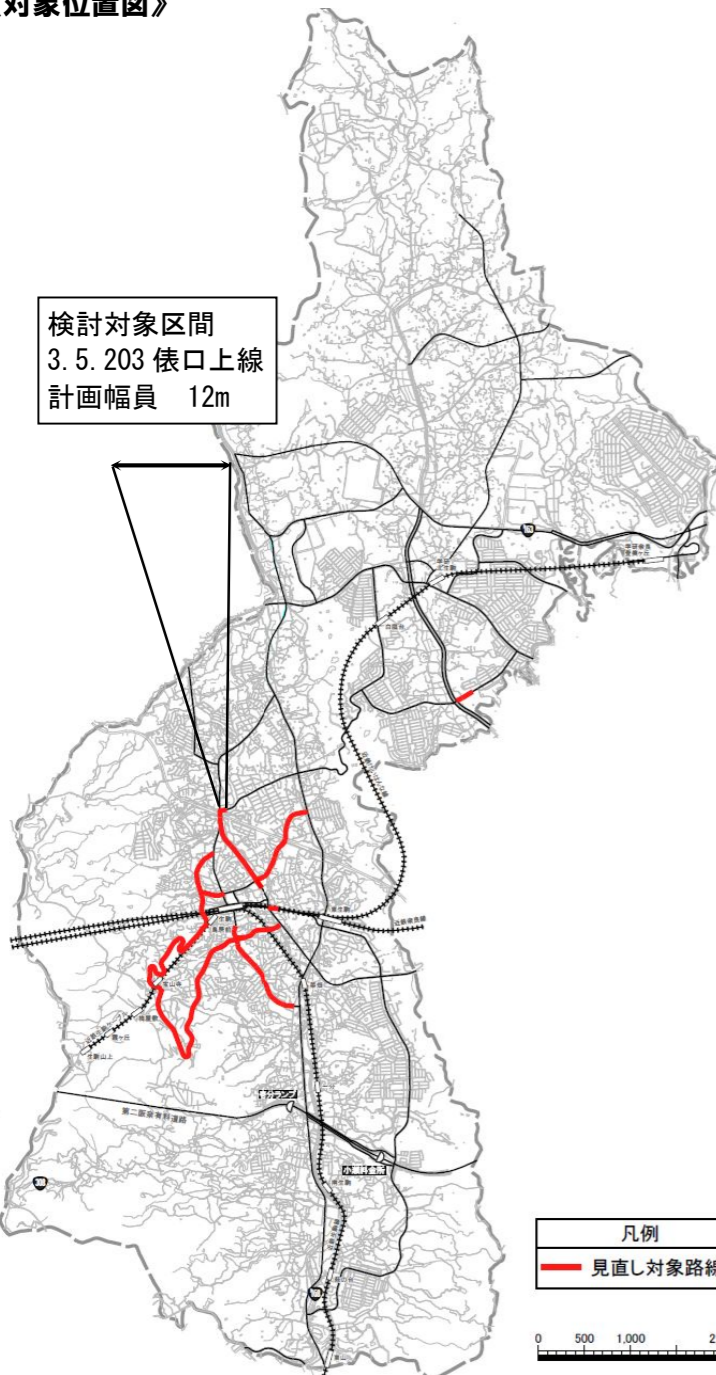


《路線概要》

- ◆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》

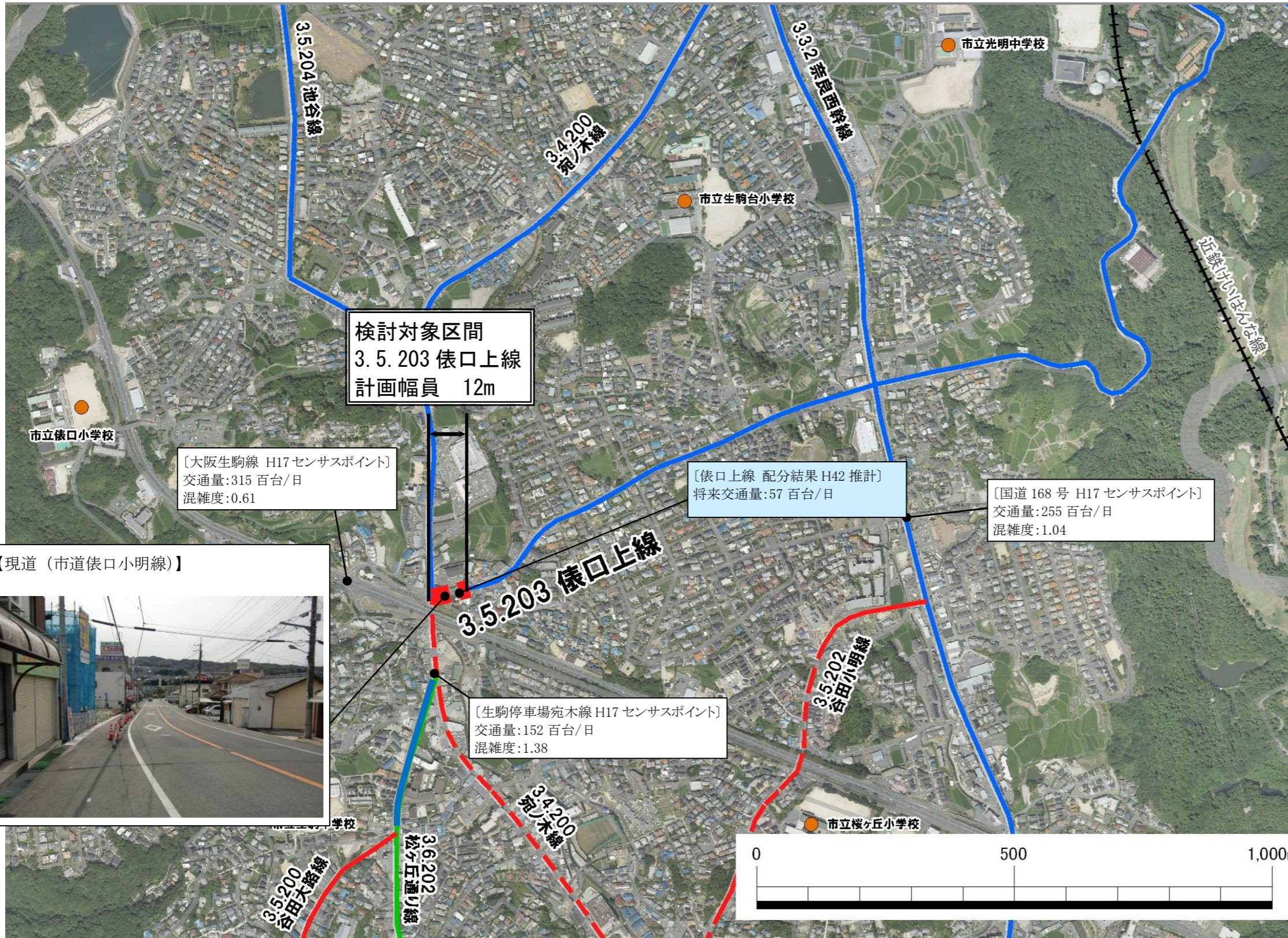
機能分類		必要性検証		代替性検証		
①交通機能	自動車	混雑緩和	当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	○	なし	・現状の都市計画の幅員では右折レーンが確保できず、渋滞が解消されない。
			関連計画等における「渋滞箇所」としての指定がされているか	○	あり	・即効対策が明確になっている。
			当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	—		
			将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	—		
		ネットワーク	マスタープラン等に位置付けられているか	○	あり	・現道で車道幅員が確保されている。(地域幹線道路)
	歩行者・自転車	安全性	自動車交通の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



検討対象区間
3.5.203 俵口上線
計画幅員 12m

[大阪生駒線 H17 センサスポイント]
交通量: 315 百台/日
混雑度: 0.61

[俵口上線 配分結果 H42 推計]
将来交通量: 57 百台/日

[国道 168 号 H17 センサスポイント]
交通量: 255 百台/日
混雑度: 1.04

[生駒停車場宛木線 H17 センサスポイント]
交通量: 152 百台/日
混雑度: 1.38

【現道 (市道俵口小明線)】



《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。

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