

# 都市計画道路の見直しについて【概要説明】

## 1. 都市計画道路とは

- 都市計画道路は、都市における円滑な移動の確保、良好な都市環境及び市街地の形成などの機能を有しており、都市の骨格を形成する道路として、都市計画法に基づいて都市計画決定し整備する道路です。
- 本市の都市計画道路はこれまで、高度成長期の急激な都市の拡大による人口及び自動車交通量の増加に対応するために、自動車交通等の円滑な処理を主な目的とした道路ネットワークを構築すべく都市計画決定を行ってきました。



## 2. 都市計画道路をとりまく状況と見直し検討の必要性

### (1) 都市計画道路の必要性の変化

本市の都市計画道路ネットワークの原型は昭和41年に計画し、人口の増加や市街地の拡大を前提としてきました。しかしながら、人口減少、自動車交通量の減少、超高齢社会の到来(高齢社会の進行)といった社会情勢の変化を踏まえると、**都市計画決定後に長期間が経過し、その必要性に変化が生じている**と考えています。

### (2) 将来交通量の減少

県内の**将来交通量は平成17年から令和12年にかけて2割減少**する見込みで(H22県見直しガイドライン)、近年の県内の実績値を見ても、**平成22年から令和3年にかけて約12%交通量が減少**してきています。(道路交通センサス)

### (3) 都市計画道路の整備状況

**未整備の都市計画道路が31路線**存在する状況です。**整備率は約58%**(R6.3月末時点)であり、全国平均約67%に比べ低い水準にあります。

また、本市の厳しい財政状況では、多額の事業費と長期的な期間を必要とする都市計画道路を計画立てて整備していくことが難しく、**30年以上が経過しても着手時期が見通せない状況**となっています。

### (4) 地権者への建築制限

都市計画法第53条により、都市計画道路内の建築物には**建築制限**があります。都市計画道路が未着手の状態が続くと、地権者は長期にわたり建築制限を受け続けることになります。



**こういった都市計画道路をとりまく状況を踏まえると、都市計画道路を存続するには合理的な理由が必須であり、奈良県都市計画道路見直しガイドラインを参考に、都市計画道路の必要性を現状に則し、客観的に検証することが必要です。**

## 3. 国・県での見直し検討の動き

### (1) 全国的な動き

人口減少時代に対応したまちづくりのため、平成30年12月には「**新経済・財政再生計画改革工程表2018**」(内閣府)で『**令和5年度末までに見直しの検討に着手した市町村を100%とする**』(図1)ことが定められ、本市としても見直し検討を行っていく必要が生じています。

(図1) 社会資本整備等 3. 人口減少時代に対応したまちづくり

政策目標	KPI第2階層	KPI第1階層	取組
<b>【アンブレラ】</b> 人口減少時代に対応したまちづくり  <b>【指標】</b> 市町村の全人口に対して、居住誘導区域内に居住している人口の占める割合が増加している市町村数を、2020年までに評価対象都市の2/3とすることを旨とする	○立地適正化計画に位置付けられた誘導施設について、市町村全域に存する当該施設数に対して、都市機能誘導区域内に立地する当該施設数の占める割合が維持又は増加している市町村数：2020年までに評価対象都市の2/3	○立地適正化計画を作成した市町村数：2020年末までに300市町村	13. スマートシティの推進
	○地方部(三大都市圏を除く地域)における乗合バス及び地域鉄道の輸送人員：減少率が年々低下【実績調査の結果を踏まえ、必要な改善策を講じる】 ※地域交通フォローアップ・イノベーション検討会の結論を踏まえ適宜修正	○地域公共交通網形成計画の策定件数：2020年度末までに500件	15. 地域公共交通網形成計画の作成・実施の促進
	○都市計画道路の見直しを行った市町村数の割合：2023年度末までに90%	○都市計画道路の見直しの検討に着手した市町村数の割合：2023年度末までに100%	16. 都市計画道路の見直し

※政策目標：…取組を体系的に整理するため、「新経済・財政再生計画」等に記載された取組事項を大括り(アンブレラ)し、経済、財政、国民生活の質等に着目した政策目標を設定しています。  
 ※KPI(Key Performance Indicatorsの略)…重要業績評価指標、目標達成に向かってプロセスが適切に実行されているかを定量的に評価するための指標。KPIを設定し、達成状況を定点観測することで、目標達成に向けたパフォーマンスの動向を把握できるようになります。

※各階層のKPIについては以下のとおり。  
 ・第1階層…各取組事項の進捗状況を測定するための指標(アウトプット指標)  
 ・第2階層…各取組事項の実施による成果を測定するための指標(アウトカム指標)

### (2) 県内での動き

本市を含む2市が令和6年度にパブリックコメントを実施、1町が見直し検討を行っています。その他市町は見直しを完了しており、県内での足並みを揃える意味合いでも、本市として計画道路の見直し検討を行っていくことが急務となっています。

## 4. 見直し業務スケジュール



# 都市計画道路の見直しについて【概要説明】

## 5. 見直し検討の基本方針

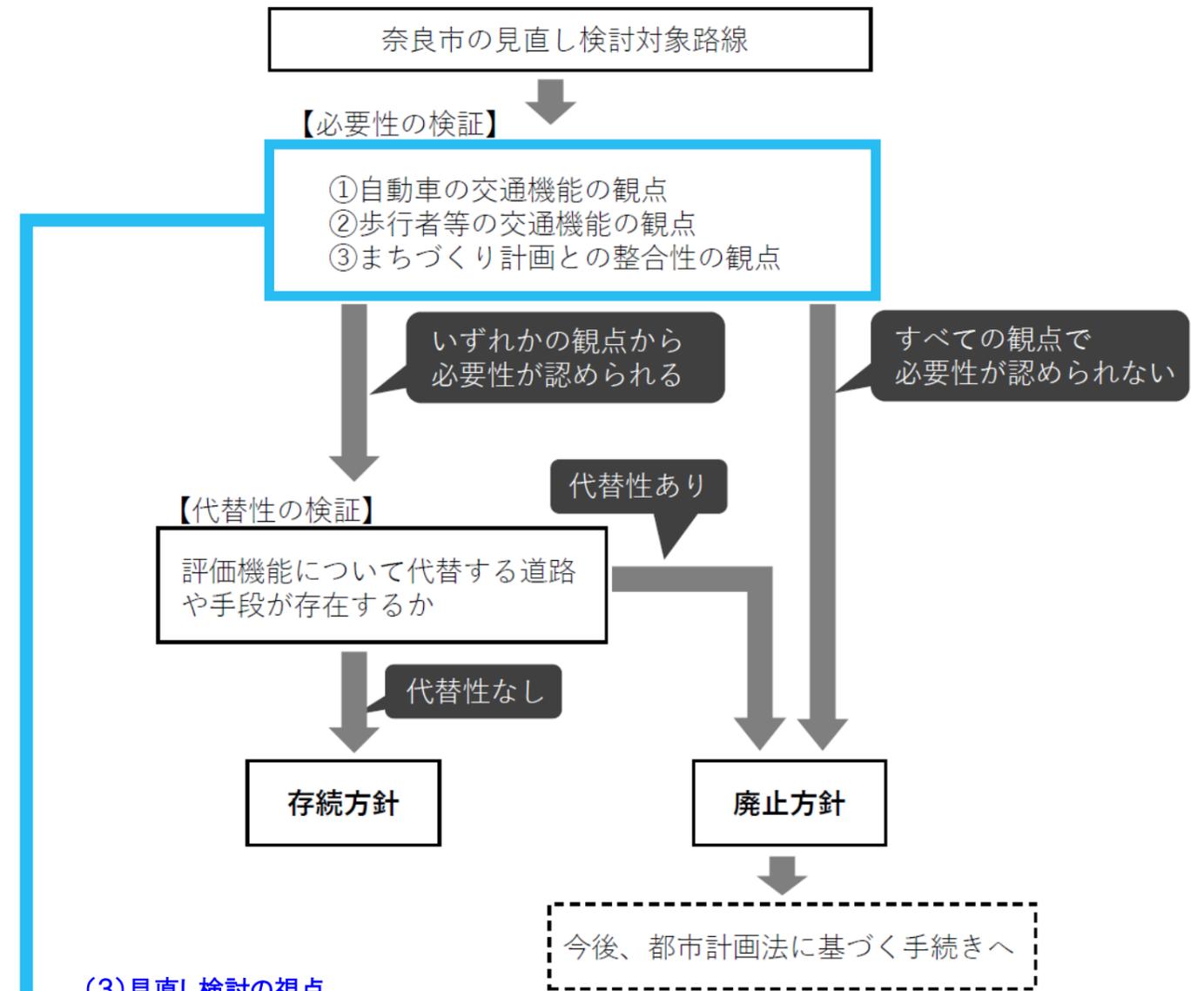
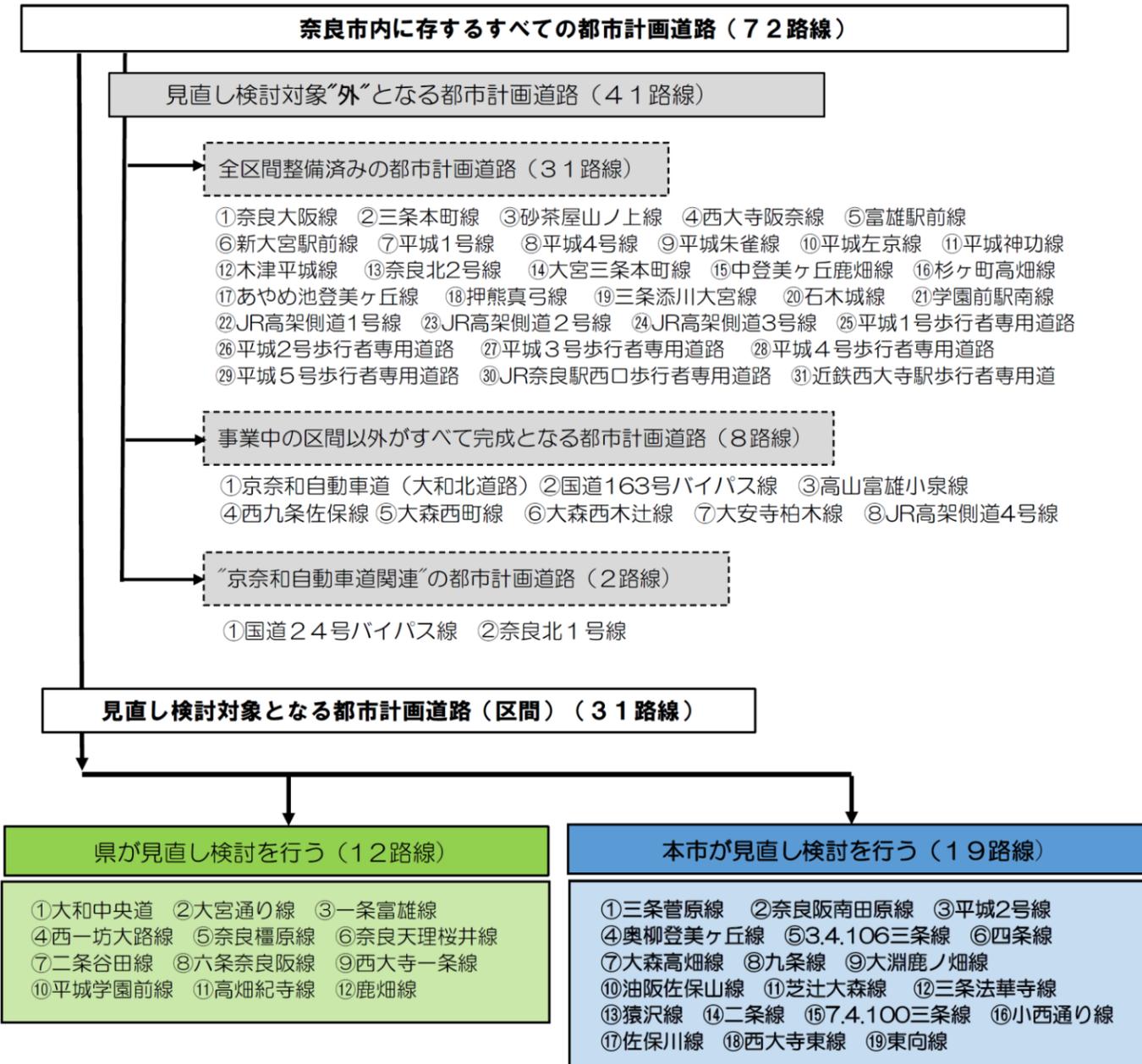
奈良県が作成した「都市計画道路の見直しガイドライン」(平成22年7月)を参考に見直し検討を進めます。

### (1)見直し検討の進め方

都市計画道路が機能として有する「自動車の交通機能」、「歩行者等の交通機能」及び「自治体のまちづくり計画との整合性」の3つの観点から、各見直し検討対象路線の必要性を検証し、最終的に「存続方針」又は「廃止方針」を決定します。「廃止方針」の都市計画道路は、都市計画法の規定に基づく手続きを経て都市計画を変更(廃止)していく予定です。(右図参照)

### (2)見直し検討の対象となる都市計画道路

- 見直し検討を行う都市計画道路は未整備となっている区間を対象に実施します。
- 本市が見直し検討を行う都市計画道路は未整備区間が国道又は県道を含まない都市計画道路及び区画街路とします。(未整備区間が国道又は県道である都市計画道路、他市にまたがり他市において県道となる二条谷田線、並びに未整備区間が一条富雄線へのアクセス区間である西大寺一条線については、今後、奈良県が見直し検討を行う予定です。)

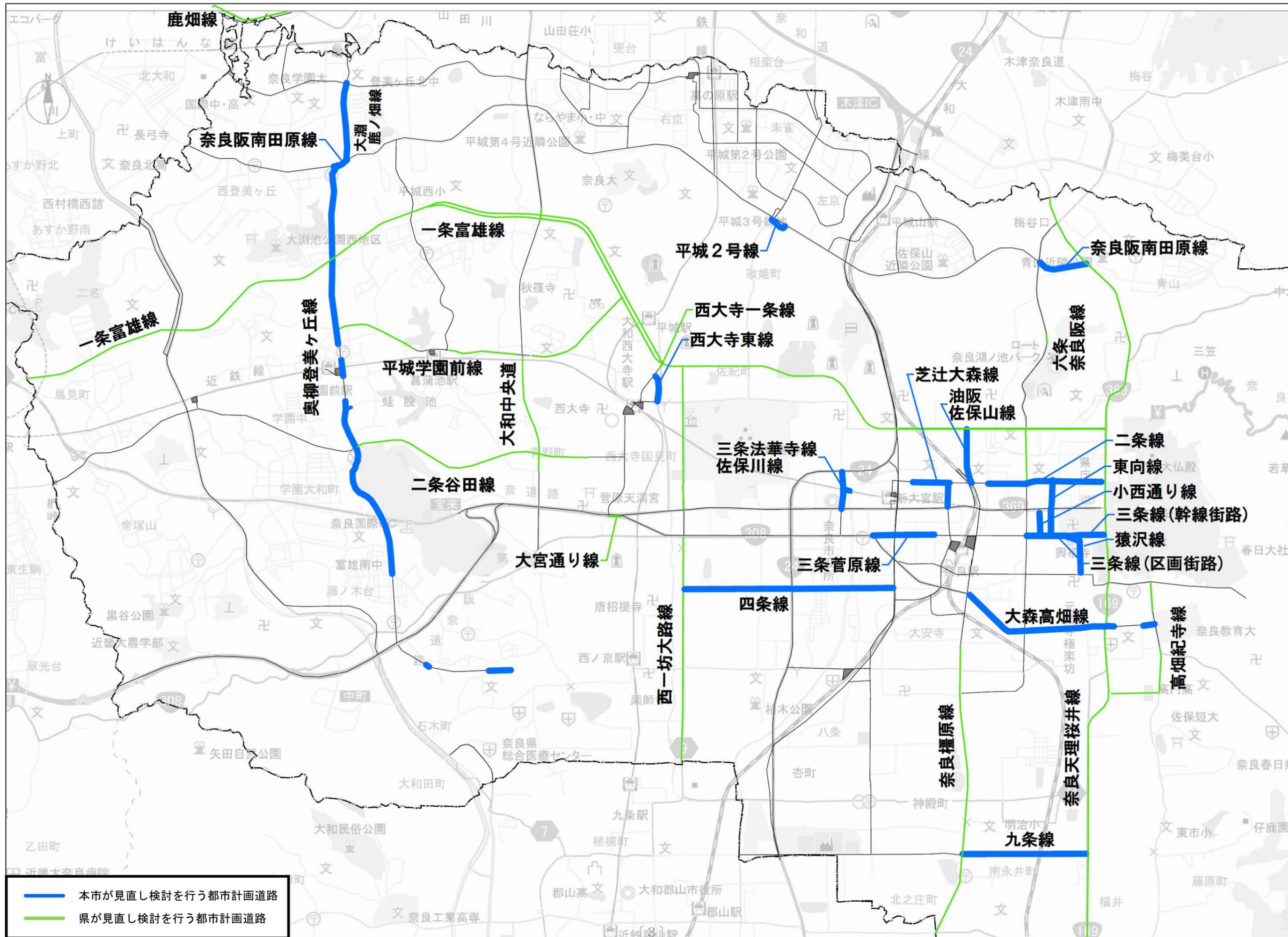


### (3)見直し検討の視点

県ガイドラインを参考に、都市計画道路が機能として有する「自動車の交通機能」、「歩行者等の交通機能」及び「自治体のまちづくり計画との整合性」の3つの観点から、各見直し検討対象路線の必要性を検証します。

① 自動車の交通機能の観点	通行機能	円滑性	現道及び周辺道路の混雑度、渋滞箇所、自動車ボトルネック踏切
	アクセス機能	安全性	事故危険箇所
② 歩行者等の交通機能の観点	通行機能 滞留機能	交通結節点利用	主要鉄道駅・ICへのアクセス、都市計画マスタープラン等
		連続性	サイクリングルート
		安全性	通学路、あんしん歩行エリア、事故危険箇所
③ 自治体のまちづくり計画との整合性	市街地形成機能	円滑性・滞留	都市計画マスタープラン等、バリアフリー基本構想
		骨格形成	土地区画整理事業、企業立地、観光振興
	防災空間機能	避難路・延焼防止	緊急輸送路、防災拠点アクセス、延焼防止
	環境空間機能	景観形成・沿道環境保全	景観計画、緑の基本計画
収容空間機能	交通施設の収容	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間	
その他	その他	その他計画等による位置づけ	

# 都市計画道路の見直しについて【概要説明】





# 都市計画道路の見直しについて【概要説明】

## 7. 検証項目と代替性の考え方について

奈良県都市計画道路の見直しガイドライン(H22.7) 必要性の検証項目				奈良市で設定した検証内容					
		検証項目	検証方法	代替性の考え方					
(1) 自動車の交通機能の観点	通行機能	円滑性 路線の交通処理	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与	混雑度が1.25以上の区間を有しており、都市計画道路の整備が混雑緩和に寄与するか。	渋滞緩和に寄与する対策が実施されている場合又はバイパスの計画がある場合は、それが機能代替を果たすものとする。				
			主要渋滞箇所	奈良県渋滞対策協議会で公表されている、「地域の主要渋滞箇所」に該当する箇所を有しているか。	渋滞緩和に寄与する対策が実施されている場合又はバイパスの計画がある場合は、それが機能代替を果たすものとする。				
			混雑道路の混雑緩和に寄与	混雑度1.25以上の区間に対して、都市計画道路の整備が混雑緩和に寄与するか。	渋滞緩和に寄与する対策が実施されている場合又はバイパスの計画がある場合は、それが機能代替を果たすものとする。				
		安全性	適切な幾何構造	自動車ボルトネック踏切	「踏切道安全通行カルテ(R4.12)」において、都市計画道路の整備が対策内容となっており、「自動車ボルトネック踏切」の解消に寄与するか。	具体的な事業が見込まれているので、代替性を考えるのは不適切である。			
			事故危険箇所	国土交通省HP「道路交通安全対策」において公表されている「事故危険箇所(R4.3)」に該当する箇所を有しているか。	事故減少に寄与する対策が実施されている場合は、それが代替機能を果たすものとする。				
			アクセス機能	駅前広場	主要な鉄道駅にアクセス	主要駅（特急、快速の停車駅）へのアクセス道路であるか。	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、それが代替機能を果たすものとする。		
					高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡	3つのIC（木津、宝来、中町）を連絡する道路であるか。	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、代替機能を果たすものとする。		
					都市計画マスタープラン等	「奈良県都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(R4.5)」、「奈良市都市計画マスタープラン(R7.3)」、「奈良県道路整備基本計画(R6.10)」、「重要物流道路及び代替補完路(R3.4)」に位置づけられた箇所を有しているか。	現道が求められる機能を果たすための幅員を有していれば、それが代替性を果たすものとする。		

奈良県都市計画道路の見直しガイドライン(H22.7) 必要性の検証項目				奈良市で設定した検証内容			
		検証項目	検証方法	代替性の考え方			
(2) 歩行者等の交通機能の観点	通行機能	連続性 の歩行者・自転車・歩行者等の分離	サイクリングルート	「サイクリングマップ奈良」に位置づけられたルートについて、整備計画が存在し、都市計画道路の整備が寄与するか。	具体的な事業が見込まれているので、代替性を考えるのは不適切である。		
			通学路	「通学路交通安全対策プログラム」における「要対策箇所」を有する場合、都市計画道路の整備が対策として寄与するか。	通学路の危険解消に寄与する対策が実施されている場合は、それが代替機能を果たすものとする。		
			あんしん歩行エリア	「あんしん歩行エリア」に該当する箇所を有しているか。	現道内に歩道が整備されている場合、又はエリア内に歩道ネットワーク機能を補完する他の道路がある場合はそれが代替機能を果たすものとする。		
		安全性	幅員の確保	事故危険箇所	国土交通省HP「道路交通安全対策」において公表されている「事故危険箇所(R4.3)」に該当する箇所を有しているか。	事故減少に寄与する対策が実施されている場合はそれが代替機能を果たすものとする。	
			都市計画マスタープラン等	「奈良県都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(R4.5)」、「奈良市都市計画マスタープラン(R7.3)」、「奈良県道路整備基本計画(R6.10)」、「重要物流道路及び代替補完路(R3.4)」に位置づけられた箇所を有しているか。	現道が求められる機能を果たすための幅員を有していれば、それが代替性を果たすものとする。		
			ハリアフリー基本構想	「ハリアフリー基本構想(R6.12)」において「生活関連経路」に位置づけているか。	現道が求められる機能を果たすための幅員を有していれば、それが代替性を果たすものとする。		

奈良県都市計画道路の見直しガイドライン(H22.7) 必要性の検証項目				奈良市で設定した検証内容					
		検証項目	検証方法	代替性の考え方					
(3) まちづくりとの整合性の観点	市街地形成機能	骨格形成 都市の骨格形成、土地利用の誘導	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路	都市計画決定された土地区画整理事業及び再開発事業などの面的整備地内の道路であるか。	具体的な事業が見込まれているので、代替性を考えるのは不適切である。				
			企業立地・観光振興などを支援する道路	「奈良市都市計画マスタープラン(R7.3)」において、左記位置づけがあるか。	現道が求められる機能を果たすための幅員を有していれば、それが代替性を果たすものとする。				
			緊急輸送道路	「奈良県地域防災計画(R5.2)」、「奈良市地域防災計画(R7.3)」、「奈良県緊急輸送道路ネットワーク図(H30.4)」において公表されている「緊急輸送道路」に該当する箇所を有しているか。	現道が2車線以上確保されている場合は、現道が代替機能を果たすものとする。				
		防災空間機能	避難路 災害時の通行空間確保	防災拠点にアクセス	「奈良県緊急輸送道路ネットワーク計画(H30.4)」において公表されている「防災拠点」にアクセスするか。	現道が2車線以上確保されている場合又は当該区間と同等の箇所を接続する2車線以上の道路がある場合はそれが代替機能を果たすものとする。なお、区画街路については、周辺の土地利用状況や現道の機能等を勘案して代替性を検討する。			
			延焼防止	延焼防止	「奈良市都市計画マスタープラン(R7.3)」において延焼防止の位置づけがあるか。	現道が求められる機能を果たすための幅員を有していれば、それが代替性を果たすものとする。			
			環境空間機能	景観形成・沿道環境保全	景観計画	「奈良市景観計画(R4.3)」において「景観重要公共施設」として位置づけているか。	現道が求められる機能を果たすための幅員を有していれば、それが代替性を果たすものとする。		
					緑の基本計画	「奈良市みどりの基本計画(R7年度改定予定)」において都市計画道路の整備を位置づけているか。	現道が求められる機能を果たすための幅員を有していれば、それが代替性を果たすものとする。		
			収容空間機能	駐車場などの公共交通機関、	駅前広場、駐車場及び駐輪場等の収容空間	「奈良市都市計画マスタープラン(R7.3)」において左記位置づけがあるか。	現道が求められる機能を有していれば、それが代替性を果たすものとする。		
			その他	自治体のその他計画等	自治体のその他計画等に位置づけがあるか。	現道が求められる機能を果たすための幅員を有していれば、それが代替性を果たすものとする。			

# 都市計画道路の見直しについて【概要説明】

## 8. 検証項目の該当状況・廃止が及ぼす影響や懸念事項・廃止が寄与する事項について

## ※引き続き廃止が及ぼす影響や寄与する事項について検証を重ねます

路線名	決定年	整備	現道	計画	検証項目	代替道路	代替の考え方	廃止が及ぼす影響や懸念事項	廃止が寄与する事項
① 三条菅原線 (西九条佐保線以西)	昭和33年	拡幅(歩道) 拡幅(車・歩道)	2車線	2・4車線	駅アクセス	現道	現道が2車線あり	✓(都)西九条佐保線との交差点が交差点改良の事業中であり、街路事業を継続するために事業完了まで廃止手続きができない。 ✓都市計画道路が用途地域、高度地区、防火地域の基準となっているため、用途地域等の調整が必要となる。	
					バリアフリ	現道	現道が11m(両側歩道0.5~4.2m)の幅員あり(断面構成の変更工事で両側2m以上の歩道設置が可能)		
					景観	現道	現道が11m(両側歩道0.5~4.2m)の幅員あり(断面構成の変更工事で植樹帯が可能)		
② 奈良阪南田原線 (中登美東交差点)	昭和41年	拡幅(歩道)	2車線	2車線	都市マス	現道	現道が2車線あり	✓前後区間が改良済みであり、本区間のみ廃止すると路線を分断することになるので、廃止ではなく現道にあわせた形状に都市計画変更する必要がある。	
					緊急輸送路	現道	現道が2車線あり		
奈良阪南田原線 (奈良阪クラウド以东)	昭和41年	新規整備	なし	2車線	—			✓影響は小さいと考えます。	
③ 平城2号線 (歌壇ランプ)	昭和49年	新規整備	なし	2車線	—			✓影響は小さいと考えます。(既存ランプの交通量が6,700台/日であり、交通処理可能である。)	
④ 奥柳登美ヶ丘線	昭和41年	拡幅(歩道)	2車線 3車線	2車線	駅アクセス	現道	現道が2車線あり	✓全ての都市計画道路を整備しても混雑する区間があるため、都市計画道路以外の対策が必要である。 ✓都市計画道路が用途地域の基準となっているため、用途地域の調整が必要となる。 ✓帝塚山学園前が拡幅事業中であり、街路事業を継続するために事業完了まで廃止手続きができない。 ✓改良済み区間が断続的となっているため、廃止区間の検討が必要である。	
					都市マス	現道	現道が2車線あり		
					緊急輸送路	現道	現道が2車線あり		
					防災アクセス	現道	現道が2車線あり		
奥柳登美ヶ丘線 (六条エリア)	昭和41年	新規整備	なし	2車線	—		✓影響は小さいと考えます。	✓廃止済みの大和中央道に向けた都市計画道路となっており、行き場のない形状を解消できる。	
⑤ 三条線	昭和8年	拡幅(歩道)	2車線	2車線	駅アクセス	現道	現道が2車線あり	✓影響は小さいと考えます。	✓本路線内に世界遺産「興福寺」の資産範囲、名勝「奈良公園」、登録有形文化財「菊水楼表門」が存しており、保全が可能となる。
					あんしん歩行	現道	両側歩道1.4~5.0m		
					バリアフリ	現道	現道が11m(両側歩道1.5~5.0m)の幅員あり(断面構成の変更工事で両側2m以上の歩道設置が可能)		
					防災アクセス	現道	現道が2車線あり		
景観	現道	整備に関する事項(景観計画)について概ね満足							
⑥ 四条線	昭和41年	新規整備	なし	2車線	並走道路混雑	並行	渋滞対策として交差点改良が事業中	✓先行買収地の扱いについて検討が必要である。	
					駅アクセス	並行	国道308号、(主)奈良生駒線		
⑦ 大森高畑線	昭和8年	拡幅(歩道)	2車線	2車線	駅アクセス	現道	現道が2車線あり	✓都市計画道路が用途地域、高度地区、防火地域の基準となっているため、用途地域等の調整が必要となる。 ✓全ての都市計画道路を整備しても混雑する区間があるため、都市計画道路以外の対策が必要である。	✓商業地域(400/80、25m高度地区)に存する長期未着手路線となっており、土地利用の促進が期待できる。
					都市マス	現道	現道が2車線あり		
					バリアフリ	現道	現道が12m(両側歩道1.5~4.0m)の幅員あり(断面構成の変更工事で両側2m以上の歩道設置が可能)		
					防災アクセス	現道	現道が2車線あり		
⑧ 九条線	昭和40年	新規整備	なし	2車線	—		✓影響は小さいと考えます。		
⑨ 大淵鹿ノ畑線	昭和41年	拡幅(歩道)	2車線	2車線	都市マス	現道	現道が2車線あり	✓影響は小さいと考えます。	
					緊急輸送路	現道	現道が2車線あり		
⑩ 油阪佐保山線	昭和42年	新規整備	なし	2車線	—		✓大佛鉄道記念公園付近の通過交通問題について、課題解決に向けた代替の取り組みが必要である。		
⑪ 芝辻大森線	昭和45年	拡幅(車・歩道)	1車線	2車線	駅アクセス	並行	大宮通	✓影響は小さいと考えます。	✓本路線内に「ご神木ノガミサン(無形の民族文化財 野神行事が行われる場所)」が存しており、保全が可能となる。
⑫ 三条法華寺線	昭和49年	拡幅(歩道)	2車線	2車線	バリアフリ	現道	現道が18m(両側歩道4.0~4.5m)の幅員あり	✓都市計画道路が用途地域の基準となっているため、用途地域の調整が必要となる。	
					防災アクセス	現道	現道が2車線あり		
⑬ 猿沢線	昭和30年	拡幅(車・歩道)	1車線	2車線	あんしん歩行	並行	エリア内に歩道ネットワーク機能を補完する他の道路あり	✓都市計画道路が用途地域の基準となっているため、用途地域の調整が必要となる。	✓本路線内に名勝「奈良公園」が存しており、保全が可能となる。
⑭ 二条線	昭和13年	拡幅(車・歩道)	1車線	2車線	駅アクセス	並行	大宮通	✓連続立体交差事業に伴い改良した区間と現道が不連続な形状で残る。	✓商業地域(400/80、20m高度地区)に存する長期未着手路線となっており、土地利用の促進が期待できる。
⑮ 三条線(区画街路)	昭和8年	拡幅(歩道)	1車線	1車線	駅アクセス	並行	大宮通	✓拡幅を前提とした地区計画となっており、三条線の廃止と地区計画の変更について、地域と連携して取り組んでいく必要がある。 ✓歩行者数の増加、通過交通、荷捌きスペースの確保等、商店街及び観光地としての問題が出てきており、現道の改良について地域と連携して取り組んでいく必要がある。	✓本路線内に登録有形文化財「げいたく豆本舗本店主屋」が存しており、保全が可能となる。
					あんしん歩行	現道	両側歩道2.0~3.3m		
					バリアフリ	現道	現道が9mの幅員あり(両側歩道2.0~3.3m)		
					景観	現道	整備に関する事項(景観計画)について概ね満足		
⑯ 小西通り線	昭和44年	拡幅(車・歩道)	歩行者専用道	2車線	あんしん歩行	現道	歩行者専用道である(4.3mの幅員あり)	✓影響は小さいと考えます。	✓地域の総意である歩行者専用道の運用状況と、車道を計画している都市計画との乖離が解消できる。 ✓商業地域(400/80、20m高度地区)に存する長期未着手路線となっており、土地利用の促進が期待できる。
					防災アクセス	現道	約4.3mの幅員があり歩行者等アクセスを満たす		
⑰ 佐保川線	昭和50年	新規整備 拡幅(車・歩道)	なし 狭あい	1車線×2	—			✓影響は小さいと考えます。	
⑱ 西大寺東線	昭和63年	新規整備 拡幅(車・歩道)	商業施設内通路	2車線	駅アクセス	並行	(主)奈良精華線	✓東西区間が拡幅事業中であり、街路事業を継続するために事業完了まで廃止手続きができない。	
⑲ 東向線	昭和13年	拡幅(車・歩道)	自転車歩行者専用道	2車線	あんしん歩行	現道	自転車歩行者専用道である(4mの幅員あり)	✓影響は小さいと考えます。	✓地域の総意である自転車歩行者専用道の運用状況と、車道を計画している都市計画との乖離が解消できる。 ✓登録有形文化財「南都銀行本店」が存しており、保全が可能となる。
					防災アクセス	現道	4mの幅員があり歩行者等アクセスを満たす		

## 9. 廃止の影響、本市の道路整備の方針、補足説明について

### (1) 都市計画道路の廃止が及ぼす影響について

#### < 建築制限がなくなることによる土地利用の促進 >

これまで継続してきた建築制限(2階以下、かつ木造・鉄骨造等に限る)が無くなることで、特に商業地域では土地利用の促進が期待できます。

#### < 都市計画道路の整備を見越して土地活用していた方・建築制限を受け建築していた方 >

都市計画の通りに道路整備を実現できなかったことにより、都市計画道路の整備を見越して土地活用していた方・建築制限を受け建築していた方には多大なご迷惑をおかけすることとなります。都市計画道路が廃止に至った理由を丁寧にご説明していきます。

#### < 先行買収地 >

四条線に関連して市の先行買収地があります。今後の利用について、道路整備や売却等を含めて検討します。

#### < 改良済み区間と未整備区間が断続的になっている路線の扱い >

奥柳登美ヶ丘線、大森高畑線及び二条線では、改良済み区間と未整備区間が断続的になっています。未整備区間のみ都市計画を廃止すると改良済み区間が孤立するため、これを避けるべく改良済み区間を含めた都市計画の廃止を検討します。

### (2) 本市の道路整備の方針について

自動車交通量の減少及び費用対効果の点等から、今後は下記に挙げるような道路を取り巻く様々な課題について、**都市計画道路に代わる事業の手法**を柔軟に検討し課題解決に取り組みます。また既存の道路については、都市計画道路の廃止に関わらず、引き続き維持管理を行い、舗装修繕や区画線補修等の必要な整備を行います。

#### < 生活道路・通学路の安全性向上 >

生活道路及び市街地の幹線道路等における歩行者の安全確保が課題となっており、交通安全施設の充実、歩道の設置、通学路交通安全プログラムを活用した通学路の安全対策を進めることで安全で安心して通行できる道路網の整備を行います。

#### < バリアフリー化の促進 >

多数の人が訪れる又は高齢者・障がい者等がよく利用する施設を結ぶ経路をバリアフリー基本構想で生活関連経路に位置づけ、重点的に歩行空間のバリアフリー化に取り組んでいきます。

#### < 景観・国際文化観光都市としての魅力向上 >

三条通はJR奈良駅から興福寺、春日大社、東大寺、奈良公園、奈良町など歴史地区への玄関口であるとともに、市を代表するショッピングストリートです。景観重要公共施設として「奈良を感じる 象徴性の高い景観」の整備を行います。

#### < 渋滞対策・踏切道の改良 >

鉄道駅周辺や、主要観光地の周辺では交通渋滞により市民活動に影響が出ているため、公共交通機関の利用を促進させる施策や自家用車の流入を抑制する施策等、さまざまな対策を展開していきます。

また、踏切では交通が遮断され、周辺道路では交通渋滞が発生していることから、鉄道事業者や県と連携し、開かずの踏切及びボトルネック踏切等の解消に向けた最善な方法を検討し取り組んでいきます。

### (3)【補足説明】 長期にわたる建築制限に係る慰謝料・補償について

▼奈良県都市計画道路見直しガイドラインより抜粋

#### ■ 長期にわたる建築制限における裁判事例

事例：市道区域決定処分取消等請求事件（平成17年11月1日 最高裁判判決）

概要：都市計画道路の区域内に土地・建物を所有する原告が、長年にわたり建築制限を受けてきたことについて、都市計画決定と建築制限の維持は違法であるとして、盛岡市に対して以下の3点を求めたもの

- ①都市計画決定の取消
- ②国家賠償法に基づく慰謝料の支払い
- ③憲法に基づく財産権補償

#### 判決要旨

##### ①都市計画決定の取消について

都市計画決定は、その後に続く都市計画事業の施行に関する基本的指針を定めた一般的、抽象的な性質のものに過ぎず、建築制限も、不特定多数のものに対して一般的、抽象的な効果として生じるものであり、個人の権利ないし法律上の利益に直接の影響を及ぼす性質のものではないと解されるため、都市計画決定に当たる本件処分を抗告訴訟の対象とすることはできない。

##### ②国家賠償法に基づく慰謝料の支払いについて

正当な理由がないにもかかわらず、都市計画事業自体が長期間全く進行していないとか、当該特定路線の必要性が見直されるべきであるのに、これが長期間放置されているとかという特別の事情がない限り、裁量権の範囲内のものとして違法になることはない。

盛岡市の場合、都市計画道路について漸次見直しを実施してきており、当該路線の重要性を検討し、必要性を確認した上で変更を行わなかったこと、都市計画事業総体としてみれば、漸次整備を進行させてきていることから、その状態は未だ認められる裁量権の範囲内に止まっているというべきである。

##### ③憲法に基づく財産権補償

本件不動産に対する建築制限は、一般的に当然に受忍すべきものとされる制限の範囲を超えて特別の犠牲を課せられたものということが困難であるから、損失につき補償請求をすることはできない。

#### 【参考】都市計画運用指針 Ⅲ Ⅲ - 2 6 適時適切な都市計画の見直し

(都市計画の変更は)慎重に行われるべきである。ただし、このような都市計画についても、例えば、長期にわたり事業に着手されていない都市施設又は市街地開発事業に関する都市計画については、必要に応じて、都市の将来像を踏まえ、都市全体あるいは影響する都市圏全体としての施設の配置や規模等の検討を行うことにより、その必要性の検証を行うことが望ましく、都市計画決定当時の計画決定の必要性を判断した状況が大きく変化した場合等においては、変更の理由を明確にした上で適時適切に見直しを行うことが望ましい。

### (4)【補足説明】 固定資産税・都市計画税について

- 本市では、都市計画法に基づき事業決定がされた宅地及び雑種地について、潰地の面積が明確になった段階で土地に関する評価額の補正を行っています。(固定資産税及び都市計画税の減額措置)
- 本見直しにより廃止する区間は事業決定がされていない区間ですので、固定資産税及び都市計画税の減額措置への影響はありません。
- これまで未着手となっていた都市計画道路に係る土地において「減額してほしい」という相談を受けてきましたが、廃止されればそのような相談が減り、土地所有者として財産処分の決断がしやすくなると考えています。

✓都市計画事業が  
何かしら進行している

✓都市計画道路の必要性を  
見直している



長年の建築制限は裁量権の範囲内

建築制限は一般的に当然に受忍すべきものとされる制限の範囲内

言い換えれば  
正当な理由なく、都市計画道路を  
放置した場合には・・・

建築制限は裁量権の逸脱となる