

近鉄大和高田駅・JR高田駅周辺地区 まちづくり基本構想

大和高田市
令和 7 年 9 月

0. 目次

1. まちづくり基本構想の概要	1
2. まちづくりの経緯	3
3. 市の概況	4
4. 対象地区の現況	7
5. 対象地区の特徴	13
6. 対象地区の現況取りまとめ	14
7. 基本構想のコンセプトとまちづくりの将来ビジョン	15
8. 課題を踏まえた取組方針	16
9. まちづくり構想図	17

1. まちづくり基本構想の概要

①計画の背景と目的

本市は、近代期に大きな紡績工場を有したことに加え、交通の要衝でもあったことから、「商都たかだ」と称され、奈良県中西部の拠点として栄えました。その頃を知る人たちは口を揃えてこう言います。“最盛期には、ＪＲ高田駅に最も近い天神橋筋商店街はすれ違うのもやっとというほどに人がいた”と。また、“高田に遊びに行くのは、大阪市内に遊びに行くのと同じくらい魅力的だった”と。

しかし、奈良の地が大阪都市圏内のベッドタウンへと変容する流れに抗えず、このまちもその中のひとつになりました。加えて、モータリゼーションの普及により本市の郊外や近隣自治体に大型商業施設などの立地が進んだこと、人口減少社会へ移行したことなどにより、まちの密度は低下し、特に中心市街地の衰退が進みました。

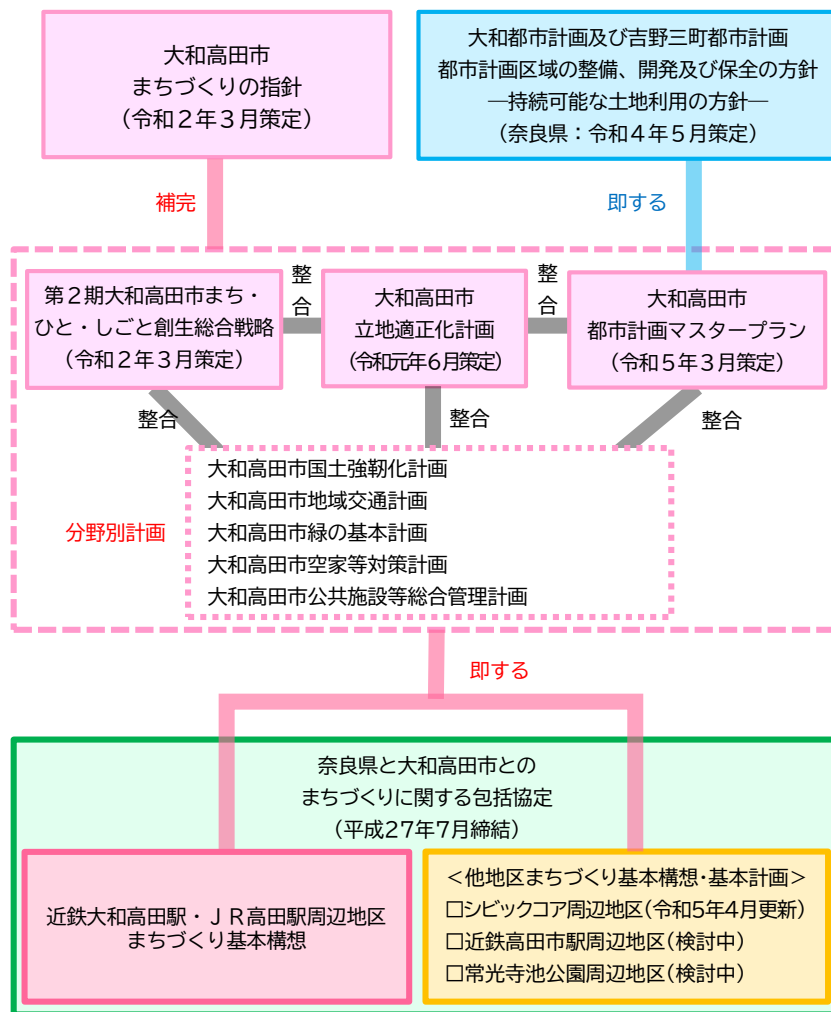
このように、かつて職・住・遊の揃った“まち”でしたが、職や遊が外部へと流出し、“まち”としての魅力が失われていきました。この状況に対して、本市は立地適正化計画を策定（令和元年６月）し、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導・集約する都市機能誘導区域と人口密度を維持するための居住誘導区域を定めて、コンパクトシティ化を目指しています。

また、これに先立ち、本市における持続的発展や活性化を企図したまちづくりを連携して進めることを目的とし、「奈良県と大和高田市とのまちづくりに関する包括協定」を奈良県との間で締結（平成２７年７月）し、市内の４地区（シビックコア周辺地区、近鉄大和高田駅・ＪＲ高田駅周辺地区、近鉄高田市駅周辺地区、常光寺池公園周辺地区）のまちづくりを県の協力を得つつ、順次、進めています。

そこで、この度、近鉄大和高田駅・ＪＲ高田駅周辺地区において、まちづくり基本構想を策定します。

②基本構想の位置づけ

本基本構想の位置づけは、下図に示すとおりです。



[基本構想の位置づけ]

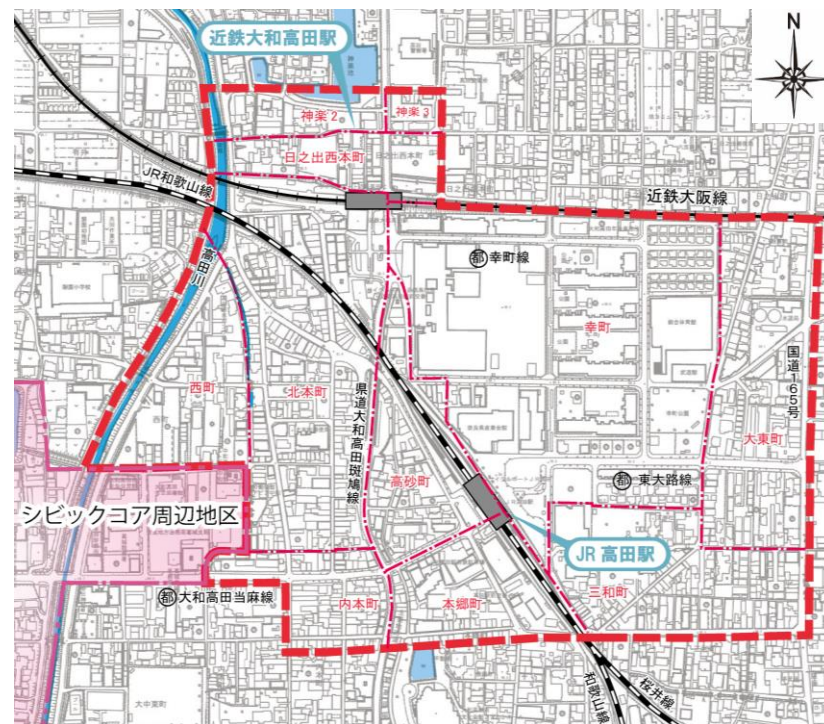
1. まちづくり基本構想の概要

③対象地区の位置・区域

対象地区は、近鉄大和高田駅とＪＲ高田駅を中心に構成します。北は、近鉄大阪線の線路境を基本にしますが、近鉄大和高田駅北側の日之出西本町、神楽の一部を対象に含めます。南は、市役所通りの一本南側の道路境を基本とします。西は高田川、東は国道１６５号線を境とします。

対象地区内には、近鉄とＪＲの鉄道２駅と、それぞれの駅前広場、奈良県産業会館、総合体育館、武道館、幸町公園、市営駐車場・駐輪場などの公共施設のほか、大型商業施設や商店街（近鉄高田駅前商店街、天神橋筋商店街、天神橋西商店街）など多様な施設があります。

また、県内の主要地方道である、県道大和高田斑鳩線と国道１６５号線が地域内を縦断し、ＪＲ高田駅を起点にして、西には都市計画道路大和高田当麻線（市役所通り）、東には都市計画道路東大路線、都市計画道路幸町線が、それぞれ整備されています。



[対象地区の範囲]



JR高田駅



高田駅東側広場



近鉄大和高田駅



近鉄大和高田駅前フラワーデッキ

2. まちづくりの経緯

①まちづくりのこれまでの取組

本市は、平成27年に「奈良県と大和高田市とのまちづくりに関する包括協定書」を締結しました。そして、シビックコア周辺地区において、平成29年度には「まちづくり基本構想」、平成30年度には「まちづくり基本計画」をそれぞれ策定し、さらに令和5年度に「まちづくり基本計画」を更新し、これまで当該地区を中心にまちづくりを進めてきました。

[まちづくり包括協定に関する構想・計画等]

項 目	内 容
平成27年度 奈良県と大和高田市とのまちづくりに関する包括協定書の締結	【まちづくりの方向性】 中心市街地に行政、医療・福祉、商業機能が集約している地域性を活かしながら、市全体の利便性を向上させ、地域の活性化につなげる。 【取組地区】 ①シビックコア周辺地区 ・行政機関、医療機関などを中心とした市街地の形成 ・市立病院と連携した地域包括ケアシステムの構築 ・観光資源を活かした魅力的な憩いの空間の形成 ②近鉄大和高田駅・ＪＲ高田駅周辺地区 ・県中西部地域の拠点駅にふさわしい駅前空間づくり ・市の中心拠点として活気とにぎわいのある魅力的な周辺市街地づくり ③近鉄高田市駅周辺地区 ・地域のにぎわいと交流を生み出す市街地と交通拠点の形成 ④常光寺池公園周辺地区 ・常光寺池公園を中心とした憩いゾーンの創出と商店街及び各施設間の連携強化
平成29年度 シビックコア周辺地区まちづくり基本構想	「大和高田の都市機能の集積とにぎやかな交流拠点のシビックコア」をまちづくりのコンセプトとし、シビックコア周辺地区における「まちづくりの基本方針」と「基本となる取組」を整理した。
平成30年度 シビックコア周辺地区まちづくり基本計画 (令和5年4月更新)	シビックコア周辺地区まちづくり基本構想で整理した「まちづくりの基本方針」と「基本となる取組」に基づき、まちづくりの展開方針等を整理し、事業推進に向けた取組を実施している。

3. 市の概況

①対象地区の形成と展開 (1)

寺内町の形成と発展

慶長5(1600)年に建立された専立寺を西端、旧高田川を東端として近世期に形成された寺内町は、近代期になると旧高田川の東側へそのエリアを拡大させ、旧高田川を中心とした「市街地」へと発展していきました。この「市街地」には主要道として、西は堺、東は伊勢へ通じる横大路、これに交差し、御所や五條に通じる下街道があり、鉄道が開通するまで、陸上交通の中継地として繁栄しました。

対象地区において、内本町が寺内町の一部に該当し、北本町、高砂町、本郷町が「市街地」に該当します。

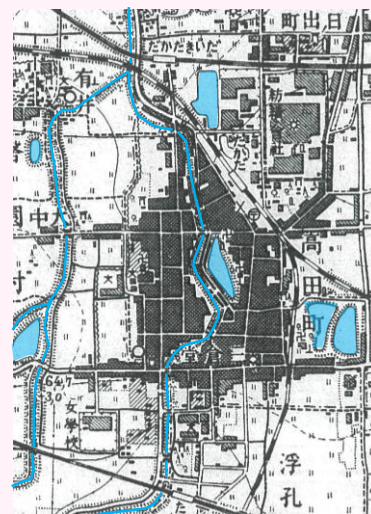


南本町交差点の寺内町案内図

鉄道の敷設

明治24(1891)年に王寺―高田間(現JR和歌山線)が開通します。その後、高田を経由して奈良に至るルート(現JR万葉まほろば線)も開通し、本市の鉄道整備が進みます。右図のとおり、鉄道の線路はすでに形成された「市街地」の北端から東端までをなぞるように敷設されました。

後に開通した現在の近鉄大阪線(大正14(1925)年開通)及び近鉄南大阪線(昭和4(1929)年開通)も、いずれも「市街地」の北端、南端を通過しており、「市街地」が鉄道敷設に影響を与えました。



国土地理院発行2.5万分1地形図
(昭和7年発行)

注)河川等に着色加工

紡績工場の開設とその後の活用

明治29(1896)年、大阪鉄道高田駅の東側(現、幸町)に、高田町の木綿業者や銀行業者が中心となり発起した大和紡績(その後合併を経て、現ユニチカに至る)が、広大な敷地に近代化された工場を稼働させました。この工場は、昭和52(1977)年に閉鎖されるまで、奈良県の工業近代化及び本市の発展に大きく寄与しました。

この跡地は、先に閉鎖された一部が昭和50(1975)年に大型商業施設(オークタウン大和高田)となり、その他は市の総合体育館(昭和56(1981)年開館)やマンション等といった、大規模な敷地を維持したまま利用が進みました。

以上により、当該まちづくり対象地区には、JRの線路を境にして、古い町並みが残るエリアと、大規模敷地型に土地利用されたエリアが併存する状況が生まれました。



オークタウン建設中(昭和50年)

3. 市の概況

①対象地区の形成と展開 (2)

高田川の付け替え

昭和7(1932)年から行われた河川の付け替え工事により、現在の高田川が形成されました。それまでの旧高田川は、「市街地」を縦断し、JRの線路手前で西に折れて、現在の高田川に繋がっていました(前ページ参照)。付け替え工事により、川の氾濫による水害がなくなり、「市街地」の発展につながりました。

廃川の埋め立てが昭和23(1948)年から行われ、その一部は現在の県道大和高田斑鳩線になりました。その後のモータリゼーションの普及により、この道路は本市の中心となる主要道のひとつになりました。しかし、この道路と鉄道とが交差する箇所を道路のアンダーパス化により対処したため、大雨時に冠水するなどの課題を残すことになりました。

旧高田川及び現在の高田川はいずれも天井川で、盛土した堤防によって高低差が生じ、平地の多い本市において、対象地区には地形の起伏がみられます。



昭和33年頃 工事中的様子



昭和37年頃 中央道路

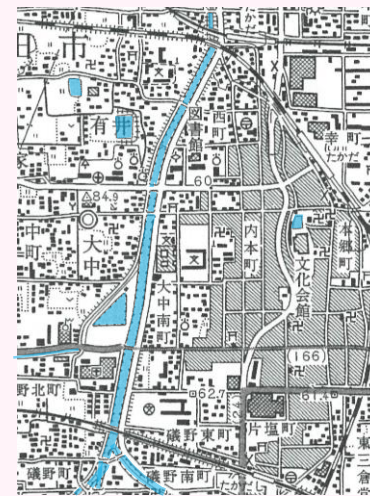
行政施設の配置

下図のとおり、昭和30年代前半には、「市街地」内には、規模の大きなため池が残っていました。現在、この池の大半を大和高田市文化会館(さざんかホール)及び馬冷池公園として活用しています。

しかし、「市街地」内には大規模な敷地が限られたため、昭和30年代末に「市街地」の北西部に旧市役所庁舎を建設したのを皮切りに複数の行政施設をこの周辺に建設したため、駅が集中するエリアと公共施設が集中するエリアとが少し距離を置いて形成することになりました。



国土地理院発行2.5万分1地形図
(大正11年測図昭和22年修正
昭和34年資料修正)



国土地理院発行2.5万分1地形図
(平成12年発行)

(注)河川等に着色加工

3. 市の概況

②人口

【人口・世帯の推移と将来人口】

人口は、平成7（1995）年に73,806人でピークを迎え、その後緩やかに減少しています。また、世帯数は緩やかに増加していますが、世帯人数（人口/世帯数）は減少しています。

「大和高田市人口ビジョン」では、令和42（2060）年の本市の戦略人口を35,891人とする目標を設定しています。

【年齢3区分別人口の推移】

令和22（2040）年には、生産年齢人口は19,854人になり、人口総数（41,675人）の半数を下回ると見込まれています。

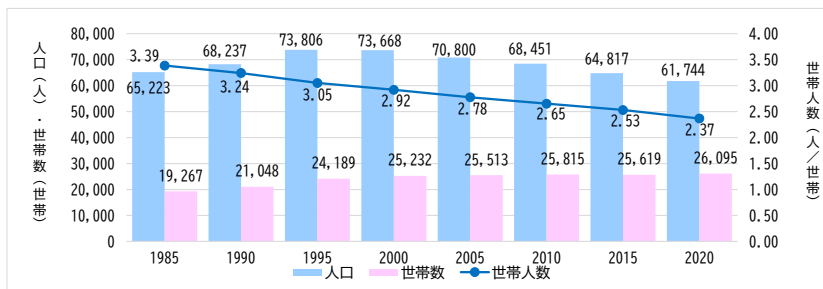
一方、老年人口比率は、44.9%を占め、およそ2人に1人が65歳以上であると予測されています。

【流入・流出人口】

令和2（2020）年の国勢調査によると、流入人口が11,932人に対し流出人口が19,322人で、通勤や通学等で多くの住民が市外に流出している状況がうかがえます。流出先には大阪市や東大阪市の大阪府内と、奈良市や大和郡山市の県の北部地域が挙げられます。

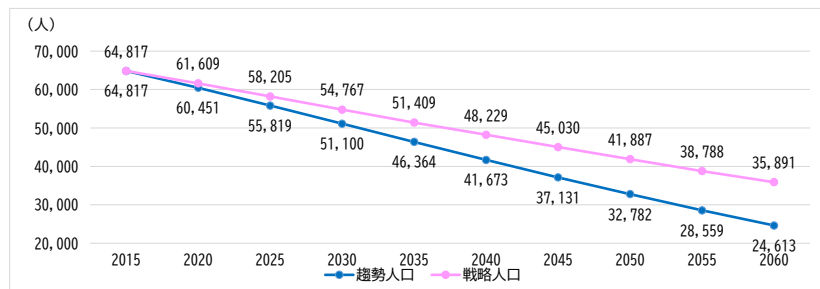
一方、流入元自治体の上位5位までは、いずれも本市に隣接する自治体です。流出先でも上位をこれらの自治体が占めることから、県中西部地域内での流入・流出も活発であることがわかります。

【人口・世帯・世帯人数の推移】



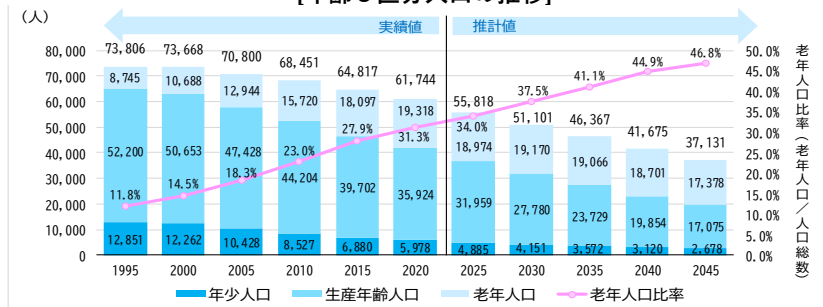
出典：国勢調査

【戦略人口】



資料：大和高田市人口ビジョン 令和2年3月

【年齢3区分人口の推移】



資料：リーサス A0_1総論①人口_奈良県大和高田市のデータから作成
※人口総数には年齢不詳は含む

【流入・流出人口】

流入人口内訳 (人)			流出人口内訳 (人)		
1位	奈良県	橿原市	2,244	1位	大阪府
2位	奈良県	葛城市	1,591	2位	奈良県
3位	奈良県	香芝市	1,584	3位	奈良県
4位	奈良県	広陵町	1,028	4位	奈良県
5位	奈良県	御所市	574	5位	奈良県
6位	奈良県	桜井市	512	6位	奈良県
7位	奈良県	奈良市	404	7位	奈良県
8位	奈良県	田原本町	315	8位	奈良県
9位	奈良県	上牧町	258	9位	奈良県
10位	奈良県	五條市	258	10位	大阪府
その他			3,164	その他	
総 数			11,932	総 数	

資料：リーサス D01_1各論①人口増減・地域間流動_奈良県大和高田市のデータから作成
「流出人口（通勤・通学者）」とは、大和高田市に常住し市以外へ通勤・通学する人口をいい、「流入人口（通勤・通学者）」とは、大和高田市以外に常住し市内に通勤・通学する人口をいう。

4. 対象地区の現況

①人口・世帯の現状

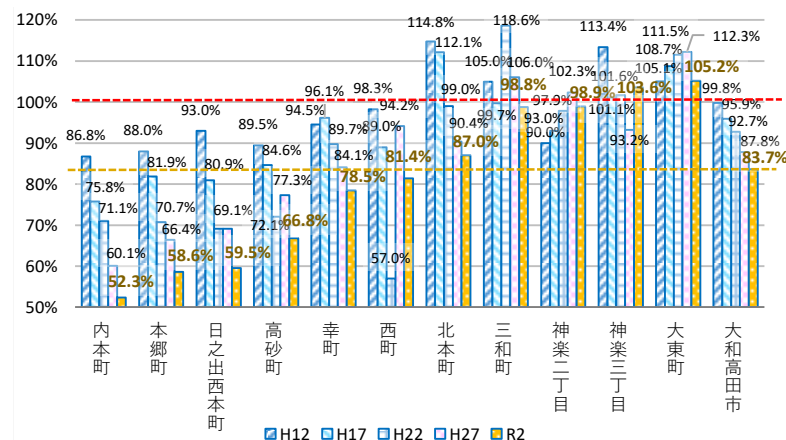
対象地区に含まれる各町の人口について、平成7年を100としてその推移をみると、特に減少するのは内本町、本郷町、日之出西本町、高砂町で、対象地区の中心からみて西側に集中しています。他方で、エリアの周縁部にあたる大東町と神楽三丁目では人口が増加し、三和町と神楽二丁目は概ね人口が維持されており、対象地区の人口増減は偏在しています。

各町の高齢化率は、全体的に増加傾向にあり、その多くが市の高齢化率（31.3%）よりも高い状況にあります。

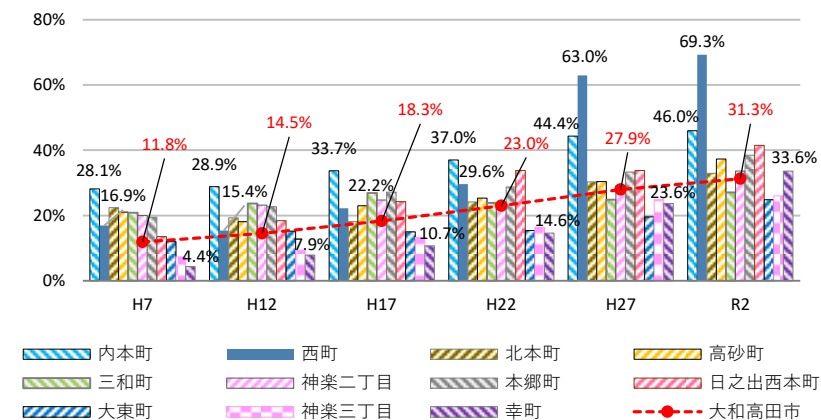
[町丁別人口・世帯数の推移] (単位 人・世帯)

町名	項目	H7年	H12年	H17年	H22年	H27年	R2年
内本町	人口	619	537	469	440	372	324
	世帯	197	186	165	167	149	134
北本町	人口	718	824	805	711	649	625
	世帯	252	302	314	303	284	287
本郷町	人口	1,025	902	839	725	681	601
	世帯	363	345	328	297	294	282
高砂町	人口	247	221	209	178	191	165
	世帯	104	103	97	81	103	99
西町	人口	172	169	153	98	162	140
	世帯	63	73	65	41	43	39
三和町	人口	962	1,010	959	1,141	1,020	950
	世帯	320	388	384	468	438	435
大東町	人口	652	685	709	727	732	686
	世帯	224	248	274	299	311	324
幸町	人口	2,400	2,269	2,307	2,153	2,018	1,883
	世帯	786	784	860	849	886	866
日之出西本町	人口	398	370	322	275	275	237
	世帯	147	143	131	124	122	122
神楽二丁目	人口	470	423	437	460	481	465
	世帯	151	138	155	177	170	175
神楽三丁目	人口	807	915	816	820	752	836
	世帯	343	422	362	401	374	440

[人口の増減割合]



[高齢化率の推移]



出典：国勢調査

4. 対象地区の現況

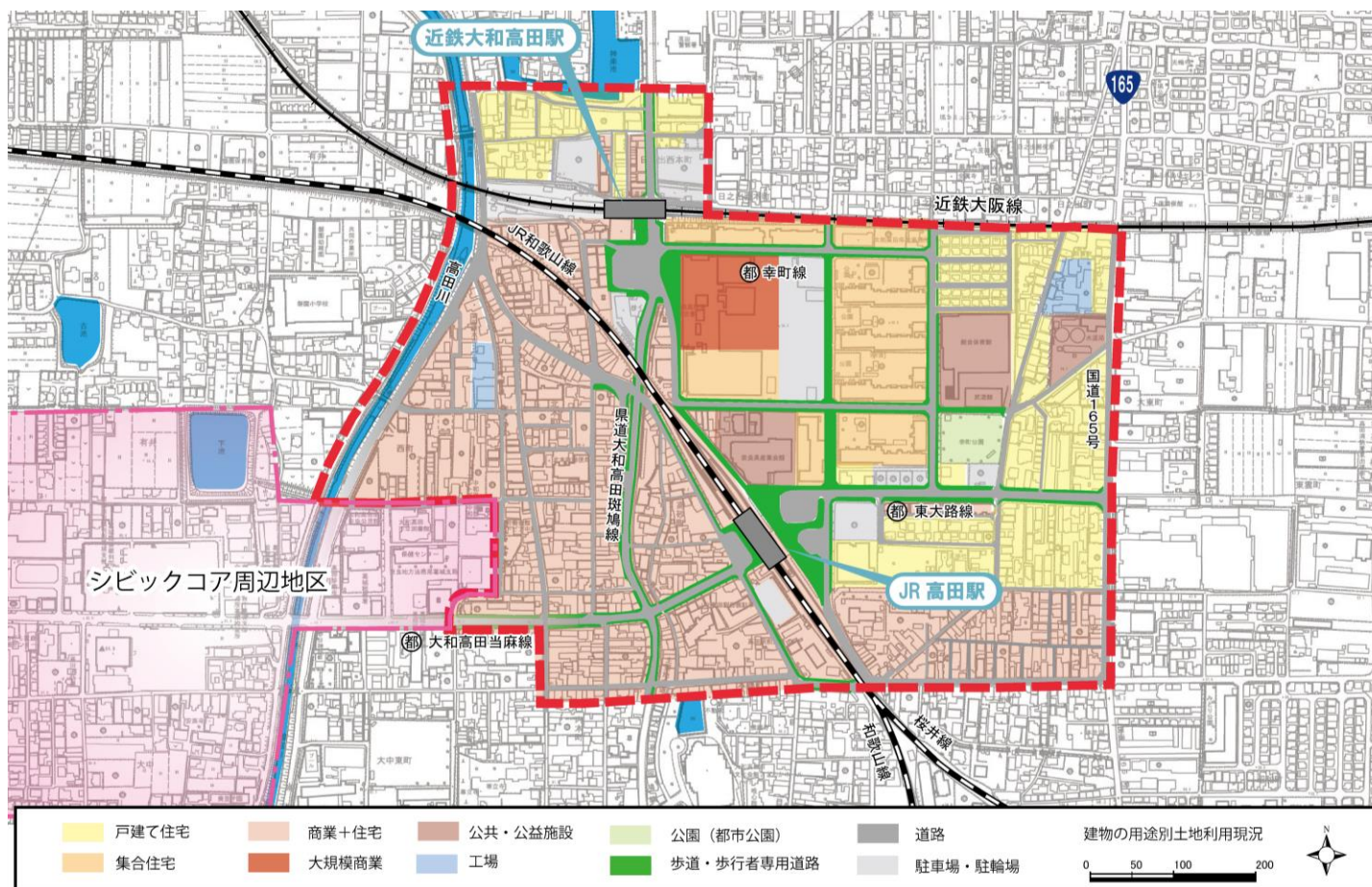
②土地・建物の状況 (1)

1) 住宅地

JR線東側は、大規模街区で構成され、集合住宅地が集積しています。また、一部に戸建て住宅地が点在しています。

近鉄大和高田駅の北側は、細街路で街区が形成された住宅地があり、老朽化や空き家化が進展しています。

近鉄大和高田駅の南側に広がる旧市街地は、店舗や併用住宅、専用住宅が混在しています。店舗や併用住宅だった建物には、専用住宅へ用途転換されたものや空き家が目立ちます。



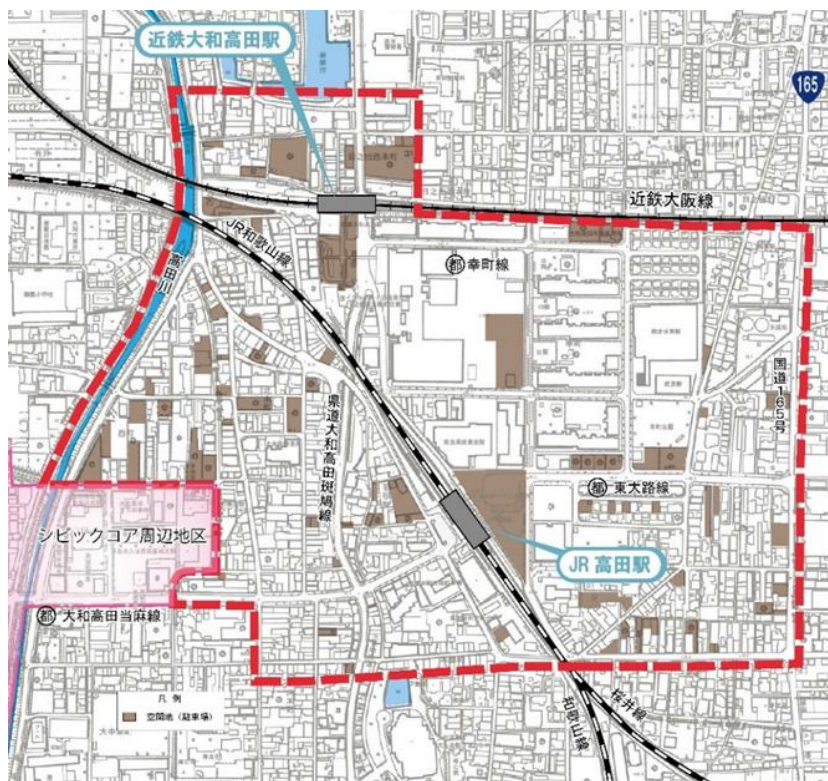
4. 対象地区の現況

②土地・建物の状況 (2)

2) 低未利用地の状況

対象地区には、駐車場や空き地等の低未利用地が多く、地区の全域に分布しています。

その中には、近鉄大和高田駅北側に2つある公営の駐車場、JR高田駅東側の駅前広場などの公有地の低未利用土地があり、積極的な活用が求められます。



3) 公共施設の状況

令和7年度現在、老朽化した総合体育館や市立病院の建替えを含む検討を行っています。対象地区のまちづくりにおいては、公共施設の対象地区内への誘導又は再編、対象地区外への移転などの検討も併せて行うことが求められています。



注)敷地面積は1/2500の都市計画図白図の机上計測値
総合体育館・武道館は大和高田市総合管理計画の一覧表より

4. 対象地区の現況

②土地・建物の状況 (3)

4) 商業施設

◆地区内の商業施設の類型化

○大規模商業施設

トナリエ大和高田（延床面積約32,600m²、店舗面積14,400m²、平成30年開設）

○小規模小売店舗

一般に職・住が一体化した、小規模店舗。近鉄高田駅前商店街、天神橋筋商店街、その間の旧商店街を中心に分布。
また、都市計画道路東大路線の沿道にも立地。

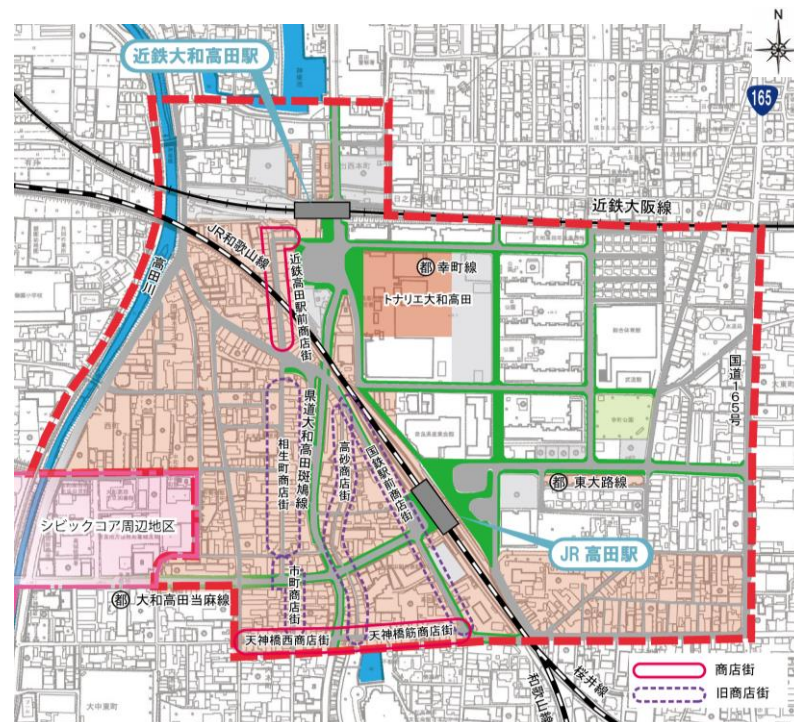
◆商業施設の特徴

対象地区には、かつて多くの商店街があり、近鉄大和高田駅から近鉄高田市駅（近鉄南大阪線）までの間に商業集積地をつくりだし、県中西部地域の中心拠点の役割を果たしました。

昭和50年に近鉄大和高田駅前の紡績工場跡地に開設した大規模商業施設であるオークタウン大和高田には、商業機能に加え、文化施設やスポーツ施設が併設され、生活・文化・健康増進の中心として役割を果たしました。

しかし、近年、商業施設のニーズの変化、対象地区外に郊外型の大規模商業施設の進出などにより、小規模小売店舗が減少し、対象地区の魅力やにぎわいが失われるとともに、地域の活力が衰退しています。

平成30年にオークタウン大和高田の跡地にトナリエ大和高田が開設したことで、にぎわいの創出が期待されています。



【参考】市全域の小売事業者数の推移

年	織物・衣服 ・身の回り品	飲食品	その他	無店舗 小売業	計
昭和57年（1982）	213	389	541	0	1,143
平成28年（2016）	75	112	221	14	422

注）推計方法が異なるため、比較できないが、参考として整理したもの
出典：（昭和57年）大和高田市史、（H28年）リーサスD03



トナリエ大和高田



近鉄高田駅前商店街



天神橋筋商店街

4. 対象地区の現況

③交通の状況

1) 鉄軌道

対象地区には近鉄大阪線とＪＲ和歌山線、ＪＲ万葉まほろば線（桜井線）があり、大阪市内（上本町、天王寺）や名古屋市内、伊勢・志摩から乗り換えることなく本市へアクセスすることができます。また、乗り換えは必要ですが、大阪国際空港や関西国際空港、新大阪などからも比較的容易にアクセスできる環境が整っています。

2) バス

市内を南北に運行する奈良交通バスは、近鉄大和高田駅から、橿原市、葛城市、御所市、五條市や広陵町へアクセスできる路線があります。併せて、市内を３つの路線で循環するコミュニティバス（きぼう号）があり、市内や近隣市町村への移動の要になっています。

3) 駅前広場

近鉄大和高田駅とＪＲ高田駅には、それぞれ駅前広場があり、特に近鉄大和高田駅前広場は、バスやタクシーが盛んに停留しています。一方のＪＲ高田駅東側広場は、コミュニティバスの停留がわずかにあるだけで、閑散としています。

4) 道路

近鉄大和高田駅とＪＲ高田駅へのアクセス道であり、対象地区のメインアクセス道路である県道大和高田斑鳩線は、通過交通が多く、時間帯により、慢性的に交通渋滞が発生しています。

○南北方向

県道大和高田斑鳩線、国道１６５号

○東西方向

都市計画道路大和高田当麻線、都市計画道路幸町線、
都市計画道路東大路線

5) 歩道

近鉄大和高田駅とトナリエ大和高田は、ペDESTリアンデッキで連絡されています。一方で特にモータリゼーションが普及する前から市街化が進んだエリアでは、自動車と歩行者の混合交通の道路が多く、歩道整備が課題となっています。



県道大和高田斑鳩線



都市計画道路東大路線



近鉄大和高田駅前広場



ＪＲ高田駅東側駅前広場



コミュニティバス

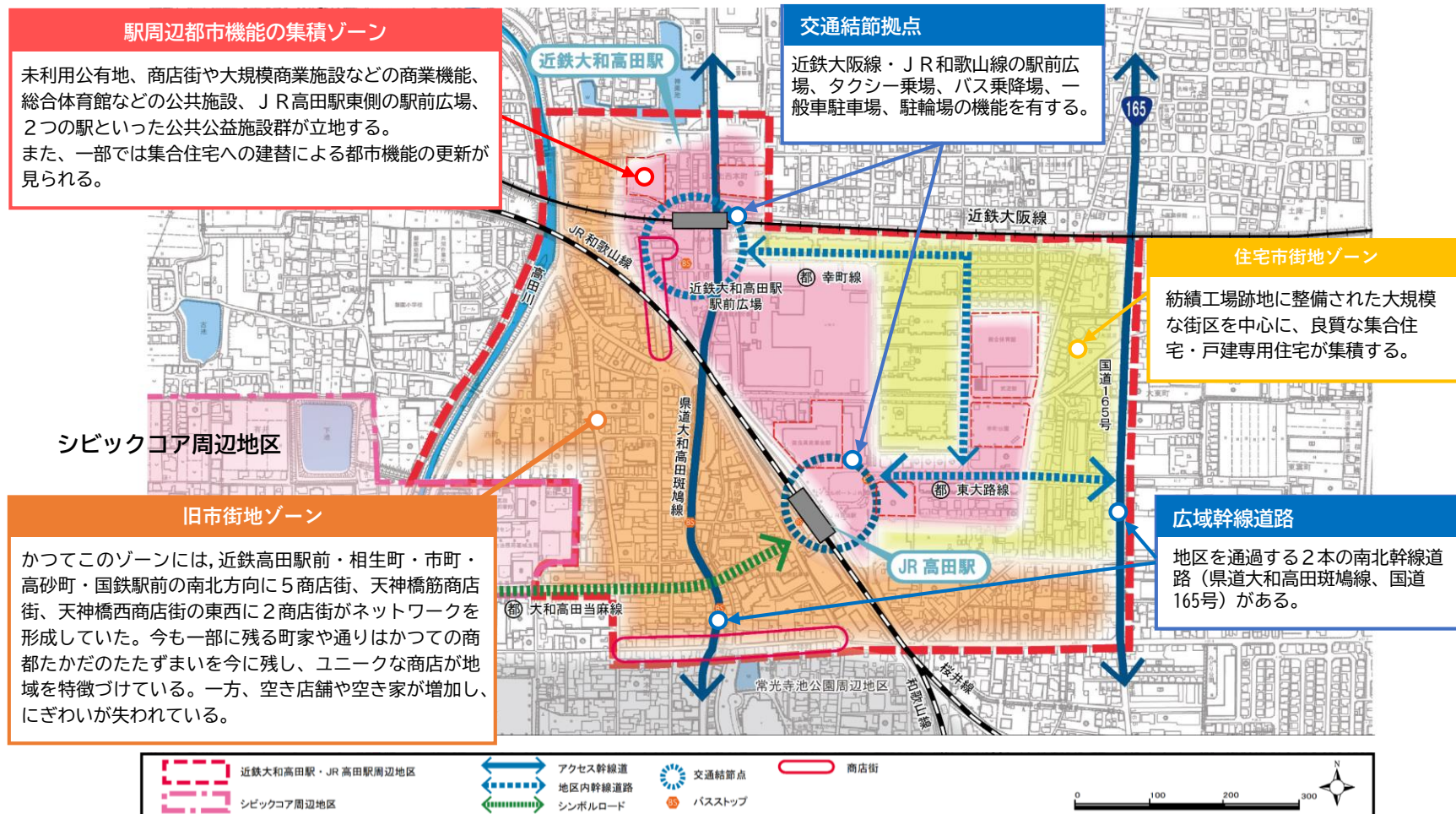


近鉄大和高田駅前フラワーデッキ

5. 対象地区の特徴

対象地区と広域幹線道路や交通結節拠点の都市交通基盤の現況について整理します。

対象地区は、まちの特性から「駅周辺都市機能の集積ゾーン」、「旧市街地ゾーン」、「住宅市街地ゾーン」の3つに区分し、その位置や特徴を下図に示します。



6. 対象地区の現況取りまとめ

ゾーン別の対象地区の現況は下表に示すとおりです。

駅周辺都市機能の集積ゾーン	・ 比較的まとまった公共用地や、総合体育館・武道場、幸町公園などの公共施設があるが、十分に利用されているとはいえない ・ マンションが立地し、新規住民が増えている ・ 駅や対象地区へは、徒歩や自転車・バイクの利用が比較的多く、公共交通の利用が少ない ・ 対象地区にある公共施設、駅前広場の利用が進まない ・ 市民は、対象地区の利用促進に、商業施設や医療・福祉施設を求めている ・ 近鉄大和高田駅とＪＲ高田駅との間は、歩道橋や橋上駅による上下移動、複雑な交差点などがあり、移動しにくい ・ 市民は、イメージの変化が対象地区の利用促進につながると考えている ・ にぎわい・活気と便利さを指標にして、駅及び駅周辺のイメージが形成されている
旧市街地ゾーン	・ 対象地区には、空き家や空き店舗等による空洞化が進むエリアが存在する ・ 近鉄大和高田駅・ＪＲ高田駅周辺には商店街がそれぞれにあるが、その利用は多くない ・ 対象地区にある歴史・文化的遺産などの利用が進まない ・ 対象地区には、本市の歴史的展開に沿って駅の場所、起伏や蛇行する地形、間口が狭く奥行きが広い敷地割などがあり、エリアを特色付けている ・ 隣接地区には、歴史資源である旧寺内町が面影を残している
住宅市街地ゾーン	・ 地区の東側には落ち着いた住宅地やマンションが立地しているが、対象地区の人口は総じて減少傾向にある
交通結節拠点	・ 対象地区の鉄道利用時にバスやタクシーなどを併用する者が少なく、公共交通の有機的なネットワークが形成できていない ・ 近鉄大和高田駅とＪＲ高田駅との乗換は全体の１割（ただし、高校生は大人の３倍利用する） ・ 鉄道の待ち時間が解消されると、鉄道利用が増えると考えている者が一定数いる ・ 駅へのアクセスは、歩行者の安全性が確保されていない ・ 駅の利用は、近鉄大和高田駅が多いが、市内の高校に通う生徒は、どちらも利用する ・ 隣接地区にあるさざんかホールには、市外から車で来館する者が中心だが、鉄道利用者が２割程いる
広域幹線道路	・ 駅や対象地区へは、徒歩や自転車・バイクの利用が比較的多く、公共交通の利用が少ない ・ 対象地区へのアクセスは、駅へ向かう道路が渋滞しやすい ・ 鉄道やバスなど多様な交通手段はあるが、対象地区の西側に偏在し、東側は限定されている

この地区のポテンシャルが活かせず、エリアの価値(期待値)が失われている

7. 基本構想のコンセプトとまちづくりの将来ビジョン

対象地区の現況等を整理し、本まちづくりで目指す、「近鉄大和高田駅とＪＲ高田駅の周辺は、県中西部地域の中心拠点駅として、拠点駅の駅前にふさわしい空間を形成し、両駅間のアクセス性を高めることで拠点の交通結節機能の強化、駅周辺での商業機能、居住機能の集積と、既存商店街の活性化や再生を目指すことで、にぎわいと魅力ある市街地の形成を図る」には、行政のみでは到底実現できず、この地区に関係する事業者や住民との協働が不可欠です。ただし、それぞれの利害を調整するのは容易なことではないので、「エリア価値の創出」を共通の指標とし、ともにまちづくりを進めるものとします。

まちづくりのコンセプト

都市機能や地域資源が集積し、県中西部地域の拠点駅がある地区の特性を活かし、公民が連携して持続可能なエリア価値を創出する

上記コンセプトの実現を目指し、近鉄大和高田駅・ＪＲ高田駅周辺地区のまちづくりビジョンを下記のとおり設定します。

【将来ビジョン１】

県中西部地域の拠点として、広域の住民が立ち寄りたくなる都市空間を形成する

鉄道を中心にした交通資源、公共施設などの行政資源、商業を中心とした民間資源や歴史資源などを活用し、広域の住民が立ち寄りたくなる県中西部地域の拠点駅にふさわしい駅前及び駅周辺空間の形成を図る

【将来ビジョン２】

住みたい地区として選ばれ、住み続けられる地区を形成する

大阪市内中心部に30分程で行き来でき、大阪都市圏における交通至便の住宅都市の性格を活かし、住みたいと選ばれる住宅地とするとともに、年代を超えて居住し続けることができる居住環境の形成を図る

【将来ビジョン３】

対象地区周辺へもアクセスしたくなるウォークアブルな交通環境を形成する

広域から立ち寄った住民が、この地区だけにとどまらず、地区外にある公共施設や歴史的地区へもアクセスできるように、情報環境や交通環境の形成を図る

8. 課題を踏まえた取組方針

地区の課題

【A 都市機能の低下】

- 低未利用の公共用地等がある一方、都市機能（医療・福祉施設等）が不足
- 近鉄大和高田駅・JR高田駅周辺の商店街の空き店舗が点在、快適性が不足
- 環境や治安の悪化が懸念される空き家等が発生し、市街地の空洞化が進行
- 総じて人口減少傾向にあり、居住を誘導する魅力が不足
- 鉄道やバスなど多様な交通手段の結節機能が、最大限発揮できていない
- 技術革新による新たな公的交通システム等への転換が進みにくい交通環境

【B 多様な地域資源の活用】

- 歴史資源・観光資源や文化・産業・景観などの地域資源が未活用
- 地域の公共施設・駅前広場が十分活用されていない
- 鉄道の待ち時間を仕事や学習で活用できるスペースがない
- 公共交通によって主要な各拠点施設とのネットワークが形成されていない
- 周辺に立地する拠点施設を連絡する歩行者ネットワークが形成されていない
- 市民の近鉄大和高田駅とJR高田駅との乗換が不便なイメージが払拭できない

【C 歩行環境への配慮】

- 近鉄大和高田駅、JR高田駅、既存商業施設や拠点施設の相互連絡動線がない
- だれでも安全に歩いて、快適に過ごせる歩行空間が未整備
- 近鉄大和高田駅・JR高田駅の利用が多い高校生の待ち時間の居場所がない

【D 道路環境への配慮】

- 駅前周辺道路の渋滞対策
- 大和高田斑鳩線のアンダーパス区間の浸水の発生

【E エリア価値の低下】

- にぎわい・活気・便利さを創出する職・住・遊の場が適正に形成されていない
- 新たな地域イメージ創出（の変化）に向けた取り組み主体が不在

基本方針

① 県中西部の拠点に ふさわしい都市空間の再構築

- ①-1 行政機能の誘導
- ①-2 公共施設（道路環境を含む）の再編・更新
- ①-3 公有地の活用

② 持続可能な居住環境の形成 ～職・住・遊が揃う日常の創出～

- ②-1 まちなか居住の推進
- ②-2 地域資源を活用したコンテンツの創出
- ②-3 地域資源・人材の発掘・育成
- ②-4 未来を担う子供たちの憩いの場の創出

③ 対象地区内外との ヒト・モノ・情報の交流

- ③-1 時代に即した広域交流環境の整備
- ③-2 時代に即した近隣交流環境の整備

※アンケート・ワークショップ・意見交換会等から抽出した課題を整理

