

## 見直しカルテ

### 生駒市決定路線

路線番号 1	西村線
路線番号 2	俵口上線
路線番号 3	谷田小明線
路線番号 4	大谷線
路線番号 5	元町菜畑線

### 奈良県決定路線 【参考】

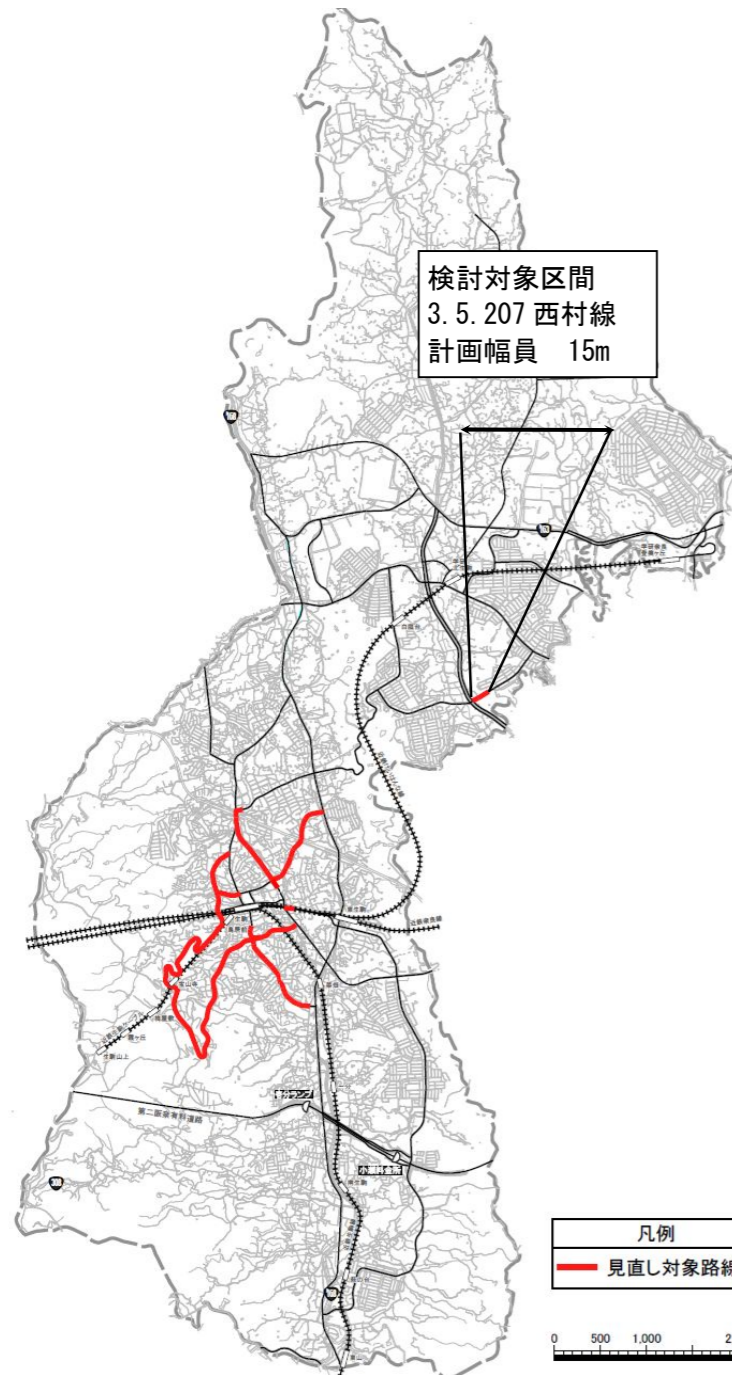
路線番号 6	宛ノ木線
路線番号 7	谷田大路線
路線番号 8	谷田山崎線

《路線概要》

- ◆起点：生駒市あすか野北2丁目
- ◆終点：生駒市真弓南2丁目
- ◆検討対象区間：生駒市上町 ～ 生駒市真弓南1丁目
- ◆計画決定当初の変遷：
- ◆路線延長：約1.96km
- ◆幅員、車線数：15m、2車線
- ◆検討対象区間延長：0.24km
- ◆計画決定：生駒市
- ◆現道の有無：有(市道西村線)
- ◆道路の階層区分：地域幹線道路

S46.7.15 当初決定	本町は大都市大阪に隣接し、住宅都市として急激に発展している。そのため公共施設の整備は急務を要するが特に矢田丘陵で分離された既成市街地と新市街地とを結ぶ本道路は行政の同一化を計る上にも早急に築造する必要があると思われる。今般、本道路について事業経費の節減と執行の容易性を考慮して、本年度施行予定の住宅団地を貫通する新規道路を計画決定し、また一部既定の道路を計画変更し早期事業実施に対処したい。
S48.1.16 一連番号の統一	地域的計画でなく大和都市計画区域における広域的見地から道路計画を眺め今回区分、規模、一連番号を統一する。
S49.1.17 終点変更	今般事業の促進を図るため新市街地開発計画とも合わせて3.5.203 俵口上線及び3.5.207 西村線を一部変更する。
H15.9.24 車線数の明記	「車線の数」が都市計画を定める要件の一つとして追加され、同時に都市計画道路の決定権者の区分が「幅員」から「車線の数」に変更されたため。

《対象位置図》



《必要性の検証》

機能分類			必要性検証		代替性検証	
①交通機能	自動車	混雑緩和	当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	—		
			関連計画等における「渋滞箇所」としての指定がされているか	—		
			当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	—		
			将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	—		
		ネットワーク	マスタープラン等に位置付けられているか	○	あり	・現道で車道幅員が確保されている。(地域幹線街路)
	歩行者・自転車	安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	—		
			交通結節点へのアクセス強化に資するか	—		
		ネットワーク	インターチェンジを有する道路にアクセスするか	—		
			救急告示病院にアクセスしているか	—		
			事故多発箇所又は事故危険箇所等に指定されており、改良により交通安全対策として寄与するか(歩道・自転車道)	○	あり	・現道で歩道が確保されている。
②空間機能	都市環境機能	避難・救援機能	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	○	あり	・現道で歩道が確保されている。 (歩行者・自転車交通量約560人・台/12h)
			歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	○	なし	・現在の歩道幅員(2m程度)では、奈良県の広域的な自転車利用ネットワークの幹線ルートに応じた幅員(歩道内の車道寄り部分の対面通行に資する幅員)が確保されているとはいえない。
		災害防止機能	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」としての位置づけがあるか	—		
			景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	○	あり	・現道が機能を代替する。
			緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか	○	あり	・現道が機能を代替する。
	都市防災機能	災害防止機能	防災拠点にアクセスしているか	—		
			防災計画上の避難路としての位置づけがあるか	—		
			火災の延焼防止効果等の防災に資するか	—		
		収容空間	駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	—		
			電線類等の各種施設の収容空間の位置づけがあるか	—		
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	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づけがあるか	—			
	街区形成機能	土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか	—			

《事業実施上の課題》

地形制約	街並みや地域コミュニティの維持	道路構造令との適合性	歴史的文化資産等の重複	その他
—	—	—	—	県において策定される自転車利用ネットワークの整備計画に合わせ、幅員構成等を検討する必要がある。

《存続、変更候補、廃止の検証結果》

検討結果
条件付存続



[枚方大和郡山線 H17 センサスポイント]  
 交通量: 121 百台/日  
 混雑度: 0.95

検討対象区間  
 3.5.207 西村線  
 計画幅員 15m

[西村線 配分結果 H42 推計]  
 将来交通量: 70 百台/日

《当該路線の見直しフロー》

◆当該路線の機能及び必要性

- ・ 自動車のネットワークや歩行者、自転車の安全で快適な通行環境の確保、ネットワーク等の機能を有している。
- ・ 整備により、高山富雄小泉線と奈良阪南田原線とを接続し、住宅地における街区形成及び交通集散に資する路線としての機能が強化される。

◆当該路線の機能を受け持つ代替路線

- ・ 本区間は、奈良県における広域的な自転車利用ネットワークの幹線ルートに位置づけられており、自転車の快適な通行環境を確保するうえで、歩道（自転車歩行者道）内の車道寄り部分の対面通行に資する幅員確保が求められていることから、現道（歩道幅員 2m 程度）での機能代替が難しいものとなっている。

◆事業実施上の課題

- ・ 現状では、沿線に建物等が立地しておらず、自転車と歩行者の輻輳等が問題になっていないことから、事業化の必要性が低い。

◆検証結果

- ・ 今後、県において策定される自転車利用ネットワークの整備計画に合わせ、幅員構成等を検討する必要があることから、事業実施上の課題ありとし、条件付存続とすることが妥当と考えられる。

凡例	
<span style="color: blue;">—</span>	完成
<span style="color: green;">—</span>	事業中
<span style="color: red;">—</span>	未着手（現道なし）
<span style="color: red;">- - -</span>	未着手（現道あり）

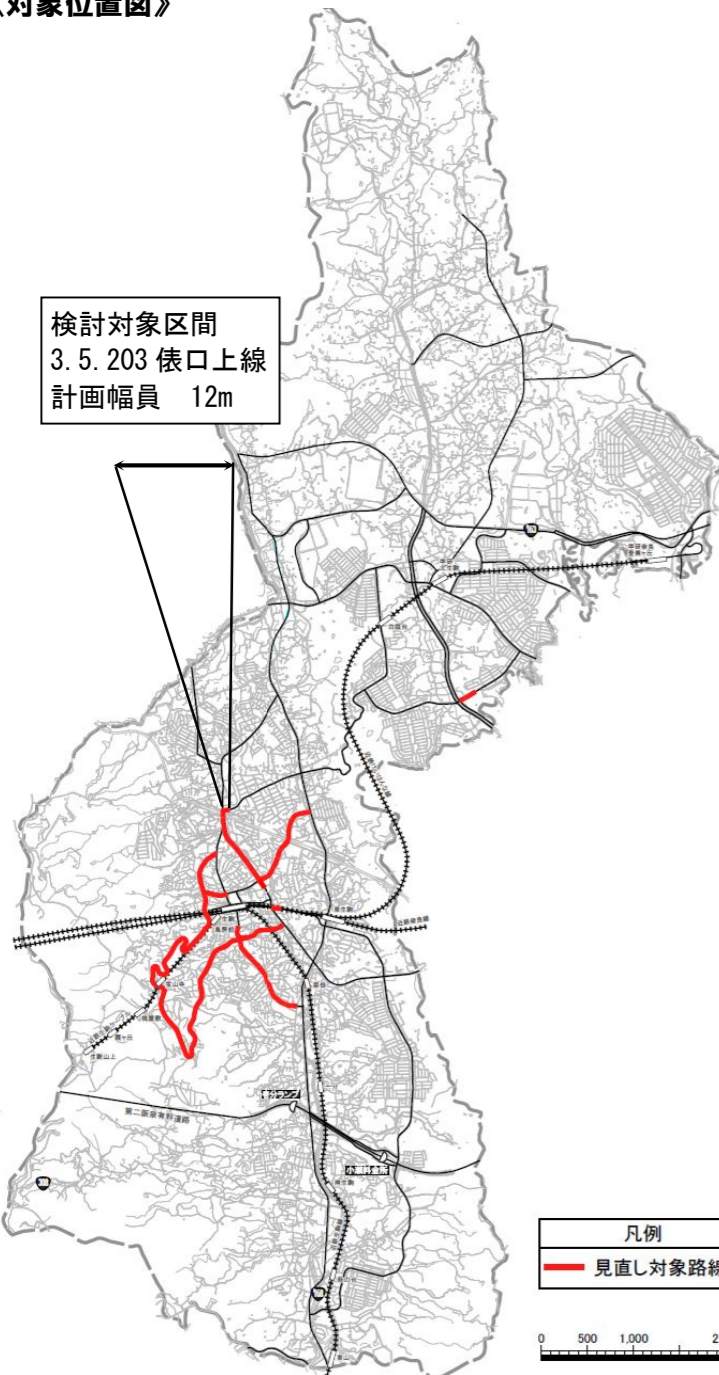
整備状況は平成 23 年 3 月 31 日現在

《路線概要》

- ◆起点：生駒市俵口町
  - ◆終点：生駒市上町
  - ◆検討対象区間：生駒市俵口町 ～ 生駒市俵口町
  - ◆計画決定当初の位置づけ：
- ◆路線延長：約 3.68km
  - ◆幅員、車線数：12m、2車線
  - ◆検討対象区間延長：0.09km
- ◆計画決定：生駒市
  - ◆現道の有無：有(市道俵口上線)
  - ◆道路の階層区分：地域幹線道路

S42.4.18 当初決定	本町行政区域の拡大に伴い近接大都市間の観光産業ルートの整備によって、急激なる宅地等の団地造成の続出するためにこれら開発地区を予想して秩序ある計画を樹立し将来の発展に支障のないよう整備し住宅都市としての機能強化を図り本町特有の緑の都市として市民の福祉向上に資そうとするものである。
S46.7.15 法線変更	本町は大都市大阪に隣接し、住宅都市として急激に発展している。そのため公共施設の整備は急務を要するが特に矢田丘陵で分離された既成市街地と新市街地とを結ぶ本道路は行政の同一化を計る上にも早急に築造する必要があると思われる。今般、本道路について事業経費の節減と執行の容易性を考慮して、本年度施行予定の住宅団地を貫通する新規道路を計画決定し、また一部既定の道路を計画変更し早期事業実施に対処したい。
S48.1.16 一連番号を統一	地域的計画でなく大和都市計画区域における広域的見地から道路計画を眺め今回区分、規模、一連番号を統一する。
S49.1.17 終点変更	今般事業の促進を図るため新市街地開発計画とも合わせて 3.5.203 俵口上線及び 3.5.207 西村線を一部変更する。
H14.8.30 区域変更、車線数の明記	(仮称)白庭駅は、生駒市北部郊外に形成されつつある新住宅地域に位置しており、今後、本駅前は、駅とこれら住宅地との新しい交通流動への対応を中心に、地域の拠点としての役割が期待されることである。従って、鉄道とバス、マイカー等の他の交通機関との結節点、地域の玄関口、市民の憩い集う場、防災上のオープンスペースなど多様な機能を持った駅前広場を設置するとともに、駅前広場との交差点付近について、本線から駅前広場への進入の際の交通渋滞を考慮し、右折レーンを設けることに伴い、区域を一部変更する。

《対象位置図》



《必要性の検証》

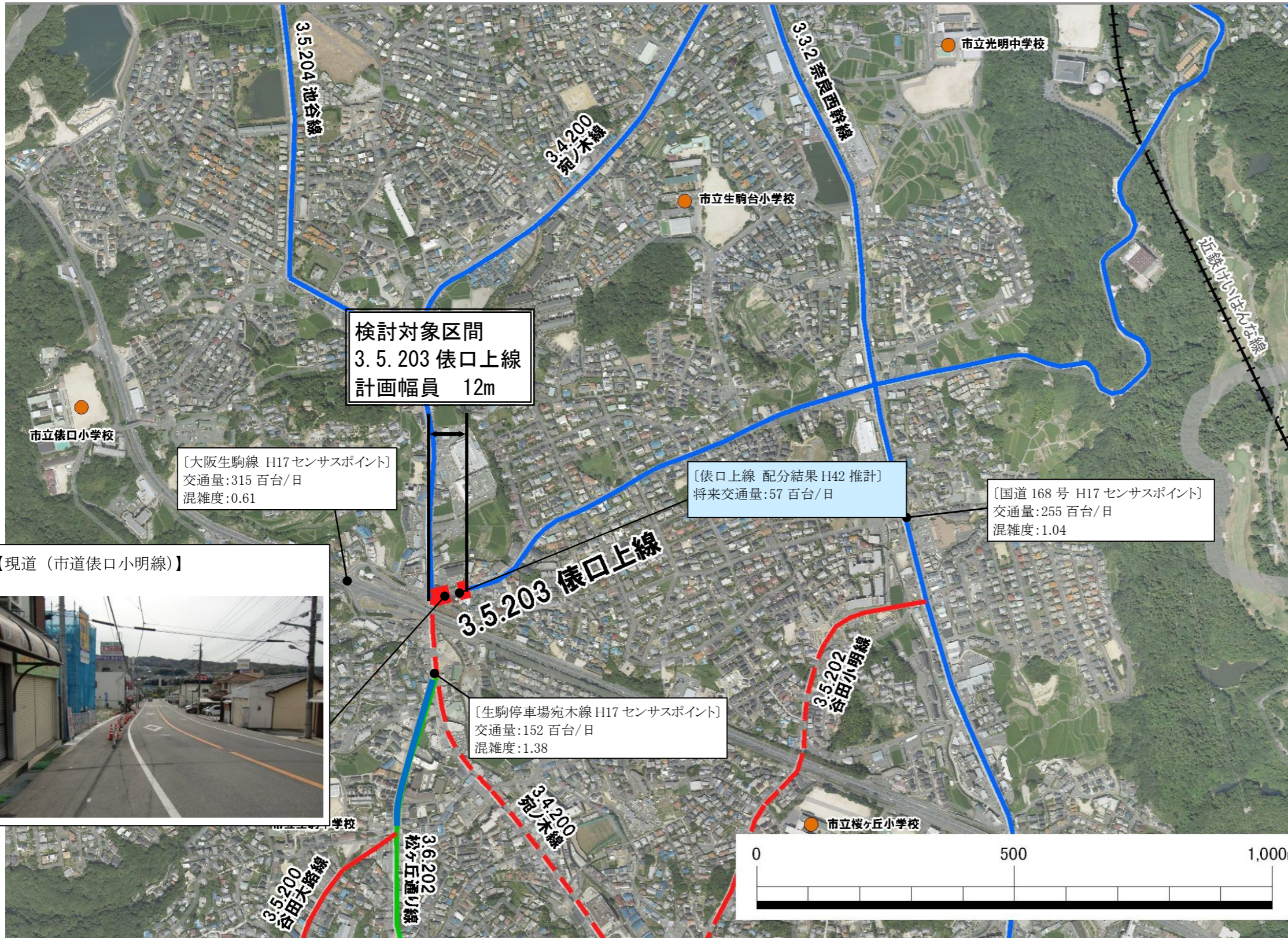
機能分類		必要性検証		代替性検証		
①交通機能	自動車	混雑緩和	当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	○	なし	・現状の都市計画の幅員では右折レーンが確保できず、渋滞が解消されない。
			関連計画等における「渋滞箇所」としての指定がされているか	○	あり	・即効対策が明確になっている。
			当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	—		
			将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	—		
		ネットワーク	マスタープラン等に位置付けられているか	○	あり	・現道で車道幅員が確保されている。(地域幹線道路)
	歩行者・自転車	安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	—		
			交通結節点へのアクセス強化に資するか	—		
		ネットワーク	インターチェンジを有する道路にアクセスするか	○	あり	・現道が機能を代替する。
			救急告示病院にアクセスしているか	—		
			事故多発箇所又は事故危険箇所等に指定されており、改良により交通安全対策として寄与するか(歩道・自転車道)	○	なし	・代替機能なし。
②空間機能	都市環境機能	避難・救援機能	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	—		
			歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	—		
			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」としての位置づけがあるか	—		
	都市防災機能	災害防止機能	景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	—		
			緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか	○	あり	・現道が機能を代替する。
			防災拠点にアクセスしているか	—		
	収容空間	災害防止機能	防災計画上の避難路としての位置づけがあるか	—		
			火災の延焼防止効果等の防災に資するか	—		
			駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	—		
			電線類等の各種施設の収容空間の位置づけがあるか	—		
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	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づけがあるか	—			
	街区形成機能	土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか	—			

《事業実施上の課題》

地形制約	街並みや地域コミュニティの維持	道路構造令との適合性	歴史的文化資産等の重複	その他
—	—	—	—	現状の幅員(右折レーンを確保しない)では、現在の渋滞が解消されない。

《存続、条件付存続、廃止の検証結果》

検討結果
条件付存続



《当該路線の見直しフロー》

◆当該路線の機能及び必要性

- ・ 自動車のネットワークやインターチェンジへのアクセス、緊急輸送道路、歩行者・自転車の安全性確保等の機能を有しており、整備が求められる。
- ・ バス路線でもあり、歩行者の通行が見られるが、歩道として整備されておらず、整備による連続的な歩道の確保が期待される。
- ・ また、阪奈道路生駒ICへの接続道路としての機能強化が期待される。

◆当該路線の機能を受け持つ代替路線

- ・ 自動車のネットワーク、インターチェンジへアクセス、緊急輸送道路の機能について、現道が代替可能と判断できる。
- ・ しかし、歩行者・自転車の安全性、自動車の混雑緩和の機能については、右折レーンを確保できず、その機能を代替する路線等が他に存在しない。

◆事業実施上の課題

- ・ 現状の幅員(右折レーンを確保しない)では、現在の渋滞が解消されない。

◆検証結果

- ・ 今後は、渋滞を解消するために右折レーンを設置することや、歩車分離を行うことも想定されるため、事業実施上の課題ありとし、条件付存続とすることが妥当と考えられる。



整備状況は平成 23 年 3 月 31 日現在

《路線概要》

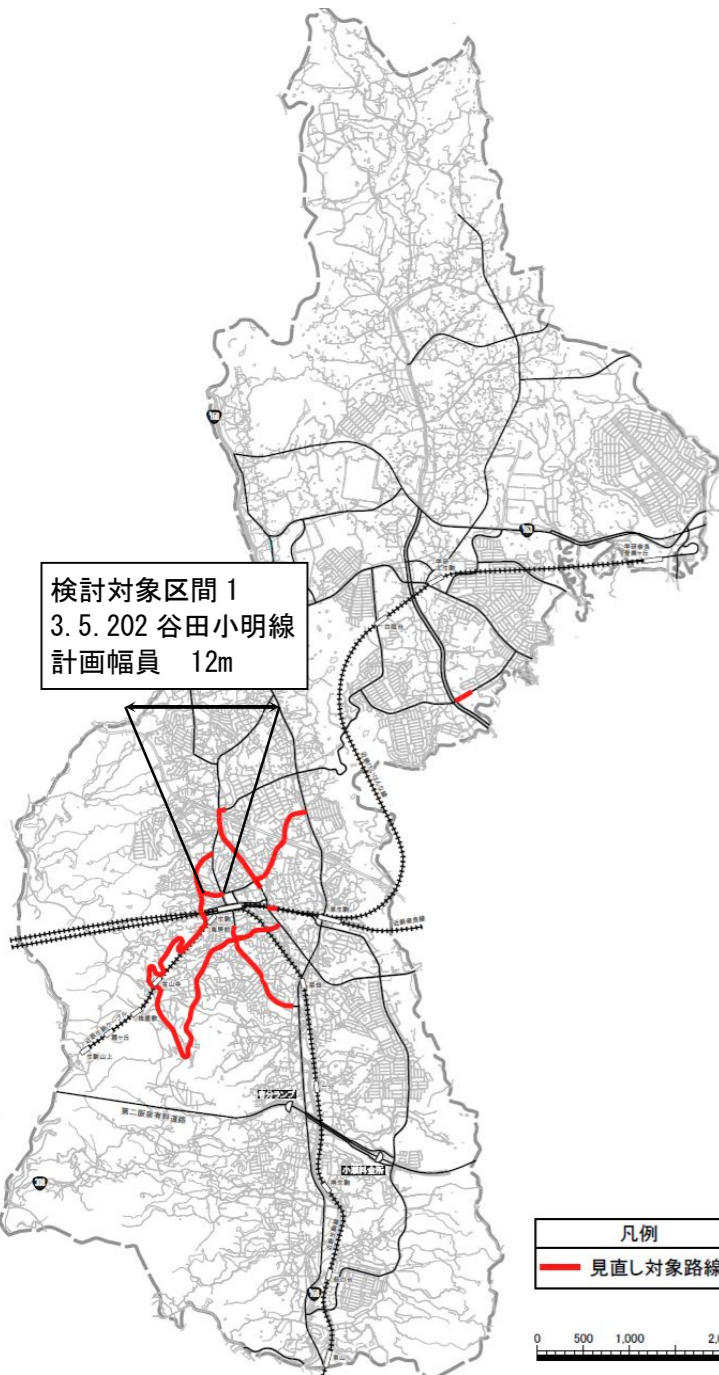
- ◆起点：生駒市北新町
- ◆終点：生駒市小明町
- ◆検討対象区間：生駒市北新町 ～ 生駒市北新町
- ◆計画決定の変遷：

- ◆路線延長：約 1.61km
- ◆幅員、車線数：12m、2車線
- ◆検討対象区間延長：0.23km

- ◆計画決定：生駒市
- ◆現道の有無：無
- ◆道路の階層区分：地域幹線道路

S42.4.18 当初決定	本町行政区域の拡大に伴い近接大都市間の観光産業ルートの整備によって、急激なる宅地等の団地造成の続出するために開発地区を予想して秩序ある計画を樹立し将来の発展に支障のないよう整備し住宅都市としての機能強化を図り本町特有の緑の都市として市民の福祉向上に資そうとするものである。
S51.10.23 起点変更	本市の中心商業地である生駒駅前周辺は、旧態依然とした市街地であり近未来の人口増と鉄道の輸送力の増強に伴い、生駒駅周辺の広場を含めた一連の整備が強く要望されている。この一つの手法として市街地再開発事業が考えられ、これと一体とした都市計画道路の変更を行ない、本駅周辺の健全な発展と秩序ある整備を図り、もって公共の福祉の増進に資するものである。
S63.11.17 一部幅員変更	本路線は、本市の南北の動線である都市計画道路奈良西幹線・宛ノ木線・松ヶ丘通り線及び谷田大路線を東西に連結している道路で、生駒駅北口周辺地域の円滑な交通動線の処理、ならびに秩序ある土地利用を図るため、都市計画決定されている。今般、生駒駅北口第一地区第一種市街地再開発事業に伴い周辺地域の歩行者動線の変化が生じると共に、人口増加も加わり、歩行者数が急増することが予測される為、歩道幅員が必須条件となり、本路線の一部幅員を変更し秩序ある道路形態の形成を図るものである。
H15.9.24 区域変更	「車線の数」が都市計画を定める要件の一つとして追加され、同時に都市計画道路の決定権者の区分が「幅員」から「車線の数」に変更されたため。

《対象位置図》



《必要性の検証》

機能分類		必要性検証			代替性検証		
①交通機能	自動車	混雑緩和	当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	—			
			関連計画等における「渋滞箇所」としての指定がされているか	—			
			当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	—			
			将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	—			
		ネットワーク	マスタープラン等に位置付けられているか	—			
	安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	—				
	アクセス	交通結節点へのアクセス強化に資するか	○	あり			・市道北新町線が機能を代替する。
		インターチェンジを有する道路にアクセスするか	—				
		救急告示病院にアクセスしているか	—				
	歩行者・自転車	安全性	事故多発箇所又は事故危険箇所等に指定されており、改良により交通安全対策として寄与するか(歩道・自転車道)	—			
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			—				
ネットワーク		歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	—				
		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」としての位置づけがあるか	—				
②空間機能	都市環境機能		景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	—			
	都市防災機能	避難・救援機能	緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか	—			
			防災拠点にアクセスしているか	—			
			防災計画上の避難路としての位置づけがあるか	—			
		災害防止機能	火災の延焼防止効果等の防災に資するか	—			
収容空間		駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	—				
		電線類等の各種施設の収容空間の位置づけがあるか	—				
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		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づけがあるか	—			
	街区形成機能		土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか	—			

《事業実施上の課題》

地形制約	街並みや地域コミュニティの維持	道路構造令との適合性	歴史的文化資産等の重複	その他

《存続、条件付存続、廃止の検証結果》

検討結果
廃止

《路線概要》

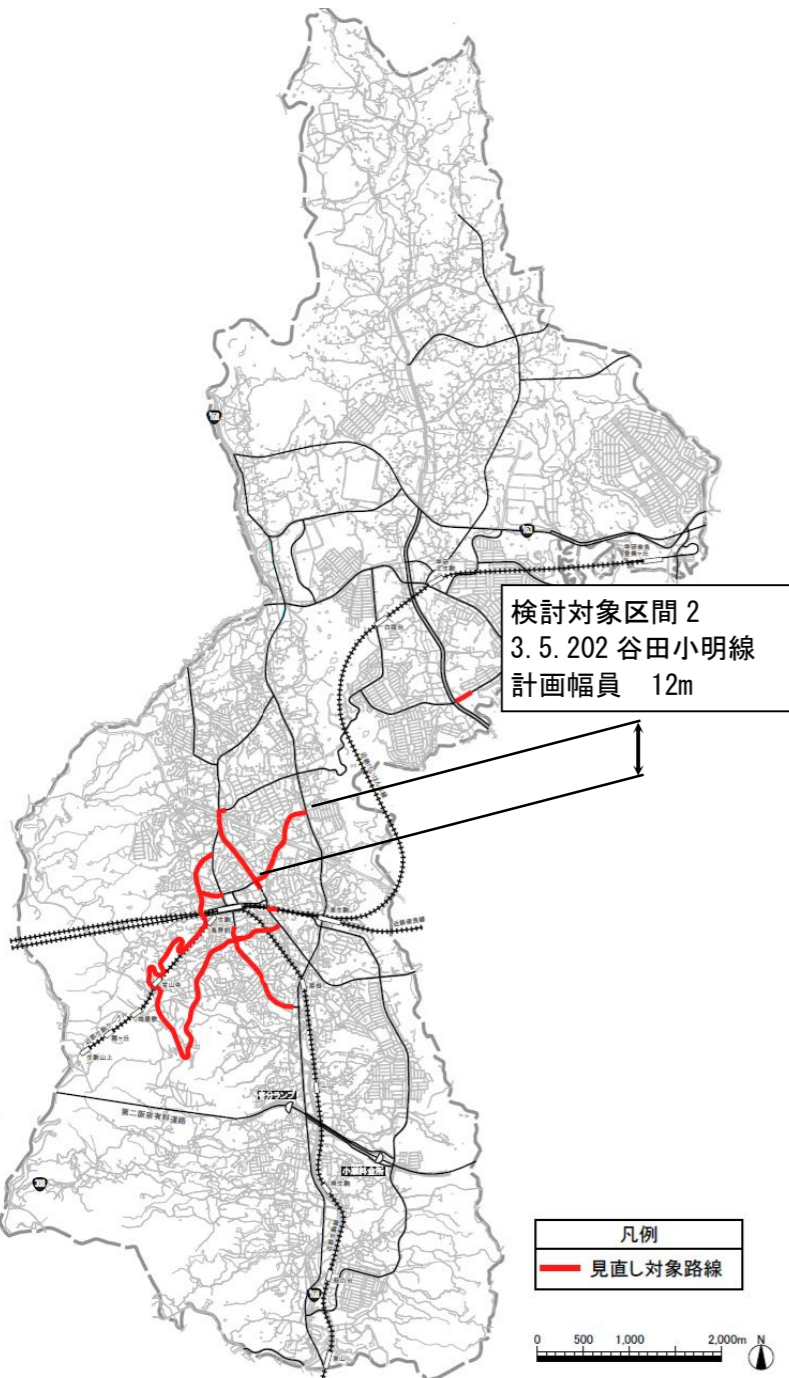
- ◆起点：生駒市北新町
- ◆終点：生駒市小明町
- ◆検討対象区間：生駒市谷田町 ～ 生駒市小明町
- ◆計画決定の変遷：

- ◆路線延長：約 1.61km
- ◆幅員、車線数：12m、2車線
- ◆検討対象区間延長：0.98km

- ◆計画決定：生駒市
- ◆現道の有無：一部有(市道谷田小明線、市道谷田小明線支線1号)
- ◆道路の階層区分：地域幹線道路

S42.4.18 当初決定	本町行政区域の拡大に伴い近接大都市間の観光産業ルートの整備によって、急激なる宅地等の団地造成の続出するために開発地区を予想して秩序ある計画を樹立し将来の発展に支障のないよう整備し住宅都市としての機能強化を図り本町特有の緑の都市として市民の福祉向上に資そうとするものである。
S51.10.23 起点変更	本市の中心商業地である生駒駅前周辺は、旧態依然とした市街地であり近未来の人口増と鉄道の輸送力の増強に伴い、生駒駅周辺の広場を含めた一連の整備が強く要望されている。この一つの手法として市街地再開発事業が考えられ、これと一体とした都市計画道路の変更を行ない、本駅周辺の健全な発展と秩序ある整備を図り、もって公共の福祉の増進に資するものである。
S63.11.17 一部幅員変更	本路線は、本市の南北の動線である都市計画道路奈良西幹線・宛ノ木線・松ヶ丘通り線及び谷田大路線を東西に連結している道路で、生駒駅北口周辺地域の円滑な交通動線の処理、ならびに秩序ある土地利用を図るため、都市計画決定されている。今般、生駒駅北口第一地区第一種市街地再開発事業に伴い周辺地域の歩行者動線の変化が生じると共に、人口増加も加わり、歩行者数が急増することが予測される為、歩道幅員が必須条件となり、本路線の一部幅員を変更し秩序ある道路形態の形成を図るものである。
H15.9.24 区域変更	「車線の数」が都市計画を定める要件の一つとして追加され、同時に都市計画道路の決定権者の区分が「幅員」から「車線の数」に変更されたため。

《対象位置図(広域)》



《必要性の検証》

機能分類			必要性検証			代替性検証		
①交通機能	自動車	混雑緩和	当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	—				
			関連計画等における「渋滞箇所」としての指定がされているか	—				
			当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	—				
			将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	—				
		ネットワーク	マスタープラン等に位置付けられているか	—				
	歩行者・自転車	安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	—				
			交通結節点へのアクセス強化に資するか	—				
		ネットワーク	インターチェンジを有する道路にアクセスするか	—				
			救急告示病院にアクセスしているか	—				
			事故多発箇所又は事故危険箇所等に指定されており、改良により交通安全対策として寄与するか(歩道・自転車道)	○	なし			・代替機能なし。
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	○	なし			・代替機能なし。 (歩行者・自転車交通量約1600人・台/12h)			
ネットワーク	歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	—						
		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」としての位置づけがあるか	—					
②空間機能	都市環境機能	景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	—					
	都市防災機能	避難・救援機能	緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか	—				
			防災拠点にアクセスしているか	○	あり		・現道が機能を代替する。	
		災害防止機能	防災計画上の避難路としての位置づけがあるか	—				
	収容空間	火災の延焼防止効果等の防災に資するか	—					
		駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	—					
		電線類等の各種施設の収容空間の位置づけがあるか	—					
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	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づけがあるか	—					
	街区形成機能	土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか	—					

《事業実施上の課題》

地形制約	街並みや地域コミュニティの維持	道路構造令との適合性	歴史的文化資産等の重複	その他
斜面住宅地であることから大幅な地形改変が生じ、沿線市街地への影響が大きい。	沿道は住宅が存在しており、整備による街並みやコミュニティへの影響が大きい。	—	—	整備により、通過交通が増大する恐れがある。

《存続、条件付存続、廃止の検証結果》

検討結果
条件付存続



《当該路線の見直しフロー》

〔検討対象区間1〕

- ◆当該路線の機能及び必要性
- 計画決定当時は谷田大路線との接続による生駒駅へのアクセス機能及び住宅都市としての機能強化を図ることが求められていた。
  - しかし、現状では大きな自動車交通需要の発生は想定できない状況にある。

〔検討対象区間2〕

- ◆当該路線の機能及び必要性
- 歩行者・自転車の安全性や、快適な通行環境、防災拠点へのアクセス等の機能を有している。
  - 整備により、自動車と歩行者の分離に資する通行機能を果たすことが期待される。

- ◆当該路線の機能を受け持つ代替路線
- 生駒駅へのアクセス機能については、市道北新町線が機能を代替する。

- ◆当該路線の機能を受け持つ代替路線
- 災害時の避難場所である桜ヶ丘小学校へのアクセス機能(都市防災機能)については現道で受け持つことが可能である。
  - しかし、歩行者・自転車の安全性や快適な通行環境の確保に係る機能については、その機能を代替しうる路線等が他に存在せず、現状では不十分である。

◆事業実施上の課題

—

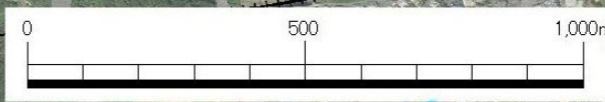
- ◆事業実施上の課題
- 大幅な地形改変が生じ、沿線市街地への影響が大きい。
  - 整備により、沿線市街地への通過交通の流入が増大。

- ◆検証結果
- 路線に求められる機能が失われ、整備の必要性が低下しているため、廃止とすることが妥当と考えられる。

- ◆検証結果
- 事業実施時には、拡幅整備に伴う通過交通の更なる増加や立ち退き等による地域コミュニティへの影響、また、阪奈道路との立体交差の処理等の課題があることから、条件付存続とすることが妥当と考えられる。

凡例

— (Blue line)	完成
— (Green line)	事業中
— (Red line)	未着手(現道なし)
— (Dotted red line)	未着手(現道あり)



整備状況は平成 23 年 3 月 31 日現在



《路線概要》

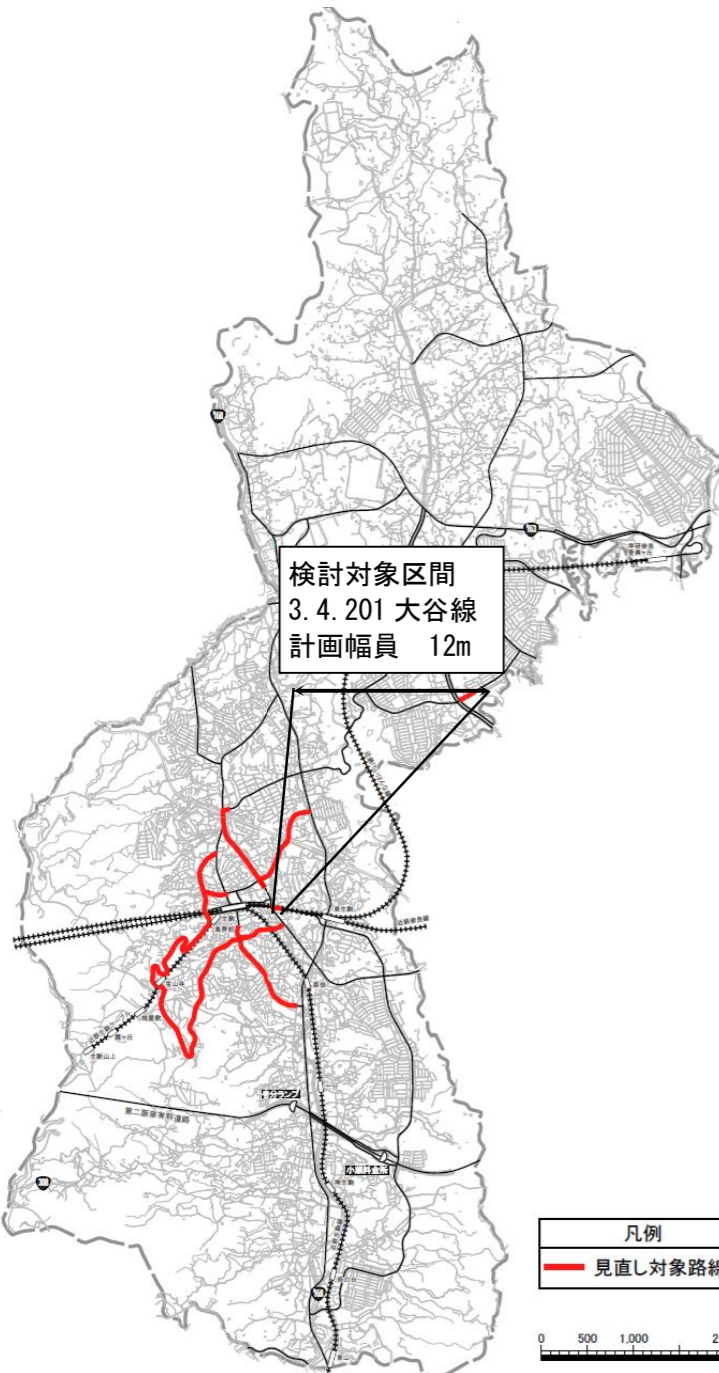
- ◆起点：生駒市東新町
- ◆終点：生駒市東菜畑1丁目
- ◆検討対象区間：生駒市東新町 ～ 生駒市谷田町
- ◆計画決定の変遷：

- ◆路線延長：約 1.55km
- ◆幅員、車線数：12m、2車線
- ◆検討対象区間延長：0.14km

- ◆計画決定：生駒市
- ◆現道の有無：有(市道大谷線)
- ◆道路の階層区分：地域幹線道路

S42.4.18 当初決定	本町行政区域の拡大に伴い近接大都市間の観光産業ルートの整備によって、急激なる宅地等の団地造成の続出するためにこれら開発地区を予想して秩序ある計画を樹立し将来の発展に支障のないよう整備し住宅都市としての機能強化を図り本町特有の緑の都市として市民の福祉向上に資そうとするものである。
S42.7.31 起点変更	起点変更。
S48.1.27 一連番号の統一	一連番号の統一。
H15.9.24 車線数の明記	「車線の数」が都市計画を定める要件の一つとして追加され、同時に都市計画道路の決定権者の区分が「幅員」から「車線の数」に変更されたため。

《対象位置図》



《必要性の検証》

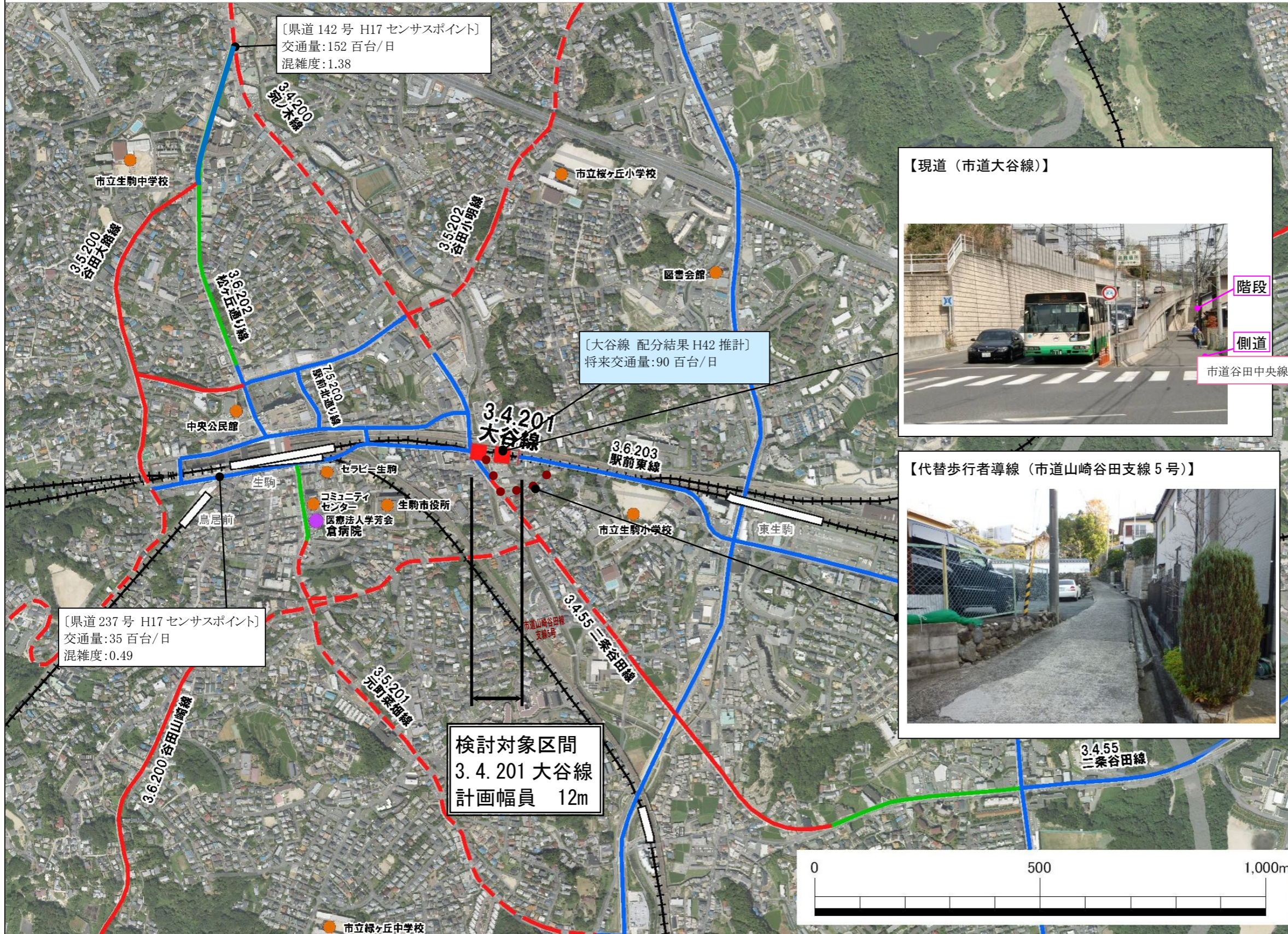
機能分類		必要性検証		代替性検証		
①交通機能	自動車	混雑緩和	当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	—		
			関連計画等における「渋滞箇所」としての指定がされているか	—		
			当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	—		
			将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	—		
		ネットワーク	マスタープラン等に位置付けられているか	○	あり	・現道で車道幅員が確保されている。(地域幹線道路)
	歩行者・自転車	安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	—		
			交通結節点へのアクセス強化に資するか	○	あり	・現道が機能を代替する。
		ネットワーク	インターチェンジを有する道路にアクセスするか	—		
			救急告示病院にアクセスしているか	—		
			事故多発箇所又は事故危険箇所等に指定されており、改良により交通安全対策として寄与するか(歩道・自転車道)	○	あり	・現道が機能を代替する。
②空間機能	都市環境機能	安全性	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	○	なし	・代替経路となる歩行者動線が車道と併用となっており、現道での機能代替が難しいものとなっている。(歩行者・自転車交通量約550人・台/12h)
			ネットワーク	歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	—	
		都市防災機能	避難・救援機能	緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか	○	あり
	災害防止機能	防災拠点にアクセスしているか	—			
		防災計画上の避難路としての位置づけがあるか	—			
収容空間	火災の延焼防止効果等の防災に資するか	—				
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	—			
	街区形成機能	電線類等の各種施設の収容空間の位置づけがあるか	—			
		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づけがあるか	—			
		土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか	—			

《事業実施上の課題》

地形制約	街並みや地域コミュニティの維持	道路構造令との適合性	歴史的文化資産等の重複	その他
—	—	—	—	歩道の階段形状を解消するためには谷田中央線の付替えの他、橋梁等大型構造物の改築が必要となる。

《存続、条件付存続、廃止の検証結果》

検討結果
条件付存続



《当該路線の見直しフロー》

◆当該路線の機能及び必要性

- ・ 自動車のネットワークや生駒駅へのアクセス、歩行者・自転車の安全性確保や、快適な通行環境、緊急輸送道路の機能強化等の機能を有している。
- ・ 近鉄生駒駅と東生駒駅を接続し、相互連携とともに各駅へのアクセスに資する路線となっている。

◆当該路線の機能を受け持つ代替路線

- ・ 当該区間においては、車道部については整備が行われており、自動車のネットワーク、交通結節点へのアクセス、緊急輸送道路に係る機能は現道で受け持つことが可能と判断できる。
- ・ 歩道については、都市計画幅員に応じた歩道が確保されていないものの、整備済み区間と連続した歩行者動線や市道山崎谷田線支線5号等の歩行者動線は存在している。しかし、いずれも、車道と併用となっており、安全面を考慮すると、現道での機能代替が難しいものと判断できる。

◆事業実施上の課題

- ・ 歩道の階段形状を解消するためには谷田中央線の付替えの他、橋梁等大型構造物の改築が必要となる。

◆検証結果

- ・ 市道谷田中央線における自動車交通量が極めて少ないことから、歩行者の安全対策については、代替歩行者導線を含み、対策を検討することが想定されるため、事業実施上の課題ありとし、条件付存続とすることが妥当と考えられる。

【現道（市道大谷線）】



階段

側道

市道谷田中央線

【代替歩行者導線（市道山崎谷田支線5号）】



凡例

- 完成
- 事業中
- 未着手(現道なし)
- 未着手(現道あり)

《路線概要》

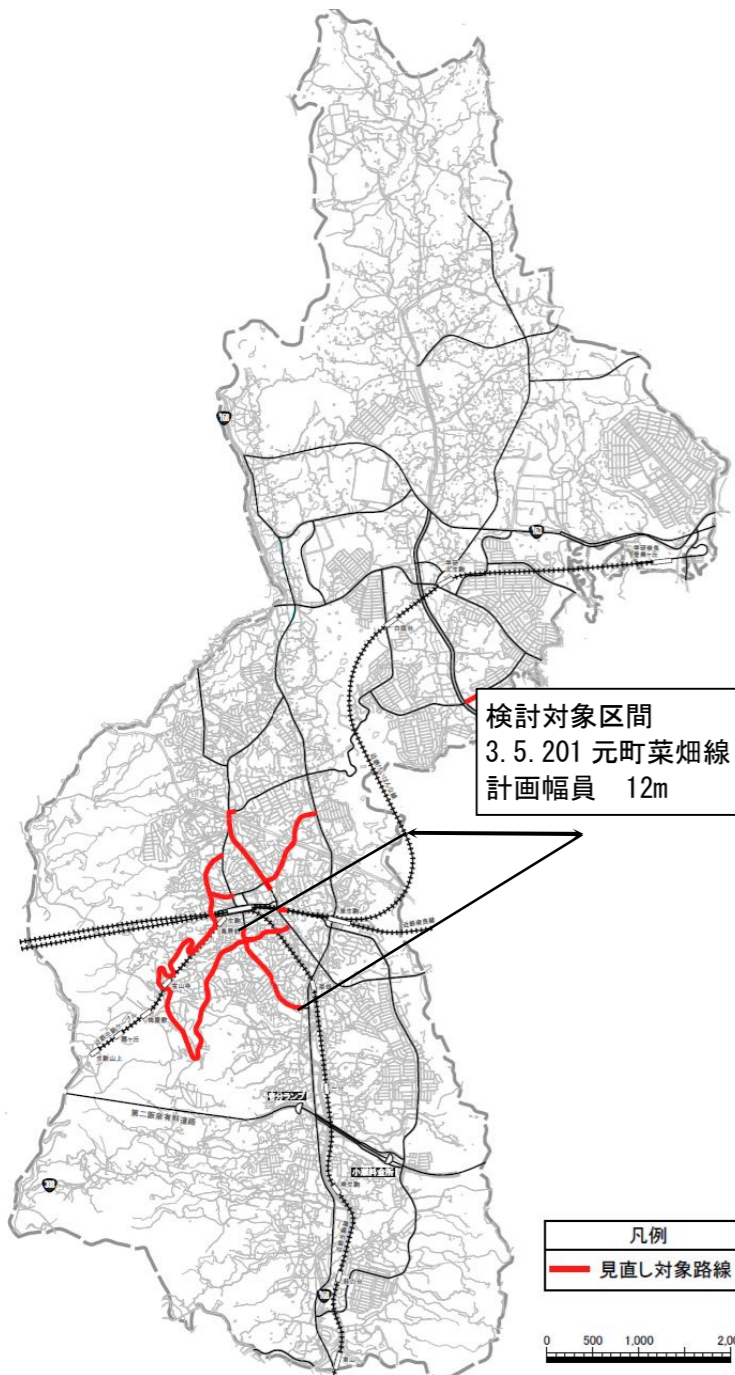
- ◆起点：生駒市元町1丁目
- ◆終点：生駒市中菜畑1丁目
- ◆検討対象区間：生駒市本町 ～ 生駒市中菜畑1丁目
- ◆計画決定の変遷：

- ◆路線延長：約1.45km
- ◆幅員、車線数：12m、2車線
- ◆検討対象区間延長：1.23km

- ◆計画決定：生駒市
- ◆現道の有無：有(市道元町菜畑線)
- ◆道路の階層区分：地域幹線道路

S42.4.18 当初決定	本町行政区域の拡大に伴い近接大都市間の観光産業ルートの整備によって、急激なる宅地等の団地造成の続出するためにこれら開発地区を予想して秩序ある計画を樹立し将来の発展に支障のないよう整備し住宅都市としての機能強化を図り本町特有の緑の都市として市民の福祉向上に資そうとするものである。
S48.1.16 一連番号の統一	地域的道路計画でなく大和都市計画区域における広域的見地から道路計画を眺め今回区分、規模、一連番号を統一する。
S51.10.23 終点変更	本市の中心商業地である生駒駅前周辺は、旧態依然とした市街地であり近未来の人口増と鉄道の輸送力の増強に伴い、生駒駅周辺の広場を含めた一連の整備が強く要望されている。この一つの手法として市街地再開発事業が考えられ、これと一体とした都市計画道路の変更を行ない、本駅周辺の健全な発展と秩序ある整備を図り、もって公共の福祉の増進に資するものである。
H15.9.24 車線数の明記	「車線の数」が都市計画を定める要件の一つとして追加され、同時に都市計画道路の決定権者の区分が「幅員」から「車線の数」に変更されたため。

《対象位置図》



《必要性の検証》

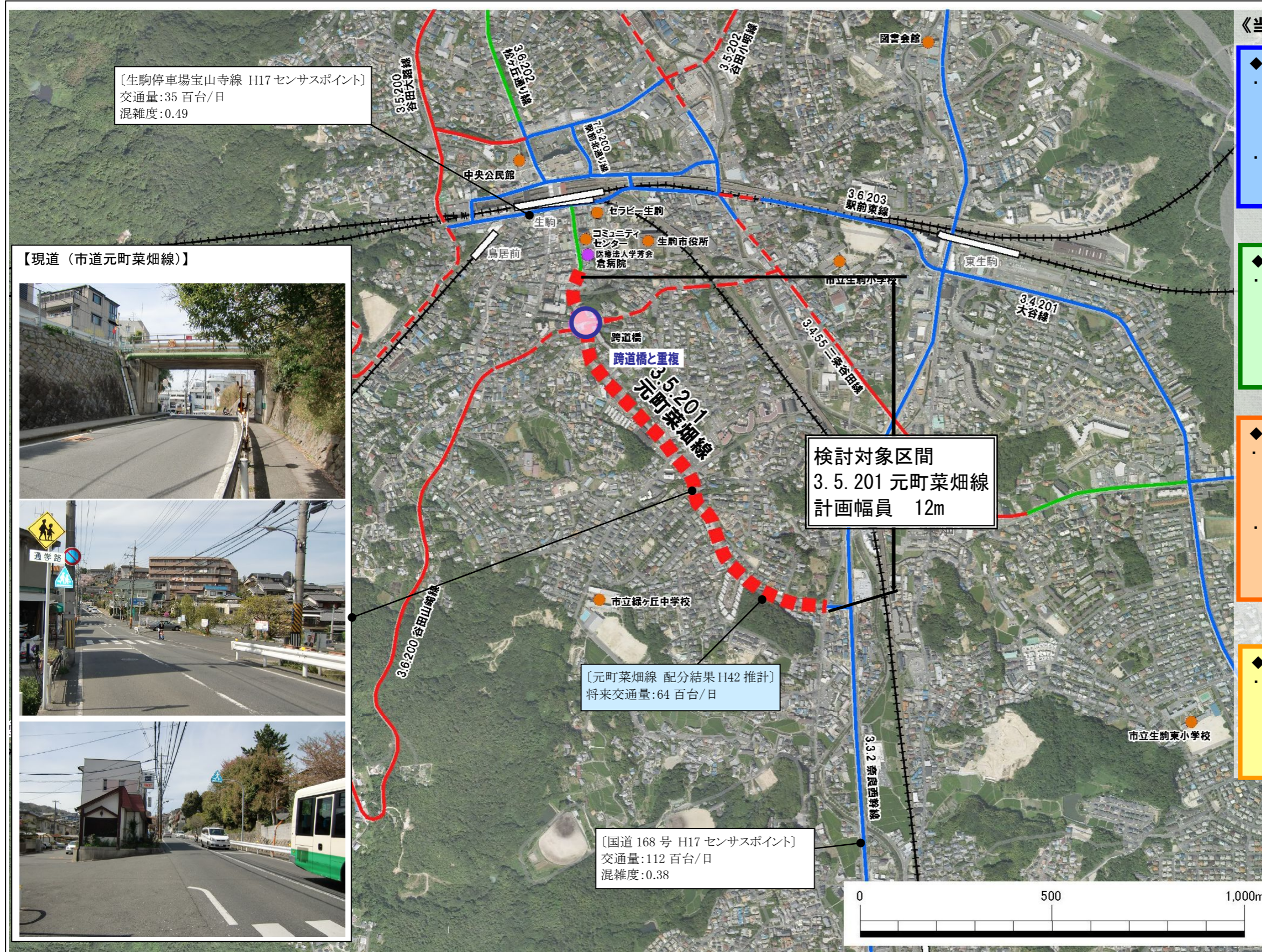
機能分類		必要性検証			代替性検証		
①交通機能	自動車	混雑緩和	当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	—			
			関連計画等における「渋滞箇所」としての指定がされているか	—			
			当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	—			
			将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	—			
		ネットワーク	マスタープラン等に位置付けられているか	—			
	歩行者・自転車	安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	—			
			交通結節点へのアクセス強化に資するか	○	なし	・一部区間で車道幅員が不足。	
		ネットワーク	インターチェンジを有する道路にアクセスするか	—			
			救急告示病院にアクセスしているか	○	なし	・一部区間で車道幅員が不足。	
			事故多発箇所又は事故危険箇所等に指定されており、改良により交通安全対策として寄与するか(歩道・自転車道)	○	なし	・現道内では歩行者空間が確保できない。	
②空間機能	都市環境機能	避難・救援機能	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	○	なし	・代替路線機能なし。 (歩行者・自転車交通量最大約830人・台/12h)	
			ネットワーク	歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	—		
			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」としての位置づけがあるか	—			
	都市防災機能	災害防止機能	緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか	○	なし	・一部区間で車道幅員が不足。	
			防災拠点にアクセスしているか	—			
	収容空間	災害防止機能	防災計画上の避難路としての位置づけがあるか	—			
			火災の延焼防止効果等の防災に資するか	—			
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	—				
		電線類等の各種施設の収容空間の位置づけがあるか	—				
街区形成機能	街区形成機能	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づけがあるか	—				
		土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか	—				

《事業実施上の課題》

地形制約	街並みや地域コミュニティの維持	道路構造令との適合性	歴史的文化資産等の重複	その他
—	旭ヶ丘の跨道橋付近については、拡幅にあたって、大幅な地形改変が生じ、沿線市街地への影響が大きい。	—	—	旭ヶ丘の跨道橋の架け替えが必要となる。 現道幅員を前提にアクセス道路等が整備されており、拡幅した場合に、地形的な制約により、接続が難しくなる可能性がある。

《存続、条件付存続、廃止の検証結果》

検討結果
条件付存続



[生駒停車場宝山寺線 H17 センサスポイント]  
交通量:35 百台/日  
混雑度:0.49

【現道 (市道元町菜畑線)】



[元町菜畑線 配分結果 H42 推計]  
将来交通量:64 百台/日

[国道 168 号 H17 センサスポイント]  
交通量:112 百台/日  
混雑度:0.38

検討対象区間  
3.5.201 元町菜畑線  
計画幅員 12m

《当該路線の見直しフロー》

◆当該路線の機能及び必要性

- 生駒駅や救急告示病院へのアクセスや歩行者・自転車の安全性、快適な通行環境の確保、緊急輸送道路の機能強化等の機能を有している。
- バス路線でもあり、歩行者の通行が見られるが、歩道が部分的に確保されておらず、整備による歩道確保が期待される。

◆当該路線の機能を受け持つ代替路線

- 当該区間においては、旭ヶ丘の跨道橋付近を除き、2車線が確保されているものの、交通結節点や救急告示病院へのアクセス、歩行者・自転車の安全性や快適な通行環境の確保、緊急輸送道路に係る機能については、その機能を代替しうる路線等が他に存在しない。

◆事業実施上の課題

- 旭ヶ丘の跨道橋付近については、拡幅にあたって大幅な地形改変が生じ、沿線市街地への影響が大きい、また橋の架け替えが必要となる。
- その他の区間においても、現道幅員を前提に街区アクセス道路等が整備されており、拡幅した場合に、地形的な制約により、接続が難しくなる可能性がある。

◆検証結果

- 事業実施時には、拡幅整備に伴う立ち退き等による地域コミュニティへの影響、また、旭ヶ丘の立体交差部分での大幅な地形改変等の課題があることから、条件付存続とすることが妥当と考えられる。

凡例	
<span style="color: blue;">—</span>	完成
<span style="color: green;">—</span>	事業中
<span style="color: red;">—</span>	未着手(現道なし)
<span style="color: red;">- - -</span>	未着手(現道あり)

《路線概要》

- ◆起点：生駒市谷田町
- ◆終点：生駒市南田原町
- ◆検討対象区間：生駒市谷田町 ～ 生駒市俵口町
- ◆計画決定の変遷：

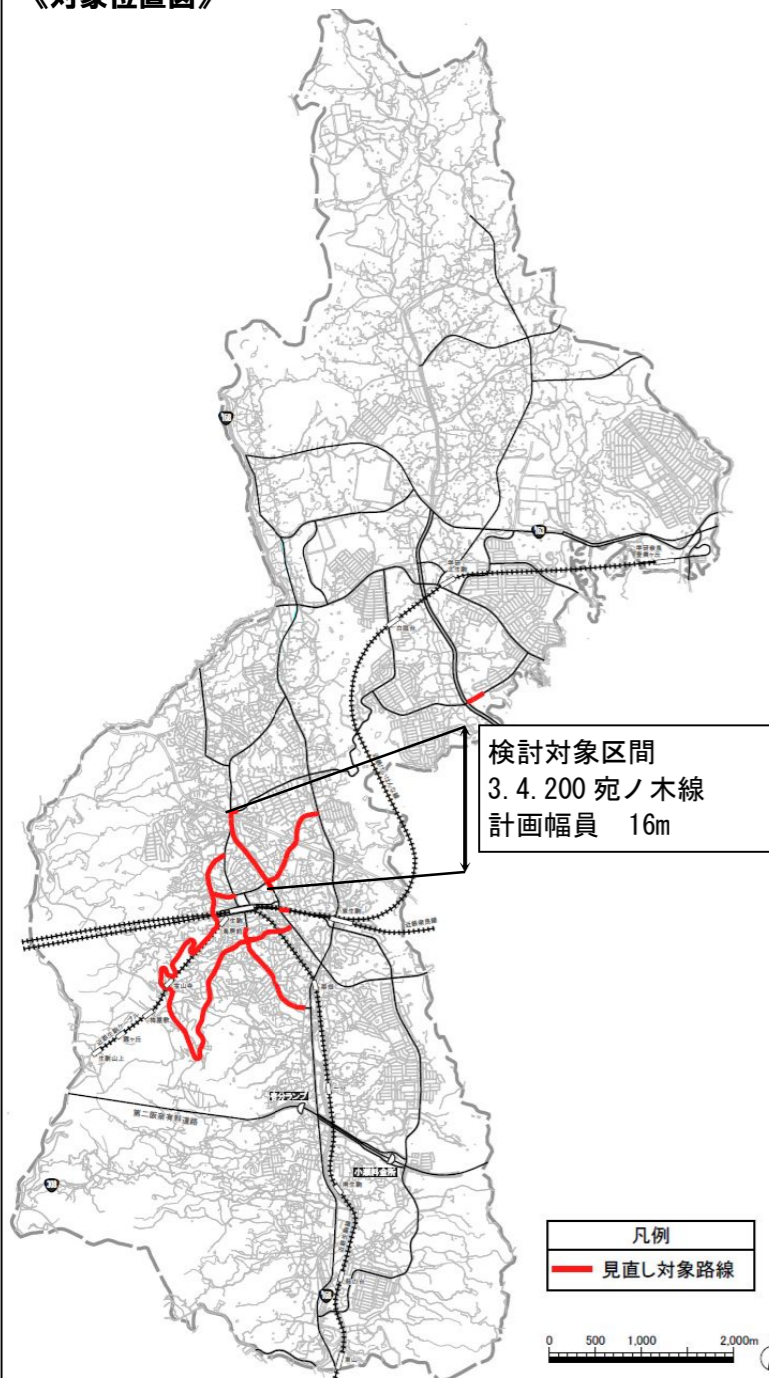
- ◆路線延長：約 2.68km
- ◆幅員、車線数：16m、2車線
- ◆検討対象区間延長：0.63km

- ◆計画決定：奈良県
- ◆現道の有無：有(県道生駒停車場宛ノ木線)
- ◆道路の階層区分：広域幹線道路

S42.4.18 当初決定	本町行政区域の拡大に伴い近接大都市間の観光産業ルートの整備によって、急激なる宅地等の団地造成の続出するためにこれら開発地区を予想して秩序ある計画を樹立し将来の発展に支障のないよう整備し住宅都市としての機能強化を図り本町特有の緑の都市として市民の福祉向上に資そうとするものである。
S48.1.27 一連番号の統一	一連番号の統一。
S56.11.10 終点変更	奈良西幹線は、生駒市の南北幹線として、昭和42年4月18日に都市計画決定し、その後順次整備を行っている路線である。本路線の阪奈道路以北においては、他に代替ルートもないことから道路混雑等の交通問題が生起しており、緊急の整備が望まれているところである。今回、事業をふまえた詳細設計の中で、沿道の土地利用を有効に図り、良好な街づくりに寄与するために法線を変更する。また、それに伴って宛ノ木線の終点の変更も併せて行うものである。
S60.1.18 一部法線変更	本路線周辺の開発状況と将来土地利用等を勘案のうえ、その一部区間を変更するものである。
H15.9.24 車線数の明記	「車線の数」が都市計画を定める要件の一つとして追加され、同時に都市計画道路の決定権者の区分が「幅員」から「車線の数」に変更されたため。

《対象位置図》

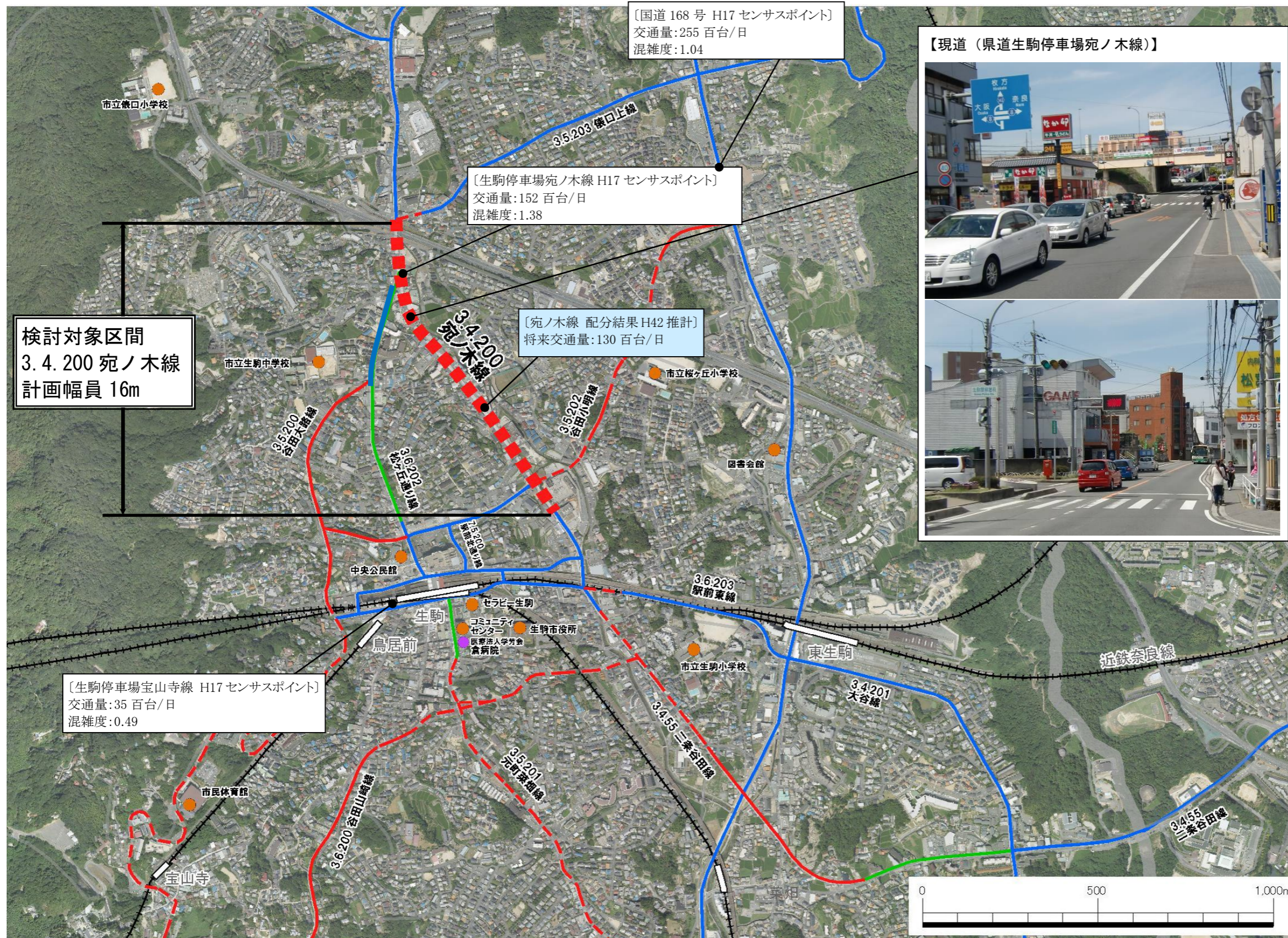
《必要性の検証》



機能分類		必要性検証			代替性検証	
①交通機能	自動車	混雑緩和	当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	○	なし	・代替機能なし
			関連計画等における「渋滞箇所」としての指定がされているか	○	あり	・現道が機能を代替する。(具体的な対策あり)
			当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	—		
			将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	—		
	歩行者・自転車	ネットワーク	マスタープラン等に位置付けられているか	○	なし	・代替機能なし。(広域幹線道路)
			安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	—	
		アクセス	交通結節点へのアクセス強化に資するか	—		
			インターチェンジを有する道路にアクセスするか	○	あり	・現道が機能を代替する。
			救急告示病院にアクセスしているか	○	あり	・現道が機能を代替する。
			安全性	事故多発箇所又は事故危険箇所等に指定されており、改良により交通安全対策として寄与するか(歩道・自転車道)	○	なし
ネットワーク	歩行者・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	—				
	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」としての位置づけがあるか	—				
②空間機能	都市環境機能	景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	—			
	都市防災機能	避難・救援機能	緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか	○	あり	・現道が機能を代替する。
			防災拠点にアクセスしているか	—		
			防災計画上の避難路としての位置づけがあるか	—		
	災害防止機能	火災の延焼防止効果等の防災に資するか	—			
収容空間	駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	—				
	電線類等の各種施設の収容空間の位置づけがあるか	—				
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	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づけがあるか	—			
	街区形成機能	土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか	—			

《存続、条件付存続、廃止の検証結果》

検討結果
存続



【現道（県道生駒停車場宛ノ木線）】



◆検証結果

- 宛ノ木線は、生駒市の南北交通を支える市の広域幹線道路としての市都市計画マスタープランでの位置付けがありますが、混雑緩和及び歩行者の安全性を代替する路線が存在せず、路線の必要性が高いと言えます。
- また、宛ノ木線の見直し対象区間については、現道として県道生駒停車場宛ノ木線が2車線で整備されていますが、歩道の幅員が狭い状況です。
- 今回の見直し対象区間周辺の谷田地区・辻町地区は、平成21年3月に警察庁と国土交通省により「あんしん歩行エリア」に指定されており、面的に死傷事故抑止対策を講じる必要性が認められること、また、歩行者等の通行の安全性を確保できる代替路線がないことから、「存続」が妥当と考えます。

整備状況は平成23年3月31日現在

《路線概要》

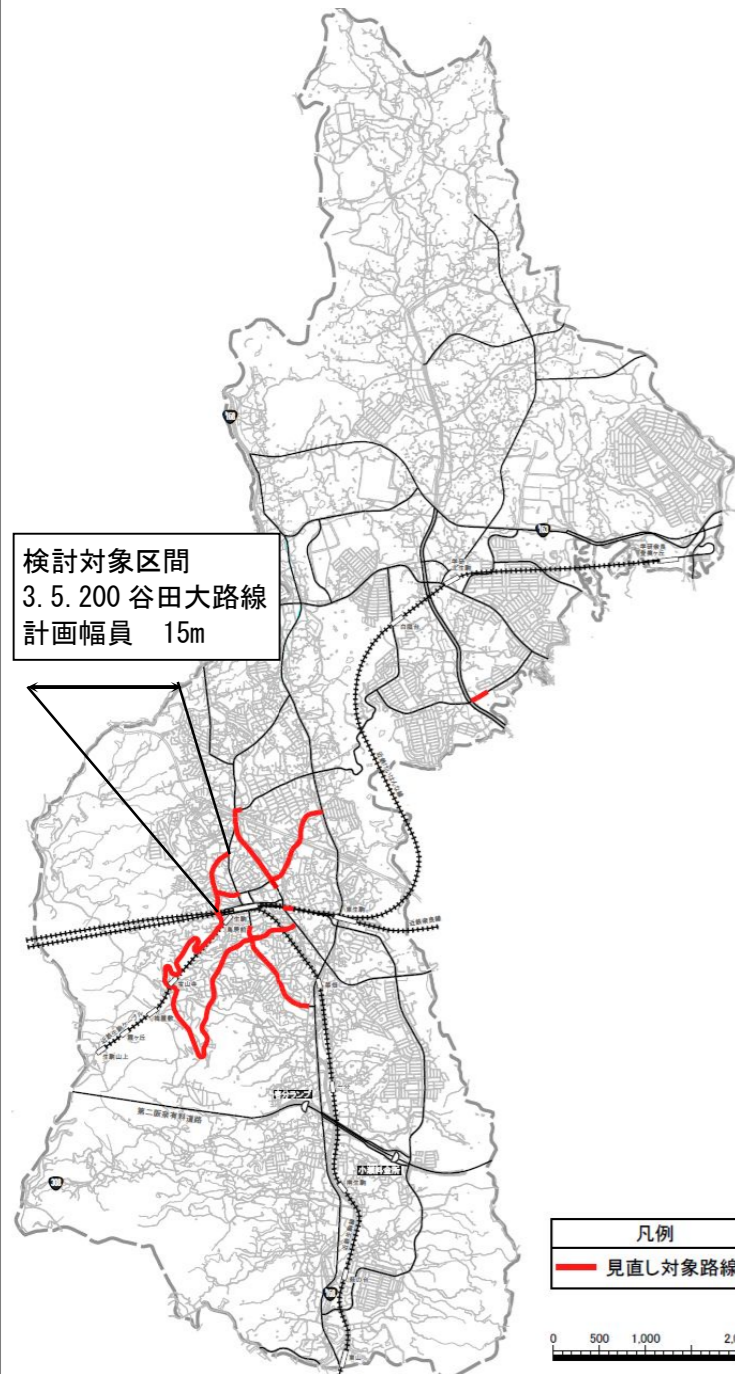
- ◆起点：生駒市元町1丁目
- ◆終点：生駒市俵口町
- ◆検討対象区間：生駒市元町1丁目 ～ 生駒市西松ヶ丘
- ◆計画決定の変遷：

- ◆路線延長：約 1.35km
- ◆幅員、車線数：15m、2車線
- ◆検討対象区間延長：0.83km

- ◆計画決定：奈良県
- ◆現道の有無：無
- ◆道路の階層区分：地域幹線道路

S42.4.18 当初決定	本町行政区域の拡大に伴い近接大都市間の観光産業ルートの整備によって、急激なる宅地等の団地造成の続出するためにこれら開発地区を予想して秩序ある計画を樹立し将来の発展に支障のないよう整備し住宅都市としての機能強化を図り本町特有の緑の都市として市民の福祉向上に資そうとするものである。
S48.1.16 一連番号の統一	地域的計画でなく大和都市計画区域における広域的見地から道路計画を眺め今回区分、規模、一連番号を統一する。
S51.10.23 法線変更、区域変更	本市の中心商業地である生駒駅前周辺は、旧態依然とした市街地であり近未来の人口増と鉄道の輸送力の増強に伴い、生駒駅周辺の広場を含めた一連の整備が強く要望されている。この一つの手法として市街地再開発事業が考えられ、これと一体とした都市計画道路の変更を行ない、本駅周辺の健全な発展と秩序ある整備を図り、もって公共の福祉の増進に資するものである。
H15.9.24 車線数の明記	「車線の数」が都市計画を定める要件の一つとして追加され、同時に都市計画道路の決定権者の区分が「幅員」から「車線の数」に変更されたため。

《対象位置図》



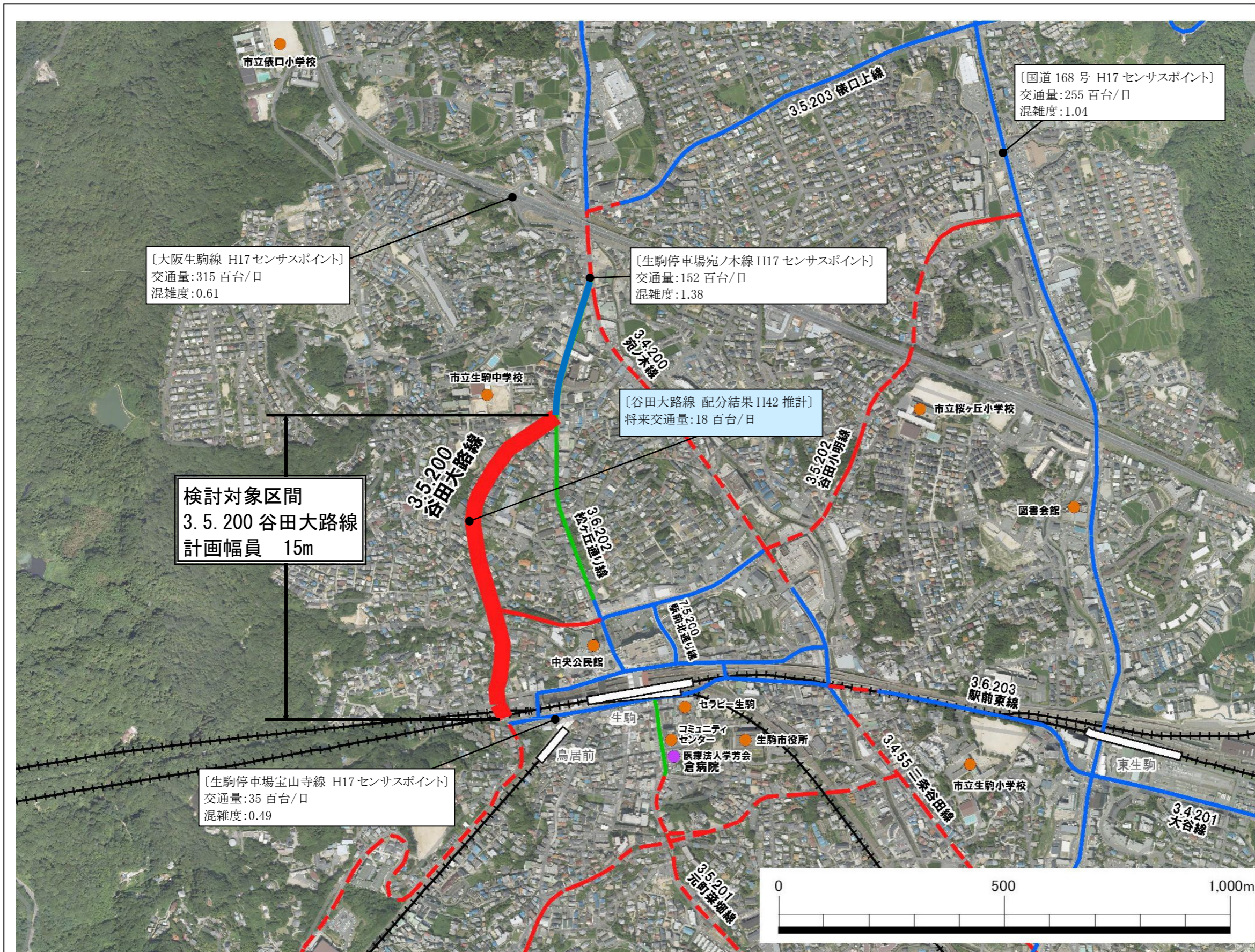
《必要性の検証》

機能分類		必要性検証			代替性検証	
①交通機能	自動車	混雑緩和	当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	—		
			関連計画等における「渋滞箇所」としての指定がされているか	—		
			当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	—		
			将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	—		
		ネットワーク	マスタープラン等に位置付けられているか	—		
	安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	—			
	アクセス	交通結節点へのアクセス強化に資するか	○	あり	・並行する松ヶ丘通り線等が機能を代替する。	
		インターチェンジを有する道路にアクセスするか	—			
		救急告示病院にアクセスしているか	—			
	歩行者・自転車	安全性	事故多発箇所又は事故危険箇所等に指定されており、改良により交通安全対策として寄与するか(歩道・自転車道)	—		
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			—			
ネットワーク		歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	—			
		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」としての位置づけがあるか	—			
②空間機能	都市環境機能	景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	—			
		都市防災機能	避難・救援機能	緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか	—	
				防災拠点にアクセスしているか	—	
			防災計画上の避難路としての位置づけがあるか	—		
		災害防止機能	火災の延焼防止効果等の防災に資するか	—		
	収容空間		駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	—		
		電線類等の各種施設の収容空間の位置づけがあるか	—			
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	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づけがあるか	—			
	街区形成機能	土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか	—			

《存続、条件付存続、廃止の検証結果》

検討結果
廃止

### 3.5.200 谷田大路線【参考】



◆検証結果

- 谷田大路線は、計画当初は生駒駅南口駅前広場へのアクセス機能及び住宅都市としての機能強化を目的に計画決定されたと考えられます。しかし、生駒駅前広場及びアクセス道路である市道松ヶ丘通り線等の整備により、必要性は低下していると言えます。
- また、谷田大路線の見直し対象区間については、現道が整備されておらず、いずれの検証項目においても必要性が認められないことから、「廃止」が妥当と考えます。



《路線概要》

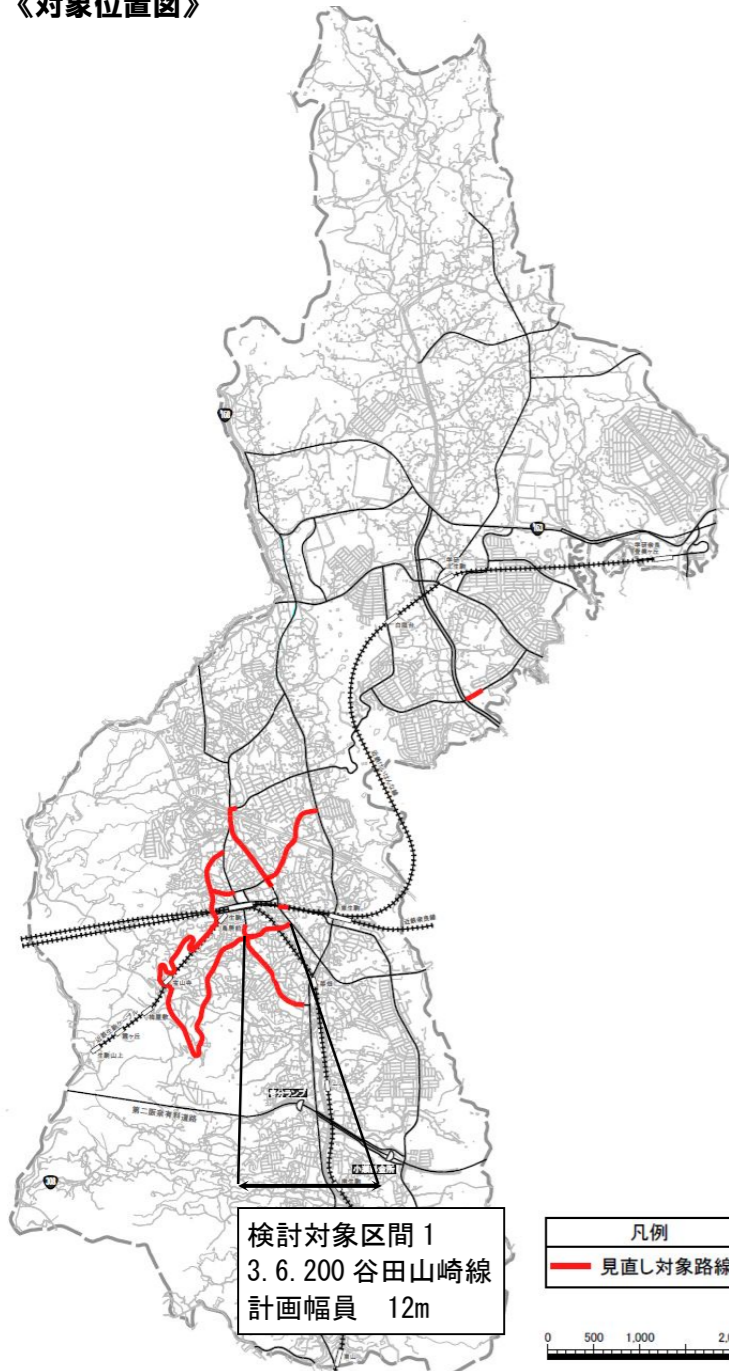
- ◆起点：生駒市元町2丁目
- ◆終点：生駒市山崎町
- ◆検討対象区間：生駒市東旭ヶ丘 ～ 生駒市山崎町
- ◆計画決定の変遷：

- ◆路線延長：約4.58km
- ◆幅員、車線数：12m、2車線
- ◆検討対象区間延長：0.62km

- ◆計画決定：奈良県
- ◆現道の有無：有(市道山崎西山線)
- ◆道路の階層区分：地域幹線道路

S42.4.18 当初決定	本町行政区域の拡大に伴い近接大都市間の観光産業ルートの整備によって、急激なる宅地等の団地造成の続出するためにこれら開発地区を予想して秩序ある計画を樹立し将来の発展に支障のないよう整備し住宅都市としての機能強化を図り本町特有の緑の都市として市民の福祉向上に資そうとするものである。
S48.1.16 一連番号の統一	地域的道路計画でなく大和都市計画区域における広域的見地から道路計画を眺め今回区分、規模、一連番号を統一する。
H15.9.24 車線数の明記	「車線の数」が都市計画を定める要件の一つとして追加され、同時に都市計画道路の決定権者の区分が「幅員」から「車線の数」に変更されたため。

《対象位置図》



《必要性の検証》

機能分類		必要性検証			代替性検証	
①交通機能	自動車	混雑緩和	当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	—		
			関連計画等における「渋滞箇所」としての指定がされているか	—		
			当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	—		
			将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	—		
		ネットワーク	マスタープラン等に位置付けられているか	—		
	歩行者・自転車	安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	—		
			交通結節点へのアクセス強化に資するか	—		
		ネットワーク	インターチェンジを有する道路にアクセスするか	—		
			救急告示病院にアクセスしているか	—		
			事故多発箇所又は事故危険箇所等に指定されており、改良により交通安全対策として寄与するか(歩道・自転車道)	—	あり	・北側に並行して市道本町山崎線が存在している。
安全性	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	○				
ネットワーク	歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	—				
		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」としての位置づけがあるか	—			
②空間機能	都市環境機能		景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	—		
	都市防災機能	避難・救援機能	緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか	—		
			防災拠点にアクセスしているか	—		
		防災計画上の避難路としての位置づけがあるか	—			
		災害防止機能	火災の延焼防止効果等の防災に資するか	—		
	収容空間		駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	—		
			電線類等の各種施設の収容空間の位置づけがあるか	—		
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		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づけがあるか	—		
	街区形成機能		土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか	—		

《存続、条件付存続、廃止の検証結果》

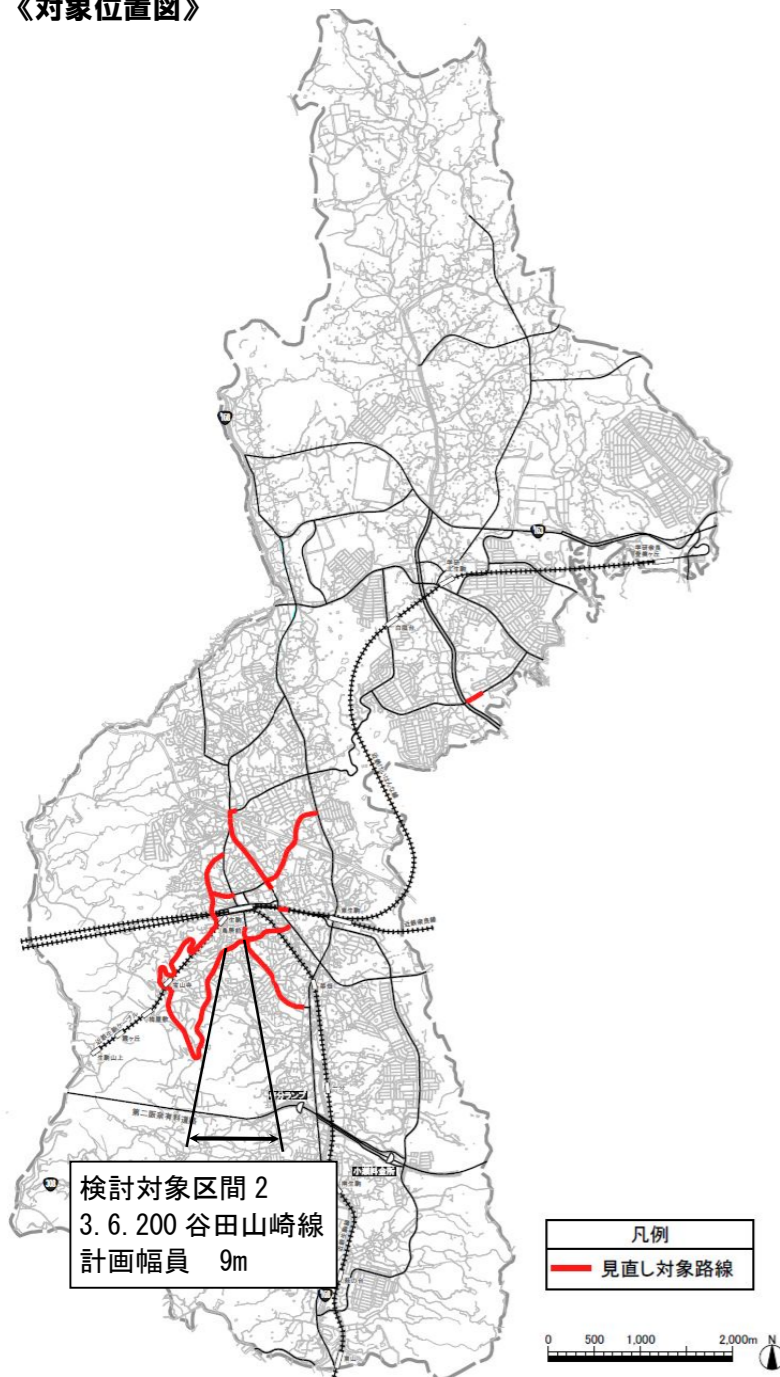
検討結果
廃止

《路線概要》

- ◆起点：生駒市元町2丁目
- ◆終点：生駒市山崎町
- ◆検討対象区間：生駒市西東ヶ丘 ～ 生駒市東旭ヶ丘
- ◆計画決定の変遷：
- ◆路線延長：約4.58km
- ◆幅員、車線数：9m、2車線
- ◆検討対象区間延長：0.26km
- ◆計画決定：奈良県
- ◆現道の有無：一部有(市道山崎西山線)
- ◆道路の階層区分：地域幹線道路

S42.4.18 当初決定	本町行政区域の拡大に伴い近接大都市間の観光産業ルートの整備によって、急激なる宅地等の団地造成の続出するためにこれら開発地区を予想して秩序ある計画を樹立し将来の発展に支障のないよう整備し住宅都市としての機能強化を図り本町特有の緑の都市として市民の福祉向上に資そうとするものである。
S48.1.16 一連番号の統一	地域的道路計画でなく大和都市計画区域における広域的見地から道路計画を眺め今回区分、規模、一連番号を統一する。
H15.9.24 車線数の明記	「車線の数」が都市計画を定める要件の一つとして追加され、同時に都市計画道路の決定権者の区分が「幅員」から「車線の数」に変更されたため。

《対象位置図》



《必要性の検証》

機能分類		必要性検証		代替性検証	
①交通機能	自動車	混雑緩和	当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	—	
			関連計画等における「渋滞箇所」としての指定がされているか	—	
			当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	—	
			将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	—	
		ネットワーク	マスタープラン等に位置付けられているか	—	
	歩行者・自転車	安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	—	
			交通結節点へのアクセス強化に資するか	—	
		ネットワーク	インターチェンジを有する道路にアクセスするか	—	
			救急告示病院にアクセスしているか	—	
			事故多発箇所又は事故危険箇所等に指定されており、改良により交通安全対策として寄与するか(歩道・自転車道)	—	
安全性	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	○	あり	・現道の自動車交通量が少ないため、歩行者空間は確保されていると考えられる。 (歩行者・自転車交通量約400人・台/12h)	
ネットワーク	歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	—			
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」としての位置づけがあるか	—				
②空間機能	都市環境機能	景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	—		
	都市防災機能	避難・救援機能	緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか	—	
			防災拠点にアクセスしているか	—	
		防災計画上の避難路としての位置づけがあるか	—		
	災害防止機能	火災の延焼防止効果等の防災に資するか	—		
	収容空間	駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	—		
電線類等の各種施設の収容空間の位置づけがあるか		—			
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	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づけがあるか	—		
	街区形成機能	土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか	—		

《存続、条件付存続、廃止の検証結果》

検討結果
廃止

《路線概要》

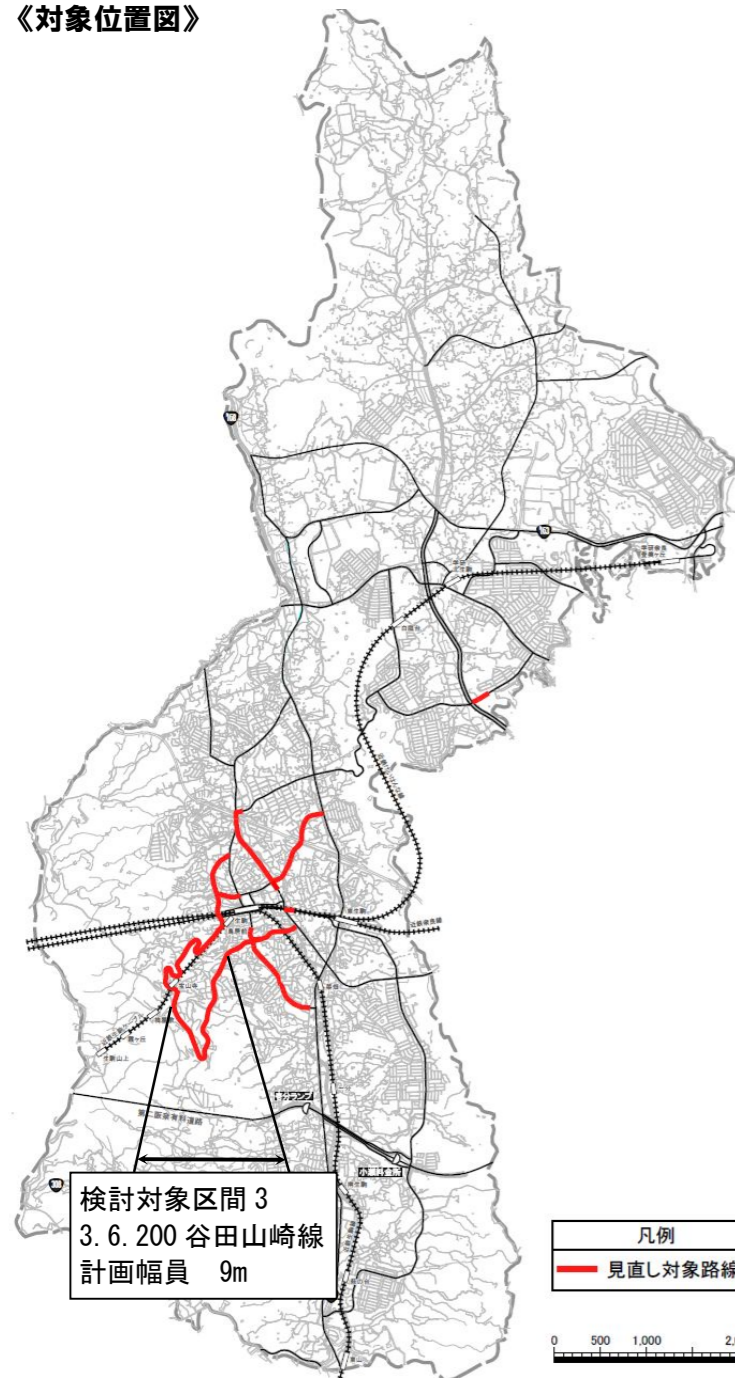
- ◆起点：生駒市元町2丁目
- ◆終点：生駒市山崎町
- ◆検討対象区間：生駒市門前町～生駒市西旭ヶ丘
- ◆計画決定の変遷：

- ◆路線延長：約4.58km
- ◆幅員、車線数：9m、2車線
- ◆検討対象区間延長：2.20km

- ◆計画決定：奈良県
- ◆現道の有無：一部有(市道内前鬼取線、内前町線)
- ◆道路の階層区分：地域幹線道路

S42.4.18 当初決定	本町行政区域の拡大に伴い近接大都市間の観光産業ルートの整備によって、急激なる宅地等の団地造成の続出するためにこれら開発地区を予想して秩序ある計画を樹立し将来の発展に支障のないよう整備し住宅都市としての機能強化を図り本町特有の緑の都市として市民の福祉向上に資そうとするものである。
S48.1.16 一連番号の統一	地域的道路計画でなく大和都市計画区域における広域的見地から道路計画を眺め今回区分、規模、一連番号を統一する。
H15.9.24 車線数の明記	「車線の数」が都市計画を定める要件の一つとして追加され、同時に都市計画道路の決定権者の区分が「幅員」から「車線の数」に変更されたため。

《対象位置図》



《必要性の検証》

機能分類		必要性検証		代替性検証	
①交通機能	自動車	混雑緩和	当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	—	
			関連計画等における「渋滞箇所」としての指定がされているか	—	
			当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	—	
			将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	—	
		ネットワーク	マスタープラン等に位置付けられているか	—	
	歩行者・自転車	安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	—	
			交通結節点へのアクセス強化に資するか	—	
		ネットワーク	インターチェンジを有する道路にアクセスするか	—	
			救急告示病院にアクセスしているか	—	
			事故多発箇所又は事故危険箇所等に指定されており、改良により交通安全対策として寄与するか(歩道・自転車道)	—	
②空間機能	都市環境機能	避難・救援機能	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	—	
			歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	—	
			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」としての位置づけがあるか	—	
	都市防災機能	災害防止機能	景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	—	
			緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか	—	
			防災拠点にアクセスしているか	—	
	収容空間		防災計画上の避難路としての位置づけがあるか	—	
			火災の延焼防止効果等の防災に資するか	—	
			駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	—	
			電線類等の各種施設の収容空間の位置づけがあるか	—	
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	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づけがあるか	—		
	街区形成機能	土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか	—		

《存続、条件付存続、廃止の検証結果》

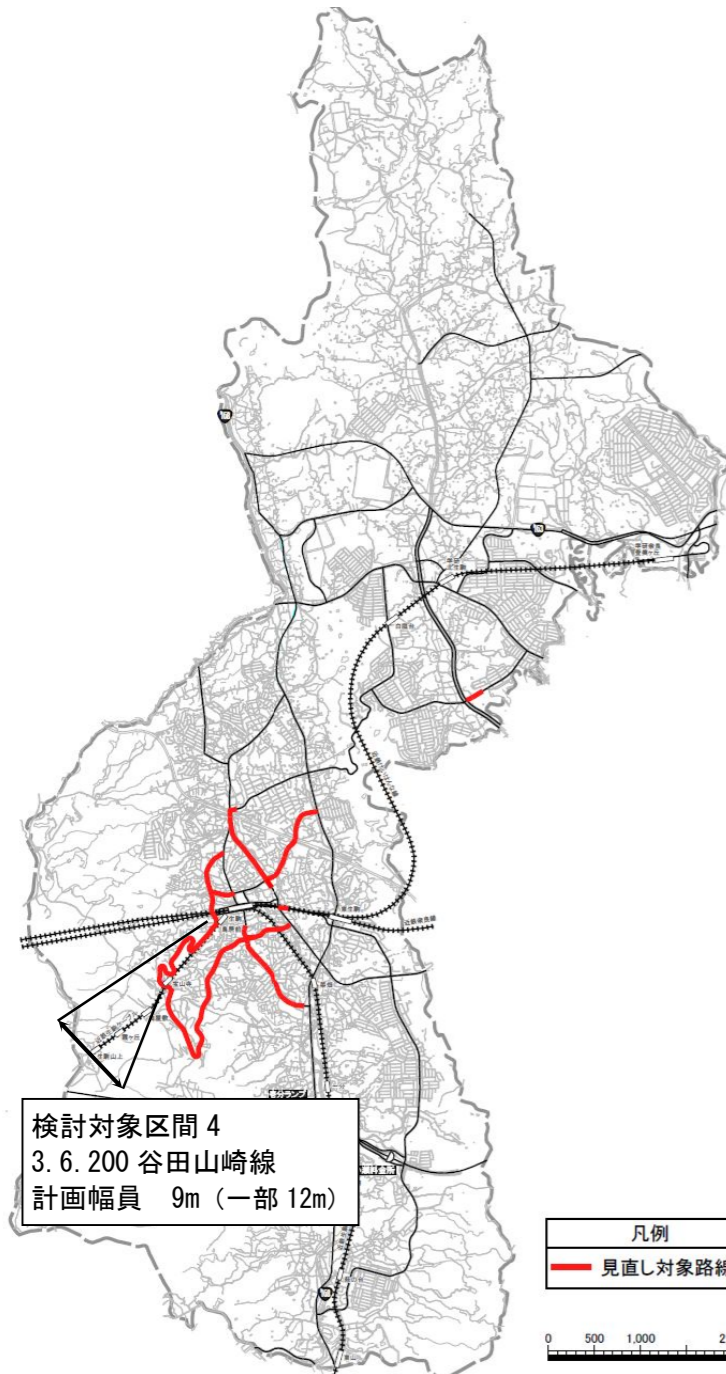
検討結果
廃止

《路線概要》

- ◆起点：生駒市元町2丁目
  - ◆終点：生駒市山崎町
  - ◆検討対象区間：生駒市門前町～生駒市元町2丁目
  - ◆計画決定の変遷：
- ◆路線延長：約4.58km
  - ◆幅員、車線数：9m(一部12m)、2車線
  - ◆検討対象区間延長：1.49km
- ◆計画決定：奈良県
  - ◆現道の有無：有(県道生駒停車場宝山寺線)
  - ◆道路の階層区分：地域幹線道路

S42.4.18 当初決定	本町行政区域の拡大に伴い近接大都市間の観光産業ルートの整備によって、急激なる宅地等の団地造成の続出するためにこれら開発地区を予想して秩序ある計画を樹立し将来の発展に支障のないよう整備し住宅都市としての機能強化を図り本町特有の緑の都市として市民の福祉向上に資そうとするものである。
S48.1.16 一連番号の統一	地域的道路計画でなく大和都市計画区域における広域的見地から道路計画を眺め今回区分、規模、一連番号を統一する。
H15.9.24 車線数の明記	「車線の数」が都市計画を定める要件の一つとして追加され、同時に都市計画道路の決定権者の区分が「幅員」から「車線の数」に変更されたため。

《対象位置図》



《必要性の検証》

機能分類		必要性検証		代替性検証		
①交通機能	自動車	混雑緩和	当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	—		
			関連計画等における「渋滞箇所」としての指定がされているか	—		
			当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	—		
			将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	—		
		ネットワーク	マスタープラン等に位置付けられているか	○	あり	・現道で車道幅員が確保されている(地域幹線街路)
	歩行者・自転車	安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	—		
			交通結節点へのアクセス強化に資するか	—		
		ネットワーク	インターチェンジを有する道路にアクセスするか	—		
			救急告示病院にアクセスしているか	—		
			事故多発箇所又は事故危険箇所等に指定されており、改良により交通安全対策として寄与するか(歩道・自転車道)	—		
安全性	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	○	なし	・現道内では歩行者空間が確保できない。(歩行者・自転車交通量最大約540人・台/12h)		
②空間機能	都市環境機能	避難・救援機能	歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	—		
			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」としての位置づけがあるか	—		
	都市防災機能	災害防止機能	景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	—		
			緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか	—		
	収容空間	災害防止機能	防災拠点にアクセスしているか	○	あり	・現道が機能を代替する。
			防災計画上の避難路としての位置づけがあるか	—		
			火災の延焼防止効果等の防災に資するか	—		
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけがあるか	電線類等の各種施設の収容空間の位置づけがあるか	—		
			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づけがあるか	○	あり	・当該路線固有の機能であり、機能を代替する路線がない。
	街区形成機能	土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけがあるか	—			

《存続、条件付存続、廃止の検証結果》

検討結果
存続

