

# 議 事 目 録

第 1 号議案	大和都市計画道路の変更について	
	【大宮通り線ほか 1 路線の変更】	1 頁

# 奈良県決定

大和都市計画道路の変更について  
【大宮通り線ほか1路線の変更】

次の付議案を提出する。

令和3年2月9日

奈良県都市計画審議会会長

土 政 第 175 号  
令和 3 年 1月 28日

奈良県都市計画審議会会長 殿

奈良県知事 荒井 正吾

大和都市計画道路の変更について  
【大宮通り線ほか1路線の変更】  
(付議)

このことについて、都市計画法第21条第2項において準用する  
同法第18条第1項の規定により、次のように審議会に付議する。

大和都市計画道路の変更（奈良県決定）

都市計画道路中3・3・6号大宮通り線を次のように変更する。

種別	名称		位置	区域	構造				備考
	番号	路線名			起点	終点	主要通過地	延長	
幹線街路	3・3・6	おおみややとおせせ 大宮通り線	ならしのほろおおじちよう 奈良市登大路町	ならしほろらいちよう 奈良市宝来町	ならしほろらいちよう、なか 奈良市東向北町、東向中町、中筋 町、西御門町、高天町、油阪町、今 いほつちちよう、西之阪町、芝辻町、芝辻 いほつちちよう、おおみややとおせせにちようめ、さんちよう うめ、よんちようめ、ごちようめ、ろくちようめ、な んちようめ、四丁目、五丁目、六丁目、七 丁目、二条大路南一丁目、三丁目、 三ちようめ、ごちようめ、ごちようめ、 いほつちちよう、にじほろおじちがなみ、いほつちちようめ、にちようめ 一丁目、二丁目、三丁目、四丁目、 ちようめ、あまがつしほろらいちよう、すがほ ろ、五丁目、尼辻北町、宝来町、菅原 んちようめ、宝来一丁目、二丁目、三丁目、 四丁目、五丁目	約6,460m	4車線	23m(23～ 65m)	すべて奈良国際 文化観光都市建 設計画道路。
			車線数の内訳			約3,720m	約30m	約1,580m	
内 訳		ならしほろらいちよう 奈良市尼辻北町	ならしほろらいちよう 奈良市宝来町	近鉄橿原線（地下）と立体交差 JN関西本線と立体交差 国道24号バイパス線と立体交差 幹線街路と平面交差8箇所 自動車専用道路と立体交差3箇所	約1,470m	嵩上式 地表式	29～65m	近鉄橿原線と立体交差 幹線街路と平面交差3箇所	
					約4,990m	地表式	23～40m		
なお、近鉄奈良駅前(奈良市高天町、西御門町地内)に約4,200㎡の駅前広場を設ける。									

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理由 別紙、理由書のとおり

大和都市計画道路の変更（奈良県決定）

都市計画道路中1・4・1号奈良大阪線を次のように変更する。

種別	名称		位置		区域	構造			備考			
	番号	路線名	起点	終点		主な経過地	延長	構造形式		車線の数	幅員	地形式の区間における 鉄道等との交差の構造
自動車専用道路	1・4・1	奈良おきかばん 奈良大阪線	奈良しほろいちやう 奈良市宝来町	いこましおにどりちやう 生駒市鬼取町	奈良しほろいちやう 奈良市宝来町、 奈良しほろいちやう 奈良市宝来四丁目、五丁目、 五条畑二丁目、中町、五条 町、赤膚町、青垣台一丁目、 石木町、生駒市小瀬町、沓分 町、有里町、小倉寺町	約9,870m		4車線	20m(19～ 7.4m)		ただし奈良市宝 来町から中町ま で延長約5,030m の奈良国際文化 観光都市建設計 画道路を含む。	
		内 訳	奈良しほろいちやう 奈良市青垣台一 丁目 奈良市中町 生駒市小瀬町 いこましおにどりちやう 生駒市小瀬町 いこましおにどりちやう 生駒市有里町 いこましおにどりちやう 生駒市沓分町	奈良しなかまち 奈良市中町 いこましおにどりちやう 生駒市小瀬町 いこましおにどりちやう 生駒市有里町 いこましおにどりちやう 生駒市鬼取町		約820m 約530m 約420m 約1,170m 約2,110m 約4,820m	高上式 地下式 高上式 高上式 地下式 地表式		19m 19m 19～7.4m 20～3.5m 19～2.4m 19～7.4m		幹線街路と立体交差2箇所	
		なお、奈良市宝来町地内に出口1箇所、入口1箇所 奈良市中町地内に出口1箇所、入口1箇所 生駒市小瀬町地内に出口1箇所、入口1箇所 生駒市沓分町地内に出口1箇所、入口1箇所										起点方向出口、終点方向入口 起点方向出口、終点方向入口 終点方向出口、起点方向入口 起点方向出口、終点方向入口

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理由 別紙、理由書のとおり

## 都市計画道路 大宮通り線ほか1路線の変更理由書

### 1. 路線の概要

都市計画道路 大宮通り線（以下、「(都) 大宮通り線」という。）は起点を奈良市登大路町、終点を奈良市宝来町とし、奈良市中心部と第二阪奈道路である都市計画道路 奈良大阪線（以下、「(都) 奈良大阪線」という。）を東西に結ぶ、標準幅員23m、4車線、延長約6,460mの幹線街路である。

昭和8年5月に「2・1・1 登大路北之庄線」として都市計画決定され、昭和48年1月に「3・3・6 大宮通り線」に名称及び延長の変更が行われている。その後、昭和61年1月には、(都) 奈良大阪線の都市計画決定と同時に、尼辻北町から宝来町間において8車線のうち4車線の高架化（以下、「本線」という。）に伴う都市計画変更が行われており、平成15年9月に車線数明記が行われ、平成18年8月に都市計画道路 三条菅原線との交差点においてランプ構造の変更が行われている。

(都) 奈良大阪線は、起点を奈良市宝来町、終点を生駒市鬼取町とし、奈良県と大阪府を東西に結ぶ、標準幅員20m、4車線、延長約9,960mの自動車専用道路である。

昭和61年1月に「1・4・1 奈良大阪線」として都市計画決定された後、平成4年4月に起点部において一部区域を変更し、平成15年9月に車線数明記が行われている。

### 2. 都市計画道路変更の内容

#### (1) 変更の理由

(都) 大宮通り線は、(都) 奈良大阪線（第二阪奈道路）と宝来インターチェンジにおいてランプ（以下、「宝来ランプ」という。）により接続されているが、奈良方面から第二阪奈道路を利用する際、安全性の観点から、(都) 大宮通り線本線部からの直接乗り入れを規制しており、利用者にとって不便な状況であるとともに、観光振興、地域産業の発展を支える交通結節点としての機能を十分に発揮できない状況である。

そこで、本線部からの直接乗り入れが可能となるランプ構造に変更するため、(都) 大宮通り線側道部から本線部への合流位置を西側に変更して、側道部の1車線を高架構造とするとともに、側道部との立体交差により(都) 大宮通り線本線部から(都) 奈良大阪線へ進入する車線（オンランプ）を新設し、ランプの機能向上による骨格幹線道路ネットワークの強化及び地域交通の円滑化を図る。

#### (2) 変更の内容

##### 1) (都) 大宮通り線について

- ・奈良市宝来4丁目地内の約520m区間において、側道の一部を線形変更して立体構造とし、区域を変更する。

##### 2) (都) 奈良大阪線について

- ・自動車専用道路管理区分に合わせて、起点位置及び区域を変更する。