

必要性の検証結果および代替性の検証結果〔本編P47〕

左○：必要性の検証結果、右○/―：代替性の検証結果 ○→○：必要性はあるが、機能代替を果たさない / ○→―：必要性はあるが、機能代替を果たしている / ―：必要性が認められない

図番号	都市計画番号			路線名	評価項目														必要性からの評価	代替性の検証	総合的な評価による 見直しの方向性		
	種別	規模	番号		評価の観点	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まちづくり計画との整合性の観点								
					機能1	通行機能		アクセス機能	円滑性・ 安全性・ 交通結節点 利用	通行機能			滞留 機能	市街地形成機能	防災空間機能		環境空間機能	収容空間機能					
					機能2	円滑性		安全性	交通結節点 利用	安全性	連続性	円滑性	滞留	骨格形成	避難路	延焼防止	景観形成・沿道 環境保全	交通施設の 収用					
					検証項目	①-1路線の 交通処理	①-2踏切の 交通処理	①-3事故危険性の低下 への寄与	①-4駅前広 場へのアクセ ス性向上	①-5上位関 連計画での 位置付けの有無	②-1歩道・自動 車道の安全な 通行環境の確保 への寄与	②-2歩行者・自 転車の通行空間 ネットワーク 形成への寄与	②-3幅員の確保・歩行者の たまり空間	③-1観光振興等 への寄与、土地 利用の誘導	③-2災害時 の通行空間 の確保	③-3火災の 延焼防止への 寄与	③-4景観形成・ 沿道環境保全 への寄与	③-5交通施設 の収用空間の 位置づけの有無					
					検証内容	・「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」が現道や近接して並走する道路にある路線・区間 ・円滑な通行への効果が高い路線・区間	・国土交通省・警察庁が指定する「緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)」が現道や近接して並走する道路にある路線・区間	・国土交通省・警察庁が指定する「事故危険箇所」が現道や近接して並走する道路にある路線・区間	・交通結節点(駅前広場・IC・バスターミナル)がある駅にアクセスする路線・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(令和4年5月)」で地域連携軸、「五條市都市計画マスタープラン(令和3年3月)」で広域交流軸、地域交流軸、「五條中心市街地地区まちづくり基本計画(令和4年4月)」などまちづくり関連計画で位置付けられている事業に関連する路線・区間	・通学路の位置付けがある路線・区間 ・国土交通省が指定する「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リング」に位置付けがある路線・区間	・「五條市立地適正化計画(平成30年3月)」において歩行者の通行が多いと考えられる都市機能誘導区域に存する路線・区間 ・バス路線やバス停が現道に位置付けがある路線・区間 ・バリアフリー新法に基づき定められた「特定道路」や「生活関連経路」の位置付けがある路線・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(令和4年5月)」で観光交流拠点、観光交流軸、「五條市都市計画マスタープラン(令和3年3月)」で都市拠点、観光交流拠点、「五條中心市街地地区まちづくり基本計画(令和4年4月)」などまちづくり関連計画で位置付けられている事業に関連する路線・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	・「奈良県地域防災計画(令和5年2月)」で緊急輸送道路(第1次、第2次)に位置付けがある路線・区間 ・「五條市都市計画マスタープラン(令和3年3月)」で交通ネットワーク・機能の充実として災害時や火災時などに安全な生活を支える道路網(幹線道路)の位置付けがある路線・区間	・「五條市都市計画マスタープラン(令和3年3月)」で位置付けがある、環境保全地区・景観保全地区内に位置する路線・区間	・駅前広場や駐車場、駐輪場などの収容空間の位置付けがある路線	必要性の評価項目の該当数	方針				
1-1	3	4	960	五條荒坂線		—	—	—	—	—	—	—	○→○	—	—	○→—	—	—	2	【原則存続】	【原則存続】	【存続】	
1-2	3	4	960	五條荒坂線		○→○	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○→○	—	—	2	【原則存続】	【原則存続】	【存続】	
1-3	3	4	960	五條荒坂線		○→○	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○→○	—	—	2	【原則存続】	【原則存続】	【存続】	
1-4	3	4	960	五條荒坂線		—	—	—	—	○→—	—	—	—	—	○→○	—	○→○	—	—	3	【原則存続】	【原則存続】	【存続】
5-1	3	4	961	鉄北線		○→○	—	—	—	○→○	—	—	—	○→○	○→○	—	○→○	—	—	5	【原則存続】	【原則存続】	【存続】
5-2	3	4	961	鉄北線		—	—	—	—	○→—	—	—	—	—	○→○	—	○→○	—	—	3	【原則存続】	【原則存続】	【存続】
6-1	3	4	962	野原中央幹線		○→○	—	—	—	—	—	—	—	○→○	—	—	○→○	—	—	3	【原則存続】	【原則存続】	【存続】
6-2	3	4	962	野原中央幹線		○→○	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○→○	—	—	2	【原則存続】	【原則存続】	【存続】
4-1	3	5	961	南出線		○→○	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○→○	—	—	2	【原則存続】	【原則存続】	【存続】

（必要性の検証項目）

- ・「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」が現道や近接して並走する道路にある路線・区間
- ・円滑な通行への効果が高い路線・区間

【円滑な通行への効果が高い路線】

現道や近接して並走する道路が1車線の場合：交通量調査、もしくは令和3年道路交通センサスでの交通量500台/日以上

現道や近接して並走する道路が2車線の場合：
混雑度が1.25以上

（代替性の考え方）

当該路線・区間の整備以外に、現道や近接して並走する道路で自動車交通の円滑性の向上に寄与する対策が実施済みや実施中、もしくは計画されている場合は、機能代替を果たすものとする。

（必要性の検証項目）

- ・「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、「五條市都市計画マスタープラン(令和3年3月)」で広域交流軸、地域交流軸、「五條中心市街地地区まちづくり基本計画(令和4年4月)」などまちづくり関連計画で位置付けられている事業に関連する路線・区間

（代替性の考え方）

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。

（必要性の検証項目）

- ・「五條市立地適正化計画(平成30年3月)」において歩行者の通行が多いと考えられる都市機能誘導区域に存する路線・区間
- ・バス路線やバス停が現道に位置付けがある路線・区間
- ・バリアフリー新法に基づき定められた「特定道路」や「生活関連経路」の位置付けがある路線・区間

（代替性の考え方）

現道や近接して並走する道路に歩道が設けられている場合は、機能代替を果たすものとする。

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。

（必要性の検証項目）

- ・「五條市都市計画マスタープラン(令和3年3月)」で交通ネットワーク・機能の充実として災害時や火災時などに安全な生活を支える道路網(幹線道路)の位置付けがある路線・区間

（代替性の考え方）

当該道路に求められる機能が現道で確保されている場合は、機能代替を果たすものとする。