

《路線概要》

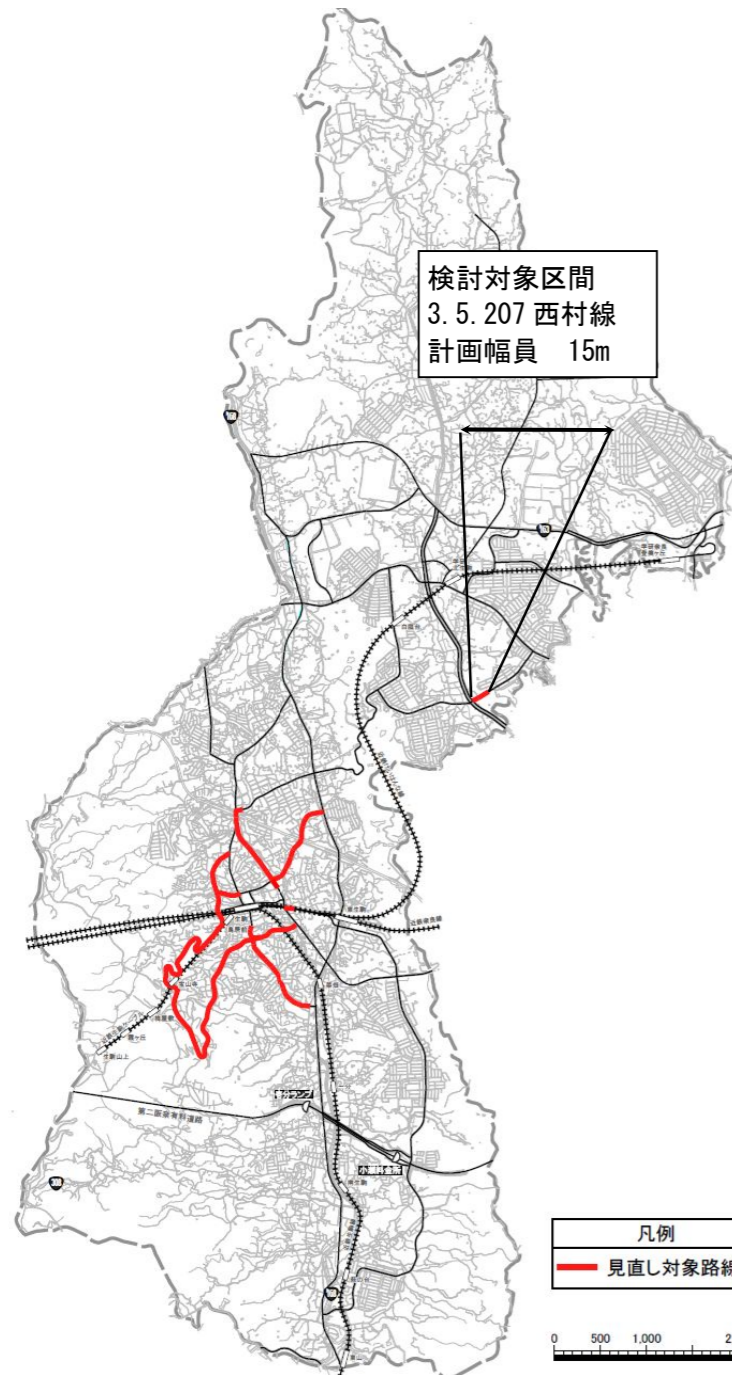
- ◆ 起点：生駒市あすか野北2丁目
- ◆ 終点：生駒市真弓南2丁目
- ◆ 検討対象区間：生駒市上町 ～ 生駒市真弓南1丁目
- ◆ 計画決定当初の変遷：

- ◆ 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 西村線の一部変更する。
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



《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	
—	完成
—	事業中
—	未着手（現道なし）
- - -	未着手（現道あり）

整備状況は平成 23 年 3 月 31 日現在