

生駒市における都市計画道路の見直し案 — 路線別カルテ —

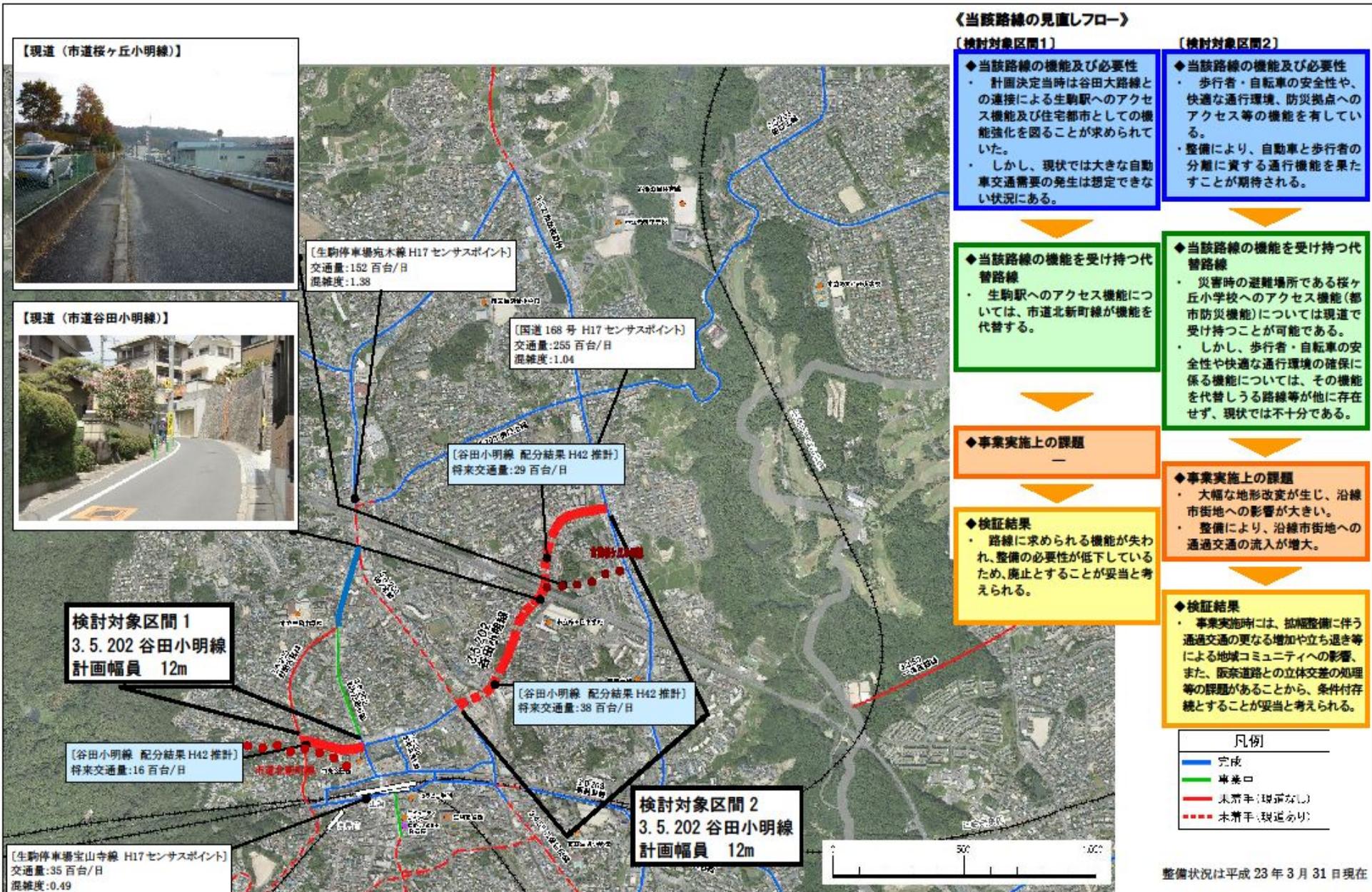
生駒市決定路線

《谷田小明線》(生駒市決定) 1～3ページ

奈良県決定路線(参考)

《谷田大路線》(奈良県決定) 4～5ページ

《谷田山崎線》(奈良県決定) 6～10ページ

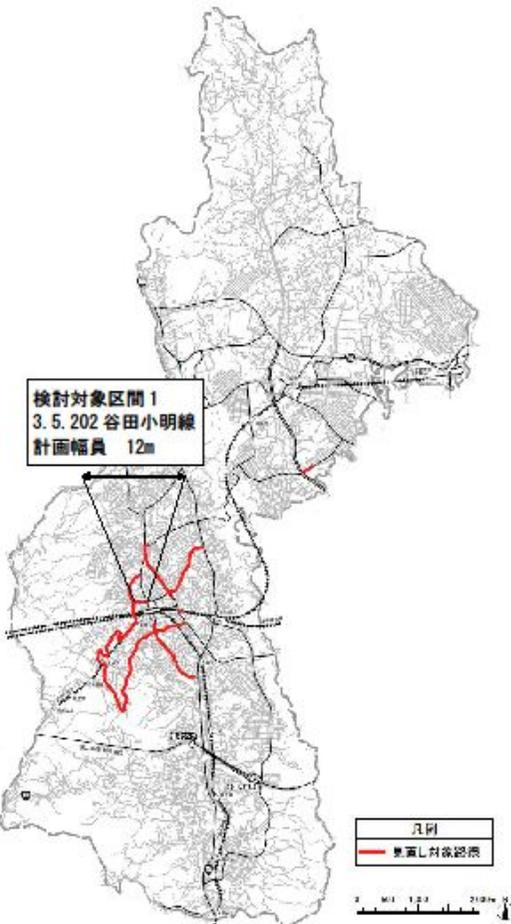


《路線概要》

- ◆起点: 生駒市北新町
 - ◆終点: 生駒市小町
 - ◆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しよ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百軒線・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、歩道拡幅が必須条件となり、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	—			
			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	—			
		ネットワーク	将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック箇所の混雑緩和に寄与するか 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	—			
		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		・市道北新町線が機能を代替する。
		ネットワーク	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	—			
			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	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	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	歴史的文化的資産等の重複	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】

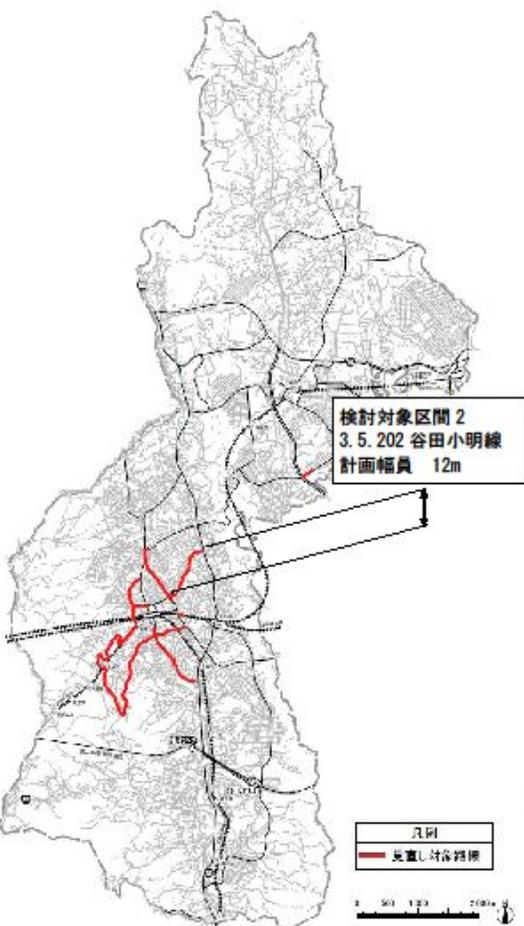
- ◆起点: 生駒市北新町
- ◆終点: 生駒市小明町
- ◆検討対象区間: 生駒市谷田町 ~ 生駒市小明町
- ◆計画決定の変遷:

- ◆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百軒線・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】



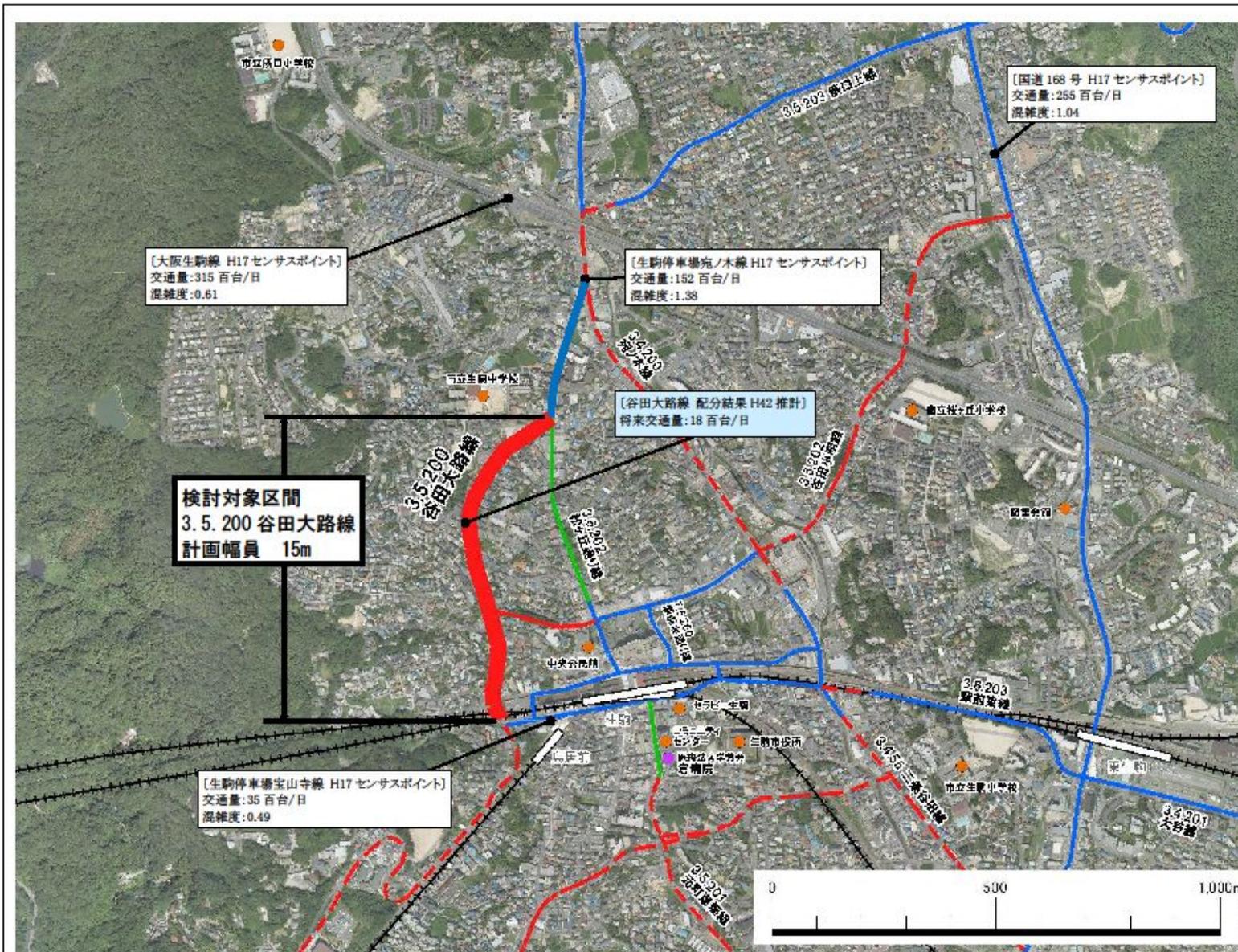
機能分類		必要性検証			代替性検証	
①交通機能	自動車	混雑緩和	当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	—		
			関連計画等における「渋滞箇所」としての指定がされているか	—		
			当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	—		
	ネットワーク		将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック箇所の混雑緩和に寄与するか	—		
			マスタープラン等に位置付けられているか	—		
			自動車交通の安全性向上に寄与するか	—		
歩行者・自転車	安全性	交通結節点へのアクセス強化に資するか	—			
		インターチェンジを有する道路にアクセスするか	—			
		救急告示病院に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。	
ネットワーク		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)	
		歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	—			
②空間機能	都市環境機能	都市防災機能	避難・救援機能	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	○	あり
	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	—	
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成			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
斜面住宅地であることから大幅な地形変化が生じ、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



◆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】

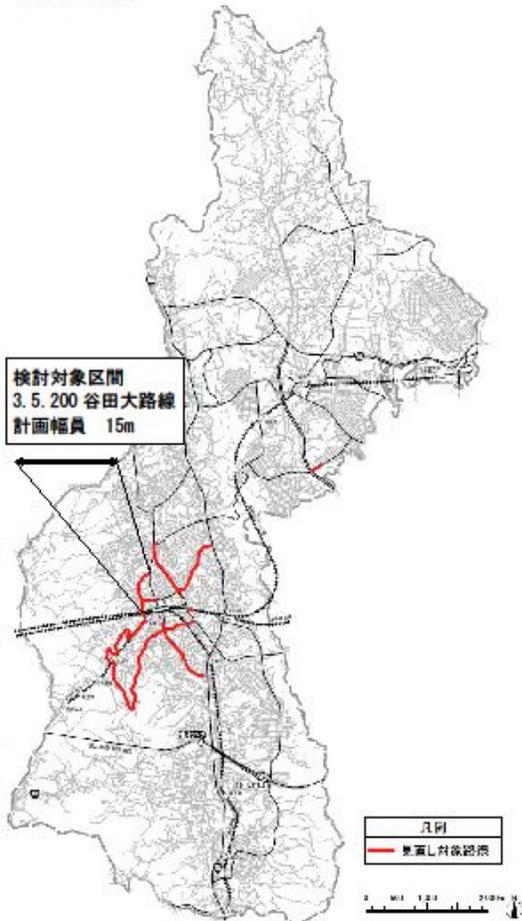
- ◆起点：生駒市元町1丁目
- ◆終点：生駒市俵口町
- ◆検討対象区間：生駒市元町1丁目～生駒市西松ヶ丘
- ◆計画決定の経緯：

- ◆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するものである。
S48.1.16 一連部分の統一	地域的計画でなく大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	—		
	ネットワーク	安全性	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	—		
			マスタープラン等に位置付けられているか	—		
			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	—			
②空間機能	歩行者・自転車	安全性	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)	—		
			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	—		
			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	—		
都市環境機能	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】



《路線概要》

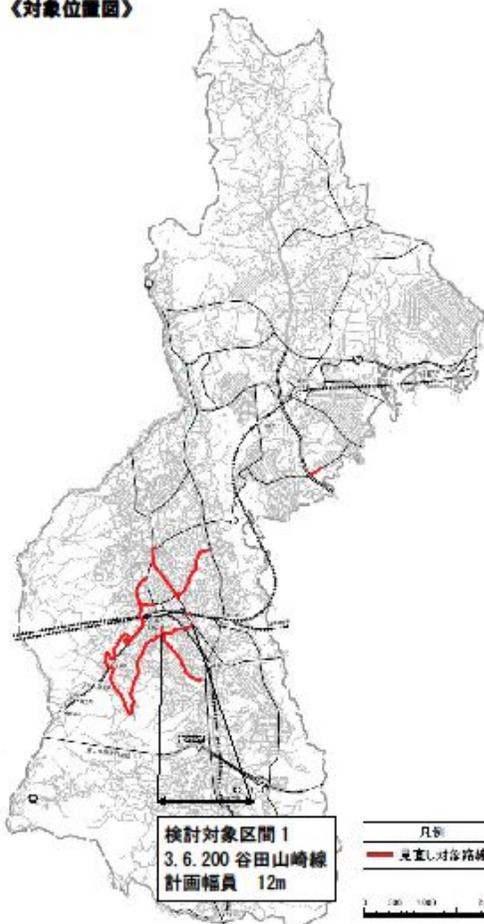
- ◆起点：生駒市元町2丁目
- ◆終点：生駒市山崎町
- ◆検討対象区間：生駒市東旭ヶ丘 ～ 生駒市山崎町
- ◆計画決定の変遷：

- ◆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	—		
	ネットワーク	将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック箇所の混雑緩和に寄与するか	—			
		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	—		
歩行者・自転車	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	—			
		救急告示病院にアクセスしているか	—			
	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	○ あり	・北側に並行して市道本町山崎線が存在している。		
		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	—		
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	—			
	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	—			
		取容空間	駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の取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	—			
		電線類等の各種施設の取容空間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》

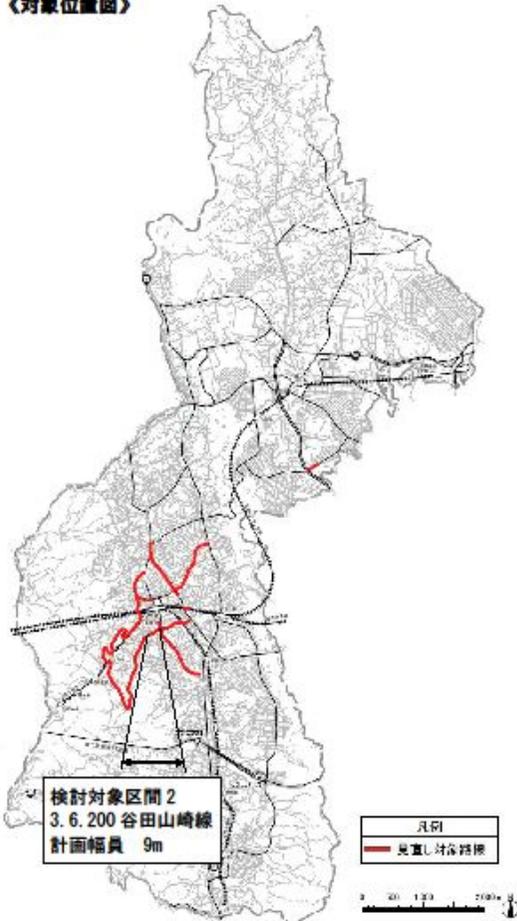
検討結果
廃止

《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(市道山崎山崎線)
- ◆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	—	○	あり
			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	—		
	歩行者・自転車	安全性	将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック除切の混雑緩和に寄与するか	—		
			マスタープラン等に位置付けられているか	—		
			自動車交通の安全性向上に寄与するか	—		
ネットワーク	安全性	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	—			
		救急告示病院にアクセスしているか	—			
ネットワーク	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	○			
		歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	—			
②空間機能	都市環境機能	避難・救援機能	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	—		
	都市防災機能	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	—		
収容空間	都市構造・土地利用の誘導形成	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	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	—		

《存続、条件付存続、廃止の検証結果》

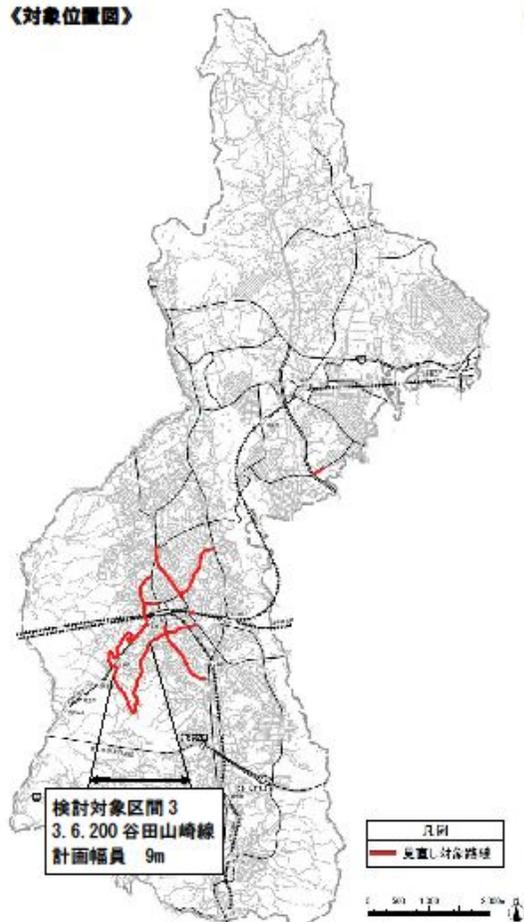


【路線概要】

- ◆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しよ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	—		
	ネットワーク	安全性	将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック除切の混雑緩和に寄与するか	—		
			マスタープラン等に位置付けられているか	—		
			自動車交通の安全性向上に寄与するか	—		
歩行者・自転車	安全性	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	—		
			救急告示病院にアクセスしているか	—		
	ネットワーク	安全性	事故多发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	—		
			歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	—		
②空間機能	都市環境機能	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	—	
	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	—		
			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	—	
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	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	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	—			

【存続、条件付存続、廃止の検証結果】

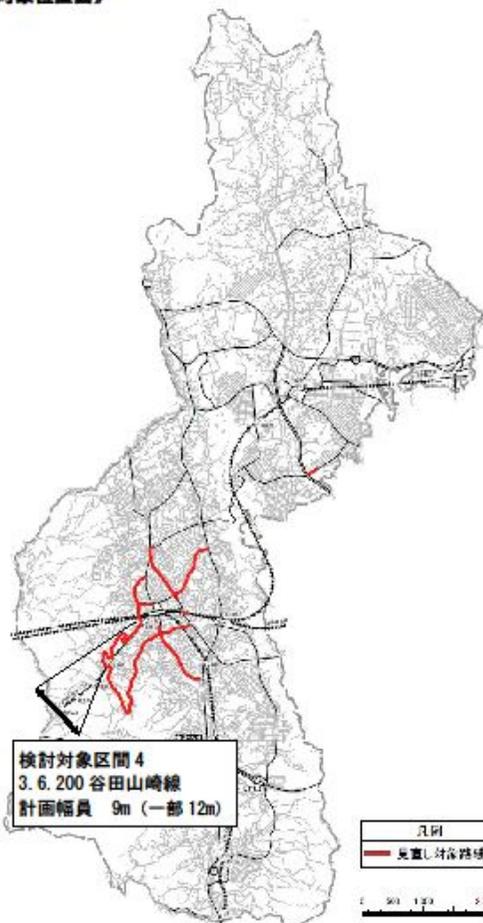
検討結果
廃止

【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
- ◆計画決定の経緯:
- ◆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	—				
	ネットワーク	安全性	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	—				
			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)
			自動車交通の安全性向上に寄与するか	—				
歩行者・自転車	安全性	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	—					
		救急告示病院にアクセスしているか	—					
ネットワーク	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	○	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)			
		歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	—					
②空間機能	都市環境機能	避難・救援機能	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	○			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	—				
			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	—				
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	収容空間	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。
			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】

