

1 調査名称：(都)天理王寺線他都市計画道路のあり方検討業務

2 調査主体：奈良県

3 調査圏域：天理市周辺

4 調査期間：令和元年度

5 調査概要：

奈良県では、人口減少、将来の自動車交通量の減少等の社会情勢の変化を受けて、長期未着手である都市計画道路を対象として、都市計画道路の見直しに取り組んでいる。

本調査では、(都)天理王寺線、(都)布留二階堂線を含めた県中部地域において、京奈和自動車道等の道路整備状況や将来交通量を踏まえて、特に4車線の広域的な都市計画道路ネットワークの課題等を整理し、交通ネットワーク、交通容量の観点から都市計画道路のあり方を検討し、都市計画道路の見直し素案を策定することを目的とした。なお、見直し検討は「奈良県都市計画道路の見直しガイドライン（平成22年7月、奈良県）」に基づき行った。

対象路線は、未整備区間を有する(都)天理王寺線、(都)布留二階堂線の2路線である。対象路線のうち、4車線計画となっているのは(都)天理王寺線である。

## I 調査概要

1 調査名称：(都)天理王寺線他都市計画道路のあり方検討業務

### 2 報告書目次

#### 1. 業務概要

- 1.1 業務概要
- 1.2 業務目的
- 1.3 業務項目
- 1.4 業務内容
- 1.5 使用した主な図書及び基準

#### 2. 都市施設の整備状況等の現況調査

- 2.1 都市施設の整備状況等の現況調査結果
- 2.2 各都市施設等の概要

#### 3. 交通量予測による都市計画道路ネットワークの課題整理

- 3.1 交通量推計条件の整理
- 3.2 交通量配分の実施

#### 4. 都市計画道路の見直し素案の策定支援

- 4.1 都市計画道路の経緯等のとりまとめ
- 4.2 都市計画道路の見直し素案の策定

#### 5. 今後の課題・申し送り事項

3 調査体制



4 委員会名簿等：特になし

## II 調査成果

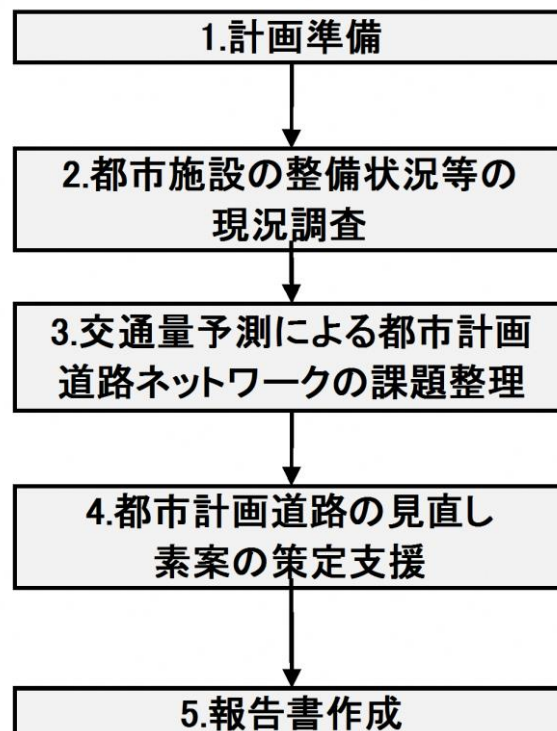
### 1 調査目的

奈良県では、人口減少、将来の自動車交通量の減少等の社会情勢の変化を受けて、長期未着手である都市計画道路を対象として、都市計画道路の見直しに取り組んでいる。

本調査では、(都)天理王寺線、(都)布留二階堂線を含めた県中部地域において、京奈和自動車道等の道路整備状況や将来交通量を踏まえて、特に4車線の広域的な都市計画道路ネットワークの課題等を整理し、交通ネットワーク、交通容量の観点から都市計画道路のあり方を検討し、都市計画道路の見直し素案を策定することを目的とした。なお、見直し検討は「奈良県都市計画道路の見直しガイドライン(平成22年7月、奈良県)」に基づき行った。

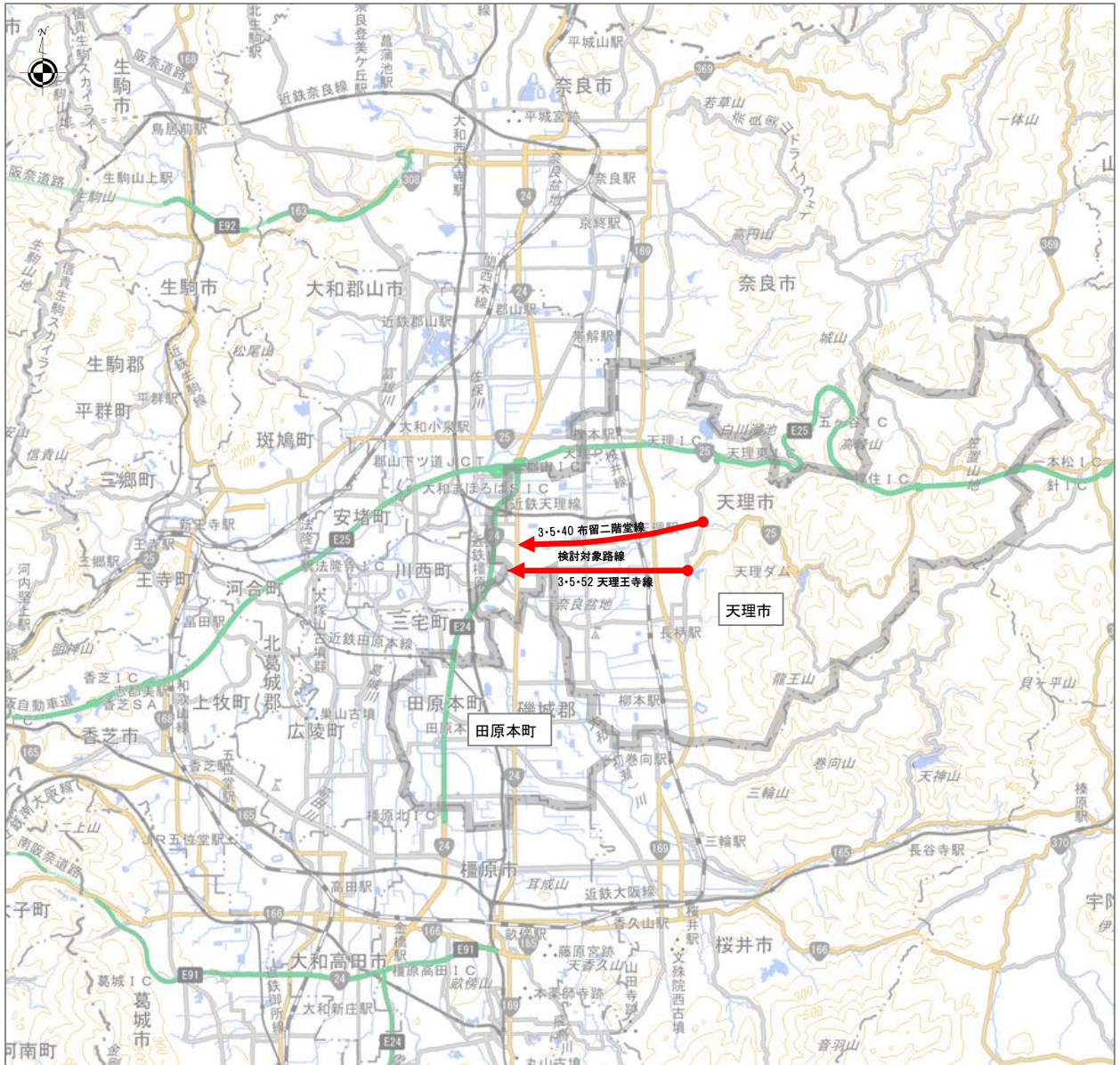
対象路線は、未整備区間を有する(都)天理王寺線、(都)布留二階堂線の2路線である。対象路線のうち、4車線計画となっているのは(都)天理王寺線である。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図

(都)天理王寺線、(都)布留二階堂線が位置する天理市・田原本町を含む下図の範囲







## 2. 都市施設の整備状況等の現況調査

### 1. 都市施設の整備状況等の現況調査結果

- 3章の交通量推計において、本業務では、将来推計時は、今後整備される都市施設等の開発交通量を考慮した。  
 2章では、推計への影響が想定される検討対象路線周辺の都市施設等を整理した。  
 (右図No.1～No.6の都市施設等)
- 本業務においては、検討対象路線周辺の都市施設等として、No.1～No.2の「なら歴史芸術文化村」、「川西町唐院工業団地」を抽出・整理。
- 「平成30年度（都）奈良天理桜井線他都市計画道路のあり方検討業務」で整理された都市施設等を本業務においても踏襲することとした。

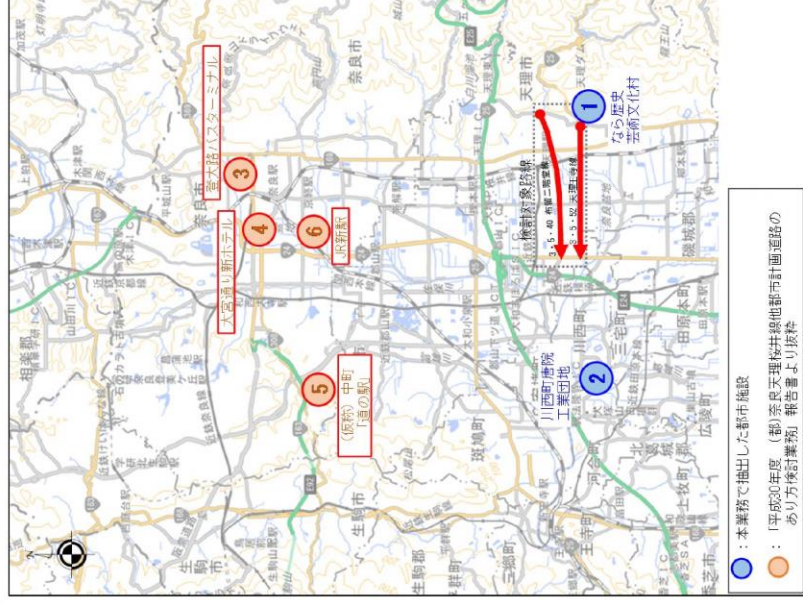
### 2. 交通量予測への反映

- 交通量推計において開発交通量を考慮する都市施設等は、過年度成果と同様に「登大路バスターミナル」、「大宮通りホテル」、「(仮称)中町「道」の駅」、「JR新駅」の4つとした。
- また、開発交通量の値も過年度成果と同様の値を使用した。

■開発交通量(台/日)

都市施設等	車種	開発交通量
登大路バスターミナル	バス	150
大宮通りホテル	小型乗用車類	400
(仮称)中町「道」の駅	小型乗用車類	300
JR新駅	小型乗用車類	1230

■位置図(検討対象路線周辺の都市施設等)



### 3. 交通量予測による都市計画道路ネットワークの課題整理

#### 1. 交通量推計条件の整理

- 使用データ: H22センサベース
- 配分手法: 高速転換率併用分割配分法
- 車種区分: 3車種区分(業用車種、小型貨物車、普通貨物車)
- ネットワーク(H22現況、H42将来)
  - H22現況ネットワーク
    - 奈良県が設定したH22現況道路ネットワークを使用。適宜街路をネットワークに反映。
    - H42将来ネットワーク
      - 奈良県が設定したH42の事業化ネットワークを使用。
      - 事業化ネットワークに反映されていなかった都市計画道路を追加。
- また、H22現況道路ネットワークに反映した街路は、事業化ネットワークにおいても同様に反映。
- H42将来推計: 2章で整理した開発交通量を考慮した交通量推計を実施。

#### 3. 交通量配分ケース

- 将来ケースとして、検討対象路線の「整備あり(天理王寺線 4車線化)」、「整備なし」の場合の2ケースを設定。
- 検討対象路線のQVIは各ケースの車線数に応じて以下のように設定。

##### ■ 布留二階堂線、天理王寺線のQV条件

車線数	車種	車線	車線	車線	車線	車線	車線	車線	車線
2車線	業用車種	11,800	17,800	16,100	30	15	5		
4車線	業用車種	38,800	56,800	50,600	40	20	5		

※天理王寺線 2車線区間の踏切部の設定  
踏切実態調査結果(奈良県)より、踏切遮断時間は、1時間/日。  
そのため、交通容量を、 $17,900 \times (23/24) = \text{約}17,200$ 台と設定し、踏切部の影響を考慮。

#### 4. 将来推計結果(整備あり・整備なしの比較)

- ケース1の整備あり(4車線化)の場合、検討対象路線の混雑度は、1.0以下である。
- また、ケース2の整備なしの場合においても検討対象路線の混雑度は、1.0以下である。
- 「道路の交通容量(日本道路協会)」より、混雑度は、以下のように示されている。
- 将来推計結果より、将来、検討対象路線が整備されない場合においても、天理王寺線、布留二階堂線ともに混雑度は1.0以下である。そのため、整備なしの場合も混雑することなく円滑に走行できる交通状況が推定される。

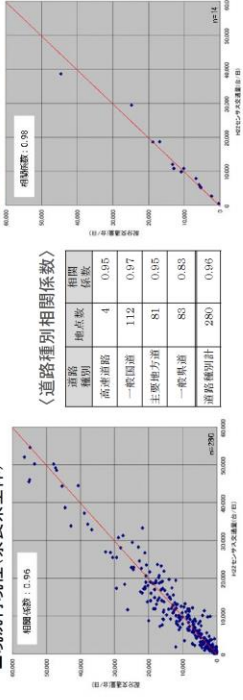
##### ■ 混雑度

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	日中を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞はほとんどない。
1.0～1.25以下	ピーク時間のみ混雑が発生する可能性がある。
1.25～1.75	1.25～1.75
1.75以上	慢性的な混雑。

出典:道路の交通容量(日本道路協会)

#### 2. 現況再現

- 奈良県全体を対象範囲とした場合の相関係数は0.96、天理市を対象範囲とした場合の相関係数は0.98。
- 現況再現性(奈良県全体)
- 現況再現性(天理市)



##### ■ 推計ケース

(ケース1: 整備あり(天理王寺線 4車線化))



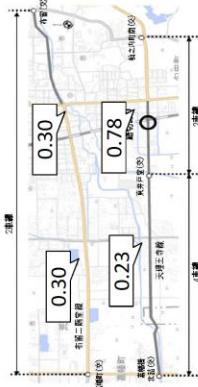
(ケース2: 整備なし)



■ 混雑度(ケース1: 整備あり)



■ 混雑度(ケース2: 整備なし)





# 4. 都市計画道路の見直し素案の策定支援

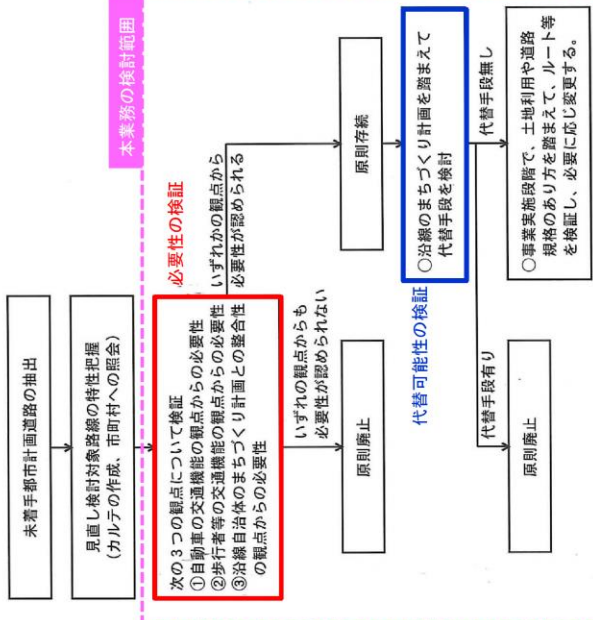
## 1. 都市計画道路の見直しの検討方針

- 下記資料における都市計画道路の見直しの検討方針を踏まえて、見直し素案を策定。
  - 奈良県都市計画道路の見直しガイドライン(案)(H22.7、奈良県)
  - 天理市域における都市計画道路の見直し(素案)(H25、奈良県)
  - 天理市域における市が定める都市計画道路の見直し(素案)(H25、天理市)

### ◇見直し検討フロー

- 検討対象路線について、3つの観点(自動車の交通機能、歩行者等の交通機能、まちづくり計画との整合性)から必要性を検証する。
- 検証結果より、いずれかの観点から必要性が認められるものは原則存続、いずれの観点からも認められないものは原則廃止を検討する。
- 原則存続する路線については、沿線のまちづくり計画を踏まえるとともに、地域における課題解決のために都市計画道路の整備以外の代替手段について検討を行う。代替手段がある場合は、原則廃止とする。

#### ■見直し検討フロー



※ 奈良県都市計画道路の見直しガイドライン(案)(H22.7、奈良県)より抜粋

## ◇必要性の検証項目と代替性の考え方

- 下記の検証項目を踏まえて検討対象路線の必要性を検証。必要性がある路線については、下表の代替性の考え方より、代替可能性を検証。その結果、代替不可能となる路線は「必要性が高い路線(存続候補)」とした。検証に使用する各種資料については、最新データや関連資料を参考にした。

### ■必要性の検証項目と代替性の考え方

必要性の検証項目	代替性の考え方
<p><b>必要性の検証項目</b></p> <p>当該路線の環境が変化しているか。 「奈良県みんかみづくりまちづくり推進計画(案)」(H22.7)「奈良県みんかみづくり推進計画」(H22.7)として位置付けがあるか 当該路線又は通行路線の重要施設に寄与しているか 将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネックを解消する目的の混雑緩和に寄与するか 「奈良県みんかみづくり交通安全対策プラン」(H22.7、奈良県)における「事故対策」(H22.7)として位置付けがあるか 危険箇所へのアクセスが向上しているか 都市計画マスタープラン等に位置付けられているか</p>	<p><b>代替性の考え方</b></p> <p>交差点改良等の有効対策<sup>注1)</sup>が明確に必要である場合は機能代替を考えたものとする 前面での混雑緩和に資する施設が存在する場合は機能代替を考えたものとする 対面、ボトルネック対策が計画されており、十分な効果が望まれる場合は、機能代替を考えたものとする 安全対策が明確になっている場合、機能代替を考えたものとする 車道を含む代替アクセス経路が存在する場合は、機能代替を考えたものとする</p>
<p><b>必要性の検証項目</b></p> <p>歩行者等の交通機能</p> <p>歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資するか パリアフリー(一歩法<sup>注2)</sup>)に基づき定められた歩行者・自転車の生活関連設備<sup>注3)</sup>として位置付けがあるか 土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備計画内での位置付けがあるか 企業立地・観光振興などを支援する都市計画道路としての位置付けがあるか 緊急輸送道路<sup>注4)</sup>に位置付けられており、機能強化に資するか 防災拠点<sup>注5)</sup>にアクセスしているか 建築物が密集しており、道路外側に避難防止機能が無い地域において、火災の延焼防止効果の防災機能を果たすか 景観形成や沿道環境の都市空間のネットワークの位置付けがあるか 沿道広場や駐車場、駐輪場などの交通施設形成や沿道環境の都市空間のネットワークの位置付けがあるか 沿道広場や駐車場、駐輪場などの交通施設形成や沿道環境の都市空間のネットワークの位置付けがあるか 沿道広場や駐車場、駐輪場などの交通施設形成や沿道環境の都市空間のネットワークの位置付けがあるか</p>	<p>自転車・歩行者の通行空間が確保されており、道路幅が狭い場合は、機能代替を考えたものとする 歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資するか パリアフリー(一歩法<sup>注2)</sup>)に基づき定められた歩行者・自転車の生活関連設備<sup>注3)</sup>として位置付けがあるか 土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備計画内での位置付けがあるか 企業立地・観光振興などを支援する都市計画道路としての位置付けがあるか 緊急輸送道路<sup>注4)</sup>に位置付けられており、機能強化に資するか 防災拠点<sup>注5)</sup>にアクセスしているか 建築物が密集しており、道路外側に避難防止機能が無い地域において、火災の延焼防止効果の防災機能を果たすか 景観形成や沿道環境の都市空間のネットワークの位置付けがあるか 沿道広場や駐車場、駐輪場などの交通施設形成や沿道環境の都市空間のネットワークの位置付けがあるか 沿道広場や駐車場、駐輪場などの交通施設形成や沿道環境の都市空間のネットワークの位置付けがあるか 沿道広場や駐車場、駐輪場などの交通施設形成や沿道環境の都市空間のネットワークの位置付けがあるか</p>
<p><b>必要性の検証項目</b></p> <p>歩行者等の交通機能</p> <p>歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資するか パリアフリー(一歩法<sup>注2)</sup>)に基づき定められた歩行者・自転車の生活関連設備<sup>注3)</sup>として位置付けがあるか 土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備計画内での位置付けがあるか 企業立地・観光振興などを支援する都市計画道路としての位置付けがあるか 緊急輸送道路<sup>注4)</sup>に位置付けられており、機能強化に資するか 防災拠点<sup>注5)</sup>にアクセスしているか 建築物が密集しており、道路外側に避難防止機能が無い地域において、火災の延焼防止効果の防災機能を果たすか 景観形成や沿道環境の都市空間のネットワークの位置付けがあるか 沿道広場や駐車場、駐輪場などの交通施設形成や沿道環境の都市空間のネットワークの位置付けがあるか 沿道広場や駐車場、駐輪場などの交通施設形成や沿道環境の都市空間のネットワークの位置付けがあるか</p>	<p>歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資するか パリアフリー(一歩法<sup>注2)</sup>)に基づき定められた歩行者・自転車の生活関連設備<sup>注3)</sup>として位置付けがあるか 土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備計画内での位置付けがあるか 企業立地・観光振興などを支援する都市計画道路としての位置付けがあるか 緊急輸送道路<sup>注4)</sup>に位置付けられており、機能強化に資するか 防災拠点<sup>注5)</sup>にアクセスしているか 建築物が密集しており、道路外側に避難防止機能が無い地域において、火災の延焼防止効果の防災機能を果たすか 景観形成や沿道環境の都市空間のネットワークの位置付けがあるか 沿道広場や駐車場、駐輪場などの交通施設形成や沿道環境の都市空間のネットワークの位置付けがあるか 沿道広場や駐車場、駐輪場などの交通施設形成や沿道環境の都市空間のネットワークの位置付けがあるか</p>

注1) 道路幅員に余裕のある区間で、その区間の道路の幅員を確保する区間

注2) 歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資する設備

注3) 歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資する設備

注4) 歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資する設備

注5) 歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資する設備

※ 天理市域における市が定める都市計画道路の見直し(素案)(H25、奈良県)より抜粋

## 4. 都市計画道路の見直し素案の策定支援

### 2. 都市計画道路の経緯等のとりまとめ

＞ 検討対象路線の都市計画変更の経緯、道路整備状況、社会情勢の変化、対象路線の変化、対象路線についてとりまとめを行った。

#### ◇都市計画変更の経緯

- ＞ (都) 布留二階堂線は、昭和36年12月25日に幅員12m、延長4.74kmで当初の都市計画決定が行われている。
- ＞ その後、第1回変更(昭和47年12月27日、名称変更)、第2回変更(平成17年9月24日、車線数の明記)が行われ、現在に至っている。

#### ■ (都) 布留二階堂線の都市計画変更の経緯

変更の経緯	区 域	構 造	道 路	道 路 幅 員	道 路 長 度	決 定 日	備 考
当初	天理市 布留二階堂線	幅員12m 単車線	幅員12m(12m)に相当する幅員が定められた	12m	4.74km	昭和36年12月25日	1. 2. 3. 15. 名称・道路幅員として決定
変更1	天理市 布留二階堂線	幅員12m 単車線	幅員12m(12m)に相当する幅員が定められた	12m	4.74km	昭和47年12月27日	名称変更
変更2	天理市 布留二階堂線	幅員12m 単車線	幅員12m(12m)に相当する幅員が定められた	12m	4.74km	平成17年9月24日	車線数の明記

- ＞ (都) 天理王寺線は、昭和29年5月4日に幅員12m、延長約2.6kmで当初の都市計画決定が行われている。
- ＞ その後、第1回変更(昭和36年12月25日、幅員・延長の変更)、第2回変更(昭和48年8月3日、延伸)、第3回変更(昭和48年2月16日、名称・幅員の一部・線形・延伸変更)、第4回変更(平成15年9月24日、車線数の明記)が行われ、現在に至っている。

#### ■ (都) 天理王寺線の都市計画変更の経緯

変更の経緯	区 域	構 造	道 路	道 路 幅 員	道 路 長 度	決 定 日	備 考
当初	天理市 天理王寺線	幅員12m 単車線	幅員12m(12m)に相当する幅員が定められた	12m	2.6km	昭和29年5月4日	1. 2. 3. 2. 幅員・延長の内訳として決定
変更1	天理市 天理王寺線	幅員12m 単車線	幅員12m(12m)に相当する幅員が定められた	12m	2.6km	昭和36年12月25日	幅員・延長の変更
変更2	天理市 天理王寺線	幅員12m 単車線	幅員12m(12m)に相当する幅員が定められた	12m	2.6km	昭和48年8月3日	延伸
変更3	天理市 天理王寺線	幅員12m 単車線	幅員12m(12m)に相当する幅員が定められた	12m	2.6km	昭和48年2月16日	名称・幅員の一部・線形・延伸変更
変更4	天理市 天理王寺線	幅員12m 単車線	幅員12m(12m)に相当する幅員が定められた	12m	2.6km	平成15年9月24日	車線数の明記

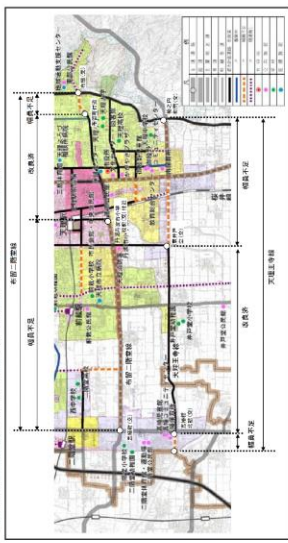
#### ◇検討対象路線の整備状況

- ＞ 計画車線数に対する整備状況について、現状の車線数と歩道の設置状況を整理した。

#### ■ 現状の車線数と歩道の設置状況



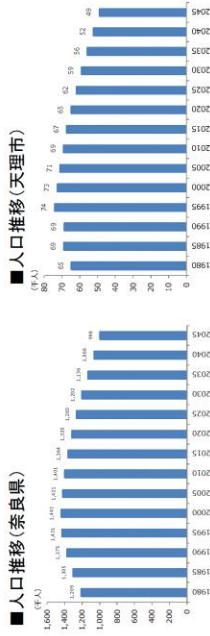
#### ■ 都市計画道路整備状況(改良済・幅員不足区間)



- ＞ 天理市都市計画マスタープラン(H25.4、天理市)より、検討対象路線の改良済区間、幅員不足区間を整理した。

#### ◇社会情勢の変化

- ＞ 奈良県・天理市ともに人口は減少傾向。



出典: RESAS、経済研「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別推計人口」  
2020年に際し「国立社会保障・人口問題研究所」のデータ(平成30年3月公表)に基づく推計値。



## 4. 都市計画道路の見直し素案の策定支援

### ◇検討対象路線の交通状況

- 検討対象路線の交通量、混雑度、踏切箇所、事故危険箇所、あんしん歩行エリア、主要渋滞箇所を整理した。

#### ■交通量



出典：二階堂地区（H22）道路交通センサス  
 ※調査対象は、自動車交通量（H22）調査データに基づく。調査対象は、自動車交通量（H22）調査データに基づく。調査対象は、自動車交通量（H22）調査データに基づく。



出典：二階堂地区（H22）道路交通センサス  
 ※調査対象は、自転車・歩行者交通量（H22）調査データに基づく。調査対象は、自転車・歩行者交通量（H22）調査データに基づく。

#### ■混雑度



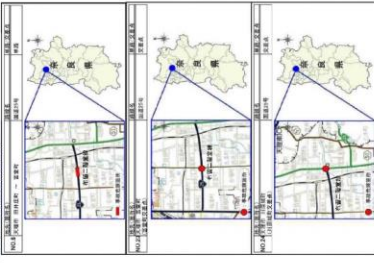
出典：二階堂地区（H22）道路交通センサス  
 ※調査対象は、混雑度（H22）調査データに基づく。調査対象は、混雑度（H22）調査データに基づく。

#### ■踏切



出典：道路交差点センサス（平成27年国交省道路・街路交通情報調査）

#### ■事故危険箇所



出典：奈良県みんなでつくる交通安全対策プラン（H22、奈良県）

#### ■あんしん歩行エリア



出典：奈良県提供資料（あんしん歩行エリア）より

#### ■主要渋滞箇所

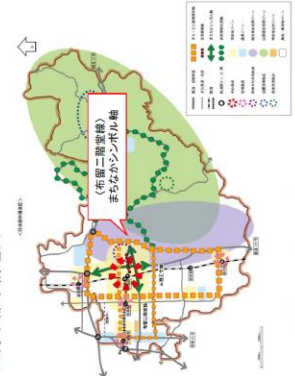


出典：奈良県提供資料（あんしん歩行エリア）より

### ◇検討対象路線に求められる機能

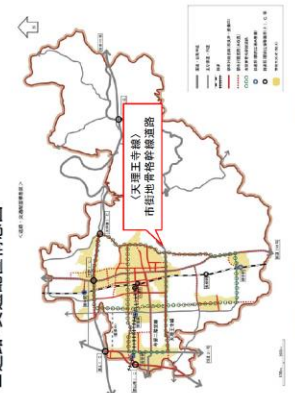
- 検討対象路線に求められる機能（天理市都市計画マスタープランの各種構造図、緊急輸送道路、奈良県自転車ネットワーク、通学路）を整理した。

#### ■将来都市構造図



出典：天理市都市計画マスタープラン（H25.4、天理市）

#### ■道路・交通配置構想図



出典：天理市都市計画マスタープラン（H25.4、天理市）

#### ■景観形成構造図



出典：天理市都市計画マスタープラン（H25.4、天理市）

#### ■緊急輸送道路



出典：奈良県緊急輸送道路ネットワーク図（H30.4 奈良県）

#### ■奈良県自転車ネットワーク



出典：奈良まほろばサイクルリング（H23、奈良県）、ならクルママップ（H27年度版）、奈良県自転車利用ネットワークづくりガイドライン（H23.7、奈良県）

#### ■通学路



出典：奈良県提供資料（通学路）より

# 4. 都市計画道路の見直し素案の策定支援

## 3. (都)布留二階堂線の見直し素案

### ◇見直し検討区間(布留二階堂線)



- 奈良県都市計画室と協議の上、天理市都市計画マスタープラン(H25.4、天理市)において幅員不足の区間を見直し検討対象区間(区間1～区間3)とし、改良済区間は見直し検討対象外とした。

見直し検討区間(布留二階堂線)	
区間1	市道・布留(交)～布留町付近 布留町付近～丹波市小学校前(交)付近 ⇒天理市都市計画マスタープラン(H25.4、天理市)より、都市計画道路改良済区間のため、見直し検討対象外。
区間2	国道・丹波市小学校前(交)付近～富堂町(交)
区間3	国道・富堂町(交)～斎場町(交) ※区間境の富堂町(交)は区間2・区間3の両区間に含まれる

※下図は、天理市の計画マスタープラン(H25.4、天理市)の100歩幅、200歩幅の道路見直し素案の見直し検討対象となる。道路見直し素案の区間は、図例と、色で区別して示されている。

### ◇必要性検証結果(布留二階堂線)

分類	検証の概要	検証結果		特筆事項
		区間1	区間2・区間3	
都市計画	都市計画の整合性が取れているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
	国・道(1)の区間が、道路幅員不足(幅員4.5m未満)の区間があるか	X	O	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
	道路幅員不足(幅員4.5m未満)の区間があるか	X	O	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
	道路幅員不足(幅員4.5m未満)の区間があるか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
防災・防犯	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
防災・防犯	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
防災・防犯	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
防災・防犯	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
防災・防犯	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)
	消防団区画(消防団)が指定されているか	X	X	区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)

- (区間2・区間3) 主要渋滞箇所あり
  - ・自動車の交通機能(円滑性)における必要性あり
- (区間2・区間3) 事故危険箇所あり
  - ・自動車の交通機能(安全性)における必要性あり
- (区間1・区間2) 天理市マスタープランで位置付けあり
  - ・自動車の交通機能(円滑性等)における必要性あり
- (区間2・区間3) 通学路としての指定あり
  - ・歩行者等の交通機能(安全性)における必要性あり
- (区間2) あんしん歩行エリアとしての指定あり
  - ・歩行者等の交通機能(安全性)における必要性あり
- (区間1～区間3) 緊急輸送道路の位置付けあり
  - ・自治体のまちづくり計画との整合性(避難路)における必要性あり
- (区間2) 養老形成におけるネットワークの位置付けあり
  - ・自治体のまちづくり計画との整合性(養老形成)における必要性あり

1) 区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)  
 2) 区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)  
 3) 区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)  
 4) 区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)  
 5) 区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)  
 6) 区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)  
 7) 区間1(区間3) 市道・布留(交)～布留町付近 区間2(区間3) 国道・丹波市小学校前(交)～富堂町(交) 区間3(区間3) 国道・富堂町(交)～斎場町(交)



## 4. 都市計画道路の見直し素案の策定支援

### 3. (都)布留二階堂線の見直し素案

#### ◇代替可能性検証結果と存続・廃止候補の判断(布留二階堂線)

- > 区間1は、必要性がある項目について、現道が機能代替を果たすため、「廃止候補」として整理。
- > 区間2は、「自動車の交通機能(円滑性・安全性)」、「自治体のまちづくり計画との整合性(景観形成)」について、現道が機能代替を果たさないため、「存続候補」として整理。
- > 区間3は、「自動車の交通機能(円滑性・安全性)」について、現道が機能代替を果たさないため、「存続候補」として整理。

路線名称	計画 幅員 (m)	必要性の検証(○:必要性がある、-:必要性がない)										代替可能性の検証	検証結果 (存続・廃止の判断)		
		自動車の交通機能					歩行者等の交通機能								
		通行機能 ①円滑性 ②安全性	アクセシ ビリティ ③交通結 節点利用	④円滑性・ 安全性・交 通節点利 用	通行機能 ⑤安全性 ⑦円滑性	滞留機能 ⑧滞留 ⑨ 歩行形状	市街地形 成機能 ⑩車線路	防災空間機能 ⑪連続防 止	滞留空間 機能 ⑫青地帯 確保等	収容空間 機能 ⑬交通施 設の収容					
布留二階堂線	12	区間1	-	-	○	-	-	-	-	○	-	-	-	④「天理市都市計画マスタープラン」(H25.4 天理市)より、シンボルの近隣商業地域の形成区間には位置づけられていないが、まちなかシンボル軸に位置づけられている。現道が整備されていることから、まちなかシンボル軸としての機能代替を果たす。 ⑩現道が2車線で整備されていることから、緊急輸送道路としての機能代替を果たす。	廃止候補
		区間2	○	-	○	-	-	-	-	○	-	-	-	①「主要幹線箇所(田井庄町交差点、富貴町付近)」に指定されており、現道が当該機能の代替を果たさない。 ②事故危険箇所(富貴町交差点、田井庄町付近)に指定されており、現道が当該機能の代替を果たさない。 ④「天理市都市計画マスタープラン」(H25.4 天理市)より、まちなかシンボル軸に位置づけられている。現道が2車線で整備されていることから、まちなかシンボル軸としての機能代替を果たす。 ⑥通学路指定箇所、あみん歩行エリア指定箇所付近は、両側歩道が整備されていることから、歩行者の通行空間としての機能代替を果たす。 ⑩現道が2車線で整備されていることから、緊急輸送道路としての機能代替を果たす。	存続候補
		区間3	○	-	-	-	-	-	-	○	-	-	-	①「主要幹線箇所(富貴町交差点、富貴町付近)」に指定されており、現道が当該機能の代替を果たさない。 ②事故危険箇所(富貴町交差点)に指定されており、現道が当該機能の代替を果たさない。 ⑥通学路指定箇所は、両側歩道が整備されていることから、歩行者の通行空間としての機能代替を果たす。 ⑩現道が2車線で整備されていることから、緊急輸送道路としての機能代替を果たす。	存続候補

## 4. 都市計画道路の見直し素案の策定支援

### 4. (都)天理王寺線の見直し素案

#### ◇見直し検討区間(天理王寺線)



図表1 見直し検討区間の位置関係

※ 図表2の位置関係は、図表1の位置関係に基づき、図表1の位置関係とする。

#### ◇必要性検証結果(天理王寺線)

項目	検証項目	検証結果		
		〇	△	×
自動車 の 交通機能	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
歩行者 の 交通機能	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
緊急輸送 道路の 交通機能	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×
	当該区間の交通機能は向上しているか	×	×	×

〇 顕著な向上、△ 向上、× 向上しない

① 当該区間の交通機能は向上しているか  
② 当該区間の交通機能は向上しているか  
③ 当該区間の交通機能は向上しているか  
④ 当該区間の交通機能は向上しているか  
⑤ 当該区間の交通機能は向上しているか  
⑥ 当該区間の交通機能は向上しているか  
⑦ 当該区間の交通機能は向上しているか  
⑧ 当該区間の交通機能は向上しているか  
⑨ 当該区間の交通機能は向上しているか  
⑩ 当該区間の交通機能は向上しているか

見直し検討区間(天理王寺線)  
 区間1 国道: 神之日町南(交) ~ 勾町(交)  
 区間2 市道: 勾町(交) ~ 東井戸堂(交)  
 ※区間境の勾町(交)は、区間1・区間2の両区間に含まれる  
 東井戸堂(交) ~ 高橋北詰(交)  
 → 天理市都市計画マスタープラン(H25.4.天理市)より、都市計画道路改良区間のため、見直し検討対象外。  
 区間3 市道: 高橋北詰(交) ~ 川西町・天理市境付近

→ 奈良県都市計画室と協議の上、天理市都市計画マスタープラン(H25.4.天理市)において幅員不足の区間を見直し検討対象区間(区間1 ~ 区間3)とし、改良区間は見直し検討対象外とした。

- (区間1・区間2)天理市マスタープランで位置付けあり  
 ・自動車の交通機能(円滑性等)における必要性あり
- (区間1 ~ 区間3)サイクリングルートでの位置付けあり  
 ・歩行者等の交通機能(連続性)における必要性あり
- (区間1・区間2)通学路としての指定あり  
 ・歩行者等の交通機能(安全性)における必要性あり

→(区間1)緊急輸送道路の位置付けあり  
 ・自治体のまちづくり計画との整合性(避難路)における必要性あり

## 4. 都市計画道路の見直し素案の策定支援

### 4. (都)天理王寺線の見直し素案

#### ◇代替可能性検証結果と存続・廃止候補の判断(天理王寺線)

- > 区間1は、必要性がある項目について、現道が機能代替を果たすため、「廃止候補」として整理。
- > 区間2は、「歩行者等の交通機能(連続性・安全性)」について、現道が機能代替を果たさないため、「存続候補」として整理。
- > 区間3は、「歩行者等の交通機能(連続性)」について、現道が機能代替を果たさないため、「存続候補」として整理。

路線名称	未整備区間の状況	計画幅員(m)	区間	自動車の交通機能				歩行者等の交通機能				自治体のまちづくり計画との整合性				代替可能性の検証	検証結果 (存続、廃止の判断)			
				通行機能		安全性能		交通機能		通行機能		安全性能		通行機能				安全性能		
				①円滑性	②安全性	③交通機能	④交通量	⑤円滑性	⑥安全性	⑦円滑性	⑧円滑性	⑨歩道形状	⑩避難誘導	⑪遊歩路	⑫遊歩路			⑬交通量	⑭交通機能	⑮交通機能
				①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫			⑬	⑭	⑮
天理王寺線	現道あり	24	区間1	-	-	-	-	○	!	-	-	-	-	-	-	④「天理市都市計画マスタープラン」(4254 天理市)における「歩行者等の交通機能(連続性・安全性)」について、現道が機能代替を果たさないため、「存続候補」として整理。	廃止候補			
			区間2	-	-	-	-	○	!	-	-	-	-	-	-	-		④「天理市都市計画マスタープラン」(4254 天理市)における「歩行者等の交通機能(連続性・安全性)」について、現道が機能代替を果たさないため、「存続候補」として整理。	存続候補	
			区間3	-	-	-	-	○	-	-	-	-	-	-	-	-		⑤「自転車通行帯に関する道路構造令等の改正の趣旨」について、現道が機能代替を果たさないため、「存続候補」として整理。		存続候補

\*9) 各区間の交通量は、区間1は歩行者 63人/2h、自転車 226台/2h、自動車 245台/2h、区間2は歩行者 85人/2h、自転車 245台/2h、自動車 245台/2h、区間3は歩行者 1人/2h、自転車 36台/2h、自動車 3,905台/2hになります。  
 区間の自動車交通量は平成27年度道路状況調査結果、その他交通量は「R75外 奈良中心市街地の交通対策事業(防犯・安全・交通対策事業)」における交通量調査結果(426.9)を参照しています。  
 \*10) 「自転車通行帯に関する道路構造令等の改正の趣旨」について「R75 国土交通省道路局」では、自動車・自転車・歩行者の交通量を踏まえた自転車道の整備形態の考え方が示されています。  
 区間1の交通量は、歩行者 63人/2h、自転車 226台/2h、自動車 245台/2h、区間2の交通量は、歩行者 85人/2h、自転車 245台/2h、自動車 245台/2h、区間3の交通量は、歩行者 1人/2h、自転車 36台/2h、自動車 3,905台/2hになります。  
 区間1の交通量は、歩行者 63人/2h、自転車 226台/2h、自動車 245台/2h、区間2の交通量は、歩行者 85人/2h、自転車 245台/2h、自動車 245台/2h、区間3の交通量は、歩行者 1人/2h、自転車 36台/2h、自動車 3,905台/2hになります。  
 区間1の交通量は、歩行者 63人/2h、自転車 226台/2h、自動車 245台/2h、区間2の交通量は、歩行者 85人/2h、自転車 245台/2h、自動車 245台/2h、区間3の交通量は、歩行者 1人/2h、自転車 36台/2h、自動車 3,905台/2hになります。

## 5. 今後の課題・申し送り事項

- 令和2年1月24日(金)に「天理市天理駅周辺地区のまちづくりに関する基本計画(奈良県・天理市)」が策定された。
- また、天理市では、次期「天理市都市計画マスタープラン」の改定作業中である。
- 上記により、都市計画道路の位置付けが変化する可能性があるため、今後の改定動向を踏まえ、引き続き、関係機関で調整を図る。