

檀原市
大和八木駅周辺地区まちづくり基本計画
(案)

檀原市
平成30年7月

— 目 次 —

日本国はじまりの地 檀原	1
基本計画策定の背景	2
1. 基本計画の位置付け	3
1.1. 基本計画策定の目的	3
1.2. 基本計画策定の流れ	3
1.3. 基本構想の概要	4
1.4. エリア別の取組方針とまちづくりの目指すべき姿	5
2. 基本計画	6
2.1. 事業内容	6
2.2. 基本計画図	10
2.3. まちづくり基本構想の実現に向けた事業推進	11
2.4. 重要業績評価指標 KPI	12

日本国はじまりの地 橿原

橿原市は、古代から多くの道路が整備され交通の要衝として発展してきた。また、日本で最初の条坊制の都として694年に藤原京が造営され、701年には史上初めて本格的律令となる大宝律令が制定され、刑法にあたる律と行政法などの基礎となる令により、国としての基本的な形がこの時代に整った。さらに、大宝律令に初めて「日本」という国号が記され、制定された翌年に遣唐使を派遣した際には、今までの「倭」から「日本」という呼称に改めるよう求め、国際的にも認められた。国のはじまりについては諸説あるが、本市としては、これらをもって「日本国はじまりの地」とし、大和八木駅周辺地区に観光拠点を整備し、近代的な都市機能との共存を図り、将来にわたり、市民・来訪者にとって魅力のあるまちづくりを行う。

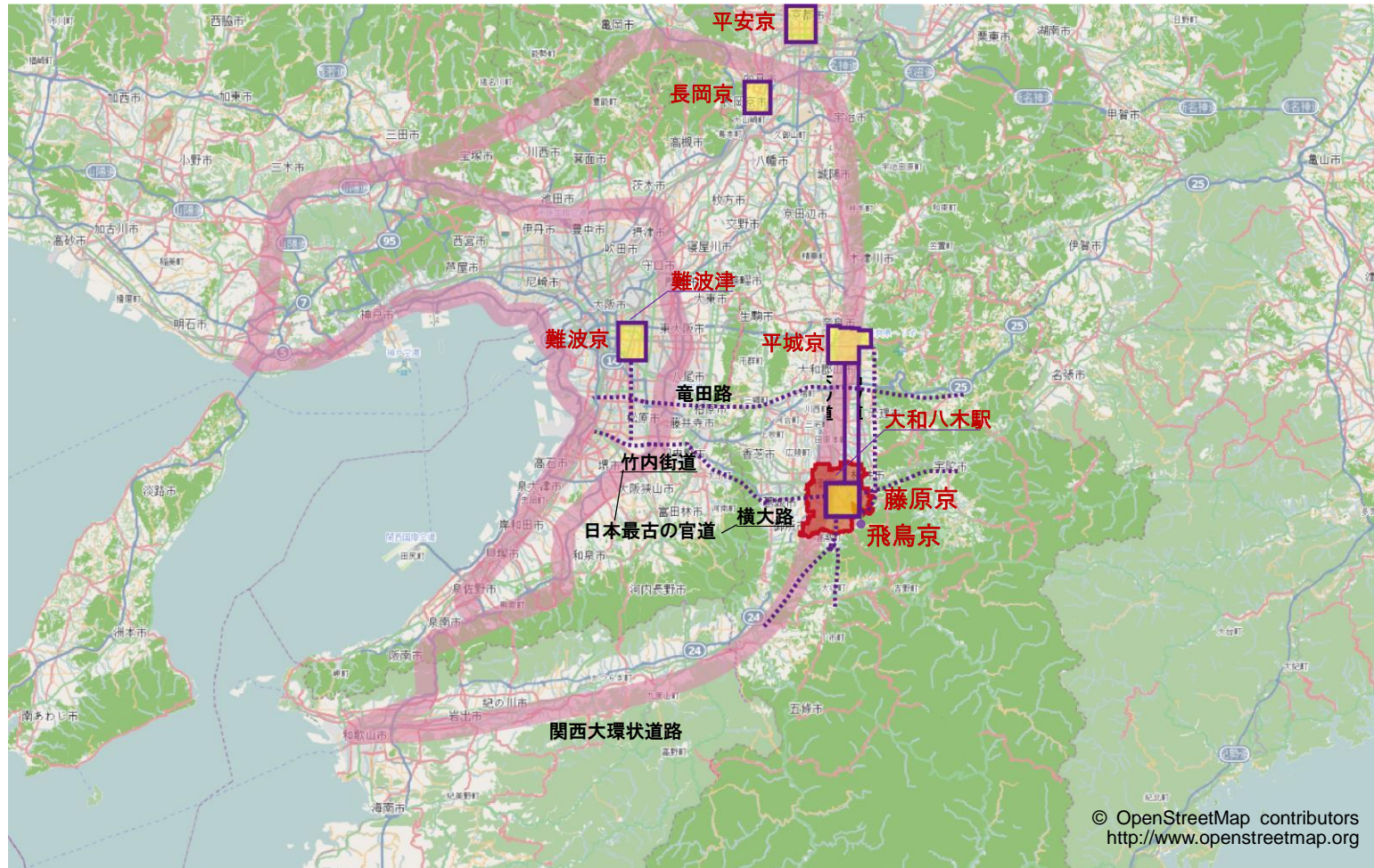


図1 古道と関西大環状道路の位置付け

基本計画策定の背景

大和八木駅は、大阪をはじめ奈良・京都・和歌山・三重などと有機的に繋がる古くからの交通の要衝となっている。本市では、大和八木駅の利便性を活かし、奈良県中南和地域（以下、「中南和」という。）、近畿地方一帯の広域的観光の拠点の玄関口として位置付け、広域観光の振興を進めている。また、大和八木駅は、市内のみならず周辺の市町村から通勤や通学、買い物など多くの人々に幅広く利用されており、市の中心市街地としての役割を果たしている。

本市ではこれまでに、近鉄八木駅南整備事業（昭和 63 年～平成 20 年）、橿原三号歩行者専用道路整備事業（平成 21 年～平成 24 年）を実施しており、八木駅南側の駅前広場の整備や駅南北の歩行者動線の確保を図ることで、中南和の玄関口にふさわしい健全な活力のある市街地の創出を目指している。

また、市の観光振興の起爆剤となる八木駅南有地活用事業（平成 27 年～）の実施により、分庁舎と宿泊施設を含む観光施設からなる複合施設が、平成 30 年 2 月に供用を開始し、さらなる賑わいの創出が期待されている。

一方で、全国的な少子高齢化の状況が本市においても見られ、人口も減少傾向に転じ、大和八木駅周辺においても、高齢化が進展している状況である。また、昭和 57 年に建設された市営八木駅前北駐車場を含め、駅周辺において老朽化した施設があることにより、都市の活力が衰退していくことが懸念される。

市の中核を形成する大和八木駅周辺地区が、将来にわたり、市民・来訪者にとって魅力のあるまちとして、課題を解決し、さらなる活気や賑わいを創出することが求められている。

上述の社会情勢や課題を踏まえ、大和八木駅周辺のまちづくりにおいては、市民・民間事業者・市民活動団体等（以下、「市民等」という。）の積極的な参加・参画が不可欠であり、行政と協働で取り組む体制を築くことが求められている。

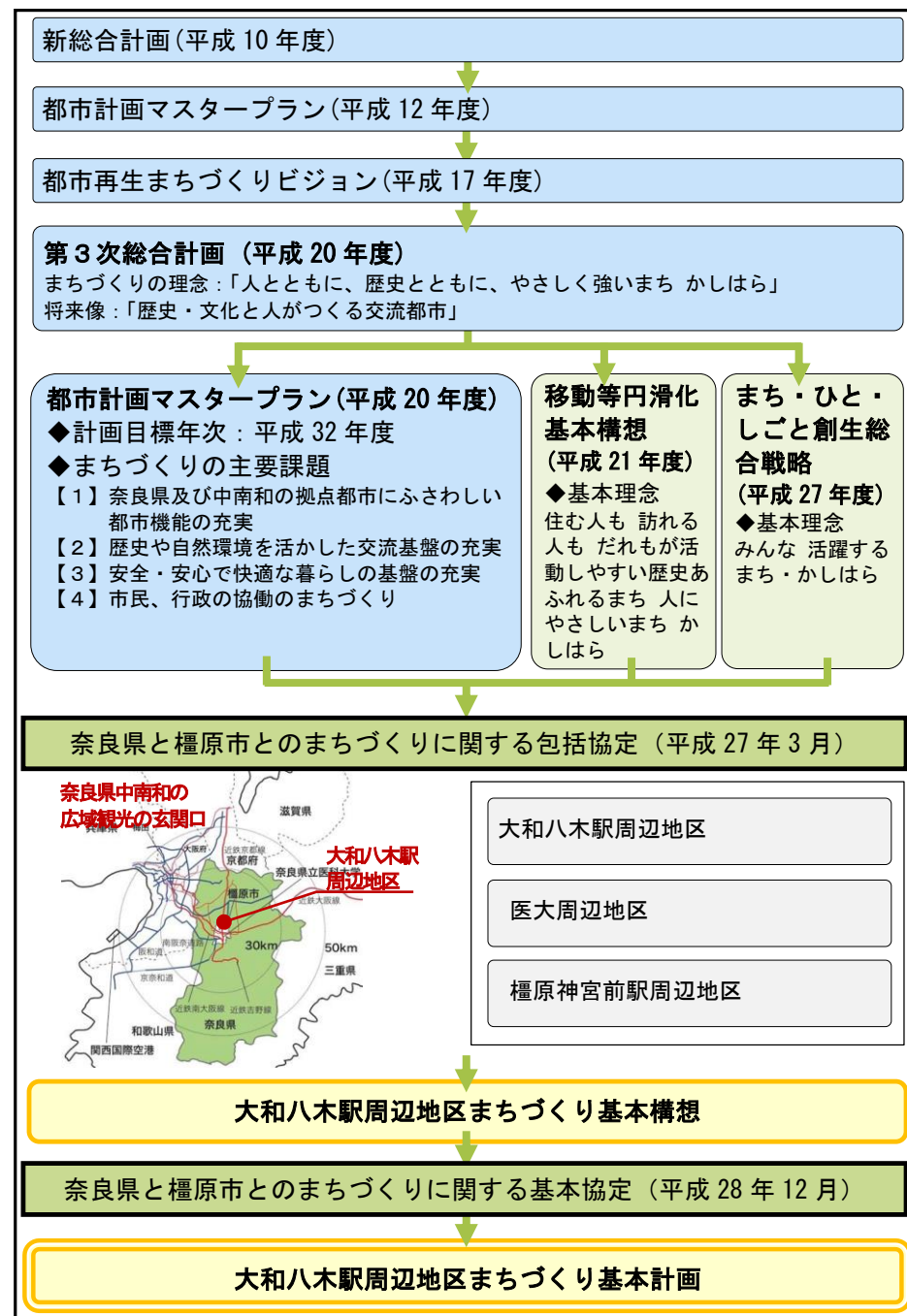


図 2 基本計画策定の位置付け

1. 基本計画の位置付け

1.1. 基本計画策定の目的

奈良県と橿原市は平成 27 年にまちづくりに関する包括協定を締結し、県と市が連携・協力してまちづくりに取り組むことで、大和八木駅周辺地区の持続的発展及び活性化を図ることを目的として「大和八木駅周辺地区まちづくり基本構想（平成 28 年 12 月策定）」（以下、「基本構想」という。）を策定した。基本構想に示された、コンセプトとまちづくりの将来ビジョンを具体化し実現するために、「大和八木駅周辺地区まちづくり基本計画」（以下、「基本計画」という。）の策定を行う。

基本計画は、基本構想を実現するために、効率的、計画的に事業を展開できるまちづくりの戦略として策定する。また、5 年以内に完了または着手する具体的な取組みに加え、それ以降の将来的な取組みも含めて策定するもので、5 年経過毎に効果検証を行い、更新する予定である。

なお、基本計画に記載する事業内容は、住民参加型ワークショップや市民アンケート等の結果をもとに、市が考える取組みの方向性を示すものであり、基本計画策定後の個別事業段階においては、当該地域住民・民間事業者・行政等が連携・協働して各種事業を進めていくこととする。

1.2. 基本計画策定の流れ

基本構想の 4 つのテーマと 18 の取組方針に対し、住民参加型ワークショップや市民アンケートを実施し、市民の意見を反映しながら基本計画の策定を行った。基本計画の策定の流れは、図 3 に示すとおりである。

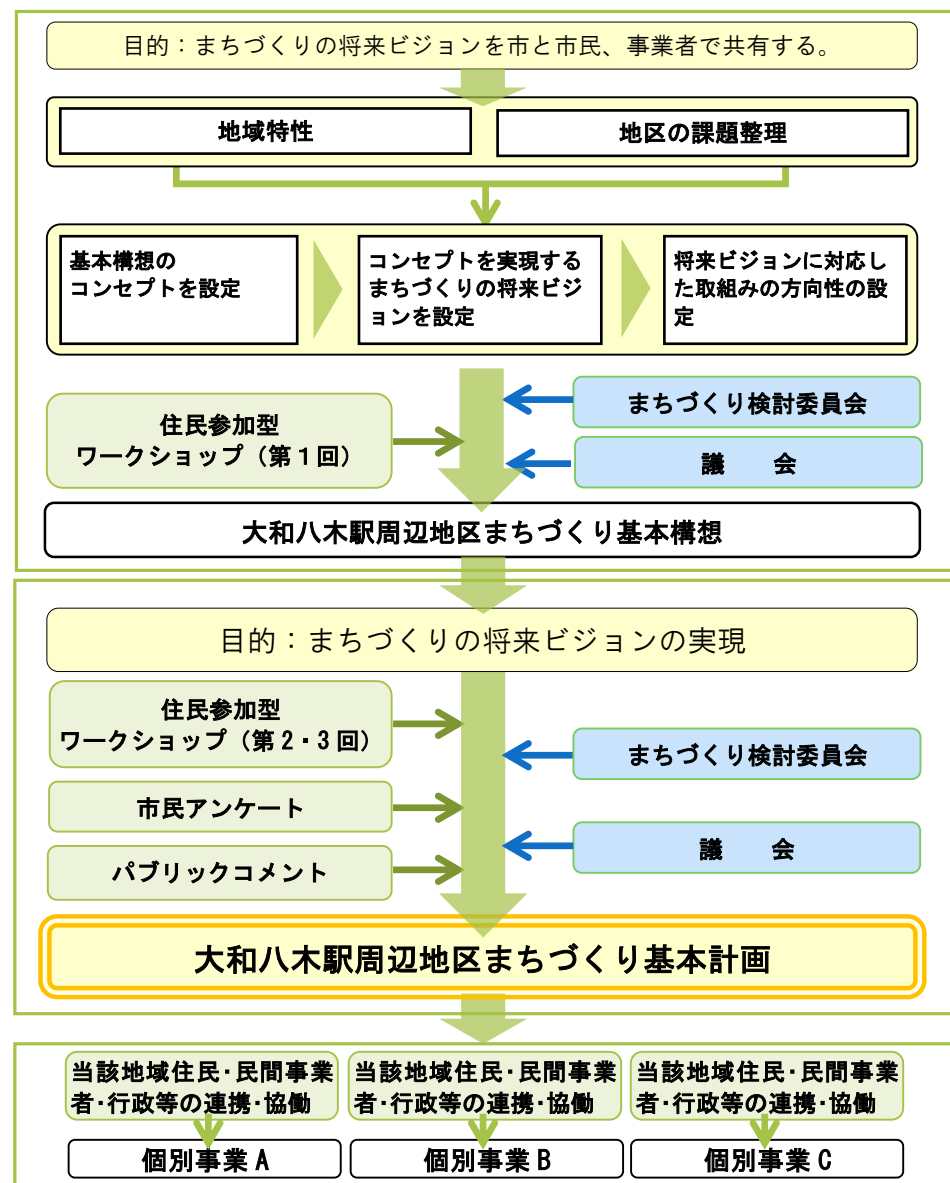


図 3 基本計画策定の流れイメージ図

1.3. 基本構想の概要

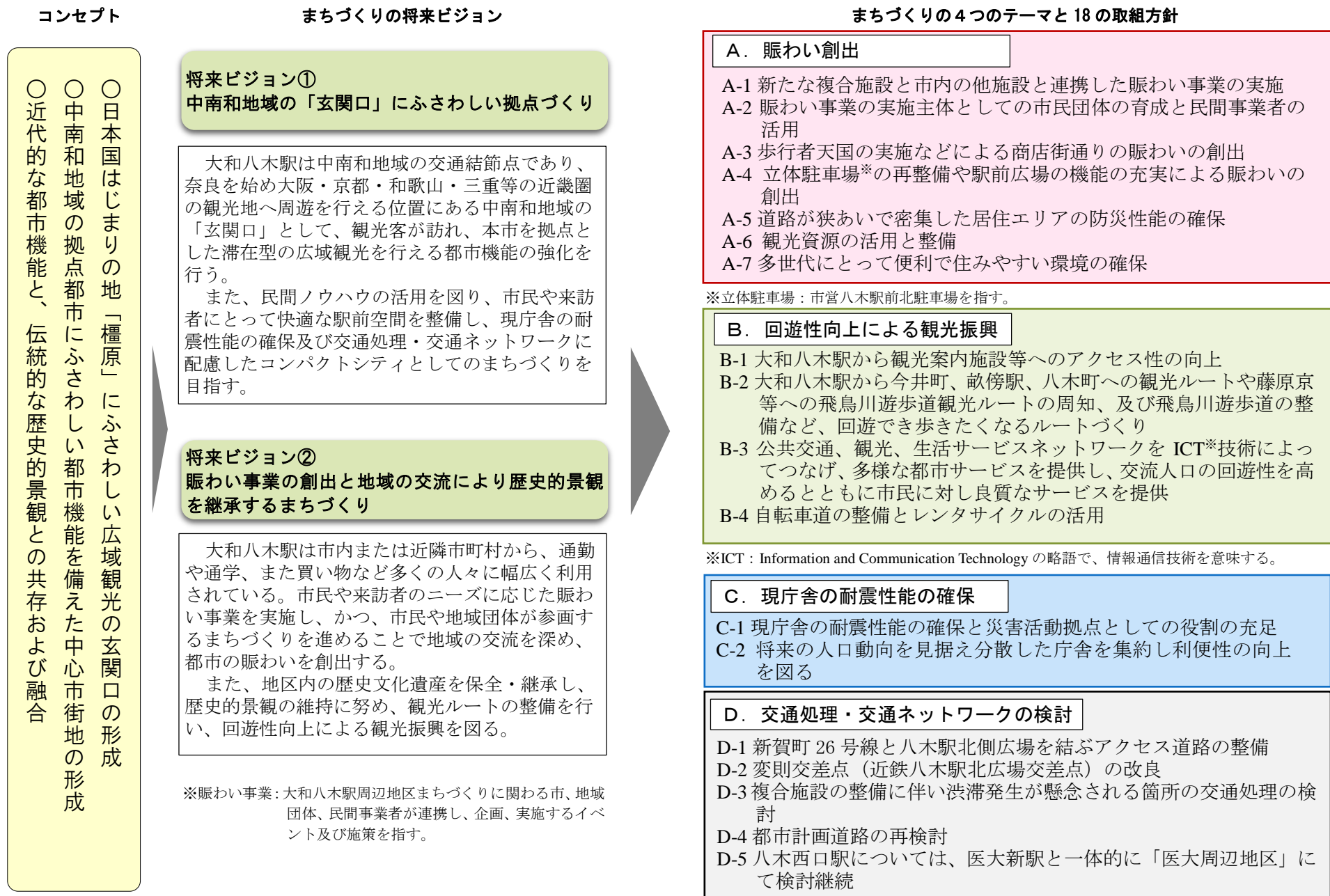
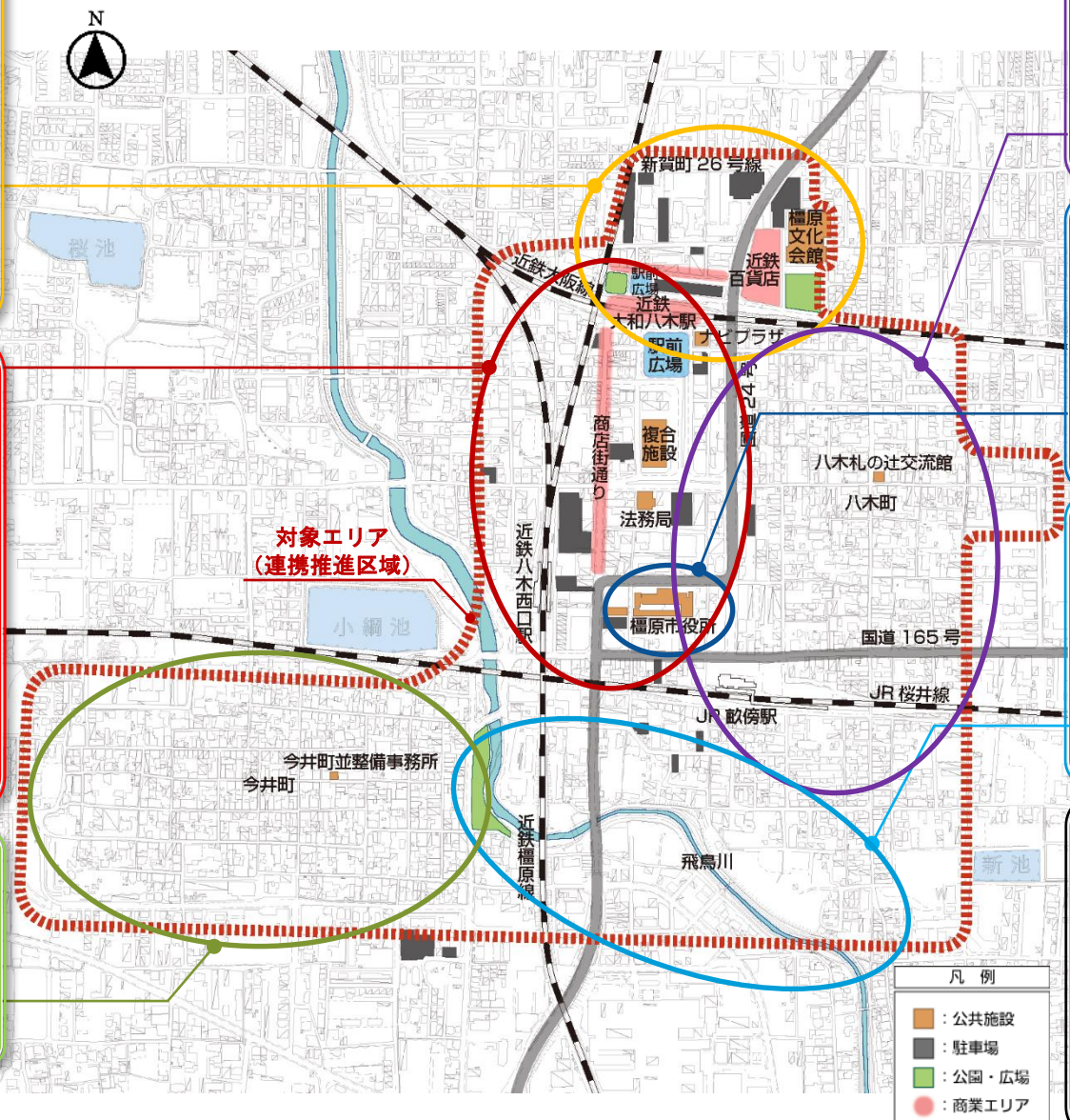


図4 基本構想の概要

1.4. エリア別の取組方針とまちづくりの目指すべき姿

- (1) 大和八木駅北側**
 多世代にとって便利で住みやすく賑わいのある駅前空間
 A-4 立体駐車場の再整備や駅前広場の機能の充実による賑わいの創出
 A-5 道路が狭あいだで密集した居住エリアの防災性能の確保
 D-1 新賀町26号線と八木駅北側広場を結ぶアクセス道路の整備
 D-2 変則交差点（近鉄八木駅北広場交差点）の改良
- (2) 大和八木駅南側**
 中南和の玄関口として賑わいのある滞在型広域観光拠点
 A-1 新たな複合施設と市内の他施設と連携した賑わい事業の実施
 A-2 賑わい事業の実施主体としての市民団体の育成と民間事業者の活用
 A-3 歩行者天国の実施などによる商店街通りの賑わいの創出
 B-1 大和八木駅から観光案内施設等へのアクセス性の向上
 D-3 複合施設の整備に伴い渋滞発生が懸念される箇所の交通処理の検討
 D-5 八木西口駅については、医大新駅と一体的に「医大周辺地区」にて検討継続
- (3) 今井町**
 伝統的な町家等の歴史的資源を生かした、魅力あるまち
 B-2 大和八木駅から今井町への観光ルートの周知、回遊でき歩きたくなるルートづくり



- (4) 八木町・畝傍駅**
 観光資源やまちなみを生かした回遊性の向上と安心安全な歩行者空間の確保
 B-2 大和八木駅から八木町・畝傍駅への観光ルートの周知、回遊でき歩きたくなるルートづくり
 D-4 都市計画道路の再検討
- (5) 現庁舎**
 本庁舎の災害活動拠点としての役割の充足と行政機能の集約による市民サービスの向上
 C-1 現庁舎の耐震性能の確保と災害活動拠点としての役割の充足
 C-2 将来の人口動向を見据え分散した庁舎を集約し利便性の向上を図る
- (6) 飛鳥川**
 飛鳥川沿いに点在する観光資源を結ぶ、回遊ルートの形成
 B-2 大和八木駅から今井町、畝傍駅、八木町への観光ルートや藤原京等への飛鳥川遊歩道観光ルートの周知、及び飛鳥川遊歩道の整備など、回遊でき歩きたくなるルートづくり
- (7) 地区全体**
 A-6 観光資源の活用と整備
 A-7 多世代にとって便利で住みやすい環境の確保
 B-3 公共交通、観光、生活サービスネットワークをICT技術によってつなげ、多様な都市サービスを提供し、交流人口の回遊性を高めるとともに市民に対し良質なサービスを提供
 B-4 自転車道の整備とレンタサイクルの活用

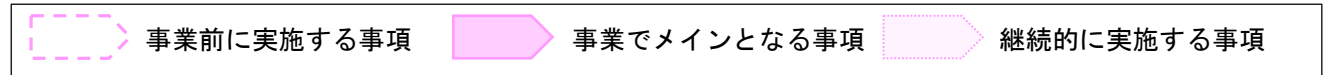
まちづくりの目指すべき姿

図5 エリア別の取組方針とまちづくりの目指すべき姿

2. 基本計画

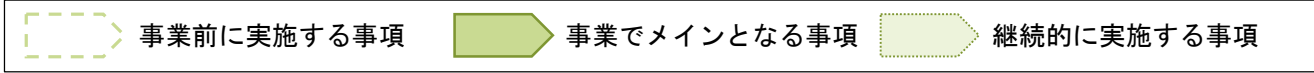
2.1. 事業内容

(1) 賑わい創出

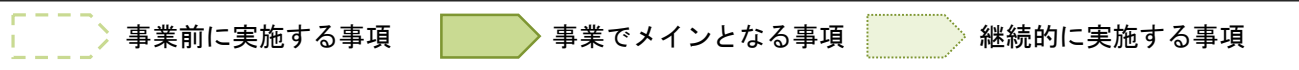


No.	取組方針	事業名	事業実施主体	種別	内容	H30年	H31年	H32年	H33年	H34年	H35年～	対象エリア							
						(2018)	(2019)	(2020)	(2021)	(2022)	(2023～)	大和八木駅北	大和八木駅南	今井町	八木町畷傍駅	現庁舎	飛鳥川		
A 賑わい創出	(1) A-1 新たな複合施設と市内の他施設と連携した賑わい事業の実施	① 民間事業者及び市民団体による賑わい創出事業	市 市民等	ソフト	八木駅南市有地活用事業者等の民間主導による賑わいづくりイベント開催を、官民の連携により実施する。	◆ 複合施設供用開始 八木駅南市有地活用事業(観光イベント事業)							○						
	(2) A-2 賑わい事業の実施主体としての市民団体の育成と民間事業者の活用					賑わい事業の実施							○						
	(3) A-3 歩行者天国の実施などによる商店街通りの賑わいの創出																		
	(4) A-6 観光資源の活用と整備	② 観光案内所及び観光地における多言語対応	市	ハード・ソフト	多言語対応スタッフや柔軟な受け入れ体制を確保し、観光地での多言語表示を行う。	多言語対応							○	○	○				
						市 市民等	ソフト	日本文化の体験プログラムの開発を行い、情報を発信する。	体験プログラムの開発・PR							○	○	○	
	(5) A-4 立体駐車場の再整備や駅前広場の機能の充実による賑わいの創出	④ 大和八木駅北側再整備事業	市 市民等	ハード・ソフト	大和八木駅北側駅前広場と新賀町26号線との間を結ぶ南北のアクセス道路の整備、近鉄八木駅北広場交差点の改良、大和八木駅北側の交通広場の利用方法の検討等、大和八木駅北側エリアの一体的な再整備を、市、市民等と協議・検討を行い、再整備を実施する。				立体駐車場再整備 導入可能 劣化診断 計画検討 性調査						○				
	(6) A-5 道路が狭あいだで密集した居住エリアの防災性能の確保					大和八木駅北側再整備 ↓ 検討結果を ①南北アクセス道路整備事業 ②交差点改良事業 に反映													
(7) A-7 多世代にとって便利で住みやすい環境の確保	⑤ 空き家等適正管理・利活用推進事業	市 市民等	ハード・ソフト	空き家等の予防、危険除去、利活用の推進を図る。	空き家等対策の実施						○	○	○	○	○	○			
					⑥ 橿原市移住促進事業	ソフト	首都圏の奈良ファンや奈良県近郊の子育て世代の橿原市への移住を促進することで、人口減少の抑制や地域の活性化を図る。	橿原市移住促進事業の実施						○	○	○	○	○	○
								⑦ 大和八木駅利便性向上	ハード・ソフト	駅の利用状況の調査を行い、大和八木駅西出口等の整備方針の検討を行い、事業化を図る。	利用状況調査 整備方針検討						○	○	
大和八木駅利便性向上																			

(2) 回遊性向上による観光振興

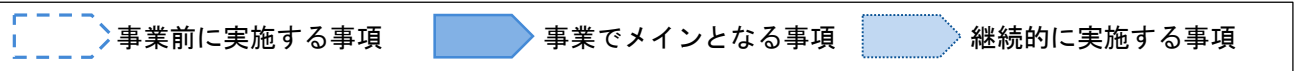


No.	取組方針	事業名	事業実施主体	種別	内容	H30年	H31年	H32年	H33年	H34年	H35年～	対象エリア						
						(2018)	(2019)	(2020)	(2021)	(2022)	(2023～)	大和八木駅北	大和八木駅南	今井町	八木町 畝傍駅	現庁舎	飛鳥川	
B 回遊性向上による観光振興	(1) 大和八木駅から観光案内施設等へのアクセス性の向上	⑧ シェルター設置事業	市	ハード	大和八木駅南駅前広場から複合施設までシェルターを設置し、歩行者の快適性を高める。	シェルター設計・設置							○					
		⑨ 各種看板の整備事業	市	ハード	駅や観光地における観光案内サインの整備・充実を図る。	観光案内看板検討		観光案内看板整備					○					
	(2) 大和八木駅から今井町、畝傍駅、八木町への観光ルートや藤原京等への飛鳥川遊歩道観光ルートの周知、及び飛鳥川遊歩道の整備など、回遊でき歩きたくなるルートづくり	⑩ 重要観光ルートの重点的整備	市	ハード・ソフト	大和八木駅から今井町、八木町・畝傍駅、飛鳥川を結び、さらには藤原宮跡から明日香村へとつながる観光ルートを周知し、回遊したくなるルートづくりを行う。	観光ルートの周知・整備								○	○		○	
		⑪ 今井町住環境整備事業	市	ハード	今井町地区における住環境整備を推進するため、電線の地中化を実施する。	今井町住環境整備事業								○				
		⑫ 今井町並保存事業	市 市民等	ハード・ソフト	今井町地区内の建造物の修理等について所有者等と協議し、歴史的景観の保存を進める。また、保存へ向けた活動を行う団体に対して支援を行う。	今井町並保存事業								○				
		⑬ 八木町まちなみ景観保存・育成	市 市民等	ソフト	下ツ道、横大路の沿道を、まちなみ景観保存・育成エリアとして位置づけ、歴史的景観にふさわしいまちづくりのルールを作る。	住民協議		⑮都市計画道路の再検討の検討結果を反映 事業手法検討		八木町まちなみ景観保存・育成							○	
		⑭ 八木町無電柱化事業	市	ハード	まちなみ景観保存・育成及び歩行者の安全性の確保のため無電柱化を図る。					無電柱化検討		無電柱化						○
		⑮ (都)畝傍駅前通り線改良事業	県	ハード	円滑な交通を促すため、車道の拡幅と歩道の整備を行う。	(都)畝傍駅前通り線改良									○			
⑯ 畝傍駅・駅前広場再整備事業	市 市民等	ハード・ソフト	畝傍駅・駅前広場のあり方を協議・検討し、再整備を行う。	畝傍駅・駅前広場再整備検討		畝傍駅・駅前広場再整備							○					



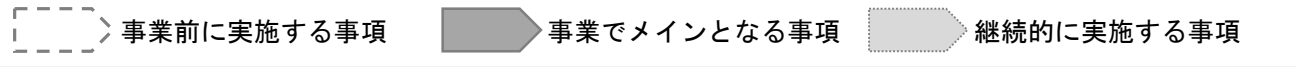
No.	取組方針	事業名	事業実施主体	種別	内容	H30年 (2018)	H31年 (2019)	H32年 (2020)	H33年 (2021)	H34年 (2022)	H35年～ (2023～)	対象エリア					
												大和八木駅北	大和八木駅南	今井町	八木町 敵傍駅	現庁舎	飛鳥川
B 回遊性向上による観光振興	(3) B-3 公共交通、観光、生活サービスネットワークをICT(情報通信技術)によってつなげ、多様な都市サービスを提供し、交流人口の回遊性を高めるとともに市民に対し良質なサービスを提供	⑰ ICT(情報通信技術)活用	市 市民等	ソフト	ICT(情報通信技術)による多様な都市サービスの提供を行う。							○	○	○	○	○	○
	(4) B-4 自転車道の整備とレンタサイクルの活用	⑱ 自転車道の整備 ⑲ レンタサイクルの活用	市	市	ハード	快適な自転車道を整備するための調査分析及び設計を行い、自転車道の整備を行う。							○	○	○	○	○
自転車道整備検討																	
			市	ソフト	利用者の増加に向けて、内容の充実と、情報発信の強化を行う。							○	○	○	○	○	○

(3) 現庁舎の耐震性能の確保



No.	取組方針	事業名	事業実施主体	種別	内容	H30年 (2018)	H31年 (2019)	H32年 (2020)	H33年 (2021)	H34年 (2022)	H35年～ (2023～)	対象エリア						
												大和八木駅北	大和八木駅南	今井町	八木町 敵傍駅	現庁舎	飛鳥川	
C 現庁舎の耐震性能の確保	(1) C-1 現庁舎の耐震性能の確保と災害活動拠点としての役割の充足	⑳ 新本庁舎整備事業	市	ハード・ソフト	現庁舎の現地建替えにより、災害活動拠点及び市民自治の場としての役割が充足された、市民の誇りとなる橿原市の文化・歴史を象徴する新本庁舎を整備する。	基本計画												○
	(2) C-2 将来の人口動向を見据え分散した庁舎を集約し利便性の向上を図る																	

(4) 交通処理・交通ネットワークの検討



No.	取組方針	事業名	事業実施主体	種別	内容	H30年 (2018)	H31年 (2019)	H32年 (2020)	H33年 (2021)	H34年 (2022)	H35年～ (2023～)	対象エリア						
												大和八木駅北	大和八木駅南	今井町	八木町 畷傍駅	現庁舎	飛鳥川	
D 交通処理・交通ネットワークの検討	D-1 (1) 新賀町26号線と八木駅北側広場を結ぶアクセス道路の整備	⑳ 南北アクセス道路整備事業	市	ハード	新賀町26号線と八木駅北側広場との間を結ぶアクセス道路を整備する。													
	道路・交差点 現状分析																	
	D-2 (2) 変則交差点(近鉄八木駅北広場交差点)の改良	㉑ 交差点改良事業	国、市	ハード	渋滞緩和のために、変則交差点である国道24号近鉄八木駅北広場交差点の改良を行う。													
	現状分析 交通処理検討																	
	D-3 (3) 複合施設の整備に伴い渋滞発生が懸念される箇所の交通処理の検討	㉒ 交通処理対策	市	ソフト	複合施設の整備に伴い渋滞発生が懸念される箇所について渋滞緩和策等の交通処理対策を行う。													
		㉓ 駐車場利用状況等の情報提供	市	ソフト	大和八木駅周辺駐車場の利用状況(満空表示)等の情報提供を行うことで、駅周辺の交通混雑の緩和を図る。													
D-4 (4) 都市計画道路の再検討	㉔ 都市計画道路の再検討	市	ソフト	まちづくりの観点を踏まえ、都市計画道路のあり方について検討を行う。														
D-5 (5) 八木西口駅については、医大新駅と一体的に「医大周辺地区」にて検討継続	まちづくり包括協定の「医大周辺地区」において検討を継続																	

④大和八木駅北側再整備事業
における検討結果を反映

南北アクセス道路の整備
交差点改良

交通処理対策

駐車場利用状況等の情報提供

都市計画道路のあり方検討
検討結果を⑬八木町まちなみ景観保存・育成に反映

2.2. 基本計画図

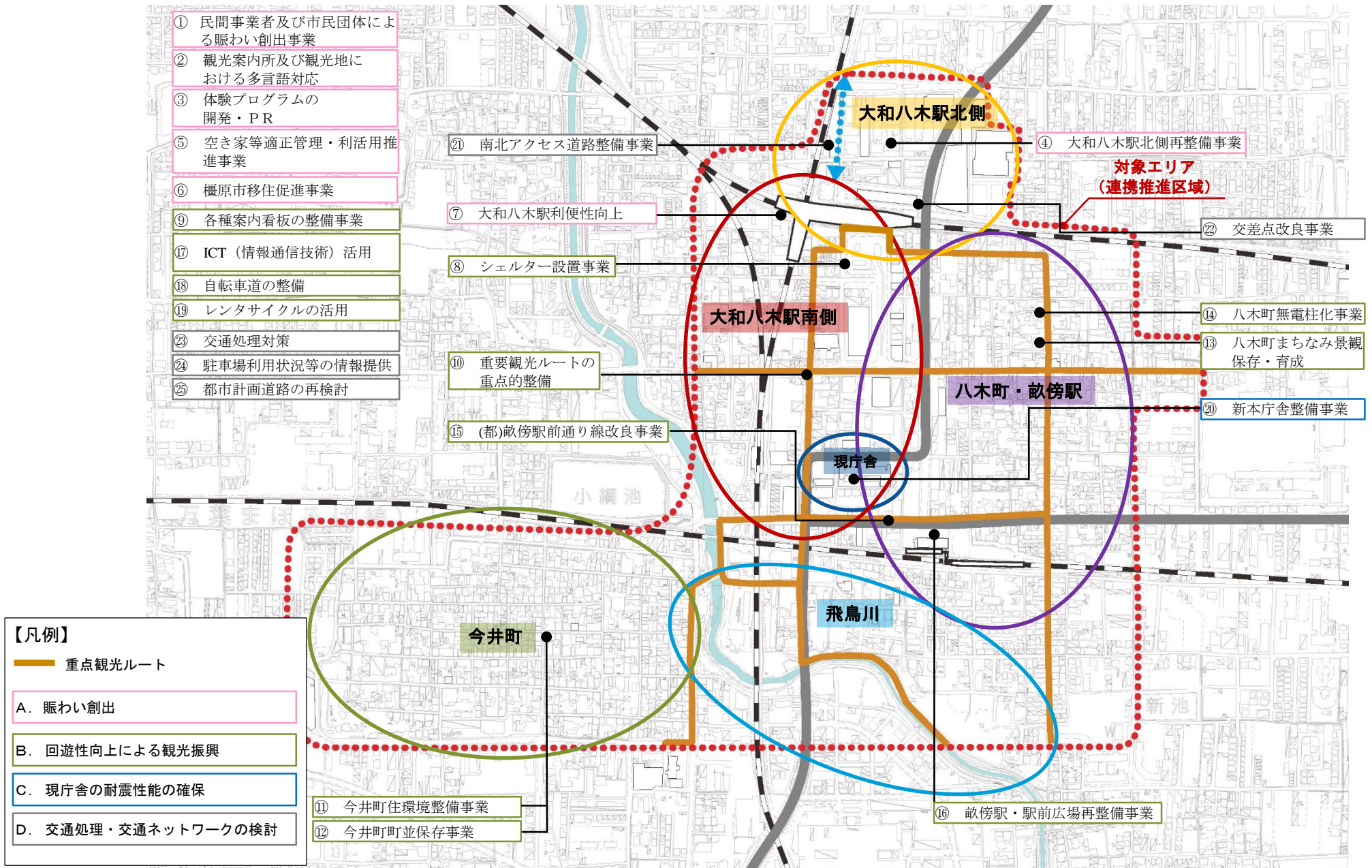
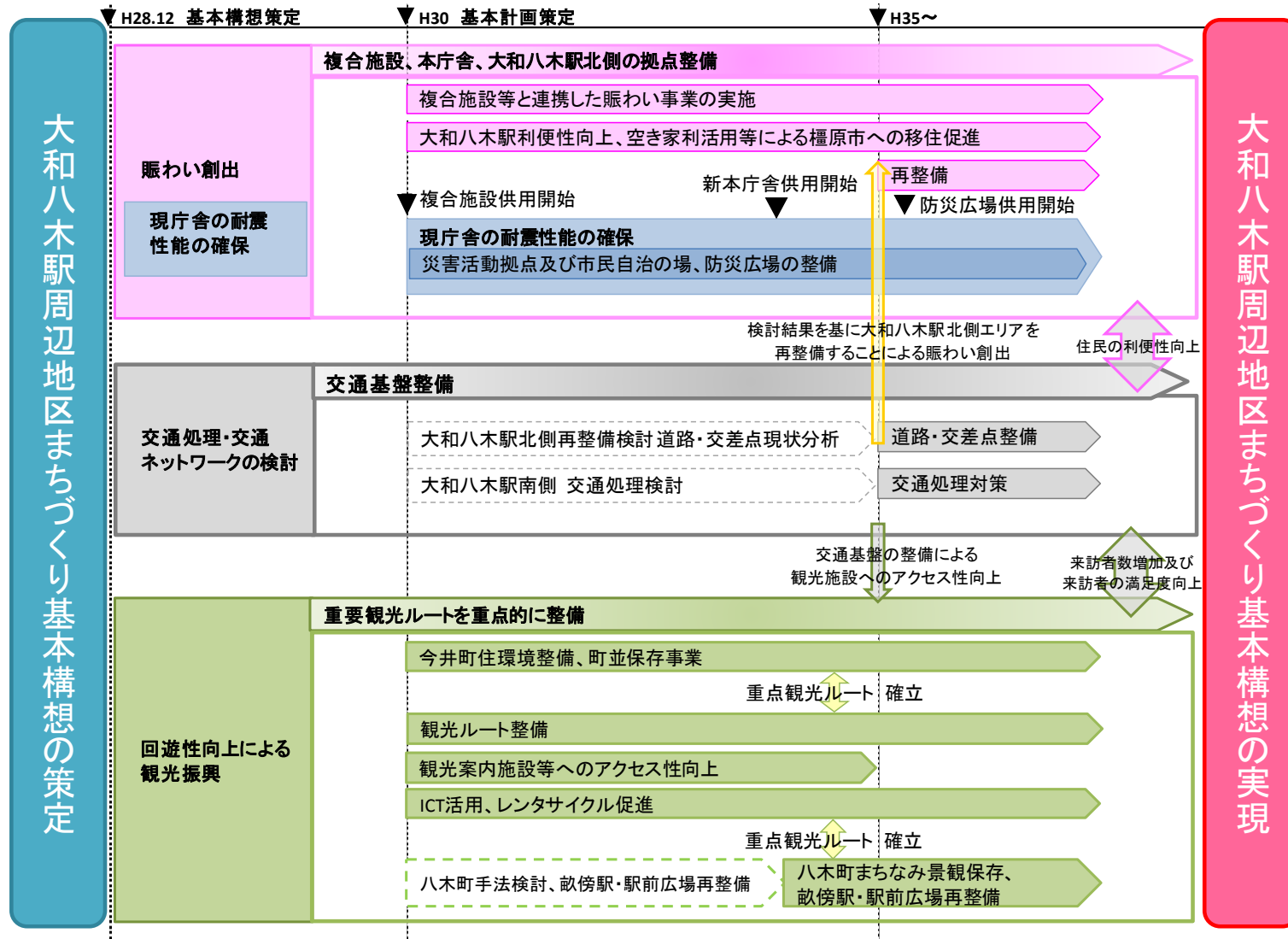


図6 基本計画図

2.3. まちづくり基本構想の実現に向けた事業推進

まちづくり基本構想に掲げた4つのテーマを基に計画された事業を推進することで、まちづくり基本構想の実現を目指す。また、基本計画を策定することで個別に事業を行うよりも、相乗効果を生むことが期待できる。



※重点観光ルート：大和八木駅から今井町、八木町・畝傍駅、飛鳥川を結び、さらには藤原宮跡から明日香村へとつながる回遊したくなる観光ルートのこと。

図7 基本戦略図

2.4. 重要業績評価指標 KPI*

コンセプトとまちづくりの将来ビジョンを具体化し実現するために評価指標を定め、実施状況を評価する。まちづくりの成果を定期的にモニタリングし、社会情勢の変化や市民ニーズをフィードバックすることで、適切な取り組みを維持する。



[数値目標]

関連する取組	指標名	現状 (平成 29 年)	数値目標 (平成 34 年)
現庁舎の耐震性能の確保	現庁舎の耐震化	—	100%
回遊性向上による観光振興	観光案内施設（かしはらナビプラザ内観光センター）利用者数	29.7 万人	40 万人
賑わい創出	連携推進区域内の空き店舗出店支援件数	2 件	5 件
賑わい創出	複合施設のコンベンションルーム稼働率	—	60%

※重要業績評価指標（KPI）：Key Performance Indicator の略で、施策ごとの進捗状況を検証するために設定する指標のこと。

大和八木駅周辺地区
まちづくり検討委員会協議資料

平成 30 年 7 月
大和八木駅周辺地区まちづくり検討委員会

一 目 次

日本国はじまりの地 榎原.....	1
1. 基本計画策定の背景.....	2
1.1. 基本計画策定の目的.....	4
1.2. 基本計画策定の流れ.....	5
1.3. 基本構想の概要.....	6
1.4. 大和八木駅周辺地区 基本構想図.....	7
2. 大和八木駅北側.....	8
2.1. 取組方針.....	8
2.2. まちづくりの目指すべき姿.....	8
2.3. 前提条件の整理.....	9
2.4. まちづくり構造図.....	12
2.5. 土地利用の方針.....	13
2.6. 整備方針.....	14
2.7. 整備方針実施の課題と整備手順.....	15
3. 大和八木駅南側.....	17
3.1. 取組方針.....	17
3.2. まちづくりの目指すべき姿.....	17
3.3. 前提条件の整理.....	18
3.4. 土地利用の方針.....	20
3.5. 整備方針.....	21
4. 今井町.....	23
4.1. 取組方針.....	23
4.2. まちづくりの目指すべき姿.....	23
4.3. 前提条件の整理.....	24
4.4. 土地利用の方針.....	26
4.5. 整備方針.....	27
5. 八木町・畝傍駅.....	28
5.1. 取組方針.....	28
5.2. まちづくりの目指すべき姿.....	28
5.3. 前提条件の整理.....	29
5.4. 土地利用の方針.....	31
5.5. 整備方針.....	32
6. 現庁舎.....	33
6.1. 取組方針.....	33
6.2. まちづくりの目指すべき姿.....	33

6.3. 前提条件の整理	34
6.4. 整備方針	38
7. 飛鳥川	39
7.1. 取組方針	39
7.2. まちづくりの目指すべき姿	39
7.3. 前提条件の整理	40
7.4. 土地利用の方針	42
7.5. 整備方針	42
8. 地区全体.....	44
8.1. 取組方針	44
8.2. 前提条件の整理	44
8.3. 整備方針	49
9. 計画実現の手立て	51
9.1. 連携体制	51
9.2. 事業実施に向けた役割分担	52
参考 大和八木駅北側の現段階で想定できる整備手順.....	1

日本国はじまりの地 橿原

橿原市は、古代から多くの道路が整備され交通の要衝として発展してきた。また、日本で最初の条坊制の都として694年に藤原京が造営され、701年には史上初めて本格的律令となる大宝律令が制定され、刑法にあたる律と行政法などの基礎となる令により、国としての基本的な形がこの時代に整った。さらに、大宝律令に初めて「日本」という国号が記され、制定された翌年に遣唐使を派遣した際には、今までの「倭」から「日本」という呼称に改めるよう求め、国際的にも認められた。国のはじまりについては諸説あるが、本市としては、これらをもって「日本国はじまりの地」とし、大和八木駅周辺地区に観光拠点を整備し、近代的な都市機能との共存を図り、将来にわたり、市民・来訪者にとって魅力のあるまちづくりを行う。

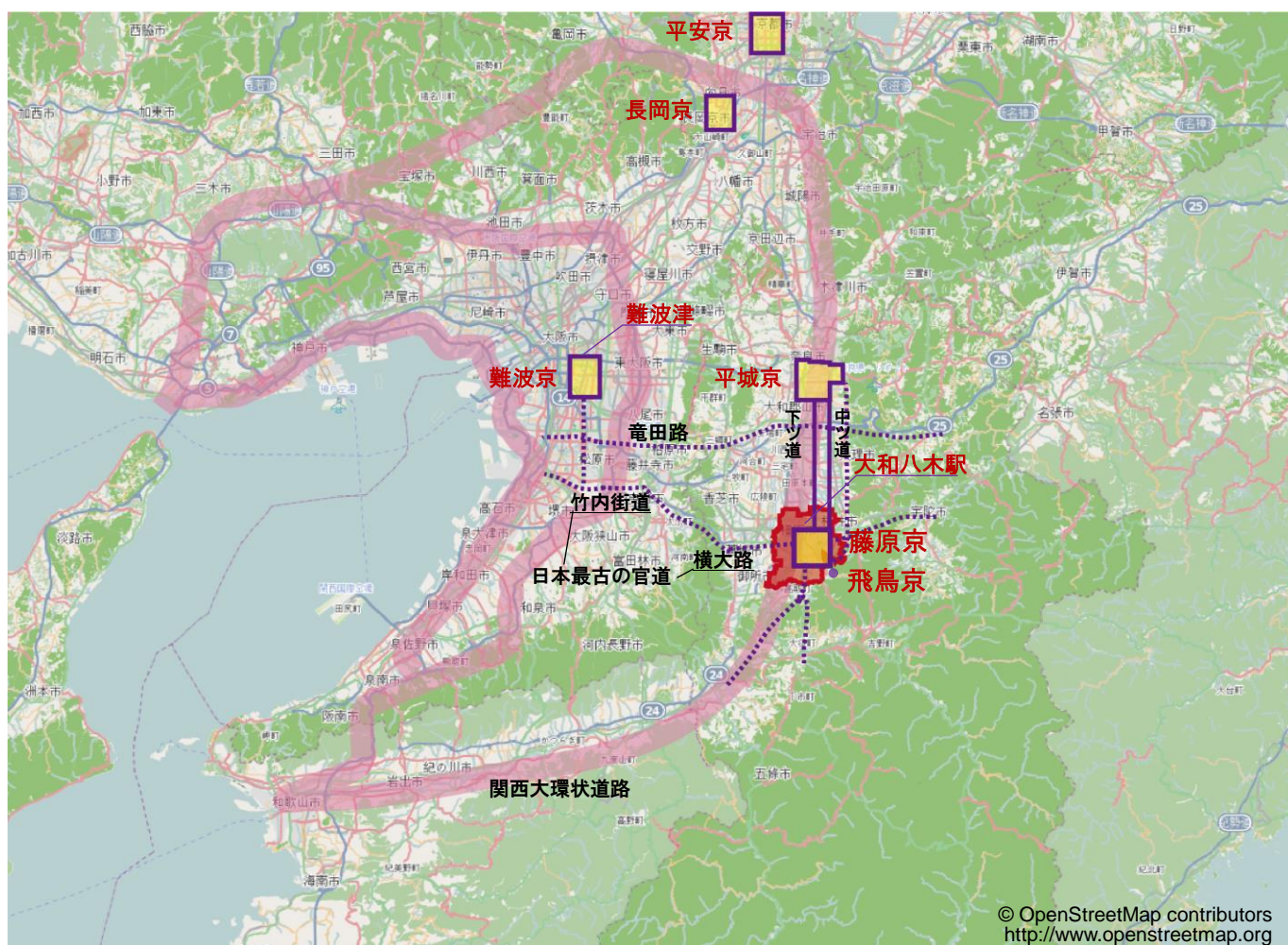


図 古道と関西大環状道路の位置付け

1. 基本計画策定の背景

大和八木駅は、大阪をはじめ奈良・京都・和歌山・三重などと有機的に繋がる古くからの交通の要衝となっている。本市では、大和八木駅の利便性を活かし、奈良県中南和地域（以下、「中南和」という。）、近畿地方一帯の広域的観光の拠点の玄関口として位置付け、広域観光の振興を進めている。また、大和八木駅は、市内のみならず周辺の市町村から通勤や通学、買い物など多くの人々に幅広く利用されており、市の中心市街地としての役割を果たしている。

本市ではこれまでに、近鉄八木駅南整備事業（昭和 63 年～平成 20 年）、橿原三号歩行者専用道路整備事業（平成 21 年～平成 24 年）を実施しており、八木駅南側の駅前広場の整備や駅南北の歩行者動線の確保を図ることで、中南和の玄関口にふさわしい健全な活力のある市街地の創出を目指している。

また、市の観光振興の起爆剤となる八木駅南市有地活用事業（平成 27 年～）の実施により、分庁舎と宿泊施設を含む観光施設からなる複合施設が、平成 30 年 2 月に供用を開始し、さらなる賑わいの創出が期待されている。

一方で、全国的な少子高齢化の状況が本市においても見られ、人口も減少傾向に転じ、大和八木駅周辺においても、高齢化が進展している状況である。また、昭和 57 年に建設された市営八木駅前北駐車場を含め、駅周辺において老朽化した施設があることにより、都市の活力が衰退していくことが懸念される。

市の中核を形成する大和八木駅周辺地区が、将来にわたり、市民・来訪者にとって魅力のあるまちとして、課題を解決し、さらなる活気や賑わいを創出することが求められている。

上述の社会情勢や課題を踏まえ、大和八木駅周辺のまちづくりにおいては、市民・民間事業者・市民活動団体等（以下、「市民等」という。）の積極的な参加・参画が不可欠であり、行政と協働で取り組む体制を築くことが求められている。

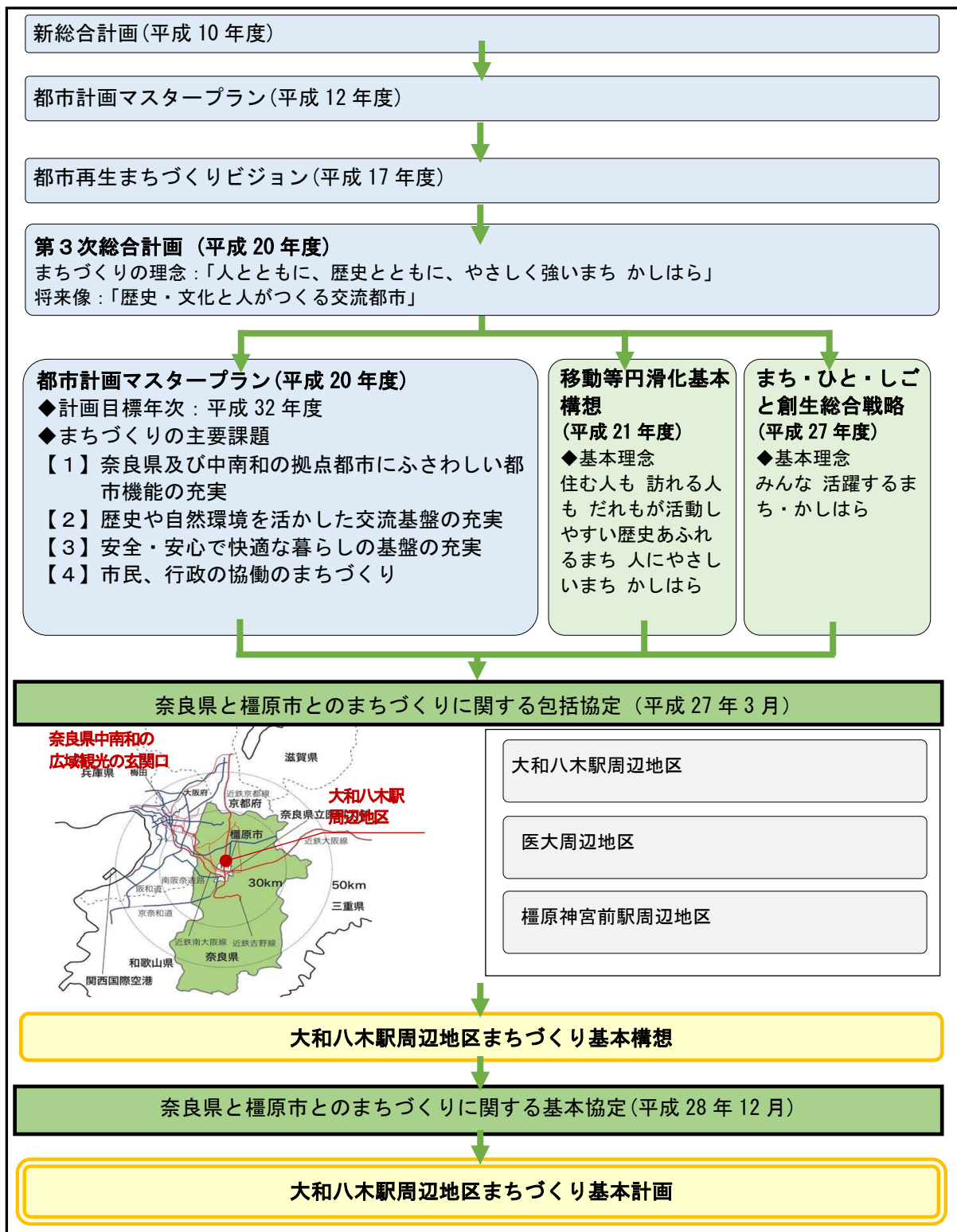


図 1-1 基本計画策定の位置付け

1.1. 基本計画策定の目的

奈良県と橿原市は平成 27 年にまちづくりに関する包括協定を締結し、県と市が連携・協力してまちづくりに取り組むことで、大和八木駅周辺地区の持続的発展及び活性化を図ることを目的として「大和八木駅周辺地区まちづくり基本構想（平成 28 年 12 月策定）」（以下、「基本構想」という。）を策定した。基本構想に示された、コンセプトとまちづくりの将来ビジョンを具体化し実現するために、「大和八木駅周辺地区まちづくり基本計画」（以下、「基本計画」という。）の策定を行う。

基本計画は、基本構想を実現するために、効率的、計画的に事業を展開できるまちづくりの戦略として策定する。また、5 年以内に完了または着手する具体的な取組みに加え、それ以降の将来的な取組みも含めて策定するもので、5 年経過毎に効果検証を行い、更新する予定である。

なお、本基本計画に記載する事業内容は、住民参加型ワークショップや市民アンケート等の結果をもとに、市が考える取組みの方向性を示すものであり、基本計画策定後の個別事業段階においては、当該地域住民・民間事業者・行政等が連携・協働して各種事業を進めていくこととする。

1.2. 基本計画策定の流れ

基本構想の4つのテーマと18の取組方針に対し、住民参加型ワークショップや市民アンケートを実施し、市民の意見を反映しながら基本計画の策定を行った。基本計画策定の流れは、図1-2に示すとおりである。

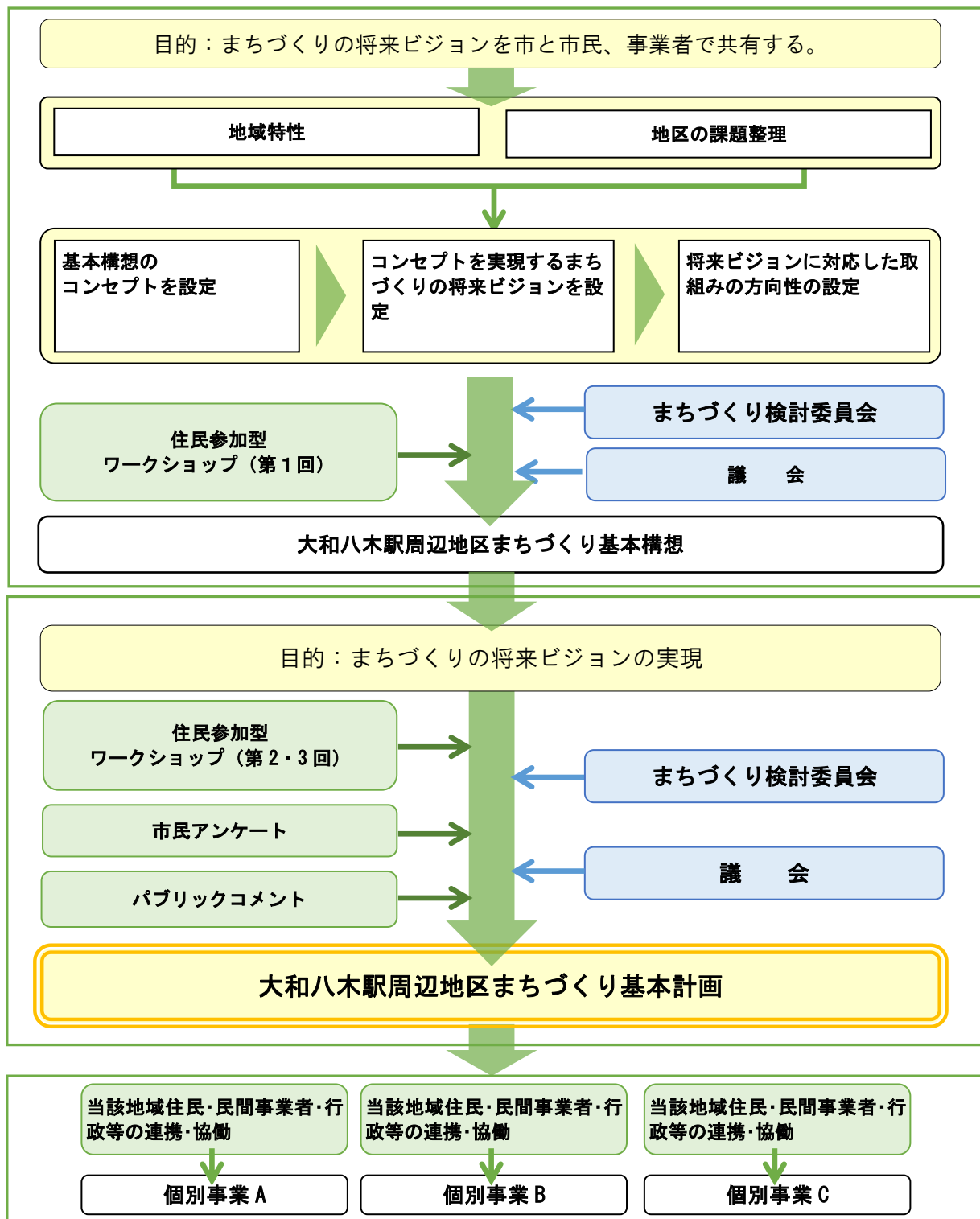


図 1-2 基本計画策定の流れイメージ図

1.3. 基本構想の概要

コンセプト

- 日本国はじまりの地「橿原」にふさわしい広域観光の玄関口の形成
- 中南和地域の拠点都市にふさわしい都市機能を備えた中心市街地の形成
- 近代的な都市機能と、伝統的な歴史的景観との共存および融合

まちづくりの将来ビジョン

将来ビジョン①

中南和地域の「玄関口」にふさわしい拠点づくり

大和八木駅は中南和地域の交通結節点であり、奈良を始め大阪・京都・和歌山・三重等の近畿圏の観光地へ周遊を行える位置にある中南和地域の「玄関口」として、観光客が訪れ、本市を拠点とした滞在型の広域観光を行える都市機能の強化を行う。

また、民間ノウハウの活用を図り、市民や来訪者にとって快適な駅前空間を整備し、現庁舎の耐震性能の確保及び交通処理・交通ネットワークに配慮したコンパクトシティとしてのまちづくりを目指す。

将来ビジョン②

賑わい事業の創出と地域の交流により歴史的景観を継承するまちづくり

大和八木駅は市内または近隣市町村から、通勤や通学、また買い物など多くの人々に幅広く利用されている。市民や来訪者のニーズに応じた賑わい事業を実施し、かつ、市民や地域団体が参画するまちづくりを進めることで地域の交流を深め、都市の賑わいを創出する。

また、地区内の歴史文化遺産を保全・継承し、歴史的景観の維持に努め、観光ルートの整備を行い、回遊性向上による観光振興を図る。

※賑わい事業：大和八木駅周辺地区まちづくりに関わる市、地域団体、民間事業者が連携し、企画、実施するイベント及び施策を指す。

まちづくりの4つのテーマと18の取組方針

A. 賑わい創出

- A-1 新たな複合施設と市内の他施設と連携した賑わい事業の実施
- A-2 賑わい事業の実施主体としての市民団体の育成と民間事業者の活用
- A-3 歩行者天国の実施などによる商店街通りの賑わいの創出
- A-4 立体駐車場※の再整備や駅前広場の機能の充実による賑わいの創出
- A-5 道路が狭あいだで密集した居住エリアの防災性能の確保
- A-6 観光資源の活用と整備
- A-7 多世代にとって便利で住みやすい環境の確保

B. 回遊性向上による観光振興

- B-1 大和八木駅から観光案内施設等へのアクセス性の向上
- B-2 大和八木駅から今井町、畝傍駅、八木町への観光ルートや藤原京等への飛鳥川遊歩道観光ルートの周知、及び飛鳥川遊歩道の整備など、回遊でき歩きたくなるルートづくり
- B-3 公共交通、観光、生活サービスネットワークを ICT 技術によってつなげ、多様な都市サービスを提供し、交流人口の回遊性を高めるとともに市民に対し良質なサービスを提供
- B-4 自転車道の整備とレンタサイクルの活用

C. 現庁舎の耐震性能の確保

- C-1 現庁舎の耐震性能の確保と災害活動拠点としての役割の充足
- C-2 将来の人口動向を見据え分散した庁舎を集約し利便性の向上を図る

D. 交通処理・交通ネットワークの検討

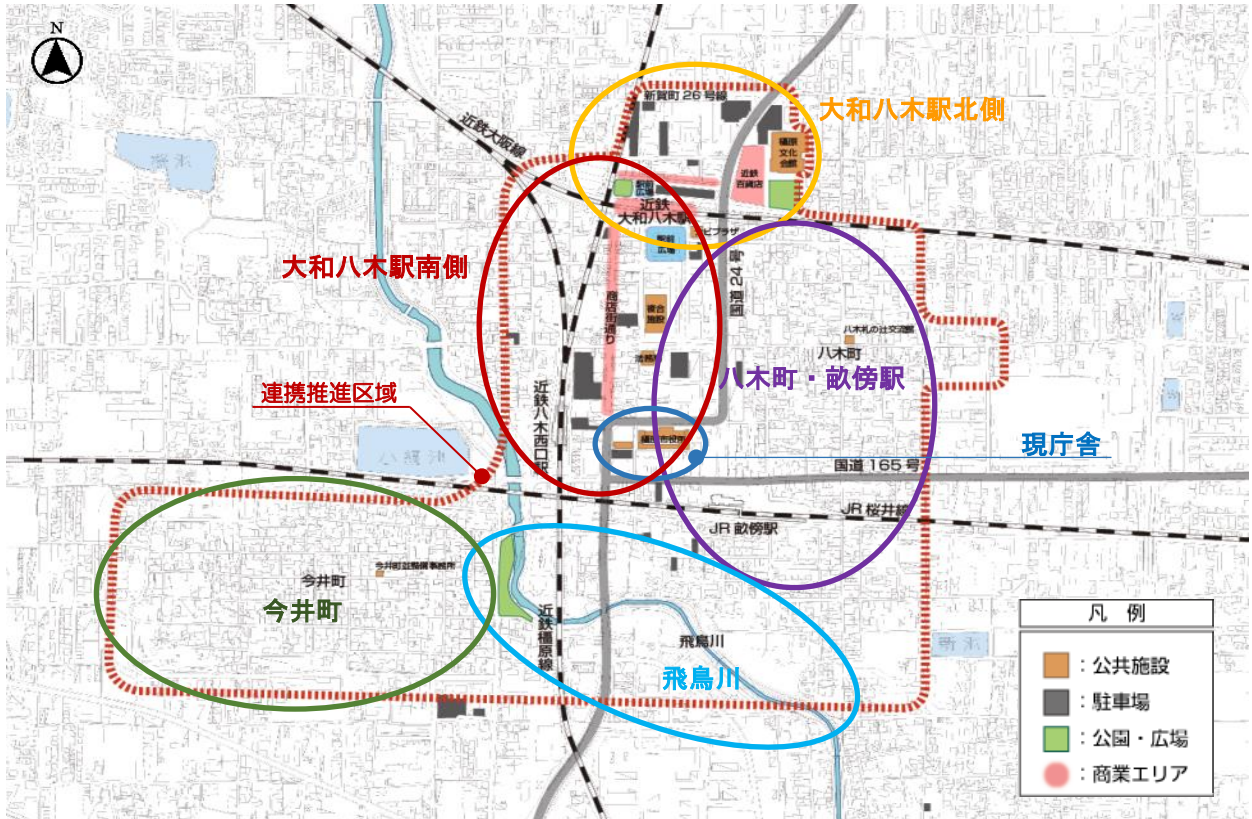
- D-1 新賀町 26 号線と八木駅北側広場を結びアクセス道路の整備
- D-2 変則交差点（近鉄八木駅北広場交差点）の改良
- D-3 複合施設の整備に伴い渋滞発生が懸念される箇所の交通処理の検討
- D-4 都市計画道路の再検討
- D-5 八木西口駅については、医大新駅と一体的に「医大周辺地区」にて検討継続

※立体駐車場：市営八木駅前北駐車場を指す。基本構想から引用する箇所については「立体駐車場」と表記し、本資料においては、市営八木駅前北駐車場として表記する。

図 1-3 基本構想の概要

1.4. 大和八木駅周辺地区 基本構想図

大和八木駅周辺地区を、大和八木駅北側、大和八木駅南側、今井町、八木町・畝傍駅、現庁舎、飛鳥川と地区全体のエリアに分類し、基本構想に掲げたそれぞれの取組方針を踏まえ、エリア別に「まちづくりの目指すべき姿」を定め、これらを実現するための検討を行った。



① 大和八木駅北側

- A-4 立体駐車場の再整備や駅前広場の機能の充実による賑わいの創出
- A-5 道路が狭い密集した居住エリアの防災性能の確保
- D-1 新賀町26号線と八木駅北側広場を結ぶアクセス道路の整備
- D-2 変則交差点（近鉄八木駅北側広場交差点）の改良

② 大和八木駅南側

- A-1 新たな複合施設と市内の他施設と連携した賑わい事業の実施
- A-2 賑わい事業の実施主体としての市民団体の育成と民間事業者の活用
- A-3 歩行者天国の実施などによる商店街通りの賑わいの創出
- B-1 大和八木駅から観光案内施設等へのアクセス性の向上
- D-3 複合施設の整備に伴い渋滞発生が懸念される箇所の交通処理の検討
- D-5 八木西口駅については、医大新駅と一体的に「医大周辺地区」にて検討継続

③ 今井町

- B-2 大和八木駅から今井町への観光ルートの周知、回遊でき歩きたくなるルートづくり

④ 八木町・畝傍駅

- B-2 大和八木駅から八木町・畝傍駅への観光ルートの周知、回遊でき歩きたくなるルートづくり
- D-4 都市計画道路の再検討

⑤ 現庁舎

- C-1 現庁舎の耐震性能の確保と災害活動拠点としての役割の充足
- C-2 将来の人口動向を見据え分散した庁舎を集約し利便性の向上を図る

⑥ 飛鳥川

- B-2 大和八木駅から今井町、畝傍駅、八木町への観光ルートや藤原京等への飛鳥川遊歩道観光ルートの周知、及び飛鳥川遊歩道の整備など、回遊でき歩きたくなるルートづくり

⑦ 地区全体

- A-6 観光資源の活用と整備
- A-7 多世代にとって便利で住みやすい環境の確保
- B-3 公共交通、観光、生活サービスネットワークを ICT 技術によってつなげ、多様な都市サービスを提供し、交流人口の回遊性を高めるとともに市民に対し良質なサービスを提供
- B-4 自転車道の整備とレンタサイクルの活用

図 1-4 大和八木駅周辺地区のエリア毎の取組方針

2. 大和八木駅北側

2.1. 取組方針

基本構想に示されている大和八木駅北側エリアの取組方針は次の4つである。

A-4 立体駐車場の再整備や駅前広場の機能の充実による賑わいの創出

市営八木駅前北駐車場や駅前広場の再整備を検討することで、大和八木駅北側に必要な機能を整備する。

A-5 道路が狭あいで密集した居住エリアの防災性能の確保

道路が狭あいで、救急車や消防車等の緊急車両が進入できない密集した居住エリアの防災性能を確保するために、道路および駅前広場の再整備等の検討を行う。

D-1 新賀町 26 号線と八木駅北側広場を結ぶアクセス道路の整備

八木駅北側広場から新賀町 26 号線への南北のアクセス道路がないことなどから、国道 24 号の渋滞に拍車をかけているため、新賀町 26 号線と八木駅北側広場を結ぶアクセス道路の整備を検討する。

D-2 変則交差点（近鉄八木駅北広場交差点）の改良

国道 24 号から八木駅北側広場への変則的な交差点となっていることにより、安全性の低下や渋滞への懸念があることから、変則交差点（近鉄八木駅北広場交差点）の改良を検討する。

2.2. まちづくりの目指すべき姿

取組方針を踏まえ、大和八木駅北側エリアの目指すべき姿は、「多世代にとって便利で住みやすく、賑わいのある駅前空間」とする。

大和八木駅の北側の玄関口として、駅前空間の有効活用によって賑わいを創出するとともに、円滑な自動車交通の確保や歩行者動線の改善をはじめ、周辺地域から駅へのアクセス性の向上を図り、駅前商業・住居エリアの防災性能の確保及び生活利便施設の設置など、生活の質の向上を目指す。

多世代にとって便利で住みやすく、賑わいのある駅前空間

2.3. 前提条件の整理

2.3.1. 対象範囲の現況

大和八木駅北側エリアは、大和八木駅北側の駅前広場、市営八木駅前北駐車場、近鉄百貨店、橿原文化会館、また、鉄道の高架下に近鉄八木駅名店街があり、大和八木駅利用者や橿原市内外からの買い物客が行き交う場所になっている。

対象範囲の現況を図 2-1 に示す。

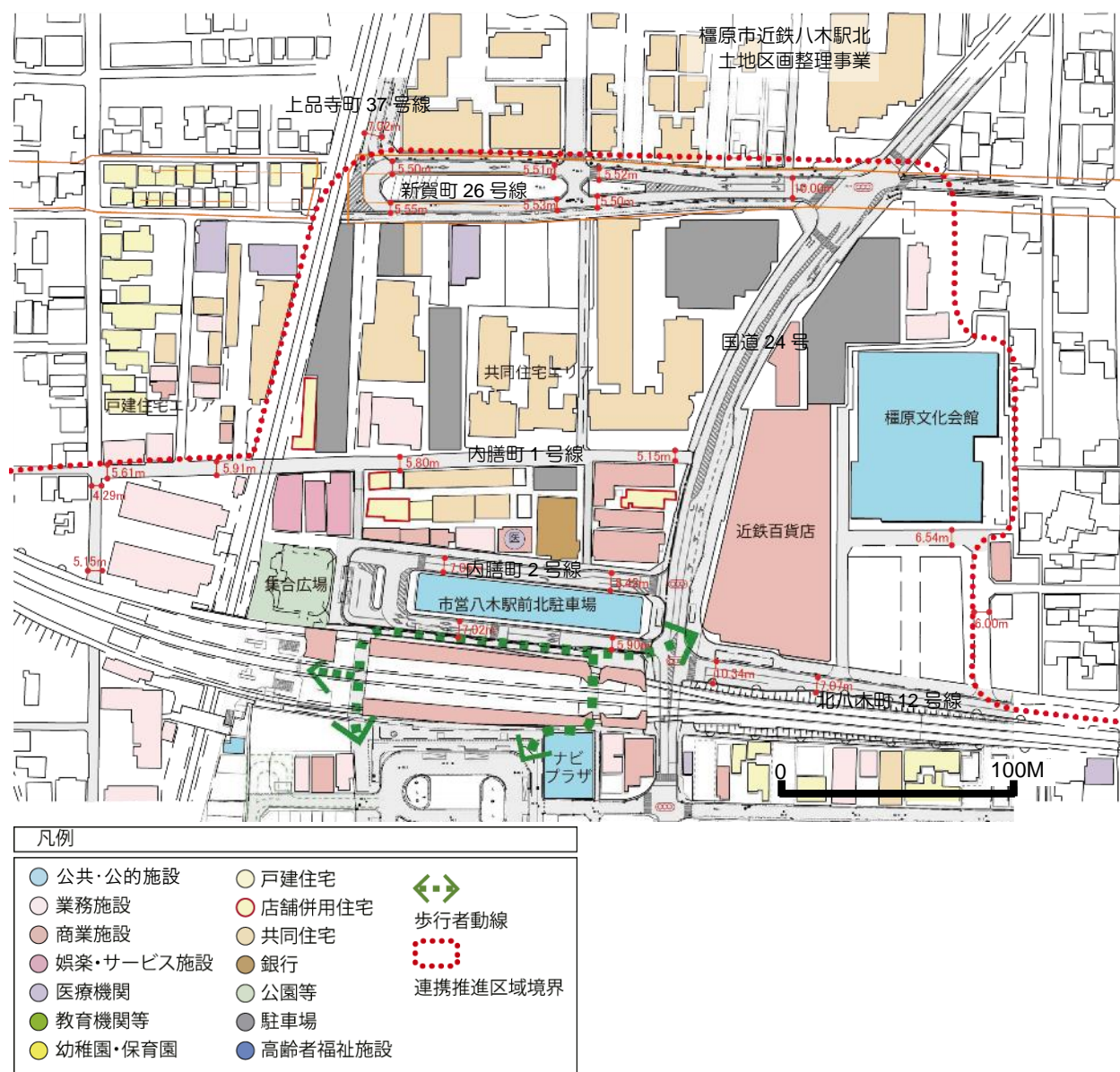


図 2-1 大和八木駅北側エリアの現況

① 道路等の現況

- 大和八木駅北側エリアの北側（新賀町 26 号線以北）においては、平成 9 年 2 月から平成 16 年 9 月までに実施された、橿原市近鉄八木駅北土地区画整理事業により線路沿いに道路（上品寺町 37 号線）が整備された。
- 一方で、八木駅北側広場への車両でのアクセスについては、周辺道路の幅員が狭いため国道 24 号からのアクセスがメインであり、交差点の負荷が高くなっている。

② 土地利用の現況

- 大和八木駅周辺の商業施設については、県内最大の売り場面積を誇るイオンモールが 3km 圏内にあり、さらには駅 1 km 圏内に、商店街や百貨店、スーパーが集積している。
- また、文化施設や官公署施設、歴史的景観地区が周辺にある。
- 駅周辺にはオープンスペースが少ないため、人々が滞留できるスペースの充実が期待されている。

③ 事業等の動向

- 大和八木駅北側エリアの外縁部では、平成 9～16 年に実施された橿原市近鉄八木駅北土地区画整理事業以降、複数の中高層集合住宅が建設されている。橿原市住民基本台帳によると、内膳町 5 丁目全体では、平成 17 年～29 年の 12 年間において、30～40 代の子育て世代及び 10 代以下の人口が顕著に増加している。

2.3.2. 大和八木駅北側の交通処理の課題

「八木駅北側地区まちづくり基本構想策定業務委託 報告書（平成 26 年 4 月）」に、南北のアクセス道路が未整備であること、及び大和八木駅北側駅前広場への出入口（近鉄八木駅北広場交差点）が変則的な交差点となっていることの2点が課題として示されている。

近鉄八木駅北土地区画整理事業により新賀町 26 号線以北に中高層住宅が整備され人口が増加したにもかかわらず、駅前広場へのアクセス路が未整備であり、交通の円滑性や安全性に支障をきたしている。

【課題①：南北のアクセス道路が未整備】

新賀町 26 号線、内膳町 1 号線、内膳町 2 号線を結ぶ南北方向のアクセス道路がなく、国道 24 号に依存し、国道 24 号に交通負荷をかけている。

【課題②：変則的な交差点】

駅への出入り口である近鉄八木駅北広場交差点は、変則的なくいちがい交差点となっており、円滑性、安全性を低下させている。

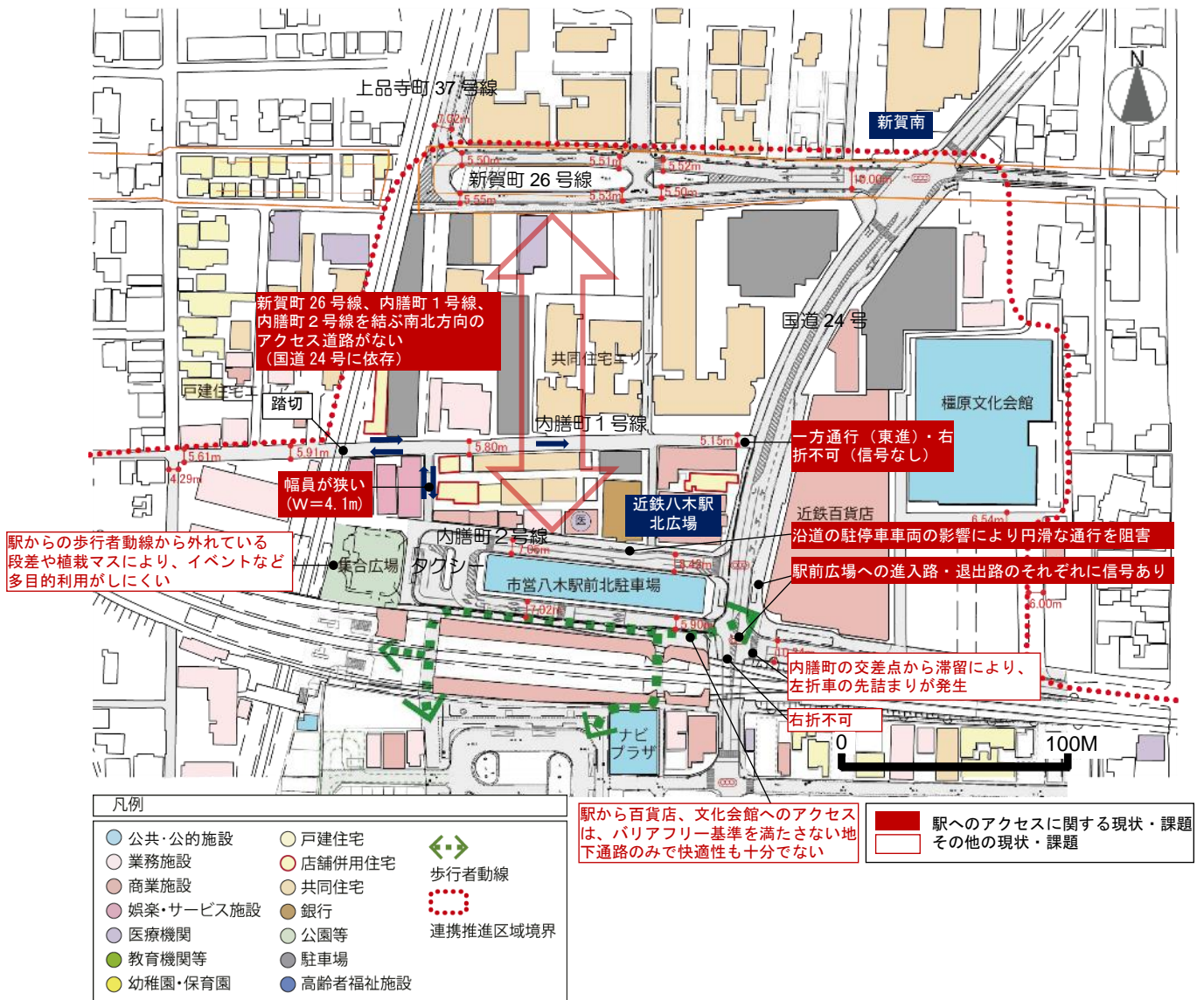


図 2-2 大和八木駅北側駅前広場へのアクセスの課題

2.3.3. 駅前広場に必要な機能

大和八木駅は、北側と南側に駅前広場を有している。大和八木駅南側の駅前広場は、昭和63年から平成20年3月までの間に、近鉄八木駅南整備事業が実施され、その中で、大和八木駅南側の駅前広場が整備された。

大和八木駅北側の駅前広場は、昭和43年に整備された広場であり、市営八木駅前北駐車場は昭和57年に供用開始した。

現状の広場機能を踏まえ、将来にわたって生活の質の向上に資する駅前広場機能を確保する必要がある。

① 駅前広場に必要な機能

タクシー乗降スペース、一般自動車乗降スペース、バスの停留所、将来の技術発展を考慮した次世代モビリティ等（注）へ対応できるスペースの確保及び歩行者動線の拡充等。

（注）自動運転自動車等の技術発展により将来的に普及が想定される移動手段を指す。

② 駅周辺に必要な機能

歩行者天国や、観光バス待機場の整備、生活の利便性を向上させる機能等。

2.4. まちづくり構造図

前述の課題と現況の土地利用状況を踏まえて、次のとおり南北アクセス道路を整備し、近鉄八木駅北広場交差点の変則交差点の改良を行う方針とする。

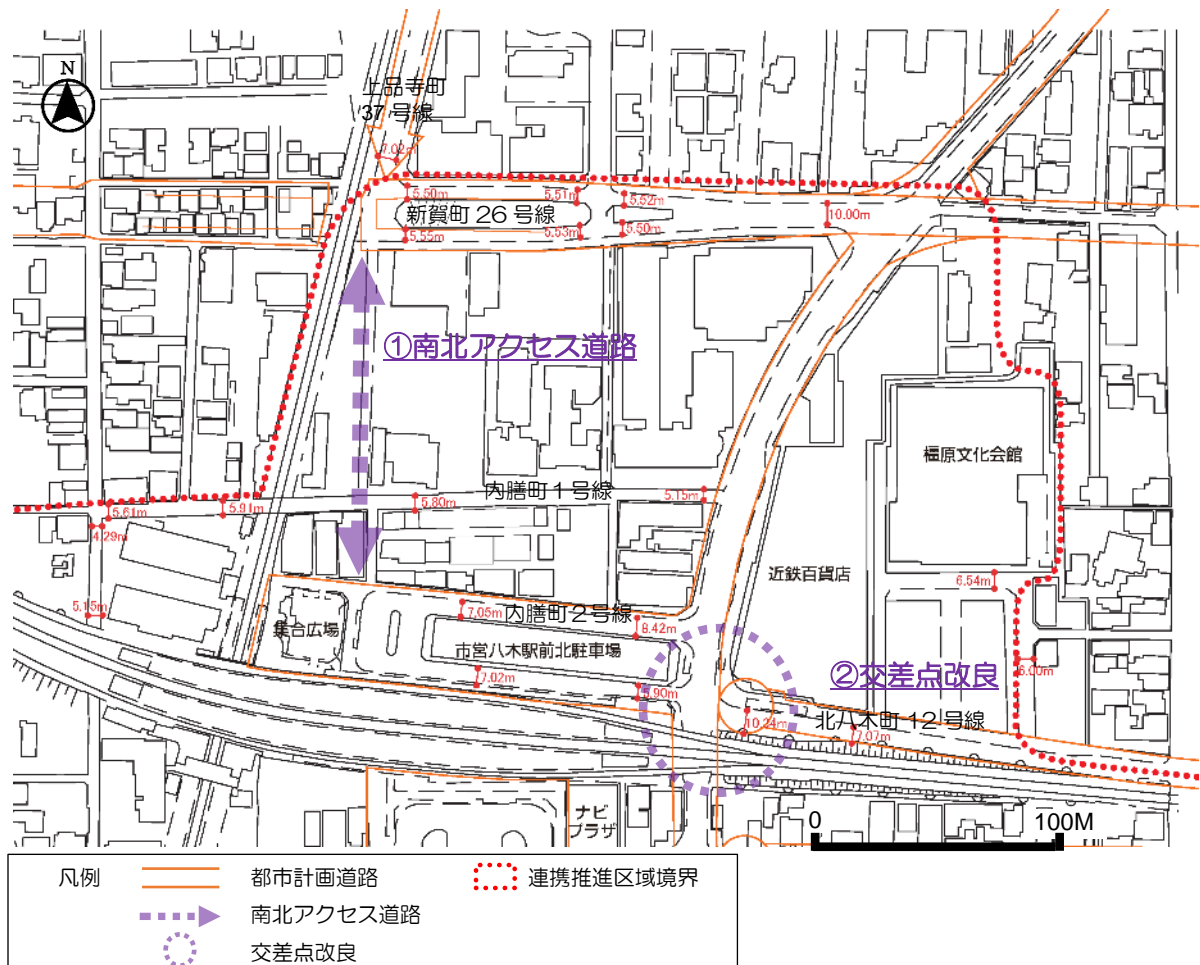


図 2-3 大和八木駅北側のまちづくり構造図

2.5. 土地利用の方針

基本構想で示された、2.1.で示した取組方針を実現するための土地利用の方針について、図 2-4 に示す。

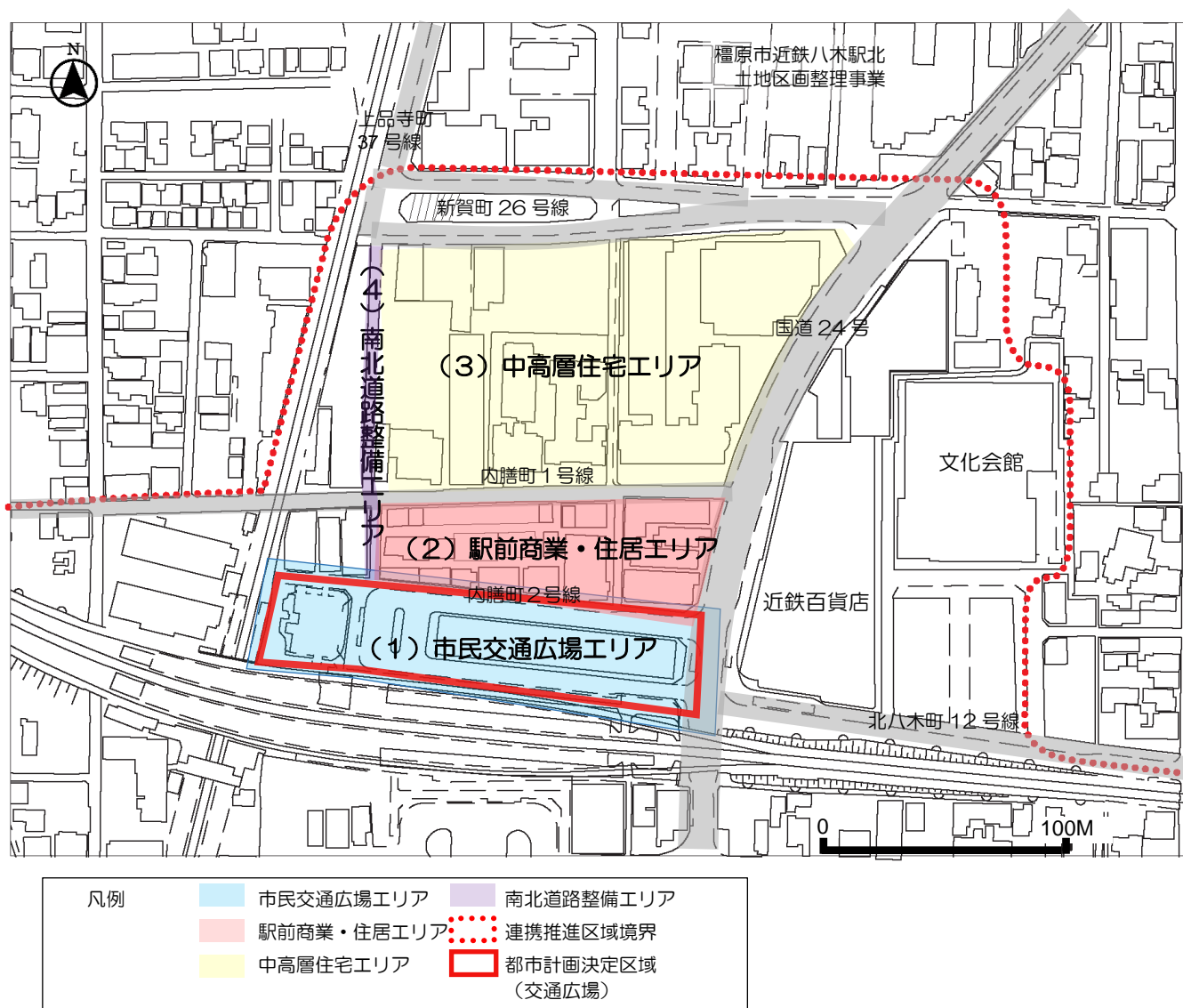


図 2-4 大和八木駅北側土地利用方針図

① 市民交通広場エリア

大和八木駅の北側の玄関口として、市営八木駅前北駐車場等の再整備を検討し、円滑な自動車交通の確保や歩行者動線の改善をはじめ、周辺地域から駅へのアクセス性の向上を図るエリア。

② 駅前商業・住居エリア

駅前空間の有効活用によって賑わいを創出するとともに、駅前商業・住居エリアの防災性能の確保、生活利便施設の設置など、生活の質の向上を図るまちづくりを行う。

整備においては、土地利用の高度化や環境・景観形成の推進の検討が必要なエリア。

③ 中高層住宅エリア

北側の橿原市近鉄八木駅北土地区画整理事業により整備された区画整理範囲と一体に、中高層住宅エリアとして住環境の向上を図るエリア。

④ 南北道路整備エリア

交互通行の南北道路を整備することで、利便性を高め国道 24 号の渋滞緩和を図るエリア。南北道路に歩道を確保することで、橿原市近鉄八木駅北土地区画整理事業により整備された区画整理範囲及び中高層住宅エリアからの歩行者の安全性にも配慮する。

2.6. 整備方針

土地利用の方針に基づき、大和八木駅北側での整備方針として次の4つを示す。

2.6.1. 新賀町 26 号線と大和八木駅北側駅前広場の南北アクセス道路整備

近鉄八木駅北土地区画整理事業により整備された新賀町 26 号線以北に中高層住宅から、大和八木駅北側駅前広場までの南北のアクセス道路を整備することで、国道 24 号への交通負荷を軽減させ、歩行者の安全性を向上させる。あわせて、駅前商業・住居エリアの防災性能の確保を図る。

2.6.2. 国道 24 号近鉄八木駅北広場交差点の交差点改良

変則的な交差点である、近鉄八木駅北広場交差点の交差点改良を行うことで、国道 24 号への交通負荷を軽減するとともに、歩行者の安全性を向上させる。

2.6.3. 市営八木駅前北駐車場の再整備や駅前広場の機能の充実による賑わいの創出

タクシーバース、一般自動車乗降スペース等、駅前広場に必要な機能を確保する。

また、大和八木駅高架下に整備された、橿原三号歩行者専用道路を活かし、大和八木駅南側の商店街エリアから大和八木駅北側の駅前広場に南北の歩行者動線を確保し、大和八木駅南北の回遊性の向上を図り、賑わいを創出する。

また、駅前商業・住居エリアの防災性能確保の観点から、市民と行政が協働し、駅前商業・住居エリアとの一体的な整備の検討を行う。

2.6.4. 八木駅周辺駐車場の利用状況等の情報提供

大和八木駅周辺での駐車場利用者による交通混雑を避けるために、八木駅周辺駐車場の利用状況等の情報提供を行う。

2.7. 整備方針実施の課題と整備手順

2.7.1. 整備方針実施の課題

整備方針に挙げた、「新賀町 26 号線と大和八木駅北側駅前広場の南北アクセス道路整備」（以下「南北アクセス道路整備」という。）と「国道 24 号近鉄八木駅北広場交差点の交差点改良」（以下「交差点改良」という。）の実現に向けては、整備範囲、整備期間、費用対効果等の諸条件を比較検討し、整備方法を決定する必要がある。

整備方針実施に向けた主な課題を次に示す。

① 非建ぺい地※が限定的

大和八木駅北側で、市が利用可能な非建ぺい地は、檀原文化会館前に整備されている広場のみである。

なお、当該敷地は、近鉄百貨店の敷地の一部として建築確認申請がなされており、近鉄百貨店及び近鉄百貨店駐車場の延べ床面積を確保しているため、利用に際しては近鉄百貨店と協議が必要である。

※非建ぺい地：建物が建っていない場所のこと。

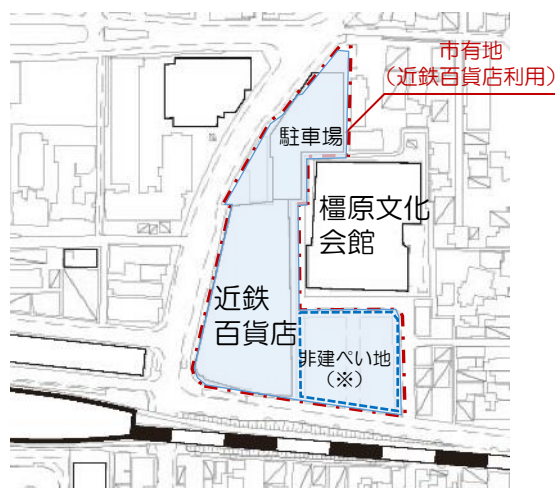


図 2-5 近鉄百貨店の敷地範囲



図 2-6 檀原文化会館前市有地

② 市営八木駅前北駐車場の長寿命化等の対策

現在、市営八木駅前北駐車場は、築後 36 年経過しているが、「檀原市公共施設等総合管理計画 平成 28 年 9 月」において、長寿命化を図る公共施設については、大規模改修を築後 35 年、建替えを築後 75 年とする目安が示されている。そのため、直ちに長寿命化工事を行うことで耐用年数を 75 年までとするか、小規模な修繕にとどめ一定程度の耐用年数が経過した後に除却するかを検討する必要がある。

2.7.2. 整備手順

「非建ぺい地が限定的」「市営八木駅前北駐車場の長寿命化対策の検討」の 2 つの課題を踏まえて、市営八木駅前北駐車場の長寿命化を実施する場合と小規模な修繕を実施し一定期間使用する場合の 2 つの場合別に、それぞれ次に整備手順を示す。

これらの検討に際しては、南北アクセス道路整備と交差点改良の2つの整備方針だけでなく、「市営八木駅前北駐車場の再整備や駅前広場の機能の充実による賑わいの創出」及び「八木駅周辺駐車場の利用状況等の情報提供」の整備方針の実現に向けてもあわせて検討を行う。

また、実際の検討に際しては、まずはじめに、建物劣化診断を実施し対策工事費用を算出したうえで、最適な整備手順・スケジュールを選定する方針とする。

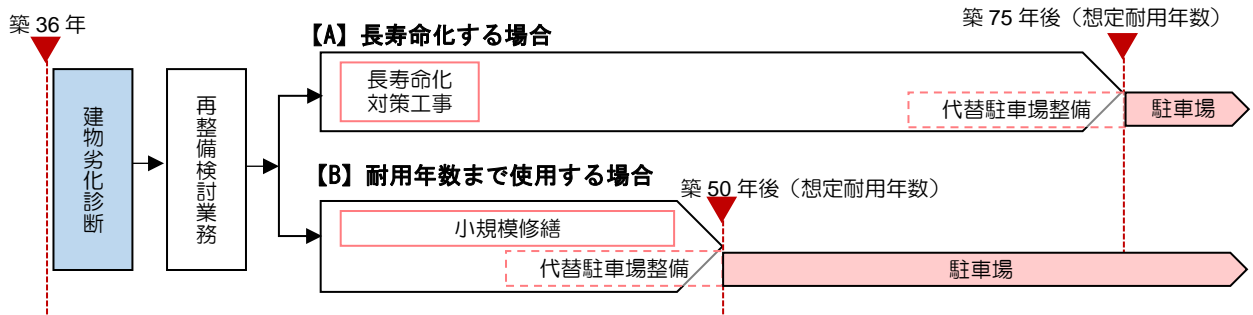


図 2-7 整備手順のイメージ

3. 大和八木駅南側

3.1. 取組方針

基本構想に示されている大和八木駅南側エリアの取組方針は次の6つである。

A-1 新たな複合施設と市内の他施設と連携した賑わい事業の実施

PFI 事業として整備を行った複合施設の多様な機能を活かし、市内の他施設との連携を図る。

A-2 賑わい事業の実施主体としての市民団体の育成と民間事業者の活用

市民団体の育成や民間事業者の参入により、集客能力や催しの企画能力を活用する。

A-3 歩行者天国の実施などによる商店街通りの賑わいの創出

車の流入を一定時間制限することで、歩きやすく賑わいのある商業空間を確保する。

B-1 大和八木駅から観光案内施設等へのアクセス性の向上

大和八木駅からナビプラザや複合施設内の観光振興支援室へのアクセス性向上を図る。

D-3 複合施設の整備に伴い渋滞発生が懸念される箇所の交通処理の検討

複合施設の供用開始後の交通処理について検討し、対策を行う。

D-5 八木西口駅については、医大新駅と一体的に「医大周辺地区」にて検討継続

八木西口駅は、鉄道駅として地域住民及び観光客の移動手段として重要な駅であることから、駅としてのあり方を医大周辺地区にて検討を継続する。

3.2. まちづくりの目指すべき姿

取組方針を踏まえ、大和八木駅南側エリアの目指すべき姿は、「中南和の玄関口として賑わいのある滞在型広域観光拠点」とする。

大和八木駅南側における観光案内の整備や観光資源の活用に対する課題を解決し、商店街通りの歩行者天国の実施等をとおして、滞在型広域観光拠点としての賑わいを持続的に創出していくことを目指す。

中南和の玄関口として賑わいのある滞在型広域観光拠点

3.3. 前提条件の整理

3.3.1. 対象範囲の現況

大和八木駅南側エリアは、中南和地域と連携した滞在型広域観光拠点として必要な機能を備え、賑わいを持続的に創出していくことが期待されている。

また、観光客及び市民に利用される安全な歩行者動線の確保による、集客の向上や賑わいの創出を図るエリアとして整備することが望まれる。

対象範囲の現況を図 3-1 に示す。

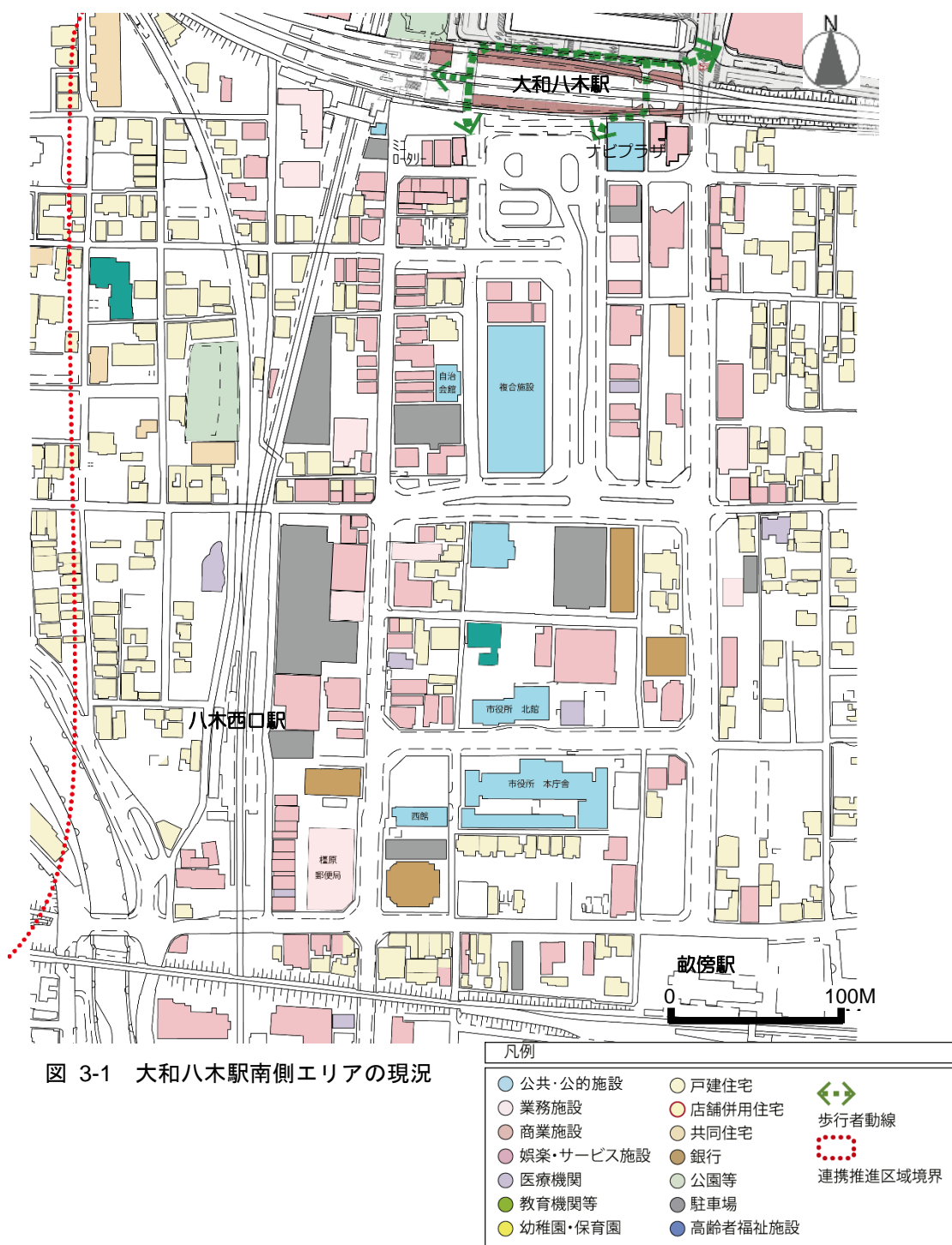


図 3-1 大和八木駅南側エリアの現況

① 道路等の現況

- 大和八木駅南側には、バスターミナルやレンタサイクル等が整備され、国道 24 号が走る交通の要衝となっている。
- 日本一長距離の路線バスである「八木新宮線」の始点となっている。

② 土地利用の現況

- 大和八木駅から八木西口駅前周辺には、商業施設が立地し、今井町までの歩行者ルートを形成している。
- 大和八木駅南商店街は、市民の生活にとって重要な動線である。

③ 事業等の動向

- 商店街通りについては、歩行空間の確保や舗装の改良等の事業を平成 24 年度までに完了している。
- 市の観光振興の起爆剤として計画された分庁舎と宿泊施設からなる複合施設が平成 30 年 2 月に供用開始された。
- 大和八木駅南側にミニロータリーが奈良県によって整備された。

3.4. 土地利用の方針

基本構想で示された、3.1.で示した取組方針を実現するための土地利用の方針について、図 3-2 に示す。

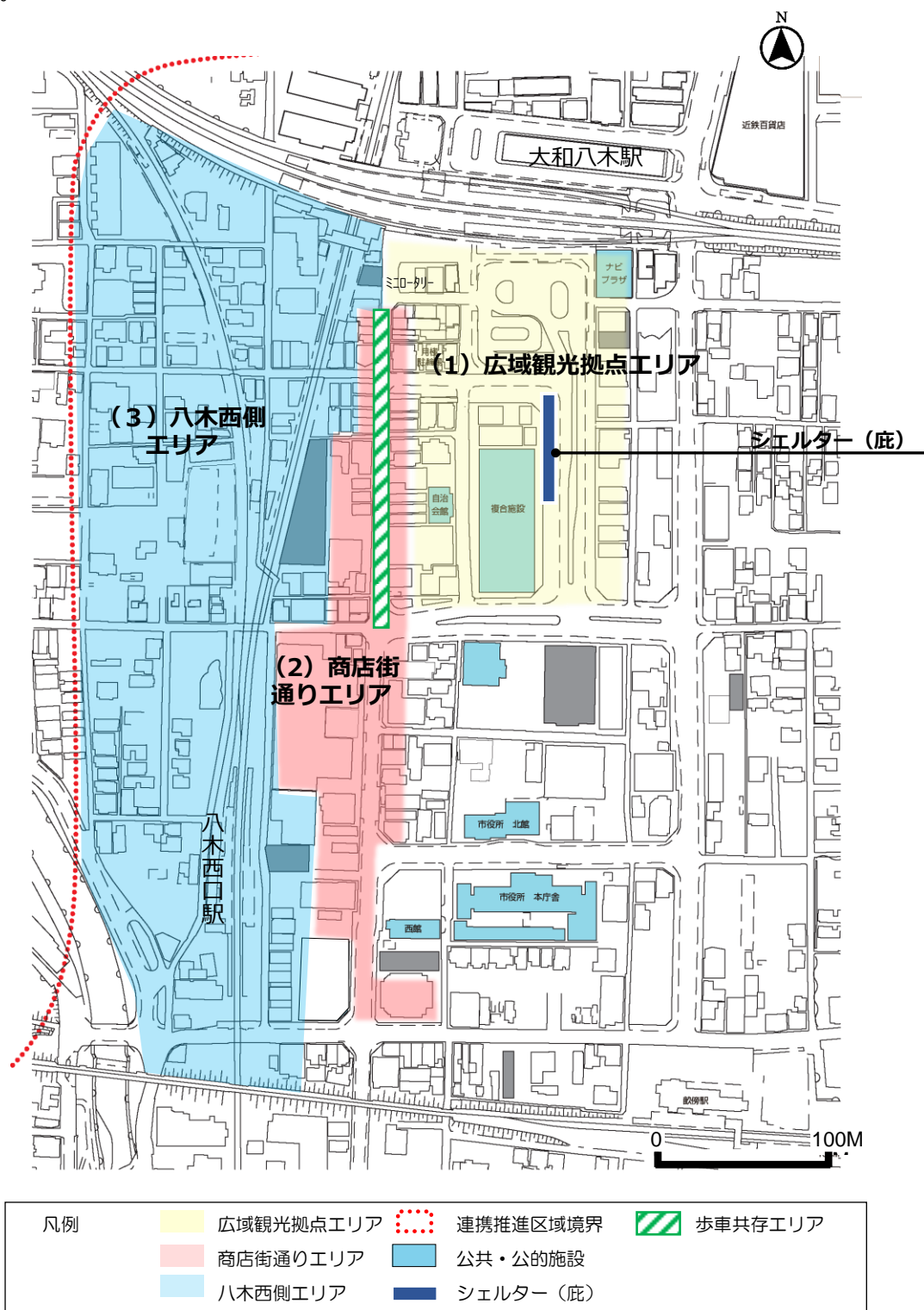


図 3-2 大和八木駅南側土地利用方針図

① 広域観光拠点エリア

中南和地域の広域観光拠点として、ナビプラザや観光振興支援室と連携した観光振興を行い、大和八木駅から観光案内施設等へのアクセス性及び観光客の利便性の向上を図るエリアとする。

② 商店街通りエリア

観光客及び市民の利用を向上させ、歩行者に配慮したエリアとする。また、イベントの際には車両の通行を制限し、歩行者及び利用者に開放する（歩行者天国実施）エリアとする。

③ 八木西側エリア

大和八木駅の西側居住者の生活利便性の向上を図るエリアとする。

3.5. 整備方針

上述の土地利用の方針に基づき、大和八木駅南側での整備方針として次の5つを示す。

3.5.1. 市民団体の育成や商店街通りの賑わいの創出

① 八木駅南市有地活用事業との連携

八木駅南市有地活用事業を実施する民間事業者による観光イベント事業（注）と連携し、市民団体の育成や商店街通りの賑わいの創出を図る。

（注）観光イベント事業：八木駅南市有地活用事業に定められた観光イベントを企画・立案等の事業のこと。中南和地域の観光振興を目的に、近隣の地域資源の活用やかしはらナビプラザ、地元商店街など近隣の施設、団体と連携を図る。

② 商店街通りの歩車共存の検討

商店街通りは、地元団体により商店街通りのイベント実施に伴い時間を区切った歩行者天国が実施されている。今後、商店街通りの賑わい創出を図るために歩車共存道路のあり方を検討する。

3.5.2. 観光案内施設の整備

① 各種看板の整備

橿原市を訪れる人々に快適な滞在を楽しんでもらえるよう、駅や観光地における観光案内サインの整備・充実を図る。

② 観光案内所及び観光地における多言語対応

今後増加が見込まれる外国人観光客が可能な限り不自由なく観光を楽しむことができるよう、多言語対応が可能なスタッフの採用や柔軟な受け入れ体制を確保し、観光地での多言語表示を行う。

3.5.3. 大和八木駅南駅前広場から複合施設までのシェルター設置

大和八木駅から複合施設にかけて歩行者等の快適性に配慮した整備を行う。

3.5.4. 複合施設の整備に伴い渋滞発生が懸念される箇所の交通処理の検討

複合施設が平成 30 年 2 月に供用開始されたことにより、大和八木駅南側において渋滞発生の懸念があるため、供用開始後の交通量の変化を踏まえた交通処理を検討し、対策を行う。

3.5.5. 大和八木駅の利便性の向上

駅の利用状況の調査を行い、大和八木駅西出口及び駐輪場の整備方針の検討を行い、事業化を図る。

4. 今井町

4.1. 取組方針

基本構想に示されている今井町エリアの取組方針は次のとおりである。

B-2 大和八木駅から今井町への観光ルートの周知、回遊でき歩きたくなるルートづくり

利用者数の多い大和八木駅から、歴史的まちなみを有する今井町までの観光ルートを周知し、歩きたくなるルートづくりを行う。

4.2. まちづくりの目指すべき姿

取組方針を踏まえ、今井町エリアの目指すべき姿は、「伝統的な町家等の歴史的資源を生かした、魅力あるまち」とする。

広域観光の玄関口である大和八木駅から、伝統的建造物群を有する今井町までの魅力的な歩行者空間の整備をはじめ、今井町へ導くサイン等の整備を進めることで、観光客への認知及び利便性を向上させ、エリアとしての価値の向上を目指すとともに、住民にとっても暮らしやすいまちを目指す。

伝統的な町家等の歴史的資源を生かした、魅力あるまち

4.3. 前提条件の整理

4.3.1. 対象範囲の現況

今井町エリアは、平成5年に国の重要伝統的建造物群保存地区に選定されて以降、商業地域としてではなく、閑静な住宅街として町並み保存及び住環境整備等が進められてきた。近年、人口減少・少子高齢化等の影響により増加した老朽家屋（空き家）について、空き家改修をはじめ既存資源の利活用が図られている。今後も、地域活性化を図り、また今井町の魅力や価値を高め発信していくために、住民が主体となり市・民間事業者・NPO 法人等が協働して、継続したまちづくりを進めることが必要である。

対象範囲の現況を図 4-1 に示す。

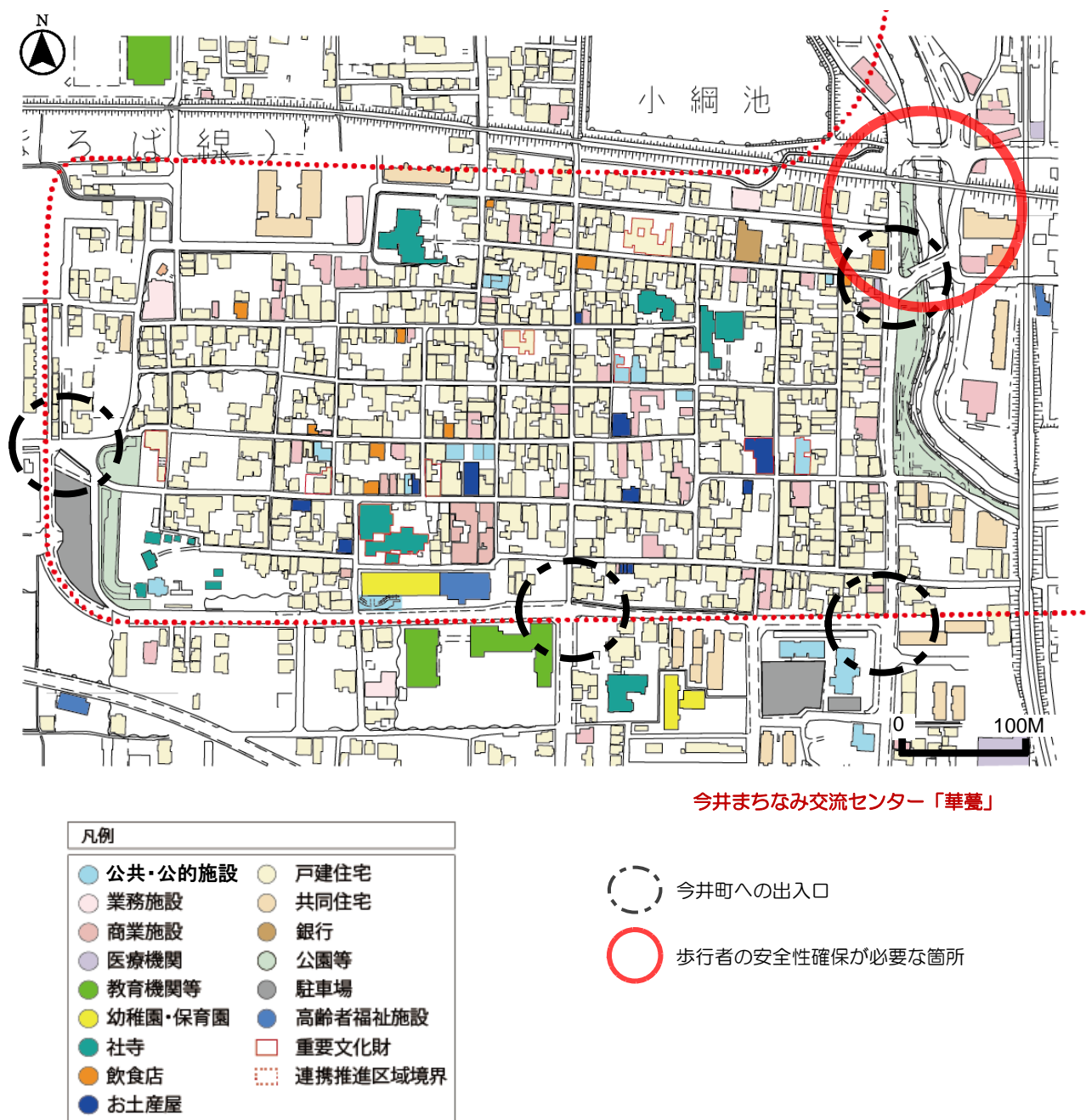


図 4-1 今井町エリアの現況

① 道路等の現況

- 伝統的建造物群の外周を囲うように道路が整備されており、その内側は幅員の小さな道路が格子状に整備されている。
- 今井町には、国道 24 号及び各方面から4箇所アクセス可能となっている。
- 大和八木駅及び八木西口駅から今井町への出入り口となる場所において、歩行者の安全性確保が必要な箇所となっている。

② 土地利用の現況

- 保育所や小学校等の教育施設及び、公民館を有している。
- 今井町並保存整備事務所などの取り組みとして、空き家の利活用を進めており、平成 21 年度～29 年度の9年間で 56 件の空き家物件を改修した実績がある。最近の事例としては、空き家となっている2戸1棟建の長屋を「今井放課後児童クラブ」として活用しているほか、奈良県立医科大学やその他民間によるゲストハウス等の整備の動きがある。

③ 事業等の動向

- 観光客が利用できる駐車場の整備のため、畝傍駅前通り線内に駐車場を含む交通広場が整備された。
- 今井地区周辺の1 km 圏内には複数の医療施設が立地しており、比較的築年数の浅い戸建て住宅やアパートが立ち並び、閑静な住宅街を形成している。

④ 観光ルート

- 大和八木駅から今井町まで、大和八木駅から南下し、商店街を経由したルートとする。

4.4. 土地利用の方針

基本構想で示された、4.1.で示した方針を実現するための土地利用の方針について、図 4-2 に示す。

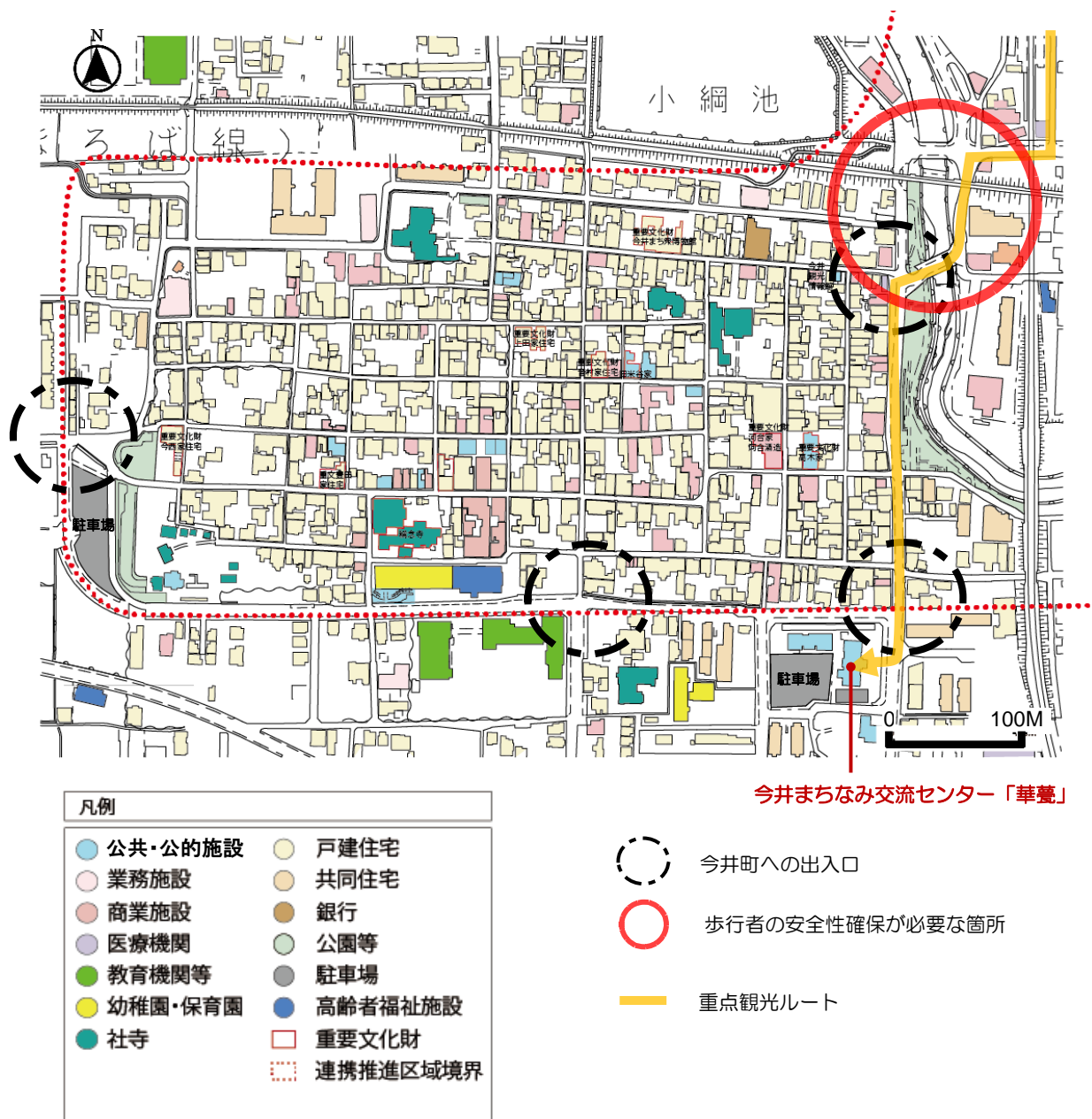


図 4-2 今井町土地利用方針図

4.5. 整備方針

前述の土地利用の方針に基づき、今井町での整備方針として次の2つを示す。

4.5.1. 回遊し歩きたくなる観光ルートの形成

① 体験プログラムの開発・PR（着物体験等の日本文化体験）

日本の伝統文化を継承・指導する専門家や伝統食を生産する業者・団体などと連携し、日本文化の体験ができるようなプログラム開発を行うとともに、興味関心がある外国人に情報を拡散できるよう、体験者に対しても発信を促す。

② 重要観光ルートの重点的整備

観光案内施設の整備などにより、大和八木駅から今井町への観光ルートを周知し、回遊でき歩きたくなるルートづくりを行う。また、歩行者の安全性を確保することで、歩きやすい環境づくりを行う。特に、前頁の図 4-2 今井町土地利用方針図で示した歩行者の安全性確保が必要な箇所については、カラー舗装などのわかりやすい動線の明示や電柱などの支障物件の移設等を行う。

③ 各種看板の整備

橿原市を訪れる人々に快適な滞在を楽しんでもらえるよう、駅や観光地における観光案内サインの整備・充実を図る。

④ 観光案内所及び観光地における多言語対応

今後増加が見込まれる外国人観光客が可能な限り不自由なく観光を楽しむことができるよう、多言語対応が可能なスタッフの採用や柔軟な受け入れ体制を確保し、観光地での多言語表示を行う。

⑤ 八木駅南市有地活用事業との連携

八木駅南市有地活用事業を実施する民間事業者と連携し、複合施設からの観光客を今井町へ案内する。

4.5.2. 歴史的景観の保存

今井町の伝統的な町家群による歴史的町並みを生かしながらまちづくりを進めるため、今井町の伝統的な町家の増改築、修繕等を行う際には、「橿原市伝統的建造物群保存地区保存条例」に定められている基準に従い、市長及び教育委員会の許可を受ける必要がある。今後も、橿原市伝統的建造物群保存地区保存条例に則り、歴史的景観の保存を進める。

5. 八木町・畝傍駅

5.1. 取組方針

基本構想に示されている八木町・畝傍駅エリアの取組方針は次の2つである。

B-2 大和八木駅から八木町・畝傍駅への観光ルートの周知、回遊でき歩きたくなるルートづくり
大和八木駅から八木町・畝傍駅への観光ルートを周知させ、回遊でき歩きたくなる観光ルートを作成する。

D-4 都市計画道路の再検討

まちづくりの観点を踏まえ、都市計画道路のあり方について検討を行う。

5.2. まちづくりの目指すべき姿

取組方針を踏まえ、八木町・畝傍駅エリアの目指すべき姿は、「観光資源やまちなみを生かした回遊性の向上と安心安全な歩行者空間の整備」とする。

人の往来だけでなく、地域間交流の拠点となることを目指し、下ツ道沿いに点在する未活用の地域資源の利活用を含めた回遊ルートの整備と安心安全な歩行者空間の整備を目指す。

観光資源やまちなみを生かした回遊性の向上と安心安全な歩行者空間の確保

5.3. 前提条件の整理

5.3.1. 対象範囲の現況

八木町・畷傍駅エリアは、歴史的なまちなみが残り、沿道に市指定文化財や登録有形文化財を有する下ツ道と横大路の2つの古道が交差している。歴史的なまちなみの保存を行い、市民に親しまれ、利用される安心・安全な生活道の整備を行うこと、及び畷傍駅・駅前広場の再整備を行うことが期待されている。

住民が主体となり市・民間事業者・NPO 法人等が協働して、新たな居住者の受け入れや継続したまちづくりを進めることが必要である。

対象範囲の現況を図 5-1 に示す。

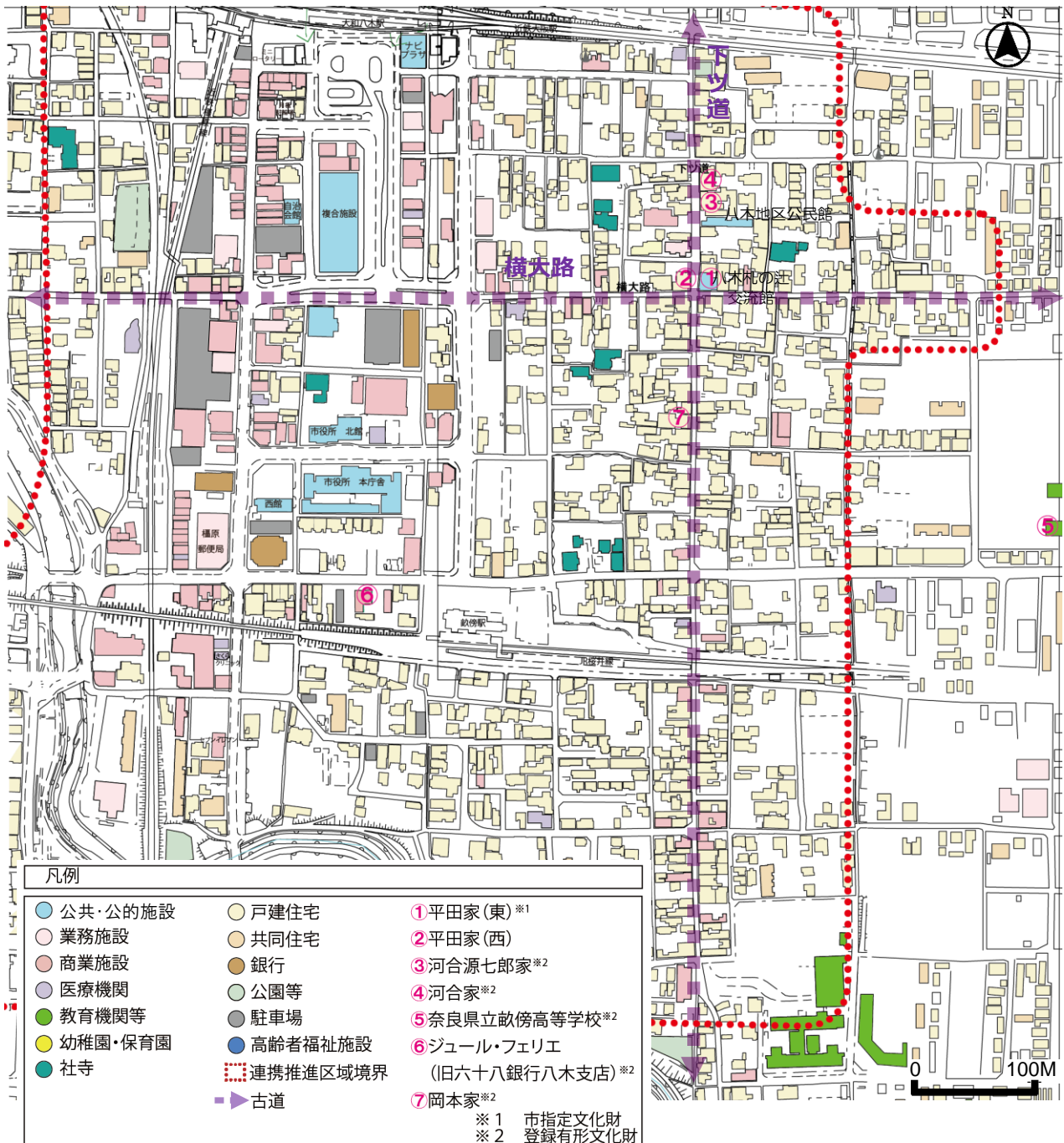


図 5-1 八木町・畷傍駅エリアの現況

① 道路等の現況

- 国道 24 号、国道 165 号が整備中である。
- 都市計画道路内に平田家（東）が八木札の辻交流館として整備されている。
- 八木町は、道幅が狭く信号機の設置が少なく一方通行規制があることから自動車の交通量が少ない。そのため、歩行者や自転車が移動経路として利用しており、地域住民にとって重要な生活道となっている。ただし、国道 24 号の渋滞を回避するため流入する車があり、歩行者・自転車の安全性の確保に懸念が残る。

② 土地利用の現況

- 下ツ道は、レンタサイクルのモデルコースのルートになっている。
- 畝傍駅の舎内に皇族のための貴賓室が設けられており、観光スポットの一つに位置付けられている。

③ 事業等の動向

- 八木町では、下ツ道と横大路（古道）や札の辻交流館などの地域資源を活用し、市民及び観光客にも親しまれ、利用される安心・安全な生活道の整備を行う必要がある。
- 畝傍駅・駅前広場の再整備が期待されている。

5.4. 土地利用の方針

基本構想で示された、5.1.で示した取組方針を実現するための土地利用の方針について、図 5-2 に示す。



図 5-2 八木町・畝傍駅土地利用方針図

① まちなみ景観保存・育成エリア

下ツ道周辺の八木町の古い民家が残るエリアを中心として、まちなみ景観保存・育成エリアとし、景観の保存に努める。

② 畝傍駅・駅前広場エリア

畝傍駅・駅前広場の再整備を行うエリア。

5.5. 整備方針

上述の土地利用の方針に基づき、八木町・畝傍駅での整備方針として次の5つを示す。

5.5.1. 回遊し歩きたくなる観光ルートの形成

観光案内施設の整備などにより、大和八木駅から八木町・畝傍駅への観光ルートを周知し、回遊でき歩きたくなるルートづくりを行う。

5.5.2. 都市計画道路の再検討

まちづくりの観点を踏まえ、まちなみ景観保存・育成エリアに関する都市計画道路のあり方について、検討を行う。

5.5.3. 無電柱化の検討

まちなみ景観保存及び歩行者の安全性確保の観点から無電柱化を図る。

5.5.4. まちなみ景観保存・育成

下ツ道、横大路の沿道について、市民や専門家が参画し、歴史的景観にふさわしいまちづくりのルールをつくる。

5.5.5. 畝傍駅・駅前広場再整備

市・市民・NPO等と畝傍駅・駅前広場のあり方を協議・検討し、再整備を行う。

6. 現庁舎

6.1. 取組方針

基本構想に示されている現庁舎エリアの取組方針は次の2つである。

C-1 現庁舎の耐震性能の確保と災害活動拠点としての役割の充足

現庁舎は、新耐震設計基準を満たさず、地震の震動及び衝撃に対して倒壊し、または崩壊する危険性が高い状態にあると判断されている。現庁舎については、現状では災害活動拠点の役割を果たせない状況であり、建物の建て替えによって、現庁舎の耐震性を確保し、災害活動拠点としての役割を充足させる。

C-2 将来の人口動向を見据え分散した庁舎を集約し利便性の向上を図る

これまでの行政機能は、本庁舎、保健福祉センター、かしはら万葉ホールなどに分散していたが、分庁舎の供用に伴い総合窓口機能など、ある一定の集約化が図られた。今後もより一層の市民サービスと利便性の向上を図るため、行政機能の集約化を促進する。

6.2. まちづくりの目指すべき姿

取組方針を踏まえ、現庁舎エリアの目指すべき姿は、「本庁舎の災害活動拠点としての役割の充足と行政機能の集約による市民サービスの向上」とする。

耐震性能の確保と庁舎機能の集約の観点から、本庁舎の再整備を行う。

本庁舎の災害活動拠点としての役割の充足と
行政機能の集約による市民サービスの向上

6.3. 前提条件の整理

現庁舎エリアは、耐震性能の確保と庁舎機能の集約の観点から、本庁舎の建て替えを行う。また、県産材の木材の利用や、日本国はじまりの地としての橿原市らしさを表す、市民が誇りを持てる優れたデザインの本庁舎とすることが期待される。

6.3.1. 分散された庁舎の位置

庁舎の位置は下図のとおりであり、本庁舎北側には近畿日本鉄道の大阪線及び橿原線が交差する大和八木駅、西側には八木西口駅が位置し、南側には JR 桜井線の畝傍駅が位置している。

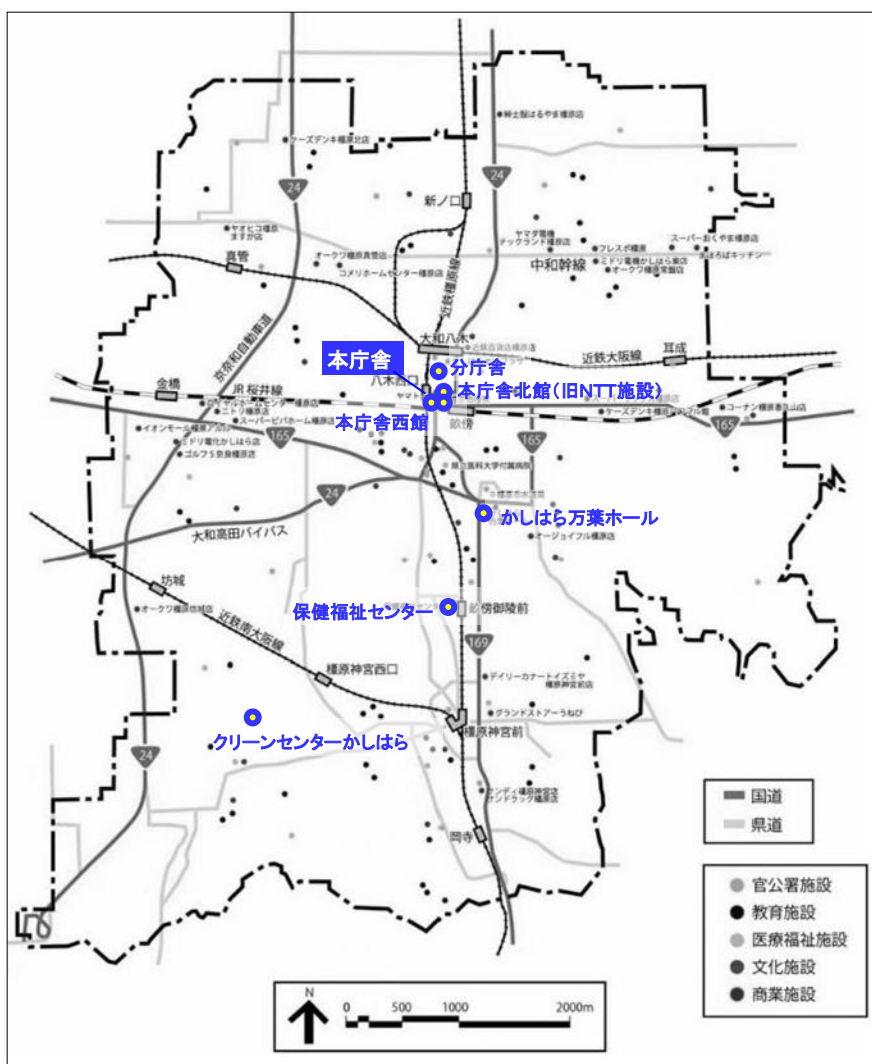


図 6-1 分散された庁舎の位置図

6.3.2. 新庁舎の必要性

「檀原市新庁舎基本構想策定業務 報告書」(平成 22 年 12 月)(以下「庁舎基本構想」という。)において、新庁舎の必要性が次のとおり示されている。

① 市民ニーズへの対応

近年の急速な高齢化社会への移行や高度情報化、国際化の発展により社会経済は多様化、高度化し、行政に対する「市民のニーズ」も大きく変化している。

市民窓口の混雑によるサービスの低下、相談室や待合スペースの狭隘化、会議室や駐車場の不足等多くの課題を抱えており、また高齢者や障がい者の方々に配慮した施設にしていく必要がある。

② 施設の狭隘化、職場環境改善への対応

各執務室の狭隘さは事務能率を妨げ、職場環境を悪化させる要因にもなっている。建物の老朽化が著しく、建築基準法及び消防法等の対策が必要である。

③ 防災拠点としての耐震性の確保

市庁舎は、災害時に災害対策本部を設置し、災害対策の拠点となるべき建物である。しかしながら現庁舎は、十分な耐震性を有していない。また、既存躯体のコンクリート強度が不足していることから耐震補強工事を実施しても壁だらけとなり、耐震補強工事が現実的ではないと判断され、耐震補強工事を見直すこととした。

以上のことから、現位置での建て替えにより十分な耐震性を持った庁舎を確保する必要がある。

6.3.3. 基本理念

庁舎基本構想で示された、新庁舎整備の基本理念と導入する機能を図 6-2 に示す。

市では、経済状況、社会状況の変化に対応し、総務省が平成 17 年 3 月にまとめた『分権型社会における自治体経営の刷新戦略 - 新しい公共空間の形成を目指して - 』において示された、「行政」と「民間」の多面的な協働による公共的サービスの提供による「新しい公共空間」を新庁舎整備にあたって実現することを目標とする。

これにより、「市民自治の拠点づくり」を実現するために次に示す 6 つの基本理念を設定し、必要機能の検討を行う。

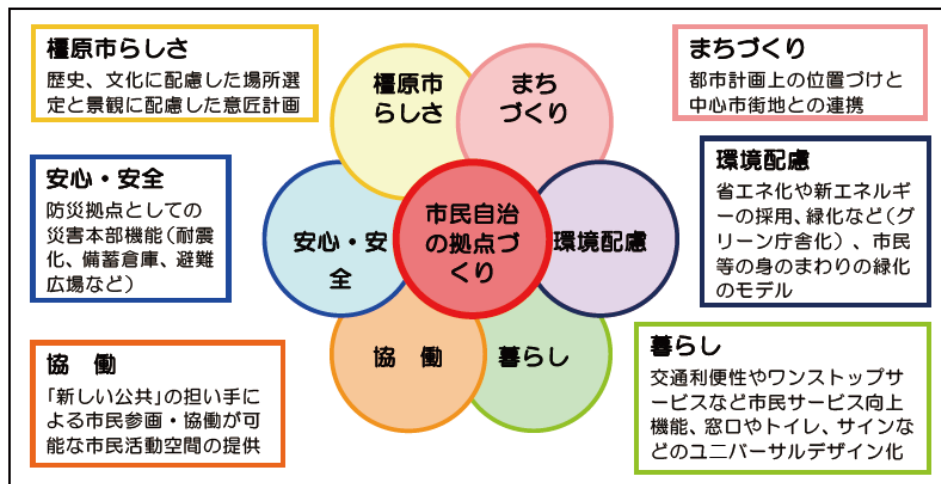


図 6-2 基本理念

① 市民の安心・安全な暮らしを支える庁舎

新庁舎は、災害発生時には災害対策本部の設置をはじめ、防災・災害復旧活動の拠点として機能するよう、十分な耐震性能を備えた施設とする。

また、災害時にも行政サービスを継続・維持するために備蓄機能等を確保した庁舎とする。さらに、災害発生時に避難できる広場を設けるなど安心・安全を支える庁舎を目指す。

② 檀原市らしさに配慮した市民に親しまれる庁舎

檀原市は、大和三山や藤原宮跡、今井町などの遺跡や歴史的街並みを有しており、歴史・文化・自然環境に恵まれている。こうした豊かな歴史・文化・自然環境と調和したデザインを施し、市民に親しまれ周辺の環境整備や景観形成に波及効果をもたらす庁舎とする。

③ まちづくりを先導する庁舎

都市計画上、庁舎の果たす役割は重要である。庁舎は、中南和の拠点及び市の中心部としての位置付けを踏まえ、中心市街地と連携して魅力と活力のあるまちづくりの先導的役割を担うべく整備を行う。

市のまちづくりや市民自治を先導する庁舎として、市全体の将来構造を考慮した配置や周辺への影響を考慮した規模計画・緑化計画とする。また、市の中心に立地する施設として、回遊する人々の立ち寄り場・休憩所としての機能を備えるなど魅力的なまちづくりの一翼を担う。また、各種イベント等を開催する空間を計画し、歴史・文化活動や市民の交流の拠点としての役割を果たす。

④ 環境に配慮した庁舎

庁舎は、地球環境に配慮した環境負荷の低減のため、自然エネルギーを積極的に導入し、省エネ・省資源に対応したまちづくりの先導的役割を果たす。

また、建物の長寿命化を図り、建設コストだけでなく省エネなど維持管理コストを含めたライフサイクルコストを考慮した計画とする。

さらに、屋上緑化、敷地内緑化を施し、環境に配慮したまちづくりの先導的役割を担う。

⑤ 人々の暮らしを支える人にやさしい庁舎

新庁舎は、年齢・性別・障がいの有無などにかかわらず、あらゆる人にとって利用しやすいユニバーサルデザインの行き届いた計画を基本とする。

建物内部の受付やサイン表示、通路、エレベーター・エスカレーター、トイレ等だけでなく、駅やバス停などからの主要通路の段差解消、サインなどにも配慮した人にやさしい庁舎とする。

⑥ 「市民と行政の協働を進めるまち」を実現する庁舎

第3次総合計画に掲げられている目指すべき将来像である「市民と行政の協働を進めるまち」を実現する拠点として新庁舎を計画する。

このため、「新しい公共」の創造に必要な機能を新庁舎内に設ける。

- ・市民・企業等の教育・訓練の場（新しい公共の考え方の普及、啓発）
- ・市民・企業等と市職員との情報共有・意思疎通の場
- ・「新しい公共」の担い手の活動拠点（組織運営支援の場）
- ・「新しい公共」の情報発信の場 等

また、新庁舎は、まち・人・文化の交流拠点としても機能するよう、市民が気軽に利用でき、交流（市民と市民、市民と行政、市民と議会）や各種活動の発表の場となるよう考

慮する。

これらの機能を休日や夜間にも開放できる構造とするなど、「新しい公共」の創造に向けた配慮を図る。

6.4. 整備方針

6.4.1. 庁舎整備位置

庁舎基本構想で示された新庁舎整備の基本理念及び導入機能は、かしはらナビプラザ、分庁舎、現庁舎建替後整備される新本庁舎の3施設一体として実現する。

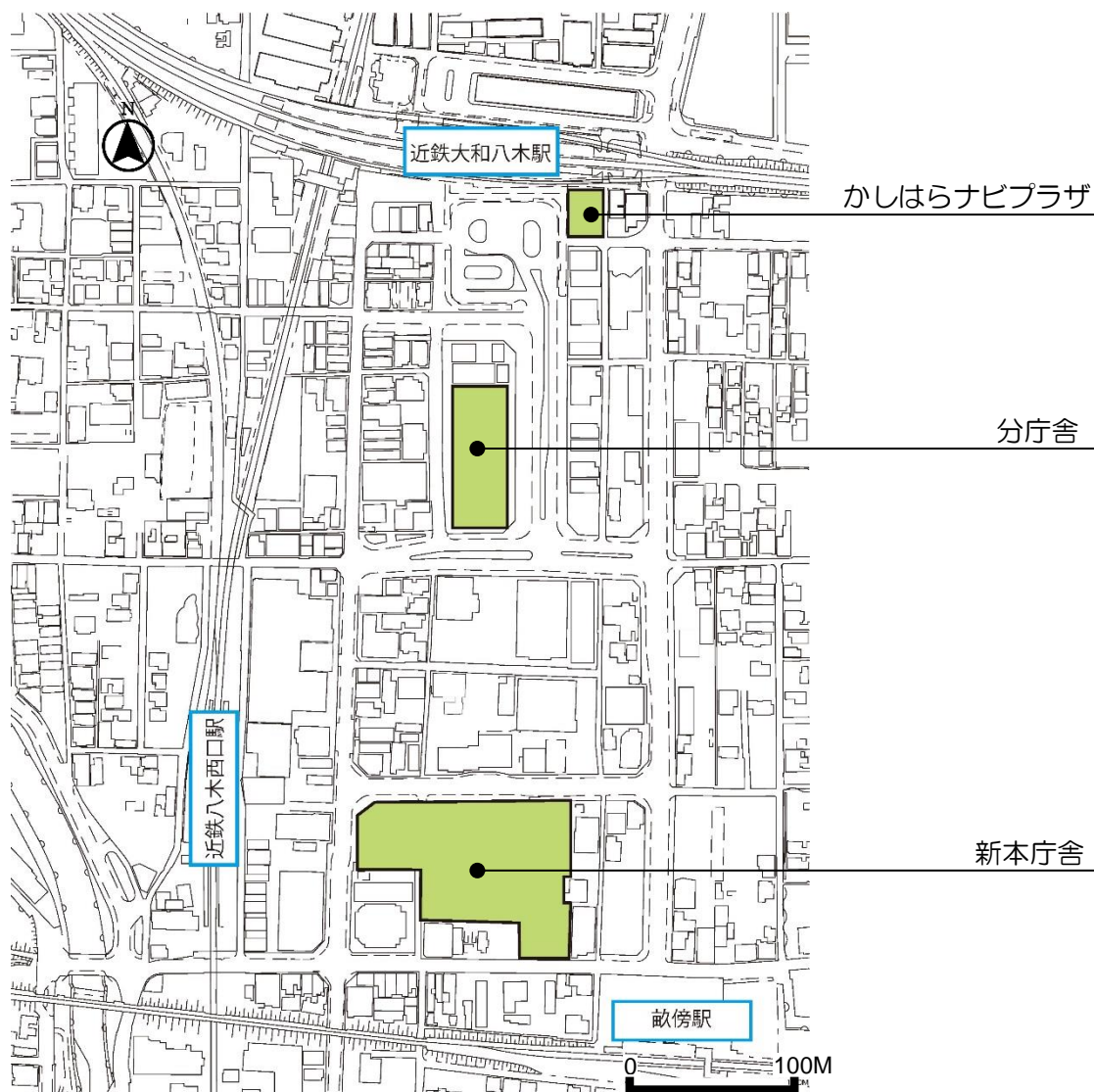


図 6-3 庁舎整備位置図

6.4.2. 新本庁舎整備の考え方

現庁舎の現地建替えにより、災害活動拠点及び市民自治の場としての役割が充足された、市民の誇りとなる橿原市の文化・歴史を象徴する新本庁舎を整備する。

市民に開かれた整備プロセスとすることで、市民への情報提供促進、市民意見の聴取に努める。また、本庁舎整備で特に重視する点を次に示す。

- ・市民が親しみやすく、橿原市の文化・歴史を象徴するデザイン
- ・環境負荷低減及び長寿命建築に配慮した構造
- ・建築物の構造体及び内外装材への吉野杉をはじめとした県産材の利用

7. 飛鳥川

7.1. 取組方針

基本構想に示されている飛鳥川エリアの取組方針は次のとおりである。

B-2 大和八木駅から今井町、畝傍駅、八木町への観光ルートや藤原京等への飛鳥川遊歩道観光ルートの周知、及び飛鳥川遊歩道の整備など、回遊でき歩きたくなるルートづくり

豊かな水辺の自然環境を活かし、安心安全で分かりやすい歩道、自転車道、休息所、観光案内板、植栽を整備する。

7.2. まちづくりの目指すべき姿

取組方針を踏まえ、飛鳥川エリアの目指すべき姿は、「飛鳥川沿いに点在する観光資源を結び、回遊ルートの形成」とする。

飛鳥川の両岸を市民の生活動線として利便性を高めるとともに、観光客にとっても観光資源を回遊するにあたり活用しやすい観光ルートとして整備することで、賑わいの連続性を地区内外につなげていくことを目指す。

飛鳥川沿いに点在する観光資源を結び、回遊ルートの形成

7.3. 前提条件の整理

7.3.1. 対象範囲の現況

飛鳥川エリアは、飛鳥川の両岸を市民の生活動線として利便性を高めるとともに、観光客にとっても観光資源を回遊するにあたり活用しやすく、将来の移動ニーズに対応した観光ルートとして整備することが期待されている。

対象範囲の現況を図 7-1 に示す。

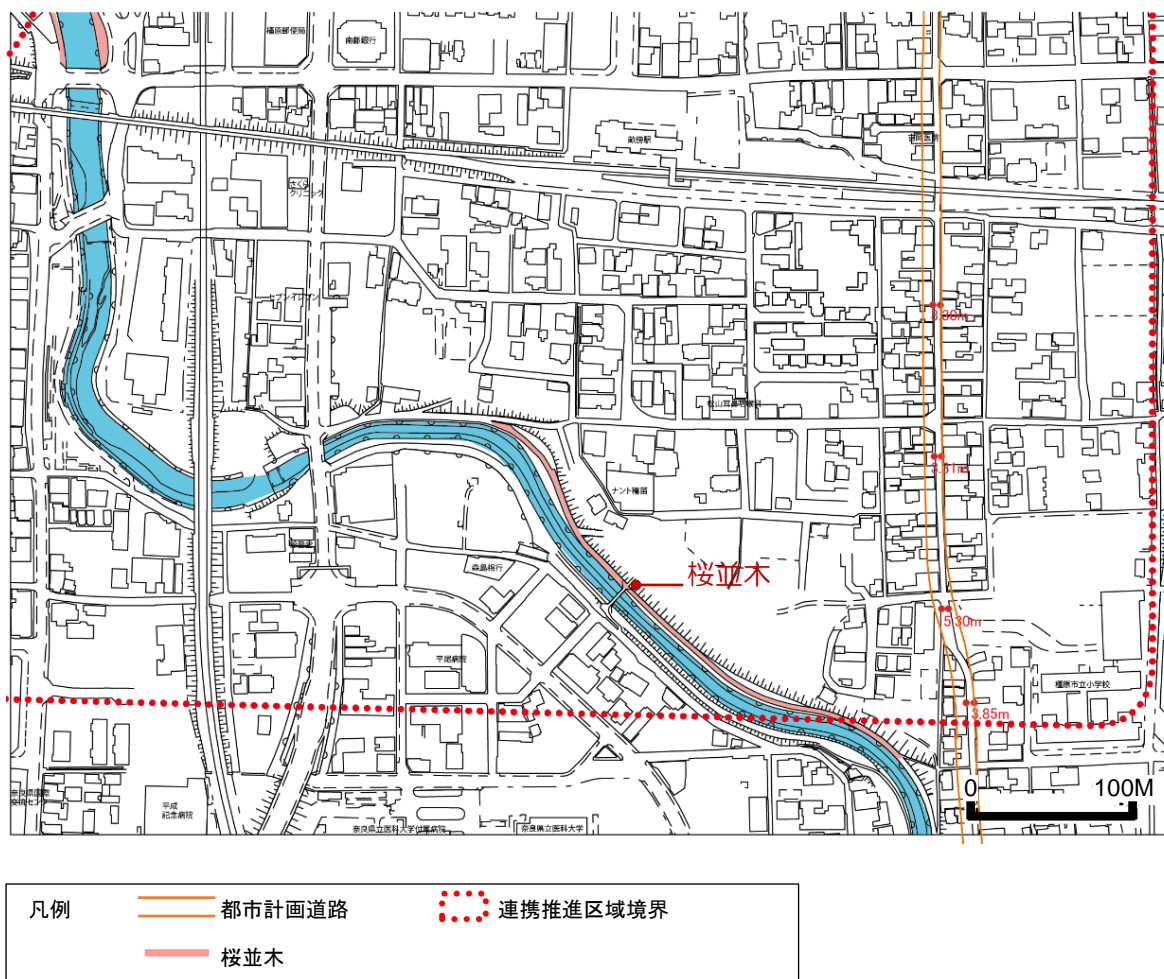


図 7-1 飛鳥川エリアの現況

① 道路等の現況

- 国道 24 号、飛鳥川が整備中である。

② 土地利用の現況

- 橿原市の観光地として観光客数の多い、おふさ観音が隣接しており、奈良県立医科大学病院への徒歩でのルートを形成している。
- 飛鳥川沿いの沿道の清掃等については、地域団体のボランティアにより実施されており、地域主導で桜まつりも開催されている。

③ 事業等の動向

- 飛鳥川は、歴史的風土あるいは自然環境を構成する重要な要素となっている。
- 飛鳥川遊歩道を利用した藤原宮跡への歩行者ルートの整備が期待されている。

7.4. 土地利用の方針

基本構想で示された、7.1.で示した取組方針を実現するための土地利用の方針について、図 7-2 に示す。

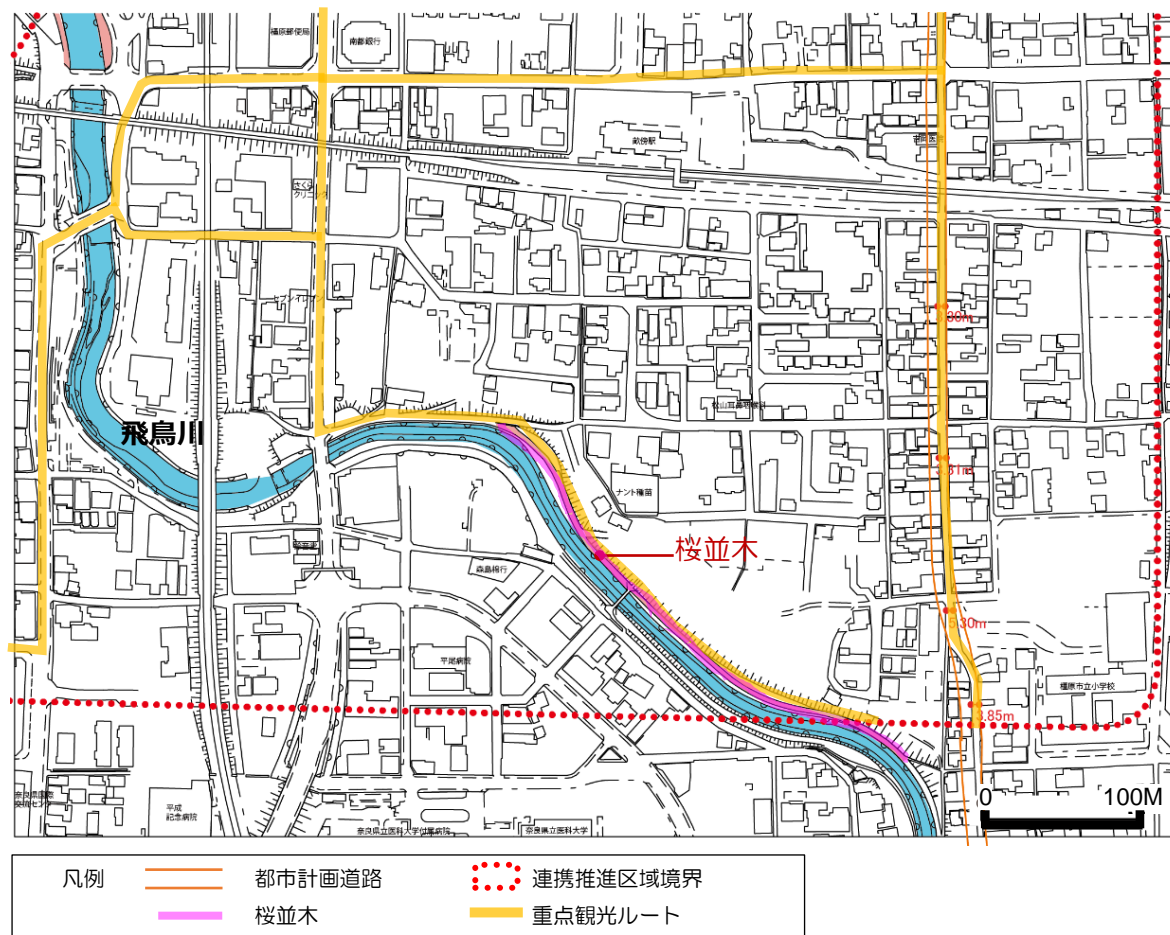


図 7-2 飛鳥川土地利用方針図

7.5. 整備方針

上述の土地利用の方針に基づき、飛鳥川での整備検討方針として次に示す。

7.5.1. 回遊し歩きたくなる観光ルートの形成

① 重要観光ルートの重点的整備

観光案内施設の整備などにより、大和八木駅から今井町、八木町・畝傍駅、飛鳥川等への観光ルートを周知し、回遊でき歩きたくなるルートづくりを行う。また、飛鳥川沿いの沿道の修繕及び整備については、県の河川改修計画を踏まえ、河川改修の着手までの間は、現道の修繕を行うことで、歩きやすい環境づくりを行う。

② 各種看板の整備

檀原市を訪れる人々に快適な滞在を楽しんでもらえるよう、駅や観光地における観光案内サインの整備・充実を図る。

③ 観光案内所及び観光地における多言語対応

今後増加が見込まれる外国人観光客が可能な限り不自由なく観光を楽しむことができるよう、多言語対応が可能なスタッフの採用や、柔軟な受け入れ体制を確保し、観光地での多言語表示を行う。

8. 地区全体

8.1. 取組方針

基本構想に示されている地区全体の取組方針は次の4つである。

A-6 観光資源の活用と整備

A-7 多世代にとって便利で住みやすい環境の確保

B-3 公共交通、観光、生活サービスネットワークをICT技術によってつなげ、多様な都市サービスを提供し、交流人口の回遊性を高めるとともに市民に対し良質なサービスを提供

B-4 自転車道の整備とレンタサイクルの活用

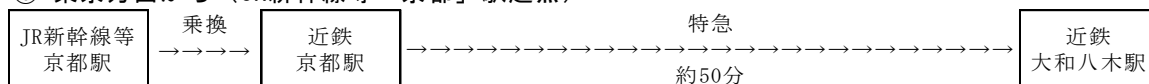
8.2. 前提条件の整理

8.2.1. 近隣都市からのアクセス経路

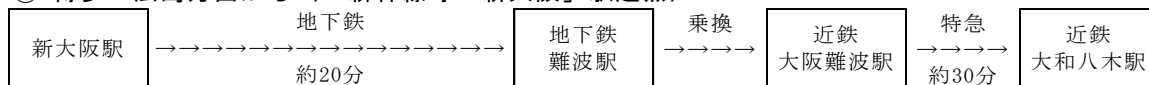
近隣都市からのアクセス経路は次のとおりである。

鉄道利用（着地「大和八木」駅）

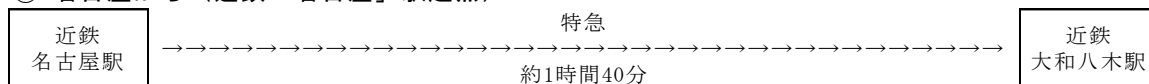
① 東京方面から（JR新幹線等「京都」駅起点）



② 博多・広島方面から（JR新幹線等「新大阪」駅起点）



③ 名古屋から（近鉄「名古屋」駅起点）



④ 大阪から

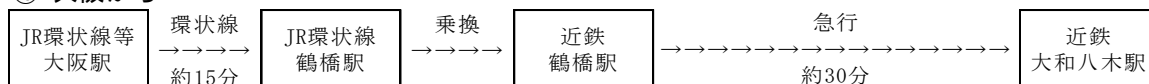


図 8-1 近隣都市からのアクセス経路

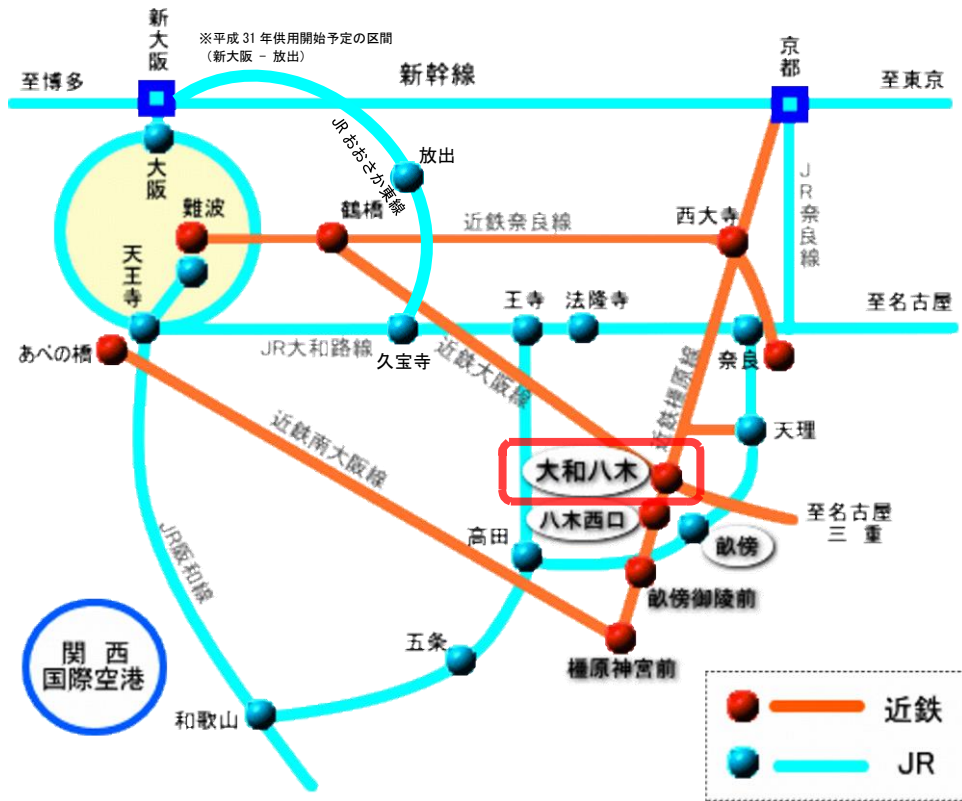


図 8-2 鉄道路線図

8.2.2. 主要観光資源間の関連

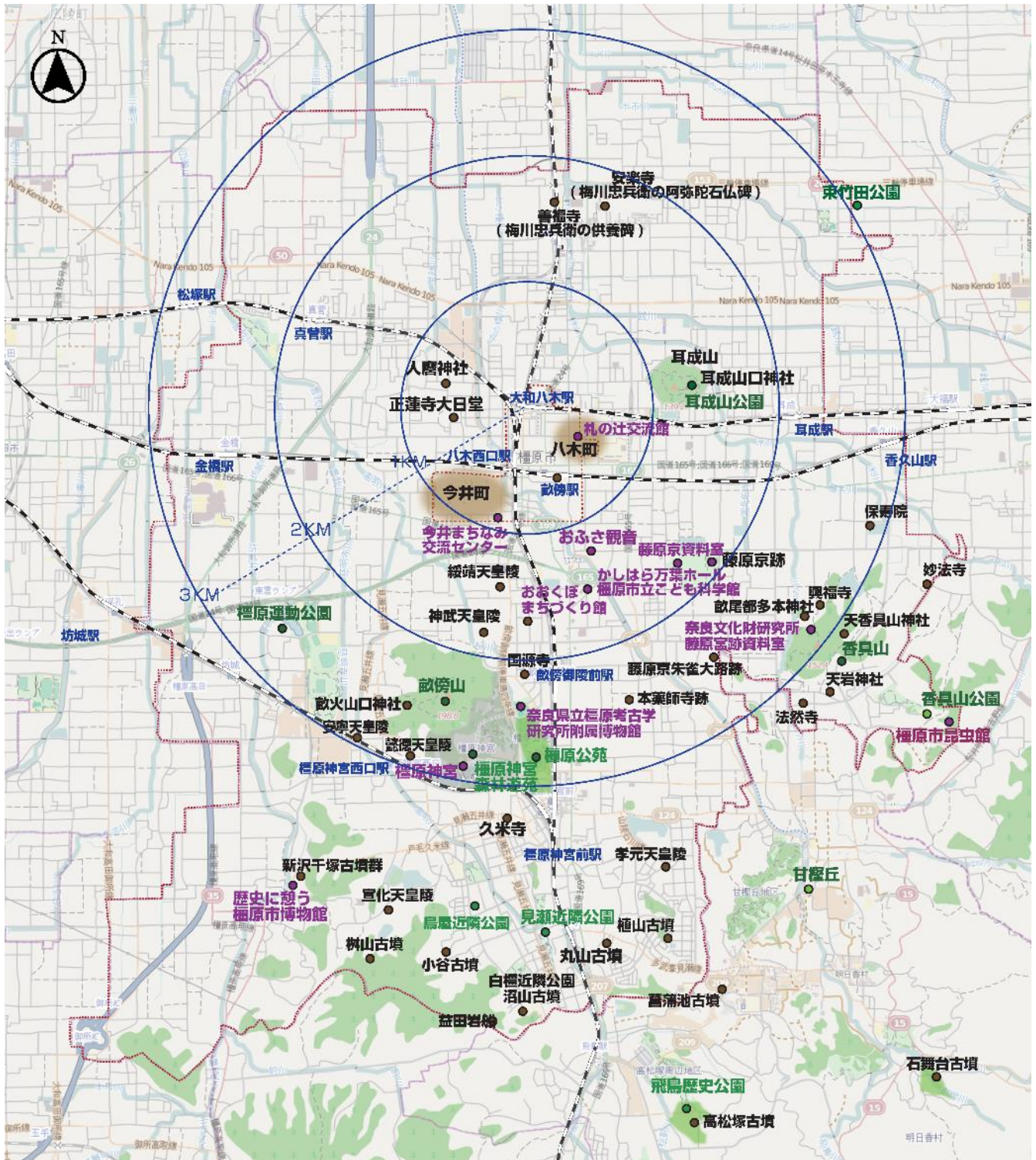
「観光基本計画（平成 29 年 6 月）」での調査結果によると、市内の他の観光地に比べて、今井町を訪れた人が他の観光地を訪問する割合と、他の観光地を訪れた人が今井町も訪問する割合のいずれもが高く、市内の観光結節点として機能していることが明らかになっている。



図 8-3 今井町から主要観光資源の所要時間と距離（移動手段：車）

8.2.3. 市内の観光資源

橿原市内及び周辺の観光資源を次に示す。



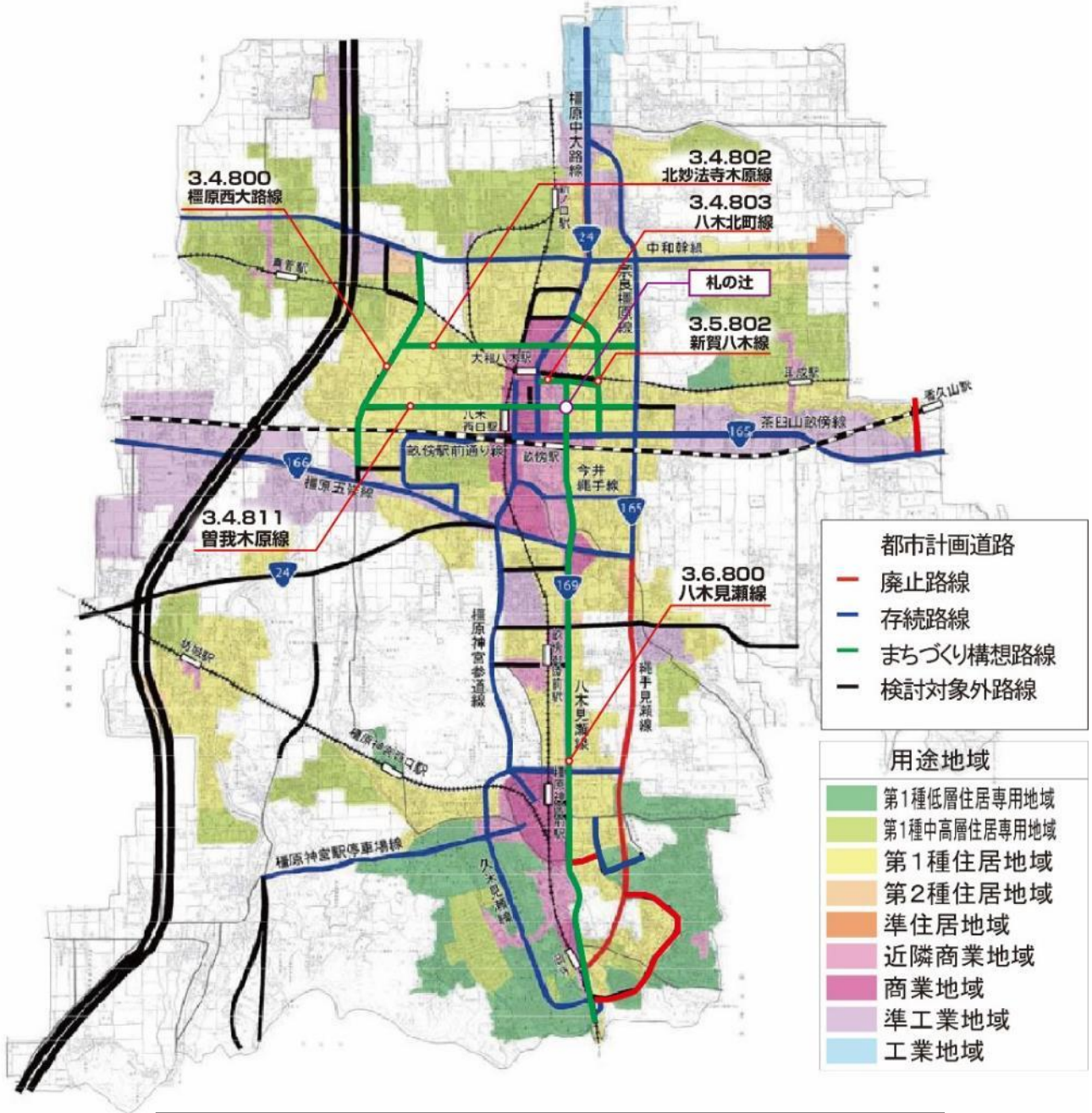
凡例	
● (Purple)	: 観光施設
● (Brown)	: 史跡
● (Green)	: 公園

© OpenStreetMap contributors
<http://www.openstreetmap.org>

図 8-4 市内の観光資源

8.2.4. 大和八木駅周辺地区のまちづくりに関連する路線

基本構想で示した大和八木駅周辺地区のまちづくりに関連する路線(6路線)については、連携推進区域内において検討する方針となっている。



【大和八木駅周辺地区まちづくりに関連する路線】	
3.4.800 檀原西大路線	3.4.811 曾我木原線
3.4.802 北妙法寺木原線	3.5.802 新賀八木線
3.4.803 八木北町線	3.6.800 八木見瀬線

図 8-5 大和八木駅周辺地区のまちづくりに関連する路線

8.2.5. 都市計画道路の検討方針

対象エリア（連携推進区域）内に位置する大和八木駅周辺地区のまちづくりに関連する路線のうち、まちなみ保存の観点から、検討を行う路線部分を緑線で下図に示す。

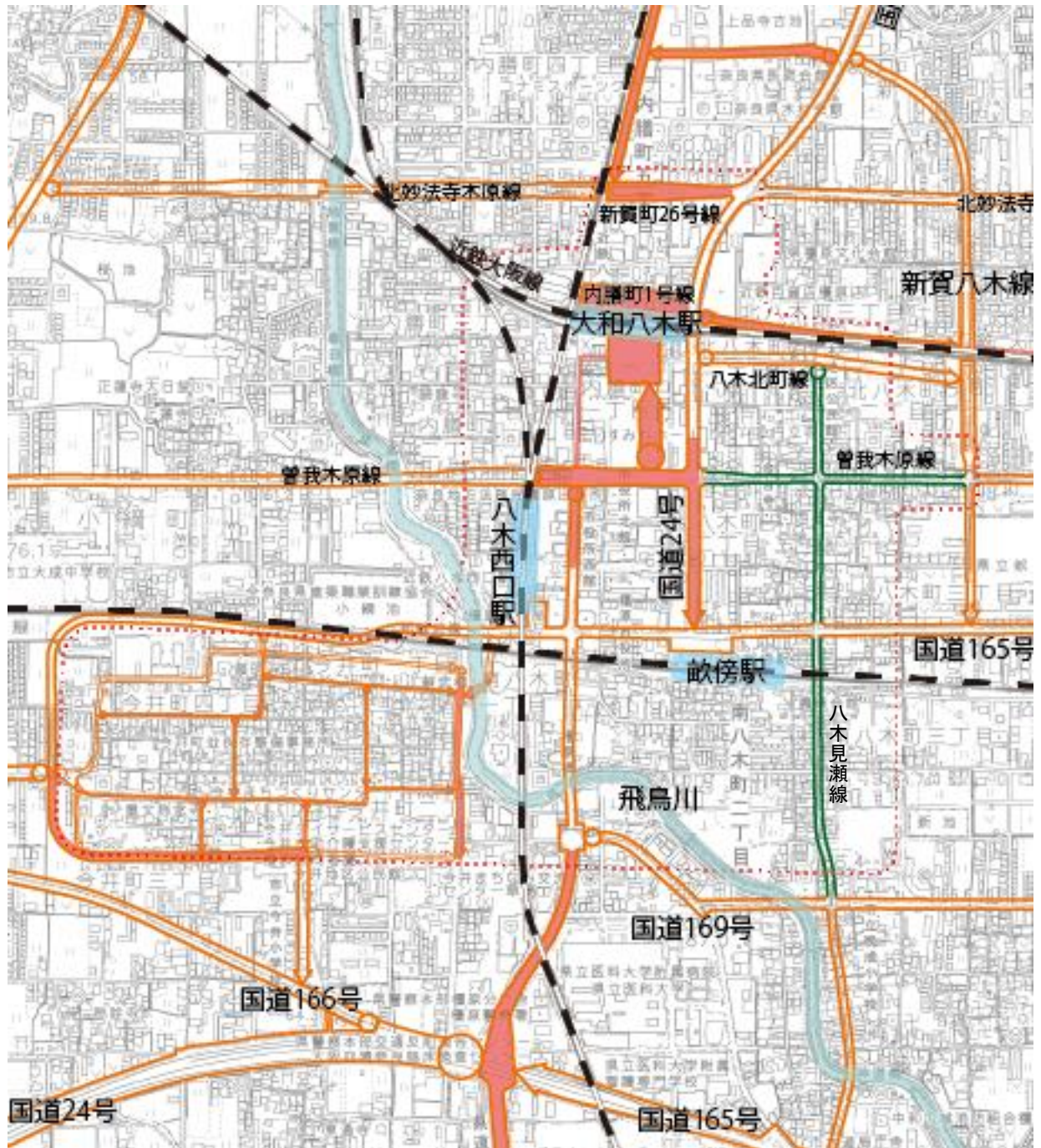






図 8-6 都市計画道路の検討方針

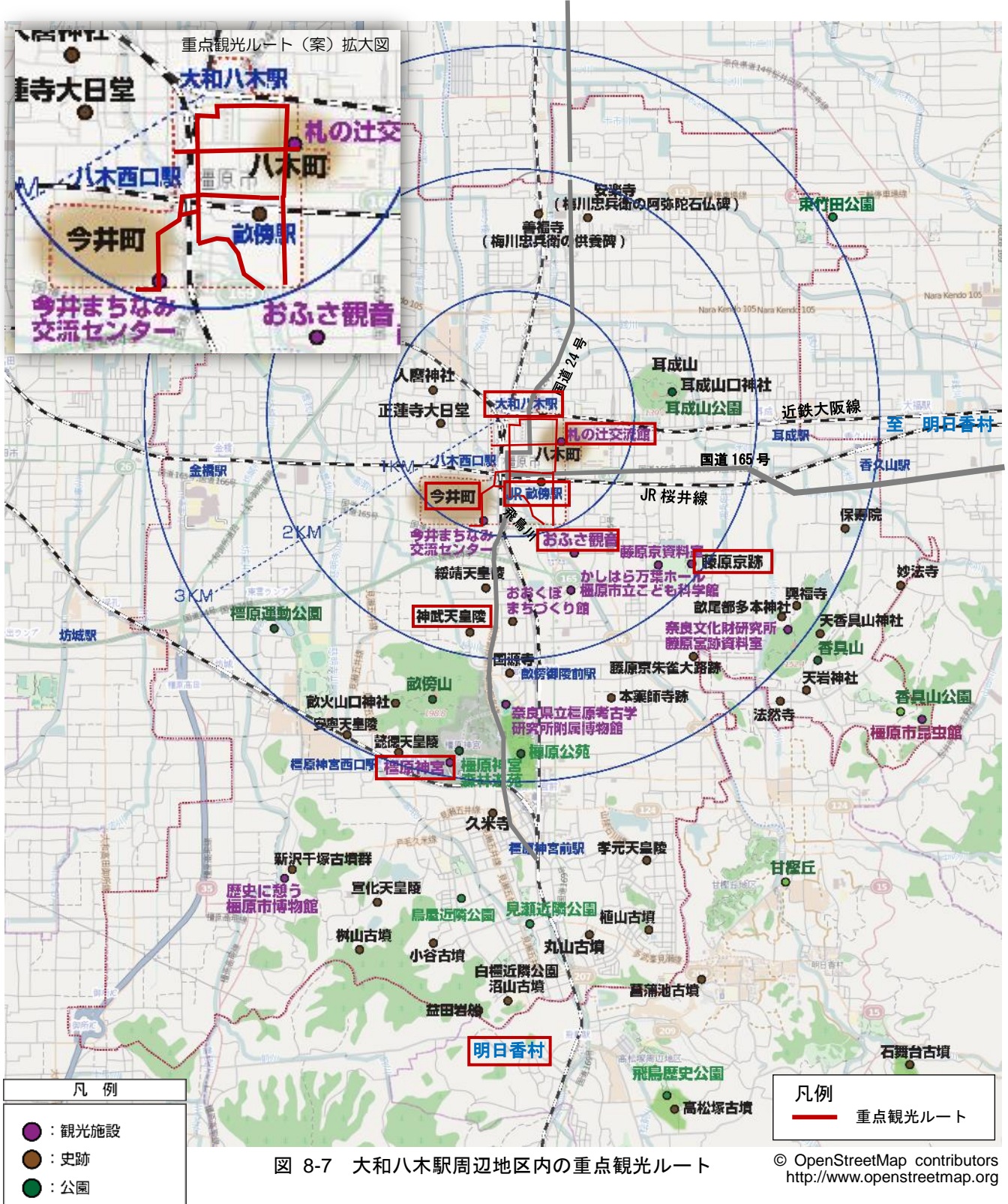
凡例	
	都市計画道路（計画）
	都市計画道路（整備済）
	都市計画道路（廃止の検討）
	連携推進区域境界

8.3. 整備方針

8.3.1. 観光資源の活用と整備

① 重要観光ルート of 重点的整備

大和八木駅から今井町、八木町・畝傍駅、飛鳥川を結び、さらには藤原宮跡から明日香村へとつながる回遊しなくなる観光ルートを重点的に整備し、観光資源の相乗効果を高める。



② 各種看板の整備

橿原市を訪れる人々に快適な滞在を楽しんでもらえるよう、駅や観光地における観光案内サインの整備・充実を図る。

③ 観光案内所及び観光地における多言語対応

今後増加が見込まれる外国人観光客が可能な限り不自由なく観光を楽しむことができるよう、多言語対応が可能なスタッフを採用や柔軟な受け入れ体制を確保し、観光地での多言語表示を行う。

8.3.2. 自転車道の整備とレンタサイクルの活用

自転車道の整備と合わせて、レンタサイクル利用者(外国人観光客を含む)の増加に向けて、内容の充実と、情報発信の強化を行う。また、利便性を高めるための新たな方法の導入を検討する。

8.3.3. ICT技術の活用

公共交通、観光、生活サービスネットワークをICT技術によってつなげ、多様な都市サービスを提供し、交流人口の回遊性を高めるとともに市民に対し良質なサービスの提供を目指す。

観光アプリ開発や大和八木駅周辺駐車場の利用状況(満空表示)等の情報提供の実施を検討する。

9. 計画実現の手立て

9.1. 連携体制

多くの声をまちづくりに反映させるため、市民・民間企業・大学等の多様な主体と連携することを基本とする。

① 市民との協働

市民、民間事業者、市民活動団体等（以下「市民等」という。）と行政が相互の立場を尊重し、お互いの不足を補い、協力し合い、課題解決に取り組む協働を実現するために、市民が協働できる体制づくりを進め、まちづくりに関わる市民活動を支援する。

② 官民連携

民間事業者と市の協働でのまちづくりを進めるために、民間の技術やノウハウを活用するための情報開示に努めるとともに、民間の自由な提案を受け入れる体制の整備や専門部署の設置等を検討する。また、橿原市公共施設等総合管理計画と連携した市の資産の有効活用を図る。

加えて、先行の官民連携案件である、大和八木駅南側に位置する複合施設の事業者と連携した取り組みを行う。

③ 大学との連携

県立医大、畿央大学、奈良芸術短期大学、聖心学園、追手門学院大学との包括的な連携協力に関する協定を活用し、空き家活用や次世代モビリティの活用、情報通信技術（ICT）の活用等について大学の特色や知見を活かしたまちづくりを進める。

④ 近隣自治体との広域連携

高取町、明日香村とともに、情報発信、観光客誘致、産学官連携、事務の広域共同化等を行う飛鳥広域圏連携を継続して実施し、観光ルート、観光施設、観光スポット間の観光ルート及びネットワークの連携を図り、観光振興に寄与する施策を実施する。

9.2. 事業実施に向けた役割分担

計画実現に向けた事業の実施においては、市民等が参画し、市と連携・協働して各種事業を進めていくこととする。

次に、市、市民及び民間事業者の役割分担を示す。

① 市

a. エリアマネジメントの支援

地権者や事業者等の関係者が協働してまちづくりを行うために、社会資本及び地域資源の活用を行うエリアマネジメントを、市民等が主体となり実施する体制を構築するために、エリアマネジメントを実施する組織の立ち上げや、コミュニティづくりについて支援を行う。

b. 環境・景観整備の推進

歴史的・文化的なまちなみや自然景観など、観光客が魅力的だと感じる景観を保持していくことができるよう、従来の取組みの効果を検証しながら、更なる整備を検討・実施する。そのため、建物や植物の高さや使用可能な色に制限を設けることや、統一感を持たせることなど景観整備にかかるルールを設定し、観光地としての雰囲気や統一感の醸成を図る。

c. 官民連携手法の活用

民間事業者の技術やノウハウ、資金等を積極的に活用する観点から、官民連携手法を活用する。

② 市民

a. エリアマネジメントの実施

地権者や事業者等の関係者が協働してまちづくりを行うために、社会資本及び地域資源の活用を行うエリアマネジメントを実施する体制を構築する。

b. 環境・景観整備の実施

市民及び観光客が気持ちよく過ごすことのできる環境づくりを行うために、市民が地域の景観の保全・形成を推進する担い手として環境・景観整備を行う。

③ 民間事業者

a. エリアマネジメントの実施

地権者や事業者等の関係者が協働してまちづくりを行うために、社会資本及び地域資源の活用を行うエリアマネジメントを実施する体制を構築する。

b. 官民連携による事業の実施

民間事業者の技術やノウハウを活用した、施設整備、維持管理、運営業務を実施する。

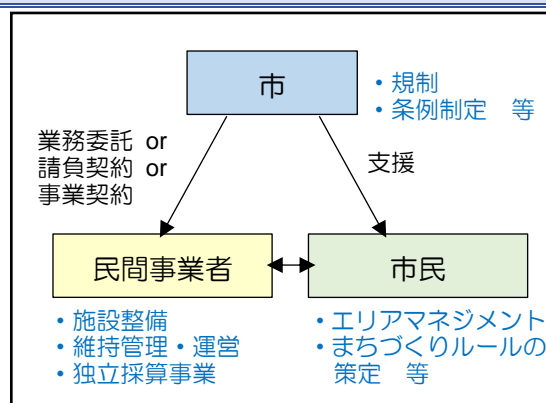


図 9-1 事業実施に向けた役割分担

参考 大和八木駅北側の現段階で想定できる整備手順

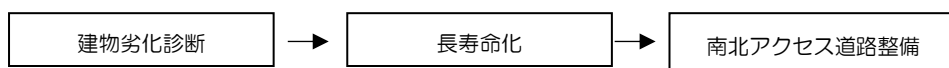
(1) 整備手順

「利用可能な市有地が限定的」「市営八木駅前北駐車場の長寿命化対策工事の実施」の2つの課題を踏まえて、市営八木駅前北駐車場の長寿命化を実施する場合と小規模な修繕を実施し一定期間使用する場合の2つの場合別に、それぞれ次に整備手順を示す。

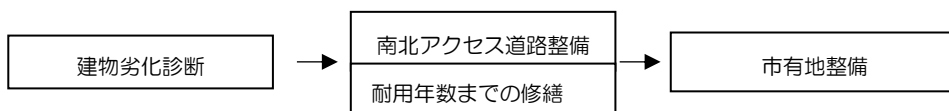
これらの検討に際しては、南北アクセス道路整備と交差点改良の2つの整備方針だけでなく、「市営八木駅前北駐車場の再整備や駅前広場の機能の充実による賑わいの創出」及び「八木駅周辺駐車場の利用状況等の情報提供」の整備方針の実現に向けてもあわせて検討を行う。

また、実際の検討に際しては、劣化診断を実施し対策工事費用を算出、最適な整備手順を選定する方針とする。

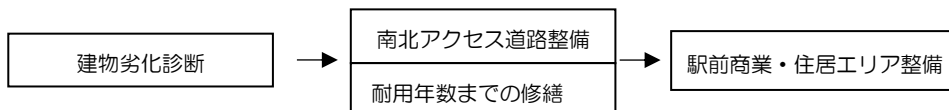
① 市営八木駅前北駐車場長寿命化案



② 橿原文化会館前市有地整備案



③ 駅前商業・住居エリア整備案①



④ 駅前商業・住居エリア整備案②

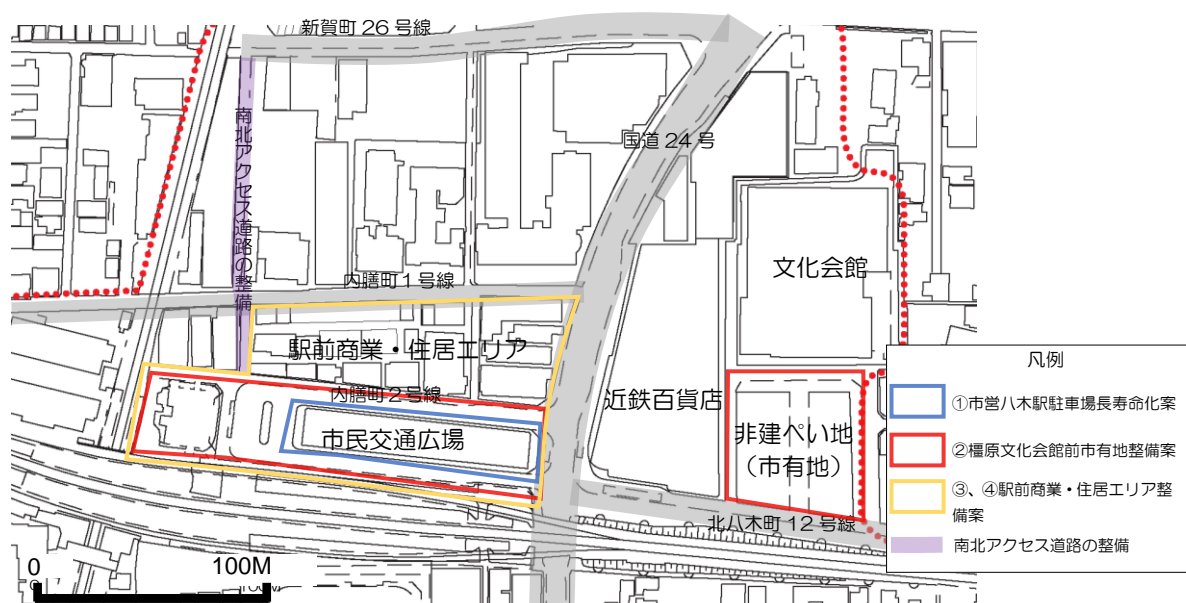
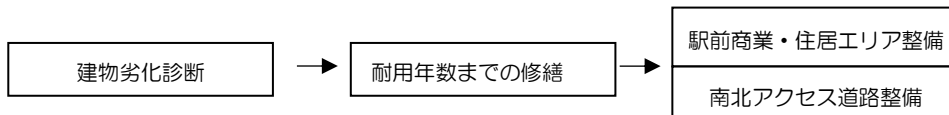


図1 整備手順案別の整備対象範囲

(2) 実施フロー


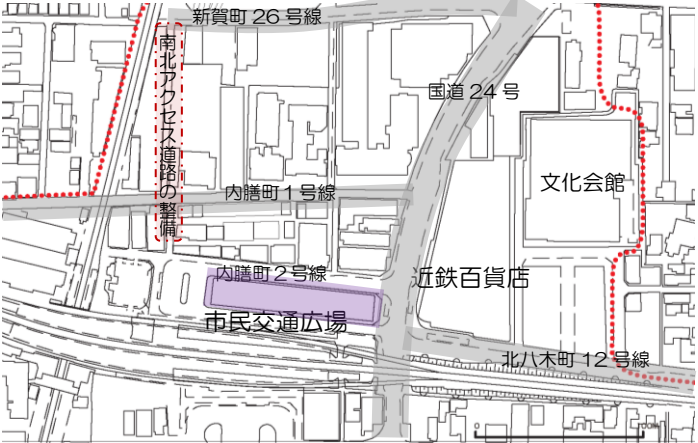
① 市営八木駅前北駐車場長寿命化案

a 整備概要

長寿命化対策を実施し、市営八木駅前北駐車場の継続的な利用を図る場合についての整備手順を次に示す。なお、整備手順については、長寿命化対策後、南北アクセス道路を整備する想定とした。

b 整備手順（案）

表 1 大和八木駅北側の整備手順（案）

Step1	大和八木駅北側整備検討
	南北アクセス道路、駐車場・駐輪場の整備のための調査分析及び設計を行う。
Step2	市営八木駅前北駐車場の長寿命化工事の実施
	<p>市営八木駅前北駐車場の長寿命化の対策工事を行う。工事中は、現道は1車線規制等による供用を想定する。</p> 
Step3	南北アクセス道路の整備
	<p>市営八木駅前北駐車場を継続利用し、南北アクセス道路の整備を行う。</p> 

② 檀原文化会館前市有地整備案

市営八木駅前北駐車場を現状どおり一定期間利用した後、代替の駐車場用地を確保し、市民交通広場を再整備する場合について検討する。

a 整備概要

市営八木駅前北駐車場の代替駐車場用地として想定される場所として、檀原文化会館南側の市有地を候補地として検討する。当該敷地は、近鉄百貨店の敷地の一部として建築確認申請がなされており、近鉄百貨店及び近鉄百貨店駐車場の延べ床面積を確保している。したがって、近鉄百貨店と協議し駐車場整備を検討する必要があるが、代替駐車場として活用できる場合を想定し、整備案を検討した。

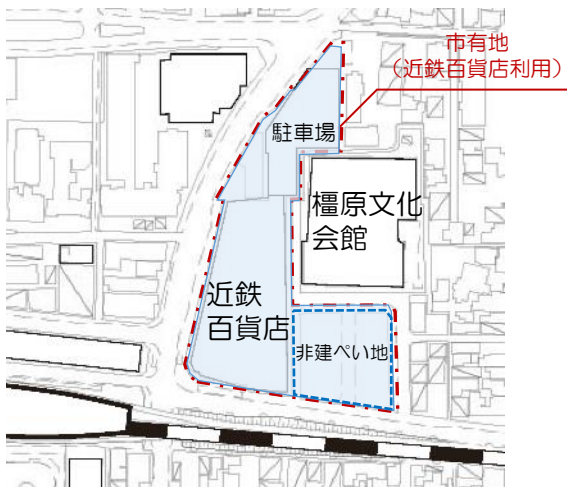


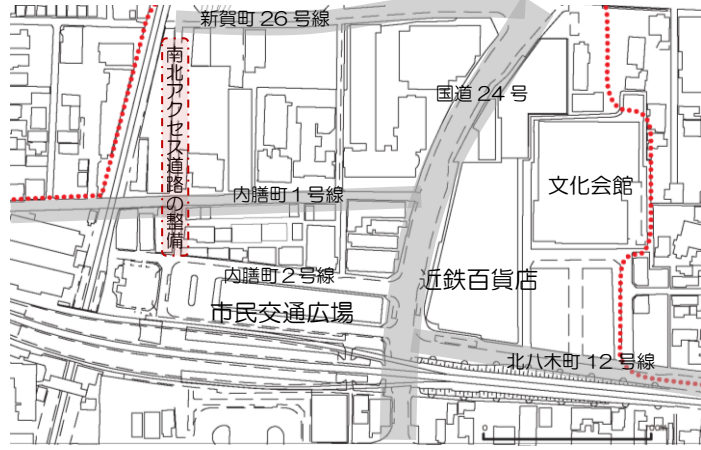
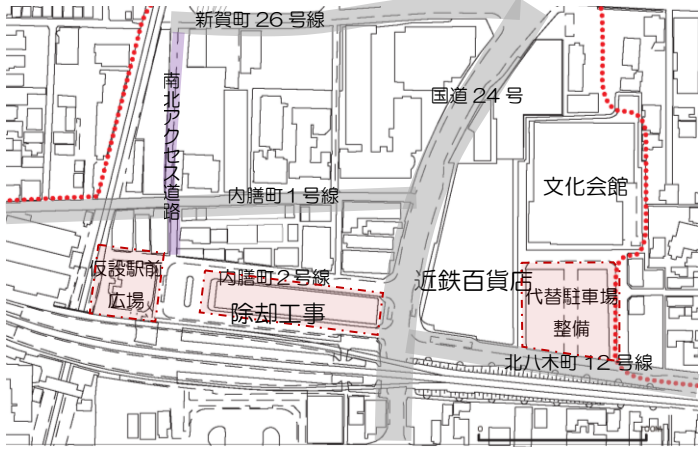
図2 近鉄百貨店の敷地範囲



図3 檀原文化会館前市有地

b 整備手順

表 2 大和八木駅北側の整備手順（案）

Step1	大和八木駅北側整備検討
	南北アクセス道路、交差点改良、駐車場・駐輪場の整備のための調査分析及び設計を行い、近鉄百貨店との協議を行う。並行して、耐用年数まで市営八木駅前北駐車場の修繕を実施する。
Step2	南北アクセス道路の整備を行う
	<p>市営八木駅前北駐車場を暫定利用し、南北アクセス道路の整備を行う。</p>  <p style="text-align: right;">整備対象範囲</p>
Step3	代替駐車場、仮設駅前広場整備並びに市営八木駅前北駐車場の除却
	<p>代替駐車場、仮設駅前広場を整備し、市営八木駅前北駐車場の除却工事を行う。</p>  <p style="text-align: right;">整備済範囲 整備対象範囲</p>

Step4	駅前広場整備
	駅前広場の整備を行う。
Step5	交差点改良
	近鉄八木駅前北広場交差点の変則的な交差点の改良を行う。

③ 駅前商業・住居エリア整備案①

市営八木駅前北駐車場の北側の駅前商業・住居エリアを活用し、防災上の課題への対応及び代替駐車場の確保を想定した案を検討する。

a 整備概要

代替地の選定にあたっては、大和八木駅北側駅前広場と駅前商業・住居エリアの一体的な再整備を検討する。

駅前商業・住居エリアの現況の利用状況を図 4 に示す。

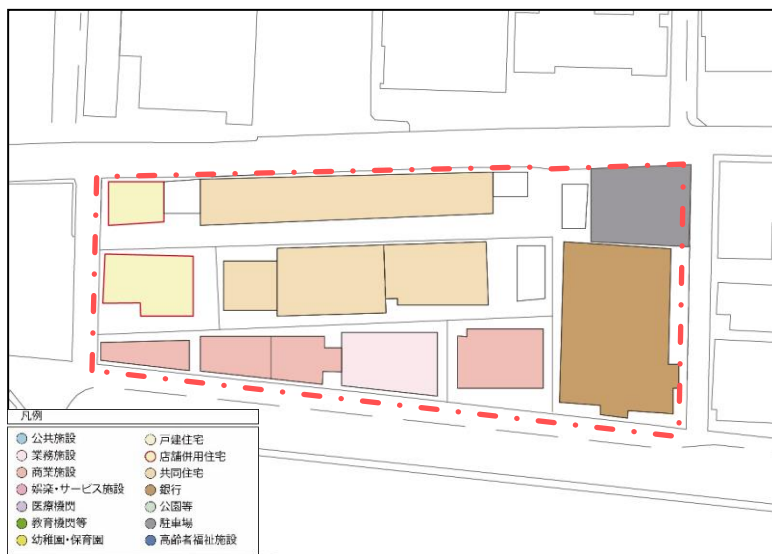
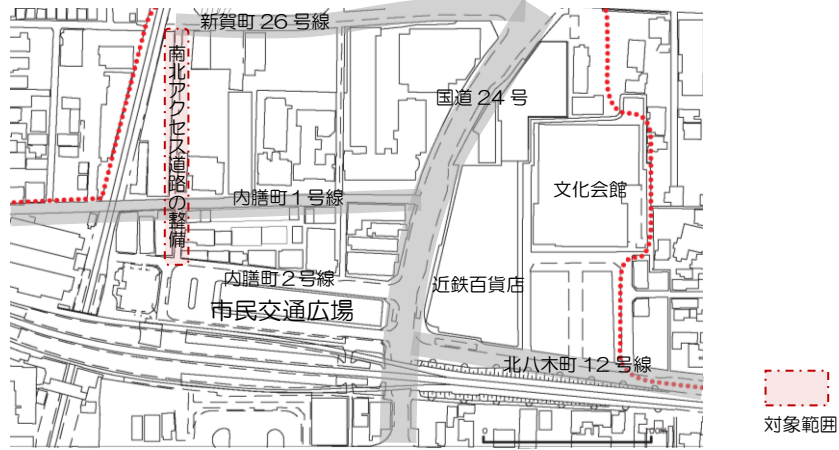




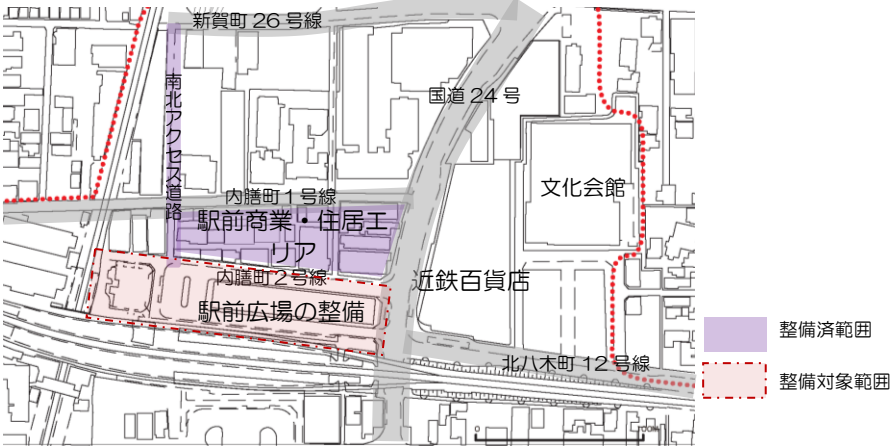
図 4 駅前商業・住居エリアの現況図

b 整備手順（案）

大和八木駅北側の整備手順（案）を次に示す。

表 3 大和八木駅北側の整備手順（案）

Step1	大和八木駅北側整備検討
	南北アクセス道路、交差点改良、駐車場・駐輪場の整備及び駅前商業・住居エリアの再整備のための調査分析及び設計を行う。並行して、耐用年数まで市営八木駅前北駐車場の修繕を実施する。
Step2	南北アクセス道路の整備
	<p>市営八木駅前北駐車場を暫定利用し、南北アクセス道路の整備を行う。</p> 
Step3	駅前商業・住居エリアの再整備を検討
	<p>暫定利用の仮設駅前広場整備と、市営八木駅前北駐車場の代替駐車場機能を含む複合施設を一体的に整備する。</p> 

Step4	仮設の駅前広場整備及び市営八木駅前北駐車場の除却
	<p>市営八木駅前北駐車場の除却工事を行う。</p> 
Step5	駅前広場整備
	<p>駅前広場の整備を行う。</p> 
Step6	交差点改良
	近鉄八木駅北広場交差点の変則的な交差点の改良を行う。

④ 駅前商業・住居エリア整備案②

市営八木駅前北駐車場の北側の駅前商業・住居エリアを活用し、駅前商業・住居エリア及び南北アクセス道路の整備を一体的に実施する案を検討する。

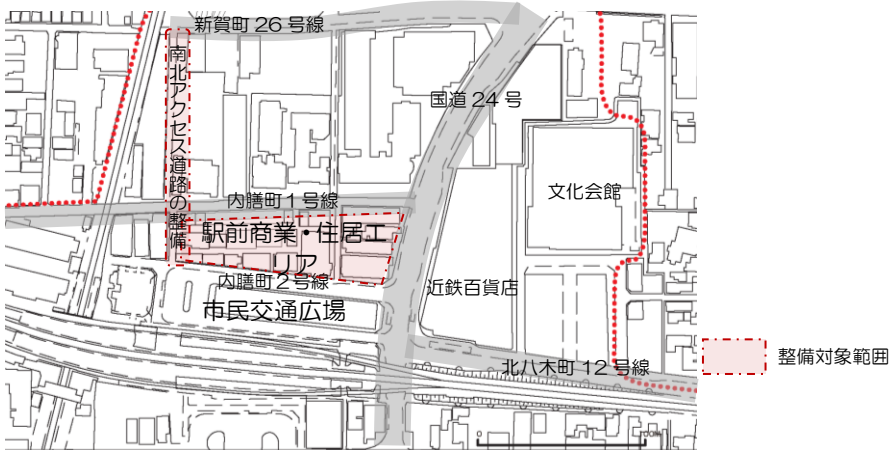
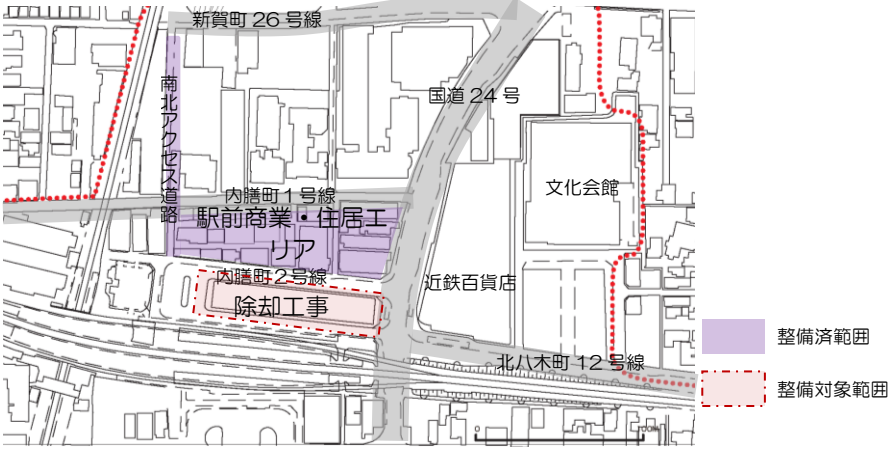
a 整備概要

先行して駅前商業・住居エリア及び南北アクセス道路の整備を実施し、代替駐車場を確保した後、市営八木駅立体駐車場を撤去する手順を想定する。工事中についても一部現道を供用することによって、仮設駅前広場の整備が不要となる。

b 整備手順（案）

大和八木駅北側の整備手順（案）を次に示す。

表 4 大和八木駅北側の整備手順（案）

Step1	大和八木駅北側整備検討
	南北アクセス道路、交差点改良、駐車場・駐輪場の整備及び駅前商業・住居エリアの再整備のための調査分析及び設計を行う。並行して、耐用年数まで市営八木駅前北駐車場の修繕を実施する。
Step2	駅前商業・住居エリア及び南北アクセス道路の整備
	<p>市営八木駅前北駐車場の代替駐車場機能を含む複合施設を一体的に整備する。併せて南北アクセス道路の整備を行う。</p> 
Step3	市営八木駅前北駐車場の除却
	<p>市営八木駅前北駐車場の撤去を行う。解体工事中は、現道は1車線規制等による供用を想定する。</p> 

Step4	駅前広場整備
	<p data-bbox="384 239 679 271">駅前広場の整備を行う。</p> 
Step5	交差点改良
	近鉄八木駅北広場交差点の変則的な交差点の改良を行う。

(3) 整備手順の比較

整備手順の比較については次のとおり。

整備の手順	メリット	デメリット
市営八木駅前北 駐車場長寿命化 案	<ol style="list-style-type: none"> 1. 市民交通広場内の整備となるため、比較的整備期間は短い。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 既存の駐車場が残置されるため、交差点改良ができない。 2. 長寿命化対策後の耐用年数を迎えた際の、代替駐車場の整備及び立体駐車場の除却等の対応を併せて検討する必要がある。
榎原文化会館前 市有地整備案	<ol style="list-style-type: none"> 1. 既存の駐車場用地を含めた市民交通広場の整備により、交通改善が期待できる。 2. 市民交通広場の整備により、駅前の賑わい創出が期待できる。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 近鉄百貨店の協力が必要となる。市有地へ代替駐車場の整備後、市民交通広場の整備に着手するため、比較的整備が長期化する。 2. 代替駐車場への交通アクセス性が課題である。
駅前商業・住居 エリア整備案①	<ol style="list-style-type: none"> 1. 既存の駐車場用地を含めた市民交通広場の整備により、交通改善が期待できる。 2. 駅前商業・住居エリアの防災上の課題への対応及び、新たな複合施設の整備及び市民交通広場の整備により、駅前の賑わい創出が期待できる。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 駅前商業・住居エリアの地権者との調整後、代替駐車場を整備し、市民交通広場の整備に着手するため、整備に比較的期間を要する。
駅前商業・住居 エリア整備案②	<ol style="list-style-type: none"> 1. 既存の駐車場用地を含めた市民交通広場の整備により、交通改善が期待できる。 2. 駅前商業・住居エリアの防災上の課題への対応及び、新たな複合施設の整備及び市民交通広場の整備により、駅前の賑わい創出が期待できる。 3. 南北アクセス道路整備を駅前商業・住居エリアの整備と一体的に行うことから、事業の合理化が図られる。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 駅前商業・住居エリアの地権者との調整後、代替駐車場の整備、南北アクセス道路の整備を一体的に行うため、市民交通広場の整備に着手するまでに最も期間を要する。 2. 市営八木駅前北駐車場の除却工事中は、現道の一車線規制による交通渋滞や工事期間の長期化等が想定される。

(4) 整備手法について

大和八木駅北側を整備するにあたっての、適用可能性がある行政主導型の整備手法について次に示す。なお、ここでは示していないが、整備手法の活用にあたっては、民間主導による個別建替えや再開発についての検討を行い、個別のエリアにおいて都市計画法に基づく地区計画等の策定が必要である。

整備手法	概要	適用可能性のある整備案	補助率
第一種市街地再開発事業 (権利変換方式)	都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る。 権利変換手続きにより、従前建物、土地所有者等の権利を再開発ビルの床に関する権利に原則として等価で変換する。	<ul style="list-style-type: none"> ③ 駅前商業・住居エリア整備案① ④ 駅前商業・住居エリア整備案② 	市街地再開発事業等 (補助率：1/3)
都市再生整備計画事業 (旧まちづくり交付金)	地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図るための制度。 地方都市の既成市街地等において、既存ストックの有効活用を図りつつ、地域の中心拠点・生活拠点を形成し、持続可能な都市構造への再構築を図るため、地方都市リノベーション事業を創設し、地域の生活に必要な都市機能（医療・福祉、商業等）の整備・維持を重点的かつ集中的に支援。	<ul style="list-style-type: none"> ① 市営八木駅前北駐車場長寿命化案 ② 橿原文化会館前市有地整備案 ③ 駅前商業・住居エリア整備案① ④ 駅前商業・住居エリア整備案② 	事業費に対して概ね4割
防災街区整備事業	密集市街地において特定防災機能の確保と土地の健全な利用を図る 建築物への権利変換による土地・建物の共同化を基本としつつ、例外的に個別の土地への権利変換を認める柔軟かつ強力な事業手法を用いながら、老朽化した建築物を除却し、防災性能を備えた建築物及び公共施設の整備を行う。	<ul style="list-style-type: none"> ③ 駅前商業・住居エリア整備案① ④ 駅前商業・住居エリア整備案② 	市街地再開発事業等 (補助率：1/3)
暮らし・にぎわい再生事業	中心市街地の再生を図るため、内閣総理大臣による中心市街地活性化基本計画の認定を受けた地区について、都市機能のまちなか立地、空きビル再生、多目的広場等の整備等を総合的に支援することにより、まちなかに公共施設等の都市機能等の導入を図る。	<ul style="list-style-type: none"> ① 市営八木駅前北駐車場長寿命化案 ② 橿原文化会館前市有地整備案 ③ 駅前商業・住居エリア整備案① ④ 駅前商業・住居エリア整備案② 	賑わい空間施設整備 (補助率：1/3)

橿原市
大和八木駅周辺地区まちづくり基本計画

参考資料

大和八木駅周辺地区まちづくり 自動車交通処理検討

第1回調査(平成28年6月実施)

1. 交通量調査の概要	P3
2. 交通量調査結果の概要	P4
3. 個別交差点の渋滞発生要因	P6
4. 現況における自動車交通の処理状況	P11
5. 将来交通量の推定	P12
6. 今後の検討方針の確認	P17

第2回調査(平成28年9月実施)

①追加調査結果

1. 追加調査の実施について	P21
2. 追加調査の概要	P22
3. 交通量調査結果(柳町交差点)	P23
4. プローブ調査結果(国道24号の走行性)	P24
5. 大和八木駅周辺地区における自動車交通の課題	P25

②交通処理検討

1. 交通処理検討の進め方	P27
2. まちづくりの取組が交通に与える影響	P28
3. 複合施設のオープンに伴う交通流動の変化	P30
4. 今後の交通処理検討の進め方	P35

第1回調査(平成28年6月実施)

1. 交通量調査の概要

- 近鉄大和八木駅周辺の主要交差点(8地点)を対象に交通実態調査を実施。
- 調査概要は以下に示すとおり。

■ 調査概要

項目	内容
調査日	平成28年6月8日(水)
調査内容および調査時間帯	<ul style="list-style-type: none">交差点自動車類交通量調査(7時～19時:昼間12時間)横断歩行者類通行量調査(7時～19時:昼間12時間)渋滞長調査(7～10時:朝ピーク3時間、16時～19時:夕ピーク3時間)信号現示調査(7時～19時:昼間12時間)
調査地点(位置は右図参照)	<ol style="list-style-type: none">新賀南交差点近鉄八木駅北広場交差点柳町交差点【附帯決議】近鉄八木駅南交差点(仮称)【附帯決議】橿原市役所東交差点橿原市役所西交差点橿原郵便局前交差点兵部町交差点

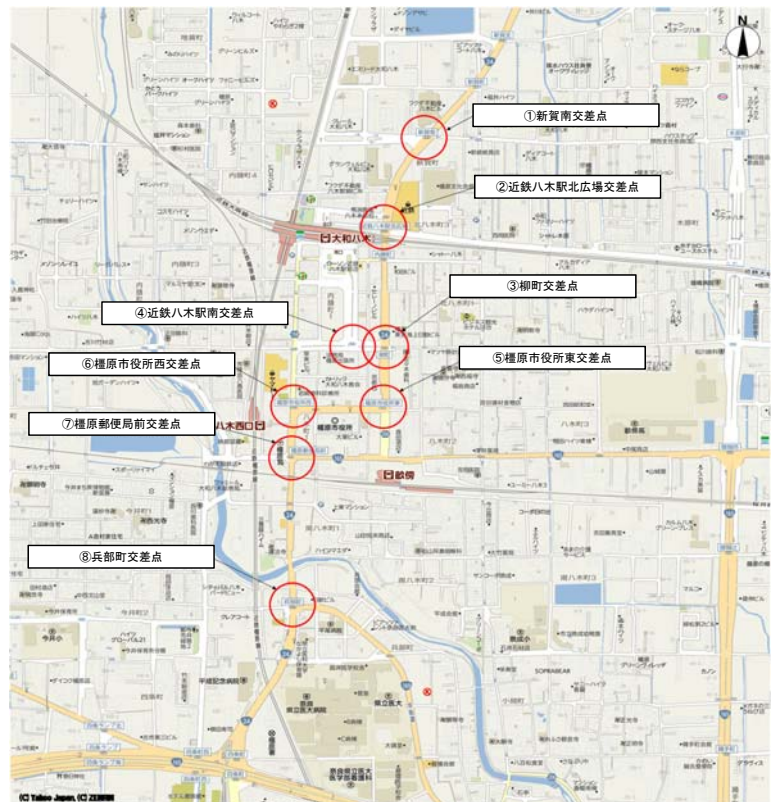


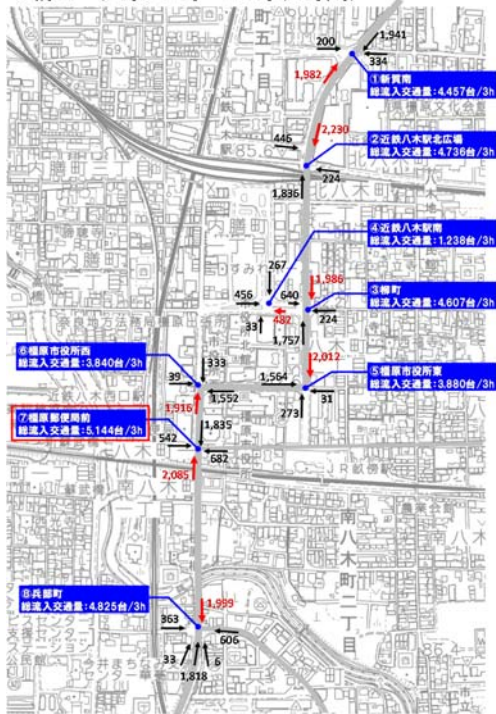
図. 交通量調査地点(8箇所)

2. 交通量調査結果の概要 ①ピーク時における各交差点への流入交通量

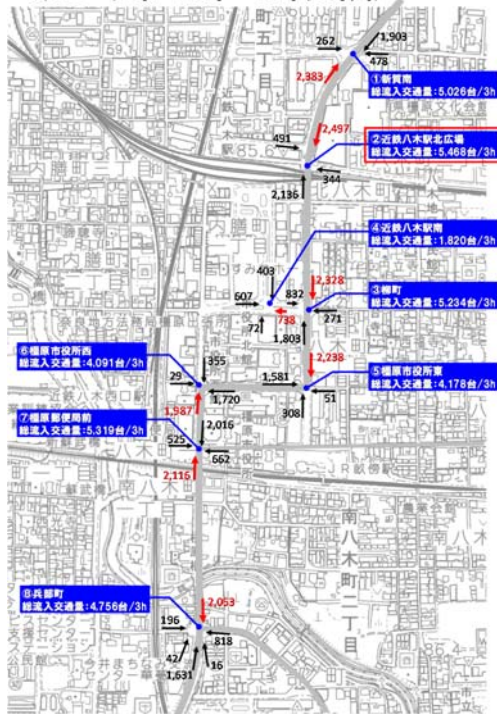
- 朝ピーク時と夕ピーク時を比較すると、全体的に夕ピーク時の方が交通量が多い。
- 各交差点で最も交通量が多い流入方向(図中の赤矢印)に着目すると、朝ピーク時、夕ピーク時ともに特定の方向(北向き、南向き等)があるわけではなく、市中心部方面への流動が多い。
- 対象交差点の総流入交通量に着目すると、朝ピーク時は「榎原郵便局前交差点」、夕ピーク時は「近鉄八木駅北広場」が最も多く、交差点への負荷が大きい(図中の赤囲みの交差点)。

■対象交差点への流入交通量

<朝ピーク時>7時~10時(3時間)



<夕ピーク時>16時~19時(3時間)



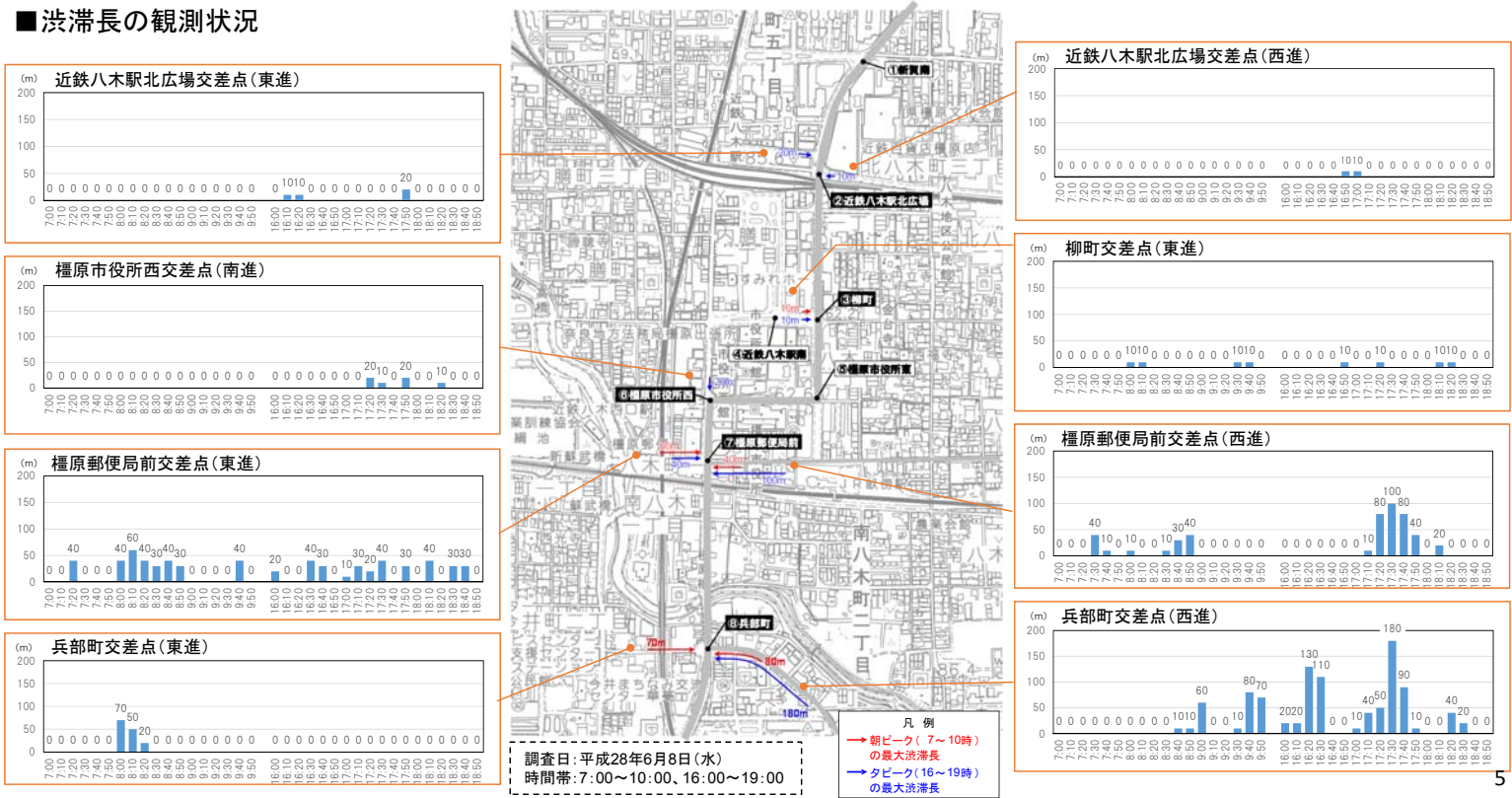
凡例
 → 各交差点で交通量が多い流入方向
 調査日:平成28年6月8日(水)
 時間帯:7:00~10:00、16:00~19:00

2. 交通量調査結果の概要 ②ピーク時における最大渋滞長

- 調査を行った8交差点のうち、ピーク時間帯に渋滞長※が観測されたのは、5交差点(図中の黒枠)であった。
- 特に、「榎原郵便局前交差点」、「兵部町交差点」では、断続的に渋滞長が観測された。
- なお、渋滞長が観測された方向はいずれも従道路側(国道24号に接続する道路)であった。

※)渋滞長:信号1サイクルで捌け残った車列の長さ

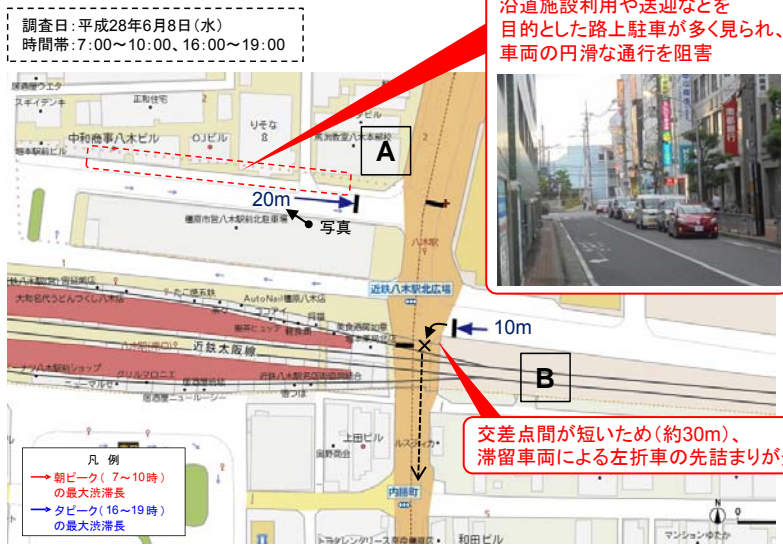
■渋滞長の観測状況



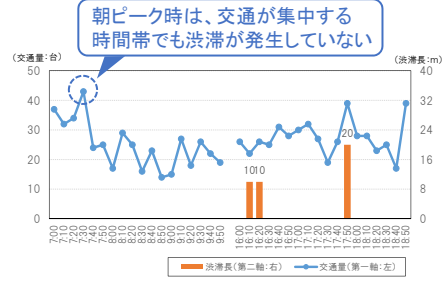
3. 個別交差点の渋滞発生要因 ②近鉄八木駅北広場交差点

- 市道内膳町2号線の東行き流入部(図中A: 駅前のロータリーからの流出)では、左折レーンを駐停車車両が塞いでいたため、後続車を阻害し、一時的に捌け残りが発生した(夕ピーク時のみ)。
- 市道北八木町12号線の西行き流入部(図中B)では、左折流出先の内膳町交差点が赤信号のため、滞留車列による先詰まりの影響で一時的に捌け残りが発生した(夕ピーク時のみ)。

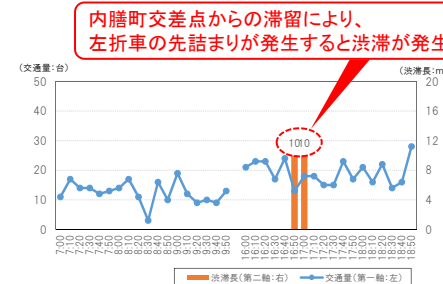
■近鉄八木駅北広場交差点の渋滞発生状況



○市道内膳町2号線(A流入部)の交通量および渋滞長



○市道北八木町12号線(B流入部)の交通量および渋滞長



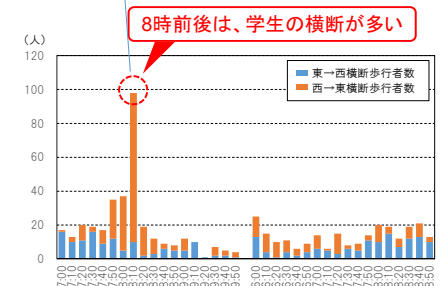
3. 個別交差点の渋滞発生要因 ③柳町交差点

- 市道八木町・内膳町1号線の東行き流入部(図中A)の左折車線では、横断歩行者の影響で一時的に捌け残りが発生した。また、バス等の大型車が混入すると発進遅れの影響で捌け残る状況が見られた(朝ピーク時・夕ピーク時)。

■柳町交差点の渋滞発生状況



○市道八木町・内膳町1号線(A流入部)の交通量および渋滞長



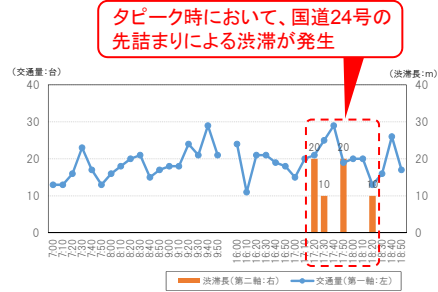
3. 個別交差点の渋滞発生要因 ⑥ 檀原市役所西交差点

- 当該交差点は、主道路である国道24号が右左折を伴う形状(図中の赤矢印)となっており、また、南側に位置する檀原郵便局前交差点との信号の連動が悪いため、交差点間に南行きの車両が滞留し、県道大和八木停車場線からの南行き流入部(図中A)が青信号になっても進行が阻害されるため、時折捌け残りが発生した(夕ピーク時のみ)。また、銀行・郵便局からの流出入車両も通行を阻害する要因となっている。

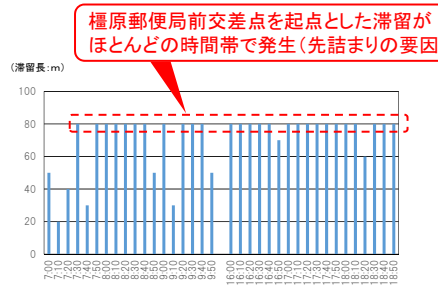
■ 檀原市役所西交差点の渋滞発生状況



○ 県道大和八木停車場線(A流入部)の交通量および渋滞長



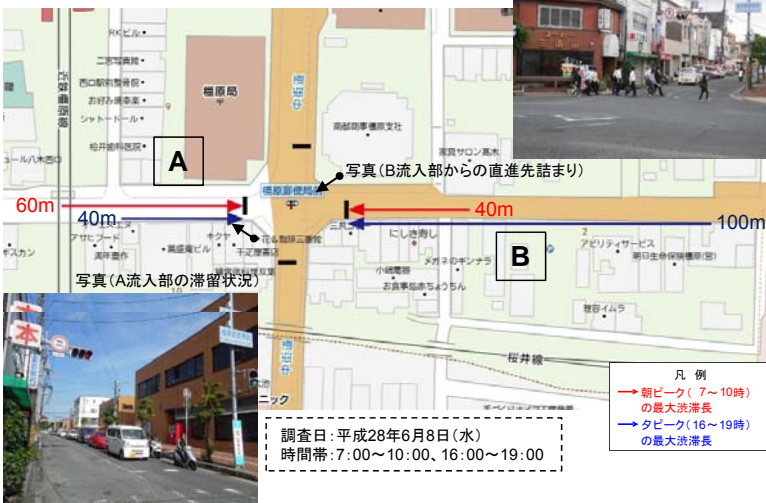
○ 檀原郵便局前交差点を起点とした滞留長(南進)



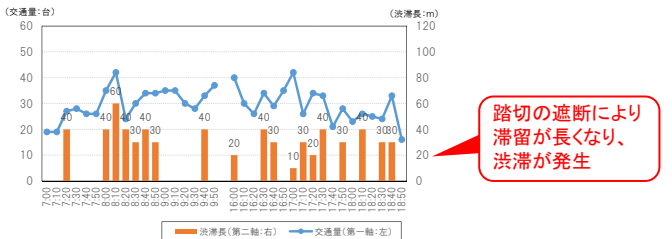
3. 個別交差点の渋滞発生要因 ⑦ 檀原郵便局前交差点

- 市道畷傍駅前通り線の東行き流入部(図中A)では、流入部60m付近に踏切があるため、踏切遮断により滞留が長くなり、捌け残りが発生した。また、対向直進車が多く右折レーンがないため、右折車および後続車の進行が阻害されるケースも見られた(朝ピーク時・夕ピーク時)。
- 国道165号の西行き流入部(図中B)では、西側の流出先の踏切遮断に起因する先詰まりの影響で捌け残りが発生した(朝ピーク時・夕ピーク時)。

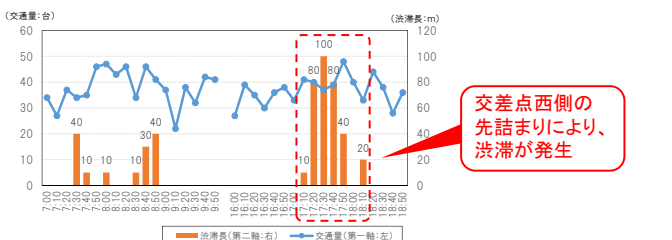
■ 檀原郵便局前交差点の渋滞発生状況



○ 市道畷傍駅前通り線(A流入部)の交通量および渋滞長



○ 国道165号(B流入部)の交通量と渋滞長



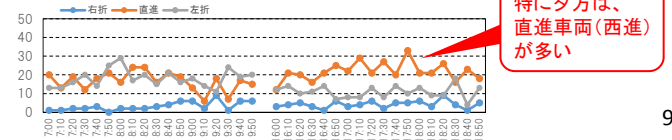
○ 近鉄檀原線の運行本数(朝・夕ピーク時)

[単位:本/時]

方向	7時	8時	9時	16時	17時	18時
大和八木駅→檀原宮駅	9	8	7	7	7	7
檀原宮駅→大和八木	9	7	6	7	6	8
合計	18	15	13	14	13	15

1時間あたり13~18本運行(計算上、3~5分に1本運行する頻度)

○ 国道165号(B流入部)の方向別交通量



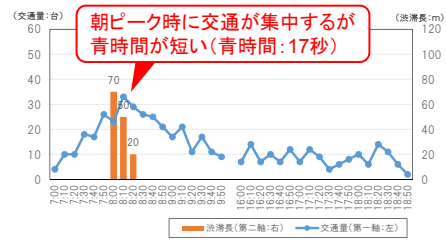
3. 個別交差点の渋滞発生要因 ⑧兵部町交差点

- 市道兵部町・今井町線の東行き流入部(図中A)では、朝ピーク時の通勤車両が一時的に増加し滞留が延びるが、青時間が短いため捌け残り、渋滞が発生している。また、交差点直近のアパートの駐車場からの出入車両による影響も見られた。
- 国道169号の西行き流入部(図中B)では、右折交通が主であるが右折レーンがなく、また、対向直進車の影響により交通が阻害されるため、滞留が延び、渋滞が発生している。また、流入部の手前約30m付近の交差部において、車両の出入りと歩行者の乱横断が頻繁に起こり、スムーズな進行を妨げていることも要因となっている。

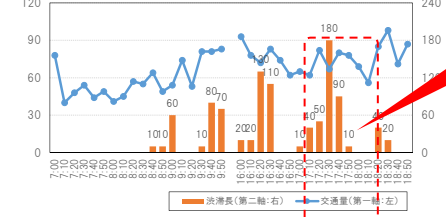
兵部町交差点の渋滞発生状況



市道兵部町・今井町線(A流入部)の交通量および渋滞長



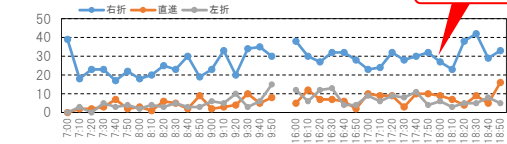
国道169号(B流入部)の交通量と渋滞長



兵部町交差点の信号現示(17時台)

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:102 Y:3 AR:3	G:17 Y:3 AR:0	G:14 Y:3 AR:2	G:4 Y:4 AR:5	C=160
有効青時間	103	17	15	5	G=140
損失時間	5	3	4	8	L=20
歩行者青時間	90	15	0	0	

国道169号(B流入部)の方向別交通量



4. 現況における自動車交通の処理状況 交差点需要率の算出

- 現況における自動車交通の処理状況を検証するために、平成28年6月8日(水)に実施した交通量調査結果を用いて、対象8交差点の需要率^{*}を算出した。
- なお、需要率の計算にあたり対象とする時間帯は、8交差点のうち、4交差点で17:00~18:00の交通量が最も多かったことから、17:00~18:00とした。

各交差点における1時間あたりの流入交通量

交差点名	ピーク1時間	ピーク時交通量(台/時)	交差点需要率
①新賀南交差点	17:10 - 18:10	1,735	0.456
②近鉄八木駅北広場交差点	17:10 - 18:10	1,899	0.487
③柳町交差点	17:00 - 18:00	1,796	0.461
④近鉄八木駅南交差点(仮称)	17:00 - 18:00	683	0.143
⑤橿原市役所東交差点	17:00 - 18:00	1,468	0.509
⑥橿原市役所西交差点	17:00 - 18:00	1,444	0.448
⑦橿原郵便局前交差点	17:20 - 18:20	1,879	0.550
⑧兵部町交差点	7:40 - 8:40	1,754	0.555

平成28年6月8日(水)の交通量調査結果による。

^{*}需要率:交差点の幾何構造、信号現示、流入交通量等より算出。数値が大きいと渋滞の原因になりやすく、一般的に0.9を上回ると交通処理ができないとされている。

交差点需要率の算出結果

- 平成28年6月8日(水)に観測した現況交通量を用いて、対象8交差点の需要率を算出した。
- なお、今回の算出結果では、交差点需要率が0.9を超える交差点は存在せず、交通処理上、“問題ない”との結果を得た。

5. 将来交通量の推定

(1) 予測ケースの設定

複合施設の開設時(将来時点)における自動車交通の処理状況を検証するための基本条件として、下記の2ケース(2時点)を設定した。

1) 複合施設の開設時(平成30年予定)【ケース1】

- 複合施設等の開設に伴う大和八木駅前周辺の交通需要の増加や交通流動の変化により、国道24号をはじめとする周辺道路の混雑が悪化(新たな混雑が発生)すると仮定。

2) 京奈和自動車道の全線開通時(平成30年代半ば:平成37年)【ケース2】

- 京奈和自動車道の開通により、大和八木駅周辺(国道24号等)を通過する交通量が減少し、混雑が緩和・解消すると仮定。
- 本ケースの予測年次については、近畿地方整備局が平成25年度に実施した大和御所道路の事業再評価における費用便益分析の設定(便益発現年)に基づき平成37年とした。

■ 予測ケース

ケース設定	京奈和自動車道 未整備時(～H36)	京奈和自動車道 整備時(H37)
複合施設 未整備時 (～H29)	ケース0 (H28現況)	—
複合施設 整備時 (H30)	ケース1 (H30)	ケース2 (H37)

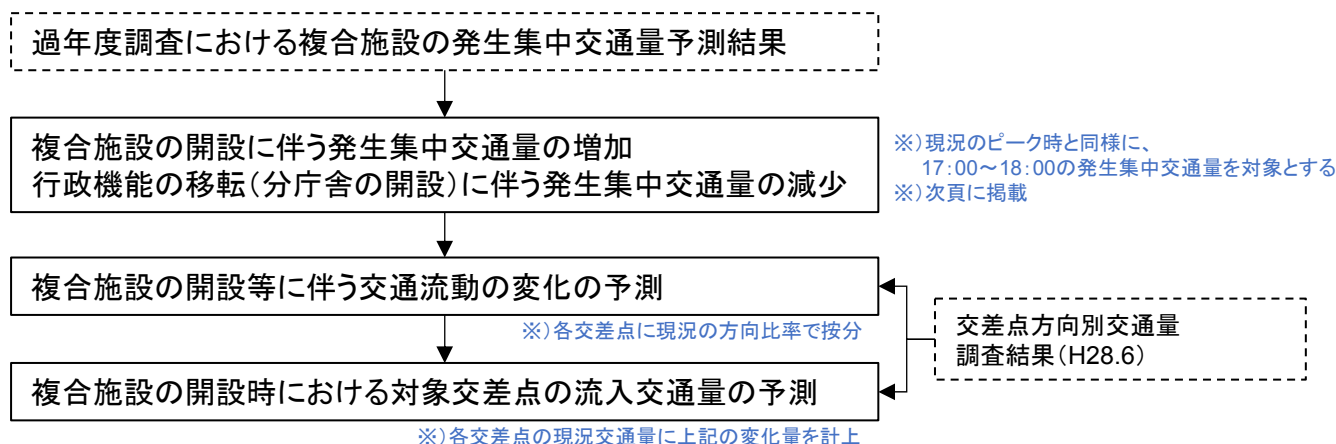
12

5. 将来交通量の推定

(2) 複合施設の開設に伴う交通需要の変化の予測

将来交通量の予測ケース1として、複合施設の開設が予定されている平成30年時点における交通需要の変化を下記のフローに基づき予測した。

■ 複合施設の開設に伴う交通需要の変化の予測フロー(予測年次:H30)



13

5. 将来交通量の推定

■ 複合施設の開設に伴う発生集中交通量の増加、分庁舎の開設に伴う発生集中交通量の減少

- 複合施設の開設に伴う発生集中交通量の増加分 ⇒ +126台/時 (発生量:+72台/時、集中量:+54台/時)
- 分庁舎の開設に伴う本庁舎の発生集中交通量の減少分 ⇒ -24台/時 (発生量:-12台/時、集中量:-12台/時)

○ 複合施設の開設に伴う発生集中交通量の増加

<発生交通量>						
時間帯	来庁者	ホテル	飲食物販	コンベンション	観光施設	合計
7時台		27				27
8時台	33	27				60
9時台	66	27			8	101
10時台	66				8	74
11時台	66		7		8	81
12時台	47		7	45	8	107
13時台	47		7		8	62
14時台	47				8	55
15時台	47				8	55
16時台	47				8	55
17時台	12		7	45	8	72
18時台			7			7
19時台			7			7
20時台						0

○ 分庁舎の開設に伴う本庁舎の発生集中交通量の減少

<発生交通量>						
時間帯	来庁者	ホテル	飲食物販	コンベンション	観光施設	合計
7時台						0
8時台	-33					-33
9時台	-66					-66
10時台	-66					-66
11時台	-66					-66
12時台	-47					-47
13時台	-47					-47
14時台	-47					-47
15時台	-47					-47
16時台	-47					-47
17時台	-12					-12
18時台						0
19時台						0
20時台						0

<集中交通量>						
時間帯	来庁者	ホテル	飲食物販	コンベンション	観光施設	合計
7時台						0
8時台	33					33
9時台	66			45	8	119
10時台	66				8	74
11時台	66		7		8	81
12時台	47		7	45	8	107
13時台	47		7		8	62
14時台	47				8	55
15時台	47				8	55
16時台	47				8	55
17時台	12	27	7		8	54
18時台		27	7			34
19時台		27	7			34
20時台						0

<集中交通量>						
時間帯	来庁者	ホテル	飲食物販	コンベンション	観光施設	合計
7時台						0
8時台	-33					-33
9時台	-66					-66
10時台	-66					-66
11時台	-66					-66
12時台	-47					-47
13時台	-47					-47
14時台	-47					-47
15時台	-47					-47
16時台	-47					-47
17時台	-12					-12
18時台						0
19時台						0
20時台						0

※)「八木駅北側地区まちづくり事業化検討調査業務、平成27年7月、株式会社 市浦ハウジング&プランニング(p.117-124)」を基に作成

5. 将来交通量の推定

(3) 京奈和自動車道の開通に伴う交通需要の変化の予測

将来交通量の予測ケース2として、京奈和自動車道(大和御所道路)が開通した時の交通需要の変化を予測した。なお、本ケースの予測年次は平成37年とした。

■ 京奈和自動車道の整備状況 および今後の開通予定

路線名	区間	供用年		道路交通センサス時点での整備状況			
		専用部	一般部	H17	H22	H27	
大和御所道路	郡山下ツ道JCT(郡山IC) ~ 郡山南IC	H27.3	H18.4,8	一般部のみ	一般部のみ	専用部一般部	
	郡山南IC ~ 三宅IC	H18.4			専用部のみ	専用部のみ	
	三宅IC ~ 田原本町IC(仮称)	H18.4	H27.3		専用部のみ	専用部一般部	
	田原本町IC(仮称) ~ 榎原北IC	H18.4	S58,S59,H1	一般部のみ	専用部一般部	専用部一般部	
	榎原北IC ~ 榎原高田IC		S58,S59,H1,H16	一般部のみ	一般部のみ	一般部のみ	
	榎原高田IC ~ 御所IC	H24.3				専用部のみ	
	御所IC ~ 御所南IC	H27.3				専用部のみ	
	御所南IC ~ 五條北IC	H28年度供用予定	-				
	五條道路	五條北IC ~ 五條IC	H18.4	-		専用部	専用部
		五條IC ~ 五條西IC	H18.6	-		専用部	専用部
五條西IC ~ 橋本東IC		H18.6	-		専用部	専用部	

■ 奈良国道事務所による交通量配分結果 (国道24号新賀町付近:H42将来/H17現況)

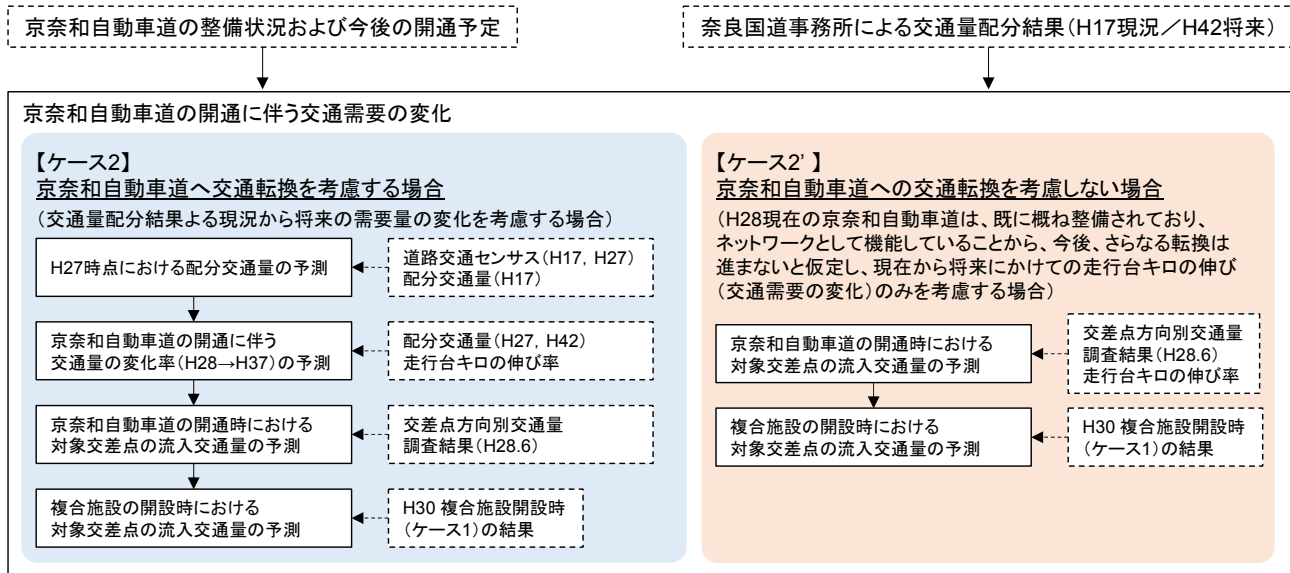
配分交通量 [台/日]		変化率 (H42/H17)
H17現況	H42将来	
17,197 (24,924)	5,714	0.33

5. 将来交通量の推定

(3)京奈和自動車道の開通に伴う交通需要の変化の予測

京奈和自動車道の開通が予定されている平成37年時点における交通需要の変化を下記のフローに基づき予測した。

■京奈和自動車道の開通に伴う交通需要の変化の予測フロー(予測年次:H37)



16

6. 今後の検討方針の確認

◆附帯決議の対象となっている交差点(柳町、近鉄大和八木駅南)の扱いについて

八木駅南市有地活用事業の実施にあたっては、南北の幹線道路である国道24号を中心に、混雑しており、複合施設の整備等に伴う集客増により混雑の悪化が懸念されている。

しかしながら、今回実施した交通量調査結果をベースとしたH28現況および複合施設の開設時(将来時点)において、自動車の交通処理上、大きな問題はないとの結論を得ている。

○ 議会での指摘に対する対応

- ・ 議会での指摘(現況で既に渋滞が発生しているという感覚)と今回実施した交通量調査結果(渋滞長)や交差点解析の結果とのギャップをどのように処理すべきか。
- ➔ 国道24号に接続する柳町交差点については9月に再度調査を実施予定(別日のデータで再検証)。
- ➔ 特に交通が集中する微小な時間帯(10分単位)での需要率計算
- ➔ 需要率(踏切や先詰まり、隣接する交差点の影響を適切に評価できない)以外の指標による評価
 - 案1)隣接する交差点間の距離と滞留長を踏まえ、実際の処理上の問題の有無を整理
 - 案2)旅行速度による評価(国土交通省より民間プローブ、ETC2.0プローブデータを提供していただく)

等

17

第2回調査(平成28年9月実施)

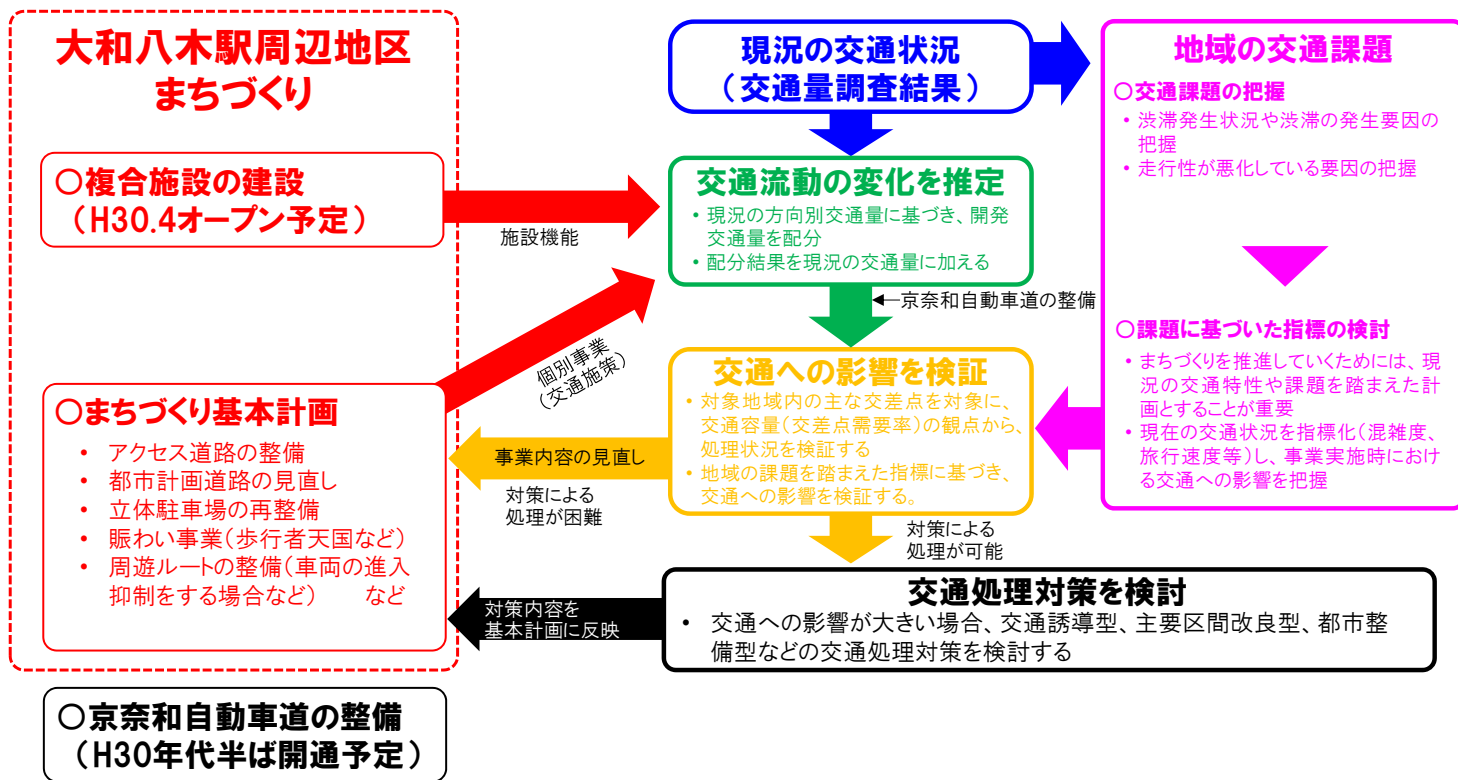
①追加調査結果

②交通処理検討

①追加調査結果

検討の進め方

○ 検討フロー

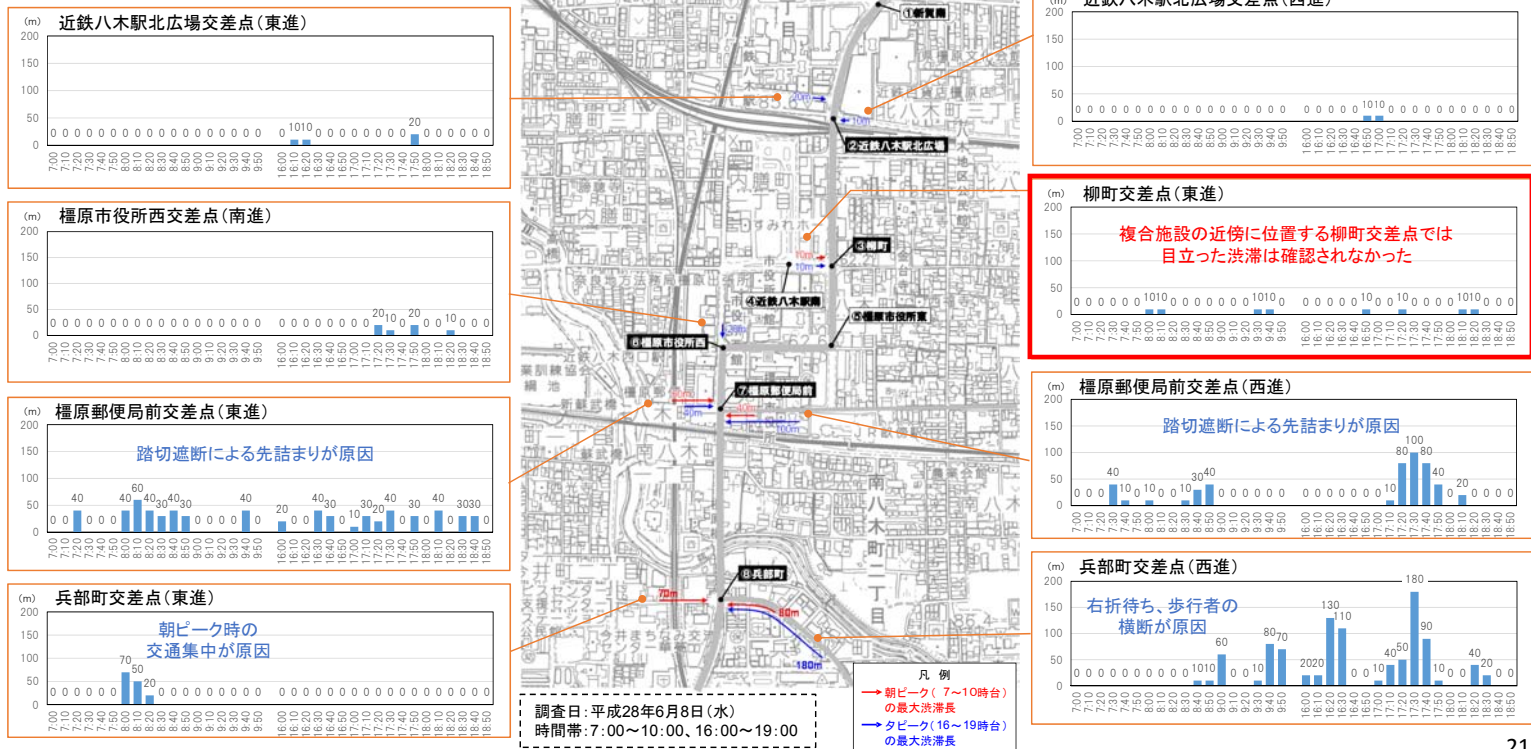


1. 追加調査の実施について

① 追加調査結果

- 複合施設(H30年オープン予定)の建設が進められている八木駅周辺(南側)では、交通課題に対する附帯決議や、現況で既に混雑しているとの意見が出されているが、平成28年6月8日(水)に実施した交通量調査結果では、目立った渋滞は確認されなかった。
- そこで、柳町交差点を対象に追加調査を実施し、渋滞状況について再度確認することとした。

■ 渋滞長の観測結果(H28.6.8(水))



2. 追加調査の概要

①追加調査結果

- 柳町交差点を対象に、朝夕ピーク時における交通量および渋滞長調査を実施した。
- また、交差点部のみならず、地区内の主要な道路の走行性を把握するために、新たに国道24号及び周辺道路を対象としたプローブ調査を実施した。

■追加交通量調査実施概要

項目	内容
調査日	平成28年9月23日(金)
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> 交差点自動車類交通量調査 横断歩行者類通行量調査 渋滞長調査 ⇒交通容量の観点での評価
調査時間帯	7～10時:朝ピーク3時間、 16時～19時:夕ピーク3時間
調査地点	柳町交差点(附帯決議の交差点)

■プローブ調査実施概要

項目	内容
調査日	平成28年8月31日(水)、9月2日(金)
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> プローブ機器(GPSにより位置情報を取得可)を搭載した車両を用いて対象ルートを走行 取得した位置情報から走行速度や停車状況等を把握することが可能 ⇒走行性の観点での評価
調査時間帯	7～19時
走行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・国道24号ルート(上下)※ ※)国道24号ルートについては、役場前を通るものと、近鉄八木駅南を通るもの2種類

■プローブ調査の調査ルート



22

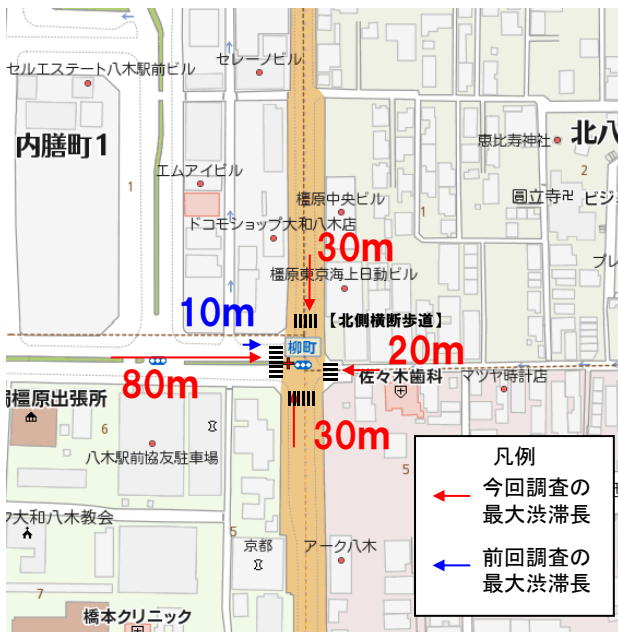
3. 交通量調査結果(柳町交差点)

①追加調査結果

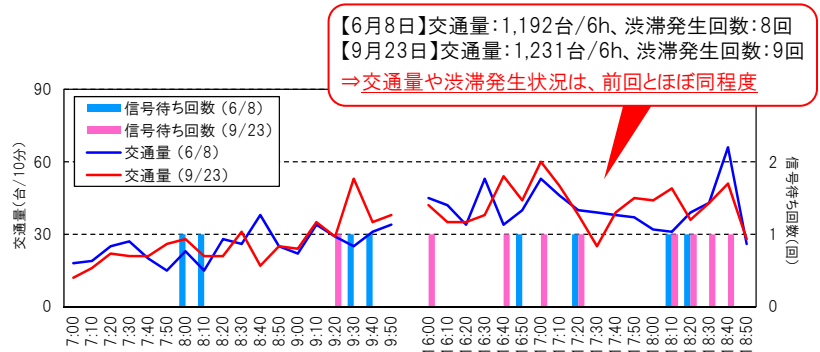
- 柳町交差点の東進方向の交通量および渋滞発生回数は、前回調査結果と同程度であった。
- また、当該方向における渋滞発生要因の一つである横断歩行者数については、多くの時間帯で前回調査時の方が多かったが、時間帯別の推移パターンなど、傾向は概ね同じであった。

■柳町交差点の渋滞発生状況

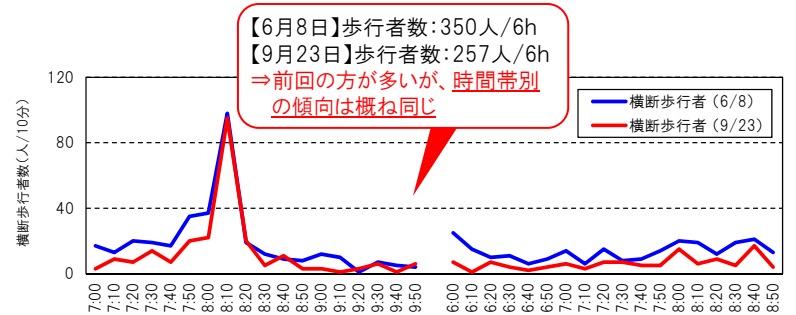
○最大渋滞長(前回調査結果、今回調査結果)



○東進方向の交通量および渋滞発生回数(前回調査結果、今回調査結果)



○【北側横断歩道】の横断歩行者数(前回調査結果、今回調査結果)

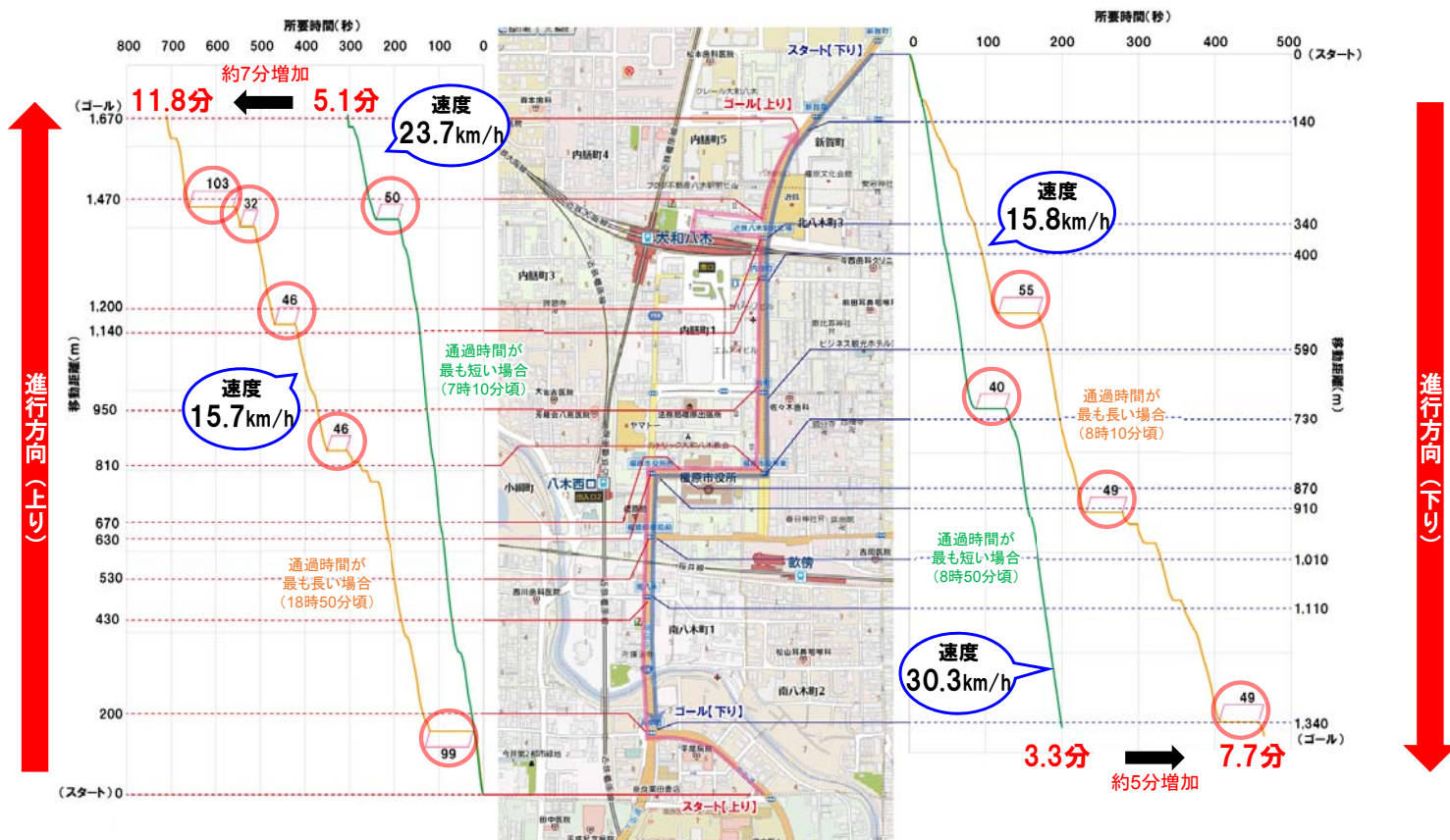


23

4. プローブ調査結果(国道24号の走行性)

①追加調査結果

- 上り方向では、混雑時において所要時間が約7分増加(5分⇒12分)、信号待ち回数は4回増加(1回⇒5回)する。
- 下り方向では、混雑時において所要時間が約5分増加(3分⇒8分)、信号待ち回数は2回増加(1回⇒3回)する。



24

5. 大和八木駅周辺地区における自動車交通の課題

①追加調査結果

- 対象地域では、主に国道24号に接続する道路(従道路)において、渋滞が発生している。
- 八木駅周辺で発生している渋滞の要因としては、当該地域の主要幹線道路である国道24号に多くの青時間が割り振られるため、相対的に従道路側の青時間が短いこと、また、流出先である国道24号の先詰まりや、歩行者の横断による通行阻害などが挙げられる。
- 国道24号では、個別の交差点では際立った渋滞は見られないものの、区間(新賀南～兵部町)に着目すると、交通量が多い上に交差点密度が高いことから、交差点での停止回数も多く、また単路部での走行速度も低くなっており、走行性が低い状況にある。

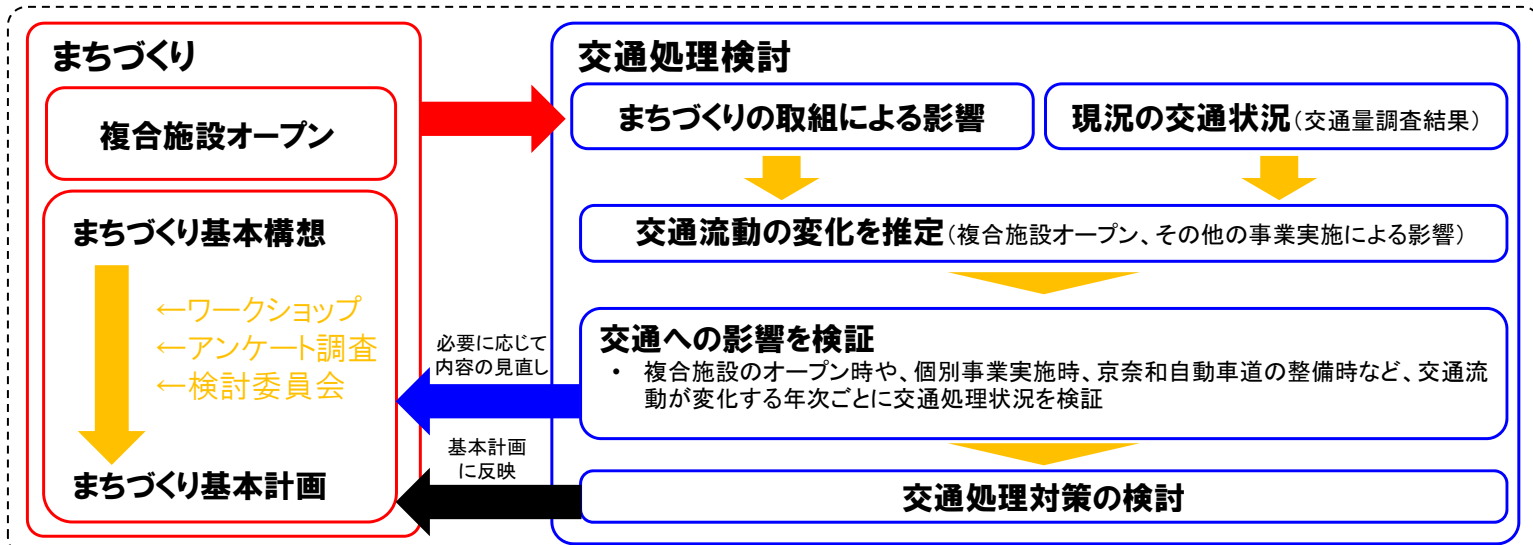
25

②交通処理検討について

1. 交通処理検討の進め方

②交通処理検討について

- 交通処理検討では、現況の交通状況をベースに、複合施設のオープンや、まちづくり基本計画における個別事業の内容を踏まえて交通流動の変化を推定し、周辺道路における交通への影響を検証する。
- 上記の検証の結果、個別事業実施時に交通処理が出来ないと判断される場合は、対策を検討するとともに、対策自体が実施困難な場合は、事業内容の見直しを行う。
- まちづくりと交通処理の検討を同時に進め、まちづくり基本構想の実現を目指す。



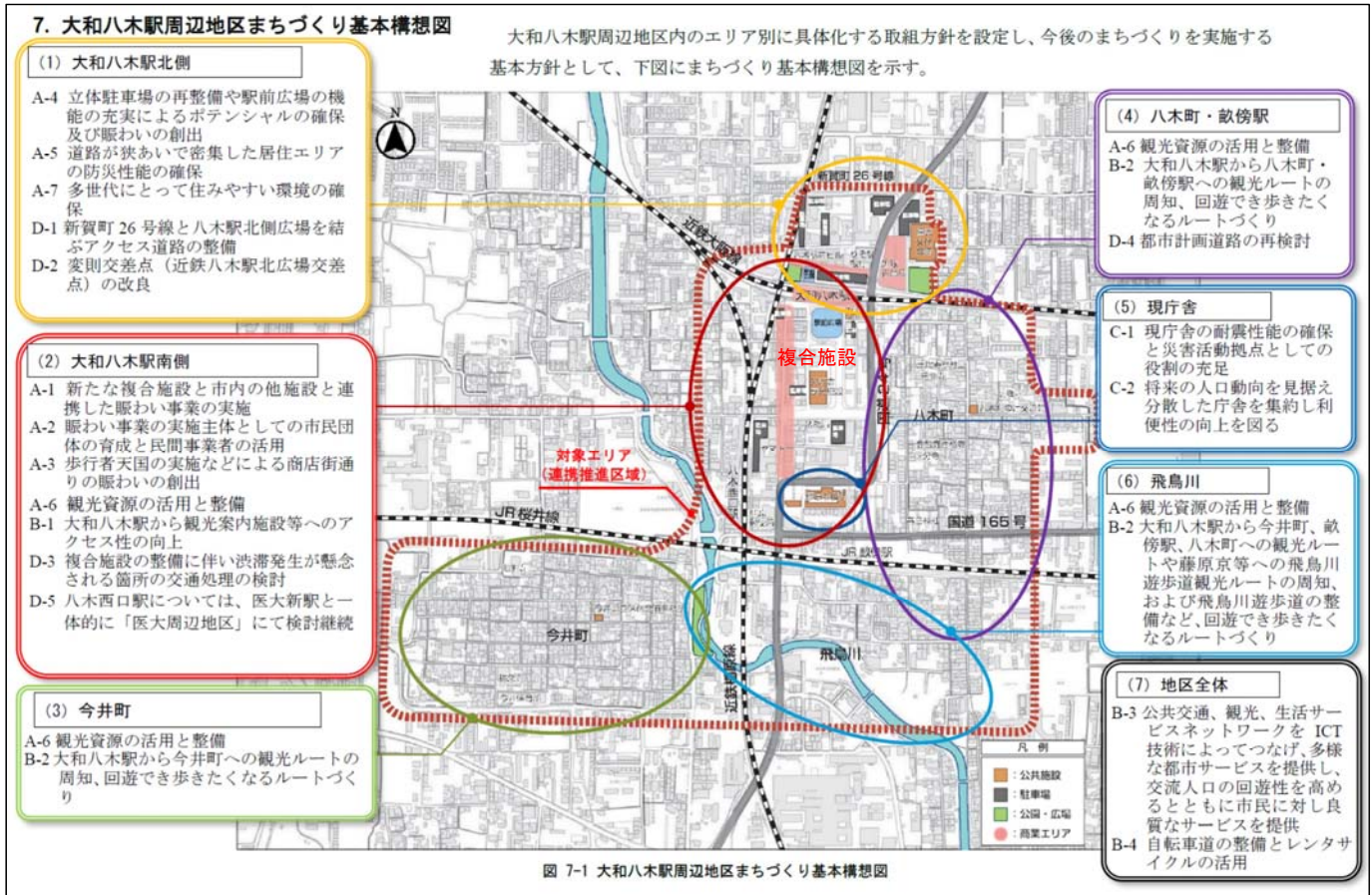
まちづくり基本構想・基本計画の実現に寄与

- 日本国はじまりの地「橿原」にふさわしい広域観光の玄関口の形成
- 中南和地域の拠点都市にふさわしい都市機能を備えた中心市街地の形成
- 近代的な都市機能と、伝統的な歴史的景観との共存および融合

2. まちづくりの取組が交通に与える影響

②交通処理検討について

- 複合施設の建設や、まちづくり基本構想の実現に向けた取組(個別事業等)が交通に与える影響を把握する。



28

2. まちづくりの取組が交通に与える影響

②交通処理検討について

- 前掲の基本構想における取組方針を踏まえ、基本計画に盛り込む個別事業(交通施策)について、今後検討を進めていくが、本検討では、これらの個別事業による交通流動の変化を推定した上で、周辺道路における自動車交通処理(可否、必要となる対策等)について検討を行う。

■基本計画における個別事業(素案)と想定される交通への影響 ※)具体的な内容は今後検討

エリア	交通流動に影響を及ぼすと考えられる個別事業(素案)	自動車交通への影響
大和八木駅北側	立体駐車場の再整備	施設の配置、規模等の変更に伴う、交通流動の変化
	アクセス道路整備	駅への新たなルートの整備に伴う交通流動の変化
	交差点改良(近鉄八木駅北広場交差点)	八木駅北側駅前広場の整備に伴う交通流動の変化
大和八木駅南側	賑わい事業の実施	歩行者等の安全性確保のための、車両進入抑制等による交通流動の変化
	商店街での賑わい事業(歩行者天国など)	〃
	観光ルートの整備(観光振興)	〃
今井町	複合施設オープンによる交通処理	施設整備による新規需要の発生に伴う交通流動の変化
	観光ルートの整備(回遊性向上)	歩行者等の安全性確保のための、車両進入抑制等による交通流動の変化
八木町・畝傍駅	観光ルートの整備(回遊性向上)	〃
	都市計画道路の見直し	地域間を連絡する新たなルートの整備に伴う交通流動の変化
現庁舎	—	—
飛鳥川	観光ルートの整備(回遊性向上)	歩行者等の安全性確保のための、車両進入抑制等による交通流動の変化
地区全体	ICTを活用したサービスの提供	〃
	自転車道整備	自転車の安全性確保のための、車両進入抑制等による交通流動の変化

赤字: 自動車交通に直接影響する内容 青文字: 歩行者や自転車など、人の移動に関連する取組*を通じて、間接的(または直接的)に自動車交通に影響することが想定される内容

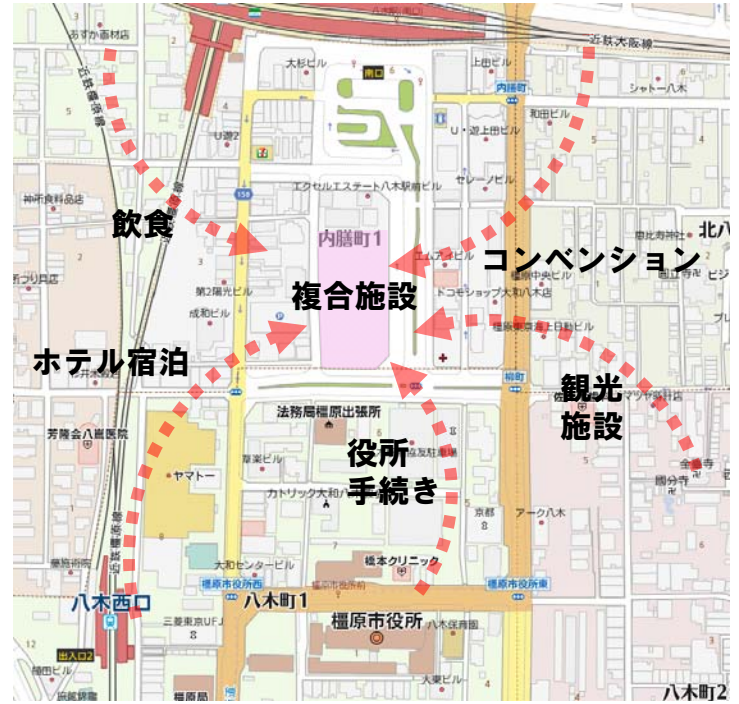
※)賑わい事業やルート整備等に関連する内容については、「案内サイン」の整備や「情報提供」だけでなく、例えばルートの安全性を確保するために、車両進入を抑制する施策(交通規制やハンパ等の整備)を実施する場合に、交通への影響が発生する。

29

3. 複合施設のオープンに伴う交通流動の変化

②交通処理検討について

- 複合施設のオープンに伴う交通流動の変化を予測した。
- 複合施設については、平成30年4月に近鉄八木駅南側に完成予定である。複合施設には、役所分庁舎、ホテル等が整備される。



導入機能

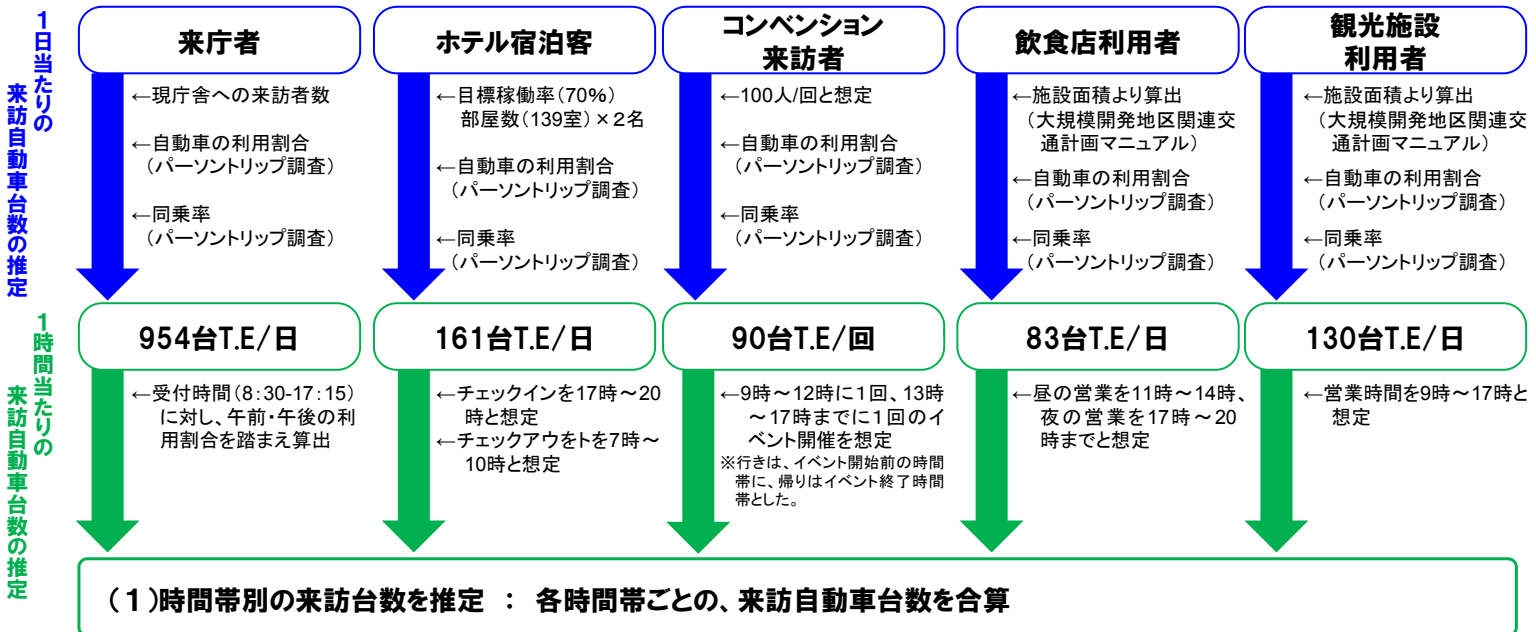
- 市役所分庁舎(窓口関係)
- ホテル
- 飲食物販
- コンベンションホール
- 観光施設(展望台)

30

3. 複合施設のオープンに伴う交通流動の変化

②交通処理検討について

- 複合施設に訪れる方(来庁者、ホテル宿泊客など)を対象に、1日あたりの自動車での来訪台数を算出した。
- 上記で算出した1日あたりの来訪台数を、時間帯ごとに按分し、1時間あたりの来訪台数を算出した。
- 1時間あたりの来訪台数を、現況の流動パターンで配分し、周辺道路における交通流動の変化を推定した。



※) T.E.:トリップエンドの略。1つの目的地に移動する場合、出発と到着で2トリップエンドとなる。

31

3. 複合施設のオープンに伴う交通流動の変化

(1) 時間帯別の来訪者数を推定

- 複合施設に導入される機能ごとに、発生集中交通量を時間帯ごとに推定した(推定方法は巻末資料参照)。
- 大和八木駅周辺地区の交通量が最も多い17時台に着目すると、1時間当たり126台(集中交通量:54台/時、発生交通量:72台/時)の交通が増加する。複合施設に分庁舎ができるため、現庁舎への来訪者は減少すると考えられ、現庁舎への交通が24台(集中交通量:12台/時、発生交通量:12台/時)減少する。

●複合施設の発生集中交通量

○集中交通量 [単位:台/時]

時間	役所分庁舎	ホテル	飲食物販	コンベンション	観光施設	合計
7時						0
8時	33					33
9時	66			45	8	119
10時	66				8	74
11時	66		7		8	81
12時	47		7	45	8	107
13時	47		7		8	62
14時	47				8	55
15時	47				8	55
16時	47				8	55
17時	12	27	7		8	54
18時		27	7			34
19時		27	7			34
20時						0

●橿原市役所の発生集中交通量の変化

○集中交通量 [単位:台/時]

時間	役所分庁舎	ホテル	飲食物販	コンベンション	観光施設	合計
7時						0
8時	-33					-33
9時	-66					-66
10時	-66					-66
11時	-66					-66
12時	-47					-47
13時	-47					-47
14時	-47					-47
15時	-47					-47
16時	-47					-47
17時	-12					-12
18時						0
19時						0
20時						0

○発生交通量 [単位:台/時]

時間	役所分庁舎	ホテル	飲食物販	コンベンション	観光施設	合計
7時		27				27
8時	33	27				60
9時	66	27			8	101
10時	66				8	74
11時	66		7		8	81
12時	47		7	45	8	107
13時	47		7		8	62
14時	47				8	55
15時	47				8	55
16時	47				8	55
17時	12		7	45	8	72
18時			7			7
19時			7			7
20時						0

○発生交通量 [単位:台/時]

時間	役所分庁舎	ホテル	飲食物販	コンベンション	観光施設	合計
7時						0
8時	-33					-33
9時	-66					-66
10時	-66					-66
11時	-66					-66
12時	-47					-47
13時	-47					-47
14時	-47					-47
15時	-47					-47
16時	-47					-47
17時	-12					-12
18時						0
19時						0
20時						0

3. 複合施設のオープンに伴う交通流動の変化

(2) 開発交通量の配分

- 複合施設オープンに関する集中交通量:54台/時、発生交通量:72台/時を、現況の交通流動に基づき配分した。

●複合施設への来訪者(集中)



●橿原市役所現庁舎への来訪者(集中)



●複合施設への来訪者(発生)



●橿原市役所現庁舎への来訪者(発生)



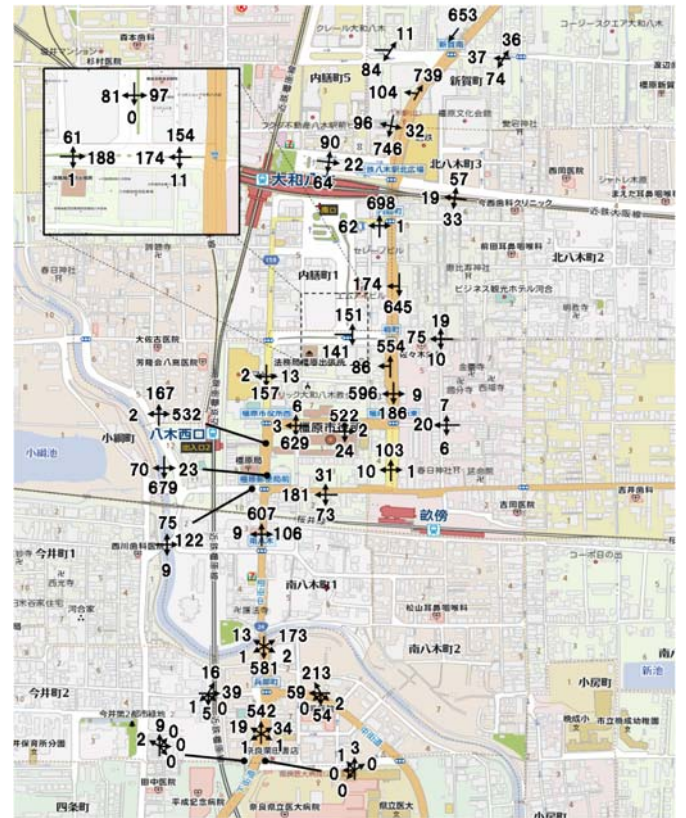
(2)開発交通量の配分

・現在の交通量に、複合施設オープンによる開発交通量を加え、複合施設オープン時の交通状況を推定した。

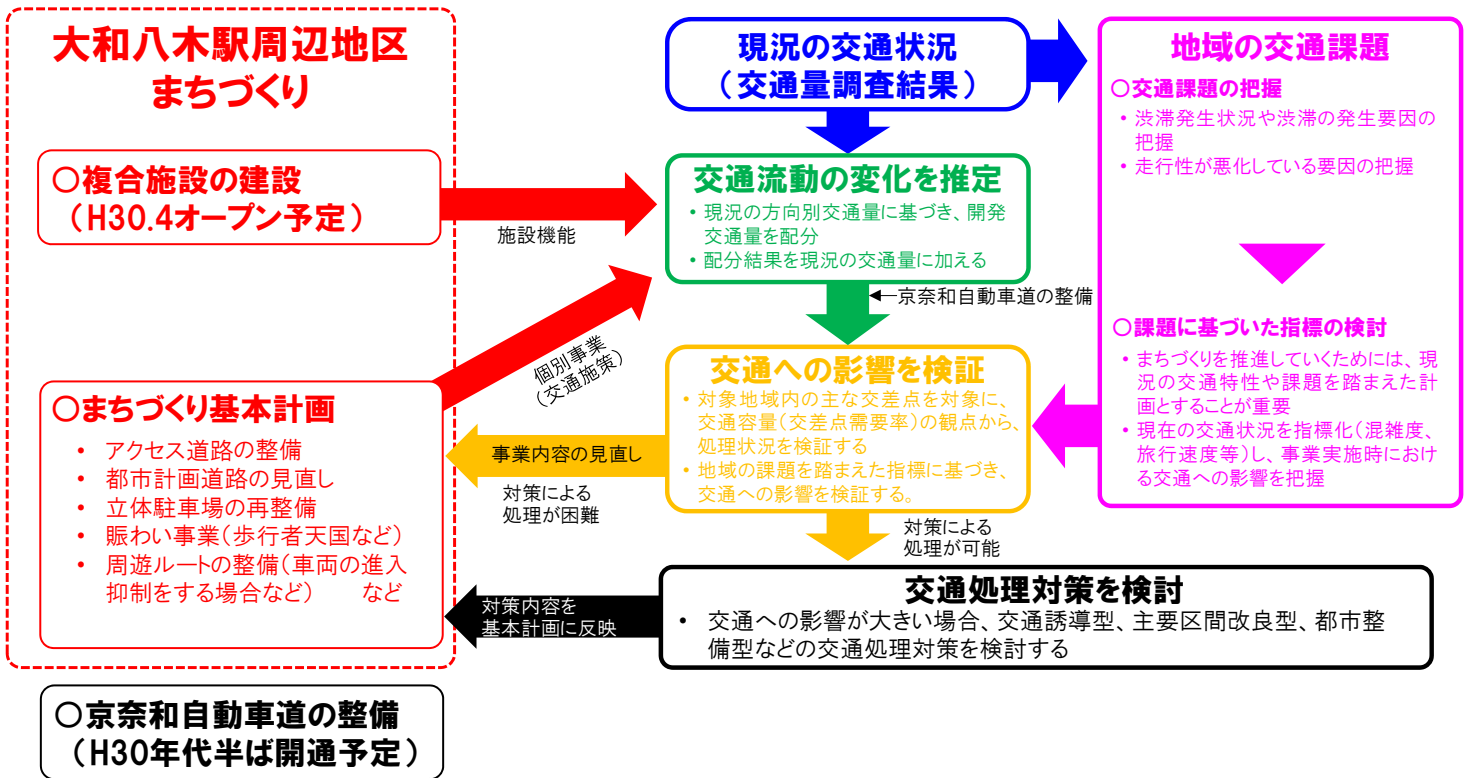
●開発交通量配分結果



●複合施設オープン後の方向別交通量(推定結果)



4. 今後の交通処理検討の進め方



- 現在の施設利用状況や稼働率・収容人数及び、大規模開発地区関連交通計画マニュアルより発生集中交通量(出発・到着する人を合わせた数値)を算出した。
- また、自動車の利用状況や台数換算係数を基に、自動車台数を算出した。

●発生集中量の算出

役所分庁舎:現在の利用状況から算出
 利用者数:1000人/日 → 2,000人・T.E*/日
 宿泊施設 :目標稼働率(70%)から算出
 宿泊客数;139室×2名×70%=194.6人/日 → 389人・T.E*/日
 コンベンション:収容人数から算出
 収容人数:100人/回 → 200人・T.E*/回
 飲食物販:国土交通省マニュアルより算定
 観光施設:国土交通省マニュアルより算定
 ※ T.E(トリップエンド)とは、発生集中交通量(出発・到着する人を合わせた数値)を示す。

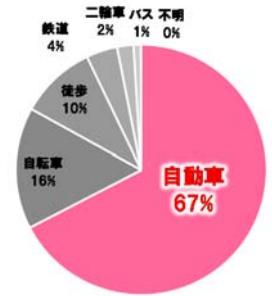
●自動車での来訪について

発生集中交通量 × 自動車での来訪割合 × 台数換算

○事務所来訪時の移動手段



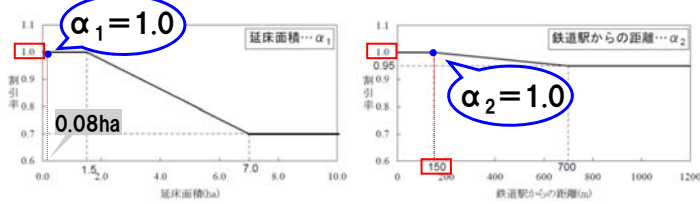
○商業施設来訪時の移動手段



出典)H22パーソントリップ調査

○商業施設の発生集中原単位

$10,600 \times \alpha_1 \times \alpha_2$ (単位:人T.E/ha・日)
 ただし、 α_1 : 延床面積による割引率(図Ⅲ-7により算定)
 α_2 : 鉄道駅からの距離による割引率(図Ⅲ-8により算定)



飲食物販: $10,600 \times 1 \times 1 = 10,600$ (人・T.E/ha・日)
 → 面積(174㎡): $10,600 \times 0.0174$ (ha)=184人・T.E/日
 観光施設: $10,600 \times 1 \times 1 = 10,600$ (人・T.E/ha・日)
 → 面積(273㎡): $10,600 \times 0.0273$ (ha)=289人・T.E/日

出典)国土交通省『大規模開発地区関連交通計画マニュアル』H26.6

○利用者数から自動車発生集中交通量を算出場合の台数換算係数

自動車発生集中交通量(台T.E/日)は、用途毎の自動車利用の発生集中交通量(人T.E/日)を用途別の台換算係数で除して算出する。各用途別の台換算係数は以下のとおり設定する。

- ① 事務所..... 1.3人/台
- ② 商業施設(平日)..... 1.5人/台
- ③ 住宅(平日)..... 1.4人/台
- ④ 商業施設(休日)、住宅(休日)、その他用途の施設..... 類似する開発事例を参考にして設定する。

出典)国土交通省『大規模開発地区関連交通計画マニュアル』H26.6

- 自動車の発生集中交通量を、利用時間帯に合わせ、1時間当たりの自動車発生・集中交通量を算出した。
- 榎原市役所の手続き等が複合施設に移転するため、現榎原市役所の利用者は複合施設を利用する事が見込まれるため、現榎原市役所利用者数は減少する。

●複合施設の発生集中交通量

利用者	算出根拠	発生集中交通量(人)*1	自動車換算*2	対象時間帯	1時間当たり自動車台数	備考
来庁者	現在の利用状況	2,000人T.E/日	954台T.E/日	8:30-17:15	午前:66台/時 午後:47台/時*3	同一時間帯に行き来を行うと想定
ホテル宿泊客	目標稼働率	389人T.E/日	161台T.E/日	出発 7:00-10:00 到着 17:00-20:00	出発:27台/時 到着:27台/時	
飲食物販利用者	床面積*4	184人T.E/日	83台T.E/日	11:00-14:00 17:00-20:00	7台/時	同一時間帯に行き来を行うと想定
コンベンション利用者	100人を想定	200人T.E/回	90台T.E/回	到着 9:00、12:00 出発 12:00、17:00*5	到着:45台/時 出発:45台/時	
観光施設利用者	床面積	289人T.E/日	130台T.E/日	9:00-17:00	8台/時	同一時間帯に行き来を行うと想定

●現榎原市役所の発生集中交通量(機能の一部移転による現庁舎への来訪者数減)

利用者	算出根拠	発生集中交通量(人)*1	自動車換算*2	対象時間帯	1時間当たり自動車台数	備考
来庁者	現在の利用状況	-2,000人	-954台	8:30-17:15	午前:-66台/時 午後:-47台/時	同一時間帯に行き来を行うと想定

※1)発生集中交通量では、人の「行き・帰る」を対象とするため、1人の利用者につき2人となる。
 ※2)近畿圏パーソントリップ調査結果を踏まえ、自動車での来訪者数を算定し、国土交通省『大規模開発地区関連交通計画マニュアル』H26.6に基づき、同乗者数を決め、算出した。
 ※3)役所の利用状況は、午前:午後で、48:52(H27.3~4)との状況であったため、午前と午後で別々に算出した。
 ※4)国土交通省『大規模開発地区関連交通計画マニュアル』H26.6に基づき算出
 ※5)コンベンションについては、各イベントの開催時間帯が不明であるため、10:00-12:00、13:00-17:00までの2回のイベントが開催されたことを想定し算出した。なお、イベントが10時に開催される場合は9時台に来訪し、13時に開催される場合は12時に来訪されると想定した。なお、イベント終了時には終了時間帯に帰宅することを想定した。