

五條市都市計画道路網見直し方針

(本 編)

令和 7 年 1 月

五 條 市

目 次

1. 都市計画道路見直しの背景と目的	2
2. 都市計画道路網の見直し方針	4
(1) 見直し案の検討の考え方	4
(2) 見直し案の検討対象路線の抽出	6
(3) 必要性の検証及び代替性の考え方	9
3. 都市計画道路網の評価・検証	14
(1) 必要性の検証	14
(2) 代替性の検証	43
(3) 廃止による影響検証	49
4. 都市計画道路網の見直し案	52

1. 都市計画道路見直しの背景と目的

1. 都市計画道路見直しの背景と目的

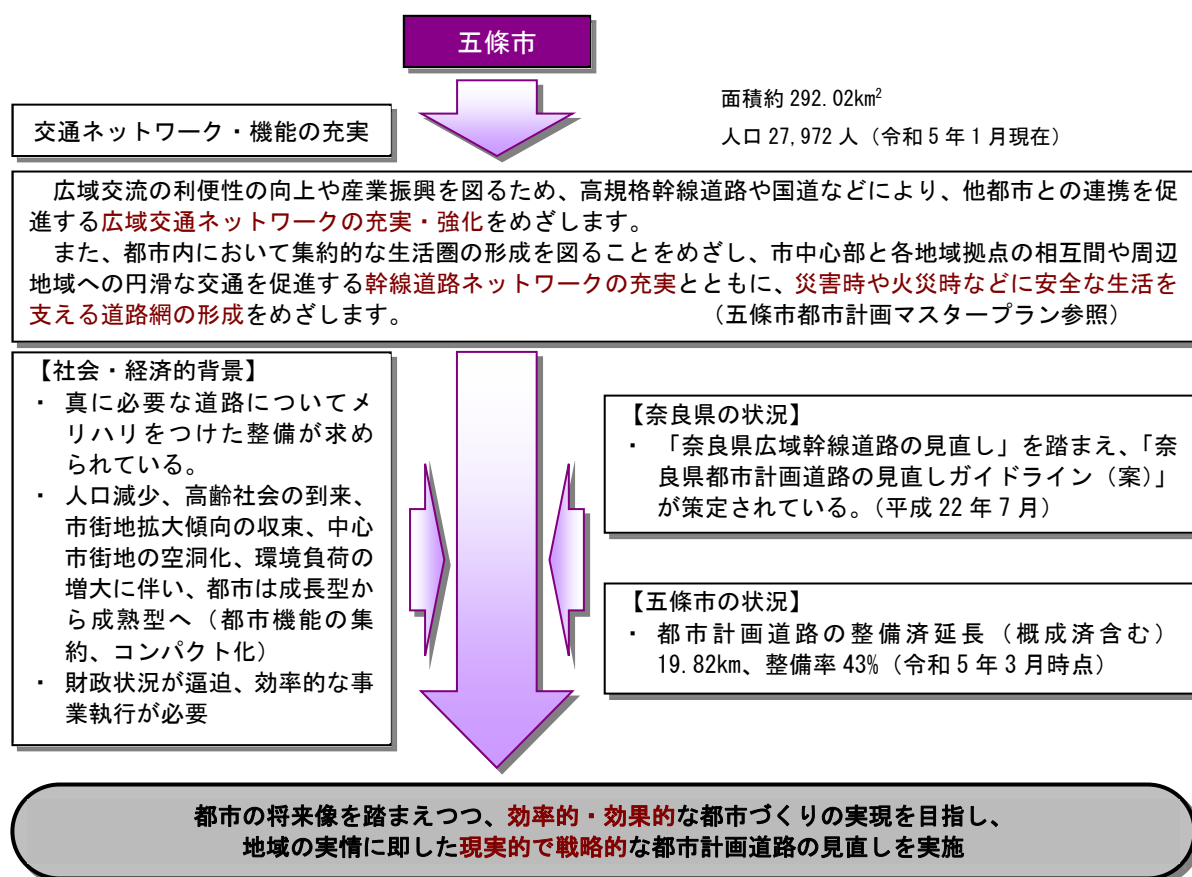
五條市の都市計画道路は、総延長 46.37km ありますが、整備済延長（概成済含む）は 19.82km で整備率は 43%と、奈良県の平均値 54.5%より低い値となっており、未着手の都市計画道路のほとんどが昭和 29 年～40 年に計画されています。

こうした都市計画道路は、計画決定当時とは社会経済状況、また、交通の状況等が大きく異なっており、必要とされる機能についても変化していることが考えられます。本市においては、京奈和自動車道の開通や、市役所の移転など、本市の都市計画道路を取り巻く状況が大きく変化しており、今後真に必要な都市計画道路とは何かを見直す必要があります。

そこで、将来の幹線道路網のあり方とともに、未着手の都市計画道路について、見直しを含む今後の方向性の検討を実施します。

実施にあたっては以下の視点で行います。

- 五條市において都市計画道路を見直すに至った経緯を踏まえ、現況の交通特性等を十分把握した上での交通の課題に対応できる幹線道路網の構築。
- 総合計画及び都市計画マスタープランにおける将来構想を踏まえ、効率的・効果的な都市づくりの実現を目指した現実的で戦略的な都市計画道路の見直し。



図：都市計画道路見直しの背景と目的

2. 都市計画道路網の見直し方針

2. 都市計画道路網の見直し方針

(1) 見直し案の検討の考え方

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「奈良県都市計画道路の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、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案を検討します。

2) 見直し案の検討手順

都市計画道路の見直し案の検討は、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案の検討対象路線・区間とします。

五條荒坂線(区間 1-4)、鉄北線(区間 5-1、区間 5-2)については、新たなシビックコア形成に関する計画や「五條 IC 周辺地域振興拠点施設(道の駅)整備事業」等の具体的なまちづくり計画が決まった段階で改めて都市計画道路の見直しの検討を行うものとします。

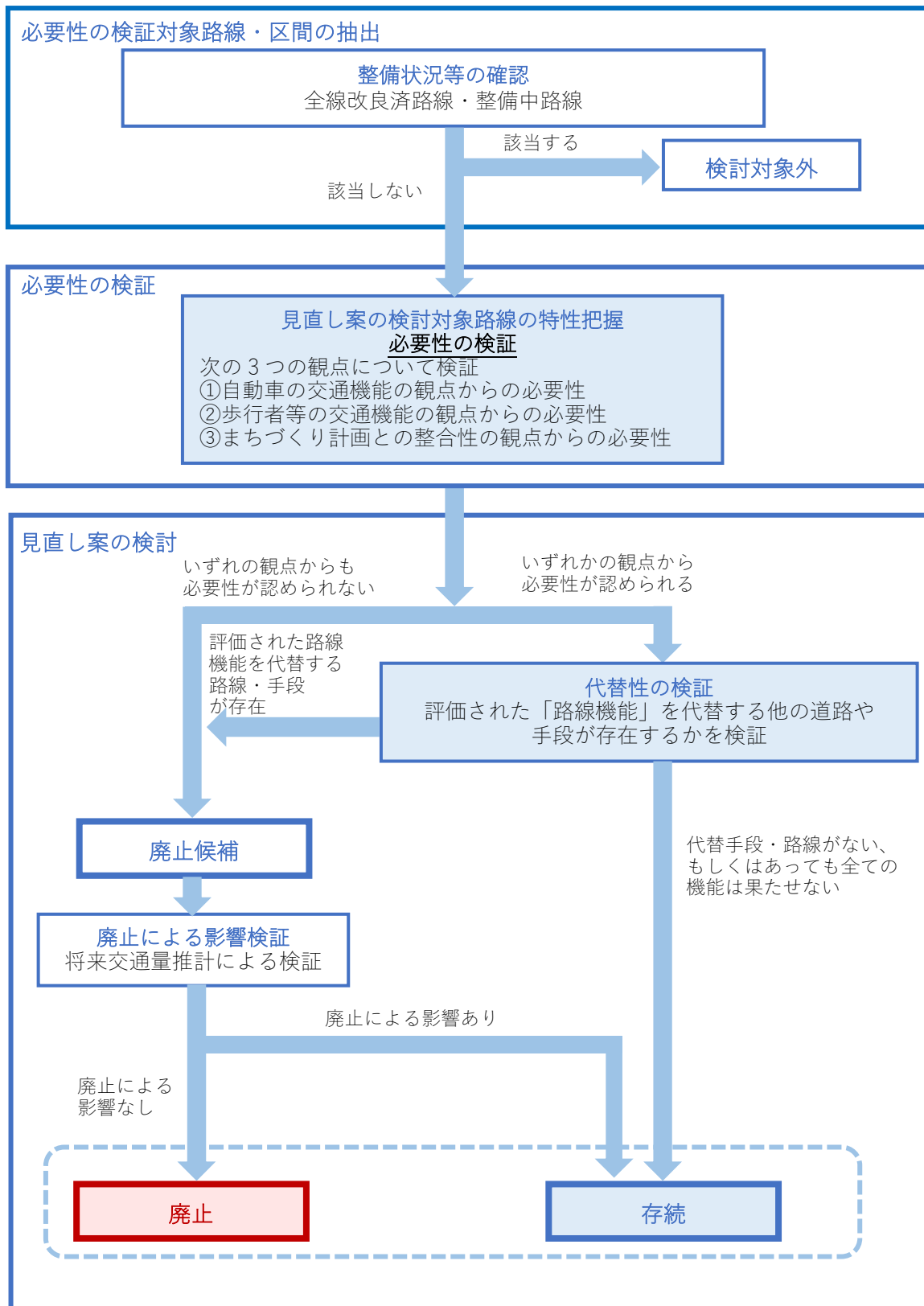


図 都市計画道路の見直し案の検討手順

(2) 見直し案の検討対象路線の抽出

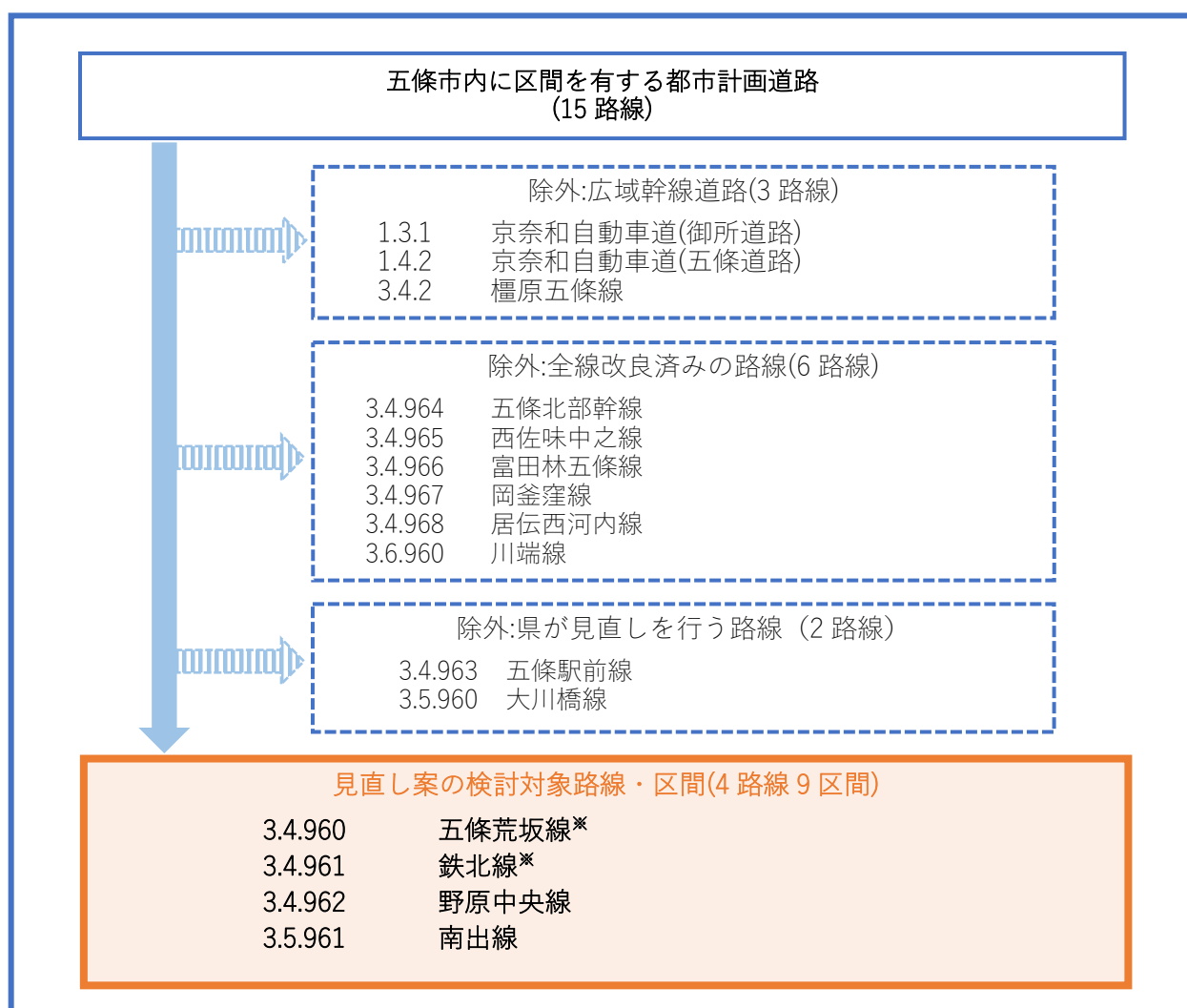
見直し案の検討対象路線は、五條市内の都市計画道路のうち「市が見直しを行う整備未着手区間を有する」路線とします。

五條市内の都市計画道路、計 15 路線の内、広域幹線道路である京奈和自動車道と檀原五條線は除外します。また、全線改良済みの路線は五條北部幹線他 5 路線あり、これらの路線も除外します。

なお、五條駅前線、大川橋線については、県が見直しを行う路線とするため、検討対象外とします。

以上により、15 路線中、11 路線を評価対象路線から除外し、4 路線を見直し検討対象路線とします。

見直しの検討対象路線の抽出結果を以下に示します。



五條荒坂線(区間 1-4) 鉄北線(区間 5-1、区間 5-2)については、新たなシビックコア形成に関する計画や「五條 IC 周辺地域振興拠点施設(道の駅)整備事業」等の具体的なまちづくり計画が決まった段階で改めて都市計画道路の見直し検討を行う。

図 見直し案の検討対象路線の抽出

表 今回見直しを行う都市計画道路一覧

	計画 年月日	計画 延長 (Km)	幅員 (m)	整備済 (Km)		改良済率 (%)
				改良済	概成済 (※)	
既着手路線						
五條荒坂線 【図番号 1-1～1-4】	S40. 12. 21	2. 49	16, 23	0. 34	0. 55	13. 65
南出線 【図番号 4-1】	S40. 12. 21	0. 85	12	0. 50	0. 00	58. 82
未着手路線						
鉄北線 【図番号 5-1、5-2】	S40. 12. 21	1. 83	16, 18	0. 00	0. 00	0. 00
野原中央幹線 【図番号 6-1、6-2】	S40. 12. 21	1. 56	16	0. 00	0. 00	0. 00
計		46. 37	－	19. 82	21. 03	47. 89

()概成済：改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道延長
 (概ね計画幅員の 2/3 以上の幅員を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路延長)

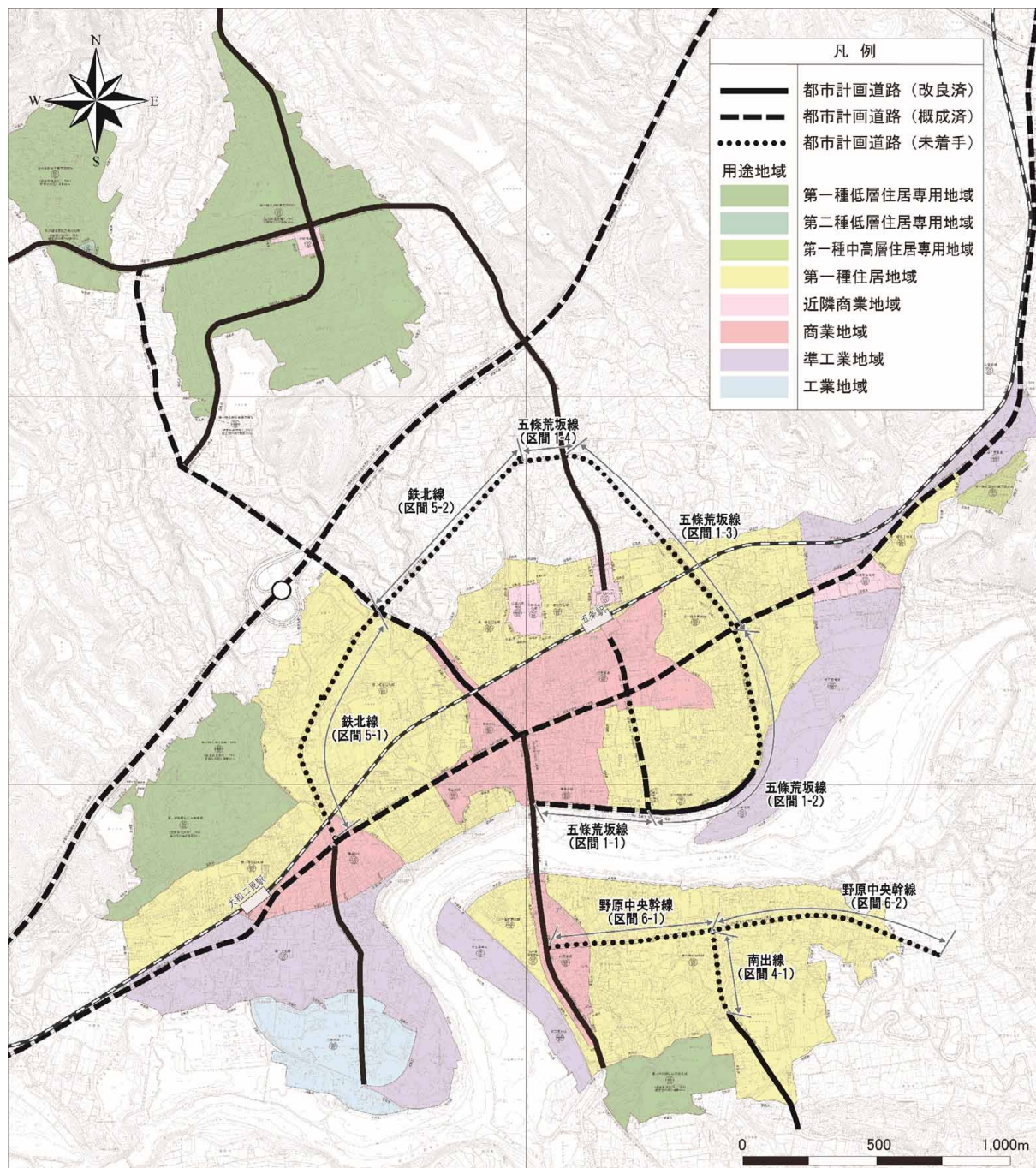


図 都市計画道路網

(3) 必要性の検証及び代替性の考え方

1) 必要性の検証

県ガイドラインに基づき、「自動車の交通機能の観点」「歩行者等の交通機能の観点」「五條市のまちづくり計画との整合性の観点」について客観的な指標を用いて必要性を評価します。なお、五條荒坂線の区間 1-4 については、鉄北線の区間 5-2 に隣接しており、路線名は異なるものの同じ性質をもつ路線であるため、鉄北線の区間 5-2 と同様の考えのもと、必要性及び代替性の検証を行います。

2) 代替性の考え方

自動車の交通機能の観点、歩行者等の交通機能の観点、五條市のまちづくり計画の整合性の観点において必要性のある路線については、その必要性に対する代替性を検討します。すべての必要性に対する代替性がある路線は原則廃止とし、代替性がない路線は原則存続とします。

必要性の検証及び代替性の考え方を次頁の表に示します。

(空白ページ)

表 必要性の検証及び代替性の考え方

分類			必要性の検証項目		代替性の考え方
自動車の交通機能の観点	通行機能	円滑性	①-1 路線の交通処理	・「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	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。
			①-2 踏切の交通処理	・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	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。
		安全性	①-3 事故危険性の低下への寄与	・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	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。
	アクセス機能	交通結節点利用	①-4 交通結節点（駅・駅前広場・IC・バスターミナル）へのアクセス性向上	・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	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。
	円滑性・安全性・交通結節点利用		①-5 上位関連計画での位置付けの有無	・「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	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。
歩行者等の交通機能の観点	通行機能	安全性	②-1 歩道・自動車道の安全な通行環境の確保への寄与	・通学路の位置付けがある路線・区間	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。
				・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	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。
		連続性	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	・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	サイクリングルート等の拡幅計画がない場合は、現道が自転車通行空間としての機能を果たすものとする。
	円滑性	②-3 幅員の確保・歩行者のたまり空間	・「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ずる路線・区間	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。	
			・バス路線やバス停が現道に位置付けがある路線・区間	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。	
			・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		
まちづくり計画との整合性の観点	市街地形成機能	骨格形成	③-1 観光振興等への寄与、土地利用の誘導	・「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	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。 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。
	防災空間機能	避難路	③-2 災害時の通行空間の確保	・「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	現道や近接して並行する道路が 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。
				・「五條市地域防災計画（令和 3 年 11 月）」において避難路として位置付けがある路線・区間、あるいは避難地・避難所、病院、消防署、警察署にアクセスしている路線・区間	
		延焼防止	③-3 火災の延焼防止への寄与	・「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	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。
	環境空間機能	景観形成・沿道環境保全	③-4 景観形成・沿道環境保全への寄与	・「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	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。
収容空間機能	交通施設の収用	③-5 交通施設の収用空間の位置付けの有無	・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	駅前広場や駐車場、駐輪場などの収用空間が整備されている、もしくは計画がある場合は、機能を果たすものとする	

(空白ページ)

3.都市計画道路網の評価・検証

3. 都市計画道路網の評価・検証

県ガイドラインに基づき、必要性・代替性の観点から都市計画道路網の評価・検証を実施します。

(1) 必要性の検証

「自動車の交通機能の観点」「歩行者等の交通機能の観点」「五條市のまちづくり計画との整合性の観点」からみた各路線・区間の必要性の検証結果は以下のとおりです。

1) 自動車の交通機能の観点

①-1 路線の交通処理

路線の交通処理については、「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を必要のある路線・区間として評価します。

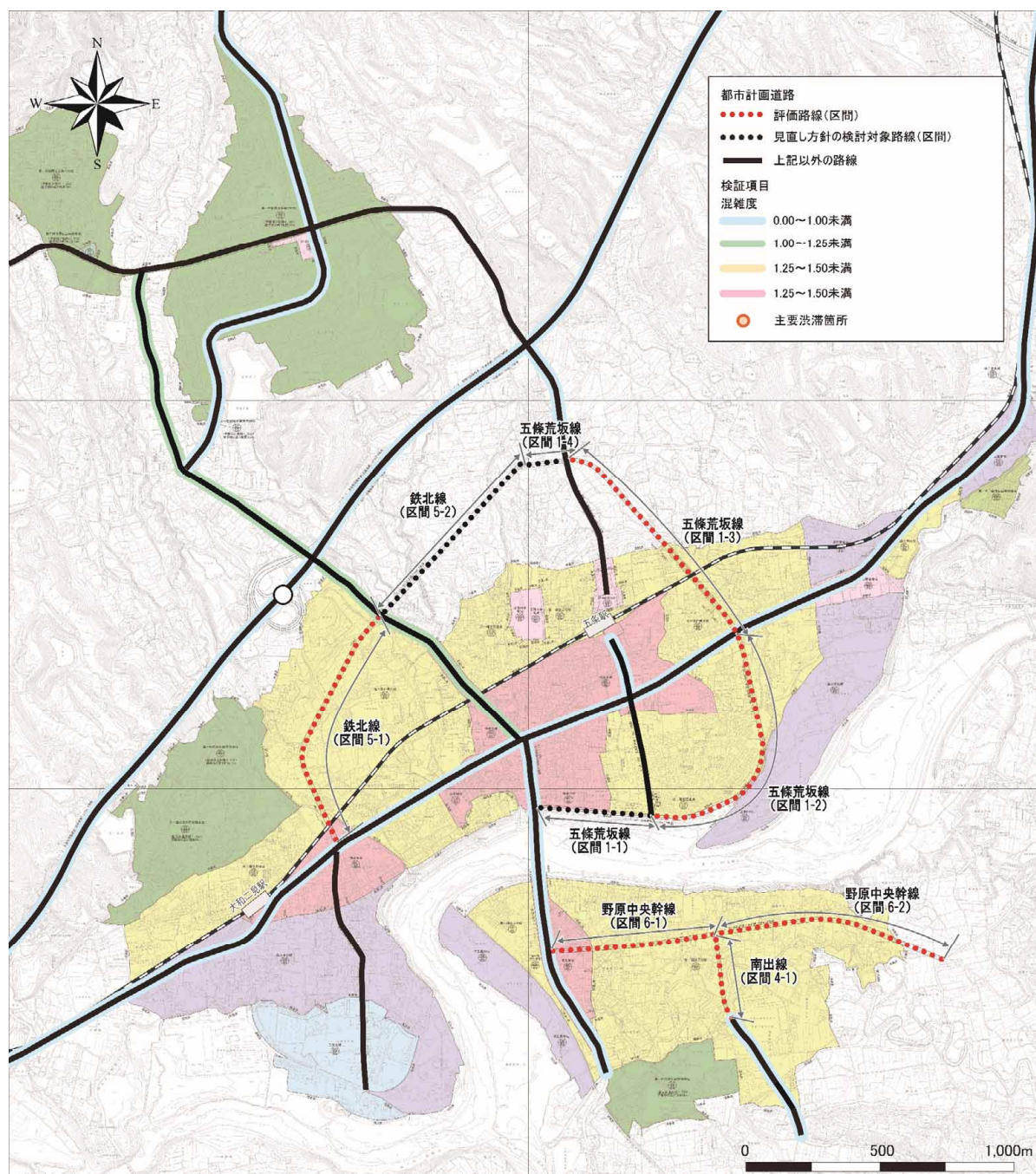
今回の検証対象路線では、五條荒坂線（区間1-2、区間1-3）、鉄北線（区間5-1）、野原中央幹線（区間6-1、区間6-2）、南出線（区間4-1）が該当します。

表 -1 路線の交通処理の評価結果

図番号	都市計画番号 種 規 番 別 模 号	路線名	自動車の交通機能の観点	
			通行機能	
			円滑性	
			-1 路線の交通処理	
			評価	摘要
1-1	3 4 960	五條荒坂線		
1-2	3 4 960	五條荒坂線	○	近接して並走する道路(市道今井34号線)が1車線で交通量調査(令和5年2月実施)における交通量が500台/日以上である。
1-3	3 4 960	五條荒坂線	○	近接して並走する道路(市道中之今井線)の一部区間が1車線で交通量調査(令和5年2月実施)における交通量が500台/日以上である。
1-4	3 4 960	五條荒坂線		
5-1	3 4 961	鉄北線	○	近接して並走する道路(市道五條中之線)が1車線で交通量調査(令和5年2月実施)における交通量が500台/日以上である。
5-2	3 4 961	鉄北線		
6-1	3 4 962	野原中央幹線	○	近接して並走する道路(県道赤滝五條線)の一部区間が1車線で交通量調査(令和5年2月実施)における交通量が500台/日以上である。
6-2	3 4 962	野原中央幹線	○	近接して並走する道路(市道野原西15号線)が1車線で交通量調査(令和5年2月実施)における交通量が500台/日以上である。
4-1	3 5 961	南出線	○	近接して並走する道路(県道赤滝五條線)が1車線で交通量調査(令和5年2月実施)における交通量が500台/日以上である。

【円滑な通行への効果が高い路線】

- ・現道を含む並行道路が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
- ・現道を含む並行道路が2車線の場合：令和3年道路交通センサスの混雑度が1.25以上



出典) 国道・県道：令和3年度道路交通センサス
市道：交通量調査(令和5年2月実施)より算出

図 路線の交通処理のために必要な路線

①-2 踏切の交通処理

踏切の交通処理については、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)」が現道や並行道路にある路線・区間を必要のある路線・区間として評価します。

今回の検証対象路線では、該当する路線はありません。

表 -2 踏切の交通処理の評価結果

図番号	都市計画番号			路線名	自動車の交通機能の観点	
	種別	規模	番号		通行機能	
					円滑性	
					-2 踏切の交通処理	
					評価	摘要
1-1	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-2	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-3	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-4	3	4	960	五條荒坂線	-	-
5-1	3	4	961	鉄北線	-	-
5-2	3	4	961	鉄北線	-	-
6-1	3	4	962	野原中央幹線	-	-
6-2	3	4	962	野原中央幹線	-	-
4-1	3	5	961	南出線	-	-

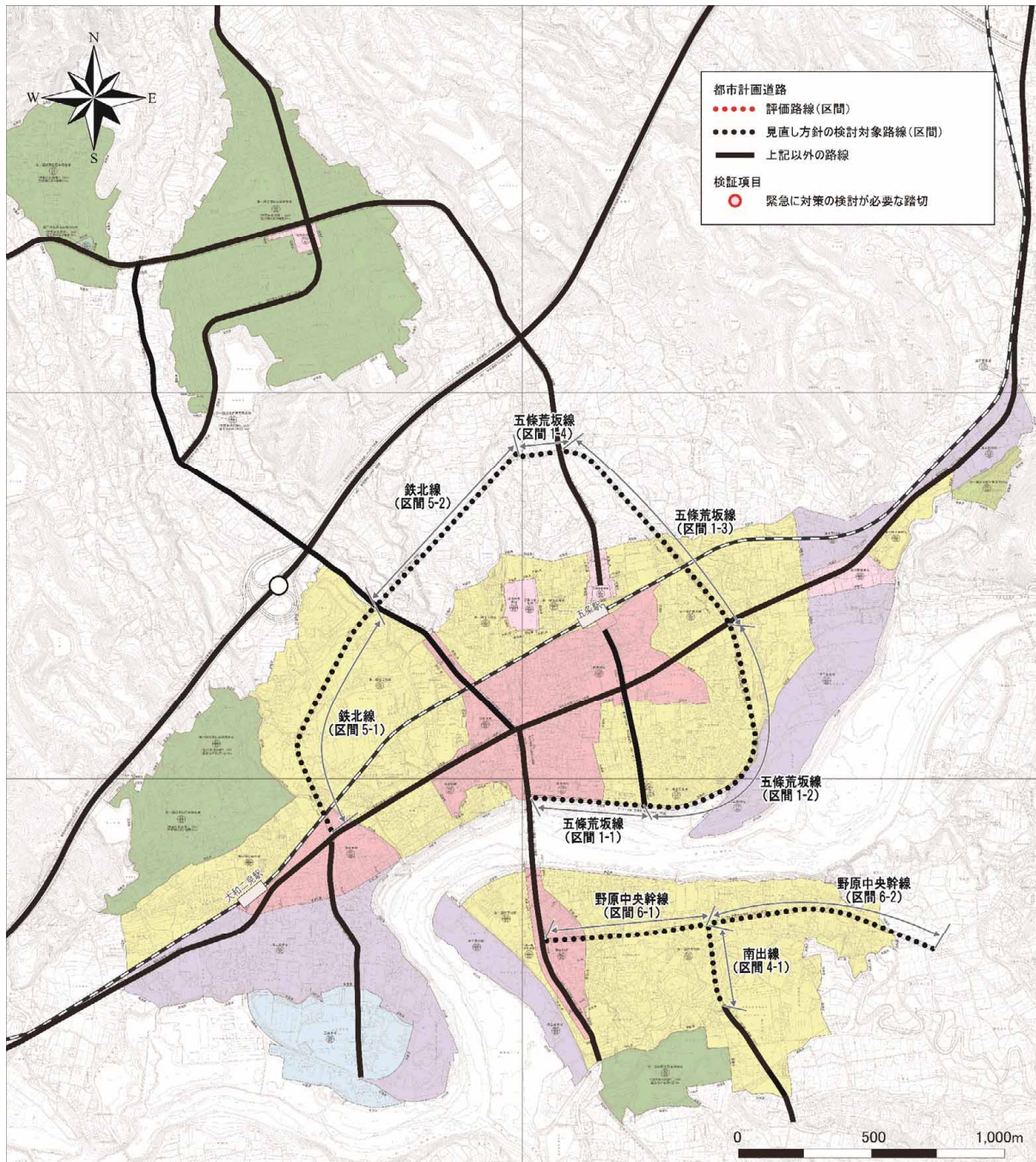


図 踏切の交通処理のために必要な路線

①-3 事故危険性の低下への寄与

事故危険性の低下への寄与については、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・区間を必要のある路線・区間として評価します。

今回の検証対象路線では、該当する路線はありません。

表 -3 事故危険性の低下への寄与の評価結果

図番号	都市計画番号			路線名	自動車の交通機能の観点	
	種別	規模	番号		通行機能	
					安全性	
					-3 事故危険性の低下への寄与	
					評価	摘要
1-1	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-2	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-3	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-4	3	4	960	五條荒坂線	-	-
5-1	3	4	961	鉄北線	-	-
5-2	3	4	961	鉄北線	-	-
6-1	3	4	962	野原中央幹線	-	-
6-2	3	4	962	野原中央幹線	-	-
4-1	3	5	961	南出線	-	-

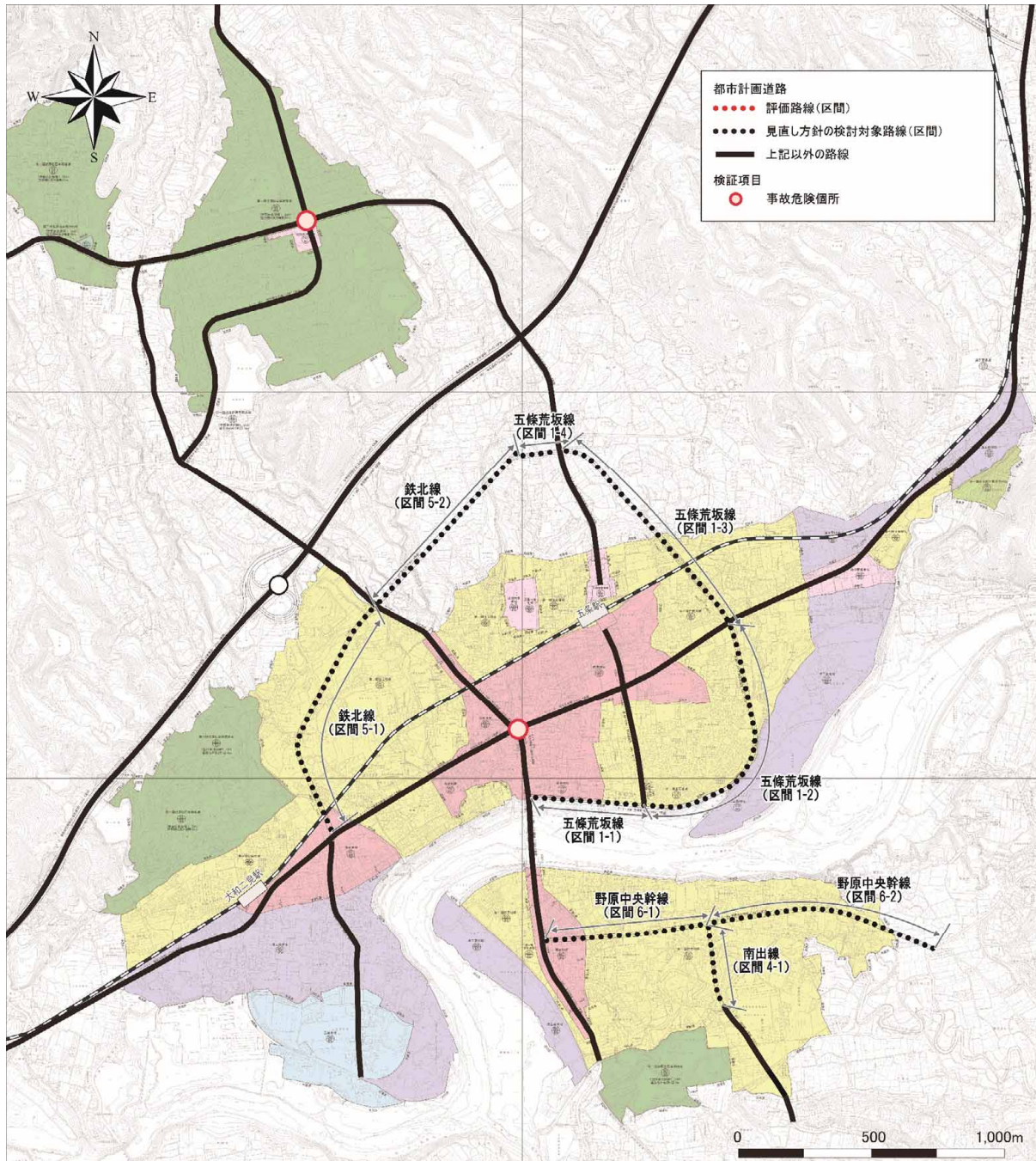


図 事故危険性の低下への寄与のために必要な路線

①-4 交通結節点（駅・駅前広場・IC・バスターミナル）へのアクセス性向上

交通結節点（駅・駅前広場・IC・バスターミナル）へのアクセス性向上については、駅前広場・IC・バスターミナルがある駅へのアクセスが向上する路線・区間を必要のある路線・区間として評価します。

今回の検証対象路線では、該当する路線はありません。

表 -4 交通結節点（駅・駅前広場・IC・バスターミナル）へのアクセス性向上の評価結果

図番号	都市計画番号			路線名	自動車の交通機能の観点	
	種別	規模	番号		アクセス機能	
					交通結節点利用	
					-4 交通結節点(駅・駅前広場・IC・バスターミナル)へのアクセス性向上	
					評価	摘要
1-1	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-2	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-3	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-4	3	4	960	五條荒坂線	-	-
5-1	3	4	961	鉄北線	-	-
5-2	3	4	961	鉄北線	-	-
6-1	3	4	962	野原中央幹線	-	-
6-2	3	4	962	野原中央幹線	-	-
4-1	3	5	961	南出線	-	-

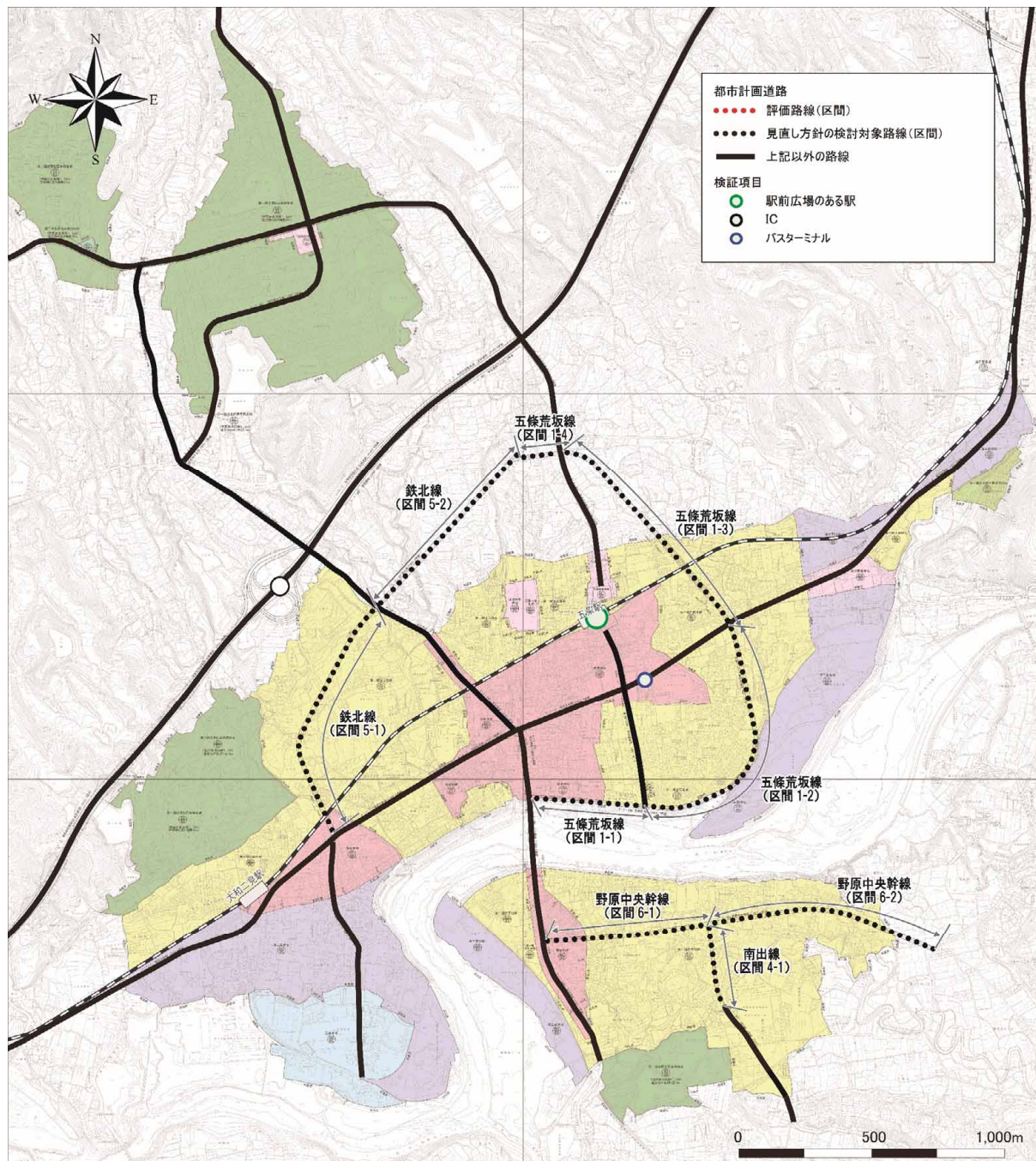


図 交通結節点（駅・駅前広場・IC・バスターミナル）へのアクセス性向上が必要な路線

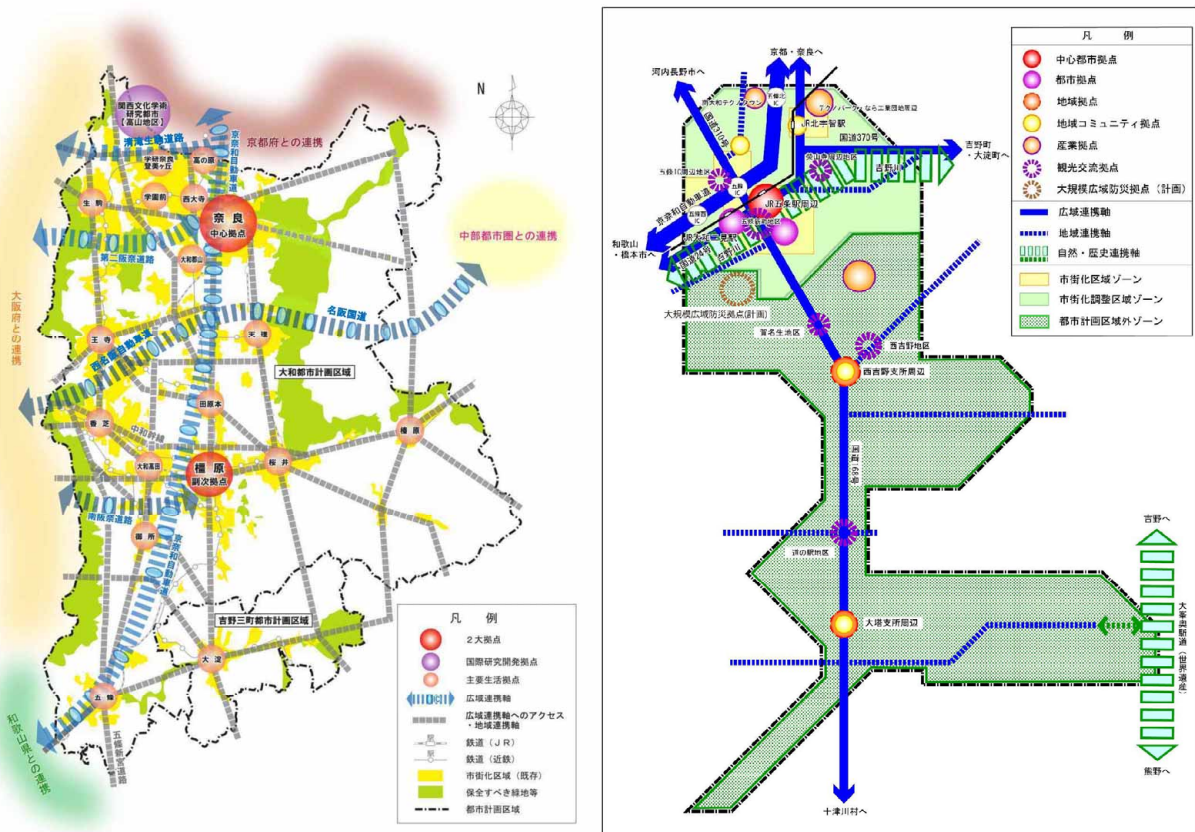
①-5 上位計画での位置付けの有無

上位計画での位置付けの有無については、「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)」において広域交流軸、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)」でまちづくりの方針に関する施策のいずれかに位置づけられている路線・区間を必要のある路線・区間として評価します。

今回の検証対象路線では、五條荒坂線(区間1-4) 鉄北線(区間5-1、区間5-2)が該当します。

表 -5 上位計画での位置付けの有無の評価結果

図番号	都市計画番号			路線名	自動車の交通機能の観点	
	種別	規模	番号		円滑性・安全性・ 交通結節点利用	
					-5 上位計画での位置付けの有無	
					評価	摘要
1-1	3	4	960	五條荒坂線		
1-2	3	4	960	五條荒坂線		
1-3	3	4	960	五條荒坂線		
1-4	3	4	960	五條荒坂線	○	「五條中心市街地地区まちづくり基本計画(令和4年4月)」で、シビックコア北側からの主要なアクセスに寄与する路線・区間である。 「五條中心市街地地区まちづくり基本計画(令和4年4月)」で位置付けられている五條 IC 周辺地域振興拠点施設(道の駅)整備事業に関連する路線・区間である。
5-1	3	4	961	鉄北線	○	「五條中心市街地地区まちづくり基本計画(令和4年4月)」で位置付けられている五條 IC 周辺地域振興拠点施設(道の駅)整備事業に関連する路線・区間である。
5-2	3	4	961	鉄北線	○	「五條中心市街地地区まちづくり基本計画(令和4年4月)」で、シビックコア北側からの主要なアクセスに寄与する路線・区間である。 「五條中心市街地地区まちづくり基本計画(令和4年4月)」で位置付けられている五條 IC 周辺地域振興拠点施設(道の駅)整備事業に関連する路線・区間である。
6-1	3	4	962	野原中央幹線		
6-2	3	4	962	野原中央幹線		
4-1	3	5	961	南出線		



出典：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）

出典：「五條市都市計画マスタープラン（令和3年3月）」第4章 将来目標

図 将来都市構造図

図 奈良県都市計画区域全体の将来都市構造のイメージ図



出典：五條中心市街地地区まちづくり基本計画(令和4年4月)

図 五條市中心市街地地区まちづくり構想図

2) 歩行者等の交通機能の観点

②-1 歩道・自動車道の安全な通行環境の確保への寄与

歩道・自動車道の安全な通行環境の確保への寄与については、通学路に指定されている路線や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・区間を必要のある路線・区間として評価します。

今回の検証対象路線では、該当する路線はありません。

表 -1 歩道・自動車道の安全な通行環境の確保への寄与の評価結果

図番号	都市計画番号			路線名	歩行者等の交通機能の観点	
	種別	規模	番号		通行機能	
					安全性	
					-1 歩道・自動車道の安全な通行環境の確保への寄与	
					評価	摘要
1-1	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-2	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-3	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-4	3	4	960	五條荒坂線	-	-
5-1	3	4	961	鉄北線	-	-
5-2	3	4	961	鉄北線	-	-
6-1	3	4	962	野原中央幹線	-	-
6-2	3	4	962	野原中央幹線	-	-
4-1	3	5	961	南出線	-	-

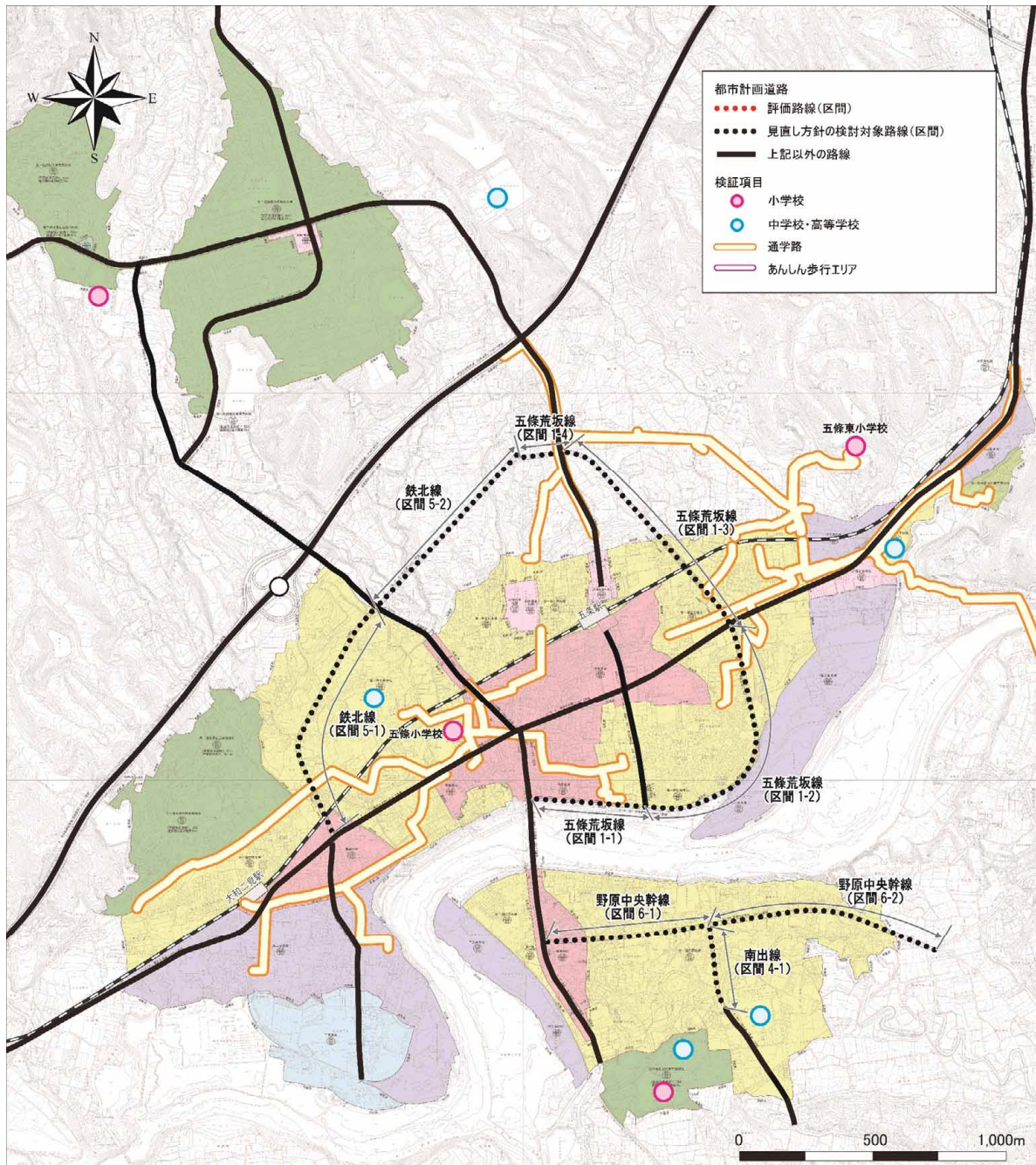


図 歩道・自動車道の安全な通行環境の確保への寄与のために必要な路線

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

歩行者・自転車の通行空間ネットワーク形成への寄与については、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」に位置付けられている路線・区間を必要のある路線・区間として評価します。

今回の検証対象路線では、該当する路線はありません。

表 -2 歩行者・自転車の通行空間ネットワーク形成への寄与の評価結果

図番号	都市計画番号			路線名	歩行者等の交通機能の観点	
	種別	規模	番号		通行機能	
					連続性	
					-2 歩行者・自転車の通行空間ネットワーク形成への寄与	
					評価	摘要
1-1	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-2	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-3	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-4	3	4	960	五條荒坂線	-	-
5-1	3	4	961	鉄北線	-	-
5-2	3	4	961	鉄北線	-	-
6-1	3	4	962	野原中央幹線	-	-
6-2	3	4	962	野原中央幹線	-	-
4-1	3	5	961	南出線	-	-

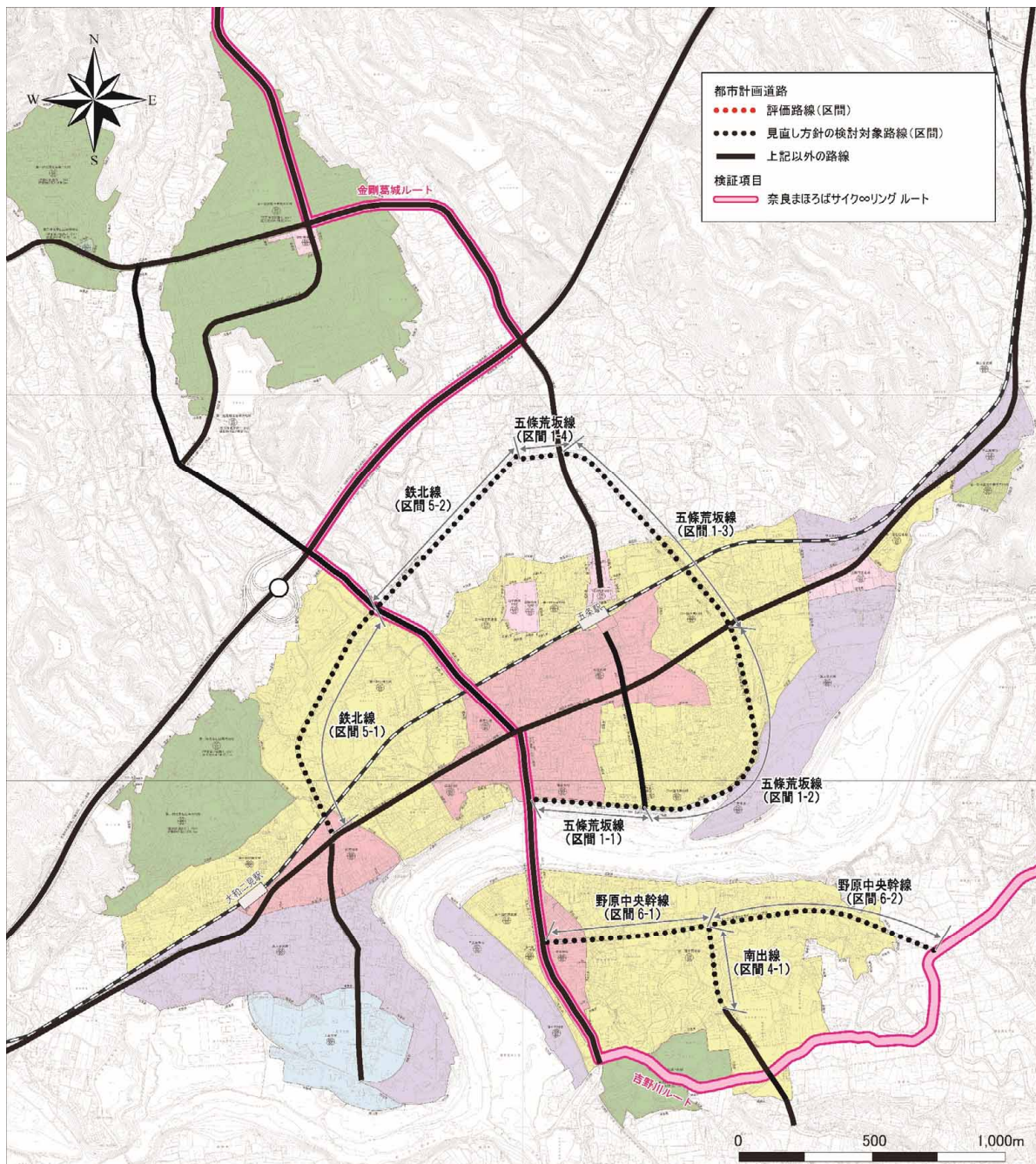


図 歩行者・自転車の通行空間ネットワーク形成への寄与のために必要な路線

②-3 幅員の確保・歩行者のたまり空間

幅員の確保・歩行者のたまり空間については、「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・区間や、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・区間を必要のある路線・区間として評価します。

今回の検証対象路線では、五條荒坂線(区間1-1)、鉄北線(区間5-1)、野原中央幹線(区間6-1)が該当します。

表 -3 幅員の確保・歩行者のたまり空間の評価結果

図番号	都市計画番号			路線名	歩行者等の交通機能の観点	
	種別	規模	番号		通行機能・滞留機能	
					円滑性・滞留	
					-3 幅員の確保・歩行者のたまり空間	
					評価	摘要
1-1	3	4	960	五條荒坂線	○	一部区間が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ずる。
1-2	3	4	960	五條荒坂線		
1-3	3	4	960	五條荒坂線		
1-4	3	4	960	五條荒坂線		
5-1	3	4	961	鉄北線	○	一部区間が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ずる。
5-2	3	4	961	鉄北線		
6-1	3	4	962	野原中央幹線	○	一部区間が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ずる。
6-2	3	4	962	野原中央幹線		
4-1	3	5	961	南出線		

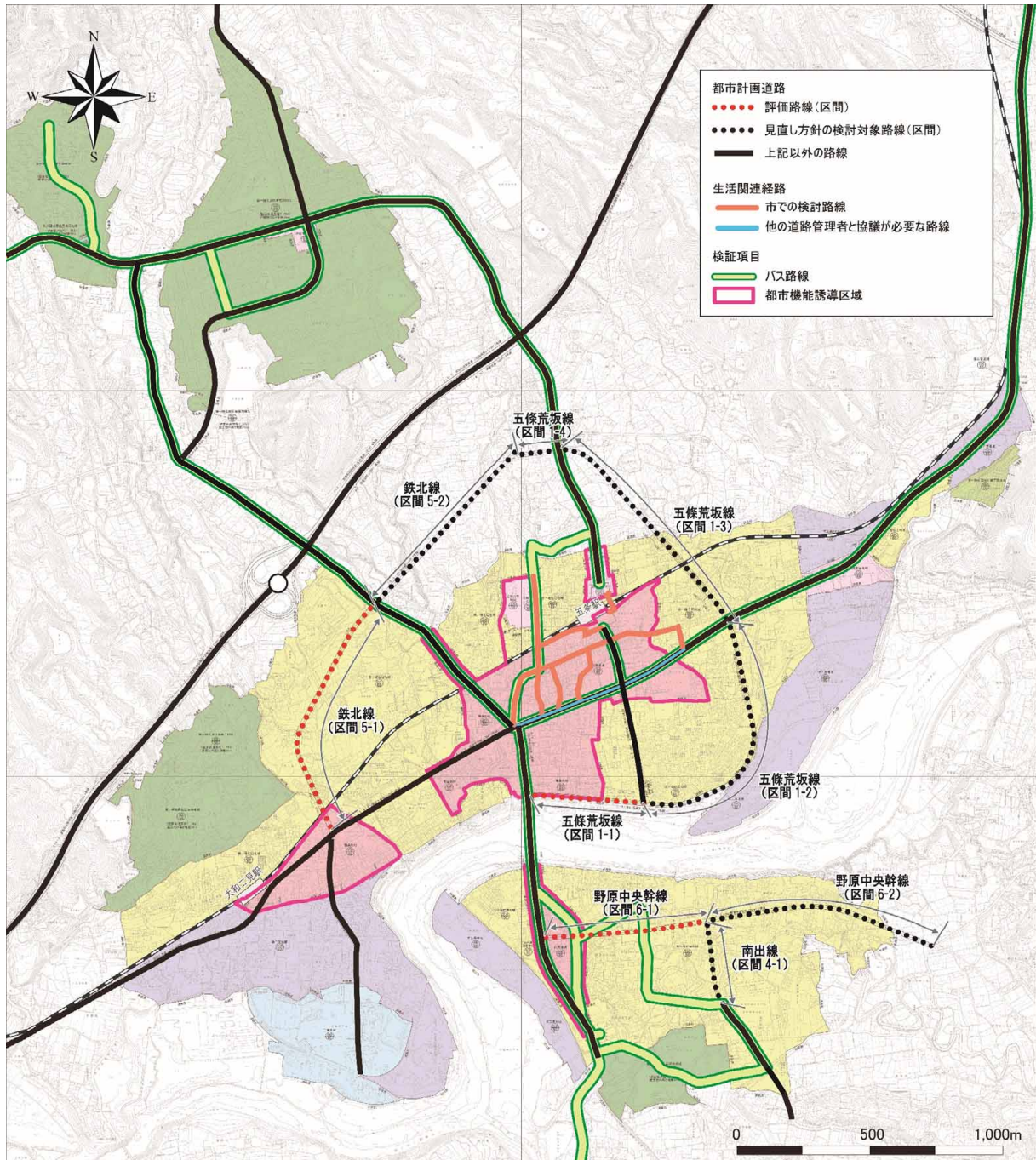


図 幅員の確保・歩行者のたまり空間のために必要な路線

3) 五條市のまちづくり計画との整合性の観点

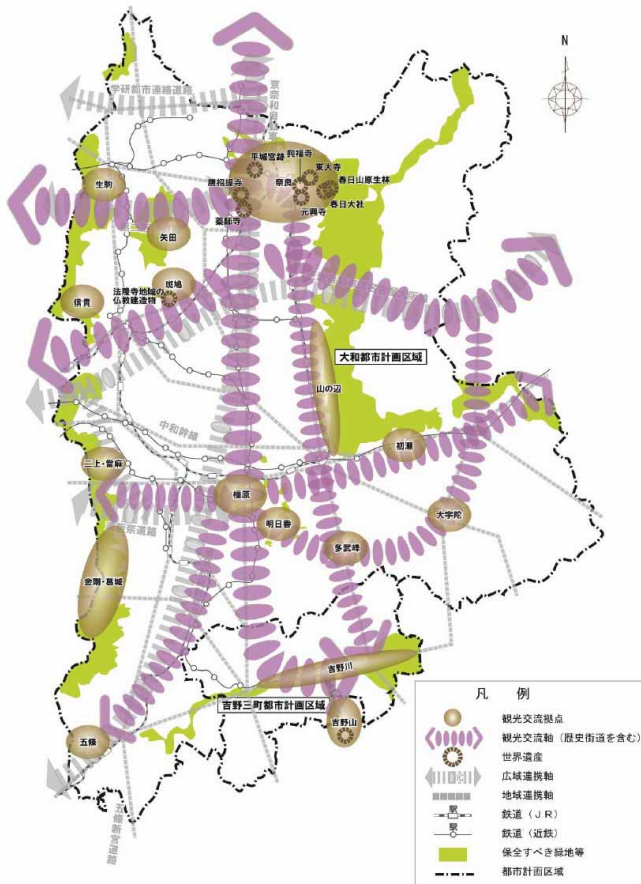
③-1 観光振興等への寄与、土地利用の誘導

観光振興等への寄与、土地利用の誘導については、「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、「五條市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・区間のいずれかに位置づけられている路線・区間や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・区間を必要な路線・区間として評価します。

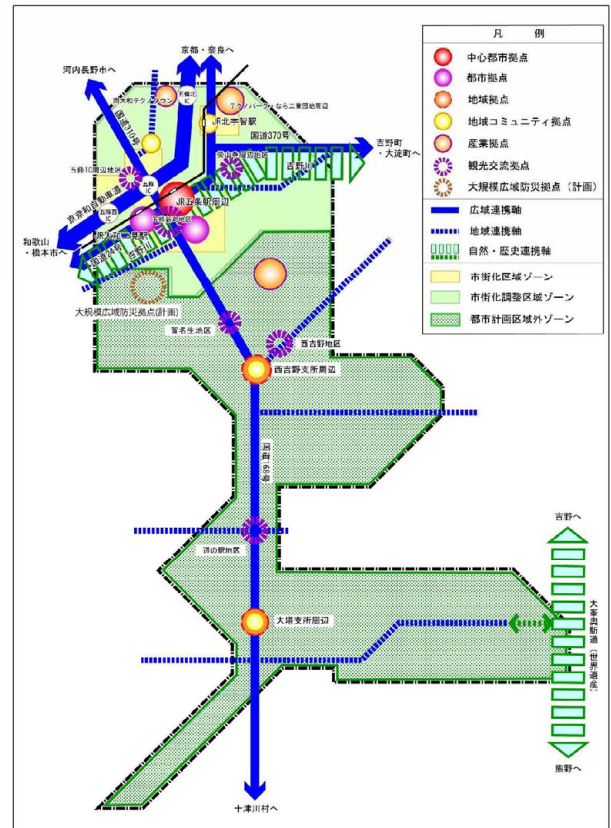
今回の検証対象路線では、五條荒坂線(区間1-4) 鉄北線(区間5-1、区間5-2)が該当します。

表 -1 観光振興等への寄与、土地利用の誘導の評価結果

図番号	都市計画番号			路線名	まちづくり計画との整合性の観点	
	種別	規模	番号		市街地形成機能	
					骨格形成	
					-1 観光振興等への寄与、土地利用の誘導	
					評価	摘要
1-1	3	4	960	五條荒坂線		
1-2	3	4	960	五條荒坂線		
1-3	3	4	960	五條荒坂線		
1-4	3	4	960	五條荒坂線	○	「五條中心市街地地区まちづくり基本計画(令和4年4月)」で、シビックコア北側からの主要なアクセスに寄与する路線・区間である。 「五條中心市街地地区まちづくり基本計画(令和4年4月)」で位置付けられている五條 IC 周辺地域振興拠点施設(道の駅)整備事業に関連する路線・区間である。
5-1	3	4	961	鉄北線	○	「五條中心市街地地区まちづくり基本計画(令和4年4月)」で位置付けられている五條 IC 周辺地域振興拠点施設(道の駅)整備事業に関連する路線・区間である。
5-2	3	4	961	鉄北線	○	「五條中心市街地地区まちづくり基本計画(令和4年4月)」で、シビックコア北側からの主要なアクセスに寄与する路線・区間である。 「五條中心市街地地区まちづくり基本計画(令和4年4月)」で位置付けられている五條 IC 周辺地域振興拠点施設(道の駅)整備事業に関連する路線・区間である。
6-1	3	4	962	野原中央幹線		
6-2	3	4	962	野原中央幹線		
4-1	3	5	961	南出線		



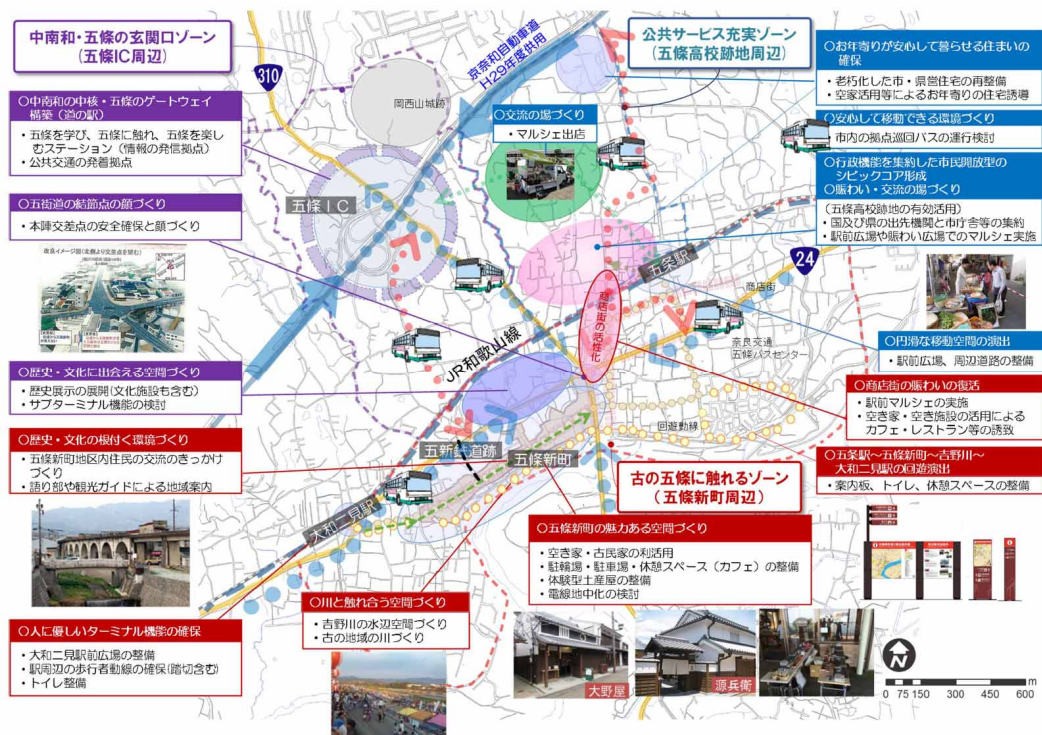
出典：大和都市計画及び吉野三町都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和4年5月）



出典：「五條市都市計画マスタープラン（令和3年3月）」第4章 将来目標

図 将来都市構造図

図 奈良県都市計画区域全体の将来都市構造（観光交流）のイメージ図



出典：五條中心市街地地区まちづくり基本計画(令和4年4月)

図 五條中心市街地地区まちづくり構想図

③-2 災害時の通行空間の確保

災害時の通行空間の確保については、「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・区間や「五條市地域防災計画（令和３年１１月）」において避難路として位置付けがある路線・区間、あるいは避難地・避難所、病院、消防署、警察署にアクセスしている路線・区間を必要な路線・区間として評価します。

今回の検証対象路線では、該当する路線はありません。

表 -2 災害時の通行空間の確保の評価結果

図番号	都市計画番号			路線名	まちづくり計画との整合性の観点	
	種別	規模	番号		防災空間機能	
					避難路	
					-2 災害時の通行空間の確保	
					評価	摘要
1-1	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-2	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-3	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-4	3	4	960	五條荒坂線	-	-
5-1	3	4	961	鉄北線	-	-
5-2	3	4	961	鉄北線	-	-
6-1	3	4	962	野原中央幹線	-	-
6-2	3	4	962	野原中央幹線	-	-
4-1	3	5	961	南出線	-	-

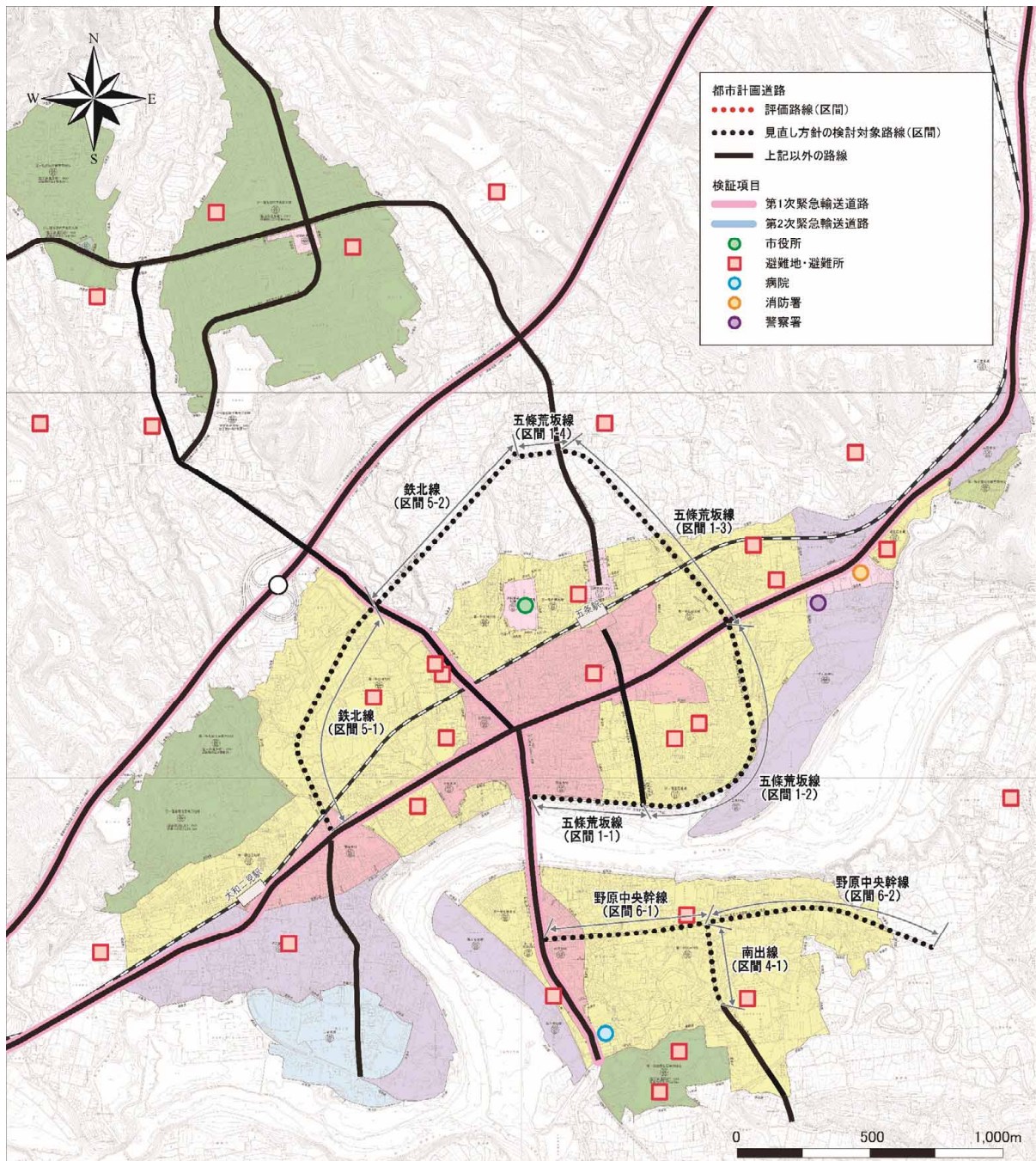


図 災害時の通行空間の確保に必要な路線

③-3 火災の延焼防止への寄与

火災の延焼防止への寄与については、「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・区間として評価します。

今回の検証対象路線では、全路線・区間が該当します。

表 -3 火災の延焼防止への寄与の評価結果

図番号	都市計画番号			路線名	まちづくり計画との整合性の観点	
	種別	規模	番号		防災空間機能	
					延焼防止	
					-3 火災の延焼防止への寄与	
					評価	摘要
1-1	3	4	960	五條荒坂線	○	「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
1-2	3	4	960	五條荒坂線	○	「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
1-3	3	4	960	五條荒坂線	○	「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
1-4	3	4	960	五條荒坂線	○	「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
5-1	3	4	961	鉄北線	○	「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
5-2	3	4	961	鉄北線	○	「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
6-1	3	4	962	野原中央幹線	○	「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
6-2	3	4	962	野原中央幹線	○	「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
4-1	3	5	961	南出線	○	「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

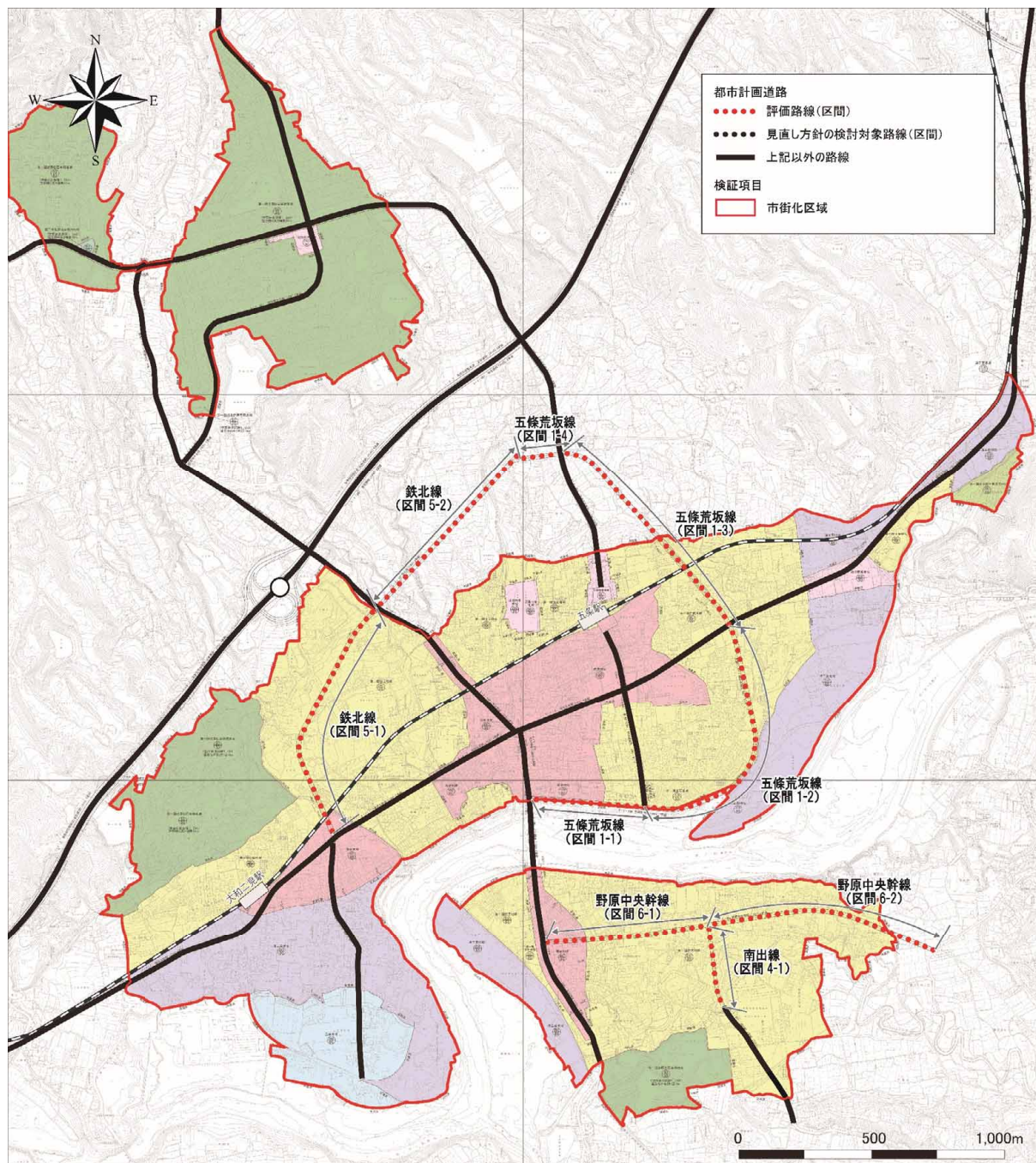


図 火災の延焼防止への寄与のため必要な路線

③-4 景観形成・沿道環境保全への寄与

景観形成・沿道環境保全への寄与については、「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・区間を必要のある路線・区間として評価します。

今回の検証対象路線では、該当する路線はありません。

表 -4 景観形成・沿道環境保全への寄与の評価結果

図番号	都市計画番号			路線名	まちづくり計画との整合性の観点	
	種別	規模	番号		環境空間機能	
					景観形成・沿道環境保全	
					-4 景観形成・沿道環境保全への寄与	
					評価	摘要
1-1	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-2	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-3	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-4	3	4	960	五條荒坂線	-	-
5-1	3	4	961	鉄北線	-	-
5-2	3	4	961	鉄北線	-	-
6-1	3	4	962	野原中央幹線	-	-
6-2	3	4	962	野原中央幹線	-	-
4-1	3	5	961	南出線	-	-

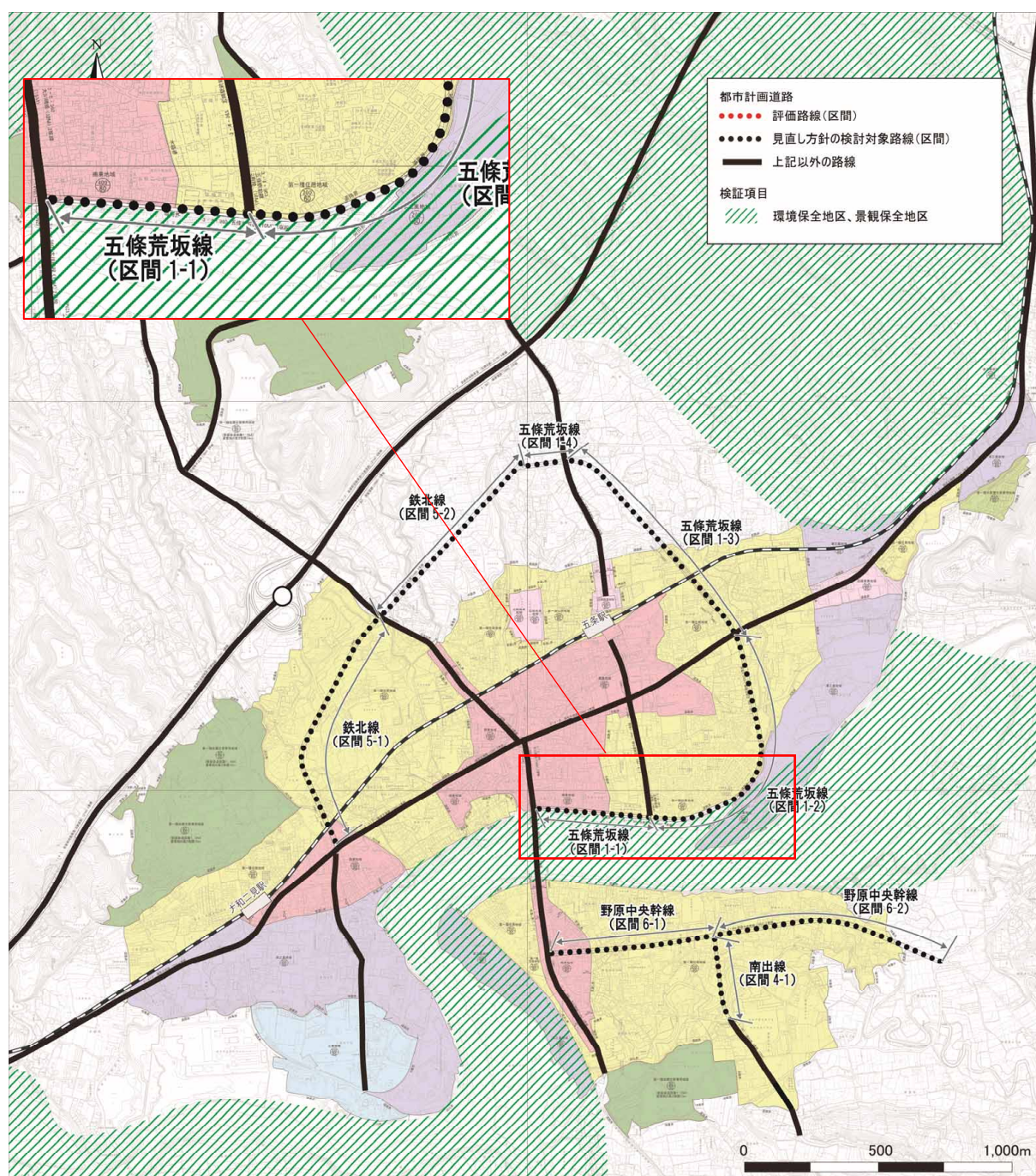


図 景観形成・沿道環境保全への寄与に必要な路線

五條荒坂線（区間 1-1）は、環境保全地区、景観保全地区外の路線・区間であるため、評価路線には該当しない。



出典：五條市都市計画マスタープラン（令和 3 年 3 月）
第五章_図 5-5 公園・緑地整備方針図（都市計画区域拡大版）

③-5 交通施設の収用空間の位置づけの有無

交通施設の収用空間の位置づけの有無については、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を必要のある路線・区間として評価します。

今回の検証対象路線では、該当する路線はありません。

表 -5 交通施設の収用空間の位置づけの有無の評価結果

図番号	都市計画番号			路線名	まちづくり計画との整合性の観点	
	種別	規模	番号		収容空間機能	
					交通施設の収用	
					-5 交通施設の収用空間の位置づけの有無	
					評価	摘要
1-1	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-2	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-3	3	4	960	五條荒坂線	-	-
1-4	3	4	960	五條荒坂線	-	-
5-1	3	4	961	鉄北線	-	-
5-2	3	4	961	鉄北線	-	-
6-1	3	4	962	野原中央幹線	-	-
6-2	3	4	962	野原中央幹線	-	-
4-1	3	5	961	南出線	-	-

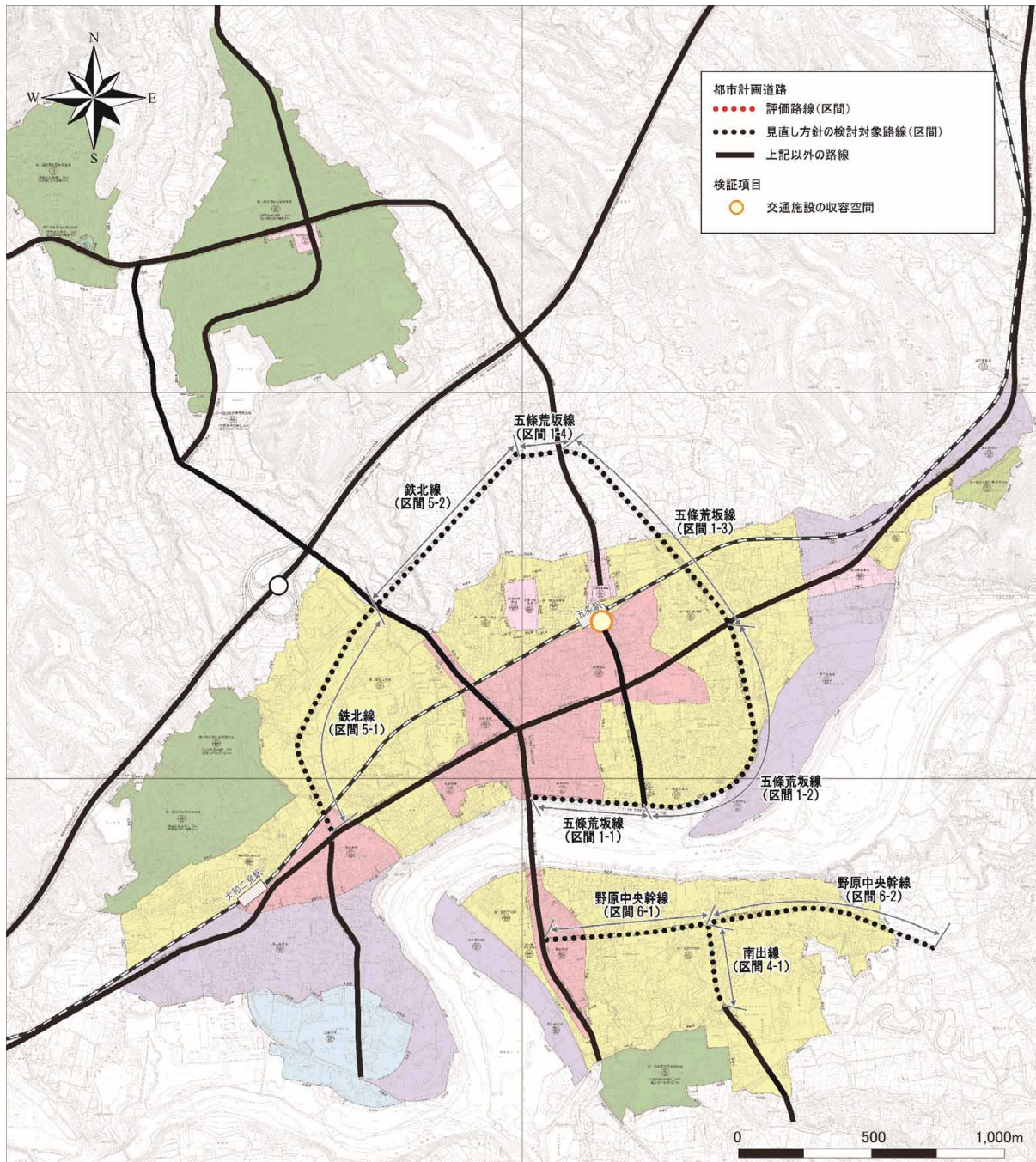


図 交通施設の収容空間の位置づけがある路線

4) 必要性の検証結果

必要性の検証結果より、今回の検証対象路線はすべて必要性を有する路線・区間です。

よって、P.5 図 都市計画道路の見直し案の検討手順に基づき、必要性の評価から、廃止とする路線・区間はないものとします。検証対象路線の必要性の検証結果を次頁に示します。

必要性の検証から、廃止とする路線・区間はない

表 必要性の検証結果

○：必要性が認められる / ー：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		
	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付けの有無
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	・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】		
1-2	3	4	960	五條荒坂線		○	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	—	—	2	【原則存続】	
1-3	3	4	960	五條荒坂線		○	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	—	—	2	【原則存続】	
1-4	3	4	960	五條荒坂線		—	—	—	—	○	—	—	—	—	○	—	○	—	—	3	【原則存続】	
5-1	3	4	961	鉄北線		○	—	—	—	○	—	—	○	○	○	—	○	—	—	5	【原則存続】	
5-2	3	4	961	鉄北線		—	—	—	—	○	—	—	—	—	○	—	○	—	—	3	【原則存続】	
6-1	3	4	962	野原中央幹線		○	—	—	—	—	—	—	○	—	—	○	—	—	—	3	【原則存続】	
6-2	3	4	962	野原中央幹線		○	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	—	—	2	【原則存続】	
4-1	3	5	961	南出線		○	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	—	—	2	【原則存続】	

・すべての区間において、2項目以上の必要性が認められた。
五條荒坂線区間 1-4 は鉄北線（区間 5-2）に隣接しており、路線名は異なるものの同じ性質をもつ路線であるため鉄北線（区間 5-2）と同様の考えのもと、必要性及び代替性の検証を行う。

(空白ページ)

(2) 代替性の検証

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、P.10 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、代替する手段が存在する(機能代替を果たしている)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、代替する手段が存在しない(機能代替を果たさない)場合は、その路線・区間を存続とします。

各路線・区間の代替性の検証結果は以下のとおりです。

○→○：必要性はあるが、機能代替を果たさない
○→ー：必要性はあるが、機能代替を果たしている

1) 五條荒坂線 (区間 1-1)

必要性評価項目	代替の検証結果 (判断理由)	検証結果
②-3 幅員の確保・歩行者のたまり空間の確保が必要 (円滑性・滞留)	現道 (五條荒坂線) で歩道が設けられていない箇所があるため、代替できる路線・区間が存在しない。	○→○
③-3 市街地における火災の延焼を防止への寄与のため必要 (延焼防止)	現道 (市道五條荒坂線) は 2 車線確保されているため、機能代替を果たす。	○→ー
代替性の検討結果	現道 (市道五條荒坂線) は 2 車線確保されているものの、歩道が設けられていない箇所があるため機能代替を果たさない。	【原則存続】

2) 五條荒坂線 (区間 1-2)

必要性評価項目	代替の検証結果 (判断理由)	検証結果
①-1 路線の交通処理のため必要 (円滑性)	自動車交通の円滑性の向上に寄与する対策が実施されておらず、現道 (市道五條荒坂線) 及び近接して並行する道路 (市道今井 34 号線) がその機能を担うことができない。	○→○
③-3 市街地における火災の延焼を防止への寄与のため必要 (延焼防止)	現道は一部整備されているものの、全線が 2 車線整備されておらず、機能代替を果たさない。	○→○
代替性の検討結果	自動車交通の円滑性の向上に寄与する対策が実施されておらず、現道 (市道五條荒坂線) 及び近接して並行する道路 (市道今井 34 号線) がその機能を担うことができない。また、延焼防止に関して、現道は一部整備されているものの、全線が 2 車線整備されておらず、機能代替を果たさない。	【原則存続】

3) 五條荒坂線 (区間 1-3)

必要性評価項目	代替の検証結果 (判断理由)	検証結果
①-1 路線の交通処理のため必要 (円滑性)	自動車交通の円滑性の向上に寄与する対策が実施されておらず、近接して並行する道路 (市道中之今井線) がその機能を担うことができない。	○→○
③-3 市街地における火災の延焼を防止への寄与のため必要 (延焼防止)	当該区間に求められる機能であり、機能代替を考慮しない。	○→○
代替性の検討結果	自動車交通の円滑性の向上に寄与する対策が実施されておらず、近接して並行する道路 (市道中之今井線) がその機能を担うことができない。また、延焼防止に関して、現道がないため機能代替を考慮しない。	【原則存続】

4) 五條荒坂線（区間 1-4）

必要性評価項目	代替の検証結果（判断理由）	検証結果
①-5 上位関連計画での位置付けのため必要（円滑性・安全性・交通結節点利用）	近接して並走する道路（市道中之今井線）は2車線確保されているため、機能代替を果たす。	○→-
③-1 観光振興等への寄与、土地利用の誘導のため必要（骨格形成）	当該区間に付随する機能であり、機能代替を考慮しない。	○→○
③-3 市街地における火災の延焼を防止への寄与のため必要（延焼防止）	当該区間に求められる機能であり、機能代替を考慮しない。	○→○
代替性の検討結果	骨格形成機能に関して、当該区間に付随する機能であるため、機能代替を果たさない。また、延焼防止に関して、現道がないため機能代替を考慮しない。	【原則存続】

5) 鉄北線（区間 5-1）

必要性評価項目	代替の検証結果（判断理由）	検証結果
①-1 路線の交通処理のため必要（円滑性）	自動車交通の円滑性の向上に寄与する対策が実施されておらず、代替できる路線・区間が存在しない。	○→○
①-5 上位関連計画での位置付けのため必要（円滑性・安全性・交通結節点利用）	近接して並行する道路（市道五條中之線）が1車線であるため、代替できる路線・区間が存在しない。	○→○
②-3 幅員の確保・歩行者のたまり空間の確保が必要（円滑性・滞留）	近接して並行する道路（市道五條中之線）は歩道が設けられていない箇所があるため、代替できる路線・区間が存在しない。	○→○
③-1 観光振興等への寄与、土地利用の誘導のため必要（骨格形成）	当該区間に付随する機能であり、機能代替を考慮しない。	○→○
③-3 市街地における火災の延焼を防止への寄与のため必要（延焼防止）	当該区間に求められる機能であり、機能代替を考慮しない。	○→○
代替性の検討結果	自動車交通の円滑性の向上に寄与する対策が実施されておらず、代替できる路線・区間が存在しない。また、近接して並行する道路（市道五條中之線）は1車線であり、歩道が設けられていない箇所があるため、機能代替を果たさない。骨格形成機能に関しても、当該区間に付随する機能であるため、機能代替を果たさない。延焼防止に関しても、現道がないため機能代替を考慮しない。	【原則存続】

6) 鉄北線（区間 5-2）

必要性評価項目	代替の検証結果（判断理由）	検証結果
①-5 上位関連計画での位置付けのため必要（円滑性・安全性・交通結節点利用）	近接して並走する道路（市道中之今井線）は2車線確保されているため、機能代替を果たす。	○→-
③-1 観光振興等への寄与、土地利用の誘導のため必要（骨格形成）	当該区間に付随する機能であり、機能代替を考慮しない。	○→○
③-3 市街地における火災の延焼を防止への寄与のため必要（延焼防止）	当該区間に求められる機能であり、機能代替を考慮しない。	○→○
代替性の検討結果	骨格形成機能に関して、当該区間に付随する機能であるため、機能代替を果たさない。また、延焼防止に関して、現道がないため機能代替を考慮しない。	【原則存続】

7) 野原中央幹線（区間 6-1）

必要性評価項目		代替の検証結果（判断理由）	検証結果
①-1	路線の交通処理のため必要（円滑性）	自動車交通の円滑性の向上に寄与する対策が実施されておらず、代替できる路線・区間が存在しない。	○→○
②-3	幅員の確保・歩行者のたまり空間の確保が必要（円滑性・滞留）	近接して並走する道路（県道赤滝五條線）は歩道が設けられていない箇所があるため、代替できる路線・区間が存在しない。	○→○
③-3	市街地における火災の延焼を防止への寄与のため必要（延焼防止）	当該区間に求められる機能であり、機能代替を考慮しない。	○→○
代替性の検討結果		自動車交通の円滑性の向上に寄与する対策が実施されておらず、代替できる路線・区間が存在しない。また、近接して並走する道路（県道赤滝五條線）は一部区間が1車線であり、歩道が設けられていない箇所があるため、機能代替を果たさない。延焼防止に関しても、現道がないため機能代替を考慮しない。	【原則存続】

8) 野原中央幹線（区間 6-2）

必要性評価項目		代替の検証結果（判断理由）	検証結果
①-1	路線の交通処理のため必要（円滑性）	自動車交通の円滑性の向上に寄与する対策が実施されておらず、代替できる路線・区間が存在しない。	○→○
③-3	市街地における火災の延焼を防止への寄与のため必要（延焼防止）	当該区間に求められる機能であり、機能代替を考慮しない。	○→○
代替性の検討結果		自動車交通の円滑性の向上に寄与する対策が実施されておらず、代替できる路線・区間が存在しない。また、延焼防止に関して、現道がないため機能代替を考慮しない。	【原則存続】

9) 南出線（区間 4-1）

必要性評価項目		代替の検証結果（判断理由）	検証結果
①-1	路線の交通処理のため必要（円滑性）	自動車交通の円滑性の向上に寄与する対策が実施されておらず、近接して並行する道路（県道赤滝五條線）がその機能を担うことができない。	○→○
③-3	市街地における火災の延焼を防止への寄与のため必要（延焼防止）	当該区間に求められる機能であり、機能代替を考慮しない。	○→○
代替性の検討結果		自動車交通の円滑性の向上に寄与する対策が実施されておらず、代替できる路線・区間が存在しない。また、延焼防止に関して、現道がないため機能代替を考慮しない。	【原則存続】

10) 代替性の検証結果

必要性が認められたすべての路線・区間に対して代替性の検証を行った結果、全ての路線・区間で代替性が認められない項目があったため、P.5 図 都市計画道路の見直し案の検討手順に基づき全路線・区間存続とします。

代替性の検証から、廃止とする路線・区間はない

表 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															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	自動車の交通機能の観点					歩行者等の交通機能の観点				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	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路線の交通処理	-2踏切の交通処理	-3事故危険性の低下への寄与	-4駅前広場へのアクセス性向上	-5上位関連計画での位置付けの有無	-1歩道・自動車道の安全な通行環境の確保への寄与	-2歩行者・自転車の通行空間ネットワーク形成への寄与	-3幅員の確保・歩行者のたまり空間	-1観光振興等への寄与、土地利用の誘導	-2災害時の通行空間の確保	-3火災の延焼防止への寄与	-4景観形成・沿道環境保全への寄与	-5交通施設の収用空間の位置付けの有無						
					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、「五條市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	・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	・「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、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	・「五條市都市計画マスタープラン(令和3年3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					
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】

・ 必要性が認められたすべての区間に対して、代替性の検証を行った結果、すべての区間で代替性が認められない項目があった。P.5 図 都市計画道路の見直し案の検討手順に基づき全路線・区間存続とする。

(空白ページ)

(3) 廃止による影響検証

ここでは、必要性の検証と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、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.5 図 都市計画道路の見直し案の検討手順に基づき、P.40 4) 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い路線・区間、または、いずれかの観点からは必要性が認められるものの、P.46 10) 代替性の検証結果より必要性が認められた全ての観点において路線機能を代替する路線・手段が存在する路線を廃止候補路線とし、廃止した場合に、他の路線・区間に過度の交通集中が発生しないかを量的に確認します。

廃止候補路線：該当なし

P.40 4) 必要性の検証結果及びP.46 10) 代替性の検証結果より、見直し案の検討対象路線の全路線・区間が存続路線と判断できるため、P.5 図 都市計画道路の見直し案の検討手順に基づき、廃止による影響検証の対象外とします。

(空白ページ)

4. 都市計画道路網の見直し案

4. 都市計画道路網の見直し案

ここまでの検証結果を基に、本市における都市計画道路網の見直し案を以下の図に示します。

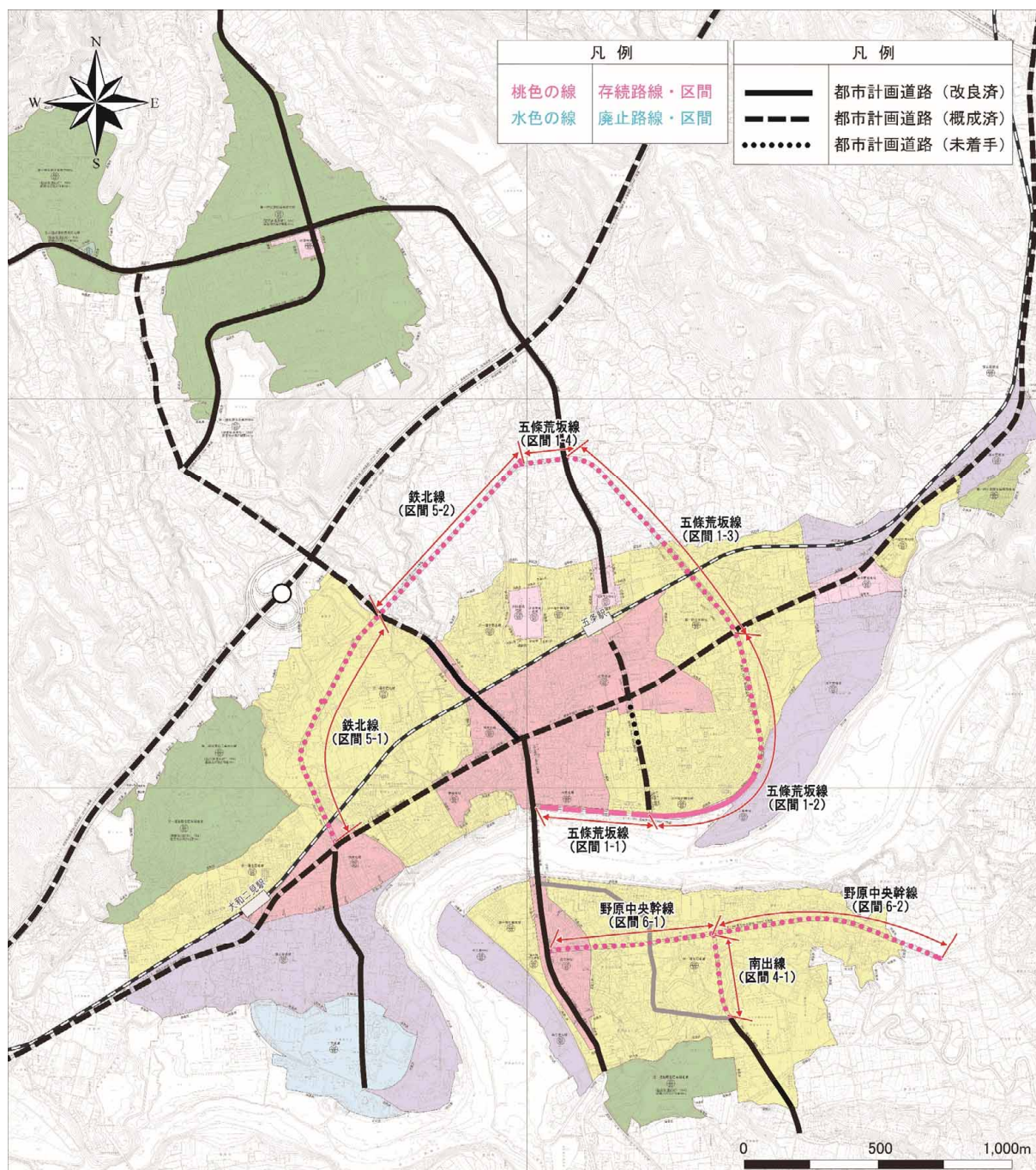


図 都市計画道路網の見直し案

総合的な評価による見直しの方向性：廃止とする路線・区間はない