

《路線概要》

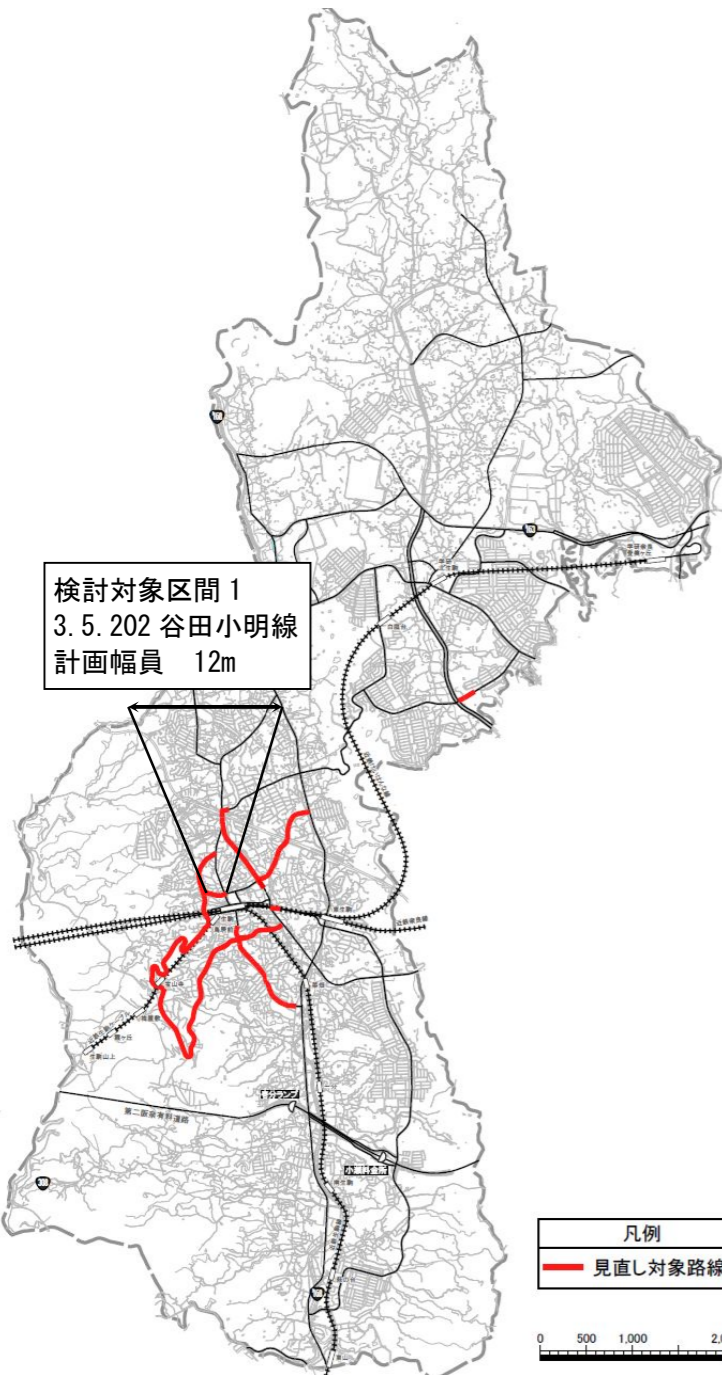
- ◆起点：生駒市北新町
- ◆終点：生駒市小明町
- ◆検討対象区間：生駒市北新町 ～ 生駒市北新町
- ◆計画決定の変遷：

- ◆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	—				
	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			○	あり
		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	—				
			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)			—	
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	—				
			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	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	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

《存続、条件付存続、廃止の検証結果》

検討結果
廃止

《路線概要》

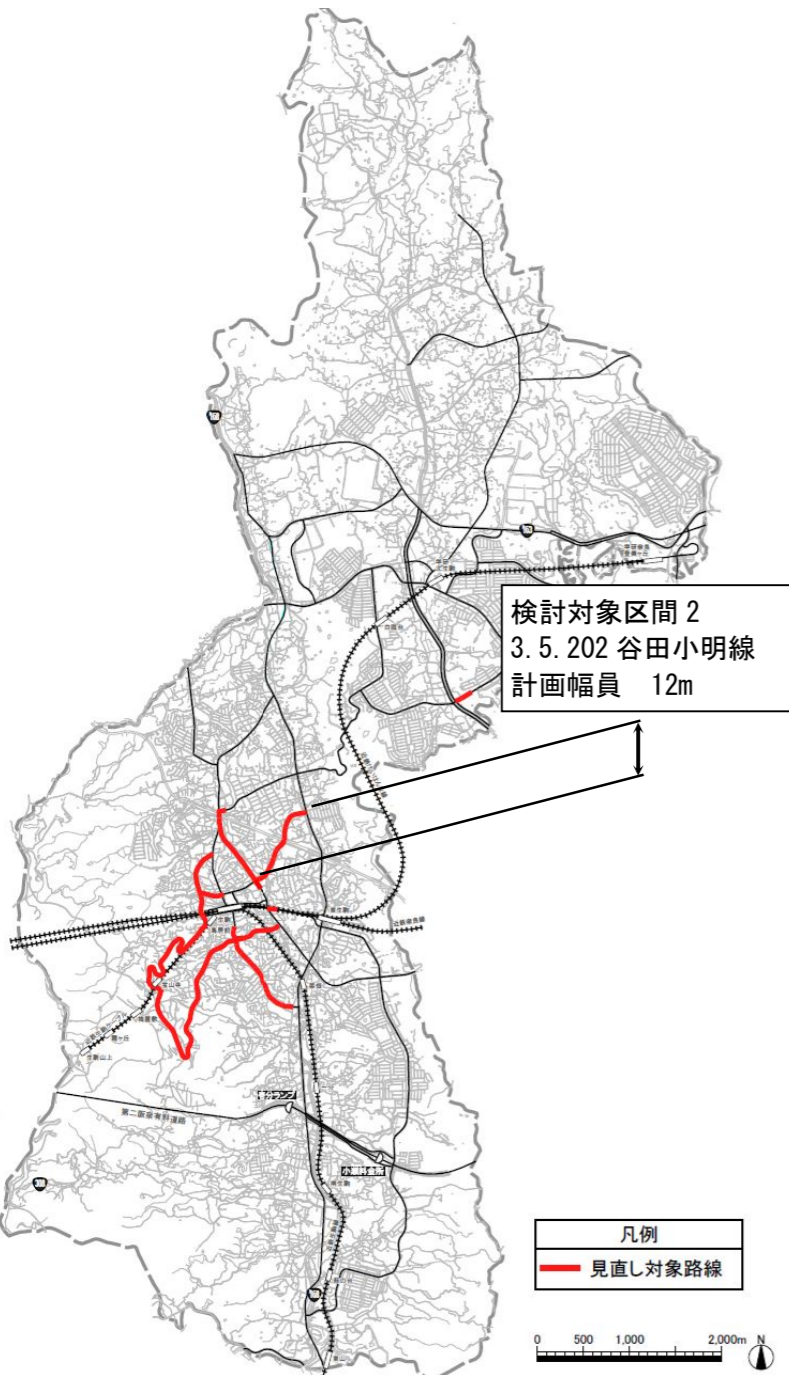
- ◆起点：生駒市北新町
- ◆終点：生駒市小明町
- ◆検討対象区間：生駒市谷田町 ～ 生駒市小明町
- ◆計画決定の変遷：

- ◆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	—			
	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	—			
			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)	○	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		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



検討対象区間 1
3.5.202 谷田小明線
計画幅員 12m

検討対象区間 2
3.5.202 谷田小明線
計画幅員 12m

《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

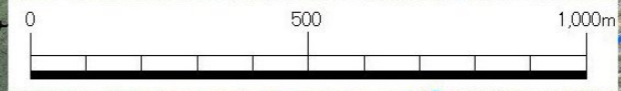
- ◆事業実施上の課題
- 大幅な地形改変が生じ、沿線市街地への影響が大きい。
 - 整備により、沿線市街地への通過交通の流入が増大。

- ◆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)
- - - (Red dashed line)	未着手(現道あり)



整備状況は平成 23 年 3 月 31 日現在