# 大和高田市都市計画道路見直し方針

令和6年3月

大　和　高　田　市

# ― 目　次 ―

１．都市計画道路の見直しの背景と目的 …… 1

２．都市計画道路の見直し方針の検討 …… 2
　２－１．見直し方針の検討の考え方 …… 2
　　（1）　基本方針 …… 2
　　（2）　見直し方針の検討手順 …… 2
　２－２．未着手都市計画道路の抽出 …… 4
　　（1）　見直し方針の検討対象路線（区間）の抽出 …… 4
　２－３．見直し方針の検討 …… 7
　　（1）　【STEP１】必要性の検証 …… 7
　　（2）　【STEP２】代替性の検証 …… 10
　　（3）　【STEP３】廃止による影響検証 …… 11
　２－４．都市計画道路の見直し方針の検討 …… 13

【参考】カルテ …… 15
　①　大和高田当麻線 …… 15
　②　五ヶ所五位堂線 …… 16
　③　西大路線 …… 17
　④　本郷大中線 …… 18

# １．都市計画道路の見直しの背景と目的

都市計画道路は、都市における円滑な交通を確保し、健全で良好な市街地の形成を図るとともに、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動を支えるため、都市計画法に基づいてルートや幅員などが定められた都市の骨格となるものです。

これまでの都市計画は、人口増加・市街地の拡大を前提として計画を行ってきましたが、人口減少・高齢化社会の到来、人口増加に合わせて拡大してきた市街地の低密度化等に伴い、成長型から成熟型（都市機能の集約・コンパクトなまちづくり）への変化が求められています。

大和高田市においては、令和 2 年国勢調査時点で人口は減少傾向が続いており、平成 22 年から令和 2 年の 10 年間で約 9.8%減少しています。また、65 歳以上の高齢者人口が増加傾向にある一方、生産年齢人口は減少傾向にあるため、高齢者の運転免許返納などの理由により一定の自動車利用者数の減少の可能性も考えられます。

このような社会情勢の変化にともない、自動車を利用する人口が減少する可能性が考えられることから、「未着手」の都市計画道路については、計画当初と比べてその必要性が現時点では認められなくなっている可能性があります。また、未着手であるため、交通渋滞の発生等の課題が残っている地域もあります。さらには、都市計画決定後も未着手の状態が長く続くと、地権者には長期にわたり建築制限を強いることにもなります。

以上を踏まえ、未着手の都市計画道路について「奈良県都市計画道路の見直しガイドライン（平成 22 年 7 月、奈良県）」に基づき、現在の社会経済情勢や「大和高田市まちづくりの指針（令和 2 年 3 月）」「大和高田市都市計画マスタープラン（令和 5 年 3 月）」などで示される本市の目指すべき都市将来像に対応した、真に必要な都市計画道路網として改めてその必要性を検証し、見直し方針を作成することとします。

# ２．都市計画道路の見直し方針の検討

## ２－１．見直し方針の検討の考え方

### （1） 基本方針

都市計画道路の見直しにあたっては、奈良県において「都市計画道路見直しガイドライン」（以下、「県ガイドライン」という）が策定されており、都市計画決定以降の社会情勢の変化を踏まえた整備の必要性の再検証の視点や検討方法について示されています。

本市では、県ガイドラインを踏まえ、本市における各都市計画道路が現時点で担うべき機能を明確にしたうえで、未整備の都市計画道路について、整備の必要性を検証し、存続や廃止等の都市計画道路の見直し方針を検討します。

### （2） 見直し方針の検討手順

都市計画道路の見直し方針の検討は、県ガイドラインを基本に、本市の特性やまちづくりにおける留意点を考慮のうえ、次頁に示す手順で検討します。

道路に関する都市計画は、現在、広域の見地から決定すべき一般国道、県道及びその他の道路で自動車専用道路であるものは、県が定める（以下、「県決定」という。）こととされています。そのため、本検討においては、市町村が定める道路（以下、うち本市が定める道路を「市決定」という。）を都市計画道路の見直し方針の検討対象路線（区間）とします。

本郷大中線（区間Ⅰ）については、「市立病院の移転候補地としての計画」や「まちづくりに関する包括協定（常光寺池公園周辺地区のまちづくり）」※等が具体化した段階で都市計画道路の見直し方針の検討を改めて行うものとします。また、隣接市町の道路網と接続し、隣接市町が定める都市計画道路については、必要性の検証のみを行うものとします。

※本市に関わる『まちづくりに関する包括協定』は、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ことを目指し、平成 27 年７月に奈良県と締結されている。

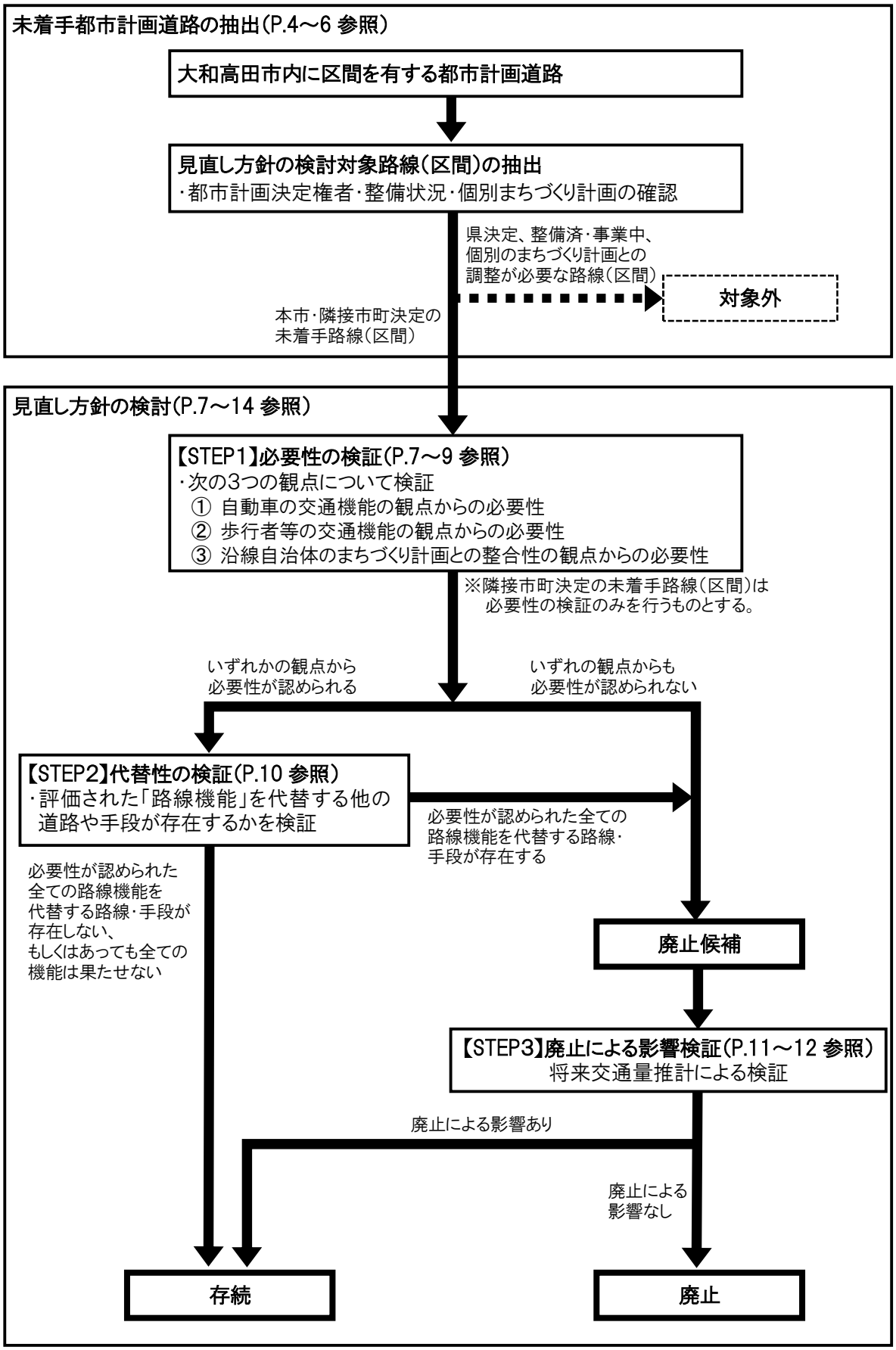



図　都市計画道路の見直し方針の検討手順

# ２－２．未着手都市計画道路の抽出

## （1） 見直し方針の検討対象路線（区間）の抽出

ここでは、見直し方針の検討対象路線（区間）を抽出します。

先述の「２－１.見直し方針の検討の考え方」を踏まえ、大和高田市内の都市計画道路（16 路線）のうち、以下の路線（区間）を見直し方針の検討対象路線（区間）として抽出します。

**見直し方針の検討対象路線（区間）の抽出条件**

○未着手の都市計画道路の区間
⇒県決定路線、全線整備済・事業中路線（区間・休止中区間も含む）は除く。
⇒個別のまちづくり計画との調整が必要な路線は除く。
※県決定路線は、一般国道、県道及びその他の道路で自動車専用道路等、広域の見地から決定されているため除外する。

見直し方針の検討対象路線（区間）の抽出結果を、以下に示します。

**大和高田市内に区間を有する都市計画道路：16 路線**

**除外　県決定路線、その他市決定路線のうち全線整備済み・事業中の路線：12 路線**

【県決定：9 路線】
- 1.3.1　京奈和自動車道(御所道路)
- 3.2.3　橿原御所線
- 3.3.1　中和幹線
- 3.4.2　橿原五條線
- 3.2.4　高田バイパス線
- 3.4.702　今里築山線
- 3.4.740　香芝南廻り線
- 3.5.701　中央通り線
- 3.5.702　神楽線

【市決定：2 路線】
- 3.4.701　東大路線
- 3.5.703　幸町線

【隣接市町(広陵町)決定 1 路線】
- 3.4.765　築山大塚線

**除外　個別のまちづくり計画との調整が必要な路線：1 路線(1 区間)**

【市決定 1 路線(1 区間)】
- 3.5.704　本郷大中線：1 区間(区間Ⅰ)※1

※1本郷大中線(区間Ⅰ)については、「市立病院の移転候補地としての計画」や「まちづくりに関する包括協定(常光寺池公園周辺地区のまちづくり)」等が具体化し

**見直し方針の検討対象路線(区間)：4 路線(5 区間)**

【市決定 3 路線(4 区間)】
- 3.4.57　大和高田当麻線：1 区間（事業中、整備済区間を除く）
- 3.5.700　西大路線：2 区間(区間Ⅰ、区間Ⅱ)
- 3.5.704　本郷大中線：1 区間(区間Ⅱ)（整備済区間を除く）

【隣接市町(香芝市)決定 1 路線(1 区間)】
- 3.4.745　五ヶ所五位堂線：1区間

図　見直し方針の検討対象路線（区間）の抽出

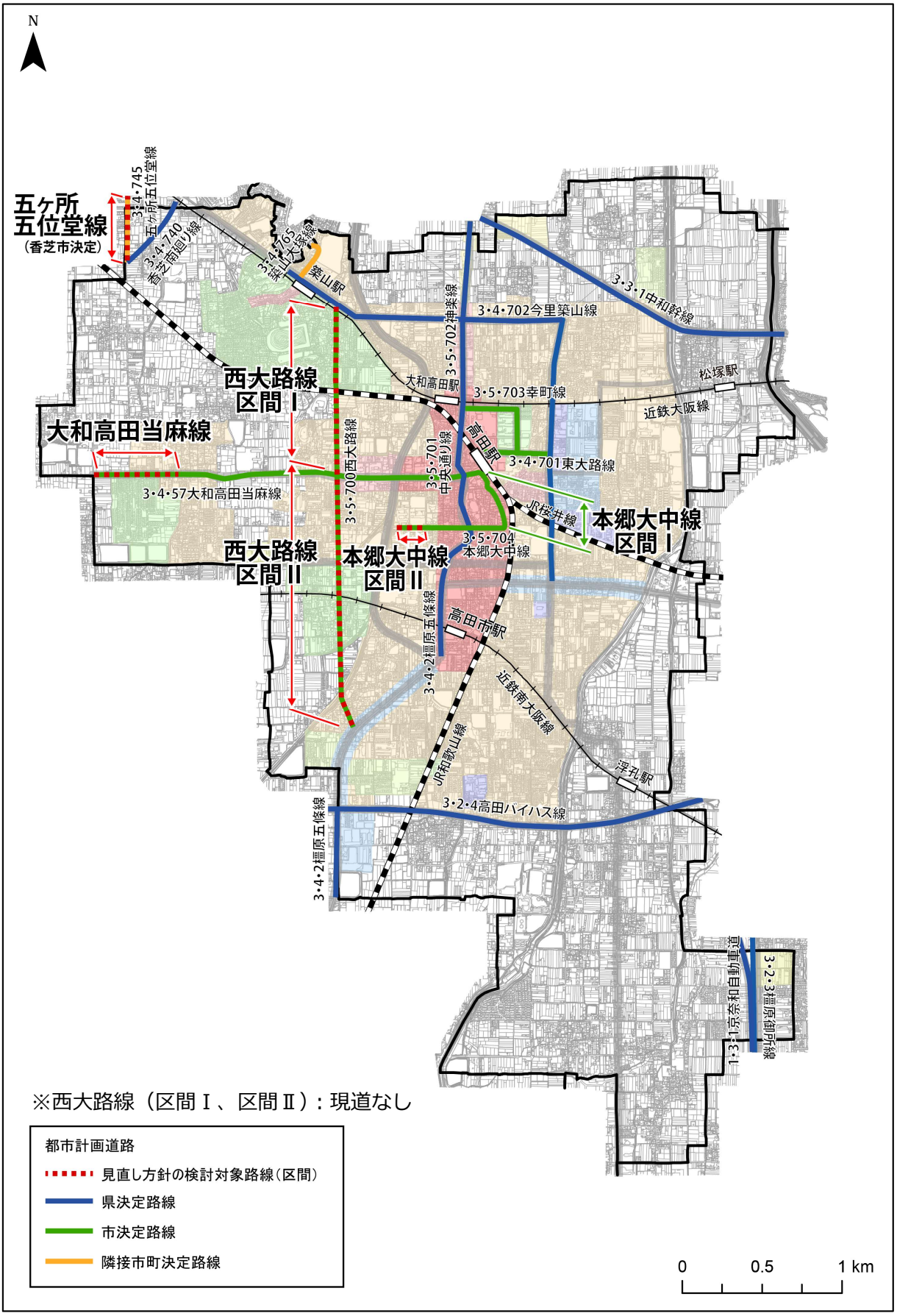



図　見直し方針の検討対象路線（区間）の位置図

表　見直し方針の検討対象路線（区間）

| No | 種別 | 路線番号 | 路線名 | 区間 | 幅員(m) | 車線数 | 未着手延長(m) | 当初都市計画決定年次 | 都市計画決定権者 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 幹線街路 | 3・4・57 | 大和高田当麻線 | － | 16 | 2 | 760 | S31.12.7 | 市 |
| 2 | 幹線街路 | 3・4・745 | 五ヶ所五位堂線 | － | 16 | 2 | 230 | S44.6.11 | 香芝市 |
| 3 | 幹線街路 | 3・5・700 | 西大路線 | Ⅰ<br>Ⅱ | 15 | 2 | 2,690 | S24.2.5 | 市 |
| 4 | 幹線街路 | 3・5・704 | 本郷大中線 | Ⅱ | 12 | 2 | 140 | S61.4.3 | 市 |
| 合 計 | | | | － | － | － | 3,820 | － | － |

# ２－３．見直し方針の検討

## （1）　【STEP１】必要性の検証

### 1)見直しの視点

都市計画道路の整備の必要性を、「県ガイドライン」を踏まえ、以下の３つの視点から検証します。

①自動車の交通機能の観点

②歩行者等の交通機能の観点

③沿線自治体のまちづくり計画との整合性

都市計画道路の整備の必要性は、都市計画道路の機能を踏まえ判断されるべきであり、県ガイドラインにおける必要性検証項目は、一般的な都市計画道路機能に対応するものとなっています。（図　県ガイドラインにおける必要性の検証項目（左）と都市計画道路の機能分類との対応（右）　参照）したがって、本検討での必要性検証項目は、県ガイドラインに基づくことを原則とします。

ただし、県ガイドラインにおける必要性の検証項目は、県レベルの広域的視点から設定されたものとなっており、市町村レベルでみると隣接市町間に跨る路線も存在しています。また、県ガイドラインにおいても「自治体独自のその他の構想・計画等における位置づけ」を踏まえた検証項目が想定されていることから、本市では次頁の表　本市における検証項目・評価基準に示す「ネットワーク性」（検証項目Ⅰ-④～Ⅰ-⑥）及び「街区形成」（検証項目Ⅲ-②）について、独自の検証項目として設定します。

また、評価基準については、県ガイドラインでは具体的な基準は設定されていないため、県ガイドラインの評価内容を踏まえ、次頁以降のように必要性の検証項目をさらに具体的に設定し、各々の検証項目について、見直し方針の検討対象路線の必要性を判断します。（表　本市における検証項目・評価基準　参照）

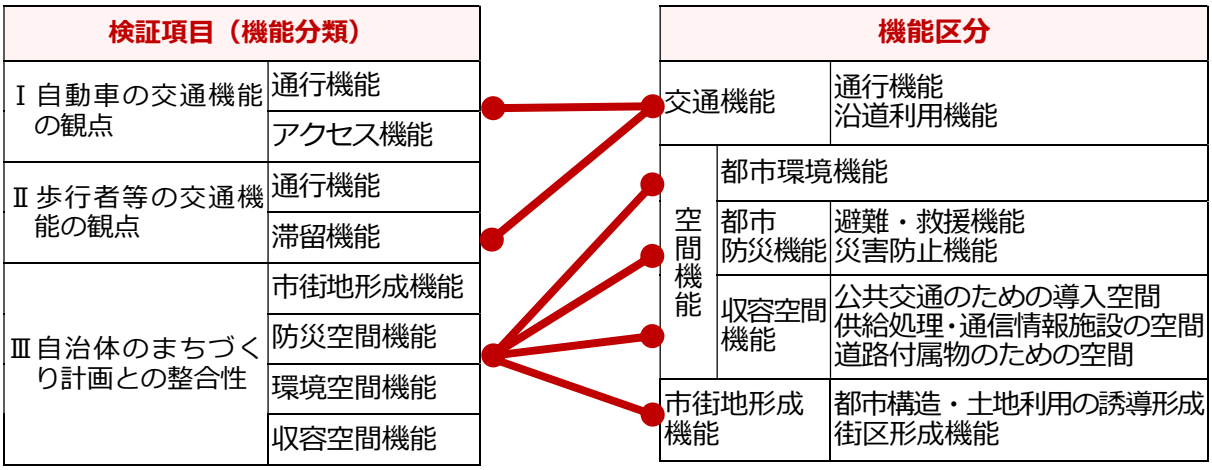



図　県ガイドラインにおける必要性の検証項目（左）と
都市計画道路の機能分類との対応（右）

表　本市における検証項目・評価基準

| 検証項目 | | | | | 評価基準 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ自動車の交通機能の観点 | 通行機能 | 円滑性 | 現道や並行道路の混雑状況・混雑緩和への寄与 | Ⅰ-① | ・「令和3年度道路交通ｾﾝｻｽ」及び令和5年に市で実施した交通量調査で混雑度が1.25以上の区間が、現道や並行道路にある路線（区間） |
| | | | 「渋滞箇所」指定の有無 | Ⅰ-② | ・「令和5年度第1回奈良県渋滞対策協議会」が指定する「主要渋滞箇所」が、現道や並行道路にある路線（区間） |
| | | | ﾎﾞﾄﾙﾈｯｸ踏切の混雑緩和への寄与 | Ⅰ-③ | ・国土交通省が指定する「緊急に対策の検討が必要な踏切（ｶﾙﾃ踏切）」（令和4年12時点）が、現道や並行道路にある路線（区間） |
| | | ﾈｯﾄﾜｰｸ性 | ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ等での位置づけの有無 | Ⅰ-④ | ・「奈良県道路整備基本計画」(令和元年10月）において、事業中・事業予定箇所に指定されている路線（区間） |
| | | | | Ⅰ-⑤ | ・「大和都市計画及び吉野三町都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（令和4年5月）で地域連携軸、「大和高田市都市計画ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ」（令和5年3月）で広域交流軸、地域交流軸のいずれかに位置づけられている路線（区間）<br>・「市立病院の移転候補地としての計画」や「まちづくりに関する包括協定（常光寺池公園周辺地区のまちづくり）」等、個別のまちづくり計画で位置付けられている路線（区間） |
| | | | 隣接市町との連携強化 | Ⅰ-⑥ | ・市域を跨ぐ都市計画決定がなされ、隣接市町との連続性の確保が必要な路線 |
| | | 安全性 | 事故危険性の低下への寄与 | Ⅰ-⑦ | ・国土交通省・警察庁が指定する「事故危険箇所」が、現道や並行道路にある路線（区間） |
| | ｱｸｾｽ機能 | 交通結節点利用 | 主要駅へのｱｸｾｽ性向上 | Ⅰ-⑧ | ・市内外からの来訪者が見込まれる大和高田さざんかホール、歴史地区、商店街相互と、市内の主要3駅（近鉄大和高田駅、JR高田駅、近鉄高田市駅）とを連絡する路線（区間）<br>※歴史地区は「大和高田市都市計画ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ」（令和5年3月）で位置づけられている |
| Ⅱ歩行者等の交通機能の観点 | 通行機能 | 安全性 | 事故危険性の低下への寄与 | Ⅱ-① | ・国土交通省・警察庁が指定する「事故危険箇所」が、現道や並行道路にある路線（区間） |
| | | | 歩道・自転車道の安全な通行環境の確保への寄与 | Ⅱ-② | ・令和3年度大和高田市通学路合同点検で、通学路危険区間・箇所が、現道にある路線（区間） |
| | | | | Ⅱ-③ | ・「あんしん歩行エリア」内に位置する路線（区間） |
| | | ﾈｯﾄﾜｰｸ性 | 歩行者・自転車の通行空間のﾈｯﾄﾜｰｸ形成 | Ⅱ-④ | ・奈良県が指定するサイクリングロード「奈良まほろばｻｲｸ∞ﾘﾝｸﾞ」に、位置づけられている路線（区間） |
| | | 円滑性 | 高齢者・障がい者等の円滑な通行環境の確保への寄与 | Ⅱ-⑤ | ・バリアフリー法に基づき、国土交通省により特定道路に指定されている路線（区間） |
| Ⅲ自治体のまちづくり計画との整合性 | 市街地形成機能 | 都市構造・土地利用誘導形成 | 企業立地・観光振興の位置づけのある路線 | Ⅲ-① | ・「大和都市計画及び吉野三町都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（令和4年5月）で観光交流拠点、観光交流軸、「大和高田市都市計画ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ」（令和5年3月）で都市拠点、ｼﾋﾞｯｸｺｱ拠点のいずれかに位置づけられている路線（区間） |
| | | 街区形成 | 面的整備地内の街区形成 | Ⅲ-② | ・土地区画整理事業や再開発事業等の面的整備地区内に位置する路線（区間） |
| | 防災機能 | 避難・救援 | 災害時の通行空間の確保 | Ⅲ-③ | ・緊急輸送道路(第1次、第2次)に位置づけられている路線（区間）（平成30年4月1日時点） |
| | | | | Ⅲ-④ | ・「大和高田市地域防災計画」において、避難路として位置づけられている路線（区間）、あるいは市役所、避難地・避難所、病院、消防署、警察署に接している路線（区間） |
| | | 災害防止 | 火災の延焼防止への寄与 | Ⅲ-⑤ | ・国土交通省が指定する「地震時等に著しく危険な密集市街地」内に位置する路線（区間）（令和3年3月時点） |
| | 環境空間機能 | 景観形成・沿道環境保全 | 景観形成・沿道環境保全への寄与 | Ⅲ-⑥ | ・「大和高田市都市計画ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ」（令和5年3月）で位置づけられている、景観保全地区内に位置する路線（区間） |
| | 収容機能 | 交通施設の収容 | 交通施設の収容空間の位置づけの有無 | Ⅲ-⑦ | ・駅前広場や駐車場、駐輪場の整備がともなう路線（区間） |

**2)必要性の検証結果**

必要性の検証対象路線（区間）については、前頁における検証項目・評価基準に基づき、【STEP1】必要性の検証を行います。Ⅰ-①～Ⅲ-⑦のいずれかの検証項目において１つでも必要性が認められると、必要性が認められる路線（区間）と判断します。

表　都市計画道路整備の必要性の検証結果

| | 路線番号 | 路線（区間） | | 計画幅員(m) | 都市計画決定権者 | 【STEP 1】 必要性の検証 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 検証結果 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 必要性の検証項目 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | Ⅰ 自動車の交通機能の観点 | | | | | | | | Ⅱ 歩行者・自転車の交通機能の観点 | | | | | Ⅲ 自治体のまちづくり計画との整合性 | | | | | | | |
| | | | | | | ①通行機能 | | | | | | | ②ｱｸｾｽ機能 | ①通行機能 | | | | | ①市街地形成機能 | | ②防災機能 | | | ③環境空間機能 | ④収容機能 |
| | | | | | | ｱ)円滑性 | | | ｲ)ﾈｯﾄﾜｰｸ性 | | | ｳ)安全性 | ｱ)交通結節点利用 | ｱ)安全性 | | ｲ)ﾈｯﾄﾜｰｸ性 | ｳ)円滑性 | ｱ)都市構造・土地利用誘導形成 | ｲ)街区形成 | ｱ)避難・救援 | | ｲ)災害防止 | ｱ)景観形成・沿道環境保全 | ｱ)交通施設の収容 | |
| | | | | | | A 現道や並行道路の混雑状況・混雑緩和への寄与 | B 「渋滞箇所」指定の有無 | C ﾎﾞﾄﾙﾈｯｸ踏切の混雑緩和への寄与 | D ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ等での位置づけの有無 | | E 隣接市町との連携強化 | F 事故危険性の低下への寄与 | G 主要駅への ｱｸｾｽ性向上 | A 事故危険性の低下への寄与 | B 歩道・自転車道の安全な通行環境の確保への寄与 | | C 歩道・自転車道のﾈｯﾄ ﾜｰｸ形成への寄与 | D 高齢者・障がい者等の円滑な通行環境の確保への寄与 | A 企業立地・観光振興等への寄与 | B 面的整備地内の街区形成 | C 災害時の通行空間の確保 | | D 火災の延焼防止への寄与 | E 景観形成・沿道環境保全への寄与 | F 交通施設の収容空間の位置づけの有無 | |
| | | | | | | 「令和3年度道路交通ｾﾝｻｽ」及び令和5年に市で実施した交通量調査で混雑度が1.25以上の区間が、現道や並行道路にある路線（区間） | 「令和5年度第1回奈良県渋滞対策協議会」が指定する「主要渋滞箇所」が、現道や並行道路にある路線（区間） | 国土交通省が指定する「緊急に対策の検討が必要な踏切（ｶﾙﾌ踏切）」が、現道や並行道路にある路線（区間） | a 「奈良県道路整備基本計画」において、事業中・事業予定箇所に指定されている路線（区間） | b 「大和高田市都市計画ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ」等の上位関連計画やや「市立病院の移転候補地としての計画」や「まちづくりに関する包括協定（常光寺池公園周辺地区のまちづくり）」等、個別のまちづくり計画で位置付けられている路線（区間） | 市域を跨ぐ都市計画決定がなされ、隣接市町との連続性の確保が必要な路線 | 国土交通省・警察庁が指定する「事故危険箇所」が、現道や並行道路にある路線（区間） | 市内外からの来訪者が見込まれる大和高田さざんかホール、歴史地区、商店街相互と、市内の主要3駅（近鉄大和高田駅、JR高田駅、近鉄高田市駅）とを連絡する路線（区間） | 国土交通省・警察庁が指定する「事故危険箇所」が、現道や並行道路にある路線（区間） | a 令和3年度大和高田市通学路合同点検で、通学路危険区間・箇所が、現道にある路線（区間） | b 「あんしん歩行エリア」内に位置する路線（区間） | 奈良県が指定するサイクリングロード「奈良まほろばｻｲｸﾛﾘﾝｸﾞ」に、位置づけられている路線（区間） | バリアフリー法に基づき、国土交通省により特定道路に指定されている路線（区間） | 「大和都市計画及び吉野三町都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」で観光交流拠点、観光交流軸、「大和高田市都市計画ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ」で都市拠点、ｼﾋﾞｯｸｺｱ拠点のいずれかに位置づけられている路線（区間） | 土地区画整理事業や再開発事業等の面的整備地区内に位置する路線（区間） | a 緊急輸送道路(第1次、第2次)に位置づけられている路線（区間） | b 「大和高田市地域防災計画」において、避難路として位置づけられている路線（区間）、あるいは市役所、避難地・避難所、病院、消防署、警察署に接している路線（区間） | 国土交通省が指定する「地震時等に著しく危険な密集市街地」内に位置する路線（区間） | 「大和高田市都市計画ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ」で位置づけられている、景観保全地区内に位置する路線（区間） | 駅前広場や駐車場、駐輪場の整備がともなう路線（区間） | |
| | | | 区間 | | | Ⅰ-① | Ⅰ-② | Ⅰ-③ | Ⅰ-④ | Ⅰ-⑤ | Ⅰ-⑥ | Ⅰ-⑦ | Ⅰ-⑧ | Ⅱ-① | Ⅱ-② | Ⅱ-③ | Ⅱ-④ | Ⅱ-⑤ | Ⅲ-① | Ⅲ-② | Ⅲ-③ | Ⅲ-④ | Ⅲ-⑤ | Ⅲ-⑥ | Ⅲ-⑦ | |
| 1 | 3・4・57 | 大和高田当麻線 | － | 16 | 市 | ― | ― | ― | ― | ○ | ○ | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ○ | ― | ― | ― | **必要性あり** |
| 2 | 3・4・745 | 五ヶ所五位堂線 | － | 16 | 香芝市 | ― | ― | ― | ― | ― | ○ | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | **必要性あり** |
| 3 | 3・5・700 | 西大路線 | Ⅰ | 15 | 市 | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | **必要性なし** |
| | | | Ⅱ | 15 | | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― | **必要性なし** |
| 4 | 3・5・704 | 本郷大中線 | Ⅱ | 12 | 市 | ― | ― | ― | ― | ○ | ― | ― | ○ | ― | ○ | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ○ | ― | ― | ― | **必要性あり** |

○：必要性が認められる　―：必要性が認められない

※五ヶ所五位堂線については、P.3 の図　都市計画道路の見直し方針の検討手順に従い、【STEP1】必要性の検証のみを行う。

### （2）　【STEP２】代替性の検証

ここでは、【STEP１】必要性の検証において必要性が認められる路線（区間）を対象路線（区間）とし、必要性が認められる該当項目に対し、下表に示す代替性の考え方に基づき、代替性を検証します。必要性が認められた全ての該当項目に対し、代替する路線・手段が存在する場合、その路線（区間）を廃止候補とします。また、必要性が認められたいずれかの該当項目に対し、代替する路線・手段が存在しない場合は、その路線（区間）を存続とします。なお、西大路線（区間Ⅰ及び区間Ⅱ）については、いずれの観点からも必要性が認められていないことから、廃止候補として【STEP3】廃止による影響検証を実施するものとし、【STEP２】代替性の検証は対象外とします。

下表に示す代替性の検証結果より、大和高田当麻線及び本郷大中線（区間Ⅱ）は、必要性が認められた一部の該当項目に対し、代替する路線・手段が存在しないことから存続とします。

表　必要性の検証項目に対する代替性の考え方と検証結果

**【STEP２】代替性の検証**

| 機能の区分 | | | 必要性検証項目 | | 代替性の考え方 | 検証結果 路線名 大和高田当麻線 | 西大路線 区間Ⅰ | 西大路線 区間Ⅱ | 本郷大中線 区間Ⅱ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ 自動車の交通機能の観点 | ①通行機能 | ｱ)円滑性 | A 現道や並行道路の混雑状況・混雑緩和への寄与 | Ⅰ-① | 渋滞緩和に寄与する対策が実施されている場合は、機能代替を果たすものとする。 | ― | | | ― |
| | | | B 「渋滞箇所」指定の有無 | Ⅰ-② | | ― | | | ― |
| | | | C ﾎﾞﾄﾙﾈｯｸ踏切の混雑緩和への寄与 | Ⅰ-③ | ボトルネック踏切の混雑緩和に寄与する対策が実施されている場合は、機能代替を果たすものとする。 | ― | | | ― |
| | | ｲ)ﾈｯﾄﾜｰｸ性 | D ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ等での位置づけの有無 | Ⅰ-④ | 現道や近接して並走する道路が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。 | ― | | | ― |
| | | | | Ⅰ-⑤ | | × | | | ○ |
| | | | E 隣接市町との連携強化 | Ⅰ-⑥ | 現道や同じ市域を跨ぎ近接して並走する道路が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。 | × | | | ― |
| | | ｳ)安全性 | F 事故危険性の低下への寄与 | Ⅰ-⑦ | 事故減少に寄与する対策が実施されている場合は、機能代替を果たすものとする。 | ― | | | ― |
| | ②ｱｸｾｽ機能 | ｱ)交通結節点利用 | G 主要駅への ｱｸｾｽ性向上 | Ⅰ-⑧ | ２車線以上確保されている現道や近接して並走する道路で、大和高田さざんかホール、歴史地区、商店街相互と、市内の主要３駅とを連絡する場合は、機能代替を果たすものとする。 | ― | | | ○ |
| Ⅱ 歩行者・自転車の交通機能の観点 | ①通行機能 | ｱ)安全性 | A 事故危険性の低下への寄与 | Ⅱ-① | 現道で事故減少に寄与する対策が実施されている場合は、現道が機能代替を果たすものとする。 | ― | | | ― |
| | | | B 歩道・自転車道の安全な通行環境の確保への寄与 | Ⅱ-② | 現道で通学路危険区間・箇所の対策が実施されている場合は、現道が機能代替を果たすものとする。 | ― | | | × |
| | | | | Ⅱ-③ | 現道内で歩道が設けられている場合や、安全対策が実施されている場合は、現道が機能代替を果たすものとする。 | ― | | | ― |
| | | ｲ)ﾈｯﾄﾜｰｸ性 | C 歩道・自転車道のﾈｯﾄ ﾜｰｸ形成への寄与 | Ⅱ-④ | 現道に自転車が走行する空間がある場合は、現道が機能代替を果たすものとする。 | ― | | | ― |
| | | ｳ)円滑性 | D 高齢者・障がい者等の円滑な通行環境の確保への寄与 | Ⅱ-⑤ | 現道内で道路移動等円滑化基準に適合した歩道幅員が確保されている場合は、現道が機能代替を果たすものとする。 | ― | | | ― |
| Ⅲ 自治体のまちづくり計画との整合性 | ①市街地形成機能 | ｱ)都市構造・土地利用誘導形成 | A 企業立地・観光振興等への寄与 | Ⅲ-① | 現道や近接して並走する道路が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。 | ― | | | ― |
| | | ｲ)街区形成 | B 面的整備地内の街区形成 | Ⅲ-② | 当該路線に付随する機能であり、機能代替を考慮しないものとする。 | ― | | | ― |
| | ②防災機能 | ｱ)避難・救援 | C 災害時の通行空間の確保 | Ⅲ-③ | 現道が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。 | ― | | | ― |
| | | | | Ⅲ-④ | 現道が避難路としての望ましい幅員（幅員 12m 以上）されている場合は、機能代替を果たすものとする。 | × | | | × |
| | | ｲ)災害防止 | D 火災の延焼防止への寄与 | Ⅲ-⑤ | 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、機能代替を果たすものとする。 | ― | | | ― |
| | ③環境空間機能 | ｱ)景観形成・沿道環境保全 | E 景観形成・沿道環境保全への寄与 | Ⅲ-⑥ | 求められる機能が現道等で確保されている場合は、機能代替を果たすものとする。 | ― | | | ― |
| | ④収容機能 | ｱ)交通施設の収容 | F 交通施設の収容空間の位置づけの有無 | Ⅲ-⑦ | 求められ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。 | ― | | | ― |

○：代替性あり　×：代替性なし　―：必要性が認められない

### （3）　【STEP３】廃止による影響検証

ここでは、【STEP１】必要性の検証と【STEP２】代替性の検証により廃止候補となった路線（区間）を今後も整備しなかった場合（廃止した場合）に、混雑度※の観点から、将来の道路網への影響を検証します。本検証においては、P.3 の図　都市計画道路の見直し方針の検討手順に基づき、P. 9２）必要性の検証結果より、いずれの観点からも必要性が認められなかった路線（区間）である西大路線全線（区間Ⅰ及び区間Ⅱ）を廃止候補路線とし、西大路線全線（区間Ⅰ及び区間Ⅱ）を廃止した場合に、他の路線（区間）に過度の交通集中（混雑）が発生しないかを量的に確認します。

**廃止候補路線　：　西大路線全線（区間Ⅰ及び区間Ⅱ）**

※混雑度とは、道路の交通容量（一定の時間内に最大でどれだけの交通量が通れるか）に対する交通量の割合で、道路の混雑の程度を表す指標の１つです。

#### 1)廃止による影響検証の方法

廃止による影響検証は、令和 22 年の将来交通量推計※データを用い、廃止候補路線が廃止された場合の将来交通量を実施し、その結果から算出された混雑度を評価します。

なお、混雑度の変化は、廃止候補路線である西大路線全線（区間Ⅰ及び区間Ⅱ）のほか、当該路線が廃止することで最も影響を受けると考えられる県道河合大和高田線も含めて検証します。また、同じ路線の中でも、場所により影響にも差が生じることが想定されることから、両路線と交差する主要な道路や鉄道等を境界に区間を設定し、それぞれの区間の同じ断面位置で混雑度を検証します。

※将来交通量推計とは、国により将来人口や国内総生産額（GDP）等の社会経済状況のほか、現況の自動車の移動状況の把握結果等を活用して推計された将来自動車の移動量（交通量）を基に、設定した道路網にどのように交通が流れるのかを推計したものです。

『【STEP3】廃止による影響検証に係る判断基準』

廃止後に混雑度 1.25 以上の断面がひとつでもある場合、廃止による影響があるものとします。

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

**2)廃止による影響検証**

下表の将来交通量推計の結果より、②西大路線全線を廃止した場合でも、すべての断面で混雑度1.25を下回っているため、西大路線全線（区間Ⅰ及び区間Ⅱ）の廃止による影響はないものと考えられます。

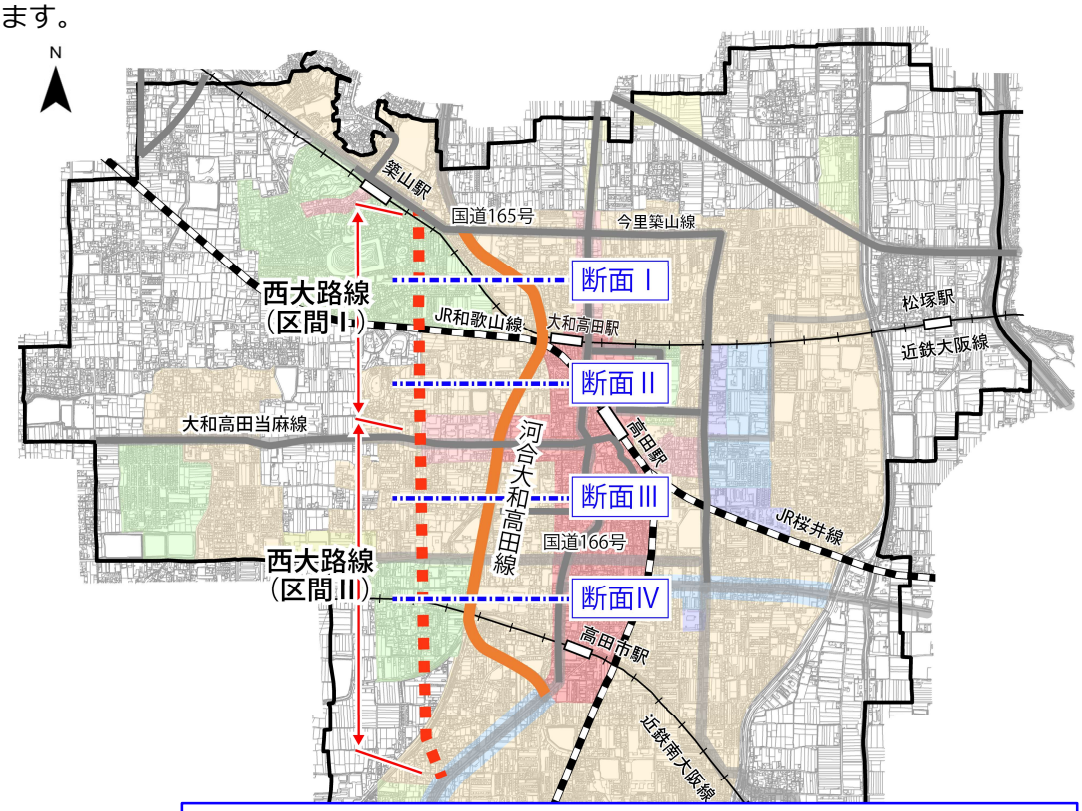



表　廃止による影響検証（混雑度の変化・令和22年）

**【断面Ⅰ：JR和歌山線以北】**

| | ①西大路線整備時 | | ②西大路線全線廃止時 |
|---|---|---|---|
| | 西大路線 | 河合大和高田線 | 河合大和高田線 |
| 混雑度 | 0.92 | 0.08 | 0.53 |

**【断面Ⅱ：JR和歌山線～大和高田当麻線】**

| | ①西大路線整備時 | | ②西大路線全線廃止時 |
|---|---|---|---|
| | 西大路線 | 河合大和高田線 | 河合大和高田線 |
| 混雑度 | 0.92 | 0.10 | 0.34 |

**【断面Ⅲ：大和高田当麻線～国道166号】**

| | ①西大路線整備時 | | ②西大路線全線廃止時 |
|---|---|---|---|
| | 西大路線 | 河合大和高田線 | 河合大和高田線 |
| 混雑度 | 0.95 | 0.09 | 0.40 |

**【断面Ⅳ：国道166号以南】**

| | ①西大路線整備時 | | ②西大路線全線廃止時 |
|---|---|---|---|
| | 西大路線 | 河合大和高田線 | 河合大和高田線 |
| 混雑度 | 1.15 | 0.09 | 0.23 |

注）交通容量は、道路構造令（設計基準交通量）を踏まえ設定している。

0　0.5　1 km

図　廃止による影響検証（混雑度の変化・令和22年）

## ２－４．都市計画道路の見直し方針の検討

ここまでの検証結果を基に、都市計画道路の見直し方針を検討します。

廃止による影響がないと評価された西大路線は、昭和 24 年に都市計画決定された当時は、本市で唯一の南北方向道路であった国道 165 号とともに、その交通需要に対応することが期待されていました。しかし、現在では、本市の南北方向道路として国道 165 号に加え、県道大和高田斑鳩線、県道河合大和高田線等が整備され、当該路線が未整備であっても、南北方向交通への対応が可能であると考えられます。

以上を踏まえ、都市計画道路の見直し方針の検討結果を以下の表に示します。

表　都市計画道路の見直し方針

| No | 路線番号 | 路線（区間） | 区間 | 計画幅員（m） | 都市計画決定権者 | 【STEP1】必要性の検証 | 【STEP2】代替性の検証 | 存廃候補 | 【STEP３】廃止による影響検証 | 総合評価 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 必要性の検証結果 | 代替性の検証結果 | | 将来交通量推計による影響検証結果 | |
| 1 | 3・4・57 | 大和高田当麻線 | － | 16 | 市 | 必要性あり | 代替性なし | 存続候補 | | 存続 |
| 2 | 3・4・745 | 五ヶ所五位堂線 | － | 16 | 香芝市 | 必要性あり | | | | |
| 3 | 3・5・700 | 西大路線 | Ⅰ | 15 | 市 | 必要性なし | | 廃止候補 | 影響なし | 廃止 |
| | | | Ⅱ | 15 | 市 | 必要性なし | | 廃止候補 | 影響なし | 廃止 |
| 4 | 3・5・704 | 本郷大中線 | Ⅱ | 12 | 市 | 必要性あり | 代替性なし | 存続候補 | | 存続 |

なお、本郷大中線（区間Ⅰ）については、「市立病院の移転候補地としての計画」や「まちづくりに関する包括協定（常光寺池公園周辺地区のまちづくり）」等の個別のまちづくり計画が具体化した段階で都市計画道路の必要性の検証を改めて行うこととするため、保留区間として取り扱います。また、五ヶ所五位堂線については、隣接市町の道路網と接続し、隣接市町が定める都市計画道路であるため、【STEP1】必要性の検証のみ行っています。

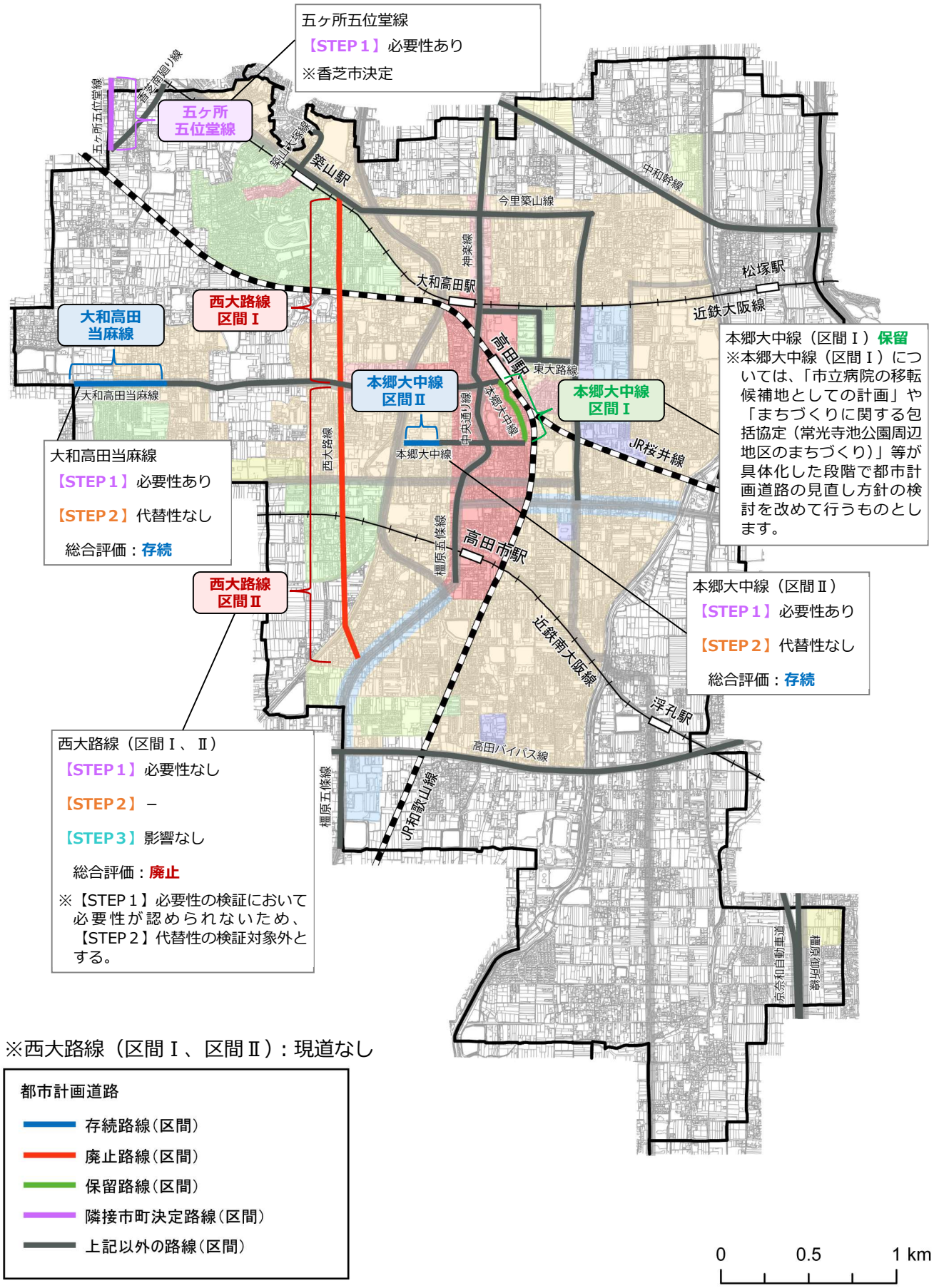



図　都市計画道路の見直し方針

# 【参考】カルテ

## ① 大和高田当麻線

| 路線番号・路線名 | 3・4・57　大和高田当麻線 |
|---|---|
| 都市計画道路の決定内容 | |
| 起点・終点 | 大和高田市本郷町（JR高田駅）<br>～　大和高田市野口 |

| 幅員（m） | 16 | 車線数 | 2 | 計画延長（m）（大和高田市内） | 2,770 |
|---|---|---|---|---|---|
| 都市計画決定権者 | 大和高田市 | 当初決定 | S31.12.7 | | |

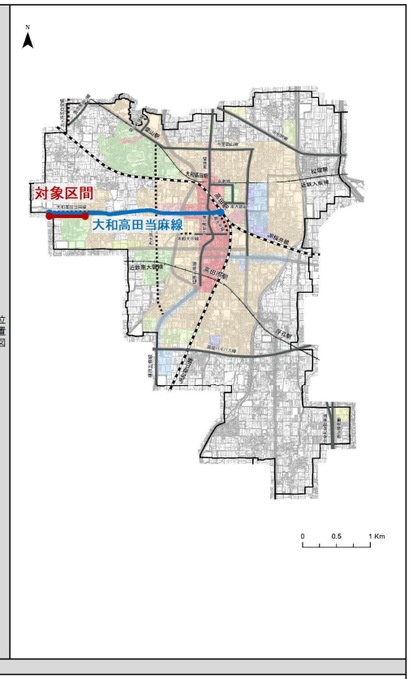
対象路線（全体）の整備状況

| | 整備済 | 概成済 | 未整備 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 事業中 | 事業休止中 | 未着手 |
| 延長（m）（大和高田市内）（割合） | 1,510<br>(54.5%) | | 1,260<br>(45.5%) | 500<br>(18.1%) | | 760<br>(27.4%) |

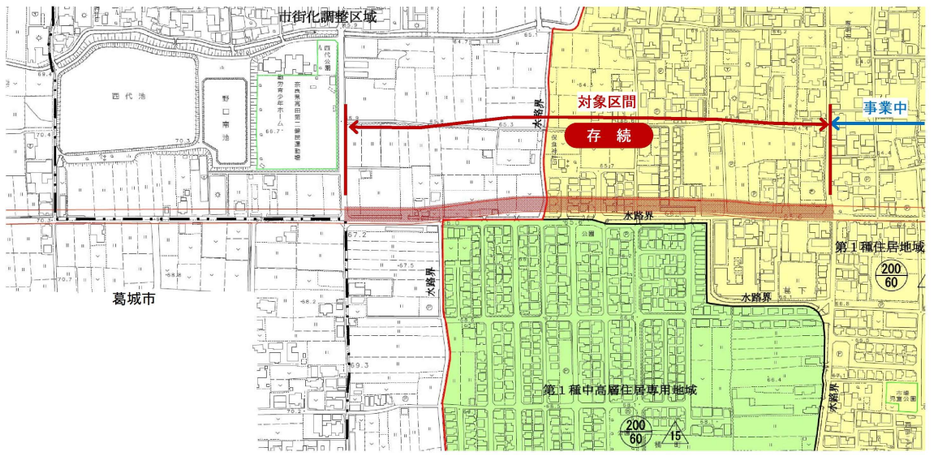
| 区間 | 対象区間（起点～終点） | 幅員（m） | 車線数（車線） | 延長（m） | 現道の状況 有無 | 車線数（車線） | 歩道 有無 | 歩道 片・両 | 交通量（台/12時間）R5調査 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ | 市場～野口 | 16 | 2 | 760 | 有 | 1 | 無 | ― | 8,600 |
| Ⅱ | | | | | | | | | |

| 区間 | 対象区間（起点～終点） | 現道や並行道路の有無 |
|---|---|---|
| Ⅰ | 市場～野口 | 現道 |
| Ⅱ | | |

位置図




対象路線の状況




| 必要性の検証 | | | | | | 対象区間 | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ 自動車の交通機能の観点 | ①通行機能 | ア）円滑性 | A. 現道や並行道路の混雑状況・混雑緩和への寄与 | Ⅰ-① | 「令和3年度道路交通センサス」及び令和5年に市で実施した交通量調査で混雑度が1.25以上の区間が、現道や並行道路にある路線（区間） | | |
| | | | B. 「渋滞箇所」指定の有無 | Ⅰ-② | 「令和5年度第1回奈良県渋滞対策協議会」が指定する「主要渋滞箇所」が、現道や並行道路にある路線（区間） | | |
| | | | C. ボトルネック踏切の混雑緩和への寄与 | Ⅰ-③ | 国土交通省が指定する「緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）」（令和4年12時点）が、現道や並行道路にある路線（区間） | | |
| | | ィ）ネットワーク性 | D. マスタープラン等での位置づけの有無 | Ⅰ-④ | 「奈良県道路整備基本計画」（令和元年10月）において、事業中・事業予定箇所に指定されている路線（区間） | | |
| | | | | Ⅰ-⑤ | ・「大和都市計画及び吉野三町都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（令和4年5月）で地域連携軸、「大和高田市都市計画マスタープラン」（令和5年3月）で広域交流軸、地域交流軸のいずれかに位置づけられている路線（区間）<br>・「市立病院の移転候補地としての計画」や「まちづくりに関する包括協定（常光寺池公園周辺地区のまちづくり）」等、個別のまちづくり計画で位置付けられている路線（区間） | ○ | 都市マスで地域交流軸に位置づけ |
| | | | E. 隣接市町との連携強化 | Ⅰ-⑥ | 市域を跨ぐ都市計画決定がなされ、隣接市町との連続性の確保が必要な路線 | ○ | 葛城市との連続性の確保 |
| | | ウ）安全性 | F. 事故危険性の低下への寄与 | Ⅰ-⑦ | 国土交通省・警察庁が指定する「事故危険箇所」が、現道や並行道路にある路線（区間） | | |
| | ②アクセス機能 | ア）交通結節点利用 | G. 主要駅への アクセス性向上 | Ⅰ-⑧ | 市内外からの来訪者が見込まれる大和高田さざんかホール、歴史地区、商店街相互と、市内の主要3駅（近鉄大和高田駅、JR高田駅、近鉄高田市駅）とを連絡する路線（区間）<br>※歴史地区は「大和高田市都市計画マスタープラン」（令和5年3月）で位置づけられている | | |
| Ⅱ 歩行者・自転車の交通機能の観点 | ①通行機能 | ア）安全性 | A. 事故危険性の低下への寄与 | Ⅱ-① | 国土交通省・警察庁が指定する「事故危険箇所」が、現道や並行道路にある路線（区間） | | |
| | | | B. 歩道・自転車道の安全な通行環境の確保への寄与 | Ⅱ-② | a. 令和3年度大和高田市通学路合同点検で、通学路危険区間・箇所が、現道にある路線（区間） | | |
| | | | | Ⅱ-③ | b. 「あんしん歩行エリア」内に位置する路線（区間） | | |
| | | ィ）ネットワーク性 | C. 歩道・自転車道のﾈｯﾄﾜｰｸ形成への寄与 | Ⅱ-④ | 奈良県が指定するサイクリングロード「奈良まほろばサイク∞リング」に、位置づけられている路線（区間） | | |
| | | ウ）円滑性 | D. 高齢者・障がい者等の円滑な通行環境の確保への寄与 | Ⅱ-⑤ | バリアフリー法に基づき、国土交通省により特定道路に指定されている路線（区間） | | |
| Ⅲ 自治体のまちづくり計画との整合性 | ①市街地形成機能 | ア）都市構造・土地利用誘導形成 | A. 企業立地・観光振興等への寄与 | Ⅲ-① | 「大和都市計画及び吉野三町都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（令和4年5月）で観光交流拠点、観光交流軸、「大和高田市都市計画マスタープラン」（令和5年3月）で都市拠点、シビックコア拠点のいずれかに位置づけられている路線（区間） | | |
| | | ィ）街区形成 | D. 面的整備地内の街区形成 | Ⅲ ② | 土地区画整理事業や再開発事業等の面的整備地区内に位置する路線（区間） | | |
| | ②防災機能 | ア）避難・救援 | C. 災害時の通行空間の確保 | Ⅲ-③ | a. 緊急輸送道路(第1次、第2次)に位置づけられている路線（区間）（平成30年4月1日時点） | | |
| | | | | Ⅲ-④ | b. 「大和高田市地域防災計画」において、避難路として位置づけられている路線（区間）、あるいは市役所、避難地・避難所、病院、消防署、警察署に接しいる路線（区間） | ○ | 避難地（大和高田市勤労青少年ホーム）に接する |
| | | ィ）災害防止 | D. 火災の延焼防止への寄与 | Ⅲ-⑤ | 国土交通省が指定する「地震時等に著しく危険な密集市街地」内に位置する路線（区間）（令和3年3月時点） | | |
| | ③環境空間機能 | ア）景観形成・沿道環境保全 | E. 景観形成・沿道環境保全への寄与 | Ⅲ-⑥ | 「大和高田市都市計画マスタープラン」（令和5年3月）で位置づけられている、景観保全地区内に位置する路線（区間） | | |
| | ④収容機能 | ィ）交通施設の収容空間 | F. 交通施設の収容空間の位置づけの有無 | Ⅲ-⑦ | 駅前広場や駐車場、駐輪場の整備がともなう路線（区間） | | |
| 【STEP1】路線機能の検証結果（上記Ⅰ-①～Ⅲ-⑦のいずれかに該当するか） | | | | | | 必要性あり | |
| 【STEP2】代替性の検証結果（STEP1で該当した全ての検証項目を満たす代替路線があるか） | | | | | | 代替性なし | |
| 【STEP3】廃止による影響検証（将来交通量推計による検証結果） | | | | | | | |
| 総合評価 | | | | | | 存続 | |

| 代替性の設定理由 | |
|---|---|
| 対象区間 | ○すべての項目で代替機能を有する路線（区間）が存在しない。<br>Ⅰ-⑤：代替なし：「大和高田市都市計画マスタープラン」における地域交流軸の機能を代替できる路線（区間）が存在しない。（現道が1車線）<br>Ⅰ-⑥：代替なし：葛城市との連続性の確保を代替できる路線（区間）が存在しない。（現道が1車線）<br>Ⅲ-④：代替なし：災害時の通行空間の確保を代替できる路線（区間）が存在しない。（現道幅員が12m未満） |
| 廃止による影響検証結果（将来交通量推計による検証結果） | |
| 対象区間 | ― |
| 総合評価（都市計画道路見直し結果） | |
| 対象区間 | ○整備の必要性が認められ、かつ代替路線（区間）もないと考えられることから、「存続」が妥当である。 |

## ② 五ヶ所五位堂線

| 路線番号・路線名 | 3・4・745　五ヶ所五位堂線 |
|---|---|
| 都市計画道路の決定内容 | |
| 起点・終点 | 香芝市五ヶ所（大和高田市大谷）～ 大和高田市大谷 |

| 幅員（m） | 16 | 車線数 | 2 | 計画延長（m）（大和高田市内） | 230 |
|---|---|---|---|---|---|
| 都市計画決定権者 | 香芝市 | 当初決定 | S44.6.11 | | |

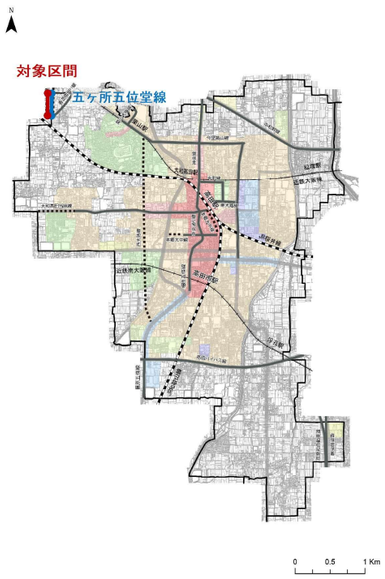
対象路線（全体）の整備状況

| | 整備済 | 概成済 | 未整備 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 事業中 | 事業休止中 | 未着手 |
| 延長（m）（大和高田市内）（割合） | | | 230（100.0%） | | | 230（100.0%） |

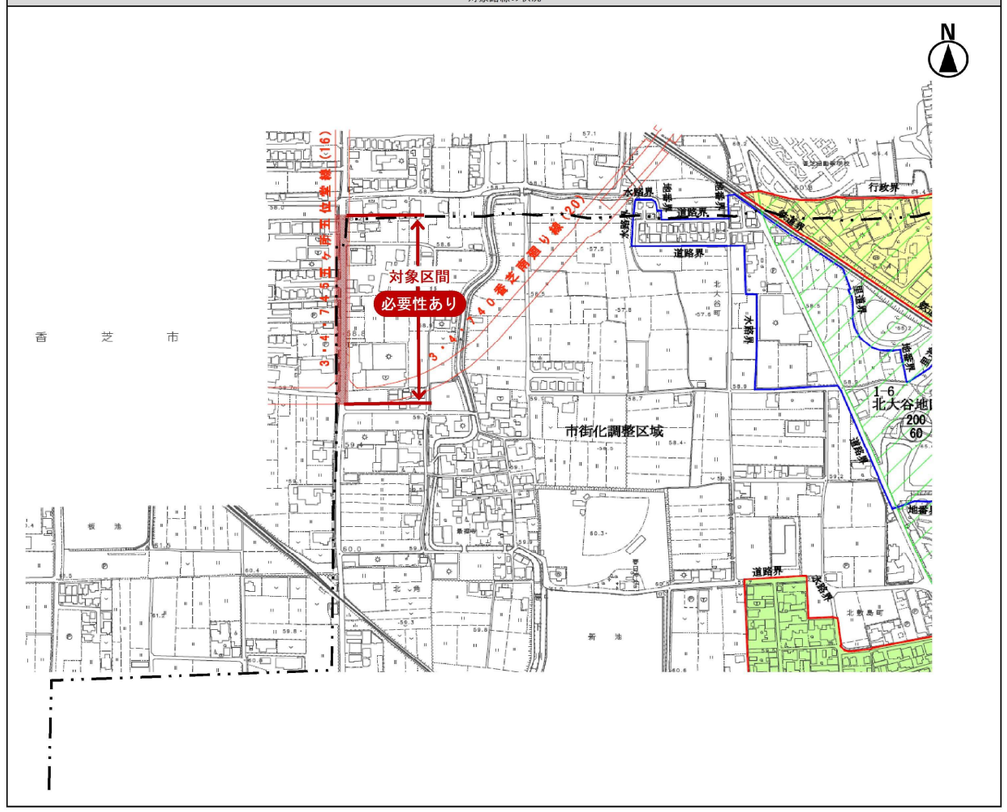
| 区間 | 対象区間（起点～終点） | 幅員（m） | 車線数（車線） | 延長（m） | 現道の状況 有無 | 車線数（車線） | 歩道 有無 | 歩道 片・両 | 交通量（台/12時間） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ | 香芝市五ヶ所（大和高田市大谷）～大和高田市大谷 | 16 | 2 | 230 | 有 | 1 | 無 | ― | ― |
| Ⅱ | | | | | | | | | |

| 区間 | 対象区間（起点～終点） | 現道や並行道路の有無 |
|---|---|---|
| Ⅰ | 香芝市五ヶ所（大和高田市大谷）～大和高田市大谷 | 現道 |
| Ⅱ | | |

位置図




対象路線の状況




| 必要性の検証 | | | | | | 対象区間 | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ 自動車の交通機能の観点 | ①通行機能 | ア）円滑性 | A. 現道や並行道路の混雑状況・混雑緩和への寄与 | Ⅰ-① | 「令和3年度道路交通センサス」及び令和5年に市で実施した交通量調査で混雑度が1.25以上の区間が、現道や並行道路にある路線（区間） | | |
| | | | B. 「渋滞箇所」指定の有無 | Ⅰ-② | 「令和5年度第1回奈良県渋滞対策協議会」が指定する「主要渋滞箇所」が、現道や並行道路にある路線（区間） | | |
| | | | C. ボトルネック踏切の混雑緩和への寄与 | Ⅰ-③ | 国土交通省が指定する「緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）」（令和4年12時点）が、現道や並行道路にある路線（区間） | | |
| | | ィ）ネットワーク性 | D. マスタープラン等での位置づけの有無 | Ⅰ-④ | 「奈良県道路整備基本計画」（令和元年10月）において、事業中・事業予定箇所に指定されている路線（区間） | | |
| | | | | Ⅰ-⑤ | 「大和都市計画及び吉野三町都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（令和4年5月）で地域連携軸、「大和高田市都市計画マスタープラン」（令和5年3月）で広域交流軸、地域交流軸のいずれかに位置づけられている路線（区間）<br>・「市立病院の移転候補地としての計画」や「まちづくりに関する包括協定（常光寺池公園周辺地区のまちづくり）」等、個別のまちづくり計画で位置付けられている路線（区間） | | |
| | | | E. 隣接市町との連携強化 | Ⅰ-⑥ | 市域を跨ぐ都市計画決定がなされ、隣接市町との連続性の確保が必要な路線 | ○ | 香芝市との連続性の確保 |
| | | ウ）安全性 | F. 事故危険性の低下への寄与 | Ⅰ-⑦ | 国土交通省・警察庁が指定する「事故危険箇所」が、現道や並行道路にある路線（区間） | | |
| | ②アクセス機能 | ア）交通結節点利用 | G. 主要駅への アクセス性向上 | Ⅰ-⑧ | 市内外からの来訪者が見込まれる大和高田さざんかホール、歴史地区、商店街相互と、市内の主要3駅（近鉄大和高田駅、JR高田駅、近鉄高田市駅）とを連絡する路線（区間）<br>※歴史地区は「大和高田市都市計画マスタープラン」（令和5年3月）で位置づけられている | | |
| Ⅱ 歩行者・自転車の交通機能の観点 | ①通行機能 | ア）安全性 | A. 事故危険性の低下への寄与 | Ⅱ-① | 国土交通省・警察庁が指定する「事故危険箇所」が、現道や並行道路にある路線（区間） | | |
| | | | B. 歩道・自転車道の安全な通行環境の確保への寄与 | Ⅱ-② | a. 令和3年度大和高田市通学路合同点検で、通学路危険区間・箇所が、現道にある路線（区間） | | |
| | | | | Ⅱ-③ | b. 「あんしん歩行エリア」内に位置する路線（区間） | | |
| | | ィ）ネットワーク性 | C. 歩道・自転車道のﾈｯﾄ ﾜｰｸ形成への寄与 | Ⅱ-④ | 奈良県が指定するサイクリングロード「奈良まほろばサイク∞リング」に、位置づけられている路線（区間） | | |
| | | ウ）円滑性 | D. 高齢者・障がい者等の円滑な通行環境の確保への寄与 | Ⅱ-⑤ | バリアフリー法に基づき、国土交通省により特定道路に指定されている路線（区間） | | |
| Ⅲ 自治体のまちづくり計画との整合性 | ①市街地形成機能 | ア）都市構造・土地利用誘導形成 | A. 企業立地・観光振興等への寄与 | Ⅲ-① | 「大和都市計画及び吉野三町都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（令和4年5月）で観光交流拠点、観光交流軸、「大和高田市都市計画マスタープラン」（令和5年3月）で都市拠点、シビックコア拠点のいずれかに位置づけられている路線（区間） | | |
| | | ィ）街区形成 | B. 面的整備地内の街区形成 | Ⅲ-② | 土地区画整理事業や再開発事業等の面的整備地区内に位置する路線（区間） | | |
| | ②防災機能 | ア）避難・救援 | C. 災害時の通行空間の確保 | Ⅲ-③ | a. 緊急輸送道路（第1次、第2次）に位置づけられている路線（区間）（平成30年4月1日時点） | | |
| | | | | Ⅲ-④ | b. 「大和高田市地域防災計画」において、避難路として位置づけられている路線（区間）、あるいは市役所、避難地・避難所、病院、消防署、警察署に接している路線（区間） | | |
| | | ィ）災害防止 | D. 火災の延焼防止への寄与 | Ⅲ-⑤ | 国土交通省が指定する「地震時等に著しく危険な密集市街地」内に位置する路線（区間）（令和3年3月時点） | | |
| | ③環境空間機能 | ア）景観形成・沿道環境保全 | E. 景観形成・沿道環境保全への寄与 | Ⅲ-⑥ | 「大和高田市都市計画マスタープラン」（令和5年3月）で位置づけられている、景観保全地区内に位置する路線（区間） | | |
| | ④収容機能 | ィ）交通施設の収容空間 | F. 交通施設の収容空間の位置づけの有無 | Ⅲ-⑦ | 駅前広場や駐車場、駐輪場の整備がともなう路線（区間） | | |
| 【STEP1】路線機能の検証結果（上記Ⅰ-①～Ⅲ-⑦のいずれかに該当するか） | | | | | | 必要性あり | |
| 【STEP2】代替性の検証結果（STEP1で該当した全ての検証項目を満たす代替路線があるか） | | | | | | | |
| 【STEP3】廃止による影響検証（将来交通量推計による検証結果） | | | | | | | |
| 総合評価 | | | | | | | |

| 代替性の設定理由 | |
|---|---|
| 対象区間 | |
| 廃止による影響検証結果（将来交通量推計による検証結果） | |
| 対象区間 | |
| 総合評価（都市計画道路見直し結果） | |
| 対象区間 | ○隣接市町（香芝市）の道路網に接続し、隣接市町（香芝市）が定める都市計画道路であるため、【STEP1】必要性の検証のみ行うものとする。 |

## ③ 西大路線

| 路線番号・路線名 | 3・5・700　西大路線 |
|---|---|
| 都市計画道路の決定内容 | |
| 起点・終点 | 大和高田市東中 |
| | ～　大和高田市築山（築山東交差点） |

| 幅員（m） | 15 | 車線数 | 2 | 計画延長（m） | 2,690 |
|---|---|---|---|---|---|
| 都市計画決定権者 | 大和高田市 | 当初決定 | S24.2.5 | | |

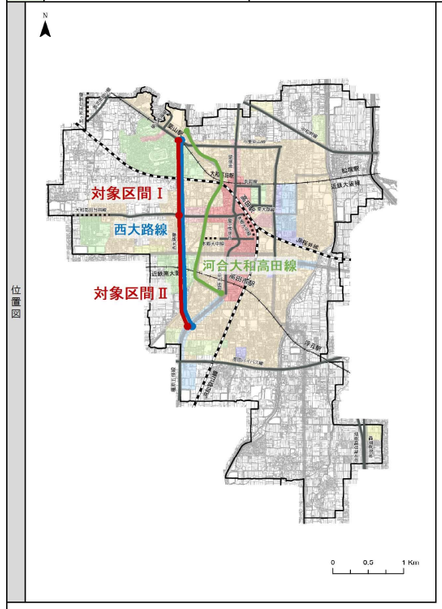
対象路線（全体）の整備状況

| | 整備済 | 概成済 | 未整備 | 事業中 | 事業休止中 | 未着手 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 延長（m）（割合） | | | 2,690（100.0%） | | | 2,690（100.0%） |

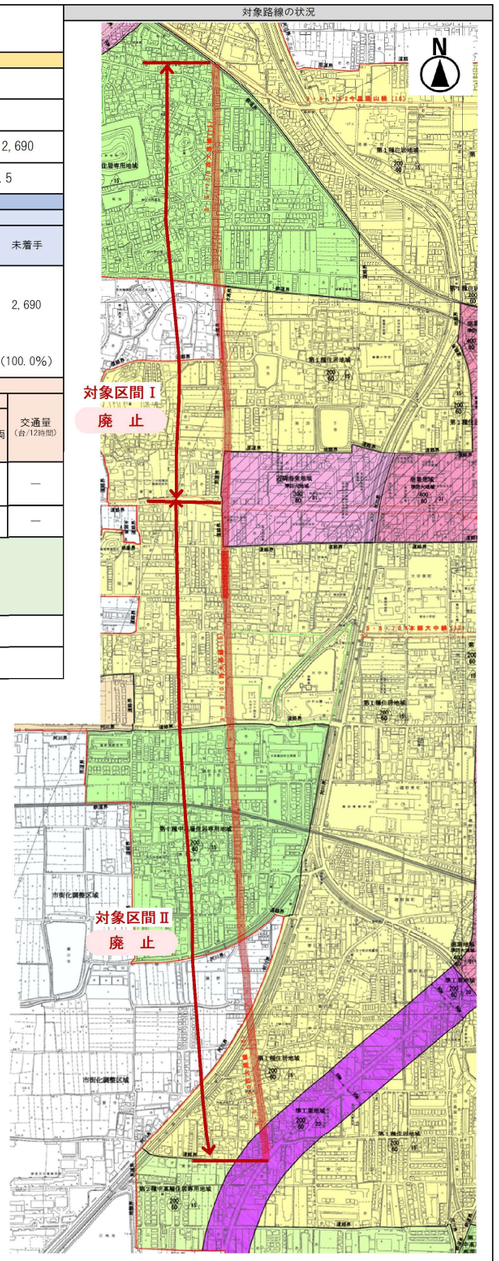
| 区間 | 対象区間（起点～終点） | 幅員（m） | 車線数（車線） | 延長（m） | 現道の状況 有無 | 車線数（車線） | 歩道 有無 | 歩道 片・両 | 交通量（台/12時間） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ | 築山（築山東交差点）～大中（（都）大和高田当麻線） | 15 | 2 | 1,080 | 無 | ― | ― | ― | ― |
| Ⅱ | 大中（（都）大和高田当麻線）～東中（国道169号） | 15 | 2 | 1,610 | 無 | ― | ― | ― | ― |

| 区間 | 対象区間（起点～終点） | 現道や並行道路の有無 |
|---|---|---|
| Ⅰ | 築山（築山東交差点）～大中（（都）大和高田当麻線） | 河合大和高田線 |
| Ⅱ | 大中（（都）大和高田当麻線）～東中（国道169号） | 河合大和高田線 |

位置図




対象路線の状況




| 必要性の検証 | | | | | | 対象区間 Ⅰ | 対象区間 Ⅱ | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ 自動車の交通機能の観点 | ①通行機能 | ア）円滑性 | A. 現道や並行道路の混雑状況・混雑緩和への寄与 | Ⅰ-① | 「令和3年度道路交通センサス」及び令和5年に市で実施した交通量調査で混雑度が1.25以上の区間が、現道や並行道路にある路線（区間） | | | |
| | | | B. 「渋滞箇所」指定の有無 | Ⅰ-② | 「令和5年度第1回奈良県渋滞対策協議会」が指定する「主要渋滞箇所」が、現道や並行道路にある路線（区間） | | | |
| | | | C. ボトルネック踏切の混雑緩和への寄与 | Ⅰ-③ | 国土交通省が指定する「緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）」（令和4年12時点）が、現道や並行道路にある路線（区間） | | | |
| | | ィ）ネットワーク性 | D. マスタープラン等での位置づけの有無 | Ⅰ-④ | 「奈良県道路整備基本計画」（令和元年10月）において、事業中・事業予定箇所に指定されている路線（区間） | | | |
| | | | | Ⅰ-⑤ | 「大和都市計画及び吉野三町都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（令和4年5月）で地域連携軸、「大和高田市都市計画マスタープラン」（令和5年3月）で広域交流軸、地域交流軸のいずれかに位置づけられている路線（区間）<br>・「市立病院の移転候補地としての計画」や「まちづくりに関する包括協定（常光寺池公園周辺地区のまちづくり）」等、個別のまちづくり計画で位置付けられている路線（区間） | | | |
| | | | E. 隣接市町との連携強化 | Ⅰ-⑥ | 市域を跨ぐ都市計画決定がなされ、隣接市町との連続性の確保が必要な路線 | | | |
| | | ウ）安全性 | F. 事故危険性の低下への寄与 | Ⅰ-⑦ | 国土交通省・警察庁が指定する「事故危険箇所」が、現道や並行道路にある路線（区間） | | | |
| | ②アクセス機能 | ア）交通結節点利用 | G. 主要駅への アクセス性向上 | Ⅰ-⑧ | 市内外からの来訪者が見込まれる大和高田さざんかホール、歴史地区、商店街相互と、市内の主要3駅（近鉄大和高田駅、JR高田駅、近鉄高田市駅）とを連絡する路線（区間）<br>※歴史地区は「大和高田市都市計画マスタープラン」（令和5年3月）で位置づけられている | | | |
| Ⅱ 歩行者・自転車の交通機能の観点 | ①通行機能 | ア）安全性 | A. 事故危険性の低下への寄与 | Ⅱ-① | 国土交通省・警察庁が指定する「事故危険箇所」が、現道や並行道路にある路線（区間） | | | |
| | | | B. 歩道・自転車道の安全な通行環境の確保への寄与 | Ⅱ-② | a. 令和3年度大和高田市通学路合同点検で、通学路危険区間・箇所が、現道にある路線（区間） | | | |
| | | | | Ⅱ-③ | b. 「あんしん歩行エリア」内に位置する路線（区間） | | | |
| | | ィ）ネットワーク性 | C. 歩道・自転車道のﾈｯﾄ ﾜｰｸ形成への寄与 | Ⅱ-④ | 奈良県が指定するサイクリングロード「奈良まほろばサイク∞リング」に、位置づけられている路線（区間） | | | |
| | | ウ）円滑性 | D. 高齢者・障がい者等の円滑な通行環境の確保への寄与 | Ⅱ-⑤ | バリアフリー法に基づき、国土交通省により特定道路に指定されている路線（区間） | | | |
| Ⅲ 自治体のまちづくり計画との整合性 | ①市街地形成機能 | ア）都市構造・土地利用誘導形成 | A. 企業立地・観光振興等への寄与 | Ⅲ-① | 「大和都市計画及び吉野三町都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（令和4年5月）で観光交流拠点、観光交流軸、「大和高田市都市計画マスタープラン」（令和5年3月）で都市拠点、シビックコア拠点のいずれかに位置づけられている路線（区間） | | | |
| | | ィ）街区形成 | B. 面的整備地内の街区形成 | Ⅲ-② | 土地区画整理事業や再開発事業等の面的整備地区内に位置する路線（区間） | | | |
| | ②防災機能 | ア）避難・救援 | C. 災害時の通行空間の確保 | Ⅲ-③ | a. 緊急輸送道路（第1次、第2次）に位置づけられている路線（区間）（平成30年4月1日時点） | | | |
| | | | | Ⅲ-④ | b. 「大和高田市地域防災計画」において、避難路として位置づけられている路線（区間）、あるいは市役所、避難地・避難所、病院、消防署、警察署に接している路線（区間） | | | |
| | | ィ）災害防止 | D. 火災の延焼防止への寄与 | Ⅲ-⑤ | 国土交通省が指定する「地震時等に著しく危険な密集市街地」内に位置する路線（区間）（令和3年3月時点） | | | |
| | ③環境空間機能 | ア）景観形成・沿道環境保全 | E. 景観形成・沿道環境保全への寄与 | Ⅲ-⑥ | 「大和高田市都市計画マスタープラン」（令和5年3月）で位置づけられている、景観保全地区内に位置する路線（区間） | | | |
| | ④収容機能 | ィ）交通施設の収容空間 | F. 交通施設の収容空間の位置づけの有無 | Ⅲ-⑦ | 駅前広場や駐車場、駐輪場の整備がともなう路線（区間） | | | |
| 【STEP1】路線機能の検証結果（上記Ⅰ-①～Ⅲ-⑦のいずれかに該当するか） | | | | | | 必要性なし | 必要性なし | |
| 【STEP2】代替性の検証結果（STEP1で該当した全ての検証項目を満たす代替路線があるか） | | | | | | | | |
| 【STEP3】廃止による影響検証（将来交通量推計による検証結果） | | | | | | 影響なし | 影響なし | |
| 総合評価 | | | | | | 廃止 | 廃止 | |

| 代替性の設定理由 | |
|---|---|
| 対象区間Ⅰ | ― |
| 対象区間Ⅱ | ― |

| 廃止による影響検証結果（将来交通量推計による検証結果） | |
|---|---|
| 対象区間Ⅰ | ○対象区間Ⅰについて、代替路線の混雑度が1.25を下回るため廃止による影響はないと判断できる。 |
| 対象区間Ⅱ | ○対象区間Ⅱについて、代替路線の混雑度が1.25を下回るため廃止による影響はないと判断できる。 |
| 総合評価（都市計画道路見直し結果） | |
| 対象区間Ⅰ | ○対象区間Ⅰは、整備の必要性が認められないため、「廃止」が妥当である。 |
| 対象区間Ⅱ | ○対象区間Ⅱは、整備の必要性が認められないため、「廃止」が妥当である。 |

# ④ 本郷大中線

| 路線番号・路線名 | 3・5・704　本郷大中線 |
|---|---|
| 都市計画道路の決定内容 | |
| 起点・終点 | 大和高田市本郷町（JR高田駅）<br>～　大和高田市大中南町 |

| 幅員（m） | 12 | 車線数 | 2 | 計画延長（m） | 1,170 |
|---|---|---|---|---|---|
| 都市計画決定権者 | 大和高田市 | 当初決定 | S61.4.3 | | |

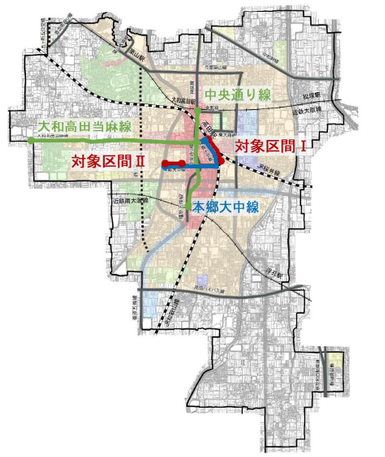
対象路線（全体）の整備状況

| | 整備済 | 概成済 | 未整備 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 事業中 | 事業休止中 | 未着手 |
| 延長（m）<br>（割合） | 490<br>（41.9%） | 230<br>（19.7%） | 450<br>（38.5%） | | 310<br>（26.5%） | 140<br>（12.0%） |

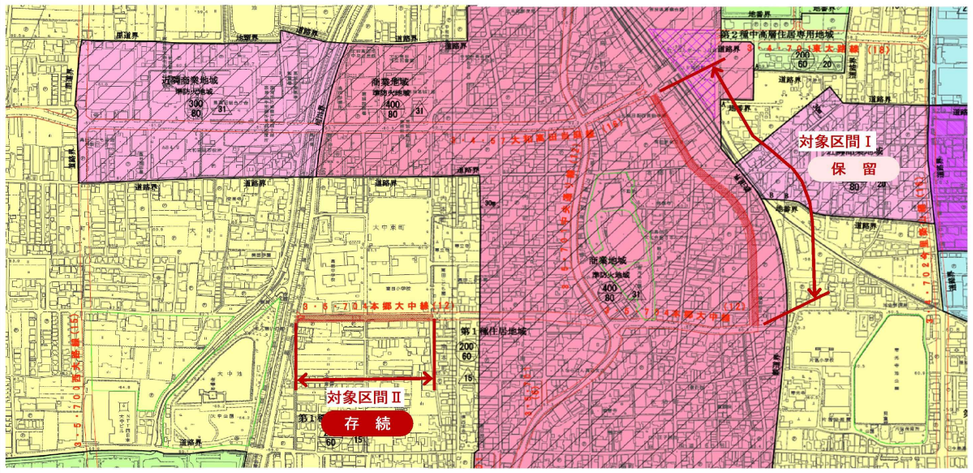
| 区間 | 対象区間（起点～終点） | 幅員（m） | 車線数（車線） | 延長（m） | 現道の状況 有無 | 車線数（車線） | 歩道 有無 | 歩道 片・両 | 交通量（台/12時間）R5調査 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ | 本郷町（JR高田駅）～本郷町 | 12 | 2 | 450 | 一部有 | 2 | 有 | 片 | 4,500 |
| Ⅱ | 大中南町～大中南町 | 12 | 2 | 230 | 有 | 2 | 有 | 片 | ― |

| 区間 | 対象区間（起点～終点） | 現道や並行道路の有無 |
|---|---|---|
| Ⅰ | 本郷町（JR高田駅）～本郷町 | 現道（一部）・中央通り線 |
| Ⅱ | 大中南町～大中南町 | 現道・大和高田当麻線 |

位置図




対象路線の状況




| 必要性の検証 | | | | | | 対象区間 Ⅰ | 対象区間 Ⅱ | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ 自動車の交通機能の観点 | ①通行機能 | ア）円滑性 | A. 現道や並行道路の混雑状況・混雑緩和への寄与 | Ⅰ-① | 「令和3年度道路交通センサス」及び令和5年に市で実施した交通量調査で混雑度が1.25以上の区間が、現道や並行道路にある路線（区間） | 個別まちづくりとの調整が必要であるため検証対象外とする | | |
| | | | B.「渋滞箇所」指定の有無 | Ⅰ-② | 「令和5年度第1回奈良県渋滞対策協議会」が指定する「主要渋滞箇所」が、現道や並行道路にある路線（区間） | | | |
| | | | C. ボトルネック踏切の混雑緩和への寄与 | Ⅰ-③ | 国土交通省が指定する「緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）」（令和4年12時点）が、現道や並行道路にある路線（区間） | | | |
| | | ィ）ネットワーク性 | D. マスタープラン等での位置づけの有無 | Ⅰ-④ | 「奈良県道路整備基本計画」（令和元年10月）において、事業中・事業予定箇所に指定されている路線（区間） | | | |
| | | | | Ⅰ-⑤ | 「大和都市計画及び吉野三町都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（令和4年5月）で地域連携軸、「大和高田市都市計画マスタープラン」（令和5年3月）で広域交流軸、地域交流軸のいずれかに位置づけられている路線（区間）<br>・「市立病院の移転候補地としての計画」や「まちづくりに関する包括協定（常光寺池公園周辺地区のまちづくり）」等、個別のまちづくり計画で位置付けられている路線（区間） | | ○ | 都市マスで地域交流軸に位置づけ |
| | | | E. 隣接市町との連携強化 | Ⅰ-⑥ | 市域を跨ぐ都市計画決定がなされ、隣接市町との連続性の確保が必要な路線 | | | |
| | | ウ）安全性 | F. 事故危険性の低下への寄与 | Ⅰ-⑦ | 国土交通省・警察庁が指定する「事故危険箇所」が、現道や並行道路にある路線（区間） | | | |
| | ②アクセス機能 | ア）交通結節点利用 | G. 主要駅への　アクセス性向上 | Ⅰ-⑧ | 市内外からの来訪者が見込まれる大和高田さざんかホール、歴史地区、商店街相互と、市内の主要3駅（近鉄大和高田駅、JR高田駅、近鉄高田市駅）とを連絡する路線（区間）<br>※歴史地区は「大和高田市都市計画マスタープラン」（令和5年3月）で位置づけられている | | ○ | 歴史地区、商店街、JR高田駅を相互に結ぶ路線 |
| Ⅱ 歩行者・自転車の交通機能の観点 | ①通行機能 | ア）安全性 | A. 事故危険性の低下への寄与 | Ⅱ-① | 国土交通省・警察庁が指定する「事故危険箇所」が、現道や並行道路にある路線（区間） | | | |
| | | | B. 歩道・自転車道の安全な通行環境の確保への寄与 | Ⅱ-② | a. 令和3年度大和高田市通学路合同点検で、通学路危険区間・箇所が、現道にある路線（区間） | | ○ | 通学路危険区間の指定あり |
| | | | | Ⅱ-③ | b.「あんしん歩行エリア」内に位置する路線（区間） | | | |
| | | ィ）ネットワーク性 | C. 歩道・自転車道のﾈｯﾄﾜｰｸ形成への寄与 | Ⅱ-④ | 奈良県が指定するサイクリングロード「奈良まほろばサイク∞リング」に、位置づけられている路線（区間） | | | |
| | | ウ）円滑性 | D. 高齢者・障がい者等の円滑な通行環境の確保への寄与 | Ⅱ-⑤ | バリアフリー法に基づき、国土交通省により特定道路に指定されている路線（区間） | | | |
| Ⅲ 自治体のまちづくり計画との整合性 | ①市街地形成機能 | ア）都市構造・土地利用誘導形成 | A. 企業立地・観光振興等への寄与 | Ⅲ-① | 「大和都市計画及び吉野三町都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（令和4年5月）で観光交流拠点、観光交流軸、「大和高田市都市計画マスタープラン」（令和5年3月）で都市拠点、シビックコア拠点のいずれかに位置づけられている路線（区間） | | | |
| | | ィ）街区形成 | B. 面的整備地内の街区形成 | Ⅲ-② | 土地区画整理事業や再開発事業等の面的整備地区内に位置する路線（区間） | | | |
| | ②防災機能 | ア）避難・救援 | C. 災害時の通行空間の確保 | Ⅲ-③ | a. 緊急輸送道路（第1次、第2次）に位置づけられている路線（区間）（平成30年4月1日時点） | | | |
| | | | | Ⅲ-④ | b.「大和高田市地域防災計画」において、避難路として位置づけられている路線（区間）、あるいは市役所、避難地・避難所、病院、消防署、警察署に接している路線（区間） | | ○ | 避難地（高田小学校、高田中学校）に接する |
| | | ィ）災害防止 | D. 火災の延焼防止への寄与 | Ⅲ-⑤ | 国土交通省が指定する「地震時等に著しく危険な密集市街地」内に位置する路線（区間）（令和3年3月時点） | | | |
| | ③環境空間機能 | ア）景観形成・沿道環境保全 | E. 景観形成・沿道環境保全への寄与 | Ⅲ-⑥ | 「大和高田市都市計画マスタープラン」（令和5年3月）で位置づけられている、景観保全地区内に位置する路線（区間） | | | |
| | ④収容機能 | ィ）交通施設の収容空間 | F. 交通施設の収容空間の位置づけの有無 | Ⅲ-⑦ | 駅前広場や駐車場、駐輪場の整備がともなう路線（区間） | | | |
| 【STEP1】路線機能の検証結果（上記Ⅰ-①～Ⅲ-⑦のいずれかに該当するか） | | | | | | | 必要性あり | |
| 【STEP2】代替性の検証結果（STEP1で該当した全ての検証項目を満たす代替路線があるか） | | | | | | | 代替性なし | |
| 【STEP3】廃止による影響検証（将来交通量推計による検証結果） | | | | | | | | |
| 総合評価 | | | | | | 保留 | 存続 | |

| 代替性の設定理由 | |
|---|---|
| 対象区間Ⅰ | ○対象区間Ⅰは、個別のまちづくり計画との調整が必要である。 |
| 対象区間Ⅱ | ○対象区間Ⅱは、一部の項目で代替機能を有する路線（区間）が存在しない。<br>Ⅰ-⑤：代替あり：「大和高田市都市計画マスタープラン」における地域交流軸の機能を代替できる路線（区間）が存在する。（現道が2車線）<br>Ⅰ-⑧：代替あり：市内外からの来訪者が見込まれる大和高田さざんかホール、歴史地区、商店街相互と、市内の主要3駅（近鉄大和高田駅、JR高田駅、近鉄高田市駅）とを連絡する路線（区間）が存在する。（現道、（都）大和高田当麻線、（都）中央通り線が2車線）<br>Ⅱ-②：代替なし：歩道・自転車道の安全な通行環境の確保を代替できる路線（区間）が存在しない。（通学路危険区間・箇所の対策未実施）<br>Ⅲ-④：代替なし：災害時の通行空間の確保を代替できる路線（区間）が存在しない。（現道幅員が12m未満） |
| 廃止による影響検証結果（将来交通量推計による検証結果） | |
| 対象区間Ⅰ | |
| 対象区間Ⅱ | |
| 総合評価（都市計画道路見直し結果） | |
| 対象区間Ⅰ | ○対象区間Ⅰは、個別のまちづくり計画との調整が必要であることから、今回の評価では「保留」とする。 |
| 対象区間Ⅱ | ○対象区間Ⅱは、整備の必要性が認められ、かつ一部の機能で代替路線（区間）もないと考えられることから、「存続」が妥当である。 |