

(5)交通ネットワーク形成のあり方

(5) 交通ネットワーク形成のあり方

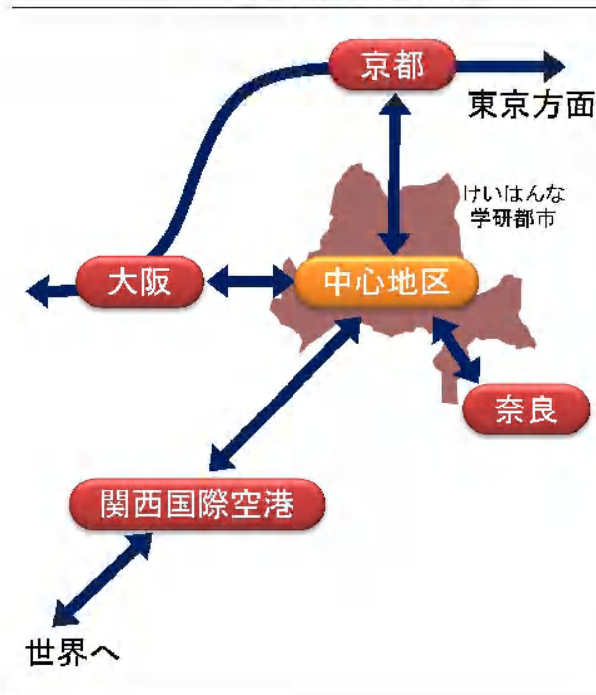
① 学研都市全域の交通ネットワーク

モビリティの向上

(けいはんな学研都市新たな都市創造委員会 第2回総会より)

- ・ 鉄道網や圏域内外の道路網の整備
- ・ けいはんな学研都市ならではの多様な交通サービス等の提供

中心地区と母都市及び関空との
アクセス強化の方向



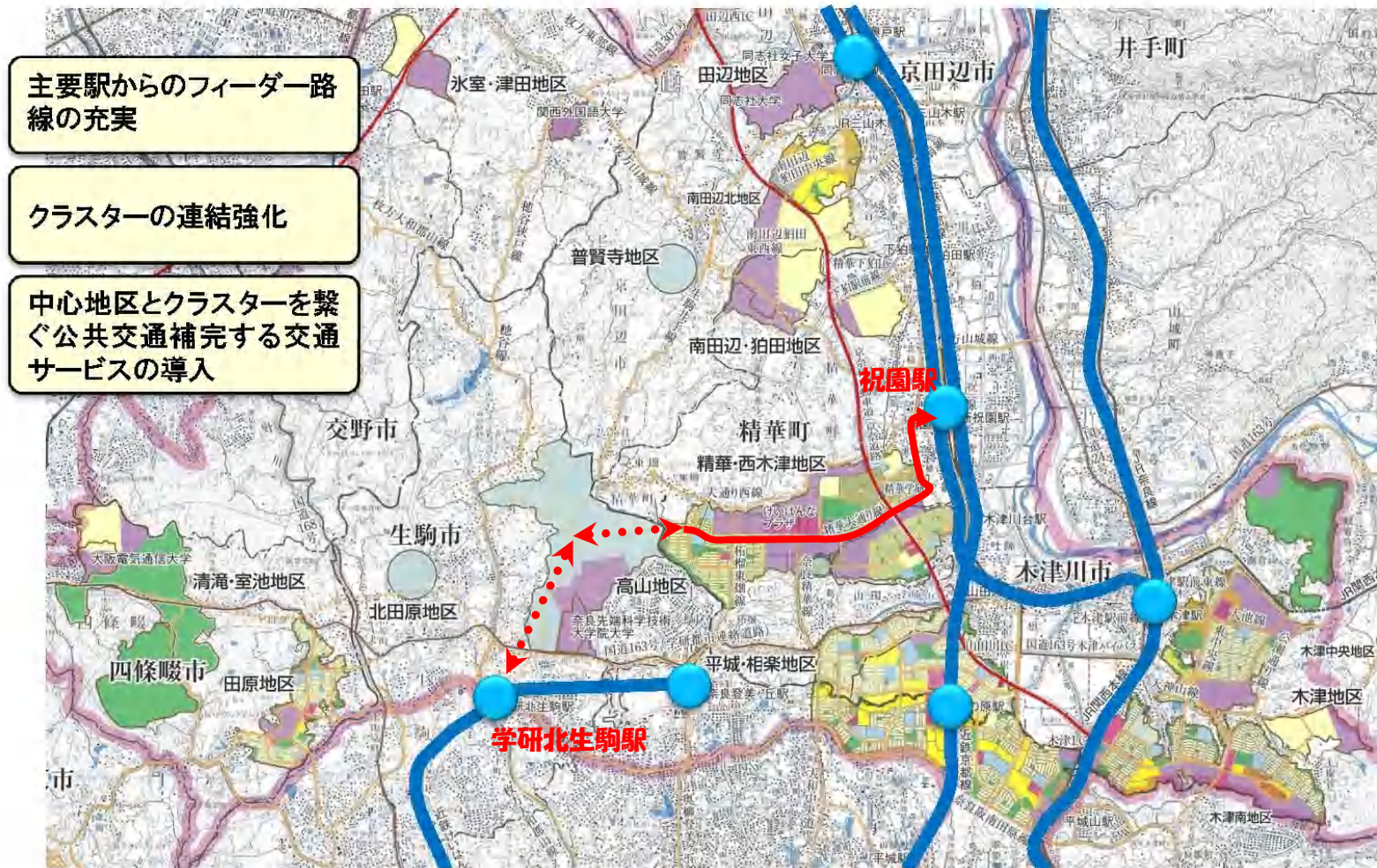
中心地区と各クラスターとの
道路網イメージ



(5) 交通ネットワーク形成のあり方

① 学研都市全域の交通ネットワーク

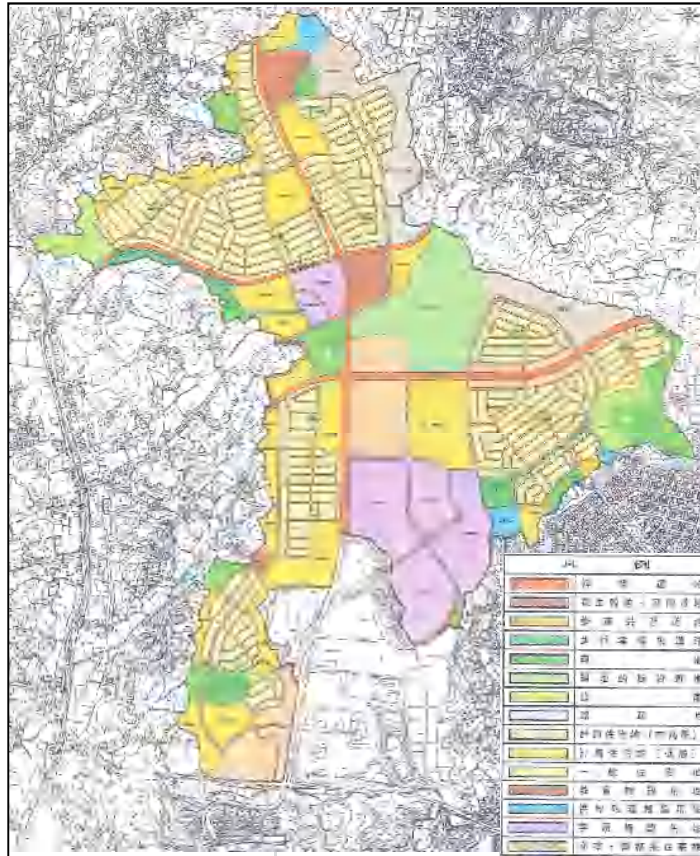
モビリティの向上（域内交通の強化）



(5) 交通ネットワーク形成のあり方

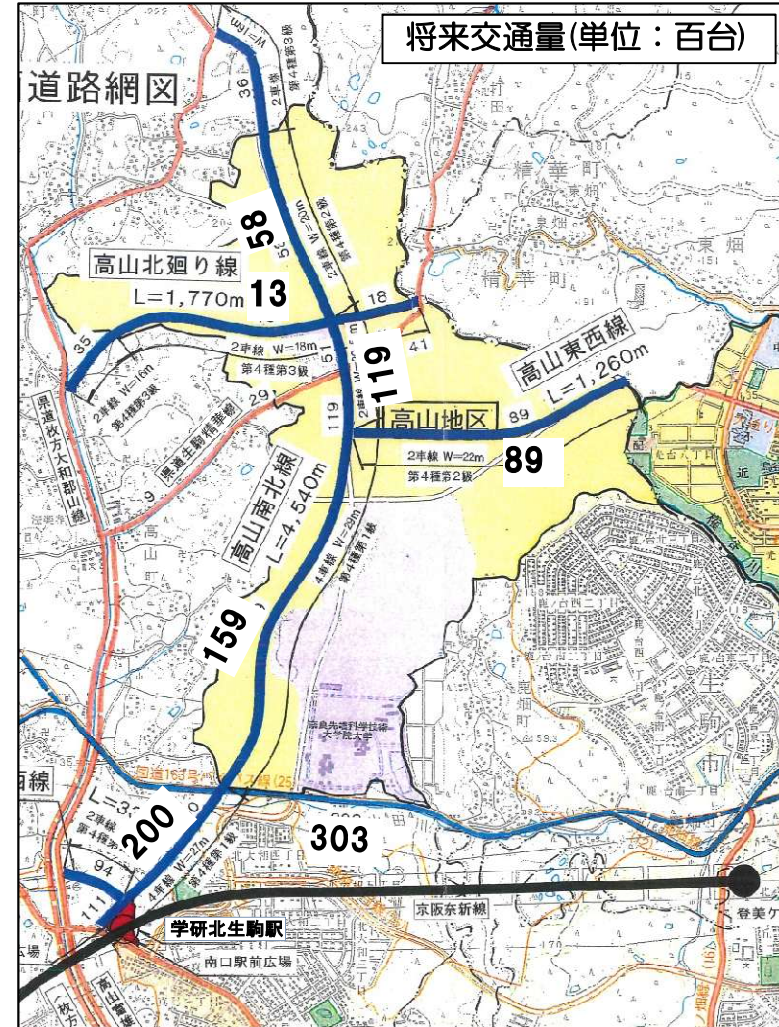
② 都市計画道路の見直し検討 1 / 3

現行都市計画（平成12年時点）



開発面積	約288.0ha
計画人口	約23,000人

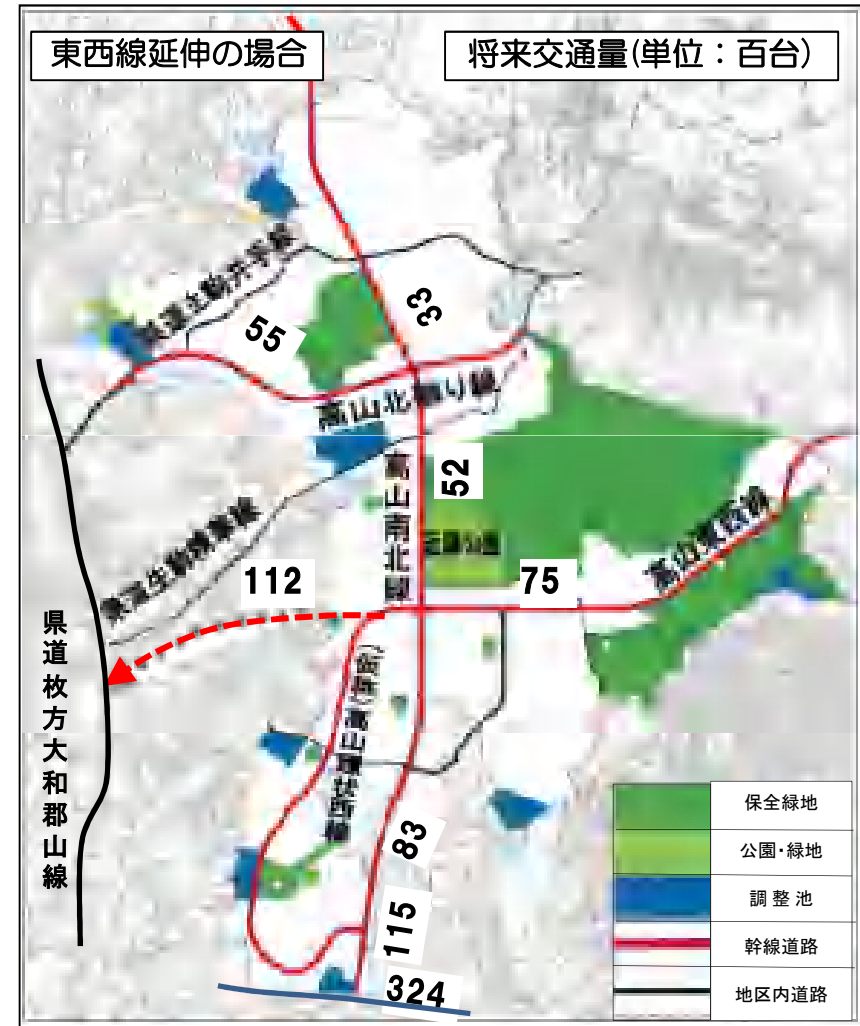
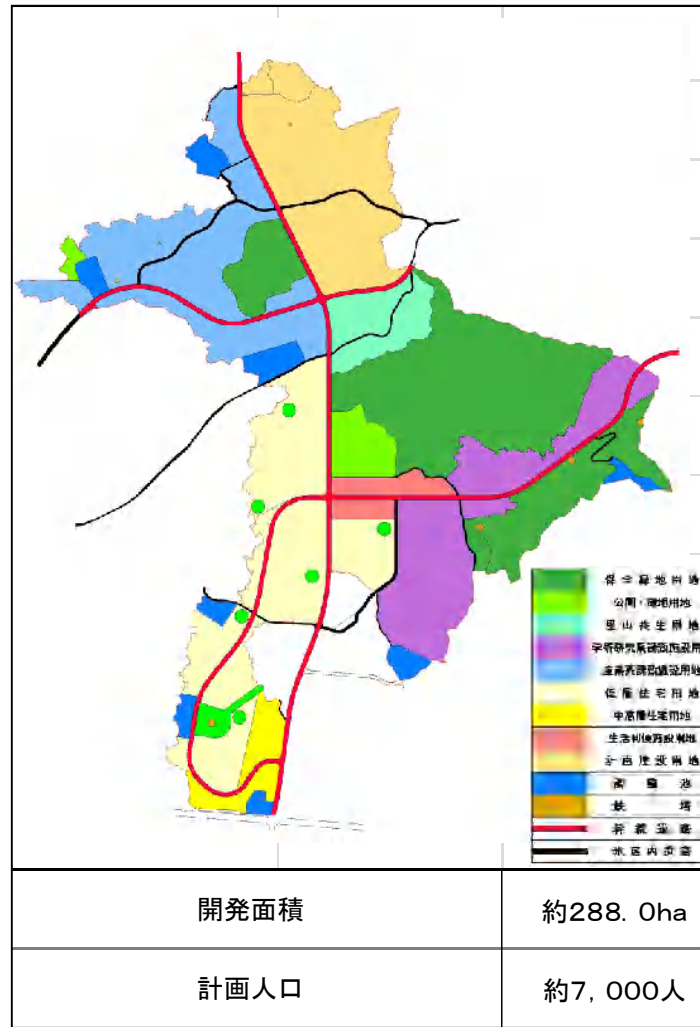
現行都市計画（平成14年時点）



(5) 交通ネットワーク形成のあり方

② 都市計画道路の見直し検討 2 / 3

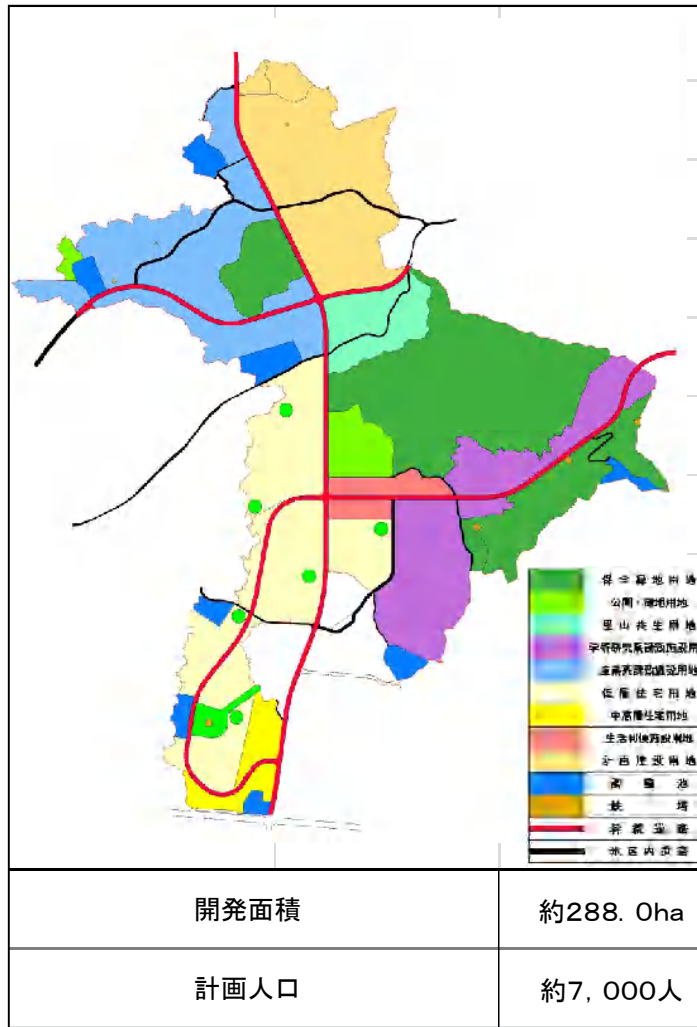
平成21年時点変更案



(5) 交通ネットワーク形成のあり方

② 都市計画道路の見直し検討 3 / 3

H21 検討土地利用



H21の土地利用検討においては、保全緑地を除く170haの開発交通量を算出しており、今後、開発面積の縮小を踏まえた土地利用の検討を行うことにより、開発交通量が大幅に減少することも考えられ、高山南北線の混雑度も解消されることも想定される。

(5) 交通ネットワーク形成のあり方

③ 学研北生駒駅へのアクセス道



- 「学研北生駒駅」への
新設アクセスルート
- ① 高山南北線ルート
(道路法線、車線数の変更含む)
- ② 高山東西線の延伸
県道枚方大和郡山線ルート

○ 今後、以下の点を鑑み
ルートの選定を行う

- ・ 交通推計
- ・ 駅へのアクセス性
- ・ 事業費 (費用対効果等)
- ・ 第2工区の土地利用
- ・ 整備の実現性
- ・ 県道、市道の役割 他

(5) 交通ネットワーク形成のあり方（案）

- 学研都市の西の玄関口である「学研北生駒駅」と学研都市中心エリアをネットワーク化し、学研都市の2次交通を支える交通基盤を形成する。
- 学研都市の拡大中心地区内の幹線道路として、精華・西木津地区とのスムーズな連絡道の整備を目指す。整備にあたっては、広域的な観点から関係機関と協議し、その実現を図る。
- なお、現都市計画道路は当初計画を基に計画されたものであることから、見直し検討が必要である。
- 公共交通については、学研北生駒駅、高山地区、精華・西木津地区をICTを活用した次世代型交通システムなどにより連絡することを視野におき、公民が連携して持続可能な交通ネットワークの構築を目指すものとする。