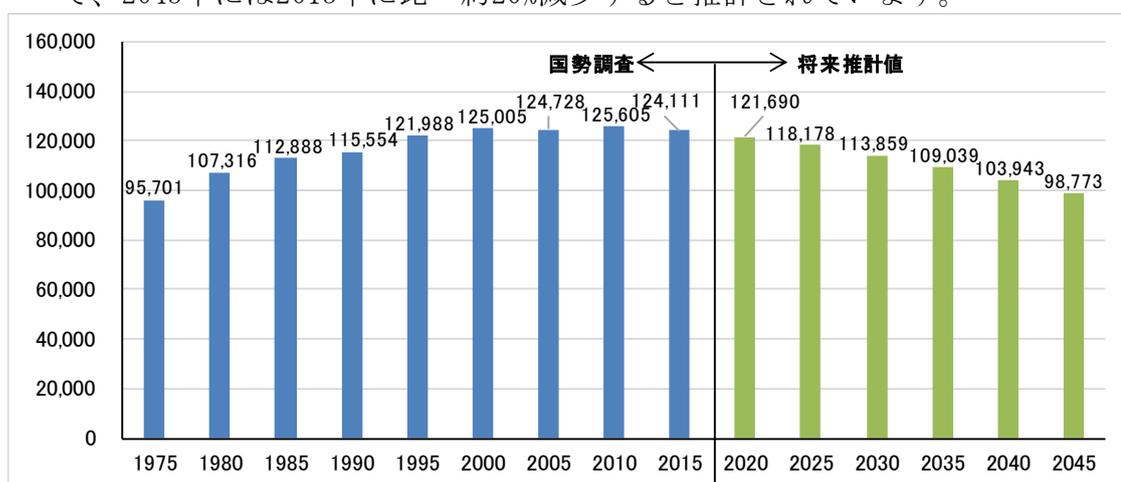
1) 社会情勢の変化

これまでの都市計画道路は、人口増加や市街地の拡大を前提として計画されてきました。しかしながら今後は、人口減少・高齢化社会の到来や将来推計交通量の減少など、社会情勢が変化していることから、未整備の都市計画道路について、あらためてその必要性を見直す必要があります。

また、奈良県では「奈良県都市計画道路の見直しガイドライン(H22.7)」を策定し、県内の市町村との連携により、都市計画道路の見直しを推進しています。

○橿原市の人口推移

- ・人口は2000年以降、横這いから減少傾向であり、将来推計値も同様に減少傾向で、2045年には2015年に比べ約20%減少すると推計されています。

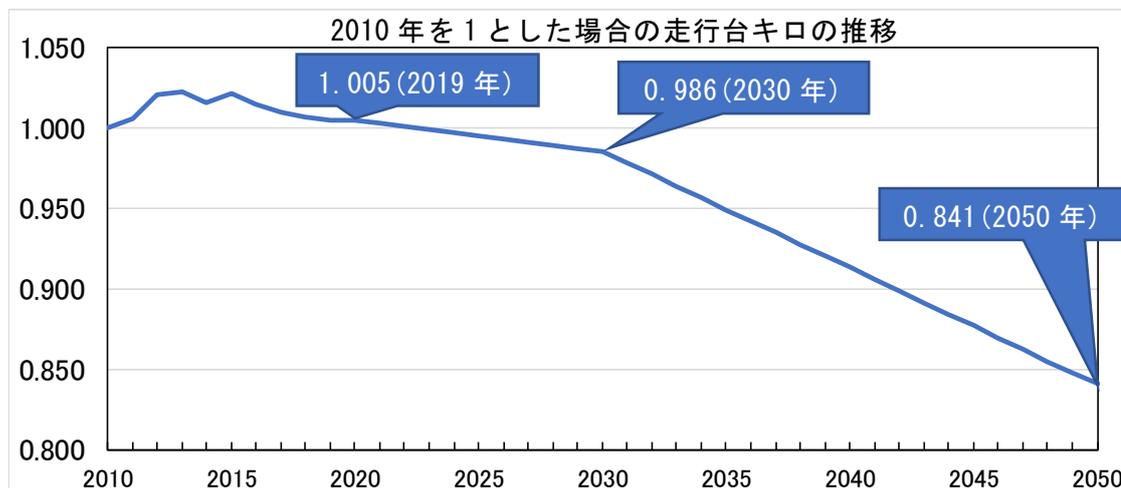


※出典：S35～H27：国勢調査

H32以降：日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計） 国立社会保障・人口問題研究所

○国土交通省による近畿内陸地域の将来交通需要の推計結果

- ・自動車交通の需要を示す走行台キロは2010年から2015年にかけて増加しているが、以降は減少傾向です。
- ・2010年にくらべ2030年では約1%、2050年では約16%減少すると推計されています。



2) 地権者への建築制限

将来の事業の円滑な施行を確保するため、道路の都市計画が定められている区域内(都市計画道路の区域内)に建築物を建築する場合には、都市計画法第53条の定めるところにより、榎原市長の許可が必要となります。また、都市計画法第54条の定めるところにより、以下に示す要件すべてに適合していなければ許可を受けることはできません。

都市計画決定後も都市計画道路が未着手の状態が続くと、区域内の土地所有者等は長期にわたりこの建築制限を受けることとなります。必要性が認められない都市計画道路において建築制限を継続することは問題があることから、未着手の都市計画道路について、あらためてその必要性を見直します。

<都市計画法第54条(建築の許可)の基準>

建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。

- ①階数が二以下で、かつ、地階を有しないこと。
- ②主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

4. 見直し対象路線

1) 見直し対象路線の抽出基準

「奈良県都市計画道路の見直しガイドライン(H22.7)」より、見直しの対象とする路線は、未着手(事業中を除く)区間を有する路線を対象とし、(a)整備済、(b)事業中の路線と下表(c)(d)(e)(f)に示す13路線は対象外とします。

<対象外路線>

(a) 整備済の路線	全区間整備済みの路線
(b) 事業中の路線	事業中区間が整備されると全区間整備済みとなる路線
(c) 橿原市における都市計画道路の見直し(H28.7)で対象とされた路線	過年度の見直し※により、必要性等が検証され、見直しの方針が既に示されている路線「3.4.59 大福出垣内線」「3.5.806 石川1号線」
(d) 特定の理由により都市計画決定された路線	幹線街路以外(自動車専用道路、区画街路、特殊街路)の未着手路線は、特定の機能や目的を果たすため、あるいは局所的な土地利用に対応して定められているため、原則として見直し対象とはせず、必要に応じて個別に検討するものとする。「7.7.800 南環濠筋線」「7.7.801 北環濠筋線」「7.6.801 八木西口今井線」
(e) 国、関係市町村との調整が必要な路線	直轄国道に関係する路線や市町村の区域を越え、複数市町村にまたがる路線については、路線単位での見直しを原則とし、県が、国あるいは関係市町村の意見を調整し広域的な見地から見直し検証を行うものとする。「3.3.9 奈良橿原線」「3.4.2 橿原五条線」「3.4.6 茶臼山畝傍線」「3.4.808 橿原中大路線」
(f) 県が見直し行う対象路線	まちづくり計画や構想との調整が必要な路線は、個別にまちづくりと調整を行い、その後見直しを行う。 「3.4.805 今井縄手線」「3.4.806 久米見瀬線」 「3.4.807 橿原神宮駅停車場線」「3.6.800 八木見瀬線」 ※大和八木駅周辺地区のまちづくり、医大周辺地区まちづくり、橿原神宮駅周辺地区まちづくり

※橿原市における都市計画道路の見直し(H28.7)

2) 見直し検討対象路線の抽出

橿原市では、以下に示す5路線を見直し検討対象路線として抽出しました。

橿原市内の全都市計画道路		52路線 [県決定]17路線 [市決定]35路線																																
凡例	奈良県決定路線	橿原市決定路線																																
対象外	(a) 整備済の路線	[県決定] 4路線 [市決定] 24路線																																
	<table border="0"> <tr> <td>3. 3. 1 中和幹線</td> <td>3. 2. 800 八木駅前通り線</td> <td>3. 4. 814 北妙法寺1号線</td> <td>8. 7. 805 新町西通り線</td> </tr> <tr> <td>3. 2. 3 橿原御所線</td> <td>3. 4. 812 今井五井線</td> <td>3. 4. 815 見瀬五条野線</td> <td>8. 7. 806 北口筋線</td> </tr> <tr> <td>3. 2. 4 高田バイパス線</td> <td>3. 4. 813 畝傍御陵駅前線</td> <td>3. 5. 813 新賀1号線</td> <td>8. 7. 807 学校通り線</td> </tr> <tr> <td>3. 5. 804 橿原3号線</td> <td>3. 5. 800 橿原1号線</td> <td>3. 5. 814 新賀2号線</td> <td>8. 7. 808 南口筋線</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3. 5. 805 畝傍御陵飛驒線</td> <td>7. 6. 800 東環濠筋線</td> <td>8. 7. 809 大工町御堂筋線</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3. 5. 808 四条線</td> <td>7. 6. 802 醍醐2号線</td> <td>8. 7. 810 御堂筋線</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3. 5. 809 八木停車場木原線</td> <td>8. 7. 803 八幡町筋線</td> <td>8. 7. 800 橿原1号歩行者専用道路</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3. 5. 812 醍醐1号線</td> <td>8. 7. 804 北尊坊筋線</td> <td>8. 7. 801 橿原2号歩行者専用道路</td> </tr> </table>	3. 3. 1 中和幹線	3. 2. 800 八木駅前通り線	3. 4. 814 北妙法寺1号線	8. 7. 805 新町西通り線	3. 2. 3 橿原御所線	3. 4. 812 今井五井線	3. 4. 815 見瀬五条野線	8. 7. 806 北口筋線	3. 2. 4 高田バイパス線	3. 4. 813 畝傍御陵駅前線	3. 5. 813 新賀1号線	8. 7. 807 学校通り線	3. 5. 804 橿原3号線	3. 5. 800 橿原1号線	3. 5. 814 新賀2号線	8. 7. 808 南口筋線		3. 5. 805 畝傍御陵飛驒線	7. 6. 800 東環濠筋線	8. 7. 809 大工町御堂筋線		3. 5. 808 四条線	7. 6. 802 醍醐2号線	8. 7. 810 御堂筋線		3. 5. 809 八木停車場木原線	8. 7. 803 八幡町筋線	8. 7. 800 橿原1号歩行者専用道路		3. 5. 812 醍醐1号線	8. 7. 804 北尊坊筋線	8. 7. 801 橿原2号歩行者専用道路	
3. 3. 1 中和幹線	3. 2. 800 八木駅前通り線	3. 4. 814 北妙法寺1号線	8. 7. 805 新町西通り線																															
3. 2. 3 橿原御所線	3. 4. 812 今井五井線	3. 4. 815 見瀬五条野線	8. 7. 806 北口筋線																															
3. 2. 4 高田バイパス線	3. 4. 813 畝傍御陵駅前線	3. 5. 813 新賀1号線	8. 7. 807 学校通り線																															
3. 5. 804 橿原3号線	3. 5. 800 橿原1号線	3. 5. 814 新賀2号線	8. 7. 808 南口筋線																															
	3. 5. 805 畝傍御陵飛驒線	7. 6. 800 東環濠筋線	8. 7. 809 大工町御堂筋線																															
	3. 5. 808 四条線	7. 6. 802 醍醐2号線	8. 7. 810 御堂筋線																															
	3. 5. 809 八木停車場木原線	8. 7. 803 八幡町筋線	8. 7. 800 橿原1号歩行者専用道路																															
	3. 5. 812 醍醐1号線	8. 7. 804 北尊坊筋線	8. 7. 801 橿原2号歩行者専用道路																															
対象外	(b) 事業中の路線	[県決定] 5路線 [市決定] 1路線																																
	<table border="0"> <tr> <td>1. 3. 1 京奈和自動車道 (御所道路)</td> <td>3. 2. 1 国道24号バイパス線</td> <td>3. 4. 816 橿原運動公園線</td> </tr> <tr> <td>1. 3. 2 京奈和自動車道 (大和道路)</td> <td>3. 4. 801 橿原神宮参道線</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>3. 5. 811 畝傍駅前通り線</td> <td></td> </tr> </table>	1. 3. 1 京奈和自動車道 (御所道路)	3. 2. 1 国道24号バイパス線	3. 4. 816 橿原運動公園線	1. 3. 2 京奈和自動車道 (大和道路)	3. 4. 801 橿原神宮参道線			3. 5. 811 畝傍駅前通り線																									
1. 3. 1 京奈和自動車道 (御所道路)	3. 2. 1 国道24号バイパス線	3. 4. 816 橿原運動公園線																																
1. 3. 2 京奈和自動車道 (大和道路)	3. 4. 801 橿原神宮参道線																																	
	3. 5. 811 畝傍駅前通り線																																	
対象外	(c) 橿原市における都市計画道路の見直し(H28.7)で対象とされた路線	[市決定] 2路線																																
	<table border="0"> <tr> <td>3. 4. 59 大福出垣内線 (変更に向けて調整中)</td> <td>3. 5. 806 石川1号線 (存続)</td> </tr> </table>	3. 4. 59 大福出垣内線 (変更に向けて調整中)	3. 5. 806 石川1号線 (存続)																															
3. 4. 59 大福出垣内線 (変更に向けて調整中)	3. 5. 806 石川1号線 (存続)																																	
対象外	(d) 特定の理由により都市計画決定された路線	[市決定] 3路線																																
	<table border="0"> <tr> <td>7. 6. 801 八木西口今井線</td> <td>7. 7. 800 南環濠筋線</td> <td>7. 7. 801 北環濠筋線</td> </tr> </table>	7. 6. 801 八木西口今井線	7. 7. 800 南環濠筋線	7. 7. 801 北環濠筋線																														
7. 6. 801 八木西口今井線	7. 7. 800 南環濠筋線	7. 7. 801 北環濠筋線																																
対象外	(e) 国・関係市町村との調整が必要な路線	[県決定] 4路線																																
	<table border="0"> <tr> <td>3. 3. 9 奈良橿原線</td> <td>3. 4. 2 橿原五條線</td> <td>3. 4. 6 茶臼山畝傍線</td> <td>3. 4. 808 橿原中大路線</td> </tr> </table>	3. 3. 9 奈良橿原線	3. 4. 2 橿原五條線	3. 4. 6 茶臼山畝傍線	3. 4. 808 橿原中大路線																													
3. 3. 9 奈良橿原線	3. 4. 2 橿原五條線	3. 4. 6 茶臼山畝傍線	3. 4. 808 橿原中大路線																															
対象外	(f) 県が見直しを行う対象路線	[県決定] 4路線																																
	<table border="0"> <tr> <td>3. 4. 805 今井縄手線</td> <td>3. 4. 806 久米見瀬線</td> <td>3. 4. 807 橿原神宮駅停車場線</td> <td>3. 6. 800 八木見瀬線</td> </tr> </table>	3. 4. 805 今井縄手線	3. 4. 806 久米見瀬線	3. 4. 807 橿原神宮駅停車場線	3. 6. 800 八木見瀬線																													
3. 4. 805 今井縄手線	3. 4. 806 久米見瀬線	3. 4. 807 橿原神宮駅停車場線	3. 6. 800 八木見瀬線																															
本業務における見直し対象路線		5路線 [市決定] 5路線																																

市決定路線：5路線

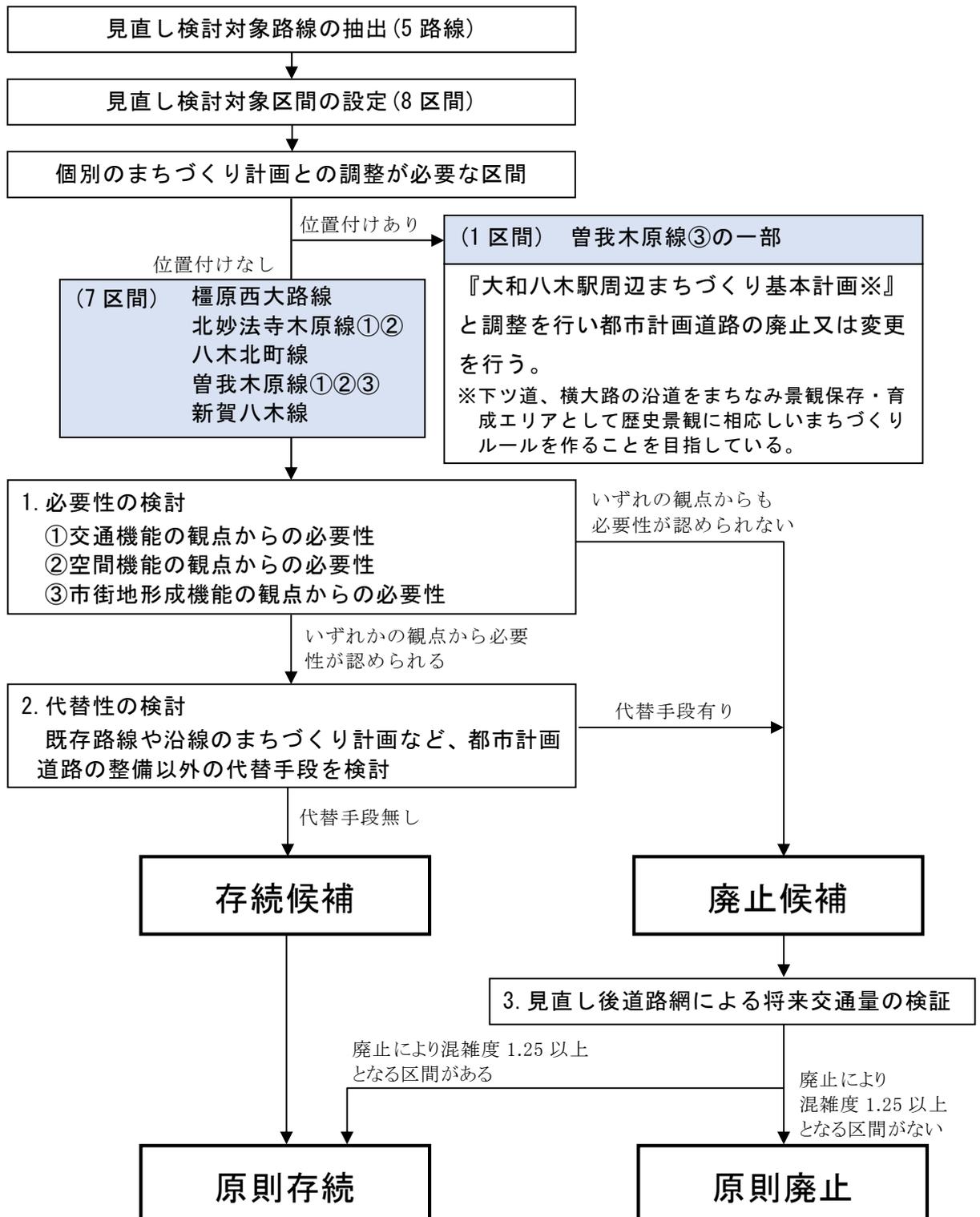
- 3. 4. 800 橿原西大路線
- 3. 4. 802 北妙法寺木原線
- 3. 4. 803 八木北町線
- 3. 4. 811 曾我木原線
- 3. 5. 802 新賀八木線

市が都市計画道路の見直し検証を行い、市が都市計画変更を行います。

5. 見直し検討手法

1) 見直し検討の考え方(見直し検討フロー)

「奈良県都市計画道路の見直しガイドライン(H22.7)」、「橿原市における都市計画道路の見直し(H28.7)」より、「1. 必要性」、「2. 代替性」の観点から見直し検討を行います。また、個別のまちづくり計画との調整が必要な「曾我木原線③」の一部区間については、本検討とは別に検討を行います。



2) 必要性の検証項目

「奈良県都市計画道路の見直しガイドライン(H22.7)」、「橿原市における都市計画道路の見直し(H28.7)」に基づいて、以下に示す23の検証項目に基づいて必要性を検討します。

<必要性の検証項目>

機能の区分		必要性検証項目	必要性が高い区間の考え方	
交通機能	自動車	1.混雑緩和	1 当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	1 現道のH27道路交通センサスにおける混雑度が1.25以上の区間
			2 関連計画等で「渋滞箇所」としての指定がされているか	2 「奈良県みんなで作る渋滞解消プラン(H25.1)」等の奈良県渋滞対策協議会において位置づけられている区間
			3 当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	3 交通量推計に基づき、当該路線の整備により断面混雑度が1.25以上から1.25未満に低下する区間
			4 自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	4 自動車のボトルネック踏切(改正踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏切道路H30.1)の混雑緩和に寄与する区間
		2.ネットワーク	マスタープラン等に位置づけられているか	5 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)における道路交通の方針で、「広域幹線道路」もしくは「都市幹線道路」の位置づけがある区間
				6 奈良県都市計画区域マスタープラン(H23.5)において、「地域連携軸」の位置づけがある区間(幹線道路としての役割)
				7 「奈良県道路整備基本計画(平成26年7月策定)」の骨格幹線道路の位置づけのある区間
		3.安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	8 「奈良県みんなで作る交通安全対策プラン(H25.7)」の事故危険箇所において、未整備都市計画道路を整備することにより、安全性向上が想定される区間
				9 線形等の自動車の交通安全上の課題があり、改善される区間
		4.アクセス	交通結節点へのアクセス強化に資するか	10 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)で広域交通結節点に位置づけられている鉄道駅と広域幹線道路をつなぐ区間
				11 「救急告示病院」と広域幹線道路をつなぐ区間
歩行者・自転車	5.安全性	歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資するか	12 歩行者・自転車の通行空間が確保されていない踏切の存在する区間	
			13 「あんしん歩行エリア」として指定されている区間 ただし、現道がない区間、一定期間重大事故が起きていない場合、事故発生要因が歩道の有無によらない場合は、対象外とする。	
			14 通学路における緊急合同点検(平成29年8月末時点)における要対策箇所を含む区間	
			15 バリアフリー新法に基づき定められた「生活関連経路」としての位置付けがある区間	
			16 奈良県における自転車利用ネットワーク「奈良まほろばサイクルリング」に位置づけがある区間	
	6.ネットワーク	歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	17 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)の将来都市構造において、シンボルロード・緑の幹線軸の位置づけがある区間	
空間機能	1.都市環境機能	景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	18 奈良県地域防災計画(H30.3)の第1次・第2次緊急輸送道路(県指定)又は橿原市地域防災計画(H29.3)の市指定緊急輸送道路(主要幹線)で、整備により緊急輸送道路としての機能強化に資する区間	
	2.都市防災機能	避難・救援機能	緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか	19 奈良県地域防災計画(H30.3)の第1次・第2次緊急輸送道路(県指定)及び橿原市地域防災計画(H29.3)の市指定緊急輸送道路(主要幹線)と防災拠点をつなぐ区間
		防災拠点にアクセスしているか	20 国土交通省(都市局都市安全課、住宅局市街地建築課市街地住宅整備室)が平成24年10月12日に位置つけた「地震時等に著しく危険な密集市街地」に該当する地区の延焼防止効果がある区間	
	3.収容空間	駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	21 都市計画決定されている駅前広場に直接連絡する区間	
			22 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)において産業誘致検討ゾーンに位置する区間 奈良県都市計画区域マスタープラン(H23.5)において「観光交流軸」の位置付けがある区間	
市街地形成機能	1.都市構造・土地利用の誘導形成	企業立地・観光振興などを支援する都市計画道路としての位置づけがあるか	23 土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがある区間	
	2.街区形成機能	土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか		

3) 代替性の考え方

以下に示す23の必要性検証項目に対応する代替性の考え方に基づいて、代替性を検証します。

<代替性の考え方>

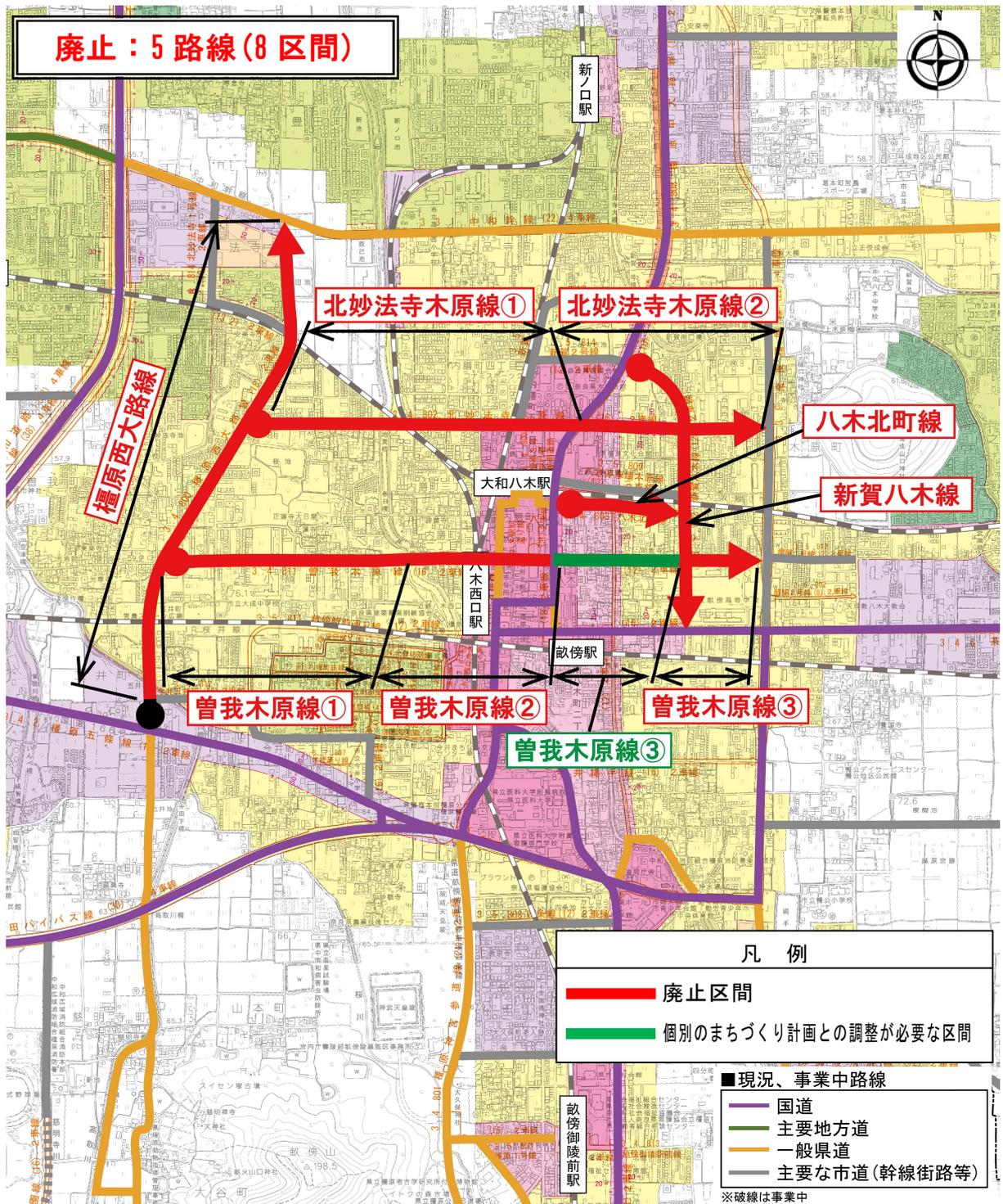
機能の区分		必要性検証項目	代替性の考え方
交通機能	自動車	1.混雑緩和	1 当該区間の交通需要を受け持てるバイパス道路の整備が予定されている場合は、そのバイパス道路が機能代替を果たすものとする。
			2 当該区間のボトルネック箇所において、交差点改良等の即効対策等の位置づけがある場合は、その即効対策により機能代替が果たされるものとする。
			3 必要性検証時の断面混雑度に考慮されていないバイパス道路の整備計画が存在し、その整備により、断面混雑度が1.25以上から1.25未満へと低下する場合は、そのバイパス道路が機能代替を果たすものとする。
			4 ボトルネック踏切の混雑緩和に寄与する路線の整備計画が存在する場合は、その路線が機能代替を果たすものとする。
		2.ネットワーク	5 現道が2車線以上確保されている場合、又は当該区間と同等の箇所を接続する混雑度1.25未満の路線が存在する場合は、その路線が機能代替を果たすものとする。
			6
			7 重点的に取り組むと位置つけた幹線道路等の区間に付随して求められる機能であることから、機能代替を考慮しないものとする。
		3.安全性	8 事故危険箇所において、当該区間の都市計画道路整備以外の安全対策が明確になっている場合は、その安全対策により機能代替が果たされるものとする。
			9
		4.アクセス	10 現道が2車線以上確保されている場合、又は当該区間と同等の箇所を接続する混雑度1.25未満の路線が存在する場合は、その路線が機能代替を果たすものとする。
			11 救急告示病院にアクセスしているか
歩行者・自転車	5.安全性	12 現道内で歩行者空間が確保される場合、又は近傍の歩行者・自転車用の踏切がある場合は、機能代替を果たすものとする。	
		13 現道に歩道や歩車分離する機能等を有する場合、又はエリア内に歩道のネットワーク機能を補完する路線がある場合は機能代替を果たすものとする。	
		14 通学路における緊急合同点検(平成29年8月末時点)において対策内容が具体化されている区間は機能代替を果たすものとする。	
		15 現道に歩道等が確保されている場合は、機能代替を果たすものとする。	
		16 現道に自転車が走行する空間がある場合は、機能代替を果たすものとする。	
	6.ネットワーク	17 現道が植栽等、景観に配慮した構造で2車線以上確保されている場合は、機能代替を果たすものとする。	
空間機能	1.都市環境機能	18 現道が幅員15m以上確保(避難路としての望ましい幅員)されている場合は、機能代替を果たすものとする。	
	2.都市防災機能	19 現道が2車線以上確保されている場合、又は当該区間と同等の箇所を接続する混雑度1.25未満の区間が別に存在する場合は、その区間が機能代替を果たすものとする。	
		20 道路だけでなく具体的な防災計画が策定されている場合は、代替機能を果たすものとする。	
	3.収容空間	21 既に当該駅が求める機能が既存施設で確保されている場合は、機能代替を果たすものとする。	
		22 現道により既に誘導形成されている場合は、機能代替を果たすものとする。	
市街地形成機能	1.都市構造・土地利用の誘導形成	23 現道により既に街区形成されている場合のみ機能代替を果たすものとする。	
	2.街区形成機能		

6. 都市計画道路の見直し結果

前述の「5. 見直し検討手法」に基づき、見直し検討対象区間について必要性の検討、代替性の検討を行った結果を13ページ～28ページに示します。

また、検証結果を位置図に整理したものを以下に示します。

<見直し結果>



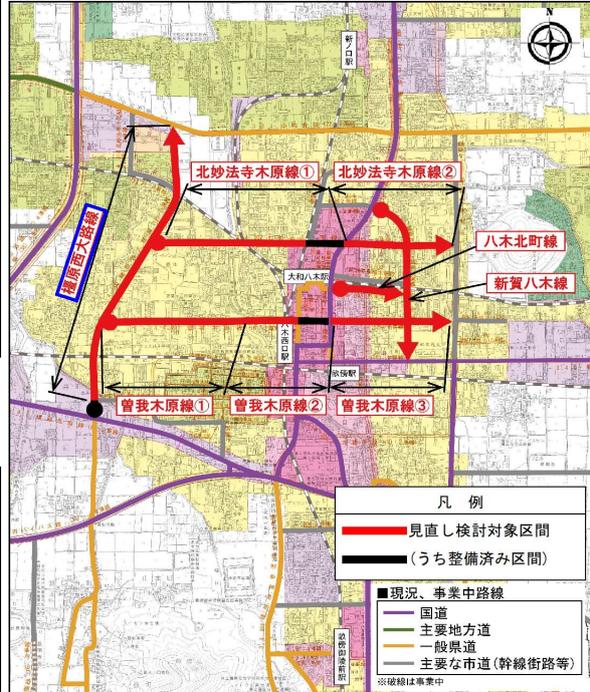
檀原西大路線

1) 都市計画道路の概要

■都市計画決定の内容

路線番号・路線名	3.4.800 檀原西大路線
計画延長(km)	1.87
決定権者	檀原市
計画幅員(m)	18
代表車線数	2
計画決定年月日	S37.8.28
当初決定理由	本市の発展に伴う街路網の再検討のため。
最終変更年月日	H1.9.22
未整備延長(km)	1.73
うち概成済延長(km)	0.00

位置図



■見直し検討対象区間の概要

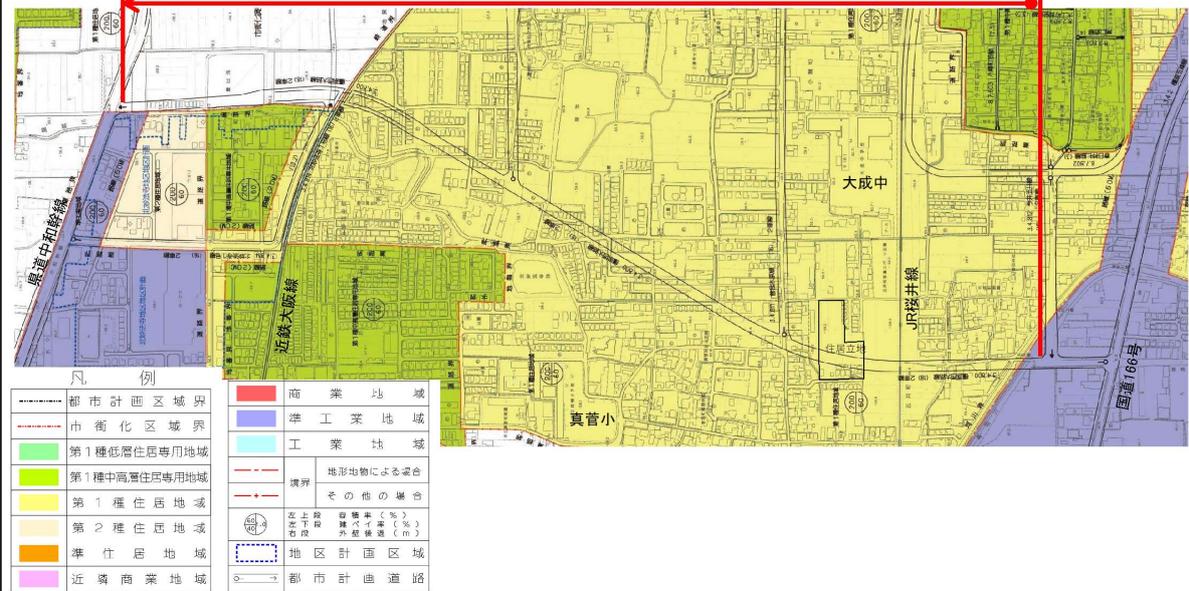
○区間の計画概要

- 代表幅員18m(2車線)
- 近鉄大阪線を立体交差
- 全区間未整備

○区間の現状

- 現道なし。
- 主な沿線用途は第1種住居地域である。
- 一部市街化調整区域あり。
- 沿道は主に住居に利用されている。
- 田畑等の未利用地はほとんどない。

見直し検討対象区間



橿原西大路線

2) 必要性・代替性の検証

■ 必要性・代替性の検証

必要性はみとめられない。

○ : 該当する項目
 △ : 該当するが代替性のある項目 (=必要性なし)
 (空欄) : 該当しない項目

分類	評価の視点	必要性の高い区間の考え方	必要性の有無	代替性の有無		
交通機能	自動車	1.混雑緩和 当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか 関連計画等で「渋滞箇所」としての指定がされているか 当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか 自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	1 現道のH27道路交通センサスにおける混雑度が 1.25 以上の区間			
			2 「奈良県みんなてつくる渋滞解消プラン(H25.1)」等の奈良県渋滞対策協議会において位置づけられている区間			
			3 交通量推計に基づき、当該路線の整備により断面混雑度が 1.25 以上から 1.25 未満に低下する区間			
			4 自動車のボトルネック踏切(改正踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏み切踏切道H30.1)の混雑緩和に寄与する区間			
	2.ネットワーク	マスタープラン等に位置づけられているか	5 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)における道路交通の方針で、「広域幹線道路」もしくは「都市幹線道路」の位置づけがある区間			
			6 奈良県都市計画区域マスタープラン(H23.5)において、「地域連携軸」の位置づけがある区間(幹線道路としての役割)			
			7 「奈良県道路整備基本計画(平成26年7月策定)」の骨格幹線道路の位置づけのある区間			
	3.安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	8 「奈良県みんなてつくる交通安全対策プラン(H25.7)」の事故危険箇所において、未整備都市計画道路を整備することにより、安全性向上が想定される区間			
			9 線形等の自動車の交通安全上の課題があり、改善される区間			
	4.アクセス	交通結節点へのアクセス強化に資するか 救急告示病院にアクセスしているか	10 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)で広域交通結節点に位置づけられている鉄道駅と広域幹線道路をつなぐ区間			
			11 「救急告示病院」と広域幹線道路をつなぐ区間			
	歩行者・自転車	5.安全性	歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資するか	12 歩行者・自転車の通行空間が確保されていない踏切の存在する区間		
				13 「あんしん歩行エリア」として指定されている区間 ただし、現道がない区間、一定期間重大事故が起きていない場合、事故発生要因が歩道の有無によらない場合は、対象外とする。		
				14 通学路における緊急合同点検(平成29年8月末時点)における要対策箇所を含む区間		
				15 バリアフリー新法に基づき定められた「生活関連経路」としての位置づけがある区間		
16 奈良県における自転車利用ネットワーク「奈良まほろばサイクリング」に位置づけがある区間						
6.ネットワーク		歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	17 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)の将来都市構造において、シンボルロード・緑の幹線軸の位置づけがある区間			
空間機能	1.都市環境機能	景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	18 奈良県地域防災計画(H30.3)の第1次・第2次緊急輸送道路(県指定)又は橿原市地域防災計画(H29.3)の市指定緊急輸送道路(主要幹線)で、整備により緊急輸送道路としての機能強化に資する区間			
			19 奈良県地域防災計画(H30.3)の第1次・第2次緊急輸送道路(県指定)及び橿原市地域防災計画(H29.3)の市指定緊急輸送道路(主要幹線)と防災拠点をつなぐ区間			
	2.都市防災機能	避難・救援機能 緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか 防災拠点にアクセスしているか	20 国土交通省(都市局都市安全課、住宅局市街地建築課市街地住宅整備室)が平成24年10月12日に位置づけた「地震時等に著しく危険な密集市街地」に該当する地区の延焼防止効果がある区間			
			21 都市計画決定されている駅前広場に直接連絡する区間			
	3.収容空間	駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	22 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)において産業誘致検討ゾーンに位置する区間			
			23 奈良県都市計画区域マスタープラン(H23.5)において「観光交流軸」の位置づけがある区間			
	市街地形成機能	1.都市構造・土地利用の誘導形成	企業立地・観光振興などを支援する都市計画道路としての位置づけがあるか	24 土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがある区間		
2.街区形成機能		土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか				
代替性を考慮した必要性の該当数			0			

見直し方針	廃止
-------	----

北妙法寺木原線①

1) 都市計画道路の概要

■都市計画決定の内容

路線番号・路線名	3.4.802 北妙法寺木原線
計画延長(km)	1.72
決定権者	橿原市
計画幅員(m)	16
代表車線数	2
計画決定年月日	S37.8.28
当初決定理由	本市の発展に伴う街路網の再検討のため。
最終変更年月日	H8.10.29
未整備延長(km)	1.52
うち概成済延長(km)	0.00

位置図



■見直し検討対象区間の概要

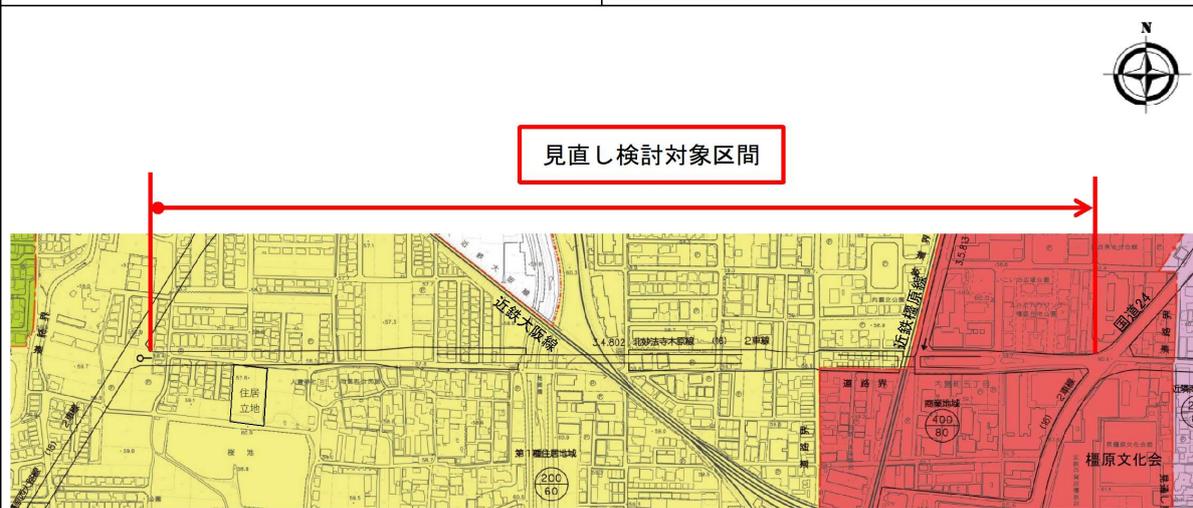
○区間の計画概要

- 代表幅員16m(2車線)
- 近鉄橿原線、近鉄大阪線と立体交差
- 近鉄橿原線から国道24号間が平面構造で整備済み。

○区間の現状

- 整備済み区間以外は現道なし。
- 沿線用途は第1種住居地域と商業地域である。
- 起点部から近鉄橿原線間は主に住居に利用されている。
- 近鉄橿原線以東は商業用途で、マンションが立地する。
- 田畑等の未利用地はほとんどない。

見直し検討対象区間



凡例

都市計画区域界	商業地域
市街化区域界	準工業地域
第1種低層住居専用地域	工業地域
第1種中高層住居専用地域	境界
第1種住居地域	地形地物による場合
第2種住居地域	その他の場合
準住居地域	上段 区界等(色)
近隣商業地域	下段 境界線(色)
	地区計画区域
	都市計画道路

大和八木駅

北妙法寺木原線①

2) 必要性・代替性の検証

■ 必要性・代替性の検証

14.通学路における緊急合同点検における要対策箇所を含むが、H27に対策済みである。
23.一部区間が近鉄八木駅北土地区画整理事業に位置付けられているが、既に整備済みである。

○ : 該当する項目
△ : 該当するが代替性のある項目 (=必要性なし)
(空欄) : 該当しない項目

分類		評価の視点	必要性の高い区間の考え方	必要性の有無	代替性の有無
交通機能	自動車	1.混雑緩和 当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか 関連計画等で「渋滞箇所」としての指定がされているか 当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか 自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	1 現道のH27道路交通センサスにおける混雑度が1.25以上の区間		
			2 「奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン(H25.1)」等の奈良県渋滞対策協議会において位置づけられている区間		
			3 交通量推計に基づき、当該路線の整備により断面混雑度が1.25以上から1.25未満に低下する区間		
			4 自動車のボトルネック踏切(改正踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏切)踏切道(H30.1)の混雑緩和に寄与する区間		
	2.ネットワーク	マスタープラン等に位置付けられているか	5 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)における道路交通の方針で、「広域幹線道路」もしくは「都市幹線道路」の位置づけがある区間		
			6 奈良県都市計画区域マスタープラン(H23.5)において、「地域連携軸」の位置づけがある区間(幹線道路としての役割)		
			7 「奈良県道路整備基本計画(平成26年7月策定)」の骨格幹線道路の位置づけのある区間		
	3.安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	8 「奈良県みんなでつくる交通安全対策プラン(H25.7)」の事故危険箇所において、未整備都市計画道路を整備することにより、安全性向上が想定される区間		
			9 線形等の自動車の交通安全上の課題があり、改善される区間		
			10 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)で広域交通結節点に位置づけられている鉄道駅と広域幹線道路をつなぐ区間		
			11 「救急告示病院」と広域幹線道路をつなぐ区間		
歩行者・自転車	5.安全性	歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資するか	12 歩行者・自転車の通行空間が確保されていない踏切の存在する区間		
			13 「あんしん歩行エリア」として指定されている区間 ただし、現道がない区間、一定期間重大事故が起きていない場合、事故発生要因が歩道の有無によらない場合は、対象外とする。		
			14 通学路における緊急合同点検(平成29年8月末時点)における要対策箇所を含む区間	△	有
			15 ハリアー新法に基づき定められた「生活関連経路」としての位置づけがある区間		
			16 奈良県における自転車利用ネットワーク「奈良まほろばサイクルリング」に位置づけがある区間		
空間機能	1.都市環境機能	景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	17 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)の将来都市構造において、シンボルロード、緑の幹線軸の位置づけがある区間		
			18 奈良県地域防災計画(H30.3)の第1次・第2次緊急輸送道路(県指定)又は橿原市地域防災計画(H29.3)の市指定緊急輸送道路(主要幹線)で、整備により緊急輸送道路としての機能強化に資する区間		
	2.都市防災機能	避難・救援機能 緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか 防災拠点にアクセスしているか	19 奈良県地域防災計画(H30.3)の第1次・第2次緊急輸送道路(県指定)及び橿原市地域防災計画(H29.3)の市指定緊急輸送道路(主要幹線)と防災拠点をつなぐ区間		
			20 国土交通省(都市局都市安全課、住宅局市街地建築課市街地住宅整備室)が平成24年10月12日に位置つけた「地震時等に著しく危険な密集市街地」に該当する地区の延焼防止効果がある区間		
	3.収容空間	駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	21 都市計画決定されている駅前広場に直接連絡する区間		
			22 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)において産業誘致検討ゾーンに位置する区間 奈良県都市計画区域マスタープラン(H23.5)において「観光交流軸」の位置づけがある区間		
市街地形成機能	1.都市構造・土地利用の誘導形成 2.街区形成機能	企業立地・観光振興などを支援する都市計画道路としての位置づけがあるか 土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか	23 土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがある区間	△	有
			代替性を考慮した必要性の該当数		0

見直し方針	廃止
-------	----

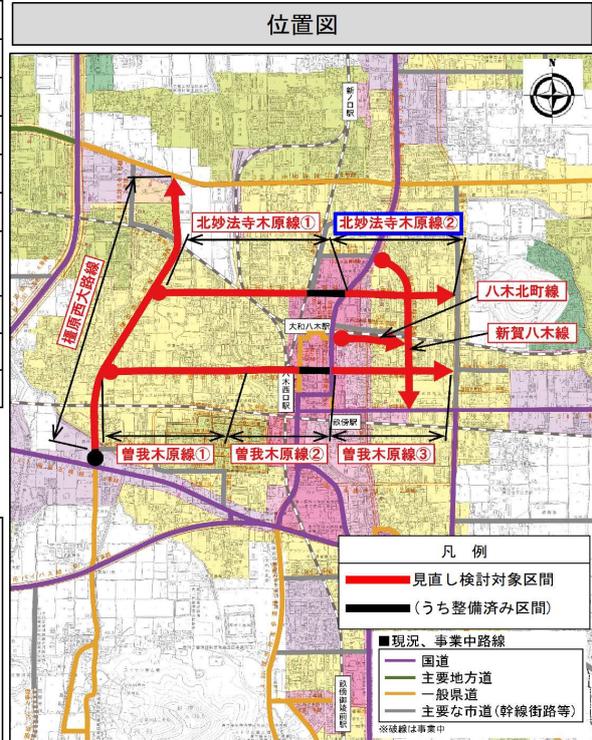
北妙法寺木原線②

1) 都市計画道路の概要

■都市計画決定の内容

路線番号・路線名	3.4.802 北妙法寺木原線
計画延長(km)	1.72
決定権者	橿原市
計画幅員(m)	16
代表車線数	2
計画決定年月日	S37.8.28
当初決定理由	本市の発展に伴う街路網の再検討のため。
最終変更年月日	H8.10.29
未整備延長(km)	1.52
うち概成済延長(km)	0.00

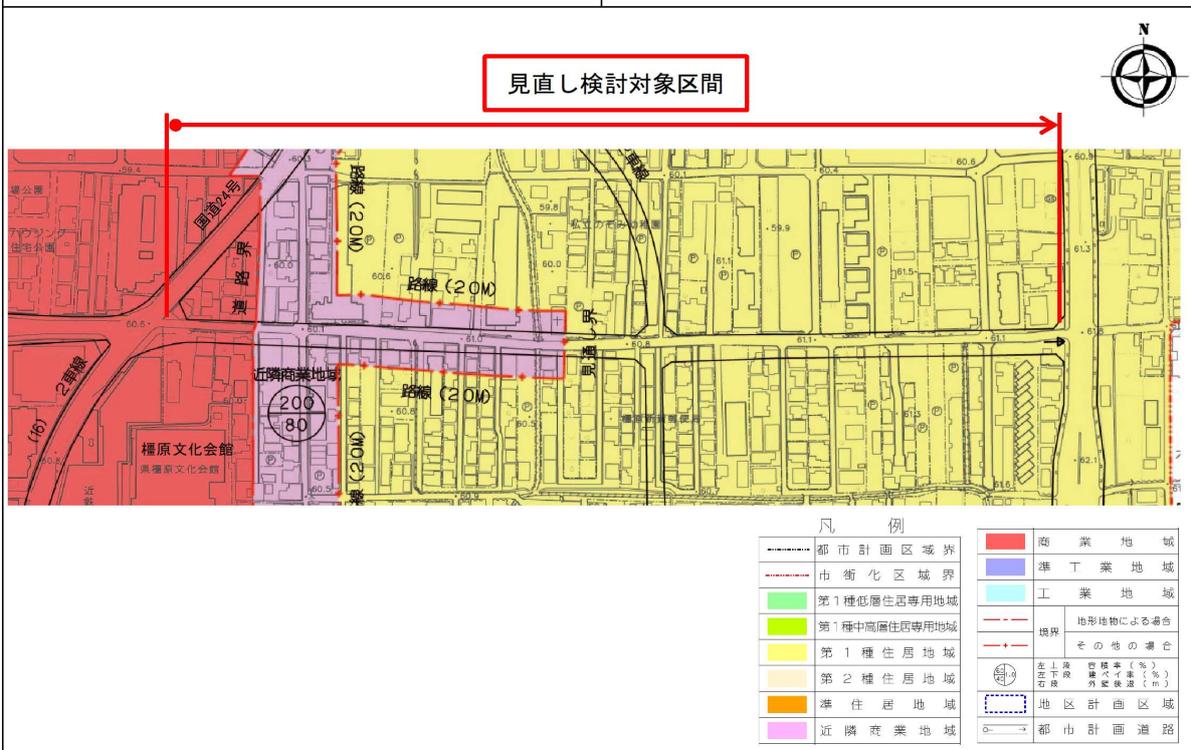
位置図



■見直し検討対象区間の概要

- 区間の計画概要
 - ・代表幅員16m(2車線)
 - ・全区間未整備
- 区間の現状
 - ・1車線の現道あり。(一部一方通行)
 - ・主な沿線用途は第1種住居地域と近隣商業地域である。
 - ・起点部の商業地域には小規模な商業施設が立地しており、それ以外はほぼ住居に利用されている。
 - ・田畑等の未利用地はほとんどない。

見直し検討対象区間



北妙法寺木原線②

2) 必要性・代替性の検証

■ 必要性・代替性の検証

14. 通学路における緊急合同点検における要対策箇所を含むが、H27に対策済みである。
 23. 一部区間が新質土地区画整理事業に位置付けられているが、既に整備済みである。

○ : 該当する項目
 △ : 該当するが代替性のある項目 (= 必要性なし)
 (空欄) : 該当しない項目

分類	評価の視点	必要性の高い区間の考え方	必要性の有無	代替性の有無		
交通機能	自動車	1. 混雑緩和	1 現道のH27道路交通センサスにおける混雑度が1.25以上の区間			
		2 ネットワーク	2 「奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン(H25.1)」等の奈良県渋滞対策協議会において位置づけられている区間			
		3 安全性	3 交通量推計に基づき、当該路線の整備により断面混雑度が1.25以上から1.25未満に低下する区間			
		4 アクセス	4 自動車のボトルネック踏切(改正踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏切踏切道H30.1)の混雑緩和に寄与する区間			
	歩行者・自転車	5 安全性	5 権原市都市計画マスタープラン(H21.3)における道路交通の方針で、「広域幹線道路」もしくは「都市幹線道路」の位置づけがある区間			
			6 「奈良県都市計画区域マスタープラン(H23.5)において、「地域連携軸」の位置づけがある区間(幹線道路としての役割)			
			7 「奈良県道路整備基本計画(平成26年7月策定)」の骨格幹線道路の位置づけのある区間			
		6 ネットワーク	8 「奈良県みんなでつくる交通安全対策プラン(H25.7)」の事故危険箇所において、未整備都市計画道路を整備することにより、安全性向上が想定される区間			
			9 線形等の自動車の交通安全上の課題があり、改善される区間			
			10 権原市都市計画マスタープラン(H21.3)で広域交通結節点に位置づけられている鉄道駅と広域幹線道路をつなぐ区間			
			11 「救急告示病院」と広域幹線道路をつなぐ区間			
空間機能	1. 都市環境機能	12 歩行者・自転車の通行空間が確保されていない踏切の存在する区間				
		13 「あんしん歩行エリア」として指定されている区間				
		14 ただし、現道がない区間、一定期間重大事故が起きていない場合、事故発生要因が歩道の有無によらない場合は、対象外とする。 通学路における緊急合同点検(平成29年8月末時点)における要対策箇所を含む区間	△	有		
	2. 都市防災機能	15 ハリアアフリー新法に基づき定められた「生活関連経路」としての位置づけがある区間				
		16 奈良県における自転車利用ネットワーク「奈良まほろばサイクリング」に位置づけがある区間				
		17 権原市都市計画マスタープラン(H21.3)の将来都市構造において、シンボルロード・緑の幹線軸の位置づけがある区間				
3. 取容空間	18 奈良県地域防災計画(H30.3)の第1次・第2次緊急輸送道路(県指定)又は権原市地域防災計画(H29.3)の市指定緊急輸送道路(主要幹線)で、整備により緊急輸送道路としての機能強化に資する区間					
	19 奈良県地域防災計画(H30.3)の第1次・第2次緊急輸送道路(県指定)及び権原市地域防災計画(H29.3)の市指定緊急輸送道路(主要幹線)と防災拠点をつなぐ区間					
	20 国土交通省(都市局都市安全課、住宅局市街地建築課市街地住宅整備室)が平成24年10月12日に位置つけた「地震時等に著しく危険な密集市街地」に該当する地区の延焼防止効果がある区間					
市街地形成機能	2. 都市防災機能	21 駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の取容空間の位置づけがあるか				
	2. 街区形成機能	22 企業立地・観光振興などを支援する都市計画道路としての位置づけがあるか				
		23 土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか	△	有		
代替性を考慮した必要性の該当数			0			

見直し方針	廃止
-------	----

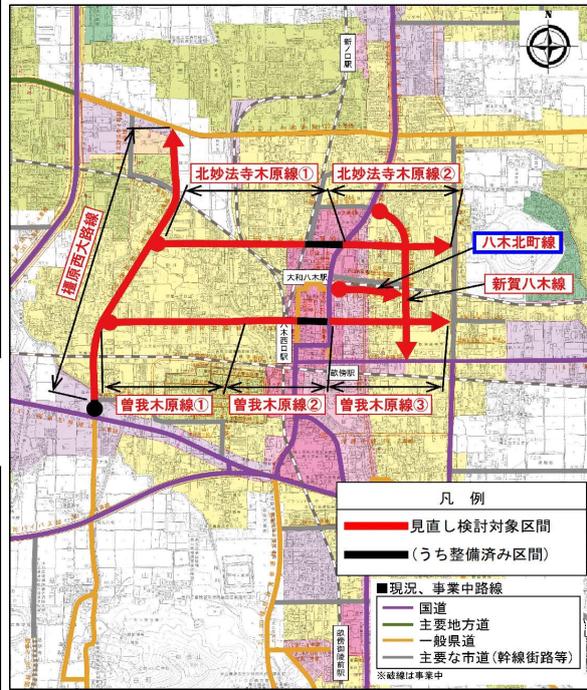
八木北町線

1) 都市計画道路の概要

■都市計画決定の内容

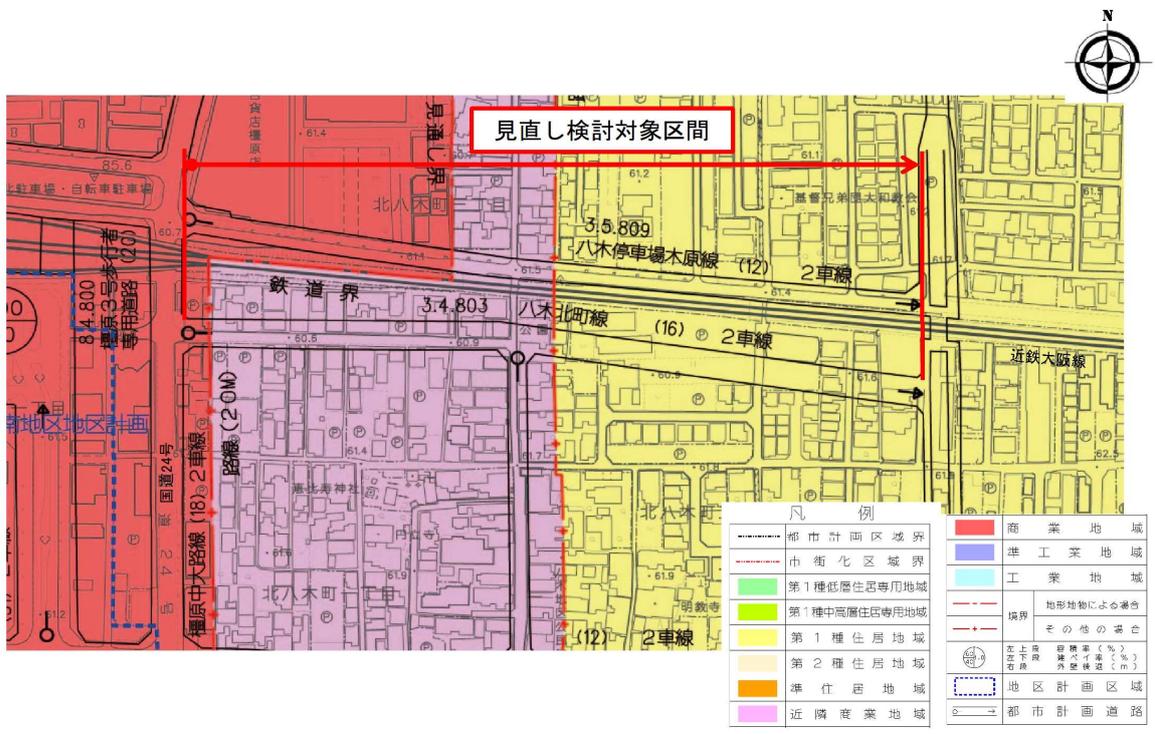
路線番号・路線名	3.4.803 八木北町線
計画延長(km)	0.42
決定権者	橿原市
計画幅員(m)	16
代表車線数	2
計画決定年月日	S37.8.28
当初決定理由	本市の発展に伴う街路網の再検討のため。
最終変更年月日	S48.1
未整備延長(km)	0.00
うち概成済延長(km)	0.00

位置図



■見直し検討対象区間の概要

- 区間の計画概要
 - ・代表幅員16m(2車線)
 - ・全区間未整備
- 区間の現状
 - ・一部1車線の現道あり。
 - ・沿線用途は第1種住居地域と近隣商業地域である。
 - ・沿道は主に住居に利用されている。
 - ・住居用途にまとまった未利用地がある。



八木北町線

2) 必要性・代替性の検証

■ 必要性・代替性の検証

必要性はみとめられない。

○ : 該当する項目
 △ : 該当するが代替性のある項目 (=必要性なし)
 (空欄) : 該当しない項目

分類	評価の視点	必要性の高い区間の考え方	必要性の有無	代替性の有無	
交通機能	自動車	1.混雑緩和 当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか 関連計画等で「渋滞箇所」としての指定がされているか 当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか 自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	1 現道のH27道路交通センサスにおける混雑度が1.25以上の区間		
			2 「奈良県みんなで作る渋滞解消プラン(H25.1)」等の奈良県渋滞対策協議会において位置づけられている区間		
			3 交通量推計に基づき、当該路線の整備により断面混雑度が1.25以上から1.25未満に低下する区間		
			4 自動車のボトルネック踏切(改正踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏み切道路H30.1)の混雑緩和に寄与する区間		
	2.ネットワーク	マスタープラン等に位置づけられているか	5 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)における道路交通の方針で、「広域幹線道路」もしくは「都市幹線道路」の位置づけがある区間		
			6 奈良県都市計画区域マスタープラン(H23.5)において、「地域連携軸」の位置づけがある区間(幹線道路としての役割)		
			7 「奈良県道路整備基本計画(平成26年7月策定)」の骨格幹線道路の位置づけがある区間		
	3.安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	8 「奈良県みんなで作る交通安全対策プラン(H25.7)」の事故危険箇所において、未整備都市計画道路を整備することにより、安全性向上が想定される区間		
			9 線形等の自動車の交通安全上の課題があり、改善される区間		
	歩行者・自転車	5.安全性 歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資するか	10 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)で広域交通結節点に位置づけられている鉄道駅と広域幹線道路をつなぐ区間		
			11 「救急告示病院」と広域幹線道路をつなぐ区間		
12 歩行者・自転車の通行空間が確保されていない踏切の存在する区間					
13 「あんしん歩行エリア」として指定されている区間 ただし、現道がない区間、一定期間重大事故が起きていない場合、事故発生要因が歩道の有無によらない場合は、対象外とする。					
6.ネットワーク	歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	14 通学路における緊急合同点検(平成29年8月末時点)における要対策箇所を含む区間			
		15 バリアフリー新法に基づき定められた「生活関連経路」としての位置づけがある区間			
		16 奈良県における自転車利用ネットワーク「奈良まほろばサイクルリング」に位置づけがある区間			
空間機能	1.都市環境機能	景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	17 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)の将来都市構造において、シンボルロード・緑の幹線軸の位置づけがある区間		
			18 奈良県地域防災計画(H30.3)の第1次・第2次緊急輸送道路(県指定)又は橿原市地域防災計画(H29.3)の市指定緊急輸送道路(主要幹線)で、整備により緊急輸送道路としての機能強化に資する区間		
	2.都市防災機能	避難・救援機能 緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか 防災拠点にアクセスしているか	19 奈良県地域防災計画(H30.3)の第1次・第2次緊急輸送道路(県指定)及び橿原市地域防災計画(H29.3)の市指定緊急輸送道路(主要幹線)と防災拠点をつなぐ区間		
			20 国土交通省(都市局都市安全課、住宅局市街地建築課市街地住宅整備室)が平成24年10月12日に位置づけた「地震時等に著しく危険な密集市街地」に該当する地区の延焼防止効果がある区間		
	3.収容空間	駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	21 都市計画決定されている駅前広場に直接連絡する区間		
			22 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)において産業誘致検討ゾーンに位置する区間 奈良県都市計画区域マスタープラン(H23.5)において「観光交流軸」の位置づけがある区間		
	市街地形成機能	1.都市構造・土地利用の誘導形成 企業立地・観光振興などを支援する都市計画道路としての位置づけがあるか	土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか	23 土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがある区間	
代替性を考慮した必要性の該当数			0		

見直し方針	廃止
-------	----

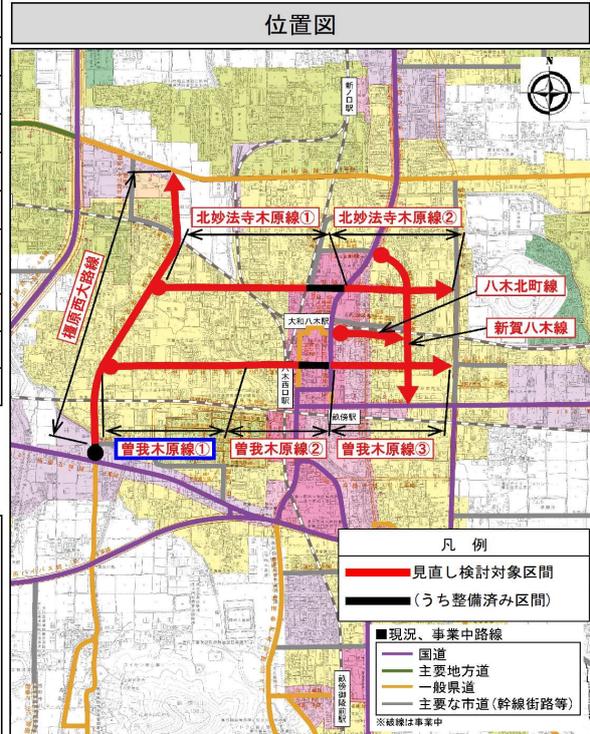
曾我木原線①

1) 都市計画道路の概要

■都市計画決定の内容

路線番号・路線名	3.4.811 曾我木原線
計画延長(km)	2.00
決定権者	檀原市
計画幅員(m)	16
代表車線数	2
計画決定年月日	S37.8.28
当初決定理由	本市の発展に伴う街路網の再検討のため。
最終変更年月日	H1.9.22
未整備延長(km)	1.83
うち概成済延長(km)	0.00

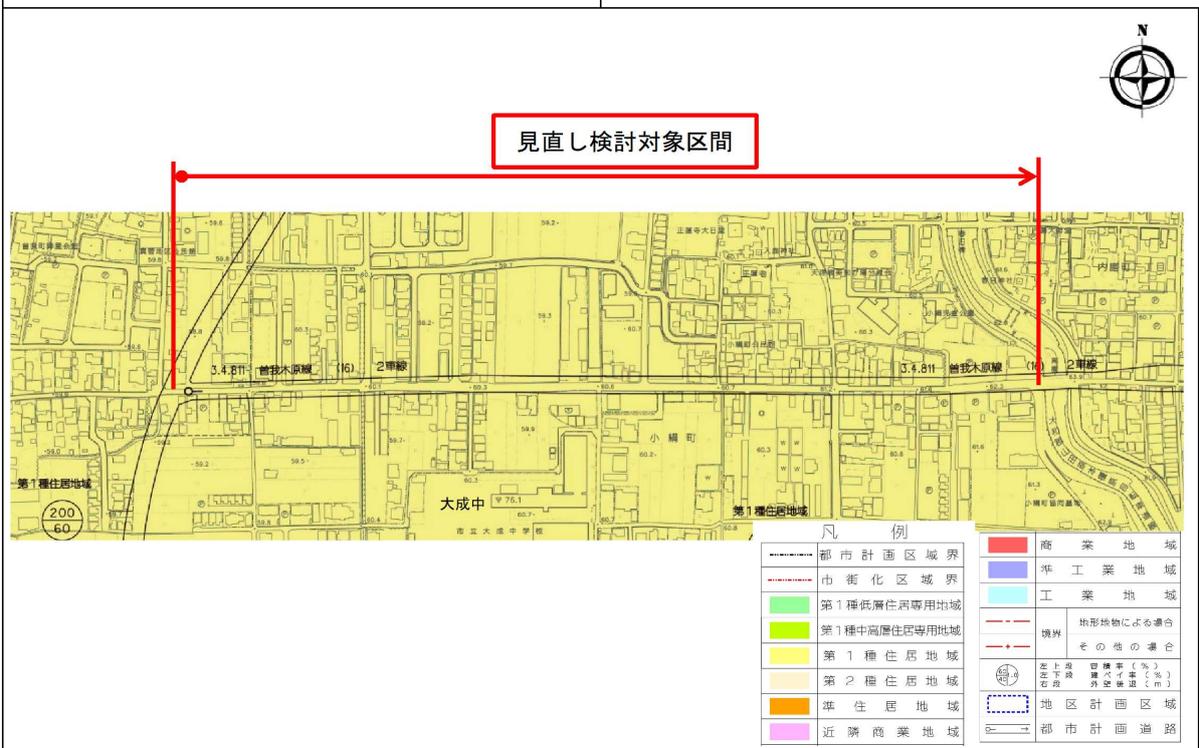
位置図



■見直し検討対象区間の概要

- 区間の計画概要
 - ・代表幅員16m(2車線)
 - ・全区間未整備
- 区間の現状
 - ・1~2車線の現道あり。
 - ・沿線用途は第1種住居地域である。
 - ・主に住居に利用されている。
 - ・田畑等の未利用地はほとんどない。

見直し検討対象区間



曾我木原線①

2) 必要性・代替性の検証

■ 必要性・代替性の検証

14.通学路における緊急合同点検における要対策箇所を含むが、H28に対策済みである。

○ : 該当する項目
 △ : 該当するが代替性のある項目(=必要性なし)
 (空欄) : 該当しない項目

分類	評価の視点	必要性の高い区間の考え方	必要性の有無	代替性の有無		
交通機能	自動車	1.混雑緩和	1 現道のH27道路交通センサスにおける混雑度が1.25以上の区間			
			2 「奈良県みんなで作る渋滞解消プラン(H25.1)」等の奈良県渋滞対策協議会において位置づけられている区間			
			3 交通量推計に基づき、当該路線の整備により断面混雑度が1.25以上から1.25未満に低下する区間			
			4 自動車のボトルネック踏切(改正踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏切道路H30.1)の混雑緩和に寄与する区間			
	2.ネットワーク		5 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)における道路交通の方針で、「広域幹線道路」もしくは「都市幹線道路」の位置づけがある区間			
			6 奈良県都市計画区域マスタープラン(H23.5)において、「地域連携軸」の位置づけがある区間(幹線道路としての役割)			
			7 「奈良県道路整備基本計画(平成26年7月策定)」の骨格幹線道路の位置づけのある区間			
	3.安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	8 「奈良県みんなで作る交通安全対策プラン(H25.7)」の事故危険箇所において、未整備都市計画道路を整備することにより、安全性向上が想定される区間			
			9 線形等の自動車の交通安全上の課題があり、改善される区間			
			10 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)で広域交通結節点に位置づけられている鉄道駅と広域幹線道路をつなぐ区間			
		4.アクセス	救急告示病院にアクセスしているか	11 「救急告示病院」と広域幹線道路をつなぐ区間		
歩行者・自転車	5.安全性	歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資するか	12 歩行者・自転車の通行空間が確保されていない踏切の存在する区間			
			13 「あんしん歩行エリア」として指定されている区間			
			14 ただし、現道がない区間、一定期間重大事故が起きていない場合、事故発生要因が歩道の有無によらない場合は、対象外とする。			
			15 通学路における緊急合同点検(平成29年8月末時点)における要対策箇所を含む区間	△	有	
	6.ネットワーク	歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	16 奈良県における自転車利用ネットワーク「奈良まほろばサイクリング」に位置づけがある区間			
空間機能	1.都市環境機能	景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	17 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)の将来都市構造において、シンボルロード・緑の幹線軸の位置づけがある区間			
			18 奈良県地域防災計画(H30.3)の第1次・第2次緊急輸送道路(県指定)又は橿原市地域防災計画(H29.3)の市指定緊急輸送道路(主要幹線)で、整備により緊急輸送道路としての機能強化に資する区間			
	2.都市防災機能	避難・救援機能	19 防災拠点にアクセスしているか	奈良県地域防災計画(H30.3)の第1次・第2次緊急輸送道路(県指定)及び橿原市地域防災計画(H29.3)の市指定緊急輸送道路(主要幹線)と防災拠点をつなぐ区間		
			災害防止機能	火災の延焼防止効果等の防災に資するか	国土交通省(都市局都市安全課、住宅局市街地建築課市街地住宅整備室)が平成24年10月12日に位置つけた「地震時等に著しく危険な密集市街地」に該当する地区の延焼防止効果がある区間	
	3.収容空間	駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	21 都市計画決定されている駅前広場に直接連絡する区間			
			22 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)において産業誘致検討ゾーンに位置する区間			
市街地形成機能	1.都市構造・土地利用の誘導形成	企業立地・観光振興などを支援する都市計画道路としての位置づけがあるか	23 奈良県都市計画区域マスタープラン(H23.5)において「観光交流軸」の位置づけがある区間			
			24 土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか			
			代替性を考慮した必要性の該当数	0		

見直し方針	廃止
-------	----

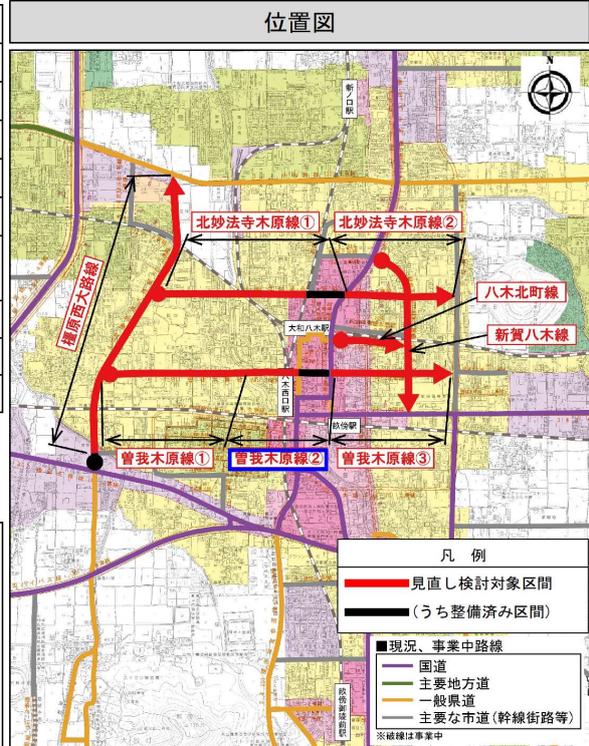
曾我木原線②

1) 都市計画道路の概要

■都市計画決定の内容

路線番号・路線名	3.4.811 曾我木原線
計画延長(km)	2.00
決定権者	檀原市
計画幅員(m)	16
代表車線数	2
計画決定年月日	S37.8.28
当初決定理由	本市の発展に伴う街路網の再検討のため。
最終変更年月日	H1.9.22
未整備延長(km)	1.83
うち概成済延長(km)	0.00

位置図



■見直し検討対象区間の概要

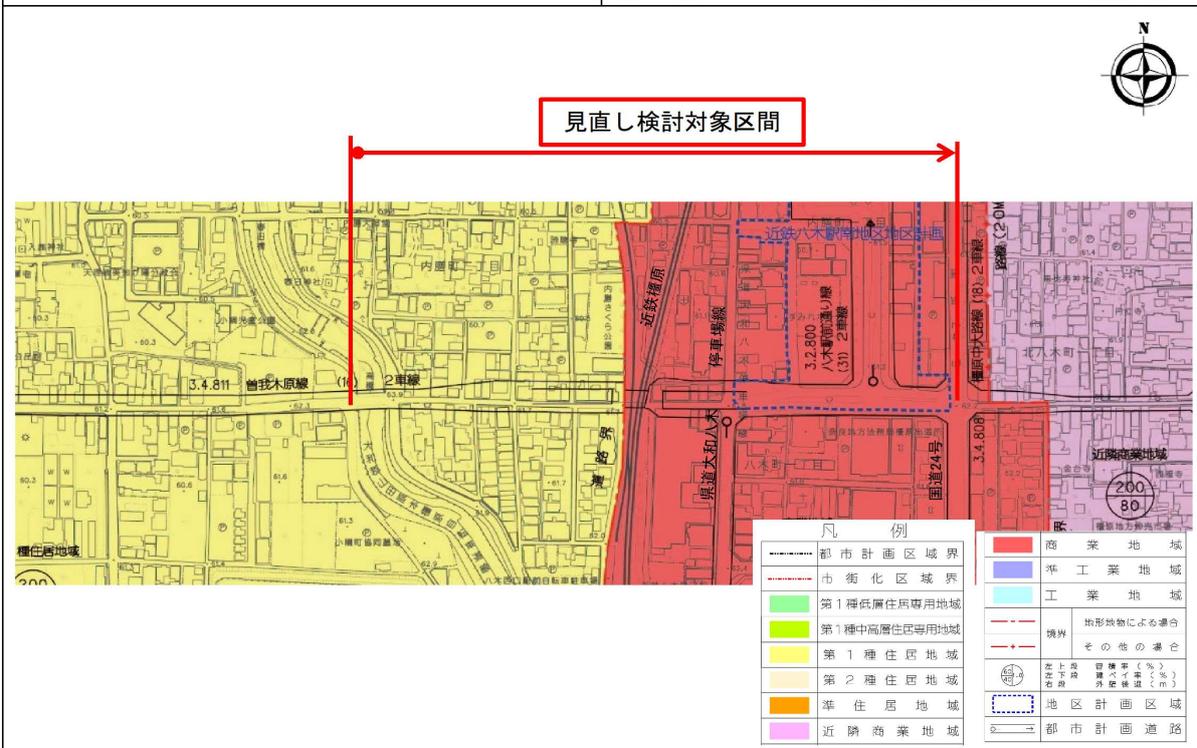
○区間の計画概要

- 代表幅員16m(2車線)
- 近鉄檀原線と立体交差
- 県道大和八木停車場線から国道24号間が整備済み。

○区間の現状

- 1~2車線の現道あり。(近鉄檀原線は踏切)
- 沿線用途は第1種住居地域と商業地域である。
- 起点部から近鉄檀原線間は主に住居に利用されている。
- 近鉄檀原線以東は規模の大きな業務施設が立地する。
- 田畑等の未利用地はほとんどない。

見直し検討対象区間



曾我木原線②

2) 必要性・代替性の検証

■ 必要性・代替性の検証

12.歩行者・自転車の通行空間が確保されていない踏切の存在するが、近傍に歩行者自転車用の踏切が存在する。
 16.奈良県における自転車利用ネットワーク「奈良まほろばサイク∞リンク」に位置づけられているが、現道に自転車が走行する空間が確保されている。
 23.一部区間が近鉄八木駅南土地区画整理事業に位置付けられているが、既に整備済みである。

○ : 該当する項目
 △ : 該当するが代替性のある項目 (=必要性なし)
 (空欄) : 該当しない項目

分類	評価の視点	必要性の高い区間の考え方	必要性の有無	代替性の有無	
交通機能	自動車	1.混雑緩和 当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか 関連計画等で「渋滞箇所」としての指定がされているか 当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか 自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	1 現道のH27道路交通センサスにおける混雑度が1.25以上の区間		
			2 「奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン(H25.1)」等の奈良県渋滞対策協議会において位置づけられている区間		
			3 交通量推計に基づき、当該路線の整備により断面混雑度が1.25以上から1.25未満に低下する区間		
			4 自動車のボトルネック踏切(改正踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏み切踏切道H30.1)の混雑緩和に寄与する区間		
	2.ネットワーク	マスタープラン等に位置付けられているか	5 権原市都市計画マスタープラン(H21.3)における道路交通の方針で、「広域幹線道路」もしくは「都市幹線道路」の位置づけがある区間		
			6 奈良県都市計画区域マスタープラン(H23.5)において、「地域連携軸」の位置づけがある区間(幹線道路としての役割)		
			7 「奈良県道路整備基本計画(平成26年7月策定)」の骨格幹線道路の位置づけのある区間		
	3.安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	8 「奈良県みんなでつくる交通安全対策プラン(H25.7)」の事故危険箇所において、未整備都市計画道路を整備することにより、安全性向上が想定される区間		
			9 線形等の自動車の交通安全上の課題があり、改善される区間		
			10 権原市都市計画マスタープラン(H21.3)で広域交通結節点に位置づけられている鉄道駅と広域幹線道路をつなぐ区間		
			11 「救急告示病院」と広域幹線道路をつなぐ区間		
歩行者・自転車	5.安全性	歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資するか	12 歩行者・自転車の通行空間が確保されていない踏切の存在する区間	△	有
			13 「あんしん歩行エリア」として指定されている区間 ただし、現道がない区間、一定期間重大事故が起きていない場合、事故発生要因が歩道の有無によらない場合は、対象外とする。		
			14 通学路における緊急合点検(平成29年8月末時点)における要対策箇所を含む区間		
			15 バリアフリー新法に基づき定められた「生活関連経路」としての位置づけがある区間		
			16 奈良県における自転車利用ネットワーク「奈良まほろばサイク∞リンク」に位置づけがある区間	△	有
	6.ネットワーク	歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか			
空間機能	1.都市環境機能	景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	17 権原市都市計画マスタープラン(H21.3)の将来都市構造において、シンボルロード、緑の幹線軸の位置づけがある区間		
			18 奈良県地域防災計画(H30.3)の第1次・第2次緊急輸送道路(県指定)又は権原市地域防災計画(H29.3)の市指定緊急輸送道路(主要幹線)で、整備により緊急輸送道路としての機能強化に資する区間		
	2.都市防災機能	避難・救援機能 緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか 防災拠点にアクセスしているか	19 奈良県地域防災計画(H30.3)の第1次・第2次緊急輸送道路(県指定)及び権原市地域防災計画(H29.3)の市指定緊急輸送道路(主要幹線)と防災拠点をつなぐ区間		
			20 国土交通省(都市局都市安全課、住宅局市街地建築課市街地住宅整備室)が平成24年10月12日に位置つけた「地震時等に著しく危険な密集市街地」に該当する地区の延焼防止効果がある区間		
	3.収容空間	駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	21 都市計画決定されている駅前広場に直接連絡する区間		
市街地形成機能	1.都市構造・土地利用の誘導形成	企業立地・観光振興などを支援する都市計画道路としての位置づけがあるか	22 権原市都市計画マスタープラン(H21.3)において産業誘致検討ゾーンに位置する区間 奈良県都市計画区域マスタープラン(H23.5)において「観光交流軸」の位置づけがある区間		
			23 土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか	△	有
代替性を考慮した必要性の該当数			0		

見直し方針	廃止
-------	----

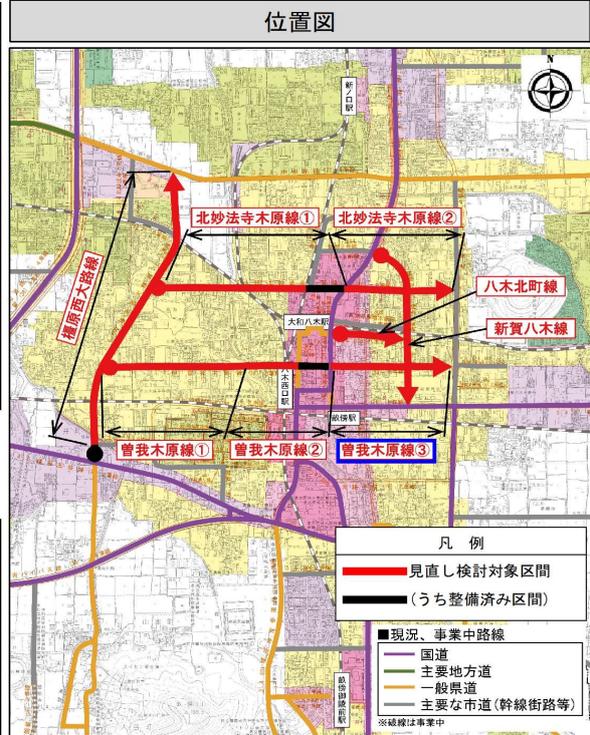
曾我木原線③

1) 都市計画道路の概要

■都市計画決定の内容

路線番号・路線名	3.4.811 曾我木原線
計画延長(km)	2.00
決定権者	檀原市
計画幅員(m)	16
代表車線数	2
計画決定年月日	S37.8.28
当初決定理由	本市の発展に伴う街路網の再検討のため。
最終変更年月日	H1.9.22
未整備延長(km)	1.83
うち概成済延長(km)	0.00

位置図

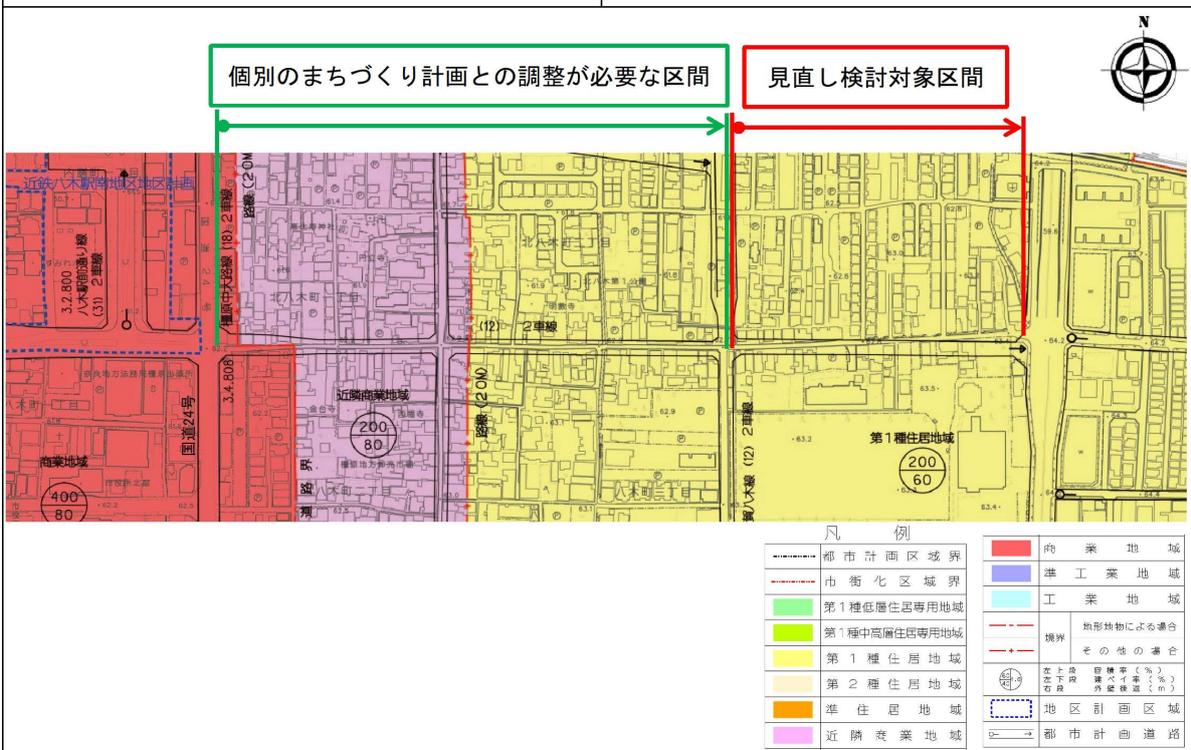


■見直し検討対象区間の概要

- 区間の計画概要
 - ・代表幅員16m(2車線)
 - ・全区間未整備
- 区間の現状
 - ・1車線の現道あり。
 - ・沿線用途は主に第1種住居地域と近隣商業地域である。

個別のまちづくり計画との調整が必要な区間

見直し検討対象区間



--- 都市計画区域界	商業地域
--- 市街化区域界	準工業地域
■ 第1種低層住居専用地域	工業地域
■ 第1種中高層住居専用地域	境界 地形建物による場合
■ 第1種住居地域	--- 境界 その他の場合
■ 第2種住居地域	○ 地上地下 境界率(%)
■ 準住居地域	○ 境界率(%)
■ 近隣商業地域	○ 境界率(%)
○ 地区計画区域	○ 境界率(%)
○ 都市計画道路	○ 境界率(%)

曾我木原線③

2) 必要性・代替性の検証

■ 必要性・代替性の検証

16. 奈良県における自転車利用ネットワーク「奈良まほろばサイク∞リング」に位置づけられているが、既に現道に自転車が走行する空間が確保されている。

※個別のまちづくり計画との調整が必要な区間については、『大和八木駅周辺まちづくり基本計画』と調整を行い都市計画道路の廃止又は変更を行うため、必要性・代替性の評価を行わない。

○ : 該当する項目
 △ : 該当するが代替性のある項目 (=必要性なし)
 (空欄) : 該当しない項目

分類	評価の視点	必要性の高い区間の考え方	必要性の有無	代替性の有無	
交通機能	自動車	1.混雑緩和 当該路線の現道や周辺道路が混雑しているか 関連計画等で「渋滞箇所」としての指定がされているか 当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか 自動車のボトルネック路切の混雑緩和に寄与するか	1 現道のH27道路交通センサスにおける混雑度が1.25以上の区間		
			2 「奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン(H25.1)」等の奈良県渋滞対策協議会において位置づけられている区間		
			3 交通量推計に基づき、当該路線の整備により断面混雑度が1.25以上から1.25未満に低下する区間		
			4 自動車のボトルネック路切(改正路切道改良促進法に基づく改良すべき踏み切路道(H30.1))の混雑緩和に寄与する区間		
	2.ネットワーク	マスタープラン等に位置づけられているか	5 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)における道路交通の方針で、「広域幹線道路」もしくは「都市幹線道路」の位置づけがある区間		
			6 奈良県都市計画区域マスタープラン(H23.5)において、「地域連携軸」の位置づけがある区間(幹線道路としての役割)		
			7 「奈良県道路整備基本計画(平成26年7月策定)」の骨格幹線道路の位置づけのある区間		
	3.安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	8 「奈良県みんなでつくる交通安全対策プラン(H25.7)」の事故危険箇所において、未整備都市計画道路を整備することにより、安全性向上が想定される区間		
			9 線形等の自動車の交通安全上の課題があり、改善される区間		
	歩行者・自転車	4.アクセス 交通結節点へのアクセス強化に資するか 救急告示病院にアクセスしているか	10 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)で広域交通結節点に位置づけられている鉄道駅と広域幹線道路をつなぐ区間		
			11 「救急告示病院」と広域幹線道路をつなぐ区間		
5.安全性 歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資するか			12 歩行者・自転車の通行空間が確保されていない路切の存在する区間		
			13 「あんしん歩行エリア」として指定されている区間 ただし、現道がない区間、一定期間重大事故が起きていない場合、事故発生要因が歩道の有無によらない場合は、対象外とする。		
6.ネットワーク	歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	14 通学路における緊急合同点検(平成29年8月末時点)における要対策箇所を含む区間			
		15 バリアフリー新法に基づき定められた「生活関連経路」としての位置付けがある区間			
		16 奈良県における自転車利用ネットワーク「奈良まほろばサイク∞リング」に位置づけがある区間	△	有	
空間機能	1.都市環境機能 景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	17 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)の将来都市構造において、シンボルロード・緑の幹線軸の位置づけがある区間			
		2.都市防災機能 避難・救援機能 緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか 防災拠点にアクセスしているか	18 奈良県地域防災計画(H30.3)の第1次・第2次緊急輸送道路(県指定)又は橿原市地域防災計画(H29.3)の市指定緊急輸送道路(主要幹線)で、整備により緊急輸送道路としての機能強化に資する区間		
	災害防止機能 火災の延焼防止効果等の防災に資するか		19 奈良県地域防災計画(H30.3)の第1次・第2次緊急輸送道路(県指定)及び橿原市地域防災計画(H29.3)の市指定緊急輸送道路(主要幹線)と防災拠点をつなぐ区間		
		20 国土交通省(都市局都市安全課、住宅局市街地建築課市街地住宅整備室)が平成24年10月12日に位置つけた「地震時等に著しく危険な密集市街地」に該当する地区の延焼防止効果がある区間			
	3.収容空間 駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	21 都市計画決定されている駅前広場に直接連絡する区間			
市街地形成機能	1.都市構造・土地利用の誘導形成 企業立地・観光振興などを支援する都市計画道路としての位置づけがあるか	22 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)において産業誘致検討ゾーンに位置する区間 奈良県都市計画区域マスタープラン(H23.5)において「観光交流軸」の位置付けがある区間			
		23 土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置付けがある区間			
代替性を考慮した必要性の該当数			0		

見直し方針	廃止
-------	----

新賀八木線

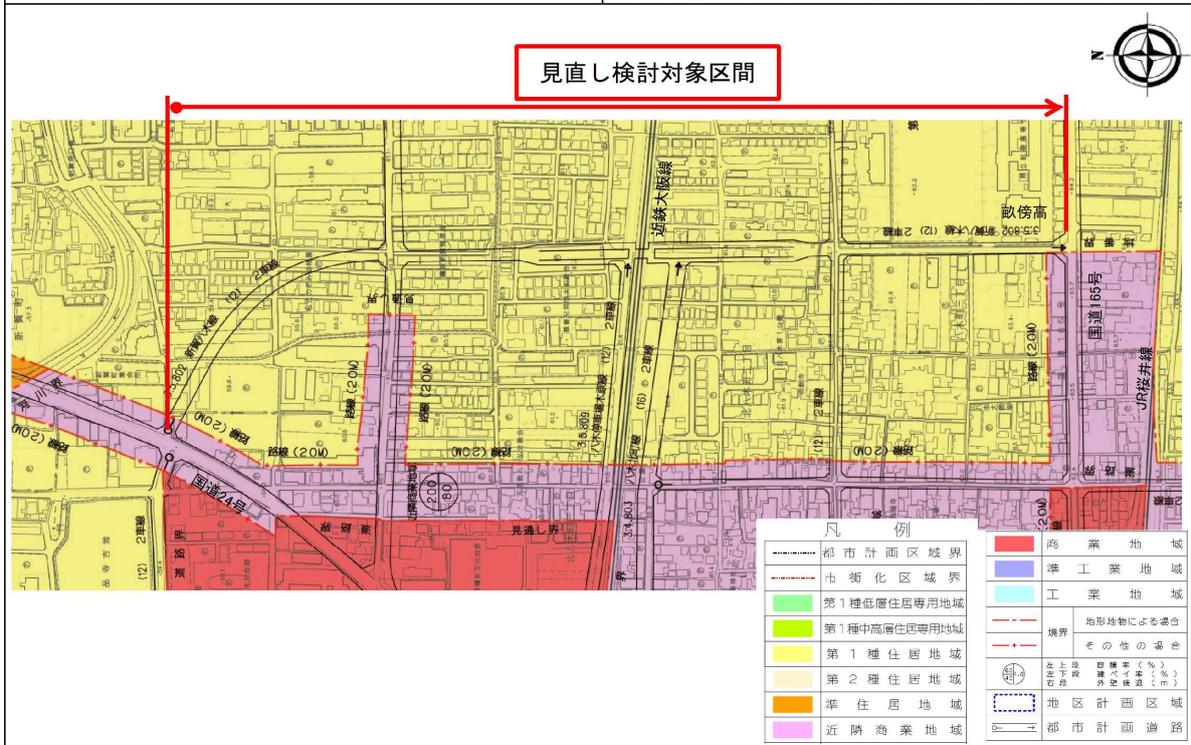
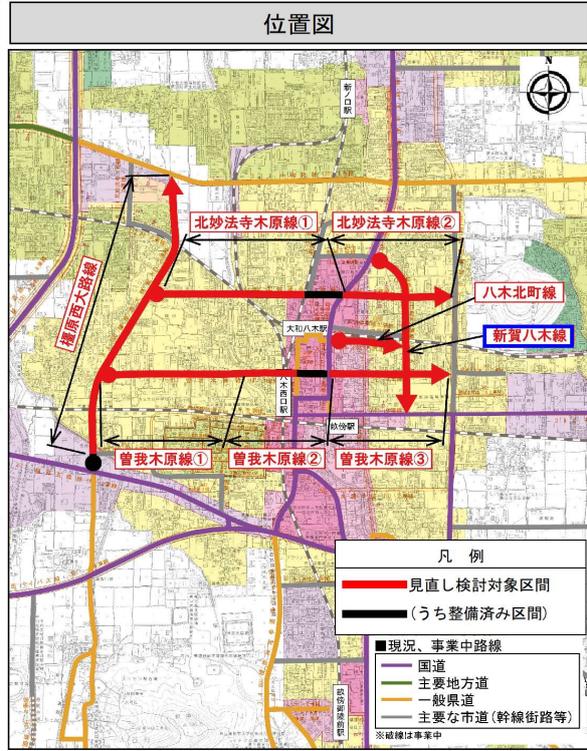
1) 都市計画道路の概要

■都市計画決定の内容

路線番号・路線名	3.5.802 新賀八木線
計画延長(km)	1.02
決定権者	橿原市
計画幅員(m)	12
代表車線数	2
計画決定年月日	S37.8.28
当初決定理由	本市の発展に伴う街路網の再検討のため。
最終変更年月日	S48.5
未整備延長(km)	1.02
うち概成済延長(km)	0.00

■見直し検討対象区間の概要

- 区間の計画概要
- 代表幅員12m(2車線)
 - 近鉄大阪線と立体交差
 - 全区間未整備
- 区間の現状
- ほぼ現道はない。(畝傍高等学校西側に一部現道あり)
 - 沿線用途は第1種住居地域である。
 - 沿道は主に住居に利用されている。
 - 田畑等の未利用地はほとんどない。



新賀八木線

2) 必要性・代替性の検証

■ 必要性・代替性の検証

必要性はみとめられない。

○ : 該当する項目
 △ : 該当するが代替性のある項目 (=必要性なし)
 (空欄) : 該当しない項目

分類	評価の視点	必要性の高い区間の考え方	必要性の有無	代替性の有無	
交通機能	自動車	1.混雑緩和	1 現道のH27道路交通センサスにおける混雑度が1.25以上の区間		
		2 「奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン(H25.1)」等の奈良県渋滞対策協議会において位置づけられている区間			
		3 当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	2 交通量推計に基づき、当該路線の整備により断面混雑度が1.25以上から1.25未満に低下する区間		
		4 自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	3 自動車ボトルネック踏切(改正踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏み切踏道H30.1)の混雑緩和に寄与する区間		
	2.ネットワーク	5 マスタープラン等に位置づけられているか	4 権原市都市計画マスタープラン(H21.3)における道路交通の方針で、「広域幹線道路」もしくは「都市幹線道路」の位置づけがある区間		
		6 奈良県都市計画区域マスタープラン(H23.5)において、「地域連携軸」の位置づけがある区間(幹線道路としての役割)			
		7 「奈良県道路整備基本計画(平成26年7月策定)」の骨格幹線道路の位置づけのある区間			
	3.安全性	8 自動車交通の安全性向上に寄与するか	5 「奈良県みんなでつくる交通安全対策プラン(H25.7)」の事故危険箇所において、未整備都市計画道路を整備することにより、安全性向上が想定される区間		
		9 線形等の自動車の交通安全上の課題があり、改善される区間			
	歩行者・自転車	5.安全性	10 権原市都市計画マスタープラン(H21.3)で広域交通結節点に位置づけられている鉄道駅と広域幹線道路をつなぐ区間		
			11 「救急告示病院」と広域幹線道路をつなぐ区間		
6.ネットワーク		12 歩行者・自転車の通行空間が確保されていない踏切の存在する区間			
		13 「あんしん歩行エリア」として指定されている区間			
		14 ただし、現道がない区間、一定期間重大事故が起きていない場合、事故発生要因が歩道の有無によらない場合は、対象外とする。			
15 通学路における緊急合同点検(平成29年8月末時点)における要対策箇所を含む区間					
16 バリアフリー新法に基づき定められた「生活関連経路」としての位置づけがある区間					
空間機能	1.都市環境機能	17 景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	権原市都市計画マスタープラン(H21.3)の将来都市構造において、シンボルロード・緑の幹線軸の位置づけがある区間		
	2.都市防災機能	18 避難・救援機能	奈良県地域防災計画(H30.3)の第1次・第2次緊急輸送道路(県指定)又は権原市地域防災計画(H29.3)の市指定緊急輸送道路(主要幹線)で、整備により緊急輸送道路としての機能強化に資する区間		
		19 防災拠点にアクセスしているか	奈良県地域防災計画(H30.3)の第1次・第2次緊急輸送道路(県指定)及び権原市地域防災計画(H29.3)の市指定緊急輸送道路(主要幹線)と防災拠点をつなぐ区間		
	3.収容空間	20 災害防止機能	国土交通省(都市局都市安全課、住宅局市街地建築課市街地住宅整備室)が平成24年10月12日に位置つけた「地震時に著しく危険な密集市街地」に該当する地区の延焼防止効果がある区間		
		21 駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	都市計画決定されている駅前広場に直接連絡する区間		
	市街地形成機能	1.都市構造・土地利用の誘導形成	22 権原市都市計画マスタープラン(H21.3)において産業誘致検討ゾーンに位置する区間		
		2.街区形成機能	23 奈良県都市計画区域マスタープラン(H23.5)において「観光交流軸」の位置づけがある区間		
		土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか	土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがある区間		
代替性を考慮した必要性の該当数			0		

見直し方針	廃止
-------	----