

1 調査名称：五條市都市計画道路網見直し検討業務

2 調査主体：五條市

3 調査圏域：五條市管内

4 調査期間：令和4年度～令和5年度

5 調査概要：

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います。未着手（および未整備）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（および未整備）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。

なお、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。

6 その他特筆事項（ビッグデータの導入等） ※該当有れば  
（本業務ではビッグデータを活用していません。）

## I 調査概要

### 1 調査名称

五條市都市計画道路網見直し検討業務

### 2 報告書目次

#### 1章 はじめに

##### 1－1 業務概要

##### 1－2 業務内容及び実施方針

##### 1－3 計画策定の背景と目的

##### 1－4 見直しの進め方

#### 2章 五條市の現況

##### 2－1 五條市の概況

##### 2－2 上位関連計画

#### 3章 五條市における道路整備の課題

#### 4章 都市計画道路網の見直し素案の作成

##### 4－1 見直し検討対象路線の抽出

##### 4－2 必要性の評価

##### 4－3 代替手段の検討

#### 5章 都市計画道路網の見直し素案の評価・検証

##### 5－1 必要性の評価

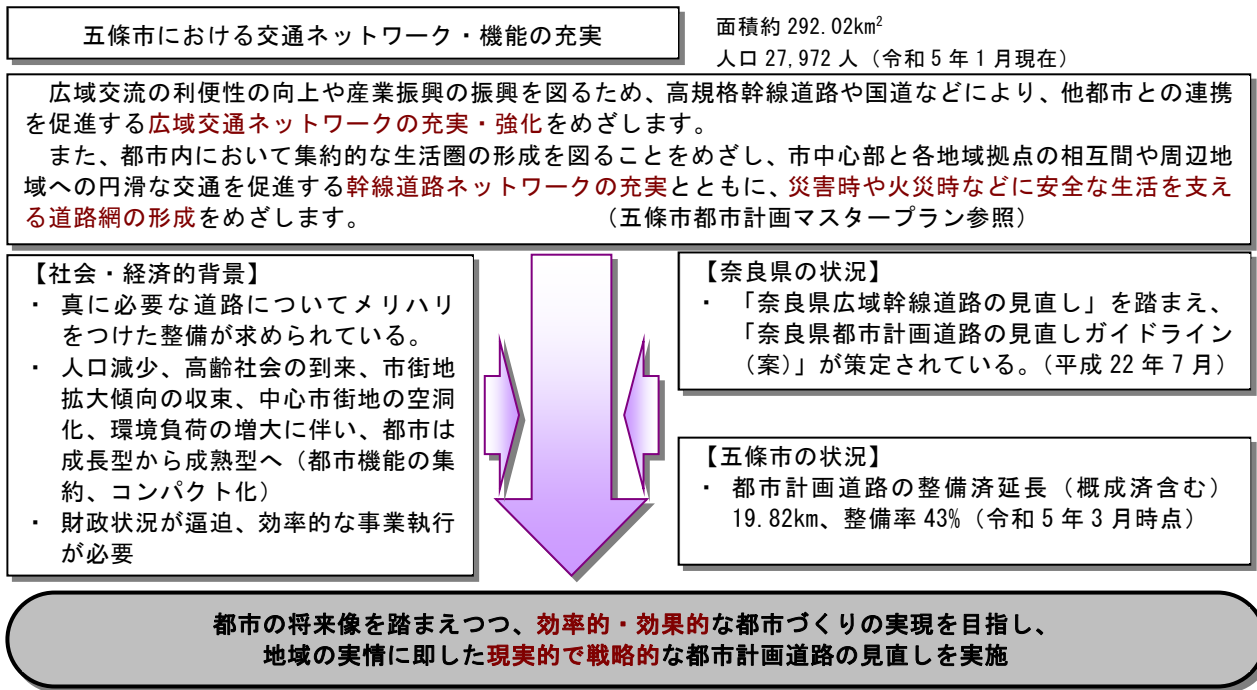
##### 5－2 代替手段の検討



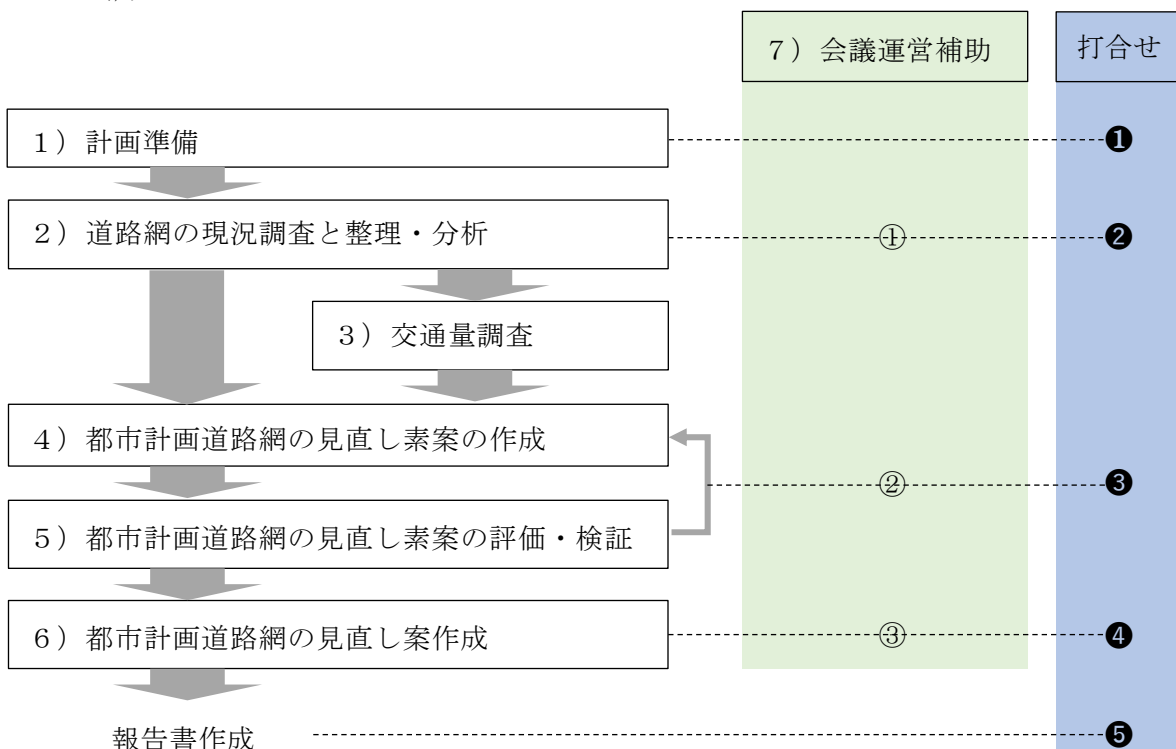
## II 調査成果

### 1 調査目的

本業務は、五條市の道路網の現状を把握し、将来都市像及び将来交通量等から、都市計画道路の必要性について定量的・定性的な観点から検証を行い、必要に応じて都市計画道路網の見直しを検討することを目的とします。



### 2 調査フロー



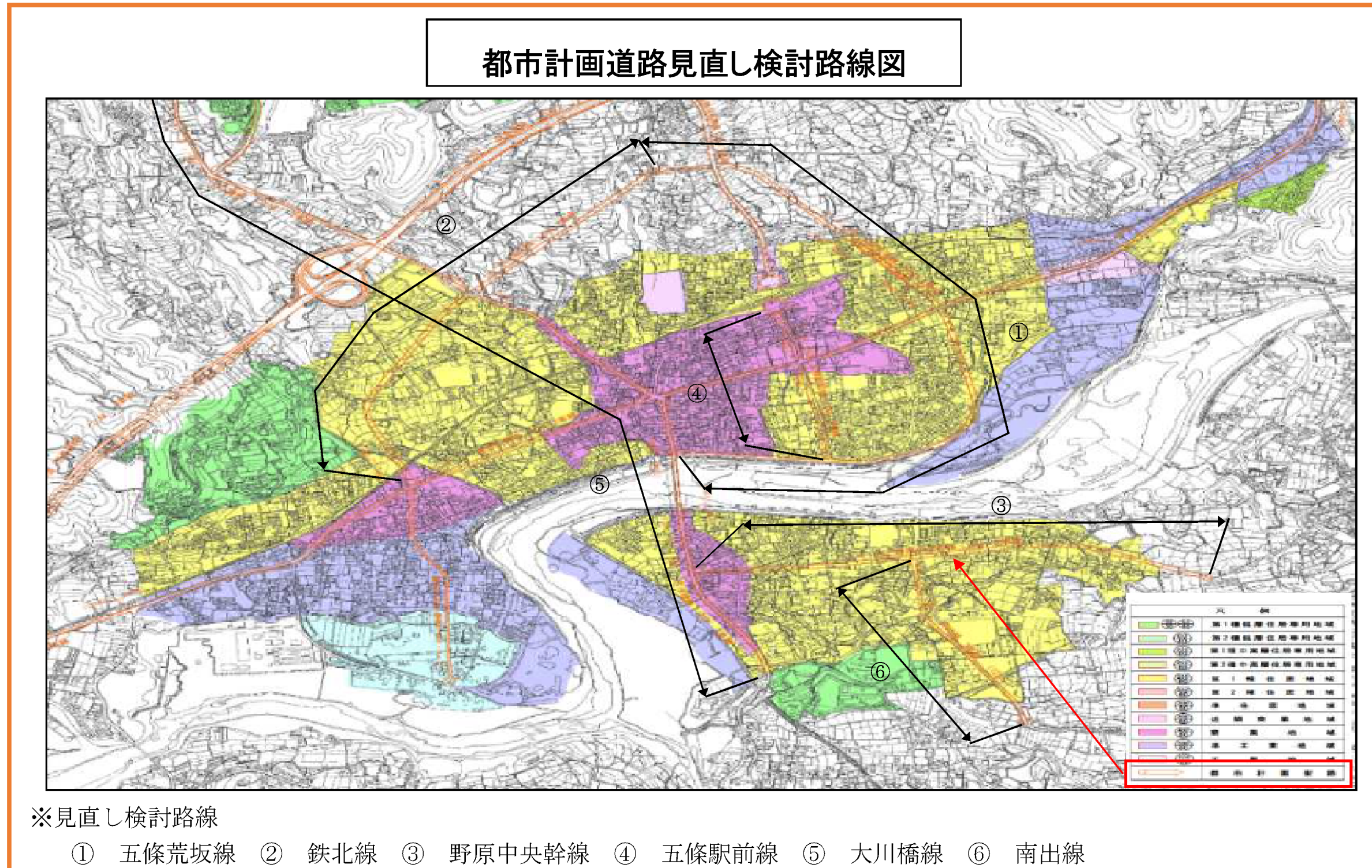
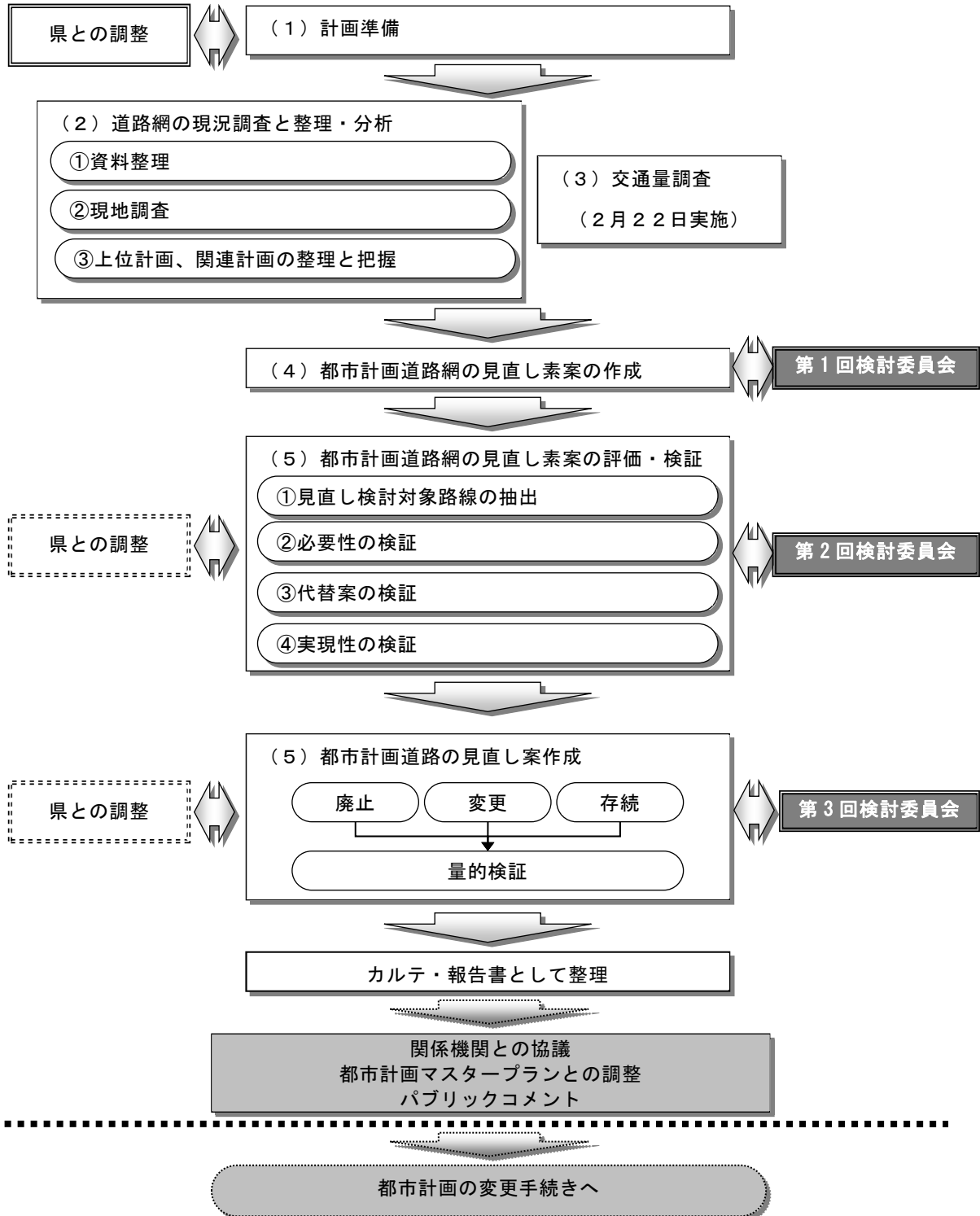


図 調査圏域図

#### 4 調査成果

##### 1章はじめに

本業務は、「奈良県都市計画道路の見直しガイドライン」に基づき、下記のフローで進めます。



図：都市計画道路の見直し 検討フロー

## 2章 五條市の現況

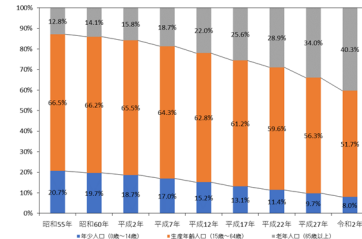
### 2-1 五條市の概況

#### (1) 人口の推移

人口は平成7年をピークに減少傾向、少子高齢化が進展



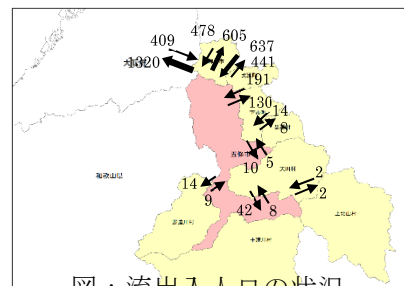
図：人口及び世帯数の推移 (資料：国勢調査)



図：年齢3区分別人口 (資料：国勢調査)

#### (2) 流出入人口

本市を含む県内の多くの市町村で流入超過である吸引力のある都市



図：流出入人口の状況 (資料：国勢調査)

#### (3) 土地利用

市街地は市域北部に集約され、鉄道駅沿線や道路沿道に都市化が進展

#### (4) 指定文化財

多様な文化財があり、国選定文化財重要伝統的建造物群保存地区にも指定



図：五條の町並み (出典：五條市 HP)

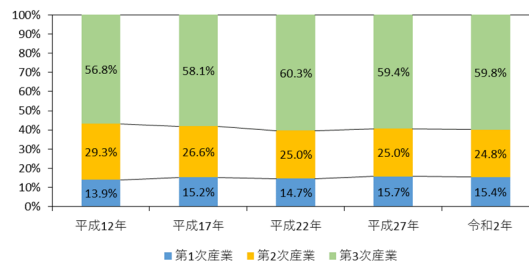


図：新町の町並み (出典：五條市 HP)

#### (5) 産業

第2次産業及び第3次産業の人口割合は減少傾向、

年間商品販売額は減少傾向、製造品出荷額等は増加傾向



図：産業別人口の推移 (資料：国勢調査)

#### (6) 道路の状況

##### 1) 国道・県道

用途地域が指定されている中心部では国県道が多い

##### 2) 都市計画道路

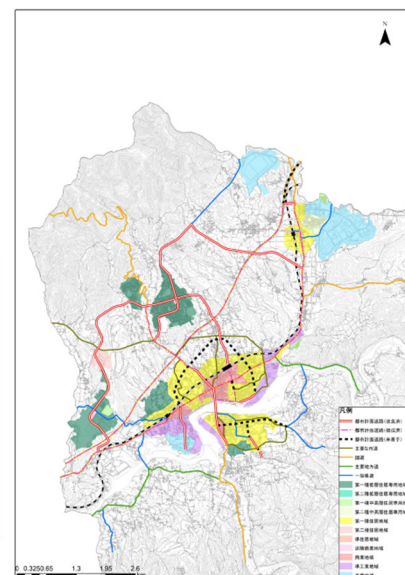
15路線 計画延長 約46km 改良率 約43% 長期未着手の区間が多い

##### 3) 交通量

交通量は国道168号や310号で多い

表 五條市の中心部における国道・県道

種別	路線名	種別	路線名
直轄国道	五條道路	一般県道	平原五條線 (県道137号)
	国道24号		五條赤滝線 (県道138号)
県管理国道	国道168号		北宇智停車場線 (県道169号)
	国道310号		五條停車場線 (県道170号)
	国道370号		西佐味中之線 (県道261号)
主要地方道	五條吉野線 (県道39号)		富田林五條線 (県道705号)
	橋本五條線 (県道55号)		二見御幸辻停車場線 (県道731号)
一般県道	五條高取線 (県道120号)		阪本五條線 (県道732号)



図：都市計画道路の整備状況

### 【交通量調査】

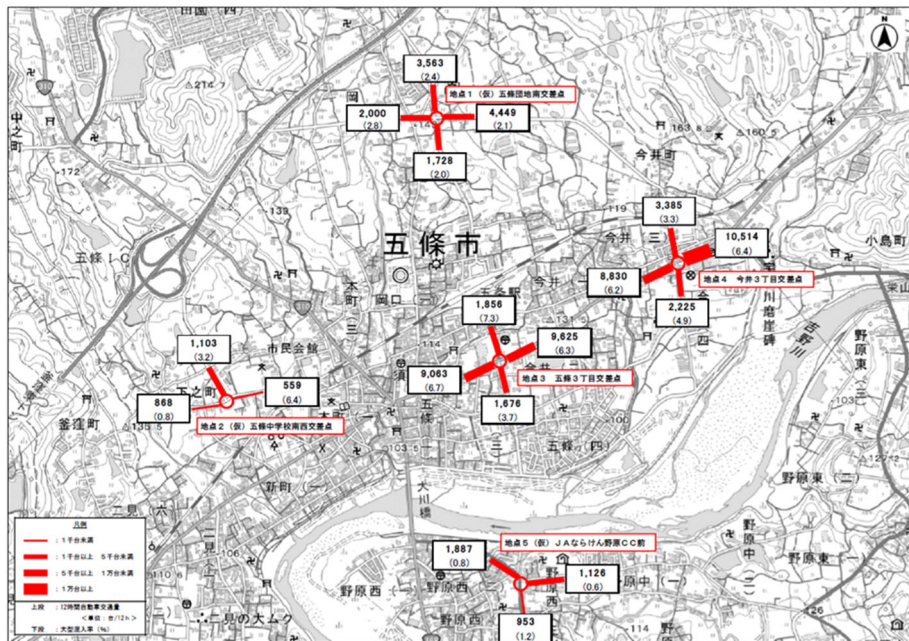
本調査は、都市計画道路の見直し検討において、必要性の検証等に用いる交通量データをえることを目的に、交通量調査を実施しました。

#### ■調査概要

実施日：令和5年2月22日（水） 7:00～19:00（昼間12時間）【天気：晴れ】

実施方法：

歩道上、または車両、歩行者、自転車の通行の妨げにならない場所に、調査員が椅子に座り、カウンター（数取機）を使用して以下の区別に車両及び横断歩道を通行する歩行者、自転車を計測。



図：交通量調査の結果（路線別断面交通量（12時間））

### 2-2 上位関連計画

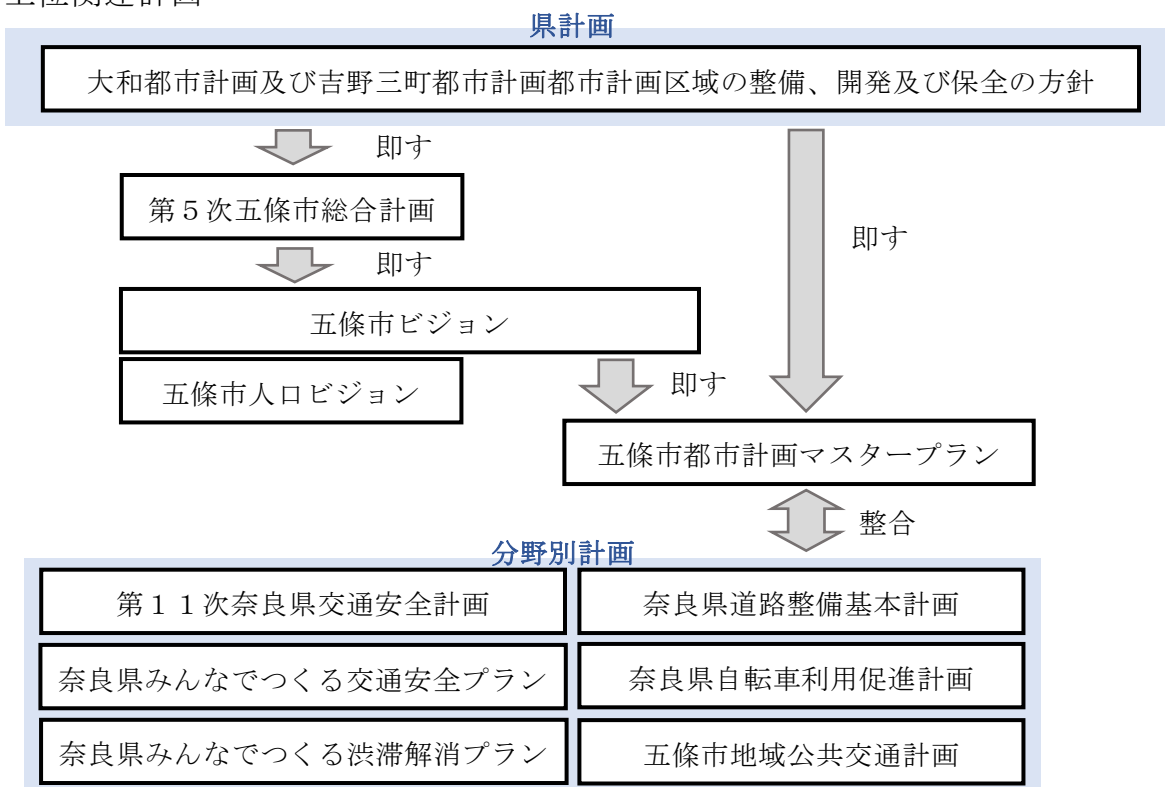


図 計画の位置づけ



### 3章 五條市における道路整備の課題

#### 【五條市の道路交通の課題】

- ・ 将来の交通需要に対応した適切な段階構成を踏まえた道路網の構築
- ・ 将来のまちづくりの方向性に沿った道路網の構築
- ・ 安心・安全なまちづくりに寄与する道路網の構築
- ・ 交通弱者の移動を支援する公共交通の利便性向上
- ・ 五條市の財政事情を考慮した、効率的で効果的な道路整備

五條市の将来都市像を実現するために、真に必要となる幹線道路網（都市計画道路だけでなく、都市計画道路以外の国道・県道・主要な市道を含める）を設定し、必要性や実現性が低く、代替可能な都市計画道路の見直し（廃止や変更）を行い、実現性の高い将来幹線道路網の構築が必要です。

また、これまでに着手されていないため、交通渋滞や交通事故が発生していないかを検証し、限られた財源の中で、五條市全体の都市計画道路のネットワークの形成に向けた検討を行うことが重要です。

### 4章 都市計画道路網の見直し素案の作成

都市計画道路網の見直しは、県ガイドラインでの検証フローに加え、実現性等の整備課題を踏まえ、以下の方針に基づき実施します。

#### 4-1 見直し検討対象路線の抽出

見直しの検討対象路線は、五條市内の都市計画道路のうち「幹線道路である」「整備未着手区間を有し、整備予定がない」路線とします。五條市内の都市計画道路、計15路線の内、全線改良済みの路線は（都）五條北部幹線他5路線あり、これらの路線は除外します。また、広域幹線道路である（都）京奈和自動車道と（都）橿原五條線は、除外します。以上により、15路線中、9路線を評価対象路線から除外し、6路線を検討対象路線とします。なお、（都）大川橋線の改良済み区間、（都）南出線の整備予定のある区間については、検討対象外とします。

表 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 (%)	備考
				改良済	概成済 (※)		
<b>全線改良済路線</b>							
五條北部幹線	S56.5.29	7.38	16	7.38	0.00	100.00	全線改良済み
西佐味中之線	S56.5.29	3.34	16	3.34	0.00	100.00	全線改良済み
富田林五條線	S62.2.17	2.74	21	2.74	0.00	100.00	全線改良済み
岡釜窪線	S62.2.17	1.15	16	1.15	0.00	100.00	全線改良済み
居伝西河内線	H3.1.11	1.62	16	1.62	0.00	100.00	全線改良済み
川端線	S40.12.21	1.00	8	1.00	0.00	100.00	全線改良済み
<b>既着手路線</b>							
京奈和自動車道（御所）	S62.2.17	0.75	22	0.00	0.00	0.00 (全線事業中)	広域幹線道路
京奈和自動車道（五條）	H3.1.11	7.93	21	0.00	7.93	0.00	広域幹線道路
橿原五條線	S40.12.21	9.23	12,16,18	0.00	9.23	0.00	広域幹線道路
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	検討対象路線 (市決定路線)
五條駅前線 【図番号 2-1、2-2】	S40.12.21	0.68	16,18	0.00	0.50	0.00	検討対象路線 (県決定路線)
大川橋線 【図番号 3-1、3-2】	S25.6.13	3.82	12,15	1.75	2.07	45.81	検討対象路線 (県決定路線)
南出線 【図番号 4-1、4-2】	S40.12.21	0.85	12	0.50	0.00	58.82	検討対象路線 (県決定路線)
<b>未着手路線</b>							
鉄北線 【図番号 5-1、5-2】	S40.12.21	1.83	16,18	0.00	0.00	0.00	検討対象路線 (市決定路線)
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	検討対象路線 (市決定路線)
計		46.37	-	19.82	20.28	42.74	

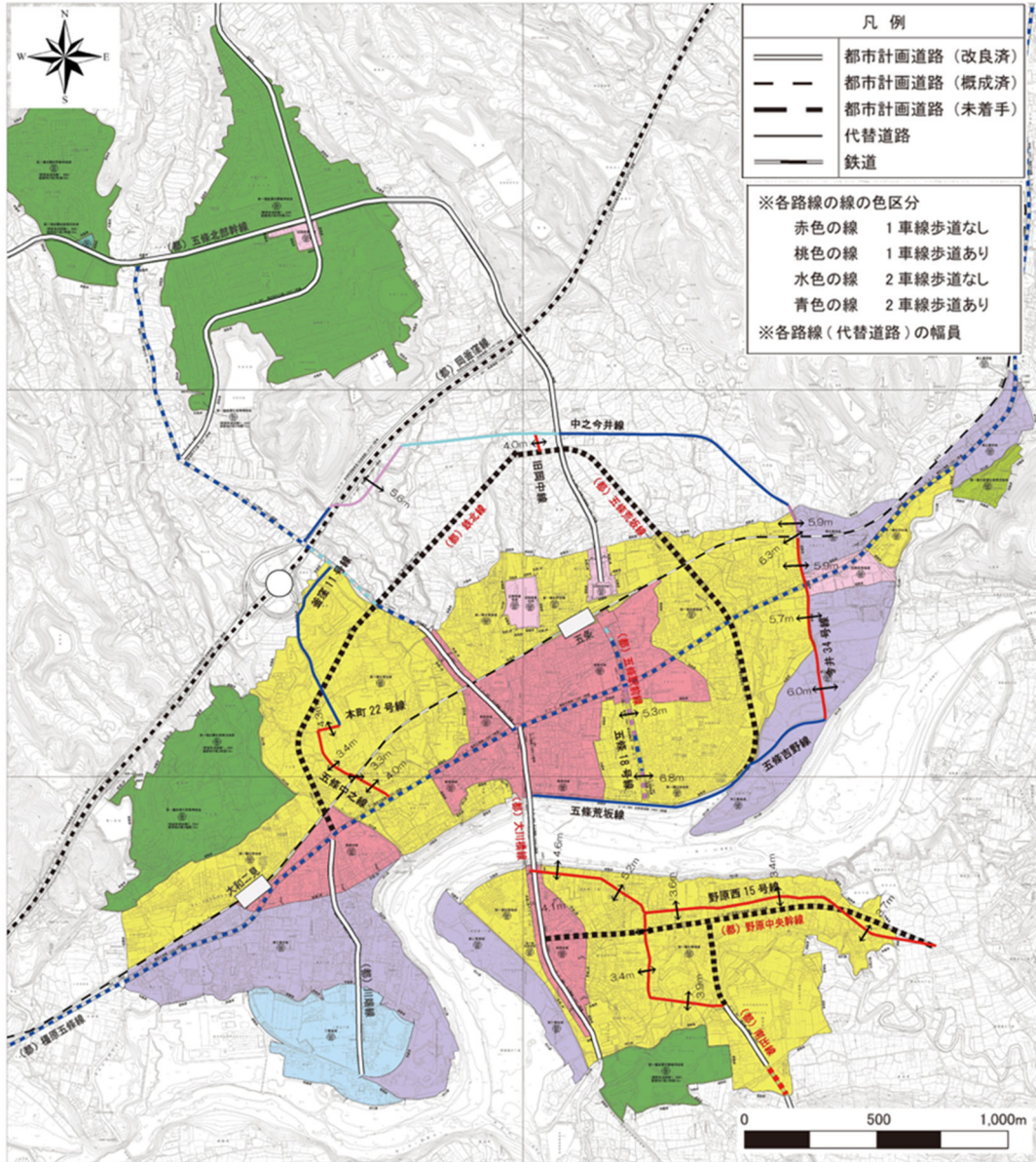


図 都市計画道路網図と検証対象区間

#### 4-2 必要性の評価

奈良県都市計画道路の見直しガイドラインに基づき、「自動車の交通機能の観点」「歩行者の交通機能の観点」「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。

#### 4-3 代替手段の検討

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手段を検討します。すべての必要性に対する代替案がある路線は還俗廃止とし、代替手段がない路線は原則存続とします。なお、都市計画マスタープラン等、上位計画等で位置付けられている路線については原則存続とします。

代替手段については、機能代替として以下の代替性の考え方に従い検討します。

表 代替性の考え方

機能		評価項目	代替性の考え方
通行機能	円滑性	路線の交通処理	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点改良等の速攻対策が明確になっている場合等は機能代替を果たすものとする。</li> </ul>
		踏切の交通処理	<ul style="list-style-type: none"> <li>別途、ボトルネック対策が計画されており、十分な効果が見込まれる場合は、機能代替を果たすものとする。</li> </ul>
	安全性	適切な幾何構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全対策が明確になっている場合、機能代替を果たすものとする。</li> </ul>
アクセス機能	交通結節点利用	駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道を含む代替アクセス経路（2車線以上）が存在する場合は、機能代替を果たすものとする。</li> </ul>
通行機能	安全性	自動車と歩行者・自転車の分離	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道が確保されており、現道がその機能を担う場合は、機能代替を果たすものとする</li> <li>現道内で歩行者空間が確保される場合、機能代替を果たすものとする。</li> </ul>
		自転車と歩行者の分離	
	連続性	歩行者・自転車の通行空間のネットワーク形成	
円滑性	幅員の確保・交差点等のたまり空間		
滞留機能		滞留	
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	
防災空間機能	避難路	災害時の通行空間確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線と同様の避難場所と緊急輸送道路をつなぐ路線（2車線以上）が存在する場合は、機能代替を果たすものとする。</li> </ul>
	延焼防止	延焼防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線に求められる機能であり、機能代替を考慮しないものとする。</li> </ul>
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空間の確保	
収容空間機能	交通施設の収容	鉄道等の公共交通機関、駐車場、駐輪場	

## 5章 都市計画道路網の見直し素案の評価・検証

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

### 5-1 必要性の評価

多くの必要性を有する路線は（都）大川橋線、（都）五條駅前線（2-1）です。

県の検討フローに基づき、必要性の評価からは（都）五條荒坂線（1-4）、（都）五條荒坂線（1-5）、（都）鉄北線（5-1）、（都）野原中央幹線（6-2）、（都）南出線（4-1）を廃止とする路線とします。

#### 必要性の評価から、原則廃止する路線

- （都）五條荒坂線（1-4）
- （都）五條荒坂線（1-5）
- （都）鉄北線（5-1）
- （都）鉄北線（5-2）
- （都）鉄北線（5-3）
- （都）野原中央幹線（6-2）
- （都）南出線（4-1）

図番号	都市計画番号			路線名	計画 年月日	計画決定 延長 (m)	区間延長 (m)	幅員 (m)	評価項目														必要性からの評価	
									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	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 (位置 づけ)	①-2踏 切の交 通処理	①-3適 切な幾 何構造	①-4駅 前広場	②-1自 動車と 歩行 者・自 転車の 分離	②-2自 転車と 歩行者 の分離	②-3歩 行者・ 自転車 の通行 空間 ネット ワーク	②-4幅員 の確保 ・歩行者 のた まり空間	③-1都 市の骨 格形 成、土 地利用 の誘導	③-2災 害時の 通行空 間確保	③-3延 焼防止	③-4植 樹帯、 遮音 壁、環 境施設 帯等の 設置空 間の確 保	③-5鉄 道等の 公共交 通機 関、駐 車場、 駐輪場											
1-1	3	4	960	五條荒坂線	昭和40年12月21日	2,490 m	890 m	16 m														1	【原則存続】	
1-2	3	4	960	五條荒坂線	昭和40年12月21日	2,490 m	247 m	16 m															1	【原則存続】
1-3	3	4	960	五條荒坂線	昭和40年12月21日	2,490 m	298 m	16 m															1	【原則存続】
1-4	3	4	960	五條荒坂線	昭和40年12月21日	2,490 m	908 m	16 m																【原則廃止】
1-5	3	4	960	五條荒坂線	昭和40年12月21日	2,490 m	147 m	16 m																【原則廃止】
5-1	3	4	961	鉄北線	昭和40年12月21日	1,830 m	616 m	16 m																【原則廃止】
5-2	3	4	961	鉄北線	昭和40年12月21日	1,830 m	396 m	16 m																【原則廃止】
5-3	3	4	961	鉄北線	昭和40年12月21日	1,830 m	818 m	16 m																【原則廃止】
6-1	3	4	962	野原中央幹線	昭和40年12月21日	1,560 m	381 m	16 m															1	【原則存続】
6-2	3	4	962	野原中央幹線	昭和40年12月21日	1,560 m	1,179 m	16 m																【原則廃止】
2-1	3	4	963	五條駅前線	昭和40年12月21日	680 m	229 m	16 m					○	○							○		3	【原則存続】
2-2	3	4	963	五條駅前線	昭和40年12月21日	680 m	451 m	16 m													○		1	【原則存続】
3-1	3	5	960	大川橋線	昭和25年6月13日	3,820 m	1,090 m	12m、15m		○		○		○		○		○	○	○	○		7	【原則存続】
3-2	3	5	960	大川橋線	昭和25年6月13日	3,820 m	1,378 m	12 m						○				○	○		○		2	【原則存続】
4-1	3	5	961	南出線	昭和40年12月21日	850 m	327 m	16 m																【原則廃止】

図 必要性の評価結果

## 5-2 代替手段の検討

必要性の評価結果より、①自動車交通機能の観点、②歩行者等の交通機能の観点、③五條市のまちづくり計画との整合性の観点のいずれかに必要性があると判断した路線について、その必要性に対する代替手段を検討します。

### (1) 五條荒坂線 (1-1)

対象区間 (890m) は改良済 (340m) を除いて概成済 (550m) であり、国道 24 号以南の市街地における東西方向の幹線道路として機能しています。

また、DID 地区における道路でもあることから、必要性はありと言えます。

必要性評価項目	代替手段	代替手段
③-3 市街地における延焼を防止するため必要 (延焼防止)	当該路線に求められる機能であり、機能代替を考慮しない	×
代替手段の検討結果	当該区間には 2 車線で歩道を有する現道 (市道五條荒坂線) があり、機能代替は一定可能であるが、河川沿線であるものの延焼防止の観点から機能代替は不可能とする。	【原則存続】

### (2) 五條荒坂線 (1-2)

対象区間 (247m) は全区間が未着手であり、国道 24 号以南の市街地における南北方向の幹線道路となっています。また、DID 地区内で幅員 12m 以上となる道路でもあることから、必要性はありと言えます。

必要性評価項目	代替手段	代替手段
③-3 市街地における延焼を防止するため必要 (延焼防止)	当該路線に求められる機能であり、機能代替を考慮しない	×
代替手段の検討結果	当該区間の東側には現道 (市道今井 34 号線) があるが、延焼防止の観点から機能代替は不可能とする。	【原則存続】

### (3) 五條荒坂線 (1-3)

対象区間 (298m) は全区間が未着手であり、国道 24 号以南の市街地における南北方向の幹線道路となっています。また、DID 地区内で幅員 12m 以上となる道路でもあることから、必要性はありと言えます。

必要性評価項目	代替手段	代替手段
③-3 市街地における延焼を防止するため必要 (延焼防止)	当該路線に求められる機能であり、機能代替を考慮しない	×
代替手段の検討結果	当該区間の東側には現道 (市道今井 34 号線) があるが、延焼防止の観点から機能代替は不可能とする。	【原則存続】

### (4) 野原中央幹線 (6-1)

対象区間 (381m) は全区間が未着手であり、県道赤滝五條線に代わる野原地区の幹線道路となっています。

また、また、DID 地区内で幅員 12m 以上となる道路でもあることから、必要性はありと言えます。

必要性評価項目	代替手段	代替手段
③-3 市街地における延焼を防止するため必要 (延焼防止)	当該路線に求められる機能であり、機能代替を考慮しない	×
代替手段の検討結果	当該区間の北側には 1 車線で歩道を有しない道路 (野原西 15 号線) があり、機能代替は一定可能であるが、延焼防止の観点から機能代替は不可能とする。	【原則存続】

(5) 五條駅前線 (2-1)

対象区間は全区間で既に概成済みであり、交通結節点である鉄道駅（五条駅）へのアクセス道路（幹線道路）として機能しています。当該道路の一部が商業地域内にあり、小学校の通学路にも指定されている等、多様な交通手段による安全で円滑な通行が求められるため必要性は高いと言えます。

必要性評価項目	代替手段	代替手段
①-4 交通結節点へのアクセス向上のため必要（交通結節点）	現道を含む代替アクセス経路（2車線以上）が存在する	○
②-1 自動車と自転車・歩行者との分離が必要（安全性）	現道内で歩行者空間が確保されているが、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 市街地における延焼を防止するため必要（延焼防止）	当該路線に求められる機能であり、機能代替を考慮しない	×
③-5 交通施設の収容のため必要（交通施設の収容）	当該路線に求められる機能であり、機能代替を考慮しないものとする	×
代替手段の検討結果	当該区間には2車線で歩道を有する現道があり、機能代替は一定可能であるものの、歩行者の安全性、延焼防止等の観点から機能代替は不可能とする。	【原則存続】

(6) 五條駅前線 (2-2)

対象区間（451m）は概成済（271m）を除く未着手（180m）の区間は現道があり、国道24号以南の市街地における南北方向の幹線道路として機能しています。また、DID地区における道路でもあることから、必要性はあると言えます。

必要性評価項目	代替手段	代替手段
③-3 市街地における延焼を防止するため必要（延焼防止）	当該路線に求められる機能であり、機能代替を考慮しない	×
代替手段の検討結果	当該区間には歩道を有する箇所がある現道（市道五條18号線）があり、機能代替は一定可能であるが、延焼防止の観点から機能代替は不可能とする。	【原則存続】

(7) 大川橋線 (3-1)

対象区間（1,090m）は改良済（398m）を除いて概成済（692m）であり、インターチェンジへのアクセス道路とともに広域の都市間を連絡する幹線道路として機能しています。また、自動車、後行者、まちづくりの全ての観点から必要性の項目があることから、必要性は高いと言えます。

必要性評価項目	代替手段	代替手段
①-1 路線における円滑な交通処理のため必要（円滑性）	交通結節点等の速効対策が明確になっていない	×
①-3 適切な幾何構造とすることが必要（安全性）	安全対策が明確になっていない	×
②-1 自動車と自転車・歩行者との分離が必要（安全性）	一部区間で歩道が確保されておらず、現道がその機能を担うことができない	×
②-3 歩行者・自転車ネットワーク上必要（連続性）	一部区間で歩道が確保されておらず、現道がその機能を担うことができない	×
②-4 歩行者の円滑な通行やたまり空間の確保のため歩行者空間の確保が必要（円滑性・滞留）	一部区間で歩道が確保されておらず、現道がその機能を担うことができない	×
③-1 都市の骨格形成・土地利用を誘導するため必要（骨格形成）	当該路線に付随する機能であり、機能代替を考慮しない。	×
③-2 災害時の通行空間の確保のため必要（避難路）	現道が2車線以上であり、機能代替を果たすものとする。	○
③-3 市街地における延焼を防止するため必要（延焼防止）	当該路線に求められる機能であり、機能代替を考慮しない	×
③-4 景観、沿道環境の確保のため必要（景観形成・沿道環境保全）	当該路線に求められる機能であり、機能代替を考慮しない	×
代替手段の検討結果	当該区間には2車線で歩道を有しない箇所がある現道（国道310号）があり、機能代替は一定可能であるものの、自動車、歩行者、まちづくりの全ての観点から機能代替は不可能とする。	【原則存続】

(8) 大川橋線 (3-2)

対象区間は全区間で既に概成済みであり、市内縦断道路として機能しています。  
また、通学路であるほか、都市計画マスタープランや区域マスタープランに整備が位置づけられているなど、必要性は高いと言えます。

必要性評価項目	代替手段	代替手段
②-1 自動車と自転車・歩行者との分離が必要 (安全性)	一部区間で歩道が確保されておらず、現道がその機能を担うことができない	×
③-1 都市の骨格形成・土地利用を誘導するため必要 (骨格形成)	当該路線に付随する機能であり、機能代替を考慮しない。	×
③-2 災害時の通行空間の確保のため必要 (避難路)	現道が2車線以上であり、機能代替を果たすものとする。	○
③-4 景観、沿道環境の確保のため必要 (景観形成・沿道環境保全)	当該路線に求められる機能であり、機能代替を考慮しない	×
代替手段の検討結果	当該区間には2車線である現道(国道310号)があるため、機能代替は一定可能であるものの、歩行者、まちづくりの全ての観点から機能代替は不可能とする。	【原則存続】

(9) 代替手段の検討結果まとめ

必要性のある路線のうち、代替手段の検討から廃止する路線はない。

■現時点における見直し検討結果

必要性の検証により、評価項目すべてに該当しなかった以下の路線については、原則廃止することとします。

- ・ (都) 五條荒坂線 (1-4)
- ・ (都) 五條荒坂線 (1-5)
- ・ (都) 鉄北線 (5-1)
- ・ (都) 鉄北線 (5-2)
- ・ (都) 鉄北線 (5-3)
- ・ (都) 野原中央幹線 (6-2)
- ・ (都) 南出線 (4-1)

【参考資料】カルテ例

未着手都市計画道路の再検証カルテ(1/2)

図番号 1-1

■都市計画道路の概要

市 町 村 名	五條市	決 定 権 者	市		
都 市 計 画 区 域 名	大和都市計画区域	路 線 区 間 ( 起 終 点 )	(都)大川橋線～(都)鉄北線		
路 線 番 号	3・4・960	路 線 総 延 長	2,490 m		
ふ り が な	ごじょうあらさかせん	標 準 幅 員	16 m		
路 線 名	五條荒坂線	車 線 数	2 車線		
整 備 状 況	改良済 340 m 13.7%	整備中 0 m 0.0%	概成済 550 m 22.1%	未着手 1,600 m 64.3%	
当初決定年月日	昭和40年12月21日	都市計画決定後経過年	48年		

■都市計画道路の必要性・役割

必要性・役割等	本陣交差点からの外周路線⇒道路基盤整備が遅れている既存市街地内において市街地環境を改善する役割を持つ。本陣交差点の混雑を緩和するために外周方向に交通を流動する役割を持つ。
---------	---

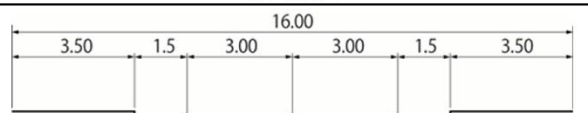
■都市計画道路の変更経緯

変更年月日	変更内容
① 昭和48年1月27日	名称変更(番号)【2・2・2号 → 3・4・960号】
② 昭和61年1月17日	延長変更、法線変更【2,480m → 2,490m】
③ 平成15年9月24日	車線の数の追加
④	
⑤	
⑥	
⑦	
⑧	

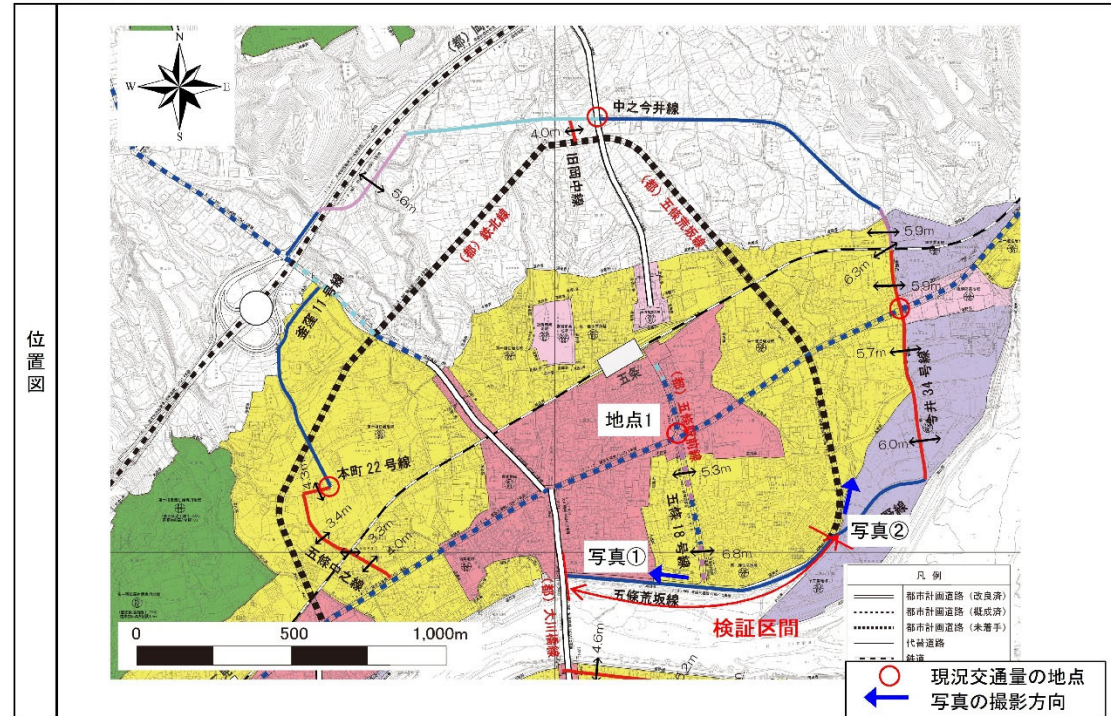
■検証区間の状況等

対 象 区 間	(都)大川橋線～市道	区 間 延 長	890 m
計 画 幅 員	16 m	整 備 状 況	未着手 0 m 概成済 550 m
計 画 車 線 数	2 車線	都 計 法 第 53 条 の 申 請 数	路線全体 25戸
支 障 物 件 の 概 数	7 棟(図上判断) (0.8 棟/100m)	都 計 法 第 53 条 の 申 請 数	路線全体 25戸
未 改 良 部 の 現 道	全区間現道有り	現 道 の 名 称 ・ 区 分	
現 道 幅 員	10～16m	歩 道 の 有 無	一部あり
現 道 車 線 数	2 車線	混 雑 度	
現 況 交 通 量	地点1(南側):1,676(台/12H)		

■都市計画道路の構造等

標準断面図	設計緒元
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来交通量</li> <li>・将来混雑度</li> <li>・設定車線数</li> </ul> <p style="text-align: right;">2車線</p>

■位置および周辺状況



現況写真



写真①



写真②

■上位・関連計画での位置づけ

上位・関連計画	種 別	内 容	評 価
五條市ビジョン(R2.3)	なし		
都市計画マスタープラン(R3.3)	なし	市街地内部の交通アクセス性の向上を考慮しつつ、沿道地域の市街地動向に併せて、その必要性や代替手段等について整理し、見直しを含めて計画的な整備を検討する。	
土地区画整理事業等の位置づけ	なし		
奈良県道路整備基本計画(R1.10)	なし		

図 カルテ作成例 1 / 2 (五條荒坂線 (1-1))



未着手都市計画道路の再検証カルテ(2/2)

■自動車の交通機能からの必要性の評価

項目	内容	結果
①-1 路線における円滑な交通処理のため必要(円滑性)		
①-2 踏切における円滑な交通処理のため必要(円滑性)		
①-3 適切な幾何構造とすることが必要(安全性)		
①-4 交通結節点へのアクセス向上のため必要(交通結節点)		

■歩行者の交通機能からの必要性の評価

項目	内容	結果
②-1 自動車と自転車・歩行者との分離が必要(安全性)		
②-2 自転車と歩行者との分離が必要(安全性)		
②-3 歩行者・自転車ネットワーク上必要(連続性)		
②-4 歩行者の円滑な通行やたまり空間の確保のため歩行者空間の確保が必要(円滑性・滞溜)		

■五條市のまちづくり計画との整合性からの必要性の評価

項目	内容	結果
③-1 都市の骨格形成・土地利用を誘導するため必要(骨格形成)		
③-2 災害時の通行空間の確保のため必要(避難路)		
③-3 市街地における延焼を防止するため必要(延焼防止)	大半がDID地区内で幅員12m以上となる道路	○
③-4 景観、沿道環境の確保のため必要(景観形成・沿道環境保全)		
③-5 交通施設の収容のため必要(交通施設の収容)		

必要性の評価結果	対象区間(890m)は改良済(340m)を除いて概成済(550m)であり、国道24号以南の市街地における東西方向の幹線道路として機能している。また、DID地区における道路でもあることから、必要性はある。	【原則存続】
----------	---	--------

■代替手段の検討(必要性の検証で原則存続の場合に検討)

必要性評価項目	評価	代替手段	代替手段
①-1 路線における円滑な交通処理のため必要(円滑性)			
①-2 踏切における円滑な交通処理のため必要(円滑性)			
①-3 適切な幾何構造とすることが必要(安全性)			
①-4 交通結節点へのアクセス向上のため必要(交通結節点)			
②-1 自動車と自転車・歩行者との分離が必要(安全性)			
②-2 自転車と歩行者との分離が必要(安全性)			
②-3 歩行者・自転車ネットワーク上必要(連続性)			
②-4 歩行者の円滑な通行やたまり空間の確保のため歩行者空間の確保が必要(円滑性・滞溜)			
③-1 都市の骨格形成・土地利用を誘導するため必要(骨格形成)			
③-2 災害時の通行空間の確保のため必要(避難路)			
③-3 市街地における延焼を防止するため必要(延焼防止)	○	当該路線に求められる機能であり、機能代替を考慮しない	×
③-4 景観、沿道環境の確保のため必要(景観形成・沿道環境保全)			
③-5 交通施設の収容のため必要(交通施設の収容)			

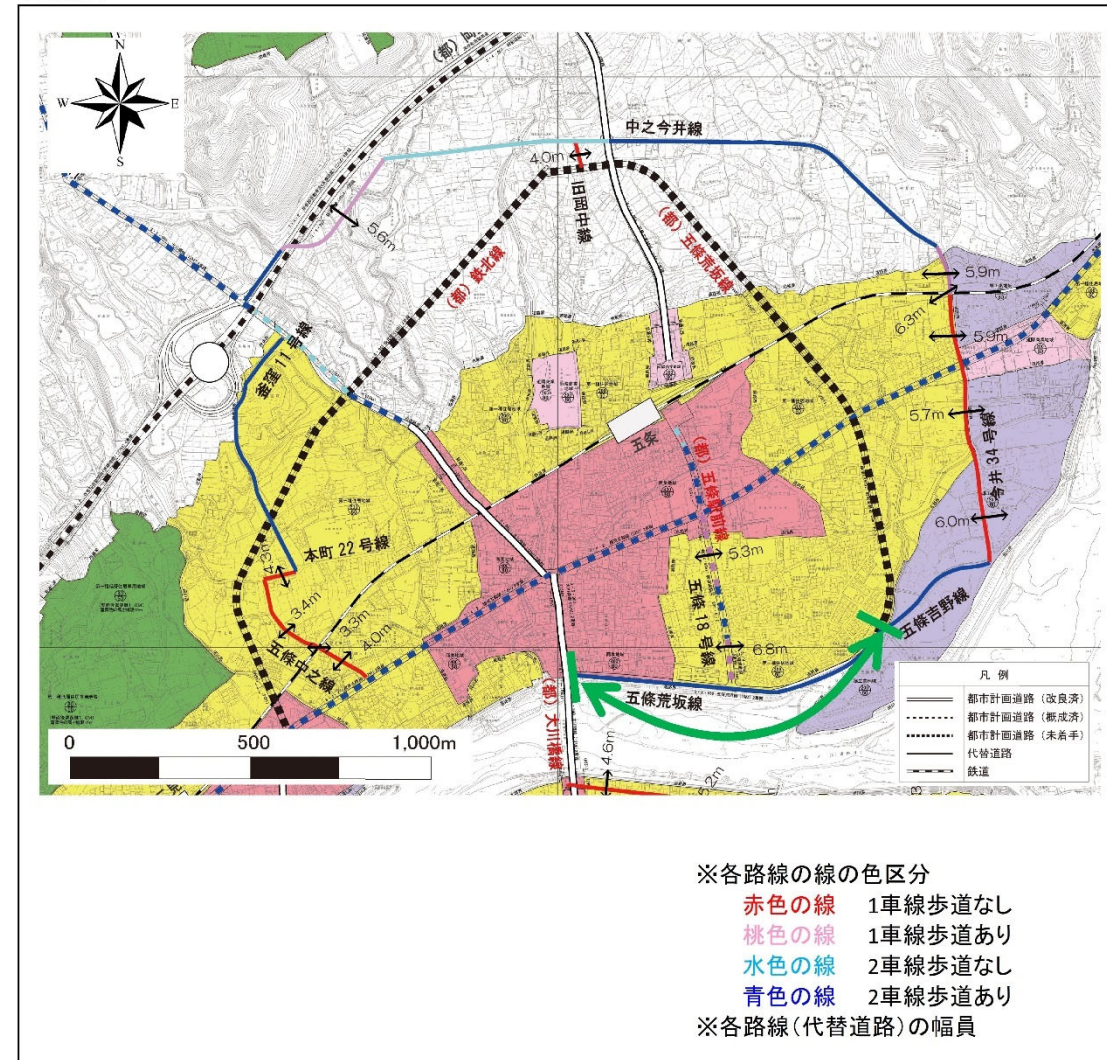
代替手段の検討結果	当該区間には2車線で歩道を有する現道(市道五條荒坂線)があり、機能代替は一定可能であるが、河川沿線であるものの延焼防止の観点から機能代替は不可能とする。	【原則存続】
-----------	--	--------

路線番号	3・4・960	路線名	五條荒坂線	図面番号	1-1
------	---------	-----	-------	------	-----

■実現性の検証(代替手段の検討で原則存続の場合に検証)

項目	内容	結果	項目	内容	結果
将来交通量が見込まれる			支障物件が少なく長期化が予想されない		
当該路線に並行して同規模の道路が存しない			起点・終点がネットワークと接続する		
保全すべき史跡や文化財等がない			道路構造令に適合する		
保全すべき建築物等がない			地元から変更・廃止等の要望がない		
大規模な構造物等が必要でない					

■検討図



■見直し結果

見直し方針	【存続】
今後の課題	

1-1  
1-2  
1-3  
1-4  
1-5

5-1  
5-2  
5-3

6-1  
6-2

2-1  
2-2

3-1  
3-2

4-1

図 カルテ作成例 2 / 2 (五條荒坂線 (1-1))