

# 奈良市都市計画道路の見直し

令和7年4月

奈良市

## 奈良市都市計画道路の見直しについて

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を言います。奈良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。

しかし、厳しい財政的制約等により、都市計画決定後、未整備のままとなっている都市計画道路が多数存在する状況にあります。また、人口減少、超高齢社会の到来、将来の自動車交通量の減少が予測されるなど社会情勢が大きく変化してきております。

そのため未整備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低くなっている可能性があります。また、都市計画道路区域内の建築物の建築を長期にわたり制限している状況になっています。

自動車や歩行者等の通行の円滑な処理の観点のみならず、安全面、防災面、都市環境面や既存ストックの活用といった観点を踏まえた上で、未整備となっている都市計画道路の必要性を検証し「奈良市都市計画道路の見直し」としてまとめました。



# 1. 都市計画道路をとりまく状況

## (1) 本市の都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路は72路線、計画延長が約160kmであり、改良済延長が約86km、事業中延長が約17km、整備率が約58%<sup>(※1)</sup>となっており、全国平均約67%（令和5年3月末現在）より低い水準にとどまっています。一方、未整備延長は約57kmとなっています。

表1 奈良市にある都市計画道路の延長と路線数（令和6年3月末現在）

区分	合計	道路種別 <sup>(※2)</sup>			
		自動車専用道路	幹線街路	区画街路	特殊街路
路線数	72	2	53	10	7
計画延長 (km)	160.45	12.85	136.97	3.52	7.11
改良済延長 (km)	86.47	5.03	72.88	1.45	7.11
事業中延長 (km)	17.23	7.82	8.84	0.57	0
未整備延長 (km)	56.75	0	55.25	1.50	0

※1) 「改良済延長」と事業中延長の内「歳出済みの事業費に基づく見なし改良済延長」の和を「計画延長」で除して算出

※2) 道路種別

道路の都市計画を定めるにあたっては、主として交通機能に着目して以下のような道路種別を設定し、これらを適切に組み合わせて、道路の機能が充分発揮できるようにします。

○自動車専用道路：高速道路や一般自動車道など専ら自動車の交通の用に供する道路

○幹線街路：都市内のまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路

○区画街路：地区における宅地の利用に供するための道路

○特殊街路：専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの用に供する道路

## (2) 概ねの事業費

今後、あらたに未整備の都市計画道路を整備するために必要な事業費は、約2,850億円となる見込みです。

$$\boxed{\text{都市計画道路に必要な事業費} = 57 \text{ km}^{\ast 1} \times 50 \text{ 億円} / \text{ km}^{\ast 2} = 2,850 \text{ 億円}}$$

※1 上記の表より未整備延長 56.75 km  $\approx$  57 km

※2 未整備の都市計画道路の概算事業費（工事費、用地費、補償費）及び平成23年以降の市内の実績を参考に算出

## (3) 概ねの事業期間

今後、あらたに未整備の都市計画道路を整備するために必要な事業期間は、約142年となる見込みです。

$$\boxed{\text{都市計画道路に必要な事業期間} = 57 \text{ km} \div 0.4 \text{ km} / \text{年}^{\ast 1} = 142 \text{ 年}}$$

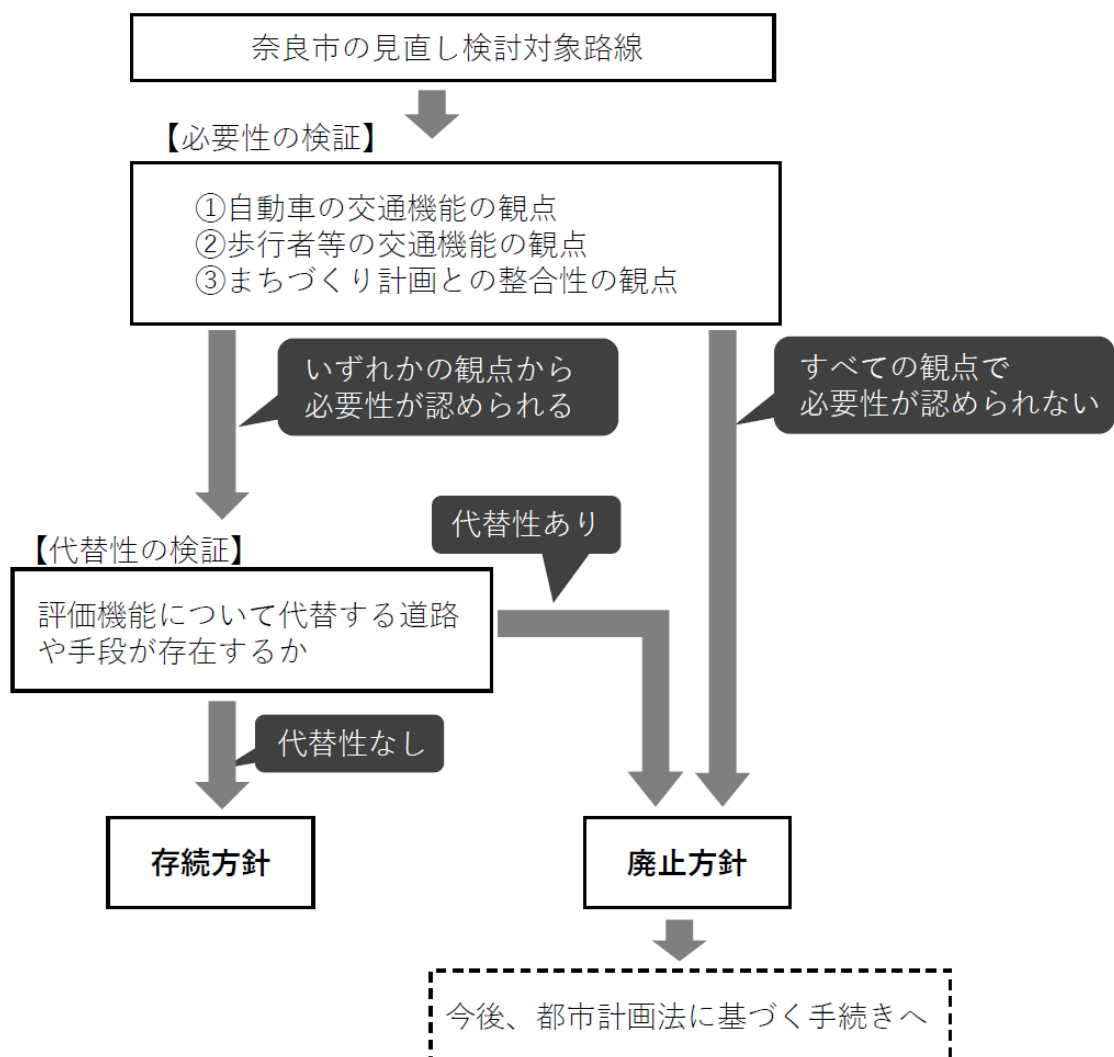
※1 平成23年以降に完成した市内の都市計画道路の事業期間の実績を参考に算出

## 2. 見直し検討の基本方針

### (1) 見直し検討の進め方

奈良県都市計画道路の見直しガイドライン（平成22年）を参考に、下記のフローの通り未整備となっている都市計画道路の見直し検討を行い、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き、公聴会、案の縦覧、奈良国際文化観光都市建設審議会及び知事協議等を経て都市計画を変更（廃止）していく予定です。

（※なお、廃止方針となっても現在実際にある道路を取り壊すわけではありません。）

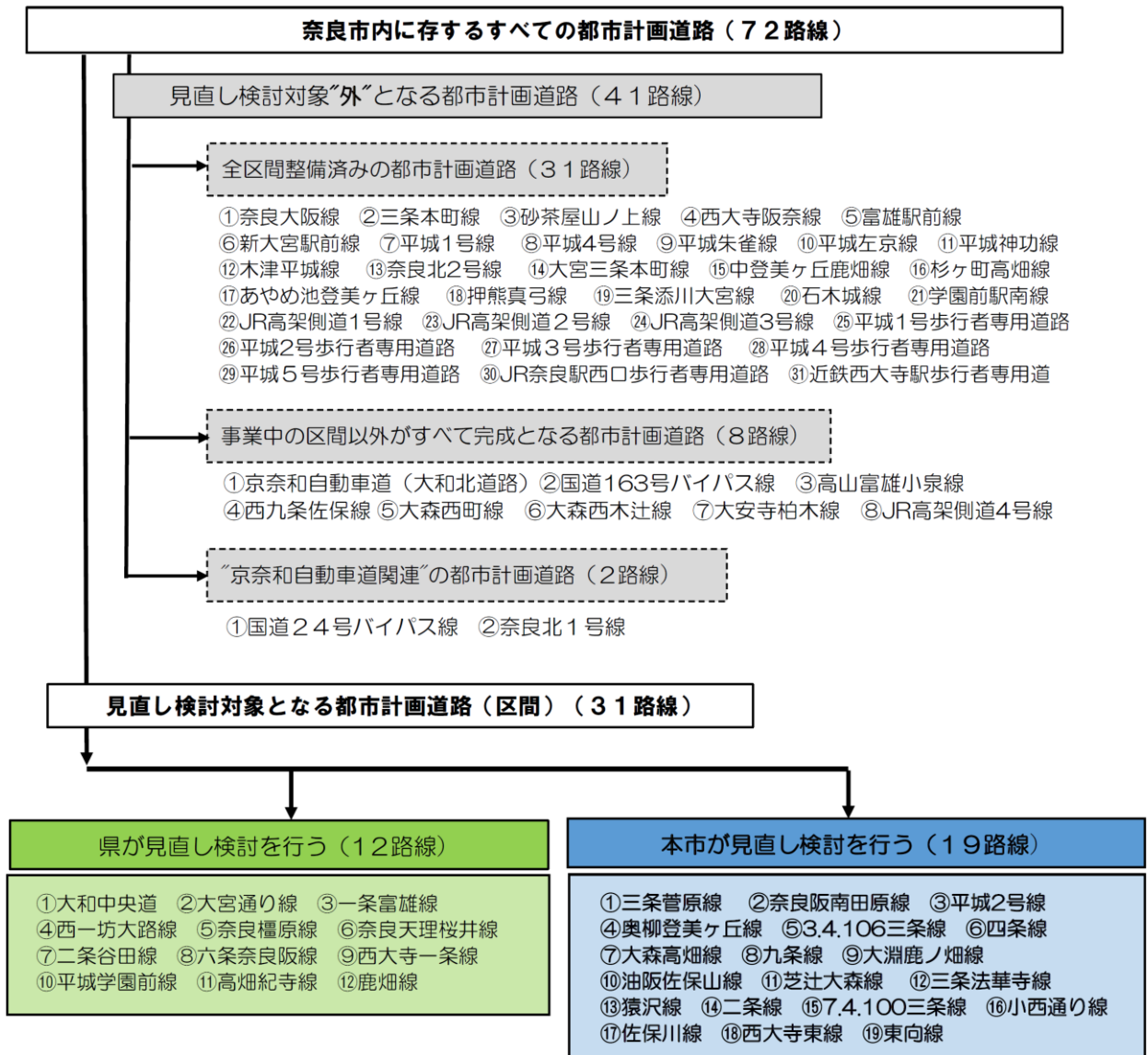


## (2) 見直し検討の対象となる都市計画道路

見直し検討を行う都市計画道路は、市内の都市計画道路から次の都市計画道路を除いた都市計画道路で、未整備となっている区間を対象に実施します。

- ・ 全区間整備済みの都市計画道路
- ・ 事業中の区間以外がすべて完成となる都市計画道路
- ・ 事業中である「京奈和自動車道（大和北道路）」に関連する都市計画道路

なお、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で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。県ガイドラインにおける基本的な必要性の検証項目は以下のとおりです。

奈良県都市計画道路見直しガイドラインにおける基本的な必要性の検証項目

自動車の交通機能の観点	通行機能	円滑性
		安全性
	アクセス機能	交通結節点利用
歩行者等の交通機能の観点	通行機能	安全性
		連続性
		円滑性
	滞留機能	滞留
自治体のまちづくり計画との整合性	市街地形成機能	骨格形成
	防災空間機能	避難路
		延焼防止
	環境空間機能	景観形成・沿道環境保全
収容空間機能	交通施設の収容	

県ガイドラインにおける基本的な必要性の検証項目を参考に、本市が設定した必要性の検証項目と代替性の考え方については以下のとおりです。

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	自動車ボトルネック踏切	「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、「自動車ボトルネック踏切」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。
		安全性	適切な幾何構	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	交通結節点利用	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。
		通行・アクセス共通機能		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	歩行者・自転車の通行空間の形成	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。
		安全性	・自動車と歩行者等の分離	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」を有する場合で、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。
				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。
	円滑性	幅員の確保	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。	
			滞留機能	滞留	交差点等の溜まり空間	バリアフリー基本構想

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。
	防災空間機能	避難路	災害時の通行空間確保	緊急輸送道路	「奈良県地域防災計画(R4.2)」、「奈良市地域防災計画資料集(R4.3)」、「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	植樹帯、遮音壁、環境施設帯等の設置	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	交通施設の収容	鉄道などの公共交通機関、駐車場、駐輪場	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。

### 3. 必要性及び代替性の検証と見直し方針

各見直し検討対象路線について、「必要性及び代替性の検証」を行った結果とそれを踏まえた「見直し方針」を次頁から示します。

なお、都市計画道路の廃止が及ぼす他の主要な道路への影響については次の通り検証しており、新たな混雑の恐れが無いことを確認しております。

#### <廃止による影響の判断基準>

廃止後の道路ネットワークにおいて、並走する他の主要な道路の将来の混雑度を算出し、その混雑度が新たに1.25以上となる場合は廃止による影響があると判断します。

$$\text{将来の混雑度} = \text{将来交通量} \div \text{交通容量}$$

#### ◆用語説明

- 都市計画道路名称の前に付く「〇・〇・〇」の数字について  
都市計画決定する際に路線名に付された番号で、都市計画運用指針で次のようなルールとなっています。

<p>凡例 番号の付し方 〇・〇・〇〇 区分 規模 一連番号</p> <p>① 区分 区分一 自動車専用道路 区分三 幹線街路 区分七 区画街路 区分八 特殊街路アに相当する歩行者専用道、自転車専用道又は自転車歩行者専用道 区分九 特殊街路イに相当する都市モノレール専用道等 区分十 特殊街路ウに相当する路面電車道</p>	<p>② 規模 規模として付する番号は、幅員により次のとおりとする。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>規模</th> <th>幅員の範囲</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>一</td> <td>幅員40m以上のもの</td> </tr> <tr> <td>二</td> <td>幅員30m以上40m未満のもの</td> </tr> <tr> <td>三</td> <td>幅員22m以上30m未満のもの</td> </tr> <tr> <td>四</td> <td>幅員16m以上22m未満のもの</td> </tr> <tr> <td>五</td> <td>幅員12m以上16m未満のもの</td> </tr> <tr> <td>六</td> <td>幅員8m以上12m未満のもの</td> </tr> <tr> <td>七</td> <td>幅員8m未満のもの</td> </tr> </tbody> </table> <p>③ 一連番号 当該都市計画区域毎に、区分毎の一連番号を付する。</p>	規模	幅員の範囲	一	幅員40m以上のもの	二	幅員30m以上40m未満のもの	三	幅員22m以上30m未満のもの	四	幅員16m以上22m未満のもの	五	幅員12m以上16m未満のもの	六	幅員8m以上12m未満のもの	七	幅員8m未満のもの
規模	幅員の範囲																
一	幅員40m以上のもの																
二	幅員30m以上40m未満のもの																
三	幅員22m以上30m未満のもの																
四	幅員16m以上22m未満のもの																
五	幅員12m以上16m未満のもの																
六	幅員8m以上12m未満のもの																
七	幅員8m未満のもの																

- 当初決定、最終決定  
都市計画道路を都市計画決定した当初年と都市計画変更した最後の変更年を示しています。
- 計画幅員  
都市計画道路の幅員です。1つの区間内で複数の幅員がある場合は、最も延長距離が長い幅員を記載しています。
- 現況交通量（台／日）  
平成27年道路交通センサス交通量及び平成23年度以降に調査した12時間観測値に昼夜率を乗じて得た交通量並びにそれらを用いた推計による交通量です。
- 道路名称の前につく（カッコ）について  
道路名称が何によるものなのかを示しています。  
（県）：県道 （主）：主要地方道 （都）：都市計画道路

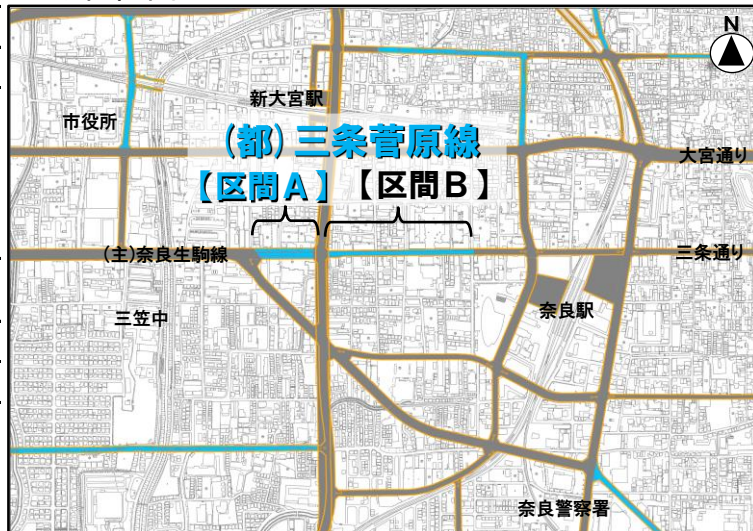
# 都市計画道路の概要

## 3・2・100 三条菅原線【区間A】

### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
3,310m	S33	H15		
路線の位置付け機能など	市内の中心部を東西に横断し、JR奈良駅付近の市街地と国道24号、第二阪奈道路などを連絡する幹線道路です。			

### ◆位置図

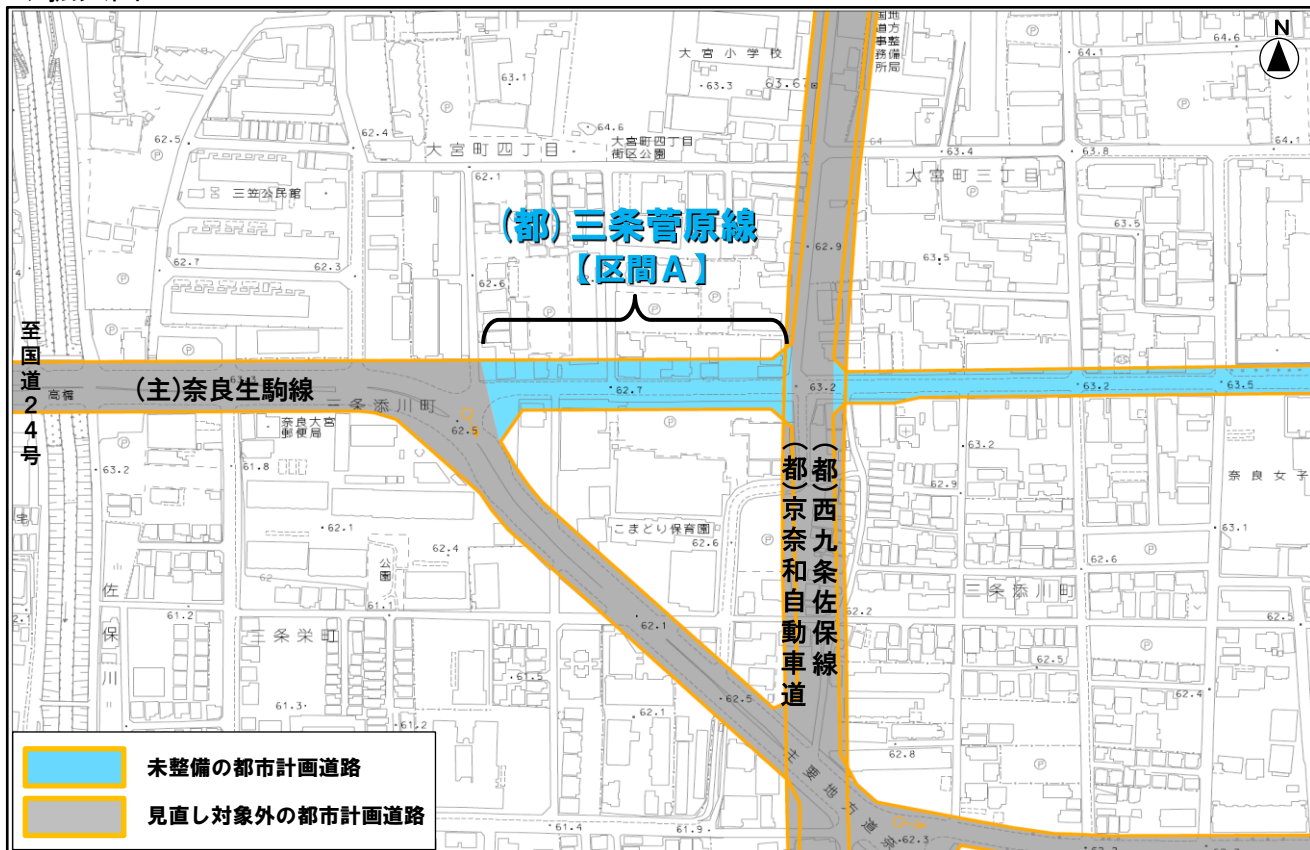


### ◆区間の概要

交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
219m	30m	4車線	7,300	

### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・2・100 三条菅原線【区間A】

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性（○：必要性高、△：必要性低）		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス	JR奈良駅にアクセスする道路です。	現道が2車線で整備されているため代替可能です。	△
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等			
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア			
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想	現道が「生活関連経路」に位置づけられています。	現道が11mで整備されており、求められる機能を果たすための幅員を有しているため代替可能です。	△
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路			
	4	防災拠点にアクセス			
	5	延焼防止			
	6	景観計画	現道が三条通り景観重要公共施設に位置づけられています。	現道が求められる機能を果たすための幅員を有しているため代替可能です。	△
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	自動車の交通機能の観点、歩行者等の交通機能の観点及びまちづくり計画との整合性の観点において必要性が認められますが、現道に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止	

# 都市計画道路の概要

## 3・2・100 三条菅原線【区間B】

### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
3,310m	S33	H15		
路線の位置付け機能など	市内の中心部を東西に横断し、JR奈良駅付近の市街地と国道24号、第二阪奈道路などを連絡する幹線道路です。			

### ◆位置図

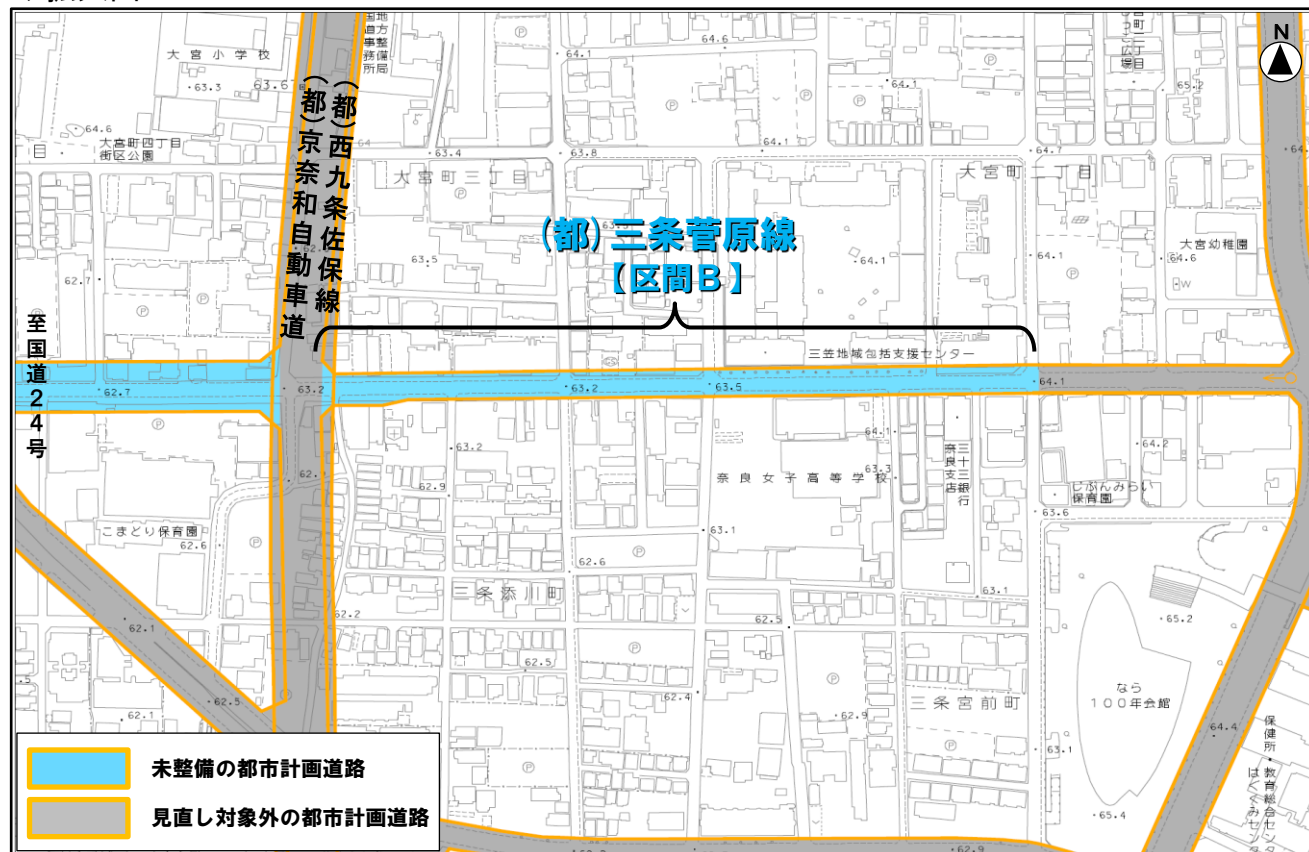


### ◆区間の概要

交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
391m	16m	2車線	5,700	

### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・2・100 三条菅原線【区間B】

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス	JR奈良駅にアクセスする道路です。	現道が2車線で整備されているため代替可能です。	△
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等			
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア			
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想	現道が「生活関連経路」に位置づけられています。	現道が12mで整備されており、求められる機能を果たすための幅員を有しているため代替可能です。	△
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路			
	4	防災拠点にアクセス			
	5	延焼防止			
	6	景観計画	現道が三条通り景観重要公共施設に位置づけられています。	現道が求められる機能を果たすための幅員を有しているため代替可能です。	△
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	自動車の交通機能の観点、歩行者等の交通機能の観点及びまちづくり計画との整合性の観点において必要性が認められますが、現道に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止	

# 都市計画道路の概要

## 3・3・54 奈良阪南田原線【区間A】

### ◆路線の概要

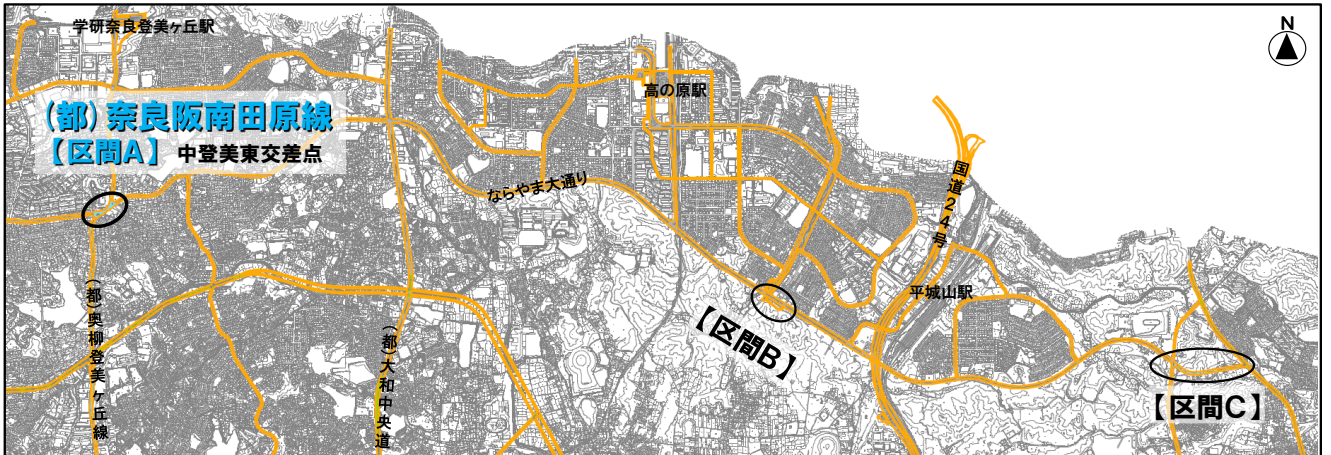
路線延長	当初決定	最終変更		
10,040m	S41	H14		
路線の位置付け機能など	北部の市街地を結ぶ幹線街路であるとともに、奈良市の外環状道路として中心部に流入する交通量を抑制する機能を有しています。			

### ◆区間の概要

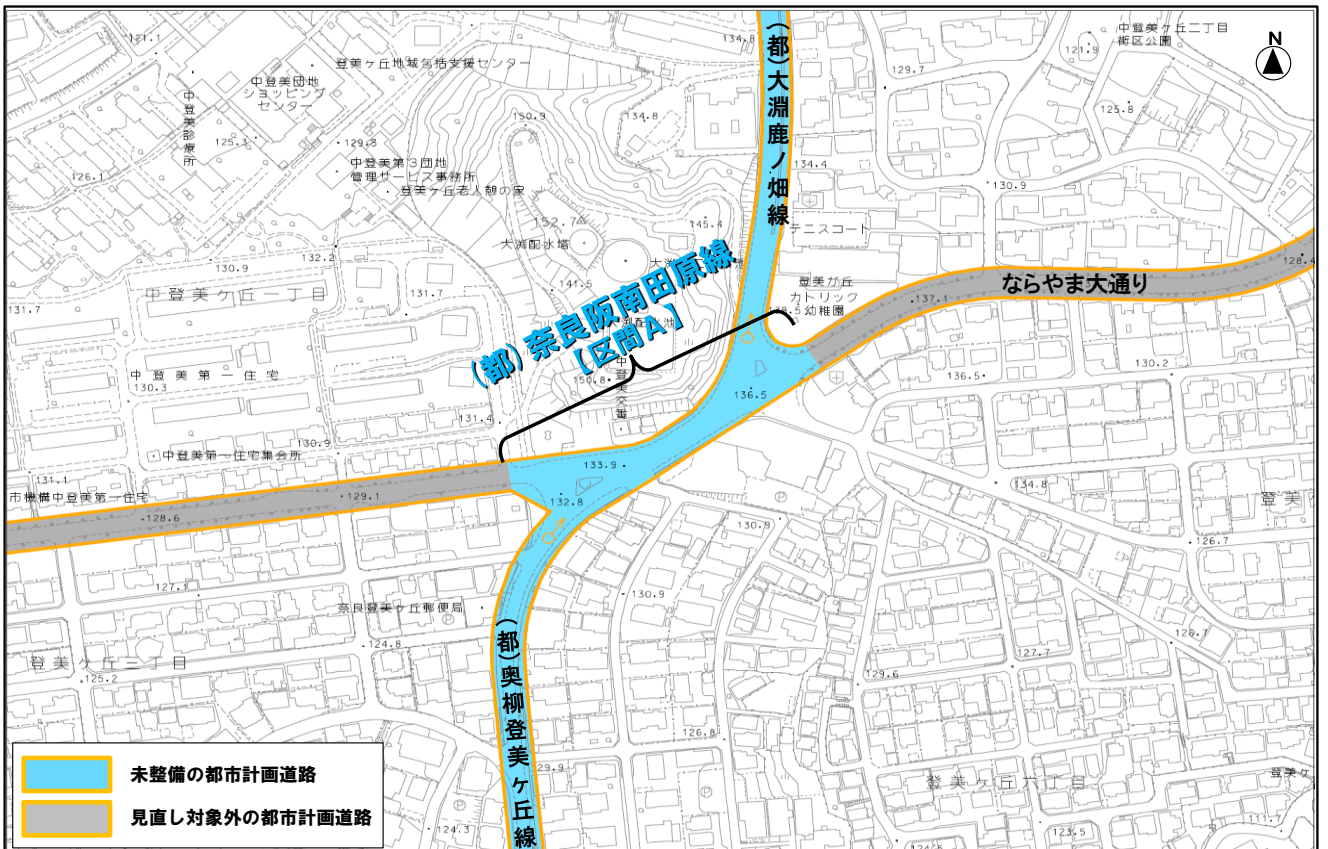
交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
136m	20m	2車線	22,900	

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・3・54 奈良阪南田原線【区間A】

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性（○：必要性高、△：必要性低）		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス			
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等	将来都市構造図、道路・交通体系の方針図に位置づけられています。	現道が2車線で整備されているため交通機能の代替は可能です。	△
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア			
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想			
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路	現道が第2次緊急輸送道路に位置づけられています。	現道が2車線で整備されており、現状で緊急輸送道路として機能しています。	△
	4	防災拠点にアクセス			
	5	延焼防止			
	6	景観計画			
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	自動車の交通機能の観点及びまちづくり計画との整合性の観点において必要性が認められますが、現道に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止	

# 都市計画道路の概要

## 3・3・54 奈良阪南田原線【区間C】

### ◆路線の概要

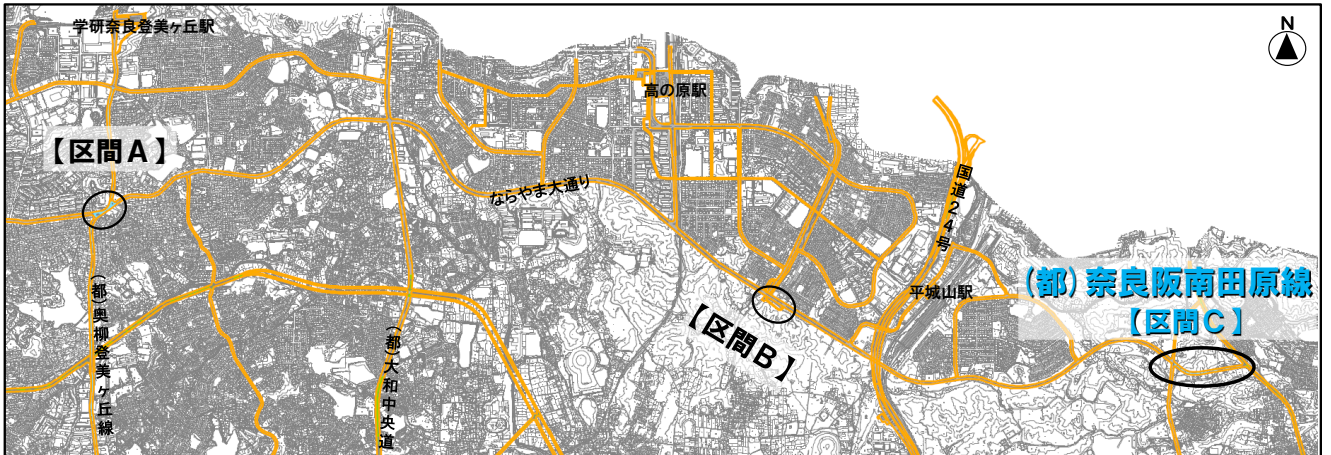
路線延長	当初決定	最終変更		
10,040m	S41	H14		
路線の位置付け機能など	北部の市街地を結ぶ幹線街路であるとともに、奈良市の外環状道路として中心部に流入する交通量を抑制する機能を有しています。			

### ◆区間の概要

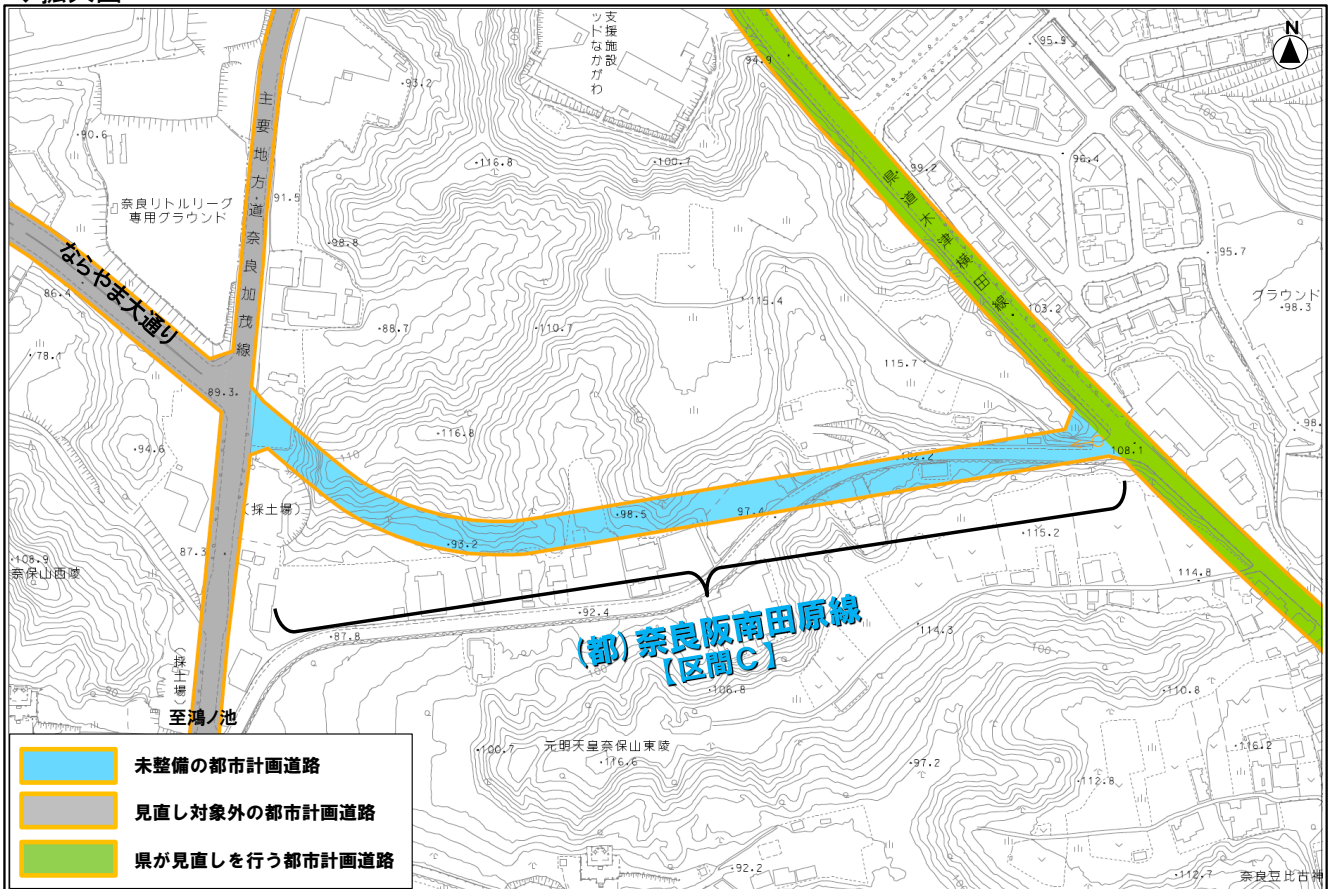
区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
490m	18m	2車線	2,600	

交通量は(台/日)

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・3・54 奈良阪南田原線【区間C】

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)	
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与		
	2	主要渋滞箇所		
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与		
	4	自動車のボトルネック踏切		
	5	事故危険箇所		
	6	主要な鉄道駅にアクセス		
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡		
	8	都市計画マスタープラン等		
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート		
	2	通学路		
	3	あんしん歩行エリア		
	4	事故危険箇所		
	5	都市計画マスタープラン等		
	6	バリアフリー基本構想		
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路		
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路		
	3	緊急輸送道路		
	4	防災拠点にアクセス		
	5	延焼防止		
	6	景観計画		
	7	緑の基本計画		
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間		
	9	自治体のその他計画等		
見直し方針	すべての観点で必要性が低いことから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止

# 都市計画道路の概要

## 3・3・101 平城2号線

### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
2,720m	S49	H15		
路線の位置付け機能など	平城ニュータウン内に位置し、近鉄高の原駅とならやま大通りを結ぶ幹線道路です。			

### ◆区間の概要

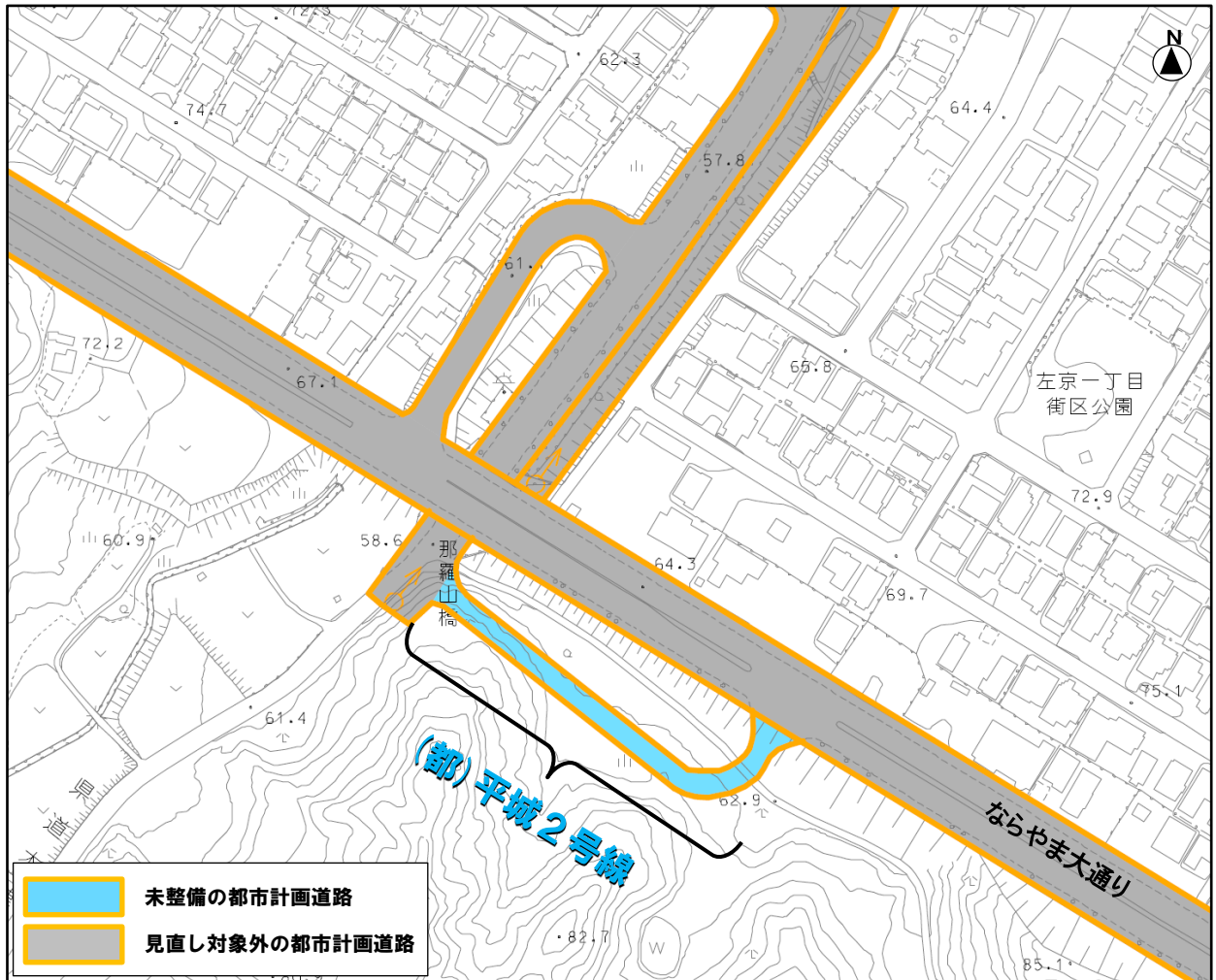
交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
150m	8m	2車線	-	

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・3・101 平城2号線

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)	
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与		△
	2	主要渋滞箇所		
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与		
	4	自動車のボトルネック踏切		
	5	事故危険箇所		
	6	主要な鉄道駅にアクセス		
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡		
	8	都市計画マスタープラン等		
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート		△
	2	通学路		
	3	あんしん歩行エリア		
	4	事故危険箇所		
	5	都市計画マスタープラン等		
	6	バリアフリー基本構想		
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路		△
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路		
	3	緊急輸送道路		
	4	防災拠点にアクセス		
	5	延焼防止		
	6	景観計画		
	7	緑の基本計画		
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間		
	9	自治体のその他計画等		
見直し方針	すべての観点で必要性が低いことから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止

# 都市計画道路の概要

## 3・4・103 奥柳登美ヶ丘線【区間A】

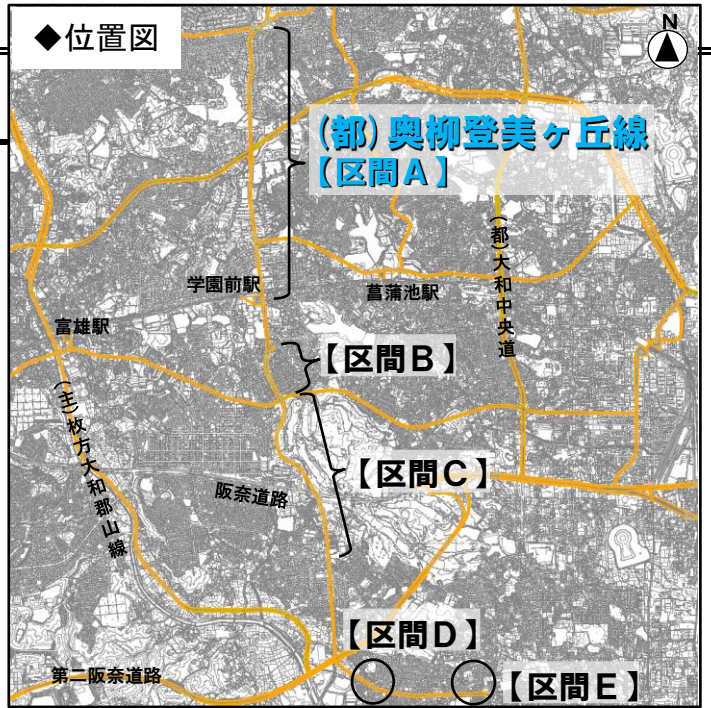
### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
6,150m	S41	H13		
路線の位置付け機能など	西部の市街地を南北に走る幹線街路で、主要な東西路線と連絡するだけでなく、地域生活の中心となる道路です。			

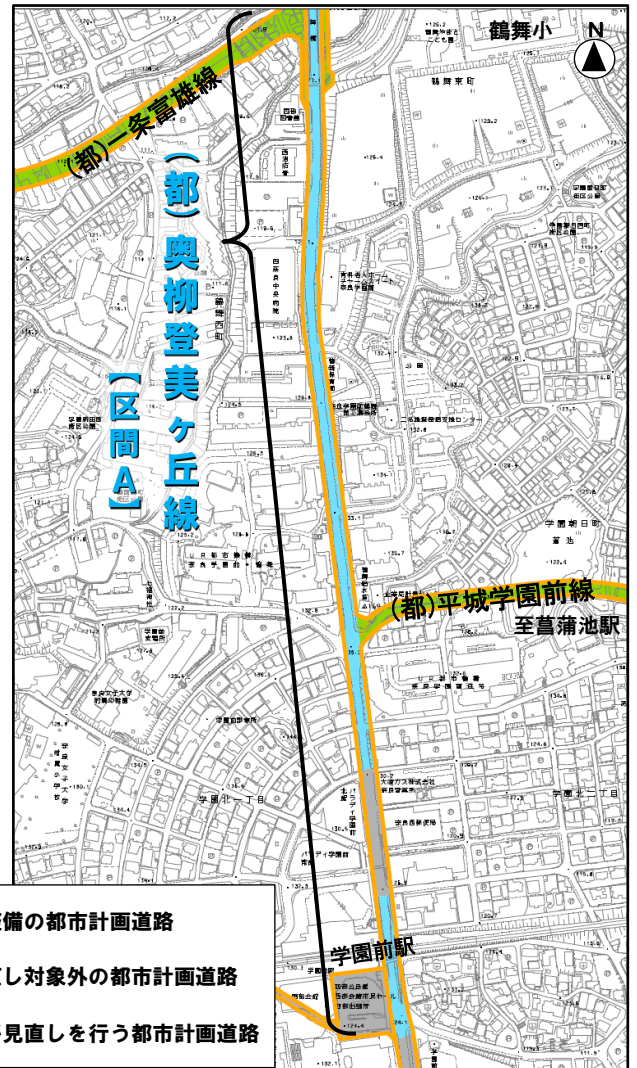
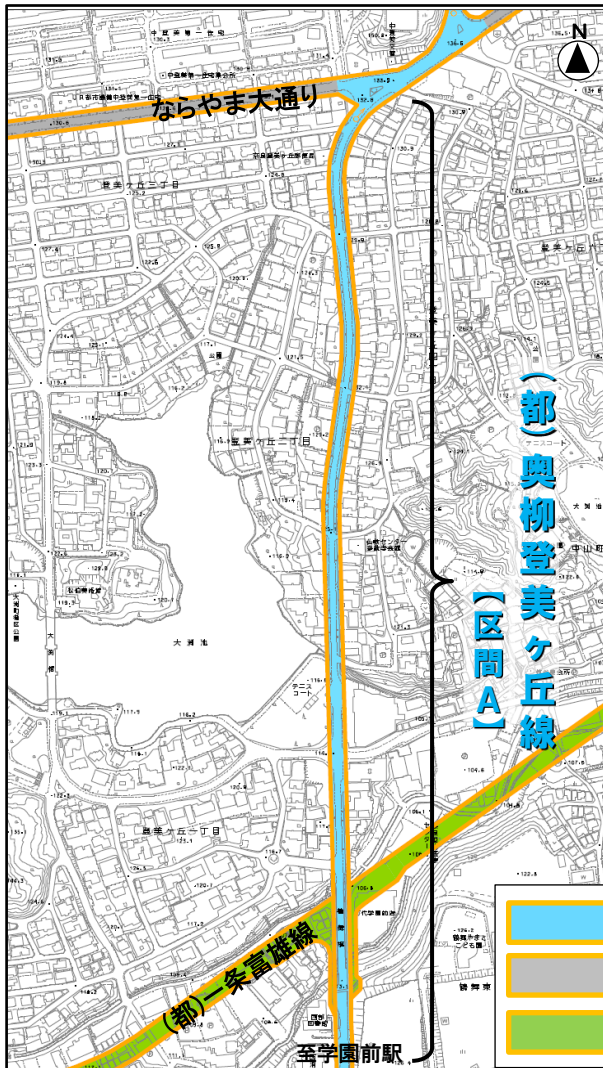
### ◆区間の概要

交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
1,966m	18m	2車線	10,400	



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・4・103 奥柳登美ヶ丘線【区間A】

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス	近鉄学園前駅にアクセスする道路です。	現道が2車線で整備されているため代替可能です。	△
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等	将来都市構造図、道路・交通体系の方針図に位置づけられています。	現道が2車線で整備されているため交通機能の代替は可能です。	△
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア			
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想			
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路	現道が第2次緊急輸送道路に位置づけられています。	現道が2車線で整備されており、現状で緊急輸送道路として機能しています。	△
	4	防災拠点にアクセス	防災拠点「奈良市西消防署」「NTT奈良西ビル」にアクセスしています。	現道が2車線で整備されているため代替可能です。	△
	5	延焼防止			
	6	景観計画			
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	自動車の交通機能の観点及びまちづくり計画との整合性の観点において必要性が認められますが、現道に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止	

# 都市計画道路の概要

## 3・4・103 奥柳登美ヶ丘線【区間B】

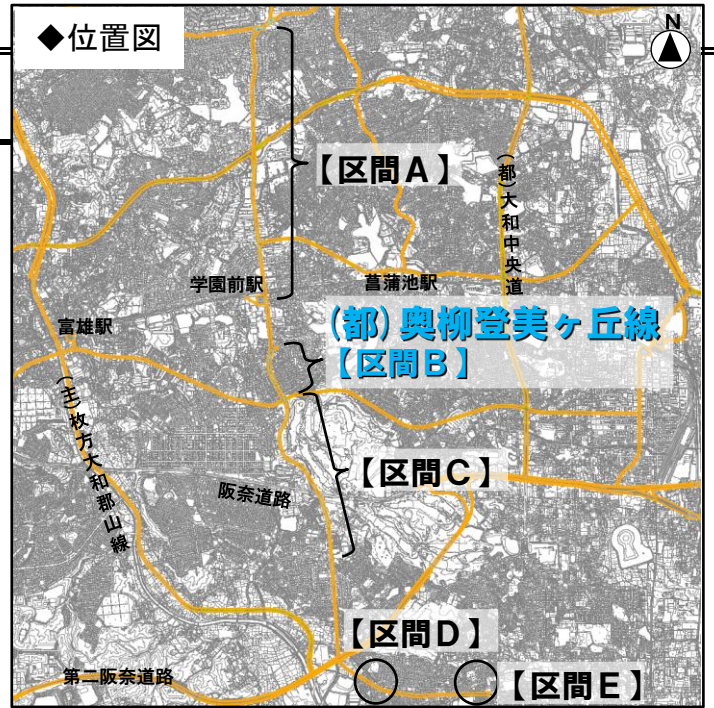
### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
6,150m	S41	H13		
路線の位置付け機能など	西部の市街地を南北に走る幹線街路で、主要な東西路線と連絡するだけでなく、地域生活の中心となる道路です。			

### ◆区間の概要

交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
390m	18m	2車線	22,500	



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・4・103 奥柳登美ヶ丘線【区間B】

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス	近鉄学園前駅にアクセスする道路です。	現道が2車線で整備されているため代替可能です。	△
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等	将来都市構造図、道路・交通体系の方針図に位置づけられています。	現道が2車線で整備されているため交通機能の代替は可能です。	△
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア			
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想			
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路	現道が第2次緊急輸送道路に位置づけられています。	現道が2車線で整備されており、現状で緊急輸送道路として機能しています。	△
	4	防災拠点にアクセス	防災拠点「奈良西警察署」にアクセスしています。	現道が2車線で整備されているため代替可能です。	△
	5	延焼防止			
	6	景観計画			
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	自動車の交通機能の観点及びまちづくり計画との整合性の観点において必要性が認められますが、現道に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止	

# 都市計画道路の概要

## 3・4・103 奥柳登美ヶ丘線【区間C】

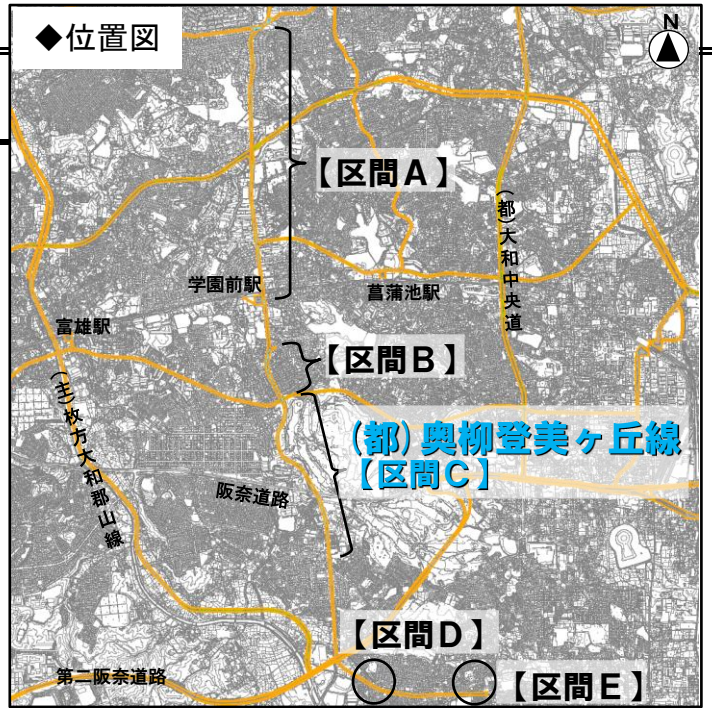
### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
6,150m	S41	H13		
路線の位置付け機能など	西部の市街地を南北に走る幹線街路で、主要な東西路線と連絡するだけでなく、地域生活の中心となる道路です。			

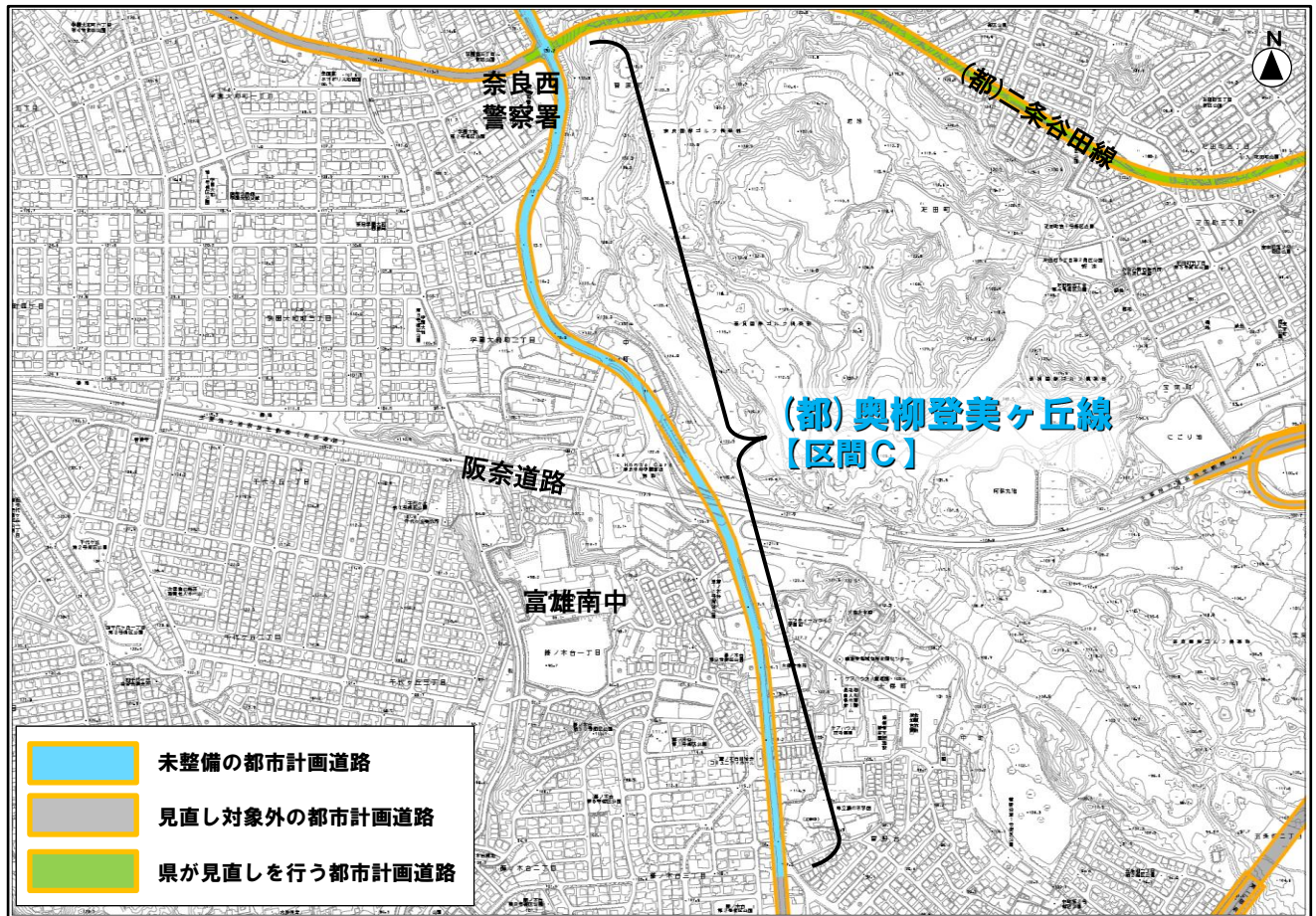
### ◆区間の概要

交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
1,431m	18m	2車線	23,400	



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・4・103 奥柳登美ヶ丘線【区間C】

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス	近鉄学園前駅にアクセスする道路です。	現道が2車線以上で整備されているため代替可能です。	△
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等	将来都市構造図、道路・交通体系の方針図に位置づけられています。	現道が2車線以上で整備されているため交通機能の代替は可能です。	△
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア			
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想			
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路	現道が第2次緊急輸送道路に位置づけられています。	現道が2車線以上で整備されており、現状で緊急輸送道路として機能しています。	△
	4	防災拠点にアクセス	防災拠点「奈良西警察署」にアクセスしています。	現道が2車線以上のため代替可能です。	△
	5	延焼防止			
	6	景観計画			
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	自動車の交通機能の観点及びまちづくり計画との整合性の観点において必要性が認められますが、現道に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止	

# 都市計画道路の概要

## 3・4・103 奥柳登美ヶ丘線【区間D】

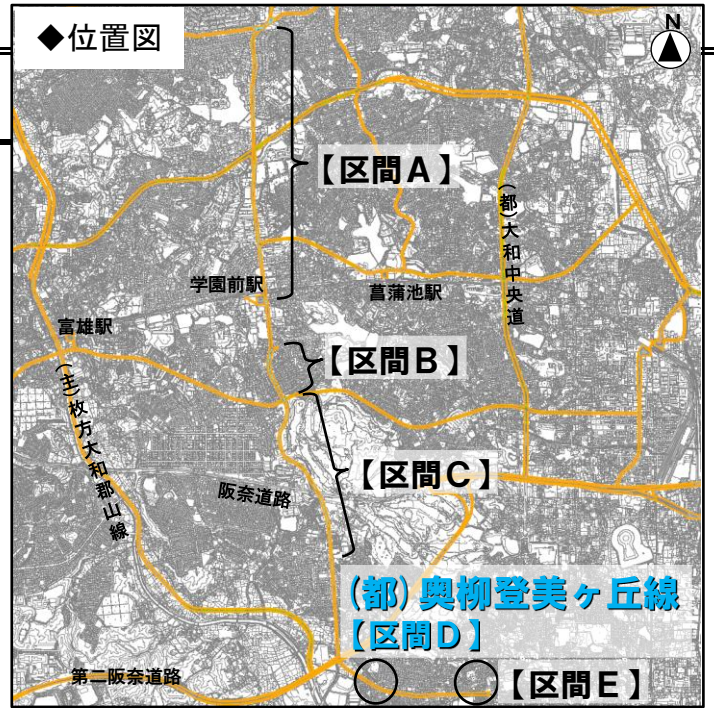
### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
6,150m	S41	H13		
路線の位置付け機能など	西部の市街地を南北に走る幹線街路で、主要な東西路線と連絡するだけでなく、地域生活の中心となる道路です。			

### ◆区間の概要

交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
66m	18m	2車線	3,700	



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・4・103 奥柳登美ヶ丘線【区間D】

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性（○：必要性高、△：必要性低）	
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与		
	2	主要渋滞箇所		
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与		
	4	自動車のボトルネック踏切		
	5	事故危険箇所		
	6	主要な鉄道駅にアクセス		
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡		
	8	都市計画マスタープラン等		
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート		
	2	通学路		
	3	あんしん歩行エリア		
	4	事故危険箇所		
	5	都市計画マスタープラン等		
	6	バリアフリー基本構想		
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路		
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路		
	3	緊急輸送道路		
	4	防災拠点にアクセス		
	5	延焼防止		
	6	景観計画		
	7	緑の基本計画		
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間		
	9	自治体のその他計画等		
見直し方針	すべての観点で必要性が低いことから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止

# 都市計画道路の概要

## 3・4・103 奥柳登美ヶ丘線【区間E】

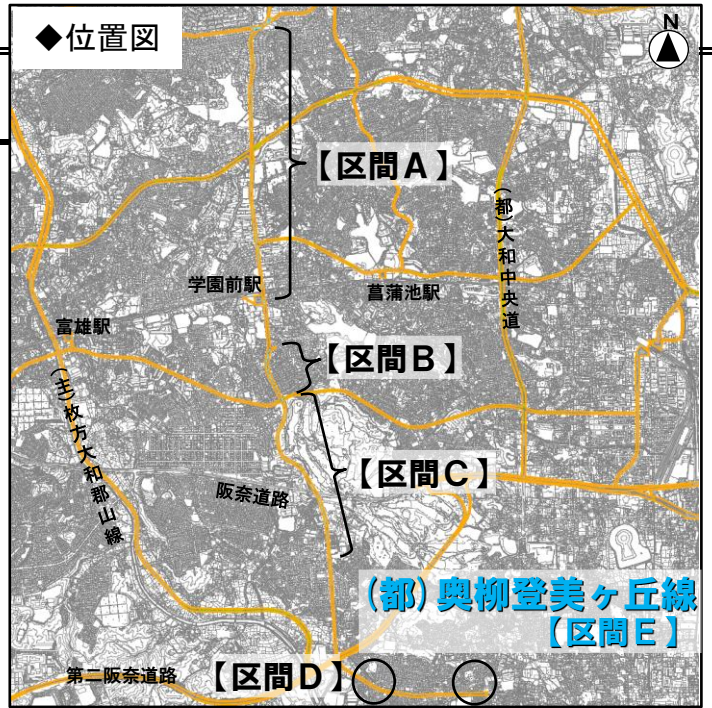
### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
6,150m	S41	H13		
路線の位置付け機能など	西部の市街地を南北に走る幹線街路で、主要な東西路線と連絡するだけでなく、地域生活の中心となる道路です。			

### ◆区間の概要

交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
244m	18m	2車線	3,700	



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・4・103 奥柳登美ヶ丘線【区間E】

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)	
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与		
	2	主要渋滞箇所		
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与		
	4	自動車のボトルネック踏切		
	5	事故危険箇所		
	6	主要な鉄道駅にアクセス		
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡		
	8	都市計画マスタープラン等		
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート		
	2	通学路		
	3	あんしん歩行エリア		
	4	事故危険箇所		
	5	都市計画マスタープラン等		
	6	バリアフリー基本構想		
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路		
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路		
	3	緊急輸送道路		
	4	防災拠点にアクセス		
	5	延焼防止		
	6	景観計画		
	7	緑の基本計画		
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間		
	9	自治体のその他計画等		
見直し方針	すべての観点で必要性が低いことから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止

# 都市計画道路の概要

## 3・4・106 三条線

### ◆路線の概要

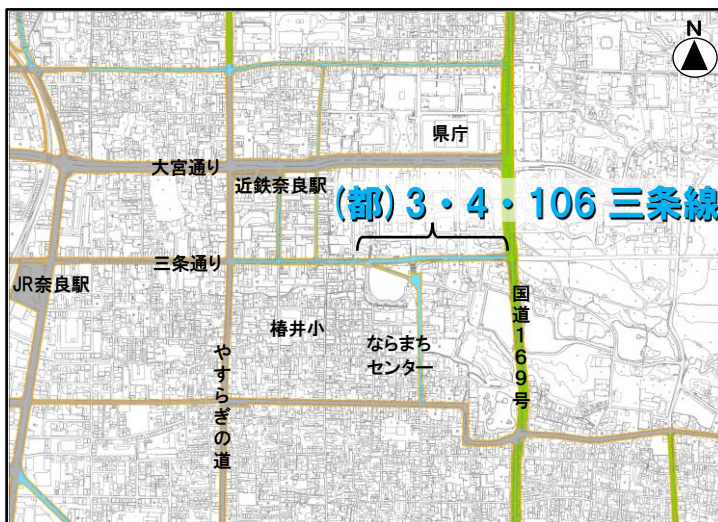
路線延長	当初決定	最終変更		
390m	S8	H19		
路線の位置付け機能など	JR奈良駅から興福寺、春日大社、東大寺、奈良公園、奈良町など歴史地区への玄関口となっている道路です。			

### ◆区間の概要

交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
390m	16m	2車線	2,000	

### ◆位置図



### ◆拡大図



- 未整備の都市計画道路
- 見直し対象外の都市計画道路
- 県が見直しを行う都市計画道路

# 必要性・代替性の検証

## 3・4・106 三条線

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス	近鉄奈良駅にアクセスする道路です。	現道が2車線で整備されているため代替可能です。	△
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等			
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア	あんしん歩行エリアに位置づけられています。	現道は両側歩道で整備されており、現道で代替可能です。	△
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想	現道が「生活関連経路」に位置づけられています。	現道が11mで整備されており、求められる機能を果たすための幅員を有しているため代替可能です。	△
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路			
	4	防災拠点にアクセス	防災拠点「奈良公園」にアクセスしています。	現道が2車線で整備されているため代替可能です。	△
	5	延焼防止			
	6	景観計画	現道が三条通り景観重要公共施設に位置づけられています。	景観計画に基づく「整備に関する事項」について概ね満足できています。	△
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	自動車の交通機能の観点、歩行者等の交通機能の観点及びまちづくり計画との整合性の観点において必要性が認められますが、現道に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止	

# 都市計画道路の概要

## 3・4・107 四条線【区間A】

### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
2,110m	S41	H27		
路線の位置付け機能など	主要地方道奈良大和郡山斑鳩線、国道24号及び都市計画道路西九条佐保線をつなぐ幹線街路です。4車線の大宮通り、国道308号、主要地方道奈良生駒線が並走しています。			

### ◆区間の概要

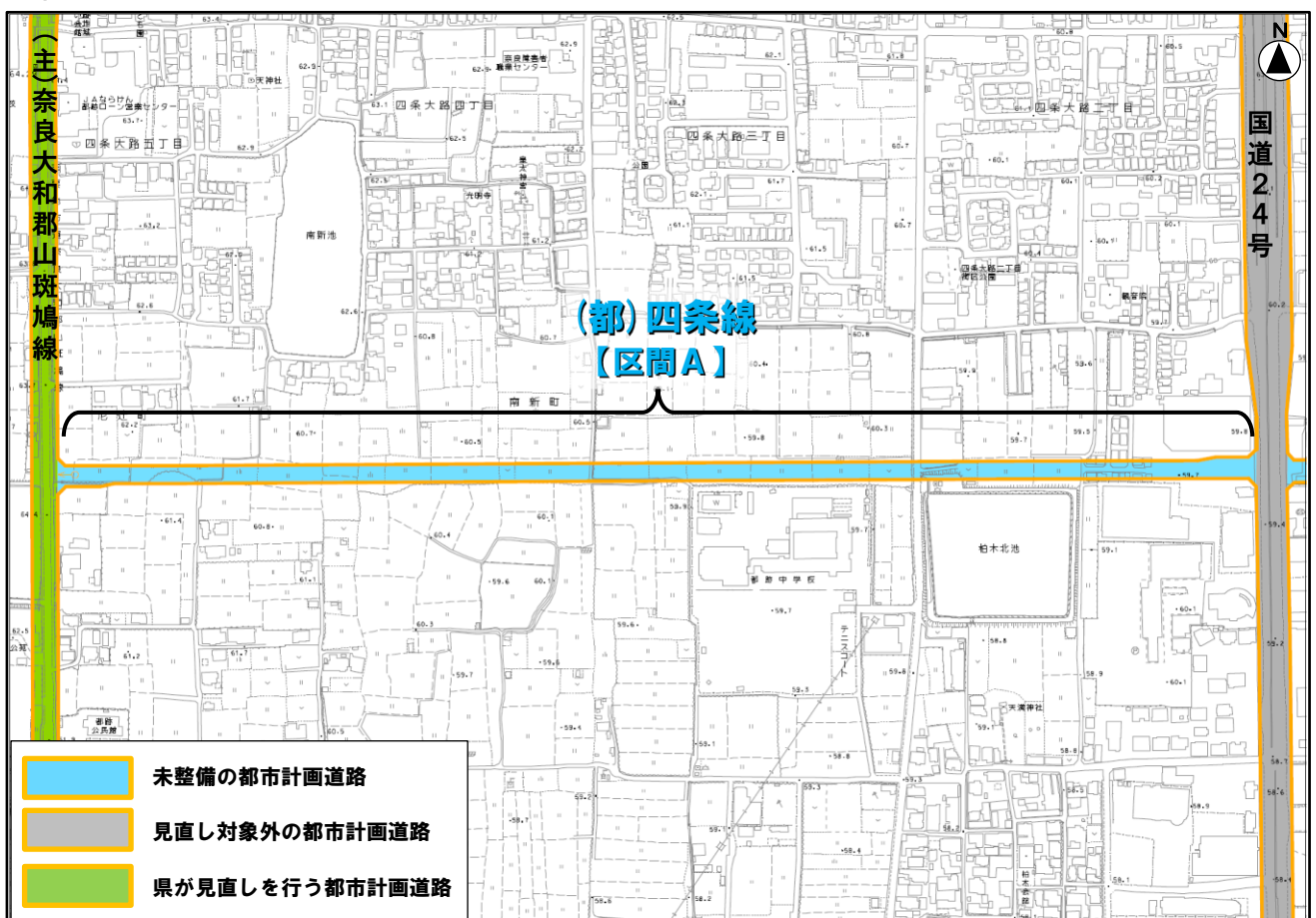
交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
1,075m	16m	2車線	-	

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・4・107 四条線【区間A】

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)		
左 自動車 の交通 機能 の観 点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス	近鉄西ノ京駅にアクセスする道路です。	国道308号等で代替可能です。	△
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等			
歩行者 等の交 通機 能の 観 点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア			
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想			
まち づく り計 画と の整 合性 の観 点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路			
	4	防災拠点にアクセス			
	5	延焼防止			
	6	景観計画			
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見 直 し 方 針	自動車の交通機能の観点において必要性が認められますが、他の道路に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止	

# 都市計画道路の概要

## 3・4・107 四条線【区間B】

### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
2,110m	S41	H27		
路線の位置付け機能など	主要地方道奈良大和郡山斑鳩線、国道24号及び都市計画道路西九条佐保線をつなぐ幹線街路です。4車線の <b>大宮通り</b> 、国道308号、主要地方道奈良生駒線が並走しています。			

### ◆区間の概要

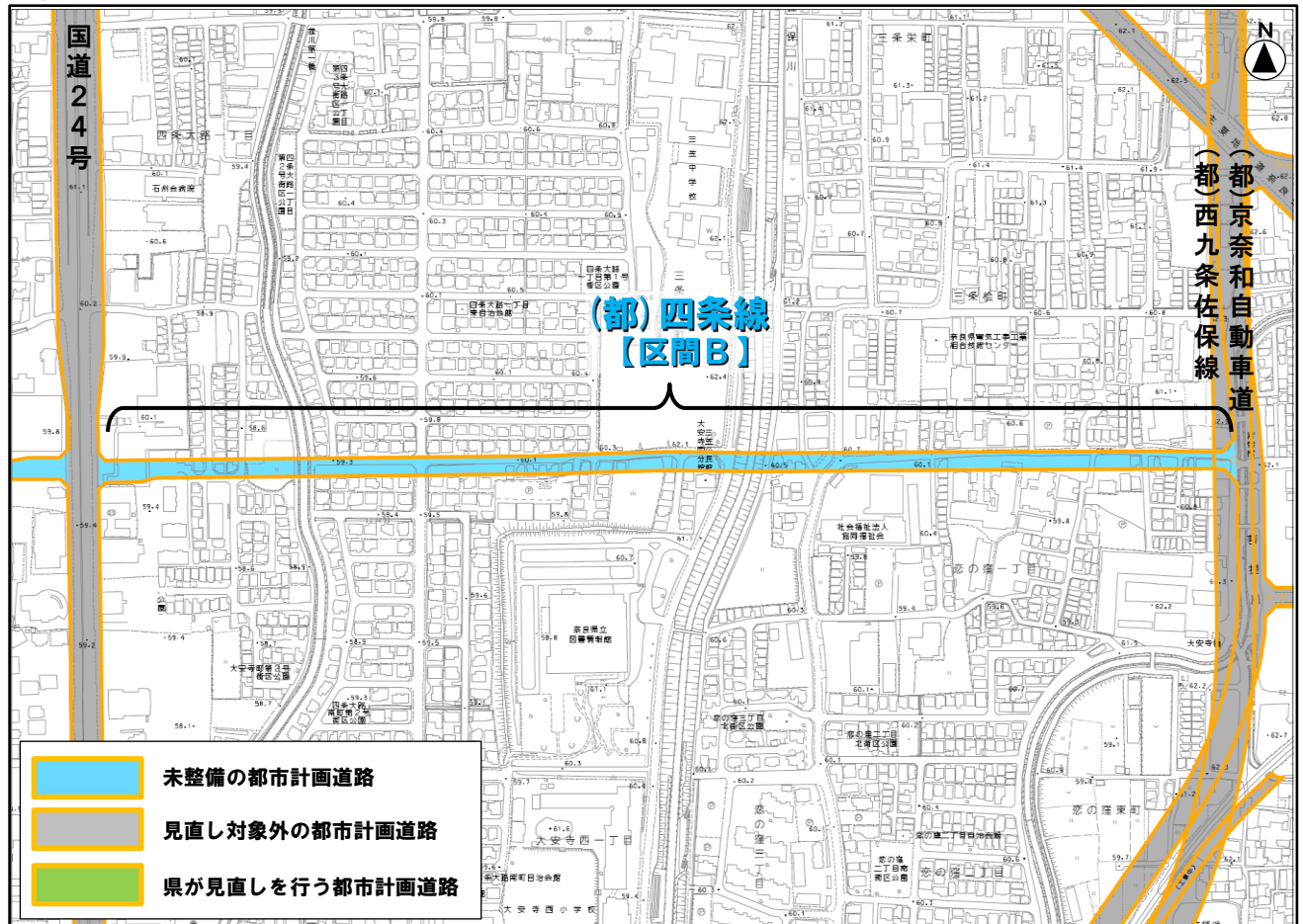
交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
1,035m	16m	2車線	-	

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・4・107 四条線【区間B】

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与	並行する(県)京終停車場業師寺線が混雑しています。	(都)大安寺柏木線が渋滞緩和に寄与する対策として事業中です。	△
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス	JR奈良駅にアクセスする道路です。	(主)奈良生駒線等で代替可能です。	△
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等			
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア			
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想			
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路			
	4	防災拠点にアクセス			
	5	延焼防止			
	6	景観計画			
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	自動車の交通機能の観点において必要性が認められますが、他の道路に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止	

# 都市計画道路の概要

## 3・4・108 大森高畑線【区間A】

### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
3,150m	S8	H13		
路線の位置付け機能など	市内の中心部を東西に横断し、本市の中心市街地と国道169号及び主要地方道奈良名張線をつなぐ幹線街路です。			

### ◆区間の概要

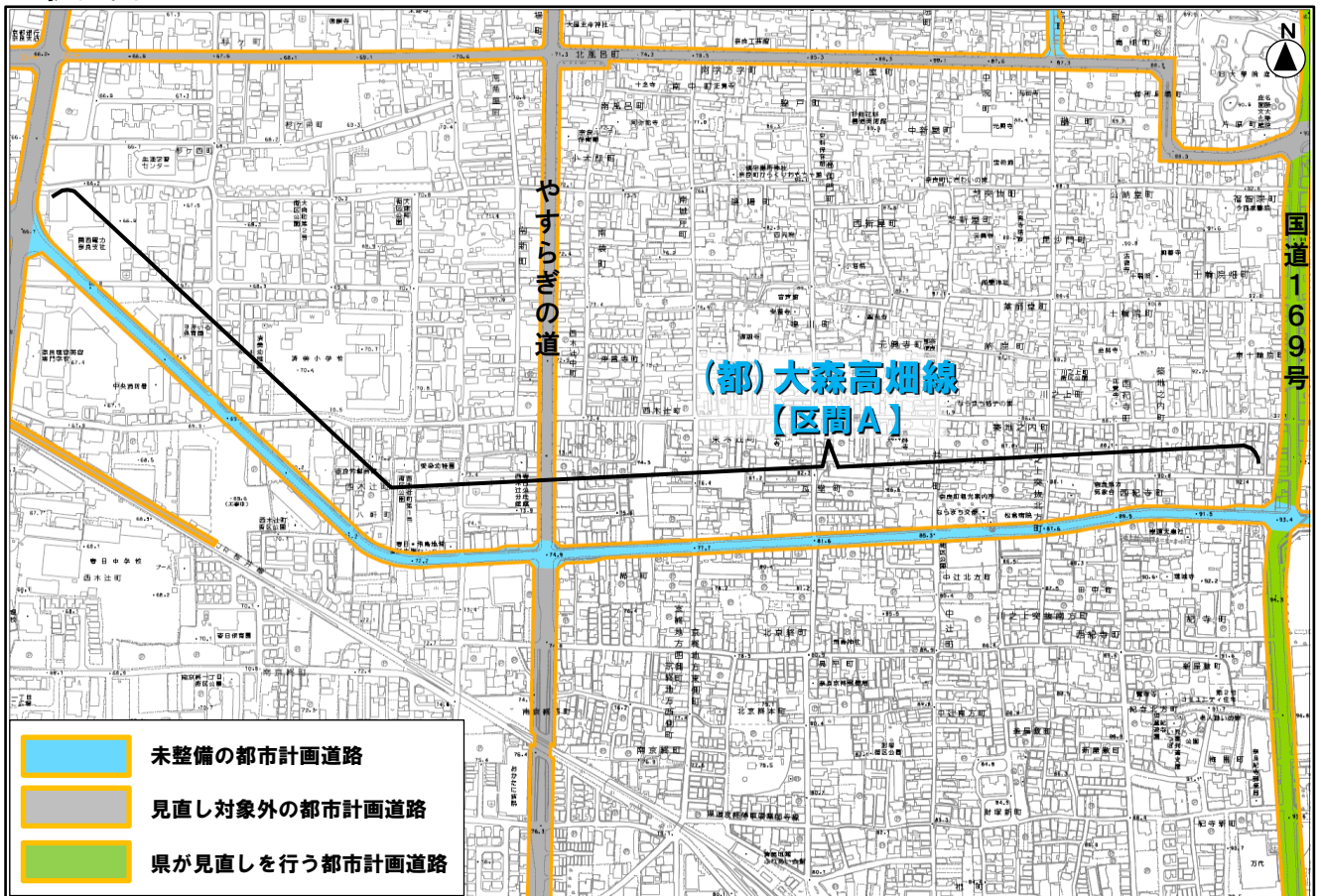
交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
1,558m	16m	2車線	17,100	

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・4・108 大森高畑線【区間A】

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス	JR奈良駅にアクセスする道路です。	現道が2車線で整備されているため代替可能です。	△
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等	道路・交通体系の方針図、骨格幹線道路に位置づけられています。	現道が2車線で整備されているため交通機能の代替は可能です。	△
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア			
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想	現道の一部が「生活関連経路」に位置づけられています。	現道が12mで整備されており、求められる機能を果たすための幅員を有しているため代替可能です。	△
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路			
	4	防災拠点にアクセス	防災拠点「奈良地方気象台」「関西電力奈良支店」「奈良消防局」「奈良地方気象台」「市立奈良病院」にアクセスしています。	現道が2車線で整備されているため代替可能です。	△
	5	延焼防止			
	6	景観計画			
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	自動車の交通機能の観点、歩行者等の交通機能の観点及びまちづくり計画との整合性の観点において必要性が認められますが、現道に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。				廃止

# 都市計画道路の概要

## 3・4・108 大森高畑線【区間B】

### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
3,150m	S8	H13		
路線の位置付け機能など	市内の中心部を東西に横断し、本市の中心市街地と国道169号及び主要地方道奈良名張線をつなぐ幹線街路です。			

### ◆区間の概要

交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
230m	16m	2車線	12,200	

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・4・108 大森高畑線【区間B】

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性（○：必要性高、△：必要性低）		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス			
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等	道路・交通体系の方針図に位置づけられています。	現道が2車線で整備されているため交通機能の代替は可能です。	△
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア			
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想			
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路			
	4	防災拠点にアクセス	防災拠点「市立奈良病院」にアクセスしています。	現道が2車線で整備されているため代替可能です。	△
	5	延焼防止			
	6	景観計画			
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	自動車の交通機能の観点及びまちづくり計画との整合性において必要性が認められますが、現道に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止	

# 都市計画道路の概要

## 3・4・109 九条線

### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
3,490m	S40	H20		
路線の位置付け機能など	本市の南部を東西に走り、大和郡山市内の主要地方道奈良大和郡山斑鳩線から国道169号までをつなぐ幹線街路です。			

### ◆区間の概要

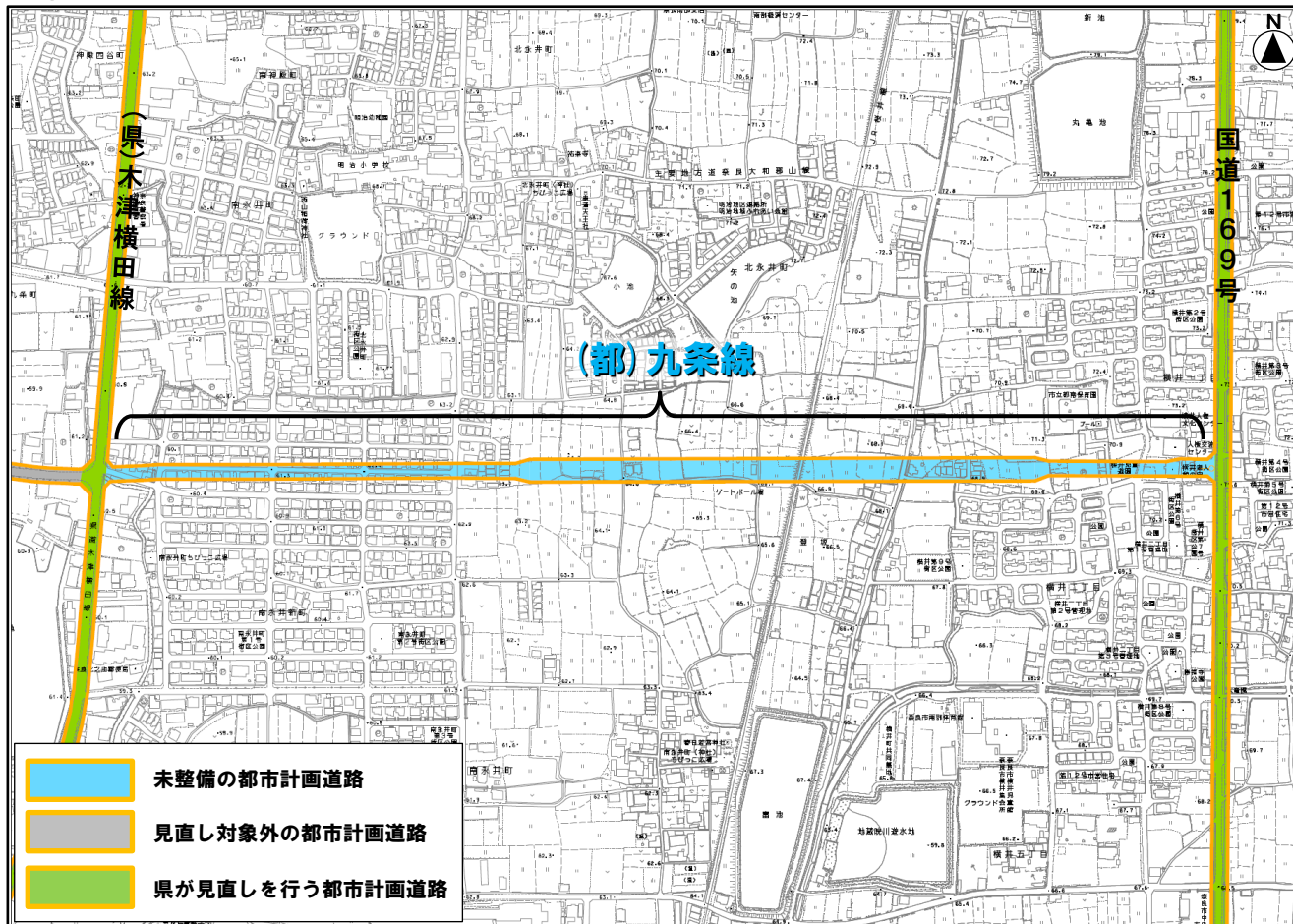
交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
1,264m	16m	2車線	-	

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・4・109 九条線

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)	
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与		
	2	主要渋滞箇所		
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与		
	4	自動車のボトルネック踏切		
	5	事故危険箇所		
	6	主要な鉄道駅にアクセス		
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡		
	8	都市計画マスタープラン等		
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート		
	2	通学路		
	3	あんしん歩行エリア		
	4	事故危険箇所		
	5	都市計画マスタープラン等		
	6	バリアフリー基本構想		
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路		
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路		
	3	緊急輸送道路		
	4	防災拠点にアクセス		
	5	延焼防止		
	6	景観計画		
	7	緑の基本計画		
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間		
	9	自治体のその他計画等		
見直し方針	すべての観点で必要性が低いことから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止

# 都市計画道路の概要

## 3・4・111 大淵鹿ノ畑線

### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
1,230m	S41	H14		
路線の位置付け機能など	近鉄けいはんな線学研奈良登美ヶ丘駅とならやま大通りをつなぐ幹線街路です。			

### ◆区間の概要

交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
733m	16m	2車線	10,000	

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・4・111 大淵鹿ノ畑線

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス			
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等	将来都市構造図、道路・交通体系の方針図に位置づけられています。	現道が2車線で整備されているため交通機能の代替は可能です。	△
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア			
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想			
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路	現道が第2次緊急輸送道路に位置づけられています。	現道が2車線で整備されており、現状で緊急輸送道路として機能しています。	△
	4	防災拠点にアクセス			
	5	延焼防止			
	6	景観計画			
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	自動車の交通機能の観点及びまちづくり計画との整合性の観点において必要性が認められますが、現道に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止	

# 都市計画道路の概要

## 3・4・112 油阪佐保山線

### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
780m	S42	H15		
路線の位置付け機能など	大宮通りと主要地方道奈良加茂線をつなぐ幹線街路です。			

### ◆区間の概要

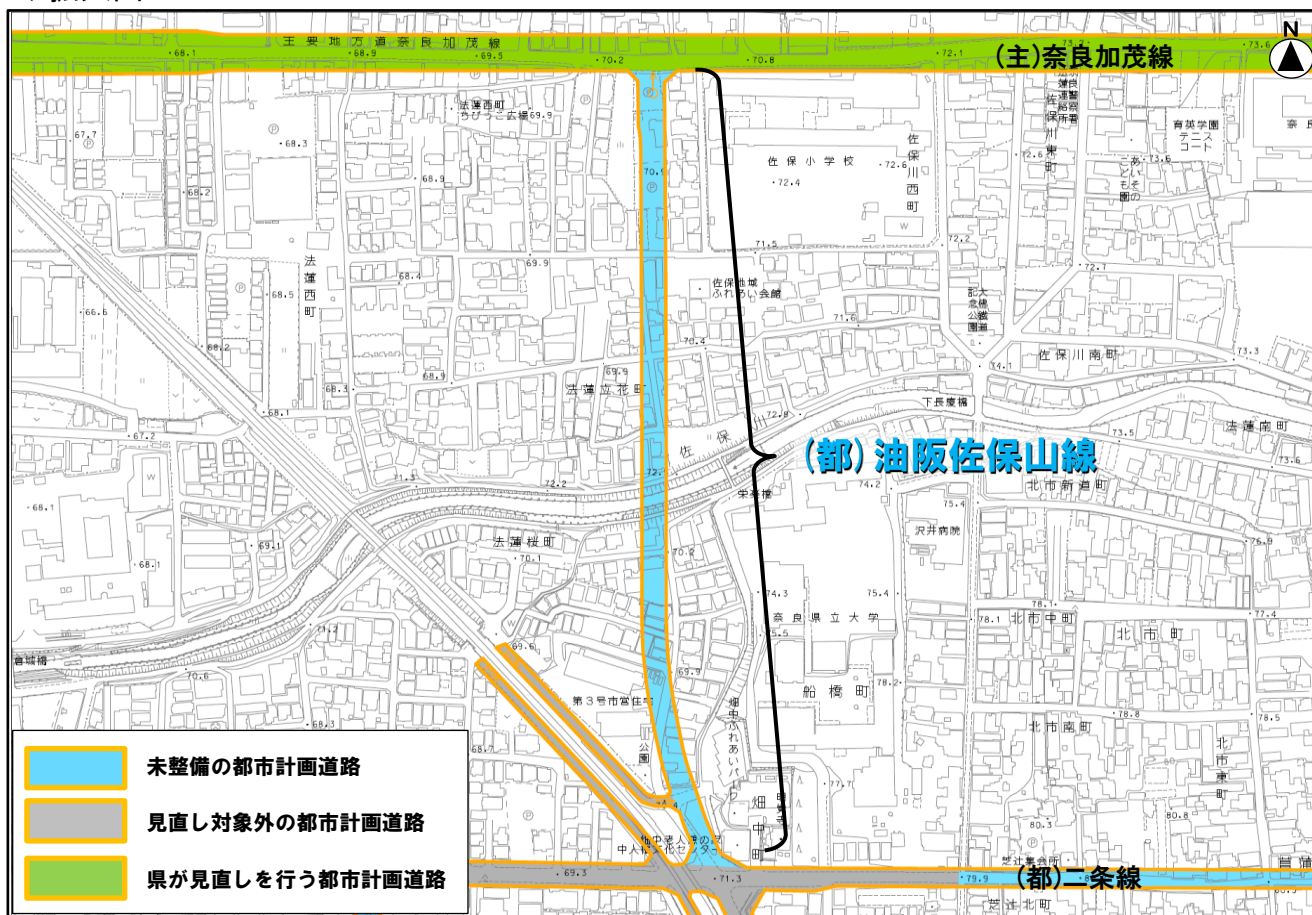
交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
549m	16m	2車線	-	

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・4・112 油阪佐保山線

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス	JR奈良駅、近鉄奈良駅にアクセスする道路です。	やすらぎの道等で代替可能です。	△
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等			
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア			
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想			
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路			
	4	防災拠点にアクセス			
	5	延焼防止			
	6	景観計画			
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	自動車の交通機能の観点において必要性が認められますが、他の道路に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止	

# 都市計画道路の概要

## 3・4・113 芝辻大森線

### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
1,730m	S45	H21		
路線の位置付け機能など	近鉄新大宮駅から大宮通りを横断しJR奈良駅付近の市街地を結ぶ幹線街路です。			

### ◆区間の概要

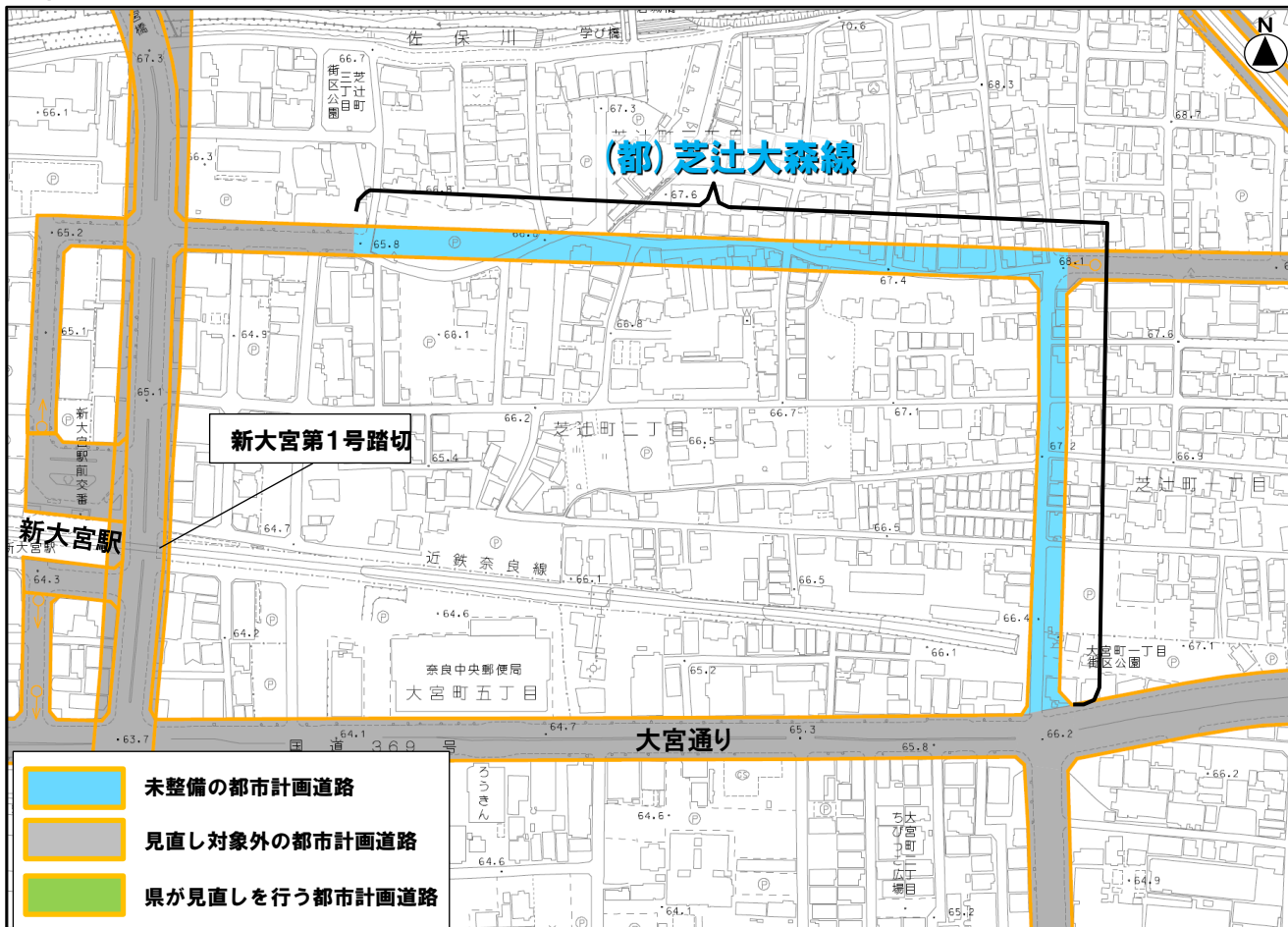
交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
666m	16m	2車線	2,500	

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・4・113 芝辻大森線

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス	JR奈良駅、近鉄奈良駅にアクセスする道路です。	大宮通り等で代替可能です。	△
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等			
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア			
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想			
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路			
	4	防災拠点にアクセス			
	5	延焼防止			
	6	景観計画			
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	自動車の交通機能の観点から必要性が認められますが、別の道路に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止	

# 都市計画道路の概要

## 3・4・116 三条法華寺線

### ◆路線の概要

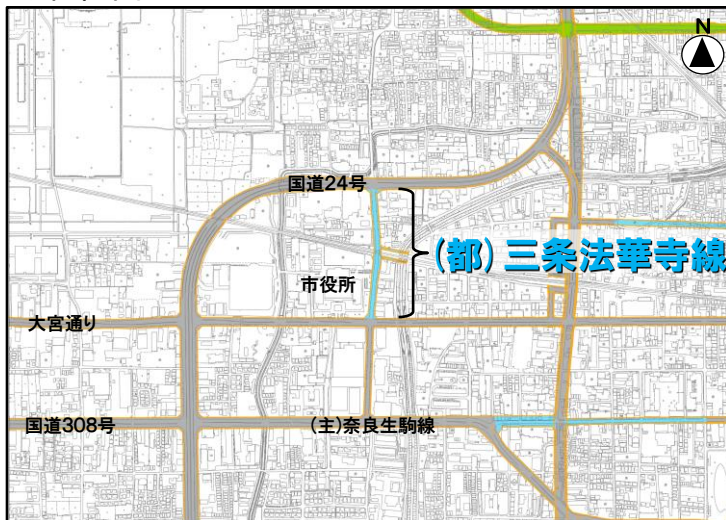
路線延長	当初決定	最終変更		
650m	S49	H15		
路線の位置付け機能など	大宮通りと国道24号をつなぐ幹線街路で、近鉄奈良線と掘り下げ式で立体交差する計画です。			

### ◆区間の概要

交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
404m	18m	2車線	6,900	

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・4・116 三条法華寺線

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス			
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等			
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア			
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想	現道が「生活関連経路」に位置づけられています。	現道が18mで整備されており、求められる機能を果たすための幅員を有しているため代替可能です。	△
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路			
	4	防災拠点にアクセス	防災拠点「奈良市役所」にアクセスしています。	現道が2車線で整備されているため代替可能です。	△
	5	延焼防止			
	6	景観計画			
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	歩行者等の交通機能の観点及びまちづくり計画との整合性の観点から必要性が認められますが、現道に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止	

# 都市計画道路の概要

## 3・5・100 猿沢線

### ◆路線の概要

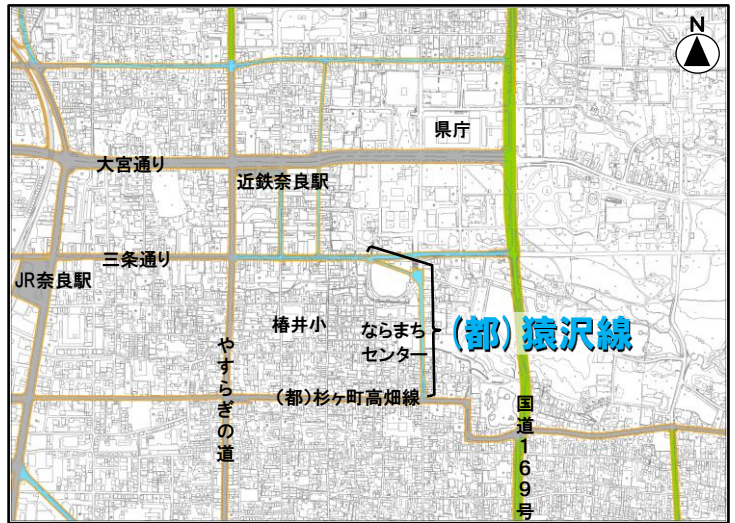
路線延長	当初決定	最終変更		
450m	S30	H15		
路線の位置付け機能など	東西に走る三条通りと杉ヶ町高畑線をつなぐ幹線街路である。			

### ◆区間の概要

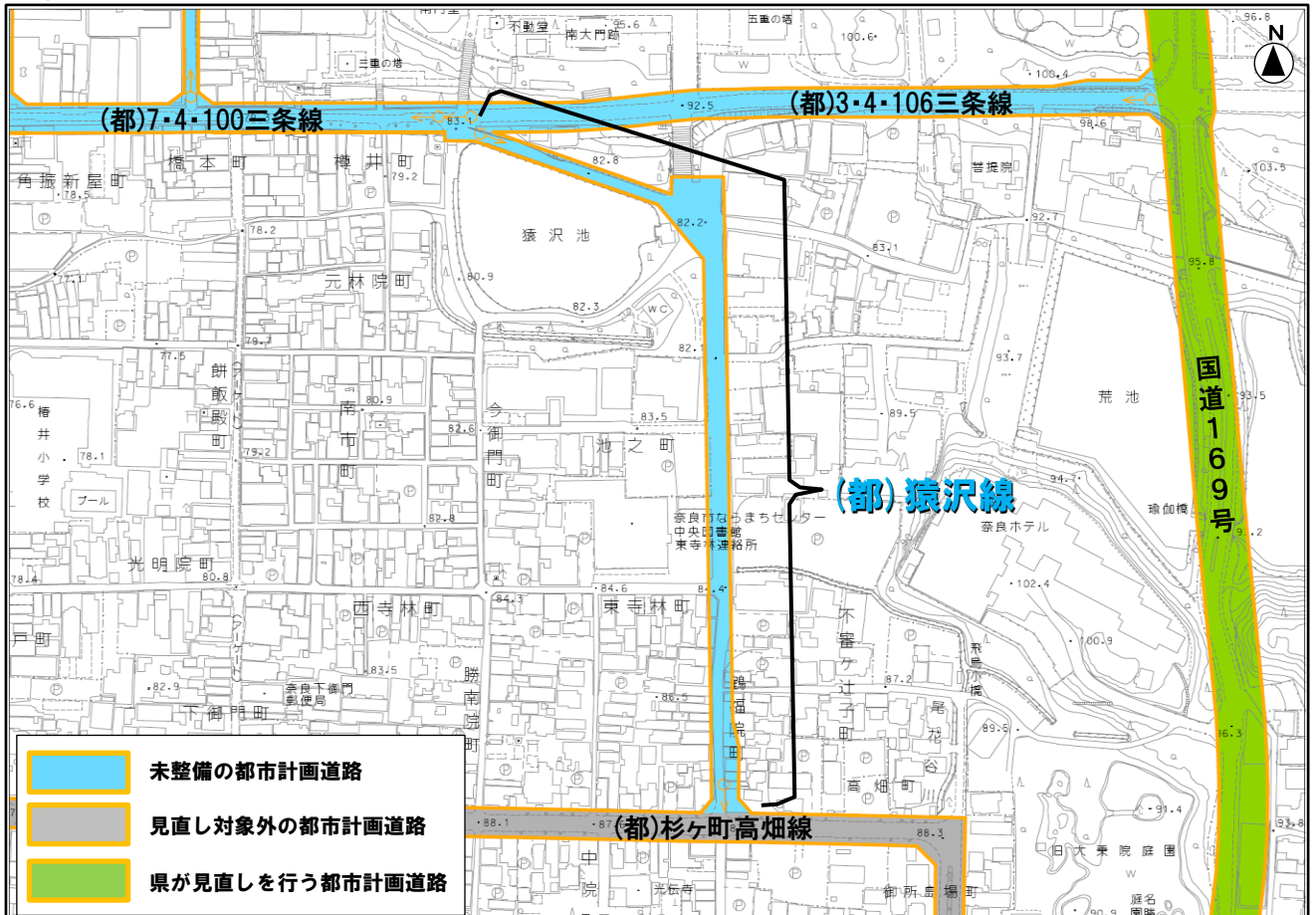
交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
450m	12m	2車線	1,800	

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・5・100 猿沢線

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス			
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等			
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア	あんしん歩行エリアに位置づけられています。	現道は歩道未整備であるが、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ため代替可能です。	△
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想			
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路			
	4	防災拠点にアクセス			
	5	延焼防止			
	6	景観計画			
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	歩行者等の交通機能の観点において必要性が認められますが、他の道路に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止	

# 都市計画道路の概要

## 3・5・102 二条線

### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
1,550m	S13	H15		
路線の位置付け機能など	国道369号と近鉄奈良駅、新大宮駅とを連結する幹線街路です。また、JR奈良駅付近連続立体交差事業と一体となって市街地の交通の円滑化を目的とする幹線街路です。			

### ◆区間の概要

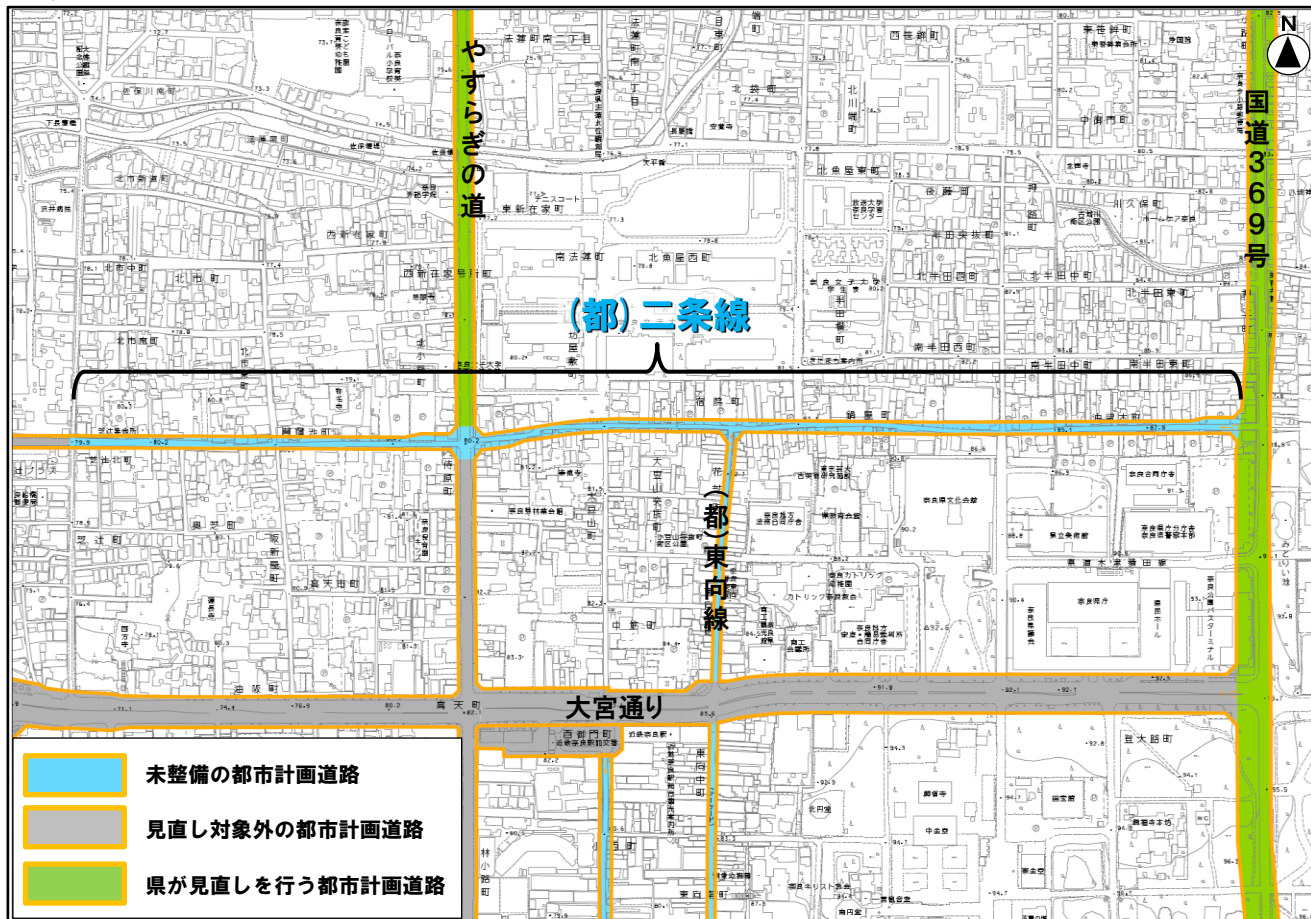
交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
1,177m	12m	2車線	400	

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 3・5・102 二条線

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス	JR奈良駅、近鉄奈良駅にアクセスする道路です。	大宮通り等で代替可能です。	△
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等			
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア			
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想			
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路			
	4	防災拠点にアクセス			
	5	延焼防止			
	6	景観計画			
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	自動車の交通機能の観点において必要性が認められますが、他の道路に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止	

# 都市計画道路の概要

## 7・4・100 三条線

### ◆路線の概要

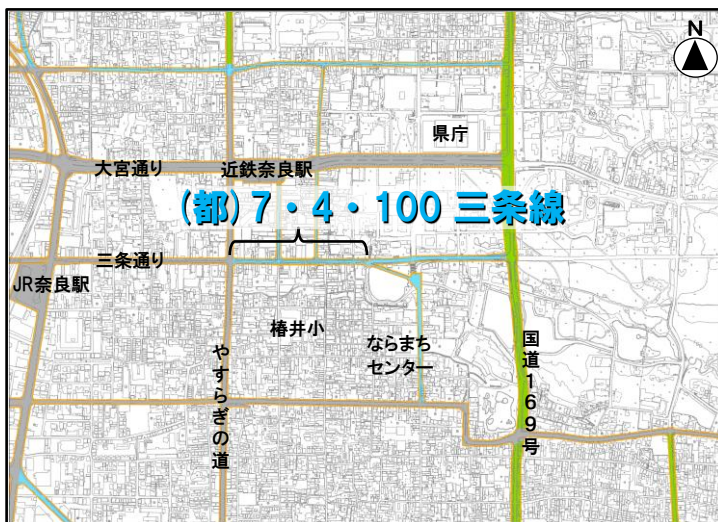
路線延長	当初決定	最終変更		
870m	S8	H19		
路線の位置付け機能など	JR奈良駅から興福寺、春日大社、東大寺、奈良公園、奈良町など歴史地区への玄関口であるとともに、市を代表するショッピングストリートです。1車線の一方通行で日・祝日は歩行者専用道路として運用されています。			

### ◆区間の概要

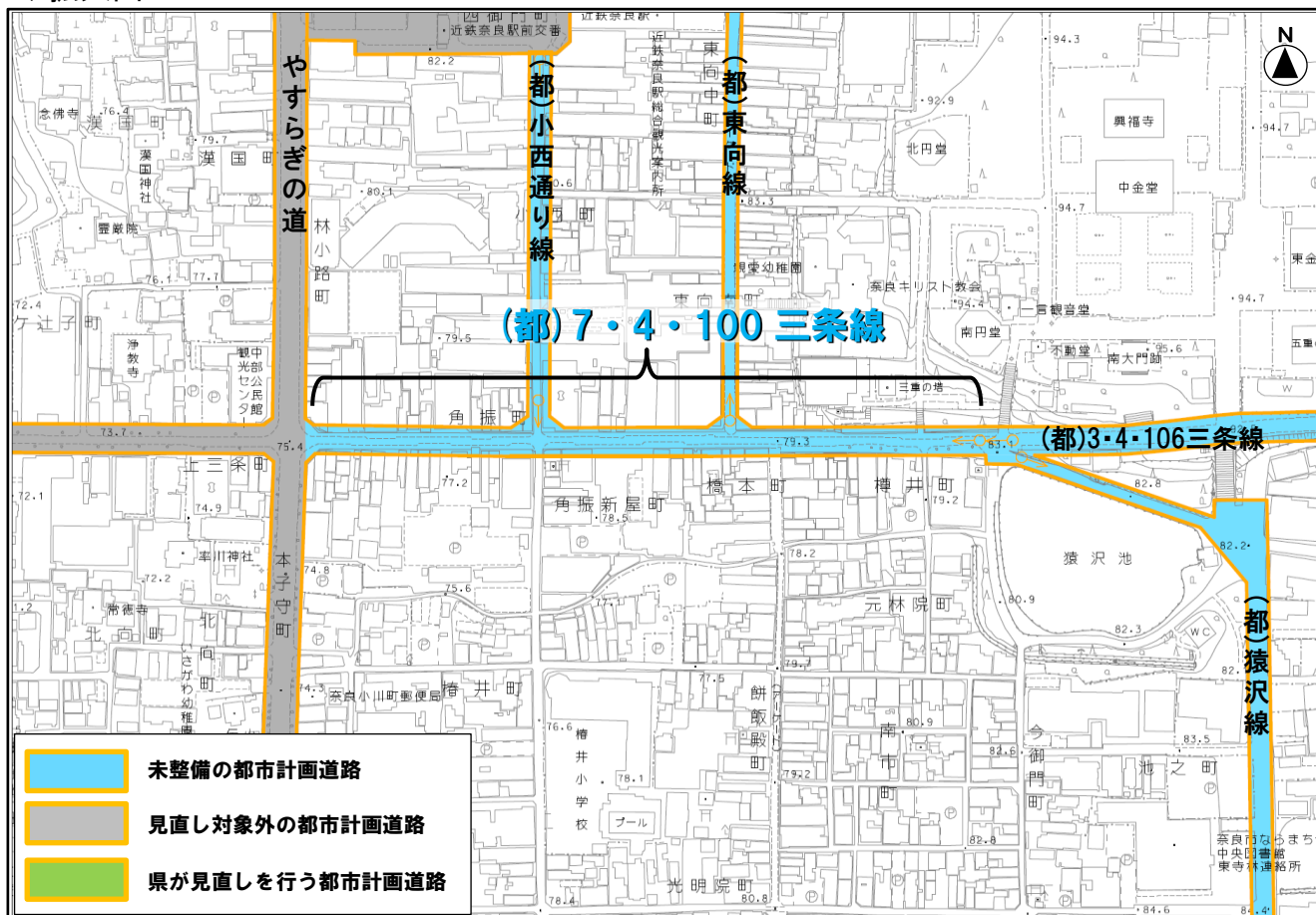
交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
387m	16m	1車線	-	

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 7・4・100 三条線

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス	JR奈良駅、近鉄奈良駅にアクセスする道路です。	大宮通り等で代替可能です。	△
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等			
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア	あんしん歩行エリアに位置づけられています。	現道は両側歩道が整備されており、代替可能です。	△
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想	現道が「生活関連経路」に位置づけられています。	現道が9mで整備されており、求められる機能を果たすための幅員を有しているため代替可能です。	△
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路			
	4	防災拠点にアクセス			
	5	延焼防止			
	6	景観計画	現道が三条通り景観重要公共施設に位置づけられています。	景観計画に基づく「整備に関する事項」について概ね満足できています。	△
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	自動車の交通機能の観点、歩行者等の交通機能の観点及びまちづくり計画との整合性の観点において必要性が認められますが、現道及び他の道路に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止	

# 都市計画道路の概要

## 7・5・100 小西通り線

### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
210m	S44	H15		
路線の位置付け機能など	小西さくら通り商店街と重複する都市計画道路です。近鉄奈良駅、沿道の商業施設、三条通り、ならまちへの歩行者等のアクセス機能を担っています。交通規制により歩行者専用道路として運用されています。			

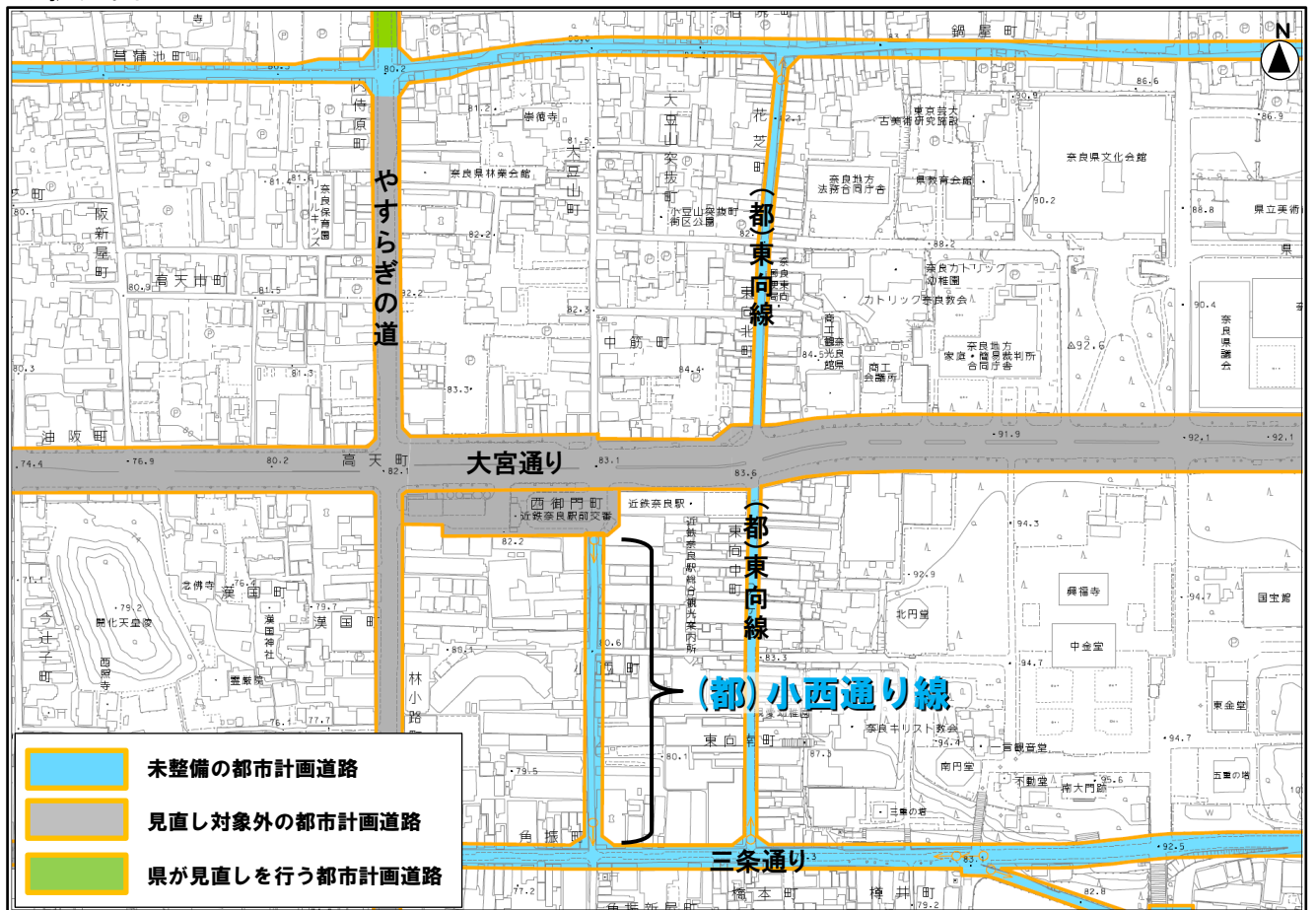
### ◆区間の概要

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
210m	12m	2車線	-	

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 7・5・100 小西通り線

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス			
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等			
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア	あんしん歩行エリアに位置づけられています。	現道が歩行者専用道路として運用されているため、歩行者等の安全性は確保されています。	△
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想			
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路			
	4	防災拠点にアクセス	防災拠点「近鉄奈良駅」にアクセスしています。	現道が4.3m以上で整備されているため代替可能です。	△
	5	延焼防止			
	6	景観計画			
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	歩行者等の交通機能の観点及びまちづくり計画との整合性の観点において必要性が認められますが、現道に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			<b>廃止</b>	

# 都市計画道路の概要

## 7・5・101 佐保川線

### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
70m	S50	H15		
路線の位置付け機能など	都市計画道路三条法華寺線の側道から佐保川を交差し、近鉄奈良線沿いの道路をつなぐ区画街路です。都市計画道路三条法華寺線が近鉄奈良線を掘り下げ式で立体交差する計画のため、沿道の土地に対する接道確保の役割を担っています。			

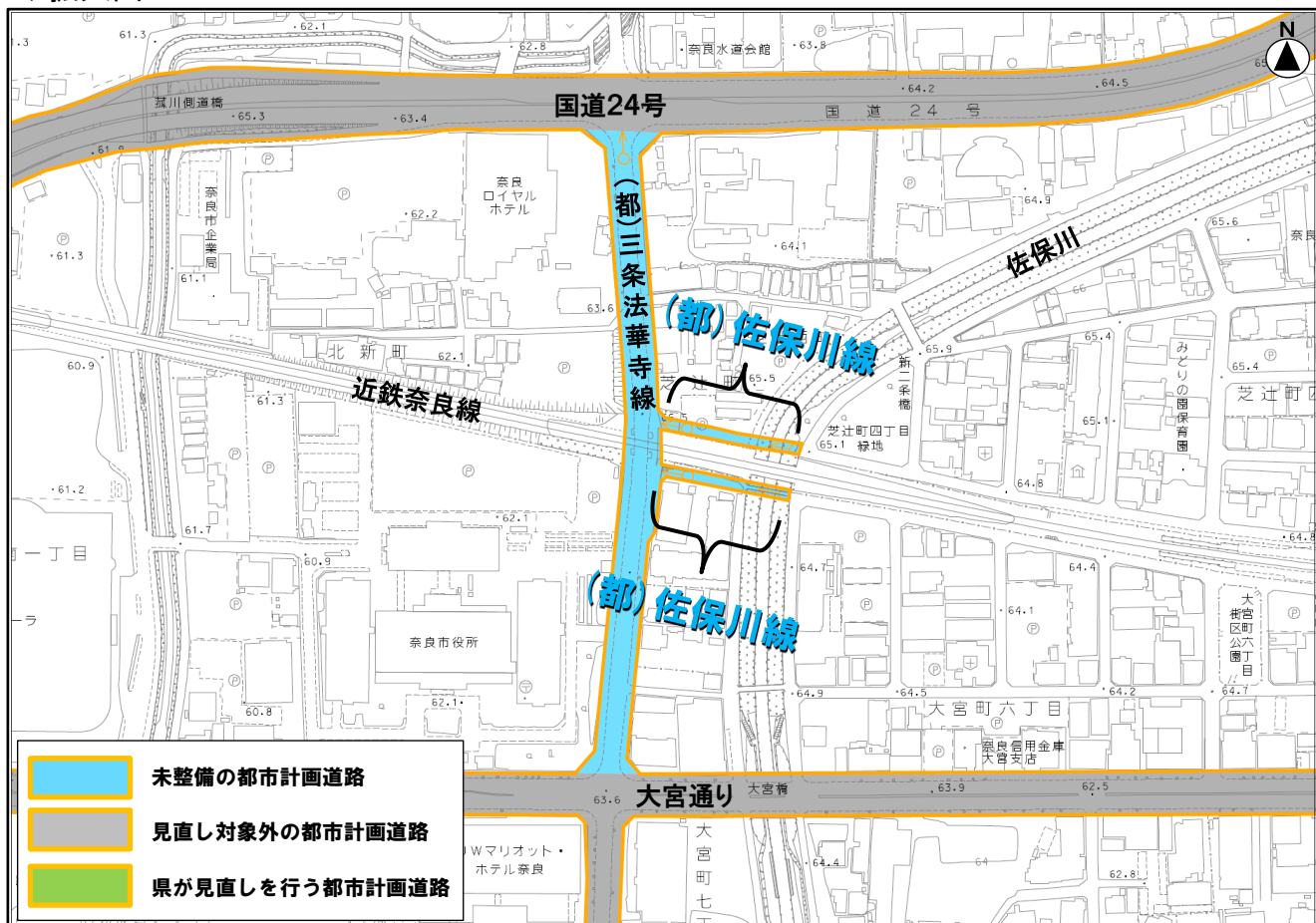
### ◆区間の概要

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
70m	12m	2車線	-	

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 7・5・101 佐保川線

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)	
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与		
	2	主要渋滞箇所		
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与		
	4	自動車のボトルネック踏切		
	5	事故危険箇所		
	6	主要な鉄道駅にアクセス		
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡		
	8	都市計画マスタープラン等		
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート		
	2	通学路		
	3	あんしん歩行エリア		
	4	事故危険箇所		
	5	都市計画マスタープラン等		
	6	バリアフリー基本構想		
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路		
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路		
	3	緊急輸送道路		
	4	防災拠点にアクセス		
	5	延焼防止		
	6	景観計画		
	7	緑の基本計画		
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間		
	9	自治体のその他計画等		
見直し方針	すべての観点で必要性が低いことから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止

# 都市計画道路の概要

## 7・5・102 西大寺東線

### ◆路線の概要 ※延長は奈良市のみ

路線延長	当初決定	最終変更		
420m	S63	H15		
路線の位置付け機能など	大和西大寺駅北口へアクセスする道路です。沿道商業施設へのアクセス機能も担っています。			

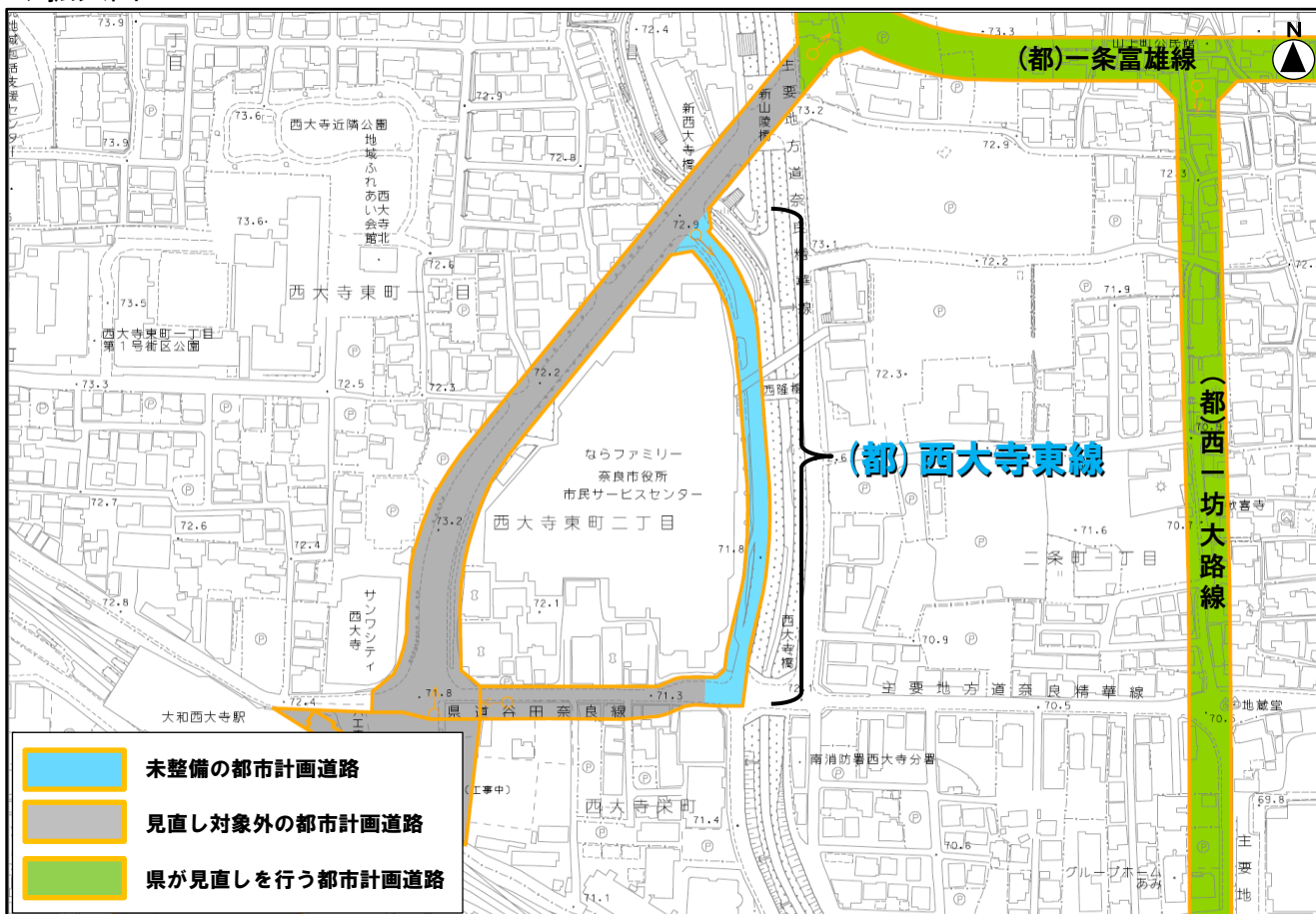
### ◆区間の概要 交通量は(台/日)

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
274m	12m	2車線	-	

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 7・5・102 西大寺東線

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス	近鉄大和西大寺駅にアクセスする道路です。	並走する主要地方道奈良精華線が2車線で整備されているため代替可能です。	△
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等			
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア			
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想			
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路			
	4	防災拠点にアクセス			
	5	延焼防止			
	6	景観計画			
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	自動車の交通機能の観点において必要性が認められますが、他の道路に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			廃止	

# 都市計画道路の概要

## 7・6・100 東向線

### ◆路線の概要

路線延長	当初決定	最終変更		
530m	S13	H15		
路線の位置付け機能など	花芝通り商店街、東向北商店街、及び東向商店街と重複する都市計画道路です。近鉄奈良駅、沿道の商業施設、三条通り、ならまちへの歩行者等のアクセス機能を担っています。交通規制により自転車歩行者専用道路又は歩行者専用道路として運用されています。			

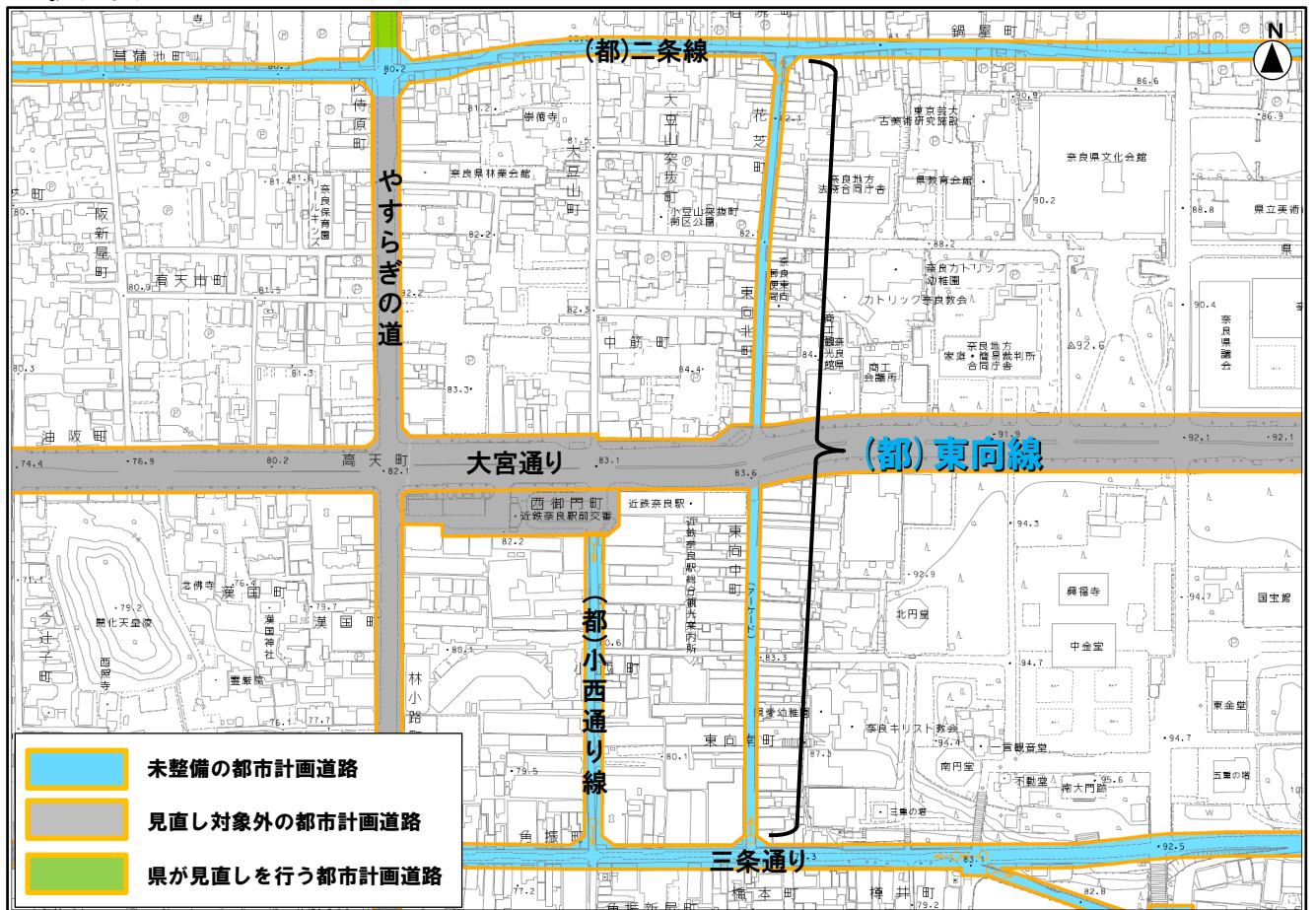
### ◆区間の概要

区間延長	計画幅員	計画車線数	現況交通量	
530m	8m	2車線	-	

### ◆位置図



### ◆拡大図



# 必要性・代替性の検証

## 7・6・100 東向線

### ◆区間の必要性と代替性

評価項目		該当項目と内容	代替道路を考慮した必要性 (○:必要性高、△:必要性低)		
自動車の交通機能の観点	1	都市計画道路と重なる現道の混雑緩和に寄与			
	2	主要渋滞箇所			
	3	混雑道路の混雑緩和に寄与			
	4	自動車のボトルネック踏切			
	5	事故危険箇所			
	6	主要な鉄道駅にアクセス			
	7	高規格幹線道路、地域高規格道路のICに連絡			
	8	都市計画マスタープラン等			
歩行者等の交通機能の観点	1	サイクリングルート			
	2	通学路			
	3	あんしん歩行エリア	あんしん歩行エリアに位置づけられています。	現道が自転車歩行者専用道路又は歩行者専用道路として運用されているため、歩行者等の安全性は確保されています。	△
	4	事故危険箇所			
	5	都市計画マスタープラン等			
	6	バリアフリー基本構想			
まちづくり計画との整合性の観点	1	土地区画整理事業などの面的整備地内の道路			
	2	企業立地・観光振興などを支援する道路			
	3	緊急輸送道路			
	4	防災拠点にアクセス	防災拠点「近鉄奈良駅」にアクセスしています。	現道が4m以上で整備されているため代替可能です。	△
	5	延焼防止			
	6	景観計画			
	7	緑の基本計画			
	8	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間			
	9	自治体のその他計画等			
見直し方針	歩行者等の交通機能の観点及びまちづくり計画との整合性の観点において必要性が認められますが、現道に代替性があることから、「廃止」が妥当と考えます。			<b>廃止</b>	



## 4. 今後の取り組みについて

- ・「廃止方針」の都市計画道路について

都市計画法の規定に基づき、公聴会、案の縦覧、奈良国際文化観光都市建設審議会及び知事協議等を経て都市計画を変更（廃止）していく予定です。なお、都市計画手続きは関係機関との協議及び市民の皆さまのご理解を得る必要があります、今回「都市計画道路の見直し（案）」としてお示しした内容については決定事項ではなく、今後都市計画道路の廃止を担保するものではありませんので予めご了承ください。

また、都市計画道路の沿道の用途地域等の変更や取得済み用地の取扱いについては引き続き検討をまいります。

- ・都市計画道路内の建築制限について

都市計画道路の区域内において建築物を建築しようとする者は都市計画法第53条の規定に基づく許可を受ける必要があります、本市では階数2が以下、主要構造部が木造、鉄骨造その他これらに類する構造で、かつ容易に移転し、又は除却することができるものについて許可を行っております。

今回「都市計画道路の見直し（案）」でお示しした廃止方針路線については、順次都市計画手続きを行ってまいります。現在事業中の路線の影響等もあり、手続き完了までには期間を要する見込みです。

従いまして、廃止方針路線の区域において土地利用を行おうとする場合に不利益が生じないように、廃止方針路線においては上記建築制限の緩和を検討をまいります。

- ・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厳しい財政的な制約から、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んでまいります。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ってまいります。

### <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ってまいります。

### <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まいります。

### <景観・国際文化観光都市としての魅力向上>

三条通りは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」の整備を行ってまいります。

<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まいります。

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まいります。

以上